

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～

令和5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**

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 目的

1-3 これまでの取組み

1-4 尼崎市自転車ネットワークの位置づけ

第2章 整備方針

2-1 自転車ネットワークの考え方

2-2 尼崎市における自転車ネットワークの整備方針

2-3 整備手法

2-4 各路線の整備について

第3章 安全・安心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ますが、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、自転車関連事故件数は増加しており、本市においても人身事故のおよそ半数を占める状況でありました。

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」（以下、「ガイドライン」と言う。）を策定しました。

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

1-2 目的

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で自転車のまちづくりを推進し、歩行者、自転車の安全・安心な環境を創出することを目的とします。

1-3 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、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「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」を平成27年3月に策定しました。

平成29年3月には、自転車のまちづくりを推進するために、「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」を制定し、平成30年3月には本市における自転車関連の最上位の計画として「尼崎市自転車のまちづくり推進計画」を策定し、その後、令和2年3月には同計画を時点更新し、さらに令和3年3月には同計画を国や県の「自転車活用推進計画」と連動した尼崎市版「自転車活用推進計画」として位置づけました。また、令和4年2月には、交通安全対策基本法に基づき、本市の実態に即した陸上交通の安全に関する施策の大綱として「第11次尼崎市交通安全計画」を策定しました。

(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－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月にガイドラインが策定されました。

その後、平成28年7月には、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、「自転車通行空間の計画」及び「自転車通行空間の設計」についてガイドラインの一部改定が行われました。

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、その後、ガイドラインの改定や自転車走行環境整備に関する仕様の策定等に伴い、適時「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」が改定されています。

1-4 尼崎市自転車ネットワークの位置づけ

平成29年3月に「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」を制定し、自転車のまちづくりを推進するため策定した「尼崎市自転車のまちづくり推進計画」の取組項目である自転車走行空間の整備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。

