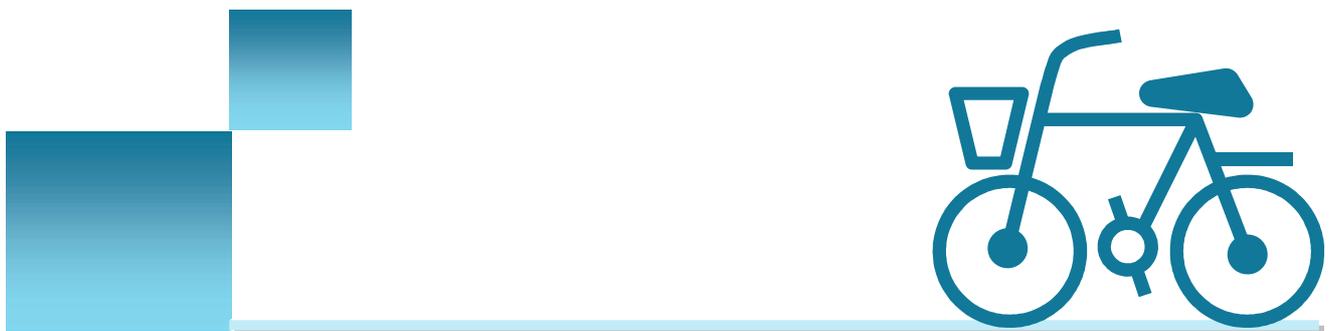




## 第4章 重点的に取り組むべき

### 方向性





## 第4章 重点的に取り組むべき方向性

### 第1節 通行環境“はしる”

**実施方針** 「安全で快適な自転車利用環境を創出する」

歩道走行する自転車と歩行者との事故が近年社会的に問題となっています。これより、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があることから、歩行者、自転車、自動車分離の推進、普通自転車専用通行帯の設置や矢羽根等の路面表示による自転車通行空間の整備を推進していきます。

#### 取組み内容

##### ■取組み1「自転車通行空間の整備」

すべての道路を整備することは現実的ではないため、まず既存の道路ネットワークや計画の道路の中から、安全で快適な自転車利用環境の向上を図るために必要な路線（自転車ネットワーク路線）を選定します。そして、各路線に合わせた整備形態、優先的に整備する路線を選定し、順次、自転車通行空間の整備を推進していきます。

また、整備後には広報活動や利用状況等の評価といったフォローアップを実施します。

#### 【整備検討の流れ】



#### a) 選定手順

自転車ネットワーク路線を選定する際、5つの選定要件①～⑤を適宜組み合わせた路線候補に対して、選定要件⑥で連続性を考慮して面的なネットワーク路線を選定します。



【自転車ネットワーク選定要件】

- <選定要件①>  
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- <選定要件②>  
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- <選定要件③>  
地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- <選定要件④>  
自転車の利用増加が見込める区間（例えば、大学、大規模商業施設、鉄道駅等の沿道で新たに施設立地が予定されている、または、新規路線事業や拡幅事業予定されている区間）
- <選定要件⑤>  
既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- <選定要件⑥>  
選定要件①～⑤の連続性を考慮した箇所

