

堺市自転車活用推進計画 素案

2023 年●月

目次

第Ⅰ章 計画策定の趣旨	1
1. 計画の基本事項	1
(1) 計画策定の背景と目的	
(2) 対象区域	
(3) 計画期間	
(4) 計画の位置付け（関連法令・関連計画）	
2. これまでの主な取組	2
第Ⅱ章 本市における自転車との関わり	3
1. 本市における自転車の歴史文化	3
2. 市内の主な自転車関連イベント及び施設	4
(1) ツアー・オブ・ジャパン	
(2) シマノ自転車博物館	
第Ⅲ章 自転車利用の現状と課題	5
1. 自転車利用のメリット	5
(1) 近距離移動における利便性	
(2) 健康面での優位性	
(3) 環境にやさしい交通手段	
(4) 地震等の災害時の有効性	
2. 社会的動向の変化	7
(1) 自転車関連の法律や条例等	
(2) SDGs（持続可能な開発目標）に関する取組	
(3) 新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式	
(4) 自転車通勤の促進	
(5) スポーツサイクルの盛り上がり	
(6) サイクルツーリズムの盛り上がり	
(7) シェアサイクルの普及拡大	
(8) 自転車の多様化	
(9) 自転車保険等加入の義務化	
3. 本市の地形・人口	11
(1) 地形的な特徴	
(2) 気候特性	
(3) 人口の推移	

4. 本市における自転車の利用環境	12
(1) 自転車等駐車場の利用状況	
(2) 駅前の放置自転車の状況	
(3) 自転車通行空間の整備の進捗	
(4) シェアサイクルの設置状況	
5. 本市における自転車の利用状況	14
(1) 自転車の利用頻度	
(2) 自転車の利用目的・理由	
(3) 自転車事故の推移	
6. 自転車の活用に向けた課題.....	16
(1) さらなる自転車利用の促進	
(2) 自転車に関するルールやマナーの認知度	
(3) 時代に合わせた駐輪場への対応	
(4) 自転車通行環境の整備	
(5) 自転車を活用した都市魅力の発信	
第Ⅳ章 取組方針	20
1. 自転車利用環境等の課題と対応方針.....	20
2. 将来像と基本方針.....	21
3. 計画の推進（KPI）	22
第Ⅴ章 計画の施策	23
1. 計画の施策体系	23
2. 計画の方針と施策	24
第Ⅵ章 計画の推進	45
1. 推進体制	45
2. 進行管理	45

第Ⅰ章 計画策定の趣旨

1. 計画の基本事項

(1) 計画策定の背景と目的

自転車は身近で便利な移動手段として様々な場面で活用されています。また、環境への影響が少なく健康増進にもつながり、災害時にも有益であることを背景にさらなる活用が期待されています。安全・安心な自転車利用環境など、これまでの自転車施策の推進・充実はもとより、新たな視点による多様な自転車活用や新しい生活様式への対応など、自転車施策を総合的かつ計画的に進めることが求められています。

本計画は、本市が有する自転車の歴史・文化をふまえつつ市民が自転車に愛着を持ち、本市を訪れる人にも自転車を活用した都市魅力を感じられる「サイクルシティ堺」の実現をめざすことを目的に策定するものです。

(2) 対象区域

対象区域は、堺市全域とします。

(3) 計画期間

計画期間は、2023 年度から 2027 年度までの 5 年間とします。

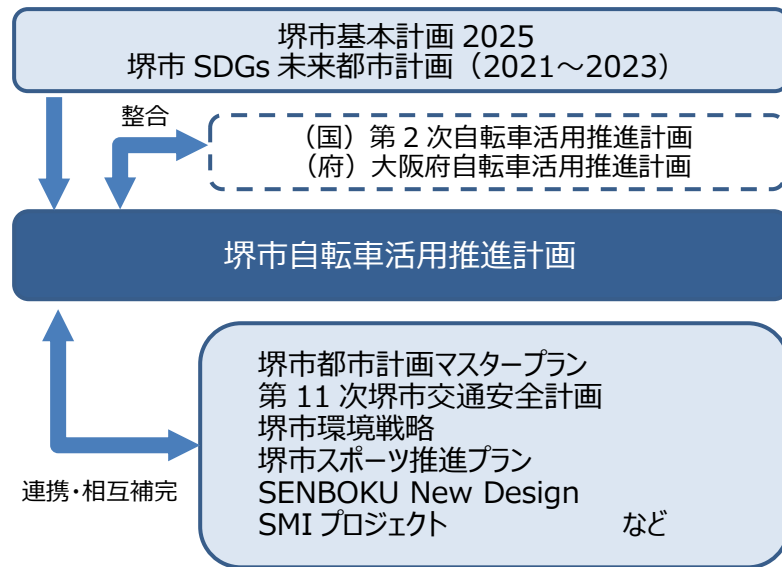
(4) 計画の位置付け（関連法令・関連計画）

本市では、2013 年 6 月に「堺市自転車利用環境計画」（以下「現計画」という。）を策定し基本理念を「市民が自転車を大切に扱い、市民・事業者及び行政が協働して、交通ルールの遵守・マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、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ます。」として自転車施策を進めてきました。

国では、2017 年 5 月に、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため「自転車活用推進法」が施行され、2018 年 6 月には、「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。同法では、市町村単位で地域の実情に応じた計画を定めるよう努力義務が規定されたことから、本市では 2019 年 8 月に、現計画の残りの期間までの 4 か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、現計画と追補版を合わせて市町村（地方版）自転車活用推進計画と位置付けました。

現計画の計画期間が、2022 年度をもって終期を迎えること、また、国の自転車活用推進計画が第 2 次計画（2021 年度から 2025 年度まで）に更新されたことから、本計画を策定します。

なお、本計画も自転車活用推進法 11 条に基づき策定する市町村自転車活用推進計画として位置付けます。



2. これまでの主な取組

2013年に策定した現計画では、「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つを柱に、『「自転車のまち 堺」の飛躍～自転車を利用しやすいまち～』の実現をめざし、以下のような取組を進めてきました。

また、2019年には、さら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、自転車施策を推進してきました。

つかう（利用促進） ・コミュニティサイクル事業の運営 ・シェアサイクル事業の導入 ・市内事業者への自転車通勤の促進 ・自転車による市内観光周遊の推進 ・自転車関連イベントや SAKAI 散走の実施 ・快適に通行できる道路を選定した自転車地図の更新・配布	とめる（駐輪環境） ・既存駐輪場の再配置検討 ・放置自転車撤去の強化及び啓発 ・鉄道事業者や民間事業者による駐輪場設置の促進
まもる（安全利用） ・市民などと協働したイベントなどでの交通ルールの啓発 ・自転車リーダー養成講座による人材育成 ・小学校などでの交通安全教室の実施 ・自転車ヘルメットの着用促進や自転車損害賠償保険などの加入促進	はしる（通行環境） ・自転車道や自転車レーンに重点をおいた整備の実施 ※ <追補版> —重点アクションプラン—にて追加 つかう・まもる・とめる・はしる ・大和川沿川の通行環境整備による広域的な周遊ルートの形成

