

門真市自転車ネットワーク基本計画

平成31（2019）年3月



目 次

1	背景と目的	1
2	計画期間	2
3	現状と課題	2
4	基本方針	4
5	自転車通行空間整備	
5-1	整備形態と選定	5
5-2	整備方針	6
5-3	自転車ネットワーク路線の選定	10
5-4	優先順位の考え方	11
6	自転車ネットワーク路線	11
6-1	自転車ネットワーク路線図	12

1 背景と目的

近年、自転車は、健康志向の高まりや環境に優しいライフスタイルの普及等を背景に、通勤・通学、買物、観光・レジャーなど多様な目的で利用されており、子どもから高齢者までの幅広い年齢層の日常的な移動手段として活用されています。

一方、自転車が安全・快適に通行できる道路空間の不足や、自転車利用者のルール遵守やマナーの問題などから、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加しています。また、自転車対歩行者の交通事故件数も増加しており、歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路環境づくりが求められています。

このような中、平成23年10月に警察庁より、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全性を確保することを目的とする総合的な対策が打ち出されています。さらに、平成24年11月には、国土交通省及び警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）が発出され、自転車ネットワーク計画の作成やその整備方法の基本的な考え方が示されています。

こうした背景を踏まえ、平成28年度に大阪府は、課題に対する解決策を検討し、円滑に自転車ネットワーク整備を進めるための自転車レーン表示検討会（以下、「検討会」という。）を立ち上げ、本市を含む大阪府枚方土木事務所管内の市町村、大阪府及び国土交通省合同で、自転車利用環境整備に向け検討を重ねてきました。

このような検討を進める中、平成29年5月には、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が施行されました。

本計画は、自転車利用者や関係者が一体となって、交通安全・健康増進・環境負荷低減等につなげるとともに、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を策定するものです。

2 計画期間

大阪府において、市町村道等を含めた自転車ネットワーク形成に向け、府管理道路における整備方針と当面10箇年の整備路線等を定めた整備計画を策定することを踏まえ、本計画の計画期間は10年間とします。

3 現状と課題

本市は、平坦な地形が広がり、主に大阪市方面への通勤利便性の高さなどから、多くの住宅が建ち並び、高い人口密度を有しています。その高い人口密度により、日常生活を支えるスーパーや診療所といった都市機能は、ほぼ市内全域に立地しており、生活利便性が一定確保されたまちが形成されています。また、日本有数の大企業や優秀なものづくり企業が多数操業するなど、市内に多くの働く場が存在していることも本市の特徴として挙げられます。

このような本市の立地状況などから、多くの市民の方は主要な移動手段として自転車を利用しており、本市の自転車利用の分担率は、全国で1位となっています。(表-1)

一方、本市における交通事故の発生状況は、交通事故全体のうち35%が自転車関連事故となっており、国道や府道の幹線道路を中心に市道などにおいても多く発生しています。(図-1)