参考：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」（H28.7）

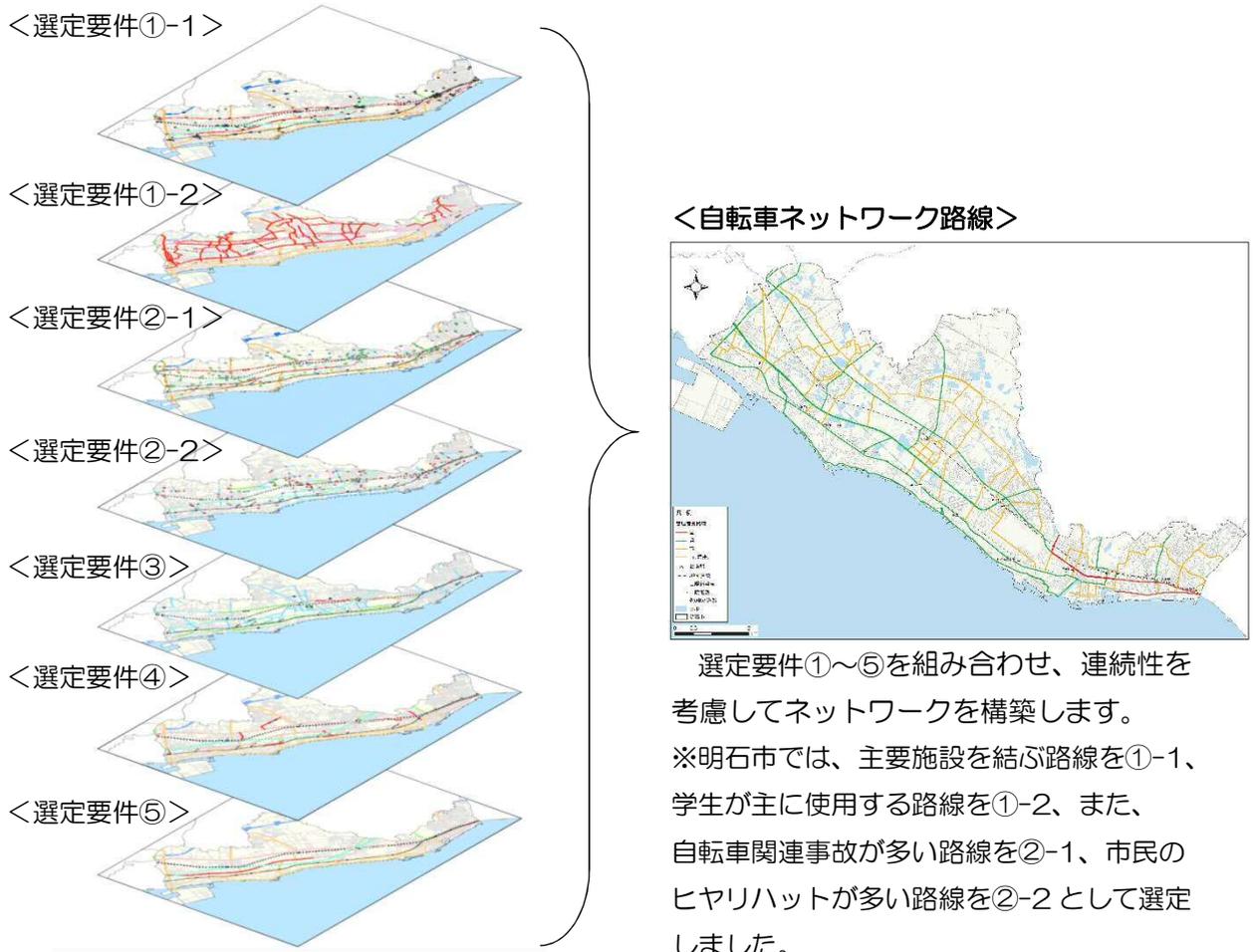
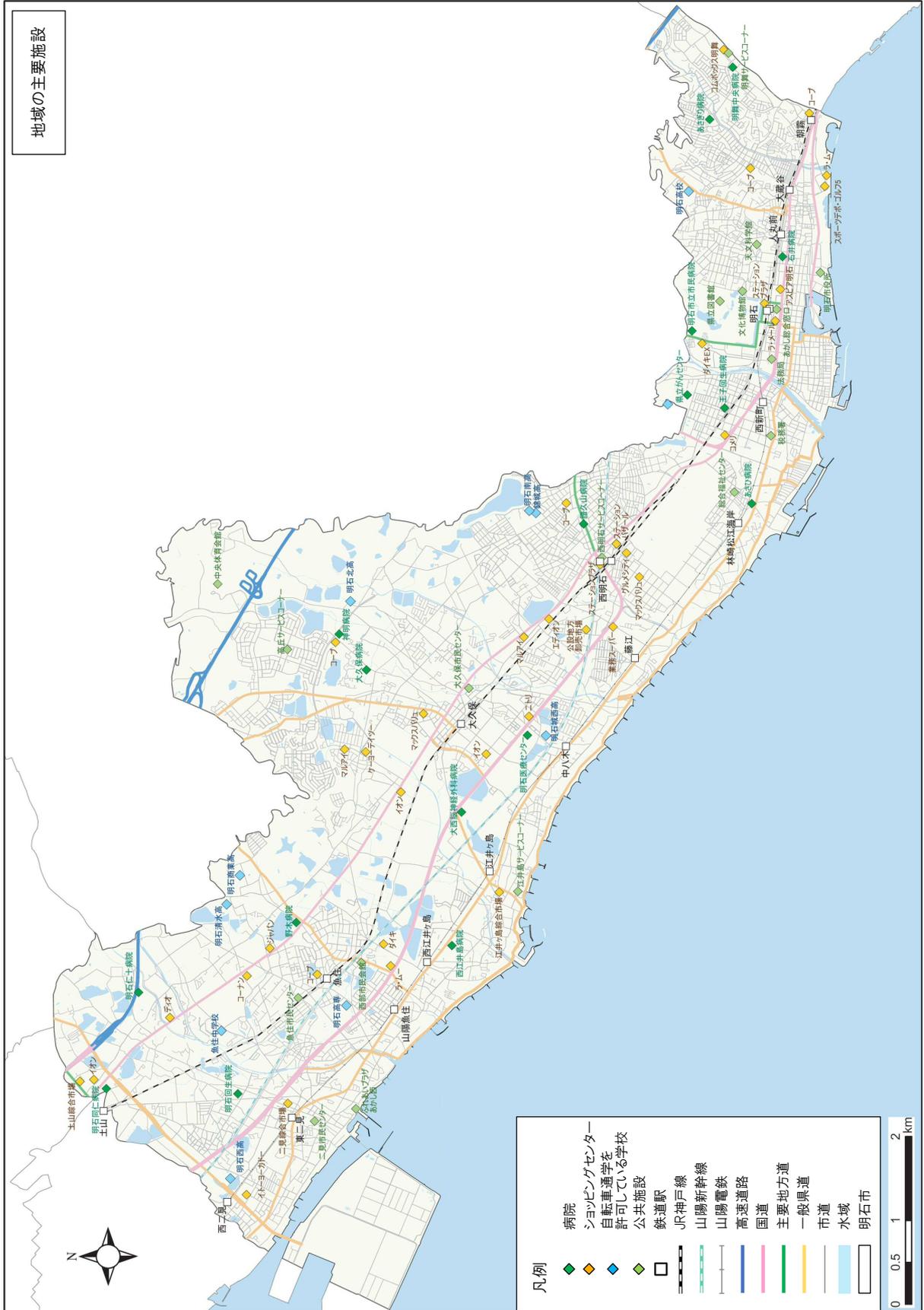
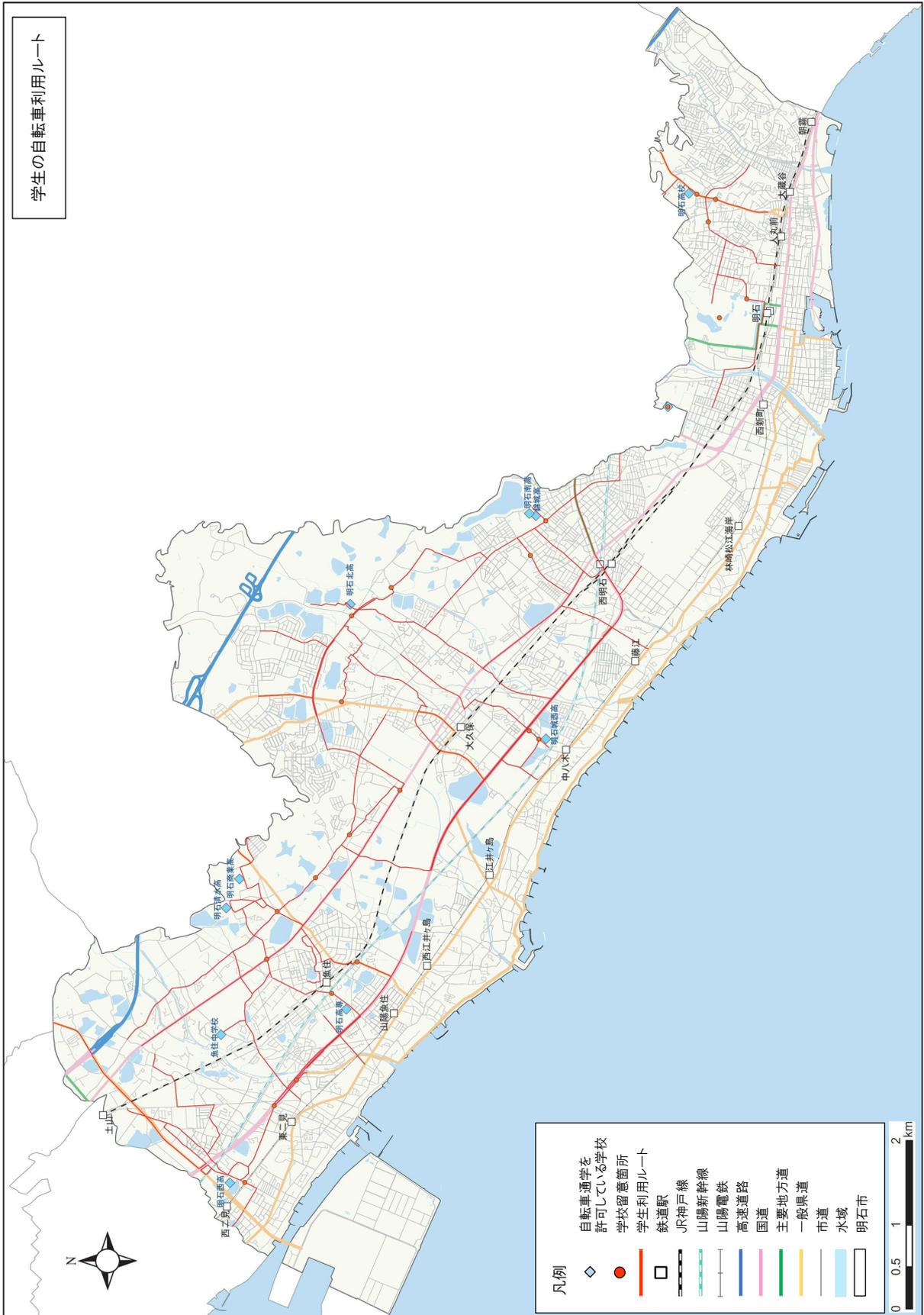


