

豊中市 自転車ネットワーク計画 (令和5年度改訂版) (素案)



令和6年(2024年) 月

目次

第1章	はじめに	1
①	計画策定の趣旨	1
②	見直しについて	1
③	計画期間	2
④	対象範囲	2
⑤	計画の位置付け	2
第2章	自転車利用を取り巻く環境	3
①	社会の動向	3
②	豊中市の関連計画	3
第3章	豊中市における自転車利用の現状	4
①	豊中市の概況	4
②	豊中市における自転車の利用状況	4
③	現状と課題の整理	4
第4章	自転車ネットワーク整備の方向性	5
①	めざすべき将来像	5
②	整備の方向性	5
第5章	幹線道路等における広域的な線的整備	6
①	自転車ネットワーク路線の選定	6
②	ガイドラインにおける自転車通行環境の整備形態	7
③	豊中市の整備形態	8
④	誘導および注意喚起の整備	9
⑤	整備の優先順位の考え方	9
⑥	優先順位の設定	11
第6章	生活道路における面的整備	12
①	自転車通行環境の整備形態の種類と方針	12
②	誘導及び注意喚起	12

第1章 はじめに

1 計画策定の趣旨

●背景

- 自転車は、身近な交通手段であり、多くの人々に日常的に利用されています。
- 一部の通行ルールを守らない自転車により対歩行者の交通事故が増加しています。
- 国や府において自転車に関する施策が推進されています。
(3頁 第2章「国の関連計画」「大阪府の関連計画」参照)
- 市内3路線において自転車通行空間整備を試験的に施工したところ、「整備を推進してほしい」との評価を得ています。

●目的

- 歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境の整備と共に、自転車利用ルールの周知徹底とマナーの向上を目的とし、自転車ネットワーク計画を策定します。

本市はSDGs（持続可能な開発目標）の理念に沿った基本的・総合的取組みを推進しようとする都市・地域の中から、特に経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、令和2年（2020年）7月に国から「SDGs未来都市」に選定されました。本計画においては、17の国際目標の内、「3.すべての人に健康と福祉を」「11.住み続けられるまちづくりを」の達成に向けた取組みを進めます。



2 見直しについて

本市では、安心・安全に移動できる環境の整備と共に、自転車利用ルールの周知徹底とマナーの向上のため、「豊中市自転車ネットワーク計画」を平成31年（2019年）2月に策定し、計画期間を5年間と定め、必要に応じて見直しを行うこととしていました。

整備の対象とする市道約62km（市道神崎刀根山線除く）のうち、前計画では優先度1、2の約28km（うち整備済み路線約3km含む）を整備する目標としておりましたが、工事費の上昇や国費充当額の減少などから整備の先送りをした結果約16kmの整備実績となり、進捗率は令和5年度（2023年度）末で約6割程度となっております。このことから、本計画では残る路線の優先度を再度検討し、計画期間中に整備する短期計画路線とその後に整備の検討を行う長期計画路線を選定しました。

