

第5章 自転車利用環境整備の取組施策

1 はしる

はしる【自転車通行環境の整備】

＜基本的な考え方＞

- 自転車は「車両」であり、「車道左側通行」が原則であることを基本と考え、「安全性」「連続性」「ルール周知」を重視した自転車通行空間の整備を進めます。
- 自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28.7）及び「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（改定版）」（大阪府、H29.3）に準拠しつつ、本市の特性に応じた独自の工夫や改良を加えるものとします。

施策1 安全でわかりやすい自転車通行空間の整備

1) 単路部における自転車通行空間の整備形態の種類と整備方針

- 自転車通行空間の整備形態には、
 - ①縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
 - ②白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」
 - ③車線の一部を活用して車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」の3種類があります。

①「自転車道」の整備方針

- 「自転車道」とは、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る道路の部分を行います。

（道路構造令第2条第2項・

道路交通法第2条第1項第3号の3）

- 自転車道は、双方向通行が基本となっていましたが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28.7）により「一方通行」を基本とすることに変更されたため、本市では自転車道は「一方通行」として整備することを基本とします。

- 自転車道の幅員は、自転車の追い越しを考慮し、2m以上を基本とします。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5mまで縮小することができるものとします。

- 自転車道を設置した場合、自転車は自転車道を通行しなければならないことから、一方通行により沿道施設への出入りが不便になり得ることに留意し、ルールの周知と遵守に向けた啓発や指導が必要です。

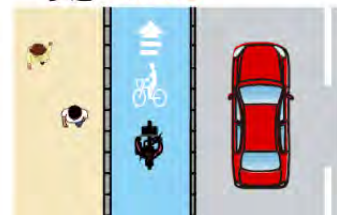
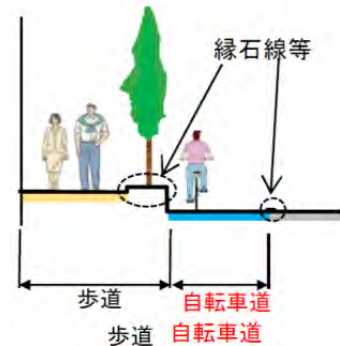


図 5-1 整備イメージ



写真 5-1 整備例（川崎市）



②自転車専用通行帯の整備方針

- 「自転車専用通行帯」とは、白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した自転車通行空間をいいます。
- 自転車専用通行帯は、道路交通法による「自転車専用通行帯」の規制を伴う場合と、規制を伴わない場合の2種類がありましたが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28.7）により、連続した帯状の路面着色やラインは規制を伴う場合にのみ設置する方針に変更されたため、規制を伴う場合を基本として整備します。
- 自転車専用通行帯の幅員は、1.5m以上を基本とし、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を有効幅員として1.0m以上を確保するものとします。

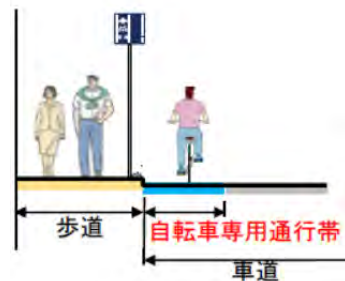


図 5-2 整備イメージ



※自転車専用通行帯の幅の全部



図 5-3 整備イメージと事例（さいたま市）



※自転車専用通行帯の幅の一部

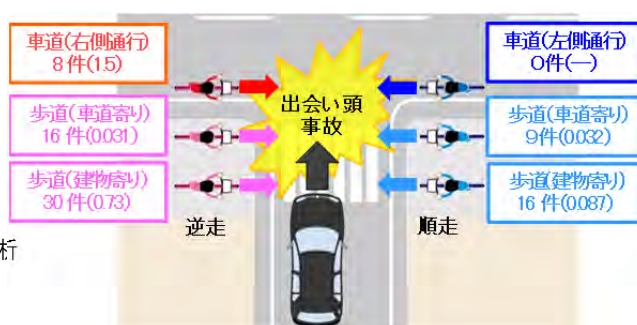


図 5-4 整備イメージと事例（川口市）



<幹線道路と細街路との交差点における自転車と自動車との出会い頭事故の発生状況>

- 幹線道路に出てくる自動車との出会い頭事故の場合、左側通行（順走）と右側通行（逆走）を比較すると、左側通行（順走）の方が事故の件数や発生率が低く、安全性が高くなっている。



出典：金子、松本、篠島：自転車事故発生状況の分析

土木技術資料 51-4（2009）

2002～2005年（4年間）の事故件数

（東京国道事務所提供データより作成）図中（ ）内の数字は事故発生率（件/100万台）

※交通量を加味して、仮に100万台通行した時に事故に遭う件数を算出



③車道混在の整備方針

- 「車道混在」とは、前述の自転車道や自転車専用通行帯のような物理的または視覚的に分離した自転車専用空間を確保しているのとは違い、「車道の左側端」に自転車が行き止まり位置を矢羽根等の路面表示で明確に表示し、同じ車線内で自転車とクルマが共存を図る形態をいいます。
- 「車道混在」による自転車通行空間は、クルマが通行する車線の一部であることから、自転車とクルマが縦列で混在しながら通行することになります。このことから、矢羽根等の路面表示を設置することにより、クルマのドライバーへの注意喚起や速度低減を図り、自転車利用者の安全性の向上に努めます。
- 自転車ネットワークの選定路線では、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき、幅0.75m以上の矢羽根を10m間隔（交差点内は3.6m間隔）で設置します。

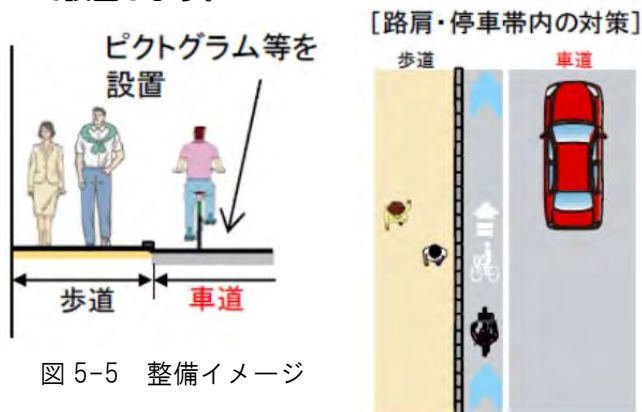


図 5-5 整備イメージ



図 5-6 路肩内の対策例（吹田市）

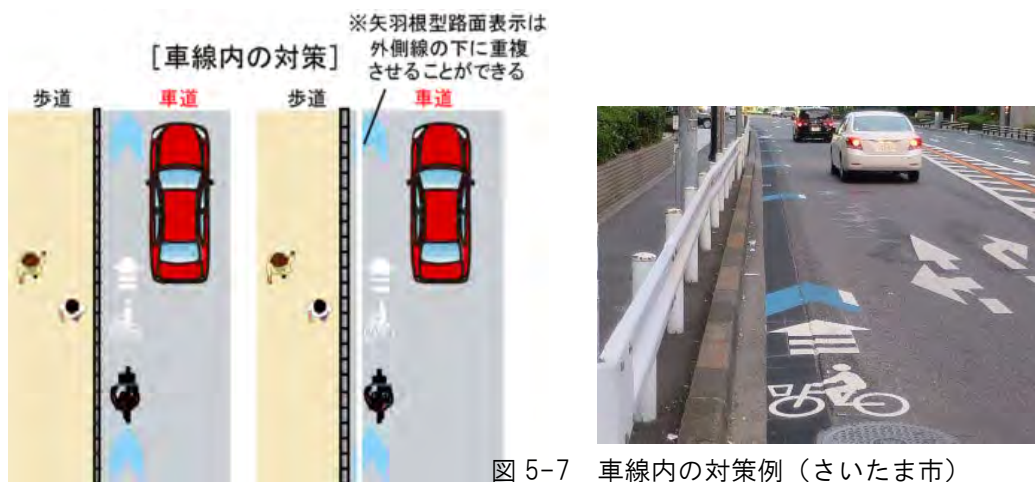
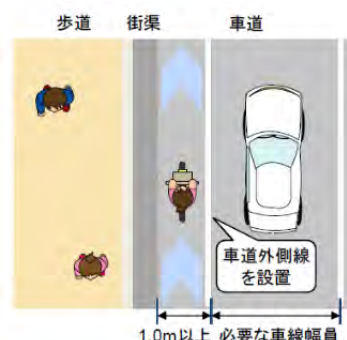


図 5-7 車線内の対策例（さいたま市）

- 歩道のある道路の車道混在において、自転車通行空間の幅員が、必要な車線幅員を確保した上で街渠を除き1.0m以上確保できる場合は、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき車道外側線を設置します。

図 5-8 車道外側線の設置





④ 自転車歩行者道について

○歩道上にカラー舗装または区画線などで自転車の通行位置を明示するような自転車歩行者道の取扱いについては、以下のようにします。

- 自転車の車道左側通行を促進させるため、原則として新たに整備は行いません。
- 既存の整備区間については、当面、それを活用します。
- 当該区間において、自転車の通行空間を示すために、「自転車道」の標識（右写真）が掲げられている場合は、撤去又は設備更新をしないなどの対応を取るべく、管理者と調整を行います。



写真 5-2 自転車道の標識



写真 5-3 吹田市内の自転車歩行者道（自転車の通行位置を明示）

○上記のような自転車歩行者道において、車道上に自転車専用通行帯や車道混在の整備を行う場合は、歩道上における自転車の通行位置の明示の撤去を基本としますが、施工その他の都合上、やむを得ない場合は一時的に併用することがあります。



写真 5-4 車道上の自転車通行空間整備と通行位置を明示した自転車歩行者道の併用の例（茅ヶ崎市）

<自転車歩行者道>

○道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、「専ら自転車及び歩行者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る道路の部分」をいう。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

※自転車歩行者道には右の標識が設置されている。



写真 5-5 自転車通行可の標識



⑤ 自転車通行空間整備にあたっての留意事項

- 自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとします。
- 必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとします。

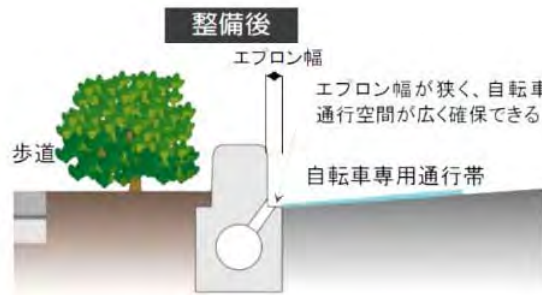


図 5-9 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた例（東京都文京区）



写真 5-6 グレーチング蓋の格子間隔を狭め、滑り止め加工している例（大阪市）



写真 5-7 マンホールの蓋に滑り止め加工をしている例（京都市）

2) 交差点部における自転車通行空間整備の考え方

○交差点部やバス停部は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」(国土交通省・警察庁、H28.7)及び「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領(改定版)」(大阪府、H29.3)等に準拠し、整備することを基本とします。

①交差点部設計の考え方

○自転車通行空間を整備する路線の交差点部では、自転車横断帯を撤去し、矢羽根表示により自転車の横断位置と方向を直線的に明示します。また、自転車横断帯の撤去に併せて、歩行者用信号機に設置されている「自転車・歩行者専用」の補助標識は撤去します。

○信号交差点では、自転車専用通行帯を整備する場合、停止線を前出しするなど、自転車とクルマの事故防止に努めます。

○一般の自転車利用者には浸透していない交差点での二段階右折を促進するため、安全性とわかりやすさを考慮し、自転車の溜り空間や二段階右折の走り方がわかるような表示・誘導方法を検討します。

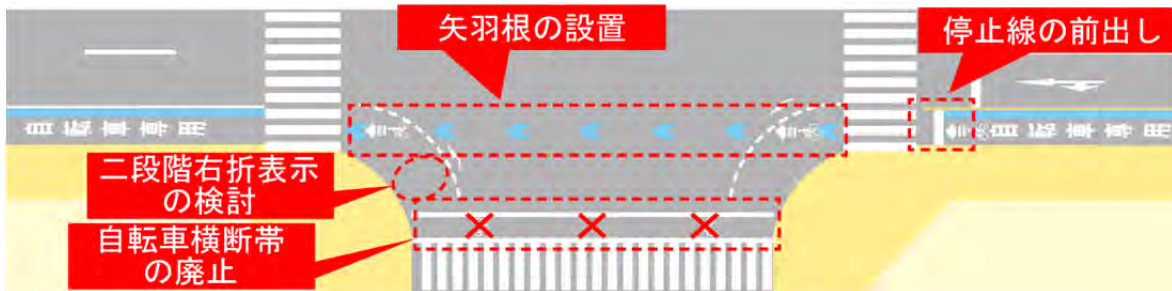


図 5-10 交差点部の対策イメージ (自転車専用通行帯の場合)



写真 5-8 矢羽根表示の例 (大阪市)



写真 5-9 停止線前出しの例(茅ヶ崎市)



写真 5-10 自転車横断帯撤去の例 (横浜市)



写真 5-11 二段階右折表示の例 (宇都宮市)



◆自転車道（一方通行）

- 交差点内には自転車道の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 交差点内の矢羽根表示両端部の各々には、最端部に矢羽根表示を一つ置いたあと自転車マーク・矢印を設置します。

◆自転車専用通行帯（自転車専用通行帯の規制あり）

- 交差点内には、自転車専用通行帯の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 交差点内の矢羽根表示両端部の各々には、最端部に矢羽根表示を一つ置いたあと自転車マーク・矢印を設置します。

◆車道混在

- 交差点内には、車道混在空間の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 交差点内の矢羽根表示両端部の各々には、最端部に矢羽根表示を一つ置いたあと自転車マーク・矢印を設置します。

◆その他の交差点付近における安全対策の例

- 交差点の交通状況及び道路状況を考慮し、必要に応じて安全対策を検討します。

<進路変更禁止>

- 自転車専用通行帯を通行する自転車と左折自動車を分離するため、交差点流入部で自転車専用通行帯（第一通行帯）と第二通行帯との間に道路標示「進路変更禁止」の規制を実施。（進行方向別通行区分の規制が実施されている場合、車両はその車線内を通行しなければならないため、必ずしも進路変更禁止規制の実施の必要はないが、利用者にルールをわかりやすく伝えるために実施）



写真 5-12 進路変更禁止の例（名古屋市）

<左折巻き込み防止>

- 自転車専用通行帯を通行する自転車の左折自動車による巻き込みを防止するために、右左折の方法（左折）の道路標示とゴム製ポール等を設置。



写真 5-13 左折巻き込み防止の例(東京都文京区)

3) 特殊部における自転車通行空間整備の考え方

◆バス停部

- ・バス停前後の区間と同様に、自転車通行空間を直線的に連続させることを基本とし、自転車がバス乗降客と交錯する危険性があることに留意して整備します。
- ・バスを歩道等に正着させることや駐停車禁止の徹底を図るため、必要に応じて路面表示によりバス停部分を明確化します。



写真 5-14 矢羽根整備区間の例（福山市）



写真 5-15 カラー舗装区間の例（福山市）



写真 5-16 カラーライン区間の例（川口市）

- ・バスベイ型のバス停が設置されている場合においても、自転車通行空間を直線的に連続させることを基本とし、矢羽根等を直線的に設置します。
- ・バス停の手前に「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づく注意喚起のピクトグラム（右写真参照）を設置します。



写真 5-17 バスベイ型バス停において矢羽根を直線的に設置している例（枚方市）

<参考>

- 国のガイドラインにおいては、歩行空間に余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所を設置する場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設ける例も紹介されている。



写真 5-18 交通島を設置している例（福岡市）

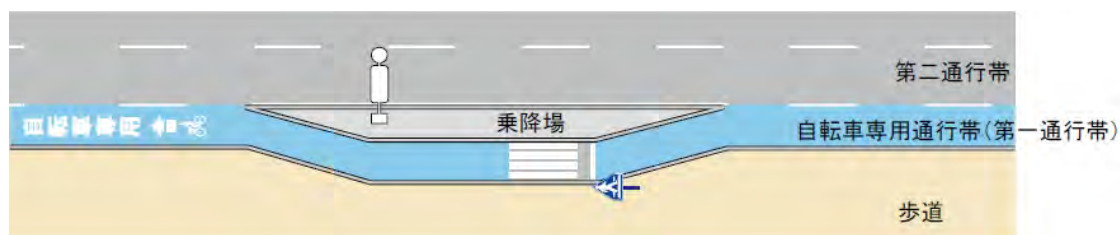


図 5-11 交通島を設置する場合のイメージ

施策2 わかりやすい案内誘導表示の設置

◆注意喚起等の看板及び路面表示の設置

- ・自転車マーク、矢印、「自転車」や「自転車専用」の文字、矢羽根の形状については、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」を踏襲します。
- ・ただし、自転車道や自転車専用通行帯の着色方法、非幹線道路における矢羽根表示等についても、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」及び「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」を踏襲します。
- ・矢羽根型路面表示及び自転車通行空間を着色する場合の色は、「青色系（マンセル値5 B6/8：日本塗料の番号65-60P）」を基本とします。ただし、景観への配慮が必要な場合は、別途検討します。また、夜間の視認性に配慮するものとします。
- ・路面表示を補完し、逆走自転車への意識啓発や注意喚起などを図るため、道路交通特性に応じた法定外看板を設置します。
- ・看板の種類は、①独立型、②電柱巻き付け型 の2種類を基本とします。
- ・表示内容は、「左側通行」、「逆走禁止」、「駐車禁止」など、状況に応じて安全確保のために必要な内容のものを設置します。また、ピクトグラムなどを用いた誰にでもわかりやすい表記について検討します。

