



豊中市 自転車活用 推進計画

令和3年(2021年)1月



豊中市

豊中市自転車活用推進計画

目次

1. 豊中市自転車活用推進計画について	1
1.1 背景と目的	2
1.2 計画期間	2
1.3 計画区域	2
1.4 計画の位置づけ	3
1.5 持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた自転車活用の推進	4
2. 自転車を取り巻く環境	5
2.1 自転車の特性	6
2.2 社会の動向	9
2.3 上位・関連計画	14
2.3.1 自転車活用推進計画（国）	14
2.3.2 大阪府自転車活用推進計画	15
2.3.3 第4次豊中市総合計画	16
2.3.4 第2次豊中市都市計画マスタープラン	17
2.3.5 豊中市公共交通改善計画	19
2.3.6 第3次豊中市環境基本計画	20
3. 豊中市の現状	21
3.1 豊中市の概況	22
3.1.1 地勢・気象	22
3.1.2 人口	24
3.1.3 人口密度	25
3.1.4 土地利用状況	27
3.1.5 道路状況	28
3.1.6 交通状況	29
3.1.7 施設立地状況	31
3.1.8 市民の健康に関する状況	33
3.2 自転車の利用状況	35
3.2.1 代表交通手段分担率	35
3.2.2 自転車関連事故の状況	38
3.2.3 市民アンケートの結果	40
3.2.4 自転車通行空間整備に関するアンケート結果	42
3.3 自転車に関するこれまでの取組	43
3.3.1 豊中市自転車ネットワーク計画	43
3.3.2 放置自転車対策	45

3.3.3	交通安全教室・啓発	55
3.3.4	シェアサイクル実証実験	57
3.3.5	豊中市サイクリングロード計画	59
3.3.6	豊中市における自転車に関する計画および事業等	61
3.3.7	庁内自転車保有台数	62
4.	問題と課題	63
5.	目標	69
6.	実施施策	71
6.1	施策体系	72
6.2	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	73
6.2.1	施策① 自転車通行空間整備の推進	73
6.2.2	施策② 放置自転車対策の推進	77
6.2.3	施策③ シェアサイクルの推進	80
6.3	目標 2 自転車の活用推進による健康社会の実現	82
6.3.1	施策④ 自転車利用促進の啓発	82
6.3.2	施策⑤ 自転車通勤の促進	82
6.3.3	施策⑥ 散走の推進	83
6.4	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	84
6.4.1	施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進	84
6.4.2	施策⑧ 交通安全対策の推進	87
6.4.3	施策⑨ 災害時における自転車活用の推進	87
6.5	施策とSDGsの関係性	88
7.	実現に向けて	89
7.1	推進体制	90
7.2	目標と評価	91
	参考資料	93
	・用語集	94

1. 豊中市自転車活用推進計画について

1. 豊中市自転車活用推進計画について

1.1 背景と目的

自転車^(※1)は手軽に利用でき、時間的制約が少なく、経済的で環境にも優しい交通手段として、多くの人々に利用されています。一方でさまざまな問題も顕在化し、これに対応するため、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等が実施されてきました。このような中、環境負荷の低減、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、交通の安全を図りつつ、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、平成30年（2018年）6月には、国の「自転車活用推進計画」が、令和元年（2019年）12月には「大阪府自転車活動推進計画」が策定されました。また、同法11条には、「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、放置自転車対策や交通安全教育・啓発、走行空間の整備、シェアサイクル実証実験などの施策を実施し、一定の成果を上げてきました。しかしながら、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「三つの密」の回避が可能な移動手段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、本市における自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、これらの考え方や施策を定めた計画を策定するものです。

1.2 計画期間

計画期間は、5か年程度の令和7年度（2025年度）までとします。

1.3 計画区域

計画区域は、「豊中市全域」とします。

1.4 計画の位置づけ

豊中市自転車活用推進計画は、国の「自転車活用推進計画」および「大阪府自転車活用推進計画」を勘案し、「豊中市総合計画」および「豊中市都市計画マスタープラン」などの市の上位計画や関連計画との連携・整合を図り、本市の自転車活用の現状・課題に応じた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。

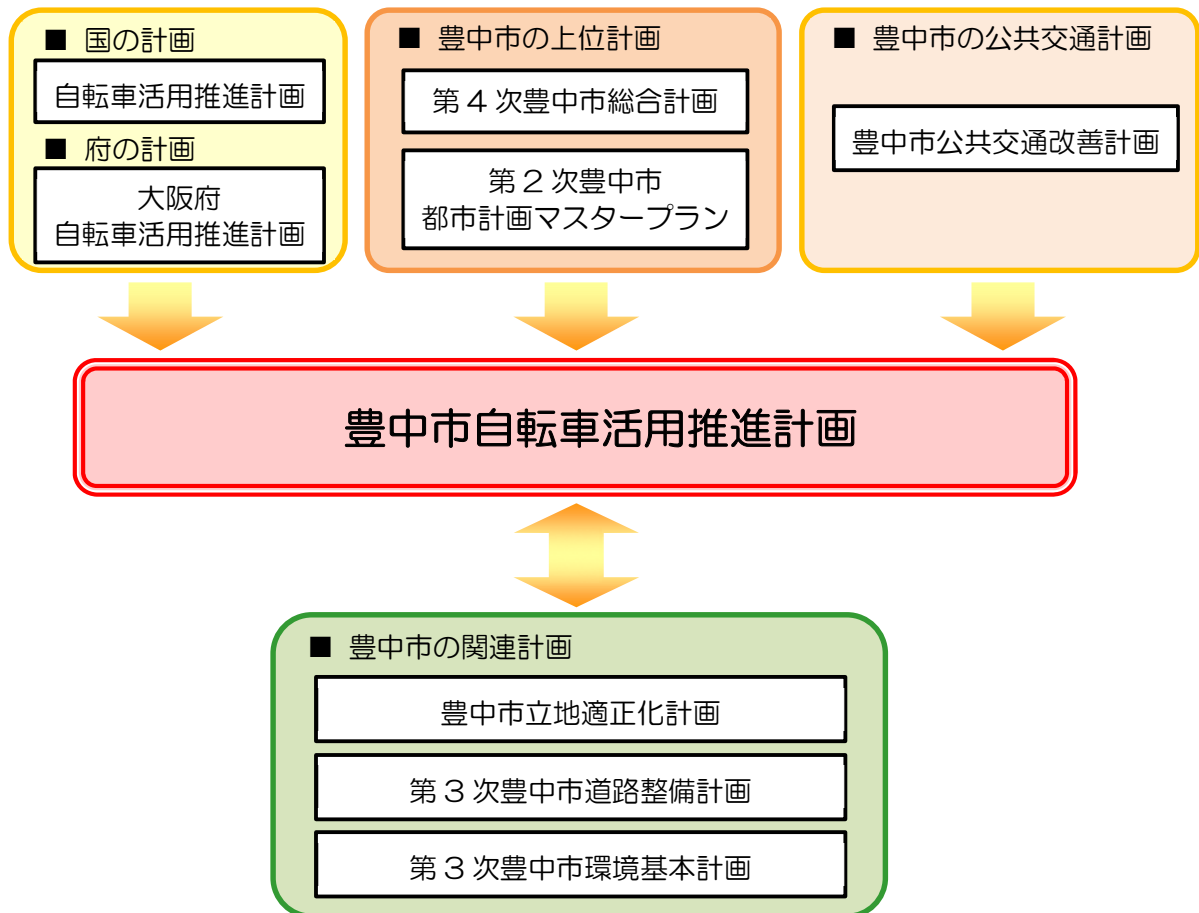


図 1.1 豊中市自転車活用推進計画の位置づけ

1.5 持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた自転車活用の推進

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）は、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットで採択された 2030 年を期限とする先進国を含む国際社会全体の 17 の開発目標とそれを実現するための 169 のターゲットのことです。

「誰一人取り残さない」社会の実現をめざし、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むものとしています。

また、本市は SDGs の理念に沿った基本的・総合的取組みを推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、令和 2 年（2020 年）7 月に国（内閣府地方創生推進事務局）に評価され、「令和 2 年度（2020 年度）SDGs 未来都市」に選定されています。



出典：国際連合広報センターホームページ

図 1.2 17 の持続可能な開発目標（SDGs）

本計画では、実施施策と SDGs の目標について、その関係性を明らかにし、本計画が示す目標の実現とともに、SDGs の目標達成に向けて取組みを進めます。

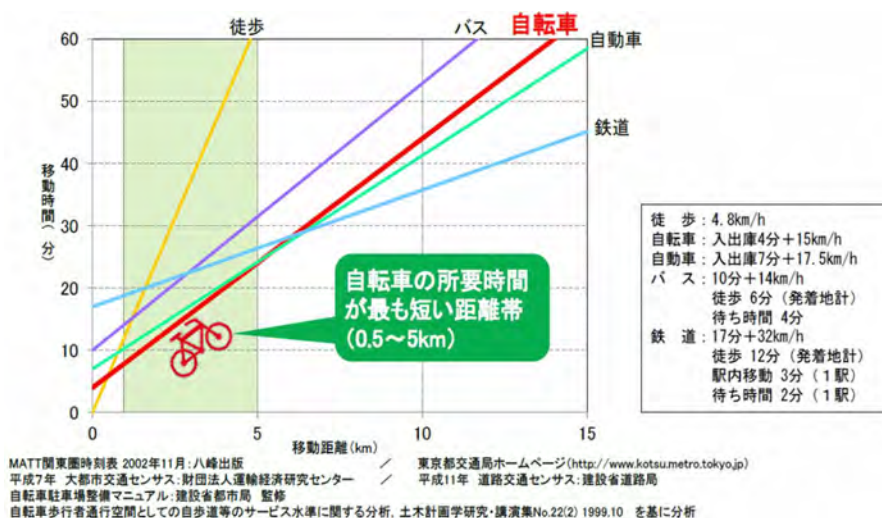
2. 自転車を取り巻く環境

2. 自転車を取り巻く環境

2.1 自転車の特性

(1) 移動時間節約

自転車はいつでも手軽に利用でき、通勤通学や買物など、日常生活における短い距離の移動に最適な交通手段です。また、自転車は渋滞に巻き込まれることも無く、最短距離で目的地に移動することができることから、都市内における500m～5kmの移動において、最も効果的な交通手段とされています。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会

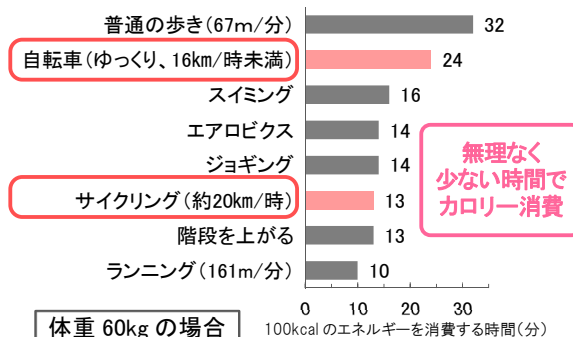
図 2.1 交通手段による移動距離に係る時間の比較

(2) 経済的

自転車は燃料を必要としないため、ガソリン代などの費用がかかりません。また、車体本体は税金もかからず、購入価格、メンテナンス費用、保険料や駐車料金も安価であり、利用コストが非常に経済的な移動手段です。

(3) 健康増進

自転車は、通勤通学や買物など、日常生活において利用することで、目的地まで移動しながら適度な運動をすることができます。また、自転車はジョギングなどに比べて膝などへの負担が軽い上に、エネルギー消費が高く、健康増進に効果的な乗り物です。

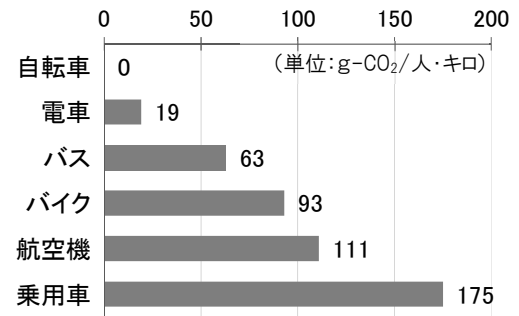


出典：健康づくりのための運動指針 2006 (厚生労働省)

図 2.2 活動内容別の100kcalのエネルギー消費量

(4) 環境にやさしい

自転車は自動車などとは異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないことからCO₂排出量がゼロであり、環境にやさしい乗り物です。



出典：2004年国土交通省データ

図 2.3 交通手段による CO₂ 排出量の比較

(5) 渋滞解消と駐車場の削減

自動車は概ね2m×5mの車体と速度に応じた車間距離を必要とし、自転車は0.6m×2mのスペースで済むため、自動車から自転車への利用転換が進めば、渋滞解消と駐車場の削減につながります。

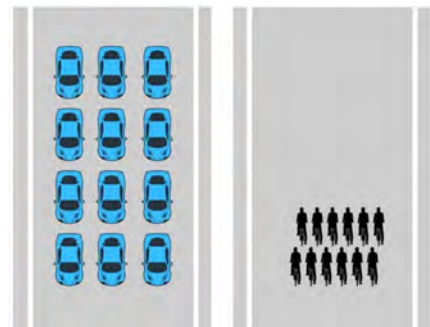


図 2.4 自動車と自転車の占有空間の比較

(6) 街の活性化

自転車は、出発時間が自由で、好きな場所を回遊できることから、まちへの来街回数や滞留時間が増加すると言われています。超高齢社会が進展する中、自転車利用の促進により、回遊性の向上を図り、外出の機会や範囲を維持・拡大させることは、地域の活力の維持・活性化につながります。

また、来店者は、自動車利用よりも自転車利用の方が1週間あたりの来店回数および買物金額が大きいという調査結果（宇都宮市）が見られる例もあります。

表 2.1 来店回数および買物金額の比較 (平成 18 年(2006 年) 宇都宮市)

	週当たり来店回数 a	1回の買物 (平均)		1週間の買物	
		荷物または袋の数 b	買物金額 c	荷物または袋の数 a×b	買物金額 a×c
自動車 (郊外店)	1.4	2.8	7,789円	3.92	10,905円
自転車 (中心市街地)	3.4	1.8	3,691円	6.12	12,549円

出典：宇都宮市自転車のまち推進計画

(7) コンパクトシティ^(*)の移動手段

都市機能を集約させ、高度な土地利用による効率的で利便性が高い持続可能な都市をめざすコンパクトシティ化の動きが広がっており、短距離の移動において最も効率的であり、燃料の消費を必要としない自転車は、コンパクトシティに適した移動手段と言えます。

(8) 観光振興

自転車の観光利用は、点在する観光資源を結び、新たな発見を促すなど、観光振興において大きな力を発揮します。近年、外国人のインバウンド^{(*)3}も含め、自転車での散策や長距離を走るロングライドなどの観光スタイルを提供する自治体も全国で増えており、地域特性に応じた魅力的なコンテンツ^{(*)4}を提供することで、観光の活性化を図ることができます。



図 2.5 自転車観光で人気のしまなみ海道

(9) 福祉的移動補助

自転車は電動化が進んでおり歩行機能が少し落ちてきた高齢者にとっては、荷物も運べる重要な移動手段となります。また近年、レジャー・スポーツ利用だけでなく、視覚障がい者などの移動手段として有効な、二人乗り用のタンデム自転車の公道走行を解禁する府県が増えています。超高齢化やバリアフリー^{(*)5}化への対応が求められる中で、自転車は有効な移動手段となり得る可能性を持つものです。



図 2.6 タンデム自転車^{(*)6}

※大阪府では平成 28 年(2016 年)8 月にタンデム自転車の公道走行が解禁

(10) 子育て層の移動手段

子どもの保育園・幼稚園への送迎や、子どもを連れての日常の買物等の移動などにおいて、手軽で小回りが利く子ども乗せ自転車の需要が拡大しています。

特に電動アシスト自転車は、子どもを2人乗せても、漕ぎ出しが楽でふらつかないため、子育て層に人気が高まっています。



図 2.7 子ども2人乗せ電動アシスト自転車

(11) 災害時の移動手段

阪神淡路大震災や東日本大震災の時に、活躍した交通手段が自転車です。公共交通が機能不全する中で、車が大渋滞で動けなくても、塀や家屋が倒壊して道幅が狭くなっても、自転車なら移動や物を運ぶことが可能です。

(12) 3密(密閉、密集、密接)の回避

新型コロナウイルス感染拡大を抑えるための「三つの密」を避ける生活様式による移動手段として、改めて自転車に注目が集まっています。

2.2 社会の動向

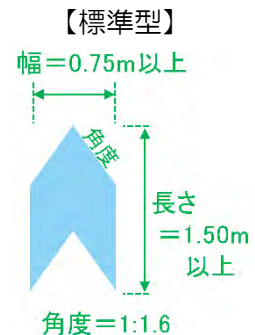
利用者の経済性・健康志向および環境面への配慮などから、都市部における自転車の利用が増大する一方で、自転車に関する事故が増加していることを背景として、道路上での自転車通行等に関する法制度の改正や取組みが実施されています。

近年では、国土交通省と警察庁が連携し、平成24年（2012年）に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成28年（2016年）に改訂し、平成25年（2013年）12月および平成27年（2015年）6月に自転車利用に関する道路交通法の一部改正、平成31年（2019年）4月に自転車に関する道路構造令の改正が行われています。

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの概要】

I. 自転車通行空間の計画

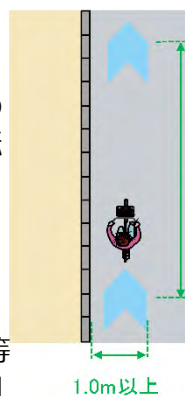
- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画作成手順を提示
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備にあたり、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示



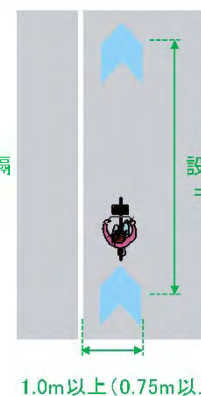
II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面表示^(*7)等）を提示
- 直接的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示

【歩道あり】



【歩道なし】



III. 利用ルールの徹底

- 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）
- ルール遵守のインセンティブ^(*8)の付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）
- 指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置等）

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組みを提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組みを提示

■平成28年（2016年）7月の改定の主なポイント

- ①段階的な計画策定方法の導入
- ②暫定形態（車道混在等）の積極的な活用
- ③路面表示の仕様の標準化
- ④自転車道は一方通行を基本
- ⑤路面のカラー舗装や連続したラインは車道混在では使用しない

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（2016年）7月改訂 国土交通省・警察庁）

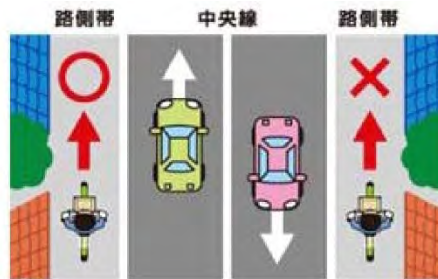
【道路交通法の一部改正の概要】

- 自転車の路側帯通行に関する規定（平成 25 年（2013 年）12 月施行）

①自転車の路側帯通行を道路左側に限定

- 右側にある路側帯を通行した場合

▶ 3月以下の懲役 又は 5万円以下の罰金



出典：悪質・危険運転者対策、自転車利用者対策について（平成25年（2013年）12月1日施行 道路交通法）リーフレット（大阪府警察本部ホームページ）

図 2.8 自転車の路側帯通行に関する規定の概要

- 自転車運転者講習制度

（平成 27 年（2015 年）6 月施行（令和 2 年（2020 年）6 月一部改正））



出典：自転車運転者講習制度チラシ（警察庁ホームページ）

図 2.9 自転車運転者講習制度の概要

【自転車に関する道路構造令の改正の概要】

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。

【自転車通行帯】(新たに規定)



【自転車道】



効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

出典：自転車に関する道路構造令の改正（平成31年（2019年）4月25日施行）（国土交通省ホームページ）

図 2.10 自転車に関する道路構造令の改正概要

表 2.2 自転車に関する法制度等の変化 (1/2)

年月		法制度等	主な内容等
昭和35年 (1960年)	12月	道路交通法(改正)	● 自転車は「軽車両」、車道通行が原則
昭和45年 (1970年)	4月	自転車道の整備等に関する法律	● 交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置
	-	道路構造令(改正) 道路交通法(改正)	● 自転車歩行者道の規定の新設 ● 緊急措置的に自転車の歩道通行を認める。
昭和53年 (1978年)	5月	道路交通法(改正)	● 「普通自転車(*9)の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能 ● 「自転車横断帯(*10)」が導入
昭和55年 (1980年)	11月	自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(自転車法)	● 自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ● 放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ● 自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
平成5年 (1993年)	12月	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(改正自転車法)	● 自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ● 原付も対象
平成13年 (2001年)	4月	道路構造令(改正)	● 自転車通行空間整備の方向性 ● 自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化
平成19年 (2007年)	7月	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会提言	● 自転車を都市における重要な交通手段として位置づけ ● 「人優先」「バランス」「パートナーシップ」の3つの基本事項
	10月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定	● 自転車通行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理
平成20年 (2008年)	6月	改正道路交通法および同施行令の施行	● 普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ● 道路標識等で指定された場合(歩道通行可) ● 運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など
平成21年 (2009年)	7月	自転車通行空間の設計のポイント	● 自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理
平成23年 (2011年)	10月	「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の進捗について」(警察庁通達)	● 自転車の原則車道走行を促すことを柱とする自転車交通秩序実現のための総合対策の推進 ● 自転車歩道通行可の規制の見直しおよび自転車横断帯の撤去 ● 自転車利用者へ、ルールの周知と安全教育を推進し、指導・取り締まりを強化する など

表 2.3 自転車に関する法制度等の変化 (2/2)

年月	法制度等	主な内容等
平成24年 (2012年)	4月	<p>みんなにやさしい自転車環境・安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車の走行環境と歩行者の安全性を高めることをめざして設置した検討委員会の提言 自転車ネットワーク計画の策定手順や整備形態の選定の考え方を提示 自転車通行空間の設計や利用ルールの周知徹底、総合的な取り組みなどを提示
	11月	<p>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発売
平成25年 (2013年)	12月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車などの軽車両が通行できる路側帯^(*11)が、道路の左側部分に設けられた路側帯に限定
		<p>交通政策基本法</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定め、実現に向けて必要な交通に関する基本的な施策が定められており、「自転車」も交通の一手段として明記
平成27年 (2015年)	6月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号無視等の指定された14の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して、都道府県公安委員会が講習を受けるよう命令。講習を受講しない者に対しては5万円以下の罰金
平成28年 (2016年)	3月	<p>「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が設置した「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」による提言として、自転車ネットワーク計画の策定が進まない要因を検討し、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策などを提示
	7月	<p>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取り組みをさらに推進するため、平成24年(2012年)11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定
平成29年 (2017年)	5月	<p>自転車活用推進法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進 市町村は、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。
平成31年 (2019年)	4月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置 自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置
令和2年 (2020年)	6月	<p>「あおり運転」に対する罰則化</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の運転行為に対する罰則を創設 <ul style="list-style-type: none"> ① 通行妨害目的で、交通の危険のおそれのある方法により一定の違反(車間距離不保持、急ブレーキ禁止違反等)をした場合(懲役3年・罰金50万円以下) ② ①により著しい危険(高速での停車等)を生じさせた場合(懲役5年・罰金100万円以下) 免許の取消処分の対象に追加

2.3 上位・関連計画

2.3.1 自転車活用推進計画（国）

自転車活用推進計画は、国により、平成30年（2018年）6月に策定されており、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るものとしています。

自転車活用推進計画では、自転車の活用推進に関する以下4つの目標と18の施策を掲げています。

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 施策2. 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進
- 施策3. シェアサイクルの普及促進
- 施策4. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 施策5. 自転車のIoT化の促進
- 施策6. まちづくりと連携した総合的な取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 施策8. サイクルスポーツ振興の推進
- 施策9. 自転車を活用した健康づくりの推進
- 施策10. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策11. 国際的なサイクリング大会等の誘致
- 施策12. 世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

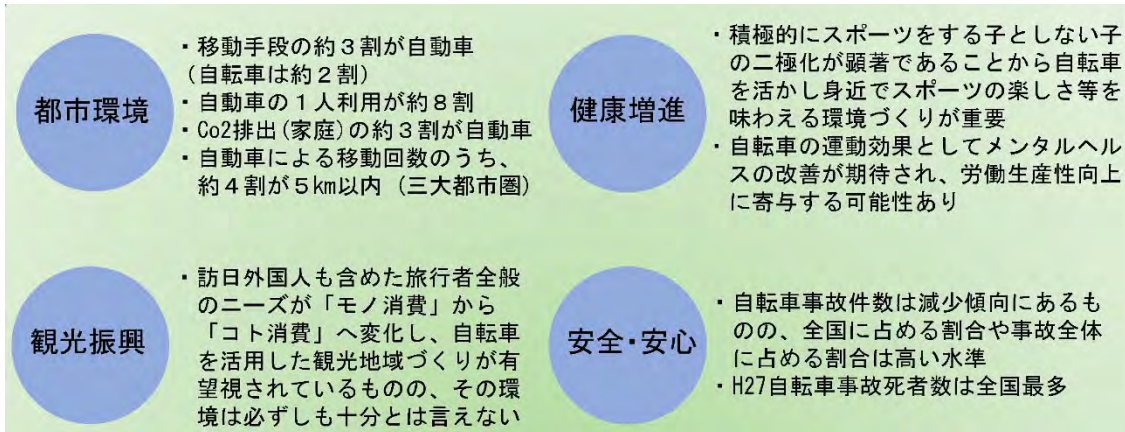
- 施策13. 安全性の高い自転車普及の促進
- 施策14. 自転車の点検整備の促進
- 施策15. 自転車の安全利用の促進
- 施策16. 学校における交通安全教育の推進
- 施策17. 自転車通行空間の計画的な整備推進（施策1と同様）
- 施策18. 災害時における自転車活用の推進