第Ⅱ章 本市における自転車との関わり

1. 本市における自転車の歴史文化

堺の自転車産業のルーツは約1600年前に築かれた百舌鳥古墳群にあります。古墳の築造にかかる周濠の掘削や墳丘の造成には鉄の道具が必要であったことから、堺の地に鉄の職人が多く住むようになりました。

戦国時代に入り種子島に鉄砲が伝わると、堺の商人はいち早くその製造技術を学び、鍛冶職人が中心となり、鉄砲製造の分業化・量産化が行われました。江戸時代以降は料理包丁にもその技術が受け継がれました。

明治初期には欧米から自転車が伝わり、堺ではアメリカ製の自転車を使い、自転車の時間貸しが行われたと言われています。当時、自転車は物珍しさもあり自転車の時間貸しは繁盛しましたが、乗り慣れないため転倒することが多く、その修理を支えたのが鉄砲鍛冶の流れを汲む鍛冶屋でした。

このような中、ヨーロッパでの第1次世界大戦を契機に外国からの自転車の輸入が止まったことから、自転車の国産化が始まり、自転車を専業とする業者が増えていきました。

自転車の製造技術はオートバイや自動車などへと連なる近代機械工業技術の礎となったと言われています。堺の金属加工技術は、この自転車製造技術を驚くべき速度で吸収、定着し、発展させてきました。堺は自転車産業の都市としてイノベーション精神をいかに発揮し、日本の近代化を支えた原動力の一つとなったと言えます。

そして、高度経済成長を背景に、自転車フレームや塗装、ハンドル・クランク・ペダルなどの主要部品や完成車への組立など、堺では既に自転車生産の分業が整備されていたことから、自転車の生産台数は躍進しました。

その後も、自転車組立工場や自転車部品製造工場が多く立地し、自転車産業の都市として栄えるなど、古代から伝わる自転車の歴史文化は現在まで脈々と受け継がれています。



仁徳天皇陵古墳



火縄銃



刃物の鍛造



自転車組立工場の様子

2. 市内の主な自転車関連イベント及び施設

(1) ツアー・オブ・ジャパン

ツアー・オブ・ジャパンは、1996 年から開催されている国際自転車競技連合（U.C.I）公認のステージレースで、堺ステージから始まり最後は東京ステージで終わる国内最高峰のレースです。

ツアー・オブ・ジャパン堺ステージは、毎年 5 月に世界遺産である「仁徳天皇陵古墳」に隣接する大仙公園周回道路をコースとしたレースで、本場ヨーロッパさながらの迫力と臨場感により、多くの方に自転車競技の素晴らしさを感じてもらうことができます。

また本市は地元自治体として、市内の企業や自転車関連団体と共に堺ステージ実行委員会に参画し、ツアー・オブ・ジャパン堺ステージを盛り上げています。



ツアー・オブ・ジャパン

(2) シマノ自転車博物館

シマノ自転車博物館は、自転車の「はじまり・ひろがり・これから」をテーマに、自転車の魅力がいっぱい詰まった国内唯一の自転車博物館です。魅力あふれる自転車の世界を通して、くらしを豊かにするため、様々なコンクールやコンテスト、こども自転車安全教室などがシマノ自転車博物館や大仙公園自転車ひろばなどで行われています。



シマノ自転車博物館



大仙公園自転車ひろば

自転車博物館サイクルセンターは 2022 年 3 月に移転し、シマノ自転車博物館としてリニューアルオープンしました。

第Ⅲ章 自転車利用の現状と課題

1. 自転車利用のメリット

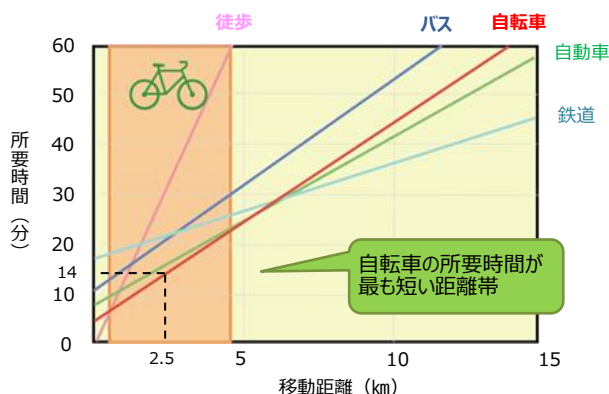
(1) 近距離移動における利便性

小回りの利く自転車での移動は交通渋滞の影響も受けにくく、狭い路地でも容易に移動ができます。

また、鉄道・バスの運行頻度による待ち時間に影響せず、大都市都心部500mから5km圏内の短距離移動であれば一番短い所要時間が示されています。

都市化の程度や交通施設の整備状況にもよりますが、自転車は短距離移動に優れた交通手段と言えます。

交通手段別の移動距離と所要時間の関係



徒歩 : 4.8 km/h
自転車 : 入出庫 4 分 + 15 km/h
自動車 : 入出庫 7 分 + 17.5 km/h
バス : 10 分 + 14 km/h (徒歩 6 分 (発着地計) 待ち時間 4 分)
鉄道 : 17 分 + 32 km/h
(徒歩 12 分 (発着地計) 駅内移動 3 分 (1 駅) 待ち時間 2 分 (1 駅))

出典：国土交通省

(2) 健康面での優位性

サイクリングはウォーキングやランニングと同様に効果的な有酸素運動です。中～長距離の移動では体脂肪燃焼や、筋持久力・心肺機能の向上などの健康効果が期待できます。

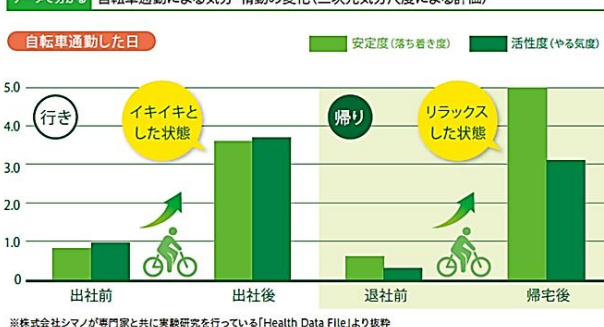
膝痛や腰痛などのトラブルを抱える人でも自転車はサドルにお尻を乗せているため、ウォーキングやランニングなどと比べて膝や腰への負担が少なく、健康的に行うことができる運動です。

また、自転車で風を切って走ることは「快適な感情」が有意に増加すると実証されており、サイクリングはメンタルヘルスの改善に役立つと言えます。さらにサイクリングはランニングやスイミングよりも長時間運動でき移動距離も長くなるため、「達成感」を得られやすく脳にも刺激を与えることで頭をスッキリさせるのにも役立ちます。