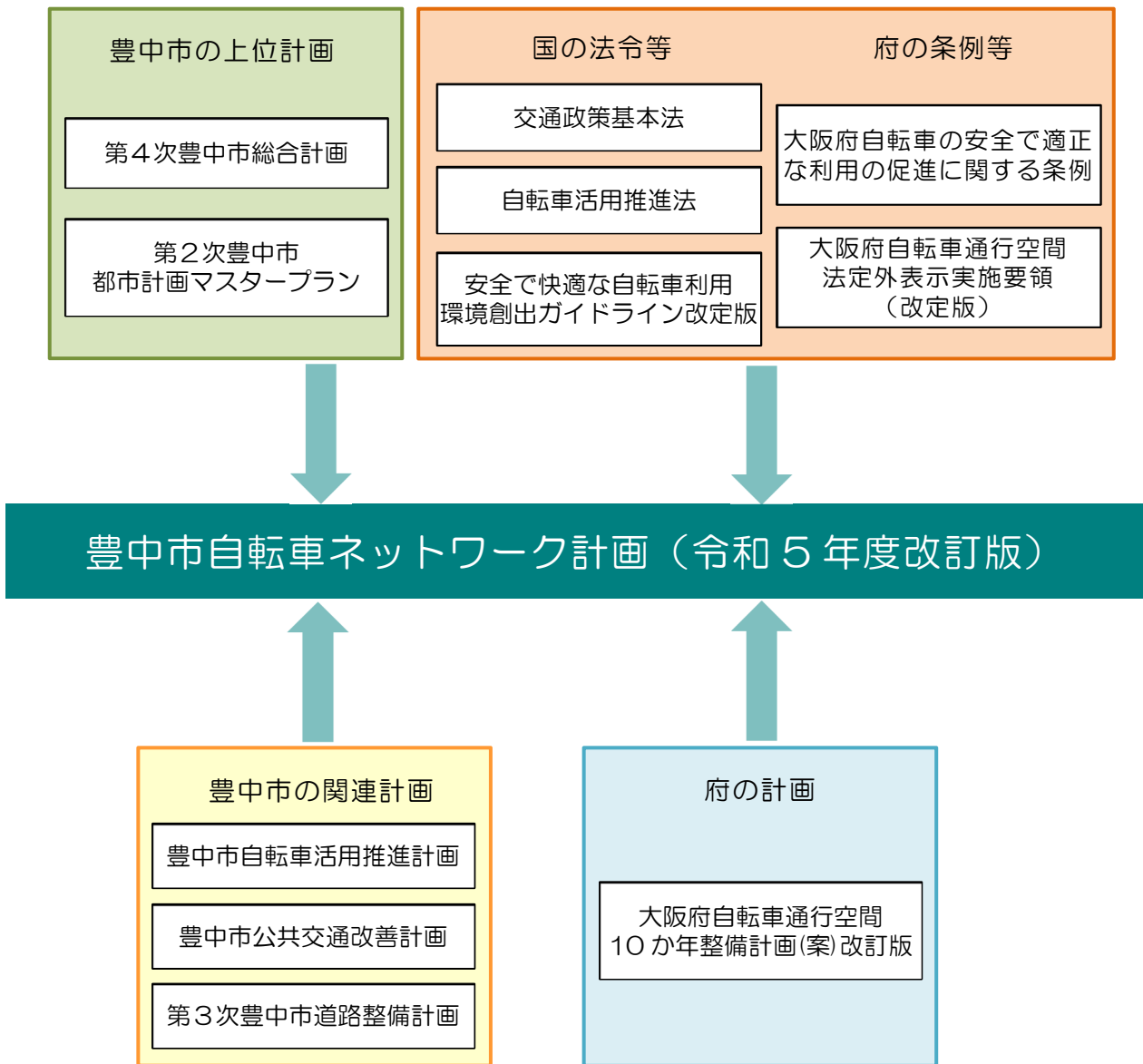
3 計画期間

令和6年度（2024年度）から令和15年度（2033年度）までの10か年とし、5か年を目途に見直しを予定しています。

4 対象範囲

豊中市全域

5 計画の位置付け



第2章 自転車利用を取り巻く環境

1 社会の動向

●自転車の特性

- 健康増進
 - 経済的
 - 渋滞解消
 - 観光振興
 - 子育て層の移動手段
 - 移動時間節約
 - 環境に優しい
 - 街の活性化
 - 福祉的移動補助
- 等

●自転車を取り巻く社会の動向

- 自転車関連事故が社会問題に（特に対歩行者）
- ルール違反に対する厳罰化（自転車運転者講習制度）
- 車道左側通行を基本とした通行空間整備の流れ
- 自転車ヘルメットの着用推進（全年齢着用努力義務化）
- 電動キックボード等に関する交通ルール等の適用
- 「自転車指導啓発重点地区及び路線」における啓発や取組み強化

2 豊中市の関連計画

○豊中市自転車活用推進計画 【令和3年（2021年）1月】

全市的な自転車通行空間の整備、自転車による危険運転の防止、ニーズに合った駅周辺駐輪場の整備、シェアサイクル実証実験の本格化などさまざまな課題に対応し、本市における自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、これらの考え方や施策を定めた計画です。

本計画は、豊中市自転車活用推進計画の実施施策として位置付けられています。

○豊中市公共交通改善計画 【平成31年（2019年）2月】

交通不便地の解消や、都市構造上東西方向の結びつきが脆弱である等の課題に加え、バス利用者の減少や高齢化により、新たな移動手段が求められることが想定されます。このような状況を踏まえ、豊中市の公共交通等の改善の考え方と実施する施策をまとめた計画です。