出典： 地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）（国土交通省）

2.3.2 大阪府自転車活用推進計画

大阪府自転車活用推進計画は、令和元年（2019年）12月に策定されており、2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置づけられています。

自転車を巡る現状および課題として、「都市環境」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」の視点で示しており、自転車の活用推進に関する4つの目標を掲げています。



出典：大阪府自転車活用推進計画（令和元年（2019年）12月 大阪府）

図 2.11 自転車を巡る現状および課題

<p>目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 市町村計画の策定促進、自転車通行空間の計画的整備 2. 違法駐車取締りの推進 3. 生活道路における通過交通の抑制 	<p>自転車通行空間 整備事例</p>
<p>目標2：サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 大会誘致等によるサイクリングスポーツ振興の推進 5. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発 6. 自転車通勤の促進 	<p>大泉緑地 2018 大阪BMX国際開催</p>
<p>目標3：観光振興に資するサイクリングツーリズムの促進</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. 広域的な自転車通行環境の充実、市町村・地域団体によるサイクリングルート整備の支援 	<p>北河内サイクリングライン（北河内自転車道線） 広域サイクリングルート形成に向けた社会実験</p>
<p>目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. 安全意識向上の広報啓発活動、取締りの重点実施 9. 学校における交通安全教室の開催 10. 自転車の安全性に関する品質基準の広報啓発 11. 災害時の自転車活用推進 12. 通行空間の計画的整備（再） 	<p>「自転車マナーアップイベント」開催状況</p>

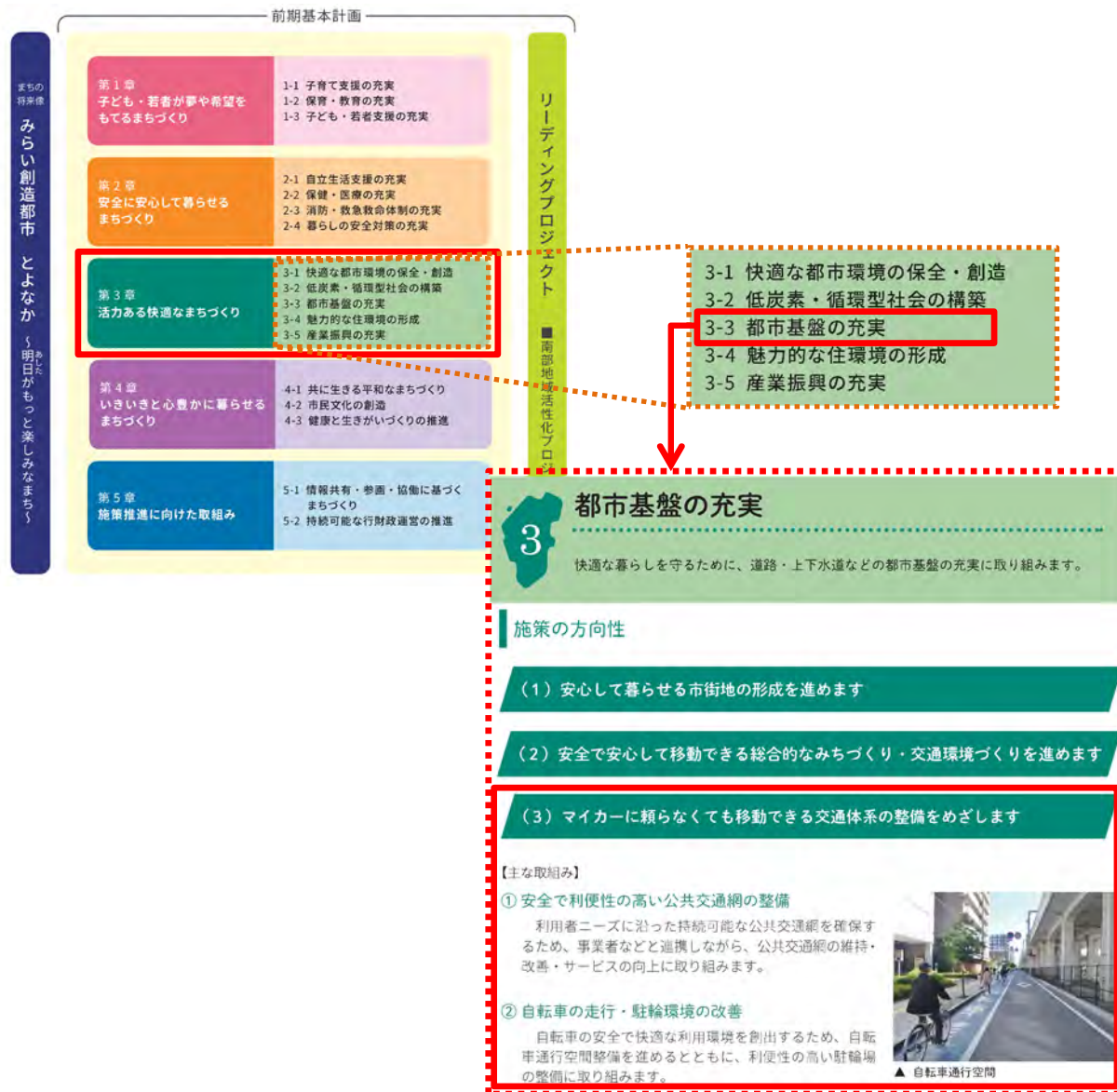
出典：大阪府自転車活用推進計画（令和元年（2019年）12月 大阪府）

図 2.12 目標および実施すべき施策

2.3.3 第4次豊中市総合計画

第4次豊中市総合計画は、平成29年(2017年)12月に策定され、まちの将来像「みらい創造都市 とよなか ～明日がもっと楽しみなまち～」の実現に向けた5つの施策体系を定め、市民・事業者・行政が本市の課題を共有するとともに、自治の基本原則のもと、それぞれの役割を意識しながら、協働して取り組むことを定めています。

また、「施策体系3 活力ある快適なまちづくり」の中で、公共交通に関する施策の方向性として、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備をめざします」と位置づけています。



出典：第4次豊中市総合計画（平成29年（2017年）12月 豊中市）

図 2.13 総合計画の施策体系と公共交通に関する施策の方向性

2.3.4 第2次豊中市都市計画マスタープラン

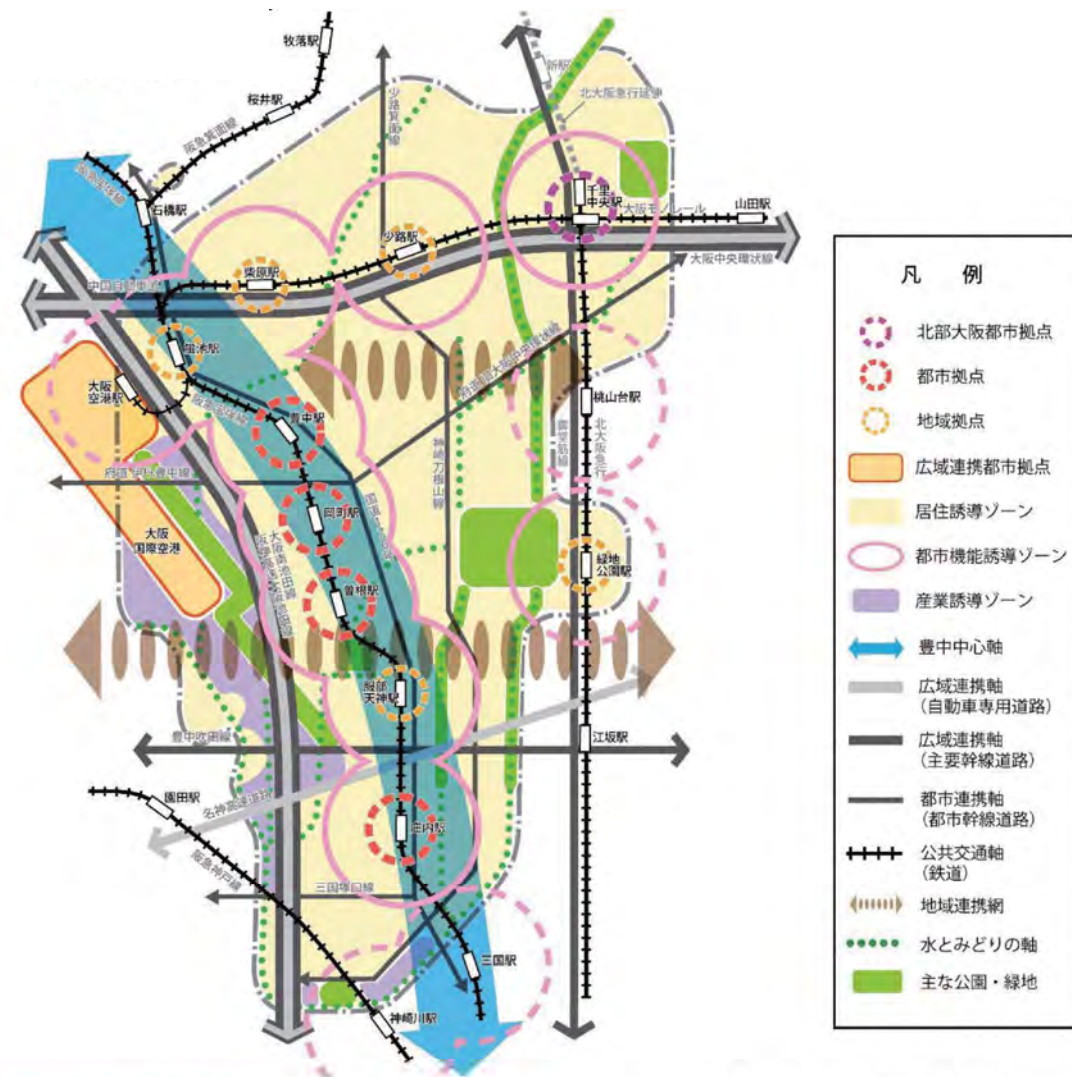
都市計画マスタープランは、平成30年（2018年）4月に策定され、「第4次豊中市総合計画」が掲げるまちの将来像や「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の将来展望人口を踏まえ、都市づくりの課題に対応するため、都市づくりの4つの目標とその実現に向けた重点的な視点を示しています。

都市づくりの目標のうち、「目標① 活力あふれる便利で快適なまち」の中で、「誰もが移動しやすい交通環境づくり」を設定し、その実現に向けた方針において、自転車走行空間の整備、利便性の高い駐輪場の整備と放置自転車対策の推進、自転車利用のルールの周知とマナー向上の啓発などを進めるものとしています。



出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン概要版（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.14 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標と方針



拠点	北部大阪都市拠点	商業・業務機能や高次都市機能が集積する北部大阪の中心的な拠点
	都市拠点	豊中駅・庄内駅周辺は商業・業務の中心、岡町駅は公共サービスの中心、曾根駅は文化・スポーツの中心として、都市全体に活力を与える拠点
	地域拠点	市民の日常生活を支える都市空間の形成を図る拠点
ゾーン	広域連携都市拠点	人・物・情報が活発に行き交う交流の拠点
	居住誘導ゾーン	公共交通の沿線地域で居住の誘導により人口密度の維持を図るゾーン
	都市機能誘導ゾーン	鉄道駅の徒歩圏で市民生活や都市活動に必要な都市機能の立地を図るゾーン
都市軸	産業誘導ゾーン	広域交通に恵まれた立地特性を活かし、流通業務施設などの事業所の集積を図るゾーン
	豊中中心軸	国道176号および阪急宝塚線に沿った区域でさまざまな都市機能の集積により、市全体に活力を与える軸
	広域連携軸	自動車専用道路および主要幹線道路で構成される周辺都市などとの広域的なネットワークを図る軸
	都市連携軸	都市幹線道路で構成される市内および隣接都市との連携を促進する軸
	公共交通軸 地域連携網	鉄道で構成される公共交通軸とバス路線で構成される地域連携網のネットワーク
	水とみどりの軸	公園・緑地や河川などで形成されるうおいを創出する軸

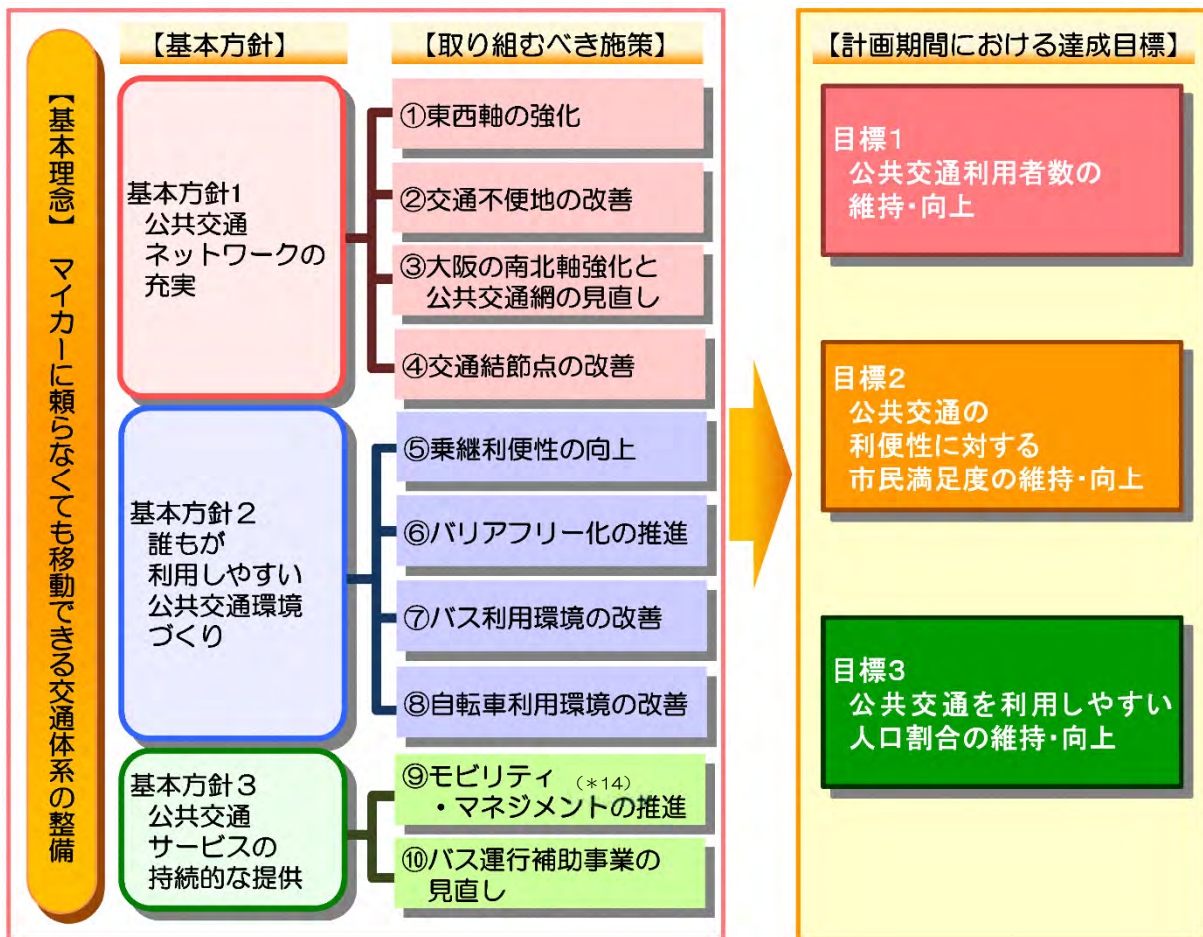
出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン概要版（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.15 都市構造図

2.3.5 豊中市公共交通改善計画

豊中市公共交通改善計画は、平成31年（2019年）2月に策定されています。本市は、公共交通の利便性の高いまちと評価されていますが、市域南側における脆弱な公共交通網や西部地域等の交通空白地・交通不便地の存在等の問題があります。また、人口減少・少子高齢化^(※12)が進展し、バス利用者も減少傾向にある中、公共交通を維持していくには、市民の利用を促す取組みが必要であるため、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を基本理念とし、3つの基本方針に基づく10の施策を実施することにより、公共交通を改善していくものとしています。

基本方針のうち、「基本方針② 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり」の中で、取り組むべき施策として「自転車利用環境の改善」を設定しており、自転車通行空間の整備、利便性の高い駐輪場の整備、ラスト1マイル^(※13)を担う新たな公共交通としてシェアサイクルの導入等を推進するものとしています。



出典：豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

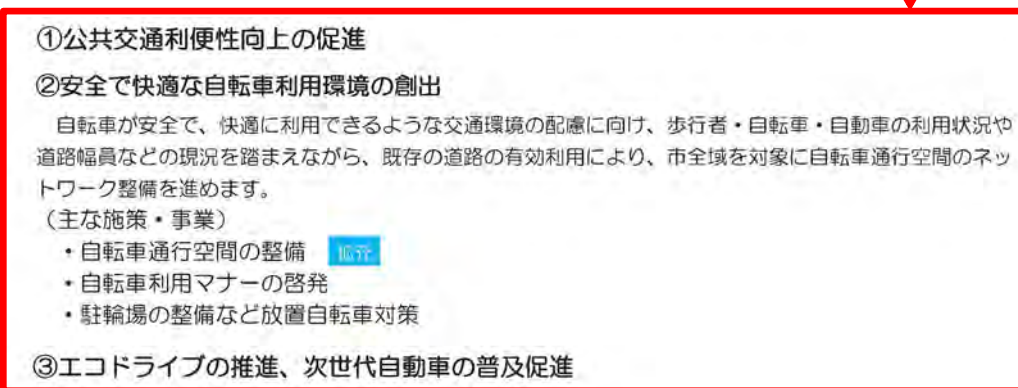
図 2.16 基本方針と取り組むべき施策、達成目標

2.3.6 第3次豊中市環境基本計画

第3次豊中市環境基本計画は、平成30年(2018年)3月に策定され、豊中市環境基本条例に基づき、市のめざす目標と施策の枠組みを明らかにし、市民・事業者・行政のパートナーシップのもとに総合的に環境問題に対応すべく、環境に関わる諸施策の取組みの指針として示しています。

5つの環境目標のうち、「持続可能な低炭素社会づくり」における目標達成のために取り組むことの中で、「環境に配慮した運輸部門における施策の推進」のひとつに、「安全で快適な自転車利用環境の創出」を設定しています。

施策体系



出典：第3次豊中市環境基本計画(平成30年(2018年)3月 豊中市)

図 2.17 基本方針と取り組むべき施策、達成目標

3. 豊中市の現状

3. 豊中市の現状

3.1 豊中市の概況

3.1.1 地勢・気象

本市は、北部の丘陵地、中央部の段丘（台地）、南部および西部の低地の大きく3地域で構成されており、北部に高く南部に向かって標高が低くなっています。

北部の丘陵地は標高が概ね50m～130m、中部の台地は標高10m～50m、南部の平地では標高が10m以下となっています。

丘陵地と台地の間に南ないし南西に流下する猪名川、千里川、天竺川や、南部を西に貫流する神崎川などの河川により、本市の地形は、丘陵地として千里丘陵、刀根山丘陵、台地として豊中台地、低地として猪名川低地、西大阪平野などに区分されます。

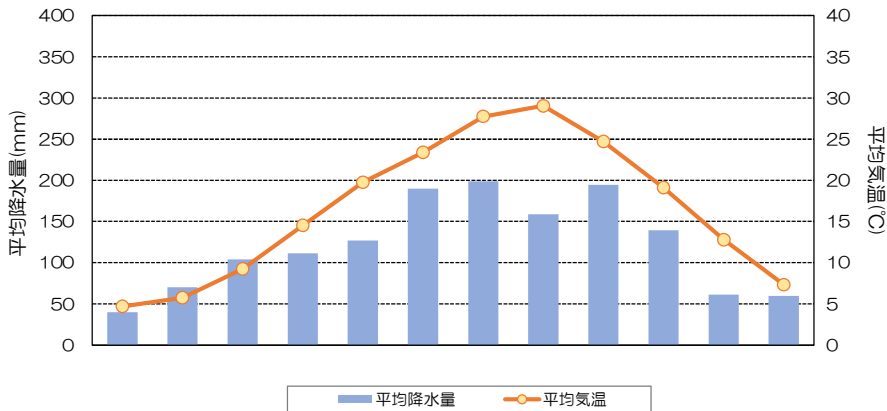
気象は、瀬戸内海型に属しており、溫和・少雨です。平成22年（2010年）～平成31年・令和元年（2019年）の月平均気温は、16.5℃、年間降水量1454.6mmです。



※平成25年（2013年）12月21日に阪急宝塚線服部駅が服部天神駅、令和元年（2019年）10月1日に阪急宝塚線石橋駅が石橋阪大前駅、大阪モノレール柴原駅から柴原阪大前駅に駅名を改称している。

出典：豊中市資料

図 3.1 本市の河川位置図



※豊中観測所における平成22年（2010年）～平成31年・令和元年（2019年）の気温と降水量の月平均値
出典：国土交通省気象庁資料

図 3.2 本市の平均気温と降水量

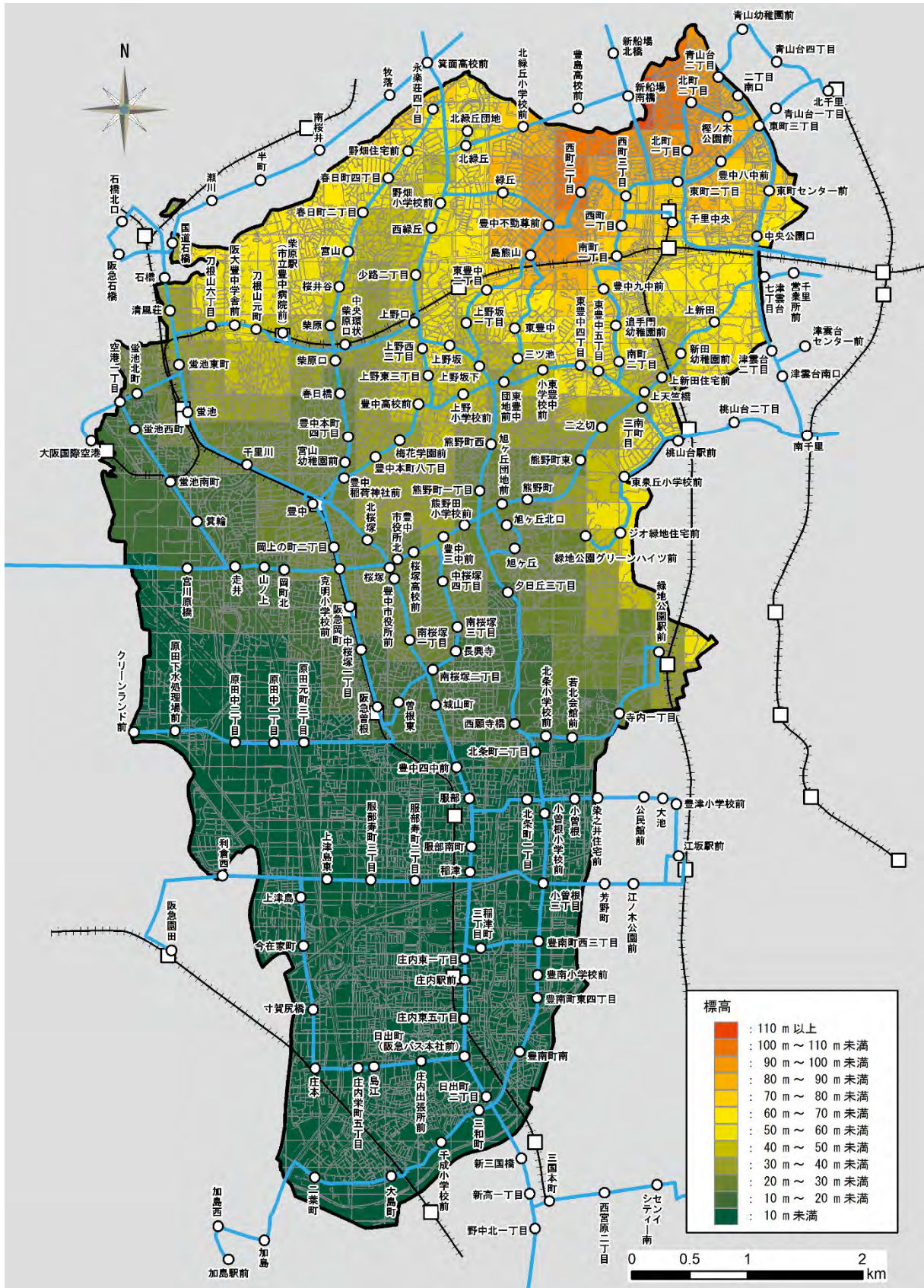


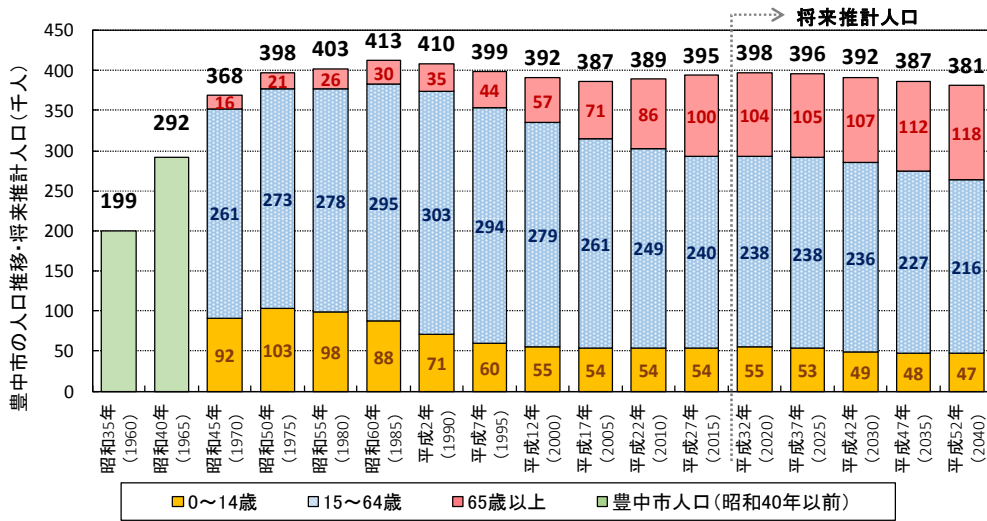
図 3.3 豊中市の地勢（標高）の状況

3.1.2 人口

本市の人口は、昭和60年（1985年）をピークに平成17年（2005年）まで減少傾向にありましたが、この年を起点に微増傾向へと転じており、平成27年（2015年）で約39.5万人です。

