

自転車通行環境 整備計画



(素案)

平成 2 8 年 1 月

◀ 大阪市 ▶

⑧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る、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る、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

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．本市における自転車利用の状況と取組み	6
自転車通行環境のあり方	15
3．自転車通行環境整備の基本的考え方	16
4．自転車ネットワークの基本方針	17
5．整備形態	19
整備の進め方	25
6．整備の進め方の基本方針	26
参考資料	30





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。

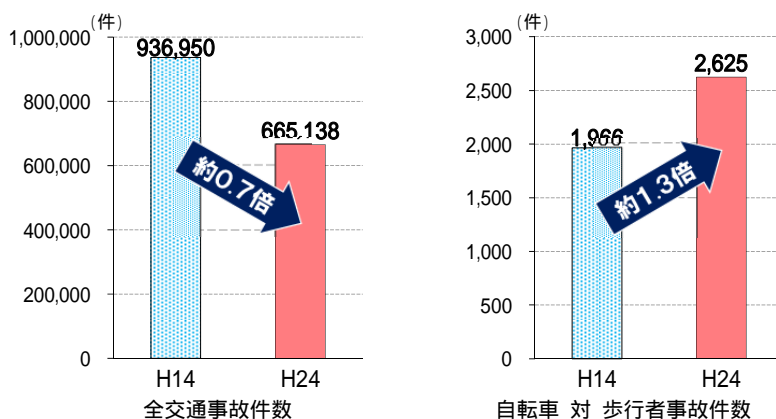


図 自転車対歩行者事故件数の増減（全国）

出典：ITARDA 交通事故統計データ

<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。

昭和40年代

自転車の**歩道通行を可能とする交通規制**を導入

自転車と自動車の事故が増加

自転車の**車両意識の希薄化が進む**

歩道通行が当たり前
歩道上等での危険な自転車利用が急増
自転車対歩行者の事故への対応が課題に

平成20年度

【警察庁】改正道路交通法施行(H20.6.1)
「普通自転車の歩道通行可能要件」を明確化

平成23年度

【警察庁】警察庁通達(H23.10.25)
自転車は「車両」という基本的な考え方に基づき
自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達

自転車は「車両」を徹底する方向へ

平成24年度

【国土交通省・警察庁】(H24.11)
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

自転車の車道通行を基本とした通行空間整備を示す

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**していくことが必要。
- 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

- 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）

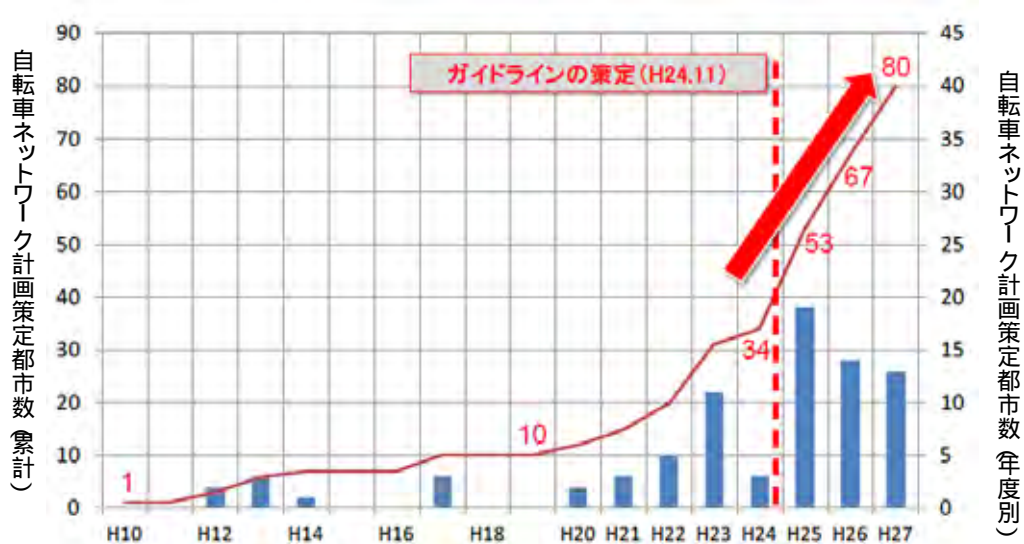


図 他都市の自転車ネットワーク計画の策定状況

出典：国土交通省調べ（各年4月1日現在）

(3) 大阪府の動向

- 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」(大阪府交通対策協議会：平成27年1月)を策定。
- また、その整備形態に関して、自転車のマークや自転車の通行位置・進行方向を示す表示のデザイン・設置等の考え方をとりまとめた「**大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領(大阪府道路交通環境安全推進連絡会議：平成25年4月)**」(以下、「大阪府法定外表示要領」という。)を策定。

