



<参考> 自転車対策におけるエリア区分

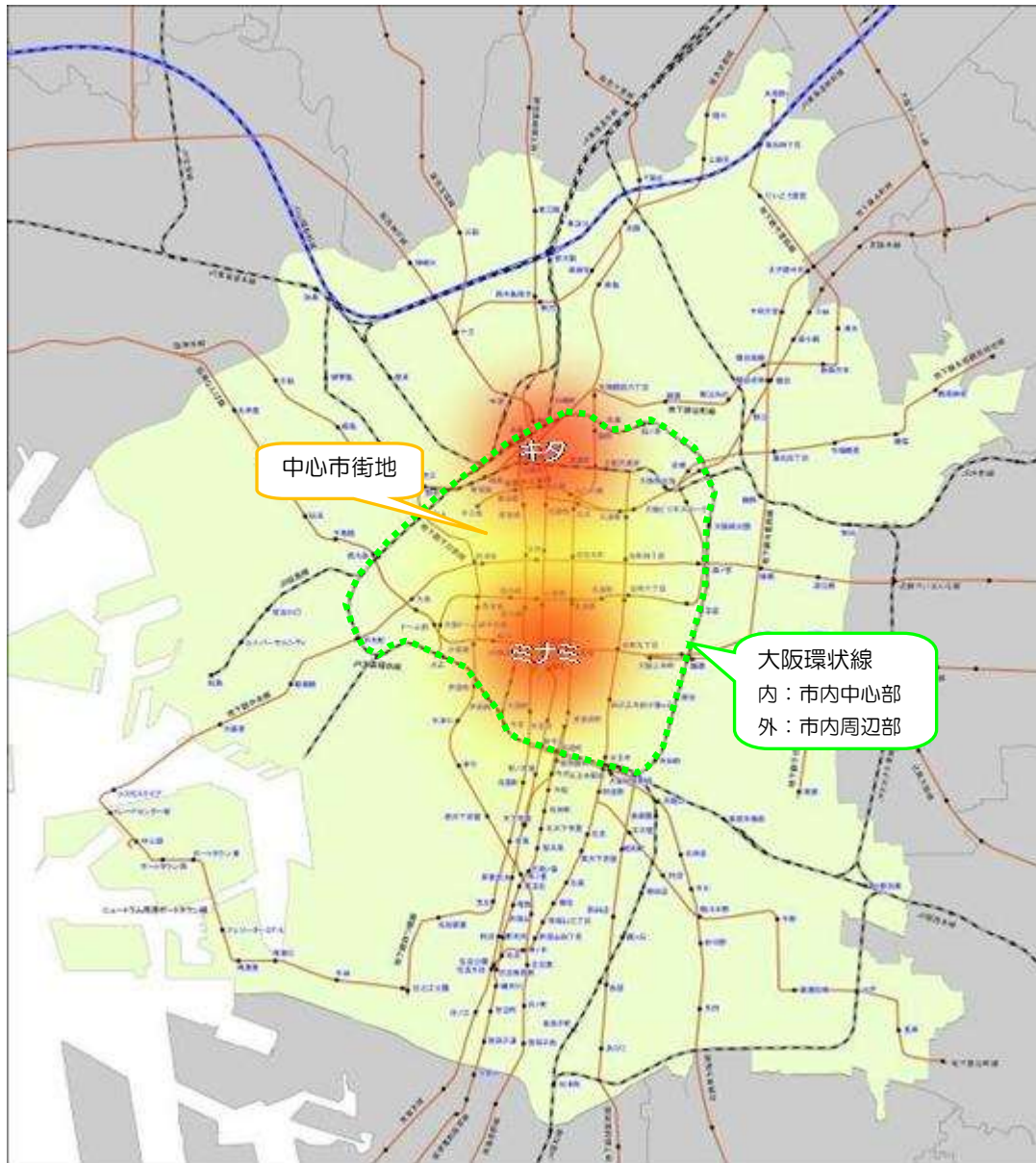


図 2-2 自転車対策におけるエリア区分



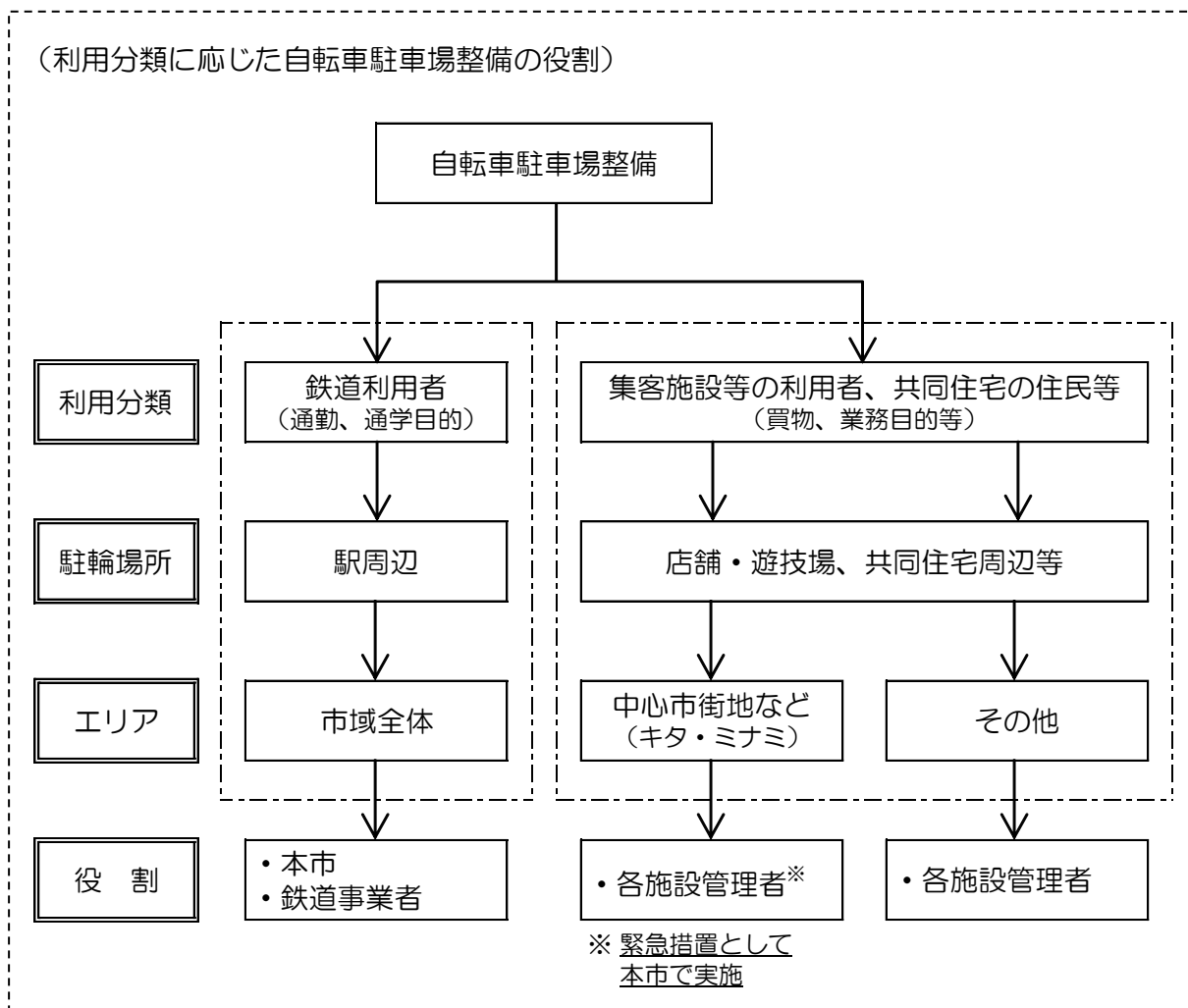
(2) 自転車駐車場の整備

1) 自転車駐車場整備の役割分担

自転車駐車場の整備については、自転車利用分類に応じて、公共と民間との適切な役割分担のもと実施する必要がある。

- 本市では、通勤や通学を目的として最寄りの鉄道駅へ向かう自転車利用を主な対象として、鉄道駅周辺において自転車駐車場を整備してきた（一部、鉄道事業者整備も有り）。
- 一方で、集客施設や共同住宅などの施設が要因となって発生する駐輪需要に対しては、その施設側が原因者負担の原則に基づいて自転車駐車場を確保する事を基本とする。
- キタ・ミナミといった中心市街地においては、駅利用者に加えて買物などの施設利用者等による自転車利用が増加し、放置自転車が特に多い状況であるため、施設側での自転車駐車場整備を促進しつつ、道路機能確保を目的に公共による緊急対応も行っている。

