



大阪市自転車活用推進計画

改定素案



1. 総論

- (1) 計画の位置づけ
- (2) 計画のビジョン・区域と計画期間
- (3) 計画改定に伴う現状整理
- (4) 本計画の基本的な考え方
- (5) 本計画へのシェアサイクルの位置づけ

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) 良好な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) 交通安全思想の普及徹底
- (6) 災害時における自転車活用の推進
- (7) 交通手段のベストミックス
- (8) 運動習慣の確立
- (9) サイクルスポートの振興等に向けた公共空間の活用
- (10) 移動の脱炭素化の促進
- (11) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成

4. 推進体制

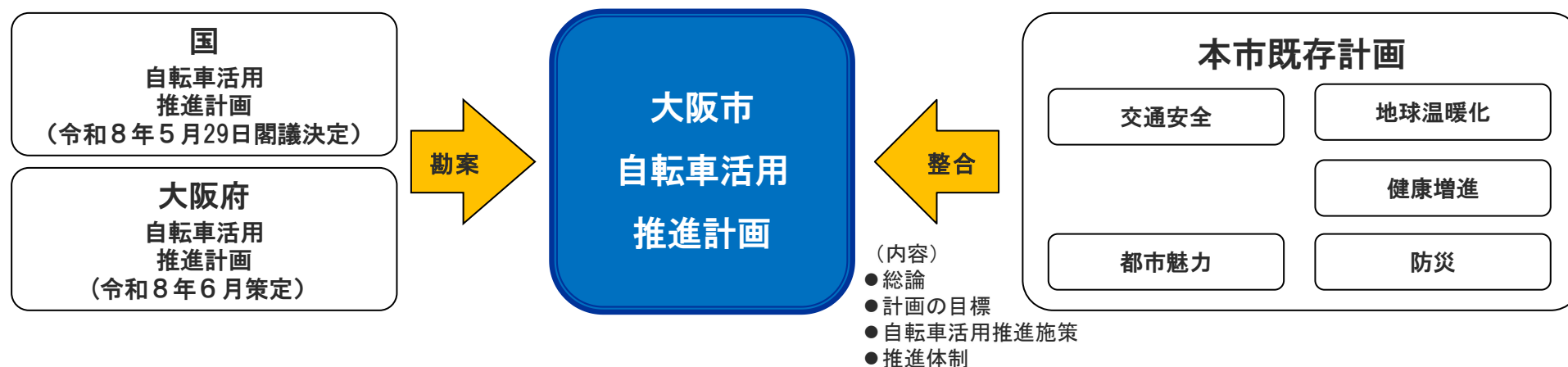
- (1) 計画の推進体制
- (2) 計画のフォローアップ及び見直し

1. 総論

- (1) 計画の位置づけ
- (2) 計画のビジョン・区域と計画期間
- (3) 計画改定に伴う現状整理
- (4) 本計画の基本的な考え方
- (5) 本計画へのシェアサイクルの位置づけ



- 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。
- 国および大阪府の自転車活用推進計画等を勘案し、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



◆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。

(2) 計画の目的・区域と計画期間

ビジョン

『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

区 域

《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、国計画と合わせ、令和12（2030）年度までとする
（施策によっては、長期的な視点に立った継続的な取り組みが必要）

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）

国の計画	計画期間(年度)
第3次自転車活用推進計画	2030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） 第12次大阪市交通安全計画を改定作業中	2021～2025 (2026～2030)
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
第2期スポーツ振興計画（経済戦略局） 第3期スポーツ振興計画を改定作業中	2022～2026 (2027～2031)
健康増進計画（健康局）	2024～2035
大阪都市魅力創造戦略2030（経済戦略局）	2026～2030
地域防災計画（危機管理室）	—
大阪市自転車通行環境整備計画	2026～2035

自転車の活用推進による都市魅力の向上

(3) 計画改定に伴う現状整理

1. 総論

5

本市の交通構造の特性

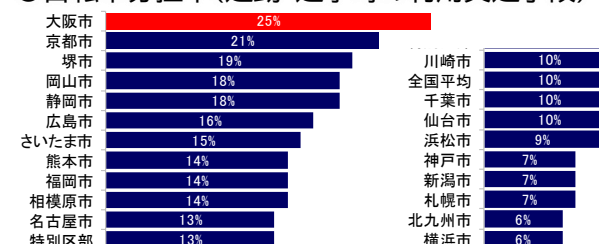
- 本市では、公共交通、徒歩、自転車といった低（脱）炭素な交通手段が全体の約9割を占め、自動車・自動二輪の構成比も約12%にとどまるなど、交通構造として脱炭素化が相当程度進展している。

本市における自転車利用の現状

- 本市では、自転車は身近な移動手段として、通勤・通学等、日常生活のさまざまな場面で幅広く利用

**通勤・通学時の自転車分担率が、
政令市・特別区で最高、全国平均の250%**

○自転車分担率(通勤・通学時の利用交通手段)



※「利用交通手段の種類数・利用交通手段、居住地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15歳以上）」のうち、【居住地】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。

出典：令和2（2020）年国勢調査

本市の都市内交通における自転車の役割

- 本市では、公共交通とともに自転車の利用が進んでおり、低（脱）炭素な交通手段が9割に達している
- 本市における自転車は、短中距離の移動における環境にやさしい交通手段として重要な役割を担っている

○人の1日の動きの例



出典：大阪市内における人の動き 令和3（2021）年3月

○代表交通手段構成比(平日)

