吹田市第２次自転車活用推進計画
（素案）

令和９年（2027年）3月

吹田市

目　次

第１章 計画策定の趣旨 1-1

１-１ 計画策定の背景・目的 1-1
１-２ 計画期間 1-1
１-３ 計画範囲 1-1
１-４ 計画の位置づけ 1-2
１-５ 計画の対象 1-2

第２章 自転車を取り巻く現状と課題 2-1

２-１ 自転車を取り巻く社会状況 2-1
２-１-１ 自転車に関する施策の動向 2-1
２-１-２ 自転車を取り巻く社会環境の変化 2-4
２-２ 本市のこれまでの取組 2-6
２-２-１ これまでの主な取組 2-6
２-２-２ 取組の評価 2-7
２-３ 本市における自転車の利用状況 2-8
２-３-１ 本市の概況 2-8
２-３-２ 自転車の利用状況 2-10
２-３-３ 自転車の利用環境 2-15
２-４ 本市における自転車の事故状況 2-21
２-４-１ 自転車関連事故の状況 2-21
２-４-２ 自転車関連事故の発生状況 2-23
２-５ 本市の課題 2-24

第３章 基本方針 3-1

３-１ 基本理念及び目標 3-1
３-２ 施策の基本方針 3-2

第４章 施策 4-1

目標１ 安全で快適な自転車の利用環境の実現 4-2
目標２ 自転車の事故のない安心・安全な社会の実現 4-11
目標３ 自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上 4-14

第５章 計画実現に向けて 5-1

５-１ 推進体制と進捗管理 5-1
５-１-１ 推進体制 5-1
５-１-２ 進捗管理 5-1
５-２ 計画目標 5-2
５-３ 実施スケジュール 5-4

第１章 計画策定の趣旨

１-１ 計画策定の背景・目的

自転車は、性別や年代を問わず、買物や通勤・通学等の日常生活における身近な移動手段として、様々な場面で利用されています。また、環境負荷の低減や健康増進につながるほか、災害時においても有効な移動手段となることから、そのさらなる活用が期待されています。

一方で、近年は、道路交通法の改正や新たなモビリティの出現など、自転車を取り巻く社会環境や交通環境が変化しています。こうした変化に対応し、自転車の利用を促進するためには、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車利用者など、道路を利用するすべての人が安全かつ快適に通行できる環境を整えるとともに、交通ルールの遵守や交通安全意識の向上を図ることが重要です。

本計画では、このような状況を踏まえ、自転車の利用環境の向上や交通安全対策、自転車のさらなる活用等について、ハード・ソフトの両面から施策を一体的に推進することを目的として策定するものです。これにより、自転車利用者、歩行者、自動車利用者など、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の実現を目指します。

１-２ 計画期間

本計画期間は、令和９（2027）年度～令和18（2036）年度の10年間とします。

計画の5年後に、施策の進捗を確認し、必要に応じて施策等の見直しを行い、10年後には計画の評価、見直しを行います。



※自転車の利用状況、社会や国の動向、取組の進捗等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

図1-2-1 計画期間

１-３ 計画範囲

本計画の対象範囲は、吹田市域全域とします。

１-４　計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法（平成29（2017）年施行）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。また、自転車活用推進法第11条に定められた「市町村自転車活用推進計画」として策定します。

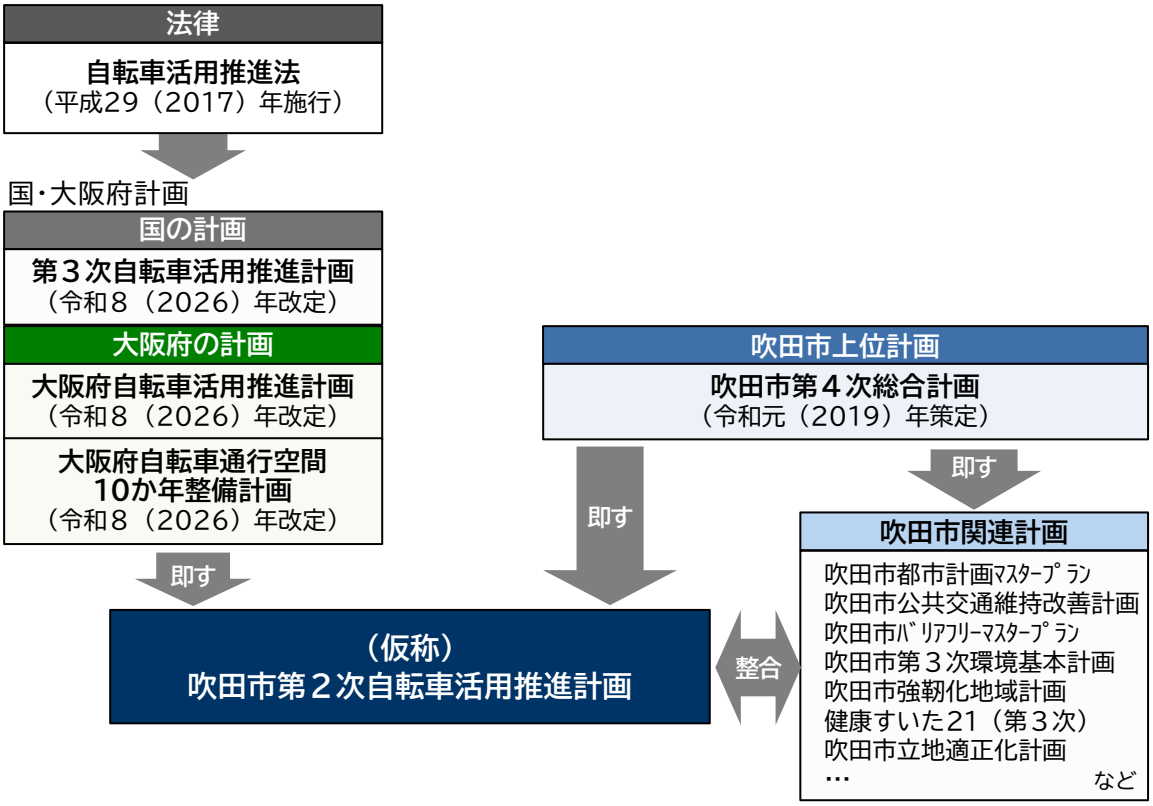
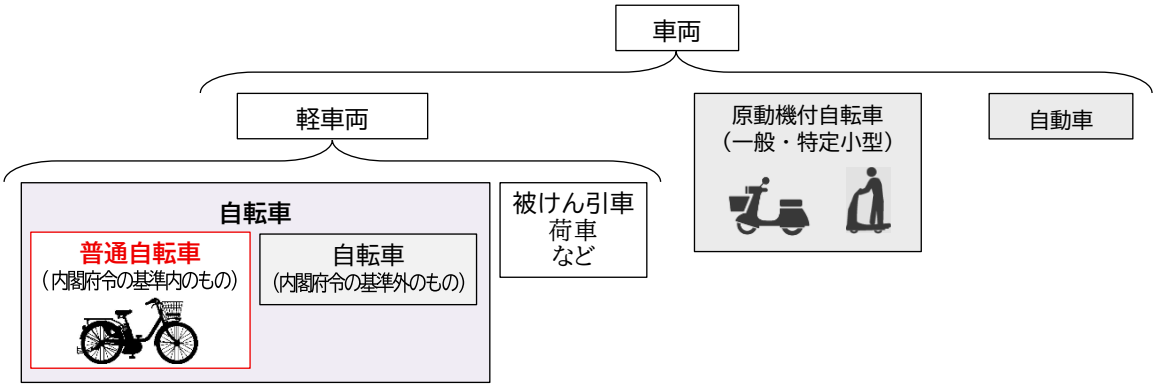


図1-4-1 計画の位置づけ

１-５　計画の対象

本計画では主に「普通自転車※」を対象とします。



※普通自転車は、車体の大きさ及び構造が次の内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両をけん引していないものをいいます。

内閣府令（道路交通法施行規則）
①長さ190センチメートル以内、幅60センチメートル以内であること。　②四輪以下の自転車であること。
③側車を付していないこと（補助輪は除く）。　④運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く）を備えていないこと。
⑤制動装置が、走行中容易に操作できる位置にあること。
⑥歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

第２章 自転車を取り巻く現状と課題

2-1 自転車を取り巻く社会状況

2-1-1 自転車に関する施策の動向

1）国の自転車に関する施策の動向

（1）自転車活用推進計画

自転車活用推進法は、自転車を身近で便利な移動手段として活用し、環境負荷の低減、健康増進、交通渋滞の緩和などにつなげるため、国や地方公共団体が自転車の活用を総合的・計画的に進めることを定めた法律で平成29（2017）年５月に施行されました。

この法律に基づき、国は自転車の活用を進めるための「自転車活用推進計画」を策定しています。平成30（2018）年６月に第１次計画が閣議決定され、令和３（2021）年５月に第２次計画、令和８（2026）年６月に第３次計画が閣議決定されています。

第１次計画（平成30（2018）年度～令和３（2021）年度）では、主に４つの目標を掲げ、「安全で快適な自転車利用環境の創出（自転車レーンや専用道の整備など）」「自転車交通の安全性の向上」「自転車の活用による良好な都市空間の形成や観光振興」「健康増進や環境にやさしい交通体系への転換」取組みが進められました。

第２次計画（令和３（2021）年度～令和７（2025）年度）では、コロナ禍における生活様式の変化や、シェアサイクルなどの新たな自転車サービスの普及、高齢化社会の進展などを踏まえ、第１次計画の取組を「強化」しました。

第３次計画では、自転車を取り巻く社会の変化を踏まえ、国として目指す姿を「ビジョン」として初めて明確に示しました。ビジョンは、「安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す」です。これは、自転車を安全で快適な移動手段として活用するだけでなく、健康増進、観光振興、環境負荷の低減、地域の活性化、災害時の移動手段など、さまざまな分野で自転車の役割を広げ、持続可能で豊かな社会の実現につなげることを目指すものです。また、ビジョンの実現に向けた目標を４つから５つに増やすとともに、具体的な施策や措置を充実させています。

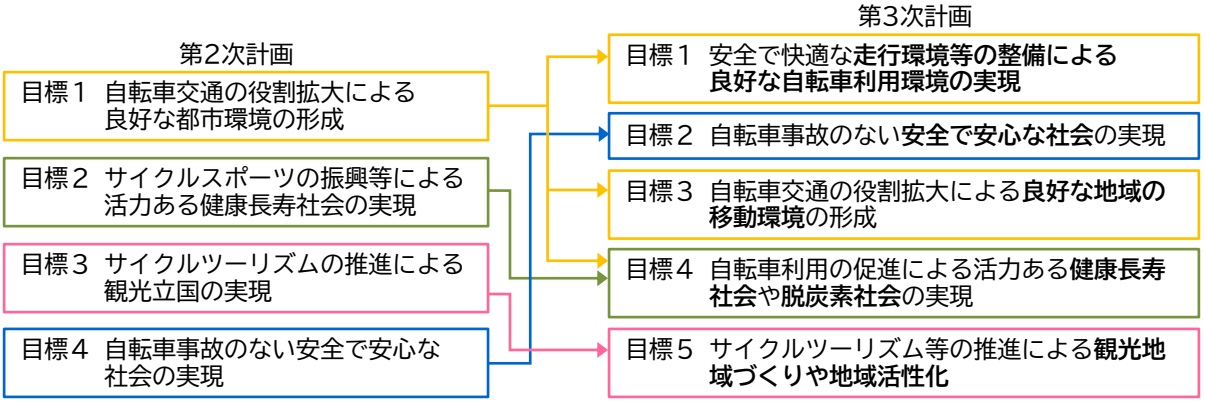


図2-1-1 国の第3次自転車活用推進計画の目標（第2次計画との比較）

参考：国土交通省ホームページ

（2）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省・警察庁）

自転車が安全で快適に車道を通行できる環境を整備するため、平成24（2012）年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」とする）が策定されました。このガイドラインでは、自転車は「車両」であり車道通行が原則であることを基本として、自転車ネットワークの考え方や、自転車道・自転車専用通行帯・車道混在などの整備方法、交差点における安全対策、路面表示など、自転車が安全・快適に通行するための環境整備について示しています。

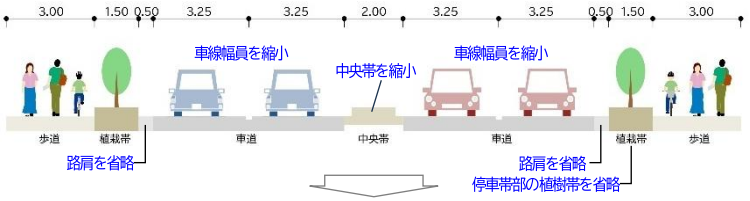
その後、平成28（2016）年７月に一部改定され、自転車通行空間の整備をさらに進めるため、整備形態や交差点における安全対策などの内容が見直されました。

令和６（2024）年６月には、第２次自転車活用推進計画などを踏まえ、自転車ネットワークの形成をさらに進めるため、ガイドラインが改定されました。今回の改定では、主に次の５つの視点が充実されています。

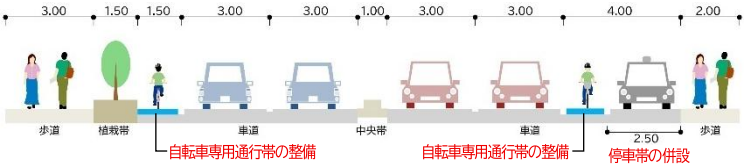
① 自転車活用推進法や自転車活用推進計画を踏まえた内容の充実

② 安全で質の高い自転車通行空間の整備促進

○車道混在を中心に自転車通行空間の整備が進んできたが、限られた道路空間の中で、自転車道や自転車専用通行帯の整備は不十分



○限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行い、自転車道や自転車専用通行帯を確保



③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

④ 自転車の交通ルールを守るための取組の充実

⑤ 新たな技術や自転車交通に関するデータの活用促進

（3）自転車の交通安全教育ガイドライン（警察庁）

未就学児から高齢者までライフステージに応じた自転車の交通安全教育の充実を図るため、各ライフステージの教育目標や教育内容、教育方法の例などをとりまとめたもので、令和８（2026）年４月からの自転車の青切符（交通反則通告制度）の導入を見据え、令和７（2025）年12月に策定されました。

未就学児から高齢者までを7つのライフステージに分類し、それぞれに必要な「知識」と「技能」を具体的に例示し、警察だけでなく、学校、家庭（保護者）、自治体、事業者などが連携して取り組んでいくべきものとしています。

2）大阪府の自転車に関する施策の動向

（1）大阪府自転車活用推進計画

自転車の活用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、国の計画や自転車活用推進法に基づき、大阪府が策定する自転車政策に関する最上位計画です。大阪府では、平成31（2019）年３月に「大阪府自転車活用推進計画」を策定し、令和４（2022）年８月に一部修正し、国の第３次計画の策定を受け、大阪府も令和８（2027）年６月に改定した計画を策定しています。

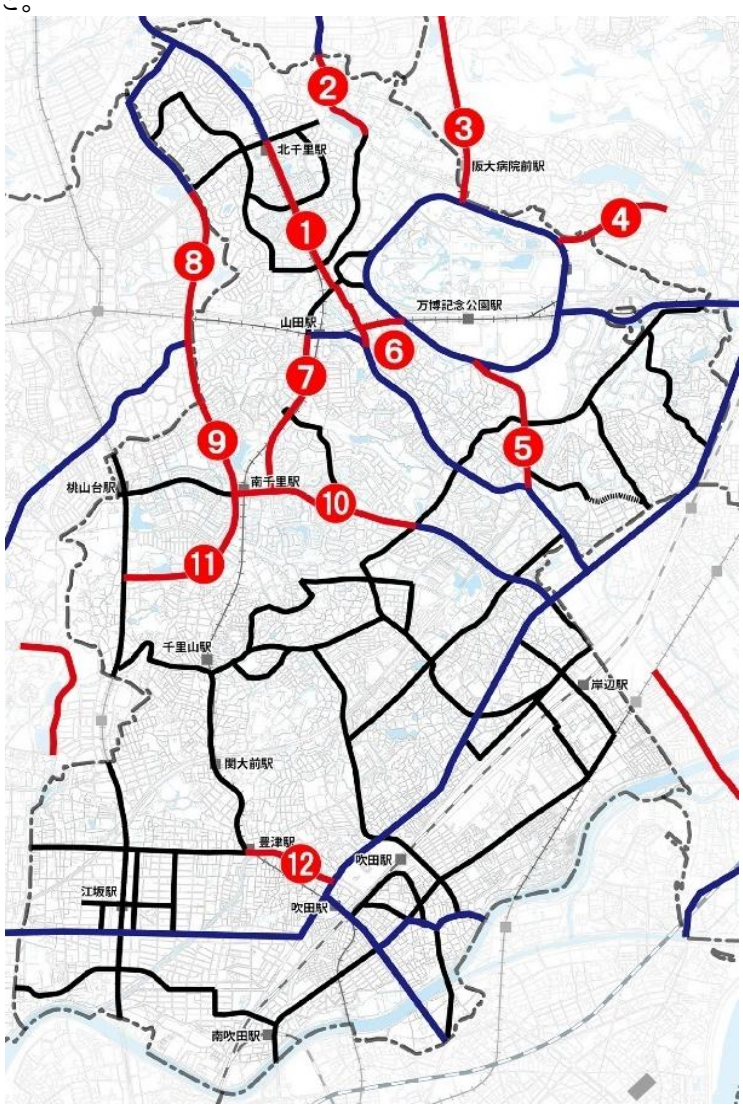
計画では、国の第３次自転車活用推進計画などを踏まえ、「安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す」をビジョンとし、国と合わせた５つの目標を掲げています。

（2）大阪府自転車通行空間10か年整備計画

大阪府では、自転車関連事故が多い箇所や自転車交通量が多い箇所などを優先して、平成28（2016）年度から令和７（2025）年度までの10年間で、約200kmの自転車通行空間の整備を進めてきました。