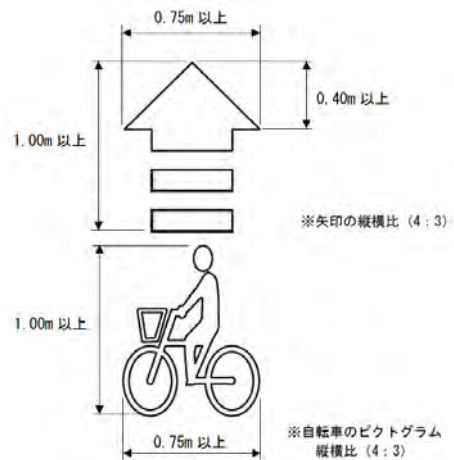


図 5-12 自転車マーク・矢印の路面表示



写真 5-19 路面表示設置例（吹田市）



写真 5-20 独立型及び電柱巻き付け型看板の例（大阪市）



写真 5-21 その他の誘導表示・注意喚起の例（左：大阪市、中：横浜市、右：京都市）

施策3 自転車通行空間ネットワークの形成

1) 自転車通行空間ネットワーク路線選定の考え方

- 自転車通行空間ネットワーク路線の選定にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28. 7）に示す選定項目を参考に、下表のような選定項目を設定し、自転車利用ニーズの高い路線を抽出するとともに、それらの区間を連続的につなぐ路線を位置づけるものとします。
- ネットワーク選定の対象とする道路は、2車線以上で歩道が設置されている道路を中心として、ネットワーク形成を図るものとする。
- 自転車ネットワーク路線の密度として、自転車ネットワーク路線から直線距離で500mの範囲内で市内全域を概ねカバーできるように考慮して設定します。

表 5-1 自転車通行空間ネットワーク路線選定の基本的な考

国ガイドラインにおける路線選定項目	本計画における選定項目
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各種施設、主な居住地区等を結ぶ路線	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用ニーズが高い路線 (居住地区から駅・大規模商業施設へのアクセスルート：市民アンケート調査等による)
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	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車交通量が多い路線 • 自転車関連事故が多い路線
自転車通学路の対象路線	<ul style="list-style-type: none"> • 通学に使用されている路線 (市民アンケート調査等による)
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	<ul style="list-style-type: none"> • 新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等の立地が予定されている路線 • 新規に整備される路線
既に自転車の通行空間が整備されている路線	<ul style="list-style-type: none"> • 既に自転車通行空間が整備されている路線及び府が整備を予定している府道
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 隣接市の自転車ネットワークと接続する路線
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	<ul style="list-style-type: none"> • 上記の結果、自転車ネットワークに選定する路線

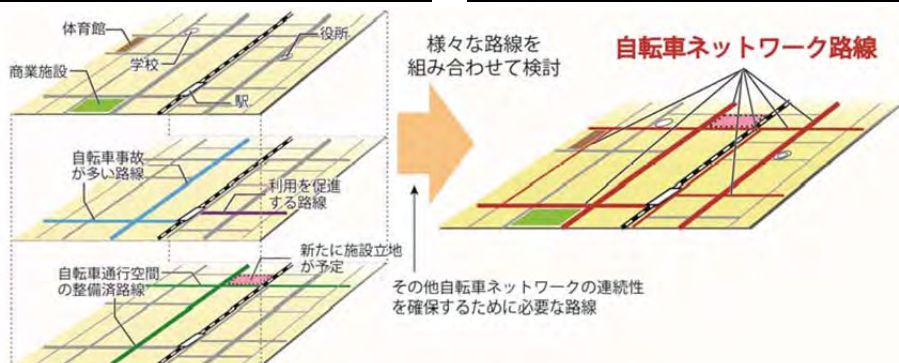


図 5-13 自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ

出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント(公益社団法人 日本道路協会)

2) 自転車通行空間ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線

前述の要素及び道路の状況などを考慮（詳細は次頁以降を参照）し、さらに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を加え、自転車ネットワーク路線を以下のように作成した。



図 5-23 自転車ネットワーク路線



自転車利用ニーズが高い路線（居住地区から駅へのアクセスルート）

※市民アンケート調査等による

JR及び阪急の各駅へのアクセスとして、自転車での利用が多い路線を抽出

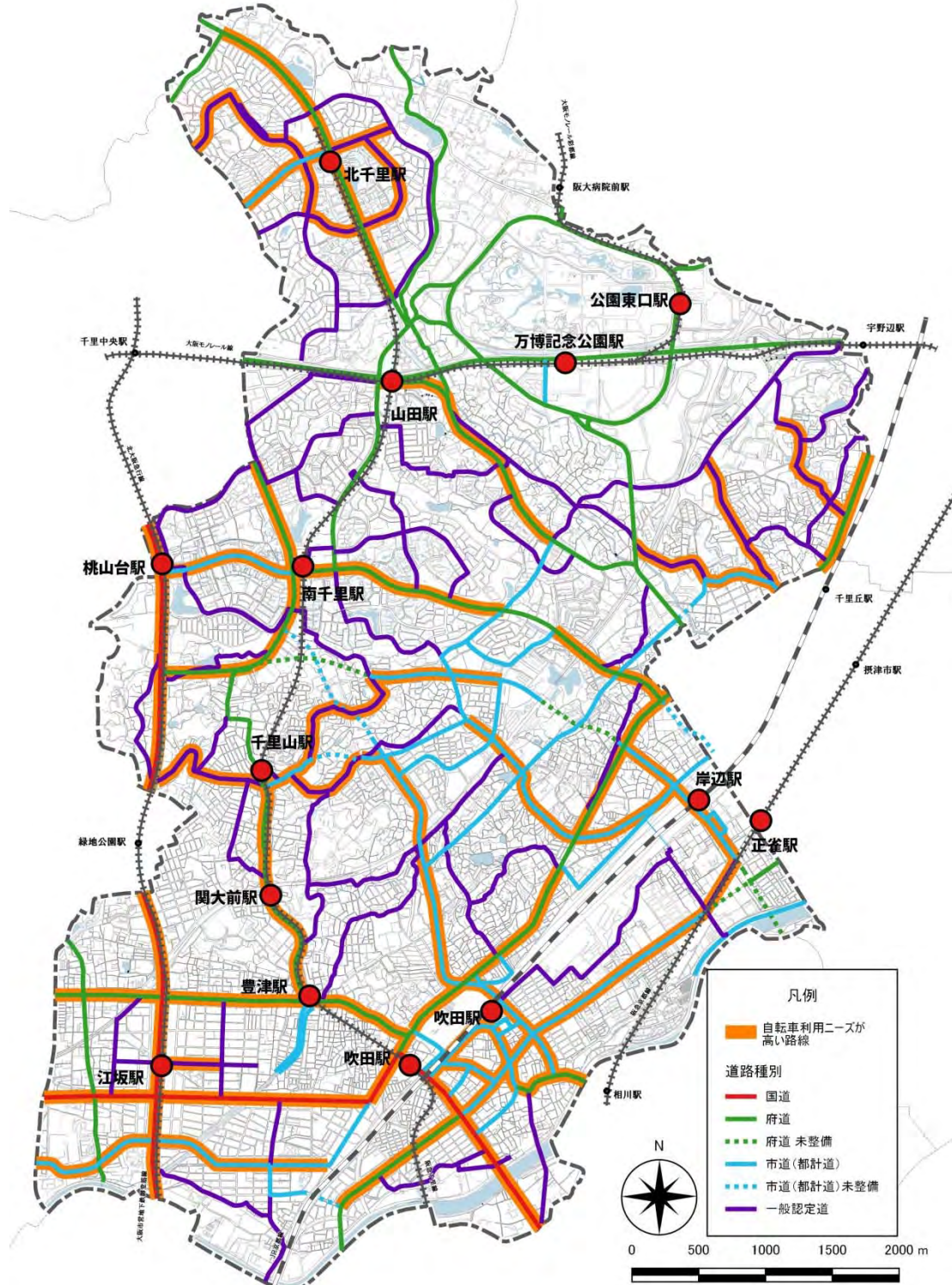


図 5-14 自転車利用ニーズが高い路線（居住地区から駅）



自転車利用ニーズが高い路線（大規模商業施設へのアクセスルート）

大規模商業施設周辺で自転車交通が集約される路線を抽出

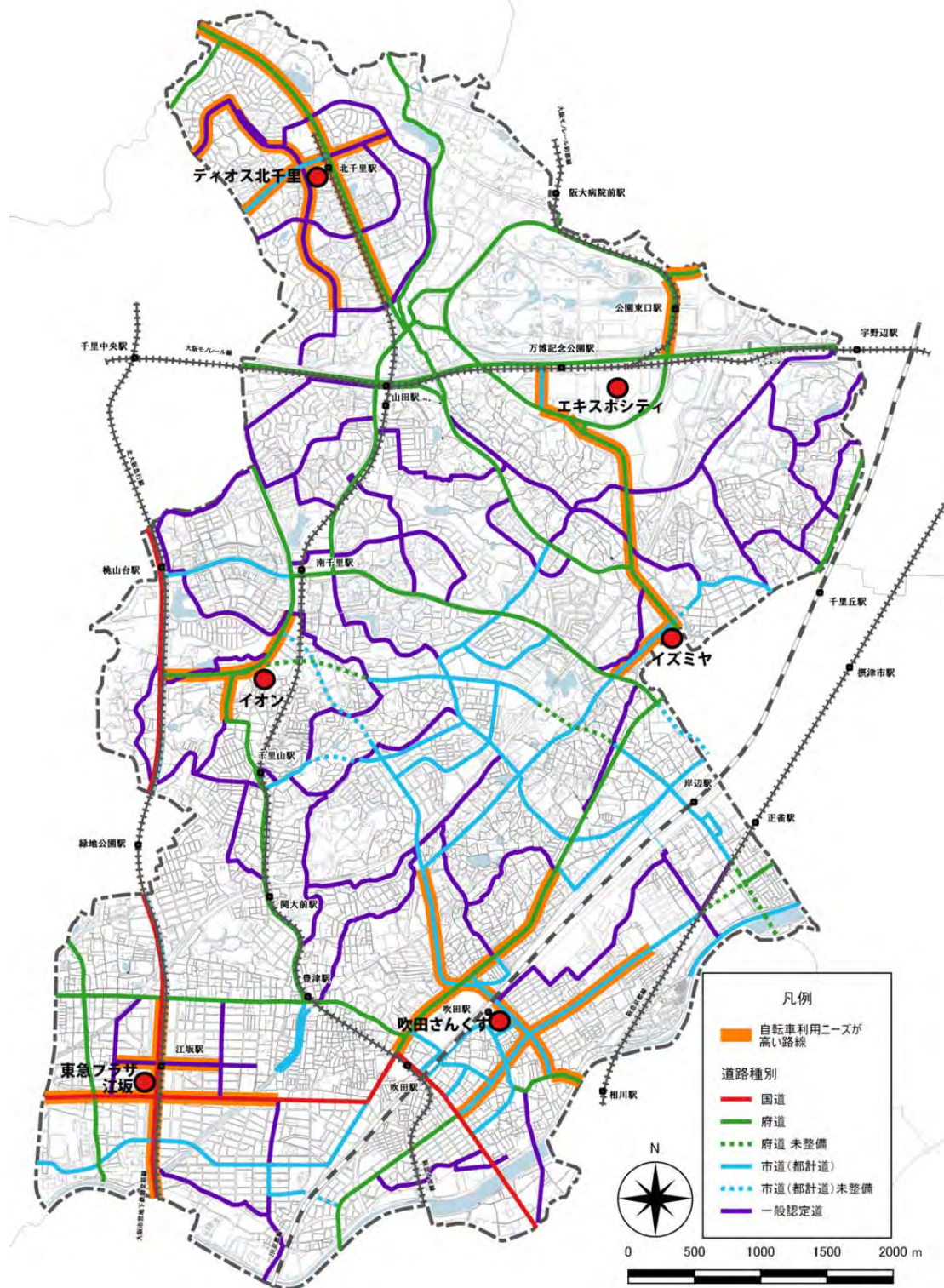


図 5-15 自転車利用ニーズが高い路線（大規模商業施設周辺）

参照：大規模商業施設として、（一社）日本ショッピングセンター協会による全国都道府県別 SC 一覧に掲載の SC から、店舗面積 15,000 m² 以上の SC を抽出



自転車交通量が多い路線

「H22道路交通センサス※」の調査対象区間で自転車交通量が700台/12hを超える路線（P23参照）

※正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」と言い、5年毎に国道や府県道を中心に交通量調査などを実施する統計調査

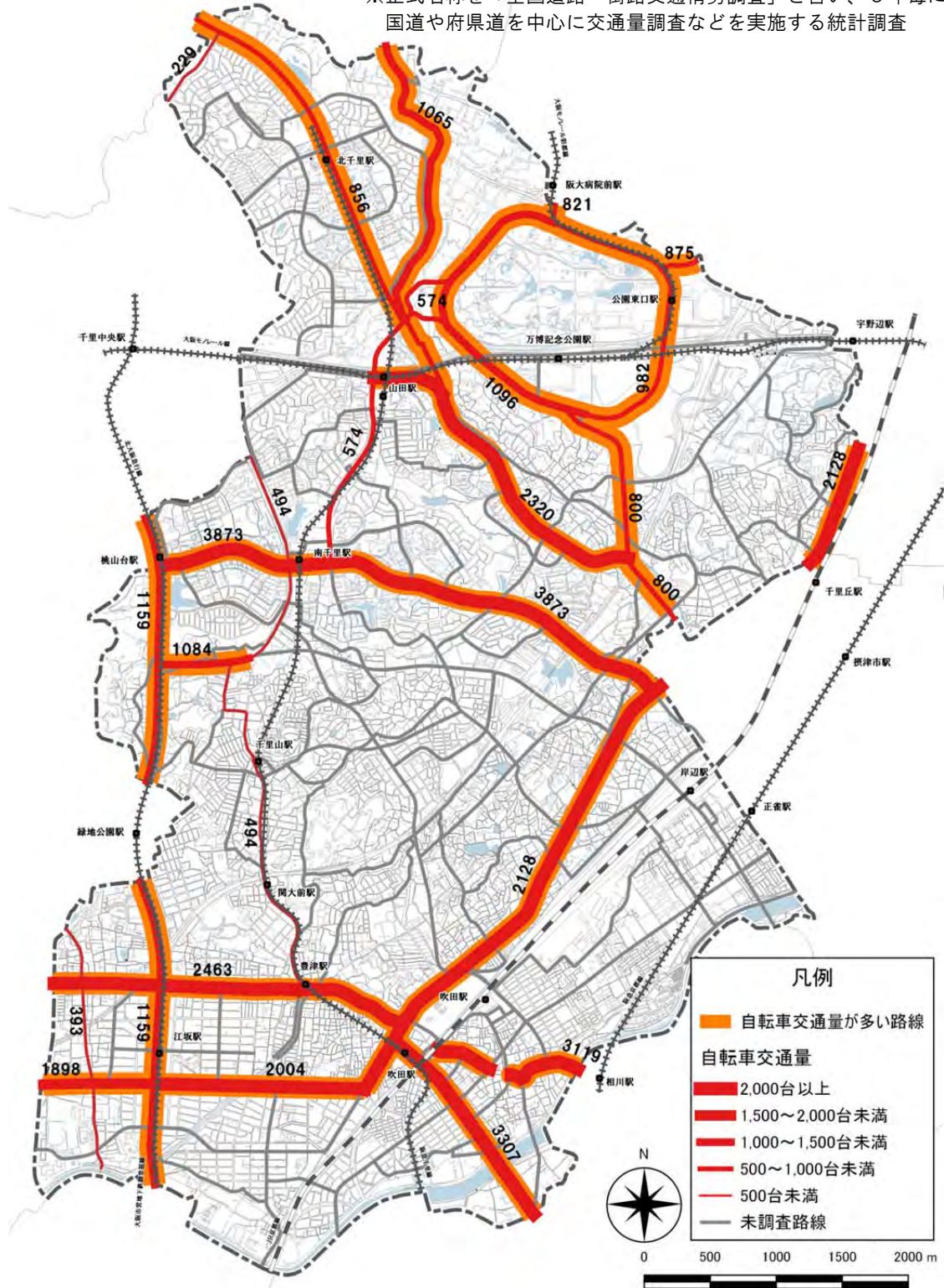
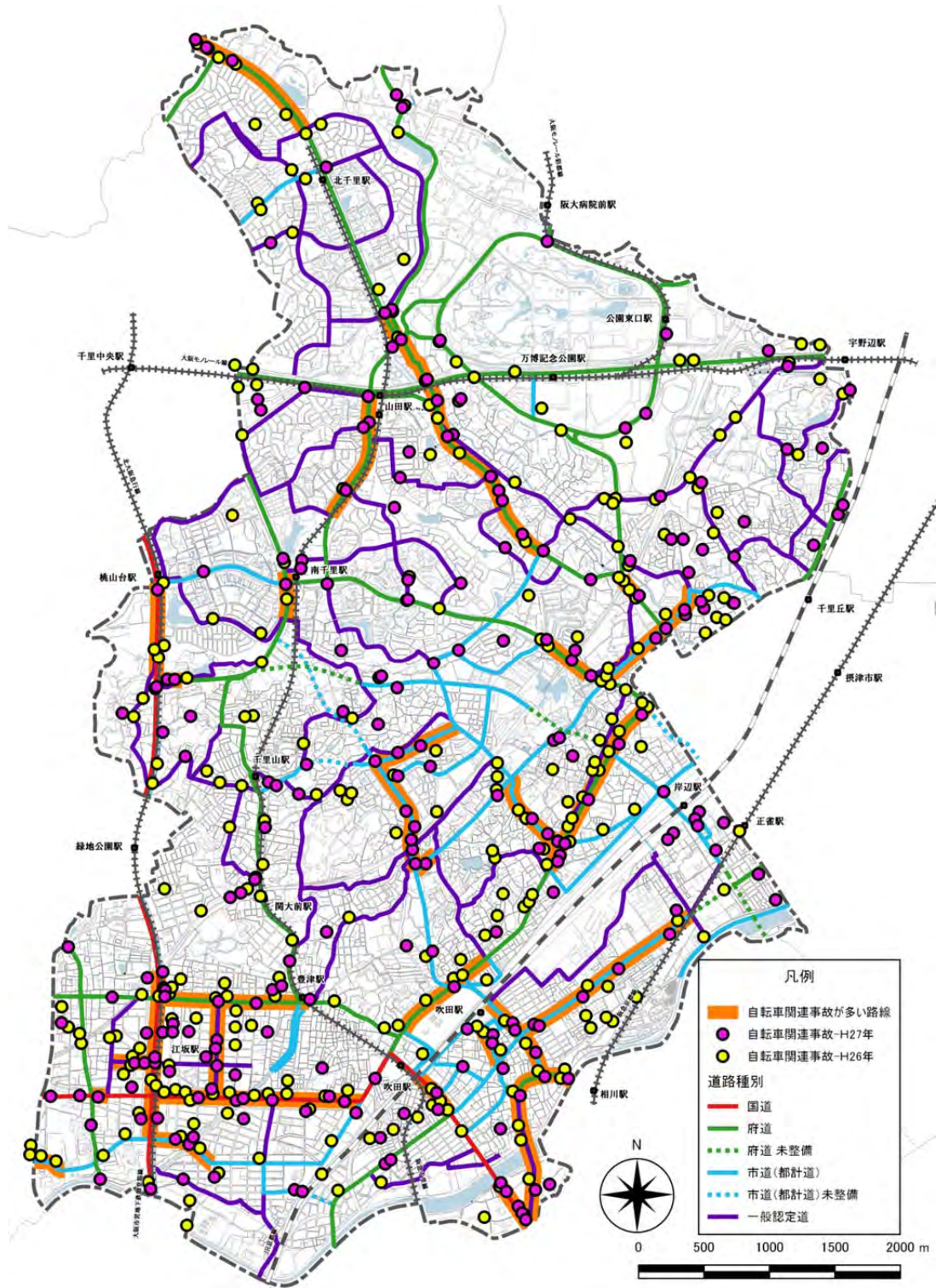


