

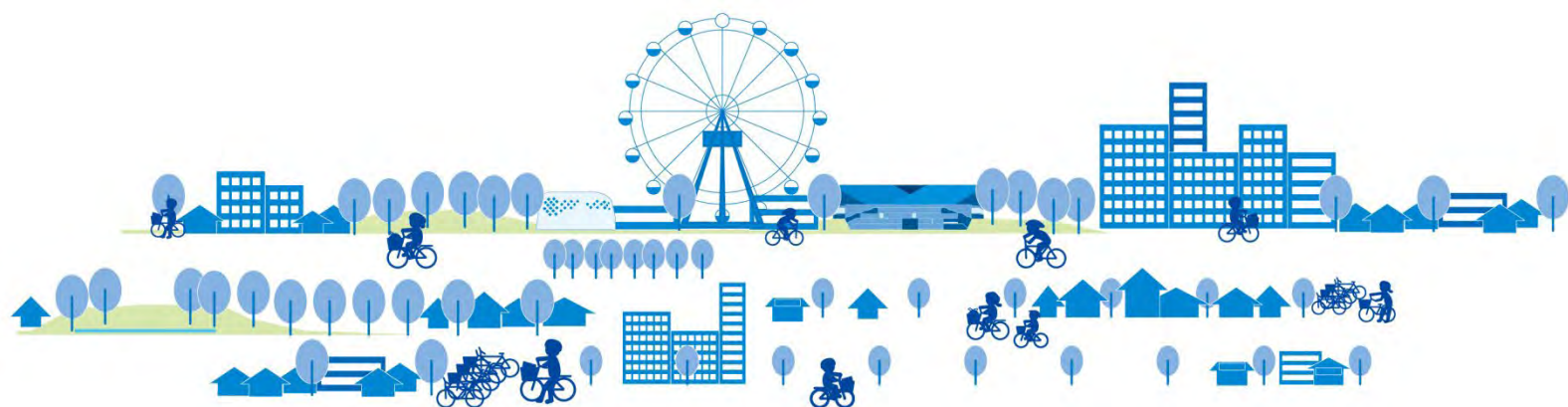
(案)

吹田市

自転車利用環境整備計画中間見直し

(吹田市自転車活用推進計画)

令和4年3月



吹 田 市

🌀 自転車利用環境整備計画の中間見直しについて

本市では、自転車の主な利用目的を「はしる」「まもる」「とめる」「つかう」の4本の柱に分類し、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を総合的に推進するため、「吹田市自転車利用環境整備計画」を平成29年3月に策定しました。

本計画は計画期間を10年間と定め、中間である5年後を目途に、これまで実施した施策の状況確認や効果検証、今後実施する具体的な施策について、必要に応じて見直すこととしています。

また、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、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によって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が施行され、自転車を取り巻く社会情勢の変化などを踏まえた見直しも必要となりました。

本市においては、自転車走行空間の整備や交通安全教育、シェアサイクル実証実験などの施策を実施してきたが、より一層の計画の推進を図る必要があるため、本計画を見直し、自転車活用推進計画と位置づけ、さまざまな課題に対応し自転車の利用環境を総合的かつ計画的な推進を図ります。

計画の推進にあたりましては、市民・道路管理者・交通管理者等が相互に連携し、各施策を一体的に推進していくことが重要であり、その体制の推進に努めてまいります。

最後に、本計画の見直しにあたりまして、貴重な御意見を賜りました吹田市自転車利用環境整備計画会議の委員及び市民の皆様から心からお礼を申し上げますとともに、今後とも本市の自転車施策により一層の御理解と御協力をよろしくお願いいたします。



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	7
(1)国の関連計画	7
(2)大阪府の関連計画	14
(3)吹田市の上位計画・関連計画	18
第3章 本市における自転車を取り巻く現状と課題	23
1 自転車利用の現状	23
(1)自転車の利用状況	23
(2)自転車の交通量	26
(3)アンケートからみた利用状況	27
2 自転車関連事故の状況	33
3 自転車に関する取組の現状	35
(1)「はしる」	35
(2)「まもる」	40
(3)「とめる」	45
(4)「つかう」	54
4 自転車に関する市民の意識	58
(1)「はしる」に関すること	58
(2)「まもる」に関すること	61
(3)「とめる」に関すること	63
5 現状と課題の整理	66



第4章 自転車利用環境整備の基本方針	68
1 基本理念	68
2 基本方針	68
3 施策の体系	69
第5章 自転車利用環境整備の取組施策	70
1 はしる	70
2 まもる	103
3 とめる	109
4 つかう	113
第6章 計画の実現に向けて	116
1 推進体制と進捗管理	116
(1) 推進体制	116
(2) 進捗管理	116
2 計画目標	117
(1) 「はしる」の目標項目	117
(2) 「まもる」の目標項目	118
(3) 「とめる」の目標項目	118
(4) 「つかう」の目標項目	118
3 実施スケジュール	119



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っています。このような状況を受け、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月に公布される中、本市では平成28年度に「自転車利用環境整備計画」を策定しました。
- その後、国や大阪府が「自転車活用推進計画」を策定するなど、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・具体化しています。

(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心・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、中間年にあたる令和3年度に進捗を確認し、施策等の見直しを行いました。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4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3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（改訂版）」の内容に準拠した計画として位置付けます。
- 自転車の活用を総合的・計画的に推進する、国としての基本方針をまとめた自転車活用推進計画に基づき、「地方版自転車活用推進計画」に準拠した計画として位置付けます。

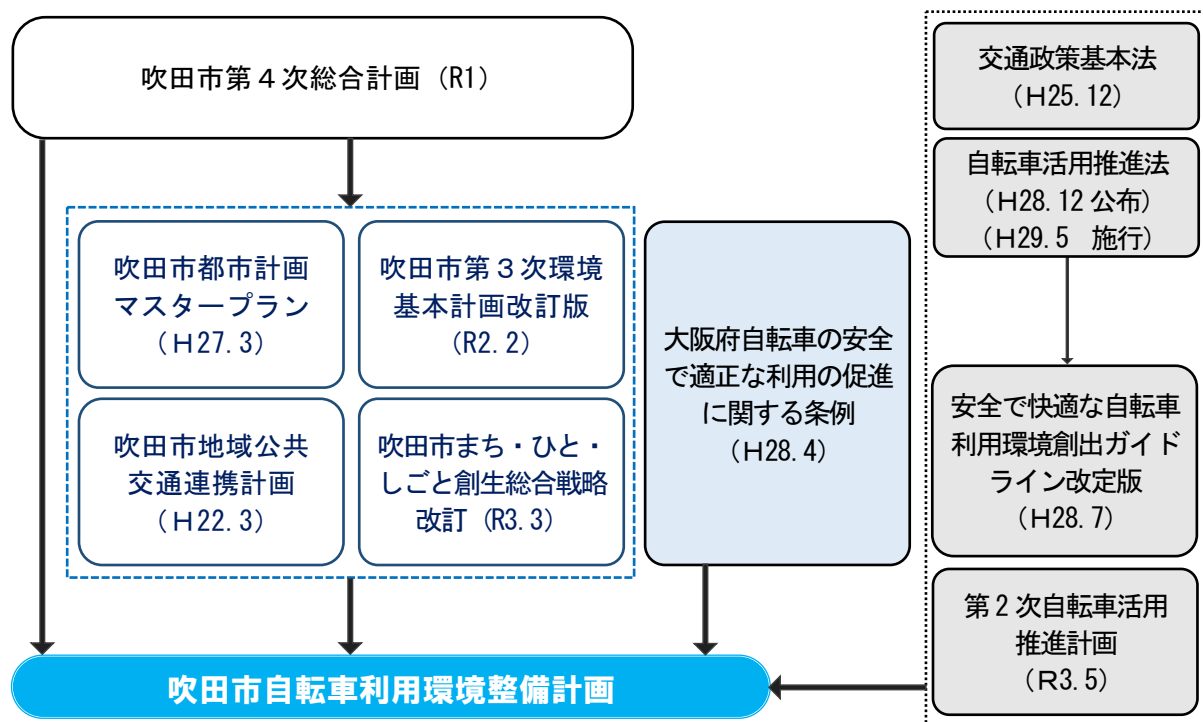


図 1-2 本計画の位置づけ

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、また、平成30年6月には自転車活用推進計画が策定され、令和3年5月に第2次計画が策定された。
- 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。

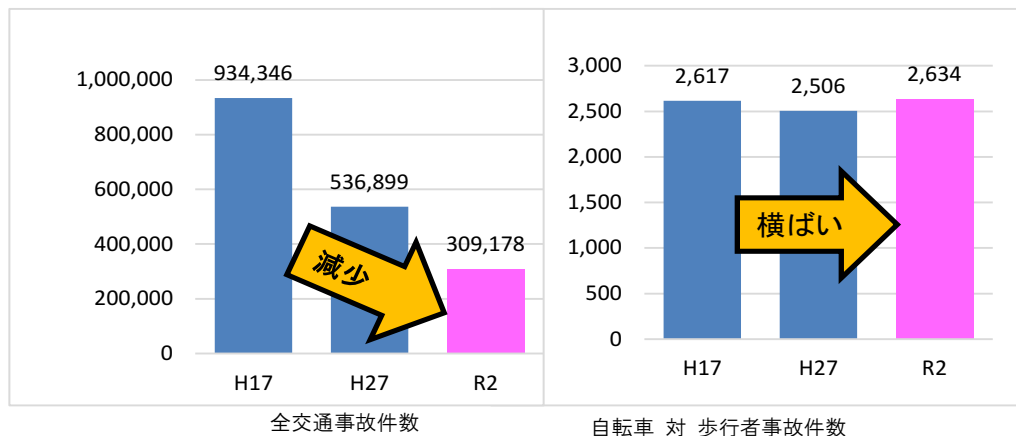


図 2-1 自転車対歩行者事故件数の増減（全国）

出典：令和2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
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)
	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り強化 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	<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
	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)	<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、ルールの周知と安全教育を推進し、 指導・取締りを強化する 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	<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 的な取組などを提示
		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
29年	5月	自転車活用推進法施行	<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。 	



時期		法制度等	主な内容等		
年月					
平成	30年	6月	自転車活用推進計画		
			<ul style="list-style-type: none"> ○「自転車の活用を総合的・計画的に推進する」ための国としての基本方針をまとめた計画。 ○計画の構成としては、4つの目標を定めている。 <ul style="list-style-type: none"> 【1】 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 【2】 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 【3】 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 【4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 		
令和	1年	12月	大阪府自転車活用推進計画		
			2年	6月	道路交通法(改正)
			3年	5月	第2次自転車活用推進計画
			<ul style="list-style-type: none"> ○自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置付ける。 ○「大阪府自転車通行空間10か年整備計画」などとの整合を図り2025年度までを計画期間とする。 		
			<ul style="list-style-type: none"> ○危険行為に妨害運転(自転車でのあおり運転含む)が規定。 		
			<ul style="list-style-type: none"> ○新たな施策の追加 <ul style="list-style-type: none"> ・多様な自転車の開発・普及 ・損害賠償責任保険等への加入促進 ○第1次自転車活用推進計画からの強化施策 <ul style="list-style-type: none"> ・企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進 ・安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。 ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 		



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
自転車用のピクトグラム、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



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

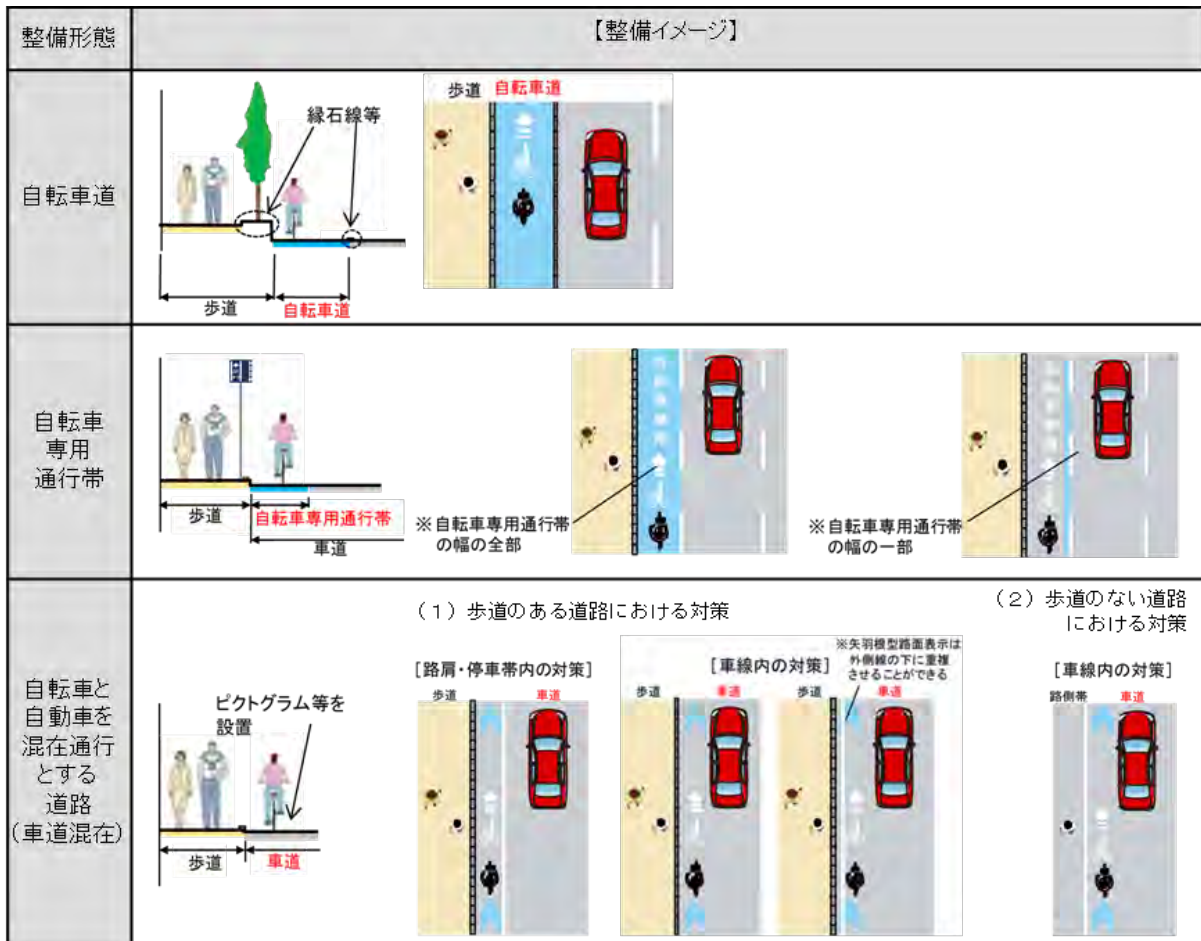
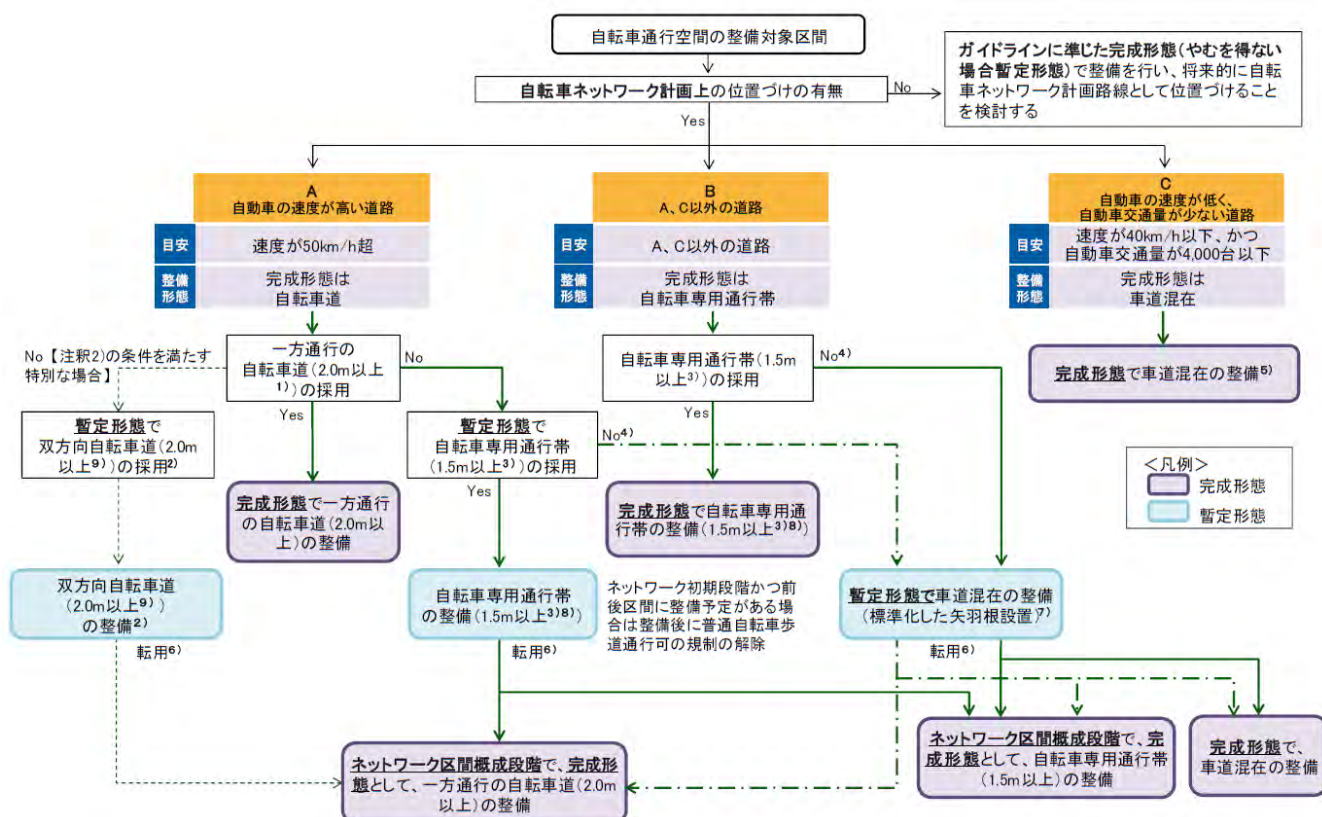


図 2-3 基本的な整備形態（イメージ）



- 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で、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)

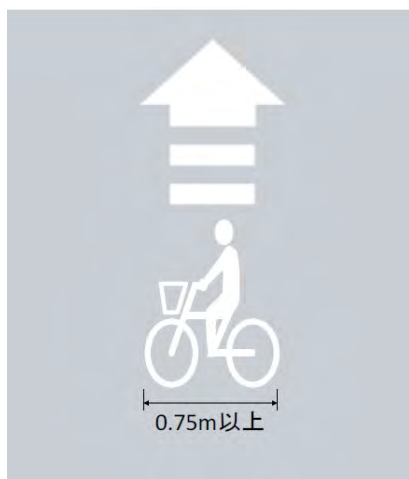
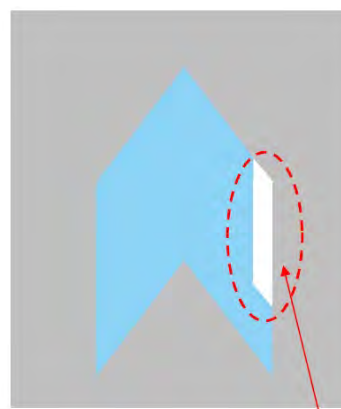


図 2-6 自転車のピクトグラムの例




縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

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30年5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。

◆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。



第2次自転車活用推進計画（令和3年5月）

◆計画の位置づけ

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、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によって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法の基本理念に「自転車の活用を総合的・計画的に推進する」ための国としての基本方針をまとめた計画。

◆自転車の活用推進に関する目標

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
- 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤の促進
- 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進

◆自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針
 - 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
 - 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討



(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組の一つとして、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色系
(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。

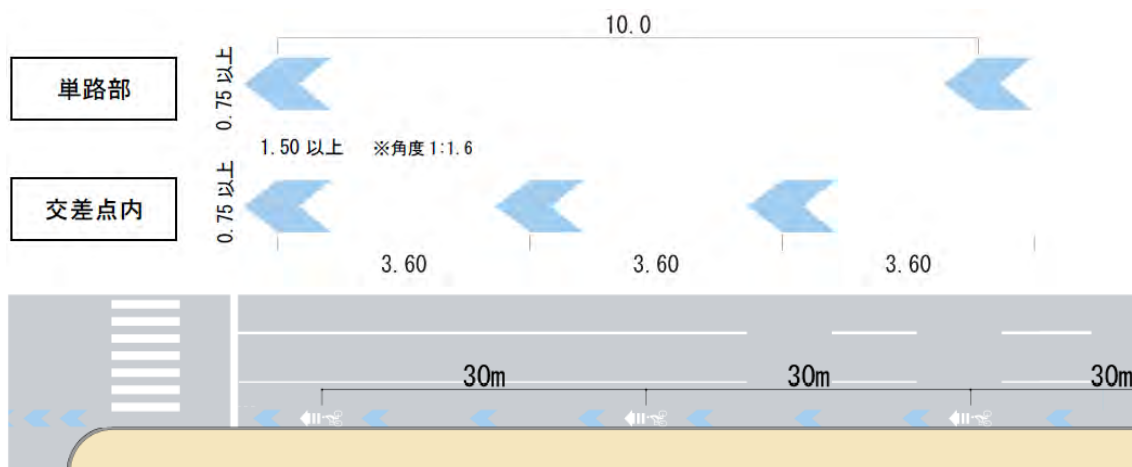


図 2-8 矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラム及び矢印の設置間隔

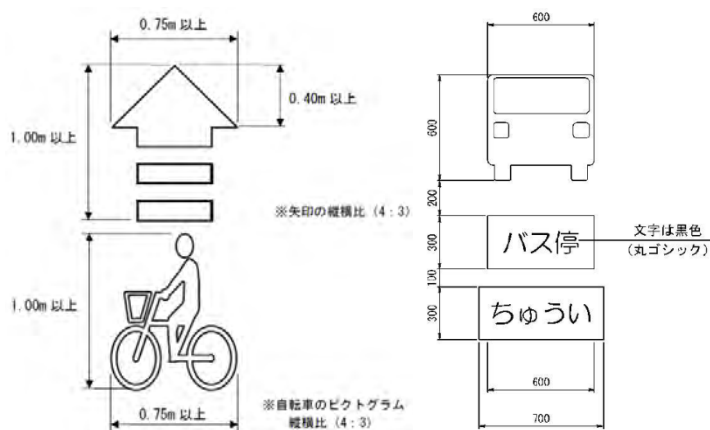


図 2-9 自転車のピクトグラム及び矢印、バス停の注意喚起の形状



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 10 か年整備計画（案）（平成 31 年 3 月）

- 「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき自転車に係る道路交通環境の整備を進め、現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のための整備方針を定める。
- 目標整備延長は、緊急3か年計画の62キロメートルを含む約200キロメートル現道の府管理道路。今後、市町村の自転車ネットワーク計画策定によって変動。

<整備区間>

- 幅員3.5m未満の歩道区間。
- ただし、幅員3.5m以上の自転車歩行者道のうち、歩行者の多い区間や自転車通行空間の連続性が必要な区間は整備を検討。
- 市町村の自転車ネットワーク計画の策定状況を踏まえ、2021年度までは追加等の検討を行う。

<優先整備区間>

1. 「自転車関連事故が多い区間(A)かつ自転車交通量が多い区間(B)」※2 や「自転車指導啓発重点地区および路線」※3⇒（約 122km）
※2.過去 10 年間の自転車関連事故が 4 件/km かつ自転車交通量 700 台/日
※3.警察が選定した自転車利用者に対する交通指導、取締りを実施する箇所
- 2.市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた府管理道路[(A)or(B)]のうち、以下に該当する区間⇒（約 77km）
 - ①通学路や自転車関連事故が発生している市町村道と一体的に整備が図れる区間（駅・学校などへのアクセス道路等）
 - ②上記1 または 2-①によって挟まれた区間

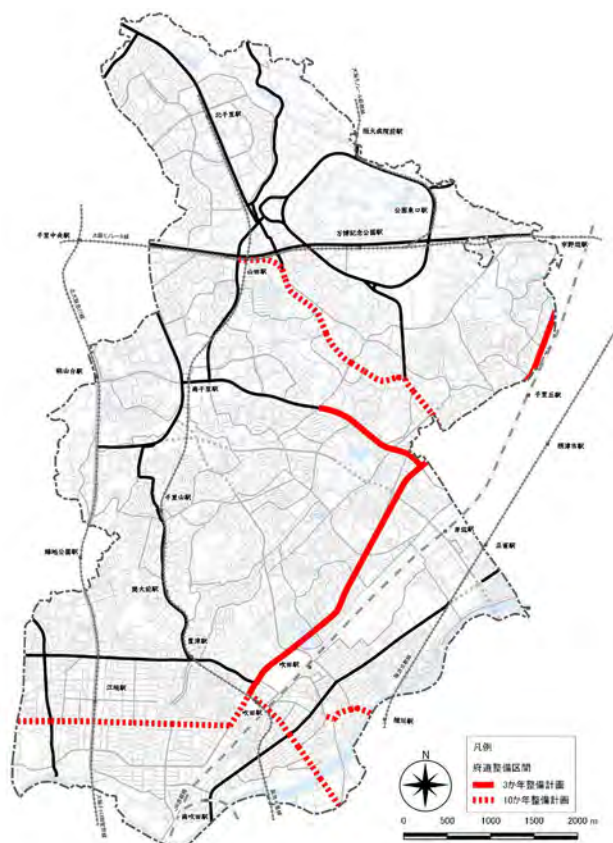


図 2-11 吹田市内における府道整備区間



<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。

大阪府自転車活用推進計画（案）（平成31年3月）

<計画の位置付け>

本計画は自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置付ける。

<施策推進に必要な事項>

1. 関係者の連携・協力
 - ・府自転車活用推進委員会の関係部局が緊密に連携して施策を推進
 - ・国、公共交通事業者、府民の相互連携を促進
2. 計画のフォローアップと見直し
 - ・取組状況のフォローアップを行い、施策の効果に関する評価を実施
 - ・社会情勢の変化等も勘案しながら、必要に応じて見直し



(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4次総合計画（令和元年）

<基本構想>

○将来像

豊かなみどりに彩られた良好な生活環境。
充実した医療・教育・研究環境と産業の集積。
歴史と文化の息づくまちなみ。活発な市民活動に裏付けられる高い市民力・地域力。

○施策の大綱

- 【大綱 1】 人権・市民自治
- 【大綱 2】 防災・防犯
- 【大綱 3】 福祉・健康
- 【大綱 4】 子育て・学び
- 【大綱 5】 環境
- 【大綱 6】 都市形成
- 【大綱 7】 都市魅力
- 【大綱 8】 行政経営

○取組の視点

- 【視点 1】 分野を超えた連携
- 【視点 2】 市民と行政との協働
- 【視点 3】 地域の特性を生かしたまちづくり

<基本計画>

◆自転車に関連する記述

大綱 6 都市形成

政策 2 安全・快適な都市を支える基盤づくり

6-2-4 交通環境の整備

自転車を安全・快適に利用できる通行空間や自転車駐車場の確保を進めるとともに交通ルールの啓発に取り組みます。また関係機関と連携しながら、公共交通の利便性・安全性の向上を図ります。

施策指標

施策 6-2-4 自転車通行空間の整備延長 策定時 0.9 km（H29 年度）目標 40 km（H40）

<実施計画令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）>

6-2-4 交通環境の整備

- 総合的自転車対策（交通対策） ◆レンタサイクルの廃止による縮小
- 総合的自転車対策（自転車駐車場） 継続
- 千里ニュータウンプラザ 管理事業（自転車駐車場） 継続

＜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3次環境基本計画改訂版（令和2年2月）

<基本方針>

- 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

<基本理念>

「使い捨てなどのライフサイクルを見直す」「限りある資源を有効に使う」「豊かな自然と共に生きる」キーワードが「MOTTAINAI（もったいない）」

<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>

- 再可能エネルギーの活生用を中心とした低炭素社会への転換
- 資源を大切にす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
- 自然の恵みが実感できるみどり豊かな社会の形成
- 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。

自転車通行空間の整備延長

レンタサイクル・自転車駐車場整備

本市は自動車利用から自転車利用への転換を進め、交通量の抑制と温暖化防止に努めています。市内各駅に自転車駐車場を整備するとともに市内7つの駅で通勤・通学用にレンタサイクルを設置しています。平成30年度（2018年度）のレンタサイクルの利用者数は延べ714人でした

吹田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年年3月改訂）

<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 環境に配慮した先進的なまちづくり

○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。

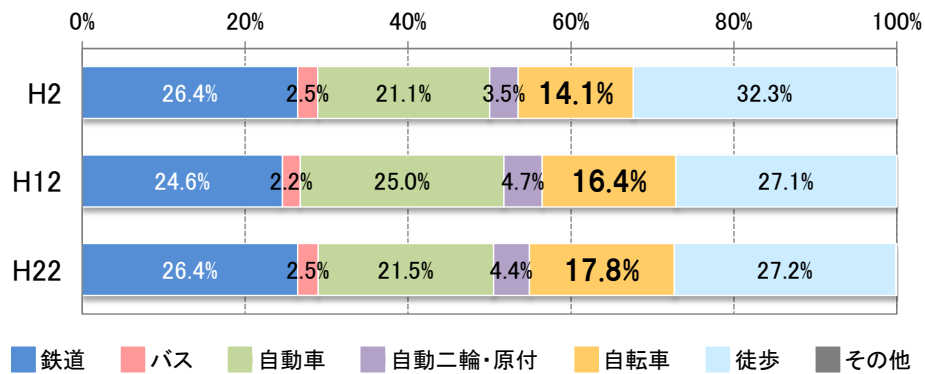


図 3-1 パーソントリップ調査による代表交通手段分担率

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

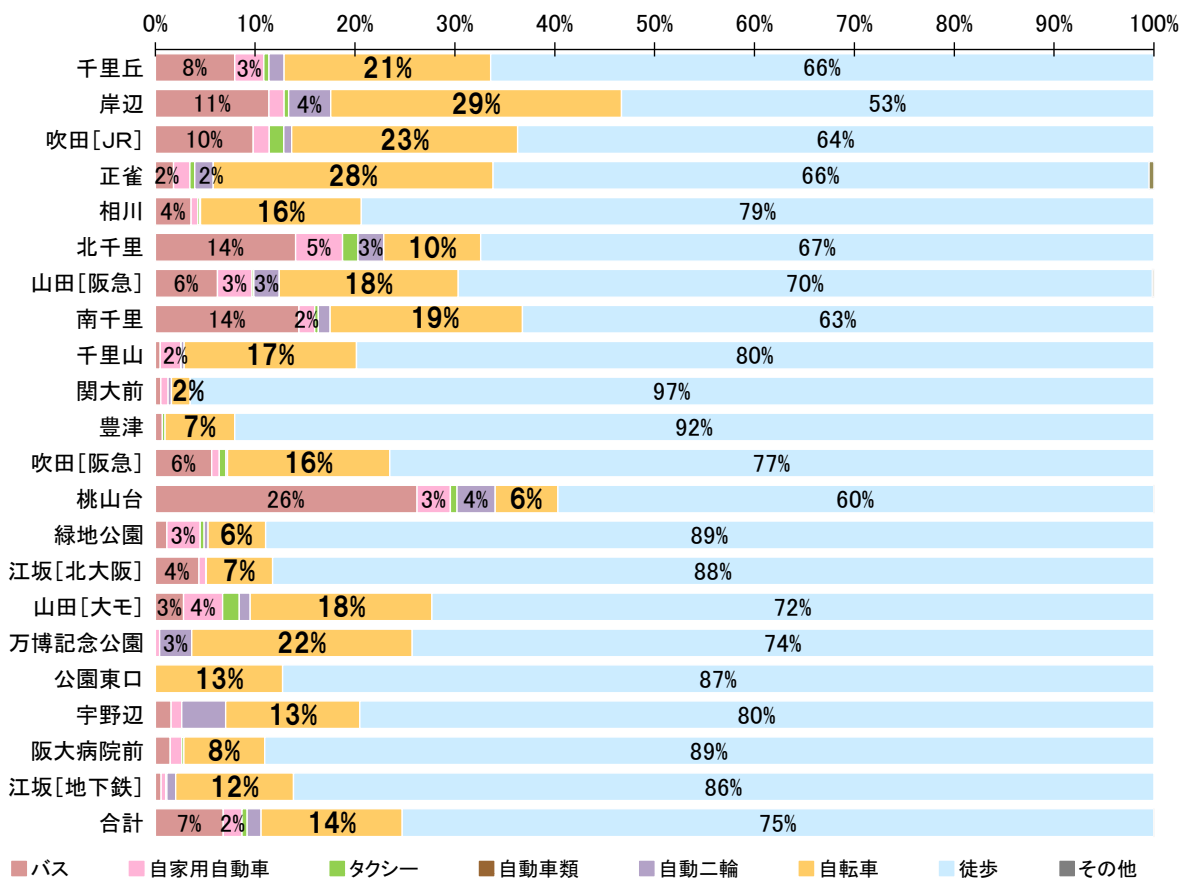
順位	市町村名	自転車分担率	順位	市町村名	自転車分担率	順位	市町村名	自転車分担率
1	松原市	33.3%	16	高槻市	22.8%	31	富田林市	14.5%
2	守口市	32.6%	17	堺市	22.2%	32	和泉市	13.3%
3	門真市	32.5%	18	岸和田市	21.1%	33	大阪狭山市	13.0%
4	八尾市	31.4%	19	柏原市	20.2%	34	泉南市	12.8%
5	高石市	30.4%	20	島本町	20.1%	35	阪南市	12.4%
6	東大阪市	30.0%	21	豊中市	19.3%	36	岬町	9.8%
7	藤井寺市	29.4%	22	四條畷市	18.3%	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 (端末交通手段)	自転車 (代表交通手段 + 端末交通手段)	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 (端末交通手段)	自転車 (代表交通手段 + 端末交通手段)
			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	国分寺市	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

