

[Ⅱ 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を優先して自転車通行環境整備を進める。
- 「歩行者の安全確保」を第一としつつ、自転車利用者の安全を守るため、「歩行者と自転車の分離」を基本とした自転車通行空間の確保をめざす。



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)

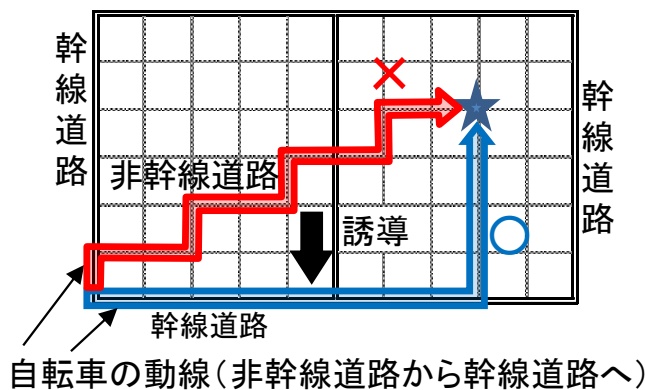


車道への自転車通行環境整備例
(本町通)

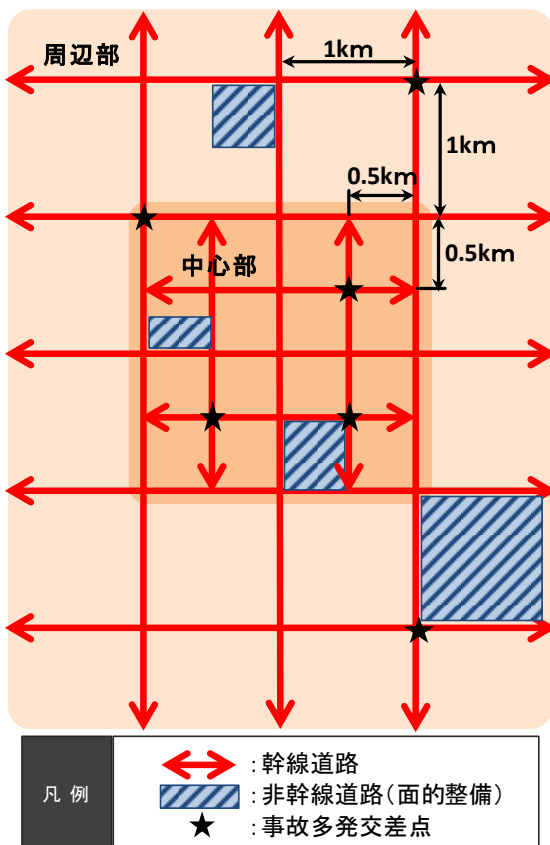
4. 自転車ネットワークの考え方

- 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づける。(大阪市の幹線道路は、中心部は0.5 km、周辺部は1 km 間隔を基本としてネットワークを形成)
- 幹線道路における自転車通行の安全性を高め、非幹線道路から幹線道路に自転車を誘導する。
- 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、自転車マークや矢印などの簡易手法によるポイント整備を検討する。
- 非幹線道路は、自転車関連事故発生状況や交通安全対策の実施状況、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。

