



(4) 啓発

自転車の適正な利用を促し放置自転車の抑制を図るため、市民とも協働しながら、自転車利用のルールやマナーの啓発を実施している。

1) サイクルサポーター制度

○ 自転車利用者への啓発

- ・ 近距離などの不要不急の自転車等の利用を控えるよう呼びかける。
※「近距離は歩きましょう」などと呼びかけ
- ・ 自転車駐車場がある場合は利用を呼びかける。
※「自転車駐車場のご利用をお願いします。」などと呼びかけ

○ 放置自転車への啓発

- ・ すでに道路上に止められている放置自転車に適正な場所（自転車駐車場）へ駐輪するようにチラシ・エフ等で啓発する。

○ 自転車を放置しようとする人への啓発

- ・ 道路上に自転車を止められた場合は、放置しないよう呼びかける。
※「道路上に止めないようご協力をお願いします。」などと呼びかけ
- ・ 視覚障害者用誘導用ブロック（点字ブロック）・横断歩道上に止められた場合も、放置しないよう呼びかける。
※「点字ブロック、横断歩道上には止めないようご協力をお願いします。」などと呼びかけ

○ 視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）上などに放置された自転車の移動・整理など

○ 通行障害等で、放置していると危険な自転車の移動・整理など



自転車利用者への啓発



放置自転車への啓発



2) 市民協働型自転車利用適正化事業「トライアルプラン」「D○!プラン」

「トライアルプラン」

- 実施期間：平成 20 年度～平成 22 年度までの 3 年間
- 事業目的：行政と地域の人々をはじめとする関係者が知恵と力を結集して、効果的な放置自転車対策を実施するとともに、地域づくりに取り組む市民協働を推進し、さらにそのための仕組みを整えること。
- 目標成果： a 市民協働の機運の盛り上げ b 放置自転車台数の減少
 c 連携・協働のしくみづくり
- 実施体制：各区において共通する課題や問題点に対して、共同で解決を図ることを目的として実施推進会議を設置し、また、各テーマや駅を対象としてより検討を深める部会を設置している。

参加区：平成 20 年度：10 区、平成 21 年度 17 区、平成 22 年度 19 区

～広く展開を推進する取組み（例）～



○ 市民協働による取組みの広がり

- ・ 取組みに当たって、平成 20 年度は延べ約 500 人、平成 21 年度は延べ約 4,900 人、平成 22 年度は約 1 万人の市民が協力。

○ 市民協働による広く展開を推進する取組み

- ・ 他の地域へ広く展開を推進する市民協働型の放置自転車対策を処方箋としてとりまとめた。

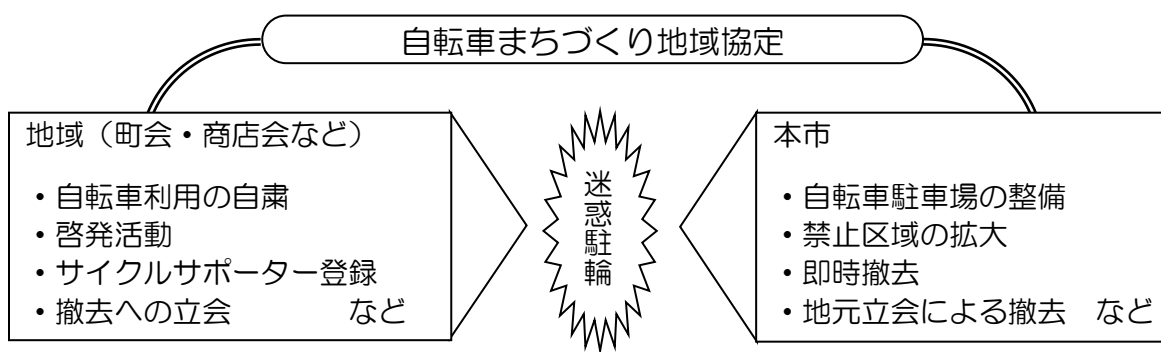
「D○!プラン」（平成 23 年度～）

- ・ 3 ヶ年の試行的な取組みを踏まえ、平成 23 年度より新たに「D○!プラン」として全 24 区に展開し、区役所が主体となって本格実施を開始している。
- ・ 様々な既存の活動組織や広く一般市民への PR や啓発を展開し、市民協働機運を一層盛り上げるとともに、放置自転車の減少を実現していく。



