

第1回

(仮称) 吹田市自転車利用環境整備計画 策定会議

平成28年度（仮称）吹田市自転車利用環境整備計画策定会議 スケジュール

		9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	備考	
平成28年度	会議準備	■								
	第1回会議		■						国、府、吹田市の現状、アンケート調査概要、基本理念・方針、目標の説明	
	第2回会議					■			計画案の説明	
	パブリックコメント						■		計画案に対する意見募集期間	
	第3回会議							■	成果品報告	

◆本日まで審議いただきたいこと

- 1 計画の基本理念（案）、基本方針（案）
について
- 2 計画の目標項目（案）について

（※上記の内容は本日の審議を経て内容を決定するものです。）

- 1 国、大阪府、吹田市における自転車に係る現状について
- 2 アンケート調査結果の概要について
- 3 吹田市における自転車の現状と課題について
- 4 基本理念（案）、基本方針（案）について
- 5 目標項目（案）

◆背景

- 「はしる」「まもる」「とめる」「つかう」の4本の柱を軸に、総合的な自転車対策を進めている。
- 自転車の利用者が増加する一方で、危険運転等が問題
自転車と歩行者の事故が社会問題に → 歩行者と自転車の安全対策が必要
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版（H28.7）」
（国土交通省・警察庁）
→ 国のガイドラインに基づいた自転車走行環境整備を中心とした自転車利用全般に関する計画が必要

◆本日の会議開催目的

- 国のガイドライン等を踏まえた吹田市における自転車利用環境整備計画の策定に向けて、主に以下に挙げる内容等について議論する

- ①国、大阪府、吹田市の自転車利用実態等の現状
- ②（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

- 経済的かつ時間的に優位
- 健康志向の高まり
- 環境問題への意識の向上

自転車の
交通利用
が増大

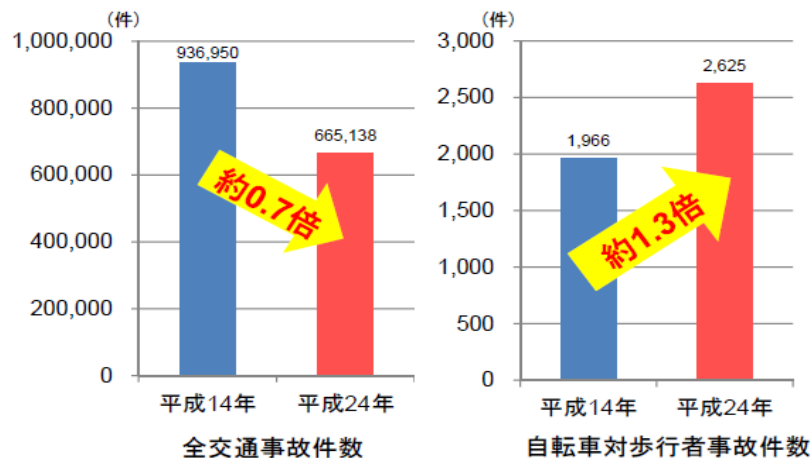
- 自転車の無秩序な走行、自転車事故が
クローズアップ

(特に自転車対歩行者の事故)

- 自転車が加害者となり、高額賠償を請求されるケースも増加

- 安全で快適な自転車の走行空間の確保が必要 (歩行者・自転車の安全確保)
- 自転車利用のルール・マナーの周知・徹底が必要

■ 自転車対歩行者事故件数の増減



【出典:ITARDA交通事故統計データ】

<自転車での加害事故例>

男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭がい骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。

損害賠償額：約9500万円
(平成25年7月 神戸地裁)

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月）】

- ◆目的：各地域において、道路管理者や都道府県警察が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ること
- ◆提示されている主なポイント
 - I. 自転車通行空間の計画
 - 計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など
 - 車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
 - II. 自転車通行空間の設計
 - 各整備形態における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面表示等）
 - 交差点部における設計の考え方、自転車専用通行帯の対応案
 - III. 利用ルールの徹底
 - 全ての利用者へのルール周知、ルール遵守のインセンティブの付与、指導取締り
 - IV. 自転車利用の総合的な取組
 - 駐停車・駐輪対策、利用促進策など

平成28年7月の主な改定内容

- ①段階的な計画策定方法の導入
- ②暫定形態の積極的な活用
- ③路面表示の仕様の標準化
- ④自転車道は一方通行を基本

<自転車通行空間の整備形態>

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>



自転車道 (川崎市)



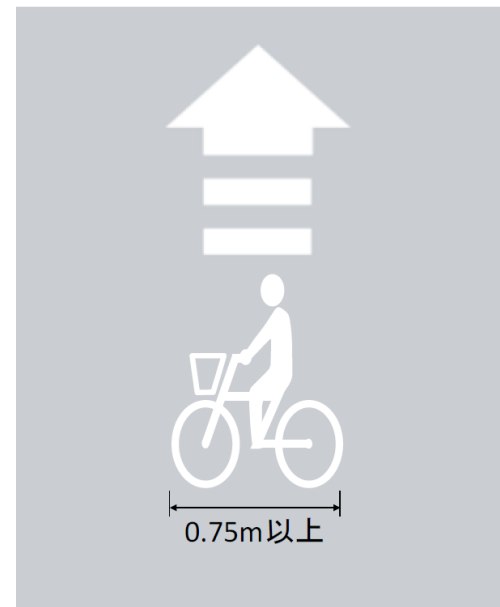
自転車専用通行帯 (尼崎市)



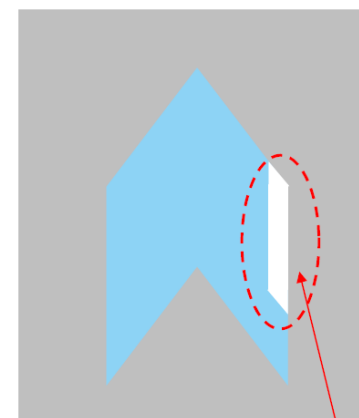
車道混在 (枚方市)

＜法定外路面表示の仕様例＞

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>＜標準形＞</p> <p>幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2 1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		



自転車のピクトグラムの例



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例

ピクトグラムを設置した例
(さいたま市)



大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年4月）

◆目的

大阪府内では、平成27年の自転車事故の死者数が大幅に増加し、また、自転車が加害者となる交通事故によって、死者や重篤な後遺障害が生じ、高額な賠償請求事例も発生している。

このような問題は、大阪府域全体の共通課題となっていることを踏まえ、自転車の安全で適正な利用を大阪府、府民、関係者が一丸となって促進するため、条例を制定。

◆条例の4本柱

①自転車保険の加入義務化

②交通安全教育の充実（学校・家庭・職場）

③自転車の安全利用

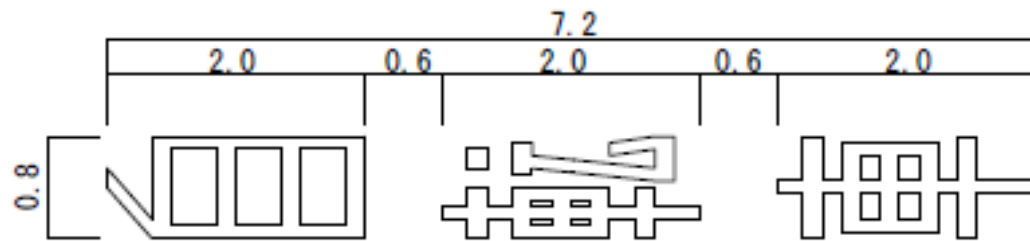
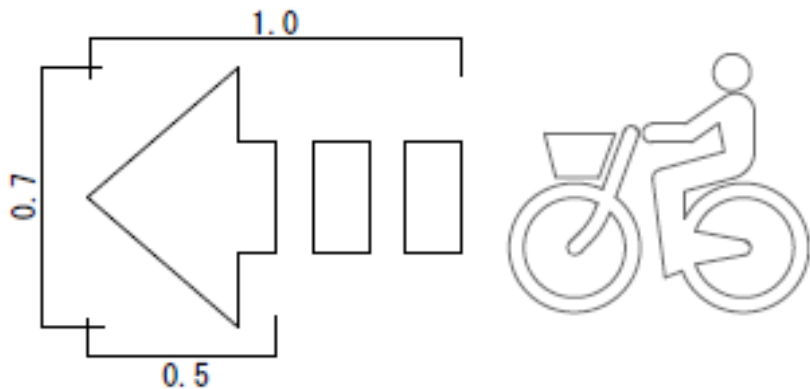
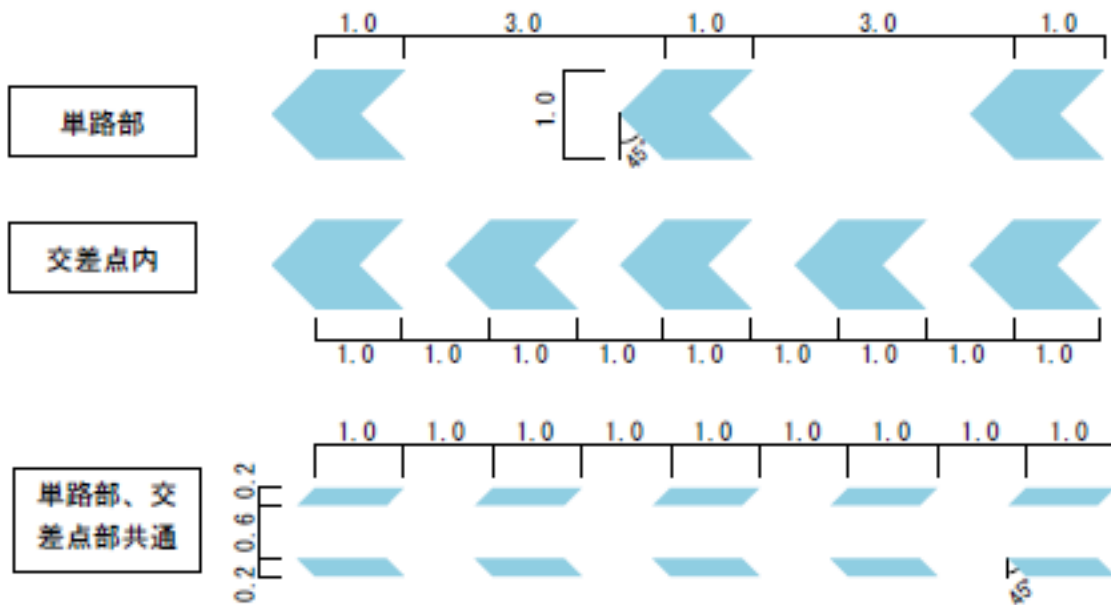
（高齢者のヘルメット着用、自転車の点検及び整備、反射器材の装着）

④交通ルール・マナーの向上

（車道左側通行、歩道は歩行者優先、交差点での一時停止と安全確認、信号遵守、ライト点灯）

大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（平成25年4月）

府民の誰もが分かりやすく安全に利用できる自転車通行環境の形成をめざし、自転車の通行位置の法定外表示のデザイン・設置等の標準的な考え方を提示



○市総合計画その他において、自転車に関する方向性が示されている。

吹田市第3次総合計画（H18.3）

◆将来像

人が輝き、感動あふれる美しい都市 すいた

◆施策の大綱

- ①すべての人がいきいき輝くまちづくり
- ②市民自治が育む自立のまちづくり
- ③健康で安心して暮らせるまちづくり
- ④個性がひかる学びと文化創造のまちづくり
- ⑤環境を守り育てるまちづくり
- ⑥安全で魅力的なまちづくり
- ⑦活力あふれにぎわいのあるまちづくり

<自転車に関する記述等>

歩行者・自転車優先のまちづくりを掲げている。

- 歩行者や自転車が優先される交通環境の整備
- 自転車が安全で快適に利用できる交通機能の充実
 - ・自転車歩行者道の整備やネットワーク化
 - ・駅周辺での自転車駐車場の整備
 - ・自転車利用者のマナーの向上
 - ・レンタサイクルの活用推進

吹田市第2次環境基本計画（H27.3）

◆基本理念

- 安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保する
- エネルギーや資源を大切に使い、循環する社会をめざす
- 市民、事業者、行政の協働で、持続可能な社会づくりを進める

