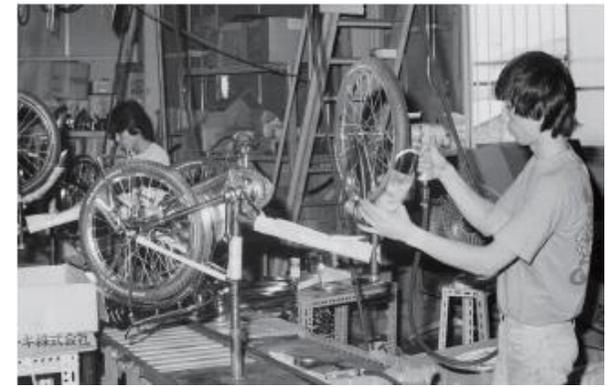


堺市における自転車の現状等について

堺市における自転車の現状（産業と関連施設）

- 高度成長の時代、自転車組立工場や自転車部品製造工場が多く立地し、自転車産業のまちであった。現在も、(株)シマノの本社があるなど、その特徴が受け継がれている。
- 日本で唯一の自転車専門の試験研究機関や自転車博物館があるなど、自転車関連の施設が多く立地している。



堺の自転車産業のルーツは1600年前に築かれた百舌鳥古墳群にあり古墳の周濠を掘り、墳丘を作るには鉄の道具が必要で、鉄の職人が多く住むようになりました。この鍛冶職人達は戦国時代には火縄銃の生産、江戸時代以降は料理包丁、明治以降は自転車産業にも関わり、鉄の文化として堺に受け継がれています。



シマノ自転車博物館

堺自転車会館

財団法人日本車両検査協会大阪検査所

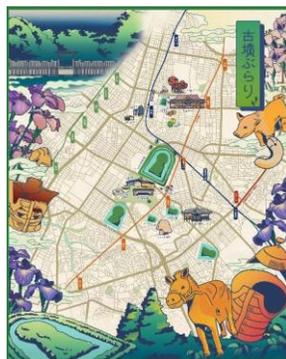
堺市における自転車の現状（観光）

- ICTを活用した堺市の歴史・文化の情報発信を行っている。
- 堺駅観光案内所、大仙公園観光案内所等で、自転車のレンタル、観光に役立つ地図、多言語に対応して情報を発信。