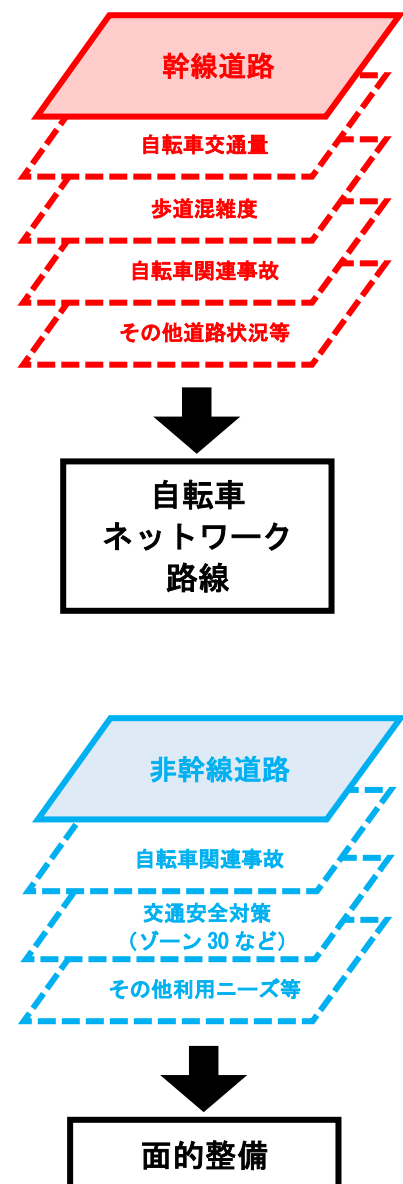
【自転車を幹線道路へ誘導するイメージ】



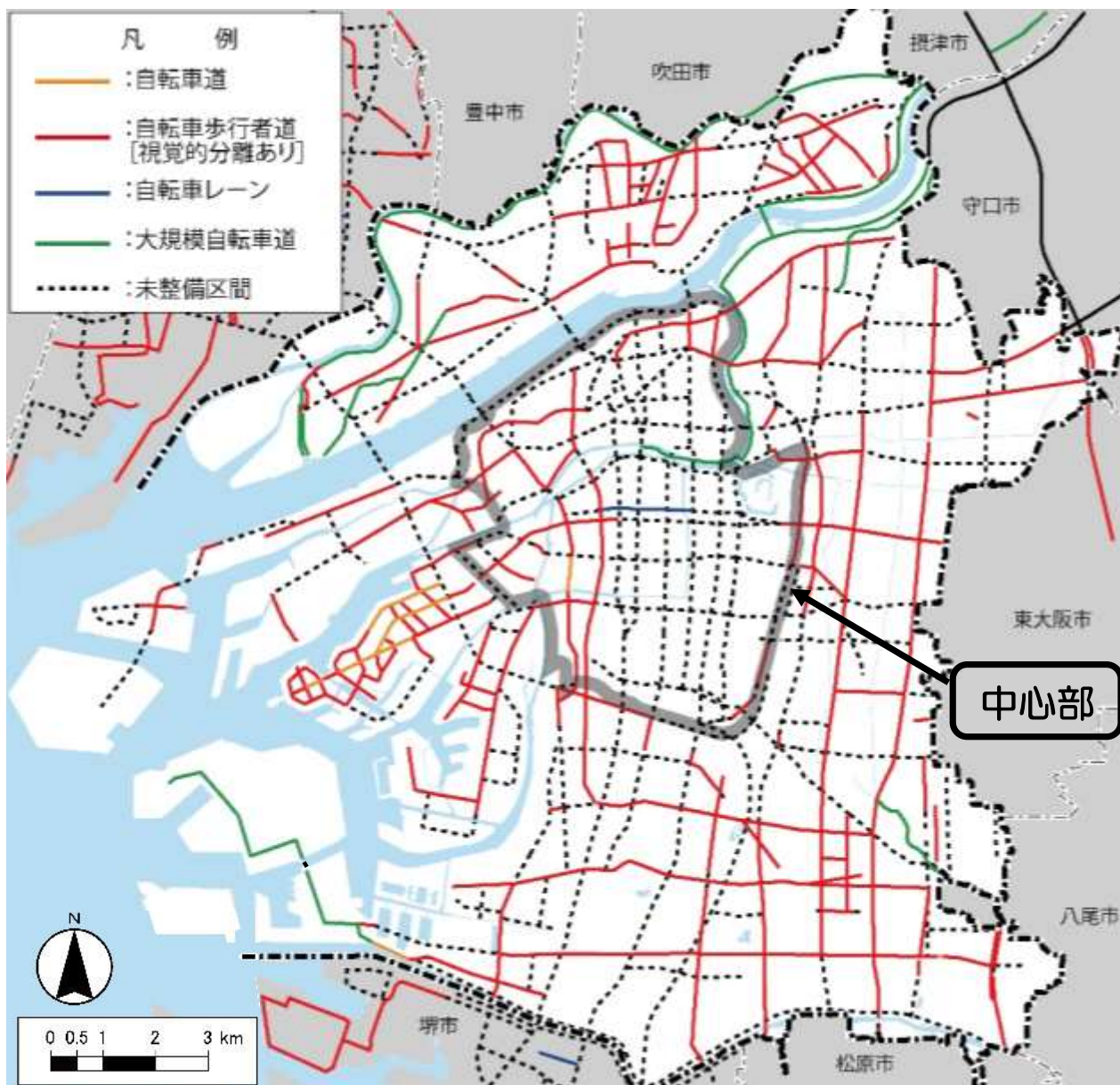
【自転車ネットワーク概念図】



【整備対象抽出のイメージ】



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)



