

堺市自転車活用推進計画 (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状況	12
(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	
5. 本市における自転車の利用環境	14
(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	
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・文化を踏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。

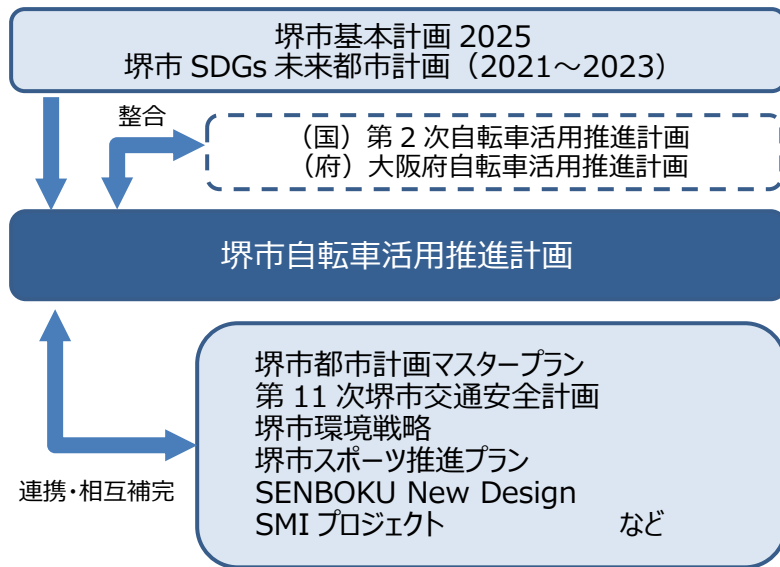
(4) 計画の位置付け（関連法令・関連計画）

本市では、2013 年 6 月に「堺市自転車利用環境計画」（以下「旧計画」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、旧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、旧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。

旧計画の計画期間が、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第 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年に策定した旧計画では、「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。

<p style="text-align: center;">つかう（利用促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p style="text-align: center;">とめる（駐輪環境）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p style="text-align: center;">まもる（安全利用）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p style="text-align: center;">はしる（通行環境）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道や自転車レーンに重点をおいた整備の実施 <p style="text-align: center;">※ <追補版>—重点アクションプラン—にて追加</p> <p style="text-align: center;">つかう・まもる・とめる・はしる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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されています。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されています。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、子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

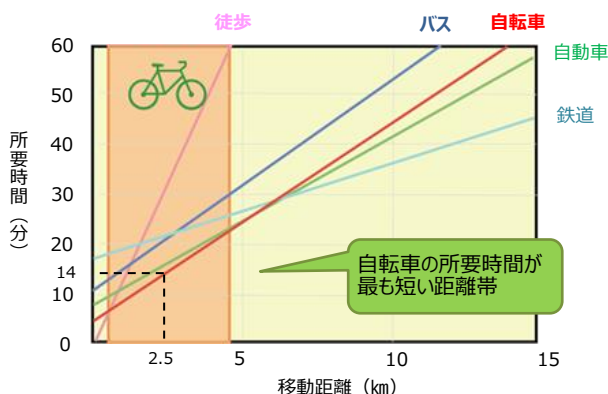
(1) 近距離移動における利便性

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。

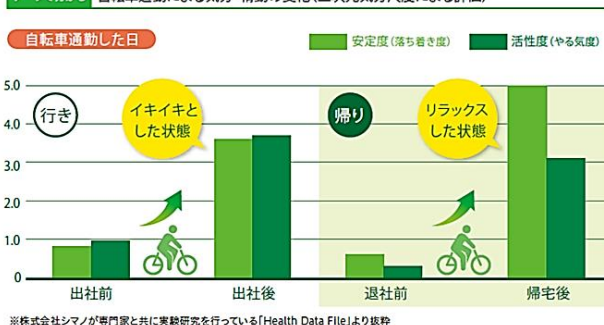
膝痛や腰痛などのトラブルを抱える人でも自転車はサドルにお尻を乗せているため、ウォーキングやランニングなどと比べて膝や腰への負担が少なく、健康的に行うことができる運動です。

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 自転車通勤による気分・情動の変化(二次元気分尺度による評価)



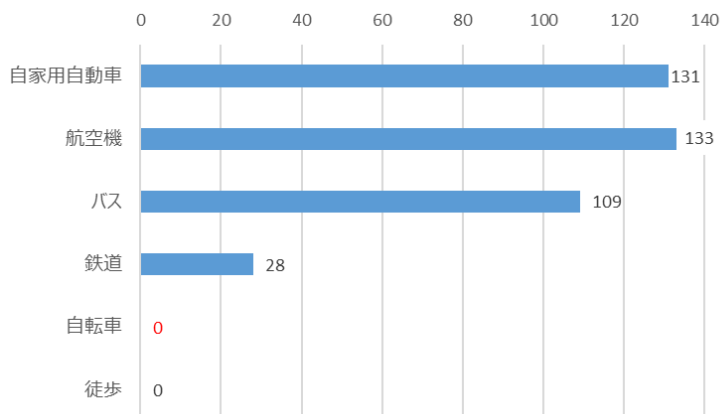
出典：シマノ HealthDataFile

(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

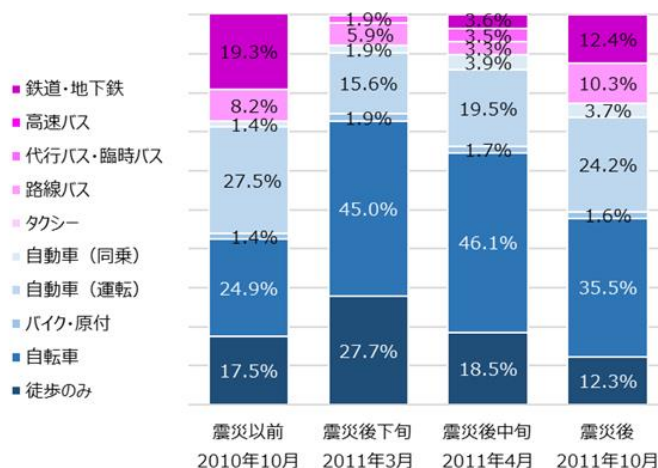


出典：国土交通省資料

(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、自動車が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）

