

第2回

茨木市自転車利用環境 整備計画協議会

説明資料【本編】

平成26年11月21日（金）

18:30～20:30

茨木市自転車利用環境整備計画 の策定に向けて

- (1) 本日の協議会について
- (2) 自転車利用環境整備計画に関する協議
～計画目標と基本方針～
- (3) 通行環境 “はしる” について

1. 本日の協議会について

1. 自転車を取り巻く現状と課題

- これまでの取組
- 茨木市の自転車利用の現状
- 課題のまとめ

第1回

2. 計画目標と基本方針

- 計画の目標
- 目標の実現に向けた基本方針

(本日)

第2回

第2回

1. 本日の協議会について

3. 自転車利用環境整備に向けた取組

□通行環境“はしる”に向けて	.....	(本日) 第2回
□駐輪環境“とめる”に向けて	.....	第3回
□安全利用“まもる”に向けて	.....	第3回
□利用促進“つかう”に向けて	.....	第3回

4. 自転車利用環境整備計画(案)の作成

□整備計画(素案)の作成	.....	第3回
□パブリックコメントを踏まえた整備計画(案)の作成	.....	第4回

2. 前回（第1回協議会）の議事について

■前回の議事

<p>自転車通行空間に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none">・自転車レーンを高齢者や小学生が走行することに危険を感じる。・自転車レーンに駐停車している車両等に危険を感じる。しかし法的な規制を行った場合、バスやタクシーの停車といった実務面で不都合が生じる。・現況の道路幅のなかで、どのような使い方を計画するかが課題。また、ハード面だけでなく、ソフト面で秩序・ルールを考える必要性がある。
<p>自転車事故に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none">・茨木市は事故が多く、事故を減らしていかないといけない。・安全利用等を議論する上で、どのようなルール違反により自転車関連事故が発生しているのか要因を知りたい。・教育等によるマナー向上で、交通事故の発生をある程度防ぐことができるのではないかと。
<p>自転車の利用促進に関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none">・「つかう」については、茨木市の観光振興等の部分を含めた検討ができればよいのではないかと。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none">・自転車利用環境整備計画を策定していくに当たり、茨木市の特徴、地域性を踏まえた検討が必要である。

(2) 自転車利用環境整備計画 に関する協議 ～計画目標と基本方針～

- 1. 計画の範囲と期間**
- 2. 計画の理念**
- 3. 計画の目標（数値目標）**
- 4. 目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ**

1. 計画の範囲と期間

<計画の範囲>

茨木市全域を対象とする。

<計画の期間>

概ね5年後に施策の進捗を確認し、次の5年間で実施する施策について必要に応じて見直しを行う。また、概ね10年後には施策全体の評価を行い、見直しを行う。



2. 計画の理念

<計画の背景>

大阪府全体で自転車関連事故の件数が減少傾向にある中、本市では他都市と比べ自転車利用が多く、依然として自転車関連事故が多い。こうした問題から、本市では、通行空間・駐輪環境の整備、通行ルールの徹底といった、ハード・ソフトの両面から対策を押し進めていく必要がある。



<計画の理念>

自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗用中のルールやマナー向上等により、安全・安心で快適な自転車利用環境の創出を図り、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりを目指します。

3. 計画の目標（数値目標）

■計画の目標（数値目標）

計画の達成度を検証するため、以下のような計画目標を設定する。

【目標1】 自転車の道路利用満足度の向上
（現況） 28.4% ⇒ （目標） 32%

【目標2】 自転車関連事故の削減
（現況） 2.04件/千人 ⇒ （目標） 1.83件/千人

【目標3】 放置自転車台数の削減
（現況） 829台 ⇒ （目標） 746台

4. 目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ

■5つの基本方針の設定

目標の実現に向けた基本方針として以下の5つの項目を設定する。

<基本方針①>

地域の課題やニーズに応じた自転車ネットワークを整備することにより、快適性・利便性の向上を図ります。

<基本方針②>

自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離することで、自転車関連事故を防止し、安全な自転車利用環境の創出を図ります。

4. 目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ

＜基本方針③＞

駐輪場の適正な配置により、便利で使いやすい駐輪環境の創出を図るとともに、駐輪マナーの啓発に努めます。

＜基本方針④＞

歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルールの周知徹底と利用マナーの啓発により、思いやりのある環境を目指します。

＜基本方針⑤＞

使いやすい自転車の利用環境を整備し、自転車利用を促進することで、市内の回遊性を高め、中心市街地や観光地の活性化を図ります。

4. 目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ

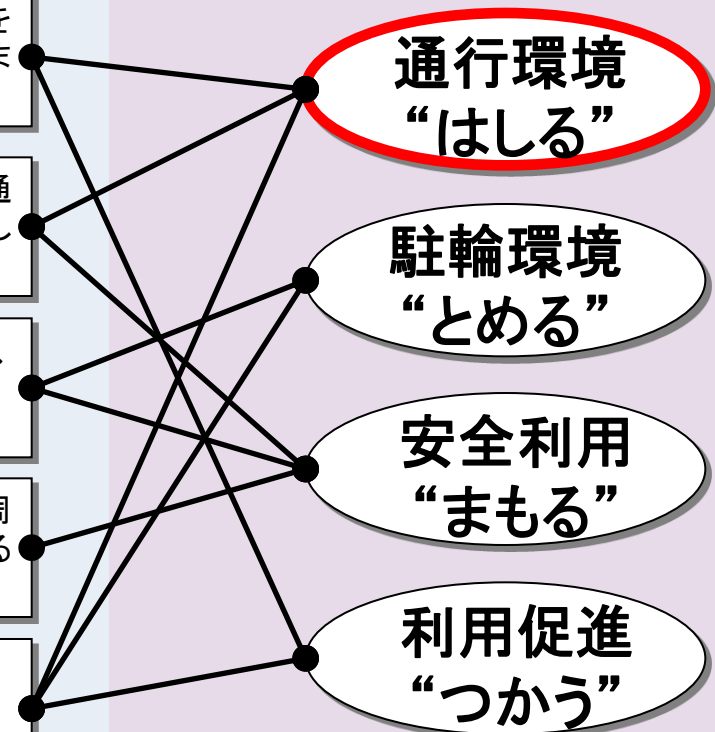
■4つの施策テーマの抽出

計画目標を達成するための取り組みとして、5つの基本方針を設定した上で、4つの施策テーマを抽出し、安全な自転車利用環境の整備を目指す。

<基本方針>

基本方針①	地域の課題やニーズに応じた自転車ネットワークを整備することにより、快適性・利便性の向上を図ります。
基本方針②	自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車の通行空間を分離することで、自転車関連事故を防止し、安全な自転車利用環境の創出を図ります。
基本方針③	駐輪場の適正な配置と、駐輪マナーの啓発により、便利で使いやすい駐輪環境の創出を図ります。
基本方針④	歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルールの周知徹底と利用マナーの啓発により、思いやりのある環境を目指します。
基本方針⑤	使いやすい自転車の利用体系を整備し、自転車利用を促進することで、市内の回遊性を高め、中心市街地や観光地の活性化を図ります。

<施策テーマ>



4. 目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ

■4つの施策テーマの概要

施策テーマ	取組内容
通行環境 “はしる”	取組内容1: 自転車ネットワーク路線の整備 取組内容2: 自転車ネットワーク路線以外の安全対策
駐輪環境“ とめる”	取組内容1: 駐輪場、駐車スペースの充実 取組内容2: 放置自転車を減少させるソフト対策の展開
安全利用“ まもる”	取組内容1: ルール周知、マナー向上、危機管理意識 の向上の徹底 取組内容2: 交通違反に対する指導・取締の強化
利用促進“ つかう”	取組内容1: 自転車マップの作成・配布 取組内容2: レンタサイクルの充実

(3) 通行環境 “はしる” について

- 1. 自転車ネットワーク路線の選定**
- 2. 自転車ネットワーク（素案）**
- 3. 自転車通行空間の整備手法**

1. 自転車ネットワーク路線選定

■基本的な考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局、警察庁交通局 H24.11)にもとづいて、ネットワーク路線の選定を行う。

全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定すること。

参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(国土交通省道路局、警察庁交通局) 」H24.11

1. 自転車ネットワーク路線選定

■ 自転車ネットワーク計画の検討手順

計画検討の開始



基本方針、計画目標の設定



自転車ネットワーク路線の設定



- ・優先整備対象路線の選定
- ・整備形態の選定



自転車ネットワーク計画の決定

1. 自転車ネットワーク路線選定

■選定手順

既存の道路ネットワークや計画中の道路から、計画目標の達成のために必要となる面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定する。

