



# 兵庫県自転車活用推進計画

2020年3月



兵庫県

## 《 目 次 》

<b>第1章 計画策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画の背景.....	1
1.2 計画の区域.....	1
1.3 計画の期間.....	1
<b>第2章 計画の位置づけ</b> .....	<b>2</b>
2.1 計画の位置づけ.....	2
2.2 関連計画との関係.....	2
<b>第3章 自転車を取り巻く現状及び課題</b> .....	<b>3</b>
3.1 自転車の特徴.....	3
3.2 本県の特徴.....	7
3.3 現状と課題.....	8
<b>第4章 計画の目標</b> .....	<b>17</b>
4.1 将来像と基本方針.....	17
4.2 目標.....	18
<b>第5章 取組む施策</b> .....	<b>20</b>
5.1 取組一覧.....	20
5.2 【目標1】自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成.....	24
5.3 【目標2】自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車利用.....	32
5.4 【目標3】五国の多彩な資源（魅力）を活かしたサイクルツーリズムの推進 による地域活力の向上.....	40
5.5 【目標4】自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり.....	48
<b>第6章 計画の進め方</b> .....	<b>49</b>
6.1 計画の推進体制.....	49
6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法.....	49
<b>第7章 ひょうごサイクリングモデルルート、自転車ネットワーク計画</b> .....	<b>50</b>
7.1 ひょうごサイクリングモデルルート.....	50
7.2 自転車ネットワーク計画.....	60
<b>第8章 参考資料</b> .....	<b>85</b>
8.1 兵庫県自転車活用推進計画の策定に係る検討体制.....	85
8.2 用語集.....	86

# 第1章 計画策定の趣旨

## 1.1 計画の背景

自転車は、手軽で、利便性が高く、経済的で環境にもやさしい移動手段として、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通勤、通学、買物など様々な目的で日常生活に利用されている。また、サイクリングにおける風を切って走る爽快感や、きれいな景色をゆっくり眺めながら走行する楽しさ等が非日常のレジャーとして浸透しつつある。

本県では、これまで自転車利用の安全性向上を目指し、市町と連携して自転車ネットワーク計画に基づく通行空間の整備や交通安全施設等の整備による安全対策に加え、平成27年4月1日から「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行し、自転車の安全適正利用について、県民、事業者、市町及び県が一体となって県民運動として取り組んでいるところである。また、県内各地では、地域の魅力や地形を活かした「淡路島ロングライド150（アワイチ）」や「山陰海岸ジオパークコウノトリチャレンジライド in 但馬」等のサイクリングイベントも開催されており人気を博している。

このような中、国は、環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進などの課題に対応するために、自転車の活用を推進する「自転車活用推進法」を施行するとともに、同法に基づき「自転車活用推進計画」が閣議決定され、自転車活用の機運が高まってきた。

こうした流れを的確に捉え、本県では、更なる自転車の利用環境の整備や自転車利用者のマナー向上等を図ることにより、自転車の安全性に加え迅速性や快適性を県民に再認識してもらい日常生活において自転車の活用を浸透させるとともに、魅力的なサイクリングルートの創設によるサイクルツーリズムの推進や、サイクリングによる健康増進等を総合的かつ計画的に推進するため「兵庫県自転車活用推進計画」を策定する。

## 1.2 計画の区域

計画区域は、兵庫県全域とする。

## 1.3 計画の期間

長期的な展望を視野に入れつつ、2023年度までとする。

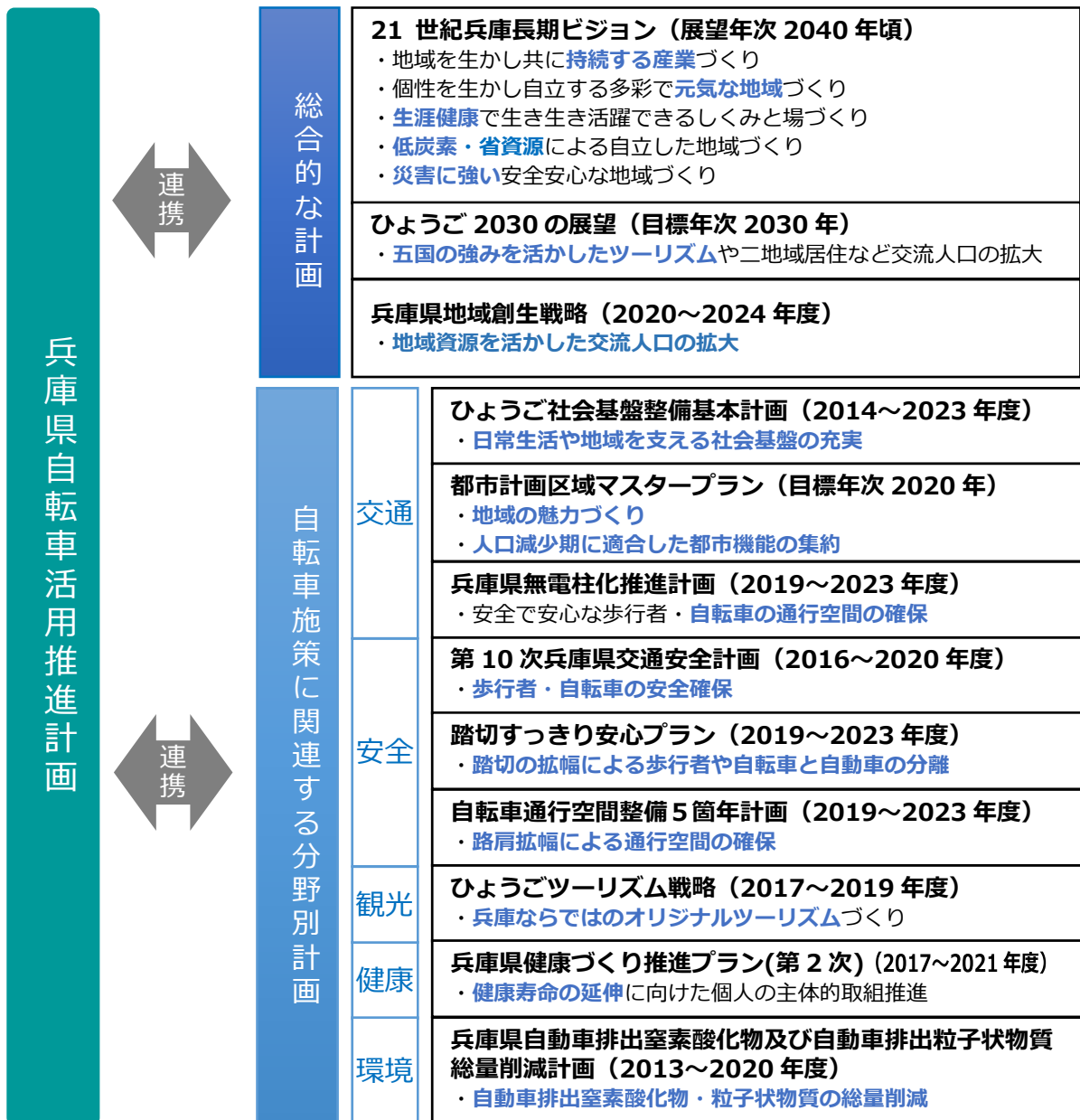
## 第2章 計画の位置づけ

### 2.1 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、本県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。

### 2.2 関連計画との関係

本計画では、本県の総合計画である「21世紀兵庫長期ビジョン」をはじめ、交通、安全、観光、健康、環境に関する計画と相互に連携することで計画目標の達成に繋げていく。



# 第3章 自転車を取巻く現状及び課題

自転車は所有・活用にかかる費用が安価であるだけでなく、渋滞緩和による生産性向上や社会環境負荷の低減、健康増進によるヘルスケアコストの削減など、様々な面から社会的コストを軽減させる可能性を持っている。

ここでは、自転車の特徴を踏まえた上で、本県における自転車を取巻く現状と課題を、都市環境、安全・安心、観光、健康の4つの視点から整理する。

## 3.1 自転車の特徴

### 特徴1：多様な用途で用いられる移動手段

自転車は、子供から高齢者まで幅広い世代が利用できるとともに、通勤、通学、買物などの日常生活だけでなくスポーツ、レジャー、観光、配送など多くの用途で活用されている交通手段である。

そのため、その種類も豊富で、一般的なシティサイクルから電動アシスト自転車、マウンテンバイク、ロードバイク、E-Bike、タンデム自転車、ハンドサイクルなど、用途や身体機能に応じた多種多様な自転車が存在する。

趣味や仕事での利用が中心



ベロタクシー



業務用自転車



E-BIKE



タンデム自転車



マウンテンバイク



ロードバイク



折りたたみ自転車



シティサイクル



電動アシスト自転車



幼児同乗用自転車



ハンドサイクル

日常利用が中心

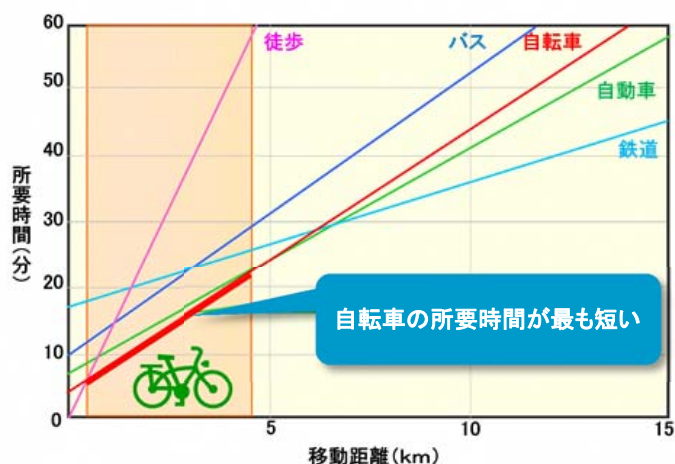
出典：(E-BIKE)今治市サイクリングターミナル

## 特徴2：効率的な移動手段

自転車は、すぐに乗車して移動できる移動手段であることから、5 km 程度の短距離の移動においては、自動車やバスなどの他の移動手段よりも所要時間が短く、最も効率的な移動手段である。（図 3-1）

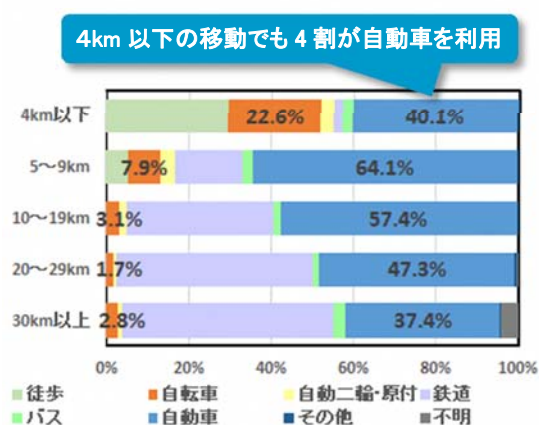
一方、県内では、自転車のほうが効率的な 4 km 以下の距離においても約 4 割が自動車を利用している状況にある。（図 3-2）

図 3-1 交通手段別の移動距離・所要時間の関係



出典：国土交通省

図 3-2 距離帯別代表交通手段（兵庫県）



出典：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

## 特徴3：経済的な移動手段

自転車は燃料を必要としないためガソリン代や自動車税等の費用がかからないことに加え、車体本体価格やメンテナンス費用、保険料等が安価で利用コストが安い移動手段であると言える。（表 3-1）

企業の視点から見た場合でも、社員の通勤手段が自転車に転換することにより、駐車場確保のための費用や支給する交通費等の抑制につながる可能性があり、全体的なコストダウンが期待できる。

表 3-1 自転車と自動車の費用比較

	自転車	自動車
初期費用	・車体価格(数万円～)	・車両価格(数十万円～)
維持費	・自転車保険料 ・修理代 ・駐輪場代	・任意保険料 ・ガソリン代 ・自動車税 ・車検代 ・駐車場代

## 特徴4：環境にやさしい移動手段

自転車は、二酸化炭素などの温室効果ガスを排出せず、環境にやさしい移動手段である。  
(図 3-3)

本県の1人あたりの二酸化炭素排出量は、近隣の大阪府や京都府に比べ多い状況であり、自動車から自転車への利用転換をすることで、温室効果ガスの削減、環境負荷の低減を図ることが期待される。(図 3-4)

