

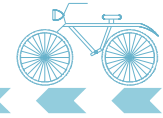
大阪市自転車活用推進計画

(案)

～ 自転車の活用推進による都市魅力の向上 ～

<ファーストステップ>

計画の構成



1. 総論

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

2. 計画の目標

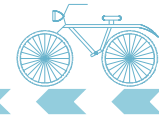
- (1) 目標設定の考え方
- (2) 目標と課題
- (3) 施策の方向性

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（スポーツによる健康増進）
- (6) サイクルスポーツ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

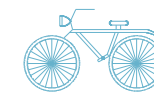
- (1) 計画の推進体制
- (2) 計画のフォローアップ及び見直し



1. 総論

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

(1) 計画の目的



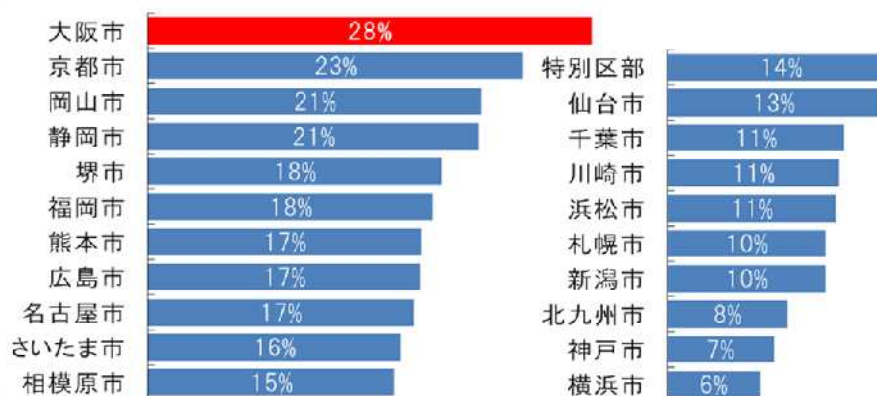
本市における自転車利用の現状

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「サイクルアイランド構想」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、大阪市では、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、エネルギー効率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)



平成22年国勢調査より

これまでの取り組み

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り組みを実施している。

これまでの取り組み(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り組みの考え方(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)

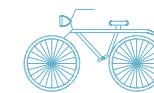
- ② 自転車を「とめる」
・ 鉄道駅周辺の駐輪対策

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)

関連法規



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

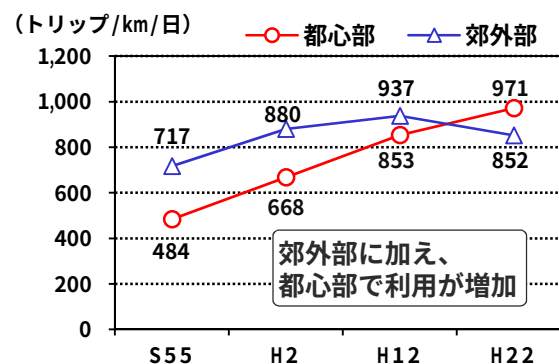
目的

- ・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

市民ニーズの高まり・拡がり

- ・ もともと利用が盛んな郊外部に加え、都心部で利用が増加



(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

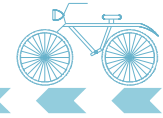
- ・ 自転車を利用しやすい環境を創出
- ・ スポーツとしてのサイクルネットワークが必要
- ・ 自転車による観光利用促進
- ・ 放置自転車対策の継続が必要



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。

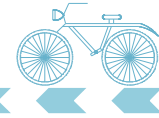
◆自転車活用推進法 (抄)

