

神戸市

自転車活用推進計画（案）

目次

第1章 総則

- 1. 計画策定の趣旨 1
- 2. 神戸市の自転車利用環境の現状と課題 3

第2章 自転車活用推進に関する施策

基本方針①自転車で安全・快適に「走る」

- 施策1. 安全・快適な自転車走行環境 9
- 施策2. すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境 15
- 施策3. 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進 16

基本方針②自転車で神戸を「楽しむ」

- 施策4. 神戸の山・海・田園を楽しむ環境づくり 18
- 施策5. 自転車で神戸を楽しむイベント 22

基本方針③自転車を「活かす」

- 施策6. シェアサイクルのさらなる展開 24
- 施策7. 新たな交通手段としての自転車活用 25
- 施策8. 災害時の自転車活用 26

第3章 計画の推進体制及び計画のフォローアップについて

- (1) 計画の推進体制 27
- (2) 計画の推進に向けて 27
- (3) 計画のフォローアップと見直し 28

神戸市自転車活用推進計画（案）



第1章 総則

1. 計画策定の趣旨

（1）計画策定の背景と目的

自転車は便利な乗り物として、市民の日常生活に幅広く利用される一方で、駅周辺など自転車利用者が集中する地域において、放置自転車により歩行者等の安全な通行が妨げられるとともに、良好な都市景観を阻害させる状況が生じていることから、本市では安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた取組みを進めているところである。

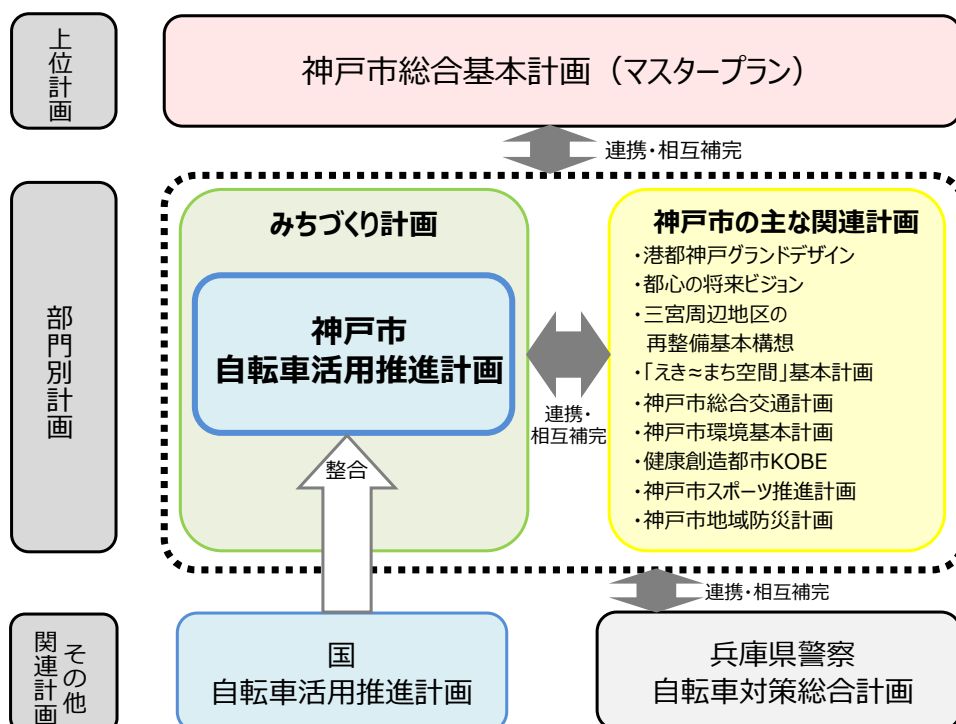
さらに近年は、環境への意識や健康志向の高まりなどを背景とした、自転車利用のニーズの高まりとともに、多様な駐輪需要への対応、シェアサイクル事業の拡充や子育て支援など新たな視点での自転車施策の検討の必要性も出てきた。

また、平成 29 年の自転車活用推進法の施行により、平成 30 年に国が自転車活用推進計画を策定し、都道府県・市町村においては、地方版の自転車活用推進計画の策定が求められている。

本計画は、自転車の安全利用の視点だけでなく最近の自転車利用ニーズの多様化による観光、スポーツ、環境、健康などの視点を加えた総合的な計画である。

（2）計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第 11 条「市町村自転車活用推進計画」に基づき、神戸市みちづくり計画の個別施策の一つ「自転車利用環境の整備」の具現化を図ることを目的に、総合的な自転車の利用環境の形成を計画的に推進するためにとりまとめた。



(3) 目標年次

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7年度（2025年度）までとする。

(4) 対象地域

本計画の対象地域は、神戸市全域とする。

ただし、広域的な施策の展開については、近隣市町等の関係機関との連携を密にする。

(5) 計画の目標と基本方針

本計画では、自転車を取り巻く現状と課題を見据え、国の自転車活用推進計画を勘案し、以下のとおり目標と基本方針を掲げる。

《目標》

安全・安心で快適な自転車利用環境の創出および自転車のさらなる活用の推進による魅力的なまちづくりの実現

《基本方針》

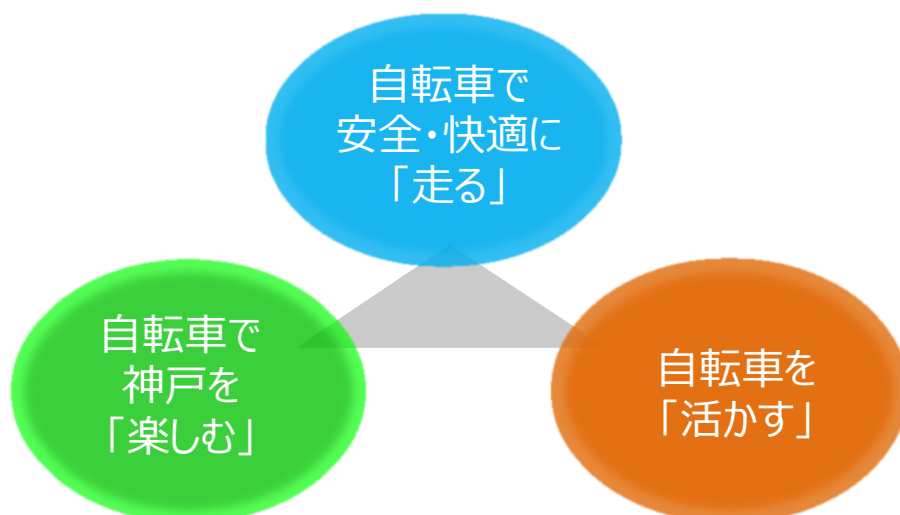
国の自転車活用推進計画では、「良好な都市環境の形成」、「健康長寿社会の実現」、「観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げている。

これを踏まえ、本計画では、自転車で安全・快適に走行するために、走行空間および駐輪環境の整備、ルールマナーの啓発推進を一体的に考え、前計画「神戸市自転車利用環境総合計画」の基本方針「はしる」「とめる」「まもる」を「走る」に一元化した。

また、本計画に新たに加えた観光、スポーツ、環境、健康などの新たな視点に基づき、自転車利用ニーズの多様化によるサイクルツーリズムの推進やサイクルスポーツの振興に向けた、自転車で神戸のまちを「楽しむ」環境づくりに取り組むことや、地域の課題解決や更なる生活の質の向上に向けて自転車を「活かす」内容を計画に盛り込んでいる。

