

高槻市における自転車利用環境整備について

大西 朋

高槻市 都市創造部 道路課 (〒569-0067大阪府高槻市桃園町2-1)

大阪府高槻市では、2012年11月に国土交通省及び警察庁から発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、学識経験者、市民、関係団体と議論を重ね、2015年3月に「高槻市自転車安全利用条例」を制定し、同じく2015年3月に「たかつき自転車まちづくり向上計画（基本計画）」を策定した。

本稿では、「たかつき自転車まちづくり向上計画（基本計画）」の概要及び、2016年3月に整備した、自転車通行空間に関する事例について紹介する。

キーワード 自転車，安全，計画

1. 高槻市における自転車の利用実態

本市における通勤通学時の自転車利用率は28%と全国的に見ても多く、全国の政令指定都市及び中核市（計62都市）の中で第4位となっている。（図-1）この自転車利用率の高さに起因し、本市では自転車関連事故が約600件発生しており、2013年の全交通事故に占める自転車関連事故の割合は37%を占め、全国（19%）や大阪府（33%）の割合に比べて高くなっている。（図-2）

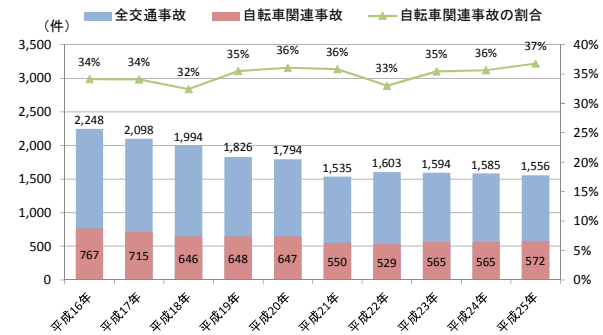


図-2 自転車関連事故の発生件数（大阪府警察資料より作成）

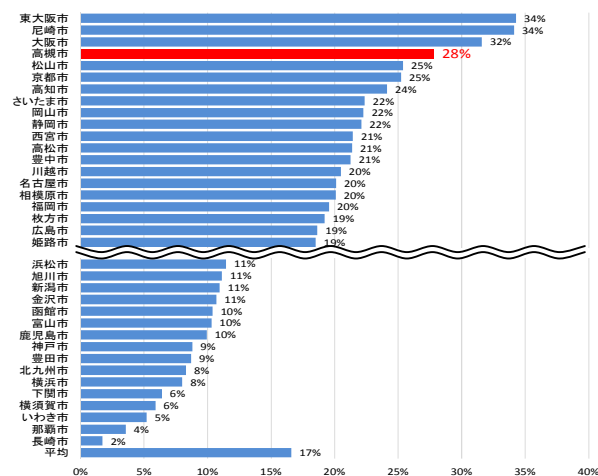


図-1 政令指定都市・中核市における通勤通学時の自転車利用率（出典：2010年国勢調査より作成）

2. 自転車利用条例の制定及び基本計画の策定

本市では2013年度に庁内関係部局で構成する「高槻市自転車利用環境検討ワーキンググループ」を設置し、市内の自転車利用環境整備に向けた取組の研究を行った。さらに、2014年度には、学識経験者や市民、学校関係者、関係団体、警察、道路管理者等から構成する附属機関として「高槻市自転車利用環境検討委員会」を設置し、自転車利用環境の向上に向けた総合的な施策について議論を重ね、庁内関係部局が連携を図り、2015年3月に「高槻市自転車安全利用条例」を制定し、同じく2015年3月に「たかつき自転車まちづくり向上計画（基本計画）」を策定した。本計画は、自転車利用者や関係者が一体となって、交通安全・地域活性化・健康増進・環境負荷低減などにつながる「自転車まちづくり」を推進していく

ことを目的とし、4つの基本方針（はしる（Passing）、とめる（Parking）、まもる（Promise）、つかう（Promotion））から構成されている。（図-3）



