

吹田市 自転車利用環境整備計画 (案)

平成29年3月



目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の趣旨	1
(1)背景	1
(2)目的	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
(1)自転車の利用状況	20
(2)自転車の交通量	23
(3)アンケートからみた利用状況	24
2 自転車関連事故の状況	30
3 自転車に関する取組みの現状	32
(1)「はしる」	32
(2)「まもる」	36
(3)「とめる」	40
(4)「つかう」	48
4 自転車に関する市民の意識	49
(1)「はしる」に関すること	49
(2)「まもる」に関すること	52
(3)「とめる」に関すること	54
5 現状と課題の整理	56



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	93
3 とめる	96
4 つかう	99
第6章 計画の実現に向けて	101
1 推進体制と進捗管理	101
(1)推進体制	101
(2)進捗管理	101
2 計画目標	102
(1)「はしる」の目標項目	102
(2)「まもる」の目標項目	103
(3)「とめる」の目標項目	103
(4)「つかう」の目標項目	103
3 実施スケジュール	104
参考資料	106



第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

(1) 背景

- 吹田市における自転車に関する施策については、「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ます。
- 近年では、自転車はエコで身近な乗り物として利用者が増加する一方、自転車利用者の危険運転等が大きな問題となり、各自治体では自転車ネットワーク計画の策定が急務となっています。このような状況の中、本市では市民の自転車に関するニーズを把握するため、平成27年度に自転車に関する市民意識調査を実施しました。
- 国において、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が平成24年11月に出され、それを受けて、大阪府においても「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」が出されました。さらに、平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定され、自転車通行空間整備の動きが全国的に活発化しています。
- さらに、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が平成28年4月に施行、「自転車活用推進法」が平成28年12月に公布されるなど、自転車が法的に位置付けられ、利活用の動きが益々活発化しています。

(2) 目的

- 上記のようなことから、本市内における自転車利用環境整備に向け、「はしる」・「まもる」・「とめる」・「つかう」の4本の柱の観点から、市民のニーズに合った自転車利用環境を提案し、自転車利用者にとって安全で快適な利用環境を整備する計画を策定します。

2 計画期間

- 計画期間は、**平成29年度から10年間**とします。
- 本計画は、5年後に施策の進捗を確認し、必要に応じて施策等の見直しを行います。また、10年後には計画の評価、見直しを行います。



3 対象範囲

- 計画の対象範囲は、吹田市全域とします。



図 1-1 計画の対象範囲（市内全域）

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。

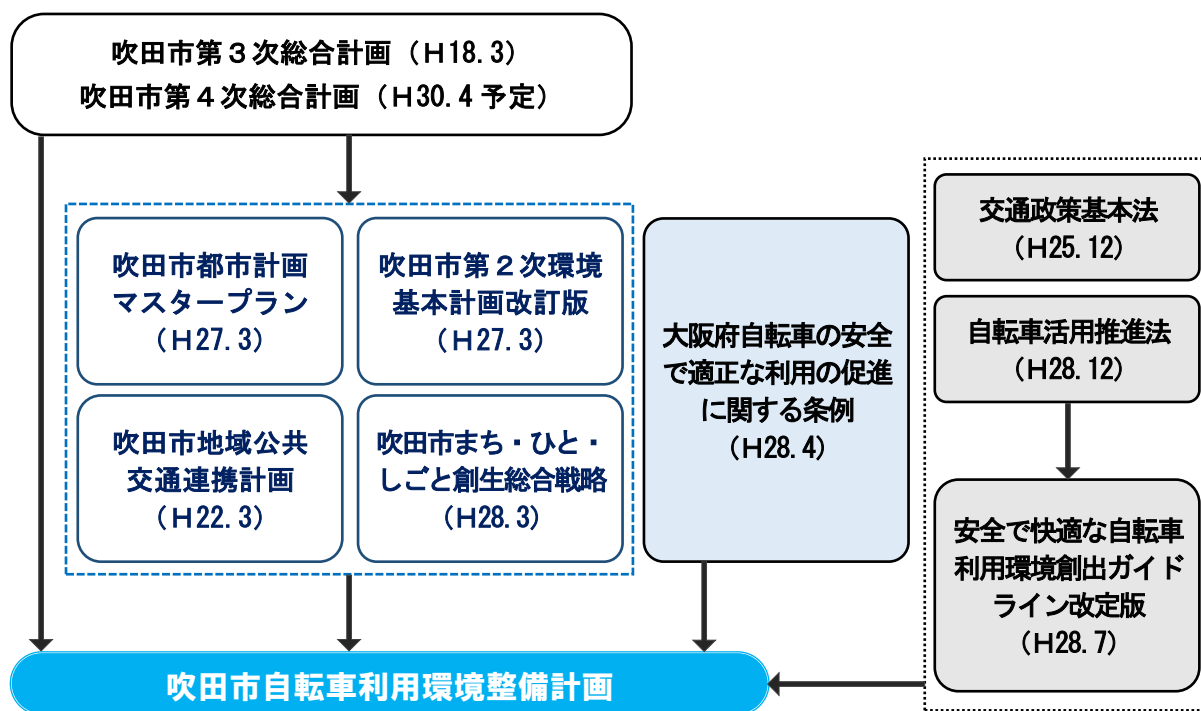


図 1-2 本計画の位置づけ

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 2-1 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：950万円

(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
年月			
昭和	35年	4月 道路交通法(改正)	○自転車は「軽車両」、車道通行が原則
	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
		— 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通行を認める。
	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
	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
	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)
	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
	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
	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
		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
		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
	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
	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
		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
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
年月			
平成	20年	6月	改正道路交通法及び同施行令の施行 ○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
	21年	7月	自転車通行空間の設計のポイント ○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
	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) ○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
	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 ○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
		11月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン ○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」を発出。
	25年	12月	改正道路交通法施行 ○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
			交通政策基本法 ○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」も交通の一手段として明記。
	27年	6月	改正道路交通法施行 ○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。
	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 ○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
		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 ○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
12月		自転車活用推進法公布 ○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
- ・自転車道の一方方向・双方向通行の適用の考え方

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

国土交通省道路局・警察庁交通局(平成 24 年 11 月、平成 28 年 7 月改定)

◆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・自転車駐車対策として、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 2-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

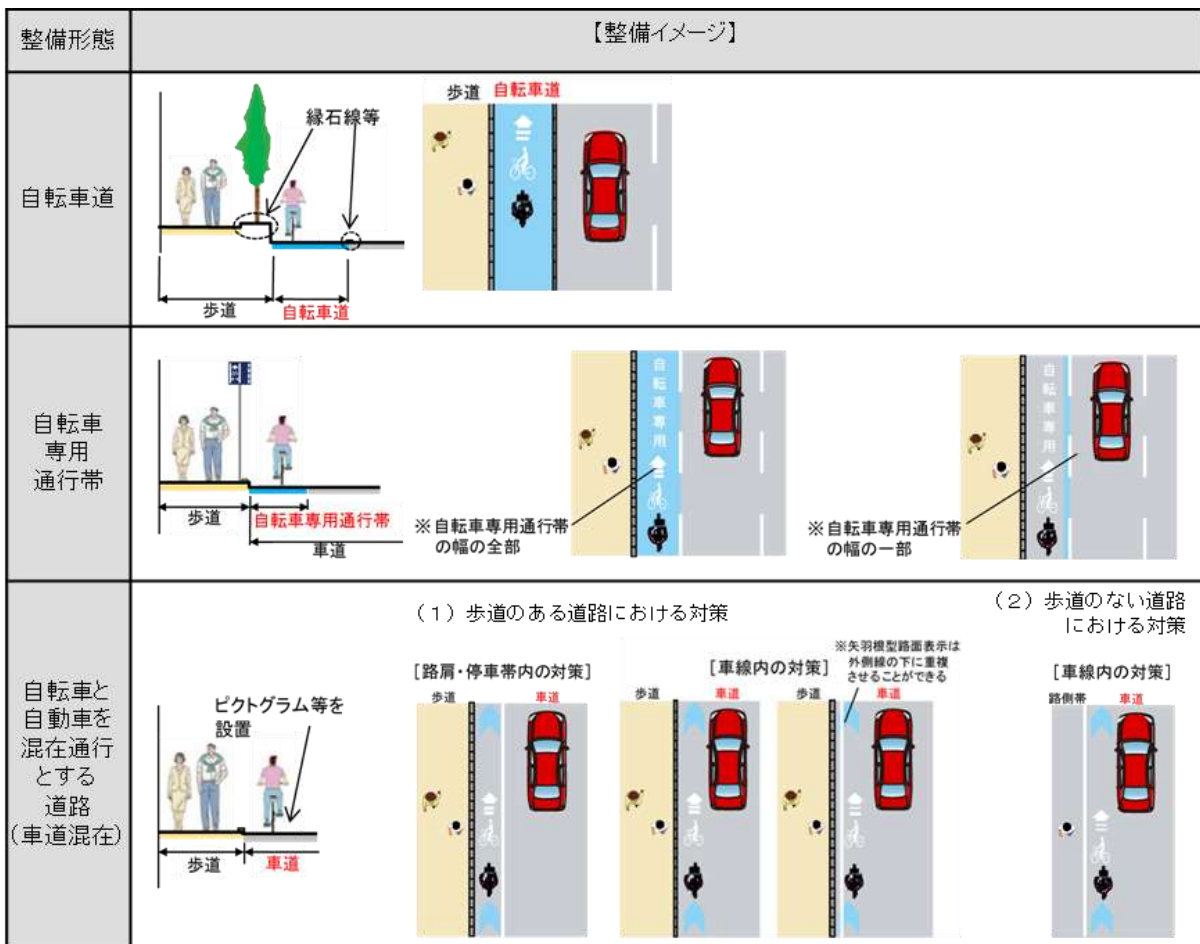
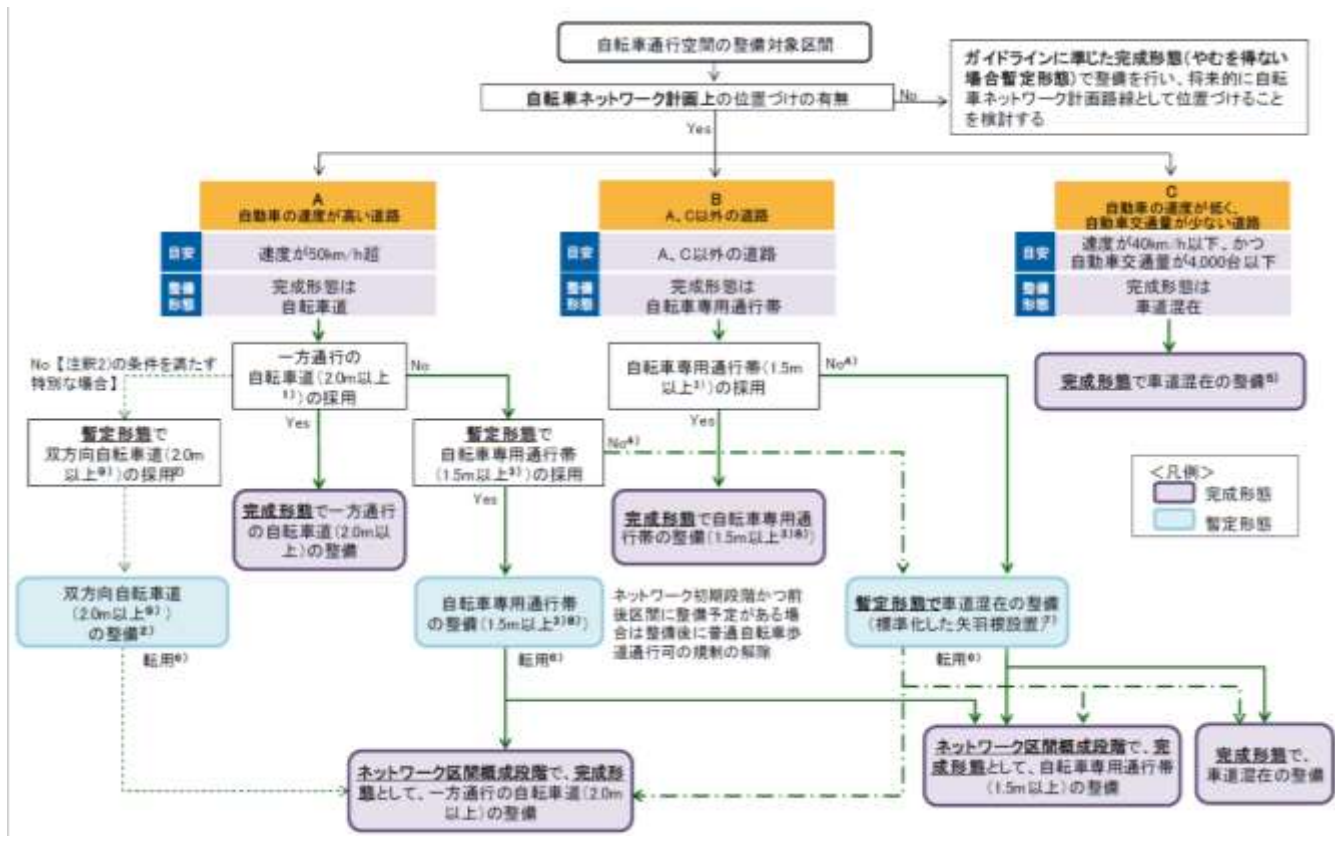


図 2-3 基本的な整備形態（イメージ）



- 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。

図 2-4 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を、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 2-5 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

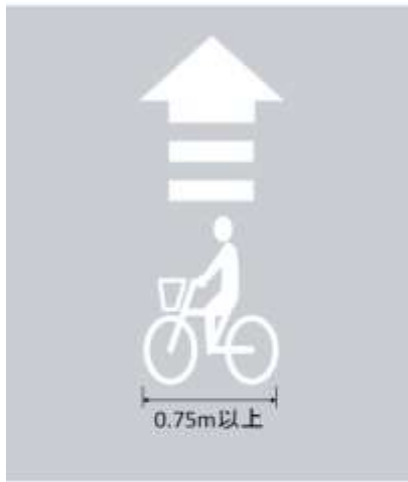


図 2-6 自転車のピクトグラムの例

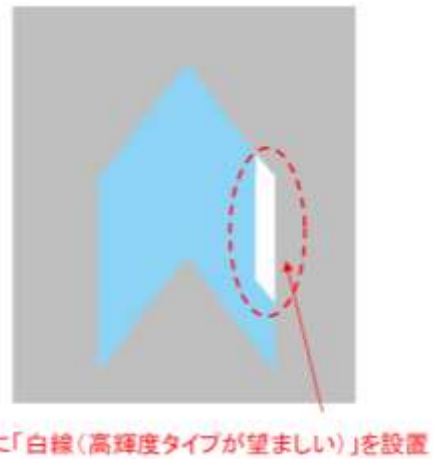


図 2-7 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例



写真 2-1 さいたま市の例

自転車活用推進法（平成 28 年 12 月 公布）

◆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。

◆作成主体

- 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組の方向性

- 「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、これまでの取組の有り方を点検・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
- ②指導取締り強化
 - ・街頭指導の強化、悪質違反者の検挙・高齢者に対するルール周知

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（改定版）

大阪府道路交通環境安全推進連絡会議(平成 29 年 3 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
- 国のガイドラインが改定されたため、それに準拠した内容に改定
- 改定版ガイドラインでは明確にされていない事項について、大阪府下における標準仕様等を補足的に示している。

◆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、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

- 帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の参考色は青系色
(参考—日本塗料の番号：65-60P)
- 矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラム及び矢印の標準仕様は下図のとおり。

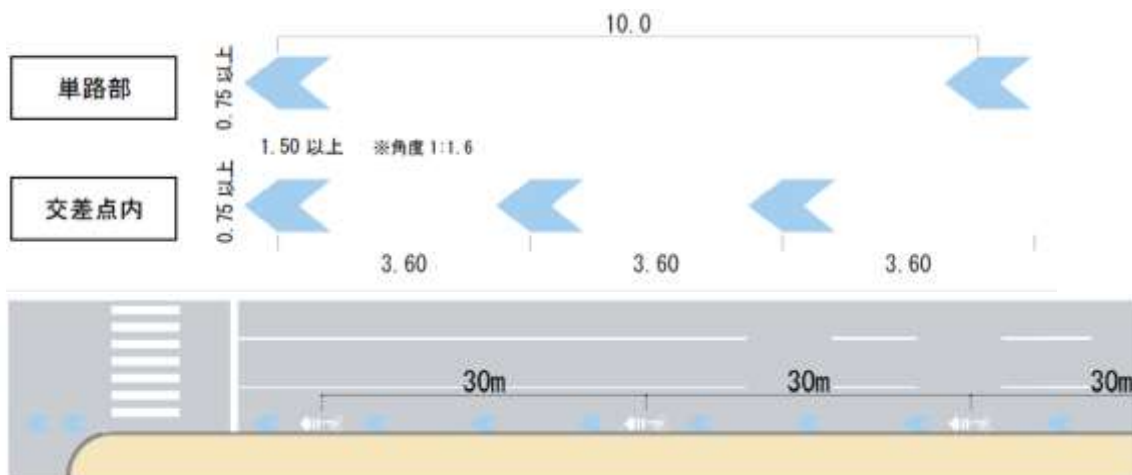


図 2-8 矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラム及び矢印の設置間隔

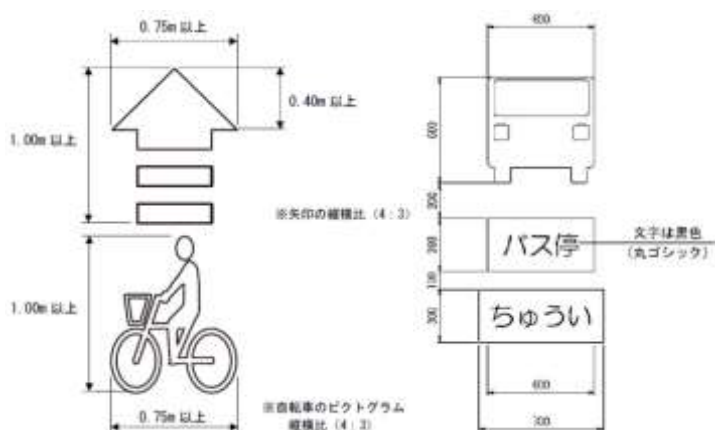


図 2-9 自転車のピクトグラム及び矢印、バス停の注意喚起の形状



図 2-10 車道混在における車道外側線の設置

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



図 2-11 吹田市内における府道整備区間

<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。

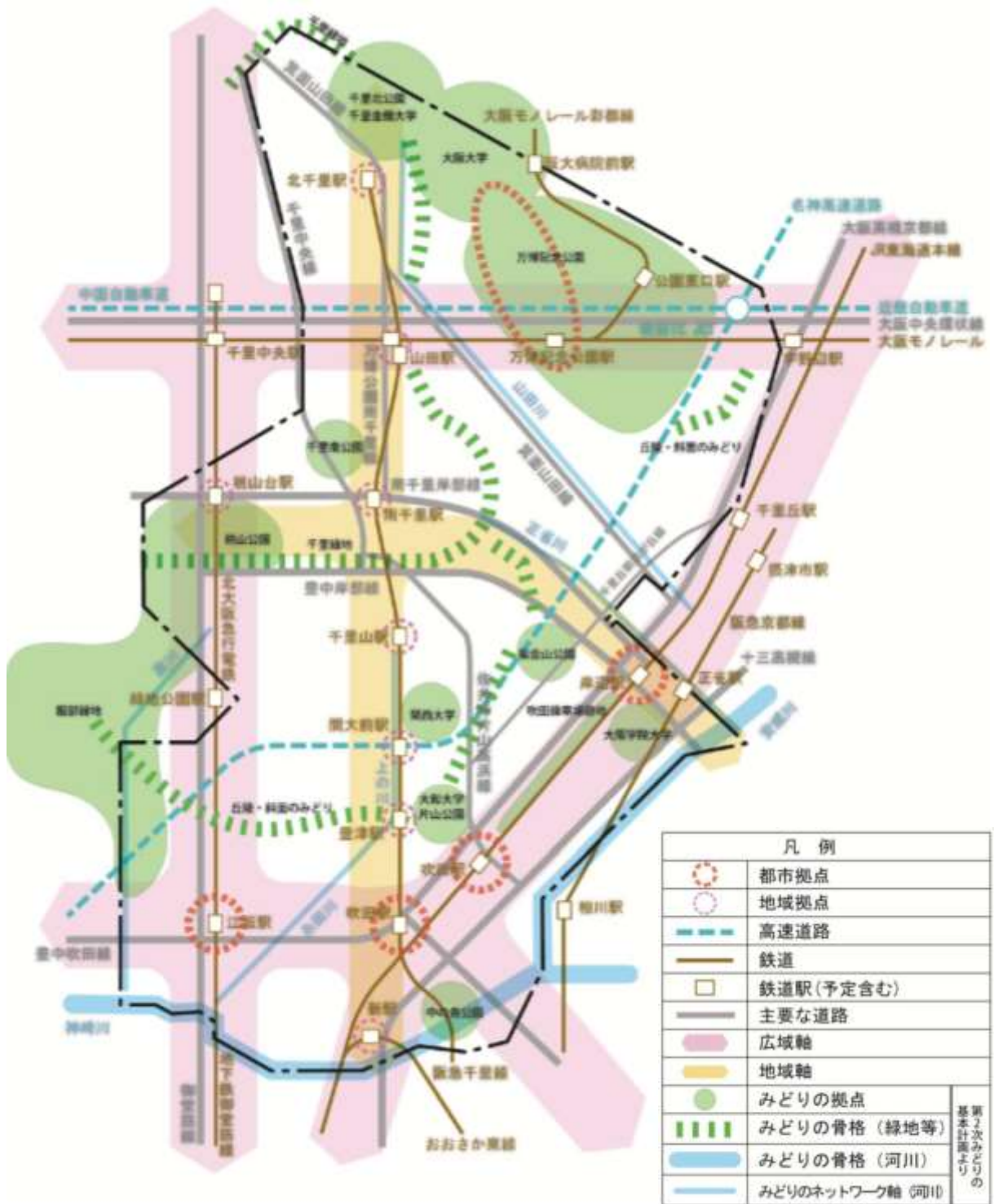


図 2-12 都市空間の将来像図



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・子育ての希望がかない、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。