3) 中心市街地での自転車まちづくり地域協定

- 目的：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（キタやミナミなど）で、地元と行政が協働して迷惑駐輪の減少に取り組むこと。
 - 取組み内容：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、地元事業者による自転車駐車場の整備（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、地域の実情に合わせて内容を定めることができる。
- ※ 協定として、共有すべき問題と役割分担を文書化することで、お互いの意識を高めるとともに、人事等の変更があっても取組を担保することができる。



4) 児童絵画の路面シート

- 目的：自転車利用者に対するマナー意識を高め、自転車を放置しにくい雰囲気作りや地域への啓発活動を図ること。また、絵を描くことを通じて、放置自転車はよくないということを児童に認識してもらい、将来、放置をしないようになってもらう子供を通じて親にも認識してもらうことなど
- 実施状況：平成 22 年 10 月、弁天町駅、朝潮橋駅の 2 駅でスタート。平成 23 年度は、JR難波駅、天神橋筋六丁目駅、淀屋橋駅に拡大している。
- 効果：路面シートを貼った箇所においては、放置自転車が減少するなど、放置しにくい状況となっており、一定の効果が現れている。



※ 視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）上に放置



(5) 放置自転車の状況

放置自転車台数は、重点対策により、近年減少してきたものの、他都市に比べて依然として多い台数となっている。

- 鉄道駅周辺では、依然として約 19,000 台の放置自転車を確認されており、全国市町村の中でも特に多い台数となっている。

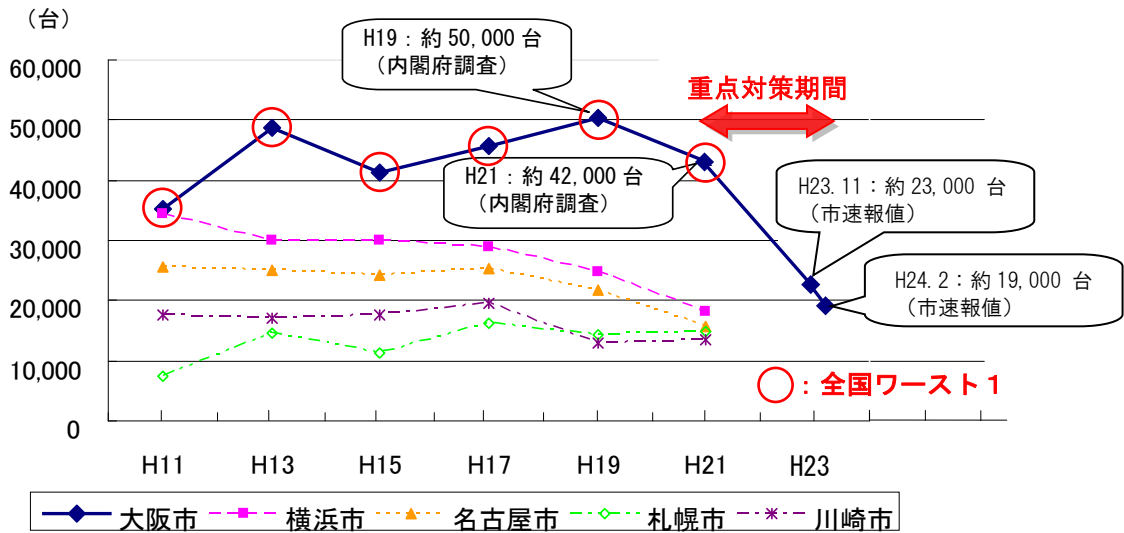
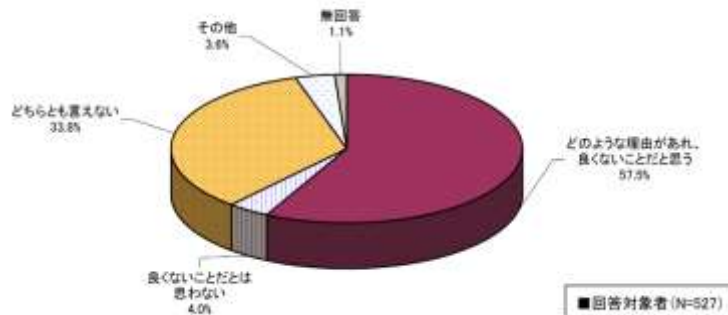


