

豊中市自転車通行空間整備の考え方



平成 26 年 6 月

豊 中 市

豊中市自転車通行空間整備の考え方

1. 背景と目的

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が日常生活で利用する身近な交通手段であり、クリーンかつエネルギー効率の高い交通手段として認識されているほか、健康志向の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっています。

昭和40年代以降、モータリゼーションの進展により、自動車の交通事故が急増したことへの対策として、一定の条件のもと自転車の歩道通行を認めることにより、自動車と自転車の分離を図ってきました。この間、事故死者数は大幅に減少したものの、自転車が車両であるとの意識の希薄化により、歩道上等で通行ルールを守らず、歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故数はこの10年間で増加しています。

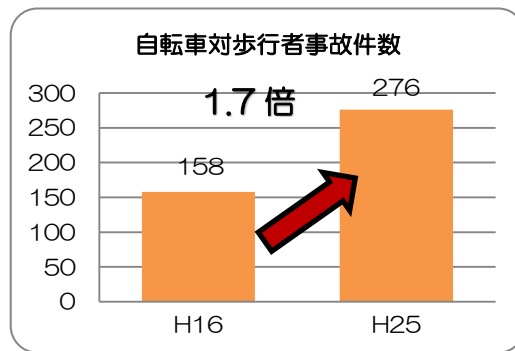
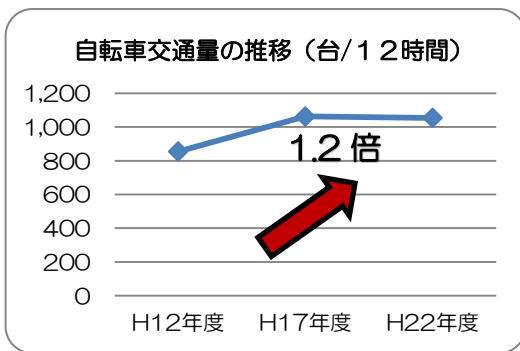
全ての道路利用者が、道路を安全に利用できる環境を実現するためには、ルール周知・安全教育、指導取締り、自転車通行空間の確保といった総合的な取り組みが必要であり、豊中市においてもこれらの取り組みが求められています。

このような中、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11 国土交通省、警察庁）」など、国としての方向性も示されました。

