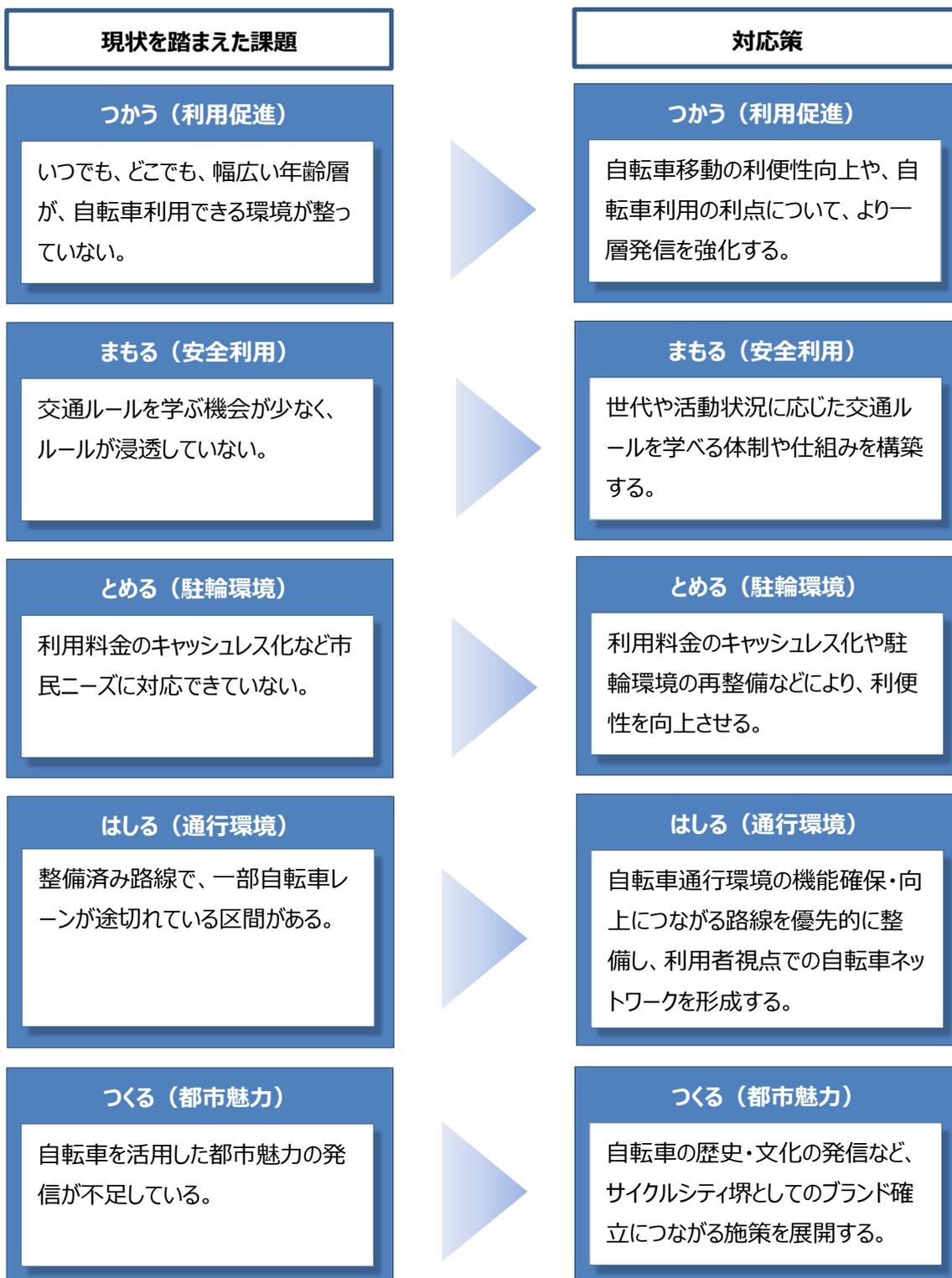


第IV章 取組方針

1. 自転車利用環境等の課題と対応方針

前章までの内容を踏まえ、項目ごとに課題を抽出し、それぞれの対応方針を整理しました。



2. 将来像と基本方針

「サイクルシティ堺」に相応しい自転車の活用と都市魅力の創出に向けて、将来像を設定しました。

自転車を活用した都市の将来像

自転車を活用した歴史・文化の発信強化と、多様な主体との連携・協働による新たな視点での取組を進めることにより、市民が自転車に愛着や誇りを持ち、来訪者も「サイクルシティ堺」を感じられる、自転車を活かした都市魅力を創出します。

- ・多くの市民が自転車を活用した様々なメリットを感じ、日常生活や運動、観光・レジャーなどで自転車の利用が根付いています。
- ・安全で快適に走り、とめることができる環境が整備され、皆が自転車のルール・マナーを守って利用しています。
- ・（仮称）大和川サイクルラインでは、散走やツーリングをしている人達などでいつも賑わい、自転車を楽しんでいます。

基本方針 1 魅力的な自転車文化の創造・発信

堺市の特徴である自転車の歴史・文化を魅力として再認識し、自転車を持つ様々な利点と合わせて情報発信することで、自転車の価値及び文化の向上を図ります。また、シェアサイクルのさらなる拡大・充実、自転車に触れる機会の創出などにより、市民の自転車利用を促進し、「サイクルシティ堺」としてのブランドを築きます。

基本方針 2 快適で利便性の高い自転車利用環境の構築

自転車通行空間のネットワークを形成し、駐輪場の質的向上をめざして多様なニーズへの対応や快適性、利便性の向上を進めます。併せて、整備した通行空間が有効に活用されるための周知・啓発を行うなど、自転車の走行環境、駐輪環境などの利用環境において、「サイクルシティ堺」として相応しい便利・安全で安心して快適に利用できる環境の構築をめざします。

基本方針 3 安全・安心な自転車利用の推進

自転車関連事故の削減に向けて、効果的な自転車のルール・マナーの教育や啓発を実施し、安全・安心な自転車利用の推進を図ります。また、災害時における自転車の有用性を活かして、避難時や救助活動時の自転車の活用を推進します。