図 5-16 自転車交通量が高い路線



自転車関連事故が多い路線

平成 26、27 年において、自転車関連事故の発生が多い区間を抽出



※自転車ネットワークの検討対象としている幹線道路上において、自転車関連事故が多い区間のみを抽出。
幹線道路上以外で自転車関連事故が多い所は、別途安全対策を実施（「はしる」の施策4参照 P92）

図 5-17 自転車関連事故が多い路線



自転車通学に使用されている路線（市民アンケート調査等による）

自転車通学が多い公立高校と自転車の発生源となる居住地・駅を結ぶ路線を抽出

※アンケート結果による自転車通学が多い居住地区と公立高校を結ぶ幹線道路を自転車通学が多い路線として抽出。（自転車通学をしている中学校は無し）

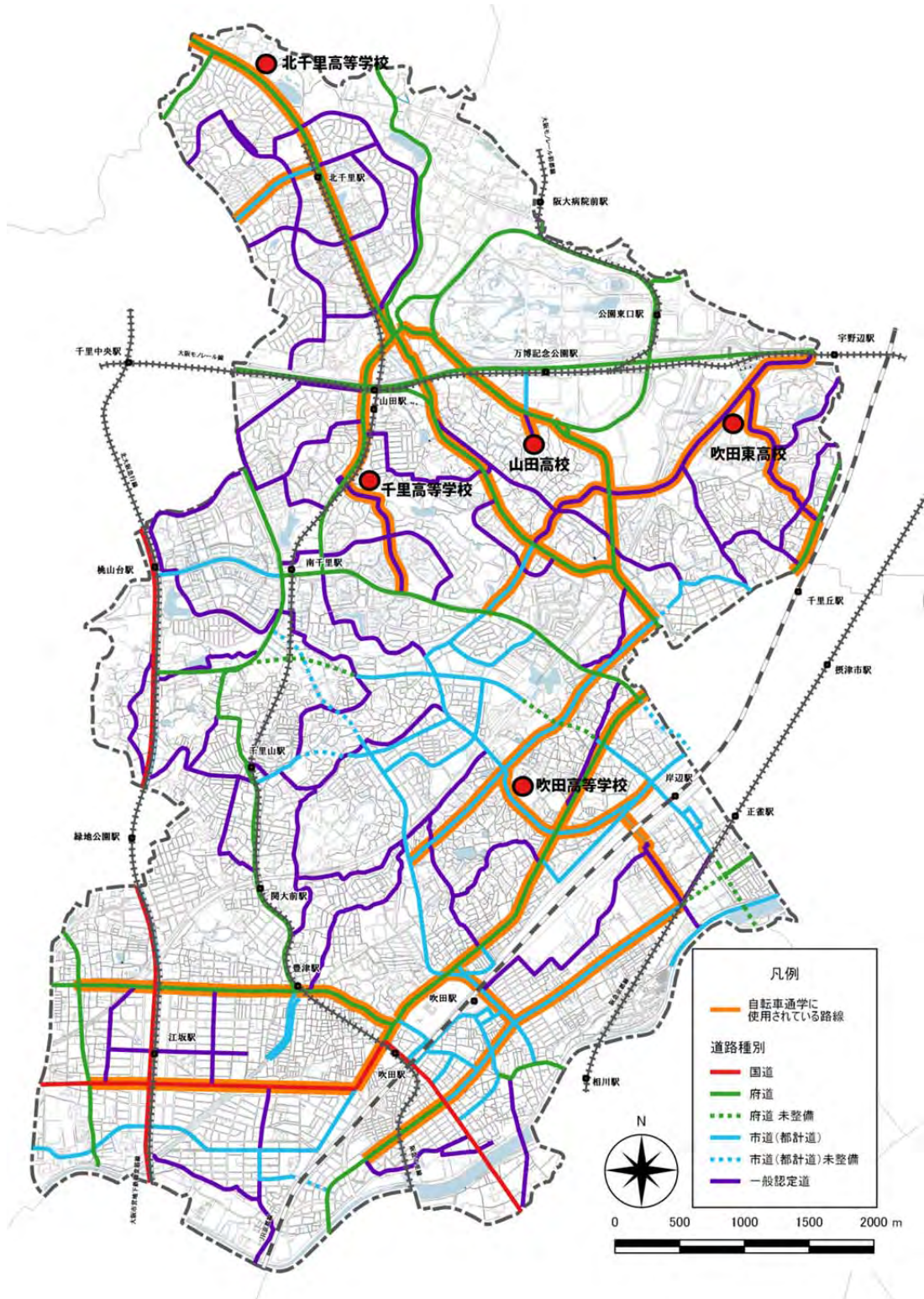


図 5-18 自転車通学に使用されている路線



新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等の立地が予定されている路線

自転車利用のニーズが高い開発・整備等の周辺の路線を抽出

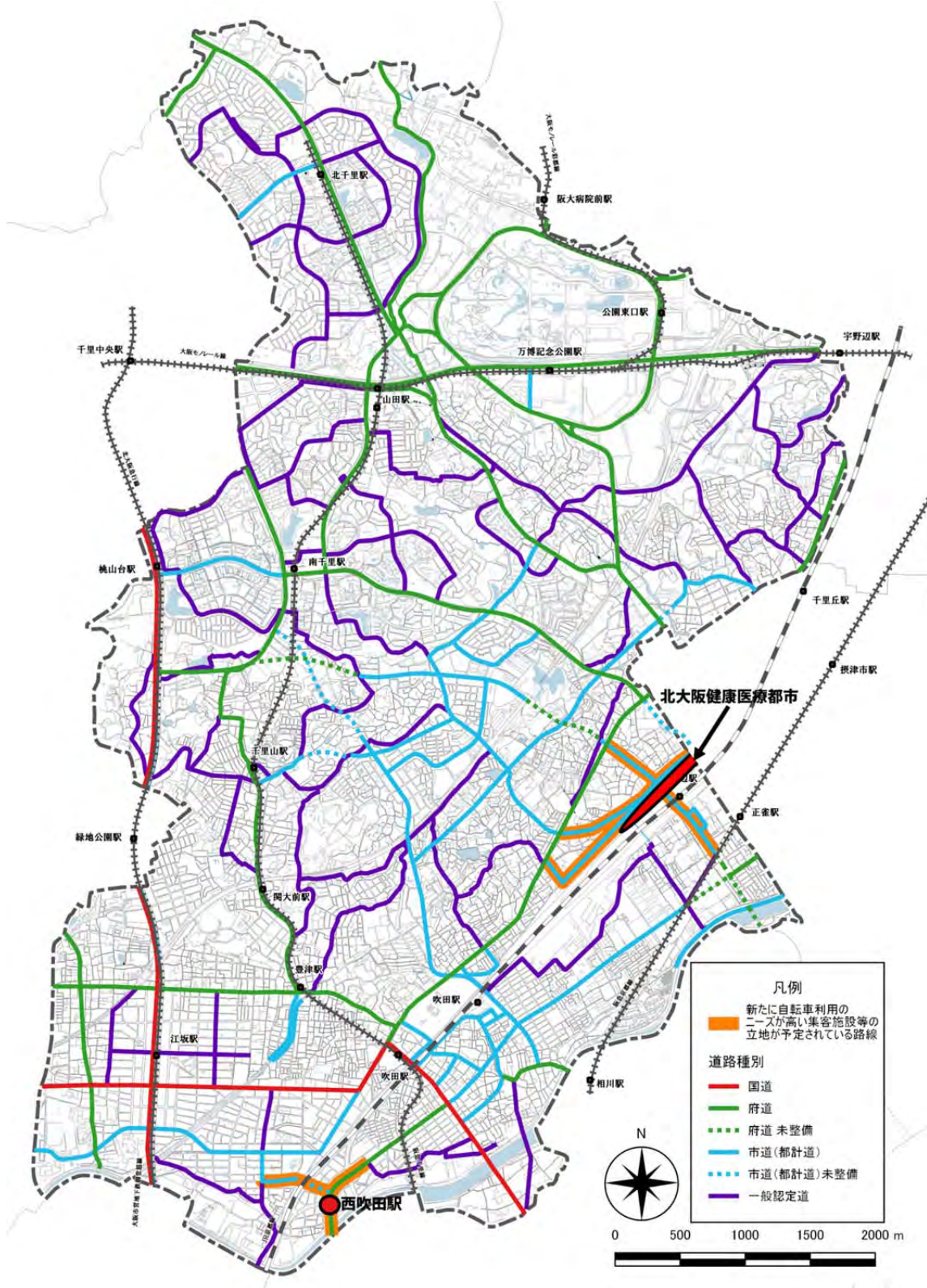


図 5-19 新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等が立地予定のある路線



新規に整備される路線

新たに整備が進められる都市計画道路を抽出

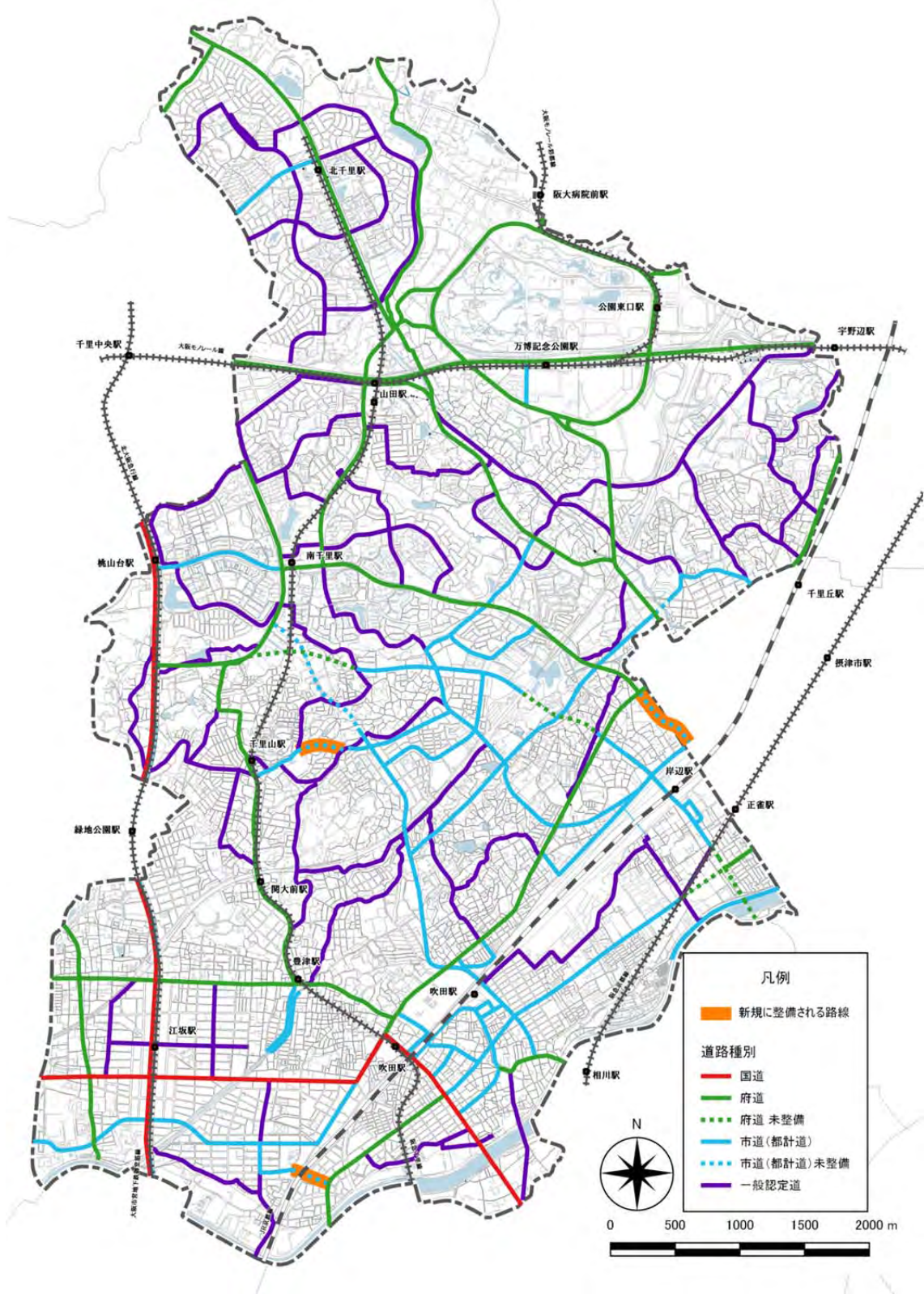


図 5-20 新規に整備される路線



既に自転車通行空間が整備されている路線
 及び 大阪府自転車通行空間整備緊急3カ年計画(案)で整備予定の路線

既に自転車通行空間が整備されている路線及び大阪府自転車通行空間整備緊急3カ年計画(案)で示されている路線を抽出

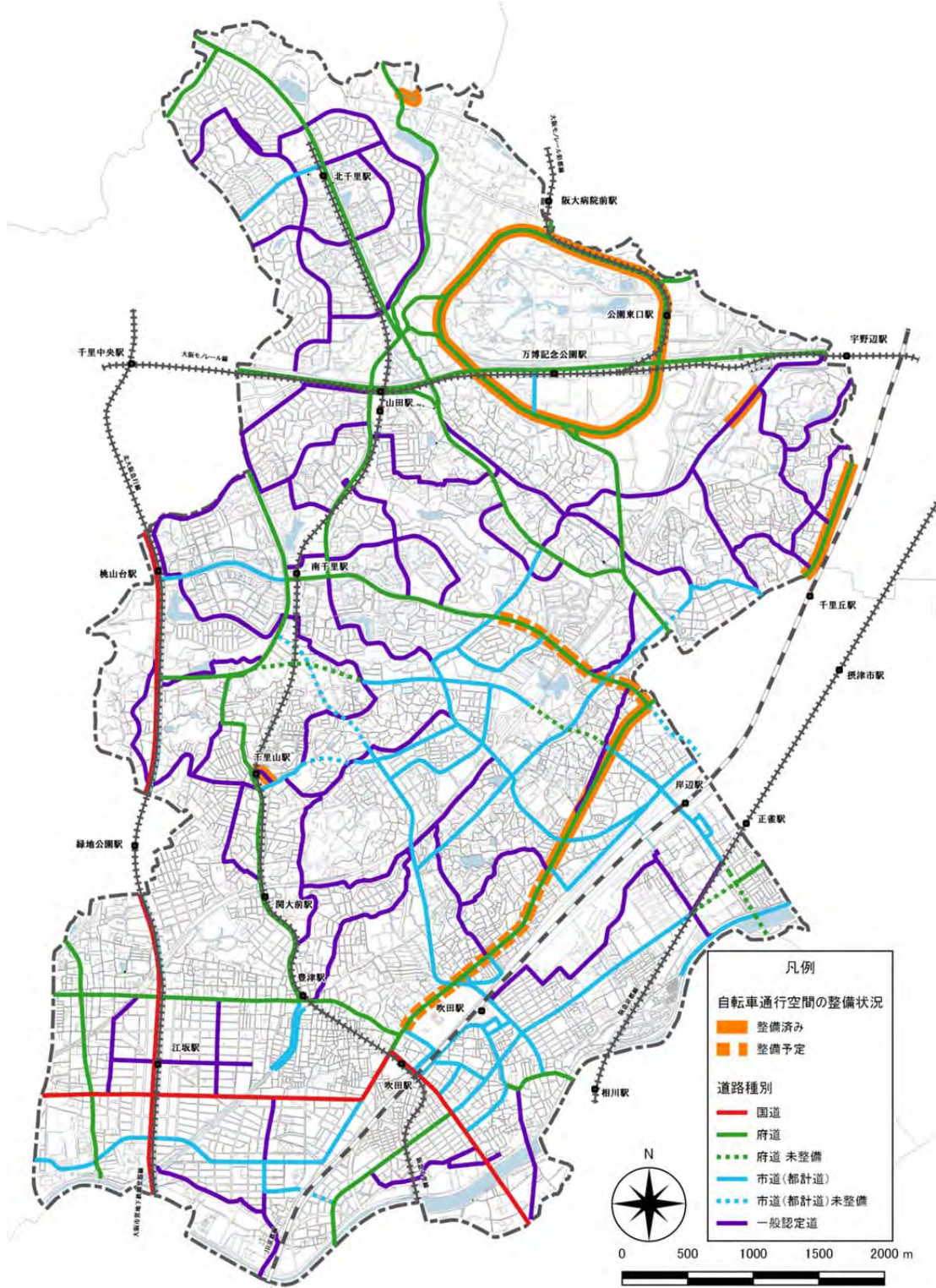


図 5-21 自転車通行空間の整備状況



隣接市の自転車ネットワークと接続する路線

隣接する自治体の自転車ネットワークとの接続が必要な路線を抽出

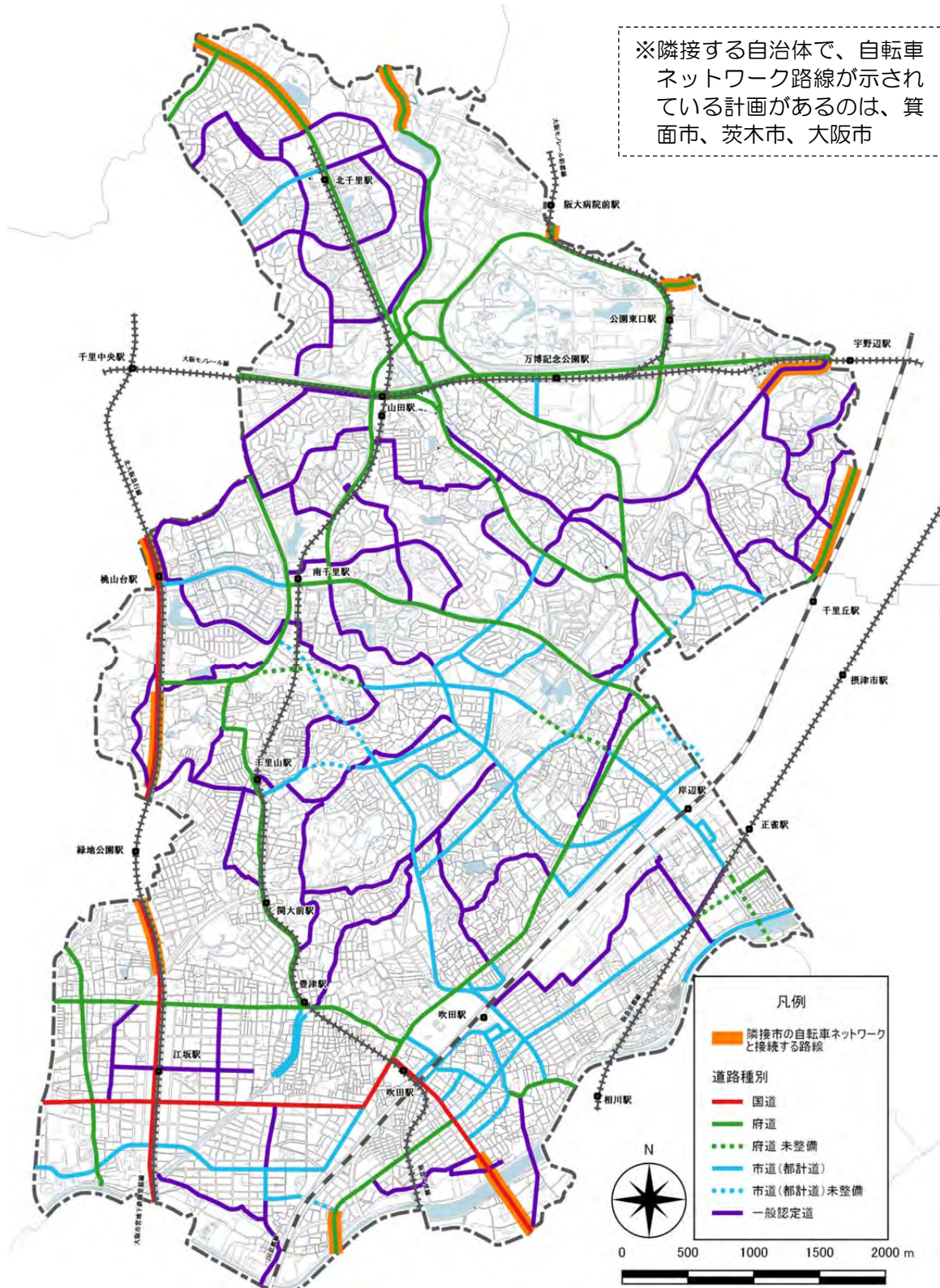


図 5-22 隣接市の自転車ネットワークと接続する路線

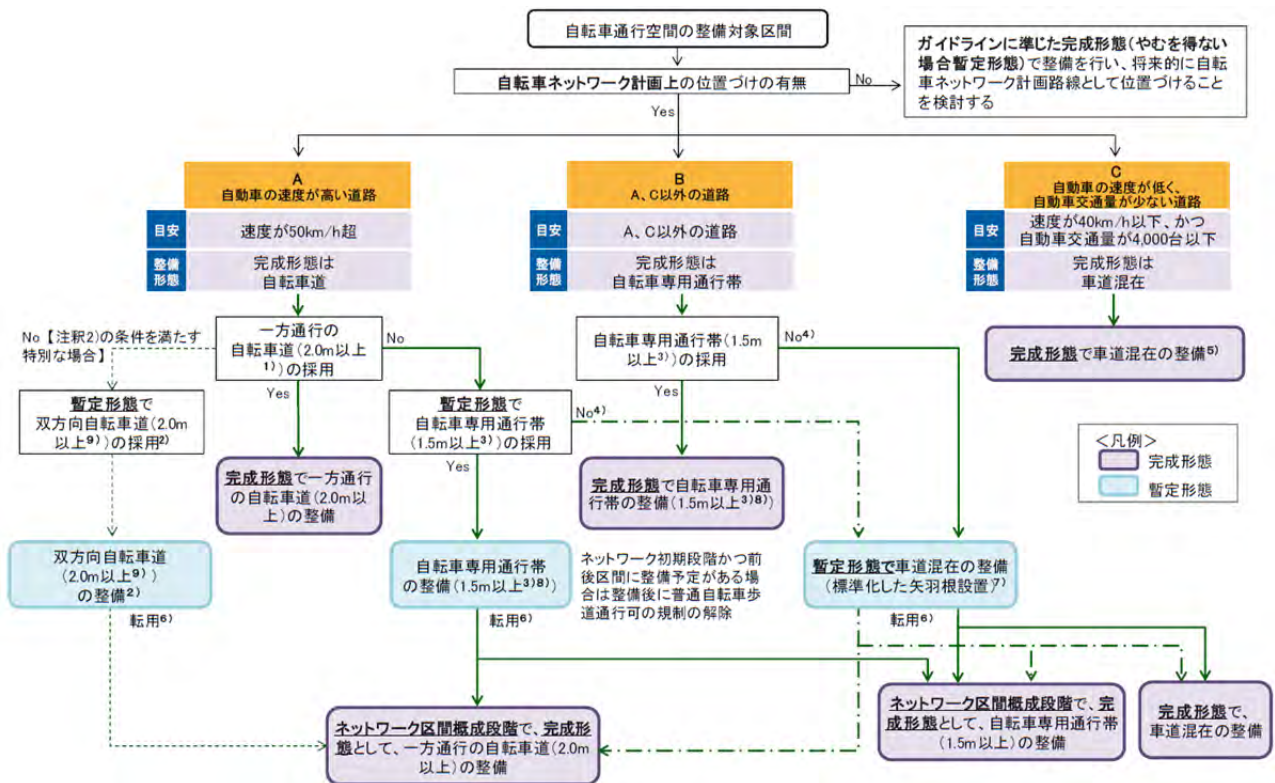


3) 整備形態選定の考え方

○各ネットワーク路線の整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」で提示されている整備形態選定フローに準拠して、整備形態を選定します。

○本市において「制限速度が50km/h超」に該当するのは、大阪中央環状線(府道)と万博の外周道路(府道)しかないため(次頁図参照)、自転車専用通行帯または車道混在を基本形として、各道路の状況等を考慮しながら整備を進めます。

○道路の状況等によっては、安全性を高めるために、制限速度の引き下げも検討します。
(市内幹線道路の制限速度は参考資料P110参照)



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 - 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 - 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
 - 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