ペダリング中の足の動きと大腰筋への働きかけ



データで分かる 自転車運動による気分・情動の変化(二次元気分尺度による評価)



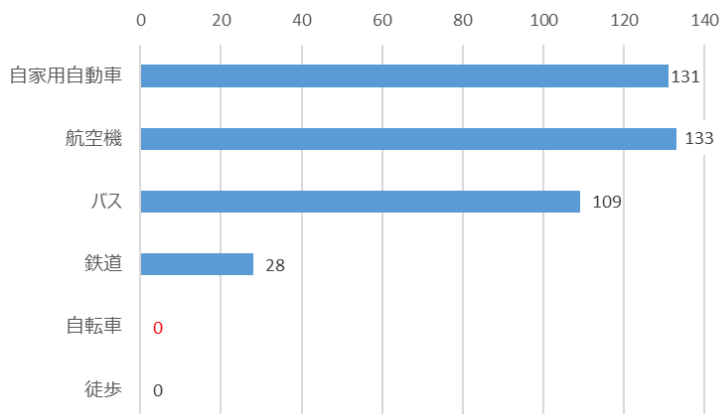
出典：シマノ HealthDataFile

(3) 環境にやさしい交通手段

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルをめざす本市においても、自転車はCO₂の排出量がゼロのため、環境に非常に優しい移動手段として利用を促進します。

また、自転車利用を促進することで「堺市 SDGs未来都市計画（2021～2023）」における2030年のあるべき姿のひとつである「経済と調和した環境先進都市」の推進に貢献します。

1 人が 1km を移動する際、乗物ごとの CO2 排出量
(g-co2/人キロ) 2020 年度版図

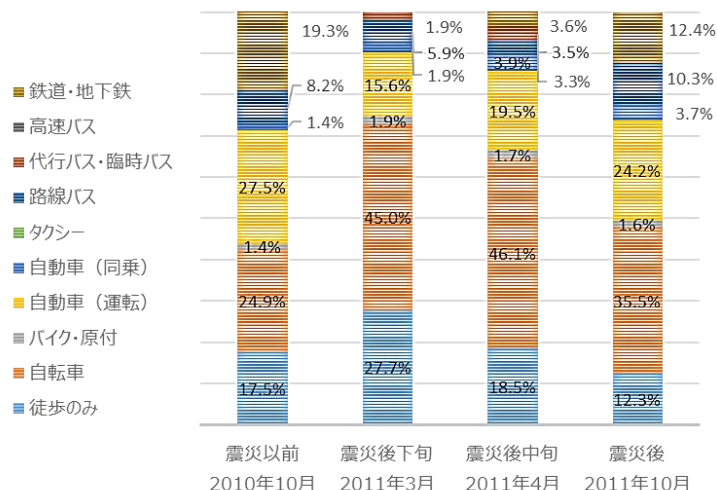


出典：国土交通省資料

(4) 地震等の災害時の有効性

東日本大震災では燃料不足と鉄道の全面運休が続き、自動車や公共交通での移動が困難な状況が続きました。

燃料や動力を必要としない自転車は、災害時に有効で、被災時の帰宅だけに限らず、避難所生活での移動手段としても効率が良いことが実証されました。



出典：国土交通省「復興まちづくりにおける公共交通を軸とした集約型都市構造の 実現方策検討調査報告書（平成 24 年 3 月）」

<参考：シェアサイクルの災害時利用協定>

シェアサイクル事業者と災害時における利用協定を締結し、災害時の公共交通機関の運行停止や道路渋滞が予想される際の緊急移動手段として、職員がシェアサイクルを活用できるようにしている自治体もあります。

2. 社会的動向の変化

(1) 自転車関連の法律や条例等

①自転車活用推進法（2016 年 12 月）

国では、「極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進などを図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務などを明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的」として自転車活用推進法が制定されました。

②改正道路交通法（2020 年 6 月）

自転車にも、他の車両を妨害する目的で執拗にベルを鳴らす、不必要な急ブレーキをかけるなどの「あおり運転」を危険な違反行為として規定し、3年間に2回違反した14歳以上の者は「自転車運転者講習」の受講が義務付けられました。命令を無視し、自転車運転者講習を受けなかった場合は、5万円以下の罰金が科されます。

③安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2012 年 11 月）

※（2016 年 7 月一部改定）

自転車の需要がより高まる中、過去 10 年間で自転車対自動車の交通事故件数は年々減少しているのに対し、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にあります。また、自転車先進国である欧米諸国と比較して、人口当たり自転車乗用中の死者数の割合は高い状況です。

こうした状況を受け、国土交通省道路局と警察庁交通局は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方などについて提示しました。

④堺市自転車のまちづくり推進条例（2014 年 10 月）

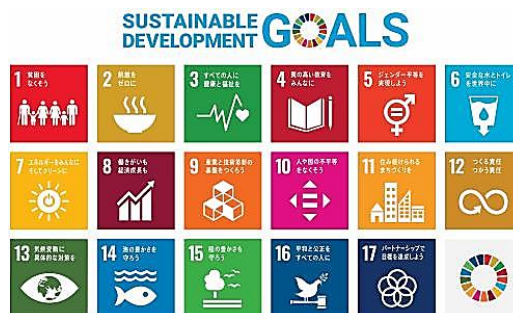
本市では全交通事故に占める自転車事故の割合が約30%となっており、全国平均の約20%と比べ高い割合です。条例の特色として、ヘルメット着用の努力義務、自転車損害賠償保険などの加入の促進（義務化）を取り入れ、市民が自転車を大切に、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図り、安全に、安心して、快適に自転車を利用することを明記しています。

また、本市と歴史的にゆかりの深い自転車の安全利用に関して、市、事業者及び市民などの責務を明らかにし、これらの者が協働して自転車を有効に活用するための基本的な事項を定めることにより、本市における自転車のまちづくりの推進に資することを目的として制定しました。

(2) SDGs（持続可能な開発目標）に関する取組

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）とは、2015年の国連サミットで採択された国際社会の普遍的目標です。

持続可能で、多様性と包摂性のある社会を実現するため、2030年を年限とする17のゴール、その下に169のターゲットが定められており、全ての国やステークホルダーが取り組むべき目標とされています。



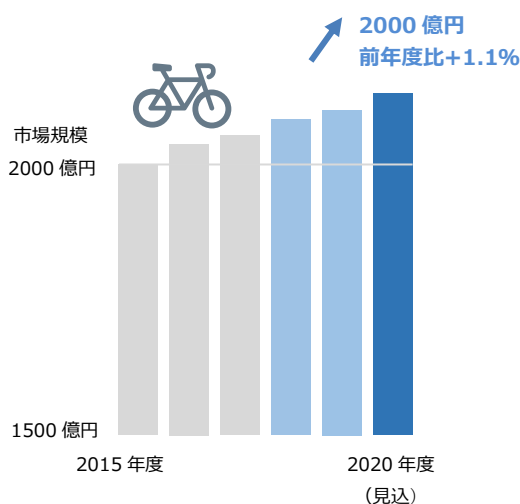
(3) 新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式

