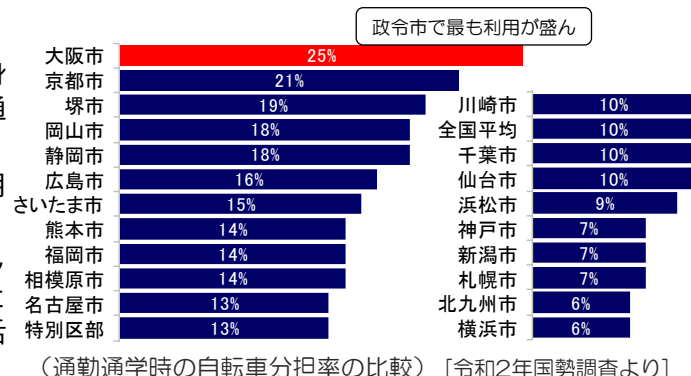


大阪市自転車活用推進計画（改定素案）【概要版】

はじめに

- 本市の自転車利用に関しては、地形が平坦で利用しやすく、身近な乗り物として通勤や通学などに幅広く使われており、交通手段として極めて重要な役割を担っている。
- また、近年には、全国的に健康づくりや観光目的の自転車利用が増えるなど、自転車に対するニーズが広がっている。
- このような状況のなか、令和8（2026）年5月からスタートした国の第3次自転車活用推進計画の方向性を踏まえて、本市としてこれまでの取組の継続・発展と新たな観点から、自転車活用を総合的かつ計画的に進めるため、本計画を策定する。



これまでの取組み

〔自転車事故や放置自転車などの喫緊の課題に対し、以下の安全対策に取り組んできた〕

（1）自転車で「はしる」 走行環境対策

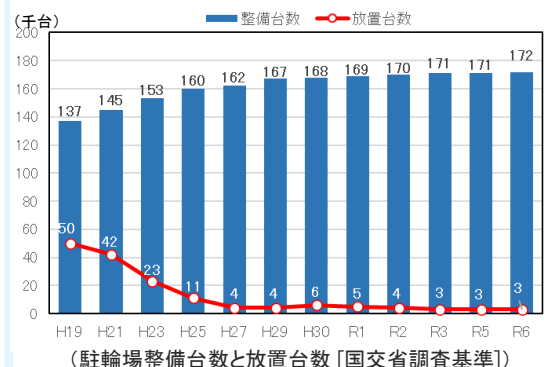
●自転車通行空間整備

平成31（2019）年度から令和6（2024）年度に、市内中心部の幹線道路において、約67.1kmの自転車通行環境やサイクリングロード約8.8kmを整備した。
（過年度には、市周辺部を中心に自歩道（約182km）、自転車道（約10km）、サイクリングロード（約50km）が整備されている。）

（2）自転車を「とめる」 駐輪対策

●自転車駐車場整備や啓発・撤去

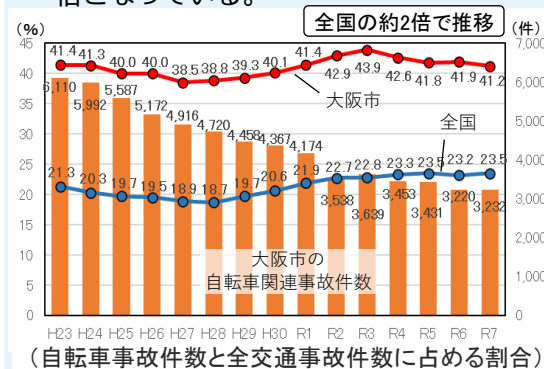
放置自転車台数は、平成19（2007）年に比べ、1/10以下に減少している。



（3）自転車を「きちんとつかう」

●ルール教育／啓発など 交通安全対策

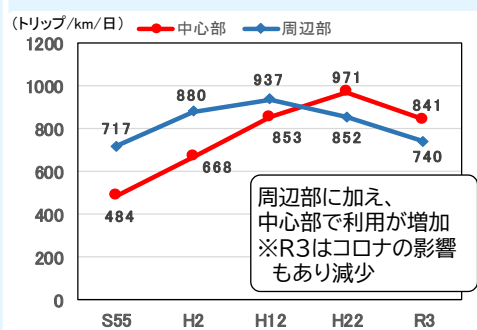
市内での自転車関連事故件数は減少しているものの、全事故のうち自転車関連事故が占める割合は、全国平均と比べ約2倍となっている。



大阪市自転車活用推進計画策定の考え方 「安全対策だけでなく、自転車の活用推進へ」

（1）市民の自転車利用ニーズの高まり・広がり

- もともと利用が盛んな周辺部に加え、中心部で自転車利用が増加している。



【市民ワークショップ意見】

- ・自転車を利用しやすい環境の創出が必要
- ・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が必要
- ・放置自転車対策の継続が必要

