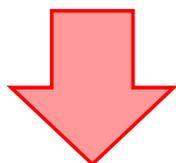


本市における 自転車通行環境整備について

◆整備背景

- 昭和40年代に急速なモータリゼーション化が進展し、自転車と自動車との事故が急増。



全国的にも「道路交通法」が改正（昭和45年）
（自転車の歩道通行可が認められた）

- 昭和48年より 自転車道 や 自転車歩行者道 などを整備。



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＞

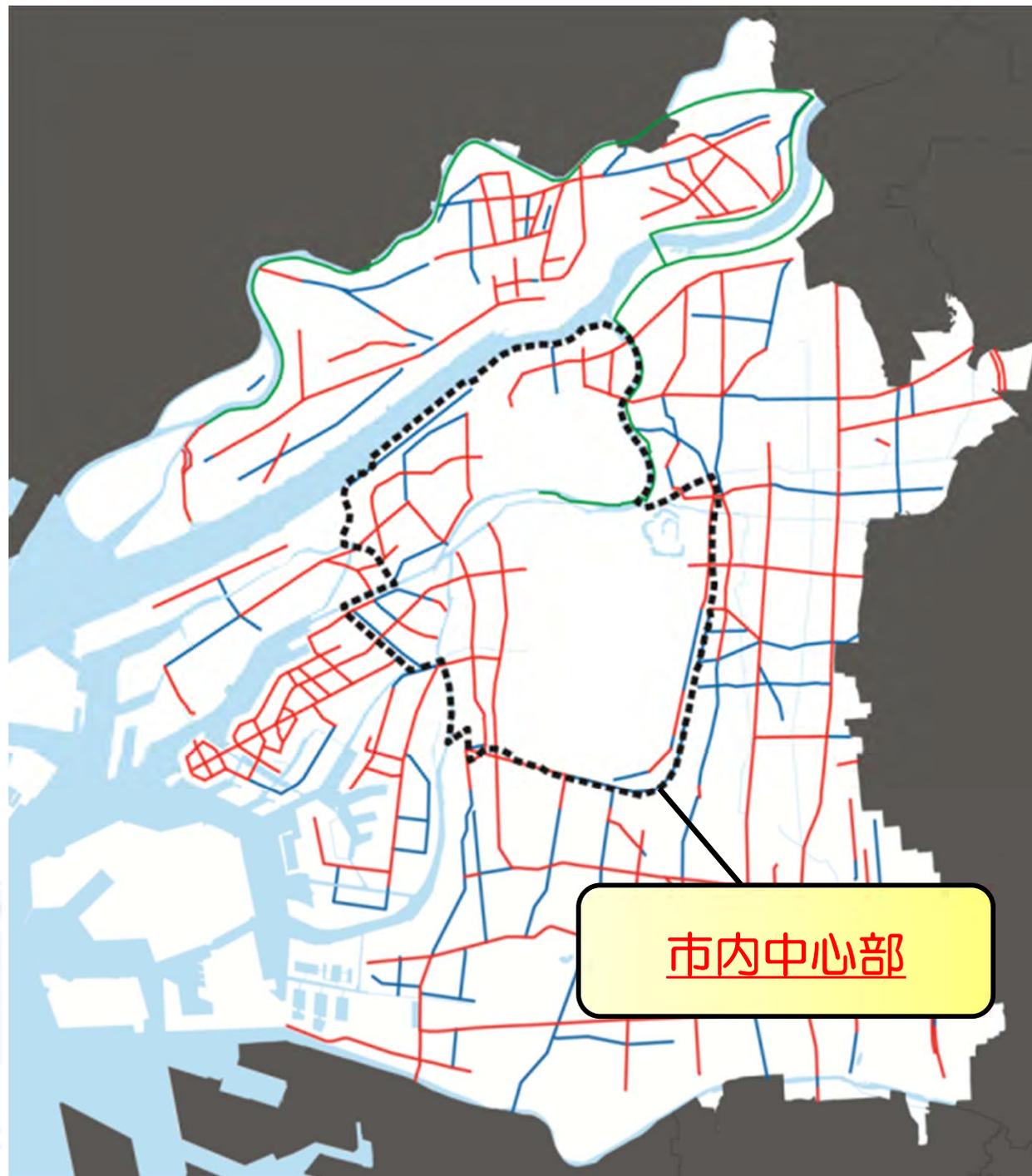


◆整備形態と延長

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
<u>自転車 歩行者道</u>	<u>約175km</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1km	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233km</u>	