新型コロナウイルス感染症拡大によって、厚生労働省では「三密（密集、密接、密閉）」を避ける「新しい生活様式」において、公共交通機関の利用と併せた徒歩や自転車通勤の促進が図られ、「運動不足の解消」、「手軽なレクリエーション」としても再び自転車が注目されており、通勤やサイクリングなどのレジャー・スポーツにおいて、自転車利用が増加していると言われています。

また、外出自粛による飲食宅配サービスの利用急増により、自転車を利用したデリバリーが大幅に増えています。

これらの影響もあり、2020年度の自転車販売市場（事業者売上高ベース）は過去最高を更新しています。

自転車販売市場の推移
（事業者売上高ベース）



出典：帝国データバンク

(4) 自転車通勤の促進

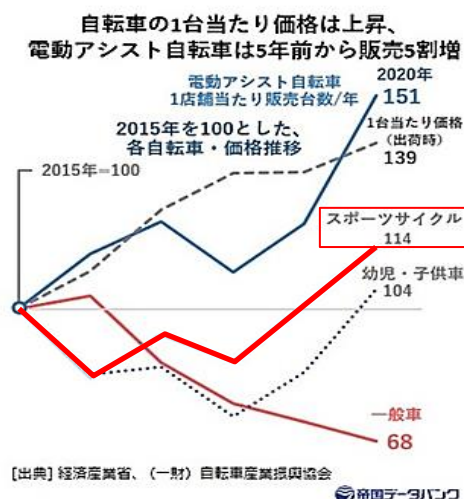
健康志向の高まりが追い風となり、健康面で様々な効果が得られる自転車の利用が増えています。自転車利用者にとってはもちろん、事業所側にもメリットがあることから、国も自転車活用推進の中で、自転車通勤の促進を推奨しており、2019年5月には自転車活用推進官民連携協議会から「自転車通勤導入に関する手引き」が公表されています。

自転車通勤導入に関する手引き



(5) スポーツサイクルの盛り上がり

スポーツサイクルの年間の1店舗当たり販売台数は、2015年を100とすると、2020年には114と1割強の増加が見られ、販売が好調となっています。また、e-bikeと呼ばれるスポーツタイプの電動アシスト自転車の人気が高めてきており、スポーツサイクルを取り巻く環境にさらなる盛り上がりを見せています。



(6) サイクルツーリズムの盛り上がり

全国各地でサイクルツーリズムによる観光振興、地域活性化の取組が展開されています。

2019年9月には、国が自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート制度を創設しました。

2022年8月時点で、しまなみ海道やビワイチなど6ルートが指定されており、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRが行われています。



出典：国土交通省

(7) シェアサイクルの普及拡大

シェアサイクルは、通勤・通学、買い物などの日常利用や観光目的の利用をはじめとして、地域住民や来訪者の広範な移動目的に利用されており、不特定多数の者の移動手段としての特性を有しています。導入している地域では公共交通の機能補完、地域の活性化、観光の推進、環境負荷の低減、放置自転車の削減など、社会的課題を解決する目的を掲げており、公共性を有する交通手段と言えます。

(8) 自転車の多様化

近年では、電動アシスト自転車やスポーツ型の自転車、両者の特性を持つe-bikeなどの普及や、タンDEM自転車の公道走行可能エリアが広がるなど、自転車が多様化しています。子育て中の方や高齢者、様々な障害を持つ方など、全ての人が自転車を楽しむことができるインクルーシブサイクリングの取組も始まっており、今後も多様な自転車の導入や開発が進むと考えられます。

また、IoT などの技術革新により、スマートフォンなどで利用可能となったシェアサイクルが全国的に広がり、「所有」に加えて「共有（シェア）」という利用形態の多様化も見られます。



シェアサイクル

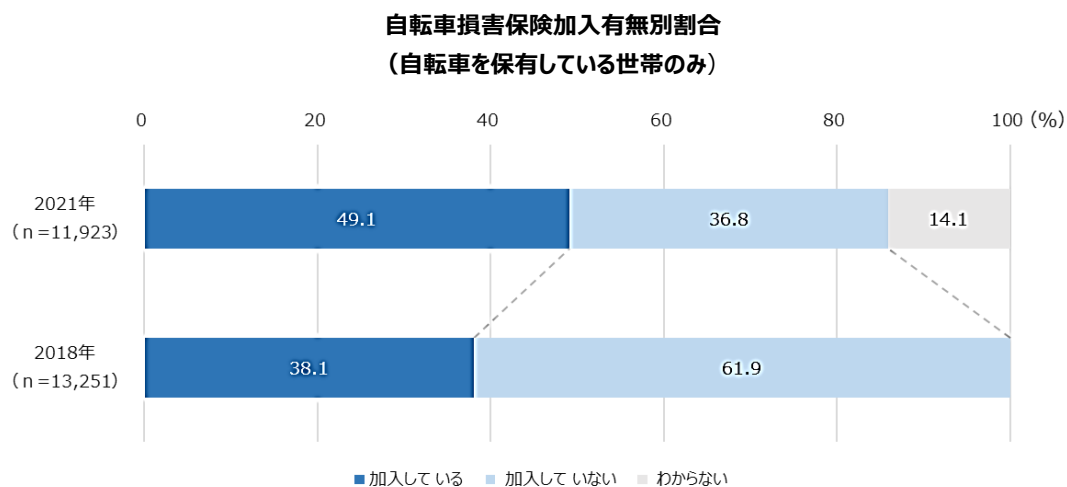


タンDEM自転車

(9) 自転車保険等加入の義務化

近年、自転車と歩行者の事故において、自転車が加害者となって歩行者に重篤な障害を与えるなど、その賠償金額が多額になる事例が増えています。これに伴い、国では都道府県などに対して、自転車保険などへの加入を義務付ける条例の制定や、利用者への事例の情報共有を強化するなど、自転車保険などへの加入を促進しています。

大阪府では2016年に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車利用者の自転車保険加入を義務付けました。