 - 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
 - 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
 - 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
 - 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
 - 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
- ※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

図5-24 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



優先度 1 : 自転車通行空間の整備中または整備が予定されている路線

約12km(整備済含む)

現在、道路を整備している路線や一部に自転車通行空間を整備中の路線、自転車通行空間の整備が既に予定されている路線について、早期に確実に整備を進めます。

- ①現在、新規に道路整備を進めている路線や自転車通行空間の整備中の路線
- ②大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案)で整備が予定されている路線

優先度 2 : 自転車関連事故が多い路線のうち、早期の整備が求められるまたは可能な路線

約14km

事故が多い路線における対策、かつ自転車走行空間をできるだけ早く市民に認知してもらうために、自転車事故が多い区間を含む路線の中で、自転車の交通量が多い路線や道路の幅員などの条件から整備がしやすい路線で整備を進め、自転車通行空間を広げていきます。

- ③自転車関連事故が多い区間を含み、自転車の交通量が1,400台/12hより多い路線
- ④自転車関連事故が多い区間を含み、路肩に余裕があるなど早期に整備を進めやすい路線

優先度 3 : 自転車関連事故が多い路線のうち、自転車の利用が比較的多い路線

約12km

事故が多い路線における対策として、上記③に準じて自転車の交通量や通行ニーズが高いと考えられる路線の整備を進めます。

- ⑤自転車関連事故が多い区間を含み、自転車の交通量が700~1,400台/12hの路線
- ⑥自転車関連事故が多い区間を含み、鉄道駅や大型商業施設、学校など複数の利用が多い施設のアクセス経路となっている路線

優先度 4 : 残りの自転車関連事故が多い路線と事故の危険性が高いと思われる路線

約9km

事故が多い路線における対策として、自転車関連事故が多い残りの路線と自転車と歩行者の交通量が共に多くてヒヤリハットが多いと考えられる路線の整備を進めます。

- ⑦上記①~⑥以外の自転車関連事故が多い区間
- ⑧自転車関連事故が多くはないが、自転車と歩行者の交通量が共に多い区間(歩行者と自転車の交錯や接触などの危険性が高いと思われる路線)

優先度 5 : 連続性(ネットワーク)を形成する路線

約10km

前述の①から⑧の路線をつなぎ、連続性(ネットワーク)を形成する路線の整備を進めます。

- ⑨上記①~⑧を接続し、連続性(ネットワーク)を形成する路線

優先度 6 「その他のネットワーク形成路線」

約28km

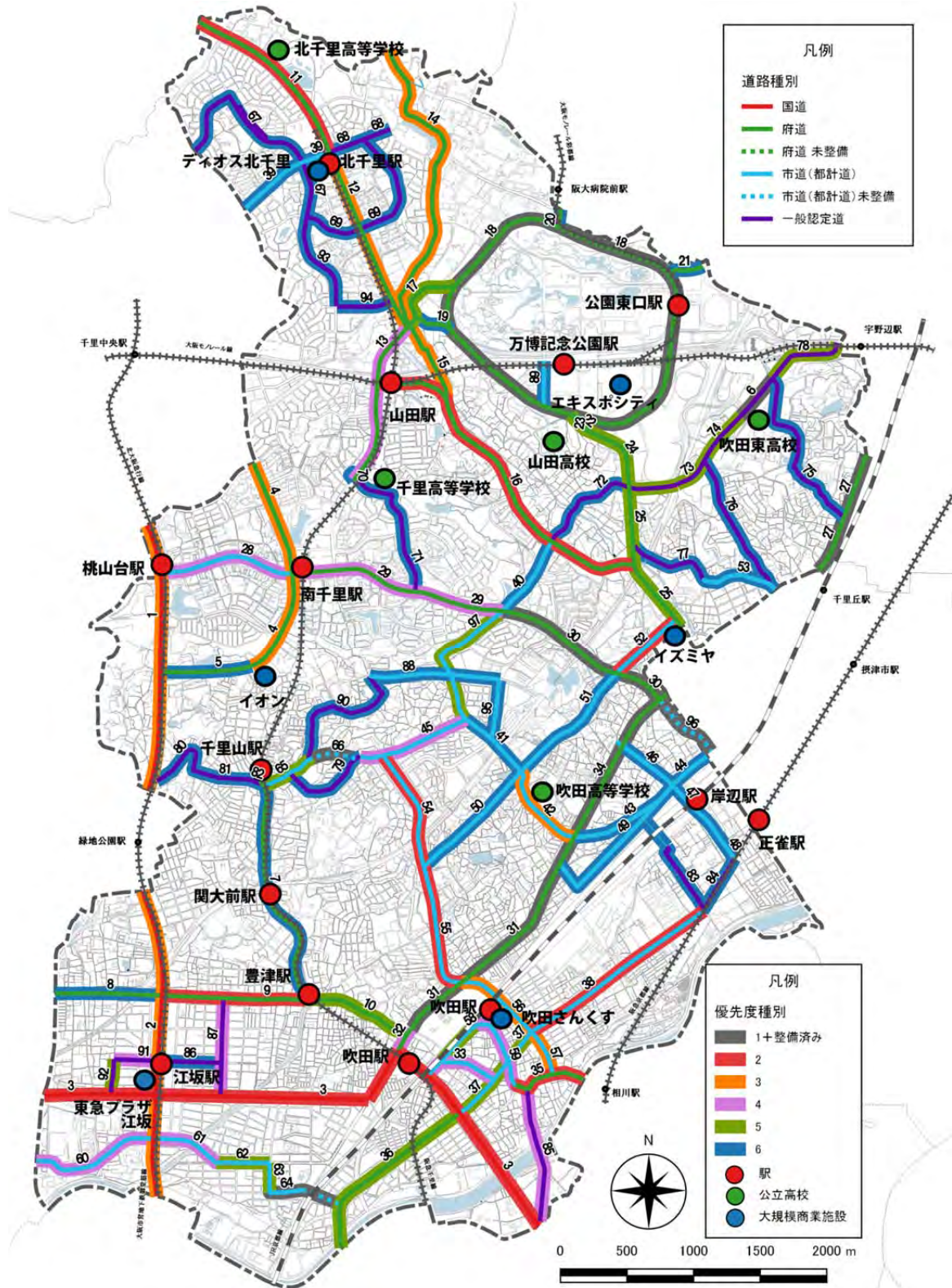
ネットワーク路線に選定されている残りの路線(上記①~⑨以外)の路線の整備を進めます。