◆従来の整備エリア

- 自転車交通量が多い幹線道路を中心に整備を推進
- 市内中心部は、公共交通機関での移動を前提としているため、構造的・視覚的に分離された整備がほとんど行われていない。



凡 例	
	: 自転車道・自転車歩行者道
	: 大規模自転車道
	: 未整備

◆整備区間

- 整備区間（予定含む）は、下図に示す本町通（なにわ筋～松屋町筋）の約1.7km

本町通（なにわ筋～松屋町筋）L≒1.7km



平成27年度整備予定区間 (なにわ筋～御堂筋、L≒700m)

- 交通量(断面1、断面2)H26.11.6調査結果
- ・ 歩行者交通量: 4,254人/12h、11,620人/12h
- ・ 自転車交通量: 1,986台/12h、3,017台/12h
- (車道通行割合: 47%、38% 順送率: 71%、82%)

平成25年度整備済み区間 (御堂筋～塚筋、L≒500m)

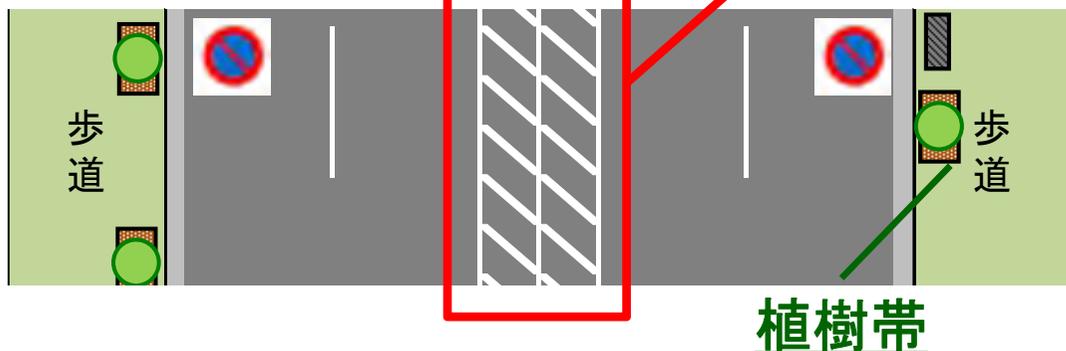
- 交通量(断面3)H26.11.6調査結果
- ・ 歩行者交通量: 11,735人/12h
- ・ 自転車交通量: 3,274台/12h
- (車道通行割合: 54% 順送率: 83%)

平成26年度整備済み区間 (塚筋～松屋町筋、L≒500m)

- 交通量(断面4)H26.11.6調査結果
- ・ 歩行者交通量: 7,330人/12h
- ・ 自転車交通量: 4,134台/12h
- (車道通行割合: 35% 順送率: 72%)