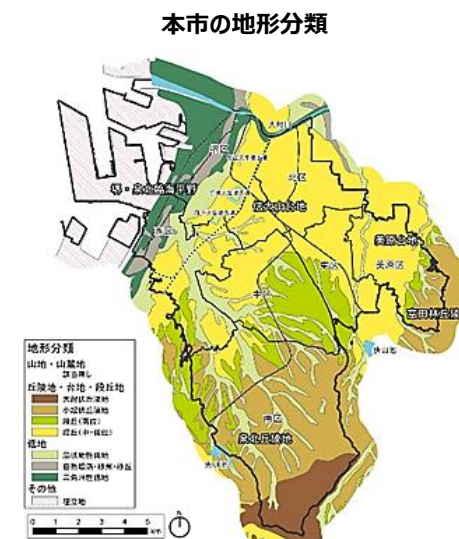


出典：2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版

3. 本市の地形・人口

(1) 地形的な特徴

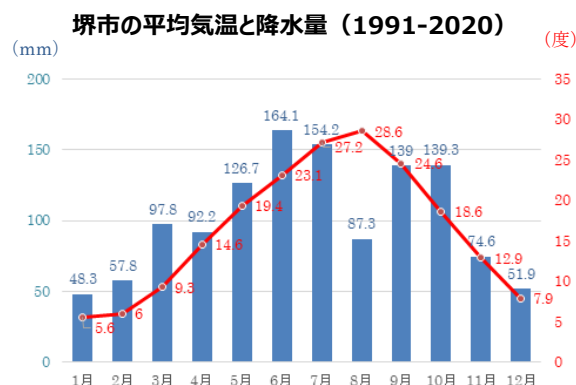
本市は大阪府の中央南西部に位置し、西は大阪湾に面し、北は近世に開削された大和川が流れ、東は富田林丘陵、南は泉北丘陵地に画されています。泉北丘陵地の標高268.9mが最も高く、海から丘陵地に向かって緩やかな地形の変化がみられます。



堺市作成

(2) 気候特性

気候は瀬戸内型気候に属し、年間を通して温暖で晴天の日が多く、降水量が比較的少ない状況です。また、四季による季節的変化が著しいのが特徴です。1991年度～2020年度の気象データによると、平均気温は16.5℃、平均降水量は年間1,232mmで、風は季節を通じて西南西から吹く頻度が高くなっています。

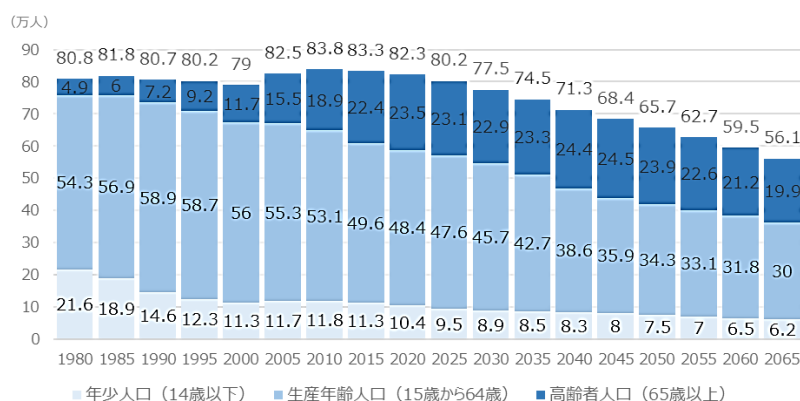


出典：気象庁

(3) 人口の推移

本市の総人口は、2010年の83.8万人をピークに減少傾向が続いており、2030年には80万人を下回ると推計されています。

2020年から2030年にかけて、年少人口は10.4万人から8.9万人に、生産年齢人口は48.4万人から45.7万人に、高齢者人口は23.5万人から22.9万人に減少する見込みです。



※2005 年旧美原町と合併

※2015 年以前は総務省国勢調査

※2020 年以降の将来推計人口は独自推計

出典：堺市基本計画 2025

4. 本市における自転車の利用環境

(1) 自転車等駐車場の利用状況

自転車等駐車場（以下、「駐輪場」という。）は放置禁止区域を設定している全鉄道駅周辺での利用環境は整っています。全体の利用率は70%を下回る状況で推移していますが、中百舌鳥駅や堺東駅などの一部の駅周辺では、駅前の利便性の高い駐輪場が不足しています。



市営駐輪場（有料）の設置状況

設置状況		2021年実績
設置数		22駅（27駅中）
駐輪場施設数	平面式（高架下含む）	56施設
	建物式	25施設
利用台数（1日当たり）	自転車	23,809台（93.0%）
	バイク	1,775台（7.0%）

堺市作成

市営駐輪場（建物式）の整備年数

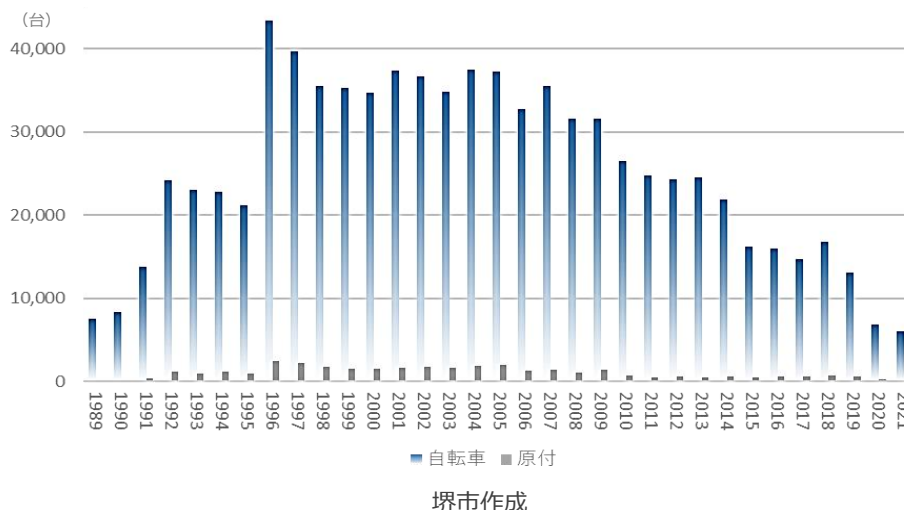
経過年数（2022年時点）	対象施設数（施設）
築10年以内	2
築10年超～20年以下	3
築20年超～30年以下	5
築30年超	15
計	25

堺市作成

(2) 駅前の放置自転車の状況

1987年に「堺市自転車等の放置防止に関する条例」を制定しました。その後、順次市内各鉄道駅前の地域に放置禁止区域の指定を行い、2003年に市内27駅の指定を完了しました。これまでの取組により、自転車放置禁止区域内で撤去した自転車等は1996年度の45,886台をピークに減少を続けており、2021年度には6,243台にまで減少しています。

放置自転車等撤去台数の推移



（３）自転車通行空間の整備の進捗

自転車ネットワークのうち、自転車利用が多いエリア、自転車事故が多い箇所、来訪者が多い地域などから優先的に整備を進める路線を抽出した「堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン 50km」を策定し、自転車通行環境の整備を行ってきました。

