

茨木市自転車利用環境整備計画 (案)

平成 27 年 3 月

茨 木 市

目 次

<本編>

第1章 はじめに	1
1-1 計画の構成	2
1-2 背景と目的	3
1-3 茨木市の概況.....	3
1-3-1 地勢・土地利用状況.....	3
1-3-2 主要施設の立地状況.....	4
1-3-3 人口.....	4
1-4 計画期間（目標年次）	5
1-5 対象区域	5
1-6 計画の位置付け.....	6
 第2章 自転車を取り巻く現状と課題.....	7
2-1 自転車を取り巻く社会情勢と茨木市の現状	8
2-1-1 自転車利用のメリット	8
2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向	10
2-1-3 自転車関連事故の状況.....	11
2-1-4 自転車利用の状況	16
2-1-5 自転車通行空間に関する現状	19
2-1-6 自転車駐車環境に関する現状	26
2-1-7 交通ルール・マナーに関する現状	34
2-1-8 その他自転車利用に関する現状	39
2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理	43
2-3 茨木市におけるこれまでの主な取組.....	44
2-3-1 自転車通行空間の整備.....	44
2-3-2 放置自転車対策	45
2-3-3 交通安全教室・啓発活動の実施	46
 第3章 計画の目標と基本方針.....	47
3-1 基本理念	48
3-2 計画の目標（数値目標）	49
3-3 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱.....	50
3-4 施策体系	51

第4章 自転車利用環境整備に向けた取組	52
4-1 自転車ネットワーク路線の選定.....	53
4-2 通行環境“はしる”について	67
〔テーマ1〕自転車ネットワーク路線の整備.....	67
〔テーマ2〕自転車ネットワーク路線以外の安全対策.....	71
4-3 自転車駐車環境“とめる”について.....	72
〔テーマ3〕JR 茨木駅・阪急茨木市駅付近の自転車駐車場の効率的な活用.....	72
〔テーマ4〕JR 茨木駅における自転車駐車需要の抑制.....	74
〔テーマ5〕阪急茨木市駅周辺等の放置自転車対策の展開.....	75
4-4 安全利用“まもる”について	78
〔テーマ6〕ルール周知、マナー向上、リスク対策.....	78
〔テーマ7〕自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施.....	82
4-5 利用促進“つかう”について	83
〔テーマ8〕茨木市民や来訪者に対する自転車利用環境の向上.....	83
〔テーマ9〕自動車利用から公共交通機関等への転換.....	85
第5章 計画の推進に向けて.....	86
5-1 進行管理	87
5-2 推進体制	87
5-3 実施スケジュール.....	87

＜参考資料＞

参考資料1（用語集）.....	資料 1
参考資料2（自転車交通のルール）.....	資料 6
参考資料3（策定経過）.....	資料 14
参考資料4（協議会規則・名簿）.....	資料 16

本文中、※印を付している語句については、参考資料1にて用語解説を行っています



第1章 はじめに

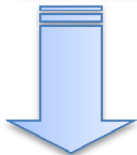




第1章 はじめに

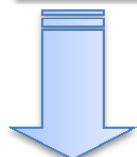
1-1 計画の構成

第1章 はじめに (P. 1)



- ・ 計画策定の背景と目的、茨木市の概況、計画期間、対象区域、計画の位置付け等諸条件について整理しています。

第2章 自転車を取り巻く現状と課題 (P. 7)



- ・ わが国における自転車を取り巻く現状を整理したうえで、本市が抱える自転車利用環境の現状と課題について整理しています。

第3章 計画の目標と基本方針 (P. 47)



- ・ 本市の自転車利用環境を向上させていくために基本理念を掲げ、計画目標と5つの基本方針を設定し、それらを達成するため、取組に向けた4つの柱を設定しています。

＜取組に向けた4つの柱＞



第4章 自転車利用環境整備に向けた取組 (P. 52)



- ・ 本市の自転車利用環境を向上するため、計画の目標実現に向けた4つの柱ごとに具体的な取組内容について整理しています。

第5章 計画の推進に向けて (P. 86)

- ・ 計画の推進に向けての進行管理や推進体制を整理しています。



1-2 背景と目的

自転車は、通勤、通学、買物等の日常生活における身近な移動手段であり、クリーンでエネルギー効率が高く、手軽に健康維持が図れ、災害時にも燃料の必要のない移動手段として利用できるなどの優れた特徴から、本市においても、多くの人々の移動手段として定着している乗り物です。その一方で、自転車が「車両」であるとの意識が低く、自転車事故や交通ルールの違反・マナーの欠如が多発しているといった問題が顕在化しています。

本市では他都市と比較して自転車の利用が多く、大阪府全体において自転車関連事故の件数が減少傾向にある中、依然として自転車関連の事故が多い状況にあります。

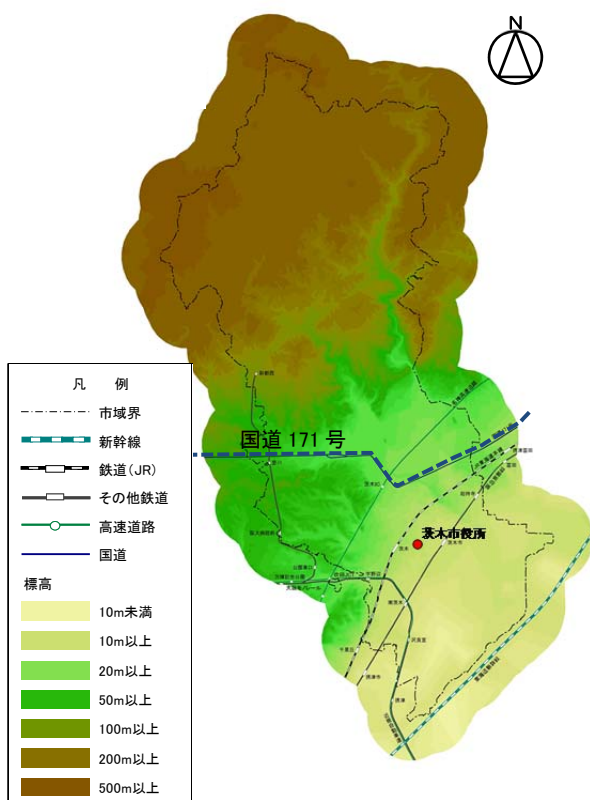
こうしたことから、自転車の通行空間・自転車駐車環境の整備、通行ルールの徹底といった、ハード・ソフトの両面から対策を推し進めていく必要があり、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりをテーマに、安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出することを目的に茨木市自転車利用環境整備計画を策定するものです。

1-3 茨木市の概況

1-3-1 地勢・土地利用状況

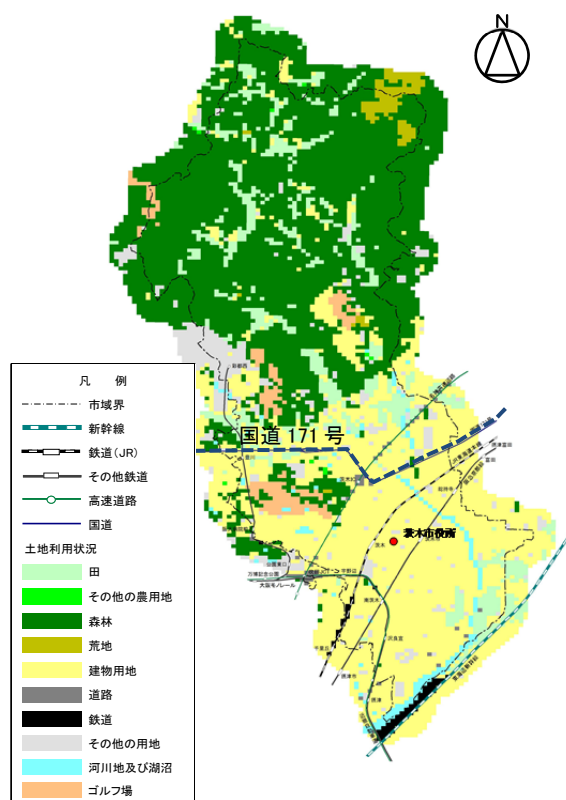
- ・ 国道 171 号を境に南側は平野部を形成し、都市的土地利用が広がっています。また、高低差が小さいことから、自転車を利用しやすい環境であると言えます。
- ・ 北側は大半が山地であるため、標高が高くなっており平野部との高低差が 200～500m 程度あります。

■地勢



参考データ：基盤地図情報 数値標高モデル (10m メッシュ)

■土地利用



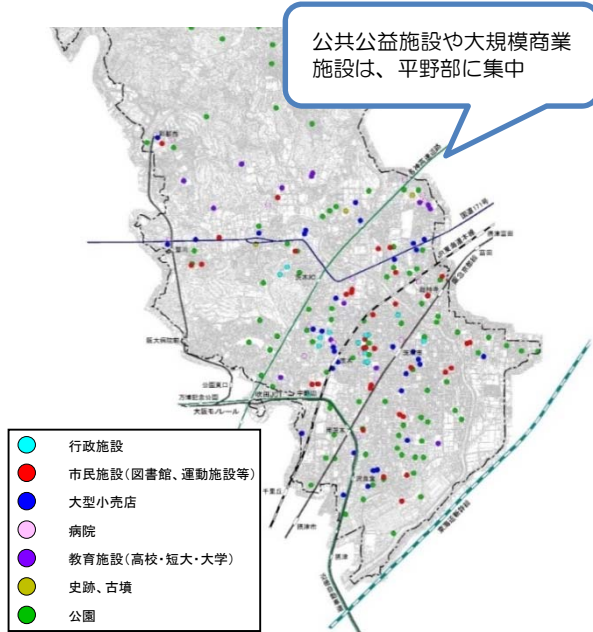
参考データ：国土数値情報 土地利用 (100m メッシュ)



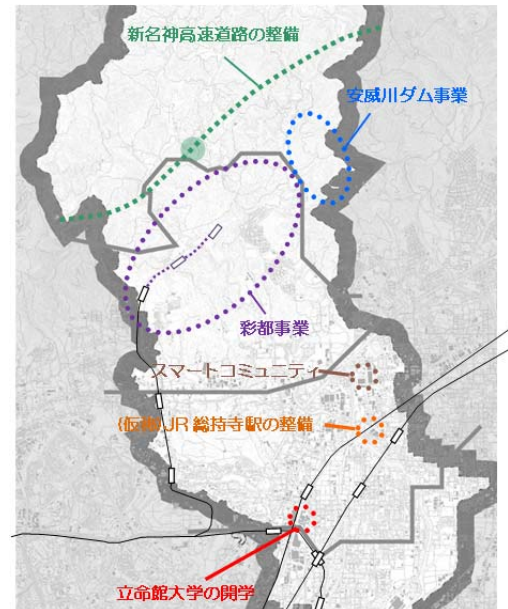
1-3-2 主要施設の立地状況

- ・公共公益施設や大規模商業施設は、平野部に集中しています。
- ・平成27年度に立命館大学が開学し、さらに主要プロジェクトとして、(仮称) JR 総持寺駅の整備やスマートコミュニティ※の構築等が控えています。

■主要施設位置



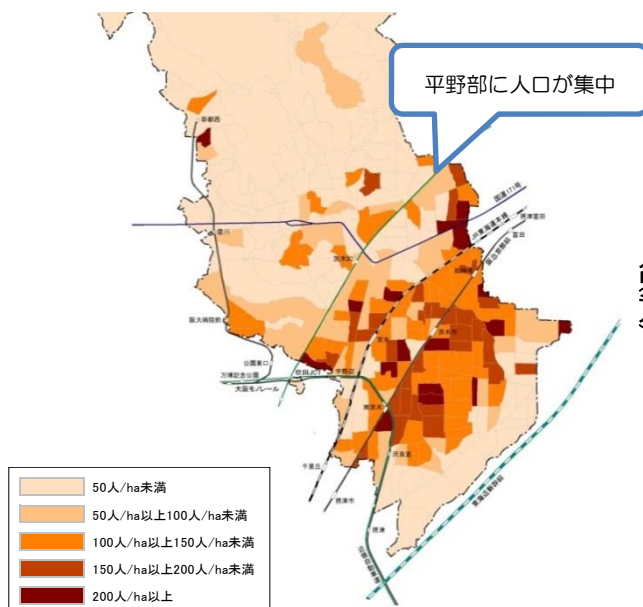
■主要プロジェクト



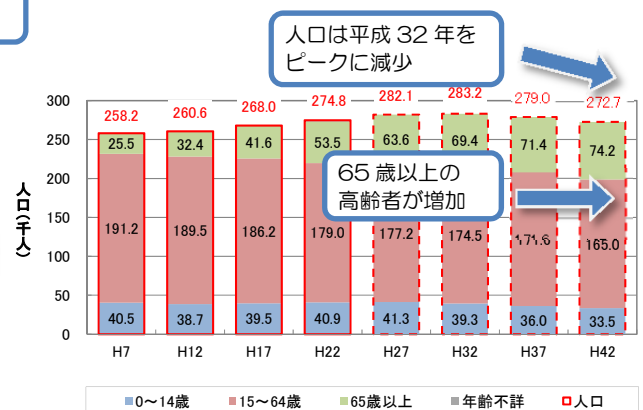
1-3-3 人口

- ・市内の人口は27.8万人であり、平野部に人口が集中しています。
- ・将来人口は、平成32年をピークに減少傾向にあると予測されています。
- ・その一方で、高齢者は年々増加傾向にあります。

■人口密度



■将来人口推計



参考データ：H22 国勢調査、
茨木市将来推計人口等調査報告書 (H25.3)

参考データ：H22 国勢調査※ 小地域集計結果



1-4 計画期間（目標年次）

- ・計画期間は平成27年度から10年間とします。
- ・本計画は、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います。また、概ね10年後には施策全体の評価、見直しを行います。