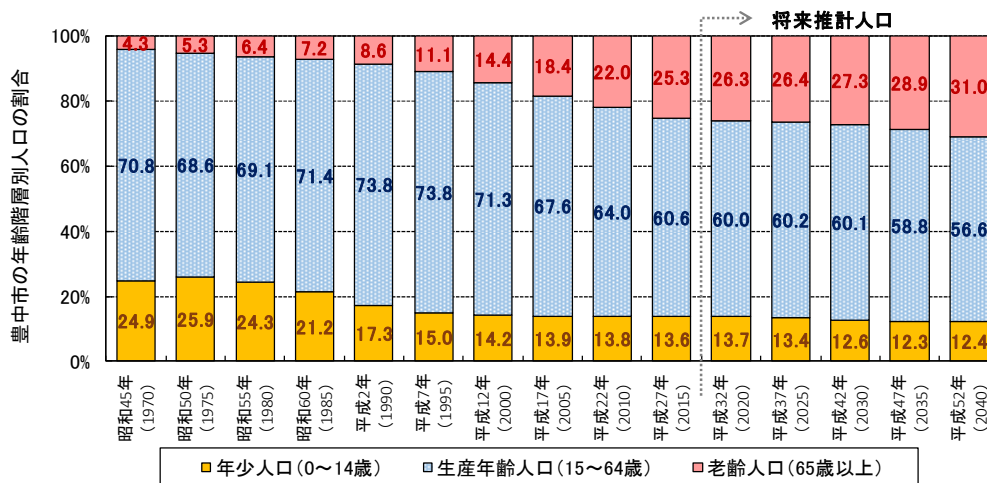
高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成27年（2015年）時点で25.3%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。年少人口は平成17年（2005年）まで減少し、その後横ばいで、平成27年（2015年）時点では13.6%です。

今後も少子高齢化が進行し、さらに人口が減少傾向になるものと予測されています。



※昭和35年（1960年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（*12）（昭和35年（1960年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図 3.4 豊中市の人口推移と将来推計人口

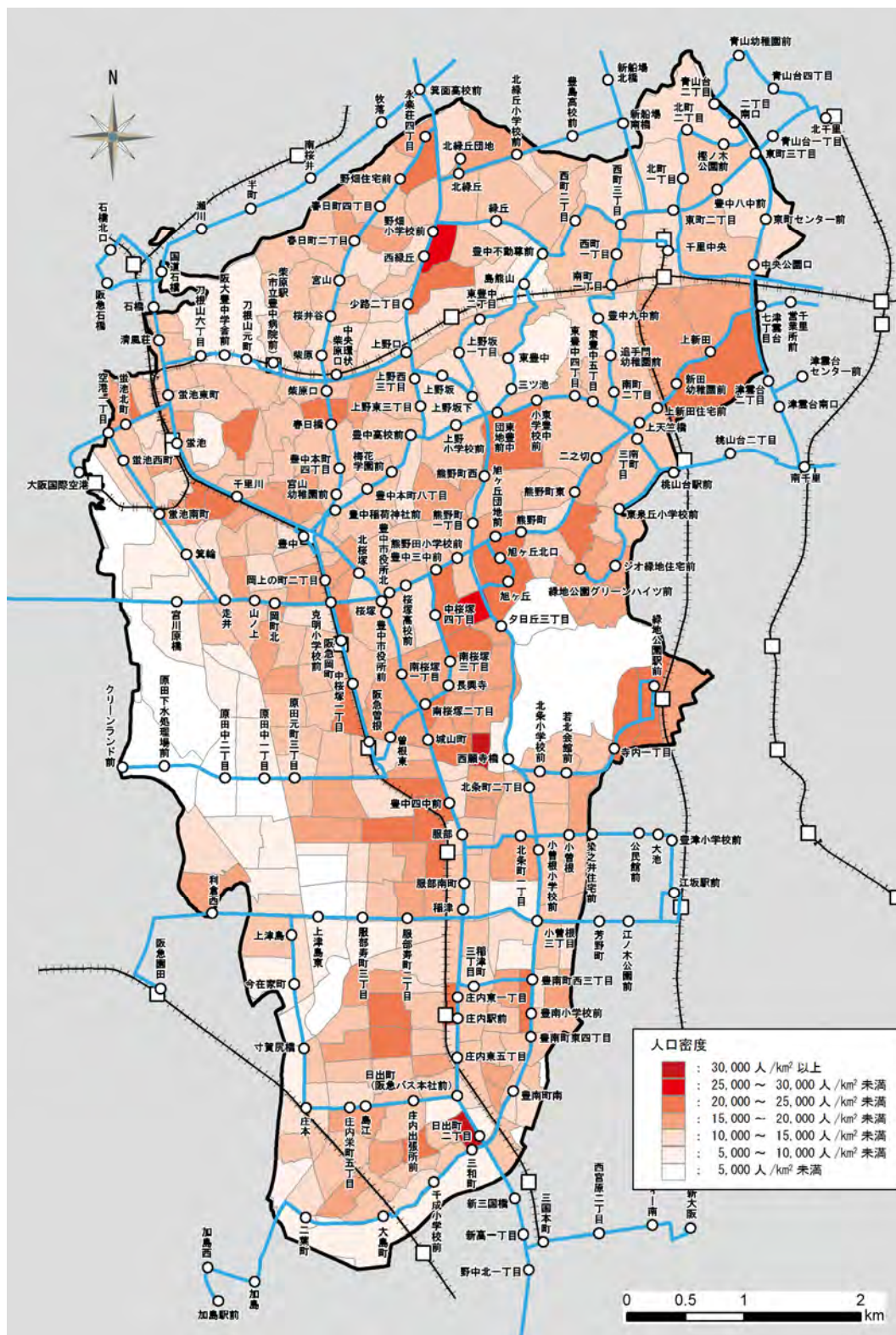


※昭和45年（1970年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和45年（1970年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図 3.5 豊中市の年齢階層別人口割合の推移と将来推計人口

3.1.3 人口密度

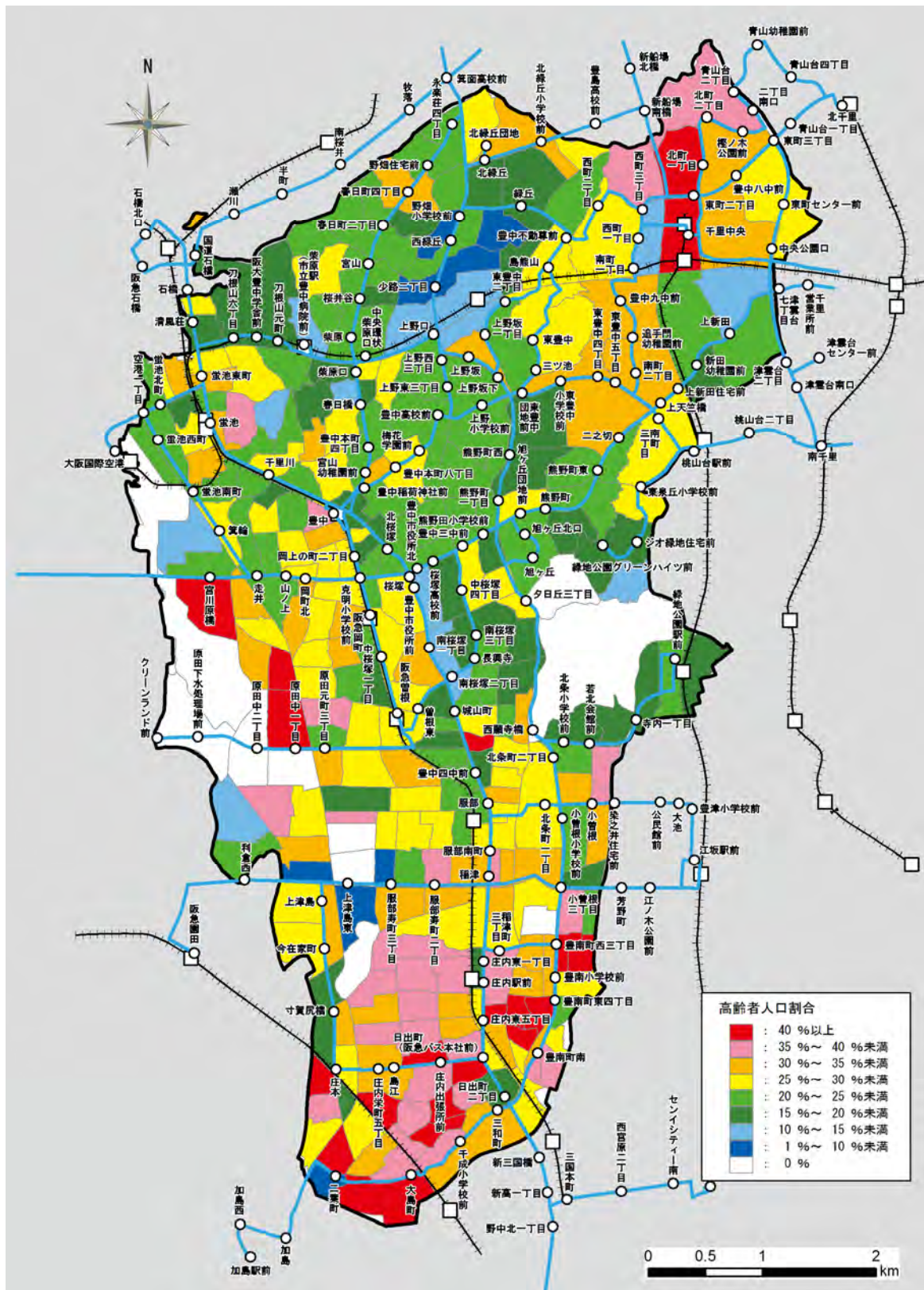
町丁目別に人口密度をみると、比較的新しく建てられたマンションや団地の集合住宅が立地する町丁目において、人口密度が高くなっています。



※平成 27 年 (2015 年) 10 月 1 日現在
出典：平成 27 年 (2015 年) 国勢調査

図 3.6 豊中市の町丁目別人口密度

町丁目別に高齢者人口割合をみると、40%を超過している町丁目、北東部地域、南部地域および西部地域などの一部で見受けられます。



※平成 27 年（2015 年）10 月 1 日現在
出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査

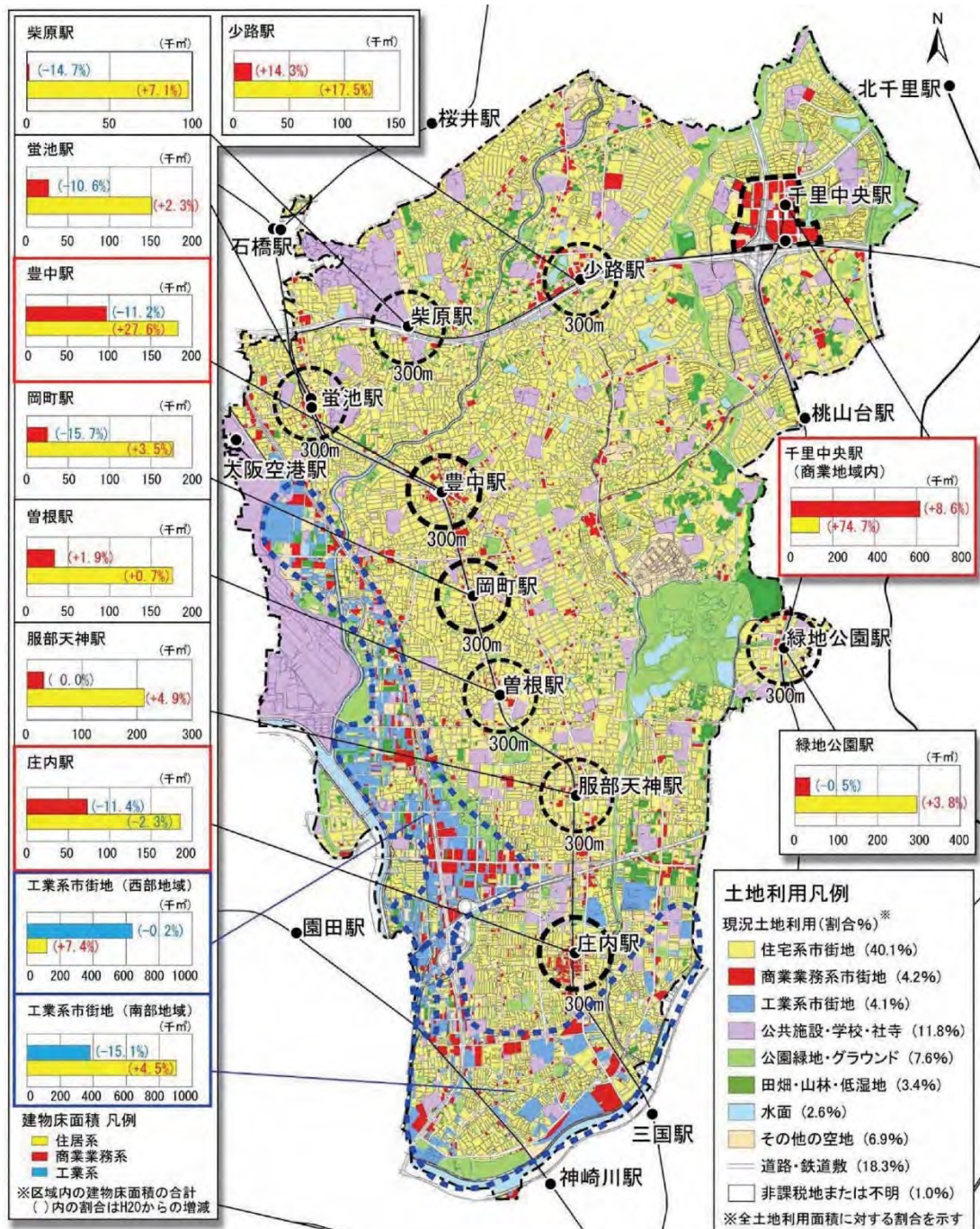
図 3.7 豊中市の町丁目別高齢者人口割合

3.1.4 土地利用状況

住居系市街地は、市域の広い範囲に及んでおり、主に公共交通の利便性の高い地域にみられます。

商業業務系市街地は、千里中央駅・豊中駅・庄内駅をはじめとする鉄道駅周辺などに集積しています。千里中央駅周辺では複合的な都市機能が立地し、北部大阪の広域拠点として機能充実がみられ、豊中駅・庄内駅周辺では商業・業務施設の減少がみられます。

工業系市街地は、西部地域や南部地域に分布しており、西部地域では工業集積地において住宅の増加がみられ、南部地域では住宅と事業所の混在が進んでいます。



出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 3.8 土地利用現況図（平成28年（2016年））

3.1.5 道路状況

国道176号が市域の北西部から中央部を南北に縦断しており主軸となっています。そのほか、府道大阪池田線、府道豊中亀岡線～市道神崎刀根山線、国道423号が南北軸を形成しています。

東西軸では、府道大阪中央環状線が市北部を横断しており主軸となっています。そのほか、府道伊丹豊中線～府道旧大阪中央環状線、市道原田伊丹線～市道勝部寺内線、府道西宮豊中線～国道479号、(都)三国塚口線が東西軸を形成しています。

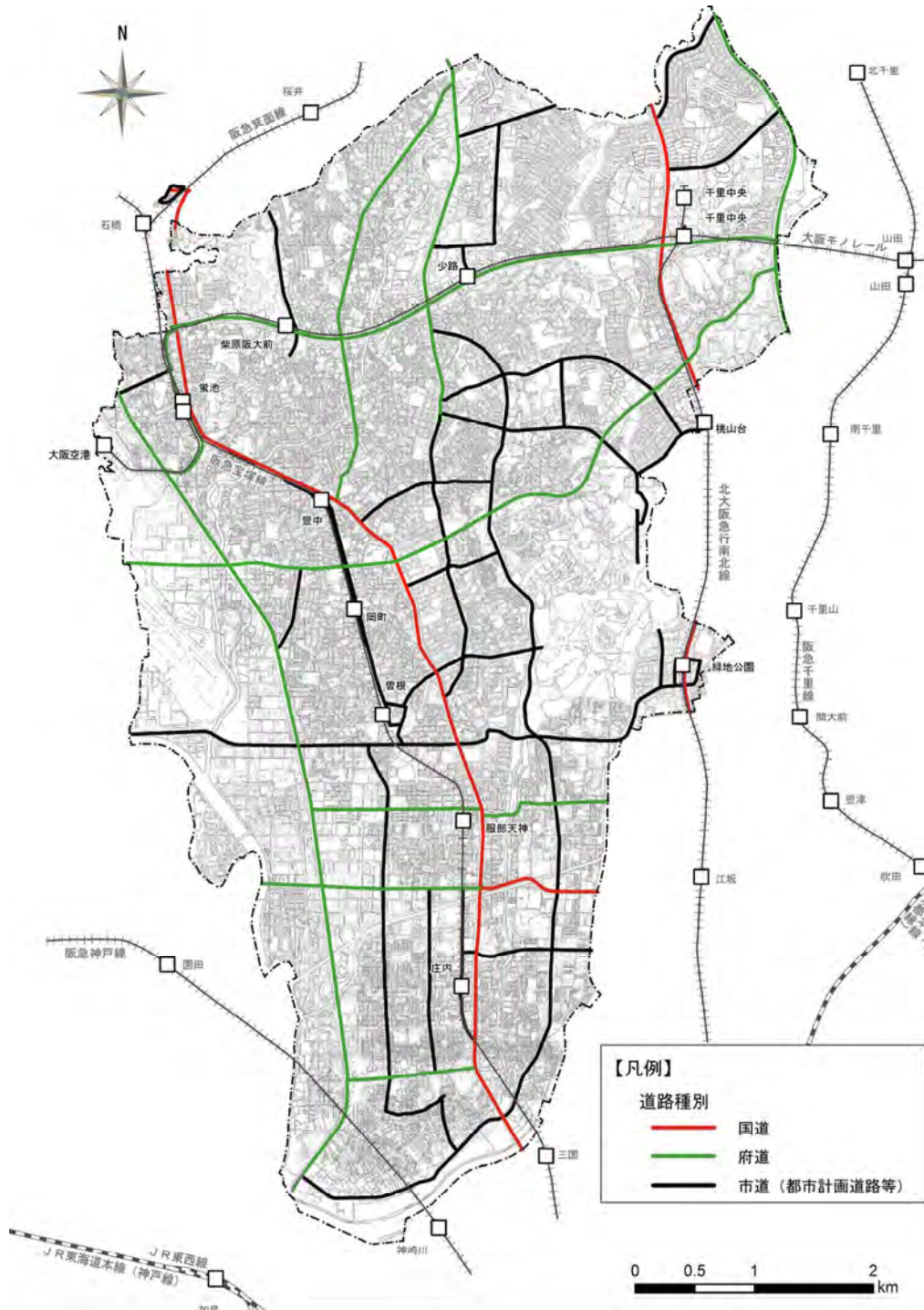
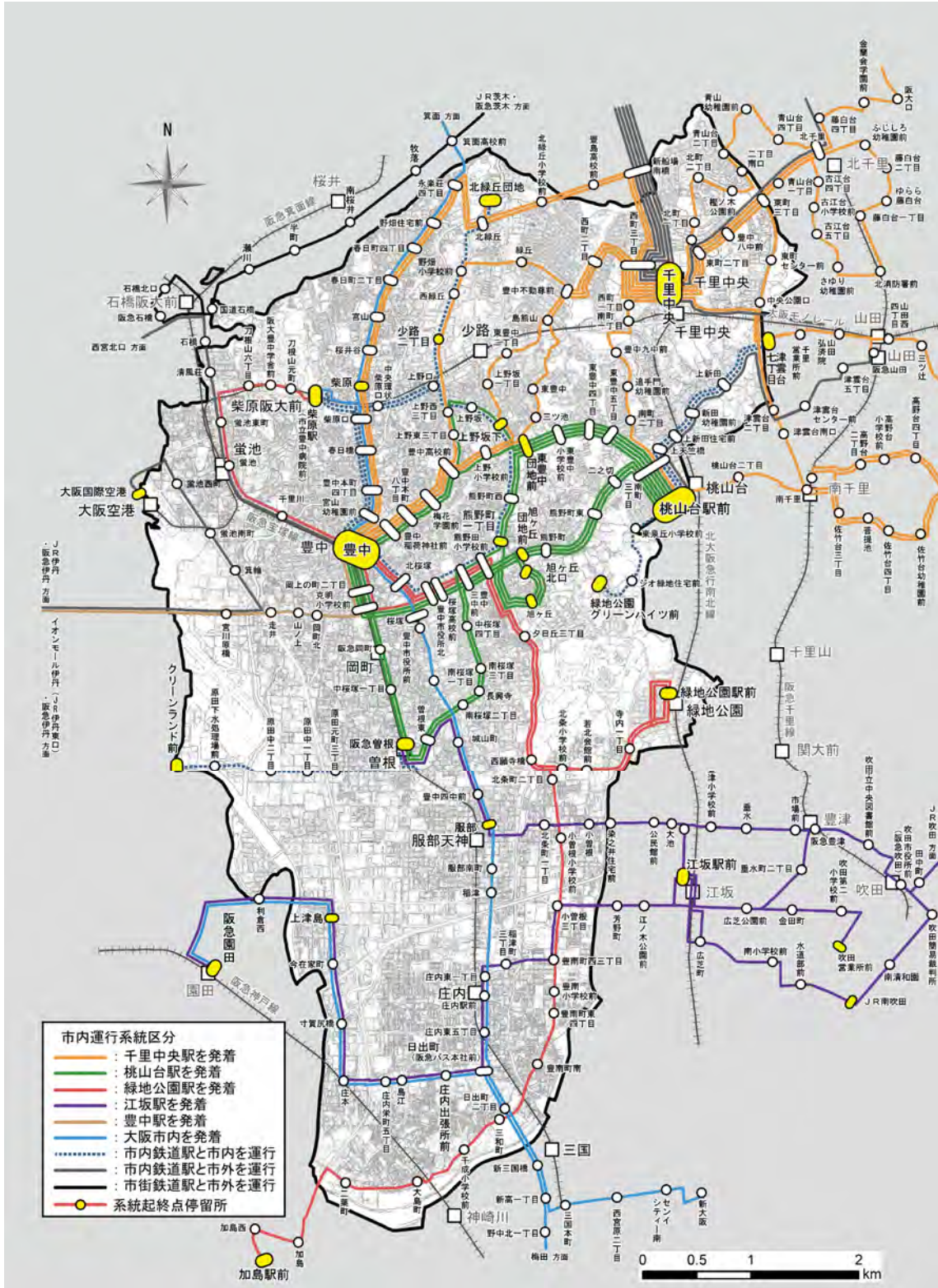