自転車通行環境整備延長 約 67km （2021 年度末）

うち、自転車道 約 3km

車道混在 約 44km

歩道の視覚分離 約 20km

整備状況（主な例）

自転車道



市道新金岡 80 号線

車道混在



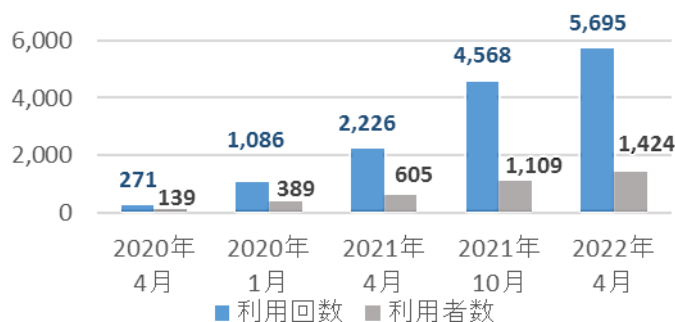
府道大阪和泉南線

（４）シェアサイクルの設置状況

2020 年 3 月から実証実験を行う中、シェアサイクルポートの増設やエリア展開をするたびに、利用回数、利用者数ともに右肩上がりに増えています。2022 年 10 月から本格運用を開始し、認知度・サービスを向上させることにより、より多くの方の利用が見込めます。

シェアサイクル利用回数・利用者数

単位：（回、人）



（参考）シェアサイクル区域別密度

区	面積 (km)	ポート数 (箇所)	密度 (箇所/km)
堺区	23.66	26	1.09
中区	17.88	7	0.39
東区	10.49	3	0.28
西区	28.62	7	0.24
南区	40.39	21	0.51
北区	15.6	21	1.34
美原区	13.2	8	0.6

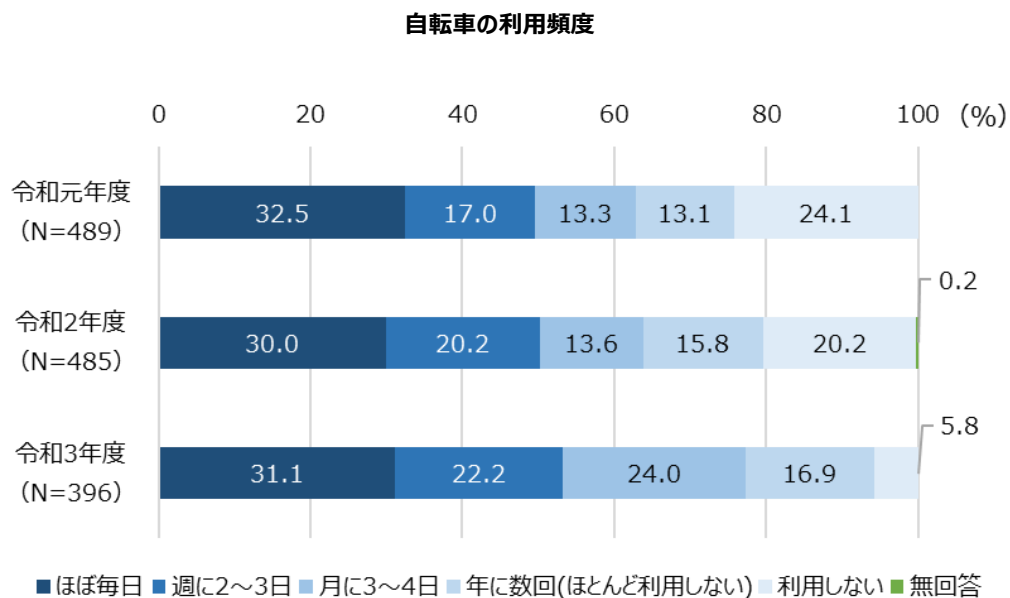
	2020年 4月	2020年 1月	2021年 4月	2021年 10月	2022年 4月
利用回数	271	1,086	2,226	4,568	5,695
利用者数	139	389	605	1,109	1,424
ポート数	21	43	56	79	93

堺市作成

5. 本市における自転車の利用状況

(1) 自転車の利用頻度

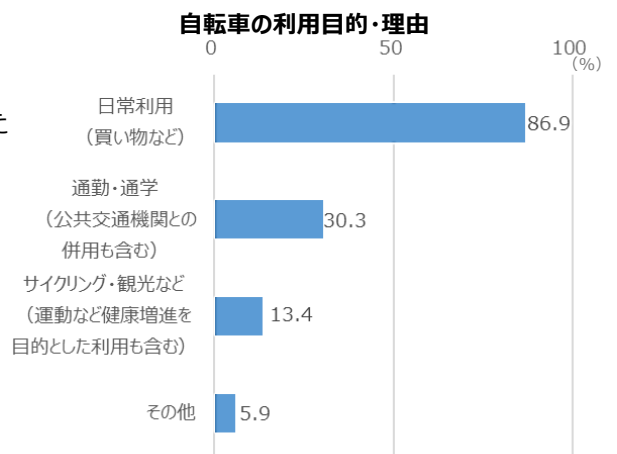
2021 年度（令和 3 年度）のアンケート調査では、「ほぼ毎日（週に 5 日程度及びそれ以上）」が 31.1%、「週に 2～3 日程度」が 22.2%であり、約半数である 53.3%の方が恒常的に自転車を利用しています。



出典：市政モニターアンケート（令和元年度～令和 3 年度）

(2) 自転車の利用目的・理由

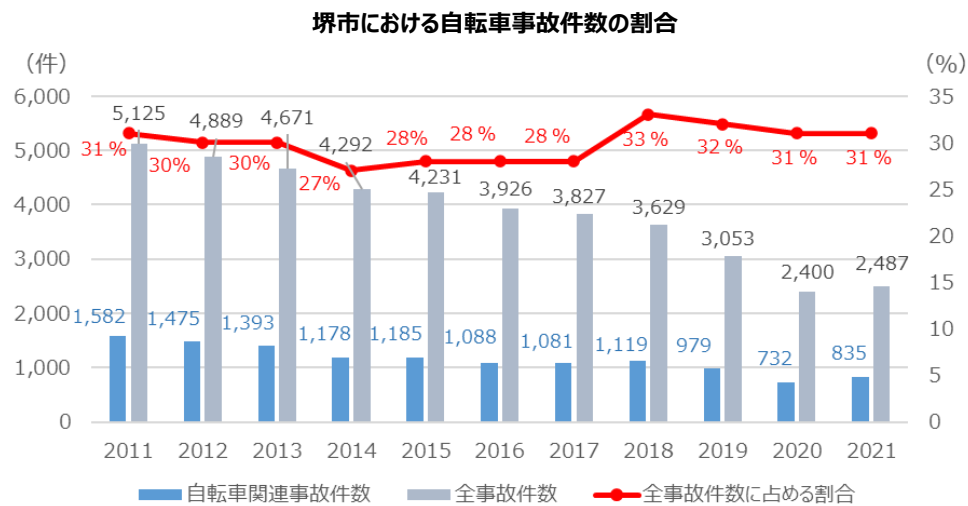
- ・ 日常での利用は 86.9%と非常に多く、次に通勤・通学を目的とした利用が 30.3%となっています。
- ・ サイクリング・観光（運動など健康増進を目的とした利用も含む）などを目的とした利用は 13.4%と日常利用に比べて低い状況です。