- ⑩上記①~⑨以外のネットワーク選定路線



自転車ネットワーク路線の優先度（道路種別あり）

前頁の①～⑩の要素を考慮（詳細は次頁以降を参照）し、自転車ネットワーク路線の優先度を以下のように設定した。



※自転車ネットワーク路線の中で道路種別が国道及び府道については、道路管理者の計画により路線及び整備順序が変更されることがあります。

表 5-2 自転車ネットワーク選定路線における整備優先度の検討

区間番号	整備優先度種別	概略延長		制限速度	車線数	道路幅員	路肩幅員	第一車線+路肩幅員	歩道幅員	自転車交通量	歩行者交通量	自動車交通量	事故が多い	自転車関連	鉄道駅へのアクセス経路	大型商業施設へのアクセス経路	通学経路	高校等の自転車	新設の整備あり	新規道路整備	整備中または整備予定あり	道路種別	道路名称	<参考>国ガイドラインに基づく完成形態	
		km	km/h																						
18	整備済	5.05	60	3	22	0.5	3.5	2.5	1096	597	11883											府道	1号茨木摂津線	自転車道	
6	整備済	0.32	40	2	16	1.0	4.0	2.5															市道	5049中央環状山田東線	車道混在
27	整備済	0.89	40	2	15	1.25	3.25	2.0	2128	1170	13940											府道	14号大阪高槻京都線	車道混在	
34	整備済	1.54	40	2	15	1.5	4.5	2.5	2128	1170	13940											府道	14号大阪高槻京都線	車道混在	
64	1-①	0.54	30	2	16	0.5	5.0	3.0														市道	1389南吹田17号線 2575南吹田89号線	車道混在	
66	1-①	0.41																				市道	5063千里山松が丘17号線	車道混在	
96	1-①	0.54																				市道	岸部中千里丘線	車道混在	
30	1-②	1.39	50	2	18	1.0	5.0	3.5	3873	2909	13820											府道	135号豊中摂津線	専用通行帯	
31	1-②	1.69	40	2	15	1.5	4.5	2.5	2128	1170	13940											府道	14号大阪高槻京都線	車道混在	
3	2-③	4.53	50	4	20	0.5	3.5	3.0	3307	2784	27659											国道	国道479号	専用通行帯	
9	2-③	1.02	20	1	6	1.0	4.0	0	2463	700	6607											府道	145号豊中吹田線	車道混在	
16	2-③	2.61	40	2	16	0.5	3.5	3.0	2320	1220	10995											府道	2号大阪中央環状線	車道混在	
35	2-③	0.57	40	2	13	0.5	3.5	3.0	3119	1320	7901											府道	151号相川停車場線	車道混在	
11	2-④	1.45	50	2	16	1.25	4.5	6.0	856	1036	6833											府道	119号箕面摂津線	専用通行帯	
38	2-④	1.59	40	2	22	1.5	4.5	3.5														市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
52	2-④	0.61	50	2	17	1.5	4.5	3.5														市道	1708山田南9号線	専用通行帯	
54	2-④	0.75	40	2	18	1.0	4.5	5.0														市道	5054千里山東朝日が丘線	車道混在	
55	2-④	1.16	40	2	18	1.5	4.5	4.0														市道	5033朝日が丘片山線	車道混在	
1	3-⑤	2.10	40	4	50	0.3	3.3	3	1159	1037	20435											国道	国道423号	車道混在	
2	3-⑤	2.29	40	4	50	0.3	3.3	3.5	1237	2439	21500											国道	国道423号	車道混在	
14	3-⑥	2.24	40	2	10	0.5	3.5	2.5	1065	466	6903											府道	120号山田上小野原線	車道混在	
12	3-⑥	1.40	50	4	22	0.5	3.0	4.0	856	1036	6833											府道	119号箕面摂津線	専用通行帯	
15	3-⑥	0.62	30	2	10	0.5	3.0	2.5	856	1036	6833											府道	119号箕面摂津線	車道混在	
4	3-⑥	1.69	50	4	22	0.5	4.0	3.5	494	414	4516											府道	121号吹田箕面線	専用通行帯	
42	3-⑥	0.68	40	2	12	0.5	3.5	2.0														市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
56	3-⑥	0.54	40	4	26	0.5	4.0	3.5														市道	5044片山高浜線	車道混在	
57	3-⑥	0.48	40	2	14	1.0	4.0	3.0														市道	5044片山高浜線	車道混在	
13	4-⑦	1.26	50	4	22	0.5	3.25	3.5	574	1053	8168											府道	129号南千里茨木停車場線	専用通行帯	
45	4-⑦	0.83	40	2	12	0.5	3.5	2.5														市道	5055佐井寺佐井寺南が丘線 5056千里山東中央線	車道混在	
59	4-⑦	0.49	30	2	22	0.5	4.0	7.0														市道	5045吹田駅前線	車道混在	
60	4-⑦	0.98	40	2	12	1.0	4.25	1.5														市道	5039穂波芳野線	車道混在	
61	4-⑦	0.50	40	2	20	0.5	3.25	3.0														市道	5039穂波芳野線	車道混在	
85	4-⑦	1.00	30	2	11	0.25	3.0	2.5														市道	5046内本町東御旅線	車道混在	
87	4-⑦	0.73	30	2	12	0.5	4.0	2.0														市道	5035垂水広芝線	車道混在	
91	4-⑦	0.33	40	2	12	0.25	3.5	2.5														市道	5036垂水豊津線	車道混在	
28	4-⑧	0.98	50	4	22	0.5	3.25	4.0	3873	2909	13820											市道	2620桃山台41号線	専用通行帯	
29	4-⑧	1.63	50	2	18	1.25	4.25	4.0	3873	2909	13820											府道	135号豊中摂津線	専用通行帯	
32	4-⑧	0.18	40	2	35	1.0	4.0	3.0	2128	1170	13940											府道	14号大阪高槻京都線	車道混在	
33	4-⑧	0.57	30	2	11	0.5	3.25	2.0	3119	1320	7901											市道	5064朝日町内本町線 5065元町内本町線	車道混在	
10	5-⑨	0.87	30	2	12	0.5	3.5	2.0	2463	700	6607											府道	145号豊中吹田線	車道混在	
17	5-⑨	0.55	40	1	10	0.5	4.0	5.0														府道	129号南千里茨木停車場線	車道混在	
22	5-⑨	0.17	40	1	12	0.75	3.75	5.0	800	666	15276											府道	1号茨木摂津線	車道混在	
23	5-⑨	0.1	40	1	10	0.75	4.75	4.0														府道	1号茨木摂津線	車道混在	
24	5-⑨	0.57	40	2	22	0.75	3.75	5.5	800	666	15276											府道	1号茨木摂津線	車道混在	
25	5-⑨	1.14	40	4	22	0.5	3.5	3.0	800	666	15276											府道	1号茨木摂津線	車道混在	
36	5-⑨	1.46	40	2	22	0.5	3.5	3.5														府道	14号大阪高槻京都線	車道混在	
37	5-⑨	0.82	40	2	22	0	5.5	5.0														市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
58	5-⑨	0.50	40	2	11	0.5	3.5	2.0														市道	5064朝日町内本町線	車道混在	
62	5-⑨	0.38	40	2	20	1.5	5.0	4.0														市道	5039穂波芳野線	車道混在	
63	5-⑨	0.22	30	2	16	1.5	4.5	3.0														市道	5038金田大吹橋線	車道混在	
65	5-⑨	0.39	30	2	16	0.5	3.5	5.0														市道	5014佐竹千里山駅線	車道混在	
73	5-⑨	0.63	40	2	15	0.5	3.5	2.5														市道	5049中央環状山田東線	車道混在	
74	5-⑨	0.46	40	2	16	1.0	4.0	2.5														市道	5049中央環状山田東線	車道混在	
78	5-⑨	0.59	40	2	16	1.0	4.0	2.5														市道	5049中央環状山田東線	車道混在	
97	5-⑨	1.04	40	2	12	0.5	3.5	2.5														市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
92	5-⑨	0.25	20	1	5	1.5	5.0	0														市道	5037江坂豊津線	車道混在	

※黄色の網掛け部分が優先度種別の判断根拠

※自転車・歩行者・自動車の交通量は道路交通センサス(H22)の調査対象区間のみ昼間12時間の交通量を掲載

※整備形態は、国ガイドラインに基づく完成形態をめざすが、完成形態での整備が難しい場合は、暫定形態で整備し、自転車通行空間を早期に広げる方向で整備を進める。(例:完成形態が自転車専用通行帯の路線において、幅員が確保できないなどの場合、車道混在で一旦整備を進める)

表 5-2 自転車ネットワーク選定路線における整備優先度の検討（続き）

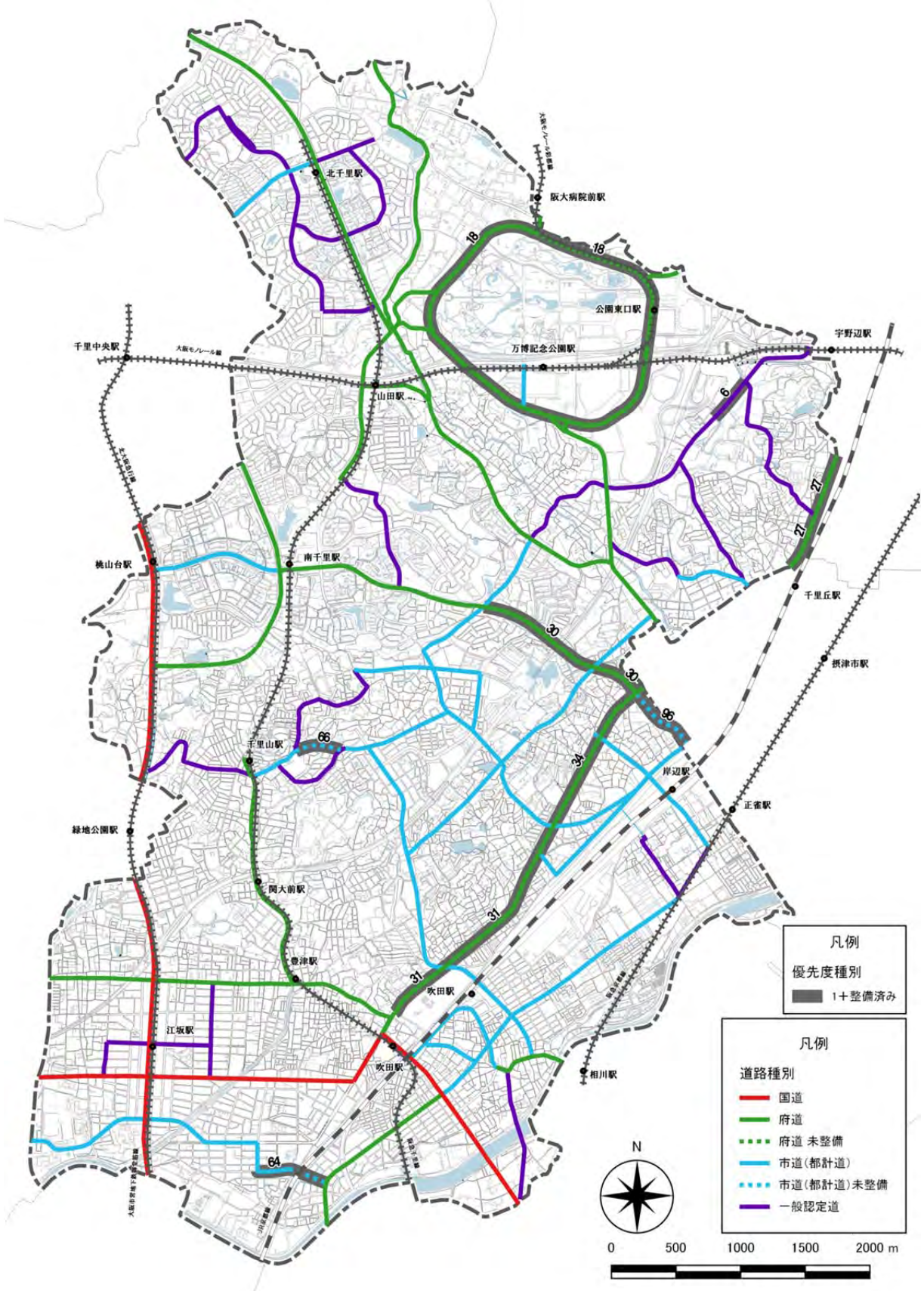
区間番号	整備優先度種別	概略延長	制限速度	車線数	道路幅員	路肩幅員	路肩幅員 第一車線+	歩道幅員	自転車交通量	歩行者交通量	自動車交通量	事故が多い	自転車関連	鉄道の駅へのアクセス経路	大型商業施設へのアクセス経路	通学経路	高校等の自転車整備あり	新設の道路整備	整備中または整備予定あり	道路種別	道路名称	＜参考＞ 国ガイドラインに基づく完成形態	
		km	km/h																				車線
5	6-10	0.62	50	4	22	0.5	3.75	3.0	1084	487	5166		●	●						府道	135号豊中摂津線	専用通行帯	
7	6-10	1.76	30	2	7	0.5	3.0	1.0	494	414	4516		●								府道	121号吹田箕面線	車道混在
8	6-10	0.82	30	2	6	0	3.0	0	2463	700	6607		●			●				府道	145号豊中吹田線	車道混在	
19	6-10	0.32	40	2	10	0.5	3.5	2.5									●			府道	129号南千里茨木停車場線	車道混在	
20	6-10	0.15	60	4	22	0.5	3.5	3.0	982	521	19298									府道	1号茨木摂津線	自転車道	
21	6-10	0.32	50	4	22	0	3.5	2.5	875					●						府道	129号南千里茨木停車場線	専用通行帯	
39	6-10	0.78	50	4	22	0.5	3.5	3.5												市道	5003千里北公園古江線	専用通行帯	
40	6-10	0.62	40	2	12	0.5	3.25	2.5									●			市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
41	6-10	0.57	40	2	12	0.5	3.5	2.5						●						市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
43	6-10	0.86	30	2	12	0.25	3.0	3.0						●		●	●			市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
44	6-10	0.34	40	2	21	0.5	3.5	5.0									●			市道	5012山田佐井寺岸部線	車道混在	
46	6-10	0.48	40	2	12	0	4.0	2.0						●			●			市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
47	6-10	0.35	40	2			0							●			●			市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
48	6-10	0.36	40	2	16	0	4.0	2.5						●			●			市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
49	6-10	1.05	30	2	16	0.5	3.5	6									●			市道	994芝田町1号線 992岸部中52号線	車道混在	
50	6-10	1.55	40	2	12	0.5	3.5	2.5									●			市道	5058原町朝日が丘線	車道混在	
51	6-10	0.49	40	2	17	1.5	4.5	5.0									●			市道	1808岸部北57号線	車道混在	
53	6-10	0.56	30	2	6	1.0	3.5	0						●						市道	5027櫻切山千里丘線	車道混在	
67	6-10	1.75	40	2	14	0.5	4.5	4.5						●						市道	5001青山古江線	車道混在	
68	6-10	0.49	40	2	18	0.5	4.5	4.5						●						市道	5003千里北公園古江線	車道混在	
69	6-10	1.42	40	2	14.5	0.5	3.5	3.5						●						市道	5004藤白古江線	車道混在	
70	6-10	0.73	30	2	13	0.5	3.5	3.0									●			市道	5009津雲高野線	車道混在	
71	6-10	0.46	40	2	17	0.5	4.5	4.0									●			市道	5009津雲高野線	車道混在	
72	6-10	0.80	30	2	10	0	3.0	1.5									●			市道	5049中央環状山田東線	車道混在	
75	6-10	1.33	30	2	11	0.5	3.5	2.0						●			●			市道	5022吹田東高校千里丘線	車道混在	
76	6-10	1.03	30	1	7	0	5.0	2.0						●						市道	5025千里丘中央線	車道混在	
77	6-10	0.65	30	2	9	0.5	3.0	3.0						●						市道	5027櫻切山千里丘線	車道混在	
79	6-10	0.72	30	2	10	0.5	3.0	2.0												市道	5015佐井寺千里山東線	車道混在	
80	6-10	0.53	30	2	10	0.5	4.0	1.5						●						市道	5019千里山西春日線	車道混在	
81	6-10	0.43	30	2	7	0.75	3.25	0						●						市道	5019千里山西春日線	車道混在	
82	6-10	0.10	30	1	9	0.5	4.0	3.5												市道	5019千里山西春日線 2675千里山西134号線	車道混在	
83	6-10	0.60	30	1	3	0	3.0	0									●			市道	5062芝田南正雀1号線 7318芝田町自転車歩行者専用4号線	車道混在	
84	6-10	0.44	40	2	9	0	3.5	1.0						●						市道	5041岸部中内本町線	車道混在	
86	6-10	0.41	40	2	12	0.5	3.25	2.5						●						市道	5036垂水豊津線	車道混在	
88	6-10	1.00	40	4	22	0.5	3.75	3.0						●						市道	5059佐井寺中央線 5052五月が丘中央線	車道混在	
89	6-10	0.29	20	2	22	1.25	5.75	2												市道	7258千里万博公園専用1号線	車道混在	
90	6-10	1.09	30	1	7	0	5	0						●						市道	5014佐竹千里山駅線	車道混在	
93	6-10	0.75	40	2	18	0.5	4.5	4.5												市道	5001青山古江線	車道混在	
94	6-10	0.41	40	2	18	0.5	4.5	4.5												市道	5002青山藤白古江線	車道混在	
95	6-10	0.43	40	2	22	0.5	3.5	4.0												市道	5053五月が丘南線	車道混在	

表 5-3 概算整備延長（道路別） (km)

	国道	府道	市道	計
整備済		7.48	0.32	7.80
優先度1		3.08	1.49	4.57
優先度2	4.53	5.65	4.11	14.29
優先度3	4.39	5.95	1.70	12.04
優先度4		3.07	6.41	9.48
優先度5		4.86	5.28	10.14
優先度6		3.99	23.87	27.86
合計	8.92	34.08	43.18	86.18