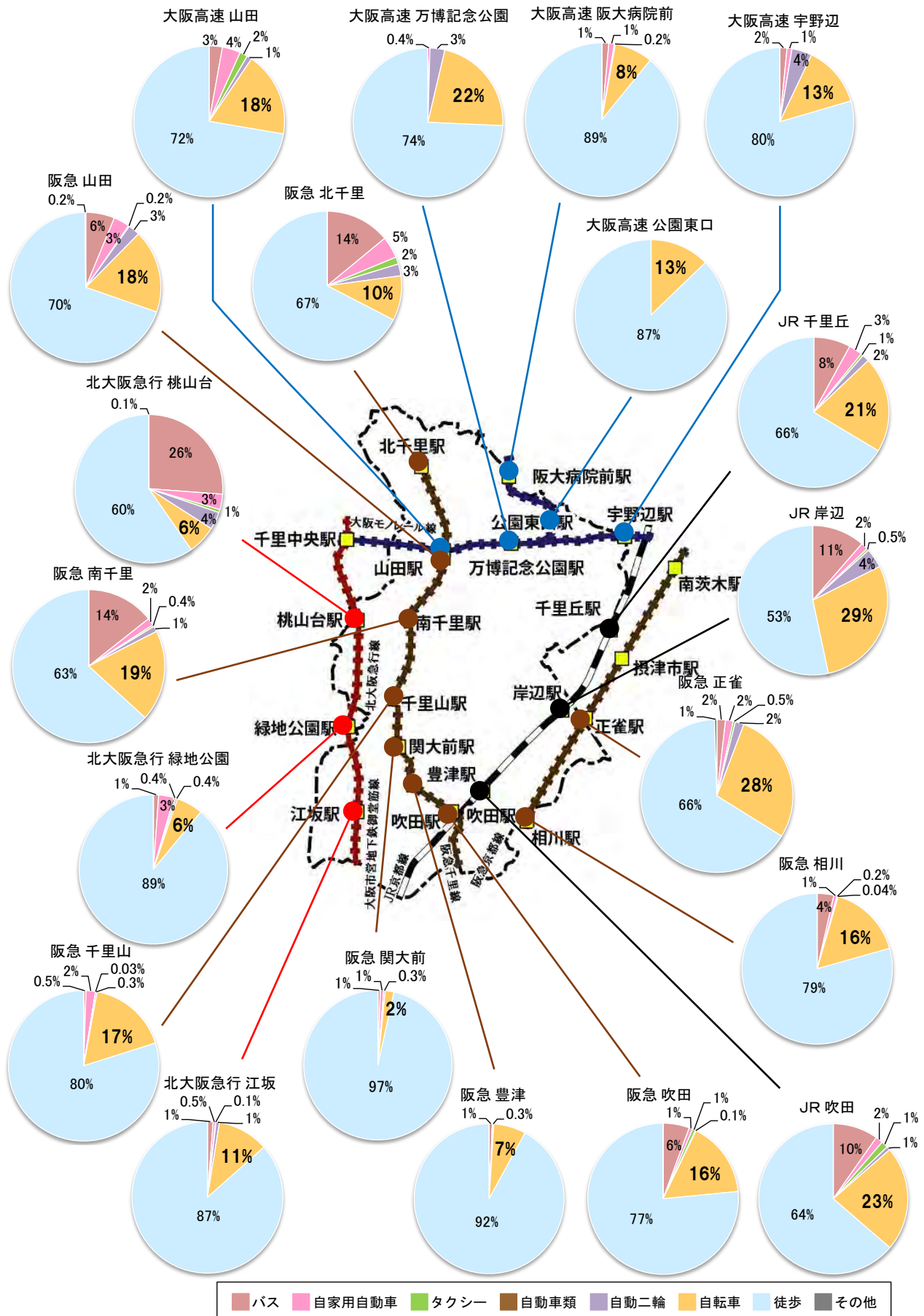


図 3-3 駅別 目的別 鉄道端末手段別 割合 (※乗降計)



(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。

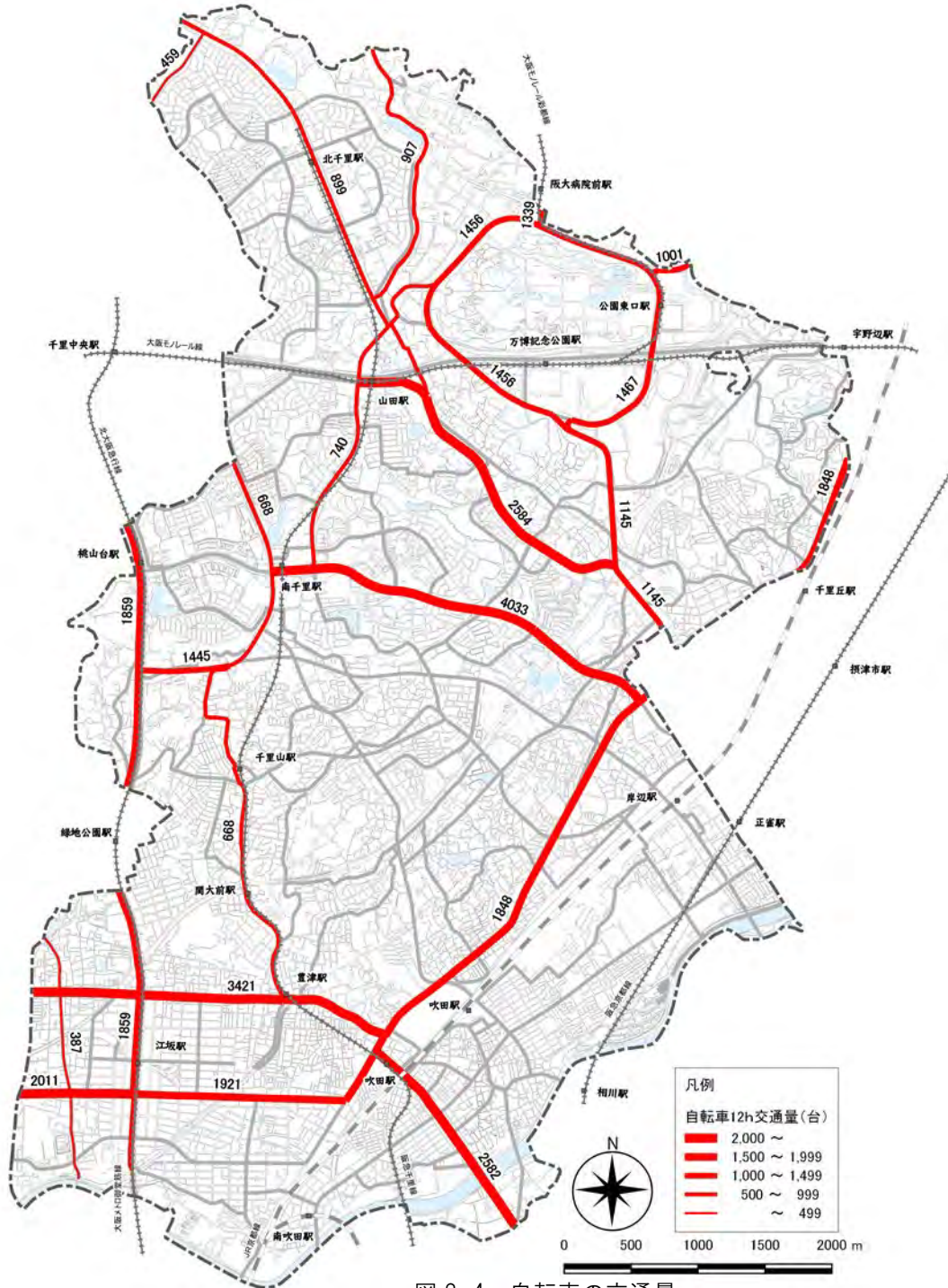


図 3-4 自転車の交通量

出典：H27 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

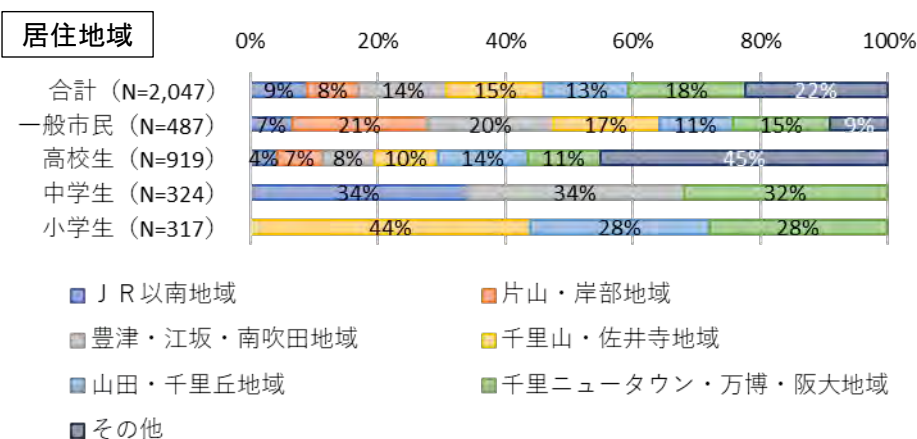
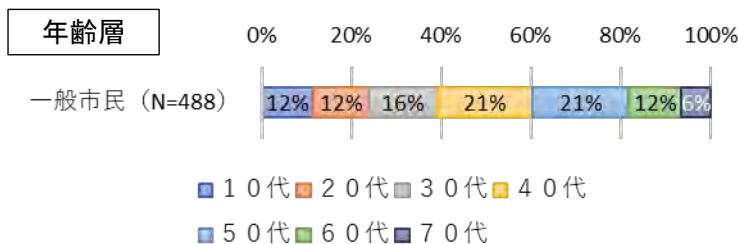
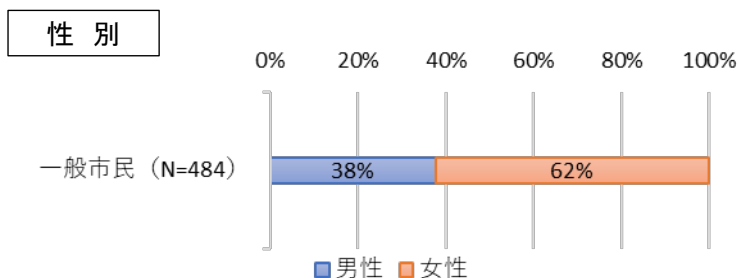
(3) アンケートからみた利用状況

◆アンケートの実施概要

- 実施日
令和3年7月上旬
- 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)	2,000枚	489枚	24%
高校生アンケート (市内3高校の2年生対象)	1,007枚	942枚	94%
中学生アンケート (市内3中学の2年生対象)	370枚	324枚	88%
小学生アンケート (市内3小学の6年生対象)	370枚	317枚	88%
計	3,747枚	2,058枚	55%

● 属性の状況

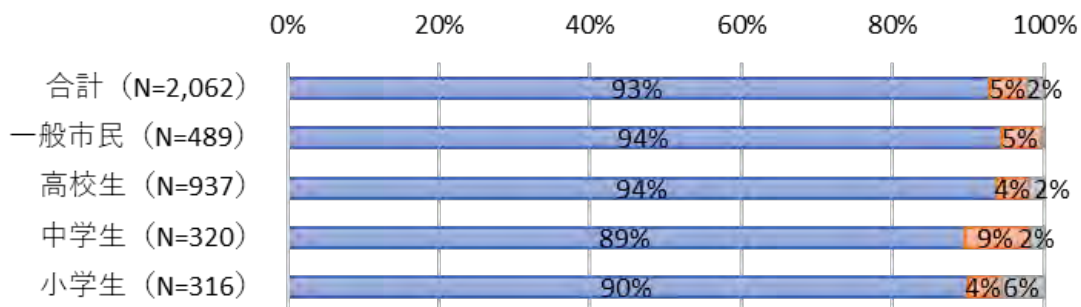




◇自転車の保有状況

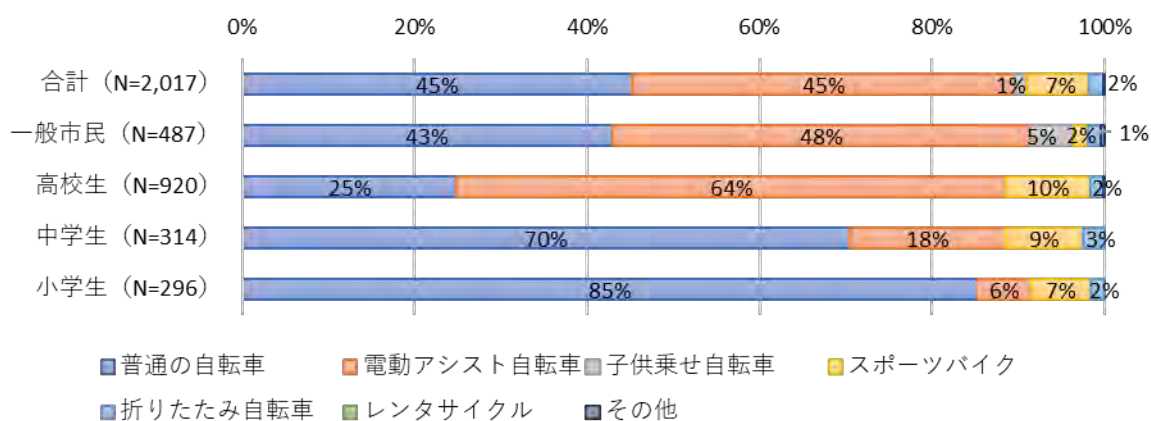
○90%以上の方が自分専用の自転車を持っています。
 ○一般市民、高校生では「電動アシスト自転車」の割合が多く、小中学生では普通の自転車が多い。

Q あなたは自転車を持っていますか。(1つだけ○)



- 自分専用の自転車を持っている。
- 家族等で自転車を共有している。
- 自転車を持っていない。

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○)



- 普通の自転車
- 電動アシスト自転車
- 子供乗せ自転車
- スポーツバイク
- 折りたたみ自転車
- レンタサイクル
- その他

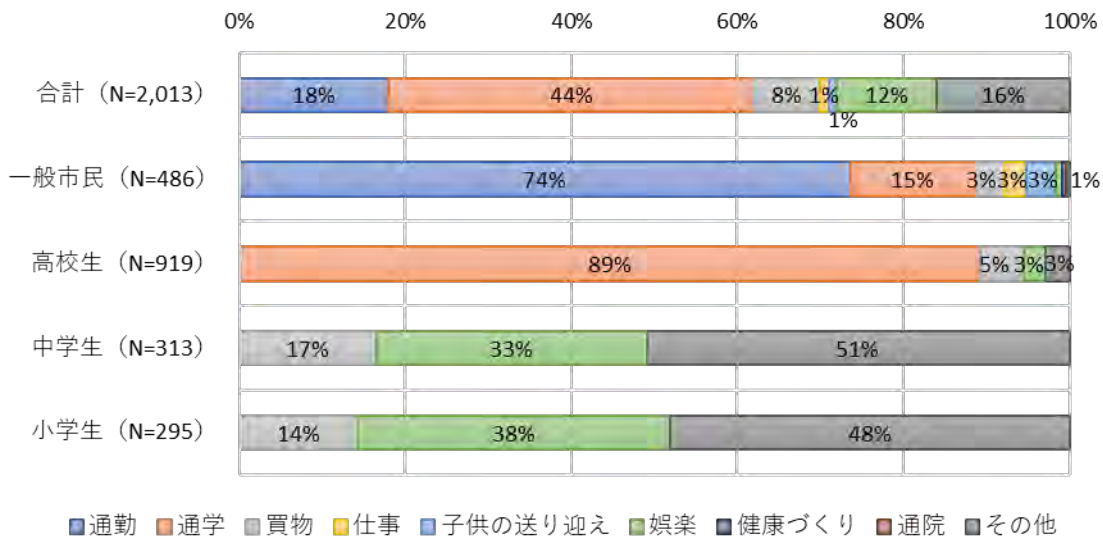


◆目的

○回答者に高校生が多いため「通学」が44%を占めており、次いで「通勤」が17%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。

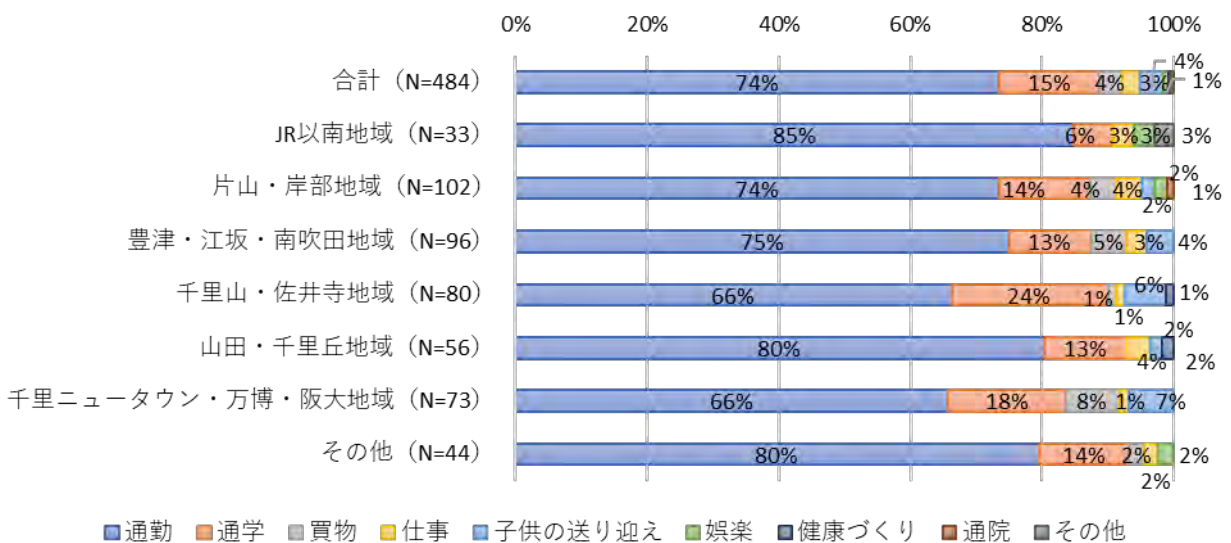
○一般市民のアンケートで見ると、ほとんどの地域で「通勤」が65%前後でありに対し、「千里ニュータウン・万博・阪大地域」「千里山・佐井寺地域」では50%と低くなっています。その分、他の地域よりも「通学」が多くなっています。

Q 自転車を最もよく利用する目的は何ですか。(1つだけ○)



Q 「目的」×「地域」

[N=484] ※集計は、一般市民のみ



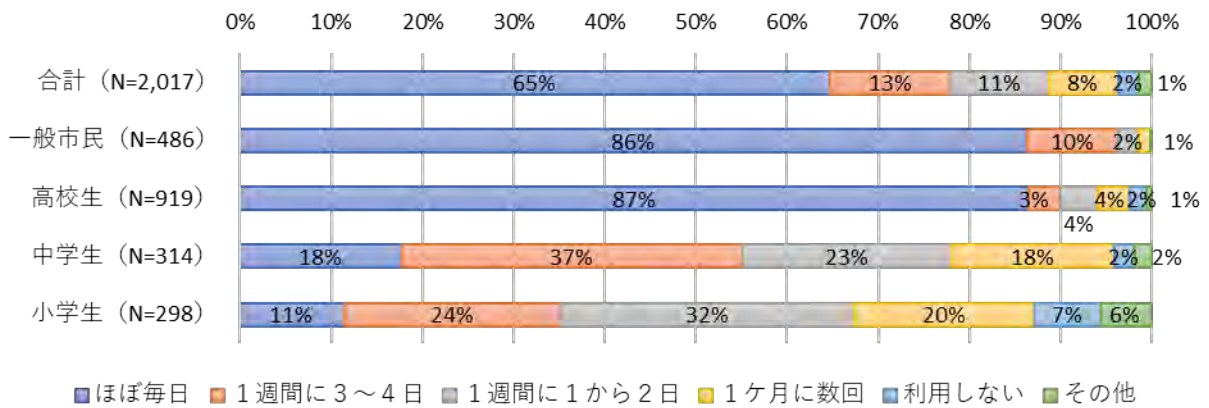


◆利用頻度

○一般市民のアンケートで見ると、「ほぼ毎日」が86%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。

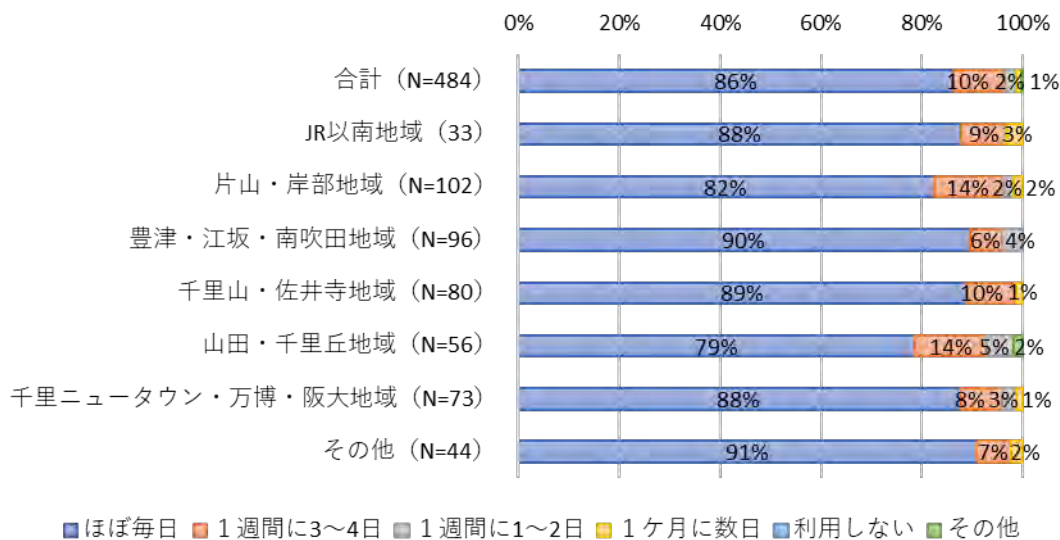
○ほとんどの地域で「ほぼ毎日」が90%を超えていますが、「山田・千里丘地域」はやや利用頻度が低く、アップダウンと道路幅が狭い地形が影響していると考えられます。

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○)



Q 「頻度」×「地域」

※一般市民のみ集計

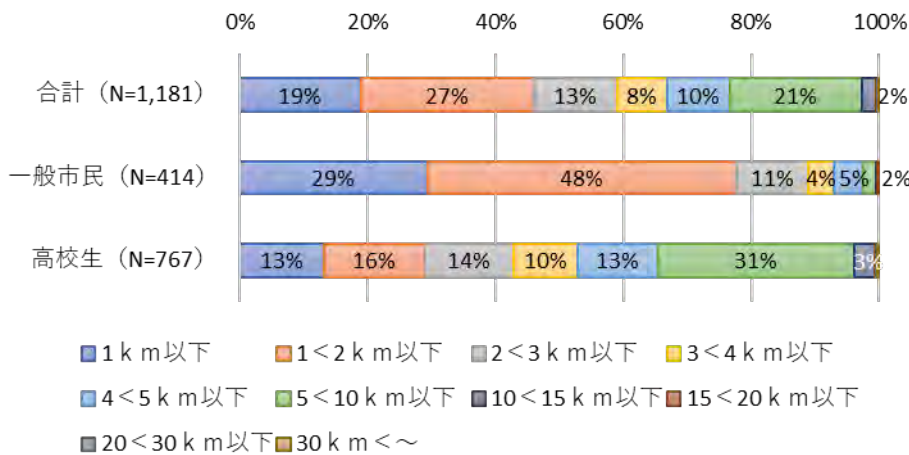


◆移動距離

○全体では「2km以下」の移動で46%と半分以上を占めており、「5km以下」で77%に達しています。最も多いのは「1～2km以下」で27%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77%となり、近距離利用の割合がより高くなっています。

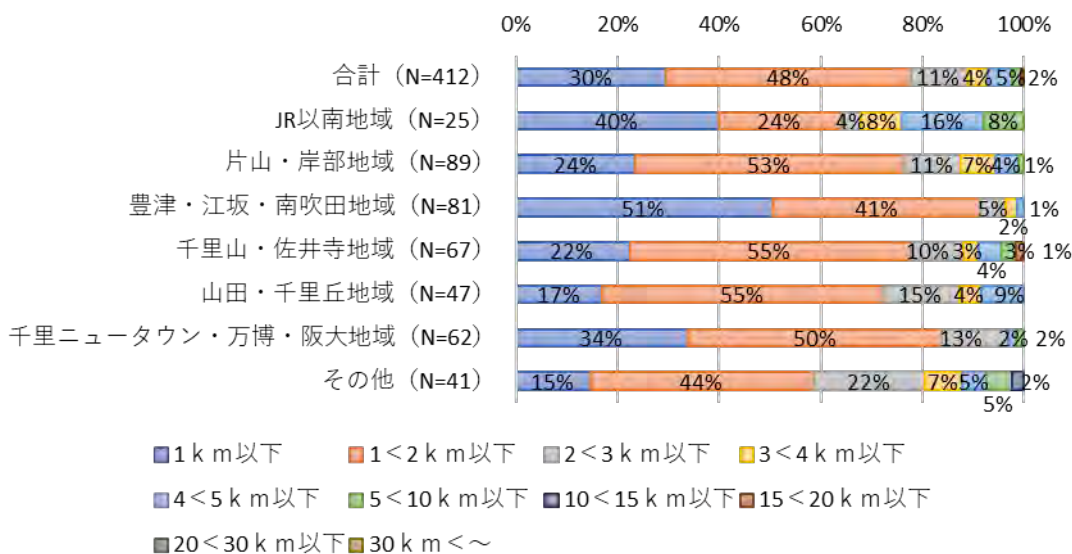
○一般市民のアンケートで見ると、「豊津・江坂・南吹田」地域が「2km以下」の移動で92%と最も近距離利用の割合が高く、逆に低いのは「JR以南地域」「山田・千里丘地域」で約60%となっています。

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。



Q 「距離」×「地域」

※集計は、一般市民のみ



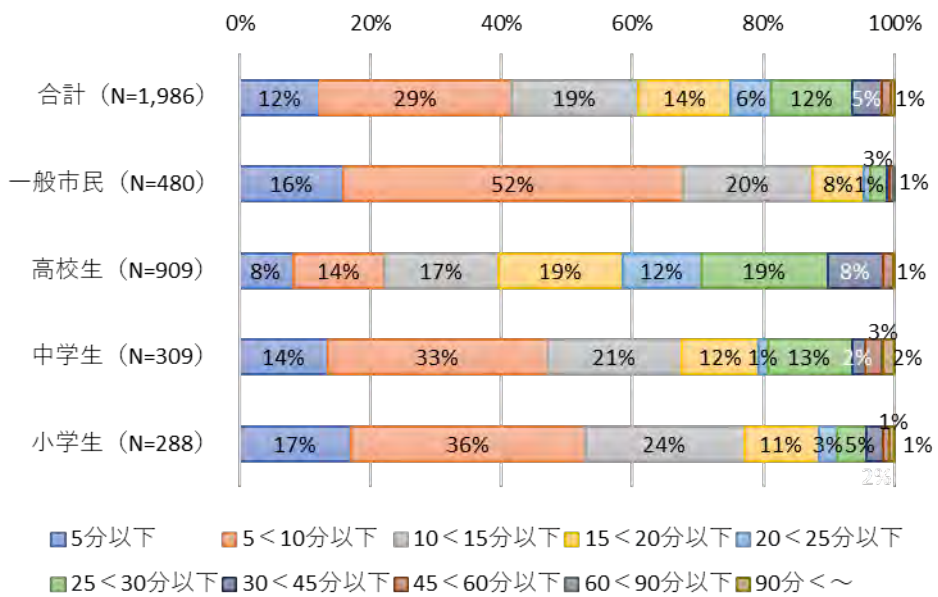


◆移動時間

○全体では「10分以下」の移動で41%と半分近くを占めており、「30分以内」で92%に達しています。最も多いのは「5～10分以下」で29%となっています。
 一般市民のアンケートで見ると、「10分以下」の移動で68%となり、近距離利用の割合がより高くなっています。

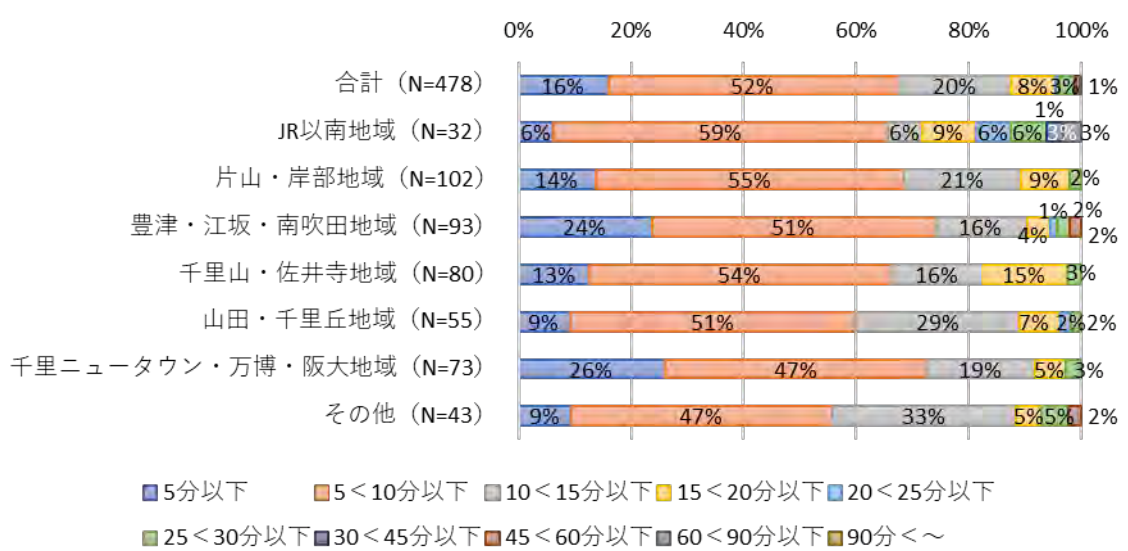
○一般市民のアンケートで見ると、「豊津・江坂・南吹田」地域が「10分以下」の移動で約75%と最も近距離利用の割合が高く、逆に低いのは「JR以南地域」「山田・千里丘地域」で約60%となっています。

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



■ 5分以下 ■ 5<10分以下 ■ 10<15分以下 ■ 15<20分以下 ■ 20<25分以下
 ■ 25<30分以下 ■ 30<45分以下 ■ 45<60分以下 ■ 60<90分以下 ■ 90分<～

Q 「時間」×「地域」 ※集計は、一般市民のみ



■ 5分以下 ■ 5<10分以下 ■ 10<15分以下 ■ 15<20分以下 ■ 20<25分以下
 ■ 25<30分以下 ■ 30<45分以下 ■ 45<60分以下 ■ 60<90分以下 ■ 90分<～

2 自転車関連事故の状況

- 自転車関連事故は令和2年に229件発生しており、平成19年から半分以下に減少しています。
- 全交通事故に占める割合は31%となっており、大阪府の34%に近く、平成27年度から増加傾向です。
- 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。
- 令和1、2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。

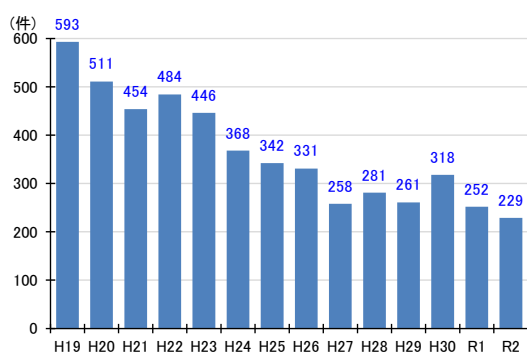


図 3-5 吹田市における自転車関連事故件数の推移

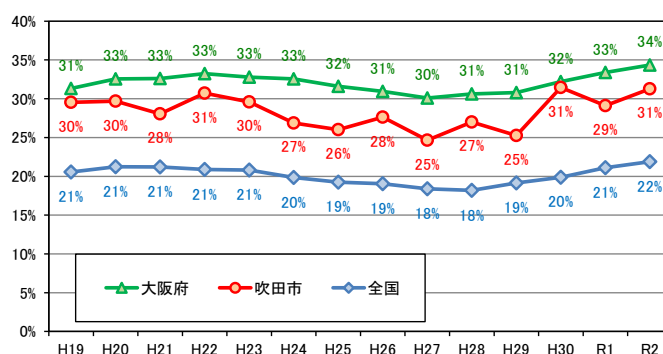


図 3-6 全事故に占める自転車関連事故の割合の推移と比較

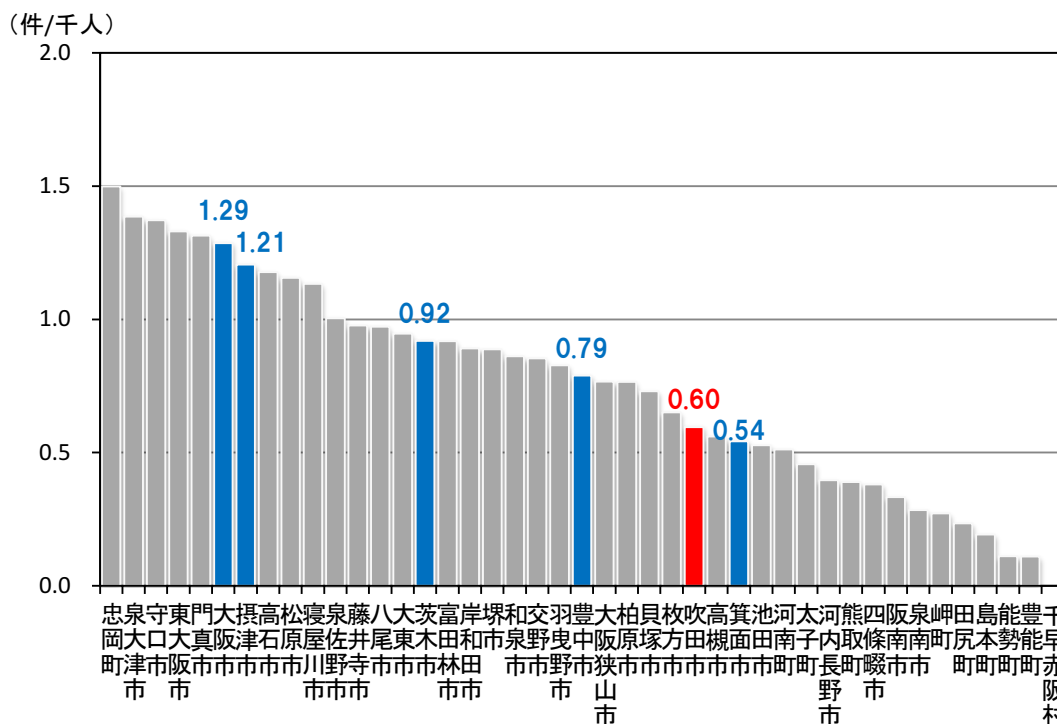


図 3-7 大阪府市町村における人口千人当たりの自転車関連事故件数の比較 (R2)

