

大阪市 自転車通行環境 整備計画



平成28年7月

◀ 大阪市 ▶

⊗はじめに

大阪市をめぐる社会経済状況は大きな変化を見せており、人口の安定と少子高齢化の急速な進行、自動車交通量や平均渋滞時間の減少など、これまでの都市化の時代から安定型・成熟型の都市社会へと移行してきている。そのため、今後の道路整備にあたっては、自動車の通行機能を確保するだけでなく、安全・快適な交通の確保などの多様なニーズに柔軟に対応する必要がある、このような状況を踏まえ、本市では平成25年4月に長期未着手の都市計画道路の必要性を検証し、見直しを行ったところである。

また、大阪が魅力的な都市であるためには、歩いて楽しいまちづくりの観点から、過度の自動車交通を抑制し都心部を人に開放していく必要がある、本市では、大阪都市再生環状道路を整備して都心部に流入する通過交通量を減少させ、交通混雑の緩和を図るとともに、歩行者・自転車の安全な通行の確保にも取り組んでいくこととしている。

近年、全国的に自転車の通行ルール不徹底を起因とした事故が問題視され、特に自転車と歩行者の事故件数が急増していることから、国土交通省と警察庁より「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成24年11月）」（以下、「国のガイドライン」という。）が策定されるとともに、危険行為の繰り返しに対して「自転車運転者講習」を義務化する改正道路交通法が施行されている。

このような社会情勢の変化や国等の動向を受け、本市では、自転車利用の現状等を踏まえつつ、自転車通行環境の整備に努めているところであり、この度、整備が効果的かつ確実に進められるよう整備計画をとりまとめる。



目次

はじめに

背景及び目的	1
1．自転車を取り巻く状況と計画の位置付け	2
2．本市における自転車利用の状況と取組み	6
自転車通行環境のあり方	16
3．自転車通行環境整備の基本的考え方	17
4．自転車ネットワークの基本方針	18
5．整備形態	20
整備の進め方	26
6．整備の進め方の基本方針	27
参考資料	31





背景及び目的

1. 自転車を取り巻く状況と計画の位置付け

(1) 社会情勢の変化

- 環境面への配慮、利用者の経済性・健康志向などから、都市部における自転車の利用が増大する一方で、**自転車関連事故**（特に**自転車対歩行者**で、自転車が加害者となって高額賠償を請求されるケースなど）が**社会問題**としてクローズアップされるようになった。
- 歩行者及び自転車利用者の安全確保に向けて、「**ルール・マナーの周知・徹底**」と「**自転車の通行環境整備**」の必要性が高まってきた。

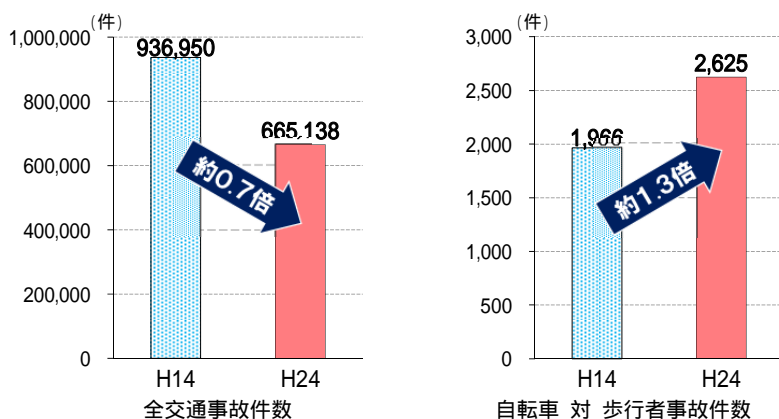


図 自転車対歩行者事故件数の増減（全国）

出典：ITARDA 交通事故統計データ

< 自転車での加害事故例 >

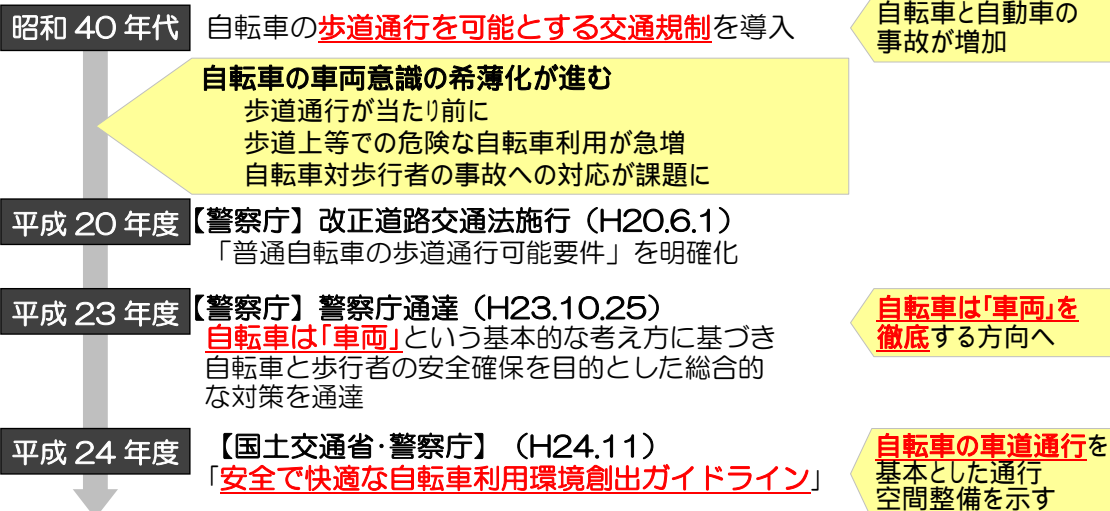
男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭がい骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。

損害賠償額：9500万円

(平成25年7月 神戸地裁)

(2) 国及び警察の動向

- 昭和40年代に自転車の歩道通行可の交通規制が導入され、自転車歩道通行の認識が広まったため、平成23年度に警察庁から自転車は「車両」であることを徹底する通達が出された。
- 平成24年度には、自転車の車道通行を基本とした通行空間整備をめざしたガイドラインが国により策定された。



自転車通行環境整備計画の必要性

- 自転車の通行環境は、その走行特性から、断片的ではなく**ネットワーク性**が必要。
- 通行環境の整備を効果的かつ効率的に進めるためには、自転車通行空間をある程度の密度でネットワーク状に整備することにより、**自転車を整備路線に誘導**していくことが必要。
- そのためには、整備すべきネットワークやその整備形態の考え方等を取りまとめた計画の策定が必要。

■ 「国のガイドライン」策定以降、 自転車ネットワーク計画を策定している自治体が急増

- 約80都市で自転車ネットワーク計画を策定（H27.4.1現在）
（政令市：仙台、横浜、新潟、静岡、名古屋、京都、堺、神戸、岡山、広島、熊本）
（大阪府内他市及び隣接市：高槻、茨木、箕面、尼崎）

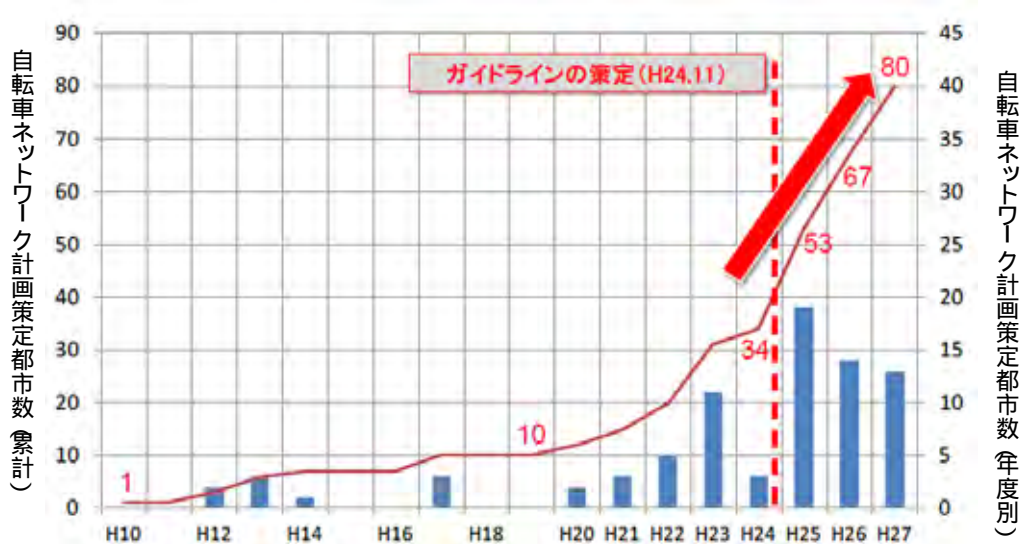


図 他都市の自転車ネットワーク計画の策定状況

出典：国土交通省調べ（各年4月1日現在）

(3) 大阪府の動向

- 車道通行の原則に基づいた通行空間の確保を盛り込んだ「自転車安全利用推進のための重点行動指針」(大阪府交通対策協議会：平成27年1月)を策定。
- また、その整備形態に関して、自転車のマークや自転車の通行位置・進行方向を示す表示のデザイン・設置等の考え方をとりまとめた「**大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領**(大阪府道路交通環境安全推進連絡会議：平成25年4月)」(以下、「大阪府法定外表示要領」という。)を策定。

大阪府内各所で上記に基づいた自転車通行環境の整備が進展
(堺市、茨木市、枚方市、豊中市、箕面市、高石市など)

歩行者・自転車・自動車のそれぞれが
安全・快適に通行できる道路交通環境の創出

「自転車安全利用推進のための重点行動指針」(平成27年1月)

- ・ 自転車利用に関わる関係者が重点的に取り組む内容を取りまとめたもの

【今後の取組の方向性】

①ルール周知・安全教育

- ・ 交通安全運動(自転車マナーアップ強化月間など)の改善
- ・ 学生、若年層、成人層に対するルール周知
- ・ 高齢者に対するルール周知

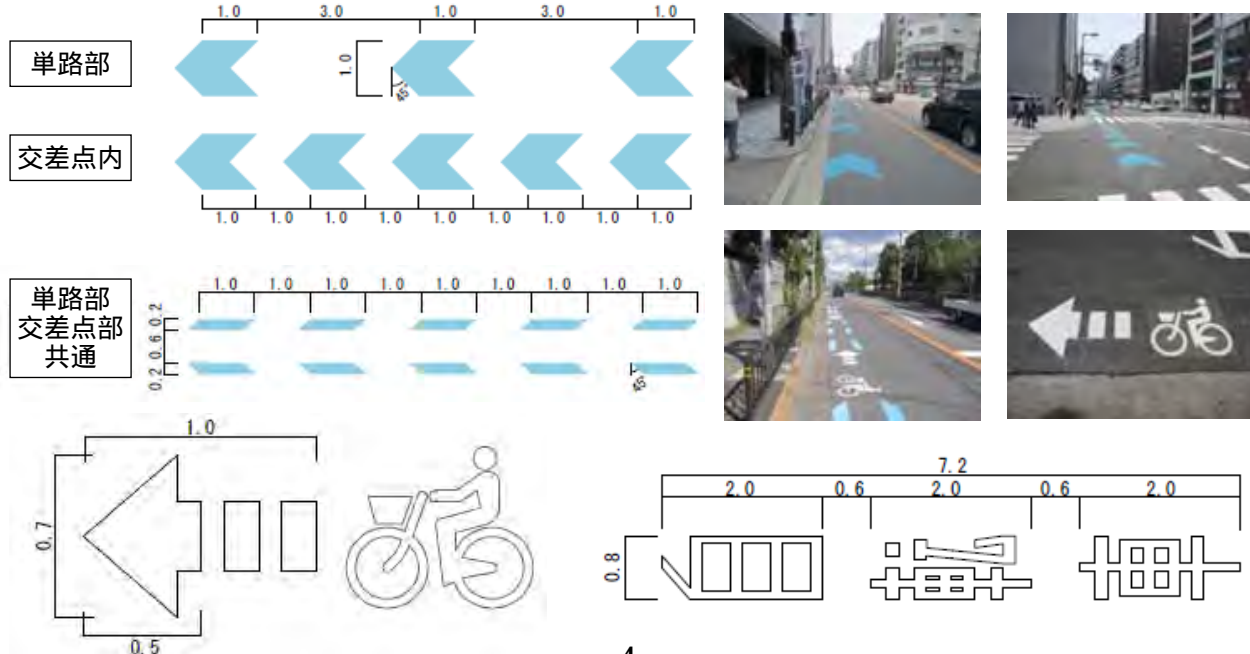
②指導取締り強化

- ・ 街頭指導の強化、悪質違反者の検挙

自転車通行空間の確保

- ・ 車道通行の原則に基づいた通行空間の確保
 - 地域の課題やニーズに応じた自転車通行空間を確保
 - 自動車への注意喚起や自転車の通行位置
- ・ 進行方向が利用者に直感的に理解できるように、路面表示などによる通行空間の『見える化』

