

# 大阪市自転車活用推進計画

2022年12月

## 1. 総論

- (1) 計画の目的
- (2) 計画の位置付け
- (3) 計画の区域と計画期間

## 2. 計画の目標

- (1) 目標設定の考え方
- (2) 目標と課題
- (3) 施策の方向性

## 3. 自転車活用推進施策

- (1) 幹線道路等における自転車ネットワークの形成
- (2) 路上駐車の抑制
- (3) 自転車駐輪対策
- (4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- (5) 運動習慣の確立
- (6) サイクルスポートの振興等に向けた公共空間の活用
- (7) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成
- (8) 交通安全思想の普及徹底
- (9) 安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進
- (10) 災害時における自転車活用の推進

## 4. 推進体制

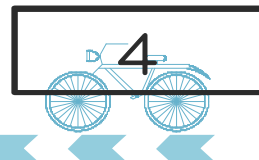
- (1) 計画の推進体制
- (2) 計画のフォローアップ及び見直し



# 1. 総論

- (1) 計画の目的
- (2) 計画の位置付け
- (3) 計画の区域と計画期間

# (1) 計画の目的



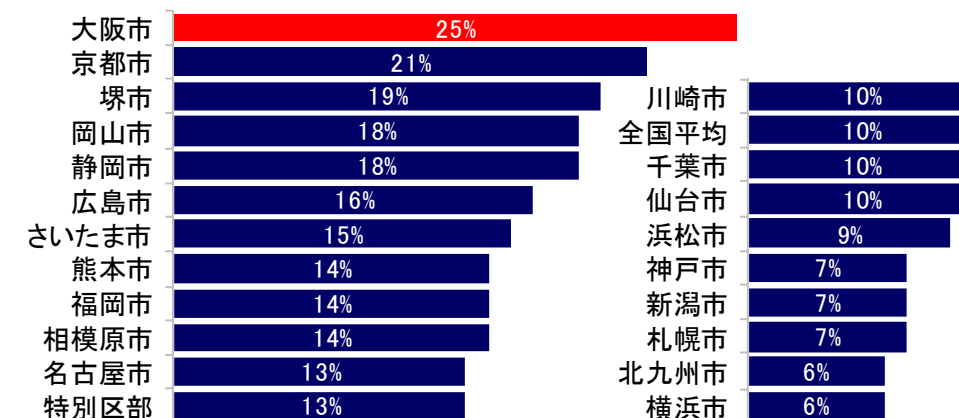
## 本市における自転車利用の現状

本市は地形が平坦で自転車が利用しやすい環境であり、昭和40年代に盛んになったバイコロジー(※)運動を受け、昭和 48 年に「サイクルアンドライド構想」を発表し、全国に先駆け、自転車歩行者道や自転車駐車場等の整備を進めてきた。

その結果として、本市では、身近な乗り物である自転車利用に対する市民ニーズが極めて高く、交通手段としての自転車分担率が政令市で最も高い。

(※)バイコロジーとは、バイク(自転車)とエコロジー(生態学)の合成語で、エネルギーなどに優れた自転車を活用する活動

### ○自転車分担率の比較(通勤・通学時の利用交通手段)



※令和2年国勢調査より

※「利用交通手段の種類数・利用交通手段、常驻地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数(15歳以上)」のうち、【常驻地】のデータを用いて、「利用交通手段1種類・自転車のみ」/「総数(不詳を除く)」とする。

## これまでの取組み

本市における交通手段として自転車の利用が多く、自転車事故や放置自転車などの喫緊の課題に対し、関連法規に基づき、安全対策を中心とした取組みを実施している。

### これまでの取組み(3つの切り口から)[自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方(H24.3)]

- ①自転車で「はしる」  
・自転車走行環境対策

自転車道の整備等に関する法律  
(昭和45年法律第16号)

- ②自転車を「とめる」  
・鉄道駅周辺の駐輪対策

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律  
(昭和55年法律第87号)

- ③自転車を「きちんとつかう」  
・自転車利用ルール教育

交通安全対策基本法  
(昭和45年法律第110号)

## 自転車活用推進法の施行(平成29年5月1日)

### 基本理念

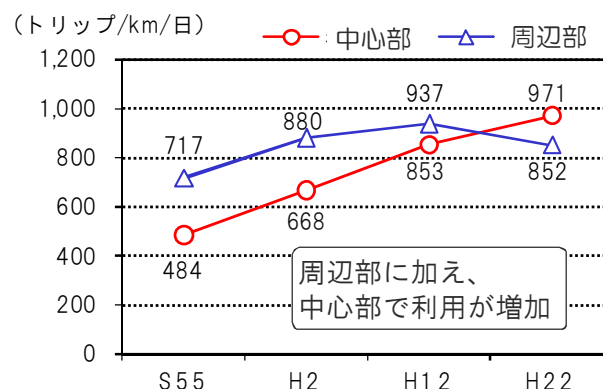
- ・二酸化炭素等を発生せず、災害において機動的
- ・自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保

### 目的

- ・自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定める
- ・自転車の活用を総合的かつ計画的に推進

### 市民ニーズの高まり・拡がり

- ・もともと利用が盛んな周辺部に加え、中心部で利用が増加



(道路延長あたりの自転車の発生集中量) [近畿圏PT調査より]

### 市民WS(H29)での主な意見

- ・自転車を利用しやすい環境を創出
- ・スポーツとしてのサイクルネットワークが必要
- ・自転車による観光利用促進
- ・放置自転車対策の継続が必要



市民  
ニーズ

### 本計画の目的

これまでの安全対策を中心とした取組みに加え、  
自転車の活用推進施策の実施により、都市魅力の向上を図る。

## (2) 計画の位置付け

- 本計画は、自転車活用推進法第11条の規定に基づく、市町村自転車活用推進計画とする。
- 本市自転車施策に関する最上位の基本計画として位置づけ、本計画には自転車活用推進の基本的な方針及び施策を記載し、各施策の詳細な実施計画は、必要に応じて別途策定する。
- 計画の内容としては、国および大阪府の自転車活用推進計画等を勘案したうえで、本市既存計画との整合を図る。

### ◆自転車活用推進法（抄）

（市町村自転車活用推進計画）

第十一条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。



# 国の第2次自転車活用推進計画（2021.5策定）の概要

## 1. 総論

※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

### （1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

### （2）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、  
令和7（2025）年度まで

### （3）自転車を巡る現状及び課題

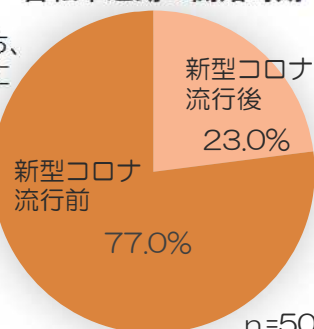
## 第1次計画からの社会情勢の変化等

### コロナ禍における 生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。

#### 自転車通勤の開始時期

都内の自転車通勤者のうち、  
4人に1人がコロナ流行後に  
自転車通勤を開始



（au損害保険（株）  
R2.7アンケート調査より）

n=500

### 情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。  
（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）



### 高齢化等も踏まえた 「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。  
一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場  
（自転車通行空間への影響）

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

|    |                                 |   |
|----|---------------------------------|---|
| 施策 | 1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進       | ● |
|    | 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進            | ● |
|    | 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等        |   |
|    | 4. シェアサイクルの普及促進                 | ● |
|    | 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進         |   |
|    | 6. 情報通信技術の活用等の推進                | ● |
|    | 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 |   |

### 目標2 サイクルスポートの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

|    |                                |   |
|----|--------------------------------|---|
| 施策 | 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進       |   |
|    | 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 |   |
|    | 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進   |   |
|    | 11. 自転車通勤等の促進                  | ● |

### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

|    |                                       |   |
|----|---------------------------------------|---|
| 施策 | 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致             |   |
|    | 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 | ● |

### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

|    |                                          |   |
|----|------------------------------------------|---|
| 施策 | 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進                    |   |
|    | 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】                  | ● |
|    | 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進             | ● |
|    | 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 | ● |
|    | 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進                 | ● |
|    | 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)           |   |
|    | 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)                |   |
|    | 21. 災害時における自転車の活用の推進                     |   |
|    | 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】                  | ● |

## 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

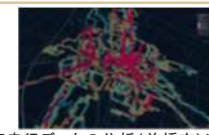
### 第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
  - ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
  - ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進。**  
（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）



＜自転車の走行性に配慮した排水構造の例＞

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
  - ・データを活用した計画策定への支援
  - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
  - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等



＜自転車走行データの分析(前橋市)＞

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
  - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
  - ・環境整備のための支援策の具体化 等



＜企業の駐輪スペースの設置＞ 【出展：国土交通省】

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
  - ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サービスの充実
  - ・サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
  - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。  
（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）



＜森林でのMTB走行＞ 【出展：林野庁】

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。**
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。



＜三輪アシスト自転車研究＞ 【出展：東北大学平田研究室】

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
  - ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、  
（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
  - ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）

- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

## 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等
- 等

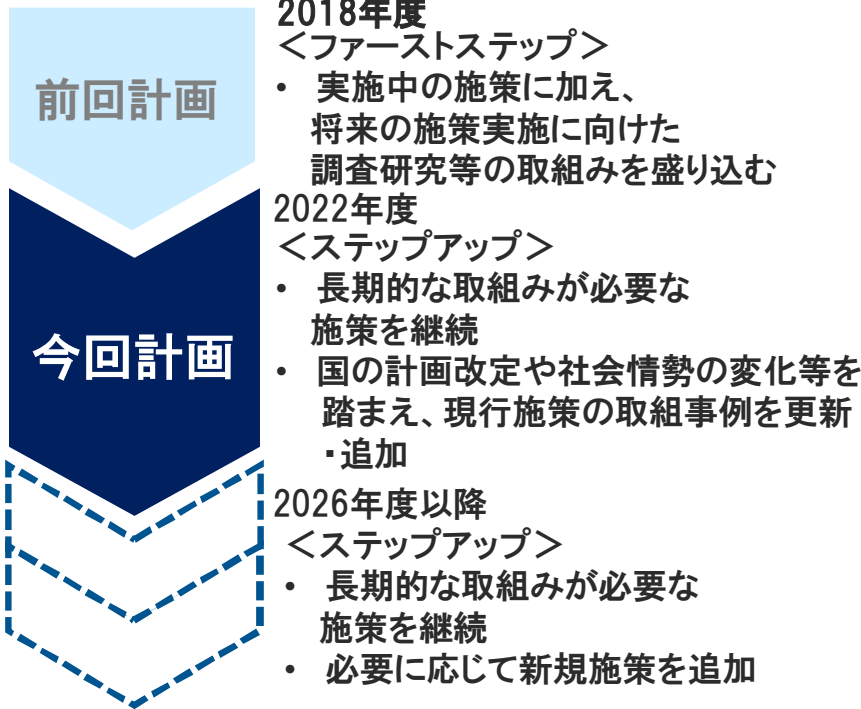
### (3) 計画の区域と計画期間

#### 計画の区域

- 大阪市域全域とする。  
(広域への波及も考慮し、大阪府や近隣の市町村と緊密な連携を図る。)

#### 計画期間

- 長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度までとする。
- ◆ 今回計画の期間としては、国の計画などを勘案し、2025年度までとする。
- ◆ 施策によっては、継続的な取り組みが必要であり、長期的な視点に立った計画とする。



自転車の活用推進による都市魅力の向上

| 国の計画                          | 計画期間(年度)  |
|-------------------------------|-----------|
| 第2次自転車活用推進計画                  | 2025まで    |
| 本市の関連する既存計画                   | 計画期間(年度)  |
| 第11次大阪市交通安全計画(市民局)            | 2021～2025 |
| 大阪都市魅力創造戦略2025(経済戦略局)         | 2021～2025 |
| 地球温暖化対策実行計画[区域施策編](改定計画)(環境局) | 2021～2030 |
| 自転車通行環境整備計画(建設局)              | 2016～2025 |
| 第2期スポーツ振興計画(経済戦略局)            | 2022～2026 |
| 健康増進計画(健康局)                   | 2018～2023 |
| 地域防災計画(危機管理室)                 | —         |
| 駐車基本計画(計画調整局)                 | —         |



## 2. 計画の目標

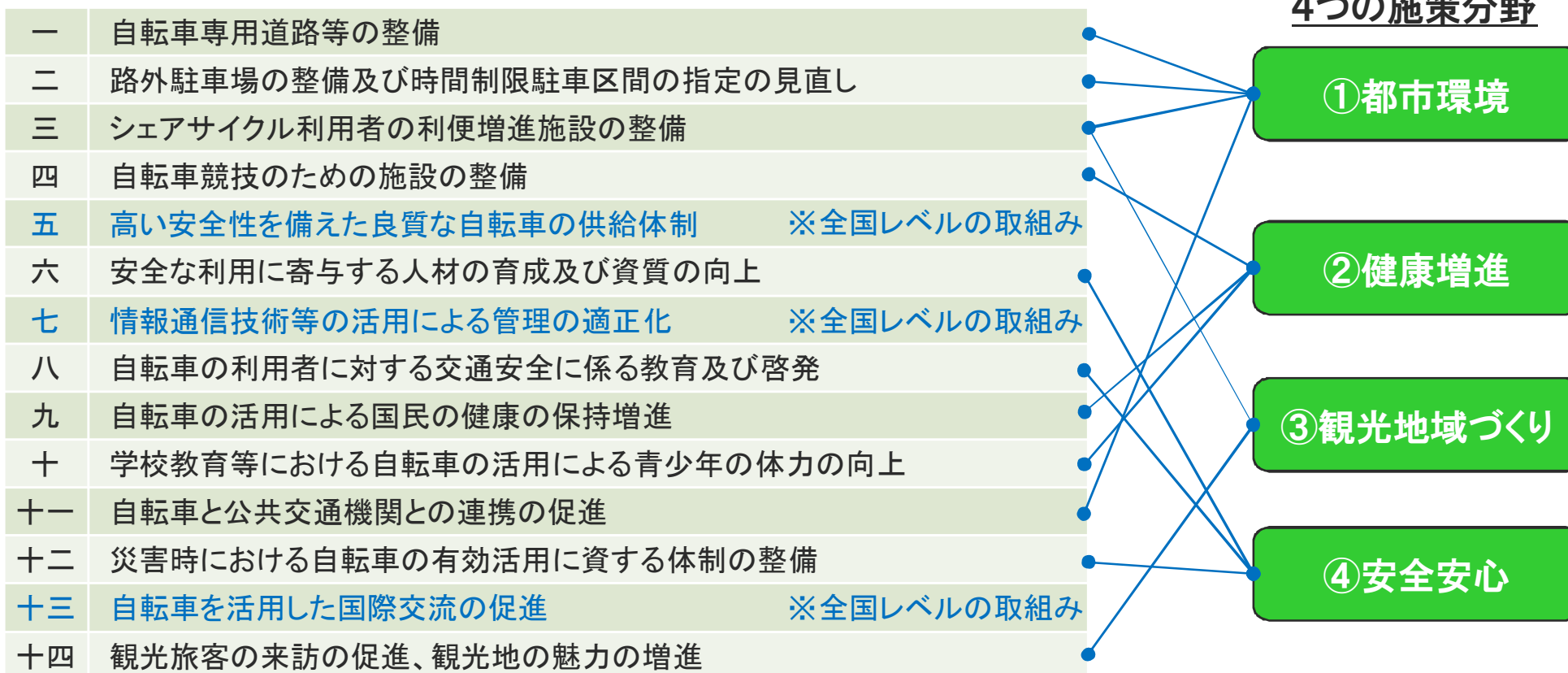
- (1) 目標設定の考え方
- (2) 目標と課題
- (3) 施策の方向性

# (1) 目標設定の考え方



- 自転車活用推進法の基本方針に盛り込まれた14項目については、相互に関連性を有しており、概ね①都市環境、②健康増進、③観光地域づくり、④安全安心の4つの施策分野に分類される。
- 本計画では、国の計画や関連する本市計画を踏まえ、施策分野ごとに目標を設定し、その目標の実現に向けて、取り組むべき課題を整理する。

