

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**中心部の幹線道路に重点**をおいた自転車通行環境の整備に取り組む。



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>

- ① 連続性を持った広域的なネットワークを確保する。
- ② 事故の発生頻度が高い幹線道路に対策をする。
- ③ 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0.5 km、周辺部は1 km 間隔を基本としてネットワークを形成)

⇒ 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

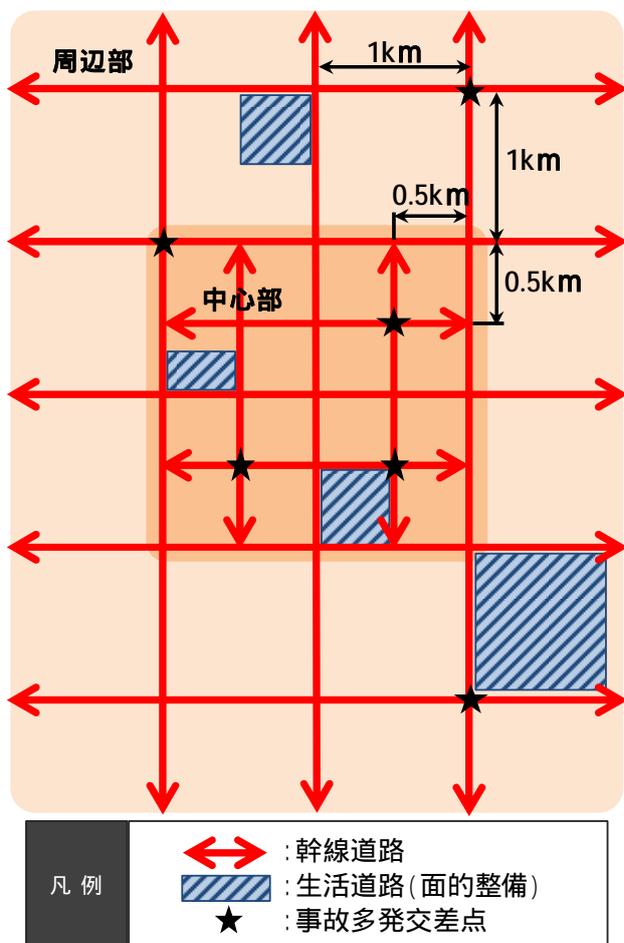
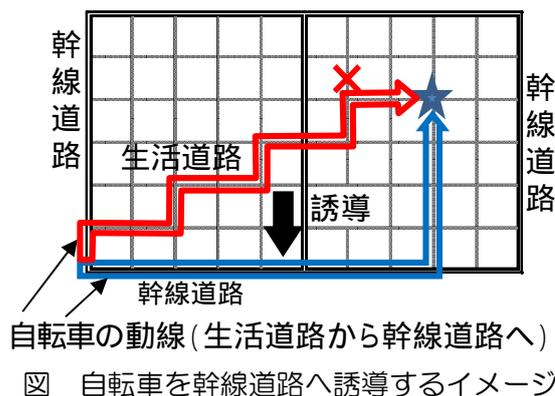


図 自転車ネットワーク概念図



- 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)

5. 整備形態

(1) 整備形態の基本方針

①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、**幹線道路に重点をおいた自転車通行環境の整備**に取り組む。
- **「歩行者の安全確保」を第一に**、自転車の安全性・快適性を確保するため、**車道内に自動車と自転車が分離された自転車レーン（幅員1m以上）を整備**し、安全な通行空間を確保する。

