



堺市自転車利用環境計画

【市町村(地方版)自転車活用推進計画】

＜追補版＞

— 重点アクションプラン —

令和元年8月

堺市建設局自転車まちづくり部

追補版作成にあたって

本市では、平成25年6月に自転車のまちづくりを進めていくうえで、基本となる「つかう」（利用促進）、「まもる」（安全利用）、「とめる」（駐輪環境）、「はしる」（通行環境）の4つの要素を柱とした「堺市自転車利用環境計画」（以下「本計画」）を策定しました。

「追補版—重点アクションプラン—」（以下「追補版」）は、本計画を基礎として、平成31年度以降に重点的に取り組む項目を特筆したものです。

追補版を作成するに至った契機としては、平成28年7月改定の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や平成29年5月施行の「自転車活用推進法」、また平成30年6月策定の「自転車活用推進計画」など自転車を取り巻く新たな法整備等がなされたことから、本市としても、より時代に見合った施策を推し進める必要があるからです。

本計画は、国策定の「自転車活用推進計画」が示す自転車の活用の推進に関する基本事項は一致しているため、改定するのではなく、残りの計画期間である令和4（2022）年度までの4カ年に重点的に実施すべきことを、「重点アクションプラン」として追補し、本計画と追補版を合わせて「自転車活用推進法」の第11条にある「市町村自転車活用推進計画」と位置付けるものです。

また、「持続可能な開発目標（SDGs）」（※注）が掲げる課題へ対応するという視点も求められています。

（※注）SDGs（Sustainable Development Goals）とは、2015年9月25日に採択された国連が定めた新たな目標

なお、本計画の全面的な改定は、策定から10年が経過する令和5（2023）年度に実施予定です。

令和元年8月

「追補版—重点アクションプラン—」を
踏まえた計画の位置付けと期間

堺市マスタープラン

【平成23年度～令和2（2020）年度】



堺市自転車利用環境計画

【平成25年度～令和4（2022）年度】



上記計画本編自体を基礎として、残り2019年度
以降に、重点的に取り組むべき内容を追補する。（追補版）

堺市自転車利用環境計画 追補版—重点アクションプラン—

【令和元（2019）年度～令和4（2022）年度】

市町村(地方版)自転車活用推進計画

～関連計画～

- | | |
|----------------|-----------------------|
| ①堺市都市計画マスタープラン | ②第10次堺市交通安全計画 |
| ③第3次堺市環境基本計画 | ④堺市地球温暖化対策実行計画（区域施策編） |
| ⑤堺 都心のまちづくりプラン | ⑥堺市中心市街地活性化基本計画 |

～その他自転車に関する計画・条例等の経過～

- 平成25年 6月 堺市自転車利用環境計画策定（堺市）
- 平成26年10月 堺市自転車のまちづくり推進条例施行（堺市）
- 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（大阪府）
- 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改定（国）
- 平成29年 5月 自転車活用推進法施行（国）
- 平成30年 6月 自転車活用推進計画策定（国）

1. 自転車を巡る社会背景及び今後の方向性

1. 自転車を巡る社会背景及び今後の方向性

本市におきましては、中世の時代から鉄砲鍛冶の知恵と技術を受け継ぎ、「自転車産業のまち」として名を馳せました。現代に至っては、自転車博物館やツアー・オブ・ジャパンの開催地などの自転車に関する資源が豊富にあり、また、平成25年6月に「堺市自転車利用環境計画」を策定し、市民・事業者・行政が協働して、自転車を安全に安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めています。

本計画策定時には、自転車を取り巻く現状として、自転車のメリットを（１）環境面の優位性、（２）短距離移動の優位性、（３）経済面の優位性、（４）健康面の効果等でとらえ、日常的な自転車利用の拡大や、自転車関連事故の削減、「自転車のまち・堺」ならではの地域資源を活用等、本市の課題解決を図ってきました。

国策定の「自転車活用推進計画」は、交通の安全確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を削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」に基づき策定されました。この計画の中で、良好な都市環境の形成、健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムによる観光立国の実現等の目標が設定され、これまでより自転車に期待される役割が拡大しています。

本市としましては、それらを踏まえて、特にIoTを駆使したシェアサイクルの活用により交通機関を補完する役割や、自転車通勤による健康の増進、自転車による周遊環境の向上、災害時における自転車の活用など、引き続き自転車を活かしたまちづくりを行い、更なるまちの魅力向上につなげます。