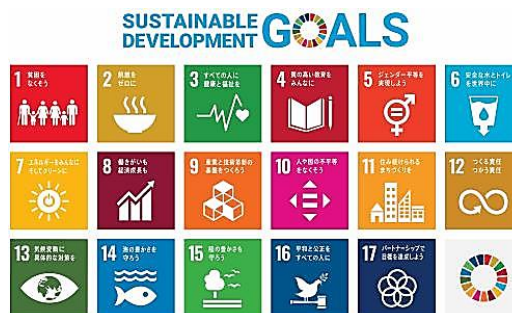
本市では全交通事故に占める自転車事故の割合が約30%となっており、全国平均の約20%と比べ高い割合です。条例の特色として、ヘルメット着用の努力義務、自転車損害賠償保険などの加入の促進（義務化）を取り入れ、市民が自転車を大切に、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図り、安全に、安心して、快適に自転車を利用することを明記しています。

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。



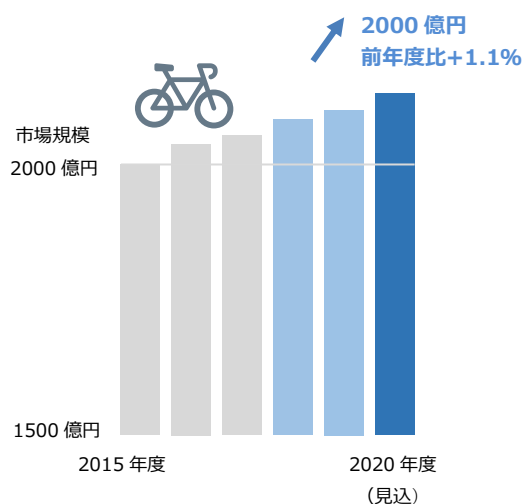
(3) 新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式

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

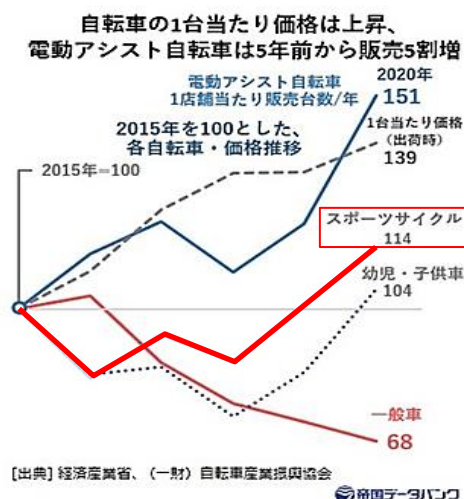
健康志向の高まりが追い風となり、健康面で様々な効果が得られる自転車の利用が増えています。自転車利用者にとってはもちろん、事業所側にもメリットがあることから、国も自転車活用推進の中で、自転車通勤の促進を推奨しており、2019年5月には自転車活用推進官民連携協議会から「自転車通勤導入に関する手引き」が公表されています。

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を高めてきており、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、しまなみ海道やピワイチなど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、不特定多数の方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

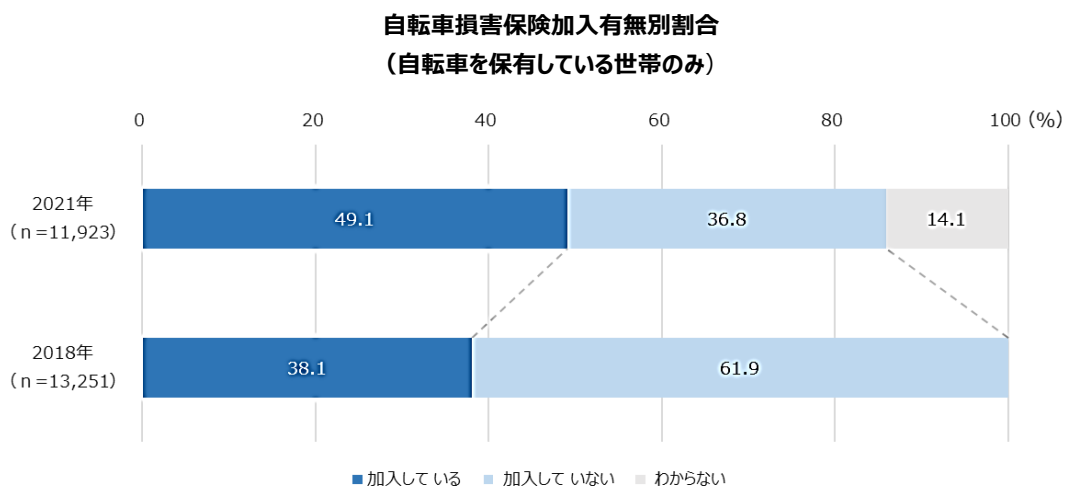


タンDEM自転車

(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。

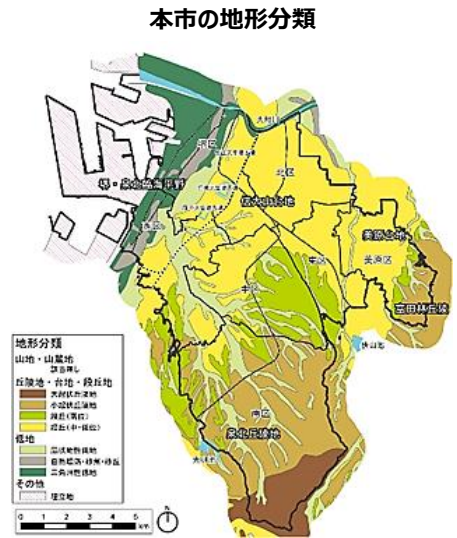


出典：2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書要約版

3. 本市の地形・人口

(1) 地形的な特徴

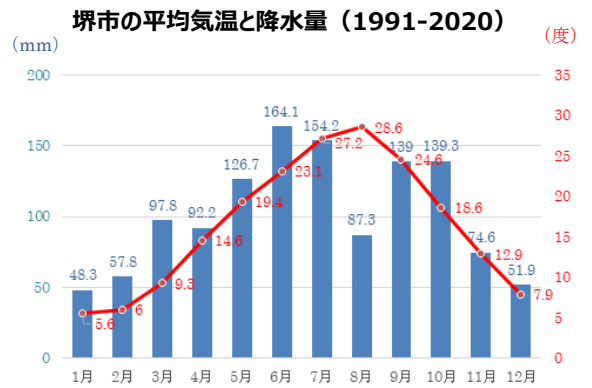
本市は大阪府の中央南西部に位置し、西は大阪湾に面し、北は近世に開削された大和川が流れ、東は富田林丘陵、南は泉北丘陵地に画されています。泉北丘陵地の標高268.9mが最も高く、海から丘陵地に向かって緩やかな地形の変化がみられます。



