



大阪市自転車通行環境整備計画

【令和8年3月改定】

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」を策定してから、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、整備計画を改定します。



これまでの取り組み

年次	取組み内容
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(専用)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路等	約55km



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**。
- 生活道路に比べて**幹線道路は事故密度が高いです**。
- 周辺部に比べて**中心部は事故密度が高いです**。

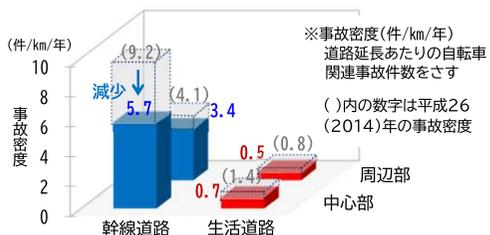


図. 事故密度 (令和5(2023)年)

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**。



図. 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移
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地点で自転車通行量を調査した結果、
- 車道通行が増加**しました。
- 自転車の車道の**逆走が減少**しました。

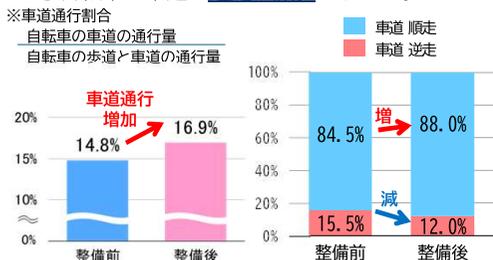


図. 車道通行割合

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に、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、自転車と自動車の通行空間の分離を進めます。

整備の基本方針

- 自転車ネットワーク路線(幹線道路)
市域全体で連続性のある自転車ネットワークの骨格を構築するため、既成の幹線道路を中心に「自転車ネットワーク路線」を選定し、自転車道や自転車(専用)通行帯等による整備を進めます。
- 自転車ネットワーク路線以外の道路(生活道路等)
自転車関連事故の発生状況や利用ニーズ等を勘案し、整備エリア・路線を選定したうえで、矢印と自転車マーク等の簡易な手法と必要に応じた交通安全対策を組み合わせ、自転車ネットワーク路線を補完する自転車通行空間を整備します。
- 事故多発交差点
事故が多い交差点では、道路状況に応じた交通安全対策を実施します。

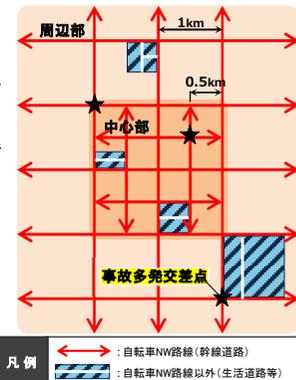


図. 自転車ネットワーク概念図

将来像(本市がめざす将来的な自転車ネットワーク)



図. 本市がめざす将来的な自転車ネットワーク

- ※1 自転車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
- ※2 交通規制により車道通行できない区間等
- ※3 生活道路の整備エリアや路線については、今後調査検討で抽出予定