1-5 対象区域

- ・対象は、茨木市全域とします。

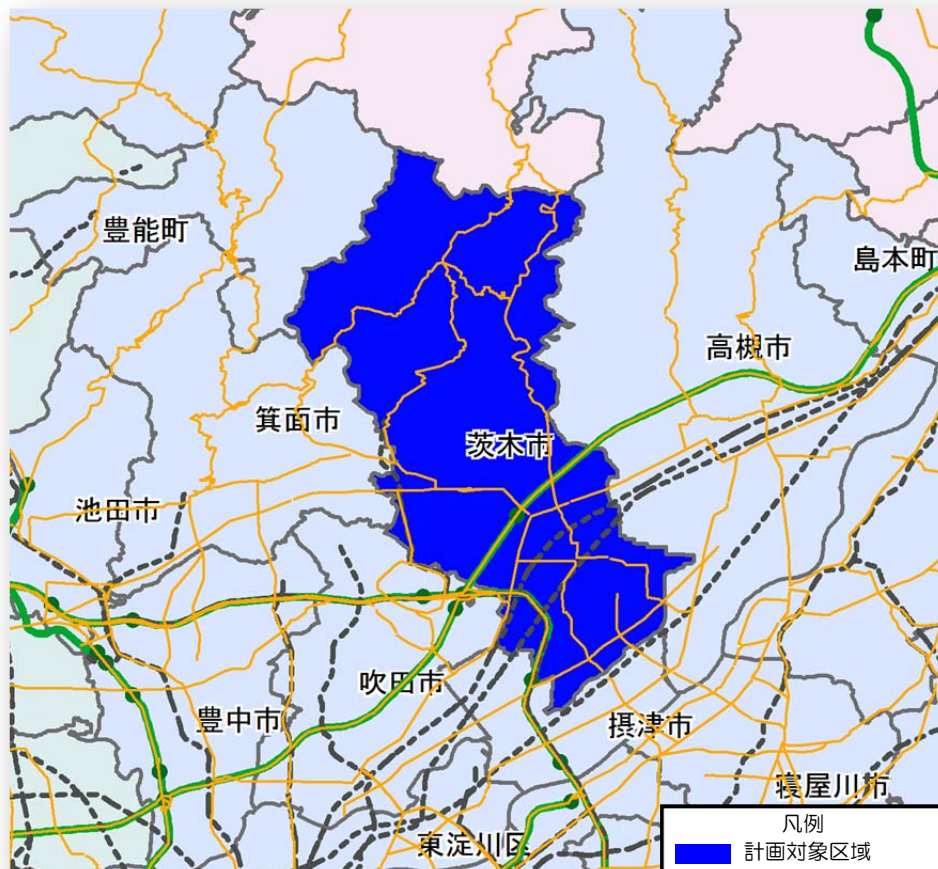


図 対象区域

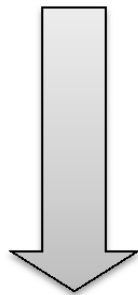


1-6 計画の位置付け

- 本計画は、「第5次 茨木市総合計画※」をはじめとした上位計画に基づき、また平成27年度策定予定の関連計画「茨木市バリアフリー基本構想※」との整合を図りながら、「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりをテーマに自転車利用環境の整備を推進していきます。

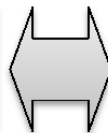
<上位計画>

第5次 茨木市総合計画（平成26年度）
茨木市都市計画マスタープラン※（平成26年度）
茨木市総合交通戦略※（平成25年度）



<本計画>

茨木市自転車利用環境整備計画
（平成26年度）



<関連計画>

茨木市バリアフリー基本構想
（平成27年度 策定予定）



第2章 自転車を取り巻く

現状と課題



第2章 自転車を取り巻く現状と課題

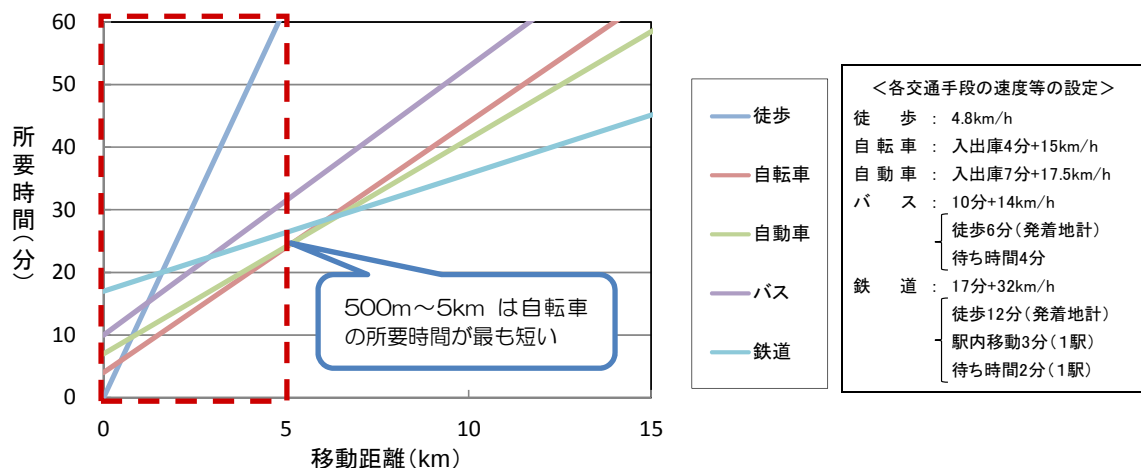
2-1 自転車を取り巻く社会情勢と茨木市の現状

2-1-1 自転車利用のメリット

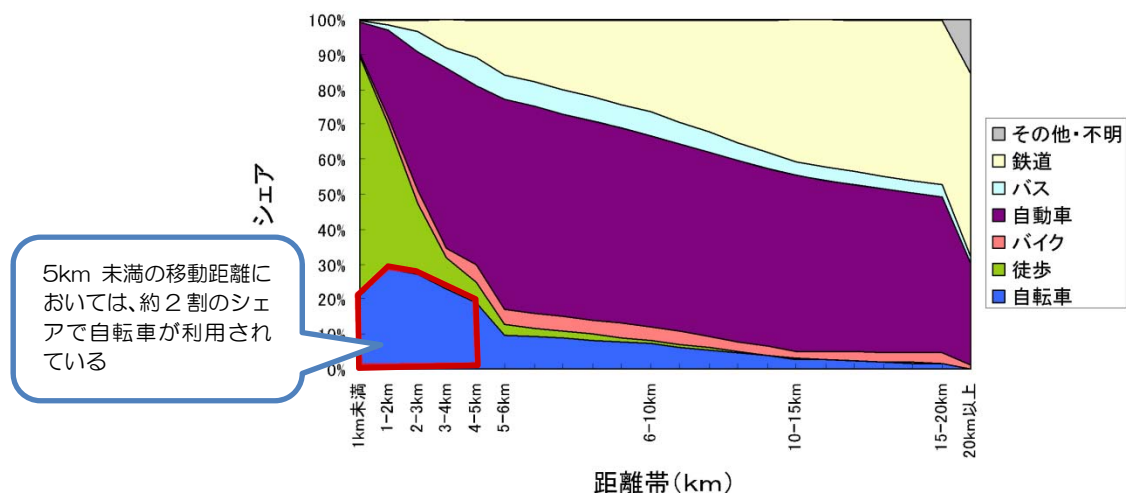
(1) 移動時間

- ・自転車は、短い距離であれば、他の交通手段よりも早く移動できます。

■交通手段別の移動距離と所要時間



■移動距離帯別の交通手段利用割合



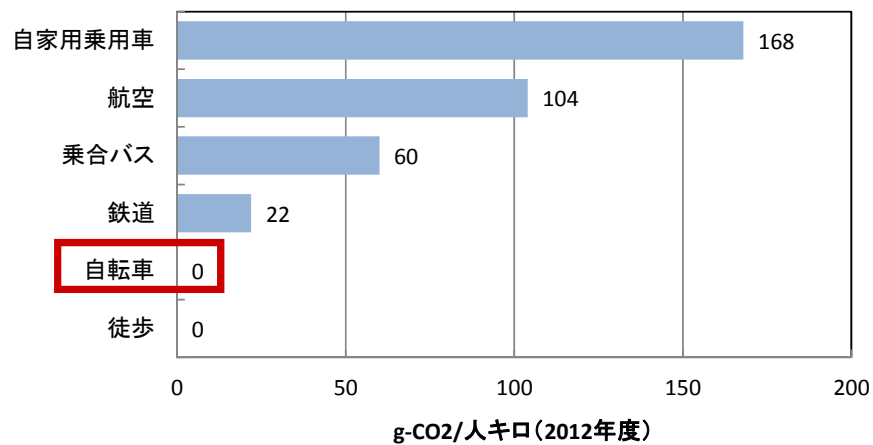


(2) 環境負荷

・自転車は、二酸化炭素の排出量がゼロでエネルギー効率が高く、クリーンな交通手段です。

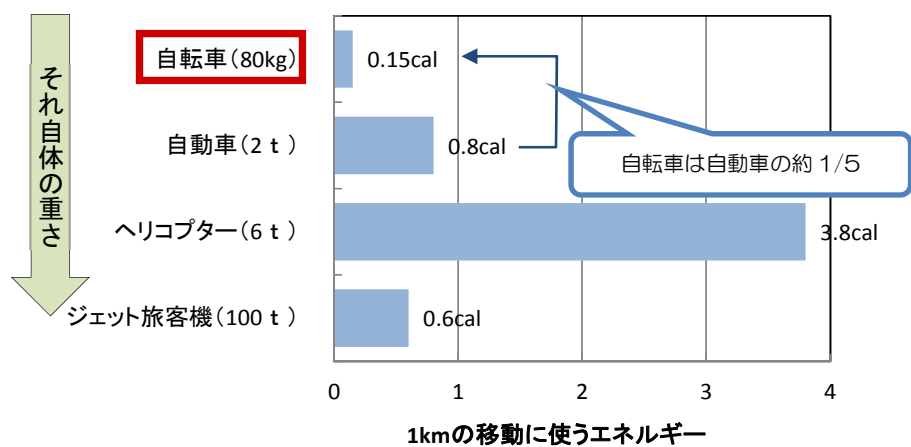
- ・交通手段別の二酸化炭素排出量をみると、自家用乗用車が最も多い（168g-CO₂/人キロ）のに対し、自転車の二酸化炭素排出量は0となっています。
- ・自転車とその他の交通手段のエネルギー効率を比較すると、自転車が1kmの移動に使用するエネルギーは自動車の約1/5となっており、自転車はエネルギー効率が高く、クリーンな交通手段と言えます。

■交通手段別二酸化炭素排出量※



参考データ：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省 2012）

■エネルギー効率の比較



参考データ：自転車博物館資料



2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向

(1) 道路交通法の改正に伴う自転車通行区分の変遷

道路交通法における自転車通行区分の変遷については、昭和 35 年改正以前においては、自転車は歩道を通行するルールでした。

昭和 35 年の改正により、自転車は車道を走行するルールとなりましたが、昭和 40 年代のモータリゼーションの進展に伴い自動車交通量が著しく増加したことを受け、昭和 53 年には自転車歩道通行可の指定を受けた歩道においては、自転車の歩道走行が認められました。

平成 19 年においては、普通自転車歩道通行可の規制に関係なく、13 歳未満の子どもが運転する自転車等、一定の条件を満たすものについては、歩道の自転車走行が認められることになりました。

しかしながら、平成 23 年に警察庁が出した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達により、新しい走行ルールの整備することが宣言されました。

これにより「自転車は車両であり車道を走る」ことを改めて目指すことが決定し、その目標に向けた第 1 歩として、平成 25 年の改正により、自転車は車両として「路側帯※は必ず左側通行」とすることが決まりました。

(2) 国における自転車関連施策の動向

策定期期	名称	機関等
平成 19 年 7 月	自転車安全利用五則	交通対策本部決定
平成 19 年度	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会	国土交通省道路局、警察庁交通局
平成 20 年 1 月	自転車通行環境整備モデル地区	国土交通省道路局、警察庁交通局
平成 23 年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	警察庁交通局通達
平成 24 年 4 月	みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－	安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会
平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	国土交通省道路局、警察庁交通局

(3) 大阪府における自転車関連施策の動向

策定期期	名称	機関等
平成 25 年 4 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領	大阪府道路交通環境安全推進連絡会議
平成 26 年 1 月 (改訂)	自転車安全利用促進のための重点行動指針	大阪府交通対策協議会

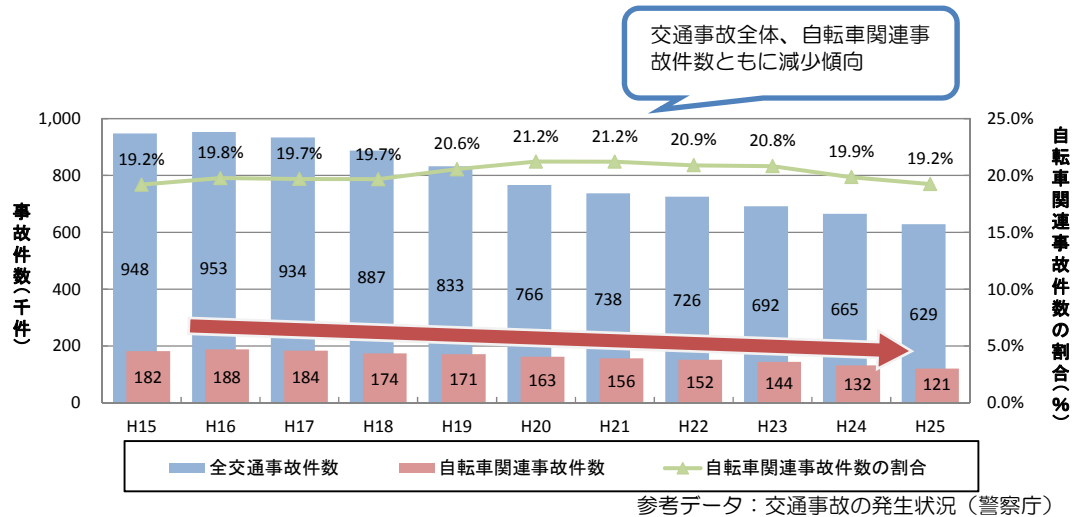


2-1-3 自転車関連事故の状況

(1) 全国における交通事故件数の推移

- 交通事故全体でみると事故件数は年々減少しており、同様に自転車関連事故件数についても減少しています。

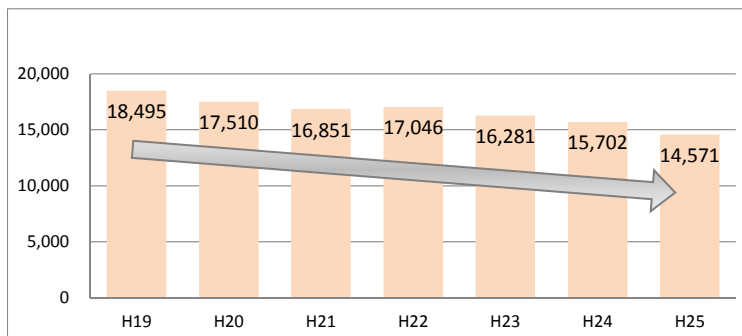
■交通事故件数の推移（全国）



(2) 茨木市における自転車関連事故件数の推移

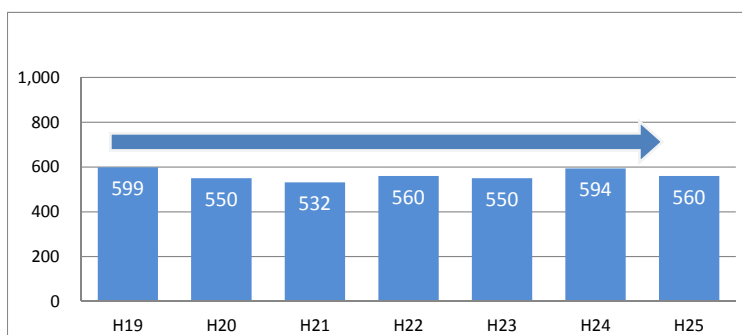
- 大阪府では、過去 7 年間に於いて自転車関連事故件数が減少している中、本市においては自転車関連事故の件数が横ばい状態にあります。

■大阪府における自転車関連事故件数（H19-H25）



大阪府では
自転車関連事故が
21%減少
(H19~H25)

■茨木市における自転車関連事故件数（H19-H25）



茨木市では、
自転車関連事故が
横ばい状態
(H19~H25)

