

**自転車利用環境の整備に関する
今後の取組みの考え方**

平成 24 年 3 月

大 阪 市

目次

第1章 検討の背景等

1 検討の背景	1
2 本資料の役割と構成	3
3 検討の対象地域	4

第2章 自転車利用の現状とこれまでの取組み

1 自転車利用の現状

(1) 自転車保有台数	5
(2) 代表交通手段としての自転車利用	5
(3) 自転車の利用目的と自転車を利用する理由	6
(4) 自転車関連事故	8

2 これまでの取組み

(1) 放置自転車対策の経過	10
(2) 自転車駐車場の整備	12
1) 自転車駐車場整備の役割分担	12
2) 自転車集中台数と自転車駐車場整備台数	13
3) 地区ごとにみた自転車駐車場の整備状況	14
4) 中心市街地（キタ・ミナミ）での整備	14
5) 建築物に対する自転車駐車場附置の義務化	15
6) 公開空地の活用	16
(3) 自転車放置禁止区域の指定・即時撤去・自転車駐車場の有料化	17
1) 鉄道駅周辺における自転車放置禁止区域の指定	17
2) 中心市街地における自転車放置禁止区域の指定	18
3) 放置自転車の撤去	19
4) 自転車駐車場の有料化	20
(4) 啓発	21
1) サイクルサポーター制度	21
2) 市民協働型自転車利用適正化事業	22
3) 中心市街地での自転車まちづくり地域協定	23
4) 児童絵画の路面シート	23
(5) 放置自転車の状況	24
(6) 自転車走行環境整備	27
1) 整備手法	27
2) 進捗状況	28

第3章 今後の取組みの考え方

1 自転車を「とめる」事に関して

- (1) 鉄道駅周辺のきめ細かい駐輪対策 33
 - 1) 自転車駐車場の整備 33
 - 2) 鉄道事業者の責務強化に向けた働きかけ 36
 - 3) 余裕がある空間の転活用 36
- (2) 民間による自転車駐車場整備の促進 38
 - 1) 附置義務の適用を受けない施設への働きかけ 38
 - 2) 民間による公共自転車駐車場整備促進に向けた仕組みづくり 38
- (3) 利用率が低い自転車駐車場の利用促進 39
 - 1) 要因に応じた対策の実施 39
- (4) 中心市街地における駐輪対策 42
 - 1) 緊急的措置としての自転車駐車場整備 42
 - 2) 自転車放置禁止区域の指定と自転車まちづくり地域協定の締結 43
- (5) 商店街における駐輪対策 44
 - 1) 共同自転車駐車場の整備に向けたルールづくり 44
- (6) バス停留所周辺における駐輪対策 47
 - 1) バス停留所周辺における効果的な駐輪対策 47

2 自転車で「はしる」事に関して

- (1) 市内中心部における自転車走行環境対策 48
 - 1) 自転車走行環境整備 48
- (2) 市内周辺部における自転車走行環境対策 60
 - 1) 未整備区間の整備 60
 - 2) ミッシングリンクの解消 61
- (3) 観光目的を想定した自転車走行環境対策 63
 - 1) 観光目的のニーズ調査を踏まえたあり方検討 63

3 自転車を「きちんとつかう」事に関して

- (1) 自転車管理責任の明確化、走行ルールの周知などの対策 64
 - 1) 保険・登録・講習制度の総合的活用 64
 - 2) 効果的・継続的なルール教育、啓発活動などの対策 66

第1章 検討の背景等

1 検討の背景

自転車は非常に便利な移動手段として、通勤や通学、買物などに幅広く利用されている。また、近年の環境や健康志向といった意識の高まりもあって、スポーツやレクリエーションなど自転車に乗ること自体を目的とした利用も増えてきている。特に大阪市内は、上町台地を除いてほぼ平坦な地形となっており、自転車が非常に利用しやすい環境となっているため、今後も自転車の利用は増加するものと考えられる。

