

# 自転車通行環境整備計画 【概要版】

写真：左：中央大通 / 右：大川沿い

## ＝はじめに＝

○大阪市では、歩いて楽しいまちづくりをめざして、自動車の通行機能を確保しつつ都心を人に開放するため、歩行者・自転車の安全な通行環境の整備に努めていきます。  
○その中で、自転車利用の現状等を踏まえ、安全な自転車通行環境の整備が効果的かつ確実に進められるよう整備計画を策定します。

## ＝自転車通行環境整備の現状＝

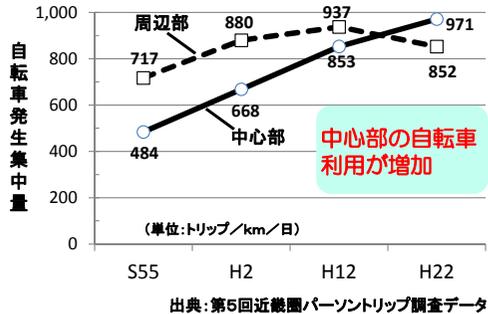
○これまでは、自転車交通量の多い周辺部を重点に自転車通行環境を整備してきました。



○公共交通機関での移動を前提としていた中心部では、自転車の通行環境の充実が求められています。

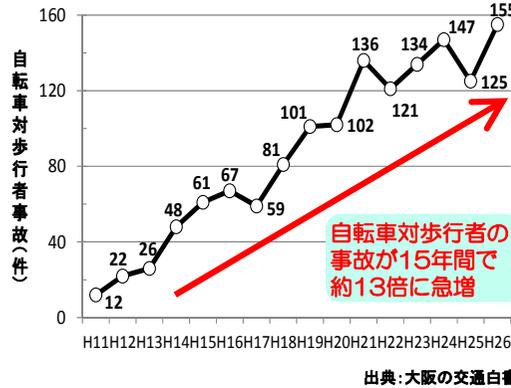
## ＝中心部における自転車利用の増加＝

○中心部では、自転車利用が大きく増加しており、放置自転車対策と合わせて、喫緊の課題となっています。



## ＝安全な通行環境整備の必要性・緊急性＝

○自転車と歩行者の事故が急増しており、歩行者と自転車の通行空間の分離が求められています。



## ＝本町通における整備と効果＝

○中心部に自転車通行空間を整備することにより、自転車の車道通行が増加。



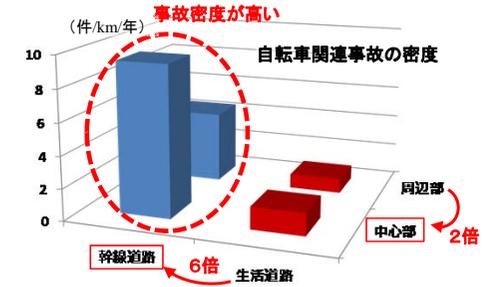
## 整備計画の基本方針

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。

＝幹線道路を自転車ネットワークとして形成＝

### 【理由】

- ① 幹線道路は、市域外を含め広域的な連続性を有しており、ネットワーク性が高いです。
- ② 事故密度が幹線道路において高いことから、整備効果が期待できます。
- ③ 周辺部では、視覚的に分離された自転車通行空間が概成しており、それらの既存ストックを有効活用できます。



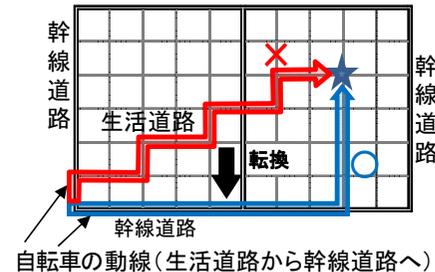
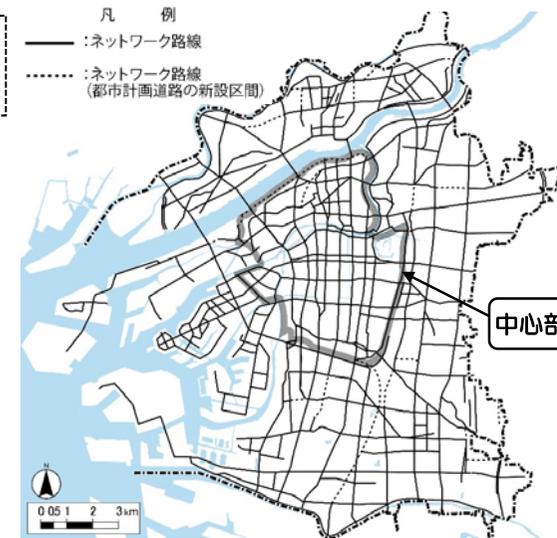
## 本市がめざす将来的な自転車ネットワーク

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

- ▶ 幹線道路における自転車通行の安全性・快適性を向上させることにより、生活道路から幹線道路に自転車交通の転換が見込まれます。
- ▶ 生活道路から通過交通が減少し、生活道路においても安全性向上が期待されます。
- ▶ また、生活道路では、歩行者・自転車・自動車を一体として、総合的な道路交通安全対策に取り組みます。



