



## 自転車を「とめる」事に関して

今後の取組み課題

1- (1)

鉄道駅周辺のきめ細かい駐輪対策

(取組みの考え方)

- 地区ごとに駐輪需要量と供給量のバランスを確認し、自転車駐車場台数が不足している地区については、引き続き自転車駐車場の整備が必要である。
- 自転車駐車場台数に比較的余裕のある場合は、他の目的への転活用などを検討する。

### 1) 自転車駐車場の整備

自転車駐車場が不足している駅における不足台数は、全体で約 23,000 台となっており、引き続き自転車駐車場の整備が必要である。

(設置箇所)

- ・ 自転車駐車場は、利用者のニーズも考慮し、駅から概ね 300m 以内（徒歩 3~4 分程度）に設置することを基本とする。

※ 市政モニター調査（P25 参照）によると、「自転車駐車場が不便なところにある」ことを理由に、放置された自転車も多い。

(整備スペースの確保)

- ・ 自転車駐車場整備が可能な公共用地には限界があるため、民地の活用なども視野に入れ、自転車駐車場整備の候補地を抽出する必要がある。

(地区ごとの適正な自転車需要)

- ・ 平成 22 年度末の自転車駐車場整備台数と 10 年後の自転車集中台数の予測値を比べると、自転車駐車場の不足台数の合計は約 23,000 台となっている。
- ・ 地区ごとの駐輪需要などに大きな変化があった場合などは、地区の特性に応じた適正な自転車利用のあり方も勘案しつつ、状況に応じた柔軟な対応が必要となる。

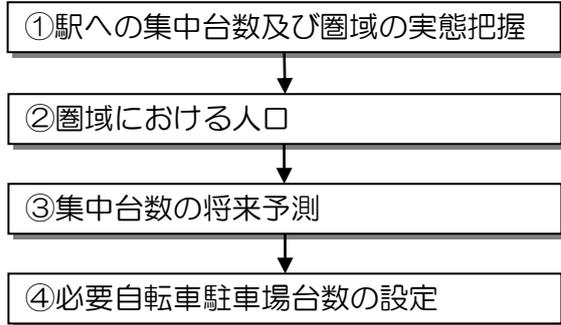


【参考：自転車駐車場の整備必要台数と需要予測について】

1. 需要予測の一般的な考え方

(1) 需要予測の手順

「自転車駐車場整備マニュアル」（自転車駐車場研究会著・建設省都市局監修、1997年）によると、一般的に自転車駐車場の需要予測の手順は右図に示すように、対象とする駅への自転車集中台数の実態や駅勢圏を把握し、その発生母体である駅勢圏人口を基礎データとして自転車交通への予測を行うことが一般的なものである。



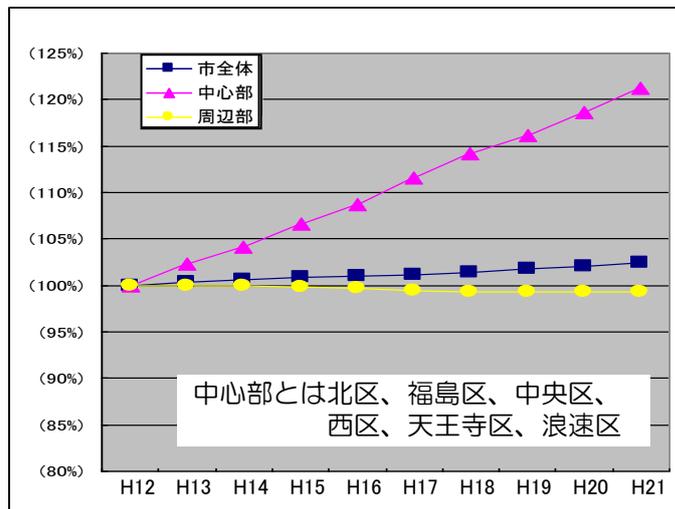
2. 本市における駅への集中台数の予測法

本市では、市域全体としては概ね駐車需要がまかなえており、今後は量的拡大を主眼に置いた整備を行うよりも、地区ごとに駐車需要と供給量のバランス状況を確認し、地区の特性に応じたきめ細かい、かつ柔軟な対応が求められる。

よって、今後10年間の自転車駐車場の必要整備台数の算出にあたっては、集中台数に最も影響を与える人口動向及び新たな自転車放置禁止区域の指定の要素などを勘案して集中台数の予測を行うものとするが、状況の変化に応じて適宜見直しを行うものとする。