(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。



(3) 計画の区域 (4) 計画期間

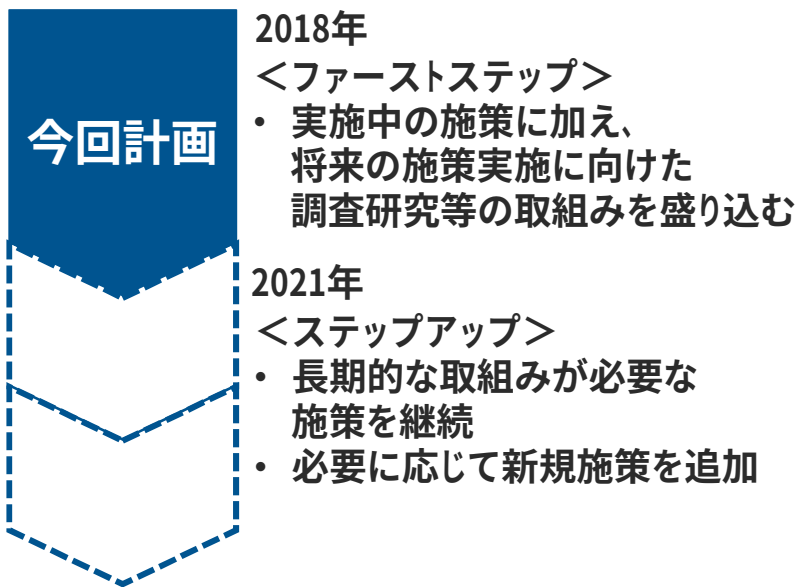


計画の区域

- 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

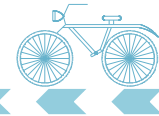
- 長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度までとする。
- ◆ 今回計画の期間としては、国の計画などを勘案し、2020年度までとする。
- ◆ 施策によっては、継続的な取り組みが必要であり、長期的な視点に立った計画とする。



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
自転車活用推進計画	2018～2020

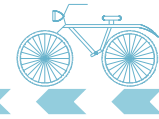
本市の関連する既存計画	計画期間
第10次交通安全計画(市民局)	2016～2020
大阪都市魅力創造戦略2020(経済戦略局)	2016～2020
地球温暖化対策実行計画[区域施策編](環境局)	2011～2020
自転車通行環境整備計画(建設局)	2016～2025
スポーツ振興計画(経済戦略局)	2017～2021
健康増進計画(健康局)	2018～2023
地域防災計画(危機管理室)	—
駐車基本計画(都市計画局)	—



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

- 地球温暖化対策実行計画（区域施策編）において、大阪市域の温室効果ガス排出量を2013年度比で2020年度までに5%以上、2030年度までに30%削減することとしている。
- 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り組みが必要。
- 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

- 低炭素型交通システムへの
変革
- 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。

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る必要がある。

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

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2020では、自転車^①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。

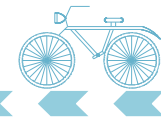
施策分野の目標

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

全国状況

- ・ 平成29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
- ・ 東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加し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