図 2-19 鉄道駅周辺の放置自転車台数の推移



放置自転車に対しては「良くない事だ」という市民意見が多い一方で、「自転車駐輪場が設置されていない」「自転車駐輪場が不便なところにある」などを理由とした放置自転車も多く発生している。

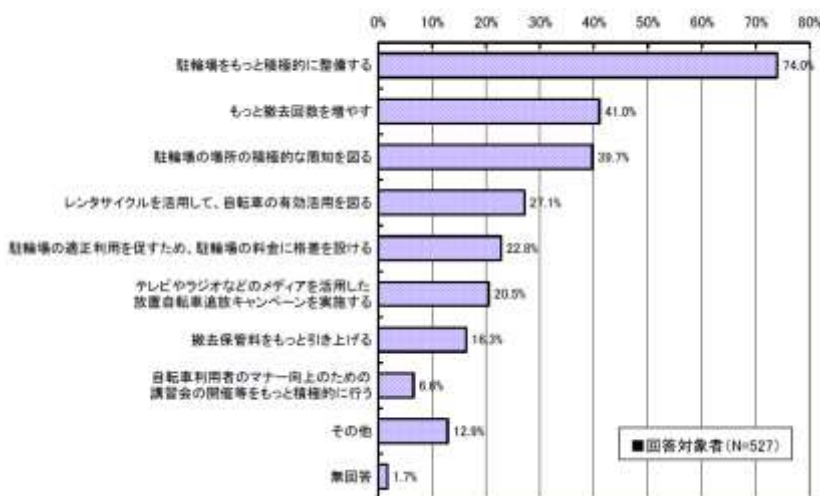
放置について思うこと



「放置が良くないこととは思わない」「どちらも言えない」と回答した人の理由（複数回答）



放置自転車を減らす取組み（複数回答）



出典：大阪市市政モニター調査(H22.1)

図2-19 放置自転車に関する市民意識



鉄道駅周辺以外にも、市内の様々な場所で放置自転車は発生しており、歩行者等の通行の妨げとなっている。

(中心市街地)

- ・ キタ・ミナミといった繁華街では、これまでの対策により放置自転車の削減に関して一定の成果があがっているものの、依然として放置台数が多い。
- ・ また、中之島・船場・北浜などのオフィス街では、通勤や業務を目的とした自転車利用から多くの放置自転車が発生している。

(バス停留所)

- ・ 鉄道網の空白域となっている市内の一部エリアでは、通勤や通学を目的に最寄りのバス停留所まで移動する自転車利用が多く、停留所周辺で多くの放置自転車が発生している。

(商店街)

- ・ 多くの店舗が集積する商店街では、買物を目的とした自転車利用が多く見られ、附置義務として個々の店舗に自転車駐車場の設置が望まれるが、間口の狭い敷地などが多く、設置に対して物理的な困難を伴っている。



図 2-20 中之島・北浜・船場の放置自転車



図 2-21 バス停周辺での放置自転車（大正区）



図 2-22 商店街での放置自転車



(6) 自転車走行環境整備

1) 整備手法

昭和 48 年より全国に先駆けて、自転車道や自転車歩行者道などの整備を行ってきた。

- 昭和 40 年代後半から自転車利用が急激に増加し、自転車の交通事故も多発してきたことから、自転車交通を端末交通手段の一手段として位置付け、昭和 48 年より自転車の安全な通行を確保するため、市内周辺部を中心に幹線道路などの幅員に余裕がある道路において、自転車走行環境の整備を行ってきた。
- 整備手法については、レクリエーションや健康増進を目的とした大規模自転車道をはじめ、車道幅員に余裕がある場合は、車道を削減して自転車道を設置するなど、既存の道路状況に応じた手法を選定している。

整備手法と整備延長 (H24.3 時点)