さらなる歩行者と自転車の安全確保を目的として、今後10年間で優先的に整備する区間などを取りまとめた「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（令和８（2026）年度～令和17（2035）年度）」を令和８（2026）年６月に策定しました。

本市内では右図の箇所が整備事業箇所となっています。



	路線名
1	箕面摂津線
2	山田上小野原線
3	茨木摂津線
4	南千里茨木停車場線
5	茨木摂津線
6	大阪中央環状線
7	南千里茨木停車場線
8	吹田箕面線
9	吹田箕面線
10	豊中摂津線
11	豊中摂津線
12	豊中吹田線

図2-1-2　大阪府自転車通行空間10か年整備計画事業箇所図

２-１-２ 自転車を取り巻く社会環境の変化

１）道路交通法の改正等による利用環境の変化

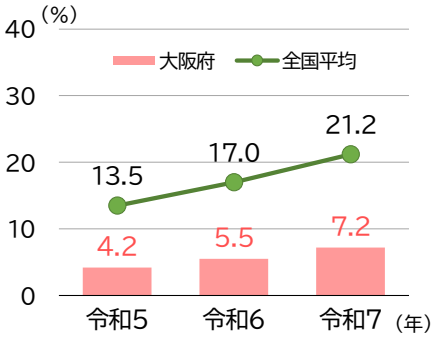
本市の自転車利用環境整備計画（以下「旧計画」とする。）の策定以後、自転車の通行環境では、平成31（2019）年４月に道路構造令が改正され、自転車通行帯の新設や自転車道の設置要件が明確化され、道路交通法では下表のとおり、ヘルメットの着用義務化や青切符制度等、自転車の交通ルールも変わっています。

表2-1-1 昨今の道路交通法の改正(計画見直し以後)

施行		改正内容
年	月	
令和5年（2023年）	4月	● 自転車用ヘルメット着用の努力義務化
	7月	● 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）を新たな車両区分に位置づけ、運転免許不要等の新しい交通ルールの適用
令和6年（2024年）	11月	● 自転車の危険運転に新たな罰則規定が整備 ➢ながらスマホ・酒気帯び運転の罰則を強化し、自転車運転者講習制度の対象に追加
令和8年（2026年）	4月	● 交通反則通告制度（青切符）の導入 ● 側方通過義務の新設
	9月	● 生活道路（中央線のない道路等）の自動車の法定速度の引き下げ（60km/ｈから30km/ｈ）

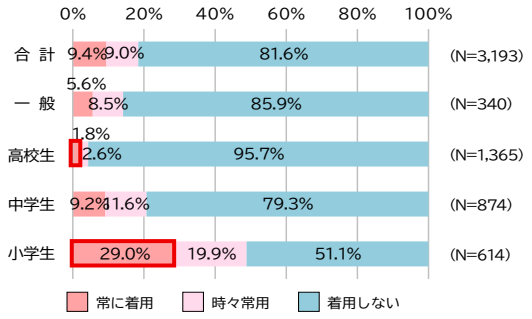
自転車用ヘルメットの着用状況

・大阪府は、7.2%（令和７（2025）年）で、全国で最も低くなっています。



令和8（2026）年度 市民アンケート調査

・市民アンケート調査でのヘルメット着用率は下記のとおりとなっています。



〇小学生の着用率は29%ですが、高校生は２%にまで減少し、最も低い着用率となっています。

2）モビリティの多様化

自転車も「ママチャリ」と呼ばれる自転車だけでなく、電動アシスト自転車やスポーツ車、e-bikeなど様々な自転車が普及しています。また、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）、ペダル付き電動バイク等の多様なモビリティが利用されています。



図2-1-3　モビリティの多様化と自転車通行空間の利用拡大

資料：国土交通省　令和６年度第１回自転車の活用推進に向けた有識者会議　資料2-1を基に作成

3）社会の動向

コロナ禍以後も、テレワークやリモートワークなど場所にとらわれない柔軟な働き方ができ、ライフスタイルも多様化してきています。

気候変動により大雨･土砂災害等が激甚化・頻発化する中、環境にやさしい乗り物である自転車の役割も重要です。また、自転車は膝や腰への負担が少なく心肺機能を高められる、効率の良い有酸素運動で、糖尿病や高血圧などのリスクを低減する効果が期待されています。自転車は単なる移動手段としてだけでなく、環境、健康、交通、経済、防災など多角的な視点から「社会課題を解決するモビリティ」としての期待も高まっています。

2-2 本市のこれまでの取組

2-2-1 これまでの主な取組

平成29（2017）年に策定（令和４（2022）年に見直し）した旧計画では、「はしる」・「まもる」・「とめる」・「つかう」の４本の柱を軸に、安心・安全で快適な自転車利用環境の実現のため、以下のような取組を進めてきました。

表2-2-1 取組の主な内容

施策内容		
はしる	1	安全でわかりやすい自転車通行空間の整備 ➢ 年間約４.0㎞、令和８（2026）年度末で、市道25㎞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
	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・路面表示で啓発
	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（市ホームページ上）
まもる	1	市民・事業者・行政の協働によるルール・マナーの周知啓発 ➢ 秋春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）・中学生（専門知識講師）による講義の実施
	3	自転車保険加入の促進
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輪場の整備 ➢ 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への指導員の配置
	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版の設置（一部）
つかう	1	シェアサイクルの推進 ➢ 本格導入の実施
	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 ➢ CYCLE MODE RIDE OSAKAの後援



図2-2-1 市道)吹田駅前線（令和6年度完了）



図2-2-2 街頭啓発の様子



図2-2-3 自転車安全教室（中学校)の様子



図2-2-4 新設の岸辺駅北口第2自転車駐車場



図2-2-5 千里南公園のシェアサイクルポート

2-2-2　取組の評価

「はしる」

○自転車通行空間に関しては、順当に整備を進めています。

○市民満足度は、「はしる」が約40%と、策定時から年々増加していますが、路上駐車や車の交通量が多くて危ないなどの意見もあり、十分に安全を感じていないことが、満足度が大きく伸びていない要因と考えられます。

「まもる」

○自転車関連事故は計画見直し後、やや増えてはいますが、250件前後で推移しています。

○事故は通勤・通学の時間帯の事故が多く、34歳以下で割合が高くなっています。

○市民満足度は28%で、中間見直し時と同水準を維持しています。一方で、ながら運転や歩道上での走行速度などに対する意見も寄せられています。青切符制度の導入などを背景に、交通ルールに対する一般の認識が高まり、これまで見過ごされていた違反行為が問題として認識されるようになったことも、満足度が伸びていない要因の一つと考えられます。

「とめる」

○放置自転車は100台未満で推移し、策定時より半減しています。

○駐輪場の平均利用率は約８割ですが、利便性が高い（駅に近い等）ほど利用率が高くなっています。また、JR吹田駅周辺等では、一時利用が高いですが、定期利用が5割以下と低く、駐輪場の立地によっても利用状況に差異がみられます。

○市民満足度は、40%と策定時より増加しています。一方で、駐輪場の駐輪台数は空きがある状況ではありますが、JR吹田駅や岸辺駅、江坂駅などでは「駐輪場が少ない」という意見も寄せられています。また、「屋根をつけてほしい」、「雨具を置けるようにしてほしい」等の駐輪設備に関する意見もあり、満足度が伸び悩んでいる要因と考えられます。

「つかう」

○シェアサイクルが本格導入され、ポート数、利用者数は増加しています。

○自転車通行空間の整備や放置自転車対策が進む一方、交通ルール・マナー、安全性、駐輪環境などに課題が残り、総合的な自転車利用環境の満足度向上には至っていないと考えられます。

表2-2-2　計画の目標の達成状況

	項目		策定時 平成 27 （2015）	見直し 令和3 （2021）	今回 令和8 （2026）	目標値
はしる	自転車通行空間の整備延長 （※市道のみの延長）	（km）	0.8	4.6	**25**	25
	市民満足度 （自転車通行時の安全性）	（%）	24	35	**40**	50
まもる	自転車関連事故件数	（件）	258	229	**261**	120
	車道左側端通行遵守の割合 :通行環境整備済	（%）	—	15	**45.1**	80
	市民満足度 （自転車利用者のマナー）	（%）	16	28	**28**	50
とめる	放置自転車台数	（台）	213	54	**98**	30
	市民満足度 （自転車の駐車環境）	（%）	25	34	**40**	50
つかう	市民満足度 （総合的な自転車利用環境）	（%）	—	32	**27**	50

※市民満足度：「とても満則」と「満足」の合計値
※平成27（2015）年のアンケート調査では、小学生を対象としていなかったため、市民満足度の割合には含まれていない。
※「つかう」の市民満足度は、一般と高校生の合計値

2-3 本市における自転車の利用状況

2-3-1 本市の概況

1）地勢

本市の地勢は、北部の北摂山系を背景として標高20mから116mのなだらかな千里丘陵、南部は安威川、神崎川や淀川のつくる標高10mほどの低地から形成されています。地形の特徴から市域中央部以北の丘陵地、丘陵地南東部の台地、南部の低地に区分され、丘陵地は、大部分が人工改変地で、全体として南東に向かって低くなっています。

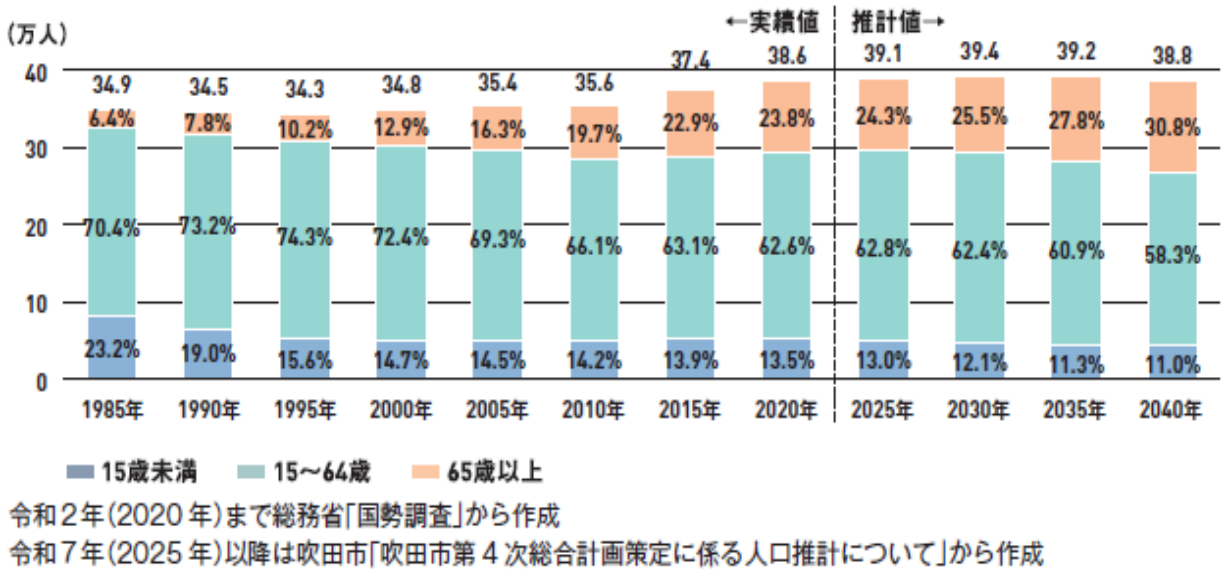


図2-3-1 吹田市の地形

出典：吹田市景観まちづくり計画

（2）人口

わが国は少子高齢化が進展する中、本市の人口は近年増加傾向にあり、令和12（2030）年まではその傾向が続くとされています。高齢化率は全国平均より低いですが、地域ごとでみると割合に差があり、今後は市域全体的に高齢化率が増えていくことが予測されています。



令和2年（2020年）まで総務省「国勢調査」から作成
令和7年（2025年）以降は吹田市「吹田市第４次総合計画策定に係る人口推計について」から作成

図2-3-2 吹田市の人口の推移と将来人口の推計（令和2年（2020年）実績値補完）

出典：吹田市第４次総合計画基本計画改訂版

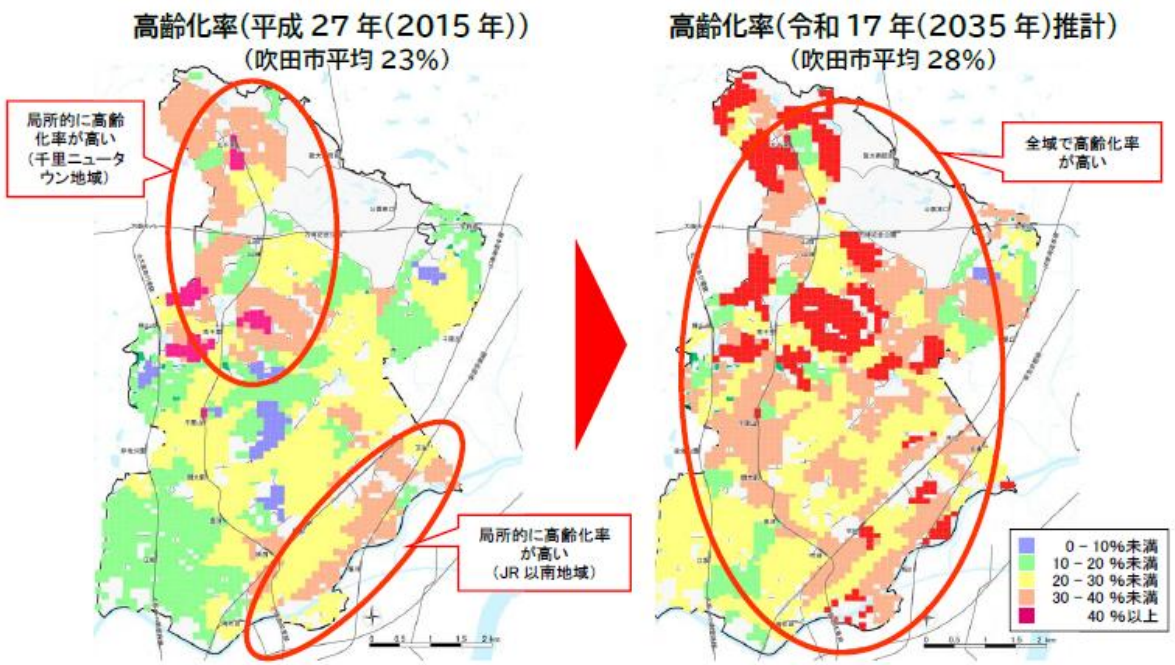


図2-3-3　市内の高齢化率の状況

資料：国勢調査（500mメッシュをもとに電話帳データで100mメッシュに分割）
令和17年（2035年）については住民基本台帳の変化率を用いて推計
出典：吹田市立地適正化計画

（3）施設

本市には５つの大学があり、国立循環器病研究センターや大阪大学医学部附属病院、市民病院などの医療機関も数多く立地しています。北部には万博記念公園、Ｊリーグガンバ大阪のホームスタジアムである市立吹田サッカースタジアムがあります。

市域には、他に市立の博物館や文化会館　（メイシアター）などもあります。



図2-3-4　主な施設

出典：吹田市第４次総合計画基本計画改訂版

2-3-2 自転車の利用状況

1）本市の自転車の利用状況

○本市の自転車の分担率は19.9%と自動車の18.3%を少し上回り、平成2（1990）年以降増加傾向にあります。

○本市は府内で21番目の自転車の分担率で、隣接する豊中市と同程度で大阪府平均よりやや下回っていますが、摂津市（27.5%）や茨木市（24.7%）、大阪市（22.7%）の隣接市は本市より高くなっています。

○市内の鉄道駅の端末交通の分担率では、JR岸辺駅で21.5%、南吹田駅で20.5%、JR吹田駅で18.5%と市内南部で高く、市内の比較的平坦な南部で自転車の利用が多くなっています。

