




大阪市における現在の取り組み



自転車利用の極めて高いポテンシャル

市域の地形は平坦で、自転車が利用しやすい

自転車分担率は、政令市ナンバー1。

中心部の自転車利用は増加中。

大阪市の自転車保有台数は約225万台(H25、自転車産業振興協会推計)となっており、**約1.2人に1台**の割合で所有している。また、1世帯当たりの自転車保有台数では、政令市の中でさいたま市に次いで2番目に多い。

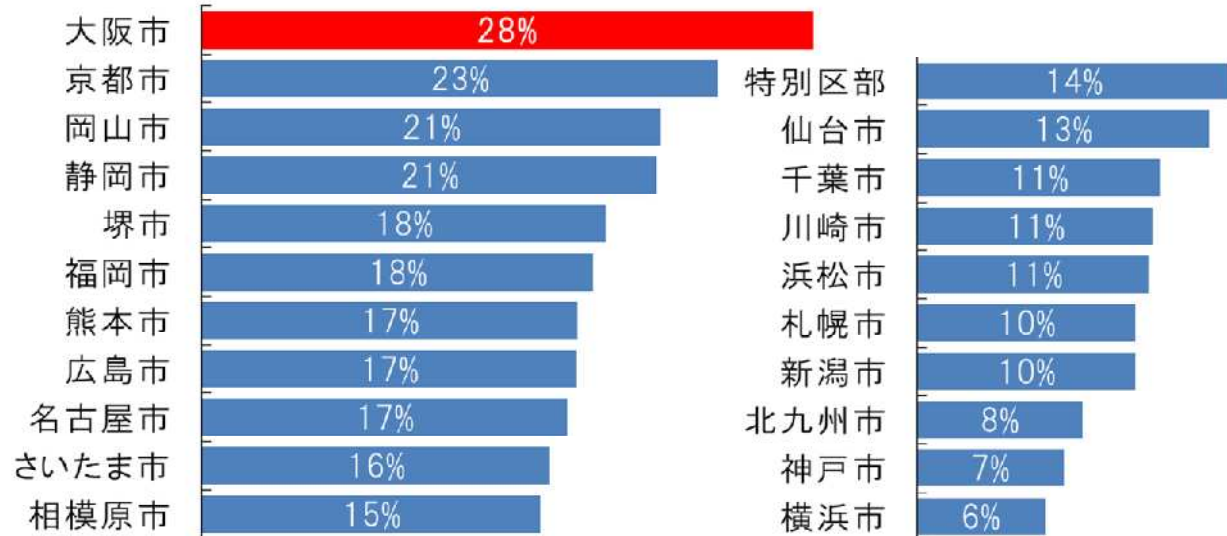
河川敷等を活用した**約50kmの既存自転車道**



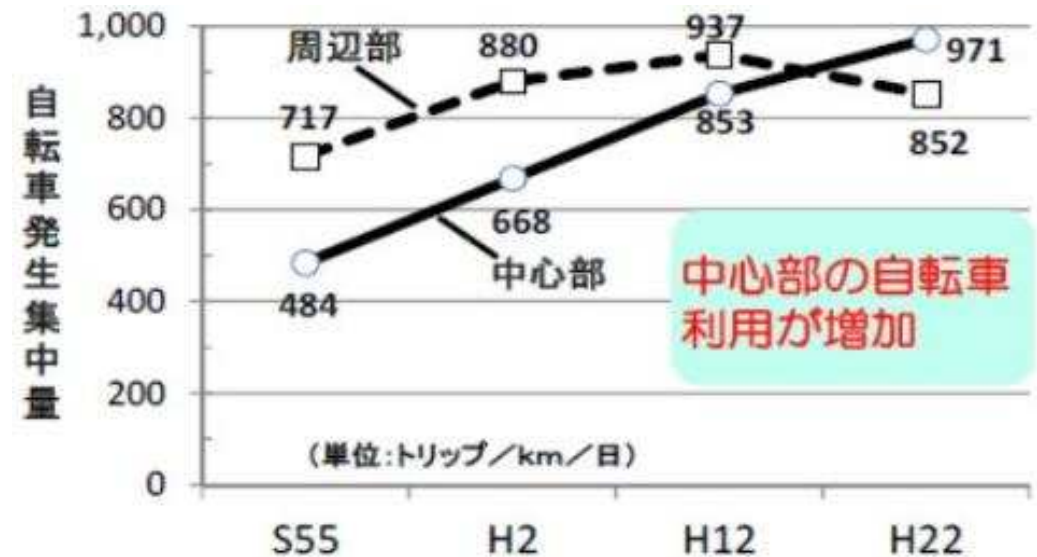
西淀川区(大野川緑陰道)