<本市の人口動向>

大阪市の過去10年間の人口は微増であるものの、地域を分けてみた場合、周辺部はほぼ横ばいといった状況にある一方、中心部は20%程度の増加となっている。



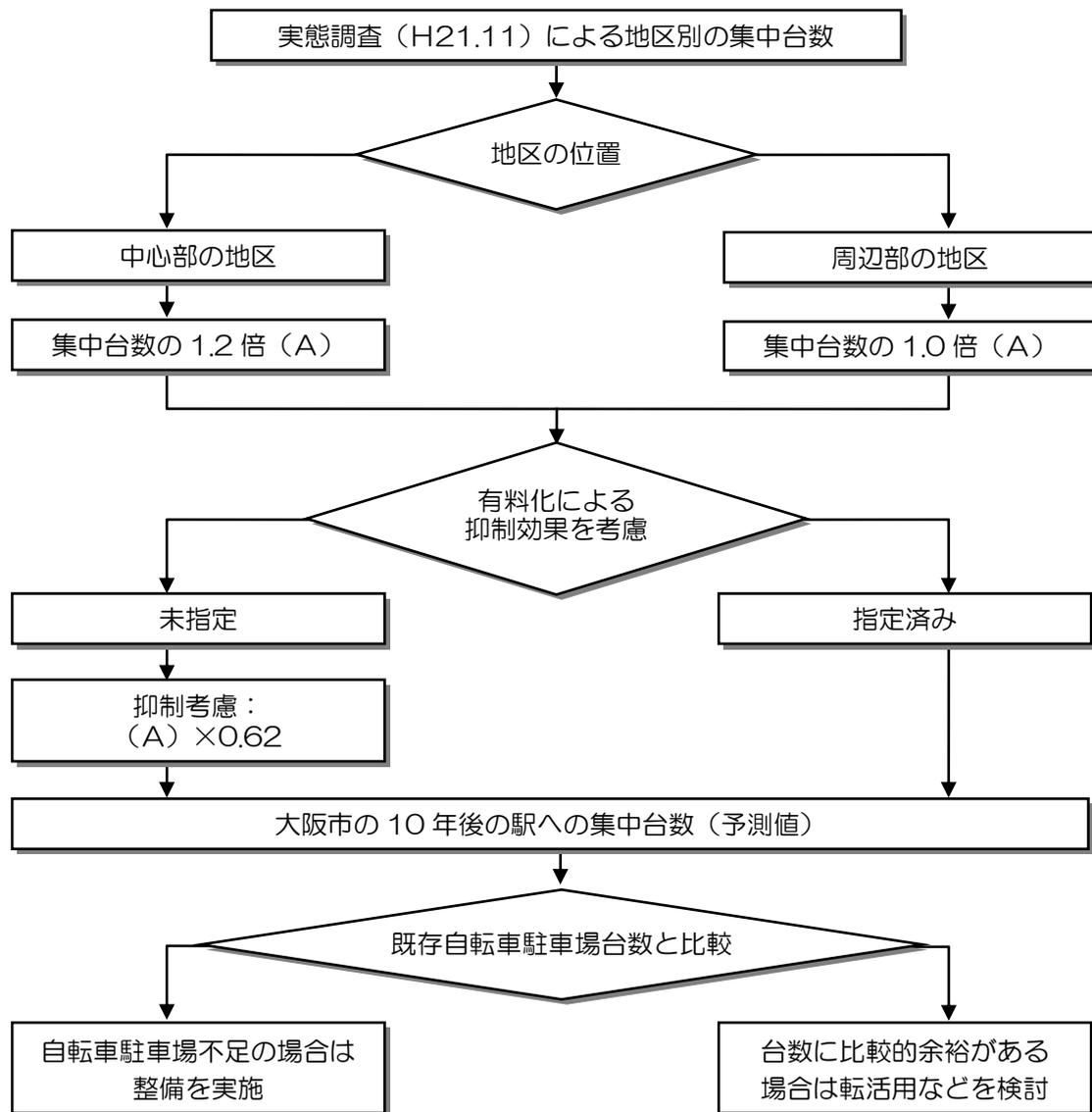
市内中心部の人口動向 (H12を100とした場合の比較)

<新たな自転車放置禁止区域の指定による集中台数の変化>

1983年(S58)以降の自転車放置禁止区域の指定による即時撤去、1988年(S63)以降の自転車駐車場有料化に伴い、集中台数がおおむね38%抑制されてきた。未指定の地区においても、今後、禁止区域や有料化を実施することで抑制が見込まれる。



<需要フロー>



<自転車駐車場整備の対象地区（駅）>

- 複数の鉄道駅が近接する場合は同一の駅勢圏とし、現在の対象地区は、平成20年に開業した京阪中之島線の「中之島駅」と「なにわ橋駅」を対象に加えて166地区となっている。

（同一地区に複数駅が含まれる例）

梅田地区	地下鉄：梅田駅・西梅田駅・東梅田駅、JR：大阪駅、北新地駅 阪急：梅田駅、阪神：梅田駅
京橋地区	地下鉄：京橋駅、JR：京橋駅、京阪：京橋駅
鶴橋地区	地下鉄：鶴橋駅、JR：鶴橋駅、近鉄：鶴橋駅



## 2) 鉄道事業者の責務強化に向けた働きかけ

鉄道事業者に対して、自転車駐車場整備などに関する働きかけを行っていく必要がある。さらに鉄道事業者のさらなる責務強化に係る関係法令の改正に向けた働きかけも継続していく必要である。

- 鉄道事業者に対しては、現在、「自転車の安全利用の促進および自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（自転車法）において、用地譲渡などの協力が規定されるのみであり、自転車駐車場の整備に対する義務を課すことができない。
- 自転車問題を抱える全国の自治体で組織する「全国自転車問題自治体連絡協議会」において、鉄道事業者に駐輪場の附置義務を課すことを可能とする自転車法の改正や、鉄道事業者自らによる駐輪場の整備・運営を積極的に取り組むことなど、鉄道事業者の責務強化について、国土交通省など関係機関への要望を行っている。