本計画は、豊中市公共交通改善計画の基本理念を実現するために取り組むべき施策として位置付けられています。

○第3次豊中市道路整備計画 【平成30年（2018年）3月】

災害に強い都市基盤の整備、通学路の安全対策、高度経済成長期に集中的に整備された道路・橋梁等の老朽化・耐震対策及び都市計画道路の見直しに伴う未整備路線の着実な整備等を計画的かつ効率的に推進するため、策定された計画です。

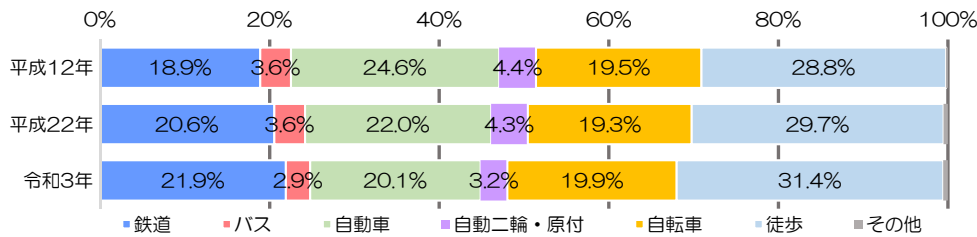
本計画は、豊中市道路整備計画の重点施策として位置付けられています。

第3章 豊中市における自転車利用の現状

1 豊中市の概況

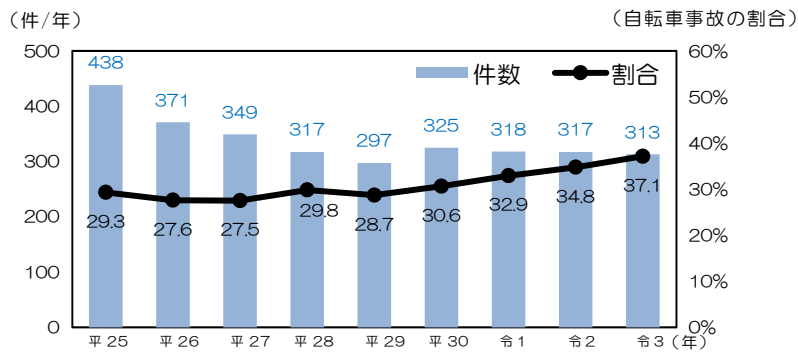
- 北東部は丘陵、中部は段丘、南部は平野の地形
- 人口約40万人
- 住居系市街地が市域に広く分布。西部及び南部に工業系市街地が分布

2 豊中市における自転車の利用状況



豊中市の代表交通手段分担率（パーソントリップ調査）

出典：第15回豊中市地域公共交通協議会資料（令和6年(2024年)1月19日開催）豊中市



豊中市の自転車関連事故件数と全交通事故に占める割合の推移

出典：豊中の交通事故 「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会（豊中市・豊中警察署・豊中南警察署）

3 現状と課題の整理

現状

- 自転車利用が多く、南部の方が自転車の日常利用が多い。
- 代表交通手段における自転車の分担率は約2割である。
- 自転車関連事故件数は、年間で300件程度である。
- 全交通事故に占める自転車関連事故の割合は、3割以上を占める。

課題

- 暮らしにおける自転車の利便性の向上（自転車ネットワークの構築）
- 自転車関連事故の削減に向けた歩行者及び自転車の安全性の向上
 - ・自転車通行環境の整備
 - ・駅周辺部や南部地域の生活道路における安全性の向上
- 自転車利用のルールの遵守とマナーの向上（車道左側通行、歩道上の歩行者優先、生活道路での秩序ある走行）
- 隣接自治体からの自転車ネットワーク路線との接続

第4章 自転車ネットワーク整備の方向性

1 めざすべき将来像

●テーマ（将来像）

すべての道路利用者が、
安全で快適に通行できる道路環境の実現

●コンセプト（基本理念）

自転車の、安全で快適かつ便利な利用環境の整備とともに、通行ルールの遵守を促し秩序ある交通環境の確保をはかる。

2 整備の方向性

（1）幹線道路等における広域的な線的整備

幹線道路等において、自動車と自転車を構造的・視覚的に分離した自転車通行空間または自転車の通行位置・方向を示す路面表示などの整備を行います。

（2）生活道路における面的整備

自転車利用者が多い南部地域や駅周辺においては、地区内の道路状況や自転車関連事故発生状況等を踏まえながら、生活道路を含めた面的なネットワーク整備と併せ、効果的な交通安全対策の計画が必要です。

