

1. 計画改定の背景と目的

<背景>

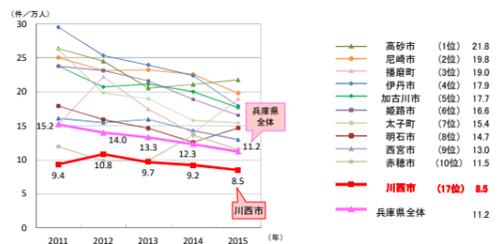
【平成31年4月】 道路構造令の改正（自転車通行帯の新設、自転車道の設置要件明確化）  
 【令和5年7月】 改正道路交通法の施行（特定小型原動機付自転車の定義）  
 【令和6年6月】 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改訂

<目的>

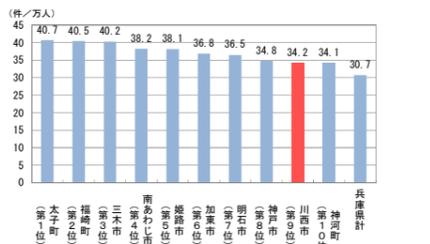
良好な住環境を維持・創出し、住み良さを実感できるまちをめざす取り組みとして、「通勤・通学」、「買物」及び「サイクリング」等の自転車利用者を対象に、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できるよう、現道の通行空間の再配分により自転車通行空間の整備を進める

2. 自転車関連事故の状況

<人口1万人当たり事故件数> P15



<自転車利用量当たり事故件数> P15



3. アンケート調査及びヒアリング実施状況

<調査目的>

「自転車の利用状況（利用ルート等）」及び「自転車利用環境に関する意向」等を把握する

<概要>

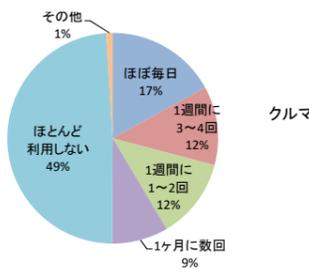
- ・利用の多いルートは、アンケートから抽出できなかった（高校生はヒアリングにより抽出）
- ・自転車利用環境向上への取組は、「安全・快適な道の整備」及び「交通ルール・マナーの周知」が上位であった

<結果>

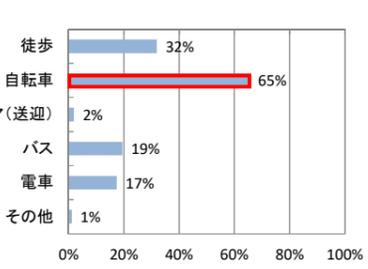
- ・利用している自転車の種別では、高校生の電動アシスト自転車が多い
- ・自転車利用環境の向上には、安全・快適な道の整備とルール・マナーの周知が有効な取り組みと考えている

	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
回収数/配布数 (回収率)	309世帯/1,000世帯 (31%) 川西能勢口駅周辺 : 115世帯/300世帯 (38%) 多田駅周辺 : 108世帯/350世帯 (31%) 畦野駅・山下駅周辺 : 86世帯/350世帯 (25%)	2,622名/2,768名 (95%) 川西明峰高校 : 850名/911名 (93%) 川西北陵高校 : 838名/901名 (93%) 川西緑台高校 : 934名/956名 (98%)

