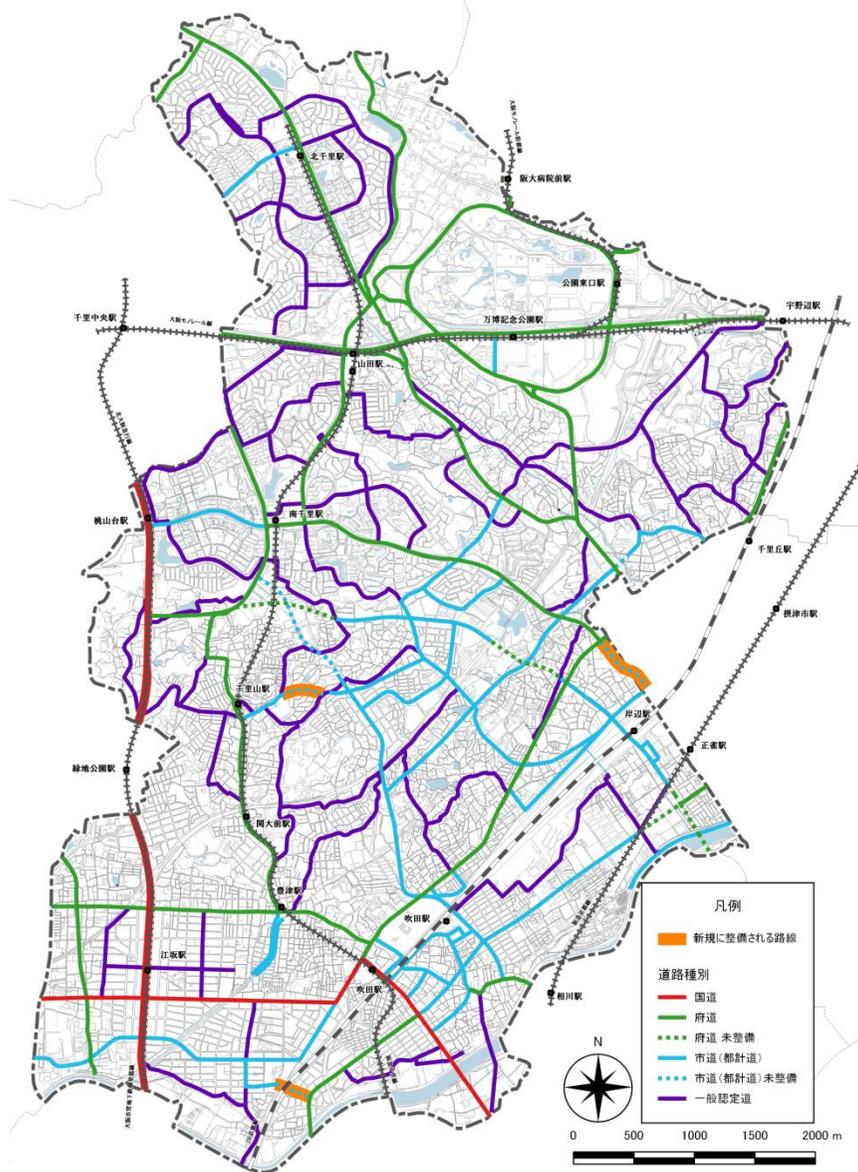