「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領」(平成25年4月)



(4) まとめ

- 平成24年3月にとりまとめた「自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方」における「自転車で『はしる』」の項目に関して、「国のガイドライン」や「大阪府法定外表示要領」に準拠しつつ、本市の特性などに配慮し、自転車通行環境に関して検討を行ってきた。
- その結果、自転車の対歩行者事故の急増などを背景に国や府の動向を踏まえて、自転車通行環境の整備に取り組んでいく。
- また、**整備を効果的かつ効率的に進める**ため、**自転車ネットワークの考え方や整備形態の考え方などをとりまとめた自転車通行環境整備計画を策定**する。



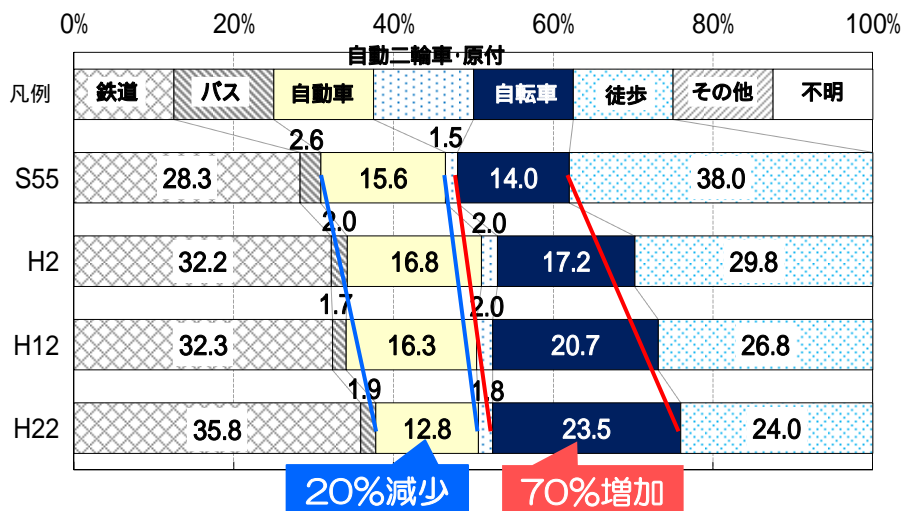
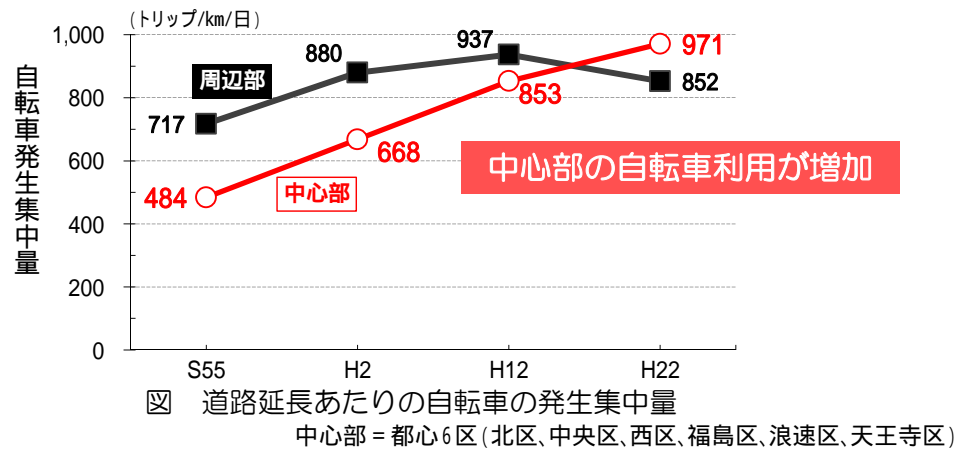
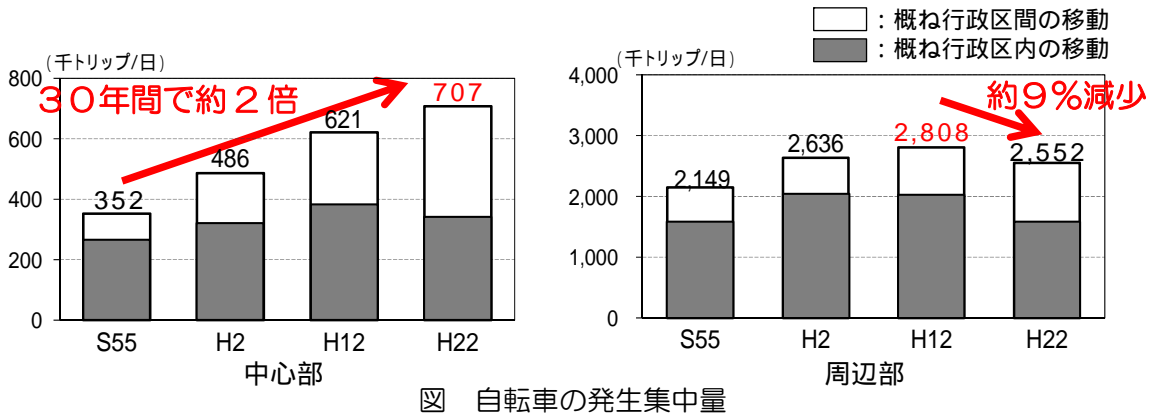
図 自転車に関する施策における自転車通行環境整備計画の位置付け

2. 本市における自転車利用の状況と取組み

(1) 自転車利用に関する状況

① 自転車利用の状況

- 自転車の利用について、周辺部では平成12年をピークに減少に転じているが、中心部では30年間で約2倍に増加。
- 代表交通手段においては、30年間で自転車の割合が約1.7倍に増加する一方で、自動車の割合は約8割に減少。



資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査

【パーソントリップ調査(パーソン=人、トリップ=動き)】

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

②自転車関連事故の状況

- 近年、交通事故件数に占める**自転車関連事故の割合が増加**し、本市は全国に比べても特に多い。（**全国：約2割<大阪府：約4割**）
- **自転車関連事故件数**は、交通事故全体の傾向を反映して平成16年をピークに**わずかに減少傾向**を示している。一方で、**自転車対歩行者の事故件数**はこの15年間で**約1.3倍に急増**し、自転車が加害者となる事故が増加している。
【12件（H11）→155件（H26）】
- **道路延長あたりの自転車関連事故件数は中心部で多く、周辺部の約2倍**となっている。また、**幹線道路で多く、非幹線道路の約6倍**となっている。

交通事故件数に占める自転車関連事故割合の増大

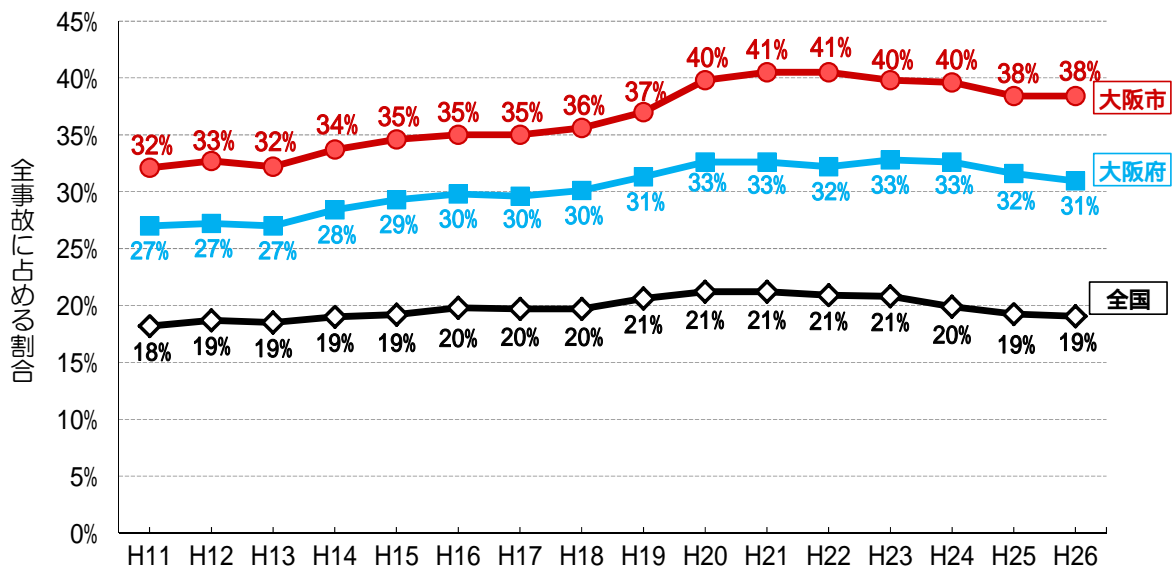


図 交通事故件数に占める自転車関連事故の割合

資料：大阪府の交通白書

自転車対歩行者の事故の増加

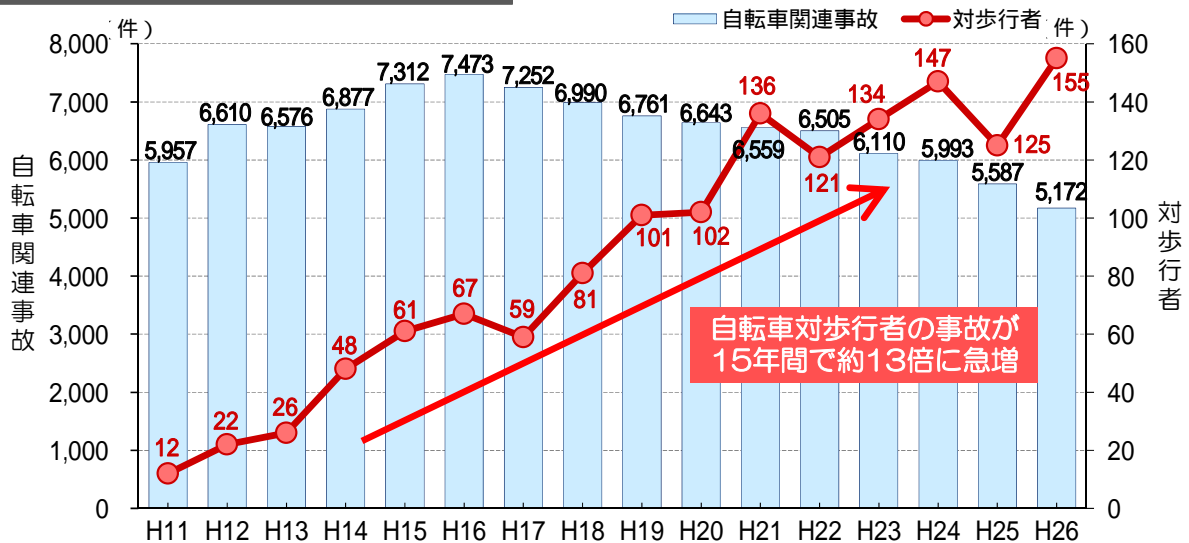


図 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移（大阪府）

資料：大阪府の交通白書

中心部における事故の多発

表 自転車関連事故件数（件）（H24～26年中）

種別	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	3,120	2,545	5,665
周辺部	3,999	7,087	11,086
合計	7,119	9,632	16,751

資料：大阪府事故データより作成

表 道路延長（km）

種別	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	111	617	728
周辺部	294	2,702	2,996
合計	405	3,319	3,724

