

自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき

たかつき 自転車まちづくり 向上計画 【改訂素案】



令和4年9月
高槻市



—目 次—

第1章 はじめに	
1. 計画改訂の趣旨.....	1
2. 計画期間.....	2
3. 対象範囲.....	2
4. 計画の構成.....	3
5. 計画の位置づけ.....	4
6. 高槻市における自転車に関する取組の経緯.....	6
第2章 自転車利用を取り巻く情勢	
1. 国や大阪府における自転車に関する動向.....	9
2. 自転車利用のメリット.....	17
第3章 高槻市における自転車利用の現状と課題	
1. 高槻市の概況.....	19
2. 高槻市における自転車の利用実態.....	22
第4章 高槻市における自転車利用環境の将来像と基本方針	
1. 目指すべき将来像.....	45
2. 基本方針.....	47
3. 施策の体系.....	48
第5章 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画	
1. はしる ～自転車通行空間整備～.....	49
2. とめる ～駐輪環境整備～.....	53
3. まもる ～ルール遵守・マナー向上～.....	55
4. つかう ～自転車利用促進～.....	58
第6章 計画の推進に向けて.....	61

※ 本計画では、以下の通り用語を統一します。
ただし、出典のある場合は一部変更せずに使用しています。

・普通自転車	→	自転車
・自動車	→	クルマ
・自転車駐車場	→	駐輪場

第1章 はじめに

1. 計画改訂の趣旨

本市では、基本方針として、「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」の4つに分類し、自転車に関する各施策を総合的に推進していくため、国や大阪府に先行して、平成27年3月に、基本計画である「たかつき自転車まちづくり向上計画」を、平成28年3月に、実施計画である「たかつき自転車まちづくり実行計画」を策定し、これまで本計画に基づき、各施策を実施してきました。

平成29年5月には、国において、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、国民の健康増進を図ることなどの新たな課題に対応するため、「自転車活用推進法」が施行されました。この法律により、市町村は、国及び都道府県における自転車活用推進計画を勘案して、市町村の区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされました。

また、昨今のコロナ禍における生活様式や移動手段の変化により、通勤や宅配で自転車を利用する人が増加傾向にあるなど、自転車を取り巻く社会情勢を踏まえた見直しが必要となりました。

そこで、上記の課題に対応するため、今般、「たかつき自転車まちづくり向上計画」を改訂しました。改訂後の計画では、本市のこれまでの取組結果を踏まえつつ、施策の見直しや充実強化を図るとともに、自転車活用推進法に基づく、「市町村自転車活用推進計画」として位置付けるものです。

表1-1 自転車関連計画等の変遷

平成27年 3月	【高槻市】たかつき自転車まちづくり向上計画の策定
平成27年 10月	【高槻市】高槻市自転車安全利用条例の施行
平成28年 3月	【高槻市】たかつき自転車まちづくり実行計画の策定
平成28年 4月	【大阪府】大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の一部施行
平成29年 5月	【国】自転車活用推進法の施行
平成30年 6月	【国】自転車活用推進計画の策定
令和 元年 12月	【大阪府】大阪府自転車活用推進計画の策定
令和 3年 5月	【国】第2次自転車活用推進計画の策定

2. 計画期間

計画期間は、令和4年9月～令和14年3月までとします。

- ・「第6次高槻市総合計画」の計画期間が令和3年度～令和12年度であることを踏まえ、本計画の計画期間は令和13年度までとします。
- ・計画期間を短期（令和4年9月～令和9年3月）と中期（令和9年4月～令和14年3月）に区分し、自転車利用環境の向上に向けて着実な施策の実現を目指します。



図1-1 計画期間

3. 対象範囲

計画の対象範囲は、高槻市全域とします。また、対象路線は、高槻市内の国道・府道・市道すべてとします。

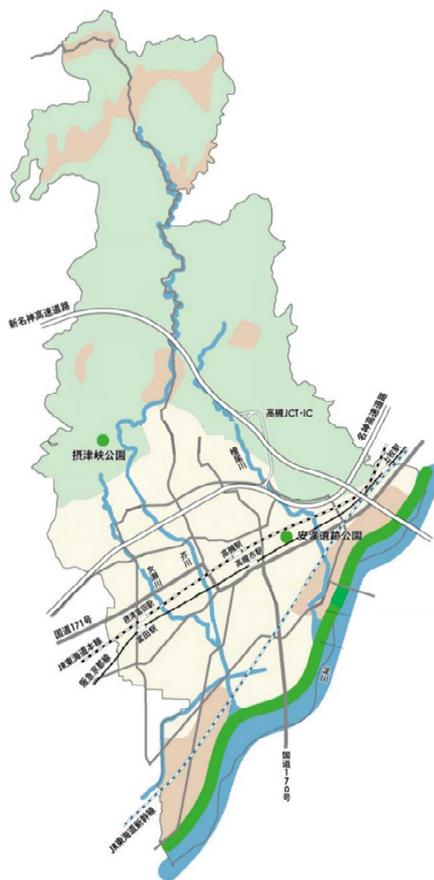


図1-2 対象範囲

4. 計画の構成

本計画は、次に示す第1章～第6章で構成します。

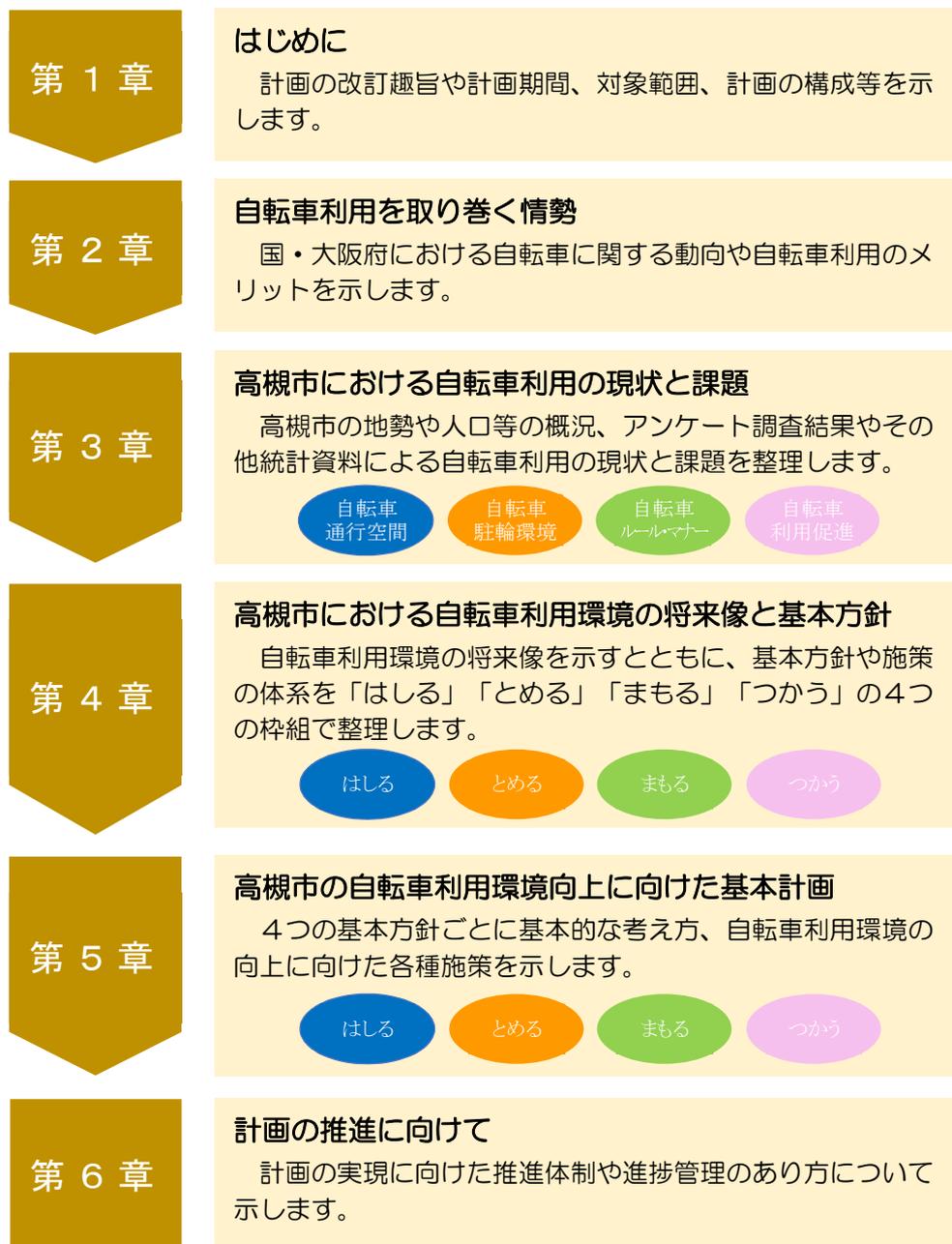


図1-3 本計画の章構成

5. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である第6次高槻市総合計画に基づき「都市機能が充実し、快適に暮らせるまち」を推進するための計画とします。

また、同じく上位計画である高槻市都市計画マスタープラン等や高槻市中心市街地活性化基本計画、その他の自転車利用に関連する計画と連携するものとして位置づけます。

なお、本計画は、自転車活用推進法第11条に基づき、国及び府の自転車活用推進計画を踏まえて改訂するものであり、本市の自転車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となる計画（市町村自転車活用推進計画）として位置づけます。

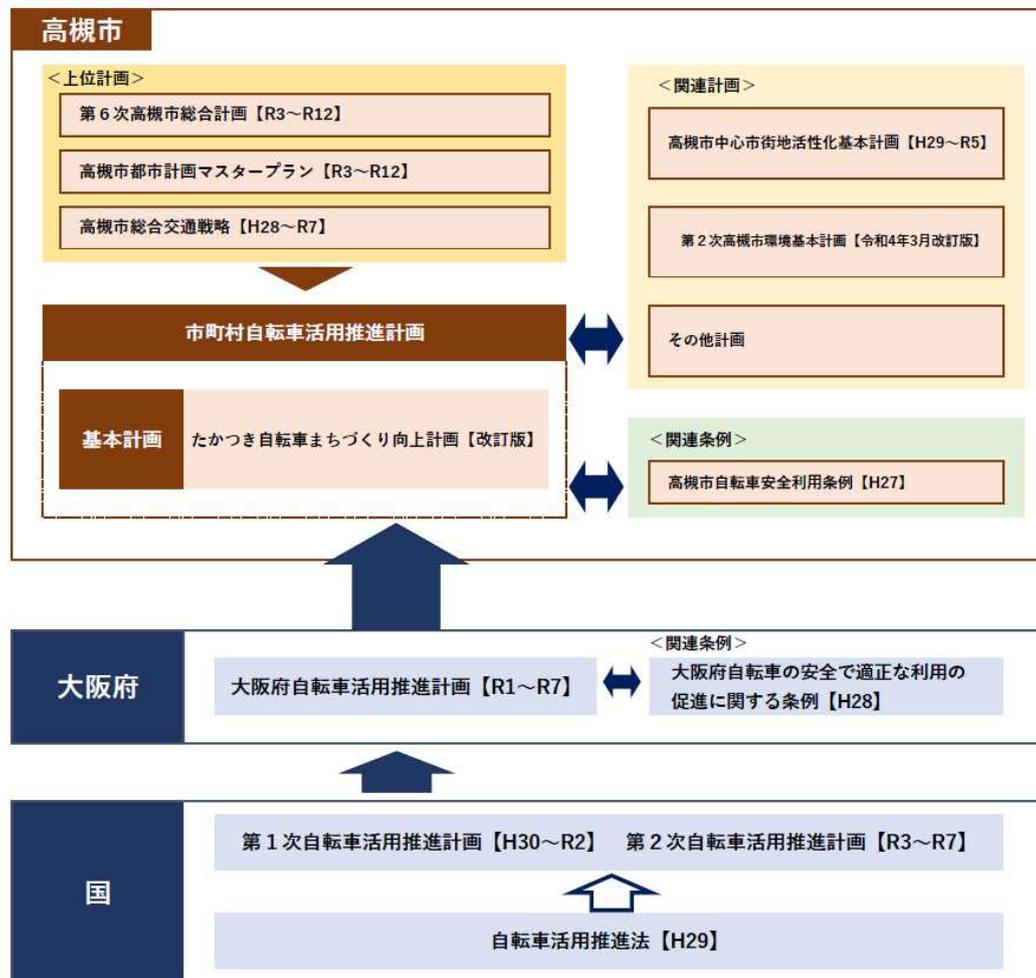


図1-4 本計画と上位関連計画の関係

表1-2 基本計画と実施計画の関係

◆【基本計画】たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂版）
<ul style="list-style-type: none">・自転車利用の現状と課題・自転車利用環境の将来像と基本方針・自転車利用環境向上に向けた基本計画・計画の推進に向けて
◆【実施計画】たかつき自転車まちづくり実行計画（改訂予定）
<ul style="list-style-type: none">・4つの基本方針（はしる・とめる・まもる・つかう）に関する具体の施策や事業（自転車ネットワーク路線の選定、各種施策や事業の具体的な内容等）・具体的な施策や事業の実施に向けた役割分担・各種施策や事業の実施スケジュール・計画目標の設定

6. 高槻市における自転車に関する取組の経緯

本市では、自転車駐輪環境の整備や放置自転車対策、自転車のルール・マナーの啓発活動を中心として、自転車の利用環境の改善に努めてきました。近年では、自転車通行空間の整備にも取り組んでいます。

表 1-3 高槻市における自転車に関する取組の経緯

年度	自転車 通行空間	駐輪環境	ルール・マナー	条例等
S 55		・市立駐輪場整備（S55年～H15年）	・交通安全教室 主に小学校の中高学年や高齢者に対して、自転車交通安全教室を実施 ・親と子の交通安全教室 春と秋にそれぞれ4校の市立小学校（年間8校）の全校児童を対象に実施	
S 57				・「高槻市自転車の駐車秩序の確立に関する条例」制定・公布
H 3		・「高槻市自転車駐車場整備基本計画」策定（10年）		
H 8		・放置自転車のリサイクル販売開始 ・昼間時間帯の放置自転車撤去開始		
H 14		・土日祝の放置自転車撤去開始		
H 16		・放置自転車リサイクル販売で一部インターネットオークションを実施		
H 17				・「道路法に基づき設置する自転車駐車場に関する条例」制定・公布 ・「高槻市立自転車駐車場条例」制定・公布 ・「高槻市道路法施行条例」制定・公布
H 24	・路線整備（安満新町天神線）			
H 25	・安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて【整備方針】決定			
H 26	◆たかつき自転車まちづくり向上計画（基本計画）策定			・「高槻市自転車安全利用条例」制定
H 27	◆たかつき自転車まちづくり実行計画（実施計画）策定			・「高槻市自転車安全利用条例」施行
H 28	・路線整備（真上南芥川線、富田北駅宮田線、阪急北側1号線、宮田塚原線）	・放置自転車撤去業務の時間帯の見直し	・「高槻市自転車の安全利用に関する事業等連携協定」の開始	
H 29	・路線整備（富田北駅宮田線、富田北駅宮田1号線）	・高槻駅北自転車駐車場の廃止		
H 30	・路線整備（南平台日吉台3号線、日吉台芥川線、西国街道線、高槻駅松原線、八丁畷線）			