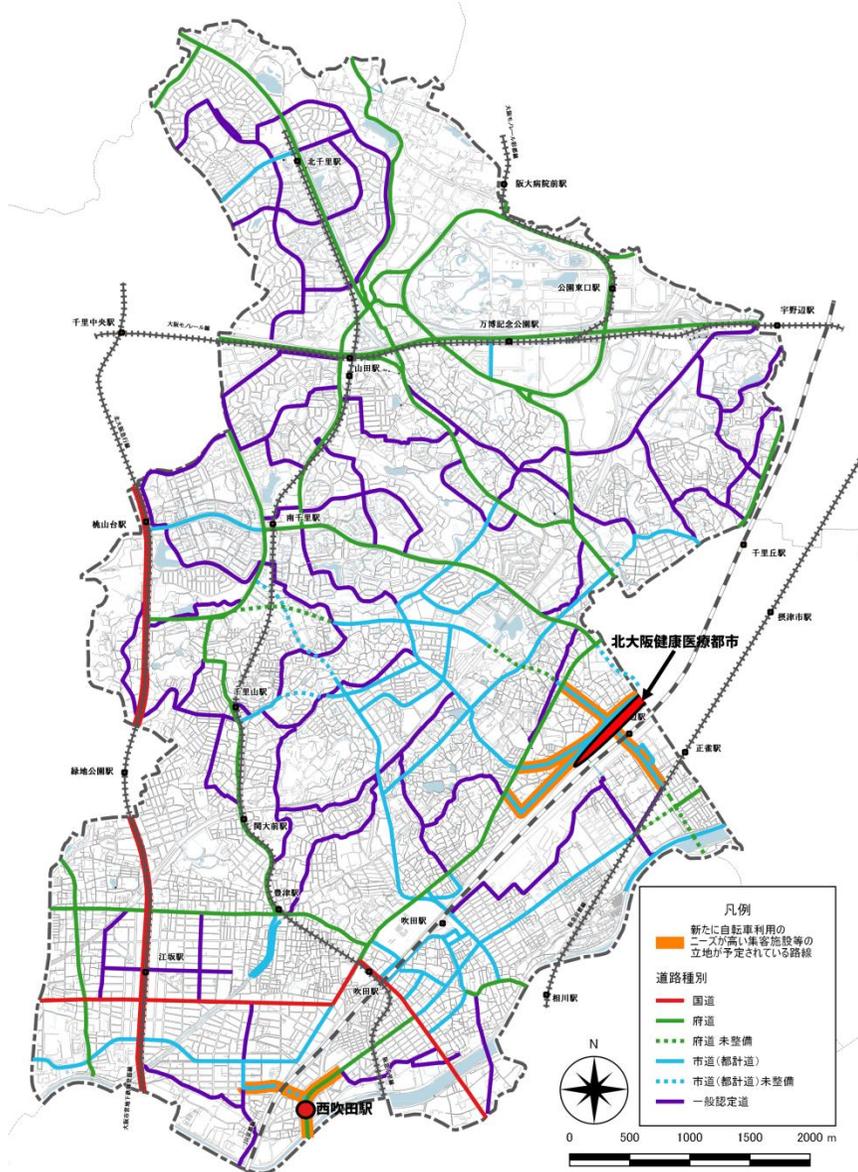