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】

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

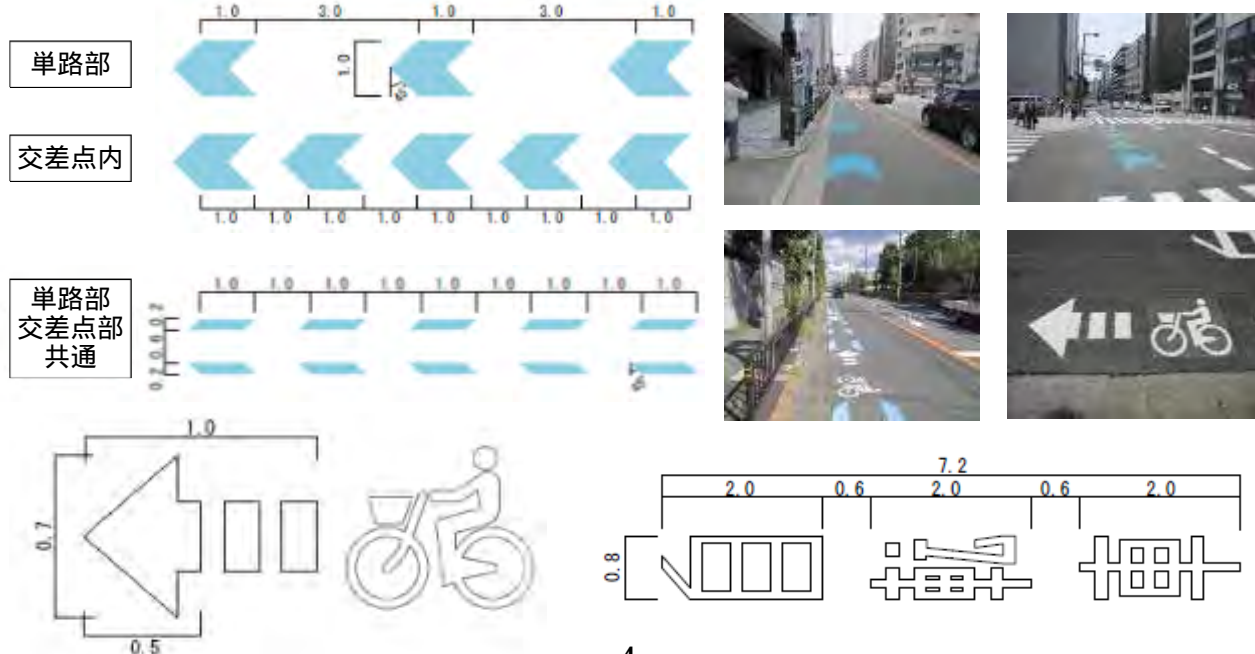
指導取締り強化

- ・ 街頭指導の強化、悪質違反者の検挙

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、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、本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。