本市では過去、高度成長期に急速にモータリゼーションが進展した事に伴い、慢性的な交通渋滞が発生したことを契機として、通勤や通学などを目的とした自転車の利用が急激に増加した。その結果、鉄道駅周辺では大量の放置自転車が発生し、移動時には自転車による交通事故も多く発生した。この対策として、昭和48年から駅周辺における自転車駐車場の整備や自転車道などの自転車走行環境整備を順次進めてきており、平成24年3月時点で自転車駐車場は約15万3千台、自転車走行環境は約470kmの整備が完了している。また別途、放置自転車削減の取組みとして、昭和58年に自転車放置禁止区域の指定による即時撤去を開始し、昭和63年には自転車駐車場の有料化を開始することによって不要不急の自転車利用の抑制ならびに自転車駐車場の適正管理の推進を行ってきた。

こうした取組みを通じて、市内鉄道駅周辺の放置自転車台数は、昭和58年のピーク時の約6万9千台から平成24年2月の約1万9千台にまで減少してきたものの、この放置台数は全国的にみると依然としてワースト1の数字となっており、歩行者の安全・快適な通行の妨げとなるだけでなく、街の良好な景観を阻害するなど、様々な問題を発生させている。放置自転車を削減することは、本市にとって喫緊の課題となっている。

また一方では、自転車の無謀な運転やルールを無視した走行などによって死亡重傷事故が発生するなど、自転車に起因する事故の割合は増加傾向にある。こういった状況の中、平成23年10月に警察庁から、良好な交通秩序の実現を図るため、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の通達が出されている。今日、自転車の不適正な走行が原因となった問題は、市内の様々な場所で発生しており、放置自転車と同様に歩行者の安全・快適な通行の妨げとなっている。

これら本市の抱える自転車利用に関する諸問題を解決していくにあたっては、多様な移動手段の一つとしての自転車利用のあり方を見据え、地域の特性に応じた望ましい交通体系の実現をめざしながら、一方で、現に発生している放置自転車や自転車関連事故の削減など喫緊の課題に対する今後の取組みの考え方を整理しておく必要がある。

このような中で、今後の取組みについては、この間の市の取組みを踏まえつつも、地域ごとの自転車利用の特性に応じた課題とその改善方法を検討する必要があるとの認識に立ち、「大阪市自転車施策検討会議」（平成23年12月に名称変更：平成21年6月～平成23年12月は「大阪市自転車施策検討委員会」として開催）において様々な観点から議論を行い検討を進めた。本資料はその成果をここに取りまとめるものである。



(用語説明)

■「放置」とは

- 自転車等が道路に置かれ、かつ、利用者等が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあること。

■「自転車走行環境」とは

- 自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）など自転車専用の通行空間及び歩道上における自転車と歩行者の輻輳を防ぐため、カラー舗装等により視覚的に分離した空間など。

■「自転車放置禁止区域」とは

- 自転車等が放置されていることにより、交通に支障が生じ、市民の安全で快適な生活環境が著しく阻害されていると認められる駅等の周辺の地域を自転車放置禁止区域として指定したもの。区域内では放置自転車を即時撤去し、保管することができる。

2 本資料の役割と構成

本資料は、歩行者にやさしい、安全安心・快適な自転車利用環境の実現に向け、今後、それぞれの地域の状況に応じて、地域が主体的に対策を検討・実施していくための基礎資料として活用していくことを目的として、本市の自転車利用の現状やこれまでの取組みを取りまとめるとともに、それを踏まえた現状の課題を抽出し、さらにそれらの課題に対する今後の取組みの考え方をまとめたものである。

自転車の利用については、駐輪問題や走行に関する問題などを個別に扱うのではなく、ハード・ソフトも合わせて包括的に自転車の適正利用を促進する必要があるため、自転車を『とめる』、自転車で『はしる』、自転車を『きちんとつかう』という切り口で、今後の取組みの考え方を示す。

(第2章以降の構成)