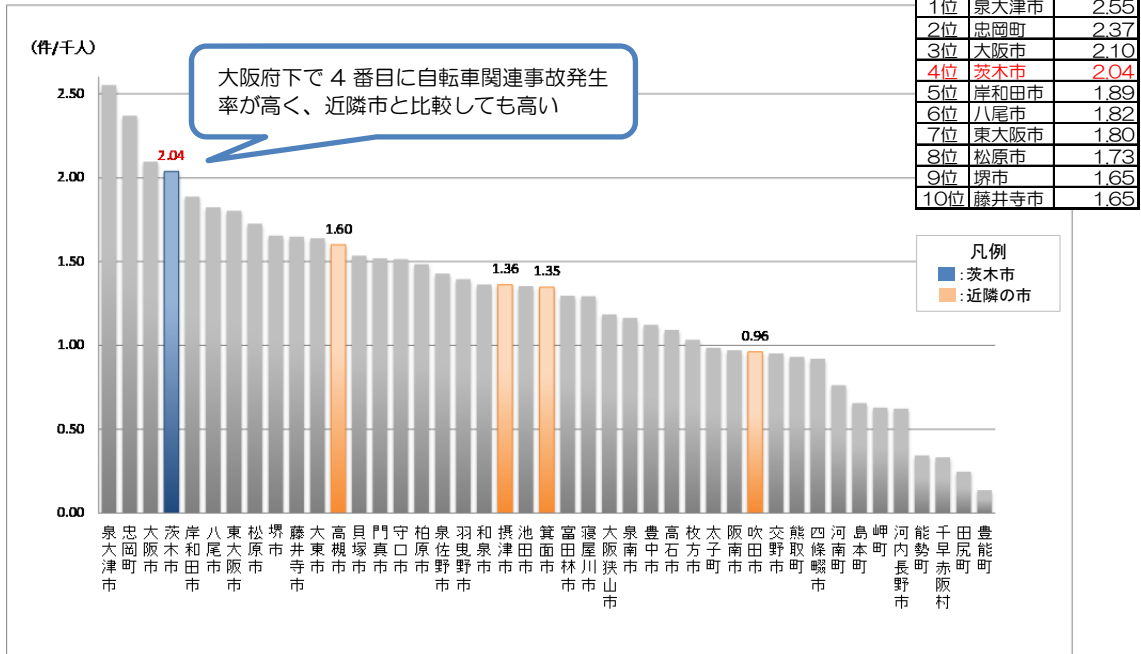
参考データ：大阪の交通白書（H19~25）



(3) 自転車関連事故の分析

- 本市では、人口千人当たりの自転車関連事故発生率が大阪府下で4番目に高く、近隣市と比較しても高い状況です。

■市町村別人口千人あたりの自転車関連事故件数（H25）

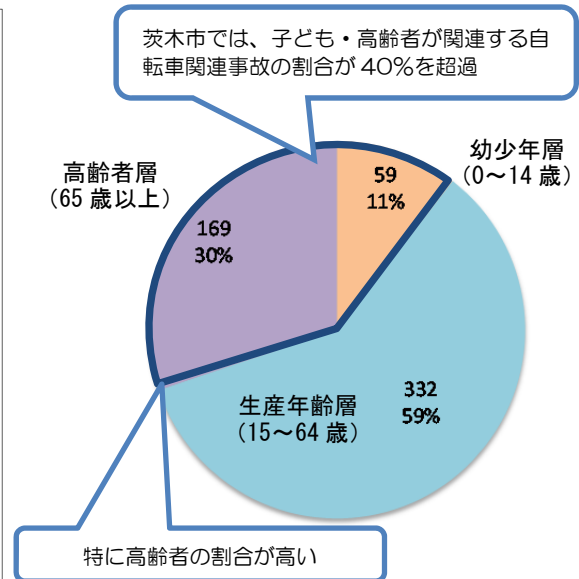
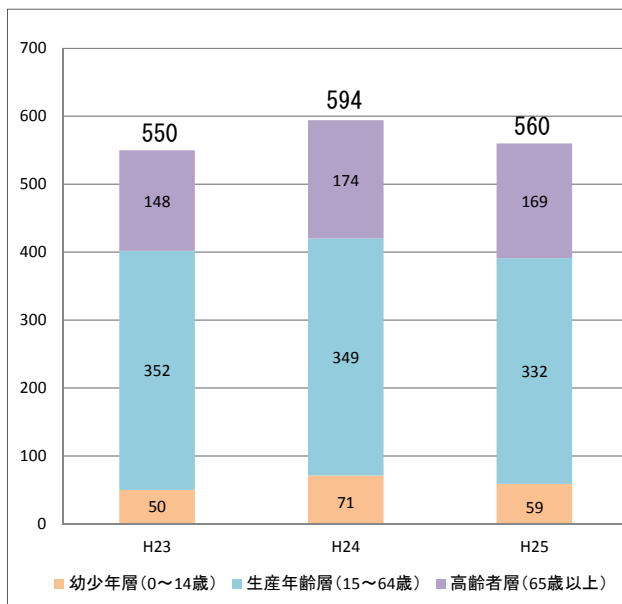


参考データ：大阪の交通白書（H25）

(4) 年齢層別の自転車関連事故件数の推移

- 本市では、子ども・高齢者が関連する自転車関連事故の割合が40%を超過しており、高齢者の割合が高い状況です。

■年齢層別の自転車関連事故件数の推移



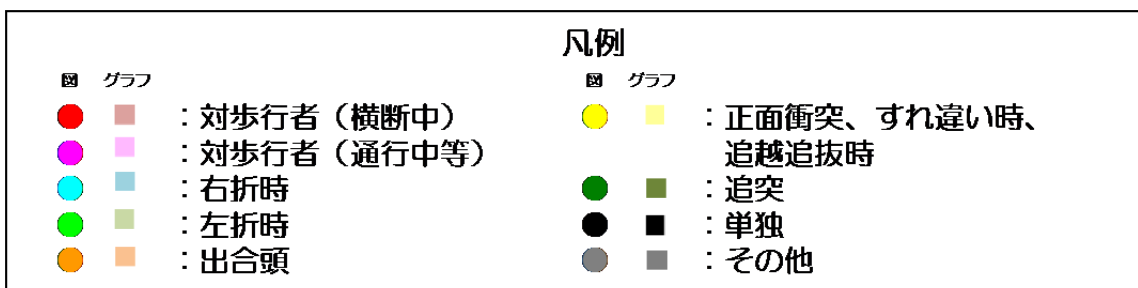
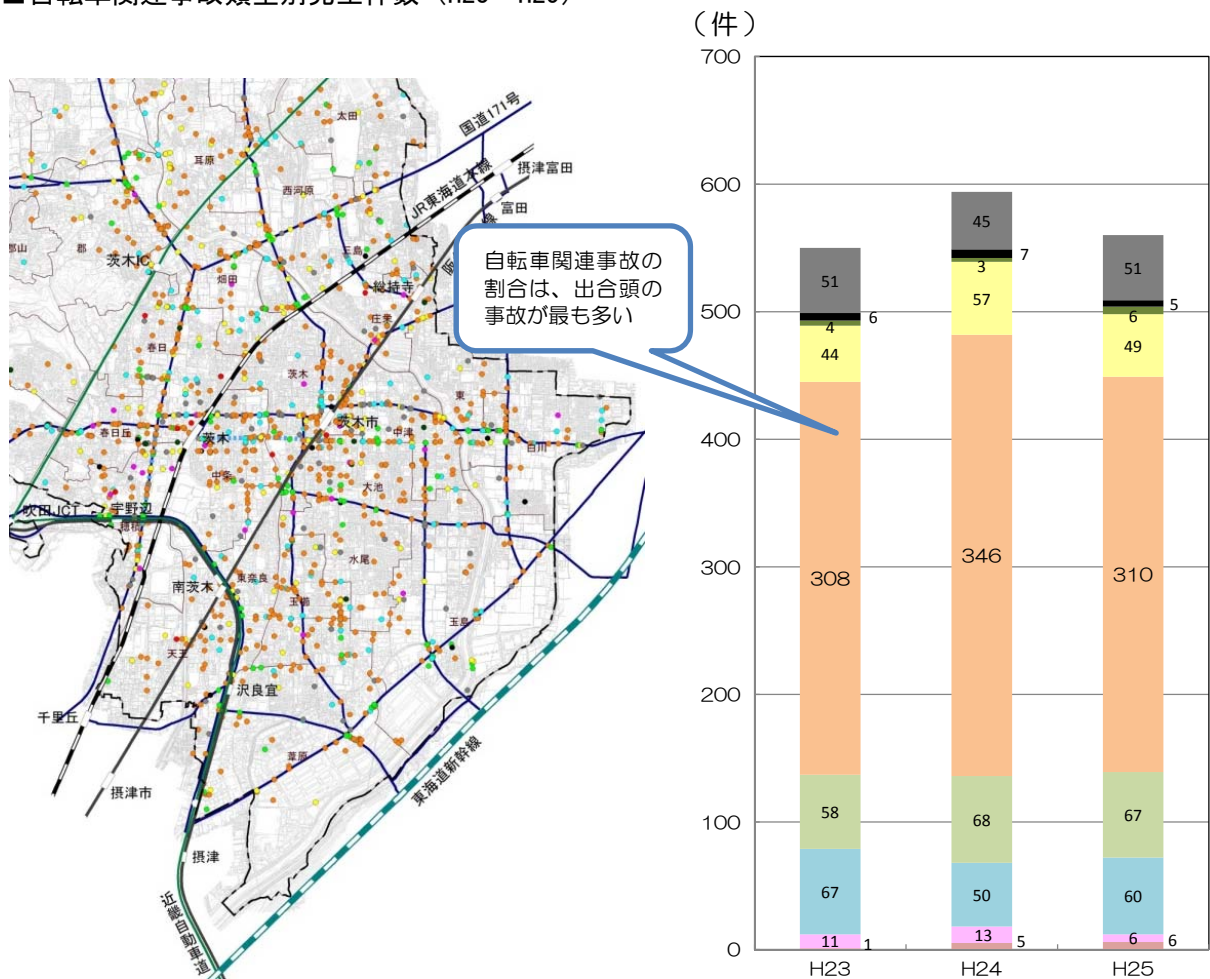
参考データ：大阪府警察本部（H23～25）



(5) 自転車関連事故類型別発生件数

- ・本市では、自転車関連事故の割合は出合頭による事故が最も多い状況です。
- ・細街路から主要道路へ流入する車と接触するケースや自転車が道路の右側を通行する逆走や交差点での一時不停止などのルール違反が主な要因と考えられます。

■自転車関連事故類型別発生件数（H23～H25）



参考データ：大阪府警察本部（H23～25）



（参考1）交差点流入時の出合頭事故発生率

歩道はあるが信号機のない交差点で発生する出合頭事故は、自転車の車道の逆走によるルール違反が大きな要因となっています。

この交差点における出合頭事故の事故発生率(事故件数/交通量)を求めたところ、車道を逆走する自転車の事故発生率が最も高く、車道を順走する自転車の事故発生率については著しく少なくなることが明らかとなっています。

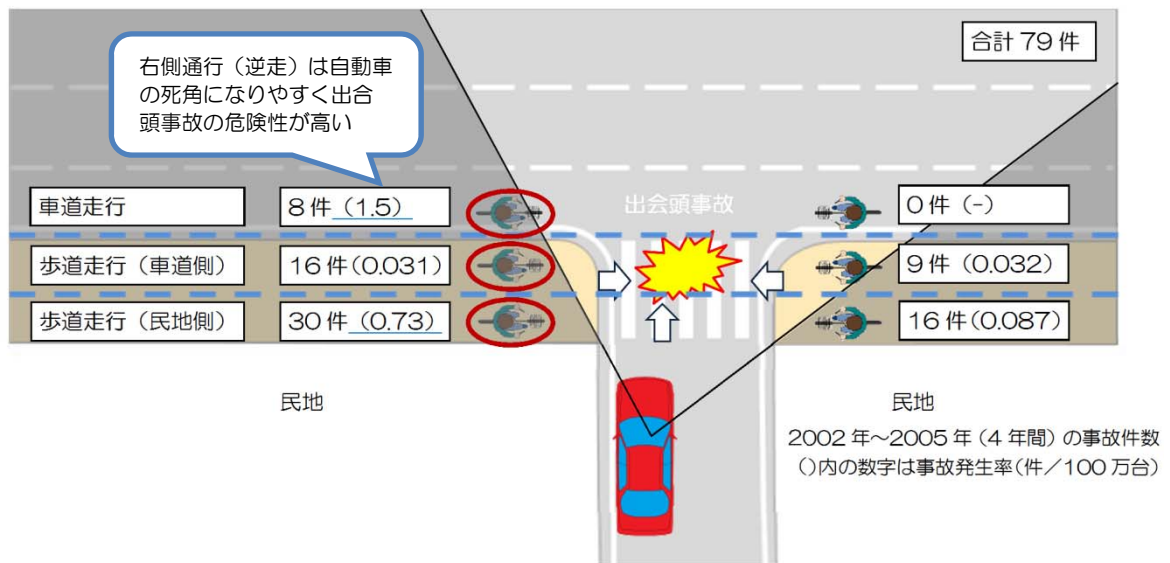


図 交差点流入時の出合頭事故発生率

参考データ：「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）

<結論>

自転車関連事故の中で、最も大きな割合を占める「出合頭の事故」を防ぐ有効な手段は、自転車が車道の左側を順走通行することや、一時停止や安全確認を励行させることです。なお、自転車が車道を逆走した場合、出合頭の事故発生率は最も高く危険となるため、交通ルールを守ることが重要です。



(参考 2) 自転車事故による高額賠償

自転車事故でも被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年といえども責任を免れることはできません。

■ 自転車での加害事故例

賠償額 ^{注 1)}	事故の概要
約 1 億円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25（2013）年 7 月 4 日判決）
約 9,000 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯※のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20（2008）年 6 月 5 日判決）
約 7,000 万円	男性がタ方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15（2003）年 9 月 30 日判決）
約 5,000 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19（2007）年 4 月 11 日判決）
約 4,000 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 17（2005）年 9 月 14 日判決）

注 1) 賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です。（上記金額は概算額）

参考データ：一般財団法人 日本損害保険協会 HP



2-1-4 自転車利用の状況

(1) 自転車保有台数

- ・本市では、1世帯当たり約2台の自転車を保有しており、大阪府全体の平均保有台数より高い状況です。

■自転車保有台数一覧^{注2)}

	自転車保有台数（千台）			伸び率
	平成 24 年	平成 25 年		
全国	70,472	1.35	71,551	1.53%
大阪府	6,301	1.6	6,488	2.96%
大阪市（平野区）	156	1.80	165	5.42%
大阪市（その他）		1.60	2,083	5.02%
堺市	551	1.58	572	3.73%
東大阪市	148	1.79	144	-2.45%
枚方市	249	1.45	252	0.98%
豊中市	248	1.69	253	2.18%
高槻市	263	1.80	281	6.89%
吹田市	260	1.51	269	3.14%
茨木市	225	1.98	231	2.65%
八尾市	230	2.09	229	-0.38%
寝屋川市	198	1.97	194	-1.85%
岸和田市	468	2.30	470	0.27%
その他大阪府	1,319	1.42	1,384	4.98%

注2) 集計対象は、県庁所在地、世帯数7万世帯以上の都市、それ以外の都市の計で集計されており、都市の並び・数値等は「自転車保有実態に関する調査報告書」より抜粋しています。