「自転車の安全利用の促進および自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（抜粋）  
第5条第2項

鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備を努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便性に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

## 3) 余裕がある空間の転活用

自転車駐車場台数に比較的余裕がある箇所については、将来のまちづくりなど、ニーズ把握を十分に行ったうえで、自動二輪車の受入れなどの転活用を図っていく必要がある。

- 本来の自転車駐車場の設置趣旨には適合しない利用となるため、自動二輪車の受入れに際しては、周辺の自動二輪車路上駐車が多いなど緊急な対策を要する箇所において、次の諸条件を考慮して慎重に検討を行った上で実施する。



図 3-1 比較的余裕のある自転車駐車場



<自動二輪車の受け入れが可能と考えられる条件>

- ① 将来の自転車駐車需要を考慮の上、自転車駐車場台数に比較的余裕がある自転車駐車場
- ② 自転車と自動二輪車の通路・駐車スペースを物理的に分離し、両利用者にとって安全に十分配慮が可能な自転車駐車場
- ③ 交通管理者など関係機関、沿道地元との協議・調整が整った自転車駐車場

<市の自動二輪車対策における基本的なスタンス>

平成19年度に開催された「自動二輪車駐車対策検討委員会」により、「大阪市における自動二輪車の駐車対策のあり方に関する提言」が出されている（平成19年12月）。

その提言を受け、自動二輪車の駐車場については、各建物において駐車場を確保する事（附置義務）を基本とするが、即効性に乏しい面があることから、公的駐車場のデッドスペースや未利用地等での駐車スペースの確保を進めている。

この一環として、自転車駐車場においても、「大阪市立有料自転車駐車場条例」を平成23年10月に改正し、平成24年度からは、自動二輪車の受け入れが可能な自転車駐車場を指定し、自動二輪車の受け入れを開始する。



## 自転車を「とめる」事に関して

### 今後の取組み課題

#### 1－（2）

#### 民間による自転車駐車場整備の促進

##### （取組みの考え方）

- 自転車駐車場台数を早期に効率的に増やすためには、民間による自転車駐車場整備の促進も必要となる。

##### 1) 附置義務の適用を受けない施設への働きかけ

集客施設などに集まる自転車に対しては、施設側での整備が原則となるが、附置義務条例の効果をより高めるためには附置義務の適用を受けない施設に対しても、建築確認申請行為が発生する際や機会のあるごとに適切な行政指導を引き続き行っていく必要がある。

- ・ 既存の施設や用途変更により自転車等の駐車需要が増加することとなった施設、小規模な施設は、附置義務の適用を受けないものの条例に努力義務が規定されている。

##### 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

一般利用に供する自転車駐車場の民間資本による整備を促進するために、整備する際の助成制度など、公共として可能なインセンティブに関して検討していく必要がある。

- ・ 民間事業として成立するためには、自転車駐車場を有料とすることが前提となるが、料金設定には限界があり採算性が課題となるため、公共による関与も必要と考える。
- ※ 附置義務条例に基づく当該施設利用者のための自転車駐車場は、施設側の負担により設置する必要があるため、ここでは対象外とする。

##### 【事例：京都市民間自転車等駐車場整備助成金事業】

- 現に自転車駐車場が整備されていない、又は自転車駐車場の収容能力が需要を充足しておらず、更なる整備が必要な地域において、民間活力による自転車駐車場整備を促すため、民間事業者が自転車駐車場を整備する際の設置費用などを一部助成する事業を実施している。
- 具体的な助成要件は、
  1. 不特定多数の者の利用に供していること。
  2. 自動二輪車だけの収容ではないこと。
  3. 自転車駐車場の位置として、鉄道駅から概ね 250m以内であること。
  4. 収容台数が 25 台以上であること。
  5. 自転車駐車場開設日より継続して5年以上運営すること。

などが示されている。助成金額は、平面式の自転車駐車場では、1台当たり6万円。立体式では、1台当たり10万円を助成（原付・二輪は1台を1.5台分として換算）している。上限額は400万円となっている。



## 自転車を「とめる」事に関して

今後の取組み課題

### 1 - (3)

#### 利用率が低い自転車駐車場の利用促進

##### (取組みの考え方)

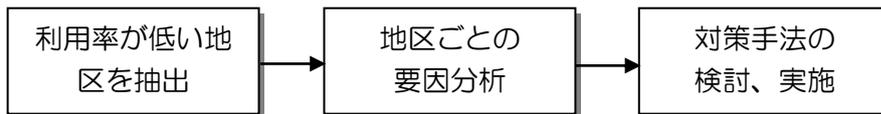
- 地区ごとにその要因を分析し、利用率の向上を図っていく必要がある。

##### 1) 要因に応じた対策の実施

利用率が低い地区を抽出し、要因に応じた対策を実施する必要がある。

- ・ 駐輪需要があるにも関わらず利用率が低い自転車駐車場については、主に次のような項目が要因となっていると考えられる。
  - 要因1. 自転車駐車場の立地条件や構造上の問題等により利用しづらい
  - 要因2. 自転車駐車場の位置が認知されていない
  - 要因3. 利用料金が高い

