

八尾市自転車活用推進計画

令和3年3月

八尾市都市整備部都市交通課

目 次

1. 総論	1
(1) 計画の背景・目的	1
(2) 計画の位置付け	1
(3) 計画の区域	2
(4) 計画の期間	2
2. 現状と課題	3
(1) 本市における自転車利用の現状	3
(2) 自転車利用に関する課題	16
3. 自転車活用の推進に関する目標及びそれに基づく施策	21
(1) 目標と施策	21
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	21
施策1. 自転車通行空間の計画的な整備と確保	
施策2. 需要に応じた自転車駐車場の適切な配置と効率的な管理運営	
施策3. 放置自転車対策	
施策4. まちづくりと連携した取り組みの実施	
目標2 自転車を利用した健康増進	25
施策5. 健康づくりに関する広報啓発を推進	
目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進	26
施策6. サイクリング環境の充実	
施策7. 観光情報等の発信と自転車活用の融合	
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	27

施策 8. 自転車の安全利用促進と利用者に対する交通安全教育・啓発の充実

施策 9. 子どもの交通安全教育の推進

施策 10. 災害時における自転車活用の推進

(2) 目標と指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

4. 推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31

(1) 計画の推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31

(2) 計画のフォローアップ及び見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31

(別添参照資料)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32

1 八尾市自転車ネットワーク計画

2 大阪府自転車通行空間 10 ヶ年整備計画 (案)

3 自転車放置禁止区域図及び自転車駐車場位置図

4 自転車指導啓発重点路線 (八尾市域) 大阪府警察ホームページより

5 自転車安全利用五則

6 自転車ルール啓発用リーフレット

1. 総論

(1) 計画の背景・目的

本市においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）や、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（昭和 55 年法律第 87 号）に基づき、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進してきました。

このようななか、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、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、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（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）が平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。

その後、法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」という。）が、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定され、法第 10 条及び 11 条において、都道府県・市町村（特別区を含む。）は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又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るところであります。

これらの状況を踏まえ、法第 11 条に基づき、八尾市自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定するものです。

(2) 計画の位置付け

・上位計画やその他関連計画との整理

本計画は、八尾市第 6 次総合計画基本構想・基本計画を上位計画に置き、八尾市都市計画マスタープランと整合を持たせて、本市における自転車の政策に関する最上位の計画として位置付けるものです。

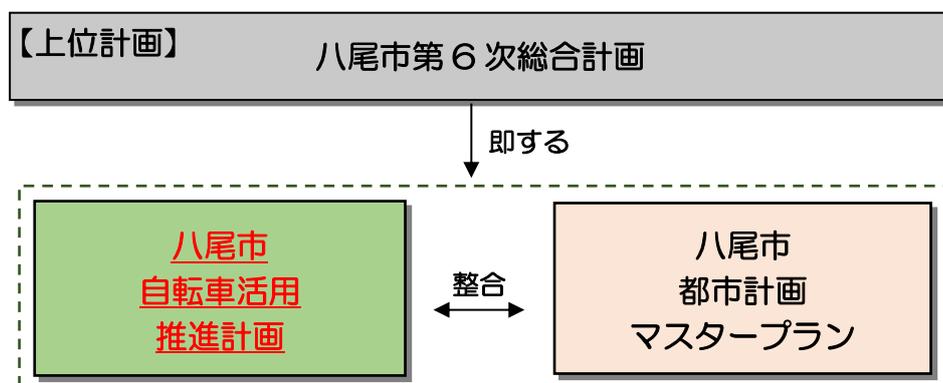


図1 計画の位置付け

(3) 計画の区域

本計画の対象とする区域は八尾市全域とします。

(4) 計画の期間

国の推進計画では、長期的な展望を視野に入れつつ、令和2（2020）年度を計画期末とする「交通政策基本計画」（平成27（2015）年2月13日閣議決定）等の各種計画との連携を図り、令和2（2020）年度までを計画期間としています。また大阪府が定める自転車活用推進計画では大阪府における他の自転車に関する計画などとの整合を図り令和7（2025）年度までとしています。

本市では、平成31（2019）年3月に、自転車利用環境の将来像や基本方針、また自転車通行空間の整備やネットワークの形成、実現に向けた取り組みなどをまとめた、「八尾市自転車ネットワーク計画」（参照資料1）（以下「市ネットワーク計画」という。）を作成しています。

本計画では上位・関連計画と整合を図り、令和3（2021）年度から令和10（2028）年度までの8年間を計画期間とします。

なお、本市を取り巻く社会の状況が大きく変わるなど、必要に応じて適宜見直しを図ります。

2. 現状と課題

(1) 本市における自転車利用の現状

・人口

本市の平成30年における人口は26万7千人、高齢化率は約28.1%であり、令和10年度では想定人口が25万4千人、高齢化率が約28.5%と推計されます。

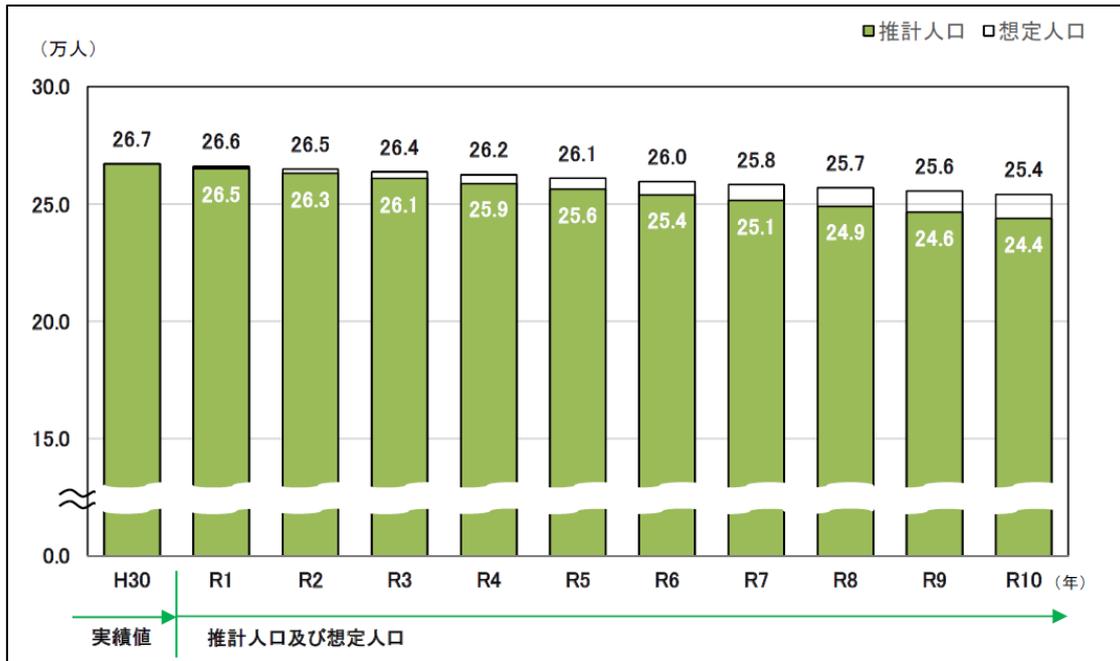


図2 推計人口と想定人口 (出典：八尾市第6次総合計画)

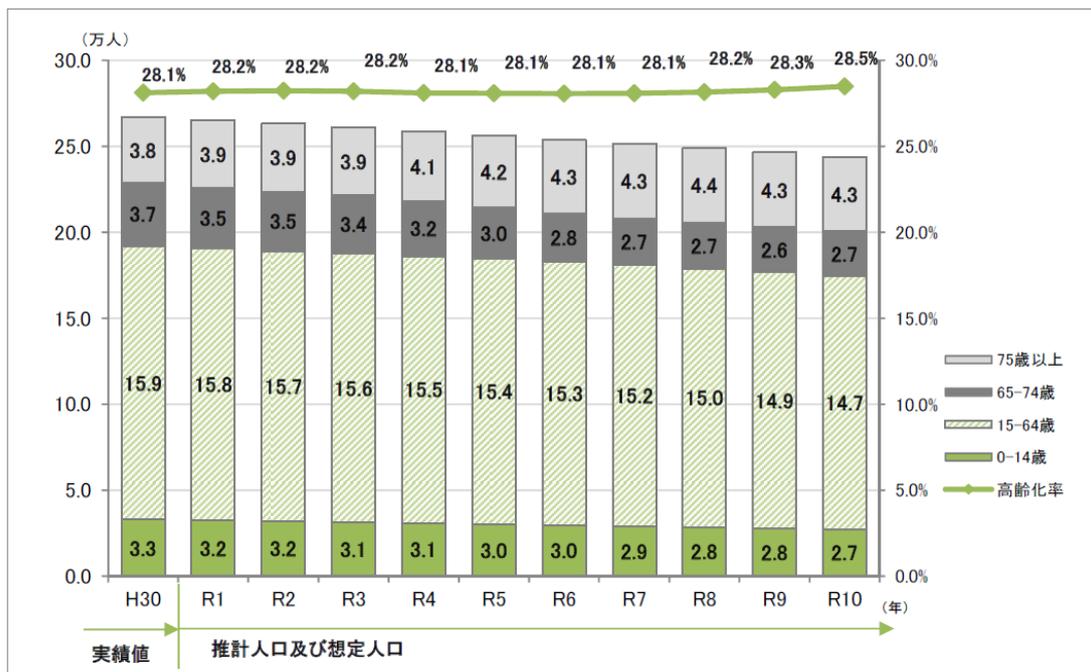


図3：推計人口 (年齢4区分) と高齢化率 (出典：八尾市第6次総合計画)

【参考】推計人口の算定条件について

平成30（2018）年9月末現在の八尾市住民基本台帳による男女別・年齢別人口を基準とし、令和元（2019）年度に推計を行ったものです。「推計人口」は本市の近年の人口動態の状況をもとに将来人口を推計したものであり、「想定人口」は本市の近年の社会動態のうち、20代及び30代の社会動態がゼロと仮定し、かつ合計特殊出生率が令和12（2030）年で1.8と仮定したものです。

