

吹田市自転車利用環境整備計画（素案）

平成29年2月

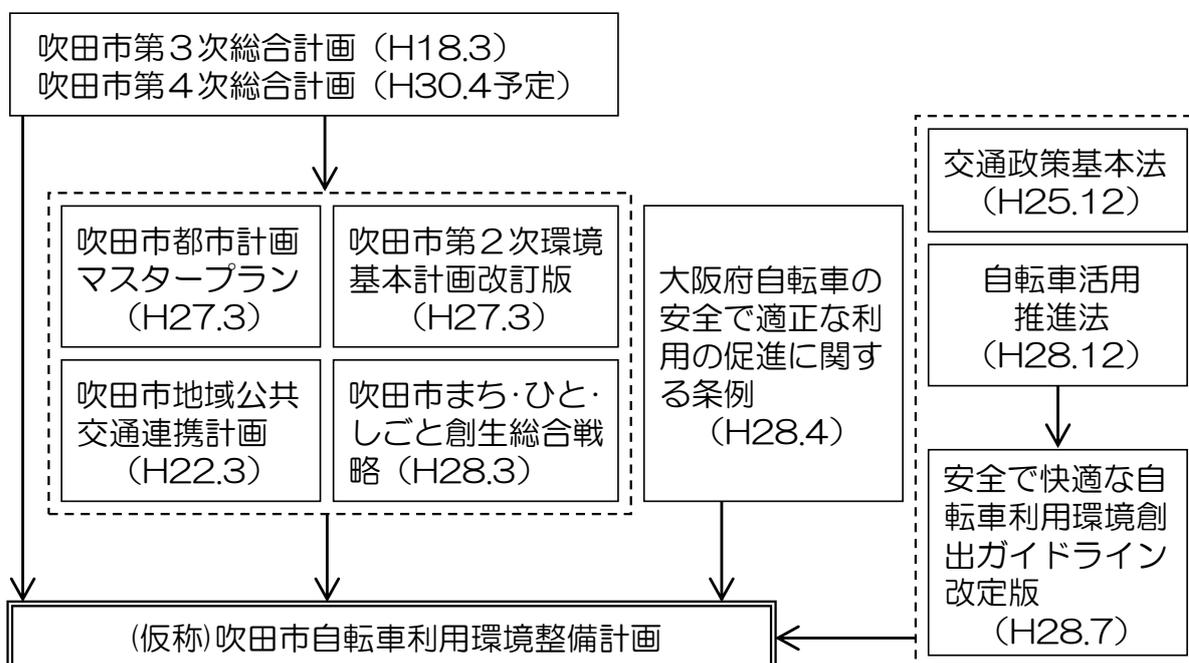
吹 田 市

自転車利用環境整備計画 目次案

第1章 はじめに	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画期間	1
3 対象範囲	1
4 計画の位置付け	2
第2章 自転車利用を取り巻く情勢	3
1 自転車を取り巻く社会状況	3
2 自転車関連の施策の動向	6
(1)国の関連計画	6
(2)大阪府の関連計画	12
(3)吹田市の上位計画・関連計画	15
第3章 本市における自転車を取り巻く現状と課題	20
1 自転車利用の現状	20
2 自転車関連事故の状況	30
3 自転車に関する取組の現状	32
(1)はしる	32
(2)まもる	36
(3)とめる	38
(4)つかう	46
4 自転車に関する市民の意識	47
5 現状と課題の整理	55
第4章 自転車利用環境整備の基本方針	58
1 基本理念	58
2 基本方針	58
3 施策の体系	59
第5章 自転車利用環境整備の取組み施策	60
1 はしる	60
2 まもる	94
3 とめる	97
4 つかう	100
第6章 計画の実現に向けて	102
1. 推進体制と進捗管理	102
2. 計画目標	103
3. 実施スケジュール	105

4 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」に従いつつ、上位計画である「吹田市第3次総合計画」に基づき、自転車という切り口から、市の基本目標の実現を後押しする計画とします。
- 「吹田市都市計画マスタープラン」、「吹田市第2次環境基本計画改訂版」など、他の各計画の中で、自転車の利用促進や自転車通行環境整備の記述があることから、各計画の方向性を踏まえつつ、連携した計画として位置付けます。
- また、国が定めた、交通政策に関する基本理念や施策を定めた「交通政策基本法」や、自転車の利活用の法的根拠となりその推進の基本理念や施策を定めた「自転車活用推進法」に基づきながら、具体的な整備にあたっては、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」の内容に準拠した計画として位置付けます。