以上により、基本方針を以下の3つの柱とし、本計画を推進することとした。

- ① 自転車で安全・快適に「走る」
- ② 自転車で神戸を「楽しむ」
- ③ 自転車を「活かす」



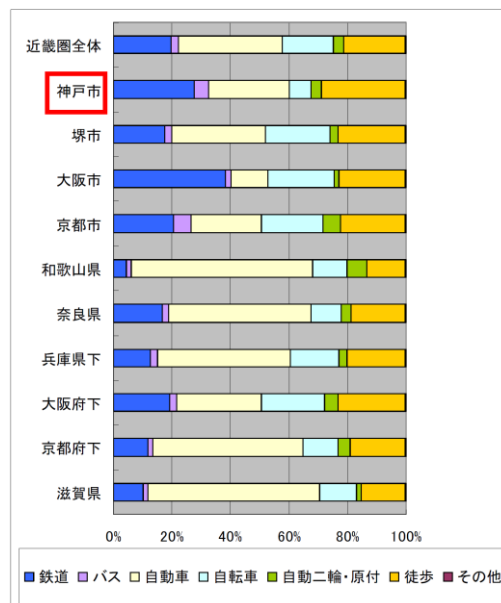
2. 神戸市の自転車利用環境の現状と課題

(1) 自転車交通の状況

①自転車分担率（代表交通手段として、自転車を利用する人の割合）と交通手段利用割合

神戸市の自転車分担率は 7%（全国平均の 13% より少ない）となっている。

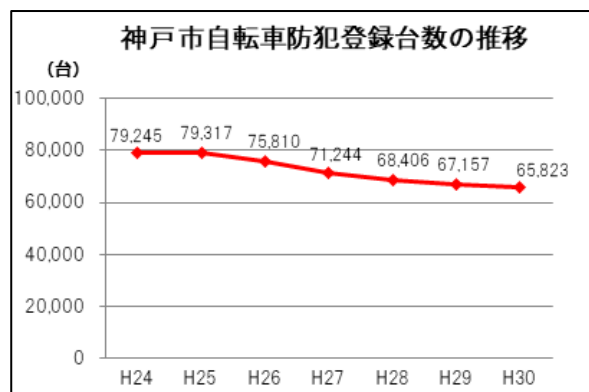
また、交通手段利用割合について、近畿圏の府県及び政令市と比較すると神戸市は、鉄道・徒歩の割合が比較的多い状況にある。



<出典：神戸市公共交通網形成計画>

②自転車防犯登録台数について

神戸市内における自転車防犯登録台数は、減少傾向であり、平成 30 年度は、65,823 台となっている。



<出典：兵庫県自転車防犯登録協会>

③自転車の利用目的

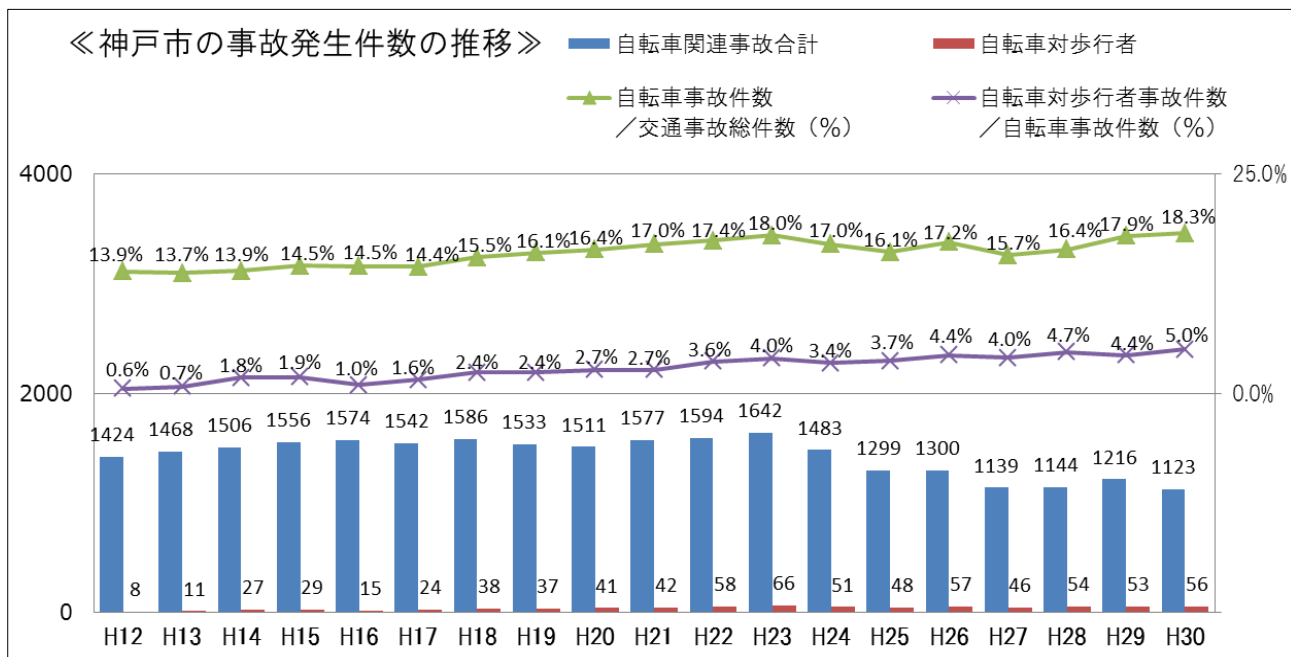
神戸市内における自転車の主な利用目的*は、帰宅目的が全体の 4 割、自由目的（買い物、食事、レクリエーションなど生活関連トリップ）が全体の 3 割を占めているが、この 20 年で伸び率が大きいのは出勤目的で約 1.2 倍に増加している。

*利用目的の分類：出勤・登校・自由・業務・帰宅（出典：H22 京阪神都市圏 PT 調査）

④自転車に関する交通事故の状況

- ・自転車関連事故の割合や自転車対歩行者事故の増加

市内の自転車事故件数は近年減少傾向にあるものの、交通事故発生総件数に対する自転車事故の割合は増加傾向にある。今後の高齢社会も見据え、高齢者を含む幅広い世代への安全意識の向上に向けた取組みが必要である。



<出典：兵庫県警察資料>

(2) 自転車走行空間の整備

<現 状>

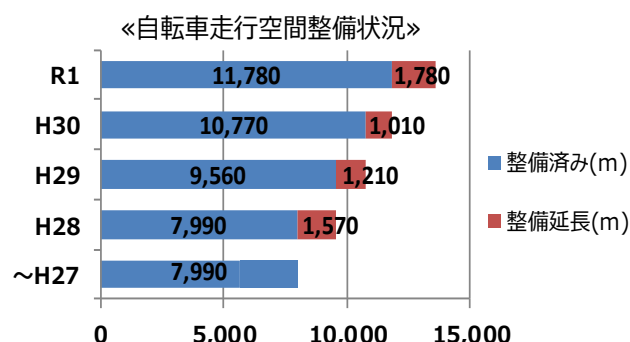
自転車利用台数の多い鉄道駅周辺で自転車交通量が多く、歩道内に歩行者と自転車が混在している路線等を中心に、自転車専用通行帯（以下、自転車レーン）を基本に整備を進めている。



令和元年度末現在、約 13km の整備が完了している。（計画公表時の見込み）

<課 題>

- ・路上駐車により自転車レーン上を安全に通行出来ない状態が発生している。
- ・自転車レーンが一方通行であることから、特に、車線数の多い幹線道路では、利用されにくい状況となっている。
- ・車道幅員の狭小区間では、自転車走行空間の確保に工夫が必要である。



(3) 駐輪対策の推進

<現 状>

駅前の放置自転車対策と交通結節点の強化を目的に、主に通勤通学利用者を対象に、駅前の市営駐輪場の整備・管理運営と周辺の放置自転車の撤去保管を実施している。

「本市の放置自転車対策は、以下の 3 点セットにより実施」

- ①駐輪場の整備推進と有人有料化
- ②自転車等放置禁止区域の指定
- ③自転車等放置禁止区域内の放置自転車等の即時撤去

①駐輪場の種類と整備状況

ア) 市営駐輪場（有料※）

「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例（以下、条例）」に位置づけられた駐輪場で自転車利用の多い、市内 50 駅に設置し、収容台数は約 36,200 台に達する。

駐輪場の整備に合わせて、放置禁止区域の指定と条例に基づく即時撤去を実施している。

※社会実験により無料化している駐輪場あり。

イ) 市営自転車置き場（無料）

条例に位置づけは無く、駅前の放置自転車が概ね 100 台以下のため、有人有料化、放置禁止区域の指定及び即時撤去は実施していない。市内 29 駅に設置され、収容台数は約

5,000 台。

ウ) 道路占用を活用した民間駐輪場

市が公募、あるいは地域が主体となり、民間企業が道路占用を活用した駐輪場を整備、管理運営している。収容台数は市内で約 4,500 台。

エ) 附置義務駐輪場

一定規模の商業施設等について、条例に基づき設置を義務付けられた駐輪場で、施設の負担により施設利用者のために整備したもの。

平成 27 年 4 月、および平成 29 年 4 月に条例改正しており、建物用途変更時の申請義務化、技術基準の設置、駐輪場管理者による利用促進、対象施設の拡充（官公署等、スポーツ施設など）や距離要件の規定、大規模施設の台数緩和などについて新たに定めた。