種 別	整備延長	形 態 等
大規模自転車道 (写真①)	約 50km	レクリエーションや健康増進を目的とし、比較的長距離を河川敷などに設けるもの
自転車道 (写真②)	約 5km	縁石や柵などの工作物により、車道部分、歩道部分と分離して設けるもの
自転車歩行者道 (写真③)	約 415km	広幅員歩道内で、自転車の走行部分を視覚的に明示するなどにより設けるもの
合 計	約 470km	



写真①



写真②



写真③

図 2-23 自転車走行環境の整備手法



2) 進捗状況

市内周辺部では、幹線道路を中心に自転車走行環境の整備を進めてきた結果、既に一定の自転車走行環境ネットワークを形成しているものの、市内中心部では、積極的な自転車走行環境整備を行っていない状況となっている。

- ・ 市内周辺部では、約 470km が整備済となっており、既に一定の自転車走行環境ネットワークが形成されているものの、ネットワーク機能の向上を図るうえで、新たに追加することが望ましい区間（ミッシングリンク）が存在している。
- ・ 一方、市内中心部（概ね大阪環状線の内側）では、鉄道網が密に発達しており、公共交通機関での移動を前提としてきたことから、これまで積極的に自転車走行環境の整備を実施していない状況となっている。

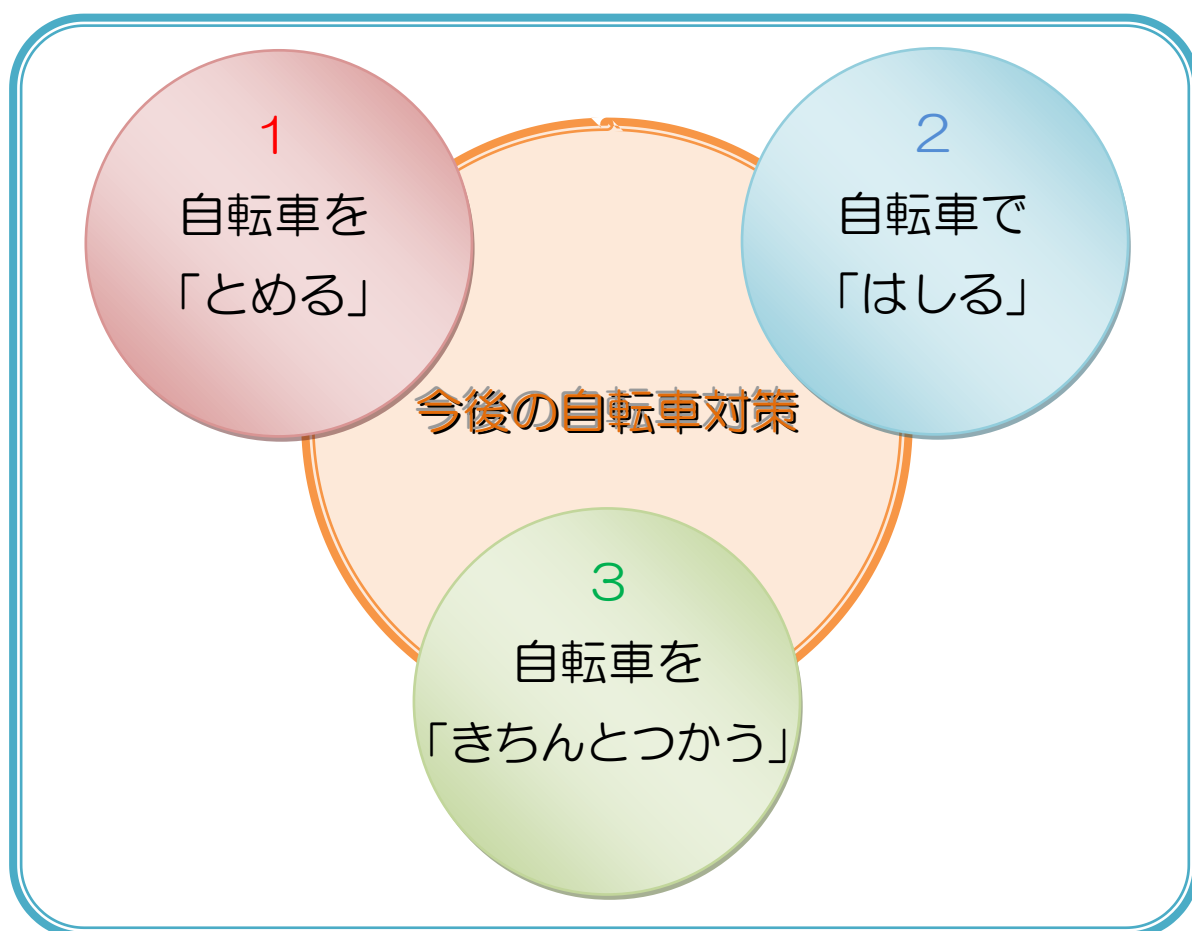


※ 未整備区間は、今後の都市計画道路整備予定地などを対象としているが、現場状況や今後の関係機関との調整により変更する場合がある。

図 2-24 自転車走行環境ネットワーク

第3章 今後の取組みの考え方

- 自転車を「とめる」ことと自転車で「はしる」ことは一体不可分のものであり、それぞれの課題を解決するための手法（自転車駐車場整備、自転車走行環境整備）については、一体的に検討することが不可欠である。
- あわせて、自転車を安全・適正に利用するために「きちんとつかう」仕組み作りが急務となっている。
- よって、今後の本市自転車対策にあたっては、自転車利用に関する今日的な課題等を見据えて、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」ことを一体として捉えた検討が必要である。



- 自転車利用の現状やこれまでの自転車対策の経過を踏まえ、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」ことを包括的にとらえ、今後実施すべき取組み課題を以下に抽出する。
- ※ ここで対象としている自転車利用は、主に学生や成人が通勤・通学、業務、レクリエーションなどを目的としたものであり、幼児などが主に遊具として利用するものなど特殊な自転車利用は含んでいない。



(現状と課題(まとめ)及び今後の取組み)

自転車利用環境の現状(まとめ)		今後の取組み課題
1 自転車を「とめる」事に関して	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の集中台数は、平成 10 年頃から市内人口の増加に伴い増加傾向にあったが、ここ数年は減少に転じている。 これまでの自転車駐車場整備により、市域全体の集中台数に対する自転車駐車場整備台数は概ね充足している。 一方で、個々の地区ごとに見た場合、自転車駐車場の過不足が混在している状況が発生している。 