

令和8年度 第1回 吹田市自転車活用推進計画会議

吹田市自転車利用環境整備計画 (吹田市自転車活用推進計画) の改定について

令和8（2026）年7月3日（金）



目 次

1. 現行計画改定の目的
2. 現行計画の取組内容と評価
3. 自転車を取り巻く現状と課題

1. 現行計画改定の目的



計画改定の背景・目的

- 現行計画は計画期間（平成29～令和8年度）の最終年度を迎え、国・府の自転車活用推進計画改定や社会情勢の変化を踏まえて改定を行う。

① 計画期間の満了

- 平成29年3月策定の「吹田市自転車走行環境整備計画」が計画最終年度（計画期間10年）
- 令和3年度の間見直しで「自転車活用推進計画」に位置付け

② 国・府の計画改定

- 国の第3次自転車活用推進計画が令和8年5月29日に閣議決定
- 大阪府も国の改定を受け、改定作業中
- 国ガイドライン※を令和6年6月に改定

※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

③ 社会情勢の変化

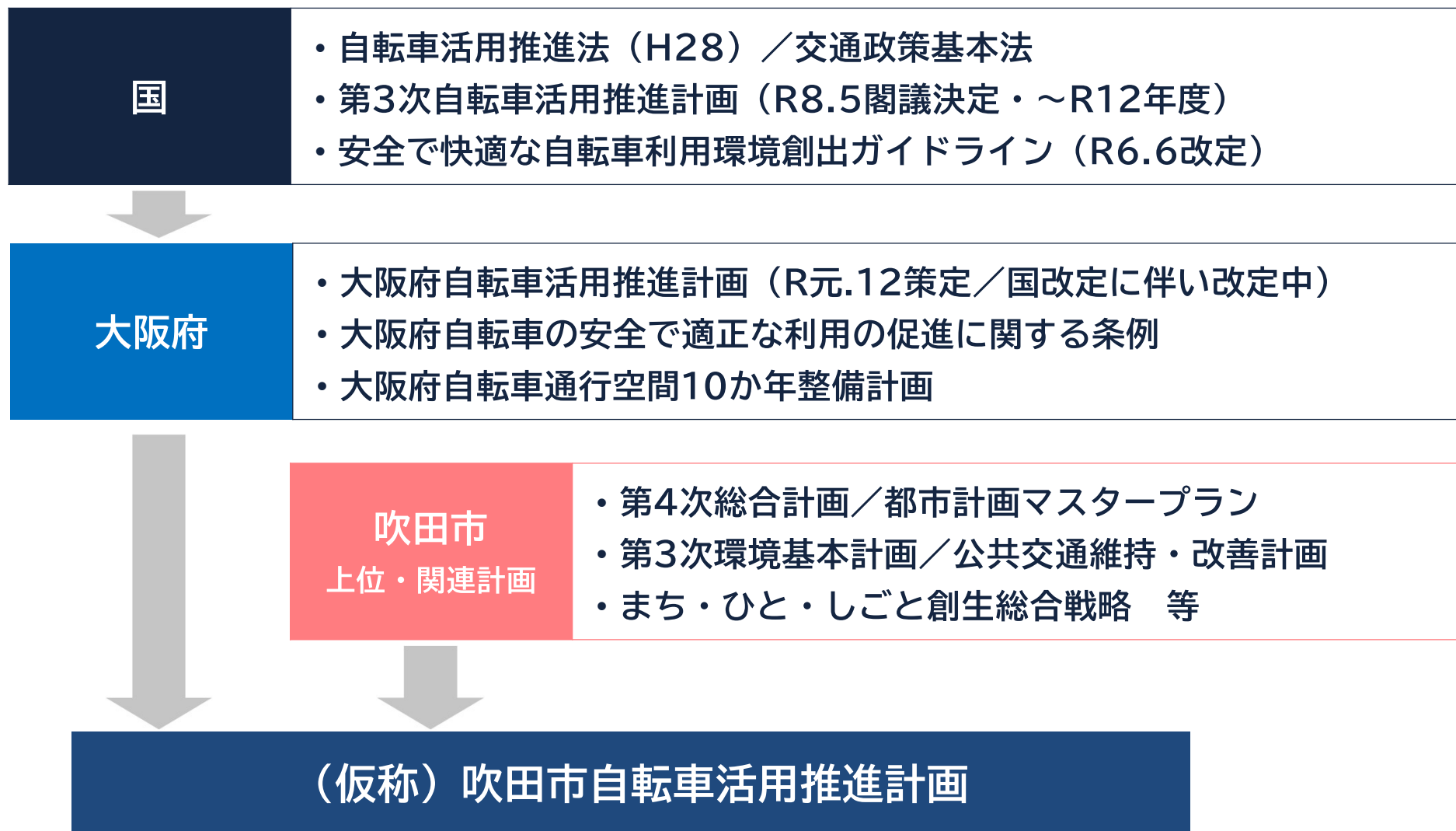
- 新たなモビリティの登場、少子高齢化、ライフスタイルの変化など、自転車を取り巻く環境の変化
- 道路交通法の改正 など
 - R5. 5:ヘルメット着用の努力義務化
 - R6. 11:ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化
 - R8. 4:青切符制度の開始 等

「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」を継承しつつ、走行環境の整備を基盤に安全教育・駐輪環境・利用促進の政策を一体的に充実させ、課題に応じた計画へと見直す



計画の位置付け — 国・府・市の体系 —

- 自転車活用推進法（平成28年）を根拠に、国・府の計画と整合を図りながら、市の上位計画・関連計画と連携して策定します。



2. 現行計画の取組み内容と評価



現行計画の基本理念・基本方針

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
- 自転車利用者のルール遵守やマナー向上施策の推進

基本方針

①はしる

通行環境の整備

- ・ 車道通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
- ・ 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

