

第二回

吹田市自転車利用環境整備計画 策定会議

平成28年度 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		■						会議要旨、吹田市の現状と課題、 計画目標・基本方針の説明
	第2回会議						■		取組施策（4つの柱） 目標項目
	パブリック コメント						■		計画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 取組施策について
(はしる、まもる、とめる、つかう)

2 目標項目について

(※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 第一回会議のおさらい
(現状と課題、基本理念、基本方針)
- 2 「はしる」の施策
- 3 「まもる」「とめる」「つかう」の施策
- 4 目標項目、実施スケジュール

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、自転車の通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（自転車駐車場利用）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。 ○自転車通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通行環境整備
- 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

- 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	○市営自転車駐車場の整備台数は約2万台で、利用率は約8割と高い。一部の自転車駐車場(江坂駅、JR吹田駅)においては利用率が10割以上と自転車駐車場が不足 ○総合的自転車対策事業として、自転車駐車場管理・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 ○撤去については、回数及び台数ともに、江坂駅、JR吹田駅が突出している。
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

○放置自転車が多く、自転車駐車場が不足しているJR吹田駅、江坂駅における、自転車駐車場の量的拡大を視野に入れた放置自転車対策 ○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箇所の市営自転車駐車で計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を実現
- 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

【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。

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

	方向性	具体的な取組内容
はしる	1	安全で分かりやすい自転車通行空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> • 自転車通行空間の整備
	2	分かりやすい案内誘導表示の設置 <ul style="list-style-type: none"> • 注意喚起等の看板及び路面表示の設置
	3	自転車通行空間ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> • 自転車ネットワーク路線の選定 • 整備形態の選定 • 優先整備路線の整備
	4	自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> • 危険度が高い路線、箇所等の安全対策の実施 • 非幹線道路における整備
	5	整備路線に関する情報提供 <ul style="list-style-type: none"> • ホームページ等による周知 • 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・事業者・行政の協働によるルール・マナーの周知啓発 <ul style="list-style-type: none"> • 市民協働による街頭啓発等の強化 • 学校、企業、店舗等と連携した啓発の実施 • 自動車ドライバーへの啓発強化 • 各種イベント等と連携した啓発の実施
	2	ライフステージに応じた自転車安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> • 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 • 自転車安全教育の指導者の育成
	3	自転車保険加入の促進 <ul style="list-style-type: none"> • 事故リスクの周知と保険加入の啓発

	方向性	具体的な取組内容
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 <ul style="list-style-type: none"> • 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
	2	放置自転車防止啓発等の強化 <ul style="list-style-type: none"> • 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
	3	自転車駐車場の質の向上 <ul style="list-style-type: none"> • 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 • 多様な自転車に対応した自転車駐車環境の整備 • 利用者ニーズに合った附帯機能等の導入
	4	自転車駐車場に関する情報提供の充実 <ul style="list-style-type: none"> • ホームページ等における自転車駐車場の位置や料金等の情報提供 • 自転車駐車場の満空情報の提供
つかう	1	レンタサイクル・コミュニティサイクルの推進 <ul style="list-style-type: none"> • 既存のレンタサイクルの充実と利用促進 • コミュニティサイクル事業の導入の検討
	2	自転車通勤の促進 <ul style="list-style-type: none"> • 企業等と連携した自転車通勤の促進 • 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情報の発信 <ul style="list-style-type: none"> • ホームページ等を活用した自転車に関する情報の提供
	4	自転車関連イベントの開催 <ul style="list-style-type: none"> • 自転車の理解・興味を促す機会の創出 • サイクルイベント等の開催・支援

施策1 安全で分かりやすい自転車通行空間の整備

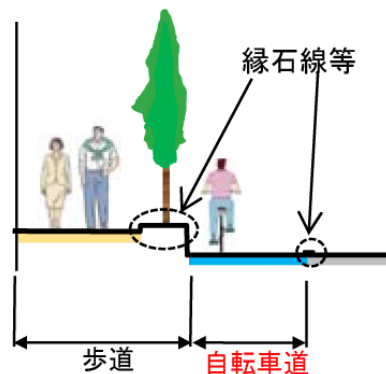
(1) 単路部における自転車通行空間の整備形態の種類と整備方針

<基本的な考え方>

- 自転車は「車両」であり、「車道左側通行」を基本と考え、「安全性」「連続性」「ルール周知」の視点を重視した自転車通行空間を整備
- 「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」(大阪府、H25.4)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。

【自転車道】

- 「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
- 「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、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。

