

第1章

計画の目的・区域・期間・位置づけ



**HIRAKATA Bicycle
Utilization Promotion Plan**

第1章 計画の目的・区域・期間・位置づけ

1. 計画の背景・目的

2. 計画区域・期間及び位置づけ



写真：国土交通省他

第1章 計画の目的・区域・期間・位置づけ

1. 計画の背景・目的

枚方市においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）や、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（昭和 55 年法律第 87 号）に基づき、自転車通行空間の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進してきました。このようななか、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、健康増進等を図ることなどの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（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）が平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。

その後、法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）が、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定され、法第 10 条及び 11 条において、都道府県・市町村（特別区を含む。）は、国の推進計画を勘案し、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（都道府県自転車活用推進計画又は市町村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旨が記されているところであります。

これらの状況を踏まえ、枚方市自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定することとし、本計画は法に基づき、枚方市における自転車の政策に関する最上位の計画として位置付けるものです。

自転車活用推進法に掲げる基本理念

- 1 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。
- 2 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。
- 3 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。
- 4 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。

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

😊 はじめに自転車について知ろう

自転車は道路交通法上「軽車両」という扱いとなります。道路交通法第2条1項8号をみると車両の分類は下表のとおりとなり、また自転車は車両寸法などが規定されている普通自転車とそれ以外に分けられます。普通自転車でないものとしては二人乗り以上のタンDEM自転車、特殊な車両であるリカンベント、リアカーを牽引する自転車などがあります。一方シルバーカーやシニアカーは道路交通法では「歩行者」に扱われます。

道 路 交 通 法 2 条 1 項 8 号				参 考	
車 両	自動車		普通自転車	軽 車 両	二輪又は三輪で、他の車両を牽引していないもの W≤60cm、L≤190cm、側車(サイドカー)なし、サドル1、ブレーキ有 タンデム自転車、リカンベント リアカーを引っ張っている自転車
	原動機付自転車				
	軽車両	自転車			
		荷車			
	人力車・馬車等		普通自転車でないもの	歩 行 者	高齢者用の手押し車 電動車いすの区分で、原動機は電動、車体寸法制限有、最高速度は6km/h ※「セニアカー」は商標登録
トロリーバス		シルバーカー(歩行補助車)			
		シニアカー			



リカンベント
(自転車)



側車(サイドカー)有り
(自転車)



シルバーカー
(歩行者)



シニアカー
(歩行者)

自転車に関する法律って？

法律名	内 容
自転車道の整備等に関する法律 (通称：自転車道整備法)	自転車道の整備に関する措置等、道路法に対する特別法 (昭和45年法律第16号)
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 (通称：自転車法)	放置自転車対策や交通事故防止対策等 (昭和55年法律第87号)
自転車活用推進法(参考資料8)	自転車の活用推進に関する目標及び施策、講ずべき措置 (平成28年法律第113号)

枚方市では「自転車道整備法」や「自転車法」に基づき、道路の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進してきました。法では、国や大阪府の計画を勧奨し、枚方市の自転車に関する最上位計画として位置づけるものです。

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

2. 計画区域・期間及び位置づけ

(1) 計画区域

本計画の対象とする区域は枚方市域全域とする。

(2) 計画期間

国が定める自転車活用推進計画では、長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度を計画期末とする「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）等の各種計画との連携を図り、2020年度までを計画期間としています。また大阪府が定める自転車活用推進計画では大阪府における他の自転車に関する計画などとの整合を図り2025年度としています。

枚方市では2017年7月に、自転車利用環境の将来像や基本方針、また自転車通行空間の整備やネットワークの形成、実現に向けた取組みなどをまとめた「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画」（参考資料1）（以下「市ネットワーク計画」という。）を作成しており、2026年度までの10年間を計画期間とし、5年後の2022年度に必要な応じた見直しを行うこととしています。一方2018年12月には、まちづくりと連携させた交通道路に関する枚方市のマスタープランとなる「枚方市総合交通計画」を策定し、自転車を含むあらゆる交通手段に関する取り組み方針や道路整備のあり方などを取りまとめ、2027年度までの10年間を計画期間とし5年後の2023年度に必要な応じた見直しを行うこととしています。