図 3.9 主要な道路網図

(2) バス路線

バスの運行は、豊中駅と千里中央駅や桃山台駅を結ぶ路線が多くなっています。市域西側および南側では、バス路線および運行が少ない状況です。



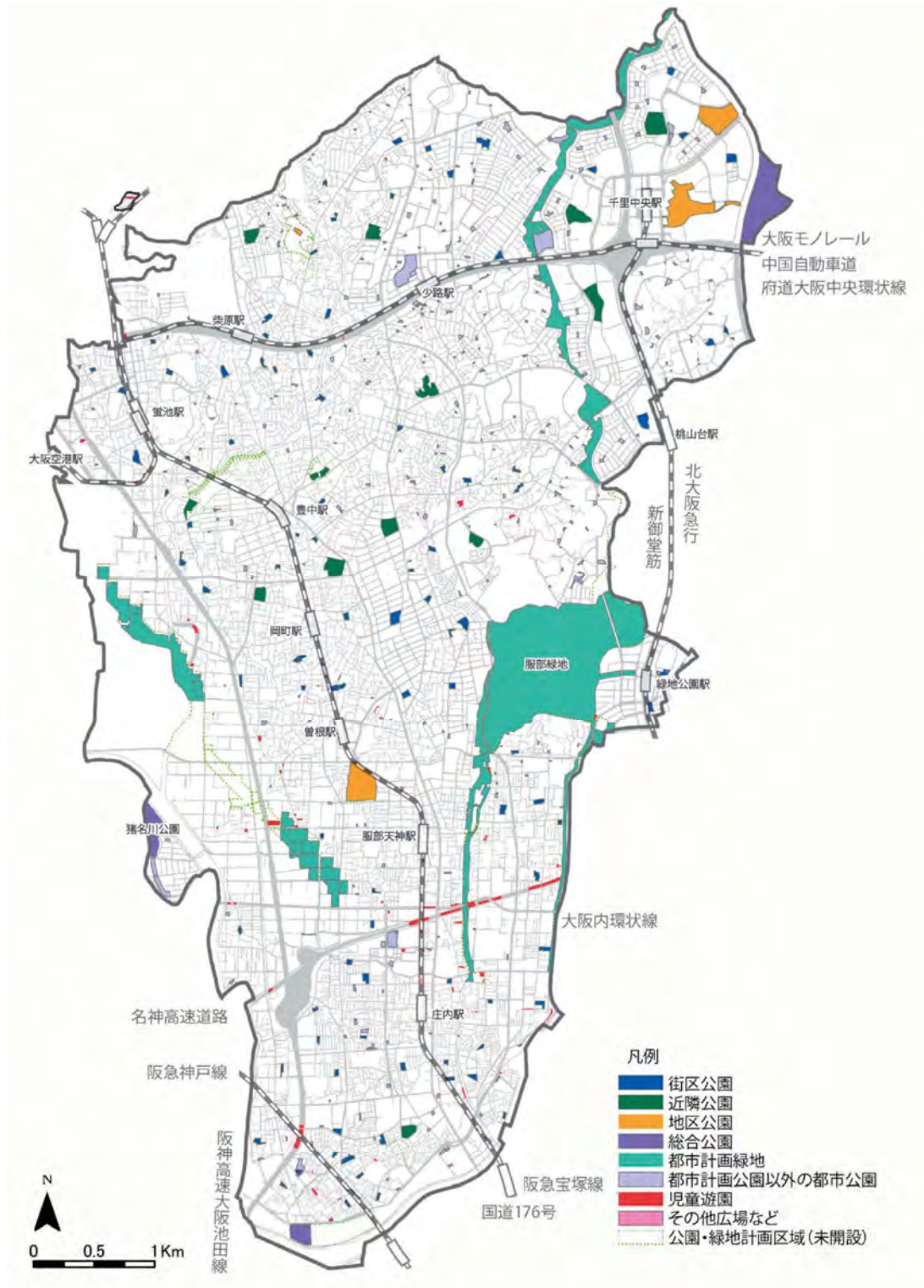
出典：阪急バス株式会社HP
令和2年（2020年）10月30日現在

図 3.11 バス路線

3.1.7 施設立地状況

(1) 公園・緑地

広域から人が集まる憩い・レジャーの公園として、市中央東部に府営公園服部緑地が立地しています。また、市が管理する都市公園や緑地などが市域全般に広く分布しています。



出典：第2次豊中市みどりの基本計画 平成30年（2018年）3月（豊中市）

図 3.12 公園・緑地の分布状況

(2) 高校・大学・専門学校

市内には高校が10校立地しており、そのほとんどが市の北半分に立地しています。通学に自転車を利用する生徒も多く見られます。

大学は、大阪大学が市北部に、大阪音楽大学・短期大学が市南部に立地しています。

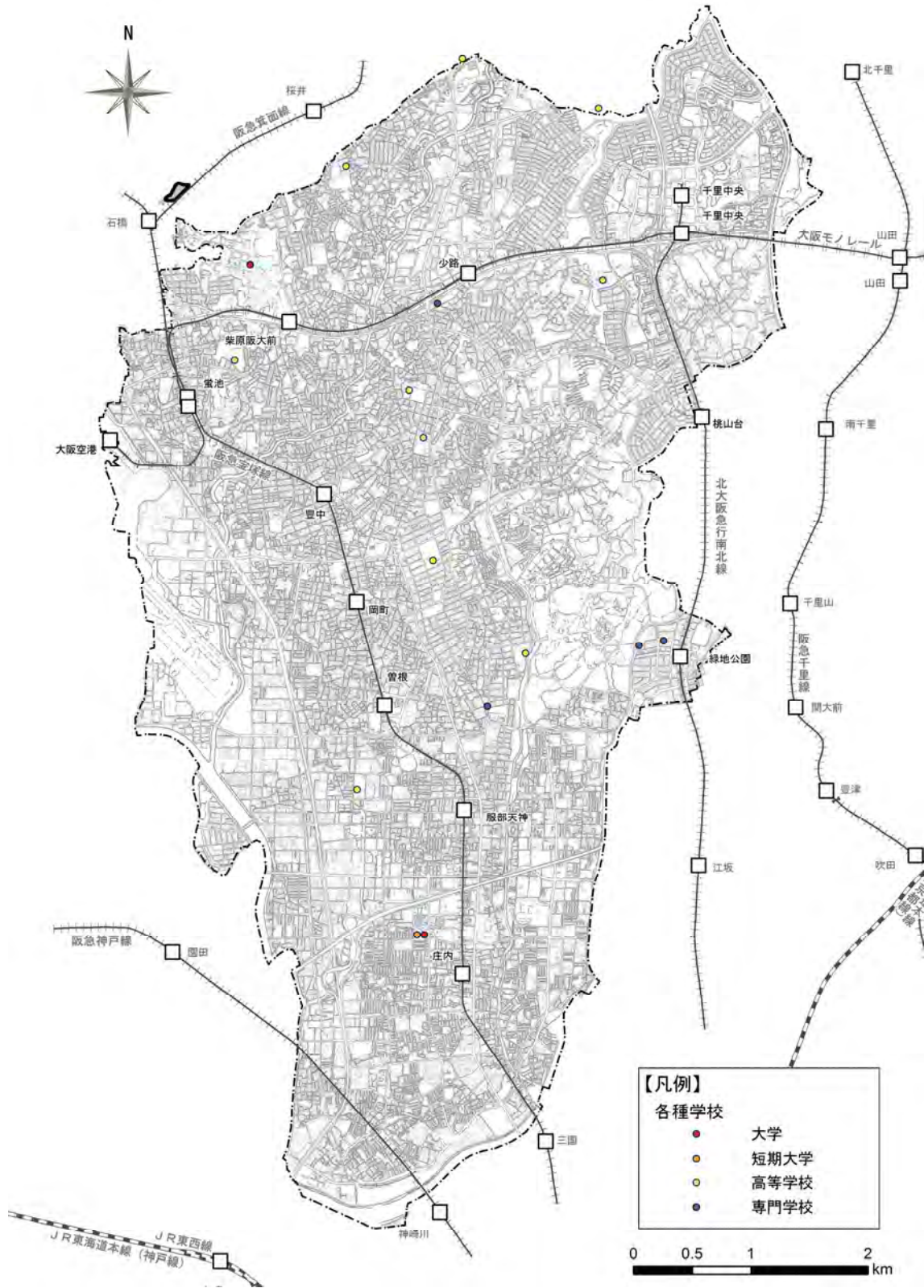


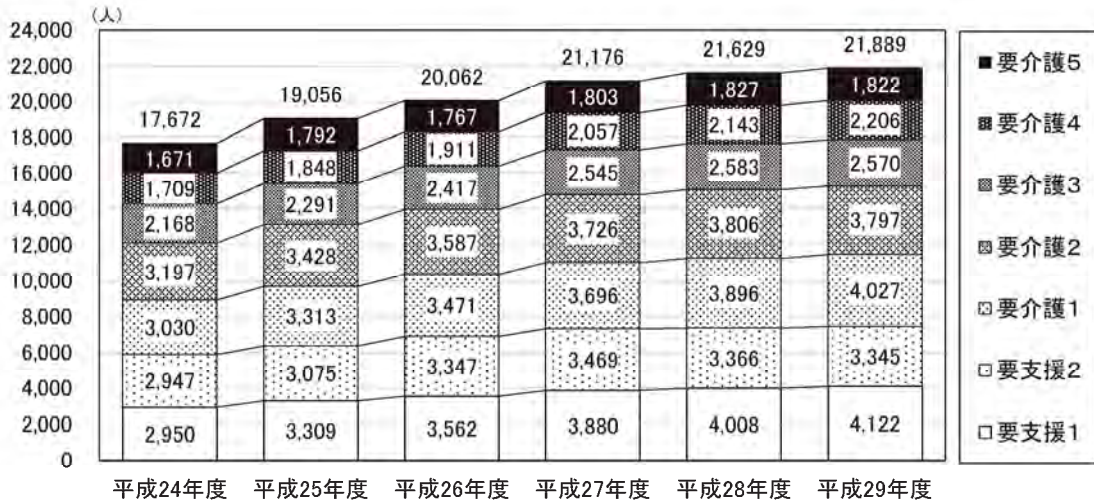
図 3.13 高校・大学・専門学校の分布状況

3.1.8 市民の健康に関する状況

(1) 介護保険認定者の状況

本市の要介護認定者数は増加傾向にあり、平成 24 年度（2012 年度）に比べて平成 29 年度（2017 年度）は約 1.2 倍増加しています。

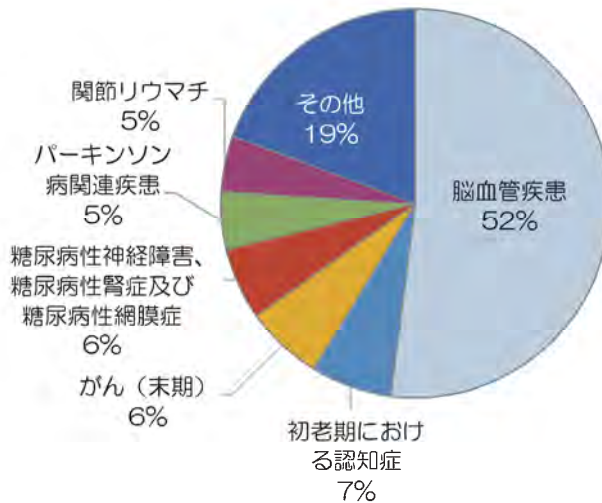
40 歳～65 歳の介護保険第 2 号被保険者で、特定疾病により要介護認定を受けた方の原因疾患は、脳血管疾患が多く、約 5 割を占めています。



※高齢者支援課データ（平成 24～28 年度は 10 月 1 日、平成 29 年度は 4 月 1 日データ）

出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.14 要介護認定者数の推移



※高齢者支援課データ（平成 28 年 9 月末）

出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.15 介護保険第 2 号被保険者の介護認定原因疾患の割合

(2) メタボリックシンドローム^(*18) 該当者等の状況

メタボリックシンドローム該当者・予備群の割合をみると、平成 25 年度（2013 年度）から平成 28 年度（2016 年度）で大きな変動なく推移しています。

年齢階層別にみると、40 歳代はメタボリックシンドローム予備群の割合の方が高くなっていますが、年齢が上がるにつれメタボリックシンドローム該当者の割合の方が高くなっています。

男女を比較すると男性のメタボリックシンドローム該当者割合が女性の約 3.5 倍、予備群は約 3.3 倍となっています。



出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.16 メタボリックシンドローム該当者・予備群の推移（平成 28 年度（2016 年度））



出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.17 性年齢階級別メタボリックシンドローム該当者・予備群の割合（平成 28 年度（2016 年度））

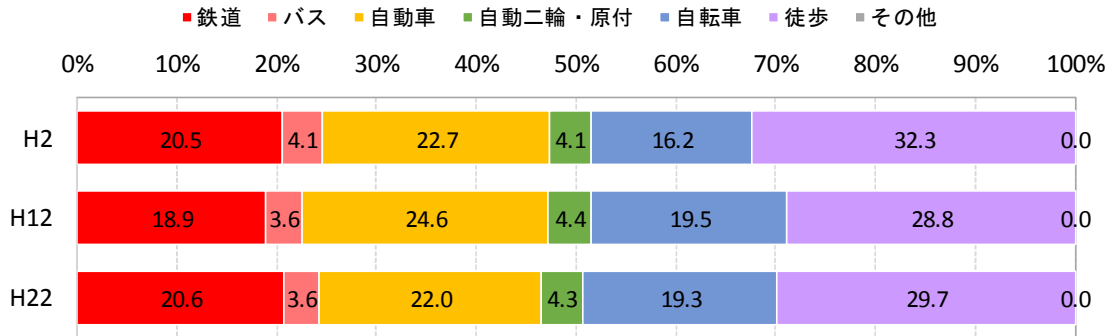
3.2 自転車の利用状況

3.2.1 代表交通手段分担率

(1) 市域全体

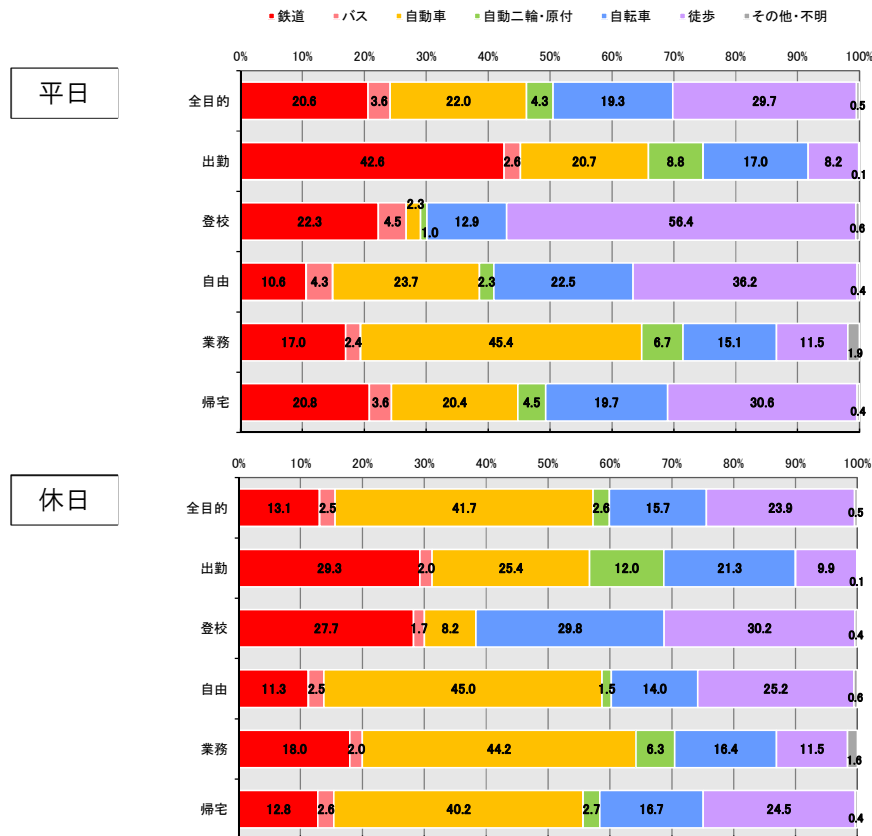
代表交通手段^(※19)に占める自転車の割合は、約 19%となっており、平成 2 年(1990 年)と比べると高くなっていますが、平成 12 年(2000 年)から平成 22 年(2010 年)ではほぼ横ばいとなっています。

目的別にみると、平日は自由目的が 22.5%で最も高く、次いで出勤 17.0%となっている。休日は登校が 29.8%と最も高く、次いで出勤 21.3%となっています。



出典：パーソントリップ調査

図 3.18 パーソントリップ調査による代表交通手段分担率の推移



出典：平成 22 年(2010 年)パーソントリップ調査

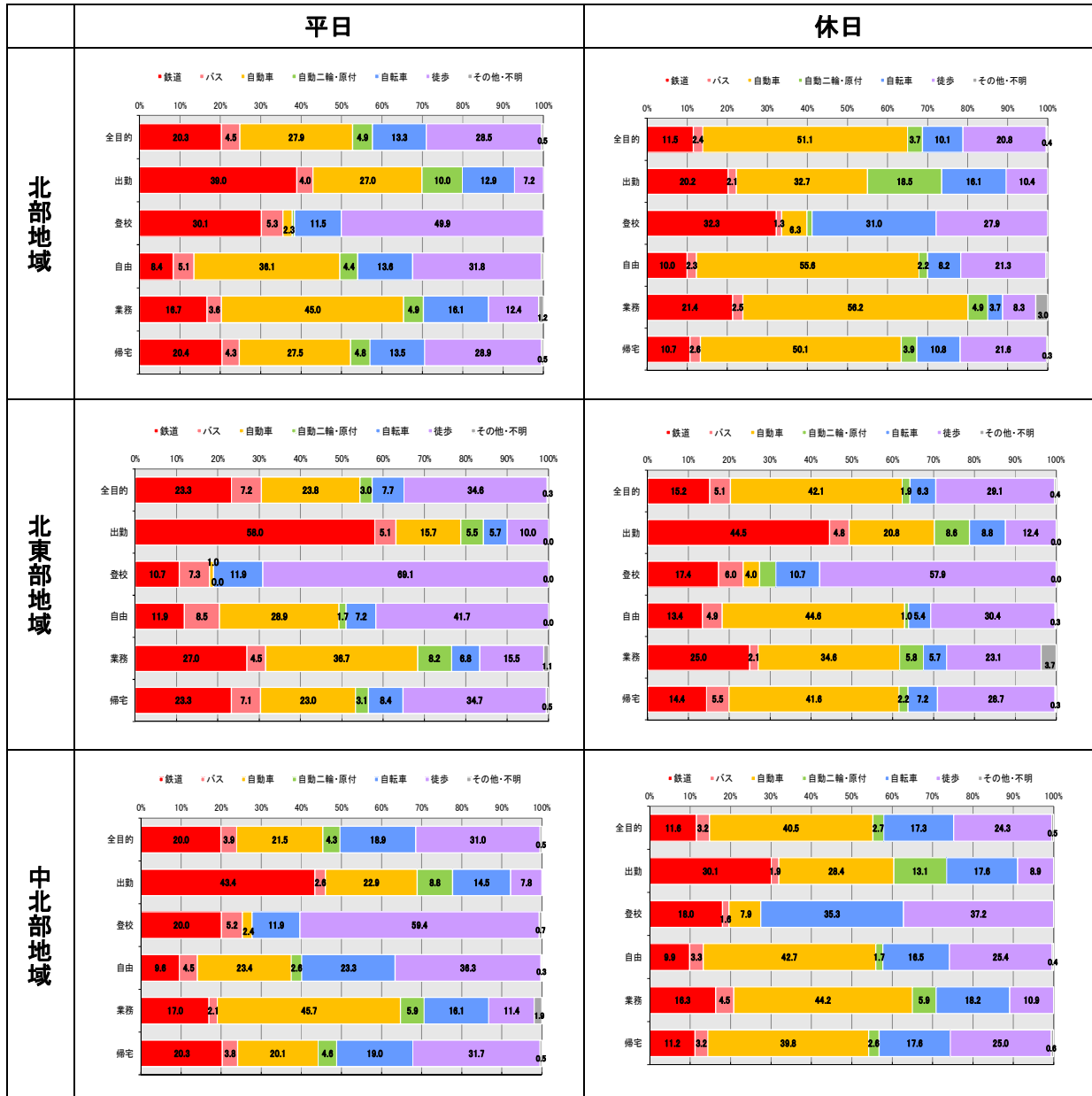
図 3.19 平成 22 年(2010 年)パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率

(2) 地域別

地域別にみると、平日の代表交通手段では、南部地域が32.2%と最も高く、次いで中部地域が27.9%となっています。坂が多い北東部地域は7.7%とかなり低くなっています。

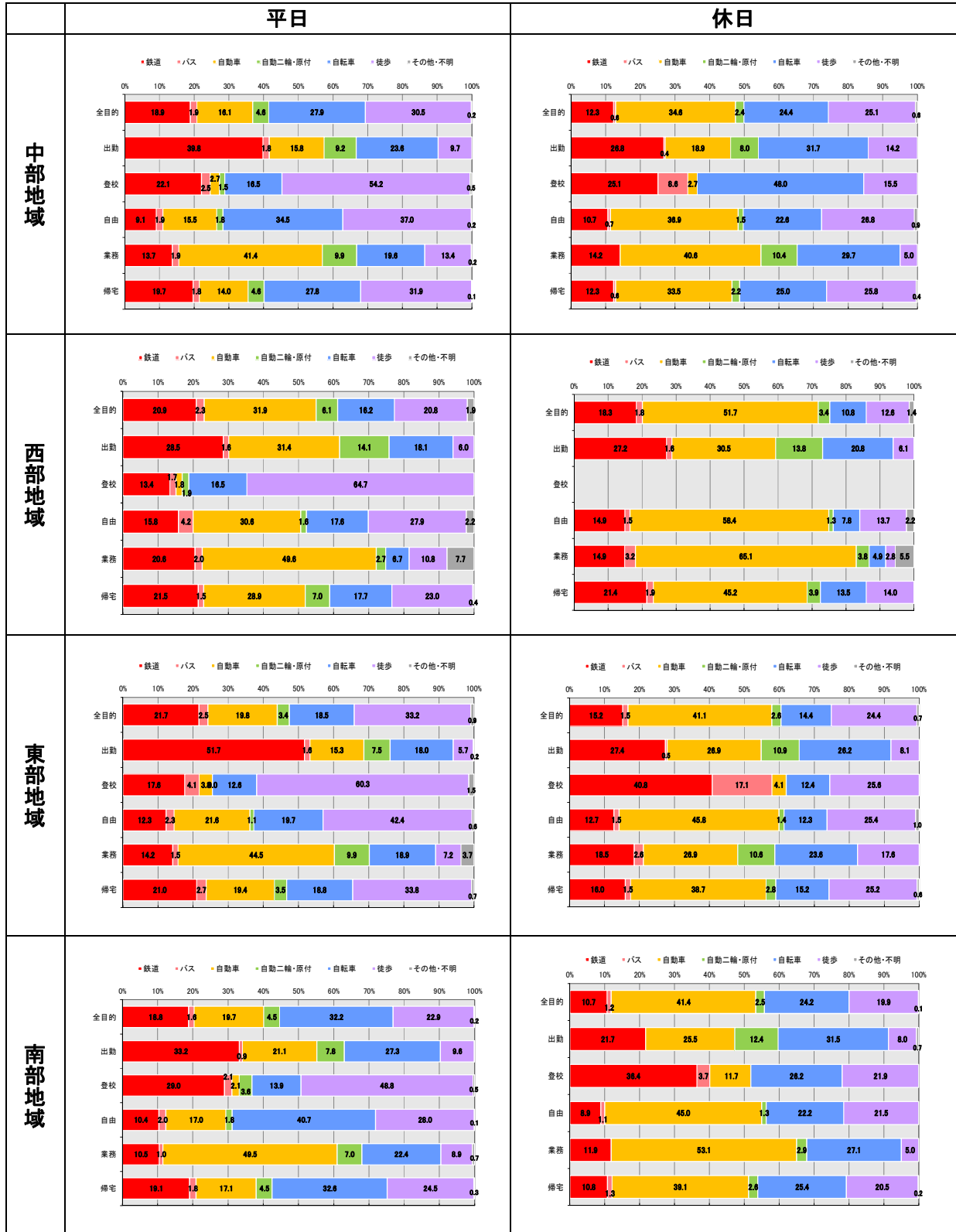
目的別にみると、平日の自由目的で、南部地域が40.7%、中部地域が34.5%と非常に高くなっており、両地域で自転車利用がかなり多いことがわかります。

表 3.1 平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率



出典：平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査

表 3.2 平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率（続き）



出典：平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査

3.2.2 自転車関連事故の状況

自転車関連事故は平成 28 年（2016 年）の 1 年間に 318 件発生しており、減少傾向となっています。全交通事故に占める割合は約 30%と全国値より非常に高く、大阪府内の数値と同程度となっており、横ばい傾向となっています。