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。

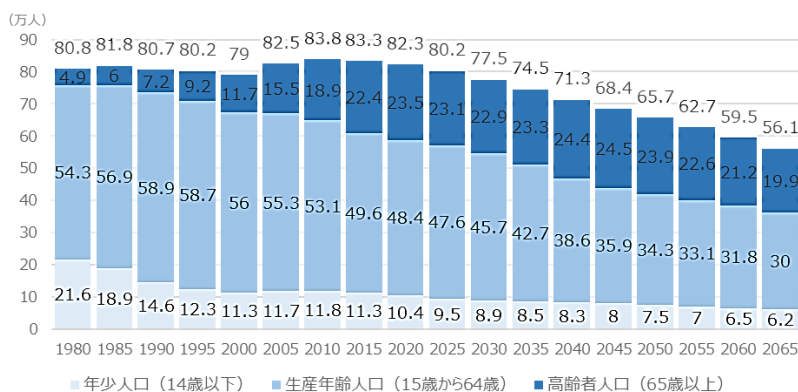


出典：気象庁

(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

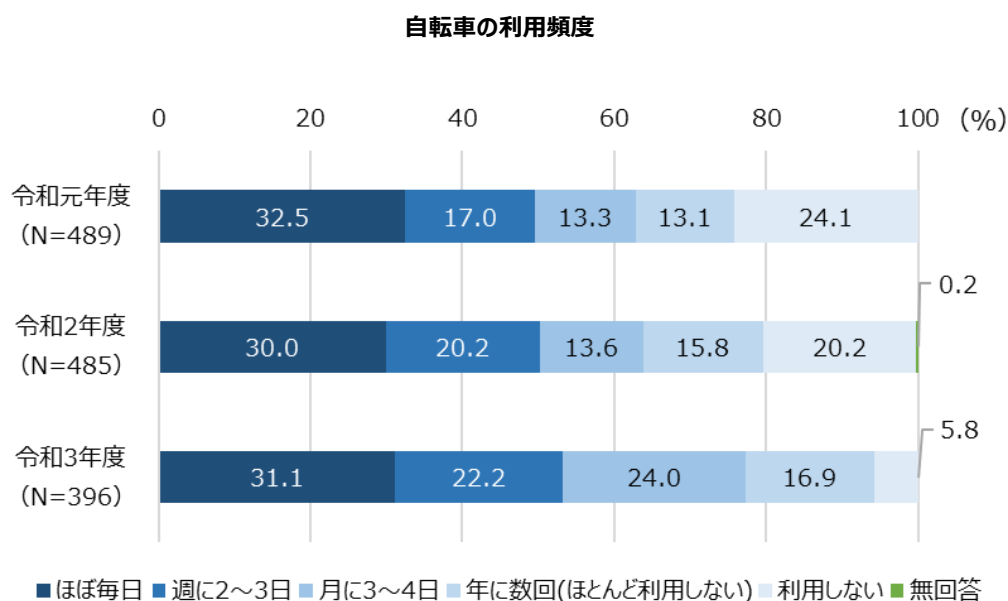
※2020年以降の将来推計人口は独自推計

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

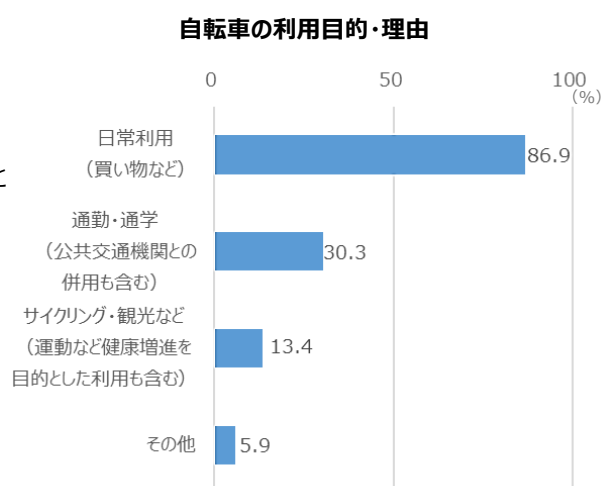
2021年度（令和3年度）のアンケート調査では、「ほぼ毎日（週に5日程度及びそれ以上）」が31.1%、「週に2～3日程度」が22.2%であり、約半数である53.3%の方が恒常的に自転車を利用しています。



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・観光など（運動など健康増進を目的とした利用も含む）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。