中心部 = 都心6区（北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区）

資料：大阪市調べ

表 道路延長あたり年間自転車関連事故件数（件/km/年）

種別	幹線道路	非幹線道路	計
中心部	9.4	1.4	2.6
周辺部	4.5	0.9	1.2
合計	5.9	1.0	1.5

約2倍

約6倍

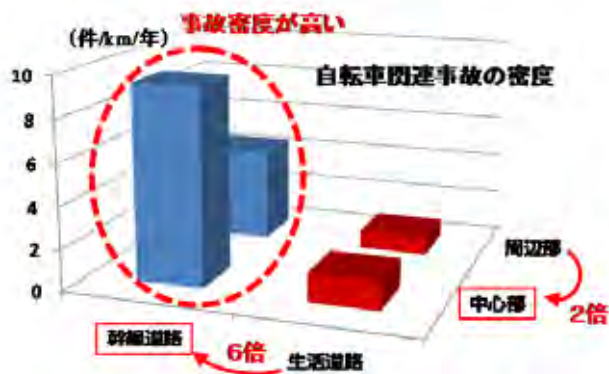


図 道路延長あたり年間自転車関連事故件数

（参考）他都市の道路延長あたりの自転車関連事故件数

仙台市 0.30 横浜市 0.38 名古屋市 0.71
 東京都港区 1.56 大田区 1.20 渋谷区 1.87

出典：国土交通省「平成25年度 自転車ネットワーク計画の策定状況に関する調査結果」

(2) これまでの取組み

- 昭和40年代に急速なモータリゼーションが進展し、自転車と自動車との事故が急増。
- 昭和45年の道路交通法改正で自転車の歩道通行可が可能になったことで、自転車と自動車を分離する形態として、**昭和48年より自転車道や自転車歩行者道などを整備**。
- 中心部は公共交通機関での移動を前提としていたため、自転車交通量が多い**周辺部の幹線道路を中心に整備を推進**。



自転車道



自転車歩行者道
(通行位置の明示)

自転車と自動車が分離する形態を採用

● 自転車歩行者道(歩道拡幅型)の整備の特徴



植栽で分離

● 自転車歩行者道の整備の特徴



自転車道境界石

色(ペンガラ)で区分



植栽で分離

色で区分 + 停止指導線



停止指導線

表 整備形態と延長

種別	整備延長	形態等
大規模 自転車道	約 50km	レクリエーションや健康増進を目的と、比較的長距離を河川敷などに設けるもの
自転車道	約 8km	縁石や柵などの工作物により、車道部分、歩道部分と分離して設けるもの
<u>自転車 歩行者道</u>	<u>約 182 km</u>	広幅員歩道内で、 <u>自転車の通行部分を視覚的に明示</u> するなどにより設けるもの
自転車 レーン	約 2km	車道内で、自転車の通行部分を視覚的に明示するなどにより設けるもの
<u>合 計</u>	<u>約 242 km</u>	



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

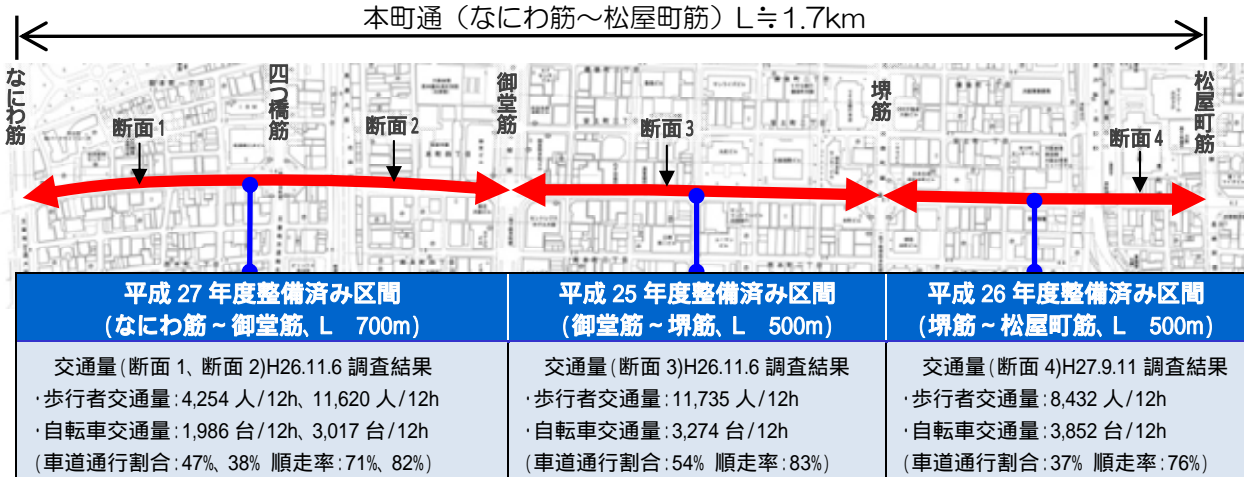
図 大阪市内の自転車通行空間の整備状況 平成 27 年度末時点

(3) 現在の取り組み

- **本町通**において**車道通行を基本とした自転車レーン**の整備を推進中。
- **大正通の自転車歩行者道**において**路面表示等の設置による通行ルールの周知徹底方策**を実施。

①車道上における自転車通行空間の確保（本町通）

・整備区間は、下図に示す本町通（なにわ筋～松屋町筋）の約1.7km



整備前・整備後調査の比較

歩道を通行する自転車の減少(車道通行の増加)

【整備前調査:57% ⇒ 整備後調査:48%】

歩道内の自転車速度の減少

【整備前調査:12km/h ⇒ 整備後調査:9km/h】

歩道の安全性が向上

車道を逆走する自転車の減少

【整備前調査:27% ⇒ 整備後調査:14%】

駐停車台数の減少

【整備前調査:934台 ⇒ 整備後調査:918台】

【5分超えの駐停車 322台 ⇒ 197台】

車道の安全性が向上



- **一定の整備効果を確認**
- 安全性、快適性に関する一定の評価

引き続き

見える形での通行ルールの整備が必要
自転車通行空間のあり方の検討が必要

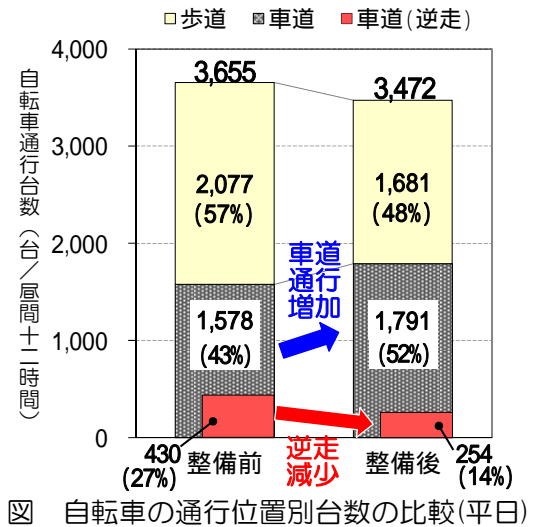


図 自転車の通行位置別台数の比較(平日)

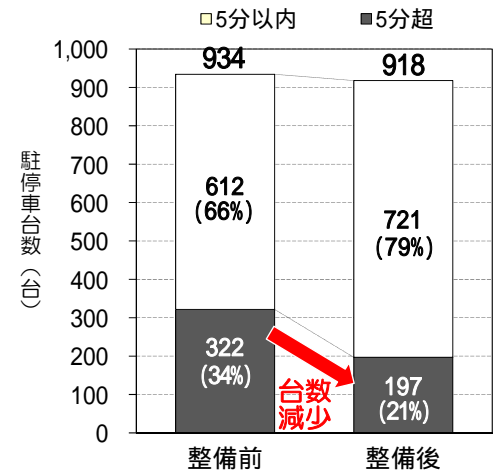
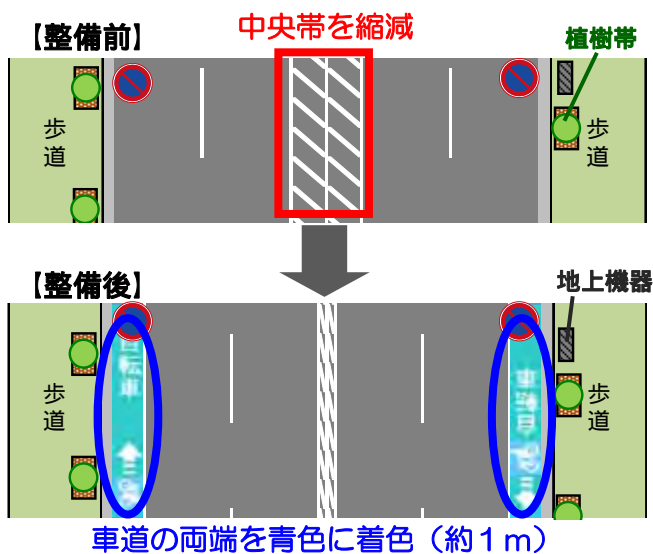


図 駐停車台数の比較(平日)

資料:大阪市調べ

車道通行を基本に、「自転車レーン」を採用（市内初）



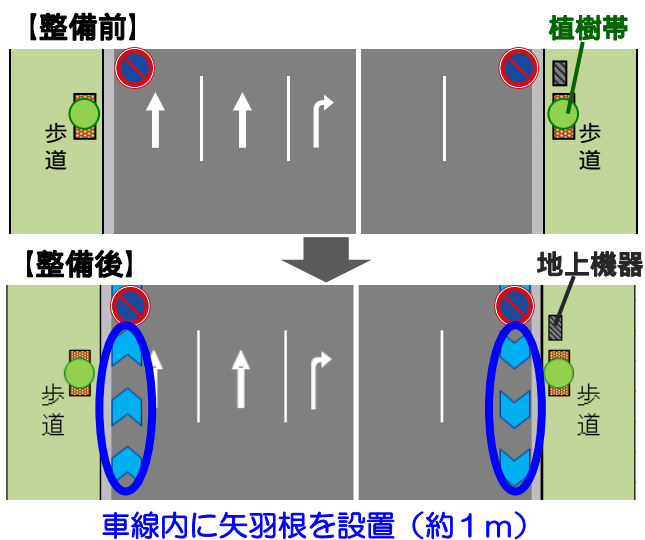
【整備写真】



ポイント（交通規制）

- 車道の通行空間は法定外表示
- 歩道の自転車通行可規制をそのまま継続

右折レーン等により独立した空間を確保できない場合の「車道混在」



【整備写真】



ポイント（路面表示）

- 府内でデザイン統一（大阪府法定外表示要領）

車道を通行する自転車への通行ルールの周知

H27

路面表示



看板



街渠ますの蓋は、滑りにくい仕様に変更

H25

樹脂系の薄層カラー舗装



滑りにくい仕様（細めタイプ）



H26



既存の街渠ますの蓋に滑り止めを焼き付け（経費節減）

歩道内の通行ルールを示す路面表示と看板も設置

H25



H26



以下の視点で看板を工夫

- ①歩道の有効幅員を確保
- ②景観への配慮

H27



自転車歩行者道に自転車のピクトグラムや看板等を設置すれば、歩道内の通行ルールが正確に伝わらない。

②自転車歩行者道上における安全対策の取組み（大正通）

大正通の自転車歩行者道上において、自転車の通行ルールや注意喚起を示した路面表示と看板を設置し、自転車と歩行者の通行の整序を図る実験を行った。

実験結果

- 車道寄り通行の自転車が約10%増加。
- 歩行者、自転車ともに約3割の人が安全（やや安全）になったと実感。
- 歩行者、自転車ともに約9割の人が、路面表示や注意喚起看板の設置を今後も望んでいる。
- 路面シールの認識率は高いが、看板（支柱添架）の認識率はやや低いことが分かった。