こうした背景のもと、豊中市における「安全で快適な自転車利用環境の創出」を目的に、「豊中市自転車通行空間整備の考え方」をとりまとめました。

2. 現状と課題

① 自転車利用（市内）と事故（府内）の状況



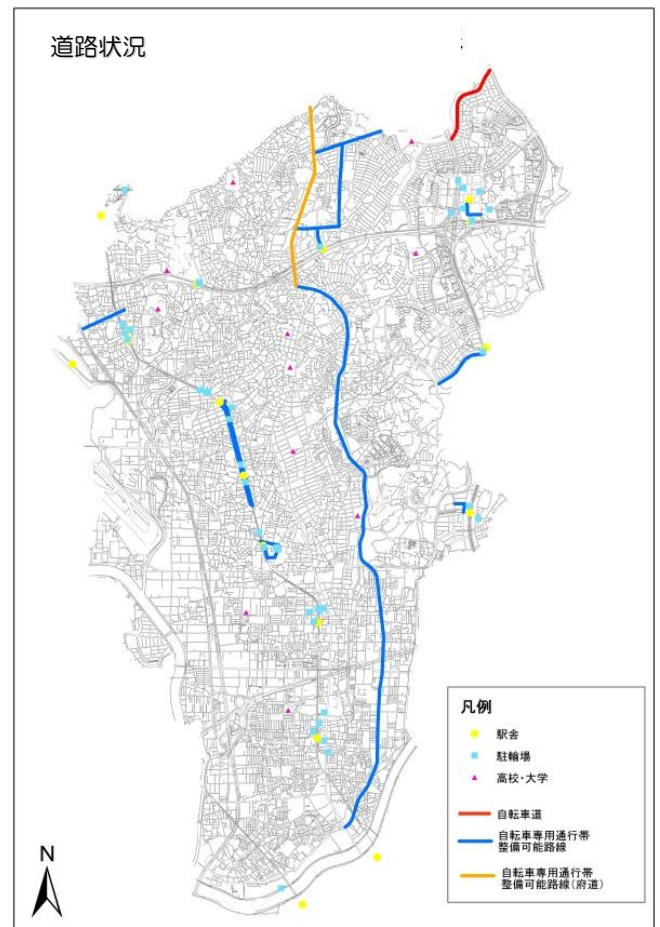
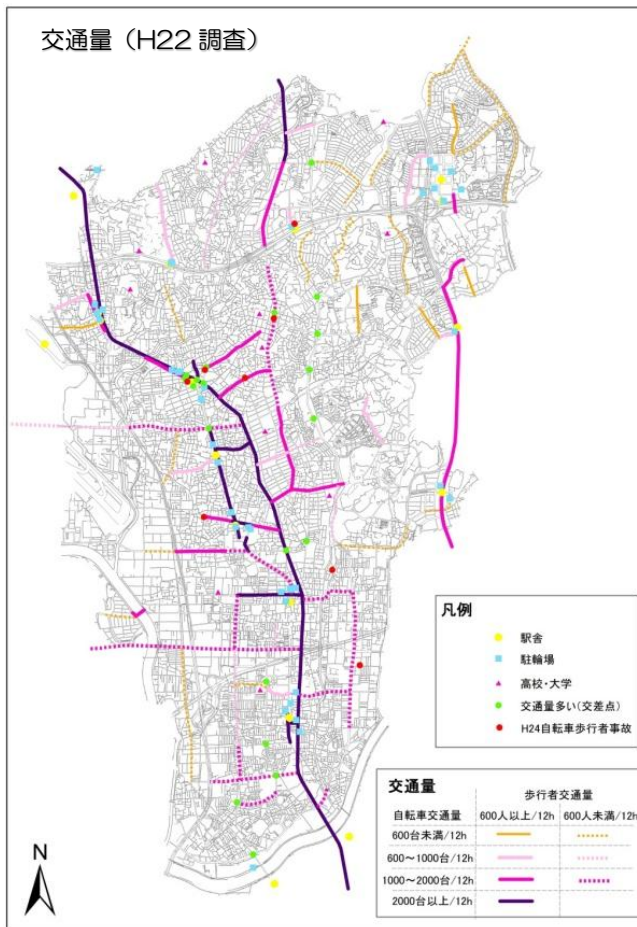
② 自転車通行空間の整備方法

ガイドラインでは、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、下記（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）の自転車通行空間の整備形態を選定するとされています。

整備方法	整備イメージ	幅員
自転車道 規制あり 構造的分離 自動車速度 50 km超		2.0m以上 （やむを得ない場合 1.5m以上）
自転車専用通行帯 規制あり 視覚的分離		1.5m 以上 が望ましい （やむを得ない場合 1.0m以上）
車道混在 自動車速度 低速 自動車交通量 4,000 台/日 以下		-

③ 交通量と道路状況

- 交通量：自転車・歩行者とも交通量の多いのは駅周辺等の道路です。（紫及び赤実線）
- 道路状況：現状の道路幅で、自転車専用通行帯が整備可能な市道は限られています。（青線）



④ 路肩の現状

自転車の通行空間については以下に示す構造上の問題があります。

- 街渠の横断勾配は6%ときつく、コンクリートなので滑りやすいです。また、街渠と車道舗装の境目には、車道部横断勾配 1.5~2%との横断勾配の折れ点があり、段差も生じやすく通行しにくくなっています。
- 街渠はグレーチング蓋が約20メートルに1箇所あり、通行時にハンドルをとられやすく、雨天時は特に滑りやすく危険です。



3. 整備の考え方

① 自転車通行空間の改善

街渠を残したままの自転車での車道通行については問題があり、ガイドラインにおいても平坦性の確保に努めるものと記載があることから、計画的工事（歩道改良整備や神崎刀根山線改修計画等）に関しては街渠を撤去し、工事全般においては柵の蓋は目の細かいものに変えることにより、自転車通行空間の改善を市全域で図ります。

