

# 大阪府自転車活用推進計画

令和元年12月

(令和4年8月一部修正)

大 阪 府



## 目次

1. 総論	1
(1) 大阪府自転車活用推進計画の位置付け	1
(2) 計画期間	2
(3) 自転車を巡る現状及び課題	2
(都市環境)	3
(府民の健康増進)	3
(観光振興)	4
(安全・安心)	4
2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	6
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	7
1. 市町村計画策定の促進及び自転車通行空間の計画的な整備推進	
2. 違法駐車取締りの推進等	
3. 生活道路における通過交通の抑制など	
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	8
4. 競技大会の誘致などによるサイクルスポーツ振興の推進	
5. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	
6. 自転車通勤等の促進	
目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進	9
7. 広域的な自転車通行環境の充実やサイクルルート整備支援等	
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	9
8. 自転車の安全利用の促進	

9. 学校における交通安全教育の推進	
10. 安全性の高い自転車普及の促進	
11. 災害時における自転車活用の推進	
12. 自転車通行空間の計画的な整備推進（1. の再掲）	
3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	11
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な 事項	11
(1) 関係者の連携・協力	11
(2) 計画のフォローアップと見直し	11
(別紙) 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置	12
(参考資料)	16
大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）	
【(平成31年3月策定)令和4年8月一部改定】	
・概要版	
・大阪府自転車通行空間10か年整備計画(案)の改定について	
・事業箇所図	
広域的な自転車通行環境整備事業計画【令和4年8月策定】	
・概要版	

## 1. 総論

### (1) 大阪府自転車活用推進計画の位置付け

大阪府においては、これまで自転車に関する諸課題への対応の一環として、自転車道の整備等に関する法律（昭和45年法律第16号）や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）に基づき、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等を推進してきた。

このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、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（平成28年法律第113号。以下「法」という。）が平成29年5月1日に施行された。

その後、法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」が平成30年6月8日に閣議決定された。さらに、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次となる「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」と呼ぶ。）が、令和3年5月28日に閣議決定された。また、法第10条において、都道府県は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画）を定めるよう努めなければならない旨が記されている。

これらの状況を踏まえ、法第10条に基づき、大阪府自転車活用推進計画（以下「本計画」と呼ぶ。）を令和元年12月に策定し、社会情勢の変化等にあわせ、令和4年8月に本計画の一部修正を行った。なお、本計画は、本府における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、本府の自転車政策

に関する最上位の計画として位置付けるものであり、本計画に基づく取組は、2015年9月の国連サミットで採択された、持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals : SDGs)の観点を踏まえながら進めていく。



## (2) 計画期間

国の推進計画では、長期的な展望を視野に入れつつ、同計画と関連を有する「社会資本整備重点計画」及び「交通政策基本計画」等の各種計画との連携を図り、計画期間を設定している。

これを踏まえ、本計画の計画期間については、「大阪府自転車通行空間10か年整備計画(案)」などとの整合を図り、2025年度までとする。

## (3) 自転車を巡る現状及び課題

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつある。新型コロナウイルス感染症が拡大し、府民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられた。

また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障がい者も楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、

様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車を巡り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化している。

#### (都市環境)

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、いわゆる「2050年カーボンニュートラル」を目指す動きが広まっており、地球温暖化対策は大阪府においても喫緊の課題である。大阪府における全移動手段に占める自動車の割合は約3割、自転車の割合は約2割となっている。また、自動車の一人での利用の割合は約8割となっており、家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、大阪府を含む三大都市圏における自動車による移動回数のうち、5 km以内の利用回数が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自動車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へと転換することが重要である。

自転車の利用促進を図るためには、自転車通行空間の整備など自転車の利用環境を整えることが必要である。

#### (府民の健康増進)

府民の平均寿命及び健康寿命は男女ともに全国平均を下回っており、健康寿命を延伸し、不健康期間（平均寿命と健康寿命の差）を短縮することが求められている。生活習慣の改善や生活習慣病の予防等に向け、府民一人ひとりが主体的な健康づくり活動に取り組むことが重要である中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できる。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。

さらに、タンデム自転車やハンドサイクル等を活用した障がい者スポーツは、障がい者の生きがいやQOL※の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

※Quality of life（クオリティ オブ ライフ）の略。人生の内容の質や社会的にみた生活の質。どれだけ人間らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているか、ということをも尺度として捉える概念。

#### （観光振興）

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人も含めた旅行者全般のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている。このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているものの、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っているとは言えない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

#### （安全・安心）

大阪府内の近年の自転車に関する事故件数の推移をみると、府内の自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの全国の自転車関連事故件数に占める割合や交通事故全体に占める割合は高い水準であり、平成27年中の自転車事故の死者数は50人に達し、全国最多となった。このような状況を踏まえ、自転車利用者のマナー向上をはじめ、歩行者、自転車及び自動車とともに安全で安心して通行できる利用環境整備が求められている。