### 【参考】周辺部は既存の自転車通行空間を活用

周辺部では歩道内を色分けすることにより、歩行者と自転車の通行位置を明示しており、既存の通行空間を活用します。



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。**

H27

自転車通行環境整備計画

（PDCAサイクルの実施：計画の進捗管理や効果検証等を行った上で、5年を目途に必要なに応じて計画を見直します）

短期（緊急整備・3年）

中期（7年）

長期

「車道左側通行」  
ルールに見える化

車道に「自転車通行位置」の見える化  
（ネットワークの概成）

ネットワークの形成  
（1km間隔）

将来像

ネットワークの向上  
（中心部0.5km・周辺部1km間隔）

整備計画の策定

ポイント整備  
（交差点の周辺）

空間あり  
（1m以上）

自転車レーン（幅員1m以上）の整備

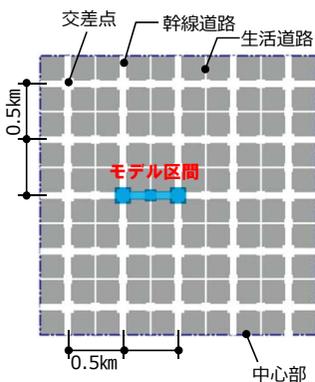
空間なし

矢羽根による自転車通行位置明示  
（車道混在）

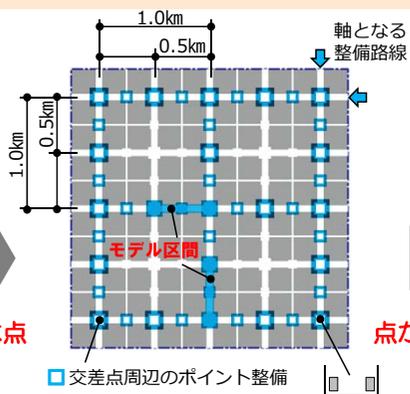
道路空間の再編

将来的な都市計画道路の整備に  
合わせたさらなる拡充

中心部における幹線道路のイメージ  
（概ね0.5km間隔）



幹線道路の概ね2本に1本を対象

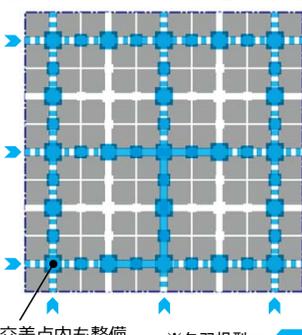


まずは点

点から線へ

自転車と混在する自動車の運転者へ  
注意喚起 → 自転車の安全性向上

空間あり ⇒ 自転車レーン〔帯状〕  
空間なし ⇒ 車道混在〔矢羽根型〕



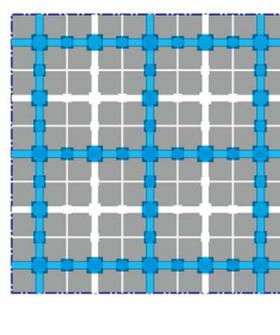
矢羽根による通行位置の明示  
・自転車レーンの整備



縁石などにより分離

中央帯の削減等により通行空間を確保  
⇒自転車の安全性・快適性向上

自転車レーン〔帯状〕



線の強化

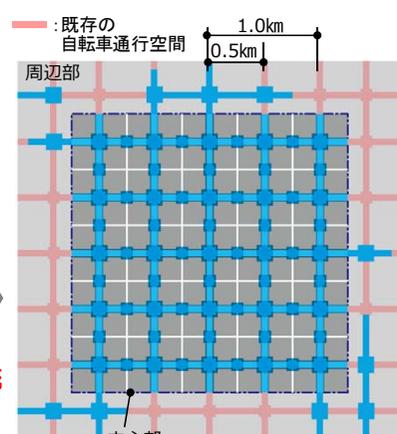
線の拡充

道路空間の再編により、  
矢羽根から自転車レーンへ（1.0km間隔）

○道路空間の再編イメージ



※将来の自動車交通量を踏まえ、中央帯の削減の他に、路肩空間の活用や車線の削減等も検討します。



・中心部の自転車レーンの整備（0.5km間隔）  
・周辺部における自転車レーンの整備



自転車レーン  
（幅員1m以上）

※ルール周知・安全教育等のソフト対策と連携して、自転車通行環境整備に取り組みます。

・モデル区間（本町通）の整備

【課題認識】



※具体的な整備路線・内容については、道路交通状況や事故発生状況、周辺環境等を踏まえ、関係機関と協議の上で決定します。

・交差点周辺のポイント整備  
・モデル区間の整備  
（パーキング・チケット、一方通行等）



【参考：自転車道】  
○歩道、車道とは別に、構造的に分離された自転車専用の通行空間を確保する整備形態。  
○一方通行道路における自転車の逆方向通行の安全性を確保する場合などにおいて検討対象となります。