これは、現行の整備計画策定(平成 12 年)以降における駅周辺の土地利用の変化や、放置禁止区域・有料化に伴う他の地区への駐輪需要の移動など、様々な要因が重なった結果生じたものであると考えられる。 	<p>1-(1) P33</p> <p>鉄道駅周辺のきめ細かい駐輪対策</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場の整備が可能な公共空間には限りがある一方で、民有地の買収や借地によって整備用地を確保することは多額の費用を必要とする。 自転車駐車場台数を早期に効率的に増やすためには、従来からの公共中心の自転車駐車場整備に加えて、民間資本による自転車駐車場整備が促進される仕組み作りが必要である。 コインパーキングに代表されるように、自動車駐車場に関しては遊休地などを活用した民間での整備が既に進んでいるものの、自転車駐車場の場合は採算性が劣ることなどが要因となって、依然として事例は少ない。 	<p>1-(2) P38</p> <p>民間による自転車駐車場整備の促進</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 一部の自転車駐車場については、利用率が低いことが原因となって放置自転車の発生につながっている。 駐輪需要があるにも関わらず利用状況が悪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。 <ul style="list-style-type: none"> 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づらい ②自転車駐車場の位置が認知されていない ③利用料金が高い 	<p>1-(3) P39</p> <p>利用率が低い自転車駐車場の利用促進</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地では近年、買物や業務などを目的とした短時間の自転車利用が急増している。 キタ・ミナミといった繁華街では平成 17 年度より、広幅員の歩道などを活用した自転車駐車場の整備を進めており、放置自転車の削減に関して一定の成果があがっているものの、今なお放置台数が多く、引き続きの対策が必要となっている。 一方で、同じく中心市街地である中之島・船場・北浜といったオフィスビルが多く集積している地区においては、業務を中心とした自転車利用による放置が多く発生している。 	<p>1-(4) P42</p> <p>中心市街地における駐輪対策</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 多くの店舗等が密に建ち並ぶ商店街では、個々の店舗に各々必要な自転車駐車場を整備することが物理的に困難かつ不経済となる場合があるだけでなく、自転車駐車場の利用しづらさ、商店街の活性化への阻害などを招くことも考えられるため、商店街の特性を考慮した現実的な対応が必要である。 	<p>1-(5) P44</p> <p>商店街における駐輪対策</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 市内の一部地区では、鉄道網が比較的未発達であるため、バスが代表的な公共交通手段となっている。 その結果、通勤・通学を目的とした自転車利用によって、バス停留所付近で多くの放置自転車が発生している箇所があり、対策が必要となっている。 	<p>1-(6) P47</p> <p>バス停留所周辺における駐輪対策</p>



