

2. 大阪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

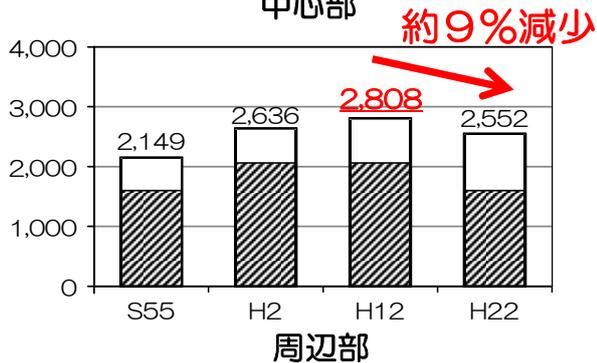
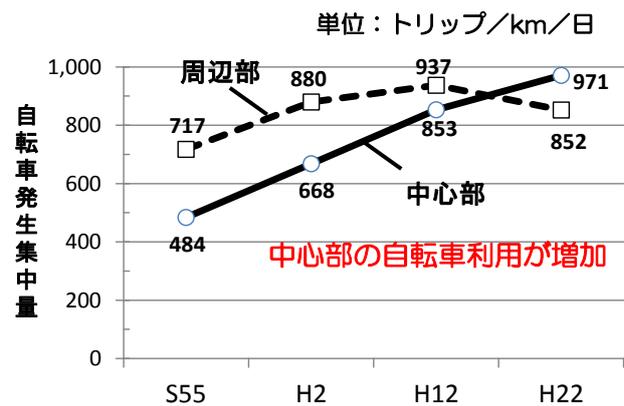
① 自転車利用の状況

- 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。

【自転車の発生集中量】

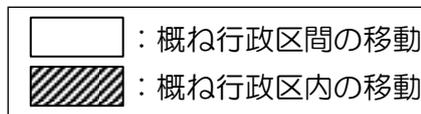


【道路延長あたりの自転車の発生集中量】

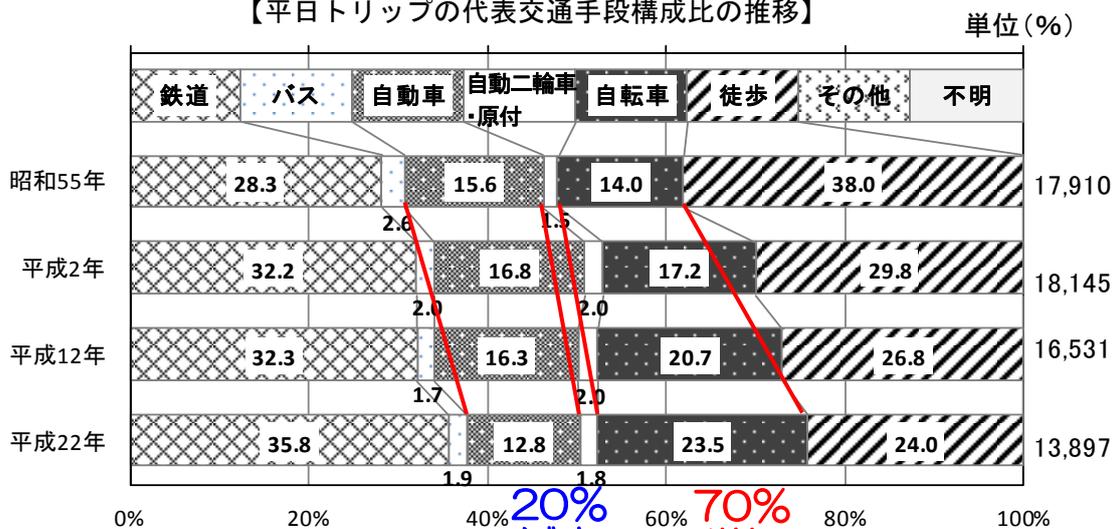


※中心部=都心6区

(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)