3 検討の対象地域

検討は下図に示す通り、大阪市全域を対象とする。

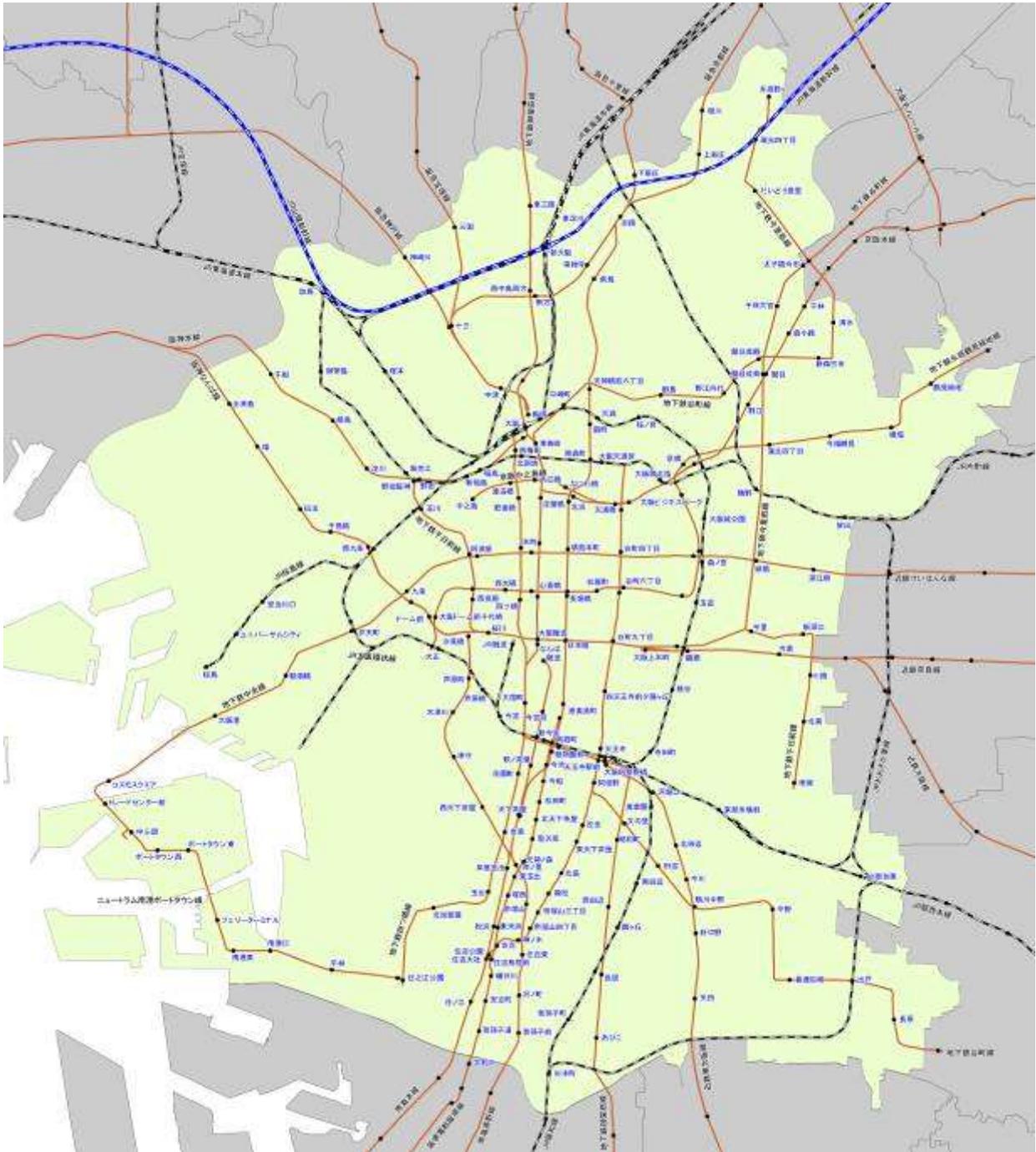


図 1-1 検討の対象地域

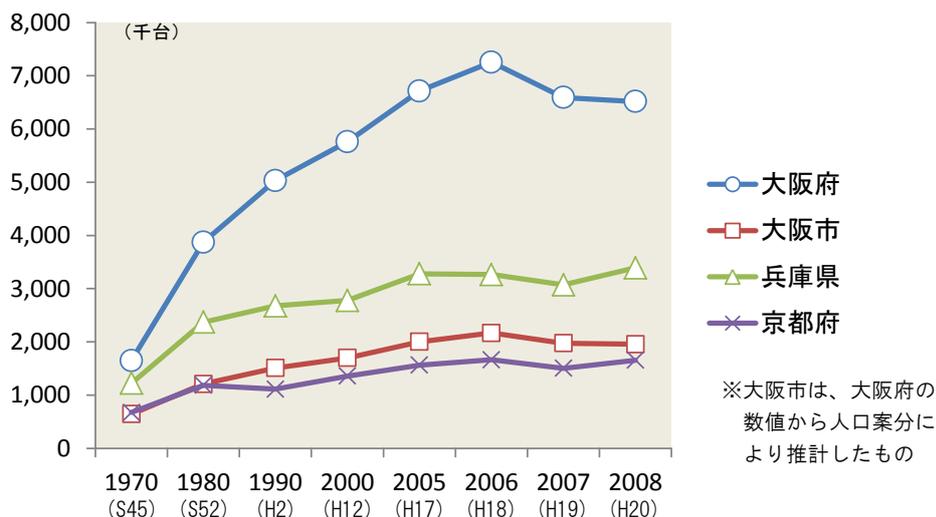
第2章 自転車利用の現状とこれまでの取組み

1 自転車利用の現状

(1) 自転車保有台数

本市の自転車保有台数は、昭和45年以降、増加傾向にある。

- 本市の自転車保有台数の推移を見ると、昭和45年から平成18年まで増加してきている。



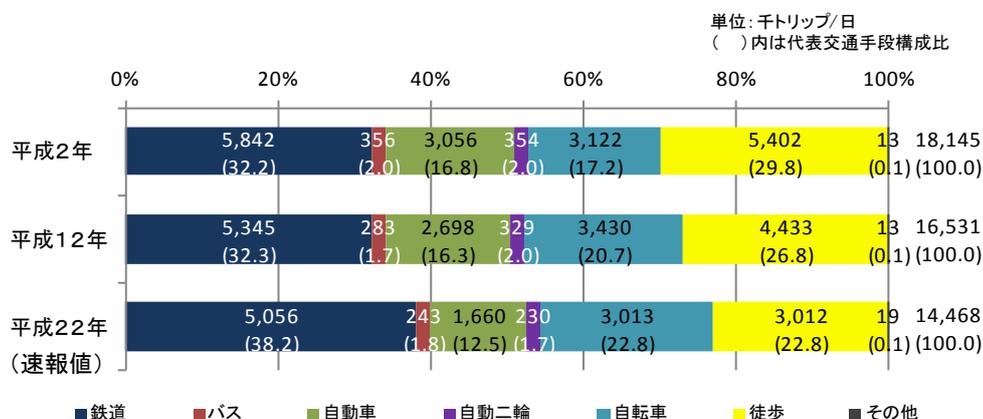
資料：(社)自転車協会資料

図2-1 自転車保有台数の推移

(2) 代表交通手段としての自転車利用

過去3回のパーソナリティ調査結果(以降、「PT調査」)をみると、代表交通としての自転車利用比率が5.6ポイント増加している。

- 本市におけるトリップの手段構成は、平成2年では自転車を代表交通手段としていた比率17.2%に対し、平成22年(速報値)では22.8%と比率が増加している。一方で、徒歩の比率は7.0%減少している。



※平成22年については、本市が独自に集計した値(手段が不明であるトリップを除く)を示す。

図2-2 発生集中量の手段構成の変化(近畿圏PT調査[速報版])



