



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。

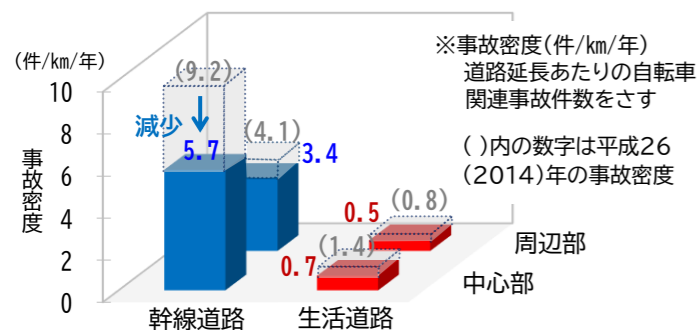


図. 事故密度 (令和5(2023)年)

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**。

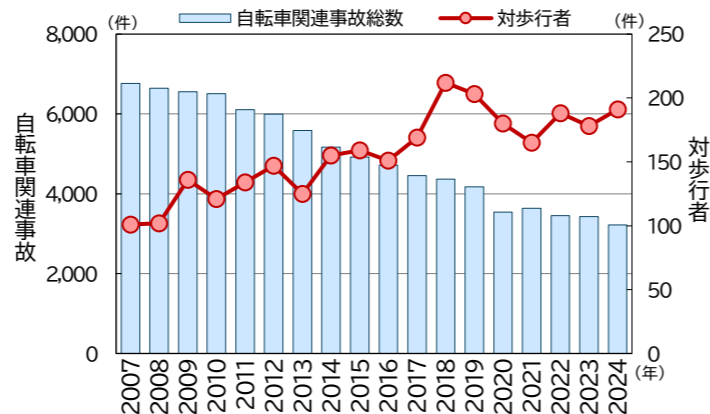


図. 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移
出典: 大阪市の交通事故

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。

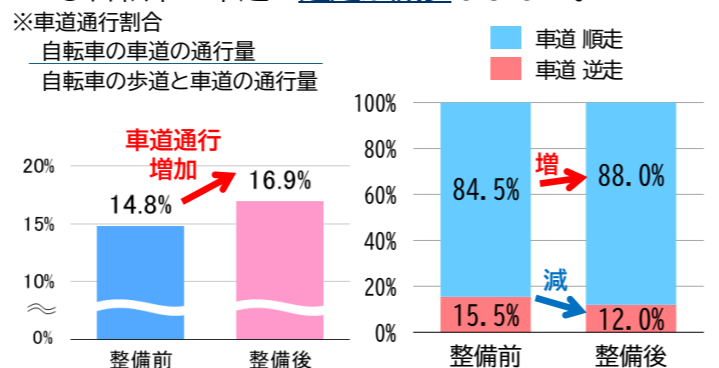


図. 車道通行割合
出典: 大阪市調べ

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的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。

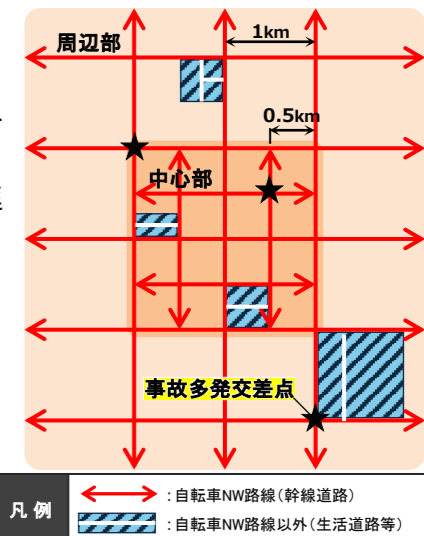


図. 自転車ネットワーク概念図

将来像(本市がめざす将来的な自転車ネットワーク)