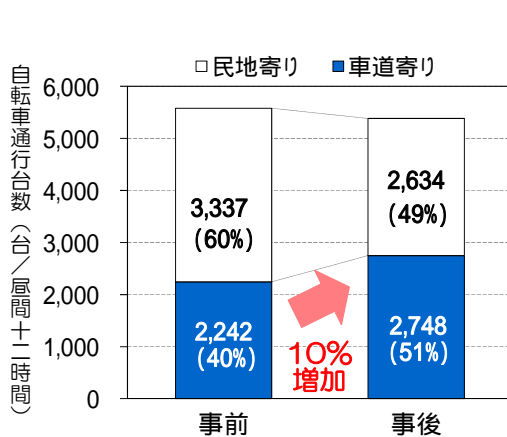


図 自転車通行位置の比較（平日）

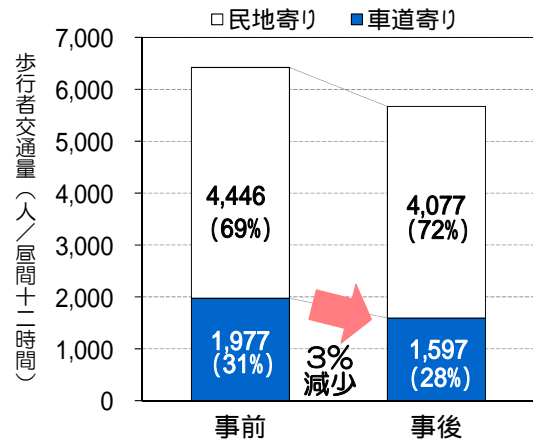


図 歩行者通行位置の比較（平日）

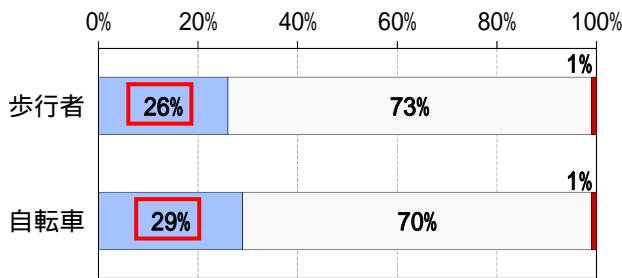


図 安全性に関する評価（平日）

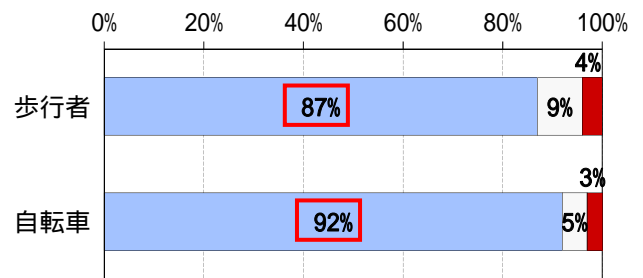


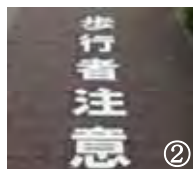
図 今後の設置に関する評価（平日）

出典：大阪市調べ

■路面表示や注意喚起看板の設置に関する評価

認識率

- ①路面シール : 約7割
- ②路面文字 : 約6割
- ③看板（支柱添架） : 約4割
- ④シート（柱巻） : 約6割





自転車通行環境のあり方

3. 自転車通行環境整備の基本的考え方

- 自転車通行空間が確保されていない路線が多く、道路延長あたりの自転車関連事故が周辺部に比べて多発している**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む。



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

図 大阪市内の自転車通行空間の整備状況 平成 27 年度末時点



図 車道への自転車通行環境整備例 (本町通)

4. 自転車ネットワークの基本方針

<基本的な考え方>

- ① 連続性を持った広域的なネットワークを確保する。
- ② 事故の発生頻度が高い幹線道路に対策をする。
- ③ 生活道路における自転車の通過交通の削減をめざす。



- 自転車利用者の安全性・快適性・回遊性を高めるため、幹線道路を自転車ネットワーク路線として位置付ける。(本市の幹線道路は、中心部は0.5km、周辺部は1km間隔を基本としてネットワークを形成)

⇒ 自転車通行空間の「量的拡大」による歩行者と自転車利用者の安全の確保

- 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る。
- 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る。

※幹線道路：概ね4車線以上ある道路

生活道路：幹線道路以外の道路

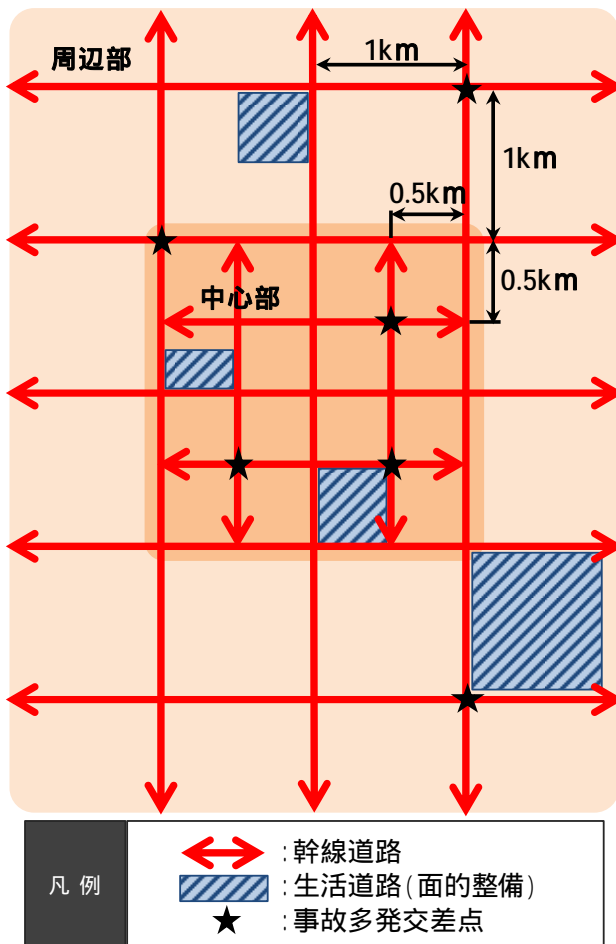
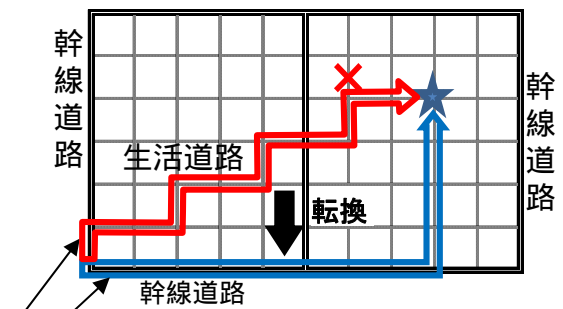


図 自転車ネットワーク概念図



自転車の動線(生活道路から幹線道路へ)

図 自転車交通を幹線道路に転換するイメージ

- 自転車利用者の安全を早期に確保するため、自転車関連事故が多発している交差点については、事故形態を踏まえ、交通安全対策を検討する。
- 生活道路は、自転車関連事故発生状況や交通安全対策(ゾーン30など)の実施状況、通勤・通学その他の利用ニーズを勘案しながら、エリアを設定し、面的整備を行っていく。



凡 例

- :ネットワーク路線
- ⋯ :ネットワーク路線
(現況道路のない区間)



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

図 本市がめざす将来的な自転車ネットワークイメージ
(中心部0.5km 間隔、周辺部1 km 間隔)

5. 整備形態

(1) 整備形態の基本方針

①車道通行を基本とした新たな自転車通行空間の整備

- **中心部**では自転車利用特性と周辺部の既存ネットワークとの連続性を考慮し、**幹線道路に重点をおいた自転車通行環境の整備**に取り組む。
- 「**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、安全な通行空間を確保する。

➡ 安全な自転車通行空間の「量的拡大」



自転車通行空間の量的拡大で歩行者と自転車の安全を確保



図 幹線道路の整備事例（本町通）

②既存の自転車通行空間の有効活用

- **周辺部**の構造的・視覚的分離により既に整備された自転車通行空間は、**その形態を活用**し、より効果的に安全性・快適性の向上を図るため、**路面表示等による通行位置の誘導や注意喚起**に努める。

➡ 安全な自転車通行空間の「質的向上」



※路面表示等による通行位置の誘導や注意喚起など通行環境を改善し安全を確保（質的向上）

(2) 整備形態の種類

- 「国のガイドライン」より、自転車通行空間の整備形態の種類として、歩道や車道と構造的に分離された「自転車道」、車道左端に一定の幅を確保した「自転車レーン」、車道左端の車線で自動車と共存する「車道混在」の3つが挙げられる。
- **中心部**において、「車道左側通行」**ルール**の徹底に向けて、「自転車レーン」を**基本的な整備形態**として、新たな自転車通行空間の確保に取り組む。
- 道路空間に余裕がある場合(幅員1m以上確保可能)は「自転車レーン[带状]」を整備し、道路空間に余裕がない場合(幅員1m未満)には「車道混在[矢羽根型]」を整備する。
- 特に自転車の安全性・利便性を向上させる必要がある場合、自転車道の整備を行う。

表 自転車通行空間の基本的な整備形態

種類	内容	事例・イメージ
基本的な整備形態	<p>自転車レーン [带状]</p>  <p>車道内に自転車の通行空間を十分に確保 車道内で自動車と自転車が分離された「自転車レーン」を採用</p> <p>自転車専用通行の規制も可能</p>	大阪市中央区
	<p>車道混在 [矢羽根型]</p>  <p>車道内に自転車の通行位置を明示 自転車の通行空間として幅員1mが確保できるまでの間採用</p>	大阪市中央区
その他の整備形態	<p>自転車道</p>  <p>歩道、車道とは別に自転車専用の通行空間を確保 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検討 一方向通行の規制も可能</p>	大阪市平野区
<p>【参考】既存の自転車通行空間</p> <p>自転車歩行者道</p>	<p>自転車歩行者道</p>  <p>歩道内に自転車の通行位置を明示(歩行者と視覚的に分離) 歩行者や自転車の交通量が少ない周辺部では、既存の通行空間を活用</p> <p>自転車通行部分の指定や一方向通行の規制も可能</p>	大阪市住之江区

参考: 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(3) 自転車通行空間の整備形態の概要

① 自転車レーン [帯状]



選定条件	車道左端に幅員 1 m の自転車通行空間が確保可能
特徴	車道内で自転車の通行位置を法定外表示とカラー舗装で明示 ⇒ 歩行者と構造的に分離、自動車と視覚的に分離
通行方法	・自動車と同じ方向に一方向通行（原付や自動車も通行可） ※自転車専用通行の規制も可能
幅員構成	・幅員に関する規定はないが、「大阪府法定外表示要領」では、幅員が 1.0 m 以上確保できる場合に実施することが望ましいとしている。



写真 大阪市 本町通



写真 尼崎市 西宮豊中線

② 車道混在 [矢羽根型]



選定条件	車道左端に幅員 1 m の自転車通行空間を確保できない場合
特徴	車道内で自転車の通行位置を法定外表示とで明示 ⇒ 歩行者と構造的に分離、自動車と視覚的に分離
通行方法	・自動車と同じ方向に一方向通行（原付や自動車も通行可）
幅員構成	・幅員に関する規定はないが、「大阪府法定外表示要領」では、矢羽根型路面表示の幅を 1.0 m とし、形状や間隔を規定している。

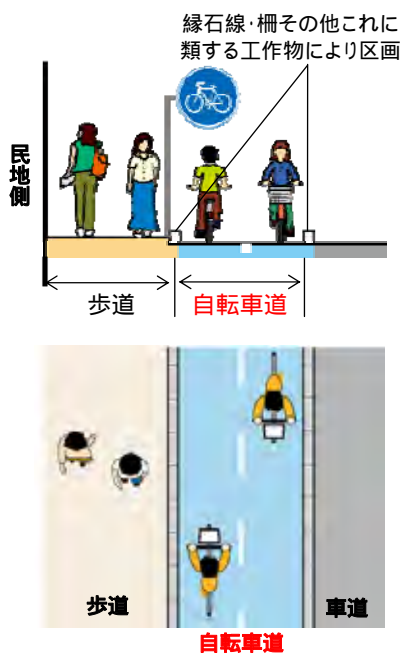


写真 大阪市 本町通



写真 堺市 大堀堺線

③自転車道



選定条件	特に自転車の安全性・利便性を向上させる場合
特徴	歩道、車道とは別に自転車の通行空間を確保 歩行者、自動車と構造的に分離
通行方法	・普通自転車は自転車道の通行義務が生じる。 ・双方向通行を基本とする。 一方向通行の規制も可能
幅員構成	・幅員は原則として2.0m以上。(やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能) ・自転車相互の追越しが発生するため、自転車の通行状況を勘案して幅員を検討する。



