

## 第5章 自転車利用環境整備の取組施策



### 5.1 安全・快適な自転車通行空間ネットワークの形成（はしる）

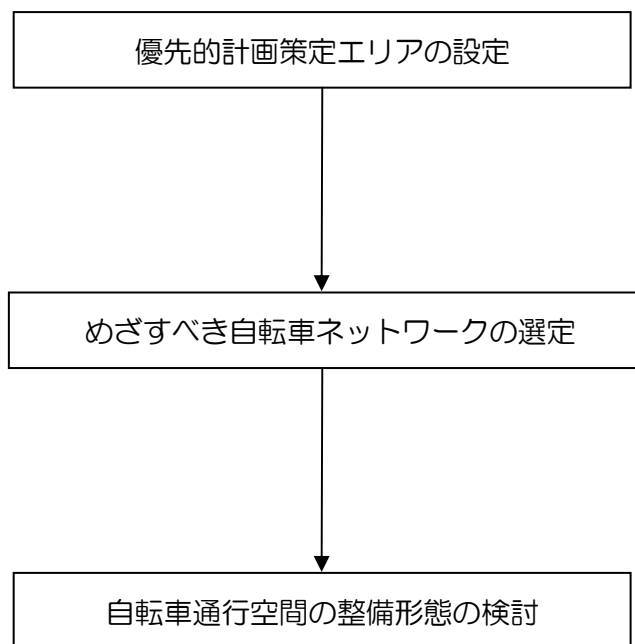
<b>施策の方向性1</b>	<b>自転車通行空間の創出</b>
----------------	-------------------

<b>事業 1-1</b>	<b>自転車ネットワーク路線の整備</b>
---------------	-----------------------

#### ① 自転車ネットワーク路線の検討方針

自転車ネットワーク路線の検討にあたっては、まず、優先的に整備すべきエリア（優先的計画策定エリア）を設定し、設定されたエリア内の国道、県道、都市計画道路、主要市道などから、めざすべき自転車ネットワークの選定を行います。その後、道路状況等から車道通行を原則とした整備形態の検討を行います。

#### < 自転車ネットワーク路線の検討フロー >

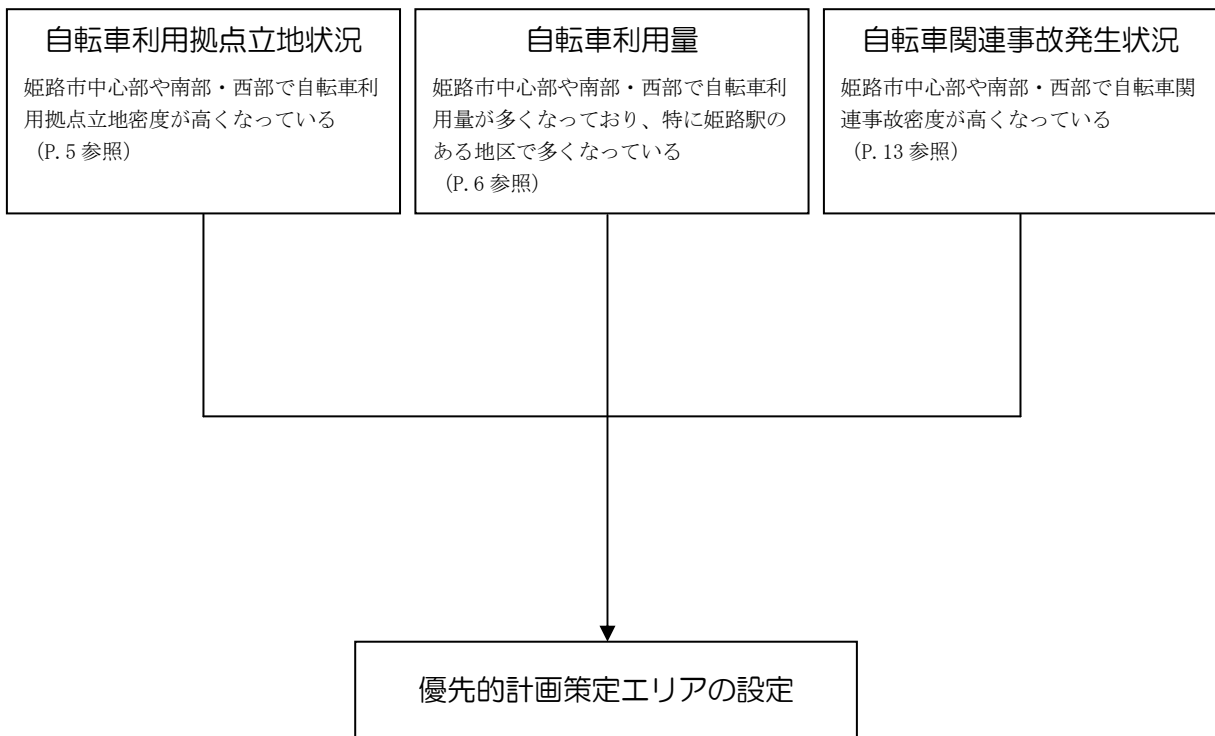


## ② 優先的計画策定エリアの設定

### a) 優先的計画策定エリア設定の考え方

自転車通行空間整備を進めるにあたっては、短時間で市内全域を整備することは、事業規模などを考慮すると困難であることから、優先的に整備を進める優先的計画策定エリアを設定します。優先的計画策定エリアは、第2章で示している「自転車利用拠点立地状況」「自転車利用量」「自転車関連事故発生状況」により設定します。

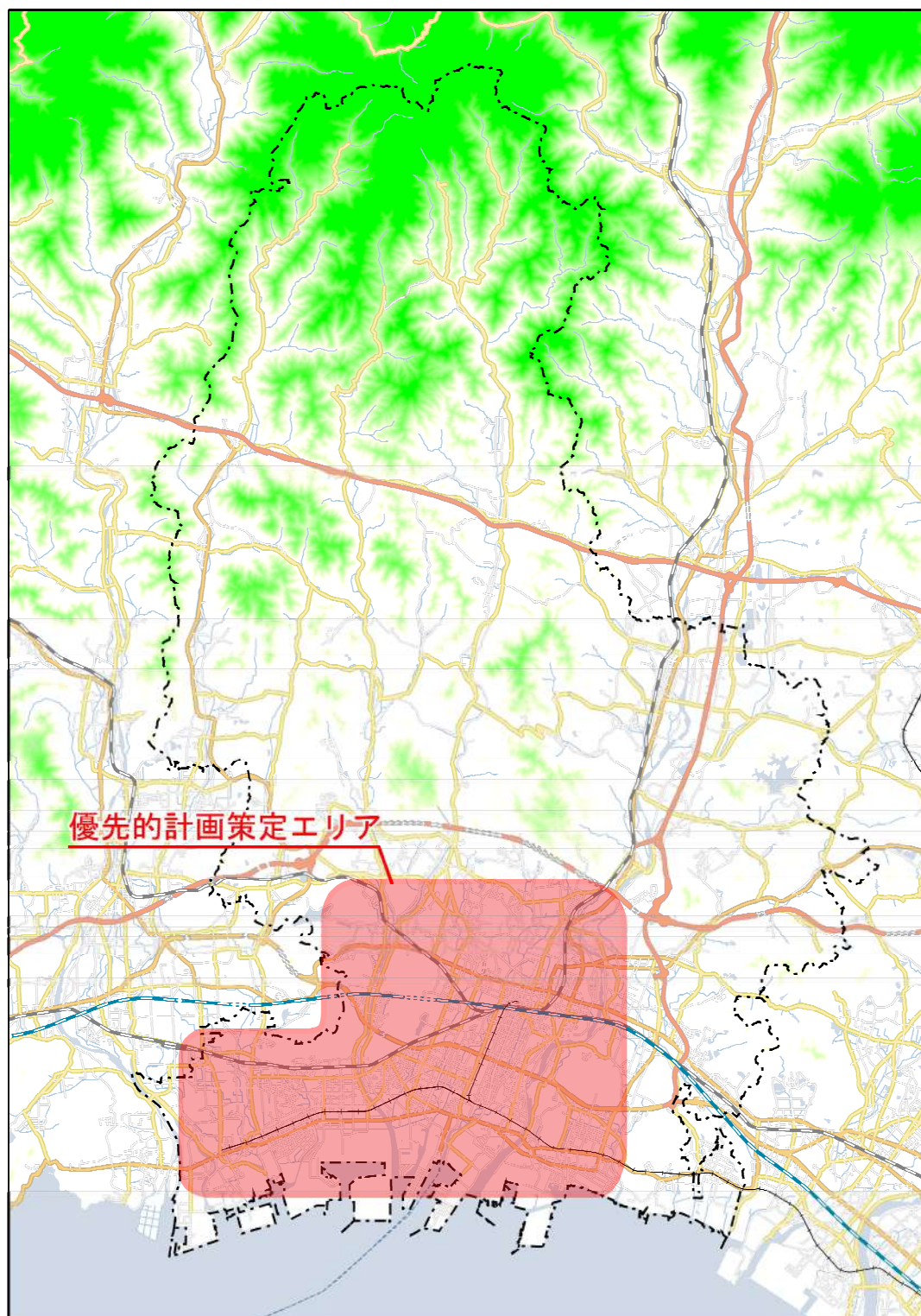
#### < 優先的計画策定エリアの設定フロー >



## b) 優先的計画策定エリア

自転車利用拠点立地状況や自転車利用量、自転車関連事故発生状況のそれぞれにおいて、姫路市の中心部から南西部の市街地エリアで多い状況となっています。また、これらのエリアは概ね外環状道路内及び広畑・網干エリアに位置するため、当該エリアを優先的計画策定エリアに設定します。

## &lt; 優先的計画策定エリア &gt;



### ③ めざすべき自転車ネットワークの選定

#### a) めざすべき自転車ネットワーク選定の考え方

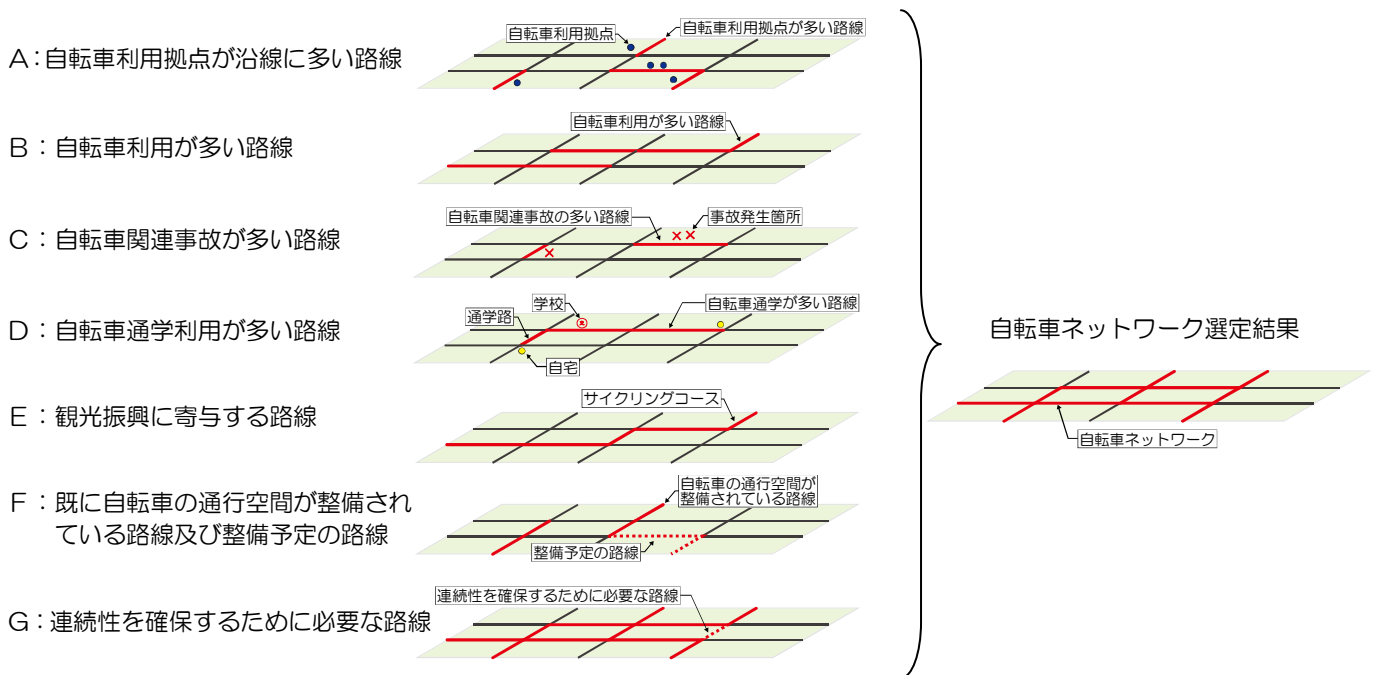
国ガイドラインにおける自転車ネットワーク路線の選定項目を踏まえて、本市におけるめざすべき自転車ネットワークの選定要件を以下のとおりに設定します。

