

大阪市自転車活用推進計画 進捗管理・評価 一覧表 (R1年度)

大阪市自転車活用推進計画 (P13~P23抜粋)			担当所属	進捗管理・評価				
施策名称	現状	課題		取組指標	取組内容	目標に対する進捗評価 A: 順調に進捗 (ほぼ計画通り) B: 少し進捗 C: 進捗なし	評価の理由	今後の対応等
(1) 幹線道路等における自転車ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用が盛んな本市の交通需要を処理する道路インフラとして、昭和48年から郊外部の幹線道路を中心に、自転車通行空間の確保に取り組んできた。 既存道路における自転車通行空間としては、歩道内において着色により視覚分離された形態が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・端末利用含む自転車環境にやさしい交通手段として、市民に利用されるためには、安全で快適な通行空間がネットワーク状に形成される必要がある。 ・市内中心部では、発達した公共交通機関と徒歩による移動が前提となっていたが、近年、自転車利用が増加しており、自転車通行環境を整備していく必要がある。 ・また、周辺部に多い既存の歩道内に設置された自転車通行空間では、歩行者交通との転換がみられる。 	建設局	都心部における車道通行を基本とした自転車通行環境の整備	自転車の「車道左側通行ルール」を周知するため、路面に自転車マークや矢印などの路面表示を連続的に設置。目標8.5Km⇒実績2Km	B	要求通りの国費が計上されず、当初目標の延長整備ができなかった。	計画通りの事業を遂行できるよう、国に対し引き続き予算を要望していく。
				郊外部における既存の自転車通行空間の安全対策	郊外部における既存の自転車通行空間において、路面表示の設置。目標18区⇒実績13区	A	概ね予定通りに工事実施することができた。	未施工分について、速やかに実施予定。
(2) 路上駐車抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・パーソントリップ調査の交通手段別の分担率では、鉄道整備に呼応して自動車分担率は減少し、鉄道分担率及び自転車分担率は増加。 ・大阪市内の自動車の幹線路上駐車台数は平成18年6月の駐車監視員制度導入後、違反車両約4千台まで減少。平成28年3月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通への利用転換を図るため、更なる公共交通の整備促進が必要。 ・駐車監視員制度導入により、市内の駐車違反車両は減少しており、更なる、迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発活動が必要。 	都市計画局	公共交通の整備促進	公共交通 (なにわ筋線) の整備促進	A	鉄道事業許可の取得および都市計画決定を行って事業化しており計画通り進捗。	なにわ筋線の整備促進に向け、整備主体である関西高速鉄道(株)に出資、補助を行うとともに、円滑な事業推進に取り組む。
				駐車場情報の提供や迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発活動	駐車場情報の提供や迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発活動	A	マップナビおおさかの駐車場情報を更新し、情報提供を行っている。	引き続き、マップナビおおさかや市HPにて駐車場情報を提供するとともに、啓発活動については各區役所において実施予定。
(3) 自転車駐輪対策	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市内では、1人あたりの自転車保有台数が政令市でトップレベルとなるなど利用ニーズが高く、総台数200万台を超える自転車が大量の駐輪需要を生み出している。 ・そのため、2007年には駅周辺の放置自転車台数が内閣府調査で約5万台となり全国ワースト1であった。 ・その後、啓発や撤去、駐輪場整備を組み合わせた放置自転車対策に取り組んだ結果、平成29年には、ピーク時の1/10以下となる約4千台にまで減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車のない良好な都市環境を維持していくためには、撤去や啓発等のこれまでの取組を継続していくとともに、自転車の活用推進に伴い増加が見込まれる駐輪需要への対応も必要と becoming. ・駐輪場の確保に関しては、原因者負担の考え方にに基づき、駐輪需要の発生原因となる集客施設の所有者や鉄道事業者との連携も課題となる。 	建設局	市営駐輪場の整備	鉄道駅周辺への自転車駐輪場の整備	A	概ね予定どおり進捗している。	引き続き区役所等と調整をしながら、整備を進めていく。
				附置義務等による民間駐輪場の整備促進	「大阪市自転車駐輪場の附置等に関する条例」に基づき、施設所有者による自転車駐輪場の設置を義務付け	A	附置義務駐輪場の整備が確実に進んでいる。	一定規模以外の施設についても、引き続き駐輪場の設置働きかけをしていく。
				鉄道事業者へ駐輪場整備の働きかけ	鉄道事業者への自転車駐輪場の整備の働きかけ	A	新線整備等における駐輪場整備について、鉄道事業者へ働きかけている。	鉄道事業者から駐輪場の実施報告予定である。また、別途国へ鉄道事業者の駐輪場の設置義務について法改正要望中である。
				案内誘導等による既存駐輪場の利用促進	管理運営の中での既存駐輪場の利用促進 (指定管理者)	A	指定管理者による利用促進に関する業務として実施している。	引き続き、指定管理者にて利用促進に関する業務を実施予定。