図 選定要件を重ねた概念図

<選定要件①>

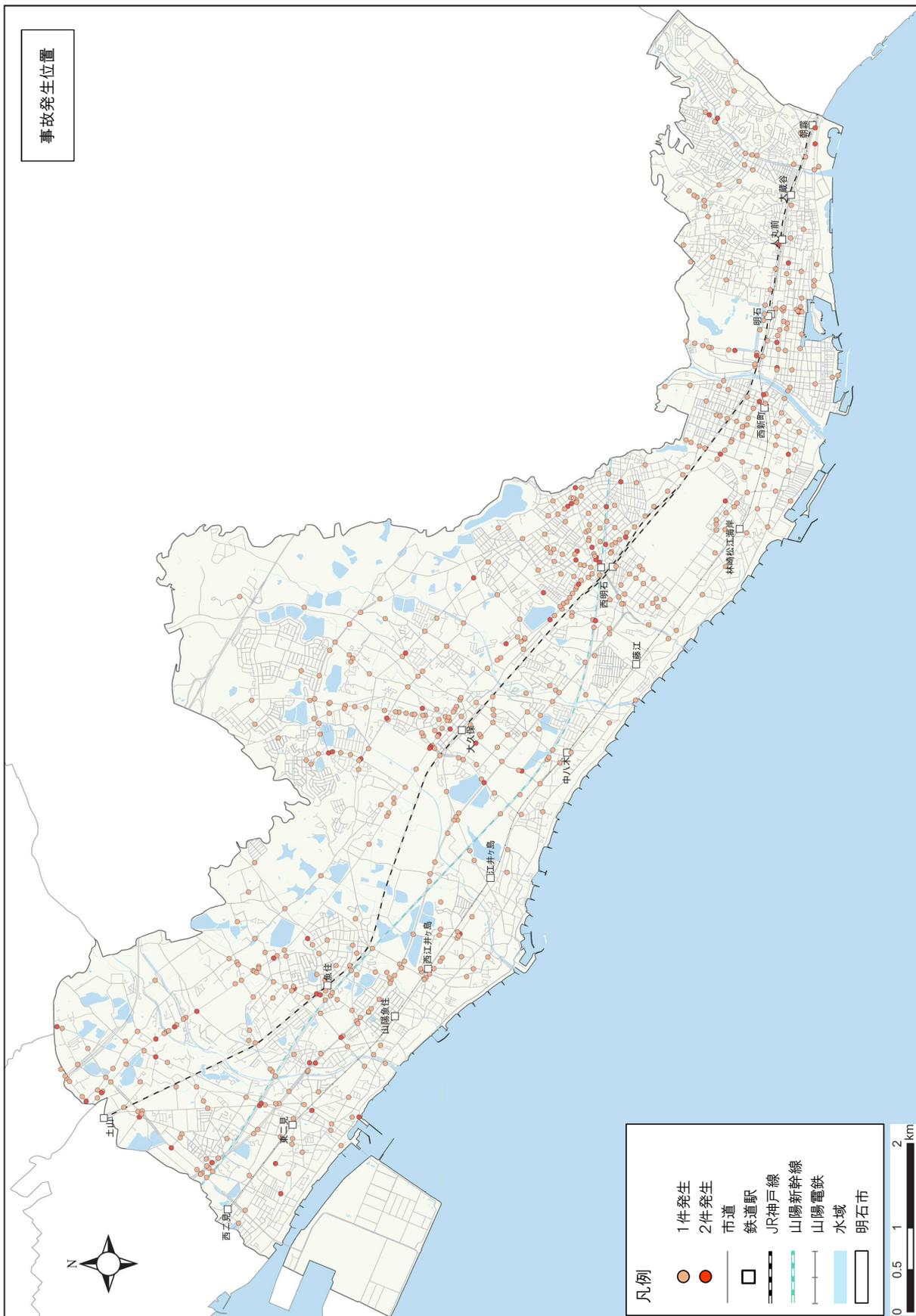
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結び路線