➡ 安全な自転車通行空間の「量的拡大」



自転車通行空間の量的拡大で
歩行者と自転車の安全を確保



図 幹線道路の整備事例（本町通）

②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」



※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）

(2) 整備形態の種類

- 「国のガイドライン」より、自転車通行空間の整備形態の種類として、歩道や車道と構造的に分離された「自転車道」、車道左端に一定の幅を確保した「自転車レーン」、車道左端の車線で自動車と共存する「車道混在」の3つが挙げられる。
- **中心部**において、「車道左側通行」**ルール**の徹底に向けて、「自転車レーン」を**基本的な整備形態**として、新たな自転車通行空間の確保に取り組む。
- 道路空間に余裕がある場合(幅員1m以上確保可能)は「自転車レーン[带状]」を整備し、道路空間に余裕がない場合(幅員1m未満)には「車道混在[矢羽根型]」を整備する。
- 特に自転車の安全性・利便性を向上させる必要がある場合、自転車道の整備を行う。

表 自転車通行空間の基本的な整備形態

種類	内容	事例・イメージ
基本的な整備形態	<p>自転車レーン [带状]</p> <p>区画線 歩道 自転車レーン 自転車レーン (幅員1m以上) 車道</p> <p>車道内に自転車の通行空間を十分に確保</p> <p>車道内で自動車と自転車が分離された「自転車レーン」を採用</p> <p>自転車専用通行の規制も可能</p>	大阪市中央区
	<p>車道混在 [矢羽根型]</p> <p>歩道 車道混在 通行位置明示 車道混在 車道</p> <p>車道内に自転車の通行位置を明示</p> <p>自転車の通行空間として幅員1mが確保できるまでの間採用</p>	大阪市中央区
その他の整備形態	<p>自転車道</p> <p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画 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>一方通行道路における自転車の逆方向通行の安全性を確保する場合などに検討</p> <p>一方通行の規制も可能</p>	大阪市平野区
<p>【参考】既存の自転車通行空間</p> <p>自転車歩行者道</p> <p>通行位置明示 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>歩行者や自転車の交通量が少ない周辺部では、既存の通行空間を活用</p> <p>自転車通行部分の指定や一方通行の規制も可能</p>	大阪市住之江区	

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

① 自転車レーン [帯状]



選定条件	車道左端に幅員 1 m の自転車通行空間が確保可能
特徴	車道内で自転車の通行位置を法定外表示とカラー舗装で明示 ⇒ 歩行者と構造的に分離、 自動車と視覚的に分離
通行方法	・自動車と同じ方向に一方向通行（原付や自動車も通行可） ※自転車専用通行の規制も可能
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、幅員が 1.0 m 以上確保できる場合に実施することが望ましいとしている。



写真 大阪市 本町通



写真 尼崎市 西宮豊中線

② 車道混在 [矢羽根型]



選定条件	車道左端に幅員 1 m の自転車通行空間を確保できない場合
特徴	車道内で自転車の通行位置を法定外表示とで明示 ⇒ 歩行者と構造的に分離、 自動車と視覚的に分離
通行方法	・自動車と同じ方向に一方向通行（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 1.0 m とし、形状や間隔を規定している。

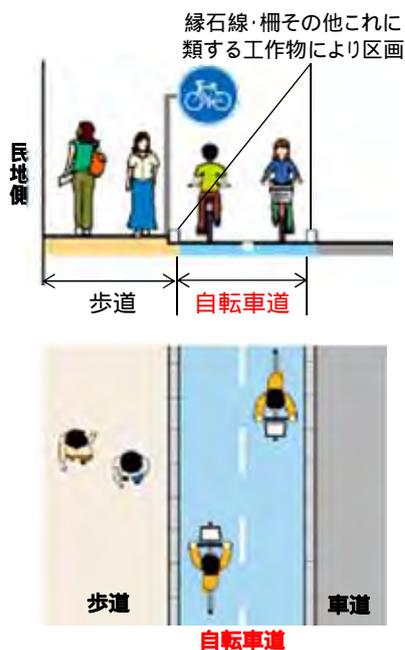


写真 大阪市 本町通



写真 堺市 大堀堺線

③自転車道



選定条件	特に自転車の安全性・利便性を向上させる場合
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	・普通自転車は自転車道の通行義務が生じる。 ・双方向通行を基本とする。 一方向通行の規制も可能
幅員構成	・幅員は原則として2.0m以上。(やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能) ・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。