オ) その他（ウ、エに属さない民間駐輪場）

道路法上の道路以外で、民間企業等が整備したもの。

②市営駐輪場の運営について

平成 17 年度より駐輪場の指定管理者制度を導入し、民間のノウハウ活用と競争原理により、市民サービス向上と運営の効率化を図っている。

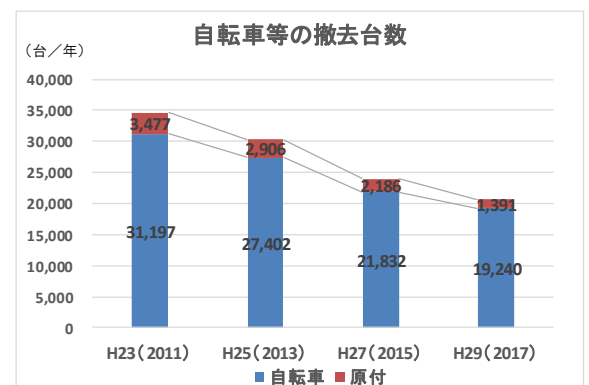
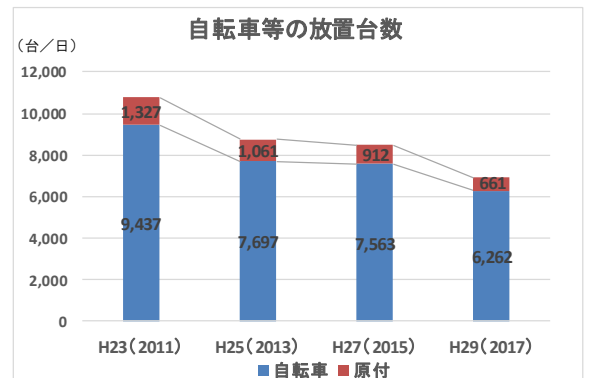
③放置自転車の撤去保管について

市内全域の放置自転車台数は、平成 29 年度時点で約 6,923 台/日となっているが、減少傾向にある。また、放置自転車台数の減少に伴い、撤去台数も平成 29 年度は 20,631 台になるなど、減少傾向にある。従来の通勤・通学対策の早朝撤去に加え、昼間や休日にも地域の実情に応じて撤去する。

指定管理者や地域団体等との協働による駐輪マナーの啓発や放置防止キャンペーンなどの取り組みの展開により、安全で美しい駅前空間の創出を図る。

<課題>

- ・地域によっては、通勤・通学の駐輪需要を満たす駐輪場が、駅前に十分に整備できていない。
- ・駐輪場に空きがあっても、使われずに周囲で放置されていることがある。
- ・過去に整備した駐輪場施設の経年劣化が進んでいる。
- ・駐輪場の管理運営や放置自転車等の撤去保管は独立した事業者が行う体制になっており、相互連携が不十分な状態である。



- ・ 放置自転車等の撤去の範囲や頻度等に、地域の実情を十分に反映しきれていない。
- ・ 駐輪場の利用料収入が減少し、駐輪場の運営費用や撤去保管等の放置自転車対策にかかる費用が増加し、事業の財政バランスが悪化しつつある。
- ・ 附置義務駐輪場が有効に利用されていない。
- ・ 社会全体で子育て環境の向上を行っていく気運が高まる中、自転車施策においてもその反映が必要となっている。

(4) 自転車に関するルール・マナーの啓発

<現 状>

自転車レーン整備箇所や放置自転車の多い箇所などを中心に関係機関や地域との協働による啓発活動を実施している。

《これまでの取り組み》

- ・ 自転車走行空間整備の沿道における啓発活動
- ・ 学校の総合学習の時間を活用した交通安全教育
- ・ 駅周辺の放置自転車の多い箇所での街頭指導 等

<課 題>

- ・ 歩道の歩行者優先、自転車は原則車道走行などの交通ルールが浸透していない。
- ・ 自転車走行空間の走行ルールについて、利用者に十分周知されていない。
- ・ 車のドライバーに対して、自転車走行空間に関する周知が十分されていない。

(5) シェアサイクルを活用したまちづくり

<現 状>

- ・ シェアサイクル「Kobe Linkle（以下、コベリン）」

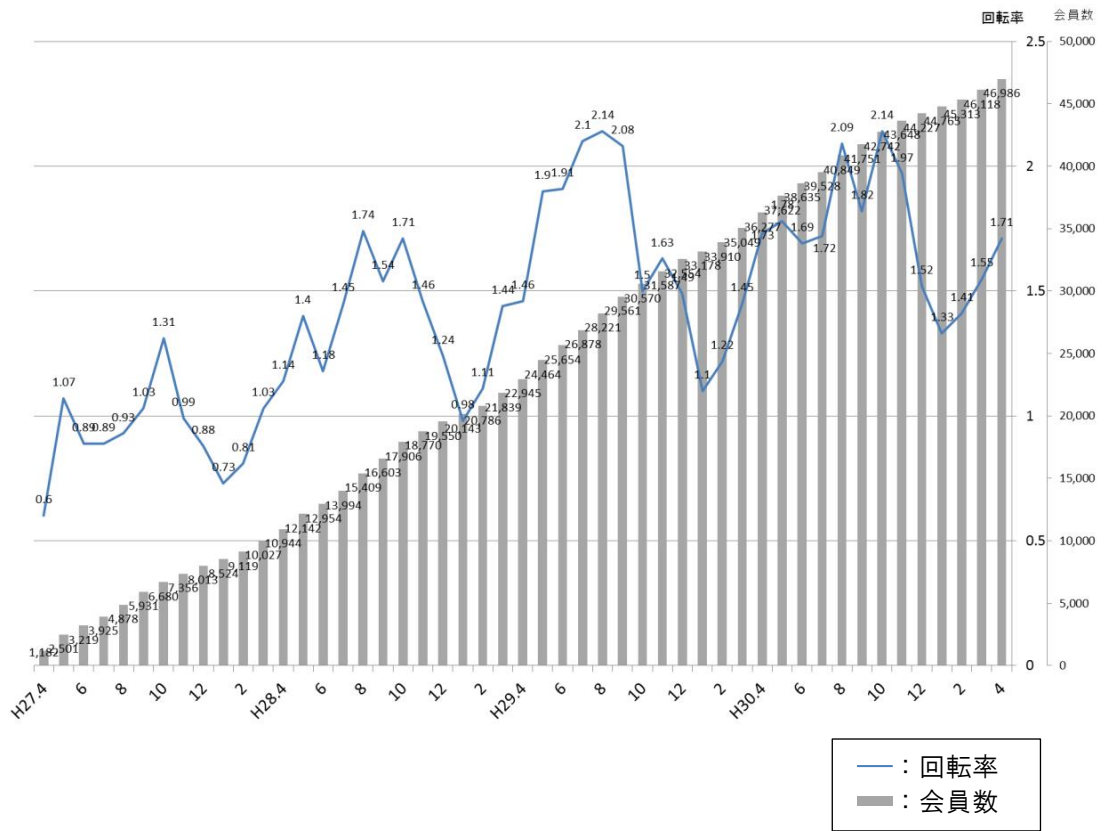
都心・ウォーターフロント周辺の回遊性向上と自転車総量抑制を目的に平成 26 年度より民間事業として事業を開始し、令和元年度末現在、ポート（自転車貸出・返却拠点）16 箇所（自転車 100 台）、会員数約 55,000 名で事業を展開している。（計画公表時の見込み）

- ・ 国外の利用者も多く、訪日外国人旅行者対応のために案内看板を 4 ヶ国語対応にしている。
- ・ 利用目的は観光が最も多く、その後買い物・飲食、ビジネスと続く。なお、利用率は年々上昇している。

<課 題>

- ・ クレジットカードやスマートフォンを所有していない方は、コベリンが利用しづらい状態になっている。
- ・ 一部ポートに利用が集中するため、再配置に手間がかかっている。

<コペリンの利用状況>



第2章 自転車活用推進に関する施策



《自転車安全・快適に走る》

施策1 安全・快適な自転車走行環境

(1) 自転車ネットワークの整備推進

本市の自転車走行空間の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）（以下、ガイドライン）」に概ね基づき、地域の実情に応じた整備の方針や対象路線を設定する。

① 自転車走行空間整備の方針

自動車・自転車・歩行者にとって、事故からの安全性を確保した上で快適に通行できるように、構造的に分離した自転車専用の空間を設けることが理想である。一方、全ての道路で構造的に分離した自転車専用の空間を確保することは難しいことから、安全性に配慮しつつ多様な整備形態を取り入れることで、地域の実情に合った効果の高い自転車走行空間の整備を行うものとする。

具体的には、通勤・通学、買い物目的といった自宅から鉄道駅あるいは商業・業務集積地までの比較的狭いエリア内での自転車利用や観光・レクリエーション目的といった中・長距離の自転車利用など、多様なニーズに対応した走行空間のネットワーク化を図る。