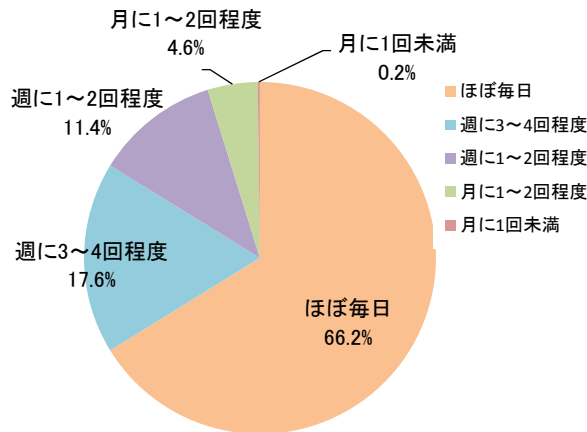
参考データ：平成24年度 自転車保有実態に関する調査報告書
（財団法人 自転車産業振興協会）



(2) 茨木市における自転車利用の状況

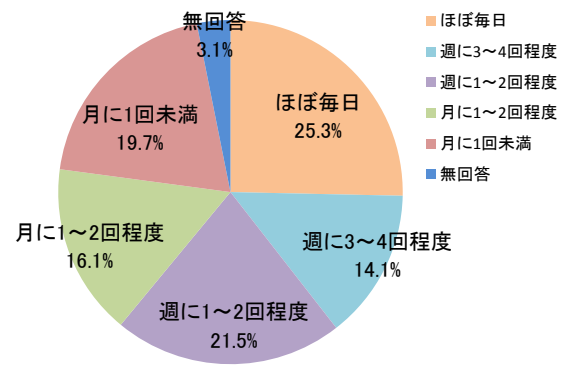
- ・自転車利用者を対象にヒアリング調査を行った結果、自転車の利用頻度は、「ほぼ毎日」が66.2%と最も多く、次いで「週に3～4回程度」が17.6%となっています。
- ・本市の高校生を対象にアンケート調査を行った結果、自転車を「ほぼ毎日」利用する学生は25.3%であり、回答者のおよそ1/4が自転車通学をしているといえます。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果

■ヒアリング調査

本計画の策定にあたり、本市の自転車利用者を対象にヒアリング調査を実施しました。調査内容は、本市の市街地における自転車利用環境の向上に向けて、自転車利用空間の確保や自転車交通マナーに対するニーズ等を把握することを目的としています。

○調査実施日

平成26年7月13日(日)、15日(火)

○調査場所・サンプル数

高校名	回答数
JR 茨木駅	128
阪急茨木市駅	24
阪急総持寺駅	90
モノレール・阪急南茨木駅	154
モノレール宇野辺駅	12
モノレール沢良宜駅	11
茨木ショッピングタウン	12
アルブラザ茨木	11
イオン茨木ショッピングセンター	29
茨木市役所	12
茨木市立体育館	12
茨木市立図書館	11
大阪府済生会茨木病院	12
合 計	518

■高校生アンケート調査

ヒアリング調査とは別に市内の高校に通学する学生を対象にアンケート調査を行いました。

○調査実施日

平成26年9月上旬～中旬

○調査場所・サンプル数

高校名	回答数
茨木高等学校	59
春日丘高等学校	46
茨木工科高等学校	35
茨木西高等学校	68
北摂つばさ高等学校	28
福井高等学校	49
関西大倉高等学校	42
早稲田摂陵高等学校	9
追手門学院高等学校	33
藍野学院短期大学付属藍野高等学校	77
合 計	446

- ・本市の通勤・通学時の交通手段分担率※の推移をみると、平成 22 年時点では鉄道・電車で次いで、自転車が約 1/4 を占めます。
- ・本市と全国を比較すると、自転車の分担率は、平成 22 年時点で全国の約 2 倍となっています。

地域	年度	徒歩	鉄道・電車	バス	自家用車	オートバイ	自転車	その他
全国	H12	8.6%	16.2%	4.3%	51.5%	4.0%	14.0%	1.4%
	H22	8.0%	18.2%	3.5%	52.5%	3.4%	13.0%	1.4%
大阪府	H12	8.7%	31.0%	2.2%	26.7%	6.3%	23.6%	1.4%
	H22	8.0%	33.7%	1.9%	22.5%	6.7%	25.9%	1.3%
茨木市	H12	8.4%	27.2%	3.3%	26.3%	8.7%	25.1%	0.9%
	H22	7.3%	31.9%	2.8%	20.7%	9.3%	26.6%	1.4%

自転車率が
1/4

参考データ：国勢調査

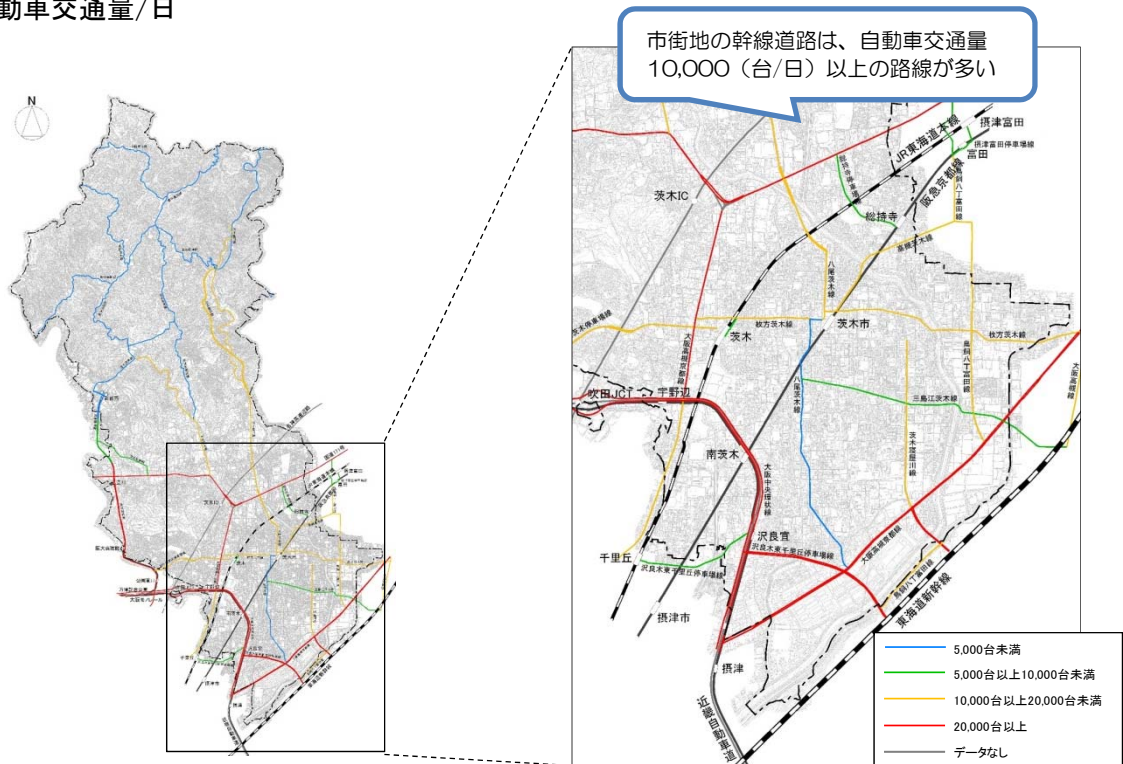


2-1-5 自転車通行空間に関する現状

(1) 自動車交通量・自転車交通量

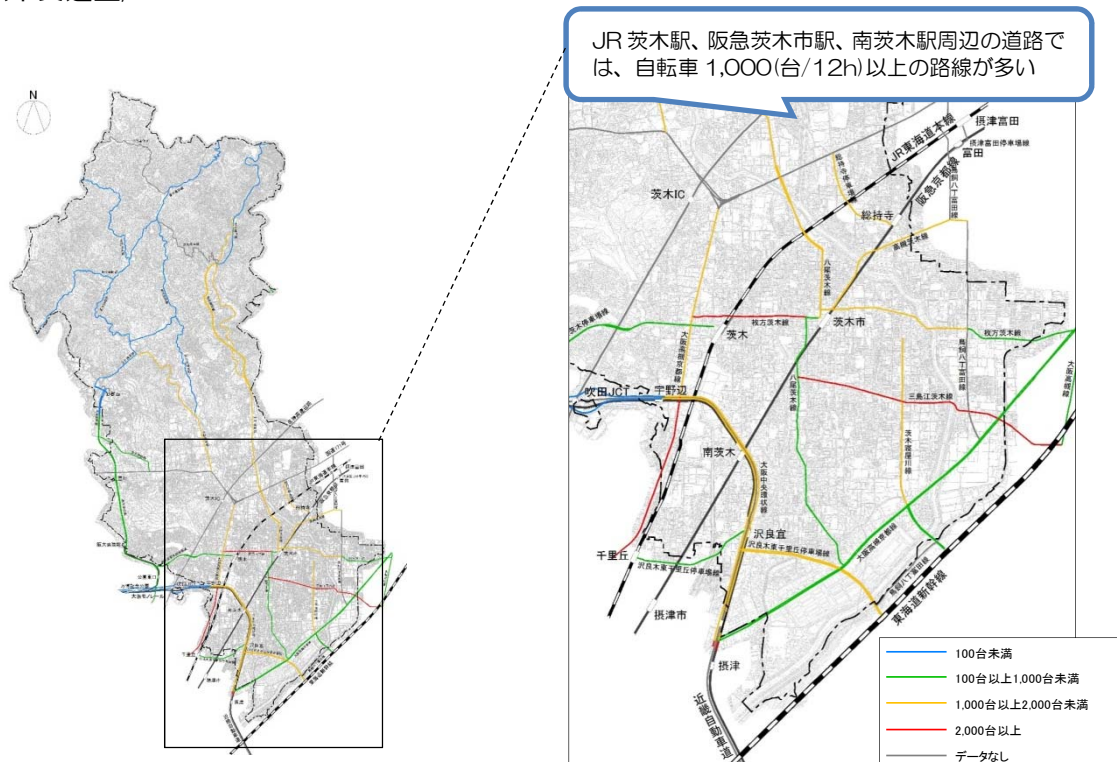
- ・自動車交通量は、10,000(台/日)以上の路線が平野部の幹線道路で多く見られます。
- ・自転車交通量は、1,000(台/12h)以上の路線が、JR 茨木駅、阪急茨木市駅、阪急総持寺駅、モノレール・阪急南茨木駅周辺の道路で多く見られます。