3. 計画の推進（KPI）

基本方針に基づき、計画を推進するために達成指標（KPI）を設定しました。

基本方針	指標名	目標値 (2027年度)	現状値 (比較する年度)
魅力的な 自転車文化の創造・発信	シェアサイクルの 1台・1日あたり利用回数	2.00回	0.39回 (2021年度)
	サイクルシティとしての取組等に関する 年間報道件数（5大紙への掲載件数）	10回	5回 (2021年度)
快適で利便性の高い 自転車利用環境の構築	自転車の通行位置で車道（自転車 レーンなど）を通行する人の割合	66.7%	48.2% (2021年度)
	自転車通行空間の 累計整備延長	79km	67km (2021年度)
安全・安心な 自転車利用の推進	自転車に関与する事故件数 ※2019年度実績の30%削減	685件	979件 (2019年度)
	自転車のルール・マナーに関する 街頭における啓発者数	21,800人	13,642人 (2021年度)

コラム ～本市のめざす自転車文化とは～

日常生活や観光などにおいて、市民や来訪者が自転車の息吹を感じることができる状況を本市のめざす自転車文化と捉えています。

自転車文化を創造するには、次の視点が大切だと考えています。

- ・本市の自転車産業の歴史的経緯や意義が世代を超えて伝承されていること
- ・散策や健康増進など様々な場面で、気軽に楽しみながら美しく自転車を乗りこなしていること
- ・文化、観光、環境、地域振興など様々な分野を掛け合わせ、自転車の新しい価値や魅力を創造すること

第V章 計画の施策

1. 計画の施策体系

自転車を活用した都市の将来像を実現するため、3つの基本方針に基づき、具体的に実施する施策を定めます。

魅力的な自転車基本方針1の創造・発信	【施策1】自転車を楽しむ機会の創出	
	施策1-1	幅広いターゲットを対象としたサイクルイベント（SAKAI散走等）の実施
	施策1-2	サイクルスポーツの普及促進
	【施策2】シェアサイクルの普及促進	
	施策2-1	シェアサイクルのエリア拡大及び認知向上
	施策2-2	シェアサイクルポートの充実
	【施策3】自転車を活用した観光の促進	
	施策3-1	自転車を活用した観光促進
	施策3-2	自転車観光の推進に必要な環境の充実
	【施策4】大和川沿川を活用した自転車文化の発信	
	施策4-1	自転車を楽しめる賑わい拠点の整備
	【施策5】自転車の歴史・文化の創造・発信	
	施策5-1	地域資源を活用した自転車文化の普及【新規】
	施策5-2	ホームページやSNSを活用した情報発信
快適で利用環境の高い自転車基本方針2	【施策6】自転車に対する価値観の向上	
	施策6-1	自転車の利点の情報発信【新規】
	施策6-2	自転車通勤の促進
	【施策7】快適に自転車を利用できる自転車ネットワークの形成	
	施策7-1	自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行環境の整備
	【施策8】快適に自転車が通行するための啓発	
	施策8-1	安全・安心・快適な自転車通行環境を確保するための啓発
	【施策9】利用者のニーズに応じた駐輪環境への再編・改修	
	施策9-1	利便性の高い駐輪設備の導入【新規】
	施策9-2	多様な駐輪ニーズへの対応
施策9-3	駐輪場の効率的な維持管理運営	
安全・安心な自転車基本方針3	【施策10】放置自転車の対策	
	施策10-1	放置自転車の効果的な防止対策の実施
	施策10-2	地域との連携による啓発活動の推進
	【施策11】安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進	
	施策11-1	交通安全教育の推進
	施策11-2	交通安全啓発の機会創出
	施策11-3	安全な自転車利用を進める人材育成
	【施策12】自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進	
施策12-1	安全・安心な自転車利用の普及啓発	
【施策13】災害時における自転車活用の推進		
施策13-1	災害時等における自転車利用の推進【新規】	
施策13-2	災害救助活動における自転車の活用	

2. 計画の方針と施策

基本方針 1 魅力的な自転車文化の創造・発信

市民や来訪者が「サイクルシティ堺」を実感できるように自転車を楽しみ、自転車に触れる機会を創出することにより、自転車の日常利用や自転車観光を促進します。また、堺が有する類稀な自転車の歴史・文化を発信することにより、自転車に対する価値や意識を高め、「サイクルシティ堺」のブランド確立をめざします。

【施策 1】 自転車を楽しむ機会の創出

堺の魅力を感じられるように「SAKAI 散走」など、市民や来訪者が気軽に自転車を楽しみ、自転車に乗りたくなるような機会を創出します。また、自転車の文化を育む一環としてサイクリングの普及を促進します。

施策 1-1 幅広いターゲットを対象としたサイクルイベント（SAKAI 散走等）の実施

公民連携で、魅力的なスポットをゆっくりと周遊しながら楽しむ「SAKAI 散走」など、気軽に自転車を楽しみ本市の魅力に触れる機会を創出します。

サイクルイベントへの参加を通じて、本市及び自転車への愛着心を高めます。

また、散走などの様々なイベントが市内各地で実施されるように、企画・実施できる人材の育成を図ります。



散走風景

【取組内容】

- ・サイクルイベントの実施（SAKAI 散走、インクルーシブサイクリング、スタンプラリーなど）
- ・SAKAI 散走アンバサダーや自転車を利用した観光リーダーなどの人材育成

施策 1-2 サイクリングの普及促進

各種サイクリングを身近に感じることができるよう普及を促進し、市民がサイクリングを見て、参加して、楽しめる機会を創出します。また、ツアー・オブ・ジャパンなどのトップレベルの技術を見て、応援して、楽しむ機会の創出や、気軽に参加できるサイクリングイベントなどを定期的で開催し、様々なサイクリングスポーツへの関心を高めることにより裾野の拡大を図ります。

サイクリングなど自転車に触れる場として、大和川沿川に整備を進めている賑わい拠点を活用します。



ツアー・オブ・ジャパン 堺ステージ

【取組内容】

- ・サイクリングなどの機会創出
- ・サイクルスポーツなどのイベント開催時における支援
- ・アプリを利用したバーチャルサイクリングを活用したイベントなどの開催

【施策 2】 シェアサイクルの普及促進

民間事業者と連携して2020年3月からシェアサイクルの実証実験を行った結果、回遊性の向上などに寄与することや、移動手段の選択肢の1つとしての役割となることを確認することができ、事業の効果が見込めることから、2022年10月から本格実施に移行しています。