## ◆自転車活用推進法第8条に示された基本方針



## (2) 目標と課題



### ① 都市環境

#### 全国状況

- 地球温暖化対策を進める上で、自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要
- 自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要
- 自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまる

#### 本市の実情・取組み

- 本市において、身近な乗り物である自転車の利用に対する市民ニーズは極めて高く、自転車は快適な都市内移動に役立つ交通手段の一つである
- 本市は、2050年の脱炭素社会「ゼロカーボン おおさか」の実現をめざしており、温室効果ガス排出量の削減に向けた積極的な取組みが必要
- 駐輪対策は大都市特有の課題であり、2007年の内閣府調査において、約5万台であった駅周辺の放置自転車が、啓発や撤去等の対策により、この10年で1/10以下にまで減少しているが、今後も引き続きの取組みが必要
- 自転車の通行空間に関しては、計画に基づいた整備を進めているが、関連まちづくりと連携した効率的な進捗や、自転車通行の支障となる路上駐車対策が求められている

#### 施策分野の目標

**自転車交通の役割  
拡大による良好な  
都市環境の形成**

#### 目標の実現に向けた課題

- 公共交通や自転車等との交通手段の最適な組み合わせ（ベストミックス）の実現
- 移動の脱炭素化の促進
- 自転車駐輪対策
- 良好な自転車通行空間のネットワーク形成
- まちづくりとの連携
- 自転車通行の支障となる路上駐車対策

## (2) 目標と課題



### ② 健康増進

#### 全国状況

- 生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資する
- 手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる
- また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されている
- 「新型コロナウイルス感染症対策本部」により決定された「感染症対策の基本的対処方針」に「自転車通勤の推進」が位置付けられた

#### 本市の実情・取組み

- 「全ての市民がすこやかで心豊かに生活できる活力あるまち・健康都市大阪の実現」を基本理念に、健康増進計画を策定し、生活習慣病の発症予防など健康づくりの推進に取り組んでいる
- また、スポーツ振興計画では、気軽にできるスポーツ機会の創出に向けた楽しさを実感できるための取組みや、スポーツによる健康寿命の延伸に向けたスポーツ・運動を習慣化できる取組みなどを行っていく必要がある

#### 施策分野の目標

**サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現**

#### 目標の実現に向けた課題

- サイクルスポーツが楽しめる空間の確保
- 運動習慣の確保

## (2) 目標と課題



### ③ 観光地域づくり

#### 全国状況

- 消費スタイルが「コト消費」に変化しており、サイクリングツアーが外国人観光客から高く評価
- 訪日外国人旅行者は、東京～大阪間のいわゆるゴールデンルートに集中
- サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分に整っていない
- 大阪・関西万博の開催期間中、国内外から約2,820万人が来阪すると想定

#### 本市の実情・取組み

- 観光・都市魅力の創造を目指し、大阪都市魅力創造戦略2025では、自転車で周遊できる広域サイクルロードの活用などにより、多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市をめざす
- 観光・周遊に資する自転車道について、河川敷等を活用した約50kmのストックを有するものの、ベイエリア付近や南北軸がミッシングリンクになっている

#### 施策分野の目標

サイクリング環境の整備による観光魅力の向上

#### 目標の実現に向けた課題

- 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成

## (2) 目標と課題

### ④ 安全・安心

#### 全国の状況

- 令和2年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題
- 自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要である。
- 過去10年間で自転車に関係する事故件数が半数以下に減少している中、自転車対歩行者の事故件数は横ばいで推移
- 東日本大震災やその他の近年の大規模災害において、自転車が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、さらに災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要

#### 本市の実情・取組み

- 交通事故のない安全で安心な社会の実現を目指すため、大阪市交通安全計画を策定
- 自転車に関して、交通安全思想の普及徹底や、安全な自転車通行環境の確保等を推進
- 過去10年間で自転車に関係する事故件数が約40%減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は約1.3倍となり、増加傾向