これらの選定要件を組み合わせ、区間の連続性を考慮して、道路法に定められた道路を対象にめざすべき自転車ネットワークを選定します。

#### < 国ガイドラインを考慮した本計画における選定要件 >

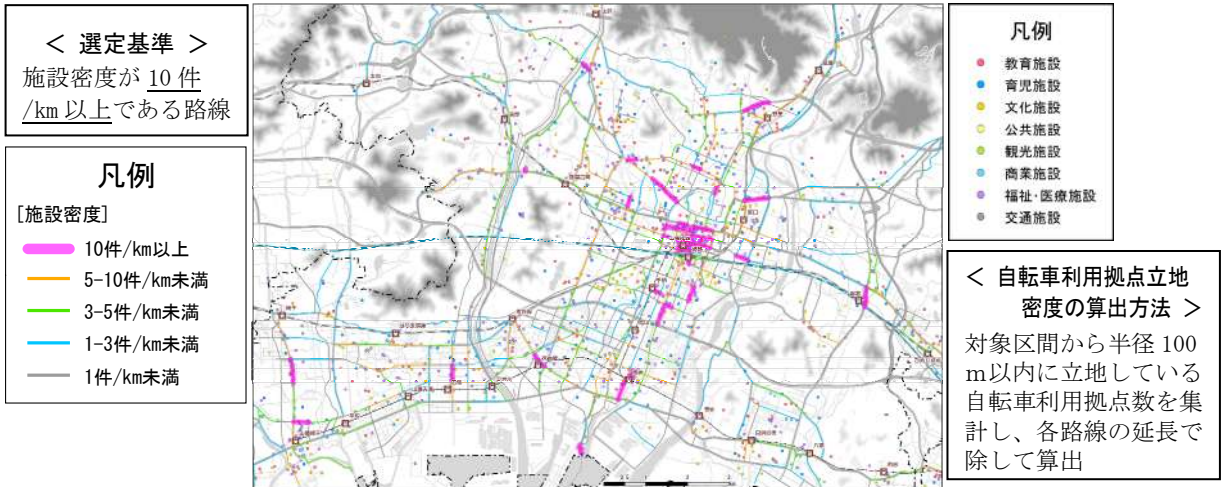
国ガイドラインにおける選定項目	本計画における選定要件
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線</li> </ul>	⇒ A：自転車利用拠点が沿線に多い路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線</li> </ul>	⇒ B：自転車利用が多い路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	⇒ C：自転車関連事故が多い路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通学路の対象路線</li> </ul>	⇒ D：自転車通学利用が多い路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線</li> </ul>	⇒ E：観光振興に寄与する路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>既に自転車の通行空間が整備されている路線</li> </ul>	⇒ F：既に自転車の通行空間が整備されている路線及び整備予定の路線
<ul style="list-style-type: none"> <li>その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線</li> </ul>	⇒ G：連続性を確保するために必要な路線

#### < 重ね合わせの概念図 >



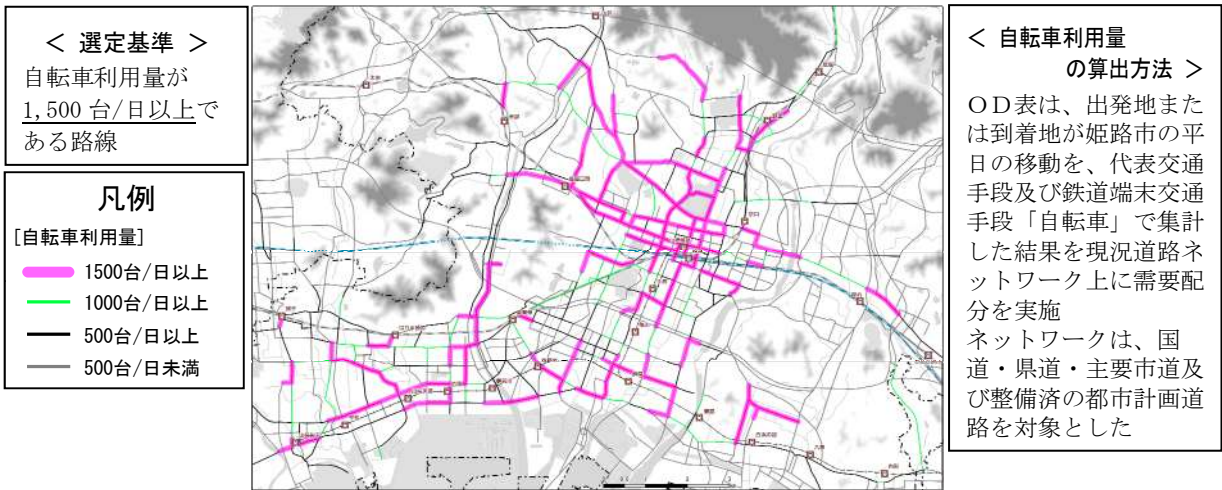
b) めざすべき自転車ネットワークの選定要件

A：自転車利用拠点が沿線に多い路線



※) 教育施設、育児施設、文化施設、公共施設、観光施設、商業施設、福祉・医療施設、交通施設の詳細については P.5 を参照

B：自転車利用が多い路線



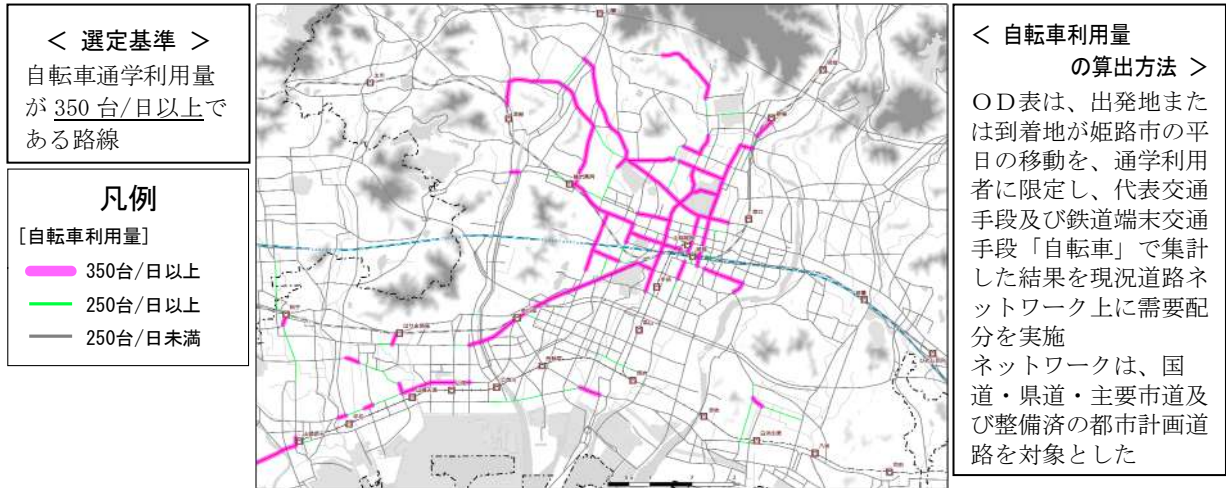
出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査  
2015年(平成27年)道路交通センサス調査結果

C：自転車関連事故が多い路線



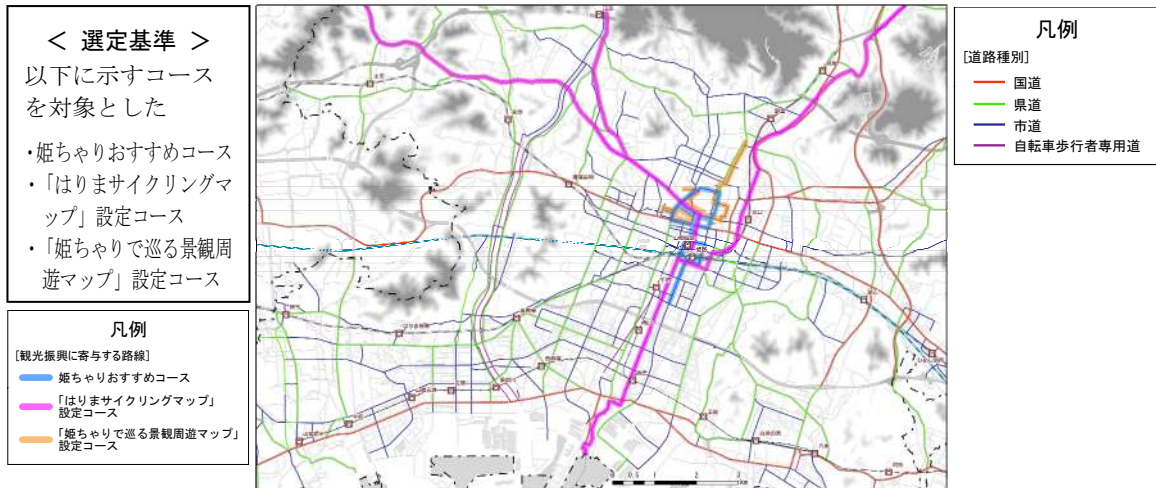
※) 事故件数は、2016年(平成28年)1月～2016年(平成28年)12月の事故データ  
出典) 姫路・飾磨・網干警察署所管データ

D：自転車通学利用が多い路線



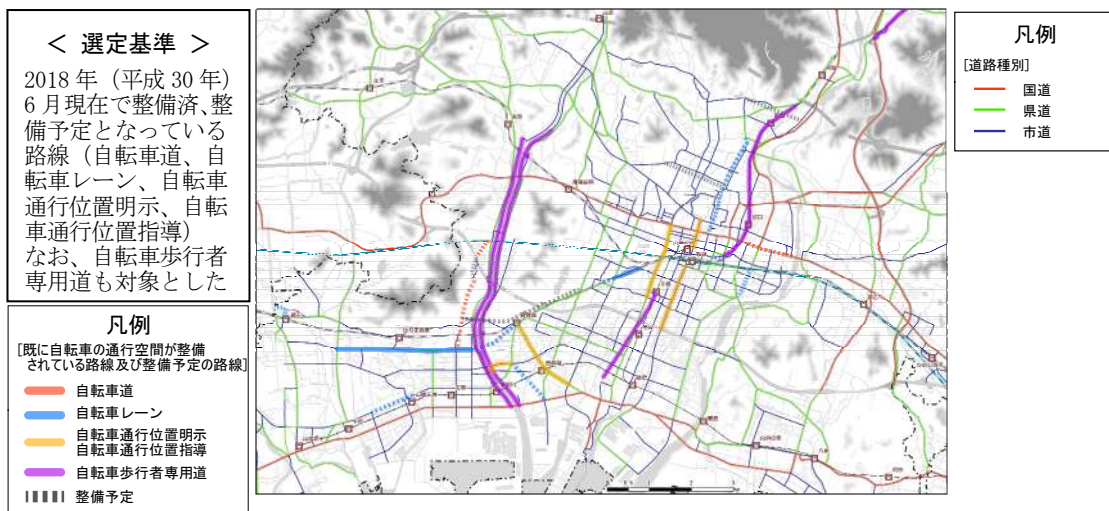
出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

E：観光振興に寄与する路線



出典) 姫ちやりおすすめコース：姫ちやりパンフレット  
「はりまサイクリングマップ」設定コース：広域サイクルネットワーク構築に向けた自転車利用環境整備調査研究報告書(2017年[平成29年]3月)  
「姫ちやりで巡る景観周遊マップ」設定コース：姫路市所管データ

