

平成28（2016）年7月策定

令和8（2026）年3月改定

大阪市 自転車通行環境 整備計画



【令和8年3月改定】

令和8（2026）年3月



大阪市

⊗はじめに

自転車は、環境にやさしく健康づくりや観光目的から日常の移動まで、多くの方に利用されています。大阪市では、自転車活用のための最上位計画として、大阪市自転車活用推進計画を策定しています。その自転車活用を支える通行環境整備計画として、本計画を策定し、整備を進めてきました。

大阪市は平坦な地形で自転車が利用しやすく、全国的にも自転車利用が盛んな都市であり、通勤・通学時の交通手段としての自転車の利用割合は、政令指定都市の中で最も高くなっています。このような交通需要に応えるため、本市では昭和48（1973）年から全国に先駆けて河川空間を活用した大規模自転車道の整備（約50km）や、JR大阪環状線外側にあたる市内周辺部（※1）の幹線道路を中心に構造的・視覚的に歩行者と自転車を分離する自転車歩行者道（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。

一方、市内中心部（※2）では、従来は発達した公共交通機関と徒歩による移動が主流でしたが、近年は自転車利用が増加していることから自転車通行環境を整備する必要性が高まり、平成28（2016）年7月に「大阪市自転車通行環境整備計画」（以下、「本計画」）を策定し、市内中心部の幹線道路を対象に、自転車の車道通行を基本とした通行環境整備に取り組んできました。

本計画の策定以降、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局）」（以下、「国ガイドライン」）が策定され、自転車ネットワーク計画対象路線では自転車歩行者道の活用が整備形態の選択肢から除外されています。

また、平成31（2019）年の道路構造令の改正により、自転車道や自転車通行帯の設置要件や幅員に関する規定が新たに追加されました。

令和6（2024）年6月には、こうした情勢を踏まえつつ、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、限られた道路空間の再配分による自転車通行空間の整備手法等が示されました。

こうした社会情勢の変化や整備に関する法改正、国ガイドラインの改定等を踏まえ、これまでの整備効果の検証や今後の整備対象エリアと整備形態の見直しを行い、市内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の創出をさらに進めることを目的に、本計画を改定します。

※1：都島区、此花区、港区、大正区、西淀川区、淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、鶴見区、阿倍野区、住之江区、住吉区、東住吉区、平野区、西成区（※2 一部含む）

※2：北区、中央区、西区、福島区、浪速区、天王寺区（※1 一部含む）

目次

1	計画改定の目的	1
1.1	計画の目的	1
1.2	本計画の位置付け	2
2	これまでの取組	3
2.1	昭和48（1973）年「自転車道等整備計画」	3
2.2	平成28（2016）年「大阪市自転車通行環境整備計画」	4
2.3	令和4（2022）年「広域的な自転車通行環境整備事業計画」	6
2.4	これまでの車道混在（矢羽根型路面表示）の整備効果	7
3	大阪市の自転車利用の状況	8
3.1	自転車の発生集中量	8
3.2	交通手段に占める自転車の利用割合	9
3.3	自転車関連事故の状況	10
3.4	大阪市の自転車利用の状況 まとめ	15
4	自転車通行環境整備の基本的な考え方・将来像	16
4.1	自転車通行環境整備の基本的な考え方	16
4.2	自転車ネットワーク路線（幹線道路）における整備の考え方	18
4.3	自転車ネットワーク路線以外の道路（生活道路等） における整備の考え方	23
4.4	サイクリングロード（自転車歩行者専用道路等）における整備の考え方	25
4.5	既存の自転車通行空間の有効活用	26
5	今後10年間の自転車通行環境の整備	27
5.1	計画期間	27
5.2	整備目標	27
5.3	優先整備路線	27
6	事業推進に向けて	29
6.1	自転車ネットワークの形成に向けて	29

1 計画策定の目的

1.1 計画の目的

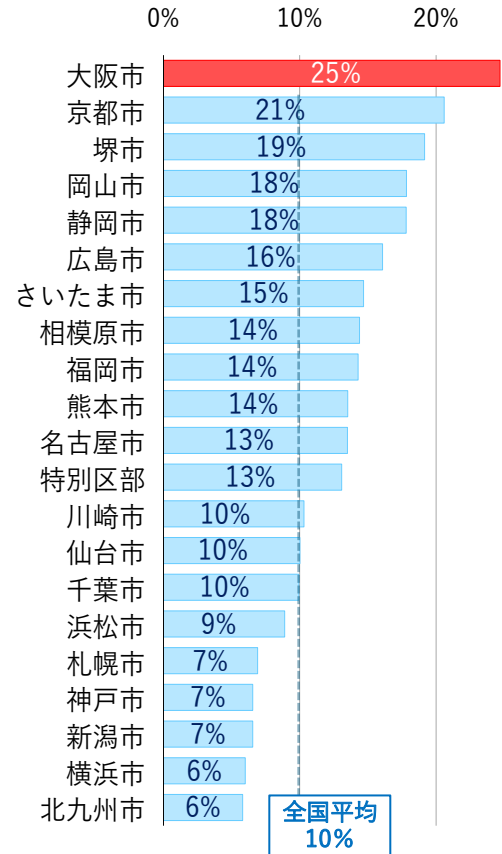
自転車は、通勤・通学や買物、サイクリングなど広く市民に利用される身近な交通手段となっており、大阪市内の自転車利用分担率は政令指定都市で最も高くなっている。また、市内では複数のサイクルポートで、どこでも自由に借りて返せる「シェアサイクル」の利用が拡大している。

その一方で、大阪市内の全交通事故件数及び自転車対自動車の事故件数が減少しているにも係わらず、自転車対歩行者の事故件数は、平成30（2018）年度をピークに減少しているものの、年間200件程度を推移しており、引き続き、より安全で快適な自転車の利用環境創出を進めていく必要がある。

自転車の活用をより高めるためには、連続した安全で快適な自転車通行空間ネットワークの構築が重要である。本市においては、これまでに本計画等に基づき、国や大阪府等と連携し自転車通行空間の整備を進めてきた。

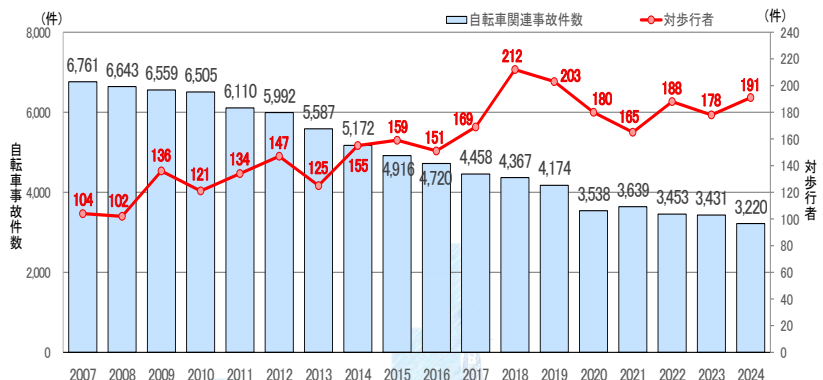
引き続き、市内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するため、国、大阪府、隣接自治体及び交通管理者等の関係機関が連携して、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。

本計画は、今後もより効果的に整備を進めるため、これまでの整備効果の検証や、今後の整備対象エリア・整備形態の見直しを行い、市内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の創出をさらに進めることを目的に改定する。



図表1-1. 政令指定都市及び東京23区における自転車利用分担率の比較（通勤・通学時の代表交通手段）

出典：国勢調査（令和2年）より作成



図表1-2. 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移（大阪市）

出典：令和5年大阪市の交通事故「自転車の交通事故の推移」（大阪市民局）より作成

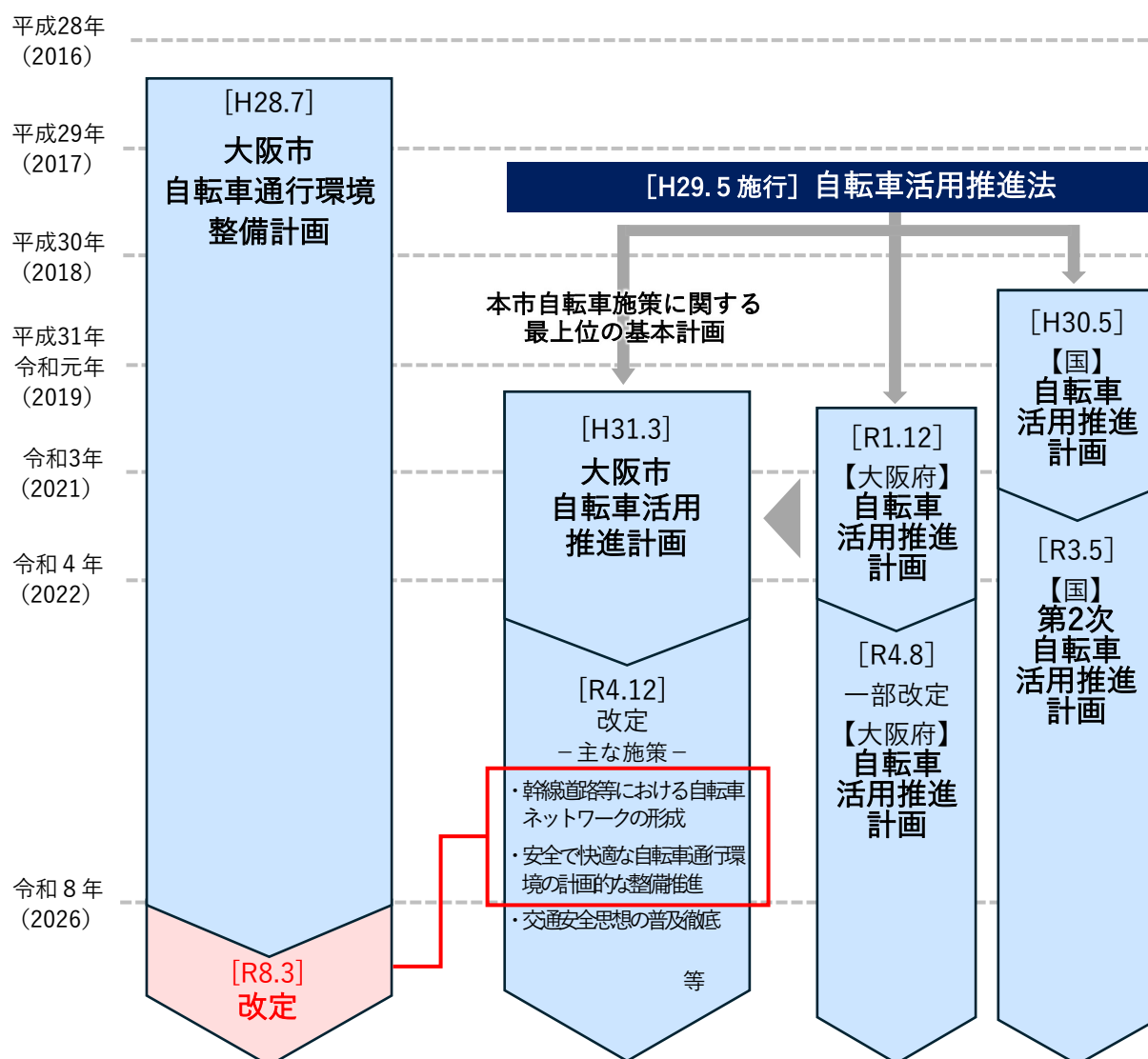
1.2 本計画の位置付け

本市では、平成28（2016）年7月に「大阪市自転車通行環境整備計画」を策定し自転車通行環境の整備に取り組んできた。

その後、平成29（2017）年5月に自転車活用推進法が施行されたことを受け、平成31(2019)年3月に法第11条の規定に基づく市町村自転車活用推進計画として「大阪市自転車活用推進計画」を策定した。

「大阪市自転車活用推進計画」は、本市自転車施策に関する最上位の基本計画として位置付け、自転車活用推進の基本的な方針及び施策を記載し、各施策の詳細な実施計画は必要に応じて別途策定している。（「大阪市自転車活用推進計画」の内容は、本計画をはじめとした既存計画と整合を図り策定されている。）