さらに本市では、百舌鳥古墳群周辺等を周遊する手段としての自転車の活用、また大和川沿川を活かした広域的な自転車ネットワークの形成など市の独自の特色ある事業を検討します。

最後に、自転車の利用促進には、自転車通行環境の整備や利便性の高い駐輪場の設置、そして安全利用の推進が必要不可欠であることから、引き続き「つかう」（利用促進）、「まもる」（安全利用）、「とめる」（駐輪環境）、「はしる」（通行環境）の4つの要素を柱として、それらの柱を総合的、有機的に取組みを進めていきます。

2. 重点アクションプランの概要

「追補版—重点アクションプラン—」では、本計画の施策を継続するとともに、以下の取り組みを重点的に推進していき、「自転車のまち・堺」の更なる飛躍に努めていきます。

重点アクションプランの内容につきましては、次ページ以降にまとめております。

(1)「つかう」(利用促進)

事業1：さかいコミュニティサイクル事業

○民間事業者主導のシェアサイクルの導入を検討、実施。

事業2：自転車通勤の促進事業

○自転車の有効性、特に健康面での効果等を発信し、自転車通勤の促進を行う。

事業3：自転車を活かした観光の推進

○自転車での周遊促進のための情報発信や誘導サインなどの整備を行う。

○自転車で市内を巡る「SAKAI 散走」等を実施。

(2)「まもる」(安全利用)

事業10：交通安全教育の推進

○先進的な手法による新たな交通安全教育の調査、研究等を行い、充実を図る。

事業11：自転車事故に対する危機管理意識の向上

○自転車ヘルメットの着用促進及び自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。

(3)「とめる」(駐輪環境)

事業12：駐輪場の再配置、料金体系の見直し及び機能充実

○堺東駅前で利便性の高い駐輪場整備及び放置自転車対策を地域と連携し、啓発強化等を行う。

○中百舌鳥駅前で利便性の高い駐輪場の整備及び放置自転車対策を実施。

(4)「はしる」(通行環境)

事業15：自転車通行環境整備事業

○通行環境整備をスピード感を持って進め、さらに広域ネットワーク等の位置付けを行いながら、自転車で走りやすい空間確保に努めていく。

(5)「つかう」「まもる」「とめる」「はしる」

事業16：大和川沿川における自転車を活用したまちづくりの推進

○自転車利用者が安全かつ快適に走行できる通行環境の形成

○サイクルサポート機能の充実、賑わいの創出

○幼児から高齢者までライフステージに合わせた体験型の自転車教育・育成を実施

3. 重点アクションプラン

つかう（利用促進）

シェアサイクルや電動アシスト自転車の普及、またサイクリング等で余暇を楽しむツールとしても、より自転車を利用する機会が増えています。加えて、災害時における移動手段として、自転車が注目されています。

本市では、さらに自転車の利用促進や市内を周遊しやすい環境を創出するため、庁内連携を強化し、自転車通勤や通学等日常的な移動、そして自転車観光等をはじめとした余暇活動等多岐にわたり自転車が利用されるよう施策を展開し、自転車利用者の利便性の向上を図ります。

また、災害時の自転車利用は有用であり、発災後の各段階に応じて、どのような活用方法が有効であるか検討を行っていきます。

事業1：さかいコミュニティサイクル事業

事業主体：建設局自転車まちづくり部 関連部局：文化観光局観光部、建築都市局交通部
事業概要 全国各地で普及が進む民間事業者が運営するシェアサイクルの導入を検討、実施する。 スマートフォン1台で気軽に貸出登録やキャッシュレス決済が可能な利便性の高いシステムを活用し、観光やビジネス、また買物などの日常利用など幅広い利用に対応する。 そのため、主要駅前だけでなく、阪堺線沿いや商業地、さらに百舌鳥古墳群を周遊しやすいポートの設置等を進める。 ※シェアサイクルとは、1台の自転車を複数の人が共同利用するもので、複数のサイクルポート（自転車の貸出・返却拠点）を設置し、利用者がどこのサイクルポートでも貸出・返却できるシステム。
達成目標 民間事業者主導のシェアサイクルの導入
取組内容：民間事業者主導によるシェアサイクルの導入の検討・実施 全国各地で普及が進む最新IoTを駆使したシェアサイクルの導入を検討、実施。 ※本計画のアクションプランの達成目標を以下のとおり変更します。 事業1：さかいコミュニティサイクル事業
達成目標 コミュニティサイクルの利用率（1日あたり契約自転車台数/自転車台数）1.15以上