◆望ましい環境像

みどりと水 光と風 地域からはぐくむ
環境先進都市すいた

<自転車に関する記述等>

市民・事業者との連携・協働により自動車依存生活からの脱却を目指し、自転車利用や歩いて暮らせるまちづくりを推進

吹田市都市計画マスタープラン (H27.3)

◆まちづくりの基本理念

- 暮らしに安心と快適性をもたらす定住のまちづくり
- 誇りと愛着の持てる活力あるまちづくり

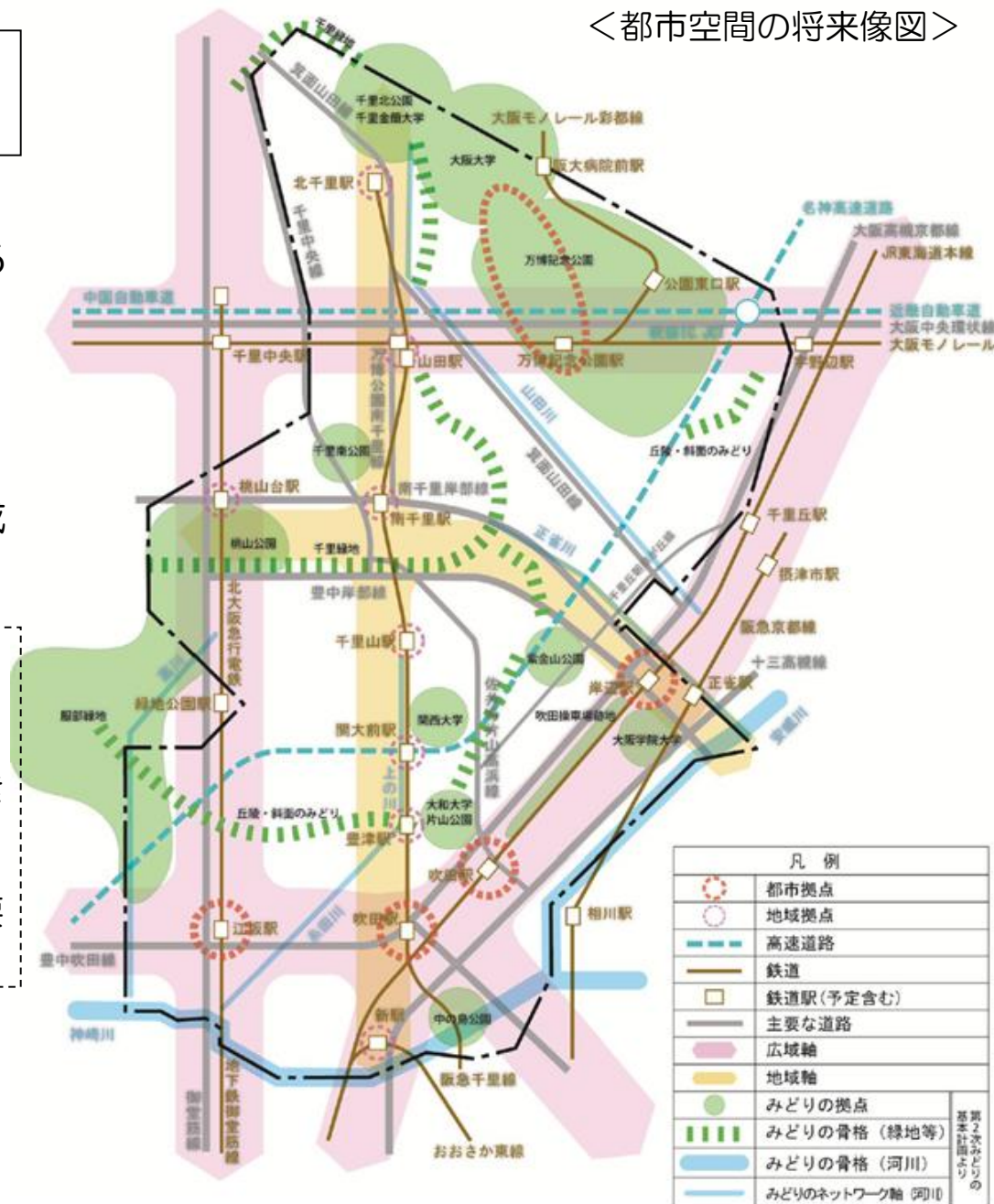
◆都市空間の将来像

- 地域ごとの特徴ある拠点市街地の形成
- 都市間・拠点市街地間のネットワークの形成
- 人と自然の共生空間の形成

<自転車に関する記述等>

- 歩行者や自転車等の安全で快適な交通の確保
 - ・自転車利用者に対する利用環境整備を進めるなど、歩行者や自転車等を優先した安全で快適に利用できるみちづくりを推進
- 公共交通等の整備及び利用促進
 - ・交通結節点となる鉄道駅周辺などにおいては、必要に応じて自転車駐車を整備

<都市空間の将来像図>

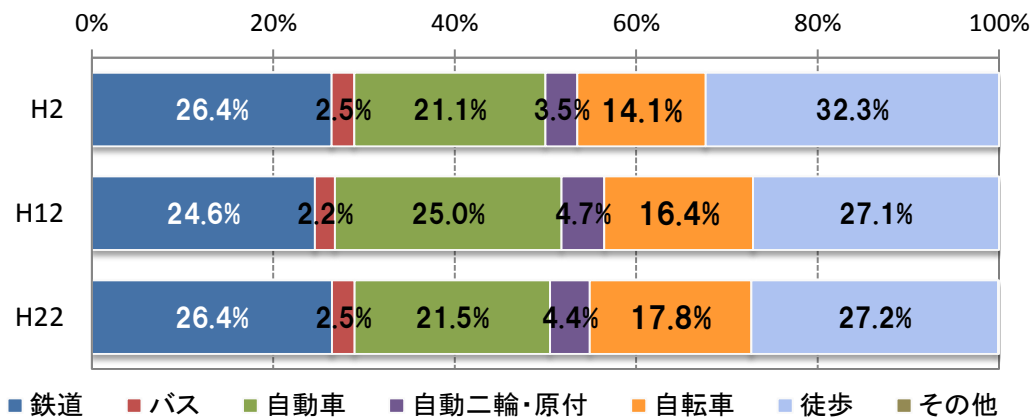


※2次みどりの基本計画より

自転車の利用状況（代表交通）

○パーソントリップ調査における自転車分担率の17.8%は、大阪府平均の22.5%を下回っているが、国勢調査の通勤・通学における自転車利用の分担率をみると、全国でも上位（人口10万人以上の268都市中で39位）に位置しており、自転車利用が多い都市と言える。

＜代表交通手段の分担率の推移＞



出典：近畿圏パーソントリップ調査

＜通勤・通学の代表交通手段における自転車の分担率の比較(H22)＞

（人口10万人以上の268都市中の順位：黄色は大阪府の自治体）

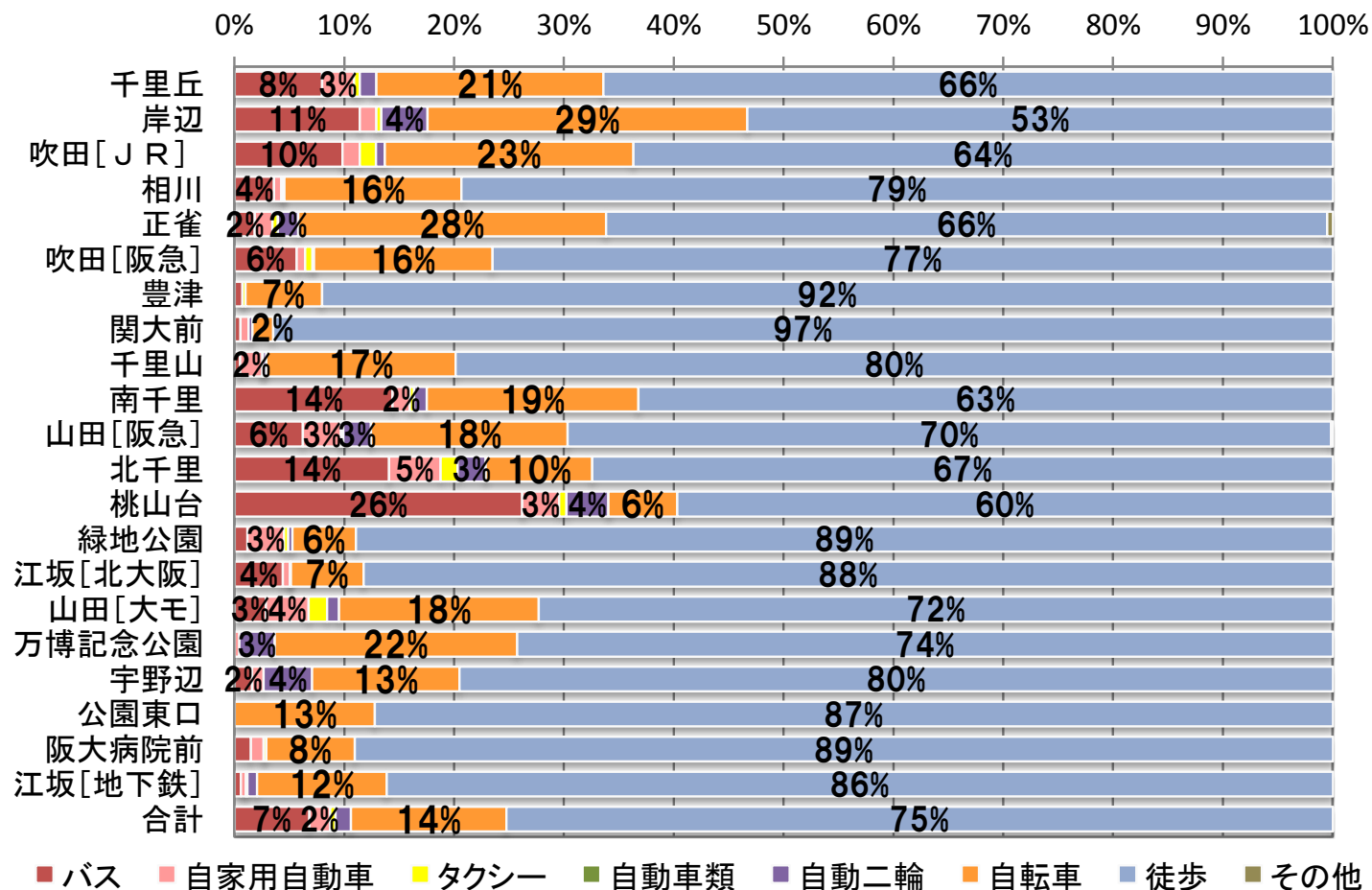
順位	市町村名	都道府県	自転車 (代表交通手段) ①	鉄道・電車 及び自転車 (端末交通手段) ②	自転車 (代表交通手段+ 端末交通手段) ①+②
1	門真市	大阪府	34.2%	6.6%	40.9%
2	守口市	大阪府	32.4%	8.3%	40.7%
3	東大阪市	大阪府	30.6%	5.7%	36.2%
4	尼崎市	兵庫県	28.6%	7.4%	35.9%
5	八尾市	大阪府	29.4%	6.5%	35.9%
6	松原市	大阪府	28.1%	6.9%	35.0%
7	大東市	大阪府	28.5%	6.4%	34.9%
8	大阪市	大阪府	27.8%	5.9%	33.6%
9	伊丹市	兵庫県	26.9%	5.8%	32.7%
10	寝屋川市	大阪府	23.6%	8.1%	31.7%
11	戸田市	埼玉県	21.7%	8.8%	30.6%
12	茨木市	大阪府	21.2%	8.6%	29.8%
13	草加市	埼玉県	20.8%	9.0%	29.8%
14	三鷹市	東京都	19.5%	9.9%	29.5%
15	小平市	東京都	20.1%	9.3%	29.3%
・	・	・	・	・	・
・	・	・	(中略)	・	・
・	・	・	・	・	・
36	岸和田市	大阪府	18.4%	5.8%	24.2%
37	羽曳野市	大阪府	18.2%	5.7%	23.9%
38	浦安市	千葉県	13.7%	10.2%	23.9%
39	吹田市	大阪府	17.2%	6.3%	23.5%
40	ふじみ野市	埼玉県	15.1%	8.2%	23.4%

