

# **尼崎市自転車 ネットワーク整備方針**

**～自転車が走りやすい街を目指して～**

**平成 27 年 3 月**

**尼崎の歩行者・自転車の  
安全・快適化計画検討協議会**

—目次—

第1章 尼崎市自転車ネットワーク整備方針の主旨

1-1 背景

1-2 これまでの取組み

1-3 尼崎市自転車ネットワークの位置づけ

第2章 目的と整備方針

2-1 目的

2-2 自転車ネットワークの考え方

2-3 尼崎市における自転車ネットワークの整備方針

2-4 整備手法

2-5 各路線の整備について

第3章 安心・安全な自転車走行に向けた取組み

## 第1章 尼崎市自転車ネットワーク整備方針の主旨

### 1-1 背景

本市は高低差がおよそ10mと大変平坦な地形です。また、5km圏内を移動する場合にはバス、自動車を含めた移動手段の中で自転車が一番早いと言われているのですが、本市の市域は中心地から東西南北ともにおよそ5kmほどであり、自転車利用に非常に適したまちであると言えます。実際に移動手段として自転車の利用率は全国的にも非常に高く、市民の暮らしに欠かせないものとなっています。また、近年では環境に対する意識の高まりや健康志向や東日本大震災などを契機に自転車の利用ニーズが高まっています。

これまでの自転車走行空間の整備は、歩行者の通行を妨げない速度・方法で自転車の歩道通行を可能とする交通規制のもと、自動車と自転車の分離を図る手法が主に採用されてきました。

その結果、自転車乗車中の死亡事故数は減少しましたが、自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数は増加しており、本市においても人身事故のおよそ半数を占めております。

このような状況を受けて、平成23年10月末に警察庁から「良好な自転車秩序の実現のための総合対策の推進」が打ち出され、自転車は「車両」であることの徹底を柱に、原則的に車両として本来走行すべき車道へ戻す方針となりました。そして有識者で組織された安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会からの提言を受け、平成24年11月末に国土交通省と警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。

このように、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるような自転車走行環境の整備が課題となっており、本市においても安全・安心なまちづくりを進めていく必要があります。

※平成22年度の第5回近畿圏パーソントリップ調査では自転車の代表交通手段別分担率は26%で県下トップ

### 1-2 これまでの取組み

#### (1) 尼崎市の取組み

本市においては、平成15年3月に「尼崎自転車利用環境整備基本計画」を策定しており、その基本理念の一つに「環境に優しい交通手段として自転車を活用するために自転車利用環境の整備」を掲げています。

また、近年の自転車をとりまく情勢を踏まえ、平成22年12月に国、県、市及び所轄警察から成る協議会をスタートさせ、公安委員会との意見交換・現場視察、学識経験者や県下の自治体との意見交換会などを経て、協議会を5回開催し、既存の道路空間において低コストでの対策を軸とした整備方針の取りまとめを行いました。

また、平成23年11月策定の「第9次尼崎市交通安全計画（交通事故のない尼崎をめざして ～平成23年から平成27年度まで～）」では、交通安全対策の柱として「道路交通環境の整備」を掲げ、取組を推進しています。

#### (2) 関係機関の取組み

国土交通省では、平成20年1月に、全国98箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定し、自転車利用環境の整備を行い、その取組の評価・検証を行っています。尼崎においても、県道西宮豊中線において自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備が行われました。

また、警察庁では、平成23年10月に車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全

確保を目的とした「良好な自転車秩序の実現のための総合対策の推進について」を通達しています。

さらに、国土交通省と警察庁により安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会が設置され、平成24年4月に「みんなにやさしい自転車環境ー安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」がまとめられ、今後の自転車利用環境の創出に向けた方向性を示しています。これを受けて平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。

兵庫県では、近年増加する自転車の対歩行者事故を防ごうと平成24年度から「歩行者・自転車分離大作戦」を実施し、自転車通行環境の整備に取り組んでおります。

また、平成26年3月に「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」が策定されました。

### 1-3 尼崎市自転車ネットワークの位置づけ

この「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」は平成15年3月に策定した「尼崎自転車利用環境整備基本計画」の基本方針である「自転車利用空間の整備」および「自転車利用空間の構造上の改善」を実現するための実施方針として自転車走行環境整備方針を定めたものです。