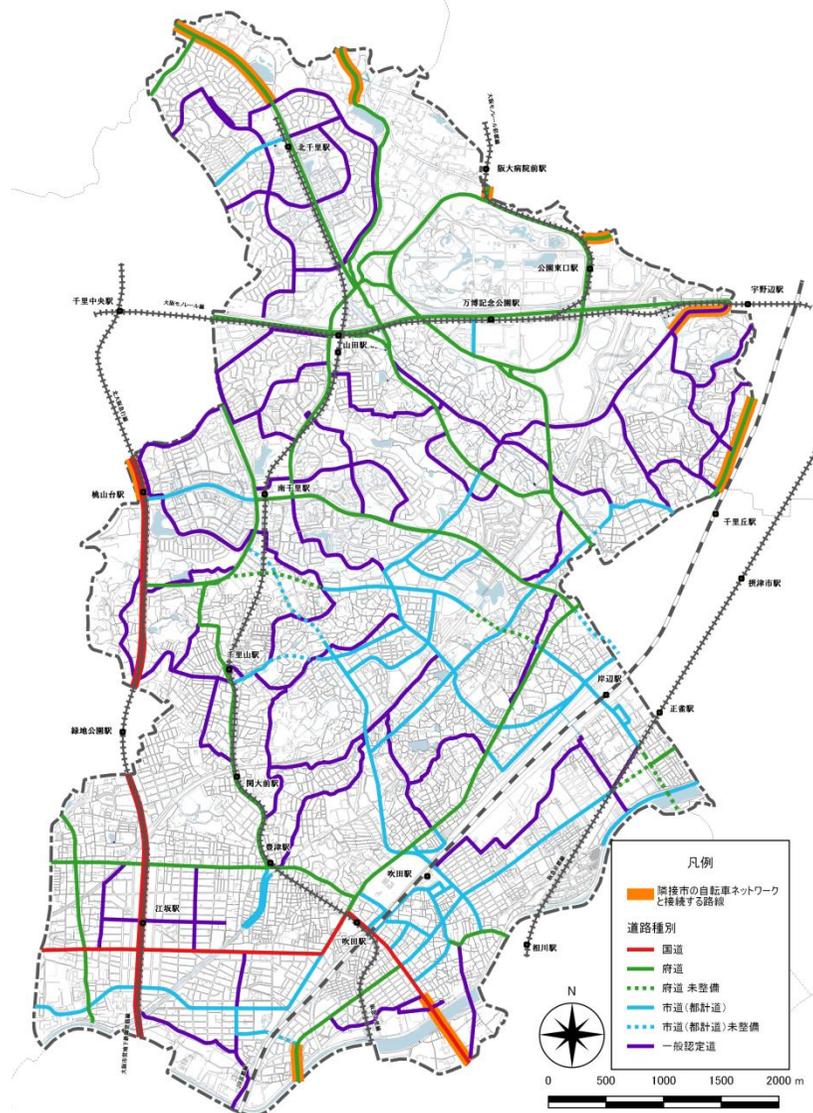
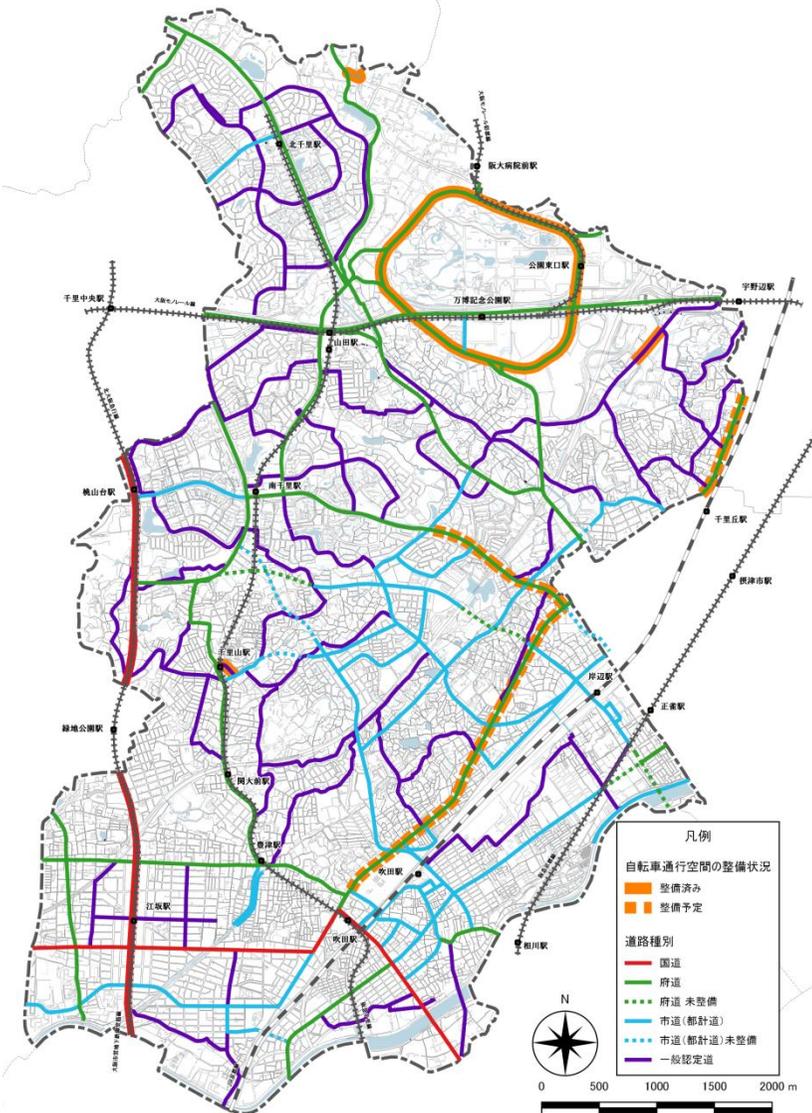
新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等の立地が予定されている路線