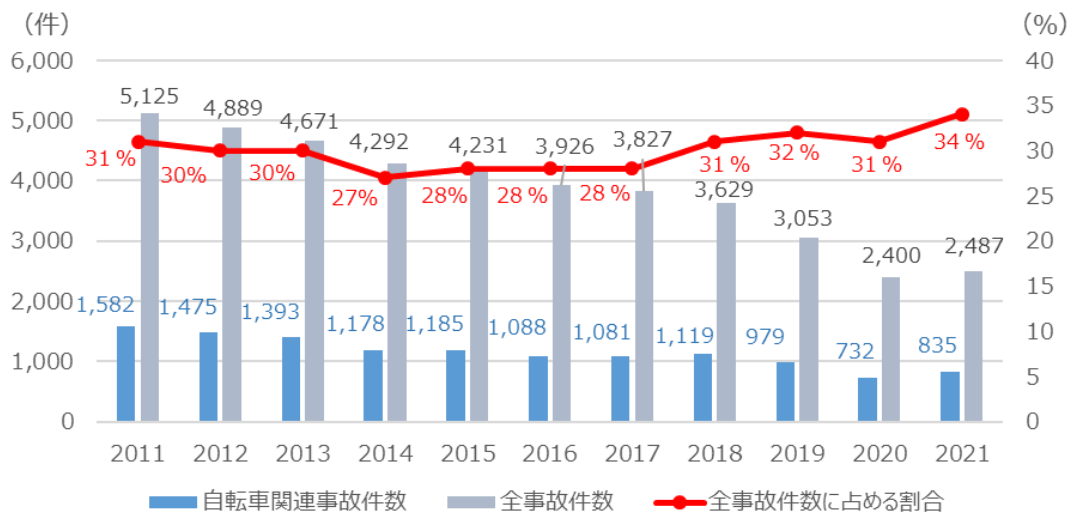


出典：令和3年度市政モニターアンケート

(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。

堺市における自転車事故件数の割合



出典：大阪府交通白書

5. 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

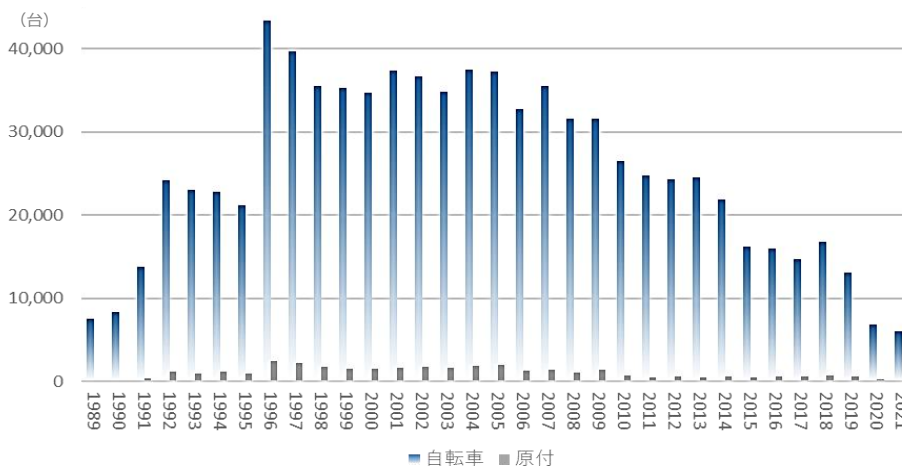
経過年数（2022年時点）	対象施設数（施設）
築10年以内	2
築10年超～20年以下	3
築20年超～30年以下	5
築30年超	15
計	25

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



堺市作成

(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

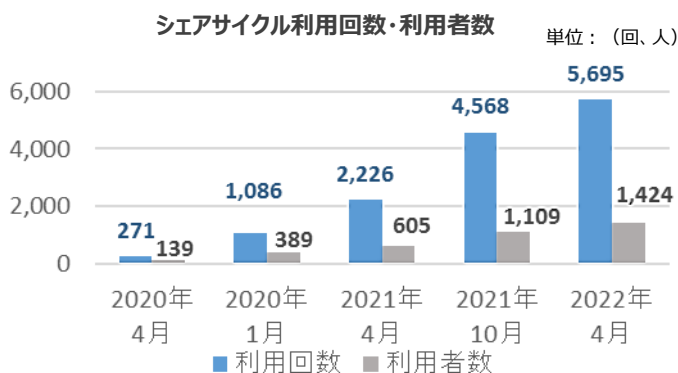
車道混在



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。



	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

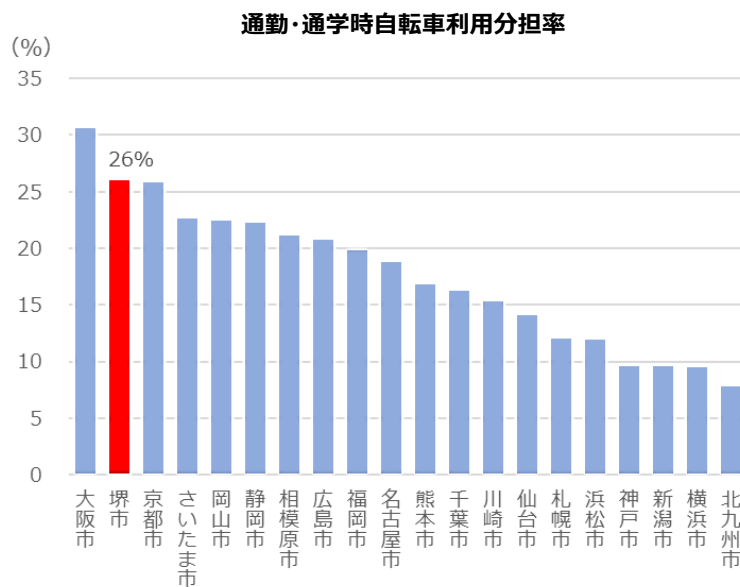
区	面積 (km)	ポート数 (箇所)	密度 (箇所/km)
堺区	23.66	26	1.09
中区	17.88	7	0.39
東区	10.49	3	0.28
西区	28.62	7	0.24
南区	40.39	21	0.51
北区	15.6	21	1.34
美原区	13.2	8	0.6

堺市作成

6. 自転車の活用に向けた課題

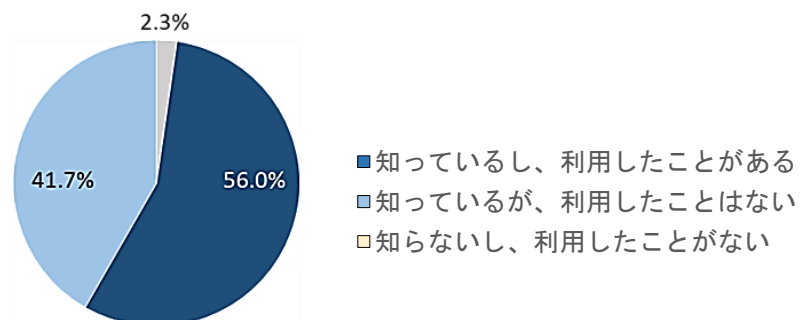
(1) さらなる自転車利用の促進

- ・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

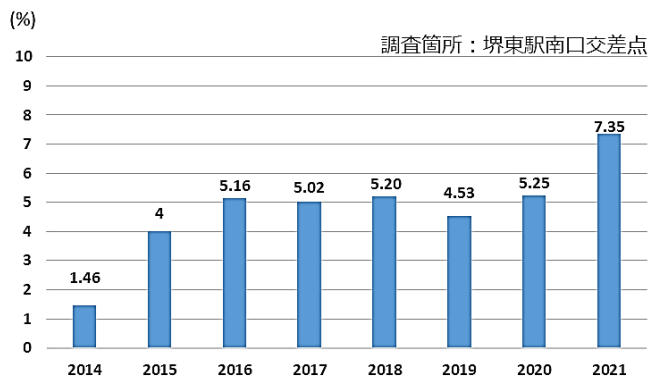
- ・ 堺市と警察が連携し、市内の希望される保育園や幼稚園、小学校などで交通安全教室を実施しています。しかし、中学生以上の世代や障害者、外国人など、多様な方々に合わせたルールやマナーを学ぶ機会が不足しています。
- ・ 2014年に施行した、堺市自転車まちづくり推進条例でヘルメット着用を努力義務としていますが、着用率は伸び悩んでいます。ヘルメットを着用していない理由として最も多いのは、「そもそも着用を考えたことがなかったから」であり、着用を促す取組が不十分な状況です。

