

# 羽曳野市自転車活用推進計画 (自転車ネットワーク計画)

---

令和 8(2026)年6月  
羽曳野市

# 目次

---

## 1章. 総論

- (1) 計画策定の背景..... 1
- (2) 計画策定の目的..... 2
- (3) 計画の位置付け..... 3
- (4) 計画区域..... 4
- (5) 計画期間..... 4

## 2章. 自転車を巡る現状と課題

- (1) 自転車の利用状況..... 5
- (2) 人口1万人当たり自転車事故件数..... 6
- (3) 羽曳野市における駐輪場対策..... 7
- (4) 自転車に関する取組み状況..... 8

# 目次

---

## 3章.自転車の活用推進について

(1)計画の基本的な考え方	11
(2)計画方針	12
(3)基本施策(道路空間の整備)	13
(4)自転車ネットワーク計画路線図	14
(5)計画の推進	15
(6)計画のフォローアップ及び見直し	16
参考	17

# 1章.総論

## (1)計画策定の背景

---

本市においては、2019年に世界文化遺産に登録された「百舌鳥・古市古墳群」をはじめ、日本最古の官道とされる「竹内街道」など、豊かな歴史・文化資源を有しており、これらを巡る観光客のサイクルツーリズムが期待されています。一方で、高齢化の進展に伴う移動手段の確保や、スマートフォンの普及等に伴う交通ルールの逸脱、また、市東部の丘陵地帯における高低差など、本市固有の課題も存在します。

こうした背景のもと、交通の安全を確保しつつ、自転車利用を促進し、自動車への依存度を低減することにより、公共の利益の向上を図ることを基本理念とした「自転車活用推進法」が、平成29年(2017年)5月に施行されました。その後、平成30年(2018年)6月に国の「自転車活用推進計画」が策定され、令和元年(2019年)12月に「大阪府自転車活用推進計画」が策定されました。令和3年(2021年)5月に国の計画は「第2次自転車活用推進計画」、令和8年(2026年)5月に「第3次自転車活用推進計画」へと更新されています。また、同法第10条および第11条に基づき、都道府県および市町村は、国の推進計画を踏まえつつ、地域の実情に応じた施策を盛り込んだ「自転車活用推進計画」の策定に努めることが求められています。

多様化するニーズや課題に対応し、安全で快適な自転車利用環境をハード・ソフトの両面から総合的に構築するため、本計画を策定します。

## (2) 計画策定の目的

---

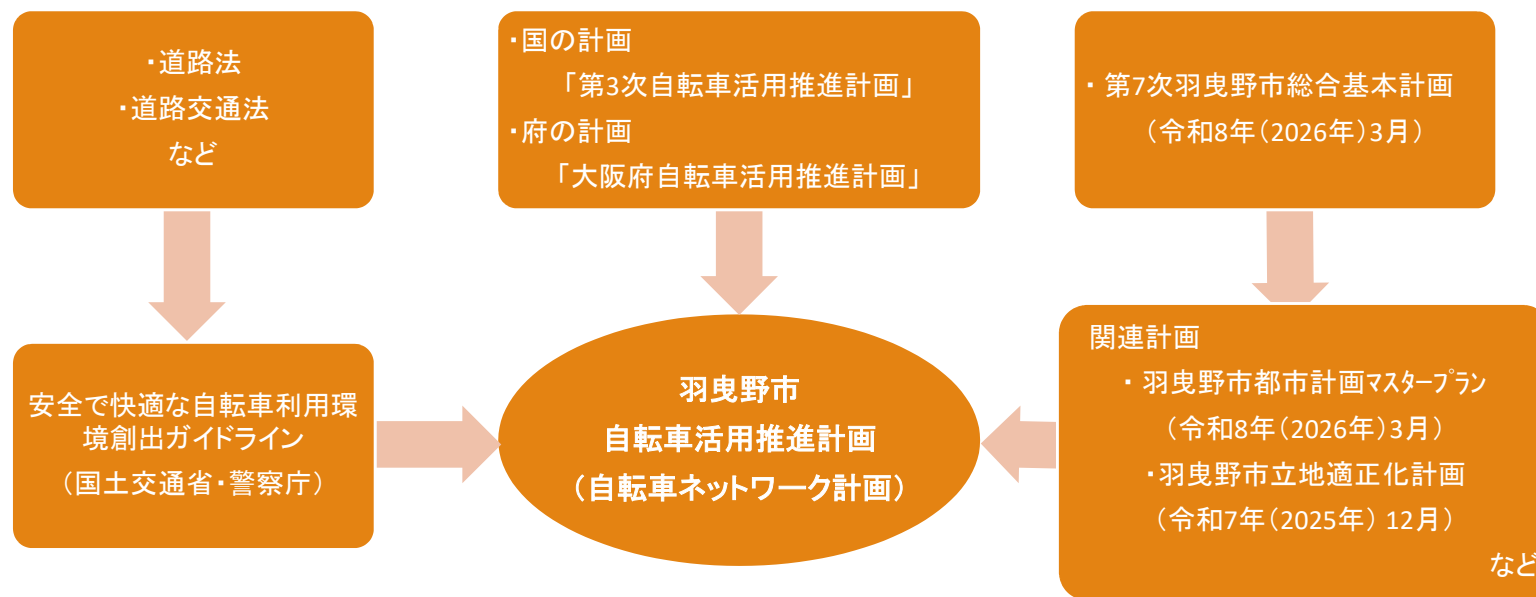
本市では、自転車通行に関するルールやマナーの周知・啓発の機会が十分とは言えず、道路上において自転車の通行位置が明確に示されていないため、歩行者と自転車の動線が交錯する危険な状況が見受けられます。

