

大東市自転車ネットワーク計画

令和7年3月

大東市

目 次

1. 計画策定の背景と目的	P 2
2. 対象エリアの設定	P 2
3. 自転車通行空間整備	P 3
3-1. 整備形態と選定	P 3
3-2. 自転車ネットワーク路線の選定	P 4
3-3. 整備の優先順位の考え方	P 5
3-4. 自転車ネットワーク路線	P 5

1. 計画策定の背景と目的

自転車は買い物や通勤・通学など身近な移動手段として多くの人に利用されており、また、健康志向の高まりや環境に配慮した生活様式の普及等を背景に幅広い年齢層が活用している乗り物です。

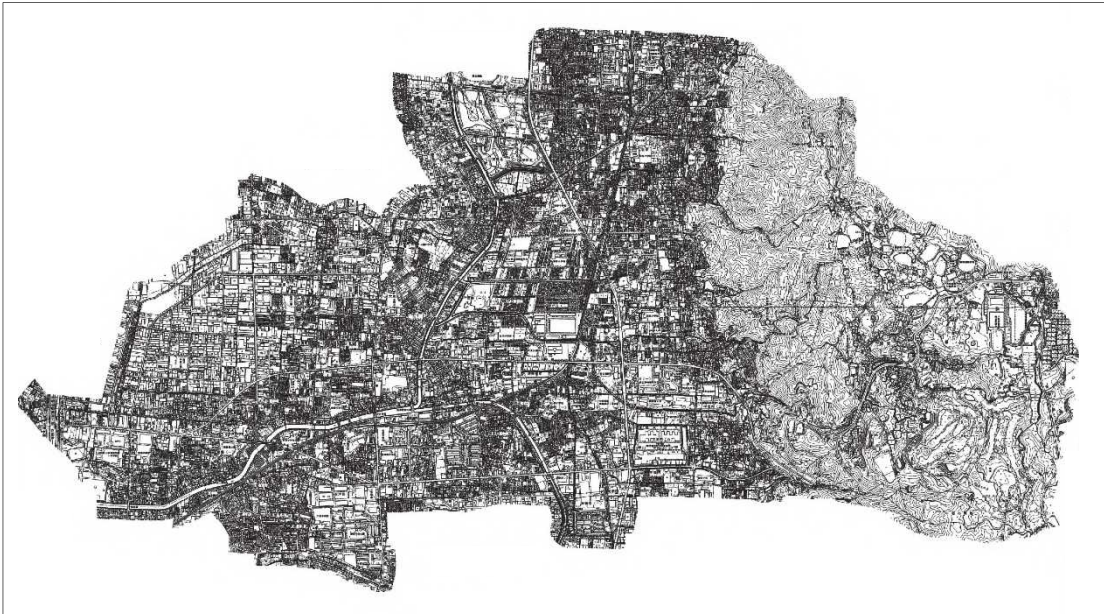
一方で、自転車が安全・快適に走行できる道路空間の不足、交通ルールの認識不足やマナーの問題により、交通事故全体に占める自転車事故の割合は増加傾向にあり、こうした背景を踏まえ、国や府において自転車に関する施策が推進されています。

本市におきましても、自転車の走行空間を明確にすることで、歩行者と自転車、自転車と自動車の分離を進め、歩行者や自転車利用者等すべての人が安全・安心に通行できる道路環境の実現を目的として「大東市自転車ネットワーク計画」を策定するものです。

2. 対象エリアの設定

東の生駒山系を除き、中部から西部にかけて平坦な地形であることから、市域の広い範囲で自転車利用が多い状況にあります。

対象エリアは、東部山地部を除く市内全域とします。



3. 自転車通行空間整備

3-1. 整備形態の選定

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、快適性の向上の観点から、下図のとおり国のガイドラインを参考に路線毎の交通状況や道路状況を踏まえ、自転車通行空間の整備形態の考え方を基本に選定します。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	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

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図1 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合 歩道 自転車道 (自動車の) 車道 着色あり 着色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合 歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合 歩道 車道 矢羽根型路面表示等を設置 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路

図2 基本的な整備形態(イメージ)

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(R6.6 国土交通省・警察庁)

ただし、国のガイドラインにおいて、道路の状況により選定基準による整備形態が当面困難で、かつ車道通行している自転車利用者、今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させ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。

併せて、自転車に対して「左側通行」、「並進禁止」や自動車に対して「駐車禁止」などを徹底させるために、図3のように通行ルールの周知など安全対策を実施します。

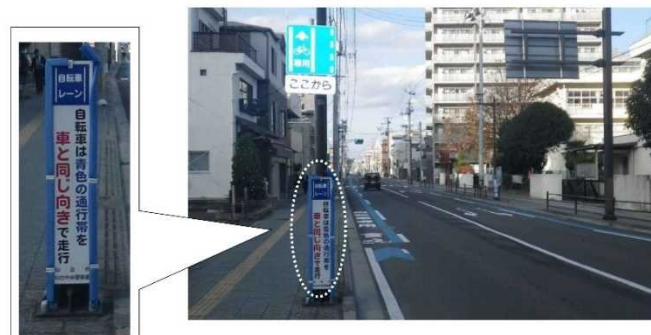


図3 通行ルールを示す看板を設置している事例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(R6.6 国土交通省・警察庁)