- 自転車ネットワーク路線※1
- サイクリングロード
- 補完区間※2
- 直轄国道・臨港道路

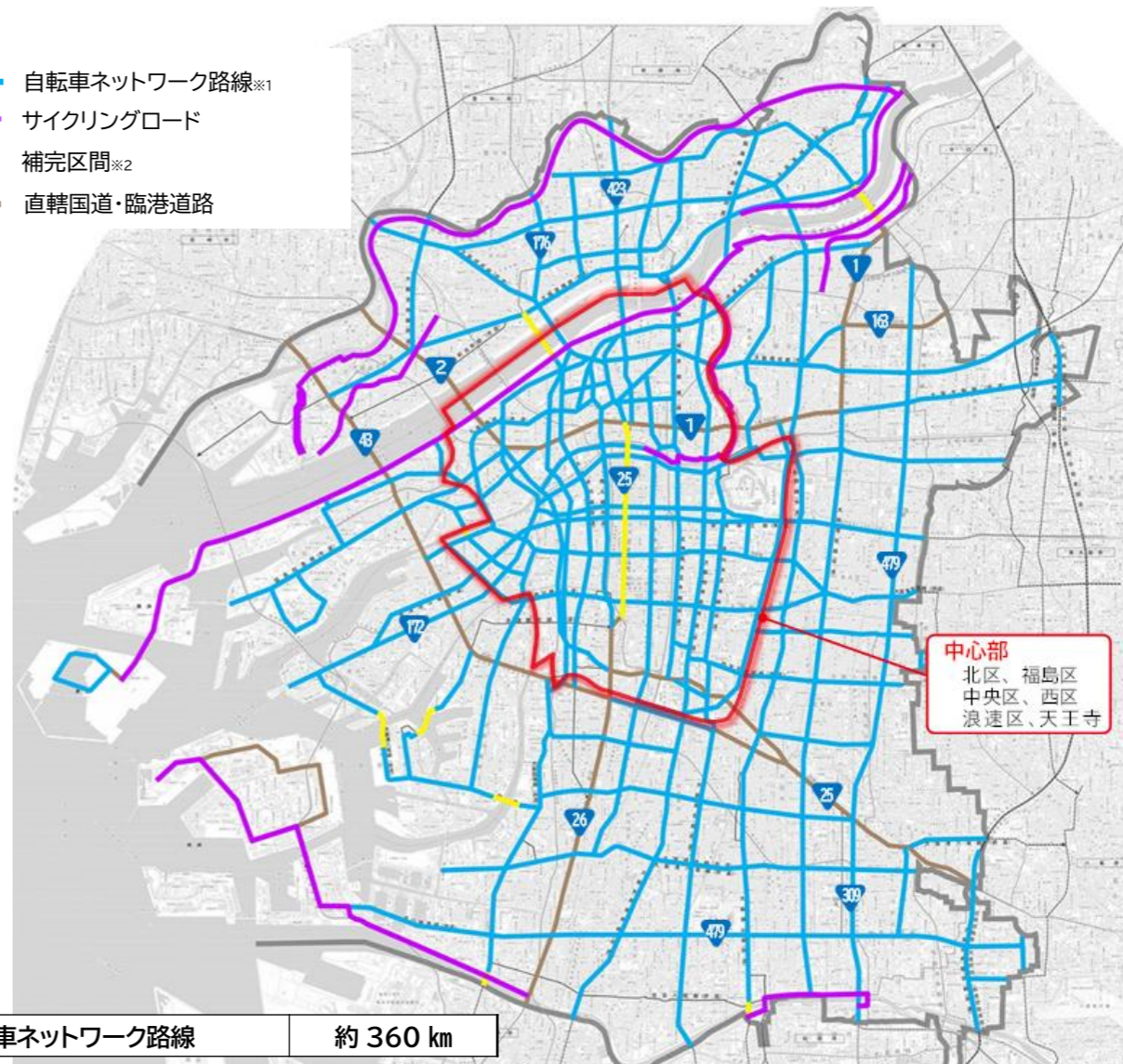


図. 本市がめざす将来的な自転車ネットワーク

※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