図-3 「たかつき自転車まちづくり向上計画（基本計画）」の4つの基本方針

3. 自転車通行空間ネットワーク路線の選定と整備優先度

(1) 自転車通行空間ネットワーク路線選定の考え方

自転車交通ネットワークの路線の選定については、（表-1）に示す自転車交通量や自転車関連事故発生件数等の各案件に基づき、自転車利用ニーズの高い路線を抽出するとともに、それらの区間を連続的につなぐ路線を位置づけるものとした、

表-1 自転車通行空間ネットワーク路線選定の基本的な考え方

選定の考え方	選定条件	備考
①自転車交通量が多い路線	自転車が500台/12h以上	道路構造令の解説と運用より
②自転車関連事故が多い路線	自転車関連事故が1件/km・年以上の路線	大阪府警察資料（H22年～H25年）より
③すでに自転車通行空間が整備されている路線	（都）古曽部天神線 0.3km（H26年時点）	
④自転車通行空間の整備可能路線	路肩幅員が1.5m以上の路線（側溝部含む）	市所有のMMSデータより
⑤細街路活用エリア	小学校の通学路に指定されている路線 高校周辺の路線（市内の高校から500m以内の路線）	幹線通学路図より 高校に対する自転車通行経路調査より
⑥新設される予定の路線	今後、新設整備する予定の路線	
⑦主要施設間を結ぶ路線	地域間を結ぶ主要路線（駅周辺と郊外を結ぶ路線）	近畿都市圏PT調査、アンケート調査より
⑧連続性を確保するために必要な路線	①～⑦を重ね合わせ、ネットワークの連続性を確保すべき路線	

(2) 取組スケジュール（整備優先度）の考え方

選定された自転車通行空間整備ネットワーク路線の内、「自転車交通量が1000台/12h以上の路線」かつ「自転車関連事故が年5回/km以上の路線」を抽出し、その中で短中期的には駅周辺を重点的にを行い、中長期的には駅周辺と周辺地域を結ぶ路線や学校周辺等の路線を対象に段階的な整備を行う予定とした。

(3) 整備形態の考え方

本市では「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における整備形態の選定フローを踏まえつつ、道路の幅員構成や道路空間の再配分の可能性から、（図-4）の手順で自転車通行空間の整備形態を選定するものとした。

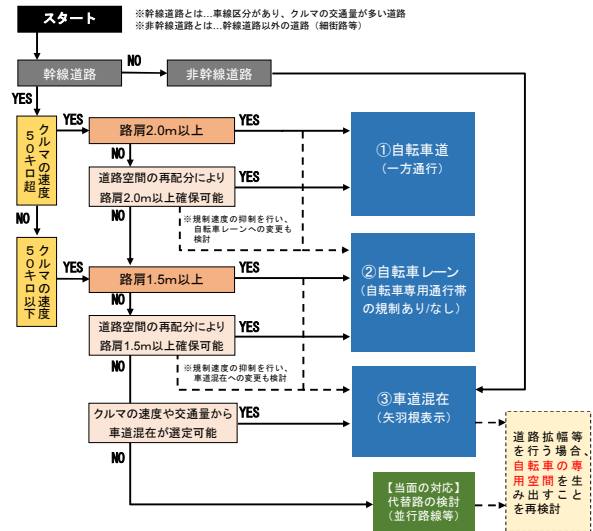


図-4 道路（路肩）幅員に基づく整備形態の選定手順

4. 自転車通行空間の整備事例

(1) 路線の選定と自転車通行空間の整備形態

自転車利用のニーズが高く、阪急高槻駅周辺の路線である高槻市道阪急北側線を選定した。整備形態については選定フローに基づき、車道混在型（矢羽根表示）とした。（図-5）