②まもる

安全教育の推進

- ・ 「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

③とめる

駐車環境の改善

- ・ 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

④つかう

利用の促進

- ・ 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



取組施策1： はしる ー 走行環境の整備 ー

はしる

- 1 安全でわかりやすい自転車通行空間の整備
 - ・ 年間約4.0km、R7年度末で約20.5kmを整備
- 2 わかりやすい案内誘導表示の設置
 - ・ 注意喚起看板等を設置
- 3 自転車通行空間ネットワークの形成
 - ・ 中間見直し時に路線状況などを踏まえ追加路線等の検討
- 4 自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施
 - ・ 注意喚起看板・路面表示により啓発
- 5 整備路線に関する情報提供
 - ・ 自転車通行空間整備路線（一部）の車道左側通行の遵守率の公表（市ホームページ）など



（市道）垂水豊津線
（令和5年度完了）



図．啓発看板（ターポリン）



取組施策1： はしる ー 走行環境の整備 ー

① 自転車通行空間の整備

② 自転車通行空間ネットワークの形成

自転車ネットワーク路線選定の考え方

- 自転車利用ニーズが高い路線
- 自転車交通量が多い路線
- 自転車関連事故が多い路線
- 自転車通学に見込まれる路線 など

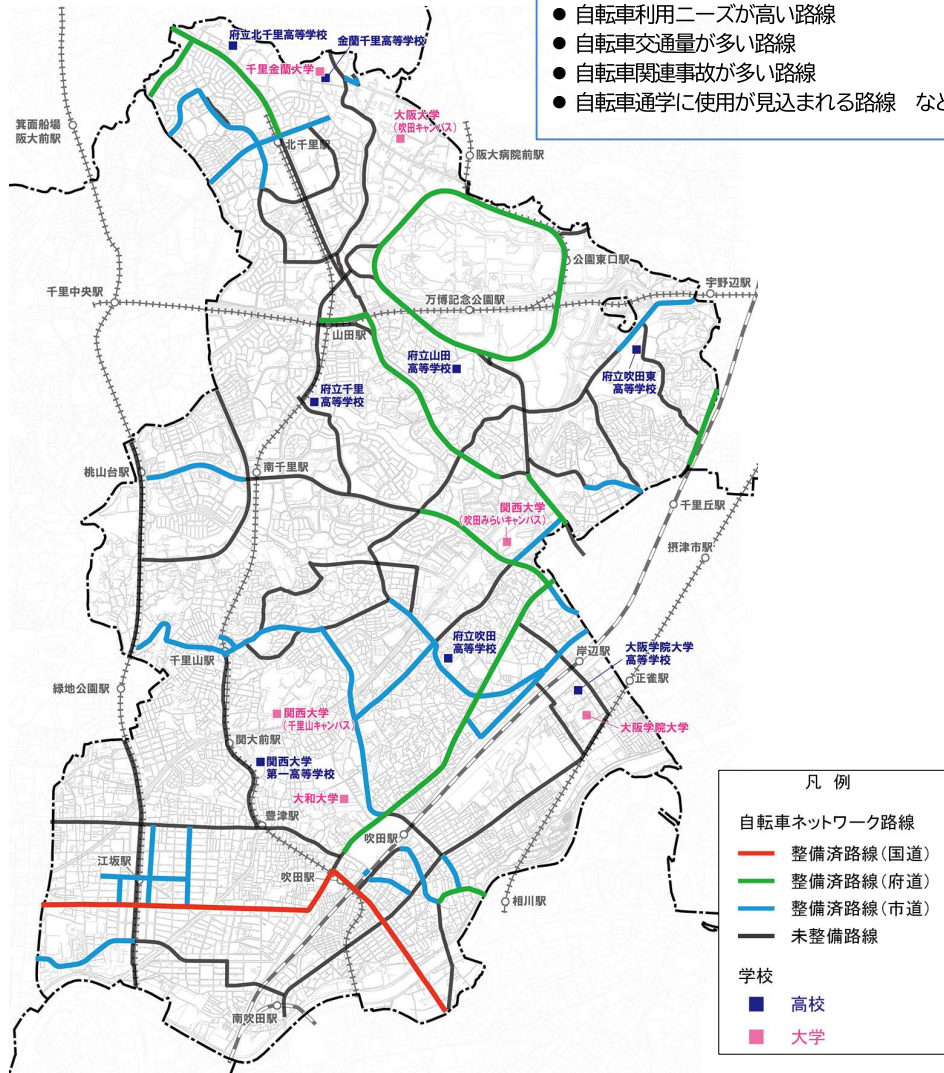


図. 市内の自転車通行空間の整備状況

- 市道の自転車通行空間の整備延長は、約20.5kmと目標値の約8割を整備
(令和8年度末で25 kmの整備が完了予定)
- 令和12年度末で市道の総計画延長40.73kmの整備が完了予定
- 市外計画路線とのネットワーク形成が必要

(総計画延長は令和12年度に完了予定)

	令和7年度末 整備延長 (km)	令和8年度末 目標延長 (km)	総計画 延長 (km)	進捗率(%)	
				R8計画延長 25km	総計画延長 40.73km
市道	20.5	25.0	40.73	82.0	50.4
府道	15.8	—	—	—	—
国道	4.5	—	—	—	—

(市道における整備は矢羽根で実施)



写真1. (市道) 垂水豊津線
(令和5年度完了)



写真2. (市道) 吹田駅前線
(令和6年度完了)