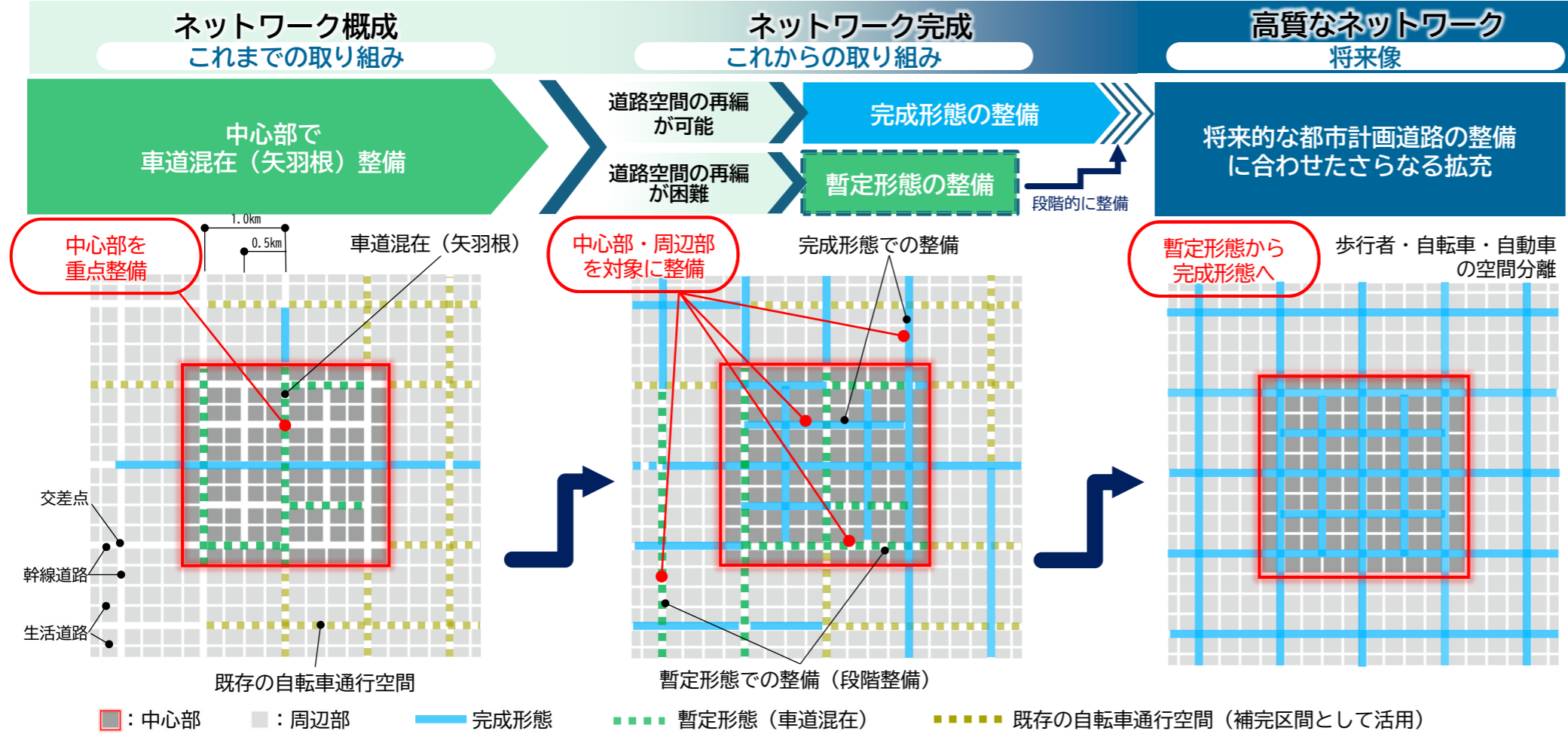
既設道路は「**優先整備路線***」を設定し、**計画的に整備**を進めます。

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



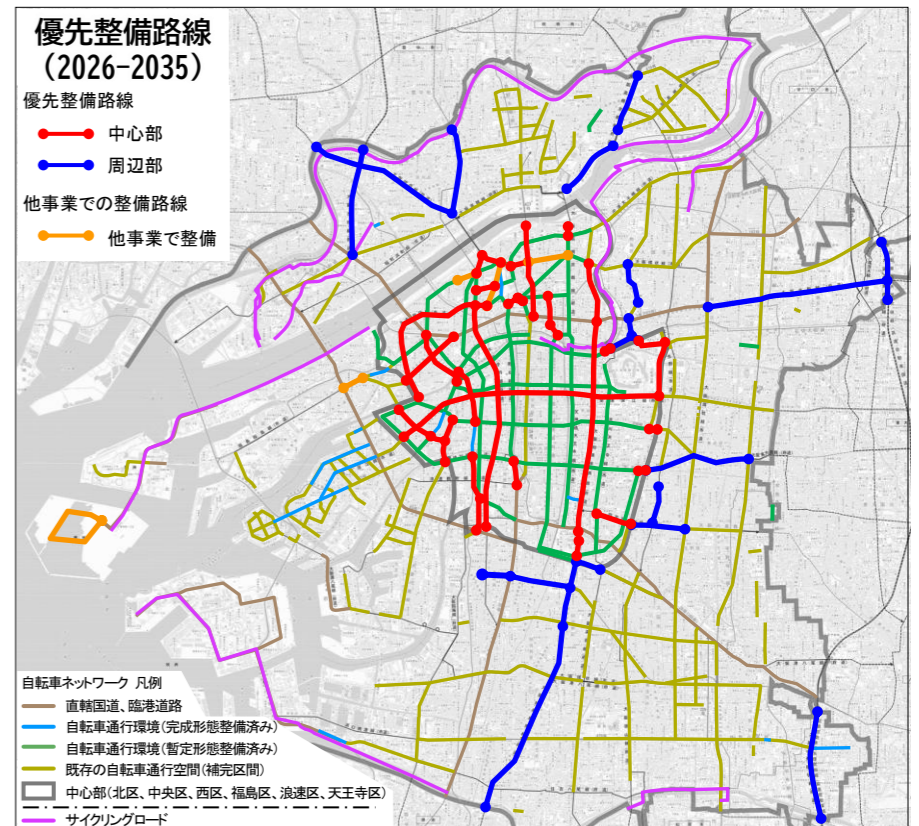