今後さらに、鉄道駅周辺などの公共交通機関を補完する役割を果たせるエリアや、商業地など人が集まる施設へのシェアサイクルのポート設置を進め、移動の利便性の向上を図ります。

また、利用促進を図るため周知・広報を充実します。



シェアサイクル

施策 2-1 シェアサイクルのエリア拡大及び認知向上

シェアサイクルのさらなる利用を促進するため、市内全域を対象に、現在ポートが設置されていない主要駅周辺を優先にエリアの拡大を進めます。

将来的には、IoT技術を活用し、他の公共交通などの情報や料金支払いの一体化を図るなど、利便性のさらなる向上をめざします。

2021年度の市政モニターへのアンケート結果では、シェアサイクルの認知度が約60%、使用経験は約2%に留まっているため、市ホームページ、SNS、広報さかいなどを活用した効果的な発信により認知度の向上を図ります。



シェアサイクルポート分布図

(2022年9月現在)

【取組内容】

- ・乗降者数の多い鉄道駅周辺などを中心としたエリアの拡大
- ・IoT 技術を活用した他の公共交通などとの連携
- ・市ホームページ、SNS、広報さかいなどを活用した効果的な発信
- ・各イベント開催時の交通手段としての積極的な PR

施策 2-2 シェアサイクルポートの充実

シェアサイクルの利便性向上や利用を促進するため、2022年9月現在95箇所あるシェアサイクルポートの充実を図ります。

公共用地の活用や民間事業者などの協力を得ながら、主要駅周辺だけでなく、市内集客施設や観光地を周遊しやすい場所にシェアサイクルポートの設置を進めます。



シェアサイクルポート

【取組内容】

- ・民有地を積極的に活用したシェアサイクルポートの充実

【施策 3】 自転車を活用した観光の促進

世界遺産の百舌鳥古墳群や、環濠及びベイエリアなど、魅力的な観光資源が点在する市内の周遊を促進するために、シェアサイクルポートの拡大・充実や、自転車で周遊するための地図の作成や誘導サインの設置など、自転車で観光を楽しむための環境整備を行います。

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」を「サイクルシティ堺」ならではの取組として、市民と協働しながら実施します。

施策 3-1 自転車を活用した観光促進

自由で快適に長い距離でも楽に移動できる自転車を活用した観光を促進することにより、周遊性を高めます。

観光レンタサイクルやシェアサイクルを活用した周遊観光をより魅力的に体験してもらうため、「SAKAI 散走」などのイベントの実施や、魅力的な観光モデルルートの設定、それらの情報発信を推進します。

また、IoT 技術を活用し、地図アプリを利用した観光情報の発信や周遊を促進するためのデジタルスタンプラリーなどを実施します。

【取組内容】

- ・観光レンタサイクルの活用及びシェアサイクルポートの充実
- ・SAKAI 散走など自転車観光の推進
- ・堺産自転車タクシーを活用した周遊観光の実施
- ・観光モデルルートの設定と情報発信
- ・IoT 技術を活用した、地図アプリの導入やデジタルスタンプラリーの実施



散走風景

施策 3-2 自転車観光の推進に必要な環境の充実

百舌鳥古墳群の世界遺産登録を機に自転車による周遊を促進するため、順次、観光案内サインを整備し維持管理してきました。

今後も、施設管理者や市民団体と協力して、各観光施設などにおける駐輪設備の設置・案内を進めます。

自転車と阪堺電車との連携を促進するために、停留場付近でのシェアサイクルポートの設置を推進します。

魅力的な周遊ルートや観光情報発信のため、堺市自転車地図の更新及びデジタル化、百舌鳥古墳群の周遊マップに加えて、環濠エリアやベイエリアなどの自転車周遊マップを作成します。

【取組内容】

- ・自転車観光用の案内誘導サインの充実
- ・観光施設などにおける駐輪設備の充実
- ・阪堺電車との連携
- ・堺市自転車地図の更新及びデジタル化
- ・環濠エリア、ベイエリアの自転車周遊マップの作成



百舌鳥古墳群自転車周遊マップ

【施策 4】 大和川沿川を活用した自転車文化の発信

一級河川大和川左岸沿川において、阪神高速道路大和川線や高規格堤防事業により生み出された敷地を有効利用し、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て、連続した通行空間である（仮称）大和川サイクルラインや、自転車に関する賑わい拠点を整備します。自転車を楽しめる空間を形成し、自転車文化の醸成を図りながら、立地条件を活かして、本市の歴史・文化・観光などを発信する拠点として活用することにより、都市魅力の向上を図ります。

（参考）広域的な自転車通行環境整備に関する取組：（仮称）大和川サイクルライン

2025 年大阪・関西万博の開催を契機に、国内外からの多くの来阪者が安全、快適に府内各地を周遊できる環境の整備に向けて近隣自治体と連携し、広域的な自転車通行環境の充実を図ります。

整備対象ルートとして、大和川サイクルライン、淀川サイクルライン、石川サイクルライン、大阪湾サイクルライン（いずれも仮称）の 4 つのルートを選定し、このうち優先整備ルートとして選定した約 70km の区間は、万博開催までに自転車通行区間の整備や統一的なサインなどの設置に取り組みます。（本市は、大和川サイクルラインの本市域の約 7km の区間を整備します。）

また、検討中エリアについても引き続き関係者で検討・調整を行い、段階的にネットワークの拡大を図ります。



（仮称）大和川サイクルライン位置図

出典：「広域的な自転車通行環境整備事業計画」

施策 4-1 自転車を楽しめる賑わい拠点の整備

(仮称) 大和川サイクルラインに隣接する阪堺線大和川停留場付近において、自転車を活用した本市の歴史・文化を広く発信するため、自転車体験施設やサイクルサポート機能等を有した賑わい拠点を民間等事業者と連携して一体的に整備します。

賑わい拠点では、自転車利用者の裾野拡大に向け、全ての人を訪れたいような魅力ある空間を整備します。また、ライフステージに合わせ、自転車の楽しさや楽しむ“きっかけ”に触れる機会を設けることにより、市民に自転車の利用が定着、浸透し、世代を超えて伝承されるような自転車文化を醸成します。