吹田市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）

<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

第3章 本市における自転車を取り巻く現状と課題

1 自転車利用の現状

(1) 自転車の利用状況

◆自転車の分担率

- 自転車の代表交通手段としての分担率は17.8%であり、H2、H12と増加傾向にあります。
- 大阪府平均の22.5%を下回っており、府内43市町村中24位となっていますが、国勢調査による通勤・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ます。
- 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、高くなっています。

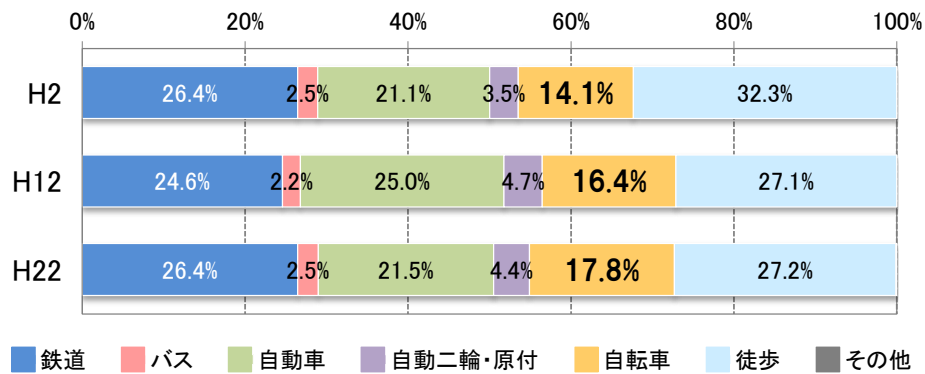


図 3-1 パーソントリップ調査による代表交通手段分担率

表 3-1 府内市町村の代表交通手段における自転車分担率の比較

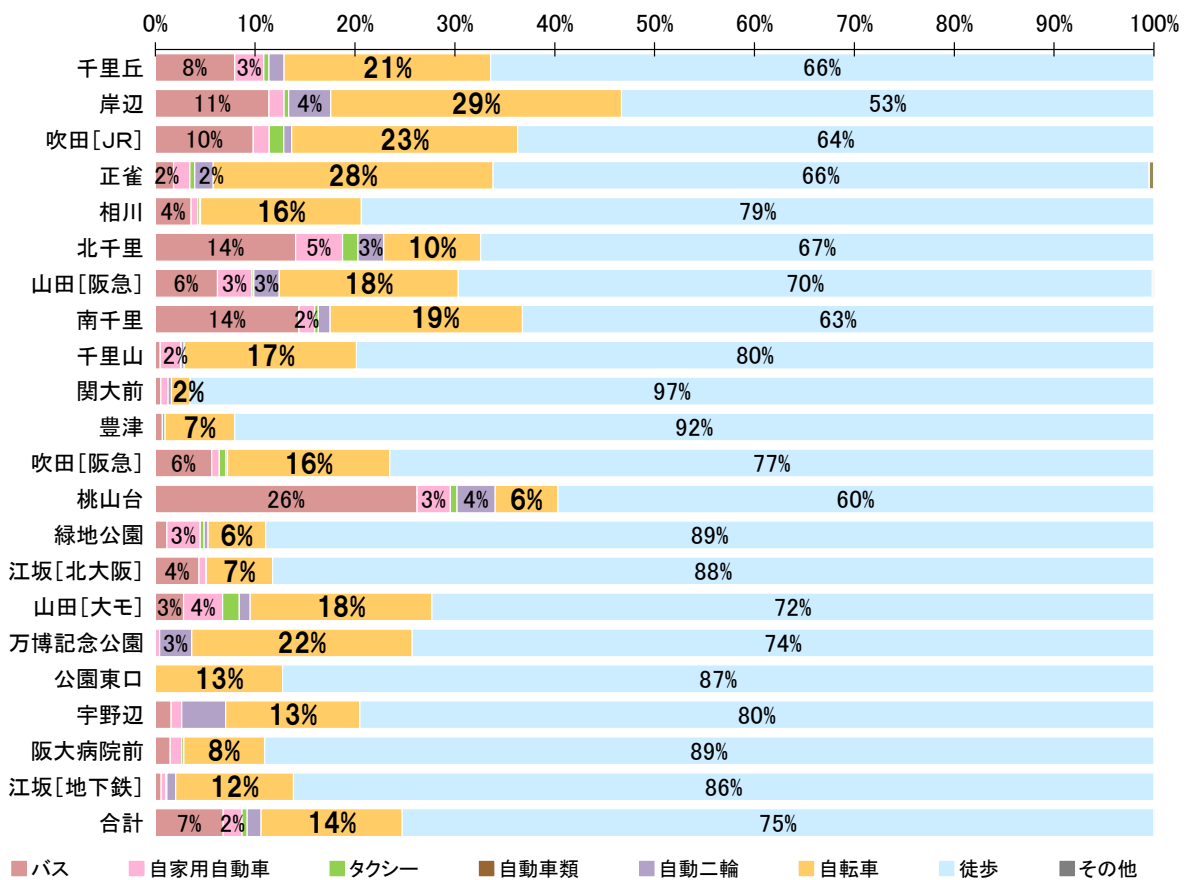
順位	市町村名	自転車分担率	順位	市町村名	自転車分担率	順位	市町村名	自転車分担率
1	松原市	33.3%	16	高槻市	22.8%	31	富田林市	14.5%
2	守口市	32.6%	17	堺市	22.2%	32	和泉市	13.3%
3	門真市	32.5%	18	岸和田市	21.1%	33	大阪狭山市	13.0%
4	八尾市	31.4%	19	柏原市	20.2%	34	泉南市	12.8%
5	高石市	30.4%	20	島本町	20.1%	35	阪南市	12.4%
6	東大阪市	30.0%	21	豊中市	19.3%	36	岬町	9.8%
7	藤井寺市	29.4%	22	四條畷市	18.3%	37	熊取町	9.6%
8	摂津市	27.0%	23	羽曳野市	18.1%	38	河内長野市	7.7%
9	大東市	27.0%	24	吹田市	17.8%	39	河南町	6.5%
10	泉大津市	26.8%	25	交野市	17.2%	40	太子町	4.8%
11	茨木市	26.0%	26	枚方市	17.1%	41	能勢町	2.3%
12	寝屋川市	25.6%	27	泉佐野市	16.9%	42	豊能町	1.7%
13	忠岡町	25.0%	28	貝塚市	16.7%	43	千早赤阪村	0.3%
14	大阪市	23.4%	29	池田市	16.3%	大阪府 平均		22.5%
15	田尻町	23.1%	30	箕面市	15.4%			

出典：H22 パーソントリップ調査（代表交通手段、平日、全目的、発生集中）

表 3-2 全国の10万人以上の都市の通勤・通学における自転車分担率
(268都市中上位50都市を掲載)

順位	市町村名	都道府県	自転車 (代表交通手段)	鉄道・電車 及び自転車 (増末交通手段)	自転車 (代表交通手段 + 増末交通手段)	順位	市町村名	都道府県	自転車 (代表交通手段)	鉄道・電車及び 自転車 (増末交通手段)	自転車 (代表交通手段 + 増末交通手段)
			①	②	①+②				①	②	①+②
1	門真市	大阪府	34.2%	6.6%	40.9%	26	昭島市	東京都	18.8%	7.2%	26.0%
2	守口市	大阪府	32.4%	8.3%	40.7%	27	松山市	愛媛県	24.6%	1.2%	25.8%
3	東大阪市	大阪府	30.6%	5.7%	36.2%	28	川口市	埼玉県	18.0%	7.8%	25.8%
4	尼崎市	兵庫県	28.6%	7.4%	35.9%	29	小金井市	東京都	16.9%	8.5%	25.5%
5	八尾市	大阪府	29.4%	6.5%	35.9%	30	三郷市	埼玉県	16.7%	8.2%	24.9%
6	松原市	大阪府	28.1%	6.9%	35.0%	31	高知市	高知県	24.1%	0.8%	24.9%
7	大東市	大阪府	28.5%	6.4%	34.9%	32	武蔵野市	東京都	15.5%	9.0%	24.5%
8	大阪市	大阪府	27.8%	5.9%	33.6%	33	越谷市	埼玉県	15.8%	8.6%	24.4%
9	伊丹市	兵庫県	26.9%	5.8%	32.7%	34	堺市	大阪府	18.3%	6.0%	24.3%
10	寝屋川市	大阪府	23.6%	8.1%	31.7%	35	徳島市	徳島県	23.8%	0.4%	24.2%
11	戸田市	埼玉県	21.7%	8.8%	30.6%	36	岸和田市	大阪府	18.4%	5.8%	24.2%
12	茨木市	大阪府	21.2%	8.6%	29.8%	37	羽曳野市	大阪府	18.2%	5.7%	23.9%
13	草加市	埼玉県	20.8%	9.0%	29.8%	38	浦安市	千葉県	13.7%	10.2%	23.9%
14	三鷹市	東京都	19.5%	9.9%	29.5%	39	吹田市	大阪府	17.2%	6.3%	23.5%
15	小平市	東京都	20.1%	9.3%	29.3%	40	ふじみ野市	埼玉県	15.1%	8.2%	23.4%
16	高槻市	大阪府	19.7%	9.1%	28.8%	41	さいたま市	埼玉県	15.8%	7.4%	23.2%
17	立川市	東京都	19.9%	8.4%	28.3%	42	加古川市	兵庫県	17.2%	5.9%	23.1%
18	東久留米市	東京都	20.1%	7.6%	27.6%	43	岡山市	岡山県	20.8%	2.1%	23.0%
19	東村山市	東京都	17.9%	9.2%	27.0%	44	草津市	滋賀県	18.7%	4.3%	23.0%
20	上尾市	埼玉県	17.9%	9.0%	26.8%	45	静岡市	静岡県	20.7%	1.9%	22.5%
21	京都市	京都府	23.4%	3.2%	26.6%	46	西宮市	兵庫県	16.6%	5.7%	22.4%
22	府中市	東京都	19.2%	7.0%	26.2%	47	豊中市	大阪府	17.4%	4.9%	22.3%
23	茅ヶ崎市	神奈川県	18.1%	7.9%	26.1%	48	平塚市	神奈川県	18.4%	3.4%	21.7%
24	新座市	埼玉県	17.9%	8.2%	26.1%	49	高松市	香川県	19.7%	2.0%	21.7%
25	西東京市	東京都	17.6%	8.4%	26.0%	50	園分寺市	東京都	14.6%	7.1%	21.7%

※黄色ハッチは大阪府内の都市
出典：H22 国勢調査



出典：H22 パーソントリップ調査（平日、乗降計）

図 3-2 吹田市内及び周辺の駅別端末交通手段分担率の比較

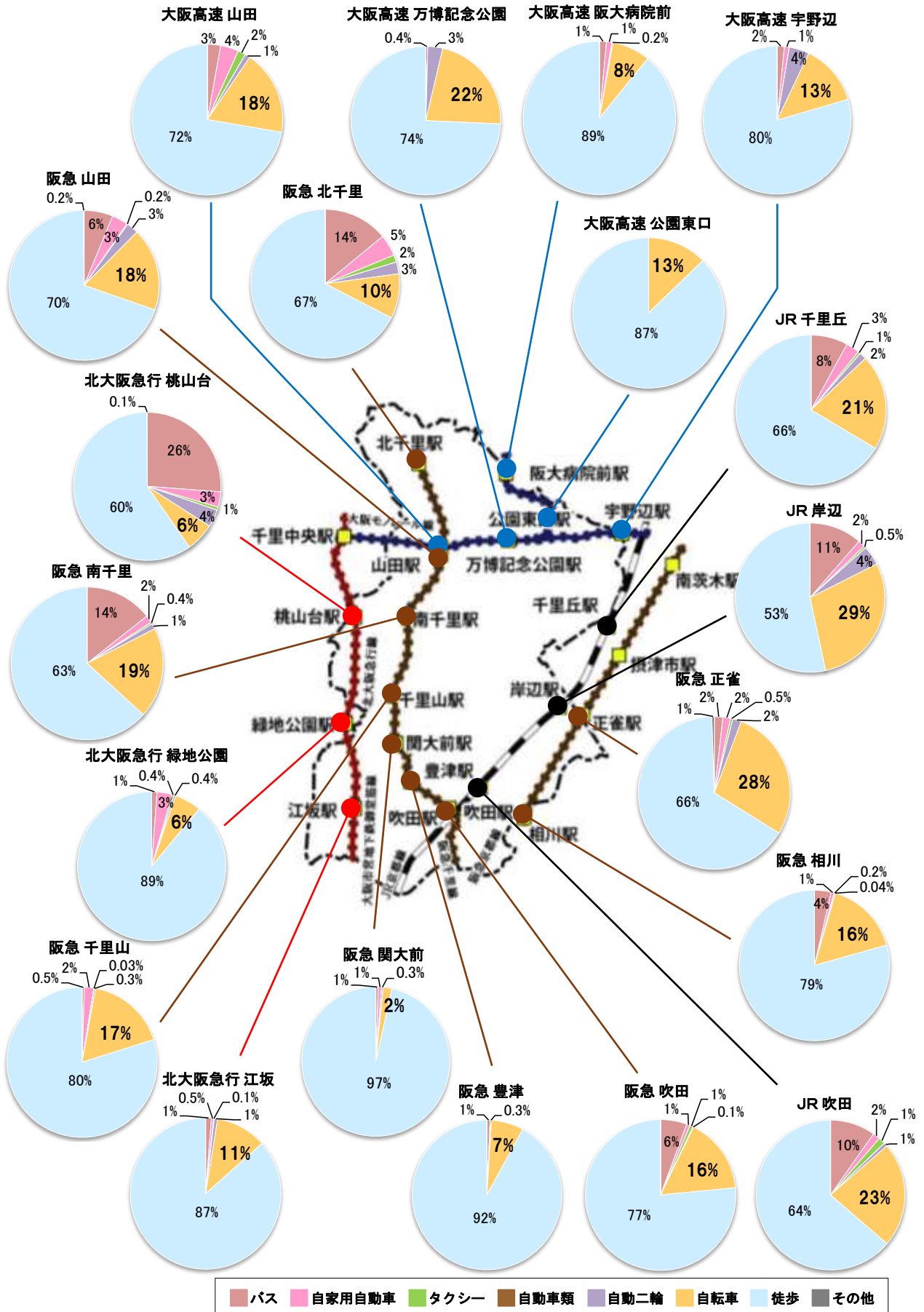


図 3-3 駅別 目的別 鉄道端末手段別 割合 (※乗降計)

(2) 自転車の交通量

◆自転車の交通量（道路交通センサス調査路線のみ）

○最も交通量が多いのは、府道豊中摂津線で約4千台/12hとなっています。
 ○他に交通量が多い（2千台/12hを超えている）のは、国道479号、府道大阪高槻京都線、府道豊中吹田線、府道大阪中央環状線です。

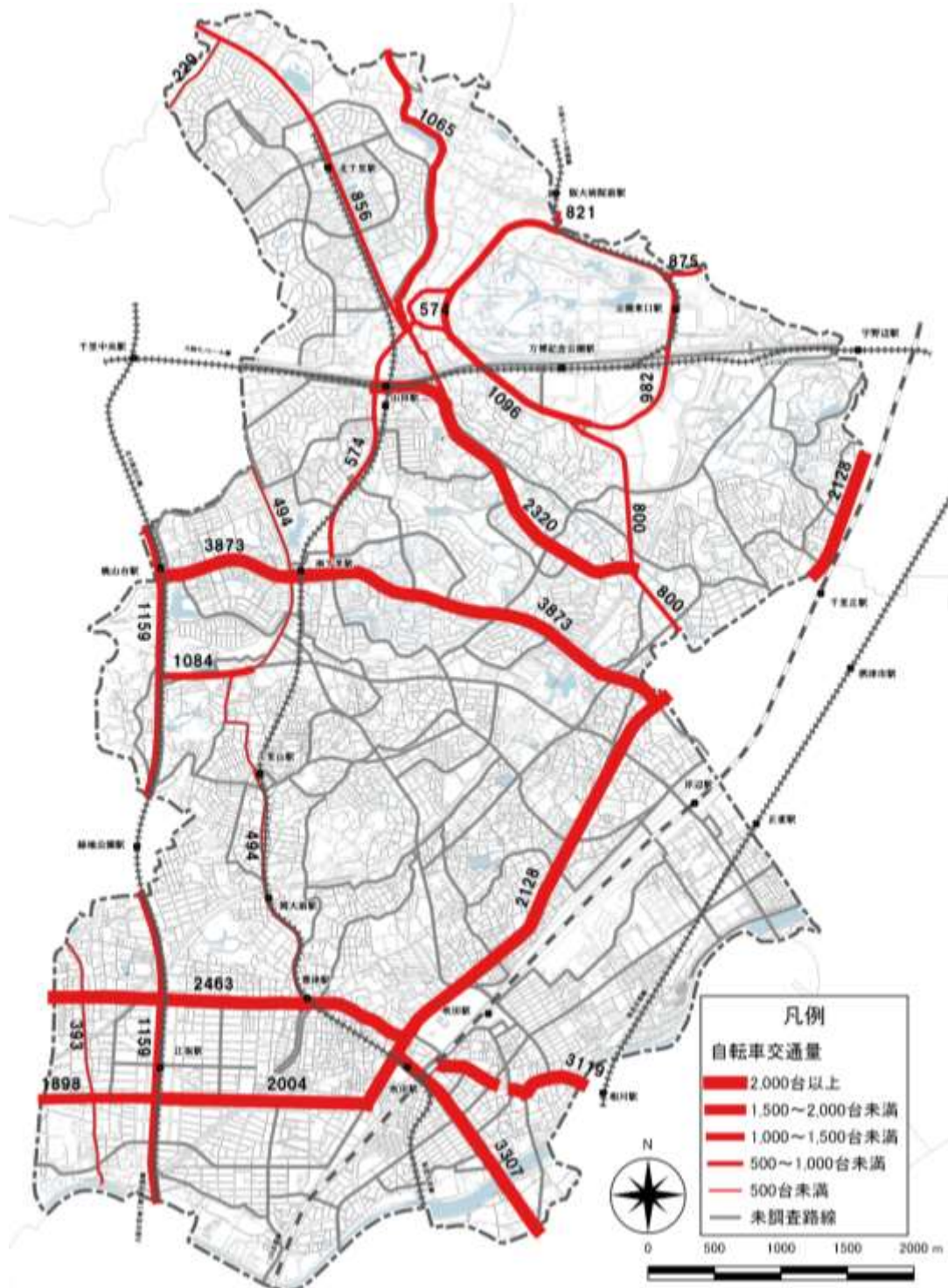


図 3-4 自転車の交通量

出典：H22 道路交通センサス※

※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

(3) アンケートからみた利用状況

◆アンケートの実施概要

●実施日

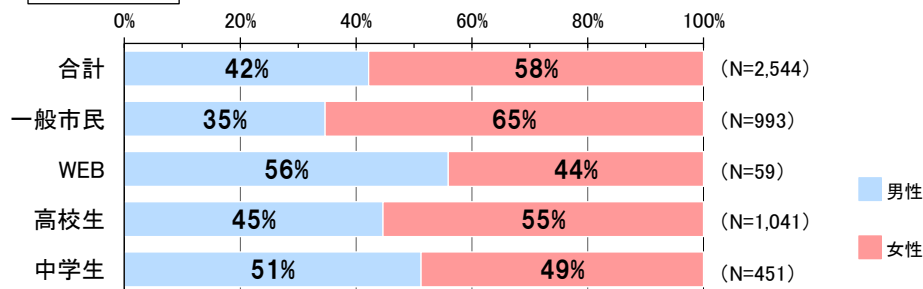
平成28年1月13日～29日（WEBアンケートは1月18日～29日）

●回収サンプル数

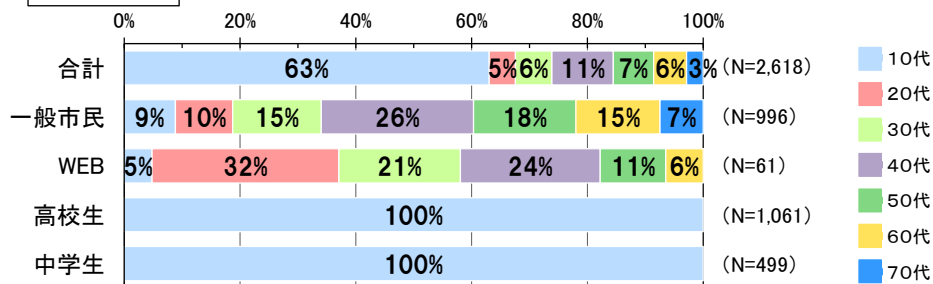
	配布数	回収数	回収率
市民アンケート （市営自転車駐車場で配布）	4,000枚	1,005枚	25.1%
高校生アンケート （市内3高校の2年生対象）	1,180枚	1,061枚	89.9%
中学生アンケート （市内3中学の2年生対象）	600枚	499枚	83.2%
WEBアンケート （市ホームページで実施）	—	62枚	—
計	5,780枚	2,627枚	45.4%

