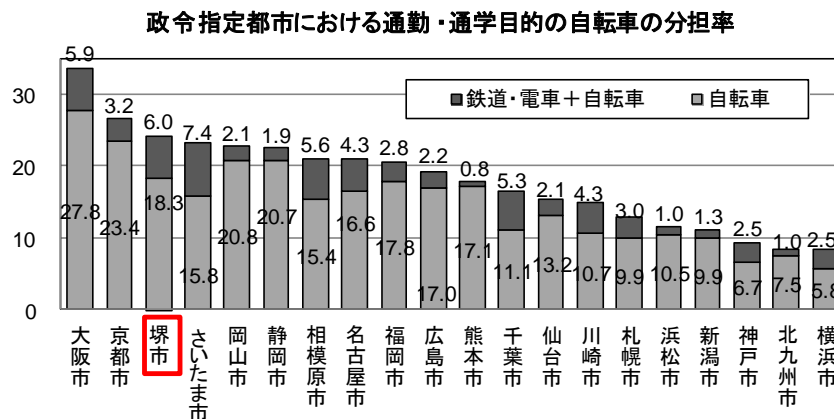


## 2. 自転車ネットワークの形成に向けて

### (1) 主な現状と方向性

#### ■主な現状

・堺市での通勤・通学における自転車の分担率は、政令指定都市では3番目に高い。



参照データ：平成22年国勢調査

・上位計画や関連計画等

#### 【堺市マスタープラン】

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させる。

#### 【堺市環境モデル都市行動計画】

温室効果ガス大幅削減のための戦略のひとつとして、自転車利用環境の整備等により、自動車中心の交通体系を公共交通（自転車含む）中心の交通体系に転換することで都市の構造改革を進めることとしている。

#### 【堺市都市計画マスタープラン（案）】

都市づくりの方針として、「都市内の移動・周遊ルートの構築」や「健康づくりや散策の場としてのネットワークをつくること」が挙げられている。

#### 【堺市の交通ビジョン】

観光・健康・日常をテーマとした自転車通行空間の確保が求められている。

#### ■方向性

#### ・自転車ネットワークの形成

環境負荷の少ない都市交通の重要な手段である自転車の通行空間の連続性を確保することで、堺市全体での自転車による回遊性や快適性を高める。

## (2) 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、ネットワークにすべき道路を以下のように整理した。

着目点 主な自転車利用者	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
業務	○		○		○	・ 都心・都市拠点へのアクセス道路
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
その他 自由目的	○		○			・ その他自転車の利用が多い道路
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	

### (3) 自転車ネットワークの選定

自転車利用者別の着目点を踏まえた上で、自転車ネットワークの選定を行う。

#### ①幹線ネットワーク（市内全域）

ア. 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を結ぶ幅員13m以上の道路（将来道路網も含む）

#### ②補完ネットワーク（用途別）

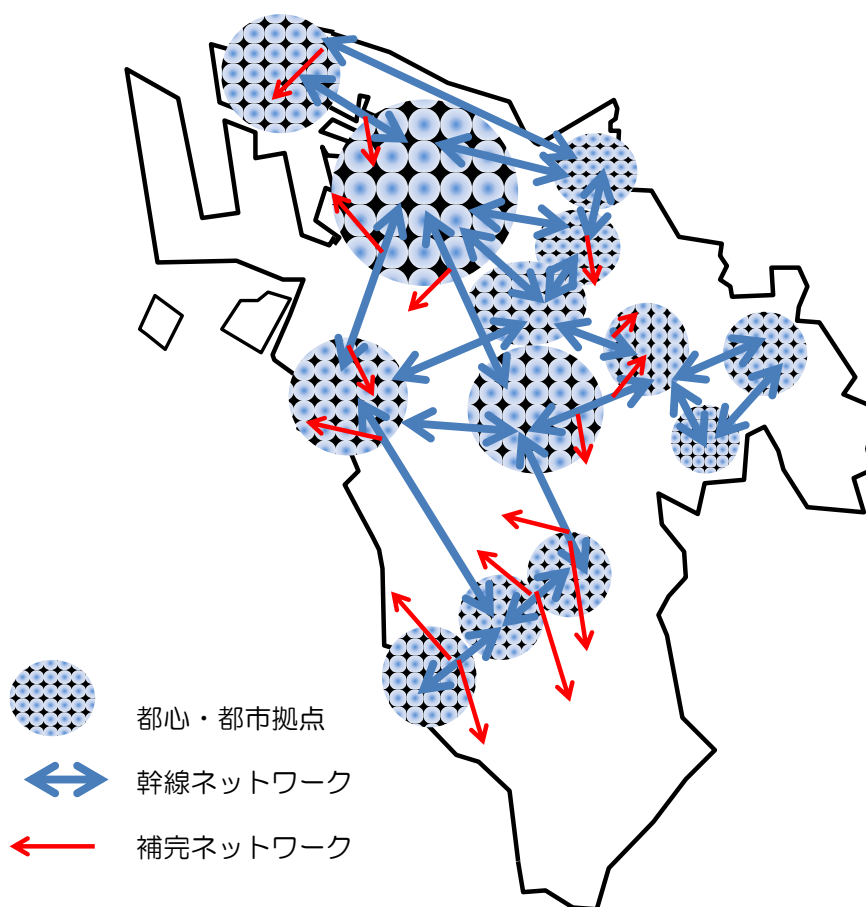
ア. 幹線ネットワークから自転車が集中する主要な目的地（市役所、区役所、公園、高校、商業施設等の自転車利用が多い施設）へと結ぶ道路