この賑わい拠点での取組を通じて、「サイクルシティ堺」として本市の歴史・文化などを広く発信することにより、都市魅力の向上を図ります。

【取組内容】

- ・民間等事業者と連携した自転車賑わい拠点の整備
- ・未就学児や小学校低学年への体験型自転車教室の実施
- ・スポーツサイクルなどの試乗やサイクリング体験の実施
- ・賑わい拠点や大和川沿川における自転車関連イベントの実施
- ・自転車を活用した本市の歴史・文化などを情報発信



(仮称) 大和川サイクルラインと自転車賑わい拠点

【施策 5】 自転車の歴史・文化の創造・発信

堺の自転車産業は約1600年前の百舌鳥古墳群の築造をルーツとしており、戦後の高度成長期には顕著な発展を遂げるなど堺独自の歴史・文化があり、今もその流れが受け継がれています。

「サイクルシティ堺」として、それらを広く発信し、市民の愛着の醸成や自転車への価値観を高め、自転車文化の普及をめざします。

また、自転車に関する有益な情報を積極的に発信します。

施策 5-1 地域資源を活用した自転車文化の普及【新規】

堺が有する自転車に関連する多くの地域資源を活用し、自転車文化を普及します。

特にシマノ自転車博物館との連携を進め、市民への自転車文化の意識醸成を図ります。

また、新たな視点による自転車の価値魅力を創出し、自転車文化の創造に取り組みます。

さらに、国内最高峰のサイクルロードレースであるツアー・オブ・ジャパンを開催することにより、市民をはじめとする多くの人に身近で迫力のある世界レベルのレースを感じていただき、「サイクルシティ堺」としての魅力発信や伝統産業の振興を図ります。



シマノ自転車博物館

【取組内容】

- ・シマノ自転車博物館などの地域資源を活用した自転車文化の普及
- ・新たな視点による自転車の価値魅力の創出

施策 5-2 ホームページや SNS を活用した情報発信

自転車通行環境の整備箇所や駐輪場、自転車周遊コースや自転車のルール・マナー、自転車販売店や自転車の整備点検方法など、市の自転車施策の紹介だけでなく、自転車の利用に役立つ情報を市ホームページや広報さかい、SNS なども活用して、積極的に情報を発信します。

また、首都圏においても自転車文化や自転車関連施策を広く PR し、「サイクルシティ堺」の認知度の向上やブランド化を図ります。

【取組内容】

- ・市ホームページや広報さかい、SNS などによる情報発信
- ・首都圏における自転車文化の発信

【施策 6】 自転車に対する価値観の向上

自転車の魅力や利用による効果の発信により、自転車利用への興味と価値観の向上を図り、利用を促進します。また、自転車を単なる移動手段だけでなく、文化的なモノへと意識の転換・醸成を促します。

施策 6-1 自転車の利点の情報発信【新規】

自転車利用には、心身ともに健康の維持・増進や、交通手段としての利便性、環境面や経済面での優位性など様々な利点があります。これらを対象者に合わせて分かりやすく情報発信することにより、自転車への関心を高め、日常生活などにおける利用を促進します。

【取組内容】

- ・市ホームページや広報さかい、SNSなどを活かした自転車の利点の情報発信
- ・各種講座における自転車利用の奨励

施策 6-2 自転車通勤の促進

自転車通勤は、日常のライフスタイルの中で、健康を増進できる身近で有効な取組です。市内事業所などに対し、自転車通勤が新型コロナウイルス感染症対策や従業員の健康増進、脱炭素社会の実現などに寄与するといった利点を示しながら、積極的に自転車通勤を推奨します。

また、自転車通勤を推進している事業所の認証・公表制度の導入の検討を進めます。

【取組内容】

- ・自転車通勤の公民連携による取組の実施
- ・健康や環境などの効果の情報発信
- ・自転車通勤推進事業所の認証制度導入の検討

基本方針2 快適で利便性の高い自転車利用環境の構築

「サイクルシティ堺」に相応しい、快適で利便性の高い自転車の通行環境や駐輪環境などの利用環境を整えるために、国内外の事例を参考にしながらハード・ソフトの両面から取組を進めます。

【施策 7】 快適に自転車を利用できる自転車ネットワークの形成

道路構造令の改正（2019年4月施行）により新たに自転車通行帯が位置付けられるなど、自転車通行空間の確保を推進することが求められています。本市では、自転車利用者の利便性に加え、自転車及び歩行者の安全性・快適性を高めるために、自転車通行空間の整備を進めます。これにより、自転車による周遊を促し、地域の活性化や賑わい創出につなげるため、自転車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ます。

施策 7-1 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行環境の整備

(1) 自転車ネットワーク計画

自転車の利用促進や自転車利用者の安全性の向上などを目的に、堺市自転車ネットワーク計画を作成し、通行空間の整備を進めます。

自転車ネットワーク計画は、以下に示す ア) 自転車利用者別の着目点 及び イ) ネットワークの考え方 に基づき、路線を選定します。選定した路線について、ウ) 自転車ネットワーク計画路線図に示します。