図 3-3 1人を1km運ぶのに排出されるCO<sub>2</sub>

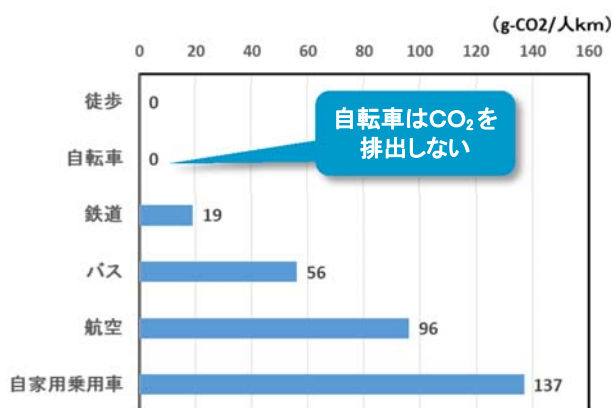
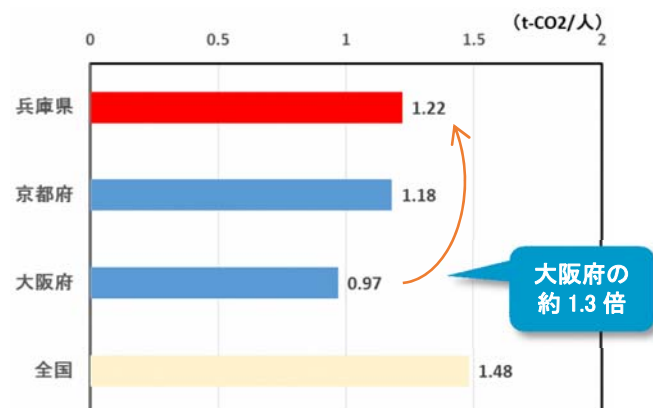


図 3-4 1人あたりCO<sub>2</sub>排出量



出典:国土交通省(環境:運輸部門における二酸化炭素排出量(2017年度))、CO<sub>2</sub>排出量:環境省(運輸部門(自動車)二酸化炭素排出量(2015年度))、人口:国勢調査(2015年)

## 特徴5：健康的な移動手段

自転車は、ゆっくりとしたスピードで移動しても、速歩きと同等の運動強度がある。  
(表 3-2)

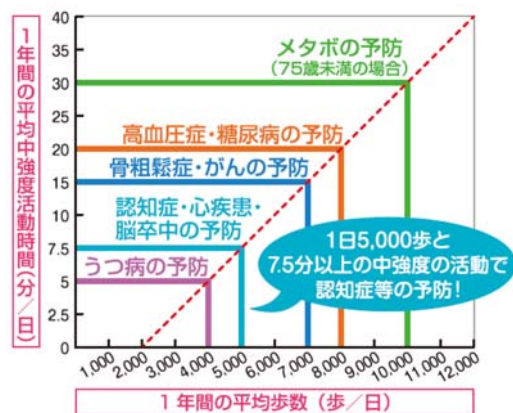
活発に体を動かすことは、血圧や血糖値、筋肉の機能を改善させ、要介護の原因である認知症や脳卒中等を予防する効果があるといわれており、適度な負荷が掛かる上に時間や場所の制約が少ない自転車利用は健康増進や生活習慣病防止に効果的である。(図 3-5)

表 3-2 生活活動の運動強度

運動強度	生活活動の例
3.0メッツ	<b>電動アシスト付き自転車に乗る</b> 普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、子どもの世話(立位)、台所の手伝い
3.5メッツ	<b>楽に自転車に乗る(8.9km/時)</b> 歩行(平地、75~85m/分、ほとほとるの速さ、散歩など) 自転車は速歩きと同程度の運動強度
4.0メッツ	<b>自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)</b> 階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)

出典:「健康づくりのための身体活動基準 2013」厚生労働省、東京都健康長寿医療センター研究所資料(健康・体力づくり事業財団資料)

図 3-5 運動と病気予防との関係



【自転車と MaaS】

モビリティは、様々な社会経済活動を支える基礎であり、地域の発展や活力の維持に寄与している。

しかし、近年、地方部においては人口減少に伴い地域の交通機関の利用者も減少しており、今後、事業性の悪化により、交通空白地の発生が想定される。そのため、運転免許返納後の高齢者や自家用車非保有者に対する移動手段の不足が懸念されている。

このような中、MaaS (Mobility as a Service の略) ※をはじめとする多様なモビリティを組み合わせたサービスや、道の駅等の地域拠点を核とした自動運転による交通サービスの導入・推進が必要とされている。

日本においても MaaS の社会実験が進められており、今後 MaaS のサービスが広く普及していくのに合わせ、シェアサイクルのサービスも様々な場所で提供されることが期待されている。

※マイカー以外のすべての交通手段による移動をひとつのサービスにとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

<伊豆における観光型 MaaS 実証実験>

伊豆地域を来訪する観光客が、2次交通（路線バス、AI 型オンデマンド交通、自転車、レンタカー等）をスマートフォンで予約・決済でき、目的地までシームレスに移動できる快適な環境を、地元各社と協力して整備することで、観光振興と地域活性化を図る。



出典: 国土交通省

【自転車先進都市コペンハーゲン】

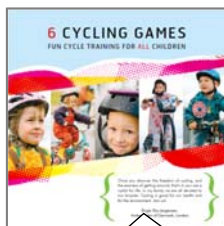
コペンハーゲン市では、急増した自動車による大気汚染や渋滞、交通事故に対応して、1980年代から自転車政策を実施しており、現在は最も自転車利用者に優しい都市の一つと言われている。近年では、2011年に策定した自転車戦略に基づき、自転車が一番速く、使いやすい交通手段であり続けるため、自転車利用者に提供する施策のレベルアップを絶えず図っている。



出典: コペンハーゲン市

自転車に乗りながらよく知られたゲーム（遊び）を行い、自転車に慣れ、実践的な技能を楽しく効果的に習得する「自転車ゲーム」が行われており、「デンマーク式自転車教育法」として日本でも導入が始まっている。

出典: 「自転車交通研究 環境と政策 2017」、あおぞら財団



デンマーク式自転車教室(尼崎市)

一度自転車の自由さや使いやすさを発見したら、あなたは生涯サイクリストです。自転車は私たち家族の全てに貢献します。自転車に乗ることは健康や環境に良いのでぜひ参加しましょう。



## 3.2 本県の特徴

本県は、歴史も風土も異なる個性豊かな五国（摂津（神戸・阪神）・播磨・但馬・丹波・淡路という）からなり、それぞれの地域にはその特色を色濃く反映した地域遺産が存在している。

本県の地形は、中央の中国山地を挟み、島嶼部を有する瀬戸内海から日本海にまたがり、都市に近接した六甲山地をはじめとした丘陵地や盆地など、変化に富んだ地形を有している。（図 3-6）

特に、瀬戸内海側（摂津・播磨・淡路地域）は、降水量・降雪量が少なく温暖で過ごしやすいサイクリングに適した気候となっている。

図 3-6 兵庫県の地形



表 3-3 県内の地域区分

地域区分	市町数
摂津（神戸・阪神）地域	8 市 1 町（計 9 市町）
播磨地域	13 市 9 町（計 22 市町）
但馬地域	3 市 2 町（計 5 市町）
丹波地域	2 市
淡路地域	3 市
兵庫県全域	29 市 12 町（計 41 市町）

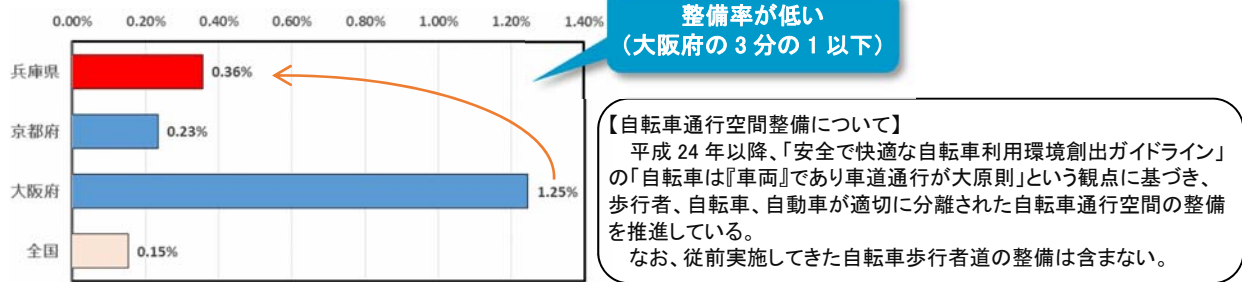
## 3.3 現状と課題

### 3.3.1 都市環境

#### 【現状】

- 国道・県道・指定市道における自転車通行空間(自転車道、自転車専用通行帯)の整備延長は約 21 kmと、総延長の約 0.4%であり全国平均以上ではあるものの、総延長に対し極端に短い。(図 3-7)
- 自転車ネットワーク計画は、県下市町の 44%にあたる 18 市町で策定されているが、地域に偏りがあり、摂津(神戸・阪神)や播磨地域が多くなっている。(図 3-8)
- 通学時の自転車分担率が高いにも関わらず自転車ネットワーク計画が未策定の自治体がある。(図 3-8)
- 駐輪場の増加に伴い放置自転車は減少しているものの依然として多い状況。(図 3-9、表 3-4)
- シェアサイクルのニーズは高いが、設置数は伸び悩んでいる。(表 3-5)

図 3-7 自転車通行空間整備率

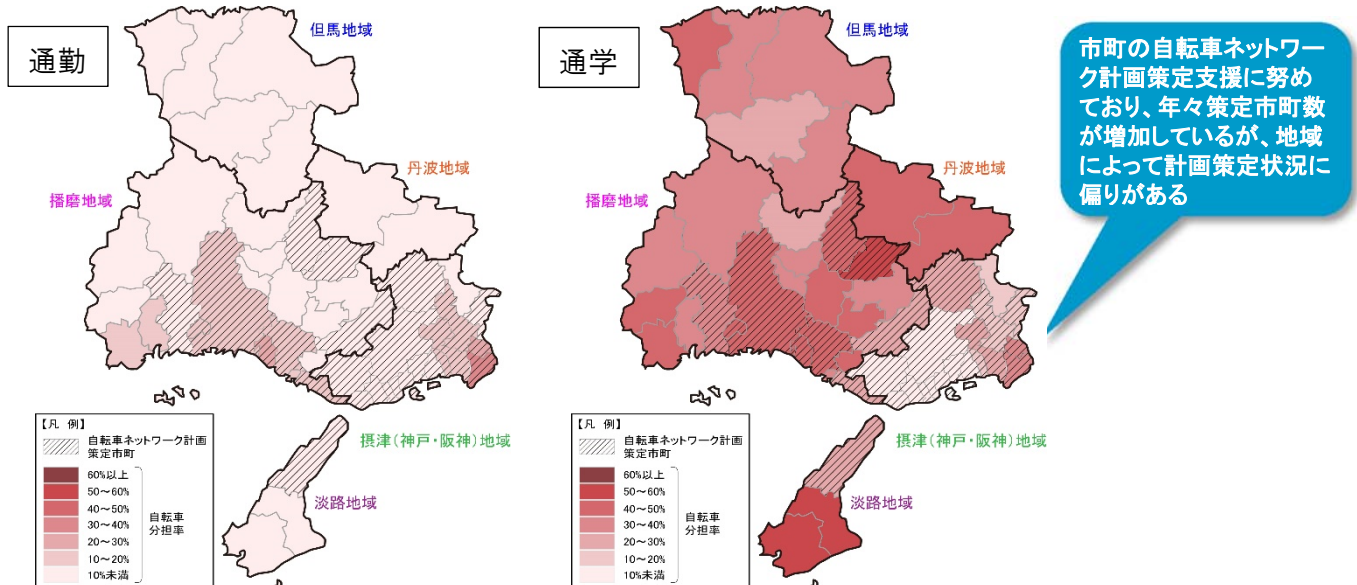


※国道・県道・指定市道における自転車通行空間の整備率

※兵庫県の値(国道・県道・指定市道の延長:5762.4km、自転車通行空間(自転車道・自転車専用通行帯)の延長:20.5km)

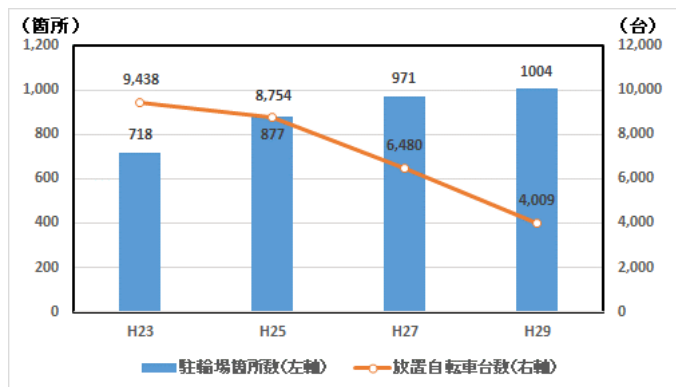
出典:平成 27 年度道路交通センサス(国土交通省)

図 3-8 自転車ネットワーク計画策定状況と自転車分担率



出典:自転車通行空間整備 5 箇年計画(平成 31 年~令和 5 年)(兵庫県)、平成 22 年国勢調査

図 3-9 放置自転車の状況



※兵庫県内の市のみの調査・集計

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府）

表 3-5 シェアサイクル設置状況

	H25	H27	H29
市数	15	17	15
設置数	22	31	30
稼働能力(台)	2,025	2,560	2,403

※兵庫県内の市のみの調査・集計

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府）

【都市環境に関する課題】

- 子供から高齢者まで幅広い世代が、通勤、通学、買物など日常生活において自転車を気軽に利用できるようにするため、以下の取組みが必要である。
  - ① 自転車通行空間の整備により安全に自転車を利用できる都市環境の形成
  - ② 駐輪場の設置やまちづくりと連携した総合的な取組みの推進