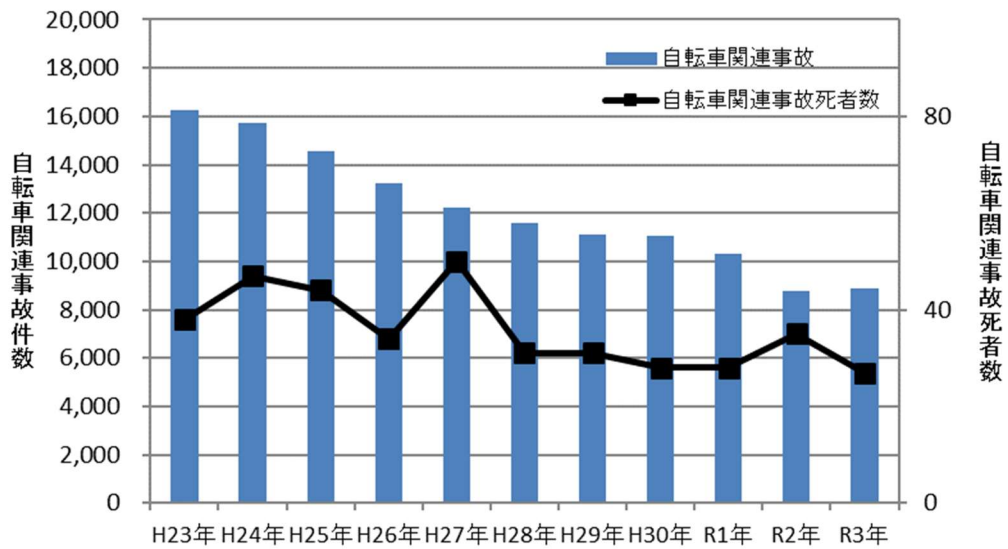


図 1. 府内の自転車関連事故件数および自転車関連事故死者数の推移

出典：「大阪の交通白書」より作成

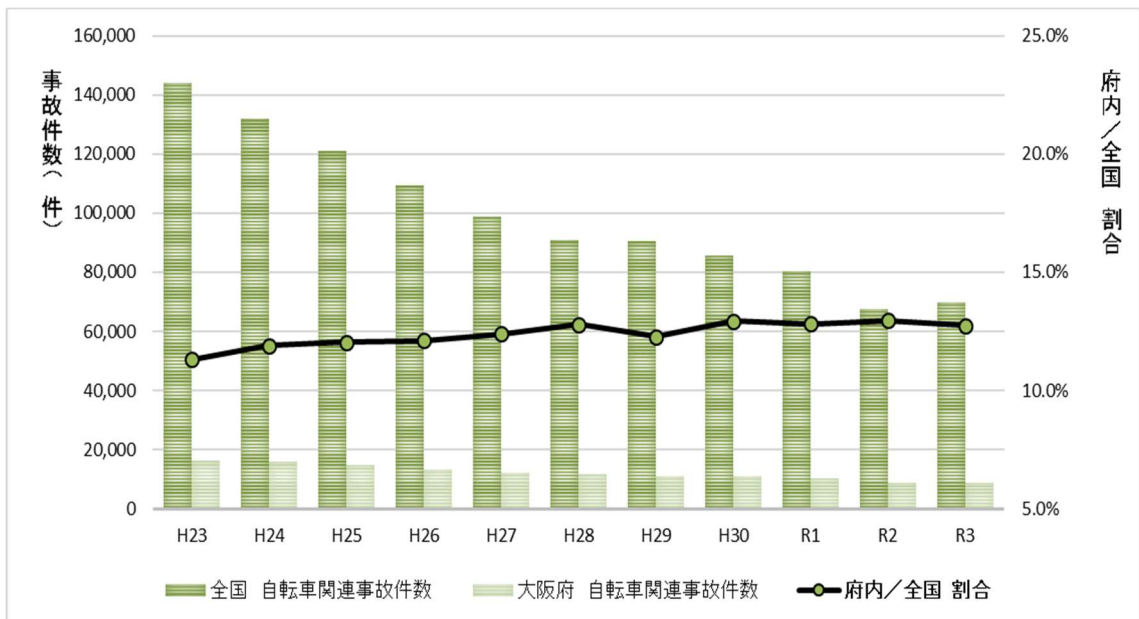


図 2. 府内の自転車関連事故件数の全国に占める割合の推移

出典：「大阪の交通白書」及び政府統計「道路の交通に関する統計 / 交通事故の発生状況」より作成

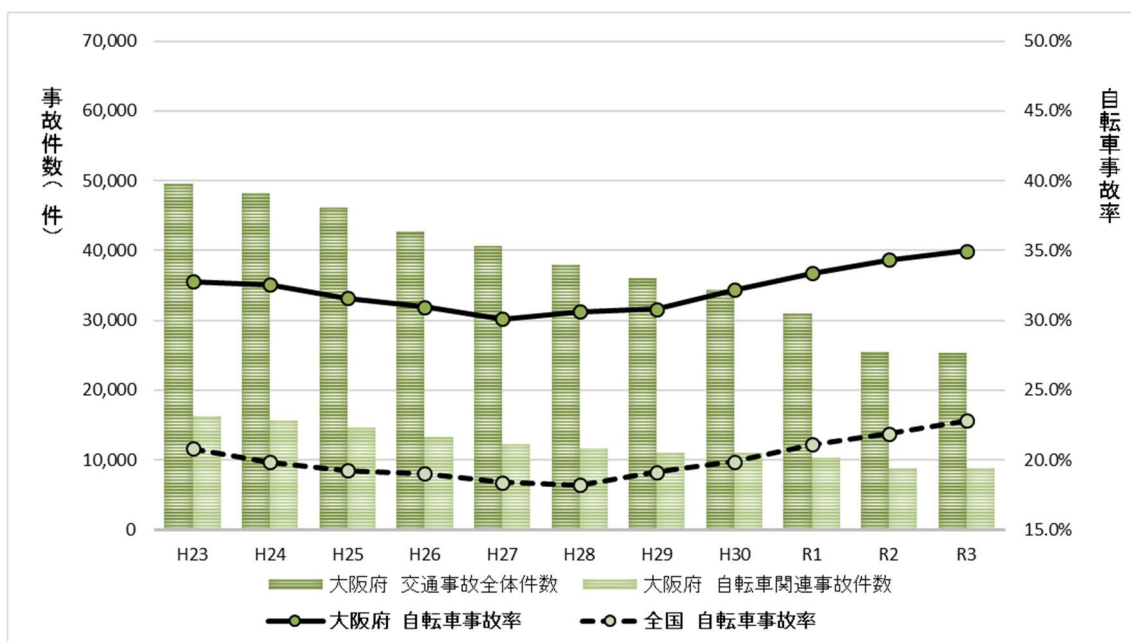


図 3. 府内の自転車関連事故件数の交通事故全体に占める割合の推移

出典：「大阪の交通白書」及び政府統計「道路の交通に関する統計 / 交通事故の発生状況」より作成

本計画では、自転車を巡るこれらの現状及び課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策に加え、その達成に向けて計画期間内に講ずべき必要な措置を定める。