●属性の状況

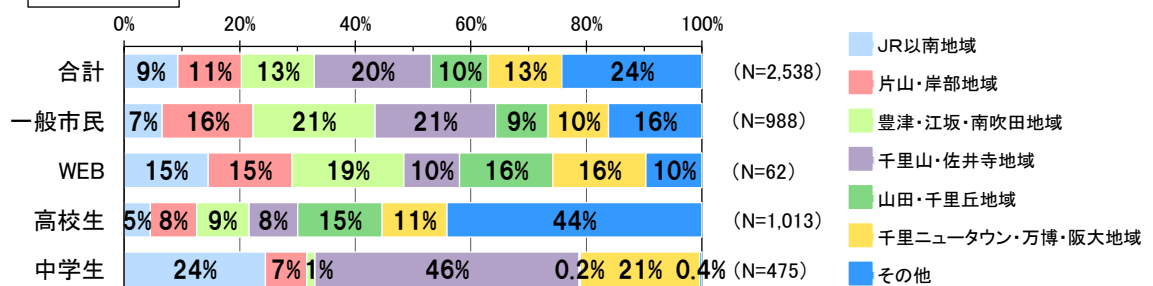
性別



年齢層



居住地域

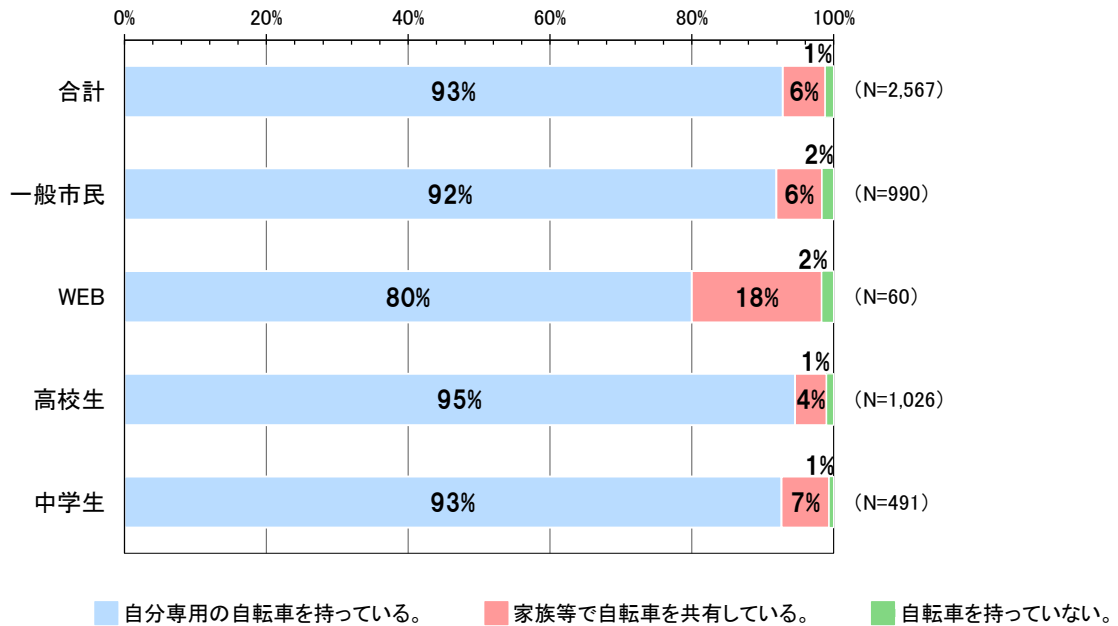


◆自転車の保有状況

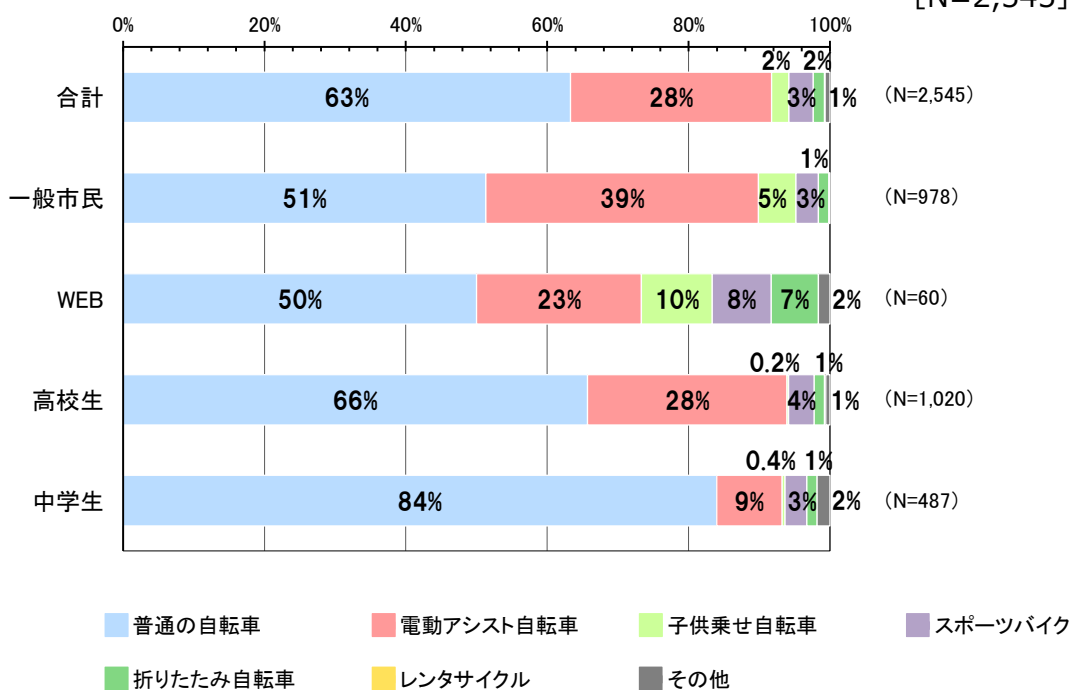
○90%以上の方が自分専用の自転車を持っています。

○利用している自転車の種類は、「普通の自転車」が最も多く63%、次いで「電動アシスト自転車」が28%となっています。坂が多い地形のため、電動アシスト自転車の割合が高いのが特徴です。

Q あなたは自転車を持っていますか。(1つだけ○) [N=2,567]



Q あなたが利用している自転車はどのような種類ですか。(主なもの1つだけ○) [N=2,545]



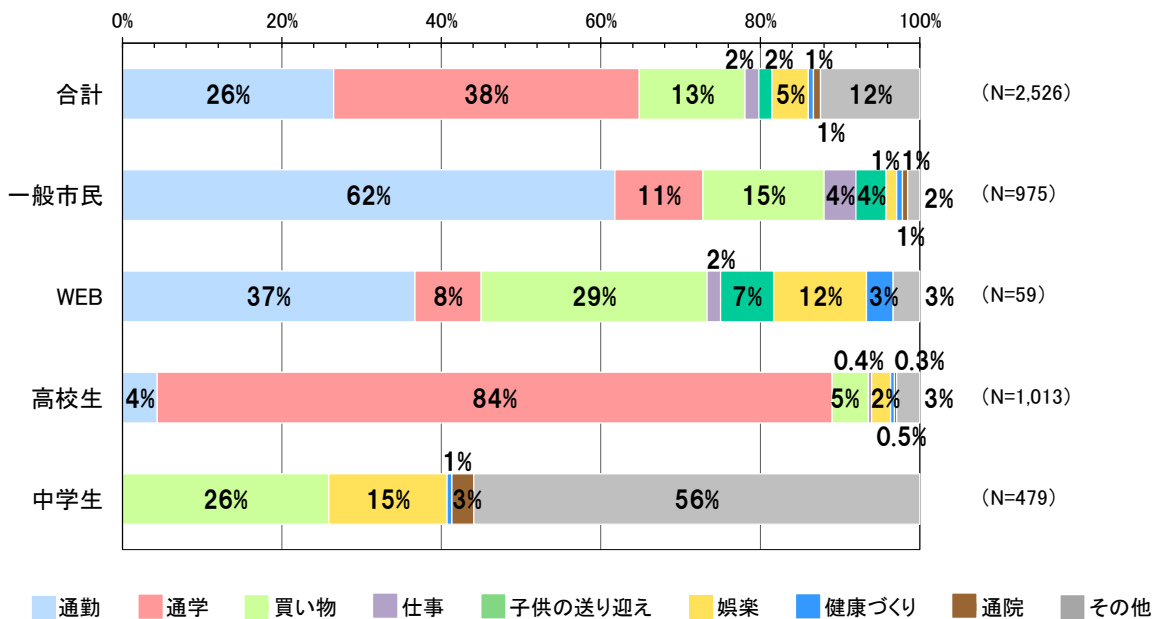


◆目的

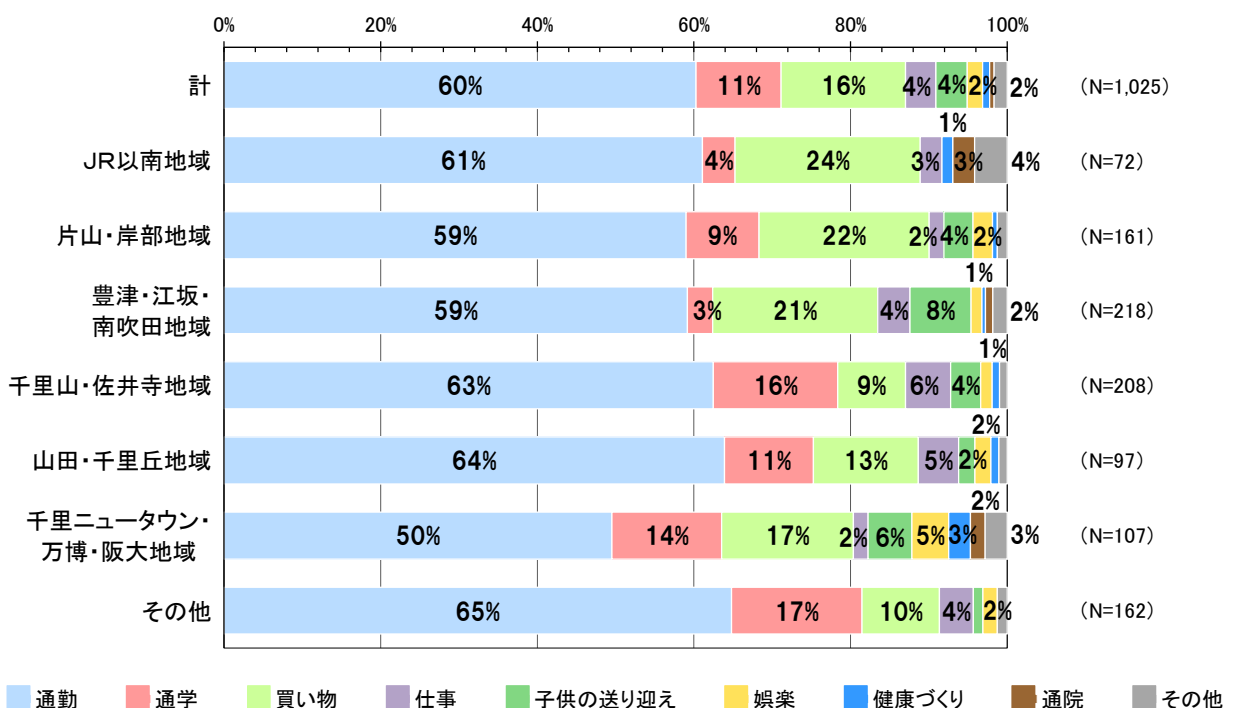
○回答者に高校生が多いため「通学」が38%を占めており、次いで「通勤」が26%を占めています。ただし、一般市民のアンケートでは、「通勤」が62%と突出して高くなっています。

○一般市民のアンケートで見ると、ほとんどの地域で「通勤」が60%前後であるのに対し、「千里ニュータウン・万博・阪大地域」だけが「通勤」が50%と低くなっています。その分、他の地域よりも「通学」「子どもの送り迎え」「娯楽」が多くなっています。

Q 自転車を最もよく利用する目的は何ですか。(1つだけ) [N=2,526]



Q 「目的」×「地域」 [N=1,025] ※集計は、高校生及び中学生を除く



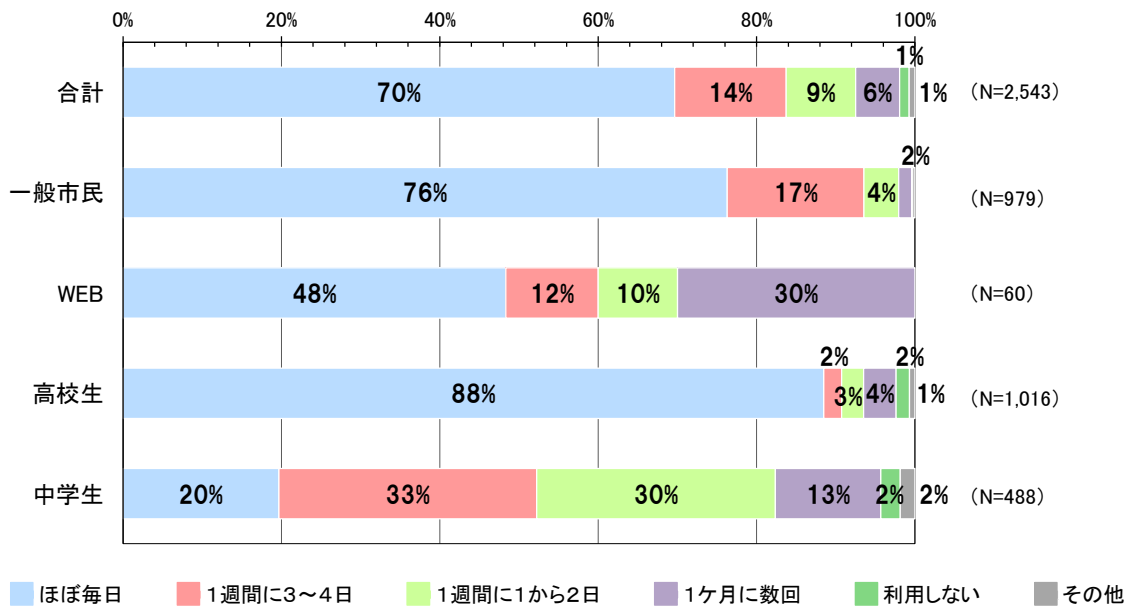
◆利用頻度

○一般市民のアンケートで見ると、「ほぼ毎日」が76%を占めており、「週に3～4日」までを含めると93%となり、利用頻度は非常に高くなっています。

○一般市民のアンケートで見ると、ほとんどの地域で「通勤」が70%を超えていますが、「千里ニュータウン・万博・阪大地域」「山田・千里丘地域」は70%を下回っており、やや利用頻度が低くなっています。

Q あなたは普段どれぐらいの頻度で自転車を利用していますか。(1つだけ○)

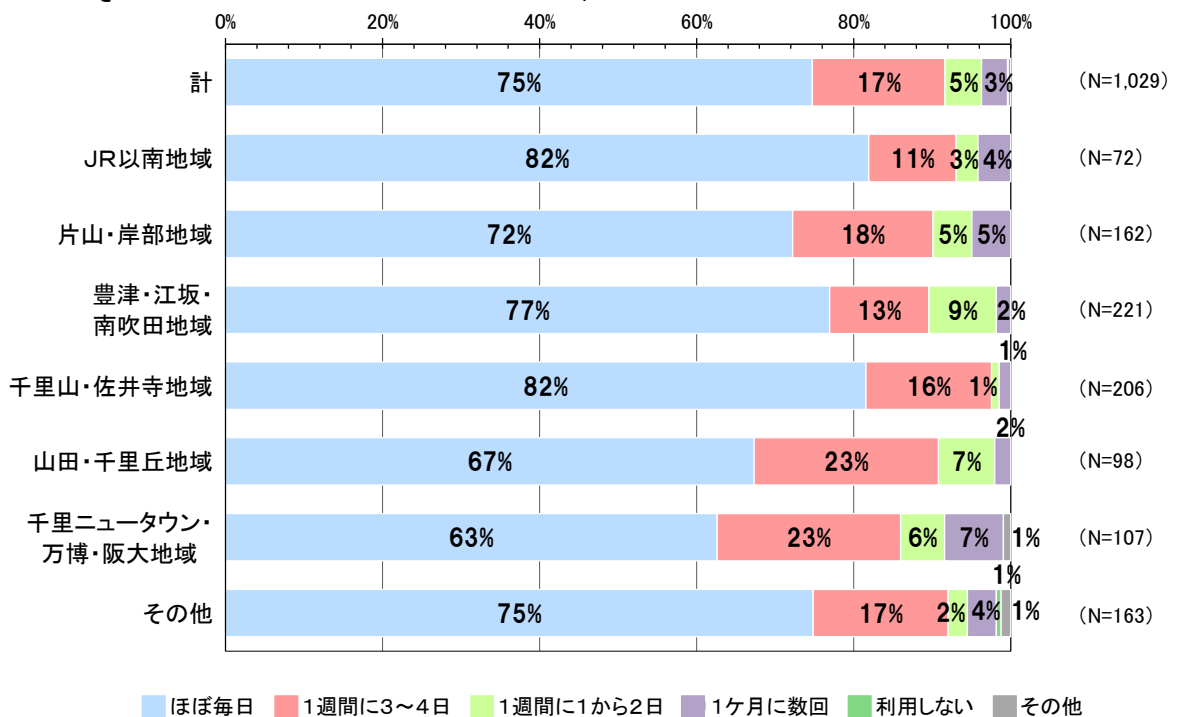
[N=2,543]



Q 「頻度」×「地域」

[N=1,029]