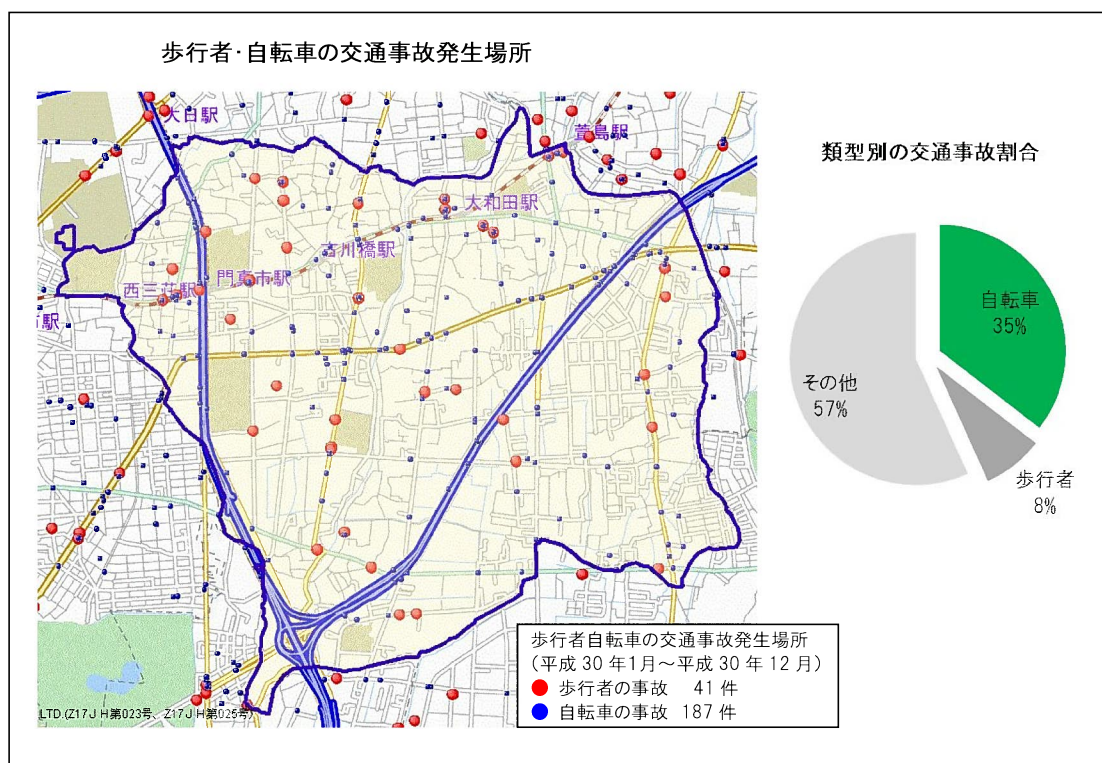
現在、大阪中央環状線に自転車道が0.44km整備されていますが、自転車通行空間のネットワーク化が不十分であり、都市計画マスタープラン改定時における市民アンケートでは、道路・交通の取組として「自転車道などの整備」が全体の18.9%と最も多く、安全性の確保が求められています。

表-1 自転車分担率(%)

順位	都道府県名	市区町村名	自転車分担率
1	大阪府	門真市	34.2
2	大阪府	守口市	32.4
3	大阪府	東大阪市	30.6
4	大阪府	八尾市	29.4
5	兵庫県	尼崎市	28.6
6	大阪府	大東市	28.5
7	大阪府	松原市	28.1
8	大阪府	大阪市	27.8
9	大阪府	摂津市	27.3
10	兵庫県	伊丹市	26.9
11	愛媛県	松山市	24.6
12	高知県	高知市	24.1
13	徳島県	徳島市	23.8
14	大阪府	寝屋川市	23.6
15	京都府	京都市	23.4
16	埼玉県	八潮市	23.0
17	大阪府	泉大津市	22.2
18	埼玉県	戸田市	21.7
19	大阪府	高石市	21.6
20	大阪府	忠岡町	21.5

自転車分担率：自転車、自動車、公共交通機関等の交通手段における自転車の占める割合

H22 年国勢調査 268 都市中上位 20 都市を掲載



大阪府警公表資料を加工して作成

図-1 歩行者・自転車の交通事故

4 基本方針

歩行者と自転車双方の安全性の向上

自転車は原則として、車道を走ることとなっていますが、スピードの速い自動車の接近、駐停車車両の存在などの危険にさらされる場合があります。そのため、歩道での自転車利用が日常化し、歩行者との事故に至る場合があります。

道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、自転車の走行空間を明確にすることで、歩行者と自転車の分離や自転車と自動車の分離を進め、地域の方々の理解を得ながら歩行者・自転車双方が安心・安全に利用できる道路空間を創出します。

5 自転車通行空間整備

5-1 整備形態と選定

自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性の向上の観点から、路線毎の交通状況（表-2）を踏まえ、国のガイドラインによる整備形態の考え方を基本に選定します。（図-2）

表-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

整備形態	整備イメージ	整備の概要
自転車道		<p>構造的な分離</p> <p>縁石等の工作物によって物理的に分離し、自転車専用の道路として指定する形態。</p>
自転車専用通行帯 (自転車レーン)		<p>視覚的な分離</p> <p>道路標示により視覚的に分離し、自転車専用の通行帯として指定する形態。</p>
車道混在		<p>混在</p> <p>車道内に矢羽根型の路面表示やピクトグラム等を設置することにより、自転車通行位置を明示し、車道内で自転車と自動車を混在させる形態。</p>