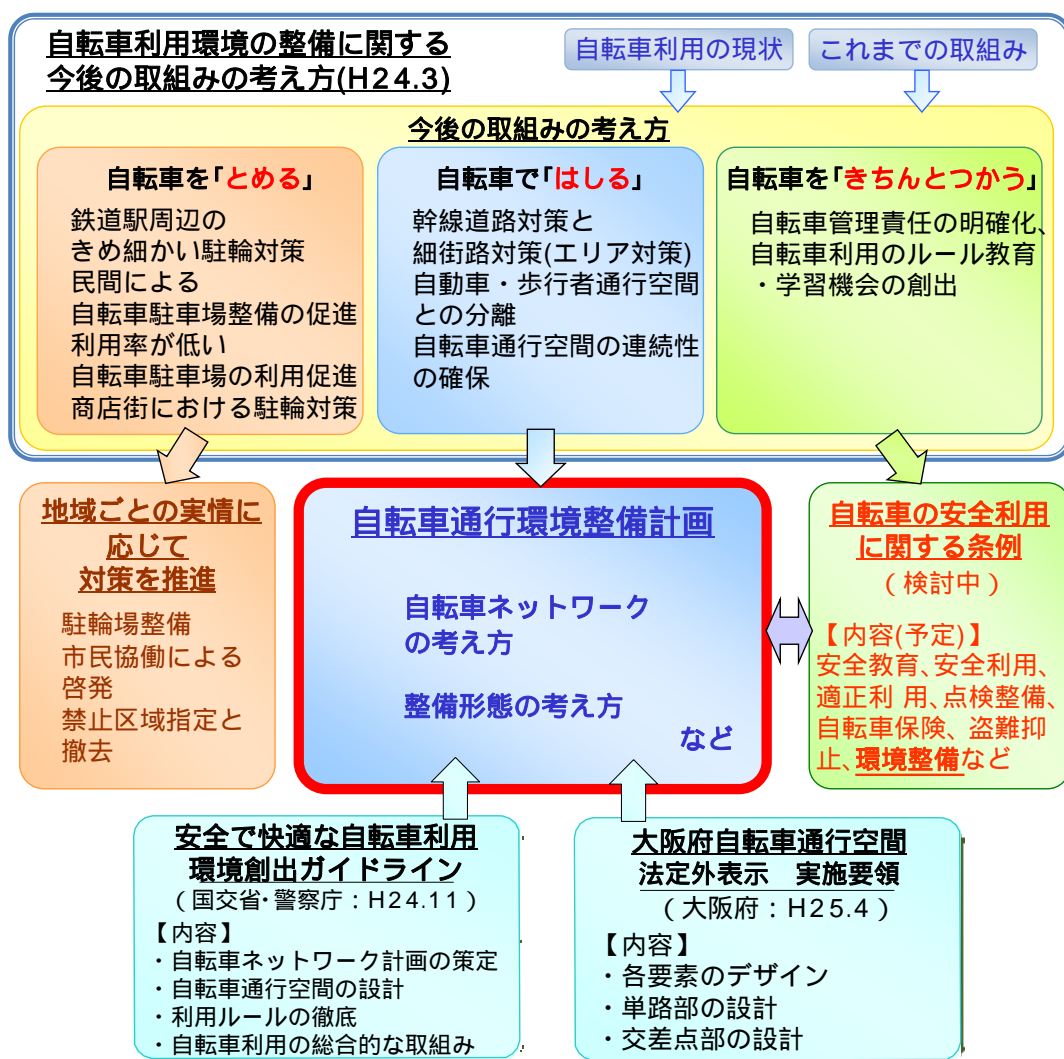


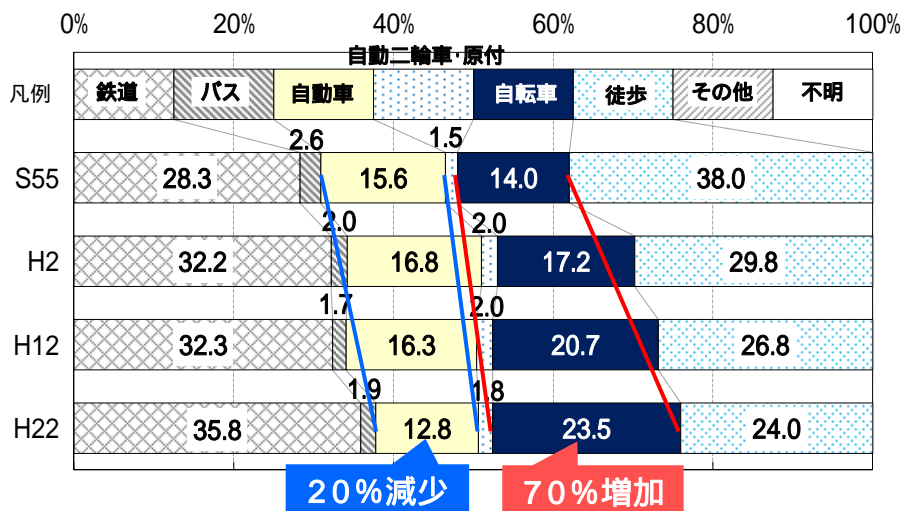
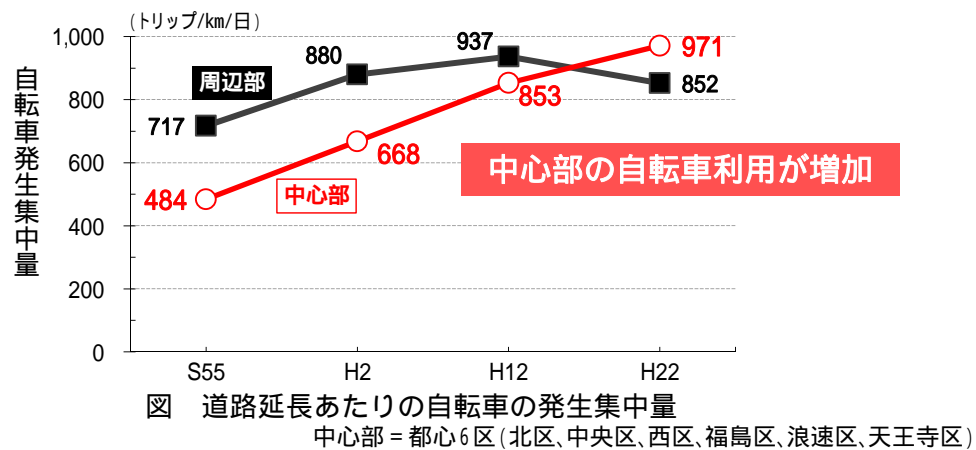
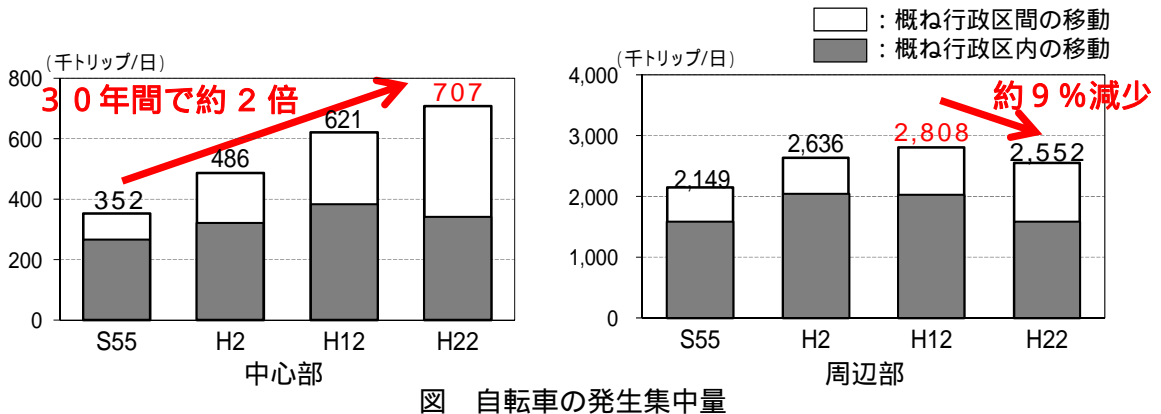
図 自転車に関する施策における自転車通行環境整備計画の位置付け

2. 本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

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**。



【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。

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年をピークにわずかに減少傾向**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

