

「堺市自転車活用推進計画」(案) 新旧対照 (修正箇所抜粋)

修正前

(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)



修正後

(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。

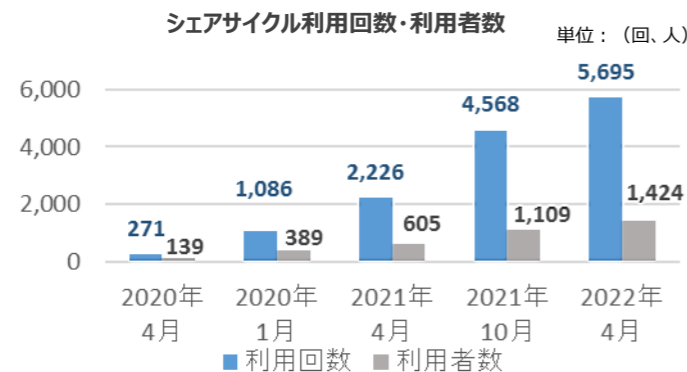
自転車通行環境整備延長 約 67km (2021 年度末)
 うち、自転車道 約 3km
 車道混在 約 44km
 歩道の視覚分離 約 20km

整備状況 (主な例)



(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。



	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

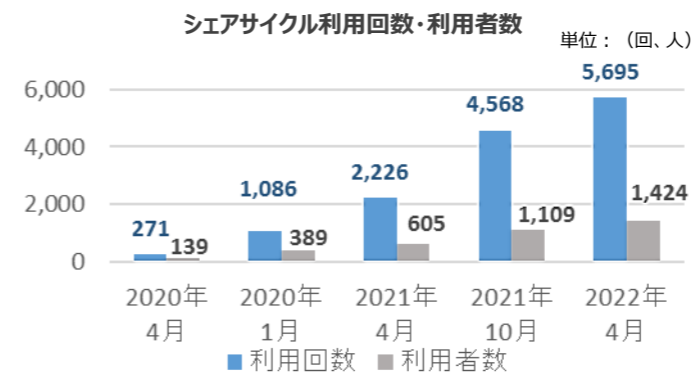
(参考) シェアサイクル区域別密度

区	面積 (km ²)	ポート数 (箇所)	密度 (箇所/km ²)
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

堺市作成

(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。



	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

(参考) シェアサイクル区域別密度





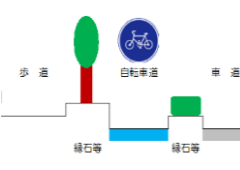
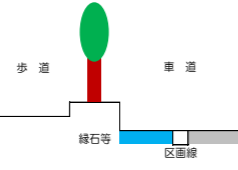
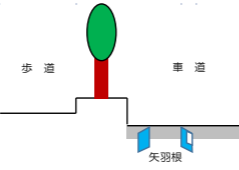







区	面積 (km ²)	ポート数 (箇所)	密度 (箇所/km ²)
堺区	23.66	26	1.09
中区	17.88	7	0.39
東区	10.49	3	0.28
西区	28.62	7	0.24
南区	40.39	21	0.51
北区	15.6	21	1.34
美原区	13.2	8	0.6

堺市作成

修正前

(2) 整備形態




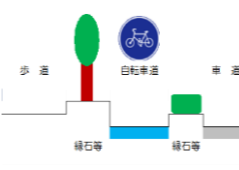
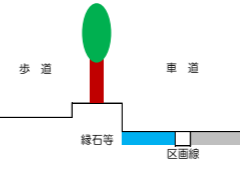
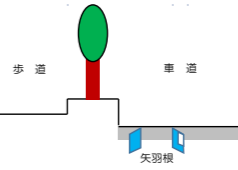







歩行者及び自転車利用者の安全確保のために、自転車は原則車道通行であり歩道通行は例外であるという観点に基づき、整備を進めます。自転車通行空間の整備形態は、自動車の速度や自動車交通量、道路空間の再配分の可能性などを踏まえて決定するものとし、以下の形態があります。