【参考】非幹線道路における整備の考え方

- 非幹線道路については、「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交通安全対策を整備する場合には、自転車の交通ルールの徹底を企図して、自転車関連事故発生状況を踏まえながら、自転車マークや矢印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）を整備内容に盛り込んでいく。

▼交通安全対策の整備事例（大阪市）



ゾーン30（北区）



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）

<路面表示の方向性>

- 非幹線道路については、「大阪府法定外表示要領」で定められた自転車マーク及び矢印を统一的に路面に表示し、車道左側通行を周知・促進する（矢羽根や着色は整備区間に応じて検討）。なお、歩道や路側帯の無い道路では、まず歩行空間を確保した上で、車道側に自転車マークや矢印を設置する。

▼非幹線道路の整備イメージ



金沢市の例（2車線道路）



八王子市の例（細街路）

5. 整備形態の考え方

①整備形態の考え方

◆車道通行を基本とした新たな自転車通行空間の整備

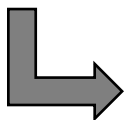
- 中心部では自転車利用特性と周辺部の既存ネットワークとの連続性を考慮し、幹線道路を中心とした新たな自転車通行環境の整備に取り組む。
- 歩行者及び自転車の安全確保のために、自転車と歩行者の通行空間の分離を図り、車道左側通行の明示による新たな自転車通行空間を整備する。

⇒ 安全な自転車通行空間の「量的拡大」

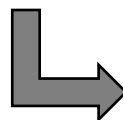
◆既存の自転車通行空間の有効活用

- 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」



自転車通行空間の量的拡大で歩行者と自転車が整除され、安全を確保



視覚分離された自転車歩行者道において通行位置の誘導等の質的向上により安全を確保



幹線道路の整備事例（本町通）



交差点部の整備事例（箕面市）

②整備形態の種類

- 「国のガイドライン」より、自転車通行空間の基本的な整備形態として、歩道や車道と構造的に分離された「**自転車道**」、車線として扱われる「**自転車レーン（規制あり）**」、車線の一部（車道の左側端）を活用した「**自転車レーン（規制なし）**」の3つが挙げられる。
- 「自転車道」は、基本的に双方向の通行が可能であり、幅員は2.0m以上を原則とする（やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能）。なお、「左側通行」を徹底するため、一方通行規制をかけることも可能である。
- 「自転車レーン（規制あり）」は、幅員1.0m以上で指定可能となるが、側溝（街渠）を含む場合は1.5m以上が望ましい。
- 「自転車レーン（規制なし）」は幅員の規定はないが、「大阪府法定外表示要領」では矢羽根表示の幅を1.0mとしている。
- 「**自転車歩行者道**」は新規整備を行わず、既存の整備区間は活用する。

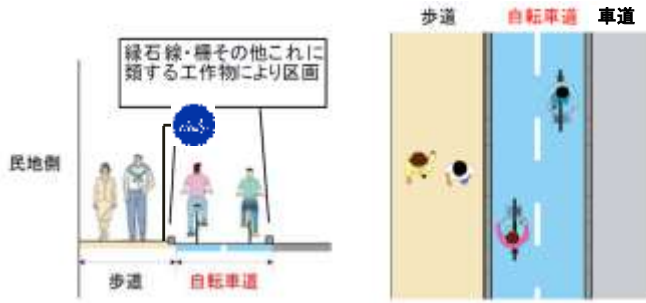
【自転車通行空間の基本的な整備形態】

自転車道	 <p>舗石壁・柵子の柵これに助する工作物により区画</p> <p>歩道 自転車道 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</p>	 <p>大阪市港区</p>
自転車レーン（規制あり）	 <p>歩道 自転車専用通行車道 車道</p> <p>車道内に自転車専用の通行空間を確保</p>	 <p>尼崎市</p>
自転車レーン（規制なし）	 <p>歩道 車道 自転車レーン 自転車レーン</p> <p>車道内に自転車の通行位置を明示</p>	 <p>大阪市中央区</p>
自転車歩行者道	 <p>民地側 自転車歩行者道 歩道 自転車歩行者道 車道</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）</p> <p>※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）</p>	 <p>大阪市住之江区</p>