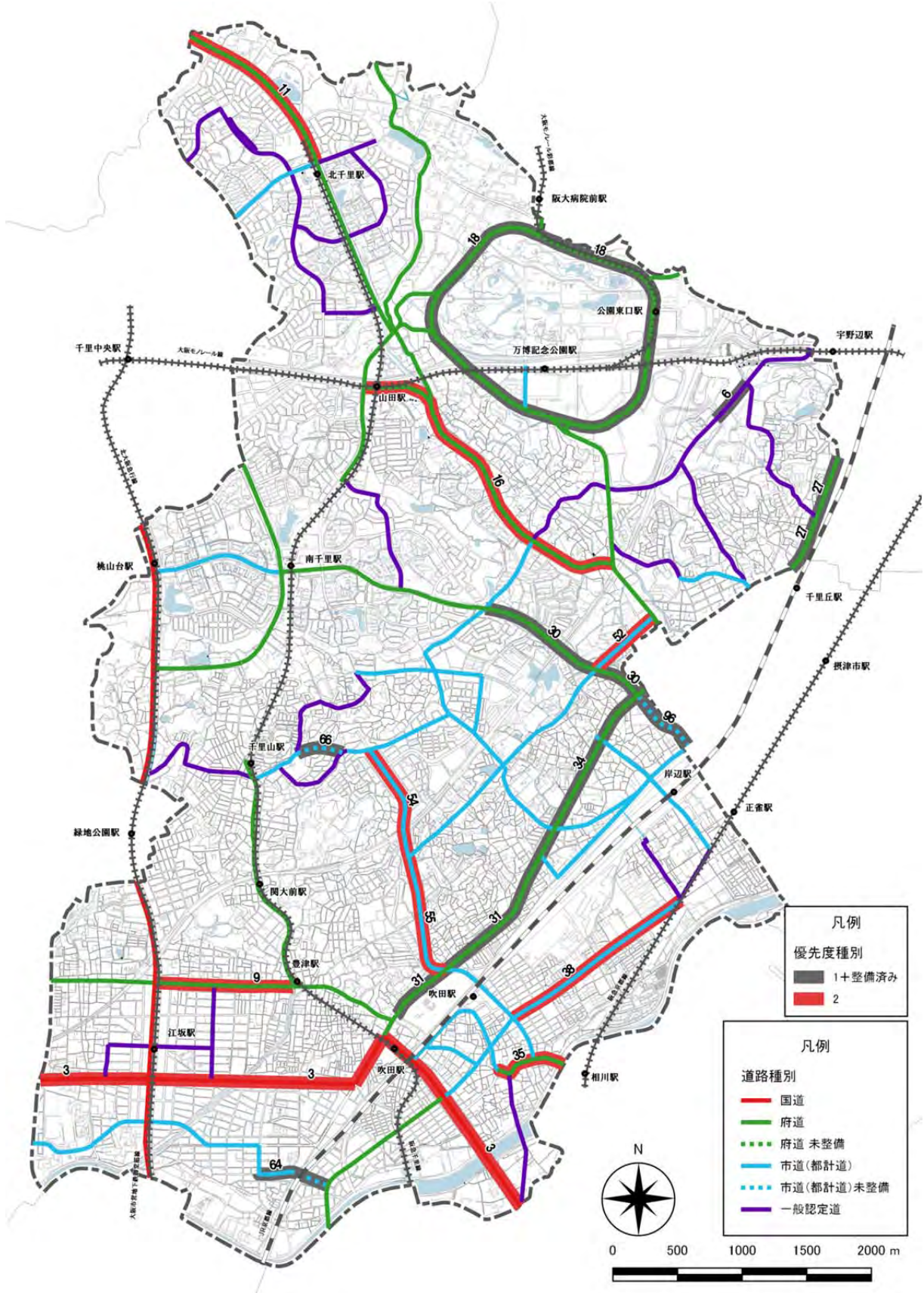


優先度 1 : 自転車通行空間の整備中または整備が予定されている路線



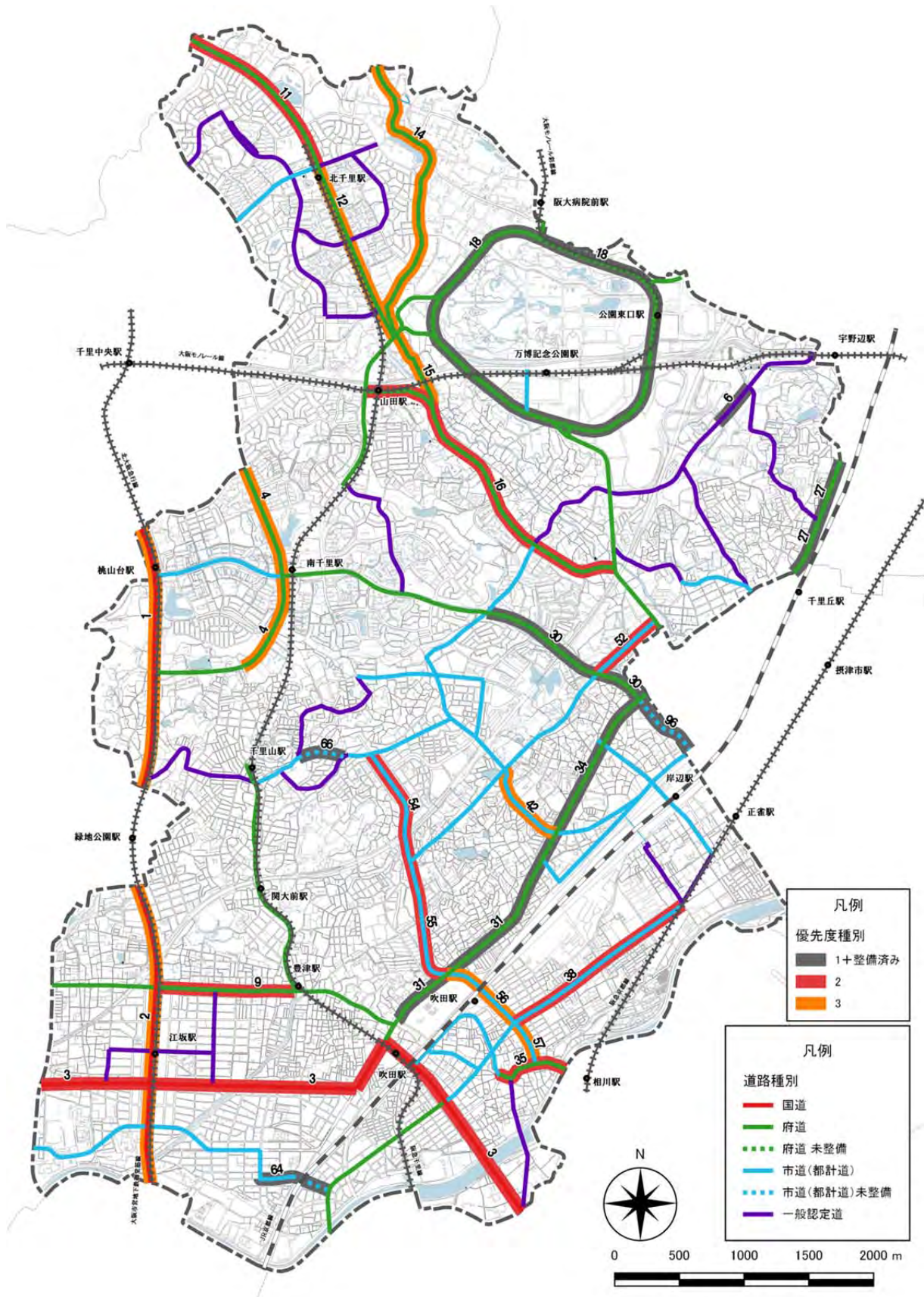


**優先度 2 : 自転車関連事故が多い路線のうち、
早期の整備が求められるまたは可能な路線を追加**



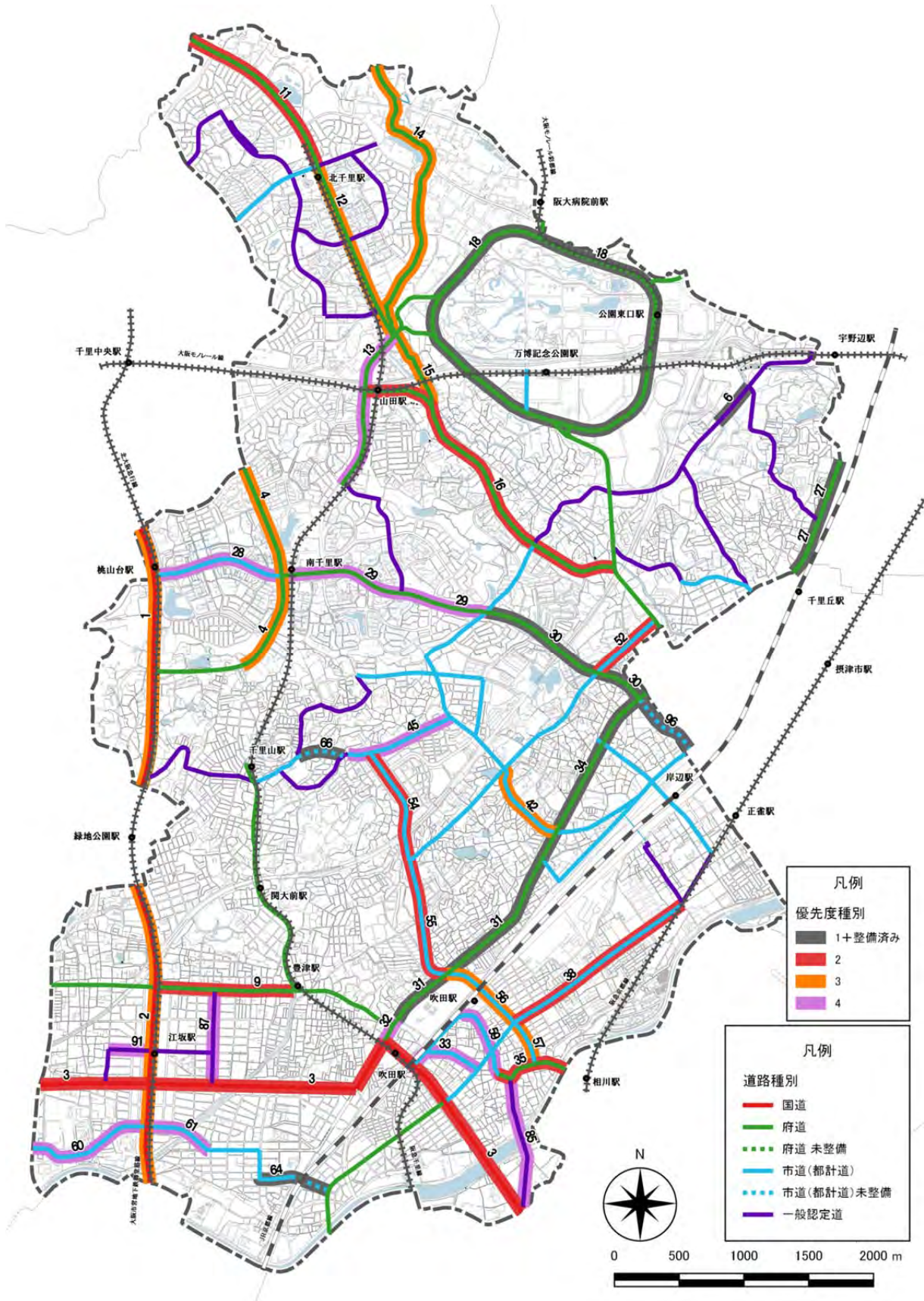


**優先度 3 : 自転車関連事故が多い路線のうち、
自転車の利用が比較的多い路線を追加**



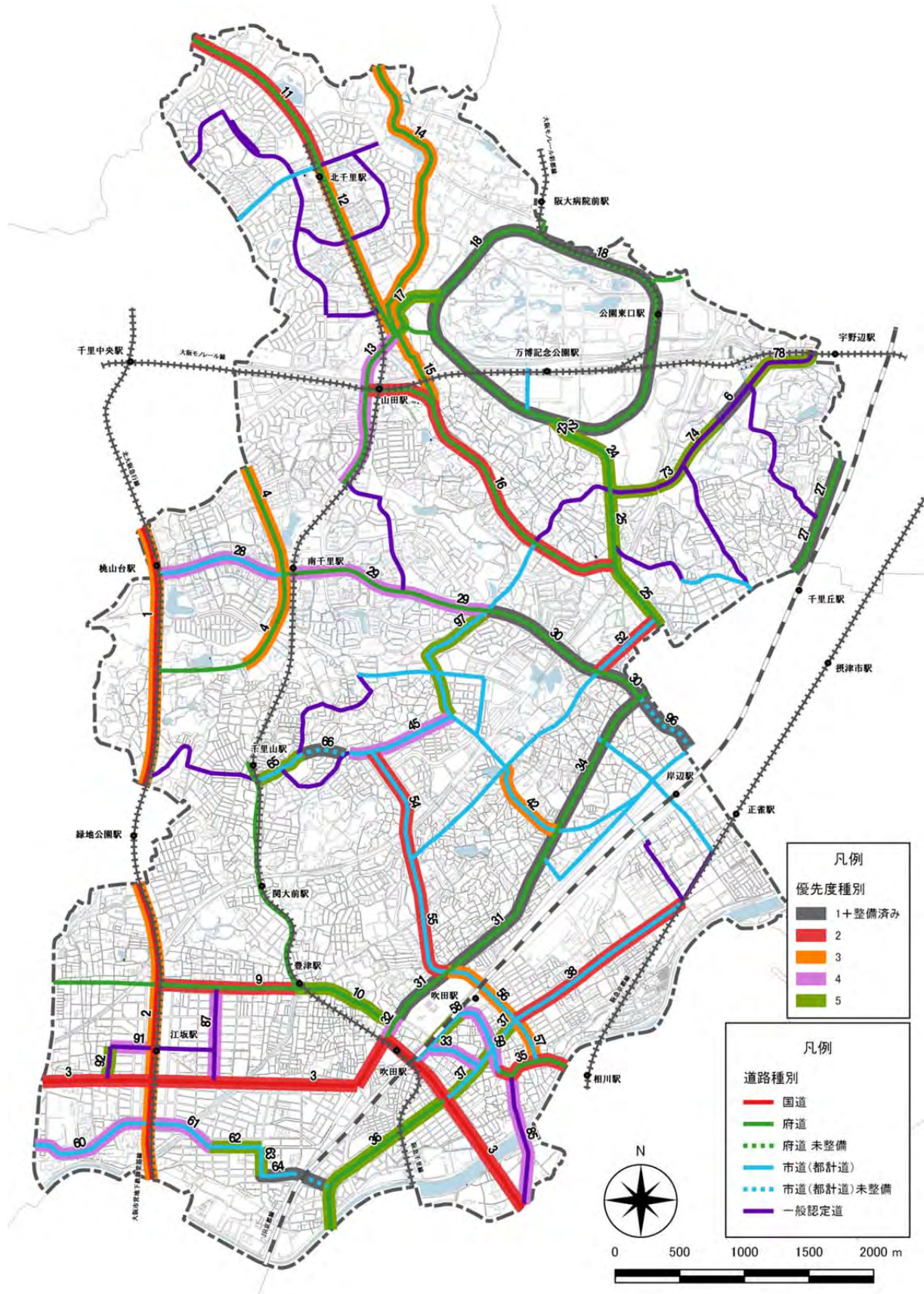


**優先度 4 : 残りの自転車関連事故が多い路線
と事故の危険性が高いと思われる路線を追加**



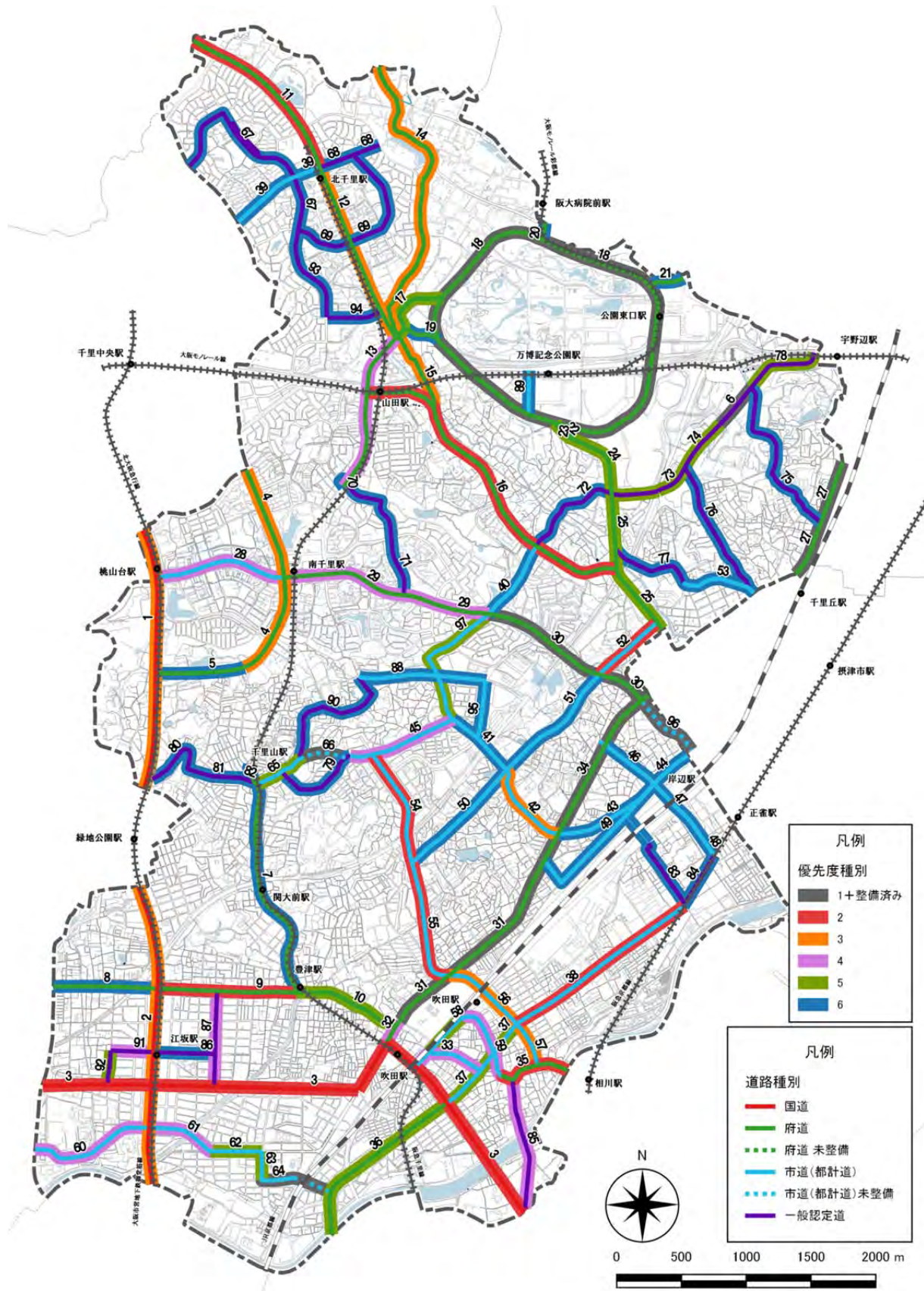


優先度5：連続性（ネットワーク）を形成する路線を追加





優先度 6 : その他のネットワーク形成路線を追加





施策4 自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施

自転車ネットワーク路線以外の路線についても、自転車と歩行者、自転車と自動車の事故防止の必要性が高い路線及び地点については、自転車ネットワーク路線における整備の考え方を踏襲した形で安全対策を実施します。また、幹線道路以外の生活道路等においても、必要に応じて、自転車の車道左側通行を周知・徹底させるための自転車の通行位置及び方向の明示を行います。

◆危険度が高い路線、箇所等における安全対策の実施

- ・自転車ネットワークに選定されなかった路線において、沿線状況の変化などにより、事故の危険性が高まった路線、区間、地点などが新たに出た場合は、自転車ネットワーク路線における整備の考え方や形態を踏襲した安全対策を実施します。

◆非幹線道路における整備

- ・自転車ネットワークの対象外となっている非幹線道路において、通学路における安全性の向上など、安全確保上、自転車の車道左側通行の徹底が必要な場合は、車道上への「自転車マーク＋矢印」の設置を基本とした安全対策を実施します。



写真 5-22 非幹線道路の整備例（吹田市）

施策5 整備路線の情報提供

自転車通行空間の整備路線の供用のタイミングを活かして、自転車利用者の通行方法遵守及び車のドライバーや歩行者などへの周知を目的とし、広く情報提供や周知・啓発を実施します。

◆ホームページ等による周知

- ・新たに整備された自転車通行空間を供用する場合、自転車利用者だけでなく、車のドライバーや歩行者なども含む幅広い市民等への情報提供を目的として、供用前から、市ホームページ及び市広報紙等において、位置、供用日時、ルールと利用方法などの周知を行います。

◆現地利用者及び周辺住民に対する周知・啓発

- ・整備された自転車通行空間のルール通りの利用促進をめざし、供用路線現地において自転車利用者に対する周知・啓発活動を実施します。
また、周辺住民は自転車、歩行者、車のいずれにおいても当該路線の利用頻度が高いため、例えば自治会の協力等も得ながら、周辺住民へのルール周知の取組を行います。

◆整備効果の情報公開

- ・自転車の車道通行や自転車関連事故の状況など、整備前後で比較を行い、自転車通行空間の整備効果について、市ホームページ等で公開していきます。



図 5-26 市ホームページにおける情報提供例（福岡市）

2. まもる

まもる【自転車安全教育の推進】

<基本的な考え方>

- ライフステージによる自転車の利用方法の変化などを踏まえると、ライフステージに合わせて自転車に関する適切な内容を繰り返し学ぶ環境が重要であるため、その内容や実施方法を検討し、自転車教育を進めます。
- 単にルール・マナーを「知る」だけでなく、その本質の「理解」を重視した教育により、ルール・マナーを自らの意思で遵守する行動を促し、安全利用・事故削減につなげます。