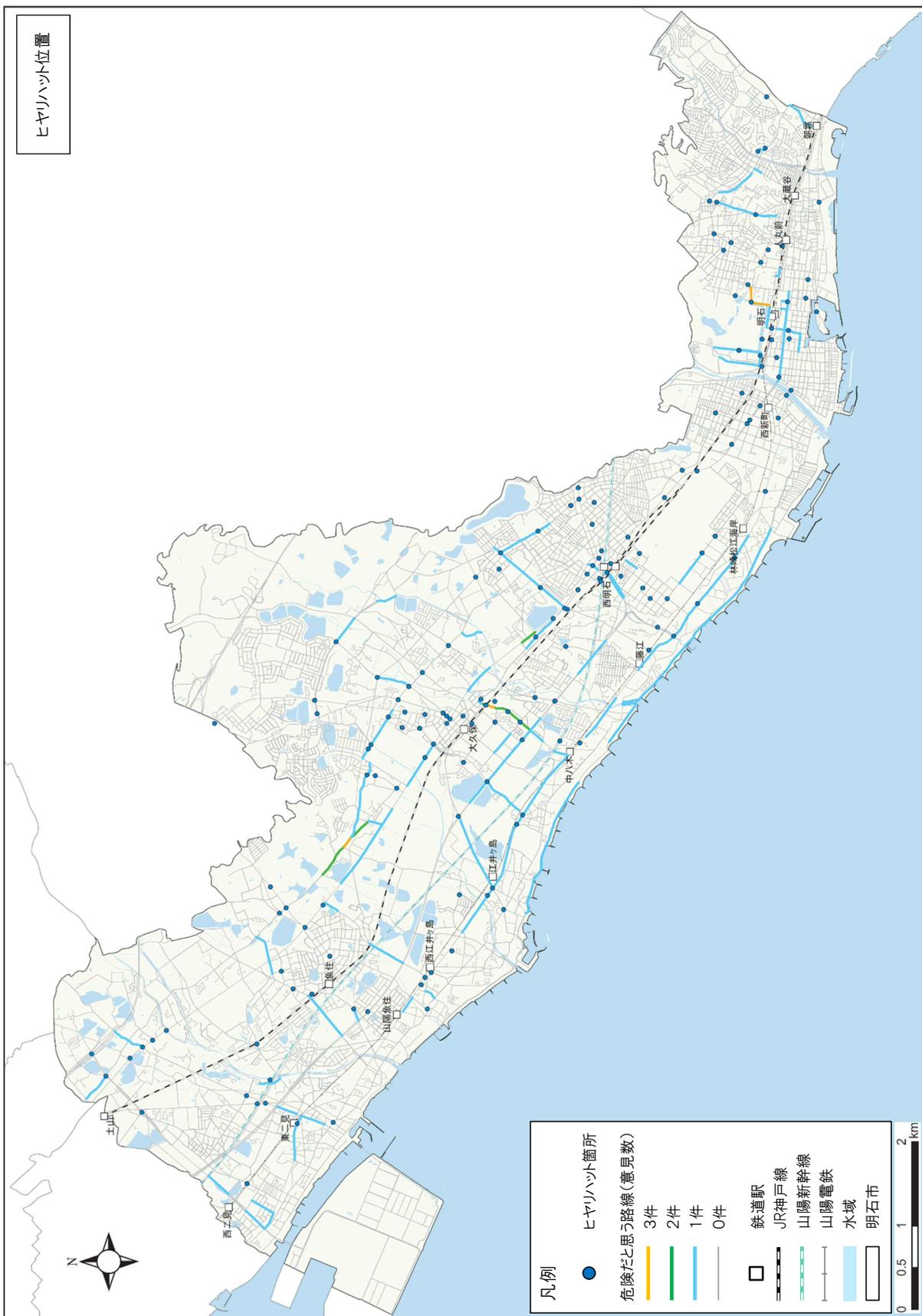
<選定要件②>

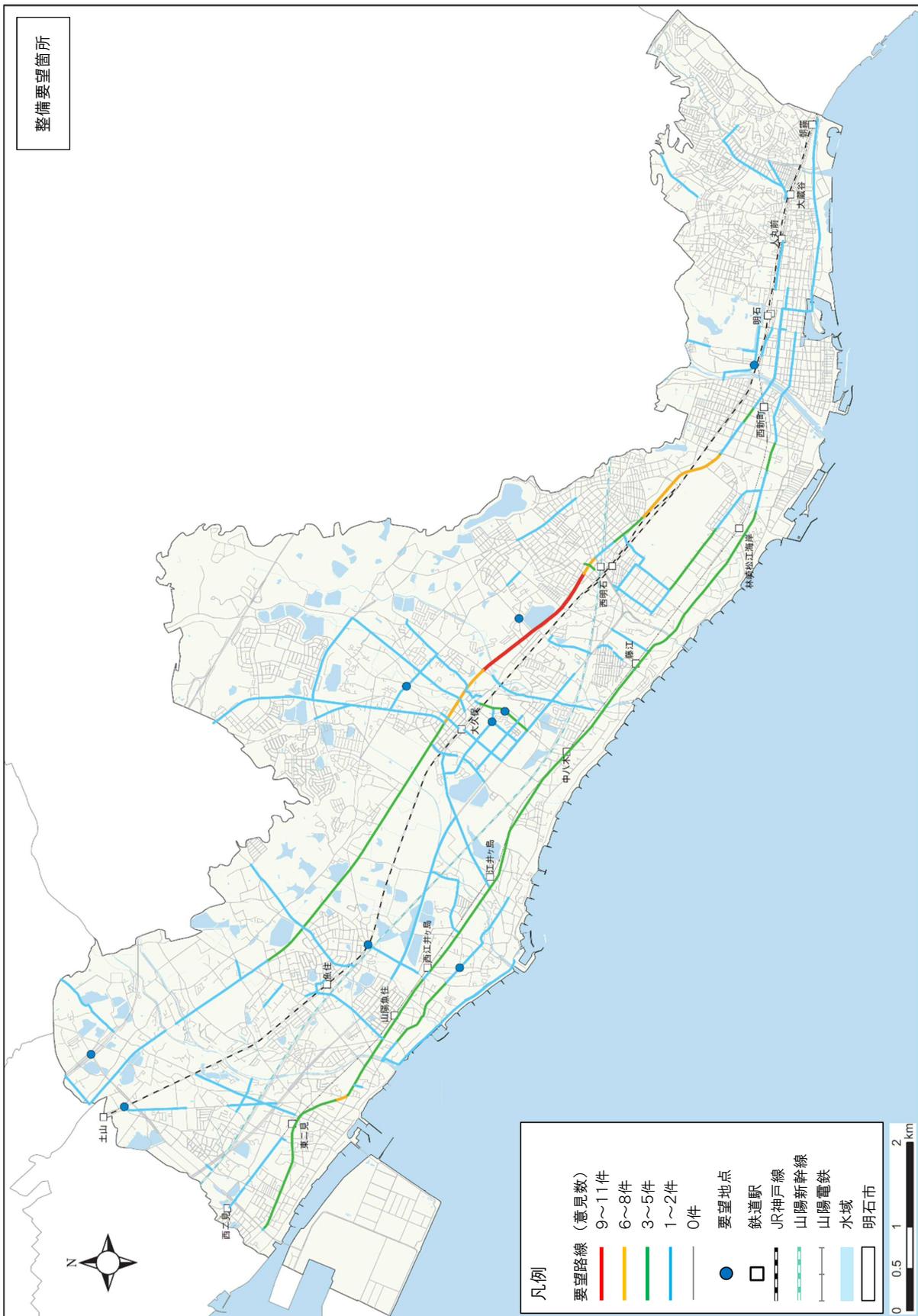
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線