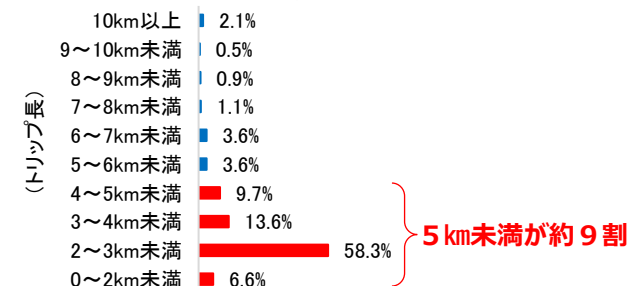
大阪市は、低（脱）炭素な交通手段が9割



出典：大阪市内は、令和3（2021）年近畿圏パーソントリップ調査
全国平均は、令和3（2021）年全国都市交通特性調査
(財)山梨総合研究所HPより

○自転車のトリップ長の分布

大阪市内発着の自転車トリップ長の分布
(全トリップ数に対する割合)



出典：令和3（2021）年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 本計画の基本的な考え方

このような本市の交通構造の特性を踏まえ、本計画では、自転車利用の量的拡大を主目的とするのではなく、これまでの安全性・快適性の向上や交通秩序の確保に加え、シェアサイクルの活用による利便性向上といった質の向上に資する施策等を展開する。

(5) 本計画へのシェアサイクルの位置づけ

国の第2次自転車活用推進計画（令和3年5月28日閣議決定）におけるシェアサイクルの位置づけ

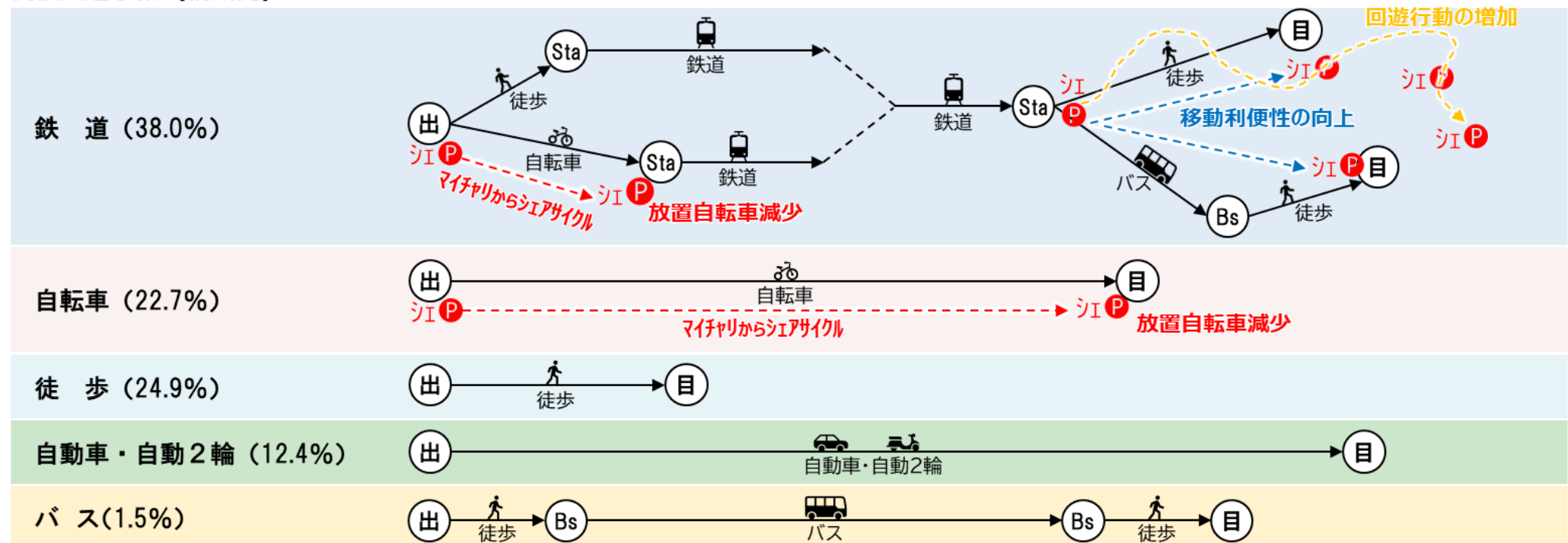
- シェアサイクルと公共交通機関の接続強化やポートの設置推進等によりシェアサイクルの普及促進を位置づけ

本市におけるシェアサイクル実証実験

- 国の自転車活用計画を踏まえ、本市では、令和3（2021）年以降に各区による公有地を活用したシェアサイクルポート設置の実証実験を実施し、移動利便性および回遊性の向上や放置自転車対策への寄与といったシェアサイクルの有効性を確認

