

豊中市自転車活用推進計画について

背景と目的

自転車の利用を促進し、自動車への依存度を低減させることによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29年（2017年）5月に施行され、同法には、「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

本市においては、健康志向の高まりや新型コロナウイルス感染症対策として、利用ニーズが増大している中、全市的な通行空間の整備、自転車による危険運転の防止、ニーズに合った駅周辺駐輪場の整備、シェアサイクル実証実験の本格化などさまざまな課題に対応し、自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、本計画を策定するものです。

計画の期間と区域

計画期間は、5か年程度の令和7年（2025年）度まで、区域は、「豊中市全域」とします。

計画の位置づけ

豊中市自転車活用推進計画は、国および府の自転車活用推進計画を勘案し、「豊中市総合計画」などの市の上位計画や関連計画との連携・整合を図り、本市の自転車の政策に関する最上位計画として位置づけ、自転車活用推進法第11条に基づく計画とします。

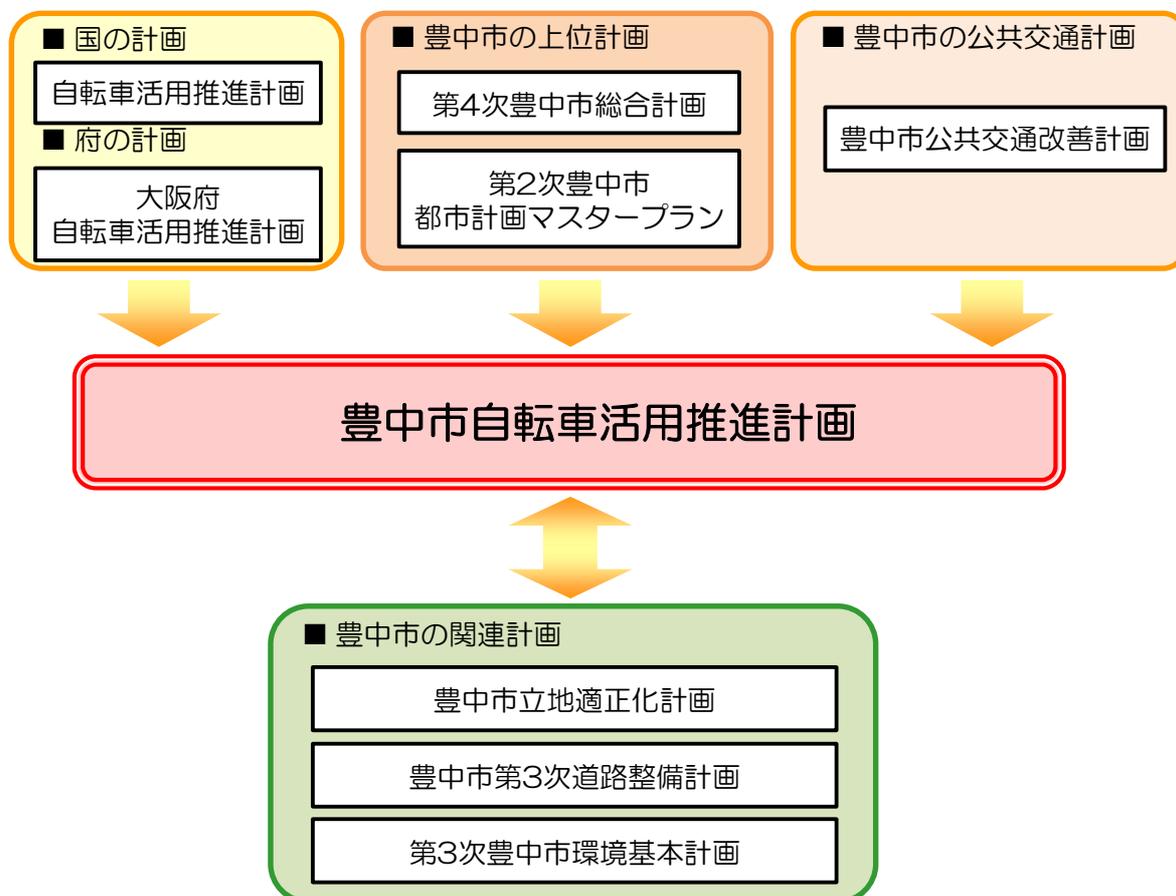


図.1 豊中市自転車活用推進計画の位置づけ

自転車を取り巻く環境の多様化

自転車は、買物や通勤・通学、子どもの送迎など、日常生活における身近な移動手段として利用されるだけでなく、自転車を楽しむこと、環境にやさしいこと、健康によいこと、地域活性化に資すること等の効果があり、多くの人に利用されていますが、それを取り巻く環境は、次のように多様化しています。