※集計は、高校生及び中学生を除く

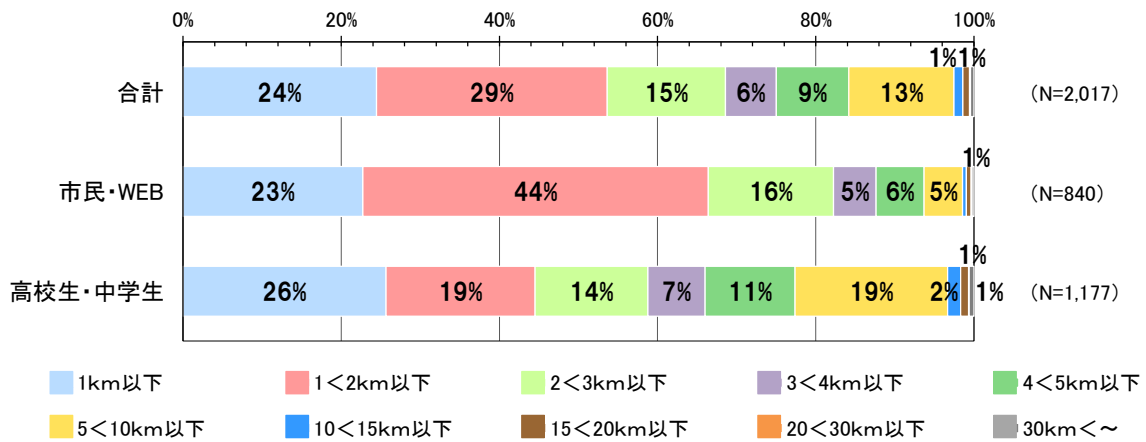


◆移動距離

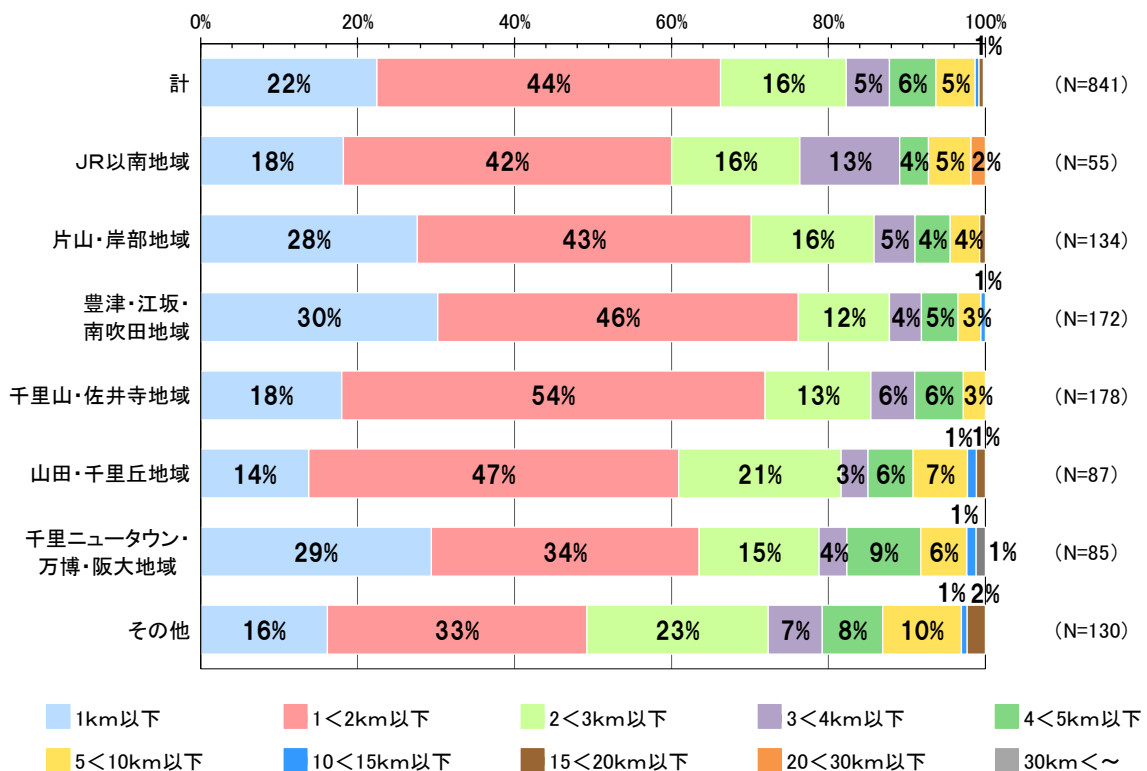
○全体では「2km以下」の移動で53%と半分以上を占めており、「5km以下」で83%に達しています。最も多いのは「1～2km以下」で29%となっています。一般市民のアンケートで見ると、「2km以下」の移動で66%となり、近距離利用の割合がより高くなっています。

○一般市民のアンケートで見ると、「豊津・江坂・南吹田」地域が「2km以下」の移動で76%と最も近距離利用の割合が高く、逆に低いのは「JR以南地域」「山田・千里丘地域」「千里ニュータウン・万博・阪大地域」で約60%となっています。

Q 自転車の主な利用目的において、自転車に乗っている距離は片道どれくらいですか。 [N=2,017]



Q 「距離」×「地域」 [N=841] ※集計は、高校生及び中学生を除く

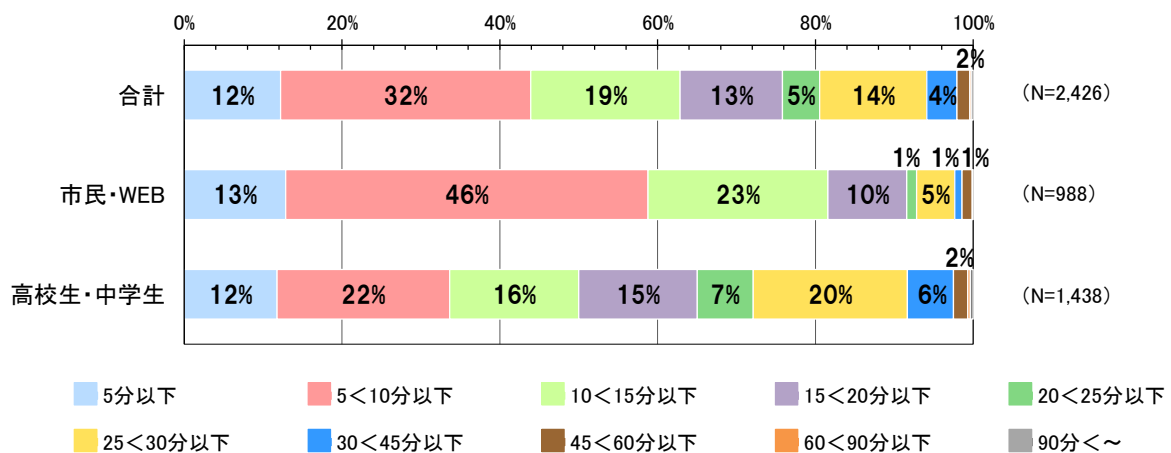


◆移動時間

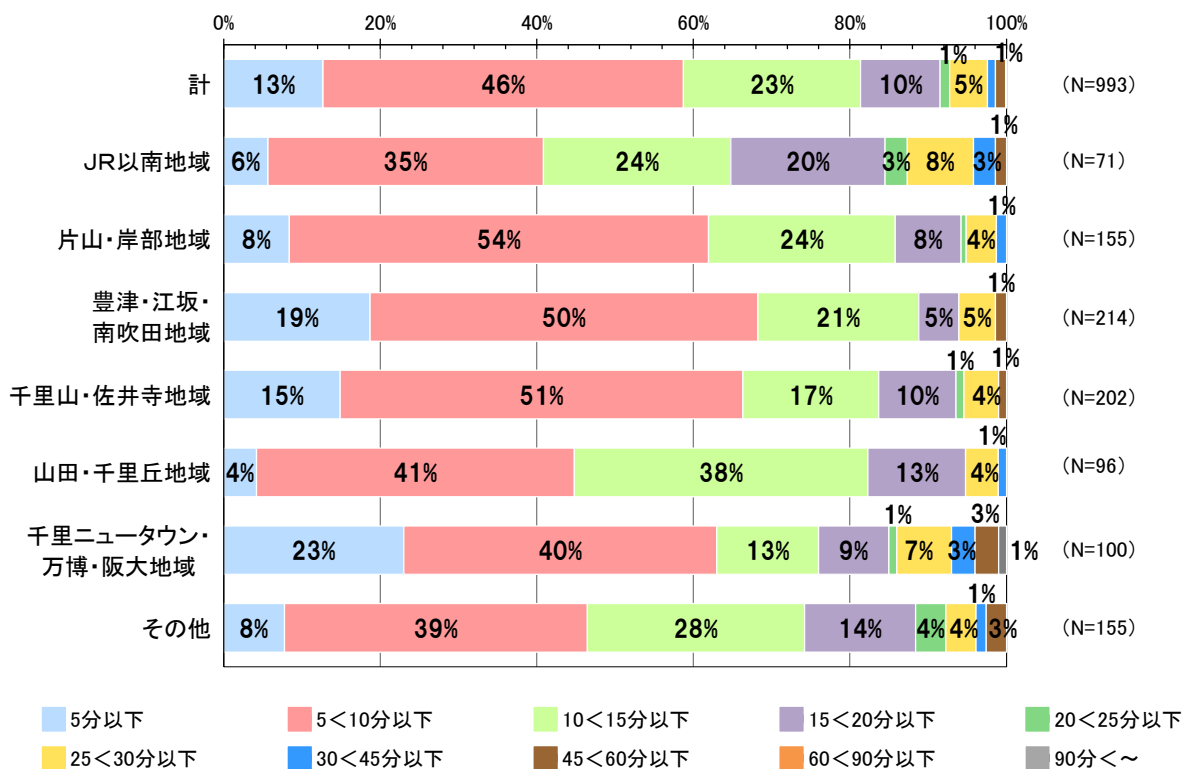
○全体では「10分以下」の移動で44%と半分近くを占めており、「30分以内」で94%に達しています。最も多いのは「5～10分以下」で32%となっています。一般市民のアンケートで見ると、「10分以下」の移動で59%となり、近距離利用の割合がより高くなっています。

○一般市民のアンケートで見ると、「豊津・江坂・南吹田」地域が「10分以下」の移動で約70%と最も近距離利用の割合が高く、逆に低いのは「JR以南地域」「山田・千里丘地域」で約40%となっています。

Q 自転車の主な利用目的において、自転車に乗っている時間は片道どれくらいですか。 [N=2,017]



Q 「時間」×「地域」 [N=841] ※集計は、高校生及び中学生を除く



2 自転車関連事故の状況

- 自転車関連事故は平成27年に258件発生しており、平成19年から半分以上に減少しています。
- 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ます。また、平成19年の30%から5%減少しており、近年、微減傾向にあります。
- 大阪府下の市町村と比べると、人口千人あたりの自転車関連事故件数は少ない方です。
- 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ます。
- 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ます。

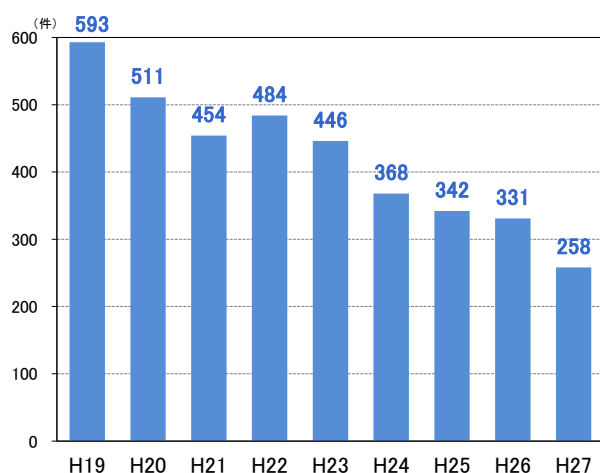


図 3-5 吹田市における自転車関連事故件数の推移

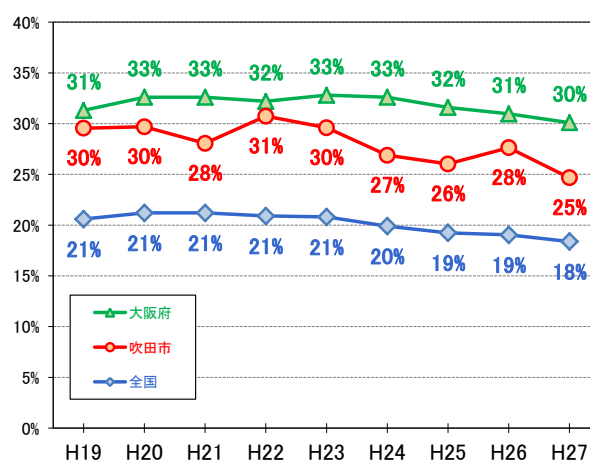


図 3-6 全事故に占める自転車関連事故の割合の推移と比較

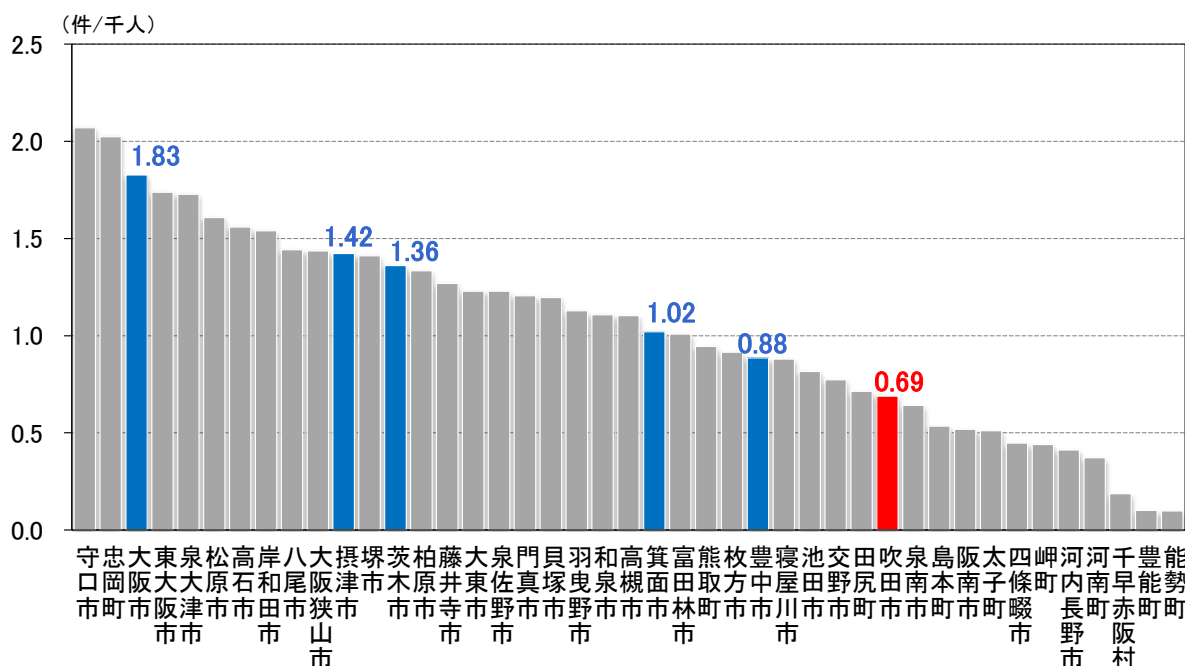


図 3-7 大阪府市町村における人口千人あたりの自転車関連事故件数の比較 (H27)

出典：大阪の交通白書 平成27年版

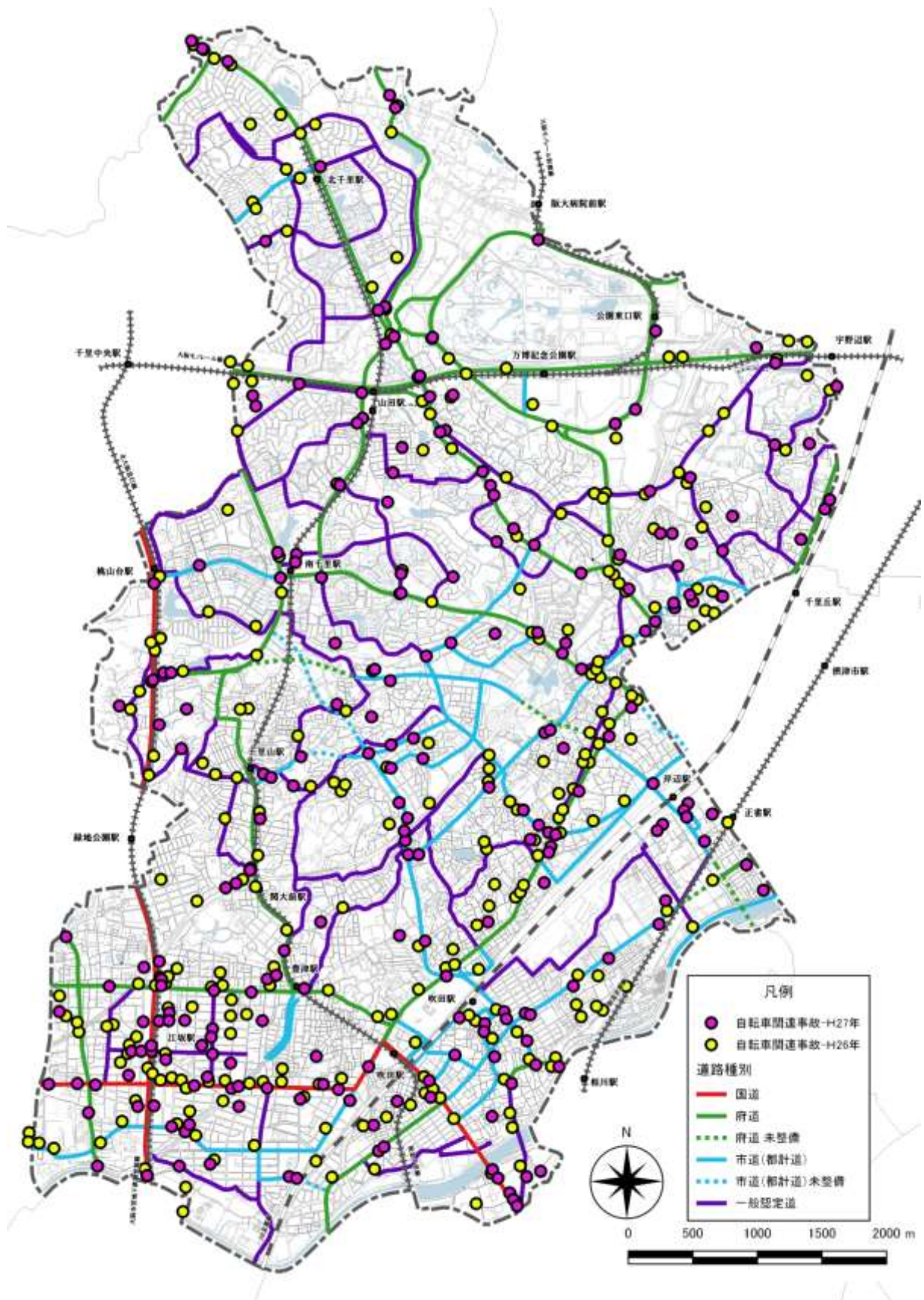


図 3-8 自転車関連事故発生位置図 (H26、H27 の 2 年間)

出典：大阪府警察HPの事故発生マップから地図上に転写

3 自転車に関する取組みの現状

(1) 「はしる」

1) 道路の整備状況

◆道路の整備及びネットワーク状況

○都市計画道路の整備状況としては、幹線街路36路線、区画街路1路線、特殊街路（歩行者専用道、モノレール専用道）6路線を都市計画決定しており、平成25年12月末現在の整備進捗率は、幹線街路が約86%、区画街路・特殊街路は100%となっています。