#### 施策分野の目標

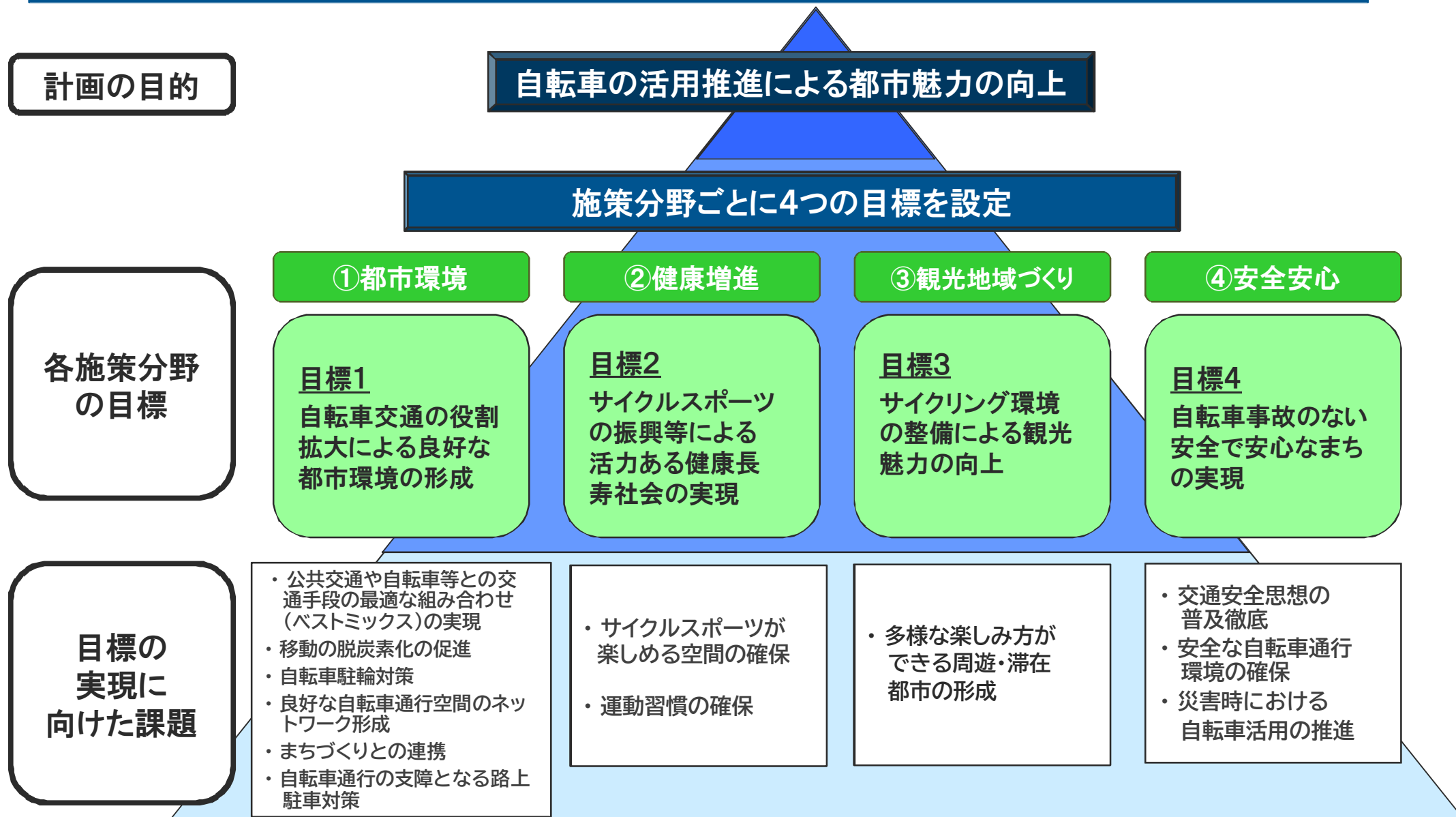
**自転車事故のない  
安全で安心なまちの実現**

#### 目標の実現に向けた課題

- 交通安全思想の普及徹底
- 安全な自転車通行環境の確保
- 災害時における自転車活用の推進

### (3) 施策の方向性

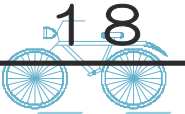
- 今後の施策の方向性として、目標毎に整理した課題に対して取組みを進めていく。





# 3. 自転車活用推進施策

- (1) 幹線道路等における自転車ネットワークの形成
- (2) 路上駐車の抑制
- (3) 自転車駐輪対策
- (4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- (5) 運動習慣の確立
- (6) サイクルスポートの振興等に向けた公共空間の活用
- (7) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成
- (8) 交通安全思想の普及徹底
- (9) 安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進
- (10) 災害時における自転車活用の推進



## (1) 幹線道路等における自転車ネットワークの形成 (1/2)

### 【現状】

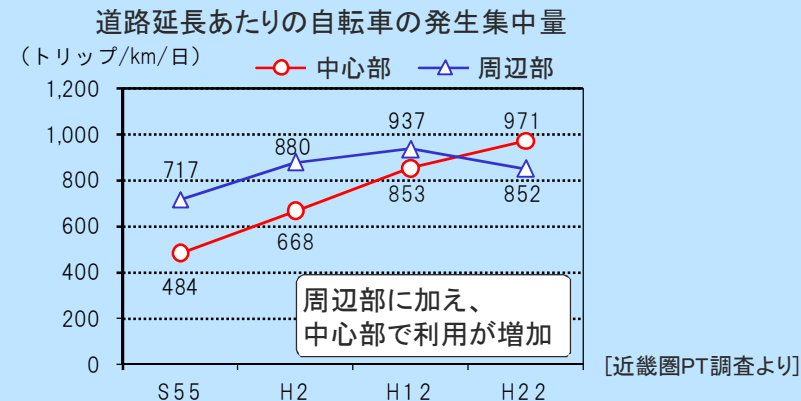
- ・自転車利用が盛んな本市の交通需要を処理する道路インフラとして、昭和 48 年から周辺部の幹線道路を中心に、自転車通行空間の確保に取り組んできた。
- ・既存道路における自転車通行空間としては、歩道内において着色により視覚分離された形態が多い。

歩道内の危険な状況



### 【課題】

- ・端末利用含む自転車が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、自転車と歩行者の輻輳がみられる。



### 【施策概要】

- ・環境にやさしい自転車の活用推進に向け、 幹線道路等における自転車ネットワークを形成する。



# (1)幹線道路等における自転車ネットワークの形成 (2/2)

## 取組事例

### 1. ネットワーク路線における車道通行を基本とした自転車通行空間の整備

#### 【取組実績・取組内容】

- ・平成28年7月に「大阪市自転車通行環境整備計画」を策定。
- ・本計画に基づき、歩行者の安全確保を第一に自転車の安全性・快適性を確保するため、平成28年度から令和2年度において、緊急対策として、中心部(6区)の主な幹線道路等の交差点周辺部について、路面表示(自転車マークや矢印等)を設置(約370交差点)。
- ・令和元年度から、路面表示を設置した交差点と交差点の間に、自転車マークや青色の矢羽根型の路面表示等を連続的に設置する整備を開始し、これまで、本町通や上町筋などにおいて整備を実施。
- ・令和6年度末までに、中心部の緊急的な対策が必要な区間(約65km)の整備完了をめざす。
- ・周辺部(18区)については、幹線道路の主要交差点において、既存の歩道の安全対策として、路面表示(自転車記号・歩行者注意)を設置。(主要271交差点で915箇所設置:令和元年度～令和3年度)

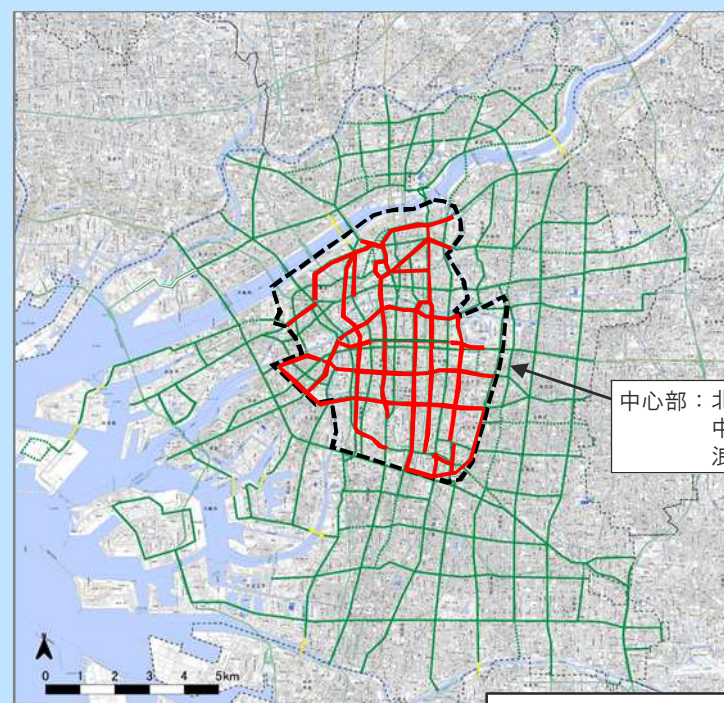


▲幹線道路における矢羽根型路面表示等の設置状況(上町筋)



▲周辺部における既存の自転車歩行者道の路面表示設置状況

- ・自転車ネットワーク路線(自転車ネットワークを形成する幹線道路(概ね4車線以上)、中心部0.5km間隔・周辺部1km間隔))において、拡幅・改良等の道路整備等とあわせ、自転車通行環境整備を検討。



中心部：北、福島、中央、西、浪速、天王寺

▲自転車ネットワーク路線図  
(大規模自転車道等は除く)

※ ネットワーク路線については、協議検討状況により変更となる場合あり

[凡例]  
— 緊急対策整備区間(中心部)  
— 自転車ネットワーク路線

### 2. 多様化する自転車に対して、国の動向も見ながら通行環境のあり方を検討

#### 【取組実績・取組内容】

- ・国において自転車の多様性(3輪アシスト自転車等)を踏まえ、走行環境のあり方の見直しを図る予定であり、今後、国の動向を踏まえ検討。

数値目標

・緊急対策が必要な区間の自転車通行環境の整備延長 約65km



## (2) 路上駐車抑制 (1/2)

### 【現状】

- ・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瞬間路上駐車台数は、平成18年6月の駐車監視員制度導入後、違反車両が大幅に減少しているが、依然として駐車違反車両は存在。

### 【課題】

- ・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。
- ・市内の駐車違反車両は減少しているが、更なる、路上駐車抑制のため、迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発活動が必要。