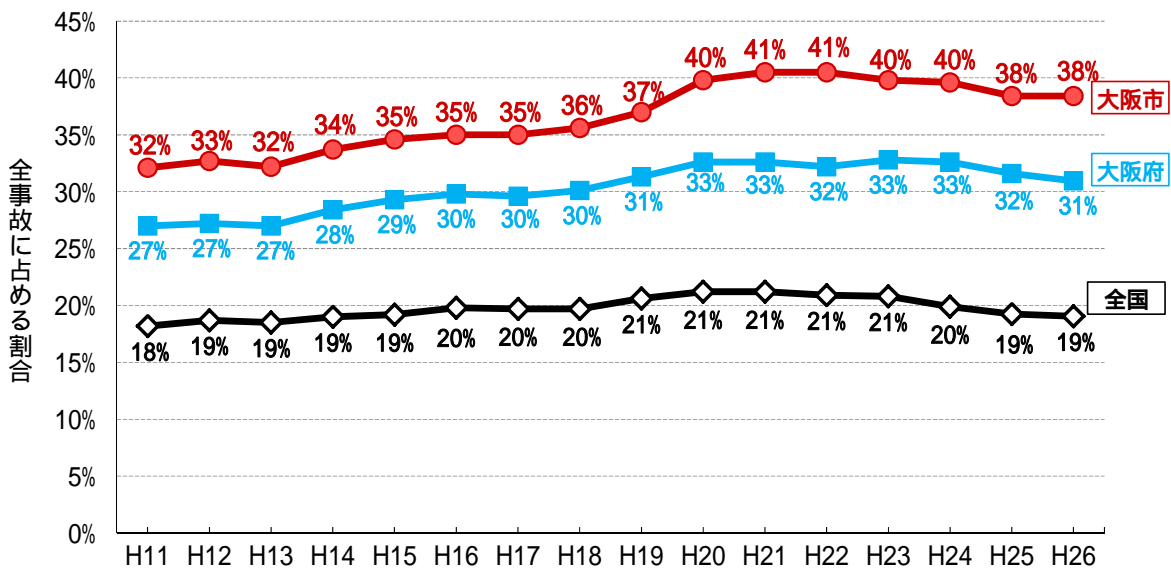


図 交通事故件数に占める自転車関連事故の割合

資料：大阪府の交通白書

自転車対歩行者の事故の増加

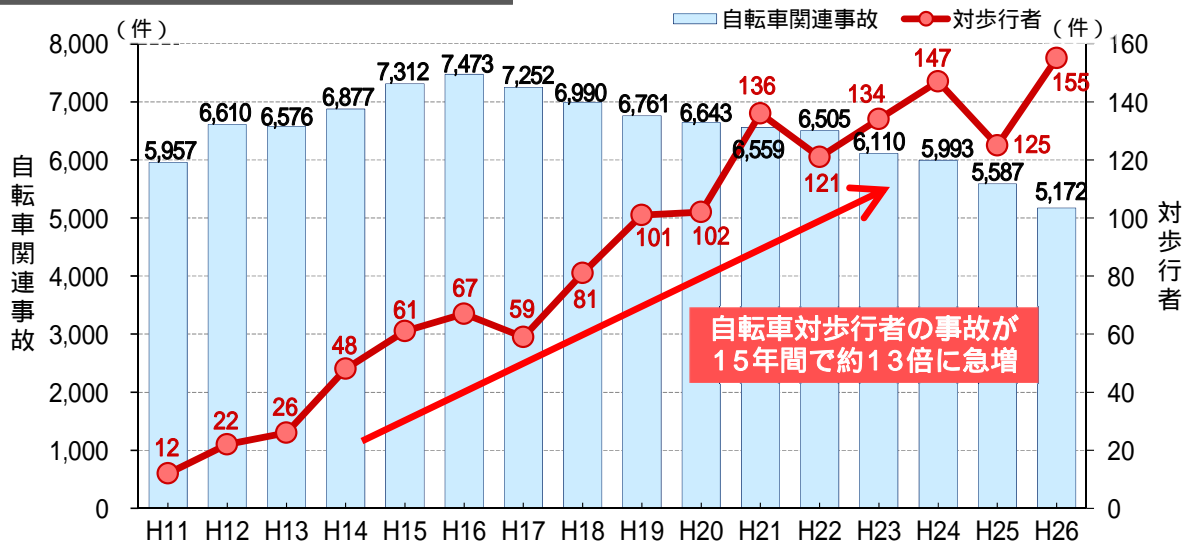


図 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移（大阪市）

資料：大阪府の交通白書

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、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