年度	自転車 通行空間	駐輪環境	ルール・マナー	条例等
H31 R 1	・路線整備(中小路津之江線)			・「高槻市道路法施行条例」の改正
R 2	・路線整備(高槻駅松原線、八丁畷高垣線、山手緑町線、富田南駅前線、富田芝生1号線)			
R 3		・一部市立駐輪場における料金改定の実施(二段ラックの上段料金の見直し)	・交通安全教育動画の制作	
R 4			・みんなで学ぶ交通安全教室 春と秋に市立小学校で全校児童を対象に実施	

第2章 自転車利用を取り巻く情勢

1. 国や大阪府における自転車に関する動向

1) 国や大阪府における自転車に関する法律・条例及び計画等

平成24年に国土交通省及び警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、全国的にも自転車ネットワーク計画の策定が進められています。

また、平成29年に自転車活用推進法が施行され、国において「自転車活用推進計画」が策定されるとともに、市町村においても「自転車活用推進計画」の策定に努めることが明記されました。

- ・交通事故全体に占める自転車関連事故割合の拡大や自転車利用ニーズの高まりから、平成24年11月に国土交通省及び警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、平成28年7月には取組の更なる推進を図るため当該ガイドラインが改定されました。
- ・大阪府では、府下における法定外路面表示の統一化を図るために、平成25年に「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」が策定（平成29年3月に一部改定）されています。
- ・国においては、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、平成30年6月に策定された自転車活用推進計画では4つの基本理念とそれに基づく基本方針が示されるとともに、自治体に対しても区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるように努めることなどが明記されました。

表2-1 近年の国・大阪府における自転車に関する動き

	名称	内容
平成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推進について（警察庁）	車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するために、今一度、自転車が「車両」とであるという基本的な考え方をすべての道路利用者に徹底させる、総合的な対策を示した通達
平成24年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・警察庁）	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ためのガイドライン
	自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）	駅周辺及び中心市街地における自転車等駐車場整備のための調査方法や自転車等駐車場整備の方策に関するガイドライン
平成25年4月	大阪府自転車通行空間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）	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、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示した要領

第2章 自転車利用を取り巻く情勢

	名 称	内 容
平成 26 年 1 月	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)	自転車の安全利用に向けた取組の実効性を高めていくために、現状分析等を行い、ターゲットを明確にした上で、自転車利用に関わる関係者が重点的に取り組む内容を「重点行動指針」としてとりまとめた指針
平成 27 年 6 月	改正道路交通法の施行(国土交通省)	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 項目の危険行為を 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
平成 28 年 4 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の施行(大阪府)	自転車利用者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担の軽減と、被害者の保護を図るため、自転車損害賠償保険の加入義務化
平成 28 年 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
平成 29 年 3 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領の一部改定 (大阪府道路交通環境安全推進連絡会議)	平成 25 年 4 月に策定した「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」の一部を改定
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法の施行(国)	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することを目指す法律。都道府県、市町村は、自転車活用推進計画策定の努力義務化
平成 30 年 6 月	自転車活用推進計画の策定(国)	「自転車の活用を総合的・計画的に推進する」ため、国としての基本方針をまとめた計画
令和元年 12 月	大阪府自転車活用推進計画の策定(大阪府)	自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、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、「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して策定
令和 2 年 6 月	改正道路交通法の施行(国土交通省)	危険行為として妨害運転(自転車でのあおり運転含む)が新たに規定され、自転車運転者講習制度の対象が 15 項目に拡大
令和 3 年 5 月	第 2 次自転車活用推進計画の策定(国)	<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など ◆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 の活用など

参考1

改正道路交通法による自転車運転者講習制度について

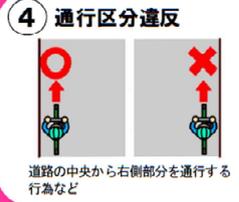
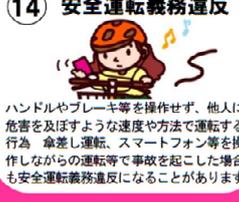
■ 自転車運転者講習制度とは

平成27年6月の改正道路交通法の施行に伴い導入された制度で、自転車運転者(14歳以上)が、3年以内に2回以上危険行為をくり返した場合、交通危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を命じる制度になります。受講を命じられた者は、自転車運転者講習を受講する必要があり、命令に従わない場合は5万円以下の罰金に処されます。

【講習時間】 3時間 【講習手数料】 6,000円

■ 対象となる危険行為 (15項目)

自転車運転者講習の対象となる危険行為 (15項目)

<p>1 信号無視</p>  <p>道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など</p>	<p>2 通行禁止違反</p>  <p>道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など</p>	<p>3 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)</p>  <p>自転車の通行が認められている歩行者用道路を歩行者に注意せず、また徐行しないなどの行為</p>
<p>4 通行区分違反</p>  <p>道路の中央から右側部分を通行する行為など</p>	<p>5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害</p>  <p>自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為</p>	<p>6 遮断踏切立入り</p>  <p>遮断機が閉じたり、閉じようとしている踏切や警報器が鳴っている時に踏切に立ち入る行為</p>
<p>7 交差点安全進行義務違反</p>  <p>優先道路を通行する車両等の進行を妨害する行為など</p>	<p>8 交差点優先車妨害等</p>  <p>交差点で右折するときに、直進又は左折しようとする車両等の進行を妨害する行為</p>	<p>9 環状交差点安全進行義務違反等</p>  <p>環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害する行為など</p>
<p>10 指定場所一時不停止等</p>  <p>一時停止(止まれ)の標識のある場所で、停止線の直前で一時停止せず進行する行為</p>	<p>11 歩道通行時の通行方法違反</p>  <p>歩道通行時に歩行者の通行を妨害する行為など</p>	<p>12 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転</p>  <p>ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車を走行する行為</p>
<p>13 酒酔い運転</p> 	<p>14 安全運転義務違反</p>  <p>ハンドルやブレーキ等を操作せず、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為、傘差し運転、スマートフォン等を操作しながらの運転等で事故を起こした場合も安全運転義務違反になることがあります</p>	<p>15 妨害運転</p>  <p>他の自動車(オートバイを含む)や自転車等の通行を妨害する目的で、危険な道路変更、不必要な急ブレーキ等により交通の危険を生じさせるおそれのある行為</p>

参考2

大阪府自転車条例及び大阪府自転車活用推進計画について

■大阪府自転車条例とは

平成28年4月1日に、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行（自転車保険の加入義務化については、平成28年7月1日施行）されました。

条例の4本柱

- 自転車保険の加入義務化
- 交通安全教育の充実
- 自転車の安全利用（高齢者のヘルメット着用、自転車の点検及び整備、反射器材の装着）
- 交通ルール・マナー向上

■大阪府自転車活用推進計画とは

令和元年12月に、自転車活用推進法に基づき、「大阪府自転車活用推進計画」が策定され、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置づけられています。

【計画期間】令和7年度末まで

【概要】

大阪府における自転車を巡る現状及び課題

都市環境

- 移動手段の約3割が自動車（自転車は約2割）
- 自動車の一人での利用が約8割であり、家庭での二酸化炭素排出量の約3割を自動車が占めている。

府民の健康増進

- 積極的にスポーツをする子どもとしない子どもの二極化が顕著であることから、自転車を活かし身近でスポーツの楽しさ等を味わえる環境づくりが重要である。
- 自転車の運動効果として、メンタルヘルスの改善が期待され、労働生産性向上に寄与する可能性がある。

観光振興

- 訪日外国人を含めた旅行者全般のニーズが「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化している。
- 自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているが、サイクリング環境が十分に整っていない。

安全・安心

- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全国に占める割合や事故全体に占める割合は高い水準となっている。
- H27の自転車事故死者数は全国最多となった。

自転車の活用の推進に関する目標

- 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
- 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
- 目標3：観光振興に資するサイクルツーリズムの促進
- 目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

参考3

自転車活用推進法と自転車活用推進計画について

■ 自転車活用推進法とは

自転車活用推進法は、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とした法律として、平成29年5月に施行され、国だけでなく、都道府県及び市町村についても自転車活用推進計画を策定することが努力義務化されました。

■ 第2次自転車活用推進計画とは

令和3年5月に策定された本計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「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」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標と、それらを実現するための施策が定められています。

【計画期間】令和7年度末まで

【目標及び実施すべき施策】

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

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
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. 生活道路での道路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

施策

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. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

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

施策

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

施策

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
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・取組実施の促進
20. 自転車通行空間の計画的な整備
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

参考4 改正道路交通法について

■改正道路交通法について

令和4年4月19日に道路交通法の一部改正案が可決・成立し、2年以内に施行されます。主な内容については次の通りです。

【主な内容】

- ・原動機付自転車の中に「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分が設定され、最高速度20 km/h以下の電動キックボードはその区分に含まれる。21 km/h以上のものは、これまで通り「原動機付自転車」となる。
- ・特定小型原動機付自転車は、免許不要であり、運転できる年齢は、原動機付自転車と同じ「16歳以上」となる。
- ・原動機付自転車では罰則の対象となっている運転中のヘルメット着用については努力義務となる。
- ・通行できる主な場所は、車道、普通自転車通行帯、自転車道の3つであり、基本的には自転車と同じである。
- ・電動キックボードの利用者に加え、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用について、努力義務となる。

電動キックボードとは

キックボードに原動機（電動モーター）を装備したもので、立った状態で運転する乗り物です。

現行法上の位置づけ

- ・電動キックボードは、道路交通法上の「車両」に該当し、原動機の定格出力により区分されます。また、電動キックボードの多くは、道路交通法上の原動機付自転車に該当します。
- ・原動機付自転車を運転することができる運転免許証が必要であり、車道を通行しなければなりません（歩道通行はできない）。また、ヘルメットの着用など原動機付自転車としての通行方法に従う必要があります。
- ・制御装置、前照灯、後写鏡等の構造や装置について、道路運送車両法の保安基準に適合しなければなりません（最高速度が20 km/h以下の場合は適合不要）。
- ・ナンバープレートの表示、自動車損害賠償責任保険への加入、運転免許証の保有とヘルメットの着用が必要となります。



2) 自転車関連事故の動向

自転車関連事故の件数は、全交通事故件数の約2割を占めています。また、自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数では、対クルマや対二輪車の事故は大幅に減少しているものの、対歩行者の事故は横ばいとなっています。

- ・我が国の全交通事故件数及び自転車関連事故件数は平成23年～令和2年の10年間で約4割に減少しています。また、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は約2割で推移しています。
- ・相手当事者別の交通事故件数では、平成23年～令和2年の10年間で対クルマや対二輪車の事故が約4割に減少しているものの、対歩行者の事故は横ばいとなっています。

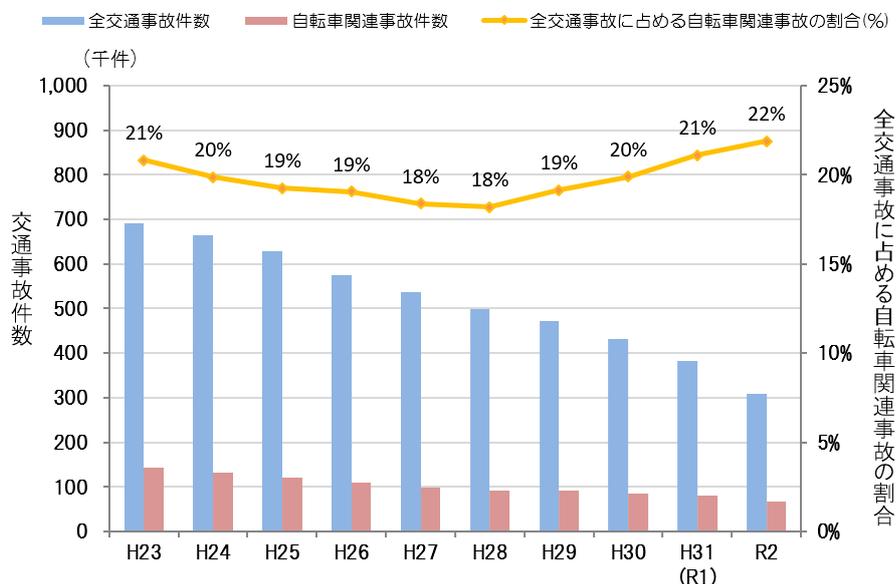


図2-1 全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移 出典：警察庁資料より作成

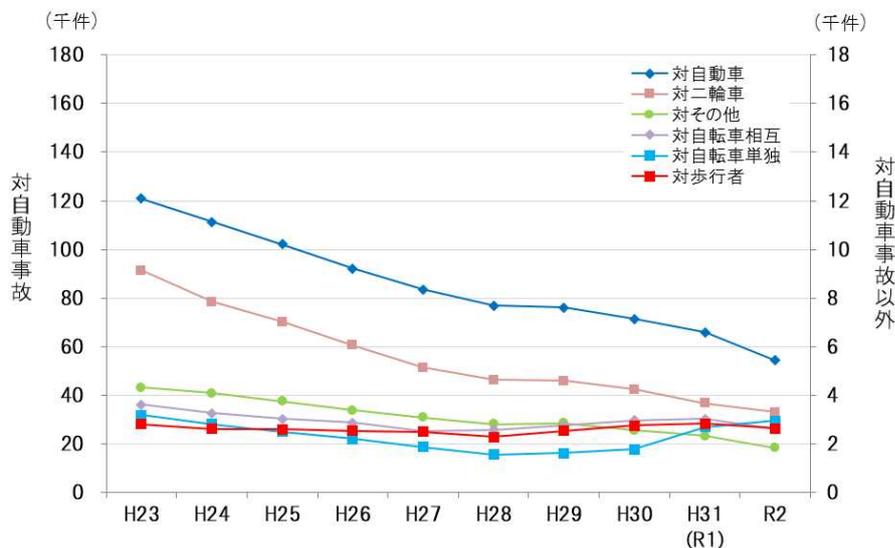


図2-2 自転車関連の相手当事者別交通事故件数の推移 出典：警察庁資料より作成

3) 自転車が加害者になる交通事故による高額賠償

自転車が加害者になる交通事故では、被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年者が事故を起こした場合でも、責任を免れることはできません。

- ・近年、自転車が加害者となる交通事故で高額な損害賠償を求められる事例が相次いでいます。
- ・また、未成年者が自転車で事故を起こした際に、保護者が監督義務を怠ったとして損害賠償を求められる事例や、歩行者をひき逃げした自転車利用者に対して自動車運転免許が停止処分になる事例がある等、自転車利用者の責任が問われる事例が発生しています。

表2-2 自転車での加害事故の事例

賠償額※	事故の概要
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官（25歳）と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。（高松高等裁判所、令和2（2020）年7月22日判決）
9,521万円	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。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成25（2013）年7月4日判決）
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成20（2008）年6月5日判決）
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38歳）と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成15（2003）年9月30日判決）
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成19（2007）年4月11日判決）
4,043万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、男性（62歳）が運転するオートバイと衝突。男性は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成17（2005）年9月14日判決）

※賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（上記金額は概算額）。

出典：一般財団法人 日本損害保険協会ホームページ掲載資料より作成

2. 自転車利用のメリット

1) 健康面のメリット

日常的な自転車利用は、生活習慣病の予防やダイエット等、健康増進につながります。

- ・ 自転車乗車のように日常的に継続する運動は、生活習慣病の予防に効果があるとされています。例えば、心筋梗塞などの心臓血管病、脳梗塞などの脳血管病、糖尿病、肥満等の発症率の大幅な軽減、さらに、最近では、大腸がんや乳がんの危険性が軽減できるとされています。