ア) 自転車利用者別の着目点

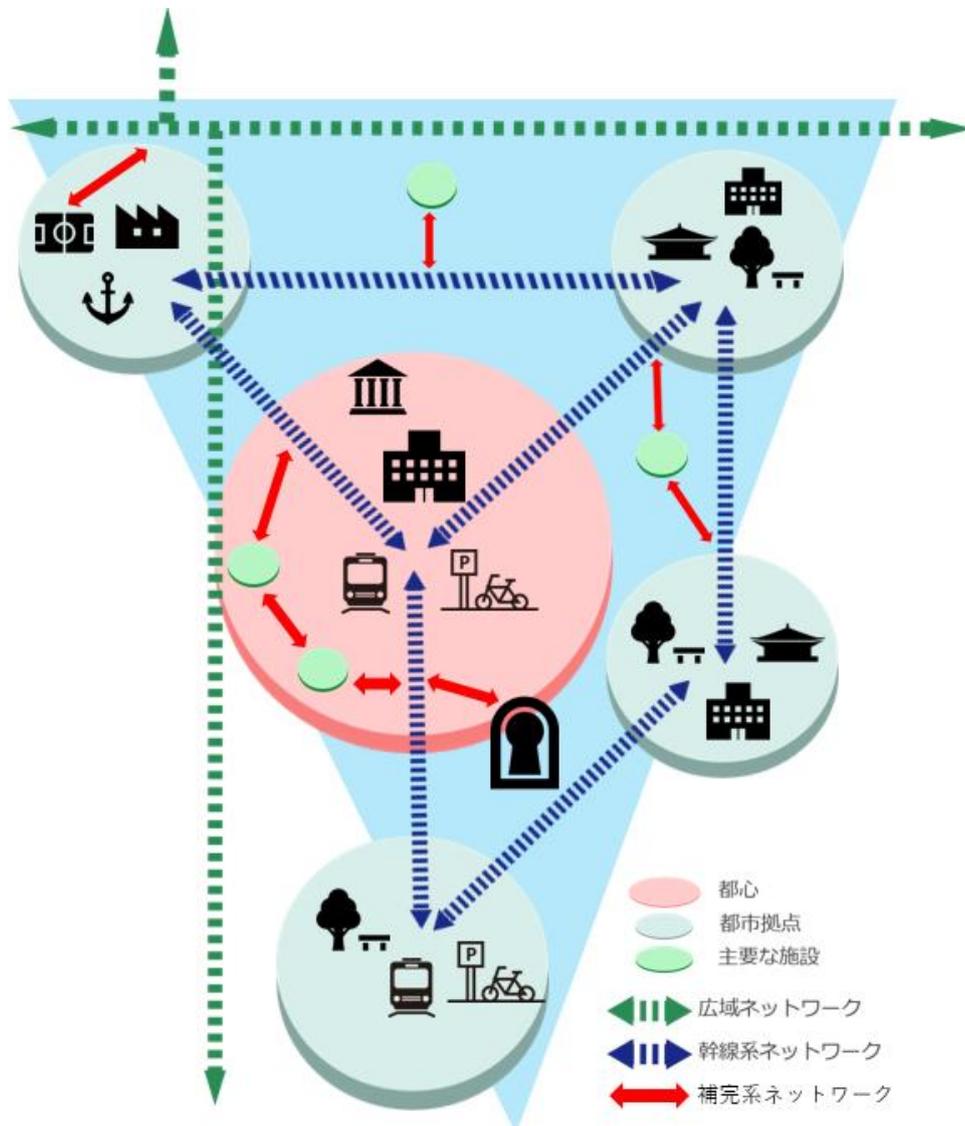
日常生活、健康、観光といった自転車利用者毎の特に着目すべき点を整理し、ネットワークに選定すべき道路を以下のように整理します。

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 ・ ルールの遵守とマナーの向上	

イ) ネットワークの考え方

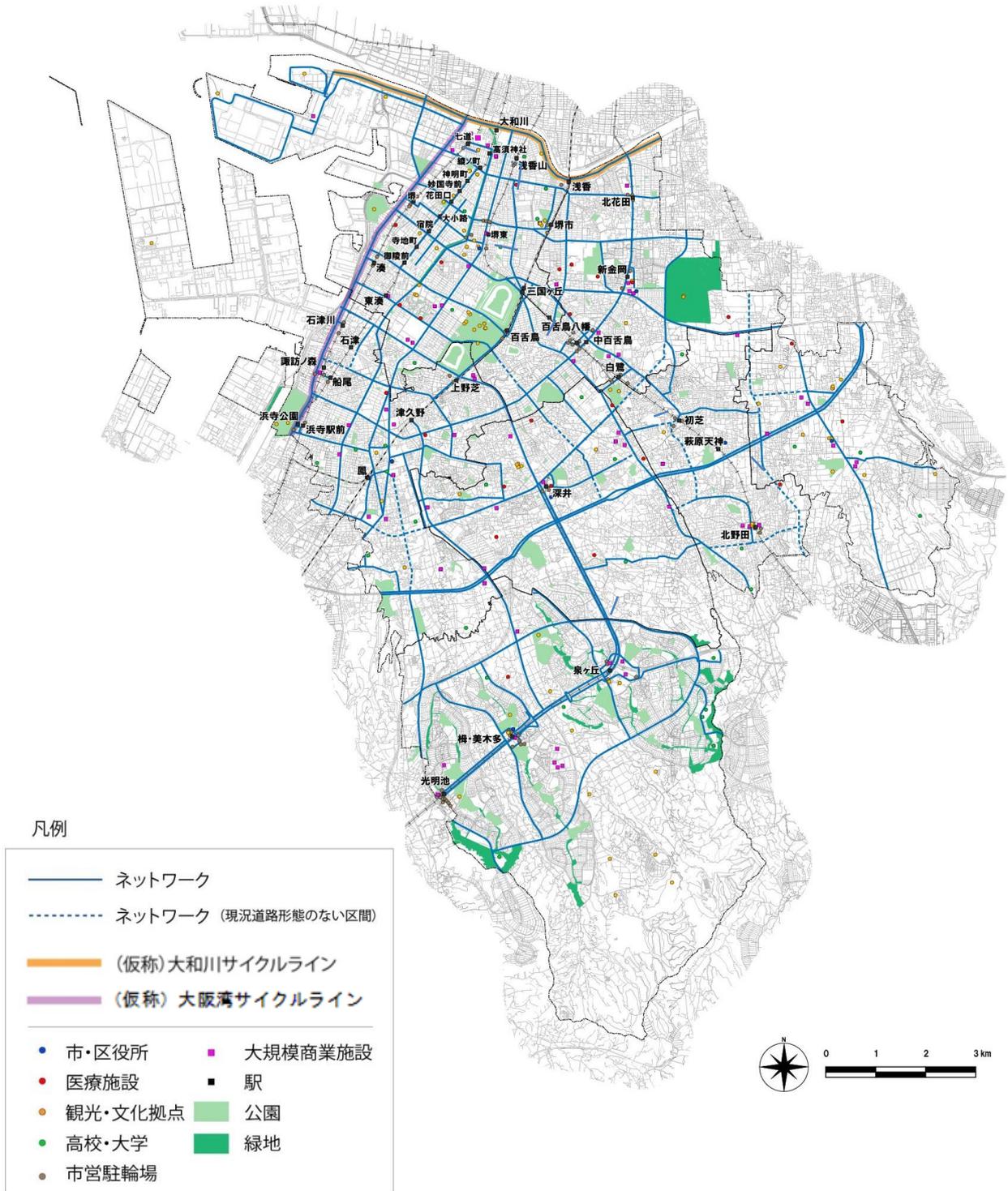
自転車利用者別の着目点を踏まえた上で、ネットワーク路線の選定を行います。

- 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などを結ぶ道路（将来道路網も含む）（幹線系ネットワーク）
- ②上記①の道路から自転車が集中する主要な施設（市役所、区役所、鉄道駅、駐輪場、公園、高校、商業施設など）へと結ぶ道路（補完系ネットワーク）
- 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などを結ぶ道路（補完系ネットワーク）
- ④堺浜エリア、大和川などの緑や水辺空間を楽しむ道路（補完系ネットワーク・広域ネットワーク）
- ⑤市域を越えた広域自転車ネットワークに選定された道路（広域ネットワーク）