(3) 自転車の利用目的と自転車を利用する理由

自転車は、主に自由目的（買い物、食事、レクリエーションなど）で利用されており、通勤、業務目的の合計割合より高い。

- 近畿圏 PT 調査[速報版]によると、代表交通手段として自転車利用する目的は、帰宅を除くと自由目的が3割以上と多く、通勤及び業務目的は2割程度である。

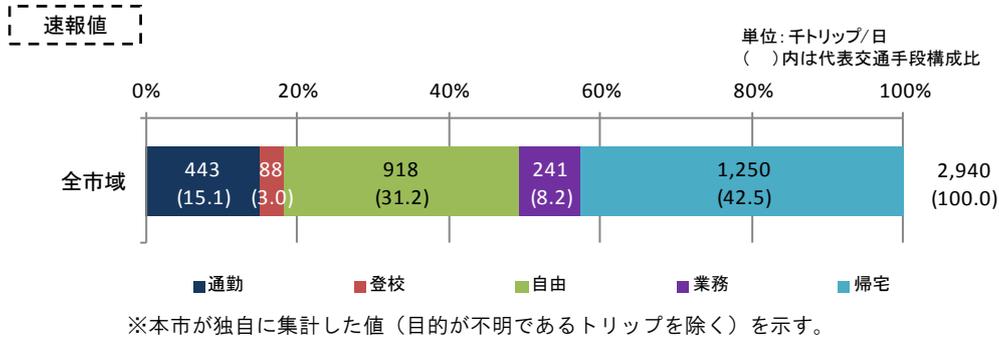


図 2-3 自転車の利用目的（近畿圏 PT 調査[速報版]）

- なお、中心市街地のキタ・ミナミ地域は、商業施設や店舗が多く並ぶ商業エリアであり、市全域の傾向と比べるとキタ・ミナミとも業務目的の自転車利用の割合が大きく、その一方で、登校目的が小さくなっている。
- 中心市街地では業務の中での自転車利用が多いと考えられる。

■キタ・ミナミ地域

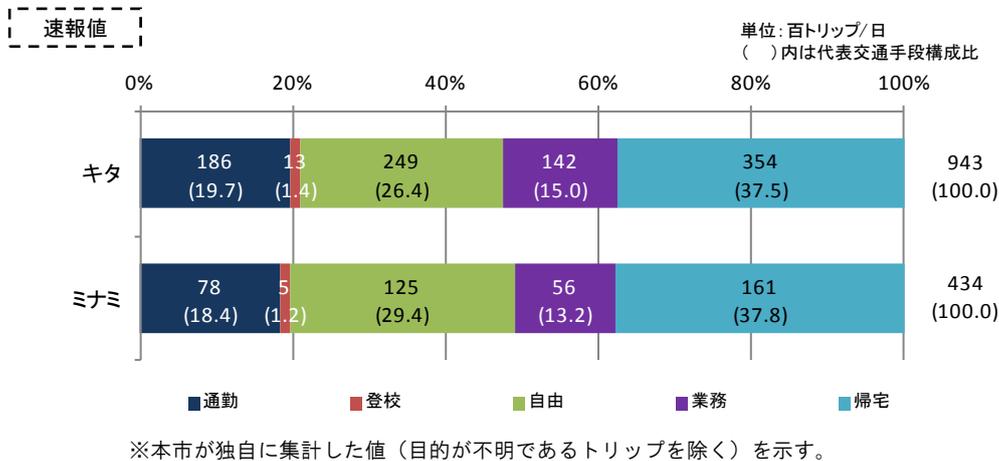
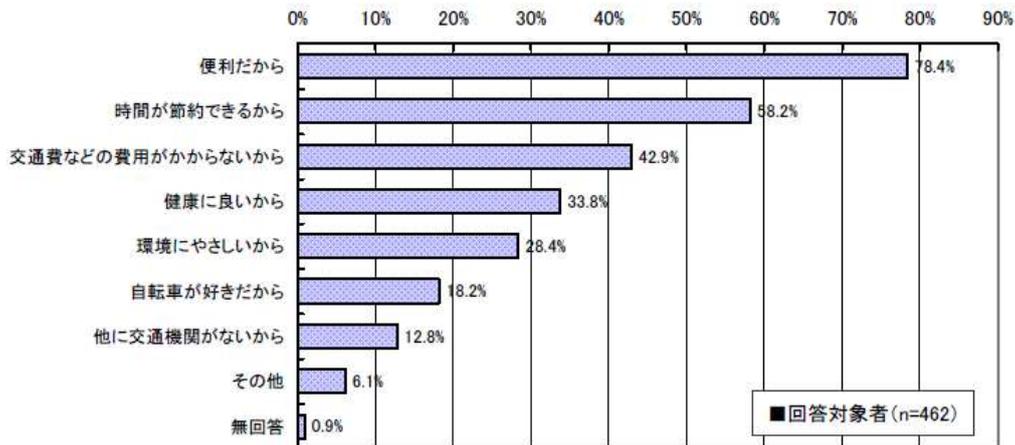