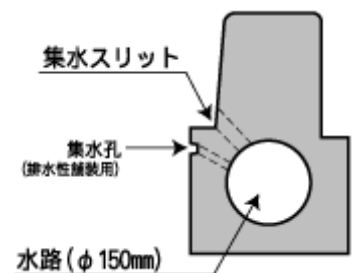
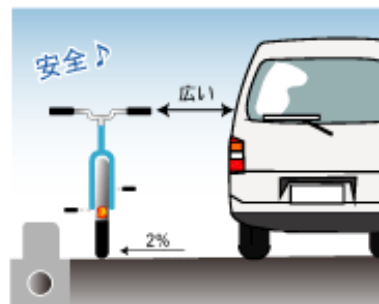
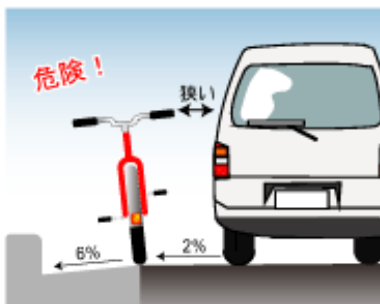
<改善対策内容>

- 計画的工事に際しては、街渠を必要としない既製品（排水処理機能のある縁石ブロック）に置き換えます。
- 工事に合わせ、順次街渠柵のグレーチング蓋を取り換えます。（ノンスリップ・目を細かく）



（街渠あり）

（排水機能のある縁石ブロック）



② 自転車通行空間の試験施工

構造物により完全に分離される自転車道の整備は、既存道路の幅員構成では困難ですが、路面着色による自転車通行帯を阪急西側北線と阪急東側線の一方通行区間において、また、路面へのピクト（自転車マーク）表示による車道混在型を東豊中線において試験的に整備を実施し、その効果検証を行い、今後の他路線での実施を検討します。

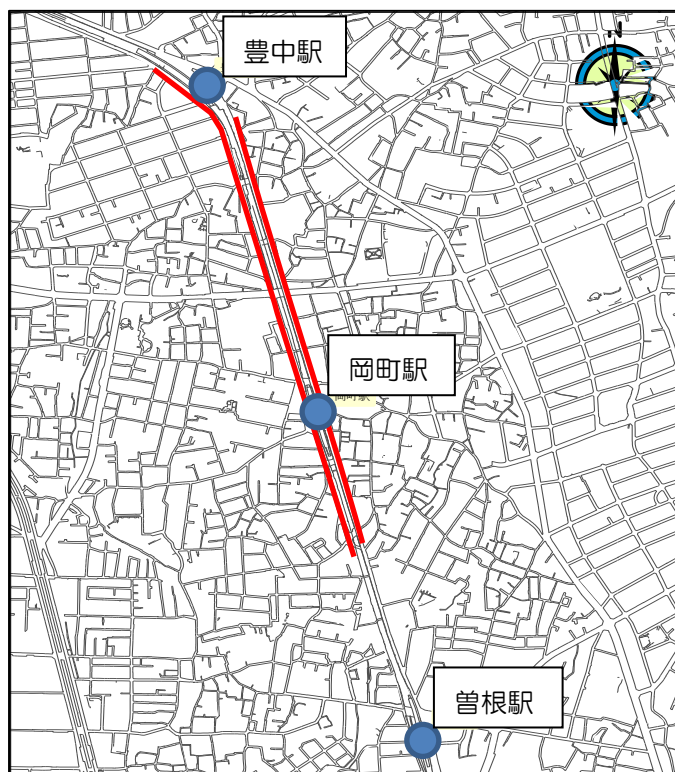
②-1 自転車通行帯の整備

阪急西側北線と阪急東側線の高架側道の一方通行区間において、街渠の撤去及び路面着色を行い、試験的に自転車通行帯を整備します。なお、通行帯は規制を伴わない車道混在とします。

〈選定理由〉

- 現在の道路幅員で路側帯として1.5mの通行空間が確保できます。
- 鉄道駅や商業地を結び、駐輪場もあり、また自転車・歩行者交通量が非常に多く、整備効果が期待できます。
- H22年度交通量調査