■自動車交通量/日



参考データ：H22 道路交通センサス※

■自転車交通量/12h



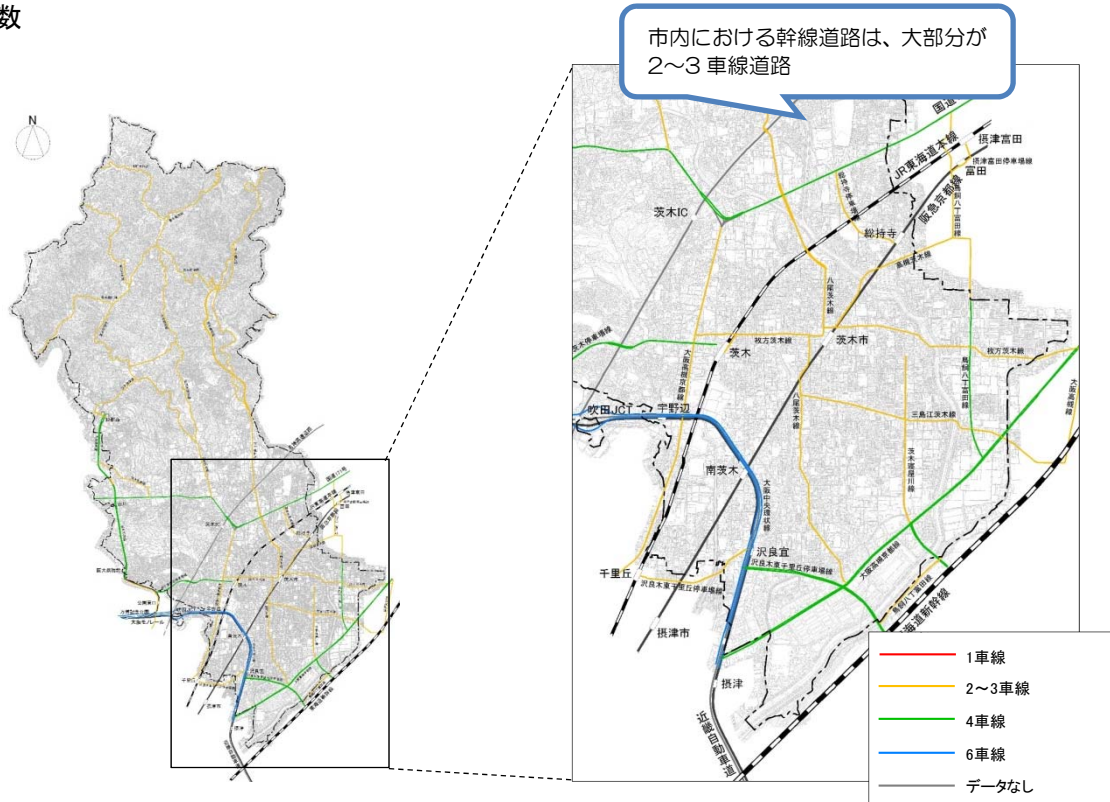
参考データ：H22 道路交通センサス



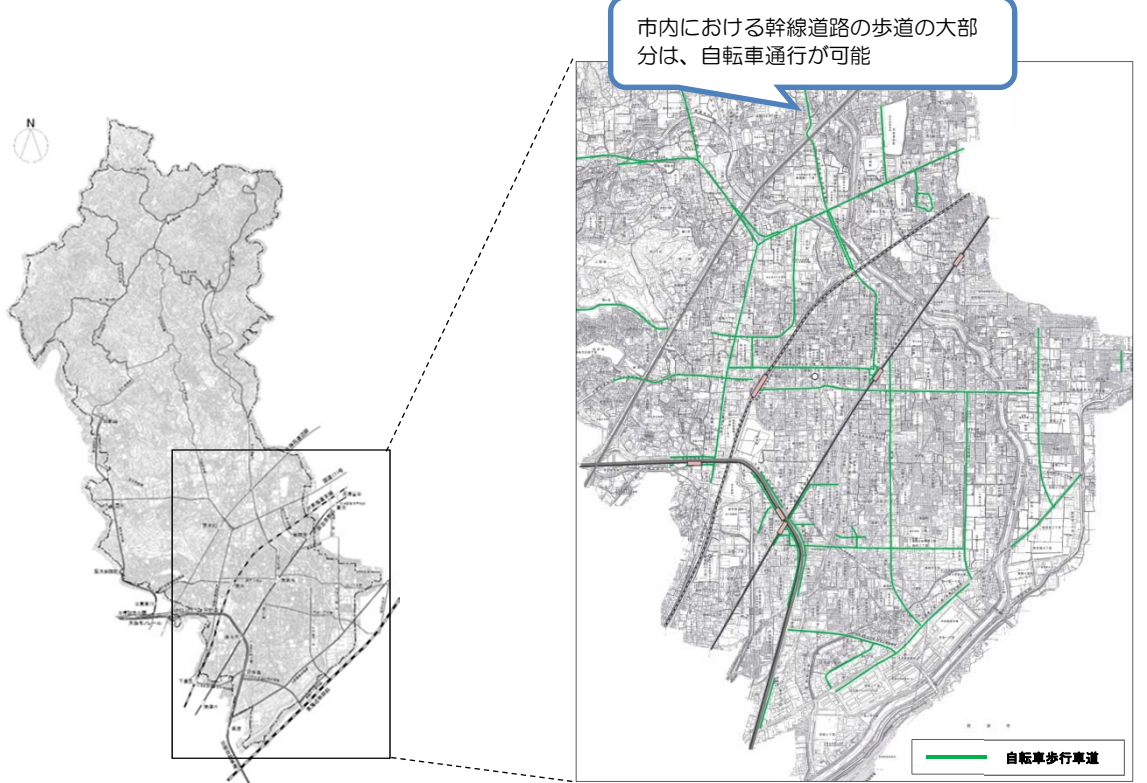
(2) 道路構造

- ・市内における幹線道路の大部分が2～3車線道路であり、歩道の大部分が自転車歩行者道※の位置付けであり、自転車通行が可能な状況です。

■車線数



■自転車歩行者道

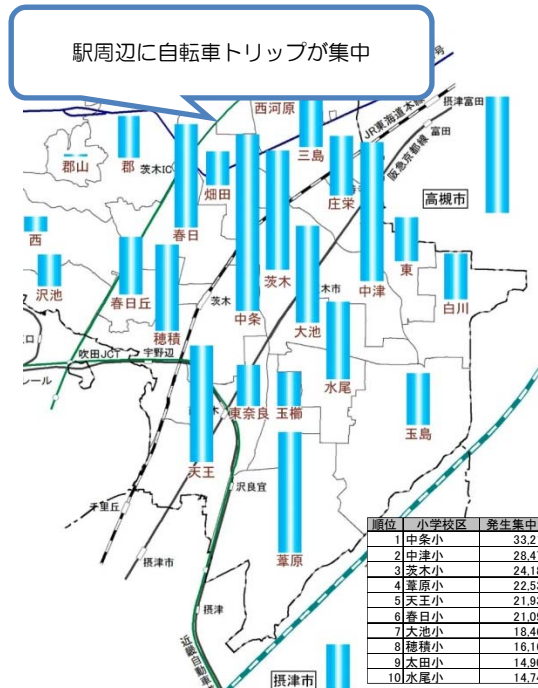




(3) 自転車交通の動き（自転車流動）

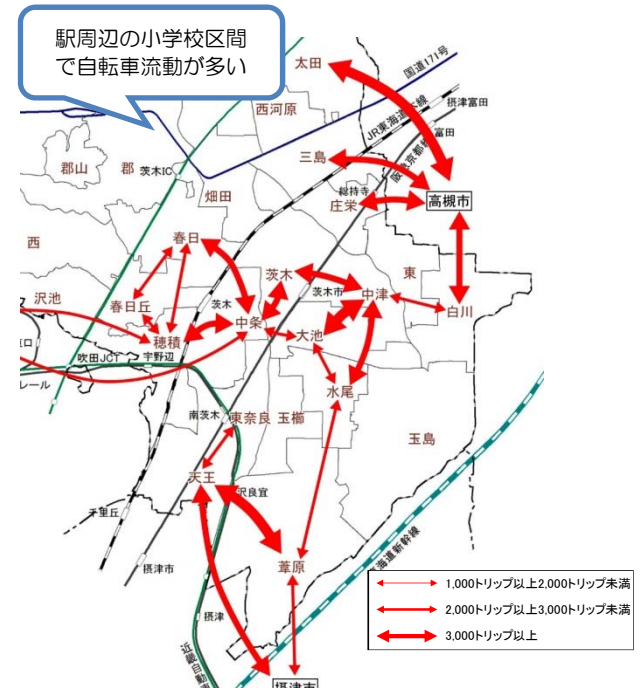
- ・本市は、JR東海道本線以南に発生集中量*の多い小学校区が分布している状況です。
- ・特に、JR茨木駅、阪急茨木市駅周辺に位置する中条小学校区、茨木小学校区、中津小学校区等を発着とするトリップ*が多い状況です。

■発生集中量（小学校区）



参考データ：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）

■主なOD*流動



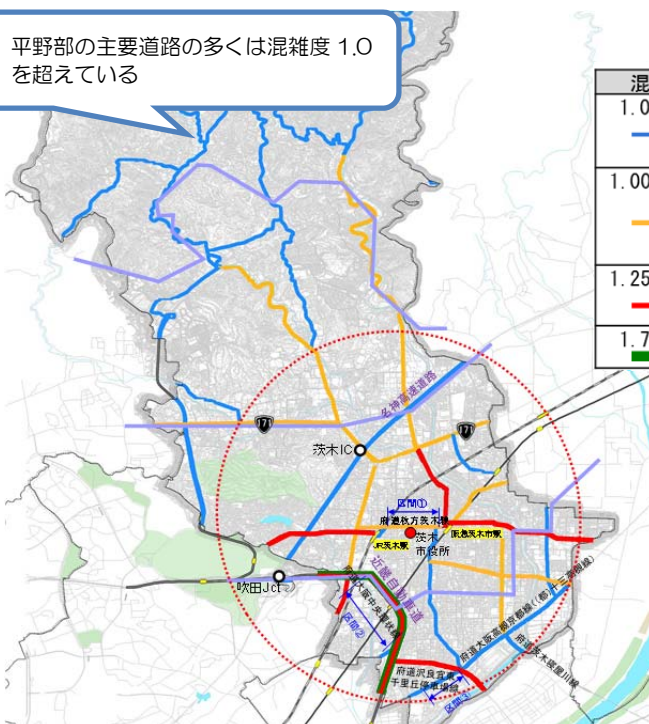
参考データ：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）

(4) 自動車交通の状況（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ます。

■混雑度

平野部の主要道路の多くは混雑度1.0を超えている



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。

参考データ：茨木市総合交通戦略
(H22 道路交通センサス)

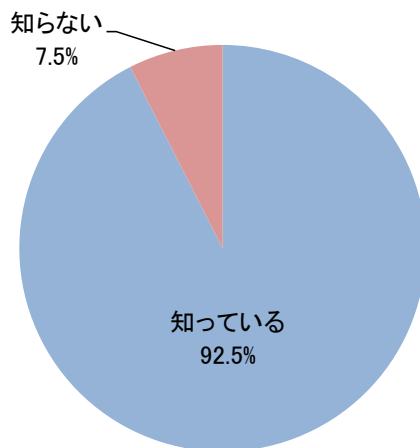


(5) 自転車レーンの利用状況について

■問：自転車レーン※をご存じですか。

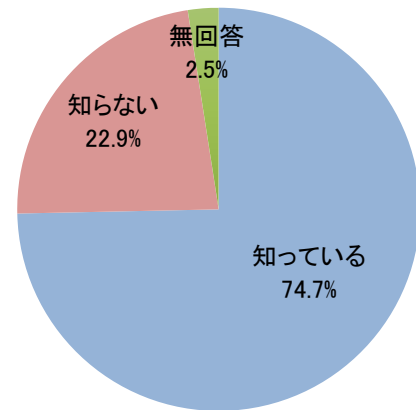
- ・自転車レーンの存在について、ヒアリング調査では「知っている」が92.5%、「知らない」が約8%となっており、認知度は高い傾向にあります。
- ・高校生アンケート調査では、74.7%の回答者が「知っている」と回答しています。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>

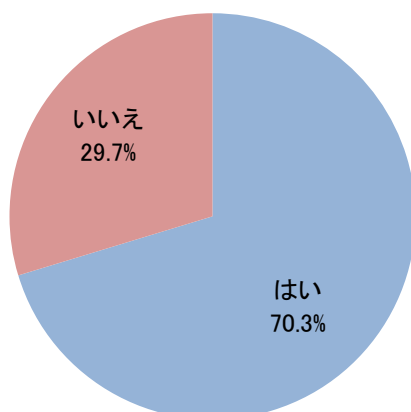


参考データ：高校生アンケート調査結果

■問：自転車レーンがある道路を自転車で利用したことがありますか。

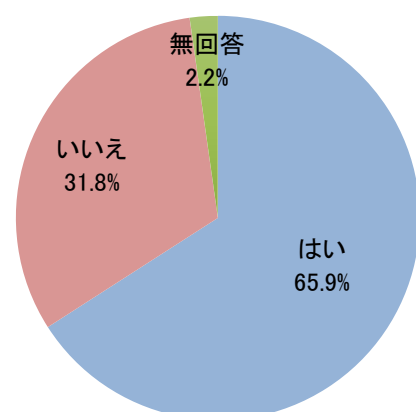
- ・ヒアリング調査では70.3%の回答者が、自転車レーンがある道路を利用したことがあると回答しています。
- ・高校生アンケート調査では、65.9%の回答者が、自転車レーンがある道路を利用したことがあると回答しています。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果



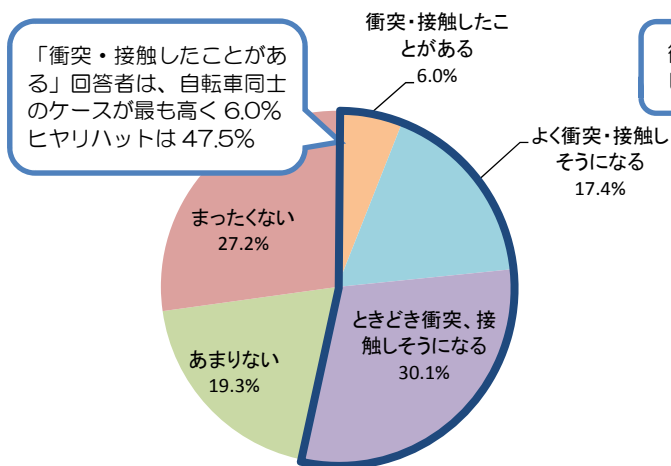
(6) 自転車を利用して「危険」を感じた経験

■問：自転車で日頃よく利用する道路において、歩行者や自動車と衝突・接触した経験、もしくは衝突・接触しそうになった経験（ヒヤリハット※）はありますか。

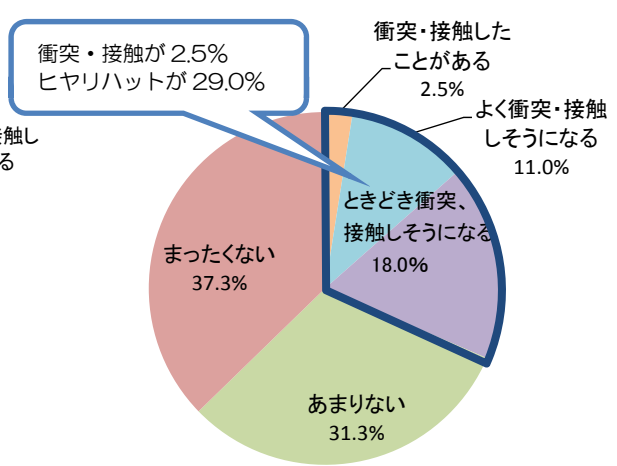
- ・ヒアリング調査では、「衝突・接触したことがある」と回答された方は、自転車同士の場合が最も多く 6.0%であり、またヒヤリハットも同様に自転車同士の割合が多く 47.5%となっています。
- ・対歩行者・対自転車のヒヤリハットは、対自動二輪車・対自動車に比べ高い傾向にあります。

<ヒアリング>

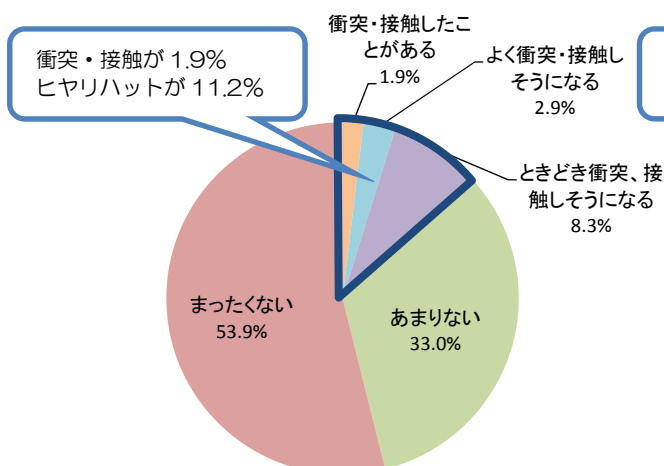
【対自転車】



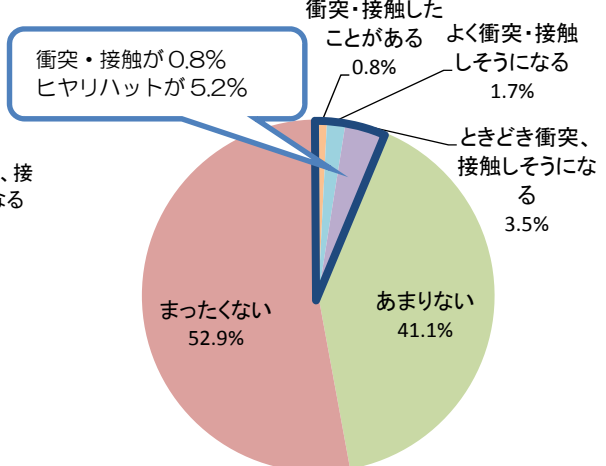
【対歩行者】



【対自動車】



【対自動二輪車】



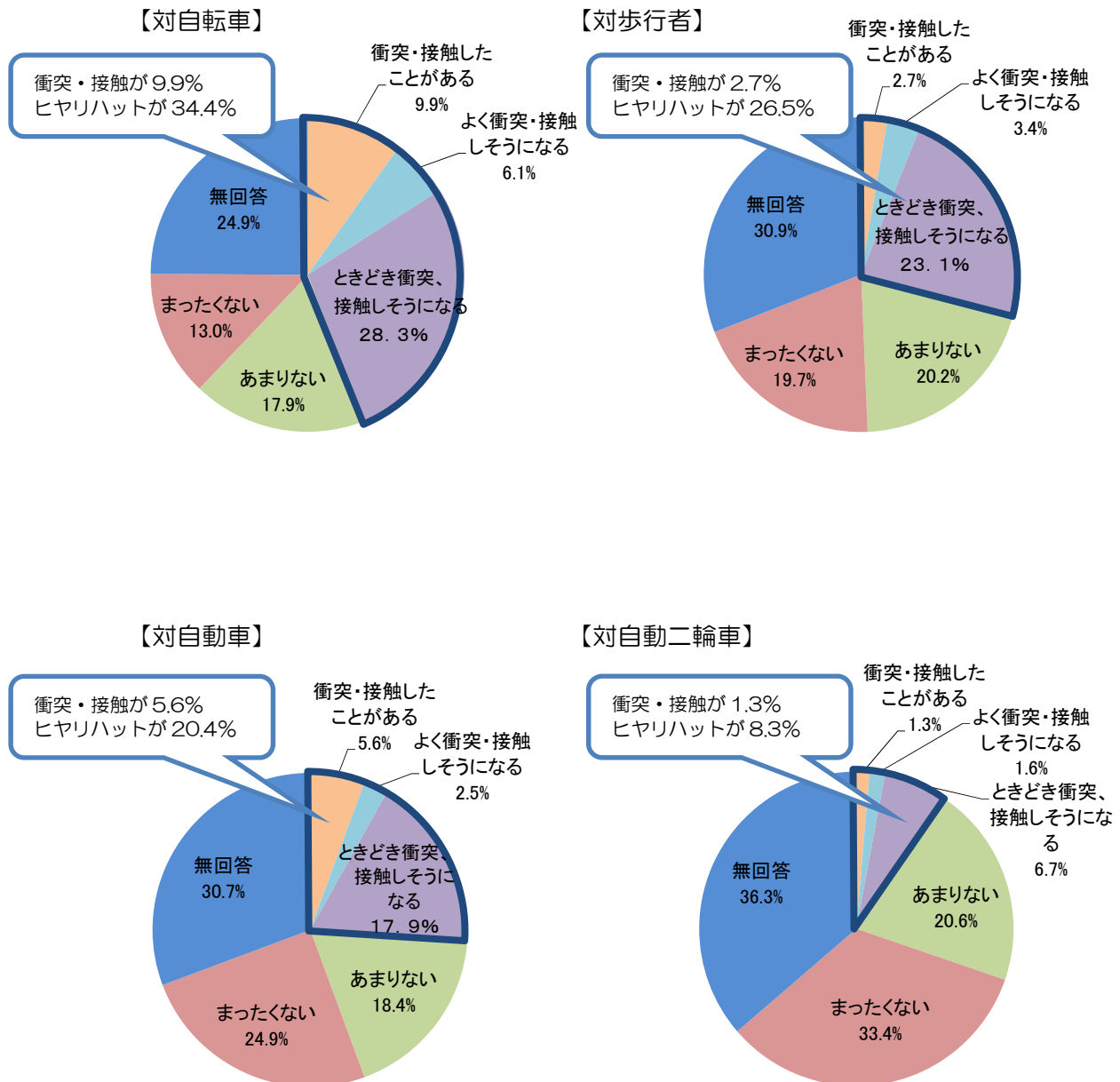
参考データ：ヒアリング調査結果



- ・高校生アンケート調査結果では、「衝突・接触したことがある」と回答された方は、自転車同士の場合が最も多く 9.9%であり、またヒヤリハットも同様に自転車同士の割合が多く 34.4%となっています。
- ・対歩行者・対自転車のヒヤリハットは、対自動二輪車・対自動車に比べ高い傾向にあります。