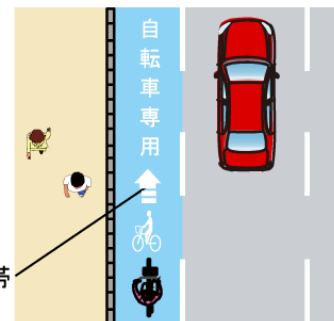
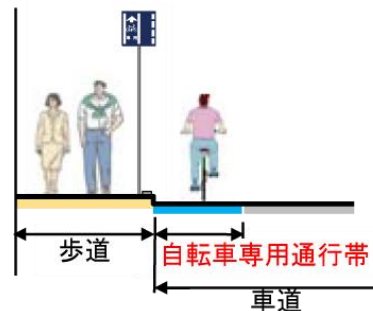


(川崎市)



【自転車専用通行帯】

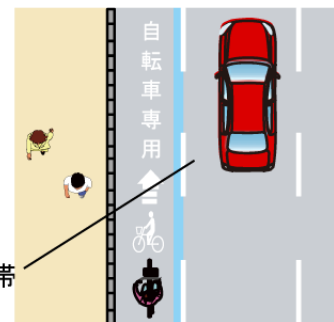
- 「自転車専用通行帯」とは、白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した自転車通行空間（連続した帯状の路面着色やラインを設置）
- 自転車専用通行帯の幅員は、1.5m以上を基本とし、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を有効幅員として1.0m以上を確保



※自転車専用通行帯の幅の全部



(さいたま市)



※自転車専用通行帯の幅の一部

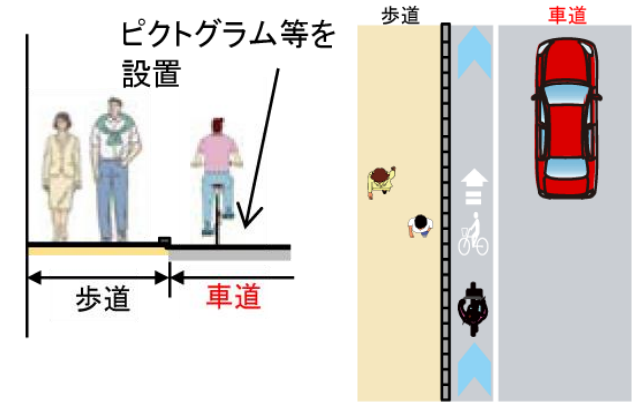


(川口市)

【車道混在】

- 「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」に自転車が通行すべき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
- 「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
- 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。
- クルマの交通量が多く、速度も高い幹線道路では、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」に基づき、幅1.0mの矢羽根を設置

[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



(さいたま市)

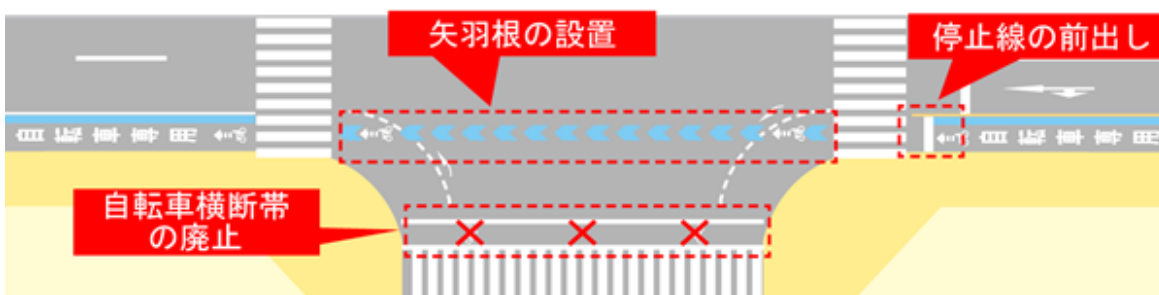


(吹田市)

(2) 交差点部における自転車通行空間整備の考え方

<基本的な考え方>

- 「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」（大阪府、H25.4）等に準拠した整備を基本
- 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（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）
- 自転車横断帯の撤去に併せて、歩行者用信号機の「自転車・歩行者専用」の補助標識は撤去
- 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る
- 二段階右折を促進するため、安全性と分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分かるような表示・誘導方法を検討



交差点部の対策イメージ(自転車専用通行帯の場合)



矢羽根表示の例（大阪市）



停止線前出しの例（茅ヶ崎市）



自転車横断帯撤去の例（京都市）



二段階右折表示の例（名古屋市）

(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】

<基本的な考え方>

- 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。
- 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