人口あたりの自転車関連事故件数は、1,000 人あたり 0.8 件/年となっており、府内市町村の中では比較的少ない方です。

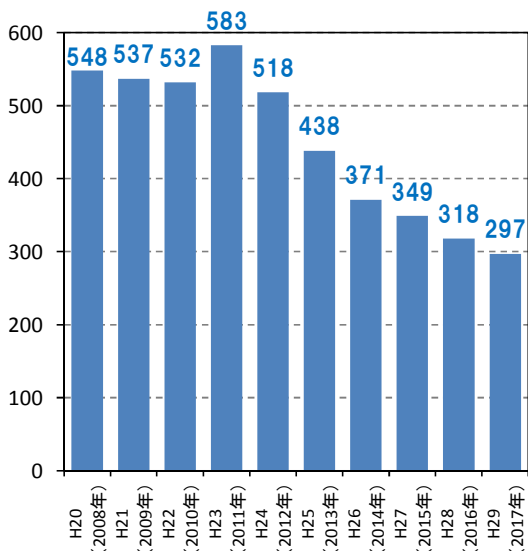


図 3.20 豊中市における自転車関連事故件数の推移

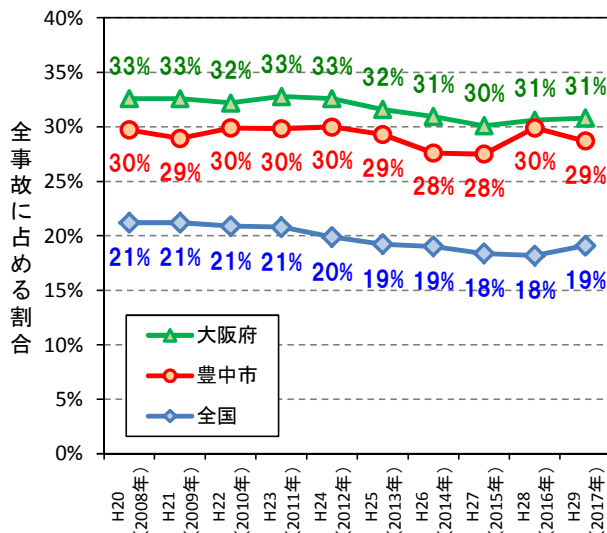


図 3.21 全交通事故に占める自転車関連事故の割合の推移と比較

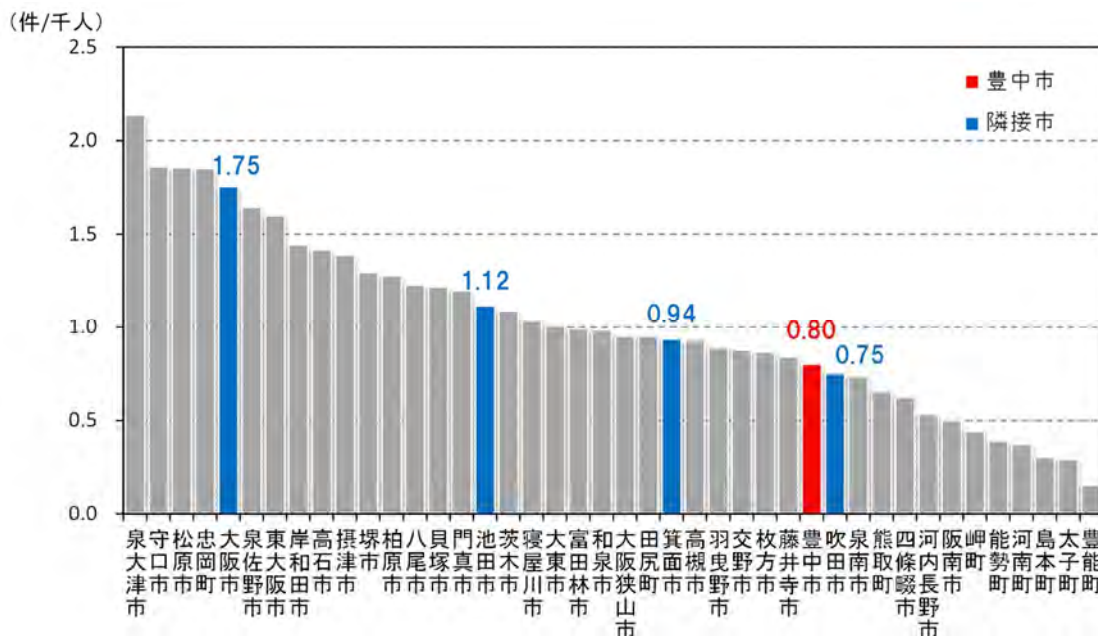
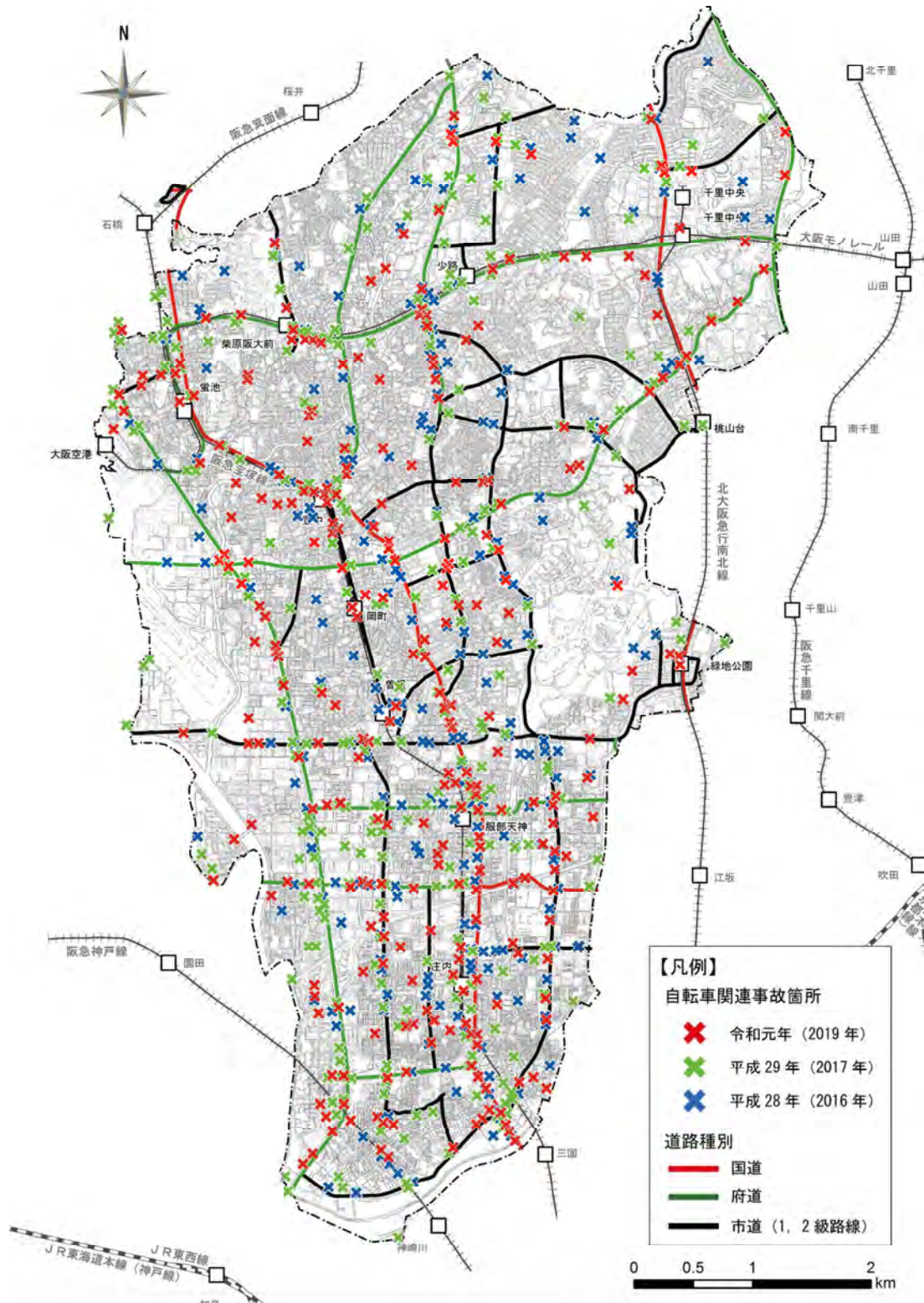


図 3.22 大阪府内市町村における人口千人当たりの自転車関連事故件数の比較 (平成 28 年 (2016 年))

自転車関連事故は幹線道路上で多く発生しており、市北東部では密度が低く、市南部で密度が高くなっています。

特に豊中駅、服部天神駅周辺で事故の発生密度が高くなっています。



出典：大阪府警察 HP の事故発生マップから地図上に転写

図 3.23 自転車関連事故発生位置図（平成28年（2016年））

3.2.3 市民アンケートの結果

平成26年(2014年)に実施した「公共交通利用状況調査」をもとに、移動に対する市民の意識として、移動制約の状況、通勤・通学、買い物および通院時における移動状況をまとめます。

通勤・通学における自転車利用の割合は、南部、東部、中部、西部地域が比較的高く自動車よりも高くなっています。

買物での自転車利用割合は約25%と徒歩の次に非常に高く、通院においても約18%と高くなっています。

表 3.3 実施概要

対象者	豊中市在住の満15歳以上の男女8,000人
対象者抽出方法	住民基本台帳から無作為抽出
調査期間	平成26年(2014年)9月10日(水)~24日(水)
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
有効回答数	3,154件(有効回収率39.4%)

(1) 通勤・通学

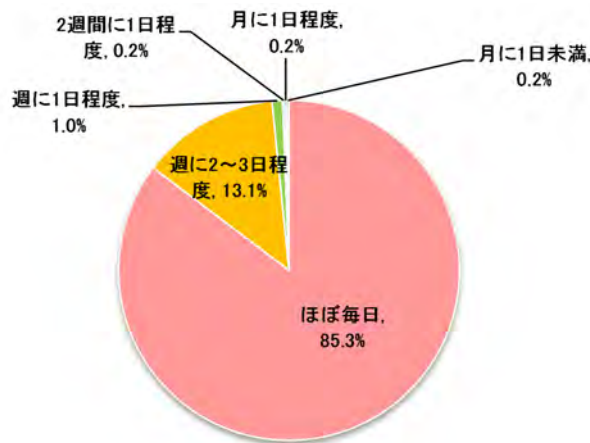


図 3.24 自転車利用の頻度

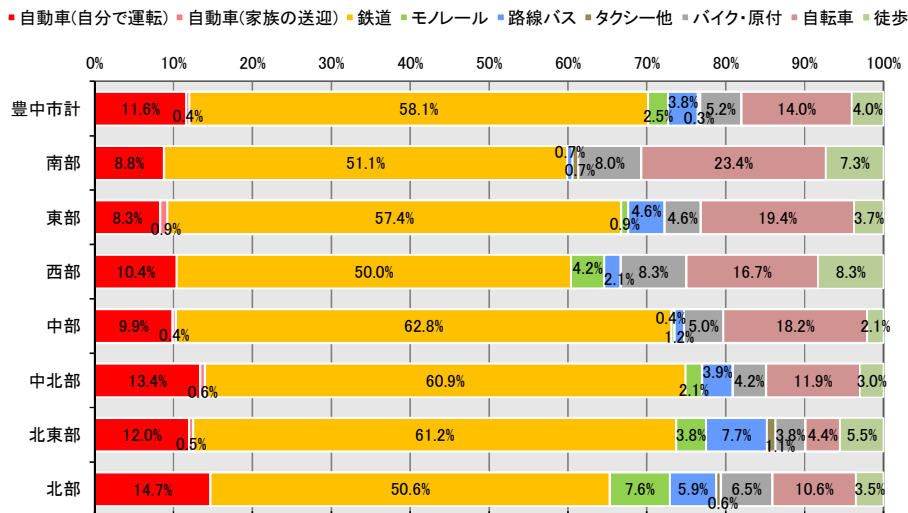


図 3.25 地域別交通手段の割合

(2) 買物

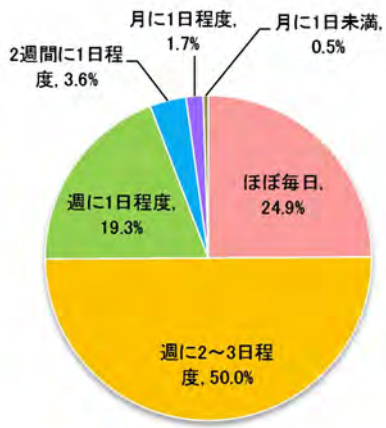


図 3.26 買物における自転車利用の頻度

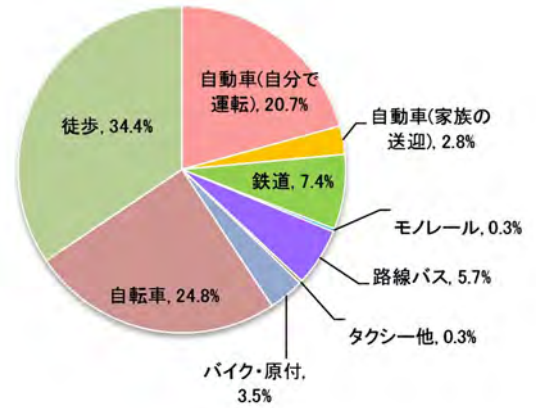


図 3.27 買物における交通手段の割合

(3) 通院

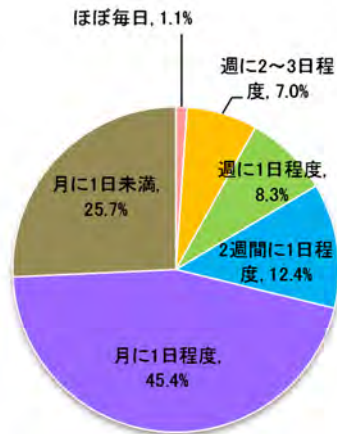


図 3.28 通院における自転車利用の頻度

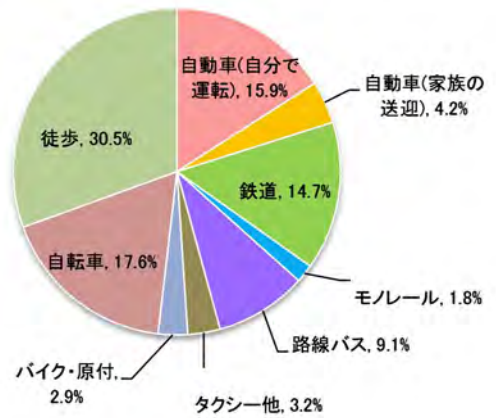


図 3.29 通院における交通手段の割合

3.2.4 自転車通行空間整備に関するアンケート結果

今後、市内に自転車通行空間を展開するにあたり、試験的に路面への自転車のピクトグラム^(※20)の設置(市道東豊中線)と路面着色による自転車通行帯を整備(市道阪急西側北線、市道阪急東側線)し、その整備効果について検証するため実施した駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査(平成28年(2016年)11~12月実施)をもとに、今後の自転車走行空間の整備について、以下にまとめます。

今後の自転車通行空間の整備については、「進めるべき」、「状況や場所に応じて進めるべき」という回答が、駐輪場利用者・沿道住民では98%、交通事業者では89%となっています。自転車通行空間の整備方法は、安全性に優る路面着色による自転車通行帯が支持されています。

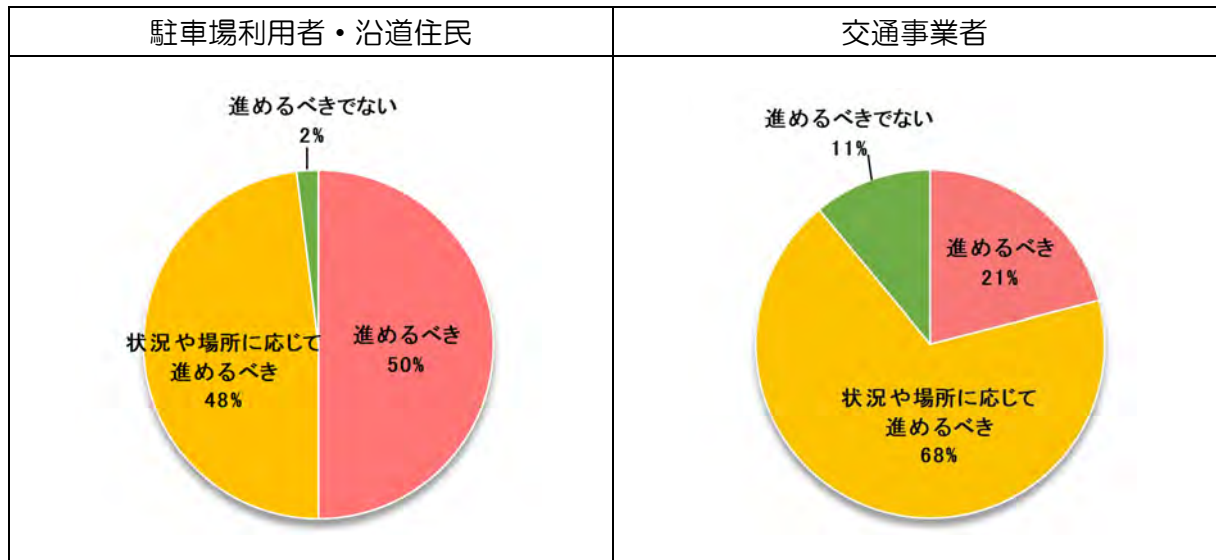


図 3.30 今後の自転車通行空間の整備

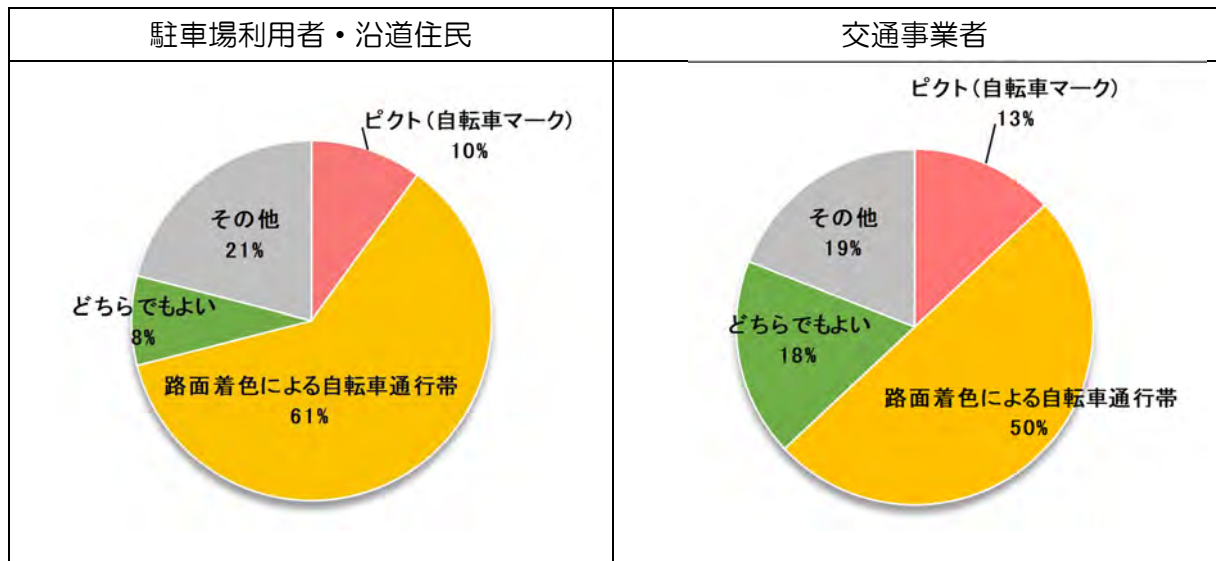


図 3.31 今後の自転車通行空間の整備方法

3.3 自転車に関するこれまでの取組

3.3.1 豊中市自転車ネットワーク計画

豊中市自転車ネットワーク計画は、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の整備とともに、自転車利用ルールの周知徹底とマナーの向上を目的とし、平成31年（2019年）2月に策定されています。

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、各個別路線に詳細な優先順位を付けるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮し、4項目の「優先度設定基準」から優先度を6段階のグループに分類しています。当面、関係機関と調整を図りながら優先度1、2のグループについて5か年計画で整備を進めるものとしています。

【優先度の設定方法】

「自転車ネットワーク路線選定の視点」の中で、項目の重要度や数値基準等を設定し、優先度のグループ分けを行いました。特に自転車関連事故の削減に重点を置き、各視点を組み合わせて以下の考え方で優先度を設定しています。

●優先度設定における基準設定

項目1：自転車交通量が多い（700台以上/12h）路線

項目2：歩行者交通量が多い（600人以上/12h）路線

項目3：自転車事故が多いとして抽出された路線

項目4：小学校の通学路と重複する路線

●自転車ネットワーク路線優先度設定

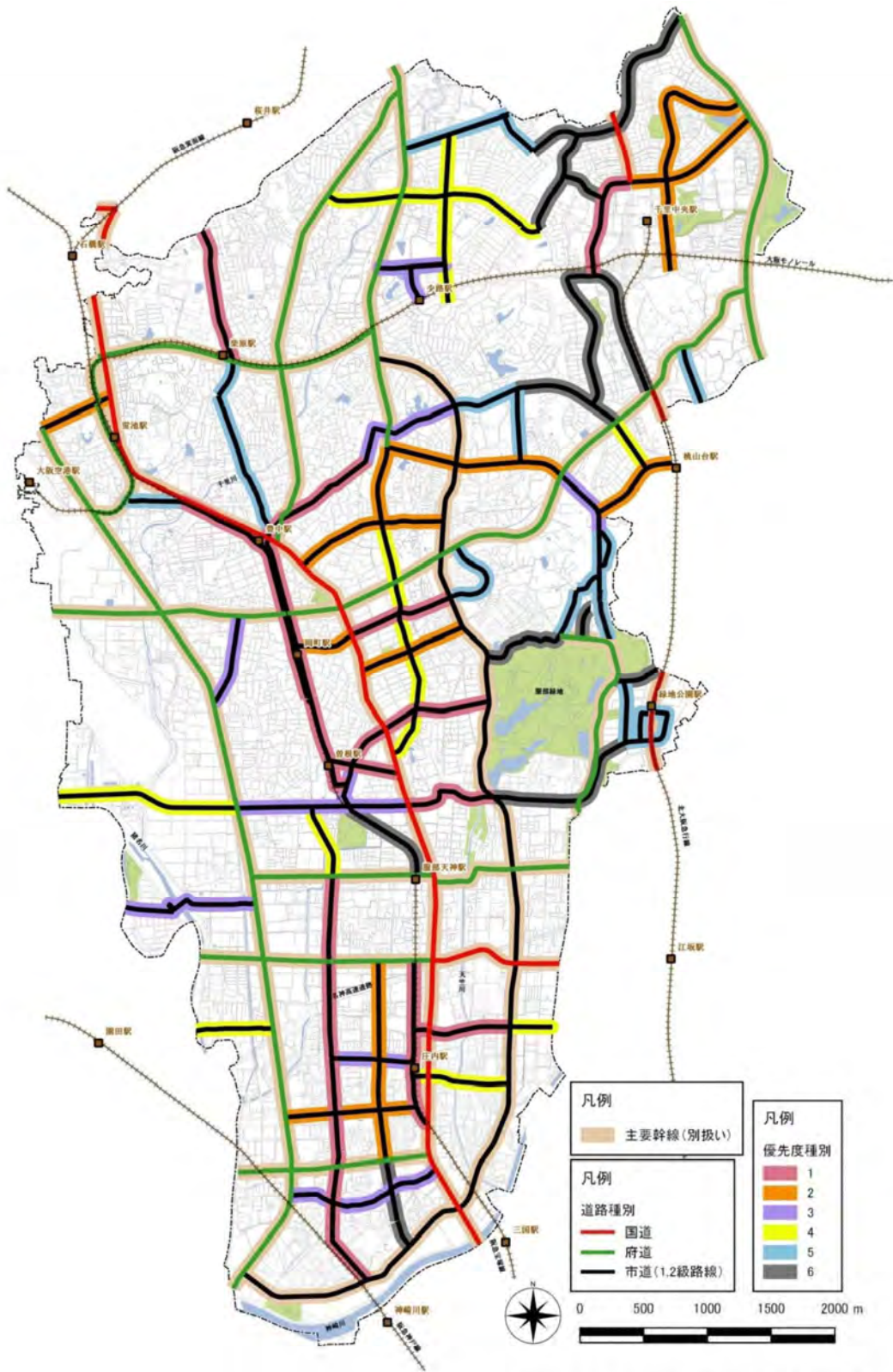
優先度等		延長	路線等
優先度1		約1.6 km	阪急西側南線、阪急西側庄内線ほか
	うち一部整備済み路線	約3 km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線
優先度2		約1.2 km	新千里1, 2, 3号線、平塚熊野田線ほか
優先度3		約7 km	勝部寺内線、利倉園田線ほか
優先度4		約9 km	曾根箕面線、原田伊丹線ほか
優先度5		約8 km	千里園熊野田線、刀根山線ほか
優先度6		約1.1 km	新千里4, 5号線、上野新田線ほか
小計		約6.2 km	5.3路線
主要幹線	国道	約1.2 km	国道176号、国道479号ほか
	府道	約3.7 km	旧大阪中央環状線、大阪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

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）

図 3.32 自転車ネットワーク路線優先度設定



※都市計画道路未整備区間も計画に含んでおります。

図 3.33 自転車ネットワーク路線と整備優先順位

3.3.2 放置自転車対策

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ています。

放置自転車対策としては、「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」に基づき放置禁止区域の指定、駐輪場の整備、駅周辺での整理・警告・移動、保管・返還等を実施しています。

① 放置自転車対策の沿革

本市では、豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例を昭和61年（1986年）に施行し、昭和62年（1987年）から駅周辺放置禁止区域の指定、自転車保管所の設置、自転車駐車場の設置の取組みを実施しています。

市内全ての鉄道駅および隣接する鉄道駅を対象に駅周辺放置禁止区域（13区域）を指定し、自転車駐車を設置しています。また、自転車保管所は豊中駅北自転車保管所、服部南自転車保管所の2か所で設置しています。