写真 大阪市 敷津長吉線



写真 川崎市 川崎府中線

(参考) 自転車歩行者道の分離 (既存の整備形態)



選定条件	既存の自転車歩行者道が整備されている場合に活用
特徴	歩道内で自転車の通行位置を明示 歩行者と視覚的に分離、 自動車と構造的に分離
通行方法	・車道寄りの(着色部分)を徐行で双方向通行。 自転車通行部分の指定や一方向通行の規制も可能
幅員構成	・歩行者通行部分は歩道最小幅員の2.0mを確保している。 ・自転車のすれ違いができるように、自転車通行部分はできる限り2.0m確保するようにしているが、路線によっては幅員が不足している場合もある。



写真 大阪市 城東区



写真 茨木市

(参考) 生活道路における整備の考え方

路面表示の方向性

生活道路については、「大阪府法定外表示要領」で定められた矢印+自転車マークを统一的に路面に表示し、車道左側通行を周知・誘導する（矢羽根や着色は整備区間に応じて検討）。なお、歩道や路側帯のない道路では、まず歩行空間を確保した上で、車道側に矢印+自転車マークを設置する。



例. 金沢市(2車線道路)



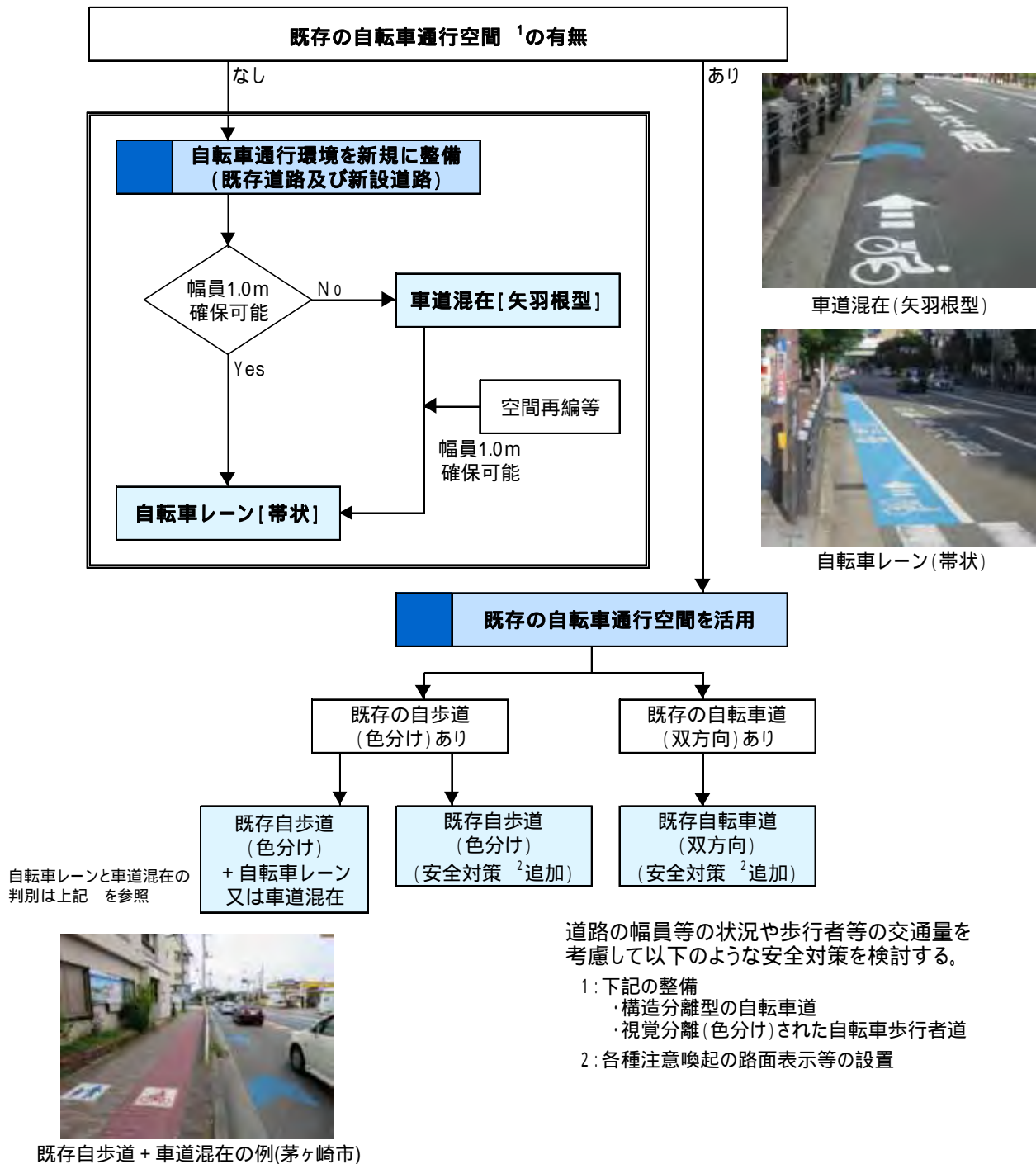
例. 八王子市(細街路)

図 生活道路の整備イメージ

(4) 整備形態の選定

- 新設の道路や自転車通行空間が未整備の既存道路においては、**自転車通行空間として確保可能な幅員を基準として整備形態を選定**する。
- **幅員1.0mが確保可能であれば自転車レーン〔帯状〕、確保できなければ車道混在〔矢羽根型〕**として整備する。

整備形態選定フロー



一方通行の幹線道路などの特殊な形態や景観上重要な位置付けの路線については、別途個別に検討。
(御堂筋など)



整備の進め方

6. 整備の進め方の基本方針

< 優先整備の実施 >

- 道路状況や事故の発生状況等を踏まえ、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**していく。具体的には、**中心部の幹線道路**において、自転車交通量や自転車関連事故が多い路線を選定（幹線道路の概ね2本に1本）し、**車道左側通行を周知・誘導する路面表示を整備**する。

< モデル区間の整備の実施 >

- **パーキング・チケット等の設置や幹線道路の一方通行など課題のある区間（モデル区間）**において、**自転車レーンの整備及び効果検証**を行うことにより、整備の確実な進捗を図る。
- 御堂筋については、歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況を解消するため、モデル整備を実施し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、にぎわい形成等の検証を行う。

< 効率的な整備の実施 >

- **道路の整備、改良、補修等に合わせて行う**ことにより、効率的な整備を図る。

< ソフト対策との連携 >

- **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む。

< 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年を目途に必要な応じて計画を見直す**。



図 中心部における既存の整備事例（本町通）

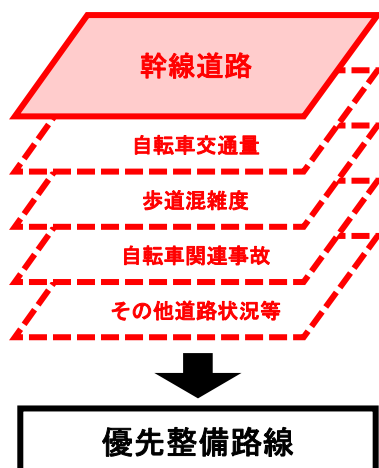


図 整備対象抽出のイメージ（ネットワーク路線）



図 PDCAサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

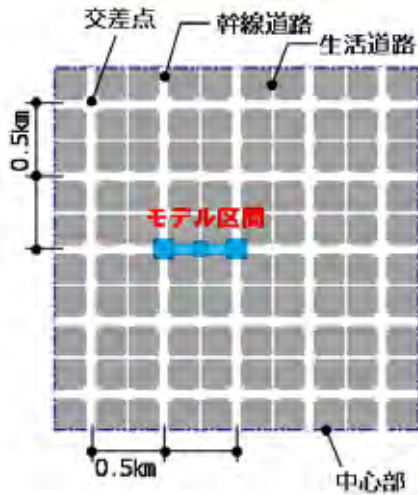
【整備スケジュール】

H27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	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)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

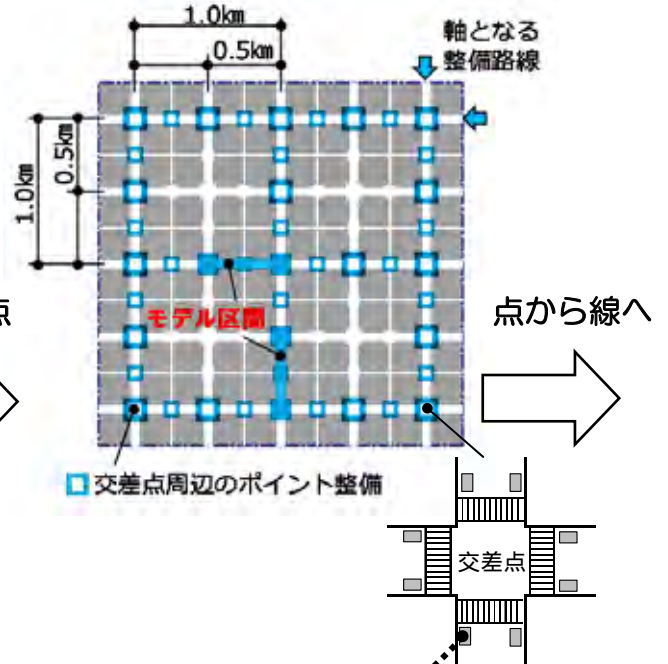
- **自転車通行環境整備計画を策定**
- **モデル区間（本町通）において、自転車レーン（幅員 1m 以上）を整備**

- 幹線道路の概ね 2 本に 1 本（1 km 間隔）を対象に、**交差点の周辺に矢印+自転車マークをポイント整備**
- **パーキング・チケット、一方通行等のモデル区間において、自転車レーン（幅員 1m 以上）を整備**

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



【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況、周辺環境等を踏まえ、関係機関と協議の上で決定。

【整備スケジュール】

H27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	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)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

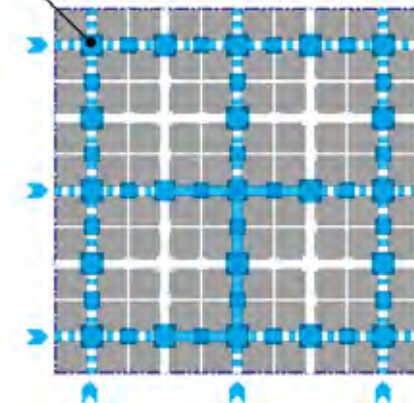
- 幅員が1m以上確保できる場合は、**自転車レーンを整備**
- 幅員が1m確保できない場合は、**矢羽根**により**自転車の通行位置を明示 (車道混在)**

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

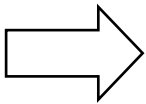
矢羽根型 = 

空間あり ⇒  自転車レーン [帯状]
空間なし ⇒  車道混在 [矢羽根型]

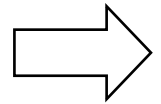
■ 交差点内も整備



点から線へ



線の強化



<空間あり (幅員が1m確保可能)>

<空間なし (幅員が1m未満)>

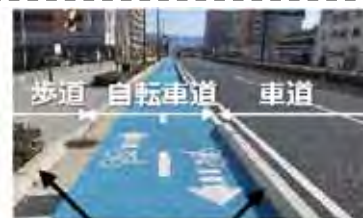


自転車レーン
(幅員1m以上)



【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。



縁石などにより分離

【整備スケジュール】

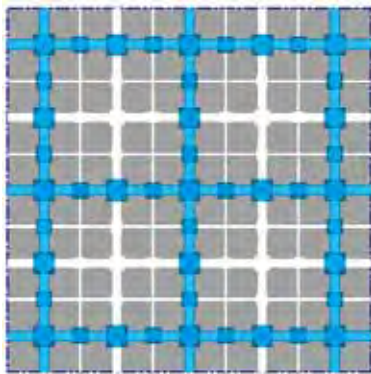
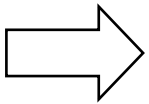
H27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	車道に「自転車通行 位置」の見える化 (ネットワークの概成)	ネットワークの形成 (1km 間隔)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