その際、5つの選定要件①～⑤を適宜組み合わせたネットワークに対して、選定要件⑥で連続性を確保するための路線を選定する。

基本路線の整理

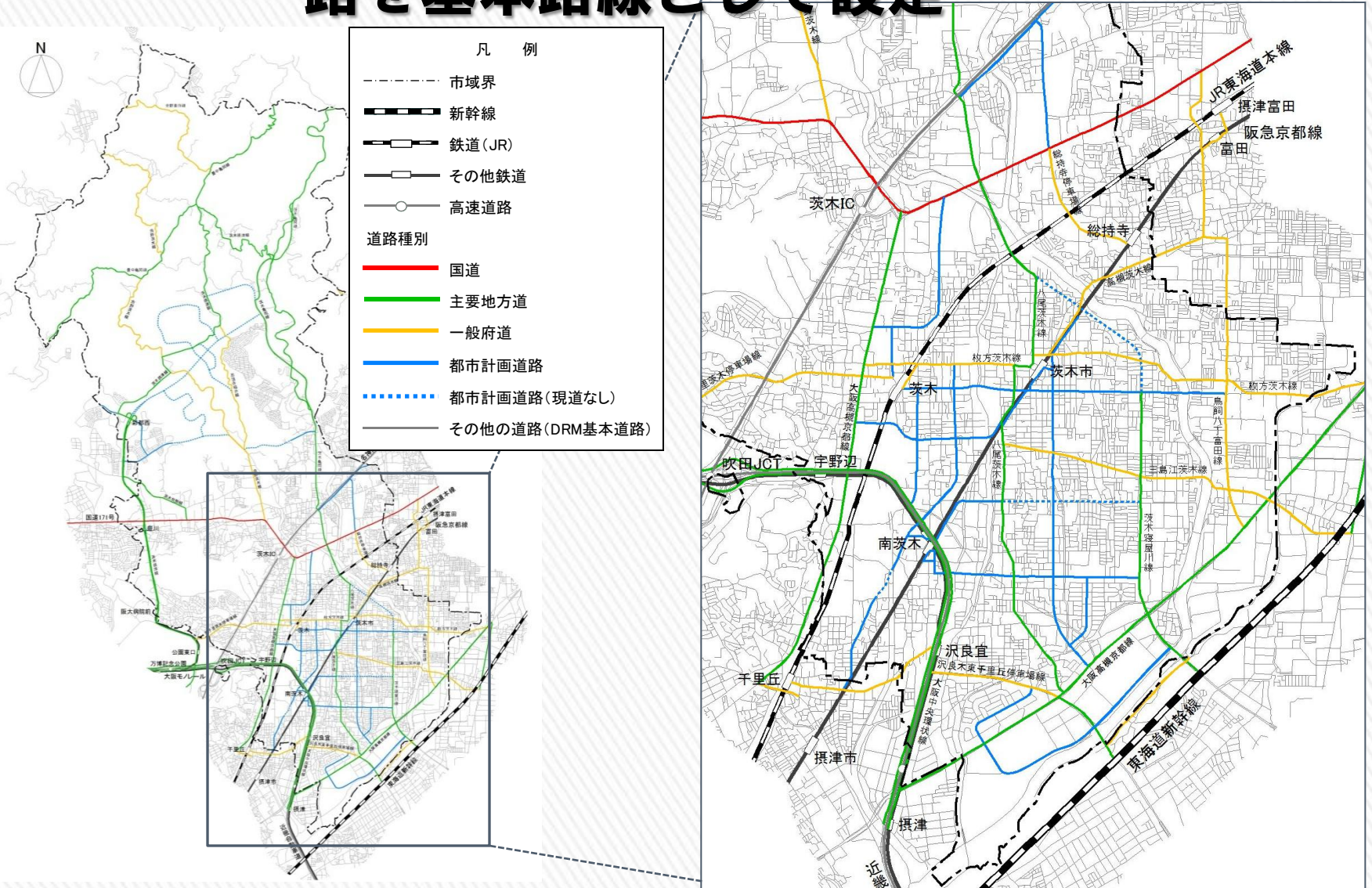
選定要件①～⑤より路線を選定し、適宜組み合わせる

選定要件⑥により、非連続区間を接続する

自転車ネットワーク(素案)

1. 自転車ネットワーク路線選定

基本路線：国道、府道、都市計画道路等の主な幹線道路を基本路線として設定



1. 自転車ネットワーク路線選定

■選定要件

<選定要件①>

地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う**駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線**

<選定要件②>

自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の**事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線**

<選定要件③>

地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

⇒(1)交通戦略での位置付けがある路線

⇒(2)ヒアリング調査におけるニーズがある路線

⇒(3)パーソントリップ調査結果から自転車利用のニーズがあると想定される路線

参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省道路局、警察庁交通局) JH24.11

1. 自転車ネットワーク路線選定

■選定要件

<選定要件④>

自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

<選定要件⑤>

既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線

<選定要件⑥>

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

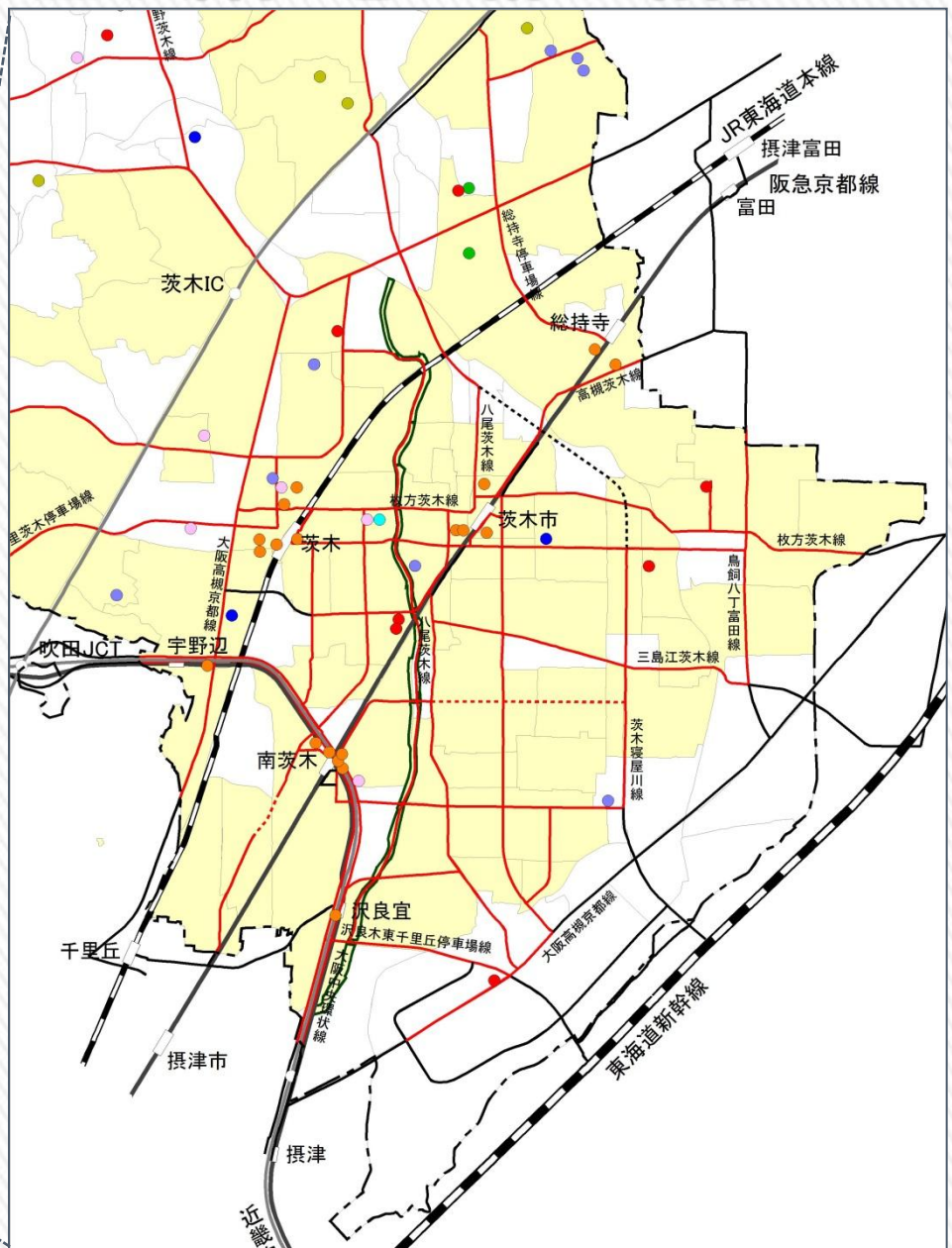
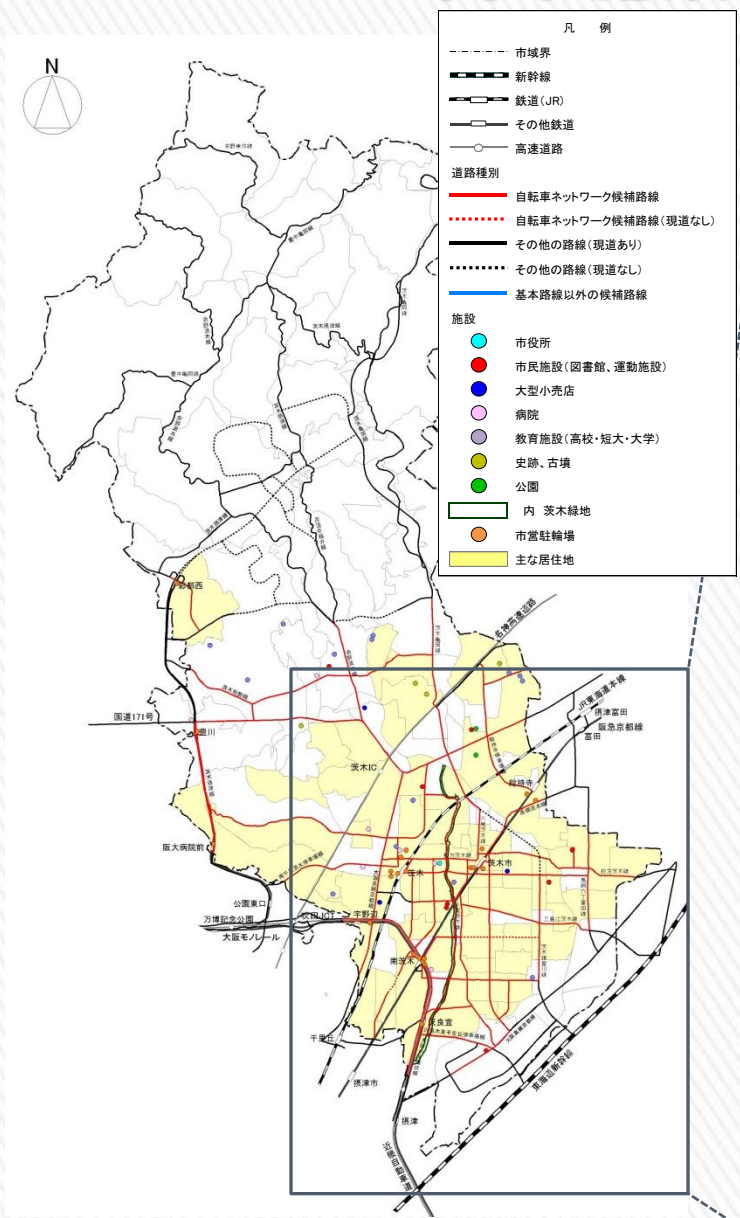
⇒(1)隣接市との連携を図っていく路線