<選定要件③>

地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

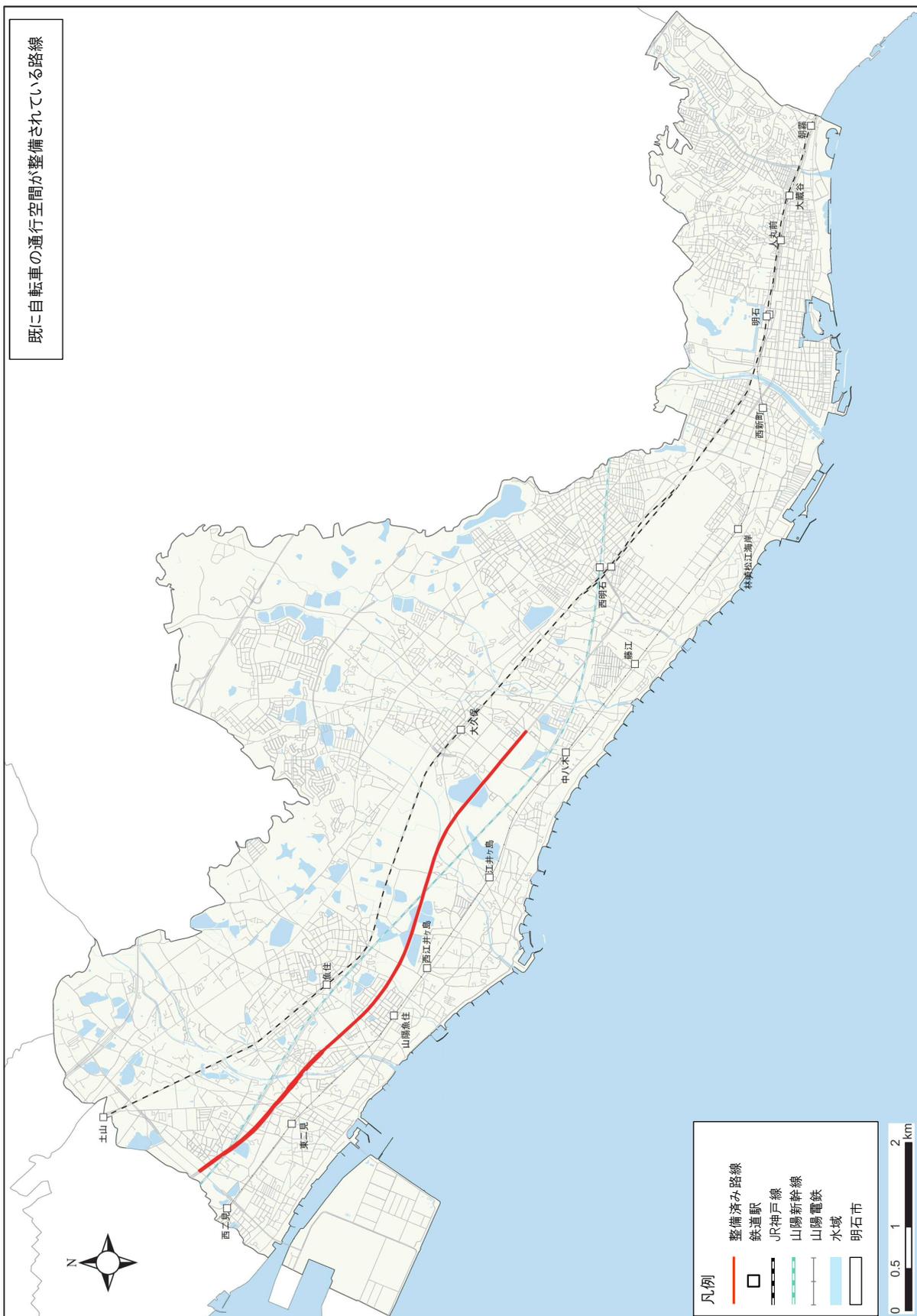






<選定要件⑤>

既に自転車の通行空間が整備されている路線



b) 明石市の自転車ネットワーク路線

各道路管理者、交通管理者との協議を踏まえ、市内で約130kmを抽出しました。



## c) 整備形態の検討

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、交通状況を踏まえ、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、道路の一部を自動車交通から分離するなど、3つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を設定し、整備を図っていくこととします。

明石市の自転車ネットワーク路線は、国道をはじめとする幹線道路に加え、歩道が未整備な細街路や生活道路も位置づけています。

整備形態を考えるにあたり、まずは各路線をA～Cの3タイプに分類します。その後、各路線のタイプに合わせた整備形態を選択します。

## ▼ 路線タイプ分類の考え方

路線のタイプ	目 安
<b>A</b> 自動車の速度が高い道路	規制速度が60 km/h以上
<b>B</b> A, C以外の道路	A, C以外の道路
<b>C</b> 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路	規制速度が40 km/h以下 かつ 自動車交通量が4,000台以下

※ 県道姫路明石自転車道線は自転車と歩行者の分離が困難なため、ピクトグラムや注意喚起看板の設置等によって対応していきます。

※ 国道 250 号（明姫幹線）は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月）」（旧ガイドライン）において「暫定整備済み」にあたりますので、本計画でも「暫定整備済み」として取り扱うこととします。

【自動車速度が高い道路A】の整備形態の選定の考え方

自動車の速度が高い場合、自転車の安全性を考慮し、構造的な分離を図っていく必要があります。

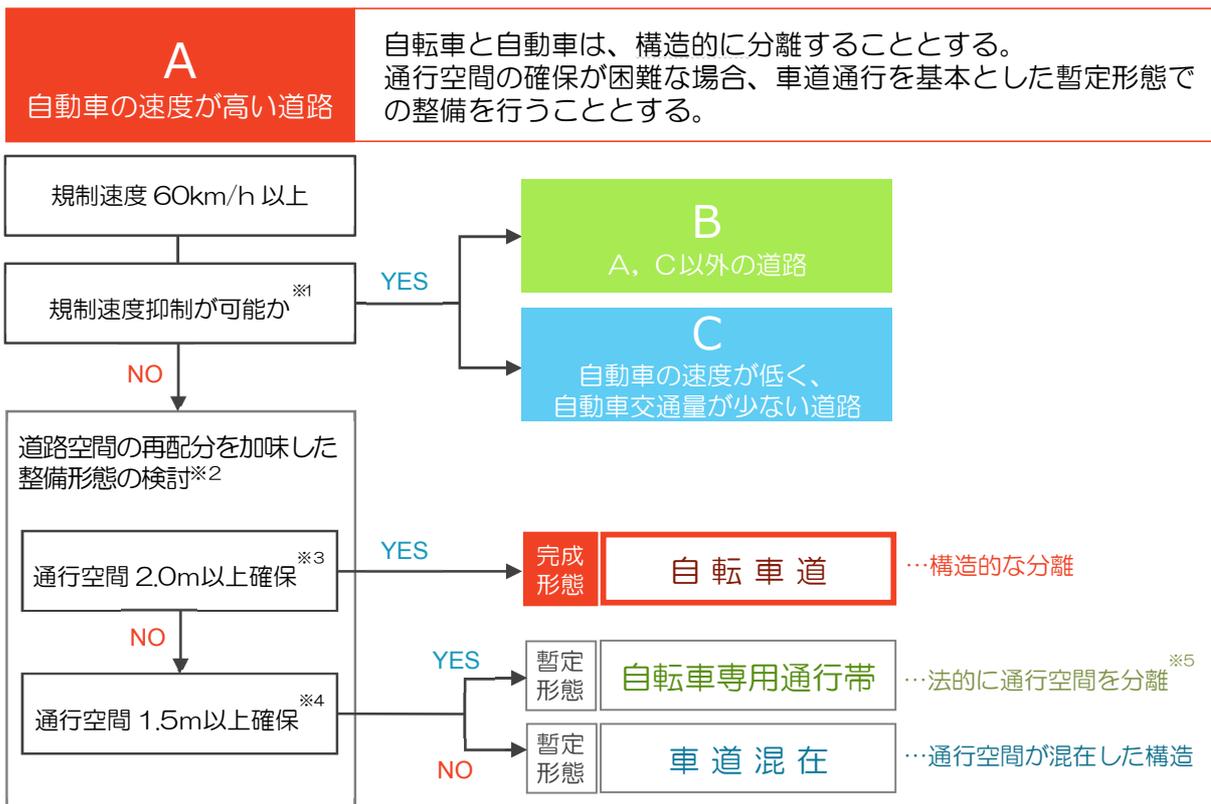
◇規制速度 60km/h 以上の場合、構造分離が必要となるため、自転車道の設置を検討します。

