

第3回

茨木市自転車利用環境 整備計画協議会

説明資料【本編】

平成27年1月21日（水）

15:00～17:00

茨木市自転車利用環境整備計画 の策定に向けて

1. 協議会の追加と前回のおさらいについて
2. 駐輪環境 “とめる” について
3. 安全利用 “まもる” について
4. 利用促進 “つかう” について

1. 協議会の追加と 前回のおさらいについて

- 1. 協議会の追加開催の説明**
- 2. 前回のおさらい**

1. 協議会の追加開催の説明

1. 自転車を取り巻く現状と課題

- これまでの取組
- 茨木市の自転車利用の現状
- 課題のまとめ

第1回

2. 計画目標と基本方針

- 計画の目標
- 目標の実現に向けた基本方針

第2回

1. 協議会の追加開催について

3. 自転車利用環境整備に向けた取組

- 通行環境“はしる”に向けて …… 第2回
 - 駐輪環境“とめる”に向けて
 - 安全利用“まもる”に向けて
 - 利用促進“つかう”に向けて
- } 第3回（本日）

4. 自転車利用環境整備計画(案)の作成

- 整備計画(素案)の作成 …… ~~第3回~~ ⇒ 第4回
- パブリックコメントを踏まえた整備計画(案)の作成 …… ~~第4回~~ ⇒ 第5回

2. 前回のおさらい

■前回の議事

意見	対応
<ul style="list-style-type: none">・数値目標として、死亡事故「0件」を設定してはどうか。	<ul style="list-style-type: none">・死亡事故は年間の総数自体が少なく、施策の有効性を評価するための指標となりにくい。・そのため、基本理念の文言として追記した。
<ul style="list-style-type: none">・基本方針②で「歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離することで」とあるが、構造的には分離をしない自動車・自転車混在型の整備手法等がある。・そのため、「分離」を「明確に」という表現にしてはどうか。	<ul style="list-style-type: none">・文言の修正を行った。
<ul style="list-style-type: none">・自転車ネットワーク路線の設定について、駅周りをもう少しミクロな目線で考える必要がある。・例えば自転車ネットワーク路線と、駅近くの駐輪場とのアクセスについて検討してはどうか。	<ul style="list-style-type: none">・自転車ネットワーク路線と駐輪場を結ぶ生活道路等に対し、路面標示(自転車指導線等)の設置を検討する。 <p>※駐輪環境“とめる”の取組に詳細を記載</p>

2. 前回のおさらい

<基本理念>

自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗用中のルールやマナー向上等により、安全・安心で快適な自転車利用環境の創出を図るとともに、**死亡事故件数0**に向け自転車関連事故を減少させることで、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりを目指す。

<計画の範囲・期間>

計画範囲は全域を対象とする。

計画期間は10年とし、概ね5年後に施策の進捗を確認し、次の5年間で実施する施策について必要に応じて見直しを行う。

<計画目標>

【目標1】自転車の道路利用満足度の向上

(現況) 28.4% ⇒ (目標) 32.0%

【目標2】自転車関連事故の削減

(現況) 2.04件/千人 ⇒ (目標) 1.83件/千人

【目標3】放置自転車台数の削減

(現況) **829871**台 ⇒ (目標) **746784**台

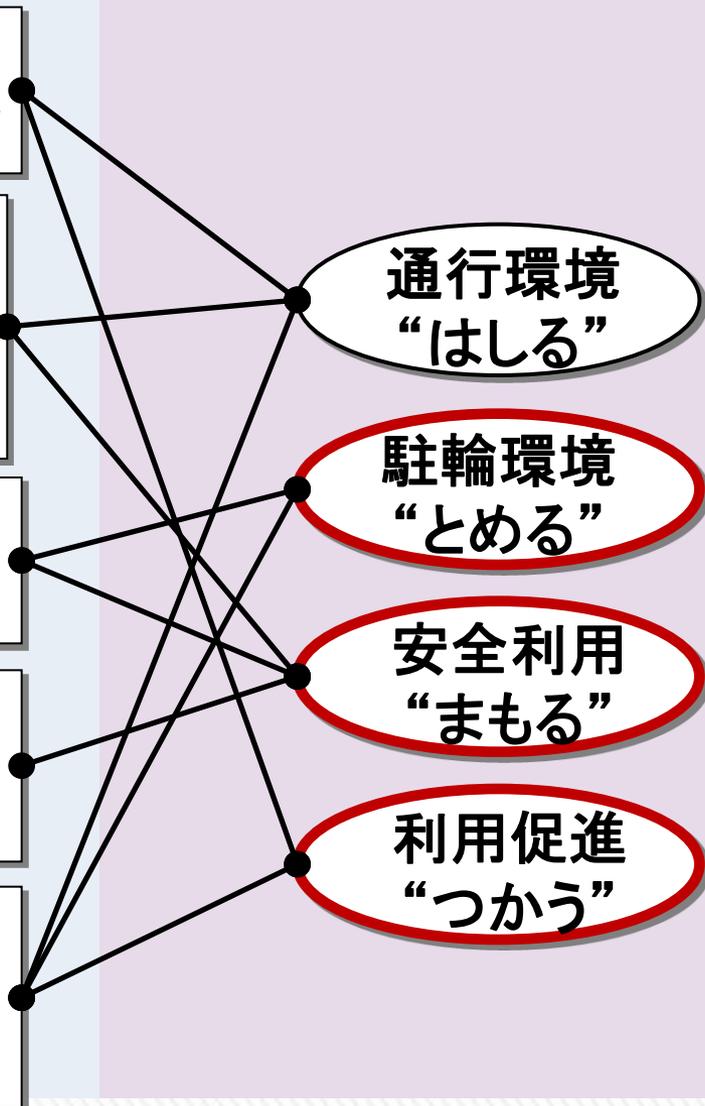
2. 前回のおさらい

<目標の実現に向けた基本方針・施策テーマ>

■基本方針

基本方針①	地域の課題やニーズに応じた自転車ネットワークを整備することにより、快適性・利便性の向上を図ります。
基本方針②	自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間を分離 明確 にすることで、自転車関連事故を防止し、安全な自転車利用環境の創出を図ります。
基本方針③	駐輪場の適正な配置により、便利で使いやすい駐輪環境の創出を図るとともに、駐輪マナーの啓発に努めます。
基本方針④	歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルールの周知徹底と利用マナーの啓発により、思いやりのある環境を目指します。
基本方針⑤	使いやすい自転車の利用環境を整備し、自転車利用を促進することで、市内の回遊性を高め、中心市街地や観光地の活性化を図ります。

■施策テーマ



2. 駐輪環境 “とめる” について

- 1. 駐輪環境に関する現状**
- 2. 駐輪環境に関する課題**
- 3. 課題に対する取組**

1. 駐輪環境に関する現状

茨木市の主要駅周辺における駐輪場整備状況と放置自転車の実態を調査した。

○駐輪場利用実態調査・放置自転車台数調査の実施

- 対象地域：①JR茨木駅
②阪急茨木市駅
③阪急総持寺駅
④モノレール・阪急南茨木駅
⑤モノレール沢良宜駅
⑥モノレール宇野辺駅

調査日：休日 平成26年9月7日(日)
平日 平成26年9月8日(月)

調査時間：1日3回

(朝8時～10時、昼11時～13時、夕16時～18時)



1. 駐輪環境に関する現状

■駐輪場利用実態調査の実施

主要駅(6カ所)における駐輪場の容量の合計は、市営が約19,200台、民営が、約7,200台となっており、特にJR茨木駅、阪急茨木市駅、モノレール・阪急南茨木駅が多くの割合を占める。

○対象駅周辺における駐輪場数・容量

対象駅	市営駐輪場				民営駐輪場			
	箇所数	駐輪場容量(台)			箇所数	駐輪場容量(台)		
		定期	一時	合計		定期	一時	合計
JR茨木駅	8	3,284	2,826	6,110	9	273	477	750
阪急茨木市駅	4	2,800	1,872	4,672	18	4,266	1,788	6,054
阪急総持寺駅	2	2,090	900	2,990	1	140	40	180
モノレール・阪急南茨木駅	2	2,500	1,950	4,450	2	0	120	120
モノレール沢良宜駅	1	210	270	480	0	0	0	0
モノレール宇野辺駅	1	380	100	480	1	0	90	90
合計	18	11,264	7,918	19,182	31	4,679	2,515	7,194

資料：H26年度駐輪場利用実態調査より

1. 駐輪環境に関する現状

■ 放置自転車台数調査の実施

駅周辺における各時間帯での放置自転車の最大台数の合計は、871台確認されている。駅単位で見ると、阪急茨木市駅が301台と最も多く、阪急総持寺駅、JR茨木駅においても100台を超える放置自転車が確認されている。