Topic

【タンデム自転車の公道走行】

タンデム自転車は、2つの乗車装置とペダルが、前後に並んだ構造を有する自転車で、兵庫県では、平成20年7月1日に兵庫県道路交通法施行細則を改正することにより、全国でも先進的にタンデム自転車の公道走行が可能となった。



Topic

【電動キックボード】

電動キックボードは、自転車とほぼ同じ感覚で誰でも気軽に乗ることができる電動マイクロモビリティであるが、現行規制（道路交通法及び道路運送車両法をいう。）上、原動機付自転車と取り扱われている。そのため、現行規制の下で電動キックボードを公道で利用するためには、保安部品の追加を伴う車体の改造を要するとともに、免許携帯、ヘルメット着用、車道の通行などが必要となる。

＜神戸市におけるシェアリングサービス実証実験＞

神戸市では多様な移動手段の整備による回遊性向上や持続可能な交通網の実現に向けた取り組みを進めており、実証実験による効果検証を通じて、電動キックボードも含めた新たなモビリティサービスに関する検討を進めている。

出典：神戸市

表 3-4 放置自転車の多い都道府県

順位	都道府県	人口1万人当たりの放置自転車台数(台/1万人)
1	愛知県	12.6
2	東京都	11.8
3	北海道	8.4
4	神奈川県	8.3
5	大阪府	8.1
6	兵庫県	7.2
7	福井県	6.0

大規模自転車駐輪場等の整備に伴い、放置自転車台数は減少傾向にあるが、依然として放置自転車が多い。

出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府）、平成27年国勢調査

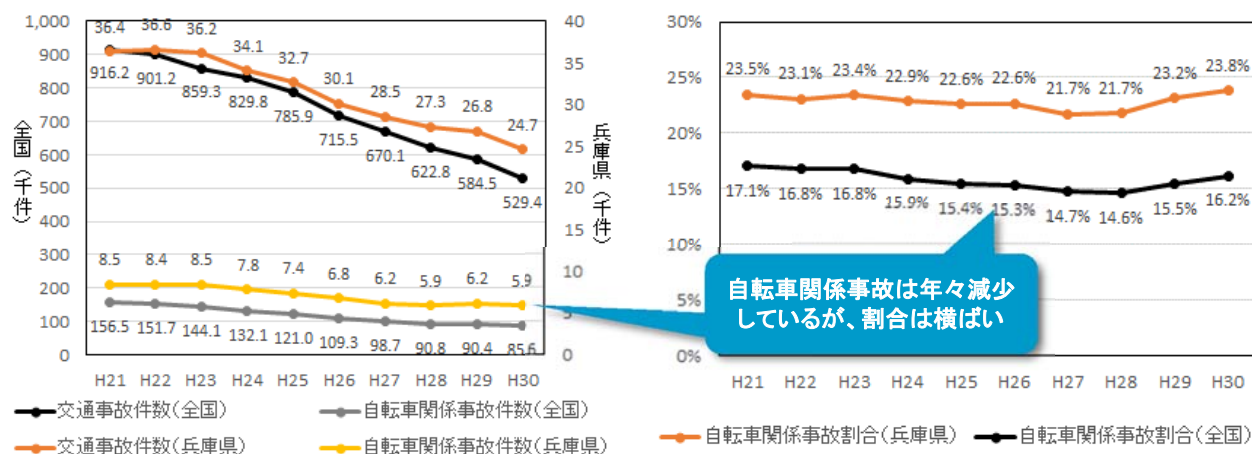
シェアサイクルが国内で導入され始めて、約10年が経過し、県内では15市町で導入。シェアサイクルの実証実験が行われているが、シェアサイクル設置数は横ばい。

### 3.3.2 安全・安心

#### 【現状】

- 自転車関係事故件数は年々減少しているが、事故全体に占める割合は横ばいとなっている。(図 3-10)
- 自転車関係事故のうち、対車両が約9割、そのうち約8割が交差点で発生している。(図 3-11、図 3-12)
- 自転車関係事故の死亡者に占める高齢者の割合が高い。(図 3-13、図 3-14)
- 学生や児童の自転車関係事故は、通学時・帰宅時に多い。(図 3-15)
- 自転車乗用中の死傷者の交通ルール違反割合は、約9割と高い。(図 3-16)
- 全国に先駆けて自転車保険加入を義務化しているが、加入率は約 7 割である。(図 3-17)

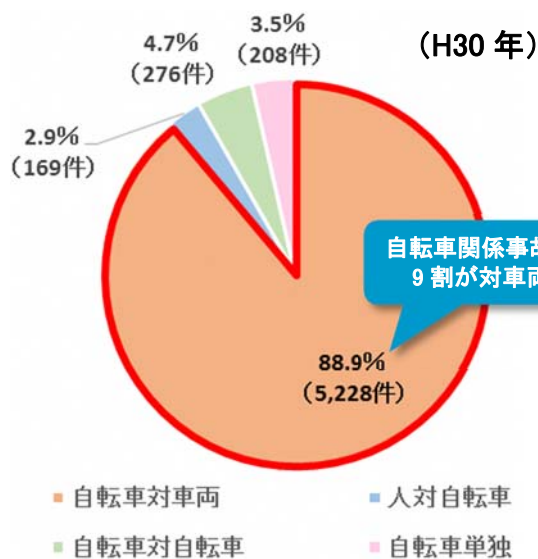
図 3-10 自転車関係事故件数



自転車関係事故は年々減少しているが、割合は横ばい

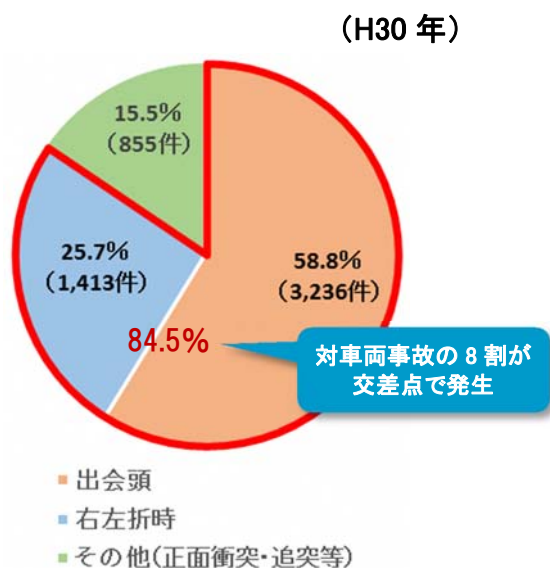
出典: 自転車に関係する交通事故発生状況(兵庫県警察)、交通事故の発生状況(警察庁)  
 ※「自転車関係事故」とは、第一当事者又は第二当事者が自転車の交通事故をいう。

図 3-11 自転車関係事故の事故類型



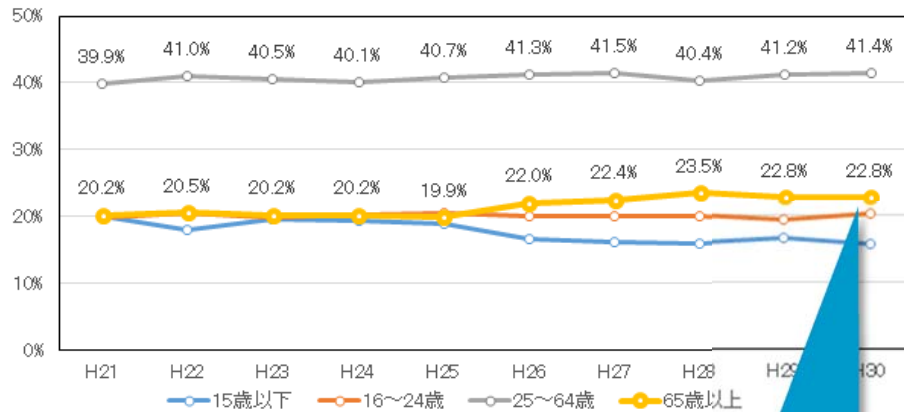
出典: 自転車の交通事故の現状(兵庫県)

図 3-12 自転車対車両(対自転車を含む)事故の状況



出典: 自転車の交通事故の現状(兵庫県)

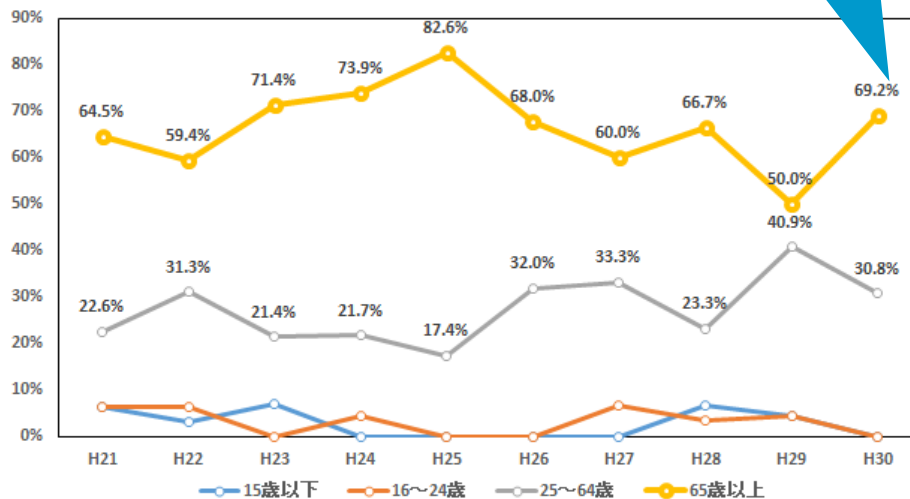
図 3-13 自転車乗用中死傷者数の年代別割合



出典: 兵庫県警察

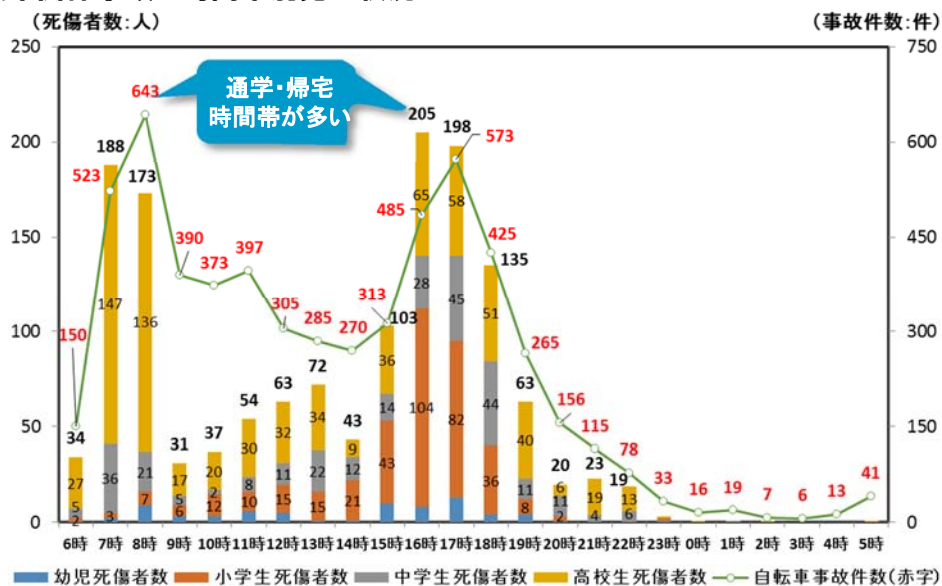
死傷者に占める高齢者の割合は約2割であるが、死者数に占める高齢者の割合が高い

図 3-14 自転車乗用中死者数の年代別割合



出典: 交通事故統計(兵庫県警察)、自転車に関係する交通事故発生状況(兵庫県警察)