出典：大阪の交通白書 令和2年版

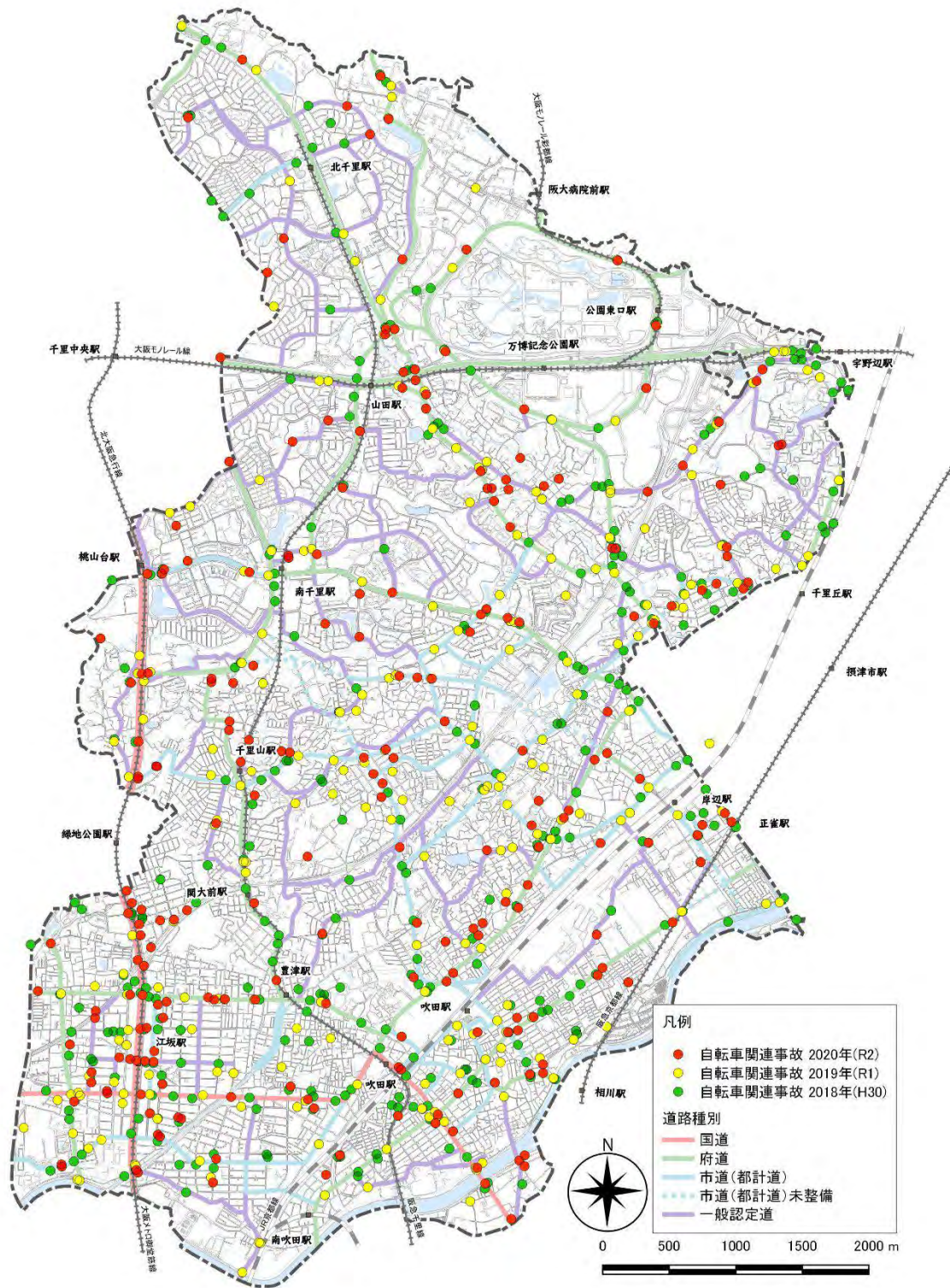


図 3-8 自転車関連事故発生位置図 (3 ヲ年間)

出典：大阪府警察提供の事故発生位置図

3 自転車に関する取組の現状

(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、43路線が決定しており、令和2年4月現在93%完了し、事業中を含めると約95%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

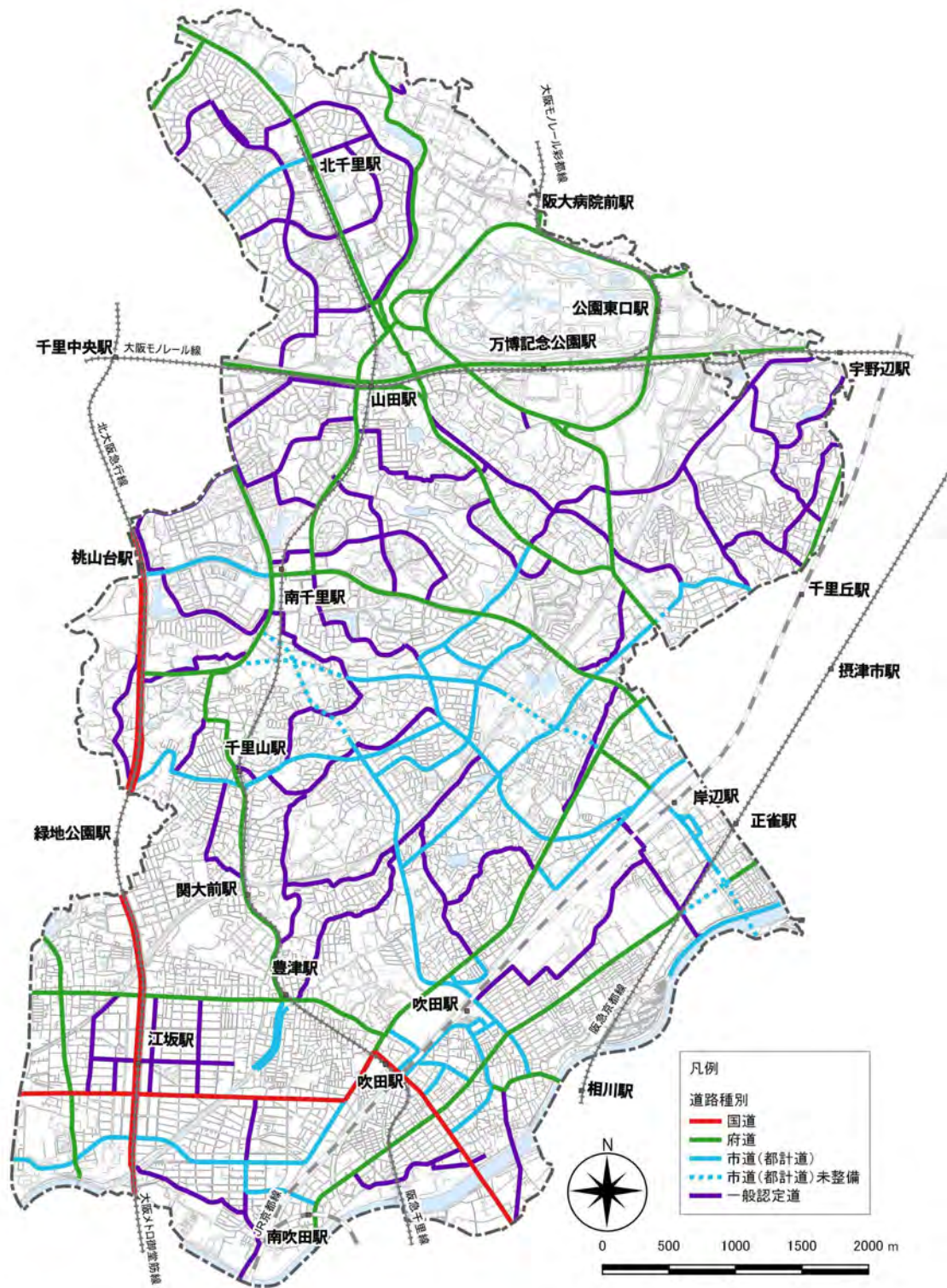


図 3-10 幹線道路ネットワーク図

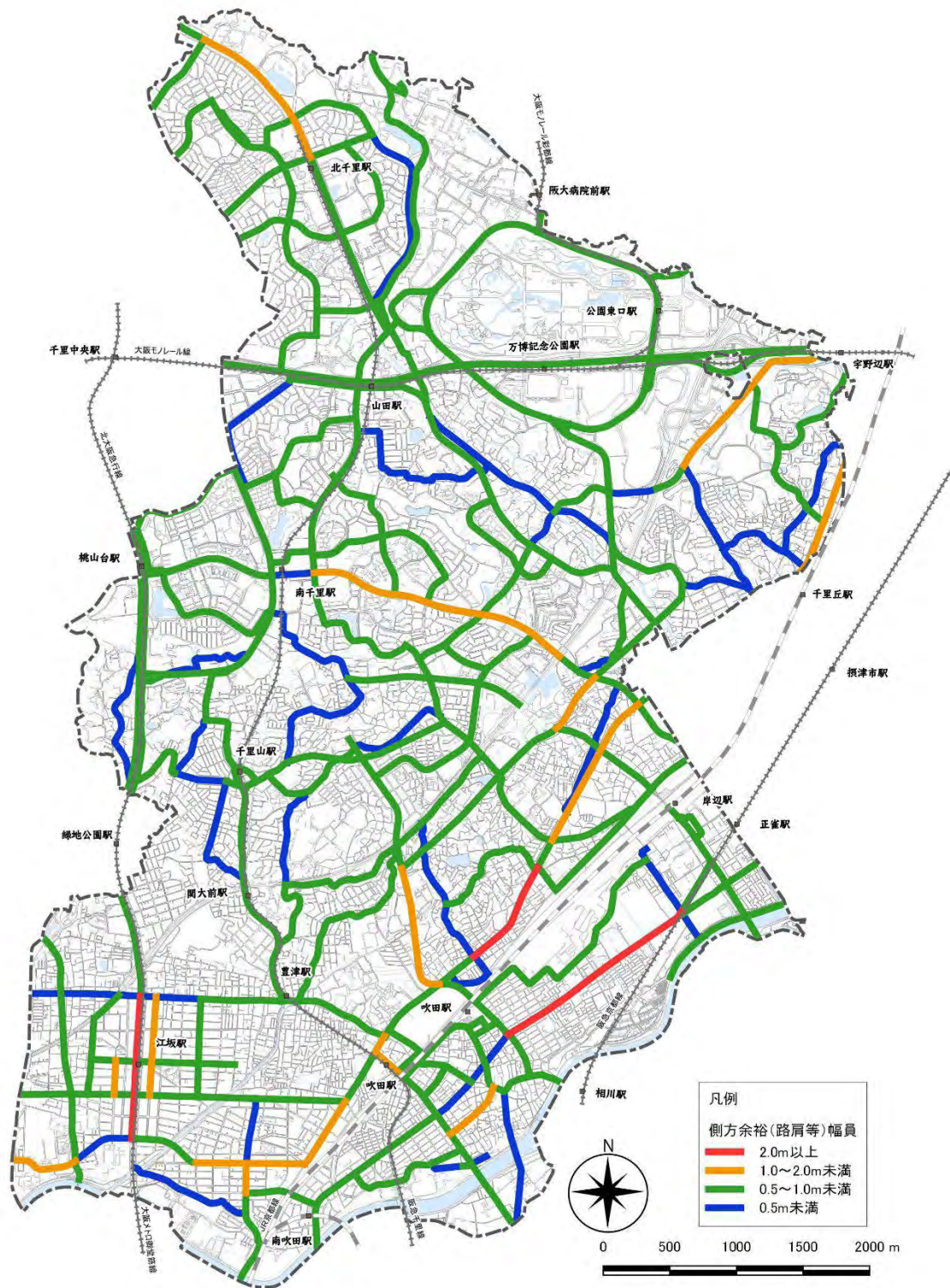


図 3-11 車道左側の状況（側方余裕）



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。また、府道大阪高槻京都線、茨木摂津線において車道混在（矢羽根+矢印+自転車マーク）が整備されています。
- 吹田東高校前や整備済の府道に接続する路線などにおいて、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。

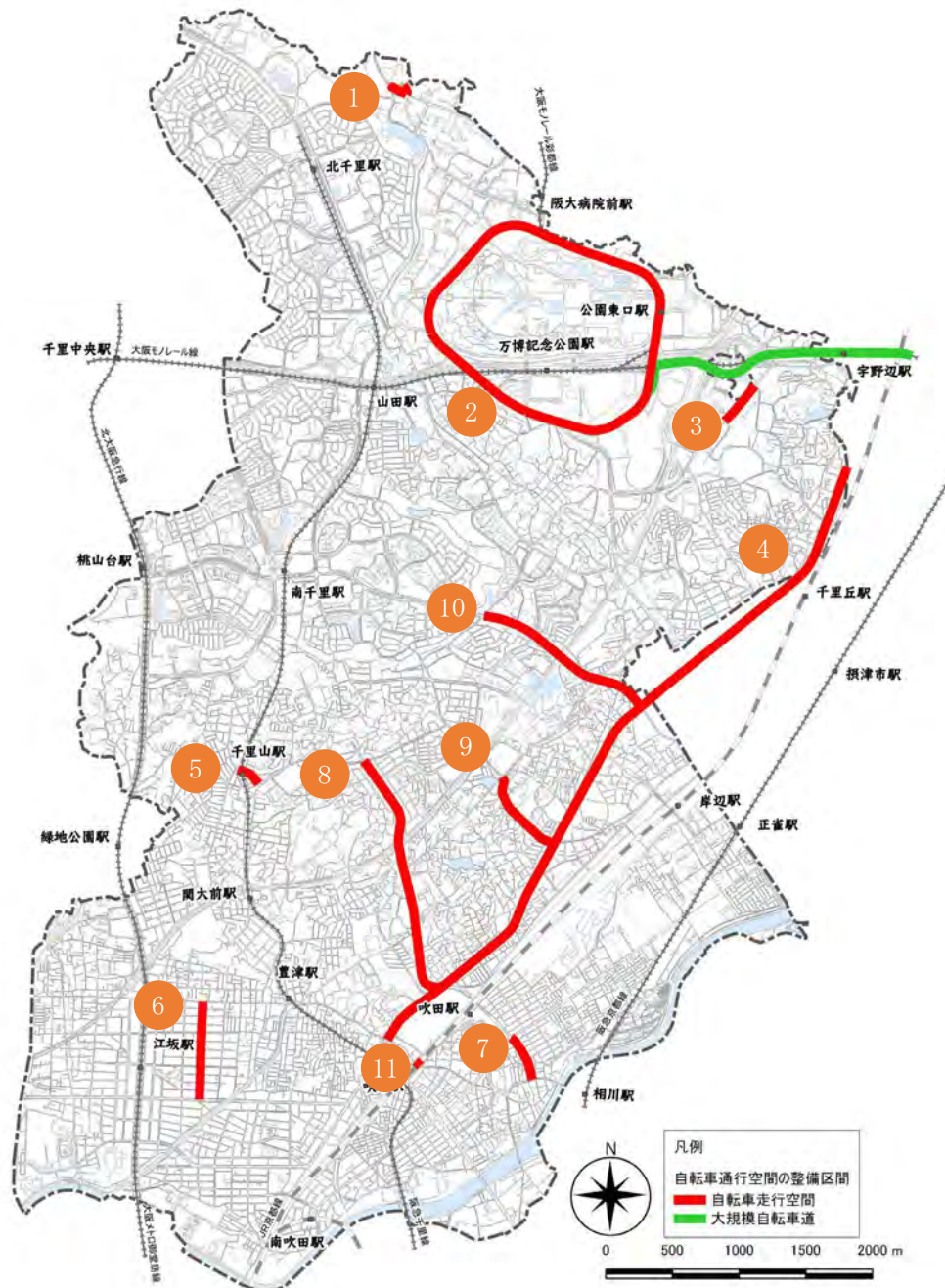


図 3-12 吹田市内の自転車通行空間の整備区間



① 車道混在（大阪大学近傍）



② 自転車道*（万博外周道路）



③ 車道混在（吹田東高校北側）



④ 車道混在（府道大阪高槻京都線）



⑤ 車道混在（阪急千里山駅）



⑥ 車道混在（一般認定道）
垂水広芝線



⑦ 車道混在（市道）片山高浜線



⑧ 車道混在（市道）千里山東朝日
が丘線



⑨ 車道混在（市道）
山田佐井岸辺線



⑩ 車道混在（府道）豊中摂津線



⑪ 車道混在（市道）
西の庄町1号線

写真 3-1 自転車通行空間の整備状況

※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。

(2) 「まもる」

啓発・教育等の取組状況

◆ルールの遵守・マナーの向上

○「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。

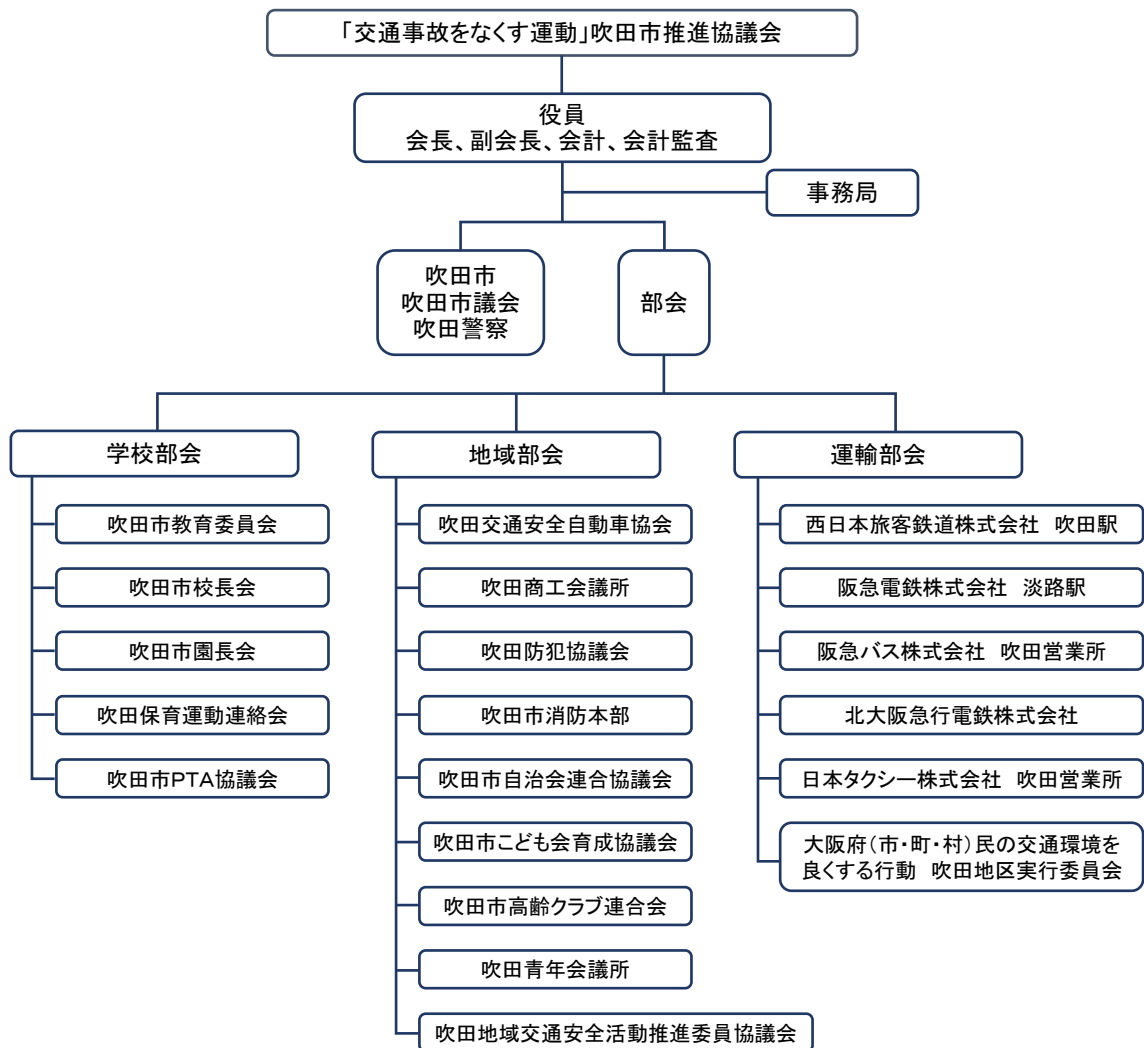


図 3-13 「交通事故をなくす運動」吹田市推進協議会の構成

① 春と秋の全国交通安全運動

春は5月10日～20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しました。

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
交通安全キャンペーン	5月12日	交通安全週間イベントとして「交通安全を吹田から全国へキックオフ」をテーマにガンバ大阪、倉田選手の1日警察署長や交通安全教育を実施	佐竹台小学校
交通安全運動街頭啓発キャンペーン	5月13日 9月20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 岸辺駅北口 南千里駅前広場
シートベルト着用街頭指導	5月14日 9月30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	江の木町交差点
自転車・二輪車に対する安全指導	5月16日 9月24日	二輪車・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	5月17日 9月26日	地元企業協議会と連携して、「めいわく駐車追放大会」を開催し、合同パトロールを実施	江坂公園周辺
ハンドサイン運動周知キャンペーン	9月25日	横断歩道においてハンドサイン運動の周知を行う。	山手小学校
吹田市交通安全大会	9月27日	交通安全功労者表彰及び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等を実施	千里市民センター



写真 3-2 交通安全キャンペーン



写真 3-3 交通安全運動街頭啓発キャンペーン

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、ホームページ、ポスター、横断幕、のぼり、チラシ、市報等を活用して、広報啓発活動に取り組みました。



写真 3-4 交通安全運動のポスター



写真 3-5 交通安全運動の横断幕（左）、チラシ（中央）、市報（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11日～ 7月26日
- ・後期 10月 1日～12月13日

表 3-4 交通安全教育の実施状況

実施対象	回数	人数	概要
小学校 (1年生)	36回	3,516人	安全な歩き方
小学校 (3・4年生)	36回	3,454人	安全な自転車利用
幼稚園	25回	3,026人	安全な歩き方
保育園	27回	1,790人	安全な歩き方

※学校、幼稚園等の数は市立私立を含む

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	回数	人数
中学校	8回	2,786人
高等学校	2回	360人
大学生	5回	885人
高齢者	7回	665人
事業所	68回	4,293人

⑤その他の取組

春と秋の全国交通安全運動期間以外にも、下記の啓発行事を実施しました。

表 3-6 啓発行事の実施状況

行事名	実施日	行事内容等	実施場所
神崎川畔春まつり	4月13日	参加者への交通事故防止の交通安全PRを実施	神崎川榎木会場
安全運転講習会	4月22日～5月9日 9月2日～13日	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	メイシアターほか
安全運転管理者研修会	4月23日 9月2日	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	メイシアターほか
交通安全子供自転車大阪府大会	7月23日	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	守口市民体育館
交差点事故防止ポスター公募及び表彰式	夏休み(公募) 1月18日(表彰式)	信号待ちや歩行中に自動車事故の巻き添え事故を防ぐことを目的とし、市内小学生を対象に啓発ポスターを公募	吹田市役所本庁舎
JR吹田駅北口自転車運転啓発活動	10月7日～11日	地元企業協議会と連携して、「めいわく駐車追放大会」を開催し、合同パトロールを実施	JR吹田駅北口
交通安全教育技能コンクール	11月5日	交通安全教育の技能向上を目的とし実施	池田市民文化会館
自転車安全運転講習	11月27日	高齢者を対象とし自転車の交通安全教育及び実習を実施	南千里駅前広場



写真 3-6 神崎川畔春まつり



写真 3-7 交差点事故防止啓発ポスター表彰式（左）、最優秀作品（右）



写真 3-8 J R吹田駅北口自転車啓発活動



写真 3-9 自転車安全運転講習（左）、実習の様子（右）



(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3%にまで減少しています。

放置自転車台数(禁止区域内)

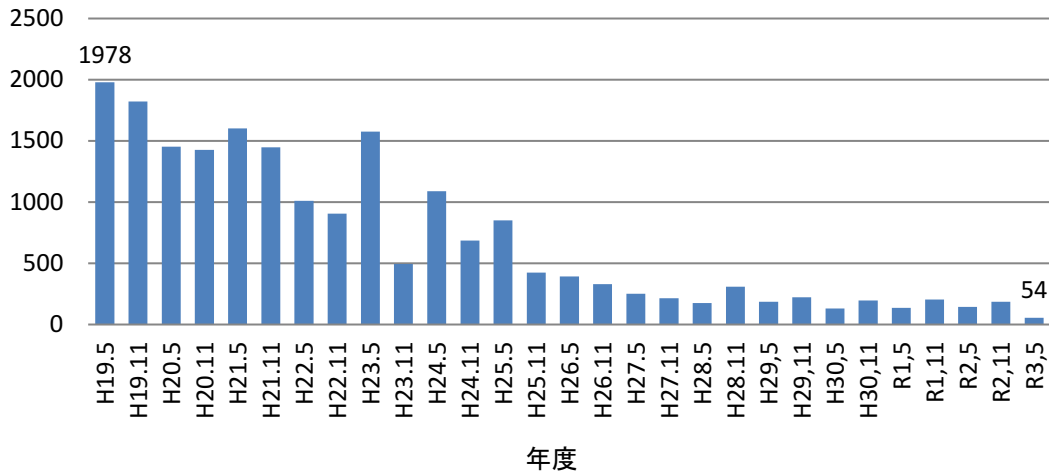


図 3-14 放置禁止区域内における放置自転車台数の推移（午後）

<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。

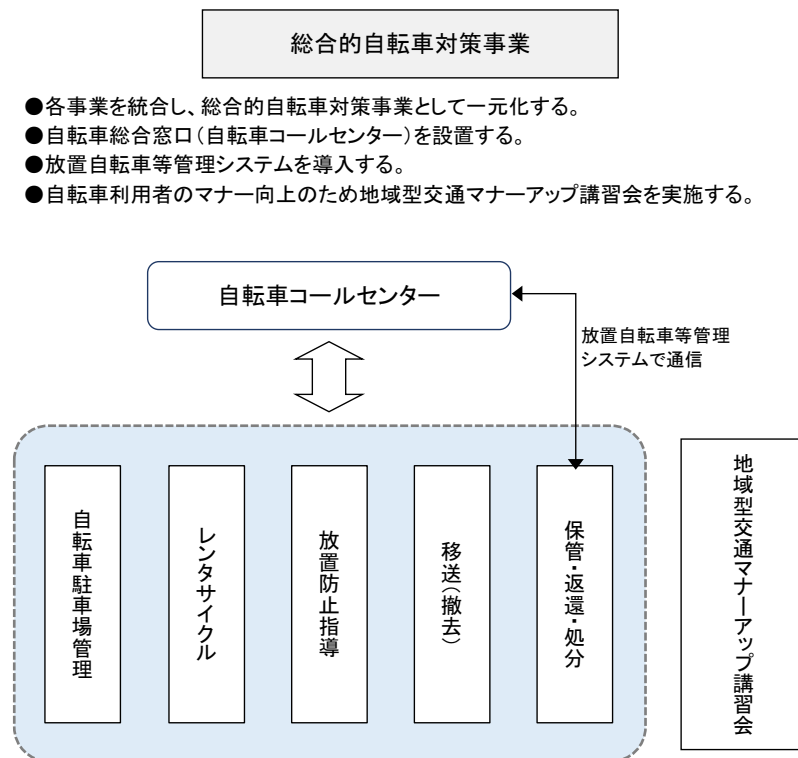
北千里、阪急山田、南千里、桃山台、宇野辺（茨木市）、
千里山、関大前、豊津、阪急吹田、阪急相川（大阪市）、
江坂、JR吹田、岸辺、正雀、万博記念公園



写真 3-10 放置自転車の様子（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12駅で31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年の約6分の1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

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31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 3-11 階層式自転車駐車場 (JR吹田駅)



写真 3-12 電磁ラック式自転車駐車場 (阪急豊津駅)



写真 3-13 機械式地下自転車駐車場 (阪急南千里駅)

表 3-7 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	160	40	40		120	120							H11.01.01
		阪急北千里駅前東第2自転車駐車場	129	129	129										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	1,244	1,070	815	255	174	149	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	846	224									H14.04.01
		阪急南千里駅前西第2自転車駐車場	105	40	40		65	54	11						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	31	20	16	4	11	7	4						H16.06.01
		阪急豊津駅前南第2自転車駐車場	390	380	256	124	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	99										H04.04.01
相川	南高浜自転車駐車場	192	174	134	40	18	8	10						H14.02.01	
JR 西日本	吹田	JR吹田駅前中央自転車駐車場	570	556	406	150	14		14						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
岸辺	JR岸辺駅前北自転車駐車場	204	204	204										H30.04.01	
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	1,628	1,408	739	669	220	161	59						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	1,422	1,135	660	475	140	100	40	147	128	19			H08.02.01
		江坂駅前中央自転車駐車場	3,306	3,070	2,650	420	236	170	66						H09.02.01
		江坂駅前西自転車駐車場	300	300	300										H09.05.01
12駅		合計(31か所)	19,648	17,195	13,634	3,561	2,231	1,713	518	222	193	29			2020年4月1日現在

2020年4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 3-8 令和2年度 指導員配置実績

駅名	江坂駅	JR吹田駅	関大前駅	
配置日数	344日	344日	256日	
駅名	JR岸辺駅	北千里駅	正雀駅	桃山台駅
配置日数	146日	136日	146日	136日

※千里山駅は令和元年度、豊津駅は平成30年度をもって配置終了

(放置自転車の数量が少ないため)

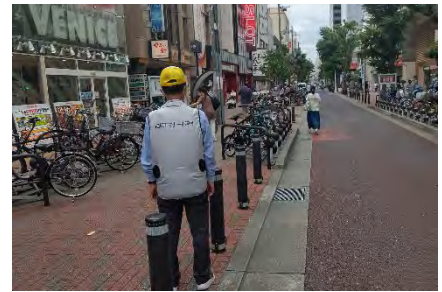


写真 3-14 啓発指導員(江坂駅)

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5,635台(R1)となっており、減少傾向にあります。



写真 3-15 放置自転車の撤去



写真 3-16 保管所(片山保管所)



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 3-9 令和元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
2141回	5635台	3966台	70.38%	1777台

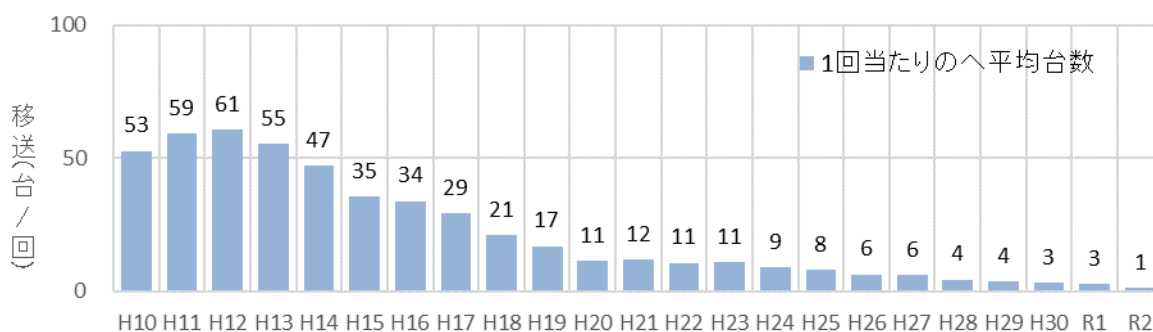
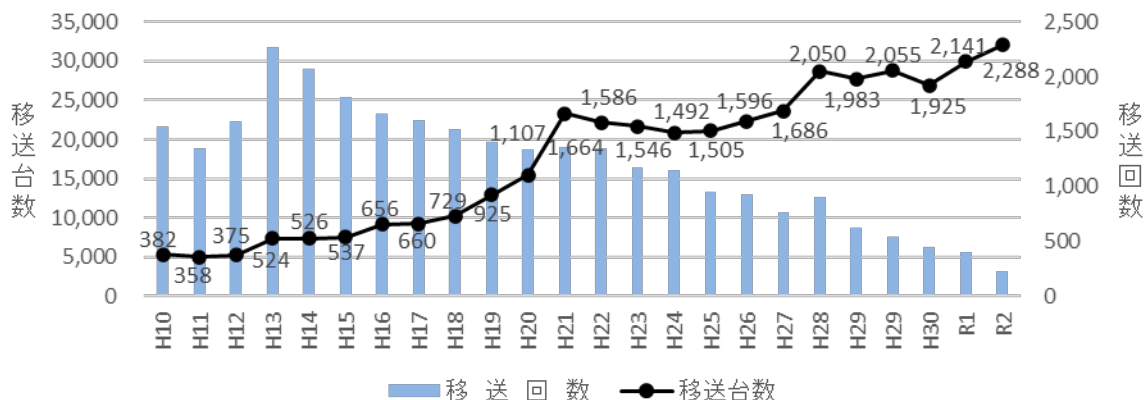


図 3-16 放置自転車の移送台数の推移
(上：移送台数及び移送回数の推移、下：移送1回あたりの台数)

表 3-10 令和元年度の駅別放置自転車撤去・返還等の実績

駅名	回数	移送台数			返還台数						返還率
		自転車	原付	合計	自転車			原付		合計	
					有償	規定11条	規則4条	有償	規定11条		
北千里	176	167	7	174	105	5	0	6	1	117	67.24%
山田	132	74	5	79	36	5	1	3	0	45	56.96%
南千里	174	378	2	380	327	1	13	2	0	343	90.26%
桃山台	133	54	3	57	43	2	0	3	0	48	84.21%
宇野辺	16	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0.00%
万博公園	12	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0.00%
春日保管所	643	676	17	693	511	13	14	14	1	553	79.80%
千里山	132	41	1	42	20	1	0	1	0	22	52.38%
関大前	154	479	30	509	325	7	1	30	0	363	71.32%
豊津	164	202	1	203	110	6	3	1	0	120	59.11%
阪急吹田	125	100	1	101	39	9	0	0	0	48	47.52%
南高浜町	13	2	0	2	1	0	0	0	0	1	50.00%
JR吹田	338	1,549	19	1,568	1,171	22	25	17	0	1,235	78.76%
岸辺	78	178	3	181	60	11	0	3	0	74	40.88%
正雀	44	90	6	96	54	0	0	3	0	57	59.38%
片山保管所	1,048	2,641	61	2,702	1,780	56	29	55	0	1,920	71.06%
江坂	386	1,998	22	2,020	1,357	51	32	20	1	1,461	72.33%
区域外		192	0	192	10	2	0	0	0	12	6.25%
南吹田	64	21	7	28	11	8	0	1	0	20	71.43%
江坂保管所	450	2,211	29	2,240	1,378	61	32	21	1	1,493	66.65%
合計	2,141	5,528	107	5,635	3,669	130	75	90	2	3,966	70.38%