出典：「成功する自転車まちづくり～政策と計画のポイント～」(古倉宗治)より作成

2) 時間的メリット

自転車は、短距離を移動する場合であれば、クルマや鉄道、バス等よりも早く目的地まで到着する交通手段となっています。また、自転車は、朝の通勤や通学時間帯において、クルマによる交通渋滞の影響が少ないこともメリットといえます。

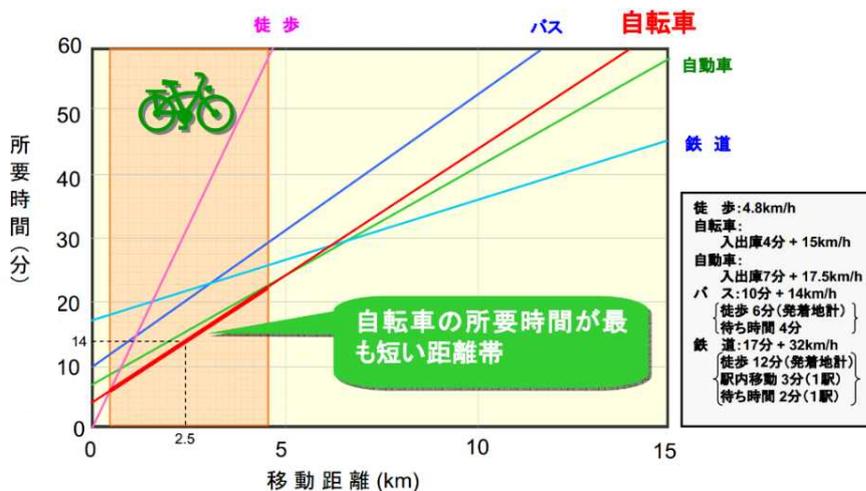


図2-3 交通手段別の移動距離に対する所要時間

出典：国土交通省ホームページ資料

3) 経済面のメリット

自転車は、クルマに比べ初期投資費や燃料等の維持管理費が安価なため、経済的な交通手段といえます。

- ・自転車は、クルマに比べて、購入する際の初期投資費用や、駐車場の確保、燃料費用等が安価になるため、自転車利用者個人として経済的な交通手段といえます。
- ・また、自転車の利用を促進することで、市民の健康増進が図られ、将来的に医療費の軽減にもつながることが期待されています。

4) 環境面のメリット

自転車は、走行中に二酸化炭素を排出しないことから、自家用乗用車等と比べて環境にやさしい交通手段といえます。

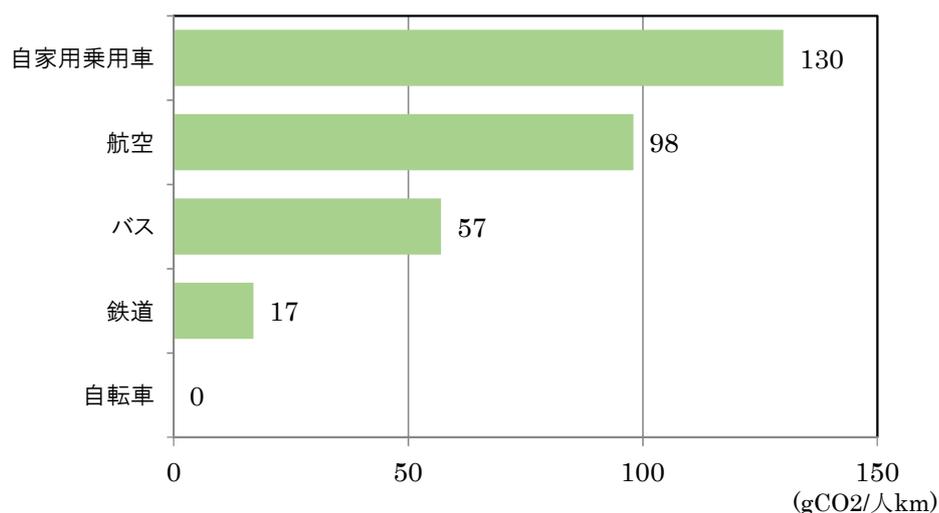


図2-4 輸送量当たりの二酸化炭素排出量（2019年度）

出典：国土交通省ホームページ資料より作成

第3章 高槻市における自転車利用の現状と課題

1. 高槻市の概況

1) 地勢・気象

本市は京都市・大阪市の間に位置し、両市といずれも鉄道で約15分で結ばれています。市域北側の地形は、北摂連山に連なる丘陵地であり、南側は平野部を形成しています。降水量は全国平均より少なくなっています。

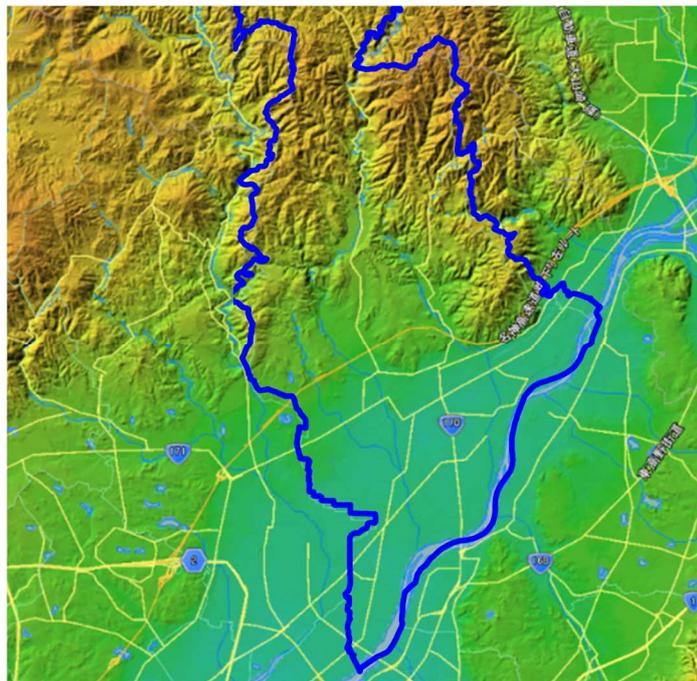


図3-1 色別標高図

出典：国土地理院ホームページ

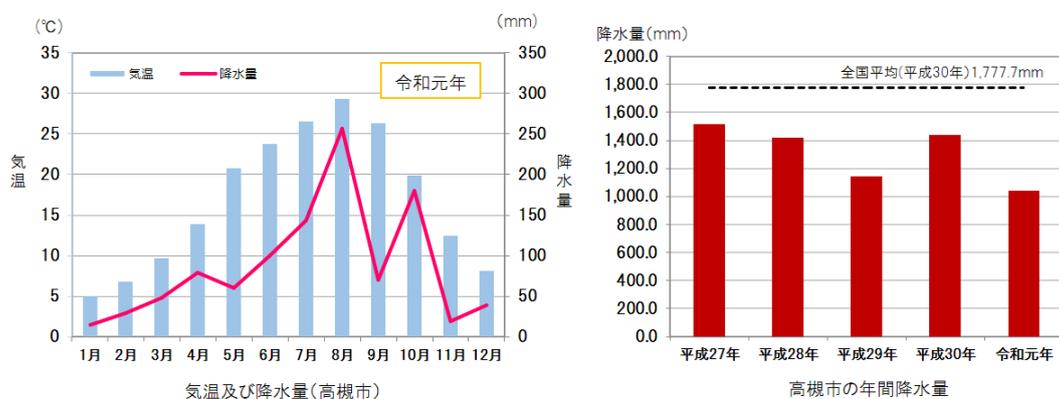


図3-2 降水量と気温

出典：高槻市統計書より作成

2) 人口

年齢別人口（令和4年3月末時点）では、男性は45～49歳が最も多く、次いで50～54歳が多くなっています。女性は70～74歳が最も多く、次いで45～49歳が多くなっています。

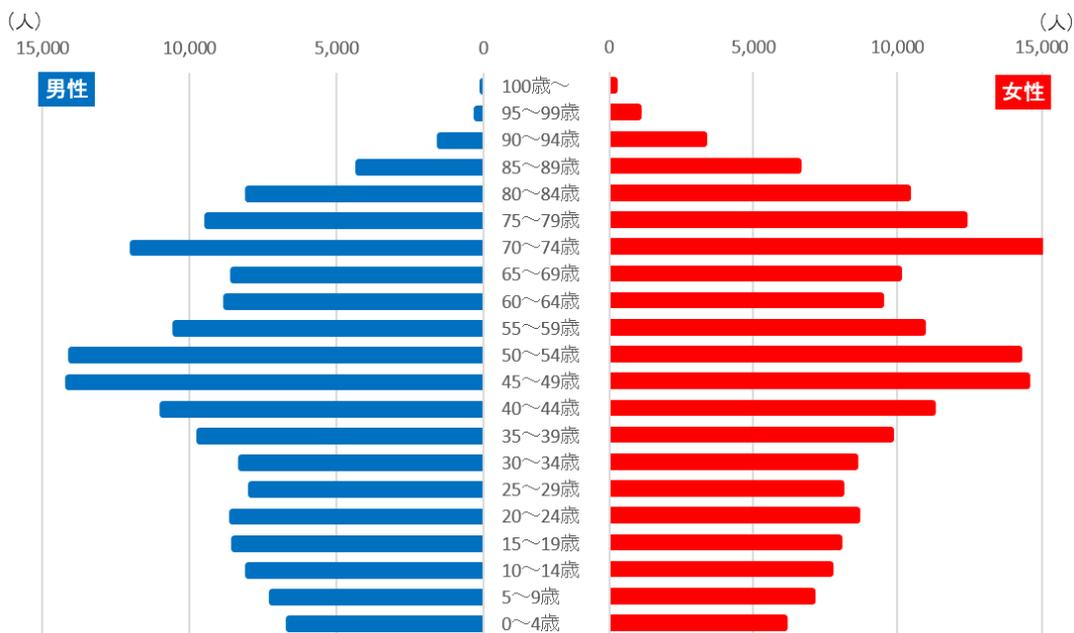


図3-3 年齢別人口（令和4年3月末時点）

3) 土地利用状況

人口分布は鉄道（JR及び阪急）線を中心に南北に広がっており、市街地は鉄道駅を中心に形成され、郊外にかけて住宅地が広がっています。

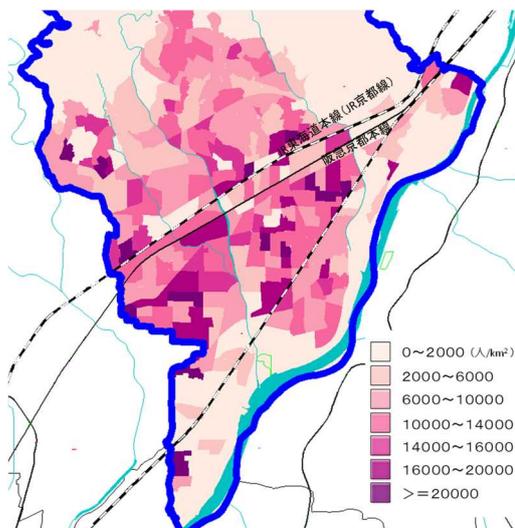


図3-4 町丁目別人口密度
出典：平成22年国勢調査より作成

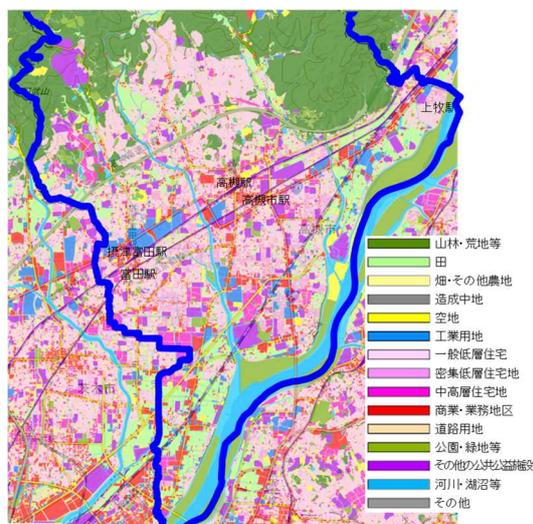


図3-5 宅地利用動向調査（平成16年）
出典：国土地理院資料より作成

4) 商業施設・スポーツ施設・文化施設

商業施設は主に駅周辺や幹線道路沿線に多く分布しており、観光施設・公園スポーツ施設及び文化施設は市域全体に広く分布しています。

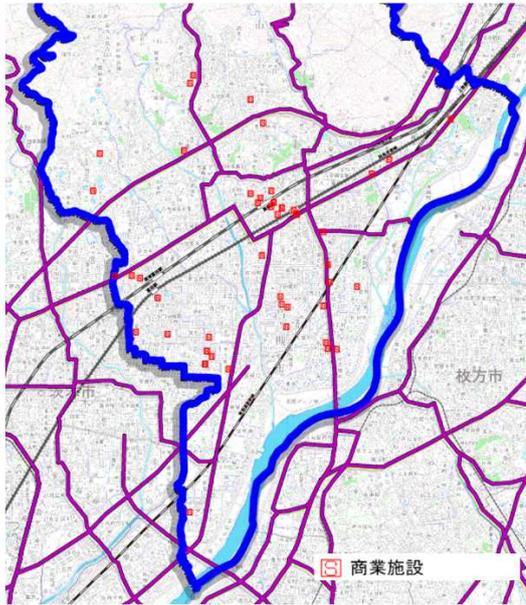


図3-6 主な商業施設の分布

出典：わが街高槻ガイド

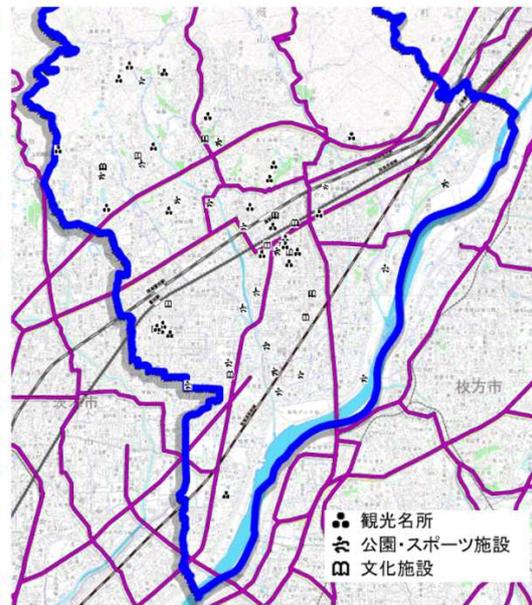


図3-7 観光・文化・スポーツ施設

出典：わが街高槻ガイド



図3-8 摂津峡



図3-9 今城塚古墳



図3-10 古曽部防災公園



図3-11 安満遺跡公園

2. 高槻市における自転車の利用実態

1) 自転車通行空間に関する現状と課題

(1) 高槻市における自転車の利用状況

①自転車利用率

通勤・通学時の自転車利用率は、本市が全国の政令指定都市及び中核市の中で4番目に高く、自転車利用の多い都市となっています。

- ・平成22年国勢調査によると、通勤・通学時において、「自転車のみ」または「鉄道・電車及び自転車」を利用される方（常住地市区町村別の集計）の比率は28%と、全国の政令指定都市及び中核市の62都市の中で4番目であり、全国的に見ても自転車の利用が多くなっています。