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

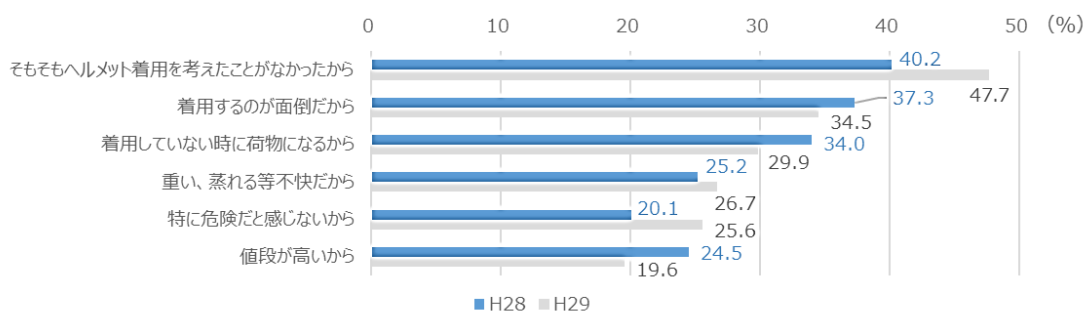
堺市作成

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

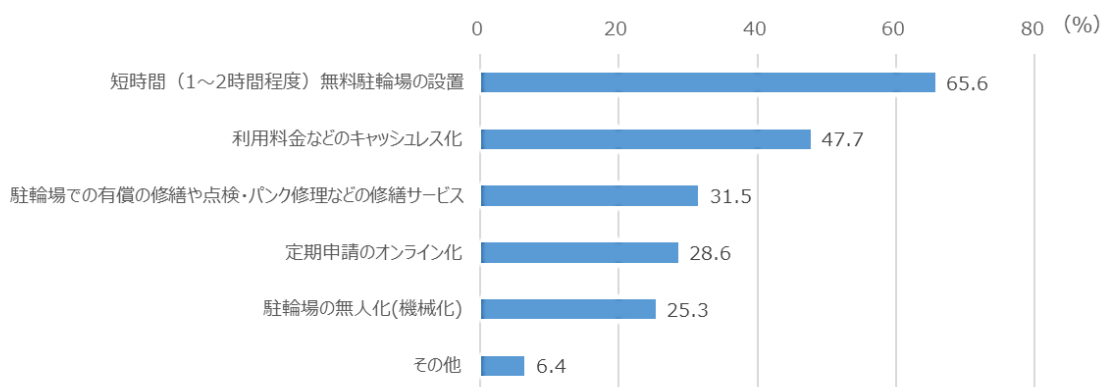


出典：平成 29 年度堺市市民意識調査

(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。

駐輪場に希望するサービス

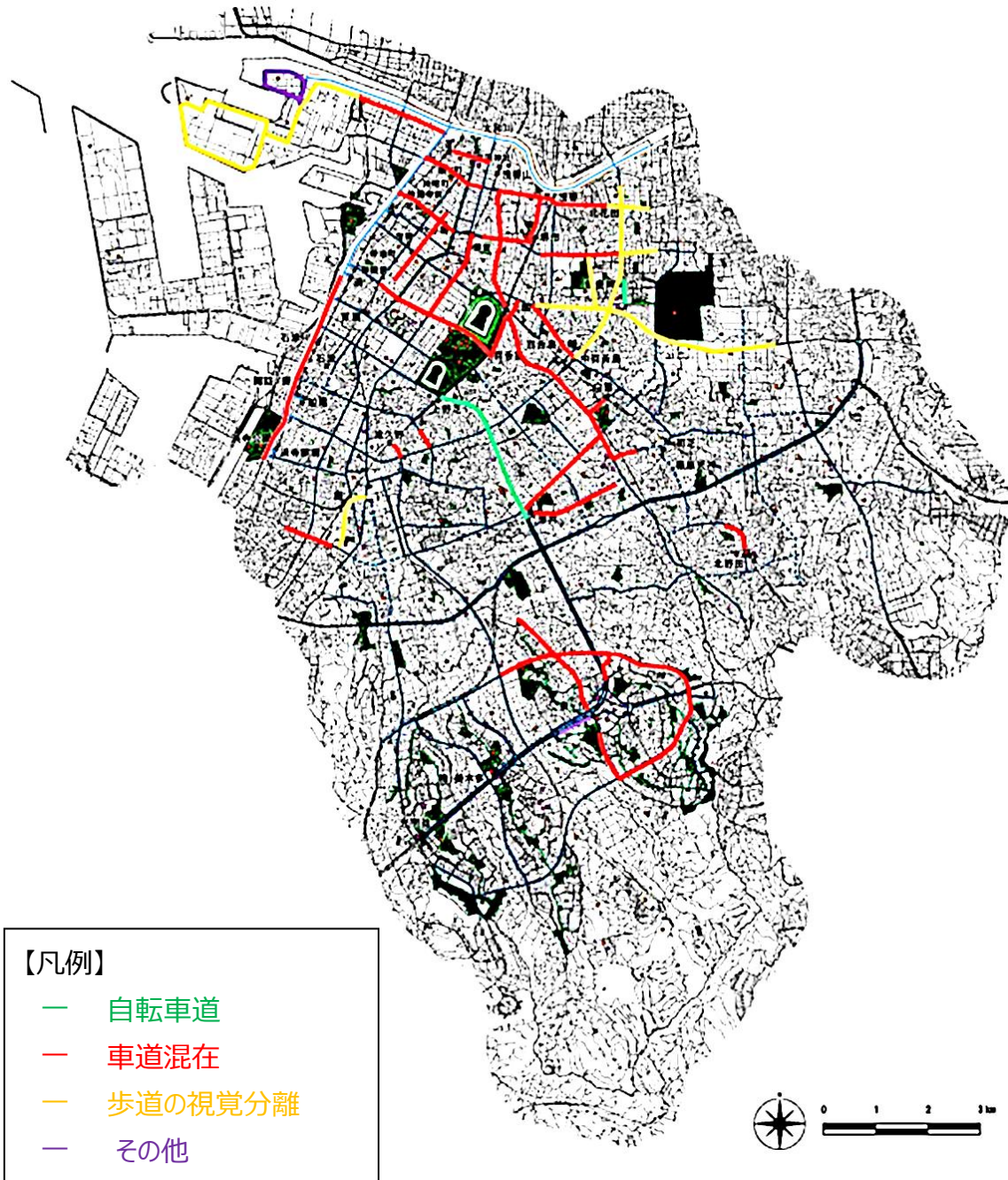


出典：令和3年度市政モニターアンケート

(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）



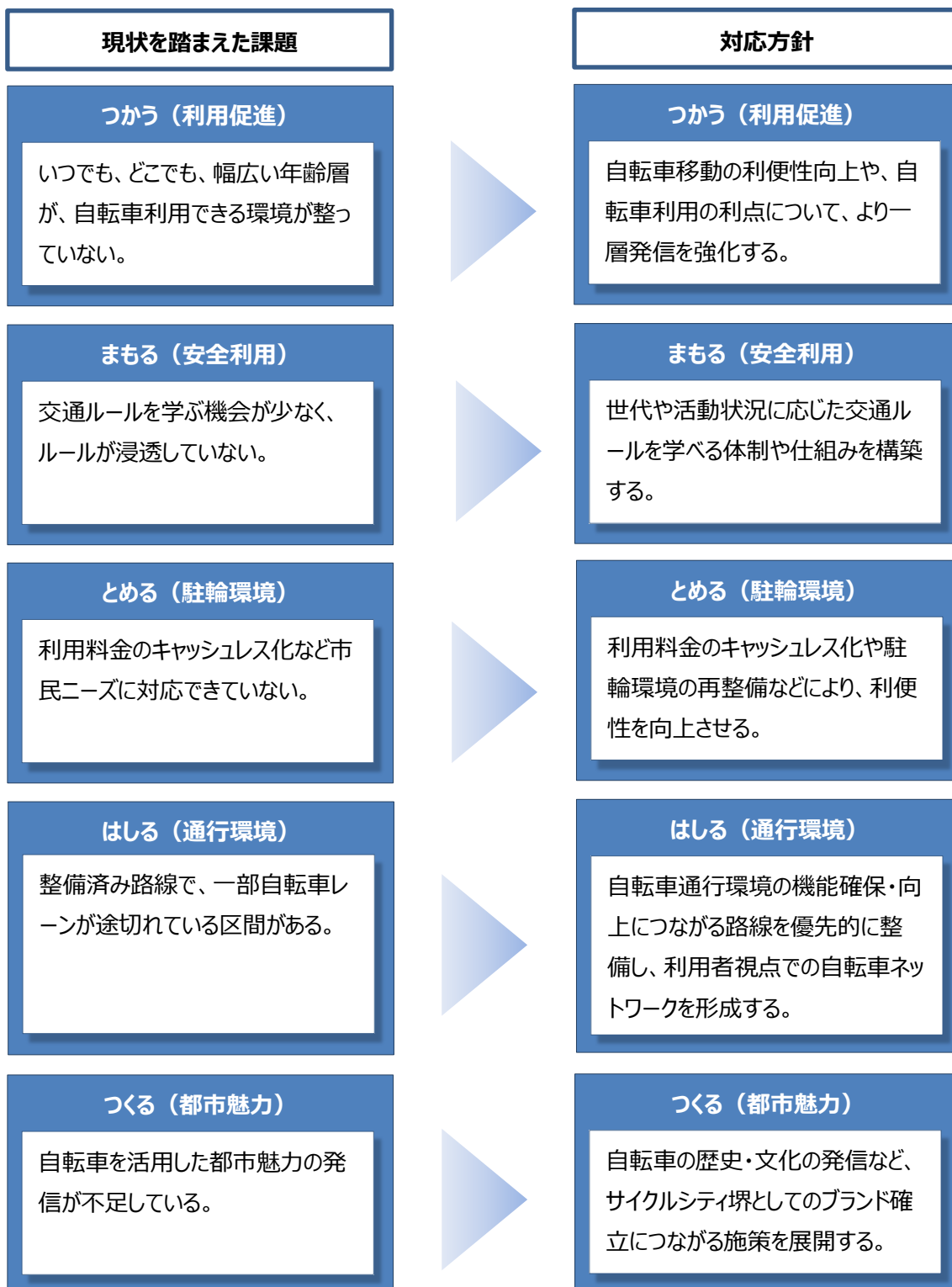
(5) 自転車を活用した都市魅力の発信

- ・ 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。

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、新しい生活様式も踏まえた移動手段として日常の生活や運動、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	達成指標	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)
	街頭指導における自転車で通行した人のうち 交通規則に関する指導をした人の割合	1.5%	3.1% (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。

本市では次の視点により自転車文化を創造し、世代を超えて継承すること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広く理解されている。
- ・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。
- ・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。

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	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の推進	【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魅力的な自転車文化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

堺の都市魅力を感じられる「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ルスポーツ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、散走をはじめ様々なイベントが市内の各地域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 サイクルスポーツの普及促進

各種サイクルスポーツを身近に感じることができるよう普及を促進し、市民がサイクルスポーツを見て、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レースを見て、応援して、楽しむ機会から気軽に参加できるサイクリングイベントまで幅広く開催することで様々なサイクルスポーツへの関心を高め、裾野の拡大を図ります。

サイクリングなどを通じた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】

- ・サイクリングをはじめとしたサイクルスポーツに触れる機会創出
- ・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つとなることが確認でき、事業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、利用促進につながる周知・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促進のため、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へ優先的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連携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促進のため、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。

【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



シェアサイクルポート

【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」の実施や堺産自転車タクシーの活用、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、観光案内サインの整備を進め維持・管理してきました。

今後も、自転車で回遊する観光客が気軽に各所に立ち寄り、また休憩しながら快適に堺を楽しむことができるよう、施設管理者や民間事業者、市民団体と連携・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つくられた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、全ての人々が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児童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。

特にシモ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迫力のある世界トップレベルのレースを身近に感じていただき、「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。



シモノ自転車博物館

【取組内容】

- ・シモ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
- ・ツアー・オブ・ジャパン堺ステージの開催

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、「サイクルシティ堺」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
- ・健康分野などの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、日常生活の中で健康を増進できる身近で有効かつ持続可能な取組です。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、「サイクルシティ堺」の推進に向け、堺の自転車文化を踏まえて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。選定した路線を 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