【都市環境】

家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが求められています。

また、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要です。さらに、新型コロナウイルス感染症対策として、「三つの密」の回避が可能な自転車利用のニーズは高まっています。

【健康増進】

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者数等が年々増加しており、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドロームの予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待され、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めており、自転車は健康社会の構築に貢献するものであり、その推進が求められています。

【安全・安心】

平成29年（2017年）中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準であるなど、利用者の安全意識の醸成が課題です。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要です。

さらに、東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していることなどを踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要です。

以上の一般的課題に加え、本市特有の課題は次の通りです。

豊中市における自転車に関する課題

① 安全な自転車通行空間の整備

「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（2016年）7月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」に基づく自転車通行空間の整備が大幅に不足しており、その整備が必要です。

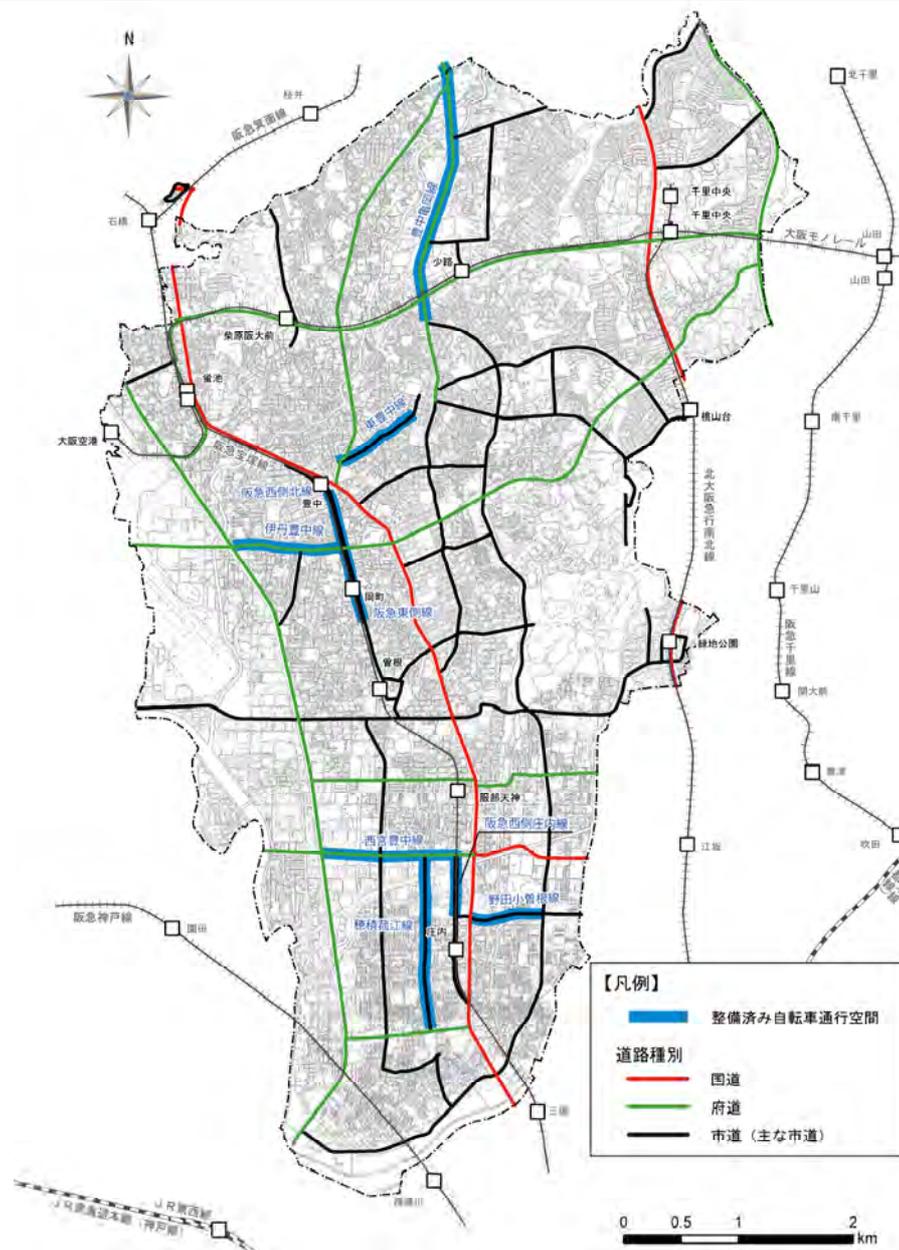


図. 2 自転車通行空間の整備状況



図. 3 自転車通行空間の現状

② 鉄道駅周辺での駐輪問題の解決

各鉄道駅周辺の放置自転車は、これまでの取組みにより減少していますが、未だ存在し、特定の場所や土日、夕方～夜の時間等で問題となっており、通行障害や環境悪化を引き起こしています。

また、各駅周辺においては、駐輪場が整備され、放置台数を上回る自転車駐車場容量を確保していますが、動線上にない、鉄道駅から離れている、構造的に利用しにくいなどの理由により、十分に活用されていません。定期利用では、待機者が出ています。



図. 4 放置自転車の状況

表. 1 自転車駐車場における定期利用の予約待ち状況（民間等が運営するものは除く）

駅名	番号	名称	定期 利用定数	契約台数	利用率 (%)	待機数