【平日トリップの代表交通手段構成比の推移】



(資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査)

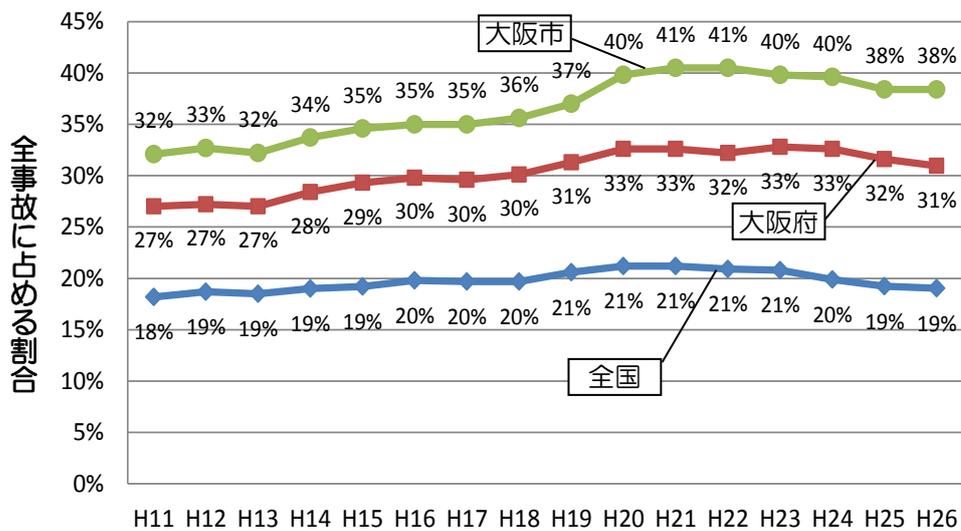
【パーソントリップ調査 (パーソン=人、トリップ=動き)】

「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<大阪市：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年をピークに僅かに減少傾向**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
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。

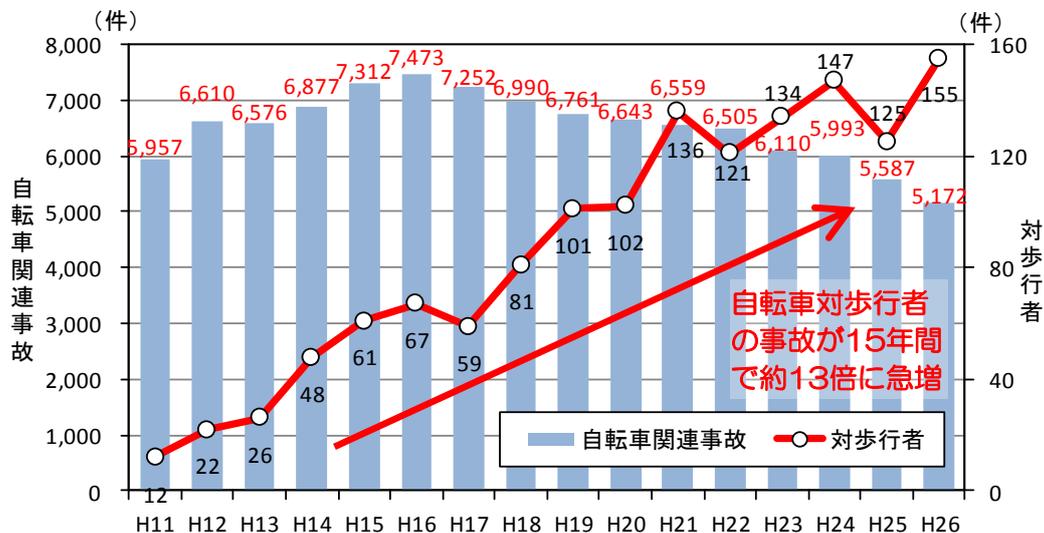
【交通事故件数に占める自転車関連事故割合の増大】



資料：大阪府の交通白書等

図 交通事故件数に占める自転車関連事故の割合

【自転車対歩行者の事故の増加】



資料：大阪府の交通白書等

図 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移

【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、浪速区、西区、福島区、天王寺区)

