

第1章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

◆ 背景

- 本市では、通勤・通学時に鉄道駅に向かう自転車が多い。
- 自転車の利用者が増加する一方で、ルールを守らない危険運転等が問題となっており、特に自転車と歩行者の事故件数が全事故件数に比較して減少していない。
- 自転車を楽しむ環境が求められている。
- 国や府において自転車施策に関する動きが活発化（右欄 第2章「国の関連計画」「大阪府の関連計画」参照）

◆ 目的

- 歩行者と自転車の安全対策と快適な通行環境の整備を進めるため、本市の主要鉄道駅へのアクセス性を中心に、公共施設等、拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワーク計画を定める。

2. 計画期間

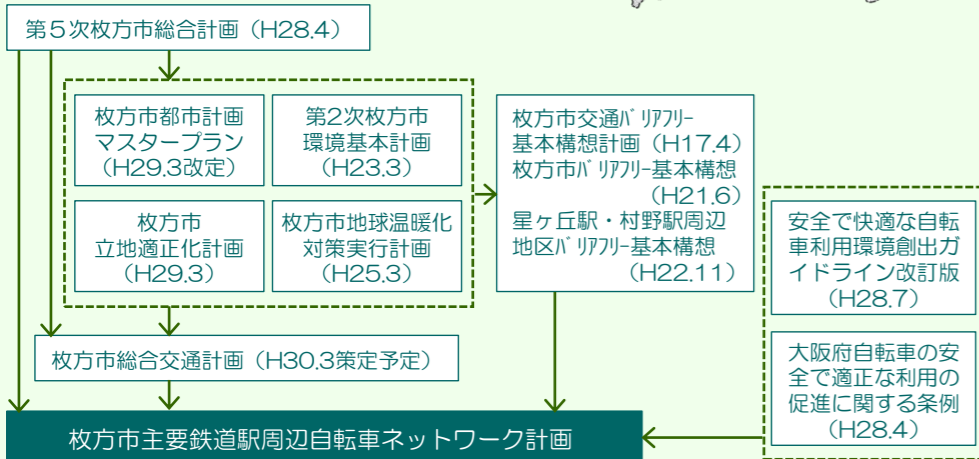
平成29年度から10年間

3. 対象範囲

主要鉄道駅（京阪枚方市駅、京阪樟葉駅、JR長尾駅）から概ね3km圏内（ほぼ市内全域）



4. 計画の位置付け



※各種計画において、自転車の利用促進、自転車通行空間の整備などの記載あり

第2章 自転車利用を取り巻く情勢

1. 我が国における自転車を取り巻く背景

◆ 自転車を取り巻く社会の動向

- 本市では、自転車関連事故が社会問題に（特に対歩行者）
- ルール違反に対する厳罰化（自転車運転者講習制度）
- 車道左側通行を基本とした通行空間整備の流れ

◆ 自転車利用のメリット

- 健康増進
- 移動時間節約
- 経済的
- 環境に優しい
- 渋滞解消
- 観光振興
- 街の活性化
- 福祉的移動補助
- など

2. 上位計画、関連計画の整理、把握

◆ 国の関連計画

各地域において、道路管理者や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を推進

- 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・警察庁 H24.11）
- 同改定版（国土交通省・警察庁 H28.7）
- 「自転車活用推進法」（H29.5）

◆ 大阪府の関連計画

自転車に関する安全条例や3か年で整備する府道の具体的な路線・区間を提示して、スピード感のある自転車通行空間の整備を推進

- 自転車安全利用推進のための重点行動指針（H27.1）
- 大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（H28.4）
- 大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案)（H28.10）

◆ 法定外表示実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議）

国が事務局で、府、政令市が参加する連絡会議で、大阪府下で整備を行う自転車通行空間の法定外表示の具体的な整備基準を示す。

- 大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）（H29.3）

写真. 法定外表示の標準イメージ



3. 自転車利用に関する一般的なルール

自転車利用者のルール遵守向上や対歩行者事故における被害者救済などの社会的な流れを受け、安全教育の実施やルールの厳罰化、自転車保険の加入促進が進められている。

- 自転車は車両、車道左側通行が原則
- 自転車安全利用五則
- 自転車運転者講習制度（H27.6～）
 - ・危険なルール違反を繰り返すと、公安委員会から自転車運転者講習の受講を命ぜられる制度