- 移動利便性および回遊性の向上や放置自転車対策への寄与をめざし、市全体へシェアサイクルポートを展開していくことを本計画に位置づけ

代表交通手段（構成比）



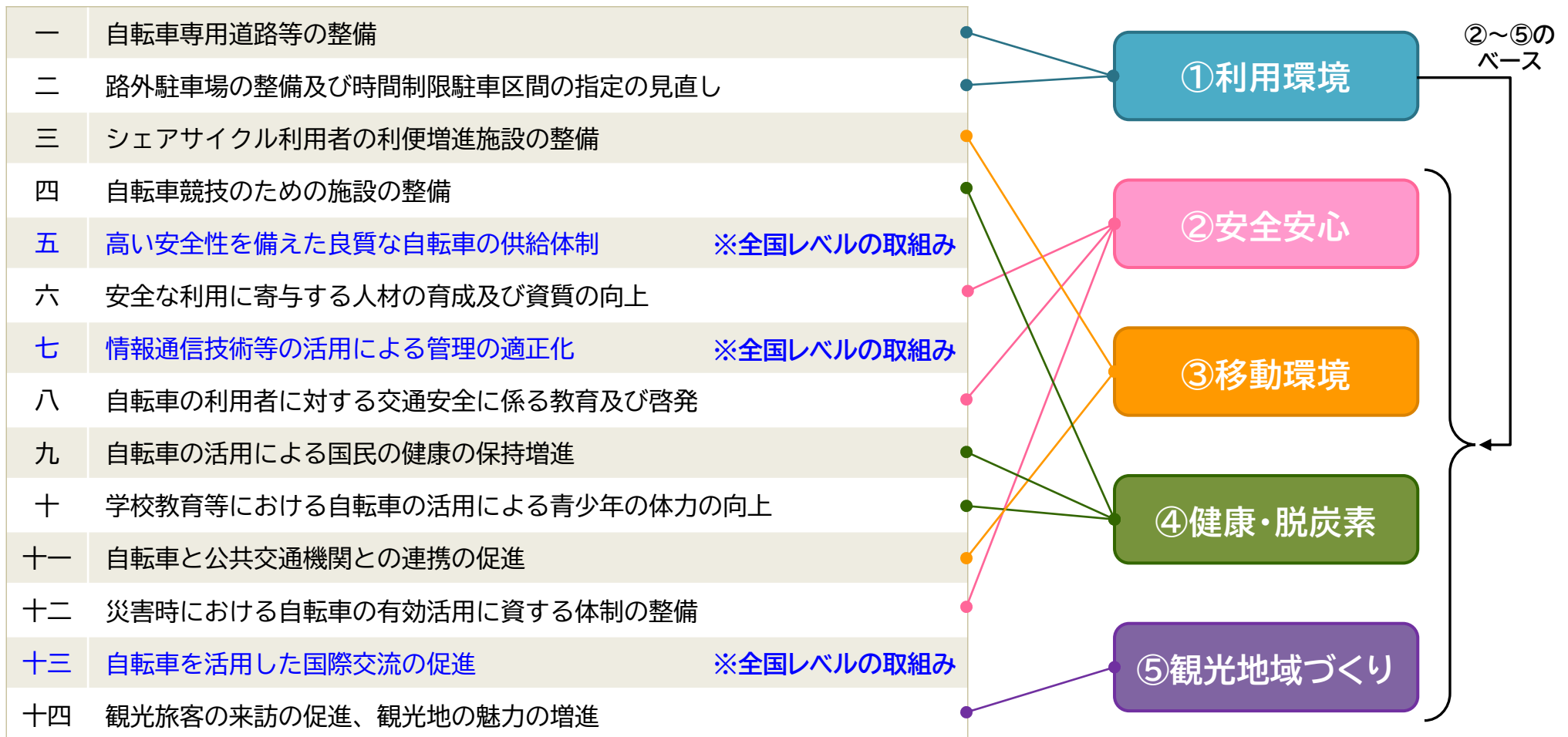
2. 計画の目標

- (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走行環境、②安全安心、③移動環境、④健康・脱炭素、⑤観光地域づくりの5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





① 利用環境

全国状況

- 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であり、地方公共団体における自転車ネットワーク等に関する計画策定を促している
- 令和6(2024)年度末時点での車道通行を基本とした自転車通行空間は全国で9,841km整備されるも、自転車道・自転車専用通行帯での整備は1割程度
- 自転車の通行空間創出が一層進むよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省・警察庁）」が令和6(2024)年6月に改定され、道路空間再配分手法や路上駐停車対策事例等が示された

本市の実情・取組み

- 市内中心部で約67kmの自転車通行環境を整備した（また、車道を通行する自転車も安全な整備形態が求められている）
- 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に取り組んでいる
- 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組みが必要
- 自転車の通行空間整備について、まちづくりと連携した効率的な整備（自転車通行環境・駐輪対策・利便性と回遊性の向上）が必要

施策分野の目標

安全で快適な走行環境の整備による良好な自転車利用環境の実現

目標の実現に向けた課題

- 安全で快適な自転車ネットワークの形成
- 自転車利用者の安全性・快適性の確保
- 自転車移動の阻害となる路上駐車の抑制
- 地域ニーズに応じた自転車駐輪対策
- まちづくりと連携した総合的な取組
- 移動利便性・回遊性の向上



② 安全安心

全国の状況

- 令和6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。
- 過去10年間で自転車に関係する事故件数が約32%減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は1.2倍となり、増加傾向
- 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
- 交通安全教育・啓発活動の徹底により、ヘルメット着用率の向上を目標とする。
- 過去10年間で自転車に関係する事故件数が約35%減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は約1.2倍となり、増加傾向
- 大阪市業務継続計画等に、自転車も活用した職員参集を明示

※ 参考

大阪府は、ヘルメット着用率 7.2%（令和7年6月：全国平均21.2%）→ 学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用推進等により、毎年
の調査において、前年以上の着用率の向上を目指す。

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
- 災害時における自転車活用の推進



③ 移動環境

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
- 手軽な自転車等のシェアリングサービスが普及し、多数のシェアサイクルポートが設置されている

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
- 公共交通との接続強化による移動の円滑化が必要
- 目的地まで移動しやすい環境の仕組み整備が必要

施策分野の目標

**自転車交通の
役割拡大による
良好な移動環境の実現**

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による移動利便性の向上



④ 健康・脱炭素

全国状況

- 身体活動・運動の不足は、喫煙、高血圧に次いで、非感染性疾患による死亡に対する3番目の危険因子であることが示唆されている
- 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
- 2050年カーボンニュートラル実現は重要な課題で、国民の行動変容・ライフスタイル転換を後押しするデコ活の展開・推進等により、環境意識が高まっている

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、生活習慣病の予防など健康づくりの推進に取り組んでいる
- 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
- 市民の行動変容の定着のため、自動車移動から、エコな移動手段（自転車等）への転換が必要