### 【施策概要】

- ・自転車移動の障害となる路上駐車を抑制する。

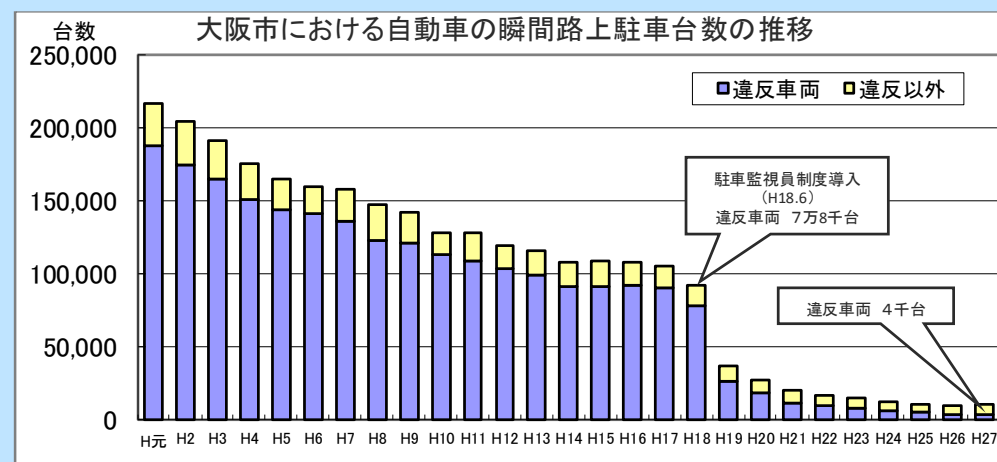
大阪市内の鉄道整備及びPT調査状況

| 年     | 1990 | 1997                      | 2000 | 2006    | 2008              | 2009   | 2010   | 2019             | 2021 | 2031      |
|-------|------|---------------------------|------|---------|-------------------|--------|--------|------------------|------|-----------|
| 開業鉄道名 |      | JR東西線<br>地下鉄鶴見緑地線<br>(全線) |      | 地下鉄今里筋線 | JRおおさか東線<br>(南区間) | 京阪中之島線 | 阪神なんば線 | JRおおさか東線<br>(全線) |      | なにわ筋線(予定) |
| PT調査  | ★    |                           | ★    |         |                   |        | ★      |                  | ★    |           |

大阪市全体の交通手段別分担率

|       | 自動車   | 鉄道    | 自転車   |
|-------|-------|-------|-------|
| 1980年 | 15.6% | 28.3% | 14.0% |
| 1990年 | 16.8% | 32.2% | 17.2% |
| 2000年 | 16.3% | 32.3% | 20.7% |
| 2010年 | 12.8% | 35.8% | 23.5% |

[近畿圏PT調査より]



[大阪の交通白書]



## (2)路上駐車抑制 (2/2)

### 取組事例

#### 1. 公共交通の整備促進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・なにわ筋線は、大阪駅※(2023年春開業目標)と、JR難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ都市鉄道ネットワークの強化などに資する新たな鉄道路線。
- ※JR東海道線支線地下化・新駅設置事業で整備される新駅
- ・2020年2月に都市計画決定、同年8月に整備主体である関西高速鉄道(株)が事業認可を取得し、2021年10月より工事着手。
- ・引き続き、なにわ筋線の整備促進に向けた取組みを実施。

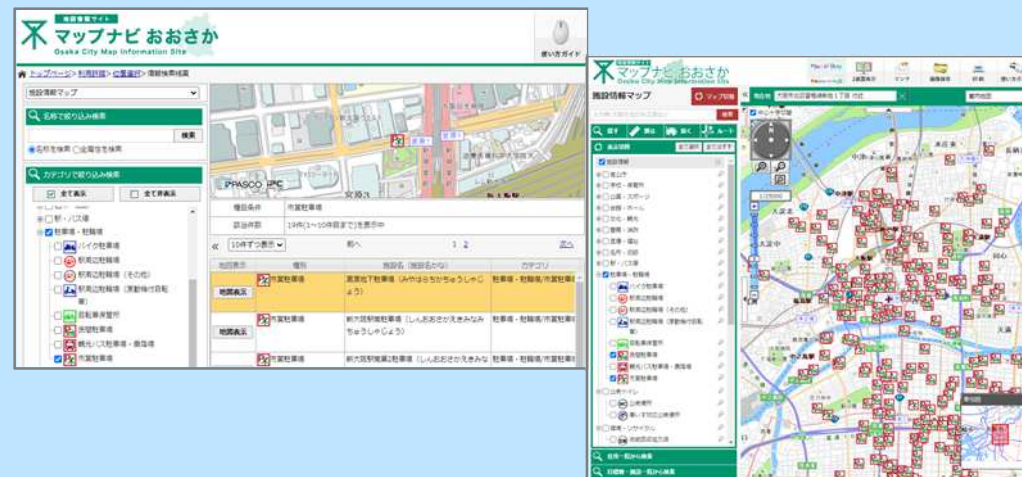


▲なにわ筋線 [大阪市ホームページ]

#### 2. 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

##### 【取組実績・取組内容】

- ・大阪市内の市営、民営駐車場情報を『マップナビおおさか』で情報提供。
- ・駐車スペースの有効利用と拡大に向け、駐車場シェアリングの周知を実施。
- ・また、迷惑駐車に対するマナー向上の取組みを実施。
- ・今後も、ドライバーに対して適切な駐車場情報の提供及び迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発を引き続き実施。



▲マップナビおおさか(市営駐車場) [大阪市ホームページ]



### (3)自転車駐輪対策 (1/2)

#### 【現状】

- ・大阪市では、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、総台数で約200万台の自転車が大量の駐輪需要を生み出している。
- ・そのため、平成19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、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19年のピーク時に比べ、平成27年には、1/10以下となる約4千台にまで減少している。
- ・しかしながら、平成27年以降ほぼ横ばいの状況が続いている。

#### 【課題】

- ・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り組み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なってくる。
- ・駐輪場の確保に関しては、原因者負担の考え方に基づき、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必要となる。

#### 【施策概要】

- ・地域のニーズに応じた駐輪場確保等の自転車駐輪対策を推進する。

自転車保有台数の比較(令和4年(2022年))

| 保有台数上位5都市 | 保有台数(千台) |
|-----------|----------|
| 大阪市       | 1903     |
| 堺市        | 1524     |
| 横浜市       | 1358     |
| 名古屋市      | 1192     |
| 京都市       | 846      |

[2022年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書  
/(一財)自転車産業振興協会]

大阪市の駅周辺における駐輪場整備台数と放置台数の推移



放置台数はH19年に比べ  
1/10以下に減少

[国交省調査基準]



駅周辺の駐輪場整備状況



## (3) 自転車駐輪対策 (2/2)

### 取組事例

#### 1. 市営駐輪場の整備

##### 【取組実績・取組内容】

- ・鉄道駅周辺に自転車駐車場(総整備台数:約170,500台 2022年3月末現在 ※鉄道事業者整備含む)を整備。
- ・引き続き、駐輪場不足が生じている地域等において、必要な駐輪場の整備を実施。



▲マップナビおおさか(駅周辺駐輪場)

[大阪市ホームページ]

#### 2. 附置義務等による民間駐輪場の整備促進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・「自転車駐車場の附置等に関する条例(2010年2月制定)」に基づき、施設設置者(所有者)による駐輪場(総整備台数:約289,300台 2022年3月末現在)を整備。
- ・引き続き、附置義務駐輪場の整備を推進するとともに、民間駐輪場の整備促進に向け、民間動向等の把握調査を行う。
- ・都市計画手法を活用し、地域の状況に応じた、放置駐輪対策として、景観にも配慮した民間駐輪場の整備誘導を行う。