（2）自転車活用推進法の施行（平成29（2017）年5月）

《目的》法第1条

- ・自転車の活用を総合的かつ計画的に推進

《基本理念》法第2条

- ・自転車は、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

《市町村自転車活用推進計画》法第11条

- ・市町村は、区域の事情に応じ計画を定めるよう努める

新たな観点からの自転車活用推進が必要

大阪市自転車活用推進計画の策定

（平成31年3月策定、令和4年12月改定）

（3）【計画策定の考え方】

- 国及び大阪府の計画を勘案し、関連する本市の既存計画との整合を図る
- 盛んな自転車利用に見合った利用環境を整える



計画の目的・区域

《目的》これまでの安全対策を中心とした取組みに加え、自転車活用推進施策の実施により、都市魅力の向上を図る
《区域》市内全域 ※広域への波及を考慮し、府や近隣市町村との連携を図る

計画期間

《期間》長期的な展望を視野に入れつつ、国計画と合わせ令和12（2030）年度までとする

※ただし、施策によっては継続的な取組みが必要であり、長期的な視点に立った計画とする

初回計画

2018年度 ＜ファーストステップ＞

- 実施中の施策に加え、将来の施策実施に向けた調査研究等の取組みを盛り込む

前回計画

2022年度 ＜ステップアップ＞

- 長期的な取組みが必要な施策を継続
- 国の計画改定や社会情勢の変化等を踏まえ、現行施策の取組事例を更新・追加

今回計画

2026年度以降 ＜ステップアップ＞

- 長期的な取組みが必要な施策を継続
- 国の計画改定や社会情勢の変化等を踏まえ、現行施策の取組を強化（自転車通行環境の整備拡大・シェアサイクルの活用促進・脱炭素の啓発等）

自転車の活用推進による都市魅力の向上

自転車に関する社会状況

- 『誰もが安全・快適に自転車を活用できる社会を実現し、自転車活用を通じて持続可能で活力ある地域と暮らしをつくる』を目指して、国の第3次自転車活用推進計画が令和8（2026）年5月に策定
【国目標】自活計画・ネットワーク計画の策定市町村数、自転車通行環境整備延長、自転車分担率15%（令和12（2030）年まで）ほか
- 道路交通法の改正により、令和8（2026）年4月1日から、16歳以上の者に自転車の一定の交通違反に対して反則金が科された
- 安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、国ガイドライン（国土交通省・警察庁）が改定（令和6（2024）年6月）された
- 環境意識の高まりにより、カーボンニュートラルへの取組みが一層強化され、自転車利用が注目されている
- 公共的な交通であるシェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポートの設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進している
- 自転車分担率が25%と政令都市で最も高く、全国平均の約10%を大きく上回っており、日常の移動手段として定着しているが、安心して自転車が走行できる環境や、道路利用者の安全意識の醸成が十分とは言えない状況
- 令和6（2024）年度までの自転車通行環境整備により、市内中心部の幹線道路を中心に約67kmの自転車ネットワークを整備した
- 広域的な自転車通行環境整備事業計画（大阪府・京都府・大阪市・堺市）により、淀川リバーサイドサイクルラインや大和川リバーサイドサイクルライン等の広域サイクルラインを整備した
- 大阪・関西万博開催中の半年間で、国内外から多数の来訪者が本市を訪れ、サイクリングに関するイベントも開催されるなど、都市魅力を各地に発信した

以上の状況を踏まえ、裏面の自転車活用推進施策を推進する。

大阪市自転車活用推進計画（改定素案）【概要版】

チャリのチカラで、快適・健やか・魅力都市

自転車を安全・快適に利用できる環境を整え、自転車の役割を拡大し、環境にやさしく、市民が豊かで健康に暮らせる「魅力ある都市」をめざす

5つの目標を設定

目標

①利用環境

安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現

【指標】
・新たに約25kmの自転車通行環境整備をめざす

②安全安心

自転車事故のない安全で安心なまちの実現

【指標】
・自転車関連事故の件数を、R7の指標値から10%減の3,060件/年以下をめざす

③移動環境

自転車交通の役割拡大による地域の良い移動環境の形成

【指標】
・全鉄道駅の徒歩圏（約250m圏）にシェアサイクルポートの確保をめざす

④健康・脱炭素

自転車利用の促進による活力ある健康寿命社会や脱炭素社会の実現

【指標】
・平均寿命の伸びを上回る健康寿命の伸びをめざす
・温室効果ガス排出量を、平成25年度比50%削減をめざす

⑤観光地域づくり

サイクリング環境の整備による観光魅力の向上

【指標】
・観光客を含む自転車利用者のための大阪市サイクリングロードマップ（デジタル版）の視聴数、75万回/年をめざす

各目標に関連する共通施策

（1）良好な自転車ネットワークの形成

- ・環境にやさしい自転車の活用推進に向け、安全で快適な自転車ネットワークを形成する
- ・歩行者の安全を第一に、自転車利用者の安全性・快適性も確保した自転車通行環境の計画的な整備を推進する