豊中	1	豊中駅東第1自転車駐車場	1,577	1,069	67.8	86
	2	豊中駅東第2自転車駐車場	585	496	84.8	249
服部天神	5	服部天神駅西第3自転車駐車場	995	422	42.4	27
庄内	4	庄内駅東第4自転車駐車場	128	120	93.8	10
千里中央	3	千里中央駅西自転車駐車場	97	85	87.6	63
	4	千里中央駅中自転車駐車場	282	267	94.7	129
桃山台	1	桃山台駅自転車駐車場	58	57	98.3	70
	2	桃山台駅第2自転車駐車場	97	94	96.9	52
少路	1	少路駅自転車駐車場	503	456	90.7	19
合計		合計	4,322	3,066	70.9	705

※令和2年（2020年）7月現在

以上により、鉄道駅周辺の駐輪問題を解決するため、駐輪場整備、駐輪場の効率的な運用、移動・保管および啓発等の放置自転車対策が必要です。

③ シェアサイクルの公共交通としての役割強化

シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり、不特定多数が利用する移動手段であり、出発地から目的地までの一連の移動の一部としても利用可能なことから、来訪者や地域住民の広範な移動目的に利用され、公共交通の機能補完、観光の推進、地域の活性化のほか、放置自転車の削減等、さまざまな地域課題に対応するための公共性を有する交通手段です。

本市においては、その有効性および課題を明らかにすることを目的に岡町駅以南の市域中南部において、令和元年（2019年）11月1日から3年間の実証実験を実施していますが、今後はこの結果を踏まえながら、公共的な交通としての位置づけを明確にし、その役割強化を図る必要があります。

また、強化を図るため、エリアの拡大とポートの増設を実施する必要がありますが、利便性の高い道路上および公園内へのポート増設が可能となるような条件整理が必要です。



図. 5 サイクルポート設置状況

目標と施策体系

本市における自転車に関するさまざまな課題の解決に向け、以下に示す3つの目標と取り組むべき施策を定めます。

目標1

自転車交通の役割拡大に
応じた良好な都市環境の
形成

施策① 自転車通行空間整備の推進

施策② 放置自転車対策の推進

施策③ シェアサイクルの推進

目標2

自転車の活用推進による
健康社会の実現

施策④ 自転車利用促進の啓発

施策⑤ 自転車通勤の促進

施策⑥ 散走の推進

目標3

交通安全啓発や
施設整備等による
安心・安全社会の実現

施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進

施策⑧ 交通安全対策の推進

施策⑨ 災害時における自転車活用の推進

目標1 自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりに加えて、新型コロナ危機を契機に、今後、人々の働く場所、住む場所の選択肢を広げるとともに、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられ、さまざまなニーズ、変化に柔軟に対応できるまちづくりが求められます。

