

兵庫県自転車活用推進計画(案)【概要版】

計画策定の背景

自転車活用推進法(2017年5月)

- 基本理念
自転車は
○環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しない
- 災害時において機動的である
- 健康増進及び交通混雑緩和による経済的社会的効果を及ぼす
- 交通の安全の確保が図られる

第2次 自転車活用推進計画【国】(2021年5月)

- 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度まで
- 目標
①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
②サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
④自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

- 目的
自転車の安全で適正な利用に関し、県民、事業者等の役割並びに県及び市町の責務を明らかにし、県が実施する施策の基本事項を策定

ひょうごビジョン2050

- 目指す姿
誰もが希望を持って生きられる一人ひとりの可能性が広がる「躍動する兵庫」

兵庫県自転車活用推進計画の改定

- 計画の区域：兵庫県全域
- 計画の期間：2033年度までとする。

現状

都市環境

- 自転車道及び自転車レーンの整備率は、全国平均以上ではあるものの、総延長に対し極端に短い。
- 自転車活用推進計画を策定している市町は、市街地を有する県下市町の35%にあたる9市町にとどまる。
- 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。
- 駅周辺の放置自転車は大幅に減少している。
- レンタサイクル設置箇所は増加しているが、シェアサイクルの導入は6市にとどまる。

安全・安心

- 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。
- 自転車関係事故のうち、対車両の件数は減少傾向、対人の件数は横ばいで推移している。
- 自転車関係事故による死傷者は15～19歳の若者が多いが、死者数は65歳以上の高齢者が多く、全体の68%を占める。
- 自転車乗用中のヘルメット着用率は、全国平均よりも低い。
- 自転車関係事故における自転車の約9割に違反が認められる。
- 全国に先駆けて自転車保険加入を義務化しており、加入率は約7割である。

観光

- 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。
- 新型コロナウイルスの拡大により県内の観光入込客数は令和2年に大きく減少したが、観光におけるスポーツ・レクリエーションの割合は増加した。
- 兵庫県の宿泊者数は、大阪府や京都府に比べて少ない。
- 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。
- 整備が進められている大鳴門橋自転車道では、完成後、多くの観光客の利用が見込まれる。
- 人口は、今後減少することが予想されており地域の活力低下が懸念される。

健康

- 県民の健康寿命は、全国に比べ男女ともに短い。
- 運動習慣者の割合は、若い世代ほど低い。
- 通勤時の自転車利用は、大阪府や京都府に比べて低い。
- 自動車の運転免許返納者数は、令和元年度までは増加傾向であったが、その後減少傾向である。

課題

- 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
- ニーズに応じた利用しやすいシェアサイクルの導入促進
- 市町版自転車活用推進計画の策定促進

- 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向上
- ヘルメット着用の促進

- 体験ツールとして自転車を活用した観光誘客の推進
- 大鳴門橋自転車道整備にあわせた観光客の受入環境の整備

- 通勤・通学、その他日常生活における自転車利用の促進
- 高齢者が免許返納後も自転車を活用できるような日々の健康づくり

将来像と基本方針

将来像

自転車文化が花開く『躍動する兵庫』

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することで、多くの人が住み続けたい、訪れたいと思うワクワクするような兵庫の実現を目指す。

計画の目標

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

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

自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

取組む施策

- 施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 施策2. 自転車通行空間の確保の促進
- 施策3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進
- 施策4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進
- 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

- 施策6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 施策7. 自転車の安全な利用促進
- 施策8. 自転車の点検整備の促進
- 施策9. 災害時における自転車の活用の推進

- 施策10. 多彩なサイクリングルートの走行環境の整備
- 施策11. サイクリングをする方のニーズに応じた受け入れ環境の整備
- 施策12. 情報発信の充実
- 施策13. 取組を推進していくための体制づくり

- 施策14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進

施策と取組内容

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

- 県管理道路における自転車通行空間の整備延長
【実績値】125km(2023年度)【目標値】205km(2023年度)
- 自転車活用推進計画もしくは自転車ネットワーク計画の策定市町数
【実績値】22市町(2023年度)【目標値】29市町(2023年度)

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

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利用

- 自転車関係人身事故件数
【実績値】4,162件(2022年)
【目標値】自転車関係の人身事故件数を3,000件以下とする。(2023年)

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



施策9. 災害時における自転車の活用推進

①災害時の自転車の活用

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

- 継続的に利用環境の向上を図るための協議会の開催
【目標値】各モデルルート協議会等を年1回以上開催
- サイクルツーリズム(ひょうご観光本部HP)の閲覧数
【実績値】約8PV(ページビュー)/日(2022年度)
【目標値】PV数の増加(2023年度)

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



③大鳴門橋自転車道の整備



施策11. サイクリングをする方のニーズに応じた受け入れ環境の整備

- ①多様な方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



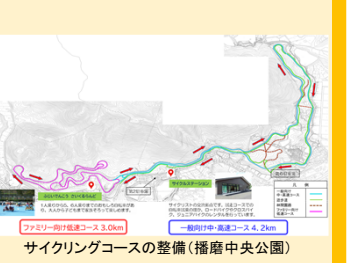
健康

自転車利用の促進による
健康で活力ある社会づくり

- 通勤目的の自転車分担率
【実績値】13.1%(2020年度)
【目標値】17.3%(2030年度)

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
- ③自転車文化の伝承



計画の進め方

- 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、関係部局で連携・協力して施策の推進を図る。
- 計画のフォローアップ及び見直し方法
本計画について、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、中間時点や計画期末には、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。