施策分野の目標

自転車利用の促進による
活力ある健康長寿社会や
脱炭素社会の実現

目標の実現に向けた課題

- 運動習慣の確立
- サイクルスポーツに活用可能な空間の確保
- エコな移動手段への転換



⑤ 観光地域づくり

全国状況

- 人口が減り、少子高齢化が進む中、交流人口・関係人口の拡大は地域の活力の維持・発展に不可欠
- コロナ禍を経た旅行需要の変化では、世界の旅行者の約71%がサステナブルな旅行に関心があり、世界的に「持続可能な観光」への関心が高まっている
- 大阪・関西万博の開催期間中、国内外から約2,900万人以上が来阪

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2030では、自転車で周遊できるサイクリング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

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

(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。

施策分野ごとに5つの目標を設定

各施策分野の目標	①利用環境	②安全安心	③移動環境	④健康・脱炭素	⑤観光地域づくり
	目標① 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	目標② 自転車事故のない 安全で安心な まちの実現	目標③ 自転車交通の 役割拡大による 地域の良好な 移動環境の形成	目標④ 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	目標⑤ 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	●各目標に関連する 共通課題 ●安全で快適な自転車ネットワークの形成 ●自転車移動の阻害となる路上駐車抑制 ●移動利便性・回遊性向上	●交通安全思想の 普及徹底 ●災害時における 自転車活用の推進	●公共交通や自転車等 との交通手段の最適 な組み合わせによる 移動利便性の向上	●運動習慣の確立 ●サイクルスポーツに活 用可能な空間の確保 ●エコな移動手段への 転換	●多様な楽しみ方がで きる周遊・滞在都市 の形成
施策 (具体的取組)	(1) 良好な自転車ネットワー クの形成 (2) 路上駐車抑制 (3) 自転車駐輪対策 (4) まちづくりとの連携した 総合的な取組の実施	(5) 交通安全思想の普及徹底 (6) 災害時における自転車 活用の推進	(7) 交通手段のベストミックス	(8) 運動習慣の確立 (9) サイクルスポーツの振興等 に向けた公共空間の活用 (10) 移動の脱炭素化の促進	(11) 多様な楽しみ方ができる 周遊・滞在都市の形成

3. 自転車活用推進施策

- (1) 良好な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) 交通安全思想の普及徹底
- (6) 災害時における自転車活用の推進
- (7) 交通手段のベストミックス
- (8) 運動習慣の確立
- (9) サイクルスポートの振興等に向けた公共空間の活用
- (10) 移動の脱炭素化の促進
- (11) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成

【現状】

- 本市では、昭和48（1973）年度から市内周辺部の幹線道路を中心に歩道をカラー化した自転車歩行者道等の整備を進めて来た。その後、平成28（2016）年7月に「大阪市自転車通行環境整備計画」を策定し、市内中心部の幹線道路を中心に車道通行を基本とした自転車通行環境整備を実施してきており、令和6（2024）年度末に幹線道路における自転車ネットワークが概成した。
- また、令和7（2025）年大阪・関西万博を契機に、国内外からの多様な来訪者が安全・快適に府内各地を周遊できる環境の整備に向けて、広域的な自転車通行環境の充実を図るため、「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）に取り組み、淀川リバーサイドサイクルライン・大和川リバーサイドサイクルラインなど4つの広域サイクルラインを対象に、統一した案内サイン等の設置を完了した。

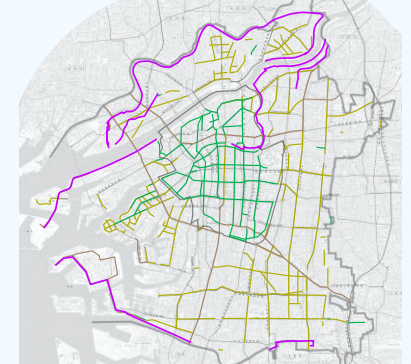
【課題】

- 自転車ネットワークの完成に向けて、市内中心部に加えて周辺部の幹線道路やその他の生活道路も含めた自転車通行環境の整備が必要である。

【指標】

- 新たに約25kmの自転車通行環境整備をめざす

幹線道路等における
自転車ネットワーク整備状況(令和7(2025)年)



広域的な自転車通行環境整備事業計画
の案内サイン等の設置状況



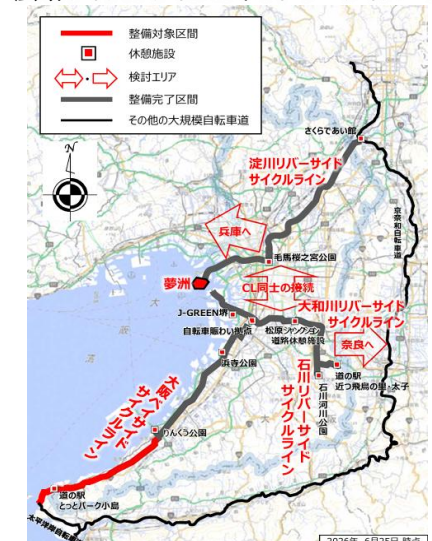
施策の概要

- 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
- 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

(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サイクリングロードネットワークの形成

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



【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（2006）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。