拠点間を結ぶ自転車ネットワークのイメージ図

ウ) 自転車ネットワーク計画路線図



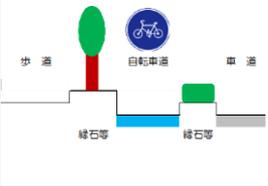
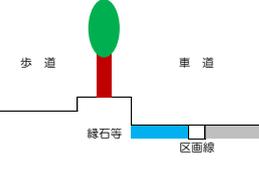
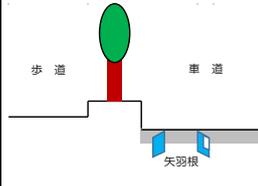
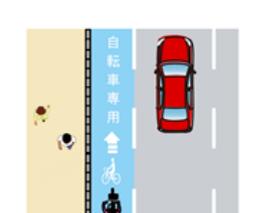
※ネットワーク計画路線図は、整備済みの路線も含んでいます。

※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。

堺市自転車ネットワーク計画路線図

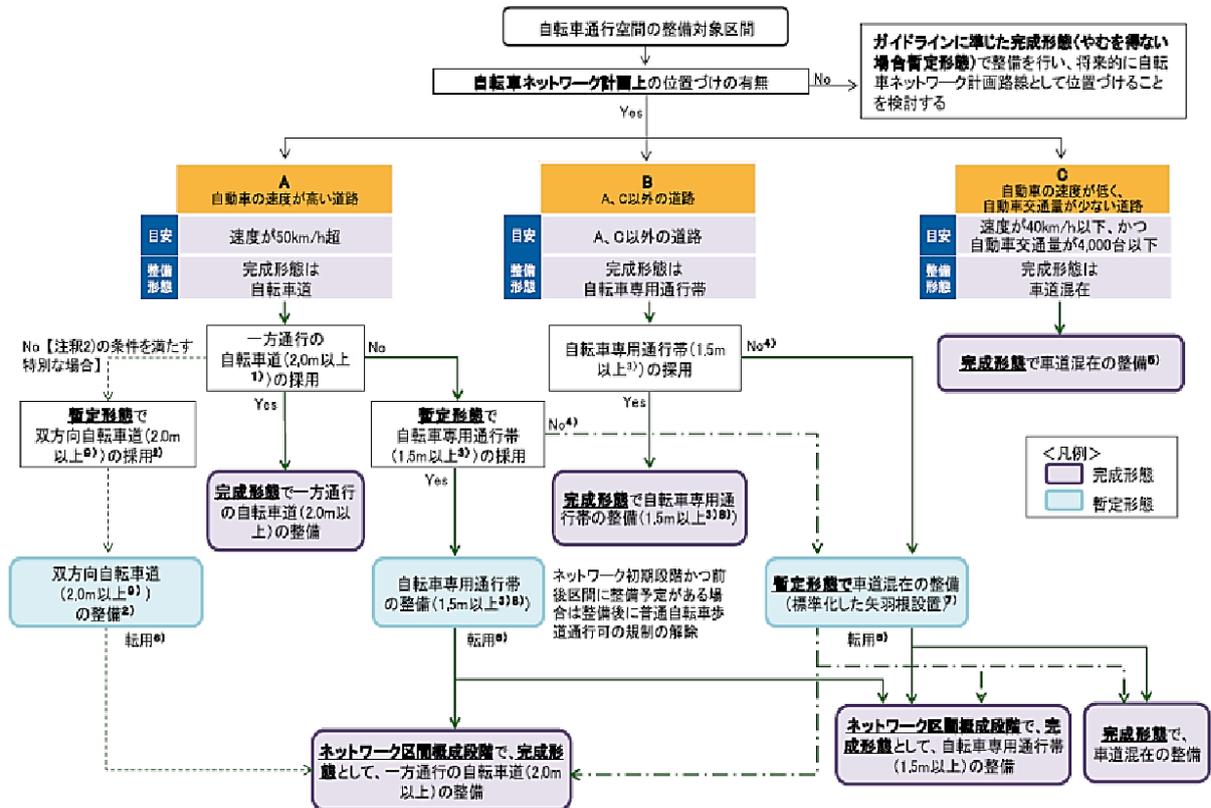
(2) 整備形態

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観点に基づき、整備を進めます。自転車通行空間の整備形態は、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などを踏まえて決定するものとし、以下の形態があります。

整備形態	①自転車道	自転車レーン		④生活道路（ピクトグラム）
		②自転車専用通行帯	③車道混在（矢羽根）	
				
イメージ図				
			 路肩の幅員が1.5m以上確保できる場合は、矢羽根と併せて外側線を設置する。 ※やむを得ない場合は1.0m以上とする。	 自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するために、矢印や自転車マーク等のピクトグラムを設置。
自転車の通行ルール	相互通行または一方通行	一方通行	一方通行	左側端を通行

(3) 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などを踏まえて決定するものとし、基本的な考え方を以下に示します。



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方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・内に双方方向自転車道が交差しないこと、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。