◇自転車の通行空間が 2.0m 以上確保できる場合は、自転車道を設置します。

幅員の確保が難しい場合は、現況の中央分離帯や植栽帯の改修を含めた道路空間の再配分を検討します。

基本的に自転車通行空間の整備は、構造的分離である自転車道の整備を目標に進めますが、規制速度が 60km/h 未満の場合、または速度抑制により規制速度を 60km/h 未満に下げることが出来る場合は、B、C 規格の道路として自転車専用通行帯や車道混在を整備形態の候補として検討を行います。

▼ 自動車速度が高い道路Aにおける整備形態の選定の考え方



※1 規制速度抑制は、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路において検討する。

※2 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。

※3 自転車道の必要幅員は、基準上 2.0m 以上（やむをえない場合は 1.5m 以上）の確保が必要となるが、自転車の安全性を高めるために自動車交通と同様に左側一方通行を原則とする。

※4 自転車専用通行帯の必要幅員は、基準上 1.5m 以上（やむをえない場合は 1.0m 以上）

※5 法的とは、道路交通法のことをいう。

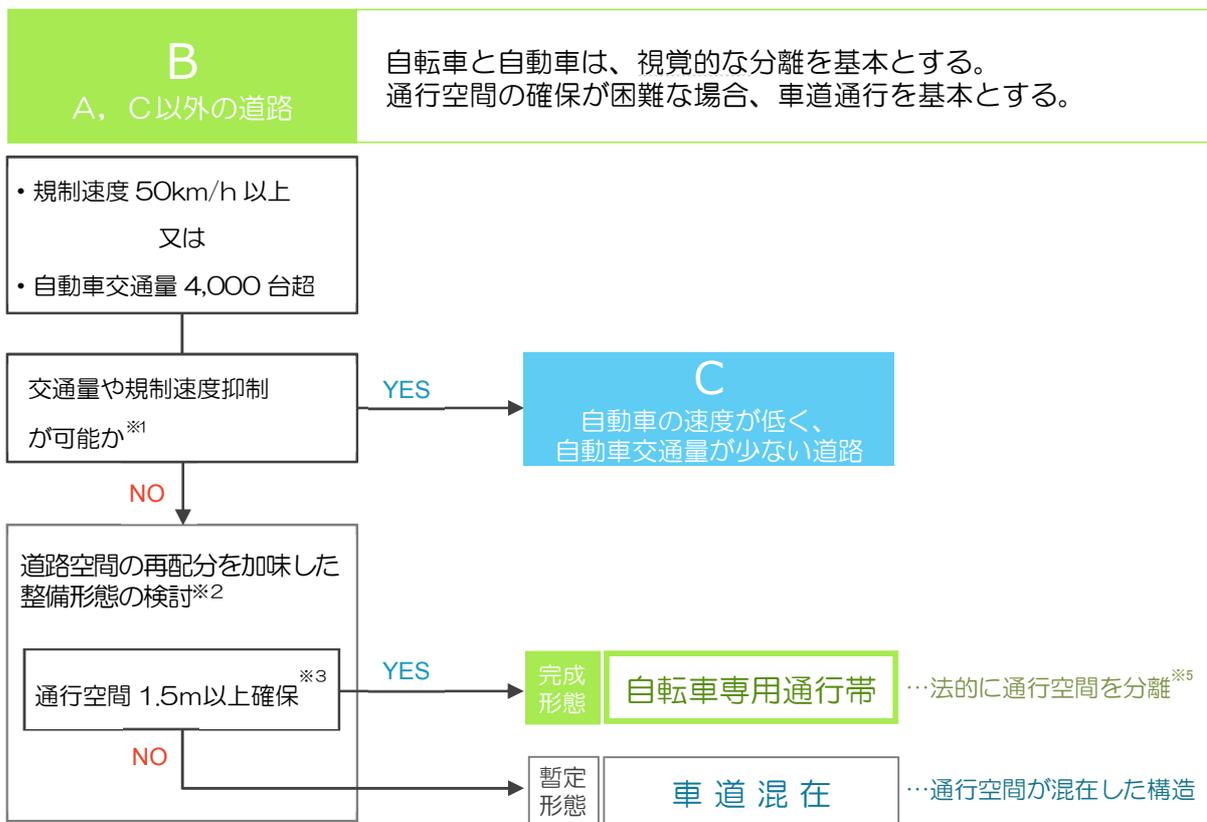
【A、C以外の道路B】の整備形態の選定の考え方

規制速度 50km/h 以上の道路について、通行空間が 1.5mを確保できる場合（やむをえない場合 1.0m）は、自転車専用通行帯の整備を行います。但し、1.5m 以上の通行空間を確保できる場合は、自転車道の設置を検討します。

幅員の確保が難しい場合は、現況の中央分離帯や植栽帯の改修を含めた道路空間の再配分を検討した上で、自転車専用通行帯や車道混在での整備を行います。

速度抑制により規制速度を 40km/h 未満に下げることができ、交通量が 4000 台以下の場合は、次のページに示す、C 規格の道路として整備を検討します。

▼ A、C以外の道路Bにおける整備形態の選定の考え方



※1 規制速度抑制は、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路において検討する。

※2 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。

※3 自転車専用通行帯の必要幅員は、基準上 1.5m 以上（やむをえない場合は 1.0m 以上）

※5 法的とは、道路交通法のことをいう。

【自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路C】の整備形態の選定の考え方

規制速度 40km/h 以下かつ交通量 4,000 台以下の道路については、車道混在の整備を行います。

▼ 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路Cにおける整備形態の選定の考え方

**C**  
自動車の速度が低く、  
自動車交通量が少ない道路

自転車と自動車は、通行空間が混在した状態を基本とする。



- ※ 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。
- ※ 自動車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす自転車交通状況である場合は、通行の秩序化を図るため、自転車と自動車の視覚的な分離を検討する。
- ※ 水路の蓋掛けや電柱の地中化など、道路空間の再配分と併せて整備形態を決定しますが、幅員の確保が難しく、整備が困難な場合は、一旦停止標識や注意喚起看板を設置する等のソフト対策を行います。