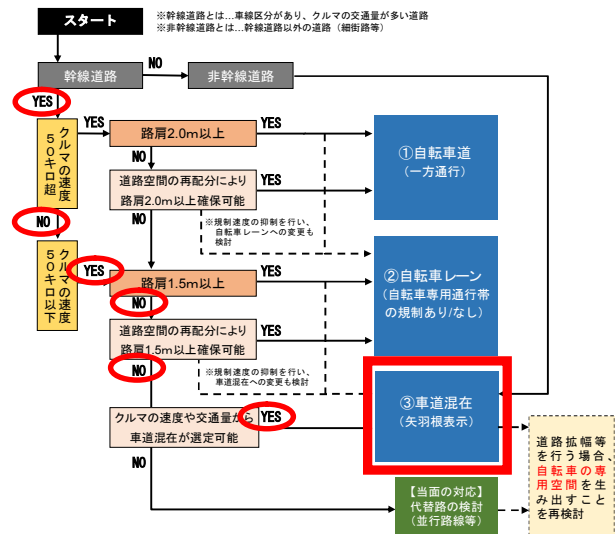


図-5 道路（路肩）幅員に基づく整備形態の選定手順

(2)設計時の留意点

a)交差点の処理

阪急北側線の中に、歩者分離式信号交差点があり、「自転車横断帯」が設けられているとともに、信号機については、「歩行者自転車専用」の扱いとされていた。車道を通行する自転車の通行位置や、従事信号を明確に判断できるよう、自転車横断帯と、信号に設けられていた「歩行者自転車専用」表示板の撤去を行うこととした。



図-6 施工前（交差点部）



図-7 施工後（交差点部）

b)バス停部の処理

駅前のバス停留所については、自転車がバス乗降客と交錯する危険性があることに留意し、自転車通行空間を直線的に連続させることを基本とした。（図-8、9）また、バス停留所の手前には、自転車利用に対し、「前方バス注意」といった注意喚起の看板を設置することとした。（図-10）



図-8 施工前



図-9 施工後



図-10 バス注意看板設置状況

(3)整備後の啓発活動

高槻市道阪急北側線の整備後においては、高槻市及び高槻警察と共同で通行者への啓発活動（チラシ配布、交通指導等）を約1週間実施した。（図-11、12、13）



図-11 啓発チラシ



図-12 警察と連携した周知啓発活動状況(1)



図-13 警察と連携した周知啓発活動状況(2)

(4)整備後の苦情、意見

整備後、市民から「車道を走ると車が怖い（自転車利用者）」や「車が走りにくくなった（自動車運転者）」、といった苦情や意見が寄せられたが、自転車は「軽車両」であり、車道通行において、矢羽根等の路面表示を設置することにより、車のドライバーへの注意喚起や速度低減を図り、自転車利用者の安全性と快適性の向上に努めるという趣旨を説明し、理解を求めた。一方で、自転車通行空間を示す矢羽根の上を自動車が通過する事による振動苦情を懸念していたが一切生じなかった。

5.おわりに（今後の課題など）

(1) 周知・啓発活動の方法

今回歩車分離式の交差点を含めた自転車通行空間の整備を行ったが、交通ルールが複雑であり、利用者に理解してもらうことが困難であると感じた。自転車通行空間の認知度も低く、また、基本的な自転車ルールについても知らない方が多いことを痛感した。今後も引き続き啓発活動については必要であると考えているが、その内容や方法については検討を要する。

(2) 駐輪施設へ対しての処理

駐輪施設の出入口に対し、歩道の切り下げがない箇所があった。（図-14）歩道を自転車に降りて押した場合、出入口までの距離が約50m程度あったため、歩道を走る自転車が多数見られた。今後の整備に関しては、駐輪施設の利用を含めた検討が必要と考える。



図-14 駐輪施設の出入口

(3) 交通事業者との連携

今回自転車通行空間の整備にあたり、交通事業者への説明を行う事で連携を図ることができた。自転車の利用者だけでなく、交通事業者との連携も有効な啓発活動の一つと考える。