⇒(2)連続したネットワークを確保するための路線

参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省道路局、警察庁交通局) JH24.11

選定要件①：公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地を結ぶ路線



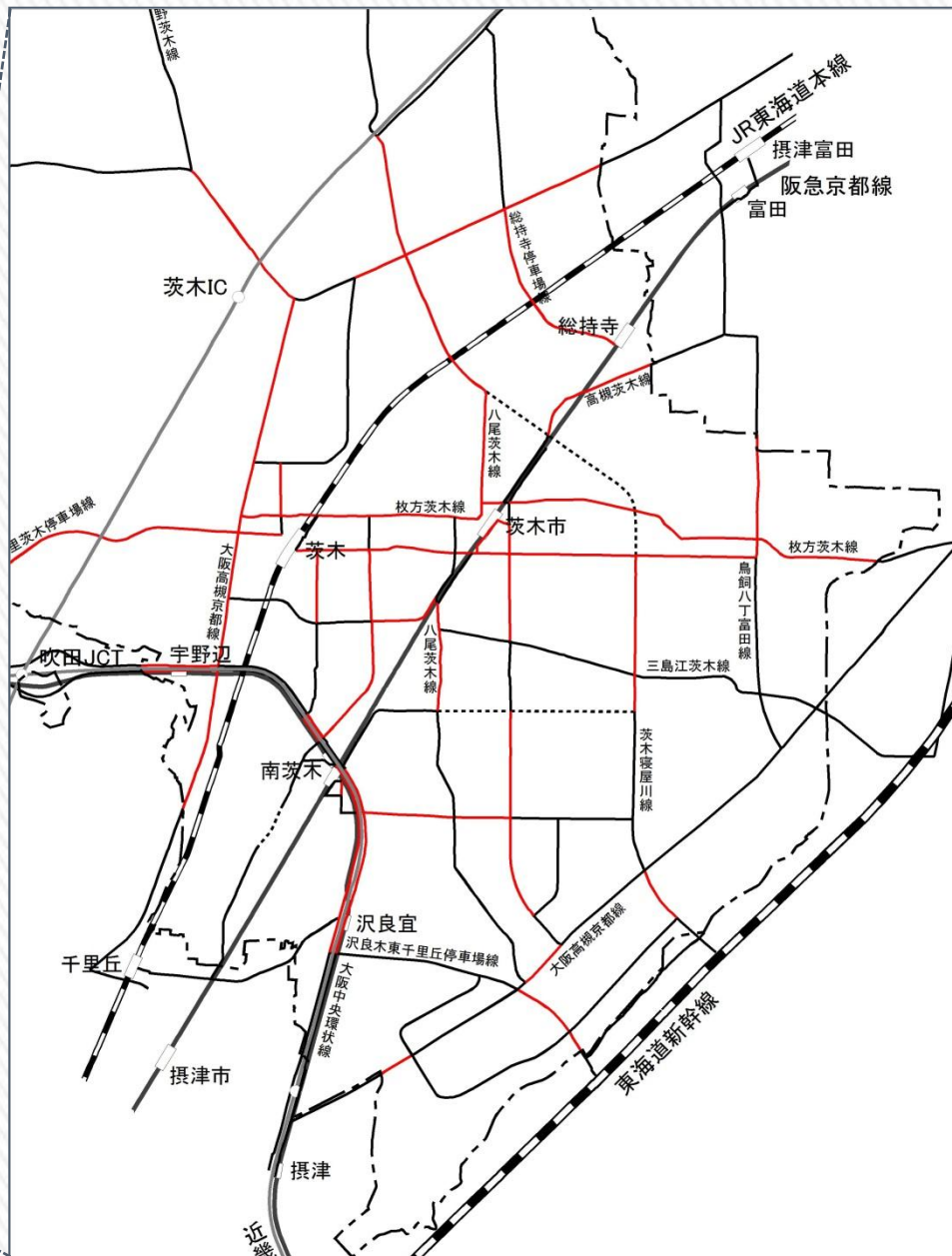
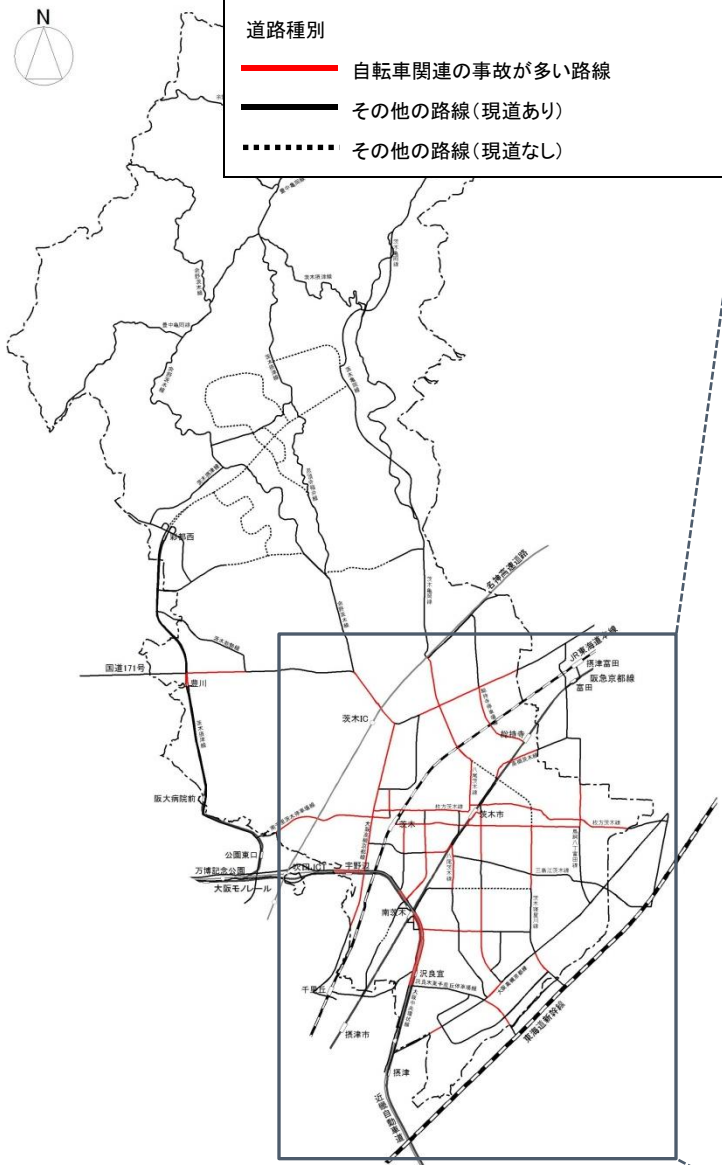
選定要件②：自転車関連の事故が多い路線



