

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。

更に近年は、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。

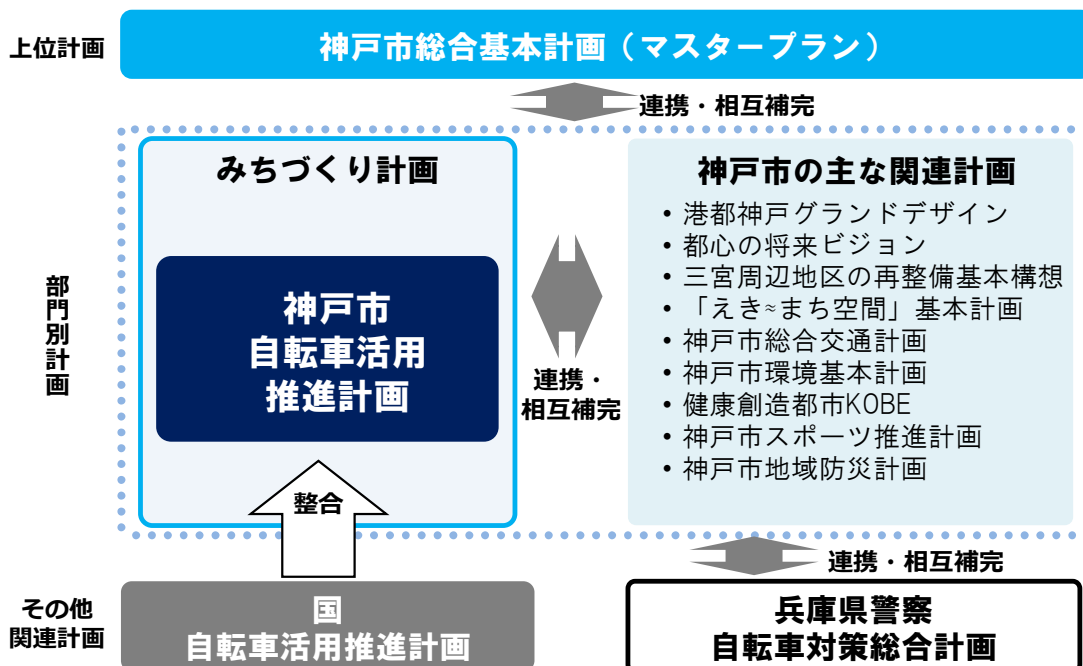


図 1-1 上位計画との位置づけ

(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
自転車の更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。

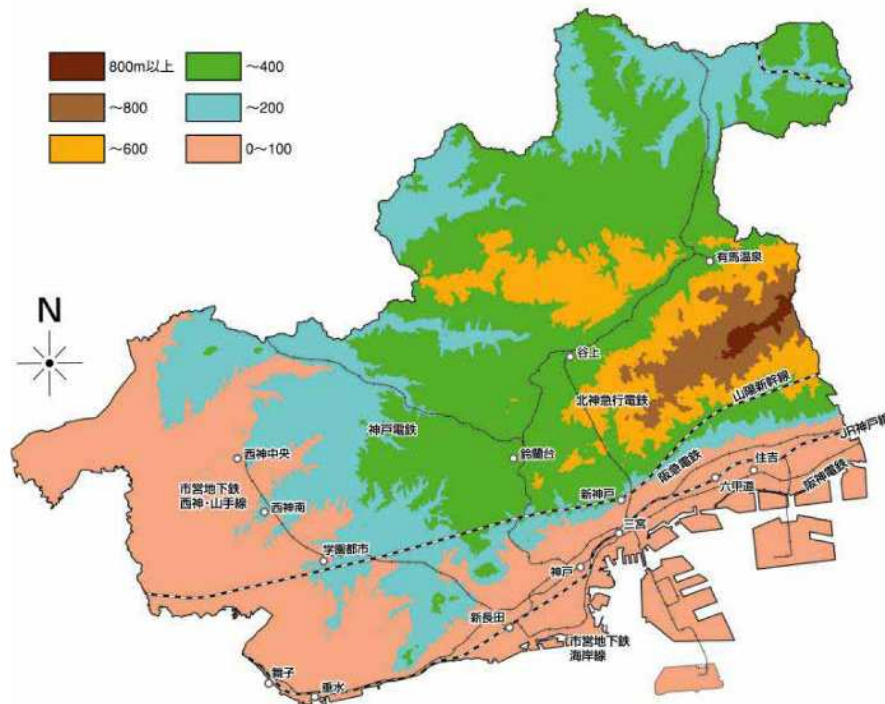
- ① 自転車で安全・快適に「走る」
- ② 自転車で神戸を「楽しむ」
- ③ 自転車を「活かす」