*変更理由：堺市マスタープラン後期実施計画（平成28年度～平成32年度）の目標値（利用率1.15以上）と整合性を図るため。



民間主導のシェアサイクル（他都市事例）

事業2：自転車通勤の促進事業

事業主体：建設局自転車まちづくり部
関連部局：健康福祉局健康部、環境局環境都市推進部
事業概要 自転車通勤は、日常のライフスタイルの中で、健康を増進できる手軽で有効な取り組みであり、健康面や環境面でのメリットを示しながら、積極的な自転車通勤を市内事業者に普及啓発する。
達成目標 健康・環境等の効果等をまとめた冊子の作成及び広報啓発の実施
取組内容：自転車通勤の健康・環境効果等を積極的に広報啓発 自転車の有効性、特に健康面や環境面での効果を広報啓発することで、自転車通勤の促進を行う。

事業3：自転車を活かした観光の推進

事業主体：建設局自転車まちづくり部 関連部局：文化観光局観光部、建築都市局交通部
事業概要 百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産登録に登録されたことから、増加が予測される来訪者対策として、「民間事業者主導によるシェアサイクルの導入」や「誘導サインの設置」等環境整備を図り、自転車による周遊促進を行う。 また、散歩するようにゆっくりと自転車で市内の名所旧跡や飲食店を巡る新しい自転車の楽しみ方である「SAKAI 散走」について、「自転車のまち・堺」ならではの取り組みとして、市民と協働して展開を図る。
達成目標 シェアサイクルの導入及び誘導サインの設置など、市内の周遊環境の整備を図る
取組内容①：百舌鳥古墳群周辺地域の自転車用周遊地図の作成及び誘導サインの設置等、周遊環境の充実 「百舌鳥・古市古墳群」が世界文化遺産登録されたことから、今後ますます百舌鳥周辺が注目されることから、自転車を市内周遊の手段のひとつと考え、自転車での周遊等の広報啓発やサインの設置等、周遊環境を充実させる。
取組内容②：SAKAI 散走等自転車観光の推進 自転車を活用した、地域の活性化や賑わいづくりの創出のため、官民協働で、自転車で市内を巡る「SAKAI 散走」等を実施。
取組内容③：民間事業者主導によるシェアサイクルの導入の検討・実施（再掲） 全国各地で普及が進んでいる最新IoTを駆使したシェアサイクルの導入を検討、実施。



百舌鳥古墳群

まもる（安全利用）

自転車の安全利用を促進するため、交通ルールの遵守に向けた広報・啓発や交通安全教育の充実等により交通事故の削減を図ります。

事業１０：交通安全教育の推進

事業主体：建設局自転車まちづくり部
関連部局：教育委員会事務局、健康福祉局長寿社会部、子ども青少年局子育て支援部
事業概要 従来の交通安全教育を継続的に実施するとともに、他都市が実施している先進的な安全教育手法について調査・研究を行うなど、効果的な手法を模索し、交通ルールの規範意識の向上を図る。
達成目標 先進的な手法による交通安全教育の実施
取組内容：先進的な手法による交通安全教育の調査・研究 幼児から高齢者に至る各年齢層に応じた効果的かつ先進的な手法による新たな交通安全教育の調査、研究等を行う。「自転車に乗る楽しさ」を実感することのできる参加・体験型の自転車教室や、地域それぞれの交通事情や道路状況、事故状況に応じた実践型座学講習など、他都市による先進的取組の一例を試験的に実施するなど交通安全教育の充実を図る。

事業１１：自転車事故に対する危機管理意識の向上

事業主体：建設局自転車まちづくり部
事業概要 万一発生した事故において、被害を軽減するための自転車ヘルメットの着用促進、また加害者になった場合の被害者救済を図るための自転車損害賠償保険等の加入促進を行うことで、安全、安心な自転車利用の推進に努める。
達成目標 自転車ヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等の加入促進に向けた広報啓発を行う。
取組内容：自転車ヘルメットの着用促進及び自転車損害賠償保険等の加入促進 頭部損傷が自転車事故死因のトップであることなど、ヘルメット着用の重要性を訴える。また、自転車事故の加害者になることで、高額な損害賠償事例が多数発生していることなどの周知を図ることで、自転車損害賠償保険等の加入促進を行う。