凡 例

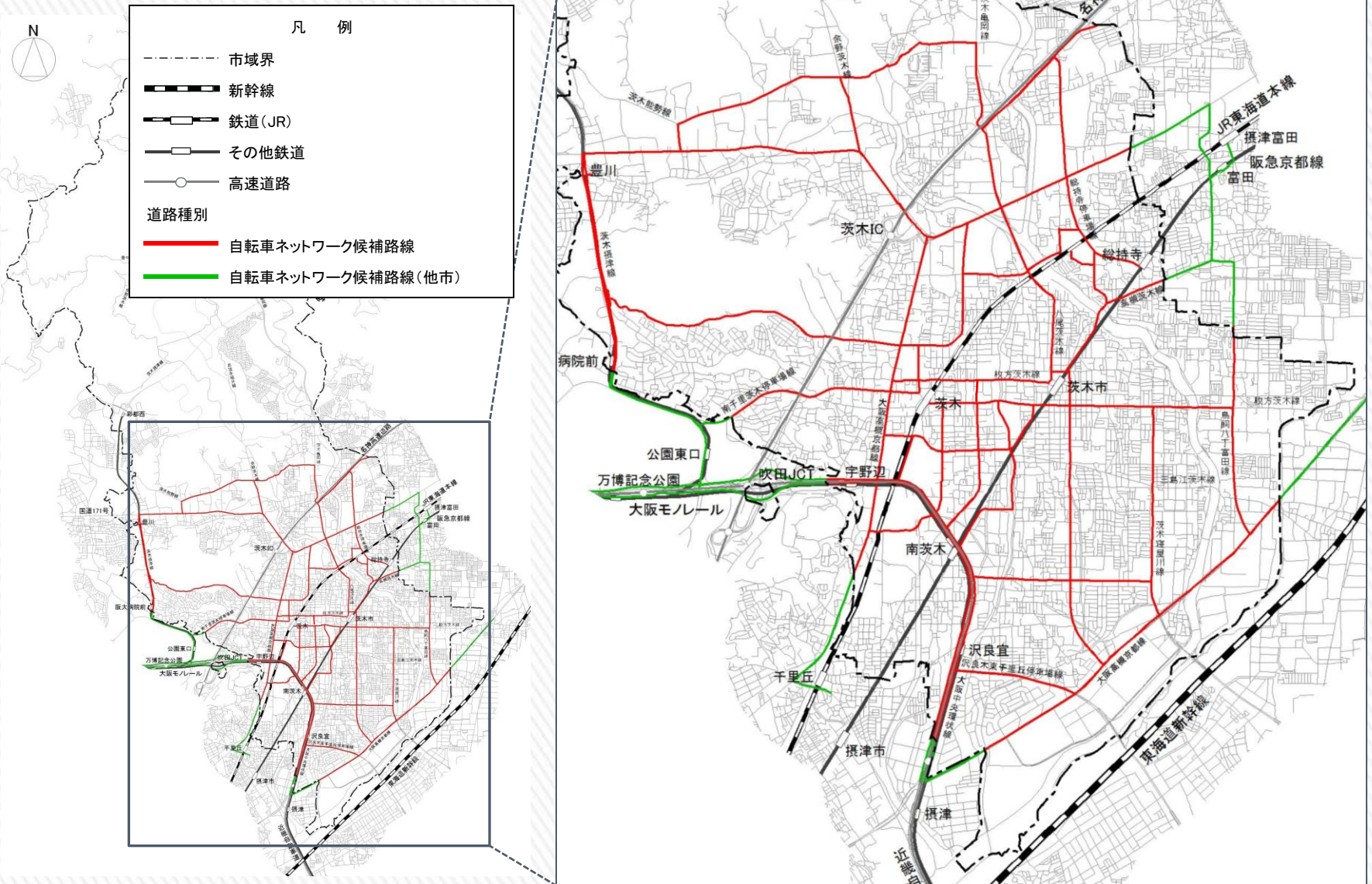
道路種別

- 自転車関連の事故が多い路線
- その他の路線(現道あり)
- - - その他の路線(現道なし)



2. 自転車ネットワーク（素案）

■ 自転車ネットワーク候補路線



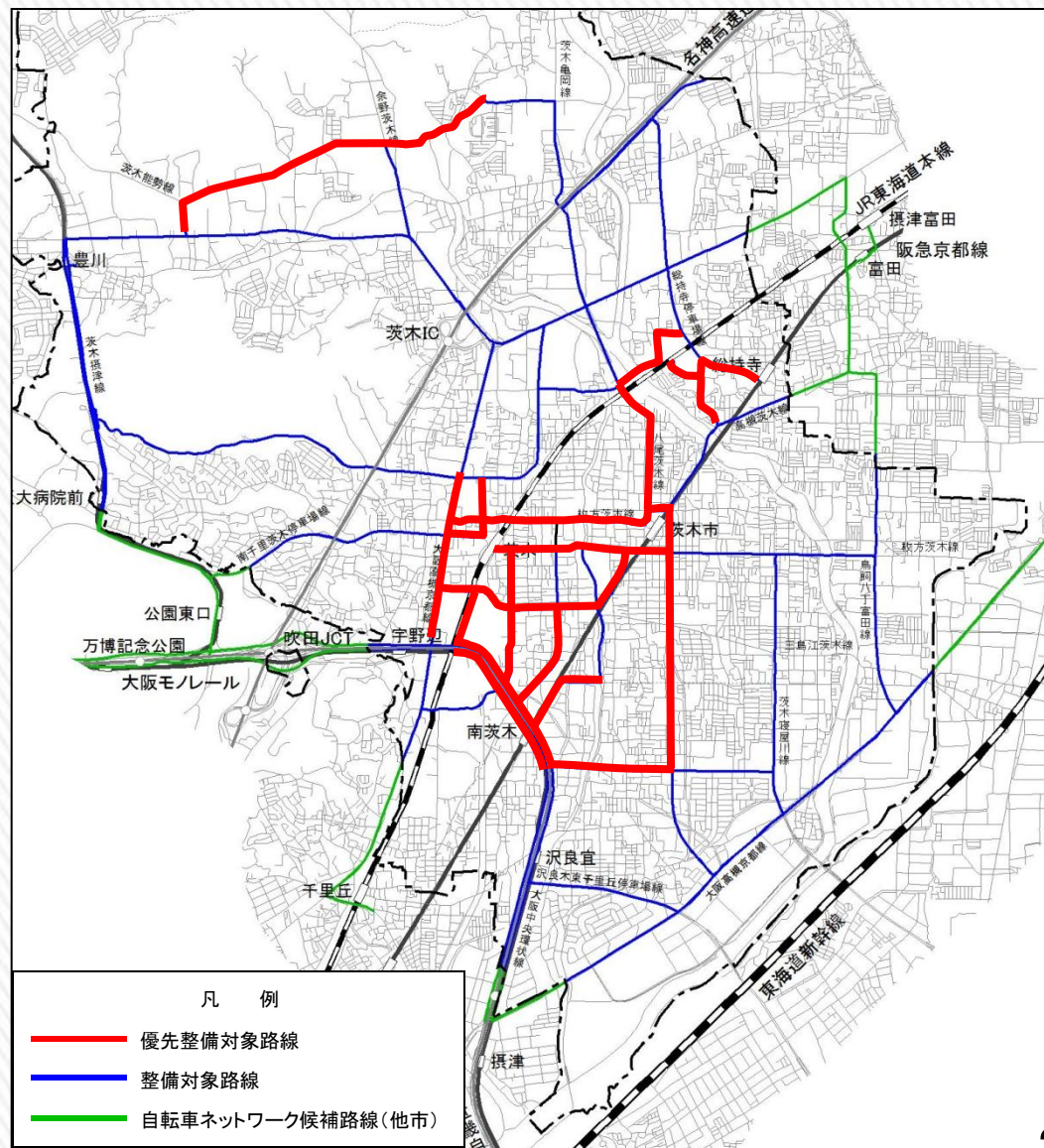
2. 自転車ネットワーク（素案）

■ 優先整備対象路線の選定

<概要>

自転車ネットワークを整備していく上で、優先的に整備を図る路線を選定
<ねらい>

利用者の多い駅へアクセスする路線において、バリアフリー基本構想で検討している重点整備地区での整備を優先的に図ることにより、多数の方の安全性と利便性を効果的に高める。