本計画ではこれら上位・関連計画を踏まえ、計画期間を「市ネットワーク計画」と同じ2026年度を計画期間とし、2022年度に必要な応じた見直しを行うものとします。

表 1-1 関連計画の計画期間

年 度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
国の自転車活用推進計画												
大阪府自転車活用推進計画												
大阪府自転車通行空間 10 か年 整備計画（案）												
枚方市総合交通計画												
枚方市主要鉄道駅周辺 自転車ネットワーク計画												
枚方市自転車活用推進計画												
● 国の自転車活用推進計画 計画期間（～2020 年） ● 大阪府自転車活用推進計画 計画期間（～2025 年） ● 大阪府自転車通行空間 10 か年 整備計画（案）（参考資料 7） 計画期間（～2025 年） ● 枚方市総合交通計画 計画期間（～2027 年）2024 年に中間見直し ● 枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画 （～2026 年）2022 年に中間見直し												

* 印の語句は巻末に用語説明をしています。

(3) 計画の位置付け

本計画は、枚方市総合交通計画に掲げる各交通手段の適正な役割分担や相互連携のもと、市が定める各行政計画との整合を図るとともに、国及び大阪府の推進計画を勘案し、市域の実情に応じた取り組みを周辺の自治体と連携しながら進めるものです。

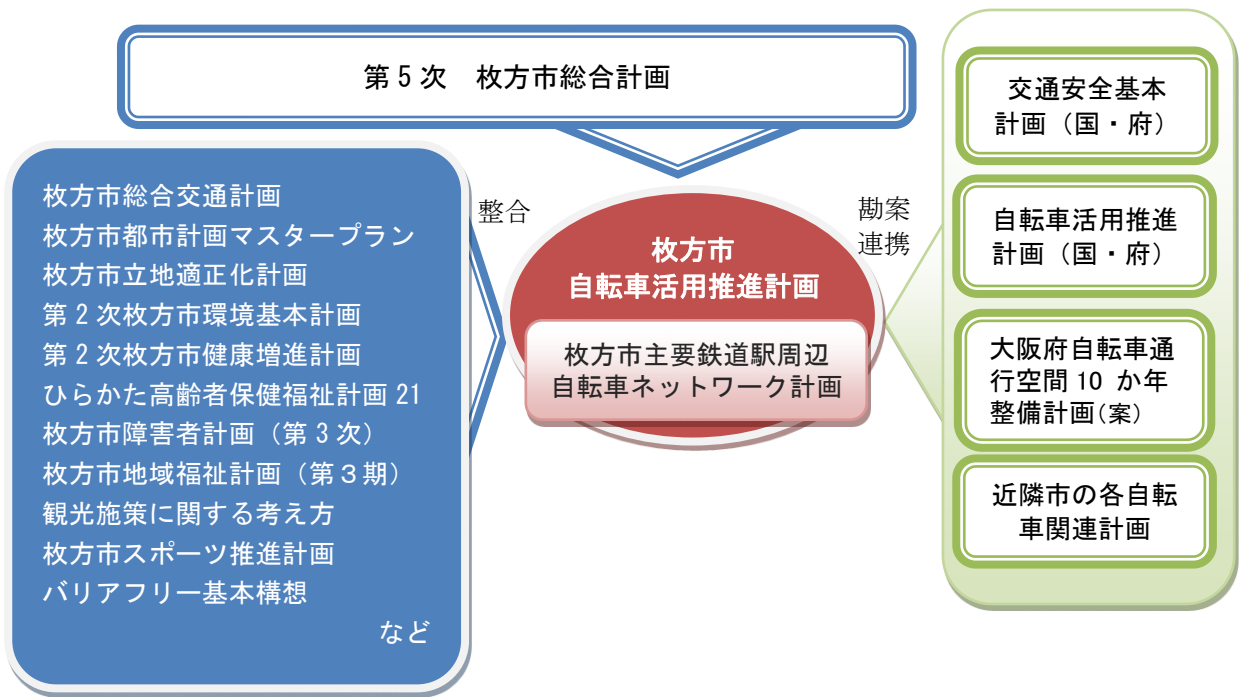


図 1-1 計画の位置づけ



* 印の語句は巻末に用語説明をしています。