第2章 自転車利用を取り巻く情勢

1 自転車を取り巻く社会状況

- 環境面への配慮、利用者の経済性・健康志向などから、都市部における自転車の利用が増大する一方で、自転車関連事故（特に自転車対歩行者で、自転車が加害者となって高額賠償を請求されるケースなど）が社会問題としてクローズアップされるようになった。
- 昭和40年代に自転車の歩道通行可の交通規制が導入され、自転車歩道通行の認識が広まったため、平成23年度に警察庁から自転車は「車両」であることを徹底する通達が出された。
- 平成24年度には、自転車の車道通行を基本とした通行空間整備をめざしたガイドラインが国により策定され、平成28年7月にその一部が改定された。
- 一方で、3年間に2回ルール違反の摘発を受けた場合に安全講習の受講を義務付ける「自転車運転者講習制度」が平成27年6月より導入され、ルール違反に対する厳罰化も実施された。

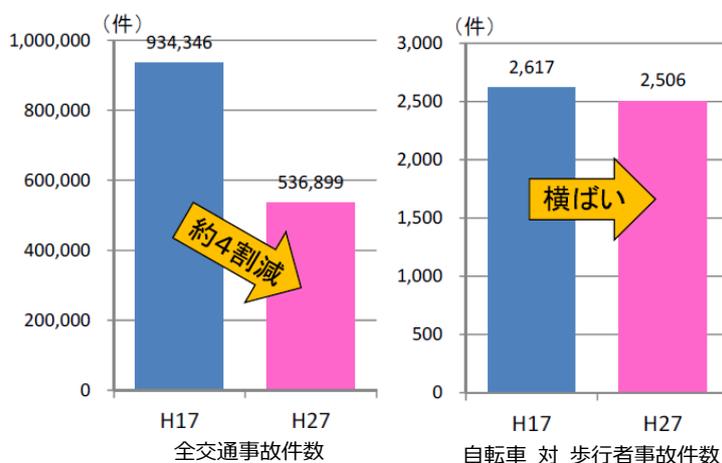


図 自転車対歩行者事故件数の増減（全国）

出典：平成27年中の交通事故の発生状況（警察庁）

<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：9500万円

(平成25年7月 神戸地裁)

- 歩行者及び自転車利用者の安全確保に向け、「ルール・マナーの周知・徹底」と「自転車の通行環境整備」の必要性の高まりを受けて、全国や大阪府内において、自転車通行環境の整備に着手する自治体が急増。
- 自転車の通行環境は、その走行特性から、断片的ではなくネットワーク性が必要。
- 通行環境の整備を効果的かつ効率的に進めるためには、自転車通行空間をネットワーク状に整備することにより、自転車を整備路線に誘導していくことが必要。

整備すべきネットワークやその整備形態の考え方等を取りまとめた計画が必要

◆自転車を取り巻く法改正の経緯

時 期	法制度等	主な内容等
昭和35年12月	道路交通法（改正）	○自転車は「軽車両」、車道通行が原則
昭和45年4月	自転車道の整備等に関する法律	○交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置
昭和45年	道路構造令（改正） 道路交通法（改正）	○自転車歩行者道の規定の新設 ○緊急措置的に自転車の歩道走行を認める。
昭和53年5月	道路交通法（改正）	○「普通自転車の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能 ○「自転車横断帯」が導入
昭和55年11月	自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(自転車法)	○自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ○放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ○自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
平成5年12月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(改正自転車法)	○自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ○原付も対象
平成10～11年	自転車利用環境整備推進モデル都市	○自転車利用環境の整備に関する重点的支援（平成10年度：5都市、平成11年度：14都市）
平成13年4月	道路構造令（改正）	○自転車通行空間整備の方向性 ○自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化
平成17年4月	道路法施行令（改正）	○道路上に道路管理者が設ける自転車駐車場が道路付属物として追加
平成18年5月	まちづくり三法（改正）	○歩いて暮らせるまちづくりを目指すために、「中心市街地活性化法」、「大規模小売店舗立地法」、「都市計画法」が改正
平成18年6月	道路交通法（改正）	○良好な駐車秩序を確立するために新たな駐車対策法制が整備 ○放置違反金制度の新設による使用者責任追及の強化 ○放置車両の確認及び関連事務の民間委託 ○短時間駐車の違反車両に対する取締強化 など
平成18年11月	道路法施行令(改正) 路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針策定	○路上自転車駐車場が占領物件として追加 ○路上自転車駐車場整備における一般的技術基準が策定
平成18年12月	バリアフリー新法の施行	○誰もが安全・安心に通行できる歩行環境の確保
平成19年7月	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言	○自転車を都市における重要な交通手段として位置づけ ○「人優先」「バランス」「パートナーシップ」の3つの基本事項
平成19年10月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定	○自転車通行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理
平成20年1月	自転車通行環境整備モデル地区の指定（全国98箇所）	○都市レベルでの自転車通行ネットワークの構築 ○分離された自転車通行空間の戦略的整備に向けた取組開始