出典：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

(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

<自転車歩行者道の整備の特徴>

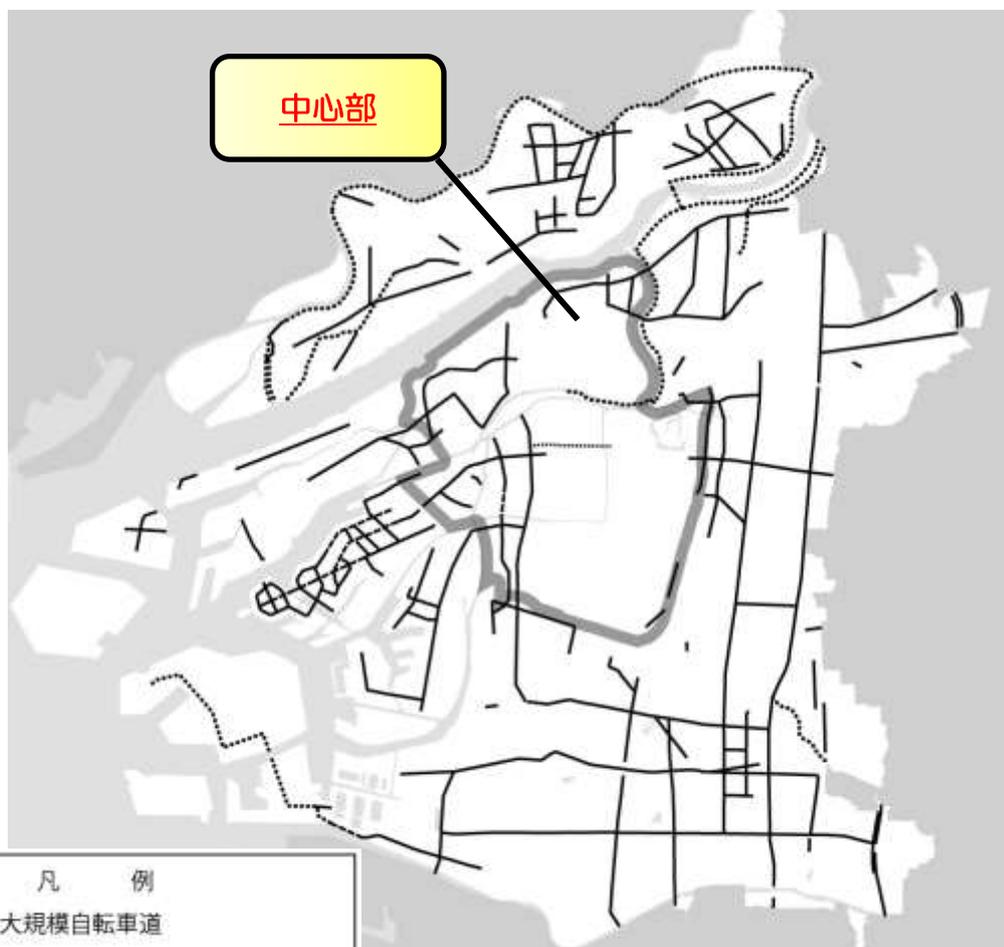


<自転車道(歩道拡幅型)の整備の特徴>



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 7km	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
自転車 歩行者道	約 175 km	広幅員歩道内で、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
自転車 レーン	約 1 km	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
合 計	約 233 km	



