



播磨町 自転車 ネットワーク 計画

令和8年3月



播 磨 町

目 次

	頁
第 1 章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景及び目的	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画期間	2
1-4 計画の位置付け	2
1-5 上位・関連計画との連携	3
第 2 章 播磨町の自転車交通をとりまく現状と課題	4
2-1 播磨町の概要	4
(1) 位置・地勢	4
(2) 人口	5
2-2 播磨町における自転車交通をとりまく現状	7
(1) 自転車利用の状況	7
(2) 自転車関連事故の状況	18
2-3 播磨町における自転車利用の現状と課題	22
第 3 章 計画の方向性	23
第 4 章 自転車利用環境整備に係る取組施策	24
4-1 施策体系	24
4-2 取組施策	25
(1) 安全・安心な自転車通行空間の形成	25
(2) 放置自転車防止対策の推進による美しいまちづくり	46
(3) 自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成	47
第 5 章 計画の推進に向けて	51
5-1 計画の推進体制	51
5-2 計画のフォローアップ・見直し	51
5-3 計画目標の設定	52
5-4 社会情勢の変化に応じた計画の見直し	52



1-1 計画策定の背景及び目的

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、全国で環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている現状において、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっています。

このような状況の中、2017年（平成29年）5月に環境負荷の軽減や災害時の交通機能の維持、国民の健康増進などの課題に対応するために「自転車活用推進法」が施行されました。その後、2018年（平成30年）6月の「自転車活用推進計画」の閣議決定、2021年（令和3年）5月の「第2次自転車活用推進計画」への改定を経て、2026年度（令和8年度）からは、「第3次自転車活用推進計画」へと引き継がれる予定です。

また、兵庫県においては、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を2015年（平成27年）4月より施行し、2020年（令和2年）3月に「兵庫県自転車活用推進計画」を策定しました。さらに2024年（令和6年）3月には「兵庫県自転車活用推進計画（第2次）」へと改定されています。

このような中で、安全・快適な自転車通行空間の整備や通行ルールの徹底等を推進することを目的に、2012年（平成24年）11月には国土交通省と警察庁が合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「国ガイドライン」）が策定されました。国ガイドラインは、自転車ネットワーク計画の策定促進等を目的に、2016年（平成28年）7月及び2024年（令和6年）6月の2度にわたり改定が行われています。

本町では、これらの背景や上位計画を踏まえ、地域の実情に応じた、交通安全の確保と自転車利用の増進を図るため、「播磨町自転車ネットワーク計画」を策定しました。



1-2 計画の区域

播磨町全域



1-3 計画期間

10 年間（前期 5 年、後期 5 年）

【前期：2026 年度（令和 8 年度）から 2030 年度（令和 12 年度）】

【後期：2031 年度（令和 13 年度）から 2035 年度（令和 17 年度）】

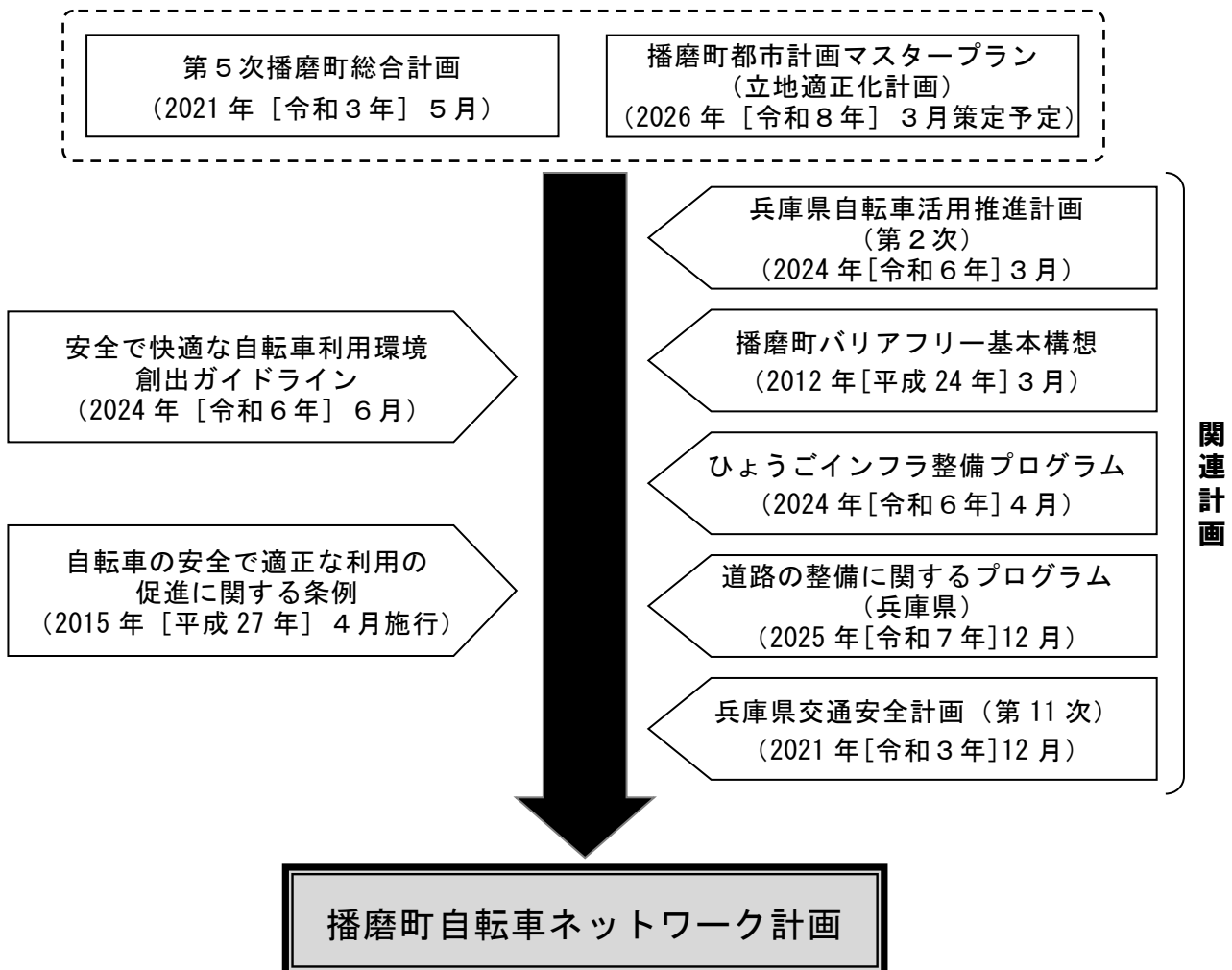


1-4 計画の位置付け

本計画は上位計画である「第 5 次播磨町総合計画」「播磨町都市計画マスタープラン（立地適正化計画）」に則し、「国ガイドライン」や「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」や各種関連計画等を参考に策定しました。

< 計画の位置付け >

上位計画





1-5 上位・関連計画との連携

本計画は、本町の総合計画である「第5次播磨町総合計画」をはじめとして、道路や交通、安全に関する計画と相互に連携し、計画を推進していきます。なお、国の「第2次自転車活用推進計画」を受けて策定されている「兵庫県自転車活用推進計画（第2次）」や、「第3次自転車活用推進計画（素案）」で示されている方向性を勘案して検討しました。

< 播磨町自転車ネットワーク計画と上位・関連計画との関係 >





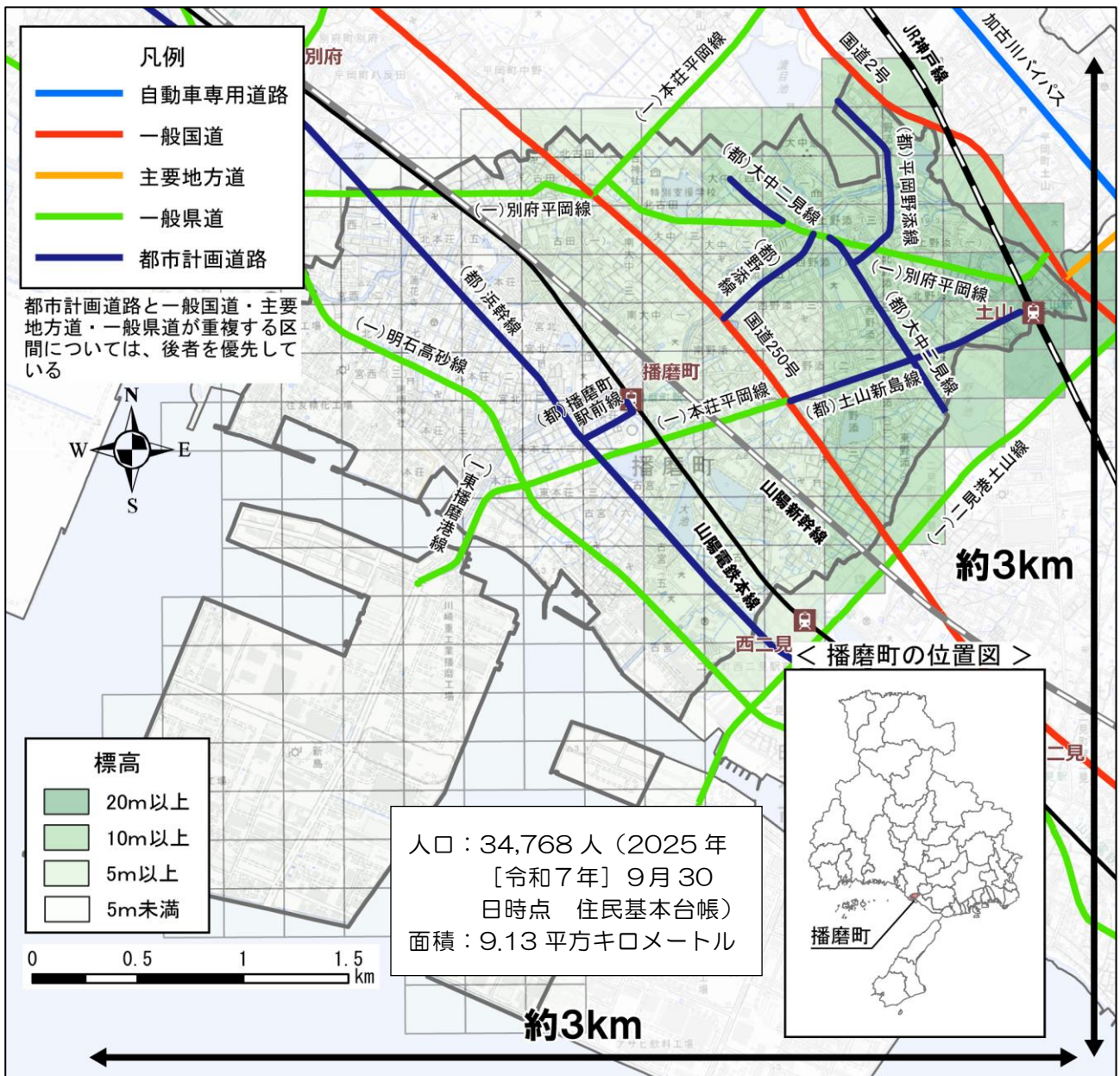
2-1 播磨町の概要

(1) 位置・地勢

本町は、兵庫県南部の中央に位置し、面積が兵庫県で最も小さい町ながら、町内に JR 神戸線と山陽電鉄本線の2つの鉄道路線が東西を横断し、それぞれ JR 土山駅、山陽電鉄播磨町駅があるため、神戸・姫路方面のアクセス利便性が高い土地柄となっています。また、町内全域で標高差は少なく、比較的平坦な場所となっています。

道路網としては、本町の東西を横断する国道250号、本町の北側には国道2号、加古川バイパスがあり、これらの道路と連結する県道や町道などで形成されています。

< 播磨町の地勢及び道路網 >

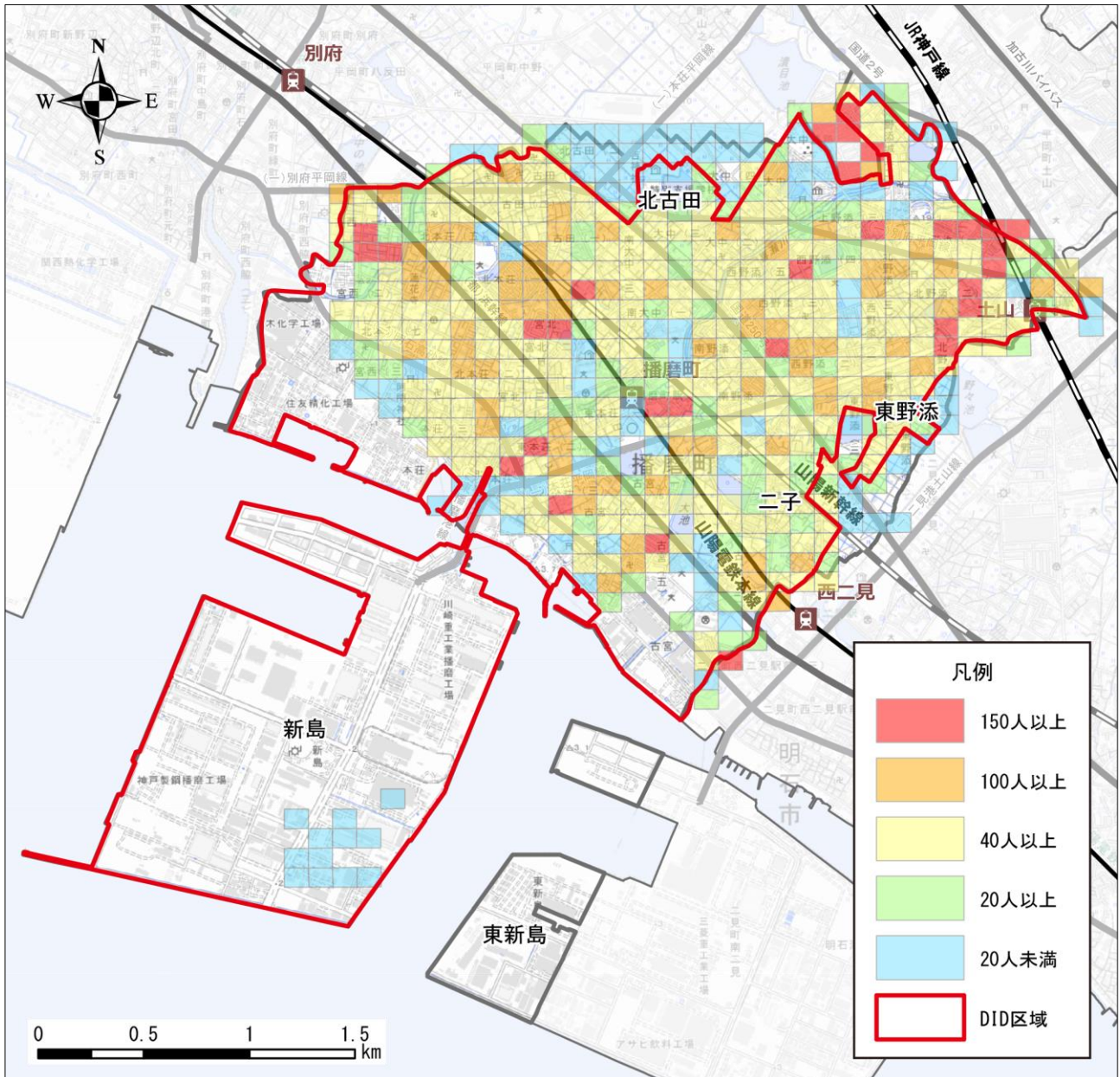


※) 図に示す網の目(メッシュ)は1つにつき約250m区分
出典) 国土数値情報(標高・傾斜度5次メッシュデータ)

② 人口の分布状況

本町は、ほぼ全域が人口集中地区（DID）（北古田、二子、東野添地区の一部を除く）であることもあり、100m メッシュあたりの人口を見ると、新島、東新島等の工業地帯を除いて、町内全域で広く点在しており、特に JR 土山駅周辺で比較的多くの集積が見られます。

< 人口の分布状況 >



※) 図に示す網の目（メッシュ）は1つにつき約100m区分
 出典) 2020年（令和2年）国勢調査100mメッシュ推計データ
 2020年（令和2年）国土数値情報人口集中地区データ



