

自転車ネットワーク計画の 検討内容について

<課題>

中心部

- 道路延長あたりの自転車事故件数が市内周辺部の2倍。
- 自転車の通行空間がほとんど整備されていない。

周辺部

- 構造的・視覚的分離により、既に一定の自転車ネットワークが形成されているが、道路延長あたりの自転車事故件数が他都市と比べても多いレベルにある。

歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路環境づくり

「量的拡大」が必要

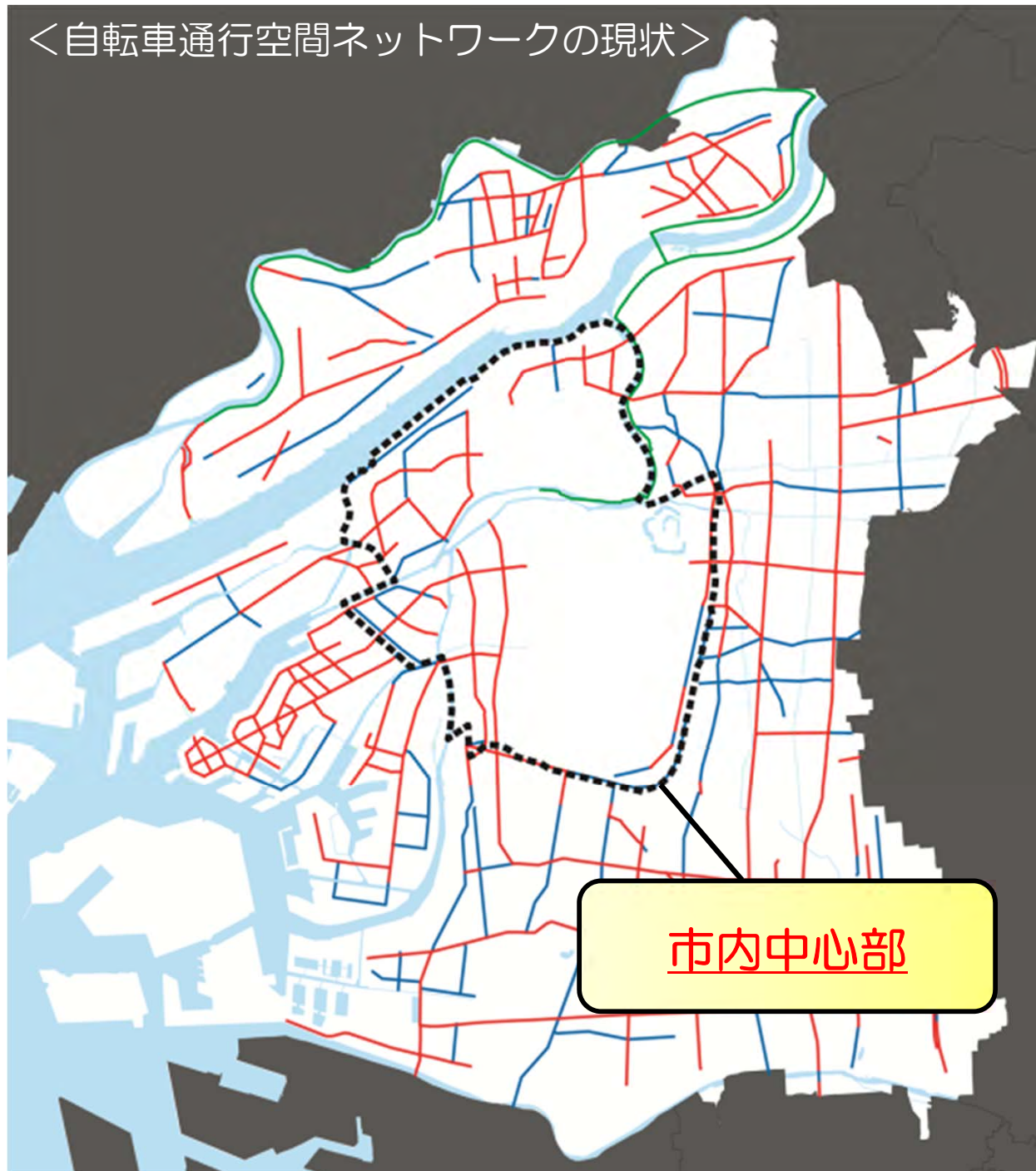
- 「車道左側通行」を基本とした自転車通行空間を確保。

「質的向上」が必要

- 既存のネットワークを最大限に活用しながら、より効果的に自転車と歩行者の安全確保を図るための機能向上策及び改善策を進める。

- 自転車の走行特性から、断片的ではなく、連続性の確保が必要
- 全ての路線を整備することは現実的ではないことから、効果的かつ効率的に整備を進めるために、自転車ネットワーク計画が必要