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省・警察庁)を加工して作成

図-2 基本的な整備形態イメージ



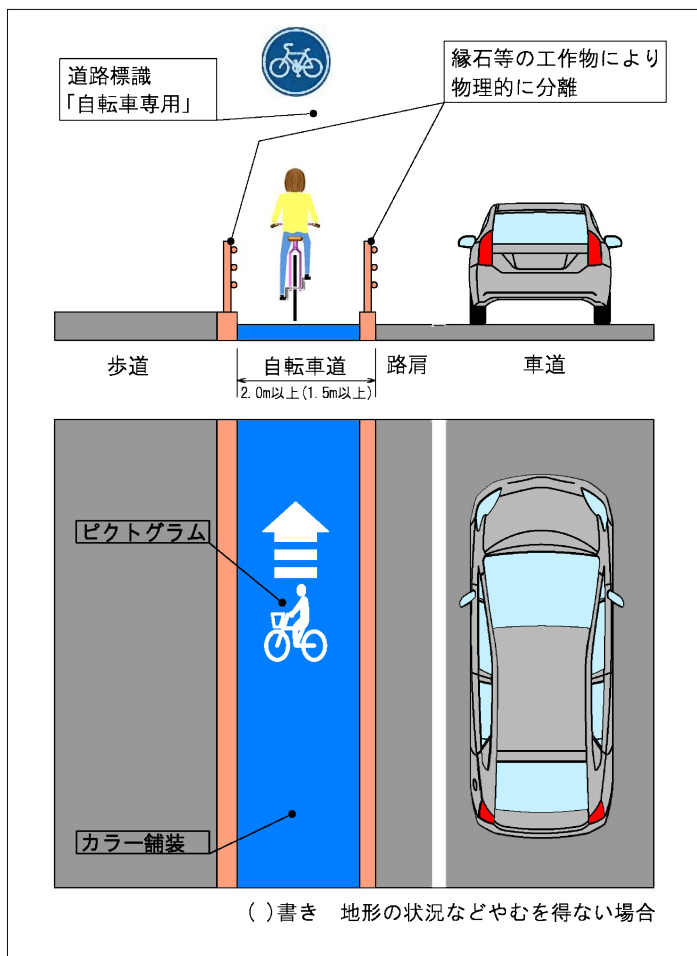
5-2 整備方針

5-2-1 自転車道

自転車道は、幅員が2m以上必要で、道路に車道及び歩道から縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、自転車交通、歩行者通行との分離が必要です。

◆自転車の通行方法

- ・自転車道が設置された道路では、自転車は自転車道を通行しなければなりません。
- ・自転車道の中では、自転車は一方通行になります。
(特定の要件を満たす場合に限り、暫定的に双方向通行を適用することができます。)



出典：名古屋市



出典：
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(H28.7 国土交通省・警察庁)

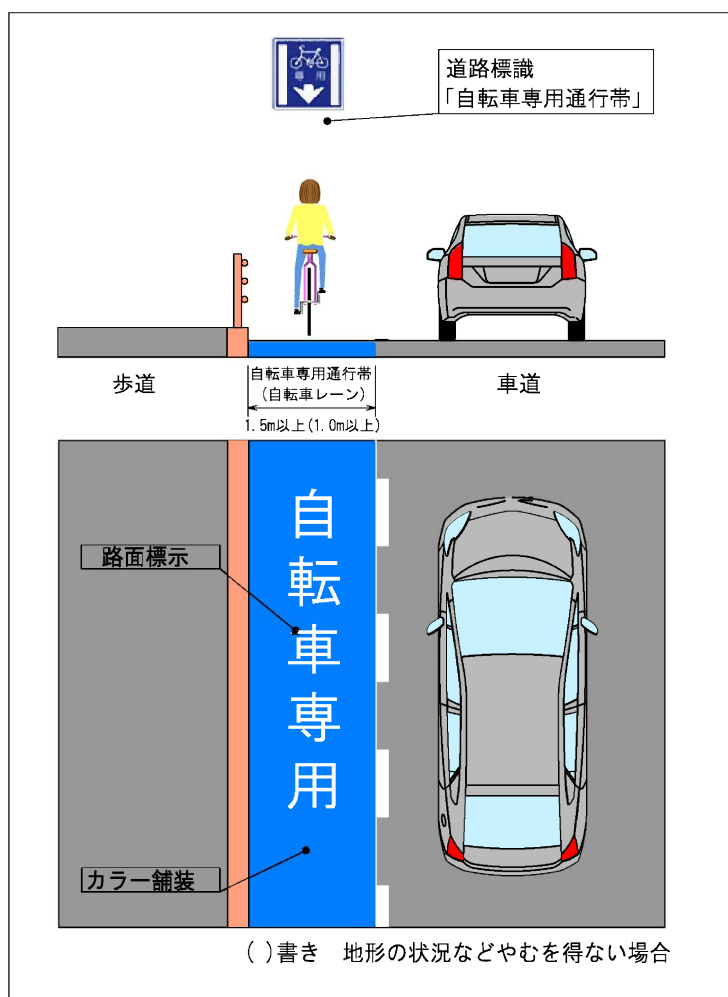
図-3 自転車道による整備イメージ

5-2-2 自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車レーンは、幅員が1.5m以上必要で、車道に自転車専用通行帯（自転車レーン）の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識等を設置することにより、自転車通行空間の明確化が必要です。