凡 例	
.....	:大規模自転車道
-----	:自転車道
————	:自転車歩行者道 [視覚的分離あり]
.....	:自転車レーン

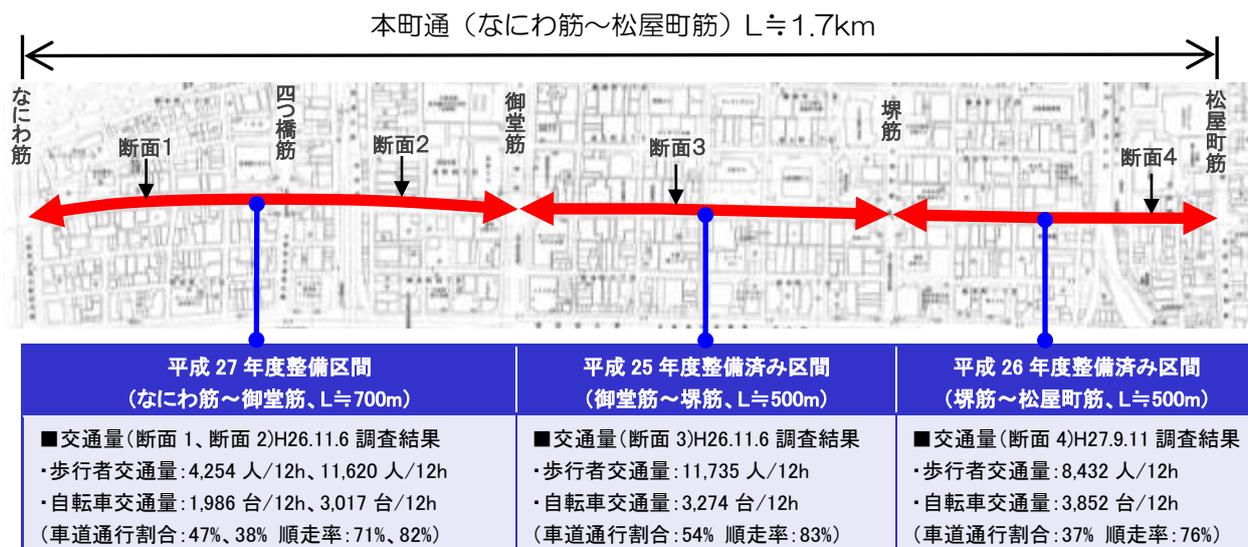
※中心部 = 都心6区
(北区、中央区、浪速区、西区、福島区、天王寺区)

(3) 現在の取組み

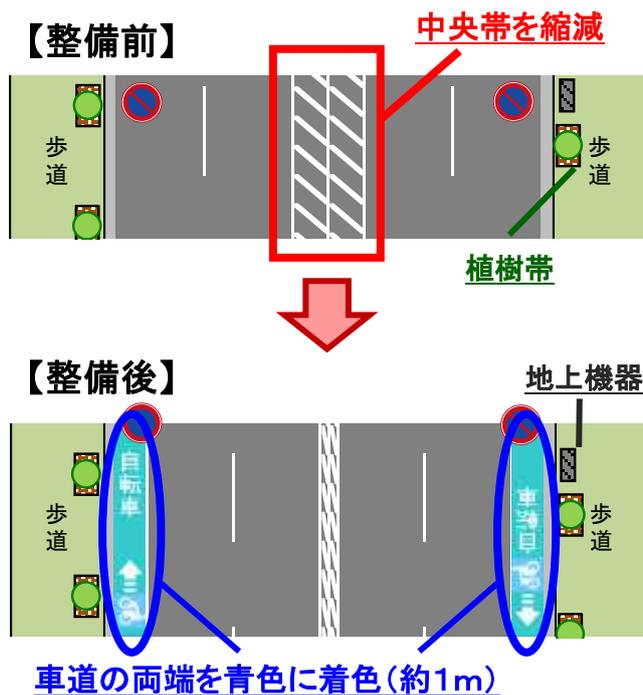
- 本町通において車道通行を基本とした自転車レーン（規制なしの車道混在型）の整備を推進中。
- 大正通の自転車歩行者道において、路面表示等の設置による通行ルールの周知徹底方策を実施。