資料：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

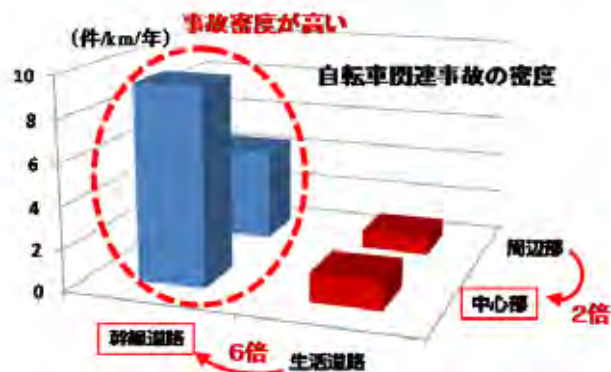


図 道路延長あたり年間自転車関連事故件数

（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) これまでの取り組み

- 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(歩道拡幅型)の整備の特徴



植栽で分離



植栽で分離

色で区分 + 停止指導線

自転車歩行者道の整備の特徴



自転車道境界石

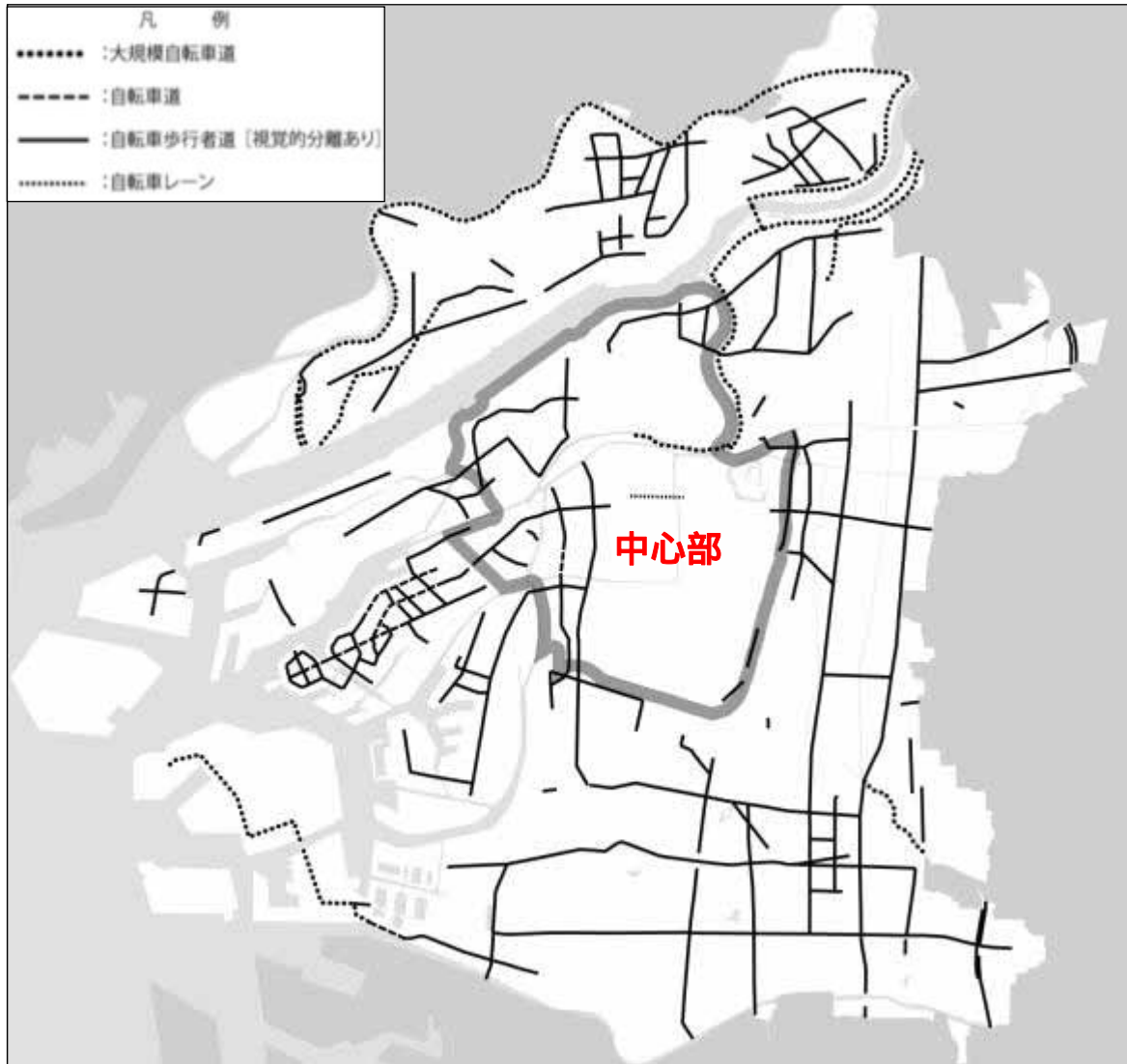
色(ベンガラ)で区分



停止指導線

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 8 km	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 175 km</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 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 234 km	



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

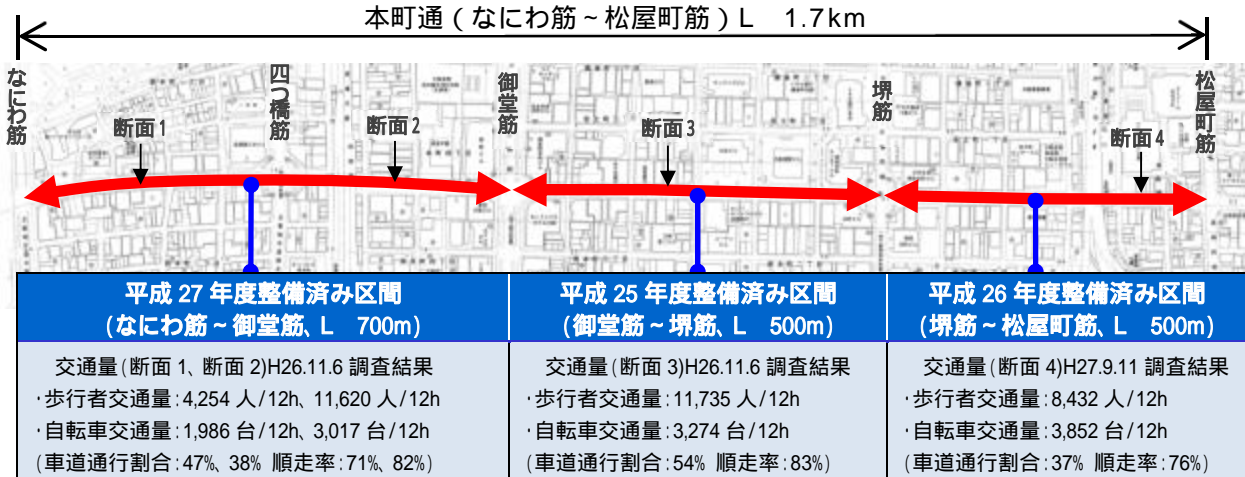
図 大阪市内の自転車通行空間の整備状況 平成 26 年度末時点

(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**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