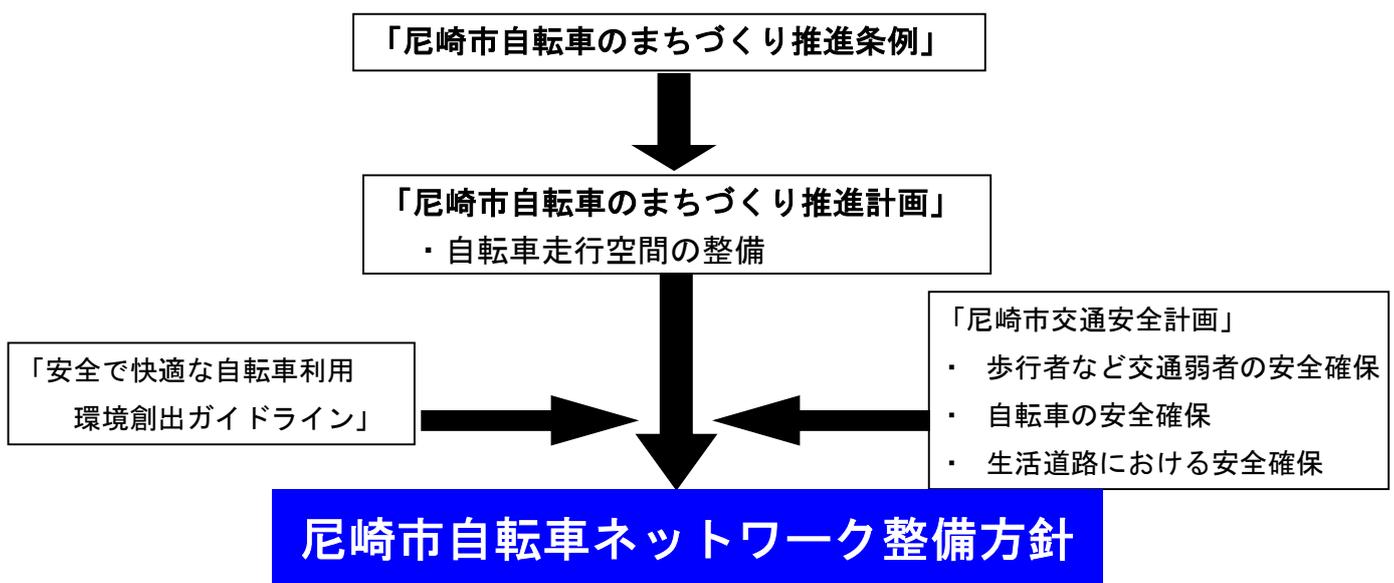


図1-1 尼崎市自転車ネットワーク整備方針の位置づけ

第2章 整備方針

2-1 自転車ネットワークの考え方

ガイドラインに基づく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。

- 駅を中心とした公共施設等の拠点間を結ぶネットワーク形成
- 隣接市の自転車ネットワーク計画との連続性を考慮した幹線道路及びその補完路線を軸としたネットワーク形成

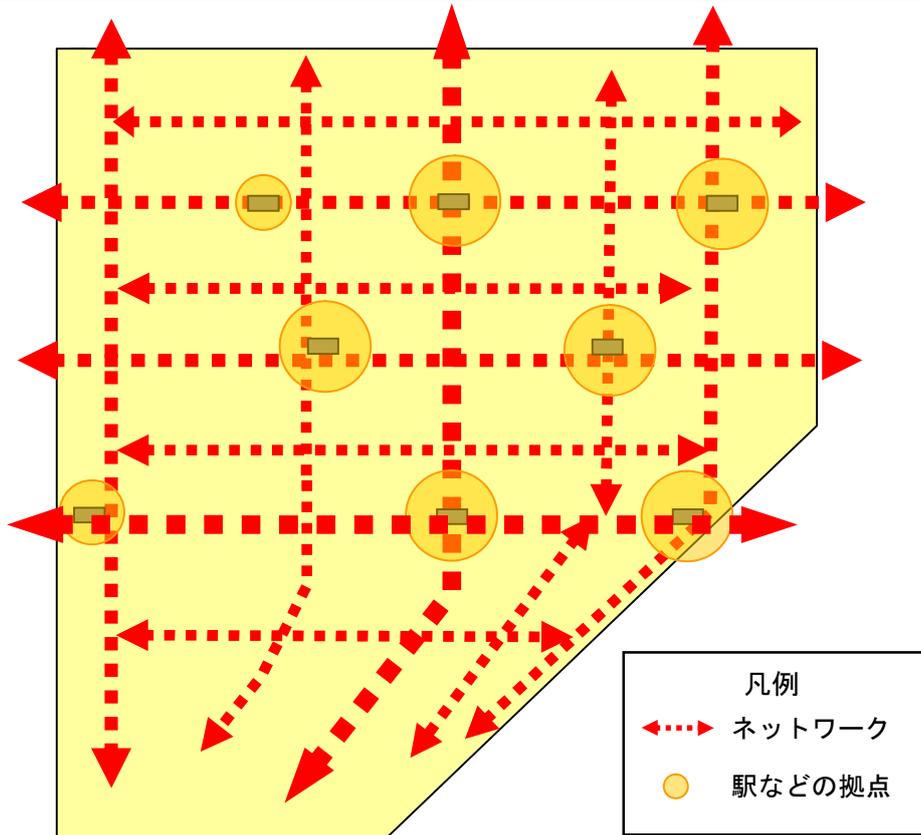


図2-1 尼崎市域の自転車ネットワークの概念図

2-2 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27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や、隣接都市の自転車ネットワークとの接続路線についても、本市の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、市道部のネットワーク路線については概ね10年（2028年度まで）での整備を目指します。

2-3 整備手法

自転車走行環境の整備手法は大きく分けてネットワーク路線である車道を走行する整備手法と、ネットワーク補完路線である自転車歩行者道を走行する整備手法によるものの2つに分類されます。（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。