##### <取組みの進め方>



##### <対策手法の例>

###### (要因1に対して)

- 駐輪需要へ対応した位置へ自転車駐車場を再配置
- 地下式自転車駐車場などについては、鉄道事業者等と連携し、駅改札口などへの移動性の改善策について検討
- 実施可能な駅については、施設の改造も含めて対策を実施
- モビリティマネジメント(MM)など利用者の行動変容を図る施策の実施

###### (要因2に対して)

- マップ作成や看板設置等による自転車駐車場位置情報の提供(拡大)
- 指定管理者などによる自転車駐車場への案内、誘導

###### (要因3に対して)

- 駅からの距離などを考慮した、きめ細かな料金設定
- 料金負担に対する利用者への説明



【事例：博多駅の自転車駐車場の総合案内板】



【事例：大阪市地図情報サイト「マップナビ大阪」】

- 平成22年11月1日から、本市において、市内の自転車駐車場を探せる地図情報サイト「マップナビおおさか」を開設した。
- 携帯電話で、市内の自転車駐車場の場所や電話番号などを、区名・駅名から簡単に検索できるようになった。
- いつでも気軽に自転車駐車場情報が得られるようにすることで、より多くの人に、自転車を利用する際は、道路や歩道上に自転車を放置せず自転車駐車場の利用を促すことを目的とする。



【事例：大阪市北区自転車駐車場マップ「YesPa! (イエスパ!)」】

- 区内の自転車駐車場を駅ごとに検索できる地図を携帯サイトで立ち上げ、いつでも以下の自転車駐車場情報が得られるようにしている。
  - ・ 自転車駐車場の位置と写真
  - ・ 一時と定期の別
  - ・ 利用時間と利用料金
  - ・ 自転車駐車場の形式と収容台数
  - ・ ミニバイク、自動二輪車の利用の可否
- 区役所と北区商店会総連合会との協働で運営
  - ・ 本市より駐輪場のデータを提供し、北区商連がサイト作成、運営、管理を実施。
- 地図が非常に分かりやすい。
- 北区役所、建設局が中心となって、ホームページや印刷物等の中に自転車駐車場「YesPa! (イエスパ!)」のQRコードを掲載し、広報・啓発を実施。





### 【東京都豊島区地下鉄千川駅におけるモビリティ・マネジメントの事例】

○ モビリティ・マネジメントの手法を使い、コミュニケーションによる放置自転車削減が可能かを検証する実験が、東京工業大学大学院により実施された。

○ 千川駅は自転車駐車場に多くの空きがあるが、放置自転車が多い状況の駅

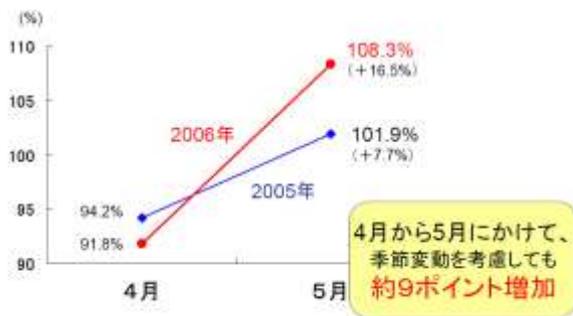
#### ＜取組内容＞

- ・ 行動変容のための具体的情報を記載したリーフレットの配布
- ・ 内容は自転車駐車場の情報、利用のメリット、行動プランを考えてもらうためのアンケート
- ・ 駅周辺での手渡し及び備え付けによる配布

#### ＜検証結果＞

- ・ 放置台数が1週間後・1ヶ月後に約2割減少
- ・ 自転車駐車場利用率が9ポイント向上した
- ・ リーフレットを読むことによって、「放置駐輪を控えよう」という意識が活性化

自転車駐車場利用率の変化  
(2005年・2006年の比較)



結果：放置台数の変化  
(駐輪禁止区域内における放置台数)



(用語説明)

#### ■モビリティ・マネジメント (MM) とは

- ・ 個人のモビリティ (移動) が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを期待して実施する施策である。
- ・ 自転車の放置問題を考えた場合、現状の自転車の放置行動から自転車駐車場の積極的な利用や徒歩への転換を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける施策である。



## 自転車を「とめる」事に関して

### 今後の取組み課題

#### 1 - (4)

#### 中心市街地における駐輪対策

#### (取組みの考え方)

- キタ・ミナミの中心市街地対策に加えて、中之島・船場・北浜などのオフィス街においても、自転車駐車場の整備などの駐輪対策を実施する必要がある。

#### 1) 緊急的措置としての自転車駐車場整備

駐輪の需要を発生させている建物側で自転車駐車場を設置することが原則であるが、原因者負担による自転車駐車場の整備状況も見ながら、緊急性の高い箇所などで引き続き整備する必要がある。

#### (駐輪特性)

- ・ キタ・ミナミやオフィス街などの中心市街地については、鉄道駅周辺の通勤・通学と異なり、特定施設の利用（買物、飲食）や従業員の通勤・業務目的のための自転車利用が多いのが特徴である。