今回の改定に合わせて、本計画を大阪市自転車活用推進計画に基づく実施計画として位置付ける。



本計画を大阪市自転車活用推進計画の実実施計画として位置付ける

図表1-3. 「大阪市自転車通行環境整備計画」の位置付け

2 これまでの取組

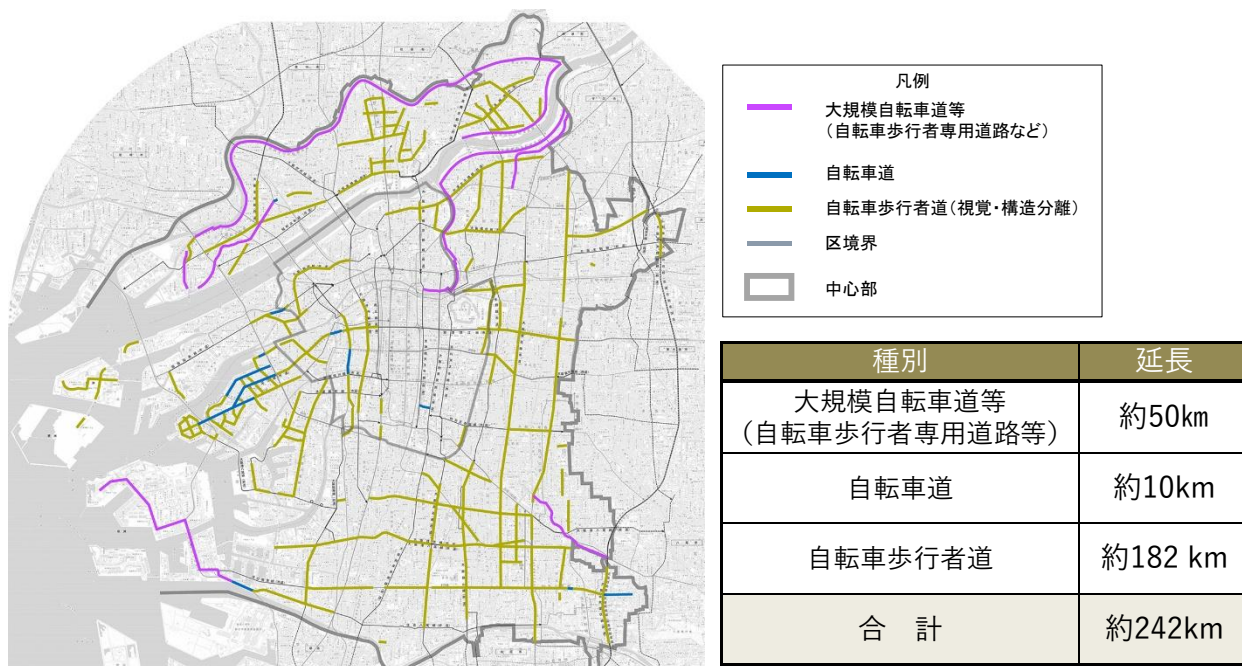
2.1 昭和48（1973）年「自転車道等整備計画」

わが国における自転車に関する整備は、昭和45(1970)年に制定された「自転車道の整備等に関する法律」に基づき、国において、第1次交通安全整備事業五ヶ年計画に位置付けられ、昭和46（1971）年頃から全国的に整備が始まった。

本市は、昭和48（1973）年度に「自転車安全利用推進モデル都市」として指定されたことを契機に、自転車道452km（当時は道路の両側各々で延長を計上）の建設を骨子とする自転車道等整備計画を策定（その後昭和51年に532kmに拡大）し、本格的な整備にとりかかった。

その結果、市内周辺部の幹線道路を中心に約182kmの自転車歩行者道・約10kmの自転車道の自転車通行空間の整備を行った。

また、淀川や神崎川等の河川沿いにおいて、レクリエーションおよび健康増進を目的とした約50kmにわたる大規模自転車道等を整備した。



図表2-1. S48自転車道等整備計画に基づく整備箇所と整備延長



自転車歩行者道（構造的分離）



自転車歩行者道（視覚的分離）



自転車歩行者専用道路

図表2-2. 市内の自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路

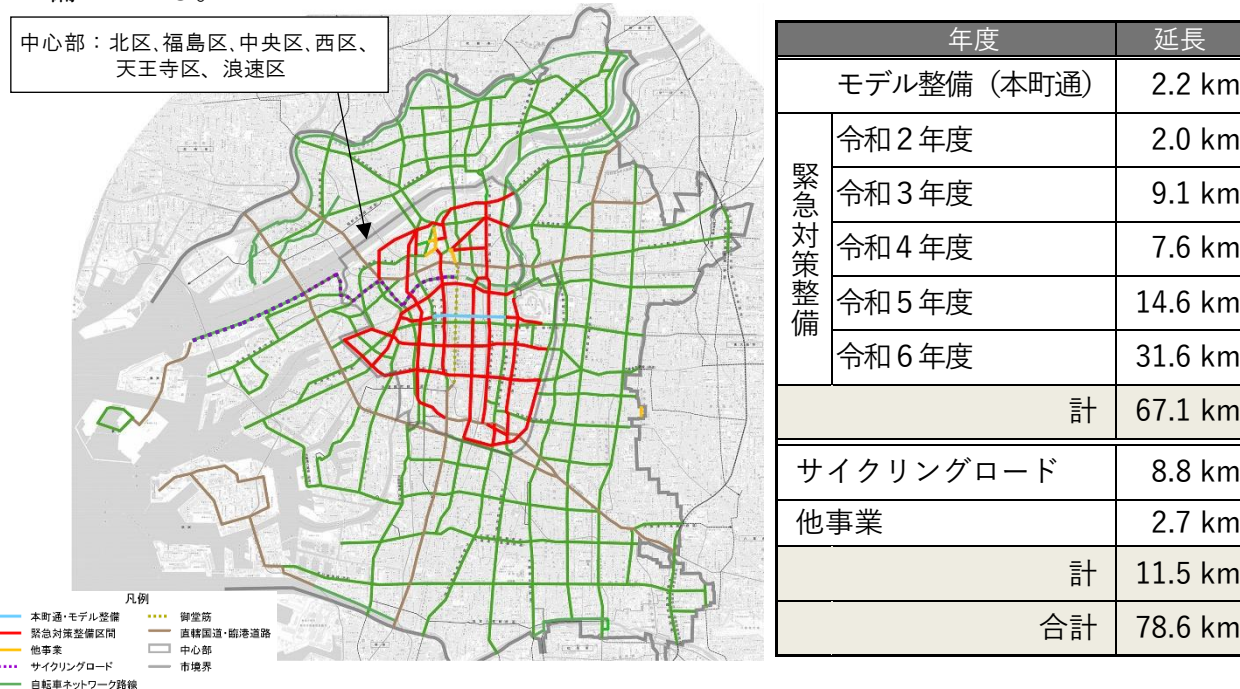
2.2 平成28（2016）年「大阪市自転車通行環境整備計画」

1. 市内中心部における自転車通行環境整備

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るケースが増え、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」の必要性が高まった。そのような状況の中、平成23（2011）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、平成24（2012）年度に自転車の車道通行を基本とした通行空間整備を目指した国ガイドラインが策定された。本市では車道通行への環境整備を進めるため、平成25（2013）年度からモデル整備（本町通）を実施・検証し、平成28（2016）年7月に本計画を策定し自転車ネットワークの構築に取り組んできた。

本計画の中で、市内中心部の幹線道路のうち、自転車の交通量や事故の多い区間（約65km）を優先整備区間に設定し、令和元年度から令和6年度までに緊急対策として整備した。

このほかに、サイクリングロード（淀川左岸サイクルロード）の整備や他事業（区画整理事業等）で整備した路線を合わせて、令和6年度末時点で約79kmの自転車通行環境を整備している。



図表2-3. 本計画以後中心部での整備区間及び整備延長



モデル整備
本町左専道線（本町通）

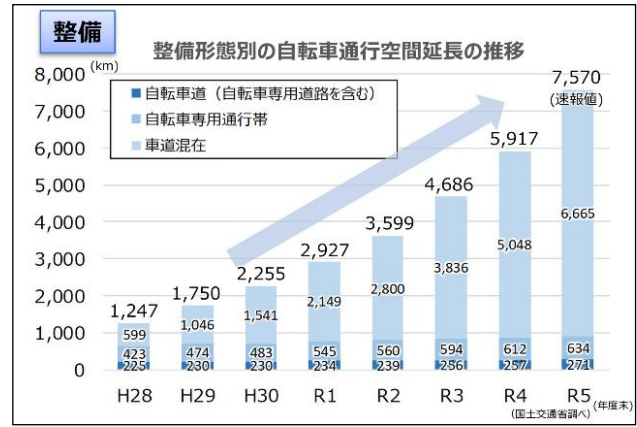
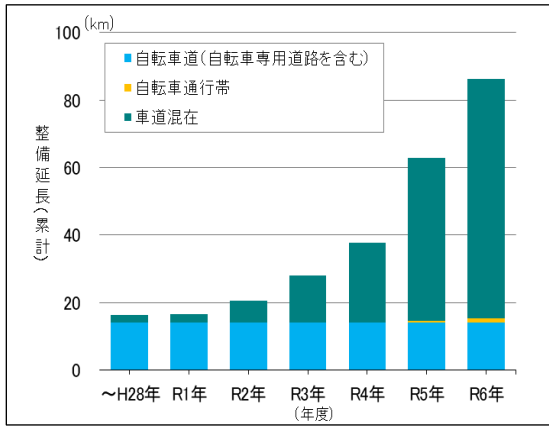


緊急対策整備区間の整備
国道172号（みなと通）



緊急対策整備区間の整備
恵美須町城東線

図表2-4. 平成25年度から取り組んだモデル整備、本計画に基づき整備した市内中心部の路線



資料: 左: 本市実績より作成

右: 国土交通省社会資本整備審議会 道路分科会 第84回基本政策部会資料から抜粋

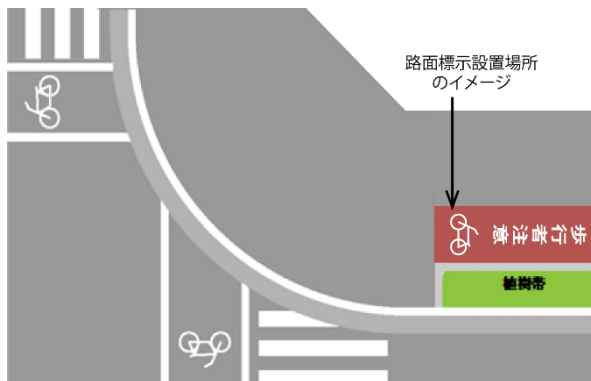
図表2-5. 整備形態別の自転車通行空間延長の推移(左: 大阪市、右: 全国)

2. 市内周辺部における既存の自転車通行空間の有効活用

市内周辺部の構造的・視覚的分離により既に整備された自転車通行空間について、より効果的に安全性・快適性の向上を図るため、えんじ色に着色した部分を自転車が通るように誘導する路面表示や、歩道内は歩行者優先であることを注意喚起するための路面表示を主要271交差点(915箇所)に設置した。

図表2-8. 整備交差点及び箇所数

行政区	交差点	箇所
此花区	9	19
東淀川区	18	51
西淀川区	10	30
西成区	3	10
大正区	24	63
平野区	32	120
東住吉区	25	110
阿部野区	12	52
生野区	8	36
東成区	10	44
都島区	12	43
旭区	11	35
鶴見区	13	45
城東区	8	22
住吉区	17	67
住之江区	15	56
港区	30	70
淀川区	14	42
計	271	915



図表2-6. 整備イメージ



図表2-7. 実際に整備した路面表示

2.3 令和4（2022）年「広域的な自転車通行環境整備事業計画」

令和7（2025）年大阪・関西万博の開催を契機に、国内外からの多様な来訪者が安全、快適に府内各地を周遊できる環境の整備に向けて、広域的な自転車通行環境の充実を図るため、「広域的な自転車通行環境整備事業計画」（大阪府・京都府・大阪市・堺市）に取り組み、大阪市内では、淀川リバーサイドサイクルライン及び大和川リバーサイドサイクルラインの整備等を行った。