・地勢

東部の山地と、約9割を占める西方に広がる平坦地に分かれており、平坦地は、南より北へ概ね1,000分の1のゆるやかな勾配となっています。標高は488mの高安山（東部山地）を除き、平均約10mとなっており、自転車の利用しやすい環境であります。

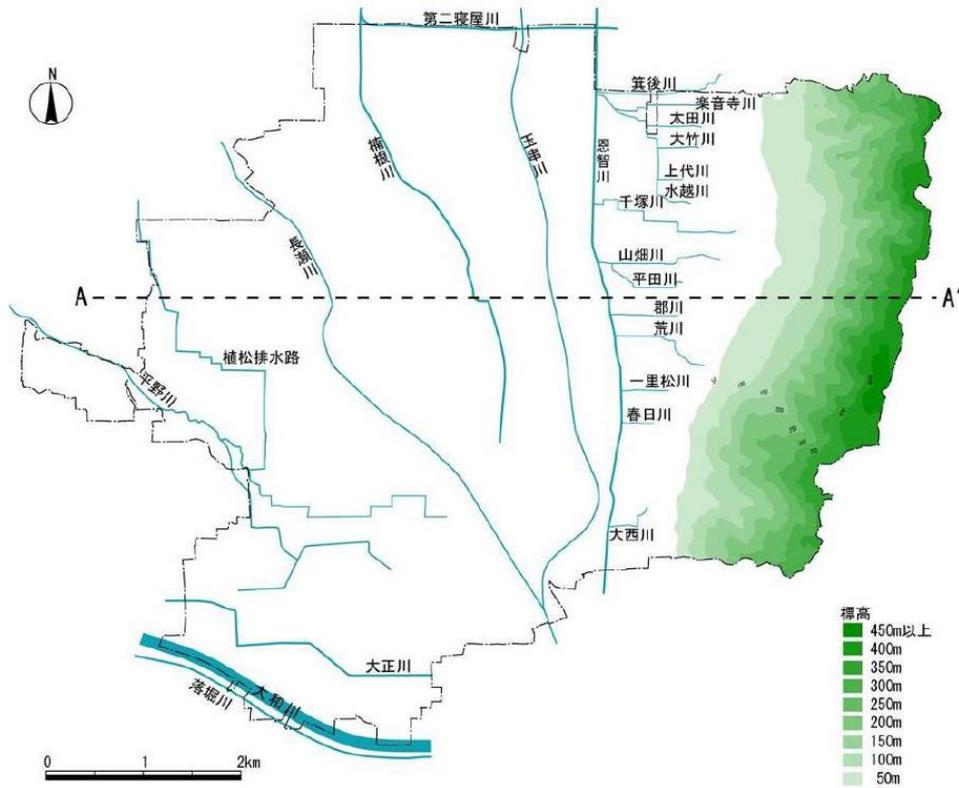


図4：主な河川と標高（出典：八尾市都市景観形成基本計画）

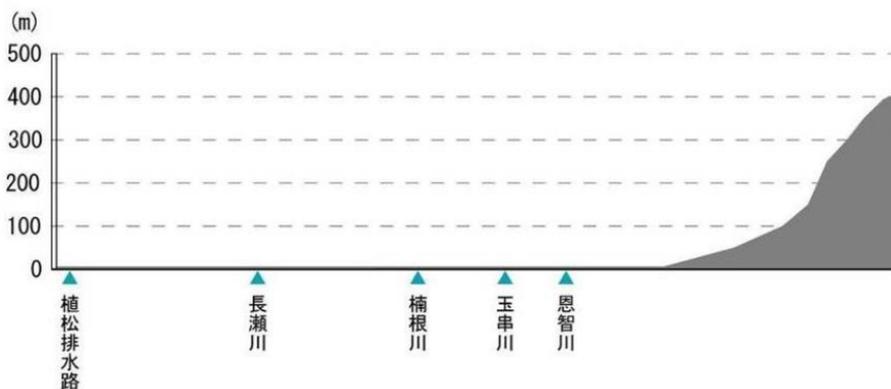


図5：断面（図3 A-A'面）（出典：八尾市都市景観形成基本計画）

・自動車交通関連情報

本市の主要幹線道路につきましては、大阪中央環状線（近畿自動車道）及び大阪外環状線（国道 170 号）、国道 25 号などがあり、通行の集中する交差点などにおいて交通渋滞が発生しています。

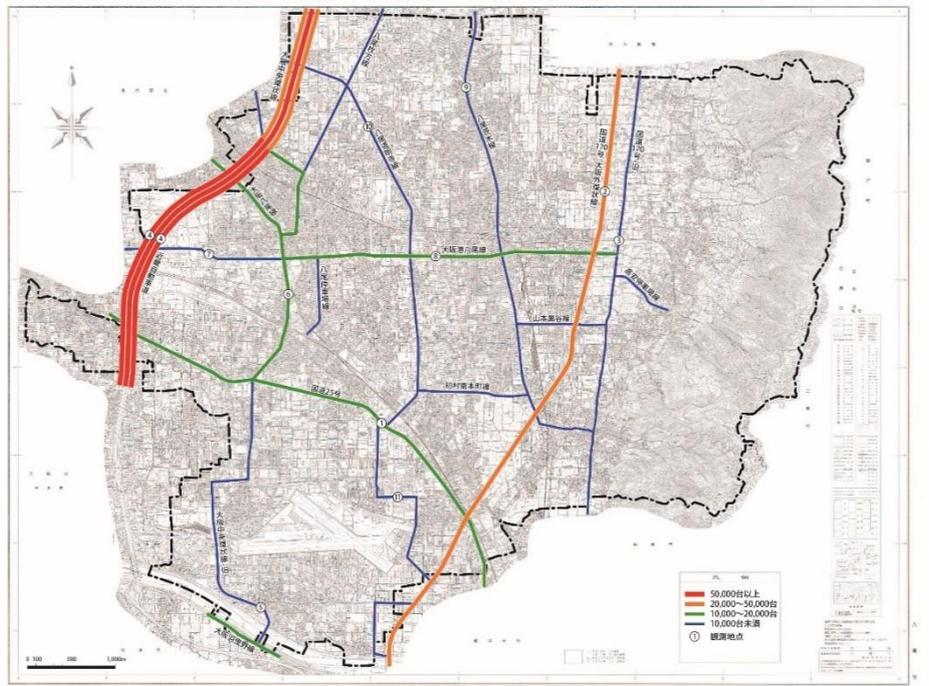


図 6：道路交通量（出典：平成 27 年道路交通センサス）

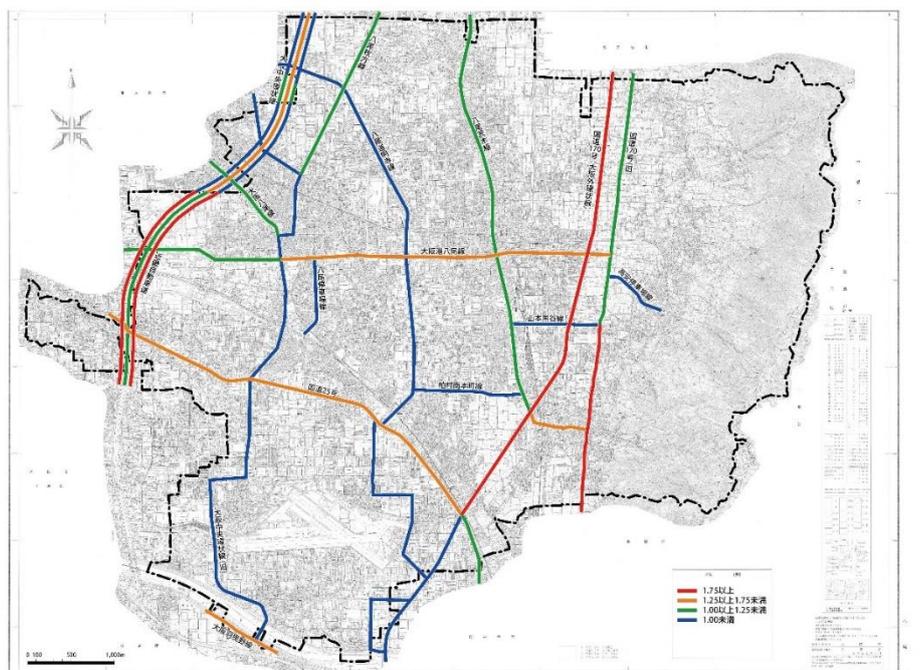


図 7：道路混雑度（出典：平成 27 年道路交通センサス）

・交通不便地

公共交通ネットワークについては、市内に近鉄8駅、JR3駅、大阪メトロ1駅の計12駅があり、1日の平均乗客数では近鉄八尾駅が2万人近くと最も多く、次いで、久宝寺駅、八尾駅、志紀駅、河内山本駅となっています。バスは、鉄道路線を補完する形で路線が整備されており、市内に76か所のバス停があります。また、鉄道駅やバス停から遠く、公共交通機関の徒歩圏外である交通不便地（※1）が一部の地域では広がっています。