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

法の目的や基本理念を踏まえるとともに、総論で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。また、これらの目標達成のために、法第8条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針や国の自転車活用推進計画の施策も踏まえて、具体的に実施すべき施策を定める。

## 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等の交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存の程度を低減させ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それにふさわしい安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、自動車への依存が強い地域をはじめとして、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

(実施すべき施策)

1. 市町村における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。
2. 自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。
3. 生活道路における通過交通の抑制などの取組を実施する。



図4.自転車通行空間の整備事例（左：自転車専用通行帯、右：車道混在）

## 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

自転車競技や、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、府民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病を予防し、あるいは寝たきりにならずに人生を健康に過ごし、QOLの向上に資するよう、府民のヘルスリテラシーの向上を図るとともに、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。

また、青少年の体力の向上や府民の余暇の充実に資するよう、サイクルスポーツの裾野を広げ、できるだけ多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

(実施すべき施策)

4. 競技大会の誘致などによりサイクルスポーツ振興を推進する。
5. 府民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
6. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。



図5. サイクルスポーツ振興の推進（大阪府営大泉緑地における第37回全日本BMX選手権大会の開催）

### 目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進

自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行の促進等を通じた観光振興を推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、官民様々な関係者が連携して、自転車の走行環境やサイクリストの受入環境の整備、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の創出を目指す。

(実施すべき施策)

7. 広域的な自転車通行環境の充実や、市町村や地域団体等が連携して進めるサイクルルート整備への支援等により、サイクルツーリズムを促進する。



図6. 北河内サイクルライン  
(北河内自転車道線)



図7. 広域サイクルルート形成に向けた  
社会実験(泉州サイクルルート) 2018.9 試走会の様子



### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車及び自動車相互の特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。

また、災害時における人々の移動や輸送の手段として自転車の有効活用を図ることにより、地域社会の安全・安心を向上させる。

(実施すべき施策)

8. 府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。
9. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。
10. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、府民に分かりやすく示すとともに、高い安全性を備えた自転車の購入につながる広報啓発を促進する。
11. 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。
12. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。(1. の再掲)



図 8. 令和 3 年「自転車マナーアップイベント」の開催状況

### 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

2. で述べた自転車の活用の推進に関する施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、別紙のとおり定める。

### 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

#### (1) 関係者の連携・協力

本計画に位置付けられた目標を達成するため、府内関係部局により構成する大阪府自転車活用推進委員会を設置し、関係各部局が緊密に連携して施策の推進を図る。また、市町村に対して、法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画（以下「地方版推進計画」という）の策定を促すとともに、地方版推進計画に位置付けられた施策の実施に当たっては、国、地方公共団体、公共交通事業者その他の事業者及び府民等が相互に連携を図るよう努める。

#### (2) 計画のフォローアップと見直し

計画期末までに、別紙に示す目標値を設定した施策については、取組状況のフォローアップを行い、施策の効果に関する評価を行う。また、社会情勢の変化等や、国の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行う。

(別紙) 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成		
施策	措置	備考
1. 市町村における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。	1 国及び全国の地方公共団体の動向に関する情報を収集し、市町村へ周知することにより、自転車ネットワーク計画※を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。	① 自転車活用推進計画を策定した府内市町村数 【実績値】 13 団体 (2021 年度) 【目標値】 20 団体 (2025 年度)  ② 大阪府自転車通行空間 10 年整備計画(案)における自転車通行空間の整備延長(現道の府管理道路) 【実績値】 約 100km (2021 年度) 【目標値】 約 200km (2025 年度)
	2 自転車通行空間は、市町村道とネットワーク化することで、より大きな効果を発揮することから、「自転車関連事故の多い市町村や自転車を利用する住民の割合が高い市町村」に対して、重点的に助言や意見交換、情報提供などを進め、府内市町村による自転車ネットワーク計画の策定を促進する。	
	3 大阪府自転車通行空間 10 年整備計画(案)※に基づき、交通状況や市町村が策定する自転車ネットワーク計画等を踏まえた優先整備区間において、自転車通行空間の整備を行っていく。	
	4 今後も、交通の安全と円滑を図るため、交通安全施設の適切な設置、維持管理に努めていく。	
	5 二酸化炭素の排出量を減らすための身近にできる取組として、通勤や買い物の際のバスや鉄道、自転車の利用促進について、ホームページに掲載する。	
2. 自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。	1 道路構造、沿道の状況、駐車需要、交通事故発生の危険性等を勘案し、パーキング・メーター等の撤去を検討する。	
	2 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置の促進又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。	
	3 地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直す等、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いた取締り等を行うとともに、自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車について積極的に取締り等を推進する。	
	4 駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用上の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。	
3. 生活道路における通過交通の抑制などの取組を実施する。	1 ゾーン 30 における交通規制や道路管理者と連携したハンプや狭さくなど物理的デバイスの設置等による交通安全対策を推進するとともに、対策事例や効果検証結果に関する府内各自治体との積極的な情報共有を図る。	

※自転車ネットワーク計画 : 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

※大阪府自転車通行空間 10 年整備計画(案) : 「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき自転車に係る道路交通環境の整備を進め、現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のための整備方針を定めた計画(別紙参考資料)



目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

施策	措置	備考
4. 競技大会の誘致などによりサイクルスポーツ振興を推進する。	1 府営公園にある既存施設等を活かし、競技大会の誘致などによるサイクルスポーツの振興を図る。	
5. 府民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。	1 生活習慣病の予防、健康の保持・向上を図るため、「大阪府健康づくり推進条例」や「第3次大阪府健康増進計画」に基づき、習慣的に運動に取り組む府民が増加するよう、ウォーキングやサイクリング等の健康づくり活動に関する広報啓発を推進する。 2 府が運営する「SPORTS OSAKA (旧：なみはやスポーツネット)」にサイクリングルート情報等を掲載し、定期的に更新を行うなど、府民の身近なスポーツとしてサイクルを広める広報啓発を推進する。 3 ゾーン30における交通規制や道路管理者と連携したハンプや狭さくなど物理的デバイスの設置等による交通安全対策を推進するとともに、対策事例や効果検証結果に関する府内各自治体との積極的な情報共有を図る。(3-1の再掲)	
6. 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。	1 企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、国の「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを府内企業等にPRするなど、広報啓発等の強化等により更なる自転車通勤の促進を図る。	