図 2-4 キタ・ミナミにおける自転車の利用目的（近畿圏 PT 調査[速報版]）



市民が自転車を利用する理由は、主に「利便性」「効率性」「経済性」の3つである。

- 回答者の約8割の方が、自転車を利用する理由として「利便性」を挙げている。
- また、健康増進や環境保全等の自転車のプラス面に期待して利用する方も一定数認められる。
- 一方、他の交通機関がないとする人も若干みられることから、公共交通と併せてモビリティ確保のための環境整備が求められている。



出典：大阪市市政モニター調査(H22.1)

図2-5 自転車利用の理由（複数回答）

（用語説明）

■ 「パーソントリップ（PT）調査」とは

- 「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなど「人（Person）の動き（Trip）」を調べるもの。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。10年に1回実施され、H22に実施されたばかり。現在は速報版が公表されており、今後、さらに精度を高め確定版が公表される予定。

■ 「代表交通手段」とは（⇔「端末交通手段」P31参照）

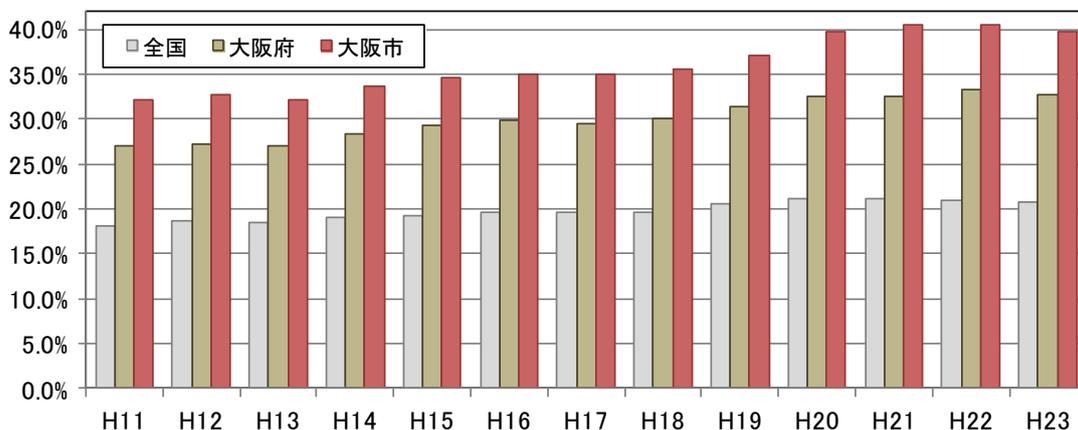
- 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段のこと。