時 期	法制度等	主な内容等
平成20年6月	改正道路交通法及び同施行令の施行	<ul style="list-style-type: none"> ○普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ○道路標識等で指定された場合（歩道通行可） ○運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など
平成21年7月	自転車通行空間の設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理
平成23年10月	「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の進捗について」（警察庁通達）	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の原則車道走行を促すことを柱とする自転車交通秩序実現のための総合対策の推進 ○自転車歩道通行可の規制の見直し及び自転車横断帯の撤去 ○自転車利用者へ、ルールへの周知と安全教育を推進し、指導・取り締まりを強化する など
平成24年4月	みんなにやさしい自転車環境・安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車の走行環境と歩行者の安全性を高めることを目指して設置した検討委員会の提言 ○自転車ネットワーク計画の策定手順や整備形態の選定の考え方を提示 ○自転車通行空間の設計や利用ルールの周知徹底、総合的な取り組みなどを提示
平成24年11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発売。
平成25年12月	改正道路交通法施行	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車などの軽車両が通行できる路側帯が、道路の左側部分に設けられた路側帯に限定
平成25年12月	交通政策基本法	<ul style="list-style-type: none"> ○政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定め、実現に向けて必要な交通に関する基本的な施策が定められており、「自転車」も交通の一段として明記。
平成27年6月	改正道路交通法施行	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号無視等の指定された14の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して、都道府県公安委員会が講習を受けるよう命令。講習を受講しない者に対しては5万円以下の罰金。
平成28年3月	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省が設置した「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」による提言として、自転車ネットワーク計画の策定が進まない要因を検討し、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策などを提示
平成28年7月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため、平成24年11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定
平成28年12月	自転車活用推進法（国会で可決）	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進。 ○市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない。

2 自転車関連の施策の動向

(1) 国の関連計画

「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言：安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会(平成28年3月)

◆自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けて

○現行ガイドラインの課題

- ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村が少ない。
- ・自転車ネットワーク計画の策定・見直しに関する内容が不十分。

○自転車ネットワーク計画策定の早期進展に向けた提言

- ・ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村のリストアップ
- ・段階的なネットワーク計画策定方法の導入
- ・計画策定からネットワーク完成に至る全体フローの作成
- ・パブリックインボルブメントの事例の紹介と継続的な改善検討

◆安全な自転車通行空間の早期確保に向けて

○現行ガイドラインの課題

- ・路面表示が地域ごとに異なっている。
- ・車道通行を基本とした柔軟な整備形態の選定ができない。
- ・自転車道の双方向通行において交差点処理が困難である。

○安全な自転車通行空間の早期確保に向けた提言

- ・路面表示の仕様の標準化
自転車のピクトグラム、帯状路面表示及び矢羽根型路面表示
- ・自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応
- ・ネットワーク形成段階に応じた適切な自転車通行空間の整備
- ・自転車道の一方向・双方向通行の適用の考え方

◆ガイドラインの目的

- 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

◆作成主体

- 国土交通省及び警察庁が国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、共同で策定
- 道路局、交通局、それぞれから道路管理者（直轄、自治体）、都道府県警察に発出

◆ガイドラインのポイント

I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、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計画作成手順を提示
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備にあたり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示

II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在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）を提示
- 直接的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示

III. 利用ルールの徹底

- 以下の3つの観点から利用ルール徹底の取組みを提示
 - ①全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）
 - ②ルール遵守のインセンティブの付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）
 - ③指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置等）

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組みを提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組みを提示

◆平成28年7月の改定の主なポイント

- ①段階的な計画策定方法の導入
- ②暫定形態（車道混在等）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
- ⑤路面のカラー舗装や連続したラインは車道混在では使用しない