◆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



車道通行を基本に、「自転車レーン」を採用（市内初）。



【整備写真】

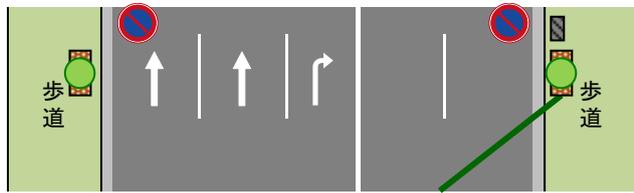


ポイント（交通規制）

- ・**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型>

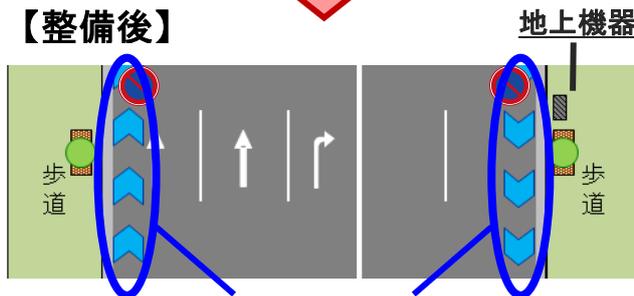
【整備前】



【整備写真】



【整備後】



車線内に矢羽根を設置(約1m)

ポイント (路面表示)

府内でデザイン統一

(法定外表示実施要領)

<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

<街渠ますの蓋は、滑りにくい仕様に変更>



既存の街渠ますの蓋に滑り止めを焼き付け
(経費節減)

<事前・事後調査の比較>

- ◆ 歩道を通行する自転車の減少
【事前調査：57% ⇒ 事後調査：48%】
- ◆ 逆走する自転車の減少
【事前調査：27% ⇒ 事後調査：14%】
- ◆ 歩道内の自転車速度の減少
【事前調査：12km/h ⇒ 事後調査：9km/h】
- ◆ 駐停車台数の減少
【事前調査：934台 ⇒ 事後調査：918台】
【5分超えの駐停車 322台 ⇒ 197台】



- 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



出典：大阪市調べ

◆自転車歩行者道上における安全対策の取組み（大正通）

- 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。
- 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が高く、看板（支柱添架）の認識率が低い。

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。

▲至 JR大正駅▲

バス停 人が多いとき押し歩き

出入口 地下鉄

歩行者優先 (路面表示)

歩道

歩道は歩行者優先。自転車は車道寄りをゆっくりと

車道寄り ゆっくりに (路面表示)

信号から北側では、歩道の通行幅が狭くなっており、特に歩行者に注意して通行しましょう。(歩行者優先)

(大正通)

信号

概ねJR大正駅と三軒家交差点の間にある信号

信号から南側では、車道寄り(レンガ色の部分)をゆっくりと通行しましょう。

車道

車道

▼至 三軒家交差点▼

バス停

出入口 地下鉄

歩行者優先 (路面表示)

歩道

人通りが多い時は自転車から降りて押しで通ってください

カグハちゃん

歩行者

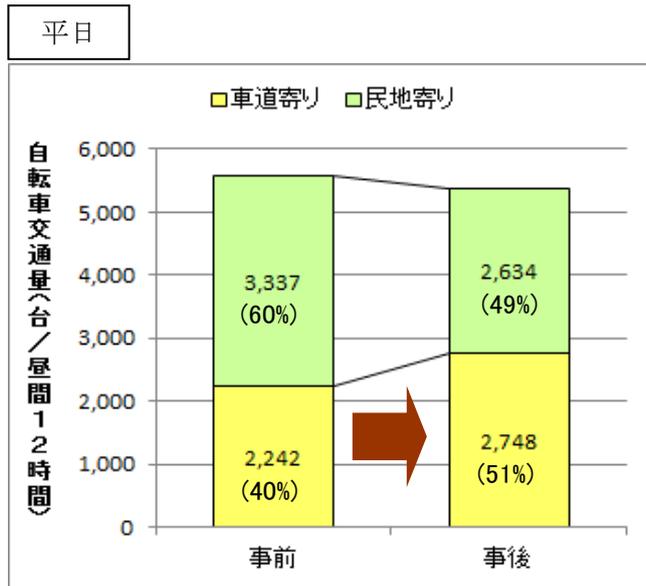
歩行者

車道寄り ゆっくりに (路面表示)