ルート名称	主な構成路線	総延長	うち優先整備ルート
淀川リバーサイドサイクルライン	・淀川左岸サイクルロード ・北大阪サイクルライン（淀川沿い） ・北河内サイクルライン（淀川沿い）	約50km	約50km
大和川リバーサイドサイクルライン	・（仮称）大和川サイクルライン（堺市区間） ・（仮）南港自転車道 ・大和川ヘルズストリート ・南河内サイクルライン（大和川沿い）	約25km	約25km
石川リバーサイドサイクルライン	・南河内サイクルライン（石川沿い）	約15km	約15km
大阪ベイサイドサイクルライン	—	約50km	約30km



図表2-9. 広域的な自転車通行環境整備事業計画 2024年3月一部改正 より

○整備内容



図表2-10. 自転車通行空間の整備
（左）河川空間を活用した自転車歩行者専用道路
（右）一般道における矢羽根型（標準形）路面表示



図表2-11. 案内サイン等の設置状況
（左上）サイクルラインの広域的な案内看板
（右上）サイクルラインの案内看板
（下）サイクルラインの路面表示



2.4 これまでの車道混在（矢羽根型路面表示）の整備効果

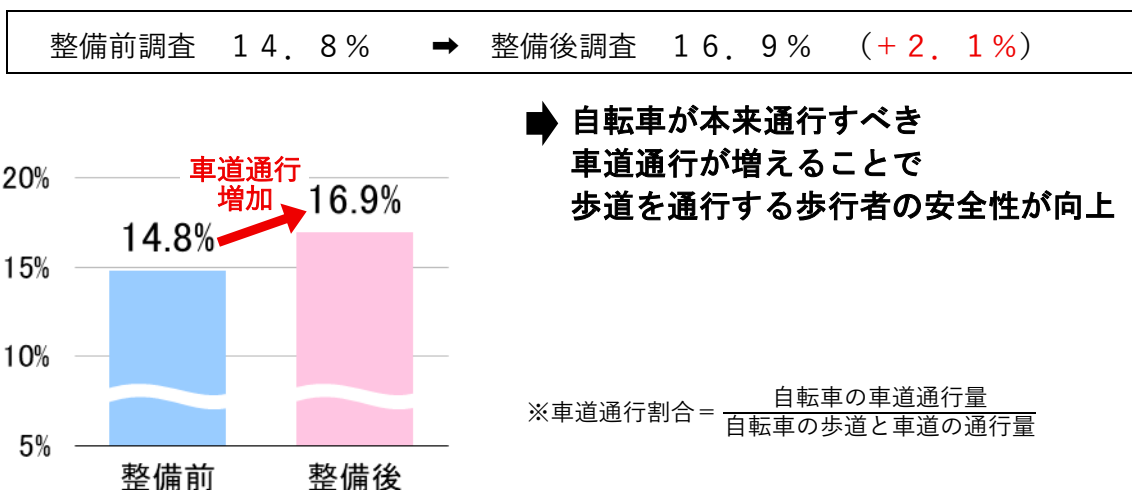
市内中心部の緊急整備（R1～R6）において矢羽根型の路面表示を整備した路線の代表17地点において、整備前と整備後に自転車通行状況調査を行い、整備効果検証を行った。

【効果1】自転車の車道通行が促され、歩道を通行する歩行者の安全性が向上

【効果2】車道を逆走する自転車が減少し、自転車・自動車の安全性が向上

○車道通行の増加

【車道通行割合の変化】

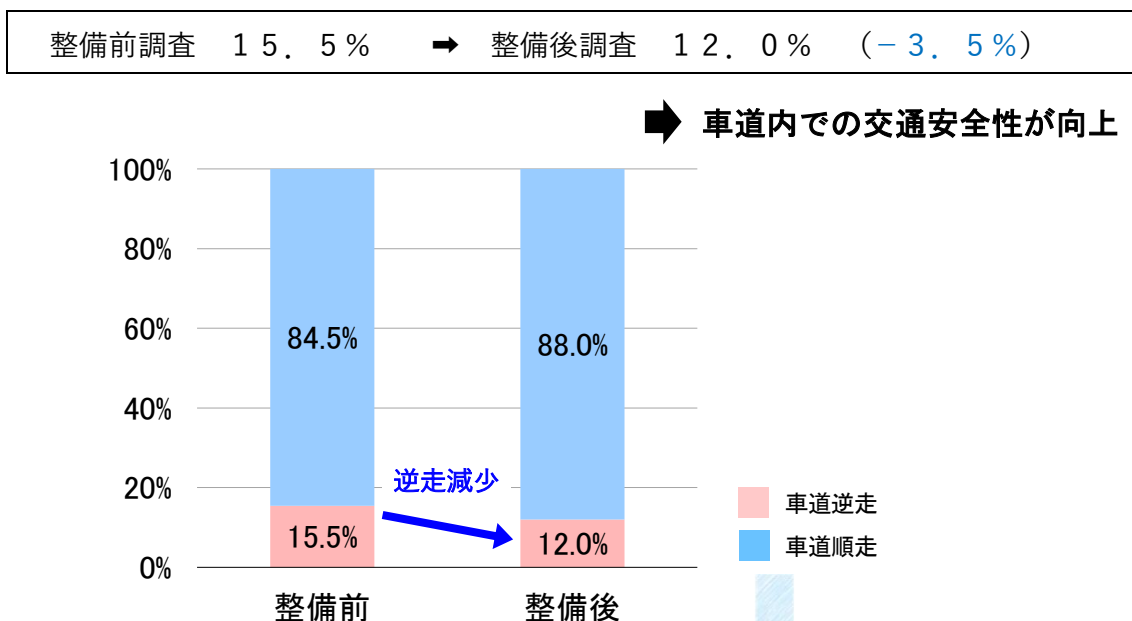


図表2-12. 車道通行割合

出典：大阪市調べ

○逆走の減少

【車道を逆走する自転車の割合の変化】



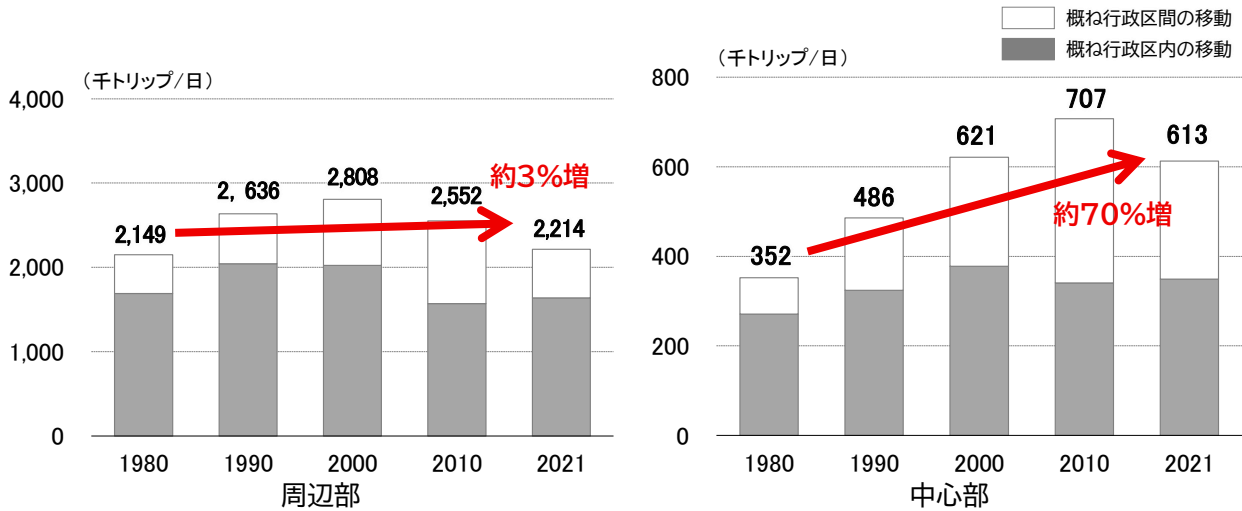
図表2-13. 順走・逆走の割合

出典：大阪市調べ

3 大阪市の自転車利用の状況

3.1 自転車の発生集中量

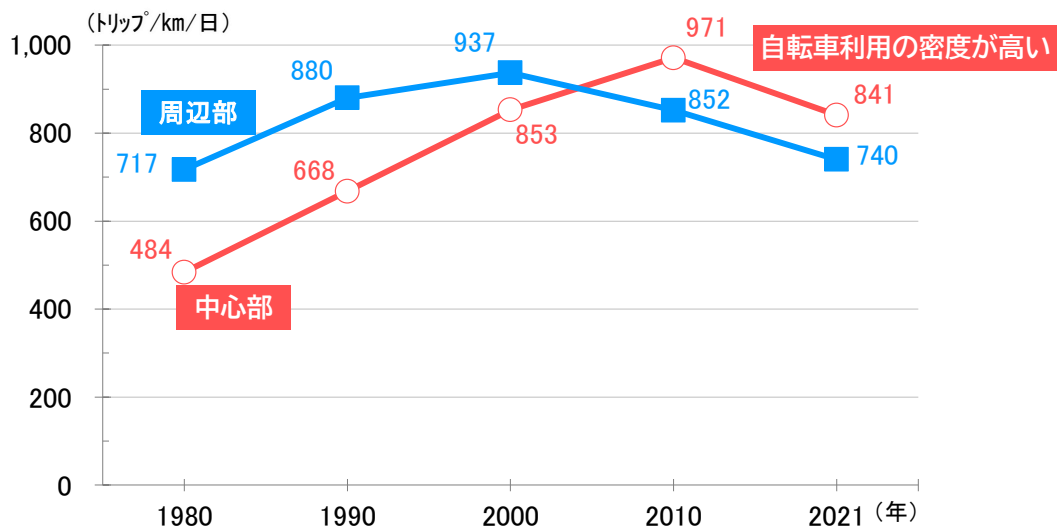
- 昭和55（1980）年以降の自転車利用の傾向では、市内周辺部は微増（約3%）であるが、市内中心部においては、大幅に増加（約70%）している。