F：既に自転車の通行空間が整備されている路線及び整備予定の路線



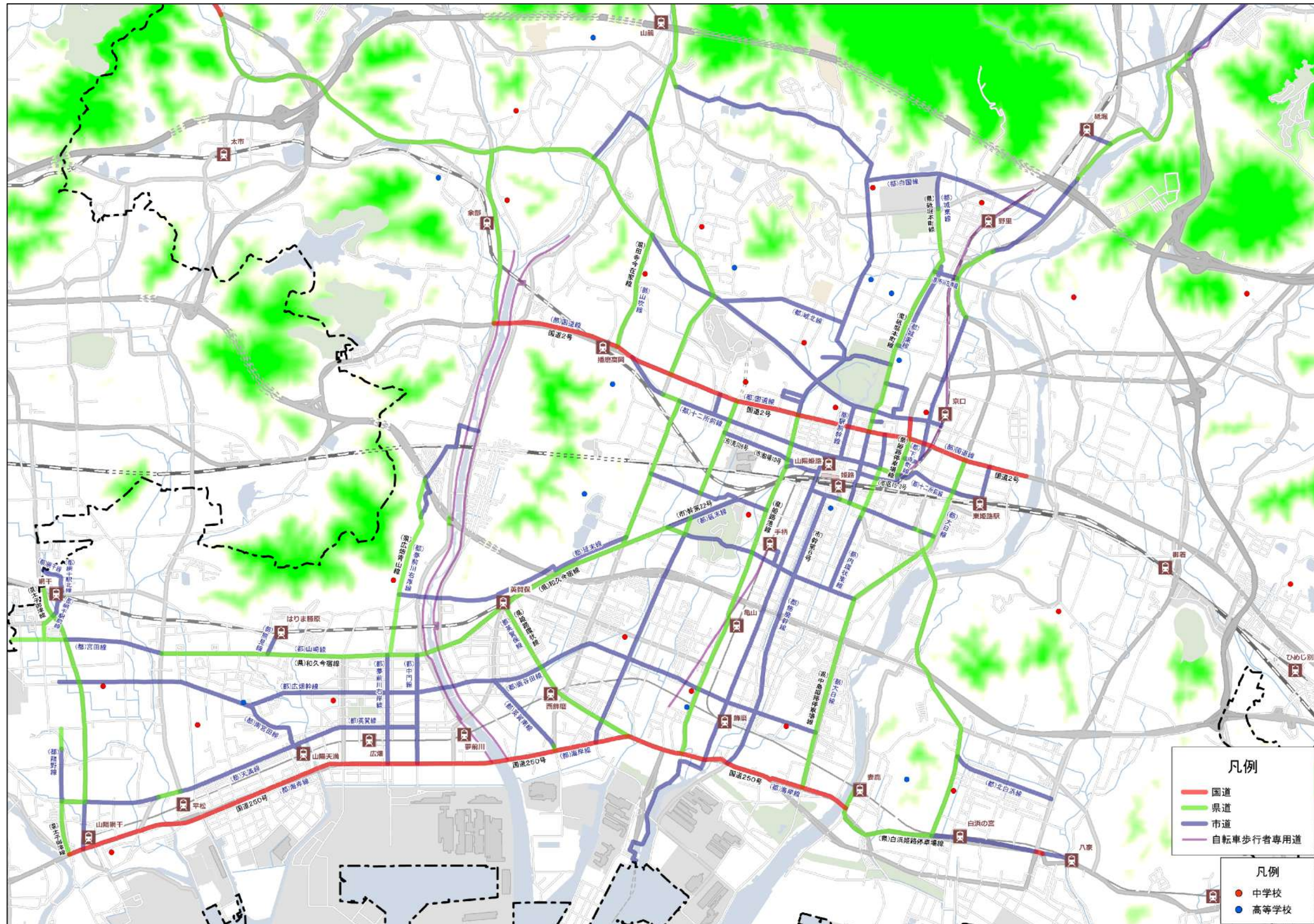
G：連続性を確保するために必要な路線

上記A～Fの選定路線に加え、連続性を確保するために必要な路線を追加

c) めざすべき自転車ネットワーク

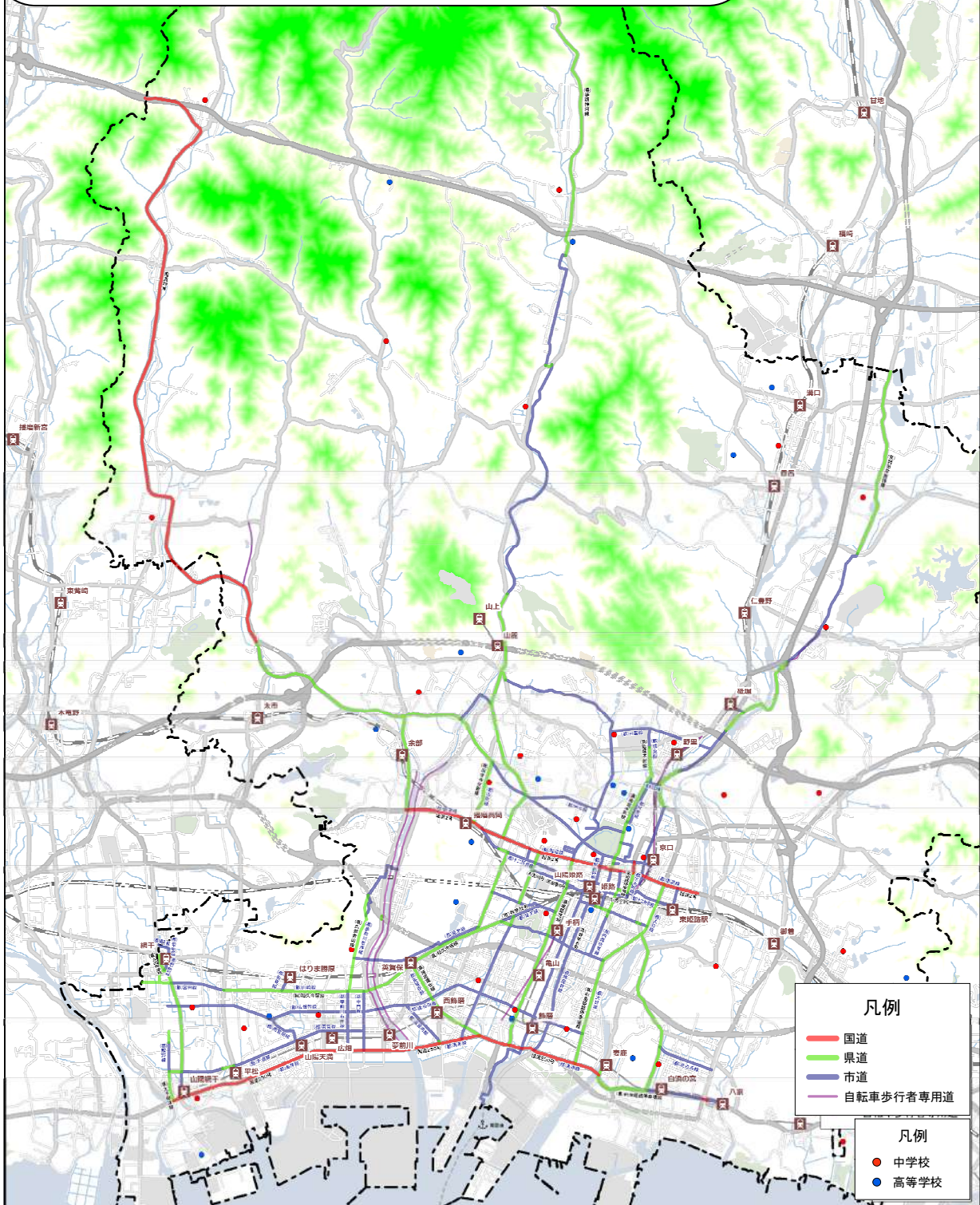
前頁の選定要件A～Gの結果をもとにネットワークの連続性を考慮し、いずれかに該当する路線をめざすべき自転車ネットワークとします。

＜ めざすべき自転車ネットワーク [自転車ネットワーク路線候補] (姫路市南部拡大) ＞



■ 参考：めざすべき自転車ネットワーク [自転車ネットワーク路線候補] (姫路市全域)

「② 優先的計画策定エリアの設定」で対象エリアを市南西部としていますが、自転車観光の観点から選定要件E「観光振興に寄与する路線」(P.31 参照)については広域になるため、優先的計画策定エリア外の北部の路線もあります。このため、本頁では北部の路線も含めた姫路市全域におけるめざすべき自転車ネットワークを示しています。





④ 自転車通行空間の整備形態の検討

a) 整備形態検討の基本的事項

本市における自転車通行空間整備形態の検討にあたっては、自転車は「車両」であり、「車道左側通行」が原則であることを前提として、国ガイドラインを踏まえた整備形態を基本とします。

国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方としては、「車道を通行する自転車」の安全を確保する観点から、対象路線における自動車の速度及び自動車交通量を踏まえて、自転車と自動車の分離の必要性について検討します。

具体的には、自動車の速度が 50km/h 超と高い道路では、自転車と自動車の構造的な分離を図ることとして「自転車道」の整備を行います。一方で、自動車の速度が 40km/h 以下と低く、自動車交通量も 4,000 台/日以下と少ない路線では、「車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）」による整備を行います。上記以外の道路では、自転車と自動車の視覚的な分離を図ることとして、「自転車専用通行帯（自転車レーン）」の整備を行います。

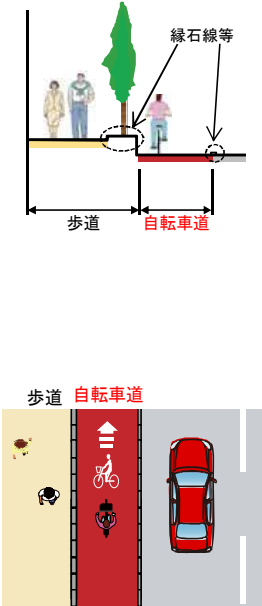

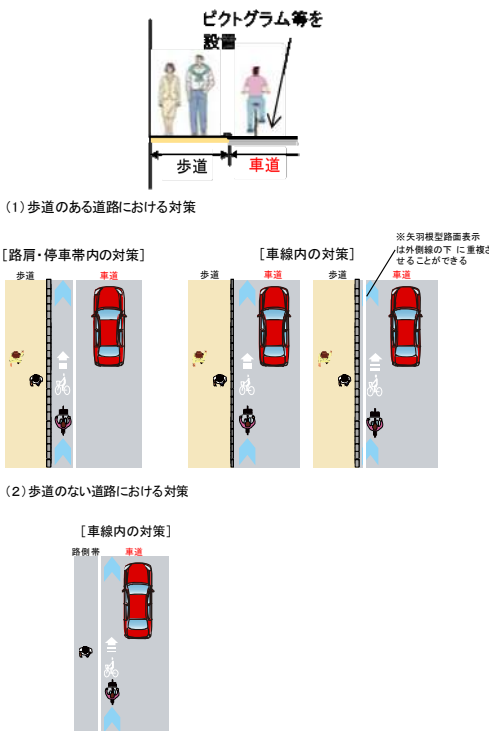
< 国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方 >

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が <sup>1</sup> 50km/h超	A,C以外の道路	速度が <sup>2</sup> 40km/h以下、かつ 自動車交通量が <sup>3</sup> 4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

国ガイドラインにおける「自転車道」「自転車専用通行帯（自転車レーン）」「車道混在（自転車と自動車を車道で混在）」の各整備形態の概要は、以下のとおりとなっています。

＜ 国ガイドラインにおける自転車通行空間整備の整備形態 ＞

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯（自転車レーン）	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）
<p>整備イメージ</p>		 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>	 <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策]</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側縁の下に重複させることができる</p>
<p>整備の概要</p>	<p><b>構造的分離</b></p> <p>縁石・柵等の工作物によって物理的に分離し、自転車専用の道路として法的に指定させる形態。</p>	<p><b>視覚的分離</b></p> <p>道路標示によって視覚的に分離し、自転車専用の通行帯として法的に指定させる形態。</p>	<p><b>混在</b></p> <p>車道内に矢羽根型の路面表示やピクトグラム等を設置することにより、自転車通行位置を明示し、車道内で自転車と自動車を混在させる形態。</p>

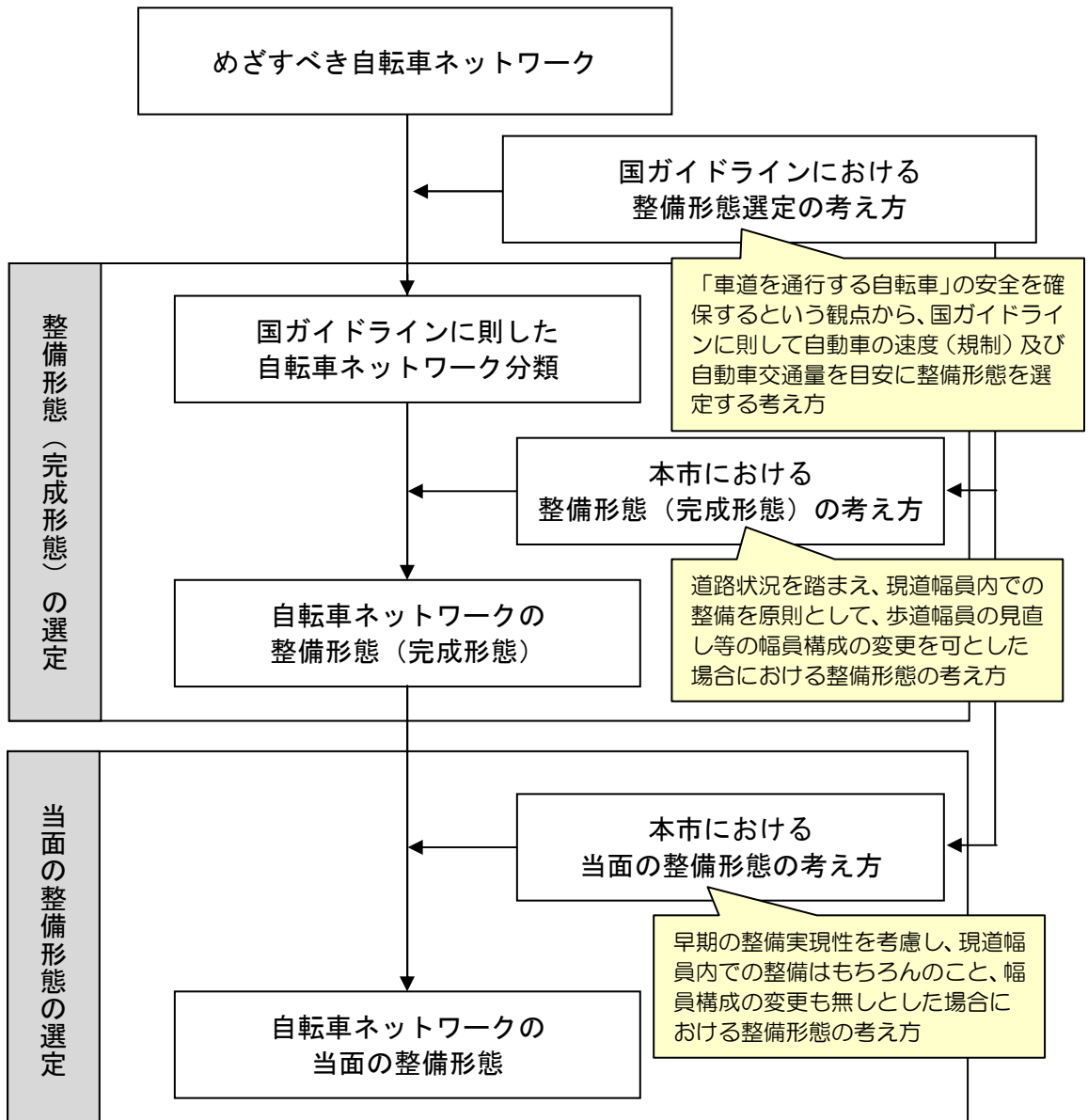
b) 整備形態検討の流れ

本市における自転車ネットワークの整備形態選定の流れは、以下のとおりとなっています。

まず、先に選定を行っためざすべき自転車ネットワークを対象として、国ガイドラインにおける整備形態の考え方に則した分類を行います。一方で、国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方を受けて、本市の整備形態（完成形態）の考え方を整理したうえで、国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類をベースとして、自転車ネットワークの整備形態（完成形態）を選定します。

この完成形の整備形態を受けて、今後優先的に整備を行う路線を対象とした当面の整備形態を選定します。当面の整備形態の選定は、暫定形態の整備も含め、早期の整備効果発現をめざして選定します。