(利用分類に応じた自転車駐車場整備の役割)



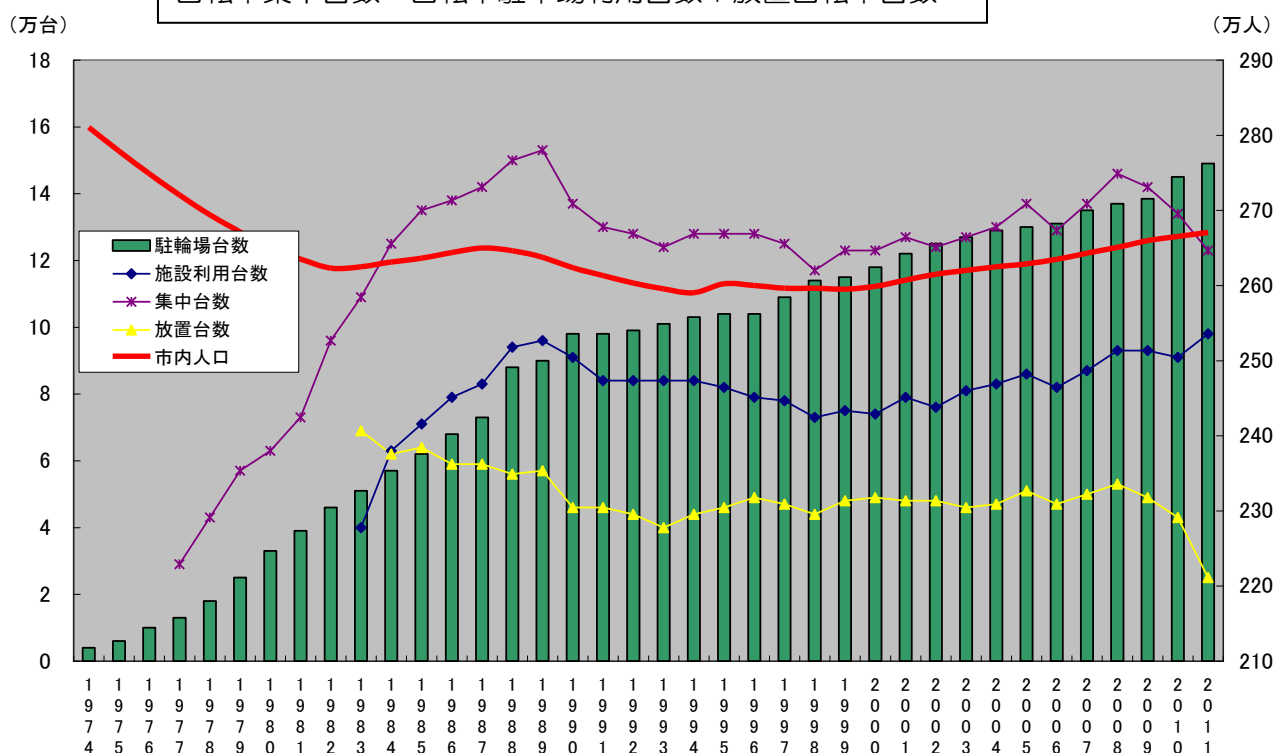


2) 自転車集中台数と自転車駐車場整備台数

鉄道駅周辺での自転車駐車場の整備台数は、市域全体として概ね集中台数に見合う台数の確保ができています。

- 本市における自転車の集中台数は、自転車駐車場の有料化（昭和 63（1988）年）以降、一旦減少傾向となったが、市内人口の増加に伴い、平成 10（1998）年頃から再び増加に転じた。
- 平成 21（2009）年から重点的な放置自転車対策を進める中で、放置自転車の撤去強化などを実施している事などから、集中台数は減少している。
- 自転車駐車場の整備台数は集中台数の増加にも対応し、市域全体として概ね集中台数に見合う台数の確保ができています。

$$\text{自転車集中台数} = \text{自転車駐車場利用台数} + \text{放置自転車台数}$$



- ☆1973 (S48) 鉄道駅周辺での駐輪場整備を開始
- ☆1983 (S58) 自転車放置禁止区域の指定による即時撤去を開始
- ☆1988 (S63) 駐輪場有料化を開始
- 2010 (H22) 附置義務条例を施行☆