取組施策2：まもる ―安全教育の推進―

まもる

1 市民・事業者・行政の協議による ルール・マナーの周知啓発

- ・春秋の交通安全運動期間（4月・9月）における初日キャンペーン等の街頭啓発の実施

2 ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

- ・小学生：市・警察による講義の実施
- ・中学生：専門知識を有する講師による講義の実施

3 自転車保険加入の促進

- ・交通安全教育と合わせた加入義務の周知の実施
- ・市ホームページでの加入義務の周知の掲載



写真. 街頭啓発の様子
（交通安全運動期間）



写真. 交通安全教育の様子
（小学校）



取組施策2：まもる ―安全教育の推進―

①市民・事業者・行政の協議によるルール・マナーの周知啓発

春秋の交通安全運動期間に合わせた街頭周知の実施



- ・ H28年から継続して実施
- ・ 市役所にのぼりを設置。
ホームページにて運動週間を周知。
- ・ 期間中に街頭でチラシを配布。
- ・ 秋の交通安全運動週間に合わせて交通安全大会を実施。
- ・ 高齢者に対し交通安全について、吹田警察署協力のもと講話を実施。

ラッピングバス等による啓発活動の実施

- ・ 「まもる」の施策の一環として実施
- ・ 「思いやり1.5m運動」として運転手の目に留まりやすいようバスにラッピングをして安全運転の啓発を実施



運行：令和6年10月～ ：阪急バス

②ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

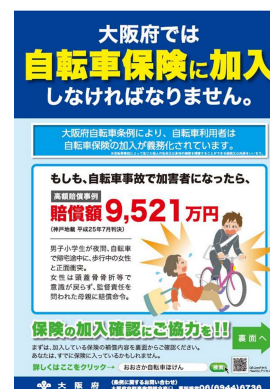
自転車安全教室の実施（中学校）



- ・ 吹田警察署と連携し、小学校3・4年生に自転車乗車時のルールやマナーについて安全教育を実施
- ・ 学校周辺地域の交通事情等を踏まえた身近な交通環境の題材を通じて、自転車の事故防止及び交通ルール・マナーを啓発するため、市立中学校を対象に自転車安全教室を実施している。

③自転車保険加入の促進

ホームページ等による啓発活動の実施



- ・ 保険加入の促進のため、ホームページ等を活用し、啓発活動を実施



取組施策3：とめる —駐輪環境の改善—

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
 - ・ 自転車駐車場の新設整備
- 2 放置自転車防止啓発等の強化
 - ・ 放置自転車の多い市内の鉄道駅に指導員を配置
- 3 自転車駐車場の質の向上
 - ・ 既存自転車駐車場の設備更新や多様な自転車に対応する駐輪スペースの確保
- 4 自転車駐車場に関する情報提供の充実
 - ・ 市ホームページでの自転車駐車場の位置図や料金等の掲載や自転車駐車場の満空表示板の設置（一部）



取組施策3： とめる ―駐輪環境の改善―

①自転車駐車場の整備



写真. 新たに整備した自転車駐車場
(岸辺駅北口第2自転車駐車場)

- JR吹田駅前北第2自転車駐車場の新設、江坂駅前中央自転車駐車場の増設、自転車整備センターとしては岸辺駅前北口第2自転車駐車場の新設整備
- 放置自転車の台数は減少傾向にあり、現行計画策定前の平成28年から令和8年で約6割にまで減少している。
- 機械化等の設備更新や、多様な自転車がとめやすいゾーンの設置など、自転車駐車場の質の向上を進めている。

②放置自転車防止啓発等の強化

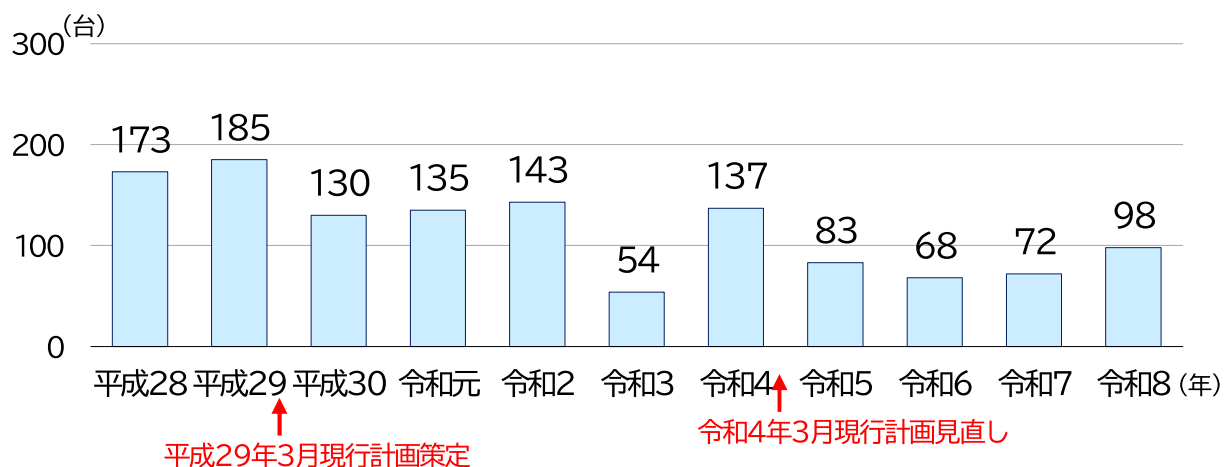


図. 放置自転車禁止区域内の放置自転車台数推移（自転車のみ）

③自転車駐車場の質の向上

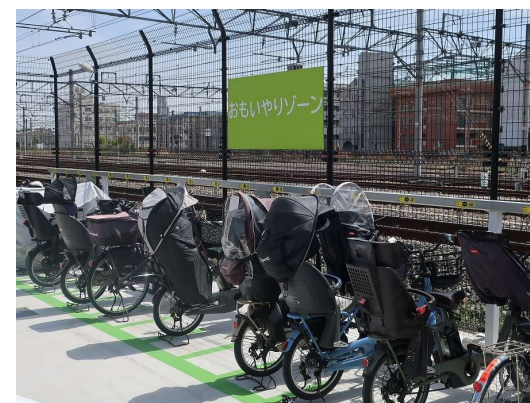


写真. 「おもいやりゾーン」の設置
(JR吹田駅前北第2自転車駐車場)