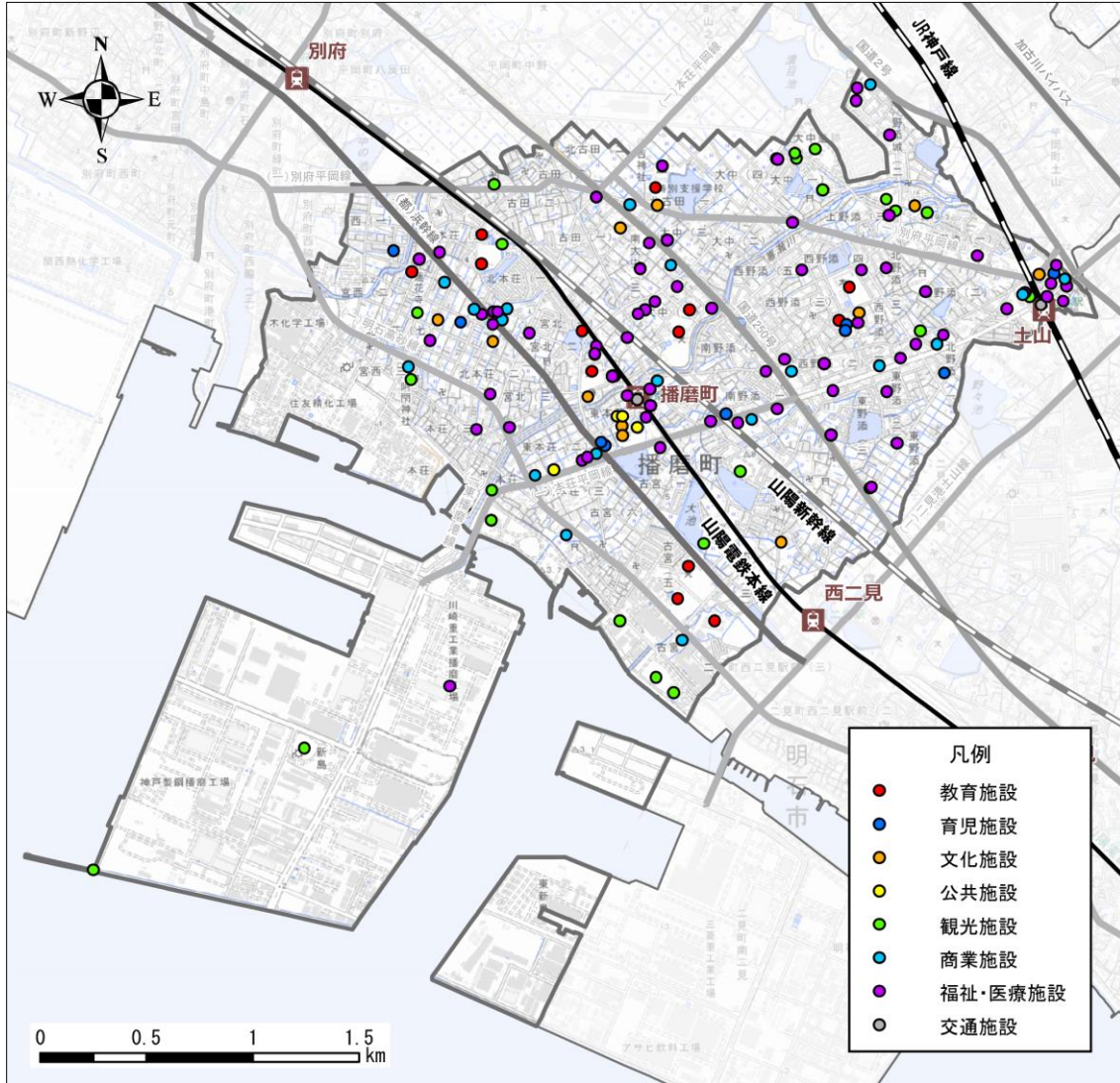
2-2 播磨町における自転車交通をとりまく現状

(1) 自転車利用の状況

① 自転車利用拠点立地状況

町内の公共施設や商業施設等、自転車によるアクセスが多いと思われる施設（自転車利用拠点）の立地状況を見ると、各駅や道路沿線を中心に立地していることが分かります。

< 自転車利用拠点立地状況 >



< 自転車利用拠点の出典 >

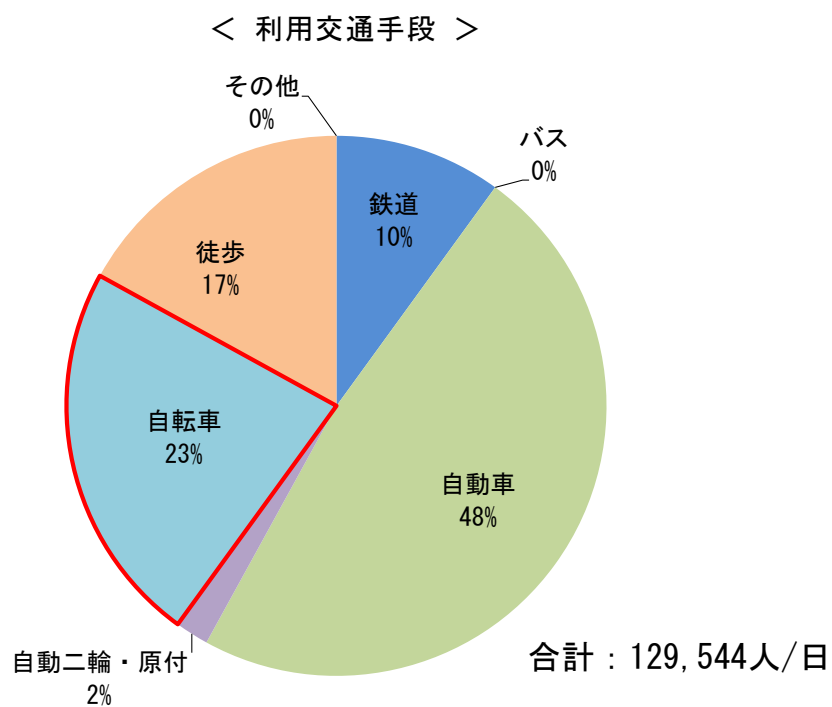
分類	内容	出典
教育施設	こども園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校	播磨町ホームページより抽出
育児施設	保育所、認可外保育施設、児童館・児童センター、子育て支援施設	播磨町ホームページより抽出
文化施設	公民館、集会所、文化施設、図書館、博物館・資料館、郵便局	播磨町ホームページ、iタウンページより抽出
公共施設	庁舎、その他行政系施設	播磨町ホームページ、播磨町公共施設等総合管理計画 第3版 (2024年〔令和6年〕3月)より抽出
観光施設	観光地、史跡、神社・仏閣、レジャー施設、公園、スポーツ施設、レクリエーション施設	播磨町ホームページより抽出
商業施設	スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア	iタウンページ、ナビタイム、EPARK くすりの窓口より抽出
福祉・医療施設	病院、診療所、歯科診療所、保健福祉サービスセンター、地域包括支援センター、身体・知的障がい者(児)福祉施設	播磨町ホームページ、国土数値情報、児童発達支援・放課後等デイサービス検索、保育園探しのホイシル、ワムネットより抽出
交通施設	鉄道駅	播磨町地域公共交通計画 (2024年〔令和6年〕4月)より抽出

② 自転車利用状況

a) 利用交通手段

利用交通手段の割合を見ると、約半数の48%が自動車利用となっています。

自転車利用は23%であり、自動車に次いで2番目に多い交通手段となっています。

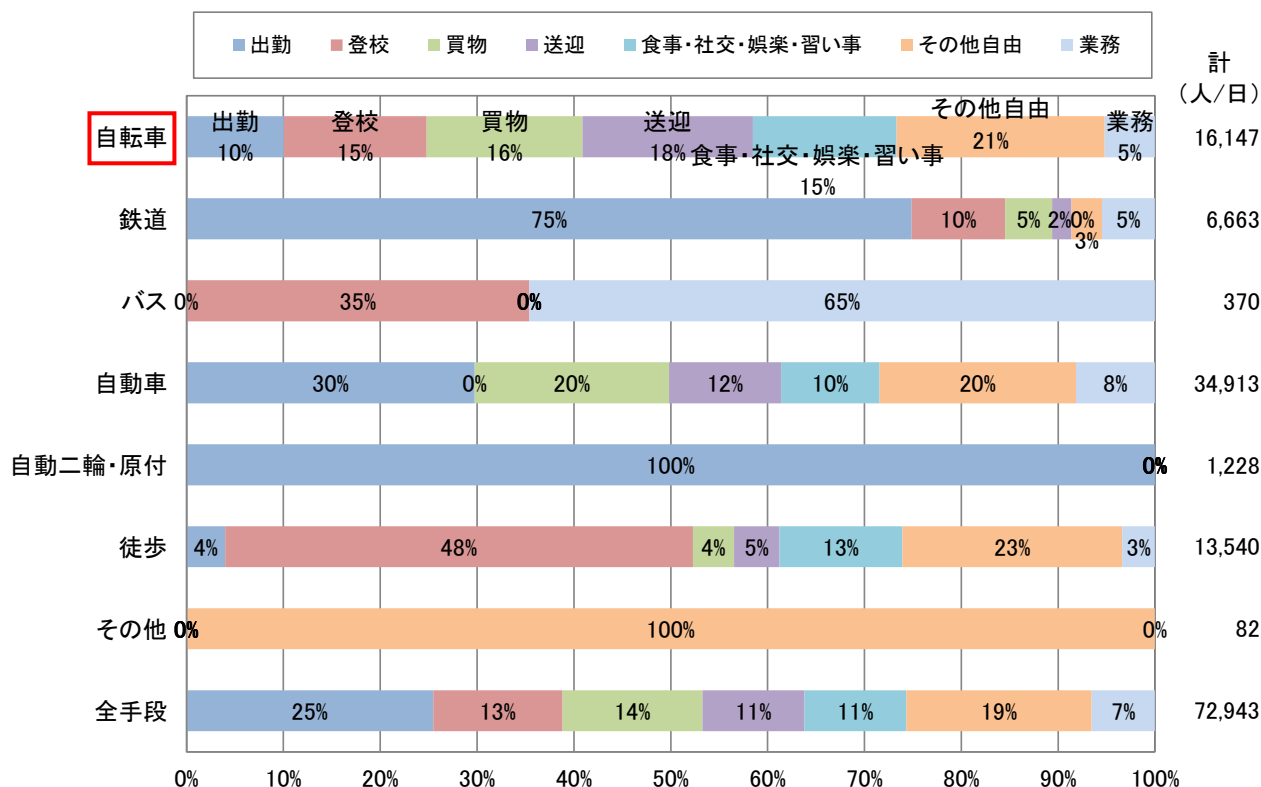


※) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

b) 利用交通手段別に見た移動目的

利用交通手段別に見た移動目的を見ると、自転車利用者では「その他自由」「送迎」「買物」「登校」「食事・社交・娯楽・習い事」の割合が高くなっていることから、自転車は買物や登校・通勤など日常生活を営むだけでなく、多岐にわたって利用される交通手段となっています。

< 利用交通手段別に見た移動目的 >

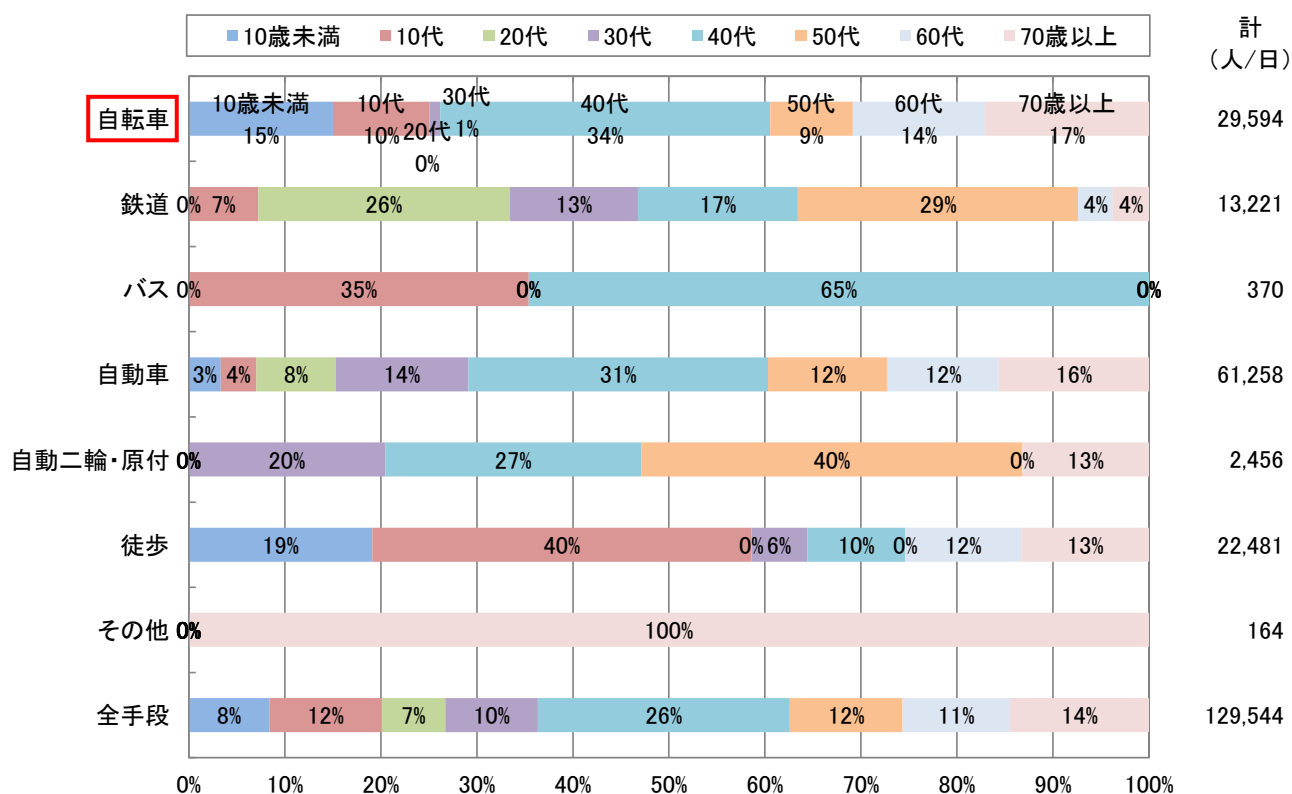


※1) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
 ※2) 「帰宅」目的を除く
 ※3) 目的の「その他自由」とは、観光、散歩、ジョギング、ハイキング・スポーツ競技、体験型レジャー、保養等
 出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

c) 利用交通手段別に見た年齢構成

利用交通手段別に年齢構成を見ると、自転車の年齢構成では、40代の利用が34%と最も多くなっていますが、10歳未満から70歳以上まで幅広い年代で利用されています。

< 利用交通手段別に見た年齢構成 >

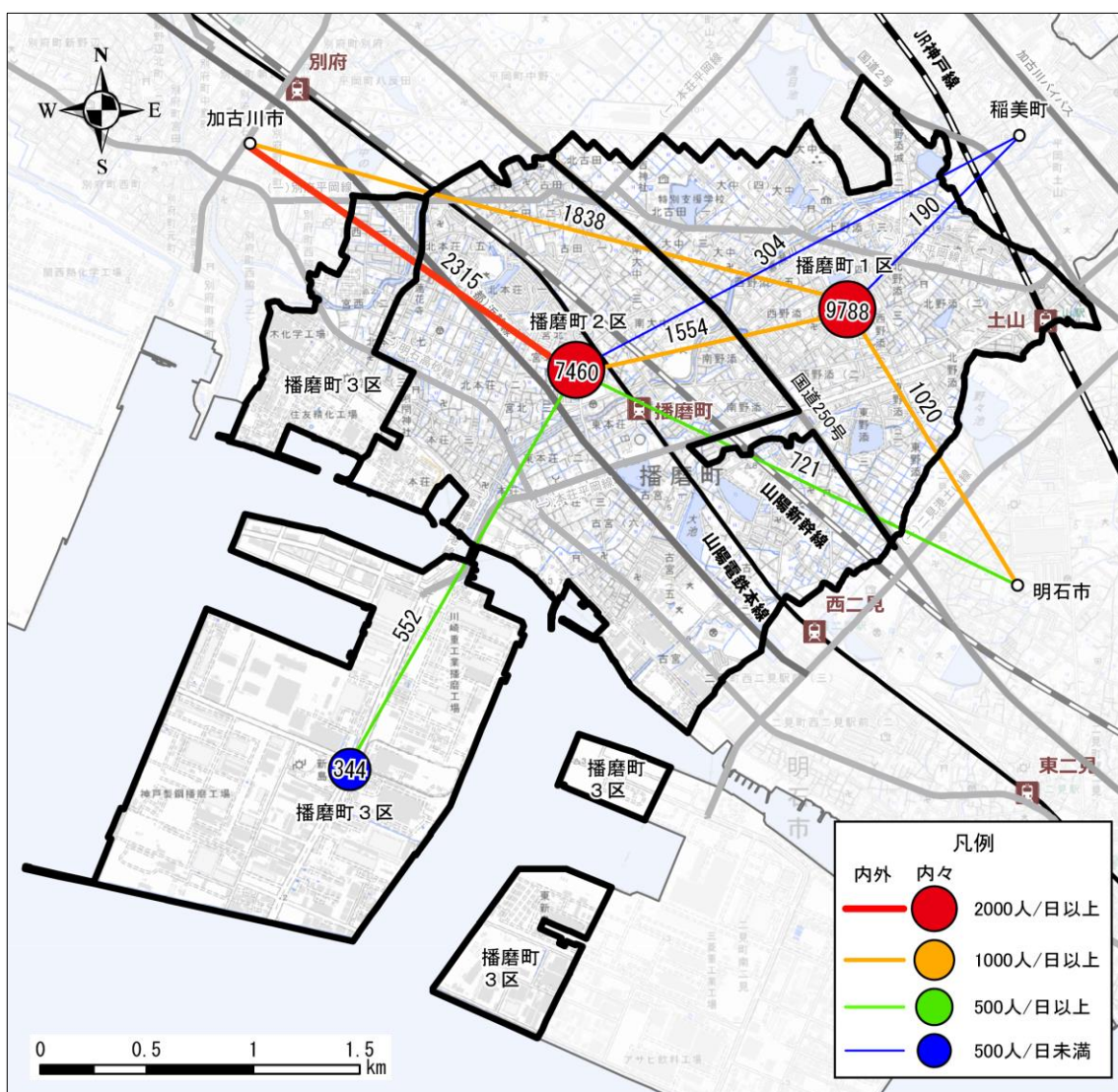


※) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

d) 自転車の移動状況

本町における自転車での移動状況としては、各地区の内々での移動が多くなっているものの、その他の移動としては、播磨町2区から加古川市への移動が2,315人/日で最も多くなっており、次いで播磨町1区から加古川市、播磨町1区から播磨町2区、播磨町1区から明石市への移動が多くなっていることから、市町間の移動需要の高さがうかがえます。

< ゾーン別自転車の移動状況 >



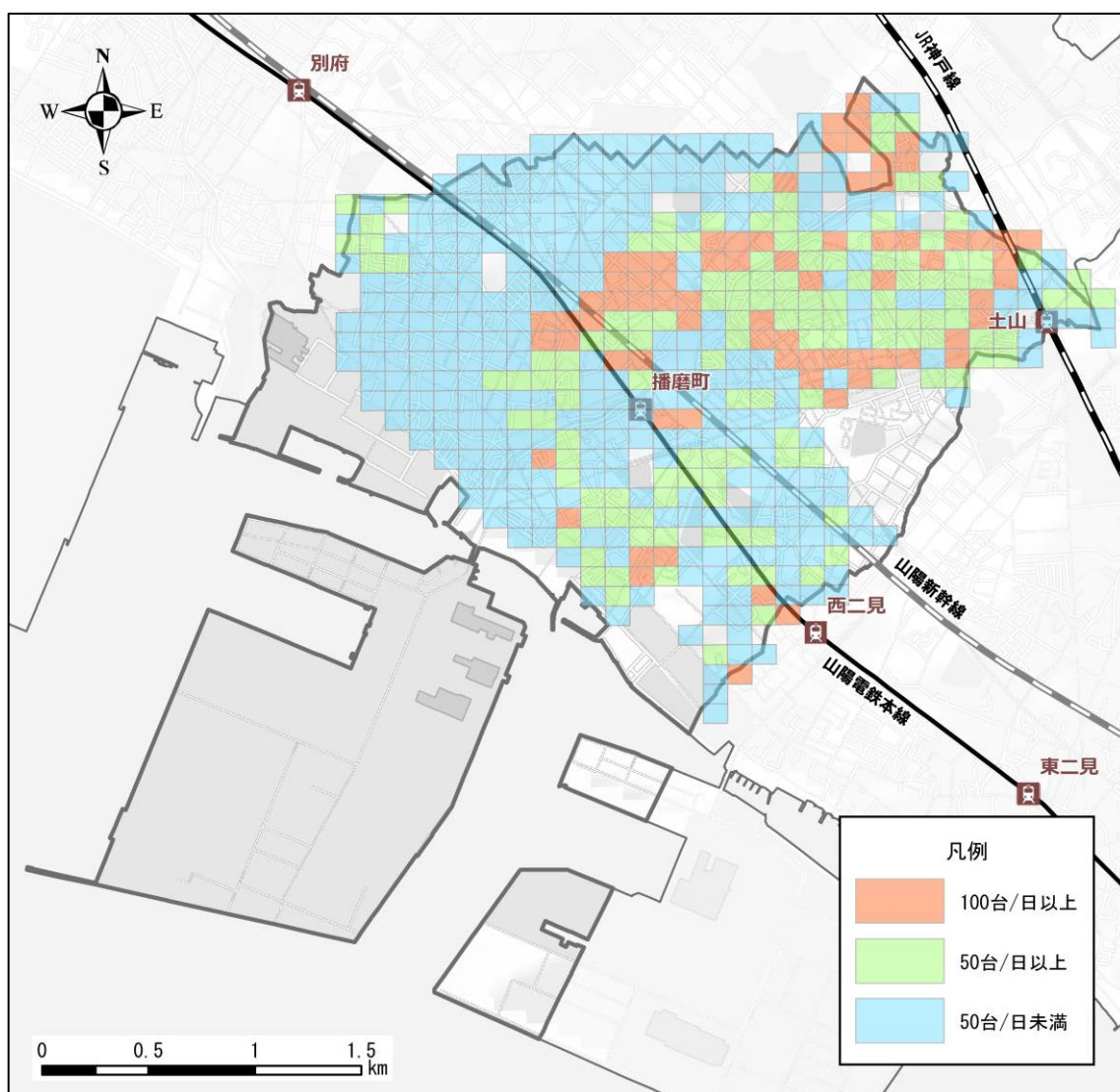
- ※1) 2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査データを用いて、出発地または到着地が播磨町の平日の移動のうち、代表交通手段が「自転車」の発生集中量を集計
 - ※2) 地域区分は2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーンであり、おおむね国道250号から北が1区、南側が2区、新島及び宮西地区が3区となる
 - ※3) 不明除く
- 出典) 2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査

e) 自転車利用量

2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査結果のデータを用いて、出発地または到着地が播磨町かつ、移動手段が自転車の発生集中量を100mメッシュ別に集計することで自転車利用量を算出しました。