#### 3. 鉄道事業者へ駐輪場整備の働きかけ

##### 【取組実績・取組内容】

- ・新線整備の際などに駐輪場整備について、鉄道事業者へ働きかけを行い、駐輪場整備の促進を図ってきた。
- ・今後も引き続き働きかけを行い、鉄道駅周辺の駐輪場整備の促進を図る。

#### 4. 案内誘導等による既存駐輪場の利用促進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・駐輪事業者からの利用料金提案や機械式ラックの導入等により既存駐輪場の利用を促進。
- ・デジタルマップや、駐輪場事業者によるリアルタイム満空情報の表示による案内誘導を一部実施。
- ・各区のサイクルサポーターの啓発活動による案内誘導を実施。



▲サイクルサポーターの啓発活動

[大阪市ホームページ]



## (4)まちづくりと連携した総合的な取組の実施 (1/2)

### 【現状】

- ・大阪市では、「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。
- ・近年、不特定多数の者の移動手段として、シェアサイクルが普及してきている。

### 【課題】

- ・自転車利用環境の向上に向け、都市基盤整備事業との連携、周辺環境との調和や景観への配慮が必要。
- ・歩行者、自転車の総合的な安全対策が必要。
- ・利便性が高く、持続可能な地域交通ネットワークの形成と地域住民の移動利便性の向上を図ることが必要。

### 【施策概要】

- ・自転車通行環境の整備等について、人中心のまちづくりと連携した総合的な取組を実施する。
- ・シェアサイクルを活用した移動手段の拡充による、人の移動利便性の向上、回遊行動の増加など、まち全体の活性化をめざした取組みを実施する。



御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備



自転車道の整備  
(長吉東部区画整理事業)



生活道路における通過交通の抑制  
(コミュニティ道路の整備)



## (4)まちづくりと連携した総合的な取組の実施 (2/2)

### 取組事例

#### 1. まちづくりと連携した自転車施策の推進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・御堂筋の道路空間再編の中で、自転車通行空間の整備を実施。  
2016年11月に、「御堂筋千日前以南モデル整備」を実施。
- ・車中心から人中心のみちへと空間再編をめざす今後の御堂筋のあり方や公民連携したまちづくりのあり方など、今後御堂筋がめざすべき姿を示した「御堂筋将来ビジョン」を2019年3月に策定。
- ・引き続き、御堂筋の他の区間でも、空間再編の中で、自転車通行空間の整備を進めていく。



▲御堂筋千日前以南モデル整備  
(2016年11月完成)

[御堂筋将来ビジョン(2019年3月)]

#### 2. 生活道路における総合的な交通安全対策の実施

##### 【取組実績・取組内容】

- ・全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、各小学校の通学路において関係機関と連携し緊急合同点検を実施。継続的な取組みとするため、2015年8月に「大阪市通学路交通安全プログラム(2020年6月改定)」を策定し、通学路を主とした地域の生活道路における交通安全対策を実施。

#### 3. シェアサイクルに関する社会実験の実施

##### 【取組実績・取組内容】

- ・社会実験として、BRT停留所近傍や沿線にシェアサイクルポートを設置し、交通ネットワークとしての効果、市民や来訪者の移動・回遊性の向上、利用者便益の創出などの効果の有無を確認する。



## (5)運動習慣の確立 (1/2)

### 【現状】

- ・令和元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位脳血管疾患となっており、生活習慣病(がん、心疾患、脳血管疾患)による死亡割合は全体の約5割を占める。
- ・30～40歳代の週1回のスポーツ実施率が低い。

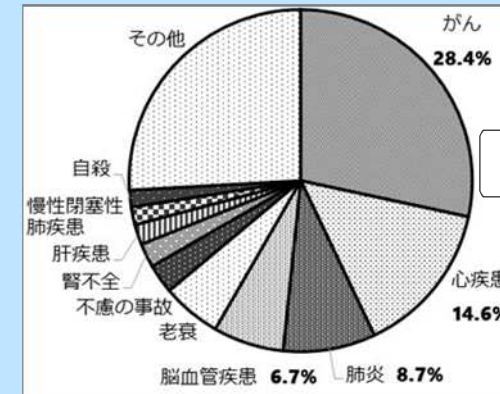
### 【課題】

- ・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、サイクルスポーツや自転車通勤等による身体活動・運動の意義と重要性の周知啓発が必要。

### 【施策概要】

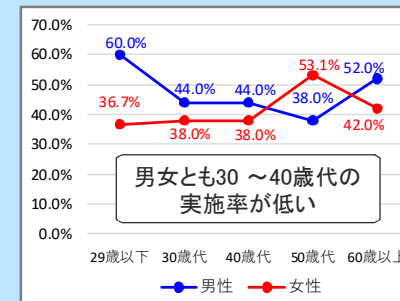
- ・身体活動・運動の意義と重要性の周知啓発を推進し、運動習慣確立の一助とする。

大阪市の死因別死亡割合(2019(令和元)年)



[人口動態統計]

大阪市の年代別スポーツ実施率(R1年度、週1日以上)



[大阪市「民間ネット調査」/  
令和2年度第1回会議資料]



## (5)運動習慣の確立 (2/2)

### 取組事例

#### 1. 自転車を活用した運動による健康増進の啓発

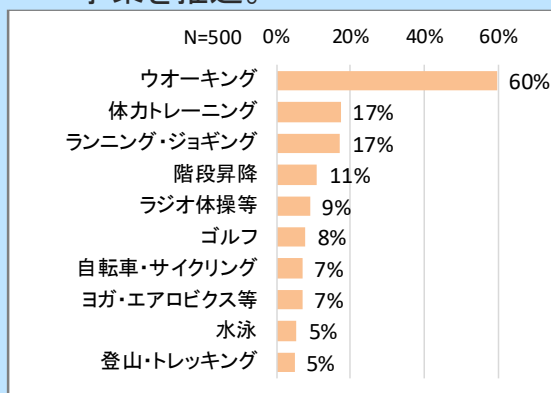
##### 【取組実績・取組内容】

##### ➤ サイクリングルートの考案

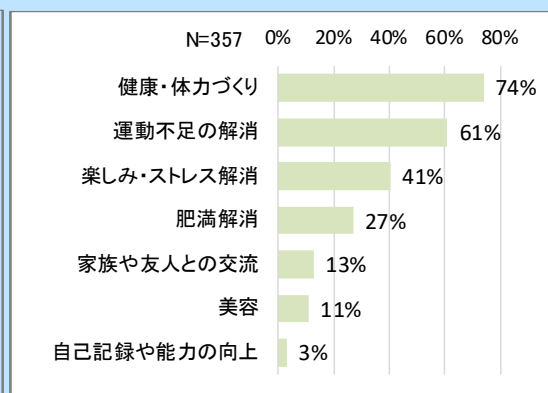
- ・関西広域連合と連携し、関西広域サイクリングルート(大阪湾一周しおかせ満喫ルート)を考案。
- ・2019年に「北大阪サイクルライン」の社会実験を実施し、広域的なサイクリングコースとして、大阪東部サイクリングマップで紹介。
- ・ホームページやチラシのほか、自転車用ナビゲーションアプリで情報発信。
- ・今後も関西広域連合との連携を継続し、広域的なエリアでサイクルスポーツを促進。

##### ➤ 「運動とスポーツに関する意識調査」のアンケートの実施

- ・「運動とスポーツに関する意識調査」のアンケートを毎年実施。
- ・今後も、引き続き継続的にアンケートを実施し、スポーツに対する楽しみ方が個性化、多様化するなか、だれもが「いつでも、どこでも、いつまでも」スポーツを楽しんでいただけるよう、スポーツ振興事業を推進。