取組施策4：つかう ー利用の促進ー

つかう

1 シェアサイクルの推進

- ・実証実験を経て本格導入を実施

2 自転車通勤の促進

3 自転車利用に関する総合的な情報の発信

- ・ホームページ等を活用した自転車に関する情報の提供

4 自転車関連イベントの開催・支援

- ・自転車安全運転講習会の実施やCYCLE MODE RIDE OSAKAの後援



写真. 千里南公園のポート



取組施策4：つかう ー利用の促進ー

- シェアサイクルの利用回数・ユーザー数は年々増加している。ポート数についても実証実験開始時の令和3年度では72箇所であったが、令和7年4月から本格運用となって以降、令和8年5月においては130箇所に増加している。
- 自転車マナーアップ強化月間に合わせ、広報紙「すいた」で自転車のルール・マナーに関しての記事を掲載

①シェアサイクルの推進

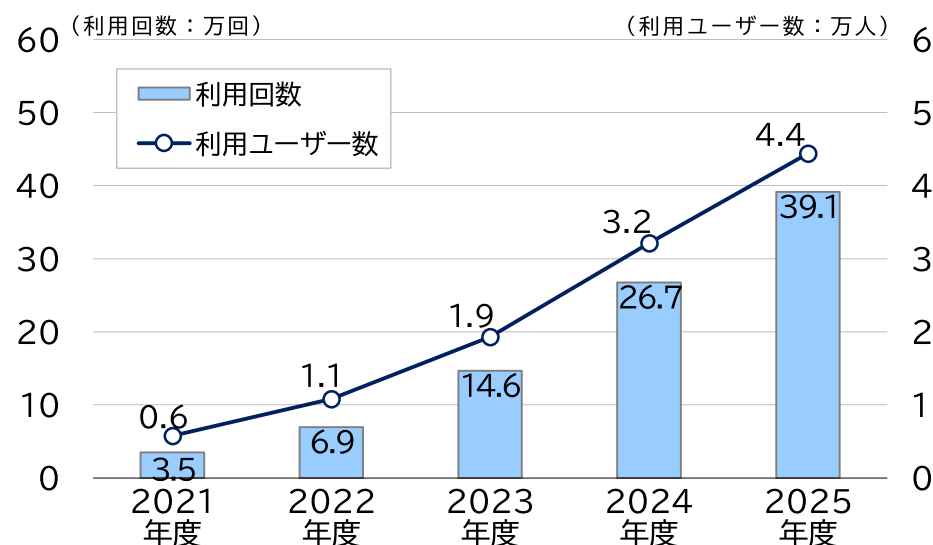


図. シェアサイクルの利用回数とユーザー数の推移

③自転車利用に関する総合的な情報の発信



11月は
自転車マナーアップ強化月間

自転車の交通ルールと運転マナーを守って、交通事故をなくしましょう。
図総務交通室 (佐竹台1画6872・6136画6872・1652)

ヘルメットを着用しましょう
自転車利用時のヘルメット着用が努力義務となっています。自転車乗用中の事故による頭部損傷は、死亡につながる可能性が非常に高く、頭部を守ることが重要です。大切な命を守るため、大人も子供もヘルメットを着用しましょう。

自転車の交通違反に反則金
道路交通法が来年4月1日(※)に改正されます。自転車運転中のながらスマホや、信号無視、一時不停止などの違反行為に対し、16歳以上の場合は交通反則通告制度(青切符)が適用されるようになります。

主な違反行為と反則金	反則金
ながらスマホ	1万2000円
遮断機の下りた踏切への立ち入り	7000円
信号無視	6000円
スピードを出して歩道の通行	5000円
一時不停止	5000円
イヤホンで音楽を聴く、傘差し運転	3000円
2人乗り	3000円

交通反則通告制度とは
運転者が反則行為をしたときに、警察官から交通反則告知書(青切符)と納付書が交付されます。納付期限内に反則金を納めることで、刑事罰が科されない制度です。

放物自転車の減少で駅前環境が良好に
自転車利用者のルールの順守、マナー向上によって、自転車放置禁止区域内の放置台数は減少しており、駅前広場や周辺道路は、安全な通行環境や景観が保たれつつあります。休日や夜間でも、市営自転車駐車場を利用するなど、引き続き協力をお願いします。

自転車などに関する総合窓口 **自転車コールセンター** ☎6170・1727
月～金曜日、第1日曜日、第3土・日曜日 午前9時30分～午後6時30分(祝・休日、年末年始は除く)
市営自転車駐車場の場所・使用時間の案内、移送された自転車・原動機付自転車の問い合わせや保管所の案内など。

図. 広報紙「すいた」令和7年11月号



現行計画の取組内容と評価

- 「はしる」については、現行計画に沿って整備を進め、目標値の25kmに達する予定
- 「まもる」「とめる」については、目標を達成できていないため、その要因を分析した上で、目標値や施策の再検討が必要
- 各満足度については、7月に実施するアンケート調査の結果を反映する。

項目			策定時	見直し	今回	目標値
			H27 (2015)	R3 (2021)	R8 (2026)	
はしる	自転車通行空間の整備延長（※市道のための延長）	(km)	0.8	4.6	20.5※1	25
	満足度（自転車通行時の安全性）	(%)	24	36	アンケート結果	50
まもる	自転車関連事故件数	(件)	258	229	261※2	120
	車道左側端通行遵守の割合：通行環境整備済	(%)	—	15	45.1	80
	満足度（自転車利用者のマナー）	(%)	16	29	アンケート結果	50
とめる	放置自転車台数	(台)	213	54	98※1	30
	満足度（自転車の駐車環境）	(%)	25	33	アンケート結果	50
つかう	満足度（総合的な自転車利用環境）	(%)	—	32	アンケート結果	50