図 2-11 自転車集中台数と自転車駐車場整備台数（大阪市）



3) 地区ごとにみた自転車駐車場の整備状況

市内中心部では、自転車駐車場が不足している状況であり、市内周辺部では余剰のある自転車駐車場が多い状況にある。

- 自転車集中台数に対する自転車駐車場の整備台数を駅周辺地区数で見ると、市内中心部では、余剰なしが約 60% (34 地区)、ほぼ集中台数と同数が約 25% (14 地区) となっており、自転車駐車場が全般的に不足している状況にある。
- 一方、市内周辺部では、余剰ありが約 62% (68 地区) となっており、余剰のある自転車駐車場が多い状況にある。

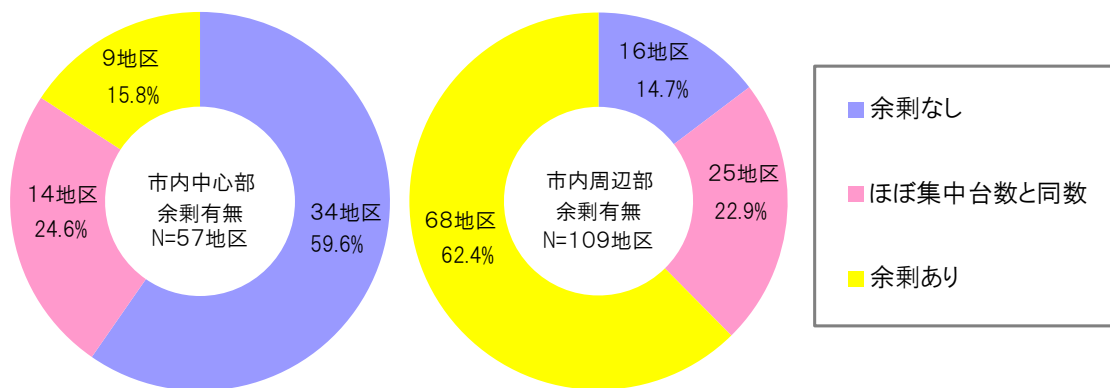


図 2-12 自転車駐車場の余剰の有無 (H23.4 時点)

4) 中心市街地 (キタ・ミナミ) での整備

中心市街地 (キタ・ミナミ) では、鉄道利用者に加え、買物客や従業員等による自転車利用が多く、放置自転車を発生させており、緊急的な措置として自転車駐車場の整備を行っている。

- キタ・ミナミといった中心市街地においては、自転車利用の増加により、特に放置自転車の台数が多い状況となっており、平成 17 年からは、緊急的な措置として比較的広幅員の歩道上などでの自転車駐車場整備を進めてきた。



図 2-13 自転車駐車場の整備前後の状況 (キタエリア)



5) 建築物に対する自転車駐車場附置の義務化

大量の駐車需要を生じさせる施設側で自転車駐車場の設置を義務付ける条例を制定した。

- ・ 自転車等の大量の駐車需要を生じさせる集客施設（遊技場、小売店舗、飲食店、スポーツ施設、銀行、病院など）及び共同住宅に対して、自転車駐車場の設置を義務付ける「大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定した。
- ※ 平成 22 年 4 月 1 日施行。平成 22 年 10 月 1 日以降に、一定規模以上の「新築」「増築」「改築」の工事に着手する施設に適用。
適用を受けない小規模な施設や既存の施設についても努力義務を規定。
- ※ これまでの整備実績（平成 24 年 3 月末時点）
集客施設：約 3,300 台、共同住宅：約 5,800 台

