大阪市自転車活用推進計画　進捗管理・評価 一覧表（R7年度）

大阪市自転車活用推進計画（P18～P35抜粋）			担当所属	進捗管理・評価				今後の対応等
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	
（1）　幹線道路等における自転車ネットワークの形成	・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。	・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、歩行者交通との輻輳がみられる。	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	緊急対策として行った中心部６区の交差点周辺に設置された路面表示（自転車マークや矢印など）間が連続的に繋がるように整備。 【目標約65km　実績約65km】	—	令和６年度末において、目標区間約65㎞の整備が完了しており、令和７年度においては、新たな区間の工事発注を行い、整備を進めているため。	令和８年３月に改定を行った整備計画の目標である、2035年度までに優先整備路線約50kmの整備を進める。
				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	３輪アシストなどの自転車の多様性を踏まえた、道路の走行環境のあり方を国の動向も踏まえ検討。	C	現行の通行環境を整備していく中、実際には自転車の多様性が原因となった大きな課題が発生しておらず、検討が必要な状況となっていないため。	引き続き、国等の動向を注視する。
（2）　路上駐車の抑制	・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。	・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、路上駐車の抑制のため、迷惑駐車に対するマナー向上に向けた啓発活動が必要。	計画調整局	公共交通の整備促進	公共交通（なにわ筋線）の整備促進	A	計画通り進捗している。	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、円滑な事業推進に向けた各種調整を行う。
				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、情報提供を行うとともに、区役所において啓発活動を実施している。	引続き、広報啓発活動を継続的に実施するなど、総合的な駐車対策を推進していく。
（3）　自転車駐輪対策	・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、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態が続いている。	・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必要となる。	建設局	市営自転車駐車場の整備	鉄道駅周辺への自転車駐車場と駐輪場不足が生じている地域における整備	A	概ね予定通り整備を進めている。 総整備台数：171,000台（鉄道含む）（前年）→172,000台（鉄道含む）	引続き、区役所等と調整し整備を進める。
				附置義務等による民間自転車駐車場の整備促進	『自転車駐車場の附置に関する条例』に基づいた施設所有者への自転車駐車場整備推進の継続と民間駐車場の整備促進へ向けて民間動向等の把握調査。	A	附置義務自転車駐車場の整備促進が確実に進んでいる。 総整備台数：集客施設約51,300台（前年）→55,500台、共同住宅約299,800台（前年）→326,000台）	引続き、他都市事例も参考にしながら更なる促進に努めていく。
				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車場の整備の働きかけ。	A	新線整備等における自転車駐車場整備について、鉄道事業者へ働きかけている。 阪急淡路駅：約3,000台予定、北陸新幹線新大阪駅、メトロ森之宮駅、なにわ筋線中之島駅で調整予定。）	引続き、整備要望や整備促進の働きかけを行っていく。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自転車駐車場の利用促進	・駐輪事業者からの利用料金の提案や機械式の駐輪ラック導入等による既存自転車駐車場の利用促進。 ・デジタルマップや自転車駐車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。	A	継続して、案内誘導等を行っている。	引続き、案内誘導等を行っていく。
（4）　まちづくりと連携した総合的な取組の実施	・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。	・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。	建設局 都市交通局 計画調整局 区役所	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	御堂筋側道歩行者空間化事業の中で、人中心のまちづくりとして、新橋交差点～難波西口交差点区間の整備が完了した。	新橋交差点以北における空間再編の整備方針を定める。
				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	合同点検を実施し対策必要箇所において、歩行者や自転車等の安全対策を進めている。	引続き、合同点検を継続し対策の充実を図る。
				シェアサイクルに関する社会実験の実施	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。	A	BRT停留所近傍にシェアサイクルポートを設置した結果、BRTとの乗継利便性の一定の 向上が推察された。	BRT停留所近傍へのシェアサイクルポートの設置は完了した。 今後は、BRTと乗継利便性の向上に向け、設置したポートの設置の継続を図る。
（5）　運動習慣の確立（スポーツによる健康増進）	・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。	・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。	建設局 健康局 経済戦略局	自転車を活用した運動による健康増進の啓発	・関西広域連合と連携し、関西広域サイクルルート（大阪湾一周しおかぜルート）を考案。 ・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推進。	A	関西広域連合スポーツ部に参画し、「関西広域サイクリングルート」の周知を図るとともに、「関西広域サイクリングイベント」を実施し、健康増進に繋げている。	関西広域連合と連携し、継続した啓発を行う。
					・『運動とスポーツに関する意識調査』のアンケートの毎年実施と継続。 ・今後も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、多様化するなかで、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。	A	1年間にしたことのある運動・スポーツの選択肢に「自転車（BMX含む）・サイクリング」が含まれたアンケート調査（スポーツ実施率調査）を実施するとともに、各種イベントでの体力チェックやSNSでの発信を行い、スポーツをはじめるきっかけづくりに取り組んだ。	引続き、アンケートを継続し運動意識の向上に繋げる。
					・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。	A	健康局発行広報誌の囲み記事「適度な運動　今より10分プラス！体を動かす時間を増やそう」にて、自転車も含めた運動への取組を紹介し、周知啓発した。	引続き、身体活動・運動を含む健康づくりに関する周知啓発等に努め、市民の健康意識の向上に取り組む。