（具体的取組）

1. 幹線道路等を中心とした自転車ネットワーク路線における車道通行を基本とした安全で快適な自転車通行空間の整備
2. 観光拠点等をつなぐレクリエーション等に資する広域サイクルラインのネットワーク形成

（2）路上駐車抑制

- ・自転車移動の阻害となる路上駐車を抑制する

（具体的取組）

1. 公共交通の整備促進
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

（3）自転車駐輪対策

- ・地域のニーズに応じた自転車駐輪場確保等の駐輪対策を推進する

（具体的取組）

1. 市営自転車駐輪場の整備
2. 附置義務等による民間自転車駐輪場の整備・適正利用の促進
3. 鉄道事業者へ自転車駐輪場整備の働きかけ
4. 案内誘導等による既存駐輪場の利用促進

（4）まちづくりと連携した総合的な取組の実施

- ・自転車利用環境について、まちづくりと連携した総合的な取組を実施する
- ・まちなかにおいて、シェアサイクルを活用した移動手段の拡充により、移動利便性の向上・回遊行動の増加をめざす

（具体的取組）

1. まちづくりと連携した自転車施策の促進
2. 生活道路等におけるエリアでの総合的な交通安全対策の実施
3. 地域特性に応じ、公共用地等を活用したシェアサイクルポートの整備促進による利便性・回遊性の向上

（5）交通安全思想の普及徹底

- ・交通安全思想の普及を徹底する

（具体的取組）

1. ライフステージに応じた交通安全教育の推進
2. 交通安全に関する普及啓発活動の推進
3. 民間等と連携した交通安全教育の推進

（6）災害時における自転車活用の推進

- ・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

（具体的取組）

1. 災害時における自転車の活用を推進

（7）交通手段のベストミックス

- ・シェアサイクルを活用した移動手段の拡充により、公共交通や自転車等の交通手段の最適な組み合わせ（ベストミックス）を実現し、駅から目的地までのラストワンマイルにおいて、公共交通を補完し、移動利便性の向上を図る
- ・まちなかにおいて、シェアサイクルを活用した移動手段の拡充により、移動利便性の向上・回遊行動の増加をめざす（（4）再掲）

（具体的取組）

1. 公共用地等も活用した駅前や駅前周辺駐輪場にシェアサイクルポートを整備促進し、公共交通機関との接続を強化
2. 地域特性に応じ、公共用地等を活用したシェアサイクルポートの整備促進による利便性・回遊性の向上（（4）再掲）
3. MaaS活用によるシェアサイクルの利用促進や利便性向上

（8）運動習慣の確立

- ・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

（具体的取組）

1. 自転車の活用を含めた運動による健康増進の啓発

（9）サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用

- ・サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用

（具体的取組）

1. 公共空間を活用したサイクルイベントを支援

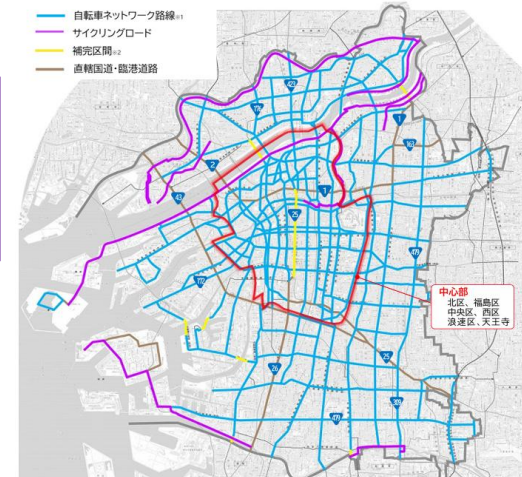
（10）移動の脱炭素化の促進

- ・自動車移動からエコな移動手段（自転車等）へ転換する

（具体的取組）

1. デコ活の啓発等を通じて、市民の行動変容の定着を推進し、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用促進のほか、自転車の活用促進により、移動の脱炭素化を図り、CO₂を削減

幹線道路等における自転車ネットワークイメージ



※自転車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

レクリエーションに資する広域サイクルラインのネットワークイメージ



▲紙マップ