山陽電鉄本線とJR神戸線に挟まれた地域に自転車利用量が多い地域が点在しています。

< 自転車利用の多い出発地・到着地 >



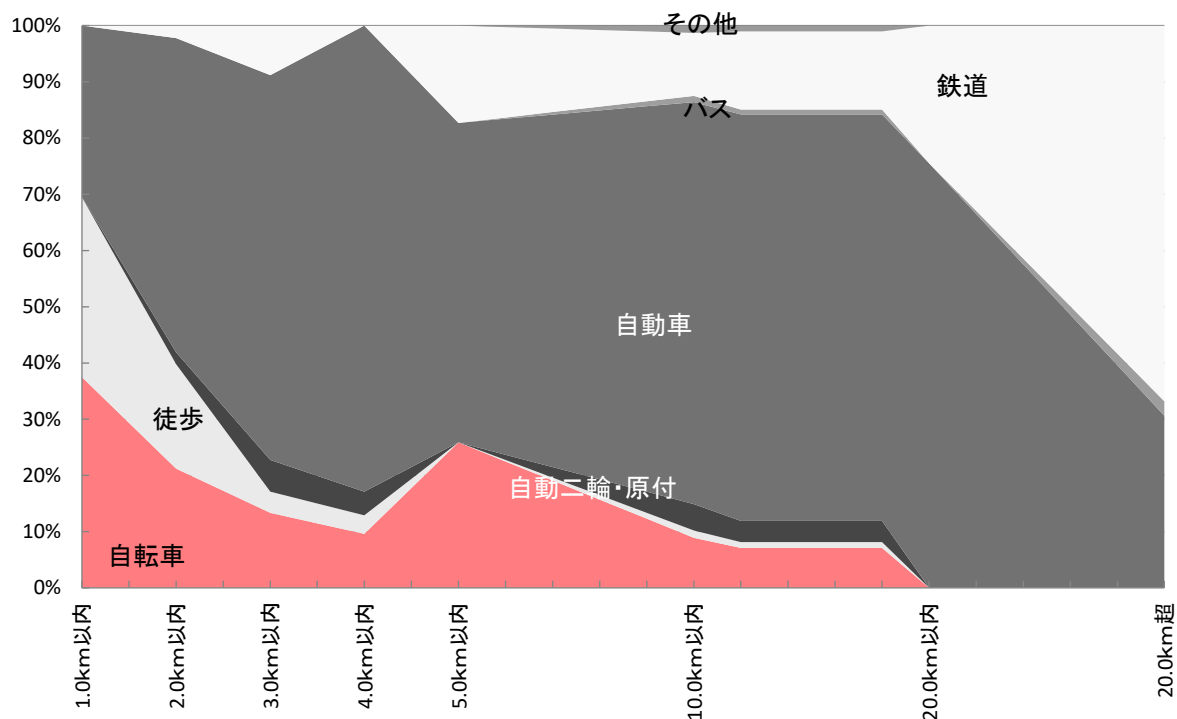
※) 2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査データを用いて、出発地または到着地が播磨町の平日の移動のうち、代表交通手段「自転車」の郵便番号ゾーン別の発生集中量を集計した上で、国勢調査100mメッシュ推計データから郵便番号ゾーン別人口割合を算定したものを乗じて算定

出典) 2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査
2020年（令和2年）国勢調査100mメッシュ推計データ

f) 移動距離帯別の自転車利用割合

移動距離帯別の自転車利用割合を見ると、10km 以内までの広範囲での距離帯で広く利用されています。

< 移動距離帯別の自転車利用割合 >

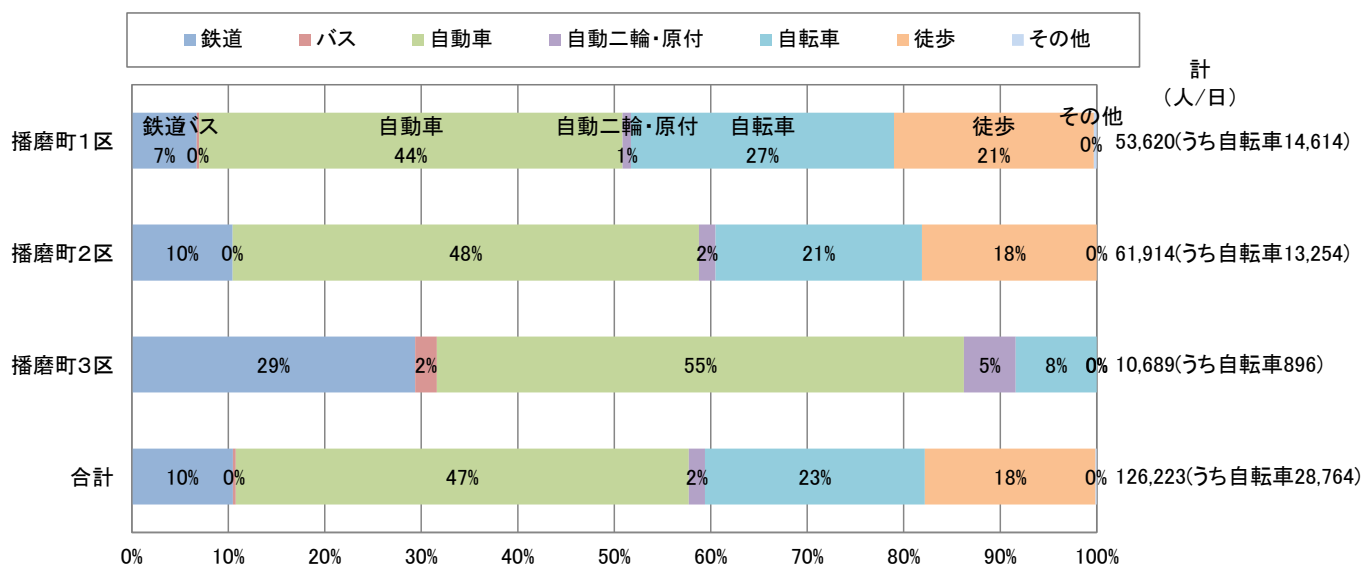


※) 2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査
 データを用いて、出発地または到着地が播磨町の平日の移動を集計
 出典）2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

g) 地域別に見た利用交通手段

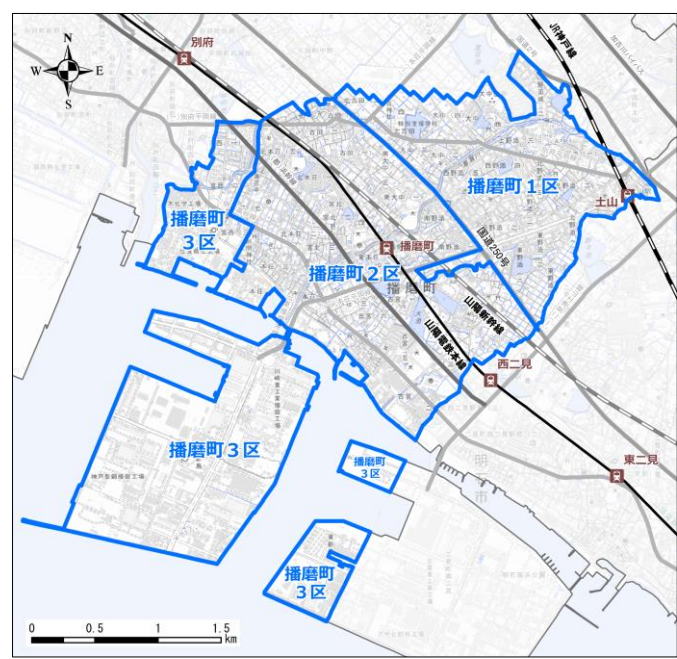
地域別での利用交通手段を見ると、どの地域でも自動車の利用割合が最も高くなっています。また、自転車利用割合は播磨町1区では27%、播磨町2区では21%と自動車に次いで高い利用割合となっている一方で、播磨町3区では自転車利用割合が8%となっています。

< 地域別に見た利用交通手段 >



※1) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
 ※2) 地域区分は2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーン
 ※3) 不明除く
 出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

< 地域別ゾーンの位置 >

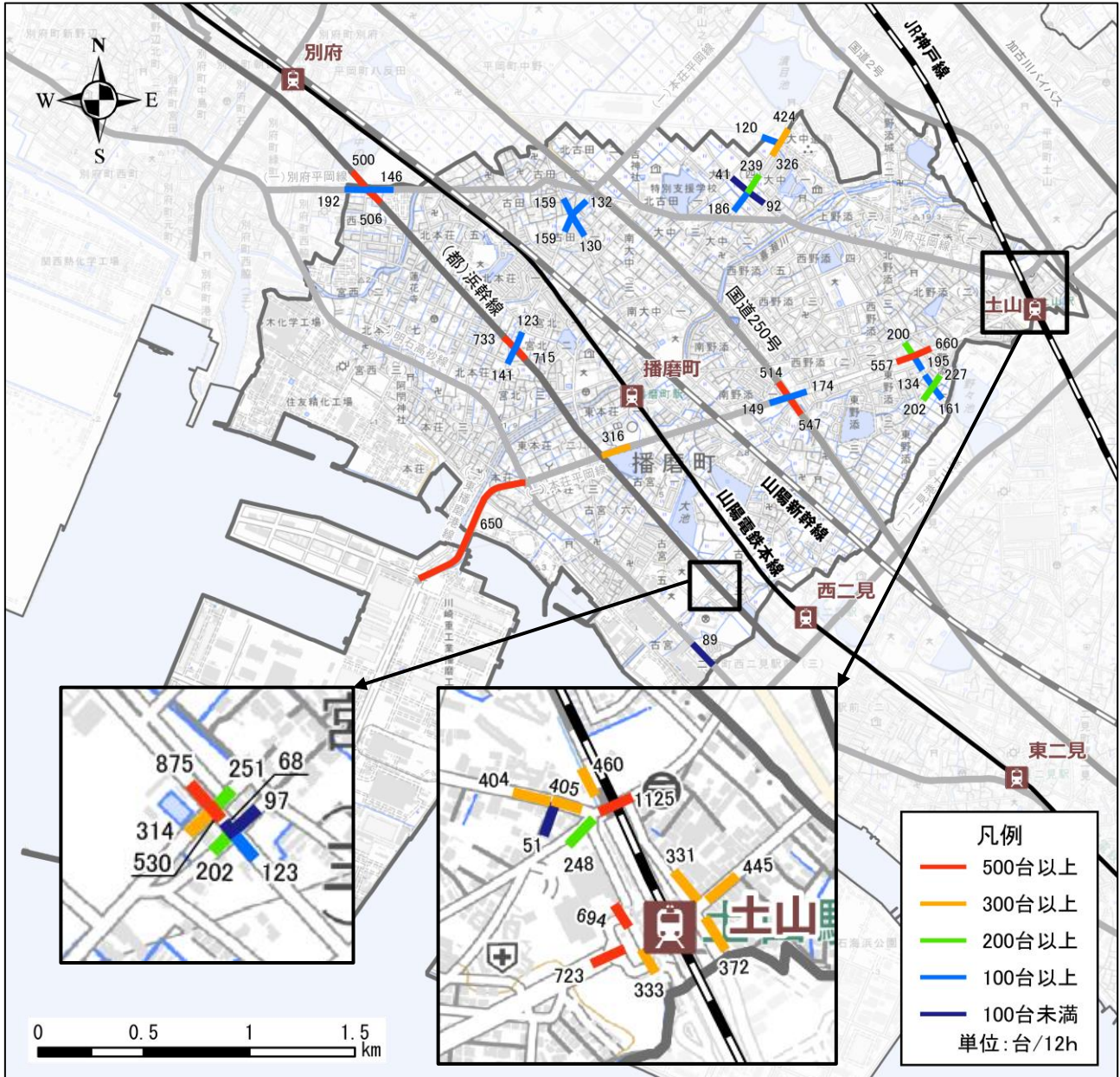


※) 地域区分は2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーンであり、おおむね国道250号から北が1区、南側が2区、新島及び宮西地区が3区となる
 出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

③ 自転車交通量の状況

播磨町内の昼間 12 時間の自転車交通量を見ると、JR 土山駅周辺や国道 250 号、(都) 浜幹線などの主要路線の沿線を中心に交通量が多くなっています。

< 自転車交通量 (昼間 12 時間) >



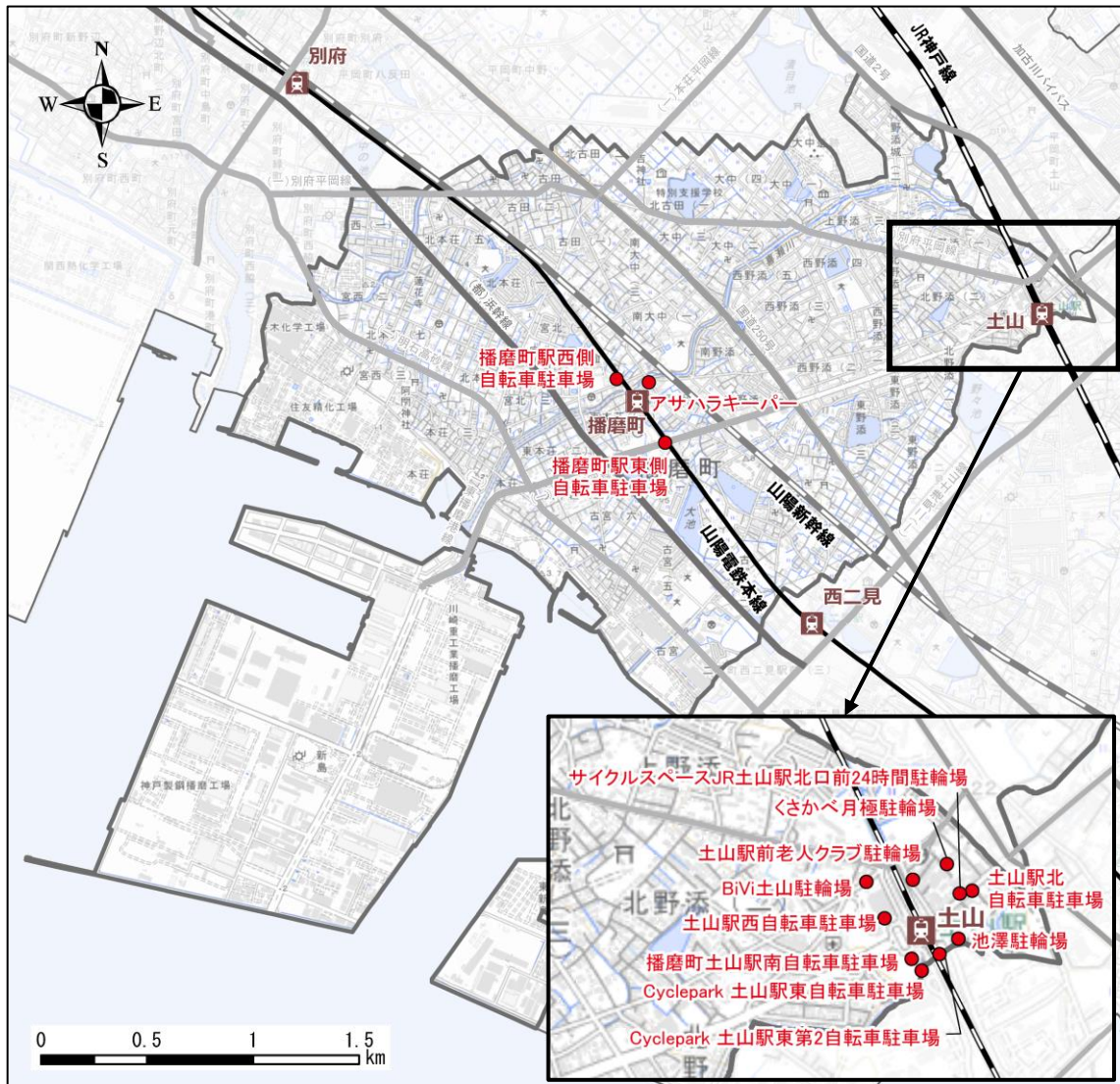
※) 2024 年 (令和 6 年) 播磨町交通量調査結果
 2025 年度 (令和 7 年度) 道路交通センサス一般交通量調査業務結果
 出典) 播磨町所管データ

④ 自転車駐輪状況

a) 駐輪施設の設置箇所

駐輪施設は、公営・民営合わせて町内に13施設立地しており、特にJR土山駅周辺に施設が集中しています。JR土山駅周辺には、本町が運営する土山駅西自転車駐車場、播磨町土山駅南自転車駐車場の他に、民営駐輪施設が8施設あります。また、山陽電鉄播磨町駅周辺には、本町が運営する播磨町駅東側自転車駐車場、播磨町駅西側自転車駐車場の他に、民営駐輪施設が1施設あります。

< 駐輪施設の設置箇所 >

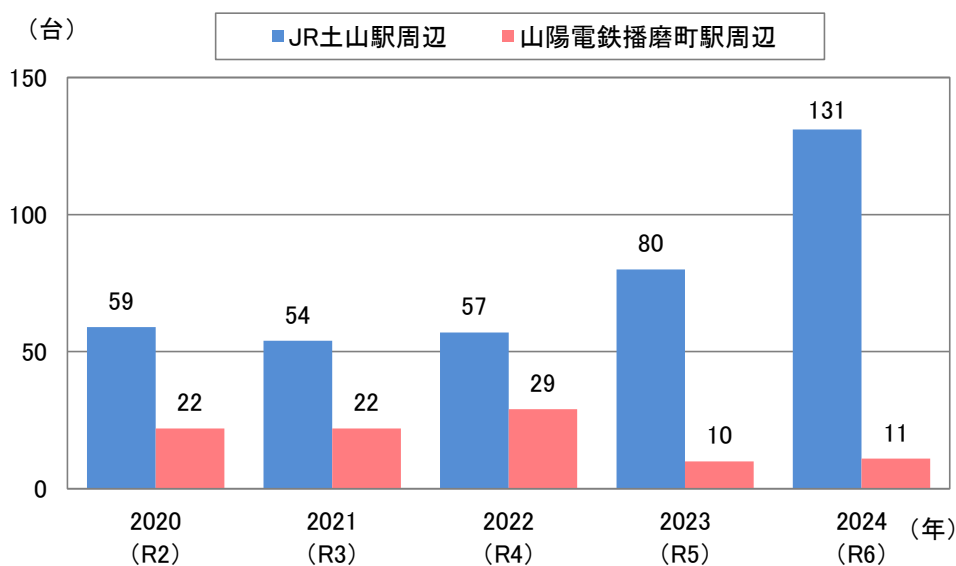


出典) 播磨町所管データ

b) 放置自転車撤去状況

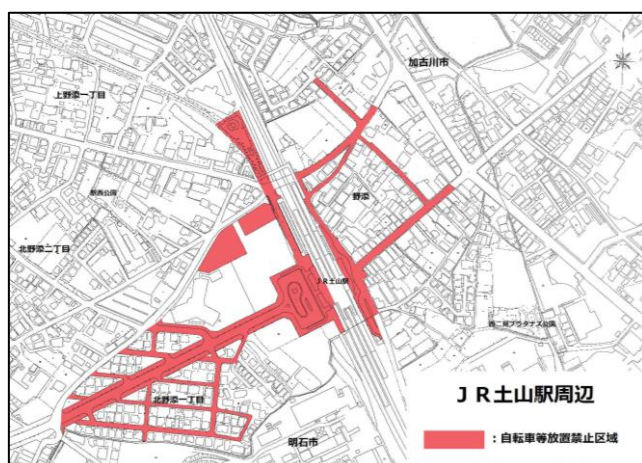
放置自転車の撤去状況を見ると、2020年（令和2年）から2022年（令和4年）にかけて JR 土山駅、山陽電鉄播磨町駅周辺の放置自転車撤去台数はほぼ横ばいの状態ですが、2023年（令和5年）以降では、山陽電鉄播磨町駅周辺では減少している一方で、JR 土山駅周辺では大きく増加しています。