このような中、自転車は都市内における5km未満の移動に最も効果的な移動手段と考えられており、上記まちづくりを担う交通手段として期待されます。また、本市は、東西市域間が5km未満であり、南北の鉄道路線（駅）との連絡等、自転車交通の役割は増々拡大していくものと考えられます。

このため、市内をネットワークされた自転車通行空間整備や、交通結節点でのスムーズな移動を確保するための放置自転車対策、多様な移動手段を確保するためのシェアサイクルの推進等、今後のまちづくりを支える良好な都市環境の形成を進めます。

施策① 自転車通行空間整備の推進

- 歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境整備を図るため、平成31年（2019年）2月に策定した「豊中市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備を進めます。

「豊中市自転車ネットワーク計画」

- (1) めざすべき将来像

●テーマ（将来像）

すべての道路利用者が、
安全で快適に通行できる道路環境の実現

●コンセプト（基本理念）

自転車の、安全で快適かつ便利な利用環境の整備とともに、通行ルールの遵守を促し秩序ある交通環境の確保をはかる。

出典：豊中市自転車ネットワーク計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

- (2) 整備形態

ガイドラインを踏まえ、道路状況により早期の整備を推進し、効果発現させるため「車道混在型」を基本とし整備を進めます。

「車道混在型」とは、同じ車線内に自動車と自転車が混在する形態で、車道の左側端に矢羽根や自転車のピクトグラムを設置するものです。

【（都）穂積菰江線】



【野田小曾根線】



図.6 自転車通行空間整備済み区間（車道混在型）

実施施策

(3) 自転車ネットワーク路線と整備優先順位

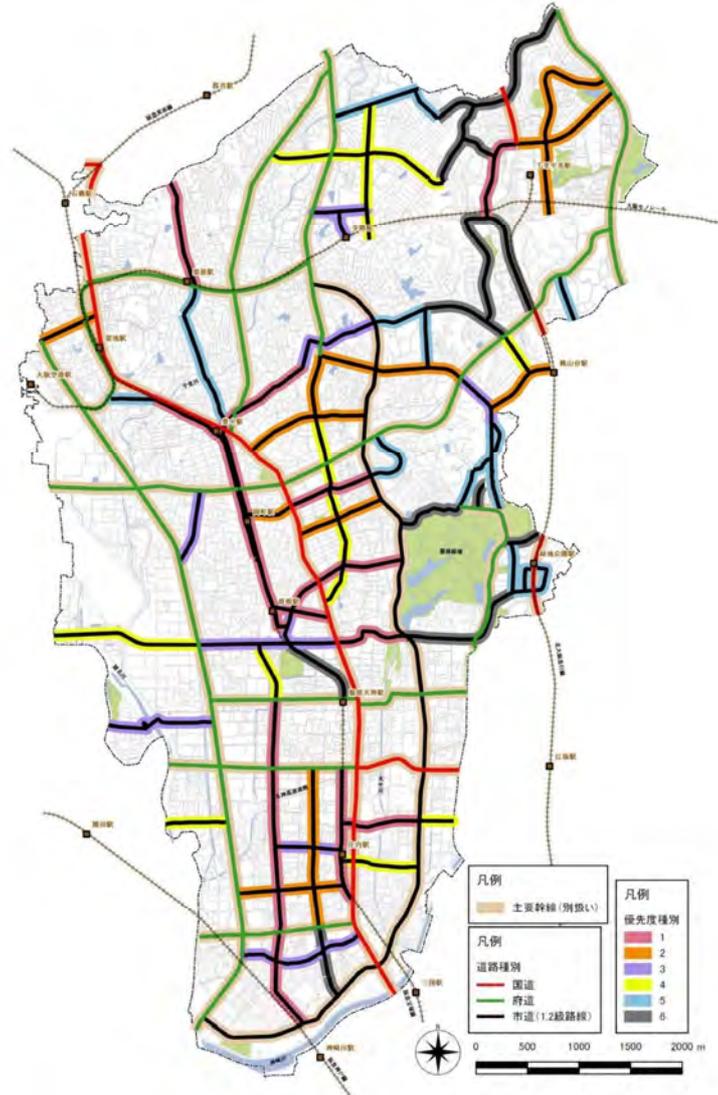
表. 2 自転車ネットワーク路線と整備優先度設定

優先度等	延長	路線等
優先度 1	約 1.6 km	阪急西側南線、阪急西側庄内線ほか
	うち一部整備済み路線 約 3 km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線
優先度 2	約 1.2 km	新千里1, 2, 3号線、平塚熊野田線ほか
優先度 3	約 7 km	勝部寺内線、利倉園田線ほか
優先度 4	約 9 km	曾根箕面線、原田伊丹線ほか
優先度 5	約 8 km	千里園熊野田線、刀根山線ほか
優先度 6	約 1.1 km	新千里4, 5号線、上野新田線ほか
小計	約 6.2 km	5.3 路線
主要幹線	国道	約 1.2 km 国道176号、国道479号ほか
	府道	約 3.7 km 旧大阪中央環状線、大阪吹田箕面線ほか
	うち一部整備済み路線	約 3 km 豊中亀岡線、伊丹豊中線
	市道	約 9 km 神崎刀根山線
小計	約 5.8 km	
合計	約 12.0 km	

※優先度 1、2については、5か年計画（平成31年度（2019年度）から平成35年度（2023年度）まで）で整備予定。

ただし、国道および府道については、各道路管理者に整備を求めてまいります。