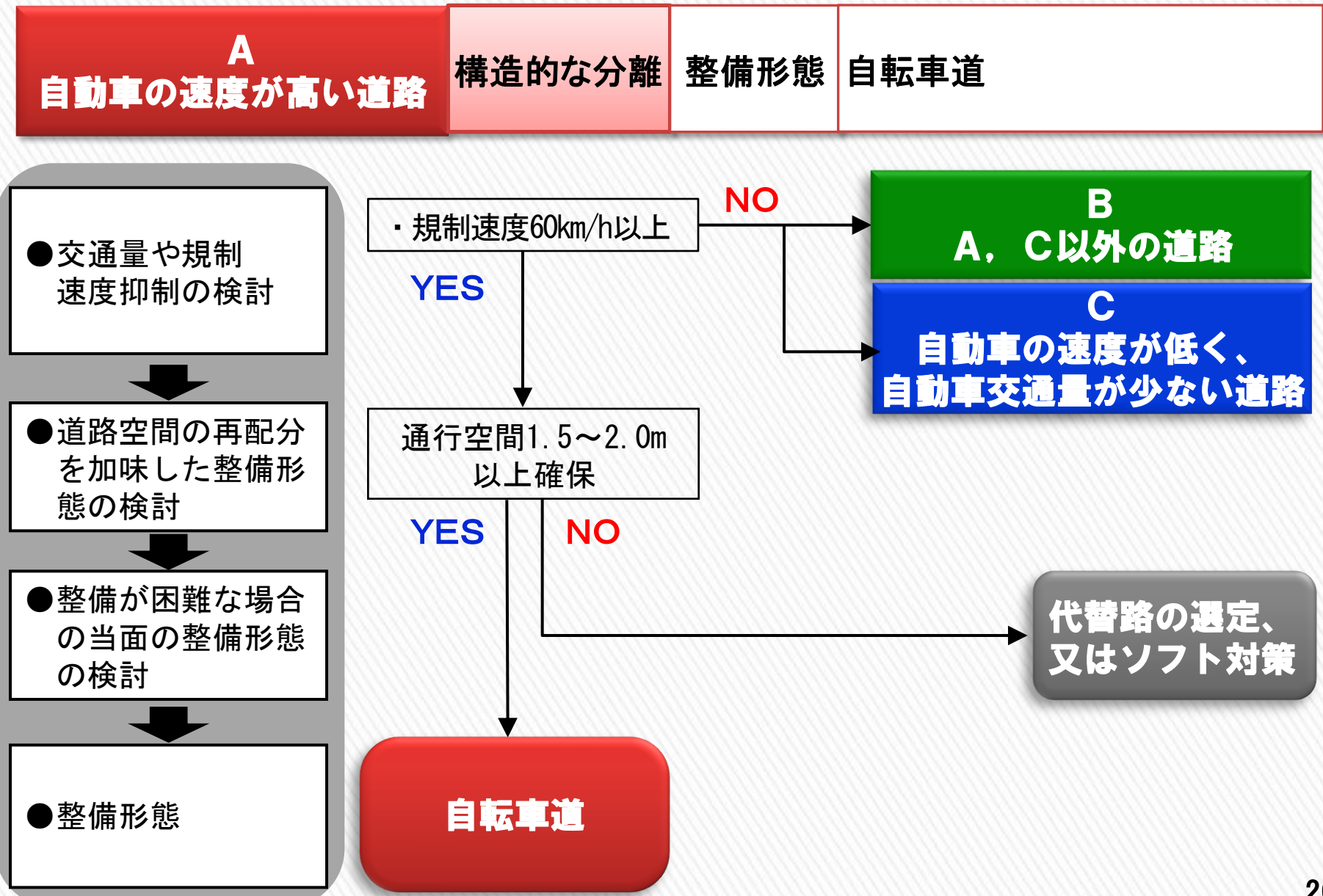


3. 自転車通行空間の整備手法

自転車通行空間は、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、道路の一部を自動車交通から分離して整備したものを指す。

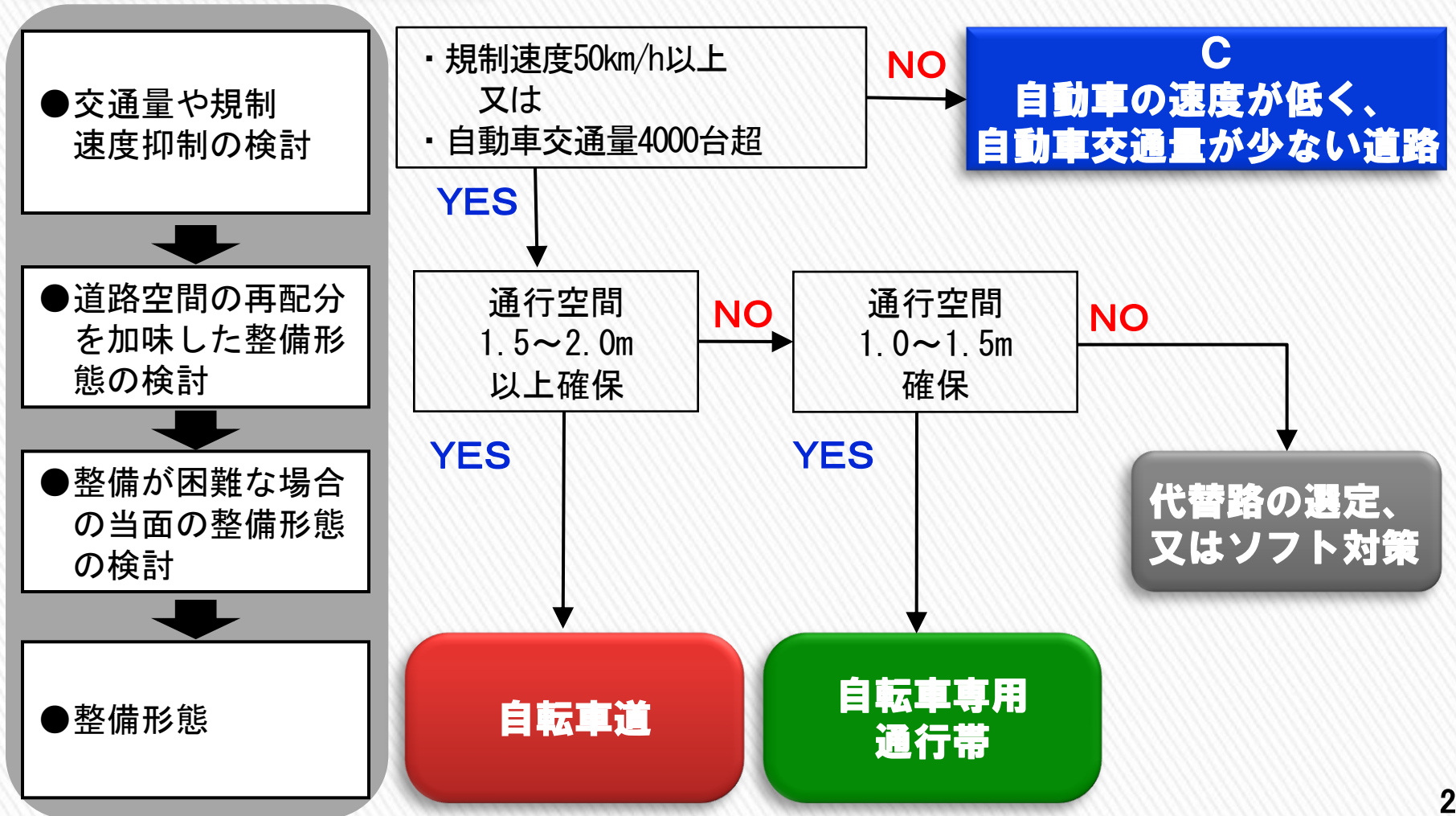
交通状況を踏まえた整備形態の選定	A 自動車の速度が高い道路	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	構造的な分離 視覚的な分離	構造的な分離 視覚的な分離 車道混在
目安	規制速度が60km/h以上	A, C以外の道路	規制速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車道 自転車専用通行帯	自転車道 自転車専用通行帯 自転車レーン