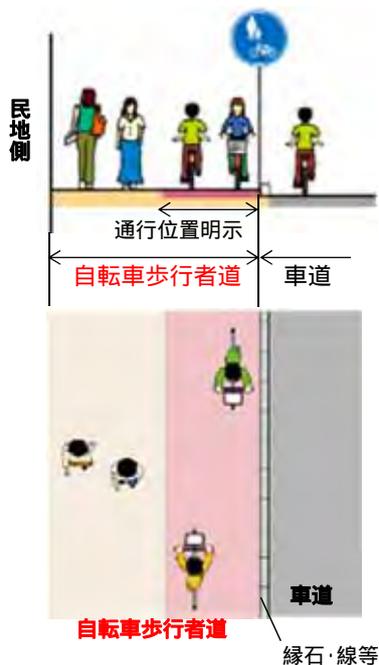


写真 大阪市 敷津長吉線



写真 川崎市 川崎府中線

(参考) 自転車歩行者道の分離 (既存の整備形態)



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 歩行者と視覚的に分離、 自動車と構造的に分離
通行方法	・車道寄りの(着色部分)を徐行で双方向通行。 自転車通行部分の指定や一方向通行の規制も可能
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。



写真 大阪市 城東区



写真 茨木市

(参考) 生活道路における整備の考え方

◀ 路面表示の方向性

生活道路については、「大阪府法定外表示要領」で定められた矢印+自転車マークを统一的に路面に表示し、車道左側通行を周知・誘導する（矢羽根や着色は整備区間に応じて検討）。なお、歩道や路側帯のない道路では、まず歩行空間を確保した上で、車道側に矢印+自転車マークを設置する。



例. 金沢市(2車線道路)



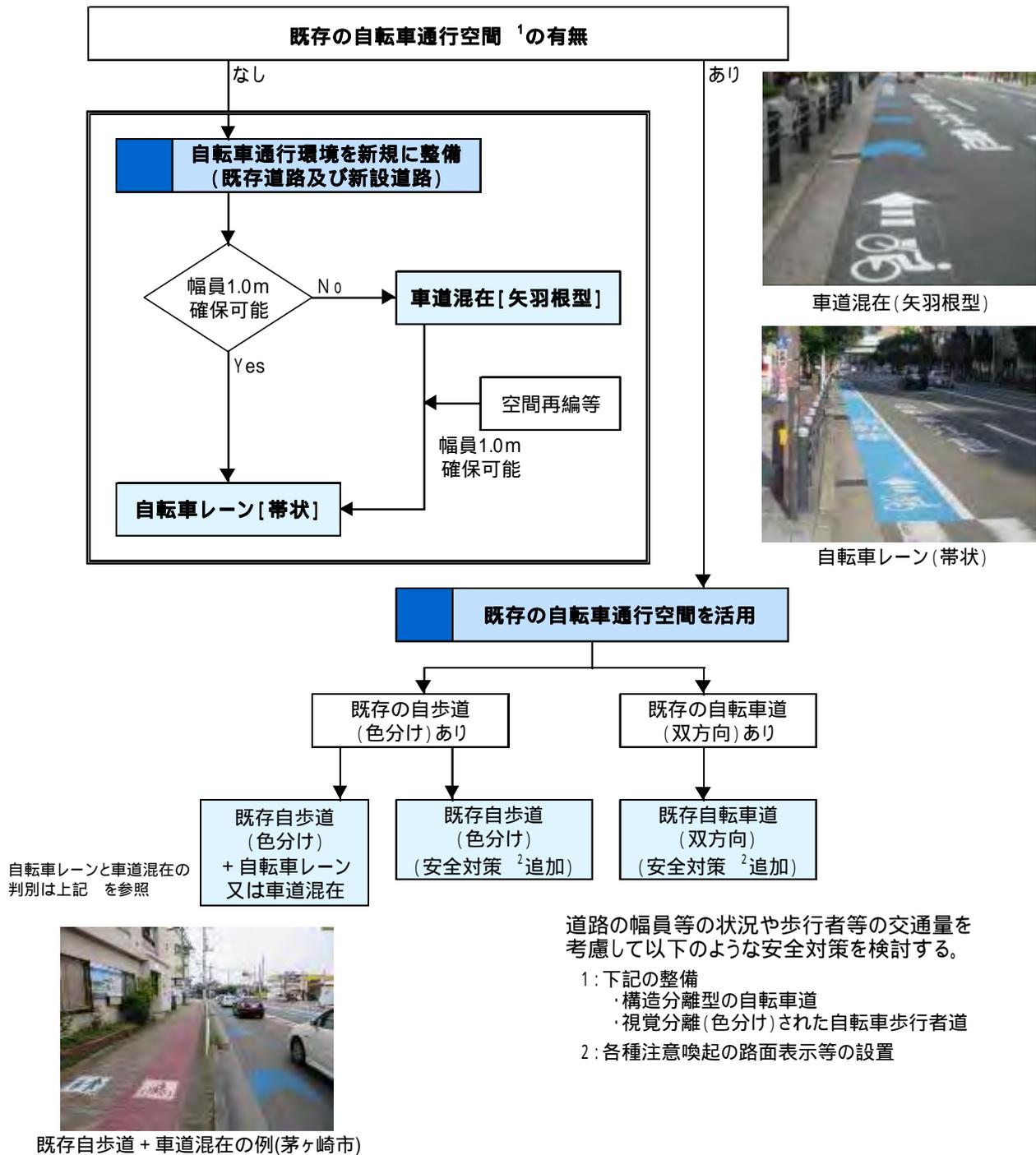
例. 八王子市(細街路)