< 本市における整備形態検討の流れ >



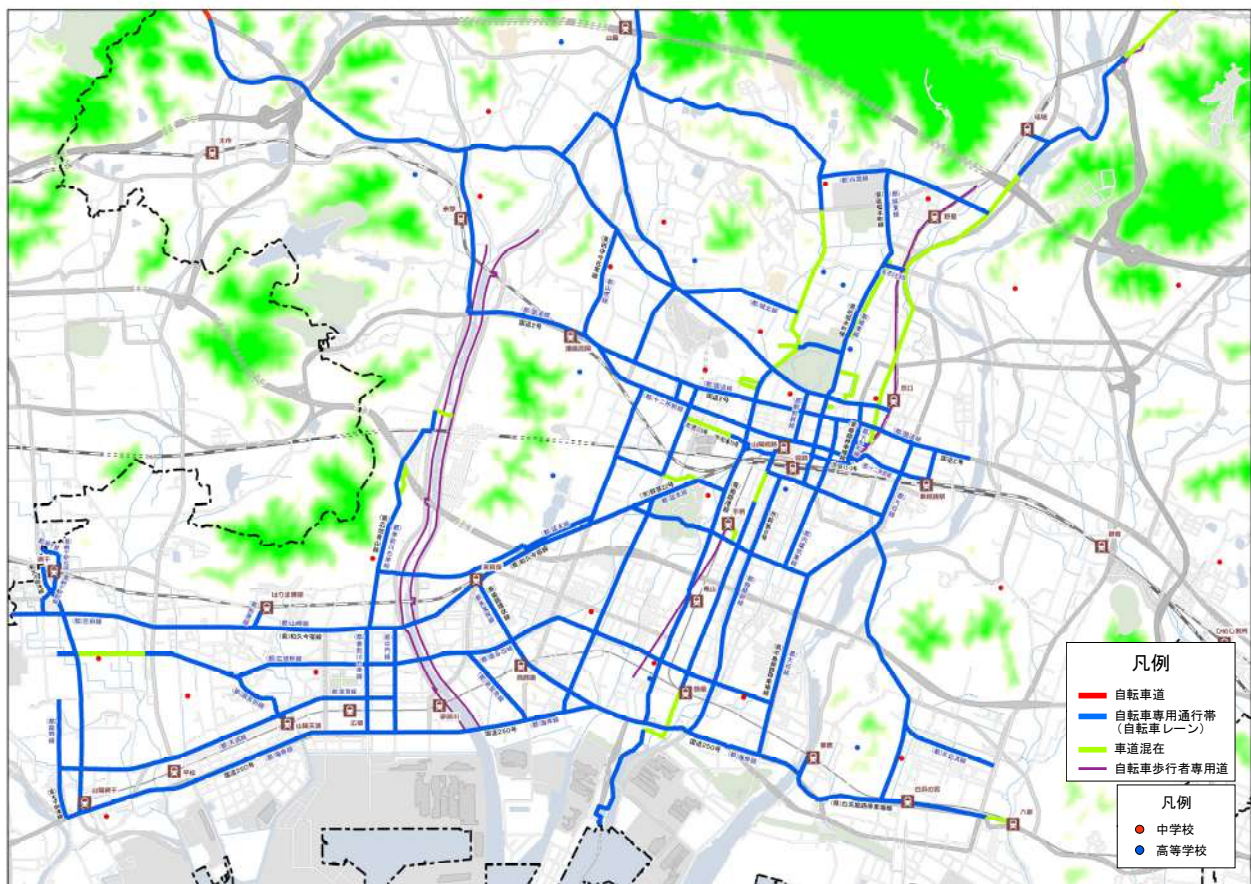
## c) 整備形態の選定

## i) 国のガイドラインに則した自転車ネットワーク分類

「車道を通行する自転車」の安全を確保するという観点から、国ガイドラインに則して自動車の速度（規制）及び自動車交通量を目安に整備形態を選定する考え方により、自転車ネットワーク分類を行った結果を以下に示します。

＜ 自転車の車道通行の安全性から見た望ましい整備形態

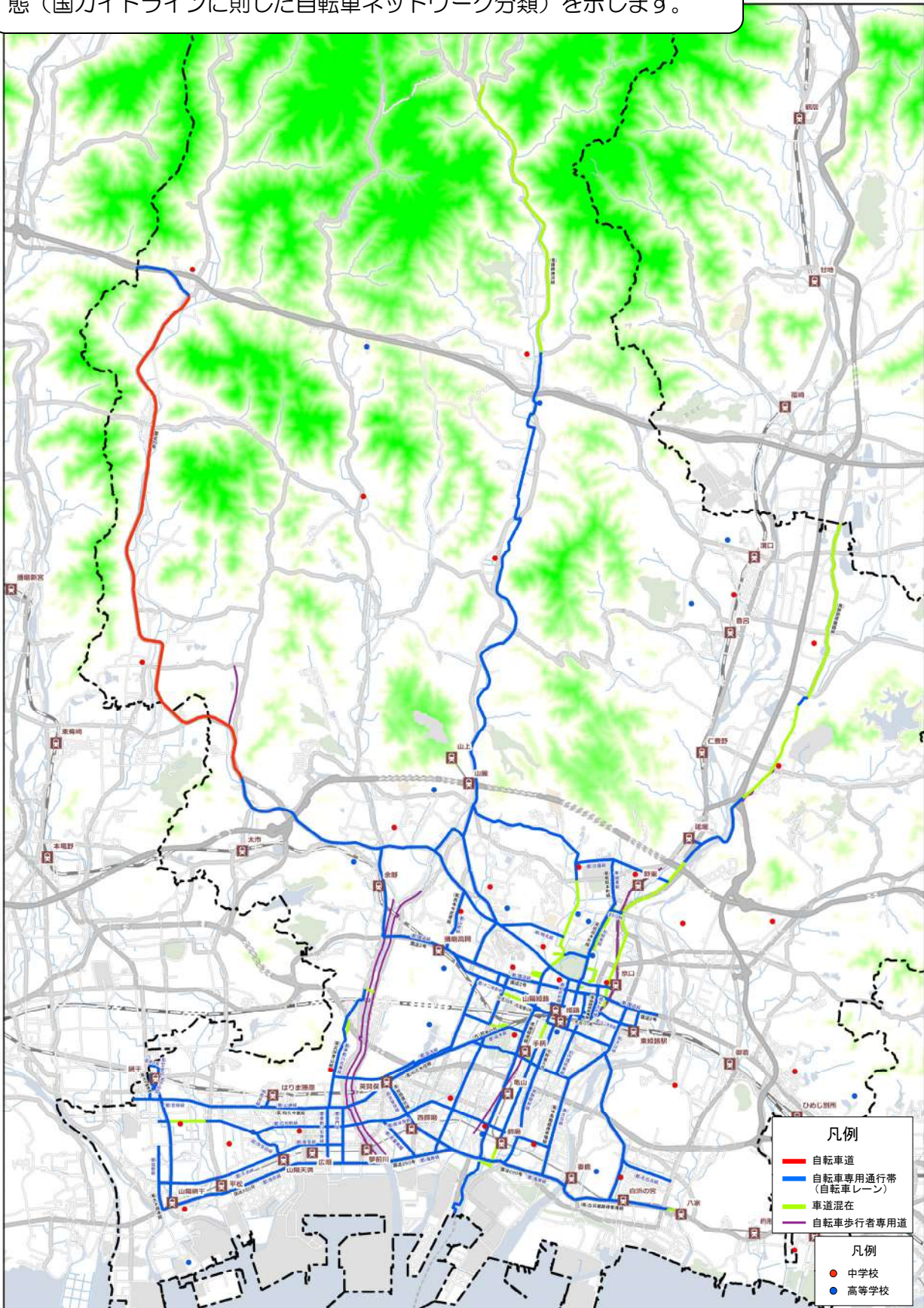
[国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類]（姫路市南部拡大）＞



■ 参考：自転車の車道通行の安全性から見た望ましい整備形態

〔国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類〕（姫路市全域）

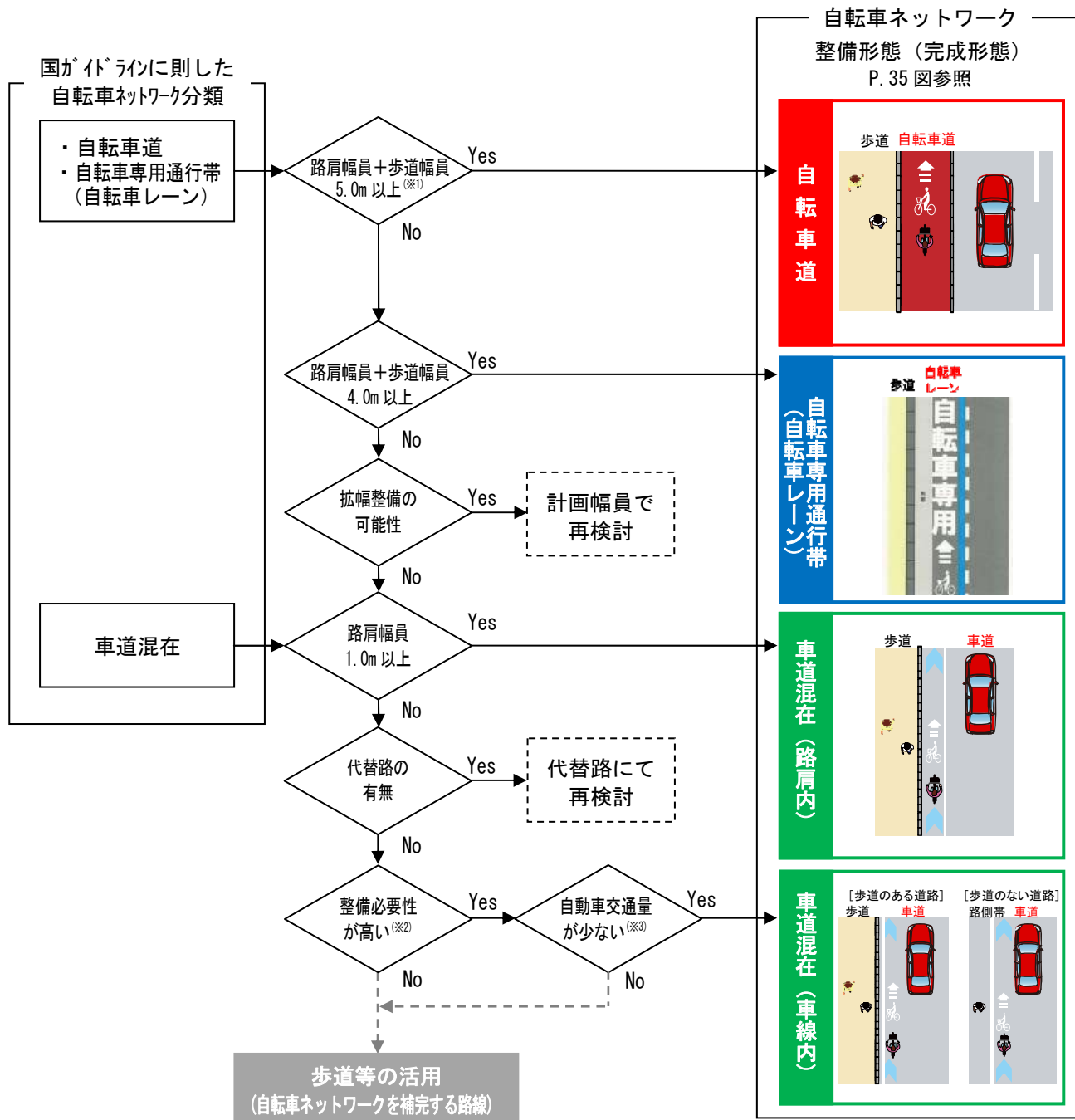
自転車観光の観点から、参考として北部の路線も含めた望ましい整備形態（国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類）を示します。



ii) 整備形態（完成形態）の選定

車道通行の自転車の安全性から見た、望ましい整備形態（国ガイドラインに則する）による整備を実施する場合、多くの路線で現道の拡幅を伴う整備が必要となり、整備完了までに多大な時間と費用を要することとなります。このため、本計画における完成形態とは、現在の道路状況を踏まえ、現道幅員内での整備を原則として、歩道幅員の見直し等の幅員構成の変更を可とした場合の整備形態とします。

< 整備形態（完成形態）選定フロー >



※1) 歩行者の通行量が多い場合は、歩行者にも配慮して整備形態を検討するものとし、必要に応じて路肩幅員+歩道幅員 6.5m 以上で自転車道を整備するものとする。なお、路肩幅員+歩道幅員 6.5m とは、歩道有効幅員 3.5m、施設帯 0.5m、自転車道 2.0m、路肩 0.5m の幅員である。