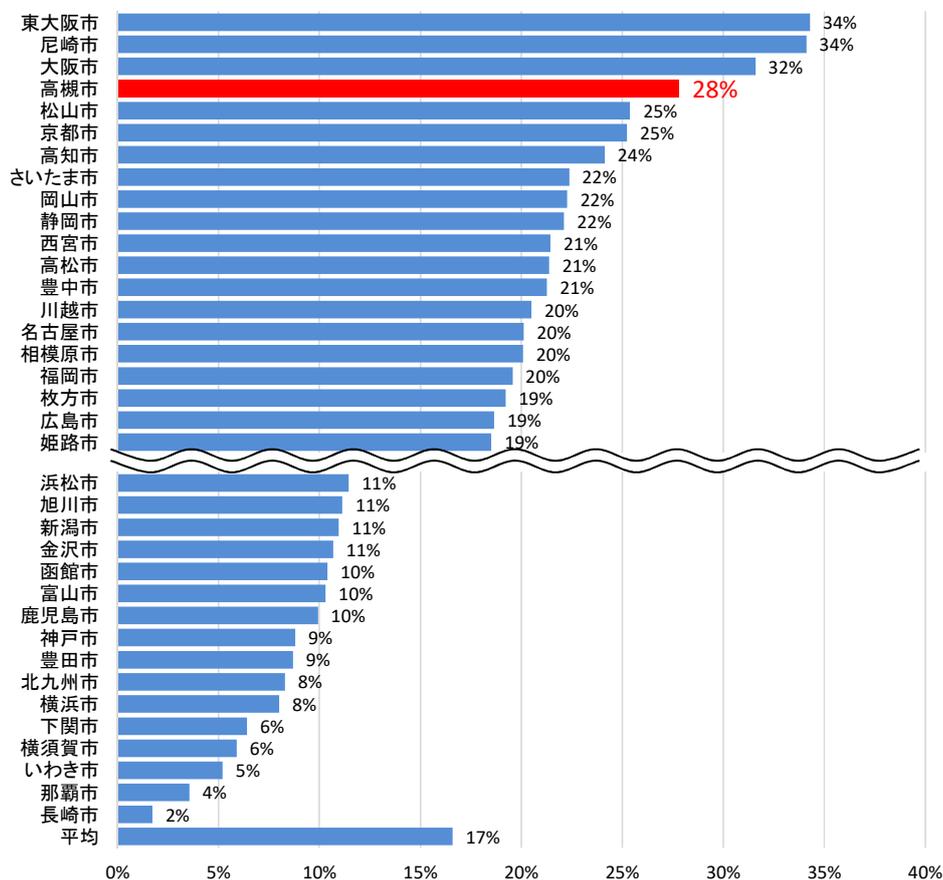


図3-12 政令指定都市・中核市における通勤通学時の自転車利用率

出典：平成22年国勢調査より作成

②路線別の自転車交通量

主に、幹線道路の自転車交通量が多くなっていますが、JR 高槻駅、阪急高槻市駅周辺及び JR 摂津富田駅、阪急富田駅周辺では、細街路でも自転車交通量が多くなっています。

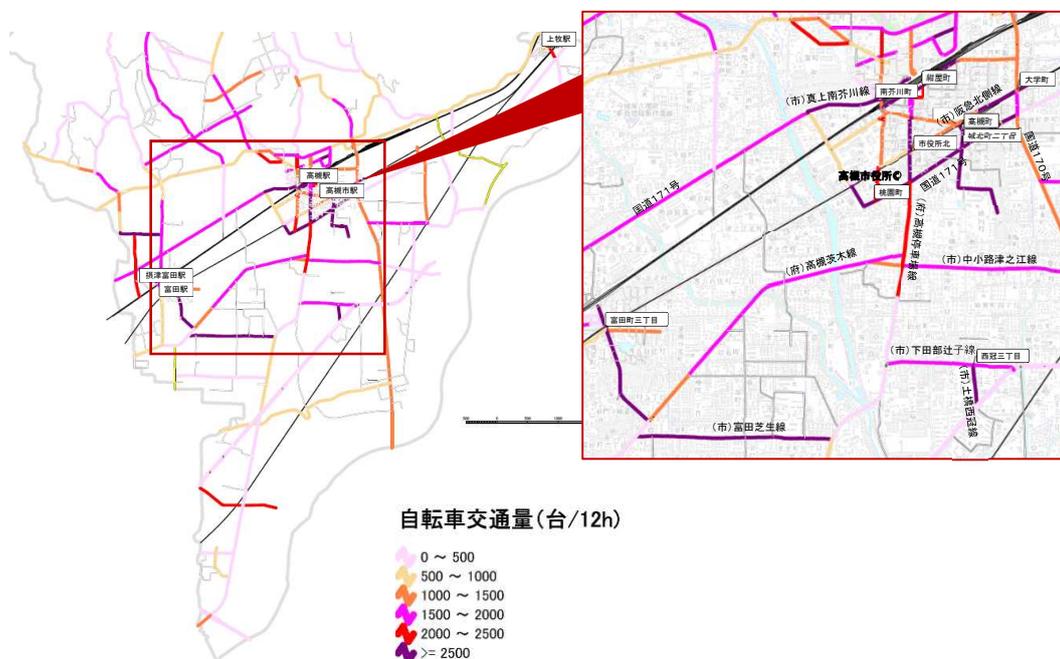


図 3-13 路線別の自転車交通量

出典：平成 26 年高槻市交通量調査結果（平日：7-19 時）及び平成 22 年道路交通センサスデータより作成

③地域間の自転車交通量

JR 高槻駅や阪急高槻市駅を含む地域間の自転車移動が多くなっています。

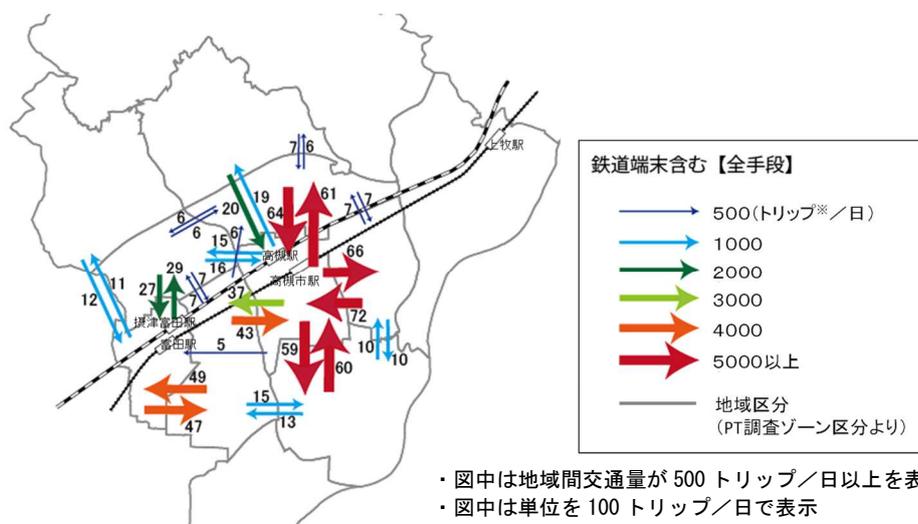


図 3-14 地域間の自転車交通量

出典：平成 22 年近畿都市圏パーソントリップ調査より作成

※ トリップ：ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方方向の移動を表すもの

④自転車利用者の属性

「60歳以上」の高齢者の自転車利用が多くなっていますが、全年代で比較的均等に自転車が利用されています。

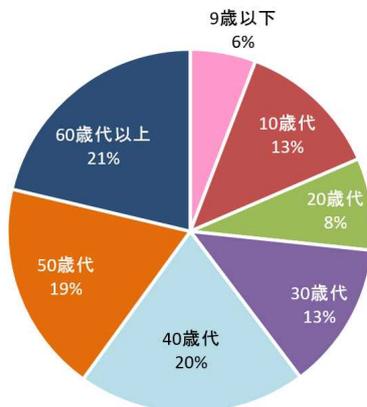


図3-15 年代別の自転車利用率

出典：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書より作成

(2) 自転車関連事故の状況

①自転車関連事故の発生件数

市内の事故件数については減少傾向にあります。全交通事故に占める自転車関連事故の割合は一定となっております。令和2年には33%を占め、大阪府(34%)と同程度の割合となっておりますが、全国(22%)と比較すると高い割合となっております。

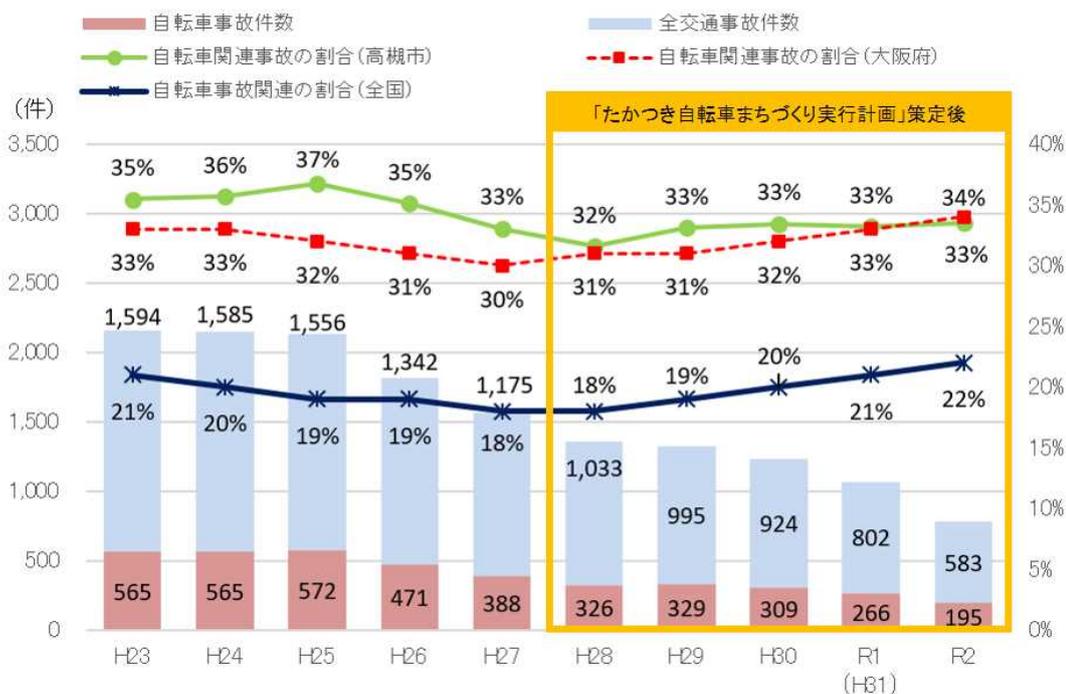


図3-16 自転車関連事故の発生件数

出典：大阪府警察資料より作成

②自転車関連事故の発生場所

国道・府道の幹線道路を中心に自転車関連事故が発生していますが、市道等の細街路においても事故が多く発生しています。

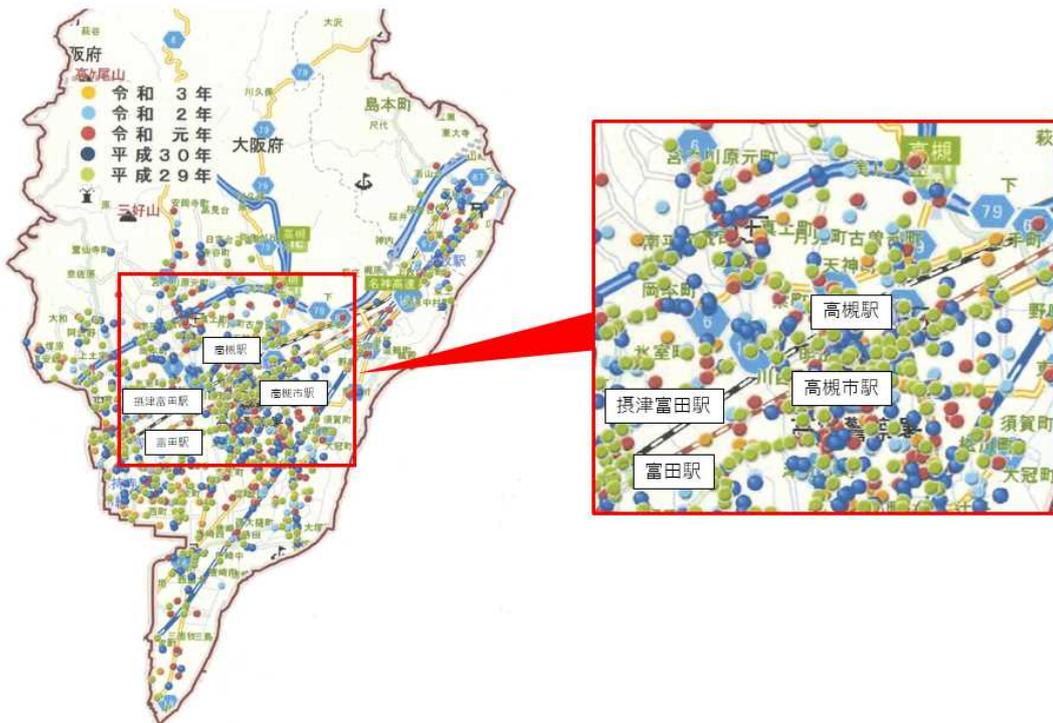


図3-17 自転車関連事故発生場所

出典：大阪府警察資料より作成（令和2年12月末）

③自転車関連事故の事故形態

自転車関連事故の事故形態としては、出会い頭事故が52%と最も多くなっています。また、事故発生箇所は、交差点等での事故が73%を占めています。

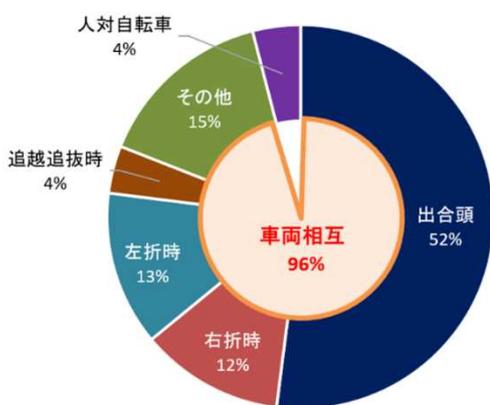


図3-18 自転車関連事故の事故形態（令和2年）

出典：大阪府警察資料より作成

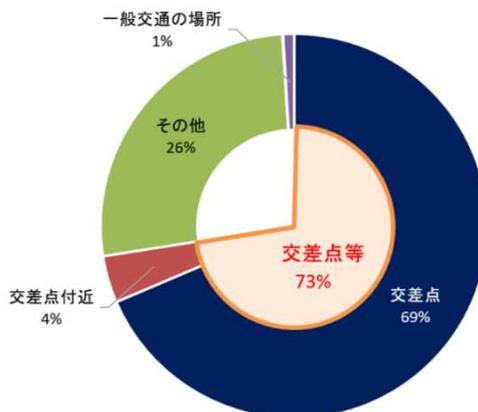


図3-19 自転車関連事故の事故発生箇所（令和2年）

出典：大阪府警察資料より作成

④年代別の自転車関連事故発生状況

令和2年の年代別自転車関連事故発生状況では、12歳以下、13～15歳、16～24歳といった学生を含む若年層が4分の1以上を占めています。
 また、65歳以上の高齢者の20%程度の割合を占めており、直近の5年では横ばいとなっています。

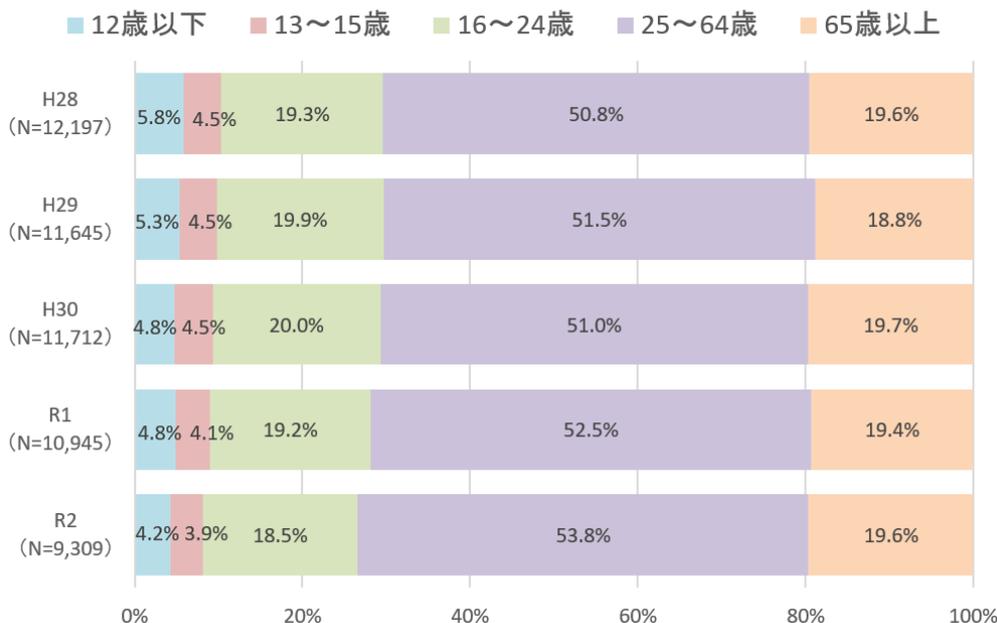


図3-20 年代別の自転車関連事故発生状況

出典：大阪府警察資料より作成

⑤自転車関連事故におけるヘルメットの着用状況

大阪府内における自転車関連事故におけるヘルメット着用状況は、非着用が95%以上を占めています。また、全国的な自転車死亡事故による損傷部位では、頭部の損傷が64%を占めています。

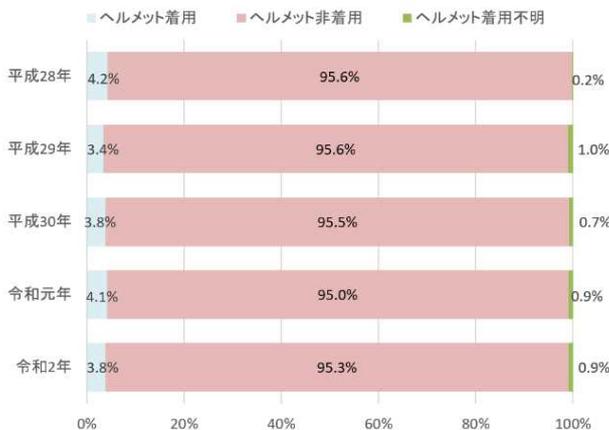


図3-21 自転車関連事故におけるヘルメット着用状況

出典：大阪府警察資料より作成

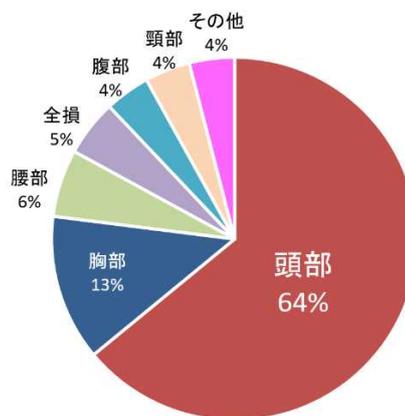


図3-22 自転車死亡事故による損傷部

出典：ITARDA 資料より作成 (H24年11月)

(3) 自転車利用環境に関するアンケート調査

本計画の改訂にあたり、令和3年11月～12月にかけて実施した「高槻市市民意識調査」において、本市における自転車利用の実態や課題、利用者のニーズ等を把握するため、自転車の利用に関しての意識調査を実施しました。調査概要は下表のとおりです。

表3-1 高槻市市民意識調査の概要

調査区域	高槻市全域
調査対象	高槻市に居住する18歳以上の男女 2,000人（無作為抽出）
調査方式	郵送による配付・回収（Web回答を併用）
調査期間	令和3年11月25日（木）～12月13日（月）
発送・回収	発送数：2,000件 回収数：556件（回収率27.8%、うち無効回答1件） Web回答：350件（回答率17.5%、うち無効回答1件） 有効回答数：904件（有効回収率45.2%）

①自転車の利用目的について

買い物や通勤による利用が7割以上を占めています。

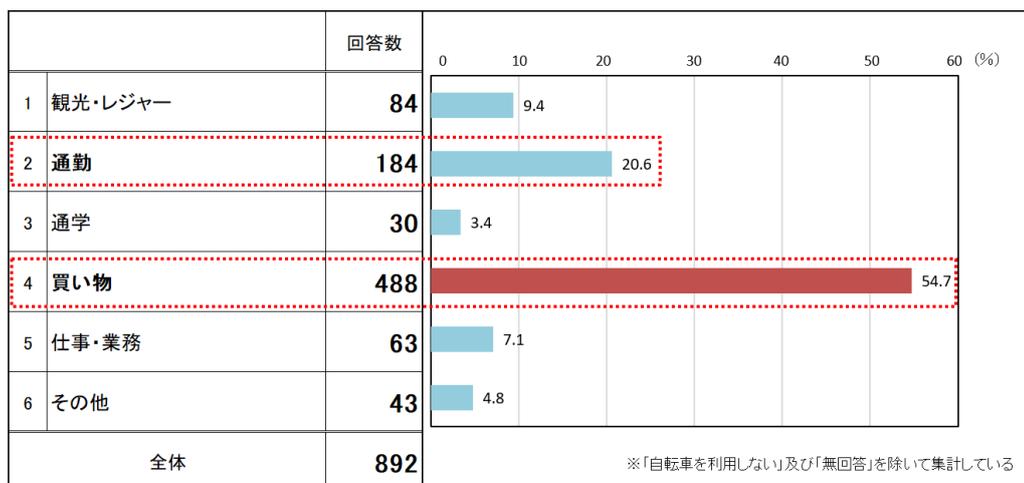


図3-23 自転車の利用目的

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

②自転車を走りやすくするために必要な取組について

歩行者や自動車と分離した自転車通行空間の整備が求められています。

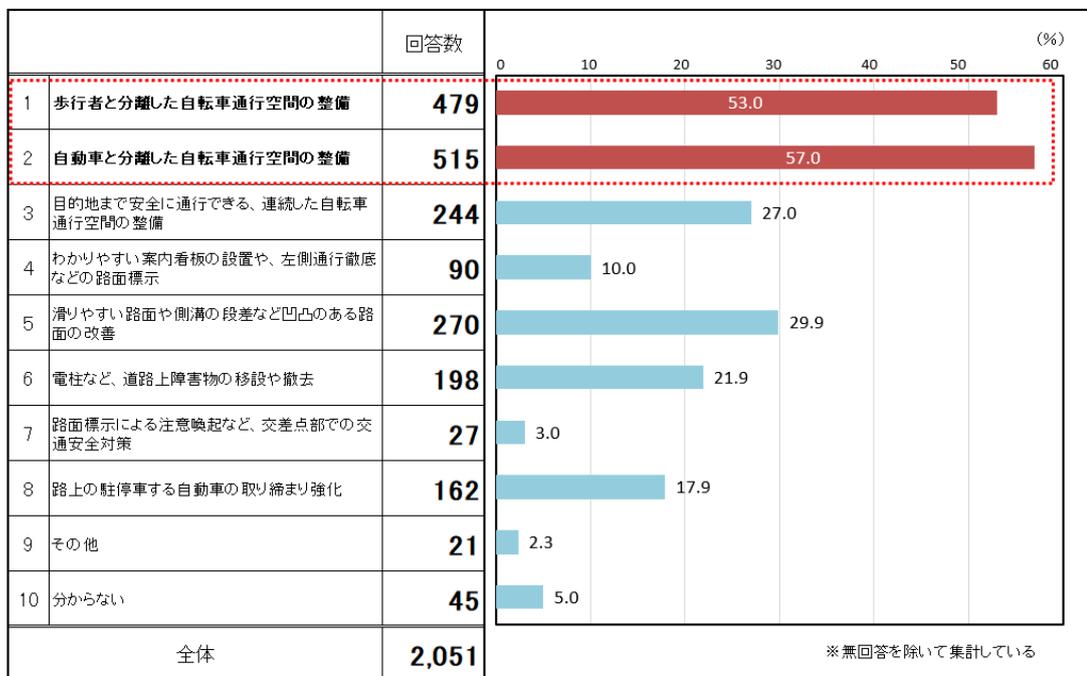


図3-24 自転車を走りやすくするために必要な取組

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

③高槻市における自転車通行空間整備の満足度について

自転車通行空間整備に満足している割合が半数以下となっています。

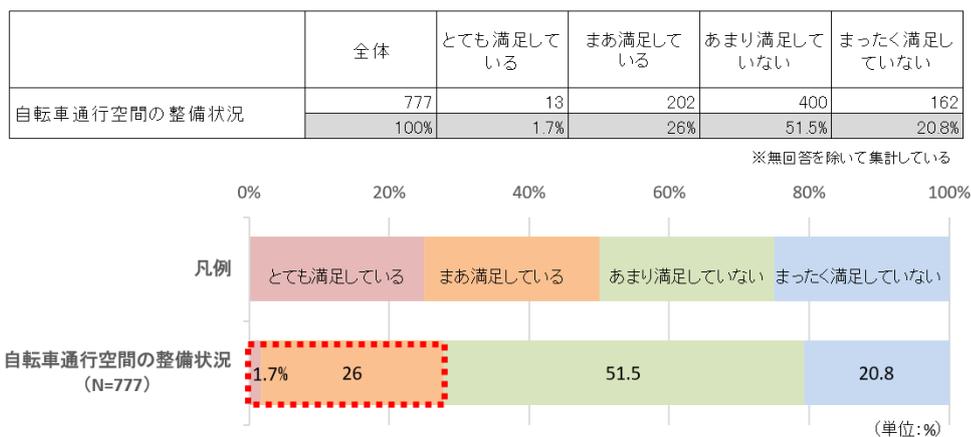


図3-25 高槻市における自転車通行空間整備の満足度

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

(4) 自転車通行空間整備の状況

令和3年度末時点で、車道の左側通行を明示した自転車通行空間の整備延長が10.2kmとなっています。

①自転車道



図3-26 南平台日吉台3号線

②自転車専用通行帯



図3-27 八丁畷高垣線



図3-28 富田芝生1号線

③車道混在



図3-29 阪急北側線



図3-30 中小路津之江線

(5) 自転車通行空間に関する現状と課題のまとめ

◆高槻市は全国的にも自転車交通が多い

全国の中核市・政令指定都市の中で4番目に通勤・通学時の自転車利用が多く、特にJR高槻駅や阪急高槻市駅等の駅周辺に自転車交通が集中しています。

◆歩行者や車と分離した自転車通行空間が不足

令和3年度末で自転車通行空間が10.2km整備されていますが、自転車通行空間のネットワーク化が不十分であり、市民意識調査では、自転車を走りやすくするために必要な取組として、「歩行者や自動車から分離した自転車通行空間」が求められています。

◆自転車関連事故は若年層や高齢層で多く発生

令和2年の年代別自転車関連事故発生状況では、12歳以下、13～15歳、16～24歳といった学生を含む若年層が4分の1以上を占めています。
また、65歳以上の高齢者の20%程度の割合を占めていることから、若年層や高齢層の自転車事故が多く発生しています。

◆自転車関連事故は市全体で広く発生

自転車関連事故は、国道や府道の幹線道路を中心に発生していますが、市道などの細街路においても多く発生しています。

◆自転車関連事故は交差点付近で多く発生

自転車関連事故のうち、73%が交差点等で発生しています。

2) 駐輪環境に関する現状と課題

(1) 駐輪禁止区域

JR高槻駅・阪急高槻市駅とJR摂津富田駅・阪急富田駅、阪急上牧駅には自転車放置禁止区域を指定し、放置自転車の撤去を行っています。



図3-31 自転車放置禁止区域



図3-32 自転車・原付放置禁止区域の明示



図3-33 JR高槻駅周辺の時間貸駐輪場

(2) 撤去自転車台数と返還台数

撤去自転車の台数は、年々減少傾向にあり、計画策定後も同様に減少傾向となっています。また、撤去自転車の返還率は約7割で推移しています。



図3-34 撤去自転車台数と返還台数

出典：高槻市放置自転車対策事業資料より作成

(3) 駐輪場の利用率

市立駐輪場の利用率は4～5割程度であり、民営駐輪場の利用率は約2～8割とばらつきがあります。阪急高槻市駅南側の利用率が約8割と最も高くなっています。

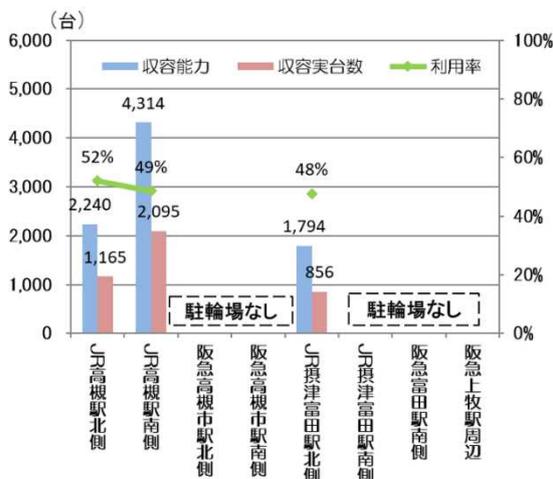


図3-35 市立駐輪場の利用率（平成30年調査）

出典：高槻市自転車利用実態調査資料より作成

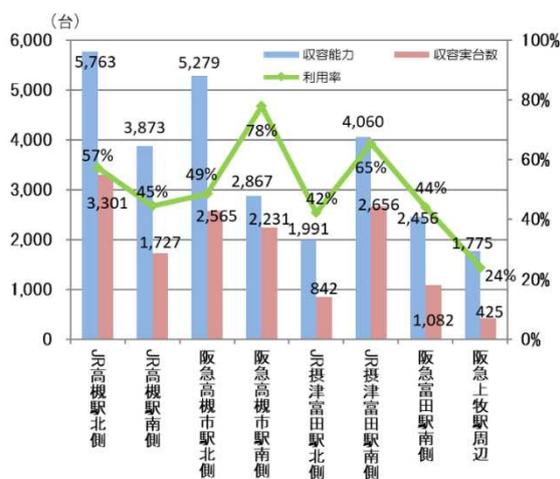


図3-36 民営駐輪場の利用率（平成30年調査）

出典：高槻市自転車利用実態調査資料より作成

(4) 自転車利用環境に関するアンケート調査

① 駅前周辺の放置自転車を減らすために必要な取組について（複数回答）

「駐輪場や駐輪ラックを増やす」が約55%と最も多く、駐輪場所の増設が求められています。

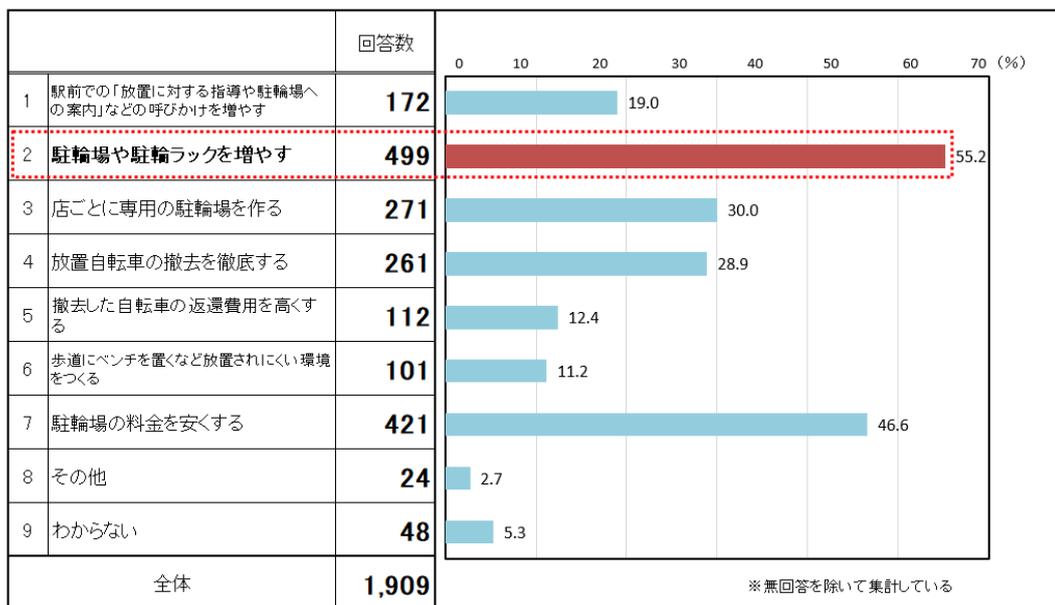


図3-37 駅前周辺の放置自転車を減らすために必要な取組

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

② 駐輪環境に対する満足度

「とても満足している」「まあ満足している」の合計が半数以上となっていますが、「あまり満足していない」「まったく満足していない」の合計も4割以上を占めています。

	全体	とても満足している	まあ満足している	あまり満足していない	まったく満足していない
放置自転車対策を含む「駐輪環境」	789	28	403	285	73
	100%	3.5%	51.1%	36.1%	9.3%

※ 無回答を除いて集計している

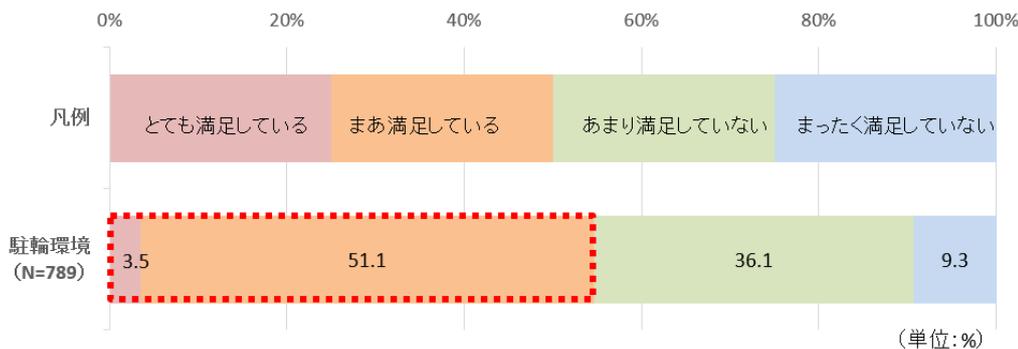


図3-38 駐輪環境に対する満足度

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

(5) 駐輪環境に関する現状と課題のまとめ

◆ 駅周辺に駐輪需要が集中

自転車交通の多い駅周辺に、市立駐輪場及び民営駐輪場が多く立地しており、駅周辺に駐輪需要が集中しています。

◆ 駐輪施設により利用率にばらつきあり

駅に近い駐輪施設の利用率を見ると、阪急高槻市駅南側で約80%と高くなっていますが、余裕のある施設も多く、駅前環境等によって利用率にばらつきがあります。

◆ 駐輪可能台数の増加が求められている

市民意識調査では、駅前周辺の放置自転車を減らすために必要な取組として、「駐輪場や駐輪ラックを増やす」が最も多く、駐輪場所の増設が求められています。

3) 自転車ルール・マナーに関する現状と課題

(1) 自転車関連事故の原因

自転車関連事故の原因としては、「安全不確認」が38%と最も多く、次いで「動静不注視」が約23%と多くなっています。また、自転車関連事故の約8割が自転車側に何らかの違反があることで発生しています。

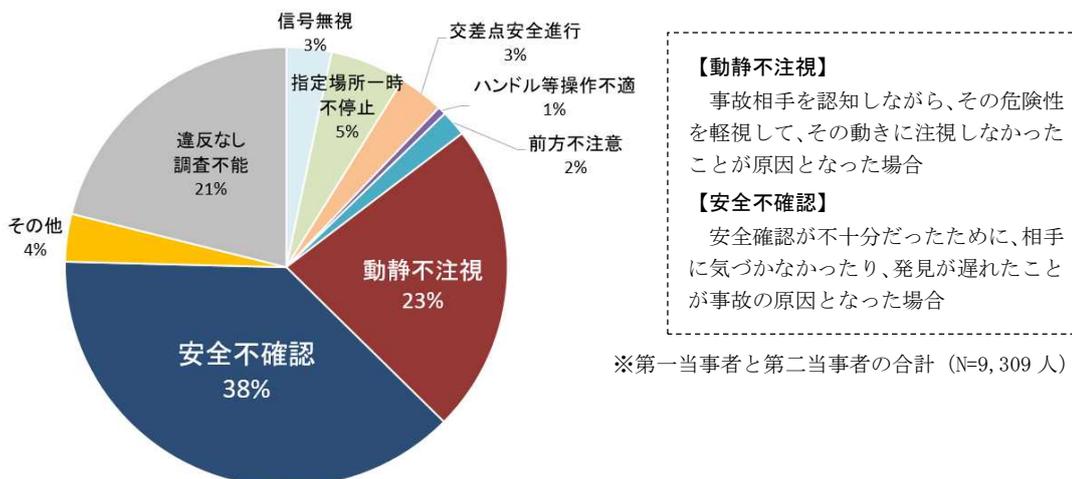


図3-39 自転車関連事故の自転車側の原因 (令和2年)

出典：大阪府警察資料より作成

(2) 自転車利用環境に関するアンケート調査

①自転車の通行場所について

自転車を利用する時の通行場所は、「車道左側」が全体の半数以上を占めていますが、「歩道」も4割以上と多くなっています。

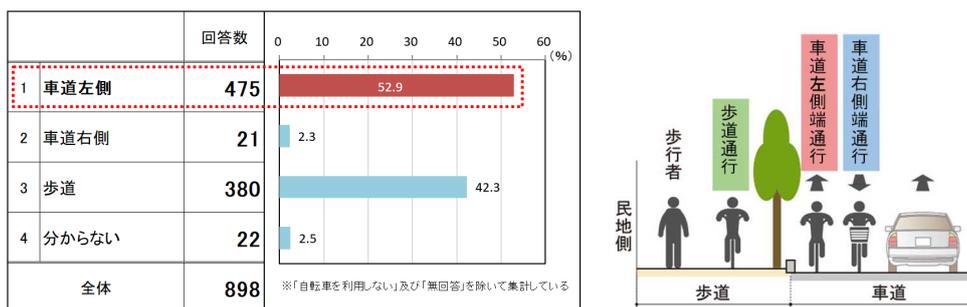


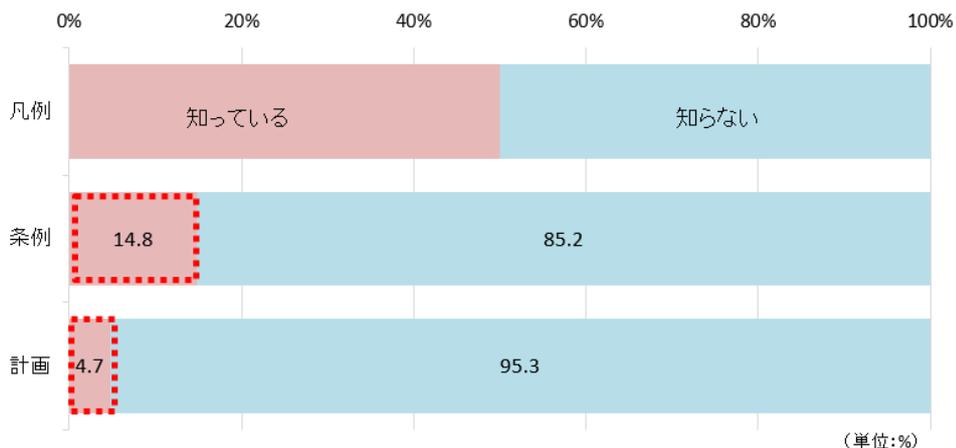
図3-40 自転車の通行場所

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

②自転車の安全利用に関する条例や計画の認知度について

条例や計画の認知度が1割前後と低く、周知が不足しています。

	全体	知っている	知らない
1.高槻市自転車安全利用条例	871	129	742
	100.0%	14.8%	85.2%
2.たかつき自転車まちづくり向上計画及び実行計画	857	40	817
	100.0%	4.7%	95.3%



※無回答を除いて集計している

図3-41 自転車の安全利用に関する条例や計画の認知度

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

③自転車乗車時のヘルメット着用状況について

着用している人が約1.7%であり、ヘルメットの必要性についての認識が不足しています。

	回答数
1 着用している	10
2 着用していないが、購入を検討している	6
3 着用の努力義務は知っているが着用していない	98
4 着用していない	467
全体	581

※「自転車を利用しない」及び「無回答」を除いて集計している

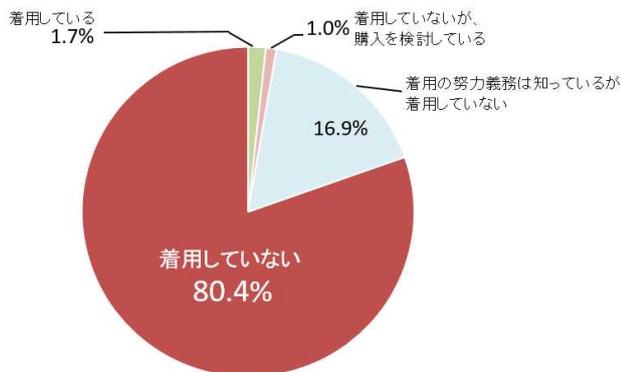


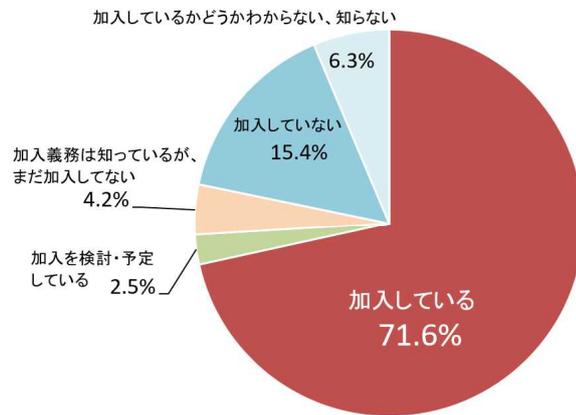
図3-42 自転車乗車時のヘルメット着用状況

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

④自転車保険への加入状況について

大阪府内で自転車保険への加入が義務化されているにも関わらず、加入率は約7割となっています。

	回答数
1 加入している	441
2 加入を検討・予定している	15
3 加入義務は知っているが、まだ加入していない	26
4 加入していない	95
5 加入しているかどうか分からない、知らない	39
全体	616



※「自転車を利用しない」及び「無回答」を除いて集計している

図3-43 自転車保険への加入状況

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

⑤自転車交通ルール・マナーの周知に向けた取組に関する満足度

「あまり満足していない」「まったく満足していない」の合計が約73%となっており、「とても満足している」「まあ満足している」の合計約27%を大きく上回っています。

	全体	とても満足している	まあ満足している	あまり満足していない	まったく満足していない
自転車交通ルール・マナー周知に向けた取組	774	16	192	406	160
	100%	2.0%	24.8%	52.5%	20.7%

※無回答を除いて集計している

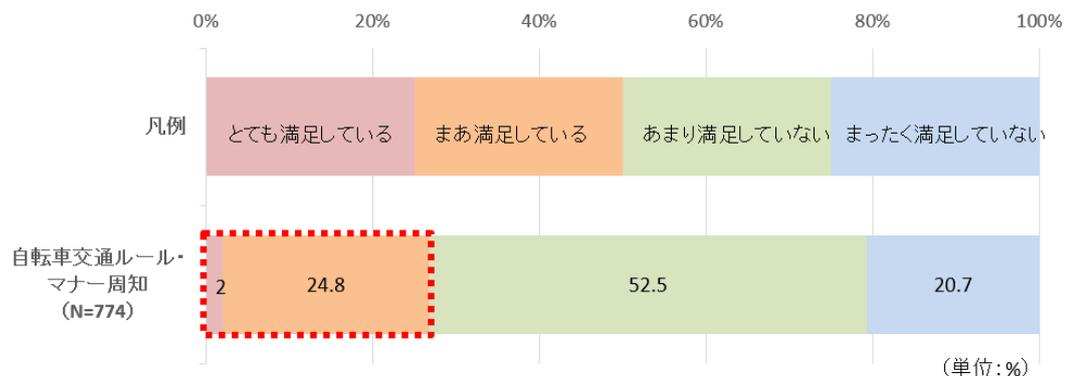


図3-44 自転車交通ルール・マナーの周知に向けた取組の満足度

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

(3) 自転車交通ルールの周知に向けた取組状況

本市では、「みんなで学ぶ交通安全教室」(旧「親と子の交通安全教室」)を市内の公立小学校で開催するとともに、街頭での啓発活動や高齢者交通安全リーダー制度・交通指導員制度の導入、ポスターや横断幕の掲出による自転車交通ルール周知に向けた取組を行っています。



図3-45 みんなで学ぶ交通安全教室



図3-46 街頭での啓発活動

表3-2 交通安全教室の開催状況(令和元年度)

開催場所	回数	参加人数
小学校(親と子)	8回	3,719人
小学校(親と子以外)	15回	1,159人
中学校	3回	332人
高等学校	1回	320人
社会福祉協議会	1回	45人
シニアクラブ	3回	95人
その他	2回	100人
合計	33回	5,770人

表3-3 高齢者交通安全リーダーを対象とする研修(令和元年度)

研修名	参加対象 クラブ数	参加対象 人数	参加 人数	備考
高齢者交通事故現場 検証研修会	13団体	26人	24人	市内に13ある地区連合から各2団体のリーダーを対象に、座学と現場検証を実施。
高齢者交通安全 リーダー研修会	128団体	249人	220人	全団体のリーダーを対象に、座学と交通安全啓発映画上映を実施。

表3-4 交通指導員による街頭指導(令和元年度)

校区数	街頭指導回数	指導員数	備考
41校区	12回	796人	毎月1回、各校区の交通指導員が通学路に立ち、登校中の小学生への街頭指導を実施。

(4) 自転車交通ルールの周知に向けた現状と課題のまとめ

◆自転車事故は自転車に違反のある事故が多い

自転車関連事故の約8割は、自転車側に何らかの違反があります。

◆自転車利用者の多くが歩道を通行

計画の策定により「車道の左側通行」の割合は増加しましたが、依然として自転車利用者の歩道通行の割合が高く、歩行者の通行を阻害している状況もみられます。

◆自転車の交通ルールの周知に向けた取組の充実が求められている

市民意識調査では、自転車交通ルール・マナーの周知に向けた取組に対する満足度が約3割と低く、学校での交通安全教室などの自転車交通ルールの周知に向けた様々な取組が求められています。

4) 自転車の利用促進に関する現状と課題

(1) 自転車利用促進に関する取組状況

サイクルコンベアやサイクル&バスライド駐輪場(6箇所)の整備により自転車の利用促進を図っています。



図3-47 サイクルコンベア(弁天こ線橋)



図3-48 サイクル&バスライド駐輪場

(2) 自転車利用環境に関するアンケート調査

① 自転車の利用促進に関する満足度

「自転車利用を促進する取組」については、「とても満足している」「まあ満足している」の合計が約32%となっており、「あまり満足していない」「まったく満足していない」の合計約68%を大きく上回っています。

	全体	とても満足している	まあ満足している	あまり満足していない	まったく満足していない
自転車利用を促進する取組	742	17	222	379	124
	100%	2.3%	29.9%	51.1%	16.7%

※無回答を除いて集計している

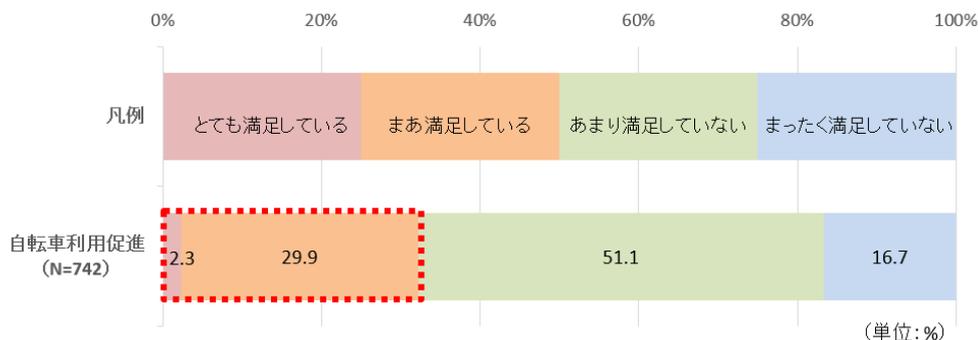


図3-49 自転車の利用促進に関する満足度

出典：令和3年度高槻市市民意識調査結果

(3) 自転車利用促進に関する現状と課題のまとめ

◆サイクルコンベアやサイクル&バスライド駐輪場の整備

駅前におけるサイクルコンベアやバス停に隣接したサイクル&バスライド駐輪場を整備するなど、自転車の利用促進に向けた取組を行っています。

◆安全・快適な自転車通行空間の整備が求められている

市民意識調査では、市で実施している自転車利用を促進する取組の満足度が約3割と低くなっています。

(4) 関係団体へのヒアリング調査の実施

本計画の改訂にあたり、自転車の利用状況や自転車利用に関する取組等について把握することを目的に、商業者や学校、交通関係の団体を対象としたヒアリング調査を実施しました。調査概要及び調査結果は下表のとおりです。

表3-5 ヒアリング調査の概要

目的	関係団体からの意見を踏まえて計画の見直しを行う
日時	令和3年12月2日～令和3年12月10日
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利用状況について ・自転車利用に関する取組について ・自転車通行空間について ・自転車利用における要望について
対象	<p>◇商業者（商店街）</p> <p>芥川商店街事業協同組合、アクトアモーレ店舗会、高槻センター街事務局</p> <p>◇学校</p> <p>大阪府立大冠高等学校、大阪府立高槻北高等学校</p> <p>◇交通関係</p> <p>高槻警察署、交通指導員協議会、高槻自動車教習所</p>

表3-6 ヒアリング調査結果

対象	主な意見	
事業者 (商店街)	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車に乗ったまま商店街を通行する人が多い ・店舗前の違法駐輪
	要望	<ul style="list-style-type: none"> ・市が実施する街頭指導実施時間帯の見直し ・自転車の降車に関する看板や横断幕の設置、関係団体と連携した街頭指導を行っているが、啓発効果が乏しいことからハード対策をしてほしい ・商店街近くに駐輪場を整備してほしい
学校	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・教員による街頭指導や啓発活動を実施しているが、登下校時の生徒の自転車乗車マナーが悪い ・登校時の生徒の事故
	要望	<ul style="list-style-type: none"> ・登校時間帯における車の交通規制（特に小中のスクールエリア） ・バスが通る路線に青色の矢羽根を設置してほしい
交通関係	課題	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車乗車マナーが悪い ・子どもの保護者への交通安全教育の機会がない ・学生や高齢者の自転車乗車マナーが悪い ・車道の急な横断（高校生・高齢者）
	要望	<ul style="list-style-type: none"> ・学生の保護者への交通安全教育の場を設けてほしい ・自転車通行空間の逆走や信号無視を見かけるので、自転車利用者に対しての周知をしてほしい

5) 高槻市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理

表3-7 自転車利用環境に関する現状と課題

	現状のまとめ	主要な課題
自転車 通行空間	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の交通量が多い（特に、駅周辺に集中） ・自転車関連事故は若年層や高齢層で多く発生 ・自転車関連事故は幹線道路だけでなく、細街路でも発生 ・自転車関連事故は交差点付近で多く発生 ・歩行者や自動車と分離した自転車通行空間が求められている ・歩道を通行する自転車が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ◇安全で快適な自転車通行空間が不足 ◇自転車の歩道通行が多い
自転車 駐輪環境	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に駐輪需要が集中 ・駐輪施設により利用率にばらつきあり ・駅周辺の駐輪ラックや駐輪場の整備が必要 ・駐輪場料金の値下げを求める声の一部が出ている ・放置自転車の更なる撤去 	<ul style="list-style-type: none"> ◇駅周辺の駐輪需要等への更なる対応
自転車の ルール・ マナー	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故は自転車に違反のある事故が多い ・自転車利用者の多くが歩道を通行 ・自転車乗車時のヘルメット着用率が低い ・商店街において自転車に乗ったまま通行する人が多い ・学生や高齢者等への交通安全教育の充実が求められている 	<ul style="list-style-type: none"> ◇自転車利用者の交通ルール等の知識不足
自転車 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&バスライド駐輪場を整備 ・買い物や通勤での自転車利用が多い ・自転車の利用促進を図るためにも、安全・快適な自転車通行空間の整備が求められている ・自転車の利用促進についての満足度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ◇自転車を快適に利用するための取組が不足

第4章 高槻市における自転車利用環境の将来像と基本方針

1. 目指すべき将来像

1) テーマ（将来像）

自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき

- ・前章までに整理した本市の現状や課題を踏まえ、ハード面（自転車通行空間や駐輪環境の整備）及びソフト面（自転車利用時のルールやマナーの周知、自転車の利用促進）の各種施策・事業を総合的に展開することにより、「自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき」の実現を目指します。

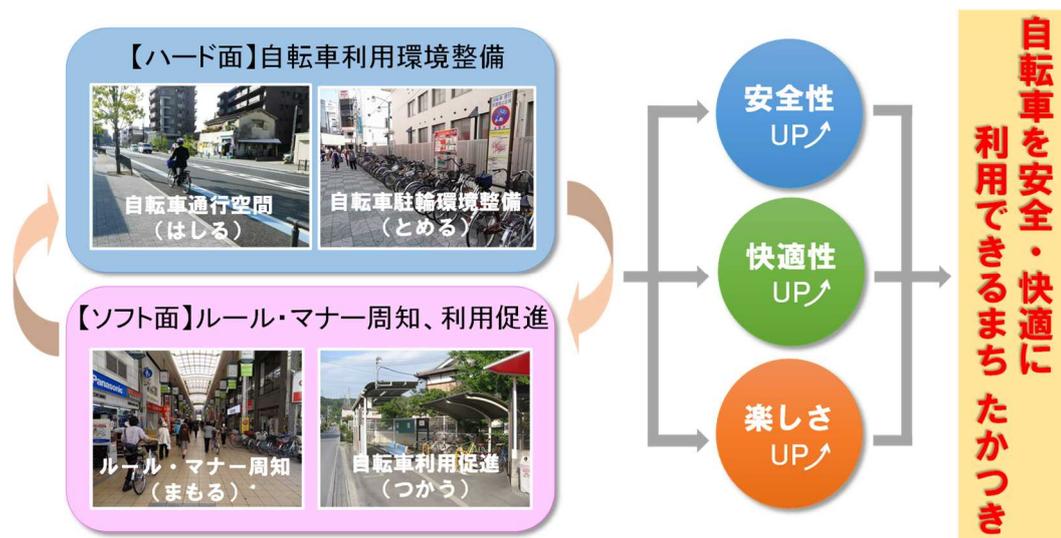


図4-1 将来像に対する基本的な考え方

2) 計画の目標

- ・本計画における達成度を検証するため、計画期間である約10年間の中で目指す計画目標の項目を以下のように設定します。設定した数値目標は、概ね5年後に達成度を検証し、評価指標の状況を把握しながら、目標の達成に向けて取組の見直しを適切に図ります。

表4-1 計画目標

計画目標の項目	
・ 自転車通行空間の整備延長 (km)	自転車通行空間
・ 自転車通行空間の整備状況に対する満足度 (%)	
・ 放置自転車台数 (台)	自転車駐輪環境
・ 駐輪環境に対する満足度 (%)	
・ 車道の左側通行の遵守率 (%)	自転車の ルール・マナー
・ 高槻市自転車安全利用条例及び本計画の認知度 (%)	
・ 自転車乗車時のヘルメット着用率 (%)	
・ 自転車保険加入率 (%)	
・ 自転車のルール周知の取組に関する満足度 (%)	
・ 「観光・レジャー」を目的とした自転車利用割合 (%)	自転車利用促進
・ 自転車利用促進の取組に対する満足度 (%)	

2. 基本方針

- ・計画の目標達成に向けて、基本方針である4つのP（はしる、とめる、まもる、つかう）を定め、利用者や関係者が一体となって、「自転車まちづくり」を推進していくための共通の指針とします。

1) はしる：自転車通行空間整備【Passing】

●市内の幹線道路やその並行路線等を活用した自転車通行空間ネットワークを構築し、自転車利用者のみならず、歩行者が安全・快適に通行できる道路交通環境を創出します。

2) とめる：駐輪環境整備【Parking】

●駐輪需要に対応した、分かりやすく利用しやすい駐輪環境を創出するため、駐輪場の適正な利用を図るとともに、放置自転車の削減を図ります。

3) まもる：ルール遵守・マナー向上【Promise】

●自転車は「車両」であり、「車道の左側端」を通行することが基本ルールであることを、自転車利用者をはじめとするすべての道路利用者が理解・実践できるよう、自転車交通ルールの周知とマナー向上を図ります。

4) つかう：自転車利用促進【Promotion】

●環境負荷低減などの自転車利用のメリットを踏まえ、市民や来街者が楽しく快適に自転車を利用でき、自転車の利用促進につながる環境を創出します。また、災害時においても自転車の有効利用を図ります。

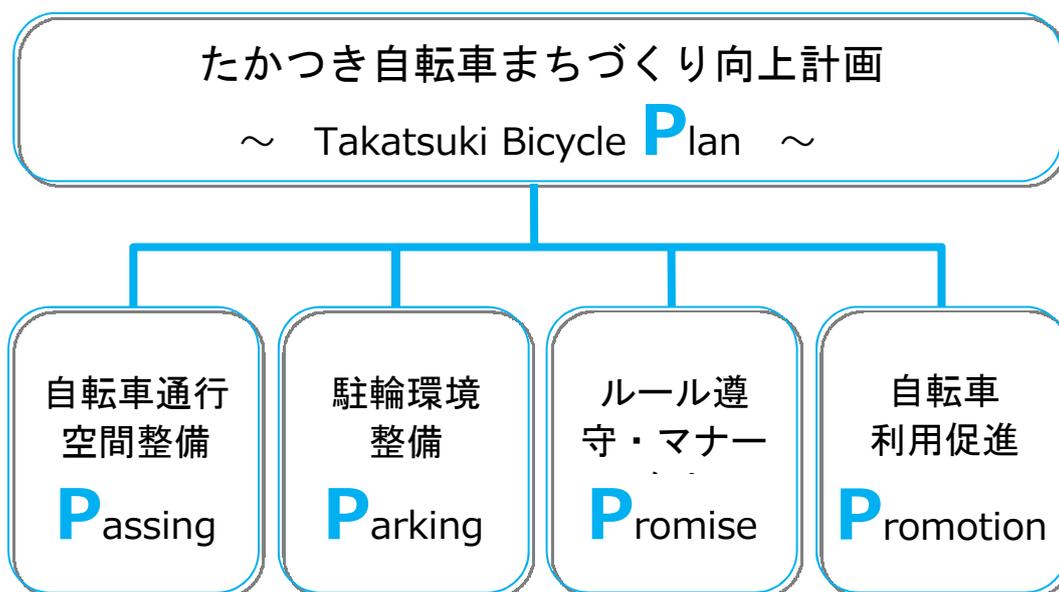


図4-2 本計画を構成する4つのP

3. 施策の体系

- ・施策の体系として、基本方針である4つのP（はしる、とめる、まもる、つかう）に基づき、以下の施策項目に取り組んでいきます。

表4-2 基本方針と施策項目

基本方針	施策項目
1. はしる【 Passing 】 ～自転車通行空間整備～	1) 自転車通行空間ネットワークの形成
2. とめる【 Parking 】 ～駐輪環境整備～	1) 既存市立駐輪場の利用促進
	2) 効果的な放置自転車対策
3. まもる【 Promise 】 ～ルール遵守・マナー向上～	1) 利用者の年齢層に応じた交通安全教育活動の充実
	2) 交通安全教育コンテンツの充実
	3) 関係機関との連携によるルール・マナーの周知・啓発
4. つかう【 Promotion 】 ～自転車利用促進～	1) 観光や余暇活動での自転車の利用促進
	2) 通勤等を含む日常生活や災害時における自転車活用

第5章 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画

1. はしる ～自転車通行空間整備～

<基本的な考え方>

- 道路の交通状況に応じて、自転車通行空間の整備を推進します。
- 既存道路空間内を有効活用し、自転車通行空間を生み出すよう努めます。
- 整備形態に関しては、原則「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)(H28.7)」に基づき選定します。但し、道路実情や財政状況によりやむを得ない場合は、暫定的な整備について検討します。
- 法定外表示方法は、原則「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領 改訂版(H29.3)」に基づき整備します。但し、道路実情や財政状況によりやむを得ない場合は、暫定的な整備について検討します。