（附置義務の対象となる施設）

■集客施設

施設の利用区分	施設の規模	自転車駐車場の規模
遊技場、小売店舗・コンビニエンスストア、飲食店・カラオケボックス等、レンタルビデオ店	施設面積が 300㎡を超えるもの	施設面積 15㎡までごとに1台
スポーツ施設、官公署等	施設面積が 400㎡を超えるもの	施設面積 20㎡までごとに1台
銀行、郵便局	施設面積が 500㎡を超えるもの	施設面積 25㎡までごとに1台
学習施設、映画館・劇場、病院・診療所	施設面積が 600㎡を超えるもの	施設面積 30㎡までごとに1台

■共同住宅

施設の利用区分	施設の規模	自転車駐車場の規模
ワンルーム形式集合住宅建築物	住戸の総数が 30戸以上のもの	ワンルーム形式住戸数 1戸ごとに0.7台
共同住宅等建築物	同上	ファミリー形式住戸数 1戸ごとに1台



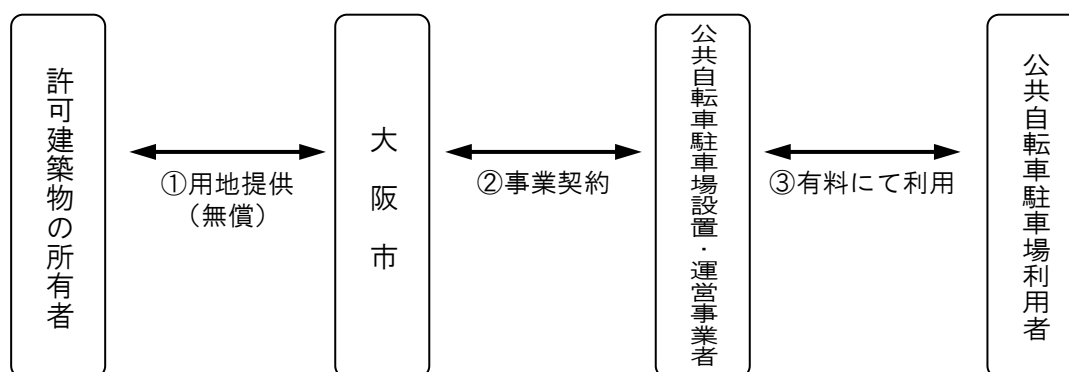
6) 公開空地の活用

一般利用に供する自転車駐車を公開空地内に設置できる制度を制定した。

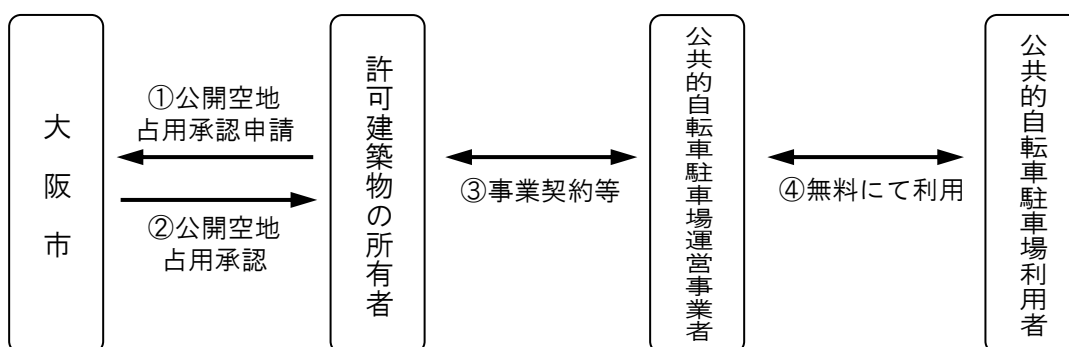
- ・ 放置自転車対策が必要な区域において、緊急的に放置自転車の対策を進めるため、総合設計制度に基づき整備された公開空地内において、公共的自転車駐車の設置を期間限定で認める制度を、平成23年6月から実施している。

(制度のイメージ)