とめる（駐輪環境）

駅前の道路の通行環境の向上をめざし、放置自転車の解消に努めます。
自転車利用者のニーズに沿った駐輪場の整備及び既存駐輪場の改修を行います。

事業１２：駐輪場の再配置、料金体系の見直し及び機能充実

事業主体：建設局自転車まちづくり部
事業概要 利用者ニーズに沿った駐輪場の整備を行うとともに、駅前の通行環境の向上を図ることにより、自転車の利用促進を図りながら、放置自転車の削減に努める。
達成目標 ・堺東駅前における駐輪場の整備、運営及び既存駐輪場の改修、再編 ・その他各駅における既存駐輪場の改修及び再編 ・駐輪場の利便性に応じた料金体系の見直し
取組内容①：堺東駅前における駐輪環境の向上 南側方面から堺東駅前へアクセスする自転車利用者に対する駐輪環境が整っていないことから、それに対応する駐輪場を整備する。あわせて、一時利用に対応した駐輪場の設備改修を進めていく。
取組内容②：中百舌鳥駅前駐輪場の利用状況の平準化 令和元年６月に既存駐輪場の建替えを完了し、さらに自転車利用者のニーズに合わせた、駐輪場の適正配分を公共空間の活用も踏まえ進めていく。
取組内容③：初芝駅前駐輪場の再編 都市計画道路（駅前広場を含む）整備に伴い、駐輪場の再編等を検討していく。
取組内容④：母・美木多駅及び光明池駅前駐輪場の再編 ニュータウンの人口減少により、利用率の低い駐輪場について、統廃合及び余剰地の有効活用を検討していく。

はしる（通行環境）

歩行者の安全を第一とし、自転車利用者の安全にも配慮した自転車の通行空間を確保します。

また、通行空間の連続性を確保した自転車ネットワークを形成し、回遊性や快適性を高めます。さらに、広域的な自転車ネットワークの形成を推進し、自転車による周遊を促し、地域の活性化や賑わいづくりにつなげます。

事業15：自転車通行環境整備事業

事業主体：建設局自転車まちづくり部 関連部局：建設局土木部・道路部
事業概要 自転車道や自転車レーンに重点を置いて自転車通行環境の整備を行う。
達成目標 自転車通行環境の整備延長L＝50km（平成27年度～令和4年度） →堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン50km
取組内容①：自転車通行環境の整備 府道大阪和泉泉南線、府道堺泉北環状線、高松西野1号線等で自転車通行環境の整備を行う。
取組内容②：広域ネットワークの形成 大阪府泉州地域をつなぐサイクルルートや大和川河川敷を利用したサイクルルートを整備する等、広域的な自転車ネットワークを形成する。



自転車通行環境整備

つかう・まもる・とめる・はしる

事業16：大和川沿川における自転車を活用したまちづくりの推進

事業主体：建設局大和川線推進室

関連部局：建設局自転車まちづくり部

事業概要

阪神高速道路大和川線や高規格堤防整備事業により生み出される大和川左岸沿川の広大な敷地を有効利用し、都心部における水と緑が同時に感じられる貴重な空間を活かした連続した通行環境や賑わいの創出など、自転車を楽しめる環境空間の形成を図ることにより、自転車を活かしたまちづくりを推進する。



達成目標

自転車を活かしたまちづくりに寄与したエリアとすること。

取組内容①：通行環境の形成

大和川の堤防や高水敷等を活用し連続した通行環境を形成し、泉州サイクルルートや南河内サイクルライン、堺臨海部を結ぶ広域的な周遊ルートの形成に向け、市域における不連続区間の解消や歩行者との分離構造、誘導表示など安全・快適な通行環境の確保に向けた整備を行う。

取組内容②：サイクルサポート機能の充実、賑わいの創出

泉州サイクルルートと南河内サイクルラインの結節部となる立地を活かし、阪堺線大和川停留場付近において、サイクリングの発進・中継や休憩などのサイクルサポート機能の充実や賑わいを創出する施設の検討を行う。

取組内容③：体験型自転車教育・育成の実施

幼児から高齢者までライフステージに合わせて、自転車の楽しさや楽しむ“きっかけ”に触れる機会を設け、安全・安心な自転車利用の増進を図るため、体験型自転車教育や競技用自転車の体験などによる教育・育成を実施する。

※自転車利用者の裾野拡大に向け、誰もが訪れたいくなるような魅力ある空間とするために、民間参画等による施設整備や管理運営について検討を行う。

【付録】

本計画 P45 から P50 の「第 4 章 施策の展開 第 4 節 はしる(通行環境)」については、平成 28 年 7 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されたため、反映したものを添付します。

はしる(通行環境)

安全に通行できる自転車通行環境を形成

環境負荷の少ない都市交通の重要な手段である自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成することで、自転車による回遊性や快適性を高めます。

また、歩行者の安全を第一とし、自転車利用者の安全にも配慮した自転車通行空間を確保します。

(1) 自転車通行環境整備事業【事業 15】

1) 自転車ネットワークの形成

自転車による回遊性や快適性を高めるため、自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成し、自転車通行環境の整備を推進します。

【ア】自転車利用者別の着目点

日常生活、健康、観光といった自転車利用者毎の特に着目すべき点を整理し、ネットワークに選定すべき道路を、以下のように整理を行います。

表 4-4-1 自転車利用者別の着目点

主な 自転車利用者 着目点	安全性	安心感	走りやすさ	回遊性 (楽しさ)	速達性	自転車通行空間の ネットワークに 選定すべき道路
通勤	○		○		○	・都心・都市拠点等へのアクセス道路 ・駅前の駐輪場へのアクセス道路
通学	○		○		○	・高校へのアクセス道路 ・駅前の駐輪場へのアクセス道路
業務	○		○		○	・都心・都市拠点等へのアクセス道路
買い物	○	○	○			・ショッピングモール等の商業施設へのアクセス道路
サイクリング	○	○	○	○		・公園等へのアクセス道路 ・緑や水辺空間を楽しむ道路
観光	○	○	○	○		・各観光エリアを結ぶ道路
求められる 事項	・自転車通行空間の確保 ・ルールへの遵守とマナーの向上	・自動車との分離 ・通行位置の明示と通行方法の明確化	・通行位置の明示と通行方向の明確化 ・適正な道路等の維持管理	・サイクリングコースの設定や自転車地図等を活用した情報の提供	・原則、車道通行 ・ルールへの遵守とマナーの向上	

【イ】自転車ネットワークの選定

自転車利用者別の着目点を踏まえた上で、自転車ネットワークの選定を行います。

- ①公共施設、学校、商業施設、居住地区が集まる都心や都市拠点間等を結ぶ道路
(将来道路網も含む)
- ②上記①の道路から自転車が集中する主要な目的地(市役所、区役所、鉄道駅など、駐輪場、公園、高校、商業施設等の自転車利用が多い施設)へと結ぶ道路
- ③仁徳天皇陵古墳・大仙公園周辺地域や旧市街地周辺地域等を結ぶ道路
- ④堺浜エリア、大和川等の緑や水辺空間を楽しむ道路
- ⑤市域を超えた広域自転車ネットワークに選定された道路

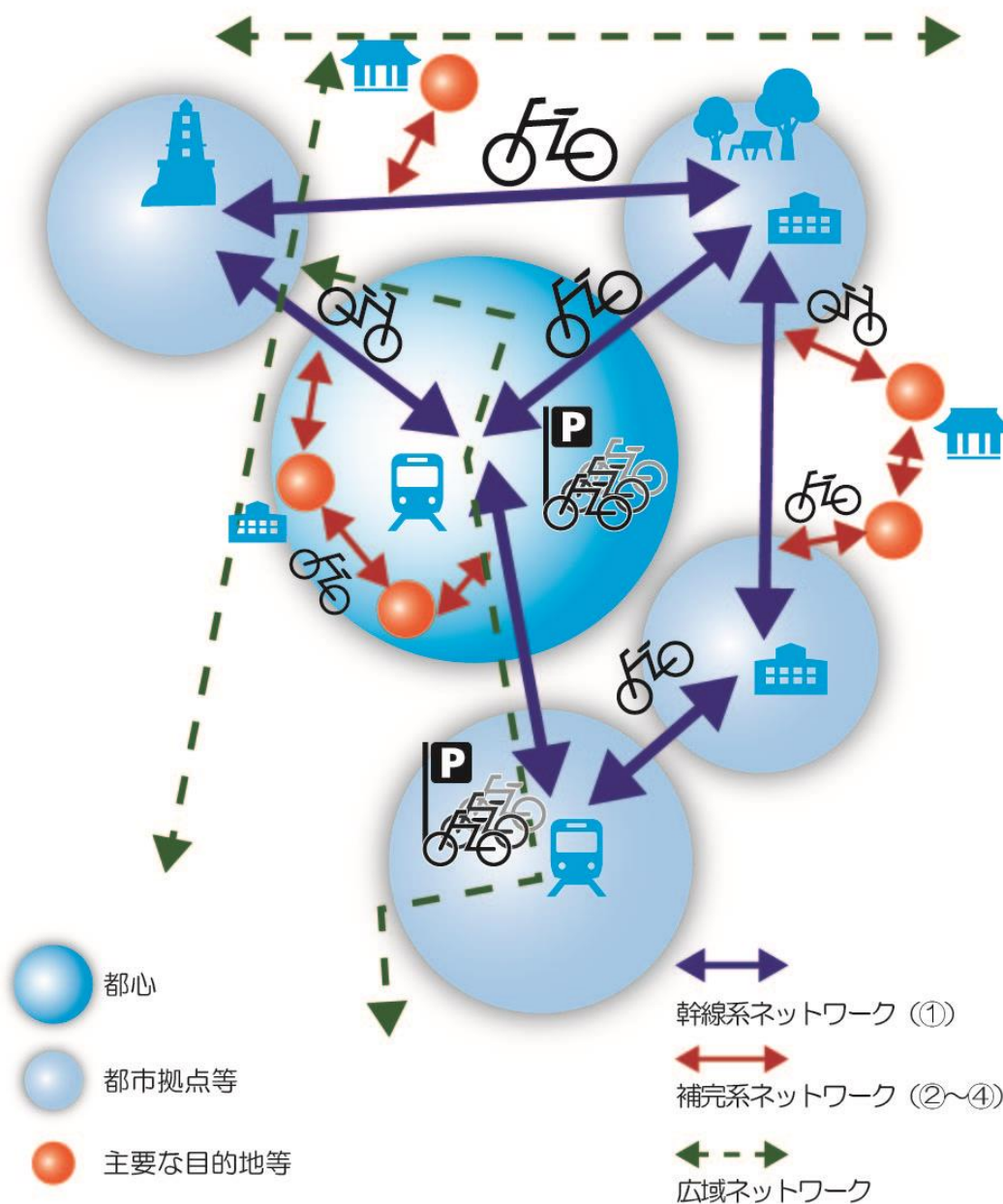