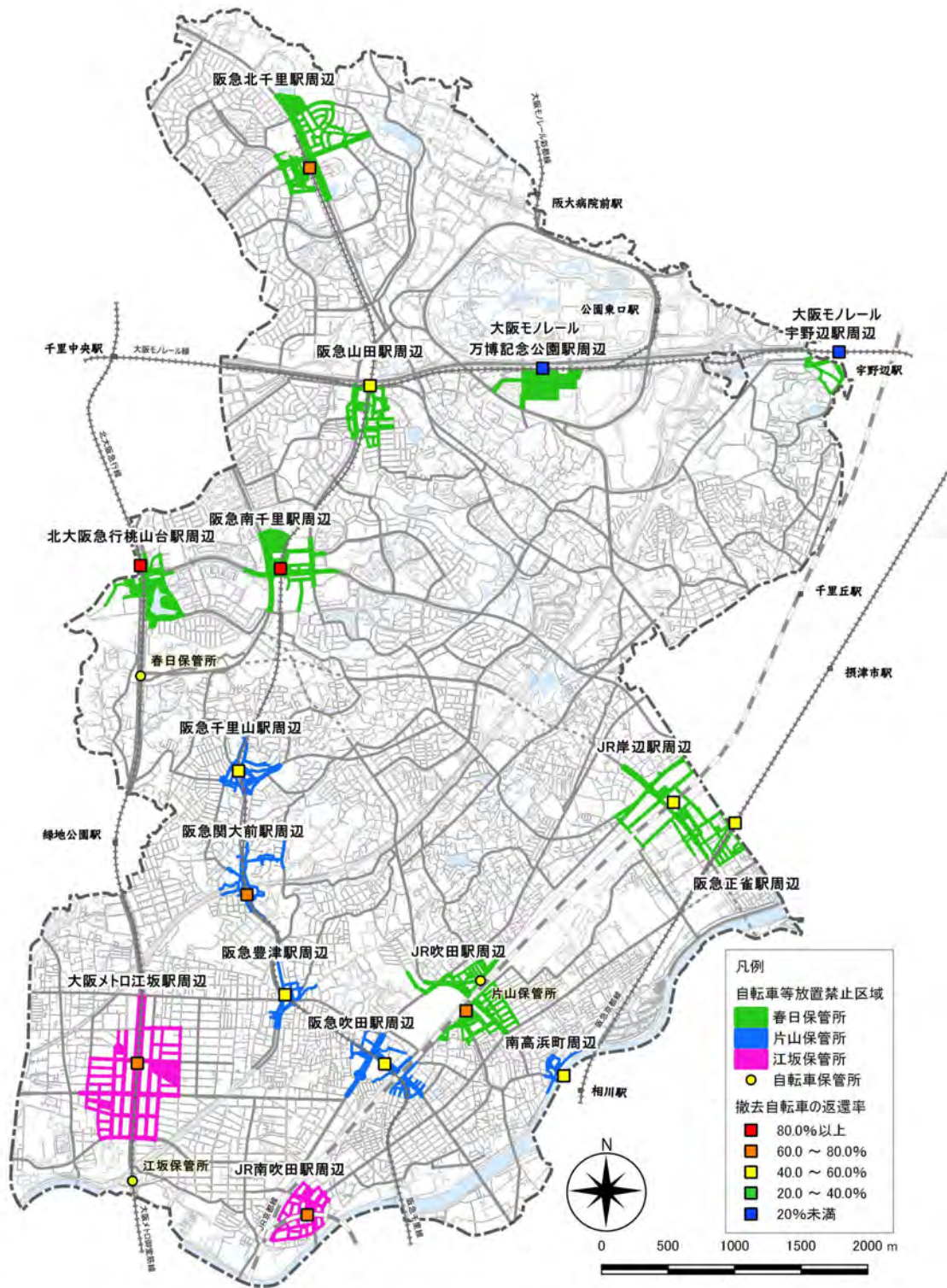


図 3-17 放置禁止区域指定と保管所

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いました。令和2年度はコロナの影響により全体的に利用率が下がっています。
- 最も利用率が高い駅はJR岸辺駅であり、コロナの影響下でも100%を超えています。次いで、利用率が常に高い江坂駅。逆に利用率が低いのは、関大前駅 (29.2%)です。
- コロナの影響前、利用率が100%を超えている江坂駅、JR岸辺駅では、自転車駐車場が不足している状況です。

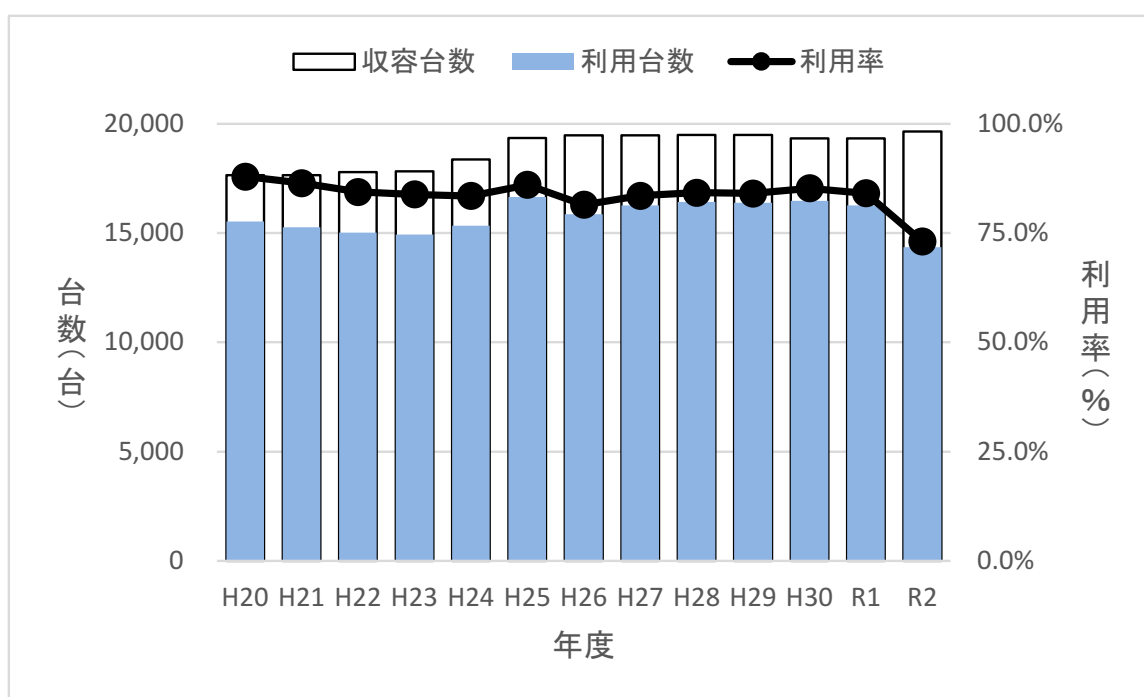


図 3-18 自転車駐車場の利用状況の推移

表 3-11 自転車駐車場利用状況の推移（平成 20 年度～令和 2 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	令和	令和
		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
総合計	収容台数(台)	17,658	17,658	17,787	17,818	18,375	19,356	19,479	19,479	19,489	19,489	19,329	19,329	19,648
	利用台数(台)	15,526	15,260	15,013	14,938	15,341	16,652	15,868	16,272	16,417	16,381	16,475	16,259	14,354
	利用率	87.9%	86.4%	84.4%	83.8%	83.5%	86.0%	81.5%	83.5%	84.2%	84.1%	85.2%	84.1%	73.1%
JR吹田駅	収容台数(台)	3,226	3,226	3,215	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	3,224	3,231
	利用台数(台)	3,344	3,322	3,243	3,205	3,195	3,084	3,011	3,271	3,211	3,095	2,960	2,911	2,533
	利用率	103.7%	103.0%	100.9%	99.4%	99.1%	95.7%	93.4%	101.5%	99.6%	96.0%	91.8%	90.3%	78.4%
JR岸辺駅	収容台数(台)											204	204	204
	利用台数(台)											200	219	231
	利用率											98.0%	107.4%	113.2%
桃山台駅	収容台数(台)	2,129	2,129	2,129	2,135	2,135	2,135	2,135	2,135	2,135	2,135	1,816	1,816	1,816
	利用台数(台)	1,465	1,330	1,232	1,222	1,211	1,180	1,220	1,216	1,246	1,285	1,345	1,376	1,172
	利用率	68.8%	62.5%	57.9%	57.2%	56.7%	55.3%	57.1%	57.0%	58.4%	60.2%	74.1%	75.8%	64.5%
江坂駅	収容台数(台)	4,605	4,605	4,605	4,605	4,605	4,605	4,718	4,718	4,718	4,718	4,673	4,673	5,028
	利用台数(台)	4,699	4,714	4,775	4,891	5,052	6,041	5,008	4,900	4,942	4,932	4,900	4,811	4,518
	利用率	102.0%	102.4%	103.7%	106.2%	109.7%	131.2%	106.1%	103.9%	104.7%	104.5%	104.9%	103.0%	89.9%
北千里駅	収容台数(台)	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,784	1,794	1,794	1,794	1,794	1,806
	利用台数(台)	1,318	1,305	1,331	1,309	1,323	1,312	1,354	1,378	1,484	1,515	1,586	1,552	1,331
	利用率	73.9%	73.2%	74.6%	73.4%	74.2%	73.5%	75.9%	77.2%	82.7%	84.4%	88.4%	86.5%	73.7%
山田駅	収容台数(台)	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,241	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251	2,251
	利用台数(台)	1,686	1,651	1,602	1,593	1,532	1,539	1,575	1,563	1,670	1,584	1,552	1,533	1,293
	利用率	75.2%	73.7%	71.5%	71.1%	68.4%	68.7%	70.0%	69.4%	74.2%	70.4%	68.9%	68.1%	57.4%
南千里駅	収容台数(台)	756	756	896	930	1,487	1,168	1,168	1,168	1,168	1,168	1,168	1,168	1,175
	利用台数(台)	895	833	760	765	1,056	734	820	900	893	1,016	1,003	973	851
	利用率	118.4%	110.2%	84.8%	82.3%	71.0%	62.8%	70.2%	77.1%	76.5%	87.0%	85.9%	83.3%	72.4%
千里山駅	収容台数(台)						1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
	利用台数(台)						817	993	1,079	1,038	987	1,000	1,046	915
	利用率						62.8%	76.4%	83.0%	79.8%	75.9%	76.9%	80.4%	70.4%
関大前駅	収容台数(台)	672	672	672	672	672	672	672	672	672	672	672	672	672
	利用台数(台)	257	230	281	189	241	187	195	196	172	210	199	204	153
	利用率	38.2%	34.2%	41.8%	28.1%	35.9%	27.8%	29.0%	29.2%	25.6%	31.3%	29.6%	30.4%	22.8%
豊津駅	収容台数(台)	958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	958	896
	利用台数(台)	669	666	636	608	603	596	594	581	595	588	567	543	478
	利用率	69.8%	69.5%	66.4%	63.5%	62.9%	62.2%	62.0%	60.6%	62.1%	61.4%	59.2%	56.7%	53.3%
阪急吹田駅	収容台数(台)	1,077	1,077	1,077	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)	1,037	1,050	1,006	997	983	1,005	981	1,045	1,031	1,049	1,042	974	793
	利用率	96.3%	97.5%	93.4%	92.6%	91.3%	93.3%	91.1%	97.0%	95.7%	97.4%	96.8%	90.4%	73.6%
相川駅	収容台数(台)	210	210	210	192	192	192	192	192	192	192	192	192	192
	利用台数(台)	156	159	147	159	145	157	117	143	135	120	121	117	86
	利用率	74.3%	75.7%	70.0%	82.8%	75.5%	81.8%	60.9%	74.5%	70.3%	62.5%	63.0%	60.9%	44.8%

(4) 「つかう」

吹田市シェアサイクル実証実験の運用を開始

◆シェアサイクルとは

専用アプリを登録し予約することにより、決められた専用駐輪場（サイクルポート）であれば、どこでも電動自転車を借りたり、返したりできる新しいサービスです。

最寄りのサイクルポートで電動アシスト付き自転車を借りて、駅周辺などにあるサイクルポートに返却出来ます。



写真 3-17 シェアサイクル

もちろん、1つのサイクルポートでの往復利用も出来ます。また、他市（豊中市等）のサイクルポートに返却することも可能です。

◆導入の目的

近年、西宮市・尼崎市・豊中市・池田市（NATS）においても実証実験が始まっています。

本市においては、以下の有効性を目的とし実施します。

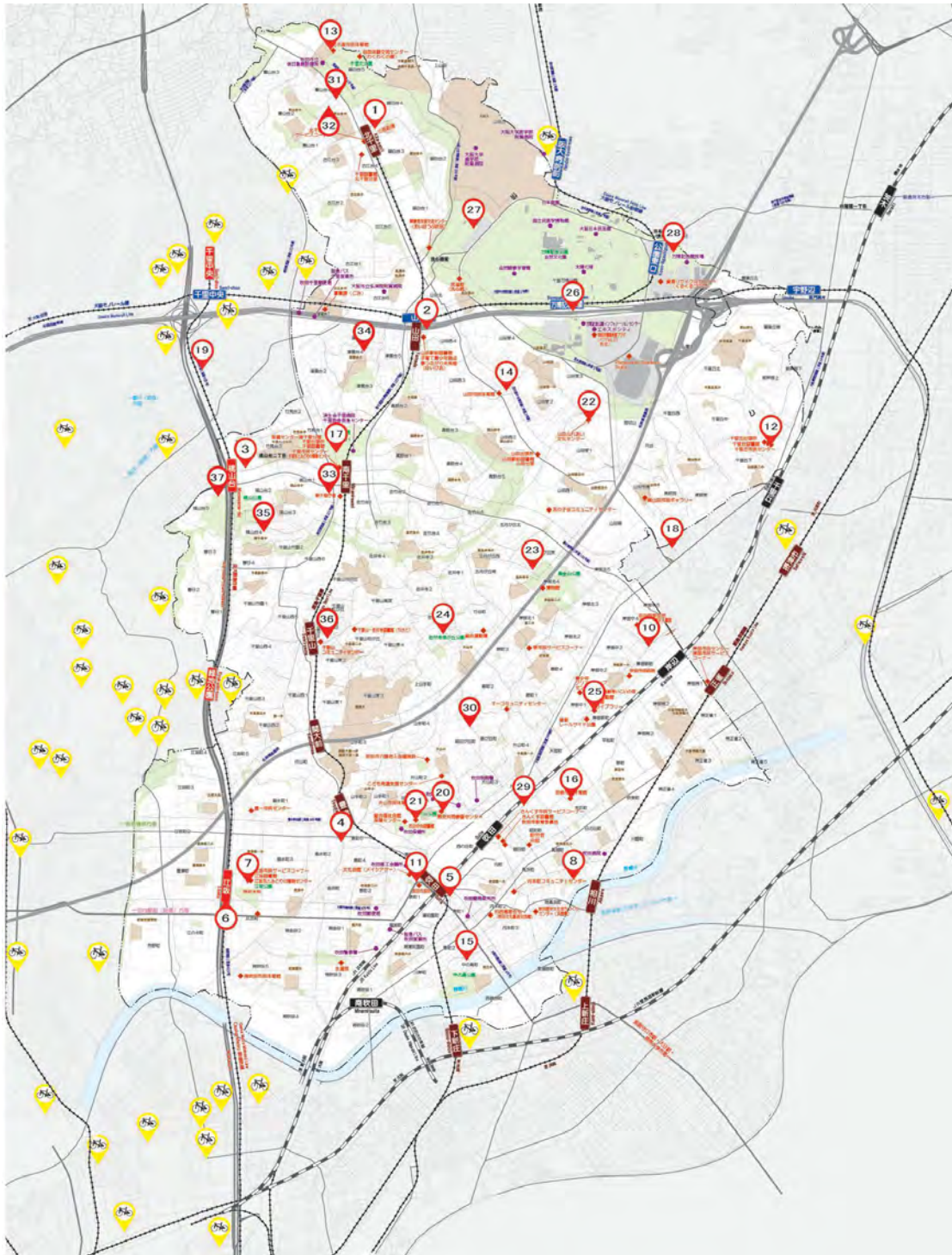
- ① 公共交通機関と連結し東西のへの移動を保管する。
- ② バス路線で補えない小回りの利く交通集団により、地域の回遊性向上。
- ③ 違法駐輪を減らし、地域の美化、歩道の安全性を高める。
- ④ 通勤、通学の時間短縮と健康の増進、二酸化炭素排出量の抑制。
- ⑤ 災害時、鉄道の不通、交通集中により移動が困難な場合の移動手段。
- ⑥ コロナウイルス対策として「3つの密」を回避する移動手段

◆実証実験期間

令和3（2021年）1月15日（金）から令和6年（2024年）3月31日（日）まで

◆実施事業者

実験実施主体 ： 吹田市
運営事業者 ： OpenStreet株式会社
シェアサイクル名称 ： HELLO CYCLING（ハローサイクリング）



1 阪急北千里駅前東第1自転車駐車場	14 吹田市立山田市民体育館	27 万博記念公園西口下
2 阪急山田駅前東自転車駐車場	15 中の島スポーツグラウンド管理棟	28 万博記念公園東口駅前広場
3 北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	16 吹田市立目伎市民体育館	29 敷島住宅 JuA (昭和町)
4 阪急豊津駅前南第2自転車駐車場	17 千里南公園	30 UR賃貸住宅 片山公園 (C4号棟西側)
5 阪急吹田駅前南自転車駐車場	18 サイクルベースあさひ摂津千里丘店	31 UR賃貸住宅 千里青山台 (C11号棟西側)
6 江坂駅前中央自転車駐車場	19 サイクルベースあさひ千里中央店	32 UR賃貸住宅 千里青山台 (C64号棟西側)
7 江坂公園自転車駐車場	20 吹田市立男女共同参画センター	33 UR賃貸住宅 千里桃山台 (集会所西側)
8 南高浜自転車駐車場	21 吹田市立中央図書館	34 UR賃貸住宅 千里津雲台 (集会所東側)
9 -	22 吹田市立山田ふれあい文化センター	35 UR賃貸住宅 千里春日台 (4号棟西側)
10 JR岸辺駅前北自転車駐車場	23 紫金山公園	36 UR賃貸住宅 千里山 (キリ1号棟西側)
11 市役所正面玄関前	24 佐井寺南が丘公園	37 UR賃貸住宅 千里桃山 (バスロータリー付近)
12 吹田市立千里丘市民センター	25 吹田市立健都ライブラリー	
13 吹田市立北千里市民体育館	26 万博記念公園駅下	

図 3-18 吹田市のサイクルポート 2022年1月時点

◆シェアサイクルの利用状況（2021年1月～10月）

- 利用は増加傾向
- 市内完結の移動と市内と市外の行き来の移動が同じ程度
- 平日よりも土日の利用率がやや高い
- 朝の通勤・通学の時間帯に利用者が増え、昼間はそのまま横ばいで、夕方から夜間にやや増える傾向が見られる

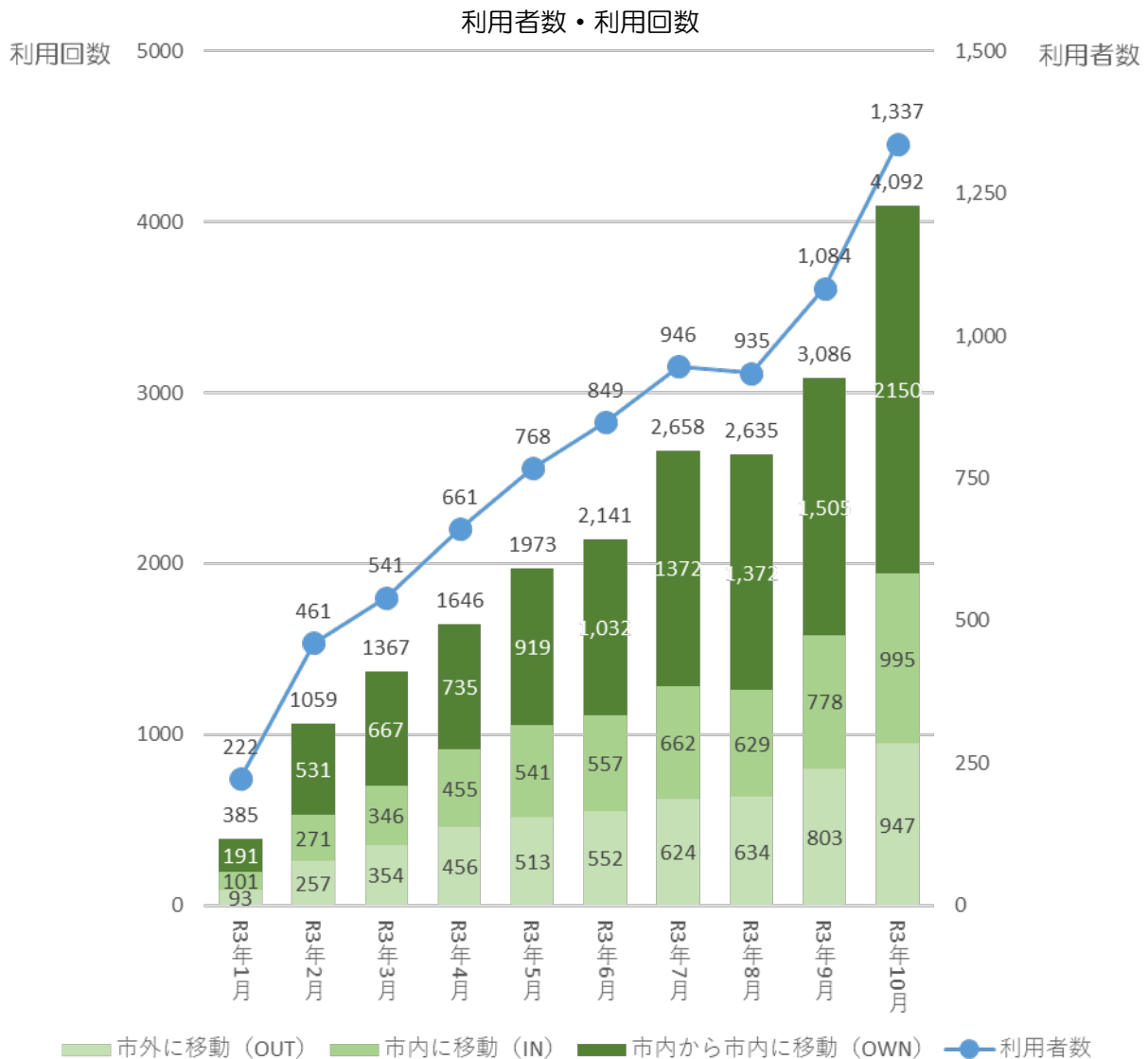


図 3-19 令和3年1月から10月のシェアサイクル利用回数・

表 3.-12 ポート数・ラック数の推移（令和3年1月から10月）

項目	R3 1月	R3 2月	R3 3月	R3 4月	R3 5月	R3 6月	R3 7月	R3 8月	R3 9月	R3 10月
利用者数	222	461	541	661	768	849	946	935	1,084	1,337
ポート数	18	20	24	24	27	27	35	35	35	35
ラック数	122	133	161	160	180	190	237	241	242	242

曜日別利用者割合

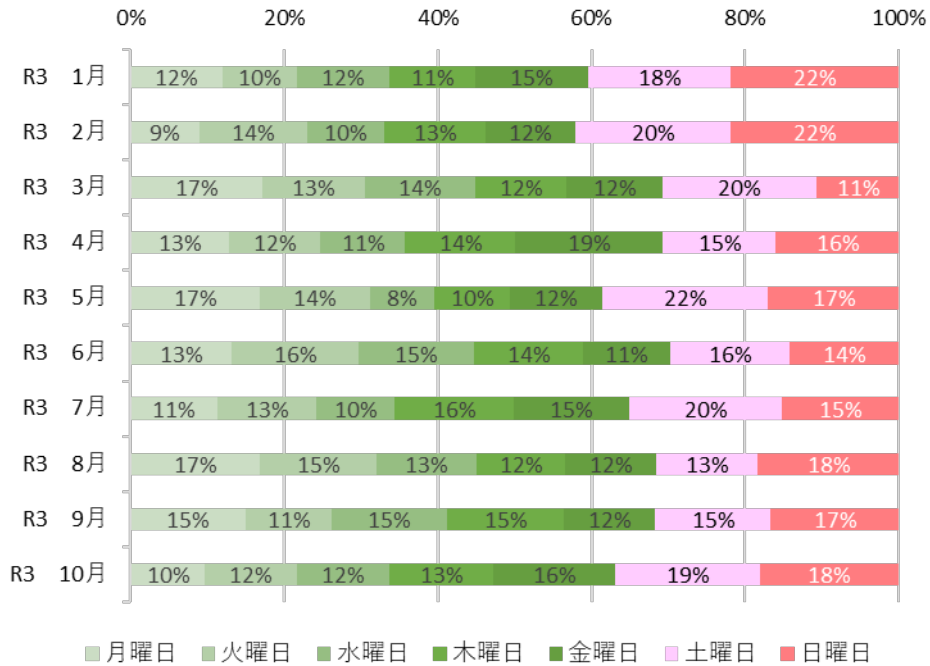


図 3-20 曜日別利用回数 (令和 3 年 1 月から 10 月)

利用回数 利用時間帯グラフ

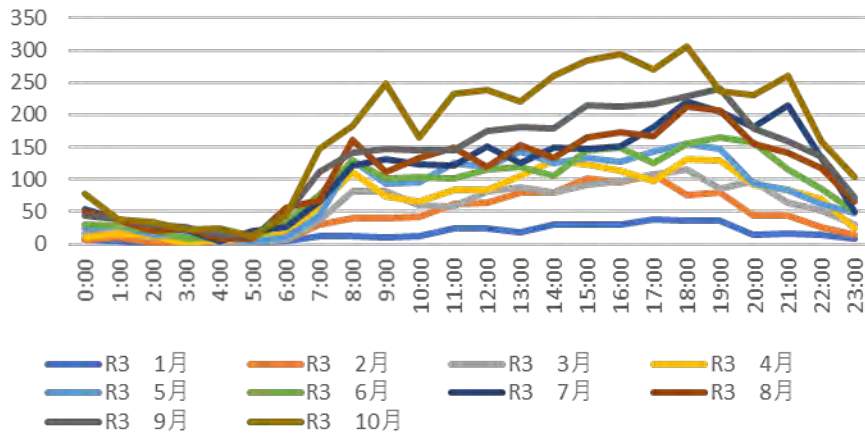


図 3-21 時間帯別利用回数 (令和 3 年 1 月から 10 月)

表 3-13 利用経路別 TOP10 (令和 3 年 1 月から 10 月累計)

累計利用経路別利用回数TOP10 貸出ステーション名	貸出 自治体	返却ステーション名	返却 自治体	経路別 利用回数	直線距離 (km)
1 江坂駅前中央自転車駐車場	吹田市	江坂駅前中央自転車駐車場	吹田市	643.0	0
2 江坂公園自転車駐車場	吹田市	江坂公園自転車駐車場	吹田市	363.0	0
3 千里南公園	吹田市	千里南公園	吹田市	357.0	0
4 高川小学校前	豊中市	江坂公園自転車駐車場	吹田市	272.0	1.2
5 阪急豊津駅南2自転車駐車場	吹田市	阪急豊津駅南2自転車駐車場	吹田市	219.0	0
6 北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	吹田市	北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	吹田市	211.0	0
7 阪急山田駅前東自転車駐車場	吹田市	阪急山田駅前東自転車駐車場	吹田市	209.0	0
8 JR岸辺駅前北自転車駐車場	吹田市	JR岸辺駅前北自転車駐車場	吹田市	197.0	0
9 江坂駅前中央自転車駐車場	吹田市	高川小学校前	豊中市	191.0	1.2
10 千里南公園	吹田市	北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	吹田市	187.0	0.9

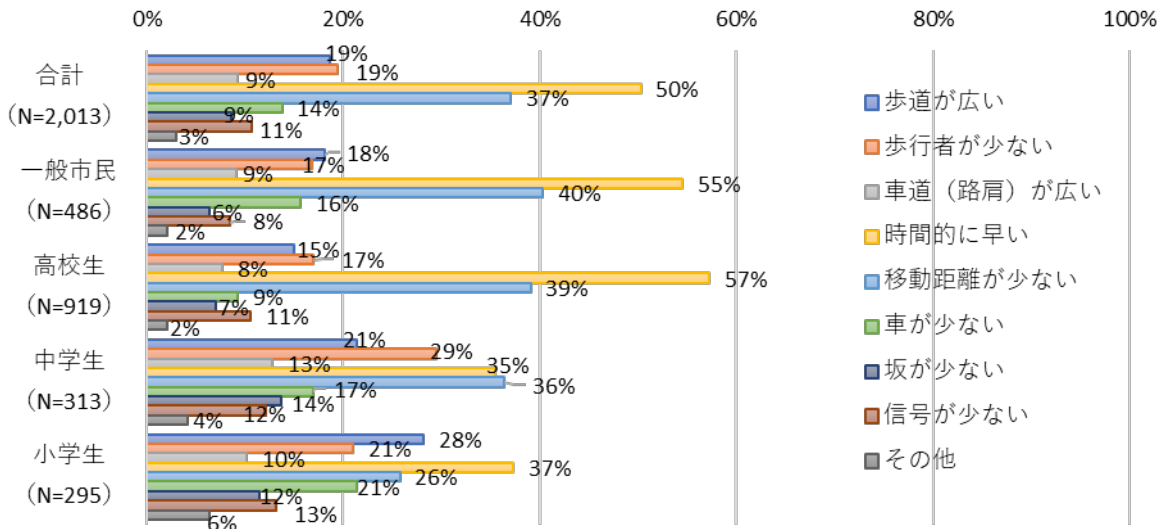


4. 自転車に関する市民の意識

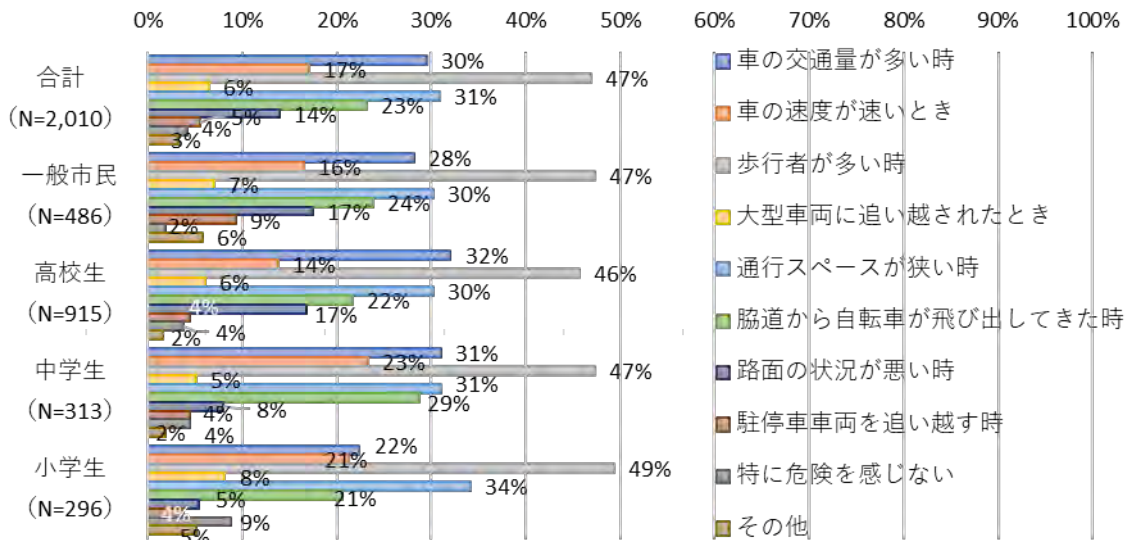
(1) 「はしる」に関すること

- 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5km以下なら車から自転車に乗り換えられる可能性がある人が80%程度いる。
- 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満足度については前回の調査から「満足・やや満足」の合計が10%増え「不満・やや不満」の合計が10%減っている。

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）

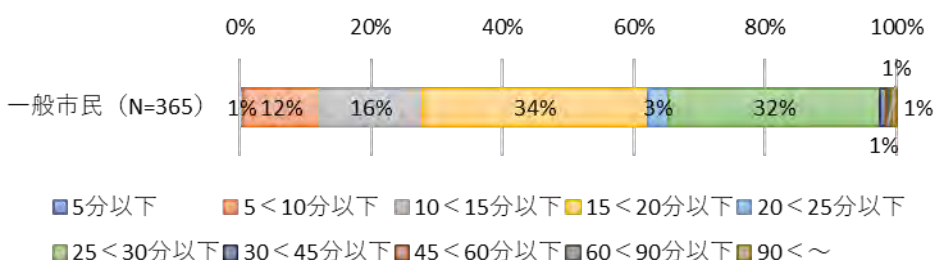
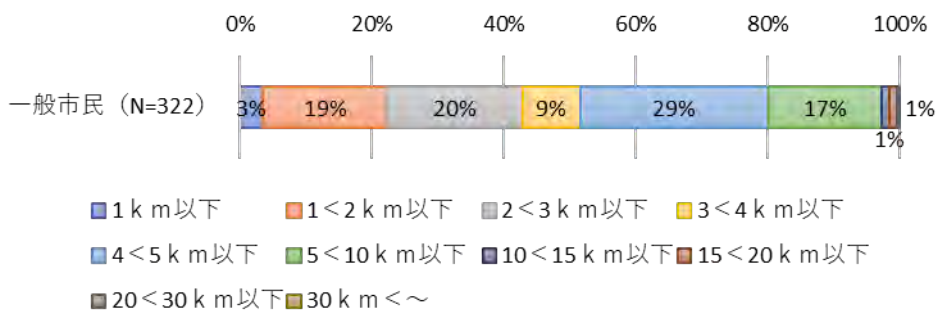


Q 利用目的で選択した移動を自転車で行う場合、通行する際に危険を感じるのどのような時ですか。（主なもの2つまで○）（複数回答）

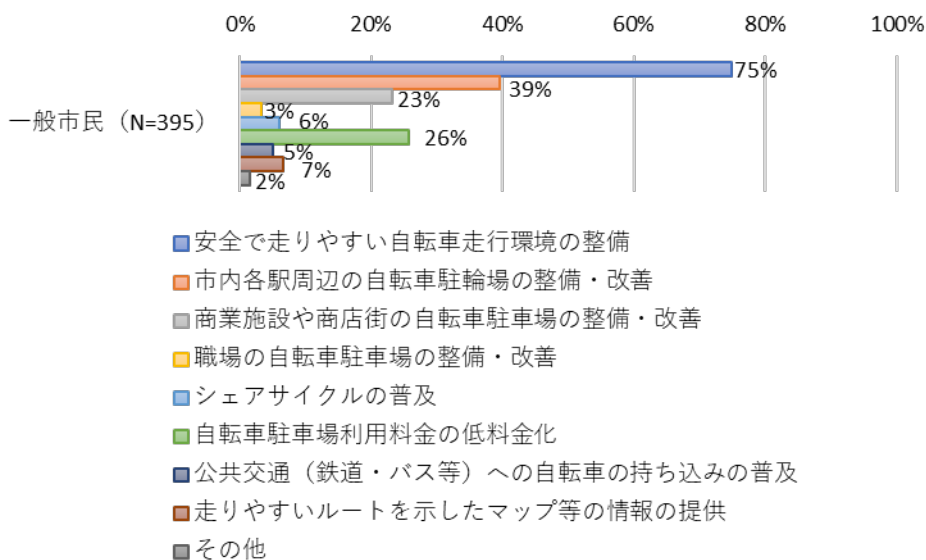




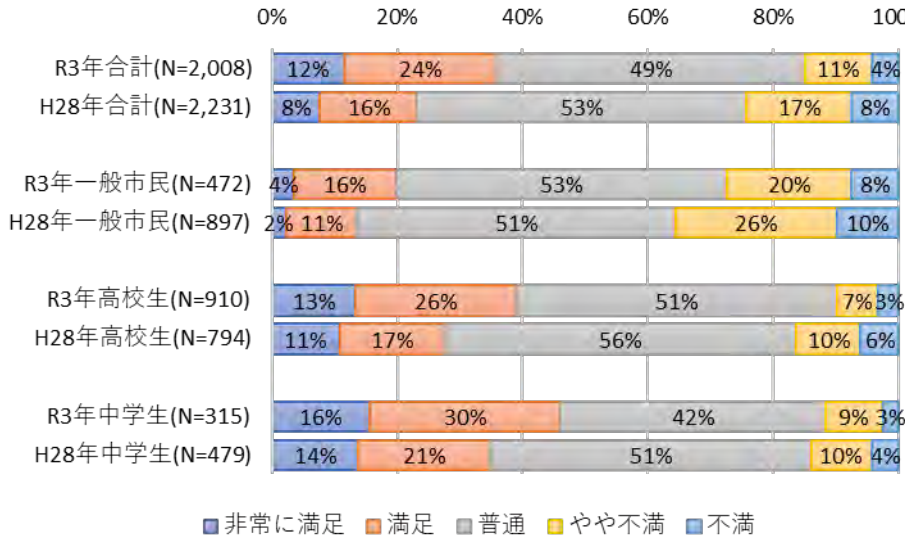
Q 将来、日常的に自転車利用をする場合、片道どれくらいの距離と時間までなら自転車で移動しても良いとお考えか教えてください。