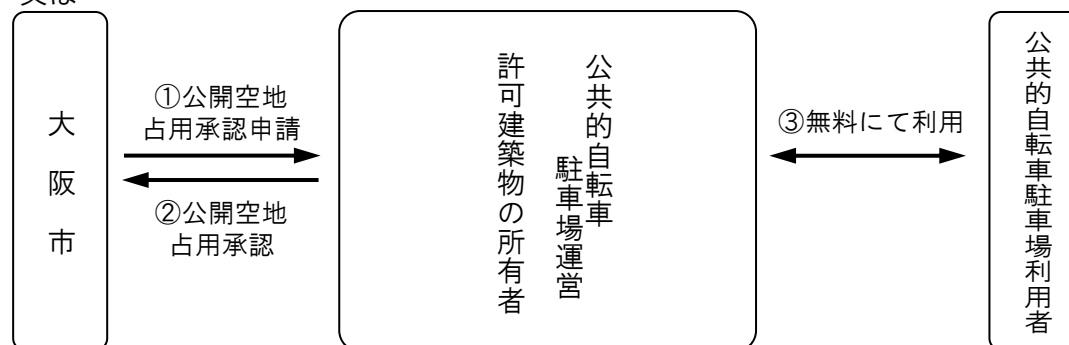
1. 本市が公開空地の用地提供（無償）を受け、本市と事業契約を締結した事業者が公共的自転車駐車を設置・運営する場合



2. 許可建築物の所有者が、本市の承認を得た上で公共的自転車駐車の設置・運営を行う場合



又は



(用語説明)

■ 「総合設計制度」とは

- ・ 敷地面積が一定規模以上で、敷地内に一般に公開された空地を確保し、市街地環境の整備改善に役立つと認められる建築物について、建築基準法による容積率、高さに関する形態規制の一部を緩和することができる制度。



(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

1) 鉄道駅周辺における自転車放置禁止区域の指定

鉄道駅周辺の放置自転車対策として、昭和 58 年より自転車放置禁止区域の指定を実施してきており、約 8 割の鉄道駅周辺地区で指定されている。

- 自転車駐車場整備とあわせて、昭和 58 年から鉄道駅周辺に自転車放置禁止区域の指定を進めてきた。
- 166 地区の鉄道駅周辺地区のうち、136 地区（約 82%、H24.3 時点）に禁止区域が指定されている。