＜高校生アンケート＞

- 問：自転車で日頃よく利用する道路において、歩行者や自動車と衝突・接触した経験、もしくは衝突・接触しそうになった経験（ヒヤリハット）はありますか。



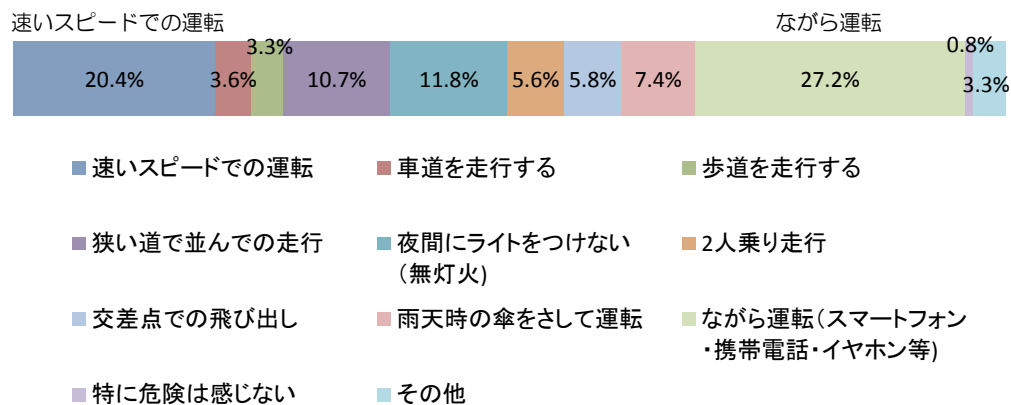
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：あなた以外の人が自転車を利用しているとき、どのような行為をみると危険だと感じますか。

- ・ヒアリング調査では、回答者が危険と感じることは、スマートフォンや携帯電話等の「ながら運転」が27.2%と最も多く、次いで「速いスピードでの運転」が20.4%となっています。

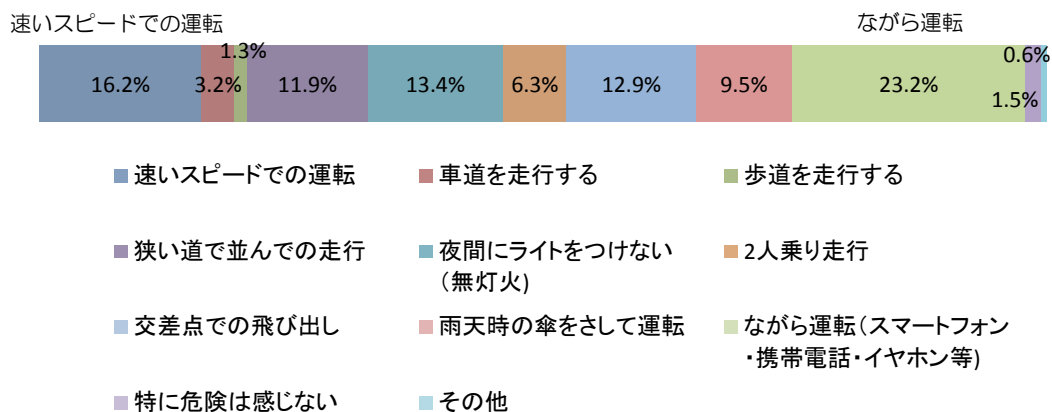
<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

- ・高校生アンケート調査も同様に「ながら運転」が23.2%と最も多く、次いで「速いスピードでの運転」が16.2%となっています。

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果



2-1-6 自転車駐車環境に関する現状

本市では、利用の多い主要駅（6 駅）について、現状における自転車駐車場に対する需要と供給の実態を明らかにするために、茨木市内駅付近の自転車駐車場実態調査を行いました。対象6駅において、駅を中心に半径およそ 300mに位置する市営及び民営自転車駐車場に対し、平日休日、朝昼夕の利用状況を調査しました。合わせて、放置自転車禁止区域（駅を中心に半径およそ 300m）において放置自転車実態調査を行い、自転車駐車環境における実態を整理しました。

■茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査

○調査内容

1. 自転車駐車場調査

平成 26 年 6 月 23 日（月）、24 日（火）

（モノレール・阪急南茨木駅については、平成 25 年 1 月 20 日（日）、21 日（月）に実施）

2. 放置自転車台数調査

3. 自転車駐車場利用台数調査

平日：平成 26 年 9 月 8 日（月） 休日：平成 26 年 9 月 7 日（日）

○調査時間

1 日 3 回下記 3 時間帯で実施。

① 8:00～10:00 ② 11:00～13:00 ③ 16:00～18:00

(1) 自転車駐車場の設置状況

- ・市営自転車駐車場の数は、調査を実施した主要駅（6 駅）に 18 カ所あり、その全てが駅近隣に位置しています。
- ・民営自転車駐車場は、調査を実施した主要駅（6 駅）周辺に 31 カ所あり、特に阪急茨木市駅周辺に多く設置されています。

■市内における主要駅（6 駅）の自転車駐車場の数

対象駅	市営自転車 駐車場の数	民営自転車 駐車場の数
JR 茨木駅	8カ所	9カ所
阪急茨木市駅	4カ所	18カ所
阪急総持寺駅	2カ所	1カ所
モノレール・阪急南茨木駅	2カ所	2カ所
モノレール沢良宜駅	1カ所	-
モノレール宇野辺駅	1カ所	1カ所
合計	18カ所	31カ所

資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査



(2) 駅周辺における自転車駐車場の容量

- ・主要駅（6 駅）における自転車駐車場の容量の合計は、市営が約 19,200 台、民営が約 7,000 台となっており、特に JR 茨木駅・阪急茨木市駅が多い状況です。

■駅周辺における自転車駐車場の容量（市営・民営）

対象駅	市営自転車駐車場容量（台）			民営自転車駐車場容量（台）		
	定期	一時	合計	定期	一時	合計
JR 茨木駅	3,284	2,826	6,110	273	477	750
阪急茨木市駅	2,800	1,872	4,672	4,266	1,788	6,054
阪急総持寺駅	2,090	900	2,990	140	40	180
モルル・阪急南茨木駅	2,400	1,440	3,840	-	120	120
モルル沢良宜駅	210	270	480	-	-	-
モルル宇野辺駅	380	100	480	-	90	90
合計	11,164	7,408	18,572	4,679	2,515	7,194

資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査

(3) 放置自転車の実態

- ・駅周辺における放置自転車の台数の合計は、ピーク時に 871 台確認されています。
- ・駅単位でみると、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ます。

■放置自転車台数

対象駅	休日			平日			各駅の ピーク時
	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
阪急・モルル南茨木駅	31	40	50	20	66	46	66
モルル宇野辺駅 ^{注 4)}	14	43	82	19	24	30	82
モルル沢良宜駅	53	52	62	57	51	65	65
合計	321	655	829	319	695	750	871

注 4) モノレール宇野辺駅は吹田市との市境近くに位置しています。上記の表は、茨木市内のみで計上した放置自転車台数となっています。

【参考】モノレール宇野辺駅周辺における放置自転車台数

対象	休日			平日		
	朝	昼	夕	朝	昼	夕
茨木市域	14	43	82	19	24	30
吹田市域	61	70	71	114	118	108
合計	75	113	153	133	142	138

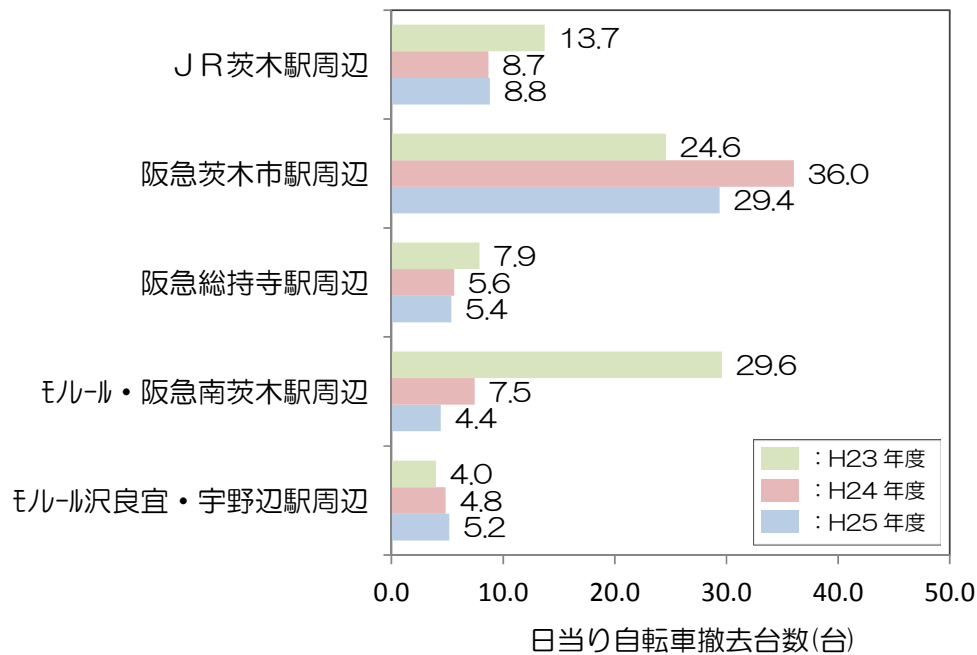
資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査



(4) 放置自転車撤去の状況

- ・駅周辺の日あたり放置自転車撤去台数は、阪急茨木市駅周辺が突出している状況です。
- ・平成24年度以降、JR 茨木駅、阪急茨木市駅、阪急総持寺駅、モノレール・阪急南茨木駅周辺において年間100日以上、放置自転車の撤去活動を実施しています。

■日あたり放置自転車撤去台数



■放置自転車撤去の実績

対象駅	年間撤去台数（台）			年間撤去日数（日）		
	H23	H24	H25	H23	H24	H25
JR 茨木駅周辺	2,140	1,337	1,376	156	154	156
阪急茨木市駅周辺	3,835	5,550	4,585	156	154	156
阪急総持寺駅周辺	394	566	633	50	101	118
モノレール・阪急南茨木駅周辺	1,213	933	533	41	125	121
モノレール沢良宜・宇野辺駅周辺	119	63	57	30	13	11



(5) 市営・民営自転車駐車場の利用状況

- ・市営自転車駐車場の利用状況は、JR 茨木駅周辺において、ピーク時に自転車駐車容量を超過している状況です。また、阪急茨木市駅においても、駅から近い一部の自転車駐車場の需要が容量を超過している状況です。
- ・民営自転車駐車場の利用状況は、各駅ともに需要を満足している状況です。

■市営自転車駐車場の利用状況^{注5)}

対象駅	施設名	自転車駐車容量	自転車駐車台数	割合
JR 茨木駅	JR 茨木北駐車場	450	416	92.4%
	JR 茨木駅前広場自転車駐車場	56	52	92.9%
	西駅前町自転車駐車場	1,300	1,324	101.8%
	JR 茨木西口駐車場	230	238	103.5%
	松ヶ本町自転車駐車場	600	748	124.7%
	JR 駅前北自転車駐車場	84	60	71.4%
	JR 茨木東口自転車駐車場	2,470	1,861	75.3%
	春日自転車駐車場	920	869	94.5%
阪急茨木市駅	阪急茨木北口駐車場	390	292	74.9%
	阪急茨木西口駐車場	172	163	94.8%
	別院町自転車駐車場	2,700	2,069	76.6%
	双葉町自転車駐車場	1,410	1,652	117.2%
阪急総持寺駅	総持寺自転車駐車場	2,390	853	35.7%
	総持寺駅南駐車場	600	403	67.2%
モルール・阪急南茨木駅	南茨木駅前第1～第5自転車駐車場	2,950	2,306	78.2%
	南茨木駅前北自転車駐車場	890	616	69.2%
モルール宇野辺駅	モノレール宇野辺駅前自転車駐車場	480	374	77.9%
モルール沢良宜駅	モノレール沢良宜駅自転車駐車場	480	153	31.9%

注5) 市営自転車駐車台数は平日、休日の朝、昼、夕のピーク時の値を掲載
(赤字は需要に対し容量を超過している自転車駐車場)

資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査

■民営自転車駐車場の利用状況^{注6)}

対象駅	自転車駐車容量	自転車駐車台数	割合
JR 茨木駅	750	662	88.3%
阪急茨木市駅	6,054	2,178	36.0%
阪急総持寺駅	180	133	73.9%
モルール・阪急南茨木駅	120	104	86.7%
モルール宇野辺駅	90	22	24.4%
モルール沢良宜駅	-	-	-

注6) 市営自転車駐車台数は平日、休日の朝、昼、夕のピーク時の値を掲載
資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査



(6) 自転車駐車需要と供給のバランス

本計画では、駅周辺における現状での自転車駐車需要と、将来における自転車駐車需要について整理しました。

自転車駐車需要には定期的な駅利用目的の需要と、駅周辺の施設利用及び不定期な駅利用を目的とした需要があり、それぞれの需要については自転車駐車場の利用形態（定期、一時、放置自転車）別に以下のように設定しました。