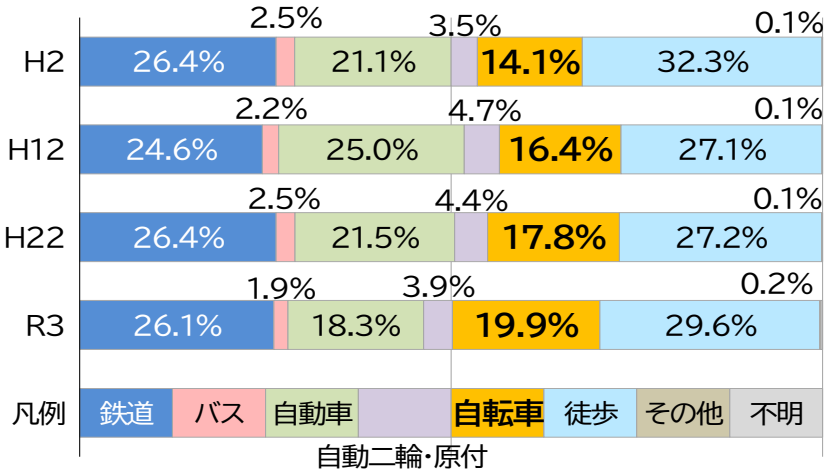


図2-3-5　吹田市における代表交通手段分担率の推移

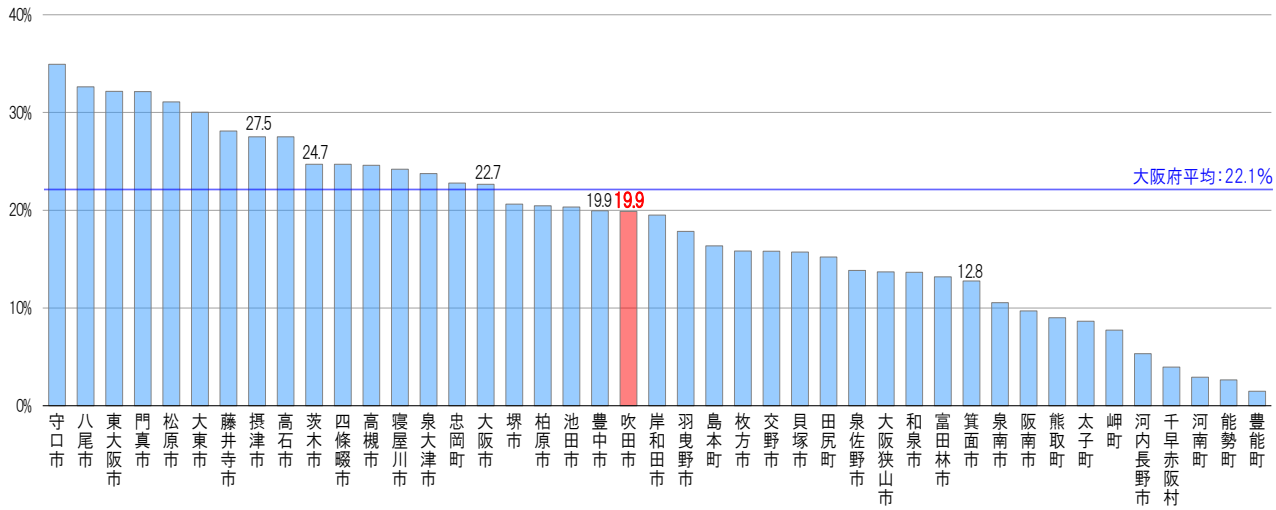


図2-3-6　大阪府内の市町村の自転車の分担率

出典：令和3（2021）年パーソントリップ調査（平日、発生集中）

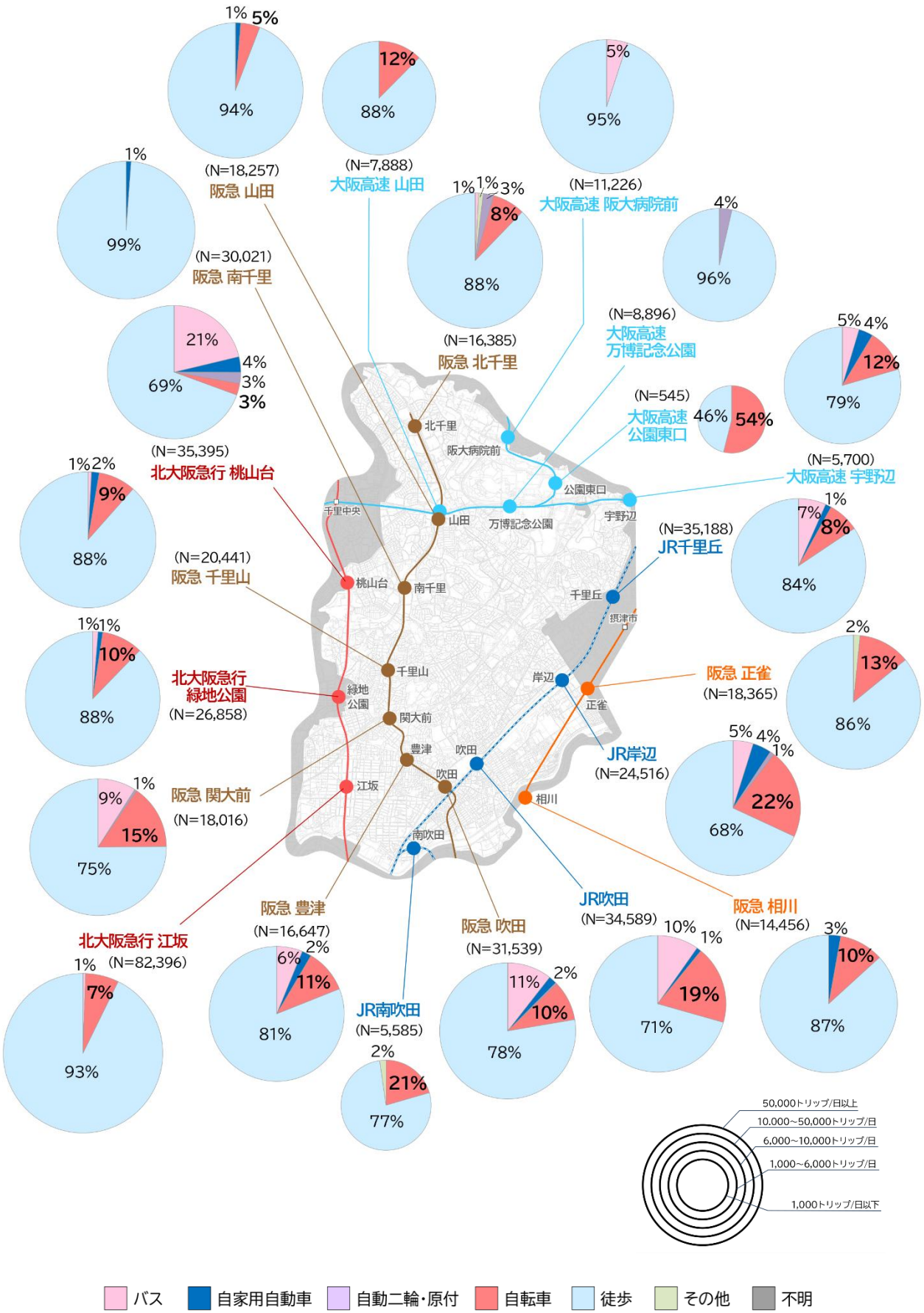


図2-3-7 吹田市内及び周辺の駅端末交通手段分担率

出典：令和３（2021）年パーソントリップ調査（平日、乗降計）

２）市内外の自転車の動き

○自転車の移動は市内間が最も多くなっています。

○隣接する豊中市や摂津市、大阪市、茨木市への流出も多いですが、隣接市のからの流入も多くなっています。

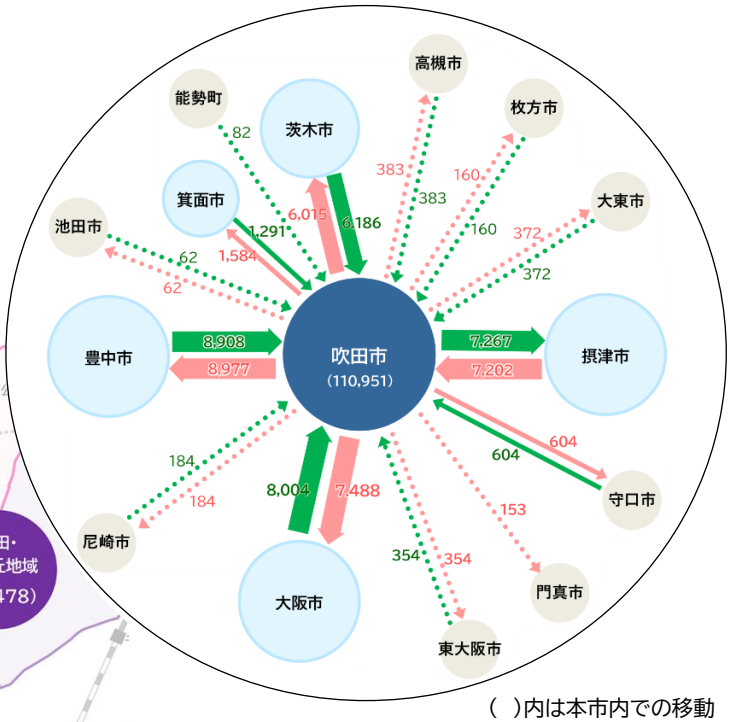
○市内では、片山・岸部地域を中心に豊津・江坂・南吹田地域、千里山・佐井寺地域での移動が多く、南部の平坦な地域での移動が多くなっています。

○本市では、令和７（2025）年からシェアサイクルを本格導入し、図2-3-10のとおり現在市内に128箇所設置され、ポート及び利用者数は年々増えています。

○利用区間は、市内での移動が約50%で、市内から市外、市外から市内の利用が各25%となっています。

○利用区間は、阪急北千里駅と大阪大学の区間が多く、利用区間は基本的に鉄道駅を起終点とした利用が多くなっています。

○市内の移動だけでなく近隣市と連続した移動空間の確保も自転車の利用促進を進める上で重要です。



（ ）内は本市内での移動

図2-3-8　吹田市と隣接市との自転車の動き

出典：令和３（2021）年パーソントリップ調査（平日、乗降計）



※市内の地域は、第４次吹田市総合計画を基も区分
市内の動きは提供機関及び特定の統計調査の調査票情報を利用して独自に集計

図2-3-9　吹田市内の自転車の動き

出典：令和３（2021）年パーソントリップ調査（平日、乗降計）

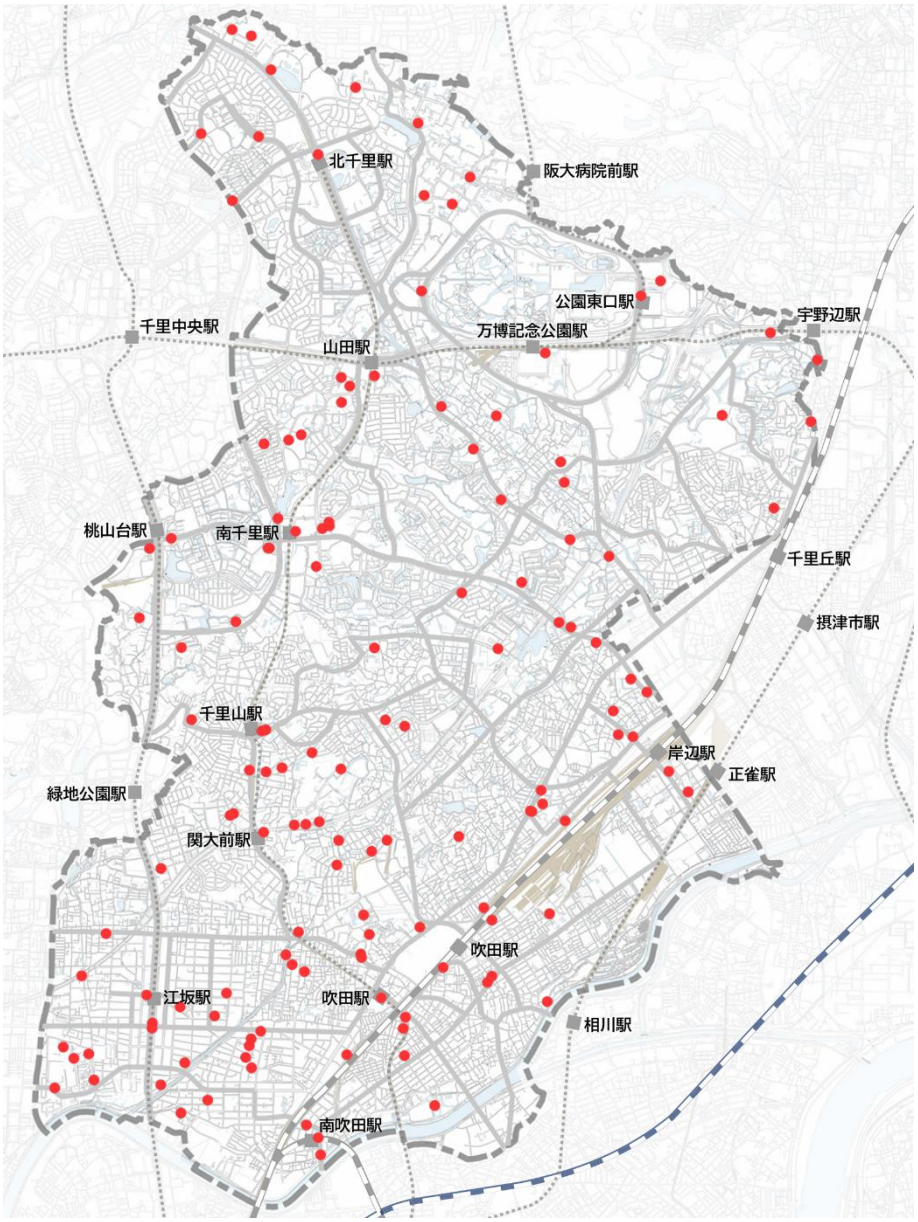


図2-3-10 吹田市内のシェアサイクルのポート位置(令和8(2026)年6月時点)
出典:ハローサイクルホームページを基に作成

表2-3-1 利用経路別貸出回転数の多いポート上位20位(令和7(2025)年度累計)

順位	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
1	阪急北千里駅前	吹田市	大阪大学吹田キャンパス千里門	吹田市
2	大阪大学吹田キャンパス千里門	吹田市	阪急北千里駅前	吹田市
3	レ・ジェイドシティ千里藤白台1	吹田市	阪急北千里駅前	吹田市
4	阪急北千里駅前	吹田市	レ・ジェイドシティ千里藤白台1	吹田市
5	UR賃貸住宅 シャレール東豊中	豊中市	UR賃貸住宅 千里桃山	吹田市
6	阪急山田駅前東自転車駐車場	吹田市	大阪大学吹田キャンパス体育館	吹田市
7	阪急北千里駅前	吹田市	千里金襴大学正門	吹田市
8	ダイワサイクル吹田佐井寺店	吹田市	吹田グリーンプレイス	吹田市
9	阪急北千里駅前	吹田市	阪急北千里駅前	吹田市
10	大阪大学吹田キャンパス体育館	吹田市	阪急山田駅前東自転車駐車場	吹田市
11	関西大学 名神上駐輪場エリア	吹田市	関西大学 吹田みらいキャンパス	吹田市
12	関西大学 吹田みらいキャンパス	吹田市	関西大学 名神上駐輪場エリア	吹田市
13	阪急南千里駅	吹田市	阪急南千里駅	吹田市
14	北大阪急行桃山台駅前東第2自転車駐車場	吹田市	阪急南千里駅	吹田市
15	UR賃貸住宅 千里桃山	吹田市	UR賃貸住宅 シャレール東豊中	豊中市

出典:シェアサイクル事業者提供資料を基に作成

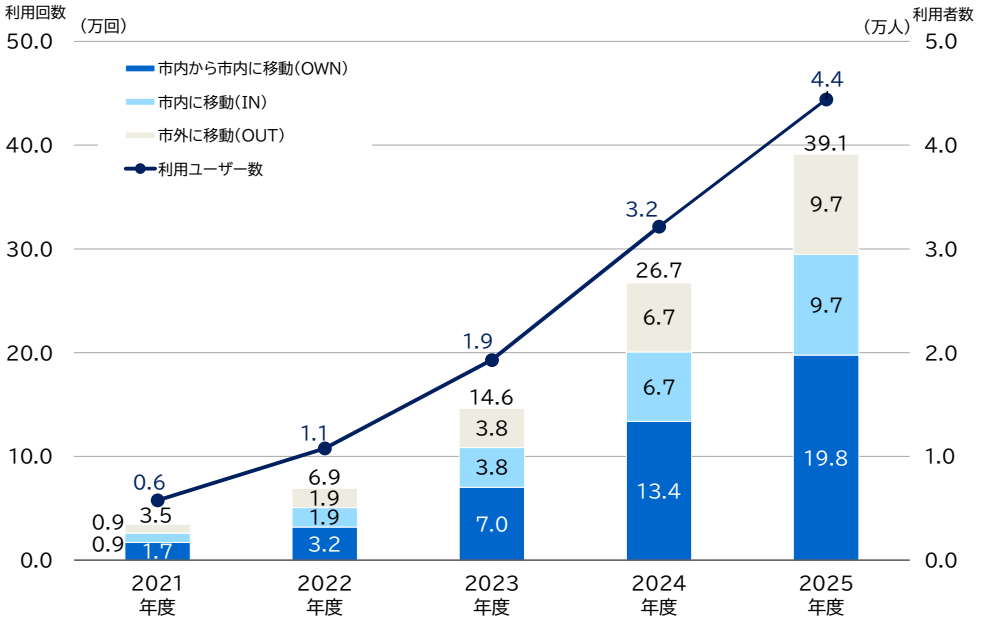


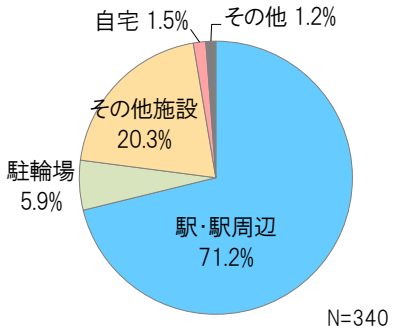
図2-3-11　利用者数と利用回転数の推移

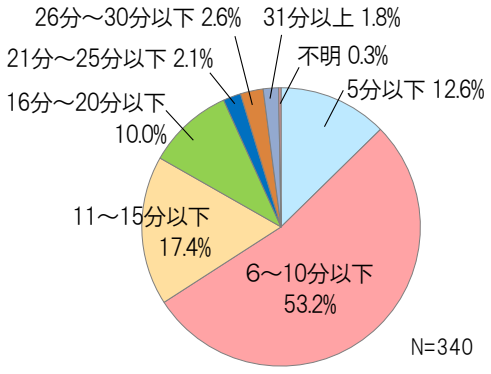
令和8（2026）年度 市民アンケート調査

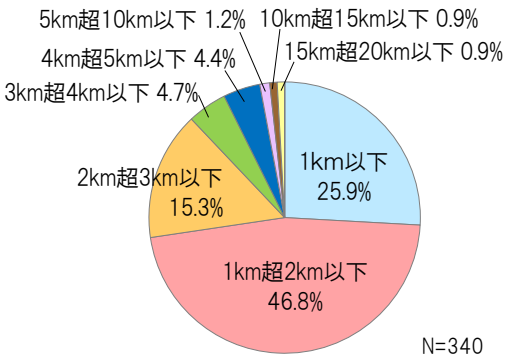
●自転車の利用の出発地と目的地について

出発地は 95%が自宅で、目的地は駅（駅周辺）及び駐輪場が約７７％と多く、利用時間は 15 分以下が８３％となっています。それ以外の目的地では、スーパー等の商業施設、保育園・幼稚園等が挙げられていました。