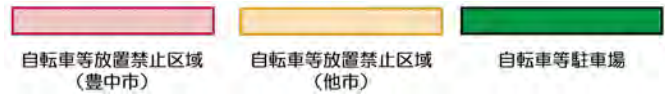
表 3.4 放置自転車対策の沿革

年	沿革
昭和56年（1981年）	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施行
昭和61年（1986年）	豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例施行
昭和62年（1987年）	駅周辺放置禁止区域の指定 （千里中央駅、蛸池駅、庄内駅、緑地公園駅） 自転車保管所の設置（服部南・千里中央駅北） 自転車駐車場の設置（庄内駅北・庄内駅東）
昭和63年（1988年）	駅周辺放置禁止区域の指定（石橋阪大前駅）
平成元年（1989年）	駅周辺放置禁止区域の指定（桃山台駅、神崎川駅）
平成2年（1990年）	駅周辺放置禁止区域の指定（豊中駅、曾根駅）
平成3年（1991年）	駅周辺放置禁止区域の指定（服部天神駅）
平成6年（1994年）	駅周辺放置禁止区域の指定（柴原阪大前駅）
平成12年（2000年）	駅周辺放置禁止区域の指定（岡町駅） 自転車保管所の設置（豊中駅北）
平成16年（2004年）	駅周辺放置禁止区域の指定（少路駅）
平成18年（2006年）	阪急豊中・曾根コイン式時間貸し駐輪場設置
平成23年（2011年）	自転車保管所の閉鎖（千里中央駅北）
平成24年（2012年）	保管所管理業務委託
平成26年（2014年）	整理移動保管業務を一括委託
平成27年（2015年）	庄内駅周辺の料金を利便性に応じ改定
平成29年（2017年）	民間駐輪場整備助成事業開始
平成30年（2018年）	緑地公園駅、曾根駅の駐輪場の民営化 自転車駐車場の設置（庄内駅前庁舎）

出典：豊中市資料

② 禁止区域と自転車駐車場

禁止区域と自転車駐車場は、以下の通りです。



(1) 石橋阪大前駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
石橋麻田自転車駐車場
自転車専用
☎ 072-761-5468



(2) 蛍池駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
蛍池駅東自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6841-0857
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6841-0889
- ③ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急蛍池駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自動二輪
☎ 06-6849-0777
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅第2自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 06-6841-0889
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅バイク駐車場
中型・大型
☎ 06-6841-0889



(3) 豊中駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅東第1自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6854-6432
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅東第2自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6848-8158
- ③ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急豊中南駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)
☎ 06-6840-8858
- ④ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急豊中北駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自動二輪
☎ 06-6840-8858
- ⑤ (株) 阪急レールウェイサービス
エコステーション21 阪急豊中
自転車専用
☎ 06-6373-5387
- ⑥ (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅西自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6854-6432
- ⑦ (株) 阪急レールウェイサービス
エコステーション21 阪急豊中東
自転車専用
☎ 06-6373-5387



図 3.34 禁止区域と自転車駐車場 (1/5)

〔4〕岡町駅

- ① (株)阪急レールウェイサービス 阪急岡町駐輪センター(北)
自転車・ミニバイク(原付)
☎ 06-6840-0031
- ② (株)阪急レールウェイサービス 阪急岡町駐輪センター(南)
自転車・ミニバイク(原付)・自動二輪
☎ 06-6840-0031



〔5〕曾根駅

- ① 株式会社アキエムズ 曾根駅東自転車駐車場
自転車専用
☎ 0800-333-3321
- ② (株)阪急レールウェイサービス 阪急曾根駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自動二輪
☎ 06-6850-4411
- ③ (株)阪急レールウェイサービス エコステーション21 阪急曾根
自転車専用
☎ 06-6373-5387



〔6〕服部天神駅

- ① (公財)自転車駐車場整備センター 服部天神駅東第1自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 06-6863-0024
- ② (公財)自転車駐車場整備センター 服部天神駅東第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6863-0024
- ③ (公財)自転車駐車場整備センター 服部天神駅西第1自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6863-6752
- ④ (公財)自転車駐車場整備センター 服部天神駅西第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6863-6752
- ⑤ (公財)自転車駐車場整備センター 服部天神駅西第3自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6863-6752



図 3.35 禁止区域と自転車駐車場 (2/5)

〔7〕 庄内駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅東第1自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6334-0704
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅東第4自転車駐車場
自転車・中型
☎ 06-6334-0704
- ③ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅北自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6334-0703
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅西自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6333-6137
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅前庁舎自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6334-0704
- ⑥ 豊中市
庄内駅北仮設自転車置場
自転車専用
☎ 06-6858-2882



〔8〕 千里中央駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅北自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6834-5482
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅西自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 090-1959-4529
- ③ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅中自転車駐車場
自転車専用
☎ 080-5328-6779
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第1自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6835-5882
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6835-5882
- ⑥ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第3自転車駐車場
原付専用
☎ 06-6835-5882
- ⑦ 大阪モノレールサービス(株)
千里中央駅
モノレール駐輪センター
自転車・原付
☎ 06-6871-7412
- ⑧ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第4自転車駐車場
原付・大型
☎ 06-6835-5882
- ⑨ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅北第2バイク駐車場
原付・中型・大型
☎ 06-6834-5482
- ⑩ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅中バイク駐車場
原付専用
☎ 06-6835-5882



〔9〕 桃山台駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
桃山台駅自転車駐車場
自転車・原付・中型
☎ 06-6835-6336
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
桃山台駅第2自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6835-6336



図 3.36 禁止区域と自転車駐車場 (3/5)

〔10〕 緑地公園駅

- ① (株)アーキエムス
緑地公園駅西自転車駐車場
自転車専用
☎ 0800-333-3321
- ② (株)アーキエムス
緑地公園駅東自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 0800-333-3321
- ③ (株)アーキエムス
緑地公園駅西バイク駐車場
原付・中型・大型
☎ 0800-333-3321



〔11〕 少路駅

- ① (公財)自転車駐車場整備センター
少路駅自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6855-2293



〔12〕 柴原阪大前駅

- ① (公財)自転車駐車場整備センター
柴原阪大前駅自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6852-5954
- ② (公財)自転車駐車場整備センター
柴原阪大前駅第2自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6852-5954



図 3.37 禁止区域と自転車駐車場 (4/5)

〔13〕 神崎川駅



図 3.38 禁止区域と自転車駐車場 (5/5)

③ 市内鉄道駅における自転車駐車場の設置・利用状況

市内全ての鉄道駅に自転車駐車場を設置しており、各自転車駐車場の利用状況を見ると、一時利用では、利用状況が高い自転車駐車場が見受けられ、定期契約では、利用率が50%以下の自転車駐車場が一部で見受けられます。

表 3.5 自転車駐車場の設置・利用状況（平成30年（2018年）実績）〔1/2〕

駅名	番号	名称	収容台数		利用率	利用区分	
			定数	利用数		定期契約	一時利用
蛍池	1	蛍池駅東自転車駐車場	366	208	57%	○	○
	2	モノレール蛍池駅自転車駐車場	682	892	131%	○	○
	3	阪急蛍池駐輪センター	193	153	79%	○	
	4	モノレール蛍池駅第2自転車駐車場	162	127	78%	○	○
	5	モノレール蛍池駅バイク駐車場	31	22	71%	○	○
		計		1,434	1,402	98%	-
豊中	1	豊中駅東第1自転車駐車場	1,813	1,633	90%	○	○
	2	豊中駅東第2自転車駐車場	741	715	96%	○	○
	3	阪急豊中南駐輪センター	406	271	67%	○	
	4	阪急豊中北駐輪センター	1,253	926	74%	○	○
	5	エコステーション阪急豊中(含豊中東)	233	413	177%		○
	6	豊中駅西自転車駐車場	130	662	509%		○
	計		4,576	4,620	101%	-	-
岡町	1	阪急岡町駐輪センター	1,250	779	62%	○	○
	2	阪急岡町北駐輪センター	688	304	44%	○	○
		計		1,938	1,083	56%	-
曾根	1	曾根駅東自転車駐車場	132	84	64%	○	○
	2	阪急曾根駐輪センター	1,311	829	63%	○	○
	3	エコステーション阪急曾根	377	738	196%		○
		計		1,820	1,651	91%	-
服部天神	1	服部天神駅東第1自転車駐車場	1,332	895	67%	○	○
	2	服部天神駅東第2自転車駐車場	241	154	64%	○	○
	3	服部天神駅西第1自転車駐車場	460	194	42%	○	○
	4	服部天神駅西第2自転車駐車場	134	82	61%	○	○
	5	服部天神駅西第3自転車駐車場	1,095	563	51%	○	○
		計		3,262	1,888	58%	-
庄内	1	庄内駅東第1自転車駐車場	310	200	65%	○	○
	2	庄内駅西自転車駐車場	1,427	931	65%	○	○
	3	庄内駅北自転車駐車場	866	476	55%	○	○
	4	庄内駅東第4自転車駐車場	276	252	91%	○	○
	5	庄内駅前庁舎自転車駐車場	100	438	438%		○
	6	庄内駅北仮設自転車置場	50	50	100%		○
	計		3,029	2,347	77%	-	-
神崎川	1	神崎川駅自転車駐車場	595	304	51%	○	○
		計		595	304	51%	-

出典：豊中市資料

表 3.6 自転車駐車場の設置・利用状況（平成 30 年（2018 年）実績）〔2/2〕

駅名	番号	名称	収容台数		利用率	利用区分	
			定数	利用数		定期 契約	一時 利用
千里中央	1	千里中央駅北自転車駐車場	1,334	893	67%	○	○
	2	千里中央駅北第2バイク駐車場	178	58	33%	○	
	3	千里中央駅西自転車駐車場	507	341	67%	○	○
	4	千里中央駅中自転車駐車場	348	378	109%	○	○
	5	千里中央駅東第1自転車駐車場	262	181	69%	○	○
	6	千里中央駅東第2自転車駐車場	866	771	89%	○	○
	7	千里中央駅東第3自転車駐車場	69	84	122%		○
	8	千里中央駅東第4自転車駐車場	74	69	93%	○	
	9	千里中央駅モノレール駐輪センター	818	751	92%	○	○
	10	千里中央駅中バイク駐車場	28	90	321%		○
		計	4,484	3,616	81%	-	-
桃山台	1	桃山台駅自転車駐車場	268	256	96%	○	○
	2	桃山台駅第2自転車駐車場	116	115	99%	○	○
		計	384	371	97%	-	-
緑地公園	1	緑地公園駅西自転車駐車場	735	657	89%	○	○
	2	緑地公園駅東自転車駐車場	423	264	62%	○	○
	3	緑地公園駅西バイク駐車場	50	49	98%	○	○
		計	1,208	970	80%	-	-
柴原	1	柴原駅自転車駐車場	267	232	87%	○	○
	2	柴原駅第2自転車駐車場	114	36	32%	○	
		計	381	268	70%	-	-
少路	1	少路駅自転車駐車場	680	674	99%	○	○
		計	680	674	99%	-	-
合計		46か所 合計	23,791	19,194	81%	-	-

出典：豊中市資料

④ 放置自転車の状況

鉄道駅周辺の放置自転車禁止区域内における放置自転車台数は、減少傾向にあり、令和元年度（2019年度）では355台となっています。鉄道駅別に見ると、庄内駅が最も多く、次いで豊中駅、服部天神駅、岡町駅の順となっています。

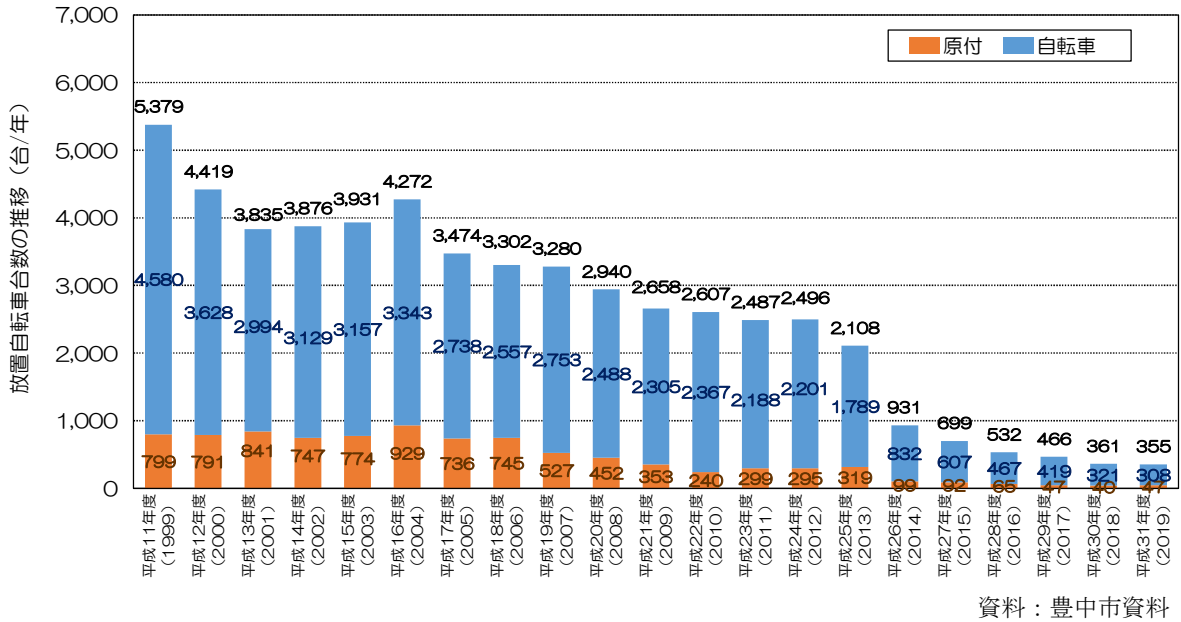


図 3.39 放置自転車禁止区域内における放置自転車等移動保管（撤去）台数の推移

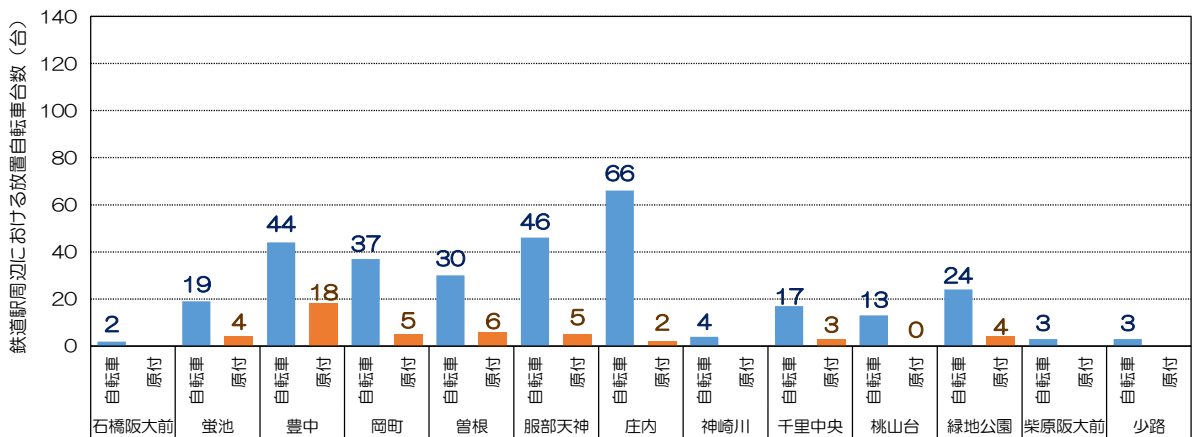


図 3.40 放置自転車禁止区域内における放置自転車台数（令和元年度（2020年度））

トピックス

カンボジア王国友好勲章を受章

引き取り手のない放置自転車を海外へ無償譲渡

本市は、放置禁止区域で撤去して保管期間内に引き取られなかった自転車を、売却処分のほか、東南アジアの国などに無償譲渡しています。譲渡は(公益財団法人)自転車駐車場整備センターを通じて行われており、平成13年(2001年)から令和2年(2020年)11月現在で累計4,150台を数えます。そのうち11%の450台をカンボジア王国に譲渡し、子ども達の通学等に使われています。

そして、日本全国から同国への供与総数が3万台に達したことを記念し、本市の取組みに対し、令和2年(2020年)3月7日カンボジア王国にて同国友好勲章および感謝状が授与され、今回市に伝達されました。



図 3.41 藤島常務理事と長内市長



図 3.42 カンボジア王国での自転車贈呈式の様子



伝達式の概要

- ・日 時：令和2年(2020年)11月27日(金)11時30分
- ・会 場：豊中市役所(豊中市中桜塚3-1-1)
- ・伝達者：公益財団法人自転車駐車場整備センター 藤島昇 常務理事
- ・受章者：長内繁樹 豊中市長

海外供与実績(2001~2020年) 累計 4,150台

- | | |
|-----------------|--------|
| ・カンボジア王国 | 450台 |
| ・タイ王国 | 2,124台 |
| ・フィリピン共和国 | 1,132台 |
| ・ミャンマー連邦共和国 | 400台 |
| ・スリランカ民主社会主義共和国 | 26台 |
| ・ラオス人民民主共和国 | 18台 |



図 3.43 カンボジア王国友好勲章

3.3.3 交通安全教室・啓発

全ての市民が、交通ルール・マナーを遵守するよう以下に示す交通安全教育・啓発等を実施しています。

① 「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会

本協議会は、市民、事業者、教育関係、警察および行政で組織され、本市における「交通事故をなくす運動」の企画および連絡調整を図り、交通マナーおよび人命尊重の高揚に努め、交通事故の絶滅を期することを目的に設置されています。

② 交通安全教育

交通ルール・マナーを幅広い世代・対象に教育するため、保育所から高等学校までの児童・生徒、自動車運転者、老人クラブのリーダーおよび地域住民を対象に交通安全教室等を実施しています。

平成30年度（2018年度）における交通安全教室としては、下記等を実施しています。

表 3.7 交通安全教室等の開催実績（平成30年度（2018年度）実績）

対象	開催回数	参加者数		
		児童・生徒	大人	合計
保育園	9	829	175	1,004
幼稚園	19	2,521	802	3,323
こども園	31	4,022	1,464	5,486
小学校	31	11,432	581	12,013
支援学校	2	340	144	484
中学校	5	2,200	103	2,303
高等学校	3	1,003	29	1,032
運転者講習会	14	0	276	276
老人クラブ	3	0	33	33
その他	31	956	1,266	2,222
合計	148	23,303	4,873	28,176

出典：豊中市資料



図 3.44 交通安全教室開催状況

③ 交通安全運動

市民に広く、交通安全思想の普及・浸透を図るため、活動期間を設定し、交通安全運動を実施しています。

平成30年度における交通安全運動等としては、下記を実施しています。

表 3.8 交通安全運動等の開催実績（平成30年度（2018年度）実績）

運動名	期間	主な事業	場所
春の全国交通安全運動	4月6日 ～4月15日	交通安全フェアinとよなか	きたしん豊中広場
		三世代参加体験型交通安全教室	豊中自動車教習所
		野外交通安全教室	大塚公園
		街頭キャンペーン	市内各所
夏の交通事故防止運動	7月1日 ～7月31日	広報誌、庁内放送、ポスター、リーフレットによる啓発	各学校・市施設
秋の全国交通安全運動	9月21日 ～9月30日	交通安全フェア	阪急ドライビングスクール服部緑地
		とよなかわくわくフェスタ	豊中自動車教習所（台風のため中止）
		野外交通安全教室	大塚公園
		交通安全大会	
		街頭キャンペーン	市内各所
年末の交通事故防止運動	12月1日 ～12月31日	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレット、横断幕による啓発	市施設
自転車のマナーアップ強化月間	11月1日 ～11月30日	街頭啓発	阪急曽根駅前等

出典：豊中市資料

④ 自転車の交通安全教育・啓発

自転車マナーアップ強化月間に合わせて街頭啓発を実施するとともに、自転車のルール・マナーが守られていない箇所および改善要望のある箇所・路線等で街頭啓発を実施しています。

また、毎月8日の「自転車安全指導日」に合わせ、街頭キャンペーンを実施しています。

⑤ 交通安全指導者マニュアルの策定・普及

誰もが気軽に交通安全教育を実施でき、交通安全について話し合うきっかけとして活用されることを目的に、交通ルールを指導する要領を示す、豊中市独自の「交通安全指導者マニュアル」を令和2年（2020年）6月に作成しています。現在そのPRと普及に努めています。

3.3.4 シェアサイクル実証実験

シェアサイクルは、都市内に複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい都市交通システムです。加えて、まちの活性化および健康増進等の効果が期待され、本市では、公共交通網の弱い市域中南部において、南北の鉄道路線から東西への移動を補強する役割が期待できます。

このため、シェアサイクルの本格導入を見据え、その有効性および課題を明らかにすることを目的に実証実験を令和元年（2019年）11月から実施しています。

【実験概要】

- ・ 実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・ ポート：道路、公園、公共施設および民間施設等を活用し、上記エリア内に当
初27か所（194ラック）、令和2年（2020年）6月末現在45
か所（317ラック）、を配置、今後増設予定
- ・ 自転車：電動自転車 当初70台、現在170台
- ・ 利用方法：スマートフォン等を利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、解錠、返却および支払いを行う
- ・ 料金：70円/15分、1000円/12時間
- ・ 実施期間：令和元年（2019年）11月1日
～令和4年（2022年）10月31日

【実施体制】

- ・ 実験実施主体：豊中市
- ・ 運営事業者：OpenStreet 株式会社
- ・ シェアサイクル名称：HELLO CYCLING



図 3.45 サイクルポート（曽根駅東）



図 3.46 サイクルポート（服部緑地西口）

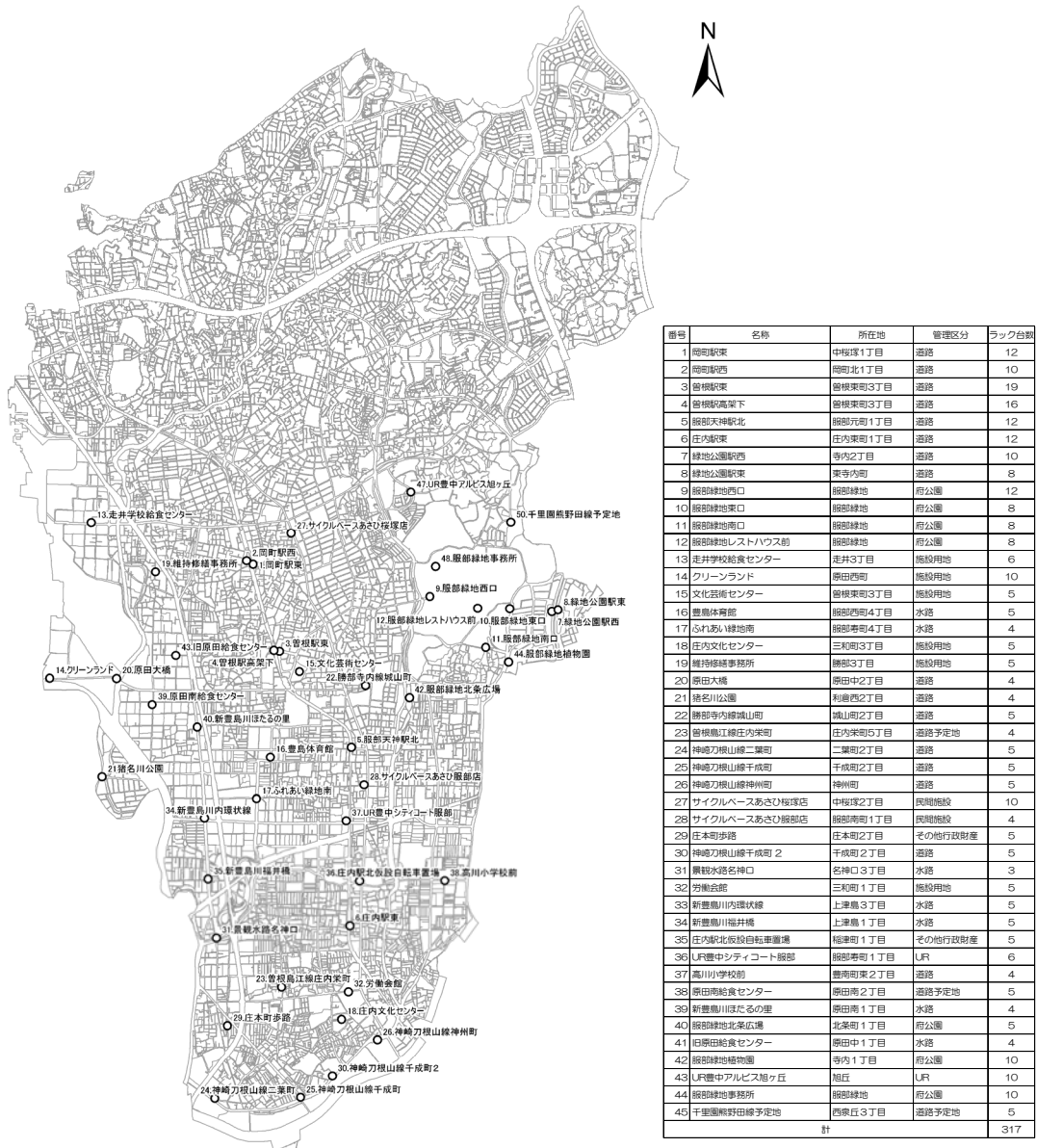


図 3.47 サイクルポート位置図

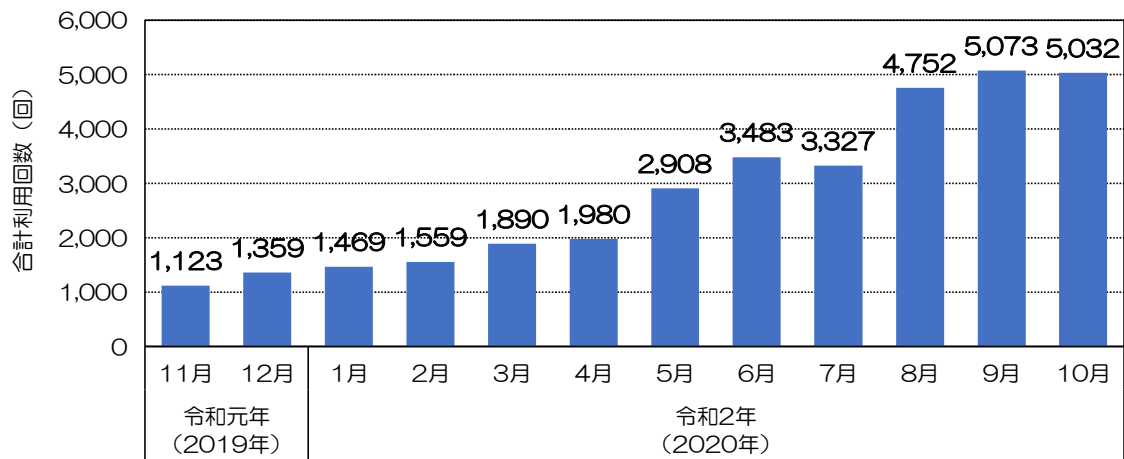
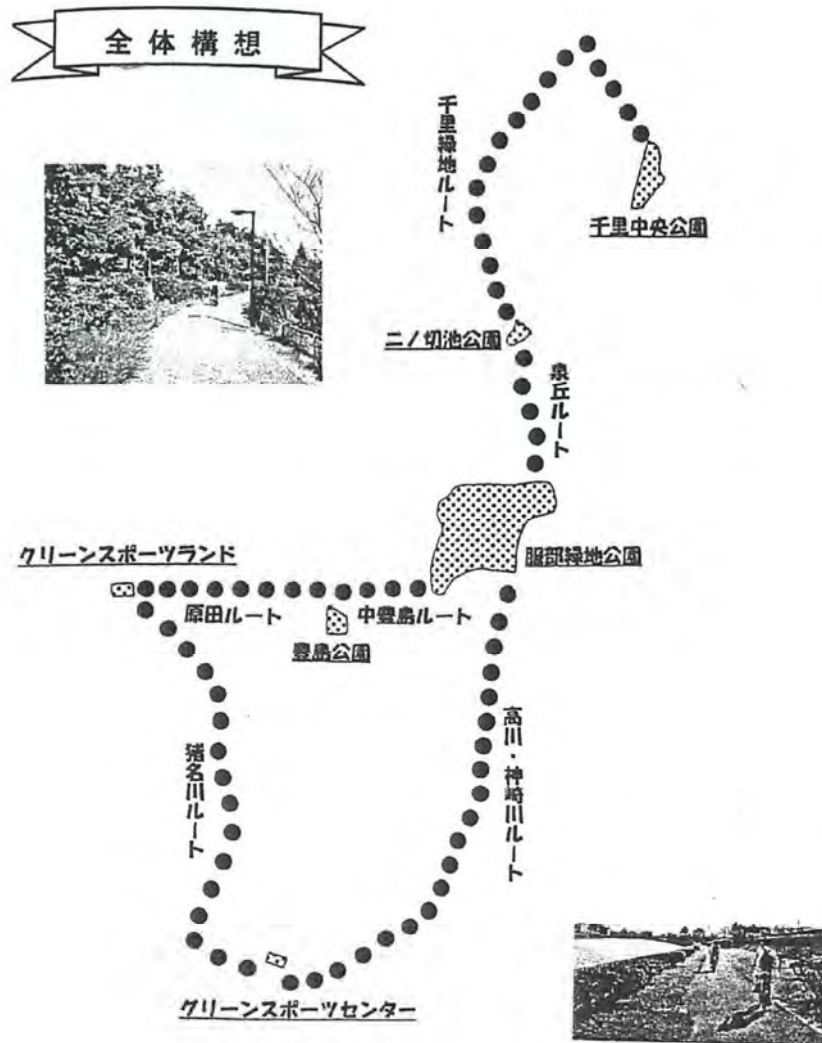