出典：令和 3 年度市政モニターアンケート

(3) 自転車事故の推移

- ・ 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%前後で微増傾向です。
- ・ 2021 年では、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合が 34%であり、全国平均の 23%に比べ約 1.5 倍となっています。

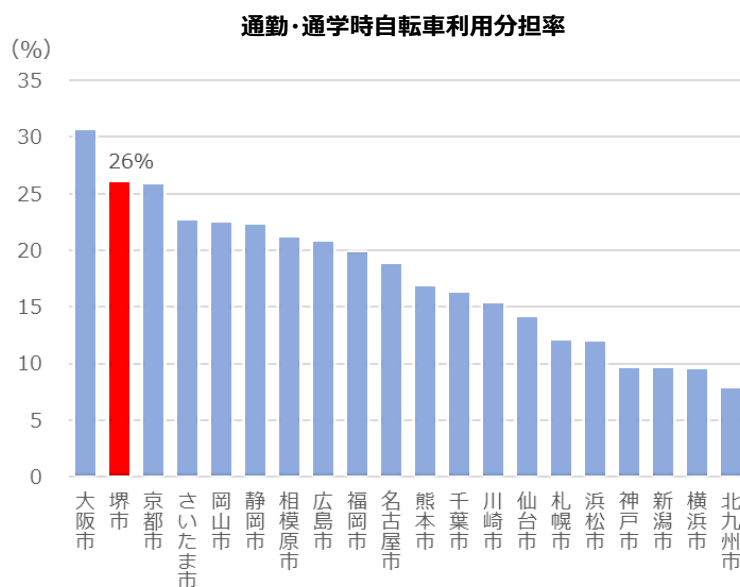


出典：大阪府交通白書

6. 自転車の活用に向けた課題

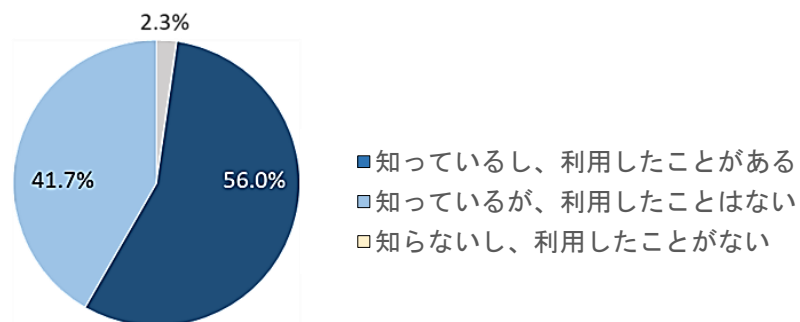
(1) さらなる自転車利用の促進

- ・堺市は政令指定都市の中で、通勤・通学時における自転車利用分担率が大阪市に次いで2番目に多く自転車は利用されていますが、レジャーなど他の場面で自転車を活用したくなるような発信が不足しています。
- ・日常生活や観光・スポーツなどにおける自転車の利用や、子育て世代や高齢者、障害者などの交通弱者と呼ばれる人の移動を支えるための活用など、多様な場面で自転車を気軽に利用できる環境が十分でない状況です。
- ・シェアサイクルについては、2020年3月から開始した実証実験における2021年9月時点の認知度は60%弱、利用経験は約2%であり、周知や利用促進の取組が不十分です。



出典：国勢調査（2020年度）

シェアサイクルの認知度と利用経験



出典：令和3年度市政モニターアンケート

(2) 自転車に関するルールやマナーの認知度

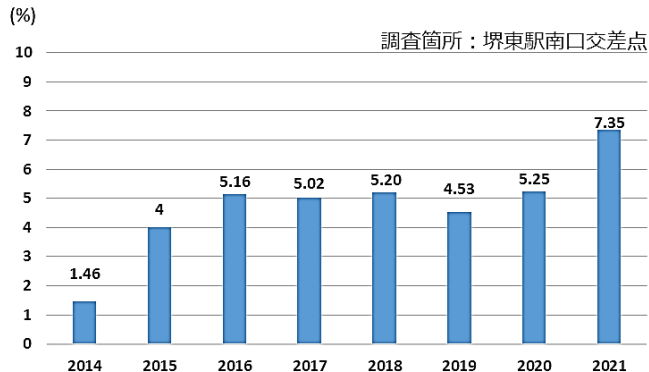
- ・ 堺市と警察が連携し、市内の希望される保育園や幼稚園、小学校などで交通安全教室を実施しています。しかし、中学生以上の世代や障害者、外国人など、多様な方々に合わせたルールやマナーを学ぶ機会が不足しています。
- ・ 2014 年に施行した、堺市自転車まちづくり推進条例でヘルメット着用を努力義務としています。着用率は伸び悩んでいます。ヘルメットを着用していない理由として最も多いのは、「そもそも着用を考えたことがなかったから」であり、着用を促す取組が不十分な状況です。

堺市における交通安全教室などの実施状況

		2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
交通安全教室	小学校（校）	89	87	88	63	68
	保育園・子ども園 幼稚園（園）	162	166	162	159	124
中学生向け自転車安全教室（校）		－	1	3	2	7
幼児向けキックバイク教室（回）		－	7	9	12	15

