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 (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。

【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。

歩道内の危険な状況



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]

【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)

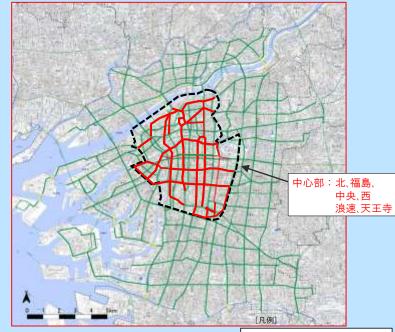


▲幹線道路における矢羽根型 路面表示等の設置状況(上町筋)



▲主変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。



▲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 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)路上駐車の抑制 (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。

大阪市内の鉄道整備及びPT調査状況

年	1990	1	997	2000	2006	200	8	2009	2010	2019	2021	2031
開業鉄道名		JR東西線	地下鉄鶴見緑地線(全線)		地下鉄今里筋線	JRおおさか東線(南区間)	京阪中之島線	阪神なんば線		JRおおさか東線(全線)		なにわ筋線(予定)
PT調査	*			*					*		*	

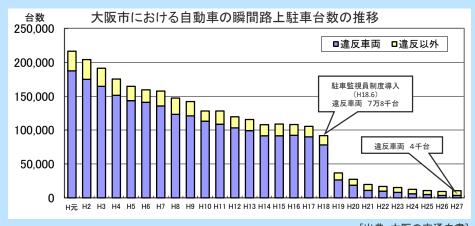
大阪市全体の交通手段別分担率

	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]

【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。



[出典:大阪の交通白書]

【施策概要】

・自転車移動の阻害となる路上駐車を抑制する。

(2)路上駐車の抑制 (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。

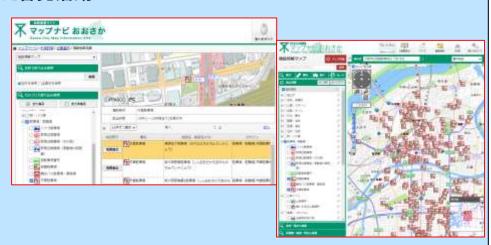


▲なにわ筋線 [大阪市ホームページ]

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(平成30年)

保有台数上位5都市	保有台数(千台)
大阪市	1964
横浜市	1554
名古屋市	1372
札幌市	1023
京都市	903

[平成30年度自転車保有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収容能力台数と放置台数の推移



[駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果]



(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]

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。

2. 附置義務等による民間駐車場の整備促進

【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。

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】

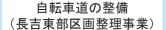
- ・大阪市では、「車」から「人」中心のまちづくりをコンセプトに、 都心の活性化、都市部の価値向上を促進する都市構造の リノベーションをめざした多くの取り組みを進めている。
- ・自転車通行環境の整備や駐輪場の整備などの自転車利用 環境の向上策を効果的かつ効率的に進めていくためには、 関連するまちづくり事業との連携が求められる。
- ・近年、不特定多数の者の移動手段として、シェアサイクルが 普及してきている。

【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。









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)

【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。

(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)

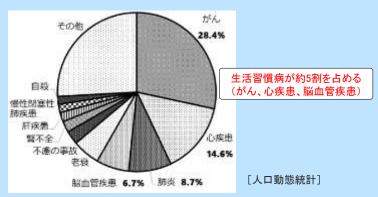
【現状】

- <mark>令和元</mark>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。

大阪市の死因別死亡割合(2019(令和元)年)



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]

【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。