歩行者の安全を確保するには、「自転車は車両であり、原則として車道を通行する」という基本的なルールのもと、歩行者と自転車の通行位置の分離を図ることが不可欠です。また、自転車利用者にとっても、車道通行により歩行者との接触事故の減少、安全性の向上、自転車本来の速度で快適に移動できるなど、利便性の向上が期待されます。

こうした状況を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の整備に向けて本市の役割を明確化し、総合的かつ戦略的な施策を展開するため、「羽曳野市自転車活用推進計画」を策定するものです。

# (3) 計画の位置付け

本計画は、国の「自転車活用推進法」に基づく「自転車活用推進計画」であり、大阪府が策定する「大阪府自転車活用推進計画」と調和を図るものです。また、本市の最上位計画である「羽曳野市総合基本計画」を筆頭に、「羽曳野市都市計画マスタープラン」などの関連計画と緊密に連携・整合を図り、本市における自転車施策のマスタープランとして位置付けます。



## (4) 計画区域

---

計画区域は、本市全域とします。

## (5) 計画期間

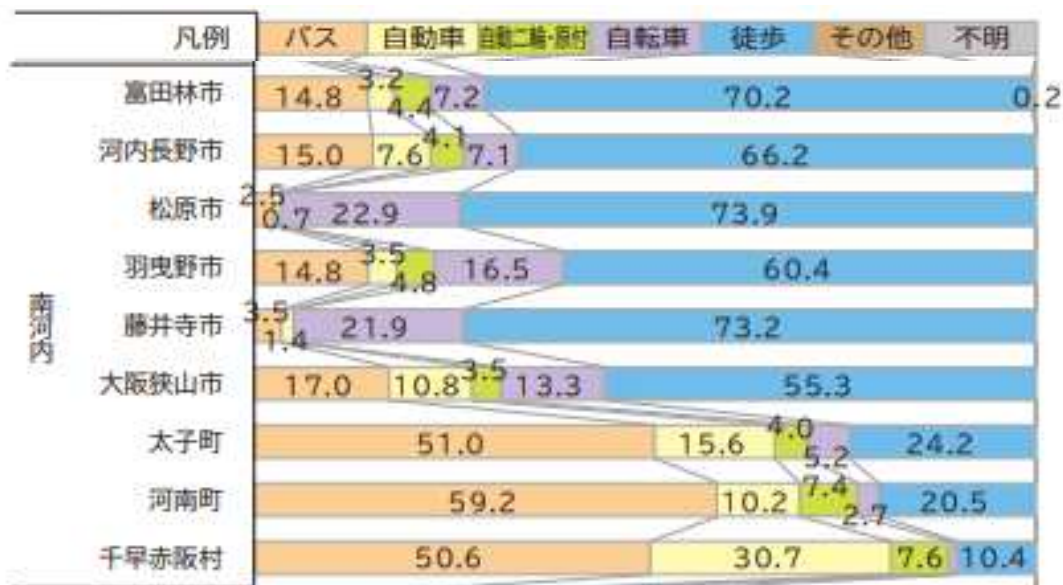
---

計画期間は、令和8(2026)年度から令和17(2035)年度までのおおむね10年間とします。

※ただし、国や府の推進計画、本市の上位計画や関連計画等の改定状況を勘案し、社会情勢の変化等も踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