3-2. 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、国のガイドラインに示す選定項目を参考に、既存の道路や計画中の道路のうち下記の路線選定の考え方をもとに自転車ネットワーク路線を選定します。

- 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う公共交通施設、地域の核となる商業施設と主な居住地区等を結ぶ路線
- 新設道路（拡幅含む）
- 広域避難場所（寺川住宅地域・朋来住宅地域・深北緑地・大東中央公園）へのアクセスとなる路線
- その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

3-3. 整備の優先順位の考え方

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。

○通勤・通学などで自転車交通が集中する駅周辺道路

○国道・府道・他市道路との連続性を図る道路

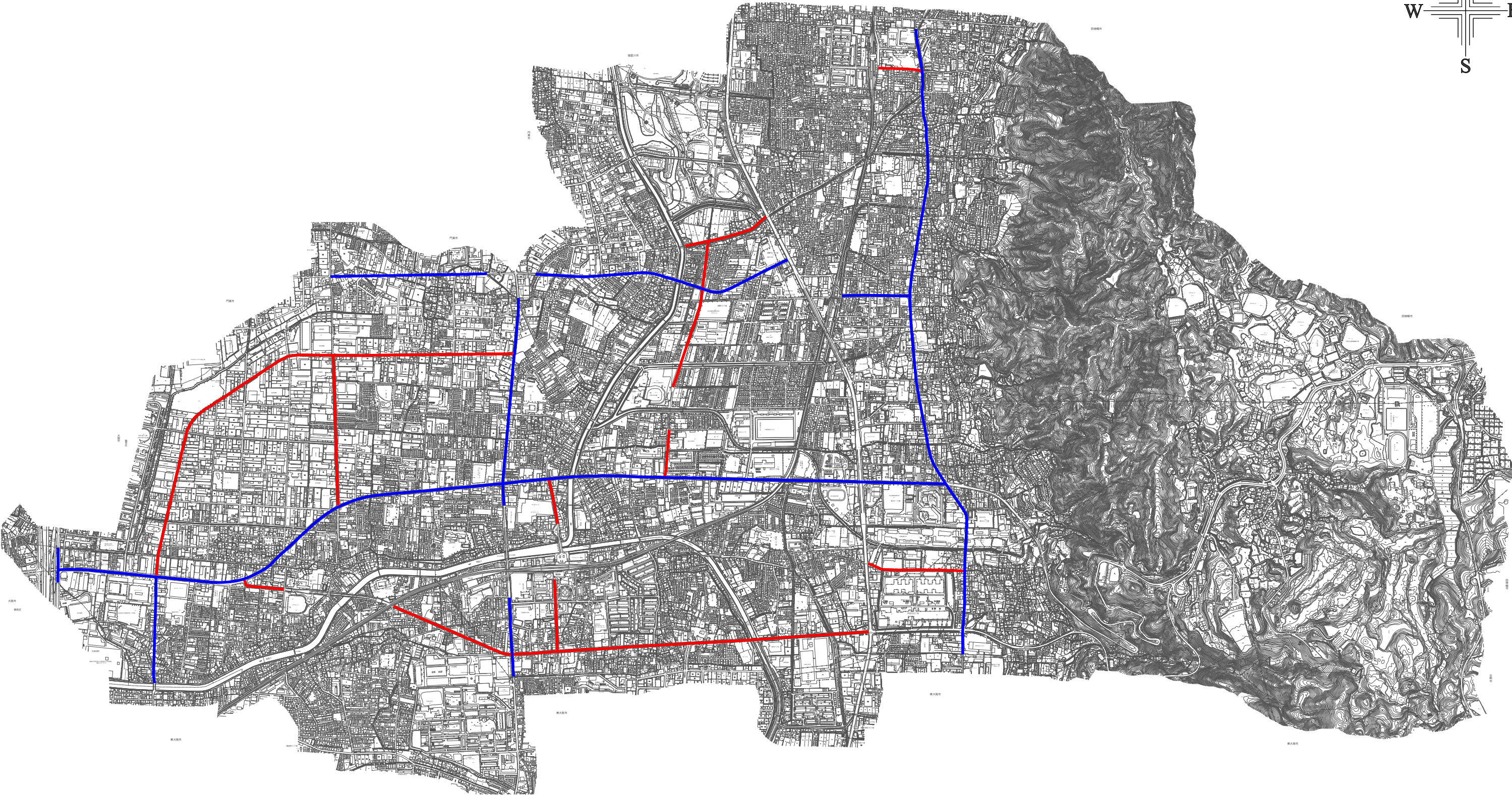
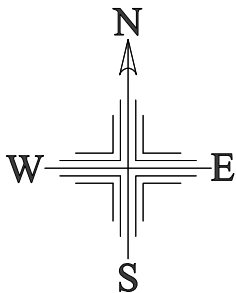
※国道及び府道は、市域の骨格をなしており、各道路管理者に整備を求めてまいります。

3-4. 自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線を次ページ「自転車ネットワーク路線図」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図



路線種別

- 府道
- 市道

■大東市自転車ネットワーク計画

発行・編集

大東市 都市経営部 都市政策課

〒574-8555 大阪府大東市谷川1丁目1番1号

TEL：072-872-2181（代表）

印刷物番号

06-97