#### エリア別の駐輪特性

エリア	自転車利用の 主な目的	主な自転車通行経路	駐輪時間	駐輪ピーク
鉄道駅周辺	通勤・通学	自宅 ⇒ 鉄道駅	長時間 (朝～夕方)	昼間
中心市街地	買物、飲食	自宅 ⇒ 店舗	短時間	夕方～夜間
	従業員の通勤		長時間 (夕方～朝)	
	従業員の通勤	最寄りの鉄道駅、自宅 ⇒ 職場（オフィス）	長時間 (朝～夕方)	昼間
	業務（販売、配達等）	職場（オフィス） ⇒ 営業先	短時間	

#### (自転車駐車場の整備にあたっての留意点)

- ・ 中心市街地では、短期間で経済的に自転車駐車場を増設する事とし、広幅員の歩道上などで整備を進めているが、歩行者の通行量も非常に多い事などから、整備にあたっては歩行者通行帯の確保などに十分配慮しながら進める必要がある。
- ・ また今後は、中心市街地としての良好な景観の確保や、本来、駐車場は路外が原則である事などの観点も考慮しながら、自転車駐車場整備が可能な用地確保などにも努める必要がある。

#### (公開空地を自転車駐車場として暫定的に利用)

- ・ 中心市街地では、自転車駐車場整備が可能な公共用地に限界があるため、道路空間の再配分も含めた検討を行う一方、緊急かつ暫定的な措置として公開空地を利用した自転車駐車場整備の制度を平成 23 年 6 月から実施している（P16 参照）。



## 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

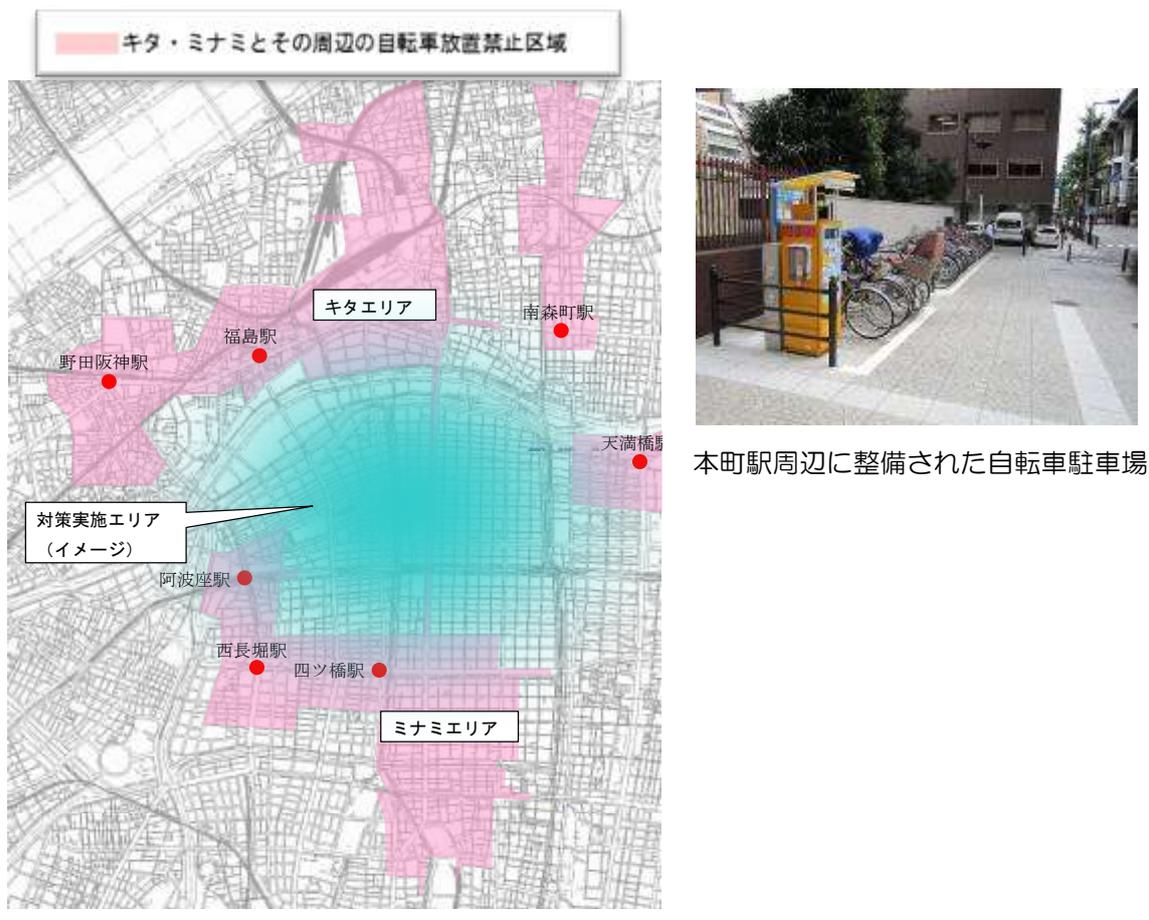
中心市街地における自転車利用も考慮し、地元と協働で取り組む必要がある。

- ・ 自転車放置禁止区域の指定、即時撤去の実施にあたっては、地元団体（企業などが中心）の理解を得つつ実施する必要があるため、キタ・ミナミ同様、従業員の自転車利用の抑制などについて、地元団体と本市との間で「自転車まちづくり地域協定」の締結が効果的であると考えられる。