※市道神崎刀根山線についても、市域の骨格をなす幹線道路であるため、別扱いで早期の整備を進めていくものとします。



※都市計画道路未整備区間も計画に含んでおります。

図. 7 自転車ネットワーク路線と整備優先順位

施策② 放置自転車対策の推進

- 自転車と鉄道等の交通結節点である駅前広場等公共空間における自転車等の放置による通行障害、環境悪化および機能低下を防止するため、放置自転車対策を実施します。
- 放置自転車対策は、①駐輪場の整備、②移動・保管、③啓発の3点の方向から推進します。
- 放置自転車対策は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」および「豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき実施します。

取組(1) 駐輪場の整備

取組(2) 移動・保管の実施

取組(3) 啓発の推進



図. 8 駅前庁舎と複合化された駐輪場

図. 9 歩道上の駐輪場

施策③ シェアサイクルの推進

(1) シェアサイクルの位置づけ

シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり、不特定多数が利用可能で、出発地から目的地までの一連の移動の一部として、鉄道やバスからの乗り換えも可能なことから、既存の公共交通を補完する新たな都市交通システムです。

本市においては、南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西等への移動を補強する移動手段として、また、地域活性化等さまざまな効果を発揮する移動手段として、事業者の協力を得ながら市が推進する事業とします。

(2) 市の役割

- ① 市内におけるシェアサイクル事業の運営は民間事業者任せ、全体を統括する。
- ② サイクルポートとして公共用地を提供する。
- ③ シェアサイクル利用者が、多く走行する通行空間の整備を優先的に推進する。

(3) 今後の進め方

- ① 道路上および公園内へのポート増設が可能となるように、公的位置づけの補強として、本計画および都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用を図るための都市再生整備計画の策定を進める。
- ② 令和元年(2019年)11月から実施しているシェアサイクル実証実験について、利便性の向上を図るとともに本格導入を見据え、対象エリアの拡大・サイクルポートの増設を実施する。
- ③ 実証実験の結果を検証し、公共交通を補完する新たな都市交通システムとしての位置づけ、役割を強化するため、実験から本格実施への移行を進める。

【曽根駅東】



【服部緑地西口】



図. 10 サイクルポート設置例

実施施策

目標2 自転車の活用推進による健康社会の実現

自転車は、移動手段としての効果だけでなく、健康増進、環境負荷の軽減、高齢者や子育て層の移動補助などに効果があると考えられています。また、自転車に乗ることそのものを楽しんだり、自転車で各地をめぐる市内の魅力を楽しんだりすることもできます。このため、市民一人一人の健康を増進し、まちの活性化を促し、環境にやさしいまちづくりが進むよう、自転車の利用促進を啓発し、自転車を楽しめる環境づくりを進め、健康社会の実現をめざします。