図 生活道路の整備イメージ

(4) 整備形態の選定

- 新設の道路や自転車通行空間が未整備の既存道路においては、**自転車通行空間として確保可能な幅員を基準として整備形態を選定**する。
- **幅員1.0mが確保可能であれば自転車レーン〔帯状〕、確保できなければ車道混在〔矢羽根型〕**として整備する。

整備形態選定フロー





整備の進め方

6. 整備の進め方の基本方針

優先整備の実施

- 道路状況や事故の発生状況等を踏まえ、優先的に整備を進める自転車ネットワーク路線（概ね1km間隔の幹線道路）を対象に、**整備効果の早期発現をめざして、段階的に自転車の通行環境を充実**していく。具体的には、**中心部の幹線道路**において、自転車交通量や自転車関連事故が多い路線を選定（幹線道路の概ね2本に1本）し、**車道左側通行を周知・誘導する路面表示を整備**する。

モデル区間の整備の実施

- **パーキング・チケット等の設置や幹線道路の一方通行など課題のある区間（モデル区間）**において、**自転車レーンの整備及び効果検証**を行うことにより、整備の確実な進捗を図る。
- 御堂筋については、歩行者と自転車が歩道内で輻輳している状況を解消するため、モデル整備を実施し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性、にぎわい形成等の検証を行う。