図表3-1. 自転車の発生集中量

出典：近畿圏パーソントリップ調査

- 道路延長あたりの自転車のトリップ数で比較すると、過去は市内周辺部の方が多かったが、近年では市内中心部の方が多くなっている。

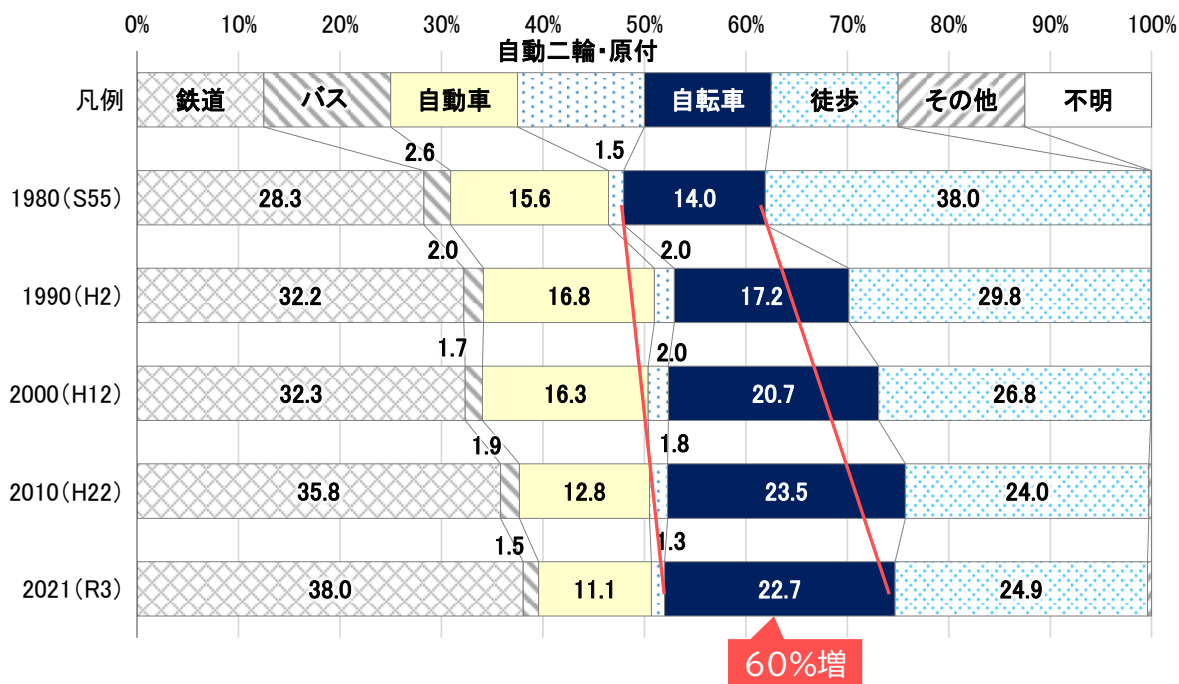


図表3-2. 道路延長あたりの自転車の発生集中量

出典：近畿圏パーソントリップ調査

3.2 交通手段に占める自転車の利用割合

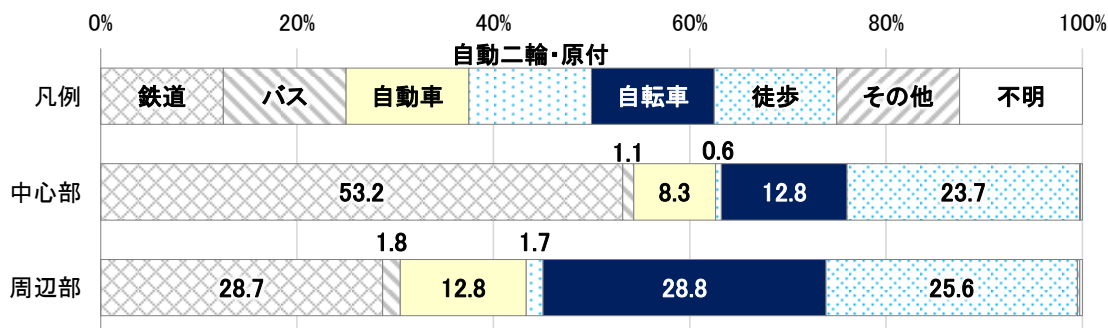
- 代表交通手段構成比においては、約40年間で自転車の割合が約60%増加し、現在では、鉄道、徒歩に次ぐ重要な交通手段となっている。



図表3-3. 平日トリップの代表交通手段構成比の推移
(平日:昭和55(1980)年~令和3(2021)年)

出典：近畿圏パーソントリップ調査

- 鉄道網が発達している市内中心部では鉄道の割合が高いのに対して、市内周辺部では自転車の割合が一番高い。



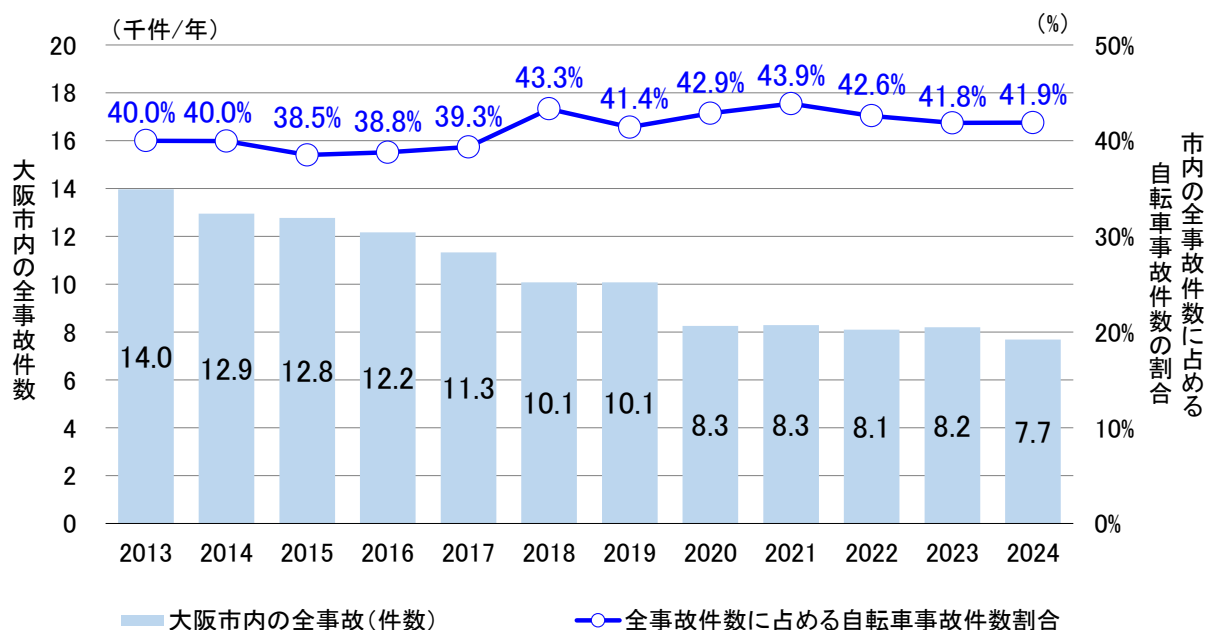
図表3-4. 市内エリア別の代表交通手段構成比(平日)(令和3(2021)年)

出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査

3.3 自転車関連事故の状況

1. 自転車関連事故の発生状況

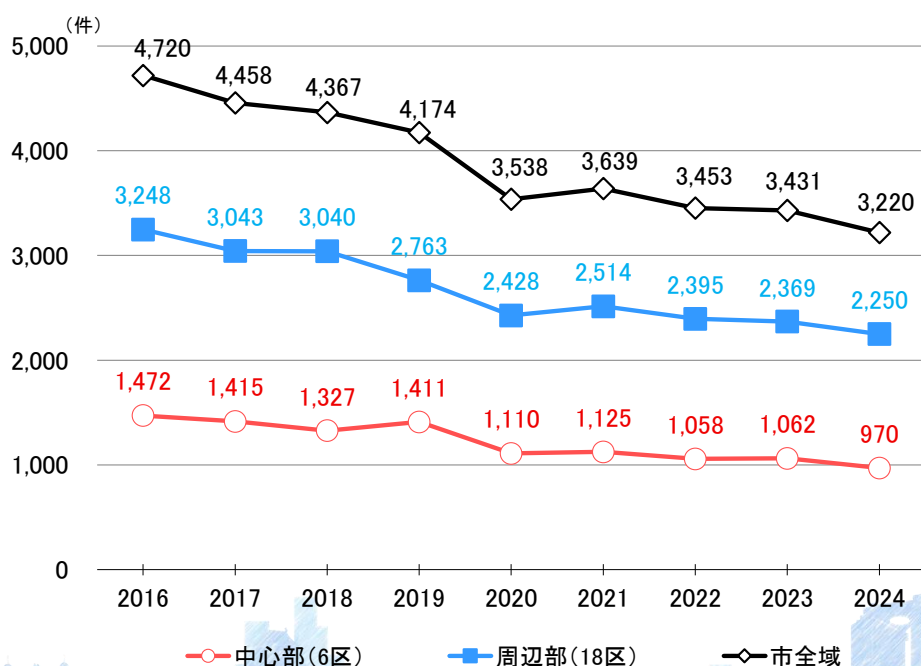
- 本市の交通事故件数は、平成25（2013）年から減少し、令和6（2024）年は7,700件と10年前に比べ約60%に減少している。
- 全事故に占める自転車関連事故の割合は、約40%前後で推移している。



図表3-5. 本市の全交通事故件数及び全交通事故件数に占める自転車事故件数の割合の推移

出典：大阪府の交通白書

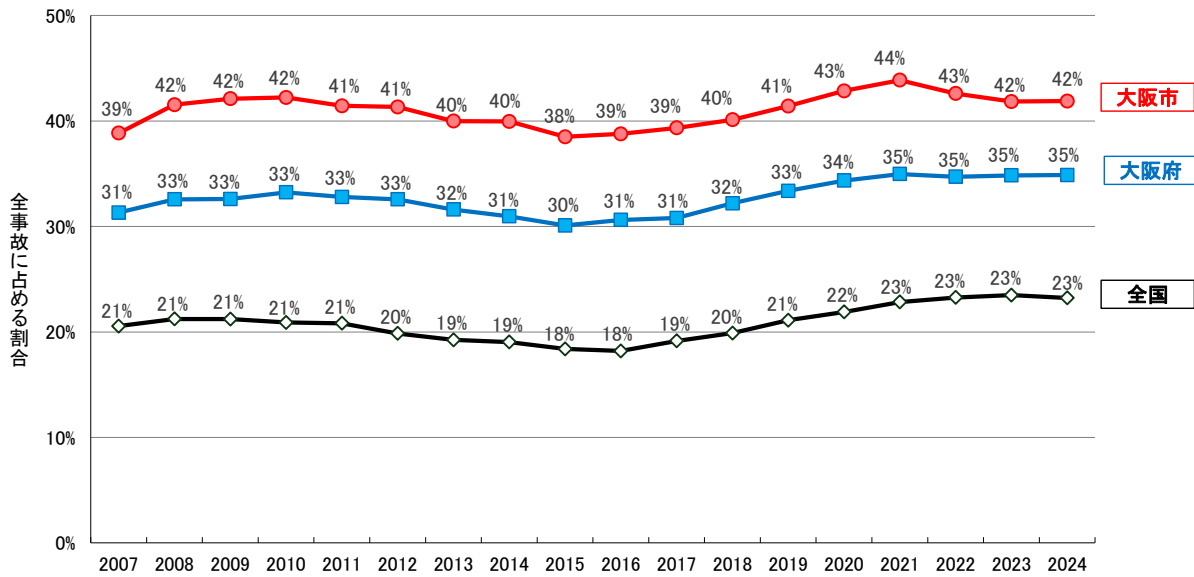
- 自転車関連事故件数は、市内中心部、市内周辺部ともに減少傾向である。



図表3-6. 市内中心部・市内周辺部別の自転車関連事故件数の推移

資料：大阪府の交通白書

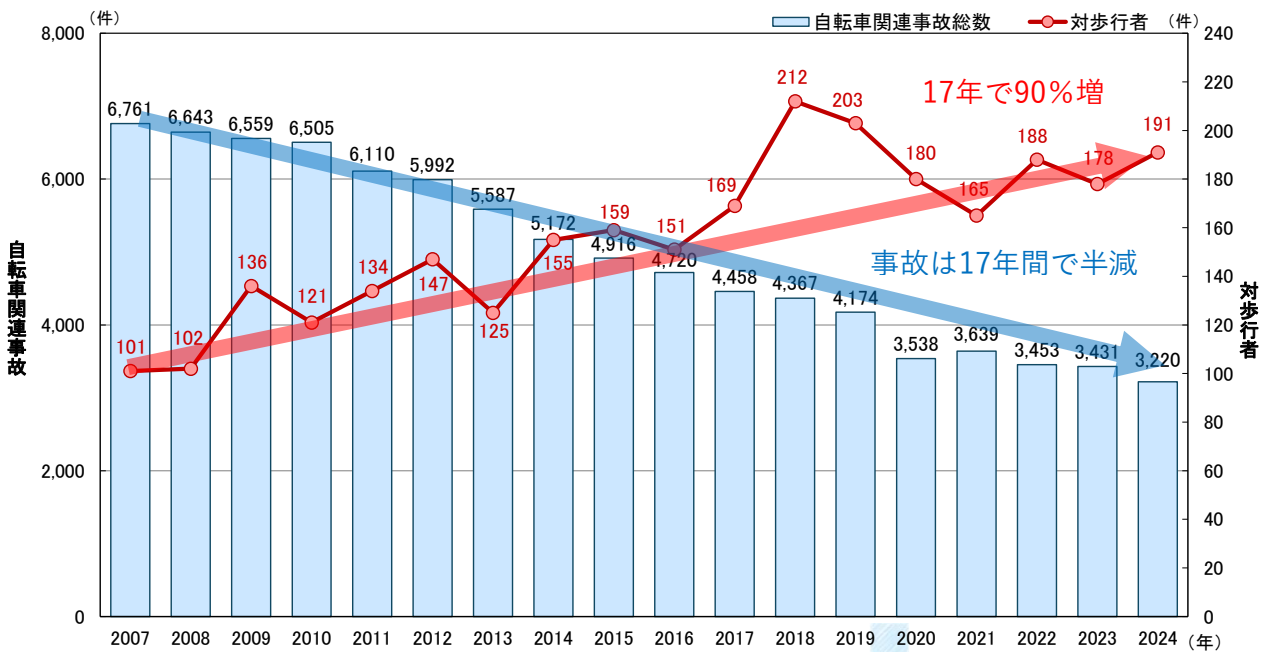
- 本市における交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は、全国に比べて特に多い。
(全国：約2割 < 大阪市：約4割)