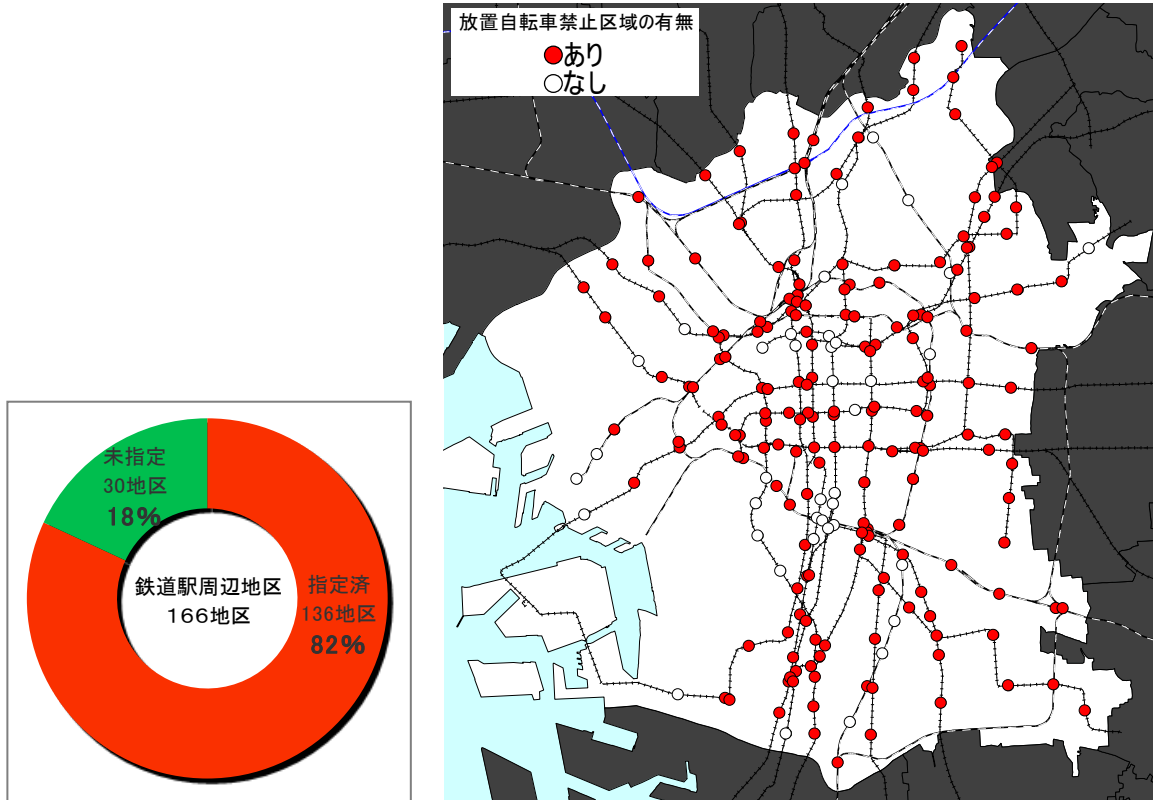


図 2-14 自転車放置禁止区域の指定状況 (H24.3 時点)



図 2-15 自転車放置禁止区域の指定前後の状況
(千日前通り (日本橋 1 丁目交差点南西角))



2) 中心市街地における自転車放置禁止区域の指定

これまで駅周辺の道路等を自転車放置禁止区域としてきたが、放置自転車が增加している中心市街地（キタ・ミナリエリア）での対策として、自転車放置禁止区域の面的な拡大を順次進めている。