### <キタ・ミナミ「自転車まちづくり地域協定」>

- 一般の駅周辺に比べ、店舗、事業所に勤務する従業員や来店客の自転車が多い地域では、行政の一律一斉の撤去が馴染みにくいため、地元と行政が協働して迷惑駐輪の減少に取り組む。
- 取組み内容は、地元事業者による従業員等への自転車利用自粛の取組み、地元事業者による駐輪施設の整備（従業員・来客用など）、自転車利用者に対する指導・啓発活動を地元と行政が協働して実施することなど。

### <中心市街地オフィス街対策 実施エリア（イメージ）>





## 自転車を「とめる」事に関して

### 今後の取組み課題

#### 1 - (5)

#### 商店街における駐輪対策

##### (取組みの考え方)

- 駐輪需要を発生させる個々の店舗に自転車駐車を設置する事が原則であるが、多くの店舗等が密に建ち並ぶ商店街では、複数の施設において必要な自転車駐車を一か所に集約化する手法が現実的であり、共同自転車駐車場について検討していく必要がある。

##### 1) 共同自転車駐車場の整備に向けたルールづくり

共同自転車駐車場の整備にあたっては、駐車整備スペースの確保などの課題に対して、設置場所や整備推進のための仕組みづくりに関して、商店街のある地域とともに検討していく必要がある。

##### (整備スペースの確保)

- ・ 共同自転車駐車場整備のための用地確保が課題となるため、空き店舗や時間貸し駐車場からの転用なども含めた対策が有効と考えられる。

##### (設置場所の検討)

- ・ 現行の附置義務条例では、「施設若しくはその敷地内又は当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね 50メートル以内である場所に設置しなければならない。」と規定されている。
- ・ これは、自転車利用の特徴として、目的地直近まで乗り入れる傾向が強いことから、敷地内に設置することが望ましいものの、用地制約などにより敷地内に設置することが困難な場合もあり、徒歩1分までであれば許容されるとの考えに基づいている。
- ・ 商店街の特徴として、一つの店舗だけでなく複数の店舗で買い物をする回遊性がみられることから、商店街を一つの店舗（敷地）とみなして自転車駐車場の設置範囲を定めるなど、許容される設置範囲の拡大についての検討が必要である。

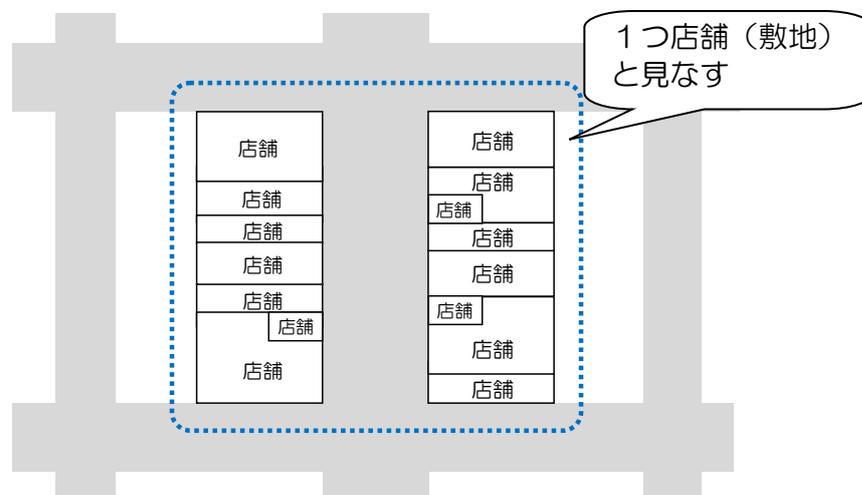


図 3-2 商店街を一つの店舗（敷地）とするイメージ

(整備推進のための仕組みづくり)

- 附置義務自転車駐車を敷地内に設置せずに共同自転車駐車で確保する店舗に対して、受益者負担として協力金の提供を求め、それを共同自転車駐車整備の助成金に充てる仕組みなどの検討が必要と考えられる。