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

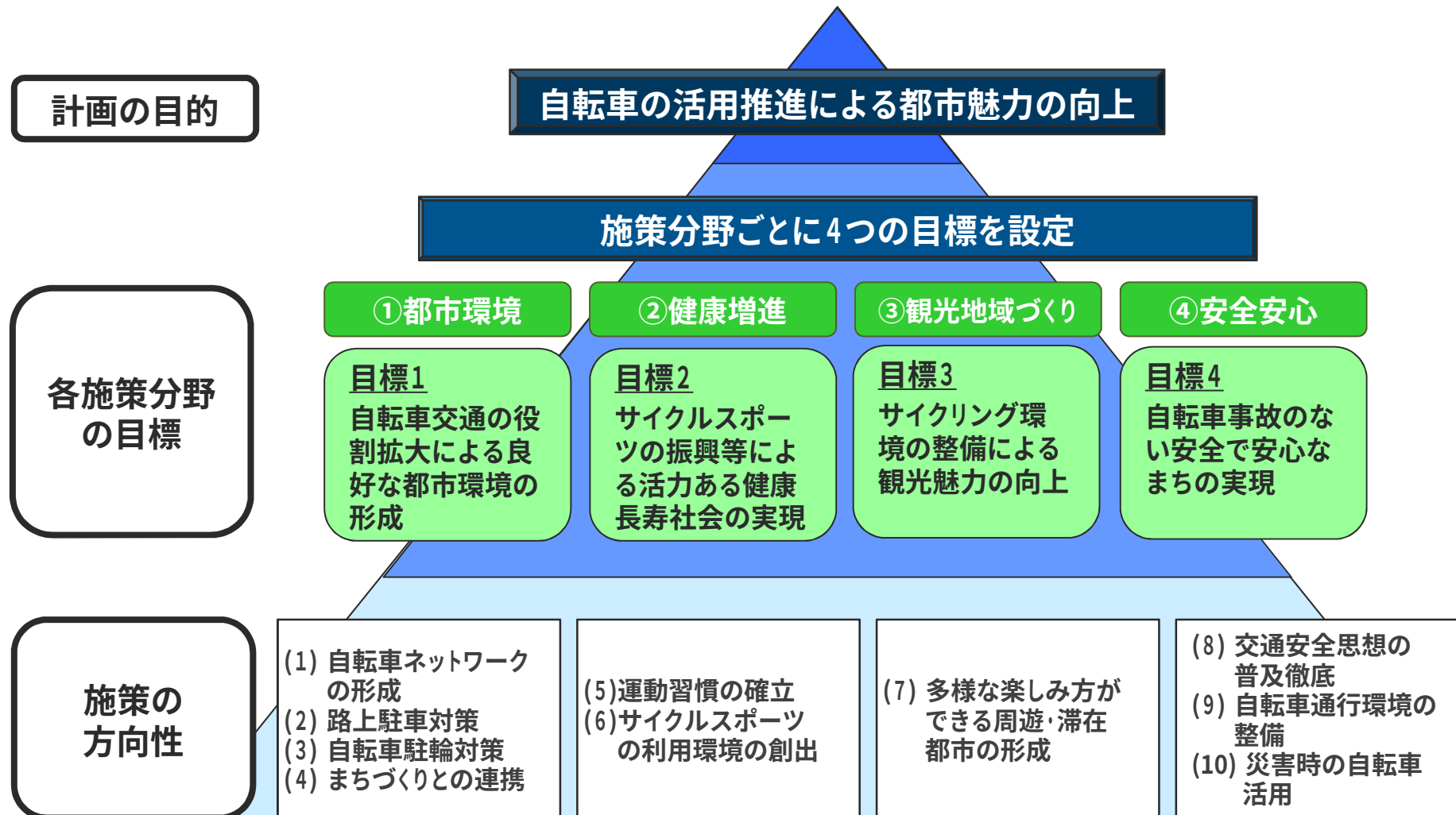
目標の実現に向けた課題

- ・ 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。

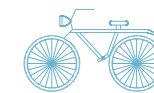




3. 自転車活用推進施策

- (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（スポーツによる健康増進）
- (6) サイクルスポーツ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



【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。

【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、歩行者交通との輻輳がみられる。

自転車通行環境の整備状況

都心部：北、福島、中央、西
浪速、天王寺区
郊外部：都心部以外

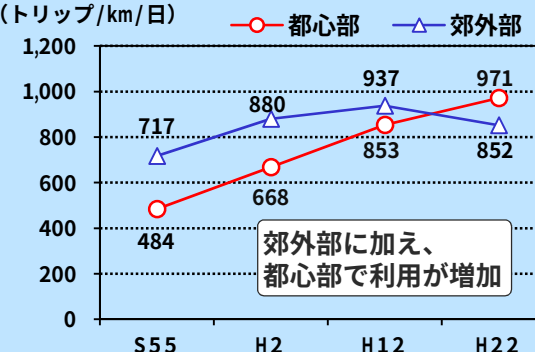


歩道内の危険な状況



都心部で自転車通行環境の整備が必要

道路延長あたりの自転車の発生集中量
(トリップ/km/日)