● **車道混在の区間**において、中央帯の削減等による**道路空間再編により1m以上の通行空間を確保し、自転車レーンを整備**

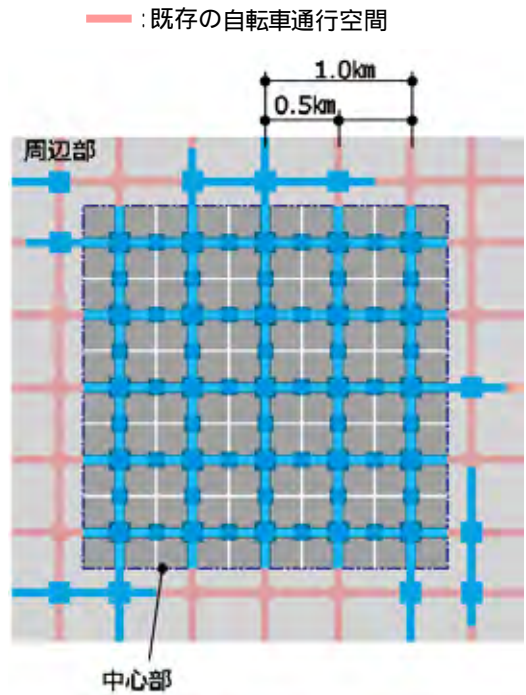
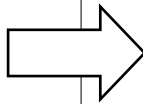
中央帯の削減等により通行空間確保
⇒自転車の安全性・快適性向上

— 自転車レーン [帯状]

線の強化



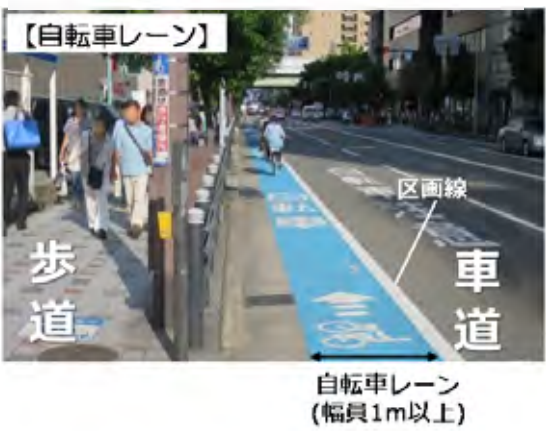
線の拡充



● 将来的な**都市計画道路の整備等に合わせ**て、**自転車レーンを拡充**

○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。



※別途検討するソフト対策と連携して、自転車通行環境の整備に取り組む。

參考資料

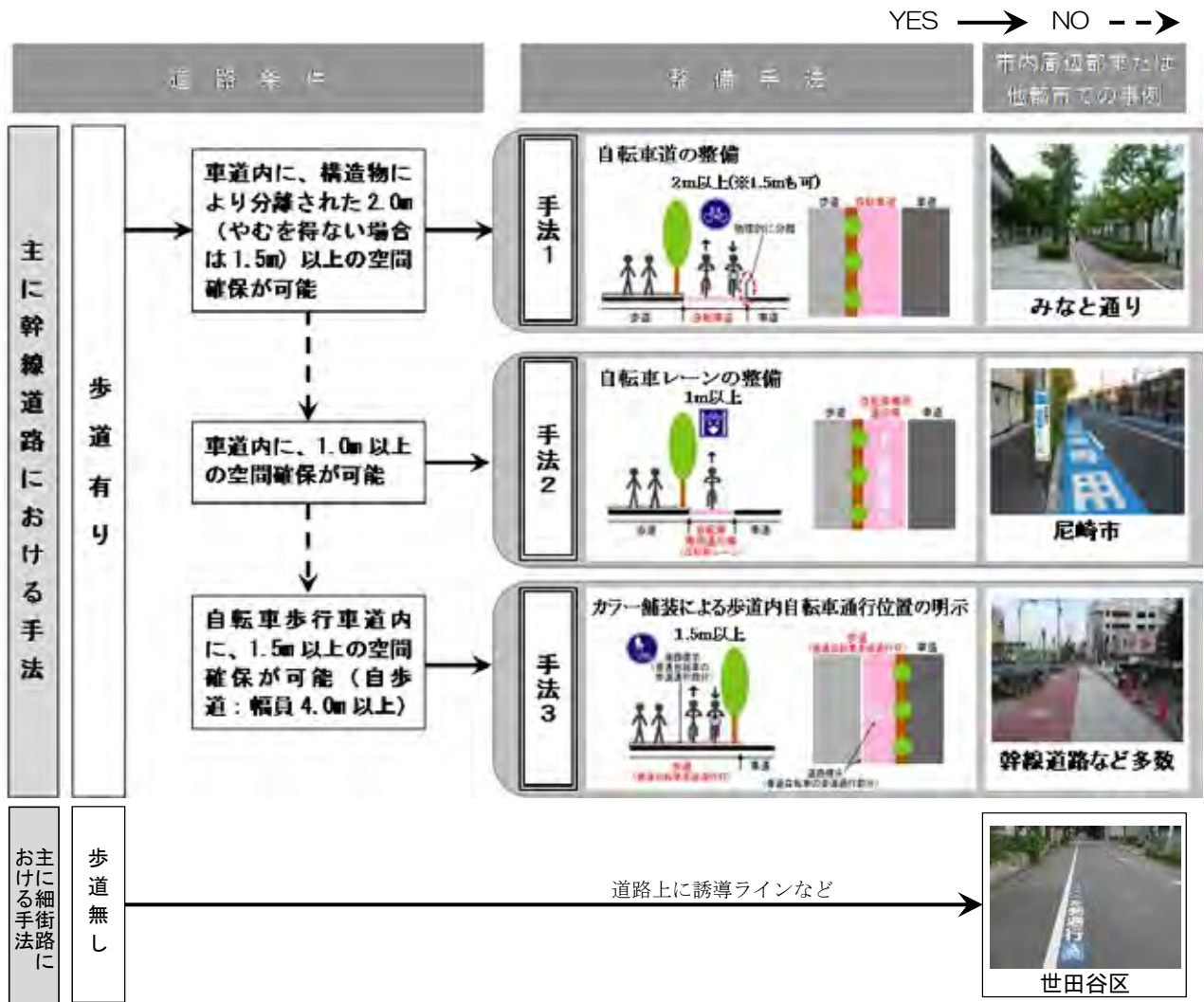


参考1 自転車利用環境の整備に関する今後の取組みの考え方(平成24年3月)の概要

=自転車で「はしる」事に関して=

①中心部における自転車走行環境対策

- 幹線道路対策と細街路対策（エリア対策）が必要。
- 自転車の利用状況などを踏まえ、自動車・歩行者通行空間との分離、周辺部の既存ネットワークとの連続性の確保等が必要。

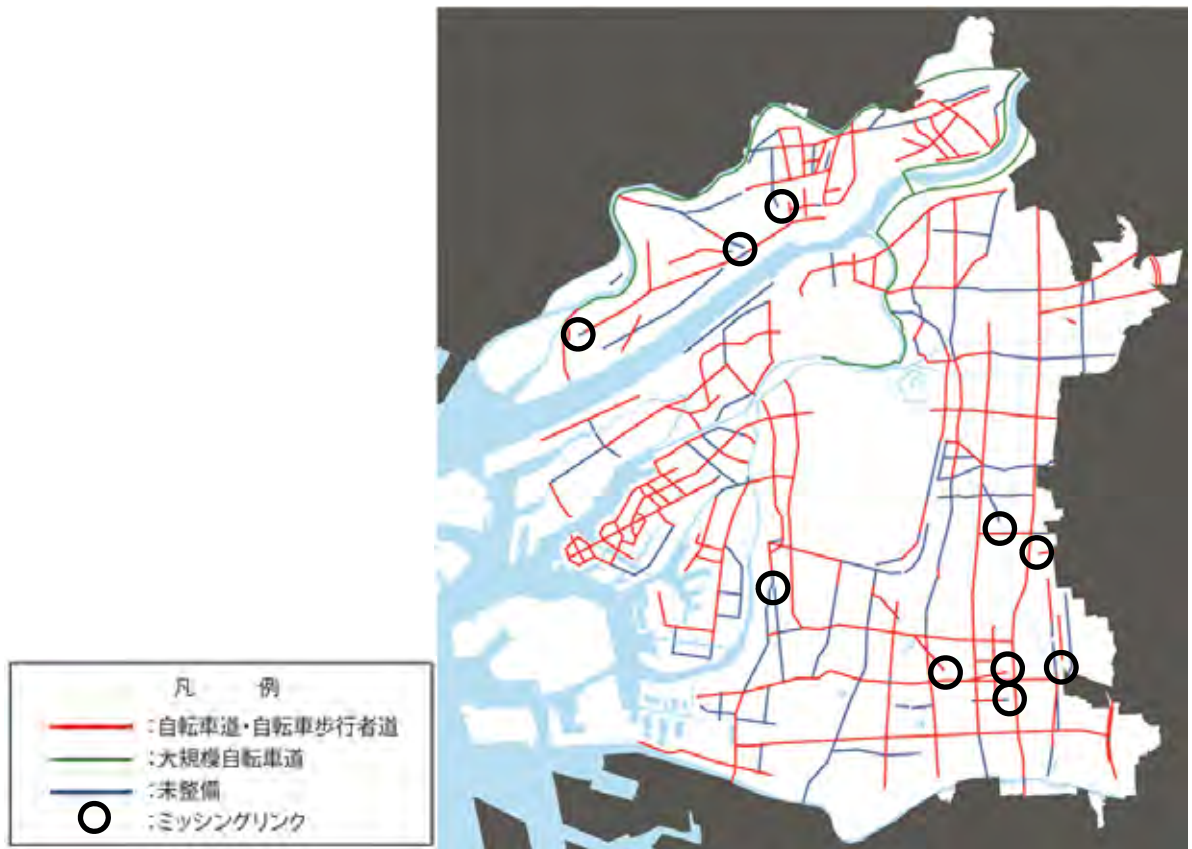


※整備手法については、今後策定される国のガイドラインの内容も踏まえた検討が必要である。

図 道路条件による自転車走行環境の整備手法と中心部における選定フロー例（抜粋）

②周辺部における自転車走行環境対策

- 未整備区間などの整備及びミッシングリンクの解消（新たな区間の追加）が必要。



③観光目的を想定した自転車走行環境対策

- 今後の自転車利用ニーズも想定した対策の検討が必要。

サインの整備イメージ



図 事例：観光目的の自転車利用環境整備（奈良県）



写真 大川の大規模自転車道



写真 淀川の大規模自転車道

図 レクリエーションを目的とした市内の整備事例

参考2 大阪市の自動車の利用状況

- 自動車交通量の減少や道路整備により、主要交差点の渋滞時間は大幅に減少するなど、自動車の通行環境は大きく改善している。
- 将来的にも大阪都市再生環状道路の整備進捗などにより、都心部に流入する自動車がさらに減少することが見込まれる。
- **都心南北6幹線で交通量が約16%減少する見通し。**
- そのようなことから、市内の特に中心部については、幹線道路の道路空間を再配分できる状況が生じつつある。