整備前・整備後調査の比較

歩道を通行する自転車の減少(車道通行の増加)

【整備前調査：57% 整備後調査：48%】

歩道内の自転車速度の減少

【整備前調査：12km/h 整備後調査：9km/h】

歩道の安全性が向上

車道を逆走する自転車の減少

【整備前調査：27% 整備後調査：14%】

駐停車台数の減少

【整備前調査：934台 整備後調査：918台】

【5分超えの駐停車 322台 197台】

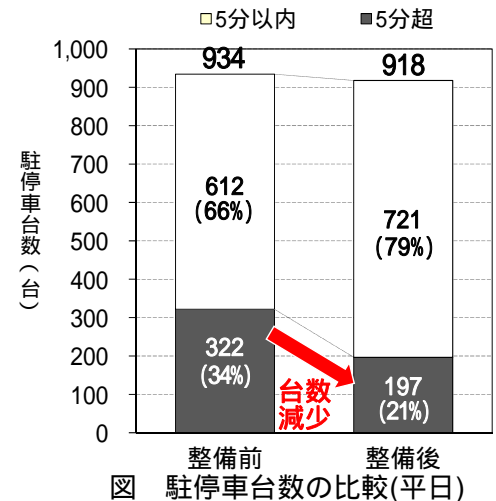
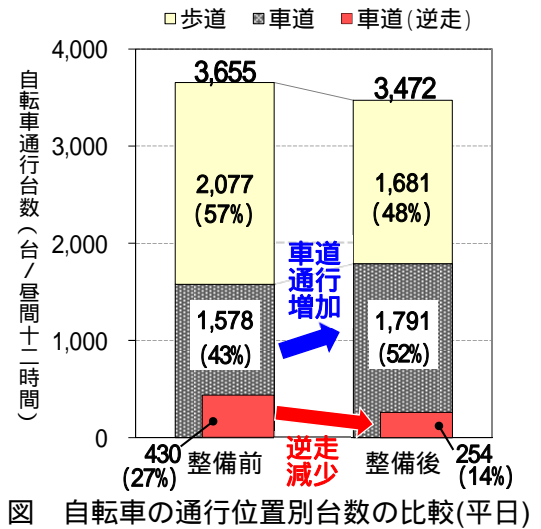
車道の安全性が向上



- **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

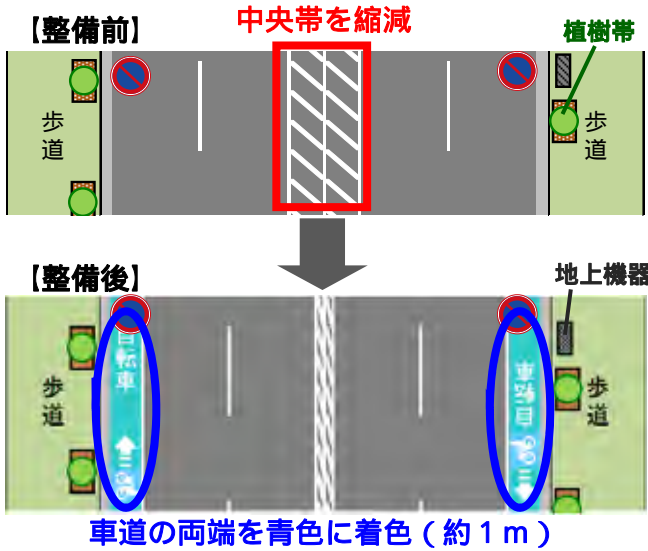
引き続き

**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**



資料:大阪市調べ

車道通行を基本に、「自転車レーン」を採用（市内初）



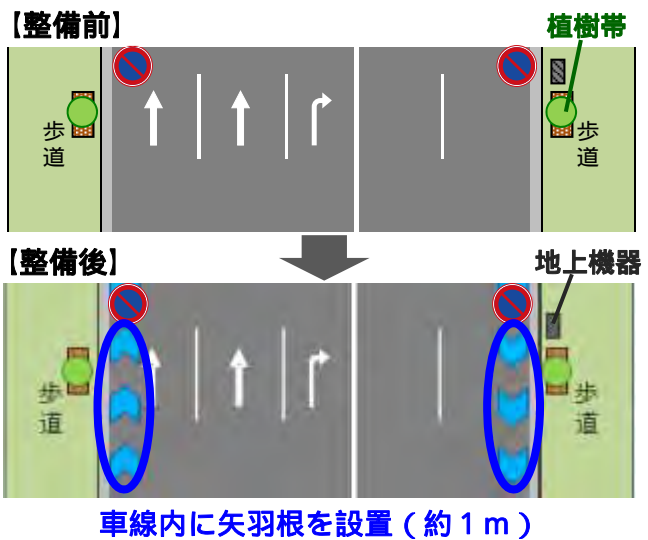
【整備写真】



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」



【整備写真】



ポイント（路面表示）

- 府内でデザイン統一（大阪府法定外表示要領）

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
歩道の有効幅員を確保

景観への配慮

街渠ますの蓋は、滑りにくい仕様に変更

H25

樹脂系の薄層カラー舗装



滑りにくい仕様（細めタイプ）



H26



既存の街渠ますの蓋に滑り止めを焼き付け（経費節減）

自転車歩行者道上における安全対策の取組み（大正通）

大正通の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し、自転車と歩行者の通行の整序を図る実験を行った。