＜自転車通行空間ネットワークの現状＞

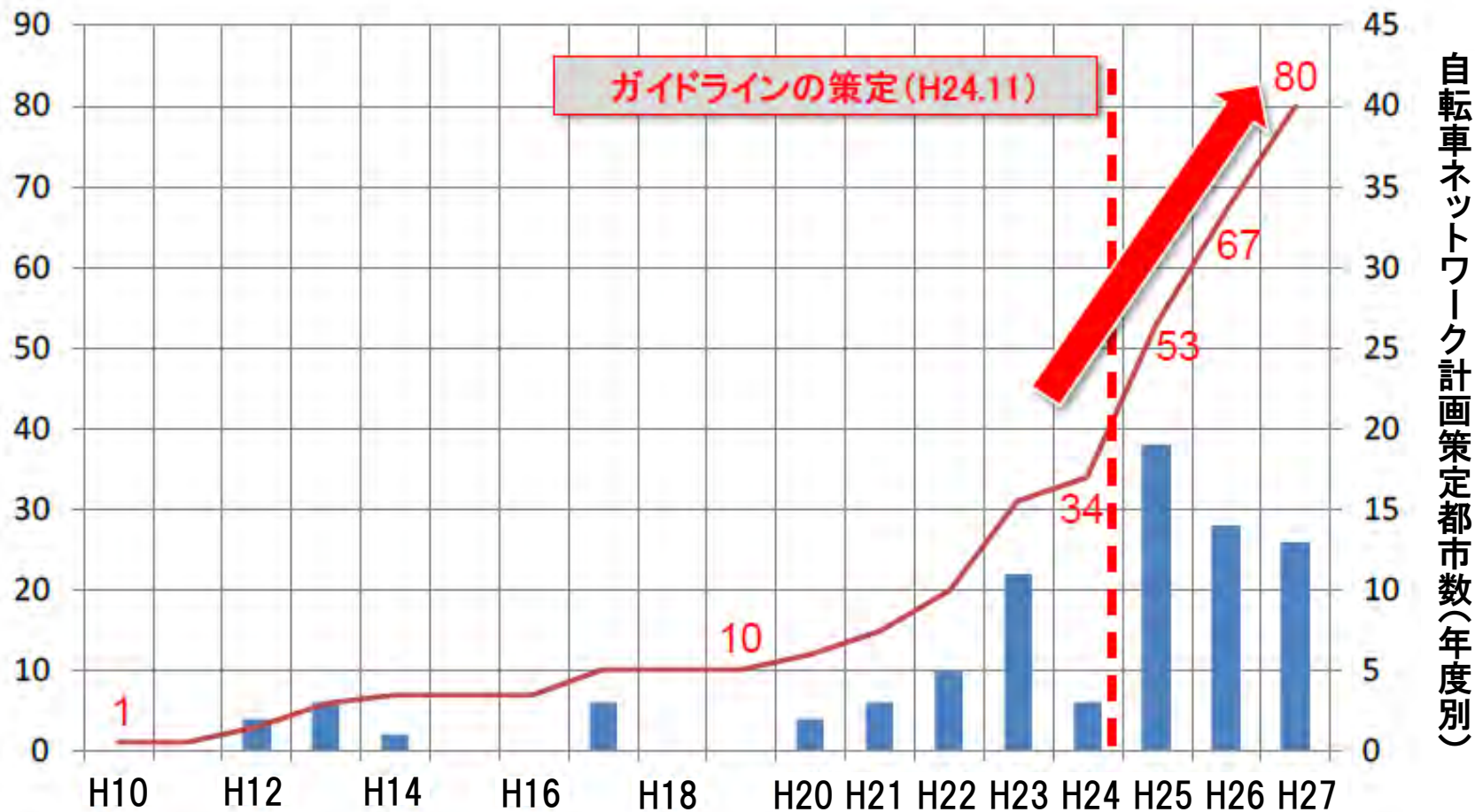


凡 例

- (Red line) : 自転車道・自転車歩行者道
- (Green line) : 大規模自転車道
- (Blue line) : 未整備

約80の都市で自転車ネットワーク計画を策定（H27.4.1現在）

自転車ネットワーク計画策定都市数（累計）



【出典】国土交通省調べ（各年4月1日現在）

＜策定都市＞

政令市

- ・ 仙台市
- ・ 横浜市
- ・ 新潟市
- ・ 静岡市
- ・ 名古屋市
- ・ 京都市
- ・ 堺市
- ・ 神戸市
- ・ 岡山市
- ・ 広島市
- ・ 熊本市