出典：平成22年国勢調査結果より集計

自転車の利用状況（端末交通）

○鉄道利用における端末交通手段としての自転車分担率を見ると、平地に位置するJR吹田、JR岸辺、阪急正雀が20%を超えており、高くなっている。

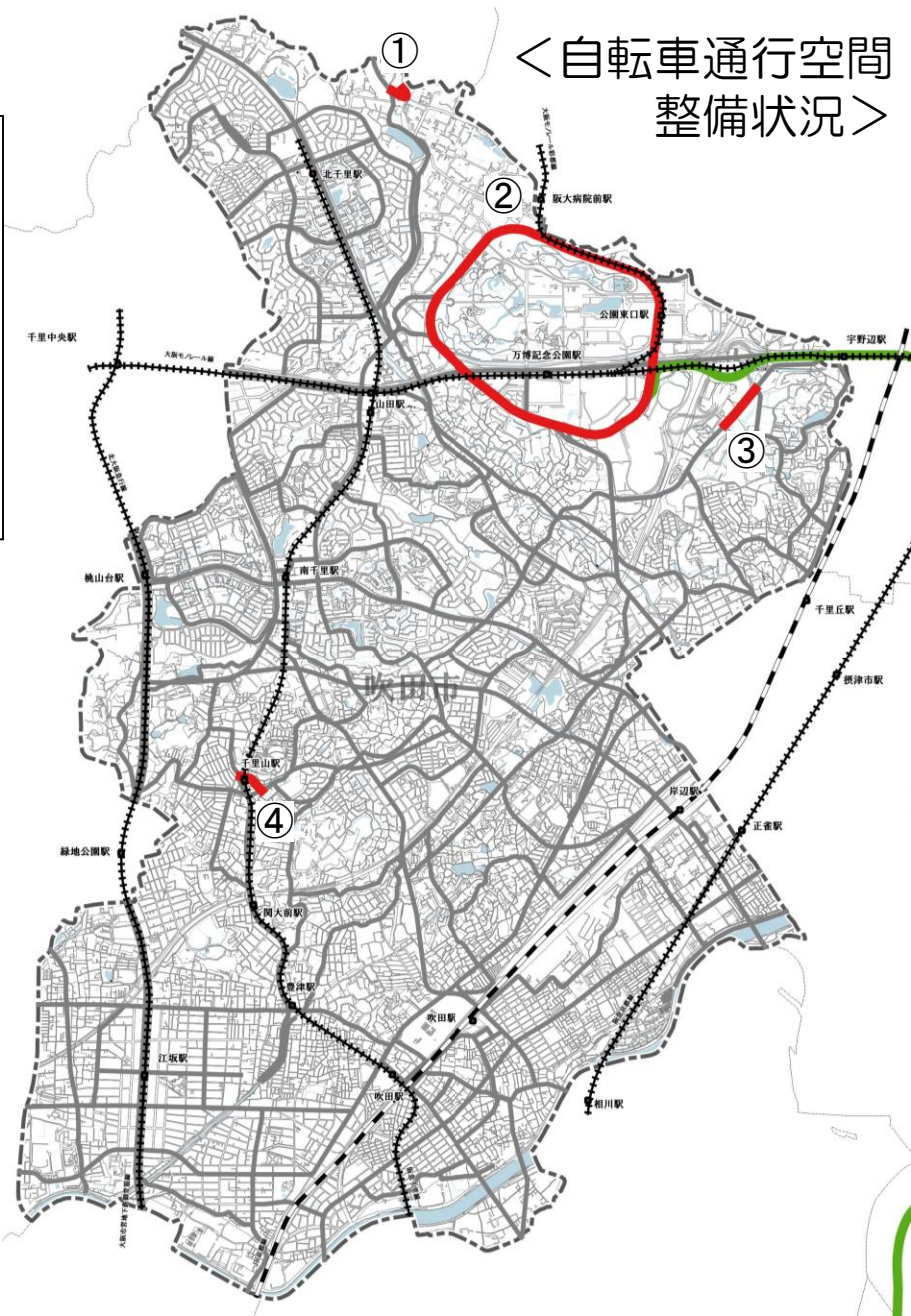
< 駅別端末交通手段の分担率（H22） >



出典：近畿圏
パーソントリップ調査

自転車通行空間整備状況

- 万博公園外周道路(②)において、大阪府が自転車道(道路交通法上の規制無し)を整備
- 吹田東高校前(③)で自転車レーン(矢羽根+矢印+自転車マーク)を整備
- 千里山駅跨線橋(④)と阪大入口付近(①)で車道左側に矢印+自転車マークを設置。



車道左側の状況（側方余裕）

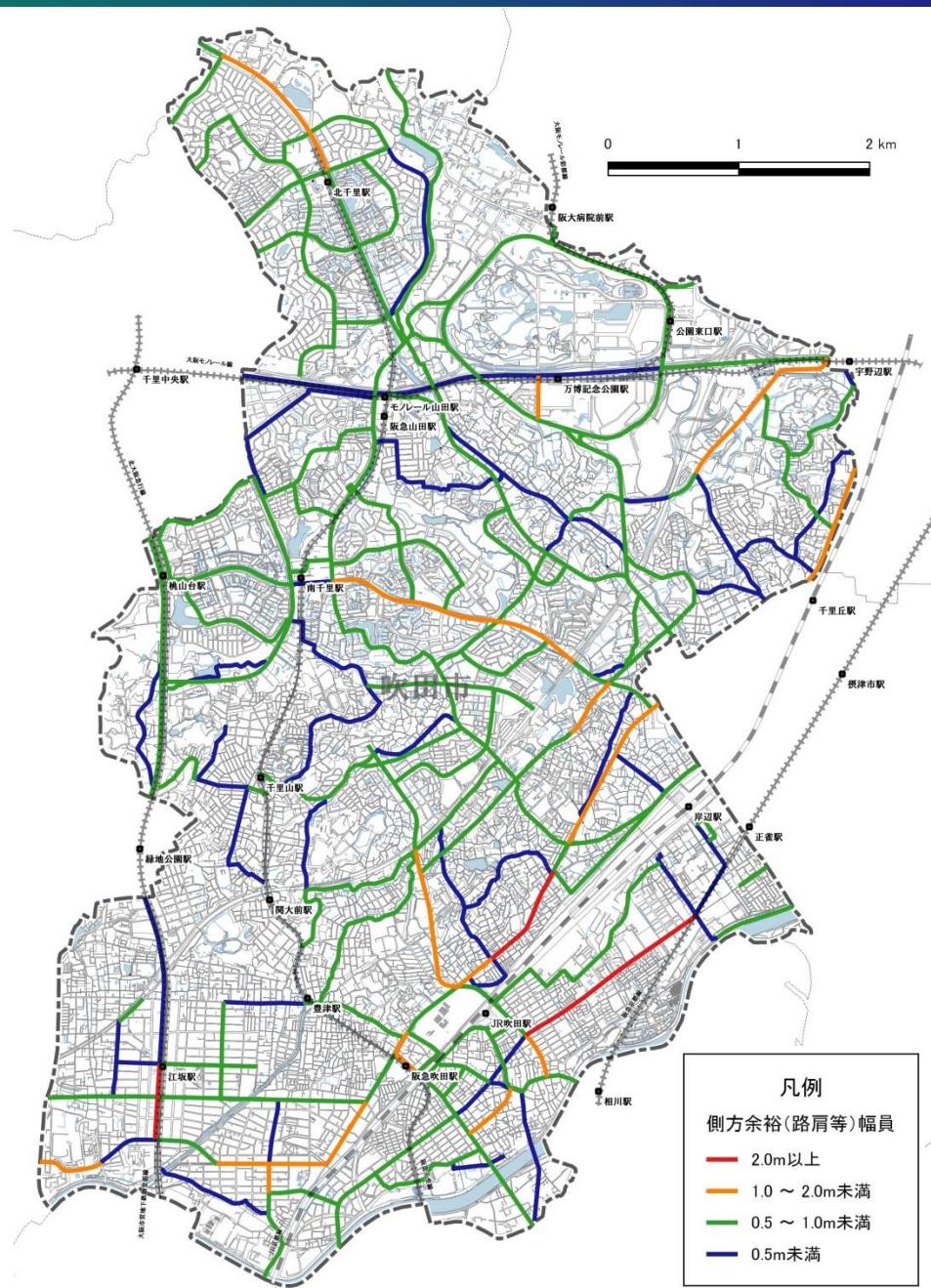
○市内幹線道路において、自転車が車道左側通行をする場合、路肩や停車帯などの余裕が1 m以上ある道路（街渠を含む）は少ない状況である。



車道左側に余裕がある道路の例



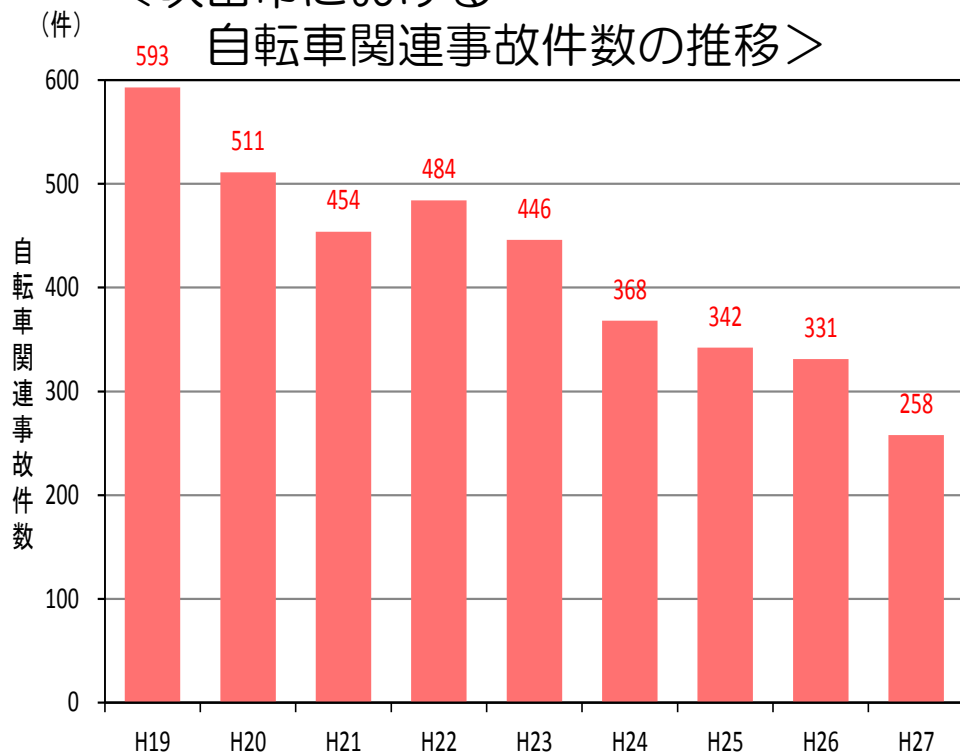
車道左側に余裕がない道路の例



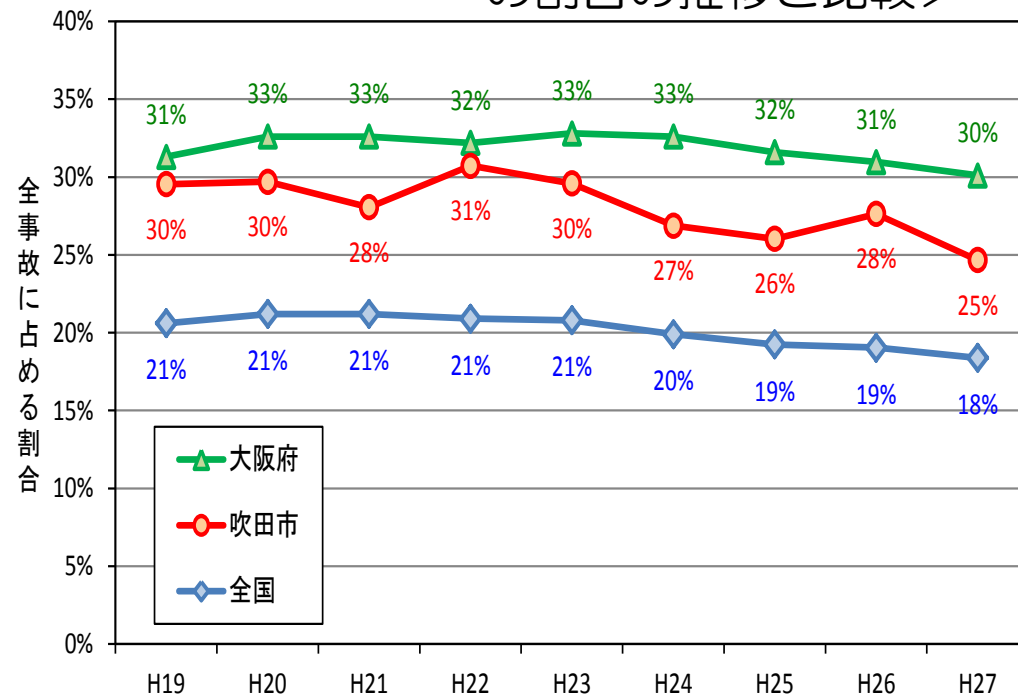
自転車関連事故の状況（件数等）

- 自転車関連事故は平成27年に258件発生しており、平成19年から半分以下に減少している。
- 全交通事故に占める割合は25%となっており、全国の18%と大阪府の30%の概ね中間となっている。また、平成19年の30%から5%減少しており、近年、微減傾向にある。