自転車利用環境の現状（まとめ）		今後の取組み課題
2 自転車では「はしる」事に関する	<ul style="list-style-type: none"> 市内中心部は、地下鉄やバスなどの公共交通が密に発達しているため、これまで積極的な走行環境整備は行ってこなかった。 一方で近年、市内中心部においても買物や業務を目的とした自転車利用が増加しており、自転車が関連する事故も多く発生しているため、何らかの対策が必要となっている。 	2- (1) P48 市内中心部における自転車走行環境対策
	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅への端末交通手段としての自転車利用に対しては、主に市内周辺部における幹線道路において、昭和 48 年度より自転車道や自転車歩行者道の整備を進めてきており、既に一定の自転車走行環境ネットワークを形成し自転車利用環境の向上に寄与している。 あわせて、レクリエーションを目的とした自転車利用に対しては、淀川・大川などの河川沿いを中心に、長距離の区間連続した大規模自転車道などの整備を進めており、多くの市民に利用されている。 引き続き、このような自転車で「はしる」事に関する環境整備は、市民ニーズが高いと思われる。 	2- (2) P60 市内周辺部における自転車走行環境対策
	<ul style="list-style-type: none"> 市外からの観光客が市内観光拠点を周遊する自転車利用のニーズが今後増加する事も想定される。 	2- (3) P63 観光目的を想定した自転車走行環境対策

自転車利用環境の現状（まとめ）		今後の取組み課題
3 自転車を「きちんとつかう」事に関して	<ul style="list-style-type: none"> 近年、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、自転車対歩行者の事故が増している。 自転車は歩行の延長としての認識から、通行ルール等が十分周知されていないまま安易な利用がされている。 自動車、自動二輪車と比較して、利用（運転）に関する事項を教育・学習する制度がなく、所有者・利用者の責任もあいまいになりがちである。 	3- (1) P64 自転車管理責任の明確化、走行ルールの周知などの対策

（用語説明）

- 「端末交通手段」とは
 - ・ 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、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のこと。
- 「代表交通手段」とは（⇔「端末交通手段」）
 - ・ 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。

○ 市ではこれまでも箇所（エリア）ごとの自転車利用特性に応じて、自転車利用環境整備に関する様々な取組みを行ってきた。引き続き、各箇所における今後の取組み課題を見据え、さらなる自転車利用環境の改善をめざす。

（箇所（エリア）ごとに見たこれまでの主な取組みと、今後の取組み課題の整理）

箇所（エリア）		これまでの主な取組み	今後の取組み
1 自転車を「とめる」事に関して			
鉄道駅周辺		<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場の整備 自転車放置禁止区域の指定による即時撤去 啓発 	1-（1） 1-（2） 1-（3）
中心市街地	キタ・ミナミなど	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場の整備 自転車放置禁止区域の面的拡大による即時撤去 啓発 「まちづくり地域協定」の締結 	1-（2） 1-（3） 1-（4）
	オフィス街（中之島・船場・北浜など）		
商店街		<ul style="list-style-type: none"> 集客施設の新築時などに対し、条例による自転車駐車場整備の義務化 	1-（2） 1-（5）
バス停留所周辺			1-（2） 1-（6）
2 自転車で「はしる」事に関して			
市内中心部			2-（1）
市内周辺部		<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路を中心とした自転車道・自転車歩行者道ネットワークの形成 河川敷などを活用した大規模自転車道の整備 	2-（2）
観光拠点など			2-（3）
3 自転車を「きちんとつかう」事に関して			
市域全体		<ul style="list-style-type: none"> 春・秋の交通安全運動などにおける啓発活動 	3-（1）