2. 神戸市の自転車利用環境の現状と課題

(1) 本市の地勢

- 本市域は、標高931mの六甲山を主峰とする六甲山系により大きく二分され、大阪湾に広がる南側は、東西に細長い山麓台地と海岸低地で構成される既成市街地等からなる地域特性を有している。

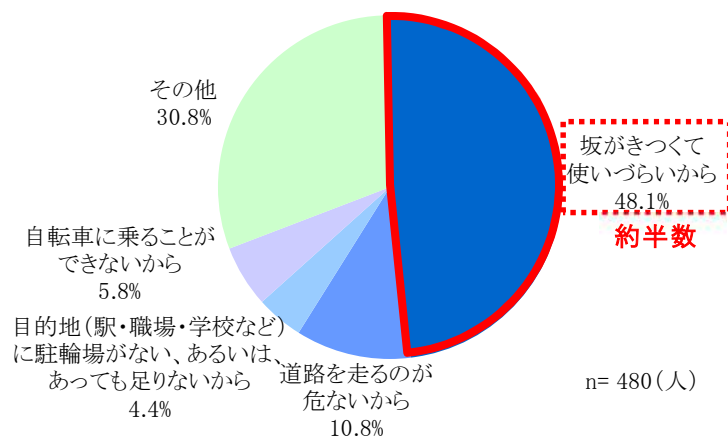


出典：神戸市

- 市民の自転車利用についての調査結果のうち、自転車の利用頻度が少ない、もしくは利用しない理由をみると、全体の半数近くの人が“坂がきつくて使いづらいから”（48.1%）と回答している。

問 自転車の利用頻度が少ない(利用しない)のはなぜですか。

○自転車の利用頻度が少ない理由



出典：第10期 市政アドバイザー 第2回意識調査結果(神戸市, H21)