○ 放置自転車台数

対象駅	休日			平日			各駅のピーク時の台数
	朝	昼	夕	朝	昼	夕	
JR茨木駅	61	125	197	54	141	153	197
阪急茨木市駅	64	273	278	79	253	301	301
阪急総持寺駅	98	122	160	90	160	155	160
モルル・阪急南茨木駅	31	40	50	20	66	46	66
モルル沢良宜駅	14	43	82	19	24	30	82
モルル宇野辺駅	53	52	62	57	51	65	65
合計	321	655	829	319	695	750	871

資料：H26年度駐輪場利用実態調査より

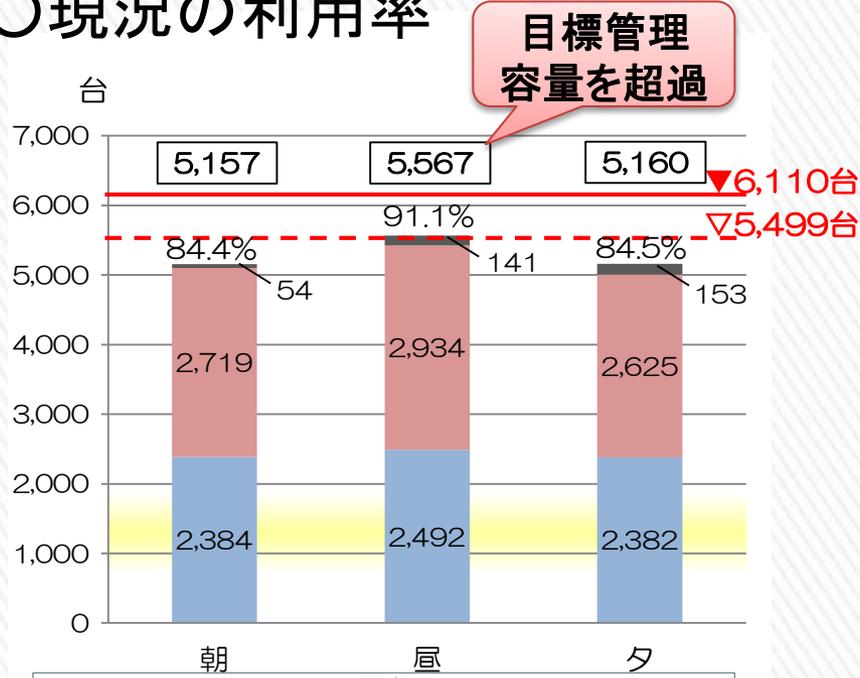
1. 駐輪環境に関する現状

■JR茨木駅における需給のバランス

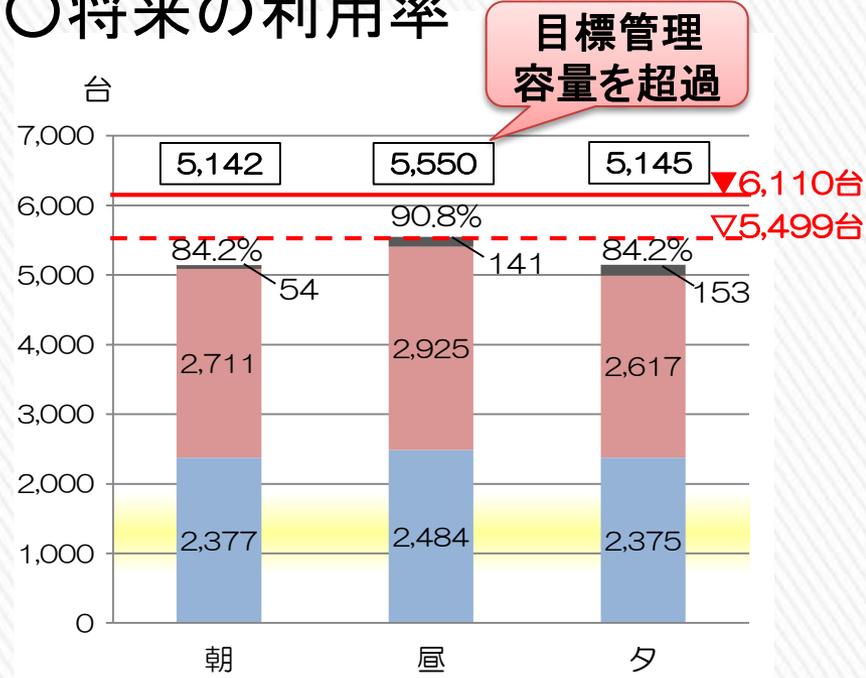
市営駐輪場は、現況・将来において平日昼の時間帯で駐輪需要が目標管理容量を超過している。

(目標管理容量: 駐輪可能な物理的容量に対し、1割の余裕をみて設定した容量)

○現況の利用率



○将来の利用率



凡例
■ : 定期利用台数
■ : 一時利用台数
■ : 放置自転車台数
▼ : 物理的容量
▽ : 目標管理容量
 : 合計利用台数

資料: H26年度駐輪場利用実態調査より
 市営駐輪場における平日の利用状況を整理
 ※将来数値は、H37推計人口をもとに算出

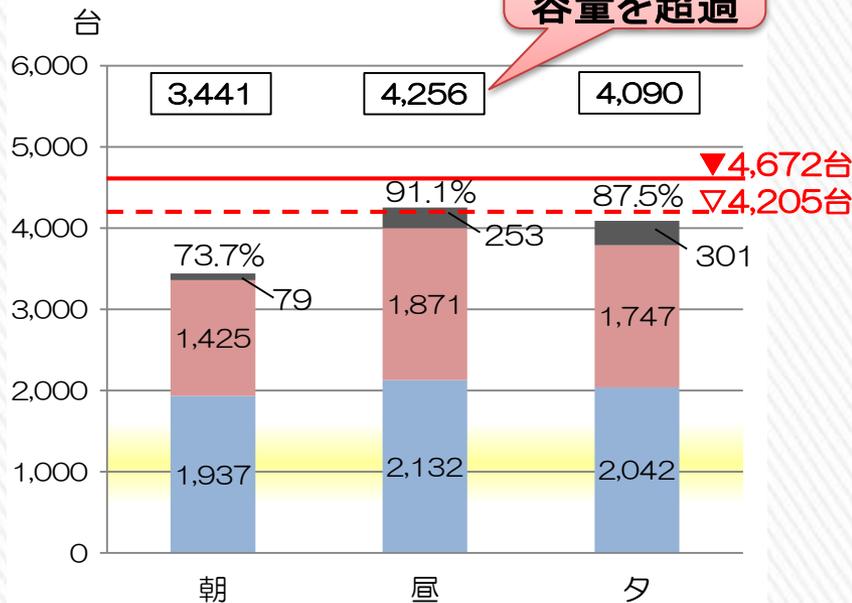
1. 駐輪環境に関する現状

■ 阪急茨木市駅における需給のバランス

市営駐輪場は、ピークであった平日昼の時間帯に駐輪需要が目標管理容量を超過している。なお、将来的には駐輪需要は減少傾向にあり、定期利用、一時利用を合計した需給バランスは、満足している。