第3章 枚方市における自転車利用の現状と課題

1. 枚方市の概況

地勢、気象、人口、土地利用、施設立地

2. 枚方市における自転車の利用実態

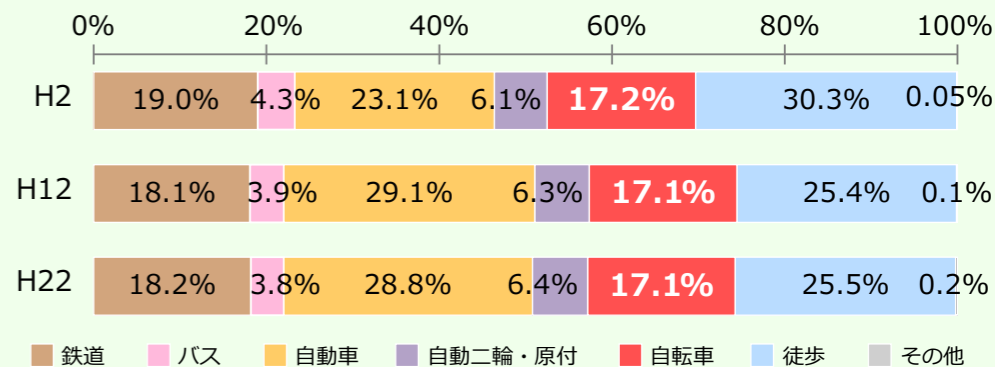


図. 枚方市の代表交通手段分担率(パーソナルリサーチ)

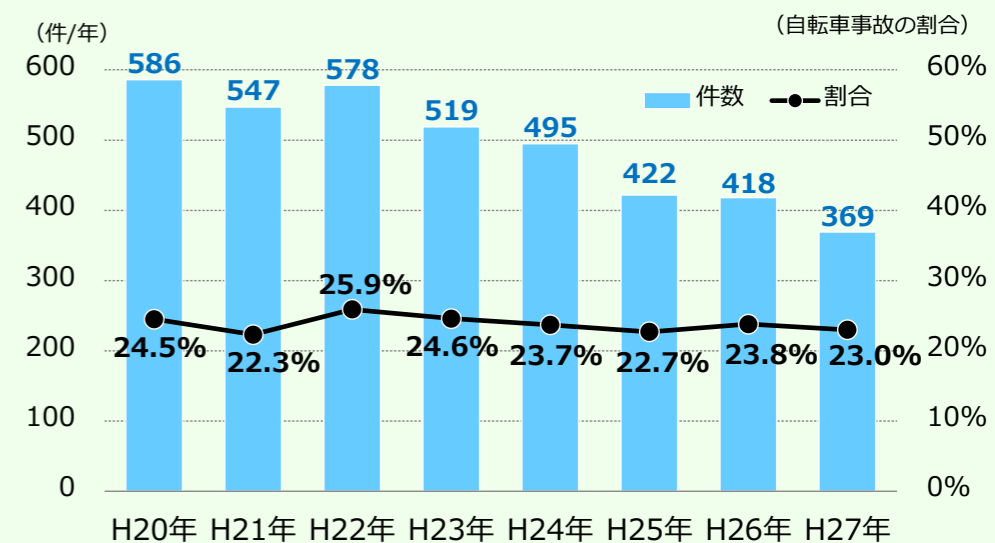


図. 枚方市の自転車関連事故件数の推移

3. 現状と課題の整理

	現状のまとめ	主な課題
自転車利用	○自転車の利用が多い都市 ○京阪枚方市駅、樟葉駅の自転車利用が突出して多い	利用ニーズに対応した利用環境整備
自転車関連事故	○約3分の2が幹線道路で発生 ○交差点での出会い頭等が多い ○朝夕の通勤時間帯に多い	幹線道路の交差点を中心とした事故対策
自転車通行空間	○現在の整備区間はわずか ○市民の意識として、重要度が高いが、満足度が低い	自転車通行空間の整備が不足
自転車のルール・マナー	○歩道通行の自転車が、歩行者との錯綜が発生 ○ルールを守らない自転車により、歩道を安心して歩けない	ルール・マナーの周知徹底が不足

第4章 自転車利用環境の将来像と基本方針

1. めざすべき将来像

◆ テーマ (将来像)

安全で快適かつ歩行者に配慮した
自転車通行環境の実現

◆ コンセプト (基本理念)

誰もが自転車の車道左側通行を認識できる環境整備により、歩行者・自転車・自動車の通行秩序と安全性の向上をはかる

2. 基本方針

- 歩行者の安全性の確保
- 自転車利用促進に向けた環境改善 (自転車の安全性・快適性・利便性の確保)

基本理念: 車道左側通行の徹底

① 自転車通行空間の確保 (安全性の確保)

- ・ 歩行者及び自動車と構造的または視覚的に分離された自転車通行空間を整備

② 自転車通行位置の明示 (安全性の向上)