○幹線道路のネットワークは、市の南端及び西端付近を国道が通り、比較的広域なエリアを府道が結び、市道（都市計画道路と一般認定道路）が市内を網羅的に結んでいます。

○路肩等の車道側方に余裕がある道路は少ない状況です。



図 3-9 都市計画道路整備状況図

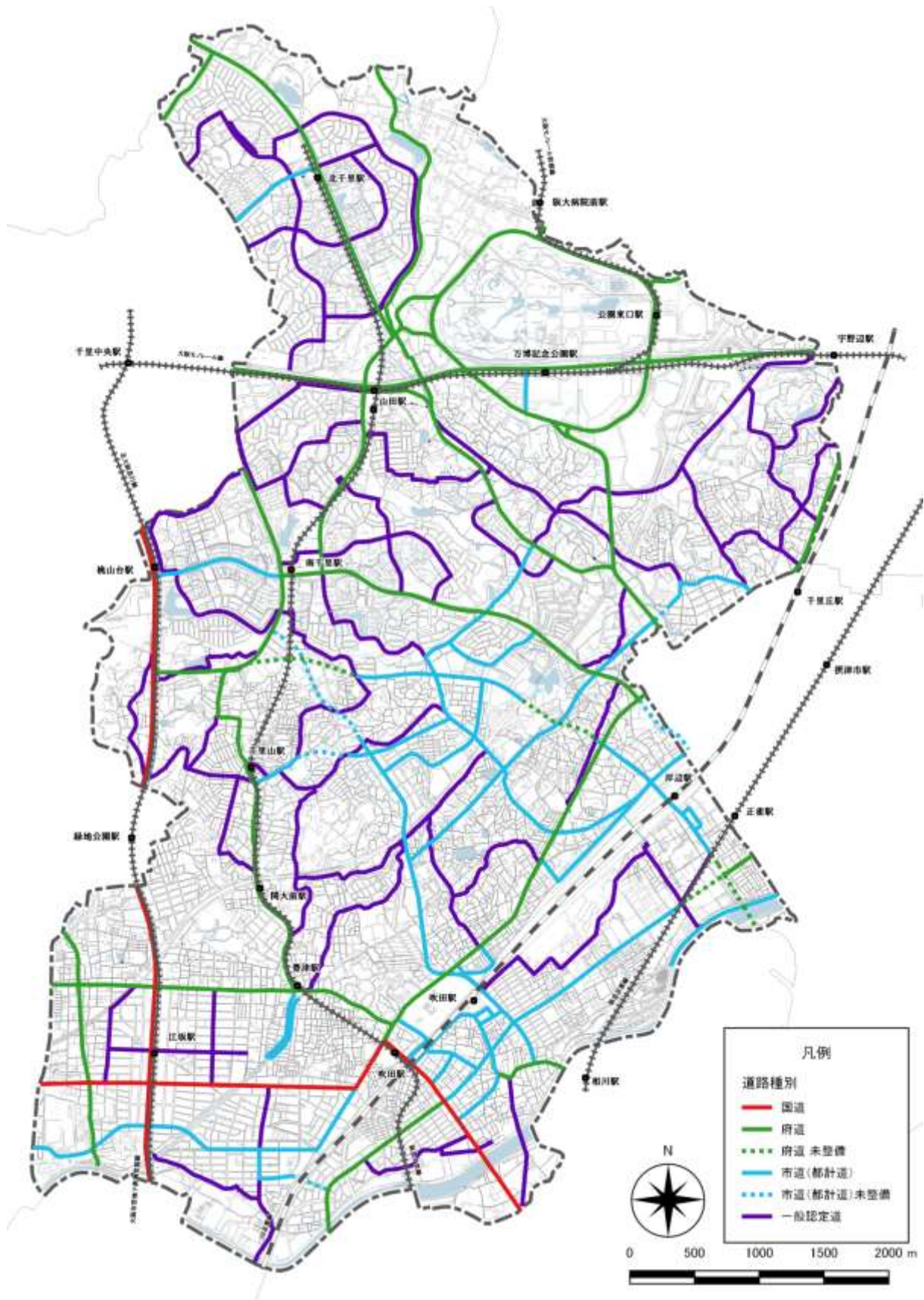


図 3-10 幹線道路ネットワーク図

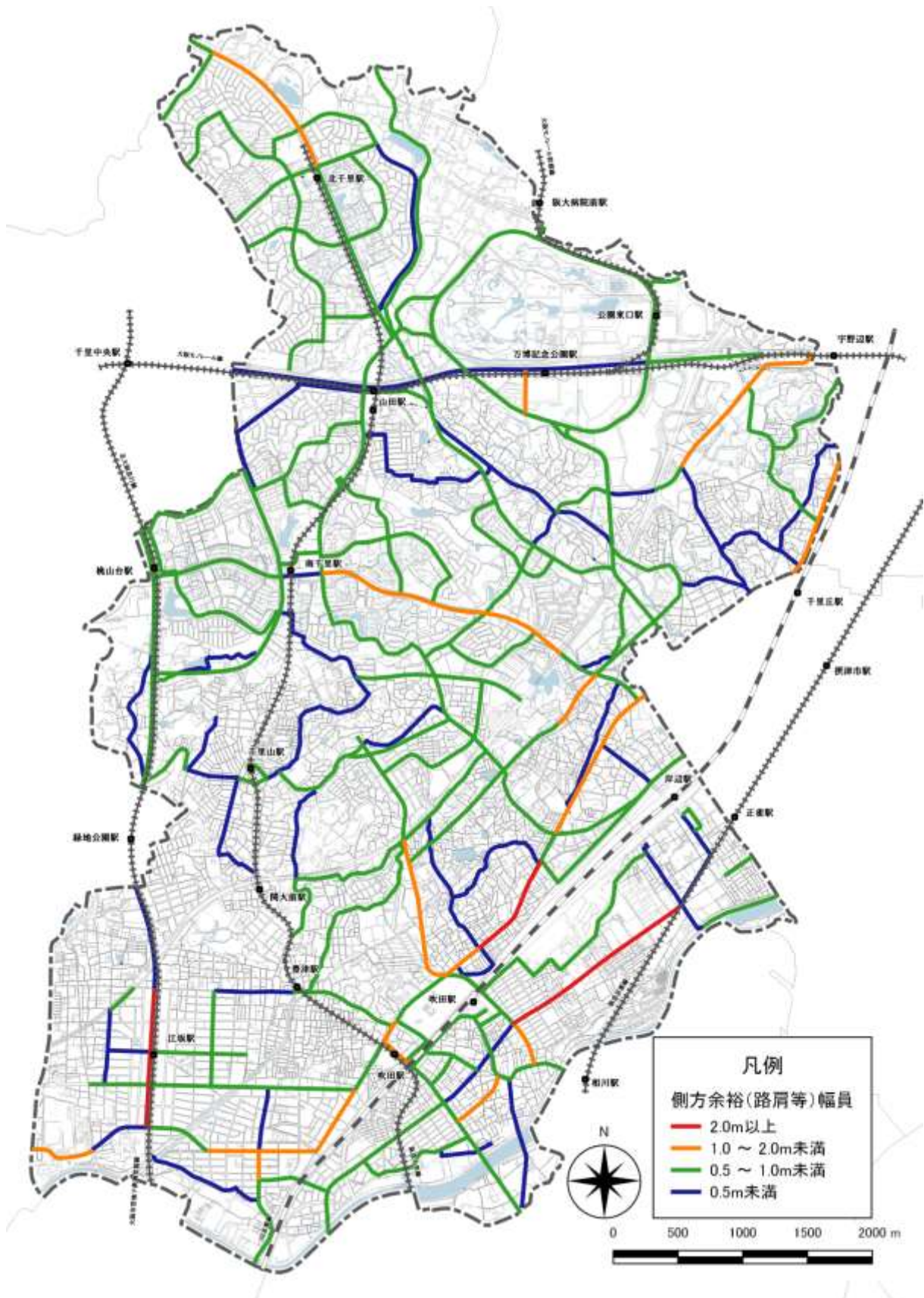
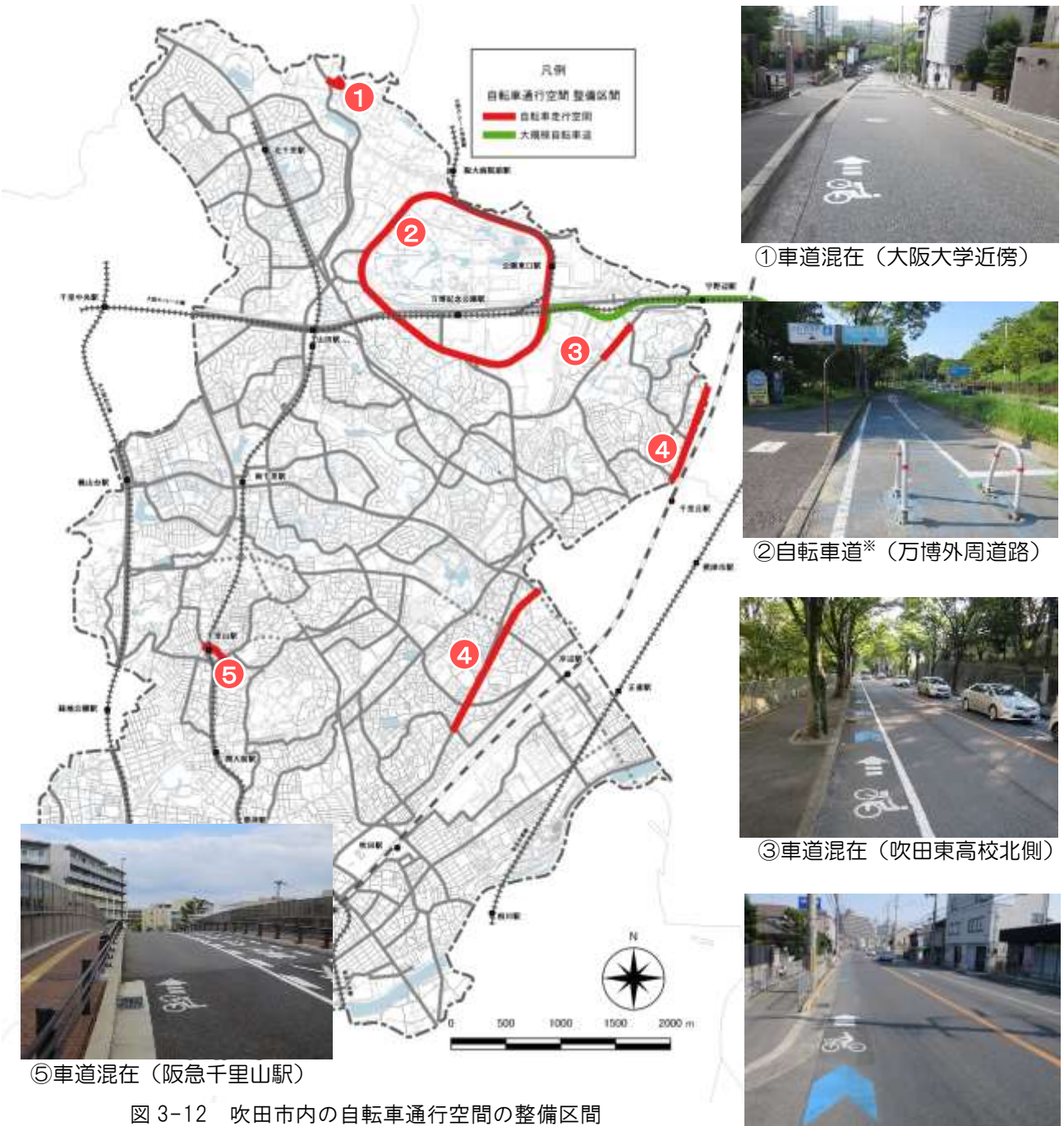


図 3-11 車道左側の状況 (側方余裕)

2) 自転車通行空間の整備状況

◆自転車通行空間の整備状況

- 万博公園の外周道路において、大阪府により歩行者・自動車と構造分離された自転車道※が整備されています。
- 吹田東高校前において、車道混在（矢羽根+矢印+自転車マーク）を整備しており、千里山駅の跨線橋と大阪大学の近くでも、車道左側に矢印+自転車マークを設置した車道混在を整備しています。
- 大阪中央環状線の宇野辺駅から万博公園までの区間が、大規模自転車道「北大阪サイクルライン」の一部に含まれています。



⑤車道混在（阪急千里山駅）

図 3-12 吹田市内の自転車通行空間の整備区間

※万博外周道路の自転車道は歩行者・自動車と構造分離していますが、道路交通法上の自転車道の交通規制は無し。

④車道混在（府道大阪高槻京都線）

(2) 「まもる」

啓発・教育等の取組み状況

◆ルール・マナー・モラルの向上

○「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・啓発活動について平成28年度の実績としては次頁以降に示すような取組みを実施しています。

「交通事故をなくす運動」吹田市推進協議会は、学校部会、地域部会、運輸部会の3部会で構成されており、すべての部会に吹田警察署は参加しています。

それぞれの部会は、教育関係機関、地域の関係機関、運輸関係機関で組織されており、交通事故のない吹田を目指し、各機関で出された課題や問題の解決に向けて議論しています。

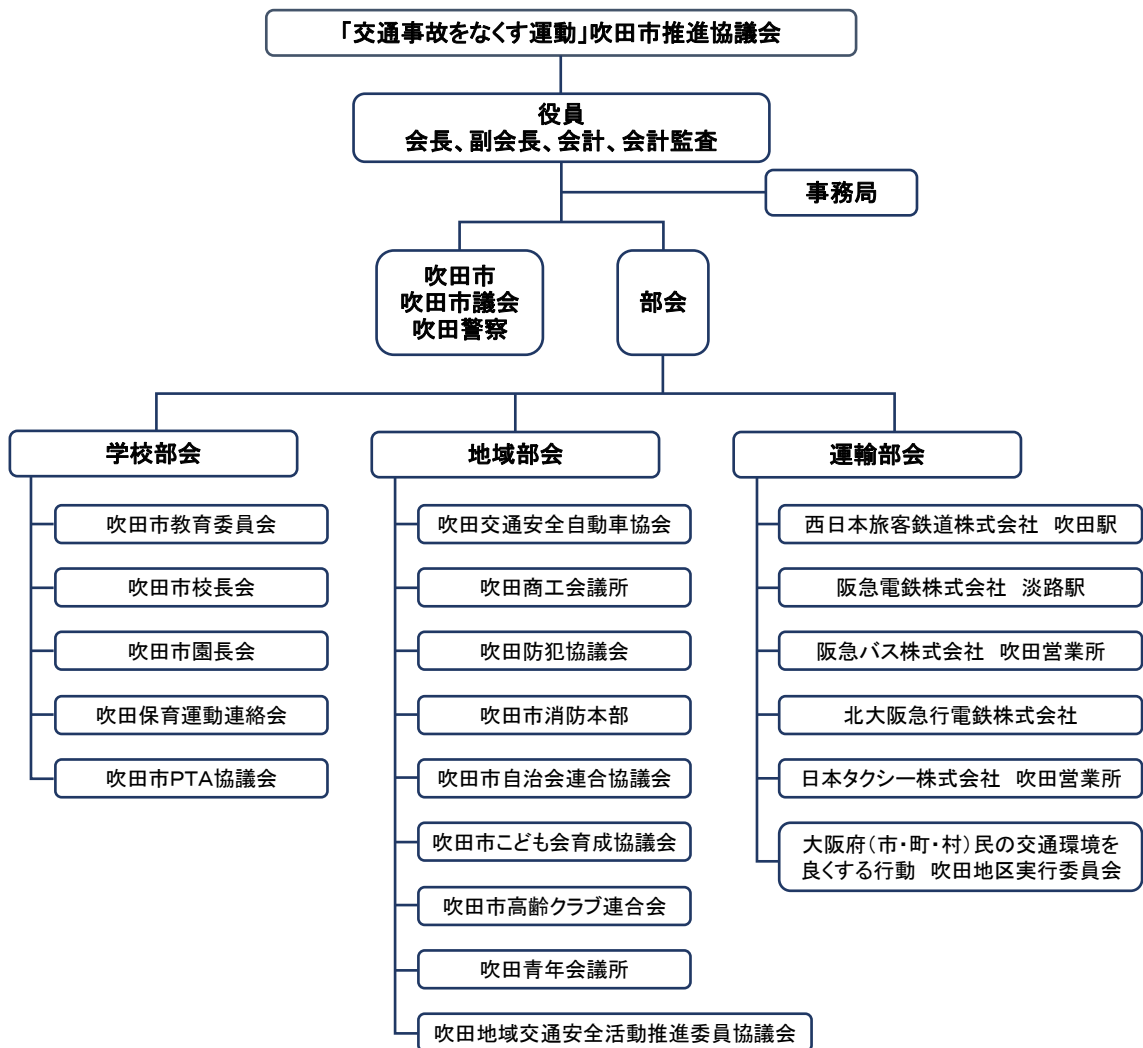


図 3-13 「交通事故をなくす運動」吹田市推進協議会の構成

①春と秋の全国交通安全運動（啓発活動）

春は4月6日～15日、秋は9月21日～30日までの10日間を運動期間として、下記の啓発行事を実施

表 3-3 啓発行事の実施とその内容

行事名	実施日	行事内容等	実施場所
交通安全運動 街頭啓発キャンペーン	4月6日 9月21日	全国交通安全運動の街頭啓発キャンペーンとして、通行人に対して啓発品を配布し、交通安全意識の高揚を図る	JR吹田駅前 さんくす夢広場 阪急南千里駅前 広場
自転車・二輪車に 対する安全指導	4月8日 9月28日	自転車利用者に対して交通ルールの遵守、マナーの向上を呼びかける啓発活動を実施	広芝町交差点
めいわく駐車追放 合同パトロール	4月12日 9月27日	地元企業協議会と連携して、迷惑駐車追放大会を開催し、合同パトロールを実施	江坂公園周辺
シートベルト・チャイルドシート 着用街頭指導	4月15日 9月26日	交差点を走行中の車両を止めて啓発品を配布し、運転者や同乗者に対し着用の徹底を指導	西の庄交差点 吹田警察署前
高校生に対する 自転車安全教育	4月13日 4月15日	高校生に対する自転車安全教育	山田高校 北千里高校
自転車安全運転免許証 交付講習会	4月10日 9月25日	自転車を利用する一般市民を対象に、自転車の交通事故防止を目的とした参加体験型の講習会を実施	吹田自動車 教習所
自転車マナーアップ 街頭啓発	4月14日 9月29日	自転車利用者に対する街頭安全指導、自転車の無料点検	片山ポケット パーク
交通安全功労者等 表彰式	9月21日	交通安全と事故防止に対する功績が顕著であった者を表彰することにより、地域や事業所単位で交通安全意識の高揚を図る	メイシアター 小ホール
高齢者交通安全大会	9月28日	地域の高齢者交通安全リーダーを対象に、高齢者の交通事故防止を目的とした講習会を実施	メイシアター 中ホール
高齢者自転車街頭啓発 キャンペーン	9月30日	高齢の自転車利用者に対して交通ルールの遵守、マナーの向上を呼び掛ける啓発活動を実施	泉町交差点



写真 3-1 交通安全運動街頭啓発キャンペーン



写真 3-2 自転車安全運転免許証交付講習会

② 広報啓発活動の推進

各種の交通安全運動等を幅広く周知するために、市報、ホームページ、ポスター、チラシ、横断幕、のぼり等を活用して、広報啓発活動を実施



写真 3-3 交通安全運動のポスター



写真 3-4 交通安全運動の横断幕（左）とのぼり（右）

③ 児童・園児に対する交通安全教育

交通安全の基礎知識等についての講話及び歩行者・自転車の正しい乗り方を実践指導

- ・前期 4月～ 7月
- ・後期 10月～11月

表 3-4 交通安全教育の実施状況

実施対象	校・園数	人数	概要	備考
小学校 (3・4年生)	35校 (36校中)	3,330人	安全な自転車利用	1校は日程が 合わず未実施
幼稚園	21園 (27園中)	3,005人	園児には安全な歩き方、同時に保護者にも交通安全教育を実施	
保育園	15園 (23園中)	1,104人	園児への安全な歩き方の講和のみ	

※学校、幼稚園等の数は市立私立を含む



写真 3-5 交通安全教室の様子



写真 3-6 交通安全教室の様子

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

表 3-5 交通安全指導の実施状況

実施対象	校数・回数	人数	備考
中学校	14校 (21校中)	6,765人	
高等学校	4校 (9校中)	2,136人	
大学生	5校 (6校中)	4,220人	実施回数は7回
高齢者	17回	3,907人	
事業所	44回	2,059人	

⑤その他の取組み

- ア. **安全運転管理者研修会**（3月23日、9月2日） メイシアター
一定台数の自動車を所有する市内の事業所から選任された安全運転管理者に対し研修会を実施。
- イ. **安全運転講習会**（3月24日～31日、9月7日～15日） メイシアターほか
一般市民を対象に、ドライバーの安全意識の向上と事故防止を目的とした講習会を実施。
- ウ. **第51回交通安全こども自転車大阪府大会**（6月25日） 守口市市民体育館
小学生を対象に、競技を通じ、自転車の交通安全の知識と技能を身につけさせ、交通事故防止を図る。
- エ. **無事故・無違反チャレンジコンテスト表彰式**（9月2日） メイシアター
事業所単位で無事故・無違反に挑戦し、その成績が優秀な事業所を表彰することで、交通安全意識の高揚を図る。
- オ. **北摂地区交通問題広域懇談会**（平成29年2月16日） 吹田市役所
北摂地区における各市町が合同で行う交通問題に関する会議