新規に整備される路線



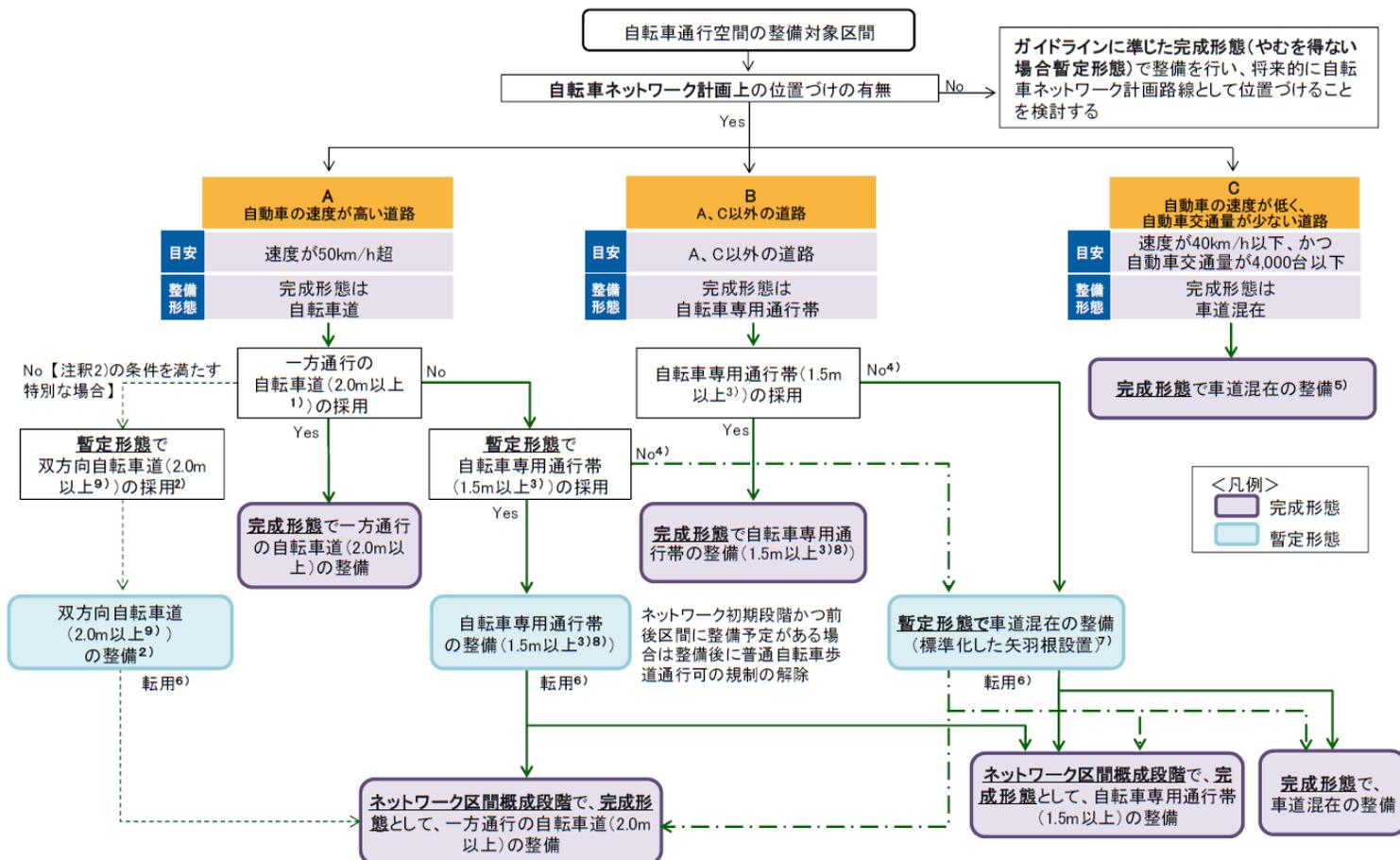
既に自転車通行空間が整備されている路線または大阪府自転車通行空間整備緊急3カ年計画(案)で整備予定の路線