（3）試験施工を参考とした整備

東豊中線、阪急西側北線・阪急東側線における試験施工の効果検証及びアンケート調査の結果を参考に整備を行います。



試験施工（東豊中線）



試験施工（阪急東側線）

参考：「自転車通行空間の整備効果について

(<https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/doro/jitensya.html>)」

第5章 幹線道路等における広域的な線的整備

1 自転車ネットワーク路線の選定

●ネットワーク路線選定の視点

視点1	自転車通行空間が整備されている路線※
視点2	自転車と共に、歩行者及び自動車の交通量も多い路線
視点3	自転車利用が多い駅、集客施設等の周辺の路線
視点4	自転車関連事故が多い路線
視点5	小学校の周辺や通学路、中学・高校生の自転車通学路
視点6	隣接する自治体の自転車ネットワークに接続する路線
視点7	自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

※豊中市が試験施工（平成27～28年度）として実施した路線、及び大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（平成28年度）に基づく路線のこと

○視点1～7の路線を重ね合わせた結果、下図に示すような自転車ネットワークが形成されます。

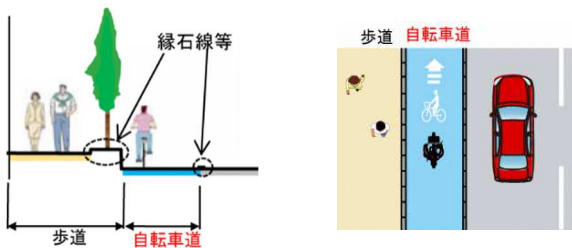
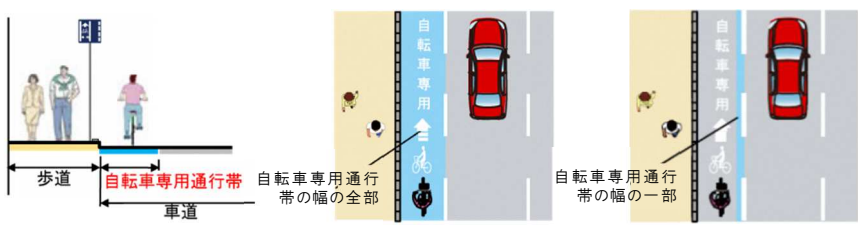

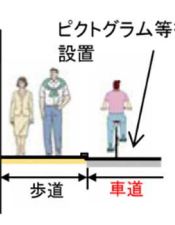







自転車ネットワーク路線の選定結果

2 ガイドラインにおける自転車通行環境の整備形態

自転車通行空間の整備形態は、

- ①縁石等により歩道や車道と物理的に分離した「自転車道」
 - ②白線や路面着色により、歩道や車道と視覚的に分離した「自転車専用通行帯」
 - ③車道の左側端に自転車の通行位置を明示した「車道混在」
- の3種類があります。※

整備形態	整備形態と選定基準	整備事例
自転車道	 <p>幅員2.0m以上で「一方通行」を基本とします。 選定基準：自動車の速度50km/h超</p>	 <p>自転車道の例（高槻市）</p>
自転車専用通行帯	 <p>幅員1.5m以上で「自転車専用通行帯」の規制とともに連続した帯状の路面着色を基本とします。 選定基準：自転車道、車道混在以外</p>	 <p>自転車専用通行帯の例(さいたま市)</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]   </p> <p>[車線内の対策]  </p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]  </p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>「車道の左側端」に自転車が通行すべき位置を矢羽根等の路面表示で表示し、同じ車線内で自転車とクルマの共存を図る形態で、「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）」に基づき、矢羽根は10m間隔、「自転車+矢印」のピクトグラムは30m間隔で設置することを基本とします。 選定基準：自動車の速度が40km/h以下、かつ交通量が4,000台以下</p>	 <p>車道混在の例（豊中市）</p>

※街渠や側溝などによって通行に支障が出ないように考慮して、自転車の通行位置を明示します。

3 豊中市の整備形態

ガイドラインでは、道路の状況により選定基準による整備形態が困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合は、自転車道から自転車専用通行帯もしくは車道混在、自転車専用通行帯から車道混在での整備が可能となっております。