阪急東側線 自動車：5,168台/12h
 自転車：2,314台/12h
 歩行者：1,155人/12h



〈整備イメージ〉

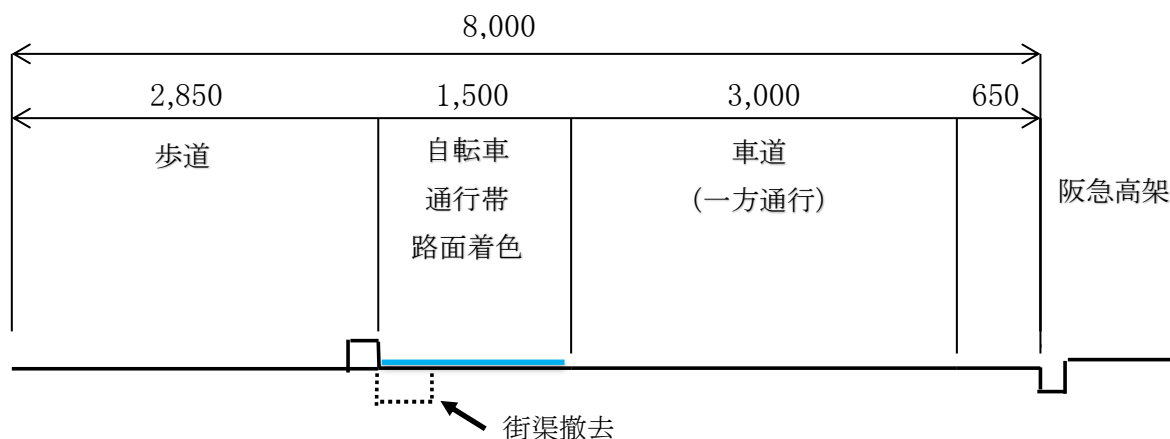


阪急西側北線



阪急東側線

〈断面図〉



②-2 車道混在型（ピクト）の整備

東豊中線において、試験的にピクト（自転車マーク）等の表示を実施します。

〈選定理由〉

- 駅や周辺の商業施設と高校や住宅街を結び、自転車・歩行者交通量が非常に多く、一部区間において街渠がないことにより平坦性が確保されており、自転車走行の環境が整っています。

・ H22 年度交通量調査

東豊中線 自動車：4,650 台/12h

自転車：1,875 台/12h

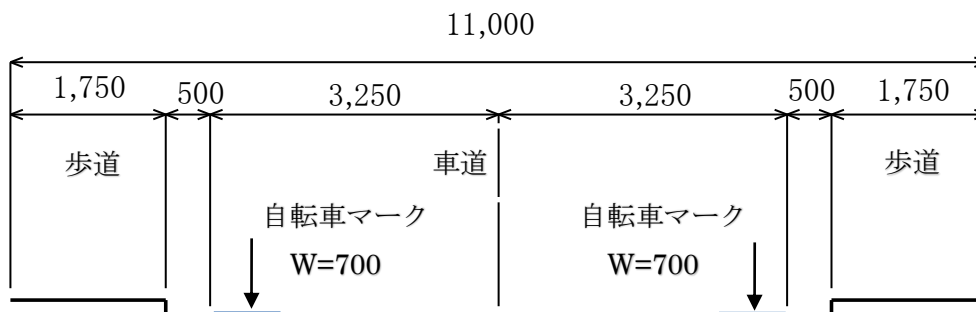
歩行者：2,072 人/12h



〈整備イメージ〉



〈断面図〉



4. スケジュール

年度 路線	H26		H27	H28	H29
	阪急西側北線 (1,400m)	調査	関係者調整	工事	効果検証
阪急東側線 (1,200m)	関係者調整		関係者調整	工事	効果検証
東豊中線 (830m)			工事 効果検証		

5. 取組みを進めるにあたっての課題

① 施工に関する課題

- 沿道の合意形成
- 駐停車及び荷捌き車両対策
- 阪急東側線の南側対面通行区間(曾根駅まで)の取扱い
- 自転車歩行者道規制の取扱い
- 国費補助採択の調整

② その他の課題

- 自転車利用者のルール、マナーの向上のための啓発活動との協同
- 経年変化に伴う表示のはがれ・変色による耐久性や更新費用
- ネットワーク計画策定の困難性
- 府道及び国道との連携

豊中市自転車通行空間整備の考え方

平成26年（2014年）6月

豊中市 都市基盤部 道路センター 道路建設課

〒561-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号

TEL06-6858-2886

FAX06-6854-0492

E-mail douro_keikaku@city.toyonaka.osaka.jp