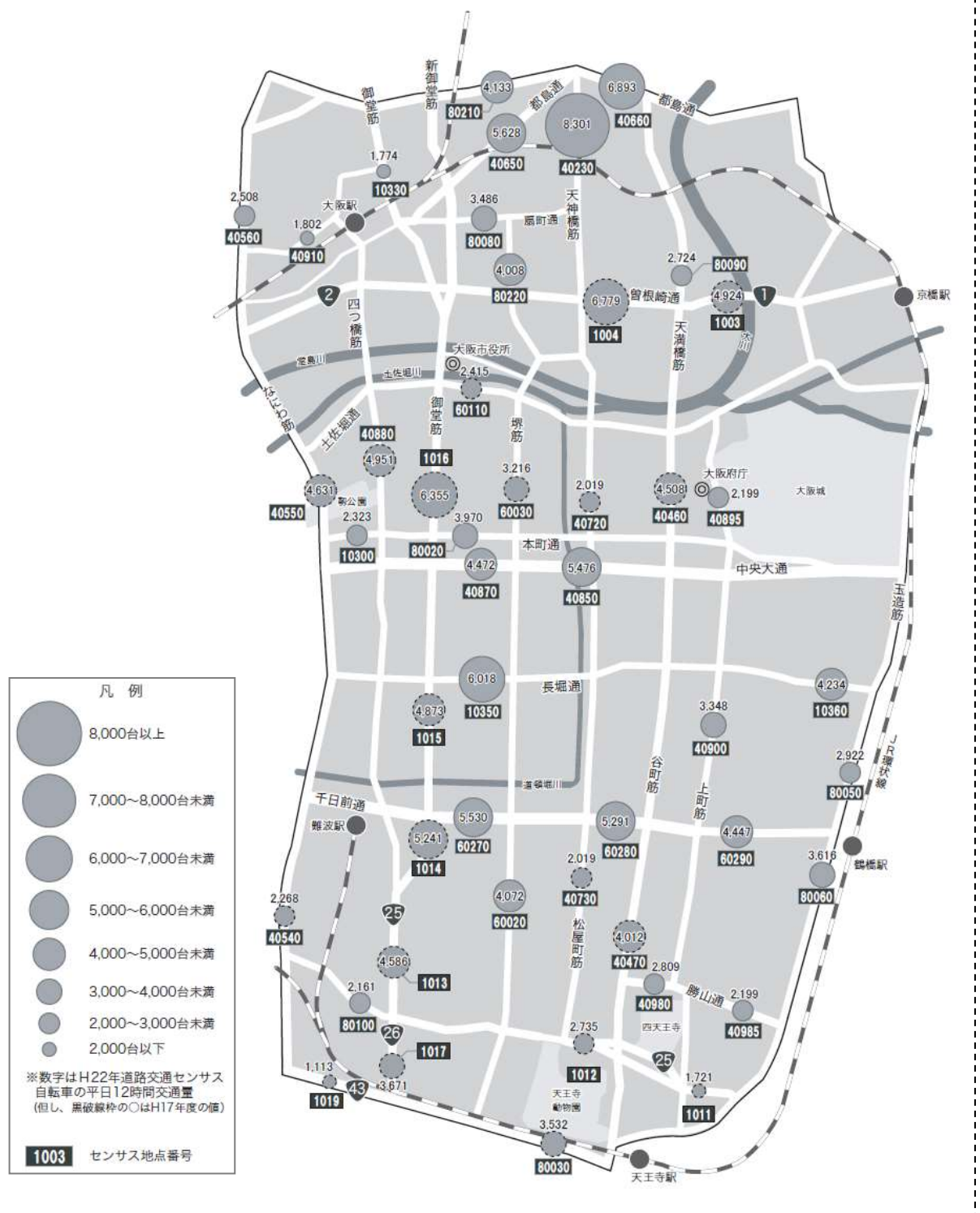


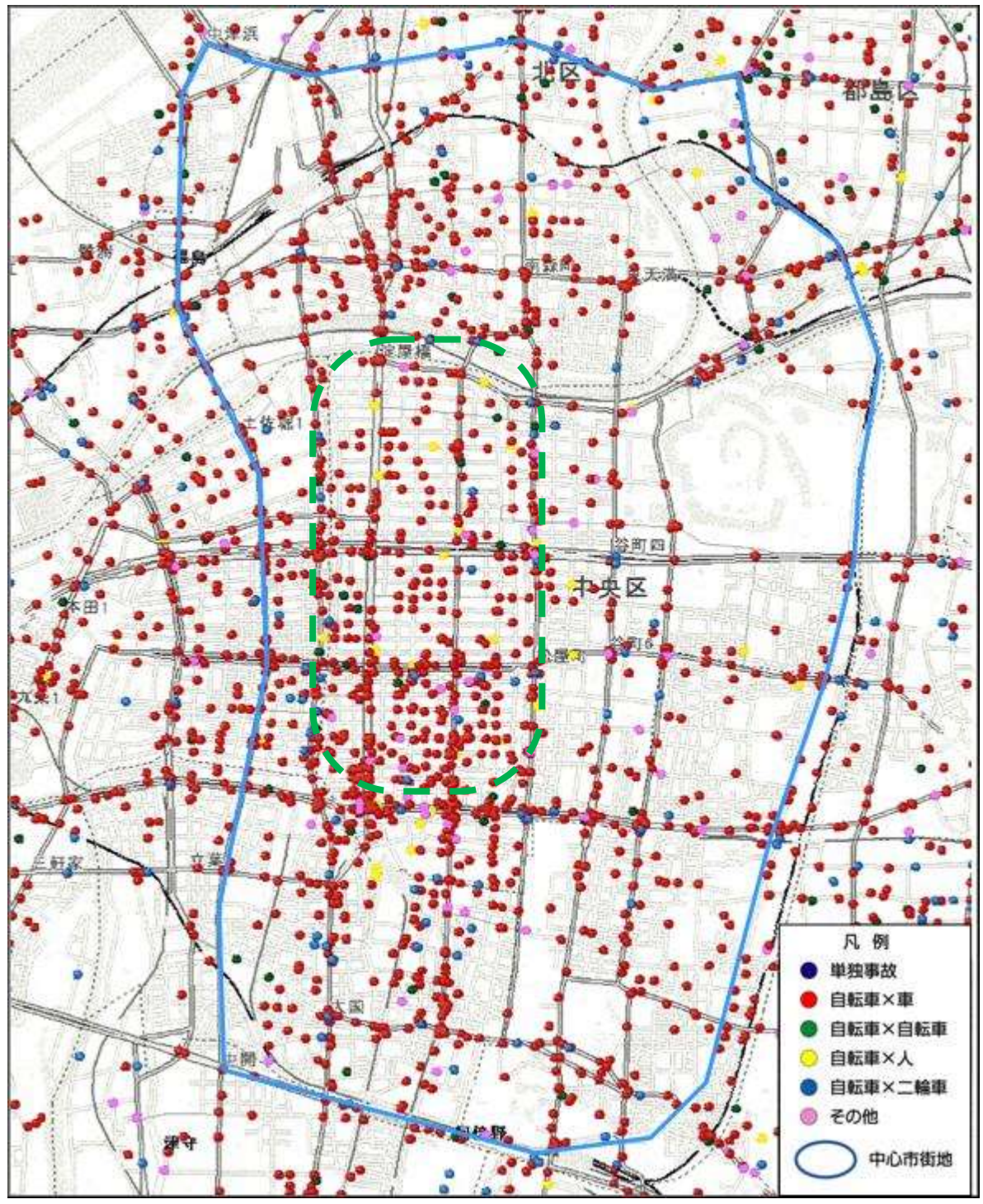
<市内中心部の幹線街路の自転車交通量（H22 交通センサス：平日昼間 12 時間）>

- 最も自転車の交通量が多いのは、天神橋筋で約 8,000 台である。
- 次いで、6000 台を超える地点がある路線として、御堂筋、都島通、曾根崎通（国道 1 号）、長堀通があり、御堂筋を除けばいずれも東西の路線となっている。




<市内中心部における自転車関連交通事故の状況>

- 幹線道路における事故が多く、御堂筋、堺筋、千日前通、長堀通の事故件数が多い。
- 土佐堀通、松屋町筋、千日前通、四つ橋筋で囲まれたエリアは、細街路でも事故が多い。



(H22に発生した自転車関連事故：大阪府警察調べ)