道路整備等との連携

- **道路の整備、改良、補修等に合わせて行う**ことにより、整備の効率的な進捗を図る。

PDCAサイクルの実施

- 計画の進捗管理や効果検証等を行った上で、**5年を目途に必要に応じて計画を見直す**。



図 中心部における既存の整備事例（本町通）

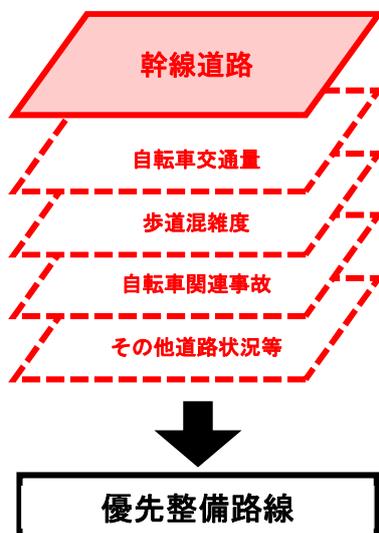


図 整備対象抽出のイメージ（ネットワーク路線）



図 PDCAサイクルによる計画・施策・事業の進捗管理

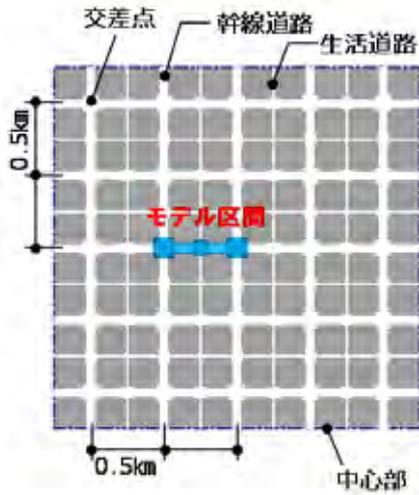
【整備スケジュール】

H27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	車道に「自転車通行 位置」の見える化 (ネットワークの概成)	ネットワークの形成 (1km 間隔)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

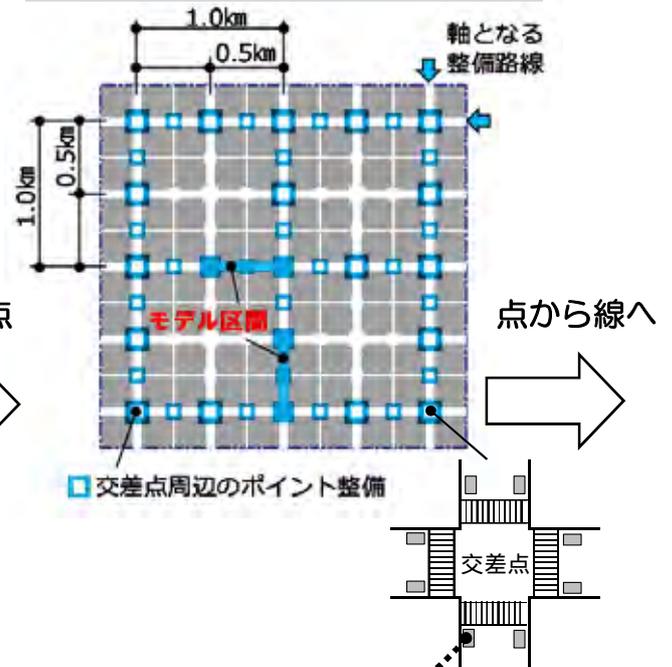
- **自転車通行環境整備計画を策定**
- **モデル区間(本町通)において、自転車レーン(幅員1m以上)を整備**

- 幹線道路の概ね2本に1本(1km間隔)を対象に、**交差点の周辺に矢印+自転車マークをポイント整備**
- **パーキング・チケット、一方通行等のモデル区間において、自転車レーン(幅員1m以上)を整備**

中心部における幹線道路のイメージ
(概ね0.5km間隔)



幹線道路の概ね2本に1本を対象



まずは点

点から線へ

【課題認識】



※具体的な整備路線・内容については、道路交通状況や事故発生況、周辺環境等を踏まえ、関係機関と協議の上で決定。

【整備スケジュール】

H27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	車道に「自転車通行 位置」の見える化 (ネットワークの概成)	ネットワークの形成 (1km 間隔)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