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

A. 自転車道



▼西宮市 国道2号

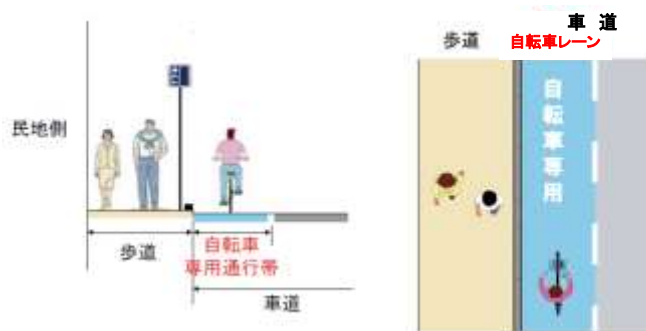


選定条件	自動車の速度が高い道路（50km/h超）
特徴	歩道、車道とは別に自転車の通行空間を確保 ⇒ 歩行者、自動車と構造的に分離
通行方法	<ul style="list-style-type: none"> 普通自転車は自転車道の通行義務が生じる。 双方通行が基本だが、一方通行の自転車道も選択できる。
幅員構成	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は原則として2.0m以上。 自転車相互の追越しが発生するため、自転車の通行状況を勘案して幅員を検討する。

▼京都市 国道9号



B. 自転車レーン（規制あり）



▼宇治市 宇治淀線



選定条件	A、C以外の道路
特徴	車道内に自転車の通行空間を確保（交通規制あり） ⇒ 歩行者と構造的に分離、自動車と視覚的に分離
通行方法	<ul style="list-style-type: none"> 自動車と同じ方向に一方通行（原付や自動車は通行できない）
幅員構成	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は原則として1.5m以上（街渠を除く）。

▼尼崎市 西宮豊中線



C. 自転車レーン（規制なし）



▼大阪市 本町通



▼大阪市 本町通

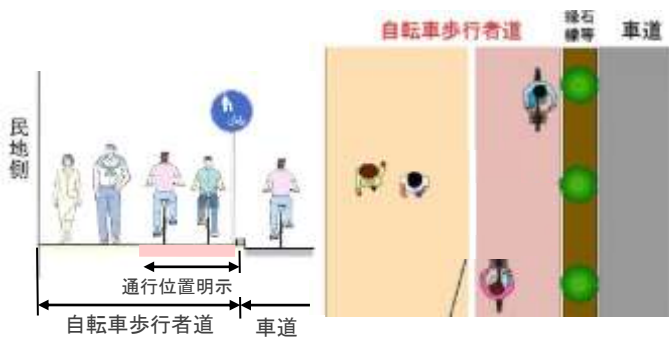


▼高松市 菊池寛通り



選定条件	自動車の速度が低く（40km/h以下） かつ自動車交通量が少ない（4,000台/日以下）
特徴	車道内で自転車の通行位置を法定外表示で明示 （交通規制なし） ⇒ <u>歩行者と構造的に分離、自動車と視覚的に分離</u>
通行方法	・自動車と同じ方向に一方通行（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1.0mとし、形状や間隔を規定している。

D. 自転車歩行者道の分離（既存の整備形態）



▼大阪市 城東区



▼茨木市



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 ⇒ <u>歩行者と視覚的に分離、自動車と構造的に分離</u>
通行方法	・車道寄りの（着色部分）を徐行で双方向通行。
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。

④整備形態の選定フロー

○整備形態の選定にあたっては、「国のガイドライン」の考え方を基本とする。

◆「国のガイドライン」（改訂検討中）における選定フロー

<前提条件>

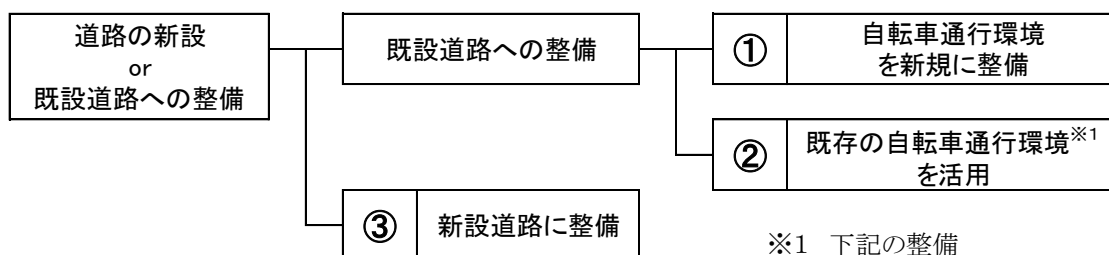
- 自転車は車両であるため、「車道左側通行」を原則とする。
- 自転車通行空間整備により、歩行者の安全が確保できる形態とする。