- ・ 自転車利用者のみならず、自動車のドライバーや歩行者にも自転車が走る位置及び方向が分かるように路面に明示

③ 自転車通行空間の連続性の確保 (ネットワーク)

- ・ 自転車が安全・快適に長い距離・長い時間走行できるように、自転車通行空間の連続性 (ネットワーク) を確保

参考

生活道路における自転車通行環境の整備

自転車ネットワーク路線にいたる生活道路において、事故が多発する交差点対策を含め自転車の車道左側通行を原則とした安全で快適な自転車通行環境を整備を進める観点からピクトグラムを活用した交通安全対策を検討する。

今後、大阪府主催の北河内7市による勉強会で具体的な整備手法を検討する。



写真: 金沢市の事例

第5章 自転車通行空間整備、ネットワークの形成

1. 概要

- 道路の路肩幅員や交通状況等に応じて、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備形態を選定し、自転車通行空間整備を推進
- 幹線道路を対象として、自転車の交通量や通行ニーズ、事故の状況などを考慮し、連続した自転車通行空間ネットワークを形成する路線を選定

2. 計画目標

市内の道路において、早期に車道左側通行を基本とした自転車通行空間の整備を進めることで、自転車の通行ルールの浸透による歩行者・自転車・自動車の秩序ある交通流を実現し、安全性・快適性・利便性を向上させるとともに、自転車関連事故件数のさらなる削減を図る。

3. 自転車通行空間の整備形態の種類と方針

表. 自転車通行空間の整備形態の種類(イメージ) …国ガイドライン抜粋

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路 (車道混在)	

4. 整備形態選定の考え方

国ガイドラインに基づき、以下のとおり整備形態を選定する。

自転車道：自転車と自動車を構造的に分離する場合 (自動車の速度が50km/h超)

自転車専用通行帯：自転車と自動車を視覚的に分離する場合 (自転車道、車道混在以外)

車道混在：交通規制を伴わず自転車と自動車が車道で混在して通行 (自動車の速度が40km/h以下、かつ交通量が4,000台以下)

※暫定形態の整備：道路の幅員等により、上記での整備が当面困難であり、車道通行を行う自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合は、暫定形態として、自転車道から自転車専用通行帯もしくは車道混在、自転車専用通行帯から車道混在への整備は可能

5. 自転車通行空間ネットワーク路線の選定

◆ ネットワーク路線選定要素

- 1 鉄道駅へのアクセス性を中心に、公共施設等、拠点となる施設と主な居住地を結ぶ路線
- 2 自転車事故が多い又は自転車と歩行者の錯綜が多いと思われる路線
- 3 自転車駐車場利用者調査及び市民アンケート調査から自転車利用ニーズが高いと想定される路線
- 4 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 既に自転車の通行空間が整備されている路線又は新設する幹線道路の予定路線
- 6 路肩に自転車通行空間を整備できる路線(路肩の幅員1.5m以上)
- 7 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

第6章 計画の実現に向けて

1. 今後の取組

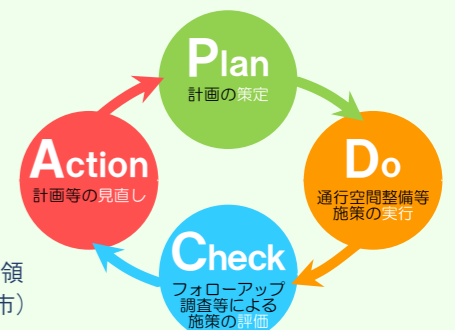
- 国道：府、市の整備計画を踏まえ、ネットワーク化を図ることができる路線から事業化を検討
- 府道：大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(平成28年度～平成30年度)等の整備計画に基づき整備した後、自転車通行空間のネットワーク化が図られるよう新たなる整備計画(10か年計画)を平成30年度までに策定予定
- 市道：各主要駅周辺で交通安全上、緊急度が高くネットワーク効果が早期に発現できる路線から整備(目標 毎年2km)。また、今後定められる府の整備計画(10か年計画)により、ネットワーク路線の必要な見直しを行う。

2. 推進体制と進捗管理

自転車ネットワークの整備を着実に推進していくために、本計画の各種整備事業の進捗管理を行うための組織(協議会等)を立ち上げ、PDCAサイクルに基づく進捗管理を行う。