隣接市の自転車ネットワークと接続する路線



1 はしる【自転車通行環境の整備】

- 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
- 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、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推進



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

【自転車ネットワーク選定路線における整備の優先度の設定】

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14km(整備済含む)

事業中の路線や整備予定の路線を着実に進める

- ①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、かつ自転車通行空間を早く市民に認知してもらう目的で整備を進める路線

- ③自転車関連事故が多い区間を含み、自転車交通量が多い路線(自転車交通量が1,400台/12h以上)
- 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、かつ上記③に準じて自転車の交通量や通行ニーズが多いため、認知を進める路線

- ⑤自転車関連事故が多い区間を含み、自転車の交通量がやや多い路線(自転車交通量が700台/12h以上)
- ⑥自転車関連事故が多い区間を含み、駅や大型商業施設、学校などの複数の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路線 約9km

事故が多い路線における対策として、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

- ⑦左記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9km

- ⑨前述の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

- ⑩ネットワーク路線に選定されている①～⑨以外の残りの路線

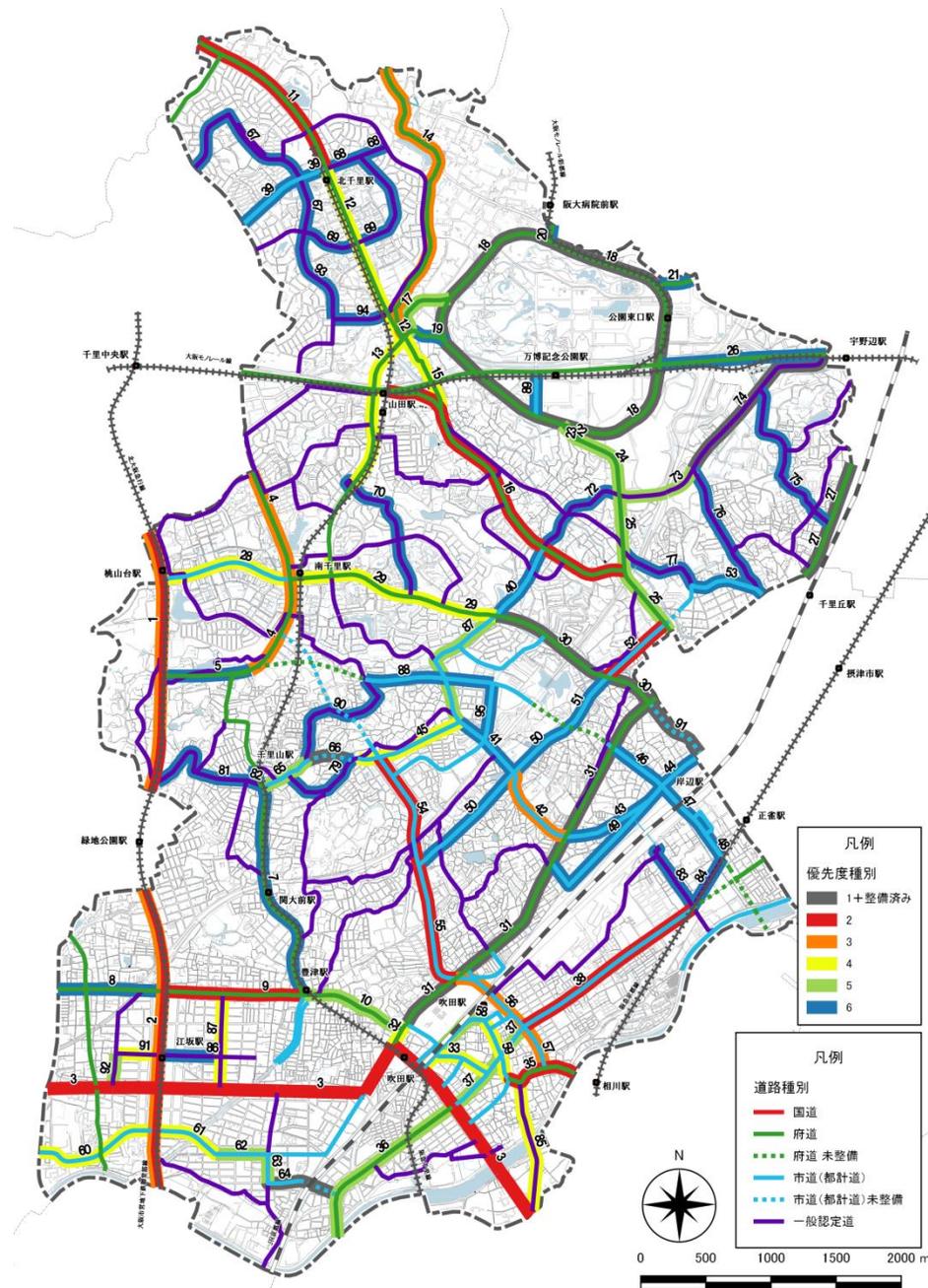
自転車ネットワーク路線（優先度別）

＜概算整備延長(道路別)＞

(km)

	国道	府道	市道	計
整備済		5.05	0.18	5.23
優先度1		5.51	2.89	8.4
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		3.64	5.84	9.48
優先度5		4.86	4.23	9.09
優先度6		3.99	23.87	27.86
計	8.92	34.65	42.82	86.39

※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。



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
- 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実施

◆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、地点などが新たに生じた場合は、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

◆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、車道上に「自転車マーク+矢印」の設置を基本とした安全対策を実施



非幹線道路の整備例(吹田市)

＜基本的な考え方＞

- 13歳を境に自転車の通行位置のルールが変わる点や、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、既存の取組みを継続・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。

◆市民協働による街頭啓発等の強化

- ・春と秋の交通安全運動期間などにおける街頭啓発キャンペーン
→ 市民、警察、運輸関係者、行政などの協働で実施

◆学校、企業、店舗等と連携した啓発の実施

- ・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、啓発機会を増加

◆自動車ドライバーへの啓発強化

- ・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