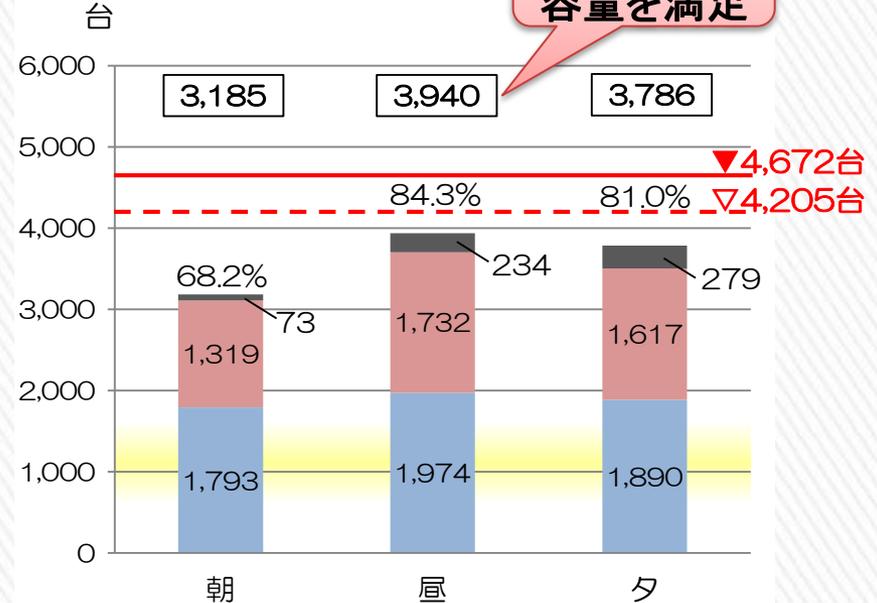
○ 現況の利用率

目標管理容量を超過



○ 将来の利用率

目標管理容量を満足



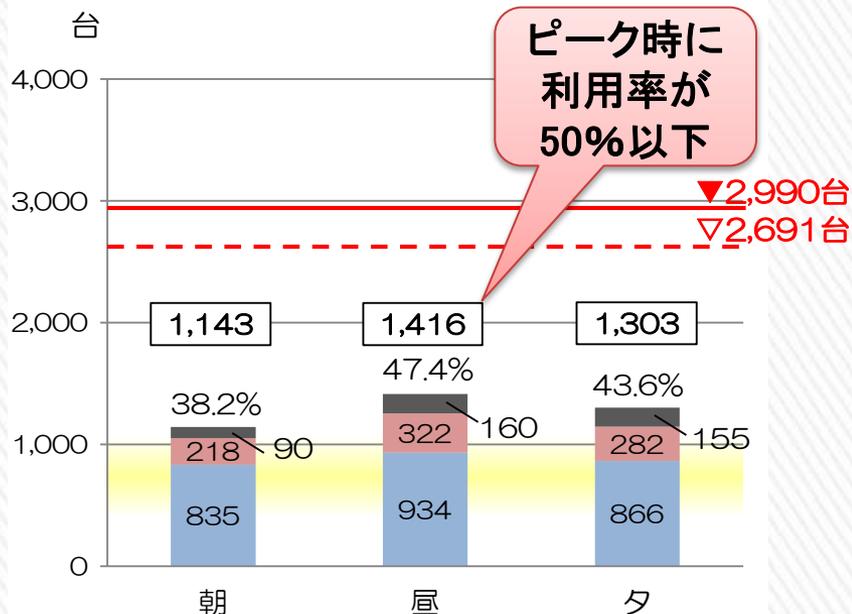
資料：H26年度駐輪場利用実態調査より
市営駐輪場における平日の利用状況を整理
※将来数値は、H37推計人口をもとに算出

1. 駐輪環境に関する現状

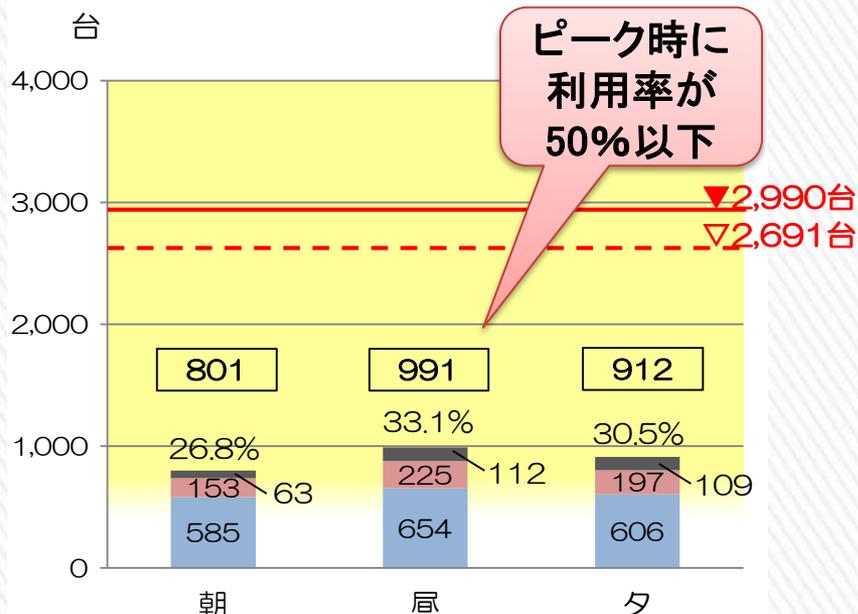
■ 阪急総持寺駅における需給のバランス

市営駐輪場は、現況において駐輪場の利用率がピーク時で50%程度と余裕がある中、将来においては(仮称)JR総持寺駅の開業の影響を受け、今以上に市営駐輪場の容量に余裕が生まれる。

○ 現況の利用率



○ 将来の利用率



- 凡例
- : 定期利用台数
 - : 一時利用台数
 - : 放置自転車台数
 - ▼ : 物理的容量
 - ▼ : 目標管理容量
 - : 合計利用台数

資料: H26年度駐輪場利用実態調査より
市営駐輪場における平日の利用状況を整理
※将来数値は、H37推計人口をもとに算出

2. 駐輪環境に関する課題

■ 駐輪環境に関する課題

課題1: JR茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営駐輪場で容量超過している施設がある。

■ 容量を超過している市営駐輪場

○ JR茨木駅

- ・西駅前町自転車駐車場
- ・JR茨木西口駐車場
- ・松ヶ本町自転車駐車場

○ 阪急茨木市駅

- ・双葉町自転車駐車場

課題2: JR茨木駅において現況・将来で目標管理容量を超過している。

課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。

3. 課題に対する取組

■ 駐輪環境“とめる”の課題に対し実施する取組

課題	実施する取組
課題1: JR茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営駐輪場で容量超過している施設がある	取組1-1: 駐輪満車時における他の市営駐輪場への誘導
	取組1-2: 利用状況に応じた料金体系の見直し
	取組1-3: 民間事業者(鉄道事業者等)の既存駐輪場の有効活用
課題2: JR茨木駅において現況・将来で目標管理容量を超過	取組2: 自転車の共同利用による自転車総数の抑制
課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が	取組3-1: 民間事業者(商店街等)と連携した放置自転車対策の実施
	取組3-2: 放置自転車撤去活動の継続的な実施
	取組3-3: 放置自転車に対する啓発の徹底
	取組3-4: 自転車を放置しにくくする工夫
	取組3-5: 放置自転車が多い箇所を対象に路上駐輪場を増設
	取組3-6: 駐輪場へ誘導するための路面標示等の設置

3. 課題に対する取組

【課題1: JR茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営駐輪場で容量超過している施設がある】に対する取組

■取組1-1: 駐輪場の満車時における他の市営駐輪場への誘導

- ・SNS※を活用し、満車情報と代替施設情報を提供する。
- ・自転車駐輪マップを作成・配布し、満車時の代替施設の情報を提供する。

○SNSによる満車・代替駐車

場情報(イメージ)

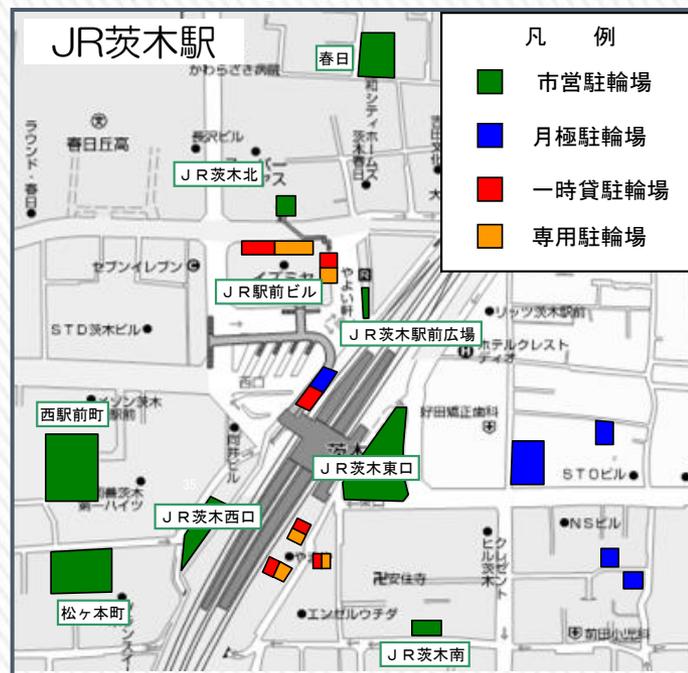


[茨木市駐輪場情報]

○月○日(○)
×時×分時点

△△自転車駐車場は大変混雑しております。
□□自転車駐車場をご利用ください。

○自転車駐輪マップ(イメージ)



※SNS: ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略で、インターネットを活用したサービスである。ツイッター、フェイスブックが知られている。利用希望者への情報提供は、事前登録を行ってもらうことで、パソコンやスマートフォン等に連絡される仕組みである。