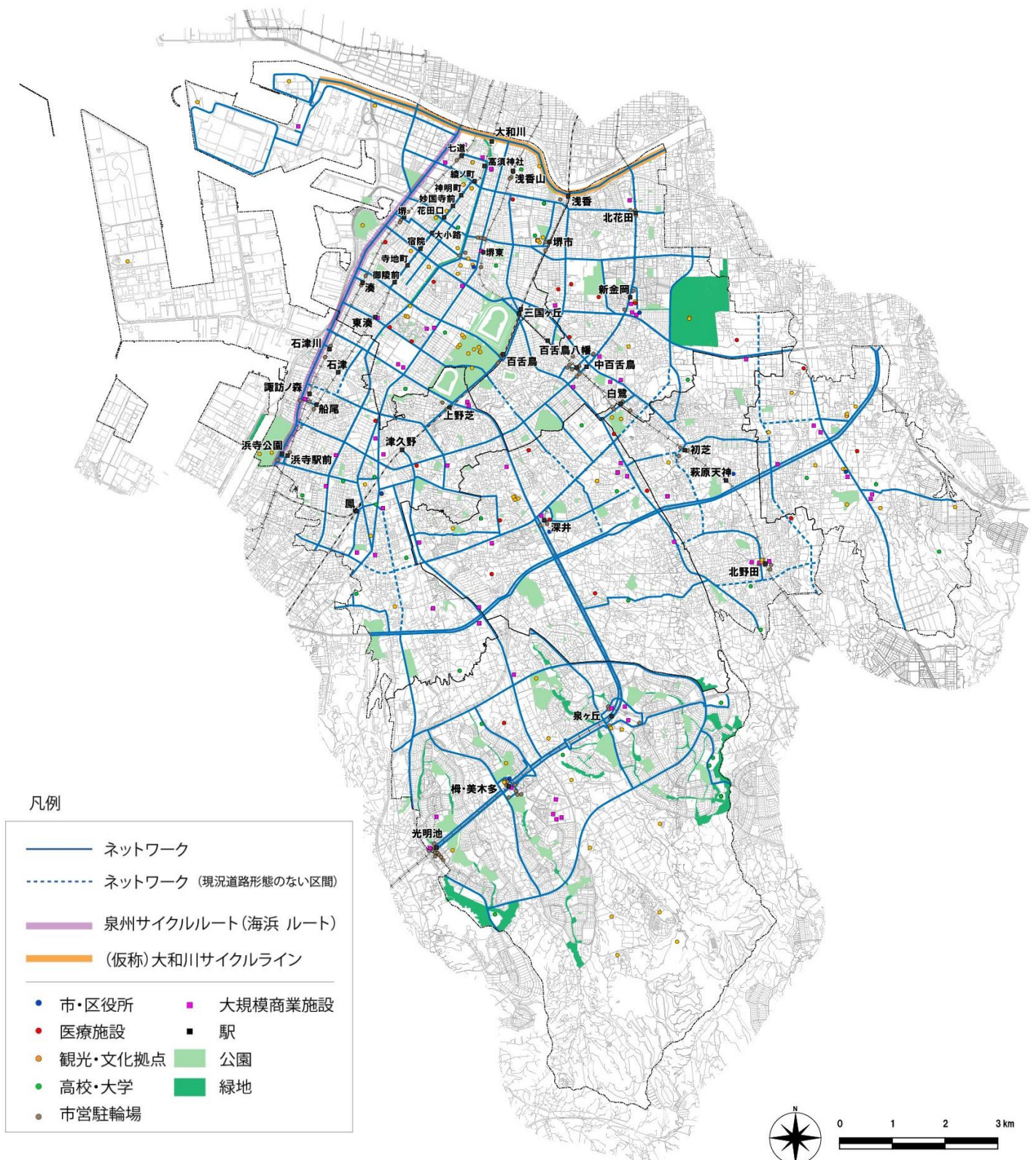