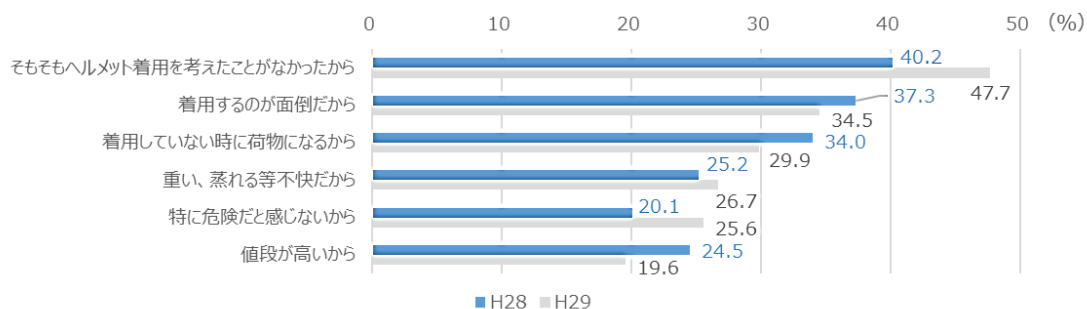
堺市作成

堺市におけるヘルメットの着用率



堺市作成

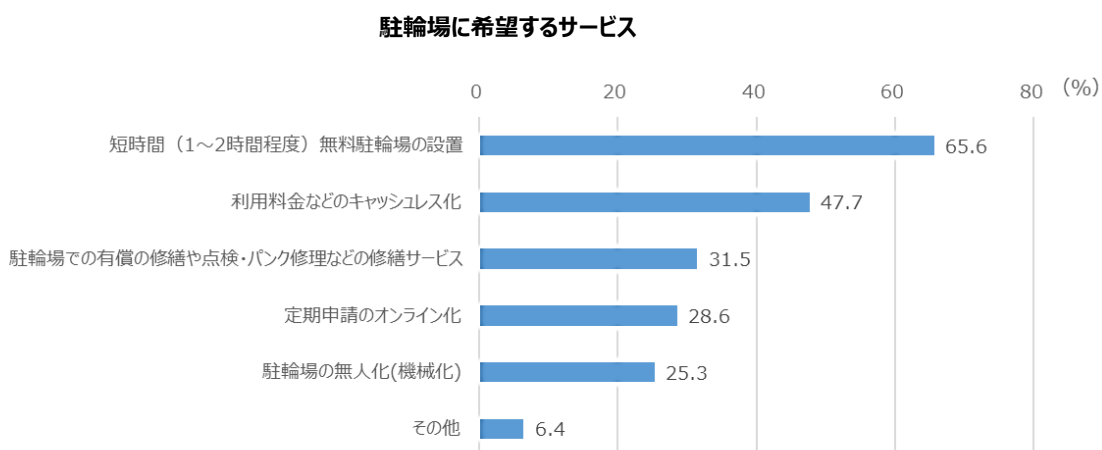
ヘルメットを着用しない理由



出典：平成 29 年度堺市市民意識調査

(3) 時代に合わせた駐輪場への対応

- ・ 駐輪場の整備を進めてきた結果、放置自転車問題は大幅に改善されましたが、徐々に施設が老朽化しており、計画的に補修を進める必要があります。
- ・ 短時間無料対応の駐輪場や機械式駐輪機による管理、キャッシュレス化の導入、また防犯対策の強化が求められています。
- ・ 子乗せタイプの電動アシスト自転車、三輪自転車、タイヤが太い自転車など大型化・多様化する自転車への対応が不十分です。

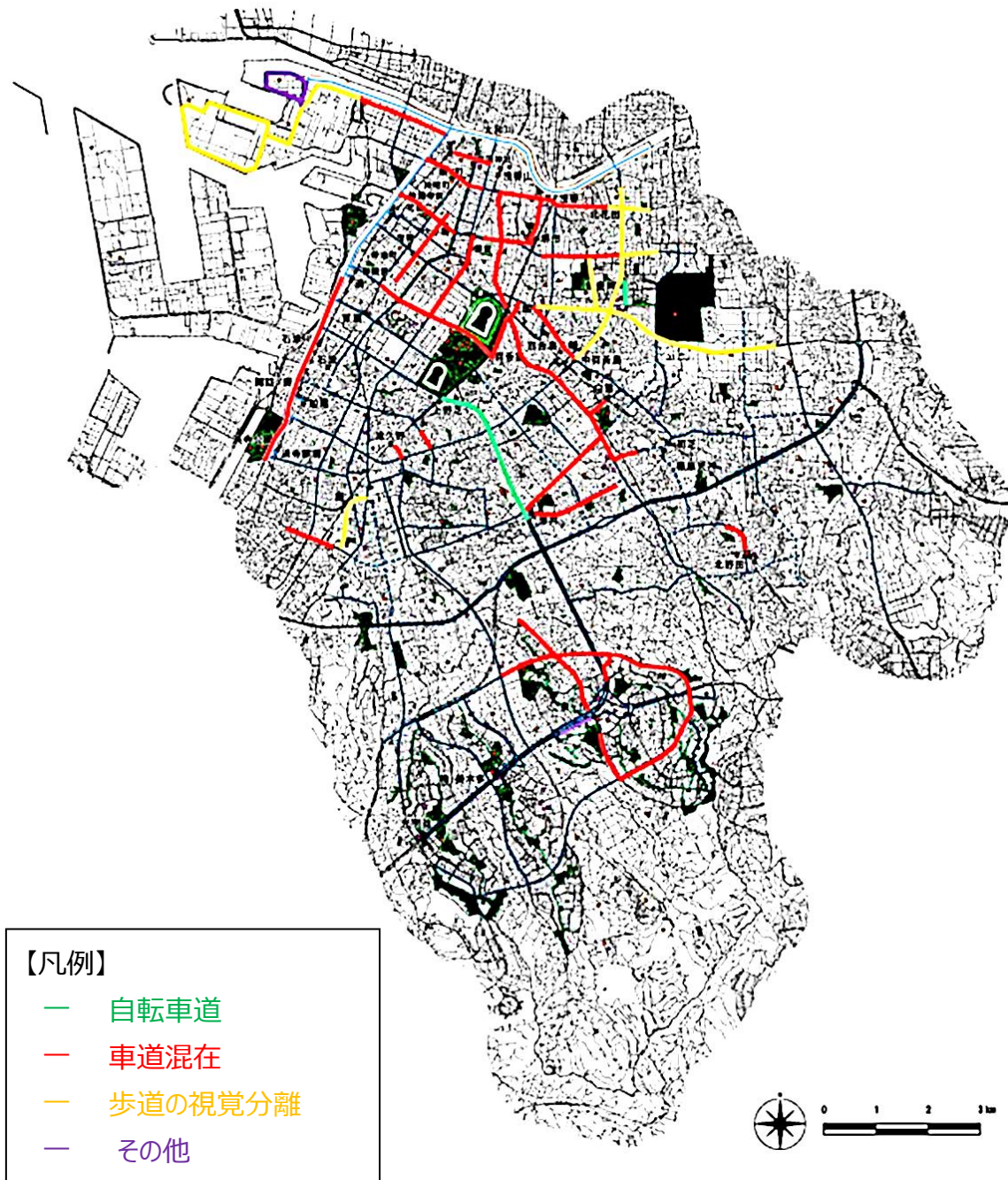


出典：令和3年度市政モニターアンケート

(4) 自転車通行環境の整備

- ・ 自転車ネットワーク計画 250km のうち、通行空間の整備が完了した延長は約 67km に留まっています。
- ・ 通行空間の整備を行っている路線でも、道路の構造や交通状況及び事業の進捗などにより、一部の区間が未整備となっていることで、十分な通行空間の整備効果を発揮できていない路線があります。
- ・ 自転車ネットワークの骨格となる幹線道路において、歩行者・自転車の錯綜が多く分離できていない路線があります。
- ・ 利用者が多い拠点（駅・駐輪場・高校・公共施設・大規模集客施設など）へのアクセス路線について、通行空間の整備ができていない路線があります。

自転車通行環境整備路線（2022 年 3 月 31 日時点）



（5）自転車を活用した都市魅力の発信

- ・ これまでの取組に加え、本市が有する自転車の歴史・文化に根差した視点を取り入れ、「サイクルシティ堺」に相応しい環境と魅力の創出が必要です。
- ・ 市民や来訪者に対し、堺の持つ自転車の魅力を感じてもらえるような自転車を活用した都市魅力の発信が不足しています。