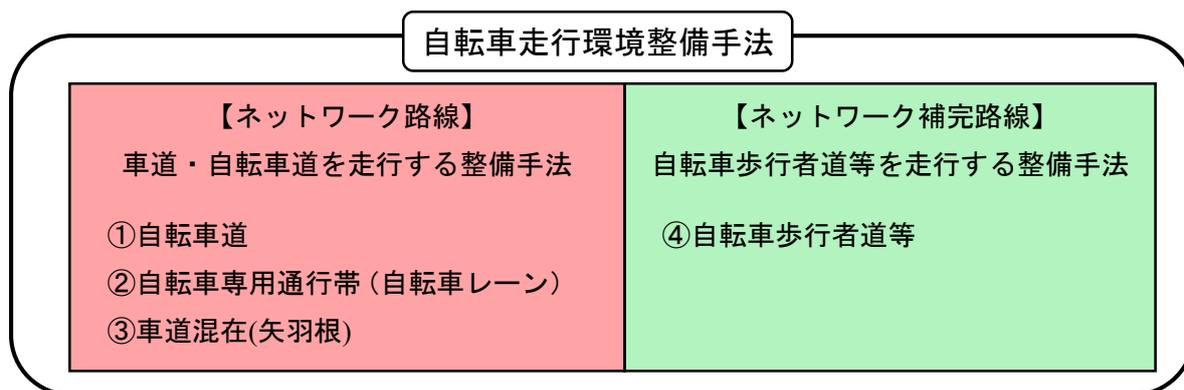


図 2-2 自転車走行環境整備手法

それぞれの整備手法・通行方法については、以下の通りです。

① 自転車道【道路構造令第2条第1項第2号】

専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵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す。自転車道を整備するためには、2.0メートル以上（やむを得ない場合は1.5メートル）の余剰幅員が必要となります。

自転車は自転車道を通行しなければなりません。（図2-3 ①）（道路交通法第63条の3）

② 自転車専用通行帯（自転車レーン）【道路構造令第9条の2】

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。

自転車は自転車専用通行帯を車両と同一方向に通行しなければなりません。（図2-3 ②）（道路交通法第20条第2項）

③ 車道混在

自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するものであり、矢羽根型路面表示で行います。

自転車は矢羽根型路面表示に沿って車道の左側を通行しなければなりません。（図2-3 ③）

④ 自転車歩行者道【道路構造令第2条第1項第3号】等

自転車は歩道内を通行することができるので、看板、ピクト等で自転車に歩行者優先で徐行するよう安全運転を促します。歩道内を通行するときは歩行者優先で通行しなければならず、すぐ停止できるような速度で徐行しなければなりません。歩道内の自転車通行部分を指定（自転車歩行者道（位置指定））されている場合においては、指定部分を通行し、また通行しようとする歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度（すぐに徐行に移ることができるような速度）と方法でその部分を通行することができます。（図2-3 ④）

ネットワーク路線：車道・自転車道を走行する整備手法		ネットワーク補完路線： 自転車歩行者道等を走行する 整備手法	
<p>① 自転車道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自転車、自動車が行き交う場所がそれぞれ構造的に分離されている。 ・自転車は、自転車道を通行しなければならぬ。 	<p>② 自転車専用通行帯 (自転車レーン)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と自動車が行き交う場所は視覚的にのみ分離されている。 ・自転車は自転車専用通行帯を自動車と同一方向にのみ通行できる。 ・自転車歩行者道の歩道がある場合は、自転車は歩道を通行することもできる。
<p>③ 車道混在 (矢羽根)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と自動車が行き交う場所は視覚的にのみ分離されている。 ・自転車は矢羽根型路面表示を車両と同一方向に通行することが望ましい。 ・自転車歩行者道の歩道がある場合は、自転車は歩道を通行することもできる。 	<p>④ 自転車歩行者道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道内で歩行者と自転車が通行する場所は分離されていない。 ・自転車は歩道を通行することができるが、歩行者優先で徐行しなければならず、歩行者の通行の妨げとなるときは一時停止しなければならぬ。