大阪府内他市

- ・ 高槻市
- ・ 茨木市
- ・ 箕面市

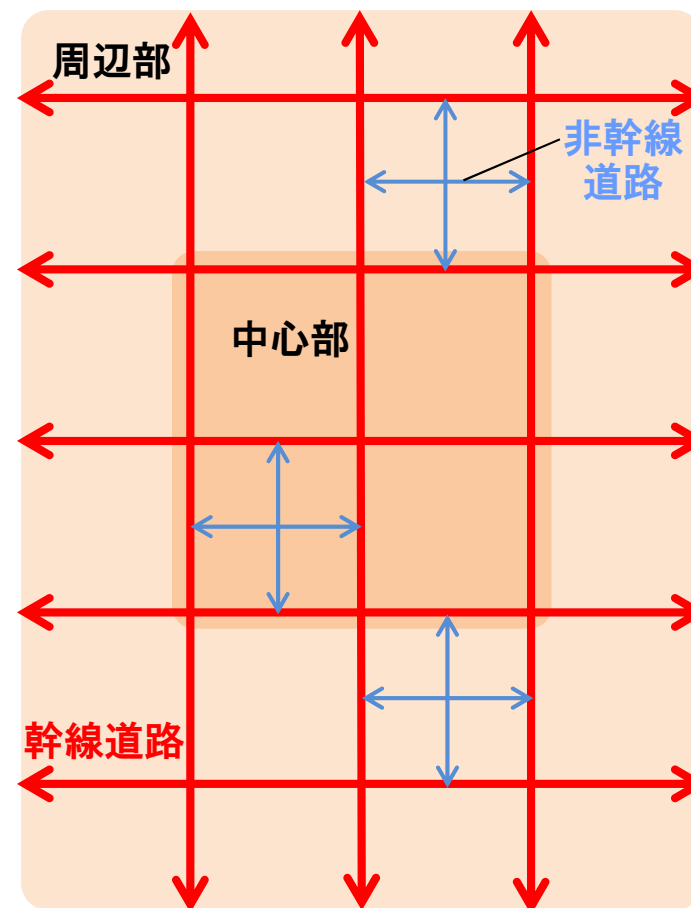
◆自転車通行空間ネットワーク計画策定の論点

1.どこに	路線の選定
2.どのくらい	ネットワーク網の密度
3.どのように	整備形態の選定

◆論点の検討の視点（例示）

エリア	中心部	周辺部
道路の種類	幹線道路	非幹線道路
自転車の現状	安全性	自転車の交通量 自転車関連事故の状況 歩道の混雑度 など
		利用目的

＜ネットワークイメージの例＞



＜中心部の整備例＞



＜周辺部の整備例＞

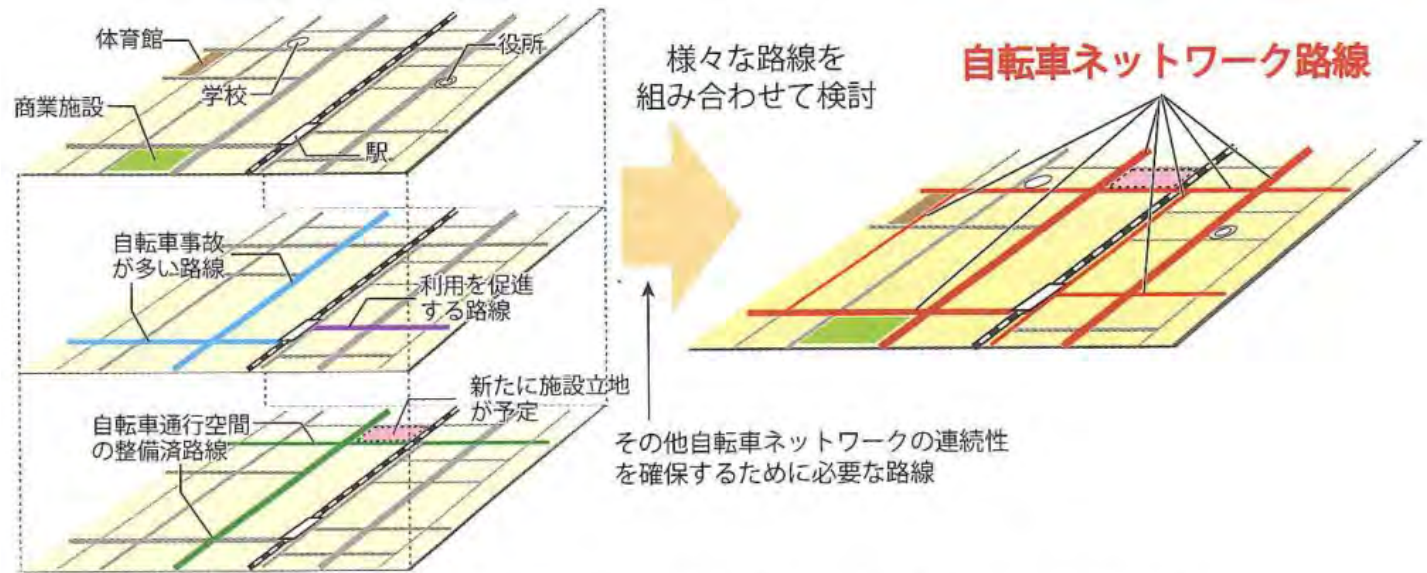
＜路線の選定＞

以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせて選定

① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線



自転車ネットワーク路線の選定イメージ

出典：国土交通省資料

④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線

⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

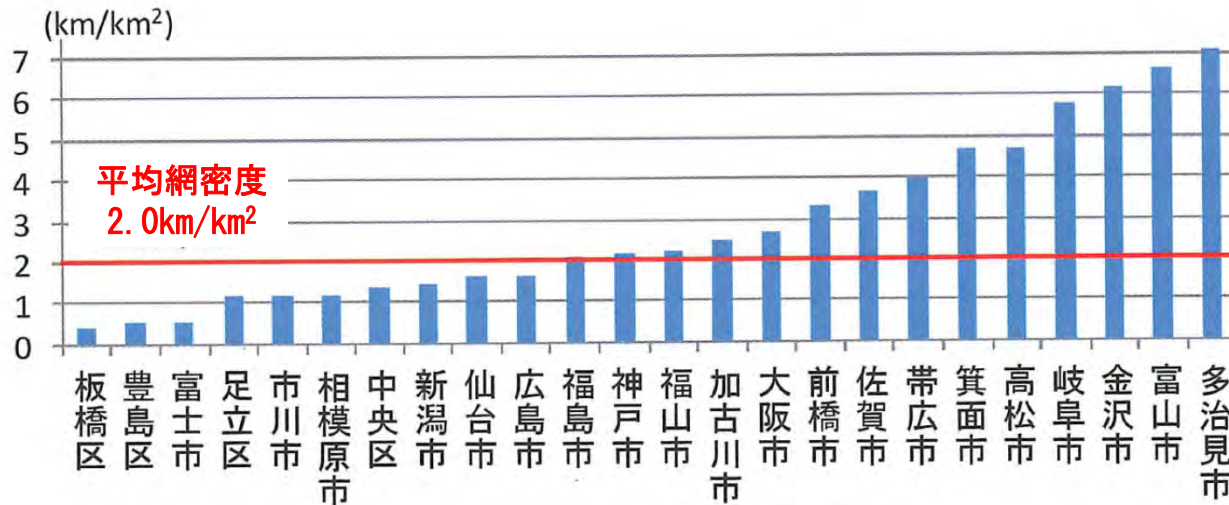
＜ネットワーク網の密度＞

◆市街地を対象とした検討事例

○自転車ネットワーク路線の網密度は、計画エリア内では概ね1～6km/km²となっている。

(平均網密度は2 km/km²)