整備の進め方

< 自転車ネットワーク路線 >

幹線道路

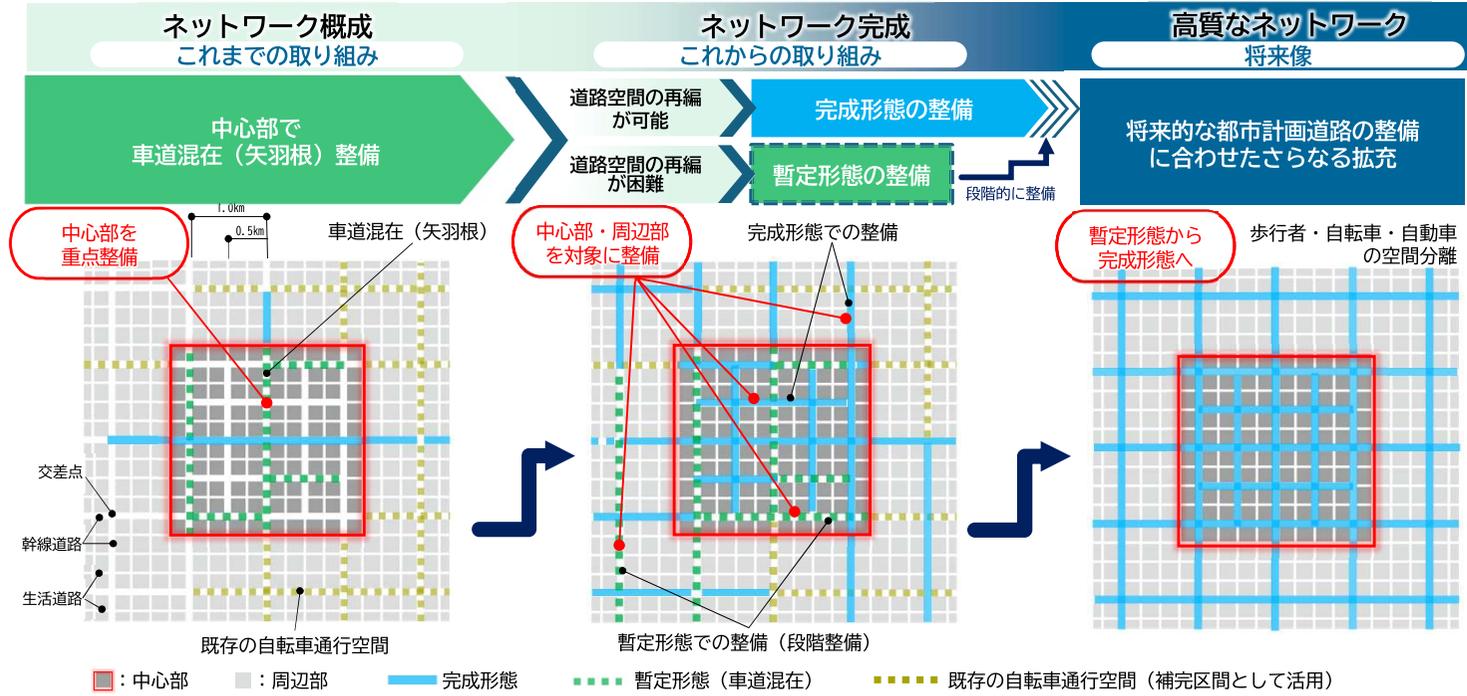
既設道路は「優先整備路線※」を設定し、計画的に整備を進めます。

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

- (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

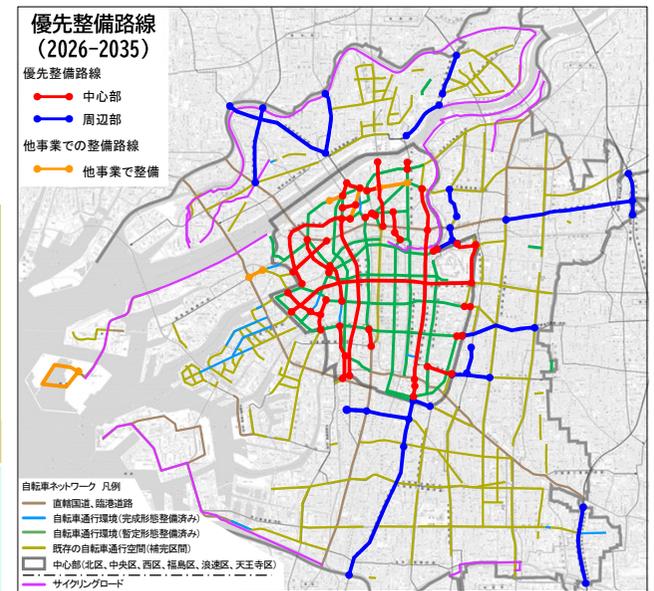
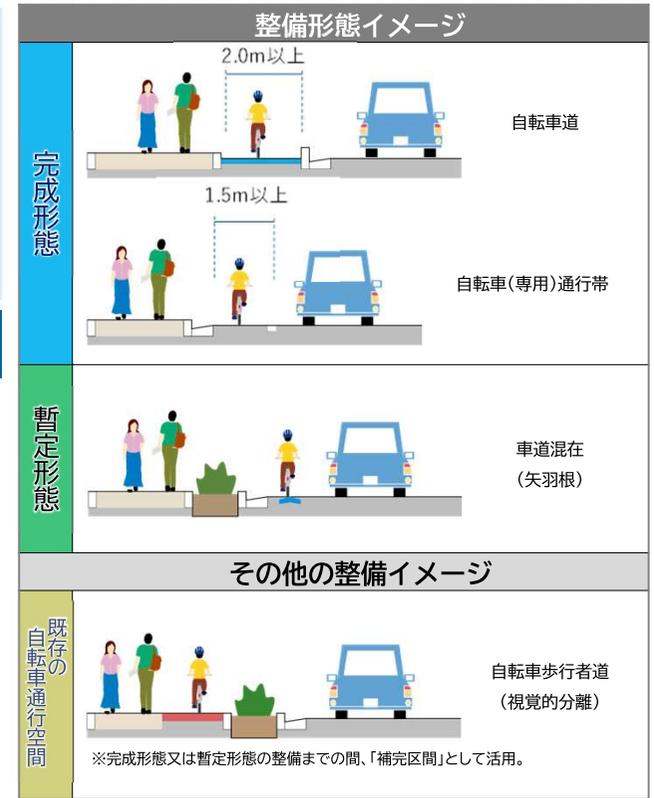


< 自転車ネットワーク路線以外の道路 >

生活道路等

整備エリアや路線を選定し、矢印+自転車マークの路面表示等の簡易的な手法により自転車の通行ルールを「見える化」し、さらに、車道を通行する自転車の安全性に課題がある場合は、安全対策を実施します。

(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今後10年間の自転車通行環境整備を見直します)



※ 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