図 2 - 3 自転車走行環境整備手法一覧表

2-4 各路線の整備について

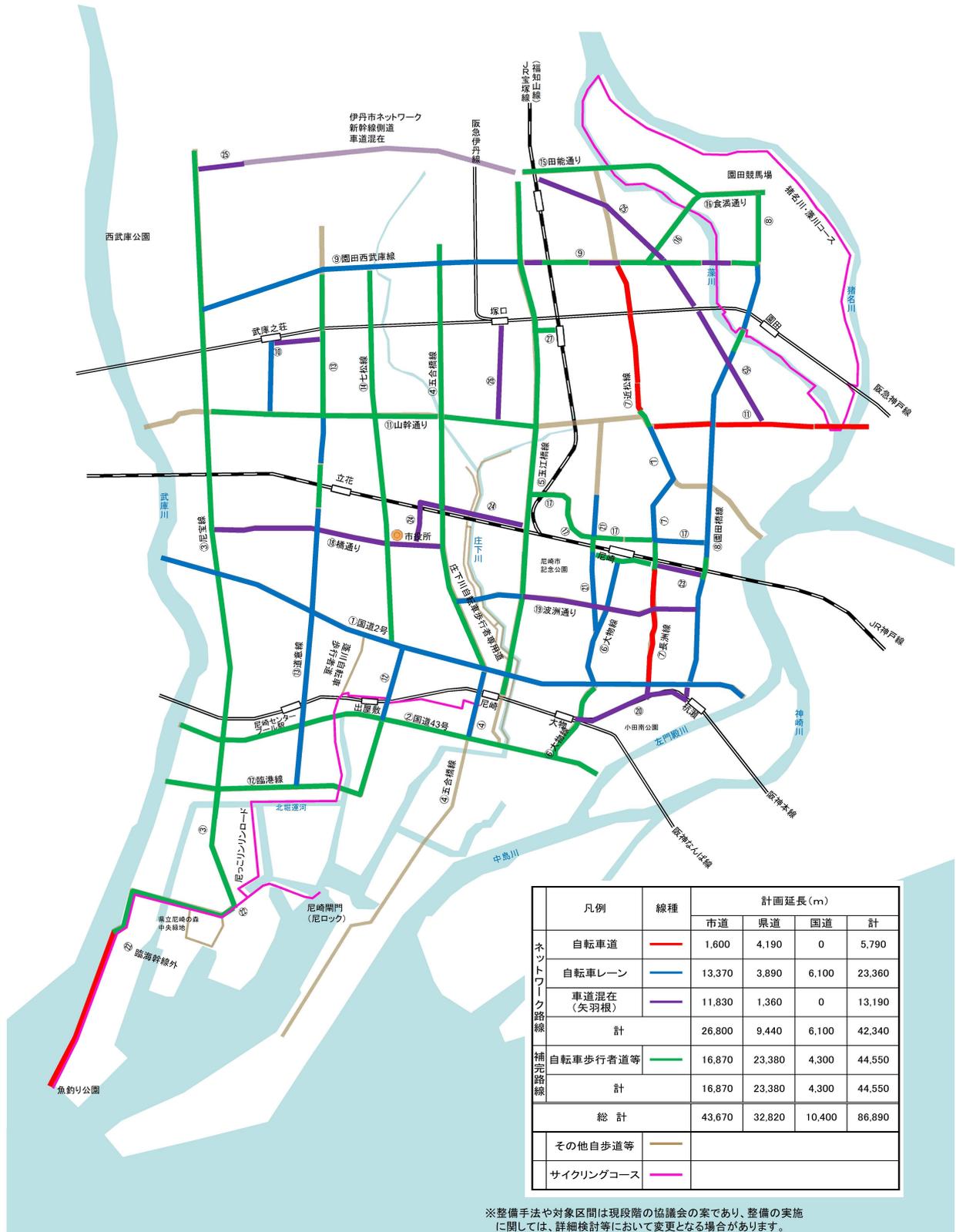
選定した27路線の整備方針は表2-1の通りです。

表2-1 自転車ネットワーク整備路線一覧表

番号	愛称路線名 (もしくは都市計画道路名)	管理者	整備内容【案】				小計
			①自転車道	②自転車レーン	③車道混在	④自転車歩行者道等	
①	国道2号	国	0	6,100	0	0	6,100
②	国道43号	国	0	0	0	4,300	4,300
③	尼宝線	県	0	0	0	7,650	7,650
④	五合橋線	県	0	0	0	4,290	4,290
		市	0	720	0	0	720
⑤	玉江橋線	県	0	0	0	5,290	5,290
⑥	大物線	県	0	0	0	820	820
		市	0	1,310	0	0	1,310
⑦	近松線、長洲線	県	2,690	0	0	390	3,080
		市	0	1,290	0	200	1,490
⑧	園田橋線	県	0	610	0	100	710
		市	0	3,240	0	1,070	4,310
⑨	園田西武庫線	県	0	3,280	850	550	4,680
		市	0	0	0	900	900
⑩	武庫之荘南部区画第2号線外	県	0	0	0	0	0
		市	0	0	550	0	550
⑪	山幹通り外	県	1,500	0	0	610	2,110
		市	0	680	0	2,640	3,320
⑫	臨港線外 (出屋敷線)	県	0	0	0	2,700	2,700
		市	0	740	0	0	740
⑬	道意線	市	0	3,230	0	1,720	4,950
⑭	七松線	市	0	0	0	3,790	3,790
⑮	田能通り	県	0	0	0	500	500
		市	0	0	0	1,400	1,400
⑯	食満通り	市	0	0	0	1,440	1,440
⑰	尼崎駅前1号線、西川線	市	0	520	0	1,520	2,040
⑱	橘通り	市	0	0	2,300	0	2,300
⑲	波洲通り	市	0	650	1,780	0	2,430
⑳	阪神本線付属街路第1号線外	市	0	0	1,340	0	1,340
㉑	長洲久々知線	市	0	990	0	110	1,100
㉒	臨海幹線外(臨海幹線～市道第521号線)	市	1,600	0	0	1,670	3,270
㉓	尼崎停車場線、市道省線以南第51号線	県	0	0	510	260	770
		市	0	0	0	410	410
㉔	尾浜区画第31号線外	市	0	0	1,490	0	1,490