図表3-7. 全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

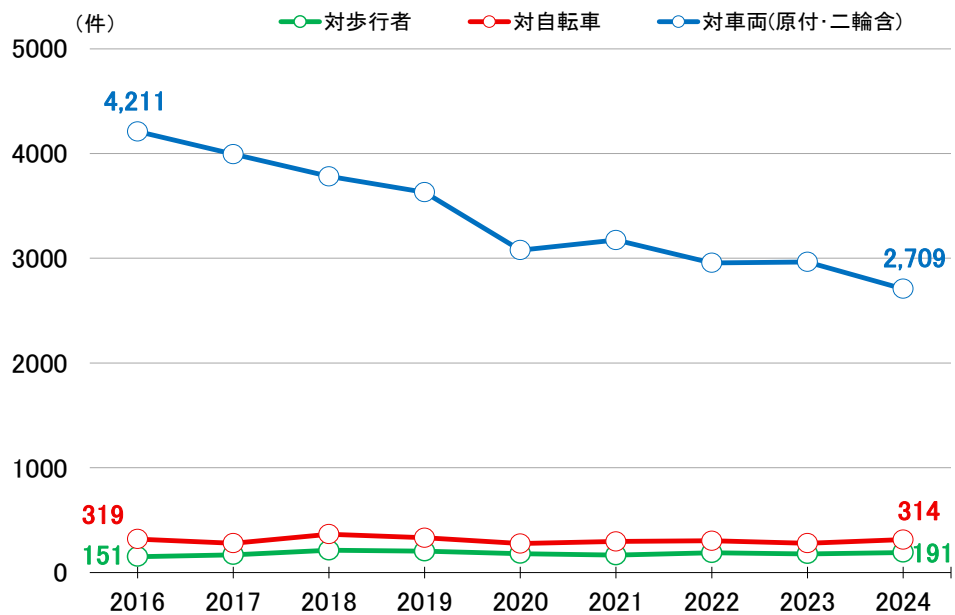
- 自転車関連事故件数は、17年間で半減している。
- 一方で、自転車対歩行者の事故件数は17年間で約90%増加している。
【101件 (平成19 (2007年)) → 191件 (令和6 (2024) 年)】



図表3-8. 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移(大阪市)

出典：令和6 (2024) 年大阪市の交通事故 「自転車の交通事故の推移」 (大阪府市民局) より作成

- 自転車対車両（原付・二輪車含む）の事故は平成28（2016）年から約40%減少しているものの、依然として全事故の8割以上を占めている。
- 自転車対自転車、自転車対歩行者はほぼ横ばいで推移している。

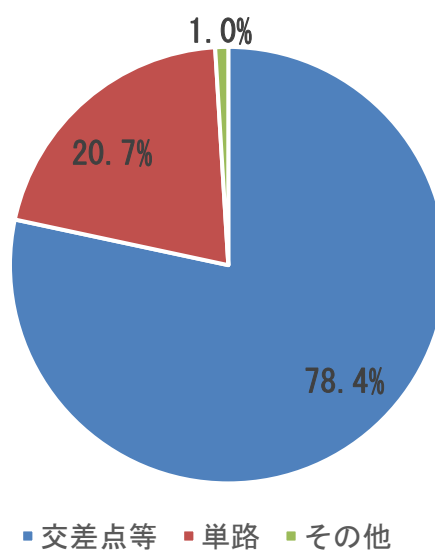


図表3-9. 本市の自転車対歩行者、対自転車、対車両別件数の推移

出典：大阪市の交通事故

- 令和6（2024）年の本市の自転車関連事故のうち、78.4%が交差点で発生している。

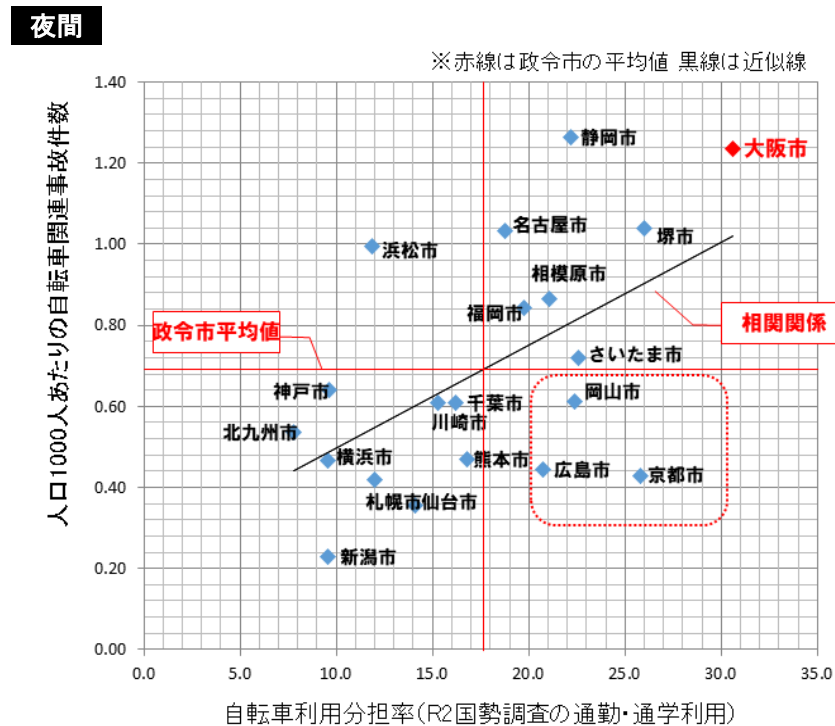
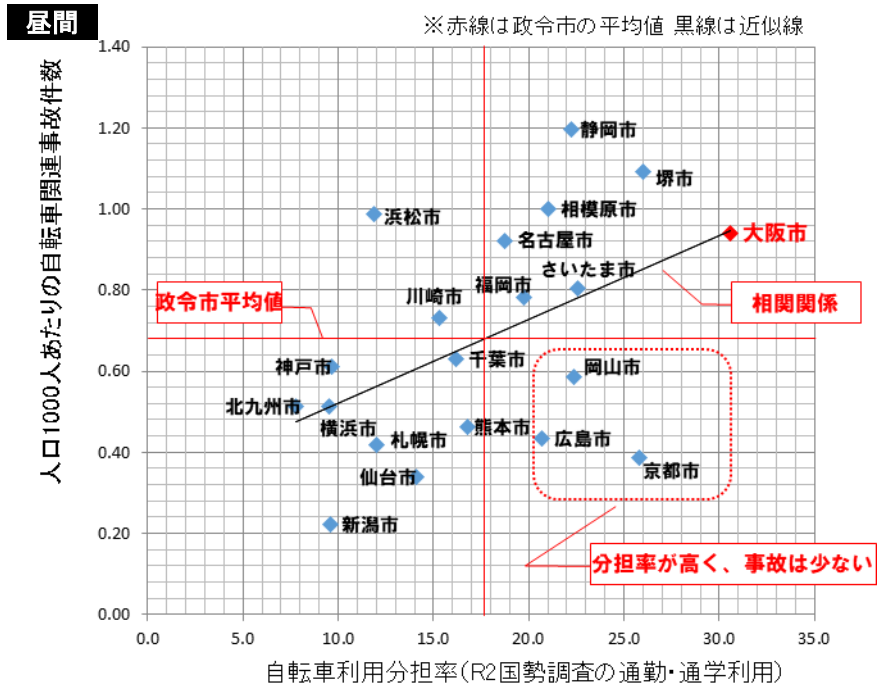
自転車関連事故発生場所 (令和6(2024)年)



図表3-10. 自転車関連事故(発生場所)

出典：警察庁交通事故統計データより集計

- 自転車利用分担率と人口あたりの自転車関連事故件数を整理した結果、「利用が多いと事故も多い」という傾向が見られる。
- 一方で、「利用が多くても、事故が少ない」都市もある。



図表3-11. 自転車利用分担率と人口1,000人あたりの自転車関連事故件数の関係

出典：自転車利用分担率：国勢調査（令和2（2020）年）より（自転車以外の併用利用も含めた数値）
 自転車関連事故件数：大阪市は大阪府の交通白書（令和5（2023）年度版）
 他都市は、各自治体の警察資料・自治体資料等をもとに作成
 人口：昼間人口は、令和2年度国勢調査。夜間人口は、各自治体で毎月公開される推計人口（令和6年1月分）

2. 幹線道路と生活道路の自転車関連事故の比較

- 令和5（2023）年の自転車関連事故データにおいて、幹線道路※1と生活道路※2を比較すると、幹線道路の方が事故密度は高い。
- 市内周辺部に比べて、市内中心部の方が事故密度※3は高い。

図表3-12. 道路延長、自転車関連事故件数、事故密度（市内区域別）（令和5（2023）年）

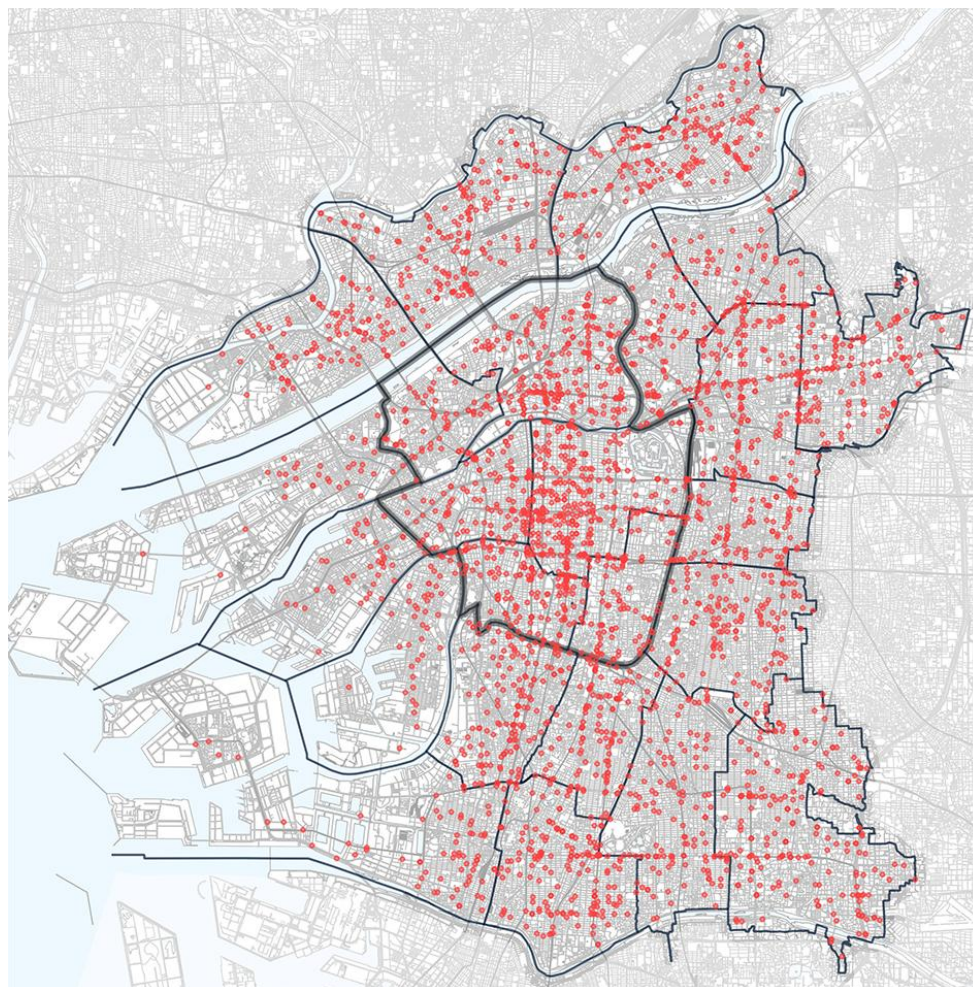
	エリア	道路延長	自転車関連事故件数	事故密度
幹線道路	中心部	111km	636件	5.7件/km
	周辺部	291km	1,005件	3.5件/km
	小計	402km	1,641件	4.1件/km
生活道路	中心部	618km	426件	0.7件/km
	周辺部	2,700km	1,364件	0.5件/km
	小計	3,318km	1,790件	0.5件/km
合計		3,720km※4	3,431件	0.9件/km

