

# 自転車通行環境整備計画

(素案)

作成中



平成 27 年〇月  
大阪市

## 〇はじめに

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り、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り、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

|                        |    |
|------------------------|----|
| [ I 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. 大阪市における自転車利用の状況と取組み | 6  |
| [ II 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考え方       | 18 |
| 5. 整備形態の考え方            | 21 |
| [ III 整備の進め方]          | 28 |
| 6. 整備の進め方に関する方針        | 29 |
| 7. 整備スケジュールイメージ        | 30 |
| [参考資料]                 | 31 |

# **[ I 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。

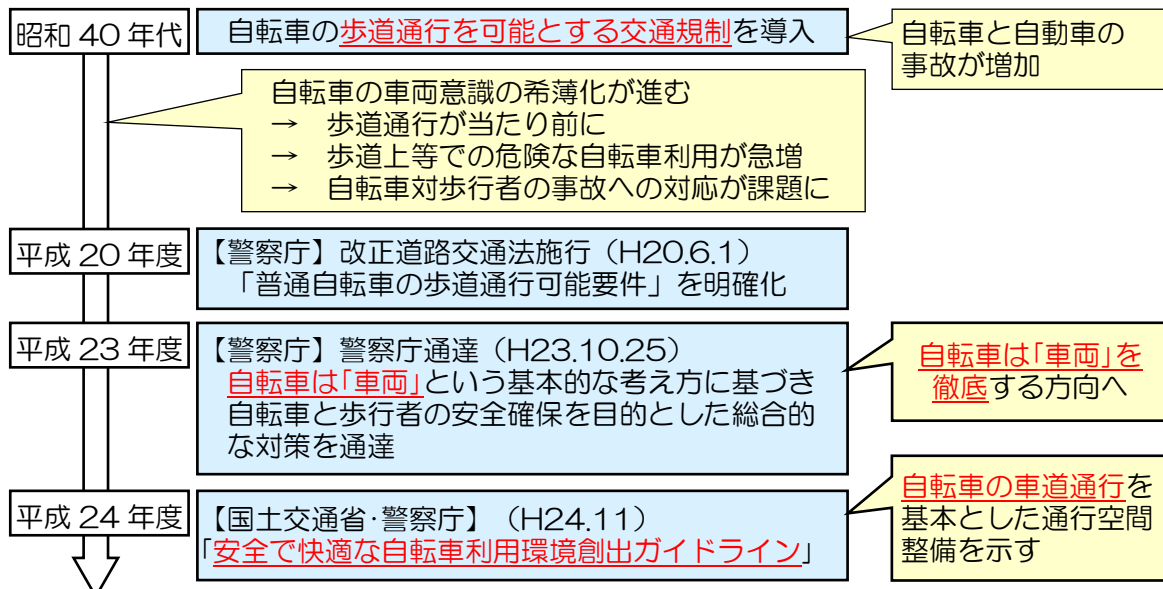
■ 自転車対歩行者事故件数の増減



＜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望まれる。
- 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中。

### <他都市の自転車ネットワーク計画の策定状況>

- 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）



### (3) 大阪府の動向

- 国の動向を踏まえて、大阪府は、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」（平成27年1月）をとりまとめた。
- また、その整備形態に関して、路面表示などで自転車の通行位置・進行方向が理解できるように、自転車の通行位置の法定外表示のデザイン・設置等の標準的な考え方を示した「**大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領**」（以下、「大阪府法定外表示要領」という。）を**策定**している。
- 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）

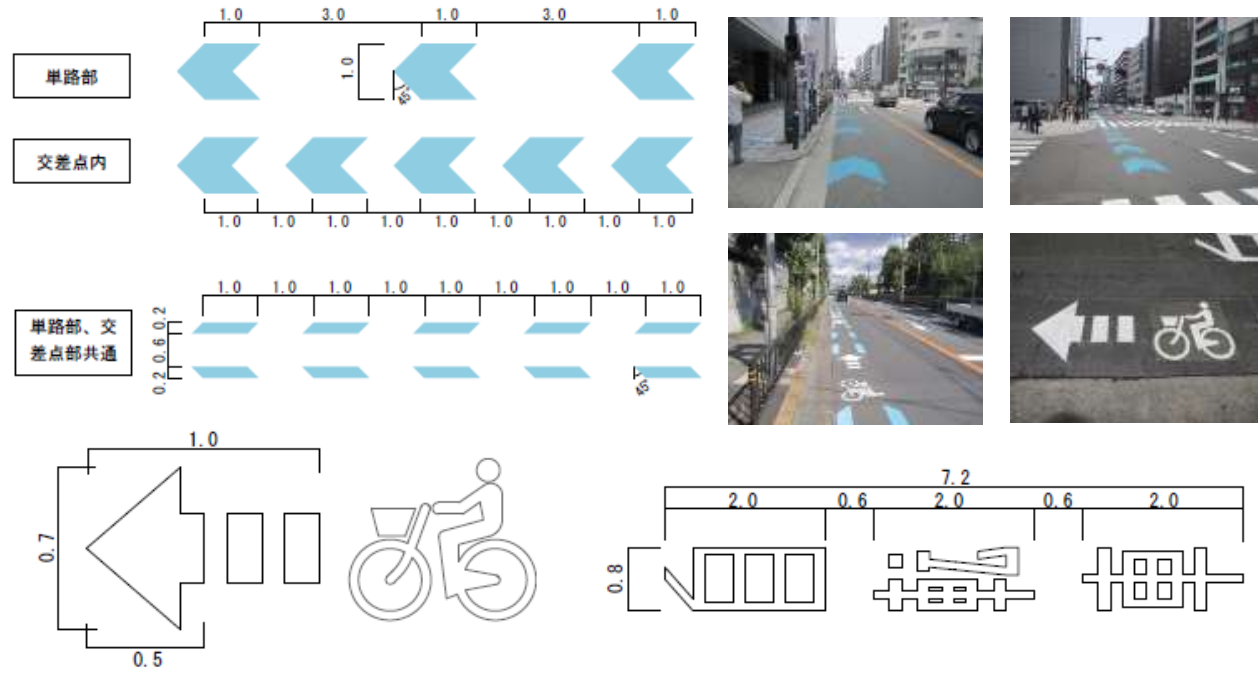
**歩行者・自転車・自動車のそれぞれが  
安全・快適に通行できる道路交通環境の創出**

**「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
- ③**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、大阪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。

【大阪市の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】