【事例：空き店舗などを利用した自転車駐車の整備事例】



高松市の事例①



高松市の事例②



本市域（千林）での事例

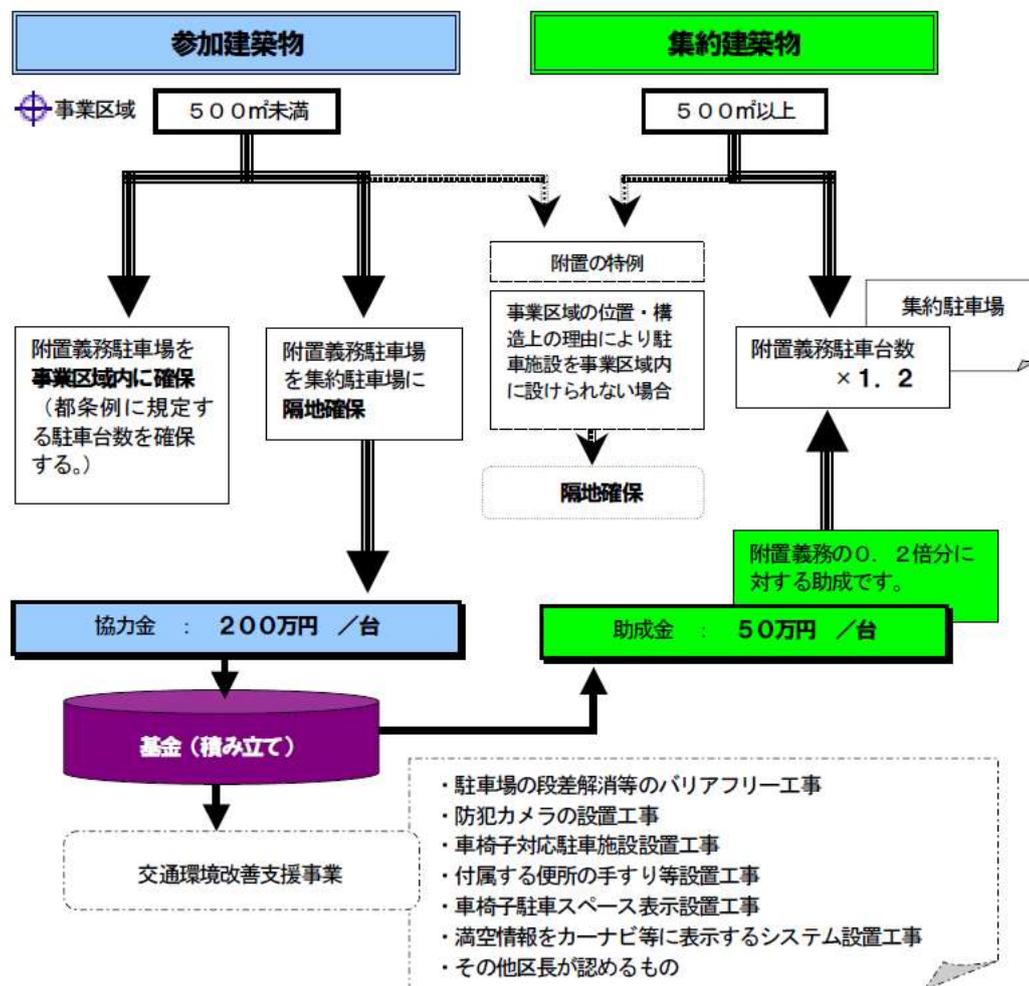


本市域（黒門）での事例

【事例：銀座地区（東京都中央区）における取組み（駐車場での事例）】

東京都中央区では、銀座のまちづくりにふさわしい駐車環境の改善を目的に、東京都駐車場条例に基づき一定規模以上の建築物を新築、増築等する際の附置義務駐車場の確保について次のような独自ルールを定めている。

- ① 事業区域 500m<sup>2</sup> 以上の建築物（集約建築物）は、都条例で定める附置義務台数の1.2倍分の駐車場を事業区域内に確保する。
- ② 事業区域 500m<sup>2</sup> 未満の建築物（参加建築物）は、事業区域内に附置義務駐車場を確保できない場合、集約駐車場内に附置義務駐車場を確保できる。
- ③ ②の場合、参加建築物は協力金を基金に積み立てる。（集約駐車場との賃貸借契約に掛かる費用が別途必要）
- ④ 基金の一部から①の駐車場のうち附置義務台数の0.2倍分の駐車場（集約駐車場）の整備に対して助成する。





## 自転車を「とめる」事に関して

### 今後の取組み課題

#### 1 - (6)

#### バス停留所周辺における駐輪対策

##### (取組みの考え方)

- 自転車利用が多く放置自転車が多いバス停留所周辺での駐輪対策に取り組んでいく必要がある。

##### 1) バス停留所周辺における効果的な駐輪対策

バス停留所への末端交通手段としての自転車利用に対して、バス事業者と連携した管理運営や、地元組織による管理運営など、効果的な手法を検討する必要がある。

- ・ 鉄道駅での自転車駐車場整備と異なり、1箇所あたりの整備必要台数が少ないため、完成後の自転車駐車場の管理運営に関しては、鉄道駅周辺での従来手法がそのまま適用できないことも考えられる。
- ・ 公共交通利用の促進を自転車施策で図っていくことや、地元組織が主体となったコミュニティビジネスの可能性など、新たな手法を検討する必要がある。
- ・ 自転車放置禁止区域の指定による即時撤去など、放置自転車を発生させない手法についても検討する。

##### 【事例：サイクル・アンド・バスライドの実施例】

###### <自治体による実施例>

- 全国で、自転車で最寄りのバス停留所まで行って、バスに乗り換えて目的地までバスを利用してもらうサイクル・アンド・バスライドの取組みが行われている。
- 浜松市では、自転車とバスとの連携強化・バス利用圏の拡大を図るために、バス停留所の整備と併せて、バス停留所付設自転車駐車場の整備が行われた。