＜吹田市における
自転車関連事故件数の推移＞



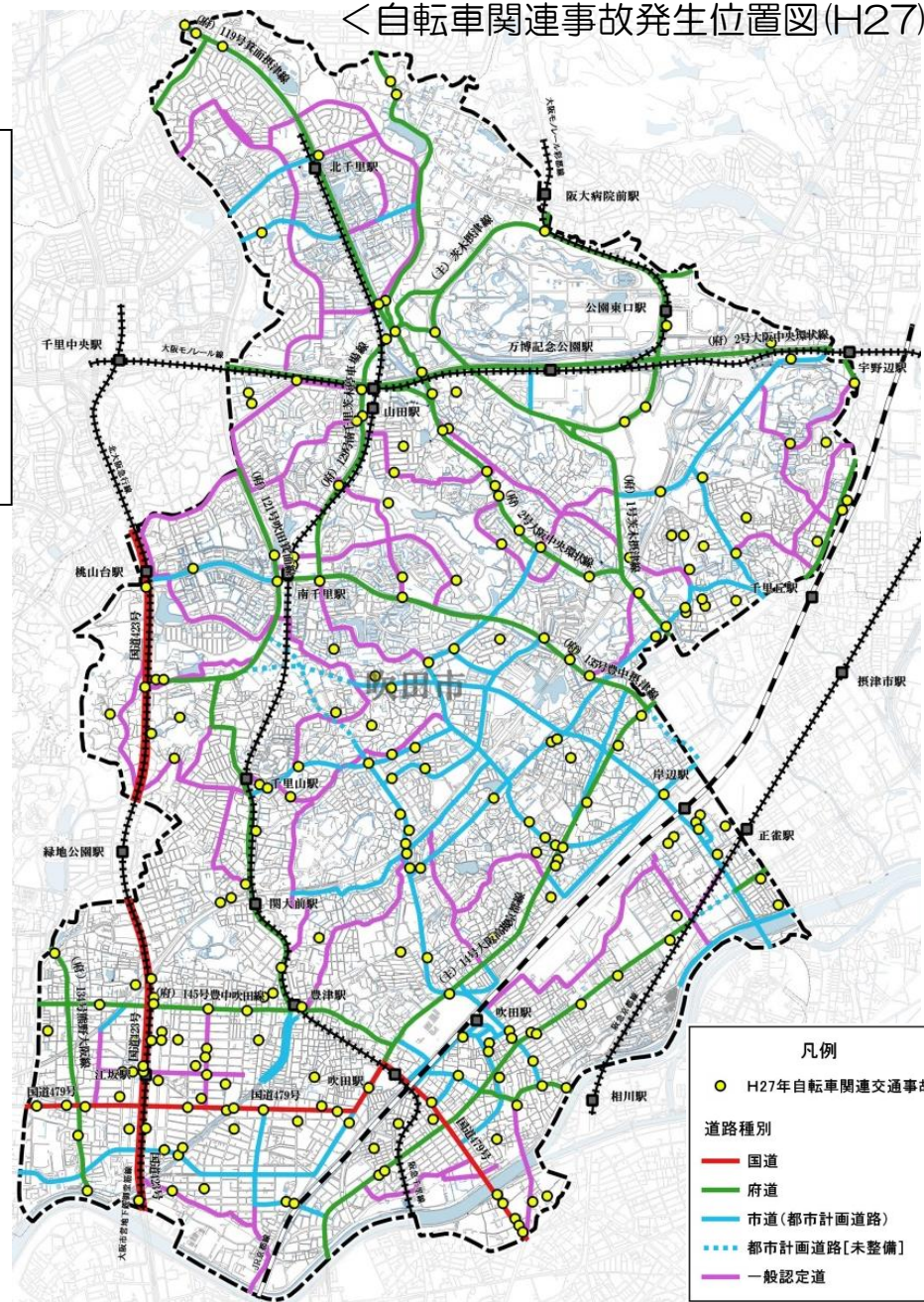
＜全事故に占める自転車関連事故
の割合の推移と比較＞



自転車関連事故の状況（発生箇所）

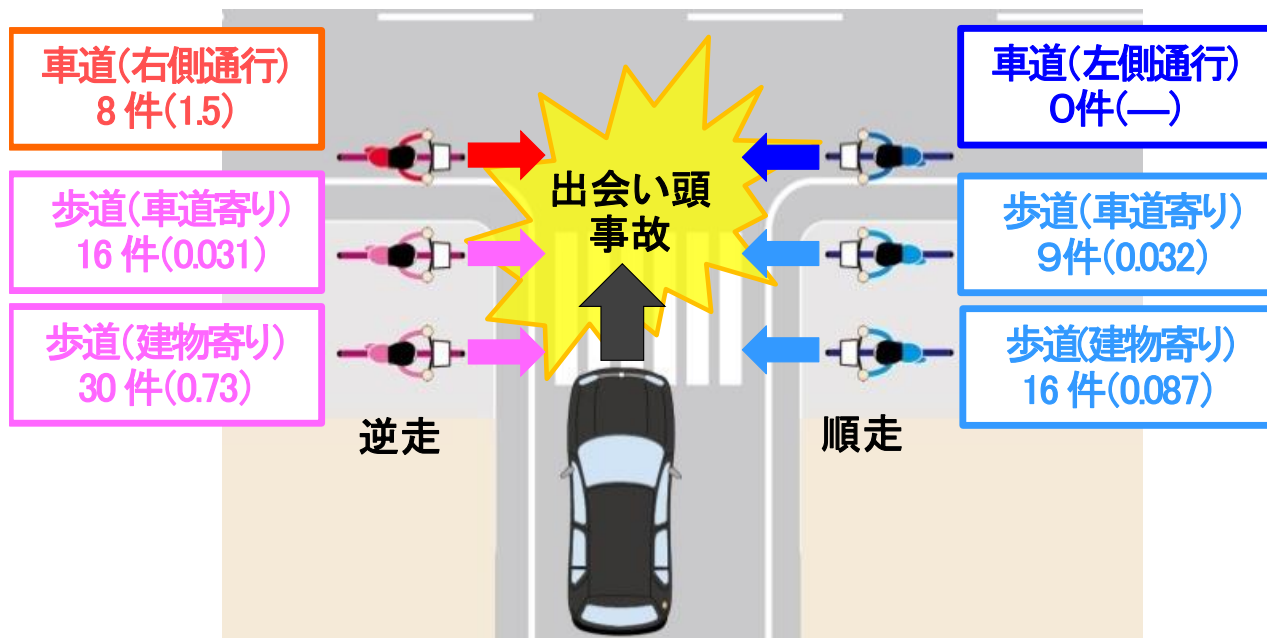
- 平成27年の自転車関連事故の発生位置を見ると、その多くは幹線道路上で発生している。
- 江坂駅周辺やJR吹田駅南側、国道479号で事故が多く発生している。

＜自転車関連事故発生位置図(H27)＞



出典：大阪府警察HPの事故発生マップから地図上に転写

○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。



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

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

出典：金子、松本、簗島：自転車事故発生状況の分析 土木技術資料51-4（2009）

○「交通事故をなくす運動」吹田市推進協議会による事業として、自転車のルールの遵守・マナーの向上のため、安全教育・啓発活動について様々な取組みを実施している。

- ①春と秋の全国交通安全運動（啓発活動）
 - ・街頭啓発、安全教室、講習会など
- ②広報啓発活動の推進
 - ・市報、HP、ポスター、チラシ
- ③児童・園児に対する交通安全教育
 - ・講話及び自転車の正しい乗り方を実践指導（小学3・4年生 36回）
- ④交通安全指導の実施
 - ・交通安全に関する講話及びビデオの視聴により実施（高校生、高齢者、事業所を中心に実施）
- ⑤その他の取組み
 - ・交通安全こども自転車大阪府大会への参加
 - ・PTA生活部会での交通安全教育



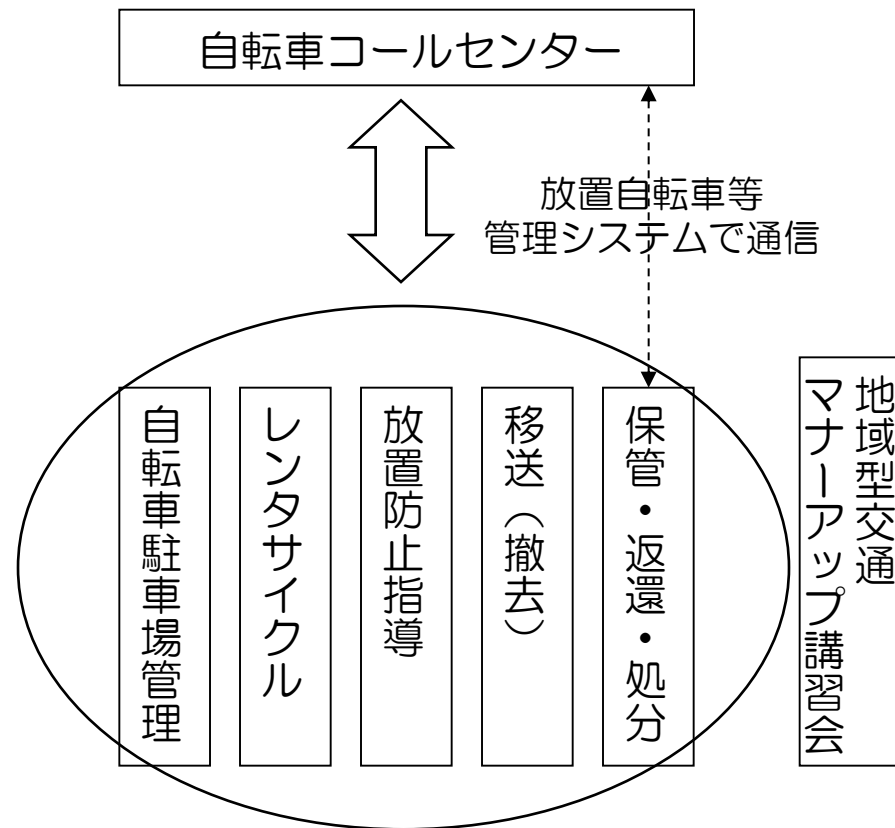
スケアードストレートの実施

総合的自転車対策事業

○総合的自転車対策事業として、自転車駐車場管理、レンタサイクル、放置防止指導、移送（撤去）、保管・返還・処分を一元化して同じ業者に委託する方式を平成20年度から実施しており、放置自転車の削減を図っている。