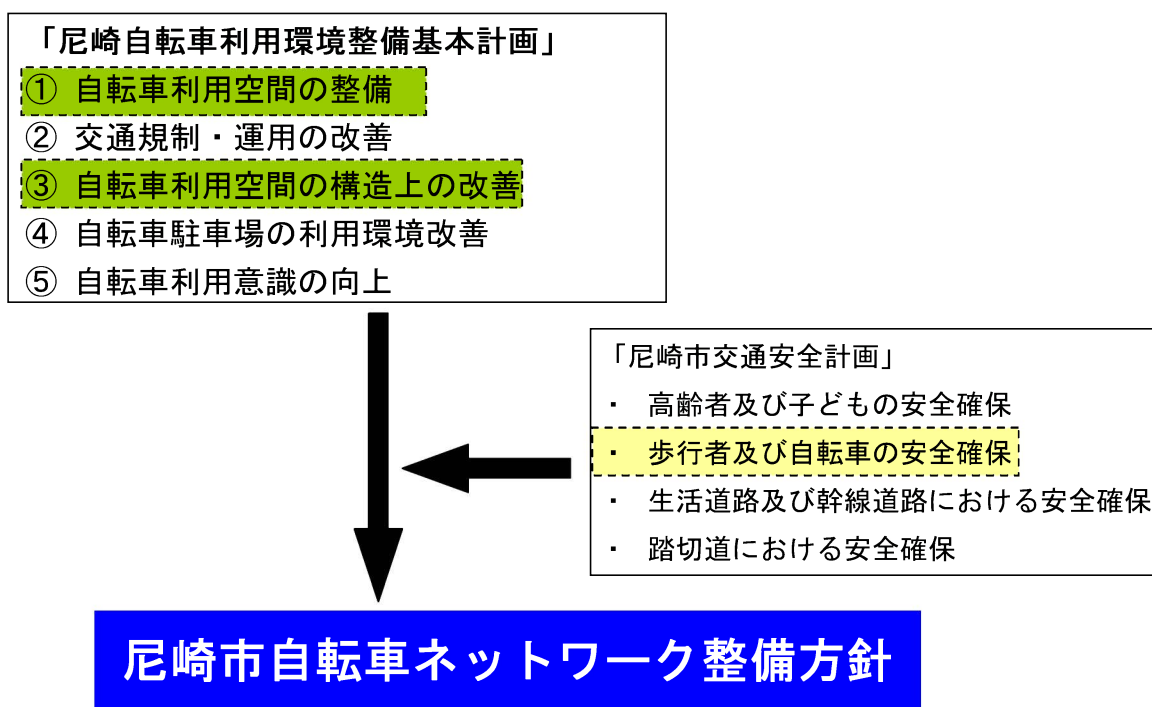


図1-1 尼崎市自転車ネットワーク整備方針の位置づけ

## 第2章 目的と整備方針

### 2-1 目的

歩行者、自転車の安心・安全のために、自転車走行環境を整備（自転車の走る場所の明確化）し、自転車ネットワークを形成することを目的とします。

### 2-2 自転車ネットワークの考え方

尼崎市域における自転車ネットワークの形成にあたっては、以下の考えを基本とします。

- 駅を中心とした拠点間を結ぶネットワーク形成
- 自転車利用者が安全・安心・快適に利用できる自転車道として、河川に沿った走行空間を軸としたネットワーク形成

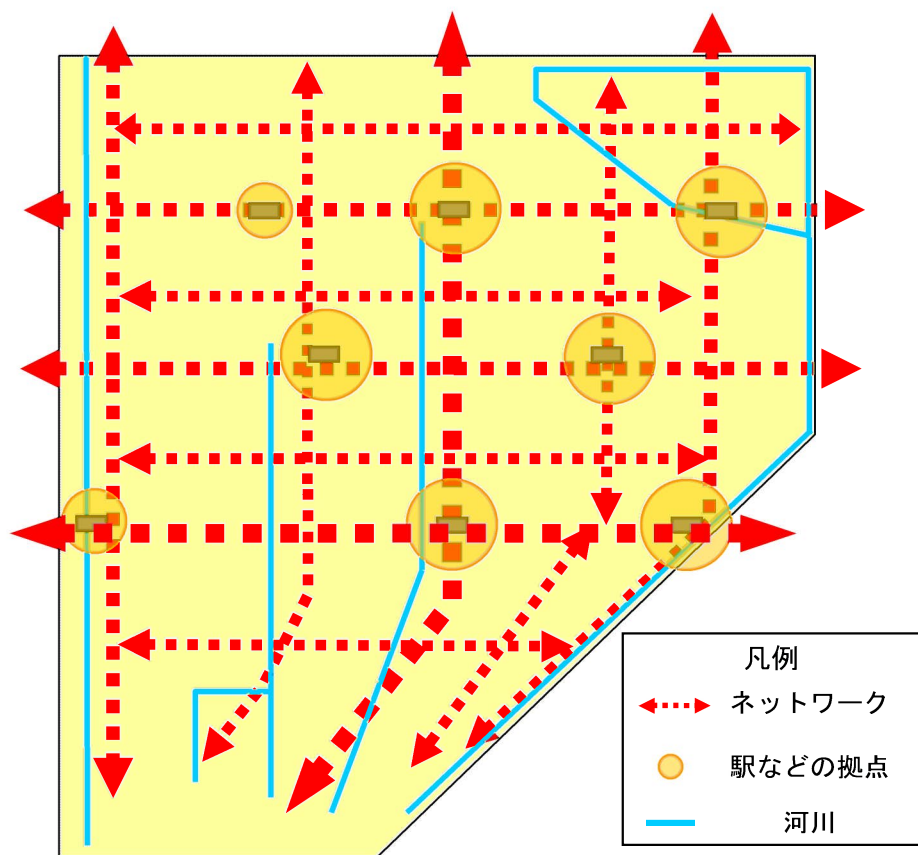


図2-1 尼崎市域の自転車ネットワークの概念図（尼崎自転車利用環境整備基本計画より抜粋）

### 2-3 尼崎市における自転車ネットワークの整備方針

上記の考えを元に選定した23路線について、歩行者・自転車・自動車を分離するために、既存の道路空間を再配分し、自転車ネットワークの整備を進めていきます。

さらに、駅や公共施設など拠点周辺の細街路についても、自転車ネットワークの整備効果を高めるために、整備を進めていきます。

## 2-4 整備手法

自転車走行環境の整備手法は大きく分けて道路交通法の規制を伴うものと、それ以外（法定外）によるものの2つです。（図2-2）

この2つの手法の中から、各路線の道路空間に合わせた整備手法を選定し、整備に取り組んでいきます。

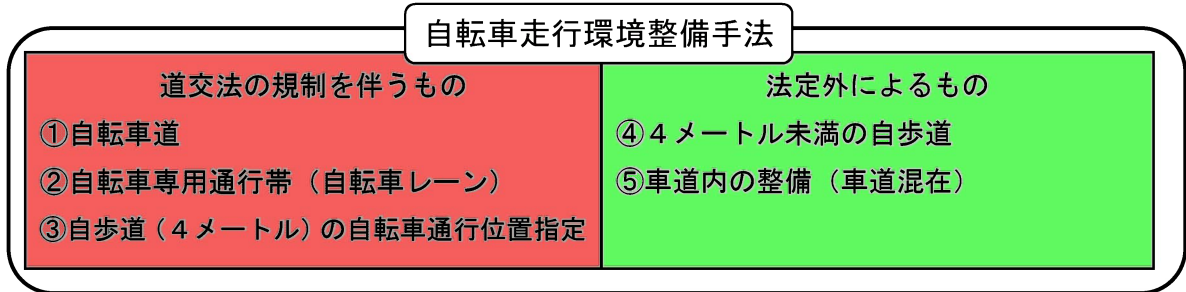


図2-2 自転車走行環境整備手法

それぞれの手法については、以下の通りです。

- ① 自転車道：専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられた道路の部分で、自転車は交互通行が可能である。自転車道を整備するためには、2.0メートル以上の余剰幅員が必要となります。（図2-3 ①）
- ② 自転車専用通行帯（自転車レーン）：車道内に自転車専用通行帯（自転車レーン）を設けるものであり、自転車は自動車と同一方向にのみ通行できます。自転車レーンを整備するためには、1.5メートル（最小幅1.0メートル）の余剰幅が必要となります。（図2-3 ②）
- ③ 自歩道（4.0メートル）の自転車通行位置指定：自歩道（幅員4.0メートル以上）内に自転車通行位置を明示（幅2.0メートル）するものであり、車道寄りに設置します。また、自転車は双方向に通行が可能であるが、道交法に則り、歩行者に注意し徐行する必要があります。（図2-3 ③）
- ④ 自歩道（4.0メートル未満）：整備手法については、平成26年3月に策定された、「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」内にて協議中です。他都市で整備事例があります。（図2-4 ④）
- ⑤ 車道混在：整備手法については、平成26年3月に策定された、「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」内にて協議中です。他都市で整備事例があります。（図2-4 ⑤）