矢羽根整備区間の例（福山市）



カラー舗装区間の例（福山市）

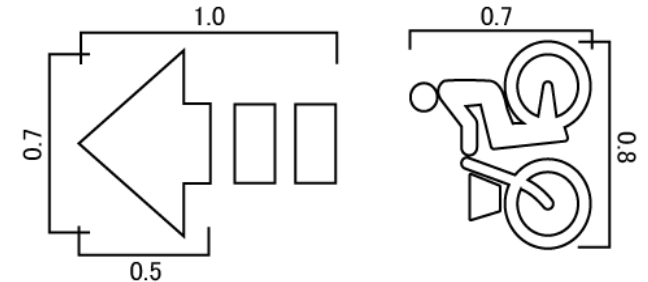


バスベイ型バス停において矢羽根を直線的に設置している例（枚方市）

施策2 分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」を踏襲
- 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」を踏襲
- 自転車通行空間を着色する場合は、「青色系（マンセル値5B6／8）」を基本とし、夜間の視認性にも配慮
- 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
（①独立型、②電柱巻付け型の2種類を基本）
- 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（ピクトグラム等を用いた分かりやすい表記を検討）



自転車マーク・矢印の
統一路面表示（大阪市）



独立型及び電柱巻き付け
型看板の例（大阪市）

出典：大阪府自転車通行空間法定外表示
実施要領（平成25年）より作成

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

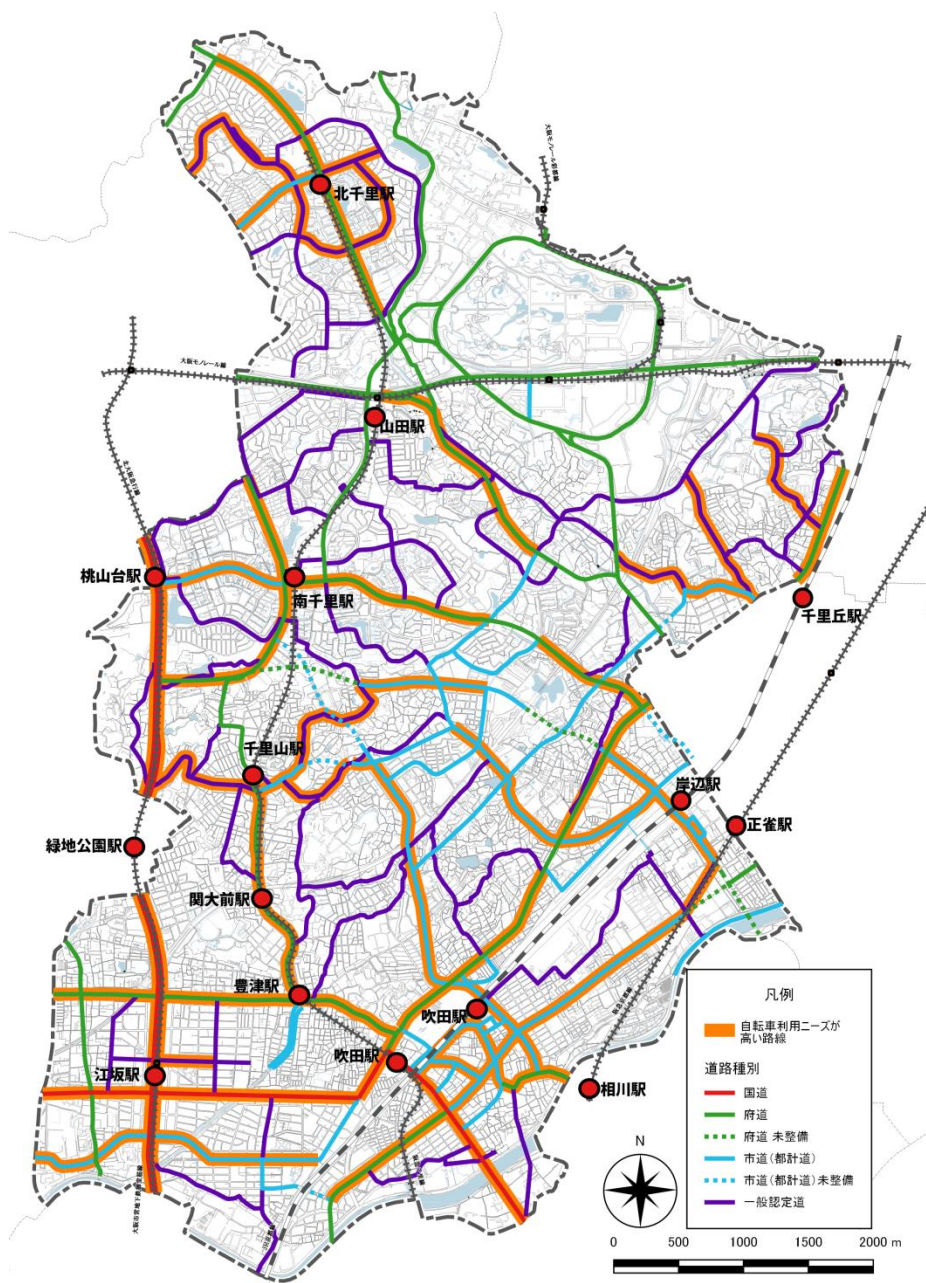
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（国土交通省・警察庁、H28.7）に示す選定項目を参考に、下表のような選定項目を設定し、自転車利用ニーズの高い路線を抽出するとともに、それらの区間を連続的につなぐ路線を位置づける
- ネットワーク選定の対象とする道路は、2車線以上で歩道が設置されている道路を中心として、ネットワーク形成を図る。