㉕	新幹線側道	市	0	0	3,500	0	3,500
㉖	主44塚口尾浜線	市	0	0	870	0	870
㉗	塚口停車場線	県	0	0	0	220	220
							0
合 計			5,790	23,360	13,190	44,550	86,890
			7%	27%	15%	51%	100%

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。

図2-4 自転車ネットワーク整備方針



※整備手法や対象区間は現段階の協議会の案であり、整備の実施に関しては、詳細検討等において変更となる場合があります。

第3章 安全・安心な自転車走行に向けた取組み

安全・安心な自転車走行環境に向けて、第2章で前述した自転車走行環境整備手法だけでなく、ネットワーク路線及びネットワーク補完路線に該当しない生活道路における自転車走行環境の安全対策も行っていきます。

安全・安心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組みも重要です。道路交通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・連携しながら取組みを進めていく必要があります。

主な取組み状況



車道混在（矢羽根）の設置



自転車とまれマークの設置



自転車適正利用の指導

主な取組み事例

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觀賞したり、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

④ 尼崎市自転車のまちづくり推進条例の制定

自転車の利用において、安全で快適なまち、楽しめるまち、愛されるまちにすることを決意し、自転車のまちづくりを推進するために、平成 29 年 3 月に「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」を制定し、平成 29 年 10 月 1 日より施行しています。

⑤ 尼崎市自転車のまちづくり推進計画の策定

本市における自転車の位置づけを『都市課題（事故・盗難・放置）』から『都市魅力（環境・健康・地域経済・観光・防災）』へ転換し、自転車の活用により、にぎわい、健康で環境にやさしいまち“あまがさき”を目指します。

⑥ 事故データを活用した自転車関連事故防止対策

生活道路において、自転車に関連する事故が多発している小学校区を毎年「重点地区」に指定し、市職員による自転車適正利用指導や音声啓発パトロールを実施しています。