移動時間は片道で「6～10 分以下」での利用が約５割と多くなっています。







2-3-3 自転車の利用環境

1）本市の自転車の通行環境

（1）道路の状況

○最も交通量が多いのは、府道豊中摂津線で約3.7千台/12hとなっています。
○市内で２千台/12hを超えている路線は、国道479号、府道豊中吹田線、府道大阪中央環状線、府道大阪高槻京都線で、市内の東西を結ぶ路線で利用が多くなっています。

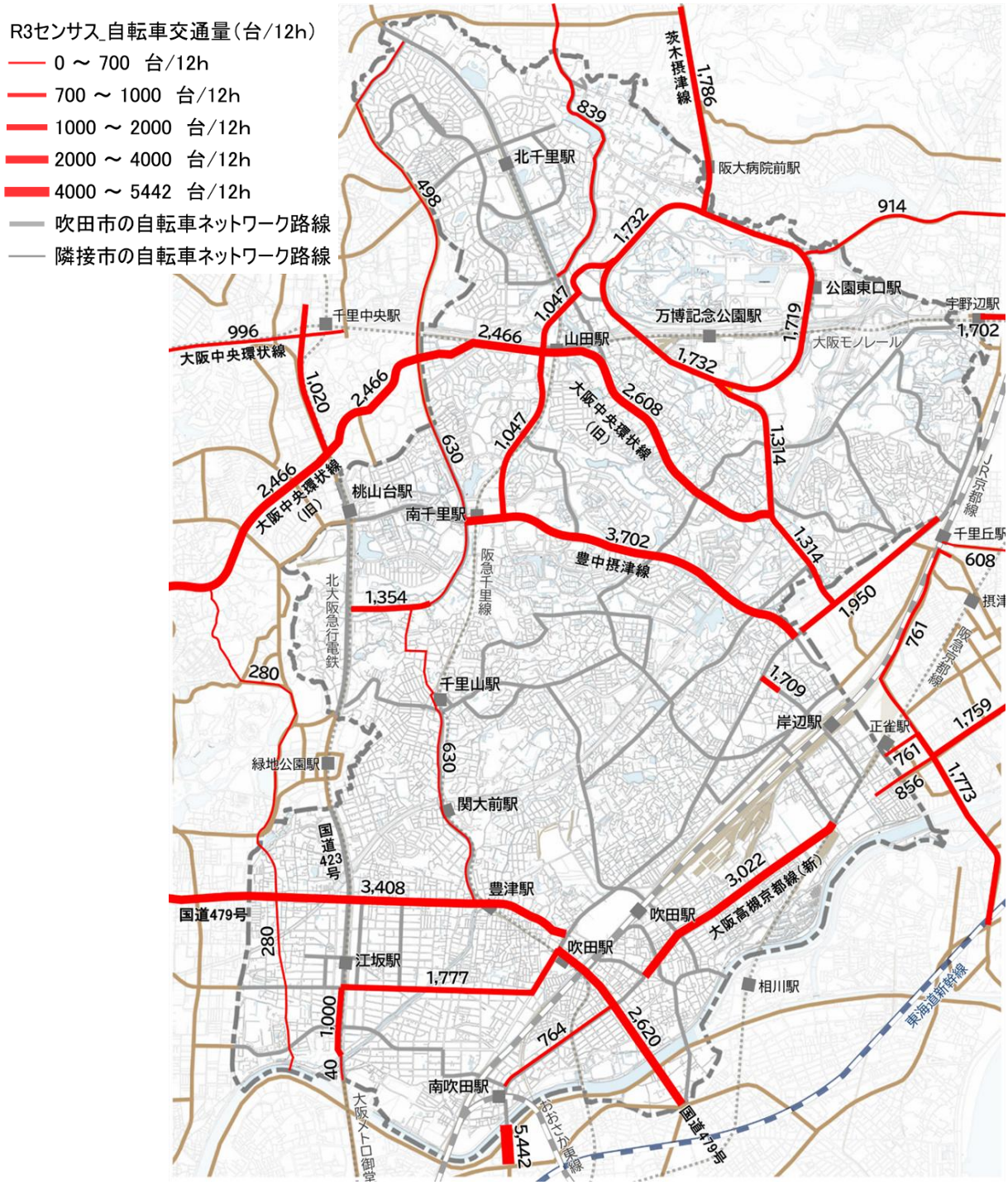


図2-3-12 自転車の交通量

出典：令和3（2021）年度道路交通センサス

（2）自転車の通行空間の整備状況

○市内の自転車通行空間は、市道で約25.0㎞、府道で約15.8㎞、国道で約4.5㎞の約40.8㎞が整備されています。

○整備形態は一部府道で自転車道の整備がされていますが、車道混在（矢羽根）での整備となっています。

○計画策定時に比べ、隣接市でも自転車通行空間の整備が進んでいます。

○車道走行することが守れていないという方が約４割で、自転車での通行の際の「危険」や「走りにくさ」は、車の交通量が約７割、通行スペースが約6割と高くなっています。

	No.	路線名
国	1	国道479号
府	2	吹田箕面線
	3	箕面摂津線
	4	茨木摂津線
	5	大阪中央環状線（旧）
	6	大阪高槻京都線
	7	豊中摂津線
	8	相川停車場線
市	9	上山田１号線
	10	上山田2号線
	11	青山古江線
	12	北千里公園古江線
	13	中央環状山田東線
	14	桃山台41号線
	15	樫切山千里丘線
	16	山田南9号線
	17	岸辺名k88号線
	18	山田佐井寺岸部線
	19	岸部第一1号線 岸部中52号線
	20	山田佐井寺岸部線
	21	原町朝日が丘線
	22	朝日が丘片山線
	23	千里山東朝日が丘線
	24	佐竹千里山駅線
	25	千里山松が丘17号線
	26	千里山東中央線
	27	千里山西千里山霧が丘1号線
	28	千里山西春日線 千里山西134号線
	29	千里山西春日線
	30	片山高浜線
	31	吹田駅前線
	32	朝日町内本町線、元町内本町線
	33	西の庄町1号線
	34	垂水広芝線
	35	江坂町56号線
	36	垂水豊津線
	37	豊津町11号線
	38	穂波芳野線

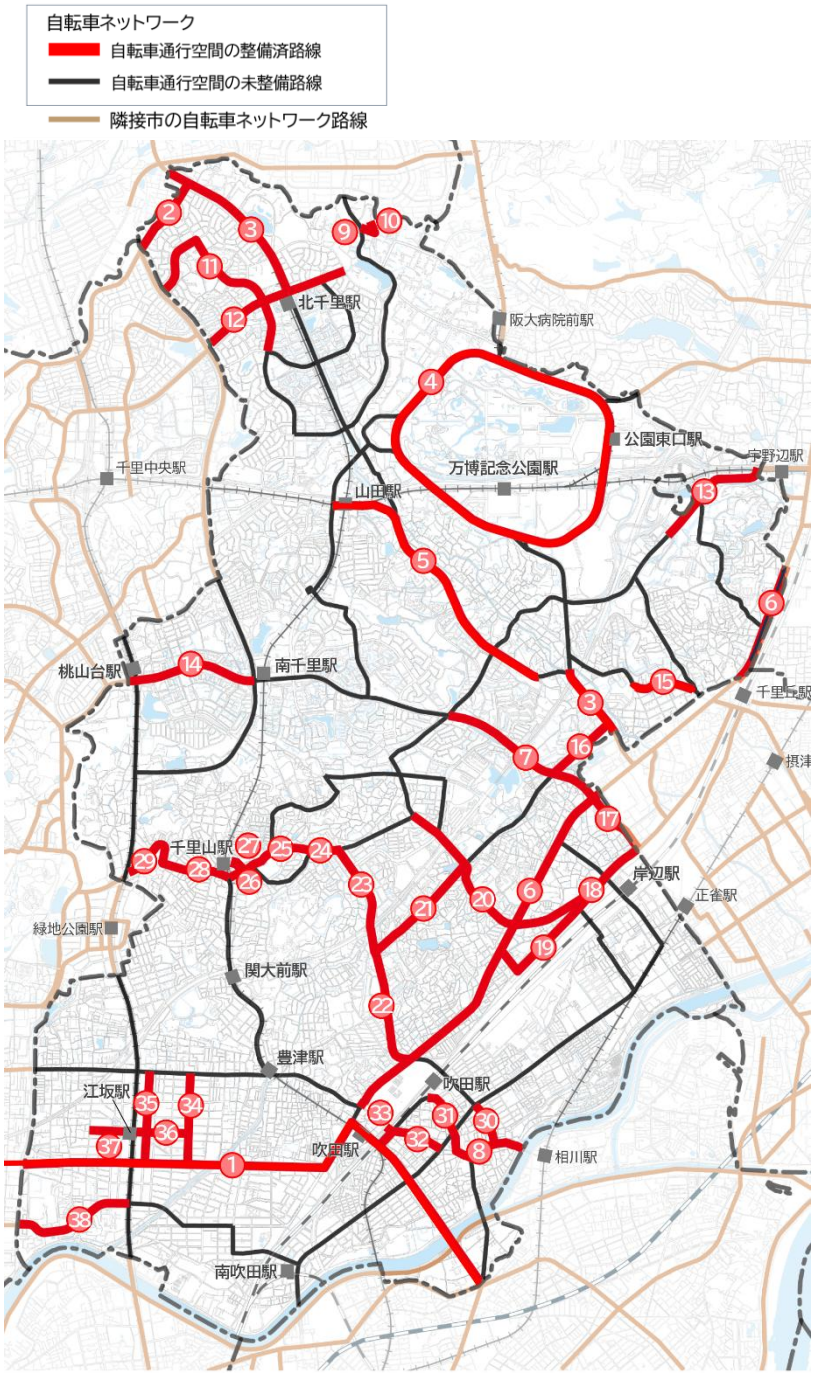
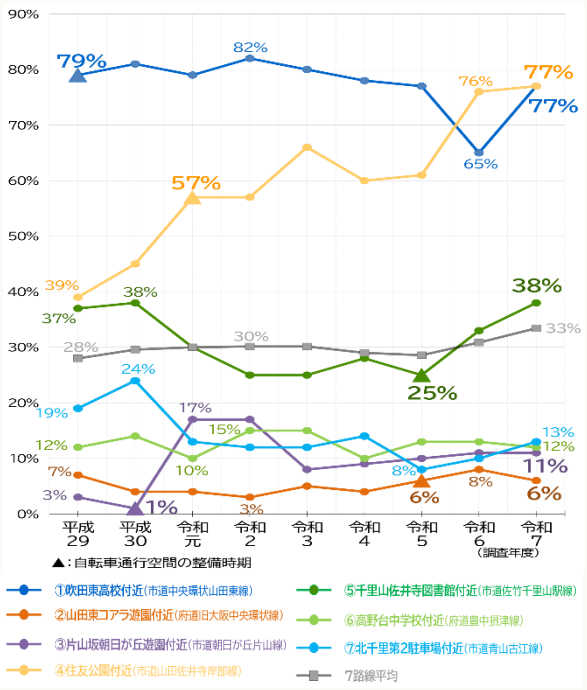


図2-3-13　市内の自転車の通行空間整備状況

自転車の通行空間整備前後の車道左側の通行状況

本市では下記の７路線で、車道左側の通行状況について、調査を実施し、公開しています。
７路線のうち５路線は、自転車通行空間（車道混在）で整備が完了しています。
①の吹田東高校付近は、高校の通学路で学校の指導もされていることから、他の路線に比べ、遵守率がとても高くなっています。



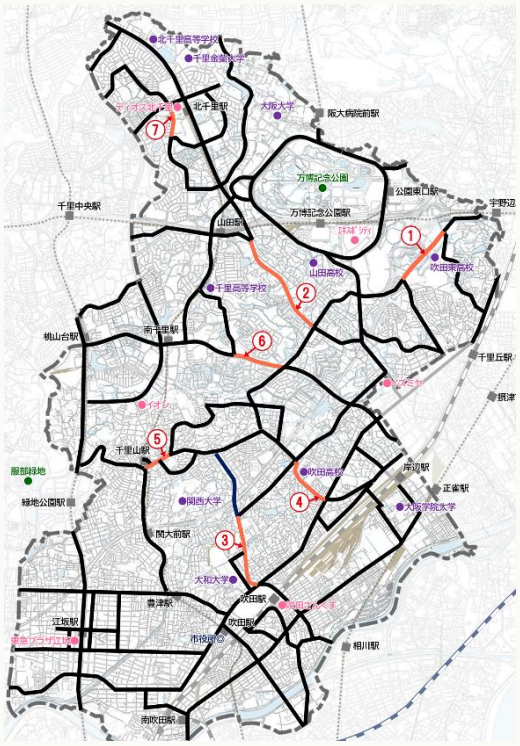
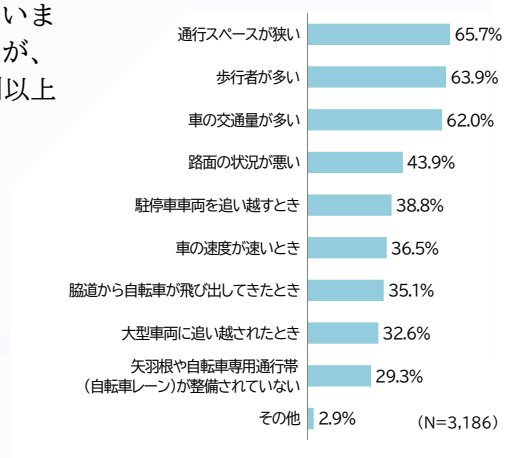


図. 車道左側端通行の割合の推移と調査箇所

令和8（2026）年度 市民アンケート調査　（一般のみ）

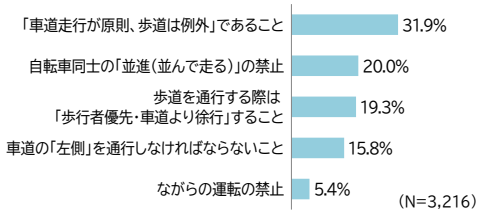
●自転車で通行する際、特に「危険」や「走りにくさ」を感じるのはどのような時か。

「通行スペースが狭い」が 65.7％で最も多くなっています。自転車の通行空間整備に関しては、29.3％でしたが、「歩行者が多い」「車の交通量が多い」がそれぞれ 6 割以上と高くなっています。



●守れていないルールについて

「車道走行が原則、歩道は例外」であること」が守れていないとの回答が約３割と最も高かった。
その理由として、「車道を走るのが怖い」「車道が狭くて危険」等の意見が多く見られた。



2）本市の自転車の駐輪環境

（1）放置自転車の状況

○自転車の放置防止対策として、放置自転車禁止区域内の鉄道駅を中心に指導員の配置や放置自転車の移送（撤去）を行っています。

○放置自転車の台数は減少傾向にあり、平成28（2016）年から令和7（2025）年の10年間で約６割に減少しています。

○江坂駅・JR吹田駅・関大前駅の３駅は、他の地域より放置自転車が多いため、指導員の配置を継続して行っています。

表2-3-2　令和7(2025)年度　指導員の配置実績(日数)

駅名	江坂駅（大阪メトロ）	吹田駅（JR）	関大前駅（阪急）
配置日数	344	344	256
駅名	岸辺駅※（JR）	正雀駅※（阪急）	
配置日数	146	146	

※北千里駅及び桃山台駅は令和６（2024）年度、岸辺駅及び正雀駅は令和7（2025）年度をもって配置終了。



図2-3-14　啓発指導員(江坂駅)

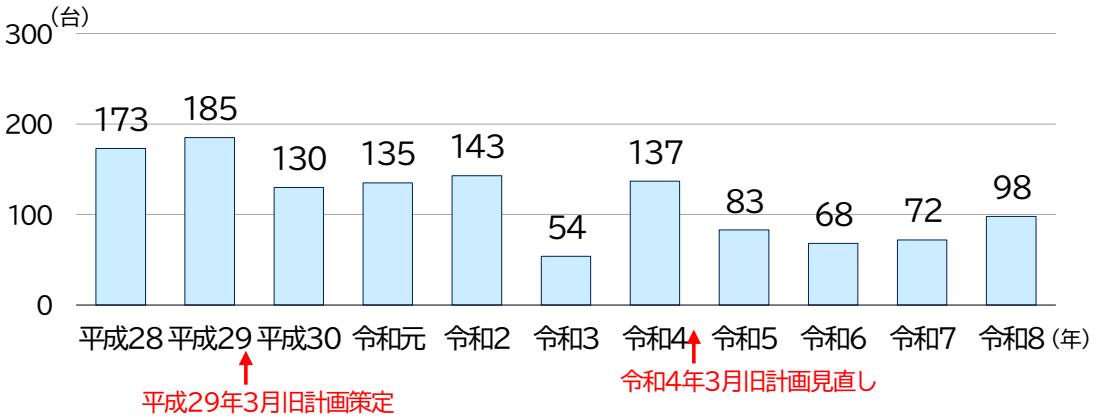


図2-3-15　放置自転車禁止区域内の放置自転車台数推移(自転車のみ)