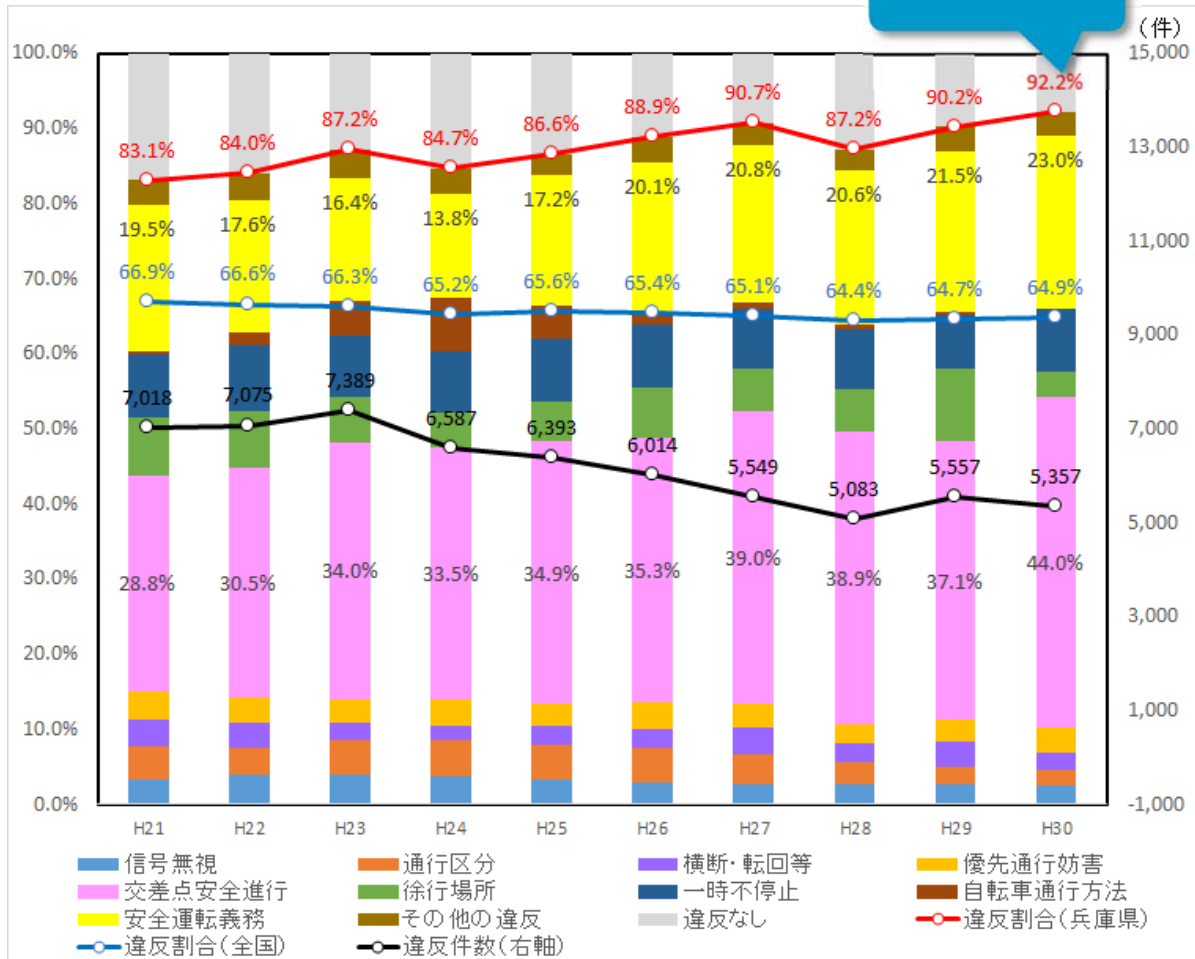
図 3-15 自転車関係事故の時間帯別発生状況



出典: 自転車の交通事故の現状(兵庫県)

図 3-16 自転車関係事故における違反状況の推移

違反者の割合が高い



出典: 自転車の交通事故の現状(兵庫県)、交通事故の発生状況(警察庁)

図 3-17 兵庫県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(平成 27 年)

第 13 条 (自転車損害賠償保険等の加入)

自転車利用者は、自転車損害賠償保険等(その自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済をいう。以下同じ。)に加入しなければならない。

全国で初めて  
自転車保険を義務化

ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

自転車保険加入率  
68.5% (R1.6)  
前年対比 0.6%増加

【安全・安心に関する課題】

●自転車事故を削減するために、以下の取組みが必要である。

- ①安全な自転車通行空間の整備
- ②安全教育の推進や交通ルール等の周知などによる自転車利用者の安全意識の向上や自転車利用者への思いやりの醸成

### 3.3.3 観光

#### 【現状】

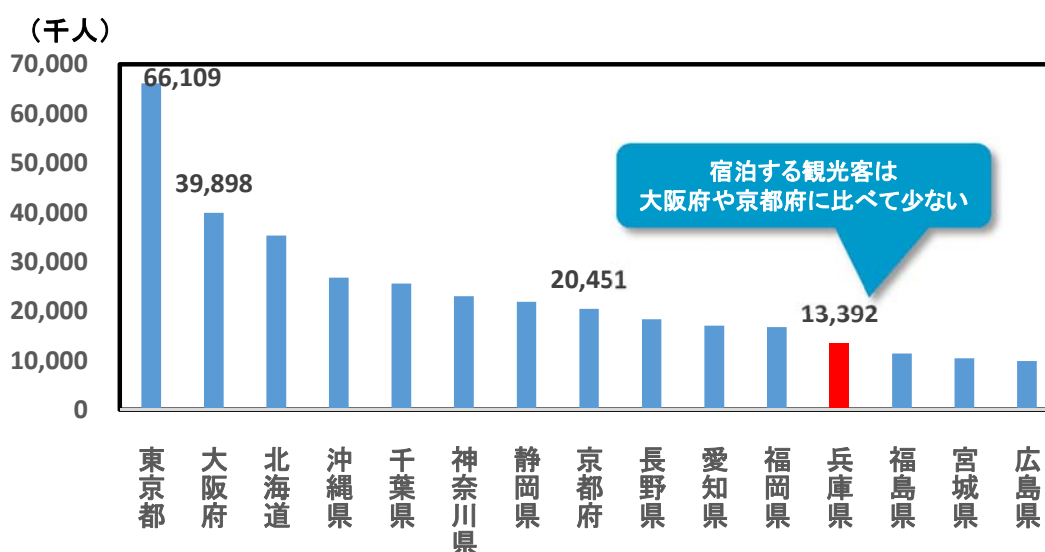
- 島嶼部や山間部など変化に富んだ地形や、歴史・風土の異なる五国からなり、各地に分布する多彩な観光資源(魅力)に多くの観光客が訪れているが、宿泊する観光客は、大阪府や京都府に比べて少ない。(図 3-18、図 3-19、図 3-20)
- 各地で、走行距離 100km を超えるロングライドや、季節毎の自然・歴史建造物等をゆっくり巡るサイクルイベントが開催され、人気を博している。(表 3-6)
- 人口は、平成 21 年度をピークに減少しており地域の活力低下が懸念される。(図 3-21)

図 3-18 観光入込客数(兵庫県)



出典：兵庫県観光客動態調査(兵庫県)

図 3-19 宿泊観光客数



出典：平成 30 年宿泊旅行統計調査(観光庁)

図 3-20 五国ごとに特徴ある観光資源



出典:兵庫県学習資料「きらりひょうご」

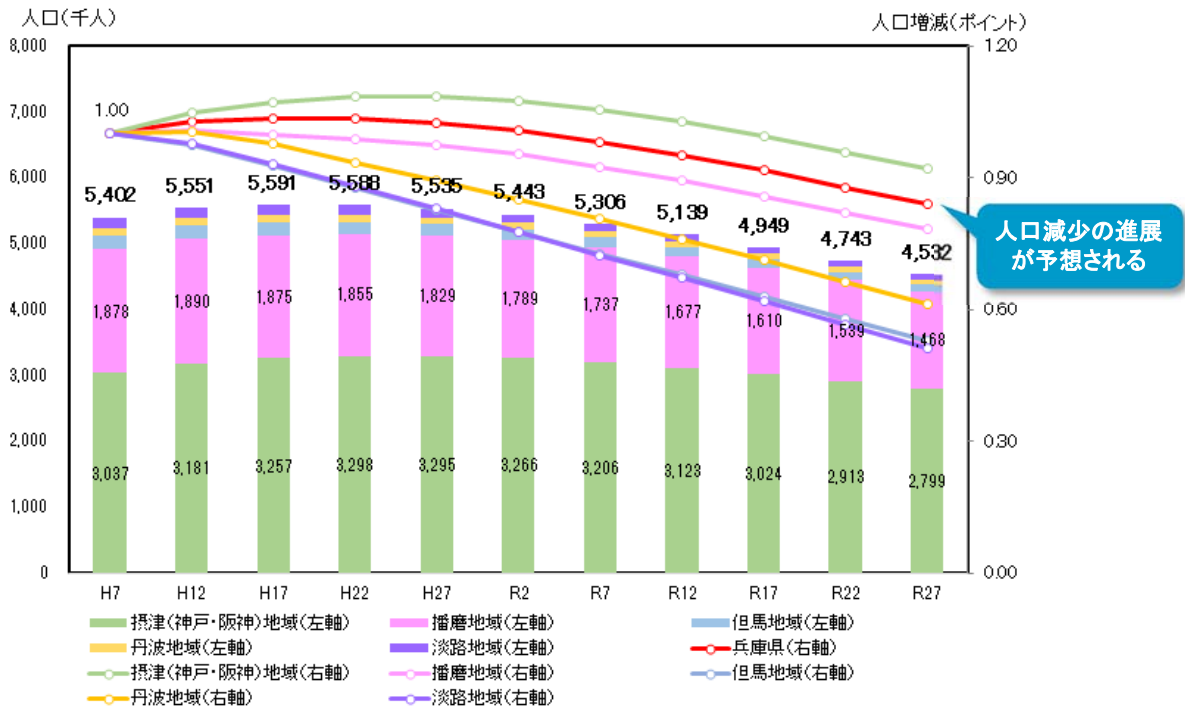
表 3-6 各地で開催されるサイクルイベント(2019 年度)

イベント名	募集人数	開催地
山陰海岸ジオパーク コウノトリチャレンジライド in 但馬	1,000 人	城崎温泉(豊岡市)
日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」サイクルトレイン	40 人	姫路港周辺(姫路市)
秋の北摂里山サイクリング	ロングコース	西猪名公園(川西市)
	ショートコース	
因幡街道・千種川ロングライド in 佐用 2019	700 人	佐用町、宍粟市～美作市、西粟倉村
2019 淡路島ロングライド 150～10th anniversary～(アワイチ)	2,300 人	淡路島
カサイチ fan ライド	ロングライドコース	加西市、姫路市、加古川市、西脇市、多可町、市川町
	ショートコース	

出典:兵庫県 HP、スポエン cycle



図 3-21 人口の推移



出典: 国勢調査(平成 7~27 年)、国立社会保障・人口問題研究所(令和 2 年~)

【観光に関する課題】

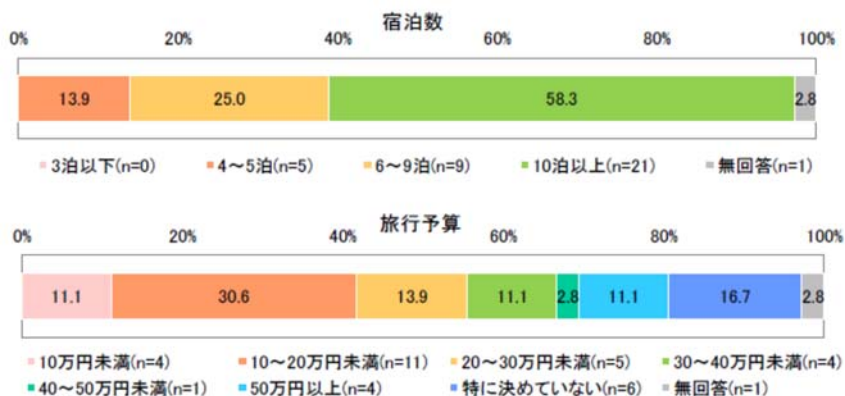
● 県内で多くのサイクルイベントが開催されておりニーズが高いことから、今後予想される人口減少による地域経済の縮小に対し、拡大するインバウンドを含む観光誘客の体験ツールとして自転車を積極的に活用し地域経済の活性化を図るために、以下の取組みが必要である。

- ① 県内の多彩な観光資源を活用したサイクルルートの設定
- ② 走行環境の整備や受け入れ環境の充実

Topic

【滞在時間が長く消費額の高い外国人サイクリスト】

しまなみ海道でサイクリングを利用する外国人観光客を対象とするアンケート調査によると、日本での滞在期間は、無回答を除く全員が 4 泊以上で、10 泊以上が全体の約 6 割を占めている。日本滞在中の旅行予算は「10~20 万円未満」が 3 割で、平均予算は 28 万円となっている。



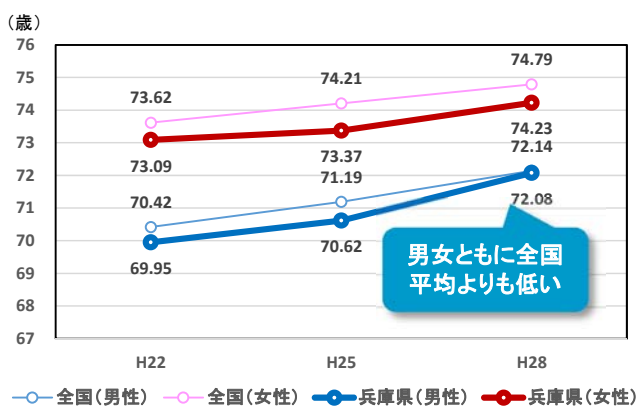
出典: 「平成 29 年度サイクリング・ツーリズムを中心とした新たな観光関連産業創出に向け調査」(中国経済産業局)