(2) 自転車交通の状況

① 自転車分担率^{※1}と交通手段利用割合

本市の自転車分担率は7%となっており、全国平均の13%より少なくなっている。

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

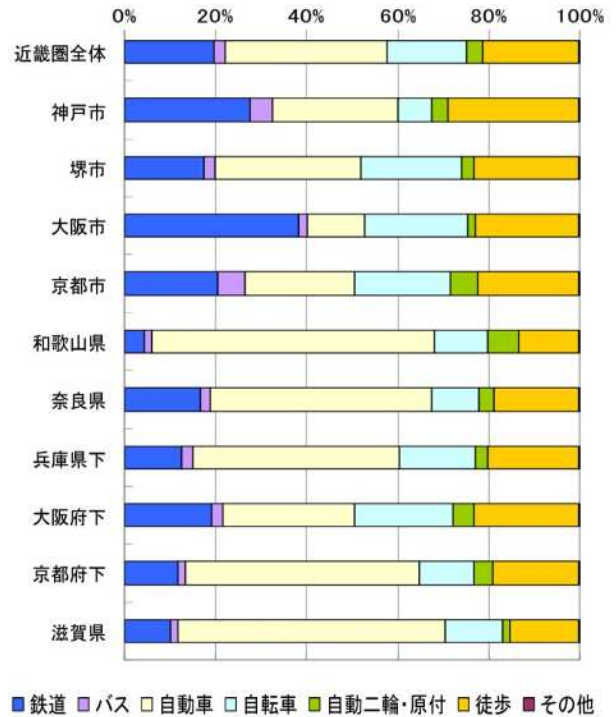


図 1-2 近畿圏の自転車分担率と交通手段の割合

出典：神戸市公共交通網形成計画

② 自転車防犯登録台数

本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。

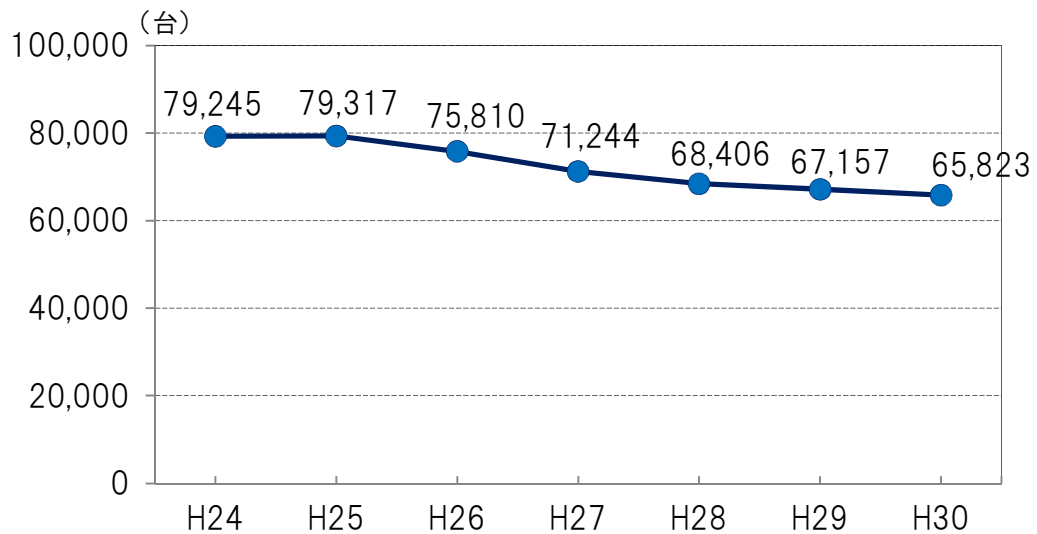


図 1-3 神戸市自転車防犯登録台数の推移

出典：兵庫県自転車防犯登録協会

※1：代表交通手段として、自転車を利用する人の割合のこと

③自転車の利用目的

本市内における自転車の主な利用目的^{※2}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。

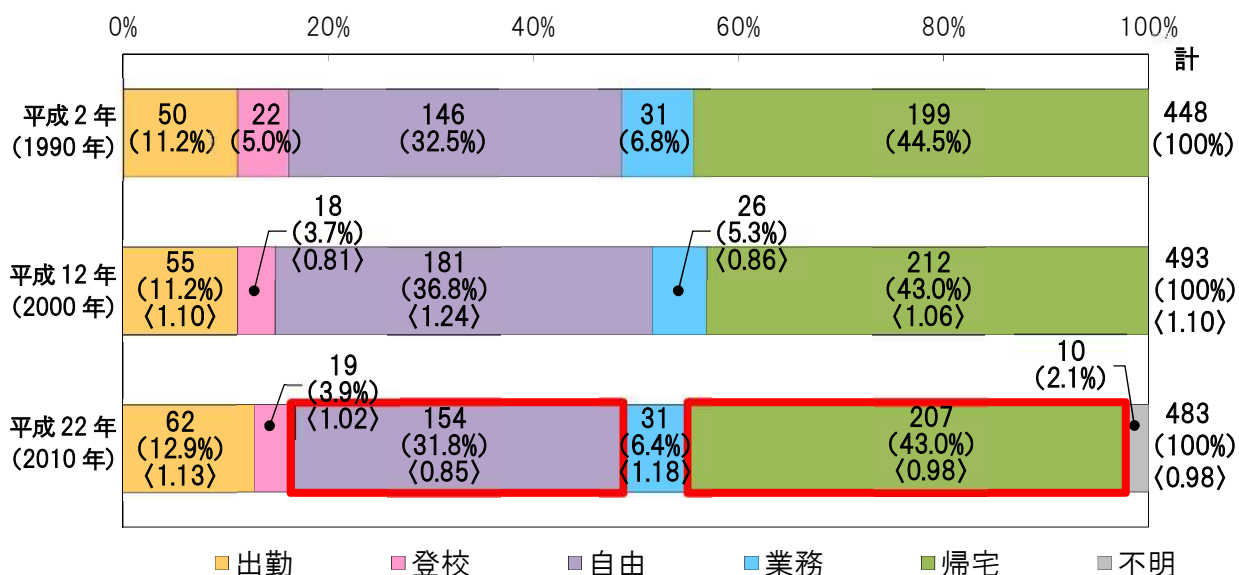