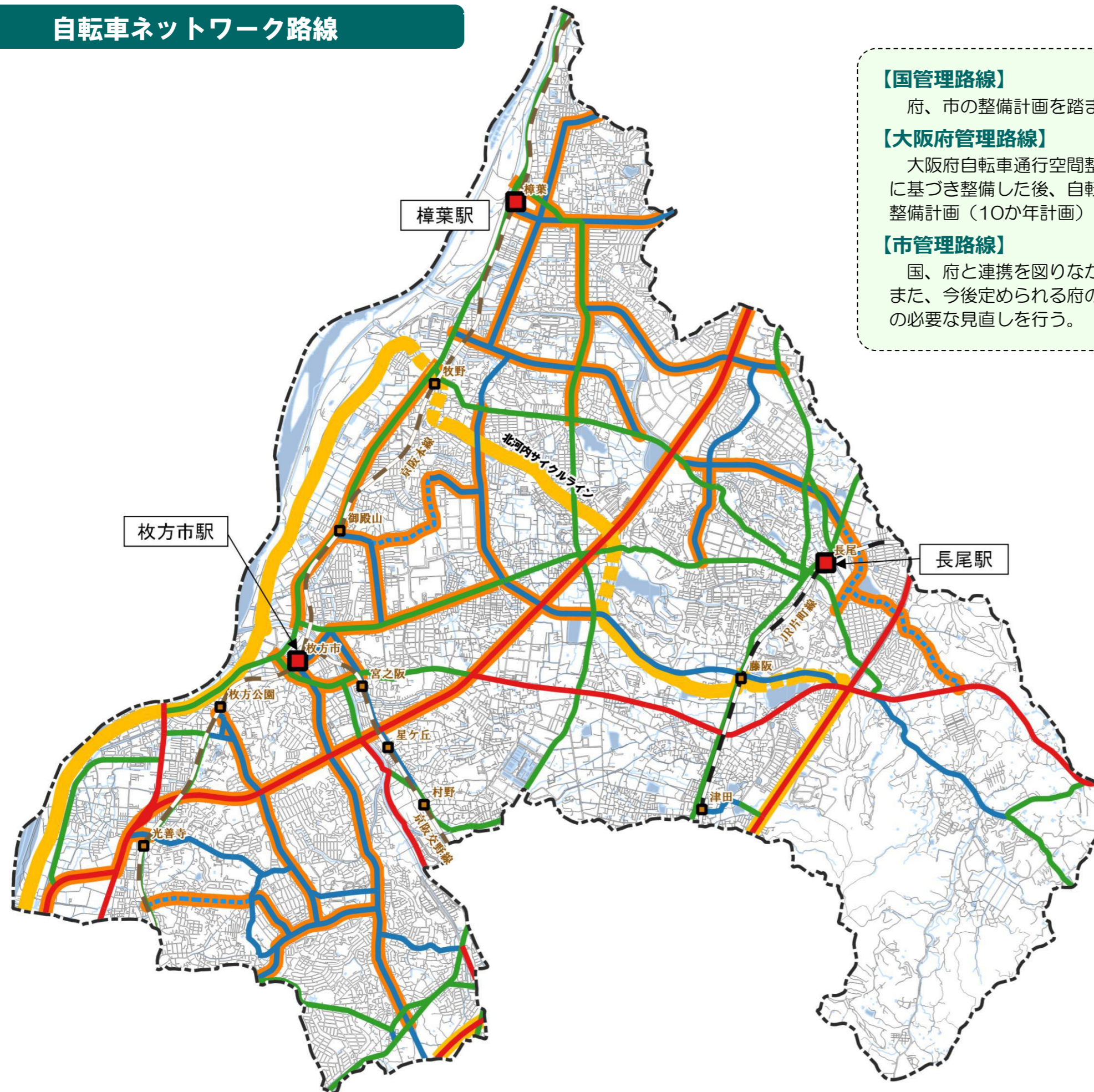


大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領(改定版)の法定外路面表示のイメージ(摂津市)



PDCAサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

自転車ネットワーク路線



【国管理路線】

府、市の整備計画を踏まえ、ネットワーク化が図られる路線から事業化を検討

【大阪府管理路線】

大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（平成28～30年度）等の整備計画に基づき整備した後、自転車通行空間のネットワーク化が図られるよう新たな整備計画（10か年計画）を平成30年度までに策定予定

【市管理路線】

国、府と連携を図りながら、本ネットワーク計画に基づき整備を進める。また、今後定められる府の整備計画（10か年計画）により、ネットワーク路線の必要な見直しを行う。

凡例

— 自転車ネットワーク路線

※府管理路線については、大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画等整備計画の路線

大規模自転車道(北河内サイクルライン)

■ 整備済み

■ 未整備

道路種別

— 国道

— 府道

— 市道

⋯ 市道 整備予定路線(新設道路)

0 1 2 3 km