3. 課題に対する取組

【課題1:JR茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営駐輪場で容量超過している施設がある】に対する取組

■取組1-2:利用状況に応じた料金体系の見直し

- ・駐輪場の料金体系を見直すことで、容量を超過している市営駐輪場の利用者を分散させる。

■取組1-3:民間事業者(鉄道利用者等)の既存駐輪場の有効活用

- ・容量を超過している市営駐輪場の代替施設として、駅周辺の利用率の低い民営駐輪場を活用し、利用者を分散させる。

3. 課題に対する取組

【課題2: JR茨木駅において現況・将来で目標管理容量を超過している】に対する取組

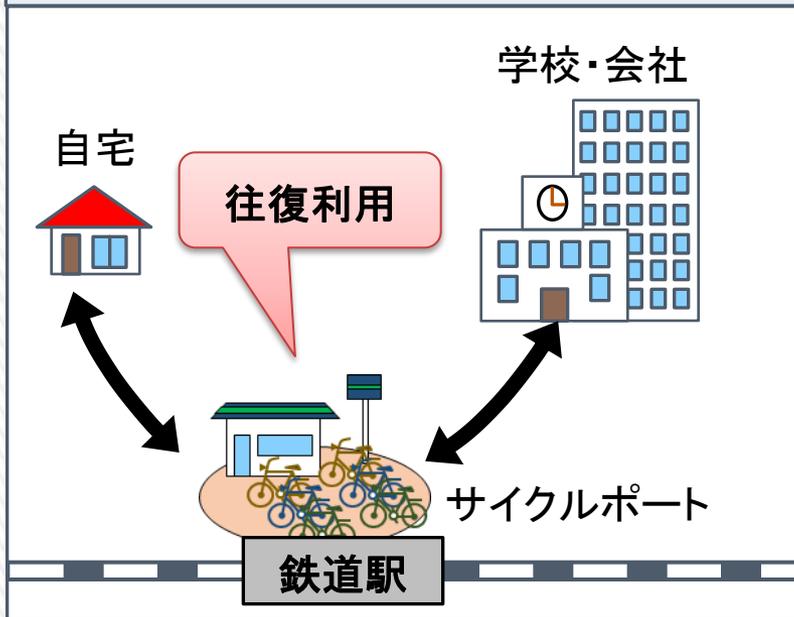
■取組2: 自転車の共同利用による自転車総数の抑制

・レンタサイクルやコミュニティサイクルを導入し、利用形態の転換(共同利用)を図ることで駐輪場利用総数を抑制する。

○レンタサイクル、コミュニティサイクルとは・・・

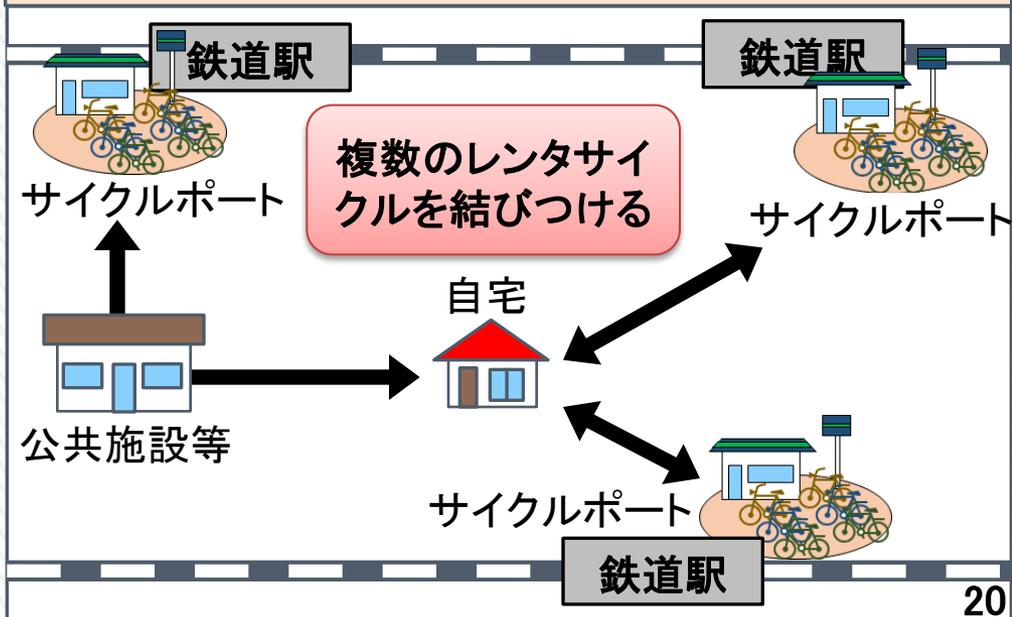
レンタサイクル

鉄道駅隣接のサイクルポート(1カ所)を中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム



コミュニティサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム



3. 課題に対する取組

【課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。】に対する取組

■取組3-1: 民間事業者(商店街等)と連携した放置自転車対策の実施

- ・駐輪ポイント制等、駐輪場利用者に魅力的な仕組みを構築し、放置自転車の減少を図る。

○他都市の導入事例

自転車駐輪場で、利用回数に応じてポイントを付与する制度が導入されており、ポイントをためると駐輪無料券が発行される。商業施設の利用者などの路上への放置自転車を減らし、交通環境の改善に役立てられている。