目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進

施策	措置	備考
7. 広域的な自転車通行環境の充実や、市町村や地域団体等が連携して進めるサイクルルート整備への支援等により、サイクルツーリズムを促進する。	1 大阪市・堺市をはじめとする府内市町村と連携し、既存の大規模自転車道を活かした広域的な自転車通行環境の充実方策等を検討する。 2 「グランドデザイン・大阪都市圏」に基づき、自転車を活用した広域連携によるまちづくりを推進するため、関西各地のサイクルルートを連携する社会実験等を実施する。 3 宿泊税を財源とした「大阪府市町村等観光振興支援事業補助金」により、市町村や公的団体等が実施する、自転車で巡る周遊コースの策定等を支援する。	

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	措置	備考
<p>8. 府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施による、自転車の安全利用を促進する。</p>	<p>1 全ての自転車利用者に車両運転者としての規範意識の醸成を図るため、関係機関・団体等と連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、自転車の通行ルール等の周知を図る。</p> <p>2 自転車の安全利用について、各季の全国交通安全運動における実施要綱の推進項目に盛り込むほか、各季の府民運動において、府民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。</p> <p>3 府や市町村が行う様々なイベント等の機会を活用して、幼児・児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。</p> <p>4 自転車の運転に関して、一定の危険な違反行為を反復して行った者に対して講習の受講を命じる自転車運転者講習制度の周知及び適切な運用を図る。</p> <p>5 交通安全啓発活動や自転車保険の加入促進等を行う自転車条例普及推進員等に対する講習会等を開催するなど、府が作成した指導者向け教材を活用し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上、自転車保険の加入促進等を図る。 また、交通安全ボランティアに対し、交通事故又は交通安全情報のタイムリーな提供を行うなど、積極的な活動支援を行う。</p> <p>6 自転車シミュレータを活用し、幅広い年齢層の自転車利用者へ実践的・体験型の安全啓発を実施する。</p> <p>7 自転車の交通ルール遵守について、府民の手本となるよう、府職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。</p> <p>8 教育委員会等の教育機関に対し、自主的な自転車安全教育の実施を要請するとともに、安全教育用資料の提供を通じて交通安全に係る情報の共有を図るなど、教員等による安全教育が効果的に実施されるために必要な支援を行う。</p> <p>9 自転車指導啓発重点地区・路線を中心として事故多発場所及び時簡帯を重点的に、悪質・危険な違反に対する積極的な交通指導取締りを実施する。</p> <p>10 交通違反行為を防止するため、関係機関や交通安全推進団体等と積極的に連携し、効果的な交通安全教育・広報啓発活動（例：街頭での指導啓発活動の推進を呼びかけ）を推進していく。</p>	

施策	措置	備考
9. 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。	<p>1 国の委託をうけ、学校安全教室推進事業交通安全教室を開催し、府内学校園の交通安全教育担当教職員の交通安全教育における各校の課題解決に向けた、資質と指導力の向上を図る。</p> <p>2 自転車マナーや交通ルール等の周知を図り、学校での指導に役立てるため、府内学校園担当教職員を対象とする交通安全教室を実施する。</p> <p>3 大阪府通学路安全推進会議を設置し、児童生徒等の通学路における安全確保のため、通学路交通安全プログラムの充実を図る。</p>	
10. 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、府民に分かりやすく示すとともに、高い安全性を備えた自転車の購入につながる広報啓発を促進する。	<p>1 消費者が安全に自転車を利用できるよう、相談者からの相談をもとに自転車の事故情報等の収集を行い、相談者の依頼があれば府消費生活センターにて商品テストを実施（府消費生活センターにて実施不可の場合は独立行政法人国民生活センター等へ依頼）し、その結果等を活用しつつ、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を実施する。</p> <p>2 自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討する。</p>	
11. 災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。	<p>1 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討するとともに、大阪府強靱化地域計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じる。</p> <p>2 地震などの災害発生時、職員が災害対応のため指定された勤務地に参集する際に、電車等の公共交通機関の利用が困難な場合は、自転車も活用して参集し速やかに災害対応に従事する。</p>	
12. 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。 (1. の再掲)	<p>1 大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）に基づき、交通状況や市町村が策定する自転車ネットワーク計画等を踏まえた優先整備区間において、自転車通行空間の整備を行っていく。</p> <p>2 今後も、交通の安全と円滑を図るため、交通安全施設の適切な設置、維持管理に努めていく。</p>	

(参考資料)

○大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画（案）

**【平成 31 年 3 月策定(令和 4 年 8 月一部改定)】**

- ・ 概要版
- ・ 大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画(案)の改定について
- ・ 事業箇所図(PDF のみ)

○広域的な自転車通行環境整備事業計画

**【令和 4 年 8 月策定】**

- ・ 概要版

## 1. 計画の目的

- 「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき自転車に係る道路交通環境の整備を進め、現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のための整備方針を定める。

## 2. 計画目標

- 計画期間 緊急3か年計画を含む2016年度から2025年度の10か年
- 目標整備延長 約200km<sup>\*1</sup> (現道の府管理道路の自転車通行空間整備)

<sup>\*1</sup> 緊急3か年計画の62kmを含む。今後、市町村の自転車ネットワーク計画策定によって変動します。

## 3. 整備区間

### 【整備検討区間】

- 幅員3.5m未満の歩道区間。
- ただし、幅員3.5m以上の自転車歩行者道のうち、歩行者の多い区間や自転車通行空間の連続性が必要な区間は整備を検討。

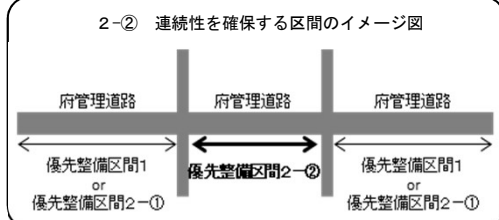
### 【優先整備区間】

- 「自転車関連事故が多い区間 (A) かつ自転車交通量が多い区間 (B)」<sup>\*2</sup>や「自転車指導啓発重点地区及び路線」<sup>\*3</sup>⇒ (約112km)