### 3.3.4 健康

#### 【現状】

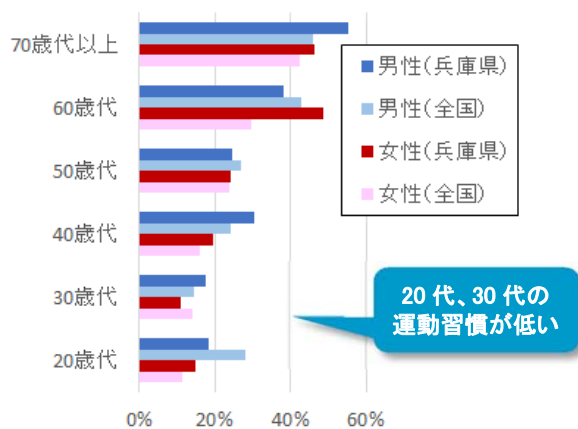
- 県民の健康寿命は、全国に比べ男女ともに短い。(図 3-22)
- 運動習慣者の割合は、男女ともに働く世代である 50 歳代以下が、60 歳代以上よりも低い。(図 3-23)
- 通勤時の自転車利用は、全国平均以上ではあるものの、大阪府や京都府に比べて低い。(図 3-24)
- 自動車の運転免許返納者数は、飛躍的に増加しており、返納者の外出減少が懸念される。(図 3-25)

図 3-22 県民の健康寿命



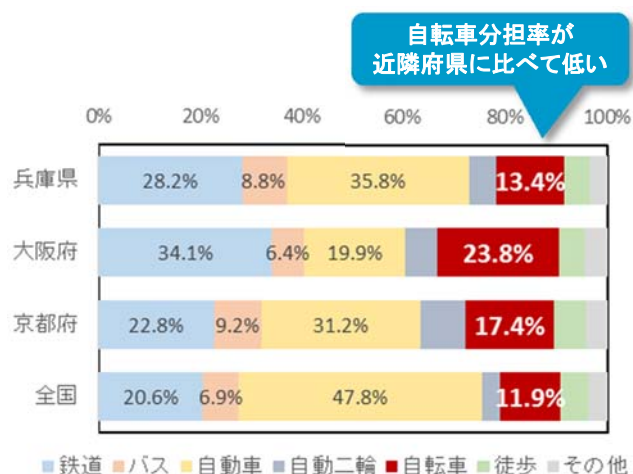
出典: 厚生労働科学研究(厚生労働省)

図 3-23 県民の運動習慣の有無



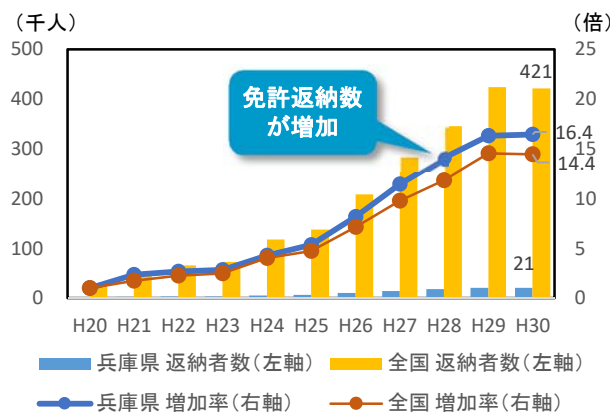
出典: 平成 28 年度兵庫県健康づくり実態調査報告書

図 3-24 通勤時の交通手段分担率



出典: 平成 22 年国勢調査(総務省)

図 3-25 高齢者の免許返納数



※増加率は平成 20 年を 1 とした時の値  
出典: 運転免許統計(警察庁)

#### 【健康に関する課題】

- 県民の健康寿命延伸や運動不足解消につなげるとともに、高齢者になる前に、免許返納後も自転車を活用できる体作りを行うために、以下の取組みが必要である。

① 日常生活における自転車活用の推進

## 第4章 計画の目標

### 4.1 将来像と基本方針

今後、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資することが求められている。

このような背景から、本県の「兵庫 2030 年の展望」のめざす姿である『「すこやか兵庫」の実現』に向け、本計画における将来像、基本方針を以下のとおり定める。

#### 将来像

「自転車文化が花開く『すこやか兵庫』」

#### 基本方針

自転車の特性を理解したうえで、通勤、通学、買物などの日常生活だけでなく、スポーツ、レジャー、観光、配送など、あらゆる社会経済活動において自転車を活用し、地域の魅力を高める。



出典：国土交通省、一般社団法人自転車協会

## 4.2 目標

本計画では、自転車を取り巻く現状・課題、将来像を見据え、国の自転車活用推進計画の目標を勘案し、以下の4つの目標を掲げ、総合的・計画的に推進していくこととする。

### 目標1 都市環境〈自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成〉

- 自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備により、県全域において自転車、歩行者が安全で快適に通行できる環境を整備する。
- 駐輪施設の適正配置、利用しやすいシェアサイクルの設置等に取り組むことで、誰もが自転車を利用しやすい環境を整備する。



### 目標2 安全・安心〈自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車活用〉

- 自転車通行空間の安全性向上や交差点の安全対策などにより、自転車が安全に通行できる環境を創出する。
- 利用者の特性やライフステージに応じた適切な交通安全教育や交通取り締まりの実施により、自転車・自動車・歩行者が互いの特性や交通ルールを理解して尊重し合い、誰もが安心して自転車を利用できる。
- 自転車保険加入や適切な点検などによる、自転車利用者の安全意識を向上させる。



### 目標3 観光〈五国の多彩な資源（魅力）を活かしたサイクルツーリズムの推進による地域活力の向上〉

- 変化に富んだ地形を活かしたロングライドが楽しめる「モデルルート」や、多彩な観光資源（魅力）をポタリングで楽しめる「地域ルート」など、サイクリストの多様な志向に応じた通行環境の整ったサイクリングルートを提供する。
- 地域の受入れ環境の充実等により、サイクルツーリズムの目的地としての魅力と知名度の向上を図る。
- 国内外のサイクリストが県内各地で滞在型サイクルツーリズムを享受できるようになることで、交流人口の拡大と地域経済の活性化により地域活力を向上させる。



### 目標4 健康〈自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり〉

- 通勤、通学、買物など、日々の活動において、自転車を選択したくなるライフスタイルの定着により健康で活力ある社会を目指す。
- 健康づくりのツールとして自転車の有効性の認知度向上を図り、健康づくりに関する広報啓発などにより、気軽にサイクリングによる健康づくりを行う機運を醸成する。



出典：国土交通省

# 第5章 取組む施策

## 5.1 取組一覧

4つの計画目標を踏まえ、兵庫県において今後取組むべき14の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき、31の具体的な取組について、以下の通り定める。

### 目標1：自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

施策	取組
施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進	①自転車通行空間の整備推進
	②道路標識や道路標示等の適切な設置運用
	③市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画を含む)の策定支援
施策2. 自転車通行空間の確保の促進	①交通規制の適切な実施と運用
	②自転車の放置防止の推進
施策3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進	①シェアサイクル・レンタサイクルの環境整備
施策4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進	①駐輪対策の推進
施策5. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施	①ゾーン対策等の生活道路対策の推進
	②無電柱化の推進

<b>指標</b>	自転車通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、路肩拡幅)の整備延長 【実績値】65km(2018年度) 【目標値】125km(2023年度) 市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画含む)の策定市町 【実績値】0市町(2018年度) 【計画値】20市町(2023年度)
-----------	---

## 目標 2 : 自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車利用

施策	取組
施策 6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	①交通安全教育の推進
	②指導者の育成
	③効果的な安全教育手法の実施
施策 7. 自転車の安全な利用促進	①通行ルールの周知
	②安全意識向上の啓発
	③自転車の安全利用の促進
	④指導・取締りの実施
	⑤自転車保険への加入の促進
施策 8. 自転車の点検整備の促進	①点検整備の促進
	②子供に対する点検整備教育の充実
【施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進(再掲)】	①自転車通行空間の整備促進
	②道路標識や道路標示等の適切な設置運用
	③市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画を含む)の策定支援
施策 9. 災害時における自転車の活用の推進	①災害時の自転車の活用

指 標	自転車関係人身事故件数
	【実績値】5,881 件(2018 年)
	【目標値】自転車が関係する人身事故件数を 5,000 件以下とする。(2023 年)

### 目標3：五国の多彩な資源(魅力)を活かしたサイクルツーリズムの推進による

#### 地域活力の向上

施策	取組
施策 10. 多彩なサイクリングルート の 走行環境の整備	①サイクリングルートの設定
	②誰もが安全・快適に走行できる環境の整備
	③大鳴門橋自転車道の整備
施策 11. サイクリストのニーズに応じた 受け入れ環境の整備	①多様なサイクリストが快適に利用できる環境の整備
	②多様な自転車輸送手段の確保
	③サイクリストが安心して宿泊することができる環境の整備
	④地域の魅力を満喫し、地域振興に寄与する仕掛けづくり
施策 12. 情報発信の充実	①誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信の実施
施策 13. 取組を推進していくための体制づくり	①関係者が連携して施策を推進していくための体制づくり

指 標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8 地域のモデルルートにおける走行環境の整備※</li> <li style="padding-left: 20px;">モデルルート 0ルート(2018年度)→8ルート(2023年度)</li> <li>・継続的に利用環境の向上を図るための協議会の開催</li> <li style="padding-left: 20px;">各モデルルートにおいて年1回以上</li> </ul>
-----	--

※距離標やルート案内標識による迷わずに走行できる環境の整備(0km→1,300km)



#### 目標4：自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

施策	取組
施策 14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進	①自転車通勤、健康づくりに関する広報啓発
	②健康づくり公園の活用

指 標	通勤目的の自転車分担率 【推計値】13.7%(2018年度)※ 【目標値】14.5%(2023年度)
-----	--







※過去の国勢調査から推計


## 5.2 【目標 1】 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

### 施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車は車道通行が原則であることを踏まえ、自転車の安全で快適な通行と交通混雑の緩和を実現するため、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された道路環境を整備する。




区分	①自転車通行空間の整備推進				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車ネットワーク計画に位置付けられた自転車ネットワーク路線や中学生・高校生の自転車通学経路における安全対策が必要な箇所など、歩行者、自転車、自動車の通行空間が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。</li> <li>●道路事業や市街地開発事業、その他これらに類する事業が実施される際に、可能な限り連携を図り、自転車通行空間の確保に努める。</li> </ul>				
指標	自転車通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、路肩拡幅)の整備延長 <b>【実績値】</b> 65km(2018年度) <b>【目標値】</b> 125km(2023年度)				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
取組イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車道</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自転車専用通行帯</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>車道混在</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>路肩拡幅</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>矢羽根型路面表示 (交差点部の例)</p> </div> </div>				
担当部署	道路街路課、道路保全課、県警、国、市町				

区分	②道路標識や道路標示等の適切な設置運用				
取組内容	●自転車交通を含めた全ての交通に対して、安全で円滑な通行を図るため、道路標識や道路標示等の見直しも含めた適切な設置運用に努める。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	<p>■規制標識の例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車専用</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自転車一方通行</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>普通自転車専用通行帯</p> </div> </div> <p>出典：国土交通省</p> <p>■自転車横断帯の廃止</p> <div style="text-align: center;"> <p><b>整備前</b></p>  <p>↓</p> <p><b>整備後</b></p>  </div>				
	担当部署	道路街路課、道路保全課、県警、国、市町			

区分	③市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画含む)の策定支援				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車活用推進に関する、国及び全国の地方公共団体の動向に関する情報を収集し、市町に提供することにより計画策定を促すとともに、策定を検討する市町に対しては、必要な助言や資料提供等の支援を行う。</li> <li>●交通状況を踏まえた自転車通行空間の整備方法を市町が定める「自転車ネットワーク計画」の策定を促進するため「兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議」の充実を図るとともに技術的支援を行う。</li> </ul>				
指標	市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画含む)の策定市町 【実績値】0市町(2018年度) 【計画値】20市町(2023年度)				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="background-color: #003366; color: white; padding: 5px;">■市町版自転車活用推進計画の例(守口市)</p> <h2 style="text-align: center; margin-top: 20px;">計画方針</h2> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 20px 0;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%; text-align: center;"> <div style="background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"><b>基本理念</b></div> <div style="background-color: #0066cc; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">道路を利用する全ての方々の安全・安心で快適な利用環境を構築する</div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 48%;"> <div style="background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;"><b>基本方針1(ハード対策)</b></div> <div style="background-color: #90ee90; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>「道路空間の整備」</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車通行環境の構築</li> <li>● 自転車通行空間の安全性・利便性・快適性の確保</li> </ul> </div> </div> <div style="width: 48%;"> <div style="background-color: #ff0000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 5px;"><b>基本方針2(ソフト対策)</b></div> <div style="background-color: #ffcc99; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>「適正な自転車利用の誘導」</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ルールの周知徹底とマナーの向上</li> <li>● ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化</li> </ul> </div> </div> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">出典:守口市</p> </div> </div>				
担当部署	道路企画課、道路街路課、道路保全課				

## 施策 2. 自転車通行空間の確保の促進

自転車利用者が快適かつ安全に通行できる環境を創出するため、路上放置防止対策や違法駐車取締りに取組み、自転車通行の障害を取り除く。

区分	①交通規制の適切な実施と運用				
取組内容	●自転車道や自転車専用通行帯が設置されている道路については、交通状況に応じて、駐車監視員による巡回の重点路線に位置付け、重点的に違法駐車取締りを行う。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	■駐車監視員の活動状況		■自転車走行空間上の駐停車車両		
					