◆自転車の通行方法

- ・自転車は原則として自転車専用通行帯（自転車レーン）を通行しなければなりません。
- ・自転車専用通行帯（自転車レーン）の自転車の通行は、自動車と同じ方向となります。



出典：伊丹市



出典：
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(H28.7 国土交通省・警察庁)

図-4 自転車専用通行帯による整備イメージ

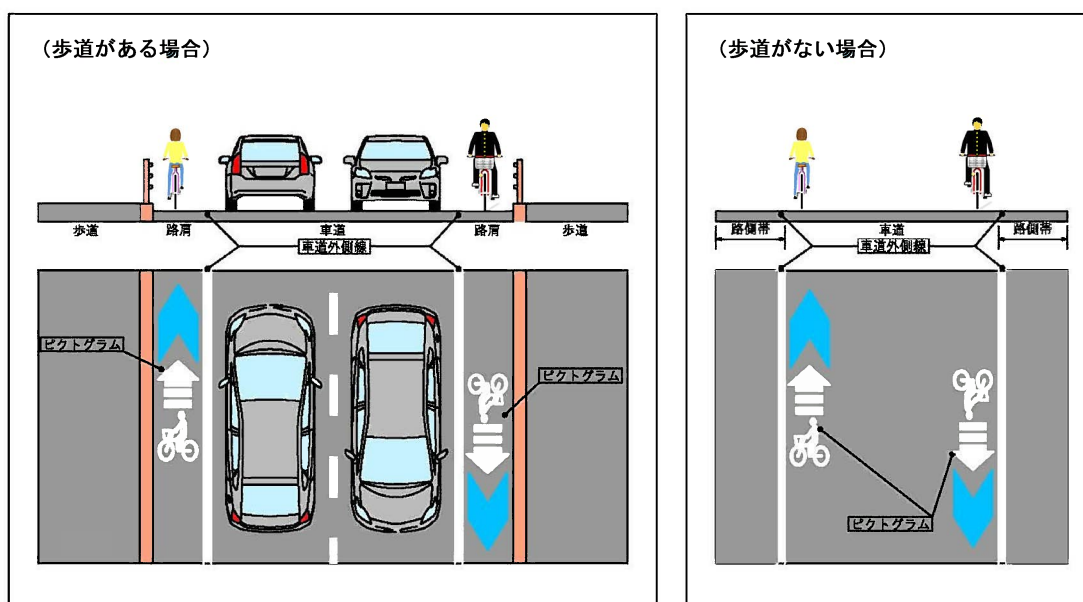


5-2-3 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

車道混在は、路肩や車道内に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促すとともに自動車への注意喚起を図ります。

◆自転車の通行方法

- ・歩道がある道路の場合、自転車は路肩を含む車道上を通行しなければなりません。
- ・歩道がない道路の場合、自転車は原則として車道上を通行しなければなりません。著しく歩行者の通行を妨げる場合を除き、路側帯内を通行することもできます。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となります。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省・警察庁)

図-5 車道混在による整備イメージ

【車道混在による整備の場合（幅員5.5m以上）】

歩道あり	
歩道なし 外側線あり	
歩道なし 外側線なし	

図-6 本市における車道混在による整備図(幅員5.5m以上)

【車道混在による整備の場合（幅員5.5m未満）】

歩道あり	
歩道なし 外側線あり	
歩道なし 外側線なし	

図-7 本市における車道混在による整備図(幅員5.5m未満)

5-3 自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、ガイドラインに示す選定項目を参考に、本計画の目的を実現するために図-8のとおり選定項目を設定しました。

自転車関連事故の発生状況、国道・府道等の幹線道路から公共交通機関へのアクセス、主要な公共施設周辺の路線及び北河内サイクルライン（北河内自転車道線）との連続性を考慮して選定します。