▲この1年間にしたことのある運動やスポーツ



▲運動やスポーツをした理由

[大阪市「民間ネット調査」]

##### 【取組実績・取組内容】

##### ➤ 健康教育のなかで自転車の意義や重要性を啓発

- ・市民向けの健康教育で、自転車も含めた運動の意義と重要性を啓発。
- ・広報誌に健康寿命とサイクリングについて記載。
- ・今後も、今までの取組みを継続。

プラステン  
+10で健康寿命をのばしましょう

ふだんから元気にからだを動かすことで、糖尿病、脳卒中、がん、ロコモ、うつ、認知症などになるリスクを下げるができます。今より10分多く、毎日からだを動かしましょう。

プラステン  
毎日をアクティブにくらすために こうすれば+10

**地域で**

- ・家の近くに、散歩に選んだ歩道やサイクリングを楽しめる自転車レーンはありませんか？
- ・家の近くの公園や運動施設を見つけて、利用しましょう。
- ・ウィンドウショッピングなどに出かけ、楽しみながらからだを動かしましょう。

**職場で**

- ・自転車や徒歩で通勤してみませんか？
- ・健康診断や保健指導をきっかけに、からだを動かしましょう。

**人々と**

- ・休日には、家族や友人と外出を楽しんでみては？
- ・電話やメールだけでなく、顔を合わせたコミュニケーションを心がけると自然にからだも動きます。
- ・新型コロナウイルス感染症予防に留意してください。

参考：厚生労働省「アクティブガイド-健康づくりのための身体活動指針-」

**コロナ禍で安全に運動をするポイント**  
新型コロナウイルス感染症予防のため、運動を実施する際には、少人数で実施すること、適切な時間・場所を選ぶこと、他の人との距離を確保すること等に留意しましょう。



## (6)サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用 (1/2)

### 【現状】

- ・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。

### 【課題】

- ・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ため、安全・快適に自転車が通行等ができる環境が必要。
- ・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。

### 【施策概要】

- ・サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用を行う。



大規模自転車道(毛馬桜之宮公園付近)



## (6)サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用 (2/2)

### 取組事例

#### 1. 安全で楽しいサイクルネットワークの形成（夢洲へのアクセス）

##### 【取組実績・取組内容】

- ・多くの来阪者が見込まれる万博開催時に、さまざまな都市内移動手段のひとつである、自転車で都心部から夢洲まで安全・快適にアクセスできるルートとして、令和5年度末までに淀川左岸サイクルロードの整備完了をめざすことにより、多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の実現に取り組む。



※ 整備ルートについては、協議検討状況により変更となる場合あり

#### 2. 広域ネットワークの形成に向け、周辺都市との連携による共通化した案内サイン等の整備

##### 【取組実績・取組内容】

- ・市域外を含めた広域サイクルネットワークの形成に向け、国、大阪府、堺市等の関係機関と連携し共通化した案内サイン等を整備。

#### 3. サイクリストの休憩スポットの整備・周知

##### 【取組実績・取組内容】

- ・淀川左岸サイクルロードの整備にあわせて、毛馬桜之宮公園などにおける自転車利用者も含めた休憩スポットなど、サイクリストの休憩スポットの整備・周知に取り組む。

#### 4. 公共空間を活用したサイクルイベントを支援

##### 【取組実績・取組内容】

- ・2017年から大阪城トライアスロン(含:自転車ロードレース)を開催。
- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響で、2021年は中止しているが、継続実施に向け関係先との協議を推進。

##### 数値目標

- ・サイクルロード整備延長 約13km
- ・休憩スポット整備箇所数 2か所
- ・スポーツイベント開催支援数 1回/年



## (7)多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成 (1/2)

### 【現状】

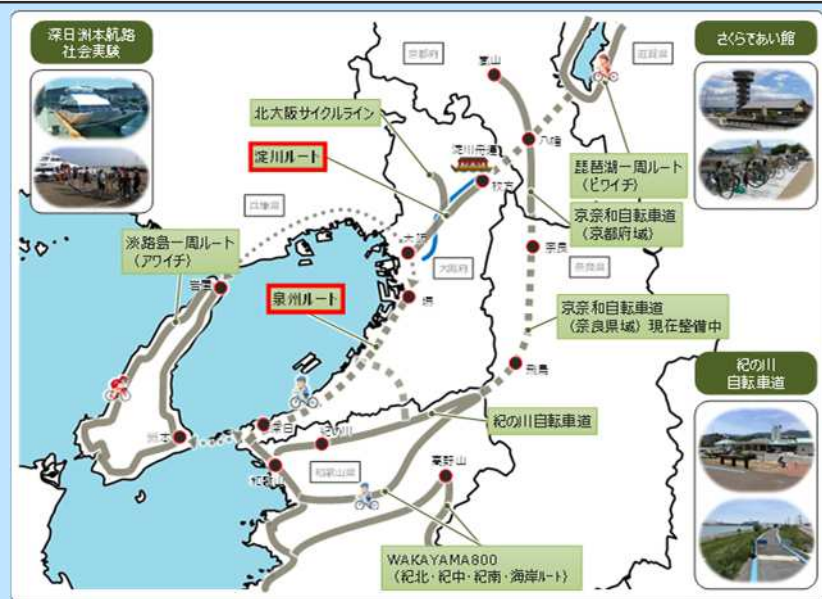
- ・近年、全国的にサイクルツーリズムの機運が盛り上がりとともに、シェアサイクルなどが普及してきている。
- ・市内のサイクルリング環境としては、河川沿いを中心に約50kmのサイクルロードが整備されており、都心部から淀川沿いを經由し夢洲につながる淀川左岸サイクルロードが、国の万博関連インフラ整備計画に位置付けられるなど、広域サイクルロードの起終点として、大阪市域が果たす役割が重要になっている。

### 【課題】

- ・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泉州ルートとの自転車ネットワークを結節する必要がある。

### 【施策概要】

- ・観光客を含む利用者の視点に立ったサイクリング環境の整備や、サイクリストの受け入れ環境等を充実させ、多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市を形成する。



[地域再生計画「大阪都市圏広域サイクルルート連携事業(大阪府)」]

### 安全で楽しいサイクルネットワークイメージ





## (7)多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成 (2/2)

### 取組事例

1. 安全で楽しいサイクルネットワークの形成(夢洲へのアクセス)【再掲】
2. 周辺都市との連携による共通化した案内サイン等の整備【再掲】
3. サイクリストの休憩スポットの整備・周知【再掲】
4. 多様な手段を活用したサイクルロードマップの作成
5. サイクルロードマップ等による観光客に対するサイクルロードのプロモーション

#### 【取組実績・取組内容】

- ・サイクルロードの利用促進を図るため、淀川左岸サイクルロードの整備を契機に、多様な手段を活用した既存の大規模自転車道等も含めたサイクルロードマップを作成し、SNS等の情報発信ツールなども活用しながら観光客に対するサイクルロードのプロモーションを実施。