<分離方法>

- 車道を通行する自転車の安全性の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえて、自転車と自動車の分離の必要性を判断する。
- 自動車の速度が高い道路では、自転車を自動車から構造的に分離する。
⇒ 一方通行の自転車道（暫定形態として、双方向通行の自転車道又は自転車レーン（規制あり）の採用も可）
- 自動車の速度が低く自動車交通量が少ない道路では、自転車と自動車を車道で混在させる。
⇒ 自転車レーン（規制なし）（路肩の活用を含む）
- 「自転車道」と「車道混在」の条件以外の場合は、自転車と自動車を視覚的に分離する。
⇒ 自転車レーン（規制あり）（暫定形態として、自転車レーン（規制なし）の採用も可）

<整備パターンの分類>

- 整備路線が既存の道路か新設道路か、既存の自転車通行空間が有るか無いかで、整備パターンを3つに分類

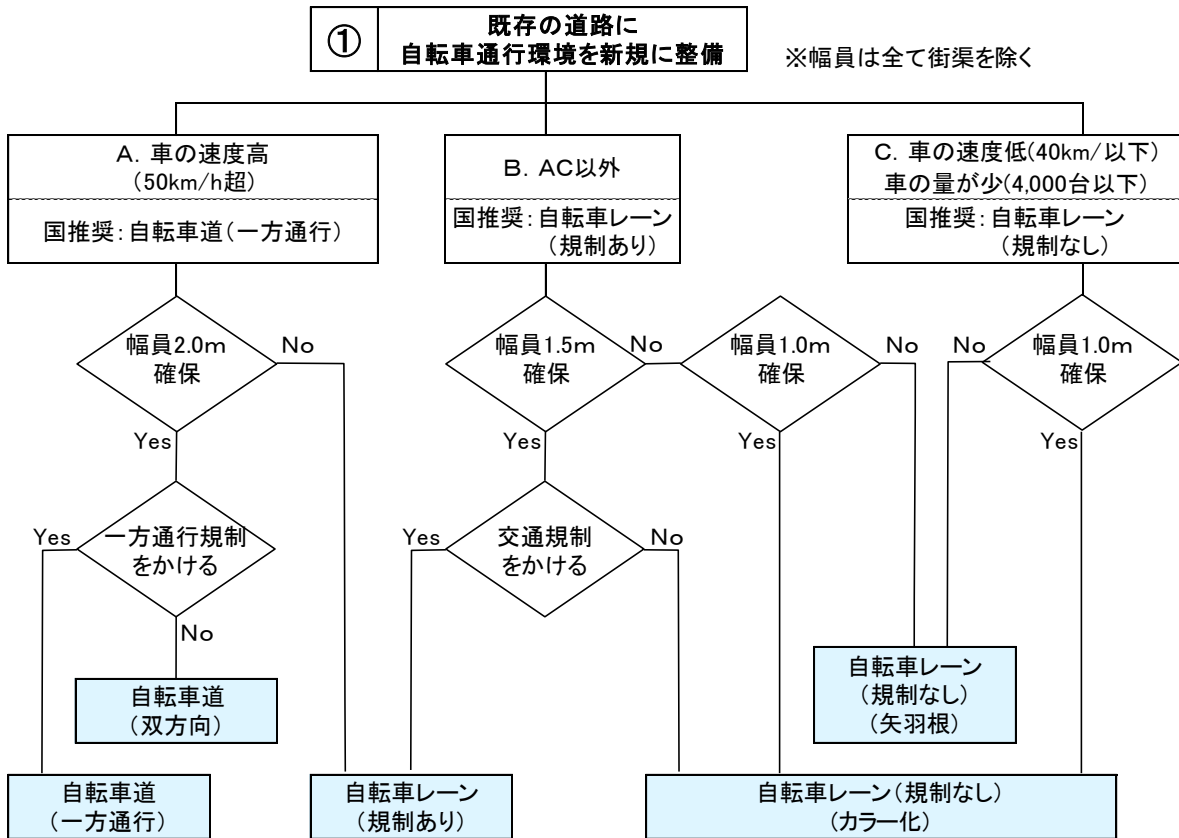


※1 下記の整備

- ・構造分離型の自転車道
- ・視覚分離（色分け）された自転車歩行者道

<整備形態選定フロー>

○「国のガイドライン」における新たな選定フローを基本に、大阪市の独自事情を追加・変更



※一方通行の幹線道路などの特殊な形態や位置付けの路線、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)