< 放置自転車撤去状況 >



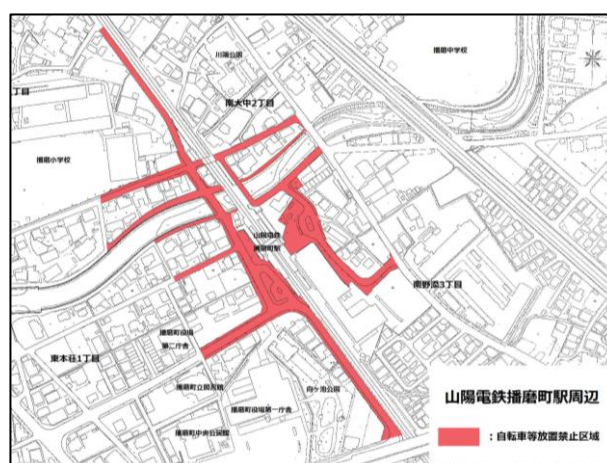
※1) 放置自転車禁止区域内詳細データ
 ※2) 撤去場所不明データ除く
 出典) 播磨町所管データ

< 自転車放置禁止区域（JR 土山駅周辺） >



出典) 播磨町所管データ

< 自転車放置禁止区域（山陽電鉄播磨町駅周辺） >



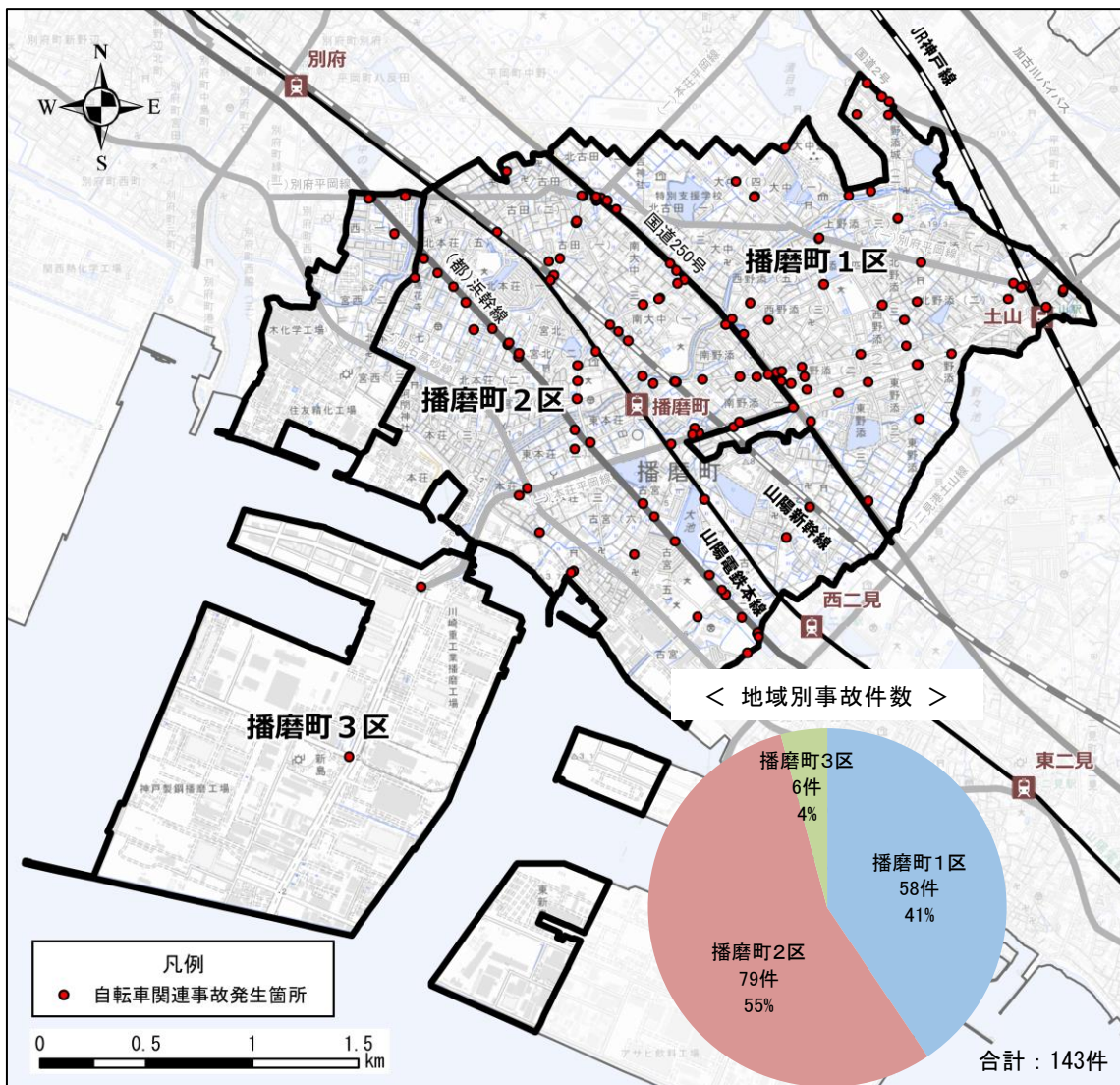
出典) 播磨町所管データ

(2) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故の推移

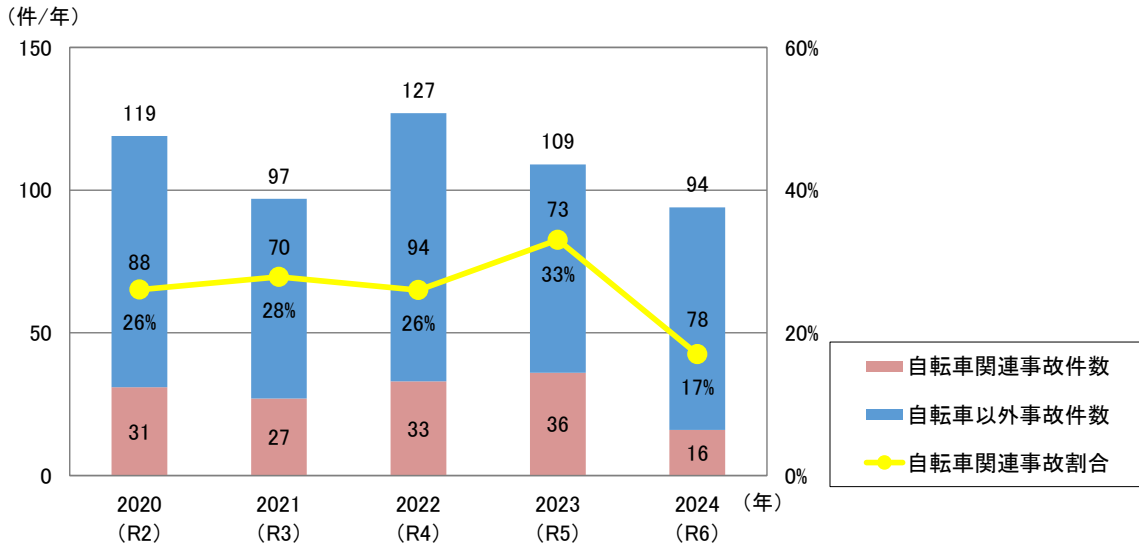
本町における過去5年間の自転車関連事故の発生箇所としては、全体の約6割が播磨町2区（おおむね国道250号以南の地域）で発生しており、特に国道250号や（都）浜幹線、信号が設置されていない交差点などで事故が多発しています。また、過去5年間の自転車関連事故の件数（次頁参照）は、2020年（令和2年）以降増減を繰り返しているものの、近年は減少傾向になっています。さらに、全ての事故に対する自転車関連事故の割合も同様に減少していますが、依然として自転車事故が発生している状況にあります。

< 過去5年間の自転車関連事故発生箇所 >



※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間ににおける播磨町の事故データ
※2) 地域区分は2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーンであり、おおむね国道250号から北が1区、南側が2区、新島及び宮西地区が3区となる
出典）兵庫県オープンデータ

< 自転車関連事故の推移 >

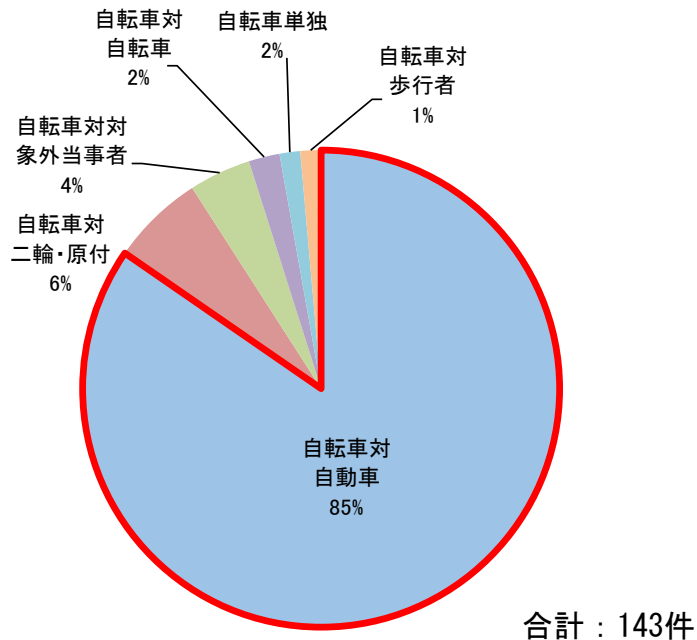


※) 2020年(令和2年)～2024年(令和6年)の5年間における播磨町の事故データ
出典) 兵庫県オープンデータ

② 自転車関連事故の当事者別内訳

本町における自転車関連事故は、5年間で143件発生しており、自転車対自動車の事故が85%と大半を占めています。

< 自転車関連事故の当事者別内訳 >

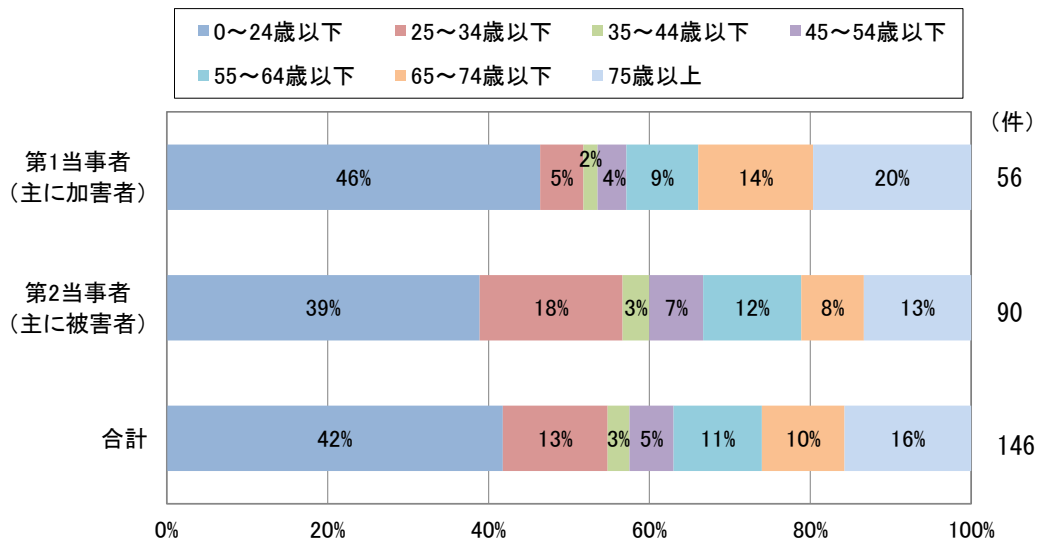


※) 2020年(令和2年)～2024年(令和6年)の5年間における播磨町の事故データ
出典) 兵庫県オープンデータ

③ 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢

本町における自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳を見ると、第1当事者（主に加害者）では、0～24歳以下が46%と特に多くなっており、第2当事者（主に被害者）でも同様の傾向となっています。一方で、65歳以上の高齢者の割合も、第1当事者では34%と多くなっています。

＜ 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳 ＞

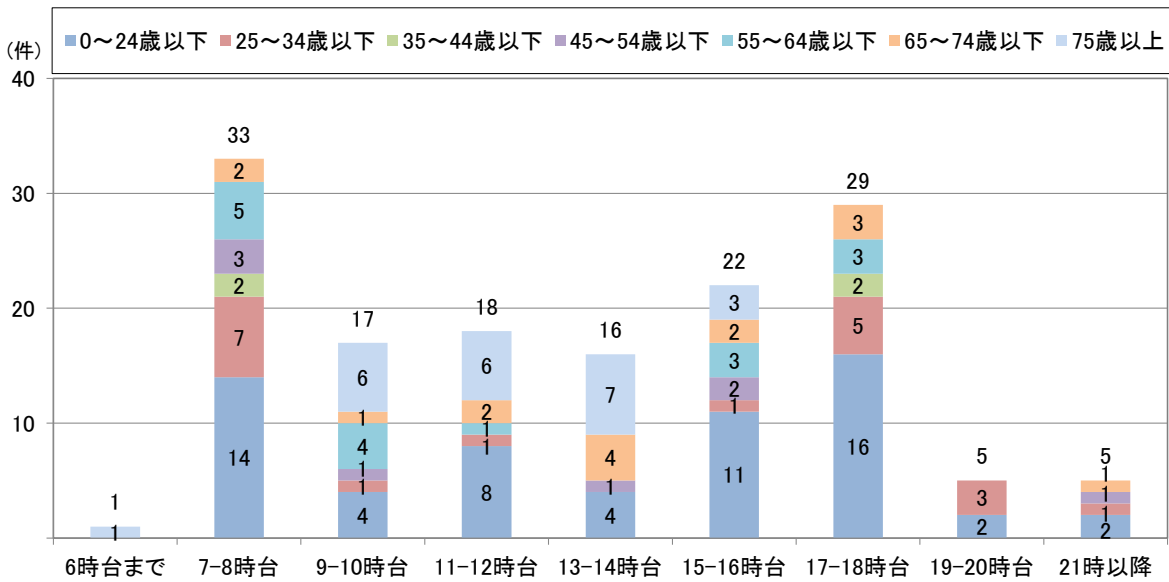


※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における播磨町の事故データ
 ※2) 当事者別に自転車利用者の年齢を集計
 出典）兵庫県オープンデータ

④ 自転車関連事故の発生時間帯別年齢

本町における自転車関連事故の発生時間帯別年齢内訳を見ると、通勤・通学時間帯である7～8時台、帰宅時間帯である17～18時台が特に多くなっています。一方で、9～14時台のオフピーク時間帯では、65歳以上の高齢者の事故が多くなっています。

< 自転車関連事故の発生時間帯別年齢内訳 >



※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における播磨町の事故データ
 ※2) 自転車関連事故の自転車利用者の年齢を集計
 出典) 兵庫県オープンデータ



●現状

【 播磨町の概要 】

- ・本町には、JR 土山駅、山陽電鉄播磨町駅があるとともに、国道 250 号や各種県道が東西南北に網羅的に整備されており、本町の沿線には国道2号や加古川バイパスも付近にあるなど、アクセス性の高い土地柄となっています。(P.4)
- ・播磨町の人口は、今後の人口減少対策等を想定しない場合、人口が全体的に減少する一方で、高齢者の割合は増加傾向で上げ止まりとなると予測されます。(P.5)
- ・人口分布としては、新島、東新島等の工業地帯を除いて、町内全域で広く点在しており、特に JR 土山駅周辺で比較的多くの集積が見られます。(P.6)

【 自転車利用の状況 】

- ・各駅や道路沿線を中心に多くの自転車利用拠点が立地しています。(P.7)
- ・自転車利用の割合が自動車に次いで2番目に多い交通手段となっています。(P.8)
- ・自転車での移動目的として、「その他自由」「送迎」「買物」「登校」「食事・社交・娯楽・習い事」の割合が高くなっていることから、自転車は買物や登校・通勤など日常生活を営むだけでなく、多岐にわたって利用される交通手段となっています。(P.9)
- ・自転車利用は、10 歳未満から 70 歳以上まで幅広い年代で利用されています。(P.10)
- ・自転車は、町内の移動だけでなく町外への移動においても多く利用されています。(P.11)
- ・自転車利用者は、山陽電鉄本線と JR 神戸線に挟まれた地域で特に多くなっています。(P.12)
- ・自転車は、10km 以内までの広範囲の距離帯で利用されています。(P.13)
- ・自転車交通量は JR 土山駅周辺や国道 250 号、(都)浜幹線などの主要路線の沿線を中心に交通量が多くなっています。(P.15)
- ・町内には 13 の駐輪施設が JR 土山駅と山陽電鉄播磨町駅周辺に立地しています。(P.16)
- ・放置自転車禁止区域内での放置自転車撤去状況としては、山陽電鉄播磨町駅周辺では近年減少傾向である一方で、JR 土山駅周辺では増加傾向にあります。(P.17)

【 自転車関連事故の状況 】

- ・町内での自転車関連の事故件数は、近年減少傾向にあるものの、依然として自転車事故が発生している状況にあります。(P.18~P.19)
- ・自転車関連事故は、自動車との事故が約9割となっています。(P.19)
- ・町内の自転車関連事故は、年齢別で見ると事故を起こす第1当事者(主に加害者)、事故を受ける第2当事者(主に被害者)ともに0~24 歳以下が多くなっており、次いで 65 歳以上の高齢者の割合が高くなっています。(P.20)
- ・自転車関連事故は朝の7時台や夕方の 17 時台の通勤・通学時間帯で多く発生しており、それ以外の時間帯では、65 歳以上の高齢者の事故が多くなっています。(P.21)



●課題

交通需要を考慮した主要施設までのアクセス性の向上

JR 土山駅や山陽電鉄播磨町駅周辺には、主要な自転車利用拠点や自転車交通量が多く、交通需要が多いことから、これらの主要施設に対して、安全・快適にアクセスでき、自動車・歩行者・自転車が共存できるような自転車通行空間の創出が必要となります。

駐輪場への利用案内による放置自転車の抑制

本町では、駅の周辺が放置自転車禁止区域に指定されており、区域周辺には駐輪場が整備されているものの、依然として放置自転車が残っています。このため、公営・民営の駐輪場が複数ある利点を活かして、駐輪場への利用案内を重点的に行うことで、放置自転車を抑制していく必要があります。