また、自転車関連事故は交差点等の出会い頭や右左折時に多く発生しており、交通安全上、局部的に課題があり早急な対応が必要となる箇所は、随時、取組みを行うことで、個別で安全対策を講じるものとする。

② ネットワーク計画の考え方

通勤・通学、買い物などの生活圏での自転車利用の面的な広がりを踏まえた一定の地域内エリアにおいて、集中的に整備を行う「面的整備エリア」を設定する。

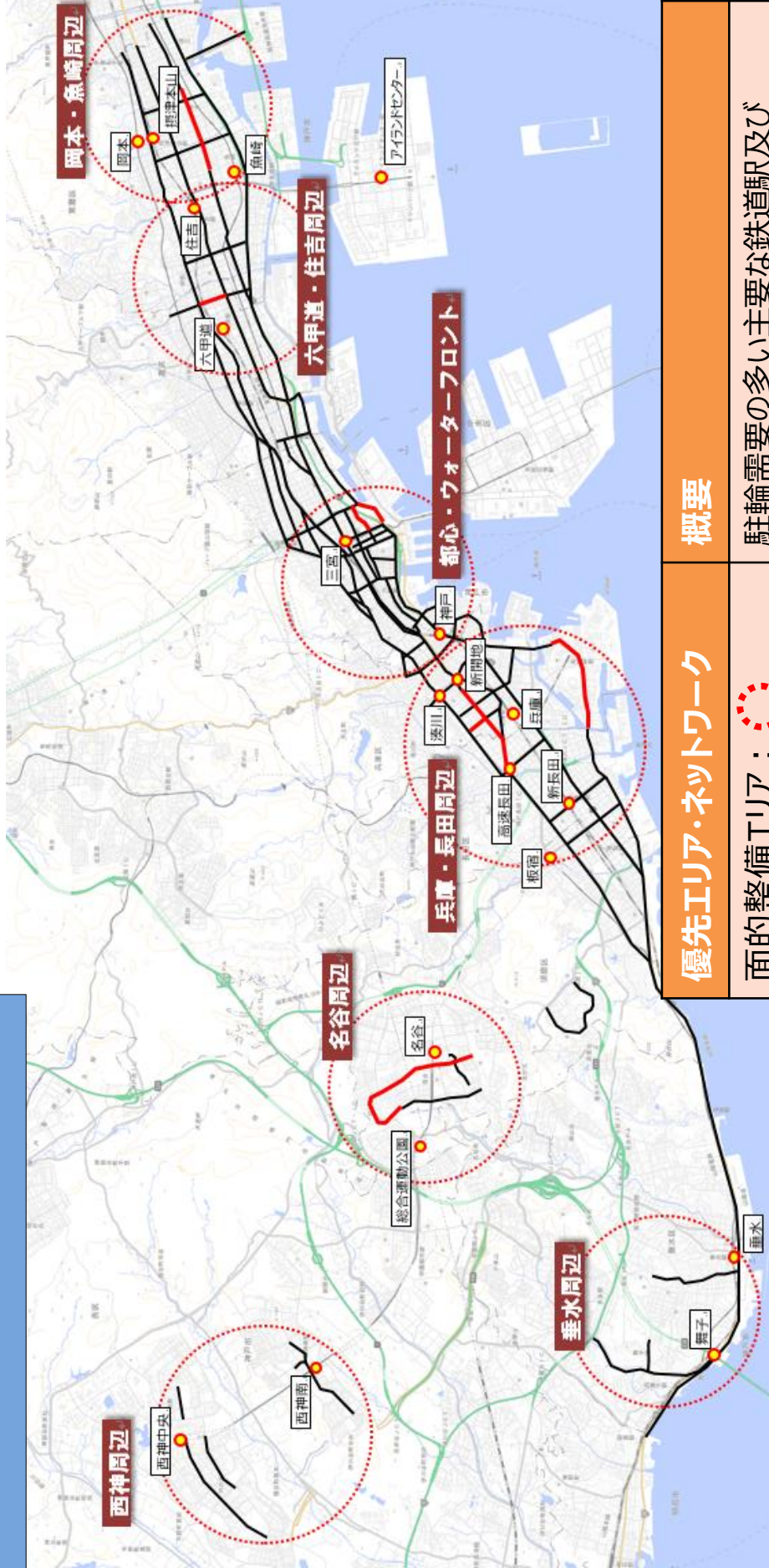
また、前計画（神戸市自転車利用環境総合計画）に位置づけていた路線でもある駐輪需要の多い主要な鉄道駅周辺で、自転車交通量が多く（500台/12h以上）、市内を東西につなぐ幹線道路及び都心・ウォーターフロントエリアの魅力向上に資する路線等を本計画では、「主要ネットワーク路線」に設定する。

「面的整備エリア」「主要ネットワーク路線」については、優先的に整備を進める路線及びエリアとする。

また、その他市内の道路は、再開発、交通安全施設整備、無電柱化事業等の関連事業との調整を図りながら、自転車利用が多い路線について、地域の実情に応じた検討を行い、道路改良等と合わせた整備を進める。

以上の考え方に基づき、安全確保等の緊急性、地域の要望や合意形成の状況など路線毎に応じた、自転車走行環境の整備を進めることで、効率的・効果的に順次ネットワーク化を図り、安全・快適な走行環境を創出する。

神戸市自転車ネットワーク計画



凡例

- 駐輪台数の多い上位20駅
- 整備済箇所 (H31.1未時点)

優先エリア・ネットワーク

面的整備エリア： 

主要ネットワーク路線： 

概要

駐輪需要の多い主要な鉄道駅及び自転車走行空間の整備が進行中の路線周辺を中心に、重点的に整備するエリア

自転車交通量の多い東西の幹線道路等及び都心・ウォーターフロント部の魅力向上に資する路線

<優先エリア・ネットワークの整備の進め方>

効率的・効果的な自転車ネットワーク形成に向けて、(1)→(2)→(3)→(4)の順序で整備を進めることを基本とする。

- (1)「面的整備エリア内の主要ネットワーク路線」のうち、整備が進行中の路線
- (2) (1)以外の「面的整備エリア内の主要ネットワーク路線」のうち、自転車のネットワーク化を考慮した上で、面的整備エリア毎の実情に応じ、整備効果が見込まれる路線
- (3)「面的整備エリア内の主要ネットワーク路線以外の路線」のうち、面的整備エリア毎の実情に応じ、駅から学校などの公共施設、商業施設等までをつなぐ路線や歩道内に歩行者と自転車が錯綜している路線
- (4) 面的整備エリア間を結ぶ主要ネットワーク路線のうち、面的整備エリアの進捗等により整備効果が見込まれる路線

◆神戸市における面的整備エリアの考え方

- ・自転車は、通勤・通学、買い物利用など、比較的狭いエリア内での利用も多い
- ・生活圏での利用では、幹線的な道路を必ずしも選択しないことから、幅員の比較的狭い生活道路においても走行空間の整備による安全対策が必要



面的ネットワークの必要性による「面的整備エリア」の設定

- ・面的整備エリアは、駐輪需要の多い主要な鉄道駅を含むように、自転車の利用圏域と考えられる、概ね直径 5km の円状に設定した。
- ・面的整備エリア内の整備路線は、自転車交通量や整備効果等を総合的に判断し決定する。

<参考>

●GPS データによる自転車通行経路の調査結果

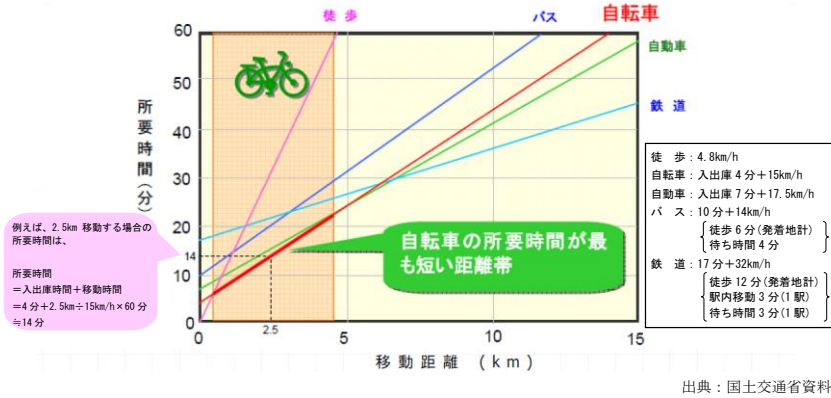


【概要】

駐輪台数の多い鉄道駅 8 駅周辺において、自転車利用者の移動経路を把握するため、本市が募集したモニターによるスマートフォンアプリを活用した GPS 調査を実施し、データを分析