# 2章. 自転車を巡る現状と課題

## (1) 自転車の利用状況

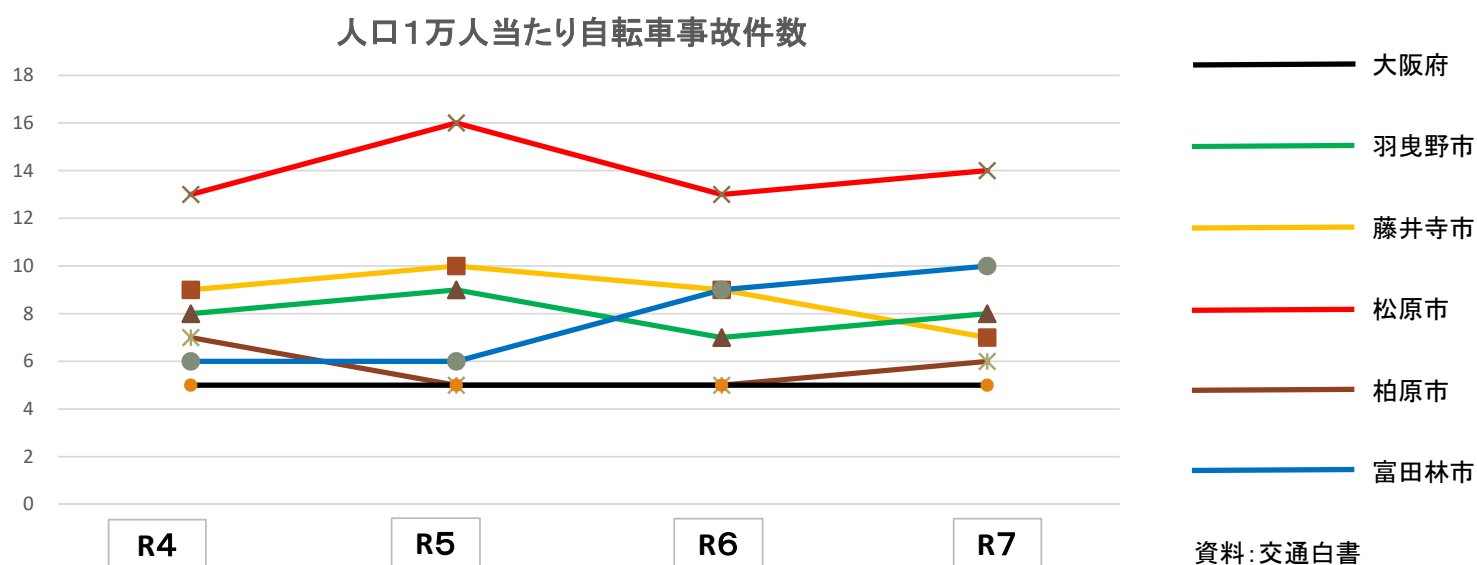


資料: 第6回近畿圏パーソントリップ調査(第6回調査圏内の集計)