※1：概ね4車線以上ある道路

※2：幹線道路以外の道路

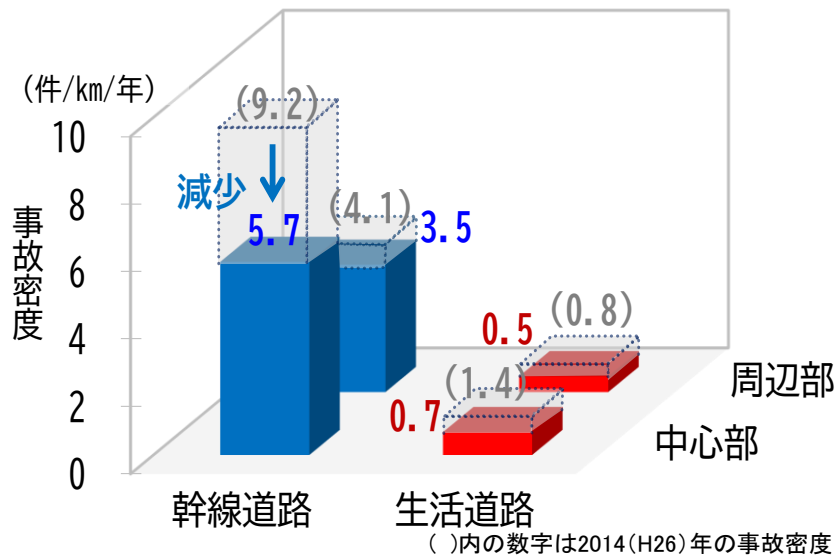
※3：道路延長あたりの自転車関連事故件数（件/km/年）

※4：道路延長は、国道管理道路も含む



図表3-13. 市内の自転車関連事故の状況（令和5（2023）年）

- 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している。
 - 本計画策定時より整備を進めた市内中心部の幹線道路で事故密度が大きく減少しているが、依然として市内周辺部に比べて高い水準である。



図表3-14. 市内中心部・市内周辺部別の事故密度(令和5(2023)年)

3.4 大阪市の自転車利用の状況 まとめ

- 本市においては、自転車の利用が多く、鉄道、徒歩に次ぐ交通手段としての重要な役割を担っていることを踏まえ、引き続き、歩行者の安全確保に取り組むとともに、車道を通行する自転車の安全性向上や交差点における安全対策を進めていく必要がある。
- また、事故密度の状況を踏まえ、事故総数の削減に向けては、市内中心部の幹線道路から重点的に整備するとともに、整備優先度を設定しながら、効果的・効率的に自転車通行環境整備を進めていく必要がある。
- さらに、自転車の利用が多くても事故が少ない都市の取組を分析し、その知見を本市の取組に生かすことで、自転車通行環境整備や安全対策のさらなる充実を図っていく必要がある。



4 自転車通行環境整備の基本的な考え方・将来像

4.1 自転車通行環境整備の基本的な考え方

1. 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することを基本方針とする。

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る。

2. 整備の基本方針

本市は、自転車の利用が盛んであり、自転車分担率は全国平均を大きく上回り、政令指定都市の中でもトップとなっている。

これまでの取組により、一定の整備ストックは蓄積されているものの、自転車の安全で快適な通行空間の整備に対する市民ニーズは依然として高い状況にある。

一方、本市では約3,680kmの認定道路を管理しており、整備の検討対象となる路線は総量が多く広範に及んでいる。このため、限られた資源のなかで早期に効果が現れるよう、次のとおり幹線道路、生活道路、交差点といった対象の特性に応じた手法により、効果的に対策を進め、利用者にとってわかりやすく安全で快適な通行空間の整備を推進する。

本市では、すでに、市内中心部で約0.5km間隔、周辺部で約1.0km間隔を基本とした幹線道路ネットワークが形成されていることから、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、4車線以上の幹線道路を中心に「自転車ネットワーク路線」（約360km）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る。

また、生活道路を中心とする自転車ネットワーク路線以外の道路（約3,320km）については、自転車関連事故の発生状況や、通勤・通学その他の利用ニーズ等を勘案しながら、整備するエリアや路線を選定し、矢印と自転車マーク等の簡易的な手法と必要に応じた安全対策により、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する。

あわせて、自転車関連事故が多発している交差点については、道路形態、交通状況、事故形態等を総合的に勘案し必要な対策を検討のうえ、効果的な交通安全対策を実施する。



整備の基本方針

○自転車ネットワーク路線（幹線道路） … 約360km

- ・4車線以上の幹線道路を中心に、路線の連続性を考慮し、1km間隔を基本として選定（中心部0.5km間隔）
- ・自転車道や自転車通行帯等により整備（ネットワークの骨格を構築）

○自転車ネットワーク路線以外の道路（生活道路等） … 約3,320km

- ・自転車関連事故の発生状況や利用ニーズ等を踏まえ、整備エリア・路線を選定
- ・矢印と自転車マーク等の簡易的な手法を基本として整備（自転車ネットワーク路線を補完）

○事故多発交差点

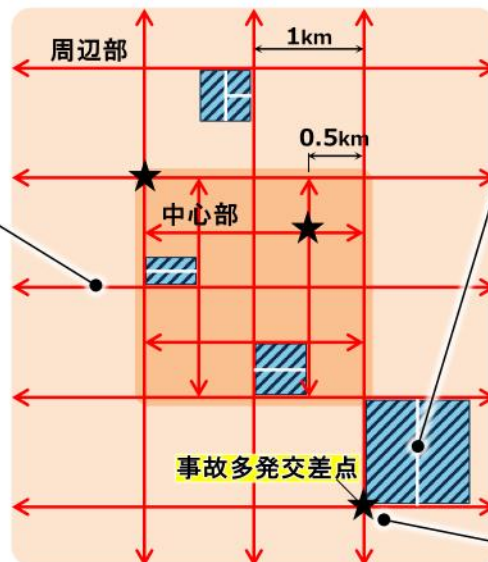
- ・自転車関連事故の発生状況を踏まえ選定
- ・事故が多い交差点では、道路状況に応じた交通安全対策を実施

○生活道路等



○幹線道路

自転車道（佐倉八尾線）



凡例	
	: 自転車NW路線（幹線道路）
	: 自転車NW路線以外（生活道路等）

図表4-1. 自転車ネットワーク概念図

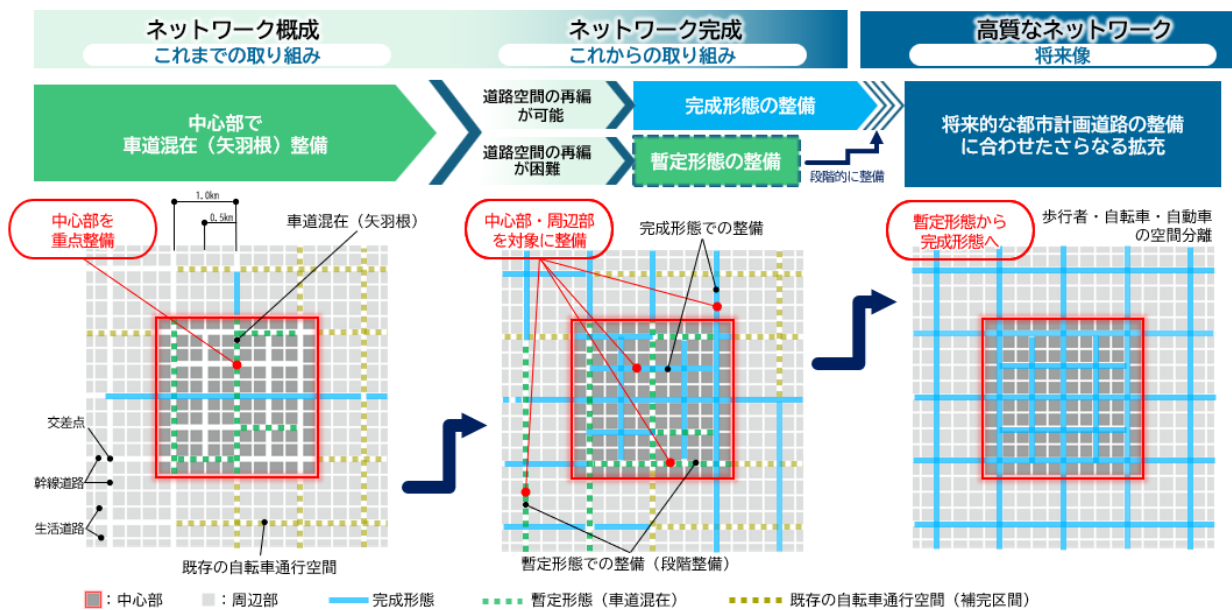
○事故多発交差点



4.2 自転車ネットワーク路線（幹線道路）における整備の考え方

1. 整備の進め方

- (1) 既設道路は、「優先整備路線」を設定し、計画的に整備を進める。
- (2) 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る。
- (3) 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く。(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」として活用する。)



図表4-2. 自転車ネットワーク構築の流れ



2. 優先整備路線の選定

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優先度が高い道路を優先整備路線として選定する。

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等

～優先度の考え方～

1. 市内中心部（自転車関連事故の発生密度が高い）
2. 市内周辺部
 - ▶ 自転車関連事故密度の高い区間
 - ▶ 警察が選定した自転車指導啓発重点地区および路線
 - ▶ 自転車交通量の多い区間