郊外部に加え、
都心部で利用が増加

[近畿圏PT調査より]

自転車活用推進施策

・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

取組事例

- ・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
- ・郊外部における既存の自転車通行空間の安全対策



(2) 路上駐車抑制



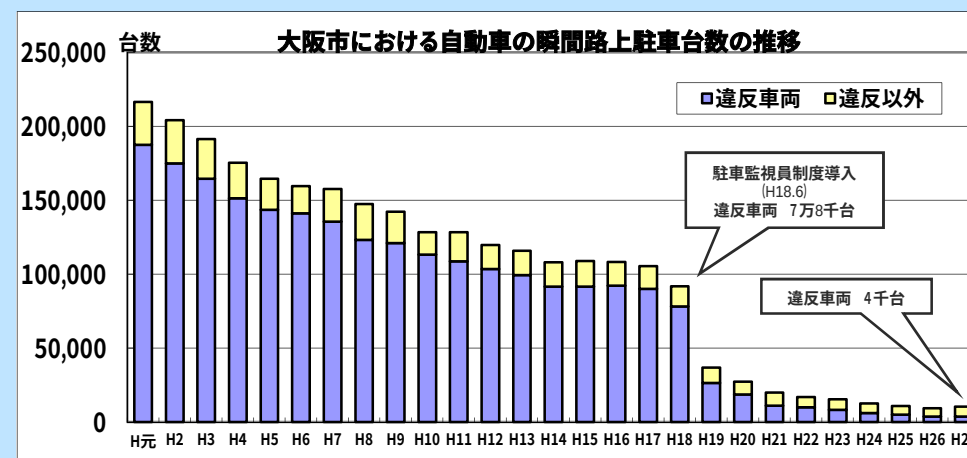
【現状】

- ① 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。
- ② 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、違反車両約4千台まで減少。(平成28年3月)

【課題】

- ① 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。
- ② 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。

大阪市内の鉄道整備及びPT調査状況											大阪市全体の交通手段別分担率 (PT調査)				
年	1990	1997	2000	2006	2008	2009	2010	2019	2020	2031		自動車	鉄道	自転車	
開業鉄道名		J R 東西線 地下鉄鶴見線 地下鉄全線		地下鉄今里筋線	J R おおさか東線 (南区间)	京阪中之島線	阪神なんば線	J R おおさか東線 (予定)		なにわ筋線 (予定)		1990年	16.8%	32.2%	17.2%
PT調査	★		★				★		☆ (予定)			2000年	16.3%	32.3%	20.7%
												2010年	12.8%	35.9%	23.4%



(出典: 大阪の交通白書: 財団法人大阪府交通安全協会)

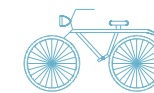
自転車活用推進施策

・自転車移動の阻害となる路上駐車を抑制

取組事例

- ・公共交通の整備促進
- ・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

(3) 自転車駐輪対策



[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。

[課題]

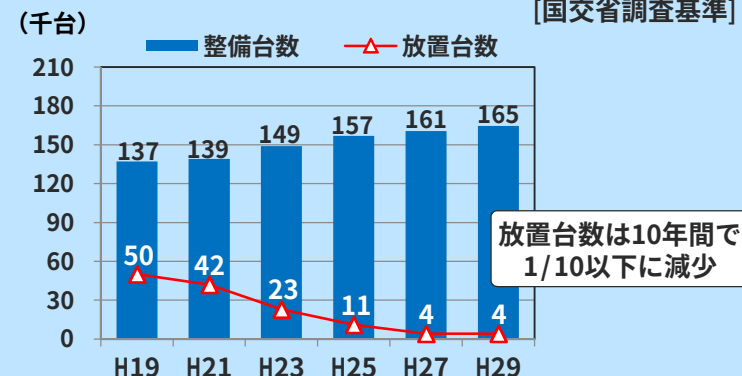
- ・ 放置自転車のない良好な都市環境を維持していくためには、撤去や啓発等のこれまでの取組みを継続していくとともに、自転車の活用推進に伴い増加が見込まれる駐輪需要への対応も必要となってくる。
- ・ 駐輪場の確保に関しては、原因者負担の考え方に基づき、駐輪需要の発生原因となる集客施設の所有者や鉄道事業者との連携も課題となる。