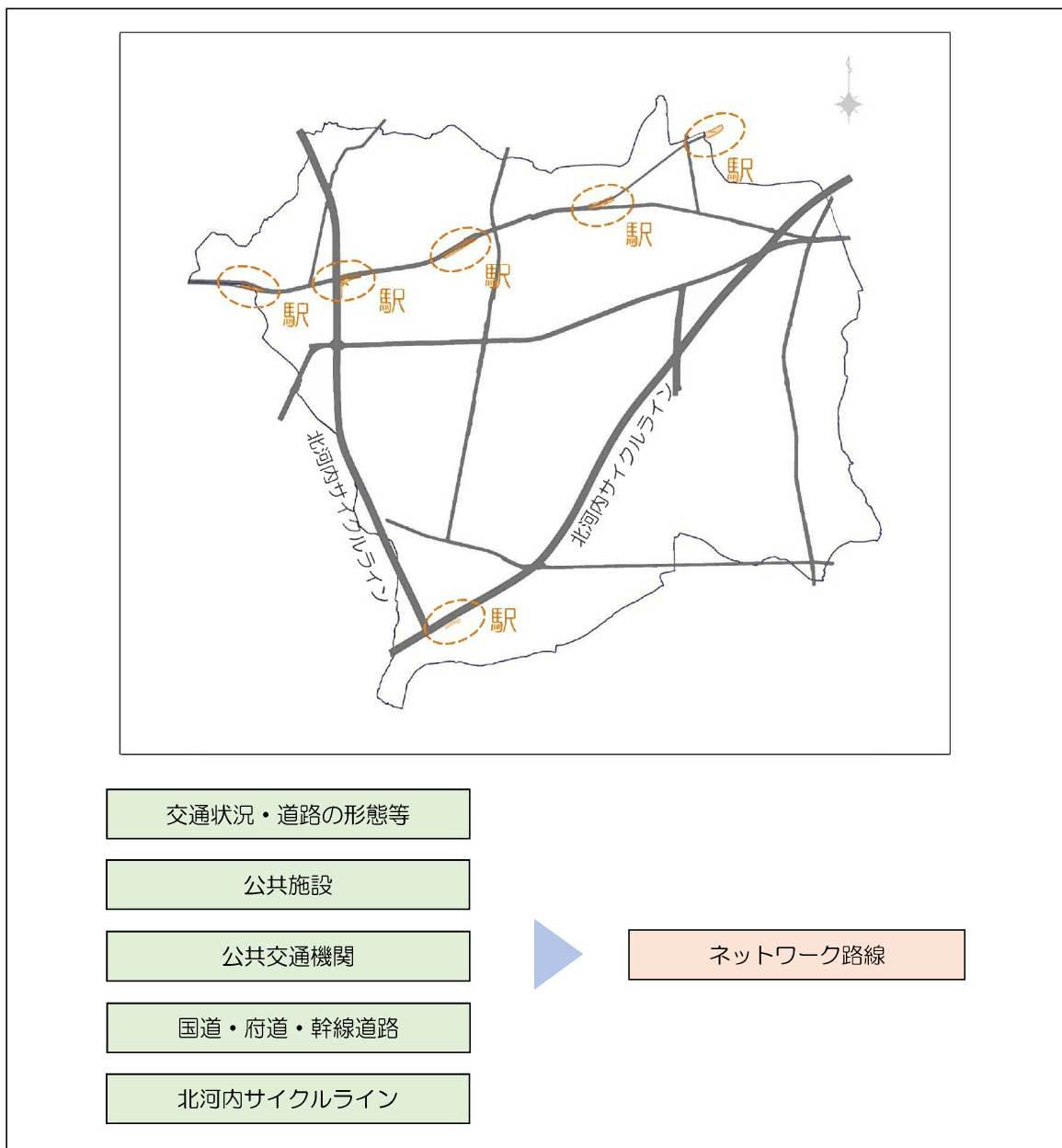


図-8 ネットワーク路線選定の考え方

5-4 優先順位の考え方

整備にあたっての優先順位の考え方は次のとおりとし、歩行者・自転車の交通安全性の向上を図ります。

1 自転車関連の交通事故が発生している道路

2 通学路で特に児童の安全確保が必要な道路

3 通勤・通学などで自転車交通が集中する駅周辺道路

4 国道・府道・他市道路との連続性を図る道路

5 公共施設等を結ぶ道路

6 自転車ネットワーク路線

路線選定の考え方及び優先順位の考え方に該当する路線について、交通や道路の実態を踏まえ、効率的で効果的なネットワークを構成すべき路線を適宜組み合わせることにより、自転車ネットワーク路線を図-9のように設定し、順次、整備を進めていきます。