イ. 通学路における交通安全の確保や歩行空間のバリアフリー化等の関連する施策との連携を図る必要がある道路

ウ. 緑道、堺浜エリア、大和川等の緑や水辺空間を楽しむ道路

エ. 仁徳陵古墳・大仙公園周辺エリア、旧市街地・中世自由都市エリア等の各観光エリアを結ぶ道路

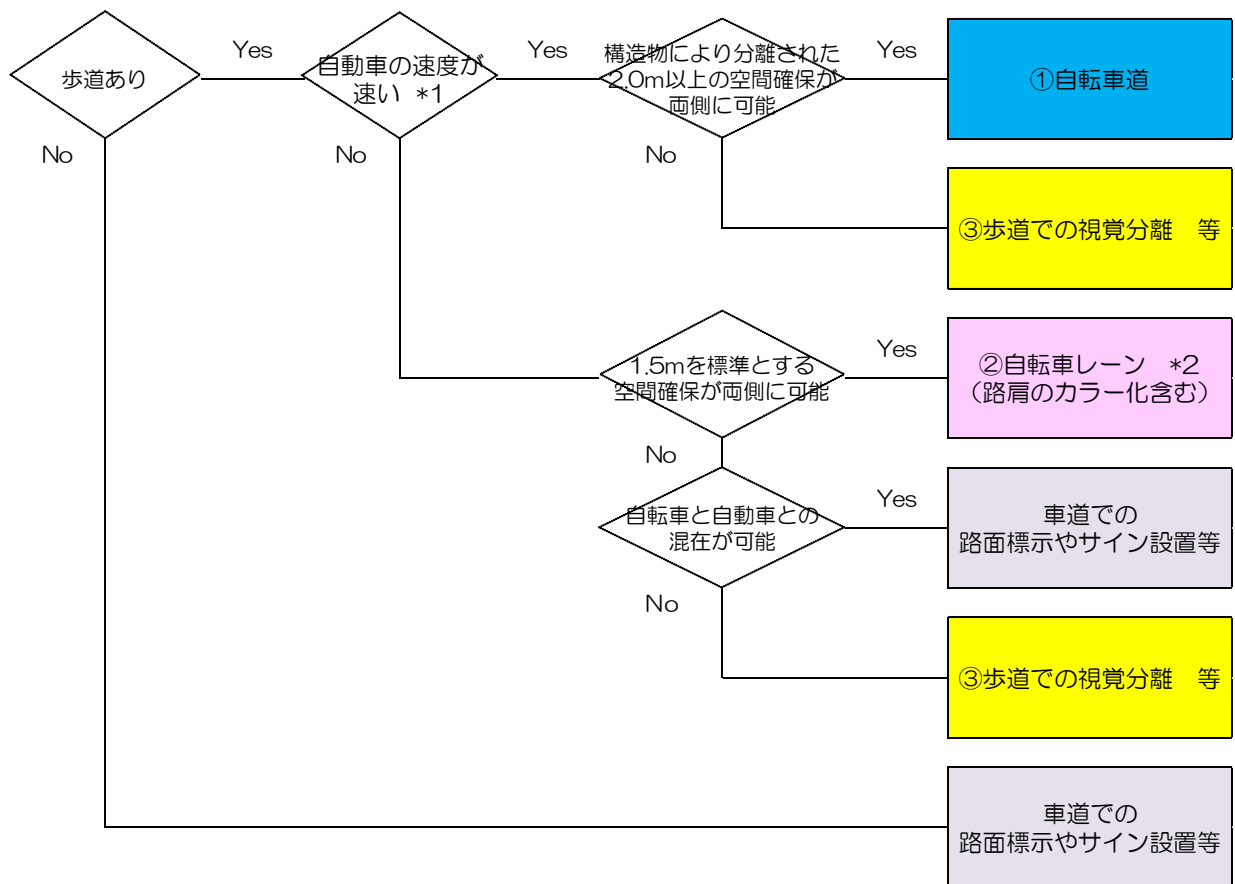
自転車ネットワークのイメージ図



#### (4) 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、自動車の速度や道路空間の再配分の可能性等を踏まえて決定するものとし、基本的な考え方を下記に示す。ただし、自転車利用者の利用状況等も考慮するものとする。

整備方法の検討フロー図



\* 1 目安として、規制速度が50 km/h以上かどうかを基本とする。規制速度の抑制による自転車レーンの整備の可能性も含め検討すること。

\* 2 個別の道路状況、交通状況等により、自転車道とすることを妨げない。

#### (5) 今後の取り組み

自転車ネットワークの形成に向けて、計画的な自転車通行空間の整備を行っていく。