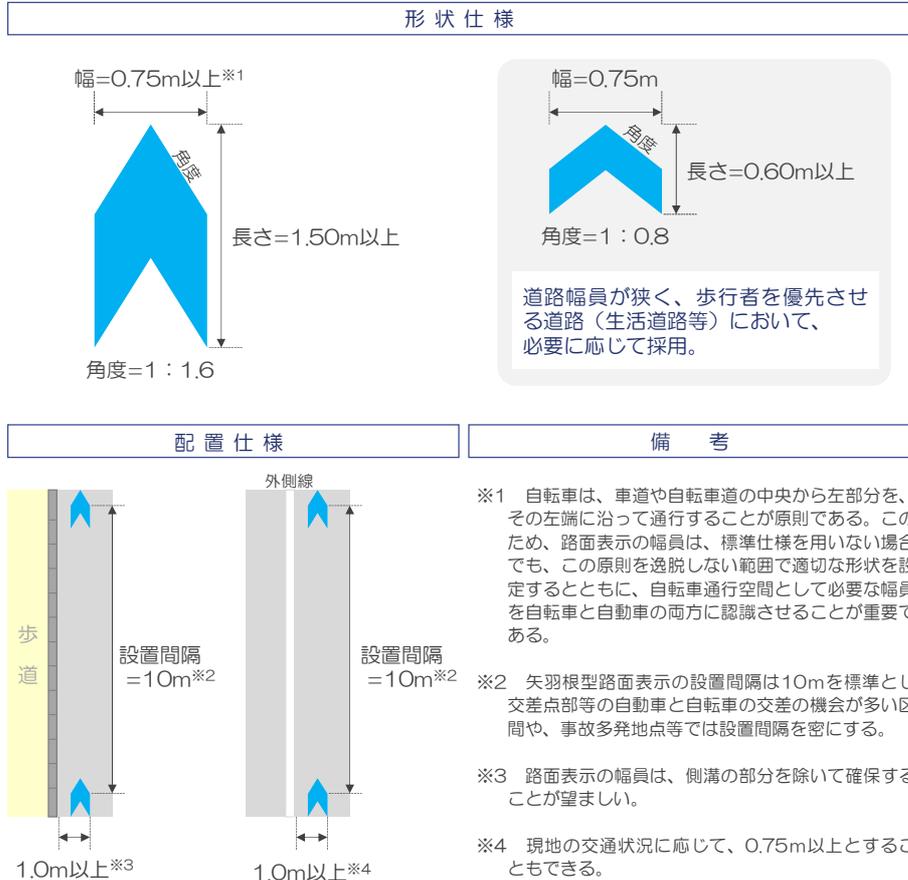


図 矢羽根型路面表示の標準仕様

参考：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」（平成 28 年 7 月）



自転車ネットワーク路線における整備手法

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局 平成28年7月）

自転車道の整備手法

歩行者と自動車から物理的に分離された通行空間

通行空間は 2.0m 以上（やむを得ない場合 1.5m まで縮小可能）

※一方通行の自転車道の整備事例

- 自転車道は、自転車が歩行者と自動車から物理的に分離するもので、法的に指定された通行空間となる。
- 自転車道の整備に必要な幅員は、2m以上、やむを得ない場合は 1.5mまで縮小可能。

自転車専用通行帯の整備手法

道路標示「車両通行帯(109)」

歩行者と自動車から空間的に分離され、法的に指定された形態

通行空間は 1.5m 以上（やむを得ない場合 1.0m まで縮小可能）

- 自転車専用通行帯は、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離するもので、法的に指定された通行空間となる。
- 自転車専用通行帯に必要な幅員は、1.5m以上とし、やむを得ない場合は 1.0mまで縮小可能。

車道混在型の整備手法

自転車と自動車が混在し、法的指定がされていない形態

自転車(自動車可)

写真：茨木市 HP より

- 矢羽根型路面表示は、車線内の自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起をするものである。
- 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。

d) 優先整備路線

① 優先整備路線の考え方

計画の目標である事故発生件数削減の実現に向け、自転車ネットワーク路線について効果的・効率的に整備を進められるよう、優先整備路線を選定します。

優先整備路線の考え方



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に抽出した明石市自転車ネットワーク路線をベースとする。



自転車の利用者が多く、事故も多く発生している鉄道駅周辺エリア内のネットワーク路線を抽出（下図）。



図 鉄道駅周辺エリアのイメージ



前項 2 の鉄道駅周辺エリアの路線のうち、早期に整備着手が可能と考えられる路線を抽出。



前項 3 で抽出した路線の連続性を考慮し、優先整備路線を選定。

② 優先整備路線

計画の目標である事故発生件数削減の実現に向け、自転車ネットワーク路線について効果的・効率的に整備を進められるよう優先整備路線を下図のように選定し、国、県、市、警察で連携し、10年間の整備着手を目指します。ただし、整備形態、時期については現地の状況、関係機関との協議により変更になる可能性があります。



優先整備路線の整備形態の考え方

早期に自転車通行空間の整備を推進できるよう、現状の道路構成において車道内に自転車通行空間が1.5m以上確保できる区間は、整備形態を自転車専用通行帯としています。

表 優先整備路線の延長

管理者	自転車専用通行帯	車道混在
国	0.8 km	0.9 km
県	7.2 km	0.6 km
市	3.8 km	30.3 km
計	11.8 km	31.8 km

事業中区間について

平成29年3月時点で事業を実施している下記路線については、事業計画に即した整備形態を選定しています。

- ・国道2号 和坂地区
- ・県道明石高砂線 ((都)朝霧二見線)  
江井ヶ島工区、谷八木工区

③ 優先整備路線以外の路線の考え方

優先整備路線に含まれていない路線の中でも、対策が必要と考えられる箇所については、後に示す「まもる」の取り組み、看板・ピクトグラムを活用した通行ルールの明確化等のソフト対策を施し、自転車利用者をはじめとした道路利用者の安全を図ります。

e) 整備後の取り組みについて

整備した路線について周知を図るために、通行方法等の広報活動を行い、事業効果を高めていきます。

また、併せて、計画策定段階に構築した検討体制を継続し、代表的な整備を実施する路線について、整備後の利用状況や事故の発生状況等について評価検証を行い、新たな課題への対応を実施します。



整備後の広報活動の例

**New!!**

## 車道に自転車の通行位置を明示しました。

平成〇年〇月〇日 整備完了

自転車の車道通行を促すとともに、自動車に注意喚起をし、歩道を通行する歩行者の安全確保と自転車の交通事故削減を目指すため、車道に自転車の通行位置を明示しました。

▶ 整備した区間

市道〇号線の約〇〇〇mに自転車の通行位置を明示しました。

▶ 整備した内容

自転車通行位置を明示

▶ 通行するにあたって

- 自転車の通行は「**車道の左側**」が原則です。
- 矢印や路面表示の向きに従って通行してください。
- 自転車通行明示の上をバイクや自動車も通行することができます。