（2）駐輪場の状況

○市営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ます。

○市営自転車駐車場においては大阪メトロ江坂駅や北大阪急行桃山台駅、ＪＲ岸辺駅、阪急山田駅や千里山駅で9割を超えています。

○市内３か所あった保管所のうち片山保管所を自転車駐車場へ転用する等、需要に応じた対策を行っています。

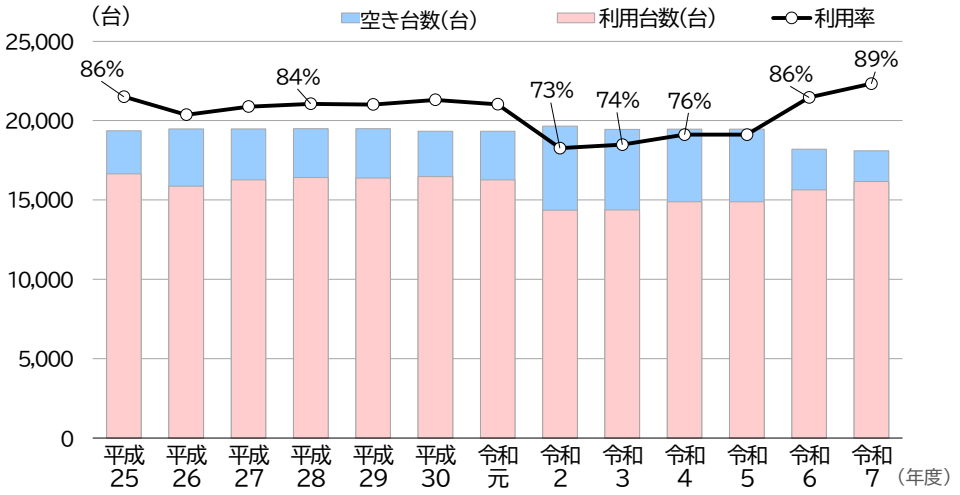


図2-3-16　市営自転車駐車場の利用状況の推移（市内鉄道駅12駅計）

令和８（2026）年度 市内鉄道駅の自転車駐車場の簡易供給調査

■市内鉄道駅周辺における自転車等の駐輪状況および放置実態を把握し、駐輪需要および課題の抽出を行い、効率的な駐輪場整備と放置自転車対策の基礎資料とするため調査を実施

○調査実施時間帯での放置自転車（自転車のみ）は169台で、最も多かったのがJR吹田駅周辺の61台で、次いで江坂駅の32台、関大前駅の18台でこの３地域で６割以上を占めている。

○自転車駐車場の利用率は約６割であった。

地点	駅	収容台数			駐車場利用台数			放置自転車等			利用割合		
		自転車	原付自動二輪	合計	自転車	原付自動二輪	合計	自転車	原付自動二輪	合計	自転車	原付自動二輪	合計
1	北千里	2,209	430	2,639	1,553	144	1,697	4	3	7	70.3%	33.5%	64.3%
2	宇野辺	495	30	525	466	23	489	1	3	4	94.1%	76.7%	93.1%
3	万博記念公園	621	88	709	437	30	467	1	2	3	70.4%	34.1%	65.9%
4	阪急山田	2,120	252	2,372	1,466	106	1,572	1	0	1	69.2%	42.1%	66.3%
5	南千里	2,158	186	2,344	1,322	109	1,431	15	1	16	61.3%	58.6%	61.0%
6	桃山台	2,212	331	2,543	1,657	204	1,861	11	1	12	74.9%	61.6%	73.2%
7	千里山	1,331	126	1,457	1,092	70	1,162	9	1	10	82.0%	55.6%	79.8%
8	岸辺	5,153	317	5,470	3,115	245	3,360	1	0	1	60.5%	77.3%	61.4%
9	阪急正雀	1,656	83	1,739	733	20	753	2	1	3	44.3%	24.1%	43.3%
10	関大前	253	63	316	157	35	192	18	7	25	62.1%	55.6%	60.8%
11	豊津	922	22	944	461	6	467	0	0	0	50.0%	27.3%	49.5%
12	JR吹田	5,022	461	5,483	2,608	165	2,773	61	9	70	51.9%	35.8%	50.6%
13	阪急吹田	1,028	26	1,054	647	10	657	8	3	11	62.9%	38.5%	62.3%
14	江坂	5,237	546	5,783	3,842	265	4,107	32	3	35	73.4%	48.5%	71.0%
15	相川	182	10	192	78	1	79	0	0	0	42.9%	10.0%	41.1%
16	南吹田	341	18	359	240	14	254	5	0	5	70.4%	77.8%	70.8%
	合計	30,940	2,989	33,929	19,874	1,447	21,321	169	34	203	64.2%	48.4%	62.8%

調査概要

・調査実施日・時間：令和8（2026）年7月7日～9日 12時～15時（市営・民営駐輪場の利用台数及び放置自転車台数の概ねピーク時）

・調査対象自転車類：子乗せ自転車以外の自転車・子乗せ自転車・原動機付自転車・自動二輪

・放置自転車台数調査：駅周辺の放置自転車等禁止区域内の放置車両の台数を調査

・自転車駐車場利用台数調査：駅周辺の放置自転車等禁止区域内に設置されている自転車駐車場※の利用状況について調査

※ 調査対象の自転車駐車場については、民営のものは調査許可が得られた駐輪場のみを調査

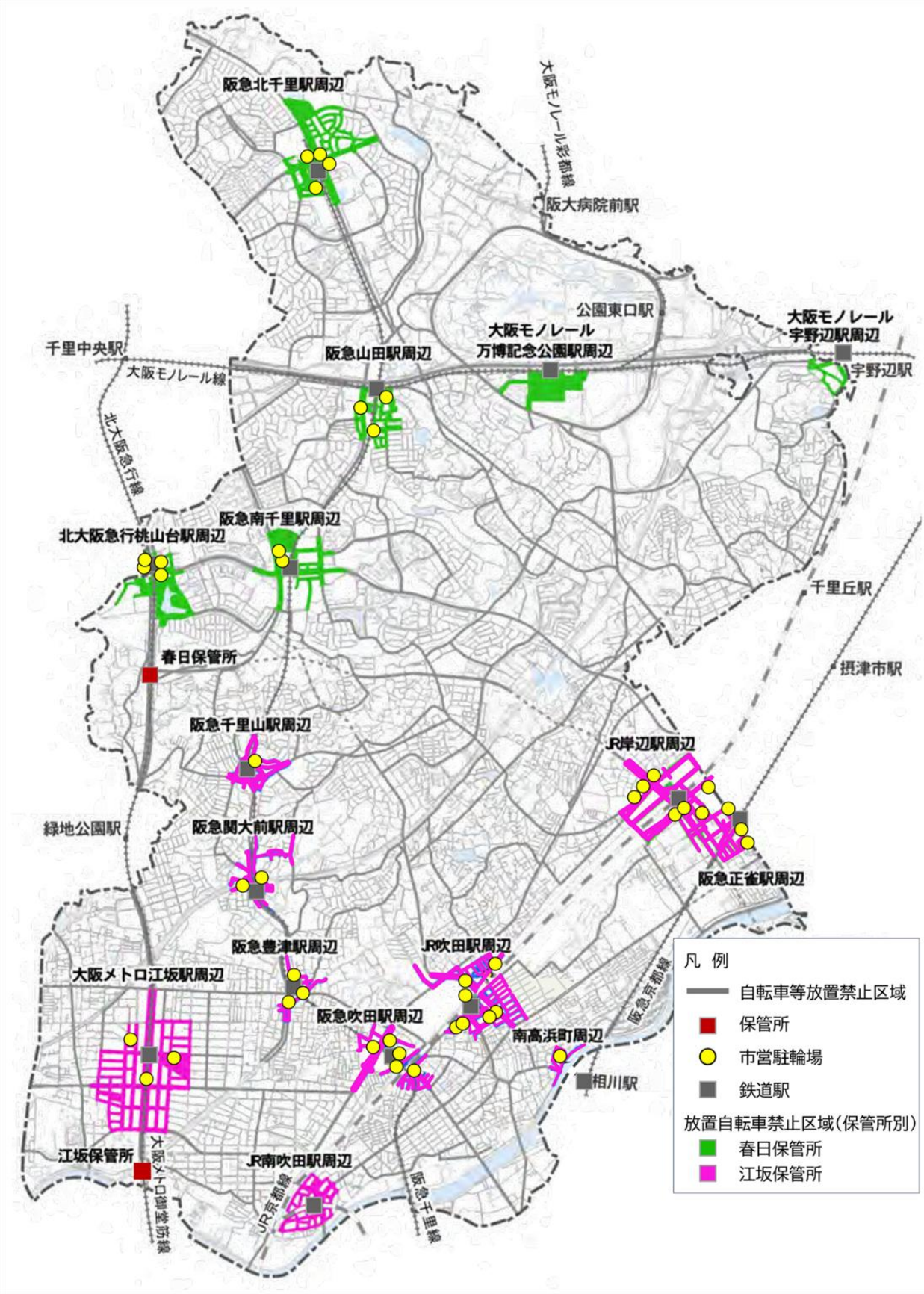


図2-3-17　放置禁止区域指定と市営自転車駐車場の位置

2-4 本市における自転車の事故状況

2-4-1 自転車関連事故の状況

○自転車関連事故は、令和7（2025）年で261件と、令和5（2023）年の221件から微増していますが、近年は下げ止まりになっています。

○全事故に占める自転車関連事故の割合は、近年35%前後で推移し、令和7年は大阪府平均より高くなっています。

○府内の人口千人当たりの自転車関連事故件数は、0.66と隣接する市の中で最も低くなっています。

○江坂駅周辺やＪＲ吹田駅南側、国道479号等の市南部で事故が多く発生しています。

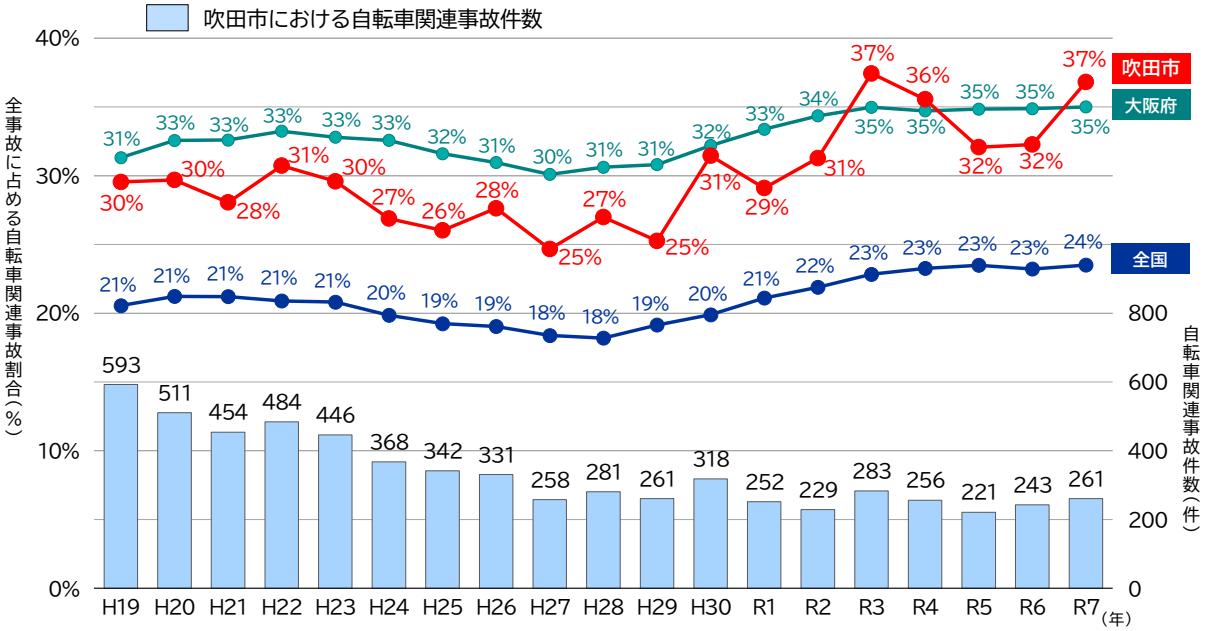


図2-4-1 自転車関連事故件数及び全交通事故に占める自転車関連事故の割合(本市･大阪府･全国)の推移

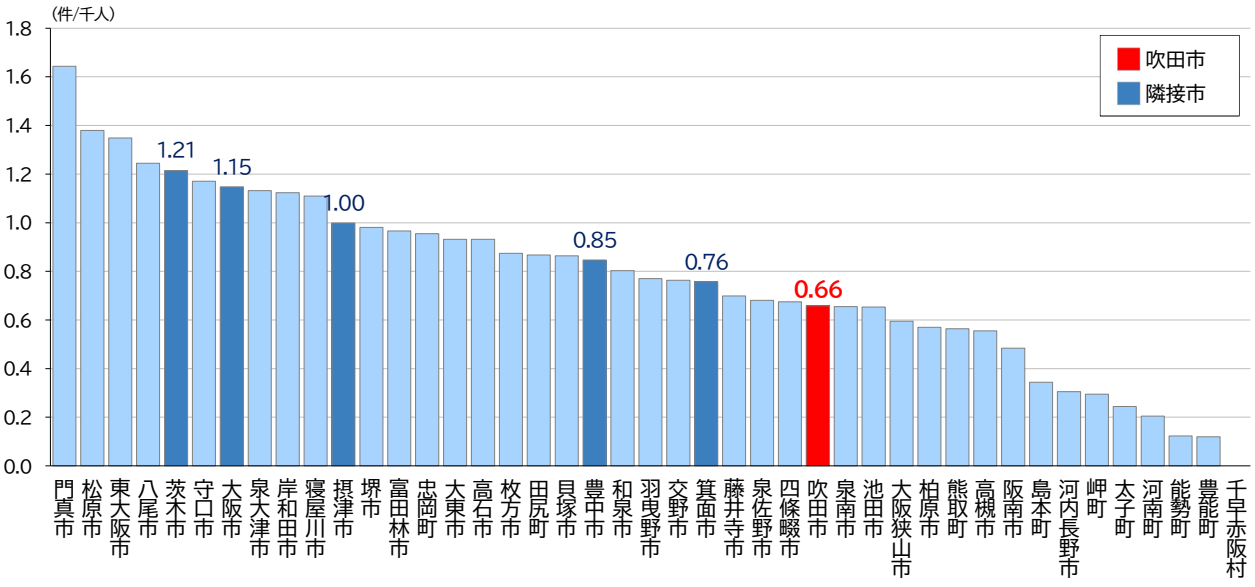


図2-4-2 大阪府市町村における人口千人当たりの自転車関連事故件数の比較(令和7(2025)年)

出典：大阪の交通白書 令和7年版

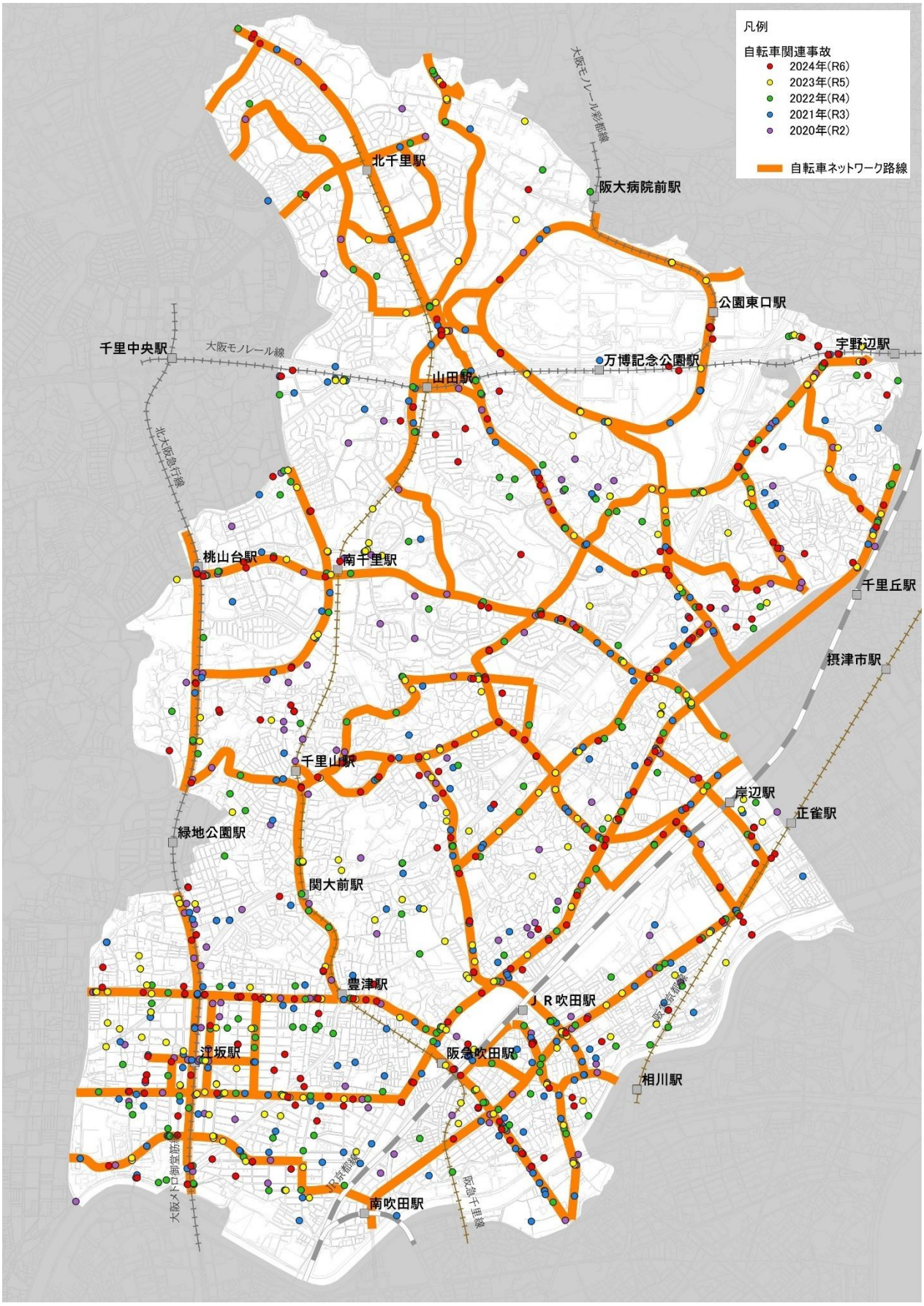


図2-4-3　自転車関連事故発生位置(令和2(2020)年～令和6(2024)年)