施策1 市民・事業者・行政の協働・連携によるルール・マナーの周知・啓発

市民・事業者・行政の協働・連携をより強化し、既存の取組を継続・改善しながら、それぞれの役割分担に応じた自転車のルール・マナーの周知・啓発を進めます。特に、自転車通行空間が新たに供用するタイミングにおいては、通行方法の周知・啓発を重点的に進めます。
(P92「はしる」の施策5参照)

◆市民協働による街頭啓発等の強化

現在、春と秋の交通安全運動期間中に、警察、運輸関係者、高齢者等と協働で街頭啓発キャンペーンを実施しており、交通安全運動期間以外における実施（例えば5月の自転車月間など）や、高齢者以外の市民の参加など、市民協働による街頭啓発の強化を図ります。

なお、街頭啓発等における指導等においては、警察との連携のさらなる強化を図ります。

◆学校、企業、店舗等と連携した啓発の実施

自転車のルール・マナーの周知・啓発については、少しでも「目にする」「耳にする」「触れる」機会を多くすることが重要であるため、通勤・通学での利用が多い学校や企業、自転車での来店が多い各種店舗などと連携して、啓発に用いるツールや方法を共通化するなど、啓発の充実や機会の増加を図ります。

◆自動車ドライバーへの啓発強化

車のドライバーに対して、運転時の自転車に対する安全意識や自転車通行空間の意味などの周知・徹底が必要であるため、バス・タクシーや物流系の会社や協会等、ガソリンスタンドや自動車販売店、自動車教習所などと連携を図りながら、車のドライバーへの周知・啓発を強化していきます。

◆各種イベント等と連携した啓発の実施

各種イベント等の中で、ブースの出展等により自転車のルール・マナーを学ぶ機会を設けるなど、自転車のルール・マナーの周知を少しでも進めるための啓発機会の増加を図ります。



写真 5-23 区民まつりで自転車のルール・マナークイズを実施（大阪市）

施策2 ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

自転車は子どもから高齢者まで、幅広い年齢層が様々な利用をしている乗り物であるため、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な自転車安全教育の実施が必要です。また、自転車を含む交通安全教育は、市民の育成や子どもの自立を促す意義もあります。

そこで、市内の小・中学校全校で自転車安全教育を実施している既存の安全教育の取組などを継続・改善しながら、幼児から高齢者までのライフステージに応じた自転車安全教育の内容・仕組みを検討し、行政、警察、学校、民間の団体や企業、地域社会、家庭などと連携・役割分担しながら、自転車安全教育を進めていきます。

◆ライフステージに応じた教育内容や実施方法の検討と教育の推進

幼児から高齢者までをライフステージで分類し、それぞれに応じた自転車安全教育のテーマや内容、実施方法や連携相手などを検討し、一定の仕組みの構築をめざしながら、自転車安全教育を進めていきます。

表 5-4 ライフステージに応じた教育内容等の考え方の例

ライフステージ	主な教育内容	取組の主な連携先(※)
幼児	・自転車の乗り方、基本的な運転技術 ・自転車に慣れる、楽しむ ・停止と安全確認 など	・保健関連機関、幼稚園・保育園等との連携 ・自転車販売店等との連携
子育て世代	・子乗せ自転車(電動アシスト車等)の特性 ・子どもの乗降方法や安全運転 ・自転車のルール・マナー など	
小学校低学年	・自転車の乗り方、基本的な運転技術 ・自転車に慣れる、楽しむ、自立 ・左側通行、歩道通行、停止と安全確認 など	・小学校等との連携 ・自転車販売店等との連携
小学校高学年	・より高度な運転技術 ・左側通行、歩道通行、基本的なルール ・危険の予測と回避 など	
中学・高校・大学生など	・車道通行を基本とした交通ルール・マナー ・危険の予測と回避 ・事故発生時の救護 ・責任の自覚と他者への配慮	・各学校等との連携 ・自転車販売店等との連携
一般成人	・健康促進、まちづくりへの活用 など	・地域、民間団体や企業・自転車販売店等との連携
高齢者	・基本的な運転技術 ・基本的な交通ルール(自動車免許非取得者) ・身体機能の衰えの影響、健康促進 ・事故発生時の救護 など	・地域や高齢者の集まり、民間団体や企業・自転車販売店等との連携

※全てのライフステージにおいて、家庭及び警察との連携は重要



写真 5-24 幼児を対象とした自転車教室の例(京都市)



写真 5-25 小学校での自転車安全講習の例(大阪市)



写真 5-26 地域の高齢者への自転車安全講習の例(大阪市)

◆自転車安全教育の指導者の育成

自転車のルール・マナーを広く周知・徹底させるためには、現在指導に携わっている警察や一部の指導者だけでは安全教育の実施回数が限られてしまうため、指導者の育成が不可欠です。

ただし、「指導者」と言っても、大きく2つに分けられます。

1つは、たくさんの複雑な内容からなる自転車のルール・マナー等に精通したプロのような指導者。これは、しっかりとした講習などを受け、たくさんの知識を頭に入れた上で、教えることができる存在です。

もう1つは、最低限必要な内容についてポイントを押さえて伝えることができる指導者。親が子に教える、学んだことを知人に教える、近所で人が集まる機会に気軽に教えるなど、前述の安全教育ツールなどを使いながら、自転車のルール・マナーを広めていける存在です。

警察その他のしっかりした講師による講習会により育成を図る前者の指導者と、より気軽にとは言え、正確に広めていける後者の指導者について、その育成と活用の仕組みを検討し、効果的な指導者の育成と活用を進めます。

施策3 自転車保険加入の促進

平成28年7月より、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において自転車保険の加入は義務付けられており、自転車による加害事故における被害者の救済の観点からも、自転車保険への加入促進を進めます。

◆事故リスクの周知と保険加入の啓発

市ホームページや広報紙等、安全教育・啓発等の機会を活用し、自転車で事故を起こして加害者となった結果の例などを周知しながら、万一の場合に備える損害賠償保険の重要性の意識を高め、自転車保険の加入促進を進めます。

<保険加入促進の具体的な取組例（㈱アーキエムズ）>

- 定期自転車駐車場月額利用料金と損害賠償保険と自転車点検が一体となったサービスを、アーキエムズが運営・管理する兵庫県内・京都府内、計4ヶ所の定期自転車駐車場にて実施しており、他の自転車駐車場へも順次導入していく予定。



写真 5-27 自転車保険と一体となった駐輪場(尼崎市)

3. とめる

とめる【自転車駐車環境の改善】

<基本的な考え方>

- 自転車駐車が不足している駅において自転車駐車場の確保をめざし、放置自転車の削減を図ります。
- 自転車利用者が安心して使いやすい自転車駐車環境の実現をめざし、自転車駐車場のサービスや機器・設備の改善による質の向上を進めます。

施策1 自転車駐車が不足している駅における自転車駐車場の整備

自転車駐車場の不足が見られる駅において、新たな自転車駐車場の確保をめざします。まとまった空間の確保が難しい場合は、小規模分散型の配置による確保をめざします。

◆行政による自転車駐車場整備の検討

自転車駐車場の不足が見られる「江坂駅」「JR吹田駅」等において、新たに自転車駐車が整備できそうな公共空間の洗い出しを行い、自転車駐車場の整備を検討します。

◆民間活用による自転車駐車場整備の検討

自転車駐車場として活用できそうな公共空間において、民間のノウハウを活用した自転車駐車場整備を検討します。

また、公共用地以外の民間敷地においても、ビルや店舗の軒先や駐車場の一部を自転車駐車場として活用できないかなど、民間への協力依頼を進めていきます。



写真 5-28 駐車場の一部を活用した民間自転車駐車場の例(京都市)

<民間活用による歩道上の自転車駐車場整備の例(大阪市)>

大阪市では、キタ(梅田周辺)やミナミ(難波周辺)等の歩道上の自転車駐車場整備において、自転車駐車場の設置・管理運営を行う事業者を公募し、各事業者からの提案内容により事業者を選定して自転車駐車場の整備を行っている。

■役割分担について

- ・市が道路管理者(市)から道路占用許可を受ける。
- ・事業者は、市から歩道上に設置する自転車等駐車場の管理運営業務全般を、業務委託方式により受託する。
- ・自転車等の駐車に必要な器具・設備等にかかる費用等、および運営等の事業費、公租公課、応募にかかる費用等、事業を実施するにあたり必要な費用については、全て事業者の責任において負担する。
- ・自転車等駐車場の利用者等が支払う利用料金は全て事業者の収入とする。
- ・事業者は、本件事業による収益から、市に対する還元分として「納付金」を納める。



写真 5-29 ミナミ(難波周辺)の歩道上における自転車駐車場整備の例



施策2 放置自転車防止啓発等の強化

駅周辺や商店街などの放置自転車の防止対策として、地域や商店街等との協働により、街頭などにおける放置自転車防止の啓発やキャンペーンの強化を図ります。

◆啓発指導員等による啓発の実施

現在、総合的自転車対策事業の一環として実施している啓発指導員の配置による放置防止指導については、継続して実施します。

◆放置防止キャンペーンの実施

店舗等の集積が見られる地域においては、放置しにくい雰囲気づくりや店舗・企業・住民の放置自転車に対する意識を高めることが重要であるため、各主体の連携・協働による放置防止キャンペーンの取組を進めていきます。



写真 5-30 行政・住民・商店街等の協働による放置防止キャンペーンの例（大阪市）

施策3 自転車駐車場の質の向上

自転車の利用環境の改善及び放置自転車防止対策として、快適で利用しやすい自転車駐車環境の実現をめざし、自転車駐車場の質・サービスの向上に寄与する取組の導入や検討を進めます。

◆自転車駐輪ラックや自転車駐車場内の照明・防犯設備等の改善

自転車駐車場の利用促進を進める上で、安心・快適に利用できる自転車駐車環境づくりとして、二段式ラック等の利用しにくい設備の改善や、明るい照明による雰囲気づくり、防犯カメラの設置等による自転車の盗難その他の犯罪防止などを進め、自転車駐車場の質を高めます。



写真 5-31 明るくゆったりした地下自転車駐車場（民間商業施設：大阪市）

◆多様な自転車に対応した自転車駐車環境の整備

近年、利用者や自転車の多様化が進んでいることから、高齢者や子育て世代など様々な利用者や、電動アシスト自転車や三輪自転車、スポーツ車などの多様な種類の自転車に快適に自転車駐車場を利用してもらうための環境整備について、検討を進めます。



写真 5-32 子ども乗せ自転車専用スペース（東京都足立区）



写真 5-33 三輪自転車優先スペース（堺市）



写真 5-34 スポーツ自転車専用ロッカー（東京都中央区）



◆利用者ニーズに合った附帯機能等の併設

自転車駐車場の質の向上策として、利用者が便利に感じるような附帯機能等（例えば、空気入れや工具の設置・貸出し、コインロッカーの併設や自転車関連小物の販売など）の導入について、検討を進めます。



写真 5-35 電動空気入れを設置した自転車駐車場(所沢市)



写真 5-36 コインロッカーを併設した自転車駐車場(越谷市)



写真 5-37 ベビーカーの貸出しサービスのある自転車駐車場(武蔵野市)

施策 4 自転車駐車場に関する情報提供の充実

自転車駐車場の利用促進をめざし、自転車駐車場の利用において利便性が高まる情報提供（自転車駐車場の位置や利用時間、料金など）の充実を図ります。

◆ホームページにおける自転車駐車場の位置や料金等の情報提供

市ホームページにおいて、各駅の自転車駐車場の位置図や利用時間、料金などの情報を提供します。



料金:150円/24時間
時間:24時間
定期:なし
備考:最初の60分無料

料金:150円/8時間
時間:24時間
定期:なし
備考:最初の60分無料

◆自転車駐車場の満空情報の提供

利用者の利便性の向上策として、自転車駐車場まで来なくても満車・空車の別がわかるように、また、満車の場合にどこの自転車駐車場に行けばよいかわかるように、自転車駐車場の満空情報の提供について、検討を進めます。

図 5-27 ホームページでの自転車駐車場マップの公開(大阪市中央区)



写真 5-38 駐輪ラックの満空情報がわかる自転車駐車場(大阪市)



写真 5-39 周辺の自転車駐車場の満空情報がわかる自転車駐車場(武蔵野市)

4. つかう

つかう【自転車利用の促進】

<基本的な考え方>

- 市内における移動の利便性や市民の健康の増進、環境面での自動車依存生活からの脱却をめざし、自転車利用の促進を図るために、駅型レンタサイクル（借りる場所と返す場所が同じ）やコミュニティサイクル（どこでも貸出・返却自由）を推進します。
- 特に通勤における自動車から自転車への転換の取組や、市民に自転車の良さ・楽しさの理解が進む取組を進めることで、自転車の利用促進を図ります。

施策1 レンタサイクル・コミュニティサイクルの推進

現在、自転車駐車場に併設して実施している通勤・通学等の定期利用を対象としたレンタサイクルのさらなる利用を促進します。また、来訪者の利便性向上に向けて、複数のポートで貸出・返却が自由なコミュニティサイクルの導入を検討します。

◆既存の駅型レンタサイクルの充実と利用促進

現在、市内7駅の自転車駐車場において計125台で実施している駅型レンタサイクルにおいては、放置防止対策や自転車駐車場のスペースの有効活用にも寄与することから、充実と利用促進を図ります。

◆コミュニティサイクル事業の導入の検討

業務その他の所用で本市に訪れる来訪者の移動の利便性向上策として、複数のポートで貸出・返却が自由なコミュニティサイクルの導入を検討します。

可能性や有効性の検証、様々な課題の洗い出しを行うために、江坂駅周辺を対象として社会実験の実施を検討します。



写真 5-40 コミュニティサイクルの例(コペリン：神戸市)

施策2 自転車通勤の促進

環境負荷の低減に向けた自動車利用の削減に向けて、企業等と連携して自転車通勤の促進による自動車から自転車への転換を進めます。

◆企業等と連携した自転車通勤の促進

市内の企業や工場等と連携し、自転車通勤の促進の協力依頼を進めます。なかでも自動車通勤から自転車または鉄道＋自転車への転換を進め、自転車利用者の増加と環境負荷の低減を進めます。

◆自転車通勤促進企業の表彰制度の実施

企業等が自転車通勤の促進を進めるモチベーションの向上策として、導入企業の表彰や公表などの制度の導入を検討します。



施策3 自転車利用に関する総合的な情報の発信

自転車利用の促進、自転車利用環境の向上に向けて、市ホームページ等を活用して、自転車通行環境や自転車駐車場、ルール・マナーなどに関する情報を提供します。

- ◆ホームページ等を活用した自転車に関する情報の提供
市ホームページや広報紙等を活用し、自転車の通行環境整備箇所、自転車駐車場の位置や料金、自転車のルール・マナーや安全教育・講習会についてなど、自転車利用に関する情報を提供します。



写真 5-41 市広報紙で自転車の特集記事を組んだ例（宝塚市）

施策4 自転車関連イベントの開催・支援

自転車の利用促進に向けて、自転車の良さや楽しさを知る・体感する機会や、賑わいに寄与するようなイベントの開催・支援を行います。

- ◆自転車への理解・興味等を促す機会の創出
自転車の良さや楽しみのPR、ルール・マナーの周知・理解などを市民が知り、自転車への理解や興味等を促す機会として、各種イベントと連携しながら、機会の創出を図っていきます。



写真 5-42 イベントでの電動アシスト自転車体験の例(大阪市)

- ◆サイクルイベント等の開催・支援

自転車の利用促進に向けて、自転車関連のイベントの開催や、民間等が開催する自転車関連イベント等の支援（後援やPR協力など）について検討します。



写真 5-43 一般向けサイクルイベントの実施例(京都市)



写真 5-44 万博公園で開催されている民間自転車イベント（吹田市）

第6章 計画の実現に向けて

1 推進体制と進捗管理

(1) 推進体制

○本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民が相互に連携し、それぞれの取組を一体的に推進していくことが重要であり、自転車利用環境の整備を着実に推進していくために、前述の各関係機関等からなる既存の組織等を活用し、本計画の各種事業の進捗管理を行うための定期的な協議と、必要に応じた協議を開催しながら、計画の推進・進捗管理を進めて行くものとします。

○特にルールの遵守・マナーの向上については、地域住民、学生、商業者といった本市に関わりを持つあらゆる方々が相互に協力することが重要となるため、こうした多様な主体の参画を市が中心となって促していくことで、より良い自転車利用環境の実現を目指します

(2) 進捗管理

○本計画で示す「はしる」「まもる」「とめる」「つかう」の4つを柱とした各種の取組を推進していくため、本計画（Plan）の取組を実施（Do）するとともに、定期的な取組実施の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施していきます。

○本計画の中間年次となる概ね5年後には、計画の達成度の総括的な検証を実施し、評価指標の状況を把握したうえで、目標の達成に向け、必要により取組の見直しを行うなど、後半の5年間の取組方針を再検討します。

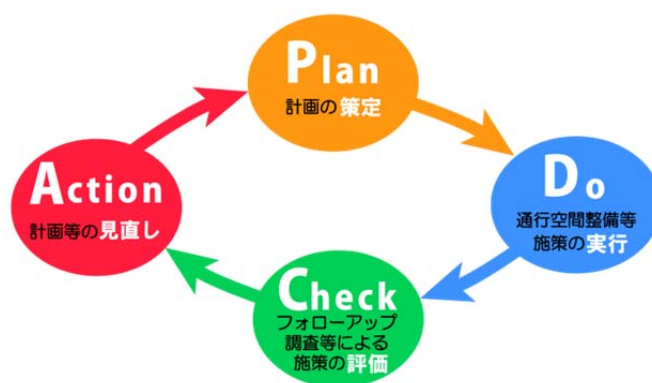


図6-1 PDCAサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

2 計画目標

本計画がめざす「誰にとっても自転車を安心・安全・快適に利用できる環境」の実現に向けて、その達成度を確認・検証するために、施策の4本の柱それぞれにおける計画目標を設定します。