施策④ 自転車利用促進の啓発

- 自動車から自転車への転換を促すことにより、渋滞が緩和され、CO₂排出量の抑制が図られます。また、自転車を利用することによって、健康づくりや余暇の充実が図られ、地域や仲間とのつながりを深めることができます。このようなことから、その利用促進に向けた啓発を実施します。
- 国は、新型コロナウイルスの感染拡大を予防する「新しい生活様式」において、自転車の活用を推奨しており、市においても、一層の促進を図ります。
- 啓発は、国や府の動きを見ながら、その意義や効果が分かりやすい、さまざまな形態・手法で取り組むものとしします。

施策⑤ 自転車通勤の促進

- 国は、「自転車活用推進官民連携協議会」と連携し、自転車通勤を拡大するための取組みを進めています。市においても、この動きに合わせ、その取組みを支援します。
- 国は、令和2年4月に、企業等における自転車通勤の推進に関する取組みを促進することを目的に、これを推進する企業・団体に対する認定制度である「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」を創設しています。市役所においては、さまざまなメリットがあることおよび事業者が自転車通勤を推奨する者として、率先して自転車通勤を推進し、宣言プロジェクトへの応募を検討します。

施策⑥ 散走の推進

- 自転車を活用し、市内各所を散歩感覚で巡り、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむことを「散走」と位置づけます。速く走る、早く着くことが目的ではなく、ゆっくりとペダルをこぎ進むプロセスを楽しみ、暮らしにささやかな刺激をもたらすこの「散走」を推進します。
- 市内の名所旧跡、観光・絶景スポットを巡る「散走ルート」を検討します。
- 散走の意味や楽しみ方の案内を検討します。



図. 11 市内における散走のイメージ

目標3 交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現

市民が、歩行者、自転車、自動車の特性を理解・尊重し、交通ルールを遵守することにより、自身と周りの安全確保に努めることができるようにする必要があります。また、利用目的に応じた良質で利用しやすく、安全性の高い自転車の普及とともに、交通安全施設整備を実施し、自転車通行空間の安全性向上を図ります。さらに災害時における移動や輸送手段としての自転車の有効活用を図ります。これらにより、安心・安全社会の実現をめざします。

施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進

- 全ての市民が、交通ルール・マナーを遵守し、自身と周りの安全確保に努めることができるよう交通関係法令に基づく交通安全教育・啓発・指導（以下、啓発等という）を推進します。
- 啓発等は、対象の世代および所属に適した内容、場所および時期・時間に実施します。
- 啓発等は、知識や意識が定着するよう継続的に行うとともに、認知度を高めるためにも集中して実施します。
- 啓発等は、自立性を尊重し、きめ細かく、ニーズに沿った内容とするためにも、行政だけでなく、市民、事業者および警察等さまざまな主体が協働で取り組みます。
- 啓発等は、効果的・効率的に行うため、歩行者も含めた交通安全全般、自転車単独の交通安全および自転車の放置禁止も合わせて計画し、単独又は複合的に実施します。
- 啓発等は、さまざまな機会、形態および手法を活用します。

取組(1) 交通安全教育の推進

取組(2) 交通安全啓発の推進



図. 12 交通安全教育および交通安全運動の取組み状況

施策⑧ 交通安全対策の推進

- 交通事故の防止に向けて、交通安全施設の整備*を進めるとともに、通学路においては、市民や関係機関と協働した対策を進めます。また、交通環境を阻害する放置自転車等や、めいわく駐車については、警察と連携した対策に取り組みます。

* 自転車に関する交通安全施設の整備とは、安全で快適な通行空間整備のほか、標識、さく、街灯、カーブミラー、区画線等の設置並びに歩道設置および交差点改良等に関する事業をいいます。

- 「豊中市通学路交通安全プログラム」に基づき、通学路等の安全対策を継続的に実施します。

施策⑨ 災害時における自転車活用の推進

- 市においては、災害時、公共交通機関や自動車の機能が著しく低下した状況における代替交通手段として、自転車の活用を推進します。
- 災害時の救援物資等の輸送について、道路事情等により、自転車等を活用した輸送を行います。
- 災害活動時の移動手段として、市内で保有する自転車の情報共有化を図り、有効活用できるよう検討します。
- 災害時の災害活動および市職員の移動手段として、シェアサイクルの優先的利用について検討します。
- 災害時の災害活動および市職員の移動手段として、駅周辺から撤去した放置自転車の活用について検討します。