図 3.48 シェアサイクル利用回数の推移

3.3.5 豊中市サイクリングロード計画

豊中市サイクリングロード計画は、市内に点在する親水空間や緑の空間を結び、サイクリングやウォーキングで回遊できるネットワークを整備することを目的とし、平成6年(1994年)に策定されています。千里中央公園から服部緑地、高川、神崎川および猪名川等を結ぶ計画であり、全体構想のうち、千里緑地ルートは、平成12年度(2000年)に完成しています。



出典：とよなかしサイクリングロード（平成13年（2001年）3月作成 豊中市）

図 3.49 豊中市サイクリングロード計画における全体構想



出典：とよなかしサイクリングロード（平成13年（2001年）3月作成 豊中市）

図 3.50 千里緑地ルート（平成12年度（2000年）完成）

3.3.6 豊中市における自転車に関する計画および事業等

本市における自転車に関する計画および事業等は、前述のものを含め、下記の通りです。

表 3.9 豊中市における自転車に関する計画および事業等

計画および事業等	内容	策定・実施年月	部	課
土地利用の調整に関する 条例施行規則 (開発行為等協議)	豊中市土地利用の調整に関する条例施行規則において、自転車駐車場の設置に関する事項を開発行為等を行う際の基準(※豊中市自転車駐車場設置要綱とリンク)として位置づけている。	平成16年 (2016年)4月	都市計画 推進部	開発審査課
地域防災計画 被災建築物応急危険度 判定	地震震災直後、必要な場合に、被災建築物応急危険度判定業務を行わなければならない。そこで、多ければ一日に数百人の応援判定士が判定業務を行うことになる。そして、判定士の現地への交通手段として、車の台数不足・道路が通行不可等の場合、自転車が有効と考えられるため、その時に必要台数の調達ができる仕組みが必要となる。	-		建築審査課
第3次環境基本計画	第3次環境基本計画の第4章目標達成のために取り組むこととして、「4.2持続可能な低炭素社会づくり」の「4-2-3環境に配慮した運輸部門における施策の推進」にて「②安全で快適な自転車利用環境の創出」を掲げている。	平成30年 (2018年)3月	環境部	環境政策課
第2次地球温暖化防止 地域計画	第2次地球温暖化防止地域計画の第2章「豊中市で展開する地球温暖化対策」として、豊中市の特徴を活かした取組みの推進「豊中の特長③充実した公共交通網 マイカーからのCO ₂ 排出を抑制し、環境にやさしい交通をめざそう」の取組み項目①公共交通・自転車等の利用促進を掲げている。	平成30年 (2018年)3月		
第4次地球温暖化対策 実行計画	第4次地球温暖化対策実行計画の第4章「目標達成に向けた取組み」として、「1.日常業務において実施する取組み(ソフト対策)」の「(5)ガソリン・軽油の削減(公用車)」、「①すべての職場における取組み」で自転車の利用促進を掲げている。	平成30年 (2018年)3月		
自転車通行空間 整備事業	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を整備する。	平成27年度 (2015年度)～	都市基盤部	基盤整備課
民間駐輪場 整備助成事業	自転車等の放置防止対策として、駅周辺の空き地や空き店舗を活用した民間による利便性の高い駐輪場整備を促進するため、その経費の一部を助成している。	平成29年 (2017年)6月		
交通安全街頭啓発	毎月8日の自転車の安全指導日、自転車マナーアップ強化月間、春秋の全国交通安全運動期間に合わせて、指摘箇所における自転車マナー啓発を行っている。	通年		
交通安全教室	こども園、幼稚園、保育所、小学校、中学校、高校、一般企業、地域などに正しい自転車の乗り方の講話や実技、シミュレータなどで交通安全教育を行っている。	通年		
放置自転車の移動・保管	放置禁止区域内および放置禁止区域外の公共の場所に放置されている自転車等について、警告札を取りつけた後、なお、一定期間放置されているものについては、移動し、保管する。	通年		
標示、標識 および看板等の設置	放置禁止区域内の公衆の見やすい場所に、区域表示および区域標識を設置する。 放置自転車の苦情があった場所に、放置禁止の看板等を設置する。	通年		

出典：豊中市資料

3.3.7 庁内自転車保有台数

本市庁内における自転車は、合計約 250 台を保有しており、市民や事業所等への訪問時をはじめ市内施設への移動等の業務で利用されています。

表 3.10 庁内自転車の保有状況一覧

部・局	課	電動アシスト自転車	シティサイクル	実用車	その他	主な用途
総務部	行政総務課		25		1	職員貸出し用
財務部	固定資産税課	6				現地調査
	施設課	2				市有施設の営繕業務、現地調査、工事現場巡視
市民協働部	くらし支援課	6				地域団体や事業所訪問用
	庄内出張所		1			出張所用務
	人権政策課 (人権平和センター豊中)		3			連絡用
	人権政策課 (人権平和センター螢池)		1			連絡用
福祉部	障害福祉課	3				障害福祉対象者宅訪問用
	障害福祉センターひまわり	4				障害福祉対象者宅訪問用
	長寿安心課	13				・要支援・要介護認定調査用、訪問用
	福祉事務所	14	2			家庭訪問・病院訪問等
	福祉事務所(労働会館)	5	11			家庭訪問・病院訪問等
	地域共生課	2				地域団体・市民の訪問、公民館・地域活動支援センター等への移動など
環境部	公園みどり推進課		3			業務での使用
健康医療部	健康政策課	9				家庭訪問等
	保健予防課	2				ケース患者等訪問用
	母子保健課	14	3			保健師訪問用
	保険給付課	1				住宅改修現地調査
	保険収納課	8	2			滞納者宅訪問
都市経営部	広報戦略課	1				取材
教育委員会	庄内公民館		3			公民分館等への連絡
	児童生徒課(生徒指導係)		3			出先機関のため、本庁やその他関係機関への移動用
	児童生徒課(支援教育係)		5			学校看護師の配置校への移動、巡回相談時の各学校への移動
	児童生徒課庄内少年文化館		3			家庭訪問・ポスティング等に使用
都市活力部	産業振興課		2			南部地域の事業所訪問時に使用
消防局	消防総務課		1			事務連絡用
	南消防署		1			立入検査用
	新千里消防署		1			事務連絡用
こども未来部	こども事業課	61				各公立こども園との連絡等
	こども相談課 子育て支援センターほっぺ	6				育児支援家庭訪問等
	こども相談課 こども家庭相談係	2				児童虐待対応・家庭訪問等
	こども相談課 児童発達支援センター	6				本庁連絡用・療育相談訪問用
	総務課	1	3			本庁・出先等移動用
上下水道局	窓口課		1			現場調査等
	給排水サービス課		1			本庁や現場への移動用
	水道建設課	2	1			近隣への移動用
	水道維持課		3			本庁連絡用等
	下水道建設課	1	4			現場等への移動
	下水道管理課	1	3			現場監督・調査業務
	下水道施設課	1				本局連絡、近距離移動用
	猪名川流域 下水道事務所建設課		5			場内移動用
	猪名川流域 下水道事務所維持課	4	10			場内移動用
	小計		186	90	0	1
計			277			-

出典：豊中市資料

4. 問題と課題

4. 問題と課題

自転車は、買物や通勤・通学、子どもの送迎等、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^(*21)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^(*22)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。

●自転車通行空間の整備形態

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で規定されている自転車通行空間の整備形態は次のとおりです。

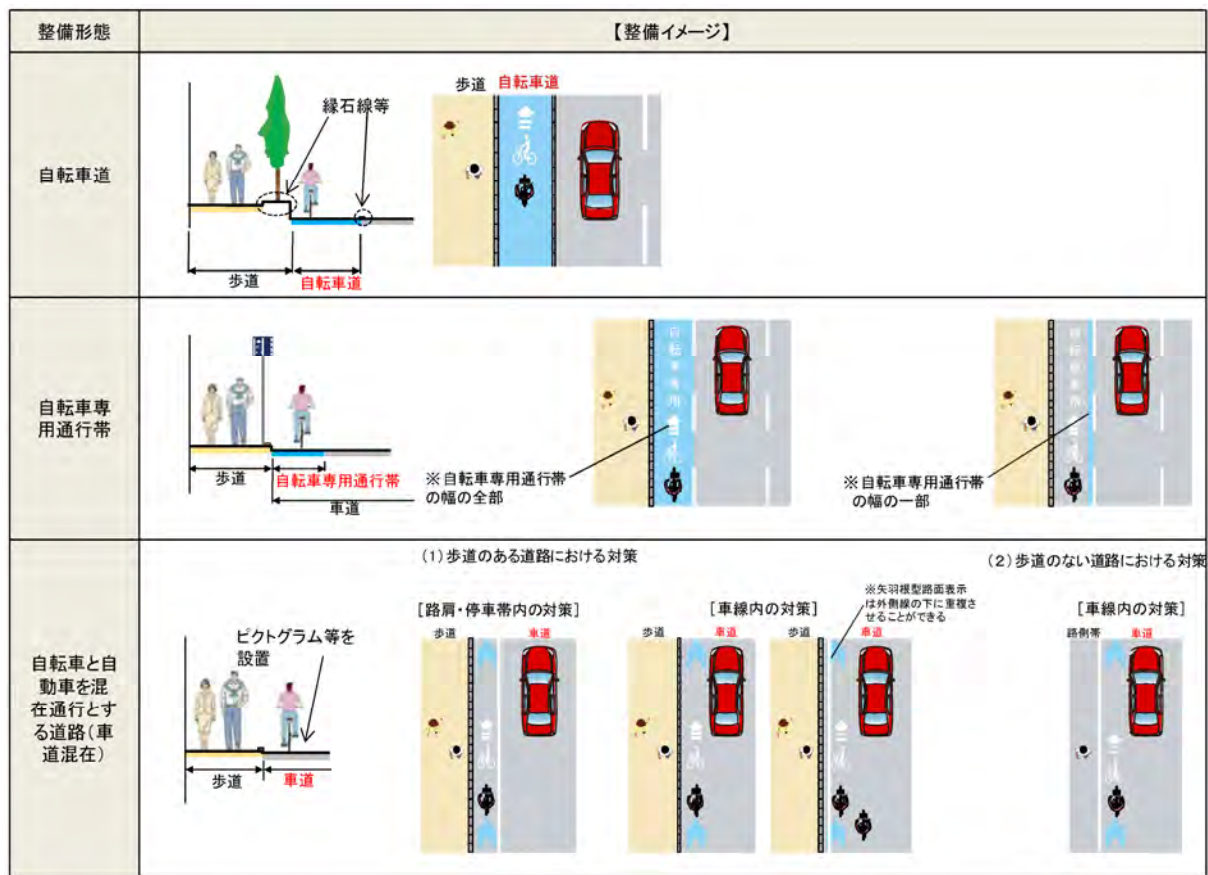
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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 (2016 年) 7 月 国土交通省 道路局・警察庁 交通局)

図 4.3 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方



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 (2016 年) 7 月 国土交通省 道路局・警察庁 交通局)

図 4.4 基本的な整備形態(イメージ)

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。



図 4.5 放置自転車の状況

各駅周辺の自転車等放置禁止区域^(※23)においては、駐輪場が整備され、放置自転車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。その結果定期利用では、待機者が出ています。

表 4.1 自転車駐車場における定期利用の予約待ち（待機）状況

駅名	番号	名称	定期 利用定数	契約台数	利用率 (%)	待機数	利用区分	
							定期 契約	一時 利用
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月時点

※待機数（予約待ち件数）は直営自転車駐車場のみ（民間等が運営する自転車駐車場は除く）

出典：豊中市資料

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、公共交通の機能補完等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への内ポートの増設が可能となるような条件整理が必要です。



図 4.6 サイクルポート設置状況

5. 目標

5. 目標

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つの目標を設定します。

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

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^(*24)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。

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等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。

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なる必要があります。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。

6. 实施策略

6. 実施施策

6.1 施策体系

3つの目標における取り組むべき施策を以下に示します。

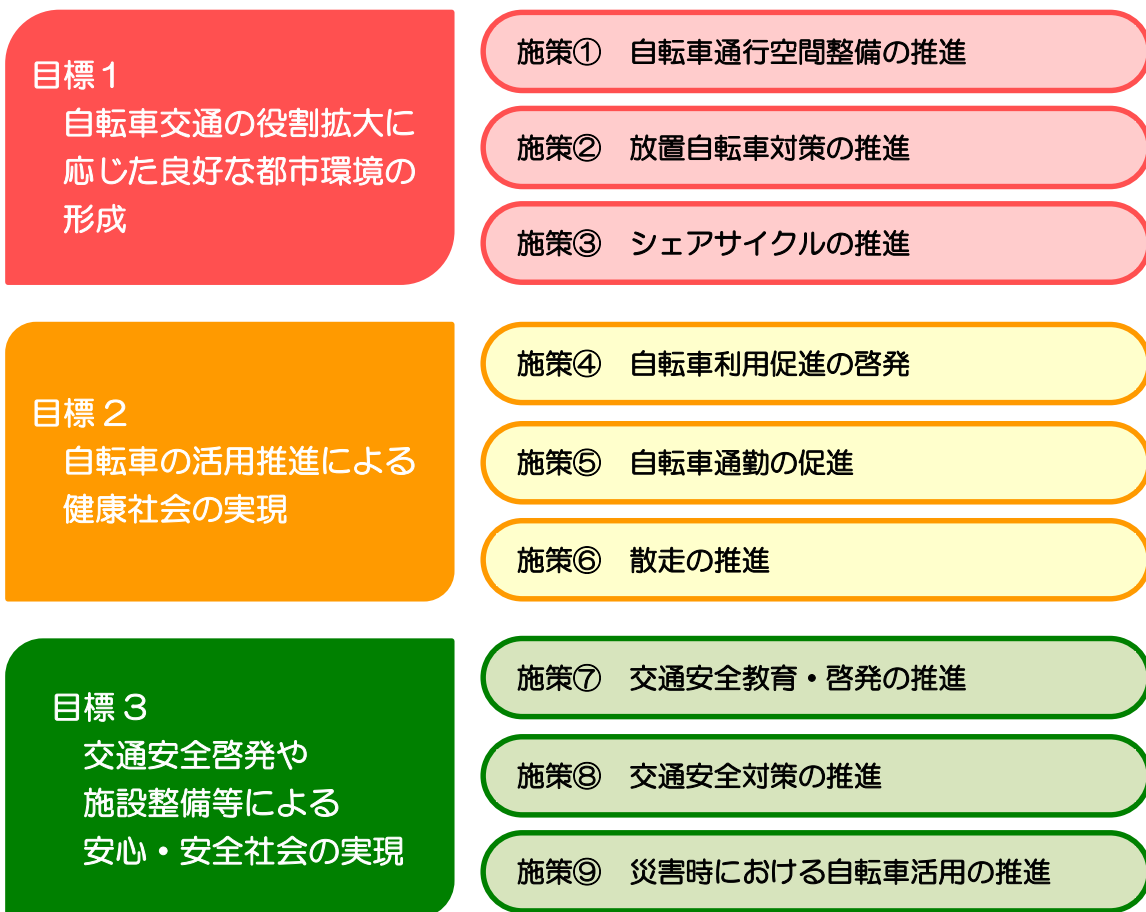


図 6.1 施策体系

6.2 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

6.2.1 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。

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

下記視点からネットワーク路線を選定します。

●ネットワーク路線選定の視点

視点1	自転車通行空間が整備又は整備が予定されている路線
視点2	自転車と共に、歩行者及び自動車の交通量も多い路線
視点3	自転車利用が多い駅、集客施設等の周辺の路線
視点4	自転車関連事故が多い路線
視点5	小学校の周辺や通学路、中学・高校生の自転車通学路
視点6	隣接する自治体の自転車ネットワークに接続する路線
視点7	自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

(3) 豊中市の整備形態

ガイドラインでは、道路の状況により選定基準による整備形態が当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合は、自転車道から自転車専用通行帯もしくは車道混在、自転車専用通行帯から車道混在での整備が可能となっております。

当市においても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。

【(都) 穂積菰江線】



【野田小曾根線】



図 6.2 自転車走行空間整備済み区間（車道混在型）

(4) 整備の優先順位の考え方

○各個別路線に詳細な優先順位をつけるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮し、4項目の「優先度設定基準」から優先度を6段階のグループに分類しています。当面、関係機関と調整を図りながら、優先度1、2のグループについて、5か年計画で整備を進めます。

○国道および府道は、市域の骨格をなしており、別扱いで早期の整備を求めるものとして。また、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るものとして。

●優先度設定における基準設定

項目1：自転車交通量が多い（700台以上/12h）路線

項目2：歩行者交通量が多い（600人以上/12h）路線

項目3：自転車事故が多いとして抽出された路線

項目4：小学校の通学路と重複する路線

表 6.1 自転車ネットワーク路線優先度設定

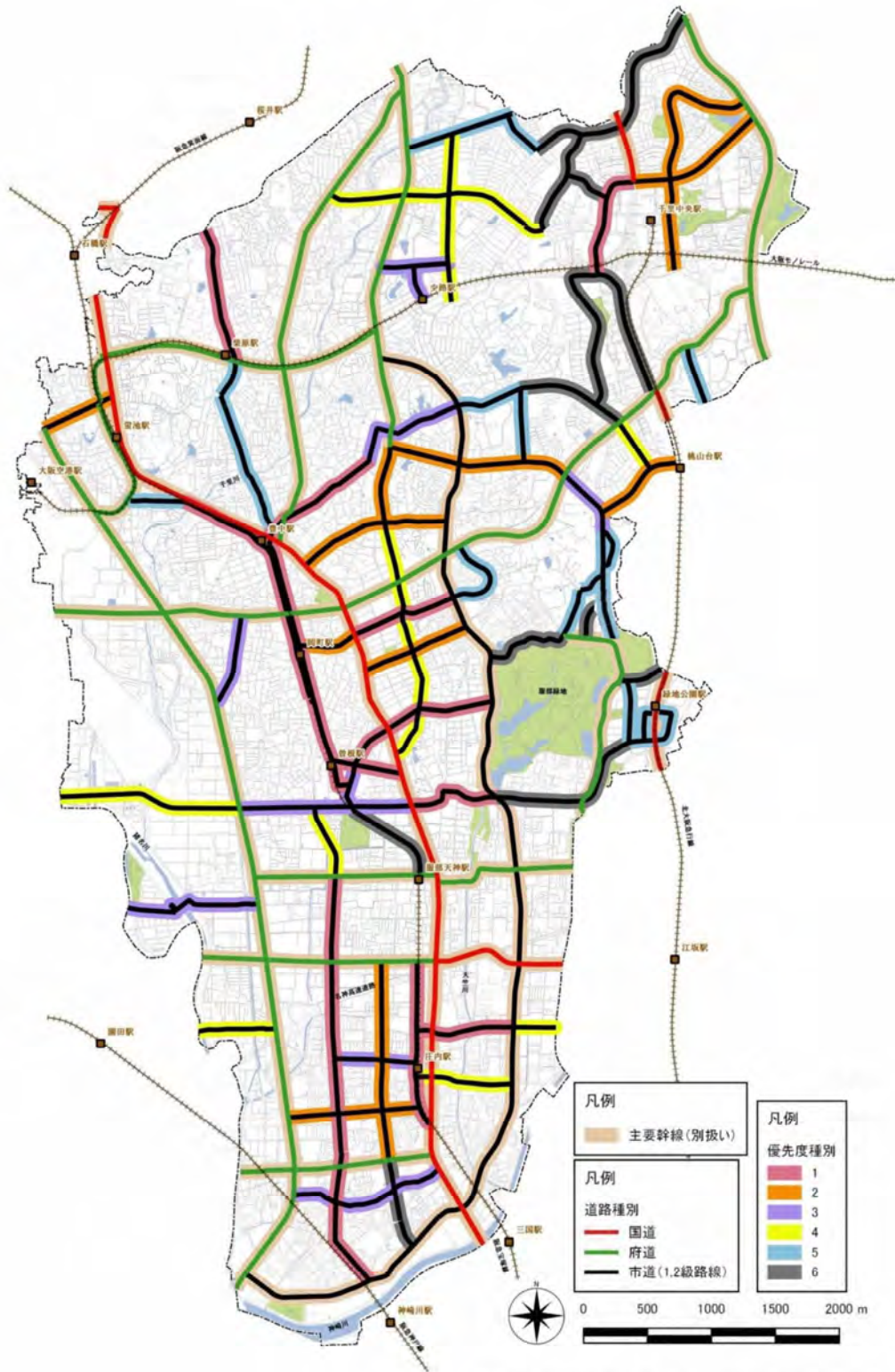
優先度等		延長	路線等	
優先度 1		約 1 6 km	阪急西側南線、阪急西側庄内線ほか	
	うち一部整備済み路線	約 3 km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線	
優先度 2		約 1 2 km	新千里 1, 2, 3 号線、平塚熊野田線ほか	
優先度 3		約 7 km	勝部寺内線、利倉園田線ほか	
優先度 4		約 9 km	曽根箕面線、原田伊丹線ほか	
優先度 5		約 8 km	千里園熊野田線、刀根山線ほか	
優先度 6		約 1 1 km	新千里4,5号線、上野新田線ほか	
小 計		約 6 2 km	5 3 路線	
主要幹線	国道	約 1 2 km	国道176号、国道479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 1 2 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。