大阪市自転車活用推進計画　進捗管理・評価 一覧表（R7年度）

大阪市自転車活用推進計画（P18～P35抜粋）			担当所属	進捗管理・評価				今後の対応等
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	
（6） サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用	・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。	・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 経済戦略局	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）	・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。 【目標延長13km　実績13km】	—	淀川左岸サイクルロードの整備は令和６年度末に完了した。	整備完了。
				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	・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。	—	広域的な自転車通行環境整備事業計画（R6.3改定）に基づく案内サイン等の整備は令和６年度末に完了した。	整備完了。
				サイクリストの休憩スポットの整備・周知	・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。 【目標2か所　実績２か所】	A	毛馬桜之宮公園（南天満エリア）の整備が完了し、サイクリングロードについて整備完了となった。	整備完了。
				公共空間を活用したサイクルイベントを支援	・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 【目標１回/年　実績１回/年】	A	大阪城公園を活用した競技スポーツ（大阪城トライアスロンR7.5.25）を開催することで、「みる」スポーツの普及や自転車活用の施策に繋がった。	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	・近年、全国的にサイクルツーリズムの機運が盛り上がるとともに、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経由し、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。	・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。	建設局 計画調整局 経済戦略局 大阪港湾局 区役所	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】	【再掲】	—	【再掲】	【再掲】
				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】	【再掲】	—	【再掲】	【再掲】
				サイクリストの休憩スポットの整備・周知【再掲】	【再掲】	A	【再掲】	【再掲】
				多様な手段を活用したサイクルロードマップの作成	多様な手段を活用したサイクルロードマップの作成	A	大阪市サイクリングロードガイドマップの内容更新、増刷（紙）を実施した。	サイクリングロードガイドマップを用いて、関係局等と連携し広報・周知を実施する。
				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	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プロモーションを実施。	A	大阪府・奈良県主催の大和川サイクル月間（デジタルスタンプラリー）への参画や 大阪市サイクリングロードガイドマップの観光案内書への配架によりプロモーションを実施した。	情報発信ツールを用いて、関係局等と連携し継続的な広報・周知を実施する。
				シェアサイクルに関する社会実験を実施	・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社会実験の取組みを実施。	A	北・東住吉・此花区・生野・天王寺区等で社会実験を実施中。	市全体への普及促進に向けて、公共用地を活用したシェアサイクル事業者の公募を実施する。
（8） 交通安全思想の普及徹底	・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。	・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。	市民局 区役所	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	・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にて配布。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。	A	・令和7年度は青切符導入に関する情報を掲載した自転車ルールブックを38,100部作成し、各区役所への配布、市内公立中学校の3年生生徒18,000人へ配布。 各季の交通安全運動や交通安全教室等で配布するとともに、こども向けのルールブックも約20,000部を市内の小学新１年生全員に対して配布し、自転車事故の危険性や、交通法規の遵守の必要性、自転車の交通事故事例などについて広く市民に周知することができた。 ・本市HP、ＬＩＮＥ、Ｘ（旧Ｔｗｉｔｔｅｒ）等のＳＮＳやＹｏｕＴｕｂｅバンバー広告を配信し若い世代への啓発を進めた。	引き続き「自転車ルールブック」を作成し交通安全教室等で配布するとともに、各年齢層に応じた交通安全教育を、警察等の関係機関と連携しながら実施していく。
				交通安全に関する普及啓発活動の推進	・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。	A	・各季の交通安全運動等とリンクしたリーフレットやポスターを配付するとともに、てんしばで体験イベントなど広報啓発やイベントを積極的に開催した。また、動画クリエーターとコラボしＹｏｕＴｕｂｅ・Ｉｎｓｔａｇｒａｍで動画による啓発や市内施設でデジタルサイネージをおこない幅広く展開することができた。	各季の交通安全運動だけでなく、あらゆる機会を通じた啓発活動を実施していく。また、ホームページやデジタルサイネージ、SNS等を活用した積極的な広報を実施していく。
（9） 安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進	・過去10年間で自転車が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。	・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。	建設局	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】	【再掲】	—	【再掲】	【再掲】
				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】	【再掲】	C	【再掲】	【再掲】
（10） 災害時における自転車活用の推進	・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。	・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	・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。	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、職員参集時における自転車の活用を推進していく。