大阪市内の鉄道整備及びPT調査状況

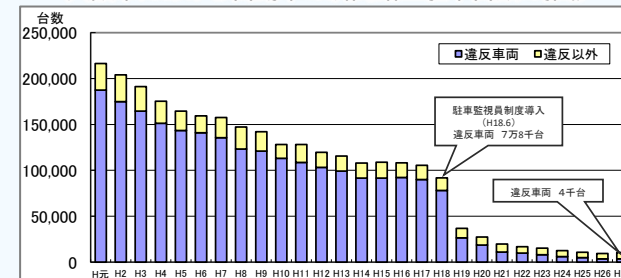
年	1990	1997	2000	2006	2008	2009	2010	2019	2020	2021
開業鉄道名	JR東 西線	JR東 西線 (全線) 地下鉄 見線		地下鉄 今里 筋線	JR おお さか 東線	京 阪 中 之 島 線	阪 神 な ん ば 線	JR 全 線 (予 定)		な に わ 筋 線 (予 定)
P T 調 査	★		★				★	★	★	★

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]

大阪市における自動車の瞬間路上駐車台数の推移



出典：大阪の交通白書

施策の概要

■ 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

- ・ なにわ筋線は、大阪駅（うめきたエリア）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。
- ・ 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

(具体的取組)

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

- ・ 大阪市内の市営駐車場情報を本市ホームページで情報提供。
- ・ 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。

【現状】

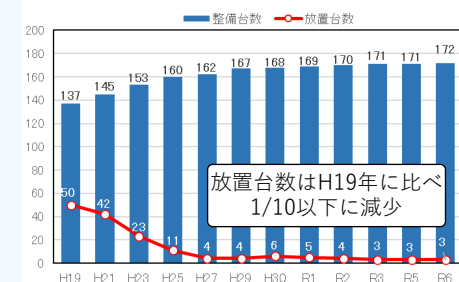
- 大阪市では、1人あたりの自転車保有台数が政令市でトップレベルとなるなど利用ニーズが高く、総台数で約200万台の自転車が大量の駐輪需要を生み出している。
- 平成19（2007）年には駅周辺の放置自転車台数が内閣府調査で約5万台となり全国ワースト1であったが、啓発・撤去・自転車駐車場整備を組み合わせた総合的な放置自転車対策に取り組んだ結果、平成27年には、ピーク時の1/10以下となる約4千台にまで減少した。
- しかしながら、平成27（2015）年以降ほぼ横ばいの状況が続いている。

【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。
- 自転車駐車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。

自転車保有台数の比較
(令和4(2022)年)

保有台数 (上位5都市)	保有台数
大阪市	1,903 (千台)
堺市	1,524 (千台)
横浜市	1,358 (千台)
名古屋市	1,192 (千台)
京都市	846 (千台)

大阪市の駅周辺における自転車駐車場整備台数
と放置台数の推移[国交省調査基準]

駅周辺の自転車駐車場整備状況

- 鉄道駅周辺に自転車駐車場（総整備台数：約172,000台 2025年3月末現在※鉄道事業者整備含む）を整備。
- 「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）による自転車駐車場（総整備台数：約299,800台 2024年3月末現在）を整備。
- 新線整備の際などに自転車駐車場整備について、鉄道事業者へ働きかけを行い、自転車駐車場整備の促進を図ってきた。

施策の概要

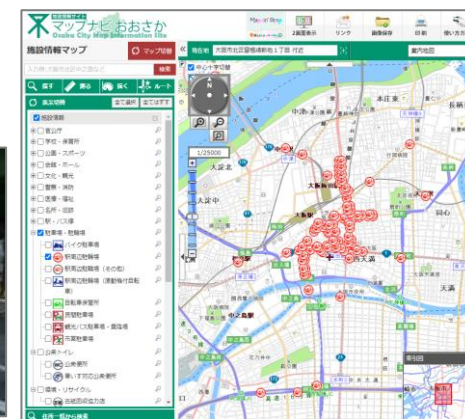
■ 地域のニーズに応じた自転車駐車場確保等の駐輪対策を推進する

(具体的取組)

1. 市営自転車駐車場の整備
(引き続き、自転車駐車場が不足が生じている地域等において、必要な自転車駐車場の整備を実施。)
2. 附置義務等による民間自転車駐車場の整備・適正利用の促進
(引き続き、附置義務自転車駐車場の整備を推進するとともに、民間自転車駐車場の整備促進に向け、民間動向等の把握調査を行う。また、附置義務自転車駐車場の適正運用を確認するための立入検査体制を充実させ、施設側とも連携して、附置義務自転車駐車場の適正運用・利用促進を図る。)
3. 鉄道事業者へ自転車駐車場整備の働きかけ
(今後も引き続き働きかけを行い、鉄道駅周辺の自転車駐車場整備の促進を図る。)
4. 案内誘導等による既存自転車駐車場の利用促進
(引き続き、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。また、デジタルマップや、自転車駐車場運営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。)



▲サイクルサポーターの啓発活動



▲マップナビおおさか(駅周辺自転車駐車場)

出典：大阪市ホームページ

【現状】

- 自転車通行環境の整備や自転車駐車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、大規模なまちづくり事業に合わせて行く必要がある。
- まちづくりと連携した自転車通行環境の整備は、御堂筋の道路空間再編事業やうめきた等の区画整理事業等で実施してきた。
- 近年、シェアサイクルの利用が普及してきており、鉄道駅や民間施設等におけるシェアサイクルポートが増加している。

【課題】

- 自転車通行環境の整備や自転車駐車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。
- 生活道路における歩行者、自転車の総合的な安全対策が必要。
- シェアサイクルの利便性向上のためには、更なるポート整備が必要。



まちづくりと連携した自転車通行環境の整備事例



生活道路における通過交通の抑制(ゾーン30プラス)

施策の概要

- 自転車通行環境の整備や自転車駐輪対策等について、まちづくりと連携した総合的な取組を実施する
- 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を実施する

(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



▲シェアサイクルポート(大阪市役所)