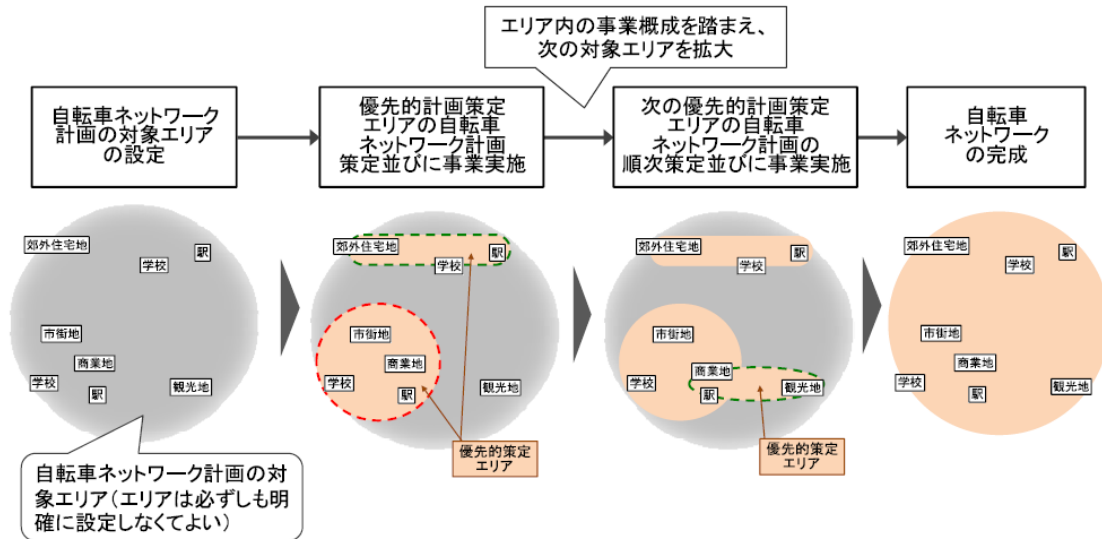
- 調査期間 H30.8.27～H30.9.30
- サンプル数：198（参加者 129 名）

● 代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係



<参考> ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画策定方法の考え方

① 段階的な計画策定イメージ



③ 段階的な計画策定における優先的計画策定エリア等の設定の考え方 (面的整備の考え方)

自転車の利用の広がりをもたせ、一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- > 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- > 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- > 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- > 新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア
- > 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- > 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア
- > 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア



<出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国交省、警察庁)

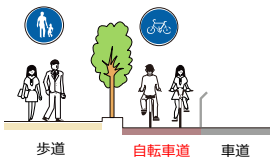



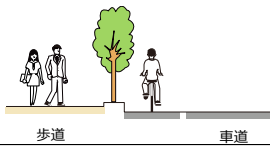
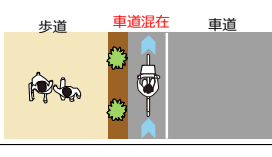

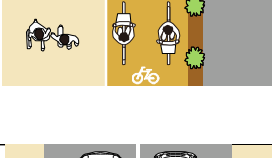
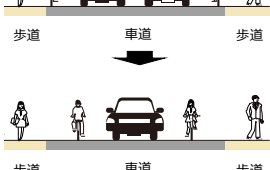
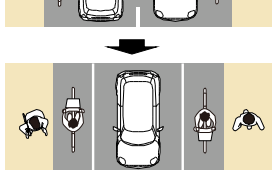
◆自転車走行空間の整備形態

自転車走行空間の整備は、前計画（自転車利用環境総合計画）に基づき約13kmの整備を進めてきたが、社会情勢やこれまで整備した走行空間の利用実態等を踏まえ、適切な整備形態を選択し進めていく必要がある。

これまででは、自転車レーンを中心に整備を進めてきたが、自動車交通量の多い幹線道路、路上駐車が多い道路や車線数の多い道路等では、安全面や利便性の観点から自転車レーンが利用されにくいといった課題等が明らかとなっている。

また都心部では、神戸の都心の未来の姿[将来ビジョン]をはじめとする計画等を考慮し、自転車走行空間も含めた道路空間について各路線の特性に応じた整備を進める必要がある。

このような状況を踏まえ、望ましい自転車走行空間の実現に向け整備形態の選定基準の整理に取り組んでいく。整理にあたっては、国のガイドライン等を踏まえた上で、路線の状況（道路幅員、自動車・自転車交通量、沿道利用状況等）や連続性、地域特性等を考慮し進めていく。

整備形態		イメージ図		概要 ※
	自転車道			<ul style="list-style-type: none"> ・車道または歩道に自転車が走行すべき部分を柵や縁石等により物理的に分離するとともに、カラー舗装により明確化する。 ・幅員は、2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m) ・自転車道内は、一方通行規制が無い限り、双方方向通行も選択可能。
車道上での空間確保	自転車専用通行帯 (自転車レーン)			<ul style="list-style-type: none"> ・車道に自転車が走行すべき部分をカラー舗装等によって明確化する。 ・幅員は、1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m) ・自転車レーン内は、一方通行である。
	車道混在			<ul style="list-style-type: none"> ・車道部の路肩部分に、矢羽型路面表示で自転車走行空間を明示する。 ・幅員は、0.75m以上、長さは1.5m以上とする。 ・道路交通法定外表示である。
歩道内での自転車分離	自転車歩行者道の活用 (普通自転車の通行指定部分)			<ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、自転車通行と歩行者通行の分離を図り、カラー舗装により自転車の通行位置を明確にする。 ・有効幅員が4.0m以上ある自転車歩行者道における普通自転車通行指定部分の幅員は2.0m以上とする。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●車線構成の見直しによる路肩拡幅 ●ゾーン30の活用 ●都市型側溝の整備等による安全で快適な走行環境の創出 	<p>(例)車線数の削減による走行空間の確保</p> 		<ul style="list-style-type: none"> ・車線構成の見直しに、自転車にとって走行しやすい空間づくりを進める。

※例外として、道路標識等により歩道走行が認められる場合、現状の自動車の交通状況等から車道上に新たな自転車走行空間を確保できない場合や歩行者・自転車の安全性に支障がない場合は、既存の自転車歩行者道を利用することも検討する。

取り組み内容（措置）

- ・ 望ましい自転車走行空間の実現に向けた、整備形態の選定基準の整理
- ・ ネットワーク化の促進に向けた、優先的に整備を進める路線及びエリアでの着実な自転車走行空間の整備
- ・ 幅員に余裕があり、車線数が多く、沿道利用の少ない幹線道路等における自転車道整備への可能性検討
- ・ 面的整備エリア毎の実情に応じた効率的・効果的な整備方針の検討、路線の選定
- ・ 利用率の低いパーキングチケットの撤去による自転車走行空間の創出
- ・ 効率的・効果的な整備に向けた、国や近隣市町の道路管理者や交通管理者、地域等との緊密な協議・調整
- ・ 整備済の自転車走行空間について、利用者や沿道の意見を取り入れることによる安全性・快適性の改善

施策2. すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境

駅周辺を中心とした「地域毎のニーズにあわせた駐輪場整備」「自転車等放置禁止区域の指定」「撤去・保管」を引続き進めるとともに、今後の自転車の活用推進に伴う駐輪需要への対応策についても検討する。

(1) 地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

駅前の放置自転車対策と交通結節点の強化を目的に、主に通勤・通学利用者を対象に、駅前の公共駐輪場の整備・管理運営と周辺の放置自転車の撤去保管を実施している。

駐輪場が不足する駅前については、周辺の状況も勘案しながら、必要な駐輪場の整備を計画的に実施するよう努める。

(2) 計画的な維持管理及び明るくデザイン性の高い施設への更新による美しい空間の創出

施設を長期的に活用していくために、駐輪場の劣化状況を的確に把握し、計画的な修繕に努める。

今後、照明のLED化によって駐輪場を明るくしていくとともに、景観に配慮した施設へ整備・更新していくことで駐輪場のデザイン性を向上させ、美しい空間の創出を図っていく。また、電子マネーに対応していく等、使いやすい駐輪場を目指す。