<当面の目標>

自転車通行空間の整備	5 か年で 25 km を整備
------------	-----------------

(5) 優先順位の設定



※都市計画道路未整備区間も計画に含んでおります。

図 6.3 自転車ネットワーク路線と整備優先順位

6.2.2 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。

※施策を細分化したものを取組みとして下記に示します。

取組（1） 駐輪場の整備

（1）-1 駅周辺の公的駐輪場整備

- ・市および鉄道事業者は、通勤、通学および買物等の自転車利用に対応するため、一般公共の用に供される自転車等駐車場（以下、公的駐輪場という）を放置禁止区域内の必要な場所に必要な数を適切な仕様で整備します。
- ・現在、駅周辺の公的駐輪場は、（公財）自転車駐車場整備センターが設置・管理するもの、鉄道事業者が設置・管理するものおよび市の許可を得て民間が設置・管理するものとありますが、今後は、個々の状況に適した体制・手法の設置・管理を検討・実施していきます。
- ・公的駐輪場は、安全が確保され、単純な必要数を満足させるだけでなく、定期と一時利用、方面と距離、施設構造による利便性および自転車等形状の違い等の需要に適切に対応したものを整備します。今後この詳細需要について検討整理し、目標を設定します。
- ・公的駐輪場の整備は、条例に記載する自転車および原動機付自転車だけでなく、自動二輪車用も検討します。
- ・公的駐輪場は、必要となる改善および長寿命化修繕等を検討・実施します。
- ・公的駐輪場の整備は、下記の項目等を検討・実施します。

表 6.2 公的駐輪場の整備

事業名	内容	実施時期
少路駅自転車駐車場	駅前広場地下に増設	令和2年度
桃山台駅自転車駐車場	緑地帯に増設	令和2年度地元協議
千里中央地区	千里中央地区再整備事業に合わせて駐輪場を再整備	
各駅詳細需要の検討整理	各駅の詳細な需要に応じた必要駐輪場台数を検討	令和3年度～

(1) -2 民間駐輪場の整備推進

- ・「豊中市民間駐輪場整備助成事業」の活用等、駅周辺の一般利用が可能な民間駐輪場の整備が推進されるよう支援を検討・実施します。
- ・「豊中市自転車駐輪場設置要綱」に基づき、新築される建築物の用途および規模に応じ、必要な駐輪場設置を推進します。



図 6.4 駅前庁舎と複合化された駐輪場



図 6.5 歩道上の駐輪場

(1) -3 駐輪場の効率的運用

- ・公的駐輪場について、ICカード化、自動ゲート化および無人化等を促進します。
- ・地域全体の利用率向上を図るため、各駐輪場の需要に応じた弾力的な料金体系を検討・実施します。
- ・駐輪場の位置、内容、料金、空き状況等について、ホームページ等で分かりやすい最新の情報が提供できるよう検討・実施します。

取組（2） 移動・保管の実施

- ・自転車等の放置により、駅周辺の環境が著しく悪化している地域について、条例に基づき放置禁止区域に指定することとしており、現在 13 駅周辺地域で指定しています。
- ・禁止区域内に放置されている自転車について、少しでも通行しやすいよう整理し、自転車等利用者が自ら移動すべき旨の警告を行い、なお、放置されているものについて、市が移動し、保管所において保管します。
- ・保管した自転車は、基本的に所有者に通知し、定められた手数料を受取り、返還します。
- ・整理、警告、移動、保管および返還は、一体的な業務として効率的・効果的に進めるよう検討・実施します。
- ・移動等は、適切な場所、曜日、時間、頻度および体制で行うよう検討・実施します。
- ・返還時に徴収する手数料は、移動、保管および返還に要した費用として、適切な料金となるよう、必要な時期に見直しをします。

取組（3） 啓発の推進

- 市は、関係者と協力して自転車等を放置しないよう啓発を実施します。
- 啓発は、駅周辺等の街頭、イベント開催時、教育の場、広報誌およびホームページ等さまざまな形態で実施します。
- 駅周辺での放置自転車の整理、警告および移動を行う際、広く市民への啓発となるよう配慮します。
- 自転車等放置防止の啓発は、効果的・効率的に行うため、自転車走行マナーの啓発や交通安全全般の啓発も合わせて計画し、単独又は複合的に実施します。

表 6.3 当面の目標

5年後の自転車駐輪場の 予約待機数	現在の予約待機数に対して半減 ※令和2年（2020年）7月時点 705台
----------------------	---

6.2.3 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) シェアサイクルの役割・効果

- ①公共交通の機能補完、特に南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西への移動を補強する。
- ②時間的制約が少なく、ルートを選択が自由で経済的であることから、回遊性に優れ、移動目的地も簡単に追加でき、地域活性化に資する。
- ③自転車の総量が減少し、駐輪需要も減少、また、目的地近くまで移動可能で、これらにより放置自転車の削減に寄与する。
- ④災害時、鉄道や自動車不通であっても、自転車は可能である場合が多く、移動手段の確保に資する。
- ⑤一般の自転車と同様、健康増進、自動車利用の抑制、CO₂排出量の抑制等の効果を発揮。
- ⑥コロナウイルス対策として「三つの密」を回避する移動手段として、その需要は高まっている。

(3) 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に委ね、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。

(4) 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^(*25)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。



図 6.6 サイクルポート（曽根駅東）



図 6.7 サイクルポート（服部緑地西口）

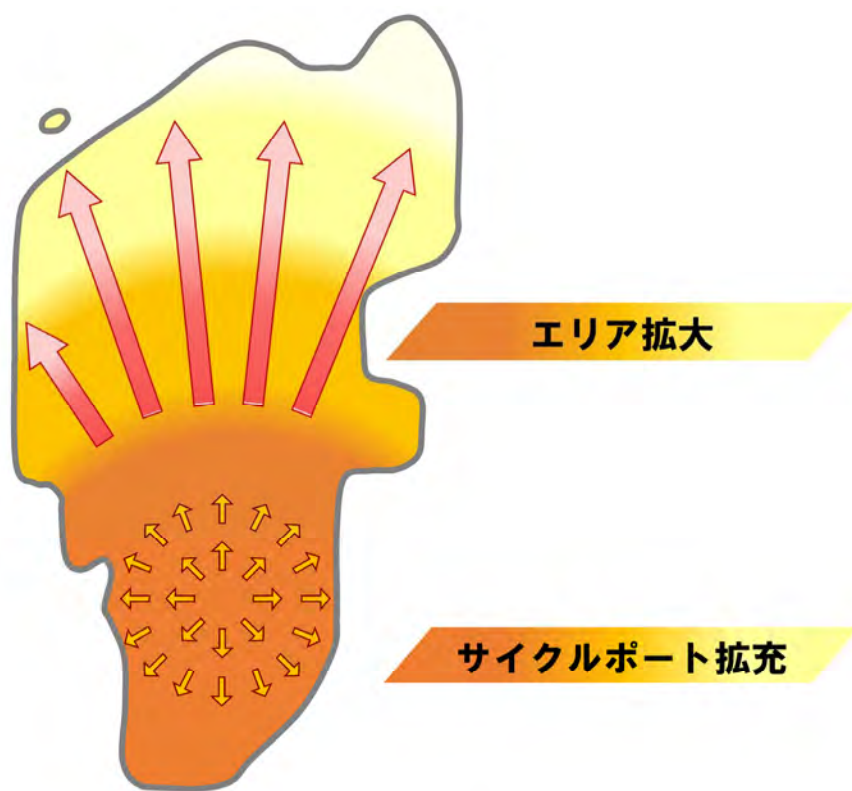


図 6.8 シェアサイクルエリア拡大とサイクルポート拡充のイメージ

表 6.4 シェアサイクルの現状と目標

項目	現状 (令和元年 11 月)	目標 (令和 7 年 11 月)
月間利用回数 (回)	1,127	34,000
月間利用者数 (人)	390	6,800
サイクルポート数(か所)	27	170

6.3 目標2 自転車の活用推進による健康社会の実現

6.3.1 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。

6.3.2 施策⑤ 自転車通勤の促進

- 自転車には、前述の通りさまざまな効果がありますが、自転車通勤を導入することによって、事業者や従業員には表 6.7 のようなメリットがあり、国は、「自転車活用推進官民連携協議会^(※26)」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、令和元年(2019年)5月に企業等において、自転車通勤制度導入を検討する際や、制度の見直しを行う際の参考とするため、「自転車通勤導入に関する手引き」を作成しています。また、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自主的な取組みを促進することを目的に、自転車通勤を推進する企業・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。
 - 市役所においても、上記メリットがあることおよび事業者に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。また、合わせて交通安全教育や必要な駐輪場の確保等を検討します。
- 現状および目標は下記の通りです。

表 6.5 市役所内における自転車通勤の現状と目標

項目	令和2年4月現在	令和7年度目標
自転車を主な通勤手段としている者	1,011人 26.0%	27.0% (40人程度増)



『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトとは

自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組みを広く発信し、ひいては企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図るため、自転車通勤を推進する企業・団体を認定する制度です。

表 6.6 『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト 概要

○概要

自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長(国土交通大臣)が認定し、自転車通勤の取組を広く発信(事業所単位で申請可)

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ		

出典：国土交通省ホームページ

表 6.7 自転車通勤を導入することによる事業者と従業員のメリット

事業者	<ul style="list-style-type: none"> 経費の削減：通勤手当や固定経費などが削減 生産性の向上：時間管理や集中力、対人関係、仕事の成果など、生産性の向上が期待される イメージアップ：環境にやさしい、健康的といった事業者のイメージアップや社会的な評価につながる 雇用の拡大：従業員の自転車通勤を認めることで雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながる
従業員	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時間の短縮：自転車は近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時性が優れている 身体面の健康増進：自転車通勤は内臓脂肪を燃やすため、体力・筋力の維持・増進に役立つ。さらに、がんや心臓疾患による死亡・発症リスク軽減が期待される 精神面の健康増進：自転車通勤は気分・メンタルの向上につながる

出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年（2019年）5月 自転車活用推進官民連携協議会）

6.3.3 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。

○平成6年にサイクリングロード計画を策定し、これに基づき、千里中央公園から二ノ切池公園までのルートが完成していますが、自転車通行空間整備の路線を活用し、神崎川や猪名川につながる「散走ルート」を検討します。

○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 6.9 市内における散走のイメージ

6.4 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

6.4.1 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。

※施策を細分化したものを取組みとして下記に示します。

取組（1）交通安全教育の推進

- ・警察など関係機関と連携しながら、学校教育の場のみならず、地域活動のなかでも交通安全教育が実施されるよう、より一層取組みを進めます。
- ・交通ルール・マナーを幅広い世代に教育するため、保育所から高等学校までの児童・生徒、自動車運転者、老人クラブのリーダーおよび地域住民を対象に交通安全教室等を実施します。
- ・幼児には視聴覚教材や模擬道路を使っての正しい道路の歩き方を中心に指導し、小学生にはこれらに加え、自転車の安全な乗り方や点検の仕方などを指導します。中高生には自転車シミュレータを使った自転車安全教室を実施します。
- ・保育所、幼稚園およびこども園では親子で受講できるような企画を行います。
- ・誰もが気軽に交通安全教育を実施でき、交通安全について話し合うきっかけとして活用されることを目的に、交通ルールを指導する要領を示す、豊中市独自の「交通安全マニュアル」を平成27（2015年）年6月に作成しています。今後はこれを活用し、各々が主体となって学習できる仕組みを構築します。

表 6.8 交通安全教室等の実施計画

名称等	対象	目標回数 (回/年)	目標人数 (人/年)
交通安全教室	保育所	10	850
	幼稚園	20	3,900
	こども園	35	5,700
	小学校	41	16,500
	支援学校	2	500
	中学校	10	4,300
	高等学校	5	1,500
	小計	123	33,250
安全運転者講習会	自動車運転者	35	700
高齢者講習会	老人クラブのリーダー	5	50
そのほか交通安全教室	地域住民等	35	2,700
計		198	36,700

※施設数の変動に応じて数値を変動することがあります。

取組（２） 交通安全啓発の推進

- ・人通りの多い駅周辺や交通上問題のある場所などを中心に街頭啓発を行うとともに、全国交通安全運動のイベントや各種講習会の場を通じて交通安全啓発に取り組みます。
- ・交通マナーの改善要望がある箇所を中心に、警察や地域と連携して街頭啓発を実施します。
- ・市民に広く自転車マナーの順守を図るため、随時警察とも連携しながら街頭啓発を実施します。

表 6.9 交通安全運動等の実施計画

運動名	期間	主な事業
春の全国交通安全運動	4月の10日間	交通安全フェア in とよなか
		三世代参加体験型交通安全教室
		野外交通安全教室
		街頭キャンペーン
夏の交通事故防止運動	7月の1か月間	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレットによる啓発
秋の全国交通安全運動	9月の10日間	交通安全フェア
		とよなかわくわくフェスタ
		野外交通安全教室
		交通安全大会
街頭キャンペーン		
自転車のマナーアップ強化月間	11月の1か月間	街頭啓発
年末の交通事故防止運動	12月の1か月間	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレット、横断幕による啓発

【交通安全教室】



【交通安全運動】



図 6.10 交通安全教育および交通安全運動の取組み状況

自転車安全利用五則

めげせ！
自転車マナーアップ！
を守ろう！

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



この標識のある歩道では自転車も通行することができます。



▲「自転車及び歩行者専用」の標識

2 車道は左側を通行



後方からくる車に注意！
道路(車道)の左端を通行しましょう！

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



自転車は歩道の車道よりをゆっくり走りましょう。



4 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認



5 子どもはヘルメットを着用

保護者は

- 13才未満の子どもが自転車を運転する場合
- 6才未満の子どもの自転車を同乗させる場合

は、ヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。



自転車の安全利用に努めましょう！

出典：大阪府警察本部HP

図 6.11 自転車安全利用五則

< 「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会の下での実施 >

「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会は、市民、事業者、教育関係、警察および行政で組織され、運動の企画および連絡調整を図り、交通事故の絶滅を期することを目的としています。市内における交通安全教育・啓発・指導は、ここで協議し、さまざまな主体が協働で取り組むことを基本に実施します。

6.4.2 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。

○自転車指導啓発重点地区・路線を中心として、事故多発場所および時間帯を重点的に、悪質・危険な違反に対する積極的な交通指導取締を警察と連携し、実施します。

○めいわく駐車対策について、警察と連携して実施します。自転車通行空間上の違法駐車取締の推進等により、自転車通行空間の確保を促進します。

○自転車利用者や自転車運転者に対する指導・取締の重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進します。

6.4.3 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、庁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。

6.5 施策とSDGsの関係性

各施策とSDGsの目標との関係は下記表のとおりです。

表 6.10 各施策とSDGsの目標との関係

SDGs17の目標	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
	貧困をなくそう	飢餓をゼロに	すべての人に健康と福祉を	質の高い教育をみんなに	ジェンダー平等を実現しよう	安全な水とトイレを世界中に	エネルギーをみんなにそしてクリーンに	働きがいも経済成長も	産業と技術革新の基盤をつくろう	人や国の不平等をなくそう	住み続けられるまちづくりを	つくる責任 つかう責任	気候変動に具体的な対策を	海の豊かさを守ろう	陸の豊かさを守ろう	平和と公正をすべての人に	パートナーシップで目標を達成しよう	
目標	実施施策																	
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									●		●		●					

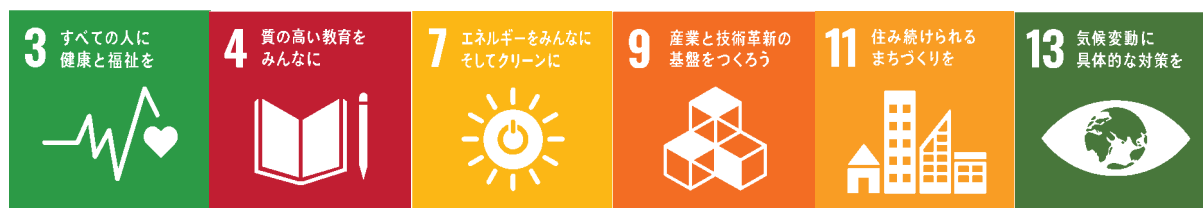


図 6.12 各施策と関連するSDGsの目標

7. 実現に向けて

7. 実現に向けて

7.1 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^(*28)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。

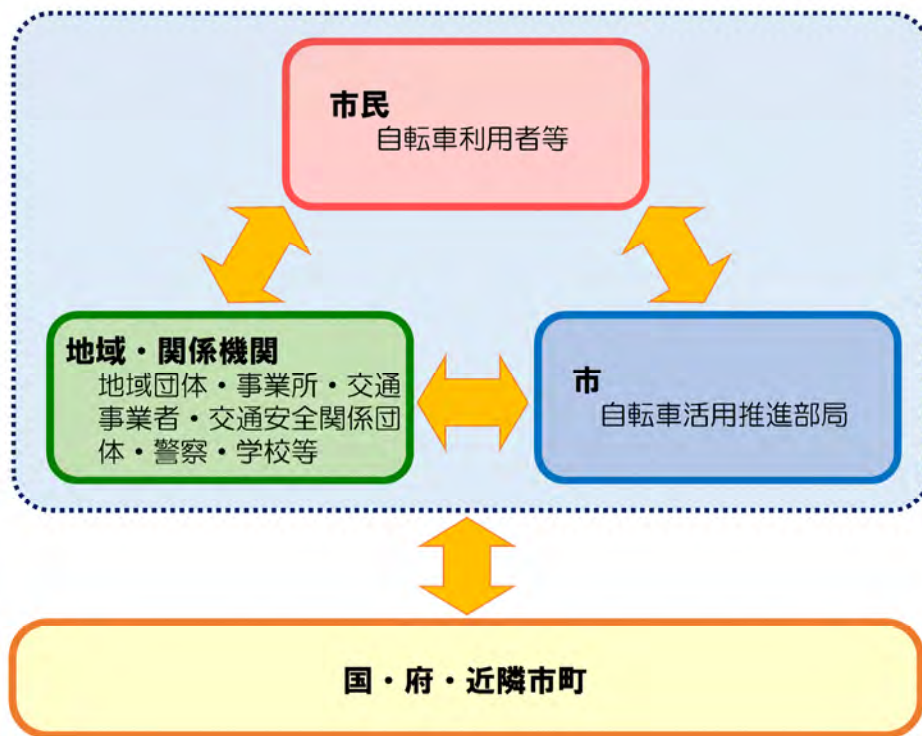


図 7.1 推進体制のイメージ

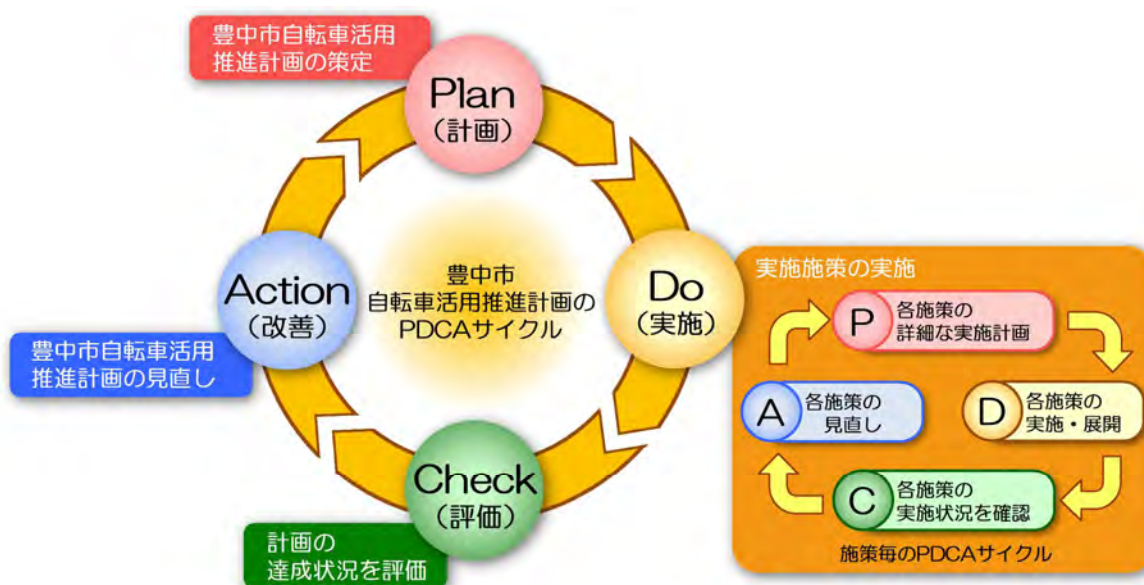


図 7.2 PDCAサイクルによる進捗管理イメージ

7.2 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ます。

1. 豊中市自転車活用
推進計画について

2. 自転車を
取り巻く環境

3. 豊中市の現状

4. 問題と課題

5. 目標

6. 実施施策

7. 実現に向けて

参考資料

參考資料

参考資料

用語集

*1：自転車〔P.1〕

ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（シールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車いすおよび歩行補助車等以外のもの（道路交通法第2条第1項第11号の2）。普通自転車とそれ以外に分類され、一般的に「自転車」と言えば普通自転車のことをさし、本計画においても同様である。

*2：コンパクトシティ〔P.4〕

郊外への都市的土地利用の拡大の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市政策のこと。

*3：インバウンド〔P.5〕

外国人が訪れてくる旅行。訪日外国人旅行者。

*4：コンテンツ〔P.5〕

内容、中身。

*5：バリアフリー〔P.5〕

障害者や高齢者などの生活に不便な障害を取り除こうという考え方。道や床の段差をなくしたり、階段の代わりに緩やかなスロープを作ったり、電卓や電話のボタンなどに触れば分かる印をつけたりするのがその例。

*6：タンデム自転車〔P.5〕

複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り同時に駆動することができる自転車。普通自転車ではないので自転車歩行者道は通行不可。各都道府県によって公道の走行の可否が規定されている。（平成29年4月現在、16府県で公道を走行可能）

*7：路面表示〔P.6〕

道路標識、区画線および道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示。法定で規定されている場合は「路面標示」と記す。

*8：インセンティブ〔P.6〕

やる気や行動を引き出すための刺激、動機づけ。具体的には、特典や優遇措置などが挙げられる。

***9：普通自転車〔P.9〕**

車体の大きさ、構造が次の基準を満たす二輪または三輪の自転車で、他の車両をけん引していないもの。

- ①長さ 190cm 以内および幅 60cm 以内。
- ②側車をつけていない。(補助輪は除く)
- ③運転者席が一つで、それ以外の乗車装置がない。(幼児用座席は除く)
- ④ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。
- ⑤歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない。

一般的によく利用されているシティサイクルやロードバイクなどのほとんどの自転車はこれに該当する。なお、「普通自転車歩道通行可」の規制が実施されている歩道を通行できる自転車は、普通自転車に限られる。

***10：自転車横断帯〔P.9〕**

道路交通法により道路において道路標識等によって指示された自転車の横断場所のこと。自転車横断帯が設置されている交差点を横断する場合、自転車は自転車横断帯を通らなければならない。

***11：路側帯〔P.10〕**

歩道がない道路で、歩行者の安全のために設けられた、道路端の白の実線によって車道部分と区分された帯状の部分。

***12：少子高齢化〔P.16〕**

少子化と高齢化が同時に進行している状況。

***13：ラスト1 マイル〔P.16〕**

最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲内の移動のことをいう。

***14：モビリティ・マネジメント〔P.16〕**

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組み。

***15：国勢調査〔P.20〕**

総務省統計局が5年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的屬性、住宅環境等を調査する統計のこと。

***16：パーソントリップ調査〔P.25〕**

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえる調査。京阪神では10年に1回実施。

***17：トリップ〔P.25〕**

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

***18：メタボリックシンドローム〔P.30〕**

内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態

***19：代表交通手段〔P.31〕**

1回のトリップで複数の交通手段を使用する場合のその中の主な交通手段。代表交通の判断の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。

***20：ピクトグラム〔P.38〕**

絵文字、絵言葉のこと。図記号の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したもの。

***21：アクセシビリティ〔P.58〕**

障害者や高齢者等も含めたすべての人々にとってサービスがどれくらい利用しやすいかの度合いを示す指標

***22：ロコモティブシンドローム〔P.58〕**

（ロコモ：運動器症候群）加齢に伴う筋力の低下や関節や脊椎の病気、骨粗しょう症などにより運動器の機能が衰えて、要介護や寝たきりになることの高リスクの高い状態を表す言葉

***23：自転車等放置禁止区域〔P.61〕**

道路等の良好な環境の確保およびその機能低下の防止を図り、良好な都市環境の確保と交通の円滑化を図るため、「豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例」を昭和61年（1986年）8月に制定した。道路等のうち、特に自転車等の放置を防止する必要があると認める区域を自転車等放置禁止区域に指定して自転車および原動付き自転車を移動し保管している。

***24：交通結節点〔P.63〕**

複数の交通機関を利用する場合に乗換え・乗継が行われる場所や施設のこと。

***25：都市再生特別措置法〔P.71〕**

「都市再生緊急整備地域」において、民間事業者による都市計画提案、既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」といった都市計画上の措置を設けるとともに、当該地域内の認定されたプロジェクトに対する金融支援措置（無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証）を講じるなど、思い切った特例措置を講じることとしており、平成14年（2002年）3月に成立、同年6月に施行されている。

***26：自転車活用推進官民連携協議会〔P.73〕**

自転車活用推進本部と自転車に関係する団体とで創設。「自転車通勤の拡大」、「良質な自転車の供給」、「交通安全教育の推進」、「サイクルツーリズムの推進」の取組みについて統一的な広報テーマの下、広報啓発活動等を行うことにより、国民に対して、自転車の良さ、交通マナー等についてPRする。

***27：通学路交通安全プログラム〔P.78〕**

平成24年、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月に各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検、対策内容の協議を実施。引き続き通学路の安全確保に向けた取組みを行うため、関係機関の連携体制を構築し児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図る取組み。

***28：PDCA サイクル〔P.80〕**

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、改善の流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

豊中市自転車活用推進計画

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