観光マップの作成・発信



観光地図、多言語に対応した観光案内所による情報発信



古代「百舌鳥野」をVR、ARで再現、GPSと連動したデジタルマップ等、ICTを利用した情報発信

散走・イベントの開催



散走による堺市内の文化施設を観光



自転車の魅力を伝えるレース、サイクリングをきっかけに地域の魅力を感じるイベントを開催

観光レンタサイクル



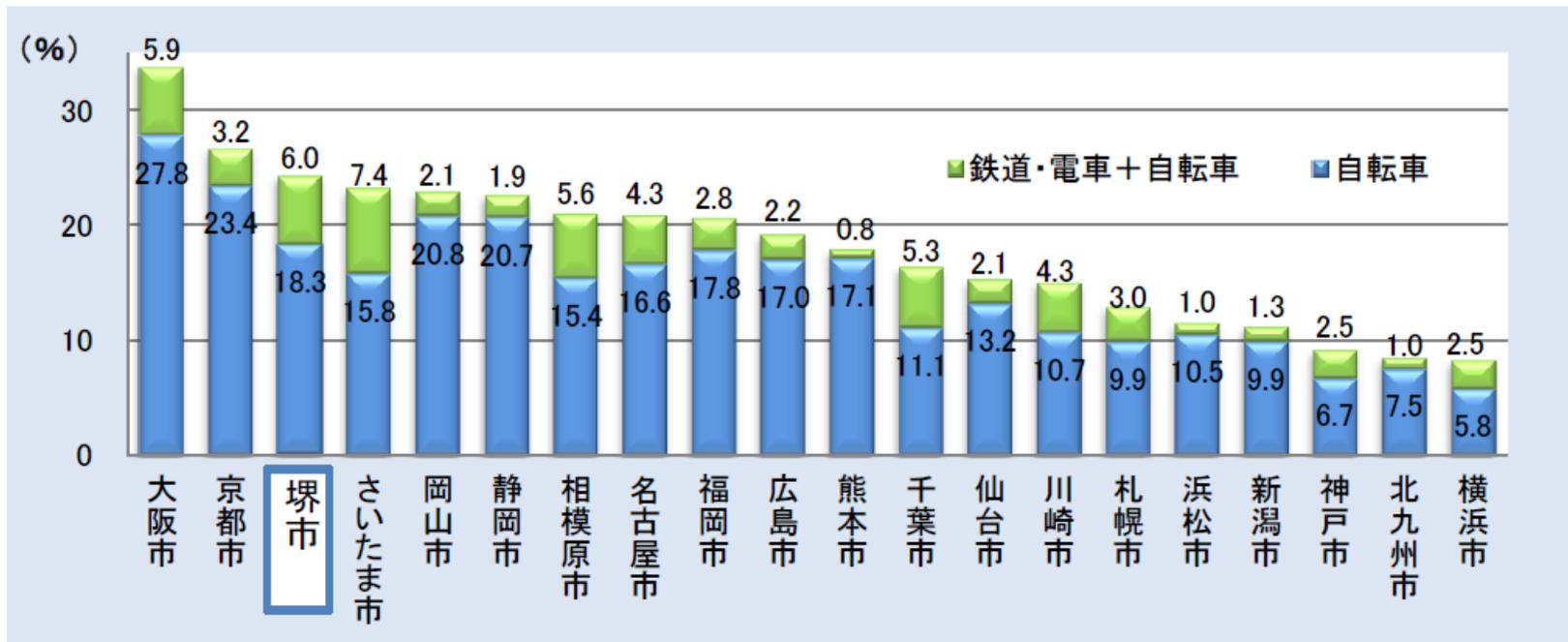
まちなかで利用しやすい小型電動アシスト自転車



小さなお子様がいらっしゃる家族にも対応したファミリータイプ電動アシスト自転車

堺市における自転車の現状（利用状況）

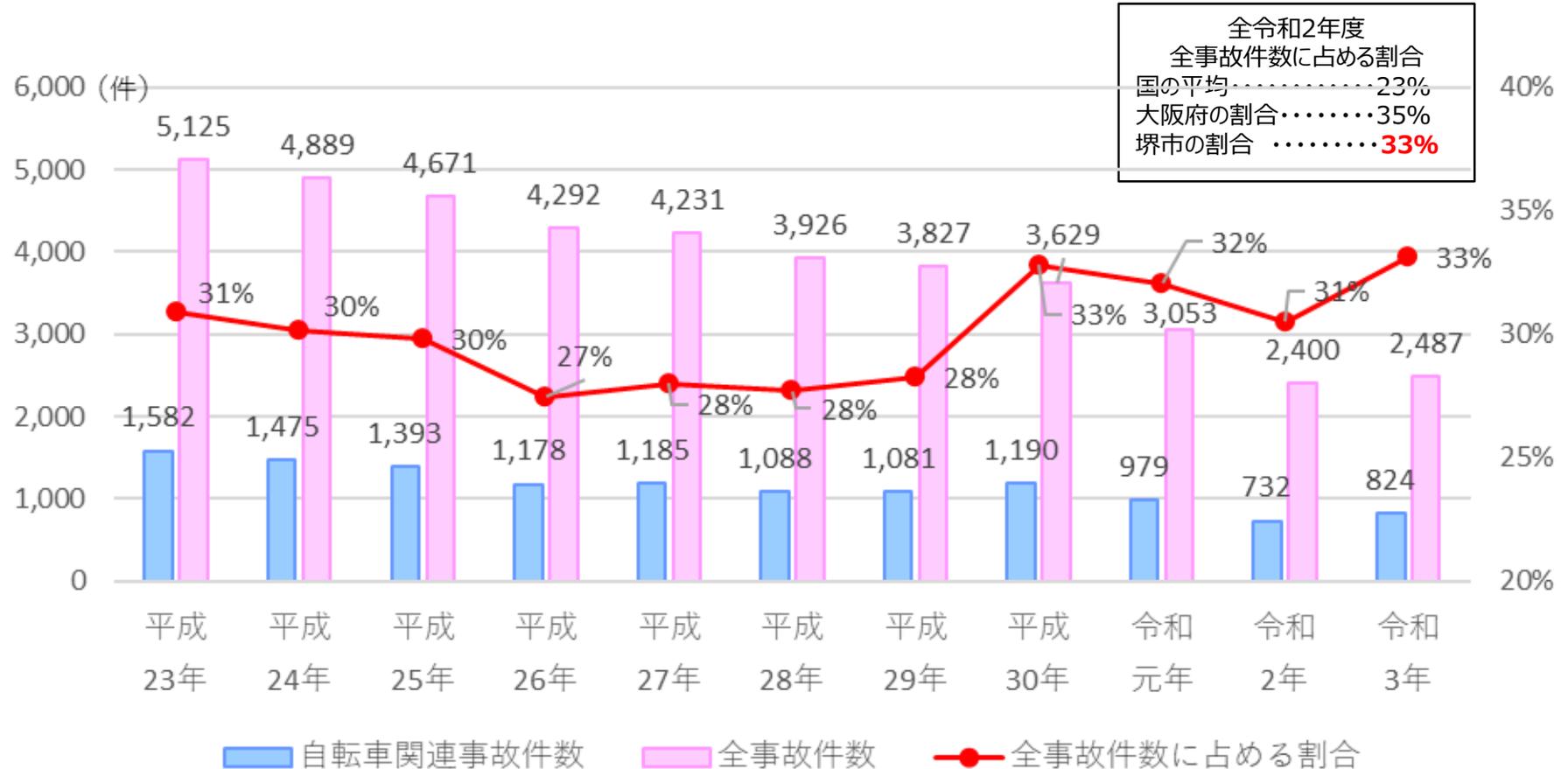
- 堺市での通勤・通学目的における代表交通手段としての自転車の分担率は、18.3%であり、鉄道・電車との併用した自転車の分担率は6.0%で、併せて約24%となっている。
- 政令指定都市の中でも大阪市、京都市に次いで高く、堺市において自転車は、都市内における交通手段として、重要な役割を果たしていると言える。