(3) 民間活力を導入した駐輪対策

駐輪場の管理・運営から放置自転車等への指導啓発・撤去保管までを一括委託することによる更なる放置自転車対策の強化を行う。

(4) 放置禁止区域の適正化及び撤去の強化

地域の実情に応じ、放置が特に問題になっている箇所について、地域の意見も取り入れながら放置禁止区域を適正化するとともに、放置自転車等の撤去については強化を行う。

(5) 駐輪・放置自転車対策の効率化及び財政負担の軽減

人口減少や高齢化の進展、人件費の上昇傾向等により、駐輪場の利用料収入は減少し、駐輪場の運営費用や撤去・保管等の放置自転車対策にかかる費用は増加する傾向にある。

そのため、継続的な駐輪・放置自転車対策の実施のために、運営体制の効率化及び財政負担の軽減を図る。

(6) 附置義務駐輪場

市民にとって利用しやすい附置義務駐輪場となるよう取り組みを進めるとともに、都心部においてはまちづくりの観点から附置義務駐輪場のあり方について検討する。

(7) 子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備

買い物や保育所の送迎など、自転車を利用する子育て世帯等が気軽に自転車で外出できる環境の整備に向けた取組みを推進する。

取組み内容（措置）

- ・駐輪場が不足する駅前について、必要な駐輪場の整備を計画的に実施
- ・定期的な点検により駐輪場の劣化状況を的確に把握し、計画的な修繕を行うとともに、照明のLED化により明るくし、更新の際には景観に配慮したデザイン性の高い施設に更新
- ・駐輪場の管理運営から指導啓発・撤去保管までの一括委託
- ・地域の実情に応じた放置禁止区域の適正化及び実情に応じて撤去回数や時間帯を柔軟に変化させていくことによる撤去の強化
- ・ICT等の新たな技術の導入（キャッシュレス決済対応、ICタグによる機械管理等）、運営体制の見直し、自転車等撤去保管手数料の見直しの検討による財政バランスの改善
- ・附置義務駐輪場の利用・整備促進、都心部のまちづくりの観点からのあり方検討
- ・子育て世帯を対象とした駐輪場使用料減額制度やママフレエリア（幅広駐輪エリア）整備の継続、子育て環境の向上につながる新規施策の検討

施策3. 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進

本市における交通事故発生総件数のうち自転車事故数の割合は増加傾向で、対歩行者事故の割合も増加傾向にあることから、引続き、自転車事故の危険性・自転車利用ルールの周知徹底やマナー向上を図っていく。

これまでの取組みに加えて、今後は自転車が健康的で環境にやさしい乗り物であることなど自転車の社会的な意義を広く周知するような取組みについても検討する。

(1) 地域、学校での啓発活動

地域や民間企業との協働による、地域、学校での啓発活動を強化する。

認知度の低い、自転車走行空間の走行ルールについては、効果的な周知方法の検討を行い、啓発活動を実施する。

また、増加している外国人居住者を対象とした自転車利用のルール・マナーの啓発を行い、市民と外国人の双方が暮らしやすいまちづくりを推進する。

(2) 駐輪マナーの街頭指導

市民の駐輪マナーの意識向上を図るため、継続的な啓発活動を実施し、行政・地域・民間事業者等の関係者の適切な役割分担のもと、相互に連携・協力しながら取組みを進めていく。

(3) 車のドライバーへの啓発

警察と連携しながら、自転車と自動車お互いに譲り合う環境づくりのための啓発活動を行うとともに、自転車の安全・快適な走行環境を阻害する路上駐車についての啓発を行う。

(4) 自転車の安全で適正な利用の促進に向けた広報

兵庫県の条例「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、歩行者と自転車等が安全に通行するとともに、安心して暮らすことの出来る、地域社会の実現に向けて、自転車利用のルール・マナーに関する広報を行う。

取り組み内容（措置）

- ・ 地域、学校での幅広い世代に向けての啓発活動（交通安全運動、学校での出前授業）
- ・ 民間企業等との連携による啓発
- ・ 自転車利用者へのルール周知と安全運転の街頭指導
- ・ 交通安全総点検による安全対策の検討
- ・ 放置自転車の多い駅周辺での街頭指導と案内サインの設置等による駐輪場への誘導
- ・ 警察と連携し、自動車免許更新時等の機会を捉え、車のドライバーに向けた啓発活動の実施（車と自転車が互いに譲り合う環境の創出、路上駐車へのさらなる啓発）
- ・ 自転車損害賠償保険加入啓発
- ・ 多文化共生の取組みにおける自転車ルール・マナーの啓発
- ・ ホームページ等での市民や来訪者に分かりやすい自転車利用のルール・マナーに関する広報啓発の推進

自転車はくるまのなかま

自転車安全利用五則

交通ルールを守って安全利用!

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交差点、自転車は車道側の位置付けられています。歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。

2 車道は左側を通行

自転車は、車道の左側を走って通行しなければなりません。

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、すぐに歩止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

4 安全ルールを守る

●信号を守る ●飲酒運転は禁止
●二人乗りは禁止 ●夜間はライトを点灯
●安全確認 ●安全確認

5 子どもはヘルメットを着用

児童、幼児の保護責任者は、児童、幼児に乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

平成27年6月1日施行 自転車運転者講習制度の概要

自転車運転中に信号無視等の危険な交通違反を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して都道府県公安委員会が、交通事故防止のための講習を受けようとして命令します。受講命令に従わない場合は、5万円以下の罰金に処せられることがあります。

1.対象者

- 14歳以上の者
- 信号無視などの危険な交通違反で3年以内に2回以上交通取締りを受けた者

※危険な交通違反が原因で交通事故を起こした者も、交通取締りを受けた者に含まれることがあります。

2.講習料

講習料 3,700円

受講

危険性の改善

受講命令に従わないと5万円以下の罰金

対象となる危険な交通違反（14項目）

- 信号無視 ●通行禁止違反 ●路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 歩行専用道路における車道の横断違反 ●通行区分違反
- 道路脇切込み ●交差点合流歩行者優先違反
- 交差点優先歩行者優先 ●歩道交差点安全通行義務違反
- 指定場所一時不停止 ●歩道通行時の通行方法違反
- 斜め駐停車違反 ●酒酔い運転 ●安全運転義務違反

西出高松前池線 自転車走行空間の利用について

神戸市では安全・安心で快適な歩行環境と自転車利用環境づくりのために、自転車走行空間を整備しています。

○整備区間(H27~H31)

高松町～
出在家町1丁目付近
延長 約2.1km

自転車を利用される方へ

歩行者優先

自転車レーンを車と同じ向きに通行

やむを得ない場合は歩道の車道寄りを通行

自動車を利用される方へ バイクを利用される方へ

自転車レーンには駐車しないでください。 バイクは自転車レーンを通行できません。

問合せ先
神戸市建設局 中部建設事務所（整備担当）Tel.078-511-0515
道路部計画課（計画担当）Tel.078-595-6415

「自転車神戸を楽しむ」

安全で快適に楽しむことの出来る自転車走行環境の創出に向けて、走行環境の整備や広報の充実など、ハード・ソフト両面から取り組む。

施策4. 神戸の山・海・田園を楽しむ環境づくり

六甲山系の自然・景観や、海や港を背景として展開する市街地の眺望、西北神地域の豊かな自然と一体となった田園集落の眺望など、変化に富んだ素晴らしい市域の特性を活かして、自転車で楽しめるまち“神戸”を推進する。

兵庫県内のサイクルツーリズム推進の取組みと連動し、近隣市町とも連携を図ることで、地域特性を活かし、利用者目線に立った自転車を楽しめる環境づくりを検討する。

(1) 六甲山系を新たなサイクリングスポットに

自然や景観など、貴重な観光資源が集積する六甲山系において、駐輪スタンドや距離標の設置など、自転車利用者がより楽しめる環境づくりを進める。あわせて、都市部から六甲山上エリアの広域的な回遊性向上についても検討する。



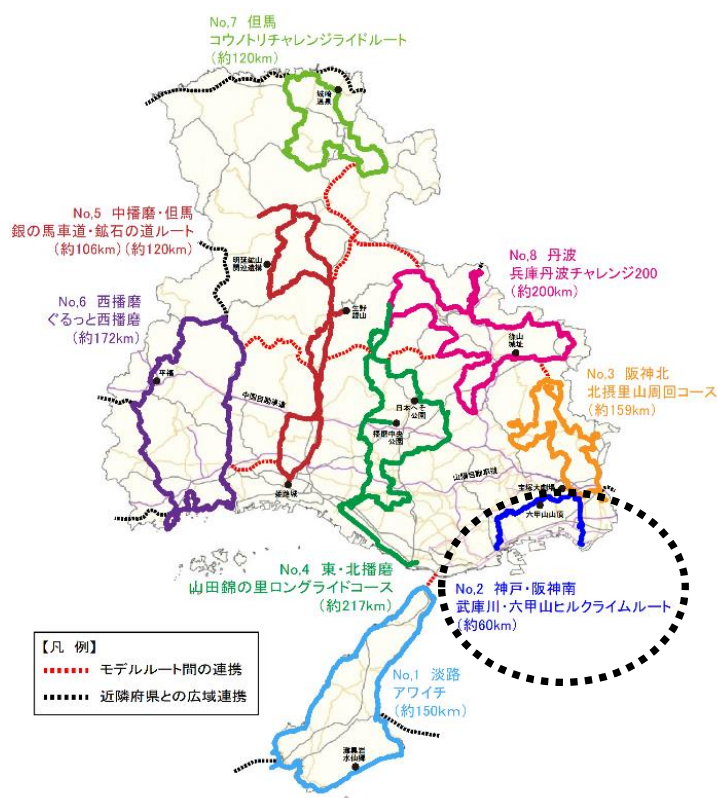
・ひょうごサイクリングモデルルートの取り組み（出典：兵庫県自転車活用推進計画案）