実験結果

- 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は高いが、看板（支柱添架）の認識率はやや低いことが分かった。

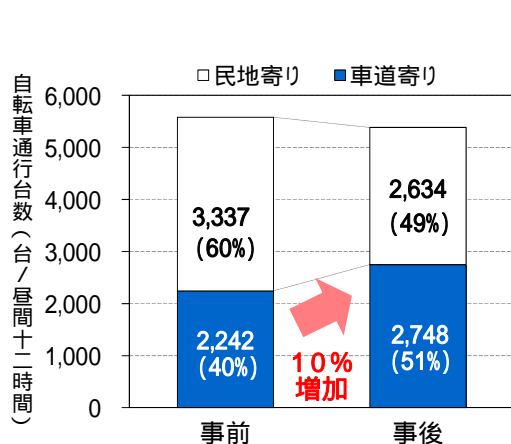


図 自転車通行位置の比較（平日）

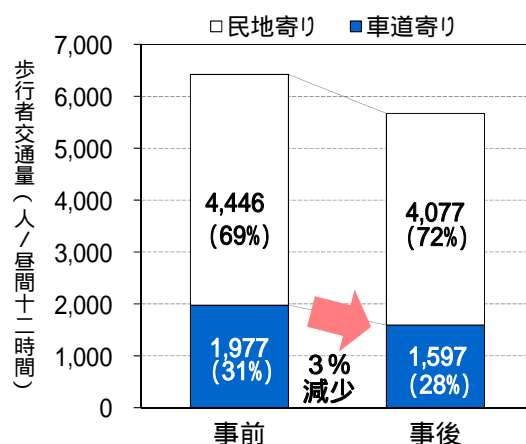


図 歩行者通行位置の比較（平日）

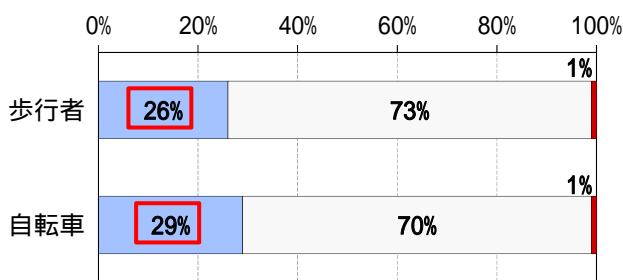


図 安全性に関する評価（平日）

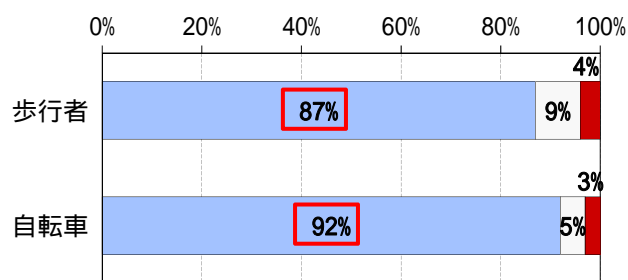


図 今後の設置に関する評価（平日）

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 : 約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