図 4-4-1 拠点間を結ぶ自転車ネットワークのイメージ図



- ※ ネットワークは、整備済みの路線も含んでいます。
- ※ ネットワークは、地域の課題等に応じる場合、新たな路線や代替路を検討します。
- ※ ネットワーク (現況道路形態のない区間) は、都市計画道路の見直しにより変更になる場合があります。
- ※ 緊急避難路や歩行空間のバリアフリー化、通学路における交通安全の確保、無電柱化等の関連する施策との連携を図ります。

図 4-4-2 自転車ネットワーク

2) 自転車通行空間の確保

これまで堺市では、歩行者の安全を確保するため、「歩道の視覚分離」を進めてきました。今後は、歩行者及び自転車利用者の安全確保のために「自転車は、原則車道通行であり、歩道通行は例外である。」という原則に基づいた『自転車道』や『自転車レーン』を重点において推進していきます。

3) 自転車通行位置、通行方向を明確化

整備するにあたっては、適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導するとともに、自転車の通行があることをドライバーに認識させるため、路面着色、路面表示、誘導サイン等の設置を組み合わせることで自転車の通行位置、通行方向を明確化していきます。

【ア】路面着色

路面着色は、原則として「青色」を使用するものとします。ただし、百舌鳥古墳群周辺地域や堺環濠都市地域等の景観に配慮する地域については考慮するものとします。

【イ】路面表示

路面表示は、交通規制標示に配慮し、法定外のサイン表示を活用することで、自転車の適正な通行位置と通行方向を明示します。



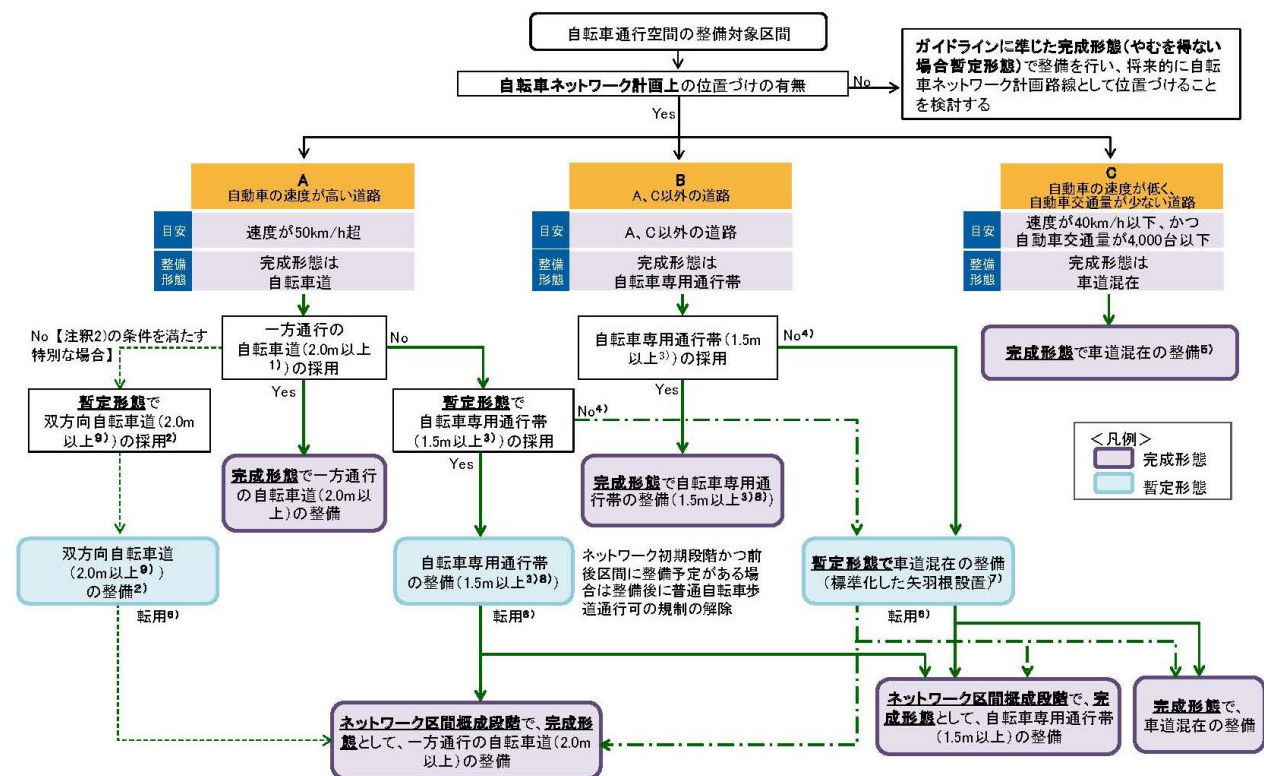
表示する意味

- ピクト表示は、自転車通行空間の位置、通行方向をわかりやすく伝えます。
- ピクト表示と合わせ矢印を表示することにより、自転車の通行方向を一目でわかりやすくします。
- ピクト表示や矢印は、大阪府下で統一仕様しています

図 4-4-3 自転車通行空間 ピクトグラム

4) 整備方法の検討フロー図

自転車ネットワークにおける自転車通行空間の整備方法は、自動車の速度や自動車交通量、道路空間の再配分の可能性等を踏まえて決定するものとし、基本的な考え方を下記に示します。ただし、自転車利用者の利用状況等も考慮するものとしします。



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差ししないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

図 4-4-4 整備方法の検討フロー図(国ガイドラインに準拠)

5) 自転車の安全通行の普及啓発及び効果検証の実施

自転車通行環境整備を行った路線について、自治会や関係行政機関と協働し、自転車通行の安全と歩行者への安全確保を促すとともに、自転車通行における交通ルールの遵守やマナー向上に関する啓発を行います。

また、必要に応じ、交通量調査やアンケート調査等で整備における効果等を検証し、他の路線の整備時に参考にします。

堺市自転車利用環境計画＜追補版＞－重点アクションプラン－

令和元年8月

発行・編集 堺市建設局自転車まちづくり部

住所：〒590-0078 堺市堺区南瓦町3番1号

電話：072-228-7636 FAX：072-228-0220

<http://www.city.sakai.lg.jp/>

堺市行政資料番号 1-C2-19-0109