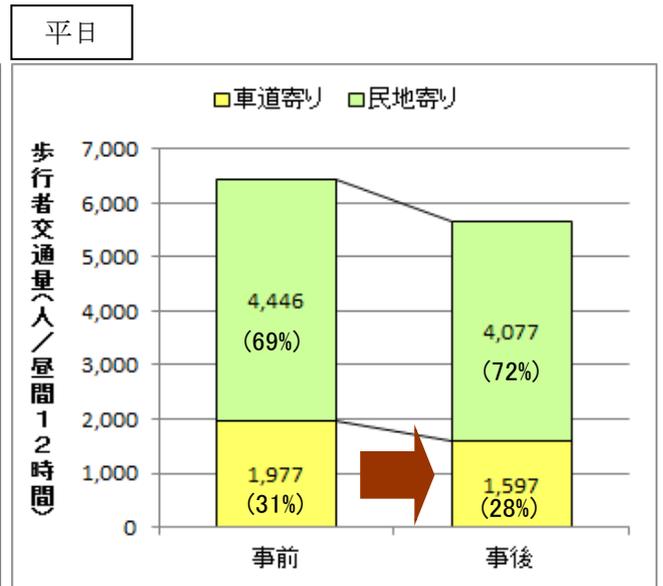
交通ルールを守って、安全に自転車を利用しましょう。

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

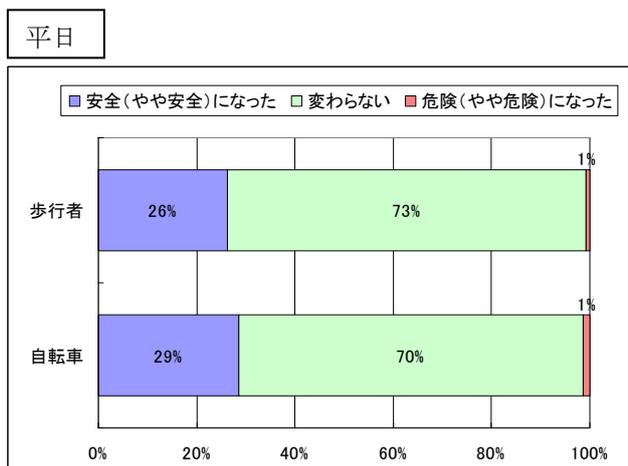
【自転車通行位置の比較】



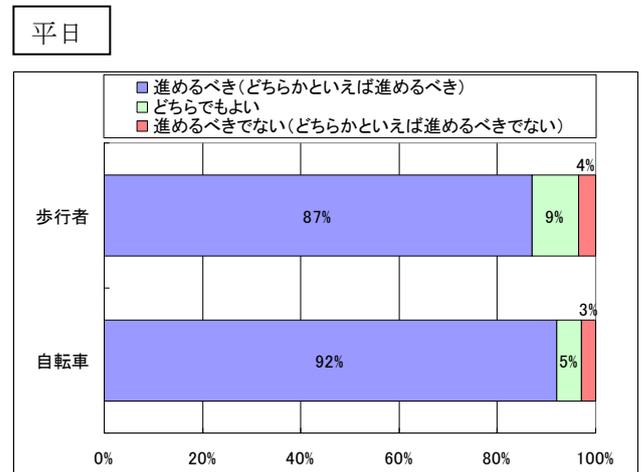
【歩行者通行位置の比較】



【安全性に関する評価】



【今後の設置に関する評価】



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>
 路面シール：6～7割
 路面文字：約6割
 看板（支柱添架）：約4割
 シート（柱巻）：約6割



路面シール



路面文字



看板（支柱添架）



シート（柱巻）