■定期的な駅利用目的の自転車駐車需要（定期）

利用形態：定期利用

■駅周辺の施設利用及び不定期な駅利用を目的とした自転車駐車需要（一時）

利用形態：一時利用（鉄道利用、買い物等の所用）

■駅周辺の路上に置かれた放置自転車

※放置自転車についても、駅周辺の施設利用及び不定期な駅利用を目的とした自転車駐車需要として計上

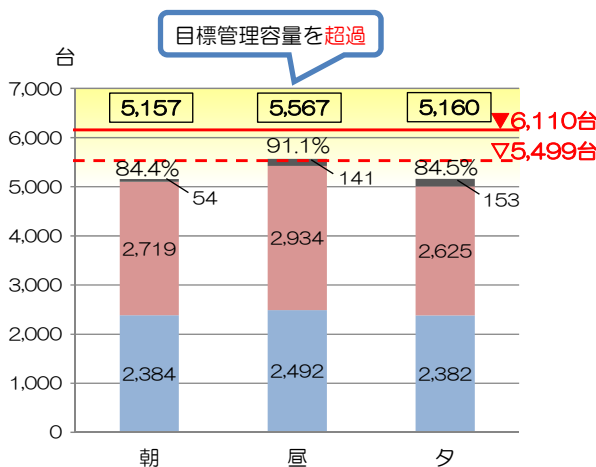
以下に主要駅（6 駅）の現状・将来における市営自転車駐車場の需給バランスを整理しました。

① JR 茨木駅における市営自転車駐車場の需給バランス

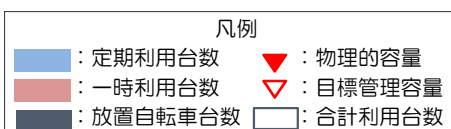
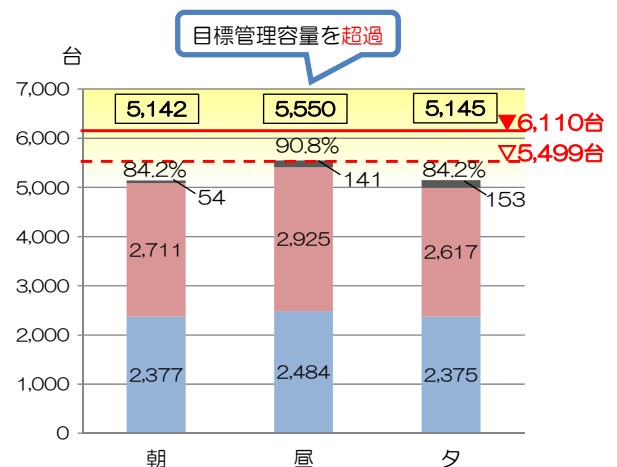
・市営自転車駐車場は、現状・将来において平日昼の時間帯で自転車駐車需要が目標管理容量を超過しています。

※目標管理容量：自転車駐車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

■現状の需給バランス



■将来の需給バランス



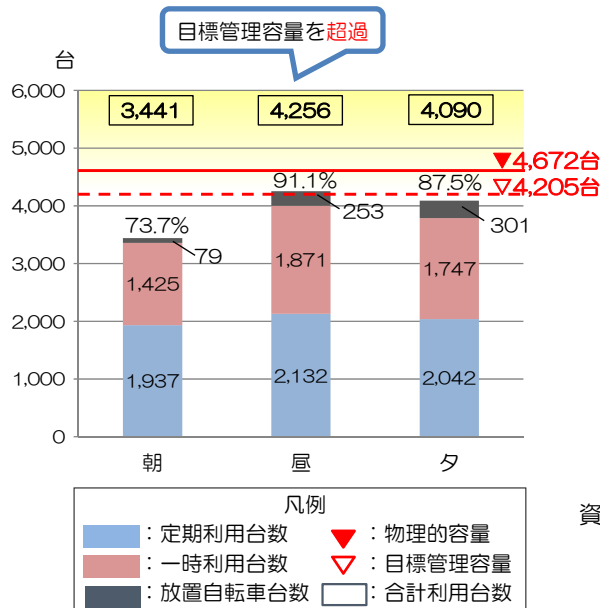
資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理（将来数値は、H37 推計人口をもとに算出）



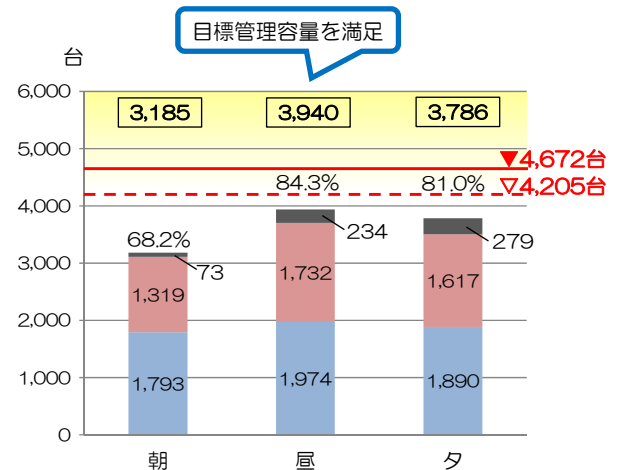
② 阪急茨木市駅における市営自転車駐車場の需給バランス

- 市営自転車駐車場は、ピークである平日昼の時間帯に自転車駐車需要が目標管理容量を超過しています。なお、将来的には自転車駐車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、満足しています。

■現況の需給バランス



■将来の需給バランス

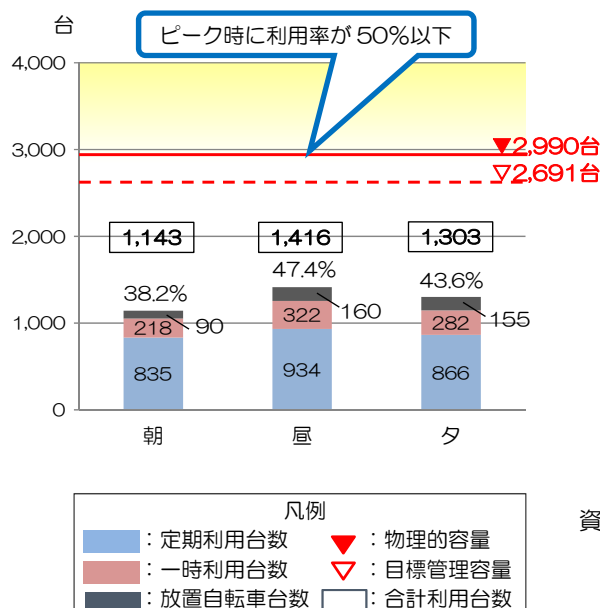


資料：H26年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理（将来数値は、H37推計人口をもとに算出）

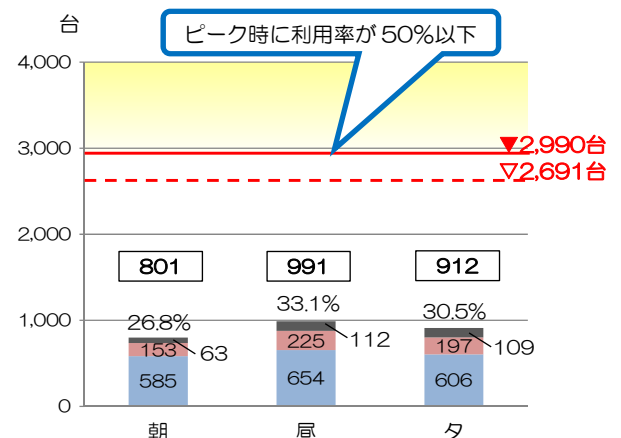
③ 阪急総持寺駅における市営自転車駐車場の需給バランス

- 市営自転車駐車場は、現況において自転車駐車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総持寺駅が開業することにより、今以上に市営自転車駐車場の容量に余裕が生まれることが予想されます。

■現況の需給バランス



■将来の需給バランス



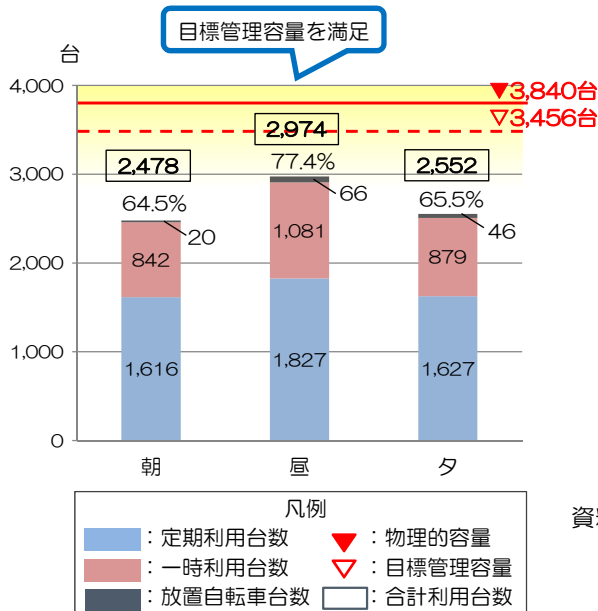
資料：H26年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理（将来数値は、H37推計人口をもとに算出）



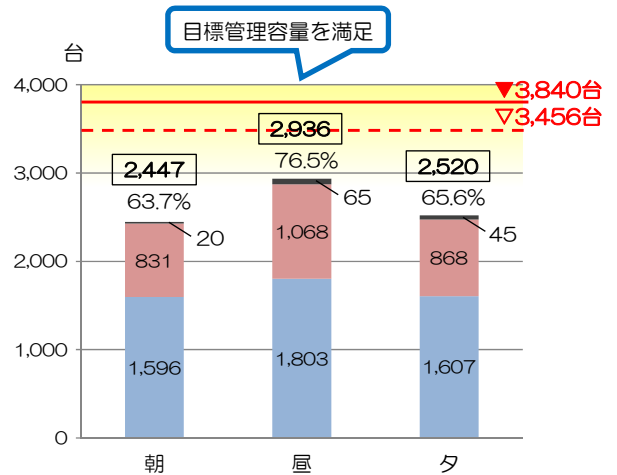
④ モノレール・阪急南茨木駅における市営自転車駐車場の需給バランス

- モノレール・阪急南茨木駅周辺では、将来的にも自転車駐車場の容量に余裕がある状況です。

■現況の需給バランス



■将来の需給バランス

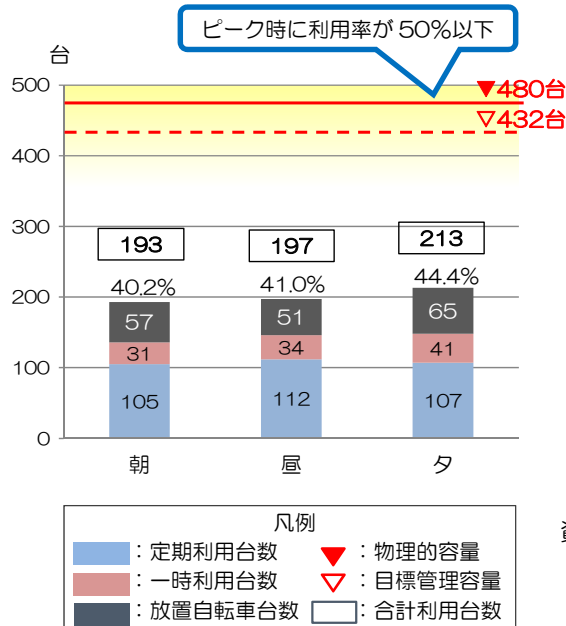


資料：H26年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理（将来数値は、H37推計人口をもとに算出）

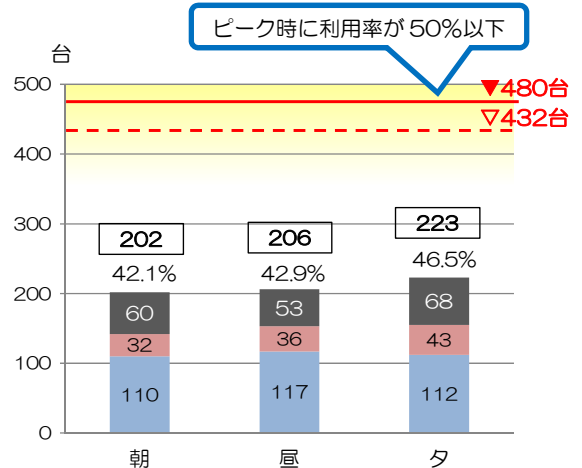
⑤ モノレール沢良宜駅における市営自転車駐車場の需給バランス

- モノレール沢良宜駅周辺では、将来的にも自転車駐車場の容量に余裕がある状況です。

■現況の需給バランス



■将来の需給バランス



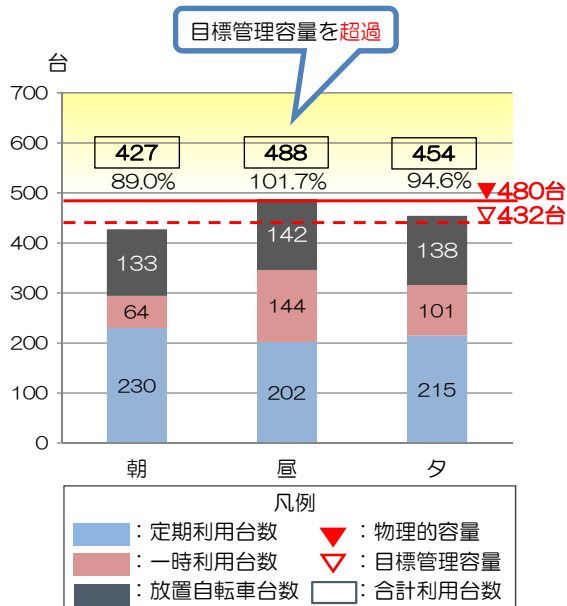
資料：H26年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理（将来数値は、H37推計人口をもとに算出）



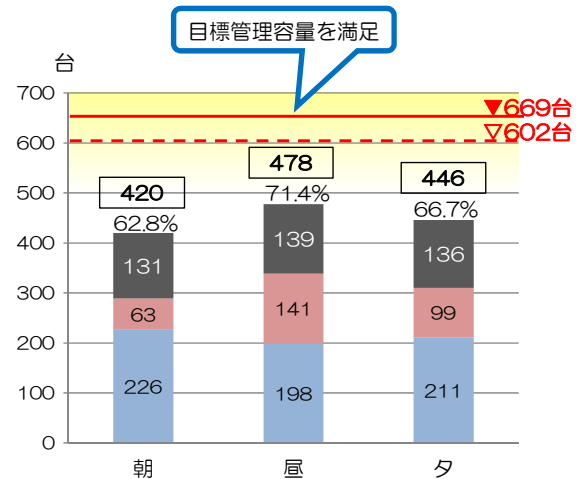
⑥ モノレール宇野辺駅における市営自転車駐車場の需給バランス

- ・平日昼のピーク時に自転車駐車需要が目標管理容量を超過しています。
- ・なお、将来の利用率については、平成 27 年に路上自転車駐車場（189 台収容）が設置されるため、目標管理容量を満足します。