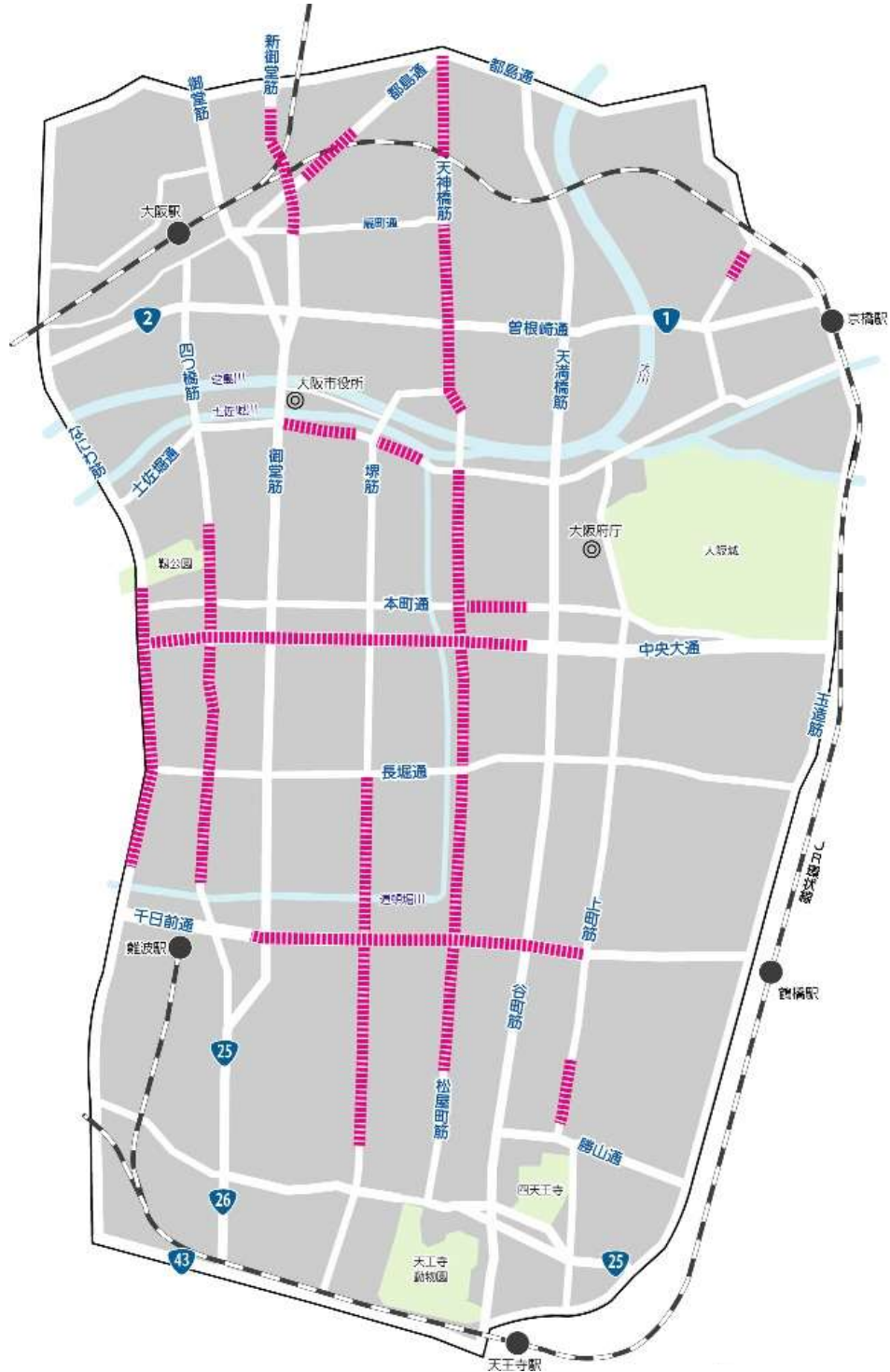
※ 図  部: 土佐堀通、松屋町筋、千日前通、四つ橋筋で囲まれたエリア





<市内中心部の幹線街路とパーキング・メーター、パーキング・チケットの分布状況>

- 市内中心部の幹線道路は、パーキング・メーター等が設置されている路線が多い。
- 天神橋筋から松屋町筋にかけては概ね全区間で、中央大通、千日前通においても多くの区間で設置されている。