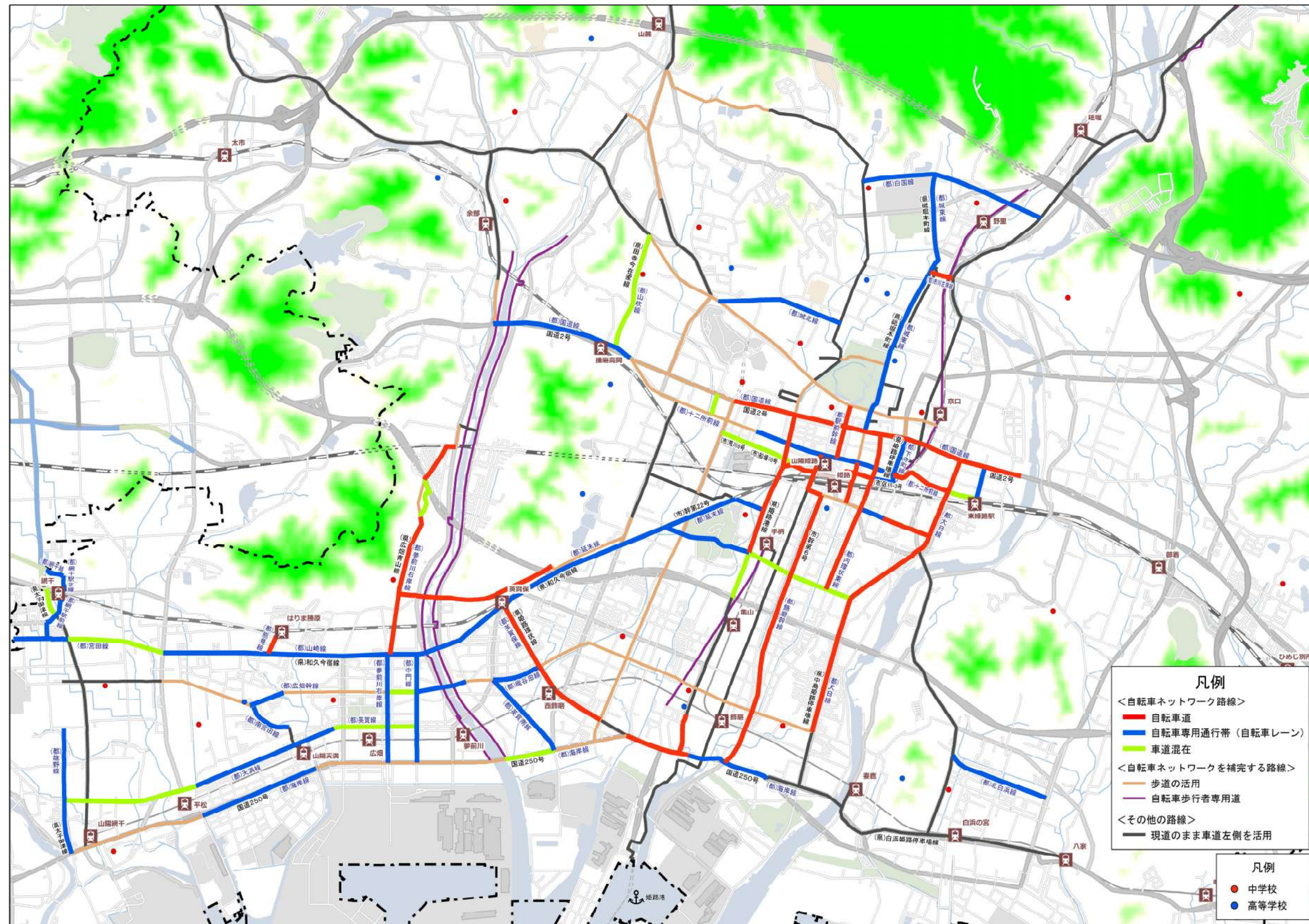
※2) 「整備必要性が高い」とは、自転車と歩行者が錯綜する道路等であり、以下に示す条件に1つでも該当する道路とするが、関係機関と十分な協議、調整を実施した上で設定する。

- ・自転車利用が多い路線（目安：1,500 台/日以上）
- ・自転車関連事故が多い路線（目安：1年で10件/km以上）
- ・「はりまサイクリングマップ」設定コース
- ・自転車通行ルール（左側通行）の徹底が必要な路線

※3) 「自動車交通量が少ない」路線については、警察との協議により決定する。

完成形態は、道路状況を踏まえ、現道幅員内での整備を原則とした整備形態とし、以下のとおりとなります。

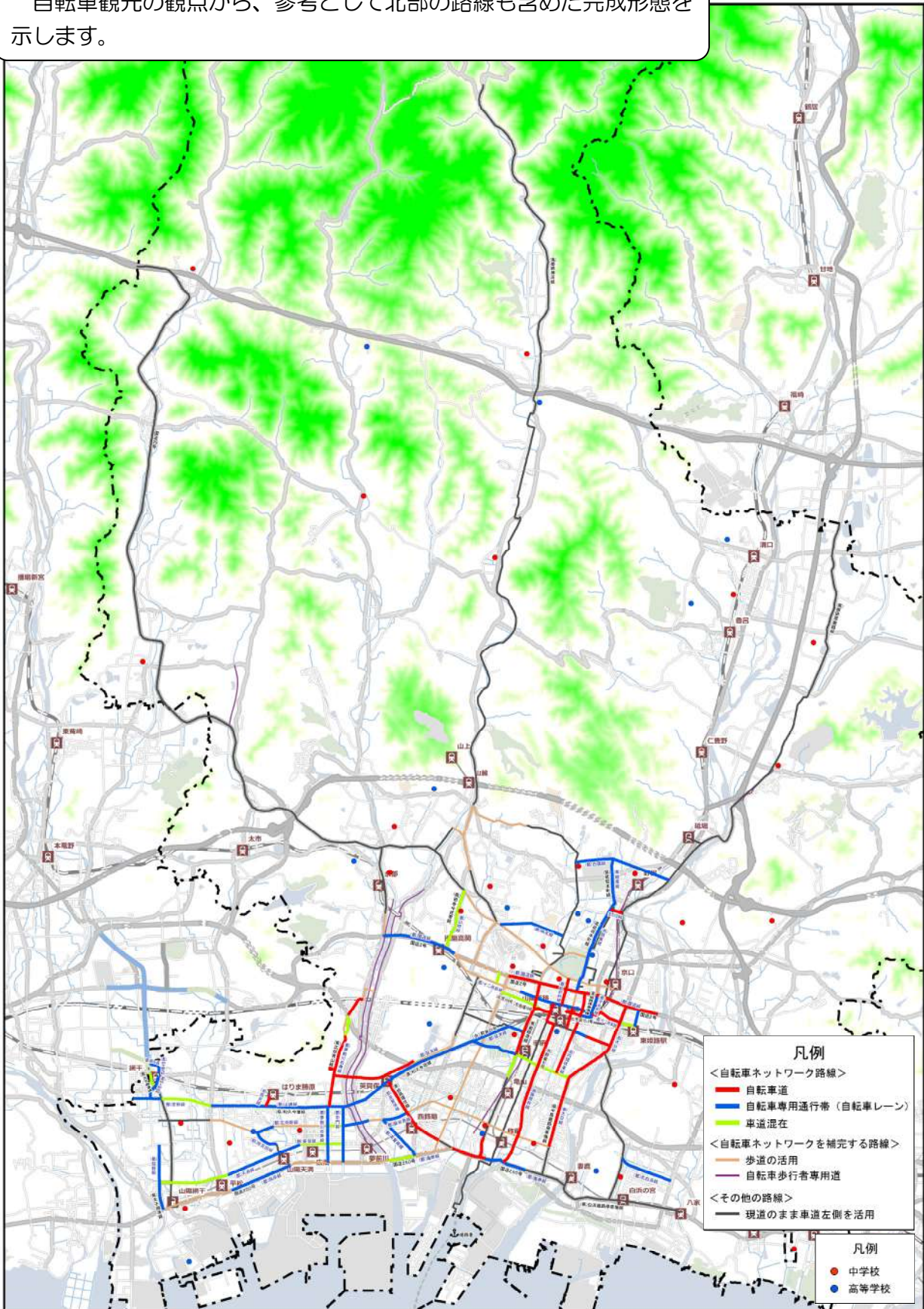
＜ 自転車ネットワークの整備形態[完成形態]（姫路市南部拡大） ＞



※1) 完成形態は、2018年（平成30年）6月時点の道路幅員により設定した目標とすべき整備形態であり、道路幅員以外の要因により変更となる場合があります。  
 ※2) 今後の詳細検討や関係機関との協議により、整備形態を変更する場合があります。

■ 参考：自転車ネットワークの整備形態[完成形態]（姫路市全域）

自転車観光の観点から、参考として北部の路線も含めた完成形態を示します。



※1) 完成形態は、2018年（平成30年）6月時点の道路幅員により設定した目標とすべき整備形態であり、道路幅員以外の要因により変更となる場合があります。  
 ※2) 今後の詳細検討や関係機関との協議により、整備形態を変更する場合があります。

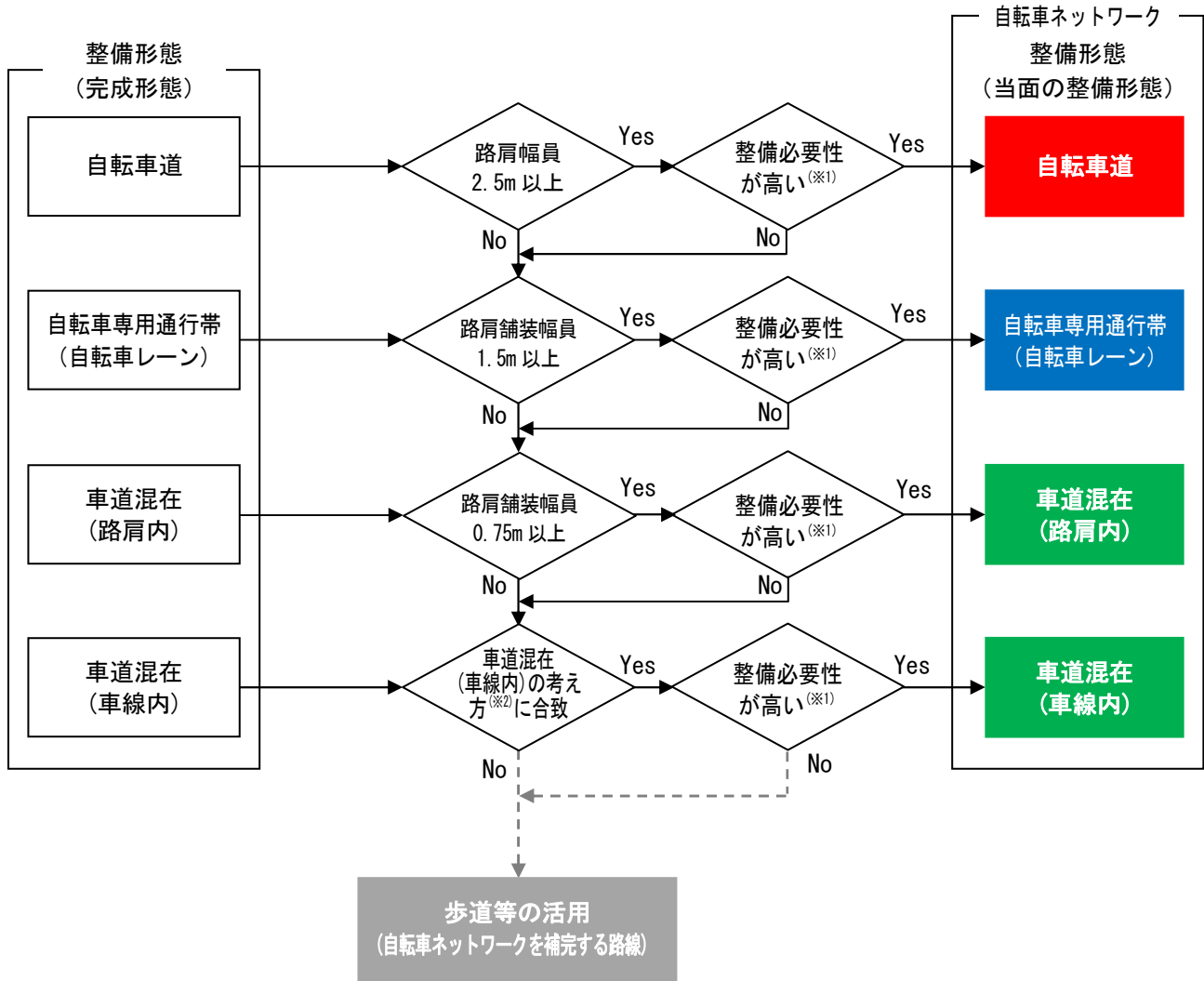


iii) 当面の整備形態の選定

歩道幅員の見直し等の幅員構成の変更を前提とした完成形態の整備では、自転車通行空間の創出が早急に求められる路線などでは、完成までに時間を要することとなります。このため、本計画における、当面（計画策定から概ね10年以内）の整備形態とは、現道の幅員内での整備を原則とし、幅員構成の変更を行わない場合の整備形態とします。

なお、姫路市が管理する道路（市道）のうち、重点的に整備を推進する路線を「モデル路線」として位置づけ、自転車ネットワークの当面の整備形態に挙がっている市道の中でも優先的に整備していきます。

＜ 当面の整備形態選定フロー ＞



※1) 「整備必要性が高い」とは、自転車と歩行者が錯綜する道路等であり、以下に示す条件に1つでも該当する道路とするが、関係機関と十分な協議、調整を実施した上で設定する。

- ・ 自転車利用が多い路線（目安：1,500台/日以上）
- ・ 「はりまサイクリングマップ」設定コース
- ・ 早期整備により整備効果の発現が見込まれる路線
- ・ 自転車関連事故が多い路線（目安：1年で10件/km以上）
- ・ 自転車通行ルール（左側通行）の徹底が必要な路線

※2) 「車道混在（車線内）の考え方」は次頁参照

< 当面の整備形態選定の考え方 >

① 「自転車道」について

路肩幅員が2.5m以上ある路線や、広幅員歩道がある道路において幅員構成の変更が可能な路線など、自転車道(2.0m以上)の採用が可能であれば、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認したうえで、自転車道による整備を行います。

② 「自転車専用通行帯(自転車レーン)」について

路肩の舗装幅が1.5m以上あるなど、自転車レーン(1.5m以上)の採用が可能であれば、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認したうえで、自転車レーンによる整備を行います。なお、路肩の舗装幅が1.5m以上とは、具体的には、都市型側溝のある路肩幅員1.5mの路線や、路肩幅員2.0m以上の路線となります。(1.5m未満については別途協議とします)

③ 「車道混在(路肩内)」について

路肩の舗装幅が0.75m以上であるなど、路肩内に矢羽根(0.75m)の設置が可能であれば、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認したうえで、路肩内への矢羽根(0.75m)の設置を行います。なお、路肩の舗装幅が0.75m以上とは、具体的には、都市型側溝のある路肩幅員1.0mの路線や、路肩幅員1.5m以上の路線となります。