参照データ:平成 22 年度国勢調査 「常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（16 区分）別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」の内【常住地】のデータを用いて、「利用交通手段：1 種類自転車」/「不詳を除く総数」とする。

堺市における自転車の現状（自転車関連事故）

- 自転車関連事故件数は、年々減少しており、約10年で半減しているものの、交通事故全体の件数も同様に減少しているため、全事故件数に占める割合は、30%前後で大きな変化は見られない。
- 交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が大阪府の35%より低い**が全国平均の約1.5倍！**



堺市の地域特性（健康習慣）

運動習慣

- 大阪府は全国平均と比べ、**健康寿命は低い**
- 健康さかい21の目標値から、現在の値では**目標達成は難しい**

健康寿命

| | | 計画策定時 | 中間評価値 | 目標値 |
|------|----|-------|-------|-------|
| 運動習慣 | 男性 | 37.5% | 28.5% | 47.5% |
| | 女性 | 33.8% | 20.3% | 45% |

※運動習慣は1回30分以上、週2回以上の運動です。

出典：健康さかい21（第2次）

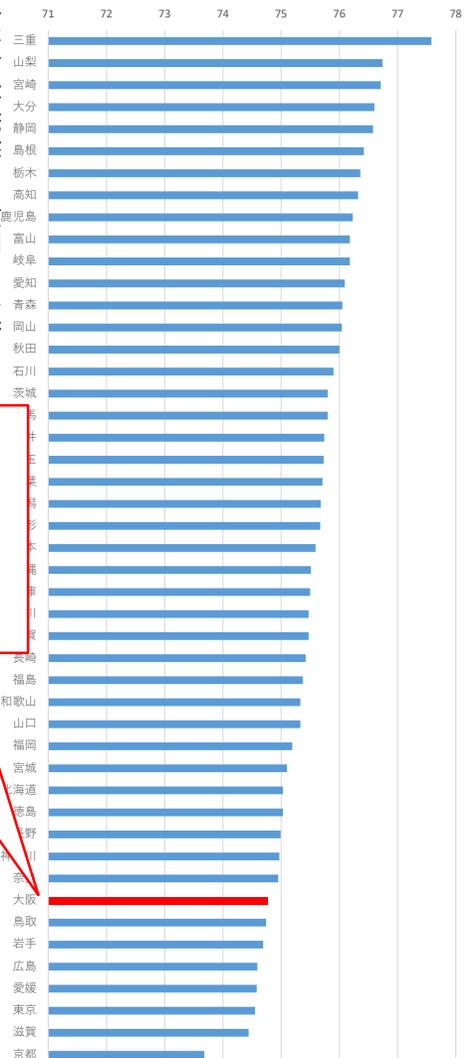
| | | 年齢 |
|------|----|--------|
| 平均寿命 | 男性 | 80.4年 |
| | 女性 | 86.8年 |
| 健康寿命 | 男性 | 71.46年 |
| | 女性 | 73.6年 |