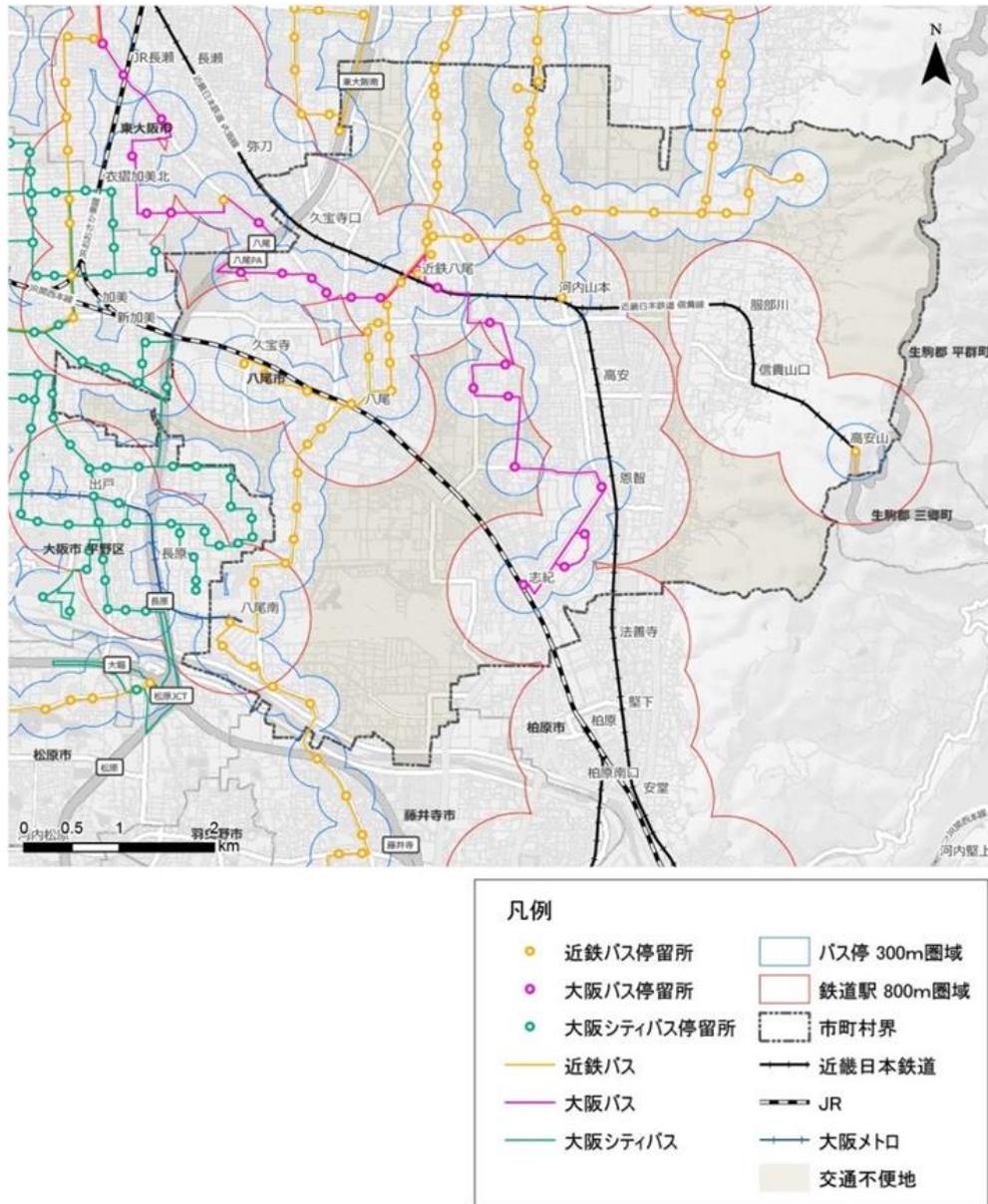


図8：公共交通ネットワークと交通不便地図（出典：移動に関する実態調査（令和元年11月実施））

※1：交通不便地

本計画においては、鉄道駅から800m、バス停から300m圏内を徒歩圏とし、それ以外の地域を交通不便地として位置づけています。

・自転車の利用状況に関するデータ

交通手段分担率を府内の中核市と比較すると、鉄道・バス等の公共交通の利用は低いが、自転車の利用は高い割合を示しています。

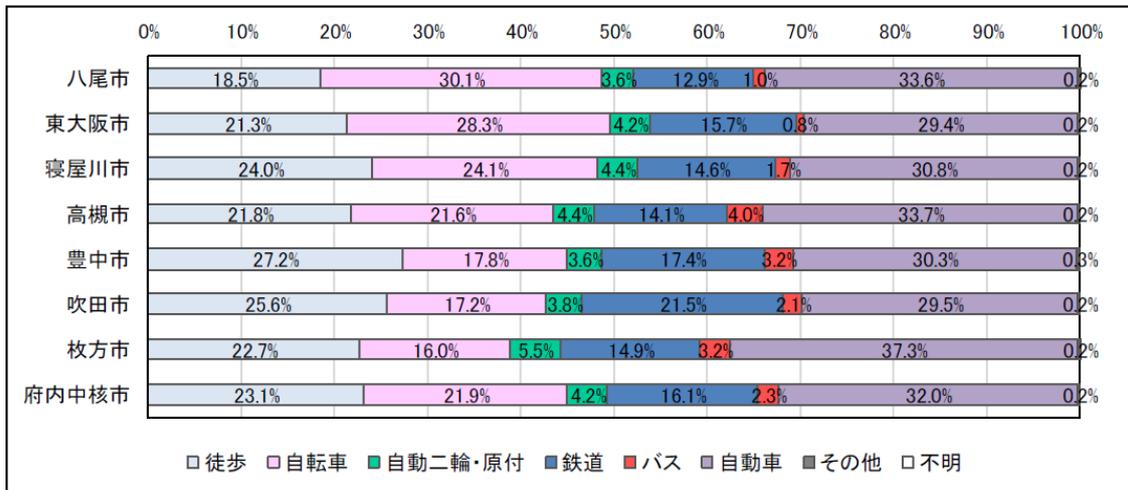


図9：交通手段分担率（出典：近畿圏パーソントリップ調査（平成22年））（※2）

※2：パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査。「人（パーソン）」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができます。

令和元年 11 月に、本市が行った移動に関する実態調査（以下、「実態調査」という。）では、通勤・通学、通院、買物時の移動手段としては、いずれも自転車での移動が最も多い結果となりました。また、年齢別に移動手段をみると、79 歳までは自転車での移動が多く、80 歳を超えると自転車での移動が減少する結果が見られました。