自転車事故の予防措置による抑制

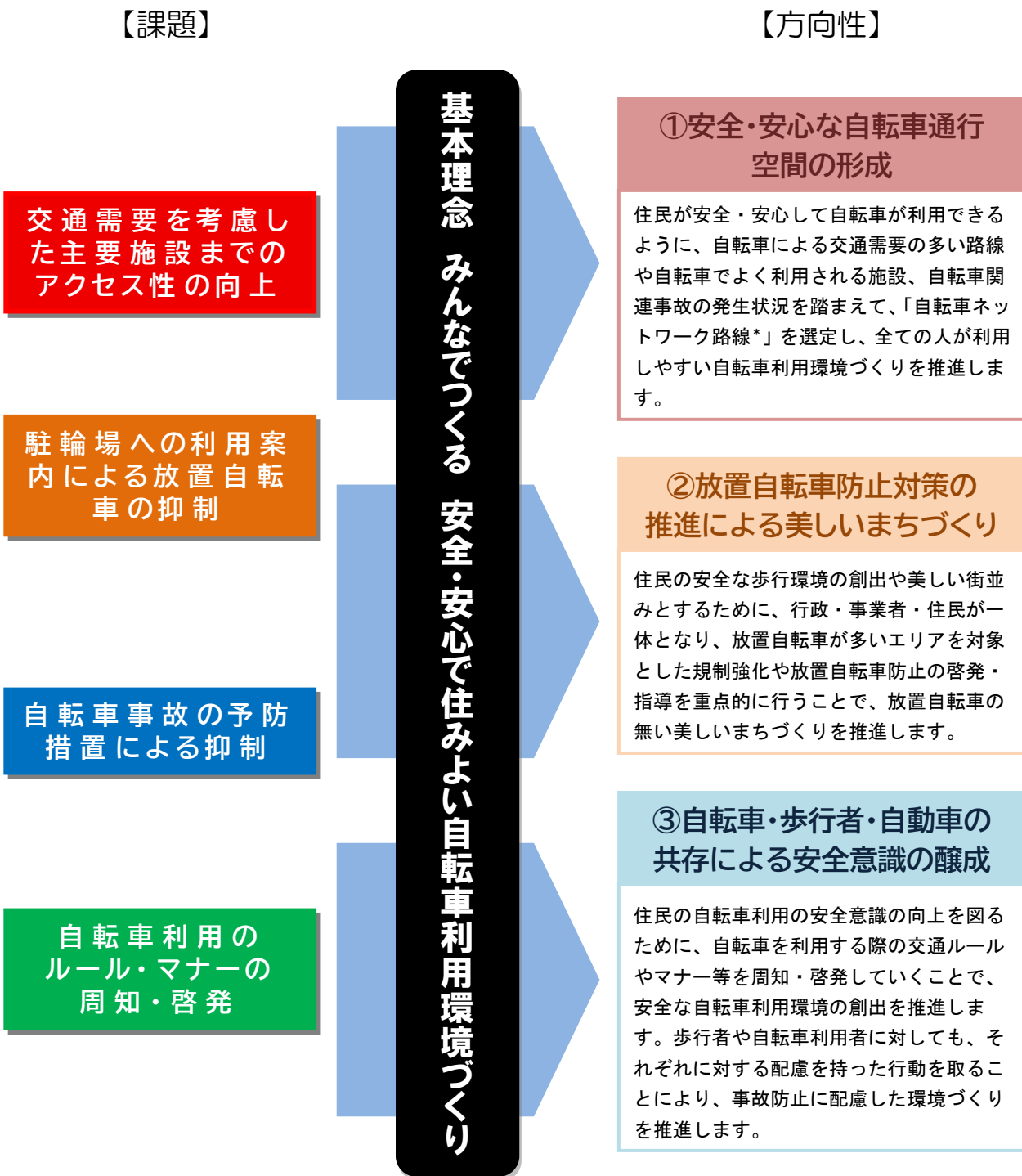
自転車関連事故は近年減少傾向であるものの、依然として事故は発生していることから、事故の発生を未然に防ぐ対策などを講じていく必要があります。

自転車利用のルール・マナーの周知・啓発

本町では、主に0~24 歳以下の若年層や 65 歳以上の高齢者の自転車関連事故が特に多くなっていることから、この年代をターゲットとした自転車利用に関する交通ルールや交通マナーを周知・啓発を図ることで、安全な自転車利用を推進していく必要があります。

第2章で整理した「播磨町の自転車交通をとりまく現状と課題」においてとりまとめた課題を踏まえて、本計画の方向性を定めています。

以下の基本理念の実現に向けて、3つの方向性を設定し、本町における自転車利用環境の向上を目指します。



*「自転車ネットワーク路線」とは、自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線をいいます。



4-1 施策体系

第3章に示した基本理念の実現を目指し、3つの方向性を軸として以下の事業を展開していきます。

< 施策体系 >

基本理念	方向性	事業内容		
みんなでつくる 安全・安心で住みよい自転車利用環境づくり	方向性① 安全・安心な自転車通行空間の形成	①-1	自転車ネットワーク路線の整備	
		①-2	自転車ネットワーク路線以外の自転車通行環境の整備	
	方向性② 放置自転車防止対策の推進による美しいまちづくり	②-1	放置自転車の防止対策	
		②-2	駐輪場の適正配置・管理	
	方向性③ 自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成	③-1	「通学路交通安全プログラム」や交通安全街頭指導員との連携による対策の実施	
		③-2	交通安全教室・交通安全のつどい等の継続実施	
		③-3	自転車保険への加入促進	
		③-4	自動車運転者・自転車利用者双方への啓発	



4-2 取組施策

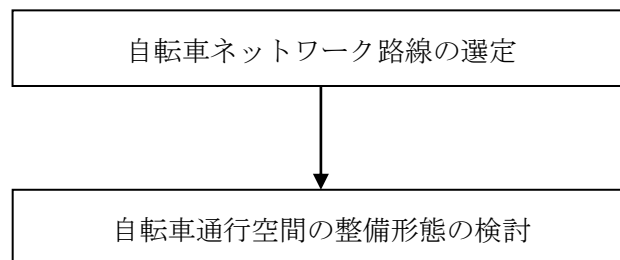
(1) 安全・安心な自転車通行空間の形成

①-1	自転車ネットワーク路線の整備		
実施スケジュール	2026年[令和8年] 4月から随時	担当部署	播磨町、兵庫県、警察

① 自転車ネットワーク路線の検討概要

自転車ネットワーク路線の検討にあたっては、本町内の主要路線を対象に選定を行いました。道路状況や規制速度等を考慮し、整備形態*を設定しました。

< 自転車ネットワーク路線の検討フロー >



*「整備形態」とは、自転車ネットワーク路線において、自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、車道混在等のいずれかで整備する形態を指し、後述する自動車の速度と交通量、路肩幅員などから選定しました。

② 自転車ネットワーク路線の選定

a) 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

対象路線は、国・県道、都市計画道路、主要町道のうち、「播磨町都市計画マスタープラン（立地適正化計画）」で「主な道路（主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路）」とされる路線（現道が無い路線を除く）を対象として、「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、本町における自転車ネットワーク路線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、自転車ネットワークの連続性を考慮して、自転車ネットワーク路線を選定します。

＜ 国ガイドラインを考慮した本計画における選定要件 ＞

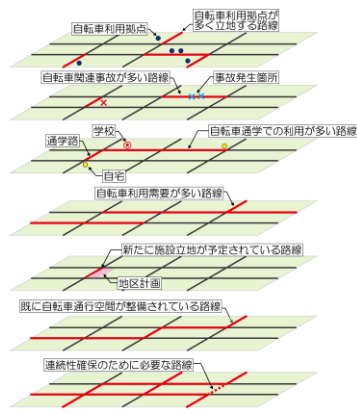
国ガイドラインにおける選定項目
①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
③自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

本計画における選定要件
A: 自転車利用拠点多く立地する路線
B: 自転車関連事故が多い路線
C: 自転車通学での利用が多い路線
D: 自転車利用需要が多い路線
E: 新たに施設立地が予定されている路線
F: 既に自転車通行空間が整備されている路線
該当なし
都市計画道路※
G: 連続性確保のために必要な路線 (隣接する明石市、加古川市の計画に位置付けのある路線)

※) 事業化の進捗を踏まえて検討

＜ 重ね合わせの概念図 ＞

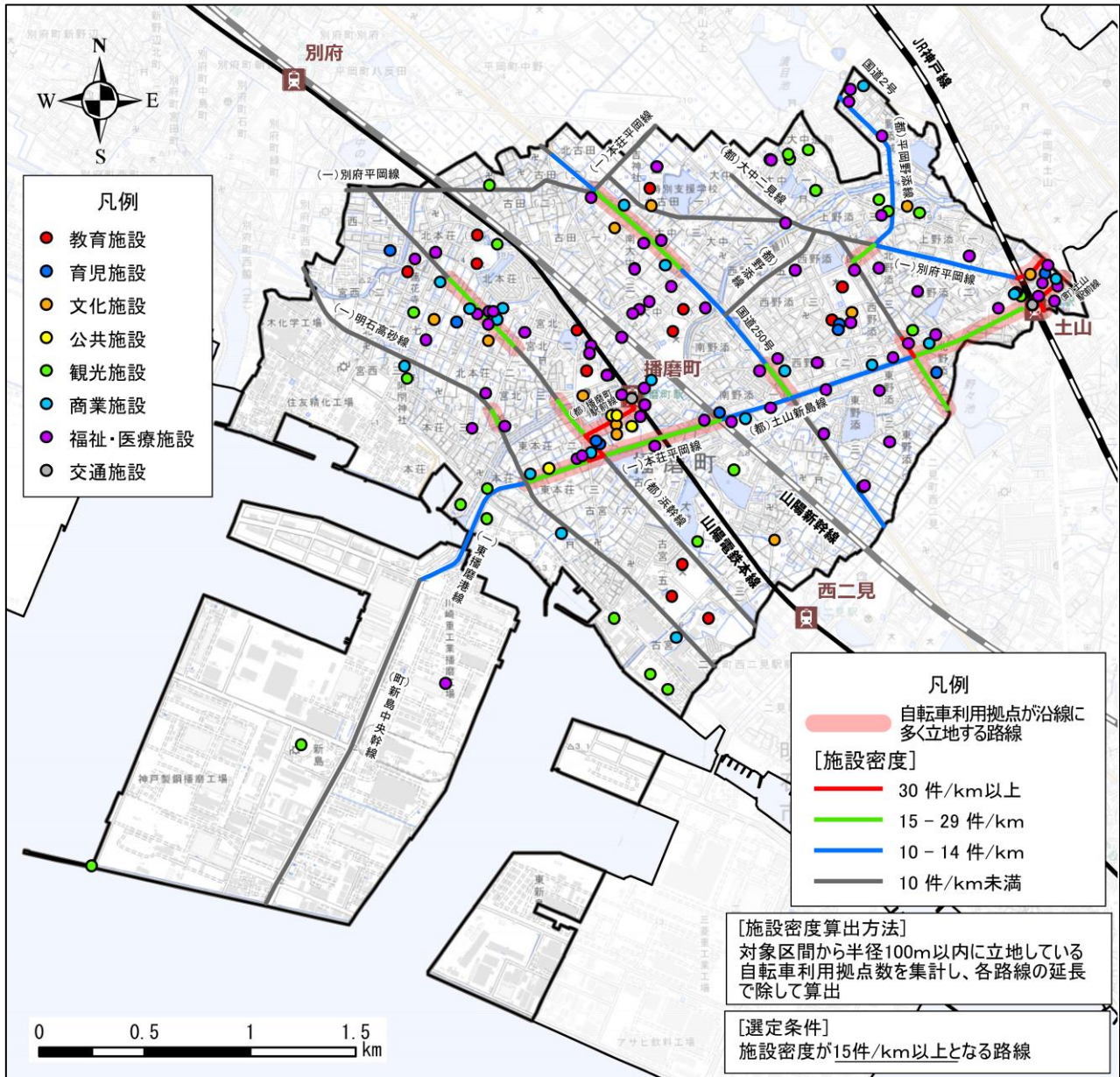
- A: 自転車利用拠点多く立地する路線
- B: 自転車関連事故が多い路線
- C: 自転車通学での利用が多い路線
- D: 自転車利用需要が多い路線
- E: 新たに施設立地が予定されている路線
- F: 既に自転車通行空間が整備されている路線
- G: 連続性確保のために必要な路線



自転車ネットワーク路線選定結果
自転車ネットワーク

b) 自転車ネットワーク路線の選定結果

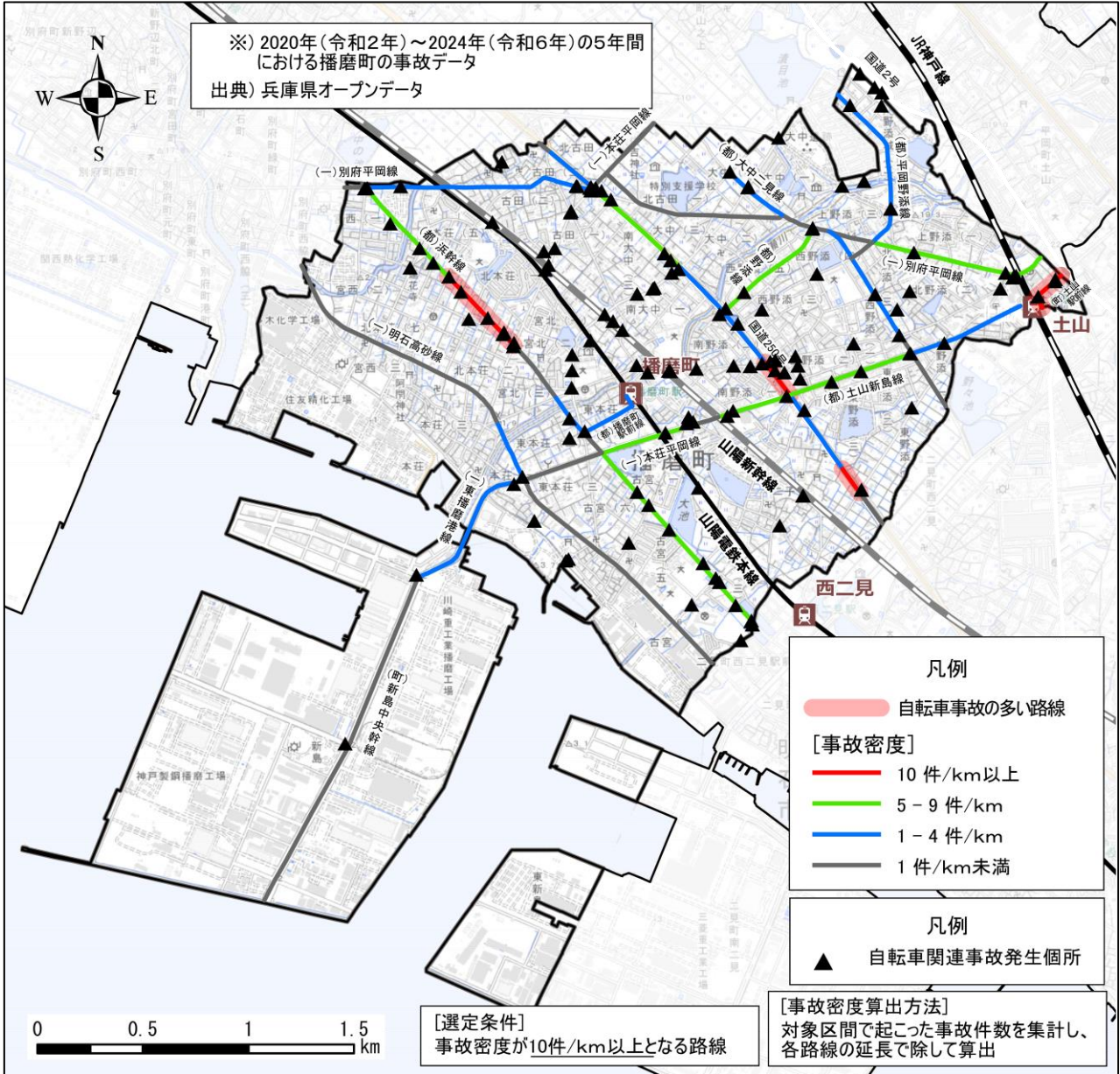
選定要件A：自転車利用拠点多く立地する路線



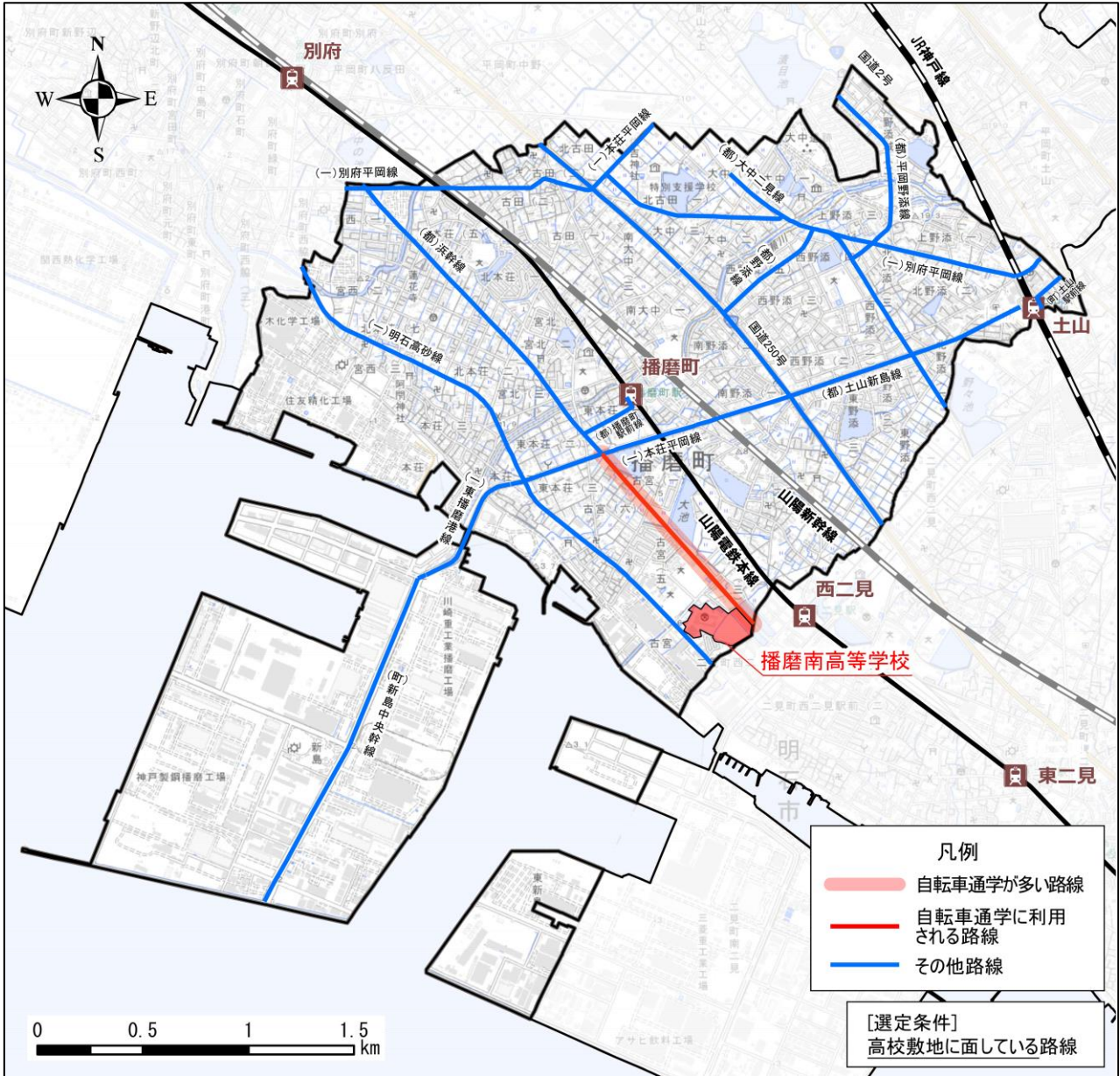
< 自転車利用拠点の出典 >

分類	内容	出典
教育施設	こども園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校	播磨町ホームページより抽出
育児施設	保育所、認可外保育施設、児童館・児童センター、子育て支援施設	播磨町ホームページより抽出
文化施設	公民館、集会施設、文化施設、図書館、博物館・資料館、郵便局	播磨町ホームページ、iタウンページより抽出
公共施設	庁舎、その他行政施設	播磨町ホームページ、播磨町公共施設等総合管理計画 第3版 (2024年 [令和6年] 3月) より抽出
観光施設	観光地、史跡、寺社・仏閣、レジャー施設、公園、スポーツ施設、レクリエーション施設	播磨町ホームページより抽出
商業施設	スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア	iタウンページ、ナビタイム、EPARK くすりの窓口より抽出
福祉・医療施設	病院、診療所、歯科診療所、保健福祉サービスセンター、地域包括支援センター、身体・知的障がい者(児)福祉施設	播磨町ホームページ、国土数値情報、児童発達支援・放課後等デイサービス検索、保育園探しのホイシル、ワムネットより抽出
交通施設	鉄道駅	播磨町地域公共交通計画 (2024年 [令和6年] 4月) より抽出