(3) 「とめる」

1) 放置自転車対策の概要

◆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15%にまで減少しています。

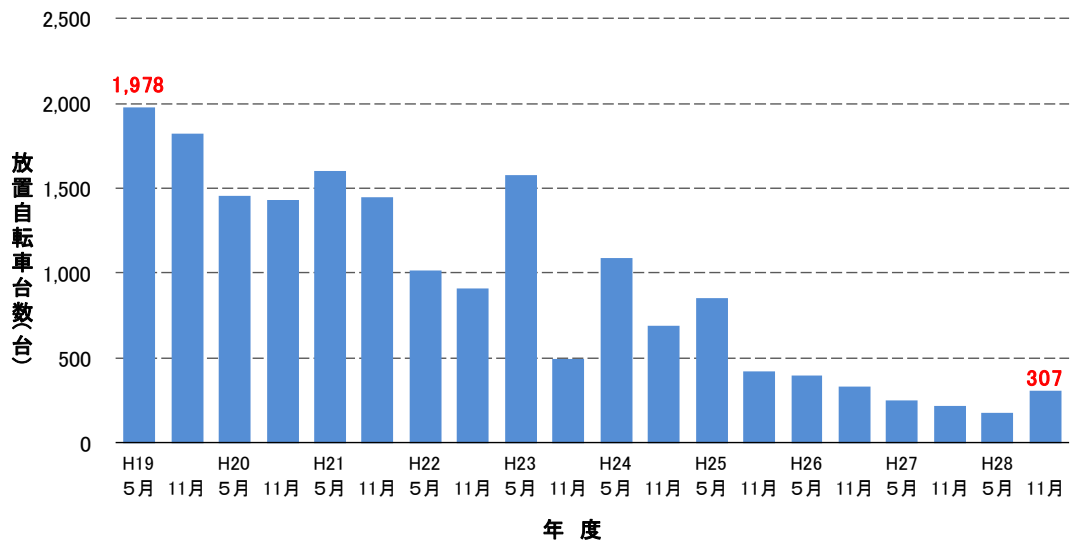


図 3-14 放置禁止区域内における放置自転車台数の推移（午後）

<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。

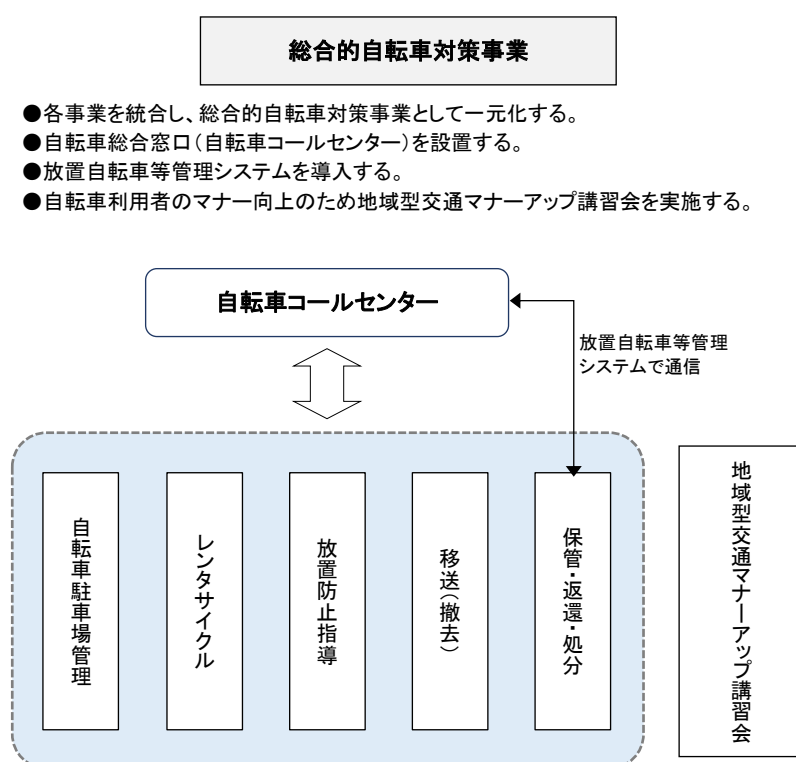
北千里、阪急山田、南千里、桃山台、宇野辺（茨木市）、千里山、関大前、豊津、阪急吹田、阪急相川（大阪市）、江坂、JR吹田、岸边、正雀、万博記念公園



写真 3-7 放置自転車のようす（正雀駅付近）

◆総合的自転車対策事業

- 本市では、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、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ます。
- 市営自転車駐車場が11駅で30ヶ所、約2万台分整備されており、利用率は約8割と高い状況です。加えて、(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ます。
- 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の撤去を行っています。撤去台数は年々減少しており、ピークの平成12年の半分以下となっています。
- 撤去自転車の返還率は約7割と高い状況です。



※上記各事業は、別々の業者に委託して行われているのが一般的であり、統合・一元化して同じ業者に委託する仕組みは先進的な取組み

図 3-15 総合的自転車対策事業の概略

①自転車コールセンター

- 移送自転車等や保管所、自転車駐車場に関する市民からの問合せに対応する専用の窓口を設けることで、市民サービスの向上を図っています。
- 自転車コールセンターに設置する「放置自転車等管理システム」の活用により、4保管所全てで保管する自転車の状況が把握できるため、保管自転車等に関する保管期間などの問合せに、より具体的な説明を行うことができます。

② 自転車駐車場

○自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅周辺等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とし、市内に30か所の自転車駐車場を設置しています。

※具体的な自転車駐車場設置場所については下表を参照。



写真 3-8 階層式自転車駐車場 (JR吹田駅)



写真 3-9 電磁ラック式自転車駐車場 (JR豊津駅)



写真 3-10 機械式地下自転車駐車場 (阪急南千里駅)

表 3-6 吹田市営自転車駐車場

鉄道名	駅名	名称	収容台数合計	収容台数内訳									供用開始 (有料) 年月日		
				自転車			原付			自動二輪					
				合計	定期	一時	合計	定期	一時	合計	定期	一時			
阪急 電鉄	北千里	阪急北千里駅前東第1自転車駐車場	173				173	173							H11.01.01
		阪急北千里駅前東第2自転車駐車場	94	94	94										H11.01.01
		阪急北千里駅前南自転車駐車場	700	700	617	83									H11.01.01
		阪急北千里駅前北自転車駐車場	817	651	612	39	166	126	40						H11.01.01
	山田	阪急山田駅前東自転車駐車場	1,234	1,043	815	228	191	166	25						H15.05.01
		阪急山田駅前南自転車駐車場	527	463	393	70	64	64							H15.05.01
		阪急山田駅前西自転車駐車場	480	405	324	81	75	61	14						H15.05.01
	南千里	阪急南千里駅前西第1自転車駐車場	1,070	1,070	866	204									H14.04.01
		阪急南千里駅前西第2自転車駐車場	98				98	68	30						H14.04.01
	千里山	阪急千里山駅前東自転車駐車場	1,300	1,040	813	227	240	196	44	20	16	4			H25.07.19
	関大前	阪急関大前駅中央自転車駐車場	145				109	109		36	30	6			H12.04.01
		阪急関大前駅東自転車駐車場	280	280	242	38									H12.04.01
		阪急関大前駅西自転車駐車場	247	96	48	48	151		151						H12.04.01
	豊津	阪急豊津駅前北自転車駐車場	475	475	359	116									H16.06.01
		阪急豊津駅前南第1自転車駐車場	41	26	21	5	15	10	5						H16.06.01
		阪急豊津駅前南第2自転車駐車場	442	432	338	94	5	5		5	5				H16.07.01
	吹田	阪急吹田駅前東第1自転車駐車場	183	183	183										H04.04.01
		阪急吹田駅前東第2自転車駐車場	179	179	155	24									H04.04.01
		阪急吹田駅前西第1自転車駐車場	551	484	336	148	67	60	7						H04.04.01
		阪急吹田駅前西第2自転車駐車場	65	65	65										H04.04.01
阪急吹田駅南自転車駐車場		99	99	86	13									H04.04.01	
相川	南高浜自転車駐車場	192	174	134	40	18	8	10						H04.02.01	
JR 西日本	吹田	JR吹田駅前中央自転車駐車場	563	531	406	125	32	19	13						S55.04.21
		JR吹田駅前西自転車駐車場	461	343	343		118	118							S55.04.21
		JR吹田駅前北自転車駐車場	2,200	2,010	1,684	326	190	157	33						H08.04.01
北大阪 急行	桃山台	北大阪急行桃山台駅前東第1自転車駐車場	1,947	1,545	1,445	100	402	362	40					H08.03.01	
		北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	188	126	126		48	48		14	14				H08.03.01
大阪 市営 地下鉄	江坂	江坂公園自転車駐車場	1,367	1,035	615	420	180	120	60	152	126	26			H08.02.01
		江坂駅前中央自転車駐車場	2,951	2,531	1,720	811	420	272	148						H09.02.01
		江坂駅前西自転車駐車場	300	300	300										H09.05.01
11駅		合計(30か所)	19,369	16,380	13,140	3,240	2,762	2,142	620	227	191	36			

2015年8月1日現在

③ 放置防止指導

○自転車等放置禁止区域内に自転車を放置しようとする者に対して、指導、啓発、自転車駐車場への誘導並びに放置自転車の整理を行うことにより、歩行者の安全及び通行機能の保持を図ることを目的としています。

○具体的な活動内容は以下の通り

- ・ 自転車等を放置しようとする者に対して、当該区域が放置禁止区域であり、自転車等を放置してはならないこと、自転車駐車場を利用することを説明します。
- ・ あわせて、放置された自転車等は撤去の対象となり、返還には移送保管料が必要であることを説明します。
- ・ 既に放置されている自転車等は、整理し、警告札を取り付けます。
- ・ 放置禁止区域外及び隣接区域においては、通行の支障とならないよう放置自転車等を整理します。

表 3-7 啓発指導員の配置実績（H27 年度）

駅名	江坂駅	吹田駅	千里山駅	関大前駅	豊津駅
配置日数	345日	345日	345日	256日	134日
駅名	岸辺駅	北千里駅	正雀駅	桃山台駅	
配置日数	146日	268日	146日	268日	



写真 3-11 啓発指導員（江坂駅）

④ 移送（撤去）

○駅周辺道路等における自転車等の放置による都市環境悪化を防止し、自転車等の駐車秩序を確立することにより、災害時の防災活動の確保並びに歩行者の安全及び通行機能の保持を図ることを目的としています。

○放置禁止区域内にある自転車及び原動機付自転車で、利用者又は所有者が自転車等を離れてすぐに移動させることができない状態のものを放置自転車等として撤去の対象としています。

○また、放置禁止区域外にある自転車及び原動機付自転車の撤去も可能となったことにより、放置自転車の撤去の拡大を図っていきます。

○撤去台数は、市内で年間に12,656台（H27）となっており、減少傾向にあります。



写真 3-12 放置自転車の撤去(江坂駅)



写真 3-13 保管所（吹田保管所）

⑤ 保管・返還・処分

○自転車等放置禁止区域等から保管所に移送されてきた自転車等については、保管し、引き取りに来た所有者から移送保管料（自転車3,000円、原付4,500円）の徴収を行い、自転車等を返還しています。また、引取りのなかった自転車等については処分（売却）を行っています。

表 3-8 平成 27 年度の放置自転車撤去・返還等の実績

撤去回数	撤去台数	返還台数	返還率	処分台数
2,050回	12,656台	9,061台	71.59%	3,595台

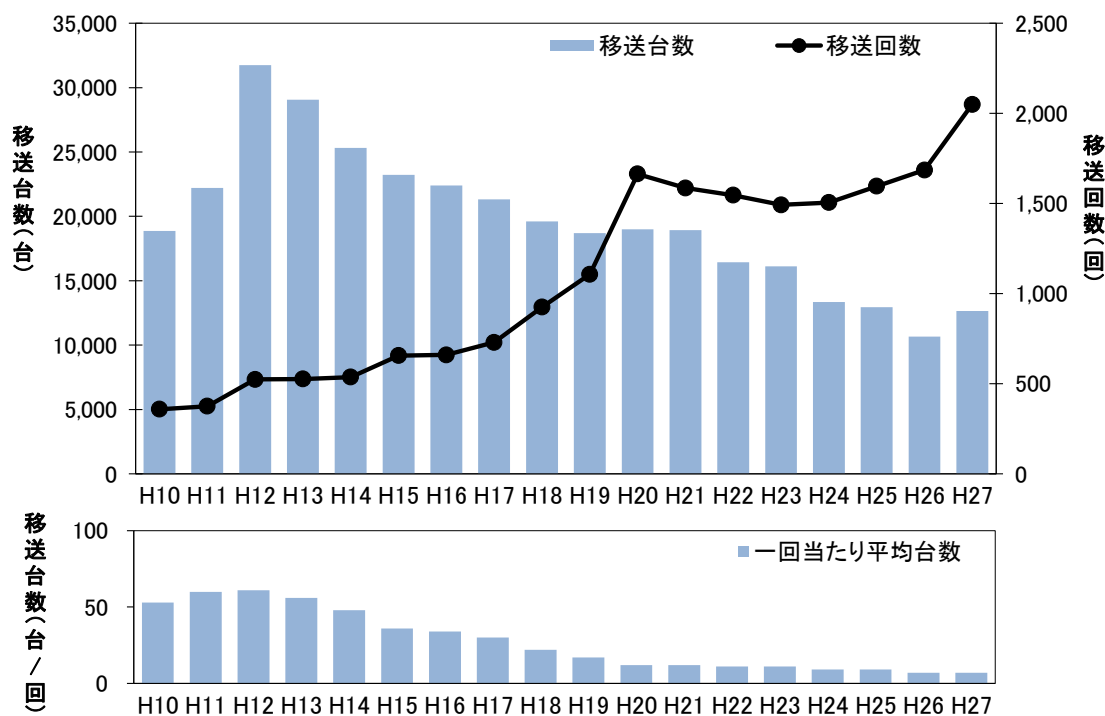
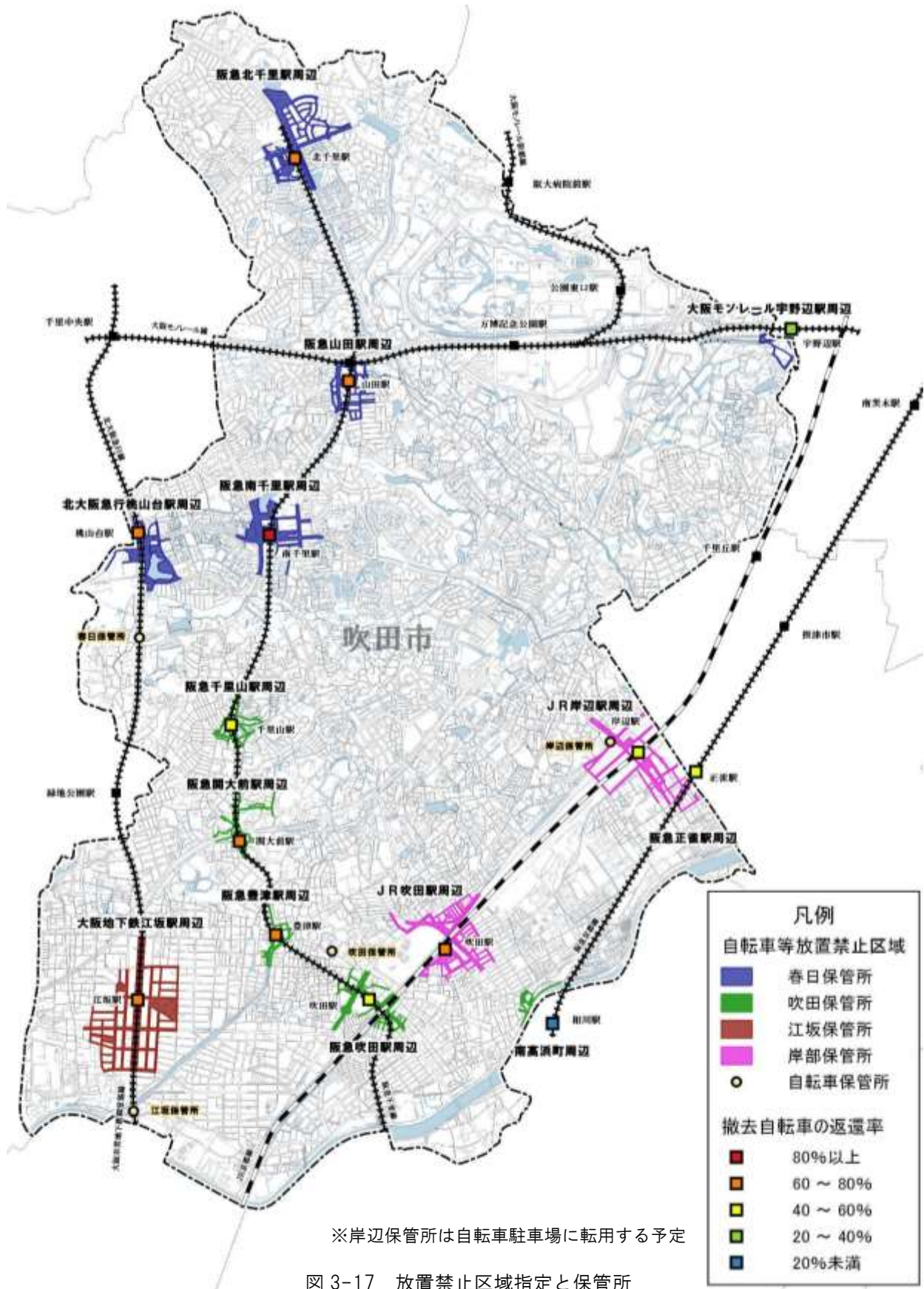


図 3-16 放置自転車の移送台数の推移
(上：移送台数及び移送回数の推移、下：移送1回あたりの台数)

表 3-9 平成 27 年度の駅別放置自転車撤去・返還等の実績

駅名	移送回数	移送台数			返還台数					返還率
		自転車	原付	合計	自転車	規則4条	原付	規則4条	合計	
北千里	137	362	25	387	209	16	24	0	249	64.34%
山田	132	229	36	265	120	12	32	1	165	62.26%
南千里	151	903	18	921	736	43	18	0	797	86.54%
桃山台	135	180	18	198	125	3	18	0	146	73.74%
宇野辺	84	23	1	24	7	0	0	0	7	29.17%
春日保管所	639	1,697	98	1,795	1,197	74	92	1	1,364	75.99%
千里山	133	144	3	147	62	6	2	1	71	48.30%
関大前	138	696	55	751	416	22	53	1	492	65.51%
豊津	134	494	4	498	310	13	4	0	327	65.66%
阪急吹田	135	270	3	273	144	5	3	0	152	55.68%
南高浜町	13	7	0	7	1	0	0	0	1	14.29%
吹田保管所	553	1,611	65	1,676	933	46	62	2	1,043	62.23%
江坂	364	4,161	31	4,192	2,848	121	28	0	2,997	71.49%
江坂保管所	364	4,161	31	4,192	2,848	121	28	0	2,997	71.49%
JR吹田	226	4,164	39	4,203	3,012	144	38	0	3,194	75.99%
岸辺	134	582	27	609	302	31	25	2	360	59.11%
正雀	134	174	7	181	87	11	5	0	103	56.91%
岸部保管所	494	4,920	73	4,993	3,401	186	68	2	3,657	73.24%
合計	2,050	12,389	267	12,656	8,379	427	250	5	9,061	71.59%



2) 自転車駐車場利用状況

- 市営自転車駐車場の利用率は、近年は概ね横ばいとなっており、平成26年度で利用率81.5%となっています。
- 最も利用率が高い駅は江坂駅であり、平成20年度以降は毎年100%を超えています。次いで、利用率が90%を超えて高いのが、JR吹田駅、阪急吹田駅です。逆に利用率が低いのは、関大前駅（29.0%）、桃山台駅（57.1%）となっています。
- 利用率が100%を超えている江坂駅、JR吹田駅では、自転車駐車場が不足している状況です。