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。（主なものを2つまで○）（複数回答）

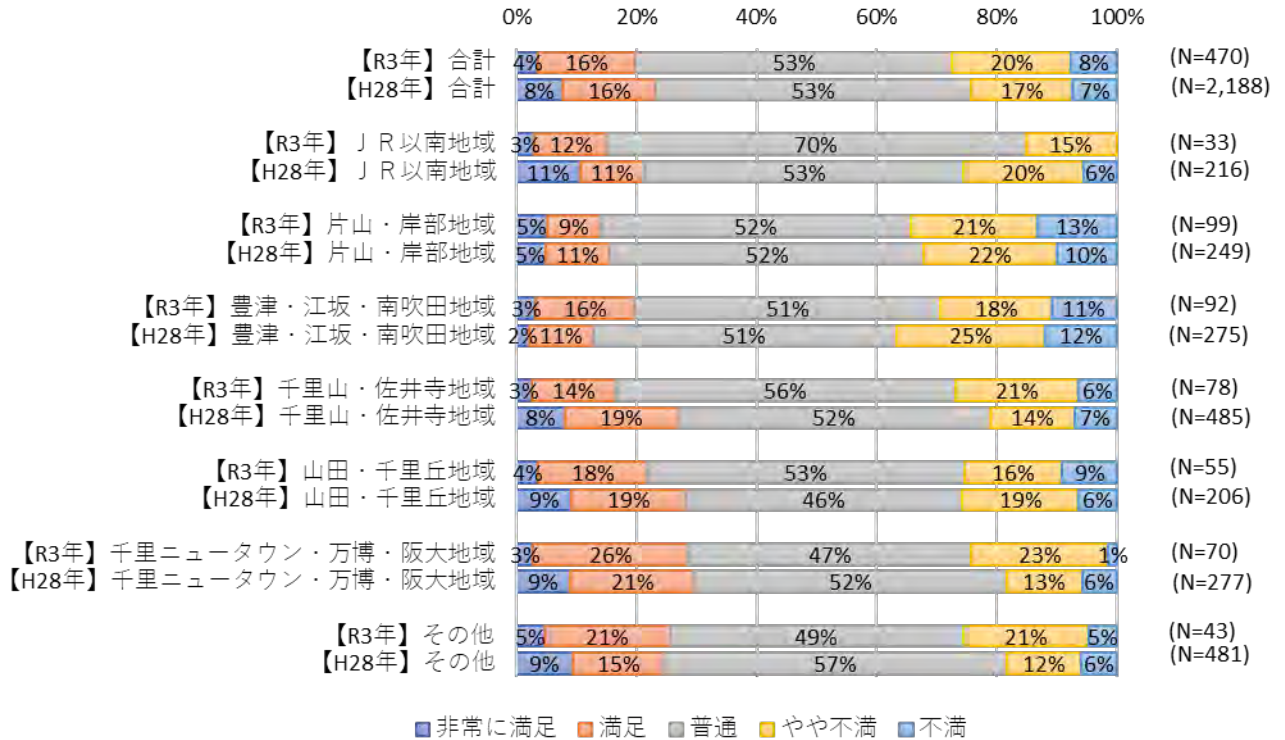


◆自転車通行時の安全性の満足度



◆地域別における自転車通行時の安全性の満足度

※集計は、一般市民のみ



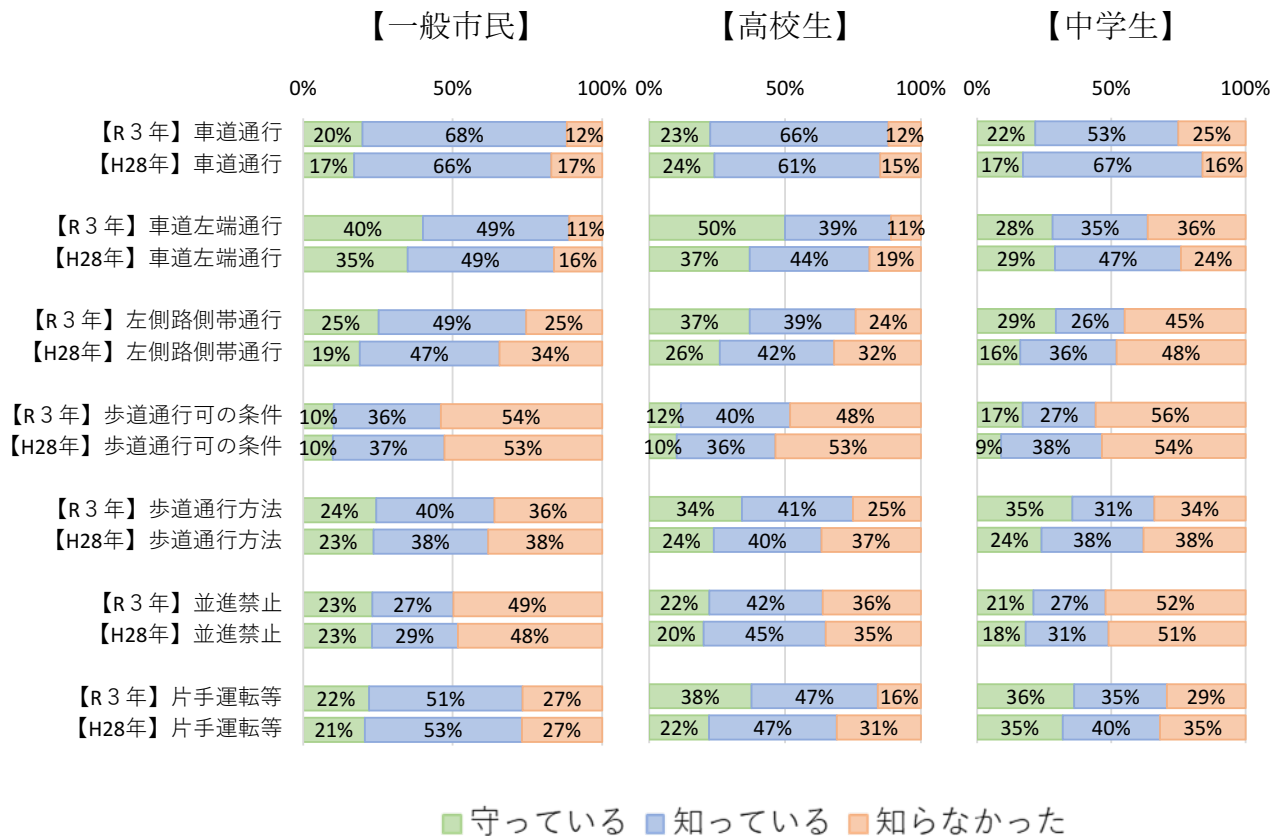
(2) 「まもる」に関すること

- 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。
- 交通ルールの遵守・マナーの向上に必要なと思うのは、「学校での教育」と「周知活動」
- 全体的に前回と比べ概ね「満足・非常に満足」の割合が増加している。

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。

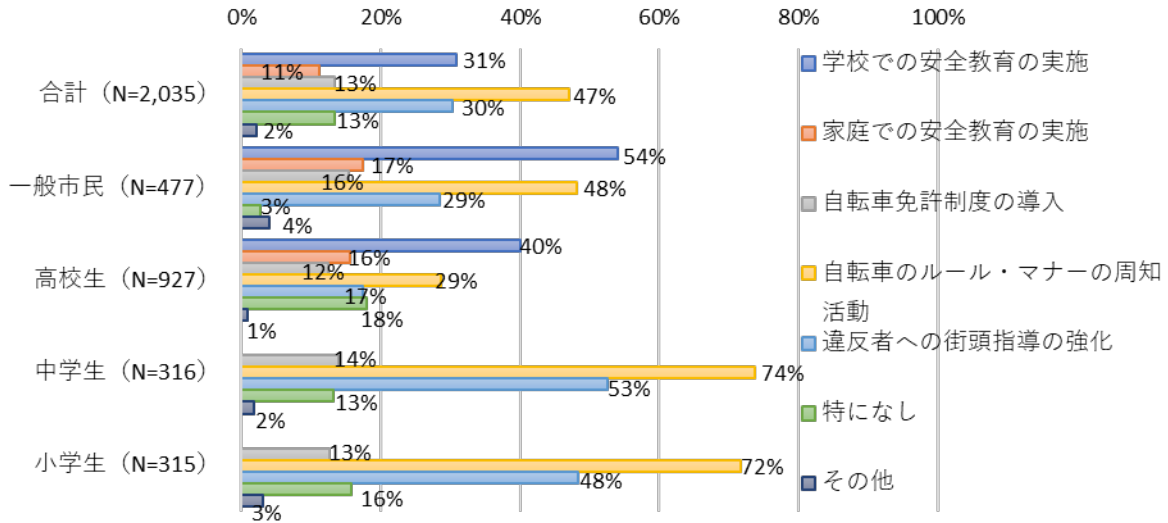
(知っているものすべてに○、知っており守っているものすべてに◎)

(複数回答) [N=2,072]

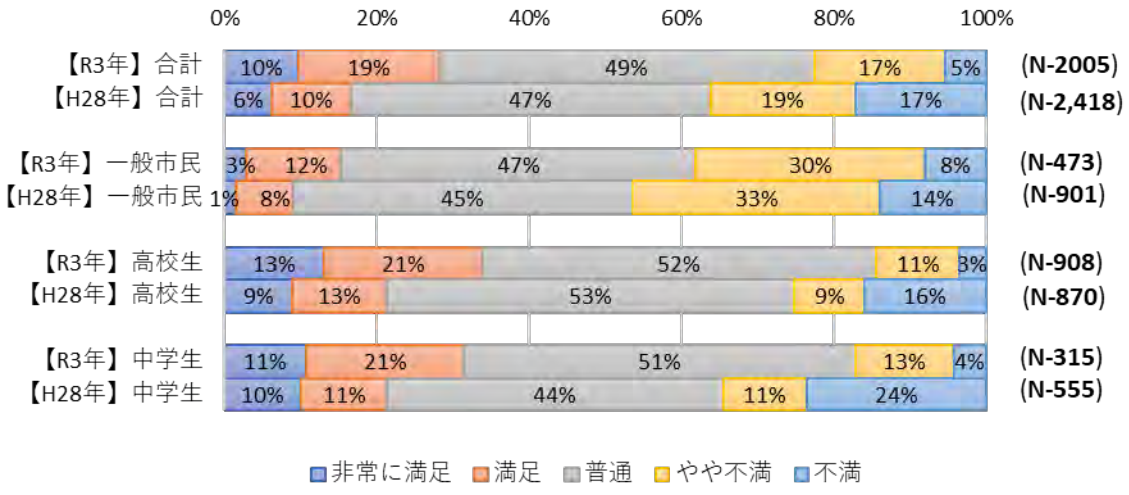




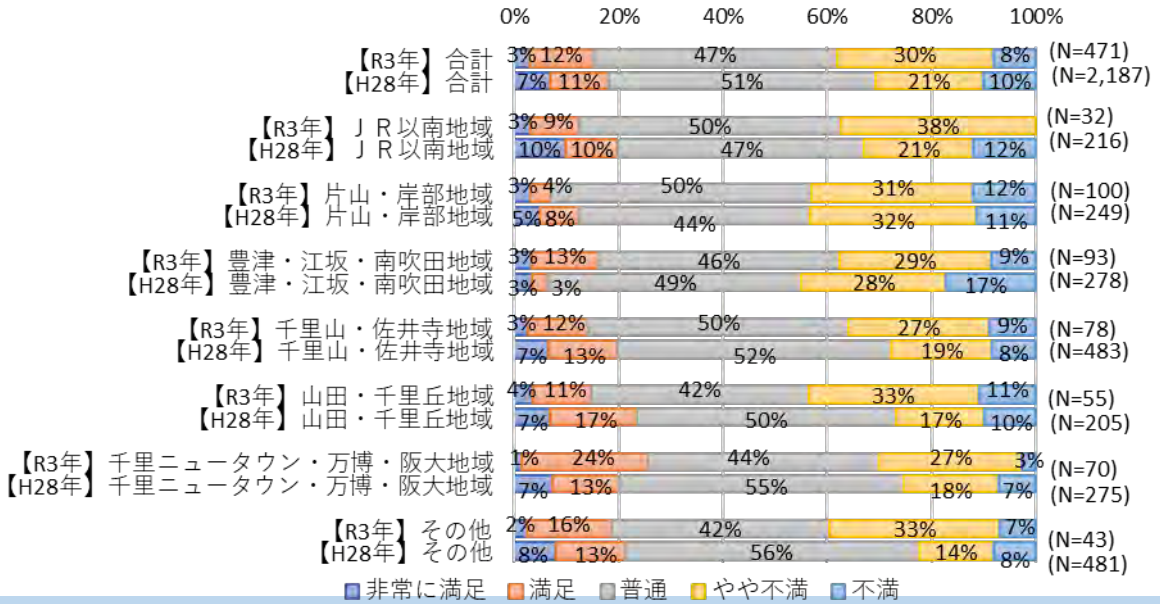
Q 自転車の利用ルール・マナー意識向上のため、重要だと思う具体的な施策を教えてください。（複数回答）



◆自転車利用者のマナーの満足度



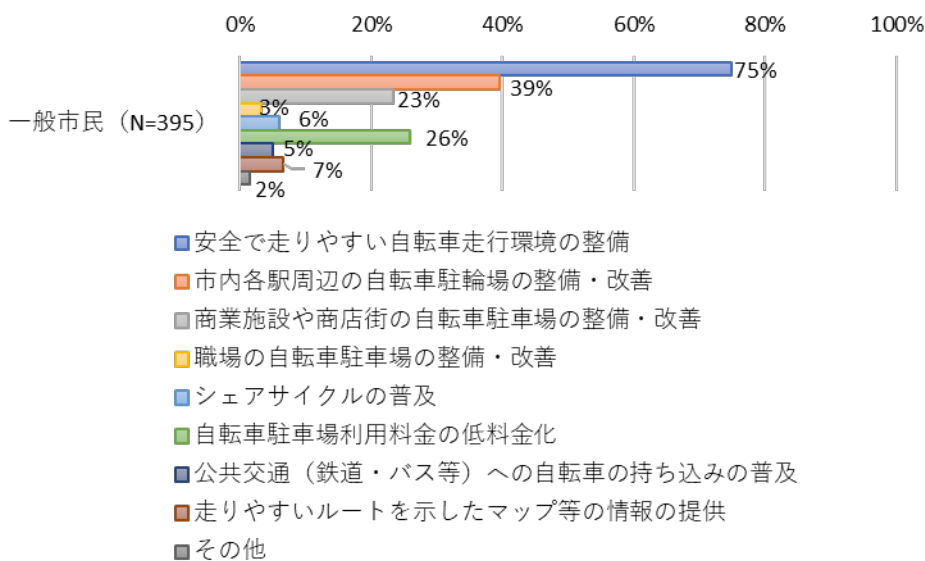
◆地域別における自転車利用者のマナーの満足度 ※集計は、一般市民のみ



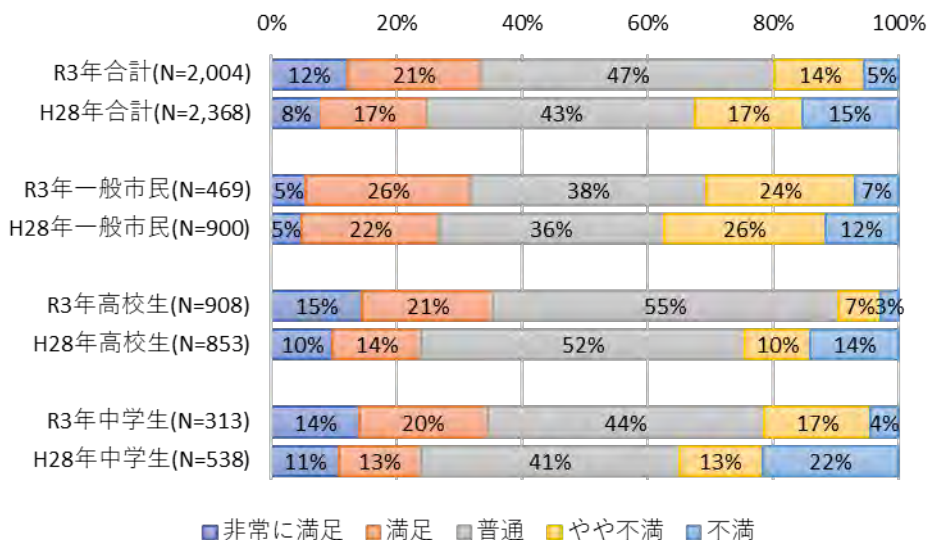
(3) 「とめる」に関すること

- 車から自転車に乗り換えるには、安全で走りやすい自転車走行環境の整備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。
- 一般市民の「やや不満・不満」の割合が31%と高く、高校生の「やや満億・満足」の割合が10%と低い。

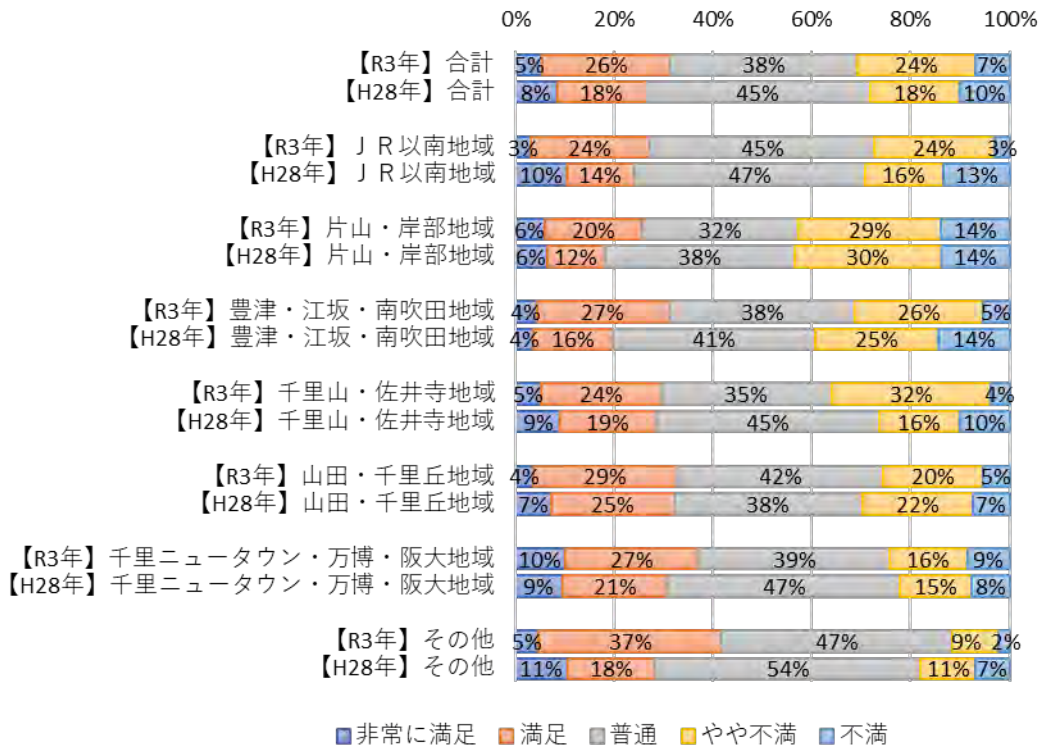
Q あなたが車から自転車利用へ転換するために、期待する対策を教えてください。
(主なもの2つまで○) (複数回答) (再掲)



◆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、一般市民のみ



(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

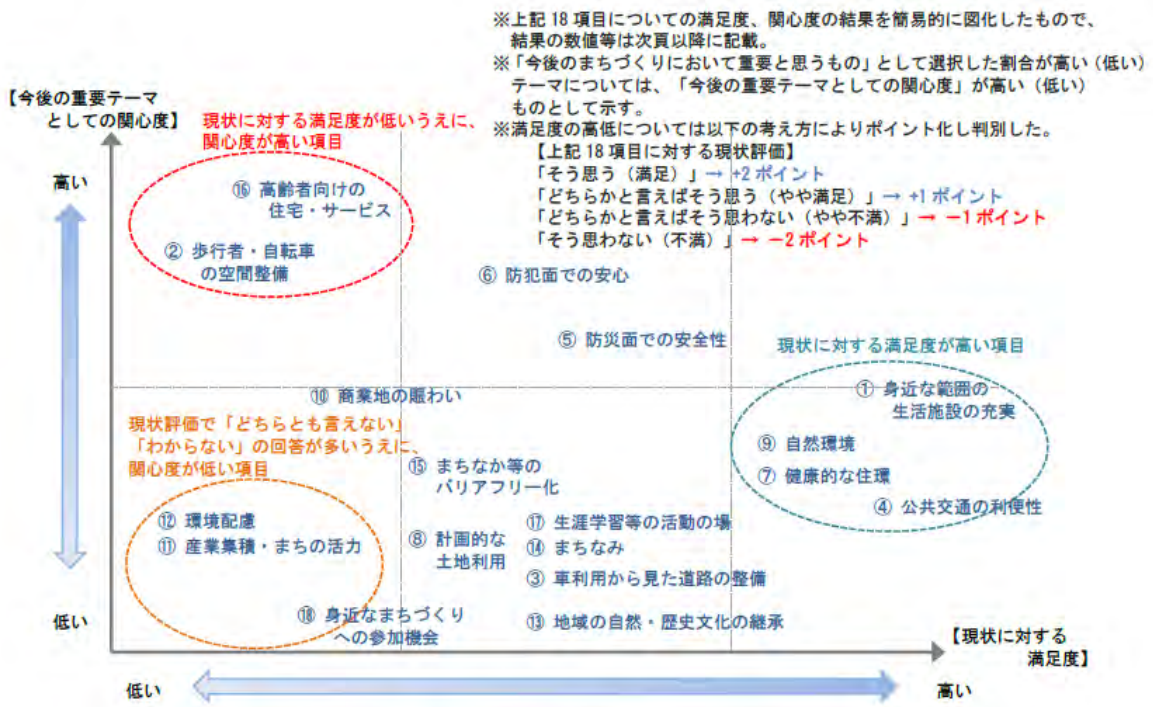


図 3-22 まちづくりのテーマの評価と関心度

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、自転車の通行空間の整備箇所は少ない。 ○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8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。 ○一般市民の自転車通行時の安全性の満足度は、「やや不満・不満」の合計が約3割と「非常に満足・満足」の合計の約2割より高い。

課題	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○自転車通行環境整備の促進
----	--

■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、交通ルールの遵守・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。 ○一般市民は8割程度、高校生は7割程度と保険加入は多い。 ○一般市民の自転車利用者のマナーの満足度が「やや不満・不満」の合計が約4割と多い。

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 ○ライフステージに応じた安全教育の具体化と推進
----	---

■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岸辺駅）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1,978台から令和3年度の54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	○一般市民の自転車の駐車環境の満足度は、「非常に満足・満足」「やや不満・不満」それぞれ合計が約3割 ○その他意見にて、自転車駐車場の環境改善を求める意見がある。

課題	○自転車駐車場が不足している、「JR吹田駅」「江坂駅」「岸辺駅」における自転車駐車場の拡大、地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の確保 ○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 ○シェアサイクルの活用推進
	現状	○レンタサイクルを廃止し、シェアサイクルの本格実施に向けて社会実験を実施している。 ○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	○一般市民の総合的な自転車利用環境の満足度は、「非常に満足・満足」の合計が3割弱

課題	○自転車利用の促進 ○シェアサイクルの充実と利用促進
----	-------------------------------



第4章 自転車利用環境整備の基本方針

1 基本理念

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

○自転車の通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します。

2 基本方針

はしる

- 車道走行を中心とした安心・安全・快適でわかりやすい自転車通行環境を実現
 - ・車道左側通行の徹底と安全確保に向けた自転車通行空間を整備
 - ・自転車の通行空間と通行方向が誰にでもわかるように路面表示や看板等を設置
- ニーズ等に対応した自転車の通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

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車環境の実現
- 地域や商店街等と協働した取組による放置自転車の削減

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

3 施策の体系

方向性		具体的な取組内容	
はしる	1	安全でわ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	わ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
			<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
	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"> ・ホームページ等による周知
5	整備路線に関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・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・連携によるルール・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 ・ラッピングバス等での啓発活動
			<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
			<ul style="list-style-type: none"> ・事故リスクの周知と保険加入の啓発
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車保険加入の促進 			
とめる	1	自転車駐車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
			<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付帯機能等の併設
			<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・自転車駐車場の満空情報の提供
つかう	1	シェアサイクルの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクル事業の本格実施（既存の駅型レンタサイクルは廃止）
	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
			<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・支援	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の理解・興味等を促す機会の創出 ・サイクルイベント等の開催・支援

※「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に関連する施策については、府との役割分担を考慮し、特に市で進めるべき必要がある施策のみ具体的な取組内容として上記に挙げており、他の施策については、具体的な取組の中で必要に応じて盛り込んでいきます。

第5章 自転車利用環境整備の取組施策

1 はしる

はしる【自転車通行環境の整備】

＜基本的な考え方＞

- 自転車は「車両」であり、「車道左側通行」が原則であることを基本と考え、「安全性」「連続性」「ルール周知」を重視した自転車通行空間の整備を進めます。
- 自転車通行空間の整備にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（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（改定版）」（大阪府、H29.3）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ものとします。

施策1 安全でわ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

- 自転車通行空間の整備形態には、
 - ①縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
 - ②白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」
 - ③車線の一部を活用して車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」の3種類があります。

①「自転車道」の整備方針

- 「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を行います。

（道路構造令第2条第2項・

道路交通法第2条第1項第3号の3）

- 自転車道は、双方向通行が基本となっていました。が、「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「一方通行」を基本とすることに変更されたため、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。

- 自転車道を設置した場合、自転車は自転車道を通行しなければならないことから、一方通行により沿道施設への出入りが不便になり得ることに留意し、ルールの周知と遵守に向けた啓発や指導が必要です。

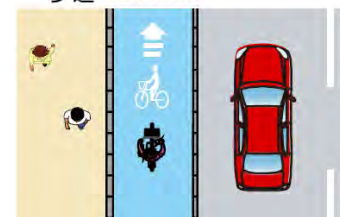
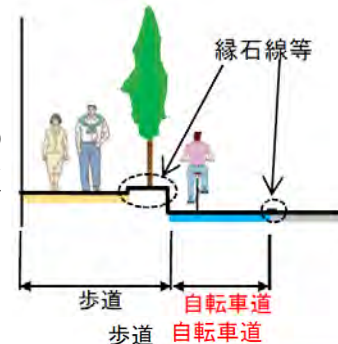


図 5-1 整備イメージ



写真 5-1 整備例（川崎市）



②自転車専用通行帯の整備方針

- 「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をいいます。
- 自転車専用通行帯は、道路交通法による「自転車専用通行帯」の規制を伴う場合と、規制を伴わない場合の2種類がありましたが、「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、連続した帯状の路面着色やラインは規制を伴う場合にのみ設置する方針に変更されたため、規制を伴う場合を基本として整備します。
- 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以上を確保するものとします。

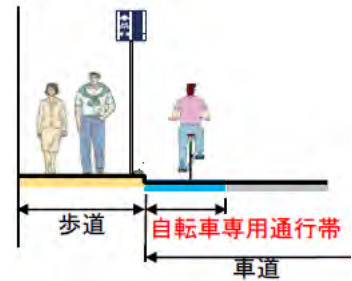


図 5-2 整備イメージ



※自転車専用通行帯の幅の全部



図 5-3 整備イメージと事例（さいたま市）



※自転車専用通行帯の幅の一部

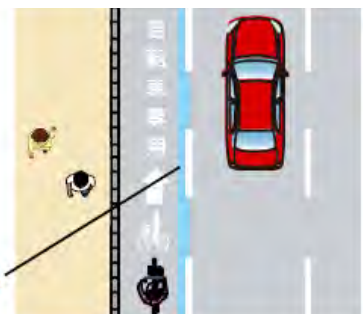
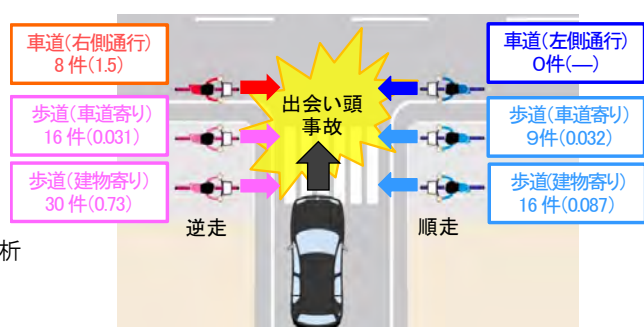


図 5-4 整備イメージと事例（川口市）



＜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＞

- 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。



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

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



③車道混在の整備方針

- 「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」に自転車が行き止まり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をいいます。
- 「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することになります。このことから、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。
- 自転車ネットワークの選定路線では、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき、幅0.75m以上の矢羽根を10m間隔（交差点内は3.6m間隔）で設置します。

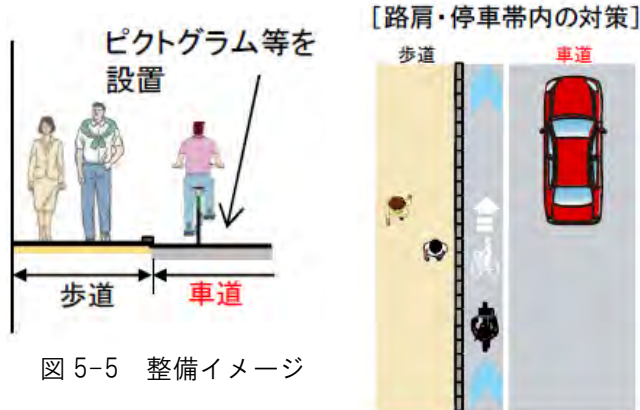


図 5-5 整備イメージ



図 5-6 路肩内の対策例（吹田市）



図 5-7 車線内の対策例（さいたま市）

- 歩道のある道路の車道混在において、自転車通行空間の幅員が、必要な車線幅員を確保した上で街渠を除き1.0m以上確保できる場合は、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき車道外側線を設置します。



図 5-8 車道外側線の設置



④ 自転車歩行者道について

○歩道上にカラー舗装または区画線などで自転車の通行位置を明示するような自転車歩行者道の取扱いについては、以下のようにします。

- 自転車の車道左側通行を促進させるため、原則として新たに整備は行いません。
- 既存の整備区間については、当面、それを活用します。
- 当該区間において、自転車の通行空間を示すために、「自転車道」の標識（右写真）が掲げられている場合は、撤去又は設備更新をしないなどの対応を取るべく、管理者と調整を行います。



写真 5-2 自転車道の標識



写真 5-3 吹田市内の自転車歩行者道（自転車の通行位置を明示）

○上記のような自転車歩行者道において、車道上に自転車専用通行帯や車道混在の整備を行う場合は、歩道上における自転車の通行位置の明示の撤去を基本としますが、施工その他の都合上、やむを得ない場合は一時的に併用することがあります。



写真 5-4 車道上の自転車通行空間整備と通行位置を明示した自転車歩行者道の併用の例（茅ヶ崎市）



<自転車歩行者道>

○道路構造令第2条第1項第3号に規定される、「専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵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」をいう。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

※自転車歩行者道には右の標識が設置されている。



写真 5-5 自転車通行可の標識



⑤ 自転車通行空間整備にあたっての留意事項

- 自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとします。
- 必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋について、エプロン幅が狭く、自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えや滑り止め加工等を行うものとします。

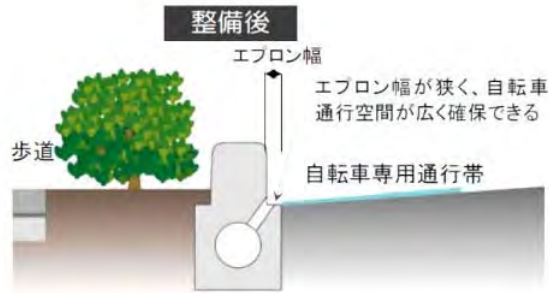


図 5-9 街渠をエプロン幅の狭い平坦性の高いものに置き換えた例（東京都文京区）



写真 5-6 グレーチング蓋の格子間隔を狭め、滑り止め加工している例（大阪市）



写真 5-7 マンホールの蓋に滑り止め加工をしている例（京都市）

2) 交差点部における自転車通行空間整備の考え方

○交差点部やバス停部は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」(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(改定版)」(大阪府、H29.3) 等に準拠し、整備することを基本とします。

①交差点部設計の考え方

○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します。また、自転車横断帯の撤去に併せて、歩行者用信号機に設置されている「自転車・歩行者専用」の補助標識は撤去します。

○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ます。

○一般の自転車利用者には浸透していない交差点での二段階右折を促進するため、安全性とわ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わかるような表示・誘導方法を検討します。

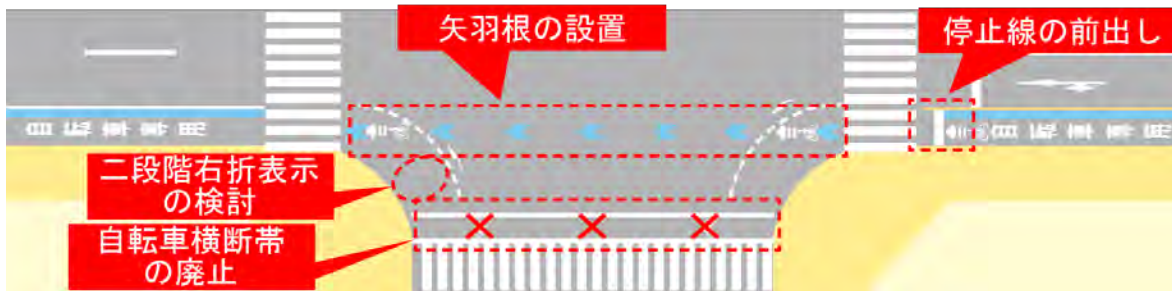


図 5-10 交差点部の対策イメージ (自転車専用通行帯の場合)



写真 5-8 矢羽根表示の例 (大阪市)



写真 5-9 停止線前出しの例(茅ヶ崎市)