図 1-4 神戸市全体における自転車の利用目的（発生集中）

出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査
（平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査速報版を神戸市が独自集計）

④自転車に関する交通事故の状況

市内の自転車関連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関連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り組みが必要である。

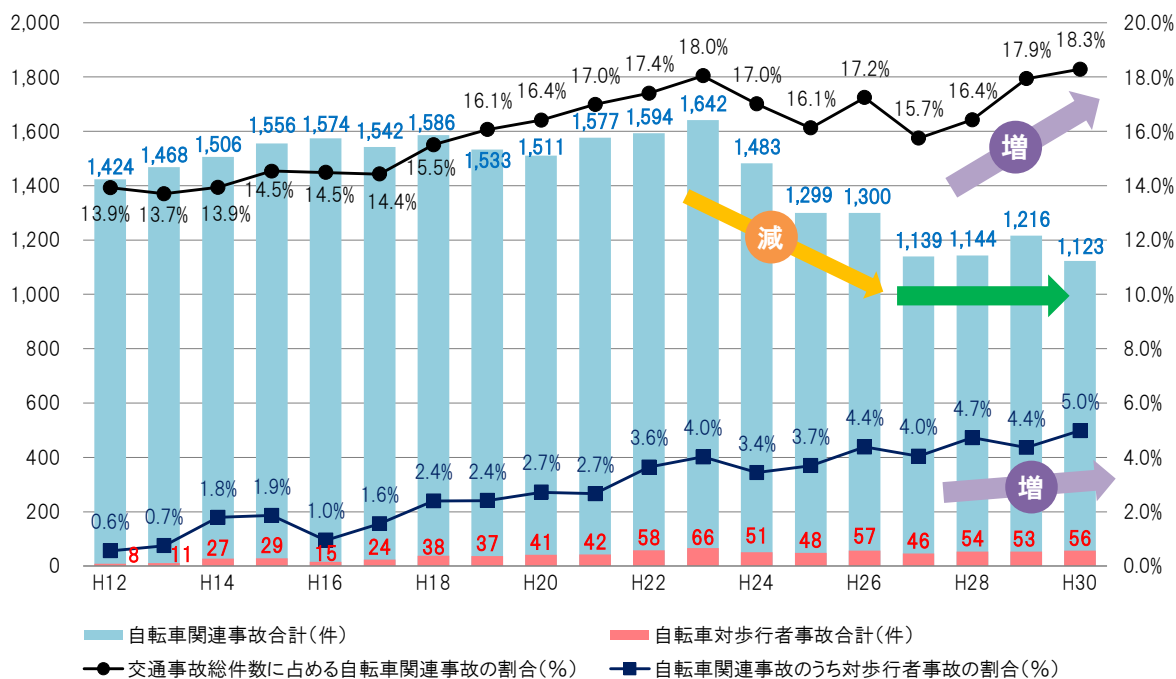


図 1-5 神戸市における自転車関連事故発生件数の推移

出典：神戸市、兵庫県警察資料

※2：利用目的は出勤・登校・自由・業務・帰宅で分類し集計

(3) 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）を中心に整備を進めている。
- 令和元年度末現在、約13.6kmの整備が完了している。