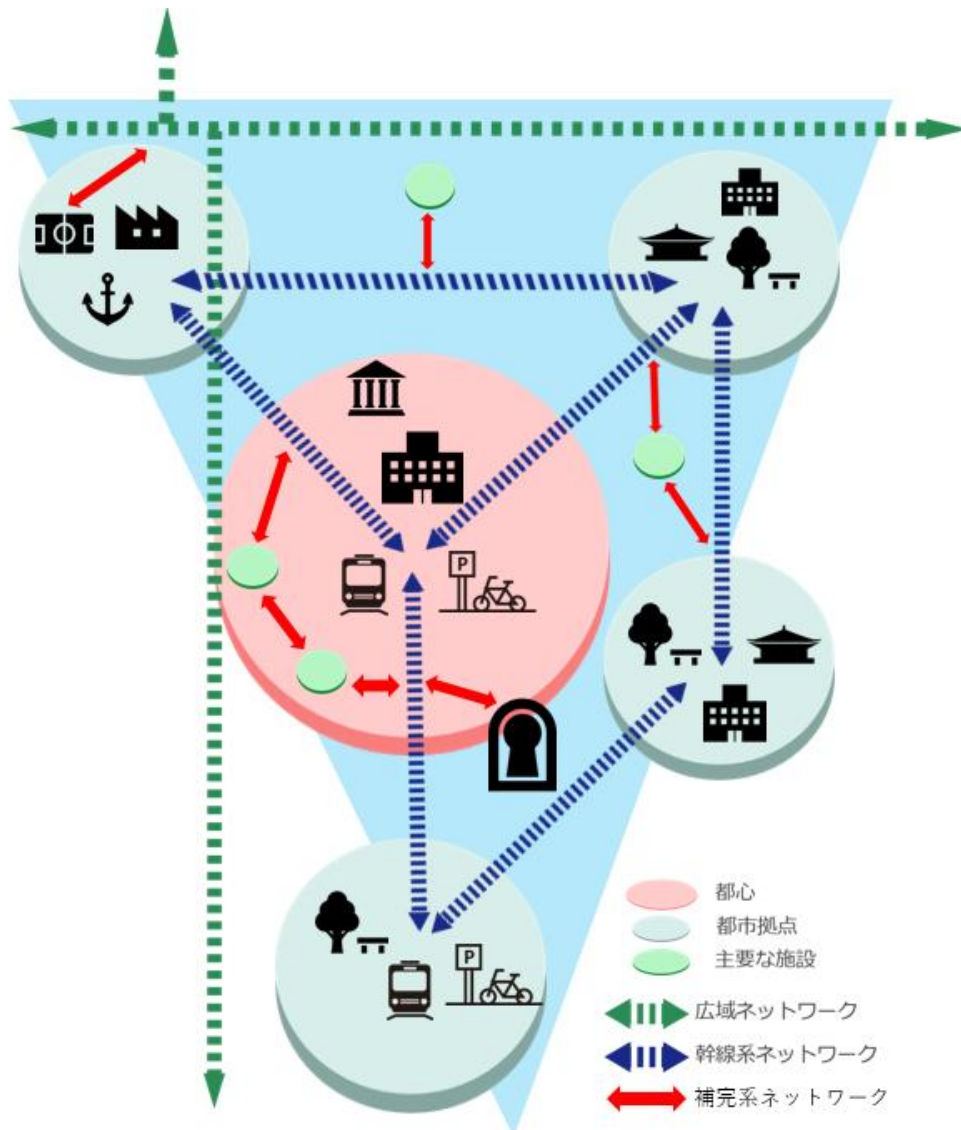
日常生活、健康、観光といった自転車利用者毎の特に着目すべき点を整理し、ネットワークに選定すべき道路を以下のように整理します。

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

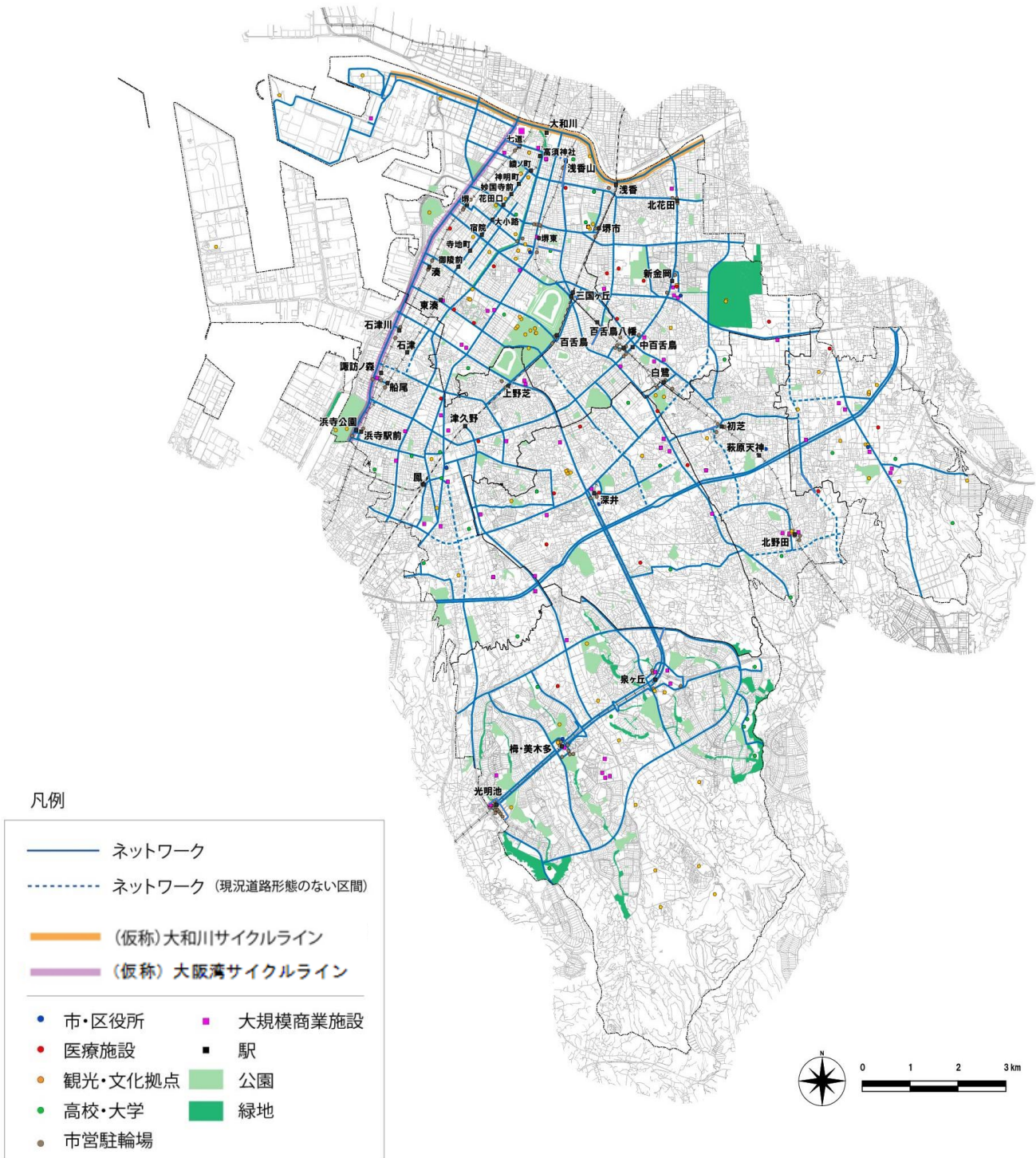
自転車利用者別の着目点を踏まえた上で、ネットワーク路線の選定を行います。

- 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







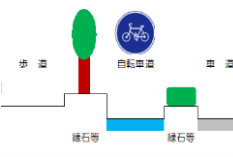
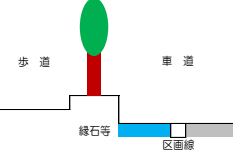
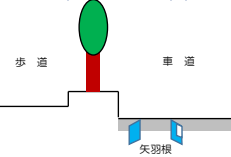