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

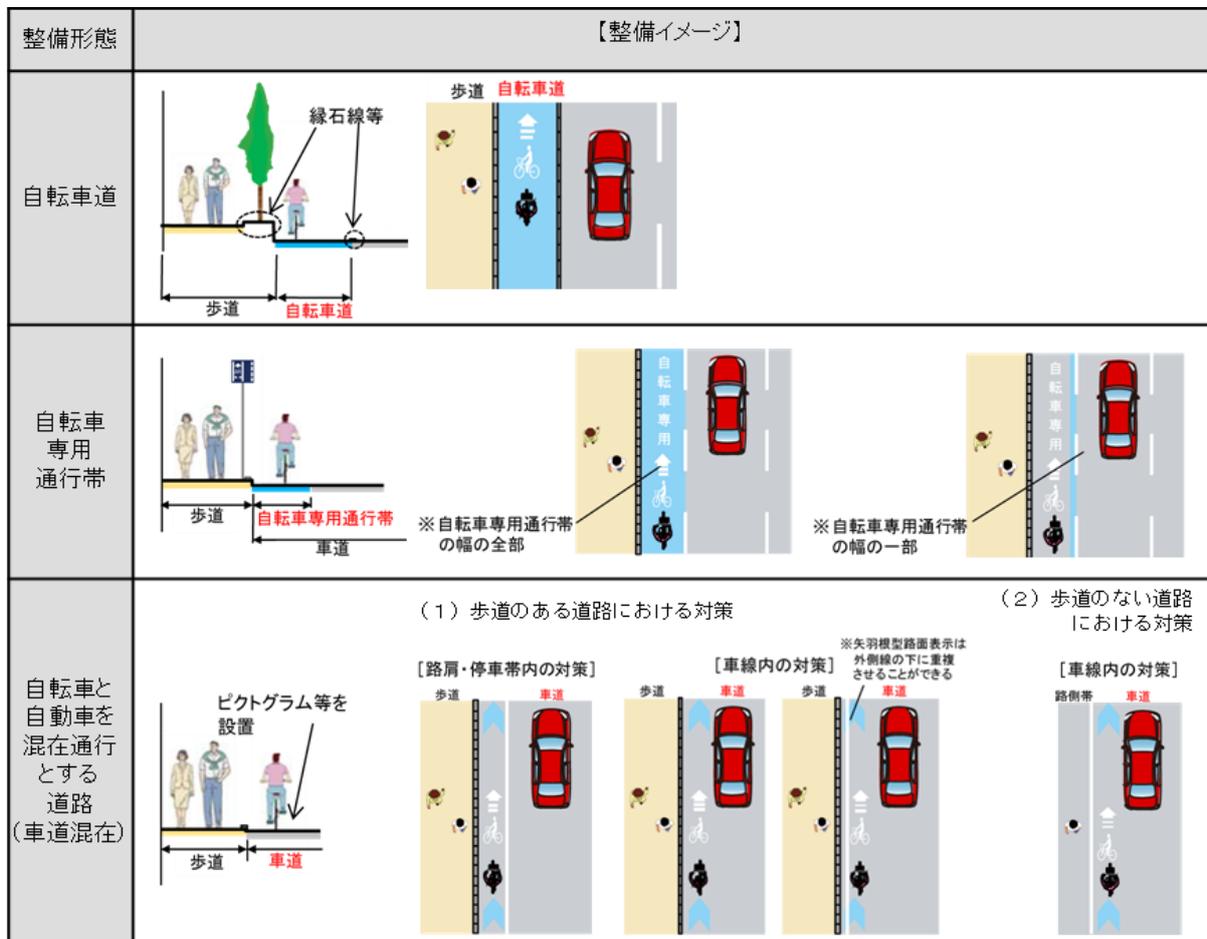
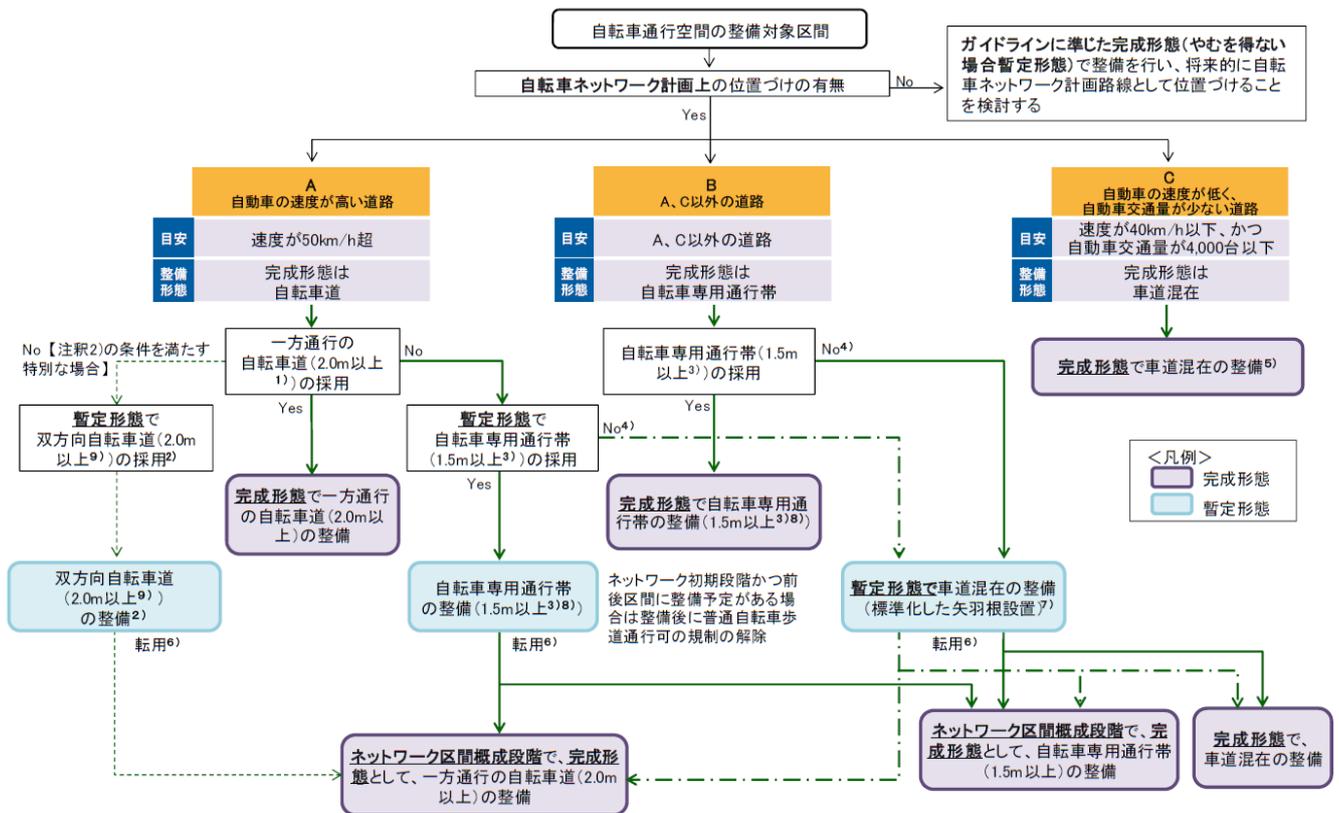