◆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、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を増加



市民まつり等のイベントで自転車のルール・マナーをクイズ形式で学ぶコーナーを設置(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。
- 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あり
- 既存の安全教育の取組みを継続・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
- 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

- ・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、一定の仕組みを構築

◆自転車安全教育の指導者の育成

- ・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の育成
- ・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の育成
 - 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、自転車のルール・マナーを広めていくために



幼児を対象とした自転車教室の例
(京都市)



小学校での自転車安全講習の例
(大阪市)



地域の高齢者への
自転車安全講習の例
(大阪市)

施策3 自転車保険加入の促進

- 「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が義務化
- 自転車による加害事故における被害者の救済の視点

◆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、自転車保険の加入を促進

【 保険加入促進の具体的な取組み例（株アーキエムズ） 】

定期駐輪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ヶ所の定期駐輪場にて実施しており、他の駐輪場へも順次導入していく予定。



<基本的な考え方>

- 自転車駐車場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、放置自転車を削減
- 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推進

施策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

○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。

◆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」等において自転車駐車場の整備を検討

◆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
- ・民間敷地において、ビルや店舗の軒先や駐車場の一部における自転車駐車場利用の協力依頼



駐車場の一部を活用した民間自転車駐車場の例
(京都市)

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を強化

◆啓発指導員等による啓発の実施

- ・啓発指導員の配置による放置防止指導の継続実施

◆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ために、各主体の連携・協働による放置防止キャンペーンの取組みを推進



現在実施している啓発指導員の配置(江坂駅)
(吹田市)



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みの導入や検討を推進

◆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

- ・安心・快適に利用できる自転車駐車環境づくり
- 二段式ラック等の利用しにくい設備の改善
- 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や犯罪防止

◆多様な自転車に対応した自転車駐車環境の整備

- ・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の検討



明るくてゆったりとした地下自転車駐車場の例
(民間商業施設:大阪市)



子ども乗せ自転車専用スペースの設置例
(東京都足立区)