※ネットワーク計画路線図は、整備済みの路線も含んでいます。

※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

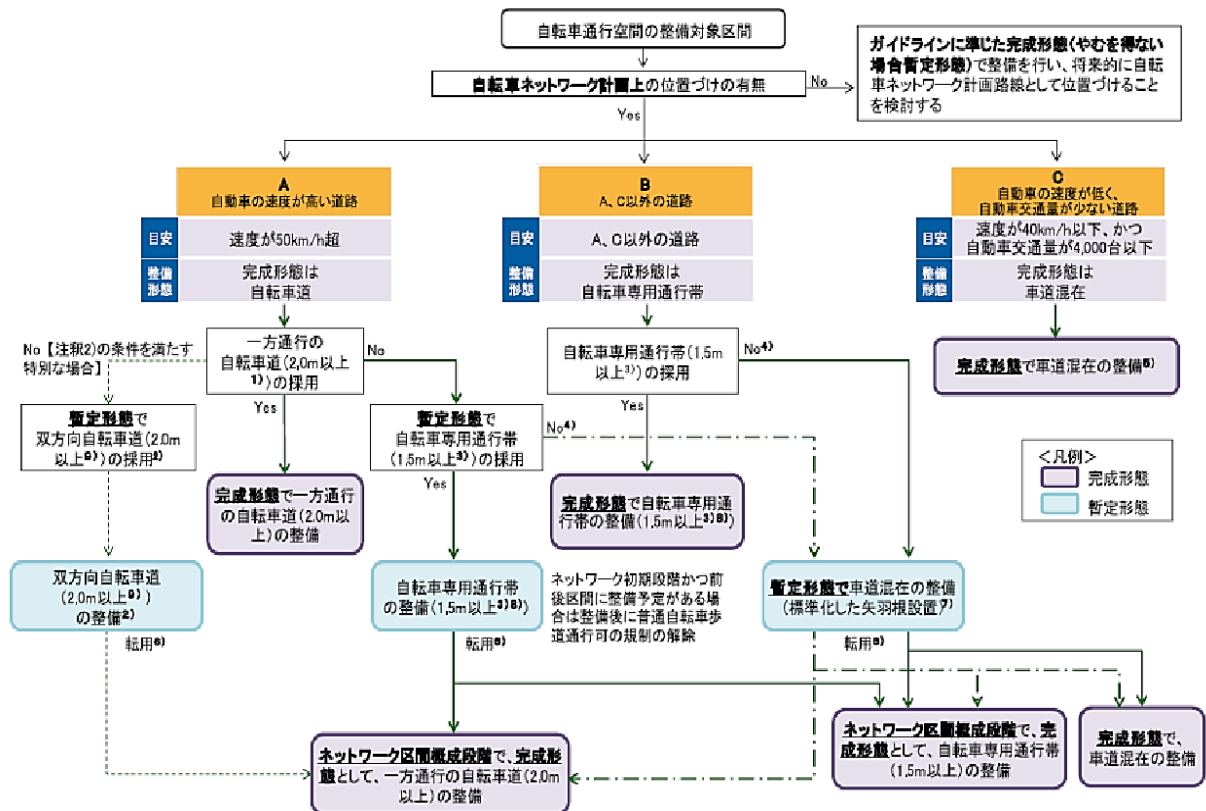
歩行者及び自転車利用者の安全確保のために、自転車は原則車道通行であり歩道通行は例外であるという観点に基づき整備を進めるものとし、自転車通行空間の整備形態を以下に示します。

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			<p>※図は「矢羽根」による整備</p> <p>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。</p>  <p>※図は「矢羽根」による整備</p>	
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

(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、道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 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、道路上の違法駐車削減や自転車を追い越す際に一定の間隔を空けるなど、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道路空間を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や自転車に関連する交通事故が多い場所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で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を構築
- ・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
- ・電動アシスト自転車など多様化する自転車に必要なサポート機器の導入



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、駐輪場の多機能化や空きスペースの活用についても検討します。



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自転車駐輪場

【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

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、計画的に修繕し施設の長寿命化を図ります。併せて、「サイクルシティ堺」にふさわしい美観やデザイン性に配慮した駐輪場の更新に取り組めます。

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
- ・個々の駐輪場の利用特性に応じた施設更新
- ・道路など公共空間の活用や駅周辺の再開発などに合わせた駐輪場の整備

【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（こども園・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



こども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・ホームページ・SNS 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・コンテンツの掲載や、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

ヘルメット着用の重要性として頭部損傷が自転車事故死因のトップであることなどを訴えることにより、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し、自転車損害賠償保険へ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。併せて、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。また、その他の災害においても、特に要配慮者や避難行動要支援者の避難手段として、自転車も選択肢の 1 つになると考えられます。

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、消防車両が進出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、消防車両が進出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

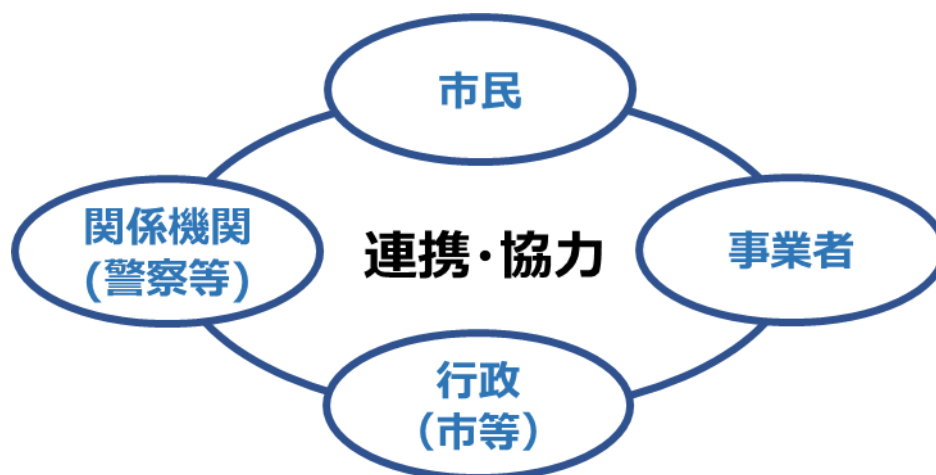
【取組内容】

- ・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。