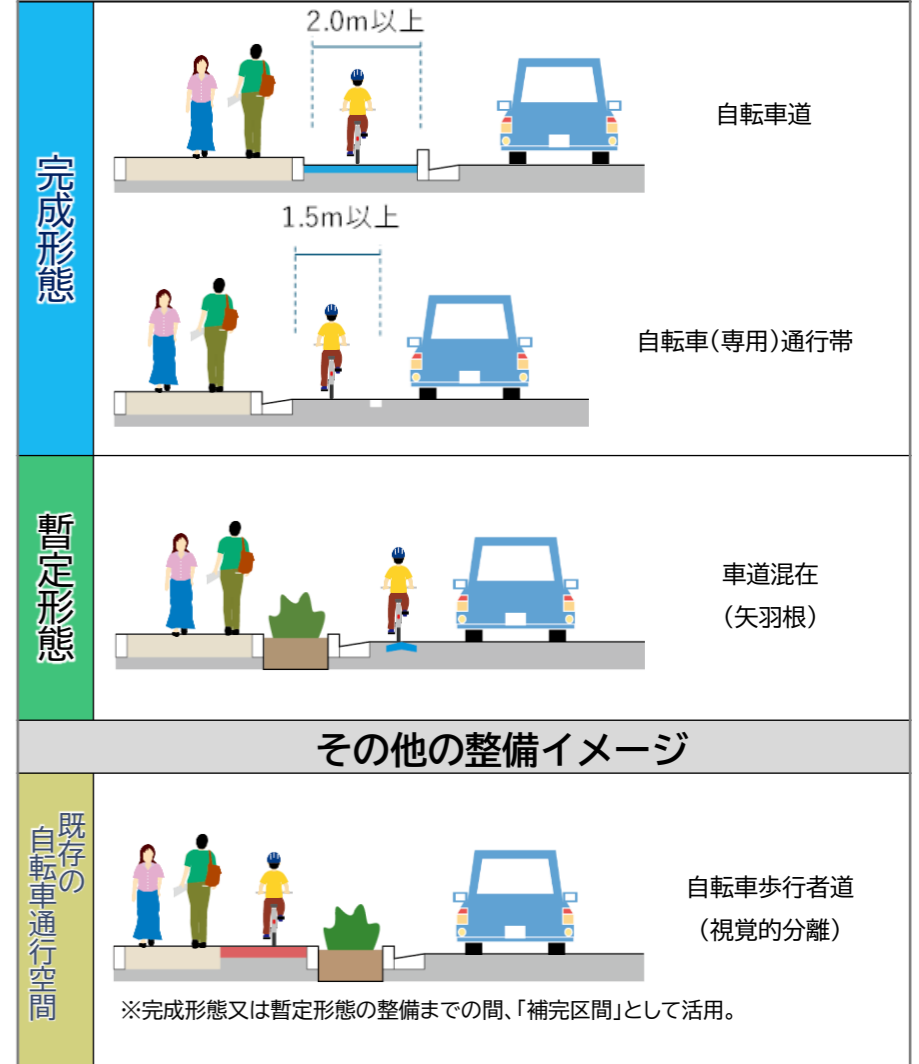
< 自転車ネットワーク路線以外の道路 >

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)

整備形態イメージ



※ 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