本市における交通手段の利用状況では、他市に比べ、徒歩・自転車の分担率が高く76.9%となっています。

徒歩、自転車の利用者数が多いという特徴から、歩行空間の整備の推進等、安全・安心に歩けるまちづくりが求められます。

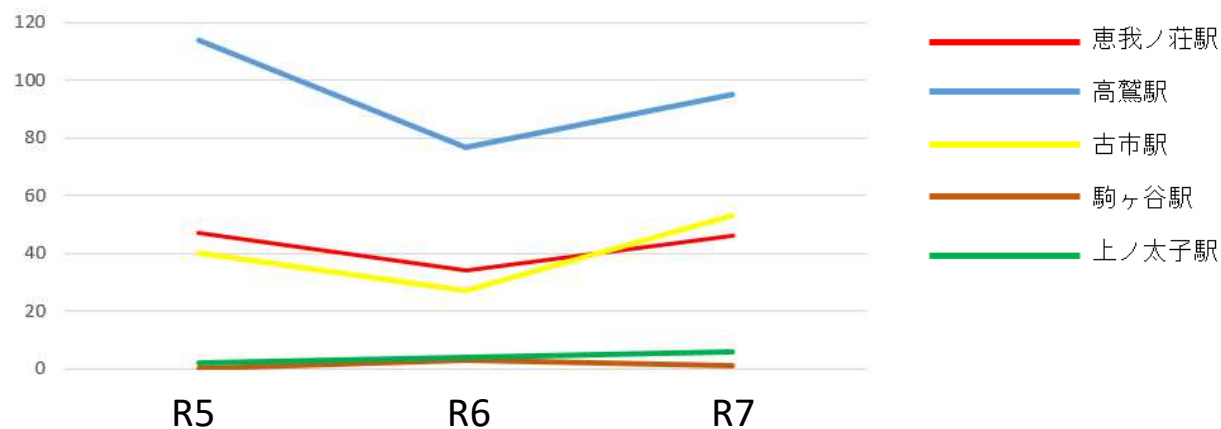
## (2) 人口1万人当たり自転車事故件数



本市における人口1万人当たり自転車事故件数は、大阪府平均よりも多く、近隣市並みではあるものの、依然として横ばい傾向であることから、引き続き、交通安全の啓発に努めていく必要があります。

# (3) 羽曳野市における駐輪場対策

違法駐輪により移送された自転車台数



本市内の近鉄5駅周辺ではかねてより違法駐輪に対する指導や違法駐輪自転車の移送により駐輪対策を講じています。

	恵我ノ荘	高鷲	古市	駒ヶ谷	上ノ太子	合計
R5	47	114	40	0	2	203
R6	34	77	27	3	4	145
R7	46	95	53	1	6	201

## (4) 自転車に関する取組み状況

---

### ・自転車通行空間の現状

主要地方道堺羽曳野線、主要地方道堺大和高田線において、自転車通行空間が確保されています。

### ・安全・安心なまちづくりを進める取組み

自転車の安全利用については交通ルールの周知、ヘルメット着用の広報啓発など様々な取組みを行っています。

### ・通学路の安全に向けた取組み

本市では、毎年、各小学校管理者及び保護者、警察、道路管理者、教育委員会等が連携し、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施しています。

## ・シェアサイクルの導入

本市では、令和4(2022)年よりシェアサイクル事業を実証実験的に開始しています。  
鉄道駅2箇所を含めた計22箇所サイクルポートを設置しています。



峰塚公園内



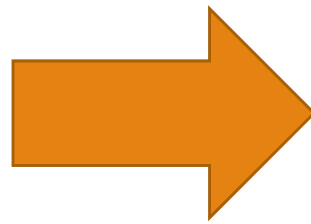
恵我ノ荘駅前南側広場内

・適正な自転車利用の誘導

違法駐輪について、指導員による取締り強化や移送を行うことにより、違法駐輪の防止を図ります。



本市域の駅周辺を『放置禁止区域』に指定し、道路上などの公共の場所に放置された自転車は条例に基づき撤去対象としています。



古市駅前街頭指導

# 3章. 自転車の活用推進について

## (1) 計画の基本的な考え方

---

### ・都市交通体系における自転車の位置づけ

自転車は市民にとって欠かせない交通手段となっており、利用者にはもちろん、社会的にもメリットがある交通手段です。近距離の移動では、自動車よりも目的地までの所要時間が短く、かつ環境にやさしいことから都市交通として最も効率的であると言えます。

そのため、自転車を鉄道や路線バスなどの公共交通を補完する役割として、本市の交通対策に位置づけ、利用を促進するための環境整備に取り組めます。


その一方で、本市では自転車に関係する交通事故への対策が課題となっています。

多くの自転車利用者は歩道を通行している実態があり、歩行者の安全確保の視点から、自転車は車両であることを明確にするための利用環境整備に取り組み、自転車事故を減少させる必要があります。