2-4-2 自転車関連事故の発生状況

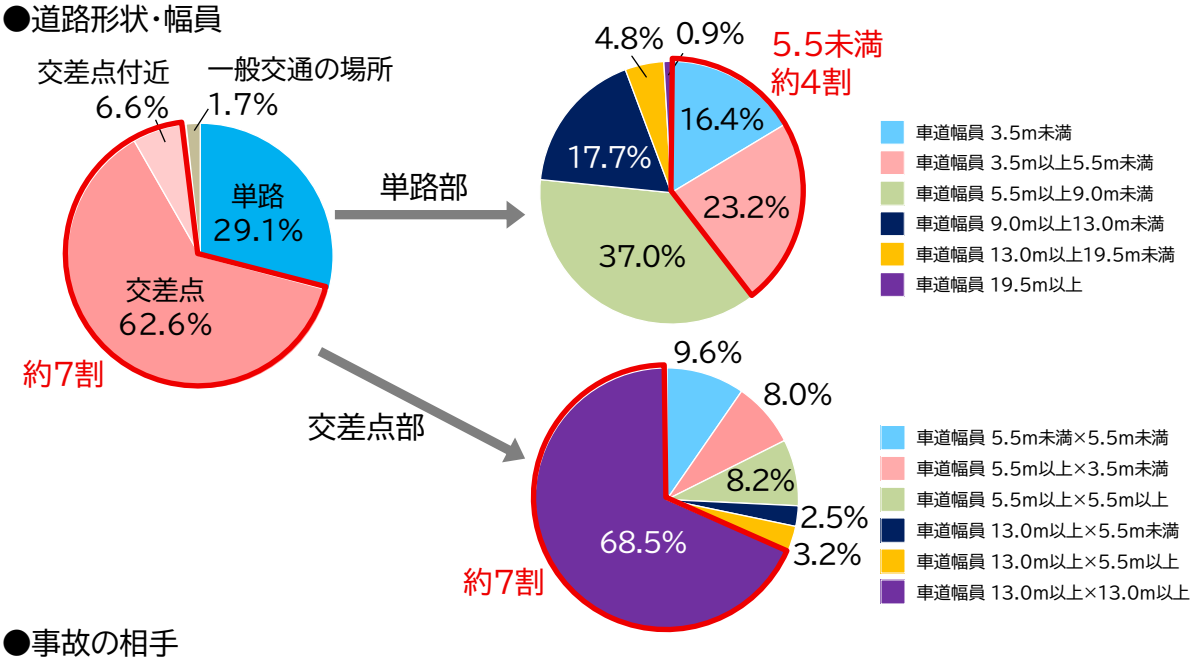
○自転車関連事故の約7割が交差点・交差点付近で発生しており、そのうち13m以上の道路同士が交差する道路で約7割発生しています

○単路部では5.5m未満の道路が約4割、5.5mから9.0m未満の道路で約4割と9m未満の道路での発生が多くなっています。

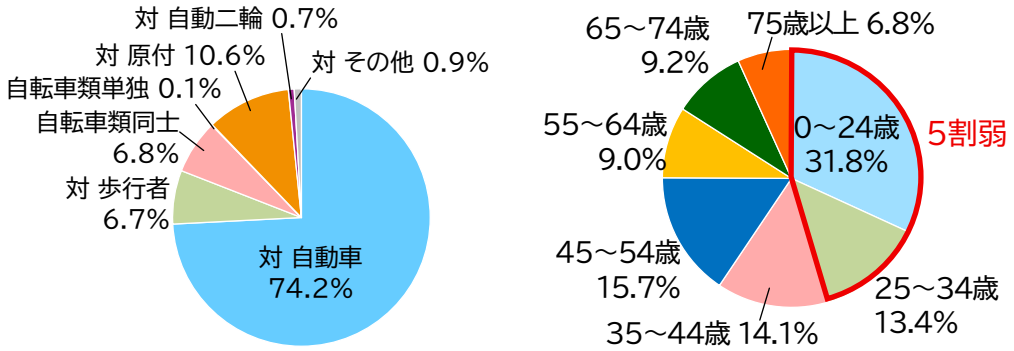
○事故の相手は約7割が自動車で、年齢層は24歳以下が約3割と最も多く、34歳以下まで含めると5割弱と若年層で多くなっています。

○通勤・通学と重なる朝7時から9時くらいが多く事故が発生しています。

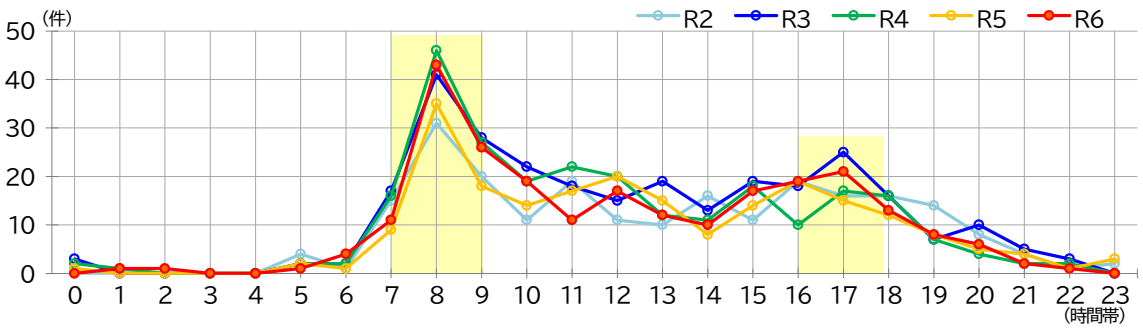
●道路形状･幅員



●事故の相手



●時間帯



資料：警察庁の交通事故統計情報のオープンデータ（令和2（2020）～令和6（2024）年）をもとに集計

2-5 本市の課題

現　状

はしる
- 車道混在での自転車通行環境整備を計画に沿って順次、整備
- 自転車では市内々の移動が多いが、隣接市への流入・流出も多い
- 市南部の鉄道駅の方が自転車の分担率が高い
- 通勤通学での利用が多い
- 自宅から10分以内（2㎞以内）での利用が半数以上
- 車道左側通行に関しては、守れていないとの回答が約3割と多い。
- 「車道を走るのが怖い・危険」「車道が狭い」との意見が多い

とめる
- 電動アシスト自転車の利用が半数以上
- 放置自転車は平成28年から約6割減少
- JR吹田駅・江坂駅・関大前駅が他の地域に比べ放置自転車が多く、指導員の配置も継続中
- 駐輪場の駐輪台数は足りているが、駐輪場の立地等の利用環境で利用に差がある

まもる
- 自転車関連事故は、下げ止まり
- 交差点での事故が7割で比較的大きい交差点での事故が多い。
- 事故相手は車が66%で、年齢層は34歳以下が46%と高い
- 自転車のルールについては、約3割は「学んだことがない」と回答
- 自転車のルールは知っていても、実際には守れていない
- 自転車用ヘルメットの着用は9.4%
- 自転車の保険の加入は一般で85%、高校生で53%

つかう
- シェアサイクルノポートの増加に伴い利用者数も増加

社会の動向
- 国や府の自転車活用推進計画の改定や、走行や安全利用のガイドラインの改正・策定があった
- 改正道路交通法の施行等
- 自転車の多様化、新たなモビリティの出現
- 市民の生活スタイルの多様化

課　題

利用環境
- 継続した誰もが安心・安全に通行できる環境整備
- 隣接市と連続した自転車ネットワークの構築
- 道路状況に応じた自転車通行環境の整備
- 継続した放置自転車の対策
- 多様な自転車が利用しやすい駐輪環境への対応
- 地域の利用ニーズに合わせた駐輪環境の整備・改善

安全利用
- 若年層や通勤・通学の利用者への安全利用の周知、自転車ルールの遵守徹底
- ルールを「知って分かる」から実践できる環境や安全教育の構築が必要
- 自転車安全利用の周知・啓発の継続
- ライフステージに応じた自転車の安全利用教室の構築と実施
- 安全利用教室を支える人材育成

自転車活用
- 市民・来訪者への利用促進
- 自転車の魅力を伝える情報発信
- 他分野との連携、活用方策の検討

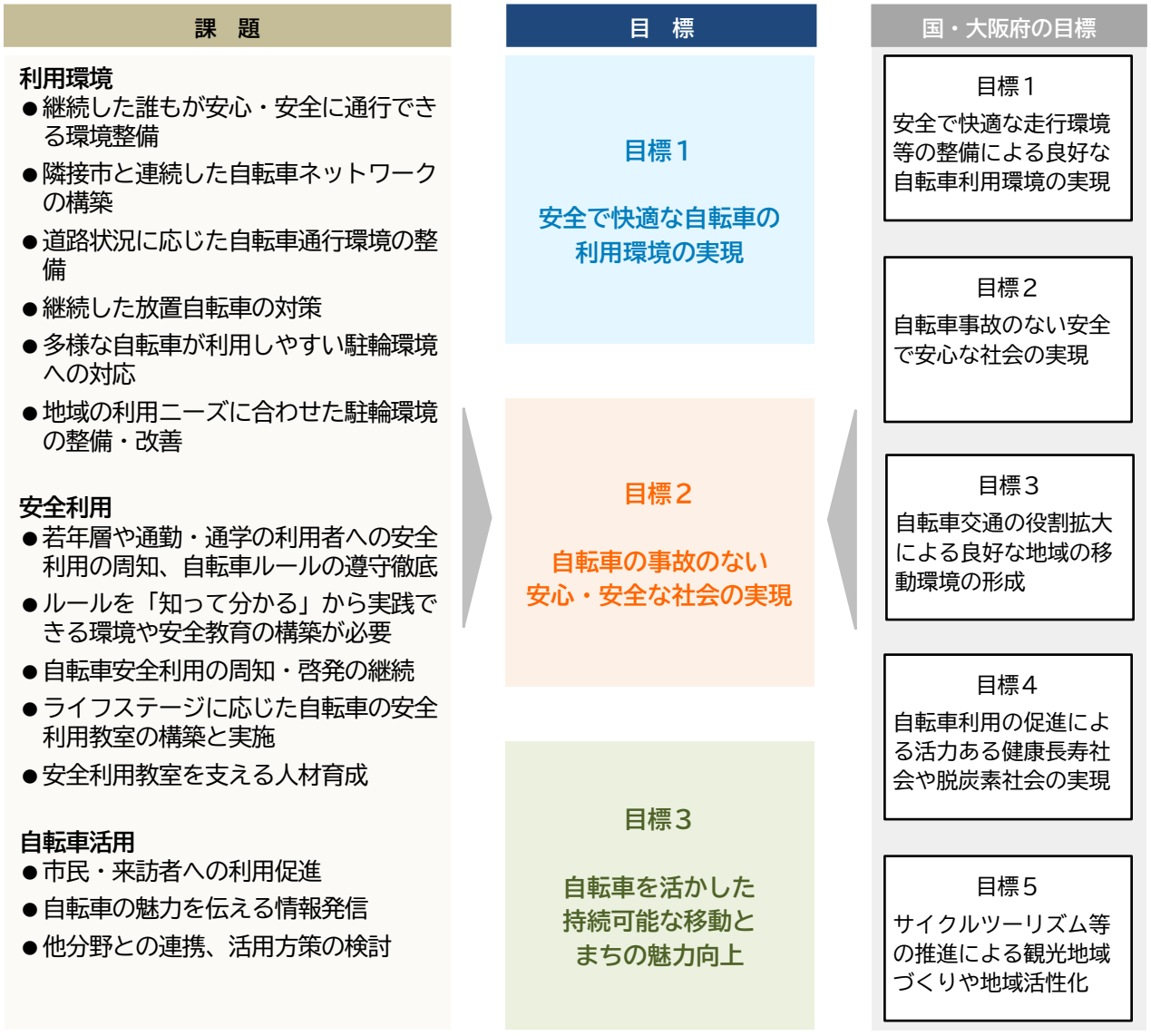
第3章 基本方針

3-1 基本理念及び目標

本市の自転車を取り巻く現状と課題、これまでの取組の成果を踏まえ、今後も自転車を安心・安全・快適に利用できる環境づくりを進めるとともに、社会情勢の変化や新たな課題に対応していく必要があります。

旧計画の基本理念については、本市上位計画である総合計画の基本的な方向性に変更がないことから、引き続き継承します。一方で、国の計画改定や社会情勢の変化、これまでの取組の成果と課題を踏まえ、今後重点的に取り組むべき方向性を明確にするため、計画の目標を見直し、新たな目標を設定します。

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



参考：第３次「自転車活用推進計画」（令和８年５月閣議決定）、大阪府自転車活用推進計画（令和8年６月策定）

３-２ 施策の基本方針

基本理念の実現に向けて掲げた３つの目標の基本方針は、以下のとおりです。

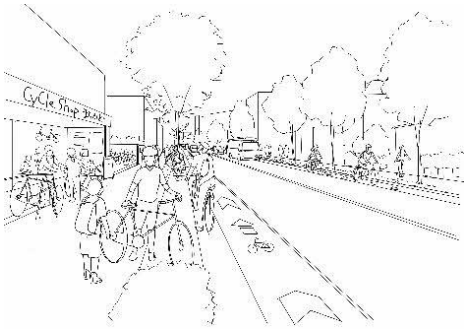
また、３つの目標に沿って施策を進めていきますが、その達成に向けては相互のつながりを意識して、一体的に施策を進めていきます。

目標１ 安全で快適な自転車の利用環境の実現

安心・安全で快適な自転車の通行環境の整備を進め、連続した自転車ネットワークの構築を図り、多様な自転車の駐輪ニーズに合わせ、利用しやすい駐輪環境の整備を進めます。

施策１　自転車の通行環境の整備

施策２　自転車の駐輪環境の改善

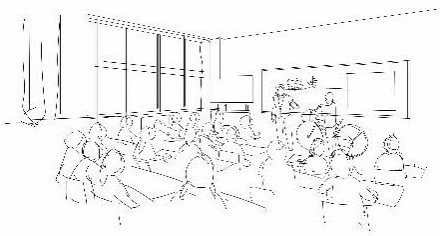


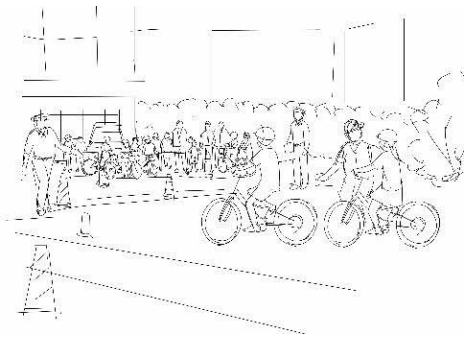
目標２ 自転車の事故のない安心・安全な社会の実現

ライフステージに応じた自転車安全教育の充実を図るとともに、継続的な実施体制を構築します。これにより、交通ルールを遵守し、安全に利用する意識の醸成を図ります。また、整備された自転車通行空間において、交通ルールが実践されるよう、警察等と連携して安全確保に努めます。

施策３　ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

施策４　交通のルールの周知・啓発





目標３ 自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上

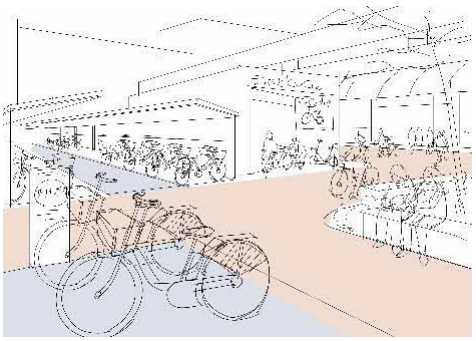
自転車が魅力ある乗り物として、市民や来訪者が楽しく安全に利用できる環境を構築するとともに、公共交通の補完や日々の通勤・通学・買い物等の日常の移動手段としての利用を促進します。さらに単なる移動手段だけでなく、健康増進、環境負荷の軽減などまちの賑わいや魅力向上につなげます。

施策５　シェアサイクルの拡充

施策６　企業等と連携した自転車通勤の促進

施策７　自転車関連イベントの開催・支援

施策８　市内の周遊ルート・サイクリングロード等の情報発信



第4章　施策

目標実現に向け、以下のとおり施策に取り組みます。

目標		具体的施策	取組	
目標1	安全で快適な自転車の利用環境の実現	施策1 自転車の通行環境の整備	施策1-1	自転車ネットワークの形成
			施策1-2	啓発看板の設置
			施策1-3	自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施
			施策1-4	整備路線の情報提供
		施策2 自転車の駐輪環境の改善	施策2-1	駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備
			施策2-2	放置自転車防止啓発等
			施策2-3	駐輪場の情報発信・提供
目標2	自転車の事故のない安心・安全な社会の実現	施策3 ライフステージに応じた 自転車安全教育の推進	施策3	ライフステージに応じた自転車安全教育の推進
		施策4 交通のルールの 周知・啓発	施策4-1	市民協働による街頭啓発等
			施策4-2	自転車保険加入義務の周知・徹底
			施策4-3	自動車ドライバーへの啓発
			施策4-4	法改正等に対応した情報の発信
			施策4-5	自転車ヘルメットの着用努力義務の周知・徹底
目標3	自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上	施策5 シェアサイクルの拡充	施策5	シェアサイクルの拡充
		施策6 企業等と連携した 自転車通勤の促進	施策6	自転車通勤推進企業の認定制度の周知
		施策7 自転車関連イベントの 開催・支援	施策7	自転車関連イベントの開催・支援
		施策8 市内の周遊ルート・ サイクリングロード等 の情報発信	施策8-1	自転車による市内周遊の促進
			施策8-2	広域サイクリングロードの利用促進

目標1　安全で快適な自転車の利用環境の実現

安心・安全に快適な自転車の通行環境の整備を進め、連続した自転車ネットワークの構築を図ります。また、多様な自転車の駐輪ニーズに合わせ、利用したくなる駐輪環境の整備を進めます。

施策１　自転車の通行環境の整備

○自転車ネットワーク路線の整備をさらに推進し、自転車が安心・安全かつ快適に通行できる環境の形成を目指します。

○自転車ネットワーク路線以外の路線は、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や地域などでは、道路の状況に応じて、自転車が安全に通行できるよう必要な安全対策を実施します。