なお、設定路線に限らず、安全対策上必要な路線など地域の実情に応じ、整備が可能な路線であるかを検討したうえで、路線の追加を実施します。

自転車ネットワーク路線整備計画

整備形態	短期 2019年度～2023年度	中期 2024年度～2028年度	長期 2029年度以降
自転車道 自転車専用通行帯			
ピクトグラム標示			

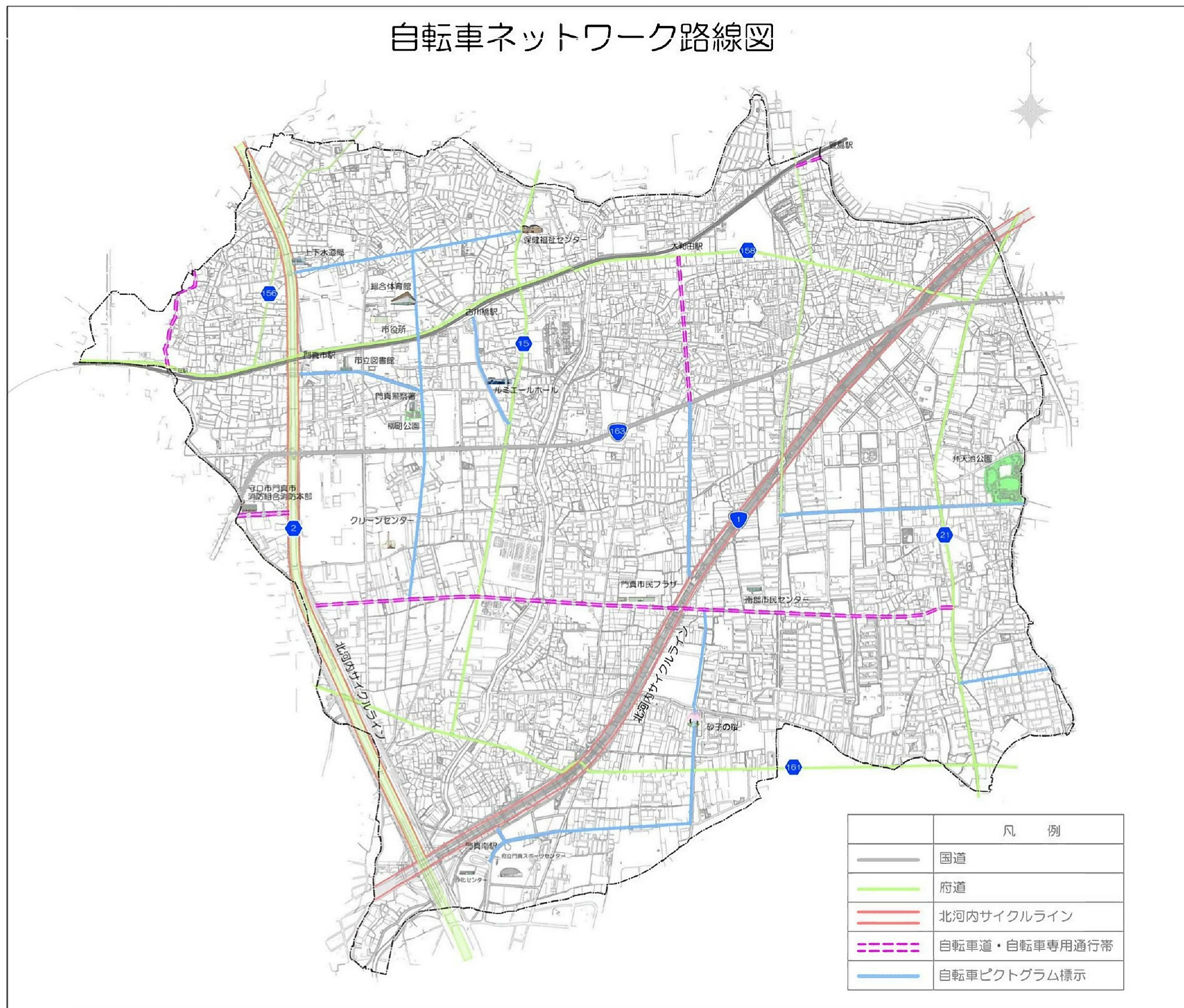


図-9 ネットワーク路線図