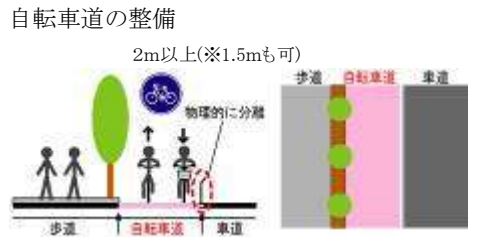

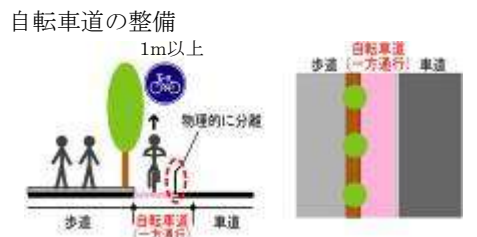




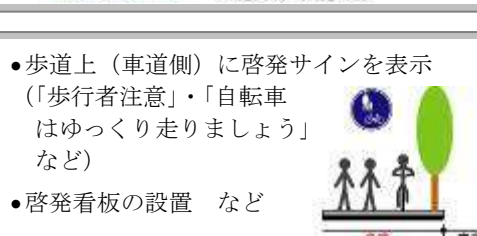

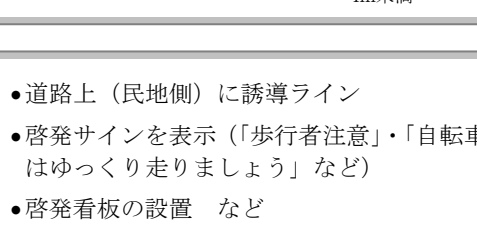



凡 例  
 パーキング・メーター、パーキング・チケット



<道路条件による自転車走行環境整備の手法と市内中心部における選定フロー例> → YES    - - → NO

※ 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。

道路条件	整備手法	市内周辺部または他都市での事例	整備手法の特徴	空間確保する際の着眼点	備考	市内中心部で実施する際の課題
主に幹線道路における手法 歩道有り	<p>車道内に、構造物により分離された2.0m(やむを得ない場合は1.5m)以上の空間確保が可能</p> <p>手法1</p> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車や歩行者等の他の交通と分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能</li> <li>自転車と自動車、歩行者が接触する危険性が低い</li> <li>自転車道内は対面通行</li> <li>歩道は歩行者専用となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存車道内</li> <li>車道の縮小</li> <li>道路拡幅</li> <li>その他の空間の再配分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の交通量が多く、自動車との速度差が大きい幹線道路では整備が考えられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通が多い市内中心部において、車道削減が可能な路線は限定されている。</li> </ul>
	<p>車道内に、1.0m以上の空間確保が可能</p> <p>手法1'</p> 	事例なし	<ul style="list-style-type: none"> <li>車道部分に1.5m以上の幅員が確保できないため、幅員を狭めて、自転車道内を一方通行にするケース</li> <li>自転車の走行方向以外は、手法1と特徴は同じ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>
	<p>自転車レーンの整備 1m以上</p> <p>手法2</p> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>車道内の自転車が通行すべき部分を明確化</li> <li>自転車と歩行者が接触する危険性は低い</li> <li>物理的な分離ではないため、自転車と自動車の接触可能性あり</li> <li>自転車レーン内の自転車の通行は左側通行となるように一方通行</li> <li>基本は歩道は歩行者専用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存車道内</li> <li>車道の縮小</li> <li>道路拡幅</li> <li>その他の空間の再配分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次の箇所における整備が考えられる</li> <li>一方通行の幹線道路では、自転車も一方通行となる。(道路両側に設置は難しい)</li> <li>並行する自転車歩行者道における普通自転車通行可の交通規制の必要性の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐車対策が必要。</li> <li>パーキングメーター・チケットの撤去又は共存方策の検討が必要。</li> <li>一方通行の幹線道路では、自転車も一方通行となる。(道路両側に設置は難しい)</li> <li>並行する自転車歩行者道における普通自転車通行可の交通規制の必要性の検討</li> </ul>
	<p>自転車歩行者道内に、1.5m以上の空間確保が可能(歩道：幅員4.0m以上)</p> <p>手法3</p> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>走行位置が明確に区分されるため、歩行者・自転車交通が秩序化される</li> <li>自転車と自動車が接触する危険性は低い</li> <li>物理的分離構造ではないため、交通量によっては、自転車と歩行者が接触する危険性が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の自転車歩行者道幅員内の確保</li> <li>道路拡幅</li> <li>その他の空間の再配分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な幅員がある区間において、歩行者・自転車の錯綜があり、交通の秩序化が必要な箇所での整備が考えられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員4.5m以上の自歩道では自転車駐車場整備を進めており、連続した走行環境整備は困難。</li> <li>ただし、歩道幅員拡幅の可能性のある路線は検討の余地がある。</li> </ul>
	<p>上記以外の自転車歩行者道(歩道幅員が4.0m未満)</p> <p>手法4</p> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道上(車道側)に啓発サインを表示(「歩行者注意」・「自転車はゆっくり走りましょう」など)</li> <li>啓発看板の設置 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車と物理的に分離され、自転車と自動車が接触する危険性は低い</li> <li>走行位置が明確に区分されないため、交通量が多い場合には、自転車と歩行者が錯綜する可能性がある</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の交通量が少なく、自転車と歩行者の錯綜が発生しない道路において整備が考えられる</li> </ul>
主に細街路における手法 歩道無し	<p>手法5</p> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>物理的分離構造ではないため、交通量によっては、自転車と歩行者・自転車と自動車が接触する危険性が残る</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量の状況によって歩行者と自転車の視覚的分離、自転車と自動車の視覚的分離の選択が必要。</li> <li>道路交差点では自転車の一時停止を促すサインの設置が重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国的にも事例が少ないため、慎重な対応が必要。</li> </ul>