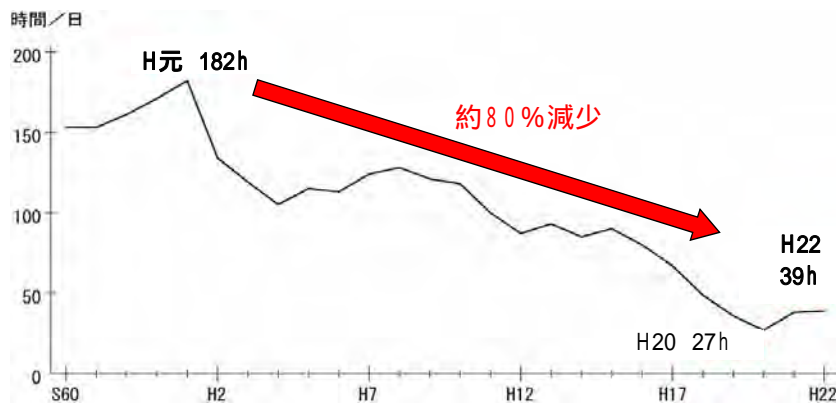


図 主要交差点の日平均渋滞時間の推移

資料: 大阪の交通白書

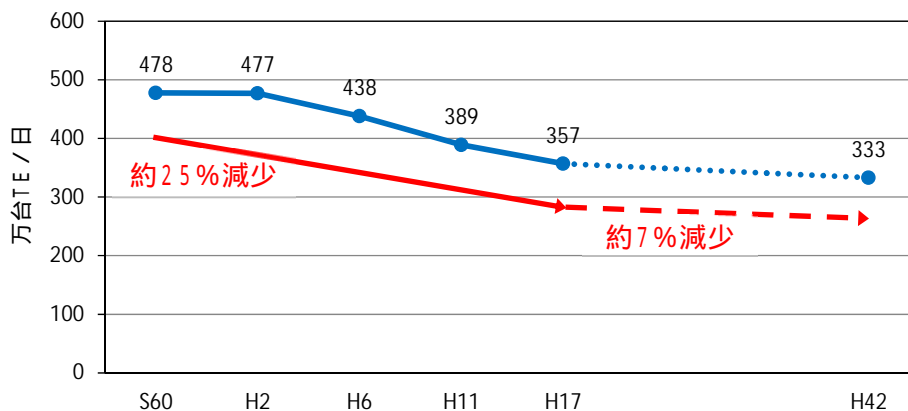
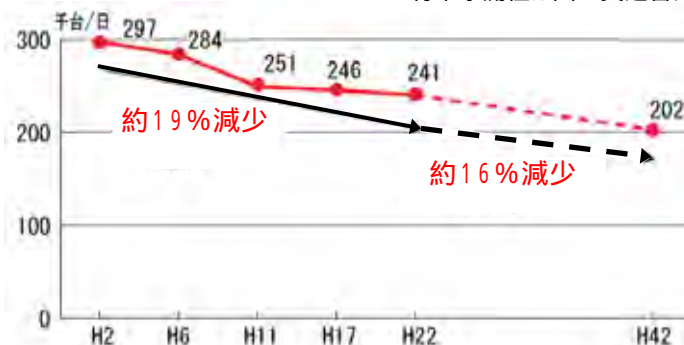


図 自動車交通量の推移

データ: S60 ~ H17 は道路交通センサス自動車 OD 調査結果
H42 将来予測値は国土交通省による推計(平日の交通量)



データ: 実績値は道路交通センサス一般交通量調査結果。
将来値は国土交通省による予測結果を元に推計したもの。
6幹線: 谷町筋、松屋町筋、堺筋、御堂筋、四つ橋筋、なにわ筋

図 都心南北6幹線(合計)の交通量の推移と将来見通し

- 自転車が車道を通行するにあたり、道路上の駐車が大きな課題であったが、市内の路上駐車台数の減少に伴い、道路、特に路肩を有効活用し、自転車の安全な通行空間を確保できる状況が見えてきた。

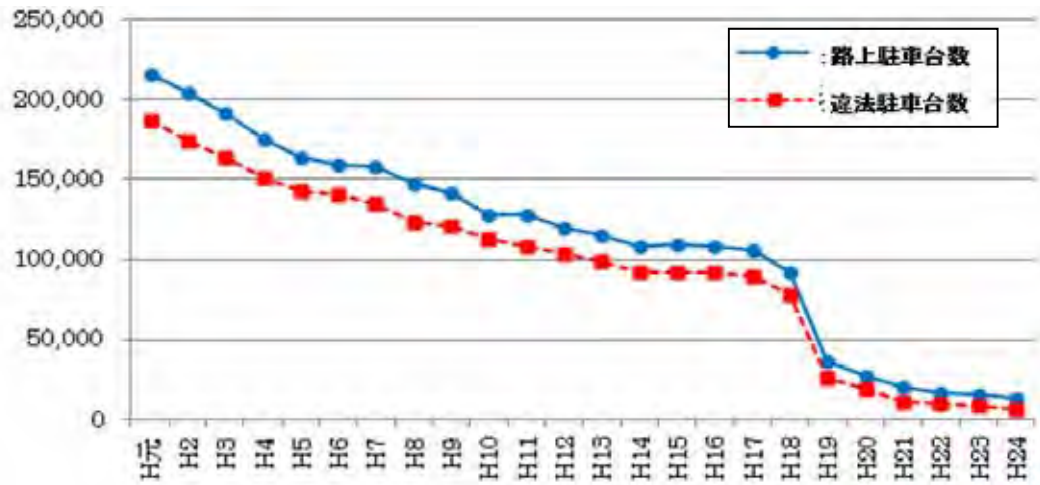


図 瞬間路上駐車台数の推移

資料:大阪の交通白書



図 広域的な道路ネットワーク

出典:大阪府「大阪府国土利用計画(第四次)」(平成22年10月)を基に道路の開通状況を反映(平成26年7月現在)



図 大阪都市再生環状道路（拡大）

出典：大阪都市再生環状道路 淀川左岸線延伸部パンフレット

参考3 大阪市内における自転車関連事故の特徴(H24～26:大阪府警データより)

平成24～26年中の自転車関連事故は16,752件。

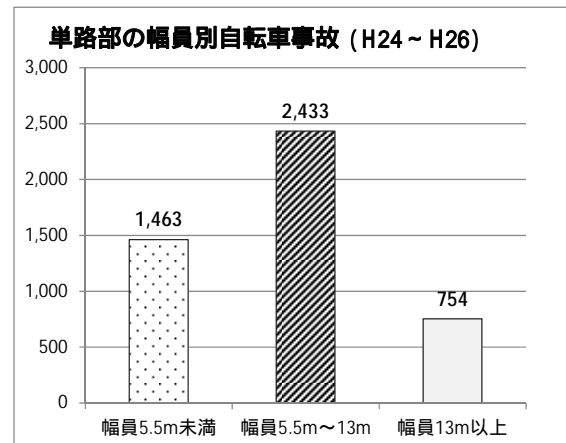
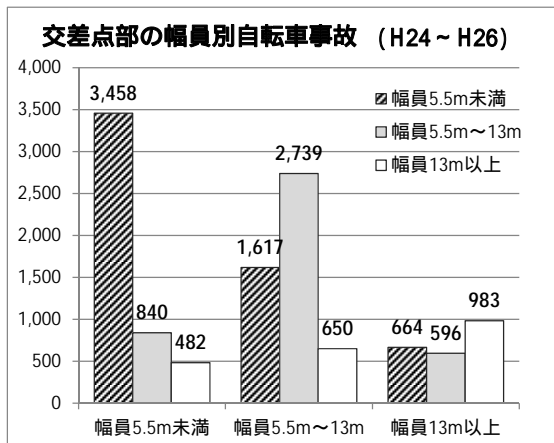
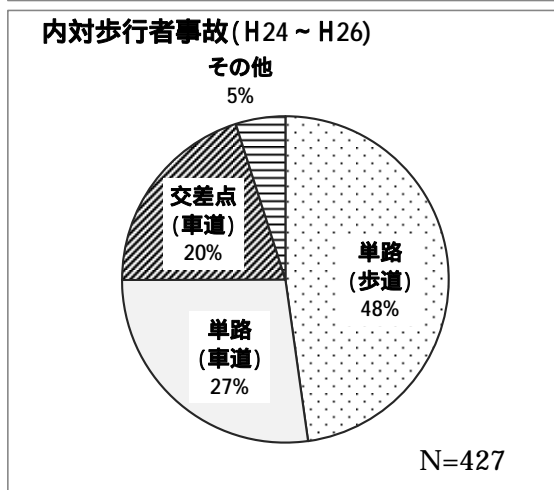
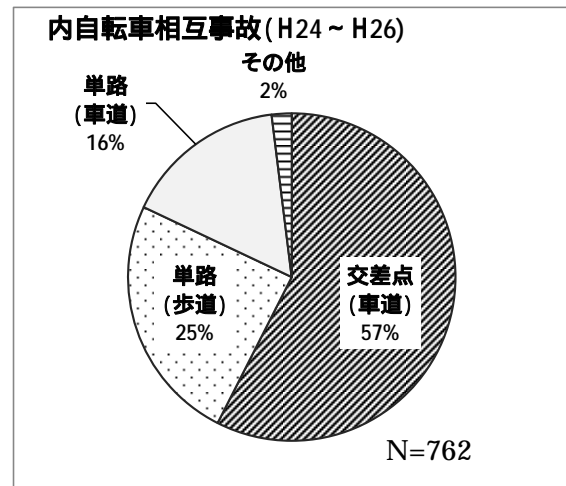
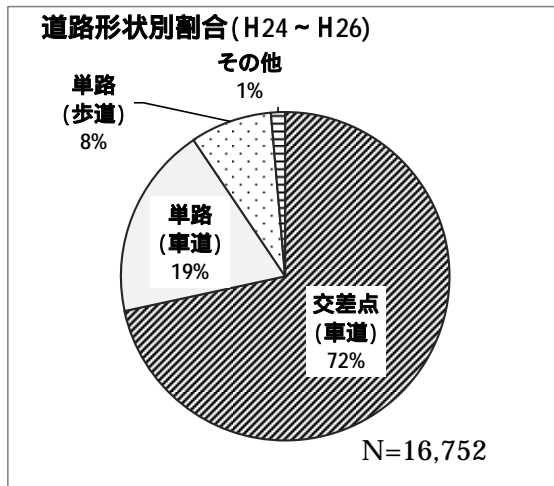
⇒ 「交差点」での事故が7割以上を占める。