施策１-１　自転車ネットワークの形成

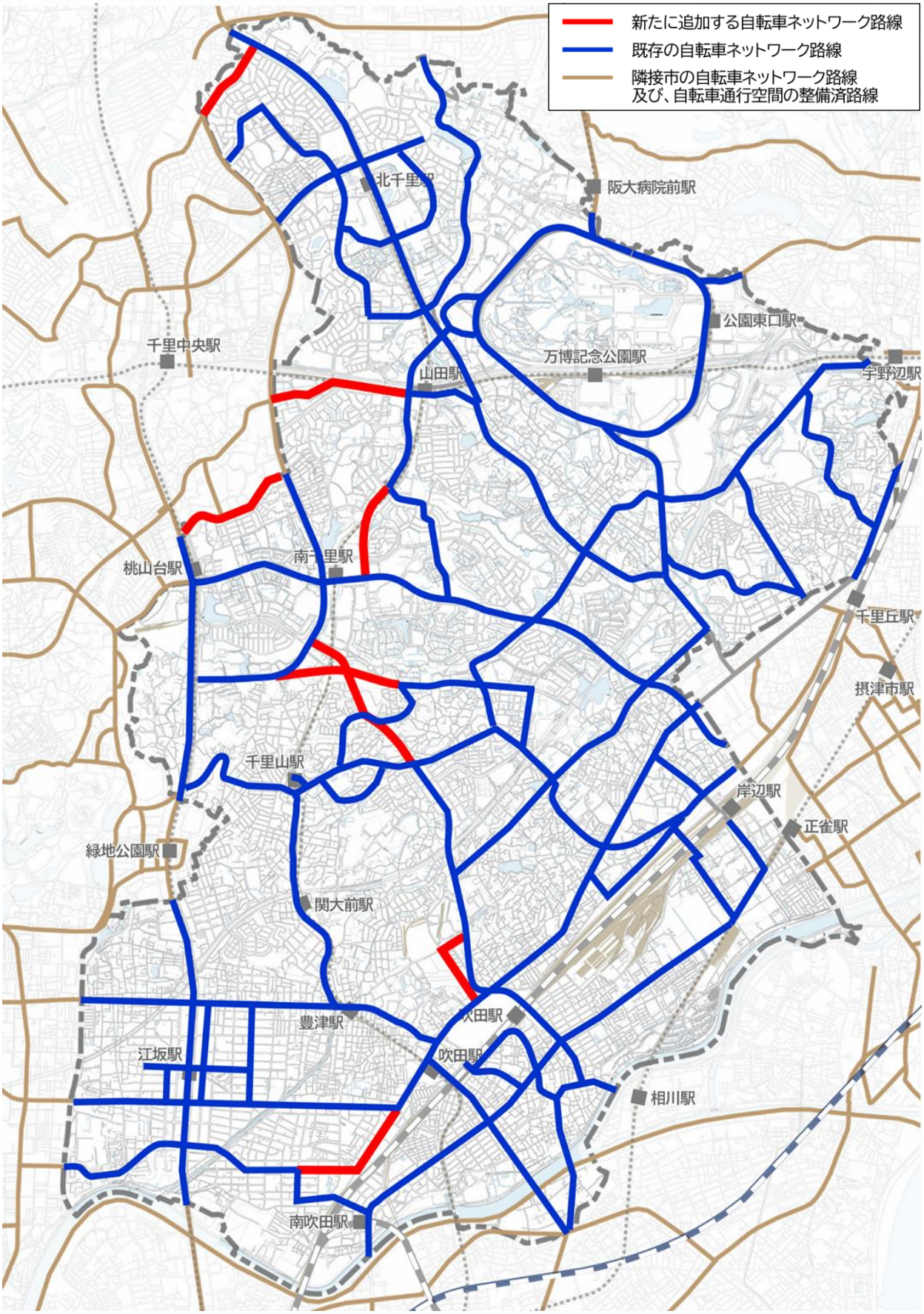
（1）自転車ネットワークの選定・見直し

旧計画で選定した自転車ネットワークを基本とし、国や府、本市の上位計画、隣接市の自転車通行空間の整備状況、自転車の利用状況等を踏まえ、新たに整備が必要な路線を選定するとともに、既存のネットワーク路線については必要に応じて見直しを行います。

本市の自転車ネットワーク路線の選定の基本的な考え方は以下のとおりです。

国ガイドラインの選定項目例	本市における自転車ネットワーク路線の選定項目
①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、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	・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）
②通学路、病院や福祉施設の周辺など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	・自転車交通量が多い路線 ・自転車関連事故が多い路線
③自転車通学路の対象路線 （中学校、高等学校、大学等への接続路線）	・通学に使用されている路線
④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	・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
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	・既に自転車通行空間が整備されている路線
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	・自動車の交通量が少なく、自転車の通行量が多い広幅員の路線 ・無電柱化等の道路改良を予定している路線
⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	・新規に整備される路線
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	・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 ・府が整備を予定している府道
	↓
	上記の結果、自転車ネットワークに選定（見直し）

※自転車ネットワーク路線の選定及び次項以降の優先度選定などは、国のガイドラインや「自転車ネットワーク検討におけるデータ活用の手引き」（令和８（2026）年１月）を参照



※隣接市の自転車ネットワーク路線は、大阪府または各市の策定の自転車関連計画に記載されている路線を着色。但し、箕面市については計画がなかったため、大阪府の計画のみで記載。また、隣接市の自転車の通行環境整備の整備済路線は、自転車通行専用帯、自転車道の他、車道混在、自転車専用道、自転車歩行者専用道路も含む

図4-1-1 自転車ネットワーク路線

（2）整備形態の選定

国ガイドラインに基づき、各路線の道路状況、自転車の利用状況、事故状況等を踏まえ、理想とする整備形態の実現に向けて、歩行者の安全を確保しつつ、自転車がより安全に通行できる環境整備を推進します。

表4-1-1 整備形態選定の考え方

	A 自転車の速度が高い道路	B A･C以外の道路	C 自動車の速度※1が低く、 自動車の交通量が少ない道路
自動車と自転車の分離	分　離		混在
整備形態※2	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
			
目安※3	自動車の速度が50㎞/h超	A･C以外	自動車の速度が40㎞/h以下、かつ 自動車の通行量が4,000台/日以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。
※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。
※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

参考：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国交省・警察庁）令和６（2024）年６月改定

（3）整備の考え方

自転車ネットワークに選定された路線については、下記の項目で優先すべき路線について優先度を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ものではなく、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。

【優先度を決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

自転車の通行空間整備の進め方

自転車通行環境の整備にあたっては、路線状況等を踏まえ、以下のステップで整備を進めていきます。

①　市内の早期自転車ネットワークの形成

本市における自転車通行空間の整備にあたっては、本市の自転車ネットワーク路線の早期構築を目指し、矢羽根（車道混在）による整備を進めます。そのうえで、最終的な「完成形態」への整備について検討します。

②完成形態と道路空間の再配分

完成形態への移行に際しては、現行の道路拡幅や構造の見直しが必要となるため、中央分離帯や街渠（がいきょ）の撤去などを含めた「道路空間の再配分」を必要に応じて検討します。整備内容の決定や法的な安全性の確保に向け、警察をはじめとする関係機関と密接に協議を重ねながら、具体的な仕様や手法を整理し検討していきます。

③広域的な自転車ネットワークの形成

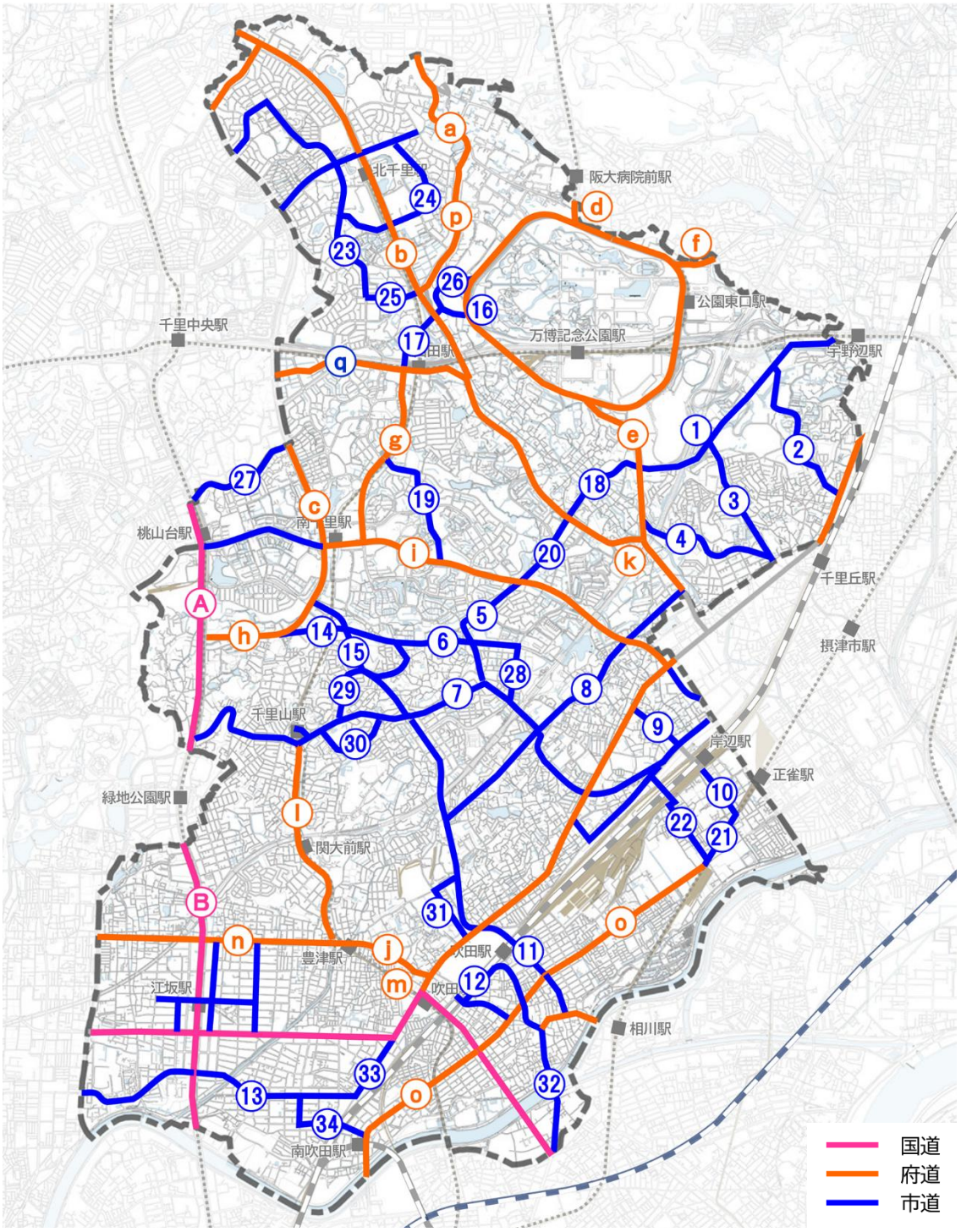
自転車の利用圏域は行政境を越えて広がるものであるため、隣接する自治体との接続部における連続性の確保が不可欠です。現在生じている接続上の課題解決に向けて連携を図り、広域的な通行環境の整備を進めていきます。

（５）整備に併せた規制解除の考え方

自転車通行空間の整備に併せ、センターラインが黄色実線（追い越し禁止）の路線については、警察と協議し規制解除（白破線への変更・自転車通行可の解除等）を進めます。

（６）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い、安全な通行空間を維持します。



※自転車通行空間の整備（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在（矢羽根）等）されている路線を含む
※アルファベット・数字のある路線は、自転車通行空間の未整備路線

図4-1-2 自転車ネットワーク路線

表4-1-2 自転車ネットワーク路線の概略延長（km）

	国道	府道	市道	計
整備済	4.5	16.5	25.0	41.5
未整備	4.4	21.5	26.3	52.2
合計	**8.9**	**38.0**	**46.8**	**93.7**

表4-1-3 未整備路線一覧表と概略整備延長

国道

図No.	路線名称	概略延長（km）
A	国道423号	2.10
B		2.29

府道

図No.	路線名称	概略延長（km）
a	山田上小野原線	0.94
b	箕面摂津線	2.02
c	吹田箕面線	1.69
d	茨木摂津線	0.15
e		1.41
f	南千里茨木停車場線	0.32
g		1.56
h	豊中摂津線	0.62
i		1.63
j	豊中吹田線	0.87
k	大阪中央環状線(旧)	0.26
l	吹田箕面線	1.76
m	大阪高槻京都線	0.18
n	豊中吹田線	1.84
o	(新)大阪高槻京都線	3.87
p	山田上小野原線	1.30
q	大阪中央環状線(旧)	1.05

市道

図No.	路線名称	概略延長（km）
1	中央環状山田東線	1.09
2	吹田東高校千里丘線	1.33
3	千里丘中央線	1.03
4	樫切山千里丘線	0.65
5	山田佐井寺岸部線	1.04
6	佐井寺中央線 五月が丘中央線	1.00
7	佐井寺佐井寺南が丘線	0.69
8	岸部北57号線	0.49
9	岸部中内本町線	0.48
10		0.42
11	片山高浜線	0.54
12	朝日町内本町線	0.50
13	穂波芳野線	0.88
14	豊中岸部線	0.87
15	佐井寺片山高浜線	1.23
16	南千里茨木停車場線	0.32
17		0.44
18	中央環状山田東線	0.80
19	津雲高野線	1.19
20	山田佐井寺岸部線	0.62
21	岸部中内本町線	0.44
22	芝田南正雀1号線 ~~芝田町自転車歩行者専用4号線~~	0.60
23	青山古江線	0.75
24	藤白古江線	1.42
25	青山藤白古江線	0.41
26	南千里茨木停車場線	0.55
27	竹見桃山線 竹見台専用1号線	0.90
28	五月が丘南線	0.43
29	佐竹千里山駅線	1.09
30	佐井寺千里山東線	0.72
31	片山町31号線 片山町21号線 朝日が丘町12号線	0.68
32	内本町東御旅線	1.00
33	穂波芳野線	0.99
34	金田大吹橋線 南吹田17号線 南吹田89号線	0.76

※市道には大阪府から吹田市に移管される路線を含む

施策１-２　啓発看板の設置

自転車の通行場所や交差点部等の注意が必要な場所については、自転車利用者はもちろん、自転車の通行空間と共有する自動車や歩行者に対してもわかるように啓発看板を設置し、誰もが安全に利用できる環境整備を推進します。





図4-1-3 市内に設置されている案内誘導の看板・路面表示

施策１-３　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外の路線であっても、自転車と歩行者、または自転車と自動車の事故防止の必要性が高い路線や地点については、同路線の整備の考え方を踏襲して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は、通学路をはじめとする安全確保が必要な箇所について、関係機関と連携・協力し、安全な通行空間の確保に努めます。地域からの要望を踏まえたゾーン 30 プラスなどについて、警察や道路管理者と連携し、安全対策を検討します。

施策１-４　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自動車のドライバーや歩行者などへの周知・啓発を実施します。

自転車通行空間が整備された路線のホームページ等による周知や整備路線の効果検証※を行い整備効果について引き続き公表し、安全な通行空間の確保に努めます。

施策２　自転車の駐輪環境の改善

○多様化する駐輪ニーズに対応した誰もが利用しやすい駐輪環境の整備をめざします。

○基本的には、各駅において駐輪場の台数は充足していますが、一時利用と定期利用の配分や店舗等が多いエリアにおける短時間の放置自転車等の課題があるため、利用状況を踏まえ、需要に合わせた駐輪対策の検討・実施を進めます。

施策２-１　駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備

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。

（1）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。

（2）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、幼児用座席付き自転車、電動アシスト自転車等の大型車両に対応した区画寸法・ラック形式を確保し、快適に自転車駐車場を利用してもらうための環境整備を進めます。



図4-2-1 幅が広くてフラットな駐輪ゾーン（ＪＲ吹田駅）

（3）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、空気入れの貸出し、ヘルメットロッカー）の導入について、検討を進めます。

（4）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。

（5）駐輪需要に応じた駐車スペースの確保

一時利用及び定期利用の契約状況や時間帯別の利用需要に応じた駐輪区画の見直しを検討することで、既存の自転車駐車場の有効活用を図ります。

施策２-２　放置自転車防止啓発等

駅周辺や商店街などの放置自転車の防止対策として、地域や商店街等との協働により、街頭などにおける放置自転車防止の啓発やキャンペーンを実施します。

（1）啓発指導員等による啓発の実施

自転車等放置禁止区域内に啓発指導員を配置し、放置しようとする人への指導・啓発、自転車駐車場への誘導及び放置自転車等の整理を行うことで、歩行者の安全及び通行機能の確保を図ります。

（2）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。

施策２-３　駐輪場の情報発信・提供

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。

（1）自転車駐車場の位置や料金等の情報提供

市ホームページなどにおいて、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。

（2）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、自転車駐車場まで行かなくても満車・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がわかるように、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4-2-2 自転車等駐輪場のデジタルマップの例（大阪市北区）

出典：大阪市北区の自転車等駐輪場のデジタルマップ
（大阪市北区ホームページ）

目標2 自転車の事故のない安心・安全な社会の実現

ライフステージに応じた自転車安全教育の充実を図るとともに、継続的な実施体制を構築します。これにより、交通ルールを遵守し、安全に利用する意識の醸成を図ります。また、整備された自転車通行空間において、交通ルールが実践されるよう、警察等と連携して安全確保に努めます。

施策３ ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

○自転車利用者の安全意識向上と交通事故防止を図るため、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、幼児から高齢者まで、それぞれの心身の発達や利用実態（ライフステージ）に即した段階的な自転車安全教育を展開します。また、ライフステージ別に加えて、様々な教育主体と連携し、各教育主体の特徴に合った安全教育の実現に取り組んでいきます。

○自転車の安全利用の教育を受けるだけでなく、自転車のルールを知り、それを実践できるよう子供のころからライフステージに応じた体系的な自転車の安全利用教育を受けられるような体制作りを進めていきます。