(4) 自転車関連事故

交通事故件数に占める自転車事故件数の割合が全国平均、大阪府に比べて高く、近年その割合が増加してきている。

- 平成23年の交通事故件数に占める自転車事故件数の割合は、全国平均の2割程度に対し、本市では4割程度（約2倍）となっている。

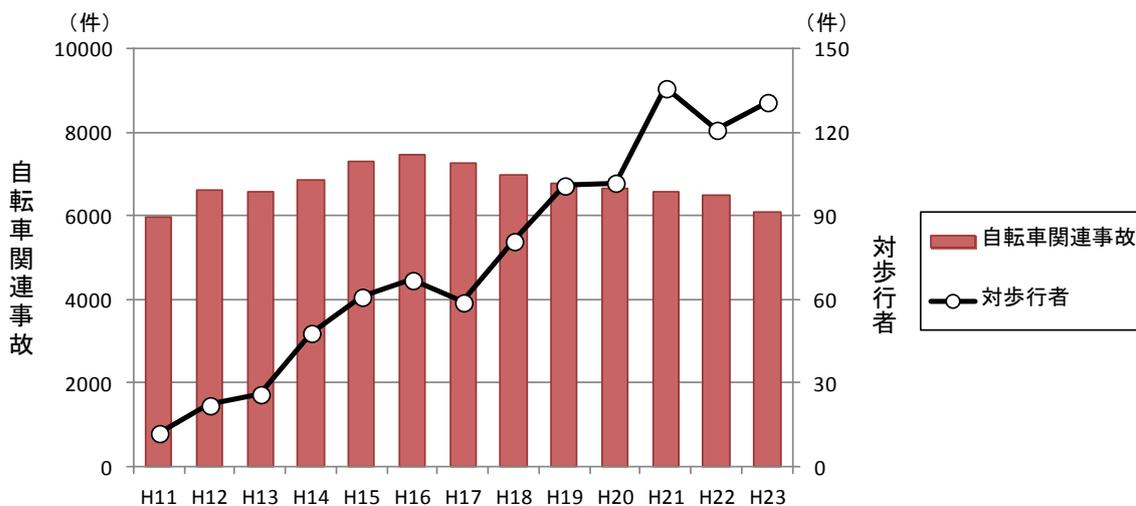


資料：大阪府の交通白書等

図 2-6 交通事故件数に占める自転車事故件数の割合

自転車関連事故の件数は、平成16年以降減少傾向に転じている。一方で、自転車対歩行者の件数は、平成11年以降急増しており、自転車が加害者となる事故が増えている。

- 自転車対歩行者の件数は、平成11年は12件であったが、平成23年には131件（約11倍）にまで増加している。



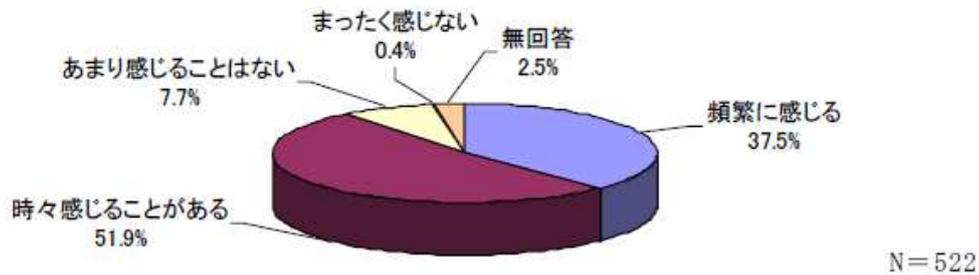
資料：大阪市の交通事故

図 2-7 自転車事故件数の推移（大阪市）



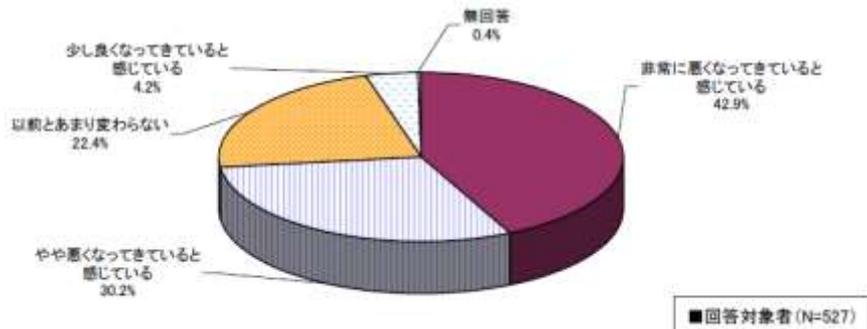
歩行者の約9割が、自転車に危険を感じた経験があり、また、市民の7割以上が自転車のマナーが悪くなってきていると感じている。

- 市政モニター調査結果によると、歩行者が自転車に危険を感じた割合は、頻繁に感じるが37.5%、時々感じることもある51.9%であり、89.4%が自転車に危険を感じた経験があると回答している。また、自転車マナーが非常に悪くなってきていると感じる方が42.9%、やや悪くなってきていると感じる方が30.2%となっている。
- このように、自転車と歩行者の関係からみて、事故まで行かなくても、危険な状況が潜在的にあると考えられる。



出典：大阪市市政モニター調査(H19.2)

図2-8 歩行者で自転車に危険を感じた経験の割合



出典：大阪市市政モニター調査(H22.1)

図2-9 自転車のマナー



2 これまでの取組み

(1) 放置自転車対策の経過

昭和48年より自転車駐車場整備を開始し、その後、自転車放置禁止区域の指定による即時撤去、自転車駐車場の有料化、啓発などを進めてきた。

- 自転車駐車場整備については、鉄道駅周辺（市内周辺部）からはじまり、現在は、鉄道駅周辺（市内中心部）や中心市街地（キタミナミ）の整備も行っている。
- また、昭和58年より鉄道駅周辺に自転車放置禁止区域の指定及び即時撤去の実施、昭和63年より自転車駐車場の有料化を進めてきている。
- さらに平成14年からは、サイクルサポーター制度をはじめ、市民協働による啓発活動を実施している。
- 平成21年からの3箇年は、放置自転車対策を市の重点的な施策に位置づけ、それぞれの対策強化に努めてきた。