図 基本的な整備形態（イメージ）



- 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。

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

	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}</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>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</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>1.0m以上^{※3}</p>	<p>設置間隔=10m^{※2}</p> <p>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>		

図 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

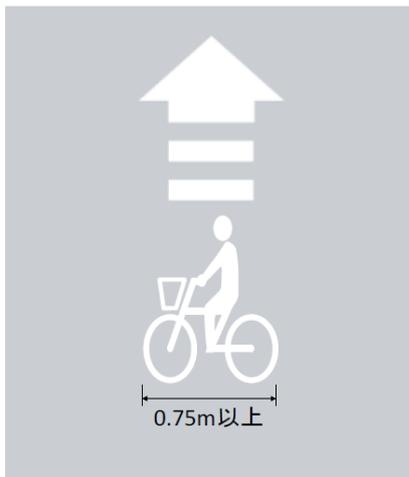
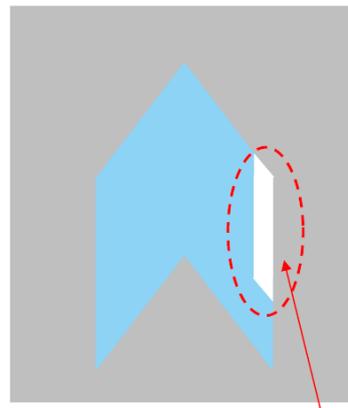


図 自転車のピクトグラムの例



縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

図 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例



さいたま市の例

◆目的

極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

◆基本理念

- 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。
- 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