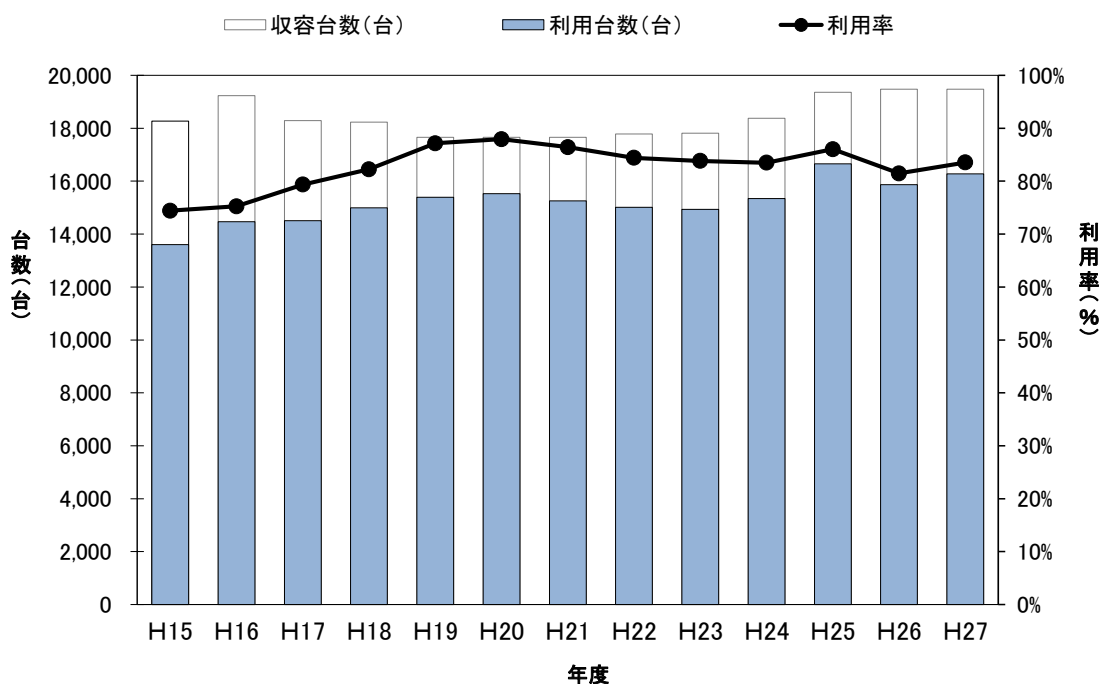


図 3-18 自転車駐車場の利用状況の推移

表 3-10 自転車駐車場利用状況の推移（平成 15 年度～27 年度）

駅名	年度	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	
		15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	
総合計	収容台数(台)	18,275	19,233	18,290	18,235	17,658	17,658	17,658	17,787	17,818	18,375	19,356	19,479	19,479	
	利用台数(台)	13,602	14,470	14,512	14,998	15,390	15,526	15,260	15,013	14,938	15,341	16,652	15,868	16,273	
	利用率	74.4%	75.2%	79.3%	82.2%	87.2%	87.9%	86.4%	84.4%	83.8%	83.5%	86.0%	81.5%	83.5%	
JR 吹田駅	収容台数(台)	3,216	3,216	3,216	3,226	3,226	3,226	3,226	3,215	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	
	利用台数(台)	3,038	3,120	3,291	3,347	3,348	3,344	3,322	3,243	3,205	3,195	3,084	3,011	3,271	
	利用率	94.5%	97.0%	102.3%	103.8%	103.8%	103.7%	103.0%	100.9%	99.4%	99.1%	95.7%	93.4%	101.5%	
JR 岸辺駅	収容台数(台)	970	970												
	利用台数(台)	454	464												
	利用率	46.8%	47.8%												
桃山台駅	収容台数(台)	2,155	2,155	2,155	2,129	2,129	2,129	2,129	2,129	2,135	2,135	2,135	2,135	2,135	
	利用台数(台)	1,305	1,406	1,434	1,465	1,459	1,465	1,330	1,232	1,222	1,211	1,180	1,220	1,216	
	利用率	60.6%	65.2%	66.5%	68.8%	68.5%	68.8%	62.5%	57.9%	57.2%	56.7%	55.3%	57.1%	57.0%	
江坂駅	収容台数(台)	4,894	4,894	4,940	4,940	4,605	4,605	4,605	4,605	4,605	4,605	4,605	4,718	4,718	
	利用台数(台)	3,649	3,648	3,926	4,297	4,583	4,699	4,714	4,775	4,891	5,052	6,041	5,008	4,900	
	利用率	74.6%	74.5%	79.5%	87.0%	99.5%	102.0%	102.4%	103.7%	106.2%	109.7%	131.2%	106.1%	103.9%	
北千里駅	収容台数(台)	1,800	1,800	1,781	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	
	利用台数(台)	1,087	1,136	1,172	1,329	1,340	1,318	1,305	1,331	1,309	1,323	1,312	1,354	1,378	
	利用率	60.4%	63.1%	65.8%	74.5%	75.1%	73.9%	73.2%	74.6%	73.4%	74.2%	73.5%	75.9%	77.2%	
山田駅	収容台数(台)	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,251	2,251	
	利用台数(台)	1,862	1,798	1,714	1,683	1,695	1,686	1,651	1,602	1,593	1,532	1,539	1,575	1,563	
	利用率	83.1%	80.2%	76.5%	75.1%	75.6%	75.2%	73.7%	71.5%	71.1%	68.4%	68.7%	70.0%	69.4%	
南千里駅	収容台数(台)	756	756	756	756	756	756	756	896	930	1,487	1,168	1,168	1,168	
	利用台数(台)	920	843	835	827	890	895	833	760	765	1,056	734	820	900	
	利用率	121.7%	111.5%	110.4%	109.4%	117.7%	118.4%	110.2%	84.8%	82.3%	71.0%	62.8%	70.2%	77.1%	
千里山駅	収容台数(台)												1,300	1,300	1,300
	利用台数(台)												817	993	1,079
	利用率												62.8%	76.4%	83.0%
関大前駅	収容台数(台)	885	885	885	915	672	672	672	672	672	672	672	672	672	
	利用台数(台)	178	223	222	195	178	257	230	281	189	241	187	195	196	
	利用率	20.1%	25.2%	25.1%	21.3%	26.5%	38.2%	34.2%	41.8%	28.1%	35.9%	27.8%	29.0%	29.2%	
豊津駅	収容台数(台)		958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	
	利用台数(台)		707	750	689	685	669	666	636	608	603	596	594	581	
	利用率		73.8%	78.3%	71.9%	71.5%	69.8%	69.5%	66.4%	63.5%	62.9%	62.2%	62.0%	60.6%	
阪急 吹田駅	収容台数(台)	1,158	1,158	1,158	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	1,077	
	利用台数(台)	947	959	978	998	1,045	1,037	1,050	1,006	997	983	1,005	981	1,045	
	利用率	81.8%	82.8%	84.5%	92.7%	97.0%	96.3%	97.5%	93.4%	92.6%	91.3%	93.3%	91.1%	97.0%	
相川駅	収容台数(台)	200	200	200	209	210	210	210	210	192	192	192	192	192	
	利用台数(台)	162	166	190	168	167	156	159	147	159	145	157	117	143	
	利用率	81.0%	83.0%	95.0%	80.4%	79.5%	74.3%	75.7%	70.0%	82.8%	75.5%	81.8%	60.9%	74.5%	

(4) 「つかう」

レンタサイクル

- 自転車を利用しやすい環境を整備することにより、自転車の利用促進を図っており、現在、レンタサイクル事業を実施しています。
- 自転車駐車で自転車を貸し出すことにより、通勤・通学時に自転車駐車を確保しながら自転車を利用する形態の定着を図ることで、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ます。
- 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ましたが、利用台数にまだ余裕があるにもかかわらず、近年は利用者が概ね横ばいとなっています。

表 3-11 レンタサイクル実施場所別利用者数

年度	江坂公園 自転車駐車場			阪急山田駅前 自転車駐車場			阪急豊津駅前北 自転車駐車場			阪急北千里駅前 自転車駐車場		
	H16.1.4～			H16.1.4～			H17.6.1～			H18.6.1～		
	30台			30台			10台			20台		
	1ヵ月	3ヵ月	合計	1ヵ月	3ヵ月	合計	1ヵ月	3ヵ月	合計	1ヵ月	3ヵ月	合計
H15	11	5	16	7	4	11						
H16	62	10	72	48	34	82						
H17	90	17	107	63	62	125	17	19	36			
H18	119	33	152	36	77	113	24	11	35	14	2	16
H19	134	36	170	41	68	109	19	16	35	19	3	22
H20	150	44	194	91	61	152	30	14	44	23	5	28
H21	151	35	186	64	80	144	30	18	48	9	9	18
H22	132	34	166	41	66	107	28	25	53	18	20	38
H23	159	48	207	44	69	113	50	21	71	34	25	59
H24	113	86	199	57	56	113	43	25	68	34	21	55
H25	123	76	199	39	51	90	49	21	70	68	9	77
H26	173	76	249	43	46	89	51	24	75	56	9	65
H27	119	89	208	37	60	97	38	22	60	44	14	58

利用料（定期）
1ヶ月 2,000円
3ヶ月 5,200円

※豊津駅のみ
1ヶ月 1,500円
3ヶ月 3,900円

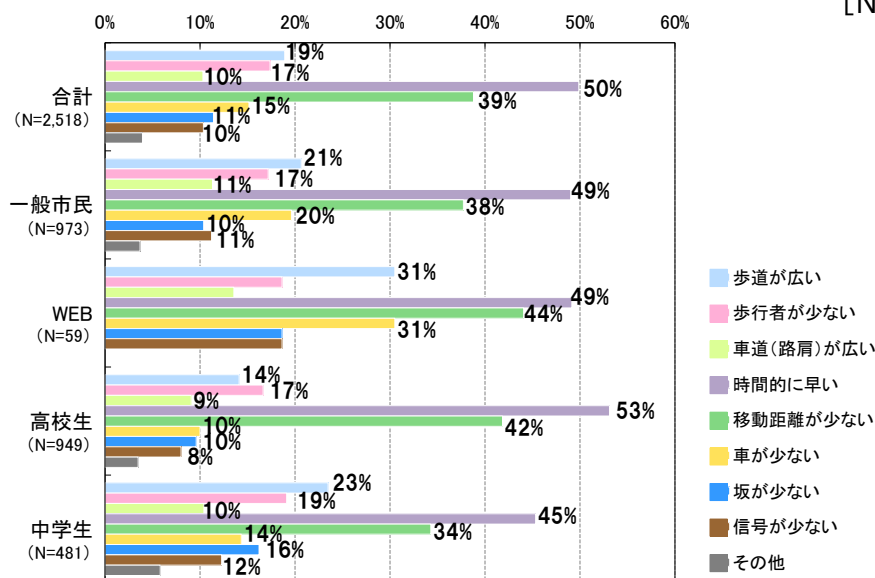
年度	阪急関大前駅 自転車駐車場			阪急吹田駅前 自転車駐車場			北大阪急行桃山台駅前 自転車駐車場			全実施場所合計						
	H19.7.1～			H20.7.1～			H21.6.1～			1ヵ月	3ヵ月	合計	還付			差引 計
	5台			10台			20台						1ヵ月	2ヵ月	合計	
	1ヵ月	3ヵ月	合計	1ヵ月	3ヵ月	合計	1ヵ月	3ヵ月	合計							
H15										18	9	27				27
H16										110	44	154	1	1	2	152
H17										170	98	268		1	1	267
H18										193	123	316	1		1	315
H19	2		2							215	123	338	1	2	3	335
H20	11	3	14	16	6	22				321	133	454	1	2	3	451
H21	12	4	16	38	9	47	10	1	11	314	156	470	2	1	3	467
H22	23	5	28	43	13	56	8	12	20	293	175	468	3	1	4	464
H23	19	5	24	44	16	60	22	11	33	372	195	567	2	1	3	564
H24	11	5	16	31	21	52	14	9	23	303	223	526	3	3	6	520
H25	4	6	10	27	30	57	14	11	25	324	204	528	1	4	5	523
H26	6	7	13	12	34	46	4	12	16	345	208	553		2	2	551
H27	9	6	15	36	17	53	10	11	21	293	219	512	1	1	2	510

4. 自転車に関する市民の意識

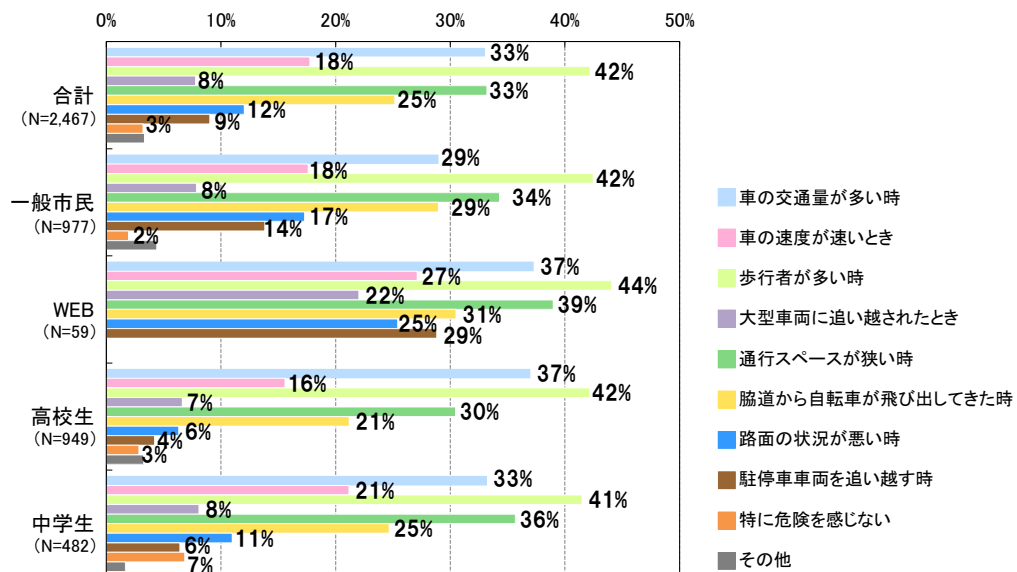
(1) 「はしる」に関すること

- 自転車で走るルートを決める主な判断基準は、「最短ルート」と「短時間」。
- 危険を感じるのは、主に「歩行者・車が多い時」や「狭いスペースを走る時」。
- 移動距離が10km以下なら車から自転車に乗り換えてもよいと思う人が90%以上。
- 最も市に望んでいるのは、自転車が走りやすい空間を整備すること。
- 吹田市の自転車の通行空間の現状には、「満足・やや満足」と「不満・やや不満」がいずれも24%と同程度。片山・岸辺地域、豊津・江坂・南吹田地域は、他地域よりも満足度が低い。

Q 利用目的で選択した移動を自転車で行う場合、通行ルートはどのような点を重視して選んでいますか。(重要だと思うもの上位2つまで○) (複数回答) [N=2,519]

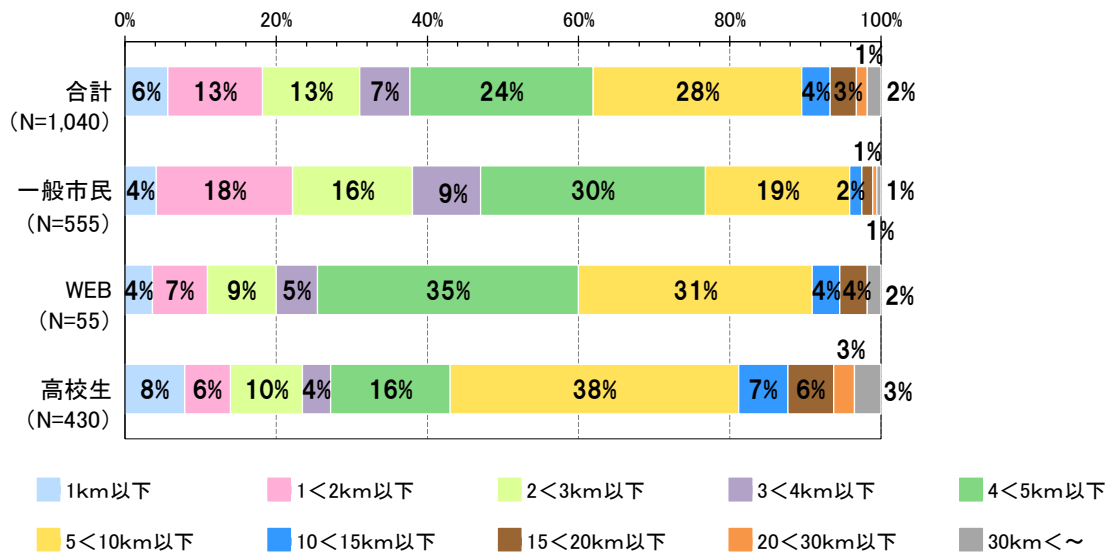


Q 利用目的で選択した移動を自転車で行う場合、通行する際に危険を感じるのどのような時ですか。(主なもの2つまで○) (複数回答) [N=2,524]

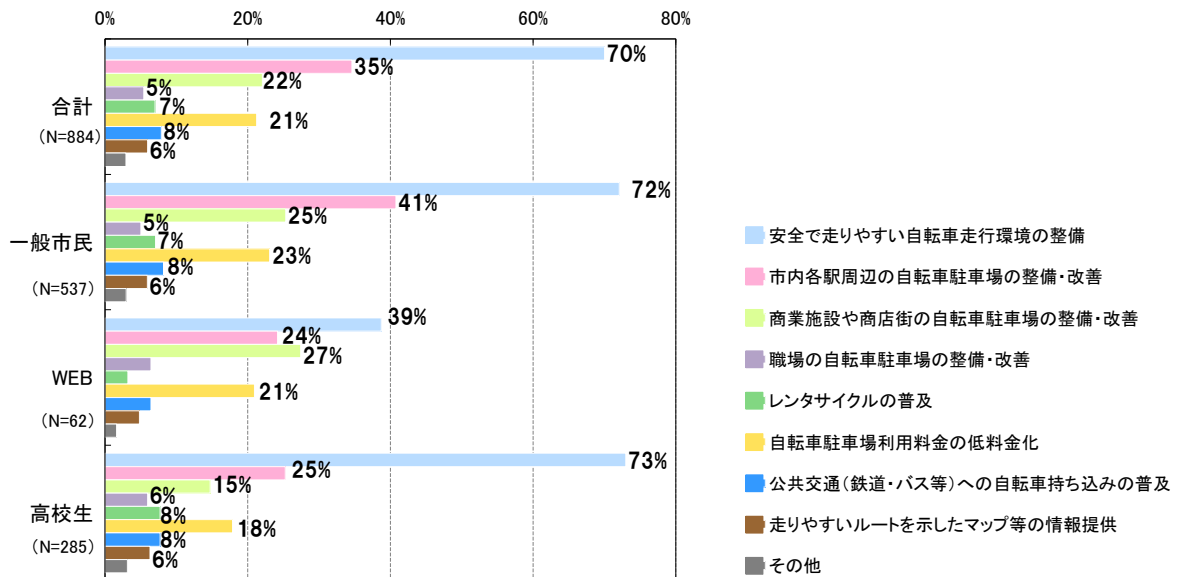




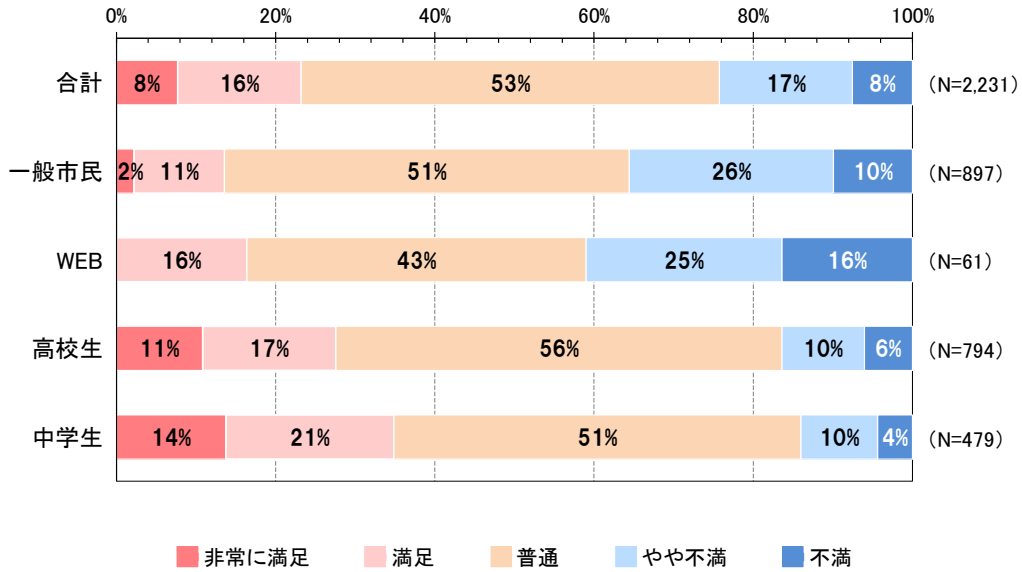
Q 将来、日常的に自転車利用をする場合、片道どれくらいの距離と時間までなら自転車で移動しても良いとお考えか教えてください。 [N=1,040]



Q あなたが車から自転車利用へ転換するために、期待する対策を教えてください。(主なもの2つまで○) (複数回答) [N=858]