総合的自転車対策事業

- 各事業を統合して一元化
- 自転車総合窓口(自転車コールセンター)を設置
- 放置自転車等管理システムを導入
- 地域型交通マナーアップ講習会を実施



駐輪場の整備及び利用状況

- 市営駐輪場が11駅で30ヶ所、約2万台分整備されており、利用率は約8割と高く、一部の駐輪場(JR吹田駅、江坂駅)では利用率が100%以上。
- さらに、(財)自転車駐車場整備センターにより3駅で10ヶ所、約7千台分が整備されている。



機械式地下駐輪場(阪急南千里駅)

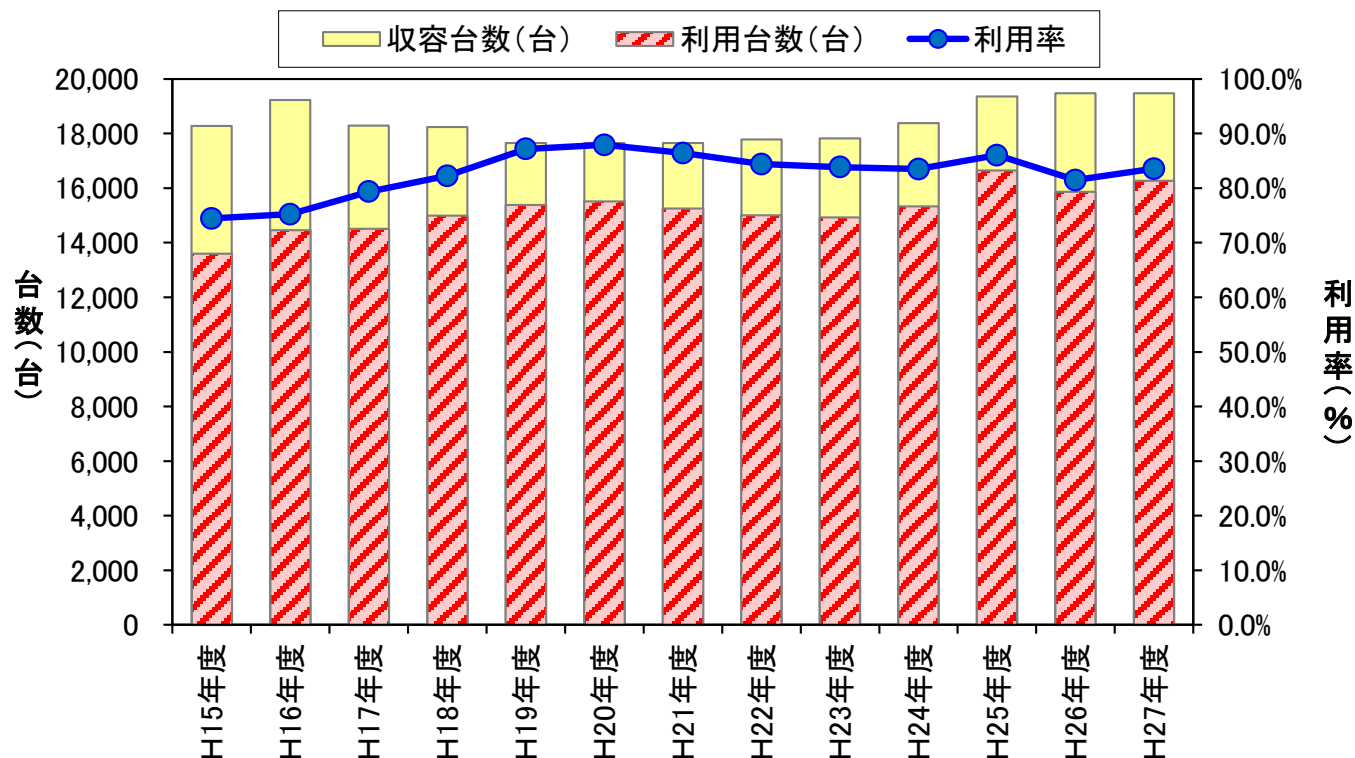


階層式駐輪場(JR吹田駅)



階層式駐輪場(阪急山田駅)

＜市営駐輪場の収容台数および利用台数と利用率＞

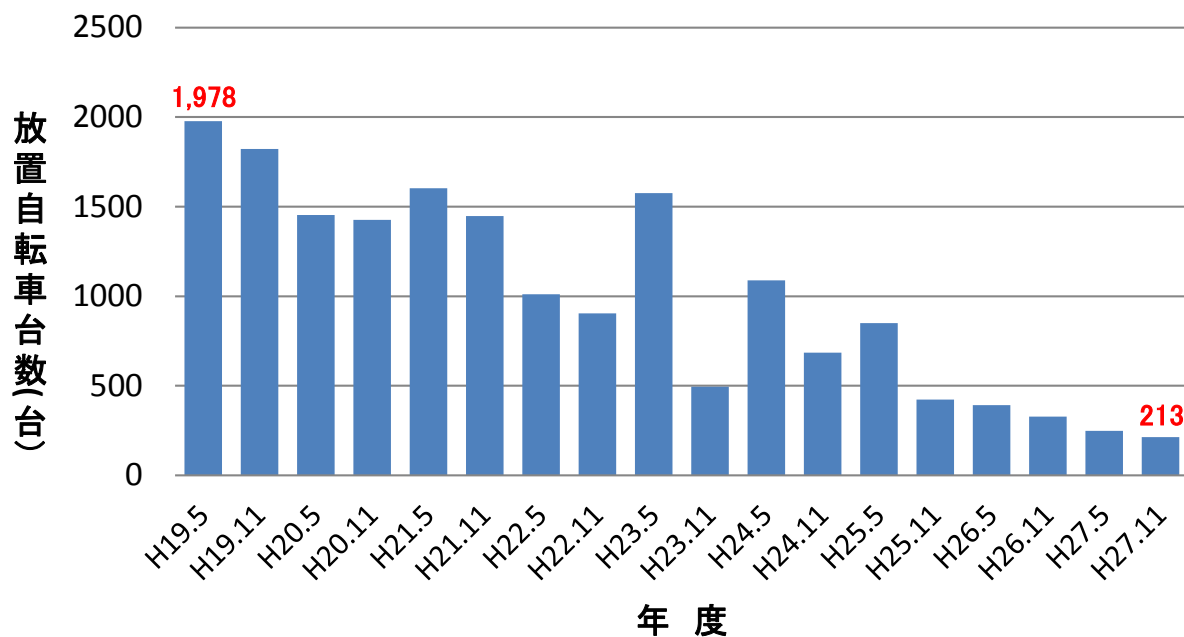


放置自転車の状況

○放置禁止区域内における放置自転車台数は、年々減少しており、平成19年度の約1割にまで減少している。

<放置自転車台数の推移（午後）>

放置自転車台数



<放置自転車台数の調査概要>

- 同一日に2回調査し、午前は9時から、午後は2時から実施。
- 市内外の駅付近15箇所を実施。
北千里、阪急山田、南千里、桃山台、宇野辺（茨木市）、千里山、関大前、豊津、阪急吹田、阪急相川（大阪市）、江坂、JR吹田、岸辺、正雀、万博記念公園

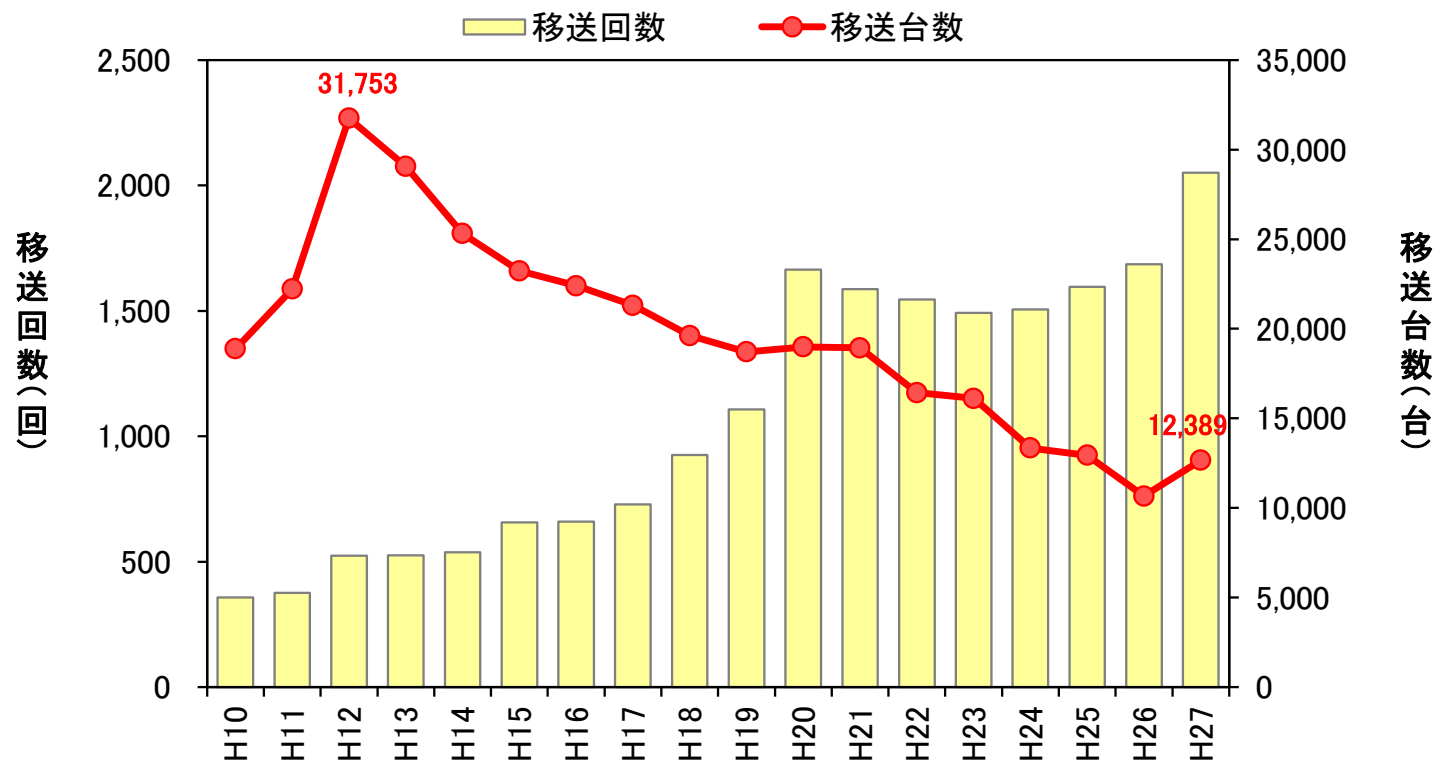


放置自転車のようす（正雀駅付近）

放置自転車等の移送(撤去)の状況

○放置防止対策として、放置防止指導員の配置や放置自転車等の移送（撤去）を行っている。移送台数（＝放置台数）は年々減少しており、ピークの平成12年度の半分以下となっている。

＜放置自転車等の移送回数及び移動台数の推移＞



レンタサイクルの状況

- 通勤・通学時の市民の利便性にも寄与しながら、駅周辺における自転車等の放置を抑制し、駅周辺の良好な環境の確保及びその機能低下を防止することを目的としている。
- 自転車駐車で自転車を貸し出している。
- 7駅125台で実施しており、利用できる駅・台数の増加に伴い利用者も増加してきたが、近年は利用者が概ね横ばいとなっている。

※7駅：江坂、阪急山田、豊津、北千里、
関大前、阪急吹田、桃山台

＜レンタサイクルの利用状況＞

年度	準備台数	利用者数		
		1ヶ月	3ヶ月	合計
H15	60	18	9	27
H16	60	110	44	154
H17	70	170	98	268
H18	90	193	123	316
H19	95	215	123	338
H20	105	321	133	454
H21	125	314	156	470
H22	125	293	175	468
H23	125	372	195	567
H24	125	303	223	526
H25	125	324	204	528
H26	125	345	208	553
H27	125	293	219	512

アンケートの実施概要と回答者属性

○市営駐輪場の利用者、市内3高校の2年生、3中学の2年生を対象に自転車利用に関するアンケートを実施した。市HPでWEBアンケートも実施した。

◆実施日：平成28年1月13日～29日
(WEBアンケートは1月18日～29日)