図 2 - 3 道路交通法の規制を伴う整備手法

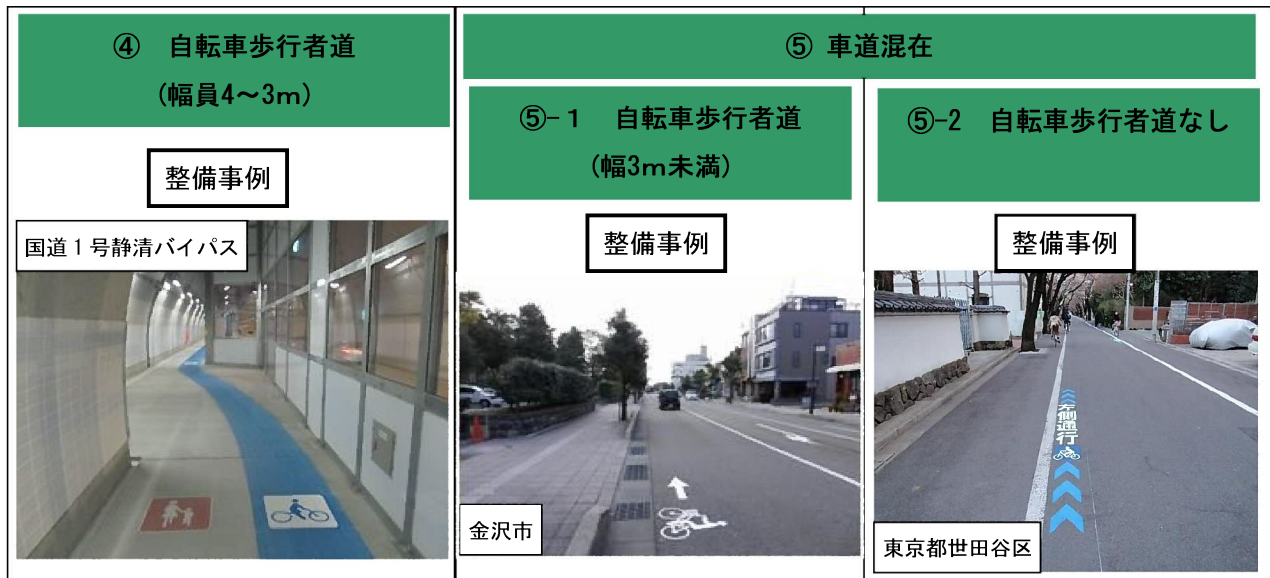


図 2 - 4 法定外による整備事例

2-5 各路線の整備について

選定した23路線の整備方針は表2-1の通りです。

番号	愛称路線名 (もしくは都市計画道路名)	管理者	延長(m)	整備内容【案】※( )内は整備延長					小計
				①自転車道	②自転車レーン	③自転車通行 位置明示	④自転車歩行者 道	⑤車道混在	
①	国道2号	国	6,100	0	0	6,100 (12,200)	0	0	6,100 (12,200)
②	国道43号	国	—	—	—	—	—	—	—
③	尼宝線	県	6,580	0	0	1,800 (3,600)	4,780 (9,560)	0	6,580 (13,160)
④	五合橋線	県市	6,990	0	0	0	0	3,560 (7,120)	3,560 (7,120)
⑤	玉江橋線	県	5,780	0	0	250 (250)	4,460 (8,920)	0	4,710 (9,170)
⑥	大物線	県市	2,230	0	500 (1,000)	900 (1,800)	830 (1,660)	0	2,230 (4,460)
⑦	近松線、長洲線	県市	5,570	2,800 (5,600)	1,300 (2,600)	0	0	0	4,100 (8,200)
⑧	園田橋線	県市	5,098	0	0	0	5,098 (10,196)	0	5,098 (10,196)
⑨	園田西武庫線	県	4,260	0	3,280 (6,560)	980 (1,960)	0	0	4,260 (8,520)
⑩	塚口駅小中島線	県市	2,090	0	0	0	0	0	0 (0)
⑪	山幹通り	県市	6,760	1,500 (3,000)	650 (1,300)	3,240 (6,480)	0	0	5,390 (10,780)