<自転車通行空間ネットワーク路線選定の基本的な考え方>

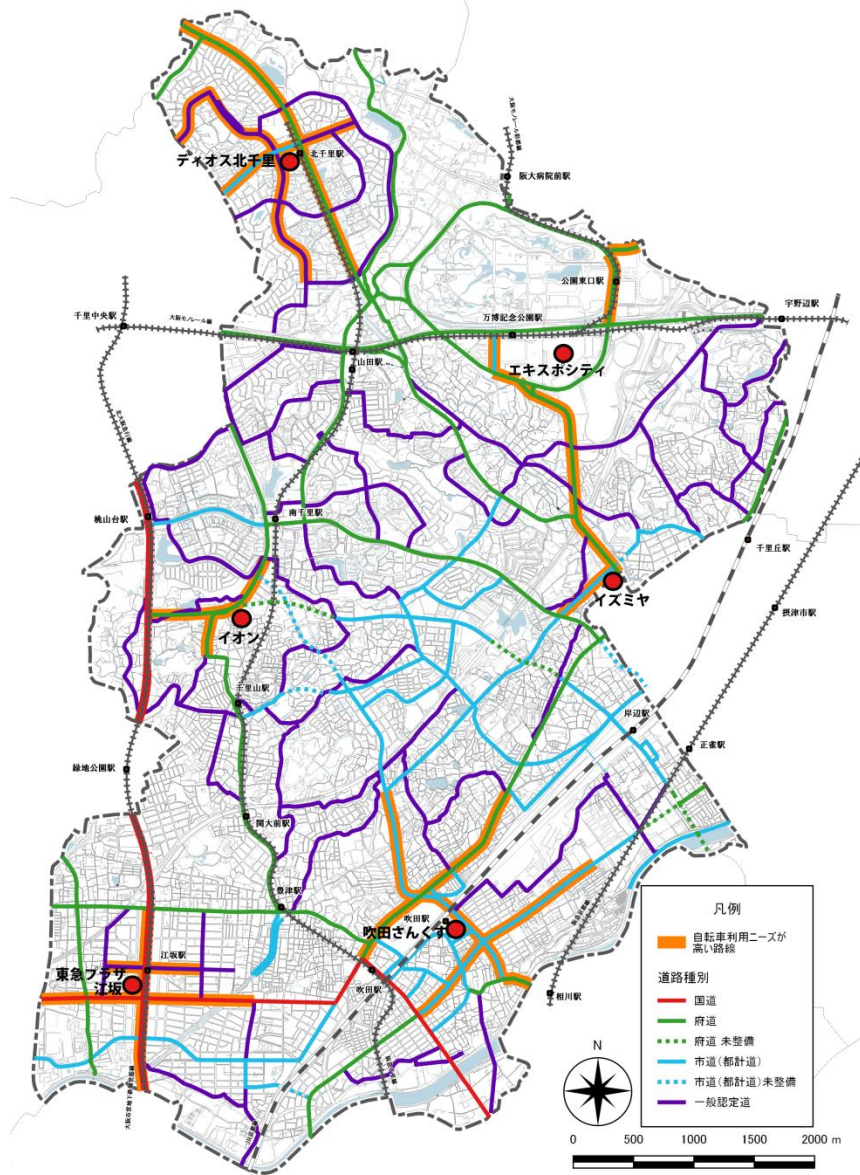
国ガイドラインにおける路線選定項目		本計画における選定項目（案）
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う各種施設、主な居住地区等を結ぶ路線	⇒	○自転車利用ニーズが高い路線（市民アンケート調査等より） （居住地区から駅・大規模商業施設へのアクセスルート）
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	⇒	○自転車交通量が多い路線 ○自転車関連事故が多い路線
自転車通学路の対象路線	⇒	○市民アンケート調査等から自転車通学に使用されていると想定される路線
自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	⇒	○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	⇒	○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	⇒	○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
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	⇒	○上記の結果、自転車ネットワークに選定する路線

