

自転車通行環境整備計画

(令和8年3月改定) (案)

概要版

はじめに

- 大阪市では、昭和48年から市内周辺部の幹線道路を中心に、自転車歩行者道(約182km)や、自転車道(約10km)等の自転車通行空間を整備してきました。
- 平成28年度に「大阪市自転車通行環境整備計画」を策定以後、市内中心部における自転車通行環境の整備に取り組んできました。
- 令和6年6月に安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、国ガイドラインが改定されました。
- 今後、さらに効果的に整備を進められるよう、これまでの取り組みの効果検証を行い、自転車を取り巻く情勢も踏まえ、今回、整備計画を改定をします。



これまでの取り組み

| 年次 | 取り組み内容 |
|-----------------------------|---|
| S48 (1973) 年度～ | 「自転車安全利用推進モデル都市」に指定され、幹線道路などで自転車道整備を開始 |
| H25 (2013) 年度～H28 (2016) 年度 | 本町通における自転車レーン等をモデル整備、整備効果の検証 |
| H28 (2016) 年7月 | 「大阪市自転車通行環境整備計画」の策定 |
| H31 (2019) 年度～R6 (2024) 年度 | 緊急整備として、市内中心部の幹線道路のうち概ね2本に1本を対象に自転車通行環境整備 |

表. 自転車通行空間の整備実績 (R7.3時点)

| 整備形態 | 整備延長 |
|----------------|--------|
| 自転車道 | 約10km |
| 自転車通行帯 | 約1.3km |
| 車道混在 | 約73km |
| 自転車歩行者道(構造的分離) | 約31km |
| 自転車歩行者道(視覚的分離) | 約151km |
| 自転車歩行者専用道等 | 約55km |



※ 自転車ネットワーク以外も含めた延長

自転車関連事故発生の状況

- 平成26 (2014) 年と令和5 (2023) 年の事故密度を比較すると幹線道路、生活道路ともに減少。
- 生活道路と比べると、**幹線道路の方が事故密度が高くなっています。**
- 中心部は、**周辺部に比べ高い水準。**

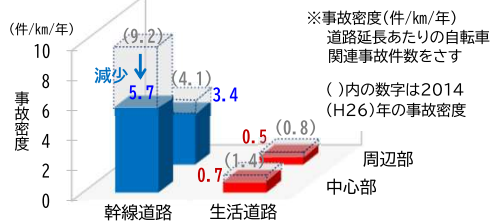
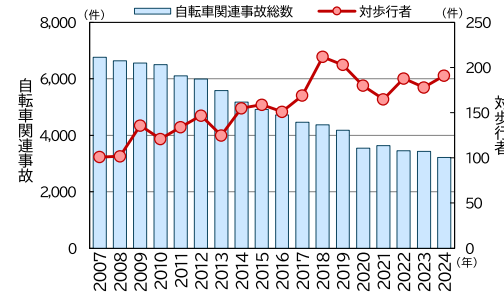


図. 事故密度 (2023(R5)年)

安全な通行環境整備の必要性

- 歩行者と自転車の事故件数は、平成30 (2018) 年をピークに減少しているものの、**年間200件程度で推移**しており、引き続き、**歩行者と自転車の通行空間の分離が求められています。**



出典: 大阪市の交通事故

整備の効果

矢羽根型の路面表示を整備した路線の17地点で自転車通行を調査した結果、

- 車道通行が増加**しました。
- 自転車の**逆走が減少**しました。

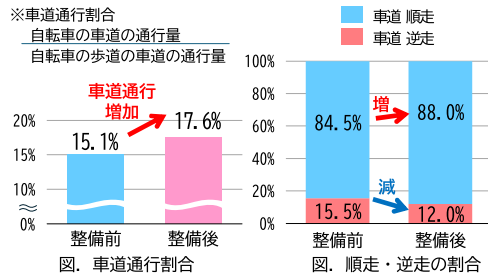


図. 車道通行割合
図. 順走・逆走の割合
出典: 大阪市調べ

自転車通行環境整備の基本的な考え方

- 歩道上の歩行者の安全確保を最優先とし、歩行者と自転車の通行空間を分離します。
- 加えて、車道を通行する自転車の安全性向上を図るため、国ガイドラインに準じた自転車と自動車の通行空間の分離を進めます。