推進体制

本計画の推進にあたっては、市・地域・関係機関が情報や課題等の共有化を図り、連携・協働して、施策を推進するとともに、国・府・近隣市町とも連携を図りながら取り組みます。また、確実な計画の推進を図るために、PDCAサイクルに基づいて、3つの目標の実現に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。

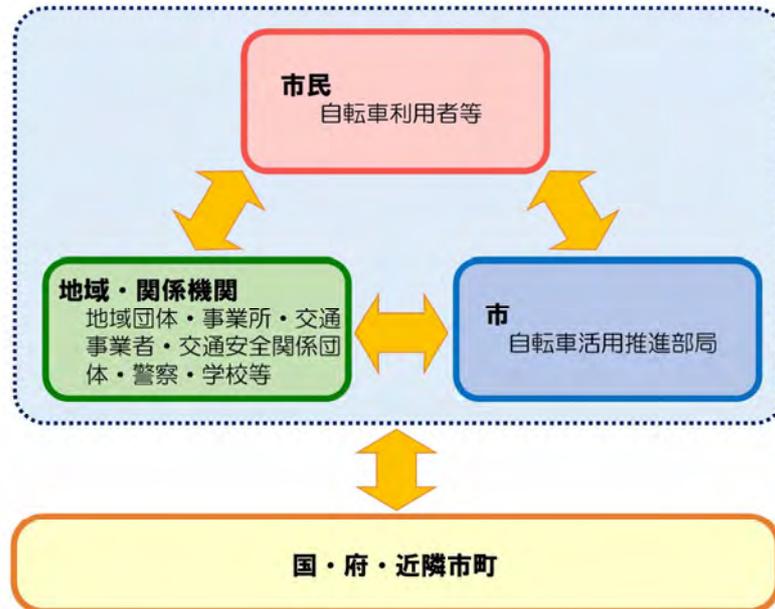


図.13 推進体制のイメージ

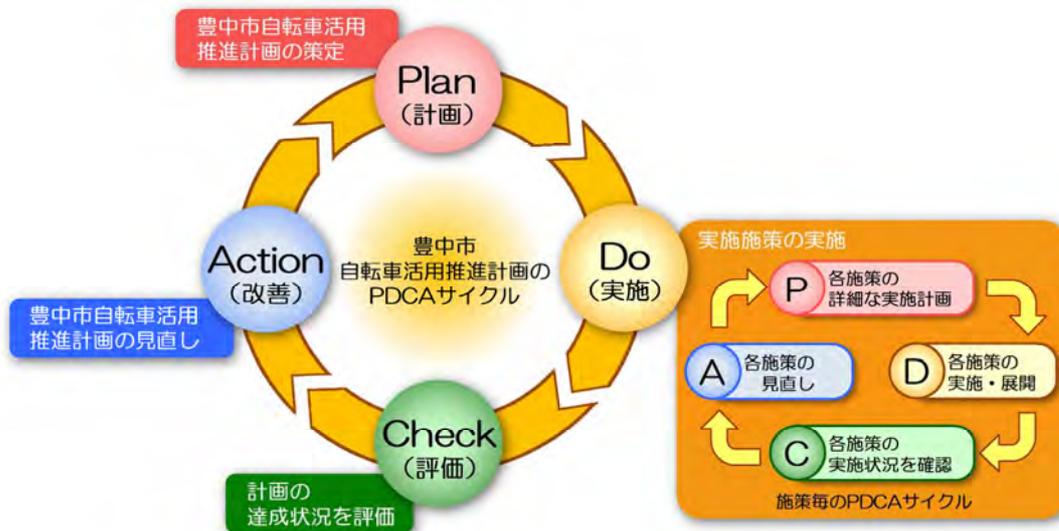


図.14 PDCAサイクルによる進捗管理イメージ

目標と評価

本計画については、毎年施策の進捗状況等に関するフォローアップを行います。明確な目標や指標を設定した施策については、それに基づく評価を行い、必要に応じて取組みの見直しを行います。

また、本計画は、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画の改定、国や大阪府における関連法令・計画の見直し、社会情勢の変化等にも配慮し、必要に応じて見直しを行うものとしします。

豊中市自転車活用推進計画

概要版

令和3年(2021年)1月

豊中市都市基盤部
交通政策課

〒561-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号
【TEL】06-6858-3049 【FAX】06-6854-0492
【E-mail】koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp