

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」

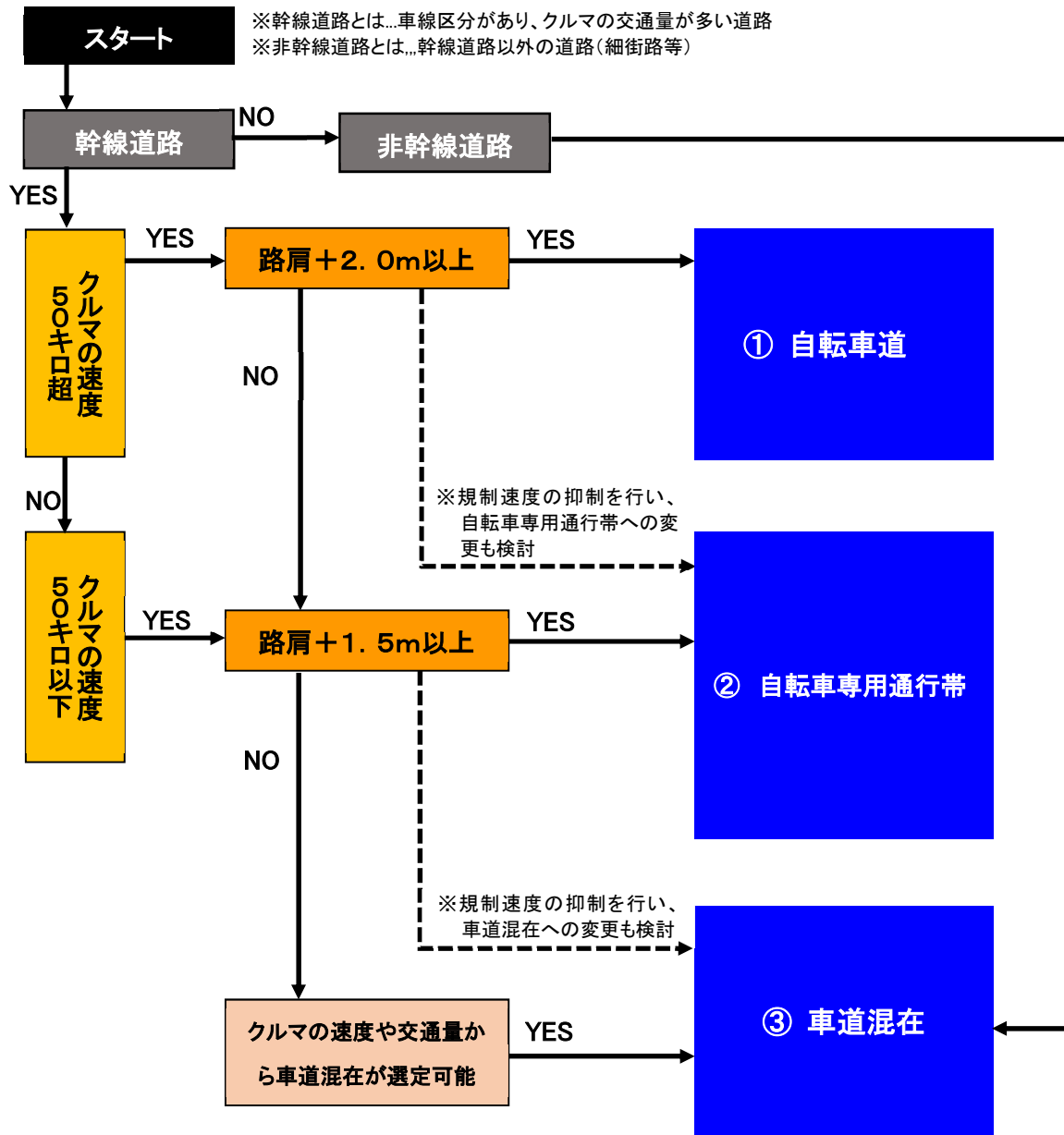
第5章 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画

	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	

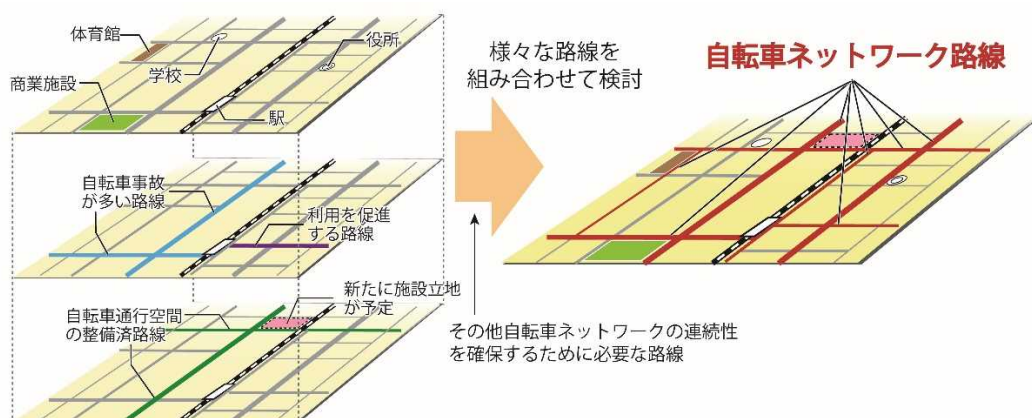


図5-3 自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ

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停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" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">図5-4 駐輪場マップ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="512 1563 911 1850"> <p>(原付エリア⇒電動自転車エリア)</p> </div> <div data-bbox="948 1563 1318 1850"> <p>(ラック撤去⇒大型自転車エリア)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">  <p>図5-6 啓発ポスター</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>道の半分以上を放置自転車が占有</p> <p>道にはみ出た自転車を店舗内へ整理</p> <p>図5-7 商店街との連携</p> </div>

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 1962" 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 1025" 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 includes 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>