～優先整備路線における整備時期の考え方～

自転車ネットワークの効果を早期に発現させるため、以下の項目を考慮する。

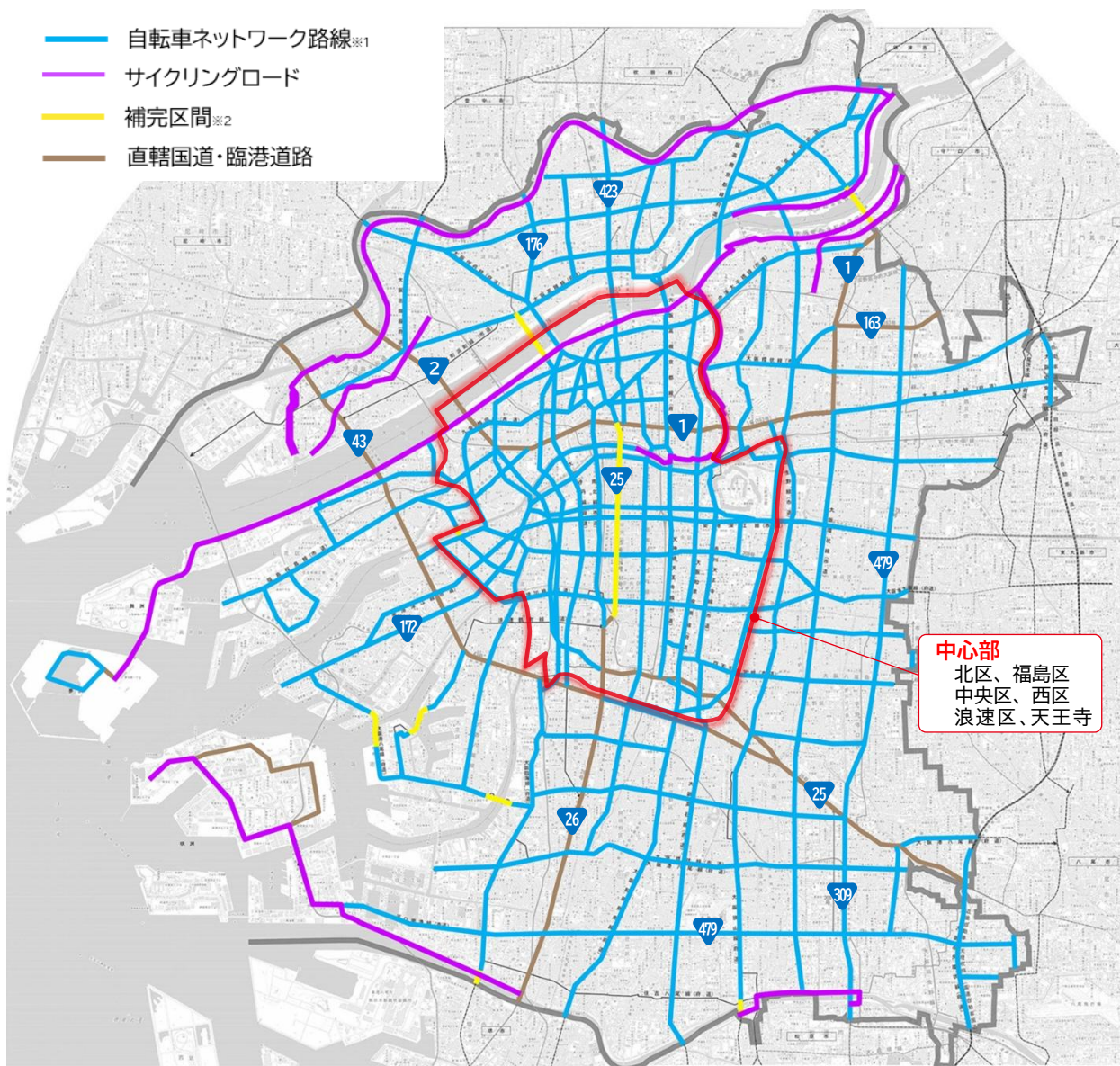
- ✓ 整備済み区間同士の連続性の確保
- ✓ サイクリングロード等との接続区間
- ✓ 沿道状況・道路幅員の状況等
- ✓ 自転車通行環境（暫定形態含む）の未整備路線



3. 将来像（本市が目指す将来的な自転車ネットワーク）

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間隔を基本として車道通行を基本とした自転車ネットワークの形成をめざす。

自転車歩行者道（自転車歩行者道）を通行せざる得ない区間※2は、「補完区間」と位置付ける。



項目	延長
自転車ネットワーク路線	約 360 km

直轄国道・臨港道路含まない

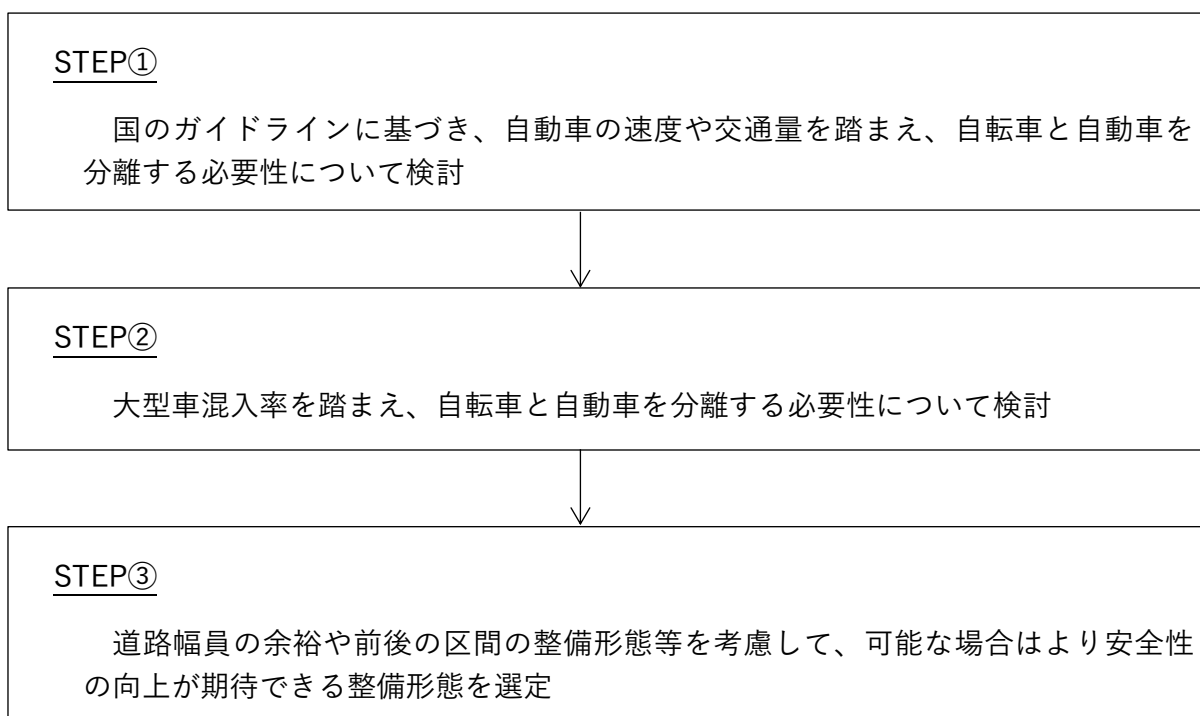
図表4-3. 自転車ネットワーク

- ※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 生活道路等の整備エリア・路線については、今後調査検討で抽出予定



4. 整備形態（完成形態）の選定

自転車ネットワーク路線の整備形態（完成形態）については、国のガイドラインに基づき、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、以下の考え方で検討を行う。

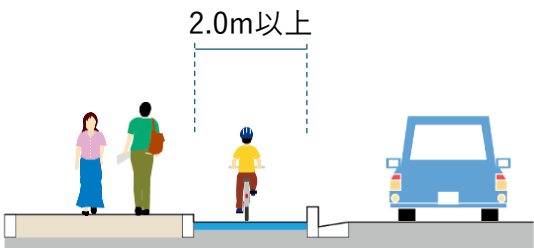

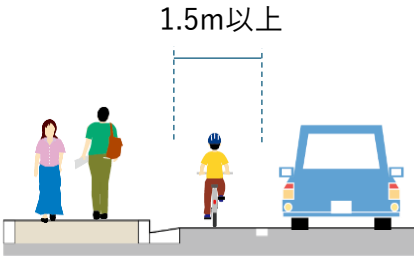

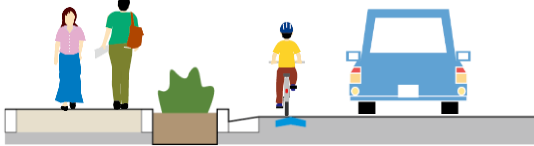

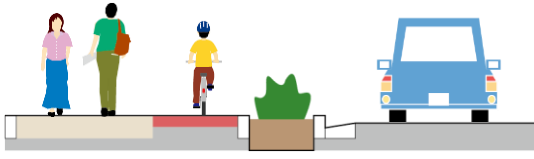



5. 整備形態（暫定形態）について

道路構造や交通状況等により完成形態での整備が困難な区間は、「暫定形態」として車道混在（矢羽根）での整備を行う。



図表4-4. 自転車ネットワーク路線の整備形態

整備形態イメージ	
完成形態	 <p>2.0m以上</p> <p>自転車道</p>  <p>写真: 住吉八尾線</p>
	 <p>1.5m以上</p> <p>自転車（専用）通行帯</p>  <p>写真: 国道172号(みなと通)</p>
暫定形態	 <p>1.5m以上</p> <p>車道混在 (矢羽根)</p>  <p>写真: 本町左専道線(本町通)</p>
その他の整備イメージ	
既存の自転車通行空間	 <p>1.5m以上</p> <p>自転車歩行者道 (視覚的分離)</p>  <p>写真: 大阪臨海線(新なにわ筋)</p> <p>※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</p>



4.3 自転車ネットワーク路線以外の道路（生活道路等）における整備の考え方

1. 整備の進め方

自転車ネットワーク路線以外の道路（生活道路等）において、利用者にとってわかりやすく、安全で安心な通行空間を創出するために、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、自転車の通行空間確保や自動車ドライバーへの注意喚起のための路面表示、自動車交通・速度抑制対策等の安全対策を実施する。

自転車関連事故や自転車交通量、その他の利用ニーズ等を勘案して整備エリア・路線を選定し、面的整備を実施するエリア対策と、自転車関連事故が多発している道路の区間・箇所において個別に対応するポイント対策を並行して実施する。

利用者にとってわかりやすく、安全で安心な通行空間の創出

- 「わかりやすい」
 - ・ 自転車の通行ルールの「見える化」（矢印+自転車マーク等）
- 「安全で安心」
 - ・ 自転車の通行空間確保
 - ・ 自動車ドライバーへの注意喚起（注意喚起の路面表示等）
 - ・ 自動車の交通量・速度抑制（物理的デバイス・交通規制※）※交通管理者と連携など

- エリア対策
 - ・ 自転車関連事故発生状況、自転車指導啓発重点地区・路線、その他の利用ニーズ（通勤・通学・買い物・通院等）から、優先的に整備するエリア・路線を選定し整備。
 - ・ 交通バリアフリー基本構想重点整備地区やゾーン30プラス等の他事業が予定されているエリアで一体的に整備。
- ポイント対策
 - ・ 自転車関連事故が多い等の個別の課題がある道路において、道路状況に応じた交通安全対策を実施。



2. 整備内容

(1) 「わかりやすい」

車道に路面表示（矢印＋自転車マーク等※）を設置し、自転車の正しい通行位置をわかりやすく明示する。（自転車の車道通行を促進し、歩道上の歩行者の安全性を向上）

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うえで、路面表示を設置する。※矢印＋自転車マークは、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に規定。青色矢羽根型路面表示は整備区間の状況に応じて検討する。



矢印＋自転車マーク

（大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版））



八王子市（細街路）の事例



名古屋市（交差点对策）の事例

図表4-5. 「わかりやすい」整備イメージ

(2) 「安全で安心」

道路幅員の余裕や交通量、交通事故の発生状況等の道路状況を踏まえて、自転車の通行空間確保や自動車ドライバーへの注意喚起のための路面表示、自動車交通・速度抑制対策等を検討・実施する。（車道を通行する自転車の安全性を向上）



自転車通行空間確保事例（金沢市）



注意喚起路面表示事例（住吉区）



物理的デバイス（狭さく）事例（北区）

図表 4-6. 「安全で安心」な整備イメージ

4.4 サイクリングロード（自転車歩行者専用道路等）における整備の考え方

本市では、レクリエーションおよび健康増進を目的として隣接自治体や観光拠点などをつなぐ、サイクリングロード※として、淀川・大川の沿岸を回遊する大阪吹田自転車道線（北大阪周遊自転車道）や神崎川・淀川の沿岸を回遊する旭西淀川自転車道線（なにわ自転車道）など約55kmを整備してきた。今後は、他事業で生みだされる公共空間の活用などでサイクリングロードのネットワーク形成をめざす。