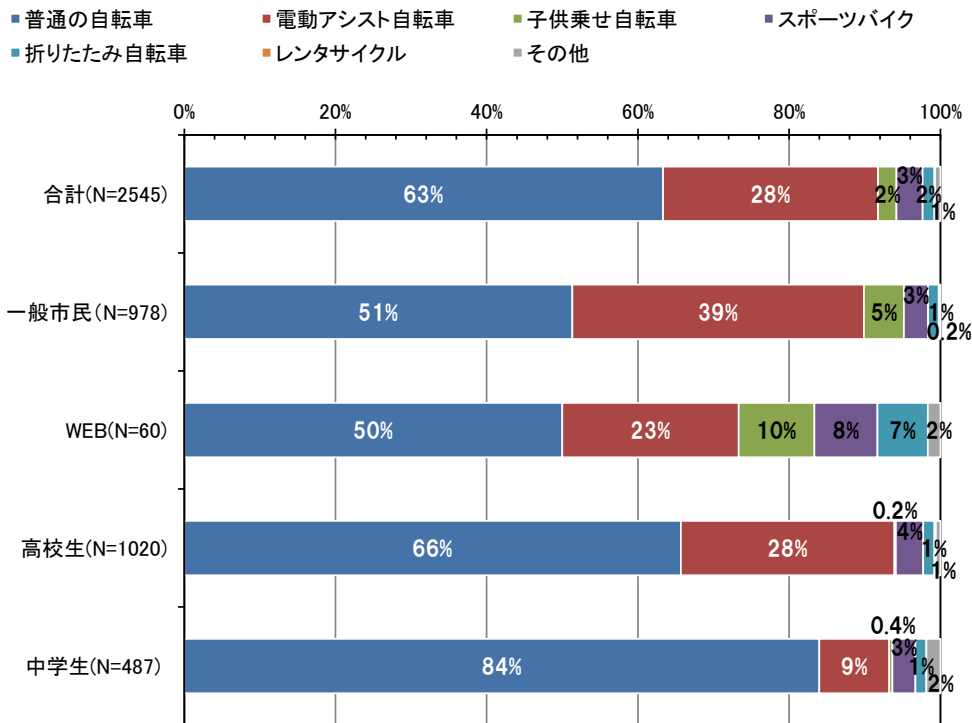
◆回収サンプル数：下表参照

	配布枚数	回収枚数	回収率
市民アンケート (市営駐輪場)	4000枚	1005枚	25.1%
高校生アンケート	1180枚	1061枚	89.9%
中学生アンケート	600枚	499枚	83.2%
WEBアンケート	—	62件	—
計	5780枚	2627枚	44.4%

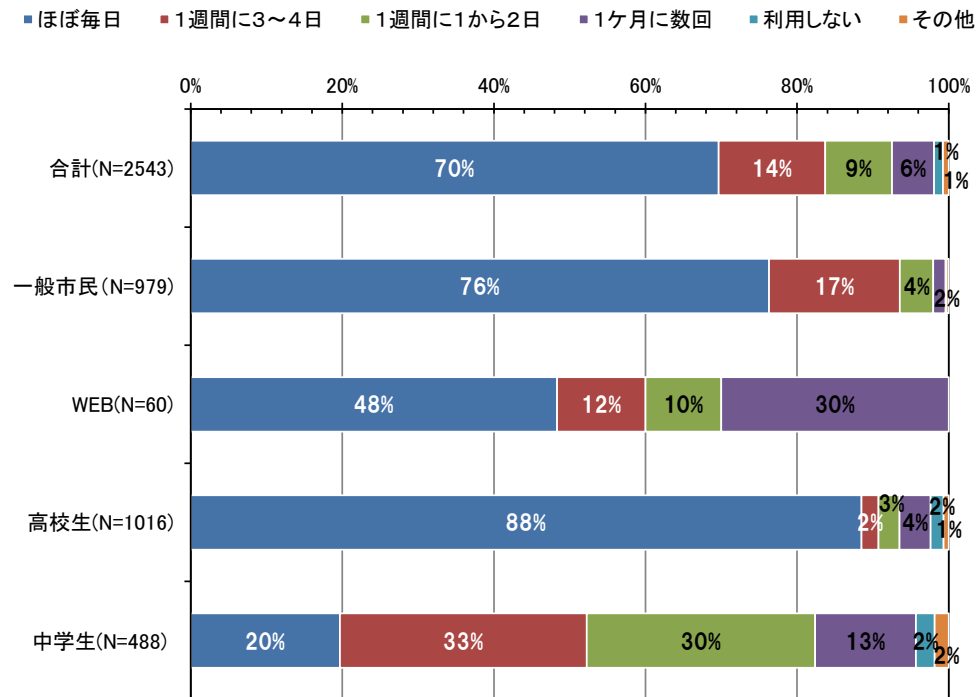
アンケートの結果概要

○一般市民（駐輪場利用）の約4割、高校生の約3割が電動アシスト自転車の利用が多い。

＜利用自転車の種類＞



＜自転車の利用頻度＞



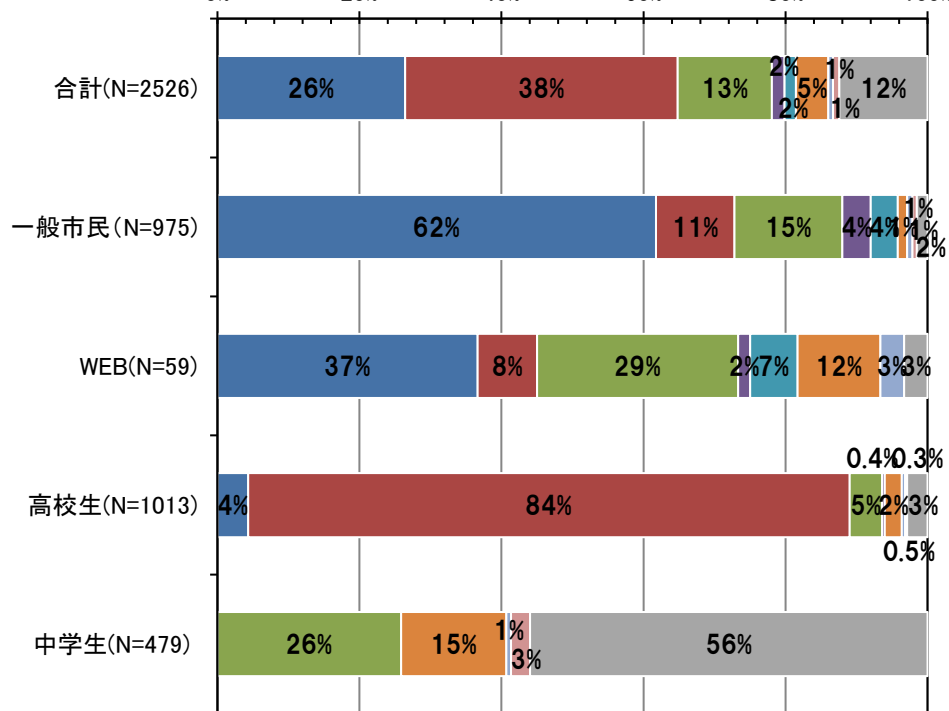
○一般市民（駐輪場利用）は、「通勤」が約6割と最も多く、次いで「買い物」となっている。高校生は当然「通学」がほとんどを占めるが、中学生は、「その他」「買い物」「娯楽」が多くなっている。

○自転車を利用する理由は、「目的地に早く着く」「手軽に利用できる」「経済的」の順に多くなっており、「早い」「手軽」「安い」特長が指示されている。

＜自転車利用の目的＞

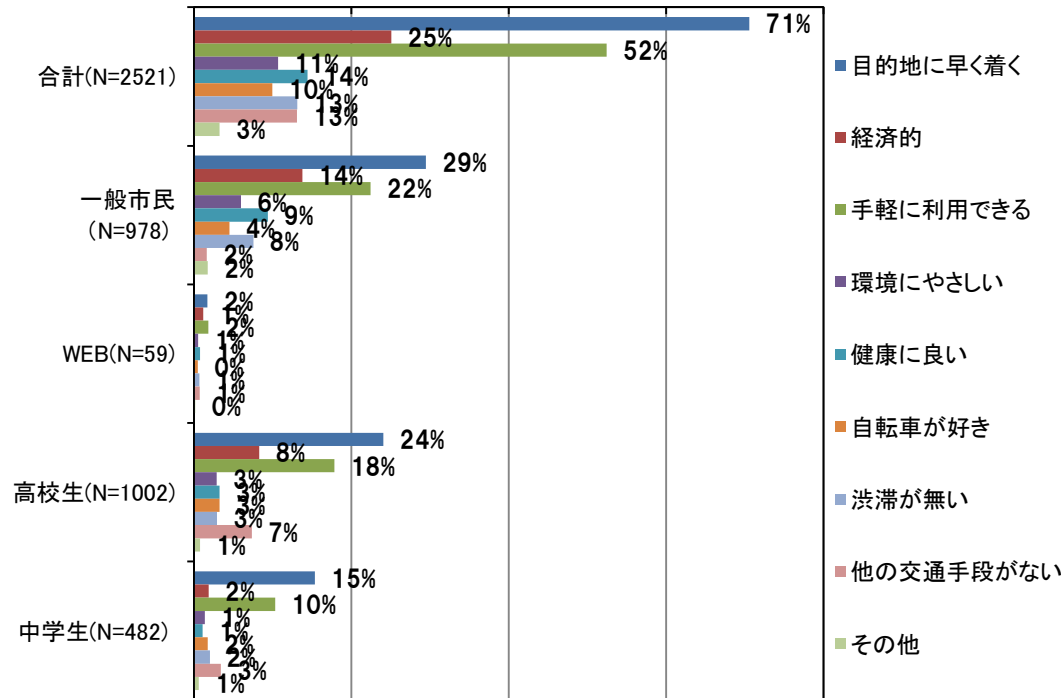
■通勤 ■通学 ■買い物 ■仕事 ■子供の送り迎え ■娯楽 ■健康づくり ■通院 ■その他