兵庫県では、県を代表する広域の「ひょうごサイクリングモデルルート」※を設定し、質の高いサイクリング環境を目指している。

本市は、「武庫川・六甲山ヒルクライムルート」に該当しており、兵庫県や近隣市町と連携しながら、安全で快適なサイクリング環境の創出に向けて検討する。

※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」で策定中

◆ひょうごサイクリングモデルルート



◆武庫川・六甲山ヒルクライムルートにおける整備イメージ

○ 健康のためのスポーツサイクルや、神戸・阪神南地域の魅力を楽しむサイクリングなどのサイクルツーリズムを推進するため、神戸・阪神南地域モデルルート推進協議会を令和元年7月に設置。

神戸・阪神南地域モデルルート推進協議会
 ・ 走行環境整備やサイクリストの受入環境の充実、情報発信の強化等を連携して実施
 ・ メンバー(道路管理者、観光関係者、関係団体)

自転車走行環境整備

○自転車通行空間整備

・ 道路改良事業や交通安全事業等に合わせて整備



(自転車専用通行帯整備状況)



標識タイプ(案)



路面表示タイプ(案)
(ルート案内)

○ルート案内標識等の設置

・ 2019年より路面表示及び自立型サインの整備を実施
 【2021年(ワールドマスターズゲームズ)までを目標】

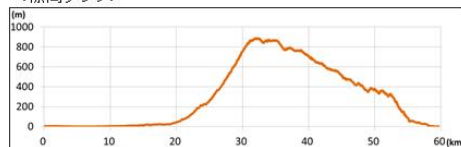
距離標：5km毎にルート距離を伝える
 案内標識：目的地までの案内や誘導、方向を伝える
 路面表示：走行中のサイクリストを誘導
 注意喚起看板：連続カーブ、連続下り坂等に設置



コース概要

延長：約60km
 最大標高差：887m
 獲得標高：1061m
 所要時間：約4時間

<標高グラフ>



サイクリスト受入環境の整備・情報発信の充実

○サイクリスト休憩施設の整備

・ 道の駅、コンビニ等にサイクルラックや工具の貸し出しサービスを設置



六甲山ヒルクライム
(サイクルラック設置状況)

○マナー啓発

・ マナー啓発看板の設置等による自動車と自転車の相互理解の促進



(マナー啓発看板【談路事例】)

○サイクリストの受け入れ

・ サイクリスト向け宿泊施設の確保(室内への自転車持ち込み等)
 ・ 車で訪れるサイクリストの受け入れ(駐車場の確保)

○ホームページの開設、運営

・ ルートの魅力や見所を紹介



(サイクルマップ【談路事例】)

○ルートマップの作成

・ シンボル大会の実施
 ・ 六甲山ヒルクライム大会(仮称)の開催



(サイクリスト向け宿泊施設【談路事例】)



(マナー啓発看板【愛媛県事例】)



出典：国土地理院Web

(2) 神戸の港をクルーズ

①港町神戸のウォーターフロントエリアを自転車で楽しむ

神戸が有する都市とウォーターフロントとの近接性や、日本最大級の規模を誇る兵庫運河周辺のキャナルプロムナードを活かし港町神戸を自転車で楽しめる環境づくりについて検討する。

また、都心・ウォーターフロントエリア周辺の魅力的なビューポイントを記した案内マップなどにより、自転車が走行しやすい環境づくりを進める。

②須磨から垂水エリアを自転車で巡る。

須磨海岸から明石海峡大橋付近一帯は、風光明媚で、自転車で通行するのに楽しいエリアである。自然海岸、水族館、明石海峡大橋、山など豊かな観光名所が連なる滞在型郊外リゾートエリアを巡る。

(3) 自然豊かな田園地域に触れる

①神出山田自転車道の魅力向上と活性化

・ 本市唯一のサイクリングロードである神出山田自転車道の大規模なリニューアルを実施したところであり、安全安心な走行空間の確保に向けて、舗装、休憩施設や案内機能等の適切な維持管理を継続する。

・ サイクリングロードの幅広い利活用に向けて、地域住民との協働によるイベントや、PR・広報活動を継続的に実施するとともに、将来の延伸に向けた検討を行う。



②北区・西区にまたがる自然や歴史と触れ合う

地域の観光、歴史や文化にまつわる多彩な資源を活かしながら地域に根ざした自転車走行ルートの設定などにより、自転車が利用しやすい環境づくりを推進する。

(4) サイクステーションの設置など付加価値の提供

駅前の利便性の高いスペースなどにおいて、さらなる市民サービスの向上につながる環境づくりを推進する。

ロッカー・シャワールームなどを整備したサイクステーションの設置により、日常利用としてだけでなく、アクティビティとして自転車を楽しむことのできる環境づくりを検討する。

取り組み内容（措置）

- ・ 山、海、田園を楽しむための環境整備
（駐輪スタンドやキロポスト（距離標）、空気入れの設置など）
 - ・ 自転車だから楽しめる、神戸のまち散策ルートの検討（ルートマップの作成）
 - ・ 自動車に対する注意喚起サインの設置による快適な自転車走行環境の創出
 - ・ 農産物の収穫体験などで田園地帯の魅力を感じながら自転車を楽しむ走行ルートの検討
 - ・ サイクリスト向けのサイクルステーション設置可能性の検討
 - ・ 国や警察等との協働によるサイクルツーリズムの推進
 - ・ 「武庫川・六甲山ヒルクライムルート」における案内サインやルートマップの作成など
安全で快適なサイクリング環境の創出に向けた検討
- <神戸市内を自転車で楽しむエリア・拠点等（イメージ）>
- 六甲山系山上エリアの観光拠点
 - 都心・ウォーターフロントエリア
 - 国道2号を中心とした、須磨海岸から明石海峡大橋を結ぶエリア
 - 神出山田自転車道周辺に広がる田園地域
 - 兵庫運河キャナルプロムナード周辺

施策5. 自転車で神戸を楽しむイベント

神戸の山・海・田園を楽しめるサイクリングイベントの開催による自転車利用の促進や地域のイベントと連携することによる神戸のさらなる魅力向上と情報発信を推進する。

神戸のまち散策を自転車で気軽に楽しめる環境づくりを推進する。

（1）神戸の港を散走（ポタリング）

観光地に立ち寄りながら、散歩をするようにゆっくりと自転車でまちを散策する。

（2）サイクルスポーツ振興の推進

自転車競技や日常生活における自転車利用も含めた生涯楽しめるスポーツとして、普及促進する。

また、幅広い年齢層がサイクルスポーツを身近に楽しみながら、健康づくりの機会を創出する。

(3) サイクリングを楽しむ環境づくり

- 海・山・田園を自転車で楽しむマップやアプリ等の提供
- 市民や来訪者に分かりやすく親しみやすい自転車専用サイトを構築する。
- 自転車で楽しめるルート案内、観光地や休憩スポット等サイクリストにとって有益な情報を掲載したサイクリングマップによるサイクリング環境の充実を図る。
- 自転車を活用した健康づくりと環境負荷の低減に向けた取組みに関する広報啓発を推進する。



取組み内容（措置）

- 市民や来訪者にとって、分かりやすく親しみやすいマップ・アプリ等の検討
（自転車専用サイトの設置、おすすめ走行ルート・周辺の観光拠点などを掲載した案内マップの作成、アプリの活用 等）
- 他イベントと相互連携したサイクルツーリズムのPR
- 自転車を活用した地域振興の推進
- 駐輪場運営事業者や地域のサイクルショップなど民間企業との連携
- 地域のスポーツ大会等と連携したサイクルスポーツの推進
- 既存の健康や環境等に関するアプリ等を活用した自転車情報や自転車関連情報の掲載
＜健康＞健康づくりに取組む人向けのアプリ「MY CONDITION KOBE」との連携
＜環境＞KOBE エコアクション応援アプリ「イイことぐるぐる」での日常生活の中で取り組むことの出来るエコアクションとして自転車の積極的な活用を検討
＜スポーツ＞KOBE SPORTS WEBにおける、市内のサイクリングロードをはじめとする自転車情報の発信