【現状】

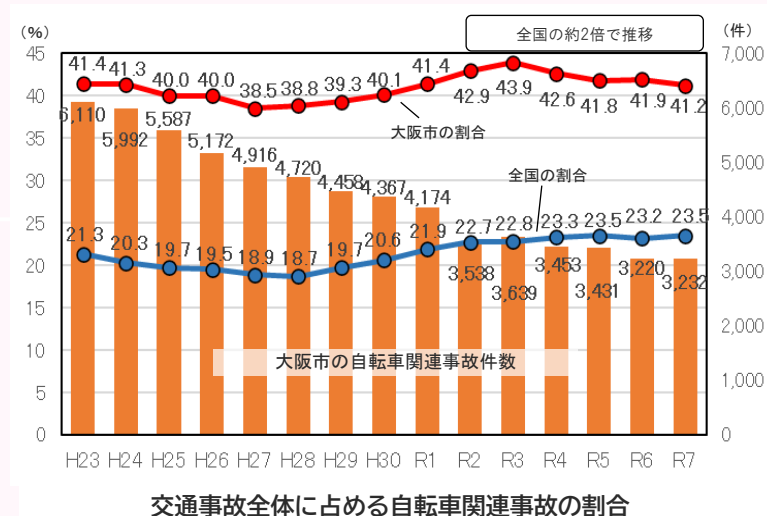
- 大阪市内の自転車関連事故件数は減少しているものの、大阪市における自転車の保有台数は多く、全交通事故件数に対する自転車事故件数の占める割合は約4割であり、全国（約2割）の2倍である。
- 自転車による交通事故の大半は、交差点及びその付近で発生しており、安全不確認が主な原因である。

【課題】

- 自転車を守るべき交通ルールや違反行為がもたらす交通事故の危険性について、交通安全教育等を通じて、幅広い世代への周知が必要
- 自転車ヘルメットの着用をはじめとし、近年の改正道路交通法（自転車の酒気帯び運転及び運転中のながらスマホに対する罰則強化、また、一定の交通違反に対する青切符の適用）等に対する広報啓発が必要

【指標】

- 自転車関連事故の件数を、R7の指標値（3,400件/年）から10%減の3,060件/年以下をめざす



施策の概要

■ 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
 - ・ 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、警察署等と連携し、未就学児から高齢者まで、ライフステージに応じた交通安全教育を実施
2. 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・ 大阪市ホームページやLINE、X等のSNS、またデジタルサイネージ等の各種広報媒体を活用した広報啓発を実施するとともに、各季の交通安全運動とリンクした交通安全イベント等を実施
3. 民間等と連携した交通安全教育の推進
 - ・ 民間企業等と連携した交通安全教室や効果的な広報啓発を実施



▲自転車ルールブックの作成・配布



▲各種広報媒体を活用した広報啓発



▲ライフステージに合わせた交通安全教育



▲民間企業等と連携した効果的な交通安全教室

【現状】

- 平成30（2018）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。



東日本大震災時の都内の様子(東京都撮影)

施策の概要

- 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

（具体的取組）

1. 災害時における自転車の活用を推進

- ・ 2022年3月に策定した「大阪市業務継続計画（第2.0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。

大阪市業務継続計画
（第2.0版）

職員の参集方法

本市職員は、（中略）直ちに定められた動員先に参集する。その際は、自転車の活用など、できる限り早期に到着するための有効な手段（自動車・バイクを除く）を用いるものとする。

【現状】

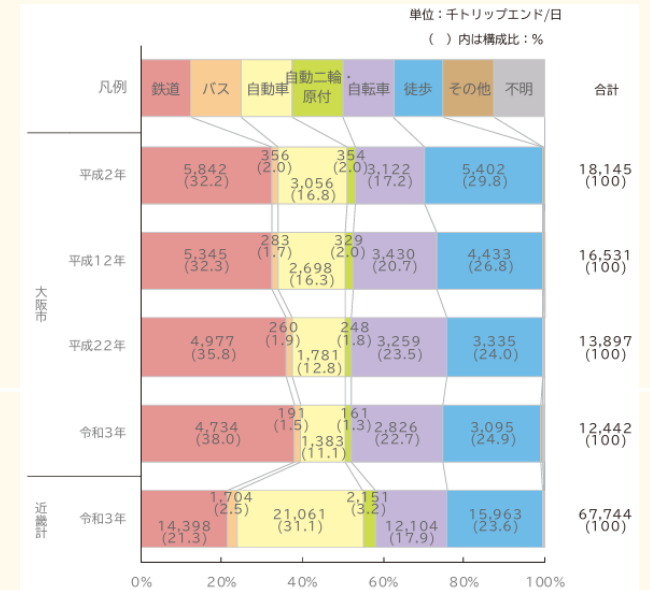
- 大阪市では、快適な都市環境との調和を図りながら、生活の利便性や都市活動を支えるため、公共交通を基本とした都市内交通の整備を進めている。
- 令和3（2021）年度の公共交通分担率は、近畿圏全体が約24%であるのに対し、大阪市では約40%と高く、公共交通が都市交通の中心的役割を担っている。
- 一方で、鉄道駅などから目的地までの「ラストワンマイル」については徒歩での移動が中心であり、移動の利便性確保が課題となる場面もある。近年はシェアサイクルの普及により、このラストワンマイルを補完する新たな移動手段として期待が高まっている。

【課題】

- ラストワンマイルの移動手段としてシェアサイクルを十分に活用するためには、更なるポート整備が必要不可欠であり、そのためには利便性の高い場所にポートを配置をする必要がある。
- シェアサイクルを含む複数の交通手段の連携による利便性の向上を図る必要がある。

【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



平日トリップの代表交通手段構成比の推移(平成2年～令和3年)