(裏面にもご覧ください)

お問合せ 明石市 土木交通部 交通政策室 道路整備課  
〒673-8686 駅前南側1丁目5番1号 TEL:078-918-5034 URL: <http://www.city.akashi.jp>

### 自転車利用者の皆さまへ

自転車に乗るときは「自転車安全利用5則」を守りましょう！

## 自転車安全利用5則

- 1 自転車は、**車道が原則** 歩道は例外
- 2 車道は**左側**を通行
- 3 歩道は歩行者優先 車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る (例) 飲酒運転・ながらスマホ 歩き運転など
- 5 子どもはヘルメット着用

歩道を通行できる場合

- ・普通自転車歩道通行可の標識がある場合(右図)
- ・13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人
- ・通行の安全を確保するために、やむを得ない場合

【交通安全の歩道通行可】

---

### ドライバーの皆さまへ

- 1 自転車の**追い越し**に注意
- 1 不要な**駐停車**は控えましょう
- 1 交差点では自転車の**巻き込み**に注意しましょう

安全な速度で、自転車との間隔を確保しましょう。

他の交通の妨げとならないようにしましょう。

交差点では自転車の巻き込みに注意しましょう。

## 第2節 安全利用 “まもる”

### 実施方針 「自転車利用者のルール遵守・マナー向上を図る」

市内の交通事故のうち約4分の1は自転車に関係していることから、子どもから高齢者まで幅広く自転車の安全利用について啓発することにより、自転車利用のルールを周知して、マナーの向上を図ります。

### 取り組み内容

#### ■ 取り組み1 「ルールの周知」

##### 【道路等でのルール・マナーの周知】

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールをまもるとともに交通マナーの向上につながるよう、道路等への看板設置などによる自転車の安全利用の周知を行います。

- ・ 通行ルールを示す看板の設置

例1) 通行ルールを示す看板



【伊丹市】



【イメージ図】

##### 【年齢に応じたルール・マナーの周知】

自転車の安全利用を浸透させるために、幼児から高齢者に至るまで、それぞれの年齢やライフスタイルに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

#### a) 幼児を対象とした自転車教育

幼児の親を対象に、自転車安全利用の啓発を行い、自転車に乗り始める子どもへの安全運転教育につなげます。

- ・ 乳幼児健診などでの啓発チラシ配布
- ・ 幼稚園向けミニ交通安全教室の実施

#### b) 小学生を対象とした自転車教育

小学生を対象に、交通安全教室を実施します。

- ・ 小学生対象の交通安全教室
- ・ 自転車教室の開催⇒子ども会等に出向き、自転車に特化した交通安全教室を実施

c) 中学生を対象とした自転車教育

中学生を対象に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な知識(ルール・マナー)を習得してもらうよう交通安全教室を実施します。

d) 高校生を対象とした自転車教育

高校生を対象に、自転車による交通事故の恐怖を実感することでそれにつながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを遵守することの大切さを体感させる模擬交通事故再現型の自転車交通安全教室を開催します。

また、啓発チラシ等の配布により、自転車も「車両」の一種として道路交通法の適用を受け、法的責任があることを理解してもらいます。

- ・ 模擬交通事故再現型自転車交通安全教室の実施 (2~3校/年)
- ・ 明石市高等学校PTA 連合会主催「チャリ通向上プロジェクト」への支援
- ・ 体験型の自転車交通安全教室

例2) 啓発資料



例3) 模擬交通事故再現型自転車交通安全教室



e) 成人を対象とした自転車教育

駐輪場等での、チラシ配布、ポスター掲示などを通じて、自転車の安全利用について啓発します。

- 自転車教室の開催
- 啓発チラシ等の配布

例4) 街頭での啓発活動



例5) 市民を対象とした交通安全教室の実施



f) 高齢者を対象とした自転車教育

地域の高齢者を対象に、出前講座による自転車教室を開催します。

- 自転車交通安全教室の開催
- 交通安全高齢者自転車大会の実施
- シルバー交通安全スクール

例6) シルバー交通安全スクール



■ 取組み2 「交通違反に対する指導・取締り」

各年齢層の自転車利用者に対する教育・啓発活動の実施とともに、警察では道路交通法の改正に合わせて自転車利用者への指導取締りを実施し、自転車は自動車やバイクと同じ「車両」の一種であると認識してもらい、ルールやマナーを守らなければ罰せられることを現場で伝えます。

- 自転車利用者に対する指導・取締の充実

### 第3節 駐輪環境 “とめる”

#### 実施方針 「安全で快適な駐輪環境の創出を図る」

自転車等の駐輪対策については、駐輪需要の多い地域および今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用形態に応じた駐輪施設の整備を推進します。また、安全で快適な歩行空間を確保するため、放置自転車等の撤去や自転車利用者への指導、啓発を重点的に推進します。

#### 取組み内容

##### ■ 取組み1 「駐輪施設の充実」

###### 【鉄道駅周辺での駐輪場の整備】

利用者の多いJR各駅および特急停車駅である山陽明石駅・東二見駅周辺に放置禁止区域を設け有料駐輪場を、その他の山電各駅には無料駐輪場を整備しています。引き続き、駐輪ニーズに応じて駐輪場の整備を推進します。

- ・ 西新町駅における駅前広場の整備に合わせた駐輪場の整備

注) 市内にある有料公共駐輪場、バイク駐車場の管理運営は、公益財団法人自転車駐車場整備センターが行っています。

#### 例1) 鉄道駅を中心とした自転車駐輪場の充実

明石駅東自転車駐車場



西明石自転車駐車場



###### 【道路等での駐輪ラックの整備】

本市では放置自転車等が多い箇所を対象に駐輪ラックを整備しています。今後も、駐輪ニーズ、道路空間等における駐輪スペースの確保の可能性などを勘案しながら、状況に応じて駐輪ラックの整備を推進します。

- ・ 明淡線における県実施の歩道リニューアル工事に合わせた駐輪ラックの整備

例2) 放置自転車が多い箇所を対象に駐輪ラックを整備



(明石駅西側の南北通り)

■ 取組み2 「放置自転車等の撤去および自転車利用者への指導、啓発」

市内の JR 各駅および山電明石駅・東二見駅では、自転車等放置禁止区域を設け、放置自転車等を移動・保管しています。今後とも、鉄道駅周辺や中心市街地などにおいては、放置自転車等の撤去および自転車利用者に対する指導啓発を重点的に推進します。

また、禁止区域を設けていない本市管理道路における長期放置自転車についても条例に基づき適正に対処します。

例3) 放置自転車等の保管、撤去