担当部署	県警				

出典:「第2回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会資料(警察庁)」

区分	②自転車の放置防止の推進				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市町と連携し、通勤や通学での自転車利用者に対して、駐輪場を利用するよう広報啓発を行う。</li> <li>●交通安全県民運動や企業での講習会において、駐輪場利用の広報啓発を行う。</li> <li>●市町に対し、自転車等放置禁止区域の設定や区域内の放置自転車の撤去に努めるよう働きかける。</li> </ul>				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	■駅前での放置自転車対策(尼崎市)				
	阪急園田駅周辺自転車マナーアップキャンペーン活動として、チラシと駐輪場マップとウエットティッシュ等の配布を実施。				
					
担当部署	道路企画課、市町				

出典: 尼崎市

### 施策 3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進

区分	①シェアサイクル・レンタサイクルの環境整備																													
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●来訪者の駅やバス停から目的地までのアクセス利便性を高めるため、シェアサイクルやレンタサイクルの公共交通を補完するシステムの構築に努める。</li> <li>●鉄道利用者に対するレンタサイクルの利用補助の実施を推進する。</li> </ul>																													
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度																									
																														
取組イメージ	<b>■ 姫チャリ</b>																													
	<table border="1"> <tr> <td>実施主体</td> <td colspan="4">姫路市(運営:株式会社ペダル)</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td colspan="4">基本料金:1日利用100円、1ヶ月利用1,500円、3ヶ月利用4,000円、6ヶ月利用7,500円 追加料金:利用1回につき60分を超えると、以降30分毎に100円加算</td> </tr> <tr> <td>利用時間</td> <td colspan="4">午前7時00分から午後8時00分(返却は24時間可能)</td> </tr> <tr> <td>利用・支払い方法</td> <td colspan="4">利用場所のタッチパネルにて、利用期間を選択し、現金またはクレジットカードにて支払い</td> </tr> <tr> <td>実施場所</td> <td colspan="4">姫路駅周辺 20箇所(どこでも貸出・返却が可能)</td> </tr> </table>					実施主体	姫路市(運営:株式会社ペダル)				利用料金	基本料金:1日利用100円、1ヶ月利用1,500円、3ヶ月利用4,000円、6ヶ月利用7,500円 追加料金:利用1回につき60分を超えると、以降30分毎に100円加算				利用時間	午前7時00分から午後8時00分(返却は24時間可能)				利用・支払い方法	利用場所のタッチパネルにて、利用期間を選択し、現金またはクレジットカードにて支払い				実施場所	姫路駅周辺 20箇所(どこでも貸出・返却が可能)			
実施主体	姫路市(運営:株式会社ペダル)																													
利用料金	基本料金:1日利用100円、1ヶ月利用1,500円、3ヶ月利用4,000円、6ヶ月利用7,500円 追加料金:利用1回につき60分を超えると、以降30分毎に100円加算																													
利用時間	午前7時00分から午後8時00分(返却は24時間可能)																													
利用・支払い方法	利用場所のタッチパネルにて、利用期間を選択し、現金またはクレジットカードにて支払い																													
実施場所	姫路駅周辺 20箇所(どこでも貸出・返却が可能)																													
																														
	出典:姫路市																													
	<b>■ コミュニティサイクル実証実験(尼崎市)</b>																													
	<table border="1"> <tr> <td>実施主体</td> <td colspan="4">兵庫県、尼崎市(運営:株式会社阪神ステーションネット・シナネンサイクル株式会社・OpenStreet株式会社 共同事業体)</td> </tr> <tr> <td>利用料金</td> <td colspan="4">15分70円</td> </tr> <tr> <td>実施期間</td> <td colspan="4">平成30年12月1日から令和2年3月31日まで(予定)</td> </tr> <tr> <td>利用・支払い方法</td> <td colspan="4">・会員登録、スマートフォンで予約後、利用可能。 ・クレジットカード、携帯キャリア決済、一部の電子マネーにて支払い。 ※現金不可</td> </tr> <tr> <td>実施場所</td> <td colspan="4">尼崎市内 19箇所(どこでも貸出・返却が可能)</td> </tr> </table>					実施主体	兵庫県、尼崎市(運営:株式会社阪神ステーションネット・シナネンサイクル株式会社・OpenStreet株式会社 共同事業体)				利用料金	15分70円				実施期間	平成30年12月1日から令和2年3月31日まで(予定)				利用・支払い方法	・会員登録、スマートフォンで予約後、利用可能。 ・クレジットカード、携帯キャリア決済、一部の電子マネーにて支払い。 ※現金不可				実施場所	尼崎市内 19箇所(どこでも貸出・返却が可能)			
実施主体	兵庫県、尼崎市(運営:株式会社阪神ステーションネット・シナネンサイクル株式会社・OpenStreet株式会社 共同事業体)																													
利用料金	15分70円																													
実施期間	平成30年12月1日から令和2年3月31日まで(予定)																													
利用・支払い方法	・会員登録、スマートフォンで予約後、利用可能。 ・クレジットカード、携帯キャリア決済、一部の電子マネーにて支払い。 ※現金不可																													
実施場所	尼崎市内 19箇所(どこでも貸出・返却が可能)																													
																														
	出典:尼崎市																													
担当部署	交通政策課、市町																													

## 施策 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進

区分	①駐輪対策の推進				
取組内容	●自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場整備や利用率向上に向けた国や自治体の取組みに関する情報を収集し、市町に提供することにより駐輪対策を推進する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	<p>■伊丹機械式自転車駐車場</p> <p>JR伊丹駅周辺の放置自転車対策として、本泉寺より土地の無償貸与を受け、地下に255台収容の自転車駐車場を整備し、2018年4月1日より供用を開始。</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <p>【自転車にタグ装着】</p>  <p>自転車登録時に車検を実施し、適合した自転車にタグを装着</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>【入庫操作】</p>  <p>自転車をセット → 入庫ボタンを押す → 自動的に入庫</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>【ICカード】</p>  </div> <div style="width: 50%;"> <p>【出庫操作】</p>  <p>ICカードをかざす → ICカード情報を検知し、自転車が出庫</p> </div> </div> <p>■明石駅周辺駐輪場</p> <p>明石市では、自転車等の駐車対策の推進策として、明石駅周辺の国道2号、県道明石神戸宝塚線に路上駐輪施設を設置。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>&lt;(主)明石神戸宝塚線&gt;</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>&lt;国道2号&gt;</p> </div> </div> <p>出典：明石市</p>				
担当部署	道路企画課、市町				

## 施策 5. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施

歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。

区分	①ゾーン対策等の生活道路対策の推進																				
取組内容	●生活道路について、道路管理者と公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン 30」の整備や、狭さくの設定等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施する。																				
実施工程	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度																
取組イメージ	<p>■ゾーン30(生活道路における交通安全対策)の概要</p> <p>生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。</p> <div style="border: 1px dashed #0056b3; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; border-radius: 10px; display: inline-block;">公安委員会による主な交通規制</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #f4a460;"> <th>最高速度(30km/h)</th> <th>歩行者用道路</th> <th>一方通行</th> <th>大型自動車等通行止め</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; border-radius: 10px; display: inline-block;">実施例(高砂市内)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; text-align: center;">               区域 ここから         </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; text-align: center;"> </div> </div> </div> <div style="border: 1px dashed #0056b3; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; border-radius: 10px; display: inline-block;">道路管理者による対策</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td>狭さく </td> <td>クランク </td> <td>スラローム </td> <td>ハンプ </td> </tr> <tr> <td>標示の併設 </td> <td>交差点明確化 </td> <td colspan="2">中央線の抹消による車道幅員の縮小 </td> </tr> </table> </div>					最高速度(30km/h)	歩行者用道路	一方通行	大型自動車等通行止め					狭さく 	クランク 	スラローム 	ハンプ 	標示の併設 	交差点明確化 	中央線の抹消による車道幅員の縮小 	
最高速度(30km/h)	歩行者用道路	一方通行	大型自動車等通行止め																		
狭さく 	クランク 	スラローム 	ハンプ 																		
標示の併設 	交差点明確化 	中央線の抹消による車道幅員の縮小 																			
担当部署	道路街路課、道路保全課、県警、国、市町																				



区分	②無電柱化の推進					
取組内容	●歩行者と自転車の安全でスムーズな通行確保のため、電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、道路区域外への移設を求めるほか、まちづくり計画等と連携して無電柱化に取り組む。					
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	
取組イメージ	■無電柱化による通行確保の状況					
担当部署	道路街路課、道路保全課、国、市町					

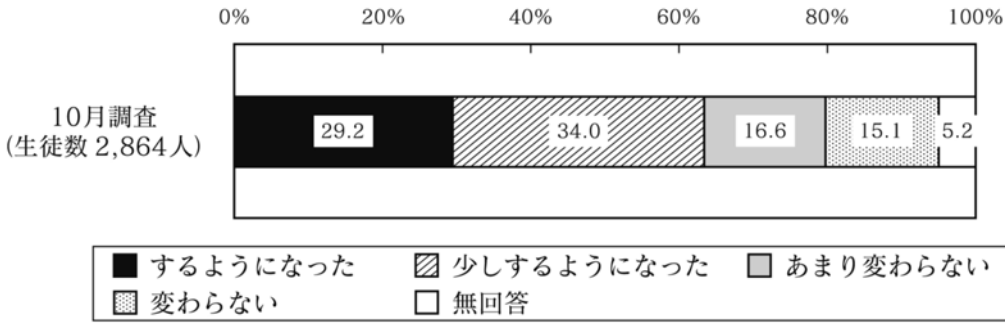
## 5.3 【目標2】自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車利用

### 施策6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

子どもから高齢者までライフステージに応じた適切な交通安全教育の実施により交通ルールを理解するとともに、既存の交通安全教育の効果検証等による新たな交通安全教育の検討・実施により、自転車・自動車・歩行者が互いの特性を尊重し合い誰もが安心して自転車を利用できる環境をつくる。

区分	①交通安全教育の推進				
取組内容	●市町、教育委員会、学校、警察、民間等の関係機関が連携・協働し、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者といったライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施 				
取組イメージ	■自転車シミュレーターによる安全教育		■高齢者に対する自転車安全利用講習会		
					
	出典：東京都				
	■小学校での自転車教室		■交通安全講習		
					
担当部署	交通安全室、県警、体育保健課				

区分	②指導者の育成				
取組内容	●交通安全教室の講師に向けた講習会・研修会を実施し、指導技術を向上させる。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				
取組イメージ	■交通指導員研修会		■ワンポイント指導員の委嘱		
					
担当部署	交通安全室、体育保健課				

区分	③効果的な安全教育手法の実施																
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車免許の講習において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行し、自転車への安全配慮などの教育を実施する。</li> <li>●既存の安全教育の効果検証や、国内外の先進事例の把握を行い、効果的な安全教育手法を確認するとともに新たな安全教育の実施について検討を行う。</li> <li>●交通安全教育等に関する情報提供やコーディネート等を一元化して対応する窓口の設置を検討する。</li> </ul>																
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度												
	検討			実施													
取組イメージ	■交通安全教室実施前後における意識の変化																
	<p>設問：(自転車で)歩道を通っている人に聞きます。前回(交通安全教育実施前)のアンケート調査時と比べて、自転車で歩道を通るとき、歩行者優先に気を付けたり、行ったりするようになりましたか。</p>																
	 <table border="1"> <caption>10月調査 (生徒数 2,864人)</caption> <thead> <tr> <th>回答内容</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>するようになった</td> <td>34.0</td> </tr> <tr> <td>少しするようになった</td> <td>29.2</td> </tr> <tr> <td>あまり変わらない</td> <td>16.6</td> </tr> <tr> <td>変わらない</td> <td>15.1</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td>5.2</td> </tr> </tbody> </table>					回答内容	割合 (%)	するようになった	34.0	少しするようになった	29.2	あまり変わらない	16.6	変わらない	15.1	無回答	5.2
回答内容	割合 (%)																
するようになった	34.0																
少しするようになった	29.2																
あまり変わらない	16.6																
変わらない	15.1																
無回答	5.2																
担当部署	出典：「平成20年度高等学校における交通安全教育実践事例集」日本交通安全教育普及協会 県警、交通安全室																

【参考：県の自転車安全教育・啓発の取組の現状】

県の自転車安全教育・啓発の取組の現状(ライフステージ別)