※1 令和8年5月時点の数量 ※2 令和7年1月～12月までの件数

参考：自転車通行空間整備路線の車道左側通行遵守率は、京都市で約30%（2路線平均）、大阪市で約17%（17路線平均）

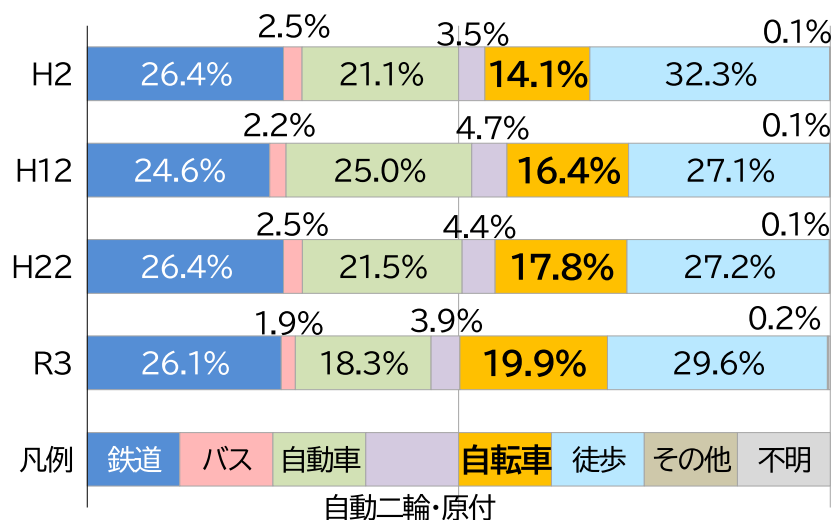
3. 自転車を取り巻く現状と課題



吹田市の自転車の利用状況

- 吹田市の自転車分担率は19.9%と平成22年に比べ微増
- 吹田市内間の自転車移動が最も多い。
- 隣接する豊中市、大阪市、摂津市、茨木市との自転車での行き来も多くなっている。

●代表交通手段分担率（移動に占める交通手段割合）

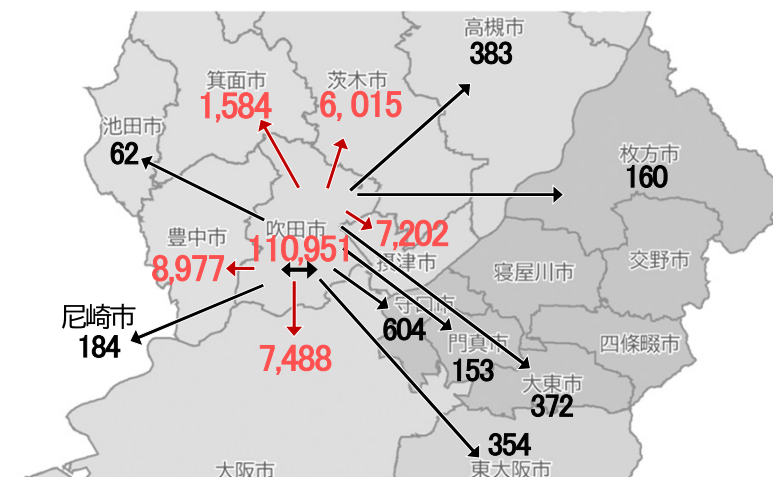


出典：近畿圏パーソントリップ調査

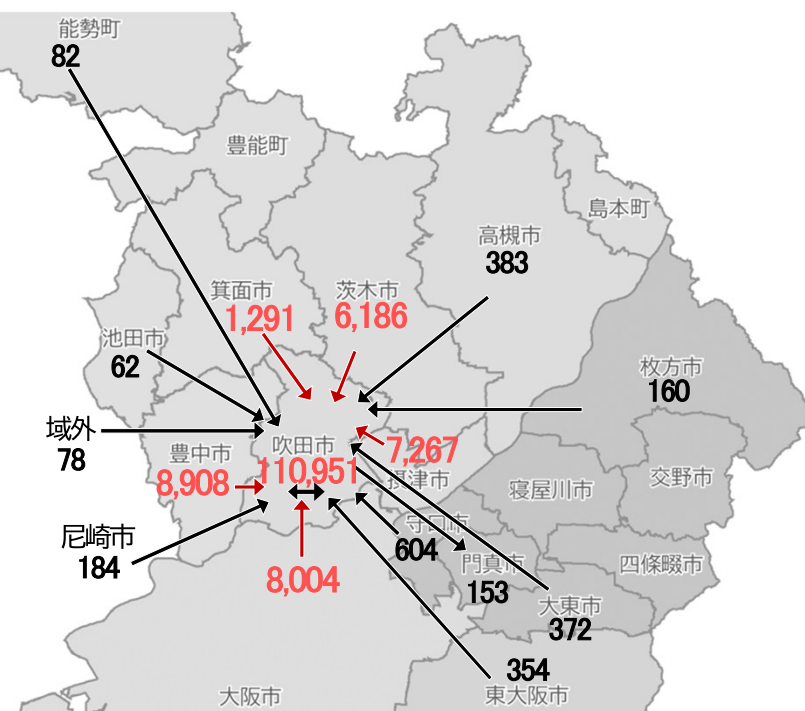
参考：R3パーソントリップ調査の大阪府における自転車の代表交通手段分担率は22.2%
R2国勢調査において、全国で通勤通学の全部または一部で自転車を利用している割合は14.2%

●代表交通手段別OD交通量（自転車）

吹田市(発)⇒



⇒吹田市(着)



出典：近畿圏パーソントリップ調査（令和3年）



吹田市の自転車駐車場の利用状況

- 自転車駐車場の総台数は概ね2万台近くとなっており、コロナ禍の時期を除き、利用率は8割台と高い水準を保っている。
- 市営自転車駐車場において、利用率が100%以上となっている大阪メトロ江坂駅やＪＲ岸辺駅をはじめ、9割を超えている駅もある。
- 全体としては収容台数に収まっているが、放置自転車の状況も合わせたピーク時間帯の状況などの把握が必要である。