当市においても道路状況により早期の整備を推進し、効果発現させるため「車道混在型」を基本とし整備を進めます。



豊中市における整備形態

※市道の自転車専用通行帯での整備については、今後協議等により変更となる可能性があります。



車道混在型の整備状況(府道 伊丹豊中線)



車道混在型の通行状況(阪急東側線)

4 誘導及び注意喚起の整備

- 「左側通行」、「逆走禁止」および「駐車禁止」など、状況に応じて安全確保のために必要な内容の注意喚起看板を設置します。



注意喚起看板の例(豊中市)

5 整備の優先順位の考え方

- 各個別路線に詳細な優先順位を付けるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮して優先度を設定し、関係機関と調整を図りながら、整備を進めます。
- 市道神崎刀根山線については、10か年で整備を進めます。
- 市有施設の大規模な再整備等がある場合は、利用者の増加が見込まれるため、早期の整備を進めていくものとします。
- 国道及び府道は、市域の骨格をなしており、早期の整備を求めていくものとします。

【優先度の設定方法】

「自転車ネットワーク路線選定の視点」の中で、項目の重要度や数値基準等を設定し、優先度のグループ分けを行いました。特に自転車関連事故の削減に重点を置き、各視点を組み合わせて以下の考え方で優先度を設定しています。

●優先度設定における基準設定

項目1：自転車交通量が多い（700台以上/12h）路線

項目2：歩行者交通量が多い（600人以上/12h）路線

項目3：自転車事故が多いとして抽出された路線

項目4：小学校の通学路と重複する路線

●優先度グループ分け

1. 短期計画路線

優先順位の高い路線について、10か年計画（令和6年度（2024年度）から令和15年度（2033年度）まで）で整備を予定しています。

2. 長期計画路線

整備の対象とした市道から短期計画路線と神崎刀根山線を除いた路線で、短期計画路線の整備後に検討を行います。

3. 別途検討路線

道路構造や交通状況等から、交通管理者協議により、自転車通行空間の整備を行うと交通への影響があると判断した場合（一方通行区間など）は、注意喚起等の看板設置など、別途安全対策等の検討を行います。また、現道のない都市計画道路等については、事業着手の際に設置の検討を行います。

●自転車ネットワーク路線（見直し後）

路線種別	延長	路線名
整備済み路線	約16km	阪急西側庄内線、(都)穂積菰江線ほか
うち試験施工による整備済み路線	約3km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線
短期計画路線	約18km	平塚熊野田線、曾根箕面線ほか
長期計画路線	約27km	上野新田線ほか
別途検討路線	約2km	東豊中線（銀座通り）ほか
小計	約62km	
主要幹線	約9km	神崎刀根山線
小計	約9km	
合計	約72km	

（参考）

路線種別	延長	路線名
主要幹線 (別扱い)	国道	約11km 国道176号、国道479号ほか
	府道	約35km 旧大阪中央環状線ほか
	うち一部整備済み路線	約9km 豊中亀岡線、伊丹豊中線ほか
合計	約46km	