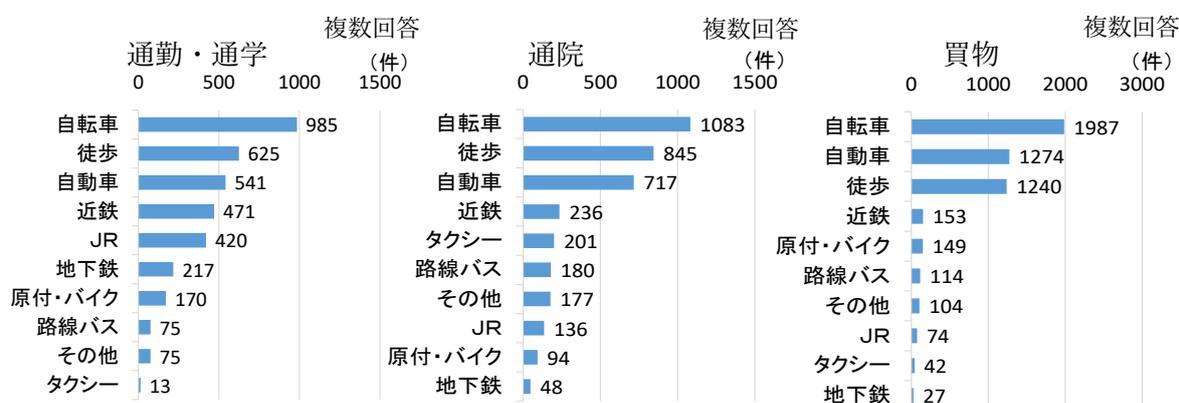


図 10：目的別移動手段（出典：移動に関する実態調査（令和元年 11 月実施））

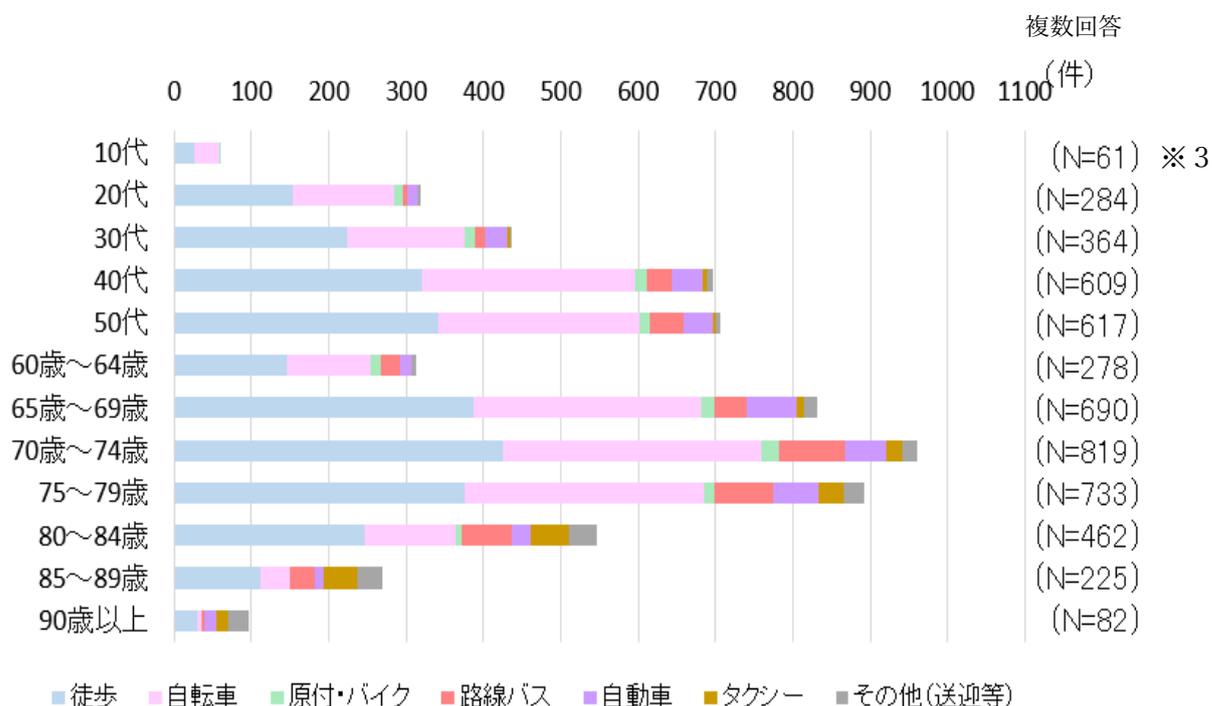


図 11：よく利用する鉄道駅への移動手段（出典：移動に関する実態調査（令和元年 11 月実施））

※ 3：N
回答数のこと

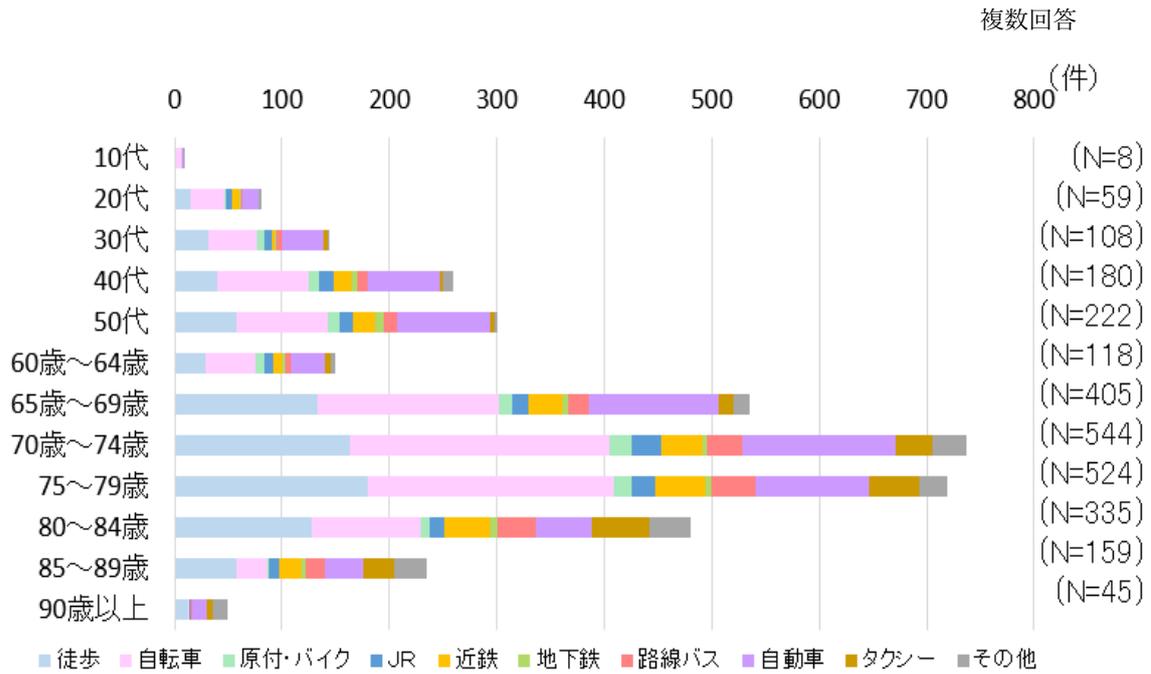


図 12：通院の移動手段（出典：移動に関する実態調査（令和元年 11 月実施））

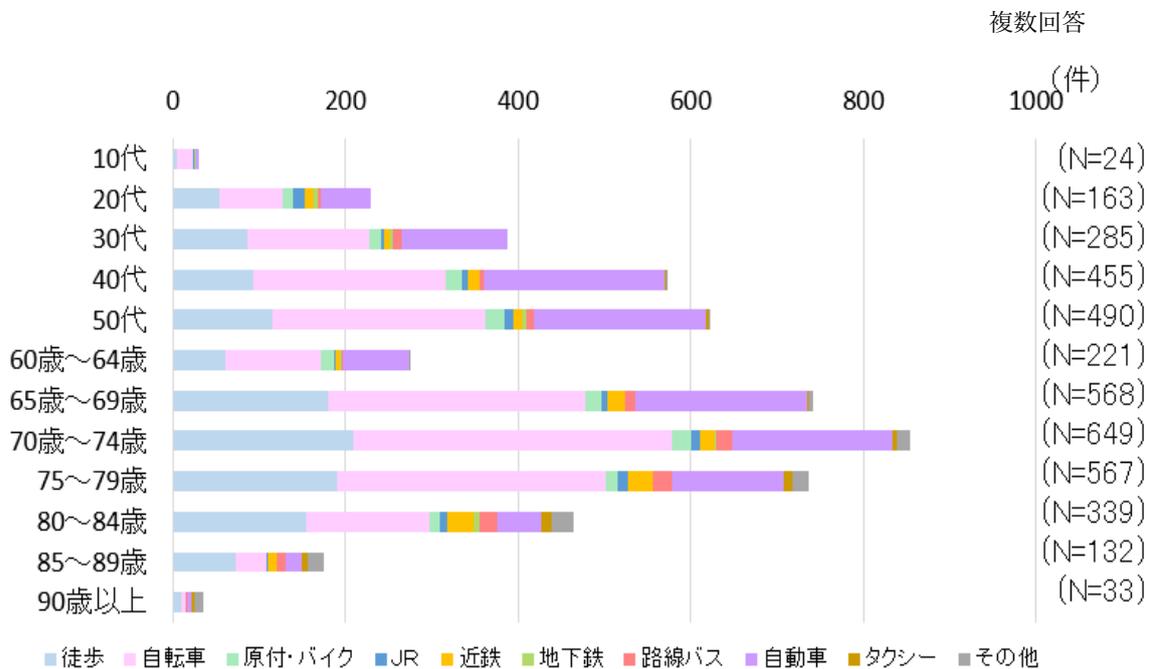


図 13：買物の移動手段（出典：移動に関する実態調査（令和元年 11 月実施））

令和元年度八尾市民意識調査（以下、「意識調査」という。）では、市内で利用する交通手段をみると、「自転車」が47.1%で最も多く、次いで「自家用車」（31.4%）、「鉄道」（7.0%）などとなっています。

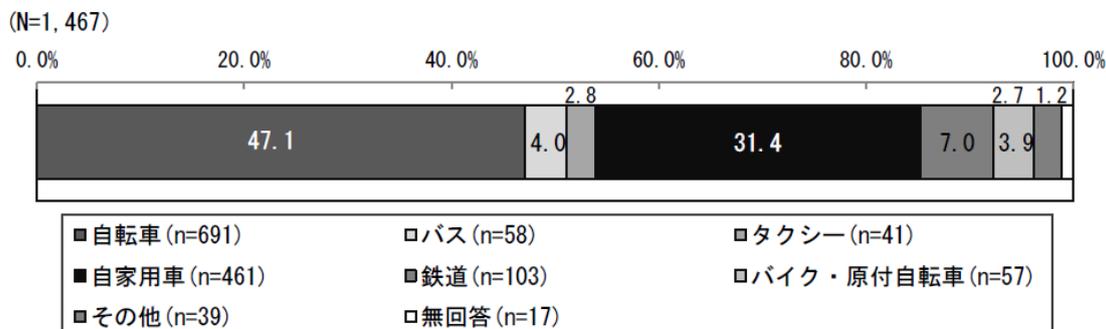


図 14：市内で利用する交通手段（出典：令和元年度八尾市民意識調査）

・自転車に対する市民意識

実態調査の結果では79歳までは自転車の利用率が高く、また、意識調査で都市基盤づくりに関する自由意見を尋ねたところ、73件のうち7件が自転車に関する意見となっています。

9	まちのにぎわいを生み出す都市基盤づくり 73 件	件数
	公共交通網を充実してほしい	16
	歩道を整備してほしい	11
	道路整備をしてほしい	9
	都市整備を適切に進めてほしい	7
	景観を大切にしてほしい	5
	自転車道を整備してほしい	4
	まちの緑化に力を入れてほしい	4
	公園の設備を充実してほしい	4
	通学路の安全確保をしてほしい	3
	車いすやベビーカーの人も通行しやすいよう道路の段差、障害物をなくしてほしい	2
	道路の渋滞を解消してほしい	2
	駅周辺を活性化してほしい	2
	駐輪場を整備してほしい	2
	市営住宅を作ってほしい	1
	放置自転車を撤去してほしい	1

図 15：都市基盤づくりに関する回答（出典：令和元年度八尾市民意識調査）

・自転車駐車場の情報

本市では市民が適切な場所に駐車をを行い、快適に自転車を利用できるまちをめざし、市内鉄道駅周辺に市営自転車駐車場（※4）3施設及び他の公的自転車駐車場（※5）11施設を整備しています（別添「自転車放置禁止区域図 及び 公的自転車駐車場位置図」参照）。鉄道駅への移動手段は自転車が最も多いことから、引き続き需要を把握するとともに、鉄道事業者と連携を図りつつ、鉄道駅周辺に民営を含めた自転車駐車場を提供していく必要があります。

（台）

近鉄沿線	八尾駅	河内山本駅	久宝寺口駅	高安駅	恩智駅
収容台数	1,063	3,356	600	845	609
一時利用者数	67,837	222,458	29,509	50,699	24,765
定期利用者数	10,505	21,349	3,499	6,989	3,266

JR沿線	八尾駅	久宝寺駅	志紀駅
収容台数	1,842	4,390	2,710
一時利用者数	175,616	310,545	228,209
定期利用者数	15,745	42,097	22,882