写真 5-10 自転車横断帯撤去の例 (横浜市)



写真 5-11 二段階右折表示の例 (宇都宮市)



◆自転車道（一方通行）

- 交差点内には自転車道の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 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・矢印を設置します。

◆自転車専用通行帯（自転車専用通行帯の規制あり）

- 交差点内には、自転車専用通行帯の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 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・矢印を設置します。

◆車道混在

- 交差点内には、車道混在空間の延長線上に進行方法に従った矢羽根表示を設置します。ただし、横断歩道内には矢羽根表示を設置しません。
- 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・矢印を設置します。

◆その他の交差点付近における安全対策の例

- 交差点の交通状況及び道路状況を考慮し、必要に応じて安全対策を検討します。

<進路変更禁止>

- 自転車専用通行帯を通行する自転車と左折自動車を分離するため、交差点流入部で自転車専用通行帯（第一通行帯）と第二通行帯との間に道路標示「進路変更禁止」の規制を実施。（進行方向別通行区分の規制が実施されている場合、車両はその車線内を通行しなければならないため、必ずしも進路変更禁止規制の実施の必要はないが、利用者にルールをわかりやすく伝えるために実施）



写真 5-12 進路変更禁止の例（名古屋市）

<左折巻き込み防止>

- 自転車専用通行帯を通行する自転車の左折自動車による巻き込みを防止するために、右左折の方法（左折）の道路標示とゴム製ポール等を設置。



写真 5-13 左折巻き込み防止の例(東京都文京区)

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

- ・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します。
- ・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します。



写真 5-14 矢羽根整備区間の例（福山市）



写真 5-15 カラー舗装区間の例（福山市）



写真 5-16 カラーライン区間の例（川口市）

- ・バスベイ型のバス停が設置されている場合においても、自転車通行空間を直線的に連続させることを基本とし、矢羽根等を直線的に設置します。
- ・バス停の手前に「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づく注意喚起のピクトグラム（右写真参照）を設置します。



写真 5-17 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）

<参考>

- 国のガイドラインにおいては、歩行空間に余裕があり、バス乗降客が多く見込まれるバス停留所を設置する場合は、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させるため、第一通行帯と第二通行帯の間にバス停として交通島を設ける例も紹介されている。



写真 5-18 交通島を設置している例（福岡市）

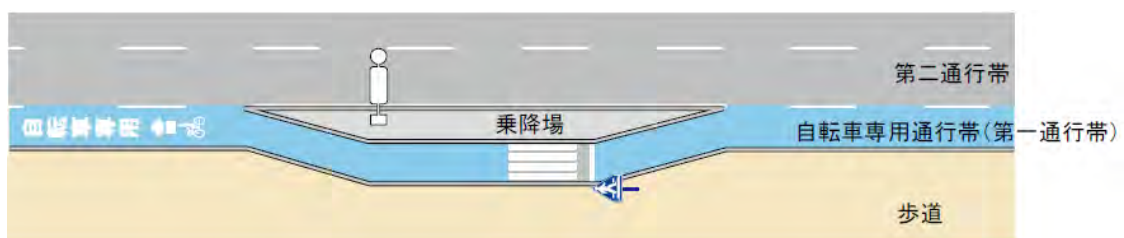


図 5-11 交通島を設置する場合のイメージ



4) 自転車通行空間整備・修繕の考え方

- 自転車通行空間の整備・修繕の実施において、局所的に傷んだ影響部の舗装及び既設道路施設等の維持・改善、既設区画線の移設及び復旧を行うことで安心・安全で通行な道路を維持します。

施策2 わ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（改定版）」を踏襲します。
- ・ただし、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（改定版）」を踏襲します。
- ・矢羽根型路面表示及び自転車通行空間を着色する場合の色は、「青色系（マンセル値5 B6/8：日本塗料の番号65-60P）」を基本とします。ただし、景観への配慮が必要な場合は、別途検討します。また、夜間の視認性に配慮するものとします。
- ・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交通管理者と協議し、設置します。

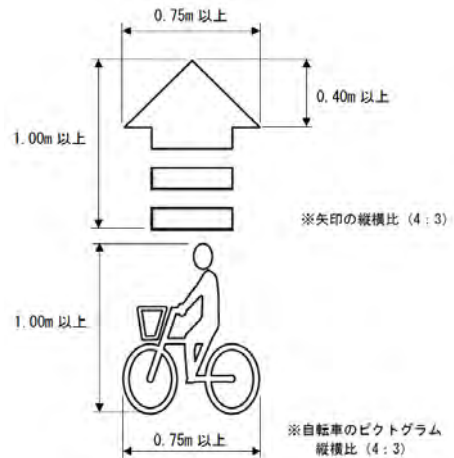


図 5-12 自転車マーク・矢印の路面表示



写真 5-19 路面表示設置例(吹田市)

- ・看板の種類の、①独立型、②電柱巻付け型 の2種類を基本とします。
- ・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します。また、ピクトグラムなどを用いた誰にでもわかりやすい表記について検討します。
- ・交通状況等の変化により、設置した看板の啓発内容が適切か随時確認し、必要に応じて見直しについて検討します。
- ・看板の設置状況・内容等の情報は、ホームページ等により情報発信します。

※看板は、法定外の啓発については「吹田市」表記のみとし、道路交通法違反に対する注意喚起・その他、交通の方法に関する教則等を参考にした啓発は「吹田警察署」との連名としています。

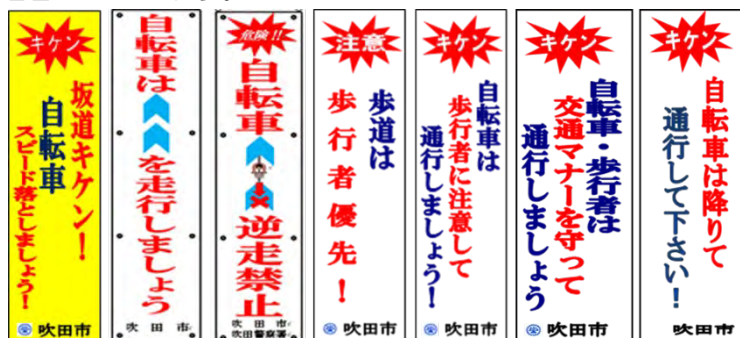
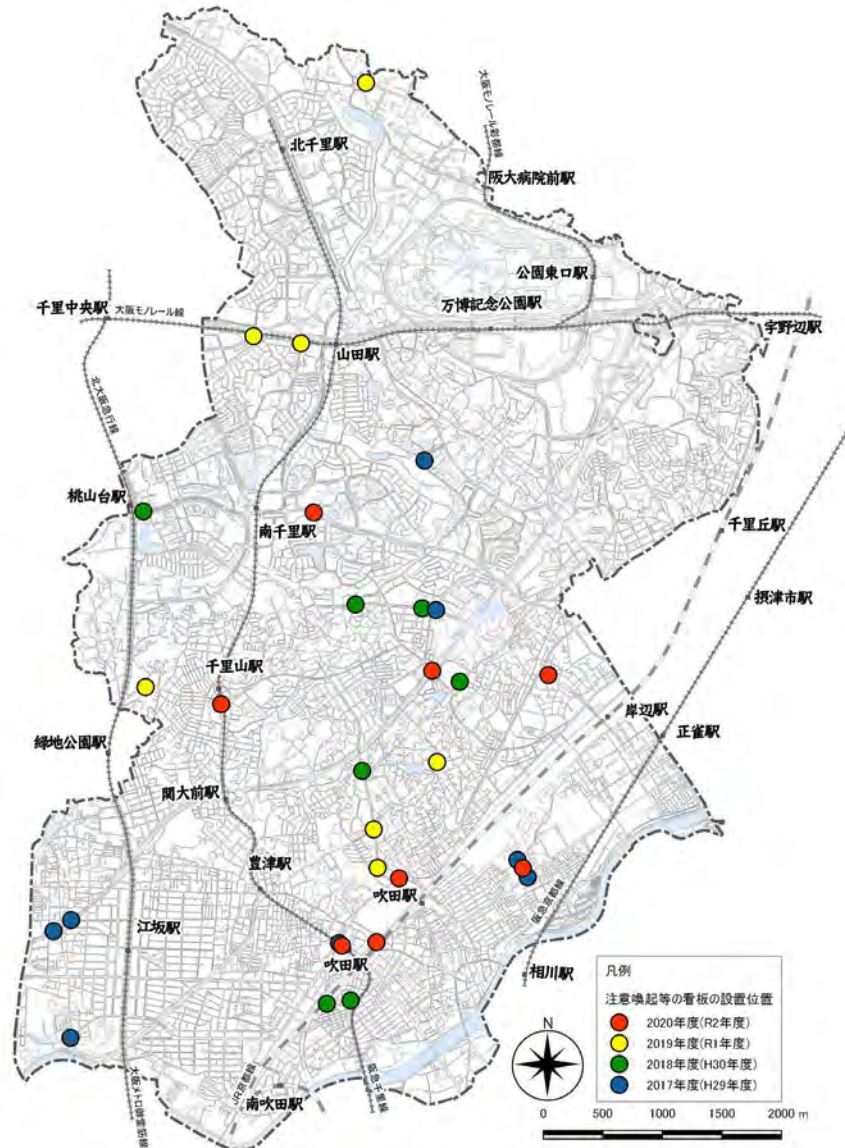


図 5-13 吹田市で設置している注意喚起等の看板の内容



番号	設置日	設置場所	枚数	設置看板
1	2017/10/5	山田西第一、二、三団地周辺	4	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
2	2017/10/5	五月が丘西	1	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
3	2017/11/28	豊津第二小学校通学路	3	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
4	2017/11/28	末広町21-15	1	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
5	2018/2/26	末広町21-15	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
6	2018/3/27	泉町1丁目 本庁前	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
7	2018/5/18	岸部北1丁目15	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
8	2018/7/9	五月が丘	1	自転車はおりて通行してください
9	2018/7/31	南清和園町	8	自転車・歩行者は交通マナーを守って通行しましょう
10	2019/1/7	桃山台駅エレベータ周辺	1	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
11	2019/2/15	朝日が丘町33番	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
12	2019/3/19	佐井寺小学校前 佐井寺3丁目	1	自転車・歩行者は交通マナーを守って通行しましょう
13	2019/4/12	千里山西4丁目千里山西公園前	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
14	2019/6/11	原町1丁目14番 北東交差点	2	自転車・歩行者は交通マナーを守って通行しましょう
15	2019/6/11	上山田5丁目付近	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
16	2019/8/14	津雲台6丁目	2	歩道は歩行者優先
17	2020/3/27	片山町2丁目	4	自転車逆走禁止
18	2020/6/10	岸部北1丁目24	4	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
19	2020/6/11	佐竹台2丁目4	1	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
20	2020/6/23	西の庄町3	2	自転車は歩行者に注意して走行しましょう
21	2020/9/28	片山町1丁目2	8	歩行者優先 自転車は降りて通行して下さい
22	2020/11/13	千里山駅	2	自転車は降りてください
23	2020/10/15	岸部北3丁目	4	歩道は歩行者優先
24	2020/11/13	末広町21	4	歩道は歩行者優先
25	2020/10/28	泉町1丁目 本庁前	2	歩道は歩行者優先

図 5-14 吹田市内で設置している注意喚起等の看板位置図

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

- 自転車通行空間ネットワーク路線の選定にあたっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン改定版」（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ものとします。
- 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ものとする。
- 自転車ネットワーク路線の密度として、自転車ネットワーク路線から直線距離で500mの範囲内で市内全域を概ねカバーできるように考慮して設定します。

表 5-1 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
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	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用ニーズが高い路線 (居住地区から駅・大規模商業施設へのアクセスルート：市民アンケート調査等による)
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 通学に使用されている路線 (市民アンケート調査等による)
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 隣接市の自転車ネットワークと接続する路線
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	<ul style="list-style-type: none"> • 上記の結果、自転車ネットワークに選定する路線

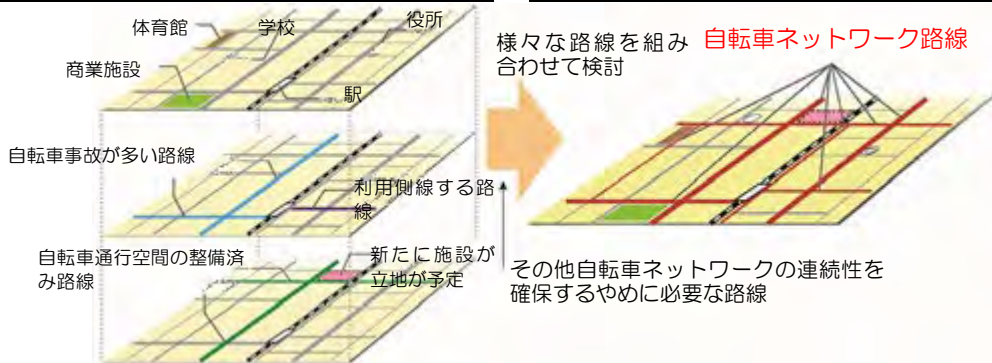


図 5-15 自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ

出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント(公益社団法人 日本道路協会)

2) 自転車通行空間ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線

前述の要素及び道路の状況などを考慮（詳細は次頁以降を参照）し、さらに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を加え、自転車ネットワーク路線を以下のように作成した。

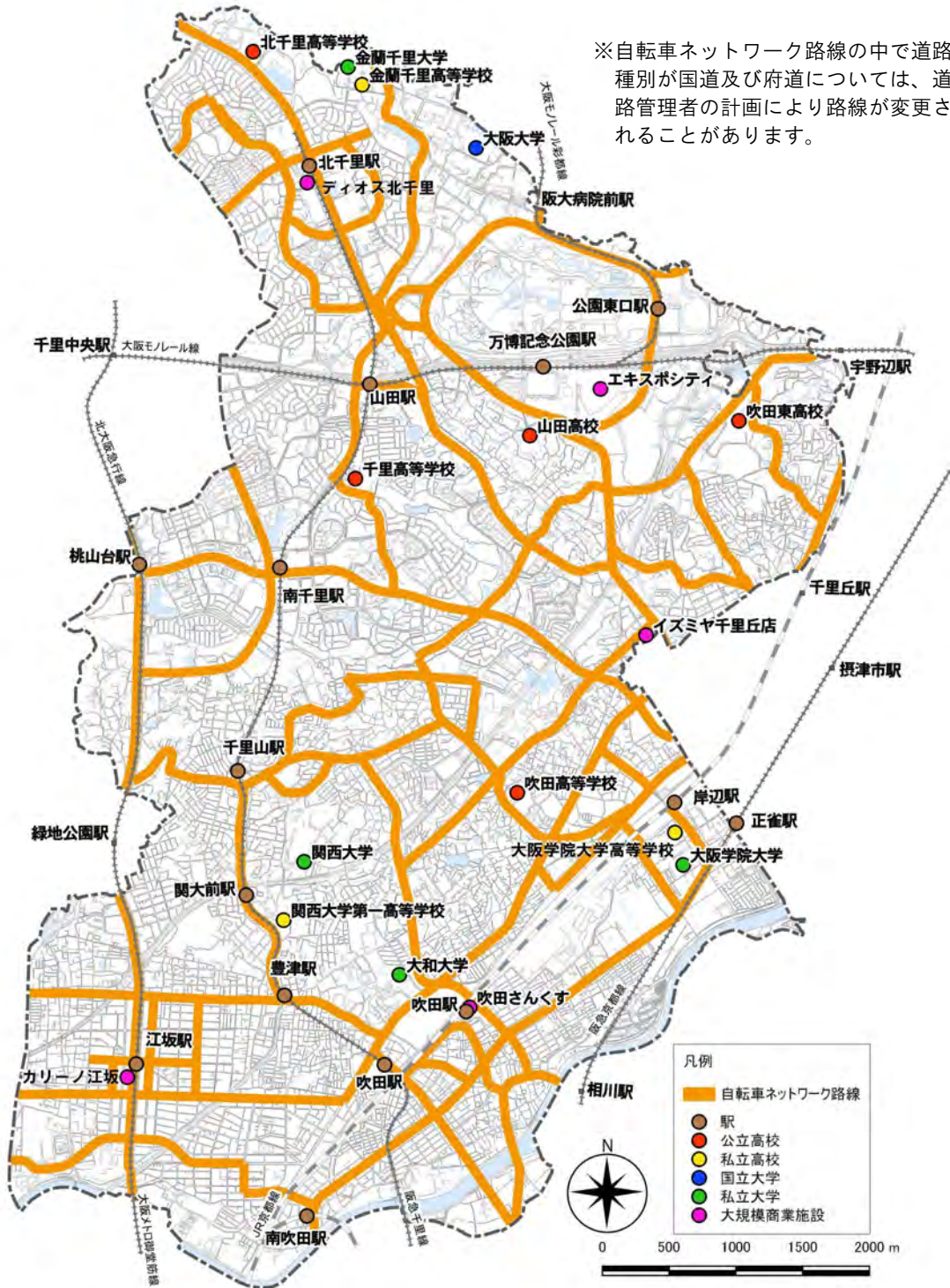


図 5-16 自転車ネットワーク路線



自転車利用ニーズが高い路線（居住地区から駅へのアクセスルート）

※市民アンケート調査等による

JR及び阪急の各駅へのアクセスとして、自転車での利用が多い路線を抽出

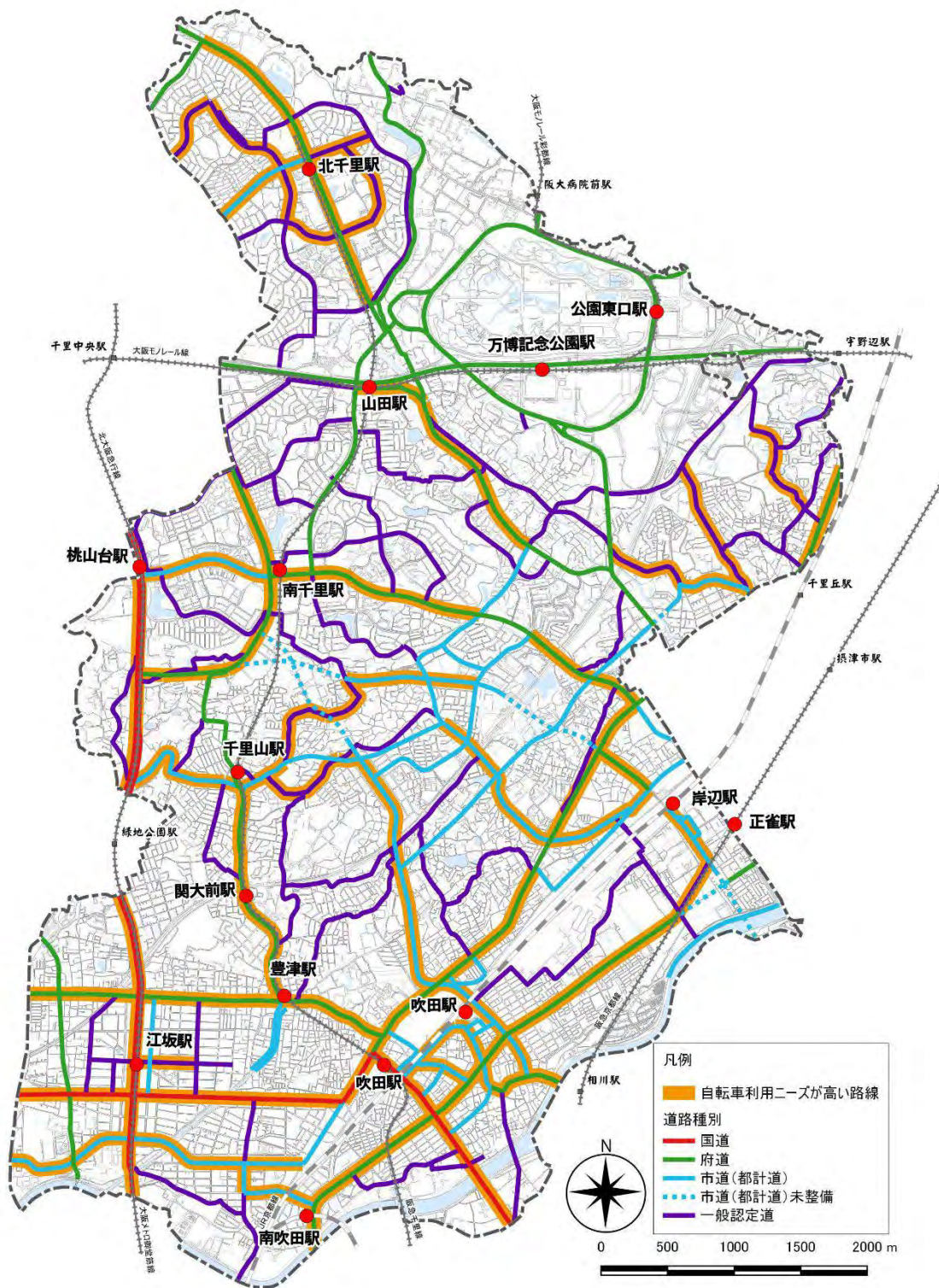


図 5-17 自転車利用ニーズが高い路線（居住地区から駅）



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）

大規模商業施設周辺で自転車交通が集約される路線を抽出

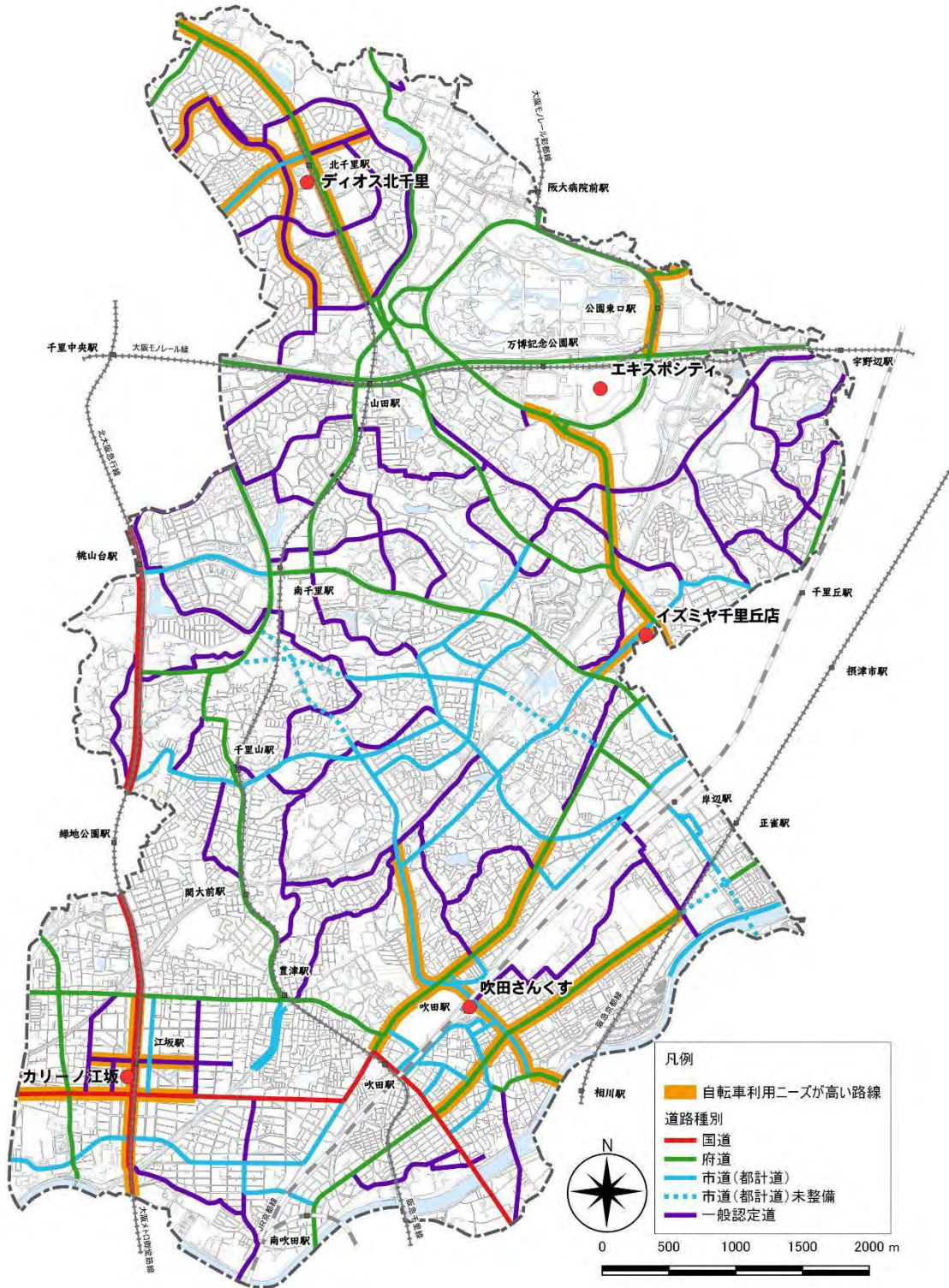


図 5-18 自転車利用ニーズが高い路線（大規模商業施設周辺）

参照：大規模商業施設として、(一社)日本ショッピングセンター協会による全国都道府県別SC一覧に掲載のSCから、店舗面積 15,000 m²以上のSCを抽出

自転車交通が多い路線

「H27 道路交通センサス※」の調査対象区間で自転車交通量が700台/12hを超える路線（P23参照）

※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

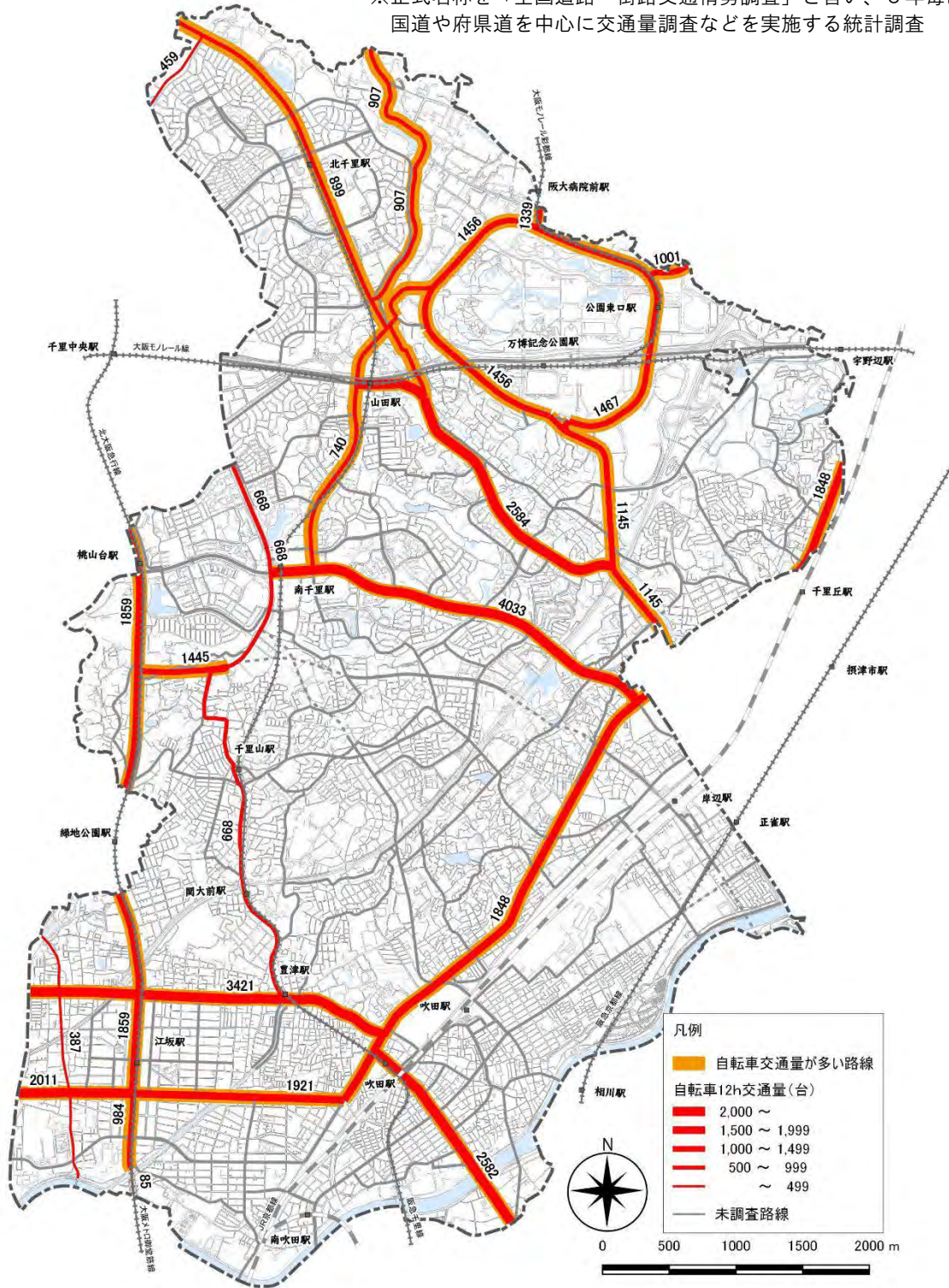
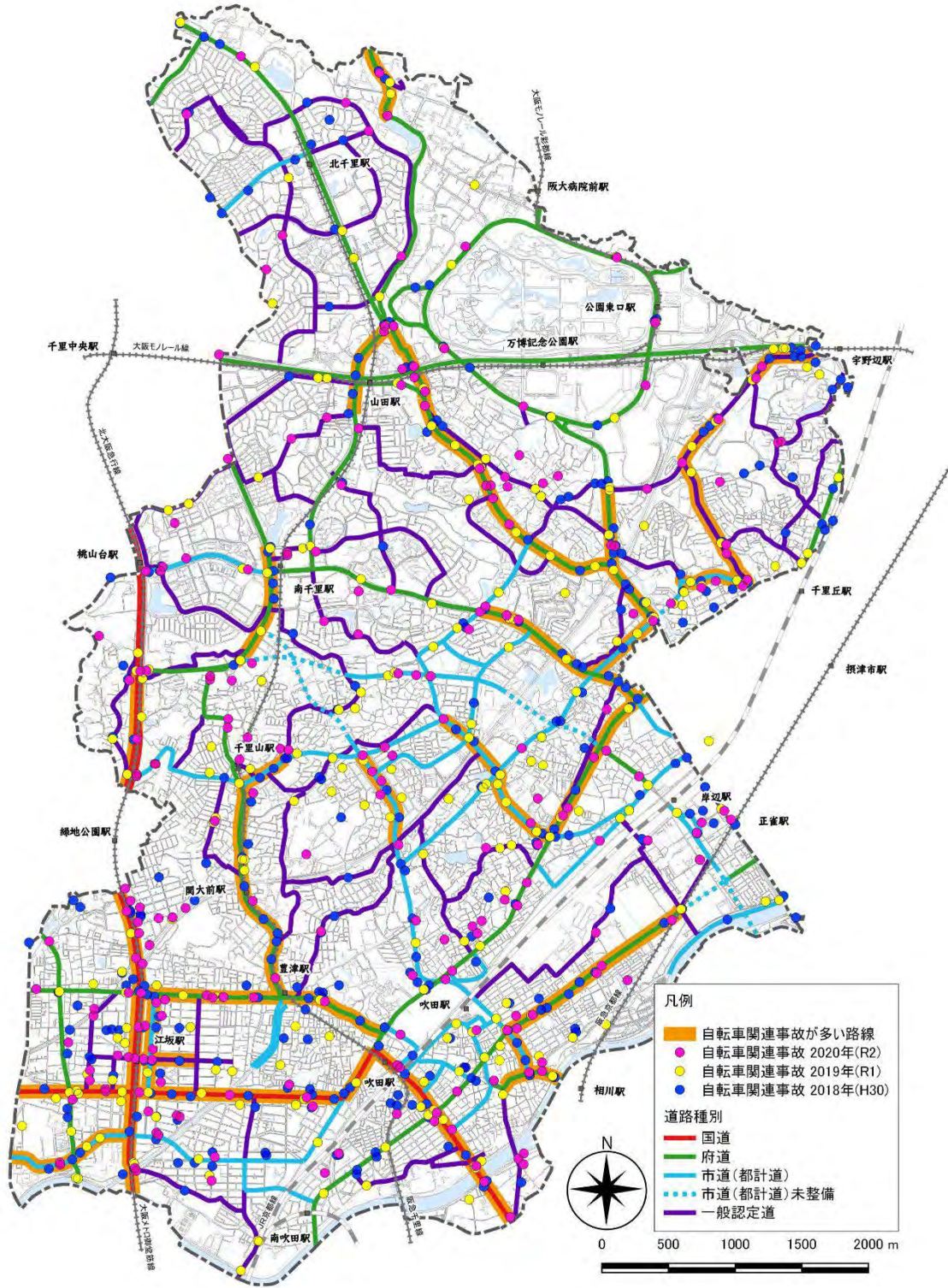


図 5-19 自転車交通量が高い路線



自転車関連事故が多い路線

H30～R2 年において、自転車関連事故の発生が多い区間を抽出



※自転車ネットワークの検討対象としている幹線道路上において、自転車関連事故が多い区間のみを抽出。幹線道路上以外で自転車関連事故が多い所は、別途安全対策を実施（「はしる」の施策4参照 P92）