3. 自転車通行空間の整備手法



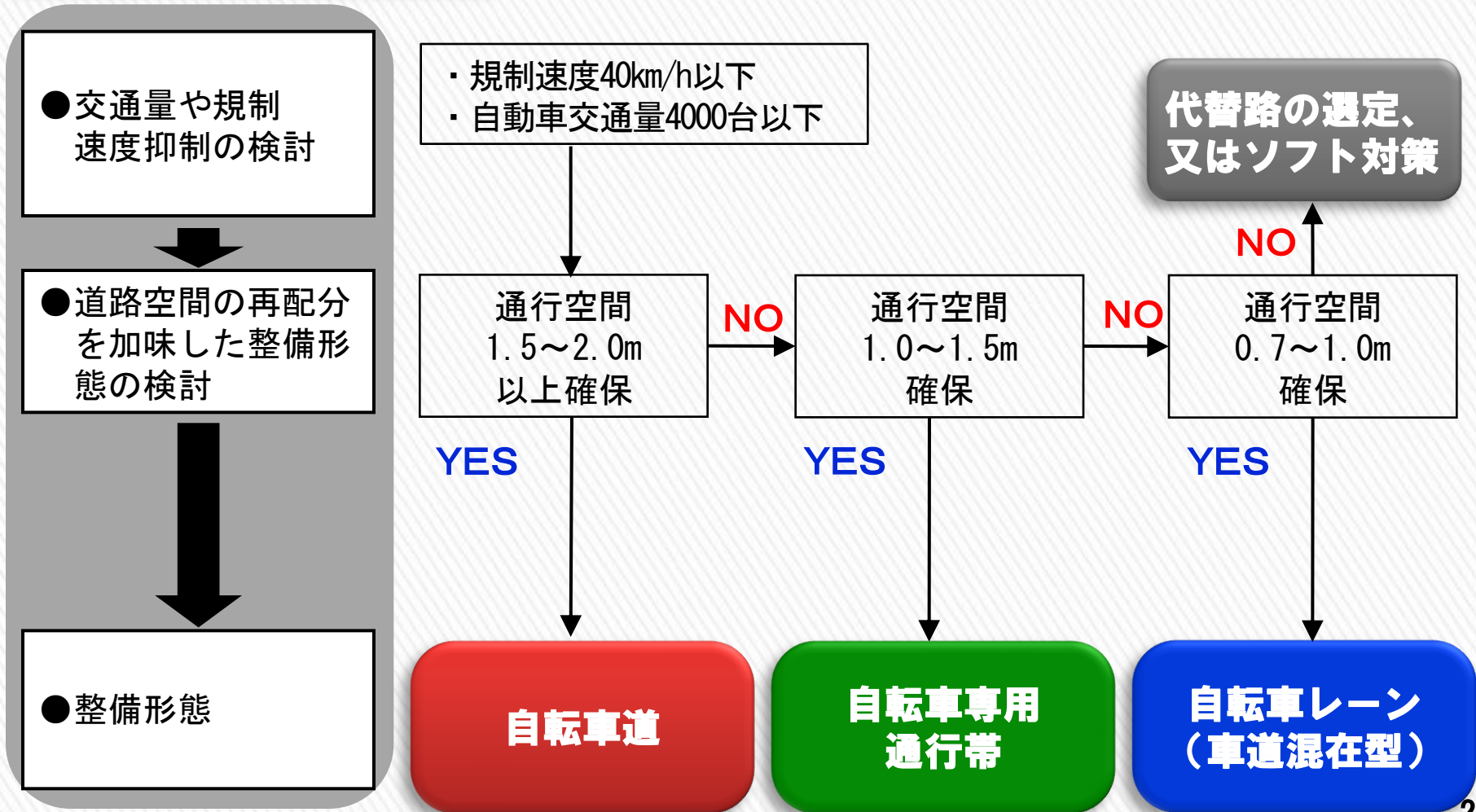
3. 自転車通行空間の整備手法

B A, C以外の道路	構造的な分離 視覚的な分離	整備形態	自転車道 自転車専用通行帯
-----------------------	------------------	------	------------------



3. 自転車通行空間の整備手法

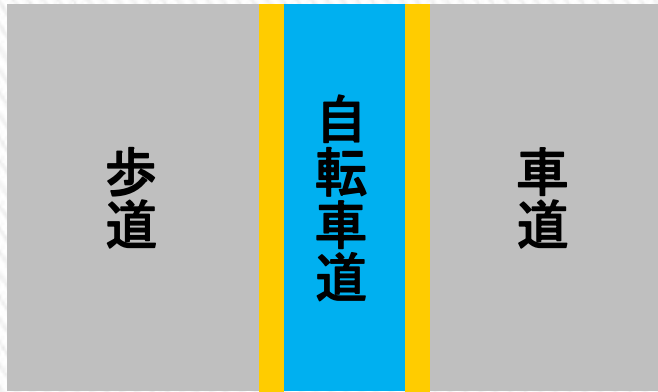
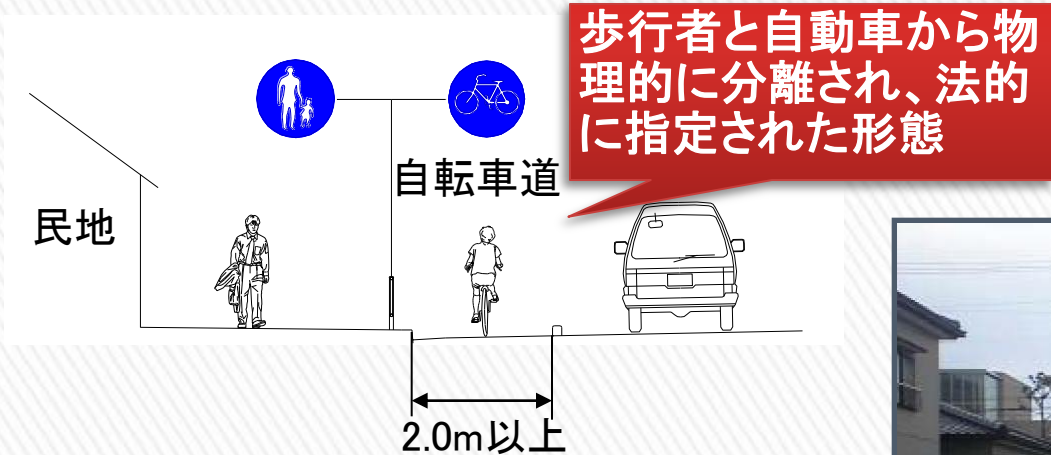
C 自動車の速度が低く、 自転車交通量が少ない道路	構造的な分離 視覚的な分離 車道混在	整備形態	自転車道 自転車専用通行帯 自転車レーン(車道混在型)
--	--------------------------	------	-----------------------------------



3. 自転車通行空間の整備手法

構造的な分離
(法定)

① 自転車道



幅員は2.0m以上(やむを得ない場合1.5mまで縮小可能)