###### <バス事業者による実施例>

- 自転車からバスへ乗り継ぐ乗客のために、営業所の一部を自転車駐車場として開放（バスを利用する人は無料）し、乗り継ぎを容易にすることで利便性の向上を図っている。



自治体による自転車駐車場整備例



バス事業者による実施例

##### (用語説明)

##### ■ コミュニティビジネスとは

- ・ 地域の課題を地域住民が主体的に、ビジネスの手法を用いて解決する取り組み。



## 自転車で「はしる」事に関して

### 今後の取組み課題

#### 2- (1)

#### 市内中心部における自転車走行環境対策

##### (取組みの考え方)

- 市内中心部においても近年の自転車利用状況等を踏まえ、自動車・歩行者通行空間との分離や周辺部既存ネットワークとの連続性の確保、一定区間連続した走行環境の整備といった観点から、幹線道路における自転車走行環境の整備が必要である。
- 一方で、幹線道路を避けるなどして、細街路など狭幅員道路を通行する自転車の事故も発生しており、幹線道路以外における安全対策が必要である。

##### 1) 自転車走行環境整備

市内中心部での走行環境整備にあたっては、自転車の利用特性を踏まえた上で、幹線道路対策と細街路対策（エリア対策）の2つの観点から、自転車走行環境対策を実施する必要がある。

##### (整備候補路線の選定)

- ・ 歩道の幅員や交通量、自転車関連事故により、歩行者の安全を第一に自転車の安全を確保すべき路線を抽出する。（自転車交通事故等の状況）
- ・ 自転車交通量や市内周辺部における自転車走行環境ネットワークの整備状況から、整備需要（ニーズ）を調査する。（自転車の利用実態）

##### (整備手法の検討)

- ・ 整備手法には、「自転車道」・「自転車レーン」・「自転車歩行者道」があり、各道路における交通量（歩行者・自転車・自動車）、道路幅員や断面構成、パーキング・メーター等短時間駐車施設の設置状況などの道路条件を把握し、整備手法を選定する必要がある。
- ・ また、通勤・通学時など時間帯による道路状況の変化（時間特性）や沿道の停車需要（地域特性）にも配慮するとともに、自転車には子どもや高齢者などゆっくり通行する自転車から、若者やスポーツ系、変速機付きなどの速い自転車がいることにも留意しておく必要がある。
- ・ 付加レーンが設置された主要交差点部やバス優先レーンなど、特殊部における整備手法も検討する必要がある。
- ・ 警察などの関係機関との調整や短区間でのモデル実施による効果検証なども行っていく必要がある。
- ・ 細街路では、事故の多い交差点部等での対策が有効と考えられる。

##### (その他)

- ・ 整備するだけでなく、自転車の使い方（通行方法等）を周知するなどのソフト対策もあわせて行っていく必要がある。
- ・ 道路利用者の混乱を避けるために、法定外の看板や表示、路面を着色する場合にはその色彩など広域的に統一化を図っていく必要がある。

(参 考：自転車に関するルールや方向性の転換)

【自転車道等における一方通行の導入】(平成23年9月)

- 自転車道・歩道における自転車の一方通行規制を可能とする規制標識「自転車一方通行」を新設



【警察庁から各都道府県警への通達】(平成23年10月)

<基本的な考え方>

【自転車は「車両」であるということの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底



「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

<推進すべき対策>

通行環境の確立

- 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し
- 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去 等

ルール周知と安全教育の推進

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知 等

指導取締りの強化

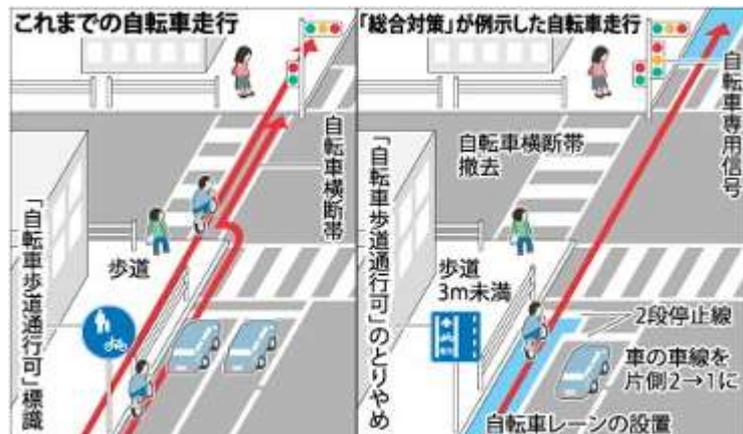
- 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙
- 街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進等

基盤整備

- 都道府県警察における総合的計画の策定
- 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援
- 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携
- 地方公共団体等に対する自転車駐車場整備や放置自転車撤去の働き掛け等

<具体的な整備内容>

- ① 幅員3m未満の歩道における自転車歩道通行可のとりやめ
- ② 自転車横断帯の撤去
- ③ 自転車レーンの設置(車の車線を減らす、利用が少ないパーキング・メーター等を撤去する等)
- ④ 2段停止線の設置
- ⑤ 自転車専用信号の設置



<市内中心部の幹線街路の歩行者交通量（H22 交通センサス：平日昼間 12 時間）>

- 歩行者の交通量は、御堂筋で 20,000 人を超えている。
- 次いで、10,000 人を超える地点がある路線としては、堺筋、天満橋筋、中央大通、本町通、扇町通となっている。