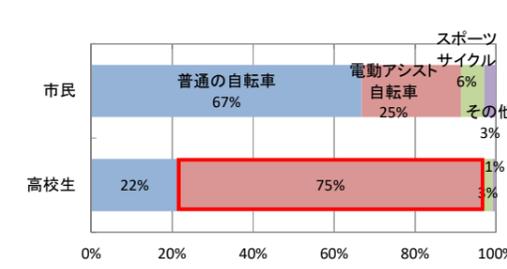
<市民の自転車利用頻度> P20



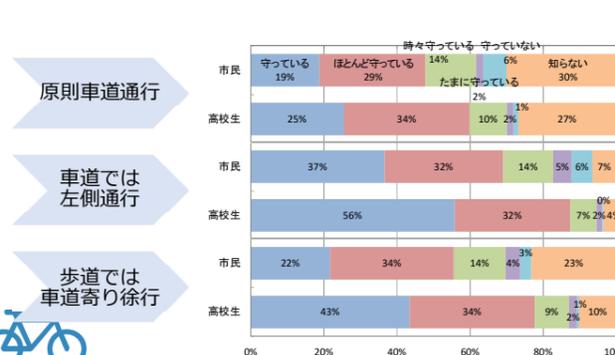
<高校生の通学手段> P20



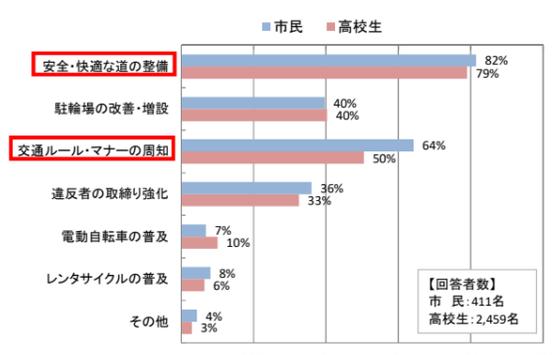
<利用している自転車の種類> P20



<自転車利用ルール遵守状況> P23



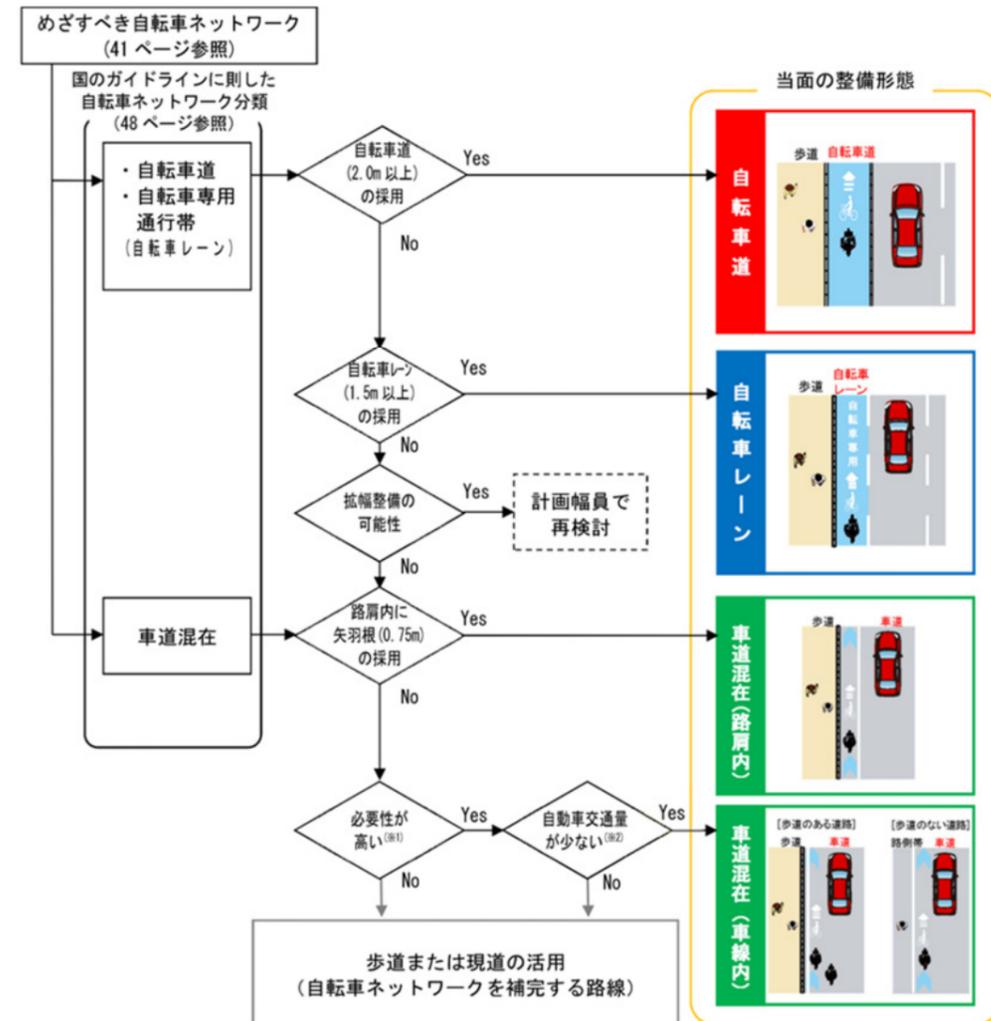
<自転車利用環境向上への取組> P27



4. 自転車ネットワーク路線選定の考え方（国のガイドラインに即した内容で選定）

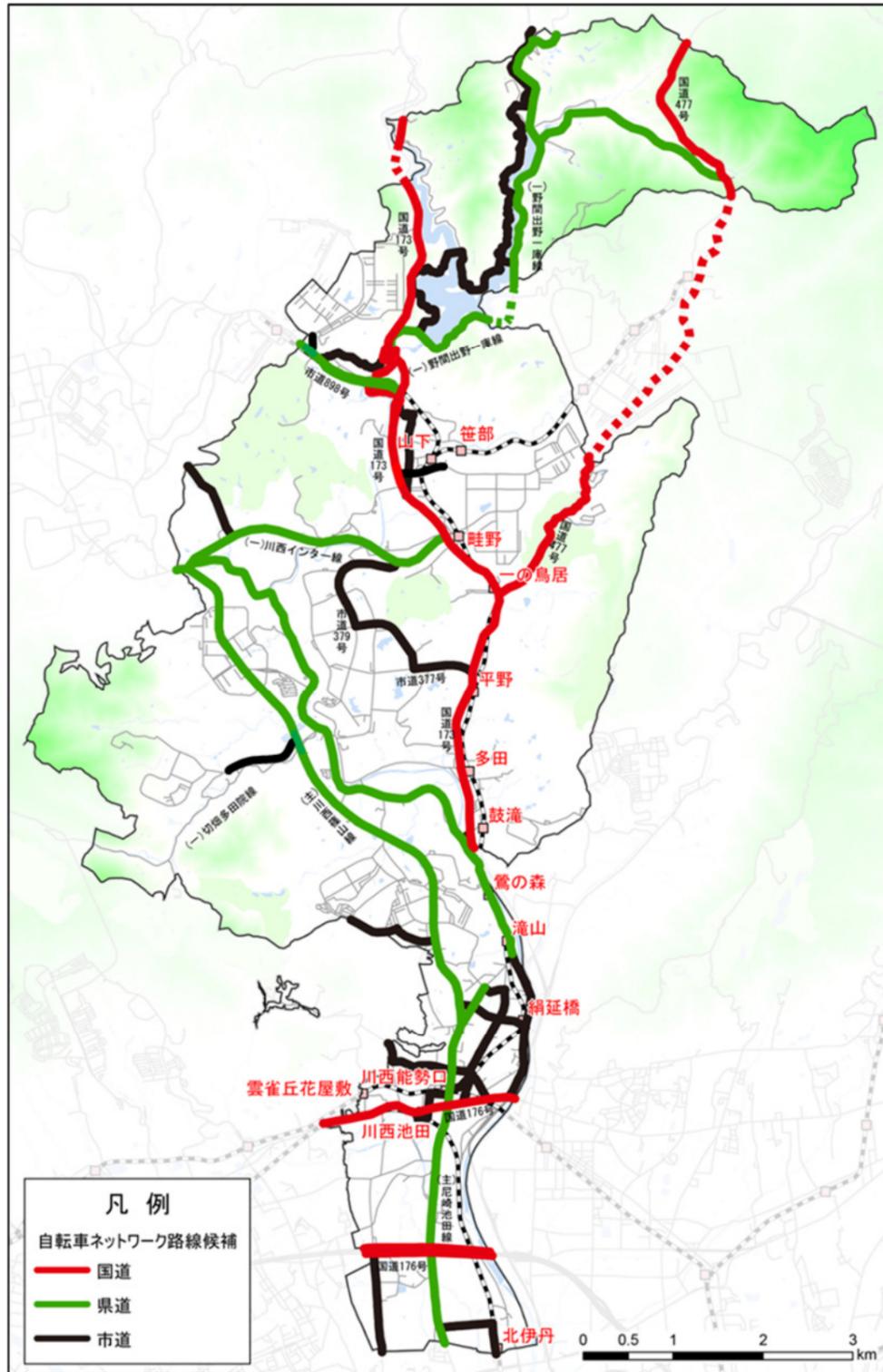
ガイドライン選定項目	本計画選定要件
・地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	⇒ A 市内の幹線道路と主要鉄道駅を結ぶ路線 P31 B 自転車利用拠点が沿線に多い路線 P32
・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	⇒ C 自転車利用が多い路線 P33 D サイクルマップのモデルコースに指定されている路線 P34
・自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	⇒ E 自転車関連事故が多い路線 P35
・自転車通学路の対象路線	⇒ F 通学に利用されている路線 P36
・自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	⇒ G 沿線の施設立地により自転車利用者の増加が見込まれる路線 P37
・既に自転車の通行空間が整備されている路線	⇒ H 既に自転車の通行空間が確保されている路線 P38
・その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	⇒ I 周辺市町と市内の幹線道路を直接結ぶ主な路線 P39 J 自転車ネットワークの連続性を確保する路線 P40