- <sup>\*2</sup> 過去10年間の自転車関連事故が4件/kmかつ自転車交通量700台/日  
 [指標の根拠]  
 ・4件/km ⇒各土木事務所のワースト10路線から事故発生密度の高い区間の距離あたり平均事故件数  
 ・700台/日 ⇒道路構造令において、多いとされる目安  
<sup>\*3</sup> 警察が選定した自転車利用者に対する交通指導、取締りを実施する箇所

- 市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた府管理道路 [(A) or (B)] のうち、以下に該当する区間⇒ (約88km)

- 通学路や自転車関連事故が発生している市町村道と一体的に整備が図れる区間 (駅・学校などへのアクセス道路等)
- 上記1または2-①によって挟まれた区間



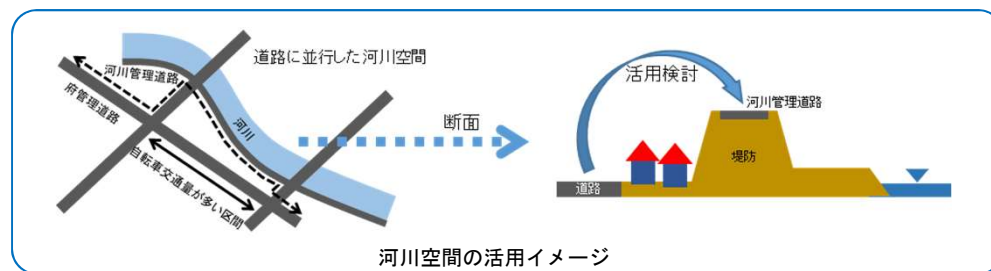
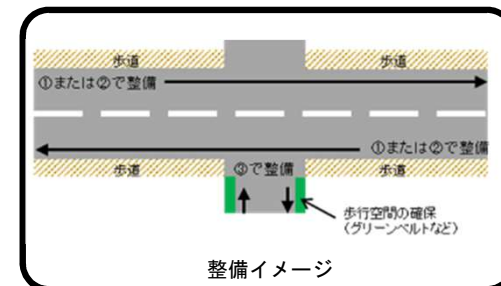
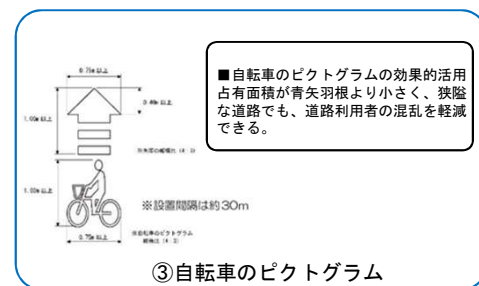
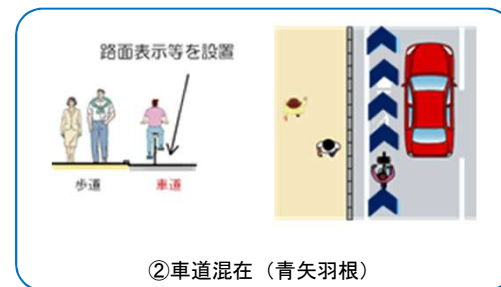
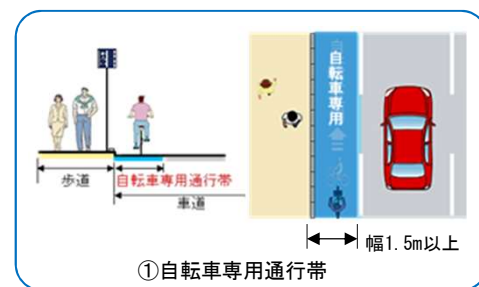
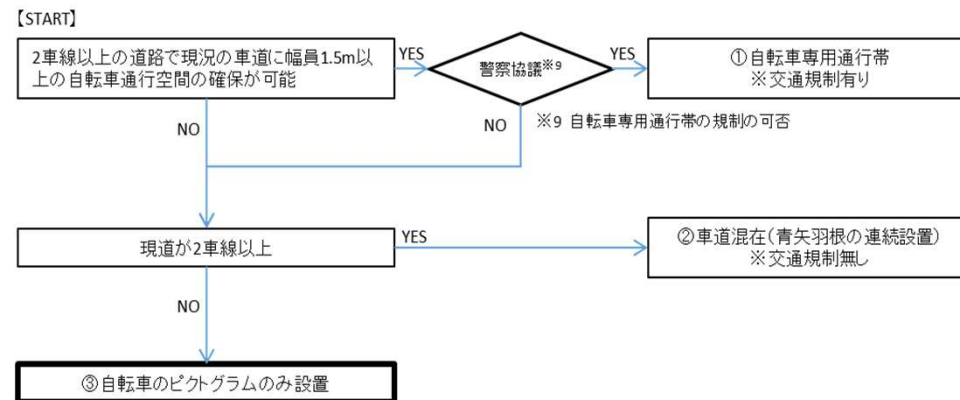
### 【整備区間の追加等】

- 市町村の自転車ネットワーク計画の策定状況を踏まえ、追加等の検討を行うとともに、次期計画策定の必要性の検討を行う。

年度	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
自転車通行空間10か年整備計画(案)	10か年計画(2016年度～2025年度) 早期の安全確保(緊急3か年計画) → 市町村道とのネットワーク化を含め、さらなる安全確保									
整備区間の検討	自転車ネットワーク計画に基づき市町村と個別協議 → 自転車ネットワーク計画等に基づき、逐次市町村と個別協議									
自転車ネットワーク計画の策定促進	●H30年度までに策定済みまたは策定見込みの市(13市) ●うち、策定の促進を図るべき市(9市)			●H31年度以降、引き続き策定の促進を図るべき市町(9市町)に対して、重点的に働きかける。			●R3年度以降、引き続き、策定の促進を図るべき市町(7市町)に対して、重点的に働きかける。			