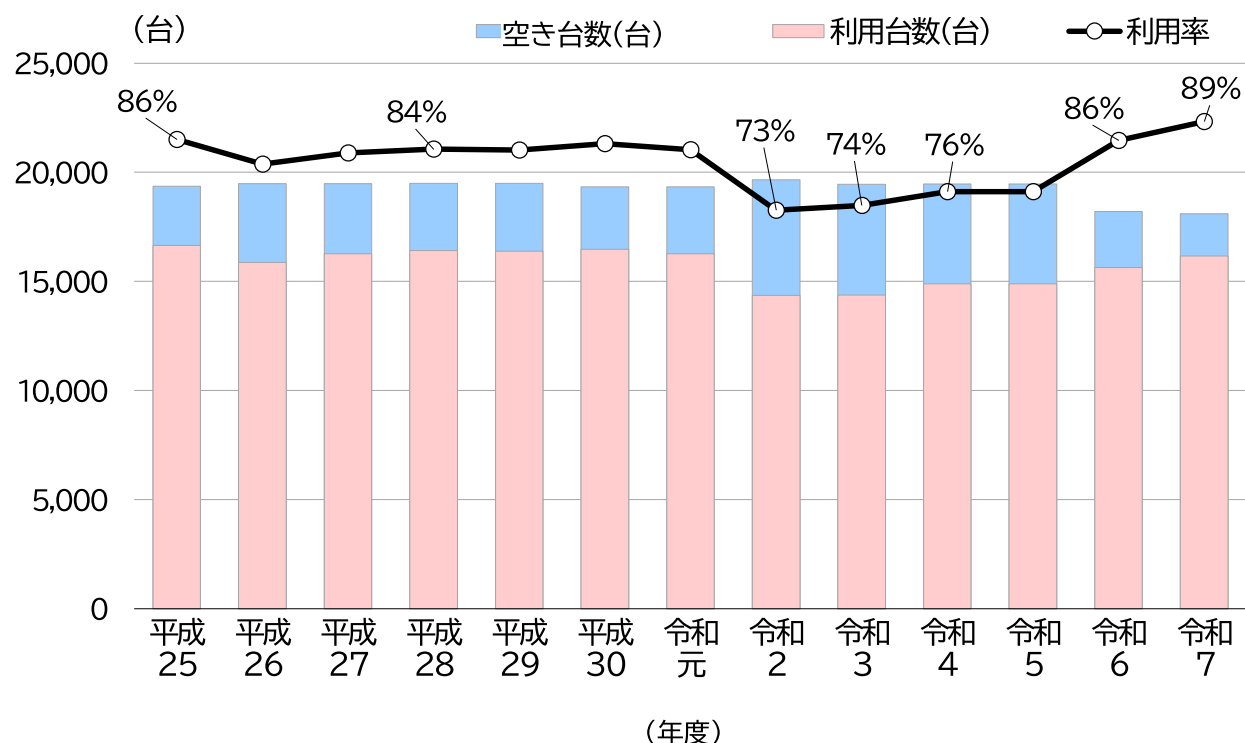


図. 自転車駐車場の利用状況の推移（市内鉄道駅12駅計）



吹田市の自転車関連事故の状況

(1) 自転車関連事故の状況

- 吹田市の自転車関連事故件数は、増減を繰り返しながらも、全体として減少傾向にあり、H26からR7までで、約8割に減少している。
- 令和7年における人口千人当たりの自転車関連事故件数は、大阪府下の自治体の中で少なく、人口当たりの事故件数は少ない方と言える。