<当面の整備形態選定フロー> P49



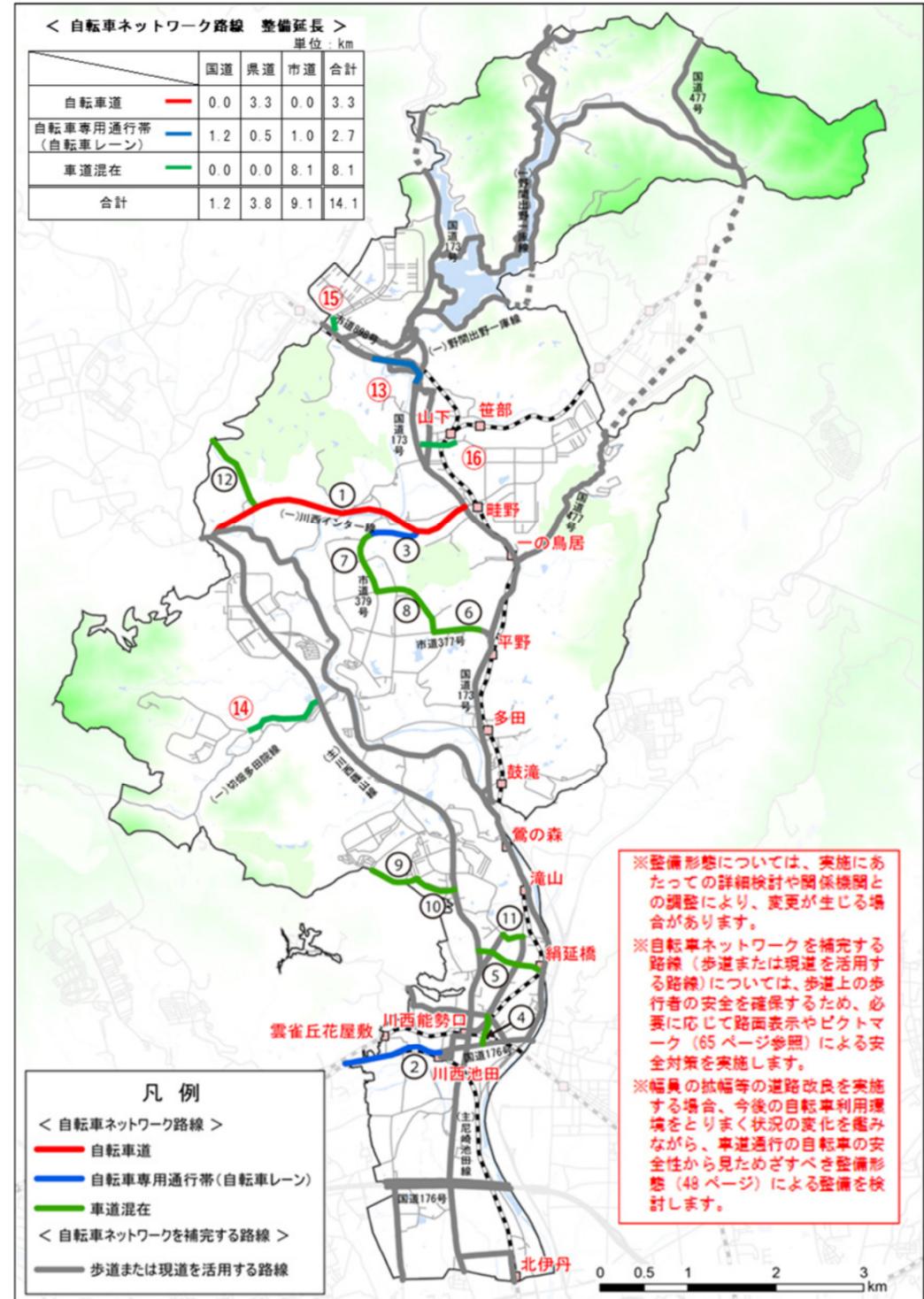
〈めざすべき自転車ネットワーク路線〉 P41  
 (自転車ネットワーク路線候補)

本市の自転車ネットワーク路線は、現道の通行空間で再配分を行う整備形態を検討  
 (用地買収等を伴う現道拡幅による自転車通行空間の整備は行わない)



〈自転車ネットワークの当面の整備形態〉 P51

自転車通行空間の整備を行うにあたり、技術基準 (P50) が定められており、  
 現行の技術基準に合致しない路線については、  
 自転車ネットワークを補完する路線 (グレーライン) として位置づける



【計画目標】 自転車ネットワーク路線 (14.1km) 整備率 100% (2028年)