⑫	臨港線外 【出屋敷線】	県市	3,736	0	0	0	0	758 (1,516)	758 (1,516)
⑬	道意線	市	5,170	0	460 (920)	1,180 (2,360)	1,710 (3,420)	1,000 (2,000)	4,350 (8,700)
⑭	七松線	市	3,810	0	0	0	0	3,810 (7,620)	3,810 (7,620)
⑮	田能通り	県市	1,930	0	0	0	0	1,930 (3,860)	1,930 (3,860)
⑯	食満通り	市	1,860	0	0	0	0	1,560 (3,120)	1,560 (3,120)
⑰	尼崎駅前1号線、西川線	市	2,120	0	520 (1,040)	1,600 (3,200)	0	0	2,120 (4,240)
⑱	橘通り	市	2,300	0	0	0	1,300 (2,600)	1,000 (2,000)	2,300 (4,600)
⑲	波洲通り	市	2,500	0	0	0	0	2,465 (4,930)	2,465 (4,930)
⑳	尼崎駅前4号線外(尼崎駅前4号線～ 2号線)	市	760	0	0	760 (1,520)	0	0	760 (1,520)
㉑	長洲久々知線外(尼崎駅前3号線～ 長洲久々知線)	市	1,505	0	800 (1,600)	705 (1,290)	0	0	1,505 (2,890)
㉒	臨海幹線外(臨海幹線～市道第521 号線)	市	2,260	1,555 (1,555)	0	455 (910)	250 (190)	0	2,260 (2,655)
㉓	尼崎停車場線	県	760	0	760 (1,560)	0	0	0	760 (1,560)
合計			80,169	5,855 (10,155) 9%	8,270 (16,580) 12%	17,970 (35,570) 27%	18,428 (36,546) 28%	16,083 (32,166) 24%	66,606 (131,017) 100%