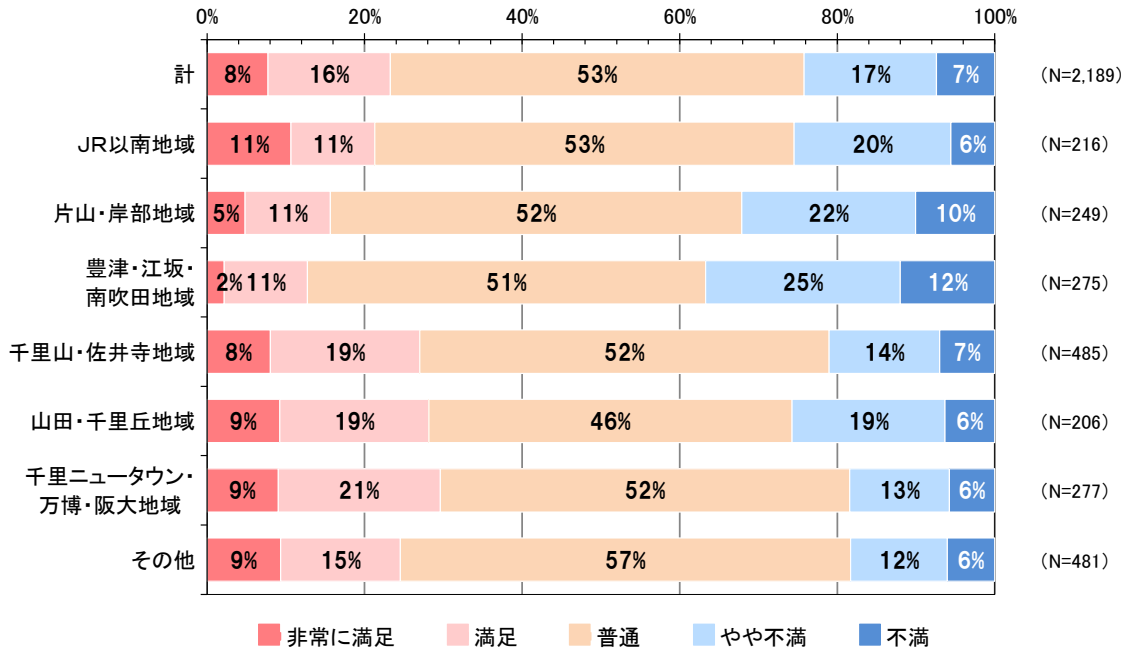


◆自転車通行時の安全性の満足度



◆地域別における自転車通行時の安全性の満足度

※集計は、高校生及び中学生を除く



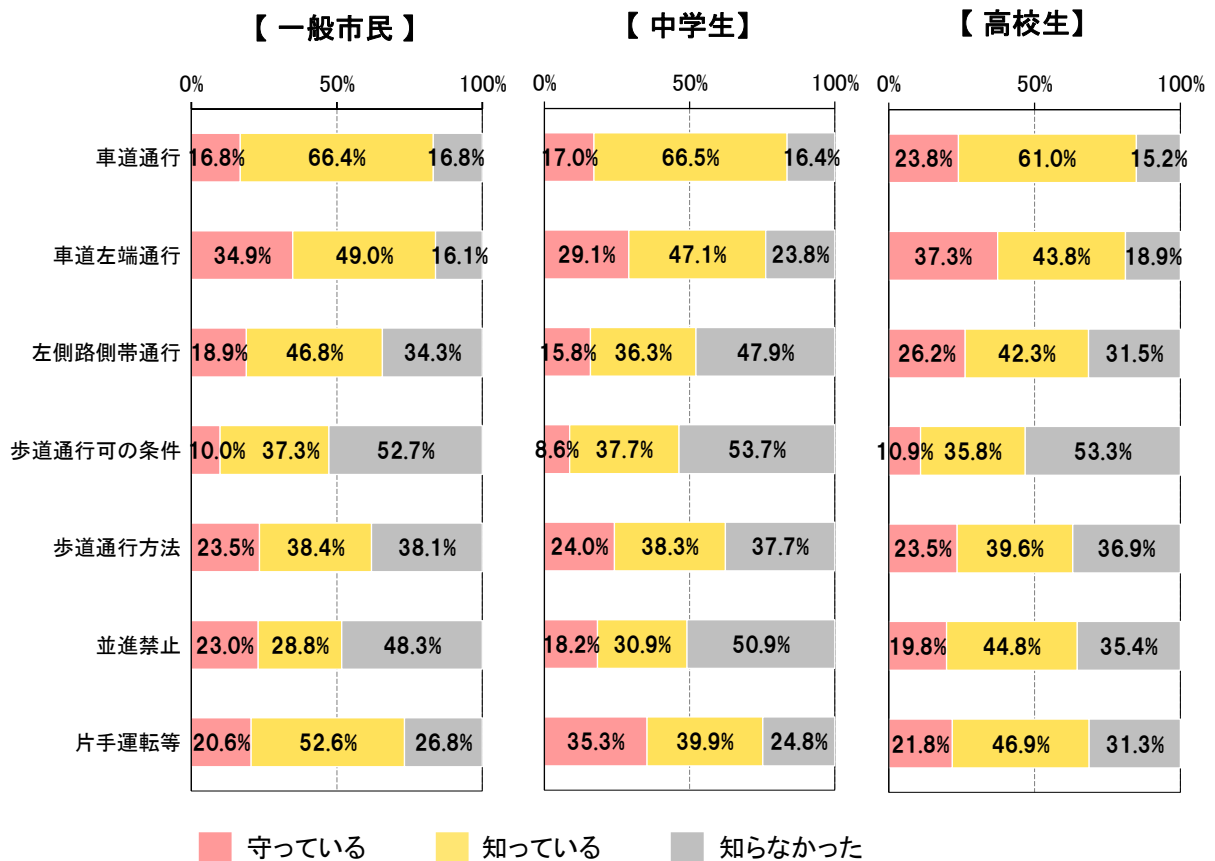
(2) 「まもる」に関すること

- 自転車は車道通行が原則であり、車道では左側通行であることの認知度は高いですが、歩道で自転車が通行できる条件における認知度は低くなっています。
- 交通ルール・マナー向上に必要だと思うのは、「学校での教育」と「周知活動」
- 吹田市の自転車利用者のマナーの現状には、どちらかといえば不満。片山・岸辺地域、豊津・江坂・南吹田地域は、他地域よりも満足度が低くなっています。

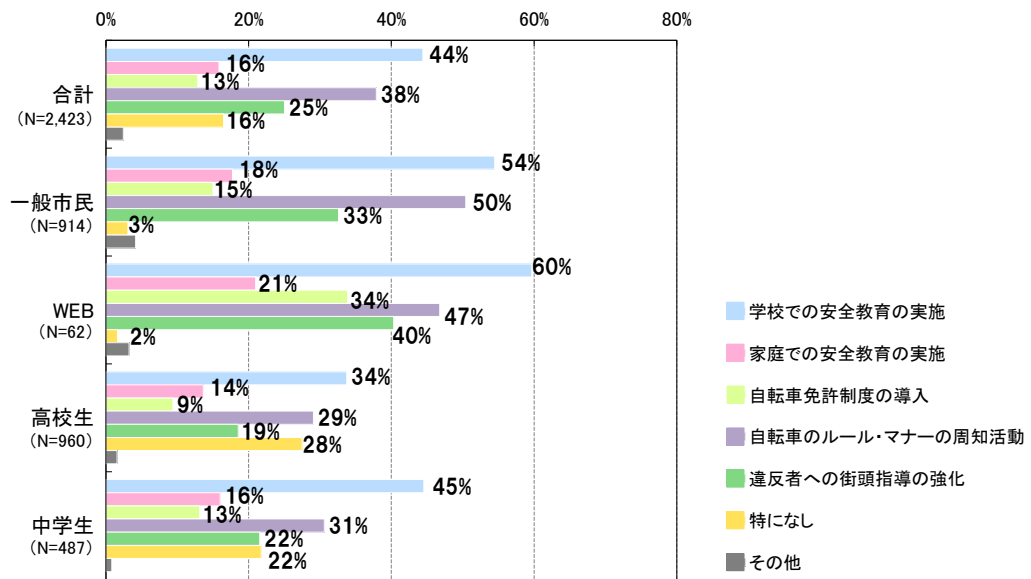
Q 自転車の通行ルールについて、既に知っているもの・守っているものを教えてください。

(知っているものすべてに○、知っており守っているものすべてに◎)

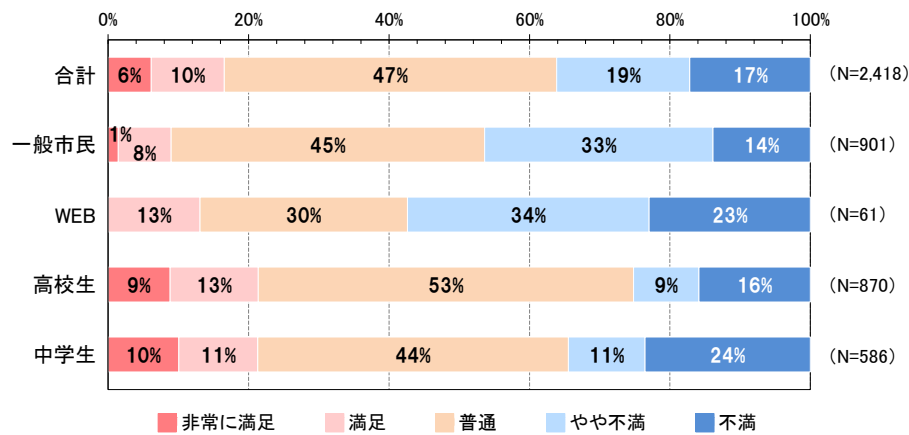
(複数回答) [N=2,627]



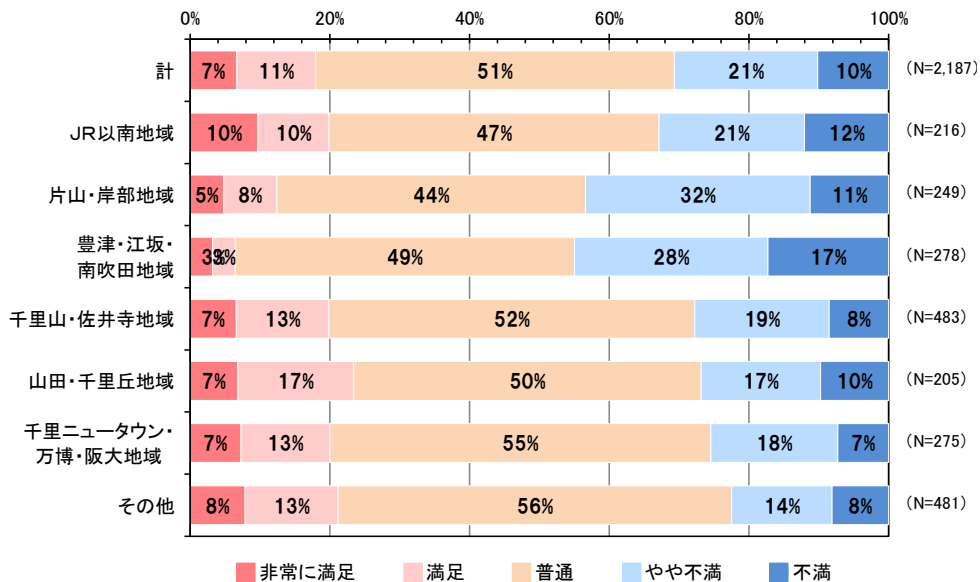
Q 自転車の利用ルール・マナー意識向上のため、重要だと思う具体的な施策を教えてください。（複数回答） [N=2,423]



◆自転車利用者のマナーの満足度



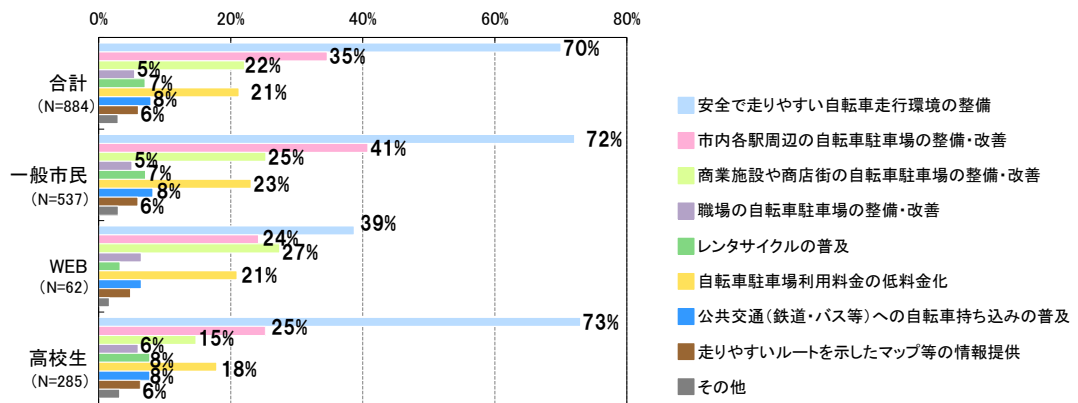
◆地域別における自転車利用者のマナーの満足度 ※集計は、高校生及び中学生を除く



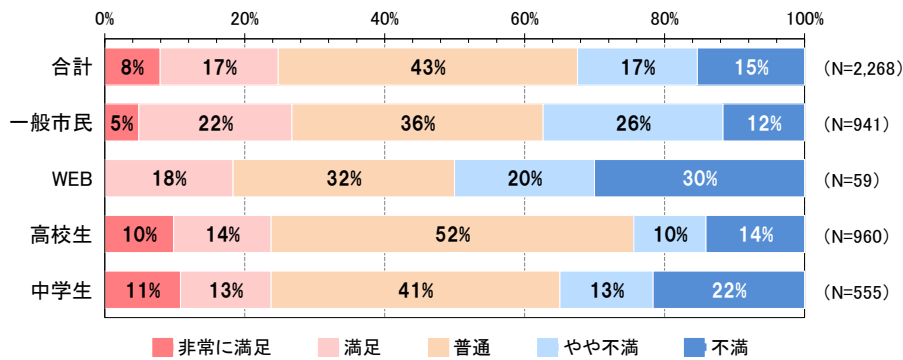
(3) 「とめる」に関すること

- 車から自転車に乗り換えるには、自転車駐車場の整備・改善を望む意見が多くなっています。
- 子ども乗せ自転車や電動アシスト自転車を2段ラックの上段にはとめにくい、タイヤ幅や車体が大きいいため駐輪できない等、特殊な自転車への対応の問題や、定期利用や一部の駅周辺では一時利用の空きがない等、自転車駐車場の不足に対する自由意見が多数ありました。
- 吹田市の自転車の駐車環境の現状には、どちらかといえば不満。片山・岸辺地域、豊津・江坂・南吹田地域は、他地域よりも満足度が低くなっています。

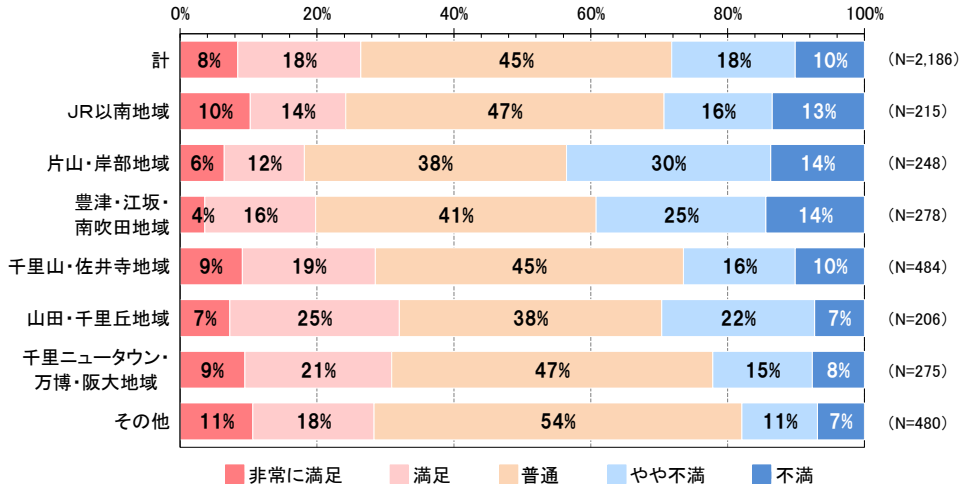
Q あなたが車から自転車利用へ転換するために、期待する対策を教えてください。
 (主なもの2つまで○) (複数回答) [N=858] (再掲)



◆自転車の駐車環境の満足度



◆地域別における自転車の駐車環境の満足度 ※集計は、高校生及び中学生を除く



(参考)

都市計画マスタープラン策定にあたり、平成24年10月にアンケート調査が実施されました。調査は18歳以上の市民3,000名に対し郵送で実施し、1,402通（46.7%）の回答を得ました。

アンケートでは、まちづくりに関する18項目のテーマについて、現状に対する評価と今後重要と思うテーマなどをお聞きしました。

まちづくりの現状評価と今後の重要テーマの回答結果をあわせて見ると、以下のグラフに示すように、「歩行者や自転車が快適に利用できる道が整備されている」が、現状に対する満足度が低いうえに、今後の重要テーマとしての関心度が高いことから、今後特に重要なテーマであることがわかります。

番号	テーマ	番号	テーマ
1	身近な範囲にお店や病院などの生活施設が充実している	10	駅前や駅周辺の商業地に魅力・にぎわいがある
2	歩行者や自転車が快適に利用できる道が整備されている	11	さまざまな産業が集積し、まちに活力がある
3	自動車が快適に利用できる道が整備されている	12	省資源・省エネルギーなど、環境に配慮したまちである
4	鉄道やバスなどの公共交通機関が利用しやすい	13	地域の自然や歴史文化が継承され、活用されている
5	地震や風水害に対して安全なまちである	14	良好で魅力あるまちなみが保全・形成されている
6	防犯面で安心できるまちである	15	まちなかや公共施設のバリアフリー化が進んでいる
7	公害や騒音・振動・悪臭などがなく、健康的に暮らせる	16	高齢者が安心して暮らせる住宅やサービスが整っている
8	まちの特性に応じた計画的な土地利用が行われている	17	生涯学習、文化活動、コミュニティ活動の場が充実している
9	公園や緑地・水辺などの自然環境が充実している	18	身近な地域のまちづくりに関わる機会が整っている

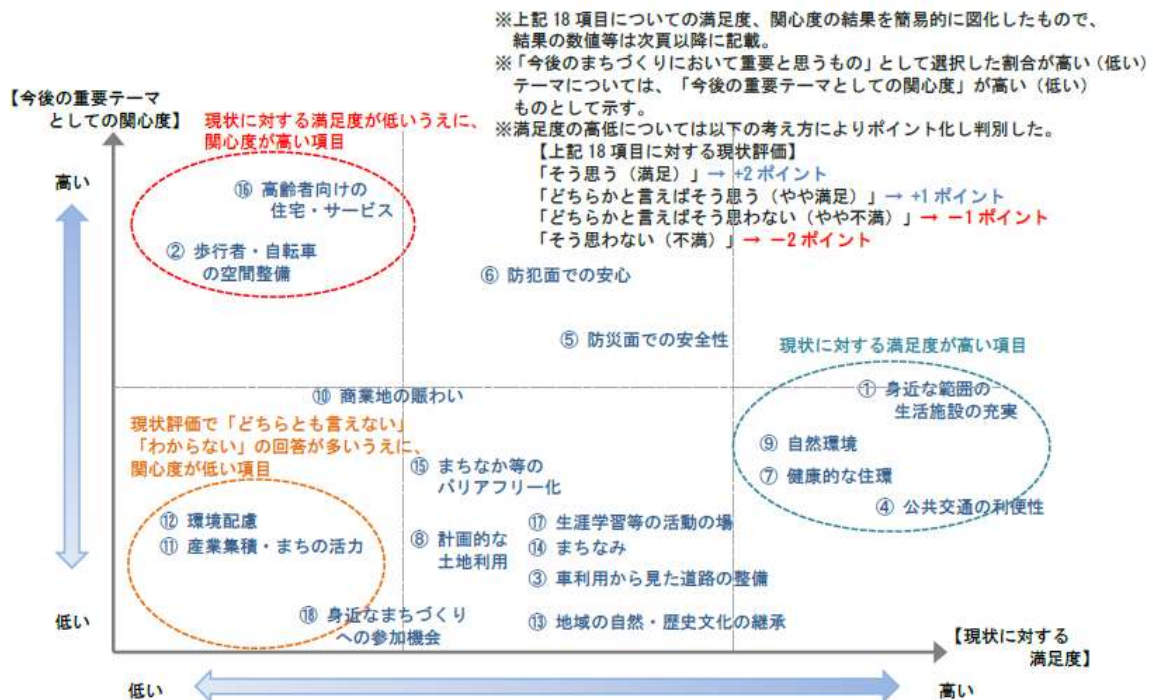


図 3-19 まちづくりのテーマの評価と関心度

出典：吹田市都市計画マスタープラン

5. 現状と課題の整理

■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) ○誰もがわ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・快適でわ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	国・府の動向	<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)
	市上位計画の内容	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車利用者のマナー向上
	現状	<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。
	市民アンケートの結果	<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、自転車駐車対策の実施を提示(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28年度の307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。
	市民アンケートの結果	

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