④ 「車道混在(車線内)」について

以下の車道混在(車線内)の考え方を満たす場合は、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認したうえで、車線内への矢羽根(0.75m)の設置を行います。

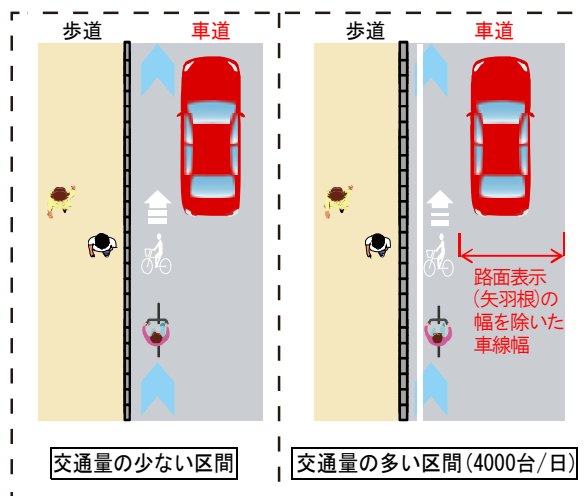
< 車道混在(車線内)の考え方 >

○ 路肩幅の確保が当面困難な場合、以下のような場合に限り、車線内の対策としての車道混在を検討していくこととします。

- ・ 歩道幅が狭く、既に多くの自転車が車道を走行している道路
- ・ 歩道に自転車通行可の交通規制が無い道路
- ・ 細街路など自動車交通が少なく、自転車と歩行者が錯綜する道路

※ 交通量の多い区間(4,000台/日)の場合は、路面表示(矢羽根)の幅を除いた車線幅と交通の状況を踏まえ、慎重な検討のうえで採用を検討します。

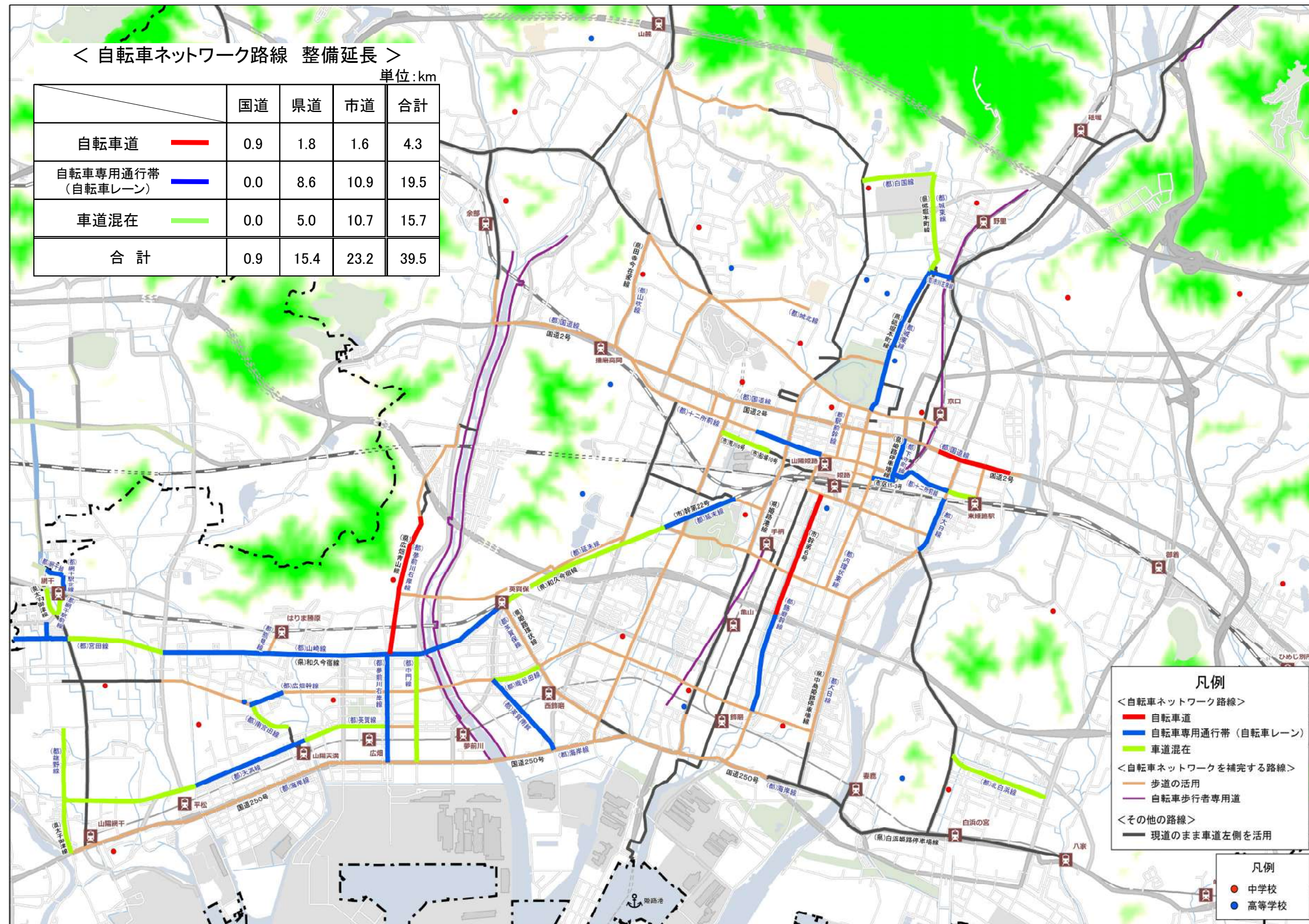
※ なお、実際に矢羽根型路面表示の施工を行う際は、事前に所轄警察署と十分な連絡調整を行うものとします。



車道混在の幅の考え方(ガイドラインⅡ-19に加筆)

当面の整備形態は、早期（概ね10年）の整備実現性を考慮し、現道幅員内での整備かつ幅員構成の変更しないことを原則とした整備形態とし、以下のとおりとなります。

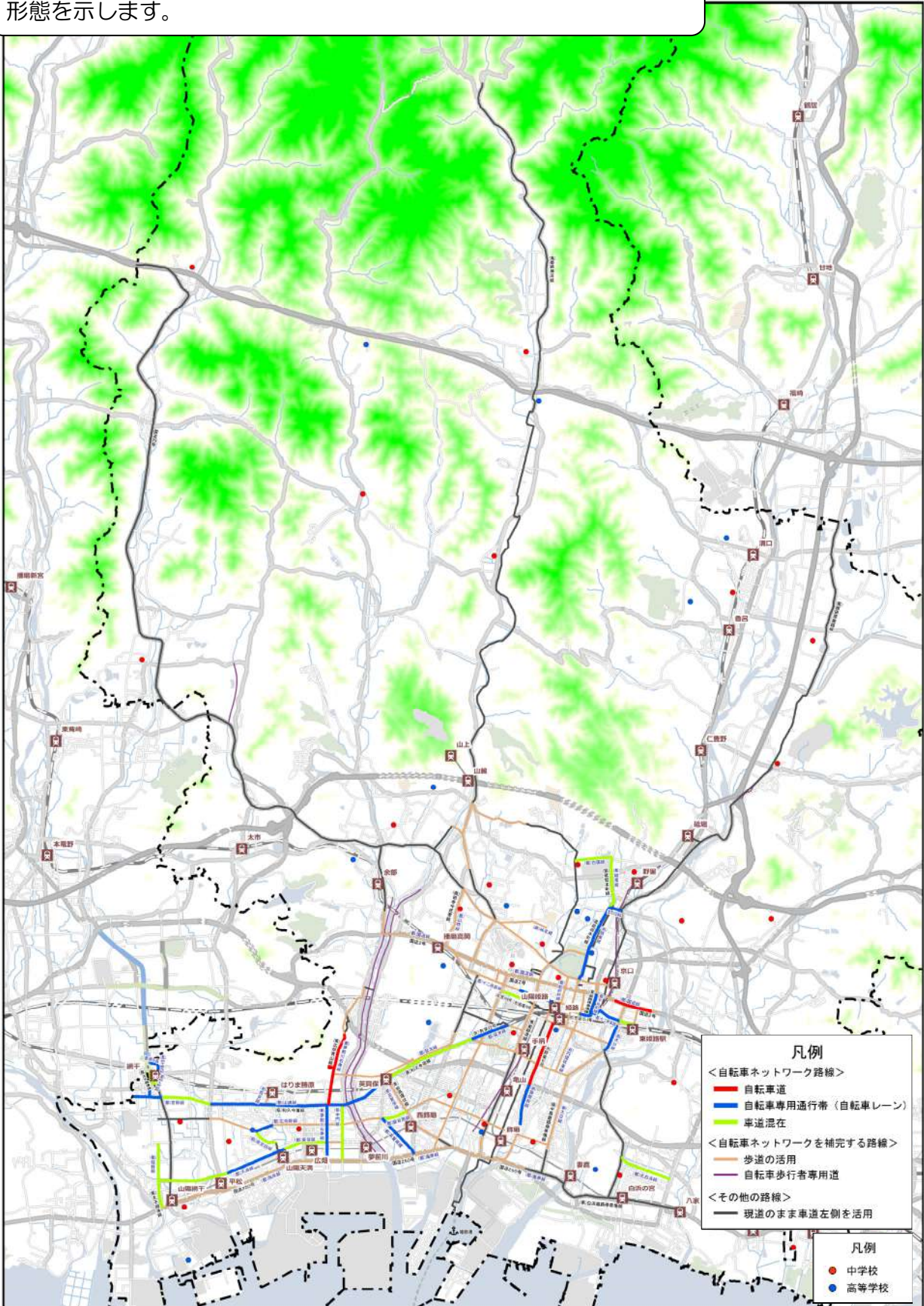
＜ 自転車ネットワークの当面の整備形態（姫路市南部拡大） ＞



※当面の整備形態は、今後の詳細検討や関係機関との協議により、内容を変更する場合があります。

■ 参考：自転車ネットワークの当面の整備形態（姫路市全域）

自転車観光の観点から、参考として北部の路線も含めた当面の整備形態を示します。



※当面の整備形態は、今後の詳細検討や関係機関との協議により、内容を変更する場合があります。

事業 1-2

自転車ネットワーク路線以外の安全対策

① 歩道内で自転車通行位置が明示されている路線の取扱い

本市で既に整備されている、自転車歩行者道上で自転車の通行位置を明示した「自転車通行位置明示」については、当面の間活用していきます。

< 自転車通行位置明示 >



出典) 姫路市所管データ

② 広幅員歩道での歩行者の安全対策

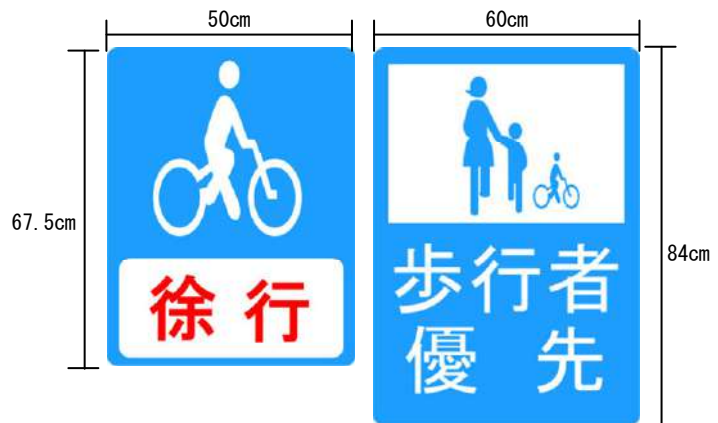
自転車ネットワーク路線の整備形態が「歩道の活用（自転車ネットワークを補完する路線）」となる路線のうち、幅員が 3.0m 以上の広幅員の自転車通行可の歩道については、以下に示す「徐行」及び「歩行者優先」のピクトマークを車道寄りに設置し、歩行者の安全確保を図ります。

< ピクトマーク設置イメージ >



出典) 姫路市所管データ

< ピクトマークの仕様 >



出典) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項 (2018年[平成30年]3月)

■ 「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合

- ・ 自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない、また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。(道路交通法第63条の4第2項)
- ・ 自転車は、道路(歩道等と車道のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)
- ・ 歩行者の側方を通過するときは、歩行者との間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。(道路交通法第18条第2項)