図 5-20 自転車関連事故が多い路線



自転車通学に使用されている路線（市民アンケート調査等による）

自転車通学が多い高校と自転車の発生源となる居住地・駅を結ぶ路線を抽出

※アンケート結果による自転車通学が多い居住地区と高校を結ぶ幹線道路を自転車通学が多い路線として抽出。（自転車通学をしている中学校は無し）

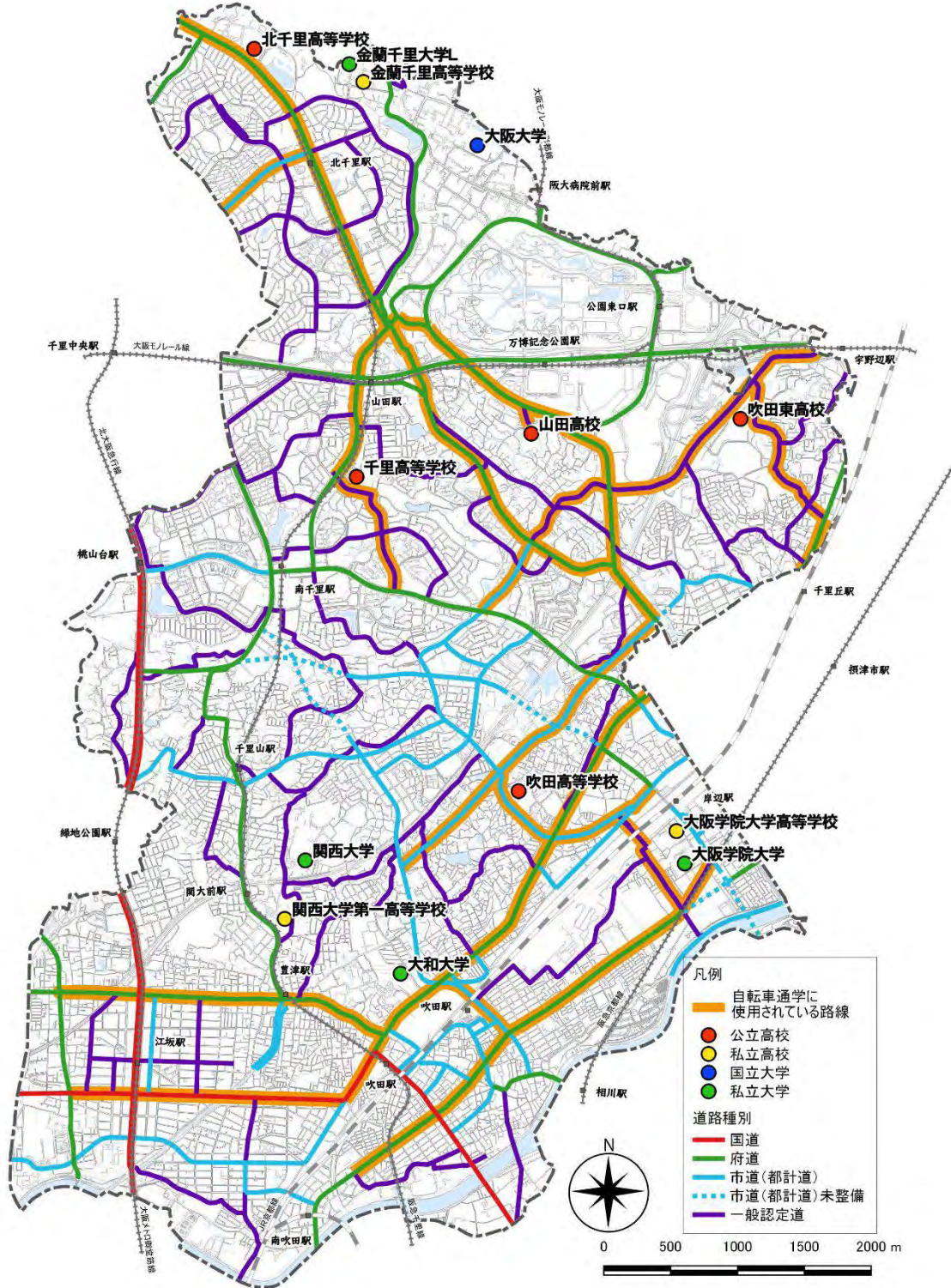


図 5-21 自転車通学に使用されている路線



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

自転車利用のニーズが高い開発・整備等の周辺の路線を抽出

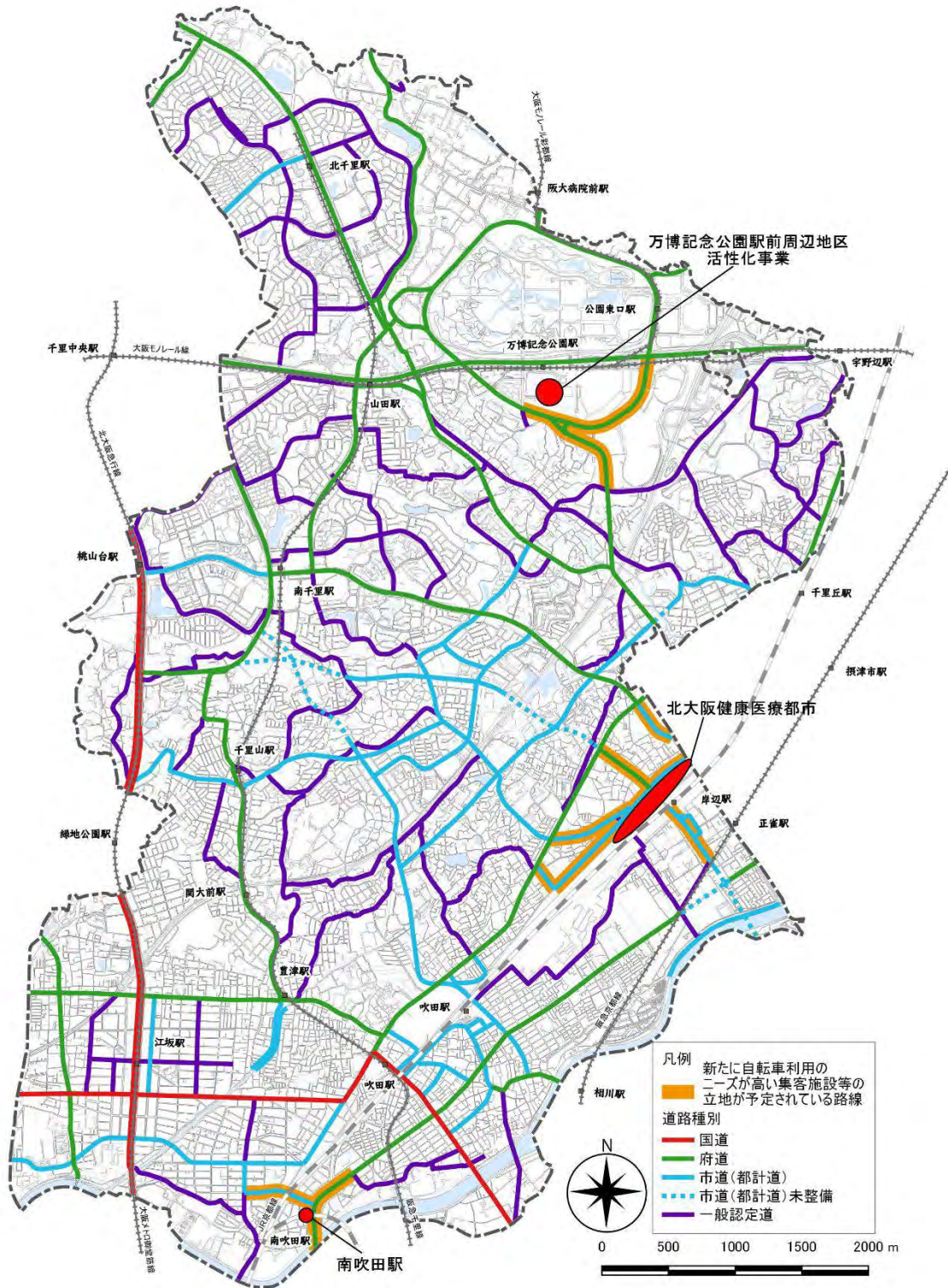


図 5-22 新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等が立地予定のある路線



新規に整備される路線

新たに整備が進められる都市計画道路を抽出（整備計画策定時点のものであり、いずれの路線も現在は整備済）

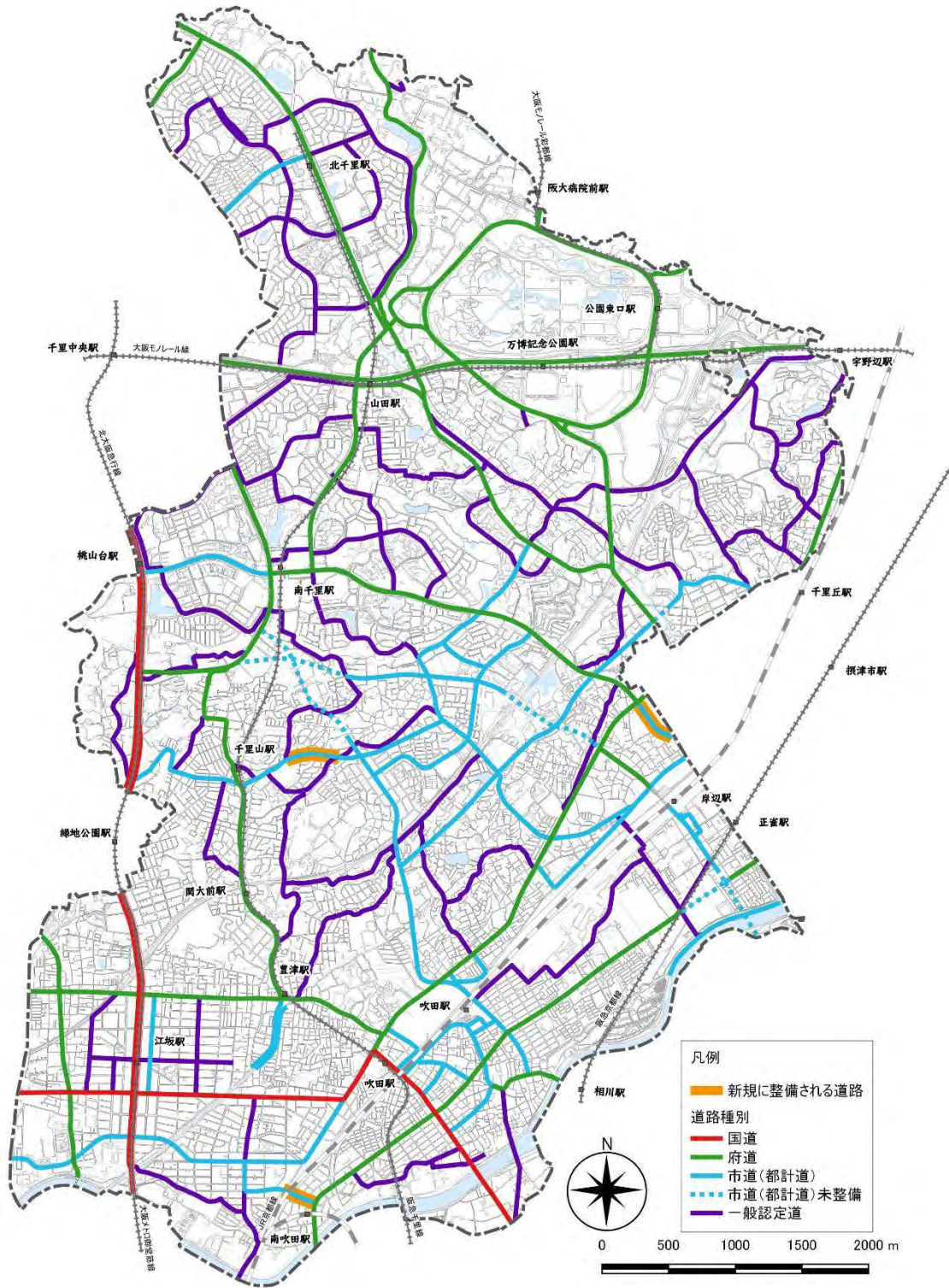


図 5-23 新規に整備される路線



既に自転車通行空間が整備されている路線

既に自転車通行空間が整備されている路線

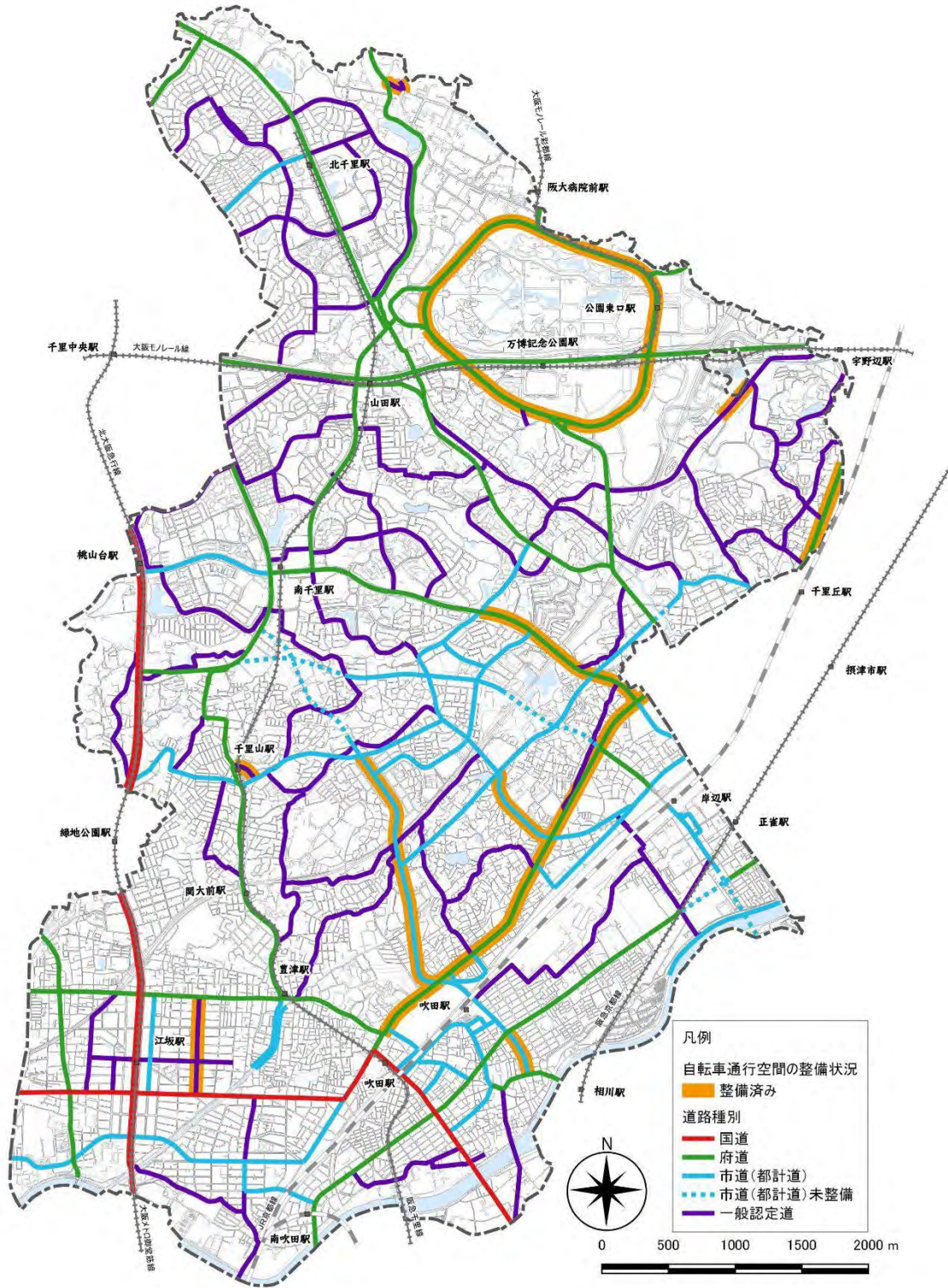


図 5-24 自転車通行空間の整備状況

隣接市の自転車ネットワークと接続する路線

隣接する自治体の自転車ネットワークとの接続が必要な路線を抽出

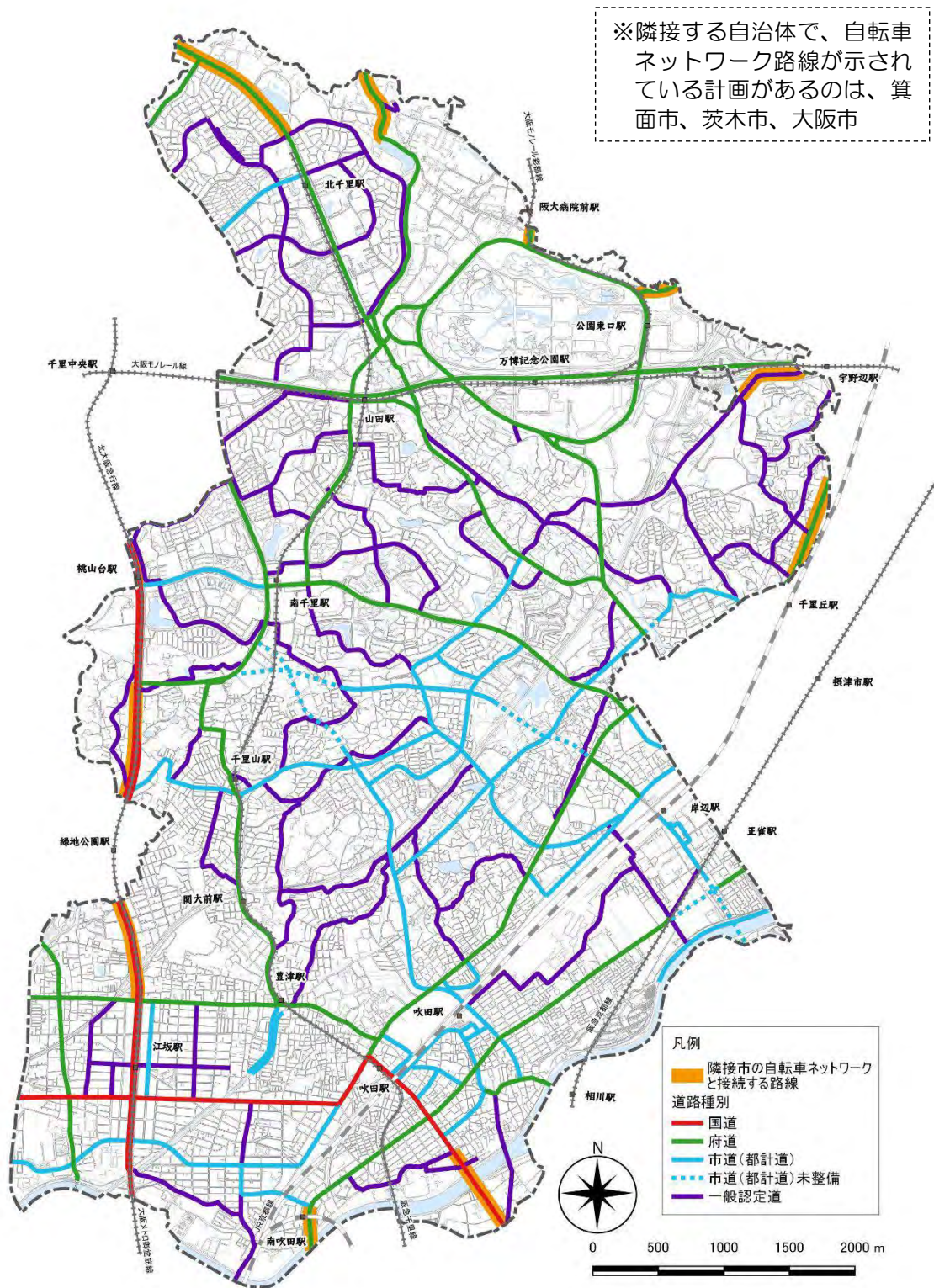


図 5-25 隣接市の自転車ネットワークと接続する路線



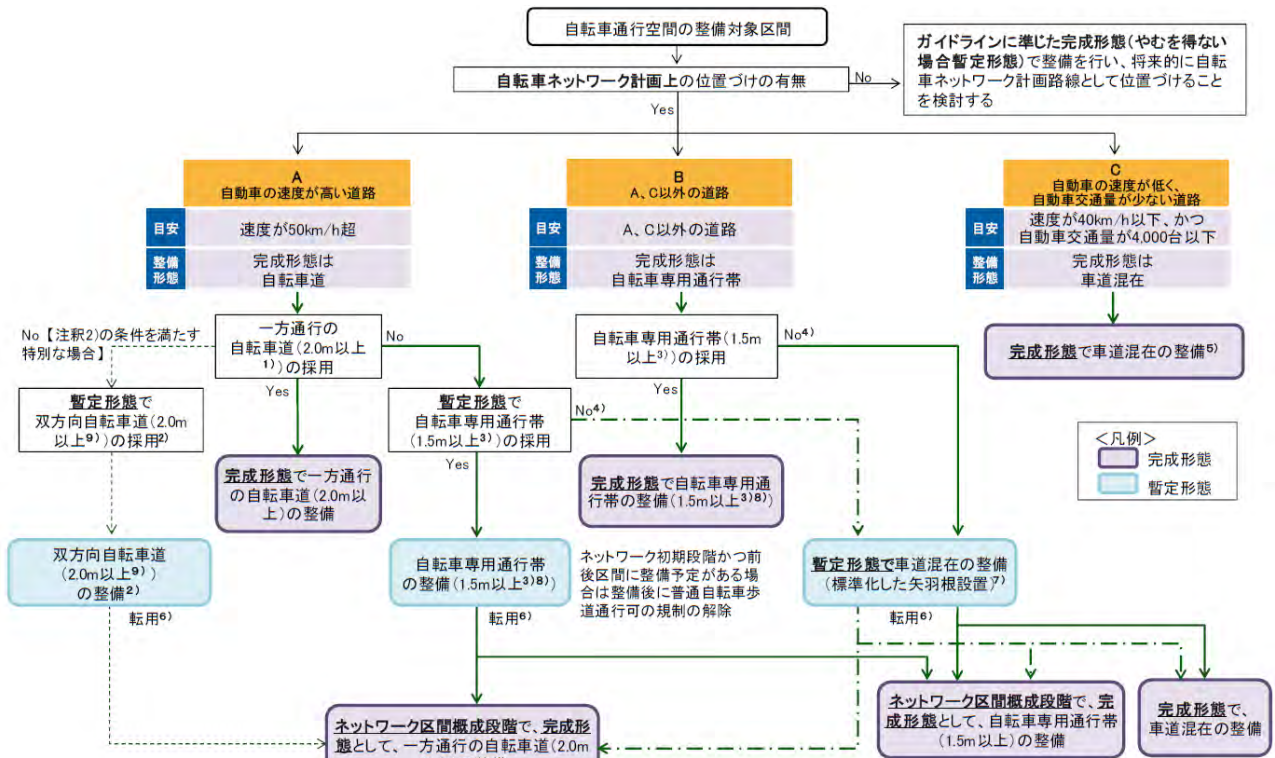
3) 整備形態選定の考え方

○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、整備形態を選定します。

○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(次頁図参照)、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進めます。

○道路の状況等によっては、安全性を高めるために、制限速度の引き下げも検討します。

(市内幹線道路の制限速度は参考資料P110参照)



- 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5-26 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



4) 整備の優先度の検討

○選定したネットワーク路線における整備の優先度については、以下のような項目を考慮し、各個別路線に優先度の詳細な順位を付けるのではなく、下記のような項目を考慮して、優先度を1段階から3段階のグループに分類し、関係機関と調整を図りながら、整備を進めます。

○優先度の各段階は、整備を進めて行く順序の段階を示していますが、例えば優先度1の整備が完了しなければ優先度2に着手しないというのではなく、関係機関との調整や各道路の事情・状況から、優先度が高いグループの路線が全て完了していなくても、優先度が低いグループの道路の整備を進めて行くことがあります。

【優先度を定める上で考慮する項目】

- 自転車関連事故の発生状況
- 自転車や歩行者の交通量（乗降客が多い、駐輪場利用が多い駅周辺など）
- 新たな都市開発等の周辺の都市計画道路
- 高校の自転車通学ルート（想定） など



整備済：自転車通行空間が整備されている路線

約15 km

現在、既に自転車通行空間が整備されている路線。



優先度1：自転車関連事故が多い路線や、歩行者や自転車が特に多いと思われる駅周辺の路線、新たなまちづくりのエリアの都計道

約25 km

自転車関連事故が多い路線や、歩行者や自転車の通行量が特に多いと想定される路線から整備を進めます。また、新たな都市開発などのまちづくりが進められている地区周辺においても、自転車通行空間を整備していきます。

- 自転車関連事故が多い路線
- 乗降客数と自転車利用が特に多い駅周辺の路線
- 新たなまちづくりや都市開発等の周辺の路線（都計道）



優先度2：歩行者や自転車が多いと思われる駅周辺の路線や、高校の自転車通学ルート、自転車の交通量が多い路線

約37 km

歩行者や自転車の通行量が多いと想定される駅周辺の路線や、高校の自転車通学で使用されていると思われる路線の整備を進めます。

- 乗降客数が多い駅周辺の路線
- 高校の自転車通学ルート（想定）
- 上記以外の残りの路線で自転車の交通量が多い路線



優先度3：上記以外の残りのネットワーク路線

約9 km

上記以外の残りの路線の整備を進めます。

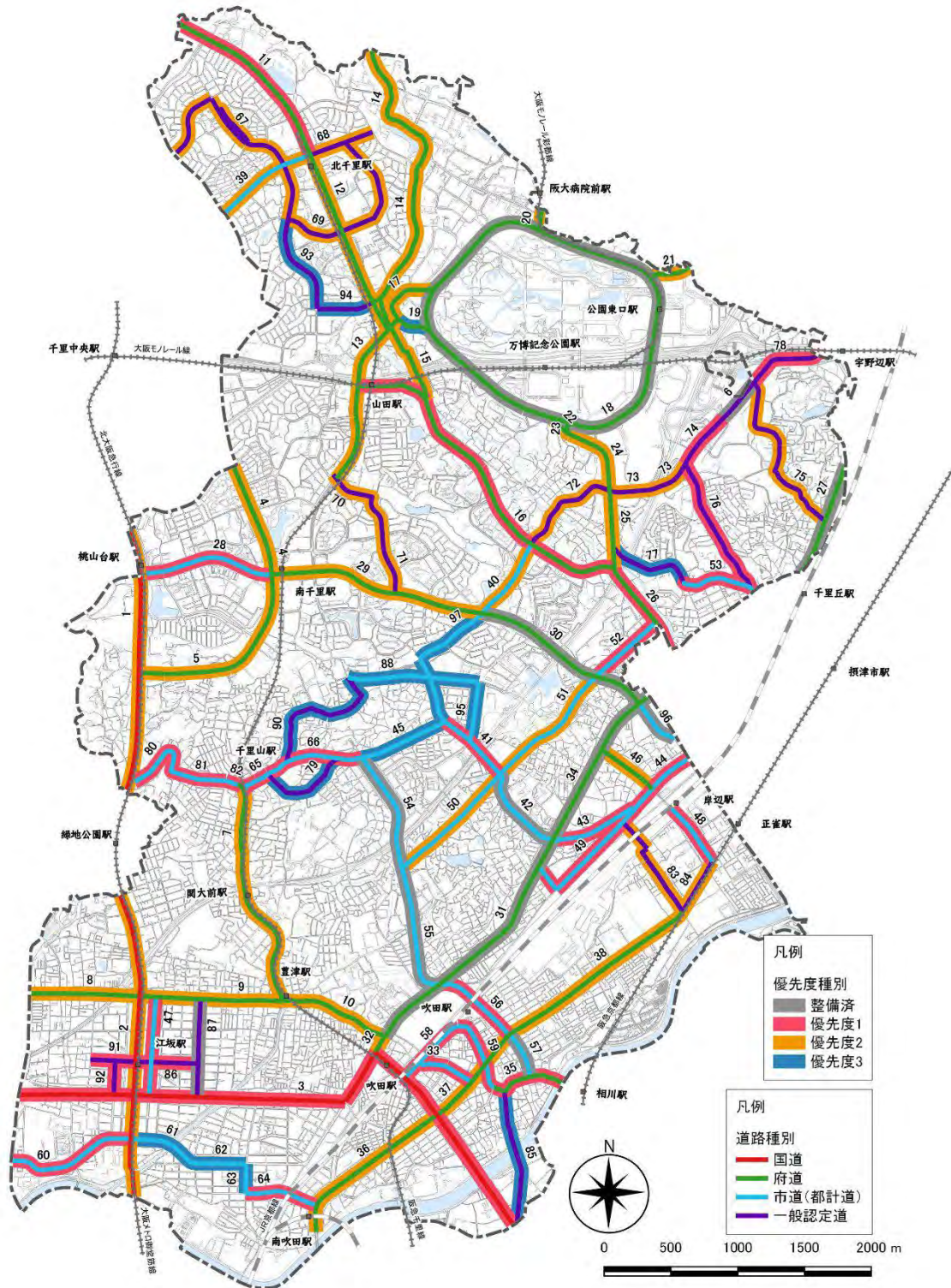
- 上記以外のネットワーク路線

※「優先度1」に該当する国道及び府道については、「大阪府自転車通行空間10か年整備計画(案)(H28～R7)」の掲載路線のみ「優先度1」とし、それ以外の路線は「優先度2」としている。



自転車ネットワーク路線の優先度（道路種別あり）

前頁の各要素を考慮（詳細は次頁以降を参照）し、自転車ネットワーク路線の優先度を以下のように設定した。



※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。

図 5-27 自転車ネットワーク路線の優先度（道路種別あり）



整備済：自転車通行空間が整備されている路線

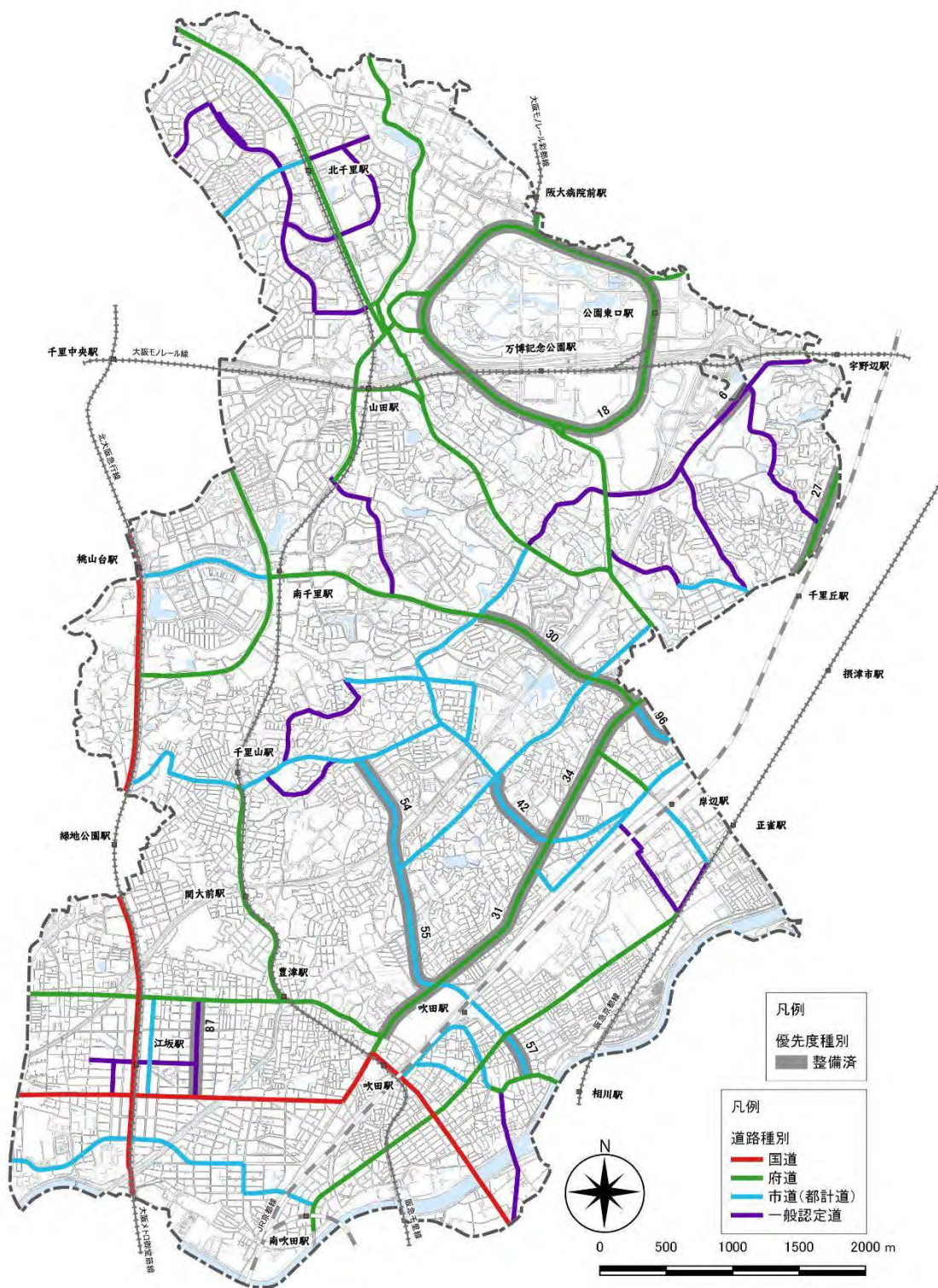


図 5-28 自転車通行空間が整備されている路線)