- 車道通行を基本に、「自転車レーン」を採用(市内初)。

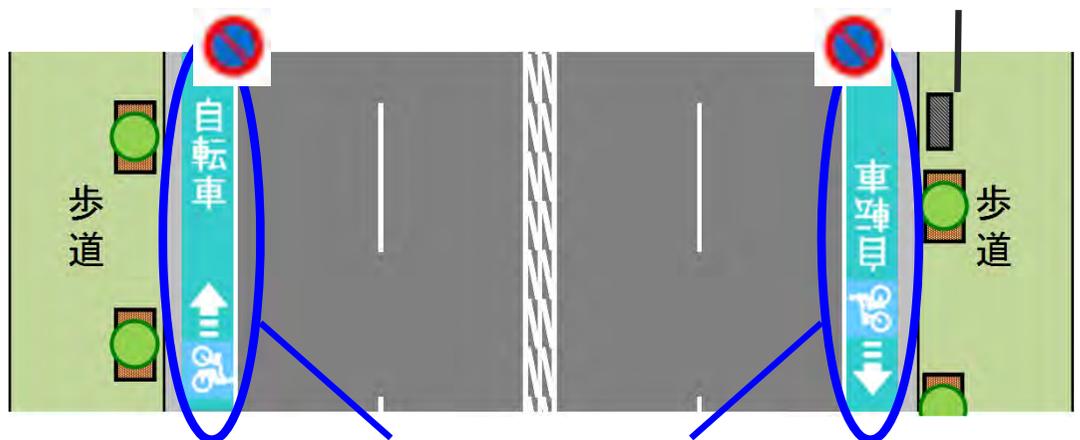
【整備前】



【整備写真】



【整備後】



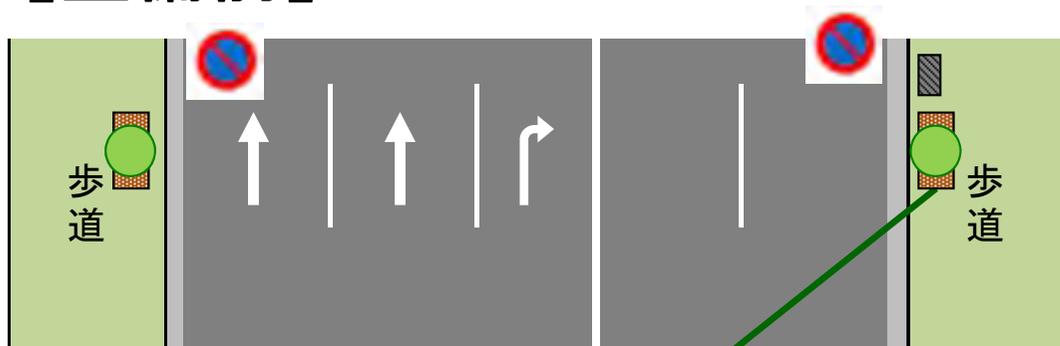
車道の両端を青色に着色(約1m)

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。

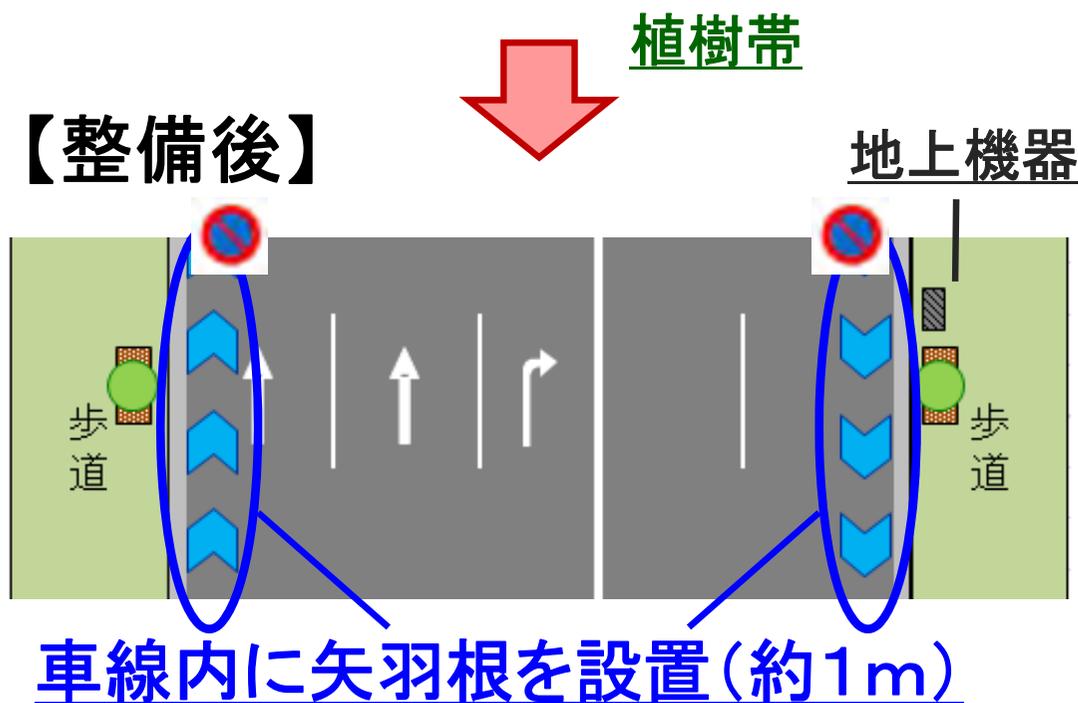
【整備前】



【整備写真】



【整備後】



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)

車線内に矢羽根を設置(約1m)

➤ 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。



H26
➔



H25
↓

樹脂系の
薄層カラー舗装



滑りにくい仕様
(細めタイプ)



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】

半減

4割減

- 一定の整備効果が確認
- 安全性、快適性に関する一定の評価

引き続き

通行ルールを見える形で整備していく必要

自転車通行空間のあり方を検討していく必要