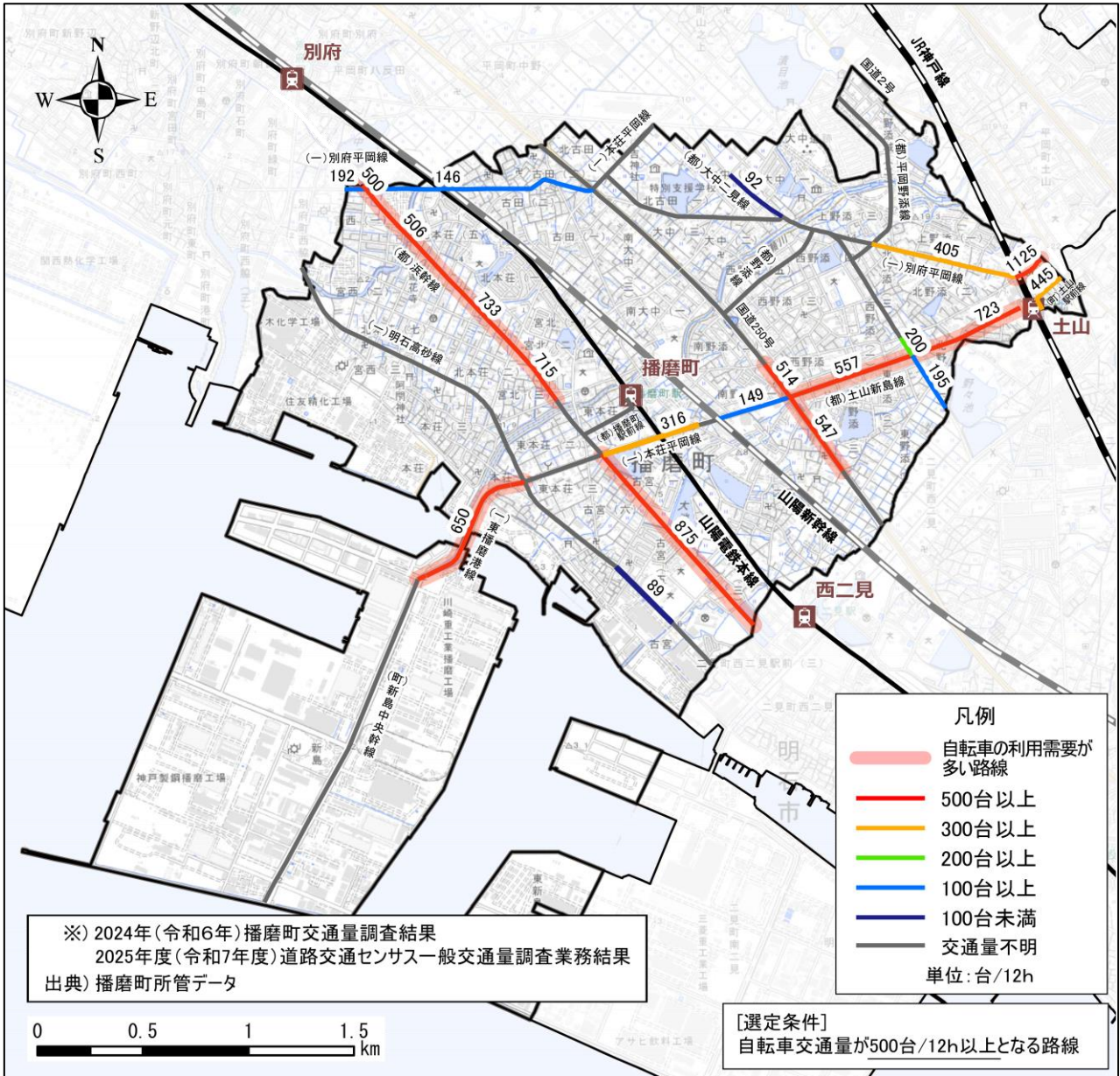
選定要件B：自転車関連事故が多い路線



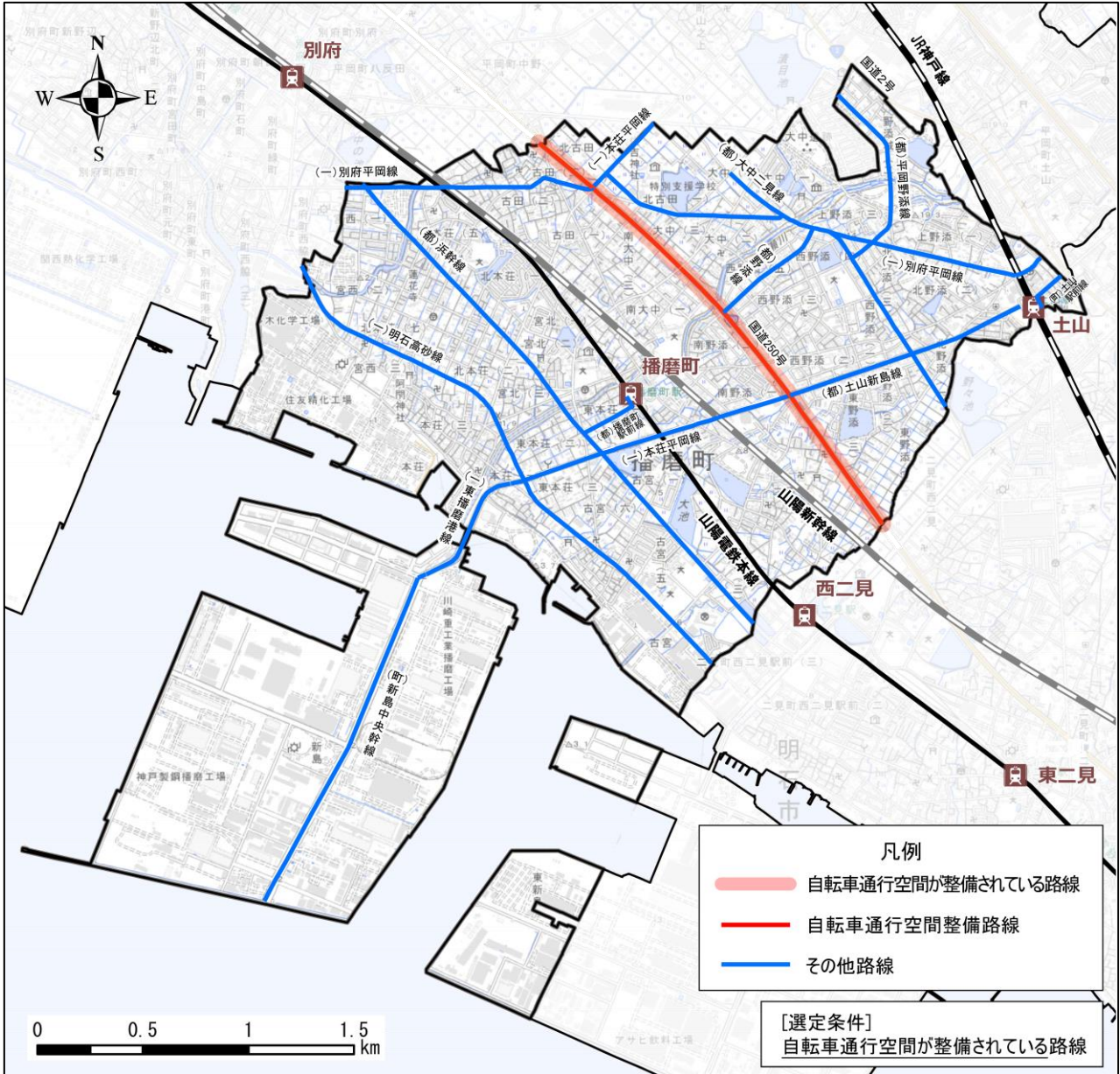
選定要件C：自転車通学での利用が多い路線



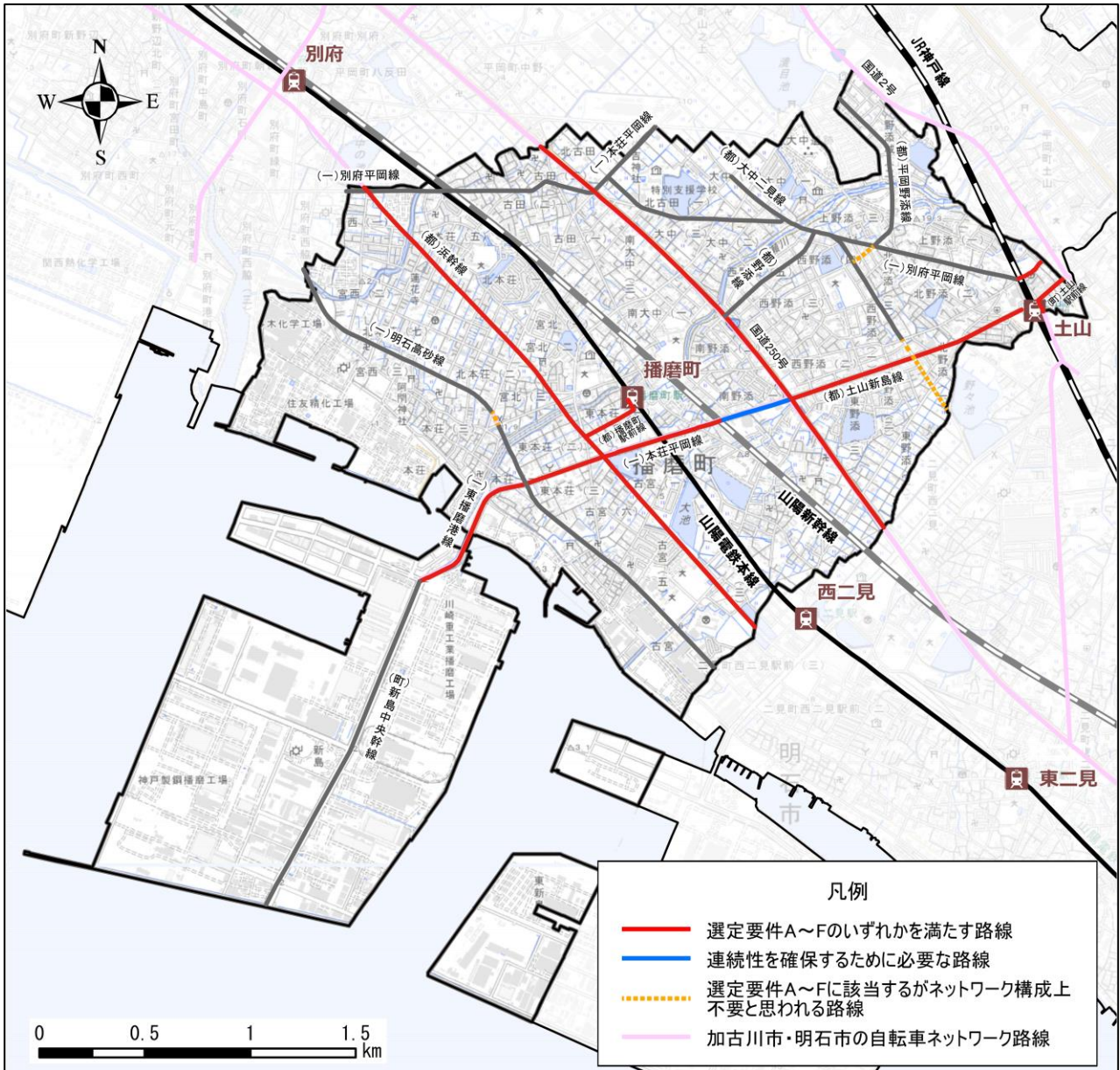
選定要件D：自転車利用需要が多い路線



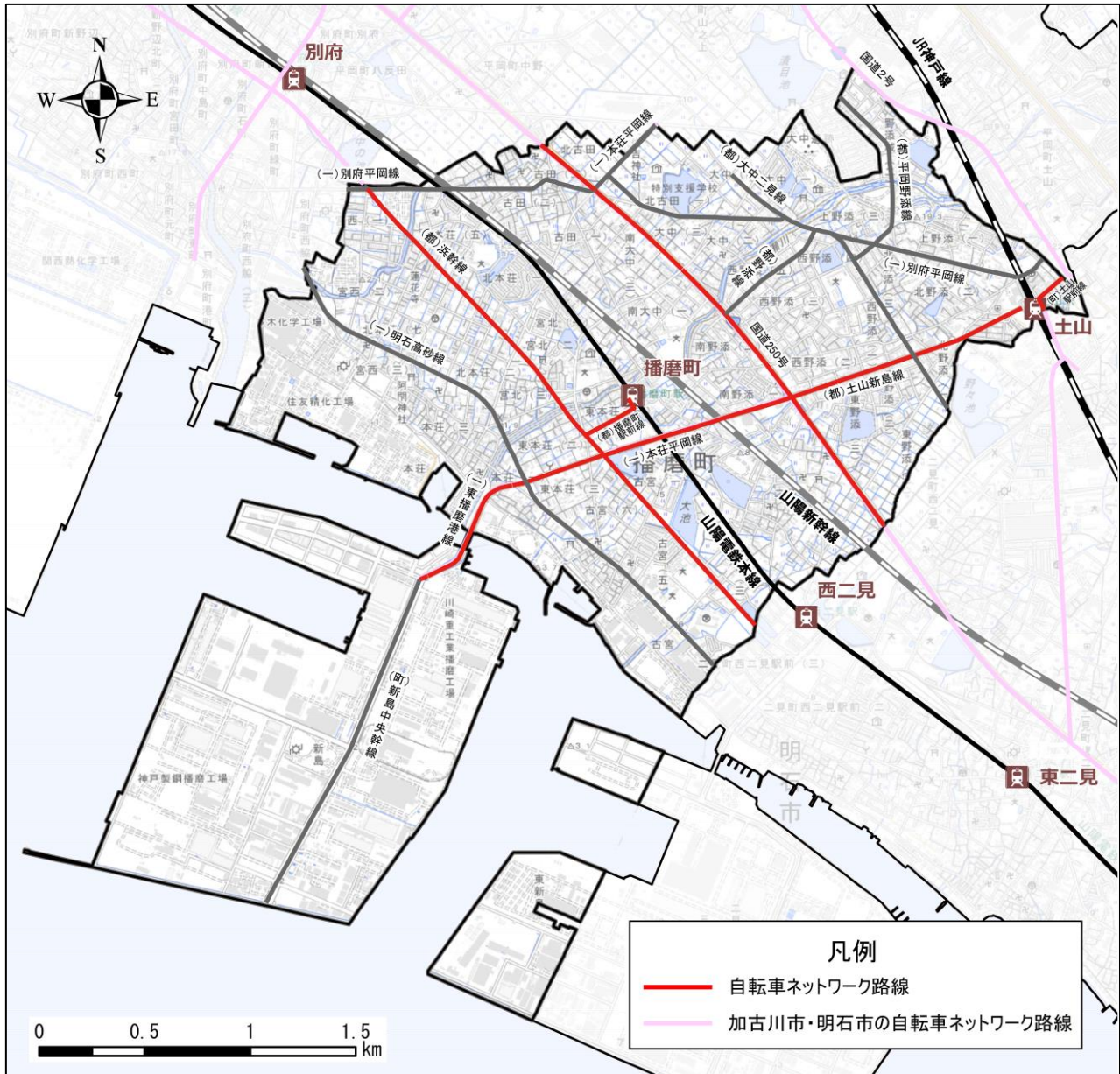
選定要件 F：既に自転車通行空間が整備されている路線



選定要件G：連続性確保のために必要な路線



自転車ネットワーク路線



自転車ネットワーク路線としては、前述のとおり「自転車利用拠点多く立地する路線」「自転車関連事故が多い路線」「自転車通学での利用が多い路線」「自転車利用需要が多い路線」「新たに施設立地が予定されている路線」「既に自転車通行空間が整備されている路線」のいずれか1項目でも該当する路線を設定しており、かつ「連続性確保のために必要な路線」として、ネットワーク構成上設定が必要な路線を加えて選定しました。なお、単区間路線や端部の路線など、ネットワーク構成上設定が不要と考えられる路線は対象外としました。

ただし、(一) 別府平岡線の JR 神戸線北側の区間は、「JR 土山駅北周辺地区まちづくり」での一体的な事業進捗を見据えた上で、今回は自転車ネットワーク路線の対象外とし、次回の計画見直しの際に改めて検討します。また、(町) 土山駅前線についても「JR 土山駅北周辺地区まちづくり」区域内であるが、加古川市及び明石市が自転車ネットワーク路線に設定している国道2号と明石市道を接続する道路であり、ネットワーク構成上設定が必要であるため、自転車ネットワーク路線の対象としています。

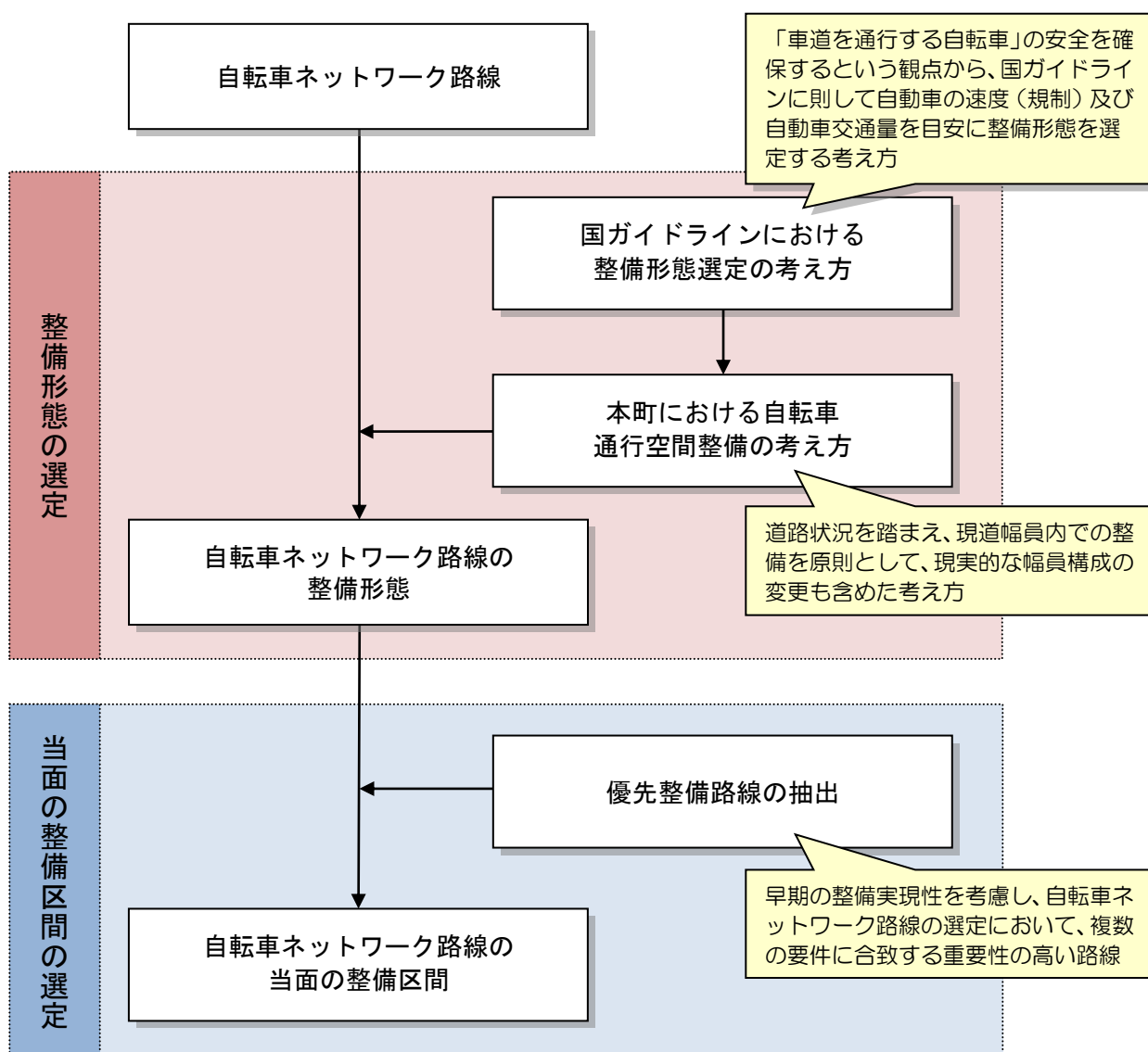
③ 自転車通行空間の整備形態の検討

a) 整備形態検討の流れ

自転車ネットワーク路線の整備形態選定の流れは、以下のとおりです。

まず、前頁で選定した自転車ネットワーク路線を対象として、国ガイドラインにおける整備形態の考え方に則した整備形態の選定を行った上で、道路状況を踏まえた現道幅員内での整備を原則とした、本町における自転車通行空間整備の考え方を踏まえ、整備形態を検討しました。また、今後 10 年以内での早期の整備実現性を考慮し、自転車ネットワーク路線の選定において、複数の要件に合致する重要性の高い路線を抽出し、当面の整備区間を選定しました。