(4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市内では、「車」から「人」中心のまちづくりをコンセプトに、都心の活性化、都市部の価値向上を促進する都市構造のリノベーションをめざした多くの取り組みを進めている。 ・自転車通行環境の整備や駐輪場の整備などの自転車利用環境の向上策を効果的かつ効率的に進めていくためには、関連するまちづくり事業との連携が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤整備事業との連携、周辺環境との調和 ・歩行者、自転車の総合的な安全対策 	建設局	まちづくりと連携した自転車施策の推進	御堂筋の道路空間の再編	A	人中心のまちづくりとともに、自転車の通行空間の整備が進められている。	現整備区間の完成後、他の区間へ継続して着実に取り組んでいく。
				生活道路における総合的な交通安全対策の実施	生活道路の交通安全対策のための検討	A	地域の生活道路における課題について、交通安全対策の検討を実施。	引き続き、課題解消に努めていく。
(5) 運動習慣の確立 (スポーツによる健康増進)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年の大阪市の死亡順位は、1位がん、2位心疾患、3位肺炎、4位脳血管疾患。 ・がん、心疾患、脳血管疾患は生活習慣病であり、その3つの疾患を合わせた死亡割合は全体の約5割を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・身体活動、運動の不足は、生活習慣病による死亡へとつながる危険因子の一つである。 ・自転車は市民にとって身近な乗り物であり、運動習慣の確立に向けては、サイクリングなどによる身体活動、運動の意義と重要性の周知啓発が必要。 	健康局	サイクリングを含む運動による健康増進の啓発	市民向けの健康教育や、啓発媒体等において、自転車も含めた身体活動・運動の意義と重要性の周知啓発を行った。	B	健康づくりに関する周知啓発の機会がかなり限定されている中、自転車に関する内容を盛り込んだものは一部にとどまった。	身体活動・運動について意識する市民が増加すれば、徒歩や自転車の利用者も増加すると考えられることから、引き続き、周知啓発により、市民の健康意識の向上に取り組む。
				サイクリングを含む運動による健康増進の啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングを通じたスポーツと観光を楽しむサイクルツーリズムを促進するため、大阪市内だけでなく、関西広域エリアを対象に、「関西広域サイクリングルート」を整備。(サイクリングルートアプリ、チラシ、HP作成) ・スポーツ課で毎年実施している「運動とスポーツに関する意識調査」のアンケート項目の中で、1年間にしたことのある運動やスポーツの選択肢に「自転車 (BMX含む) ・サイクリング」を入れることで、サイクリングスポーツが運動・スポーツにあたり、健康増進に繋がることを啓発。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市内では自転車を使用して自由に運動できる場所は限られるため、関西広域エリアでかつ観光と融合した取組みにすることで、自転車活用の施策につながったことは評価できる。 ・「運動・スポーツ」の定義が個人ごとに異なるため、アンケートに明記することにより、「自転車」が運動・スポーツであること認識させることができ、自転車を活用した運動意識や健康増進の一助となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪市内で安全に走れるサイクルロード環境の整備が不十分なため、サイクリングルートとして設定できるコースは限られるが、関西広域連合と連携しサイクルツーリズムの促進を図る。 ・継続した啓発を行う。

大阪市自転車活用推進計画 進捗管理・評価 一覧表 (R1年度)

大阪市自転車活用推進計画 (P13~P23抜粋)			進捗管理・評価					
施策名称	現状	課題	担当所属	取組指標	取組内容	目標に対する進捗評価 A: 順調に進捗 (ほぼ計画通り) B: 少し進捗 C: 進捗なし	評価の理由	今後の対応等
(6) サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段としてではなく、健康づくりの観点から、スポーツやレクリエーションとしての自転車利用が求められている。 そのためには、安全に走れることに加えて、走って楽しいなどのモチベーションにつながる自転車の利用環境が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> サイクルスポーツ等に利用できる環境が十分に整っていない。 サイクルネットワークの形成や、イベント空間として、公共空間の活用が必要。 	建設局	安全で楽しいサイクルネットワーク(夢洲へのアクセス)の形成	大阪・関西万博の開催を契機に、既設の「北大阪周遊自転車道」から夢洲へ自転車でのアクセスができるように都心ルート案を作成	A	大阪・関西万博の開催に向け、計画スケジュール通りの検討が進められている。	大阪・関西万博の開催に向け、都心ルート案について、引き続き、計画通りの検討が進むよう努める。
				サイクルロードの利用促進に向けた案内サイン等の設置を検討	広域的なサイクルロードネットワークの設定や案内サイン等の仕様について、関係機関と調整中	A	順調に調整が進められている。	関係機関との協議が順調に進むよう努める。
				公共空間を活用したサイクリイベントを支援	大阪城公園及びその周辺を会場として活用し、自転車ロードレースを含む「大阪城トライアスロン」を実施。(本市は主催する組織委員会の構成メンバー)	A	大阪市内では自転車を使用して自由に運動できる場所は限られるが、大阪城公園を活用した競技スポーツ開催の支援をすることで、「みる」スポーツの普及や自転車活用の施策につながっている。	継続実施に向け、関係先との協議が順調に進むよう努める。