目標	幼児	小学生	中学生	高校生	成人		高齢者	外国人	指導者	事業者
					大学生	社会人				
<p>心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と意識を習得させる。日常生活において安全に道路及び歩道を通行する際に、必要に応じて、道路及び交通の状況に応じて、安全に通行するための、道路通行における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める。</p>	<p>心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と意識を習得させる。日常生活において安全に道路及び歩道を通行する際に、必要に応じて、道路及び交通の状況に応じて、安全に通行するための、道路通行における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める。</p>	<p>日常生活における交通安全に必要な事項、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路及び歩道を通行するために、必要な知識と意識を十分に習得させる。日常生活において、安全に道路及び歩道を通行する際に、必要に応じて、道路通行における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める。</p>	<p>日常生活における交通安全に必要な事項、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路及び歩道を通行するために、必要な知識と意識を十分に習得させる。日常生活において、安全に道路及び歩道を通行する際に、必要に応じて、道路通行における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める。</p>	<p>日常生活における交通安全に必要な事項、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路及び歩道を通行するために、必要な知識と意識を十分に習得させる。日常生活において、安全に道路及び歩道を通行する際に、必要に応じて、道路通行における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高める。</p>	<p>自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実を図る。</p>	<p>運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、実践的スキル及び交通安全意識の向上を図る。また、外国人の知識を習得させることを目標とする。</p>	<p>定住外国人に対しては、母国との交通ルールや交通安全の意識を醸成させるため、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に、関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。</p>	<p>交通安全教育を行う機関・団体は相互の連携を図りながら、交通安全教育に関する情報共有し、資力の向上、講師の派遣、交通安全教育指導者の養成・確保等を行う。</p>	<p>より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発</p>	
<p>全育</p>	<p>紙芝居等の視聴覚教材を活用した交通安全教室</p>	<p>実車を用いた実技指導による安全教育</p>	<p>年齢に応じた交通安全教室</p>	<p>年齢に応じた交通安全教室</p>	<p>年齢に応じた交通安全教室</p>	<p>交通安全インフォメーション指導員 交通安全ボランティア研修 交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校安全総合支援事業 学校交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底</p>	<p>交通安全インフォメーション指導員 交通安全ボランティア研修 交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校安全総合支援事業 学校交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底</p>	<p>交通安全インフォメーション指導員 交通安全ボランティア研修 交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校安全総合支援事業 学校交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底</p>	<p>より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発</p>	
<p>普及啓</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発</p>
<p>取 締 り</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>ヘルメット着用の広報啓発(幼児・児童の保護者)</p>	<p>より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発</p>

県警 交通安全室 体育保健課

## 施策 7. 自転車の安全な利用促進

交通ルールを守り、自転車の安全な利用を促進するため、安全利用に関する啓発を行うとともに、違反者の取り締まりを実施する。

区分	①通行ルールの周知				
取組内容	●交通安全教室やイベント等において、自転車の安全利用五則等の通行ルールの周知を実施する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				
取組イメージ	<b>■通行ルール啓発活動</b> 		<b>■自転車安全利用五則チラシ</b> 		
担当部署	交通安全室、県警				

区分	②安全意識向上の啓発				
取組内容	●街頭でのチラシ配布等の広報活動を行うとともに、自転車の安全で適正な利用に関する理解を深めるため、毎月2日を「自転車安全利用の日」として定めている。 ●「ストップ・ザ・交通事故」県民運動を推進する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				
取組イメージ	<b>■自転車マナーアップキャンペーン</b> 		<b>■「ストップザ交通事故」県民運動</b> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>(自転車関連抜粋)</p> <p>自転車による信号無視や一時不停止は、交通事故に直結する危険な行為です。自転車が道路交通法に定められた車両であることを基本に「道路交通法」、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に定める交通ルールの周知と安全な自転車利用の環境づくりを推進するとともに、自転車保険への加入を徹底します。</p> </div>		
担当部署	交通安全室、県警				

## 区分 ③自転車の安全利用の促進

- 取組内容
- イベント等の機会を活用して、通勤・通学時をはじめとした自転車利用時のヘルメット着用の促進や万が一の事故への備えのために、サイクルレコーダーの利用の普及に向けた広報啓発を図る。
  - 反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				

### 取組イメージ

#### ■自転車ヘルメット着用チラシ(宝塚市)

自転車事故の被害の軽減を図るため、宝塚市では平成30年10月に「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」を改正し、自転車利用者へヘルメットの着用を努めることを追加。

出典：宝塚市

#### ■自転車用反射材用品



＜サイクルリフレクター＞



＜サイクルピラス＞

#### ■サイクルレコーダー



出典：一般社団法人日本反射材普及協会

担当部署 交通安全室、県警

区分	④指導・取締りの実施				
取組内容	●毎月2日の「県下一斉自転車指導取締り強化日」に、自転車利用者に対する指導・取締りを強化するなど、一般道路における効果的な指導取締りを実施する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施 				
取組イメージ	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">■自転車に対する指導取締りの様子</div> 				
担当部署	県警				

区分	⑤自転車保険への加入の促進				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●定期的なアンケート調査により、加入状況を把握する。</li> <li>●自転車販売店に対し、自転車販売時に購入者に自転車保険等の加入の有無の確認を行うよう依頼する。</li> <li>●自転車の損害賠償責任保険等への加入を徹底するよう交通安全教室やイベント等において広報啓発を実施する。</li> </ul>				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施 				
取組イメージ	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">■条例啓発用チラシ</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>				
担当部署	交通安全室、県警				

## 施策 8. 自転車の点検整備の促進


自転車事故を未然に防ぐため、日常の点検整備の重要性について啓発する。

区分	①点検整備の促進				
取組内容	●より安全な自転車の点検整備を促進するために、学校や自転車販売店等で「自転車ハンドブック」を活用し、日常点検項目について広報啓発を実施する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">■自転車ハンドブック</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">3 自転車利用者の心得</p> <p>(1) 自転車に関する基本的な事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車の各部名称</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● 点検整備</li> </ul> <p style="background-color: #ff0000; color: white; padding: 2px;">フタはしっかり締める (例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ブレーキの効き具合と左右の違い</li> <li>- タイヤの空気圧、溝、パンクの有無</li> <li>- ハンドルは前の車輪と直角に固定されているか</li> <li>- 車体の点検</li> <li>- サドルの高さは適正か、固定されているか</li> <li>- ペダル、チェーンは適切に設置されているか</li> <li>- ライトが点くか、尾灯や反射器材が装着されているか</li> <li>- ベルは確実に鳴るか</li> </ul> </div> </div>				
担当部署	交通安全室、体育保健課				

区分	②子供に対する点検整備教育の充実				
取組内容	●子供の自転車点検・整備に関する知識や技能を向上するために、教育機関における交通安全教育の機会等を活用した点検整備講習を実施する。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
					
取組イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">■安全点検講習会</div>  </div> <p style="margin-top: 10px;">出典：一般財団法人自転車産業振興協会</p>				
担当部署	交通安全室、県警、市町				




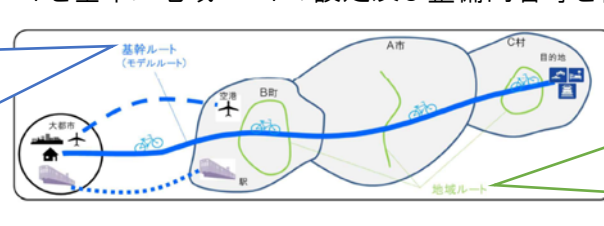
## 施策 9. 災害時における自転車の活用の推進

区 分	①災害時の自転車の活用				
取組内容	●国による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検討結果に加え、近年の災害時の事例などを踏まえ、本県での活用について検討する。				
実施工程	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
					
取 組 イメー ジ	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;">■ 検討例</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が不通になった場合の移動手段としての活用</li> <li>・道路その他の被災状況の把握</li> </ul>				

## 5.4 【目標3】五国の多彩な資源（魅力）を活かしたサイクルツーリズムの推進による地域活力の向上

### 施策 10. 多彩なサイクリングルートの走行環境の整備

サイクルツーリズムを推進するため、変化に富んだ地形を活かした本県を代表するサイクリングモデルルートや地域の観光資源の周遊を促す地域ルートなど多彩なルートの走行環境の整備を推進する。

区分	①サイクリングルートの設定				
取組内容	<p>●変化に富んだ地形を活かしたロングライドが楽しめる兵庫県を代表するルートとして設定した「ひょうごサイクリングモデルルート」ならびにそれらをつなぐ連携ルートに加え、多彩な観光資源(魅力)をポタリングでも楽しめる「サイクリング地域ルート(仮称)」などサイクリングの志向やレベルに合った多彩なルートを定める。</p>				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
(モデルルート)			走行環境整備		
(地域ルート)	ルート設定			走行環境整備	
取組イメージ	<p>■モデルルートの設定 県内8地域毎に行政や観光協会、サイクリスト等で構成する「モデルルート推進協議会」で策定済</p>  <p>■地域ルート(仮称)の設定 各地域で、モデルルートを基本に地域ルートの設定及び整備内容等を検討する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>【基幹ルート(モデルルート)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村をまたぐような骨格となるサイクリングルート</li> <li>・空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる(案内や休憩施設が整っている)</li> </ul> </div> <div style="width: 45%;"> <p>【地域ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(基幹ルート周辺の)地域の短距離のサイクリングルート</li> <li>・基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しむ。</li> </ul> </div> </div>  <p>出典: 第1回 ナショナルサイクリングルート制度検討小委員会</p>				
担当部署	観光振興課、道路企画課、道路保全課、県民局、国、市町				

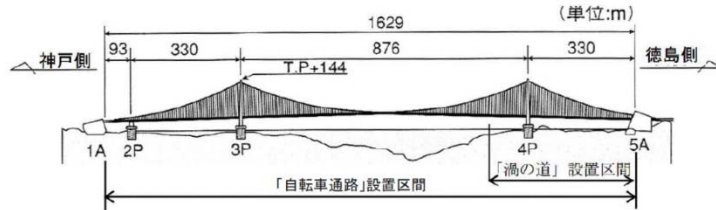
区分	②誰もが安全・快適に走行できる環境の整備					
取組内容	●「ひょうごサイクリングモデルルート」ならびに「サイクリング地域ルート(仮称)」において、地域の実情に合わせつつ、国内外の人々が安全・快適に走行できる環境整備を推進する。					
実施工程 (モデルルート) (地域ルート)	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	
	走行環境整備					
	ルート設定			走行環境整備		
取組イメージ	■モデルルート・地域ルート(仮称)の走行環境整備					
	路肩整備・路面表示					
	 <p>狭隘区間での路肩幅確保</p>	 <p>路面表示(矢羽根)設置</p>	 <p>歩道整備に合わせて車道路肩幅を確保 通学路対策(歩道整備)</p> <p>道路事業に合わせた路肩整備</p>			
	安全対策の強化					
	 <p>注意喚起標識 コース情報標識</p>	 <p>表示内容</p>	<p>案内サイン</p>  <p>ナンパリング Hyogo 兵庫 R-1 アワイチ Awaiichi 標識タイプ</p> <p>路面表示タイプ</p>	<p>距離標</p>  <p>ナンパリング Hyogo 兵庫 R-1 55 km 標識タイプ</p> <p>路面表示タイプ</p>		
	統一したロゴマークの設定 海外のサイクリストでも認識可能な統一デザインや多言語対応の案内					
	 <p>BIWAICHI ビワイチ</p>	 <p>北淡震災記念公園 生石公園 慶野松原 洲本城跡</p>	 <p>岩屋港 伊弉諾神宮</p>			
担当部署	道路街路課、道路保全課、県民局、国、市町					

区分 ③大鳴門橋自転車道の整備

取組内容 ●徳島県と連携して、大鳴門橋の桁下空間を活用した自転車道設置を検討し、淡路島を一周するサイクリングルート「アワイチ」と、徳島県をはじめとするサイクリングルートが直接接続され、国内外のサイクリストを魅了するサイクリングルートの創出を目指す。

実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
風洞実験			検討中		

取組イメージ ■大鳴門橋



【大鳴門橋側面図】



【大鳴門橋】

■サイクリングコース



【ASA ルート】

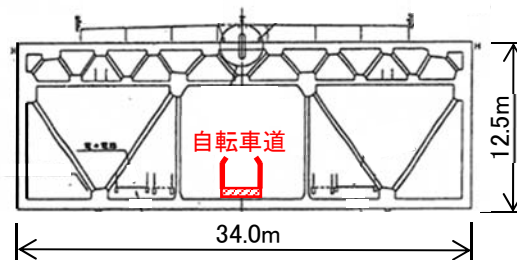
※ASA ルート：鳴門市、東かがわ市、南あわじ市 (AWA・SANUKI・AWAJI) を結ぶルート  
出典：ASAトライアングル交流圏推進協議会



【周辺の広域サイクリングコース】

地図：国土地理院

■自転車道設置イメージ



【大鳴門橋断面図】



【因島大橋の事例】

担当部署 高速道路推進室

## 施策 11. サイクリストのニーズに応じた受け入れ環境の整備

ロングライドからポタリング観光まで、国内外から多様なサイクリストを受け入れるため、サイクリングルート沿いの休憩施設や宿泊施設における受け入れ対応などにより環境を整備し、サイクルツーリズムを推進する。

### 【実施方針】

計画期間内におけるサイクリストの受け入れ環境の整備については、本県のサイクルツーリズムの先進地域である淡路地域において先行的に取り組み、その効果を検証したうえで全県での展開を推進する。