## 4. 整備にあたって

- 従来の整備手法に加えて、新たに車道幅員が小さい区間の整備形態を定めた



- 道路改良事業等(新設や現道の拡幅など)では、原則、自転車通行空間を確保していく。

## <改定の経緯>

・本計画では、市町村の自転車ネットワーク計画の策定状況を踏まえ、令和3年度までは、追加等検討を行うこととしているため、その見直し状況を踏まえ、**目標整備延長などを定めることとした。**

## <H31.3 大阪府自転車通行空間10か年整備計画(案)の概要>

計画の目的 :「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(H28.4.1施行)」に基づき、自転車に係る道路交通環境の整備を進め、現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のための整備方針を定める

計画期間 :H28年度～令和7年度(H28～H30:大阪府自転車通行空間緊急3か年計画含)

目標整備延長:約200km(現道の府管理道路)

## <整備区間の概要>

### 【整備検討区間】

- ・幅員3.5m未満の歩道区間  
(但し、3.5m以上の区間の自歩道のうち、歩行者が多いなどの場合は整備を検討)

### 【優先整備区間】

- 1)自転車関連事故が多い区間かつ自転車交通量が多い区間や自転車指導啓発重点地区および路線⇒(約122km)
- 2)市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた府管理道路で、通学路や自転車関連事故等が発生している市町村道と一体的に整備が図られる区間等⇒(約77km)

### 【整備手法】

- ・計画の整備フローに基づき実施(基本的に「車道混在型」(青矢羽根型路面表示)で整備)

## <整備状況>

約100km(R4.3時点進捗 約50%)

## <市町村ネットワーク計画の策定状況>

- ・計画当初 :吹田市、寝屋川市、高石市など13市
- ・新たな計画:八尾市、岸和田市、泉南市、岬町



## <整備における課題>

### 1,整備検討路線(箇所)の追加

- ・新たに市町村の自転車ネットワーク計画に位置付けられた整備対象区間の検討
- ・自転車事故状況を踏まえた検討
- ・自転車ネットワークの連続性の検討

### 2,現場状況等から車両混在型の整備が困難な路線(箇所)の変更

- ・大型車交通量が特に多い箇所や、道路幅員が狭い箇所などで自転車通行空間を整備した場合の交通への影響などを踏まえ、大阪府警察及び関係市と協議のうえ検討  
⇒道路空間の再配分や市道への迂回などを含めた検討を進めます



大型車交通量が多い箇所の例



路肩がなく施工が困難な例

## ～主な改定ポイント～

### □優先整備区間を見直した結果、目標整備延長は約200km

(新たに約32kmを追加整備することとし、自転車通行空間整備が困難な約31kmについては道路空間の再配分や市道などへの迂回を検討)

#### <1,新たに追加整備する路線(箇所) 12路線14区間 約32km>

追加要因	判断要素	追加路線(区間)
市町村自転車NW計画の策定	自転車交通量700台以上 または自転車事故が多い	春木岸和田線、泉佐野岩出線等
自転車事故危険箇所	自転車に起因する交通死亡事故等	国道176号、堺羽曳野線
自転車NW連続性確保	市町村間の自転車NW等	箕面池田線、和歌山阪南線等

#### <2,道路空間の再配分や迂回の検討を行う路線(箇所)17路線24区間 約31km>

主な理由	整備が困難な路線(区間)
・地元自治体や、警察と協議した結果、道路構造や、交通状況等の個別要件から車道混在型により、自転車通行空間を整備した場合、交通への影響の恐れがある箇所。	国道170号、旧国道170号、西宮豊中線、森屋狭山線、我堂金岡線など