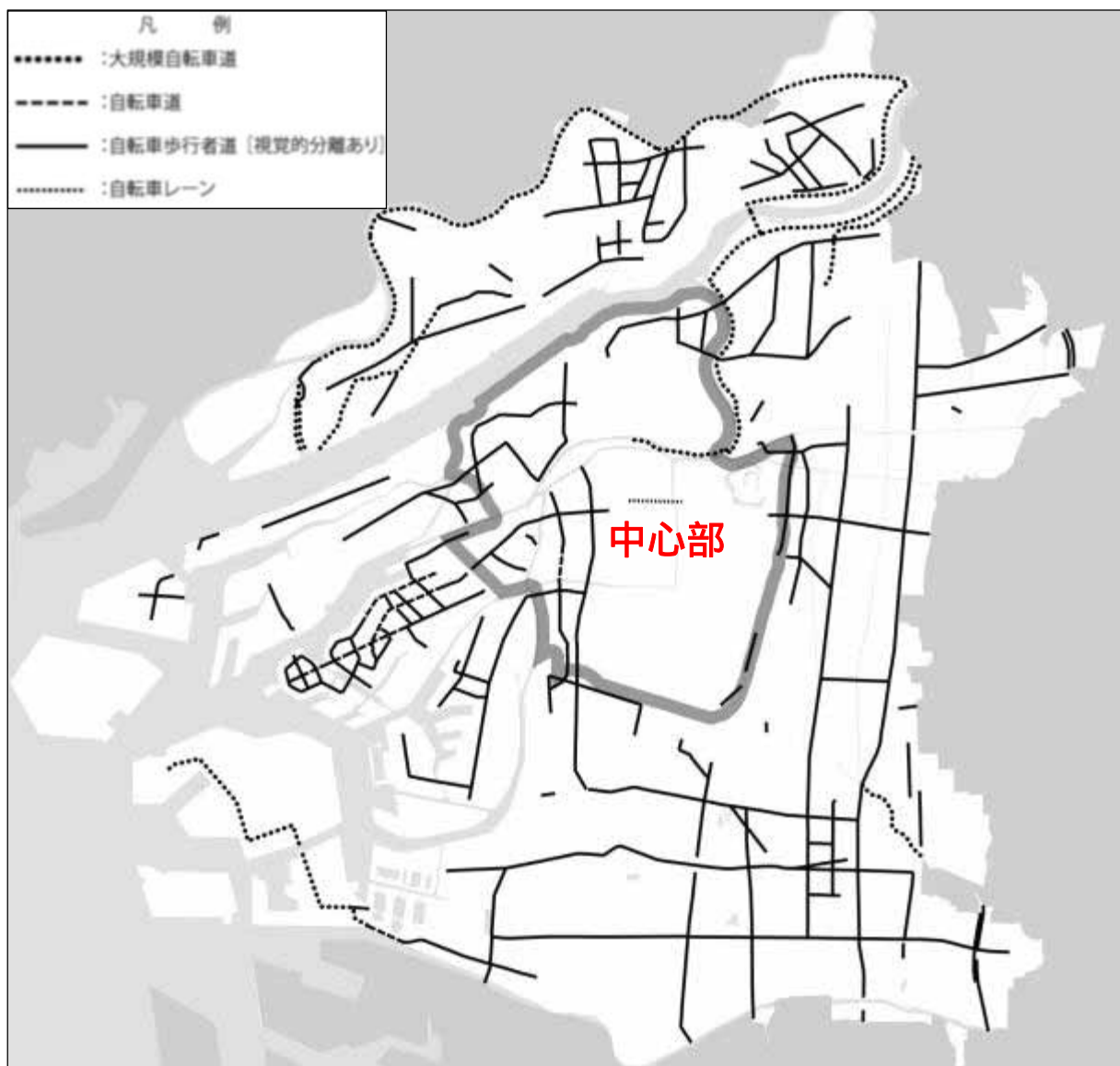




自転車通行環境のあり方 ◀

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。



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

図 大阪市内の自転車通行空間の整備状況 平成 26 年度末時点



図 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基本方針

＜基本的な考え方＞

連続性を持った広域的なネットワークを確保する。

事故の発生頻度が高い幹線道路に対策をする。

生活道路における自転車の通過交通の削減をめざす。



- 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付ける**。（本市の幹線道路は、**中心部は0.5km、周辺部は1km間隔**を基本としてネットワークを形成）
 - ⇒ 自転車通行空間の「**量的拡大**」による歩行者と自転車利用者の安全の確保
- 幹線道路における自転車通行の安全性・快適性を向上させ、**生活道路から幹線道路に自転車を誘導**する。
- 生活道路から通過交通が排除され、**生活道路においても安全性向上が期待**される。

※幹線道路：概ね4車線以上ある道路

生活道路：幹線道路以外の道路

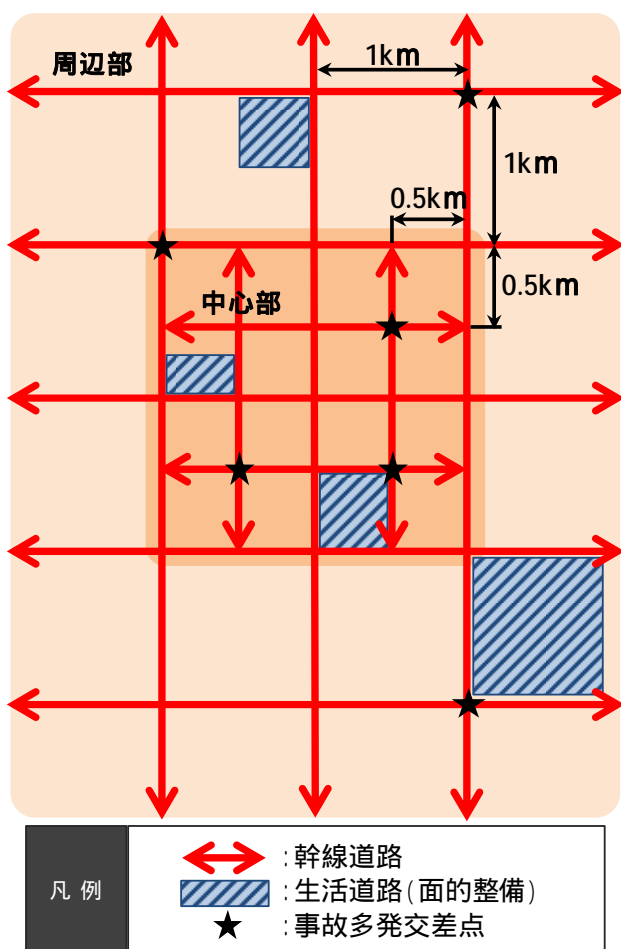
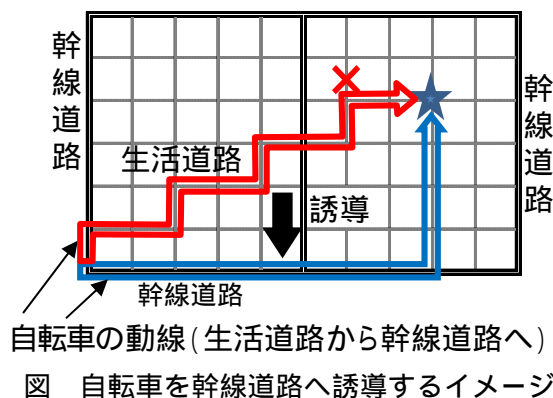


図 自転車ネットワーク概念図



- 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、**交通安全対策**を検討する。
- **生活道路**は、自転車関連事故発生状況や交通安全対策(ゾーン30など)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。

凡 例

— :ネットワーク路線

⋯⋯ :ネットワーク路線
(現況道路のない区間)



中心部 = 都心6区(北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区)

図 本市がめざす将来的な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)