大阪メトロ沿線	八尾南駅
収容台数	3,406
一時利用者数	168,135
定期利用者数	23,911



図 16：令和元年度公的自転車駐車場 年間利用状況

※4：市営自転車駐車場

市内に設置している公的自転車駐車場のうち、本市において管理・運営を行っている施設。管理・運営については、指定管理者制度を導入しています。

※5：他の公的自転車駐車場

市内に設置している公的自転車駐車場のうち、本市の外郭団体である「八尾シティネット株式会社」において管理・運営を行っている施設。

・放置自転車の状況

本市では自転車の放置を防止し、市民の良好な生活環境を確保するため、市内鉄道駅 12 駅中 9 駅において、条例で自転車放置禁止区域（以下、「禁止区域」という。）を定めています（別添「自転車放置禁止区域図 及び 公的自転車駐車場位置図」参照）。自転車駐車場の整備や自転車利用者への啓発・指導並びに放置自転車及び原動機付自転車（以下、「放置自転車等」という。）の移動・保管により鉄道駅周辺の禁止区域における放置自転車等の移動台数は、平成 2 年度の 23,806 台をピークに年々減少しており、令和元年度では 3,577 台となっています。鉄道駅周辺の放置自転車等の更なる減少をめざし、引き続き自転車利用者への啓発・指導及び放置自転車等の移動・保管に取り組んでいく必要があります。

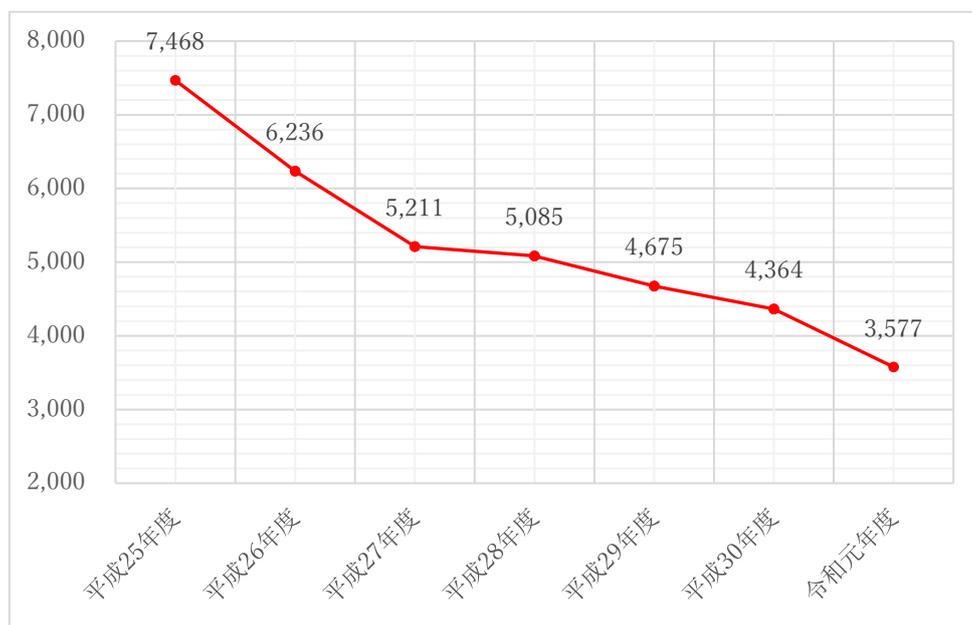


図 17：自転車放置禁止区域における放置自転車等の移動・保管台数の推移

・自転車交通事故の情報

市内の全交通事故件数は、平成 25 年には 1,329 件発生していましたが、令和元年には 712 件となり、減少傾向にあるといえます。そのうち、自転車関連事故件数は平成 25 年の 495 件に対し、令和元年には 271 件まで減少し、全事故件数同様に減少傾向にあるものの、全事故に占める自転車関連事故の割合は約 4 割と高い状況が続いており、この割合は大阪府下平均の約 3 割と比べても高い割合を占めています。

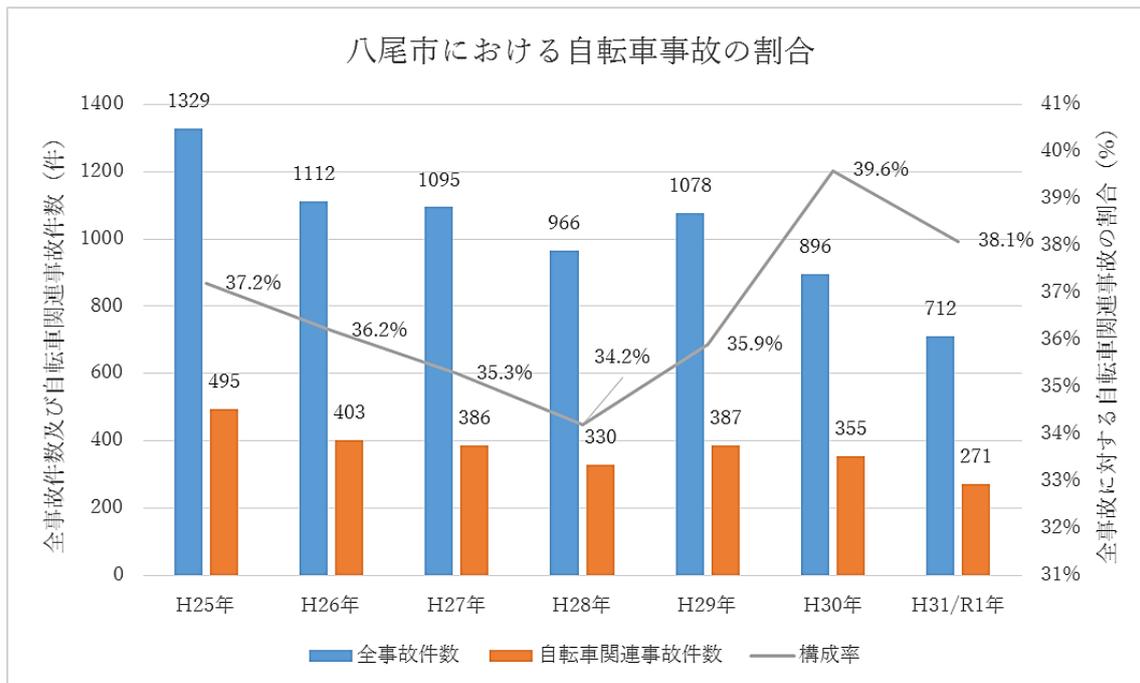


図 18：八尾市における自転車関連事故の割合（出典：八尾の交通事故）



令和元年の市内における交通事故は、通勤・通学（8～10時）及び夕方（16～18時）の時間帯に多く発生しており、歩行者・自転車関連事故発生箇所としては、幹線道路の交差点及び交差点付近で多く発生していますが、生活道路等の狭い道路でも事故が発生していることがわかります。

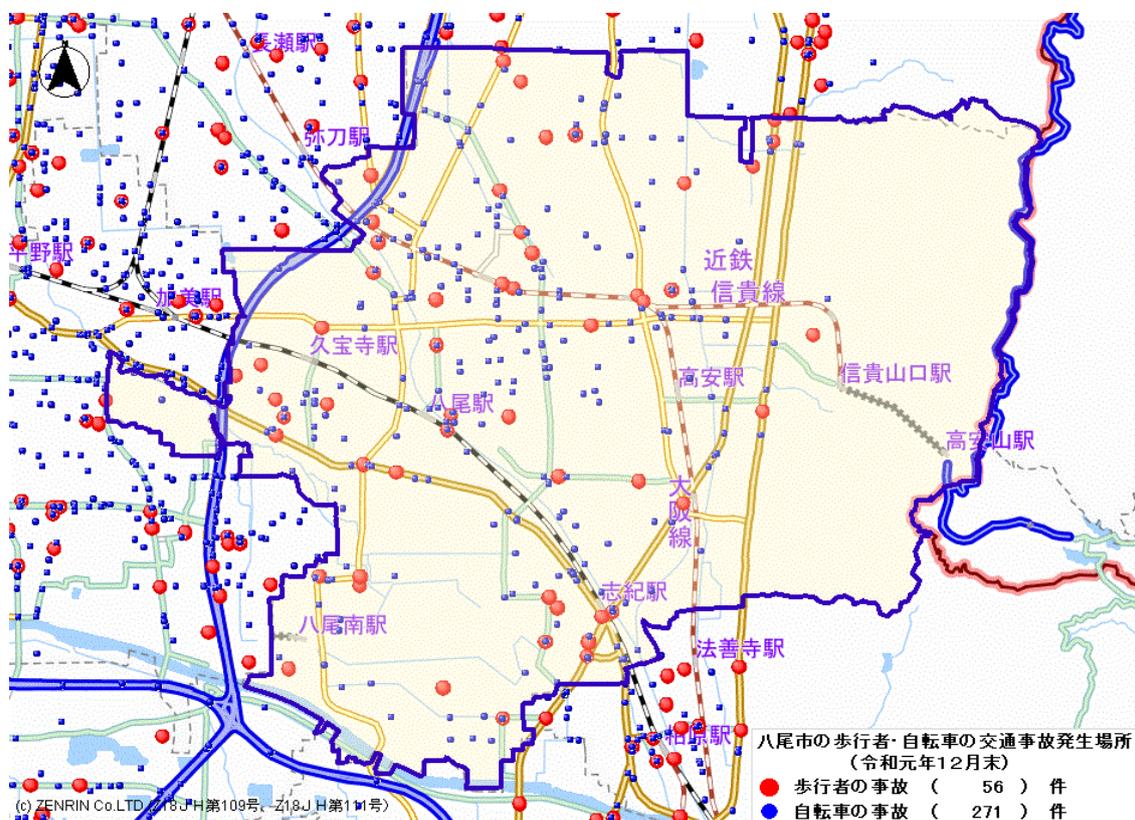


図 19：令和元年 歩行者・自転車関連事故発生箇所（大阪府警ホームページより）



(2) 自転車利用に関する課題

・都市環境

地球温暖化対策や渋滞対策を進めるうえで、短中距離の移動手段を自家用車利用から、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車利用へと転換することが重要です。そのため、自転車通行空間の整備など自転車の利用環境を整えることが必要です。