◆地方公共団体の責務

- 基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

◆関係者の連携、協力

- 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努める。

◆自転車の活用の推進に関する基本方針

- 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策
 - ・良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備
 - ・路外駐車場の整備及び時間制限駐車区間の指定の見直し
 - ・自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
 - ・自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
 - ・学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
 - ・自転車と公共交通機関との連携の促進など

◆市町村自転車活用推進計画

- 市町村は、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

(2)大阪府の関連計画

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1日施行、保険に関する項目は平成28年7月1日施行）

◆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
高齢者ヘルメット着用、自転車の点検及び整備
- 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



○大阪府と事業連携協定を締結した保険会社と自転車専門店等から大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（自転車条例）にあわせて保険商品の提案あり

自転車安全利用推進のための重点行動指針：大阪府交通対策協議会（平成27年1月）

◆現状分析を踏まえた今後の取り組みの方向性

- 「ルール周知・安全教育」、「指導取締り」、「自転車通行空間の確保」に引き続き取り組んでいく。（特に、高齢者に対する安全教育及び指導を徹底）
- 前記の取組と併せ、「自転車ヘルメットの着用促進（特に幼児と高齢者）」、「自転車事故を補償する保険の加入促進」を効果的に推進していく。
- 今後、更に、現状分析結果も踏まえ、これまでの取り組みの有り方を点検・改善し、ターゲットを的確に捉えられるよう、質的にも量的にも対策の実効性を高めていく。
- また、対策を効果的かつ適切に推進するため、自転車利用にかかる関係機関・団体等との連携を強化

【今後の取組の方向性】

①ルール周知・安全教育

- ・交通安全運動（自転車マナーアップ強化月間など）の改善
- ・学生、若年層、成人層に対するルール周知
- ・高齢者に対するルール周知

②指導取締り強化

- ・街頭指導の強化、悪質違反者の検挙

③自転車通行空間の確保

- ・車道通行の原則に基づいた通行空間の確保
 - 地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を確保
 - 自動車への注意喚起や自転車の通行位置・進行方向が利用者に直感的に理解できるよう、路面表示などによる通行空間の『見える化』

大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領：大阪府道路交通環境安全推進連絡会議（平成25年4月）

◆目的

- 大阪府内における自転車利用環境の整備に向けた取り組みの一つとして、国のガイドラインに示される新たな自転車通行空間の整備方針に準拠しながら、自転車の通行位置や通行ルールを示す基本的なツールとなる法定外表示に関するデザイン、仕様、設置の標準的な考え方についてまとめたもの
- 本要領に基づいた一定の枠組みでの自転車通行空間の整備推進により、府民の誰もがわかりやすく安全に利用できる自転車通行環境形成を目指す。

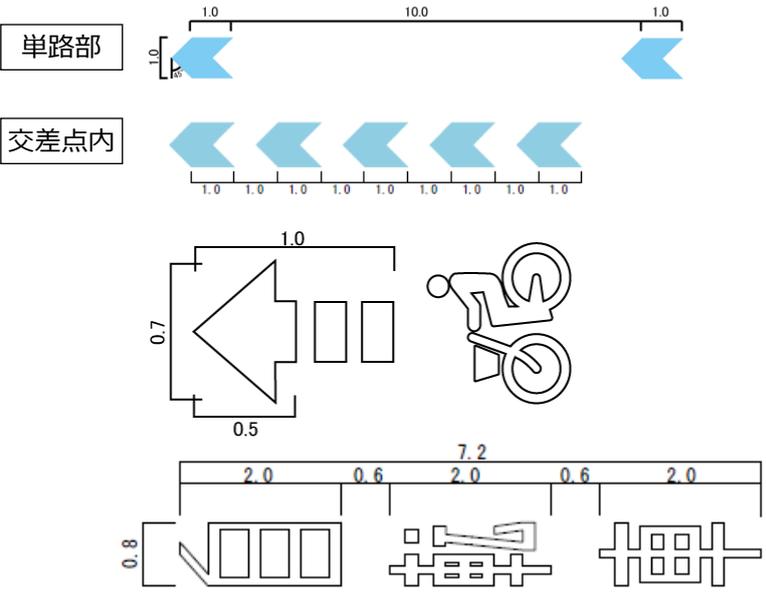
◆適用範囲

- 大阪府内の道路管理者および交通管理者がガイドラインに沿って整備する新たな自転車通行空間において法定外表示等を新設、改修する場合に対して適用し、自転車歩行者道等既存の自転車通行部分は適用の範囲外とする。