写真 1-1 西出高松前池線（兵庫区）

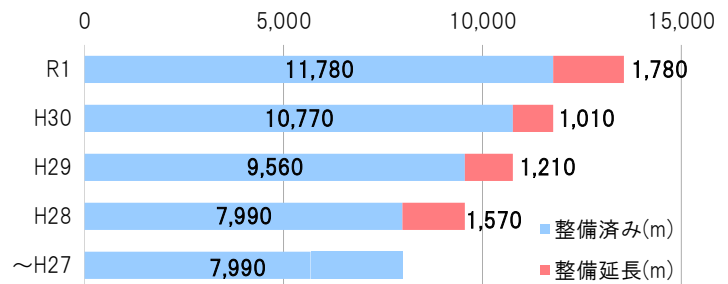


図 1-6 自転車走行空間整備状況

出典：神戸市資料

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。

(4) 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



図 1-7 自転車・原付放置禁止区域図(三宮駅・元町駅周辺)



写真 1-2 放置自転車撤去状況



①駐輪場の種類と整備状況

ア) 市営駐輪場（有料※¹）

- 「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。

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28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

- 本市が公募、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、及び平成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/日となっており、減少傾向にある。
- 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組みの展開により、安全で美しい駅前空間の創出を図る。

※1: 社会実験により無料化している駐輪場もある

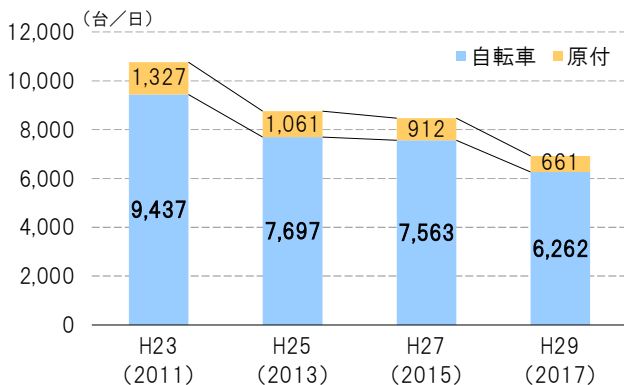


図 1-8 自転車等の放置台数の推移

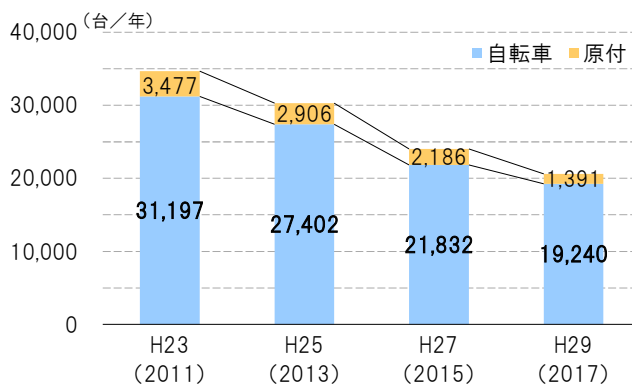


図 1-9 自転車等の撤去台数の推移

出典：自転車駐車場現況利用調査（神戸市）

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。

（5）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



写真 1-3 「道路ふれあい月間」での啓発活動

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。

(6) 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（自転車貸出し・返却拠点）16箇所（自転車100台）、会員数約56,000名で事業を展開している。
- 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（日本語、英語、中国語、韓国語）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人は、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。