施策３ ライフステージに応じた自転車安全教育の推進

本市の自転車関連事故では24歳以下の割合が高いことから、市内の小中学校で実施している自転車安全教育を継続するとともに、高校生については、各学校で実施している安全教育の継続を促します。また、本市には５つの大学があり、約５万人の大学生がいることから、大学において実施している安全利用教育についても、継続して取り組んでもらえるよう連携を図ります。

高齢者についても、自転車事故に遭った際に重大な怪我につながる可能性が高いことから、警察と連携し、高齢者を対象とした安全利用教育に取り組みます。

さらに、自転車を利用する機会が増える前の未就学児のうちから、安全な自転車利用について学ぶ機会を設けます。親子で参加できる安全利用教室などを通じて、子どもと保護者が一緒にルールや安全な乗り方を学び、実際の安全な行動につながるよう、安全利用教育を推進します。

加えて、様々な教育主体（販売事業者、シェアサイクル事業者、保護者など）の特徴に合った安全教育が、必要なライフステージにおいて展開されるように連携を進めます。



図4-3-1 中学校での自転車安全教室の実施の様子



図4-3-2 キックバイク教室の様子

施策４　交通のルールの周知・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。

施策４-１　市民協働による街頭啓発等

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する等、考慮し選定します。



図4-4-1 街頭周知の実施の様子

施策４-２　自転車保険加入義務の周知・徹底

自転車保険の加入は、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により義務化されています。市ホームページや交通安全教育等の機会を活用し自転車保険の加入促進を推進します。

施策４-３　自動車ドライバーへの啓発

自動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、警察・バス事業者などと連携を図りながら、自動車のドライバーに対し、側方通過ルールや、生活道路の法定速度の引き下げ等について周知・啓発を実施します。



図4-4-2 ラッピングバス等による啓発（阪急バス）

施策4-４　法改正等に対応した情報の発信

基本的な交通ルール・マナーに加え、法改正等に伴う最新の内容（青切符等）について、交通安全教室等のほかホームページ・市報・デジタルサイネージ等、様々な媒体で情報発信を実施します。

施策４-５ 自転車ヘルメットの着用努力義務の周知・徹底

改正道路交通法の施行に伴い、自転車ヘルメットの着用が努力義務化されたことを受け、事故による重大な頭部負傷を防止し、市民の安全を確保するための自転車ヘルメット着用の普及と習慣化を図ります。

自転車ヘルメット着用の効果等を周知する啓発を強化するとともに、ヘルメットモニターを市民から募り、市民自らが着用体験や安全利用の重要性を発信していく取組を継続的に実施していきます。

※ヘルメットモニターとは

本市において、自転車乗車時に自転車ヘルメットを着用し、身近な人やSNS等でヘルメット着用について広く啓発をお願いしている方



出典：吹田市ホームページ

●ヘルメットモニターになる要件

〇市が主催する自転車安全運転講習会に参加すること
〇吹田市在住であること
〇自転車の運転ができること
〇ヘルメットの普及活動に協力すること

●ヘルメットモニターの活動内容

〇自転車乗車時は必ず支給された自転車用ヘルメット※を着用すること。
〇SNS（X（旧Twitter）、Instagram、Facebook等）のアカウントを所持している方は支給されたヘルメットをかぶった記事を掲載すること。
〇総務交通室に送った写真をホームページに掲載すること。
〇市が実施する複数回のアンケートへの回答すること。
〇家族や知人等に自転車乗車時のヘルメット着用について啓発すること。
〇自治会等の会合でヘルメット着用を啓発した場合は、総務交通室へ報告すること。
※市が主催する自転車安全運転講習会に参加した方のうち、抽選でヘルメットが支給されます。

目標3　自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上

自転車が魅力ある乗り物として、市民や来訪者が楽しく安全に利用できる環境を構築するとともに、公共交通の補完や日々の通勤・通学・買い物等の日常の移動手段としての利用を促進します。さらに単なる移動手段だけでなく、健康増進、環境負荷の軽減などまちの賑わいや魅力向上につなげます。

施策5 シェアサイクルの拡充

○各駅周辺にポートの設置が増えているものの、より移動手段の一つとして選択されるよう、鉄道やバスなどとの乗換えの利便性の向上を図ります。

施策５ シェアサイクルの拡充

市民や来訪者の移動の利便性向上を目指し、公共施設や公共空間、道路上などを活用したシェアサイクルポートの拡充を図ります。

現在、市内の全鉄道駅周辺にポートが設置されていますが、公共交通との乗り継ぎのさらなる利便性向上に向けて駅周辺のポートを拡充します。同時に、バス路線が不足している「吹田～江坂間」の東西方向の移動を補完します。また、利用需要が高い「北千里駅～大阪大学間」のように、鉄道駅と大学を結ぶポートの拡充を進めます。

特に、道路上へのポート設置について、警察や庁内関係部署との調整を進めます。ポートの新設にあたっては、シェアサイクルの利用状況などのデータを活用し、需要に応じた効果的な配置を行います。

さらに、地震や台風などの災害により公共交通機関が不通となった場合にも、有効な移動手段としてシェアサイクルを活用できるよう、運行事業者との連携・協力体制の構築を図ります。



図4-5-1 市内のシェアサイクルポート



図4-5-2　避難所への臨時ポートの設置

出典：広島市自転車都市づくり推進計画【改定版】

施策６ 企業等と連携した自転車通勤の促進

○市内の企業等へ自転車通勤の促進の協力を進めます。なかでも自動車通勤から自転車、あるいは「鉄道＋自転車」への転換を促すとともに、自転車利用による健康増進や環境負荷の低減に寄与していきます。

施策６ 自転車通勤推進企業の認定制度の周知

企業等の自転車通勤導入を図るため、国土交通省の「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを活用します。市内企業へ制度に関する情報提供を行い、「宣言企業」や「優良企業」の認定取得に向けた応募を推奨・支援します。本制度の活用により、警察署や専門団体から講習を受けた従業員が社内で安全教育を主導できるようになり、従業員の交通モラル向上と事故の未然防止を図ります。また、万が一の損害リスクを回避する保険加入の徹底へとつなげます。

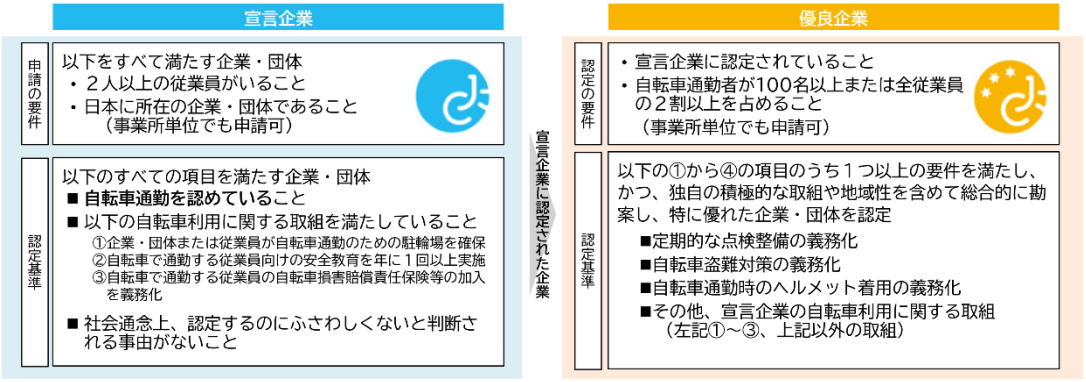


図4-6-1 自転車通勤推進企業の認定制度の概要

施策７ 自転車関連イベントの開催・支援

○自転車の乗る楽しさとともに、地球環境に優しく健康にも良い自転車の魅力や楽しさを発信し、ルール・マナーの周知・理解を広げることで、市民の自転車に対する関心を高めるイベント等を推進します。

施策７　自転車関連イベントの開催・支援

自転車がもたらす心身の健康増進や環境負荷の低減、その魅力を広く PR するとともに、安全利用に向けたルール・マナーの周知徹底を図ります。

市民が自転車への理解や興味を深める契機として、自転車関連イベントの開催や、民間等が主催する各種イベント（「CYCLE MODE RIDE OSAKA」、吹田市長杯トライアスロン大会、万博記念公園トライアスロン大会等）への支援（後援や PR 協力等）について検討を進めます。



図4-7-1 市内でのイベントでの出展の様子

施策８　市内の周遊ルート・サイクリングロード等の情報発信

○万博記念公園を起終点とする広域サイクリングロードの「北大阪サイクルライン」や神崎川、市内に設定されたまちめぐり等の周遊ルート等、自転車の魅力、まちの魅力を知るレジャーとしてサイクリングを楽しむための情報を発信していきます。

施策８-１　自転車による市内周遊の促進

自転車の魅力を体感しつつ、本市のまちの魅力を再発見できるような、自転車を活かした周遊を促進するために、万博記念公園や健都などの市内の主要スポットをゆったりと巡る自転車周遊ルートの設定や情報発信を進めます。また、シェアサイクリングと連携して、市内を自転車で周遊しやすい環境づくりを進めます。



図4-8-1 サイクリングロードマップの例（大阪市）

出典：大阪市ホームページ

施策８-２　広域サイクリングロードの利用促進

自転車の魅力を体感できるレジャー等の自転車利用の促進をめざし、万博記念公園と大阪市中之島を結ぶ「北大阪サイクルライン」や神崎川左岸を通る「なにわ自転車道」など、市内の一部を通る広域サイクリングロードの活用促進につながる情報の発信を進めます。

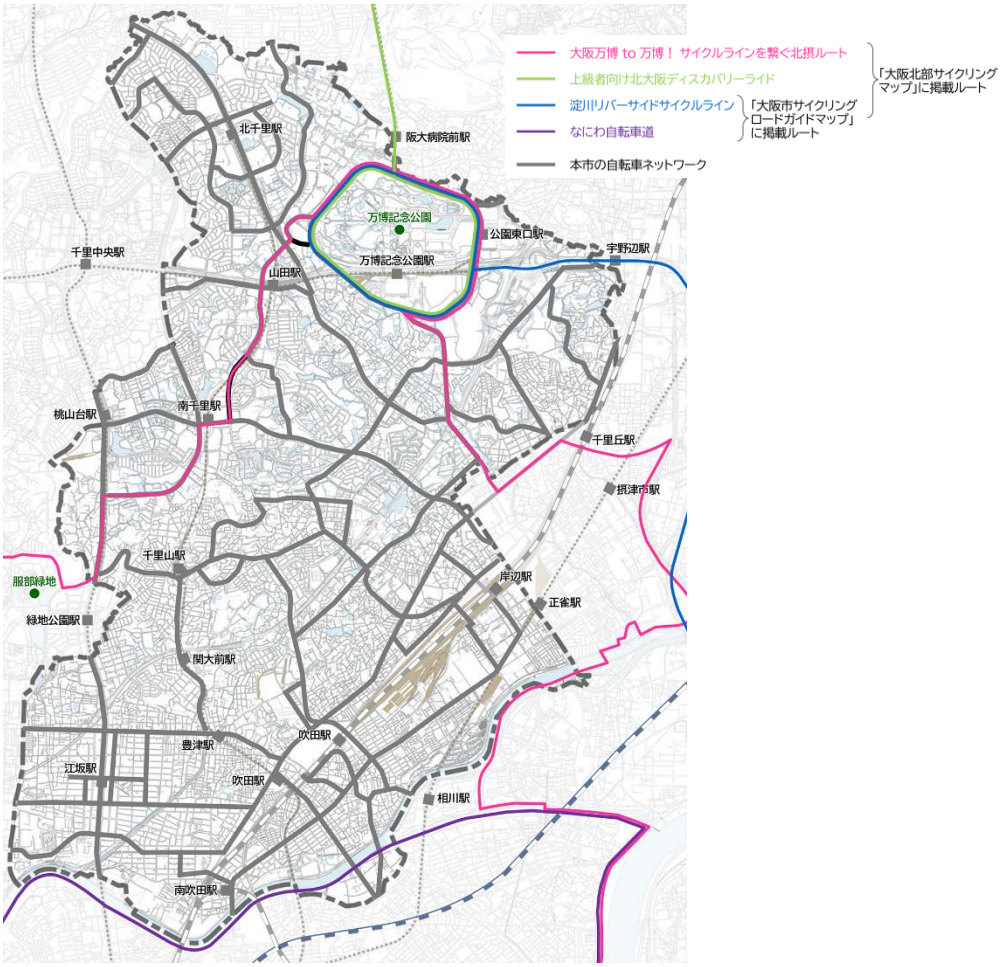


図4-8-2 本市を通るサイクリングロード・ルート

第5章　計画実現に向けて

5-1　推進体制と進捗管理

5-1-1　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、それぞれの取組み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

5-1-2　進捗管理

本計画で掲げる５つの目標の実現に向け、施策を推進していくため、計画（Plan）の取組を実施（Do）するとともに、定期的な取組み実施の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施していきます。

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

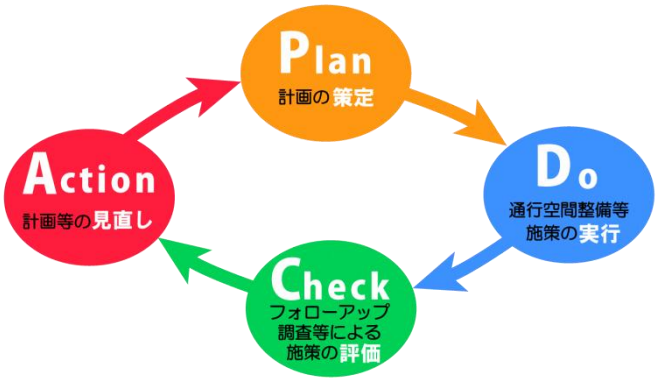


図 5-1-1　PDCAサイクルによる計画･施策･事業の進捗管理

5-2 計画の目標

本計画の基本理念「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」のもと掲げた３つの目標実現に向けて、その達成度を確認・検証するために以下の計画目標値を設定します。

目標		アウトカム指標（効果指標）	令和8年度（2026年度）（現況値）	令和18年度（2036年度）目標値
目標1	安全で快適な自転車の利用環境の実現	通行空間の整備延長	25km	46.8km
		自転車走行時の安全性の満足度	40%	50%
		機械化した自転車駐車場箇所数	12箇所	16箇所
		自転車の駐輪環境の満足度	40%	50%
目標2	自転車の事故のない安心・安全な社会の実現	自転車関連事故件数	261件（令和7(2025)年）	200件
		ヘルメットの着用率	9.4%（令和8(2026)年）	25%
		自転車利用者のマナーの満足度	28	50%
目標3	自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上	シェアサイクルの利用回数	39.1万回（令和7(2025)年）	100万回
		自転車の分担率	19.9%（令和3(2021)年）	22%

※ヘルメットの着用率は、市民アンケートにおいて「常にかぶる」と回答した人の割合
※自転車の分担率はパーソントリップ調査（令和3（2021）年）による

また、各目標の目標値実現に向け、取組の進捗・状況を把握するための指標を設置し、定期的に確認していきます。

目標1 安全で快適な自転車の利用環境の実現

アウトカム指標	現況値	目標値
①自転車通行空間の整備延長	25km	46.8km
②自転車走行時の安全性の満足度	４０％	５０％
③機械化した自転車駐車場箇所数	12箇所	16箇所
④自転車の駐輪環境の満足度	４０％	５０％

【合わせて状況を確認する数値】

・自転車通行空間の整備前後の自転車関連事故件数の変化

・駐輪場別の利用率

目標２ 自転車の事故のない安心・安全な社会の実現

アウトカム指標	現況値	目標値
①自転車関連事故件数	261 件	200件
②ヘルメットの着用率	9.4%	２５％
③自転車利用者のマナーの満足度	２８％	５０％

【合わせて状況を確認する数値】

・自転車関連事故の状況（事故相手、道路形状、事故類型、死亡事故、重傷事故の割合）

・自転車保険加入率

・自転車安全利用教室の実施回数及び受講者数、自転車のルールの啓発等取組み回数

目標３ 自転車を活かした持続可能な移動とまちの魅力向上

アウトカム指標	現況値	目標値
①シェアサイクルの利用回数	39.1万回	100万回
②自転車の分担率	19.9%	２２％

【合わせて状況を確認する数値】

・シェアサイクルの状況（ポート数、利用者数、回転率、使用時間帯、利用区間等）

・交通手段分担率（各代表交通の分担率）

・ホームページの閲覧件数

・自転車通勤促進企業の認定数

・自転車関連イベントの実施回数及び参加者数

・市内周遊ルートの情報発信の閲覧数

5-3　実施スケジュール

		施策	具体的な取組内容	実施スケジュール（中間見直し▼） 短期 ～3年	中期 ～6年	長期 ～10年
目標1	1	自転車の通行空間の整備	自転車ネットワークの形成	随時整備		
			啓発看板の設置	随時整備		
			自転車ネットワーク路線以外の安全対策の実施	随時整備		
			整備路線の情報提供	随時整備		
	2	自転車の駐輪環境の改善	駐輪ニーズに応じた駐輪環境の整備	随時実施		
			放置自転車防止啓発等	随時実施		
			駐輪場の情報発信・提供	随時実施		
目標2	3	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自転車安全教育の推進	継続実施（強化）		
	4	交通のルールの周知・啓発	市民協働による街頭啓発等	継続実施（強化）		
			自転車保険加入義務の周知・徹底	継続実施（強化）		
			自動車ドライバーへの啓発	随時実施		
			法改正等に対応した情報の発信	随時実施		
			自転車ヘルメットの着用義務の周知・徹底	随時実施		
目標3	5	シェアサイクルの拡充	シェアサイクルの拡充	随時整備		
	6	企業等と連携した自転車通勤の促進	自転車通勤推進企業の認定制度の周知	検討	実施	
	7	自転車関連イベントの開催・支援	自転車関連イベントの開催・支援	検討	実施	
	8	市内の周遊ルート・サイクリングロード等の情報発信	自転車による市内周遊の促進	随時実施		
			広域サイクリングロードの利用促進	随時実施		