0% 20% 40% 60% 80% 100%



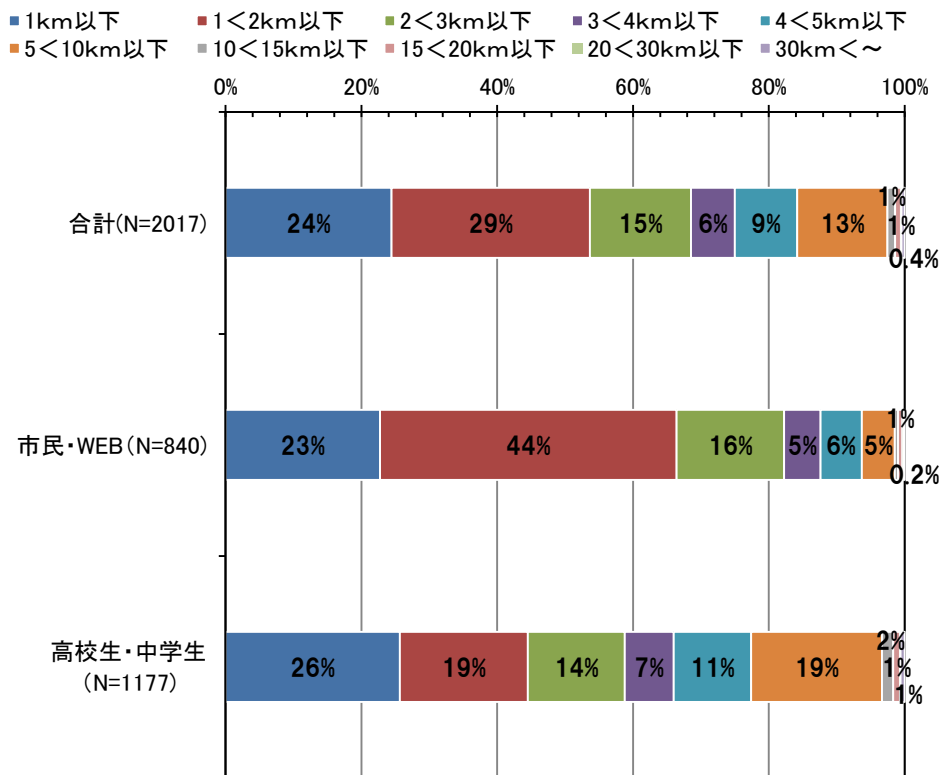
＜自転車利用の理由＞

0% 20% 40% 60% 80%

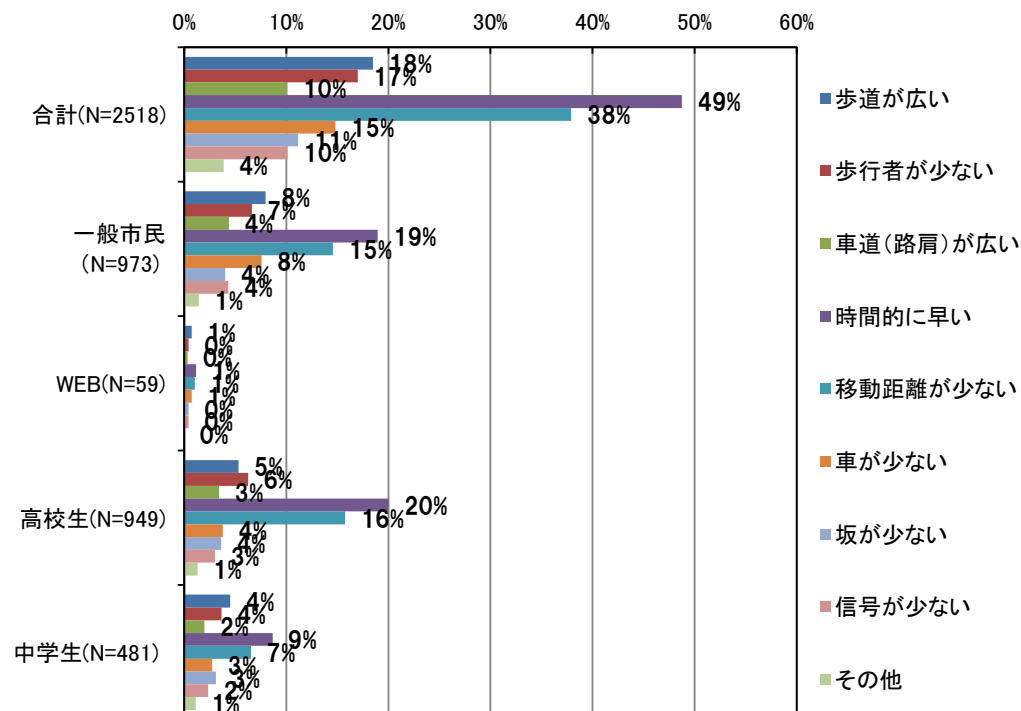


○一般市民（駐輪場利用）の約7割は利用主目的における移動距離が2km以下となっており、利用距離は比較的短い。
 ○利用ルートを選定は、「時間的に早い」「移動距離が少ない」が突出して高い。

＜自転車利用の移動距離と時間＞



＜自転車利用の通行ルート選定ポイント＞



- 「車道左側通行」は約3～4割程度の人が「守っている」と回答。
- 認知度が低いのは、「歩道通行可の条件」「並進禁止」「歩道通行方法」「路側帯左側通行」
- ルール・マナーの意識向上に必要な施策は「学校教育」「周知活動」との意見が多い。

＜ルール・マナーの認知と遵守＞

＜ルール・マナーの意識向上施策＞

【一般市民】

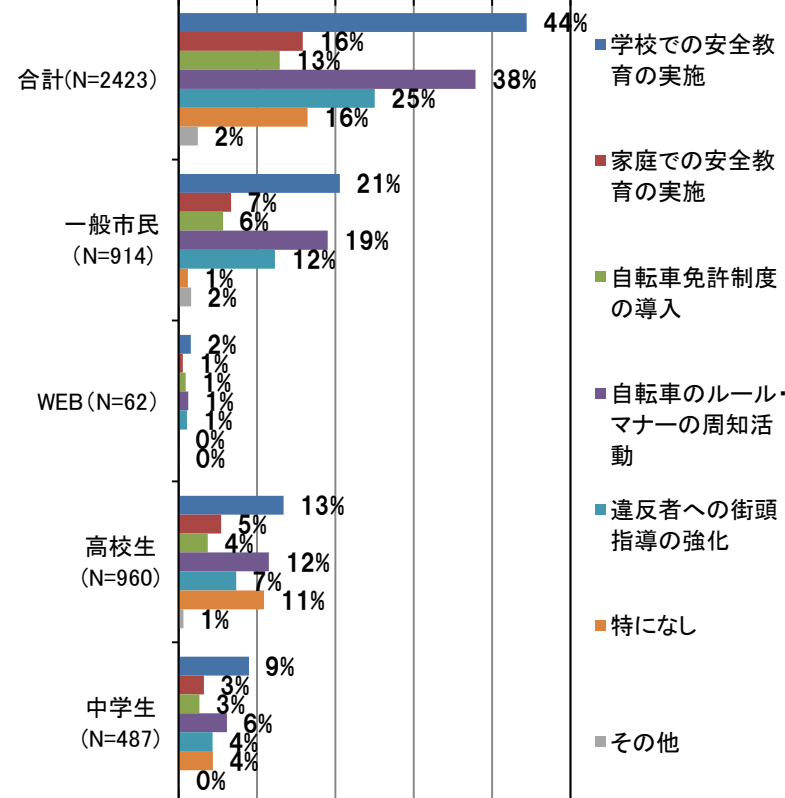
【中学生】

【高校生】

0% 10% 20% 30% 40% 50%

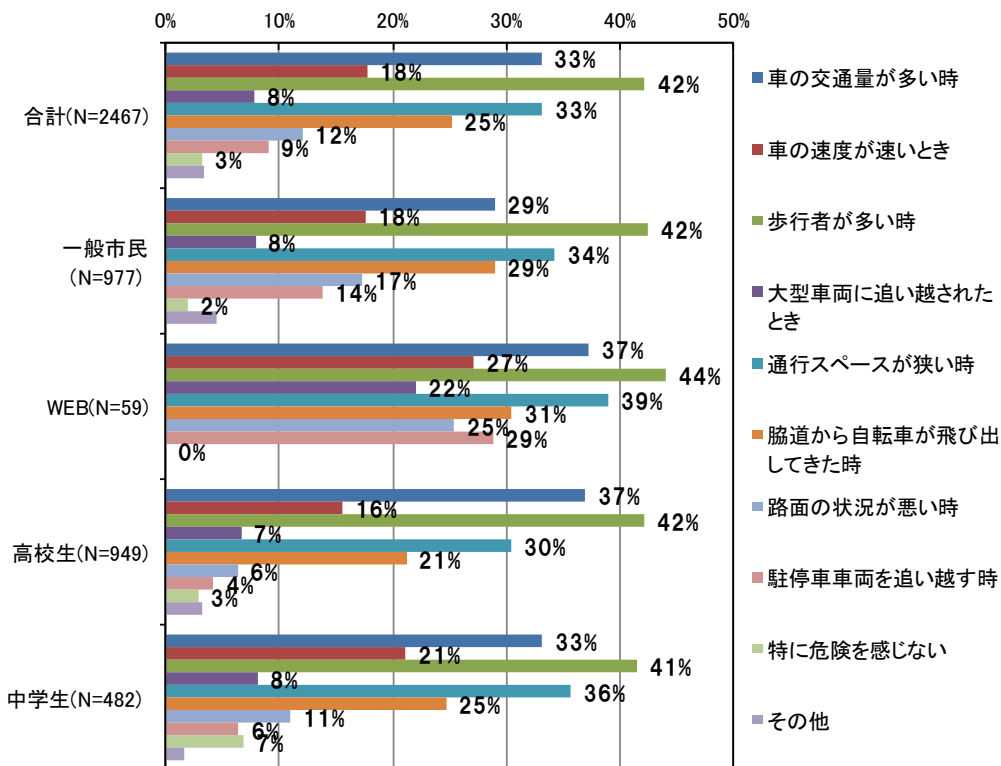


■ 守っている ■ 知っている ■ 知らなかった

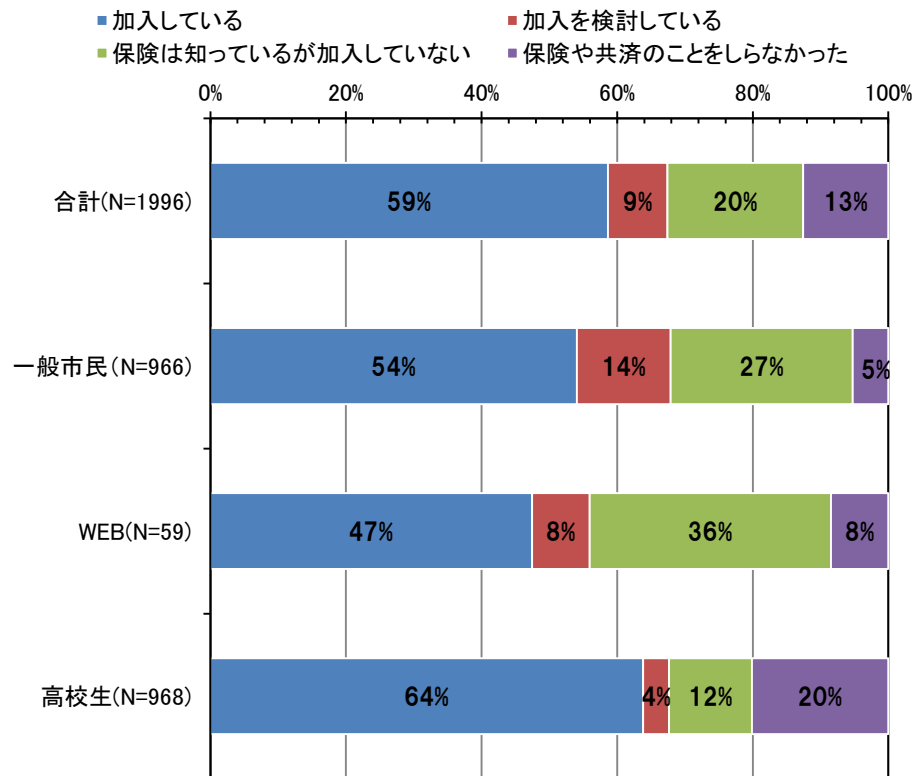


○自転車通行で危険と感じるのは「歩行者が多い時」が最も多く、次いで「通行スペースが狭い時」「車の交通量が多い時」となっている。
 ○保険の加入率は約6割となっている。

＜自転車通行時の危険体験＞

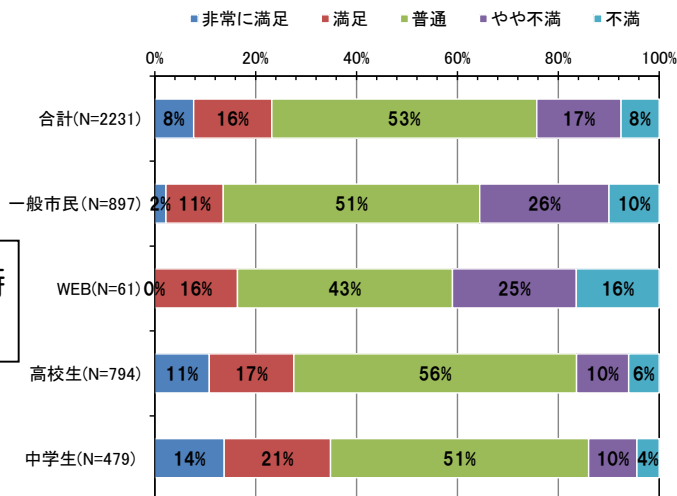


＜自転車保険や共済の加入状況＞

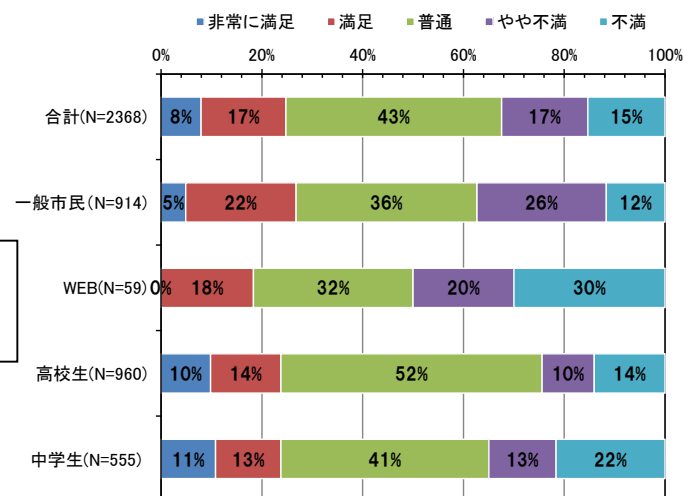


○いずれも「非常に満足」+「満足」よりも「やや不満」+「不満」が上回っており、全体として自転車利用環境等への満足度は低い。
 ○最も満足度が低いのは、「自転車利用者のマナー」となっている。