< 本町における整備形態検討の流れ >



b) 整備形態検討の基本的事項

本町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に、国ガイドラインを踏まえ、道路構造令に倣った上での整備形態の基本とします。

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」による整備となります。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/日以下と少ない道路では、「車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）」による整備となります。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、「自転車専用通行帯（自転車レーン）」による整備となります。

＜ 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 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。




※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (2024 年 [令和 6 年] 6 月)

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です。

＜ 国ガイドラインにおける自転車通行空間の整備形態 ＞

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>  <p>緑石線等 歩道 自転車道 (自動車の)車道</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>  <p>歩道 自転車 他の通行帯 専用通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>  <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (2024年 [令和6年] 6月)

整備形態	整備の概要	
自転車道	構造的分離	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
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	視覚的分離	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
車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)	混在	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

○ 自転車道

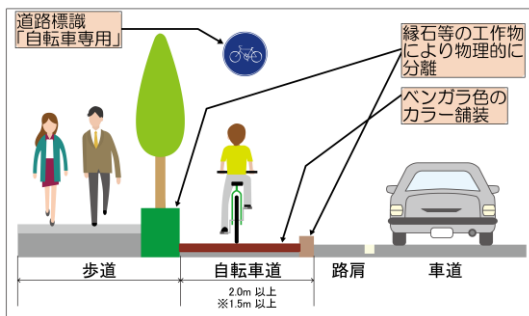
【 概要 】

自転車が通行するための空間として、道路に車道及び歩道から縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、自転車交通と自動車交通、歩行者通行との分離を図る。

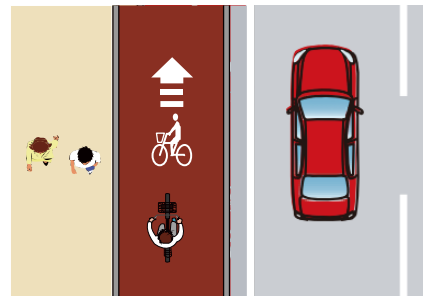
【 自転車の通行方法 】

- ・自転車道が設置された道路では、自転車は、自転車道を通行しなければならない。
- ・自転車道の中では、自転車は一方通行となる。(一方通行規制を行っている場合)

【 整備イメージ 】



歩道 自転車道



※) 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.5m 以上とする

○ 自転車専用通行帯(自転車レーン)

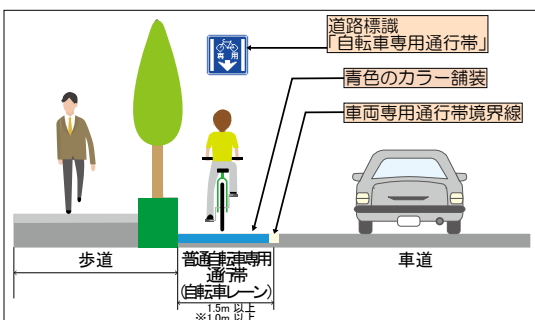
【 概要 】

車道に自転車専用通行帯(自転車レーン)の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識等を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図る。

【 自転車の通行方法 】

- ・自転車は原則として自転車専用通行帯(自転車レーン)を通行しなければならない。
- ・自転車専用通行帯(自転車レーン)の自転車の通行は、自動車と同じ方向の一方のみとなる。

【 整備イメージ 】



歩道 自転車専用通行帯(自転車レーン)



※) 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.0m 以上とする

○ 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

【概要】

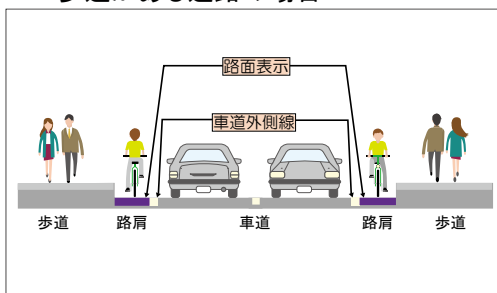
路肩や車道内に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促すとともに自動車への注意喚起を図る。

【自転車の通行方法】

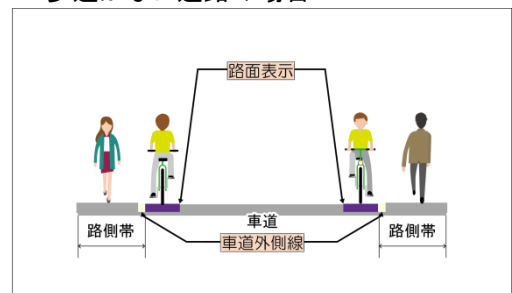
- ・ 自転車は、車道左側を通行しなければならない。
- ・ 自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

【整備イメージ】

A: 歩道がある道路の場合

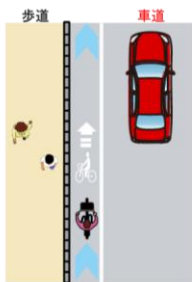


B: 歩道がない道路の場合



※) 路側帯は標準 1.0m 以上(道路及び交通状況によりやむを得ない場合は、0.5m まで縮小できる)

[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる

[車線内の対策]



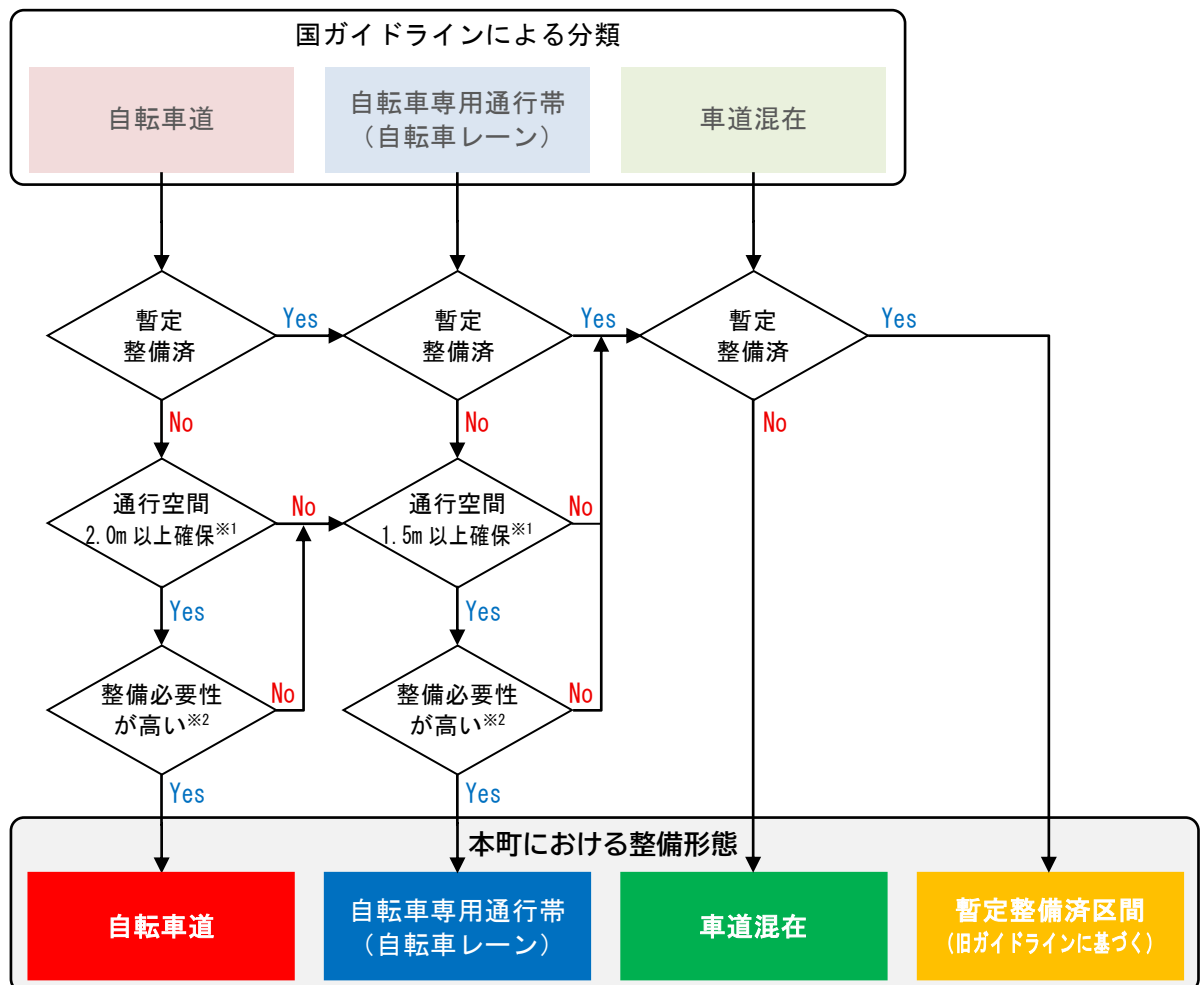
c) 整備形態選定の考え方

国ガイドラインの整備は、歩道幅員の見直しなど幅員構成の変更を前提とするため、自転車通行空間の早急な創出が必要な路線などでは、完成までに時間と費用がかかります。そこで、本町における整備形態の選定は、国ガイドラインの選定結果を踏まえ、以下に示す選定フローに基づいて検討を行いました。

なお、整備形態の種類としては、国ガイドラインに示される「自転車道」、「自転車専用通行帯（自転車レーン）」、「車道混在」の3形態としました。

また、旧ガイドラインに基づいて既に自転車歩行者道内での自転車通行位置を区分している路線（暫定整備済区間）については、自転車通行空間が整備されているものとして現道の整備を優先しました。

< 整備形態選定フロー >



※1) 「通行空間」とは、基本的に路肩を指す。ただし、中央帯等を路肩に変更するなど、幅員構成の変更が可能な場合においては、変更後の路肩幅員を指す。

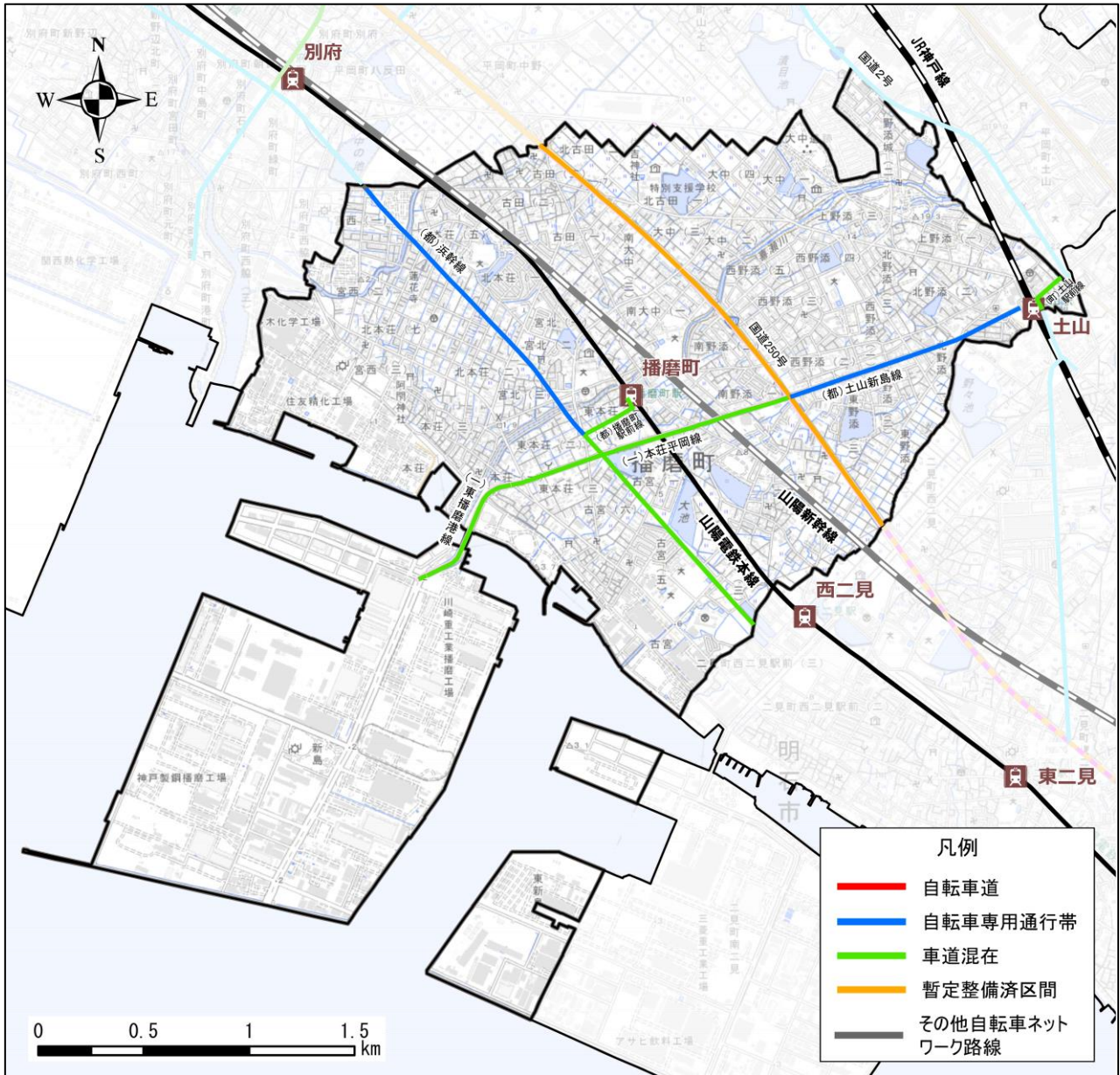
※2) 「整備必要性が高い」とは、自転車と歩行者が錯綜する道路等であり、以下に示す条件に1つでも該当する道路とするが、関係機関と十分な協議、調整を実施した上で設定する。

- ・自転車利用が多い路線（目安：500台/12h以上）
- ・自転車関連事故が多い路線（目安：5年で10件/km以上）

d) 整備形態の選定結果

「c) 整備形態選定の考え方」を踏まえて、本町における自転車ネットワーク路線の整備形態を選定しました。

< 本町における自転車ネットワーク路線の整備形態 >

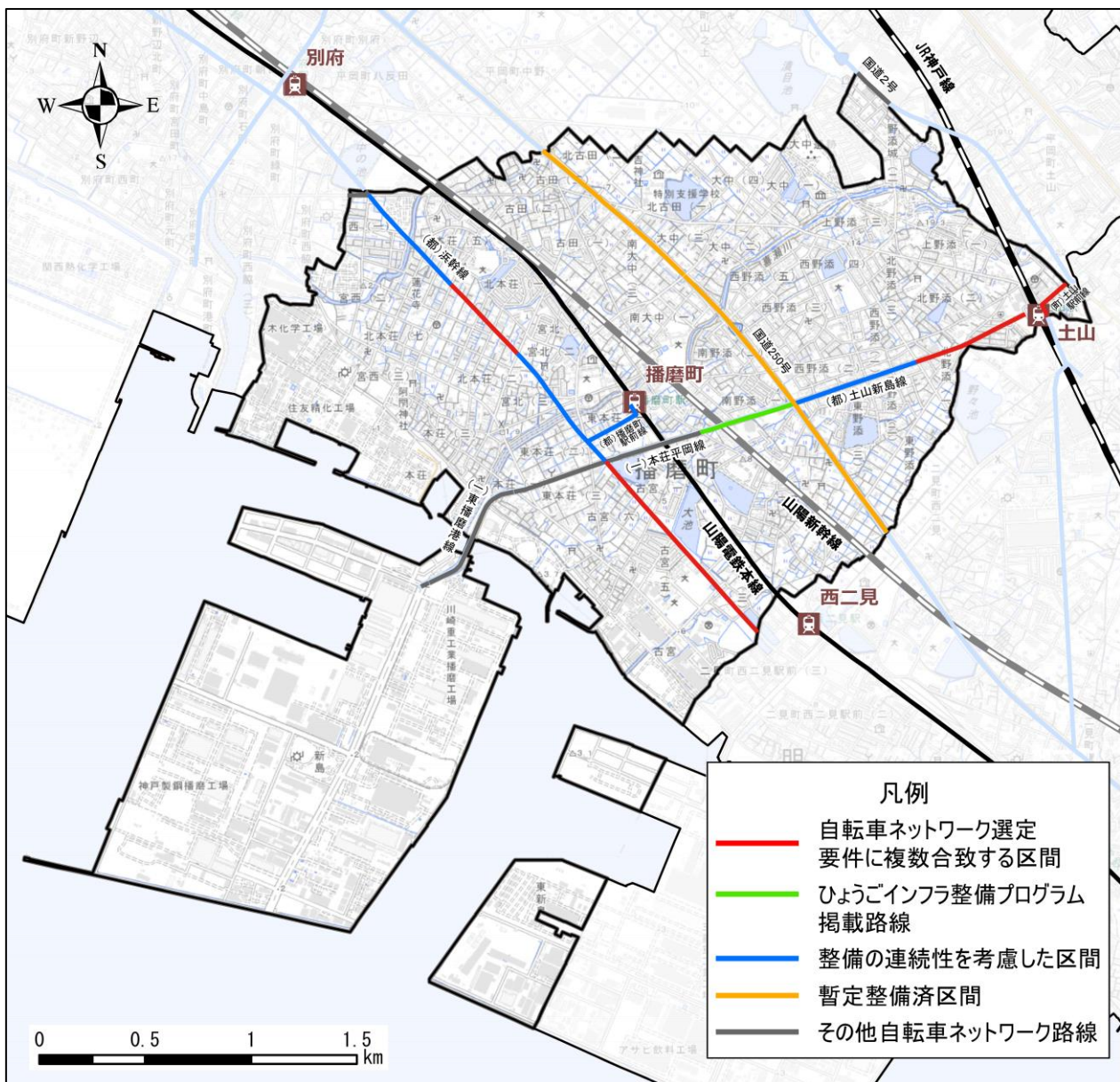


e) 当面の整備区間選定の考え方

本町では、早期での自転車通行空間の創出及び住民の車道通行の意識醸成を目的として、優先して整備を行っていく「当面の整備区間」を選定しました。

当面の整備区間を選定するにあたっては、前述の「② 自転車ネットワーク路線の選定」で選定要件となっている7項目において、以下の図のとおり2件以上の複数項目で該当する路線や、兵庫県事業である「ひょうごインフラ整備プログラム」に掲載されている路線（今後10年以内に整備を行う路線であるため）を整備優先度が高い路線であるとし、かつ整備区間の連続性を考慮して設定しました。