### 6. シェアサイクルに関する社会実験を実施

#### 【取組実績・取組内容】

- ・区役所にて、シェアサイクル事業者と連携した、観光や移動利便性、地域活性化等を目的としたシェアサイクルの社会実験の取組みを実施。



【此花区役所実証実験事例】



## (8)交通安全思想の普及徹底 (1/2)

### 【現状】

- ・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。

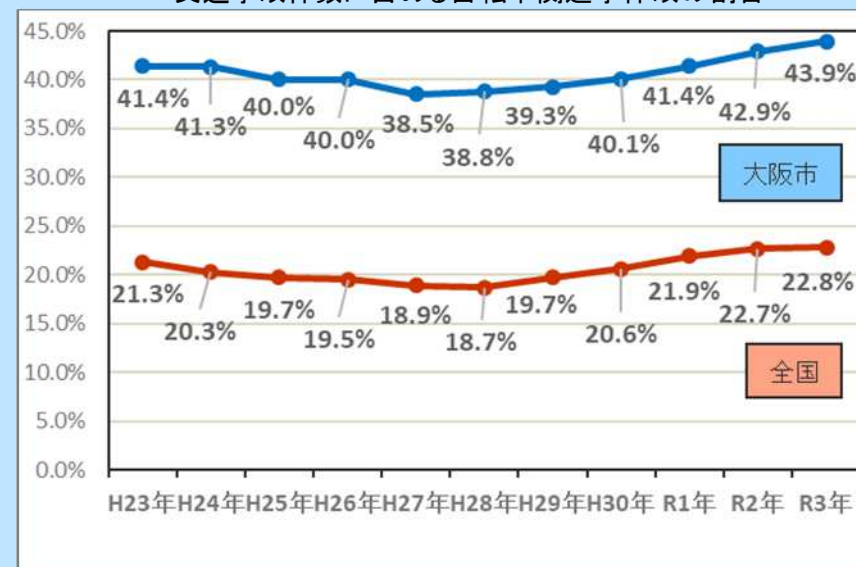
### 【課題】

- ・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世代に応じた広い市民への周知が必要。
- ・自転車運転者に対する安全教育の拡充や、自転車利用者だけでなく、自動車のドライバー、歩行者等幅広い層の市民への広報・啓発の強化に取り組むことで、市民の交通安全意識を向上させることが必要。
- ・加害者になった場合への備えとして、損害賠償責任保険への加入促進の推進が必要。
- ・令和4年の改正道路交通法に基づく、全ての自転車利用者に対するヘルメットの着用努力義務について、広報啓発の推進が必要。

### 【施策概要】

- ・交通安全思想の普及を徹底する。

交通事故件数に占める自転車関連事件の割合



[交通統計(交通事故総合分析センター)、大阪の交通白書より]



【交通安全啓発】



【地域と連携した交通安全教育】



## (8)交通安全思想の普及徹底 (2/2)

### 取組事例

#### 1. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・自転車ルールブック2種類を作成し、各季の交通安全運動や交通安全教室等で配布。子供向けは、市立小学生生徒(H30:1～3年生全員、R1～R3:1年生全員)に配布。
- ・また、世代に応じた交通安全教室や出前講座を開催。
- ・コロナ禍でのイベント中止や、若い世代への啓発機会が少ないため、成人式での啓発物配布やWEBサイト、SNS、HPを利用した情報発信ツールの積極的な活用を推進。



▲子ども向け自転車ルールブック



▲自転車マナー出前講座

#### 2. 交通安全に関する普及啓発活動の推進

##### 【取組実績・取組内容】

- ・各季の交通安全運動とリンクした啓発と交通安全イベントを実施。区民まつり等の行事において区役所と連携して交通安全の啓発実施。
- ・コロナ禍で対面の啓発機会が少ないため、リーフレット以外に動画や、R3年度はPR車両を活用した情報発信を実施。
- ・損害賠償責任保険等への加入義務化に関する情報発信。



▲令和3年「自転車マナーアップ強化月間」リーフレットや動画配信



▲令和3年 阪堺電車「自転車マナーアップ号」の運行

[大阪府ホームページ]

| 主要行事          | 開催時期         |
|---------------|--------------|
| 春の全国交通安全運動    | 4月6日～4月15日   |
| 夏の交通事故防止運動    | 7月1日～7月31日   |
| 秋の全国交通安全運動    | 9月21日～9月30日  |
| 自転車マナーアップ強化月間 | 11月1日～11月30日 |
| 年末の交通事故防止運動   | 12月1日～12月31日 |

▲各季の交通安全運動



## (9)安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進

### 【現状】

- ・過去10年間で自転車に関係する事故件数が約40%減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は約1.3倍となり、増加傾向。
- ・自転車が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、歩道内で輻輳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。
- ・市内中心部と周辺部を比較すると、中心部で自転車事故密度が高い。

### 【課題】

- ・自転車関連事故としては、市内中心部の幹線道路における事故発生密度が高いことから、優先的な自転車通行環境の整備が必要。
- ・今後見込まれる多様化する自転車への対応が課題。

### 【施策概要】

- ・歩行者の安全を第一に、自転車利用者の安全性・快適性を確保する自転車通行環境の計画的な整備を推進する。

#### 取組事例

1. ネットワーク路線における車道通行を基本とした自転車通行空間の整備【再掲】
2. 多様化する自転車に対して、国の動向も見ながら通行環境のあり方を検討【再掲】

自転車事故件数と対歩行者事故件数の推移



[大阪府警資料]

中心部・周辺部の自転車関連事故発生密度 (H30～R2)



自転車事故の高額賠償事例

| 賠償額<br>(万円) | 裁判所 | 判決日     | 被害者   | 加害者過失           |
|-------------|-----|---------|-------|-----------------|
| 9,521       | 神戸  | H25.7.4 | 女性62歳 | 小学生(11歳)<br>無灯火 |
| 9,266       | 東京  | H20.6.5 | 男性24歳 | 男子高校生<br>通行違反   |

[自転車事故の損害賠償に係る現状について(国土交通省自転車活用推進本部)]



## (10)災害時における自転車活用の推進

### 【現状】

- ・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。

### 【課題】

- ・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。

### 【施策概要】

- ・災害時の職員参集や応急活動のための移動手段として、自転車を積極的に活用する。  
※危機管理体制を強化し、地域社会の安全・安心を向上させる。

#### 取組事例

#### 1. 災害時における自転車等の活用を推進

##### 【取組実績・取組内容】

- 災害時、市職員が参集する際は自転車の活用を推進
  - ・2020年3月に策定した「大阪市業務継続計画(第1.4版)」等の定めなどにより、災害時の職員参集の方法として自転車の活用を推進。
  - ・今後も、今までの取組みを継続実施。



## 4. 推進体制

- (1) 計画の推進体制
- (2) 計画のフォローアップ及び見直し



## (1) 計画の推進体制

- 本市関係局が緊密に連携し自転車活用推進計画の実施を推進する「自転車活用推進会議」を開催
- 自転車活用推進計画に位置付けられた各施策の実施にあたっては、国や他の地方公共団体、交通管理者、事業者、市民等と相互に連携を図りながら協力し、それぞれの役割に応じた取組みを積極的に実施
- 国や他の地方公共団体、NPO、関係団体等の担当者や大学関係者等の関係者による会議等に参加し、先進事例や課題に対する対応に向けた調査、研究

### 大阪市自転車活用推進会議（2018年5月設置）

#### 《委員》

- 副市長【会長】    ○ 代表区長
- 関係する局長級職員（都市交通局、危機管理室、経済戦略局、市民局、計画調整局、健康局、環境局、建設局、大阪港湾局）

#### 《目的》

平成29年5月に自転車活用推進法が施行されたことを受け、交通安全の確保や環境負荷の低減、健康増進、観光振興などの視点から法の基本方針に示された各施策について、調整及び連携を図る

#### 《所掌事務》

- ・ 自転車活用推進法第4条第1項の規定に基づき、各局が実施する施策間の調整及び連携
- ・ 市町村自転車活用推進計画の策定に向けた調整
- ・ その他、目的を達成するために必要と認める事項

### 国等への働きかけ

国や関係機関等に対し、自転車の活用推進に必要な制度整備などについて働きかけていく。

## (2) 計画のフォローアップ及び見直し

- 本計画のフォローアップとして、計画に位置付けた各施策の進捗管理・評価を毎年度に行う。
- また、PDCAサイクルに則り、各施策の評価結果や社会情勢の変化等を踏まえ、現行施策の改善や新規施策の追加、目標の数値設定などの計画見直しについて検討を行う。