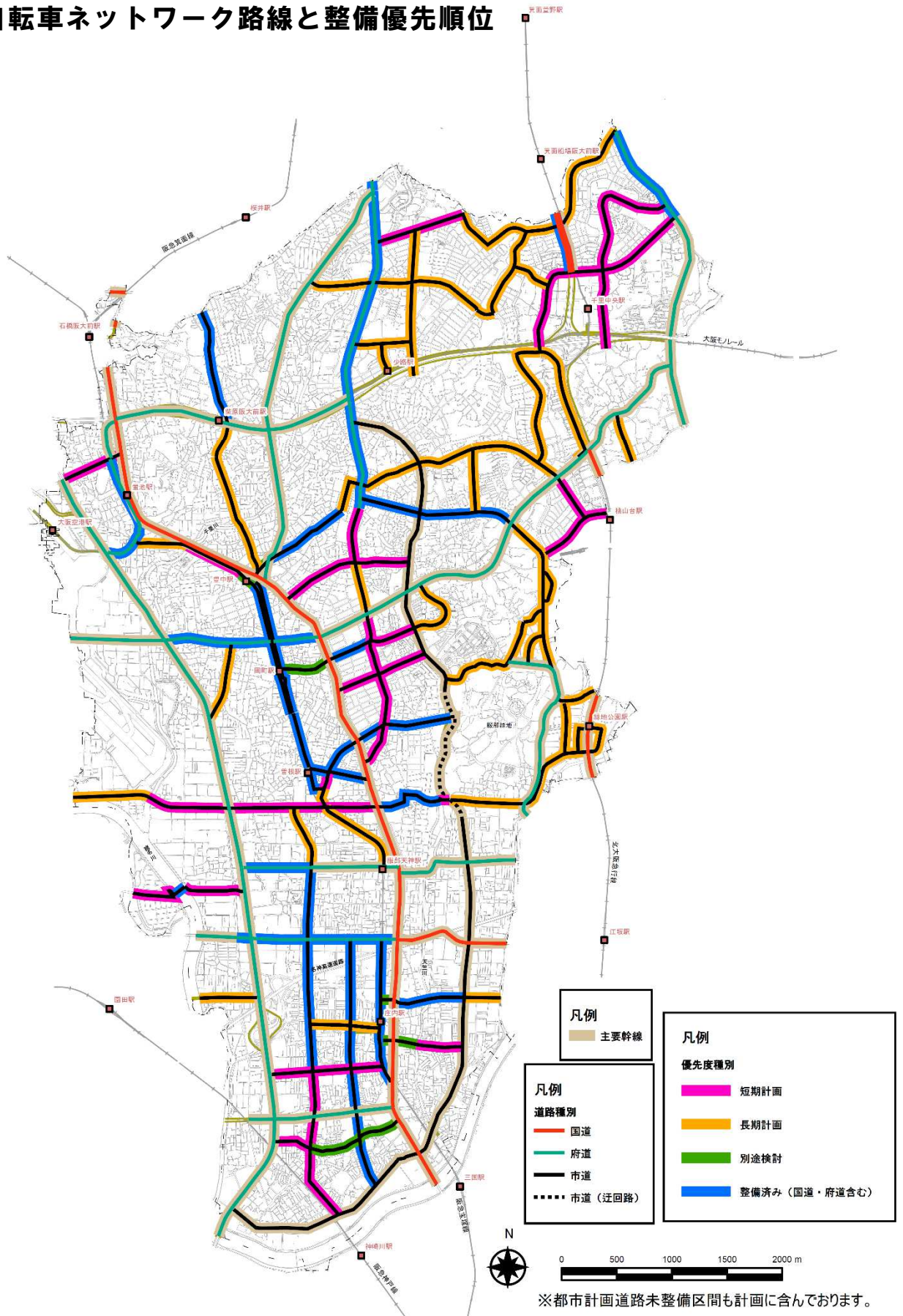
※整備済み路線の延長は令和5年度末の予定延長です。

※延長は四捨五入しており端数を調整していないため、小計と合計は一致しない場合があります。

※国道および府道は、大阪府が大阪府の計画に基づいて整備を進めています。

6 優先順位の設定

自転車ネットワーク路線と整備優先順位



第6章

生活道路における面的整備

1 自転車通行環境の整備形態の種類と方針

- 自転車利用者や通学路における安全性の向上など、安全確保上、自転車の車道左側通行の徹底が必要です。中でも、駅や商業施設を擁するような市街地においては、地域内の生活道路を利用する自転車が多く見られ、それらが特定の道路ではなく面的に広がっているため、一定のエリアを対象とした面的整備が必要です。
- 自転車及び自動車のドライバーに自転車の車道左側通行を「見える化」するために、車道上への「矢印+自転車マーク」等の設置を基本とした安全対策が考えられます。



生活道路の例(吹田市)



生活道路の例(金沢市)

2 誘導及び注意喚起

自転車の車道左側通行の徹底や、事故が懸念される交差点における一時停止の徹底など、安全で快適な自転車通行環境の整備を進める観点から、看板等の設置による交通安全対策が必要です。




逆走禁止(豊中市)



自転車止まれ(豊中市)





豊中市自転車ネットワーク計画 令和6年（2024年） 月

発行：豊中市都市基盤部基盤整備課
住所：〒561-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号
TEL：06-6858-2886/FAX：06-6854-0492
ホームページ <http://www.city.toyonaka.osaka.jp/>
E-mail douro_keikaku@city.toyonaka.osaka.jp