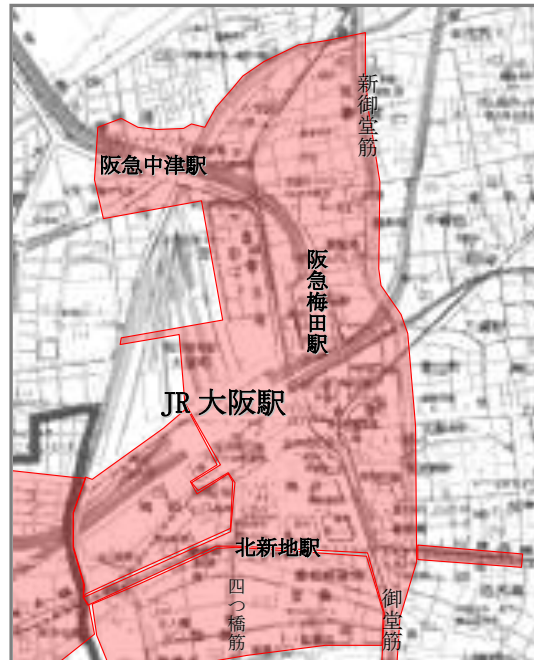


図 2-16 キタエリアの自転車放置禁止区域（H24.3 時点）

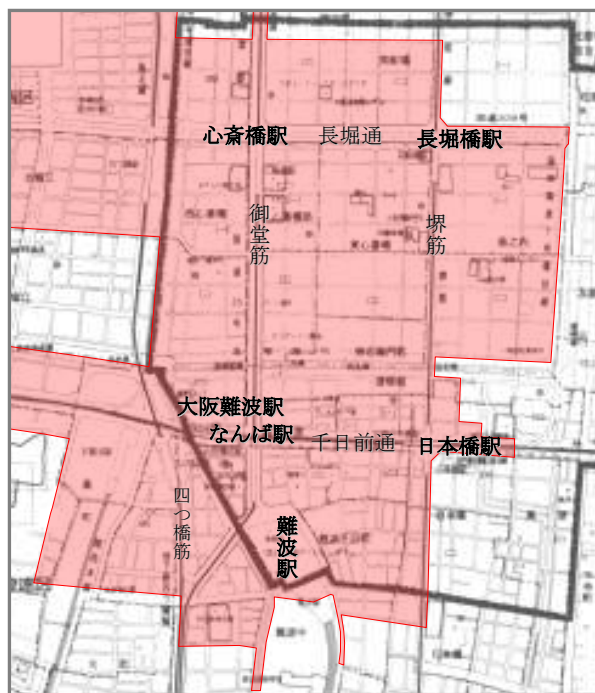


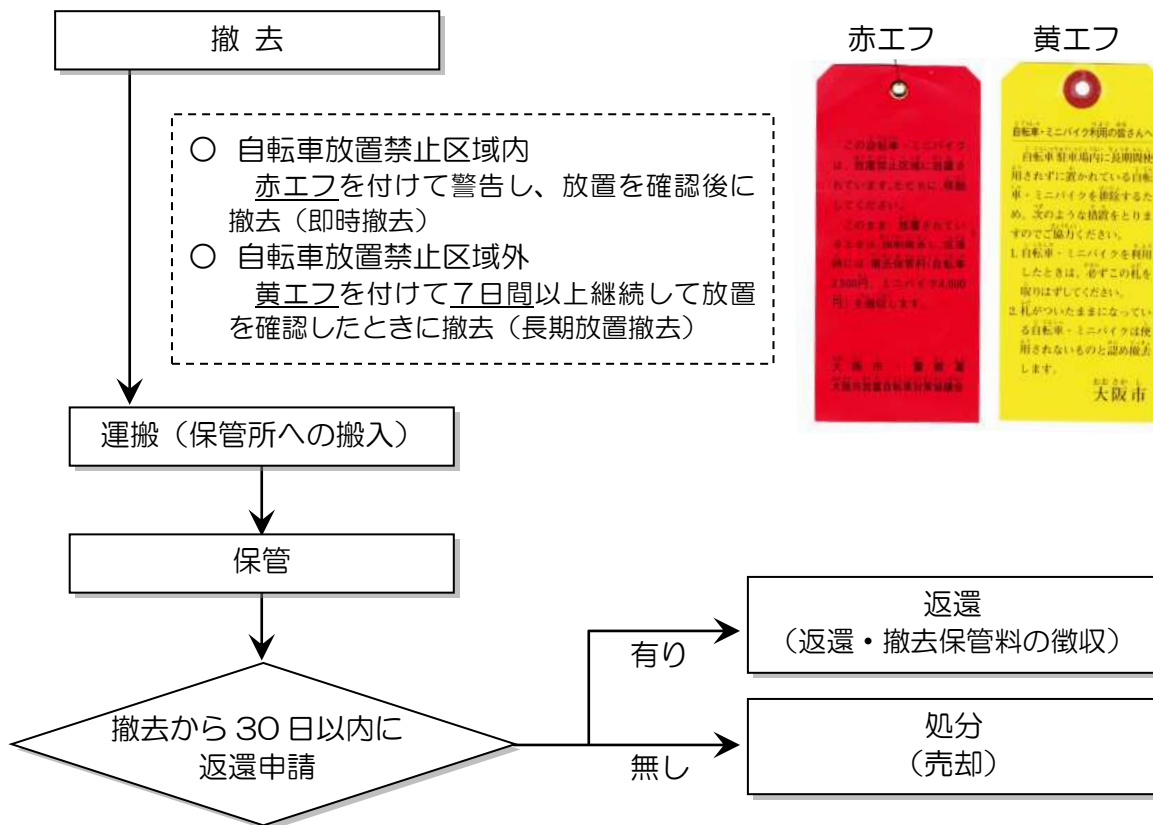
図 2-17 ミナリエリアの自転車放置禁止区域（H24.3 時点）



3) 放置自転車の撤去

自転車放置禁止区域の指定に併せて、放置自転車の即時撤去を行っている。

(放置自転車の撤去フロー)



撤去作業の様子



保管所の様子



4) 自転車駐車場の有料化

自転車駐車場の適正な管理を行うとともに、近距離の自転車利用の抑制を図る事などを目的として、昭和63年より自転車駐車場の有料化を進めており、約8割の鉄道駅周辺地区で有料化している。

- 昭和63年に「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」を制定した。
- 現行計画に位置づけている166地区の鉄道駅周辺地区のうち、130地区（約78%、H24.3時点）で自転車駐車場の有料化を行っている（鉄道事業者によるものを含む）。



図 2-18 自転車駐車場の有料化の実施前後の状況
(中津駅自転車駐車場)