《自転車を活かす》

施策6. シェアサイクルのさらなる展開

(1) シェアサイクル「コベリン」の普及促進

①ポートの拡充

更なる利便性向上にむけて、ポートの増設を検討していく。

②ビジネス・訪日外国人旅行者向けの対応等

- ・ビジネス層への対応

最近の傾向として、通勤利用が増加している（全体数の1～2割）ことや業務での利用も見られることから、潜在的な需要の取り込み、利便性向上を目的としたサービスの追加を検討する。

- ・訪日外国人旅行者への対応

現在、利用するためには、スマートフォンやクレジットカードが必要だが、海外からの観光客には所持していない方もいるため、新たな利用方法について検討する。

また、外国語案内についてもさらなる充実を目指す。

- ・その他サービス向上について

- ・他都市とのID連携、乗り入れについての検討
- ・利用率向上にむけた新たな取り組みについての検討



(2) 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討

地域毎の課題解決手段の一つとして、シェアサイクルの導入可能性について検討する。

取り組み内容（措置）

- ・コベリンの普及促進
 - ポート設置範囲の拡大やポート密度の増加、それに伴う自転車の増車等のハード対策による利便性向上
 - 自転車の再配置について、効率的な再配置方法やアプリケーション等を活用したポート間の自転車の偏りを解消するシステム構築についての検討
 - ビジネス利用への展開
 - シェアサイクルの定期契約や、法人契約による需要拡大へ向けた新サービスの検討
 - 訪日外国人旅行者対応の充実
 - 新たな利用方法（観光案内所、宿泊施設などでの1日使いきりプリペイドカードなど）や支払い方法の導入について検討
 - Webサイト等における外国語案内のさらなる充実
- ・地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討

施策7. 新たな交通手段としての自転車活用

(1) 自転車通勤の促進

車通勤から自転車通勤へ転換することにより、周辺地域の渋滞緩和、地球温暖化問題や市民の健康維持・増進に資することから、自転車通勤を促進する。併せて、民間企業における駐輪場の確保を推進する施策を検討する。

また、業務中の交通手段として自転車を活用することについても、普及啓発する。

(2) 自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減

健康維持・増進、環境負荷の低減などの観点から新たな交通手段として自転車を活用する。

<健康>

誰もが健康になれるまち「健康創造都市 KOBE」を推進するため、「健康創造都市 KOBE 推進会議」において、民間企業や医療関係者等とともに、健康寿命の延伸、健康格差の縮小対策、個人の健康づくり活動と企業の健康経営を通じた市内経済の活性化について検討している。

「健康創造都市 KOBE」のさらなる推進に向けて、日常の移動を自転車に置き換えることなど、自転車の利活用による健康づくりに関し、連携可能性を検討する。(参考：健康創造都市 KOBE 推進会議)

<環境>

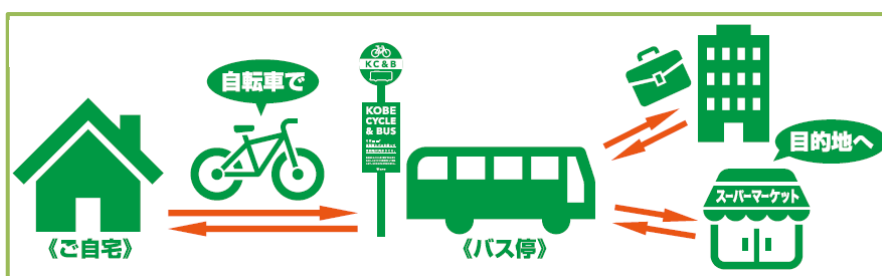
広域・主要な公共交通ネットワークの維持・形成による公共交通機関の利用促進を進めて、自動車交通量を抑制し、CO2 発生量の削減を図る。

そのため、快適な自転車走行空間の創出や需要に応じた駐輪場の整備を進めることで自転車の利用促進を図る。また、都心ウォーターフロントの回遊性向上に向けたシェアサイクルの活用など、魅力的な交通環境の形成を進める。(参考：神戸市環境基本計画)

(3) ラスト1マイルを自転車に ～自動車から「公共交通+自転車」への転換～

① サイクル&バスライド

自転車で自宅から最寄りバス停まで行き、そこからバスに乗り換える取組みにより、自転車利用者の受け入れ環境充実や行動範囲拡大など自転車活用の可能性を広げる。





②地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討【再掲】

地域毎の課題解決手段の一つとして、シェアサイクルの導入可能性について検討する。

取り組み内容（措置）

- ・ 国の取組みと連携した自転車通勤普及促進策の検討
- ・ 民間企業における駐輪場確保の推進施策検討
- ・ 市内主要駅から勤務地までの自転車通勤モデルルート of 検討
- ・ 既存の健康や環境等に関するサイトやアプリを活用した自転車情報や自転車関連情報の掲載【再掲】
 - <健康>健康づくりに取組む人向けのアプリ「MY CONDITION KOBE」との連携
 - <環境>KOBE エコアクション応援アプリ「イイことぐるぐる」での日常生活の中で取り組むことの出来るエコアクションとして自転車の積極的な活用を検討
- ・ 地域特性に応じたサイクル&バスライドの検討・実施
- ・ 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討【再掲】

施策8. 災害時の自転車活用

災害発生時に、自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

(1) 災害時における適切な自転車利用の推進

災害時、災害の種類や状況に応じて被災状況の把握や住民の避難等のために、適切・有効に自転車を活用することについて検討する。

(2) 市庁舎に自転車を配備し、積極的な利用を促進

災害時における道路をはじめとした被災状況の迅速な把握のため、市庁舎等に自転車の配備を検討する。

取り組み内容（措置）

- ・ 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における適切な自転車の活用についての検討
- ・ 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、市庁舎等に自転車を配備の検討



第3章 計画の推進体制及び計画のフォローアップについて

(1) 計画の推進体制

- ・みちの懇談会にて、年度毎の進捗状況を報告・共有し、計画推進に関して意見聴取する。
- ・本市の関係部局との緊密な連携をとる。
(観光、まちづくり、環境、健康、防災・交通安全 等)
- ・国や警察など関係機関とも連携し、情報共有しながら進める。

(2) 計画の推進に向けて

- ・計画の実現に向けて、各施策の進め方を3つに分類
- ア) 既に実施または着手しており、今後も継続して実施するもの
- イ) 計画策定後、概ね5年以内に着手するもの
- ウ) 他事業の進捗とあわせて取り組むなど検討や調整等を踏まえ、中長期にわたり進めるもの

◆神戸市自転車活用推進計画 施策の進め方(案)

方針	施策	事業	事業スケジュール		
			ア	イ	ウ
基本方針1	施策1	自転車ネットワークの整備推進	●		
	施策2	地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進	●		
		計画的な維持管理及び明るくデザイン性の高い施設への更新による美しい空間の創出	●		
		民間活力を導入した駐輪対策		●	
		放置禁止区域の適正化及び撤去の強化			●
		駐輪・放置自転車対策の効率化及び財政負担の軽減		●	
		附置義務駐輪場			●
	施策3	子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備	●		
		地域、学校での啓発活動	●		
		駐輪マナーの街頭指導	●		
		車のドライバーへの啓発		●	
	基本方針2	施策4	自転車の安全で適正な利用の促進に向けた広報		●
六甲山系を新たなサイクリングスポットに					●
神戸の港をクルーズ					●
自然豊かな田園地域に触れる				●	
施策5		サイクルステーションの設置など付加価値の提供			●
		神戸の港を散走(ポタリング)			●
		サイクルスポーツ振興の推進			●
		サイクリングを楽しむ環境づくり			●
基本方針3	施策6	自転車通勤の促進	●		●
		地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討			●
	施策7	自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減			●
		ラスト1マイルを自転車に ～自動車から「公共交通+自転車」への転換～	●		●
	施策8	災害時における適切な自転車利用の推進			●
		市庁舎に自転車を配備し、積極的な利用を促進			●

(3) 計画のフォローアップと見直し

- ・みちの懇談会において、目標達成に向けた計画の評価指標^{*}を設定し、毎年度、施策毎の評価・検証を行う。
- ・国の自転車活用推進計画や上位計画であるみちづくり計画の改定に合わせ、必要に応じて見直しを行う。

※道路部門の上位計画であるみちづくり計画の見直しと合わせるため、令和2年度まではみちづくり計画の評価指標に基づき、評価・検証を行う。

<計画のフォローアップ及び見直しスケジュール>