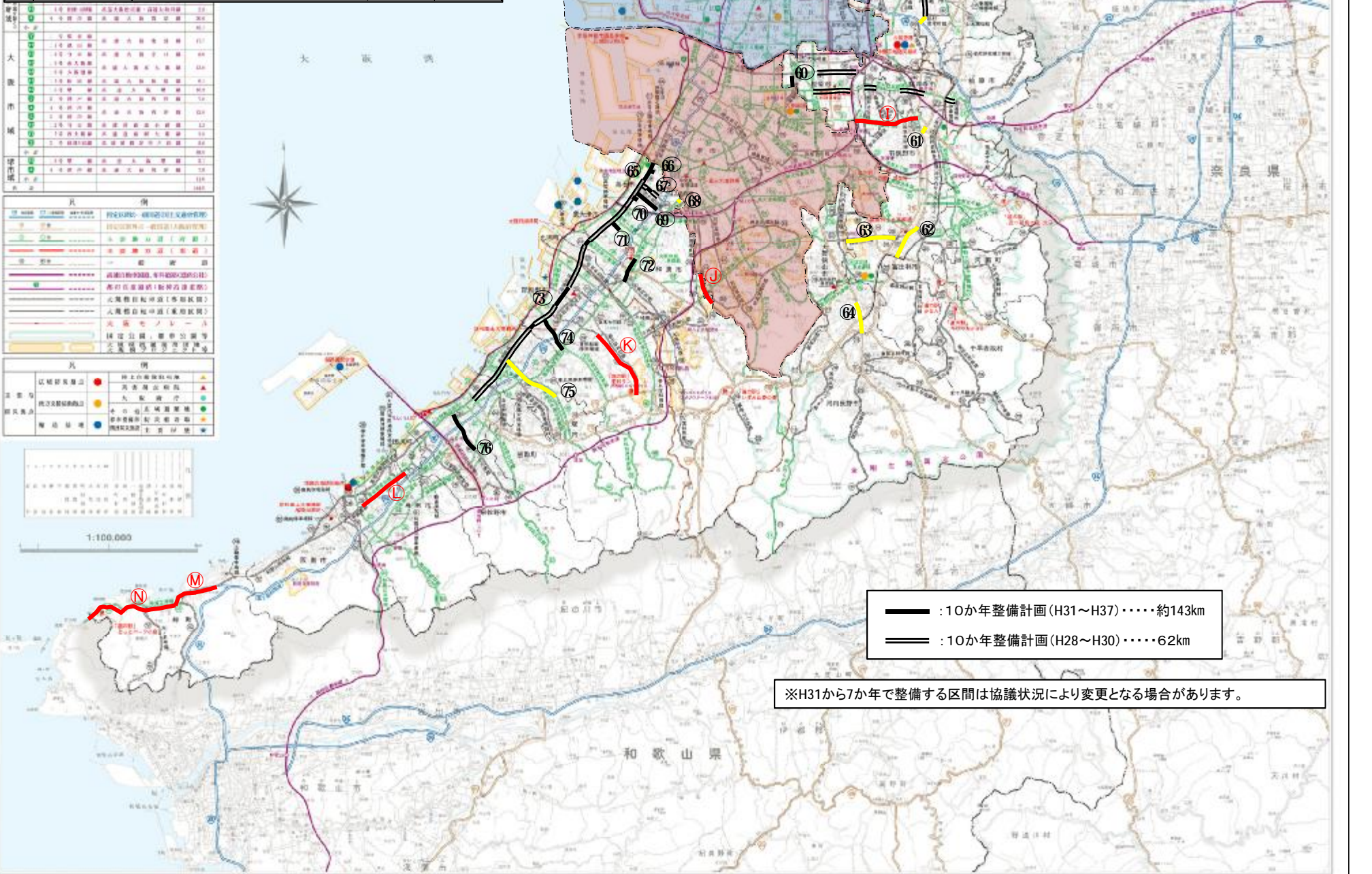
# 大阪府管内道路網図

(平成29年4月1日現在)

## 自転車通行空間10か年整備計画(案)事業箇所図

番号	路線	区間 改定	延長 (km)	
			当初	改定
1	箕面池田線	箕面・池田市境～兼生間谷西3丁目	6.2	5.9
2	茨木能勢線	兼生間谷西7丁目～兼生間谷東2丁目交差点	1.3	1.3
3	茨木摂津線	箕面・茨木市境～箕面・茨木市境	1.3	1.3
4	豊中亀岡線	-	0.6	0.0
5	国道423号	白鳥交差点～箕面・豊中市境	2.4	2.4
6	箕面摂津線	今宮交差点～北千里駅前交差点	1.8	1.8
7	大阪国際空港線	蛍池東町3丁目～蛍池南町3丁目交差点	1.1	1.1
8	豊中亀岡線	上野坂北交差点～上野東1交差点	0.8	0.8
9	伊丹豊中線	末広町2丁目～桜塚交差点	0.4	0.4
10	旧大阪中央環状線	桜塚交差点～上新田4丁目	4.2	4.2
11	吹田箕面線	新千里北町3丁目～新千里北町2丁目	2.9	0.9
12	国道423号	箕面・豊中市境～新千里東1丁目交差点	2.6	0.5
13	豊中吹田線	利倉東2交差点～服部西町3交差点 外	0.7	0.7
14	西宮豊中線	上津高3丁目～上津高交差点 外	0.6	0.3
15	庄本牛立線	庄内宝町2丁目～阪急バス本社前交差点	1.3	1.3
16	旧大阪中央環状線	弘濟院東交差点～山田名神下交差点	2.5	2.5
17	茨木摂津線	山田名神下交差点～千里丘7丁目交差点	0.8	0.8
18	国道479号	豊中・吹田市境～吹田・大阪市境	4.5	4.5
19	相川停車場線	内本町3丁目～吹田・大阪市境	0.5	0.5
20	枚方亀岡線	高槻駅前交差点～清福寺交差点	2.1	2.1
21	西宮高槻線	殿町交差点～真上町	0.7	0.7
22	伏見柳谷高槻線	八丁西町～八丁東交差点	0.4	0.4
23	大阪高槻京都線 (十三高槻線)	-	1.7	0.0
24	八尾茨木線	田中町交差点～永代町 外	1.3	1.3
25	枚方茨木線	中穂交差点～中津町	2.4	2.4
26	摂津富田停車場線	大畑町～大畑町5	0.2	0.2
27	茨木寝屋川線	桑田町東交差点～野々宮2丁目東交差点	2.0	2.0
28	鳥飼八丁富田線	茨木・高槻市境～南目垣2丁目交差点 外	2.6	2.6
29	大阪高槻線	高西交差点～唐崎北2丁目交差点	2.8	2.8
30	枚方高槻線	城東町交差点～天川新町	0.9	0.9
31	国道170号	-	4.2	0.0
32	大阪高槻線	鳥飼中1丁目西交差点～東一津屋 外	4.0	4.0
33	八尾茨木線	鳥飼基地交差点～鳥飼中1丁目	0.7	0.7
34	京都守口線	楠葉花園町～牧野阪1丁目	2.1	2.1
35	枚方交野寝屋川線	招堤口交差点～招堤南町1丁目	1.0	1.0
36	杉田口茶屋線	出屋敷元町2丁目～香原交差点 外	4.3	3.1
37	京都守口線	関西大病院前～三矢町	0.4	0.4
38	枚方茨木線	宮之阪北交差点～池之宮交差点 外	1.2	1.2
39	国道307号	津田中学校前交差点～池之宮交差点 外	2.8	2.8
40	交野久御山線	-	3.1	0.0
41	国道170号	中振交差点～石津南町交差点	2.0	2.0
42	八尾枚方線	香里本通町～香里南口交差点 外	0.9	0.9
43	国道170号	木屋南交差点～泰八丁交差点 外	3.0	3.0
44	枚方交野寝屋川線	枚方・交野市境～豊野交差点	4.8	4.8
45	交野久御山線	森交差点～天野が原交差点	0.5	0.5
46	八尾茨木線	新宝町交差点～高柳2丁目交差点	1.2	1.2
47	枚方交野寝屋川線	高柳2丁目交差点～昭栄町交差点	1.6	1.6
48	北大日竜田線	八島交差点～八雲西町4丁目	1.2	1.2
49	平野守口線	文園町～馬場町1丁目	0.2	0.2
50	守口門真線	黒本交差点～末広町	2.4	2.4
51	八尾茨木線	末広町～試験場前南交差点	1.5	1.5
52	八尾枚方線	門真・寝屋川市境～大東・東大阪市境	5.1	5.1
53	国道170号	-	1.4	0.0
54	大阪東大阪線	東大阪・大阪市境～布施柳通交差点	0.4	0.4
55	大阪枚岡奈良線	花園グッピー場西交差点～新町西交差点 外	1.4	1.4
56	布施停車場線	足代2丁目～東大阪・大阪市境	0.4	0.4
57	大阪八尾線	岸田堂交差点～東久宝寺3丁目 外	3.4	3.4
58	八尾道明寺線	楠根町4丁目南交差点～桜ヶ丘4丁目交差点 外	2.2	1.6
59	大阪港八尾線	八尾高校前交差点～青山町交差点	1.4	1.4