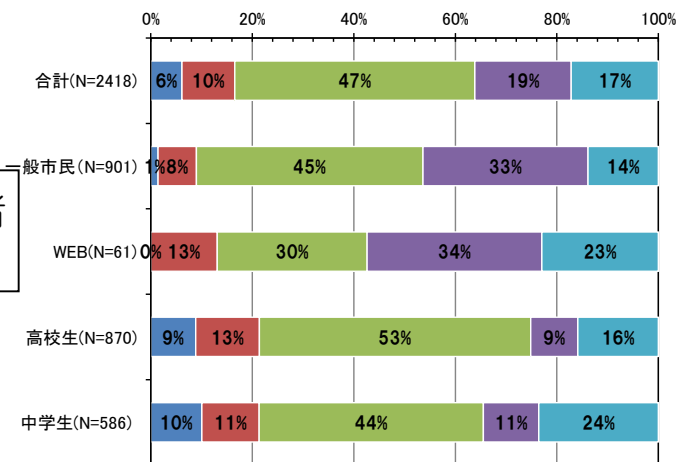
自転車走行時の安全性



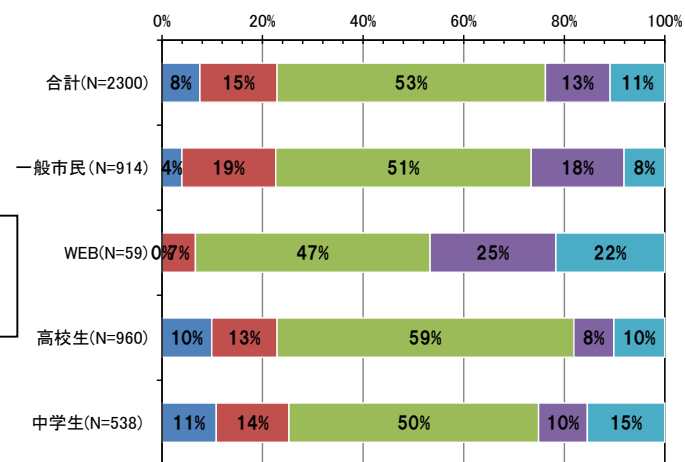
自転車の駐車環境



自転車利用者のマナー



公共交通との連携



はしる

現状等

国・府の動向	<ul style="list-style-type: none"> ○車道通行を基本とした自転車ネットワーク計画の策定とその整備を進めるように提示(国) ○誰もが分かりやすく安全に利用できる自転車通行環境の形成の考え方等を提示(府)
市上位計画の内容	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者や自転車が優先される交通環境の整備、自転車が安全で快適に利用できる交通機能の充実
現状	<ul style="list-style-type: none"> ○現時点で、自転車の走行空間はほとんど整備されていない。 ○車道の左側に自転車通行の余裕がない道路が多い。
市民アンケートの結果	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用が多く、電動アシスト自転車の利用が多い。 ○一般市民（駐輪場利用）の約7割は利用主目的における移動距離が2km以下となっており、利用距離は比較的短い。 ○ルート選定は、「時間的に早い」「移動距離が少ない」が多い。 ○自転車走行時の安全性への満足度が低い。



課題

- 安心・安全・快適で分かりやすい自転車走行環境整備
- 自転車の車道左側通行の徹底
- 歩行者が安心して安全に歩ける歩行環境の確保

まもる

現状等

<p>国・府の動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○通行ルール・マナーの周知・徹底を進めるように提示(国) ○自転車保険加入の義務化、交通安全教育の充実、自転車の安全利用、交通ルール・マナーの向上を条例で制定(府)
<p>市上位計画の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用者のマナー向上
<p>現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車関連事故は8年で半分以下に減少、江坂駅周辺や国道479号で多く発生している。 ○さまざまな安全教育・啓発活動を実施している。
<p>市民アンケートの結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○車道左側通行を守っていると3～4割の人が回答。 ○ルール・マナーの意識向上に必要な施策は「学校教育」「周知活動」との意見が多い。 ○保険の加入率は約6割と高い。 ○自転車利用者のマナーの満足度が低い。



課題

<ul style="list-style-type: none"> ○自転車のルール・マナーの周知徹底と理解の浸透 ○周知活動と学校教育のさらなる充実 ○保険加入の促進
--

とめる

現
状
等

国・府 の動向	○自転車利用の総合的な取組の一つとして、駐輪対策の実施を提示(国)
市上位計画 の内容	○駅周辺における自転車駐車場の整備
現状	○市営駐輪場の整備台数は約2万台で、利用率は約8割と高い。一部の駐輪場（江坂駅、JR吹田駅）においては利用率が10割以上と駐輪場が不足 ○総合的自転車対策事業として、駐輪場管理・撤去・保管・返還・啓発等を一括で実施 ○放置自転車は、平成19年度の1978台から平成27年度の213台まで、大幅に減少 ○撤去自転車は、平成12年をピークに年々減少、15年間で半分以下にまで減少
市民アンケートの結果	○自転車駐車環境の満足度が低い。



課
題

○自転車駐車場が不足している駅における量的拡大 ○自転車駐車場の使いやすさや多様な車種への対応
--

つかう

現
状
等

国・府 の動向	○自転車利用の総合的な取組の一つとして、健康・環境・観光振興などの地域の課題・ニーズに応じた自転車の利用促進を提示(国)
市上位計画 の内容	○自動車依存生活からの脱却をめざし、自転車利用や歩いて暮らせるまちづくりを推進 ○レンタサイクルの活用推進
現状	○7箇所の市営駐輪場で計125台のレンタサイクルを実施している。 ○その他特に自転車の利用促進は進めていない。



課
題

○自転車利用の促進 ○レンタサイクル等の充実と利用促進

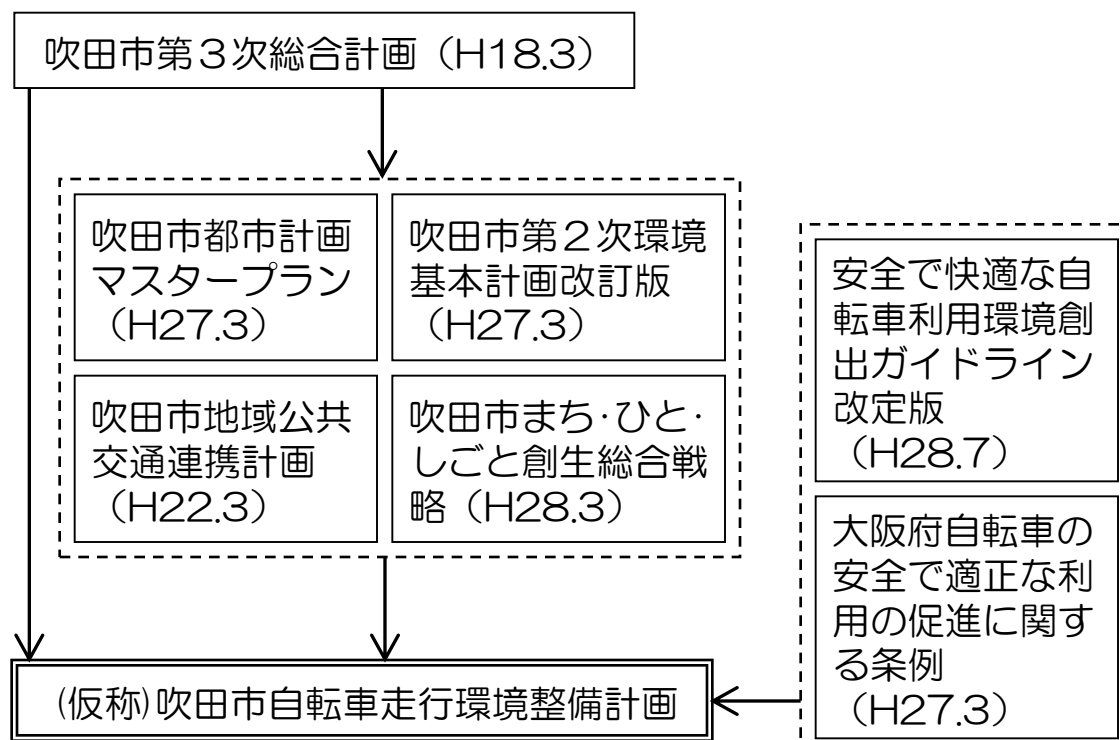
【基本理念（案）】

誰にとっても自転車を安心・安全・快適に利用できる環境づくりの推進

自転車の走行空間の整備やネットワークルートの構築を行うのと同時に、自転車利用者のルール遵守やマナー向上施策を推進することで、誰にとっても自転車を安心・安全・快適に利用できる環境を目指す。

【計画の位置付け】

本計画は、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の内容を受けつつ、上位計画である「吹田市第3次総合計画」に基づき、吹田市がめざす将来像の実現を推進するための計画とし、吹田市都市計画マスタープランや吹田市第2次環境基本計画改訂版など、自転車利用に関連する他の計画と連携するものとして位置付ける。



※当会議における議論を促すために事務局で作成したたたき台であり、本日の議論等を経て加除変更するものです。

基本方針（案）

はしる

- 車道走行を中心とした安心・安全・快適で分かりやすい自転車走行環境の実現
- ニーズ等に対応した自転車の走行環境ネットワークを構築
 - ・市街地が広がる市内全域を対象に、幹線道路を中心とした自転車ネットワークを構築
 - ・利用ニーズ、事故発生状況、道路状況などを考慮し、ネットワーク対象となる道路を抽出
 - ・整備形態、優先順位を検討し、整備を推進

分かりやすい自転車走行環境整備により
自転車走行ルールの順守を誘導

まもる

- 「知らない」・「知っている」から「守っている」へ行動の変化を促す、理解を深める安全教育の実施
- 自転車のルール・マナーを自転車利用者だけでなく、歩行者・ドライバーにも周知・徹底
- ライフステージに合わせた安全教育の実施

とめる

- 多様なニーズに対応した、便利で使いやすい自転車駐輪環境の実現
- 地域や商店街等と協働した取組みによる放置自転車の削減

自転車の走行及び駐輪環境の充実
が利用促進を後押し

つかう

- 住民及び来街者の自転車利用の利便性向上による利用促進（自動車からの転換促進）
- レジャーやスポーツ等を通じた自転車利用の促進や、自転車関連イベントなどの実施による、自転車文化の創造・発展

※当会議における議論を促すために事務局で作成したたたき台であり、本日の議論等を経て加除変更するものです。

目標項目（案）

はしる

- 自転車走行空間の整備延長
参考値：平成27年 0.7km
- 市民満足度（非常に満足と満足の合計）
目標値：平成33年 48%
(参考値：平成27年 24%)

とめる

- 放置自転車台数
参考値：平成27年 213台
- 市民満足度（非常に満足と満足の合計）
目標値：平成33年 50%
(参考値：平成27年 25%)

まもる

- 自転車関連事故件数
参考値：平成27年 258件
- 全事故に占める自転車関連事故の割合
参考値：平成27年 25%
- 市民満足度（非常に満足と満足の合計）
目標値：平成33年 32%
(参考値：平成27年 16%)

つかう

- パーソントリップ調査における自転車分担率
参考値：平成22年 17.8%
- 市民満足度（非常に満足と満足の合計）
目標値：平成33年 46%
(参考値：平成27年 23%)

※当会議における議論を促すために事務局で作成したたたき台であり、本日の議論等を経て加除変更するものです。