表2-1 自転車ネットワーク整備方針



また、各路線の整備方針をネットワーク図上に示すと以下の通りになります。

尼崎市自転車ネットワーク整備方針

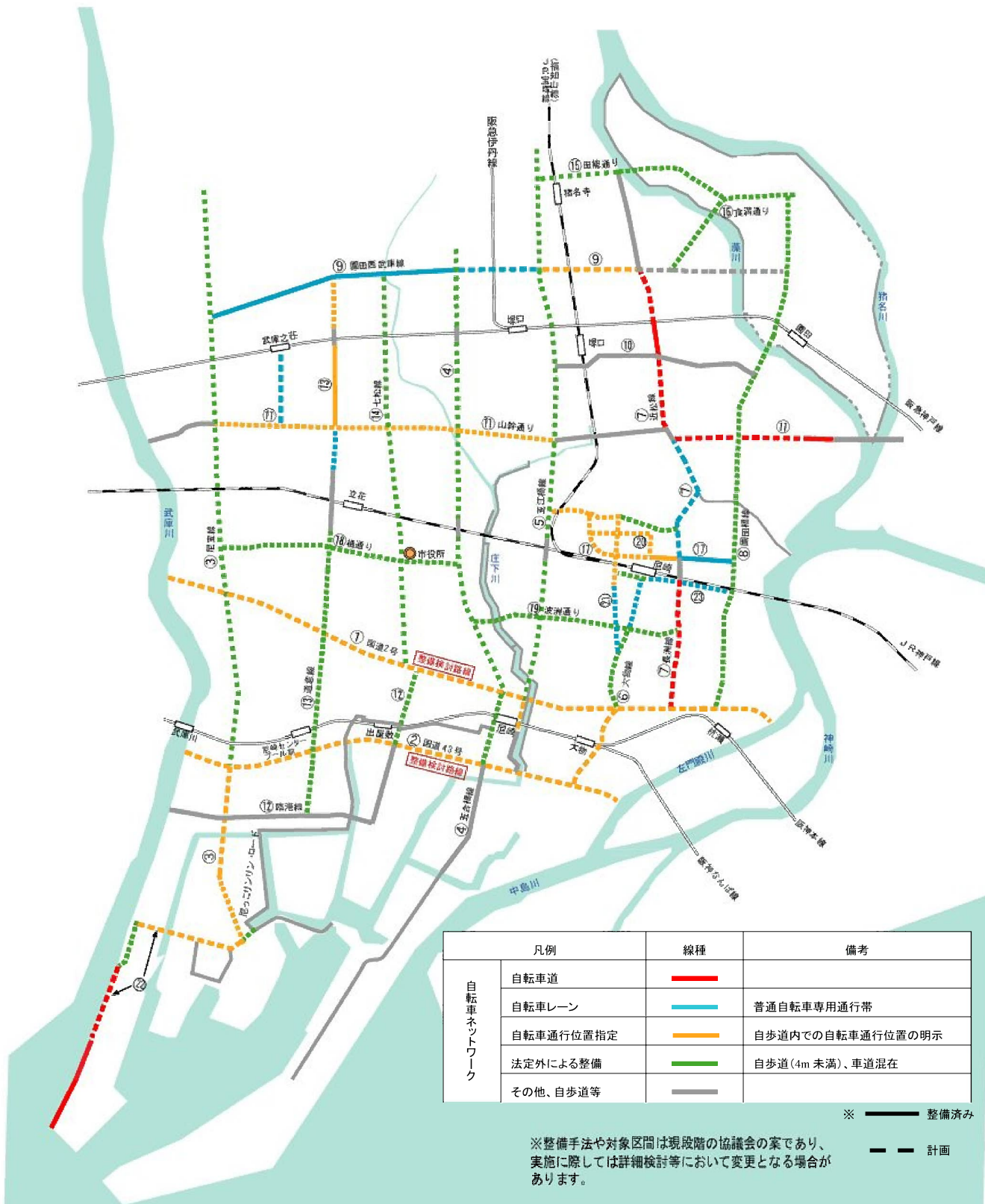


図2-5 自転車ネットワーク整備方針

### 第3章 安心・安全な自転車走行に向けた取り組み

安心・安全な自転車走行環境の整備には、ハード面だけでなくソフト面の取り組みも重要です。道交法の規制を伴う整備を行った場合には自転車の利用方法が大きく変わるため、特にルール（道路交通法、自転車安全利用五則）の周知が必要不可欠です。

これまで行ってきた啓発活動に加え、より一層、自転車の安全利用のための交通ルールやマナーについて理解を深めてもらえるよう、各関係者がそれぞれの役割を担い、協力・連携しながら取り組みを進めていく必要があります。

#### 主な取り組み事例

##### ① 交通安全教育

###### ● 自転車安全教室

警察官などの講話を受け、模擬コースを自転車で走行し、自転車の正しい乗り方やマナーを学ぶ参加型・体験型の自転車安全教室を行っています。受講した小学（3年生以上）・中学生には「自転車運転免許証」を、16歳以上の方には「自転車教習修了証」を交付しています。

###### ● 幼児交通安全教室

交通安全についての知識を身につけるため、交通安全のビデオや人形劇を観賞したり、教室や園庭等で模擬コースを使用したり、安全な道路の歩き方を学ぶ交通安全教室を行っています。

###### ● 高齢者交通安全教室

交通安全のビデオ鑑賞や警察官の講話、室内での模擬コースを歩くなどにより高齢者特有の事情や多く見られる交通事故を知ること、交通安全意識を高める高齢者交通安全教室を行っています。

##### ② 市報、ホームページへの掲載

道路交通法の改正内容や、市内での交通事故発生状況などを、市報・ホームページなどを利用して市民に周知しています。

##### ③ 自転車走行空間整備箇所周辺住民へのお知らせビラの配布 など