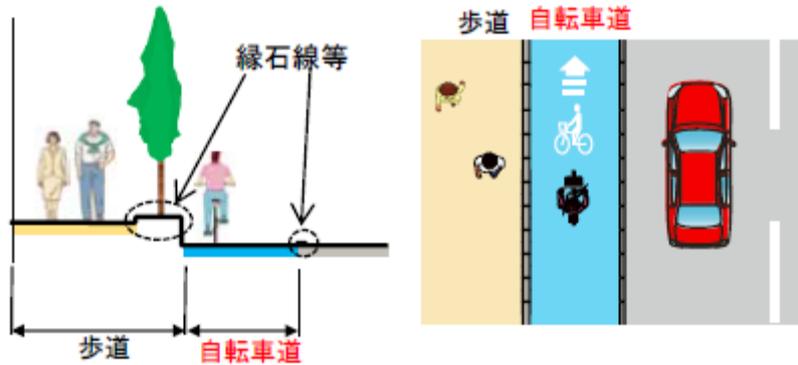


図 20：自転車道の整備イメージ（出典：八尾市自転車ネットワーク計画）

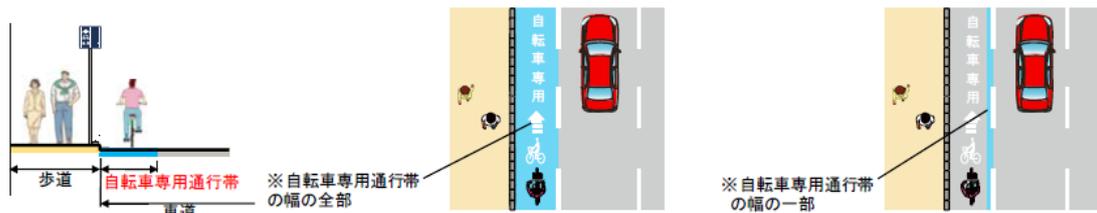


図 21：自転車専用通行帯の整備イメージ（出典：八尾市自転車ネットワーク計画）



図 22：車道混在（歩道あり）の整備イメージ（出典：八尾市自転車ネットワーク計画）

・市民の健康増進

本市では、運動習慣がある人の割合は、平成 22 年度と比較して減少傾向にあります。特に若い世代で意識的に運動している人が少ない状況で、日頃から身体を動かすことを意識して生活している人も多くありません。

メタボリックシンドローム（※6）該当者数、予備群該当者数の状況についてみると、平成 22 年度以降、増加傾向にあります。受診者数に対する該当者は 16%前後、予備群は 11~12%の割合で推移しています。

また、要支援・要介護認定者数が増加している一方で、要介護状態の大きな要因といわれるロコモティブシンドローム（※7）の認知度は高くありません。

国で策定された「健康づくりのための身体活動基準 2013」では、身体活動を増加させることによってリスクを低減できるものとして、糖尿病・循環器疾患等に加え、がんやロコモティブシンドローム・認知症が含まれることが明確にされています。

体重コントロールや生活習慣病予防の観点での運動・身体活動の効果や、高齢に伴う身体への影響などを正しく理解し、生涯を通じて健康な身体づくりをめざしていくことが重要ななか、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、健康寿命の延伸に寄与することが期待できます。

さらに、タンDEM自転車（※8）やハンドサイクル（※9）等を活用した障がい者スポーツは、障がい者の生きがいや生活の質の向上、健康長寿社会や共生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。

※6：メタボリックシンドローム

内臓脂肪型肥満をきっかけに脂質異常、高血糖、高血圧となる状態のこと。

※7：ロコモティブシンドローム

骨や関節、筋肉など運動器の衰えが原因で、「立つ」「歩く」といった機能（移動機能）が低下している状態のこと。

※8：タンDEM自転車

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。

※9：ハンドサイクル

クランクを手で回して進む自転車のこと。手こぎ自転車ともいいます。

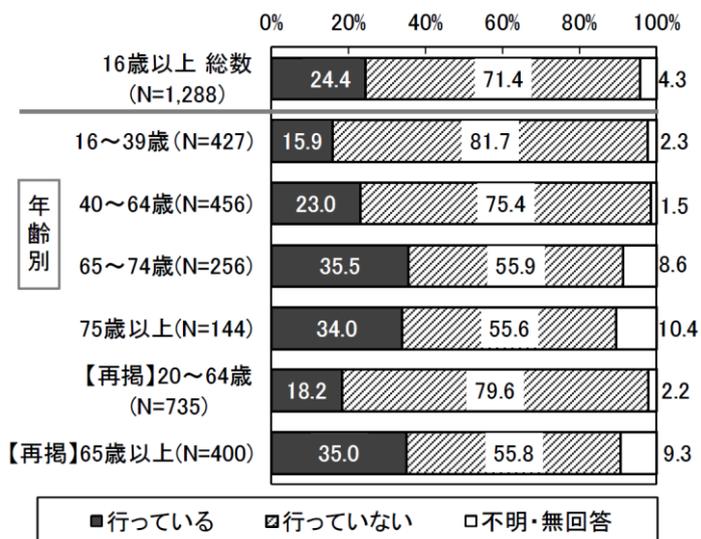


図 23：1回30分以上の運動を週2回以上かつ1年以上継続している市民の割合（出典：健康日本21 八尾第3期計画及び八尾市食育推進第2期計画）

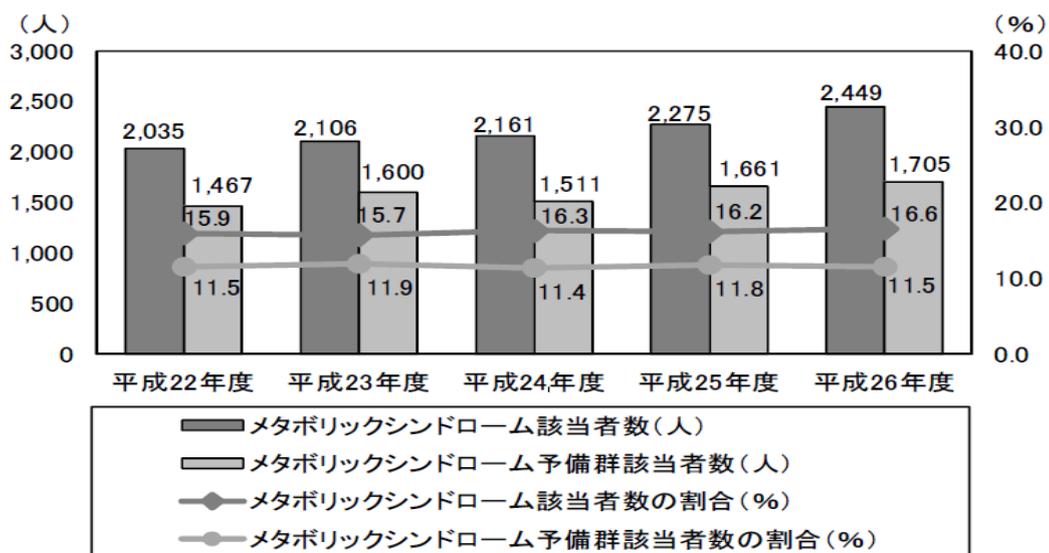


図 24：メタボリックシンドローム該当者数・メタボリックシンドローム予備群該当者数・各該当者割合の年次推移（出典：健康日本21 八尾第3期計画及び八尾市食育推進第2期計画）

・観光振興

本市の観光資源は、歴史、自然、農産物、ものづくり、食、文化、伝統、まちなみ等多彩で、現状でも全国的に誇れる資源が多く見受けられます。

また、近年は、名所・旧跡めぐり、買い物・食べ歩きを行う従来型の観光から、地域の生業や生活を知る、体験する観光へのニーズが高まっており、このようなニーズは、地域への関わりの度合いが高まります。地域を知ること、地域に溶け込む交流人口が増大し、リピート率が高まることでまちが活性化するとともに、移住・定住につながることを期待できます。

このようななか、旅行者のニーズがモノ消費からコト消費へ変化しており、自転車を活用した観光地域づくりが期待されており、移動手段として市内の9駅にはレンタサイクル（※10）が設置されています。

※10：レンタサイクル

自転車駐車でいう貸し自転車

・安全安心

本市における自転車関連事故件数及び負傷者は減少しているものの、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、依然として約4割と高くなっています。この数値は全国平均及び大阪府下平均より高く、本市内における自転車事故の抑止対策は課題となっています。

大阪府下における自転車事故は交差点やその付近で、直進する自転車が事故全体の70%以上を占めています。

このような事故の傾向を踏まえた安全対策が必要であり、交通ルール・マナーの周知徹底や、広報啓発などの推進により、自転車利用者の安全意識の向上を図り、自転車事故の削減をめざします。