自転車交通については、本市の移動手段として極めて重要！

自転車分担率の比較 (通勤・通学時の利用交通手段)



自転車利用の増加(中心部)



現在の取り組み 自転車施策の基本的考え方

取組みの考え方

有識者による自転車施策検討会議を開催

自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方（H24.3）

自転車を「とめる」

鉄道駅周辺の
きめ細かい駐輪対策
中心市街地等における
駐輪対策

自転車で「はしる」

市内中心部における
自転車走行環境対策
観光目的を想定した
自転車走行環境対策

自転車を「きちんとつかう」

自転車管理責任の明確化
自転車利用のルール教育
/ 学習機会の創出

駐輪場の確保

- ・ 駅周辺における整備
- ・ 附置義務条例の改正

区主体の地域事情に
応じた駐輪場確保

自転車通行環境整備

- ・ 都心部における自転車
レーンの整備(安全な道)
- ・ 利用者ニーズを踏まえた
快適で楽しい道

**交通管理者と連携した
啓発**

- ・ スマイルサイクルフェスタ

大阪府自転車安全条例
の制定（H28.4）

最近の取組み

現在の取り組み「とめる」について

放置自転車の状況

問題であった**放置自転車は、約10年で1/10**

引き続き、自転車の適正利用を推進

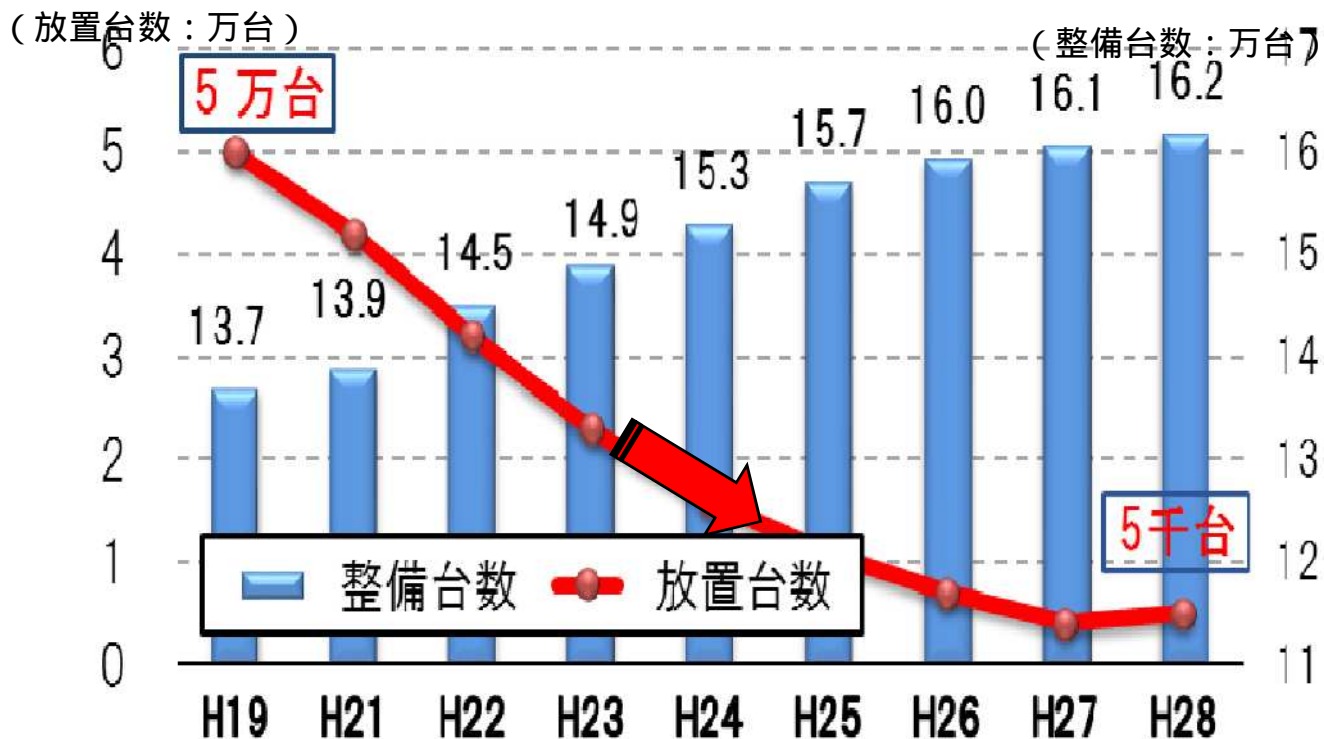
整備前



整備後



放置台数の推移（鉄道駅周辺・内閣府調査）



他都市比較のため、全国で統一ルールによる調査
駅周辺の放置自転車の台数が100台以上の駅の台数の合計

現在の取り組み(「はしる」について)