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 28 年 7 月より

(4) 自転車ネットワーク路線の優先整備の考え方

自転車ネットワークを効果的かつ効率的に形成することをめざし、以下の考え方に基づき自転車通行空間の整備を進めます。

- ・優先的に整備を進める路線は、自転車通行空間の連続性などのネットワーク効果の早期発現をめざし、一部区間において未整備となっている路線などを優先して整備を行います。
- ・広域的な自転車ネットワーク路線[※]に選定した（仮称）大和川サイクルラインや（仮称）大阪湾サイクルラインの整備を推進することにより、長距離の自転車移動の利便性の向上を図り、水辺空間や沿道の文化・観光資源およびサイクリングを楽しめる自転車通行環境の整備を行います。
- ・主要な施設（公共交通施設・学校・大規模集客施設）への経路として利用者の多い路線（生活道路を含む）の整備を進めます。

※「広域的な自転車通行環境整備事業計画（令和4年8月）大阪府・大阪市・堺市」

(5) 自転車利用者目線による通行空間の検証

これまでに自転車通行空間の整備が完了した路線についても、自転車利用者目線による点検・調査を実施し、必要に応じて自転車通行空間の安全性・快適性の向上を図ります。

- ・自動車のドライバーへの注意喚起や歩行者との接触回避など、自転車利用者が、より安全に走行できる方策を検討します。
- ・自転車利用者向けの案内看板や附帯施設など、自転車利用者が、より快適な走行できる方策を検討します。

また、これらの安全性・快適性向上策については、関係機関と協議が整った箇所の整備を進めます。

【取組内容】

- ・自転車通行環境の整備（堺市自転車ネットワークの形成）
- ・広域的な自転車ネットワーク路線の優先整備（再掲 施策4）
- ・自転車利用者目線による通行空間の検証

【施策 8】 快適に自転車が通行するための啓発

自転車が通行空間を安全・安心・快適に通行するためには、自転車利用者の走り方に加えて、路上の駐車違反車両をなくし、追越しの際に一定の間隔を空けるなど自動車のドライバーの意識転換・協力が必要であり、その行動変容を促す啓発などを実施します。

施策 8-1 安全・安心・快適な自転車通行環境を確保するための啓発

自転車が通行空間を安全・安心・快適に通行するために、路上の違法駐車削減や自転車を追い越す際の一定の距離確保など、自動車のドライバーを対象とした啓発を実施します。

また、自転車利用者に対しても、交通安全ルールを遵守しつつ、歩行者、自転車、自動車が互いに理解し譲り合う意識の醸成を図ります。

【取組内容】

- ・警察や地域などと連携した運転者講習会の実施
- ・自転車レーンなど通行空間上の路上駐車抑制
- ・新たに自転車通行空間を整備した路線における交通ルールの遵守やマナー向上に関する啓発

【施策 9】 利用者のニーズに応じた駐輪環境への再編・改修

利用者ニーズに沿った駐輪場の整備を行い、また主要駅周辺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取り組みます。

施策 9-1 利便性の高い駐輪設備の導入【新規】

利用料金の支払方法その他、利便性の高い駐輪設備を導入します。また、駐輪場の老朽化対策や防犯カメラの更新など、駐輪場の利便性や安全性を高める設備を導入し、加えて駐輪場の雰囲気明るくするなど、快適・安心に利用できる駐輪場として質の向上に向けた改修に取り組みます。

【取組内容】

- ・インターネットからの定期利用申込の仕組み構築
- ・キャッシュレス決済など ICT の導入
- ・各駐輪場の特性に合わせた機器の導入
- ・駐輪場の老朽化対策や防犯カメラの更新



機械式ゲート（北花田駅高架下北駐輪場）

施策 9-2 多様な駐輪ニーズへの対応

子乗せタイプの電動アシスト自転車をはじめ、自転車の多様化が進んでいることから、それらに対応した駐輪環境の整備を進めます。また、駐輪場の利便性向上や利用促進、自転車の安全利用につなげるために、駐輪場の多機能化についても検討します。

【取組内容】

- ・多様な自転車に対応した駐輪スペースの確保
- ・駐輪場の多機能化の推進
- ・駐輪場の空きスペースを活用したレンタサイクル



例：スポーツバイクのレンタサイクル
中百舌鳥駅前西第3自転車駐車場

施策 9-3 駐輪場の効率的な維持管理運営

老朽化している駐輪場について、優先順位を設定の上、計画的に修繕し美観にも配慮しながら施設の長寿命化を図ります。

また、利用率が低い駐輪場の統廃合を図るなど、効率的な維持管理運営を行います。

【取組内容】

- ・計画的な施設修繕

【施策 10】 放置自転車の対策

放置自転車対策として、駐輪場の整備や放置自転車の撤去、放置自転車の防止啓発を一体的に進めます。放置自転車が顕著な場所については、地域協働による啓発活動もを行い、放置対策を強化します。

施策 10-1 放置自転車の効果的な防止対策の実施

放置自転車が顕著な主要駅周辺などにおいては、放置自転車の状況を見極め、通常の撤去作業に加え、効果的な撤去や啓発指導員の配置を行います。また、撤去保管手数料の見直しを検討します。

撤去・保管後、引取りのない放置自転車については、社会情勢のニーズに応じて資源の有効活用を図ります。

【取組内容】

- ・放置自転車対策の強化
- ・啓発指導員の配置
- ・撤去保管手数料の見直し
- ・ニーズに応じた資源の有効活用



放置自転車の撤去前（堺市内）



放置自転車の撤去後（堺市内）

施策 10-2 地域との連携による啓発活動の推進

放置自転車問題の解決に向けて、自治会、事業者、警察署など関係者との協働による啓発活動や自転車マナーアップデー、放置防止キャンペーンを実施するなど、地域と連携した啓発活動に取り組みます。

【取組内容】

- ・商店街など地域と連携した啓発活動の実施



自転車マナーアップデー

基本方針3 安全・安心な自転車利用の推進

自転車を安全に利用できる環境を整備し、また自転車のルールを遵守している市民が増えるよう、安全利用の向上につながる取組を推進し、自転車関連事故の削減をめざします。

自転車の安全・安心な利用のために、自転車のルール・マナーや利用上の注意すべき点などについて、多様な方々や地域に合わせた自転車の安全教育を実施します。また、ヘルメットの着用や自転車保険への加入を促します。

自転車は地震などの災害時や救助活動時に有用な乗り物であるため、実際の災害時に自転車を有効に活用できるような取組を進めます。

【施策11】 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進

自転車の安全利用を促進するため、多様な方々に対し必要な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を図ります。また、地域によって通行環境や自転車関連事故の発生状況が異なるため、地域の実情に合った交通安全教育を実施し、自転車関連事故の削減をめざします。