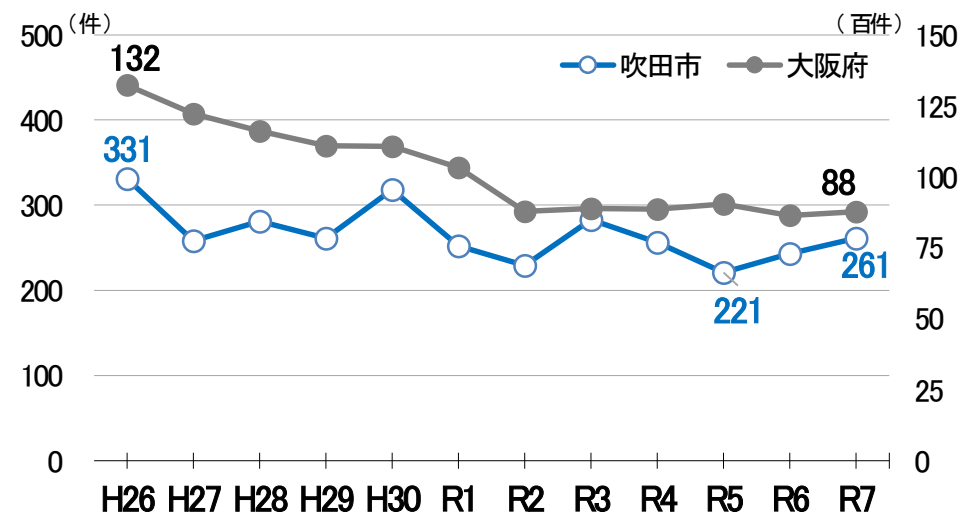


図. 自転車関連事故件数の推移

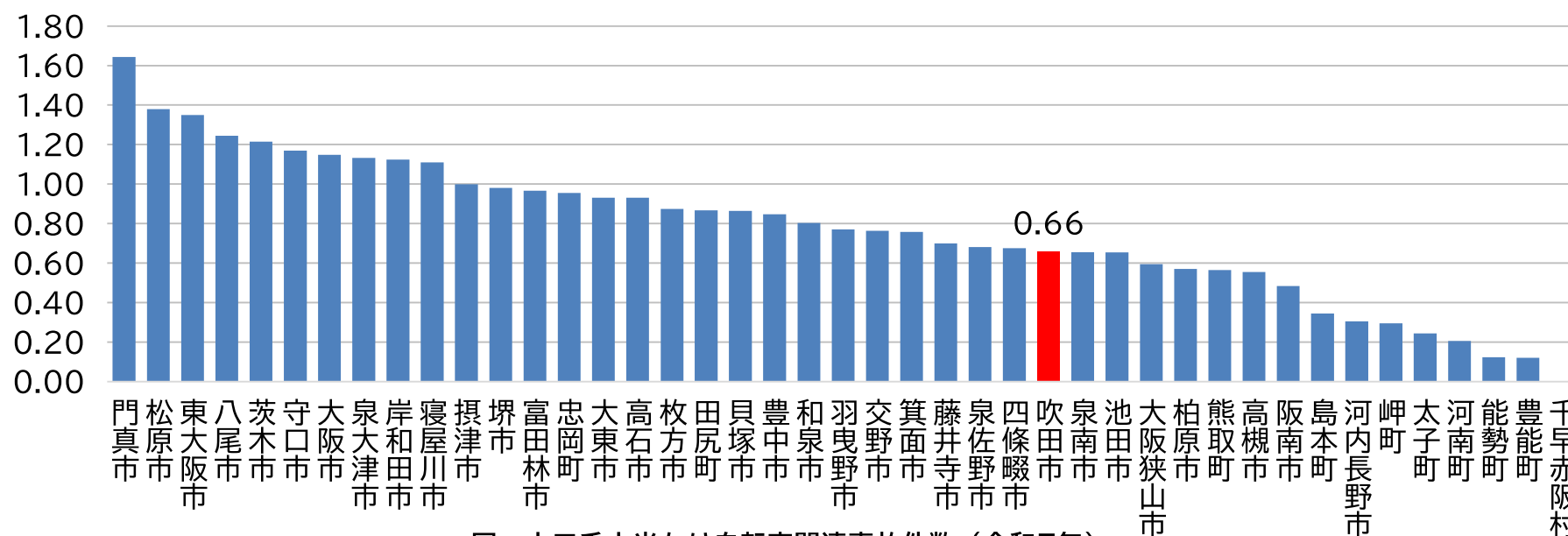


図. 人口千人当たり自転車関連事故件数（令和7年）

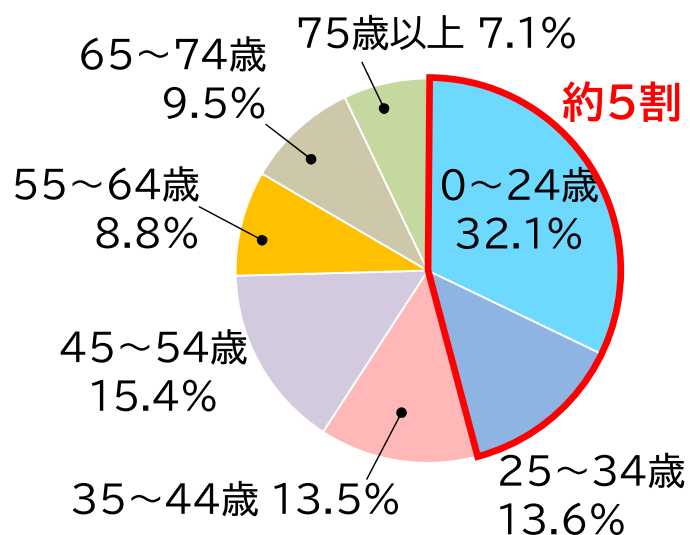


吹田市の自転車関連事故の状況

(2) 自転車関連事故の発生状況

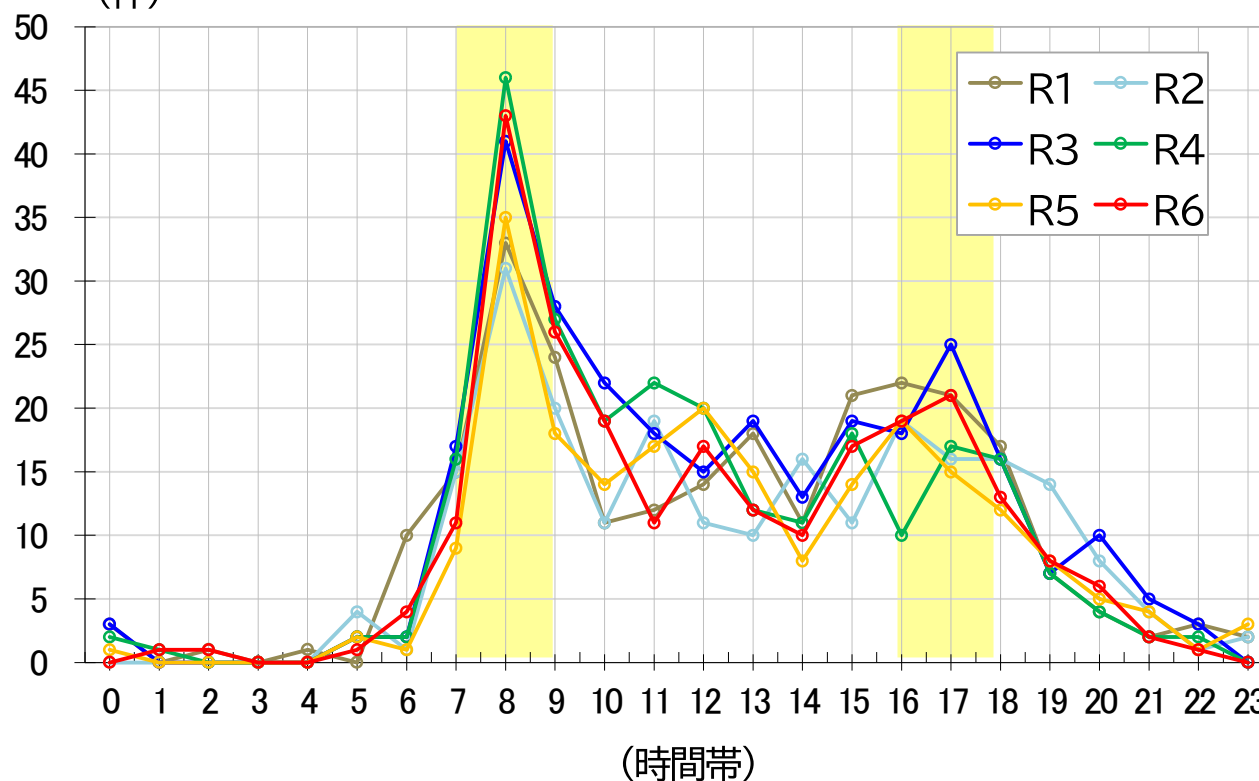
- 自転車関連事故に遭っている年代の特徴としては、34歳以下で5割近くを占めており、65歳以上の高齢者が2割近くを占めている。
- 自転車関連事故の発生時間帯の特徴としては、8、9時台が突出して多く、夕方にも小さなピークがあり、通勤・通学時間帯に多い状況となっている。