自転車

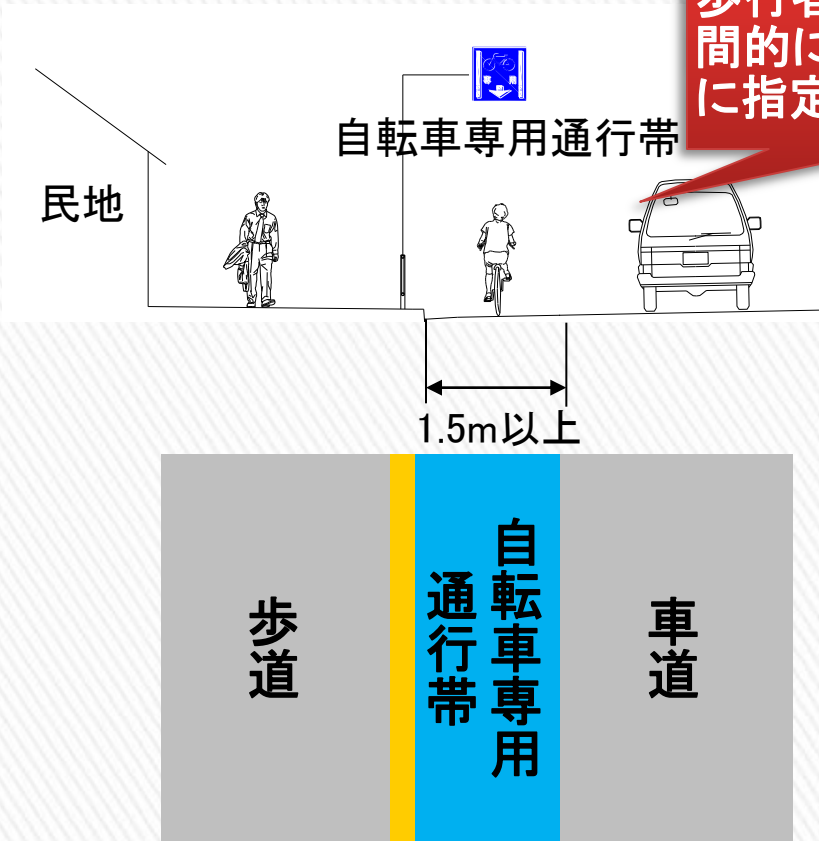
参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省道路局、警察庁交通局)」H24.11 より

3. 自転車通行空間の整備手法

視覚的な分離
(法定)

② 自転車専用通行帯

歩行者と自動車から空間的に分離され、法的に指定された形態



自転車

幅員は1.5m以上(やむを得ない場合1.0mまで縮小可能)

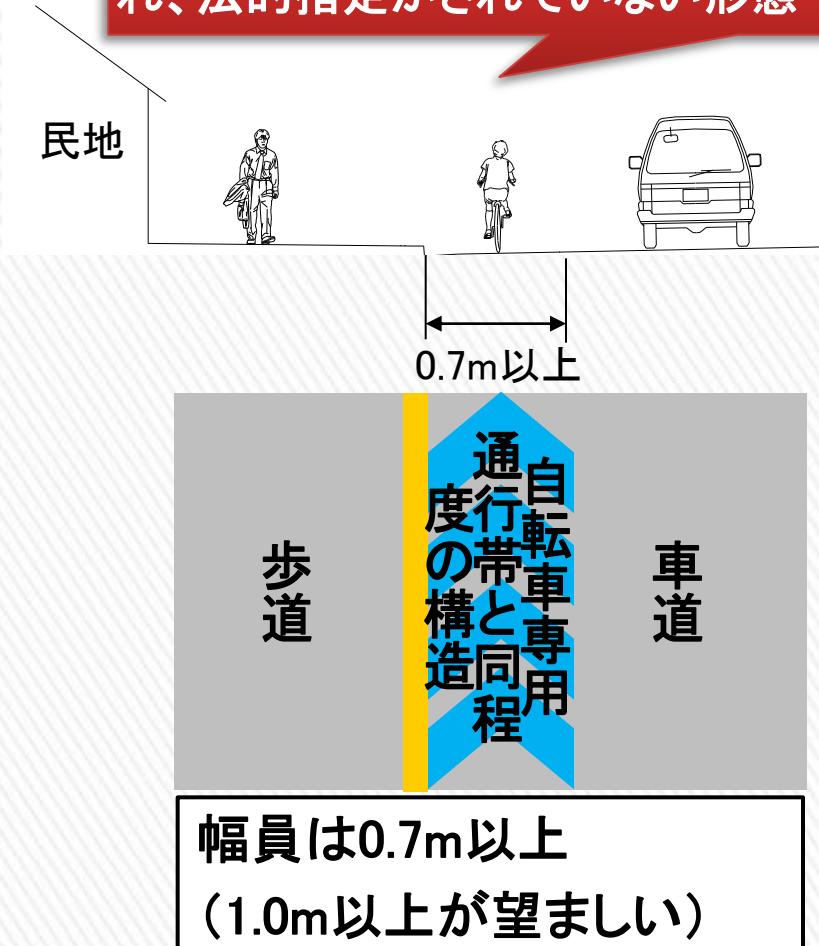
参考:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省道路局、警察庁交通局)」H24.11 より

3. 自転車通行空間の整備手法

車道混在
(法定外)

③ 自転車レーン (車道混在型)