自転車ネットワークの考え方

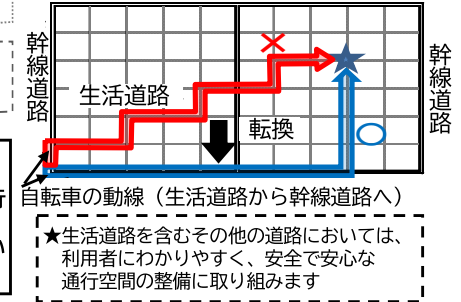
市内中心部で約0.5km間隔、周辺部で約1.0km間隔の幹線道路が整備されています(幹線道路ネットワーク)

幹線道路ネットワークを中心に整備することで、市域外も含めた連続性を有する自転車ネットワークを形成

- 幹線道路を自転車ネットワーク路線に位置付けます
- 自転車の安全性向上を図るため、自転車と自動車の通行空間の分離を検討し、完成形態での整備を推進
- 中心部に加え、周辺部も整備対象とし、整備効果の高い路線から整備を推進

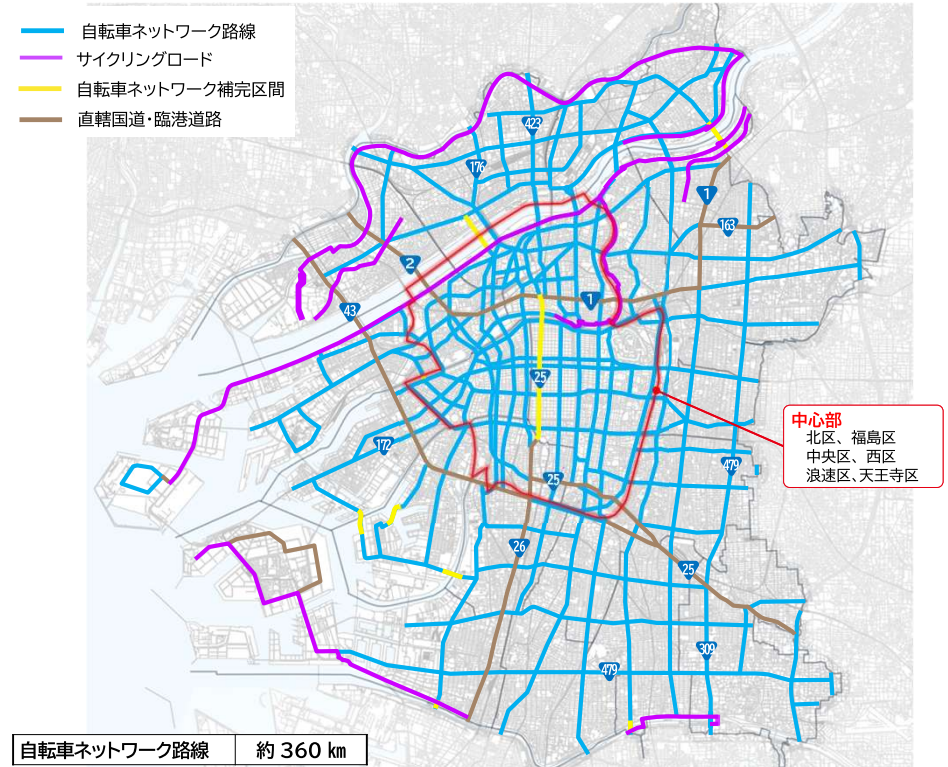
幹線道路を整備することで

- ・幹線道路の事故の減少、安全性・快適性の向上
- ・自転車交通の生活道路から幹線道路への転換を図り、生活道路も安全性向上が期待



将来像(本市がめざす将来的な自転車ネットワーク)【計画対象路線】

幹線道路を中心に、路線の連続性を考慮して、中心部では0.5km間隔、周辺部では1.0km間隔を基本として自転車ネットワークを形成します。



自転車ネットワーク路線 約 360 km

図. 本市がめざす将来的な自転車ネットワーク

※ ネットワーク路線については、協議検討状況により変更となる場合あり

自転車通行環境整備計画

(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します)