【整備形態イメージ】



自転車道



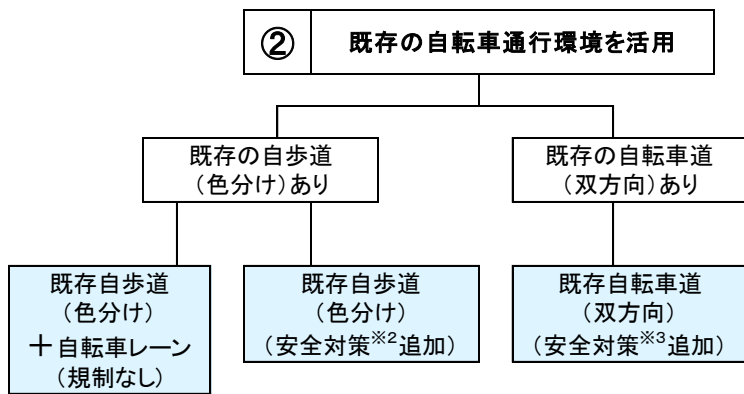
自転車レーン (規制あり)



自転車レーン (規制なし: カラー化)

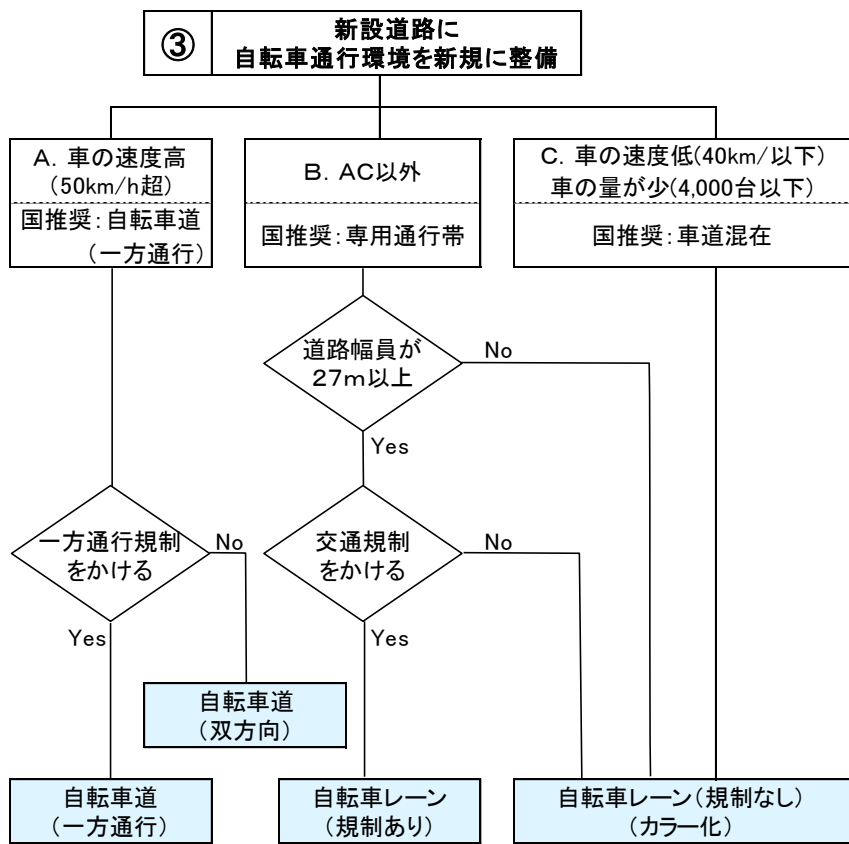


自転車レーン (規制なし: 矢羽根)



道路の幅員等の状況や歩行者等の交通量を考慮して以下のような安全対策を検討する。

- ※2 各種注意喚起の路面表示等の設置
「自転車通行部分の指定」の交通規制の検討
自転車の一方通行の規制や誘導の検討
- ※3 各種注意喚起の看板や路面表示等の設置
自転車の一方通行の規制や誘導の検討



<幅員27mの新設道路の標準幅員の例>