◆自転車通行空間の整備形態の種類

- ・自転車通行空間の整備形態には、以下の3種類があります。
 - A：縁石線等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
 - B：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」、
 - C：車線の一部を活用して車道の左端に明示した「車道混在」

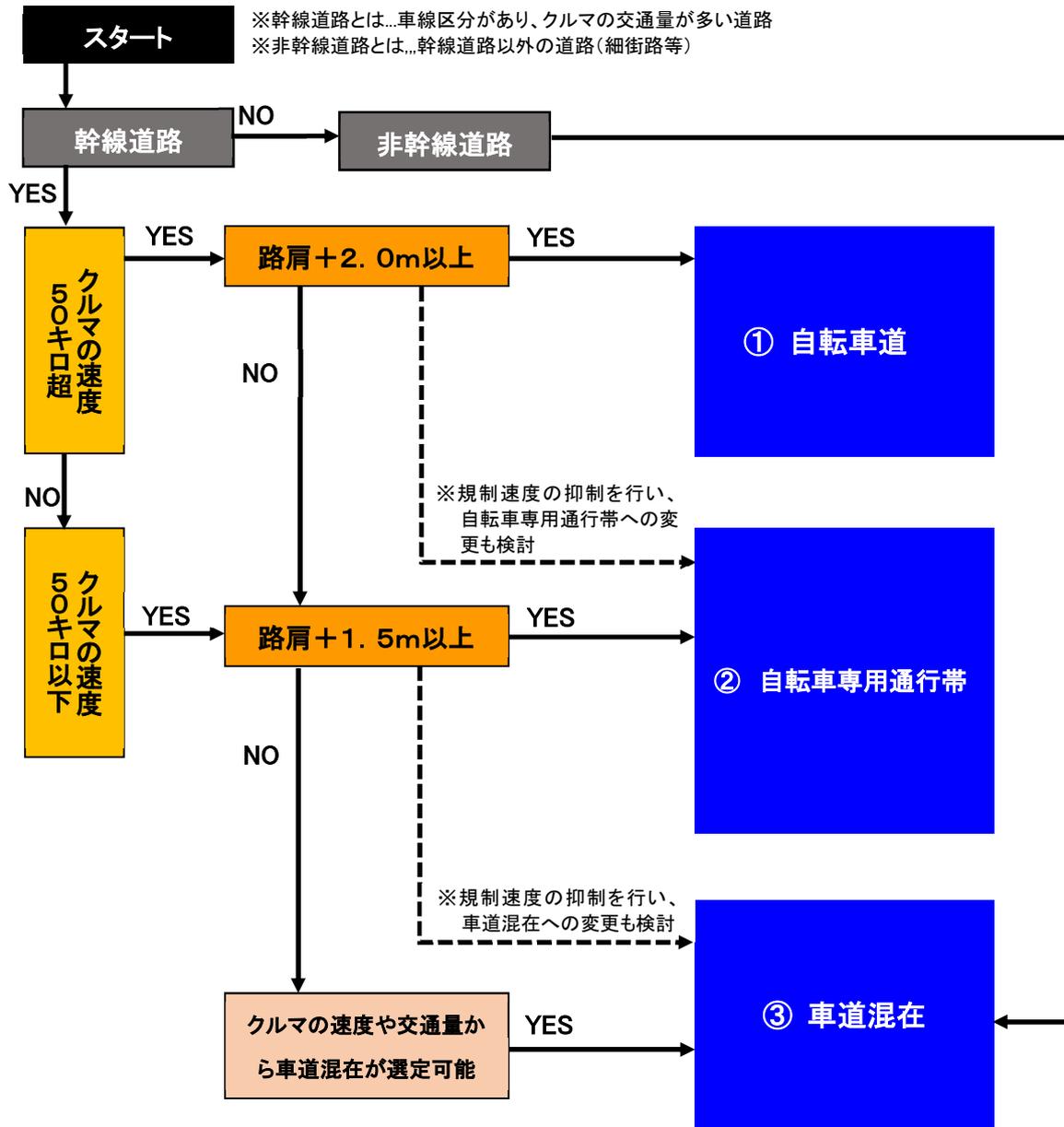
第5章 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画

	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）
幅員	2.0m （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 1.5m まで縮小することができる）	1.5m （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 1.0m まで縮小することができる）	—
整備イメージ			

図 5-1 自転車通行空間の整備形態選定の考え方

出典：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）

◆ 選定フロー



※クルマの速度は、規制速度を用いるものとしませんが、規制速度の見直しの検討等を行っている道路や規制速度が行われていない道路等については、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します。

図5-2 道路（路肩）幅員に基づく整備形態の選定手順

◆ 自転車通行空間ネットワークの形成

(1) 路線選定の考え方

- ・ネットワーク路線の選定にあたっては、下表に示す自転車交通量や自転車関連事故発生件数等の各条件に基づき、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。

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

選定の考え方	選定条件	備考
①自転車交通量が多い路線	自転車が500台/12h以上	道路構造令の解説と運用より
②自転車関連事故が多い路線	自転車関連事故が1回/km・年以上の路線	
③すでに自転車通行空間が整備されている路線	(R3年度末時点) 10.2km	
④自転車通行空間の整備可能路線	路肩幅員が1.5m以上の路線 (側溝部含む)	高槻市道路台帳より
⑤細街路活用エリア	整備要望が高い路線 (駅周辺、地元要望箇所など)	アンケート調査結果、高槻市資料より
	小学校の通学路に指定されている路線	高槻市資料より
	高校周辺の路線(市内の高校から500m以内の路線)	スクールゾーン設定の考え方より
⑥主要施設間を結ぶ路線	地域間を結ぶ主要路線 (駅周辺と郊外を結ぶ路線)	近畿都市圏PT調査、アンケート調査より
⑦連続性を確保するために必要な路線	①～⑥を重ね合わせ、ネットワークの連続性を確保すべき路線	

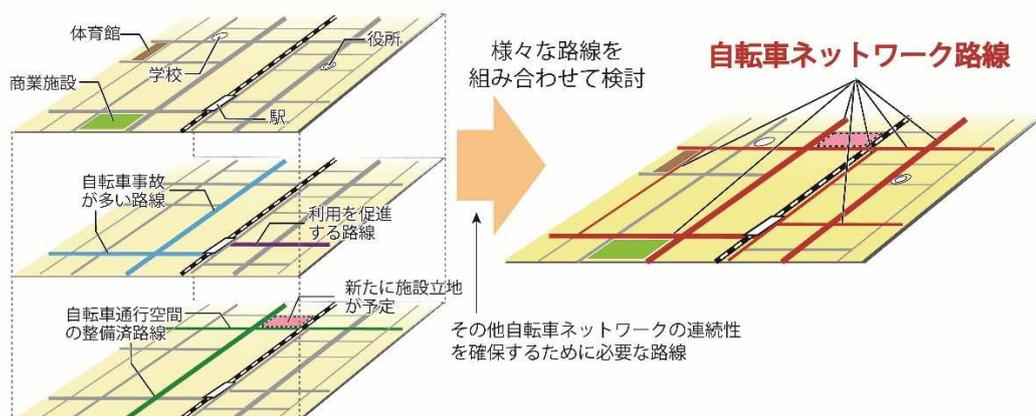


図5-3 自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ

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. とめる ～駐輪環境整備～

<基本的な考え方>

- 駐輪需要に対応した、分かりやすく利用しやすい駐輪環境を創出するため、駐輪場の適正な利用を図るとともに、放置自転車の削減を図ります。

<p>施策項目</p>	<p>(1) 既存市立駐輪場の利用促進</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>既存市立駐輪場の適正な利用を図り、路上駐輪の慢性化等を防止するため、駐輪場への案内性向上や止めやすい駐輪環境の創出を図ります。また、既存市立駐輪場の運営見直しや駐輪施設の整備等により、鉄道駅周辺の駐輪対策を適切に行います。</p> <div data-bbox="512 875 1318 1435" data-label="Image"> </div> <p>図5-4 駐輪場マップ</p> <div data-bbox="507 1563 1337 1917" data-label="Image"> <p>(原付エリア⇒電動自転車エリア) (ラック撤去⇒大型自転車エリア)</p> </div> <p>図5-5 駐輪区画の見直し</p>

<p>施策項目</p>	<p>(2) 効果的な放置自転車対策</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>放置自転車の現状を踏まえ、放置自転車対策に対する啓発活動の強化を図るとともに、短時間駐輪などの多様な駐輪特性を勘案し、民間事業者や商店街等との連携のもと、総合的な駐輪対策を講じます。</p> <div data-bbox="528 591 1315 1106" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図5-6 啓発ポスター</p> <div data-bbox="520 1223 1318 1525" style="text-align: center;"> <p style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> 道の半分以上を放置自転車が占有 道にはみ出た自転車を店舗内へ整理 </p> </div> <p style="text-align: center;">図5-7 商店街との連携</p>

3. まもる ～ルール遵守・マナー向上～

<基本的な考え方>

- 自転車は「車両」であり、「車道の左側端」を通行することが基本ルールであることを、自転車利用者をはじめとするすべての道路利用者が理解・実践できるよう、自転車交通ルールの周知とマナー向上を図ります。

<p>施策項目</p>	<p>(1) 利用者の年齢層に応じた交通安全教育活動の充実</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>自転車は「車両」であり、「車道の左側端」を通行することが基本ルールです。この基本ルールを、自転車利用者をはじめとするすべての道路利用者が自転車に関する理解・実践するために、警察や学校関係者等の関係機関・民間団体と連携・協力しながら、年齢層に応じた交通安全教育活動を実施します。</p> <div data-bbox="608 981 1222 1379" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図5-8 自転車交通安全教室</p> <div data-bbox="608 1503 1222 1957" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図5-9 イベントにおける自転車安全利用啓発ブース</p>

<p>施策項目</p>	<p>(2) 交通安全教育コンテンツの充実</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、対面以外の手法においても交通安全教育を実施できるよう、交通安全教育コンテンツを充実させます。また、メディア等も活用した交通安全啓発を行います。</p> <div data-bbox="608 629 1214 1021" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="608 1077 1214 1361" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="751 1368 1070 1402" data-label="Caption"> <p>図5-10 交通安全教育動画</p> </div> <div data-bbox="667 1464 1187 1928" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="751 1944 1070 1977" data-label="Caption"> <p>図5-11 広報誌の特集記事</p> </div>

<p>施策項目</p>	<p>(3) 関係機関との連携によるルール・マナーの周知・啓発</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>警察や関係団体などと連携した啓発活動を実施します。また、市の公共施設やイベントにおいても自転車に関する啓発を行うとともに、さまざまな企業と連携し、本市だけでは実施できない幅広い取組を展開します。</p> <div data-bbox="539 638 1241 1102" data-label="Image"> </div> <p>図5-12 警察や関係団体などと連携した啓発活動</p> <div data-bbox="491 1214 1327 1579" data-label="Diagram"> <p>お互いの持つ資源を有効活用しましょう!</p> <p>企業団体 高槻市</p> <p>CSR活動を充実させたい!</p> <p>CSR活動を広くPRしたい!</p> <p>新たな市場を発掘したい!</p> <p>行政の持つ情報を活用したい!</p> <p>媒体やノウハウ等を提供できます! 情報提供をお願いします!</p> <p>保有する情報等を活かしたい!</p> <p>自転車の安全な利用を促進したい!</p> <p>行政コストを削減したい!</p> <p>より広く自転車の魅力を伝えたい!</p> <p>自転車の安全利用を推進したい! 官民一体となって事業を進めたい!</p> </div> <p>図5-13 事業連携協定の締結イメージ</p>

4. つかう ～自転車利用促進～

<基本的な考え方>

- 環境負荷低減などの自転車利用のメリットを踏まえ、市民や来街者が楽しく快適に自転車を利用でき、自転車の利用促進につながる環境を創出します。また、災害時においても自転車の有効利用を図ります。

<p>施策項目</p>	<p>(1) 観光や余暇活動での自転車利用促進</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>市民や来街者が市内の歴史文化施設などを観光する際に、楽しく快適に自転車を利用してもらい、四季や風景の体感による街の新たな魅力を再発見できるよう、自転車の利用促進を図ります。</p> <div style="text-align: center;">  <p>図5-14 サイクルイベント</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図5-15 観光地の例（安満遺跡公園）</p> </div>

<p>施策項目</p>	<p>(2) 通勤等を含む日常生活や災害時における自転車活用</p>
<p>施策の方向性</p>	<p>クルマからの利用転換による環境負荷低減など、自転車のメリットを踏まえて、通勤や買い物などの日常生活等における更なる自転車の活用を目指します。また、災害時において、他の交通機能が停止した場合の物資運搬や被害状況の調査等の移動手段として、自転車の活用を図ります。</p> <div data-bbox="539 633 1262 1149" data-label="Image"> <p>The photograph shows a bus stop area. A green and white bus is parked at the stop. To the right of the bus, there is a designated bicycle parking area with several bicycles parked. The background shows residential buildings and utility poles under a clear sky.</p> </div> <p>図5-16 サイクル&バスライドの例（北大塚のりば）</p>

第6章 計画の推進に向けて

- ・本計画に基づき高槻市の自転車まちづくりを積極的に推進していくために、高槻市自転車安全利用条例や各種自転車関連施策について、市民や学校、企業、関連団体等に広める活動を継続的に実施していきます。
- ・本計画の示す基本方針を踏まえ、具体的な自転車に関する施策や事業を推進するための実施計画の策定をします。
- ・計画に掲げた各種施策・事業の進捗管理を行うため、「高槻市自転車利用環境庁内推進会議」を毎年1回以上開催し、P D C Aサイクルに基づく計画の策定（Plan）・施策の実行（Do）・施策の評価（Check）・計画等の見直し（Action）を実施します。
- ・計画の成果や課題を把握するため、定期的なフォローアップ調査（市民アンケート調査等）を実施します。

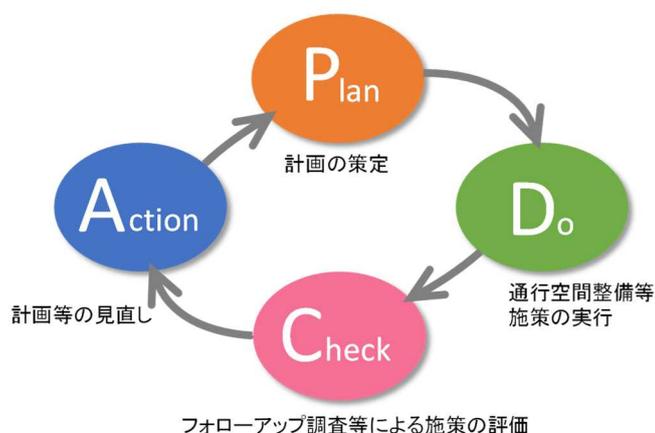


図6-1 P D C Aサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂素案）



高槻市
Takatsuki City

発行年月：令和4年9月

発行：高槻市

編集：都市創造部管理課

道路課

〒569-0067

高槻市桃園町2番1号

TEL：072-674-7532

FAX：072-674-3125