(7) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成	<ul style="list-style-type: none"> 近年、全国的にサイクルツーリズムの機運が盛り上がりとともに、シェアサイクルなどが普及されてきている。 市内のサイクリング環境としては、河川沿いを中心に約50kmのサイクルロードが整備されており、広域サイクルロードの起終点として、大阪市域が果たす役割が重要になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域サイクルロードとして計画される淀川沿いのルートや豊洲ルートとの自転車ネットワークを結ぶ必要がある。 	建設局 経済戦略局(観光部)	安全で楽しいサイクルネットワーク(夢洲へのアクセス)の形成	大阪・関西万博の開催を契機に、既設の「北大阪周遊自転車道」から夢洲へ自転車でのアクセスができるように都心ルート案を作成	A	大阪・関西万博の開催に向け、計画スケジュール通りの検討が進められている。	大阪・関西万博の開催に向け、都心ルート案について、引き続き、計画通りの検討が進むよう努める。
				サイクルロードの利用促進に向けた案内サイン等の設置を検討	広域的なサイクルロードネットワークの設定や案内サイン等の仕様について、関係機関と調整中	A	順調に調整が進められている。	関係機関との協議が順調に進むよう努める。
				シェアサイクルに関する社会実験を実施	港区において、シェアサイクルの回遊性向上事業の実証実験中	A	港区において、シェアサイクルの回遊性向上事業の実証実験中である。	「シェアサイクルの在り方検討委員会(国土交通省)」の結果などを、関係部局(作業部会)と情報共有を図り、シェアサイクルの推進に努める。
(8) 交通安全思想の普及徹底	<ul style="list-style-type: none"> 大阪市内の自転車事故件数は減少しているものの、大阪市内における自転車の保有台数は多く、全交通事故件数に対する自転車事故件数の占める割合は約4割であり、全国(約2割)の2倍である。 自転車による交通事故の大半は、交差点で発生しており、安全不確認が原因である。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車事故の危険性や、交通法規の遵守の必要性などについて広く市民に周知を図る必要がある。 自転車運転者に対する安全教育の拡充や、幅広い層の市民への広報・啓発の強化に取り組むことで、市民の自転車の安全意識向上を図る必要がある。 	市民局	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> 区役所を通じて「自転車ルールブック」を市民に配布(令和元年度: 17,450部) 市民や児童・生徒に対して交通安全教室を実施する区役所職員を対象にした「自転車安全教育指導員養成研修」(令和元年度: 1回、20人) 	A	概ね予定通りに実施することができた。	引き続き、「自転車ルールブック配布」や「自転車安全教育指導員養成研修の実施」など他の長い交通安全教育を推進していく。
				交通安全に関する普及啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 各季の交通安全運動におけるポスター掲示、リーフレット配布、ホームページによる情報発信などによる啓発(春・秋の全国交通安全運動、夏・年末の交通事故防止運動、自転車マナーアップ強化月間) 民間企業と連携して交通安全イベントを開催、自転車の安全利用に関する啓発を実施(令和元年11月16日、TOYOTAセーフティフェスタin長居公園、ルールブック・LEDライト等の配布) 	A	概ね予定通りに実施することができた。	各季の交通安全運動ごとに策定される内閣府、大阪府交通対策協議会の推進要綱に基づき、啓発を実施する。
(9) 安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故のうち自転車対歩行者の事故に関して、件数が近年に急増するとともに、自転車加害者となって多額の損害賠償が発生する事例が相次いでいる。 これを受けて、全国的な社会問題として、歩道内で躊躇する歩行者と自転車の通行空間の分離が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連事故としては、都心部の幹線道路における事故発生密度が高く、優先的な取り組みが必要 今後見込まれるニューモビリティなど多様化する自転車への対応が課題。 	建設局	都心部における車道通行を基本とした自転車通行環境の整備	自転車の「車道左側通行ルール」を周知するため、路面に自転車マークや矢印などの路面表示を連続的に設置。目標8.5Km⇒実績2Km	B	要求通りの国費が計上されず、当初目標の延長整備ができなかった。	計画通りの事業を遂行できるよう、国に対し引き続き予算を要望していく。
				郊外部における既存の自転車通行空間の安全対策	郊外部における既存の自転車通行空間において、路面表示の設置。目標18区⇒実績13区	A	概ね予定通りに工事実施することができた。	未施工分について、速やかに実施予定。
				多様化する自転車に対して通行環境のあり方を検討	現段階では取組みはなし。	C	国において検討がなされているため、動向について注視していく。	今後も国の動向を注視していく。
(10) 災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年6月に発生した大阪府北部を震源とする地震発災時には、市内の鉄道網で概ね運転が見合わせられて交通網が分断 道路においても車道、歩道ともに非常に混雑し、都市機能が麻痺した。 	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震や上町断層帯地震の大規模災害時において、危機管理体制を強化するため、機動的な移動手段の確保が必要。 	危機管理室	災害時における自転車等の活用を推進	災害時の職員参集のための移動手段に自転車を利用	A	大阪市業務継続計画等の定めなどにより、自転車を活用した職員参集を推進している。	引き続き、大阪市業務継続計画等の定めなどにより、自転車を活用した職員参集の推進に努める。