

## 尼崎市自転車ネットワーク整備方針 改定の概要について

### 1 整備方針の位置付け

本整備方針は、自転車に関する課題解決だけでなく、自転車利用に適した地勢を街の強みと位置付け、自転車の持つメリットを最大限に活かすことのできる「自転車のまちづくり」を推進していくため平成29年3月に制定した「尼崎市自転車のまちづくり推進条例」の第7条第1項に基づき策定を進めている「尼崎市自転車のまちづくり推進計画」の基本方針の一つである自転車走行空間の整備等を担う個別計画の位置付けである。

### 2 改定理由

本市においては、歩行者、自転車の安全・安心のため平成27年3月に「尼崎市自転車ネットワーク整備方針」（以下「整備方針」という。）を策定し、平成30年10月に改定を行っているところであるが、平成31年4月に自転車に関する道路構造令の改正が施行され、整備手法の選定基準が定められたこと、および前回改定から約4年が経過し、市事業も進捗していることから、ネットワーク路線の見直しや追加を行うものである。

### 3 本改定におけるネットワーク路線の整備手法の考え方

ネットワーク路線の整備の推進は自転車が安全で快適に利用できる自転車走行空間を確保することだけでなく、交通ルール遵守（自転車の左側通行）を促すことも重要な目的である。

しかしながら、自転車道等の大きな改良を伴う整備には多額の事業費が必要となるだけでなく、公安委員会との協議や地元調整に時間を要することなどが課題となっている。このような課題を克服するため、近年整備実績が増えて認知度が上がり、低コストで交通ルール遵守に有効な整備手法である車道混在（矢羽根）を主な整備手法に取り入れることに合わせ、整備優先順位やネットワーク路線の見直しを行います。

### 4 ネットワーク路線の見直し及び追加

#### (I) 追加路線

##### ①：武庫之荘南部区画第2号線

→阪急武庫之荘駅東側からのアクセス増補のため。

##### ②：阪神本線付属街路第1号線外

→小田南公園周辺の整備と併せて小田南公園へのアクセス道路の自転車通行環境整備を行うため。

#### (II) 整備手法変更路線

##### ①：橋通り

→効果の早期発現及び事業費の圧縮のため、自転車レーンから車道混在へ整備手法を見直す。

##### ②：波洲通り

→現行はネットワーク補完路線：自転車歩行者道に位置付けられているが、波洲橋架替事業に併せて現況道路幅員に見合う整備手法（庄下川以西は自転車レーン、残りは車道混在）へ見直す。

③：園田西武庫線

→都市計画道路園田西武庫線の整備状況に合わせ整備手法を見直す。

5 ネットワーク路線延長

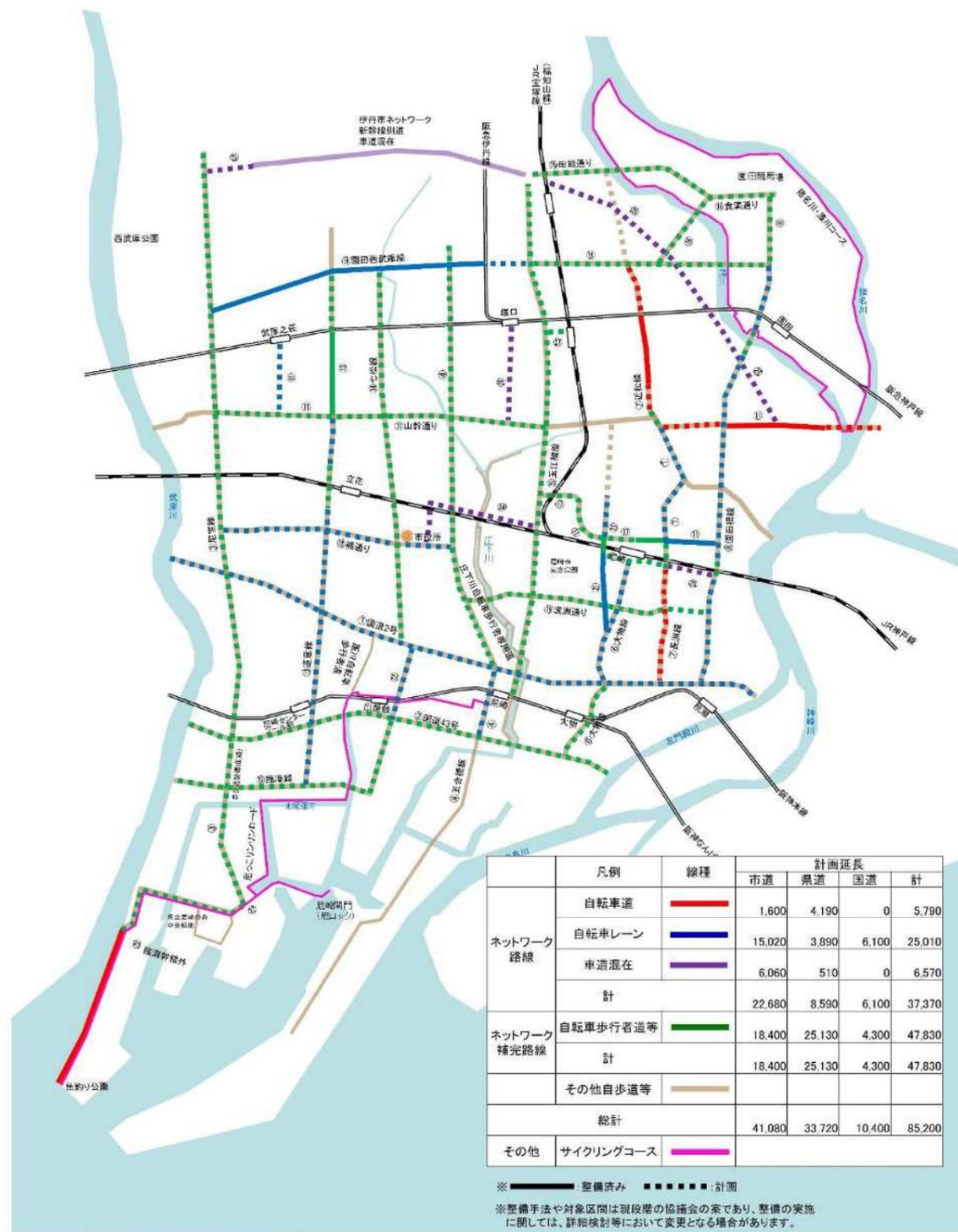
ネットワーク路線は約5.0km増加して約42.3km、ネットワーク補完路線は約3.3km減少して約44.6kmとなる。ネットワーク路線・ネットワーク補完路線を含めた延長は約1.7km増加して約86.9kmとなる。

⑨園田西武庫線や⑲波洲通りの整備手法を自転車歩行者道から矢羽根等に見直しているため、ネットワーク補完路線の延長が減少し、ネットワーク路線の延長が増加した。 ※（ ）は変更前からの増減

	変更前（単位：m）		変更後（単位：m）	
	ネットワーク 路線	ネットワーク 補完路線	ネットワーク 路線	ネットワーク 補完路線
国 道	6,100	4,300	6,100 (±0)	4,300 (±0)
県 道	8,590	25,130	9,440 (+850)	23,380 (-1,750)
市 道	22,680	18,400	26,800 (+4,120)	16,870 (-1,530)
計	37,370	47,830	42,340 (+4,970)	44,550 (-3,280)

以 上

改定前ネットワーク路線図



改定後ネットワーク路線図