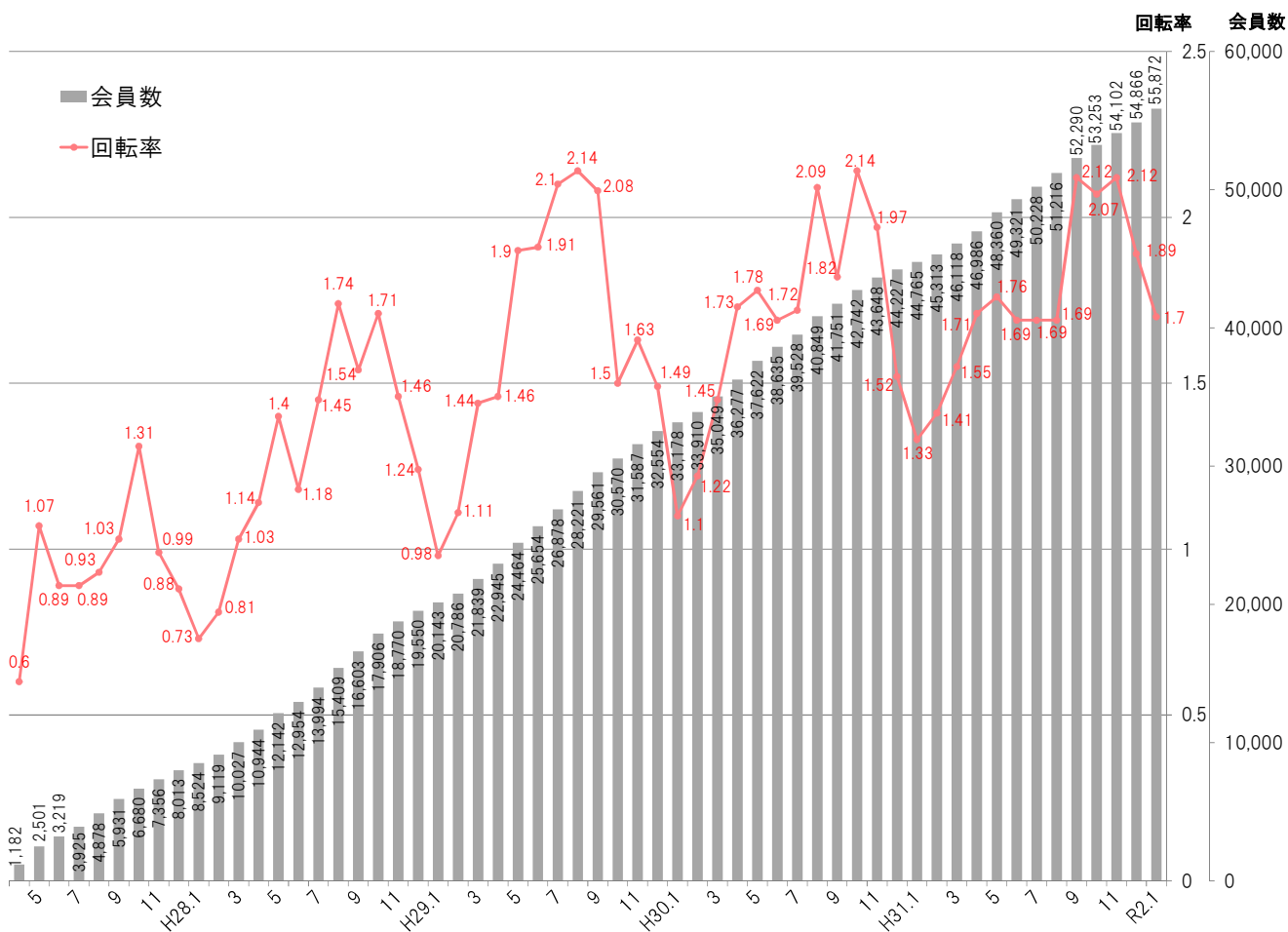


図 1-10 コベリンの利用状況及び会員数の推移