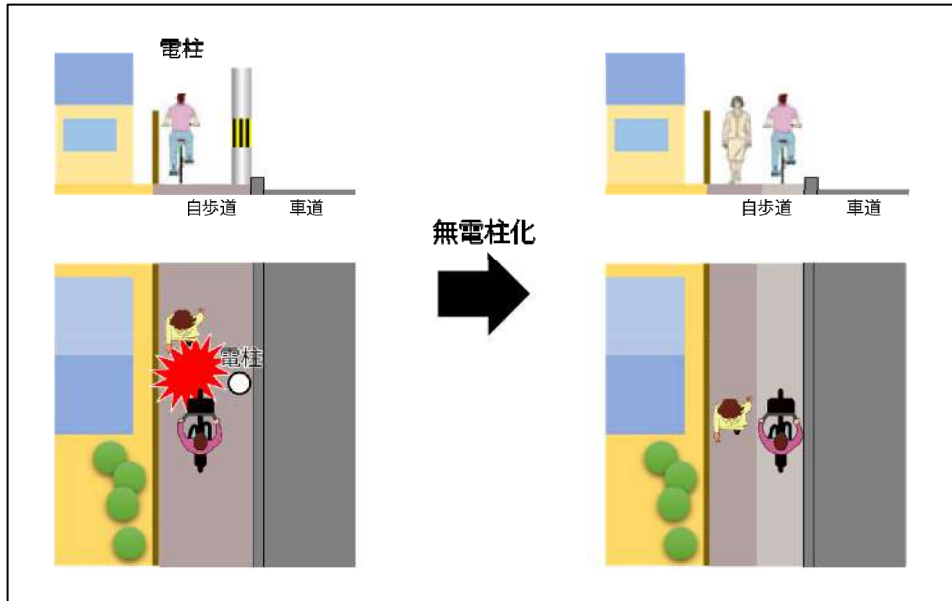
自転車及び歩行者専用

### ③ 無電柱化の推進

自転車や歩行者等の安全で円滑な通行に向けて、本市では「姫路市無電柱化推進計画」を策定しており、電線類の地中への埋設等を進めています。

これら、まちづくり計画等と連携することで、自転車を利用しやすい環境を創出していきます。

#### < 無電柱化による通行空間確保のイメージ >



#### < 無電柱化による通行空間確保（内々環状東線） >

> 整備前



出典) 姫路市所管データ

> 整備後



出典) 姫路市所管データ

5.2 安心な自転車駐輪環境の創出（とめる）

<b>施策の方向性2</b>	<b>駐輪場の整備</b>
----------------	---------------

放置自転車の減少や、商業施設や駅へのアクセス手段としての自転車利用を促進するために、行政と民間事業者が協力し、駐輪場の整備を進めます。

<b>事業 2-1</b>	<b>駐輪場の整備</b>
<b>実施時期</b>	事業継続

放置自転車対策が必要な鉄道駅周辺を中心として、引き続き駐輪場の整備を行います。また、路上駐輪場等、民間事業者を活用した駐輪場の整備・運営を進め、駐輪場の不足を補います。さらに、駅周辺やバス停周辺においても、駐輪需要を考慮しつつ整備を進め、「サイクル&ライド」「サイクル&バスライド」駐輪場として利用促進を図ります。

また、駐輪施設の管理運営のあり方についても検討を重ね、適切な駐輪環境を創出します。

< 姫路駅北駅前広場東側ロータリー付近の路上駐輪場 >



出典) 姫路市所管データ

< 田寺バス停周辺に設置したサイクル&バスライド駐輪場 >



出典) 姫路市所管データ

<b>施策の方向性3</b>	<b>放置自転車対策の推進</b>
----------------	-------------------

放置自転車に対する規制と合わせ、放置を抑止するための呼びかけを重点的に実施していきます。

<b>事業 3-1</b>	<b>放置自転車の撤去及び自転車等放置禁止区域の拡大</b>
実施時期	事業継続

自転車等放置禁止区域においては、自転車及び原動機付自転車の即日撤去を実施しており、現在は、姫路駅周辺等の自転車利用が特に多い場所を自転車等放置禁止区域に指定しています。放置自転車への警告及び撤去は随時実施しており、近年では放置台数の大幅な減少を果たしました。しかしながら、依然として放置自転車が発生している区域があるため、今後も駐輪場の整備と合わせて自転車等放置禁止区域を拡大するなど規制強化を図ります。

< 放置自転車撤去までの流れ >

- ・ 放置禁止区域、放置準禁止区域に指定された駅周辺において、区域内に放置された自転車、原動機付自転車は警告後、直ちに撤去
- ・ その他の区域については、警告札を付けた後、一定期間経過したものを撤去
- ・ 撤去された自転車、原動機付自転車は自転車保管場所（姫路バイパス高架下）に移送

< 姫路市内での放置自転車撤去の様子 >



出典) 姫路市所管データ

<b>事業 3-2</b>	<b>放置自転車防止のための啓発活動の実施</b>
実施時期	事業継続

放置自転車の減少のためには、放置自転車の撤去や禁止区域の拡大だけでなく、放置自転車防止に向けた啓発活動が必要であることから、さらなる啓発の強化を図ります。

< 姫路市内での啓発活動の様子 >



商店街での放置自転車防止キャンペーン

出典) 姫路市所管データ



5.3 意識の高い自転車利用の啓発（まもる）

**施策の方向性4 安全な自転車利用の啓発**

自転車事故や違反などを減少させるために、自転車の乗り方や交通ルール・マナーを指導する機会を設け、自転車の安全利用を啓発していきます。

**事業 4-1 自転車の乗り方教室・交通安全教室の拡充**

実施時期 事業継続

本市では、警察や交通安全協会等と連携し、学生や高齢者等を対象に自転車の乗り方教室や交通安全教室を開催しています。今後はこれら教室の実施回数や受講者を積極的に増やし、自転車利用マナーを含めた交通安全に対する意識の向上を図ります。

＜ 自転車の乗り方教室及び交通安全教室の実施状況（2019年度[令和元年度]） ＞

対象者	実施回数	受講者数
小学生・保育園児	182回	14,113人
中学生	15回	3,383人
高校生	11回	2,780人
高齢者	63回	6,244人

＜ 姫路市で現在実施している自転車安全運転教室の様子 ＞



小学生を対象とした自転車の安全な乗り方教室

出典) 姫路市所管データ



中学生を対象とした自転車の安全運転教室

出典) 姫路市所管データ

**事業 4-2 自転車利用ルール・マナー向上のための啓発活動の実施**

実施時期 事業継続

自転車利用者に対して、交通ルールやマナー等の向上を図るため、警察や交通安全協会等と連携し、街頭での呼びかけやキャンペーンなどの啓発活動を実施します。

また、改正道路交通法（令和2年6月施行）により、自転車の妨害運転（あおり運転）が厳罰化されたことを踏まえ、危険行為の内容や、その危険性の一層の周知を図ります。

＜ 姫路市で実施している啓発活動の様子 ＞



姫路駅北駅前広場での自転車の交通ルール・マナー広報活動

出典) 姫路市所管データ



大手前公園での自転車の交通ルール・マナー啓発イベント

出典) 姫路市所管データ

<p><b>事業 4-3</b></p>	<p><b>自転車利用に対する指導・取締りの実施</b></p>
<p>実施時期</p>	<p>2021年〔令和3年〕より実施</p>
<p>兵庫県警が毎月2日に実施している「県下一斉自転車指導取締り強化日」に自転車利用者への指導・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します。</p> <div data-bbox="331 474 1332 728" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>★ <b>県下一斉自転車指導取締り強化日の実施について</b></p> <p>現在、県警では自転車に関する交通事故を減少させるため毎月2日を『県下一斉自転車指導取締り強化日』として、酒酔い運転、信号無視、二人乗りなどの自転車利用者の交通違反の指導取締りを強化しています。</p> <p>自転車は車両の仲間です。交通ルールやマナーを守って安全運転に努めましょう。</p> <p>※ 県下一斉自転車指導取締り強化日以外にも、毎日指導取締りは実施しています。</p>  </div> <p style="text-align: right;">出典) 兵庫県警察HP</p> <p style="text-align: center;">＜ 自転車に対する指導取締りの様子 ＞</p>  <p style="text-align: center;">出典) 姫路市所管データ</p>	

<p><b>事業 4-4</b></p>	<p><b>標識・路面表示等による自転車通行禁止エリアの明示</b></p>
<p>実施時期</p>	<p>事業継続</p>
<p>商店街や姫路駅北駅前広場周辺など、自転車に乗車したまま走行してはいけないエリアについて、標識や路面表示などで警告し、周知を図ります。</p> <p style="text-align: center;">＜ 姫路駅北駅前広場周辺で設置している標識及び路面表示 ＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="403 1626 801 1989">  <p style="text-align: center;">出典) 姫路市所管データ</p> </div> <div data-bbox="858 1626 1256 1989">  <p style="text-align: center;">出典) 姫路市所管データ</p> </div> </div>	

事業 4-5	自動車等運転者への啓発
実施時期	①事業継続 ②2021年〔令和3年〕より実施 ③2021年〔令和3年〕より実施

① 自動車等運転者への啓発活動の実施

自転車は原則車道通行となり、自動車等運転者にとって今まで主に歩道を利用していた自転車が車道通行となったことにより、交通事故の発生や混乱を招くことが想定されます。このため、街頭からの啓発活動や、横断幕による啓発、チラシ・ポスターの掲示などにより、自動車等運転者に対しても自転車の車道通行や左側通行への注意喚起を行うことで、自転車利用者、自動車等運転者の双方の安全性の向上を図ります。また、警察が企業や市役所で実施している安全講習会において、自転車の安全利用についても講習をしていただくことで、さらなる安全利用の徹底を図ります。

< 自動車等運転者に対する啓発活動のイメージ >



※) 「SHARE THE ROAD」とは、自転車と自動車がお互いに配慮し、道路を共有するという意識を持って走行しようという取り組み

出典) 愛媛県HP



出典) 姫路市所管データ

② 路肩等への駐車違反取締り強化

自転車専用通行帯（自転車レーン）や車道混在等による整備がされている路線を中心に、交通状況に応じて路肩等への違法駐車車両の取締りを推進していきます。

< 路上駐車取締りの様子 >



出典) 姫路市所管データ

< 自転車走行空間上での駐停車車両 >



出典) 姫路市所管データ

③ 生活道路への対策

生活道路において、公安委員会と道路管理者が連携して、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、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施します。

< 主な交通規制及び交通安全対策 >

**公安委員会による主な交通規制**

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

実施例(高砂市内)

**道路管理者による対策**

<b>狭さく</b> 	<b>クランク</b> 	<b>スラローム</b> 	<b>ハンプ</b> 
<b>標示の併設</b> 	<b>交差点明確化</b> 	<b>中央線の抹消による車道幅員の縮小</b> 	

出典) 兵庫県自転車活用推進計画 (2020年 [令和2年] 3月)

**施策の方向性5 自転車事故に対する備えの推進**

自転車利用者においては、未然に事故の多発箇所を周知しておくことや、自転車保険への加入など、自転車事故に対する備えが必要です。

<b>事業 5-1</b>	<b>自転車保険加入義務の周知及び加入促進</b>
<b>実施時期</b>	事業継続

兵庫県では 2015 年（平成 27 年）10 月より、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、自転車損害賠償保険等への加入が義務づけられていることから、被害者の救済や加害者の経済的負担の軽減のため、事故への備えとして学校や駐輪場などで自転車保険への加入義務の周知及び加入促進を図ります。

＜ 兵庫県の自転車保険のチラシ ＞



出典) 兵庫県HP



出典) 兵庫県HP

＜ 兵庫県下における自転車事故による高額賠償事例 ＞

裁判所・年	事故の概要	賠償金額
神戸地裁 2009年（平成21年）3月	自転車が、信号のない交差点を歩いて横断中の54歳女性と衝突し、女性は顔の骨や歯を折る重傷を負った。	1,239万円
神戸地裁 2013年（平成25年）7月	坂道を下ってきた小学5年の少年の自転車が歩行中の62歳女性と衝突し、歩行者の女性が意識不明となった。	9,520万円

<b>事業 5-2</b>	<b>自転車点検整備の促進</b>
実施時期	事業継続
<p>安全・快適な自転車利用を図るために、兵庫県が公表している「自転車ハンドブック」などを活用し、学校や駐輪場などで自転車点検整備方法に関する啓発を行い、日常的な点検習慣の定着化を図ります。</p> <p style="text-align: center;">＜ 自転車ハンドブック ＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">出典) 自転車ハンドブック兵庫県</p>	

<b>事業 5-3</b>	<b>交通事故多発箇所の周知</b>
実施時期	2021 年度（令和 3 年度）より実施に向けて検討
<p>それぞれの地区に居住する方にとって、その地区のどこで事故が発生しているかを把握しておくことで、自身はもとより自身の子供の事故も未然に防ぐことも可能です。このことから、事業 10-2（後述）に示すホームページなどを活用して、事故発生箇所や状況を示したマップを作成し情報発信を行うことで、事故の発生を抑制し、安全性の向上を図ります。</p> <p style="text-align: center;">＜ 事故発生箇所を示したマップのイメージ ＞</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">出典) 宮崎県警HP</p>	

<b>施策の方向性6</b>	<b>自転車活用による環境負荷の軽減</b>
----------------	------------------------

自転車の活用を推進し、環境負荷の軽減を図ります。

<b>事業6-1</b>	<b>自転車を用いた環境配慮活動の促進</b>
--------------	-------------------------

<b>実施時期</b>	2021年〔令和3年〕より実施
-------------	-----------------

「姫路市環境基本計画」の各種施策や事業と連携し、環境学習や環境月間行事などの機会を活用して、自転車活用による環境負荷の軽減について啓発を行います。

また、環境省が推進している地球温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促す国民運動「COOL CHOICE」の普及啓発に取り組むことにより、市民に対し自転車の利用を促進します。

なお、ノーマイカーデーにおける通勤時の自転車利用や公用自転車の積極的な活用を通じて、本市職員が環境配慮活動に率先して取り組みます。

< ひめじ環境フェスティバルの風景 >



出典) 環境基本計画 (2021年〔令和3年〕3月予定)

< 「COOL CHOICE」の概要 >



出典) 環境省HP

<b>施策の方向性7</b>	<b>災害時における自転車活用の推進</b>
----------------	------------------------

災害時において、各種インフラの停止などにより利用がしにくくなる公共交通や自動車の代替手段として自転車を活用することで、円滑な避難行動が取れるようにします。

<b>事業7-1</b>	<b>災害時による自転車の活用</b>
--------------	---------------------

<b>実施時期</b>	2021年度（令和3年度）より実施に向けて検討
-------------	-------------------------

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や兵庫県での取り組みなどを踏まえ活用について検討します。

< 検討例 >

- ・ 公共交通が不通になった場合の移動手段としての活用
- ・ 道路その他の被災状況の把握

5.4 自転車の活用によるサイクル・ツーリズム、健康な体づくりの推進（つかう）

**施策の方向性8**      **自転車を活用した姫路駅・姫路城周辺の周遊促進**

自転車の利用促進や観光客の増加を図るためには、本市の中心市街地である姫路駅や姫路城周辺において、自転車を活用した事業を展開する必要があります。

<b>事業 8-1</b>	<b>シェアサイクルの拡充</b>
実施時期	事業継続（必要に応じて拡充）

姫路市の中心市街地である姫路駅周辺に整備されている姫ちやり（シェアサイクル）について、利用者のニーズに合ったサイクルステーションの移設や次世代のシェアサイクルシステム（車載型）の導入検討など、利用者の利便性向上に取り組むとともに、市内の回遊性を向上させるツールとして、利用促進を図ります。