1回100円で駐輪するごとに、1ポイントを付ける。5ポイントをためると飲食店等で使える無料券などの特典がもらえる。

事例: 東京都江東区

3. 課題に対する取組

【課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。】に対する取組

■取組3-2: 放置自転車撤去活動の継続的な実施

- ・阪急茨木市駅を含めた市内各駅において、駅前放置禁止区域内の撤去活動を継続的に実施し、放置自転車の減少を図る。

○撤去活動の様子



写真: 茨木市

■取組3-3: 放置自転車に対する啓発の徹底

- ・地域の市民団体や地元商店街などとの連携・協力により、自転車利用者や市民に対し、チラシ等の配布による放置自転車防止に関する啓発・指導を行う。

○啓発活動の様子



写真: 茨木市

3. 課題に対する取組

【課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。】に対する取組

■取組3-4: 自転車を放置しにくくする工夫

- ・路上に自転車を止めにくくする対策を講じることで、放置自転車の減少を目指す。

○路面標示



○路面標示(児童の絵) ○標識



○ポストコーン等



○看板



3. 課題に対する取組

【課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。】に対する取組

■取組3-5: 放置自転車が多い箇所を対象に路上駐輪場を増設

- ・幅員に余裕のある路上において路上駐輪場を整備することで、駐輪台数の不足の解消を目指す。

○路上駐輪場



写真: 茨木市の事例

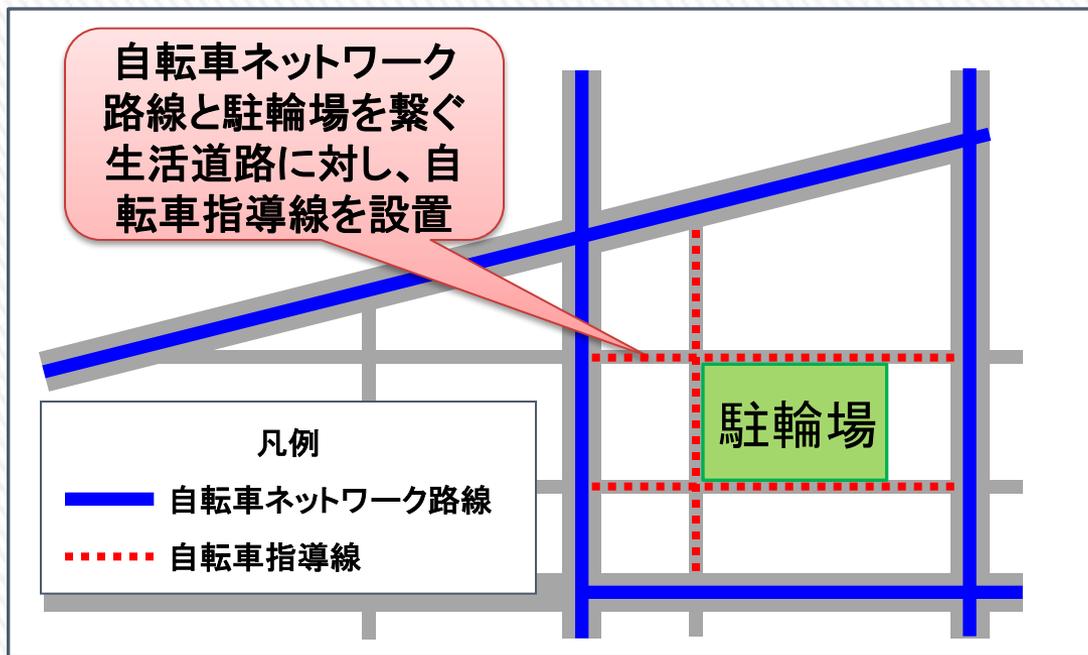
3. 課題に対する取組

【課題3: 阪急茨木市駅周辺等において、放置自転車が多い。】に対する取組

■取組3-6: 駐輪場へ誘導するための路面標示等の設置

- ・自転車利用者が、駐輪場へスムーズに移動できるよう、自転車ネットワーク路線と駐輪場を結ぶ生活道路等に対し、案内標識や路面標示（自転車指導線）を設置する。

○自転車指導線設置イメージ



○自転車指導線



写真: 京都府綾部市の事例

4. その他の取組

■取組：官民連携、協力による新たな市営駐輪場の整備

- ・JR茨木駅、阪急茨木市駅周辺地域再整備において新たな市営駐輪場の整備に取り組む。

■取組：官民協同による駐輪マネジメントの実施

- ・市と民間事業者が駐輪場の運営や放置自転車対策に関する意見交換の場を設けることを検討する。

■取組：現況・将来の需給バランスを考慮した施設の有効利用

- ・利用率の低い市営駐輪場では、サイクルポートを設置するなど施設の有効利用を図る。

3. 安全利用 “まもる” について

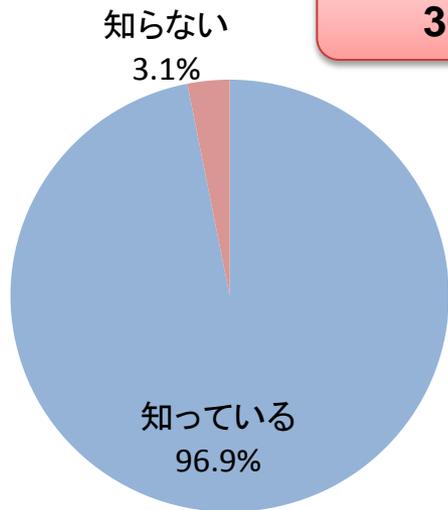
- 1. 安全利用に関する現状**
- 2. 安全利用に関する課題**
- 3. 課題に対する取組**

1. 安全利用に関する現状

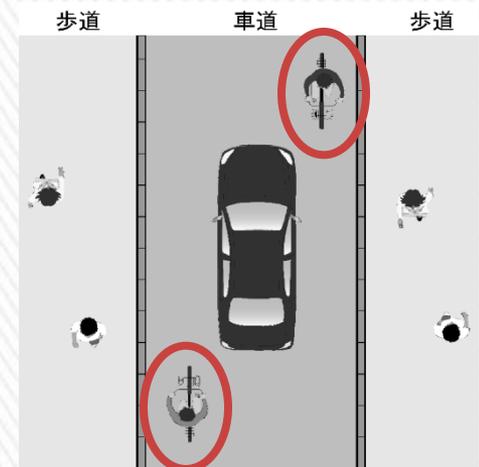
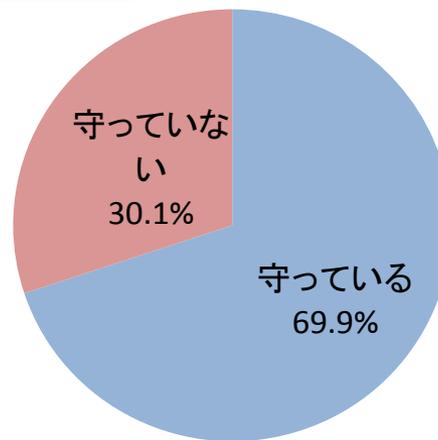
■ 自転車通行ルール①の認知度と遵守率

自転車通行ルール①は96.9%、②については97.3%の回答者が把握している。ルール③は77.0%とルール①、②と比べ認知度が劣っている。いずれのルールも、約3割の回答者が守っていない。

○自転車通行ルール① 原則、自転車は車道を通行する。

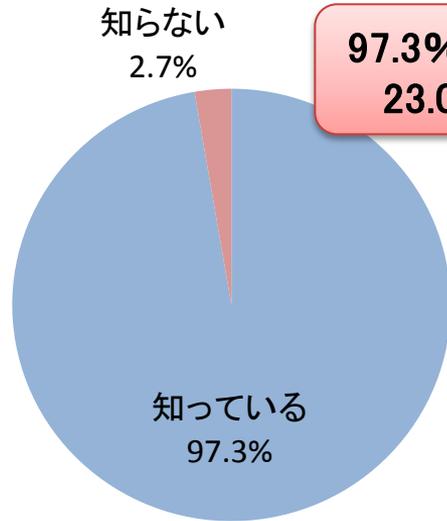


96.9%が把握しているが、
30.1%が守っていない

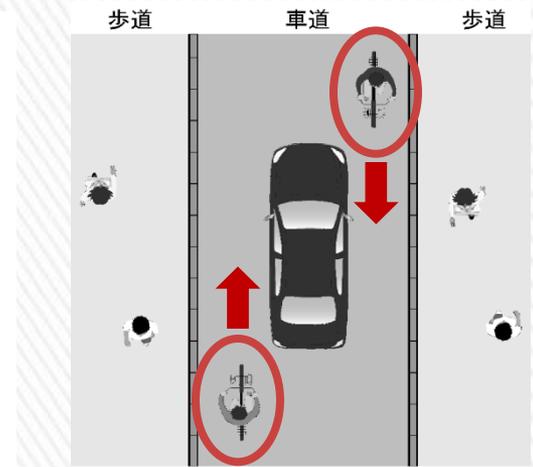
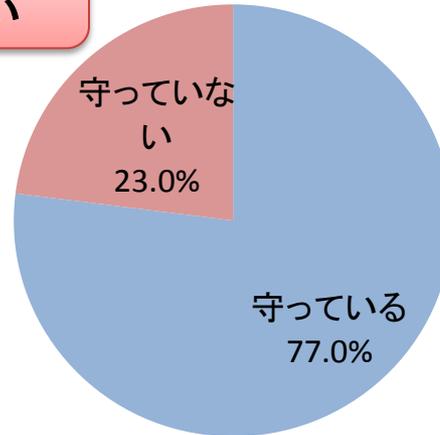


1. 安全利用に関する現状

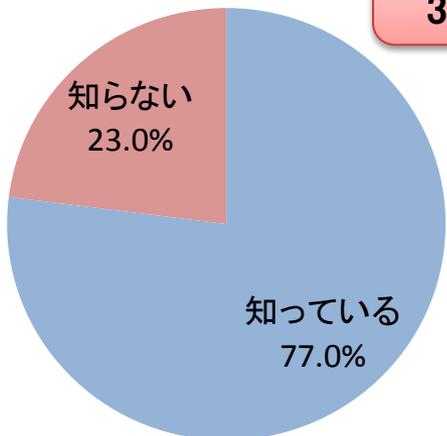
○自転車通行ルール② 自転車は車道の左側を走行する。



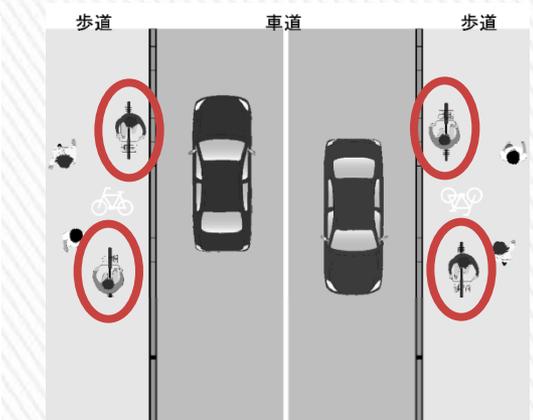
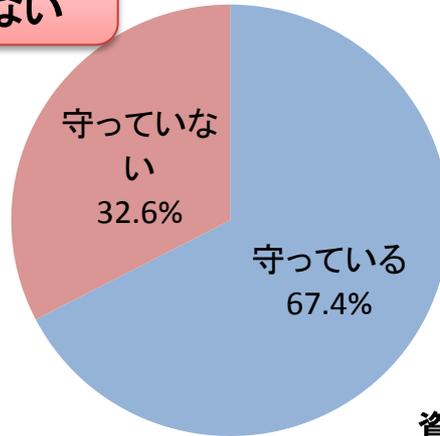
97.3%が把握しているが、
23.0%が守っていない