◆目標項目の設定の考え方

4つの柱のうち、「はしる」「まもる」「とめる」については、目標数値と市民満足度を目標項目として設定します。

「つかう」については、本計画の基本理念である「誰にとっても自転車を安心・安全・快適に利用できる環境」が向上した結果を定量的に示す指標として、「総合的な自転車利用環境」の市民満足度を目標項目に設定します。

また、「つかう」を4つの柱の主柱として位置づけ、「はしる」「まもる」「とめる」の3つの柱の施策を推進させることで、自転車の利用環境が向上、自転車の利用が促進され、その結果、「つかう」の市民満足度が向上していくものと考えます。

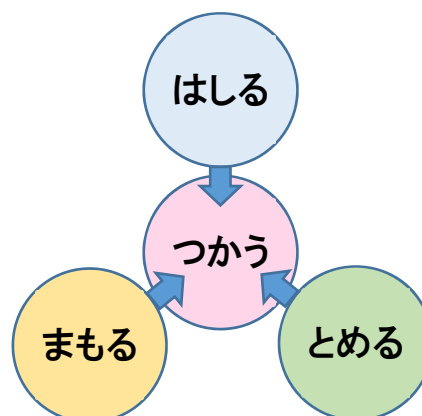


図 6-2 4つの柱の関係性

(1) 「はしる」の目標項目

- ①自転車通行空間の整備延長 (km)
- ②市民満足度^{※1} (自転車通行時の安全性) (%)

※1:市民満足度の割合(%)は、「非常に満足」と「満足」の合計値。以下も同様。

表 6-1 「はしる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	H33 2021	H38 2026
自転車通行空間の整備延長 ^{※2} (km)	0.7	20	40
市民満足度 (自転車通行時の安全性) (%)	24	40	50

※2:自転車通行空間の整備延長については、吹田市管理の道路の整備延長とします。

(2) 「まもる」の目標項目

- ①自転車関連事故件数（件）
- ②車道左側端通行遵守の割合※3（％）
- ③市民満足度（自転車利用者のマナー）（％）

※3:車道左側端通行遵守の割合については、すべての自転車が車道左側端通行を遵守した場合を100として、自転車通行空間の整備予定箇所における遵守率を目標値として設定します。調査方法については、平成29年度に自転車ネットワーク路線の中から調査箇所を選定し、朝の通勤通学時間帯における車道左側端通行の遵守率を調査します。目標年度の平成33年度及び平成38年度にも同様の調査を実施します。

表 6-2 「まもる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	H33 2021	H38 2026
自転車関連事故件数（件）	258	180	120
車道左側端通行遵守の割合（％）	-	60	80
市民満足度（自転車利用者のマナー）（％）	16	30	50

(3) 「とめる」の目標項目

- ①放置自転車台数（台）
- ②市民満足度（自転車の駐車環境）（％）

表 6-3 「とめる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	H33 2021	H38 2026
放置自転車台数（台）	213	160	100
市民満足度（自転車の駐車環境）（％）	25	40	50

(4) 「つかう」の目標項目

- ①市民満足度（総合的な自転車利用環境）（％）

表 6-4 「つかう」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	H33 2021	H38 2026
市民満足度（総合的な自転車利用環境）（％）	-	40	50

3 実施スケジュール

各施策の具体的な実施スケジュールは、以下の通りです。

	方向性	具体的な取組内容	実施スケジュール			
			中間見直し ▼			
			短期 ～3年	中期 ～6年	長期 ～10年	
は こ る	1	安全でわかりやすい自転車通行空間の整備	優先度を考慮しながら 順次整備			
	2	わかりやすい案内誘導表示の設置				
	3	自転車通行空間ネットワークの形成				
	4	自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施	危険度が高い路線、箇所等の安全対策の実施	随時整備		
			非幹線道路における整備	随時整備		
5	整備路線に関する情報提供	ホームページ等による周知	整備区間において 随時実施			
		現地利用者及び周辺住民に対する周知・啓発				
		整備効果の情報公開				
ま も る	1	市民協働による街頭啓発等の強化	継続実施（強化）			
		学校、企業、店舗等と連携した啓発の実施	調整	実施		
		自動車ドライバーへの啓発強化	調整	実施		
		各種イベント等と連携した啓発の実施	随時実施			
	2	ライフステージに応じた自転車安全教育の推進	ライフステージに応じた教育内容や実施方法の検討と教育の推進	検討	実施	
			自転車安全教育の指導者の育成	検討	実施	
	3	自転車保険加入の促進	事故リスクの周知と保険加入の啓発	随時実施		



	方向性	具体的な取組内容	実施スケジュール					
			中間見直し					
			短期 ～3年	中期 ～6年	長期 ～10年			
とめる	1	自転車駐車場が不足している駅における自転車駐車場の整備	行政による自転車駐車場整備の検討	民間活用による自転車駐車場整備の検討	検討	整備		
		2	放置自転車防止啓発等の強化	啓発指導員等による啓発の実施	放置防止キャンペーンの実施	継続実施	随時実施	
	3	自転車駐車場の質の向上	自転車駐輪ラックや自転車駐車場内の照明・防犯設備等の改善			実施		
			多様な自転車に対応した自転車駐車環境の整備	検討	実施			
			利用者ニーズに合った付帯機能等の併設	検討	実施			
	4	自転車駐車場に関する情報提供の充実	ホームページにおける自転車駐車場の位置や料金等の情報提供	実施				
			自転車駐車場の満空情報の提供	検討	実施			
	つかう	1	レンタサイクル・コミュニティサイクルの推進	既存の駅型レンタサイクルの充実と利用促進	検討	実施		
				コミュニティサイクル事業の導入の検討	実験	実施		
		2	自転車通勤の促進	企業等と連携した自転車通勤の促進	検討	実施		
自転車通勤促進企業の表彰制度の実施								
3		自転車利用に関する総合的な情報の発信	ホームページ等を活用した自転車に関する情報の提供			随時実施		
4		自転車関連イベントの開催・支援	自転車の理解・興味等を促す機会の創出			随時実施		
			サイクルイベント等の開催支援					

参考資料


◆吹田市自転車利用環境整備計画策定会議

<委員名簿>

	役 職	氏 名
会 長	大阪市立大学大学院工学研究科 准教授	吉田 長裕
副会長	吹田市 土木部 部長	松本 利久
委 員	吹田市自治会連合協議会 理事	林 茂
委 員	吹田自転車組合 会長	吉光 宗平
委 員	特定非営利法人 自転車活用推進研究会 理事	藤本 典昭
委 員	大阪府立北千里高等学校 校長	田中 仁
委 員	大阪府茨木土木事務所 維持保全課 課長	白井 康之
委 員	吹田市 学校教育部 部長	羽間 功
委 員	吹田市 都市魅力部 部長	中嶋 勝宏
委 員	吹田市 都市計画部 理事	野上 博史
アドバイザー	国土交通省近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官	大坪 裕

<開催概要>

	開催日	議事内容
第1回	平成28年 10月26日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ◆（仮称）吹田市自転車利用環境整備計画の基本理念（案）、基本方針（案）、目標項目（案）について ・ 国、府、吹田市の計画について ・ 4つの柱「はしる」「まもる」「とめる」「つかう」の現状について ・ 平成27年度実施のアンケート調査の概要について ・ 現状と課題、基本理念、方針、目標項目について
第2回	平成29年 2月3日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ◆吹田市自転車利用環境整備計画（素案）について ・ 取組施策「はしる」について ・ 取組施策「まもる」「とめる」「つかう」について ・ 目標項目、実施スケジュールについて
第3回	平成29年 3月23日（木）	<ul style="list-style-type: none"> ◆パブリックコメントの結果について ◆吹田市自転車利用環境整備計画（案）について



吹田市自転車走行環境整備計画策定会議設置要領

(目的)

第1条 吹田市自転車走行環境整備計画（以下「整備計画」という。）の策定の円滑な推進を図るため、必要な意見又は助言を聴取することを目的に、吹田市自転車走行環境整備計画策定会議（以下「会議」という。）を設置する。

(意見等を聴取する事項)

第2条 会議において意見等を聴取する事項は次のとおりとする。

- (1) 整備計画の策定に関すること
- (2) 吹田市における自転車の施策に関すること

(委員等の構成)

第3条 会議の委員は10人以内をもって構成する。

2 会議の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者のうちから市長が選任する。

- (1) 学識経験者 1名以内
- (2) 関係団体を代表する者 3名以内
- (3) 関係行政機関の職員 2名以内
- (4) 本市関係部署職員 4名以内

3 委員の任期は1年以内とする。

4 会議の専門性及び公平性を向上させるため、アドバイザーを置くことができる。

(会長及び副会長)

第4条 会議に会長及び副会長を置き、委員のうちから市長が指名する。

(会議)

第5条 会議は、市長が招集する。

2 会長は、会議の議長となる。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(委員以外の者からの意見の聴取等)

第6条 市長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求めてその意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(報償)

第7条 委員の報償は無償とする。ただし別表に掲げる学識経験者及び関係団体を代表する者の委員の報償は、予算の範囲内で支払うものとする。

(庶務)

第8条 会議の庶務は、土木部総務交通室において処理する。



(委任)

第9条 この要領に定めるもののほか、会議の構成及び運営に関し必要な事項は、土木部長が定める。

附則 平成28年7月14日制定

この要領は、平成28年7月14日から施行する。

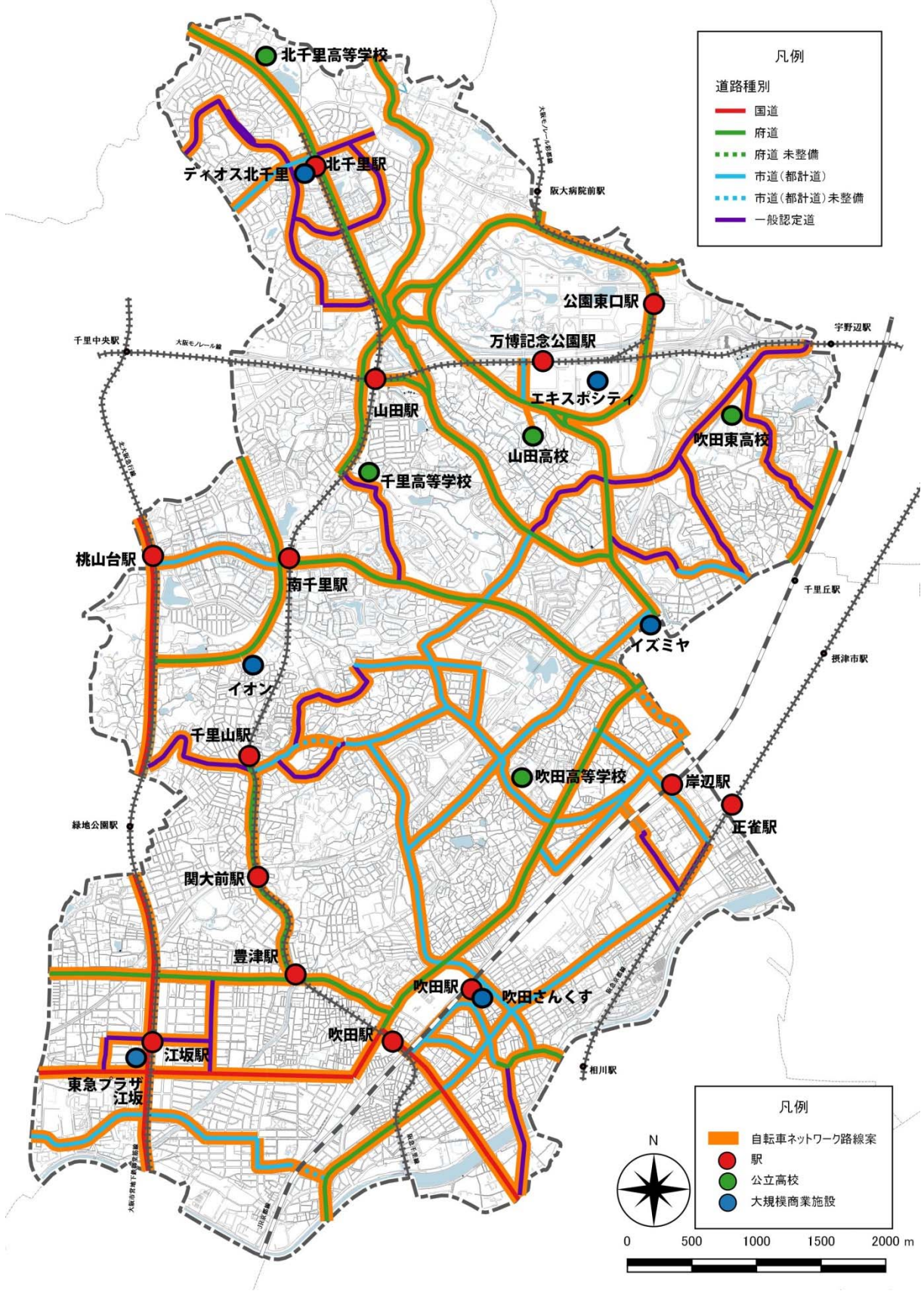
別表（第3条関係）委員

選出区分	所属・役職
学識経験者	大阪市立大学大学院 准教授
関係団体を代表する者	吹田市自治会連合協議会 理事
	吹田自転車組合 会長
	自転車活用推進研究会 理事
関係行政機関の職員	大阪府立北千里高校 校長
	大阪府茨木土木事務所 維持保全課長
市職員	学校教育部 部長
	都市魅力部 部長
	都市計画部 理事
	土木部 部長

◆パブリックコメントの概要

意見募集期間	平成29年2月20日（月）～平成29年3月21日（火）
提出方法	持参、郵送、FAX、電子メール
意見者数	2人
意見提出件数	9件
意見内容	「はしる」に関する意見が4件、「まもる」「とめる」に関する意見がそれぞれ1件、その他の意見が3件

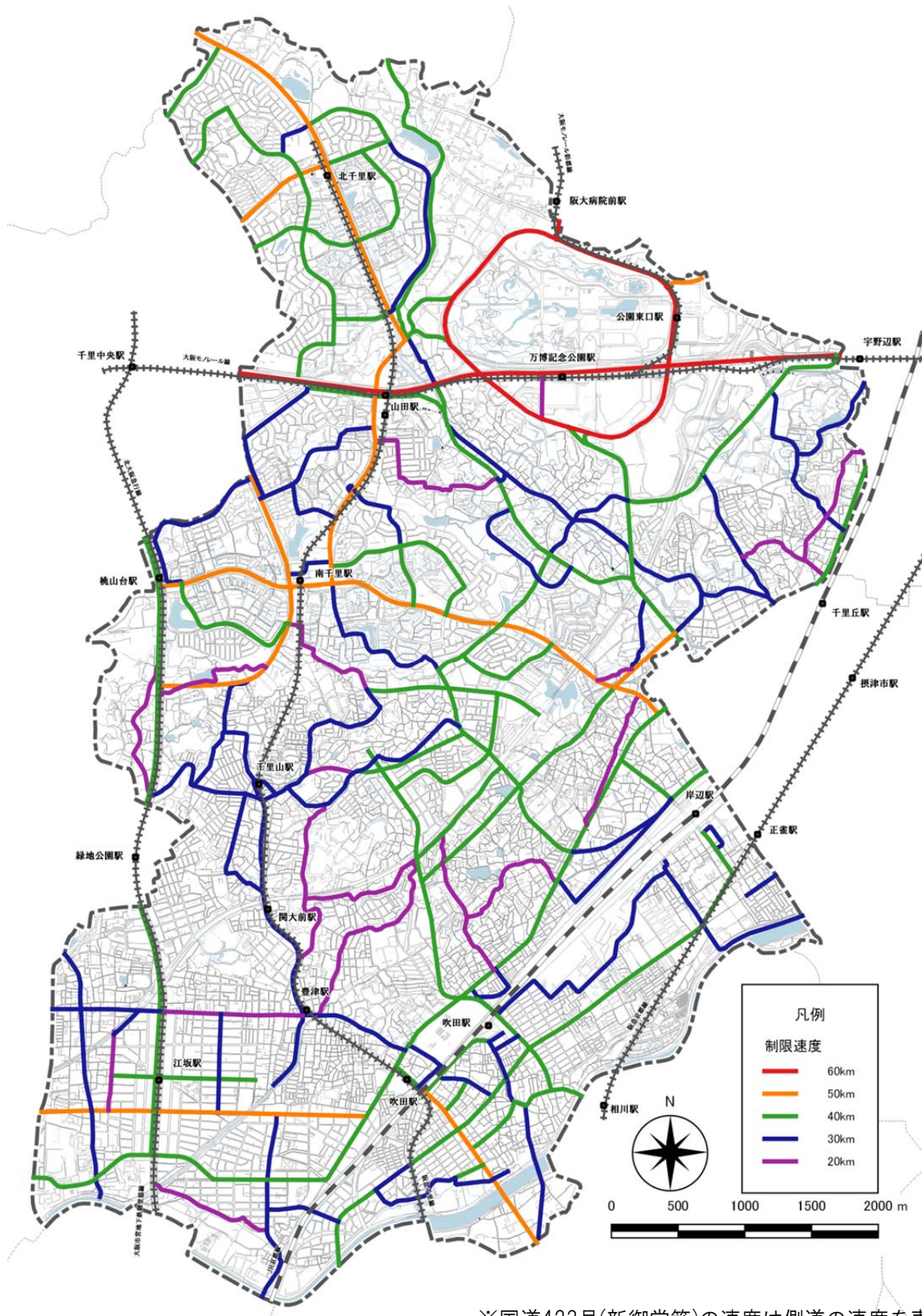
◆自転車ネットワーク路線（道路種別あり）



※自転車ネットワーク路線の中で道路種別が国道及び府道については、道路管理者の計画により路線が変更されることがあります。



◆市内幹線道路の制限速度



※国道423号(新御堂筋)の速度は側道の速度を表示

図 5-25 市内幹線道路の制限速度

吹田市自転車利用環境整備計画

平成 29 年 3 月

発行：吹田市土木部 総務交通室

〒565-0855 吹田市佐竹台1丁目6番1号

TEL:06-6155-3531/FAX:06-6872-1652