◆法定外表示の種類

- ガイドラインに沿って新たに自転車通行空間を整備する場合で路面に着色を実施する場合は、青系色を用いる。
- ピクト表示（自転車マーク）、矢印、文字表示の標準仕様は下図のとおり。

法定外表示の種類	情報提供の主対象	府下標準仕様の有無
路面のカラー	自転車・歩行者・自動車	有り
ピクト表示（自転車マーク）	自転車・歩行者・自動車	有り
矢印	自転車・自動車	有り
文字表示	自転車・自動車	有り
自転車指導帯*	自転車・自動車	有り
歩行者の通行空間を示すピクト表示	自転車・歩行者	無し
その他注意喚起のための路面表示、看板等	自転車・歩行者	無し



大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（案）（平成28年10月）

- 府内における自転車と歩行者の事故は増加傾向である中、自転車関連事故の死者数は全国最多となっており、府としても平成28年4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車に係る道路交通環境の整備に努める。
- 自転車、歩行者の安全確保のための、スピード感のある自転車通行空間の整備を目的として、自転車レーン整備の基本的な考え方を整理し、当面3か年の整備箇所を定めた大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（案）を策定
- 今後、市町村道等を含めた自転車ネットワーク形成に向け、府管理道路における整備方針と、当面10か年の整備路線等を定めた整備計画を策定予定

<整備箇所>

○下記の①又は②に該当する緊急度の高い区間から、早期整備の可能な区間を選定

①自転車関連事故や自転車交通量が多い区間

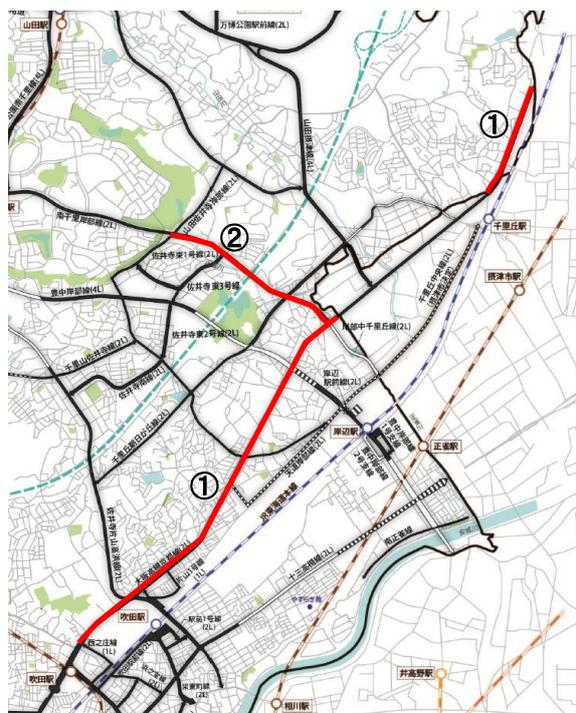
- ・過去10年間の自転車関連事故数の距離当り件数 4件/km 以上
- ・自転車交通量700台/日以上

②警察が選定した自転車指導啓発重点地区及び路線

→ 3か年（平成28～30年度）で、府管理道路約60kmの自転車通行空間を整備

①大阪高槻京都線：L=5.6km
（茨木・吹田市界～西の庄町交差点）

②豊中摂津線：L=1.4km
（岸辺中5丁目交差点～山田下交差点）



吹田市内で挙げられている整備区間

<整備形態>

- 早期整備の観点から、現状の車道内で路面表示等による誘導を行う。
- 車道幅員に余裕があるなどの区間では「自転車専用通行帯」として整備を検討。

(3)吹田市の上位計画・関連計画

過度に自動車に依存しない社会の実現をめざすなど、自転車の利用促進、走行環境及び自転車駐車環境の整備、利用マナーの向上などの内容が、上位計画・関連計画等で示されている。

- ・歩行者や自転車が優先される交通環境の整備
- ・自転車利用者のマナーの向上
- ・自転車歩行者道の整備やネットワーク化
- ・レンタサイクルの活用の推進
- ・駅周辺での自転車駐車場整備や商業集積地での自転車対策
- ・すべての歩行者、自転車が安全で快適に利用できる交通機能の充実 など