○自転車通行ルール③ 歩道を通行する自転車は、車道よりを徐行する。



77.0%が把握しているが、
32.6%が守っていない

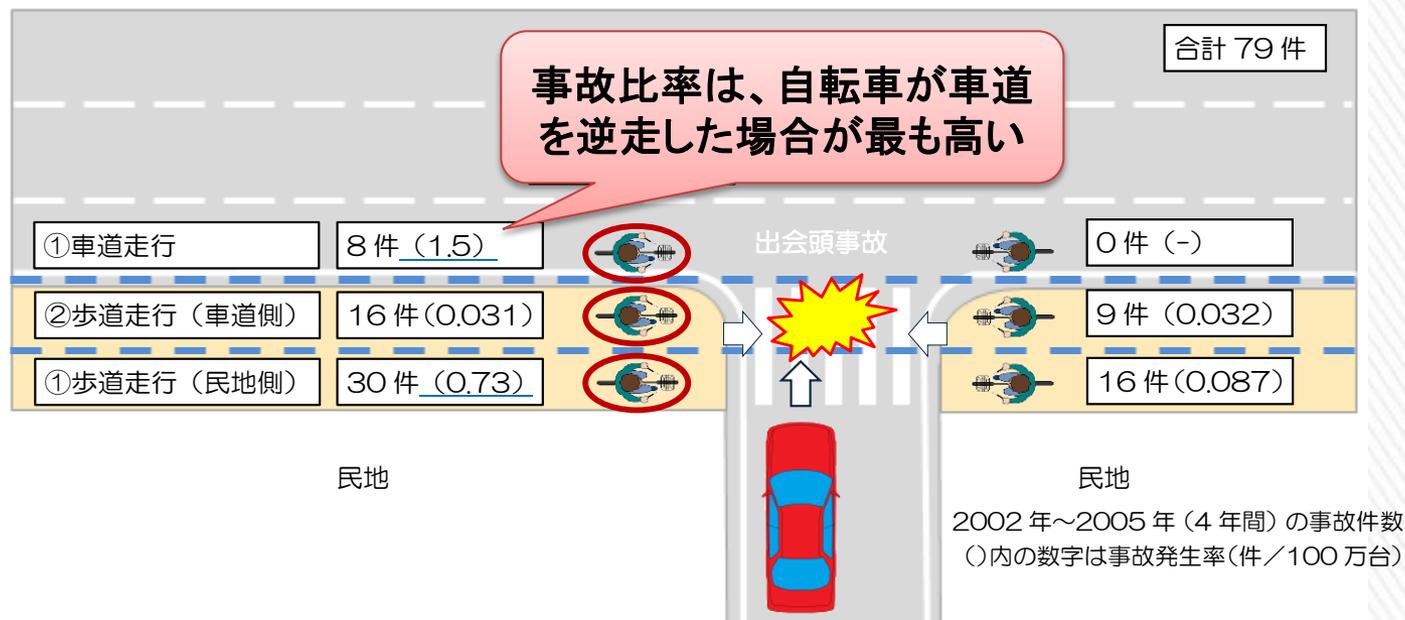


1. 安全利用に関する現状

■ 自転車通行ルール遵守の重要性

自転車関連事故の割合は、出会頭の事故が大部分を占めており、一般的には車道を逆走する自転車や歩道の民地側を通行する自転車は事故に合う確率が高い。このことから、正しい自転車通行ルールを理解し、遵守することが重要である。

○ 交差点流入時の出会頭事故比率



資料:「自転車走行環境整備の現状と課題 自転車事故発生状況と交差点対策に着目して」、国土技術政策総合研究所論文(松本幸司 2009)

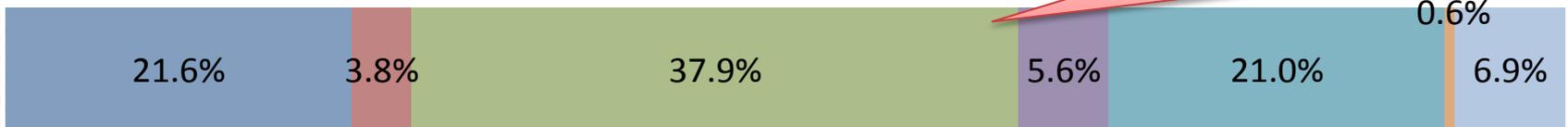
1. 安全利用に関する現状

■ 自転車通行ルールを守らない理由

自転車通行ルールを守っていない主な理由として、「車道を走行すると車両と接触する危険があるから」や「ルールについて知らなかったから」が挙げられる。このことから、自転車通行ルールを遵守することでの安全性や、自転車通行ルールに関する知識が正しく認知されていないといえる。

○ 自転車通行ルールを守らない理由

「車道を走行すると車両と接触する危険があるから」が最も高い



- ルールについて知らなかったから
- どこを通行してよいのかわからないから
- 車道を走行すると車両と接触する危険があるから
- 車道の端は、側溝や排水口による段差があるので走りにくいから
- 路上駐輪が多くて車道を通行しにくいから
- 車道を走行する自転車をあまり見かけないから
- その他

1. 安全利用に関する現状

■ 自転車通行ルールの遵守に向けて必要な取組

自転車通行ルール遵守に向けて必要な取組について、「交通ルールの取り締まりを強化」が有効と考える人が最も多く、次いで教育や広報活動が必要という意見が多い。

○ 自転車通行ルールの遵守に向けて必要な取組



- ルール案内チラシ・ポスターによる広報
- 自転車交通ルールの教育を充実させる
- 交通ルールの取り締まりを強化する
- 自転車を免許制にする
- その他
- 無回答

広報・教育・取り締まりを必要とする意見の割合が大きい

2. 安全利用に関する課題

■安全利用に関する課題

課題1：自転車通行ルールを遵守することでの安全性や、自転車通行ルールに関する知識が正しく認知されていないことから、個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守意識の醸成を図ることが必要である。

課題2：自転車に対する指導取締りや街頭での指導啓発活動などの取組が必要である。

3. 課題に対する取組

■安全利用“まもる”の課題に対し実施する取組

課題		実施する取組	
課題1:	自転車通行ルールを遵守することでの安全性や、自転車通行ルールに関する知識が正しく認知されていないことから、個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である。	取組1-1:	自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底
		取組1-2:	ルール遵守に向けたインセンティブの付加
		取組1-3:	自転車事故に対するリスク対策の周知
課題2:	自転車に対する指導取締りや街頭での指導啓発活動などの取組が必要である。	取組2-1:	自転車利用者に対する指導・取締の充実
		取組2-2:	啓発活動の担い手の育成

3. 課題に対する取組

【課題1:個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である】に対する取組

■取組1-1:自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底

- ・自転車通行ルールを示す看板の設置
- ・啓発活動の充実(ポスター公募・掲示、チラシ配布、ワークショップの実施)
- ・一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実
- ・ルール、マナーに関するイベントの充実

○自転車通行ルールを示す看板の設置



3. 課題に対する取組

【課題1:個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である】に対する取組

■取組1-1:自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底

○啓発活動の実施



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

○一般市民・学生・高齢者を対象に安全教育の実施



写真:茨木市 高齢者の交通安全講習会

○ルール、マナーに関するイベントの実施



写真:茨木市 高校生の自転車通学運転免許証講習会



3. 課題に対する取組

【課題1:個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である】に対する取組

■取組1-2:ルール遵守に向けたインセンティブの付加

・学生を対象にした自転車通学運転免許証制度の充実

【平成25年度より実施】

(目的) 高校生の交通安全意識の向上

(講習会内容)

講義

自転車利用者に対する
ルールの周知等



学科試験

交通法規などに関する
学科試験



実技試験

自転車の正しい走行等
の実技試験

合格者に免許証を交付



氏名		平成〇〇年〇〇月〇〇日生
学校名	大阪府	高等学校
交付	平成	年 月 日
免許証交付日から本校在籍の期間有効		写真貼付
免許の条件等	自転車の安全な走行を遵守すること	
大阪府 高等学校 「交通事故をなくす運動」茨木市推進本部 (茨木市・茨木警察署・茨木交通安全協会) 茨木ドライビングスクール		自転車運転免許証

備考		
以下の違反事項に抵触し、加算点数が10点を超えた場合、自転車通学を一定期間停止することができる。		
加0点	違反事項	
2点	信号無視	携帯電話使用走行
	一時不停止	二人乗り走行
	歩行者通行妨害	ヘッドホン使用走行
	無灯火走行	スピード超過
	傘さし走行	並進走行
	整備不良	車道の逆走
	重大な過失のある走行	
ただし上記に定める以外の重大な違反行為があった場合は、加算点数にかかわらず自転車の通学を停止させることができる		

