

<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(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