整備の進め方

○ 幹線道路（自転車ネットワーク路線）

既存の道路では「優先整備路線※」を設定し、計画的に整備を進めます。

他事業で、新設・拡幅・改良等が予定されている道路では各事業の計画と合わせて効率的に整備を進めます。

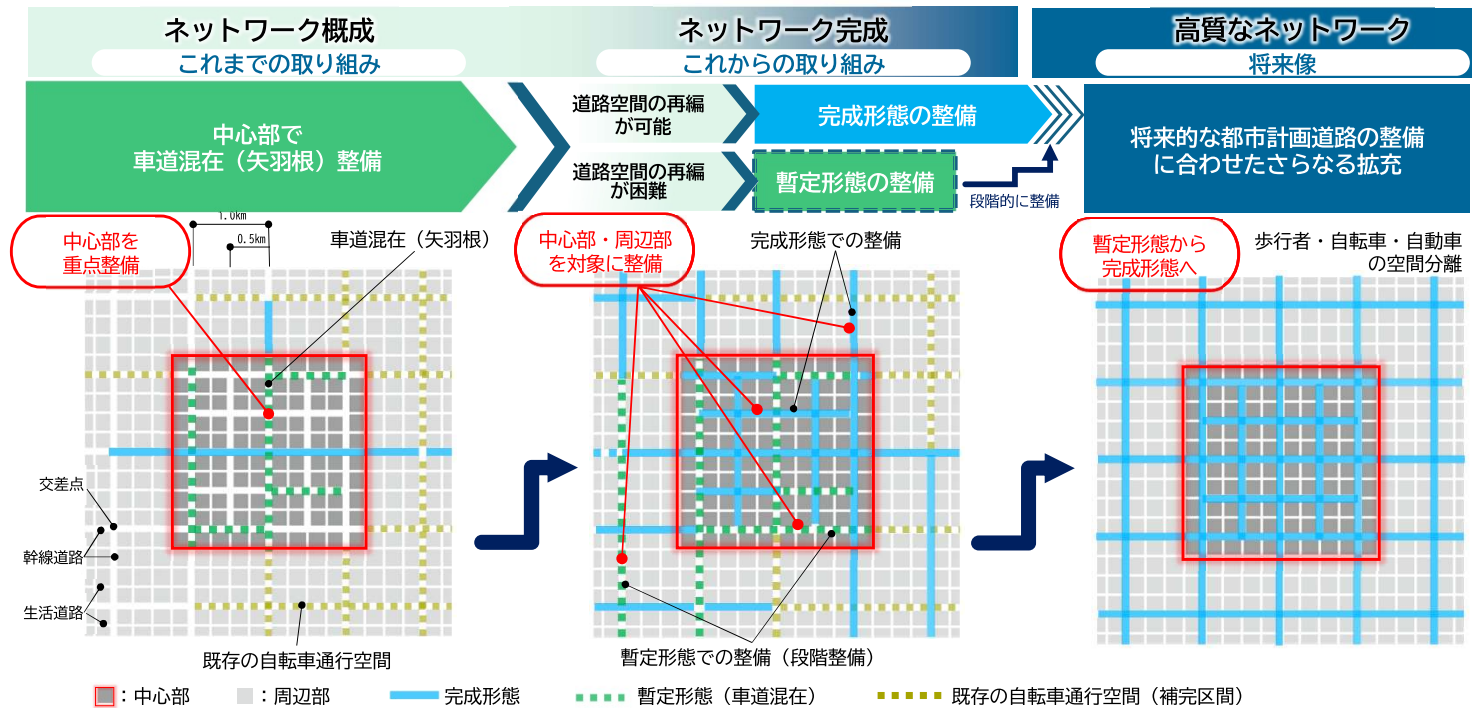
整備効果の早期発現を図るため、暫定形態での整備を含め、段階的に自転車ネットワークを構築していきます。