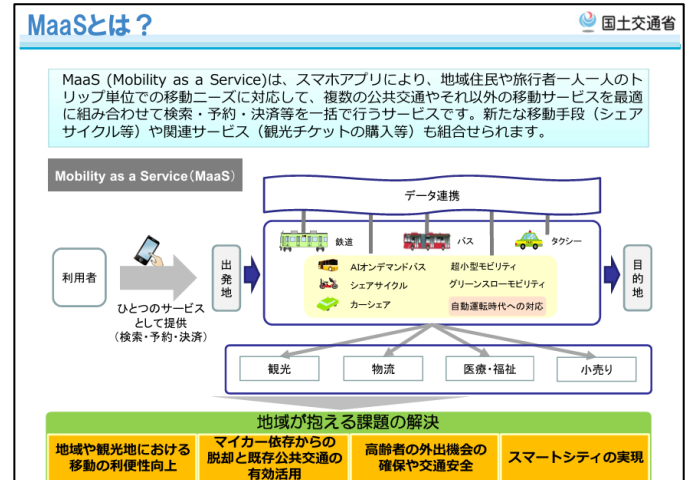
資料：第3～6回近畿圏パーソントリップ調査（第3回調査圏域内の集計）

施策の概要

- 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

(具体的取組)

1. 公共用地等も活用した駅前や駅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
3. MaaSの活用によるシェアサイクルの利用促進や利便性向上



【現状】

- 令和6（2024）年の大阪市の死亡順位は、1位がん、2位心疾患、3位老衰、4位肺炎、5位誤嚥性肺炎となっており、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4割強を占める。
- 男女差はあるものの、40歳代までの若い世代での運動実施率が低い傾向がある。

【課題】

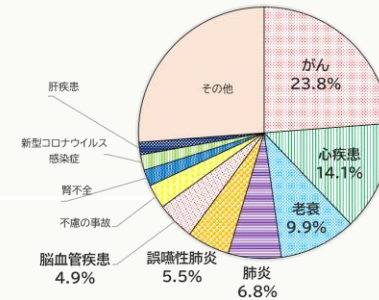
- 身体活動・運動の不足は、生活習慣病による死亡へとつながる危険因子の一つである。
- 自転車は市民にとって身近な乗り物であり、運動習慣の確立に向けては、サイクルスポーツや自転車通勤等を含む身体活動・運動の意義と重要性の周知啓発が必要。

【指標】

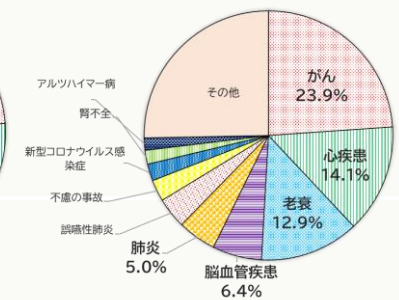
- 健康寿命の延伸をめざす
健康寿命：男性77.22歳・女性82.86歳（令和4年度）
→平均寿命の延びを上回る 健康寿命の延び（令和17年度）
- 軽く汗をかく運動の継続者の増加をめざす
20～64歳：男性33.6%・女性24.3%（令和4年度）→男女とも40.0%（令和17年度）
65歳以上：男性41.6%・女性37.7%（令和4年度）→男女とも50.0%（令和17年度）

大阪市の死因別死亡割合（2024（令和6）年）

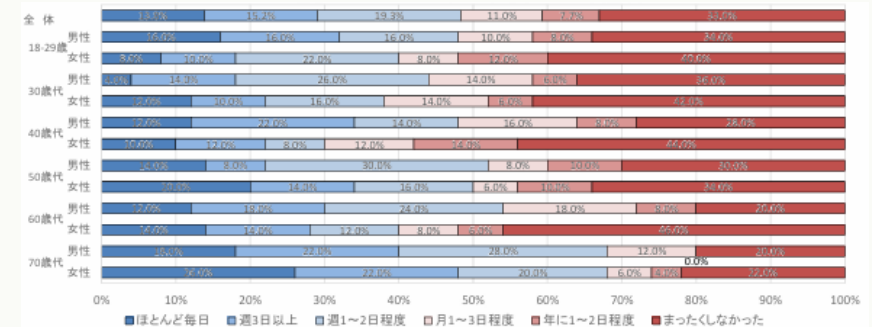
【大阪市】



【全国】



大阪市の年代別スポーツ実施率



資料：大阪市「民間ネット調査」/令和7年度

施策の概要

- 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

（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

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

運動には、死亡やがんのリスクを減らす効果も。大切なのは、「今より少し多く動く」こと。
毎日たった10分プラスするだけで、ぐんと健康アップ！

① まずは、できることから始めよう

成人

- 毎日60分以上、歩く・動く
目安は1日8,000歩以上
家事や通勤など、体を動かすことを意識
- 週60分以上の運動
息がはずみ、汗をかくくらいの運動を

シニア

- 毎日40分以上、歩く・動く
目安は1日6,000歩以上
- 週60分以上の運動
さまざまな動きのある運動がおすすめ。
ダンスや体操、球技、登山やハイキングも◎

② 週2～3回の筋トレも忘れずに

- 「筋トレ」と「有酸素運動」の組み合わせでさらに効果UP
- 胸、背中、下肢等の大きな筋肉を全身まんべんなく
- マシンやダンベル、腕立て伏せやスクワットなど、どれでもOK

③ ストップ！座りっぱなし

- 座りっぱなしは、死亡リスクが高まります
30分に1回は立ち上がって、軽く体を動かそう！

身体活動・運動についてもっと詳しく知りたい方はこちら>

資料：すこやかPARTNER通信第42号より

【現状】

- 大阪市では淀川・神崎川・大和川等の河川沿いにおいて、レクリエーションや健康増進を目的に約60kmのサイクリングロードを整備している。
- 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。