本市がめざす将来的な自転車ネットワーク

本市の都市計画では、
中心部は0.5km間隔、周辺部では1km間隔
の幹線道路が整備される予定

幹線道路に自転車通行環境を整備

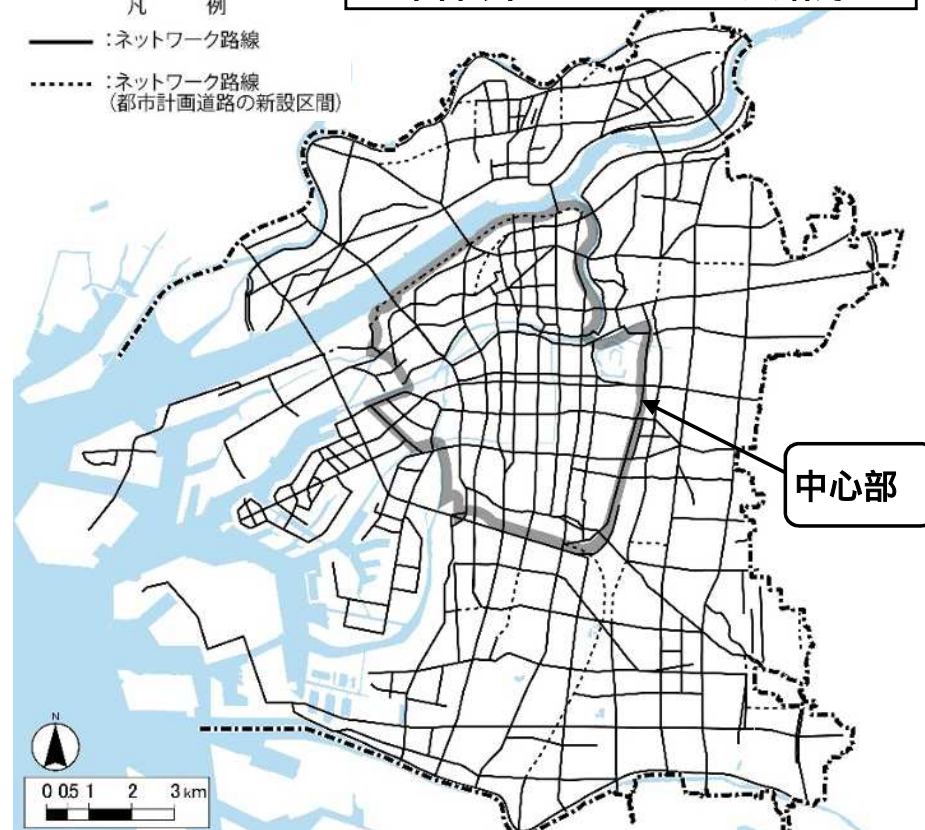
高密度な自転車ネットワークが形成



本町通(中央区)

自転車ネットワーク路線

- 凡 例
- : ネットワーク路線
 - - - : ネットワーク路線
(都市計画道路の新設区間)



中心部

基本方針 : 中心部の幹線道路に重点をおいた自転車通行環境の整備に取り組みます。

整備の形態 : 「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、車道内に自動車と自転車が分離された自転車レーン(幅員1m以上)を整備します。

整備の進め方 : 優先的に整備を進める自転車ネットワーク路線(概ね1km間隔の幹線道路)を対象に、整備効果の早期発現をめざして、段階的に自転車の通行環境を充実していきます。

現在の取り組み(「はしる」について)

目的	利用者	自転車	起終点	本市の施策
通勤通学	地域住民	保有自転車	自宅～駅 自宅～会社	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の確保 / 放置自転車の撤去(放置自転車対策) ・自転車レーンの整備(交通安全対策) <p><u>道路管理者目線</u></p>
業務	従業員	保有自転車 コミュニティサイクル	オフィス等	
<u>観光</u>	観光客	コミュニティサイクル	交通拠点・集客施設等	<p><u>新しいニーズを踏まえ</u></p> <p><u>利用者目線での検討が必要！</u></p>
<u>健康・スポーツ</u>	市民(広域)	保有自転車 コミュニティサイクル	都市公園・河川敷等	

新しいニーズを踏まえ

利用者目線での検討が必要！



ワークショップ等により、市民・利用者ニーズを把握