## (2) 計画方針

### 基本方針


全ての道路の利用者の安全・安心で快適な利用環境を構築する。



#### ハード対策

「道路空間の整備」

- 自転車通行環境の構築
- 自転車通行空間の安全性・利便性の確保



#### ソフト対策

「適正な自転車利用の誘導」

- ルールの周知徹底とマナーの向上
- ルール違反に対する指導・誘導・取締りの強化

## (3) 基本施策(道路空間の整備)

---

- ・ 既存道路空間の有効活用

新たな道路拡幅は前提とせず、既存の道路空間を再配分することで有効に活用して整備を推進します。

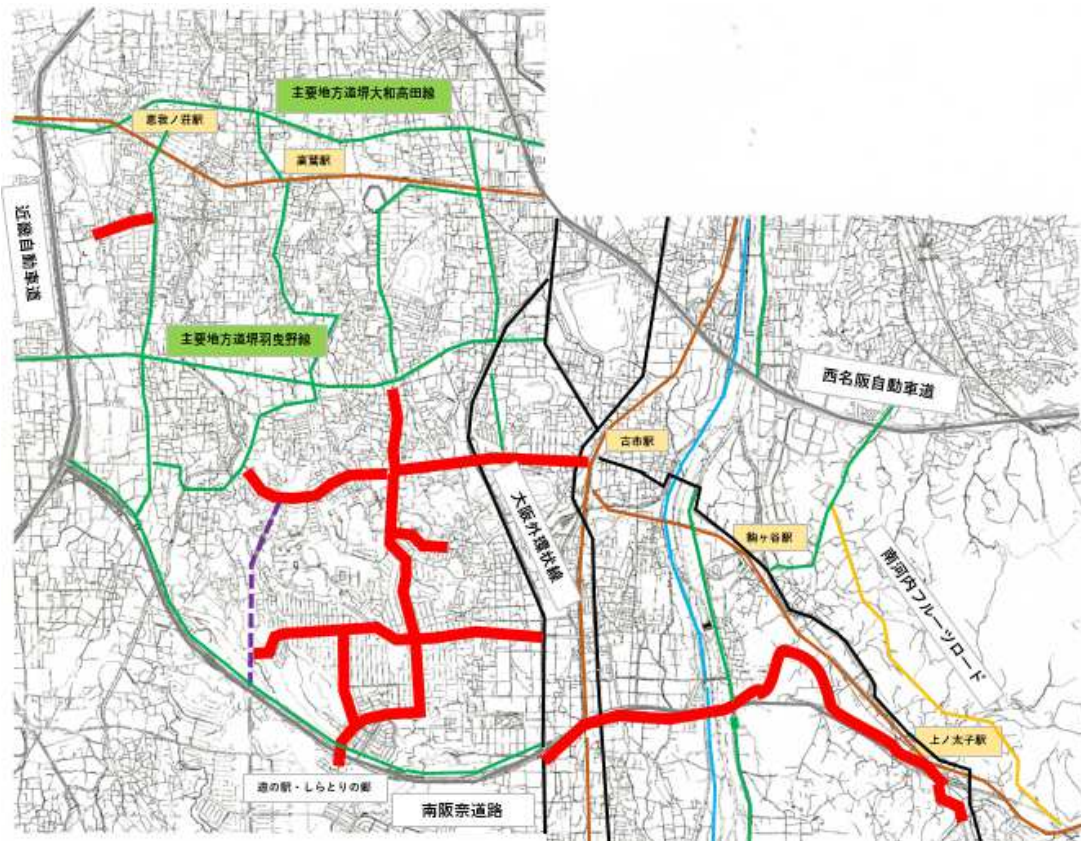
- ・ 自転車通行空間の明確化

自転車通行空間を路面表示等により明確化するとともに、自転車の逆走を防止します。

- ・ ネットワーク形成

自転車利用が多く、鉄道駅や商業施設・公共施設を結ぶ路線や石川リバーサイドサイクルラインまでのアクセスなど、連続性を考慮して整備します。

# (4) 自転車ネットワーク計画路線図



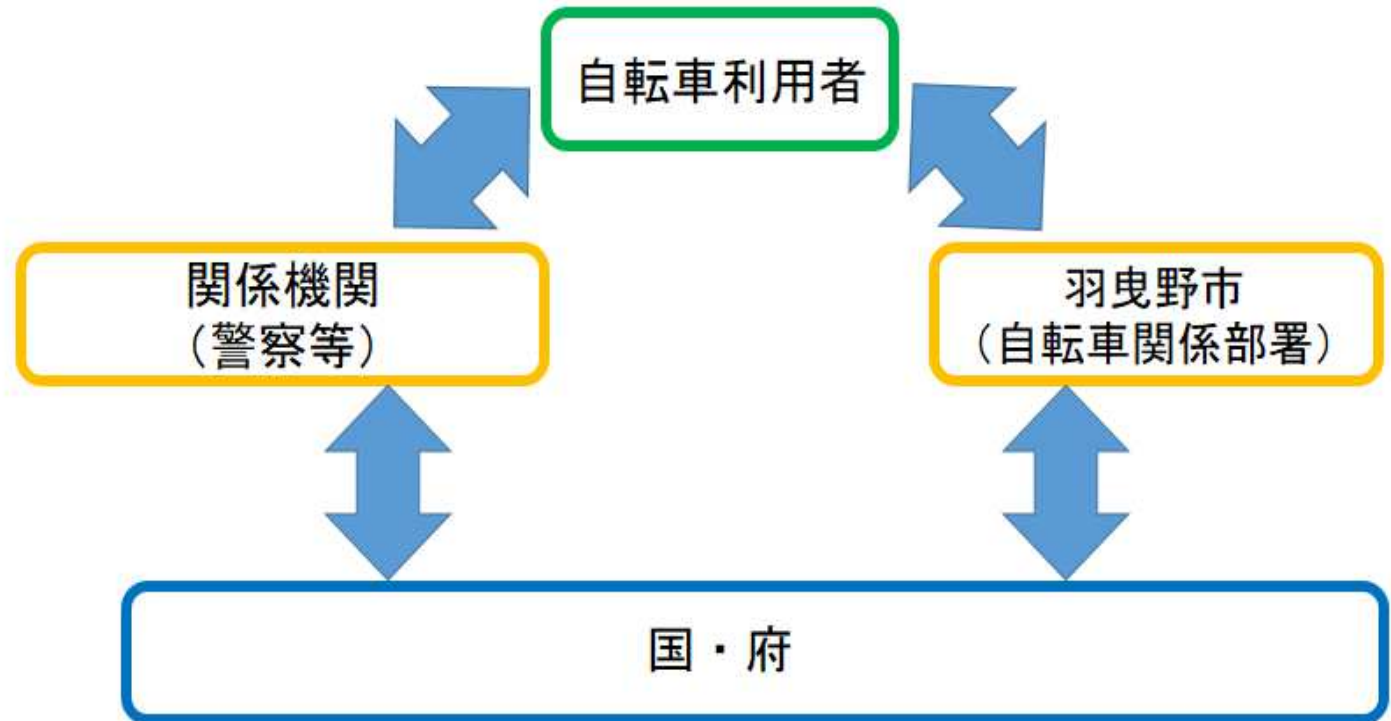
凡例

	自転車ネットワーク計画路線
	高速道路
	国道
	府道
	石川リバーサイドサイクルライン
	南河内フルーツロード
	鉄道(近鉄線)
	都市計画西道路八尾富田林線(事業中)

# (5) 計画の推進

## (1) 推進体制

本計画の推進にあたっては、自転車利用者、市、関係機関が緊密に連携して施策を推進するとともに、国・府とも連携を図りながら取り組めます。



## (6) 計画のフォローアップ及び見直し



フォローアップの具体的な取組みとして、計画開始から5年目の令和12(2030)年度に中間見直しを行うこととしています。

この中間見直し時に現状分析を行うなど、必要に応じた目標の適正化を図ります。

PDCAサイクルに基づいたフォローアップを実施することにより、目指す理想像を実現していきます。

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)
← 進行管理 →									
				中間見直し					最終評価・次期計画策定

# 参考

本市では自転車による事故から市民を守り、市民の安全で快適な生活を確保するため、平成24年に『羽曳野市自転車の安全な利用の促進に関する条例』を制定しています。

同条例により、本市域の駅周辺は『放置禁止区域』に指定されており、道路上など公共の場所に放置された自転車は条例に基づき撤去の対象となります。

自転車はたとえ短時間であっても道路上などの公共の場所に放置せず、駐輪場にとめるよう協力をお願いしています。

