

「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）」の概要

検討の背景など

◆検討の背景

- 市内は上町台地を除いてほぼ平坦な地形。
⇒自転車は便利な移動手段として幅広く利用
- 放置自転車台数が1万9千台。（H24.2）
⇒全国ワースト1
- 自転車の不適正な走行による問題が発生。
- 警察庁からの通達が発出。（H23.10）
⇒「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」

「大阪市自転車施策検討会議」を設置
(H21.6~H24.3)

◆本資料の役割

- 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た基礎資料として活用。
- 「とめる」・「はしる」・「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。



自転車利用の現状

◆自転車の利用状況

- 本市の自転車保有台数及び代表交通手段としての自転車利用は、増加傾向。
- 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。（H22.1調査結果より）

◆自転車関連事故

- 市内の事故全体に占める自転車事故の件数割合が増加してきており、全国平均の約2倍。
市内：32%（H11）→ 40%（H23）
全国：18%（H11）→ 20%（H23）
- 自転車と歩行者の事故が急増。
市内：12件（H11）→ 134件（H23）

これまでの取組み

「とめる」事に関して

- （自転車駐車場の整備）
- 駅周辺の公共自転車駐車場の整備（S48~）
※中心市街地（キタ・ミナミ）対策（H17~）【写真①】
- 附置義務条例の施行（H22~）
- 公開空地を活用した公共自転車駐車場の整備（H23~）

- （放置禁止区域の指定・即時撤去など）
- 放置禁止区域の指定・即時撤去（S58~）
※中心市街地対策（面的拡大、撤去強化）（H21~）
- 自転車駐車場の有料化（S63~）

- （啓発）
- サイクルサポーター制度（H17~）【写真②】
- 中心市街地での自転車まちづくり地域協定の締結（H21~）
- 児童絵画路面シート（H22~）



【写真①】自転車駐車場の整備前後の状況（キタ）



【写真②】自転車利用者への啓発

【写真③】自転車歩行者道の整備

「はしる」事に関して

- 市内周辺部の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（S48~）【写真③】
- 河川敷などを活用した大規模自転車道の整備

「きちんとつかう」事に関して

- 春・秋の交通安全運動などにおける啓発活動

今後の取組み課題と進め方

鉄道駅周辺のきめ細かい駐輪対策

- 地区ごとに駐輪需要量と供給量のバランスを確認し、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。
- 比較的余裕がある地区では、他の目的への転活用などを検討。

民間による自転車駐車場整備の促進

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

利用率が低い自転車駐車場の利用促進

- 地区ごとに要因を分析し、利用率の向上を図っていくことが必要。

中心市街地における駐輪対策

- 中心市街地に加えて、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が必要。

商店街における駐輪対策

- 商店街では、自転車駐車場を集約化する手法が現実的なため、共同自転車駐車場に関する検討が必要。

バス停留所周辺における駐輪対策

- 放置自転車が多いバス停留所周辺での駐輪対策が必要。

市内中心部における自転車走行環境対策

- 幹線道路対策と細街路対策（エリア対策）が必要。
- 自転車の利用状況などを踏まえ、自動車・歩行者通行空間との分離、市内周辺部の既存ネットワークとの連続性の確保等が必要。

市内周辺部における自転車走行環境対策

- 未整備区間などの整備及びミッシングリンクの解消（新たな区間の追加）が必要。

観光目的を想定した自転車走行環境対策

- 今後の自転車利用ニーズも想定した対策の検討が必要。

自転車管理責任の明確化、自転車利用のルール教育・学習機会の創出

- 「登録制度」「保険制度」「講習制度」などを普及させる取組みが必要。
- 自転車利用のルールに関する「知識」と乗る「技術」について、あらゆる機会を通じた教育・学習等が必要。

見直しを行い整備計画を策定