ベビーカーの貸出しサービスの例
(武蔵野市)



三輪自転車優先スペースの設置例
(堺市)



高級スポーツ車専用ロッカーの設置例
(東京都中央区)

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、自転車駐車場利用の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）を充実

◆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

- ・市ホームページで自転車駐車場の位置や利用時間、料金などの情報を提供

◆自転車駐車場の満空情報の提供

- ・自転車駐車場まで来なくても満車・空車の別が分かるように、また、満車の場合にどこの自転車駐車場に行けばよいか分かるように、自転車駐車場の満空情報の提供を検討



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

自転車駐車場マップをホームページで公開している例 (大阪市中央区)



遠くからでも見える満空情報の提供例 (大阪市)



周辺自転車駐車場を含めた満空情報の提供例 (武蔵野市)

＜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
- 特に通勤における自動車から自転車への転換の取組みや、市民に自転車の良さ・楽しさの理解が進む取組みを推進

施策1 レンタサイクル・コミュニティサイクルの推進

- 駐輪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利用促進
- 来訪者等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

◆既存の駅型レンタサイクルの充実と利用促進

- ・市内7駅の駐輪場において計125台で実施している駅型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

- ・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（江坂駅周辺を対象として社会実験を検討）



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を促進

◆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、自転車通勤を促進
(自動車通勤から自転車または鉄道＋自転車への転換を促進)

◆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

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、自転車通行環境や駐輪場、ルール・マナーなどに関する情報を提供

◆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て各種情報を提供
自転車通行環境整備箇所
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

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を開催または支援

◆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さをPRする機会を各種イベントと連携しながら創出
市民にルール・マナーの周知、自転車への理解や興味を促す。

◆サイクルイベントの開催・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の検討や、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）



一般向けサイクルイベントの実施例
(京都市)



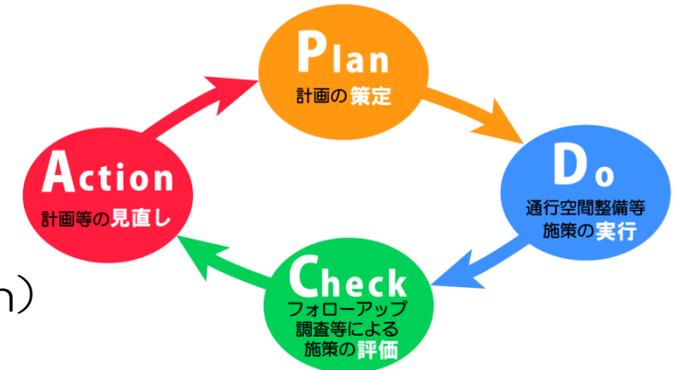
万博公園で開催されている民間による自転車の試乗イベントの例
(吹田市)

<推進体制>

- 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、それぞれの取組みを一体的に推進
- 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、計画を推進し、進捗を管理
- 特にルール・マナーの遵守については、地域住民、学生、商業者など、あらゆる方々が相互に協力し、多様な主体の参画を市が中心となって促進

<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み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、定期的な取組み実施の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施
- 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、必要により取組みの見直しを行うなど、後半の5年間の取組み方針を再検討



PDCAサイクルによる
計画・施策・事業の進捗管理

<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
- 「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

はしる

目標項目	H27 2015	H33 2021	H38 2026
自転車通行空間の整備延長（km）	0.7	20	40
市民満足度※1（自転車通行時の安全性）（％）	24	40	50

まもる

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※2（％）	—	60	80
市民満足度※1（自転車利用者のマナー）（％）	16	30	50

（※1）市民満足度の割合（％）は、「非常に満足」と「満足」の合計値。

（※2）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する。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する。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。

とめる

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※1（自転車の駐車環境）（％）	25	40	50

つかう

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

（※1）市民満足度の割合（％）は、「非常に満足」と「満足」の合計値。

	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	
はしる	1	安全で分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	分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 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	整備区間において 随時実施			
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	
	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		
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	検討	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	自転車通勤促進企業の表彰制度の実施	検討	実施
	3		自転車利用に関する総合情報の発信	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	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	随時実施		