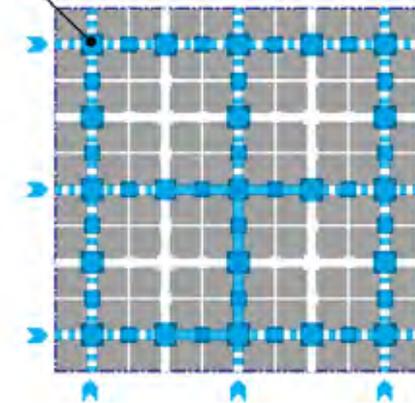
- 幅員が1m以上確保できる場合は、自転車レーンを整備
- 幅員が1m確保できない場合は、矢羽根により 自転車の通行位置を明示 (車道混在)

自転車と混在する自動車の運転者へ注意喚起
⇒ 自転車の安全性向上

矢羽根型 = 

空間あり ⇒  自転車レーン [帯状]
空間なし ⇒  車道混在 [矢羽根型]

■ 交差点内も整備



点から線へ

線の強化

<空間あり (幅員が1m確保可能)>

<空間なし (幅員が1m未満)>



自転車レーン
(幅員1m以上)



【参考：自転車道】

- 歩道、車道とは別に、構造的に分離された自転車専用の通行空間を確保する整備形態。
- 一方通行道路における自転車の逆方向通行の安全性を確保する場合などにおいて検討対象。



縁石などにより分離

【整備スケジュール】

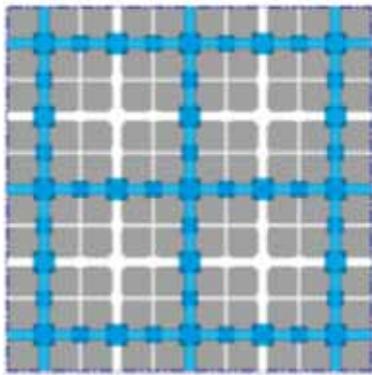
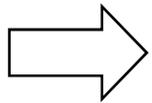
H 27	自転車通行環境整備計画			将来像
	短期(緊急整備・3年)	中期(7年)	長期	
	「車道左側通行」 ルールの見える化	車道に「自転車通行 位置」の見える化 (ネットワークの概成)	ネットワークの形成 (1km 間隔)	ネットワークの向上 (中心部 0.5km・ 周辺部 1km 間隔)

● **車道混在の区間**において、中央帯の削減等による**道路空間再編により1m以上の通行空間を確保し、自転車レーンを整備**

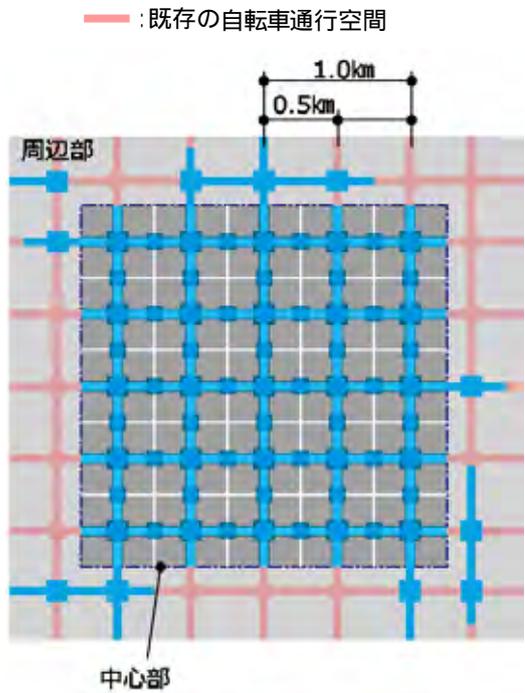
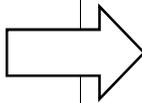
中央帯の削減等により通行空間確保
⇒自転車の安全性・快適性向上

— 自転車レーン [帯状]

線の強化



線の拡充



● 将来的な**都市計画道路の整備等に合わせ**て、**自転車レーンを拡充**

○道路空間の再編イメージ

道路の中央帯の削減など

※将来の自動車交通量を踏まえ、中央帯の削減の他に、路肩空間の活用や車線の削減等も検討します。