番号	路線	区間 改定	延長 (km)	
			当初	改定
60	我堂金岡線	天美我堂5丁目～天美我堂1丁目	0.7	0.7
61	旧国道170号	-	0.2	0.0
62	旧国道170号	-	2.1	0.0
63	森屋狭山線	-	2.7	0.0
64	国道310号	-	1.8	0.0
65	堺阪南線	堺・高石市境～羽衣4丁目交差点 外	1.4	1.4
66	羽衣停車場線	羽衣1丁目～東羽衣2丁目交差点	0.1	0.1
67	信太高石線	高師浜1丁目～加茂2丁目	0.3	0.3
68	大阪和泉泉南線	-	0.1	0.0
69	信太高石線	-	1.5	0.0
70	高石停車場線	高石南交差点～千代田1丁目	0.3	0.3
71	泉大津美原線	松ノ浜交差点～曾根町3丁目	0.9	0.9
72	大阪和泉泉南線	-	1.5	0.0
73	堺阪南線	春木交差点～上野町交差点 外	1.5	1.5
74	岸和田港塔原線	堺町交差点～土生交差点	1.9	1.9
75	岸和田牛滝山貝塚線	-	3.5	0.0
76	土丸栄線	栄町交差点～白水池交差点	3.0	3.0
A	箕面池田線	池田・箕面市境～池田駅前交差点	-	3.2
B	国道176号	池田駅前交差点～城南3丁目交差点	-	0.7
C	国道176号	桜塚交差点～南桜塚交差点	-	3.6
D	国道176号	南桜塚交差点～三国2丁目	-	4.2
E	枚方亀岡線	今城町交差点～清福寺交差点	-	0.8
F	吹田箕面線	藤代台5丁目～新千里北町2丁目	-	0.7
G	箕面摂津線	藤代台5丁目～藤代台5丁目	-	0.2
H	八尾道明寺線	新町3丁目～楠根町4丁目	-	0.5
I	堺羽曳野線	美原区丹上～野中2丁目	-	3.6
J	堺泉北環状線	伏屋町3丁目～室堂町	-	1.4
K	春木岸和田線	尾生町～岸の丘町2丁目	-	4.0
L	泉佐野若出線	藤井川南交差点～樽井交差点	-	2.4
M	和歌山阪南線	深日中央交差点～淡輪山中	-	2.5
N	神加太港線	深日中央交差点～小島	-	5.9



: 10か年整備計画 (H31～H37) ……約143km  
 : 10か年整備計画 (H28～H30) ……62km

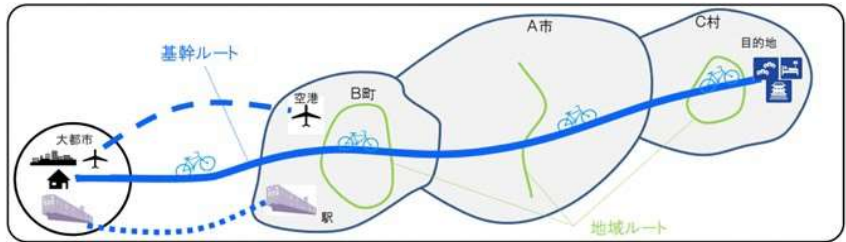
※H31から7か年で整備する区間は協議状況により変更となる場合があります。

### 1. 整備目的

- 2025年大阪・関西万博の開催を契機に、国内外からの多くの来阪者が安全、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ことを目的とする。

### 2. 整備の考え方

- 既存の大規模自転車道等を活用し、広域的に安全、快適に移動できるルート（基幹ルート）を設定し、自転車通行空間の整備や府内の統一的な案内サイン等の設置を行う。



- ・基幹ルート：広域にわたり都市間を結ぶ骨格となるルート（空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる）
- ・地域ルート：（基幹ルート周辺の）地域のルート（基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しむの）

- 本計画期間は2025年度までとし、必要に応じ、計画の見直しを行う。

### 3. 整備内容

#### ■ 自転車通行空間の整備



一般道における矢羽根型（標準形）路面表示 河川空間を活用した自転車歩行者専用道路

#### ■ 案内サイン等の設置イメージ※



※写真出典：国土交通省HP（太平洋岸自転車道）

### 4. 整備対象ルート

- 「大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画」に位置付けられている淀川左岸サイクルロードや（仮称）大和川サイクルライン（堺市区間）と連携し、整備の目途が立ったルートを2025年度までに優先的に整備するルートとして設定。
- 検討中エリアは、引き続き課題の解決に向けた検討・調整を行い、段階的にネットワークの拡大を図る。

優先整備ルート名称	主な構成路線	延長
(仮称)淀川サイクルライン	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42.1km
(仮称)大和川サイクルライン	(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	約14.3km
	南河内サイクルライン（大和川沿い）	約5.9km
(仮称)石川サイクルライン	南河内サイクルライン（石川沿い）	約10.8km

※ 整備対象ルート・延長については協議状況により変更となる場合があります。



2022年8月時点

※ 国土地理院地図を加工して作成