(2) 自転車通行空間ネットワーク路線の選定

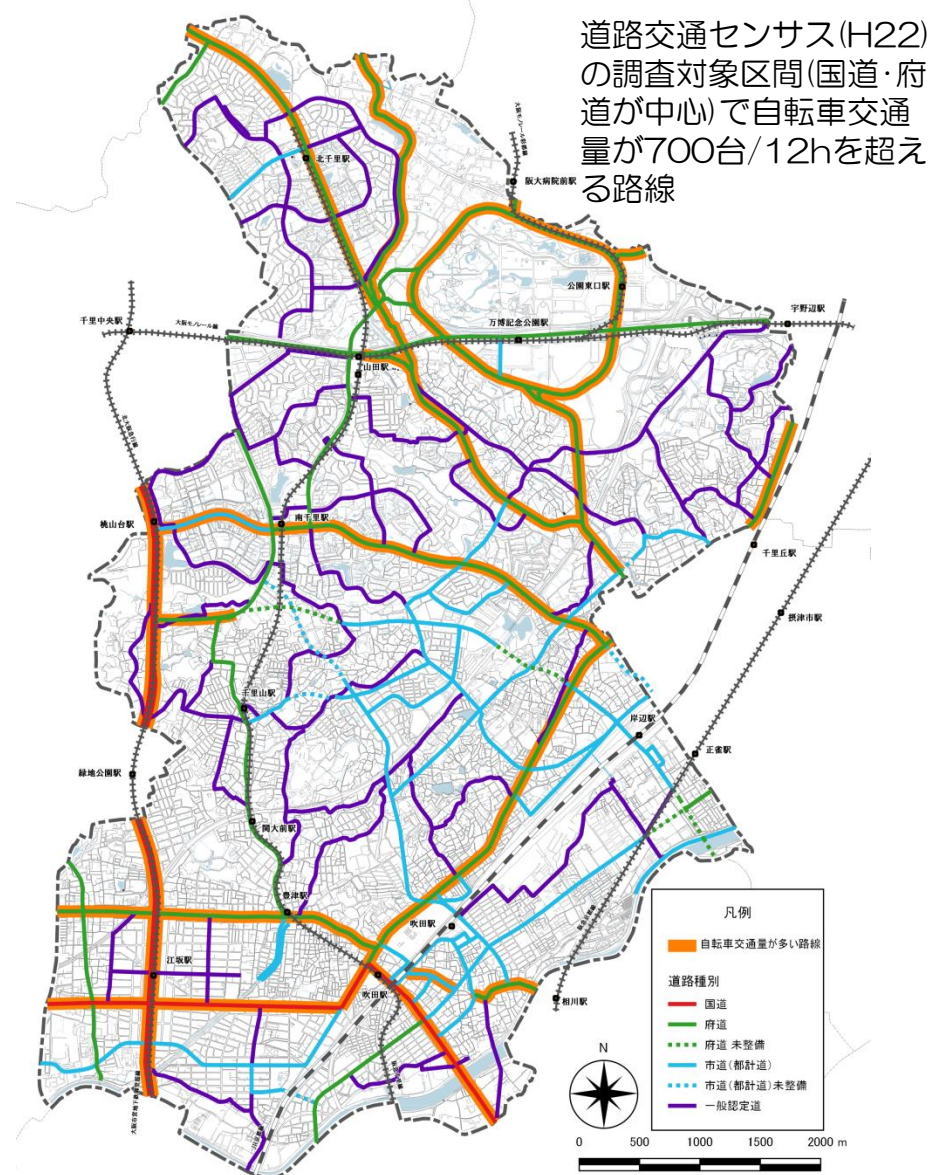
自転車利用ニーズが高い路線
(市民アンケート調査等による)
(居住地区から駅へのアクセスルート)



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)



自転車交通量が多い路線



自転車関連事故が多い路線 (H26,H27)

自転車通学に使用されていると想定される路線 (アンケート調査等による)