出典：健康さかい21（第2次）

男性（大阪府…全国41位）



女性（大阪府…全国40位）



【女性】40位
 全国平均より低い
 ・全国：75.58
 ・大阪：74.78
 ・目標値：77.00
 ※堺市基本計画2025より2030年の目標値

【男性】41位
 全国平均より低い
 ・全国：72.64
 ・大阪：71.88
 ・目標値：74.00
 ※堺市基本計画2025より2030年の目標値

自転車を取り巻く環境（法改正の経緯）

| 年月 | | 法制度など | 主な内容 |
|------------------|-----|--|--|
| 昭和35年 (1960年) | 12月 | 道路交通法（改正） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車は「軽車両」、車道通行が原則 |
| 昭和45年 (1970年) | 4月 | 自転車道の整備等に関する法律 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置 |
| | | 道路構造令（改正） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車歩行者道の規定の新設 |
| | | 道路交通法（改正） | <ul style="list-style-type: none"> ● 緊急措置的に自転車の歩道通行を認める。 |
| 昭和53年 (1978年) | 5月 | 道路交通法（改正） | <ul style="list-style-type: none"> ● 「普通自転車の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能 ● 「自転車横断帯」が導入 |
| 昭和55年 (1980年) | 11月 | 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律（自転車法） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ● 放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ● 自転車等の適正な利用や利用者の利用促進 |
| 平成5年 (1993年) | 12月 | 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（改正自転車法） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ● 原付も対象 |
| 平成13年 (2001年) | 4月 | 道路構造令（改正） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間整備の方向性 ● 自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化 |
| 平成19年 (2007年) | 7月 | 新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会提言 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を都市における重要な交通手段として位置づけ ● 「人優先」「バランス」「パートナーシップ」の3つの基本事項 |
| | 10月 | 自転車利用環境整備ガイドブックの策定 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理 |
| 平成20年 (2008年) | 6月 | 改正道路交通法 および同施行令の施行 | <ul style="list-style-type: none"> ● 普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ● 道路標識等で指定された場合（歩道通行可） ● 運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など |
| 平成21年 (2009年) | 7月 | 自転車通行空間の設計のポイント | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理 |

自転車を取り巻く環境（法改正の経緯）

| 年月 | | 法制度など | 主な内容 |
|------------------|-----|--|--|
| 平成23年 (2011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進捗について」（警察庁通達） | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の原則車道走行を促すことを柱とする 自転車交通秩序実現のための総合対策の推進 ● 自転車歩道通行可の規制の見直しおよび自転 車横断帯の撤去 ● 自転車利用者へ、ルールの周知と安全教育を推 進し、指導・取り締まりを強化する など |
| 平成24年 (2012年) | 4月 | みんなにやさしい自転車 環境・安全で快適な自転 車利用環境の創出に向けた提言 | <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車の走行環境と歩行者の安全性を高めることをめざして設置した検討委員会の提言 ● 自転車ネットワーク計画の策定手順や整備形態の選定の考え方を提示 ● 自転車通行空間の設計や利用ルールの周知徹底、総合的な取組みなどを提示 |
| | 11月 | 安全で快適な自転車利用 環境創出ガイドライン | <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間 のネットワーク化や通行ルールの徹底などを 進めるための「安全で快適な自転車利用環境創 出ガイドライン」を発売 |
| 平成25年 (2013年) | 12月 | 改正道路交通法施行 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車などの軽車両が通行できる路側帯が、道路の左側部分に設けられた路側帯に限定 |
| | | 交通政策基本法 | <ul style="list-style-type: none"> ● 政府が推進する交通に関する施策についての 基本理念を定め、実現に向けて必要な交通に 関する基本的な施策が定められており、「自転車」も交通の一手段として明記 |
| 平成27年 (2015年) | 6月 | 改正道路交通法施行 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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31年 (2019年) | 4月 | 改正道路構造令施行 | <ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置 ● 自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置 |
| 令和2年 (2020年) | 6月 | 改正道路交通法施行令 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車のあおり運転を危険行為として規定 |