吹田市第3次総合計画（平成18年3月）

<基本構想>

- 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

◆自転車に関連する記述

第4章 施策の大綱 第6節 安全で魅力的なまちづくり

「暮らしや都市活動を支える基盤づくり」

特に交通については、自動車に過度に依存しない交通環境の実現に向けて、歩行者や**自転車**が優先され、公共交通機関の利用が促進されるまちづくりを進めます。

<基本計画>

◆自転車に関連する記述

第6章 安全で魅力的なまちづくり

歩行者・**自転車**優先のまちづくり

歩行者や**自転車**が優先される交通環境の整備や公共交通の利便性の向上を行い、過度に自動車に依存しない社会の実現をめざします。

誰もが安全で快適な交通環境づくり

自転車利用者のマナーの向上を図り、レンタサイクルの活用を推進するとともに、駅周辺の商業施設などと協働し路上放置の解消に努めます。

自動車に過度に依存しない交通環境づくり

歩道の整備や歩車分離信号の設置を進めるとともに、**自転車**歩行者道の整備やネットワーク化についても検討します。また、駅周辺での**自転車**駐車場整備や商業集積地での**自転車**対策を行い、歩行者・**自転車**優先のまちづくりを進めます。

安全で快適な道路整備

道路機能の向上を図るため、高齢者や障害者などすべての歩行者、**自転車**が安全で快適に利用できる交通機能の充実と、道路緑化や景観に配慮した舗装など魅力的な空間の創出に向け、地域の状況に応じて整備を進めます。

第2編 地域別計画 JR以南地域 まちづくりの基本方向と計画

○旭通商店街とその周辺：商業者と協力し、放置**自転車**や違法駐車 of 解消に努めます。

<実施計画（平成28年度～平成32年度）>

第6章 安全で魅力的なまちづくり

暮らしや都市活動を支える基盤づくり

- （仮称）岸辺駅前北地下**自転車**駐車を整備する。
- 放置**自転車**等の移送や放置防止指導などの対策と、**自転車**駐車場の管理運営を連携させることにより、総合的な**自転車**対策を実施する。
- 交通安全運動の啓発及び事業実施。**自転車**安全運転免許証交付講習会及び、小学校等での交通安全教育における修了証交付により、歩行、**自転車**マナー向上を図る。
- 自転車**の利用状況や課題の整理及び市民の**自転車**に対する意識を把握し、**自転車**ネットワーク計画を策定する。また、作成した計画に基づいてネットワーク路線の整備を行う。

吹田市都市計画マスタープラン（平成27年3月）

<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

◆自転車に関連する記述

都市施設整備の方針

- 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します。
- 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**駐車場の整備を行います。

環境まちづくり方針

- 快適な都市環境の創造
徒歩や**自転車**、公共交通機関の利用促進など自動車利用の抑制を図るとともに、市民・事業者との連携・協働により歩きたくなるまちづくりを推進します。

拠点市街地のまちづくり方針

○地域拠点

地域拠点として位置づけられた各駅周辺においては、周辺の地域資源や土地利用状況など地域の実情を踏まえつつ、生活関連機能や交流機能の立地促進のほか、**自転車**や歩行者のための空間整備や交通結節機能の強化などに努めます。

都市空間の将来像図



吹田市第2次環境基本計画改訂版（平成26年3月）

<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

<目標>

- 限りあるエネルギーを大切に使う低炭素社会への転換
- 資源を大切に作る社会システムの形成
- 健康で快適な暮らしを支える環境の保全
- みどりを保全・創出・活用し、市民に親しまれるまちの形成
- 快適な都市環境の創造

◆自転車に関連する記述

自動車に過度に依存しない交通環境整備

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します。

吹田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）

<基本目標>

- 企業が成長し、地域経済に元気をもたらすまち
- 「住む」「楽しむ」新たな魅力が見つかるまち
- 就職・子育ての希望がない、未来を担う人材が見つかるまち
- 誰もが安心して暮らせる「幸齢社会」が実現するまち

◆自転車に関連する記述

「住む」「楽しむ」新たな魅力が見つかるまち 環境に配慮した快適で機能的なまちづくり

- 安全・快適な道路環境の整備

「(仮称)吹田市**自転車利用**環境整備計画」を策定し、各路線に応じた適切な整備形態で、計画的に、**自転車通行**空間の整備を図る。

<基本的な方針>

- 公共交通をもっと身近に、もっと便利に、もっとやさしく

<計画の目標>

- 公共交通空白地の解消
- 公共交通の利用環境の質的向上
- 公共交通へのアクセシビリティの向上
- 公共交通の情報提供の充実
- 地球環境問題への対応

◆自転車に関連する記述

特になし