⇒ 自転車相互も「交差点」での事故が約6割を占める。

⇒ 自転車対歩行者の事故は約5割が歩道で発生している。

⇒ 幅員5.5m未満の生活道路どうしの交差部で事故が多い。

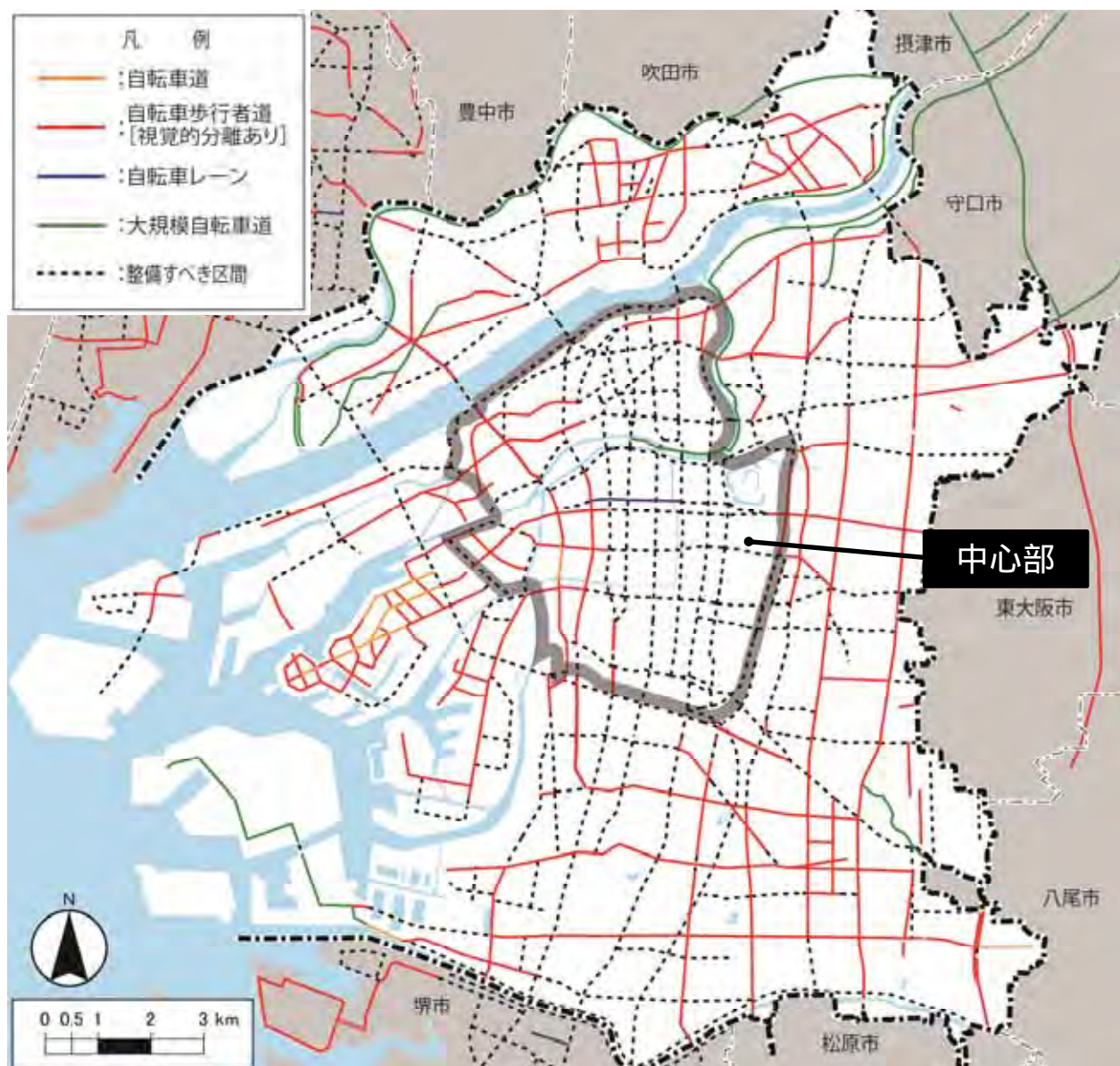
⇒ 幅員13m未満の道路（歩道がない生活道路含む）での事故が多い。



参考4 本町通における段階的対策と課題

整備年度	整備及び検討内容	○：効果 ●：課題
平成25年度 (本町3～本町1)	<整備内容> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーン（着色・矢羽根） ・交差点内矢羽根表示 ・法定外看板設置（立て看板） 	○自転車の車道通行割合及びルール遵守率の増加 ●路上駐停車対策
平成26年度 (本町1～内本町2)	<整備内容> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーン（着色・矢羽根） ・車道外側線+ピクトのみ ・法定外看板設置（柱巻付け） ・既存の街渠ますの蓋に滑り止めを焼き付け 	○区間に応じた整備内容の採用（ピクトのみ等） ●路上駐停車対策 ●連続的・統一的な整備（着色有無）
平成27年度 (鞆本町1～本町3)	<整備内容> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車レーン（着色・矢羽根） ・法定外看板設置（柱巻付け） ・停車帯を活用した空間確保 ・既存の街渠ますの蓋に滑り止めを焼き付け <検討内容> <ul style="list-style-type: none"> ・路上駐停車対策としてのポストコーン設置 ・交差点内南北方向矢羽根設置（鞆本町1丁目交差点） 	●路上駐停車対策（ポストコーンの設置に対する合意形成や設置後の反応） ●鞆本町1丁目交差点付近におけるなにも筋の対応（パーキングチケットの撤去）

参考5 自転車ネットワークイメージ(中心部: 0.5 km 間隔、周辺部1 km 間隔)

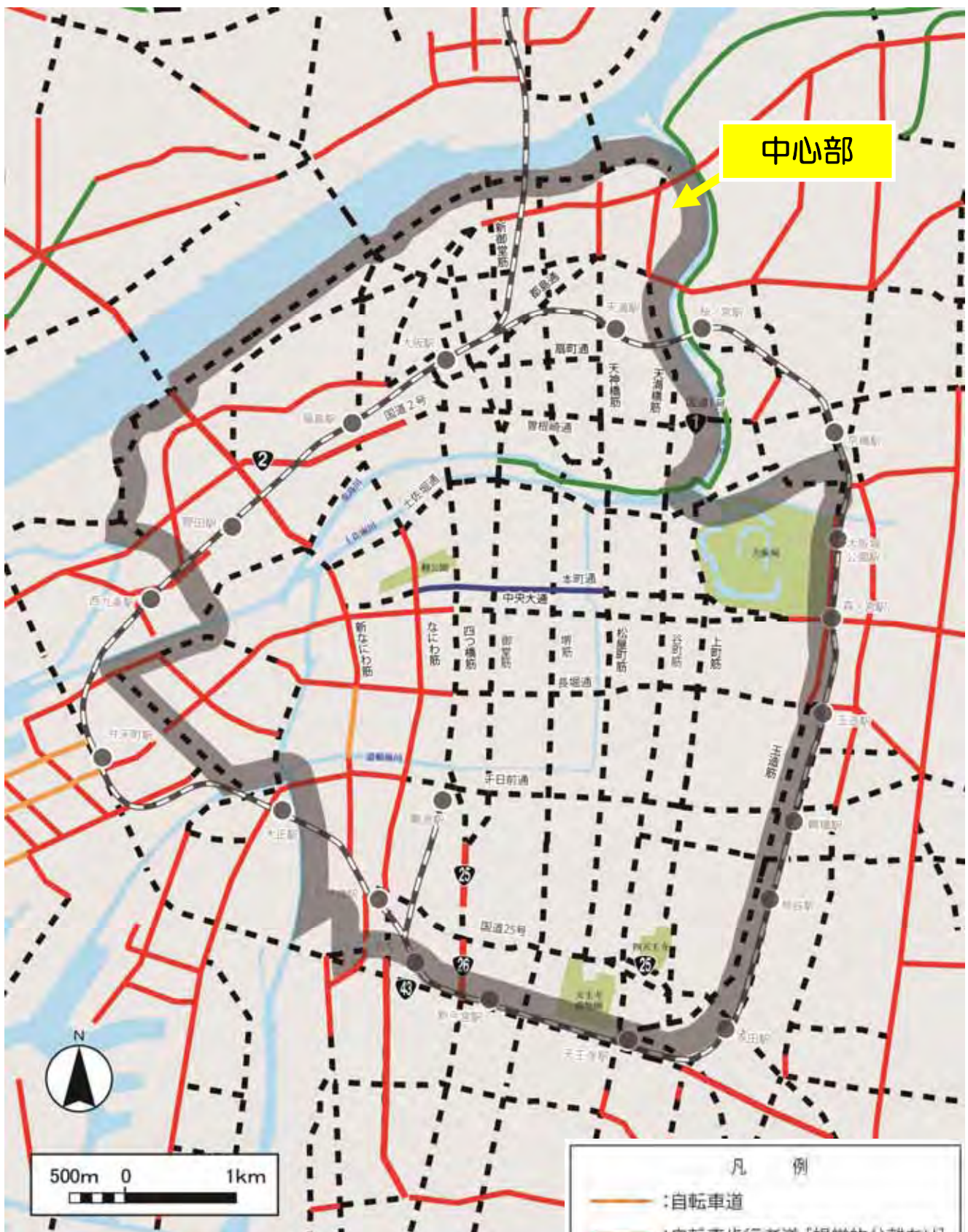


中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

図 自転車ネットワークイメージ
(中心部 0.5km 間隔、周辺部 1 km 間隔)

平成 27 年度末時点

【中心部拡大】



平成 27 年度末時点

参考6 面的に交通安全対策等を実施しているエリア



(参考) 生活道路における整備の考え方

整備の考え方

生活道路については、「ゾーン30」や「バリアフリー重点整備地区」や「あんしん歩行エリア」など、これまで道路管理者や交通管理者等が連携しながら交通安全対策に取り組んできた。

そのようなエリアにおける自転車の交通安全対策を実施する場合には、自転車の交通ルールの徹底を目的として、**自転車関連事故発生状況を踏まえながら、矢印+自転車マークなどの簡易手法による「車道左側通行」ルールの見える化などの整備（面的整備）**を盛り込んでいく。



ゾーン30(旭区)

バリアフリー重点整備地区(北区)

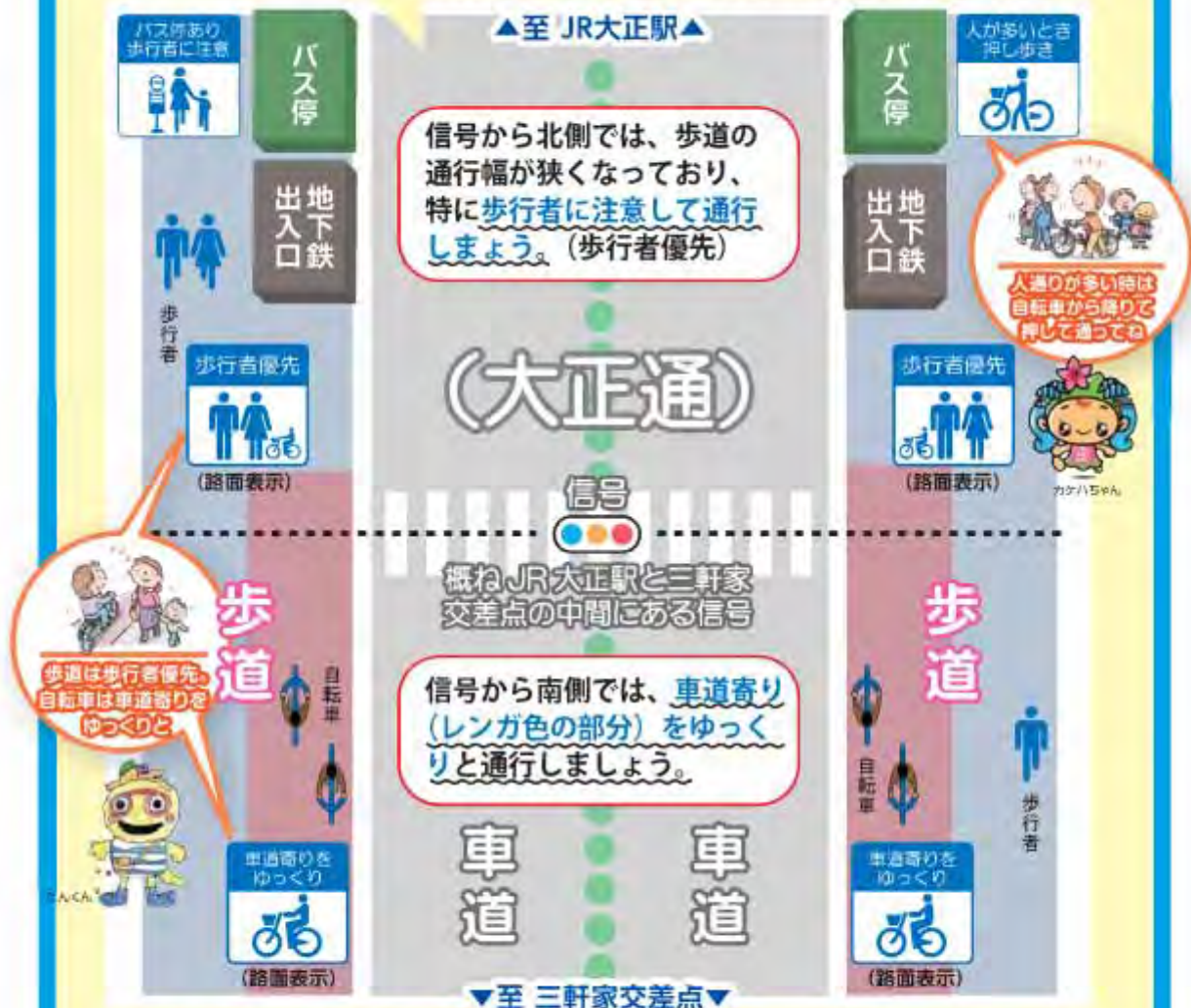
あんしん歩行エリア(都島区)

図 交通安全対策の整備事例(大阪市)

安全な道にするために ～おもいやりの自転車利用を～

！ 自転車をきちんとつかおう！

自転車のルールを無視した走行などによって、歩行者と自転車の事故が増えています。
大阪市では、歩行者が安心して通行できるよう、大正通（JR大正駅前～三軒家交差点
までの区間）の歩道に自転車の通行ルールを示した路面表示と看板を設置しました。



交通ルールを守って、安全に自転車を利用しましょう。

お問い合わせ先：大正区役所 市民協働課 ☎06-4394-9976
建設局 自転車対策課 ☎06-6615-6811