計画対象エリア内のネットワーク路線の網密度



各地域における自転車ネットワーク路線の網密度

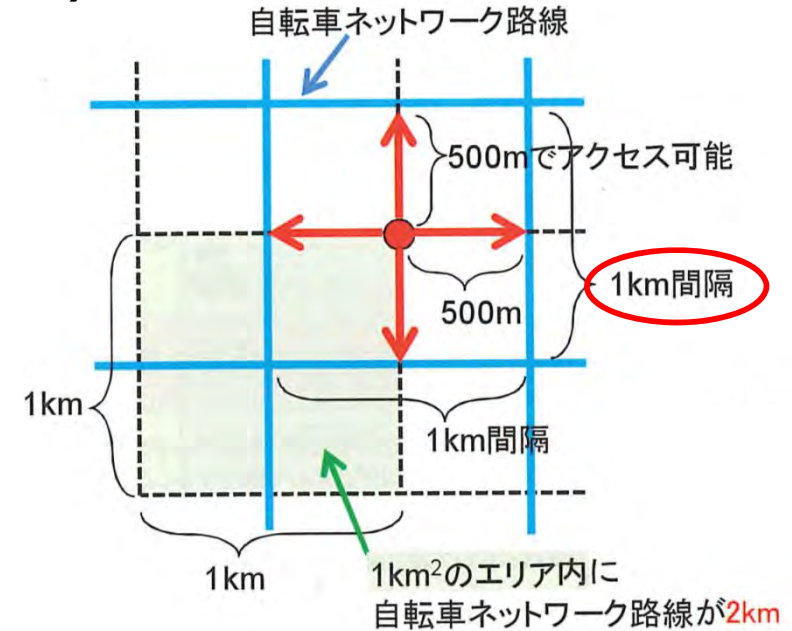
出典：国土技術政策総合研究所資料

(参考) 大阪市の都市計画道路の考え方

中心部 → 500m間隔

周辺部 → 1km間隔

A) 網密度 2 km/km² のとき

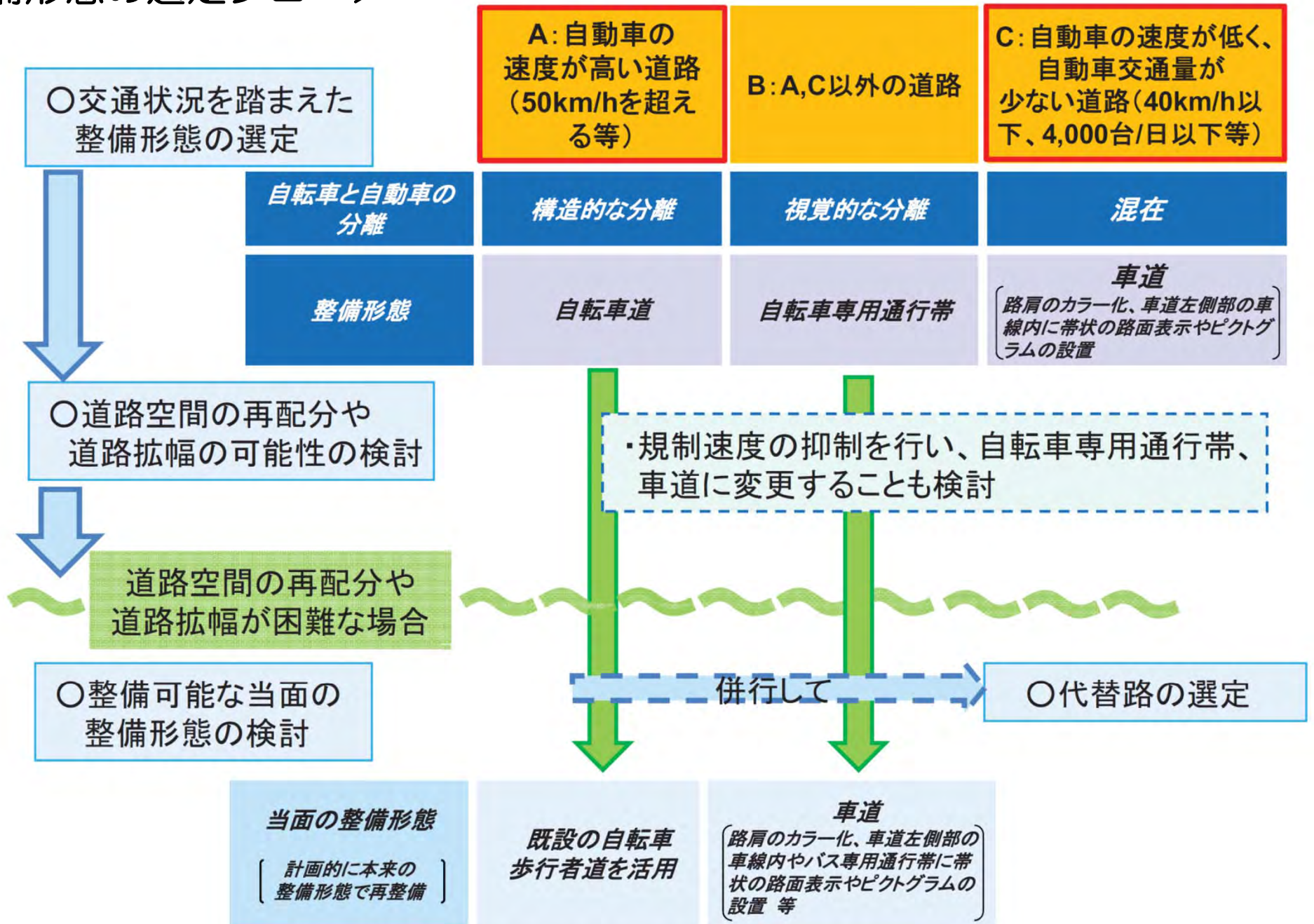


B) 網密度 6 km/km² のとき



格子状に等間隔で配置した場合の自転車ネットワーク路線の状況
出典：国土技術政策総合研究所資料

<整備形態の選定フロー>





A 自転車道



B 自転車専用通行帯



C 車道で混在



自転車歩行者道



細街路

自転車利用者の安全性、快適性、回遊性を高める
市内中心部・周辺部を連続的につなぐ自転車ネットワークの形成

○本町通における試行整備（効果検証）



H27

**自転車通行環境
整備計画の策定**

短期

**交通安全対策上、
緊急性の高い路線
の整備**

中期

**中心部・周辺部
における整備の推進**

量的拡大・質的向上

長期

**自転車ネットワーク
の形成**