自転車保有台数の比較

保有台数上位5都市	保有台数 (千台)
大阪市	2248
名古屋市	1470
横浜市	1453
札幌市	1086
京都市	1040

駅周辺における駐輪場整備台数と放置台数の推移

[国交省調査基準]



自転車活用推進施策

・ 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

取組事例

- ・ 市営駐輪場の整備
- ・ 附置義務等による民間駐輪場の整備促進
- ・ 鉄道事業者へ駐輪場整備の働きかけ
- ・ 案内誘導等による既存駐輪場の利用促進



駅周辺の駐輪場整備状況

(4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施



[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。

[課題]

- ・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
- ・歩行者、自転車の総合的な安全対策



御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備

自転車活用推進施策

- ・**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**

取組事例

- ・まちづくりと連携した自転車施策の推進
- ・生活道路における総合的な交通安全対策の実施

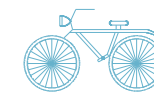


自転車道の整備
(長吉東部区画整理事業)



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)

(5) 運動習慣の確立 (スポーツによる健康増進)



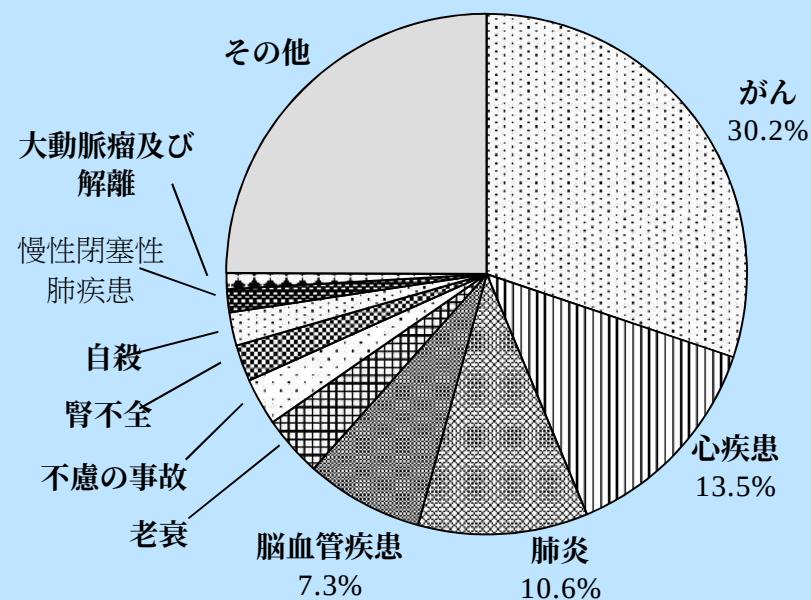
[現状]

- ・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。

[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。

【大阪市の死因別死亡割合 (平成27年)】



資料：人口動態統計

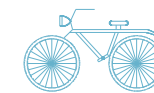
自転車活用推進施策

- ・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。

取組事例

- ・サイクルスポーツを含む運動による健康増進の啓発

(6) サイクスポーツの振興等に向けた公共空間の活用



[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。



大規模自転車道（毛馬桜ノ宮公園付近）

自転車活用推進施策

・サイクスポーツの振興等に向けた公共空間の活用

取組事例

- ・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
- ・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
- ・公共空間を活用したサイクルイベントを支援

(7) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成



[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されてきている。
- ・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、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。



出典：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]

自転車活用 推進施策

・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

取組事例

- ・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 [再掲]
- ・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 [再掲]
- ・シェアサイクルに関する社会実験を実施