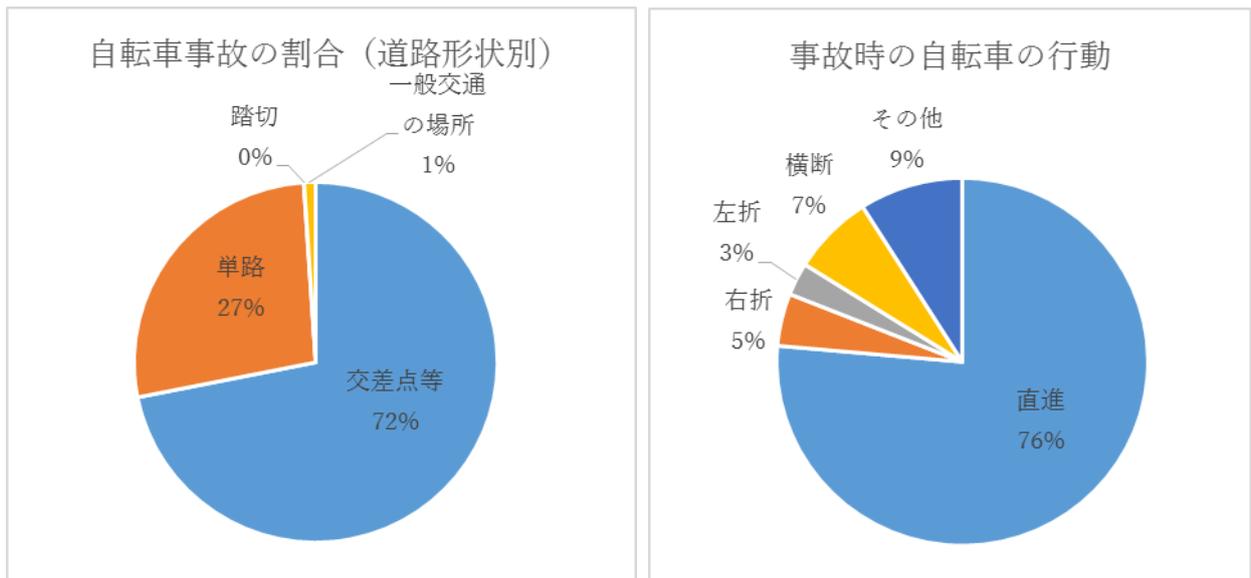


図 25：自転車事故の道路形状別割合、車両相互事故における類型（令和元年「大阪の交通白書」より）

自転車乗車中の交通事故では転倒時に頭部を損傷することが多く、それが致命傷となるケースが多数見られます。しかしながら、大阪府下における自転車乗車中のヘルメット着用率は 1 割を下回るという非常に低い数値です。また、大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例では、自転車利用者は、自転車損害賠償保険等に加入しなければならないとされています。万が一、自転車事故にあった場合に備えて、自転車乗車中のヘルメットの着用と、自転車損害賠償保険への加入が課題となっています。

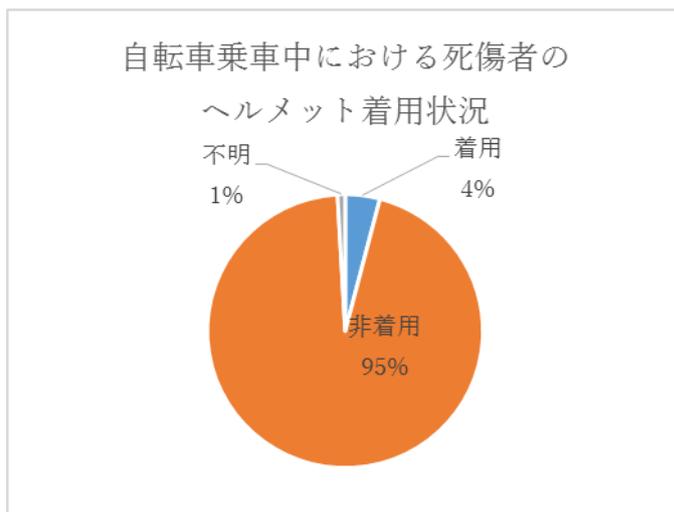


図 26：自転車乗車中のヘルメット着用状況（令和元年「大阪の交通白書」より）

3. 自転車活用の推進に関する目標及びそれに基づく施策

(1) 目標と施策

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げます。また、これらの目標達成のために法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針や国や大阪府の自転車活用推進計画の施策も踏まえて、具体的に実施すべき施策を定め、着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、つぎのとおり定めます。

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

【施策の基本方針】

- ・コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の度を低減させることによって、将来的な交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ります。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティ（※11）に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進します。
- ・徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図ります。

※11：モビリティ

乗り物や移動手段のこと。

施策1 自転車通行空間の計画的な整備と確保

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進します。また、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、安全に安心して走行できる自転車通行空間の確保を図ります。

① 安全で快適な自転車通行空間の整備

「大阪府自転車通行空間10ヶ年整備計画(案)」と連携させながら、市ネットワーク計画にて選定している自転車ネットワーク路線及び今後整備する都市計画道路において、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めます。とくに、鉄道駅周辺など幅員が狭い道路については、国・大阪府と連携し、安全でわかりやすい路面表示方法を導入して、自転車・歩行者の安全確保を図ります。



図 27：近鉄八尾駅東側の自転車通行空間

② 様々な交通手段との連携

市民、公共交通事業者、交通管理者、道路管理者などで構成される八尾市地域公共交通会議と連携して、自転車通行空間の安全性や快適性の改善に向けた取り組みを推進します。

③ 交通安全施設の適切な設置、維持管理

交通の安全性と円滑な交通を確保するため、カーブミラーやガードレールなどの交通安全施設の適切な設置、維持管理を図ります。

④ マイカーに依存しない持続可能な交通社会の実現

市民等の日常生活における交通手段の利用について、鉄道やバス、自転車の利用が促進されるよう、様々な媒体をとおした広報活動を進めます。

⑤ 自転車通行空間における違法駐車取締り

自転車通行空間において、自転車の進行を妨げる違法駐車取締りを推進し、自転車通行空間を確保します。

⑥ めいわく駐車の防止事業の推進

違法・めいわく駐車追放意識の高揚を図るべく、地域住民や関係機関と連携し、駐車指導パトロールを定期的実施するとともに、警告ステッカーを貼付し、違法・めいわく駐車の防止を推進します。

施策2 需要に応じた自転車駐車場の適切な配置と効率的な管理運営

鉄道事業者との連携を強化すること等により、自転車の駐車需要に応じた自転車駐車場の整備を推進します。また、交通結節点機能の充実のため、レンタサイクル事業の活動を支援します。

① 市営自転車駐車場の適正管理

八尾市自転車駐車場の設置及び管理に関する条例により設置している市営自転車駐車場（3箇所）及び市内鉄道駅9駅に設置している他の公的自転車駐車場（11箇所）について、自転車を利用する市民の利便性の向上を図りながら適正な管理と効率的な運営を図っていきます。

② レンタサイクル事業の活動支援

市営自転車駐車場及び他の公的自転車駐車場において実施しているレンタサイクル事業について、市民への周知に努めるとともに、リサイクル自転車の提供を行う等その活動を支援していきます。

また、レンタサイクルの自転車駐車場間での共有等、利便性の向上に向け関係機関と連携し検討します。

③ 民間事業者主導によるシェアサイクルの導入を検討

全国各地で普及が進んでいる、民間事業者主導によるシェアサイクル（※12）の導入を検討します。

※12：シェアサイクル

様々な場所にサイクルポートを設置し、他の人と自転車をシェア（共有）し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法

施策3 放置自転車対策

自転車放置禁止区域の指定等により、放置自転車対策を行うことにより、市民の良好な生活環境を確保し、市民生活の安心・安全を図ります。

① 自転車放置禁止区域の指定と放置防止対策

八尾市放置自転車の防止に関する条例（以下、「放置防止条例」という。）により、市内鉄道9駅周辺に自転車放置禁止区域（以下、「放置禁止区域」という。）を定めており、その周知を図るとともに区域内に放置された自転車については、移動保管も含めた対策を行うことにより良好な生活環境の確保を図ります。

② 移動した自転車の適正保管と再発防止

放置禁止区域内に放置された自転車については、八尾市移動自転車保管所へ移動し、適切に保管するとともに、所有者への返還の際には移動保管料を徴収するとともに、自転車駐車場の利用促進を図り再発防止に努めます。

③ 機械式自転車駐車場の設置

放置防止条例等により、放置禁止区域内を中心に短時間の自転車の放置を防止するため、必要に応じ機械式自転車駐車場（前輪ロック式のサイクルラック）の設置を検討します。

④ 鉄道駅周辺の官民連携による放置自転車対策

鉄道駅周辺における放置自転車は、街の美観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの方の通行の妨げとなり、道路や駅前広場の機能を著しく低下させる要因となっています。そのため、「自転車を放置しない・させない」という意識の高揚を図るため、関係機関・団体と連携し、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を継続して実施します。



図 28：駅前放置自転車クリーンキャンペーンの様子

施策4 まちづくりと連携した取り組みの実施

生活道路における通過交通の抑制や自転車通行空間の整備などのまちづくりと連携した総合的な取り組みを検討します。

① 道路空間の再配分に伴う通行環境の改善

交通量の多い鉄道駅周辺においては、都市計画道路の整備と連携しながら、地域ニーズに応じた道路空間の再配分などについて検討することで、歩行者や自転車の通行空間を確保するとともに、道路占用に係る規制緩和を検討することで、にぎわいと魅力あるまちづくりの整備をすすめます。

目標2 自転車を利用した健康増進

【施策の基本方針】

- ・心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、市民の健康寿命の延伸等をめざすため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOL（Quality Of Life）（※13）の向上に資するよう、日常の身体活動量の増加・底上げを図ります。

※13：QOL（Quality Of Life）

生活の質のことをいいます。

施策5 健康づくりに関する広報啓発を推進

市民の健康に関する意識の向上を図り、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進します。

① 健康づくり等の情報発信

自転車活用による健康づくりや医療費に与える影響などに関する知見、医学的効果に関する調査・研究などの情報の共有を図ります。また、健康づくりと自転車に関する情報提供を行います。

目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進

【施策の基本方針】

- ・自転車に乗ることそのものを楽しんだり、自転車を活用し地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型観光を促進し、地域の活性化を図ります。