年 代



時間帯

(件)





社会情勢の変化（法改正など）

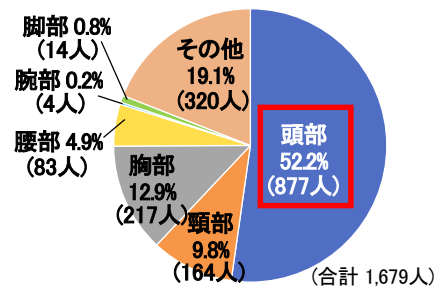
- 今年4月からは交通反則通告制度(青切符)が開始されるなど、自転車に関わる法改正により、自転車を取り巻く環境も変化している。

●道路交通法の改正

ヘルメット着用の努力義務化（令和5年4月）

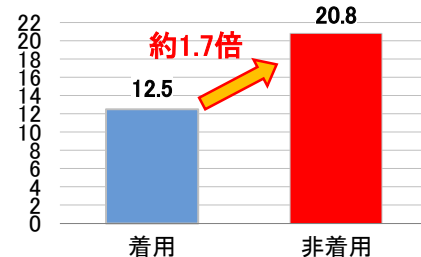
- ・自転車乗車中の交通事故での死亡の約5割が頭部の致命傷
- ・大阪府の着用率は7.2%で全国最下位

図. 自転車乗車中死者の人身損傷主部位
(致命傷の部位) (令和3年～令和7年)



「その他」とは、顔部、腹部等をいう

図. ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較 (令和3年～令和7年)

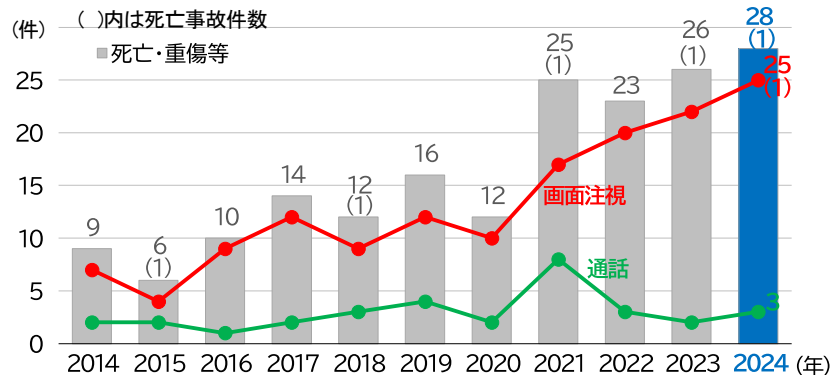


(注) 自転車乗車中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較

出典: 警察庁ホームページ

ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則強化（令和5年4月）

図. 自転車(第1・第2当事者)の運転者が携帯電話等使用であった場合の死亡・重傷事故件数の推移



出典: 警察庁HP(「交通事故統計」を基に作成)

「特定小型原動機付自転車」の創設（令和5年7月）

- ・電動キックボード等のうち一定の基準を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」と位置づけられ、運転免許不要等の新しい交通ルールが適用

交通反則通告制度(青切符)の導入 / 側方通過義務 (令和8年4月)

●交通反則通告制度(いわゆる「青切符」)

⇒運転者がした一定の道路交通法違反(反則行為:比較的軽微な違反で、現認、明白、典型的なもの)について、現場で警察官が青切符を交付し、違反者が反則金を納付した場合は、公訴を提起されない制度。

・対象:16歳以上

・反則金:「ながら運転」⇒1万2千円

逆走や歩道走行などの通行区分違反⇒6千円 など

●側方通過義務

⇒自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

○自動車等…自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行

○自転車等…できる限り道路の左側端に寄って通行

・自動車等が自転車等の右側を通過するときは、できる限り間隔を空けましょう。少なくとも1メートル程度間隔を空ける

・自転車等と1メートル程度の間隔を確保できない場合には、時速20キロメートルから30キロメートル程度で運転



現状と課題

施 策	現 状	課 題
はしる	●現ネットワーク路線の整備は順調に進捗しており、現ネットワーク路線（約40km）は令和12年度に整備完了予定。	■市外計画路線とのネットワーク等を含めた自転車通行空間整備の継続が必要。
まもる	●自転車に関連する事故は減少傾向も34歳以下の事故が約5割 ●通勤・通学時間帯に事故が多い。	■主に高校生以上の通勤・通学者を対象とした教育・啓発の充実が必要
とめる	●市営自転車駐車場は約2万台・利用率約8割、一部駅で10割超。 ●総需要が多くなる時間帯での基礎データが不足。	■江坂駅、JR岸辺駅、JR吹田駅で不足 ■多様な車種への対応が必要。 ■総需要が多くなる時間帯での基礎データの把握。
つかう	●令和7年4月よりシェアサイクルを本格導入。東西移動を補完。	■通勤転換・回遊性向上など、さらなる利用促進が必要