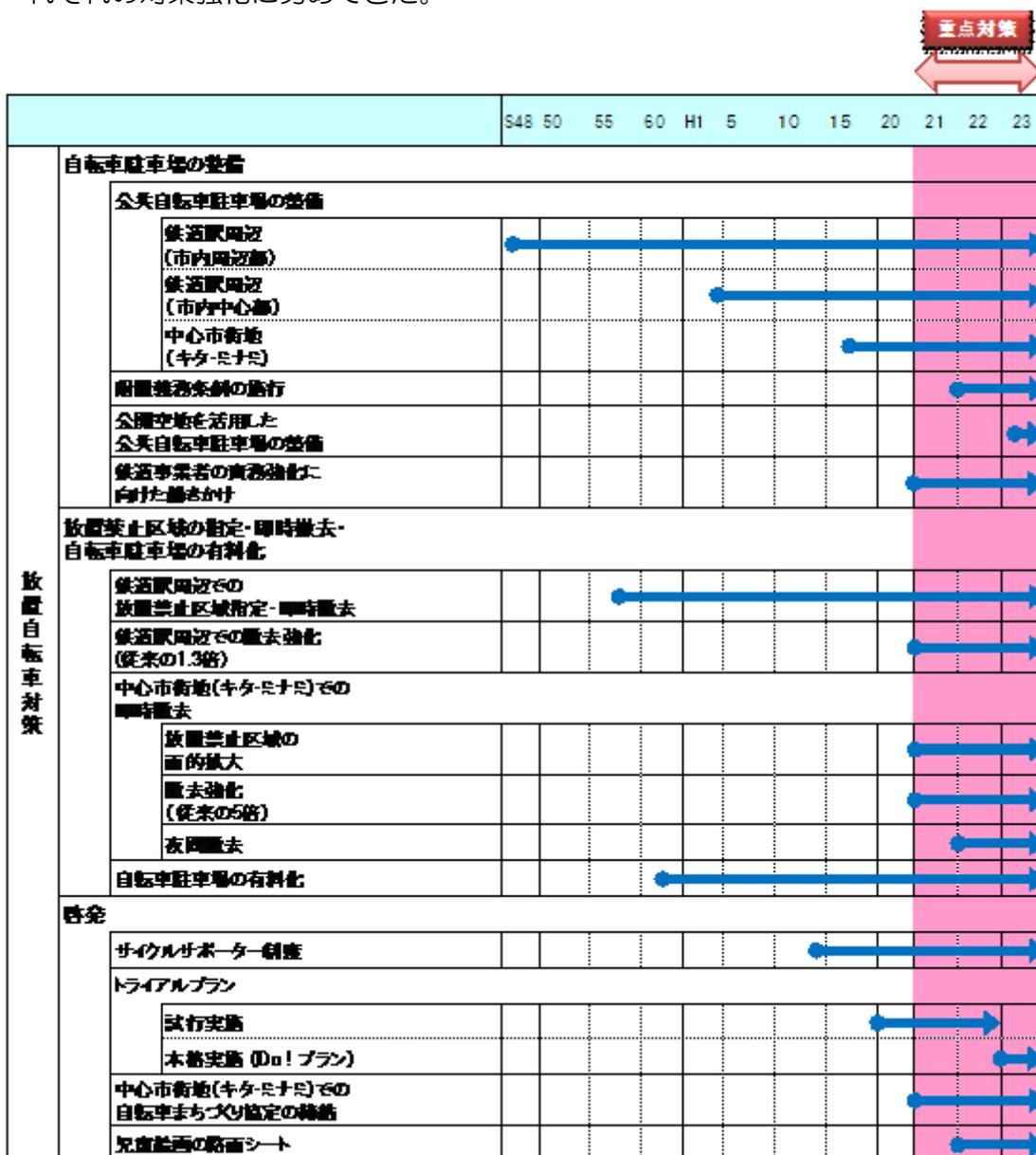


図2-10 放置自転車対策の経過