**優先度 1 : 自転車関連事故が多い路線や、歩行者や自転車が特に多いと思われる
駅周辺の路線、新たなまちづくりのエリアの都計道**

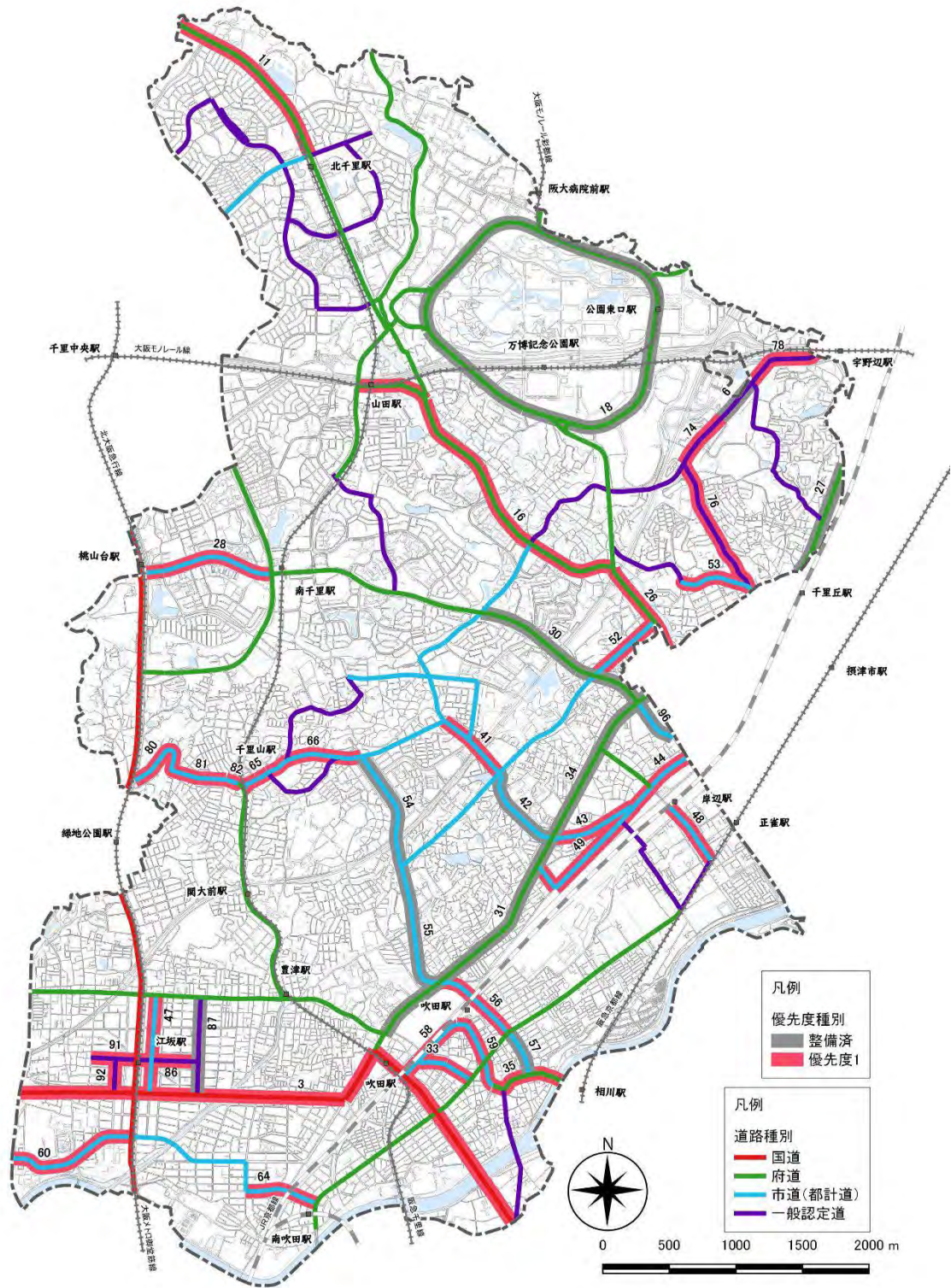


図 5-29 自転車関連事故が多い路線や、歩行者や自転車が特に多いと思われる駅周辺の路線、新たなまちづくりのエリアの都計道

優先度2：歩行者や自転車が多いと思われる駅周辺の路線や、高校の自転車通学ルート、自転車の交通量が多い路線

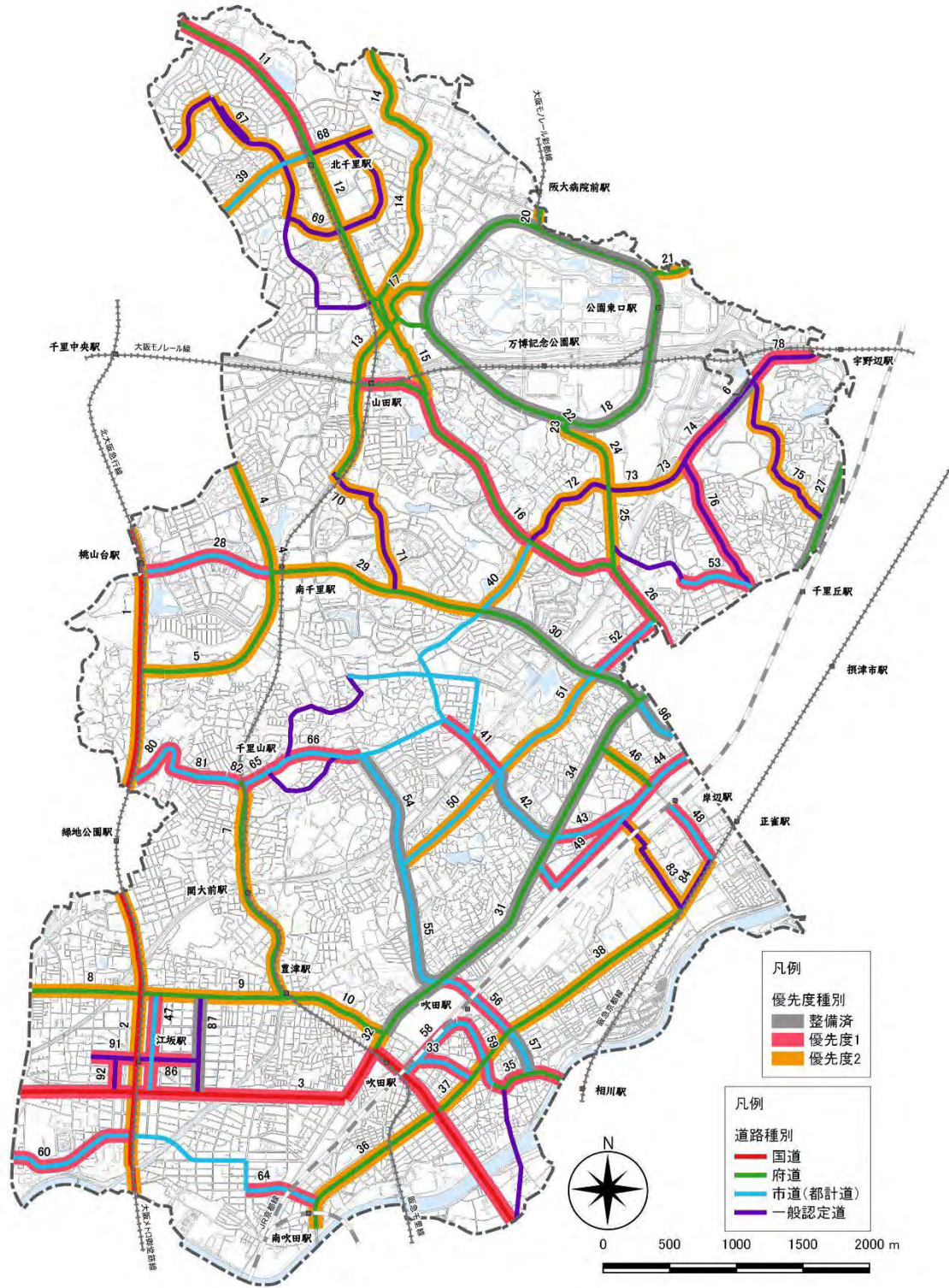


図 5-30 歩行者や自転車が多いと思われる駅周辺の路線や、高校の自転車通学ルート、自転車の交通量が多い路線



優先度3：上記以外の残りのネットワーク路線

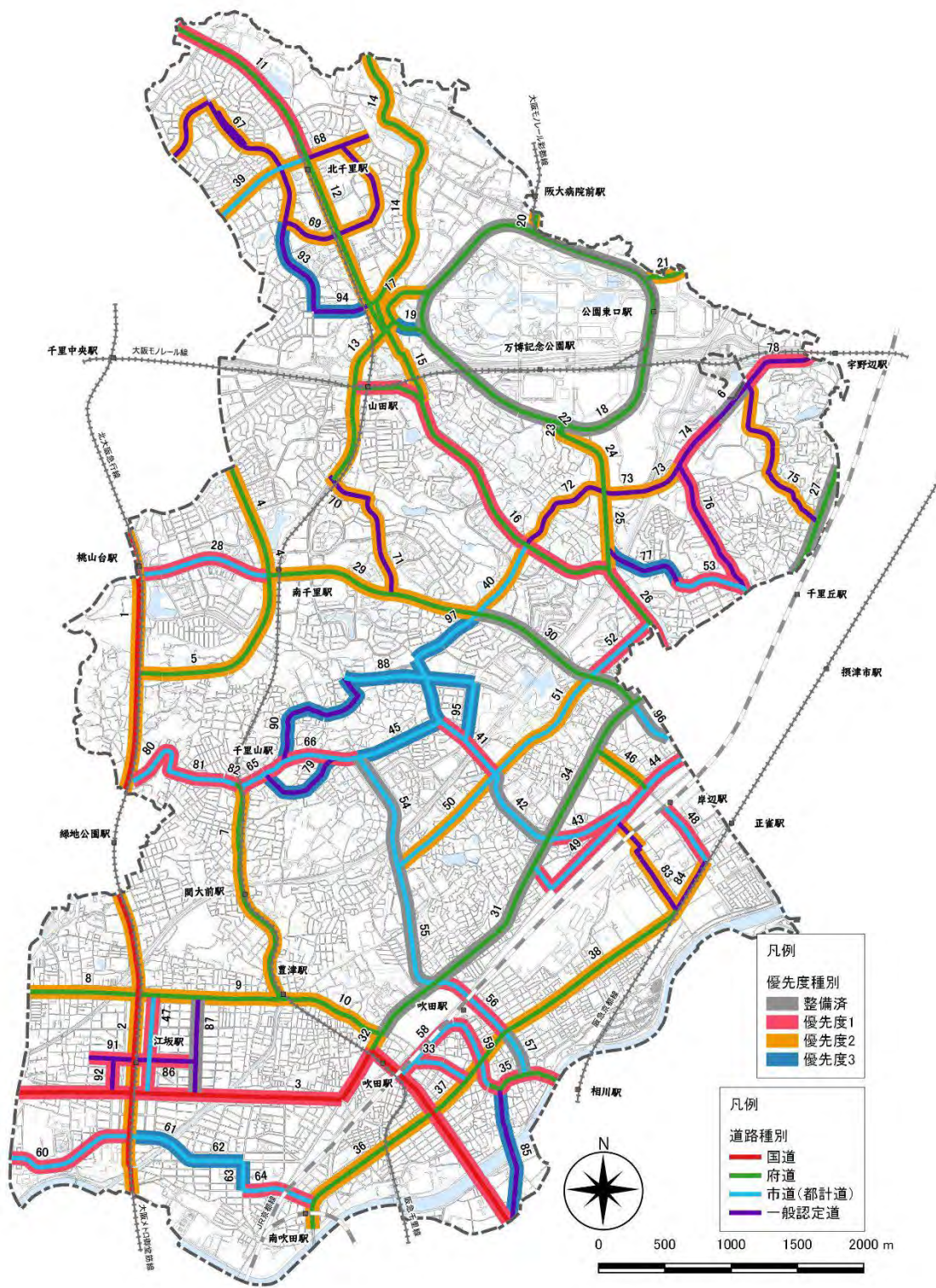


図 5-31 上記以外の残りのネットワーク路線



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します。また、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行います。

◆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、地点などが新たに出た場合は、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します。

◆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、車道上への「自転車マーク+矢印」の設置を基本とした安全対策を実施します。



写真 5-20 非幹線道路の整備例（吹田市）

施策5 整備路線の情報提供

自転車通行空間の整備路線の供用のタイミングを活かして、自転車利用者の通行方法遵守及び車のドライバーや歩行者などへの周知を目的とし、広く情報提供や周知・啓発を実施します。

◆ホームページ等による周知

- ・新たに整備された自転車通行空間を供用する場合、自転車利用者だけでなく、車のドライバーや歩行者なども含む幅広い市民等への情報提供を目的として、供用前から、市ホームページ及び市広報紙等において、位置、供用日時、ルールと利用方法などの周知を行います。

◆現地利用者及び周辺住民に対する周知・啓発

- ・整備された自転車通行空間のルール通りの利用促進をめざし、供用路線現地において自転車利用者に対する周知・啓発活動を実施します。
また、周辺住民は自転車、歩行者、車のいずれにおいても当該路線の利用頻度が高いため、例えば自治会の協力等も得ながら、周辺住民へのルール周知の取組を行います。

◆整備効果の情報公開

- ・自転車の車道通行や自転車関連事故の状況など、整備前後で比較を行い、自転車通行空間の整備効果について、市ホームページ等で公開していきます。



図 5-32 市ホームページにおける情報提供例（福岡市）

2. まもる

まもる【自転車安全教育の推進】

＜基本的な考え方＞

- 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。特に、自転車通行空間が新たに供用するタイミングにおいては、通行方法の周知・啓発を重点的に進めます。
(P101「はしる」の施策5参照)

◆市民協働による街頭啓発等の強化

現在、春と秋の交通安全運動期間中に、警察、運輸関係者、高齢者等と協働で街頭啓発キャンペーンを実施しており、交通安全運動期間以外における実施（例えば5月の自転車月間など）や、高齢者以外の市民の参加など、市民協働による街頭啓発の強化を図ります。

なお、街頭啓発等における指導等においては、警察との連携のさらなる強化を図ります。実施箇所は注意喚起の看板を設置している等、考慮し選定します。

◆学校、企業、店舗等と連携した啓発の実施

自転車のルール・マナーの周知・啓発については、少しでも「目にする」「耳にする」「触れる」機会を多くすることが重要であるため、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、啓発に用いるツールや方法を共通化するなど、啓発の充実や機会の増加を図ります。

◆自動車ドライバーへの啓発強化

車のドライバーに対して、運転時の自転車に対する安全意識や自転車通行空間の意味などの周知・徹底が必要であるため、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・啓発を強化していきます。

◆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、ブースの出展等により自転車のルール・マナーを学ぶ機会を設けるなど、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の増加を図ります。



写真 5-21 区民まつりで自転車のルール・マナークイズを実施（大阪市）



◆ラッピングバスでの啓発活動

クルマ等のドライバーに対して、自転車の側方を通過する際、安全な間隔の確保を促す啓発を行います。

「1.5m」という具体的な数字を示し、ドライバーの目に留まりやすいよう、バス事業者と協力して、交通安全啓発を促進します。

(阪急バスのラッピングバスとマグネット板を貼った市公用車で実施する予定)



図 5-33 ラッピング・マグネットのデザイン

※デザインについて検討中

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です。また、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もあります。

そこで、市内の小・中学校全校で自転車安全教育を実施している既存の安全教育の取組などを継続・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・仕組みを検討し、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、自転車安全教育を進めていきます。

◆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、一定の仕組みの構築をめざしながら、自転車安全教育を進めていきます。

表 5-4 ライフステージに応じた教育内容等の考え方の例

ライフステージ	主な教育内容	取組の主な連携先(※)
幼児	・自転車の乗り方、基本的な運転技術 ・自転車に慣れる、楽しむ ・停止と安全確認 など	・保健関連機関、幼稚園・保育園等との連携 ・自転車販売店等との連携
子育て世代	・子乗せ自転車(電動アシスト車等)の特性 ・子どもの乗降方法や安全運転 ・自転車のルール・マナー など	
小学校低学年	・自転車の乗り方、基本的な運転技術 ・自転車に慣れる、楽しむ、自立 ・左側通行、歩道通行、停止と安全確認 など	・小学校等との連携 ・自転車販売店等との連携
小学校高学年	・より高度な運転技術 ・左側通行、歩道通行、基本的なルール ・危険の予測と回避 など	
中学・高校・大学生など	・車道通行を基本とした交通ルール・マナー ・危険の予測と回避 ・事故発生時の救護 ・責任の自覚と他者への配慮	・各学校等との連携 ・自転車販売店等との連携
一般成人	・健康促進、まちづくりへの活用 など	・地域、民間団体や企業・自転車販売店等との連携
高齢者	・基本的な運転技術 ・基本的な交通ルール(自動車免許非取得者) ・身体機能の衰えの影響、健康促進 ・事故発生時の救護 など	・地域や高齢者の集まり、民間団体や企業・自転車販売店等との連携

※全てのライフステージにおいて、家庭及び警察との連携は重要



写真 5-22 幼児を対象とした自転車教室の例(京都市)



写真 5-23 小学校での自転車安全講習の例(大阪市)



写真 5-24 地域の高齢者への自転車安全講習の例(大阪市)

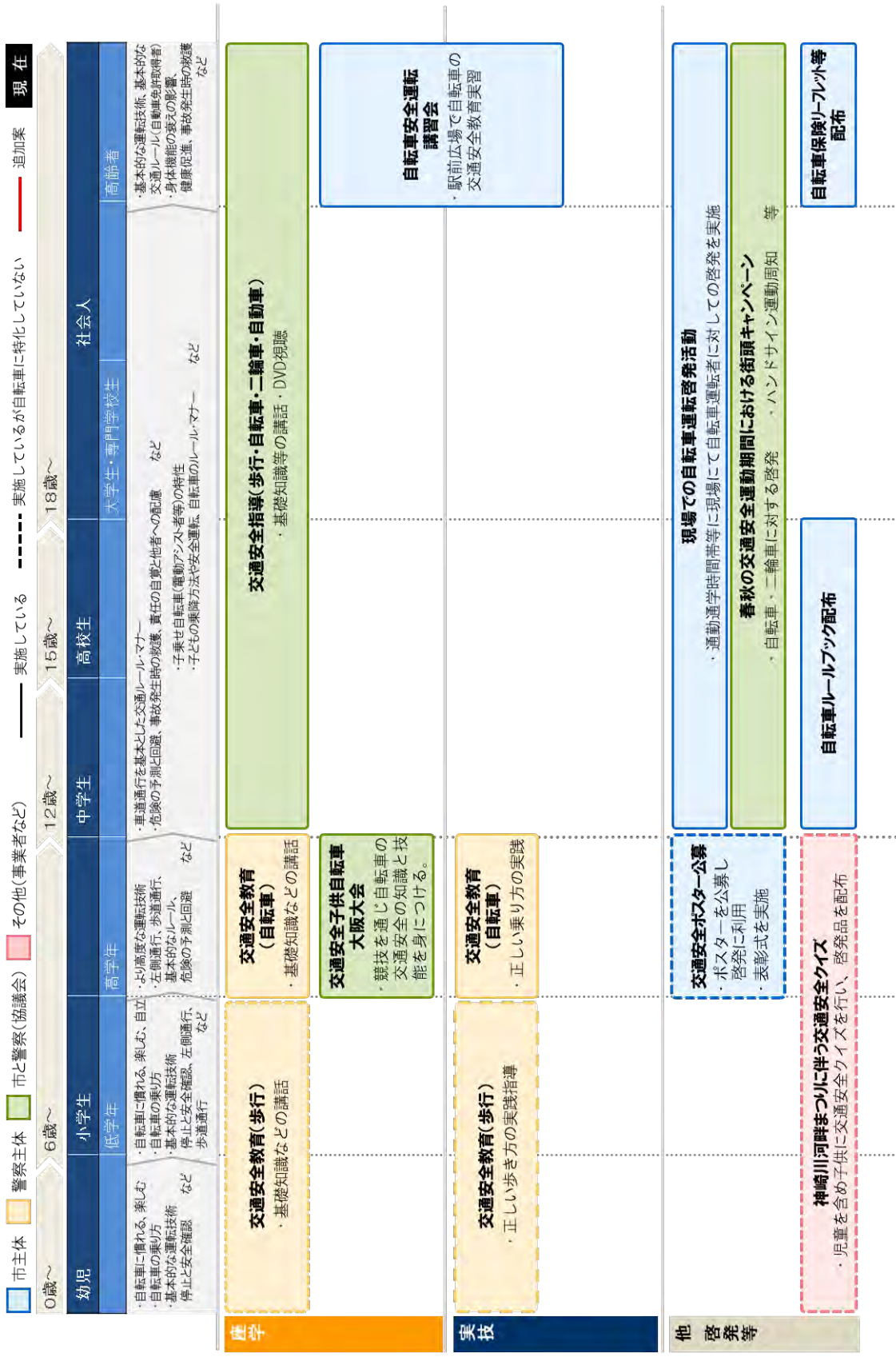


図5-34 ライフステージに応じた教育内容（現在）

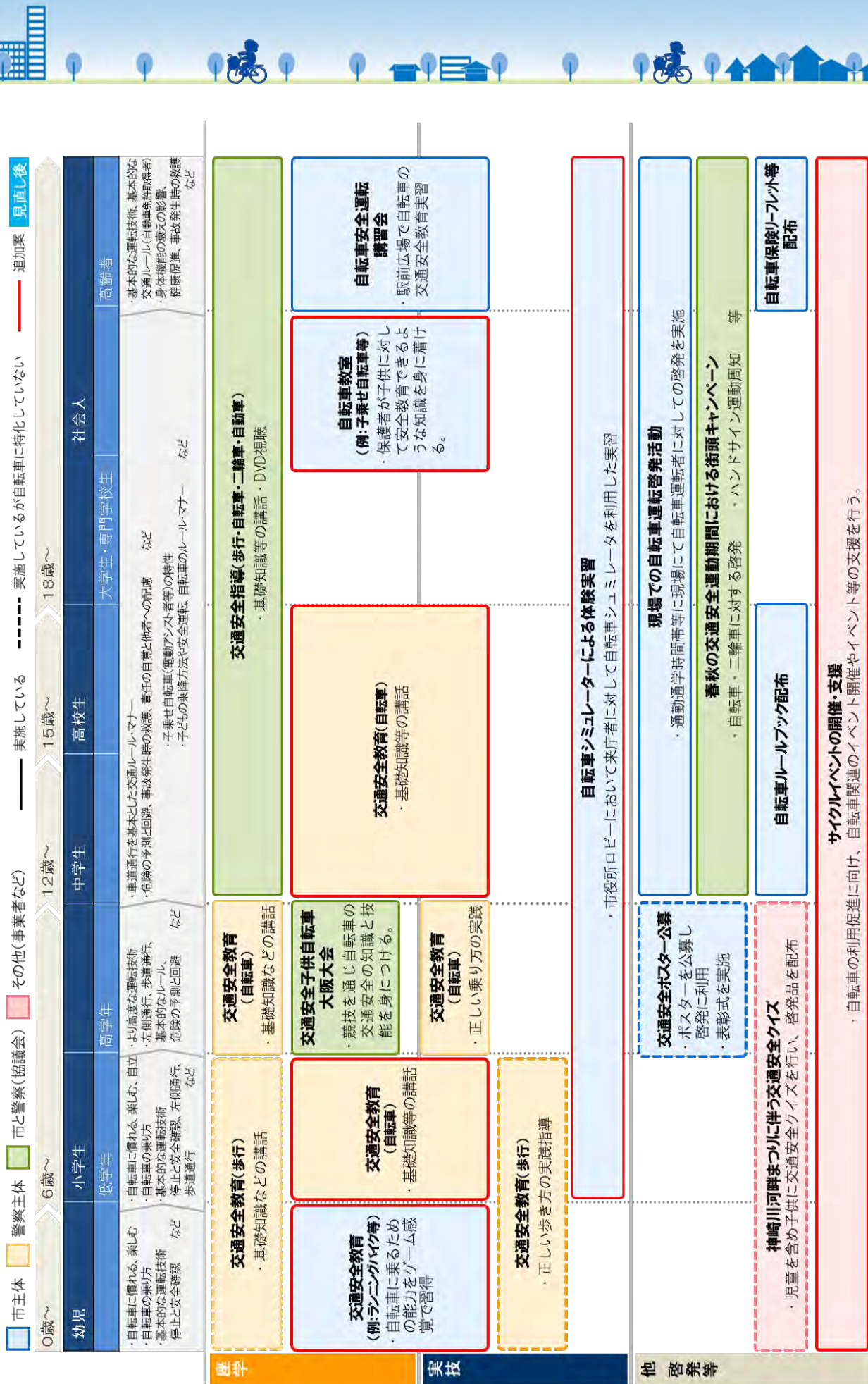


図 5-35 ライフステージに応じた教育内容 (見直し後)

◆自転車安全教育の指導者の育成

自転車のルール・マナーを広く周知・徹底させるためには、現在指導に携わっている警察や一部の指導者だけでは安全教育の実施回数が限られてしまうため、指導者の育成が不可欠です。

ただし、「指導者」と言っても、大きく2つに分けられます。

1つは、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。これは、しっかりとした講習などを受け、たくさんの知識を頭に入れた上で、教えることができる存在です。

もう1つは、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。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、前述の安全教育ツールなどを使いながら、自転車のルール・マナーを広めていける存在です。

警察その他のしっかりした講師による講習会により育成を図る前者の指導者と、より気軽にとは言え、正確に広めていける後者の指導者について、その育成と活用の仕組みを検討し、効果的な指導者の育成と活用を進めます。

施策3 自転車保険加入の促進

平成28年7月より、「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は義務付けられており、自転車による加害事故における被害者の救済の観点からも、自転車保険への加入促進を進めます。

◆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、自転車保険の加入促進を進めます。

＜保険加入促進の具体的な取組例（㈱アーキエムズ）＞

- 定期自転車駐車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ヶ所の定期自転車駐車場にて実施しており、他の自転車駐車場へも順次導入していく予定。



写真 5-25 自転車保険と一体となった駐輪場(尼崎市)

3. とめる

とめる【自転車駐車環境の改善】

<基本的な考え方>

- 自転車駐車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、放置自転車の削減を図ります。
- 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進めます。

施策1 自転車駐車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。まとまった空間の確保が難しい場合は、小規模分散型の配置による確保をめざします。

◆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」「岸辺駅」等において、新たに自転車駐車が整備できそうな公共空間の洗い出しを行い、自転車駐車場の整備を検討します。

◆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します。

また、公共用地以外の民間敷地においても、ビルや店舗の軒先や駐車場の一部を自転車駐車場として活用できないかなど、民間への協力依頼を進めていきます。



写真 5-26 駐車場の一部を活用した民間自転車駐車場の例(京都市)

<民間活用による歩道上の自転車駐車場整備の例(大阪市)>

大阪市では、キタ(梅田周辺)やミナミ(難波周辺)等の歩道上の自転車駐車場整備において、自転車駐車場の設置・管理運営を行う事業者を公募し、各事業者からの提案内容により事業者を選定して自転車駐車場の整備を行っている。

■役割分担について

- ・市が道路管理者(市)から道路占用許可を受ける。
- ・事業者は、市から歩道上に設置する自転車等駐車場の管理運営業務全般を、業務委託方式により受託する。
- ・自転車等の駐車に必要な器具・設備等にかかる費用等、および運営等の事業費、公租公課、応募にかかる費用等、事業を実施するにあたり必要な費用については、全て事業者の責任において負担する。
- ・自転車等駐車場の利用者等が支払う利用料金は全て事業者の収入とする。
- ・事業者は、本件事業による収益から、市に対する還元分として「納付金」を納める。



写真 5-27 ミナミ(難波周辺)の歩道上における自転車駐車場整備の例



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の強化を図ります。

◆啓発指導員等による啓発の実施

現在、総合的自転車対策事業の一環として実施している啓発指導員の配置による放置防止指導については、継続して実施します。

◆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ことが重要であるため、各主体の連携・協働による放置防止キャンペーンの取組を進めていきます。



写真 5-28 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の導入や検討を進めます。

◆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

自転車駐車場の利用促進を進める上で、安心・快適に利用できる自転車駐車環境づくりとして、二段式ラック等の利用しにくい設備の改善や、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その他の犯罪防止などを進め、自転車駐車場の質を高めます。



写真 5-29 明るくゆったりした地下自転車駐車場（民間商業施設：大阪市）

◆多様な自転車に対応した自転車駐車環境の整備

近年、利用者や自転車の多様化が進んでいることから、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について、検討を進めます。



写真 5-30 子ども乗せ自転車専用スペース（吹田市）



写真 5-31 三輪自転車優先スペース（堺市）



写真 5-32 スポーツ自転車専用ロッカー（東京都中央区）

◆利用者ニーズに合った附帯機能等の併設

自転車駐車場の質の向上策として、利用者が便利に感じるような附帯機能等（例えば、空気入れや工具の設置・貸出し、コインロッカーの併設や自転車関連小物の販売など）の導入について、検討を進めます。



写真 5-33 電動空気入れを設置した自転車駐車場(所沢市)



写真 5-34 コインロッカーを併設した自転車駐車場(越谷市)



写真 5-35 ベビーカーの貸出しサービスのある自転車駐車場(武蔵野市)

◆自転車駐車場の機械化

機械化による人件費削減や人的管理によるクレーム等の減少が期待でき、利用状況の把握が容易になることでデータ活用などによる改善や情報提供、人手を必要とする分野に管理員の人力を集中することによりサービスを高めます。



写真 5-36 定期券更新期(吹田市)



写真 5-37 機械式出入口ゲート(吹田市)



写真 5-38 電磁式ラック(吹田市)



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、自転車駐車場の利用において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）の充実を図ります。

◆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

市ホームページにおいて、各駅の自転車駐車場の位置図や利用時間、料金などの情報を提供します。



◆自転車駐車場の満空情報の提供

利用者の利便性の向上策として、自転車駐車場まで来なくても満車・空車の別がわかるように、また、満車の場合にどこの自転車駐車場に行けばよいかかわかるように、自転車駐車場の満空情報の提供について、検討を進めます。

図 5-36 ホームページでの自転車駐車場マップの公開(大阪市中央区)



写真 5-39 駐輪ラックの満空情報がわかる自転車駐車場(吹田市)



写真 5-40 周辺の自転車駐車場の満空情報がわかる自転車駐車場(武蔵野市)

4. つかう

つかう【自転車利用の促進】

<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）やシェアサイクル（どこでも貸出・返却自由）を推進します。
- 特に通勤における自動車から自転車への転換の取組や、市民に自転車の良さ・楽しさの理解が進む取組を進めることで、自転車の利用促進を図ります。

施策1 シェアサイクルの推進

◆今後の展望

シェアサイクルは、来訪者や地域住民といった不特定多数が利用する移動手段であり、公共交通の機能を補完する有効な役割を果たすものと考えています。

本市においては、その有効性や課題等を確認するため、令和6年3月31日まで実証実験を実施しています。

今後は、実証実験の結果を踏まえ、より一層公共性のある移動手段として位置付けるため、以下の検証を行います

- 利便性の高い道路上及び公園へのポート増設が可能となるように、公的位置付けの補強として、本計画及び都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用を図る為の都市再生整備計画の策定を進める。
- 公共交通機関と連携するため、ポート設置を市内全ての鉄道駅と駅周辺地域で導入検討。
- 開発で共同住宅棟を建設する際に、条例で必要な駐輪スペースにシェアサイクルの導入検討。
- バス路線等で補えない地域へのポート設置を導入検討。



写真 5-41 シェアサイクル
(吹田市)

	現状 (令和2年8月)	目標 (令和6年3月)
ステーション数(箇所)	35	50
利用回数(回)	2,634	10,000
ユーザー数(人)	935	2,000

表 5-5 シェアサイクルの今後の目標



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の促進による自動車から自転車への転換を進めます。

◆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、自転車通勤の促進の協力依頼を進めます。なかでも自動車通勤から自転車または鉄道＋自転車への転換を進め、自転車利用者の増加と環境負荷の低減を進めます。

◆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します。

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、自転車通行環境や自転車駐車場、ルール・マナーなどに関する情報を提供します。

◆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、自転車の通行環境整備箇所、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、自転車利用に関する情報を提供します。



写真 5-42 市広報紙で自転車の特集記事を組んだ例

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の開催・支援を行います。

◆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みのPR、ルール・マナーの周知・理解などを市民が知り、自転車への理解や興味等を促す機会として、各種イベント（市民祭り、市民参加イベント等）と連携しながら、機会の創出を図っていきます。



写真 5-43 イベントでの電動アシスト自転車体験の例(大阪市)

◆サイクルイベント等の開催・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）について検討します。



写真 5-44 万博で開催される民間自転車イベント（サイクルライド）(吹田市)

第6章 計画の実現に向けて

1 推進体制と進捗管理

(1) 推進体制

○本計画の推進にあたっては、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、それぞれの取組を一体的に推進していくことが重要であり、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、計画の推進・進捗管理を進めて行くものとします。

○特にルールの遵守・マナーの向上については、地域住民、学生、商業者といった本市に関わりを持つあらゆる方々が相互に協力することが重要となるため、こうした多様な主体の参画を市が中心となって促していくことで、より良い自転車利用環境の実現を目指します

(2) 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）を実施していきます。

○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、必要により取組の見直しを行うなど、後半の5年間の取組方針を再検討します。

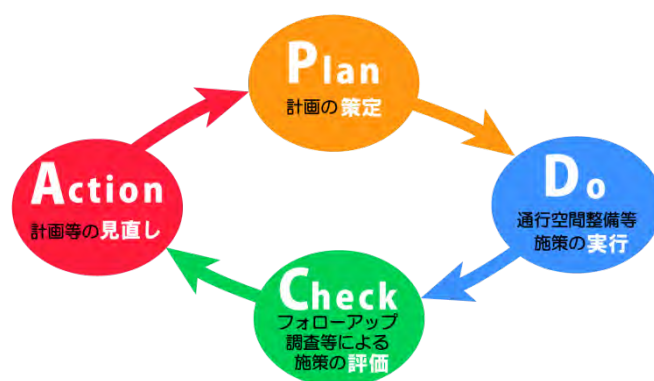


図6-1 PDCAサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

2 計画目標

本計画がめざす「誰にとっても自転車を安心・安全・快適に利用できる環境」の実現に向けて、その達成度を確認・検証するために、施策の4本の柱それぞれにおける計画目標を設定します。

◆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します。

「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します。

また、「つかう」を4つの柱の主柱として位置づけ、「はしる」「まもる」「とめる」の3つの柱の施策を推進させることで、自転車の利用環境が向上、自転車の利用が促進され、その結果、「つかう」の市民満足度が向上していくものと考えます。

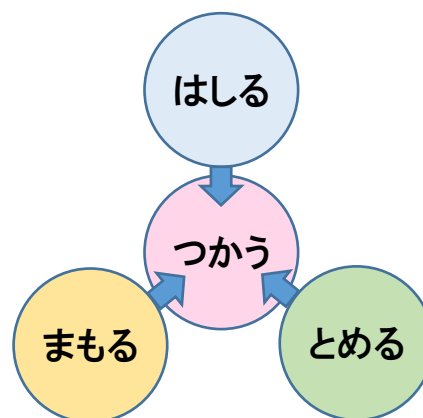


図 6-2 4つの柱の関係性

(1) 「はしる」の目標項目

- ①自転車通行空間の整備延長 (km)
- ②市民満足度^{※1} (自転車通行時の安全性) (%)

※1:市民満足度の割合(%)は、「非常に満足」と「満足」の合計値。以下も同様。

表 6-1 「はしる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	R3 2021 (目標)	R3 2021 (実数)	R8 2026 (目標)
自転車通行空間の整備延長 ^{※2} (km)	0.7	20	4.5	25
市民満足度 (自転車通行時の安全性) (%)	24	40	36	50

※2:自転車通行空間の整備延長については、吹田市管理の道路の整備延長とします。

(2) 「まもる」の目標項目

- ①自転車関連事故件数（件）
- ②車道左側端通行遵守の割合※³（％）
- ③市民満足度（自転車利用者のマナー）（％）

※³: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します。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します。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します。

表 6-2 「まもる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	R3 2021 (目標)	R3 2021 (実数)		R8 2026 (目標)
			15 (未整備)	58 (整備済)	
自転車関連事故件数 (件)	258	180	229		120
車道左側端通行遵守の割合 (％)	-	60	自転車通行環境整備の有無※ ⁴		80
			15 (未整備)	58 (整備済)	
市民満足度（％） (自転車利用者のマナー)	16	30	29		50

※⁴:車道左側端通行遵守割合は、整備路線3路線、未整備路線4路線における実測調査結果(2020)のそれぞれの平均値

(3) 「とめる」の目標項目

- ①放置自転車台数（台）
- ②市民満足度（自転車の駐車環境）（％）

表 6-3 「とめる」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	R3 2021 (目標)	R3 2021 (実数)	R8 2026 (目標)
放置自転車台数（台）	213	160	54	30
市民満足度（自転車の駐車環境）（％）	25	40	33	50

(4) 「つかう」の目標項目

- ①市民満足度（総合的な自転車利用環境）（％）

表 6-4 「つかう」の目標項目と目標値

目標項目	H27 2015	R3 2021 (目標)	R3 2021 (実数)	R8 2026 (実数)
市民満足度（総合的な自転車利用環境）（％）	—	40	32	50

3 実施スケジュール

各施策の具体的な実施スケジュールは、以下の通りです。

	方向性	具体的な取組内容	実施スケジュール			
			短期 ～3年	中期 ～6年	長期 ～10年	
はしる	1	安全でわ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	わかりやすい案内誘導表示の設置				
	3	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	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			
まめる	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			
		ラッピングバス等による開発活動		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					
			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	随時実施	
	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			
		利用者ニーズに合った付帯機能等の導入		検討	実施			
	4	自転車駐車場に関する情報提供の充実	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	実施				
			自転車駐車場の満空情報の提供	検討	実施			
	つかう	1	シェアサイクルの推進	シェアサイクルの実験実施と本格導入の検討		実験	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	検討	実施		
				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	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・支援	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				

吹田市自転車利用環境整備計画

令和4年3月

発行：吹田市土木部 総務交通室

〒565-0855 吹田市佐竹台1丁目6番1号

TEL:06-6155-3531/FAX:06-6872-1652