施策 11-1 交通安全教育の推進

「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、地域それぞれの通行環境や事故状況に応じた実践型講習など、効果的な交通安全教育を充実させ、交通ルールの規範意識の向上を図ります。

【取組内容】

- ・警察との協働による出前型交通安全教室の実施（保育所・幼稚園・小学校及び特別支援学校など）
- ・ライフステージや地域の特性に合わせた安全教育の推進
- ・多様な方々に向けた交通安全啓発の推進
- ・自転車の基本的な運転操作を楽しみながら学べる手法の導入



保育園での交通安全教室



楽しみながら学べる手法（キックバイク教室）

施策 11-2 交通安全啓発の機会創出

市民・事業者・行政が協働して、自転車利用者に各種イベントや広報誌、ホームページなどを通じて、交通ルールの遵守・マナーの向上を周知します。

各機関が持つ広報誌への自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上に関する記事の掲載や、公共交通機関や公共施設へのポスターの掲示などを行い、安全意識の向上を図ります。

【取組内容】

- ・様々な機会を捉えた啓発講座や出前講座の実施
- ・各種イベントや広報誌、ホームページ、SNSなどを活用した交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発及び情報提供
- ・自転車販売店をはじめとする事業者への交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発及び情報提供
- ・自動車のドライバーに対する啓発



交通ルール・マナー啓発の風景

施策 11-3 安全な自転車利用を進める人材育成

自転車の安全利用を推進する人材を事業所や市民から募集し育成を進めます。自転車のルール・マナーを広く周知・徹底させるためにポイントを押さえて繰り返し伝えることができるような指導者の育成をめざします。

【取組内容】

- ・自転車リーダー養成講座の実施



自転車リーダー養成講座

【施策12】 自転車安全利用意識を高める普及啓発活動の推進

万が一の事故発生に備え、被害を軽減するための自転車ヘルメットの着用促進や、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などの加入促進を行うことにより、自転車の安全利用意識の高揚と、安全・安心な自転車利用を推進します。

施策 12-1 安全・安心な自転車利用の普及啓発

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ことで、ヘルメットの着用率の向上をめざします。また、自転車事故の加害者になった場合に高額な損害賠償事例が多数発生していることなどを周知することにより、自転車損害賠償保険などの加入を促進します。

危険を回避し、事故を減少させるためには、夜間の早めのライト点灯や、自転車や身体へ反射板を装着することにより、自分の存在を相手に認識させることが重要です。また、自転車を使用する前の安全点検や定期点検など利用者が自発的に行える安全確保に関する啓発を行います。



ヘルメット着用の普及促進

【取組内容】

- ・ヘルメット着用の普及促進
- ・自転車損害賠償保険の加入促進
- ・自転車利用の安全確保に関する啓発

【施策13】 災害時における自転車活用の推進

災害発生時など自動車をはじめとする交通手段が停止した場合において、災害時や発災後の救助活動、復興活動での自転車の有用性が示されています。本市においても、一刻を争う津波避難時や発災後の現状把握・救助活動などでの、自転車の利用を推進します。

施策 13-1 災害時等における自転車利用の推進【新規】

本市津波避難計画による避難の考え方は「JR 阪和線を目標に東の高い所へ徒歩で避難すること」を基本としていますが、国土交通省の「自転車活用推進計画」においては、津波からのより早い避難方法の1つとして自転車の有用性が示されています。

日常的に使用可能な自転車が整備されていることが必要であるため、整備された公用自転車の確保やシェアサイクルの公用利用の仕組みを構築します。

【取組内容】

- ・災害時の自転車活用の推進
- ・シェアサイクルの災害時公用利用

施策 13-2 災害救助活動における自転車の活用

南海トラフ巨大地震など、大規模災害の発生時には、がれきや倒壊建物などの道路障害により、消防車両が進入できない場所においても資器材などの運搬や情報収集を行う必要があります。

このような状況の中、消火・救助活動場所への重量資器材や飲料水などの搬送に有効な電動アシストユニットを搭載した、災害活動を支援する電動アシスト自転車の開発を行い、消防車両が進入できない状況下で災害活動が少しでも円滑に行える環境整備を進めます。



堺市が民間企業と開発中の消防防災活動における重量資器材搬送などの支援用電動アシスト自転車

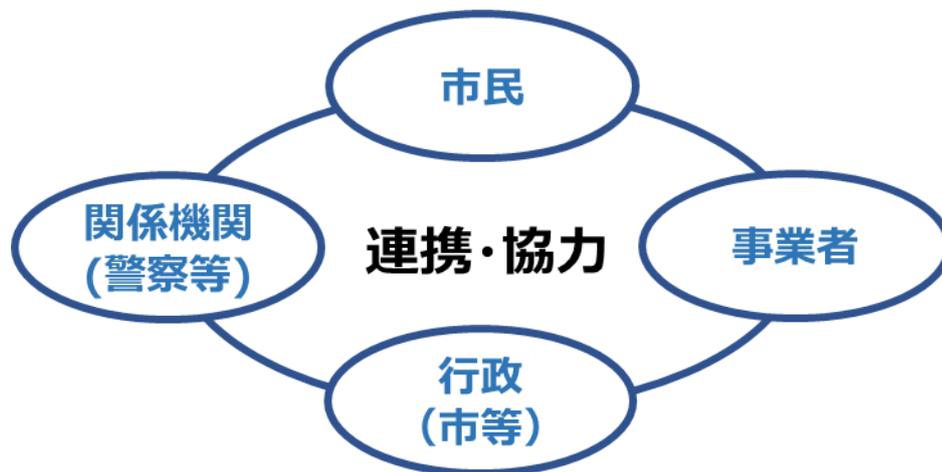
【取組内容】

- ・災害救助活動における自転車の開発

第Ⅵ章 計画の推進

1. 推進体制

本計画に掲げた都市の将来像の実現や基本方針の推進にあたっては、効果的な推進体制の構築を図ります。



2. 進行管理

本計画の実効性を高め、効果的・効率的な推進を図るためには、適切な進行管理が必要です。

PDCA サイクルによって、本計画で示した施策や取組の進捗状況などを定期的に把握・評価し、目標達成に向けた取組を着実に推進します。