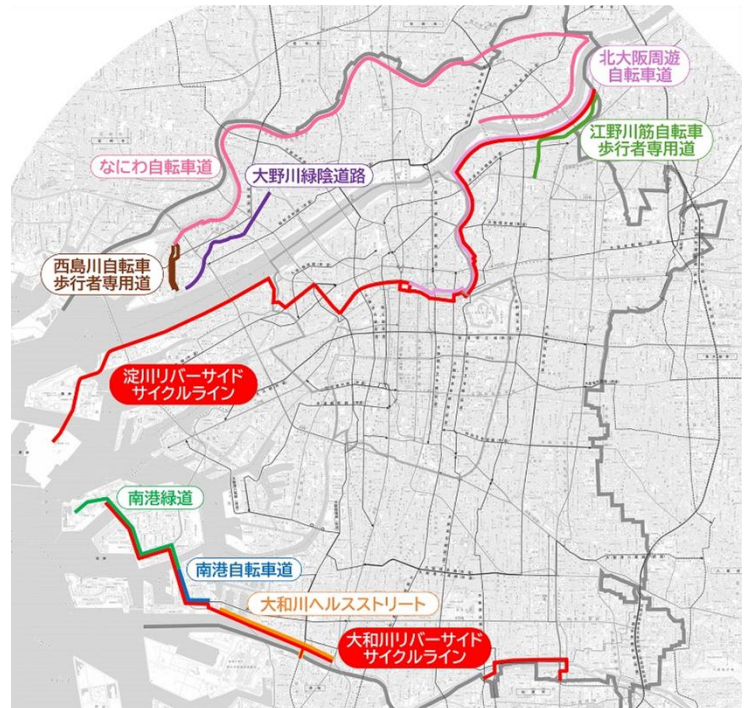
※本計画では、これまで主に河川沿いに整備してきた自転車歩行者専用道路等を総称してサイクリングロードと呼ぶ。



図表 4-7. レクリエーション・健康増進を目的としたサイクリングロード(自転車歩行者専用道路等)
(左:大阪吹田自転車道線、右:旭西淀川自転車道線)

図表 4-8. サイクリングロード一覧表

サイクリングロード名称	延長
淀川リバーサイドサイクルライン	約 23 km
大和川リバーサイドサイクルライン (大和川ヘルスストリート、 南港自転車道・南港緑道含む)	約 6 km
北大阪周遊自転車道 【北大阪サイクルライン】 (淀川リバーサイドサイクルライン と一部重複)	約 1 km
なにわ自転車道	約 21 km
西島川左岸自転車歩行者専用道	約 2 km
西島川右岸自転車歩行者専用道	約 2 km
大野川緑陰道路	約 4 km
江野川筋自転車歩行者道	約 3 km
計	約 62 km



図表 4-9. 市内のサイクリングロード

※延長は、自転車歩行者専用道路・自転車専用道路・車道混在の合計。但し、臨港道路は除く



4.5 既存の自転車通行空間の有効活用

市内周辺部の既に整備されている自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）は、当面、補完区間として活用する間、より効果的に安全性・快適性の向上を図るため、路面表示や注意喚起看板等による通行位置の誘導や注意喚起に努める。

既設の自転車歩行者道のうち、歩行者の交通量や自転車道の幅員等に鑑み、十分な幅員を有しているものについては、自転車と歩行者の通行空間を縁石や柵等で物理的に分離することで、自転車道の整備を検討する。

また、既存の自転車道（双方向通行）の舗装補修等を行う際には、国ガイドラインの内容を踏まえ、自転車の進行方向を示すための路面表示や自転車道の区間の終わりの注意喚起等の安全対策を検討する。



図表4-10. 自転車歩行者道の注意喚起看板
(本町通(令和7(2025)年3月時点)



柵により分離

図表4-11. 歩道の物理的な分離の事例
(国土交通省 第84回基本政策部会 配布資料抜粋)



図表4-12. 双方向自転車道の路面表示事例
(平野区 住吉八尾線)

5 今後10年間の自転車通行環境の整備

5.1 計画期間

整備計画期間は、2026年度から2035年度までの10年間とする。ただし、計画の進捗管理や効果検証等を行った上で、5年を目途に必要なに応じて計画（整備の進め方等）を見直す。

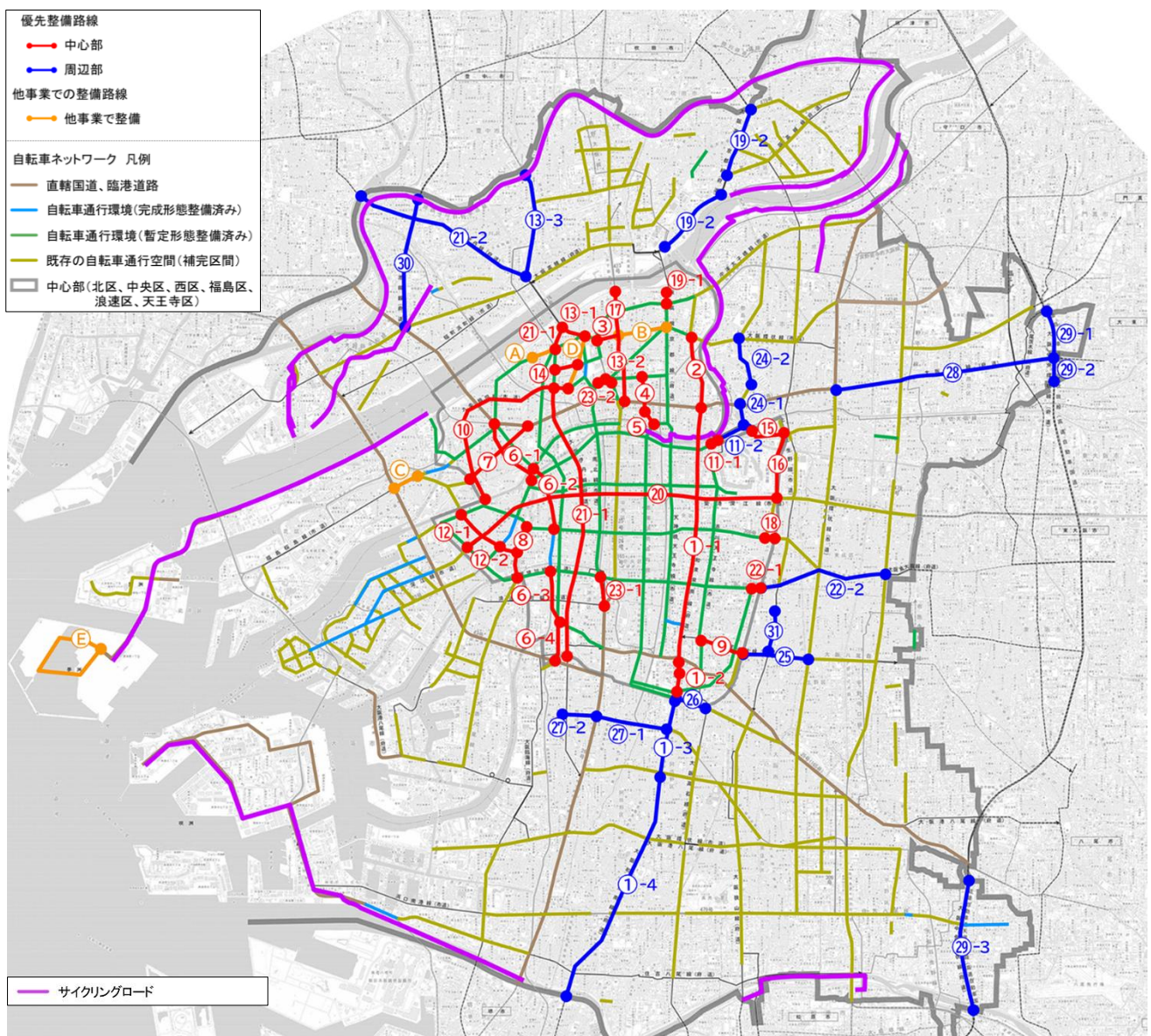
5.2 整備目標

2035年度までに優先整備路線約50kmの整備に取り組む。

	2025年度末 見込み	10年間の整備計画 2026年度～2035年度	到達目標 2035年度末
延長	約80km	約50km	約130km

整備率＝整備済延長／自転車ネットワーク路線延長（約360km）

5.3 優先整備路線（2026-2035）



		番号	路線名	延長	備考
既設道路 (優先整備路線)	市内中心部	①-1	大阪和泉南線 (谷町筋)	4.9 km	
		①-2		0.3 km	無電柱化計画路線含む
		②	天満橋筋線	1.4 km	
		③	豊崎鷺洲線	0.4 km	
		④	裁判所東筋線	0.7 km	
		⑤	鳥居筋線	0.3 km	
		⑥	大阪臨海線	4.4 km	
		⑦	福島桜島線	1.6 km	
		⑧	大阪八尾線	1.0 km	
		⑨	四天王寺巽線	0.8 km	
		⑩	九条梅田線	3.7 km	
		⑪-1	石切大阪線 (土佐堀通)	0.1 km	
		⑫	西九条松島線 (九条中通線、東西2号線)	1.3 km	
		⑬-1	国道176号	0.7 km	無電柱化計画路線含む
		⑬-2		0.2 km	
		⑭	工業学校表通線 (佐藤町通)	0.4 km	
		⑮	片町徳庵線	0.7 km	
		⑯	恵美須町城東線	1.2 km	
		⑰	国道423号 (新御堂筋)	2.1 km	
		⑱	国道308号	0.1 km	
		⑲-1	大阪高槻京都線	0.3 km	無電柱化計画路線含む
	⑳	築港深江線	5.6 km		
	㉑-1	大阪伊丹線 (十三筋、なにわ筋)	5.7 km		
	㉒-1	大阪枚岡奈良線	0.2 km		
	㉓-1	南北線 (四ツ橋筋)	0.5 km	無電柱化計画路線含む	
	㉓-2		0.3 km		
	市内周辺部	①-3	大阪和泉南線	1.5 km	
		①-4		4.5 km	無電柱化計画路線含む
		⑪-2	石切大阪線 (土佐堀通)	0.7 km	
		⑬-3	国道176号	2.0 km	無電柱化計画路線含む
		⑲-2	大阪高槻京都線	2.8 km	無電柱化計画路線含む
㉑-2		大阪伊丹線 (十三筋)	3.5 km		
㉒-2		大阪枚岡奈良線	2.5 km		
㉔-1		赤川天王寺線	1.4 km		
㉕		四天王寺巽線	1.3 km		
㉖		大阪高石線	0.6 km		
㉗	阿倍野木津川線	2.1 km			
㉘	大阪生駒線	4.2 km			
㉙-1	大阪中央環状線	1.0 km	無電柱化計画路線含む		
㉙-2		0.4 km			
㉙-3		2.1 km	無電柱化計画路線含む		
⑳	大阪池田線	2.4 km	無電柱化計画路線含む		
㉑	上新庄生野線	0.8 km			

新設・拡幅道路 (他事業による整備)

		番号	路線名	延長	備考
新設・ 拡幅道路 (他事業で整備)	A~C	豊崎鷺洲線 (西野田中津線)、豊崎鷺洲線 (北野今市線)、福島桜島線 (桜島東野田線)		1.6 km	街路事業
	D	北区第2019-04号線 (大阪駅北3号線)		1.7 km	うめきた2期
	E	此花区第2020-01号線 (夢洲環状1号線) 此花区第2020-02号線 (夢洲環状2号線) 此花区第2020-03号線 (夢洲中央線)		2.2 km	夢洲

6 事業推進に向けて

6.1 自転車ネットワークの形成に向けて

自転車ネットワークの形成に向け、国、大阪府、隣接自治体及び大阪府警察（以下、「交通管理者」という。）との連携を図り、着実に整備を進めるため、意見交換・情報共有等を行い、連携を進めていく。

（1）国・府・隣接自治体等との連携

本市から近隣自治体、あるいは近隣自治体から本市への移動の安全性や快適性が向上するよう、国道、府道及び市道へ連続した自転車ネットワーク路線の形成に向け、国や近隣自治体の整備状況や整備予定等の情報共有等を図り、利用者が安全性で快適に利用できる自転車通行空間の創出に取り組む。

（2）交通管理者との連携

安全な自転車通行空間の整備に当たっては、交通管理者との連携が不可欠となる。自転車関連事故が多い区間・交差点への安全対策等、地域の道路状況等、道路管理者と交通管理者の両面から交通安全対策を検討し、より安心して通行できる取り組みを推進していく。