< 当面の整備区間候補 >



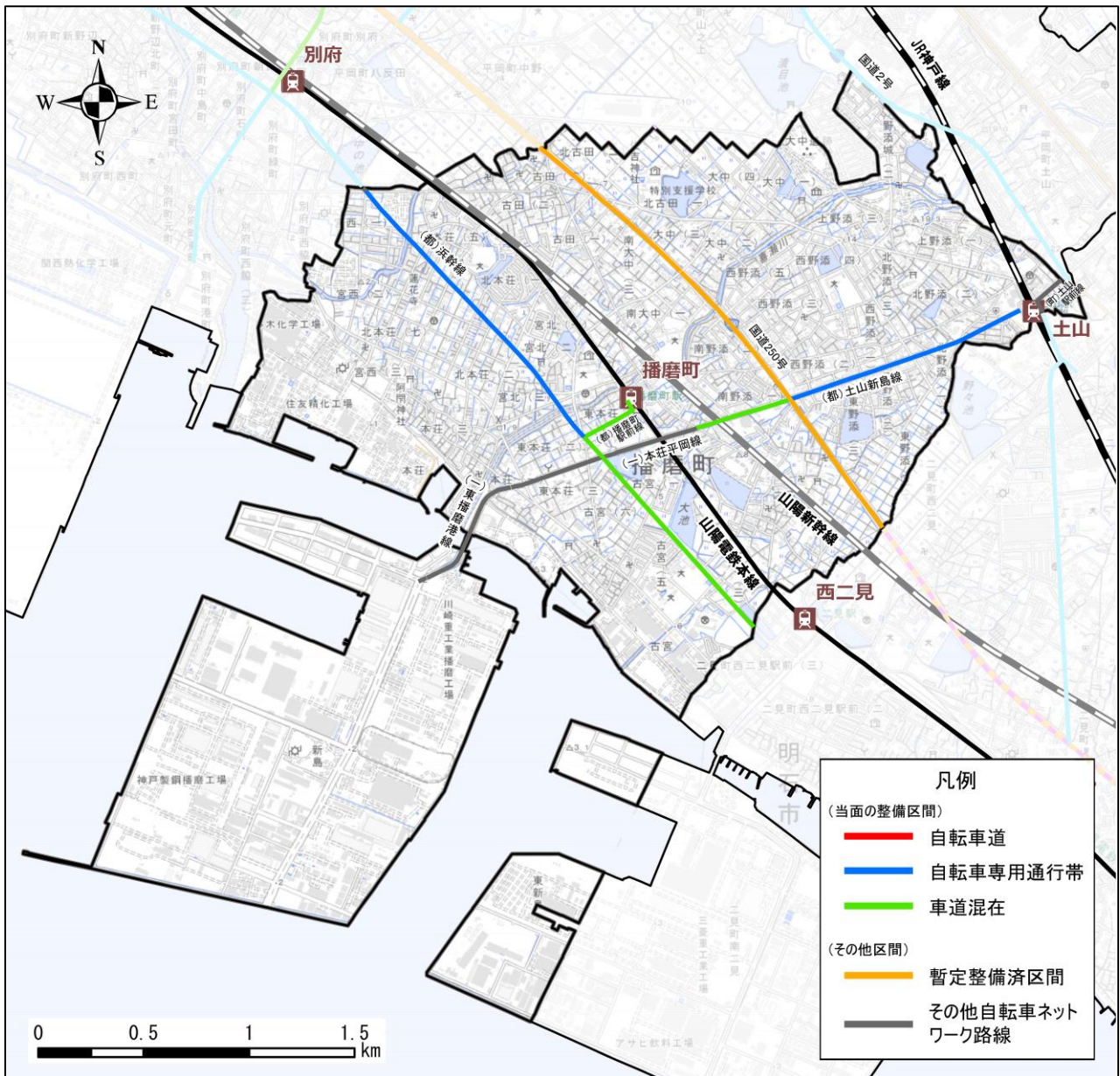
f) 当面の整備区間及び整備形態

「e) 当面の整備区間選定の考え方」を踏まえて、本町において優先的に整備を推進する自転車ネットワーク路線の整備区間を選定しました。

これらの路線について、今後10年以内での整備完了を目標として事業推進を図ります。

ただし、(町)土山駅前線については、「JR 土山駅北周辺地区まちづくり」と一体で整備していきますが、2026年度(令和8年度)以降に住民等と協議した上で整備方針を検討していくため、当面の整備区間から外します。

＜ 自転車ネットワーク路線の当面の整備区間及び整備形態 ＞



※) 自転車ネットワーク路線の当面の整備区間は、今後の詳細検討や関係機関との協議等により、内容を変更する場合があります。

自転車ネットワーク路線の当面の整備区間としては、前述の自転車ネットワーク選定要件にて、2件以上の複数合致する路線や、「ひょうごインフラ整備プログラム」に掲載されている路線を整備優先度が高い路線であるとし、かつ、整備区間の連続性を考慮して設定しました。

①-2	自転車ネットワーク路線以外の自転車通行環境の整備		
実施スケジュール	2026年[令和8年] 4月から随時	担当部署	播磨町、兵庫県、警察

a) 自転車ネットワーク路線以外の整備

自転車ネットワーク路線以外の区間においても、対策が必要となる箇所については、本計画で定めた整備形態選定の考え方を踏まえて整備を進めていきます。

なお、自転車ネットワーク路線以外の区間は主に生活道路等の細街路が想定されます。これらの区間に対しては、車道混在の矢羽根や路肩拡幅等を基本に、最適な整備について関係機関と協議しながら検討していきます。

< 整備イメージ >



出典) 尼崎市ホームページ



出典) 兵庫県ホームページ

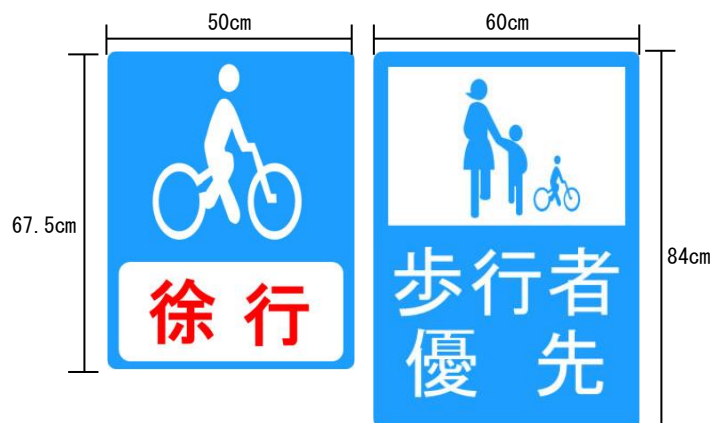
b) 自転車歩行者道の取り扱い

自転車ネットワーク路線以外の自転車歩行者道（歩道幅員が3.0m以上）については、以下に示す「自転車及び歩行者専用」の規制標識や「徐行」及び「歩行者優先」のピクトマークを設置し、歩行者の安全確保を図っていきます。

< 「自転車及び歩行者専用」規制標識 >



< 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)

■参考 普通自転車の歩道通行について

歩道通行のルール

1 歩道を通行できるとき

自転車は車道通行が原則ですが、次のようなときは、普通自転車は歩道を通行することができます。

「普通自転車歩道通行可」を示す
道路標識・道路標示



- ① 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるかとされているとき
- ② 13歳未満の方若しくは70歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき*

* 道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときをいいます。

2 歩道を通行するときのルール

- (1) 普通自転車で歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行*しなければなりません。

また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければなりません。

* 徐行とは、直ちに停止することができるような速度で進行することをいいます。



- (2) 歩道に「普通自転車通行指定部分」が設けられている場合には、普通自転車通行指定部分を徐行しなければなりません*。

* ただし、普通自転車通行指定部分については、歩行者がいない場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。



普通自転車通行指定部分

出典) 「自転車を安全・安心に利用するためにー自転車への交通反則通告制度(青切符)の導入ー
【自転車ルールブック】(2025年[令和7年]9月 警察庁交通局)」

(2) 放置自転車防止対策の推進による美しいまちづくり

②-1	放置自転車の防止対策		
実施スケジュール	継続	担当部署	播磨町、兵庫県

自転車等禁止区域に放置された自転車などは、現時点においても依然として残り続けていることから、特に JR 土山駅周辺の放置自転車の撤去を強化し、放置自転車の減少を図っていきます。また、兵庫県と連携して放置自転車防止に向けた啓発活動を行い、駐輪場の利用を促すことで、放置自転車の減少を図っていきます。

< 放置自転車撤去の概要 >

撤去方法	自転車等禁止区域に放置された自転車などは撤去し、指定の場所に移動して保管
自転車等放置禁止区域	P.17 参照
自転車など保管場所	播磨町役場北玄関西隣
返還日時	毎週火曜日、金曜日の午後1時～5時 第2・第4土曜日の午後1時～5時 ※祝日・年末年始を除く ※指定日時以外の返還はなし
返還に必要な物	保管手数料(自転車 1,000 円、原動機付自転車 2,000 円) 運転免許証などの身分証明書 自転車などの鍵

②-2	駐輪場の適正配置・管理		
実施スケジュール	継続	担当部署	播磨町

放置自転車対策が必要な自転車等放置禁止区域を中心として、兵庫県からの駐輪ニーズに応じた駐輪場整備や、利用率向上に向けた国や自治体の取り組みに関する情報交換を行いながら、引き続き駐輪場の管理及び適正配置の検討を行います。

< 播磨町土山駅南自転車駐輪場 >



出典) 播磨町所管データ

(3) 自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成

③-1	「通学路交通安全プログラム」や交通安全街頭指導員との連携による対策の実施		
実施スケジュール	継続	担当部署	播磨町、兵庫県、警察

播磨町教育委員会では、2012年（平成24年）8月に各小学校の通学路において、関係機関と連携して町内小中学校の通学路の危険箇所にて「緊急合同点検」の実施を行い、「播磨町通学路交通安全プログラム」を策定しています。この取組を継続的に実施し、通学路の安全性の向上を図ります。

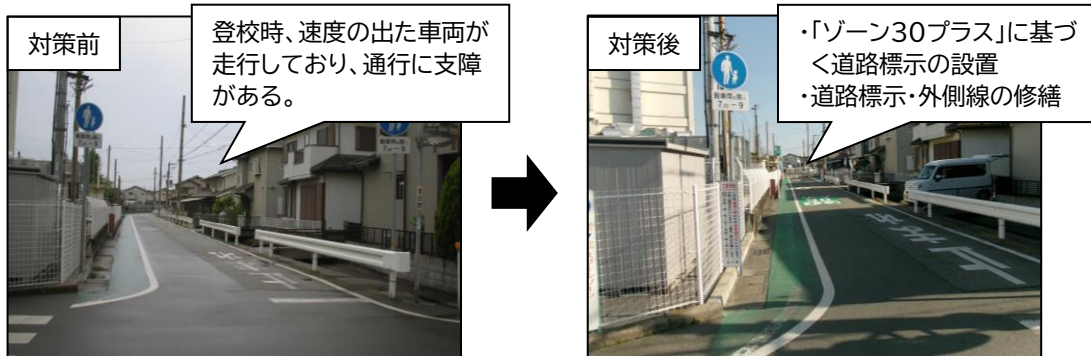
また、正しく安全な歩行の習慣化を図るとともに、その安全な歩行と横断を確保し、交通事故防止に努めることを任務とし、播磨町内の通学通園児の登下校（園）時を中心とした歩行者の保護誘導等を行っています。

これらの既存の取組と連携して、安全な歩行環境及び自転車通行に向けた対策を行っていきます。

< 「播磨町通学路交通安全プログラム」の概要 >

合同点検の実施及び対策の検討	<p>① 危険箇所の把握 各小中学校は、毎年6月に通学路の危険箇所等を教育委員会事務局へ報告</p> <p>② 合同点検の実施等 1年に1回、夏休み期間中に合同点検を行う。ただし、緊急に対策が必要な箇所については、町と学校が点検を行い、推進会議において報告</p> <p>③ 合同点検の体制 推進会議のメンバー、PTA、交通安全指導員、その他必要に応じて地域住民等</p> <p>④ 対策の立案 合同点検等の結果から明らかになった対策必要箇所について、箇所ごとに、歩道整備や防護柵設置等のハード対策や交通規制や交通安全教育等のソフト対策など対策必要箇所に応じて具体的な実施メニューを検討し、立案</p> <p>⑤ 対策の実施 対策の実施にあたっては、対策が円滑に進むよう、関係者間で連携</p>
対策効果の把握	合同点検結果等に基づく対策実施後の箇所等について、実際に期待した効果が上がっているのか、また児童生徒等が安全になったと感じているのか等を確認するため、学校への状況調査や実地調査などにより、対策効果の把握に努める
対策の改善・充実	対策実施後も、合同点検や効果把握の結果を踏まえて、対策内容の改善・充実を図る

< 「播磨町通学路交通安全プログラム」の対策事例 >



出典) 播磨町所管データ

＜ 交通安全街頭指導員の 2025 年度（令和 7 年度）研修の様子 ＞



出典) 播磨町所管データ

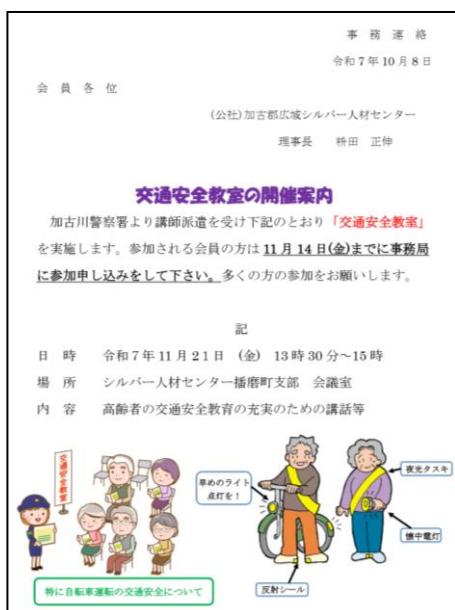
③-2	交通安全教室・交通安全のつどい等の継続実施		
実施スケジュール	継続	担当部署	播磨町、兵庫県、警察、シルバー人材センター、学校

学生や高齢者を中心として、警察や交通安全協会などの関係機関、シルバー人材センターなどの団体とも連携して、歩行者・自転車・自動車の交通事故防止や交通安全に関する正しい知識を身につける機会として、定期的に交通安全教室や交通安全のつどいを開催しています。特に、自転車利用者に対しての交通ルール・マナーを周知するために、引き続きこれらの取組を継続していきます。

また、2025 年（令和 7 年）12 月に公表された「自転車の交通安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）」で示されるとおり、ライフステージ毎の心身の発達状況や自転車の利用実態等を踏まえた自転車の交通安全教育を推進します。

さらに、2026 年（令和 8 年）4 月からの道路交通法の改正により、自転車の交通違反に「交通反則制度（青切符）」が導入されることから、自転車利用安全五則を含めて、これらの啓発・周知を図っていきます。

＜ 高齢者向けの交通安全教室開催案内チラシ ＞



出典) 公益社団法人 加古郡広域シルバー人材センターホームページ

＜ 小学生向けの交通安全教室の様子 ＞



出典) 播磨町所管データ

< 「利用者安全五則」及び「交通反則制度（青切符）」啓発チラシ >



出典) 兵庫県警察ホームページ

③-3	自転車保険への加入促進		
実施スケジュール	継続	担当部署	兵庫県、播磨町、警察

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ます。

本町でも、被害者の救済や加害者の経済的負担の軽減のため、自転車保険への加入を促進します。

< 自転車保険加入案内チラシ（兵庫県） >



出典) 兵庫県ホームページ

< 自転車保険加入案内チラシ（兵庫県警察） >



出典) 兵庫県警察ホームページ



5-1 計画の推進体制

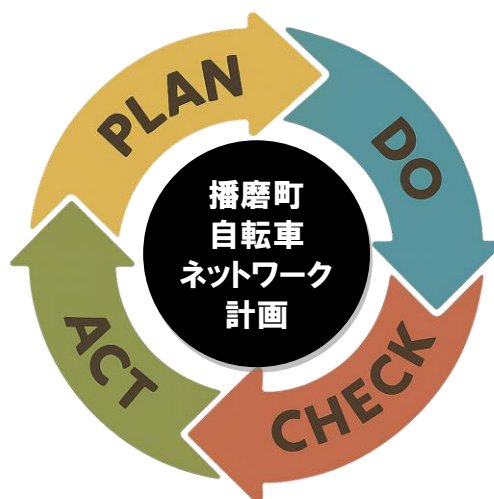
本計画で位置付けられた基本理念や方向性、施策の展開にあたっては、行政が主体となって計画を推進していきますが、効率的・効果的な事業推進を行うためには、道路管理者や所轄警察、住民などとも十分に協議した上で進めていく必要があります。



5-2 計画のフォローアップ・見直し

本計画で示した施策は、本町にて計画のフォローアップ及び見直しを行うPDCAサイクル（「Plan（計画）」「Do（実行）」「Check（評価）」「Act（改善）」の頭文字）の考え方に基づいて、施策の実施・見直し等を行うことで自転車利用環境の向上を図ります。

< PDCAサイクル >





5-3 計画目標の設定

自転車利用環境向上に向けた評価・見直しを行うための指標となる計画目標について、方向性ごとに以下のとおり設定します。

< 計画目標の設定 >

方向性①:安全・安心な自転車通行空間の形成		
指標名	現状値	目標値
自転車ネットワーク路線の整備延長	0km (2025年度)	約4.7km (2035年度)

- ※1) 国道250号の暫定整備区間を除く
- ※2) 播磨町内における自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯〔自転車レーン〕、車道混在）の整備延長を計上
- ※3) 目標値は、「自転車ネットワーク路線の当面の整備区間」の全延長

方向性②:放置自転車防止対策の推進による美しいまちづくり		
指標名	現状値	目標値
放置自転車撤去台数	141台/年 (2024年度)	50台/年 (2035年度)

- ※1) 放置自転車禁止区域内を対象
- ※2) JR土山駅及び山陽電鉄播磨町駅周辺の放置自転車撤去台数を計上
- ※3) 目標値は、2025年度（令和7年度）決算審査資料に示す数値

方向性③:自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成		
指標名	現状値	目標値
自転車関連事故件数	29件/年 (2020~2024年)	14件/年 (2035年)

- ※1) 兵庫県オープンデータの自転車関連事故件数を計上
- ※2) 現状値は、2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における自転車関連事故件数の平均値（28.6件/年）
- ※3) 目標値は、現状値を半減させた数値



5-4 社会情勢の変化に応じた計画の見直し

本計画の施策・事業は、基本的には計画書に示す内容にて展開していきますが、今後の国・県の動向（国の「第3次自転車活用推進計画」等の策定など）や、中学生の通学手段として自転車の活用が検討されているなど、社会潮流や地域情勢の変化に対応し、必要に応じて計画の見直しが生じることも考えられます。

このため、本計画はこれらの社会情勢の変化や調整状況に応じて、事業効果や効率性を確認しつつ、計画の適宜見直しを行います。

播磨町自転車ネットワーク計画
令和8年3月

発行 兵庫県 播磨町

編集 播磨町役場 都市基盤部土木課

〒675-0182 兵庫県加古郡播磨町東本荘1丁目5番30号

電話番号:079-435-0355(代表) FAX:079-435-3398

URL:<https://www.town.harima.lg.jp>



兵庫県
播磨町
Harima-town