区 分	①多様なサイクリストが快適に利用できる環境の整備				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国内外のサイクリストに必要な機能を有した休憩施設(サイクルステーション、サイクルラックなど)の整備を実施する。</li> <li>●E-BIKE レンタサイクルなど誰もが気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりを推進する。</li> <li>●相互思いやりプロジェクトなどにより、安全・快適にサイクリングを楽しむことができる地域社会を形成する。</li> </ul>				
指 標	モデルルート上に休憩施設を概ね 30km 毎に整備する。				
実施工程	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
( 淡 路 )	実施		検証	拡充	
( その他 )	検討			実施	
取 組 イ メ ージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p><b>■サイクリスト受け入れ施設</b></p> <p>○ゲートウェイ施設(陸の港西淡)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス、コミュニティバス拠点</li> <li>・大型駐車場(無料)</li> <li>・トイレ、休憩所、観光情報提供</li> <li>・売店(おみやげ販売)</li> <li>・更衣室、コインロッカー</li> </ul> <p>出典：兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p> <p>○サイクルステーション(道の駅ひらふく)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレの利用・サイクルラックの設置</li> <li>・自転車トラブルへの対応(空気入れ、修理工具の無料貸出し)</li> <li>・情報提供(サイクリングマップの設置)</li> </ul> </div> <div style="width: 48%;"> <p><b>○サイクルラック設置</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・モデルルート沿いのコンビニ・飲食店にラックの設置</li> </ul> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>レンタサイクル</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>整備・組み立てスペース</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>休憩施設外観</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>休憩施設内</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: center; margin-top: 10px;">  <p>サイクルラック設置例</p> </div>				
	■E-BIKE レンタサイクル(洲本市)		■相互思いやりプロジェクト		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動アシスト付きスポーツ自転車のレンタサイクル事業を開始</li> <li>・観光案内所、ウェルネスパーク五色に各5台設置</li> </ul> <p>出典：淡路島観光協会</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車とクルマが互いに思いやりを持って車道を共有する意識を自転車、クルマの運転者双方に啓発する運動</li> </ul> <p>出典：横浜市</p>		

区分 ②多様な自転車輸送手段の確保

取組内容 ●サイクリスト受入拠点(ゲートウェイ)までの自転車の輸送手段を確保する。  
●交通事業者への働きかけを行うとともに、実施する場合はその取組みを支援する。

実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
(淡路)		実施	検証	拡充	
(その他)		検討		実施	

取組イメージ ■鳴門海峡(サイクルバス)

2019年10月より、地方創生の一環として、鳴門市、南あわじ市が運営主体となり、淡路交通が淡路・徳島線のバスのトランクの一部を提供することにより、淡路島南ICバス停・小鳴門橋バス停間にて自転車輸送業務を実施。自転車を淡路島から徳島へ、徳島から淡路島へ積み込めることにより新たなサイクリングロードが拡大。



出典：淡路交通株式会社資料

■日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」(サイクルトレイン・サイクルバス)

中播磨と但馬を結ぶ日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」の魅力を広く発信するため、JR播但線においてサイクルトレインを運行。2017年からは、神姫バス(姫路市)が、「銀の馬車道」と同じルートにあたるJR新野駅-JR生野駅西口間の約16kmで、自転車2台を積むことができるサイクルバスの運行を開始。



サイクルバス



出典：姫路市(神姫バス所管データ)

担当部署 交通政策課、県民局、市町

区分	③サイクリストが安心して宿泊することができる環境の整備				
取組内容	●サイクリストが求める機能を有する宿泊施設の環境整備を推進する。				
指標	モデルルート直近にサイクリストが必要とする機能を有する宿泊施設が1箇所以上あること。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
(淡路)	実施		検証	拡充	
(その他)	検討			実施	
取組イメージ	■サイクリスト向け宿泊施設(淡路島)		■宿泊施設認定制度(WAKAYAMA800)		
	 <p>出典:淡路島観光協会</p>		 <p>出典:和歌山県</p>		

区分	④地域の魅力を満喫し、地域振興に寄与する仕掛けづくり				
取組内容	●サイクリングイベントやサイクリングガイドツアーの実施支援により、新たな観光価値を創造し、サイクリストに地域の魅力を伝え、地域振興を図る。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
(淡路)	実施		検証	拡充	
(その他)	検討			実施	
取組イメージ	■サイクリングイベント(淡路島ロングライド 150)		■サイクリングガイドツアー((株)ライダス)		
	 <p>出典:兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p>		 <p>出典:兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p>		
	<p>■西日本4地区連携周遊スタンプラリー(淡路島)</p> <p>「アワイチ」、「瀬戸内しまなみ海道」、「ピワイチ」、「泉州・和歌山」の4つのサイクリングルートが共同でスマホアプリによるデジタルスタンプラリーを開催</p>		 <p>出典:兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p>		

## 施策 12. 情報発信の充実

サイクルツーリズムによる交流人口を増やすため、自然景観、歴史・文化、特産品などの地域の魅力や、多様なサイクリストがそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を容易に確認できるための情報発信やプロモーションを推進する。

区分	①誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信の実施				
取組内容	●サイクリスト向け総合情報サイトの開設やサイクリングマップを作成し、インパウンドを含む多様なサイクリストのニーズに対応する情報発信の充実やプロモーションに努める。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				
取組イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>■アワイチホームページ</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>■サイクリングマップ</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>■情報のオープンデータ化(京都市)</p>  </div> </div>				
	出典: 淡路島観光協会		出典: 京都市		
担当部署	観光振興課、県民局				



### 施策 13. 取組を推進していくための体制づくり

サイクルツーリズムの推進にあたっては、市町や関係団体、各民間事業者と連携しながら一体的に取組をすすめることが不可欠となるため、新たな推進体制を確立する。

区分	①関係者が連携して施策を推進していくための体制づくり								
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車関連団体、観光協会等の民間事業者と連携し、国内外への各地域のサイクリングや観光情報の発信、イベントの開催等により、自転車による観光振興、地域における受け入れ意識の醸成を図る組織の設立を検討する。</li> <li>●サイクリストのニーズ、利用実態を把握し、検証する。</li> </ul>								
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度				
(淡路)	検討		組織設立	実施					
(その他)	検討			組織設立	実施				
取組イメージ	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>■兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</b> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">構成組織</td> <td>道路管理者(国、県、市)、交通安全(県警、交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者(淡路島自転車推進協議会)</td> </tr> <tr> <td>目的</td> <td>                     淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を代表するモデルルート</li> <li>・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート</li> <li>・モデルルートにおける取組内容</li> <li>・持続的な取組みを推進するための体制および役割分担</li> <li>・取組内容の検証および改善・拡充</li> <li>・その他必要な事項</li> </ul> </td> </tr> </table>					構成組織	道路管理者(国、県、市)、交通安全(県警、交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者(淡路島自転車推進協議会)	目的	淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を代表するモデルルート</li> <li>・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート</li> <li>・モデルルートにおける取組内容</li> <li>・持続的な取組みを推進するための体制および役割分担</li> <li>・取組内容の検証および改善・拡充</li> <li>・その他必要な事項</li> </ul>
構成組織	道路管理者(国、県、市)、交通安全(県警、交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者(淡路島自転車推進協議会)								
目的	淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を代表するモデルルート</li> <li>・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート</li> <li>・モデルルートにおける取組内容</li> <li>・持続的な取組みを推進するための体制および役割分担</li> <li>・取組内容の検証および改善・拡充</li> <li>・その他必要な事項</li> </ul>								
	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>■淡路県民局の取組事例</b> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>◆サイクリストへのアンケート調査の実施</p>  <p style="text-align: center;">サイクリストアンケート調査票</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリストカフェ等の協力を得ながら、サイクリストのニーズの把握、意見を反映する仕組みを構築</li> <li>・「淡路島ロングライド150」参加者に対しても、連携してアンケートを実施</li> </ul> </div> <div style="width: 45%;"> <p>◆自転車通行台数の観測</p>  <p style="text-align: center;">自転車通行台数の観測箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリストの利用実態を把握し、適切な対応を行うため、島内2箇所で観測を実施</li> <li>・計測箇所：2箇所</li> <li>・常時観測</li> </ul>  <p style="text-align: right; font-size: small;">観測機器の設置状況</p> </div> </div>								
	出典：兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会								

## 5.5 【目標4】自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

### 施策 14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進

県民の健康に関する理解を向上し、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進するとともに、企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

区分	①自転車通勤、健康づくりに関する広報啓発									
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車通勤から自転車通勤へ転換するためにセミナーを行うなど、広報啓発を実施する。</li> <li>●健康増進に資する自転車活用に関する事例・効果などに関する情報収集・発信を行う。</li> </ul>									
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度					
	実施									
取組イメージ	■全国自転車安全利用モデル企業		■自転車通勤導入に関する手引き							
	<p>平成29年度新たに認定した企業は次の5社です。</p> <table border="0"> <tr> <td> <p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul> </td> <td> <p><b>コニカミノルタ株式会社 東京サイト</b> 〔東京都 八王子市・日野市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、駐輪場完備</li> <li>●自転車中心の交通安全教育も実施</li> <li>●自転車安全整備店が毎週出張整備</li> </ul> </td> <td> <p><b>スズキ株式会社</b> 〔静岡県 浜松市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は登録制</li> <li>●交通安全教育を定期的に実施</li> <li>●保険加入を推奨</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul> </td> <td> <p><b>パナソニック サイクルテック株式会社</b> 〔大阪府 船場市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当+自転車通勤奨励金</li> <li>●毎月交通安全・マナーアップ活動</li> </ul> </td> <td> <p><b>神東塗料株式会社</b> 〔兵庫県 尼崎市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当支給、点検整備も奨励</li> <li>●地元警察署を招き交通安全講習会</li> </ul> </td> </tr> </table> <p>出典：公益財団法人日本交通管理技術協議会</p>		<p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul>	<p><b>コニカミノルタ株式会社 東京サイト</b> 〔東京都 八王子市・日野市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、駐輪場完備</li> <li>●自転車中心の交通安全教育も実施</li> <li>●自転車安全整備店が毎週出張整備</li> </ul>	<p><b>スズキ株式会社</b> 〔静岡県 浜松市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は登録制</li> <li>●交通安全教育を定期的に実施</li> <li>●保険加入を推奨</li> </ul>	<p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul>	<p><b>パナソニック サイクルテック株式会社</b> 〔大阪府 船場市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当+自転車通勤奨励金</li> <li>●毎月交通安全・マナーアップ活動</li> </ul>	<p><b>神東塗料株式会社</b> 〔兵庫県 尼崎市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当支給、点検整備も奨励</li> <li>●地元警察署を招き交通安全講習会</li> </ul>	<p>自転車通勤導入に関する手引き</p>  <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入・実施における課題などに対応した制度設計が可能。</li> <li>○事業者等が制度設計をする上で自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項や、そのまま使用できる「自転車通勤規定」及び「自転車通勤許可申請書」の様式も掲載。</li> </ul> <p>出典：国土交通省</p>	
<p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul>	<p><b>コニカミノルタ株式会社 東京サイト</b> 〔東京都 八王子市・日野市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、駐輪場完備</li> <li>●自転車中心の交通安全教育も実施</li> <li>●自転車安全整備店が毎週出張整備</li> </ul>	<p><b>スズキ株式会社</b> 〔静岡県 浜松市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は登録制</li> <li>●交通安全教育を定期的に実施</li> <li>●保険加入を推奨</li> </ul>								
<p><b>株式会社ノリタケカンパニーリミテド</b> 〔愛知県 名古屋〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、通勤手当支給</li> <li>●保険加入義務化、通勤規約もあり</li> <li>●年2回全社交通安全委員会開催</li> </ul>	<p><b>パナソニック サイクルテック株式会社</b> 〔大阪府 船場市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当+自転車通勤奨励金</li> <li>●毎月交通安全・マナーアップ活動</li> </ul>	<p><b>神東塗料株式会社</b> 〔兵庫県 尼崎市〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通勤は許可制、保険義務化</li> <li>●通勤手当支給、点検整備も奨励</li> <li>●地元警察署を招き交通安全講習会</li> </ul>								
担当部署	健康増進課、温暖化対策課									

区分	②健康づくり公園の活用				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>●播磨中央公園の有する豊かな自然や広々とした施設の特徴を活かした、サイクルロードレース等サイクルイベントを支援する。</li> <li>●健康づくりに資するため、おもしろ自転車などサイクル施設の利用を促進する。</li> </ul>				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	実施				
取組イメージ	■サイクルイベント(播磨中央公園)		■ふじいでんこうサイクルランド(播磨中央公園)		
			<p>グリーンシャワーを浴びて、 ハダル快調。</p>  <p>サイクリングコース 1周3km</p> <p>サイクル広場 休憩所</p>		
担当部署	公園緑地課				

## 第6章 計画の進め方

### 6.1 計画の推進体制

本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係部局等で構成されたWGで連携・協力して施策の推進を図る。

### 6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

本計画について、必要に応じて有識者の助言を受けつつ、年に一度を基本として進捗状況についてのフォローアップを実施し、計画の進捗状況を評価するとともに施策の見直し・改善を図る。

また、計画期末には、社会情勢の変化等を踏まえて、有識者の助言を受け、本計画の見直しを行う。