歩行者と自動車から空間的に分離され、法的指定がされていない形態



自転車

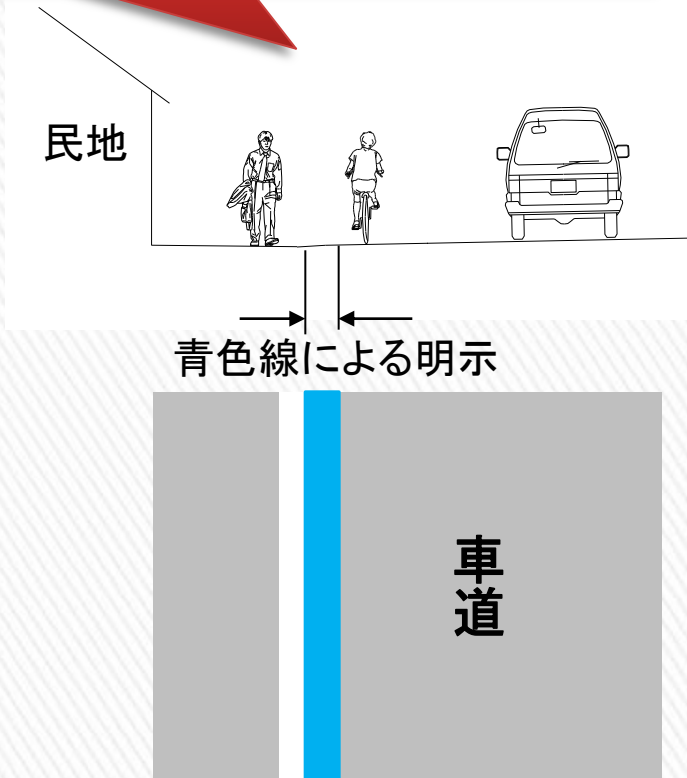
写真:茨木市 市道駅前一丁学園南線

3. 自転車通行空間の整備手法

生活道路
車道混在

参考：自転車指導線（暫定整備、生活道路対策）

自転車と自動車が混在する形態



幅員を0.7m確保できない場合、青色線で明示



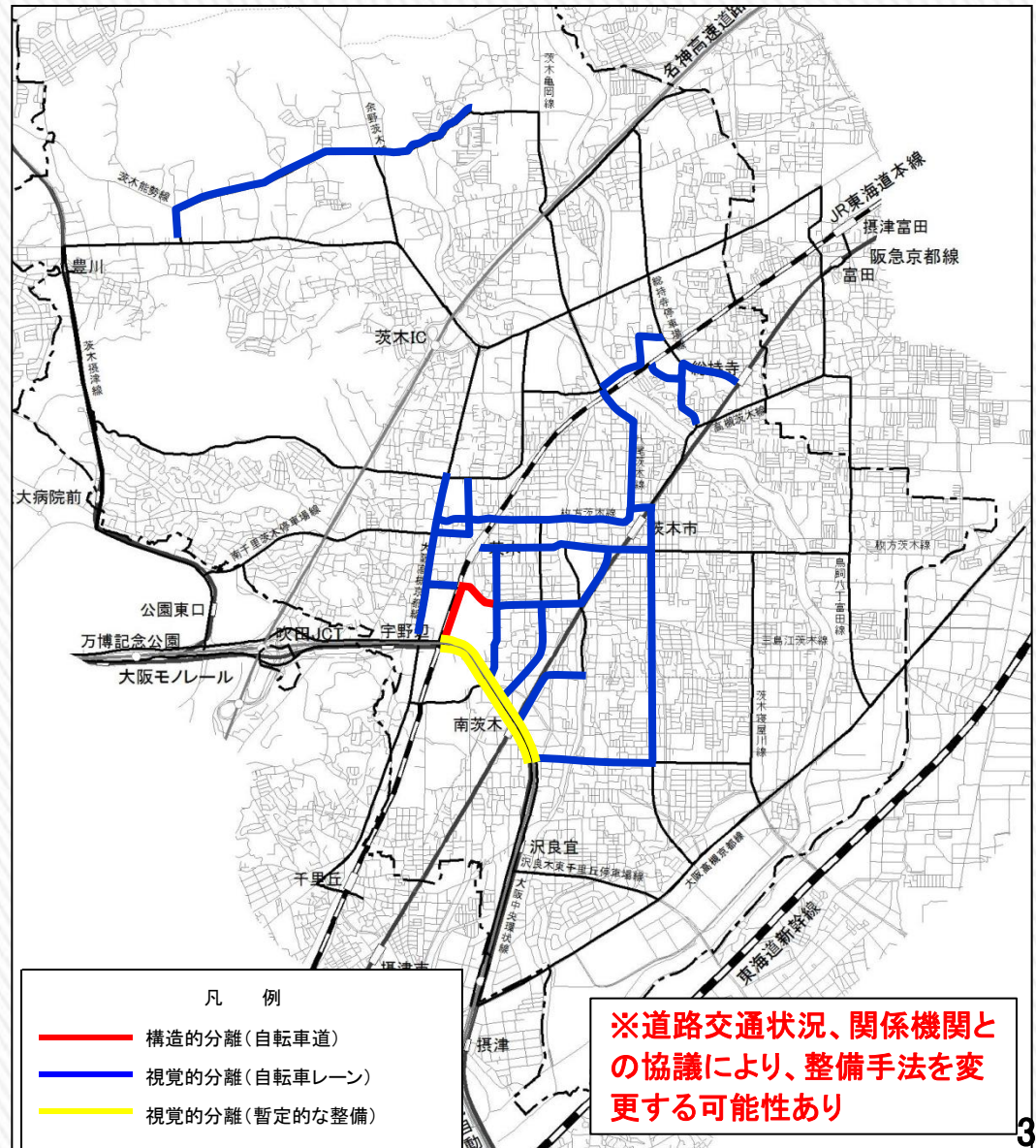
自転車

写真：京都府綾部市

3. 自転車通行空間の整備手法

■優先整備対象路線における整備形態の選定

優先的な整備を想定している路線において、整備形態を選定する。
ネットワーク候補路線の整備を図るうえで、構造的分離となる路線と、視覚的な分離となる路線を選定する。



(参考) 各要素のデザインについて

整備手法
(例)

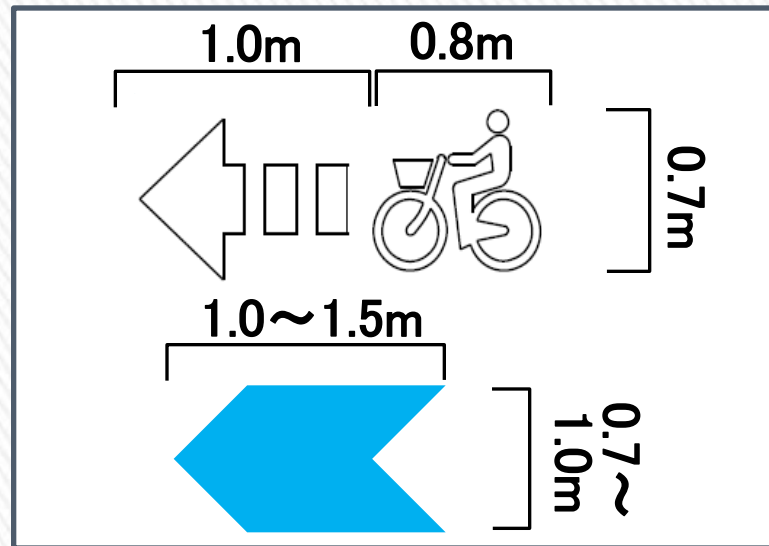
■ピクト表示、矢羽等のレイアウト事例



茨木市内



堺市内



ピクト・矢羽のデザイン

■配置例

矢羽根の間に配置

単路部



矢羽根を一つ抜いて配置

交差点内



参考:「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領

(大阪府道路交通環境安全推進連絡会議)」H25.4、現地撮影

(参考) 交差点部の整備手法

整備手法
(例)

■整備手法

- ① 自転車の直進性の確保及び進行方向の明確化
- ② 二段階右折時の安全対策
- ③ 左折巻き込みに対する安全対策

① 交差点部には道路標示
「自転車横断帯」を設置しない

② 歩道を切り込むことにより、
交差点内に二段階右折時の
自転車の滞留スペースを確保

③ 停止線を自転車1台分程度
前出しし、左折巻き込みを防止

1~2m程度

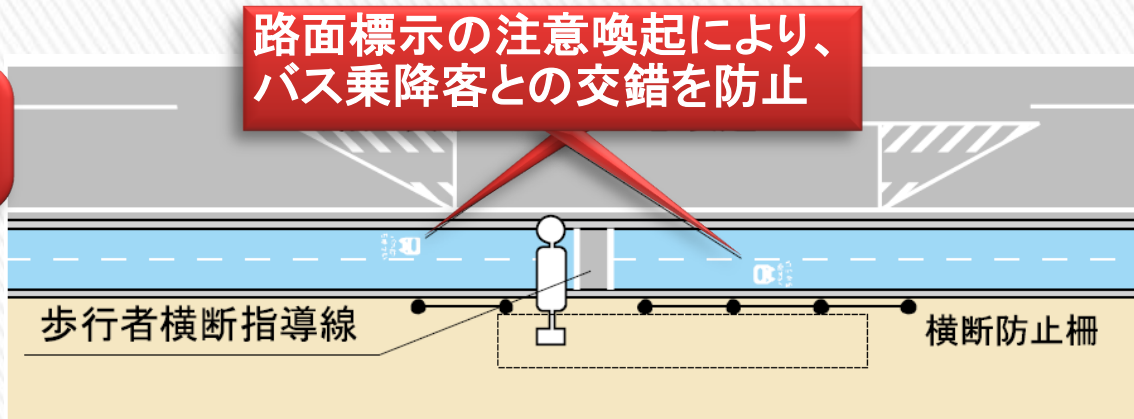
(参考) バス停部の整備手法

整備手法
(例)

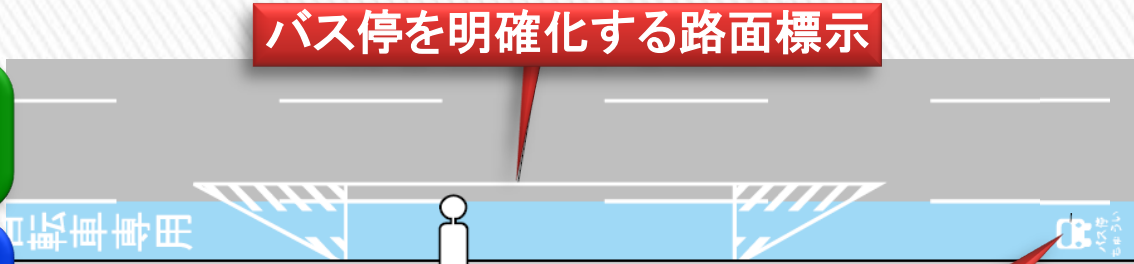
■基本的な考え方

自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険があることに留意するものとする。

自転車道



自転車専用
通行帯



自転車レーン
自転車指導線



堺市内

第3回協議会について

■次回の主要議題

■次回の主要議題

1. 自転車を取り巻く現状と課題

- これまでの取組み
- 茨木市の自転車利用の現状
- 課題のまとめ

第1回

2. 計画目標と基本方針

- 計画の目標
- 目標の実現に向けた基本方針

(本日)

第2回

第2回

■次回の主要議題

3. 自転車利用環境整備に向けた取り組み

- | | | |
|----------------|-------|-------------|
| □通行環境“はしる”に向けて | | (本日)
第2回 |
| □駐輪環境“とめる”に向けて | ..... | 第3回 |
| □安全利用“まもる”に向けて | ..... | 第3回 |
| □利用促進“つかう”に向けて | ..... | 第3回 |

4. 自転車利用環境整備計画(案)の作成

- | | | |
|---------------------------|-------|-----|
| □整備計画(素案)の作成 | ..... | 第3回 |
| □パブリックコメントを踏まえた整備計画(案)の作成 | ..... | 第4回 |

■計画の策定状況と今後の予定について

7月	ヒアリング調査の実施〔 13(日)、15(火) 〕
8月	8/13(水) 第1回協議会
9月	駐車場・駐輪場の利用実態調査の実施 高校生アンケート調査の実施
10月	
11月	11/21(金) 第2回協議会 (本日)
12月	
1月	1/21(水) 第3回協議会
2月	2月上旬 パブリックコメントの実施
3月	3月中旬 第4回協議会
3月	3月下旬 茨木市自転車利用環境整備計画の策定