3. 課題に対する取組

【課題1:個々の交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である】に対する取組

■取組1-3:自転車事故に対するリスク対策の周知

○自転車保険加入の推奨(TSマーク等)

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)
	
(3.0×5 cm)	(3.5×5 cm)

▼傷害補償内容

種別	死亡若しくは重度後遺障害 (1～4級)	入院(15日以上)
青色TSマーク	30万円	1万円
赤色TSマーク	100万円	10万円

出典:公益財団法人 日本交通管理技術協会

○ヘルメット着用の必要性の周知

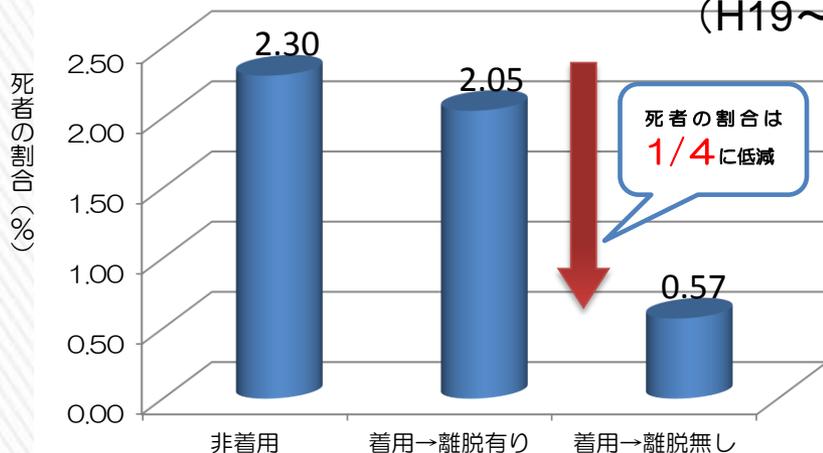
▼道路交通法の改正

児童・幼児(13歳未満の者)を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。

出典:大阪府警HP

▼ヘルメット着用状態別死者の割合

(H19～25年)



参考データ:イタルダインフォメーション交通事故分析レポート No.97(特集自転車事故被害軽減にヘルメット!!)

3. 課題に対する取組

【課題2: 自転車に対する指導取締りや街頭での指導啓発活動などの取組が必要である】に対する取組

■取組2-1: 自転車利用者に対する指導・取締の充実

- ・通勤・通学時間帯などに警察官が中心となった自転車の指導・取締を実施する。

○自転車に対する指導・取締りの実施



■取組2-2: 啓発活動の担い手の育成

- ・社会に貢献することを望んでいる高齢者の方々を中心に、啓発活動の担い手を募る。

4. 利用促進 “つかう” について

- 1. 利用に関する現状**
- 2. 利用に関する課題**
- 3. 課題に対する取組**

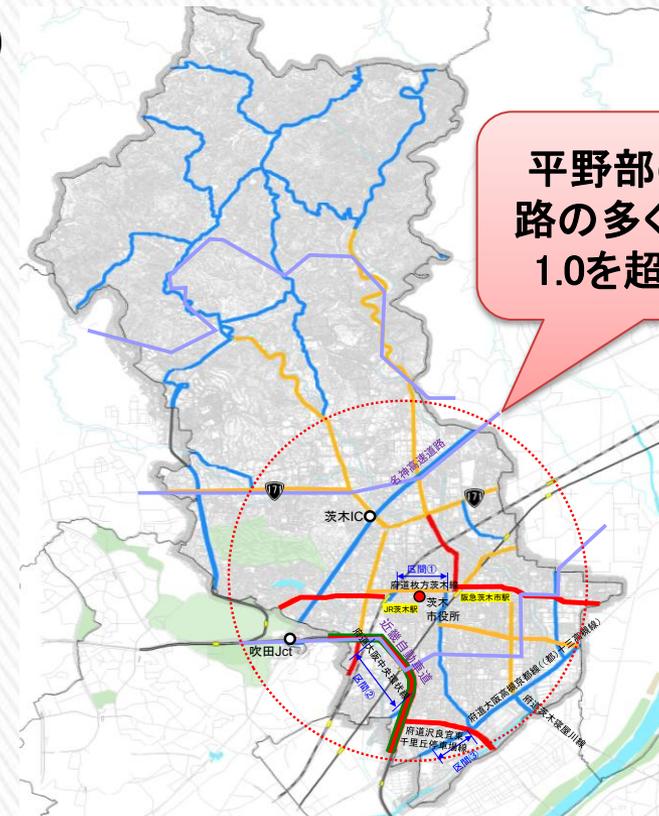
1. 利用に関する現状

■交通の状況(道路の混雑度)

平野部においては混雑度が1.0以上(ピーク時は混雑)の路線が多数存在し、休日は局所的に渋滞が発生している箇所がある。

○混雑度(H22道路交通センサス)

混雑度	交通状況の推定
1.00未満 —	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00~1.25 —	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75 —	ピーク時間のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態。
1.75以上 —	慢性的混雑状態。

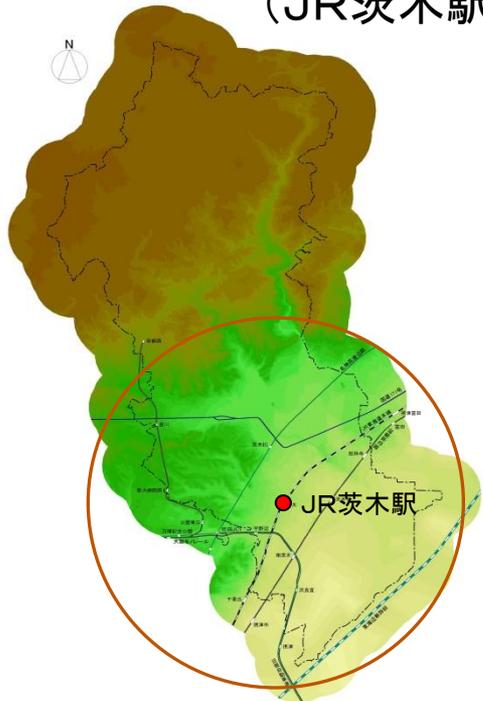


1. 利用に関する現状

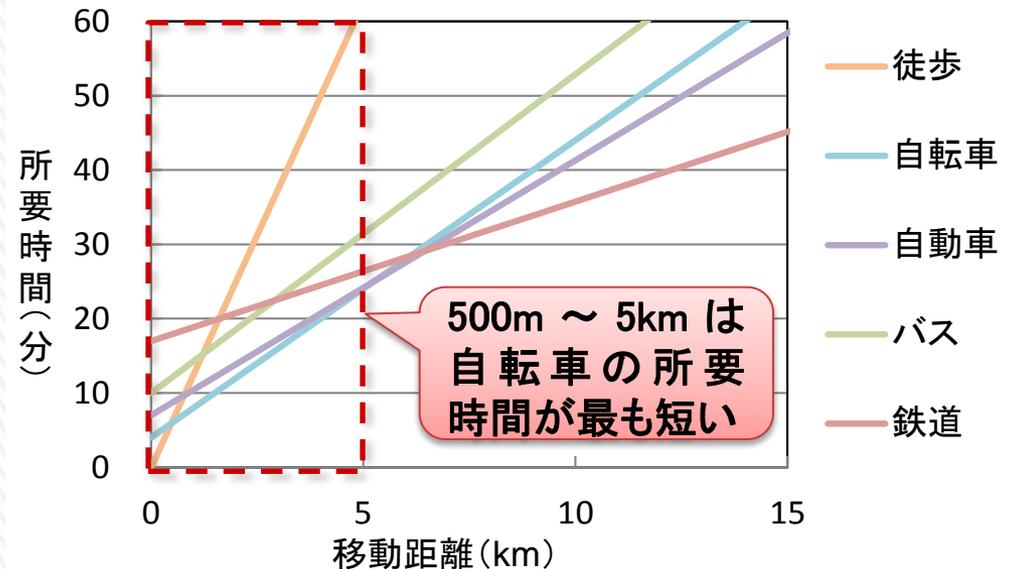
■ 利便性の高い駅端末交通

JR茨木駅から半径5キロの範囲は、高低差が少ない平野が広がっている。500m～5kmの範囲において移動時間が最も短い交通手段は自転車であり、駅端末交通手段として利便性が高い。

○ 駅からの5キロ圏域 (JR茨木駅)