施策6 サイクリング環境の充実

広域的な自転車通行環境の充実などサイクルツーリズム（※14）の促進を図ります。

※14：サイクルツーリズム

自転車を活用した観光の総称

① 南河内サイクルライン（八尾河内長野自転車道線）の周知

大和川にかかる大正橋から、大和川の堤を走り、新大和橋で石川サイクリングロードに入り、河内長野に至るコースである南河内サイクルラインの周知を行います。

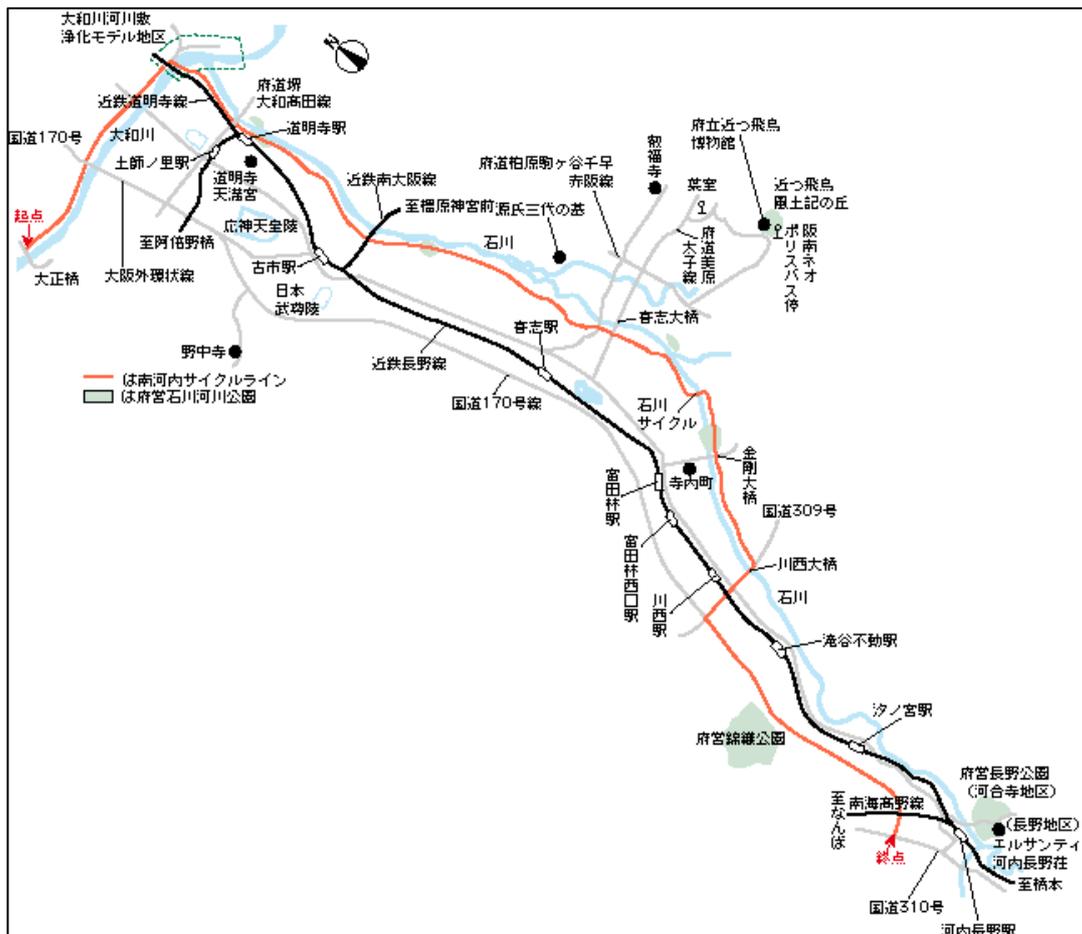


図 29：南河内サイクルライン（八尾河内長野自転車道線）マップ（出典：大阪府 HP）

施策7 観光情報等の発信と自転車活用の融合

観光資源と自転車活用を融合させることで、観光振興を図ります。

① 文化・観光情報を掲載したやおサイクリングマップ等の情報発信

市内の観光名所や見どころなどの観光を促進するため、文化観光の情報を掲載した「やおサイクリングマップ」や、大阪府が作成している「大阪東部サイクリングマップ」等を活用し情報発信を行います。

② 関係機関と連携した情報発信

国や関連自治体、企業等と連携し、地域の観光スポットをはじめとする様々な情報を発信していきます。

③ 民間事業者主導によるシェアサイクルの導入を検討

全国各地で普及が進んでいる、民間事業者主導によるシェアサイクルの導入を検討します。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

【施策の基本方針】

- ・自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められています。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会をめざします。
- ・自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図ります。
- ・災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させます。

施策8 自転車の安全利用促進と利用者に対する交通安全教育・啓発の充実

市民の交通安全意識の向上に資する広報・啓発活動を推進するとともに、自転車利用者に対し正しい自転車運転の教育・指導をすることにより、自転車の安全な利用を促進します。

① 自転車安全利用五則の周知

各種イベントや広報チラシ・ポスター並びに市ホームページなどにより、自転車安全利用五則（参照資料5）である「自転車は車道が原則」「車道は左側を通行」「歩道は歩行者

優先」「安全ルールを守る」「子どもはヘルメットを着用」について周知を行い、自転車利用者の交通安全意識の向上を図ります。

② 大阪府自転車条例4本柱の周知

各種イベントや広報チラシ・ポスター並びに市ホームページなどにより、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の4本柱となる「自転車保険の加入義務化」「交通安全教育の充実」「自転車の安全利用（高齢者のヘルメット着用・自転車の点検及び整備・反射器材の装着）」「交通ルール・マナーの向上」について周知を行い、自転車利用者の交通安全意識の向上を図ります。（参照資料6）



図 30：市内公園に設置した自転車の点検についての啓発看板

③ 交通安全思想の普及・浸透を図る広報啓発イベントの実施

広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図るため、全国交通安全運動において、交通安全イベント等を開催するとともに、ポスターやリーフレットでの広報啓発を行います。

また、毎月ミニバイク・自動二輪車・自転車の安全指導日（※15）に合わせて、歩行者及び自転車運転者の交通事故防止を意識づける啓発を行います。

※15：ミニバイク・自動二輪車・自転車の安全指導日

毎月8日。大阪府交通安全対策協議会が、春の全国交通安全運動など各季の交通安全運動期間だけでなく、毎月決まった「府内一斉交通安全指導日」の1つとして定めている。

④ 地域における交通安全教室の実施

地域の要望に応じ、交通安全教室を随時実施し、自転車の正しい利用や、高齢者には加齢に伴う身体機能の変化による交通行動への影響や、自動車運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動について理解を深めていただき、安全に道路を通行するための知識習得を図ります。また、交通安全教室では、幅広い年齢層を対象とし、ひとりでも多くの方々に交通安全意識の醸成を図るため、動画教材(DVD)をPRし活用します。

⑤ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの周知

自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等を記載したチラシを配布する等、地域住民への周知を図ります。

施策9 子どもの交通安全教育の推進

子どもの交通安全教育を推進するため、学校等における交通安全教室を開催します。

① 交通安全教室の開催

市内の幼稚園、保育園、こども園、小学校等において、交通安全教育を積極的に推進し、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を高め、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目的とした交通安全教室を開催することで、交通安全意識の向上を図ります。

② 交通安全子ども自転車大会を通じた交通安全意識の向上

交通安全教室の教育効果をより一層高めるため、交通規則や自転車の安全な乗り方等についての学科テストと、自転車の安全な乗り方と安全な走行を評価する実技テストの競技を通じて、交通安全の知識と技能を身につけ習慣化を図ることによって交通事故防止に寄与する交通安全子ども自転車大会（※16）を通じて交通安全意識の向上を図ります。

※16：交通安全子ども自転車大会

子どもに交通安全の知識と技能を身につけさせ、習慣化を図ることにより交通事故を防ぐことを目的として、大阪府自転車安全教育推進委員会が主催する大会

③ 通学路周辺の安全点検の実施

教育委員会、学校、警察、道路管理者等により、通学路の安全点検を実施し、危険箇所に対してハード・ソフトの両面から必要な対策を講じることで、通学路の安全確保を図ります。

施策10 災害時における自転車活用の推進

災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図ります。

① 災害時における自転車活用の推進

災害発生後の情報収集や復旧時及び住民の避難時など、平成30年12月に変更された国土強靱化基本計画（国）を参考に、災害時における自転車の活用について推進します。

(2) 目標と指標

施策	指標
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と確保	▶ 自転車通行空間の市道整備延長 基準：0.46 km (令和2年度) 目標：5.8 km以上 (令和10年度)
施策2 需要に応じた自転車駐車場の適切な配置と効率的な管理運営	▶ 公的自転車駐車場の利用率 基準：85.3% (令和元年度) 目標：90%以上 (令和10年度)
施策3 放置自転車対策	▶ 指定管理施設アンケートの「大変満足」の回答率 基準：28.0% (令和元年度) 目標：45%以上 (令和10年度)
施策4 まちづくりと連携した取り組みの実施	▶ 自転車放置禁止区域内の移動保管台数 基準：3,577 台 (令和元年度) 目標：2,200 台 (令和10年度)
目標2 自転車を利用した健康増進	
施策5 健康づくりに関する広報啓発を推進	▶ 市民意識調査で移動に用いる交通手段を自転車と回答した割合 基準：47.1% (令和元年度) 目標：50%以上 (令和10年度)
目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進	
施策6 サイクリング環境の充実	▶ やおサイクリングマップ等の活用 ▶ 民間事業者主導によるシェアサイクル (レンタサイクルの充実) の検討
施策7 観光情報等の発信と自転車活用の融合	
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	
施策8 自転車の安全利用促進と利用者に対する交通安全教育・啓発の充実	▶ 交通安全教室 (小中学校及び未就学施設) の実施回数 基準：100 回 (令和元年度) 目標：100 回 (毎年度)
施策9 子どもの交通安全教育の推進	▶ 自転車関連事故件数 基準：271 件 (令和元年度)
施策10 災害時における自転車活用の推進	目標：前年度対比減少

4. 推進体制

(1) 計画の推進体制

- ・本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係部署、関連団体が緊密に連携して施策の推進を図ります。
- ・本計画においては、八尾市第6次総合計画とも整合を図りながら、SDGs（持続可能な開発目標）を意識して取り組んでいきます。

(2) 計画のフォローアップ及び見直し

- ・社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行うとともに、国の推進計画及び大阪府自転車活用推進計画の改定がなされた場合には、改定内容と当該計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを検討します。

(別添参照資料)

- 1 八尾市自転車ネットワーク計画
- 2 大阪府自転車通行空間10ヶ年整備計画(案)
- 3 自転車放置禁止区域図面及び自転車駐車場位置図
- 4 自転車指導啓発重点路線(八尾市域) 大阪府警察ホームページより
- 5 自転車安全利用五則
- 6 自転車ルール啓発用リーフレット