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

修正後

(2) 整備形態

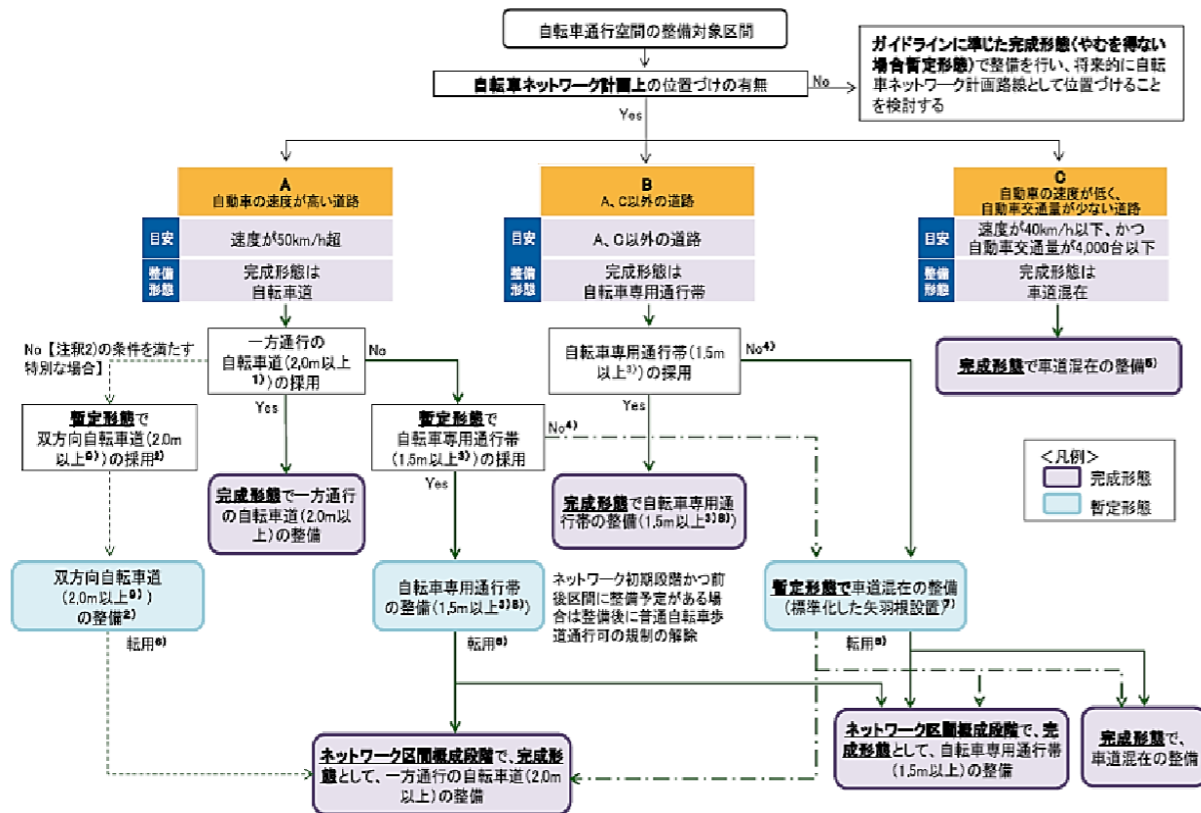
歩行者及び自転車利用者の安全確保のために、自転車は原則車道通行であり歩道通行は例外であるという観点に基づき、整備を進めるものとし、自転車通行空間の整備形態を以下に示します。

整備形態	①自転車道	②自転車専用通行帯	③車道混在	④生活道路（ピクトグラム）
				
				
イメージ図		 	※図は「矢羽根」による整備 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

修正前

(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

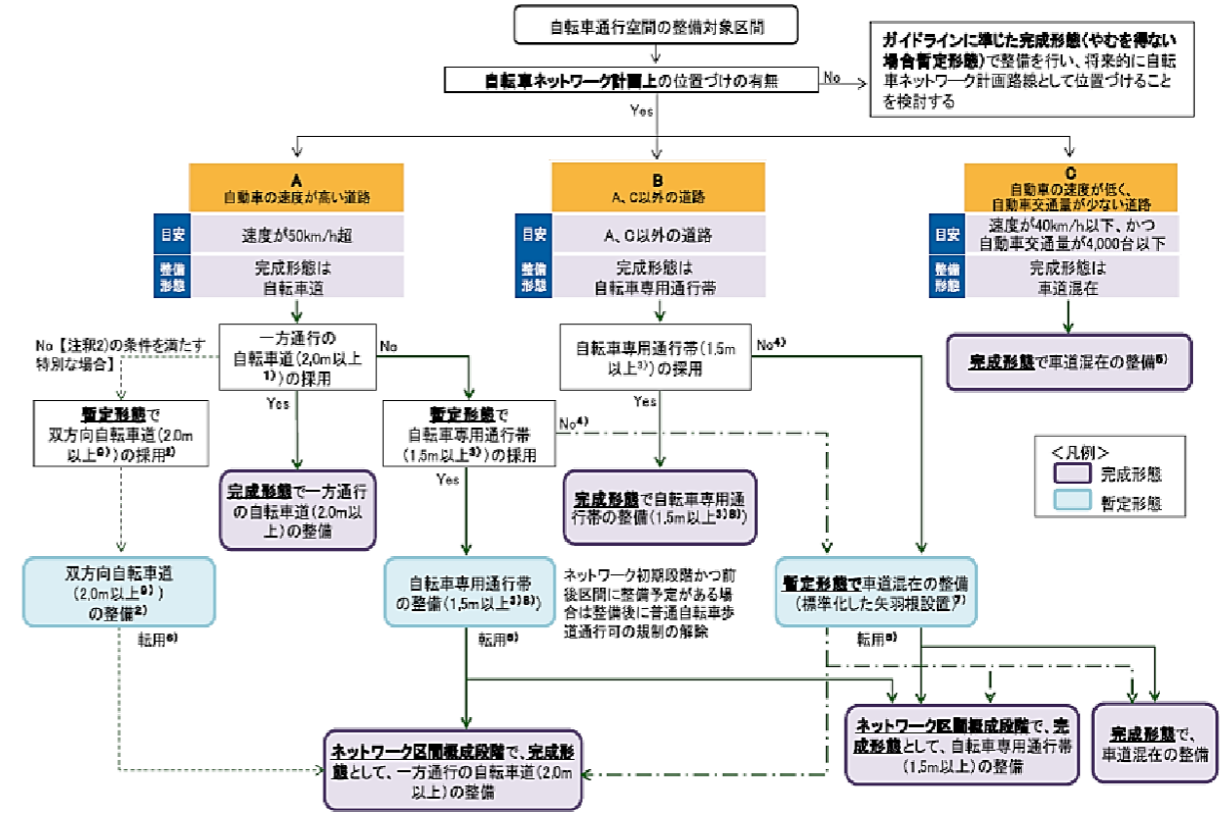
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成28年7月より

修正後

(3) 整備形態の検討フロー図

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、基本的な考え方を以下に示します。

また、自動車優先ではなく自動車、自転車、歩行者を対等な立場とした道路空間の再配分の必要性について、全ての利用者の関心と理解を深めるよう、取り組みます。



- 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