【指標】

- 公共空間を活用したサイクルスポーツイベントの支援として、1回/年の開催をめざす



大阪城トライアスロン(大阪城公園)

- 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。

施策の概要

■ 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

(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



大阪市の自転車利用環境

【現状】

- 本市は「大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕（改定計画）」において、令和32（2050）年の「ゼロカーボンおおさか」の実現を長期目標に掲げ、令和12（2030）年度までに市域の温室効果ガス排出量を平成25（2013）年度から50パーセント削減するため、地球温暖化対策の取組みを推進している。

- 移動の脱炭素化（大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕より抜粋）

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を削減します。また、自動車からのCO₂排出削減を図るため、次世代自動車の中でも特に電動車の普及を促進します。

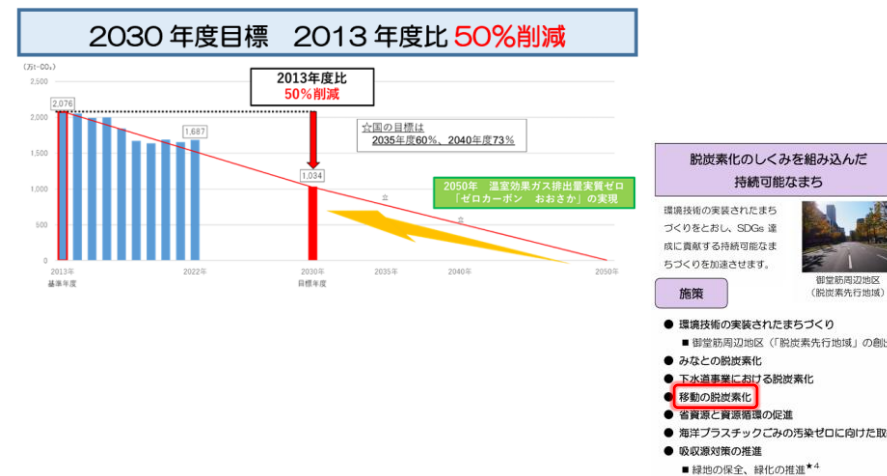
【課題】

- 地球温暖化により引き起こされる様々な影響を防ぎ、2050年の「ゼロカーボンおおさか」というよりよい未来社会を実現していくためには、わたしたちが自らのライフスタイルを見直していくことが必要

【指標】

- 令和12（2030）年度までに市域の温室効果ガス排出量を平成25（2013）年度から50パーセント削減する

2050年の「ゼロカーボンおおさか」に向けたイメージ



資料：大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕（改定計画）第3版

施策の概要

- 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



【現状】

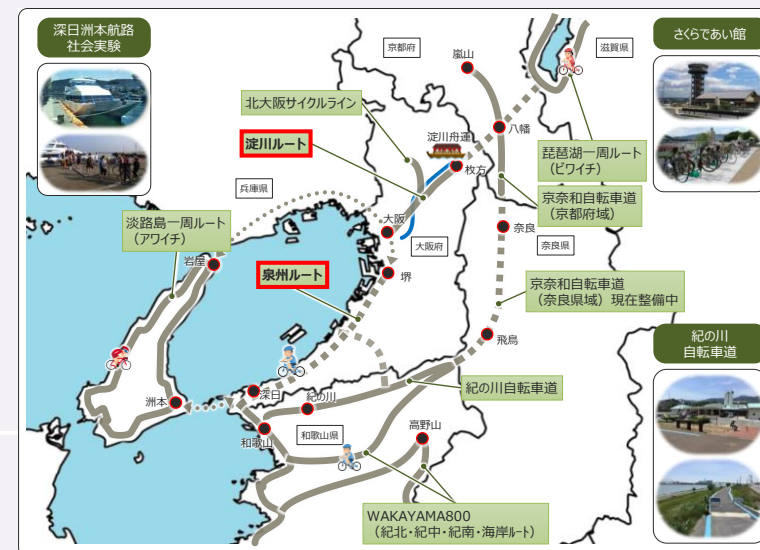
- 近年、全国的にサイクルツーリズムの機運が盛り上がりとともに、シェアサイクルなどが普及してきている。
- 市内のサイクリング環境としては、淀川や大和川、神崎川などの河川沿いを中心に約60kmのサイクリングロードが整備されており、大阪府域や京都府を含めた自転車での周遊が可能となっている。
- 令和7（2025）年大阪・関西万博を契機に、国内外からの多様な来訪者が安全・快適に府内各地を周遊できる環境の整備に向けて、広域的な自転車通行環境の充実を図るため、「広域的な自転車通行環境整備事業計画」（大阪府・京都府・大阪市・堺市）に取り組み、淀川リバーサイドサイクルライン・大和川リバーサイドサイクルラインなど4つの広域サイクルラインを対象に、統一した案内サイン等の設置を完了した。

【課題】

- 本市の観光魅力を向上させるため、市内のサイクリングロードを多くの方々に知ってもらって使ってもらふ必要がある。
- 今後さらに、安全・快適に府内各地を周遊できる環境の拡大に向けて、新たな広域サイクリングロードの設定や案内サインや休憩スポットの充実が求められる。

【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ガイドマップ(デジタル版)の視聴数、75万回/年をめざす



資料：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)」

施策の概要

- 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

(具体的取組)

1. サイクリングロードガイドマップ等による観光客に対するプロモーション
2. 広域サイクルラインにおける、関連機関との連携による統一した案内サイン等の整備や、サイクリストの休憩スポットの充実・周知



毛馬桜ノ宮公園(南天満エリア)の休憩施設

- ・ 観光客が訪れる機会の多い、各観光案内所にて、ガイドマップを配架。



案内サイン等の設置状況

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（平成30（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。