< サイクルステーションマップ >



< 姫ちやり >



出典) 姫路市所管データ

< サイクルステーション >



出典) 姫路市所管データ

< 姫ちやりの概要 >

営業時間	7:00~20:00 (返却: 24時間対応)
貸出拠点	20箇所【姫路駅・姫路城周辺など】
稼働台数	約150台
料金	基本料金100円 (最初の60分。以後30分毎に100円追加料金)
貸出方法	無人機械式
利用対象	中学生以上

出典) 姫ちやりパンフレット

※) 2020年(令和2年)3月現在



<b>事業 8-2</b>	<b>姫路駅周辺の近距離サイクリングマップの作成</b>
<b>実施時期</b>	2018年度（平成30年度）に作成・配布（必要に応じて更新）

本市ではシェアサイクル「姫ちゃり」と姫路城周辺の「景観遺産」等の位置や周遊コースなどを示した「姫ちゃりで巡る景観周遊マップ」を作成しており、サイクリングコースを紹介していることから、本マップを姫ちゃりのサイクルステーションの拡充や観光施設の追加に合わせて必要に応じて更新し、観光面での利用促進を図ります。

< 姫ちゃりで巡る景観周遊マップ >



出典) 姫路市所管データ

**施策の方向性9 気軽にサイクリングできる環境づくり**

自転車を持っていない方でも、本市を拠点として、レンタサイクルやサイクリングマップなどを利用して、各観光施設まで自転車で行けるような環境づくりが必要です。

<b>事業 9-1</b>	<b>レンタサイクルの拡充</b>
<b>実施時期</b>	2018年〔平成30年〕3月より実施中〔必要に応じて拡充〕

網干地区で2018年（平成30年）3月より運用しているレンタサイクルについて、利用促進を図ることで、網干地区の地域活性化を図ります。

< 網干サイクリング&散策マップ >



< 網干観光レンタサイクル >



< 網干観光レンタサイクルの概要 >

<b>利用料金</b>	100円/台
<b>貸出・返却時間</b>	10:00~16:00 (受付は15時迄)
<b>利用対象</b>	中学生以上
<b>走行エリア</b>	左記マップ範囲内
<b>貸出休止</b>	毎週水曜日及び年末年始

出典) あぼしまち交流館HP

<p><b>事業 9-2</b></p>	<p><b>地域をつなぐ広域のサイクリングコースの情報発信</b></p>
<p>実施時期</p>	<p>(サイクリングマップ) 2018年度 [平成30年度] より印刷・配布 [必要に応じて更新] (案内標識) 2020年度 [令和2年度] より設置 [必要に応じて拡充]</p>
<p>姫路市を中心として、播磨地域の各市町を自転車で結ぶ広域的な自転車モデルコースを示した「はりまサイクリングマップ」や、兵庫県が作成した「ひょうごサイクリングモデルルート」マップによりサイクリングに関する情報発信をしていくとともに、兵庫県を始めとする行政、観光協会、関係団体等とさらなる連携を図っていきます。</p> <p>また、本マップで設定したコースにおいて、土地勘のない方やマップを持っていない方でも迷わずに利用できるように、警察との協議の上、路面標示や案内標識などの整備や設置に向けて検討を行います。</p> <p>さらに、広域のサイクリングにあたり、負担軽減のために片道はバスを利用したいという需要に対して、自転車を分解せずに乗車できるサイクルバスが民間のバス会社により導入されています。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>&lt; はりまサイクリングマップ &gt;</p>  <p>出典) 姫路市HP</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>&lt; 自転車コースの案内標識等 &gt;</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>&gt; コース案内標識</p>  <p>出典) 姫路市所管データ</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>&gt; コース及び走行距離案内標識</p>  <p>出典) 姫路市所管データ      出典) 兵庫県所管データ</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>&gt; 銀の馬車道ロードの案内標識</p>  <p>出典) 兵庫遺産街道HP</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>&gt; ブルーライン</p>  <p>出典) SHIMAPしまなみ海道観光マップHP</p> </div> </div> </div>	
<p>&lt; 銀の馬車道・鉱石の道周遊ルート &gt;</p>  <p>出典) 兵庫県所管データ</p>	
<p>&lt; JR新野駅(神河町) - JR生野駅西口(朝来市)間で運行しているサイクルバス &gt;</p>  <p>出典) 神姫バス所管データ</p>	

<b>事業 9-3</b>	<b>工具の貸出等が可能なサイクルエイドステーションの整備・拡充</b>
<b>実施時期</b>	(サイクルエイドステーション) 2016年度〔平成28年度〕より実施中 (姫路港旅客ターミナルエリア) 2018年度〔平成30年度〕に基本計画策定

2016年度(平成28年度)から2018年度(平成30年度)にかけて地方創生事業の一環として、市内の主要バス拠点停留所や観光拠点などにおいて、サイクリングに必要な機能を備えた「サイクルエイドステーション」を設置しています。今後は民間事業者が主体となり、サイクルエイドステーションの拡充を検討していくとともに、兵庫県産の木材を使用したサイクルスタンドの作成・設置を行います。

< 木材を使用したサイクルスタンド >



出典) 姫路市所管データ

また、兵庫県では姫路港の旅客ターミナルエリアのリニューアルを検討しており、その中でサイクリストのための交流施設も検討していることから、交流施設と連携した観光振興を推進します。

< サイクルエイドステーションの概要 >

● サイクルエイドステーション

設置場所  
右図参照

- 設置物
- ・サイクルスタンドの設置(サドル引っ掛けタイプ)
  - ・簡単なメンテナンス工具の貸出(無料)

< サイクルエイドステーションの位置図(姫路市のみ) >

> サイクルスタンド

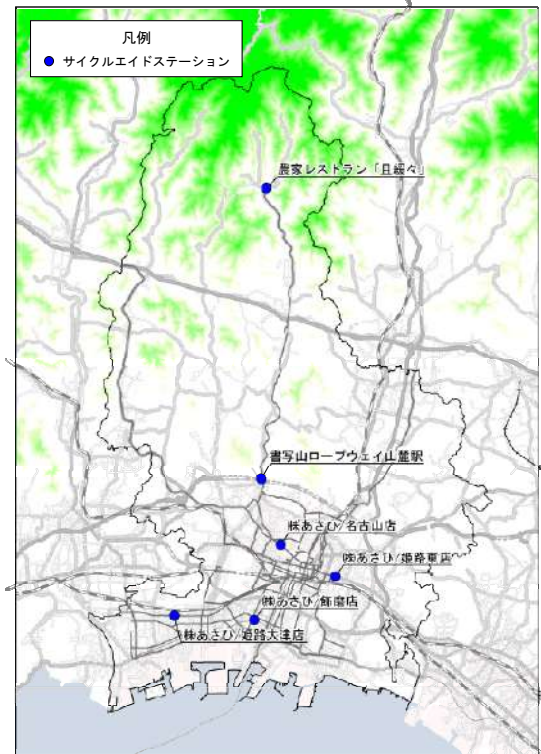


出典) 姫路市所管データ

> メンテナンス工具



出典) 姫路市所管データ



※) その他6市4町に設置

※) 2020年(令和2年)11月現在

**施策の方向性 10 自転車を通じてはりにまに人が集まる仕掛けづくり**

観光事業と連携して、自転車を活用した取り組みを実施しPRしていくことで、自転車を通じて本市を含めた播磨圏域に人が集まる仕掛けづくりを行います。

<b>事業 10-1</b>	<b>観光事業等と連携したサイクリングイベントの開催支援</b>
実施時期	(サイクリングイベントの支援) 随時対応 (銀の馬車道に関するイベントの支援) 随時対応 (他都市との相互PR) 2021年度〔令和3年度〕より実施に向けて検討〔必要に応じて拡充〕

サイクリングでは、走る楽しみの他に、観光しながらサイクリングする楽しみもあることから、観光事業との連携は不可欠と考えられます。このことから、自転車の安全な利用方法や自転車の体験乗車など自転車に触れ合えるようなイベントやサイクルスポーツの大会、国で制定された「自転車の日（5月5日）」や「自転車月間（5月）」に合わせたイベントなど、民間事業者が実施するサイクリングイベントの開催を支援します。

また、日本遺産に認定された「銀の馬車道」や「鉱石の道」をPRするため「銀の馬車道 ウォーキング&サイクリングマップ」を作成しています。姫路市においては、銀の馬車道の出発点であることなどから、この事業の推進や支援などを行っていきます。

さらに、播磨地域で進められている「連携中枢都市圏構想」事業の一環として、「はりにまクラスター型サイクルスタイルの構築事業」による播磨圏域内を巡る広域観光を推進してきました。今後は、「銀の馬車道・鉱石の道周遊ルート」を含む兵庫県の「ひょうごサイクリングモデルルート」の活用や、自転車による観光施策に取り組む自治体との連携を図りながら、情報交換や相互PRなどについて検討を進めます。

＜本市で実施したサイクリングイベントの様子＞  
＞子供を対象としたサイクリングイベント



出典) 姫路市所管データ

＞姫路市で実施されたBMXジャパンカップ



出典) 姫路市所管データ

＜銀の馬車道ウォーキング&サイクリングマップ＞



出典) 銀の馬車道ネットワーク協議会HP

＜ 播磨圏域連携中枢都市圏 ＞



出典) 姫路市所管データ

<b>事業 10-2</b>	<b>ホームページ等による情報発信</b>
<b>実施時期</b>	2021 年度[令和 3 年度]より実施に向けて検討

自転車を安全・快適に利用していただくために、ホームページ上で自転車通行空間整備箇所や、播磨地域でサイクリングを楽しむための様々な情報、市内の自転車関連等の事故発生箇所などの様々な情報の発信を行っていきます。

情報発信方法に関しても、本市ホームページの活用だけでなく、サイクリスト専門のホームページへの掲載や SNS や動画配信サイト等を活用した情報発信についても検討を進めます。

＜ 自転車関連の情報を示したホームページのイメージ ＞



＜ 「はりまサイクリング」ホームページ ＞

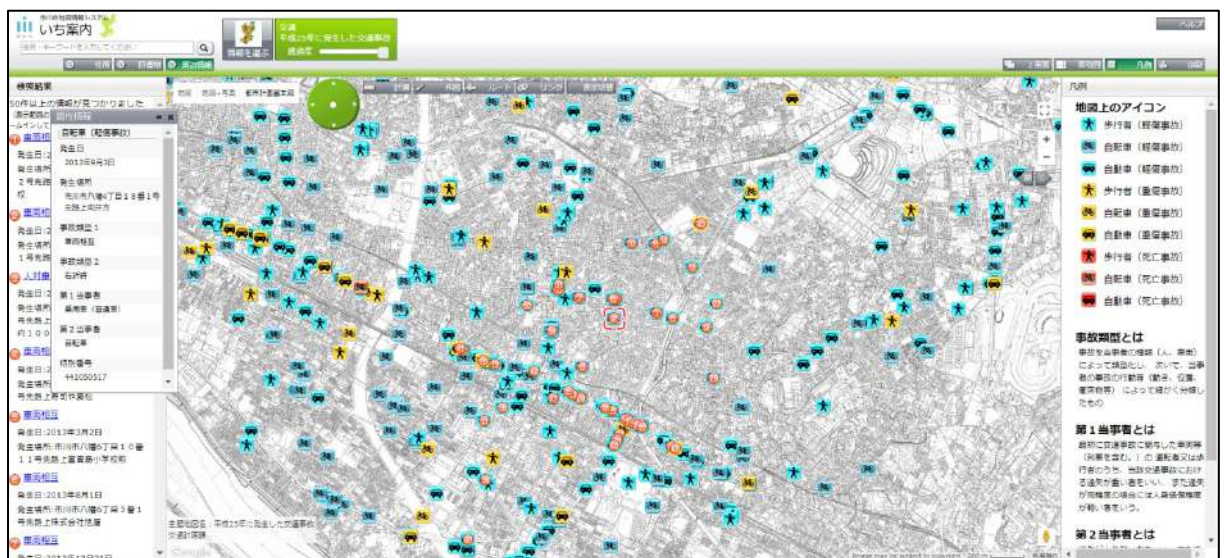


出典) 神姫バス株式会社HP

ホームページ上でサイクリングコースの紹介やコース上にある主要な観光施設、特産品の紹介などを掲載

ホームページ上で自転車関連の様々な情報を見ることができる

＜ 交通事故の情報を示したマップ（他都市の事例） ＞



出典) 市川市HP

ホームページ上で交通事故の場所や事故状況などの情報を見ることができる

**施策の方向性 11 自転車活用による健康の増進**

市民の健康増進に向けて、各種取り組みの一環として自転車の活用促進を図ります。

<b>事業 11-1</b>	<b>自転車を用いた健康づくりに向けた取組推進</b>
実施時期	2021年〔令和3年〕より実施

生活習慣病の予防のために、本市では市民を対象とした健康教育や啓発事業を行っていることから、これらの取り組みの一環として自転車を活用した運動や散歩の実施による効果などを紹介することにより、健康寿命の延伸を目指します。加えて、「三つの密」回避に有効な交通手段として、新型コロナウイルス感染拡大の予防にもなる自転車の活用を促進します。

また、通勤に自動車を用いている方に対して、自転車による通勤に転換してもらうための啓発活動などを行い、元気なうちからの体づくりを推進していきます。

＜ 市内での健康教育（啓発事業）の様子 ＞



出典) 姫路市所管データ

＜ 自転車通勤導入に関する手引き ＞



- 【特徴】**
- 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。
  - 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。

出典) 国土交通省