安全で楽しいサイクルネットワークイメージ



(8) 交通安全思想の普及徹底



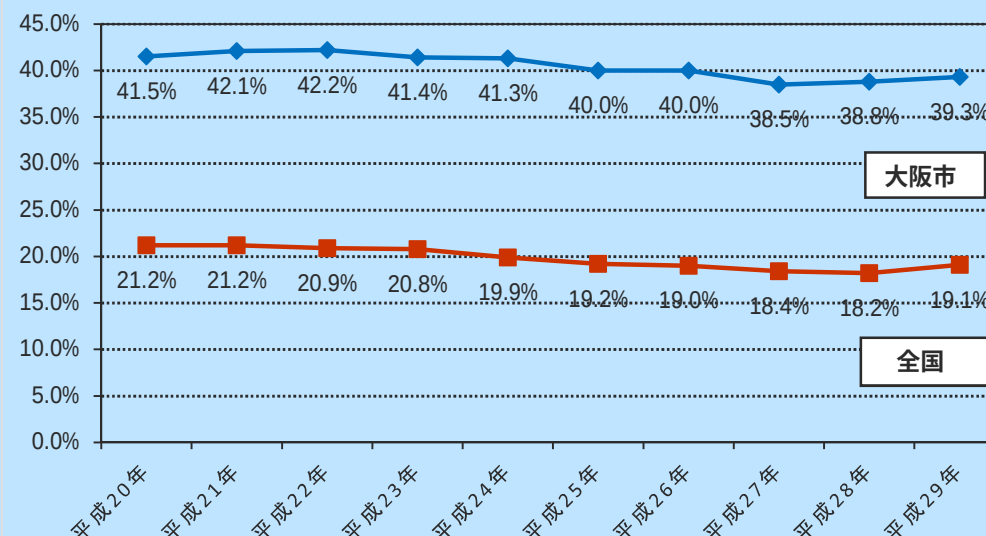
[現状]

- ①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。
- ②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]

- ①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。
- ②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。

交通事故件数に占める自転車関連事故の割合



自転車活用推進施策

・交通安全思想の普及徹底

取組事例

- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進



[交通安全啓発]



[地域と連携した交通安全教育]

(9) 安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進

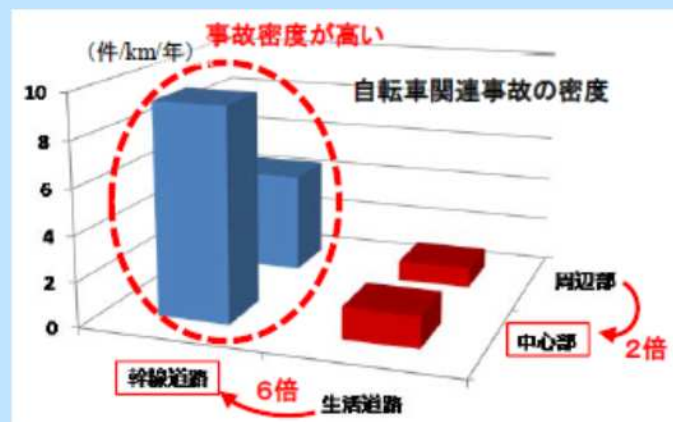


[現状]

- ・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。

[課題]

- ・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。



自転車活用推進施策

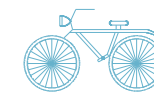
- ・歩行者の安全を第1に、自転車利用者の安全性・快適性を確保する自転車通行環境の計画的な整備推進

取組事例

- ・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 [再掲]
- ・郊外部における既存の自転車通行空間の安全対策 [再掲]
- ・多様化する自転車に対して通行環境のあり方を検討



(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。

自転車活用推進施策

- ・災害時の職員参集や応急活動のための移動手段として、
自転車積極的に活用
- ※以上による危機管理体制を強化し、地域社会の安全・安心を向上

取組事例

- ・災害時における自転車等の活用を推進



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) 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（危機管理室、経済戦略局、市民局、都市計画局、健康局、環境局、建設局、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。