○ 交通手段別の移動距離と所要時間



2. 利用に関する課題

■ 利用促進に関する課題

課題1: 観光施設への自転車の積極的な利用を図っていく上で、サイクリングコースの設置や、周遊ルート等の情報の提示が不足している。

課題2: 市内移動における利便性向上のため、自動車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換(電車・バス＋自転車等)が必要である。

3. 課題に対する取組

■ 利用促進“つかう”の課題に対し実施する取組

課題		実施する取組	
課題1:	観光施設への自転車の積極的な利用を図っていく上で、サイクリングコースの設置や、周遊ルート等の情報の提示が不足している。	取組1-1:	自転車通行マップの作成
		取組1-2:	自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討
課題2:	市内移動における利便性向上のため、自転車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換（電車・バス＋自転車等）が必要である。	取組2-1:	レンタサイクル、コミュニティサイクル導入の検討
		取組2-2:	モビリティマネジメントによる自転車利用促進

3. 課題に対する取組

【課題1:観光施設への自転車の積極的な利用を図っていく上で、サイクリングコースの設置や、周遊ルート等の情報の提示が不足している】に対する取組

■取組1-1:自転車通行マップの作成

- ・観光施設への自転車の積極的な活用ができるまちの案内情報を載せた自転車通行マップを提供する。

○自転車通行マップの作成・配布



出典:おおさか自転車マップづくりの会HP

3. 課題に対する取組

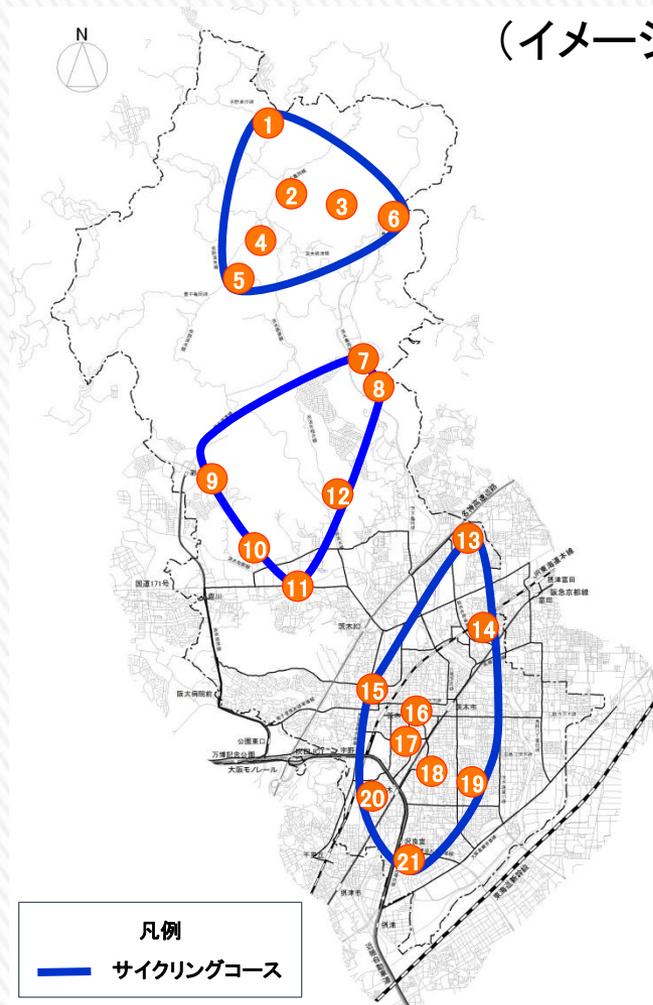
【課題1: 観光施設への自転車の積極的な利用を図っていく上で、サイクリングコースの設置や、周遊ルート等の情報の提示が不足している】に対する取組

■取組1-2: 自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討

・茨木市に来訪する観光客などの自転車利用を促進するため、自転車利用による主要施設までの到達時間を提示する看板の設置や、北部の観光地の回遊を支援するサイクリングコースの設置を検討する。

○サイクリングコース

(イメージ)



(施設例)

- | |
|---------------|
| ① 絶海国師隠棲地 |
| ② 竹炭工房音羽窯 |
| ③ 竜王山 |
| ④ 忍頂寺スポーツ公園 |
| ⑤ 竹内洪ガラス工房 |
| ⑥ 竜仙の滝 |
| ⑦ 神峯山大門寺 |
| ⑧ 安威川ダム |
| ⑨ 彩都あさぎ公園 |
| ⑩ 川端康成旧家跡 |
| ⑪ 郡山宿本陣(樺の本陣) |
| ⑫ 真龍寺 |
| ⑬ 太田茶臼山古墳 |
| ⑭ 補陀洛山総持寺 |
| ⑮ 春日神社 |
| ⑯ 茨木神社 |
| ⑰ 茨木童子貌見橋碑 |
| ⑱ 元茨木川緑地 |
| ⑲ 若園公園「バラ園」 |
| ⑳ 蓮花寺 |
| ㉑ 元茨木川緑地梅林 |

3. 課題に対する取組

【課題2:ビジネス等の市内移動における利便性向上のため、自動車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換(電車・バス+自転車 等)が必要である。】に対する取組

■取組2-1:レンタサイクル、コミュニティサイクル導入の検討

- ・レンタサイクル事業の導入の検討を行う。
- ・複数のサイクルポート間で相互利用可能なコミュニティサイクルの導入を行う。
- ・バスや鉄道との一体利用を促進するため、レンタサイクル貸出場所に運行情報など他の交通モードの情報を提供する。

○レンタサイクル、コミュニティサイクルの導入

○レンタサイクル貸出場所での公共交通運行情報の提供



出典:堺市自転車利用環境計画



出典:さかいコミュニティサイクルHP

3. 課題に対する取組

【課題2:ビジネス等の市内移動における利便性向上のため、自動車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換(電車・バス+自転車 等)が必要である。】
に対する取組

■取組2-2:モビリティマネジメント※による自転車 利用促進

- ・ノーマイカーデーの実施に合わせ、レンタサイクルやコミュニティサイクルの利用を促進する動機付けを行うためのパンフレットを配布し、交通手段の利用転換を促す。

※モビリティ・マネジメントは、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適切に利用する状態」へと少しずつ自発的に変えていく取り組みのことです。



普段、自動車で茨木市内を営業しているAさん



パンフレット



ノーマイカーデーだし、レンタサイクルやコミュニティサイクルもいいかも…

第4回協議会について

□ 次回の主要議題

□ 次回の主要議題

1. 自転車を取り巻く現状と課題

- これまでの取組
- 茨木市の自転車利用の現状
- 課題のまとめ

第1回

2. 計画目標と基本方針

- 計画の目標
- 目標の実現に向けた基本方針

第2回

□ 次回の主要議題

3. 自転車利用環境整備に向けた取組

- 通行環境“はしる”に向けて …… 第2回
 - 駐輪環境“とめる”に向けて
 - 安全利用“まもる”に向けて
 - 利用促進“つかう”に向けて
- } 第3回（本日）

4. 自転車利用環境整備計画(案)の作成

- 整備計画(素案)の作成 …… ~~第3回~~ ⇒ **第4回**
- パブリックコメントを踏まえた整備計画(案)の作成 …… ~~第4回~~ ⇒ **第5回**

□ 茨木市自転車利用環境整備計画（素案）

目次

第1章 はじめに

第1節 背景と目的

第2節 茨木市の概況

第3節 計画期間（目標年次）

第4節 対象区域

第5節 計画の構成

第6節 計画の位置付け

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

第1節 自転車を取り巻く社会情勢

第2節 茨木市におけるこれまでの取組

第3節 自転車交通のルール・マナー

第3章 計画の目標と基本方針

第1節 基本理念

第2節 計画の目標（数値目標）

第3節 目標の実現に向けた基本方針

第4節 施策テーマ

第5節 施策体系

第4章 自転車利用環境整備に向けた取組

第1節 通行環境“はしる”について

第2節 駐輪環境“とめる”について

第3節 安全利用“まもる”について

第4節 利用促進“つかう”について

第5章 計画の推進に向けて

第1節 進行管理

第2節 推進体制

<資料編>

用語集

計画策定体制

策定経過

協議会要綱・名簿

□ 計画の策定状況と今後の予定について

7月	ヒアリング調査の実施
8月	8/13(水) 第1回協議会
9月	駐車場・駐輪場の利用実態調査の実施 高校生アンケート調査の実施
10月	
11月	11/21(金) 第2回協議会
12月	
1月	1/21(水) 第3回協議会
2月	2/13(金) 第4回協議会 (次回) 2/20(金)～ パブリックコメントの実施
3月	3/24(火) 第5回協議会 茨木市自転車利用環境整備計画の策定