(既存の自転車通行空間（構造的分離、視覚的分離）の整備済区間は、完成形態又は暫定形態の整備までの間、「補完区間」として活用)

※優先整備路線：自転車関連事故の発生状況や自転車交通量、自転車ネットワークの連続性などから整備効果が高い道路

(1) 自転車関連事故が多い区間など交通安全対策の優先度が高い区間

(2) 整備済ネットワークやサイクリングロード等との接続による整備効果が高い区間



自転車道



自転車通行帯



車道混在(矢羽根)

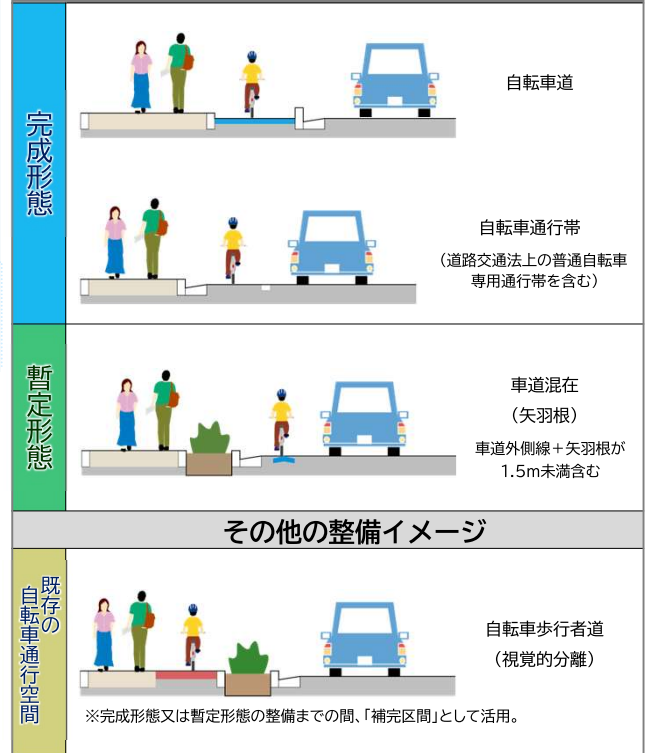


自転車歩行者道(構造的分離)

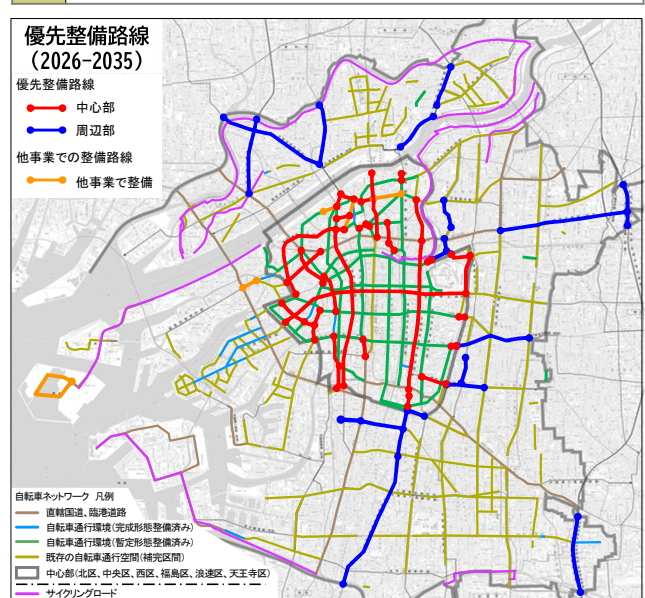


自転車歩行者道(視覚的分離)

整備形態イメージ



その他の整備イメージ



※ 優先整備路線については、協議検討状況により変更となる場合あり