■現況の需給バランス



■将来の需給バランス



資料：H26 年度 茨木市内駅付近自転車駐車場実態調査より市営自転車駐車場における平日の利用状況を整理

（将来の自転車駐車台数は、H37 推計人口をもとに算出
また、自転車駐車容量は、平成 27 年に設置される路上自転車駐車場の 189 台を見込んで算出）



2-1-7 交通ルール・マナーに関する現状

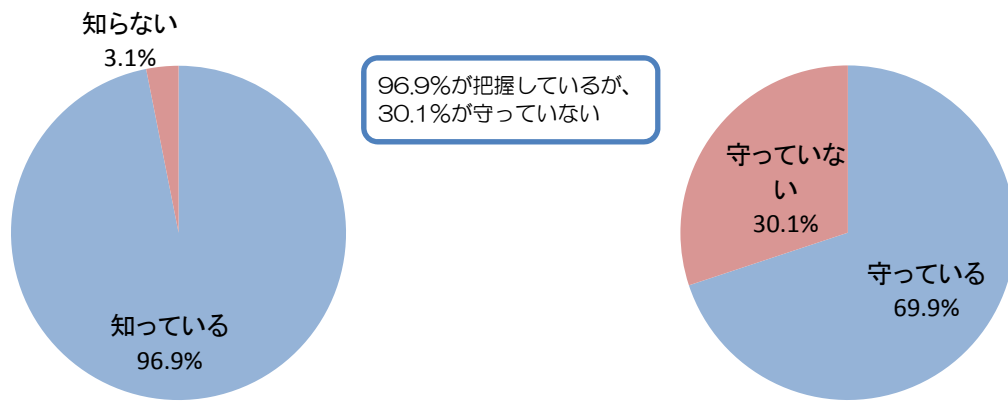
○交通ルール・マナーにおける認知度と遵守率の現状

■問：下記3点の自転車通行ルールについて、あなたはご存じですか。また、そのルールを守っていますか。

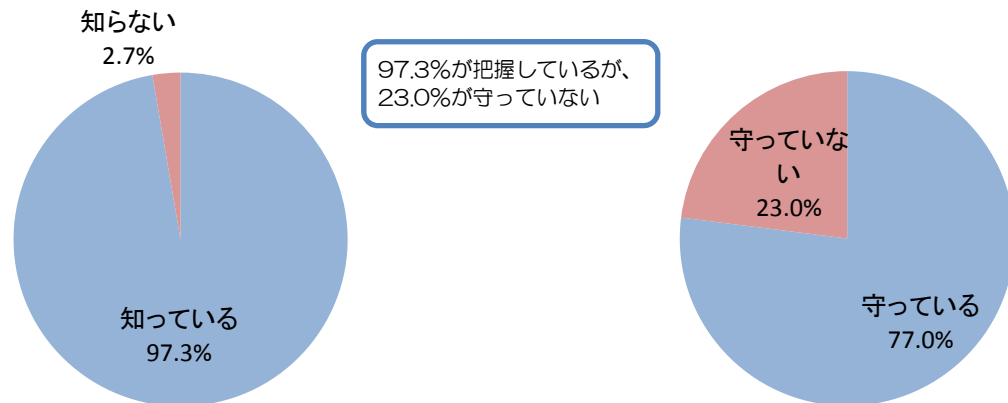
- ・ヒアリング調査では、自転車通行ルール①が96.9%、ルール②については97.3%の回答者が把握しており、ルール③は77.0%とルール①、②と比べ認知度が劣っている傾向にあります。
- ・いずれのルールも、約3割の回答者が守っていないと答えています。

<ヒアリング>

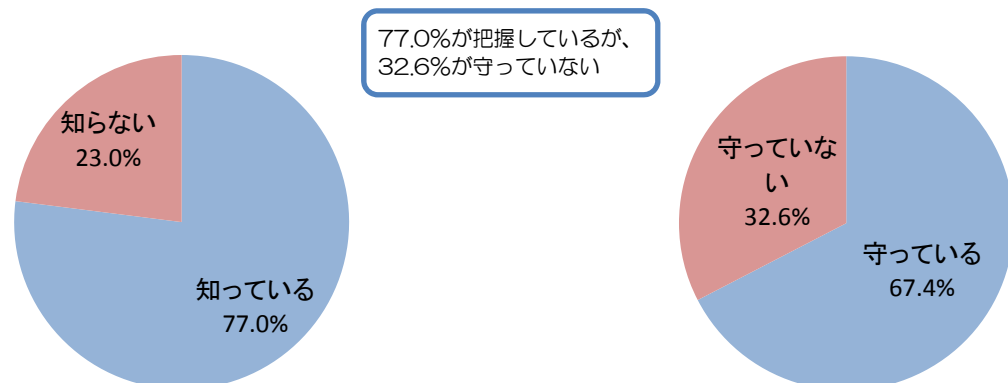
ルール① 原則、自転車は車道を通行する。



ルール② 自転車は車道の左側を走行する。



ルール③ 歩道を通行する自転車は、車道寄りを徐行する。



参考データ：ヒアリング調査結果

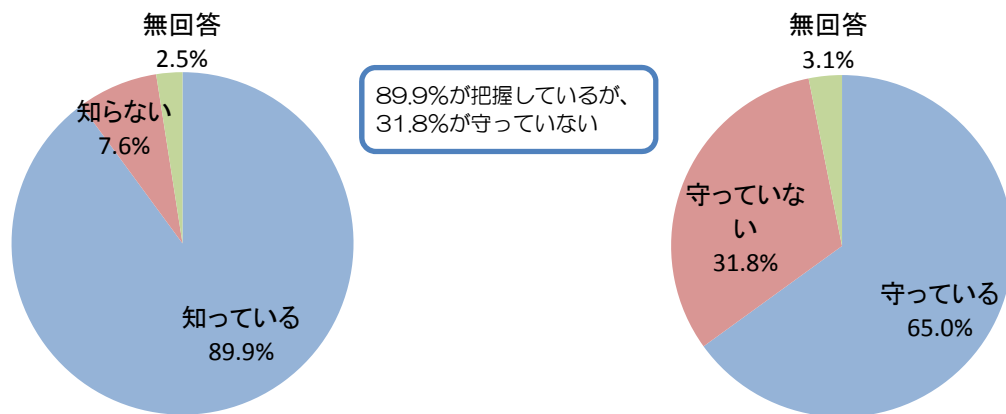


■問：下記3点の自転車通行ルールについて、あなたはご存じですか。また、そのルールを守っていますか。

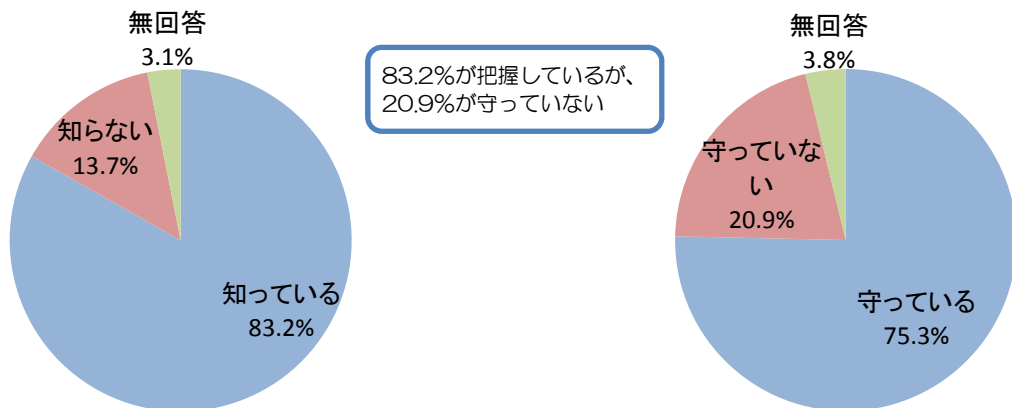
- ・高校生アンケート調査では、自転車通行ルール①が89.9%、ルール②については83.2%の回答者が把握しており、ルール③は58.5%とヒアリング調査と同様にルール①、②と比べ認知度が劣っている傾向にあります。
- ・ルール遵守率については、ルール③が40.8%と、約4割の回答者がルールを守っていない傾向にあります。

<高校生アンケート>

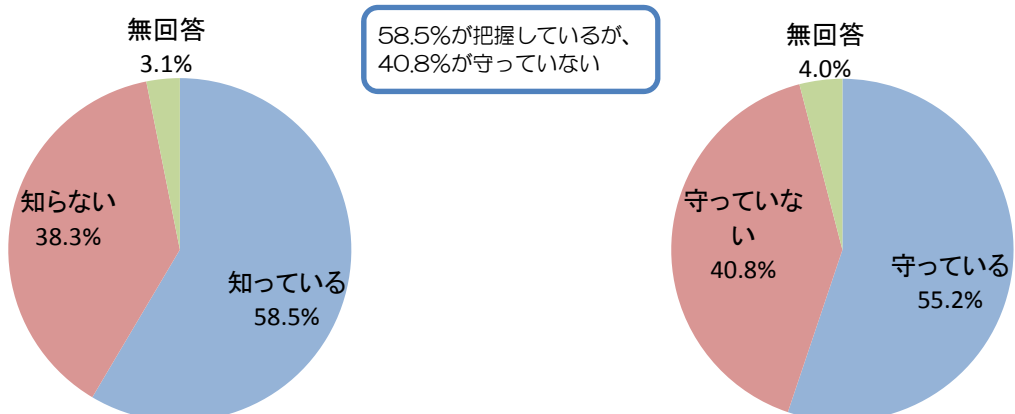
ルール① 原則、自転車は車道を通行する。



ルール② 自転車は車道の左側を走行する。



ルール③ 歩道を通行する自転車は、車道寄りを徐行する。



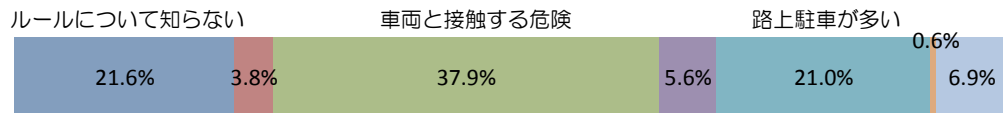
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：ルール①～③について、守っていない理由は何ですか。

- ・ヒアリング調査では、ルールを守っていない最も多い理由として「車道を走行すると車両と接触する危険があるから」があげられています。(37.9%)
- ・一方で、高校生アンケート調査では、「ルールについて知らなかったから」が最も多い理由としてあげられています。(36.1%)

<ヒアリング>



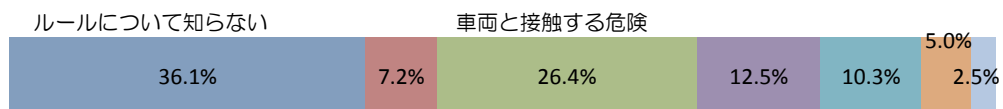
- ルールについて知らなかったから
- どこを通行してよいのかわからないから
- 車道を走行すると車両と接触する危険があるから
- 車道の端は、側溝や排水口による段差があるので走りにくいから
- 路上駐車が多くて車道を通行しにくいから
- 車道を走行する自転車をあまり見かけないから
- その他

【その他意見】

- ・歩行者が少なければ、歩道を通行することに危険を感じないから
- ・面倒だから。守る意識があまりないから
- ・車道は危険だと感じるから
- など

参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



- 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
- 路上駐車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

【その他意見】

- ・8割以上の人が守ってないから
- ・急いでいると忘れてしまうから
- など

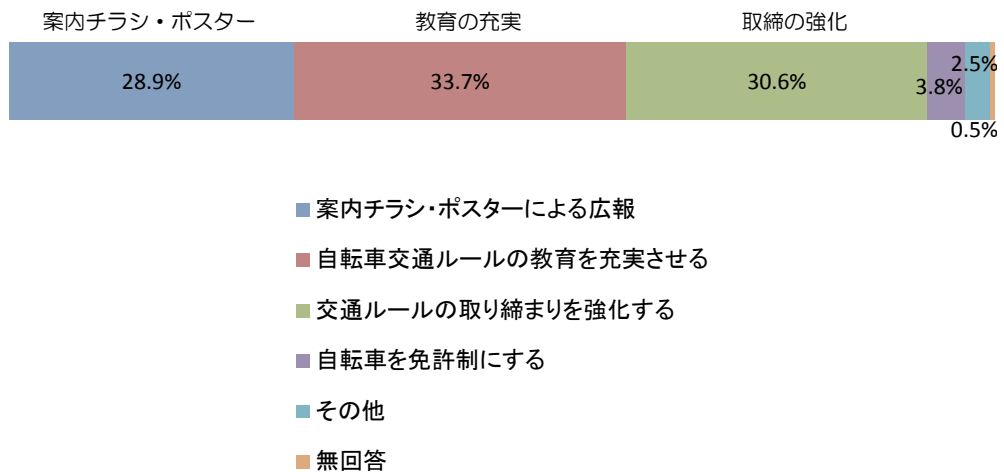
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車ルール周知に向けて、どのような取組が必要だとお考えですか。

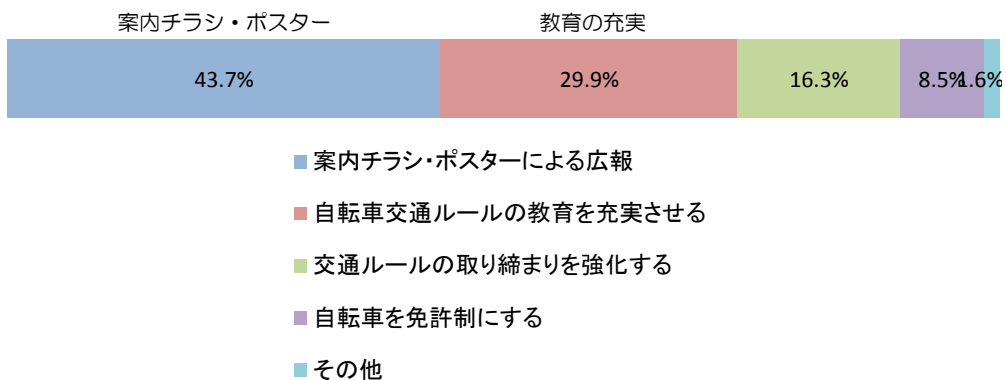
- ・ヒアリング調査では、ルール周知に向けての取組として「自転車交通ルールの教育を充実させる」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。
- ・一方で、高校生アンケート調査では、「案内チラシ・ポスターによる広報」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。

＜ヒアリング＞



参考データ：ヒアリング調査結果

＜高校生アンケート＞



参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車ルールへの遵守に向けて、どのような取組が必要だとお考えですか。

- ・ヒアリング調査では、ルール遵守に向けた取組として「取締の強化」が効果的と考える回答が多い傾向にあります。
- ・一方で、高校生アンケート調査では、ルール周知と同様に「案内チラシ・ポスターによる広報」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。

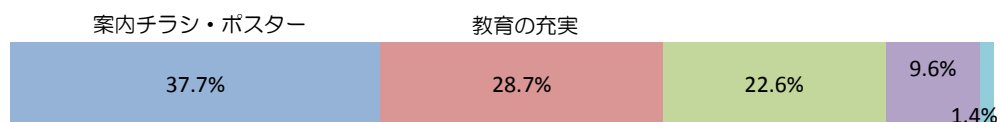
＜ヒアリング＞



- 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

参考データ：ヒアリング調査結果

＜高校生アンケート＞



- 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

参考データ：高校生アンケート調査結果

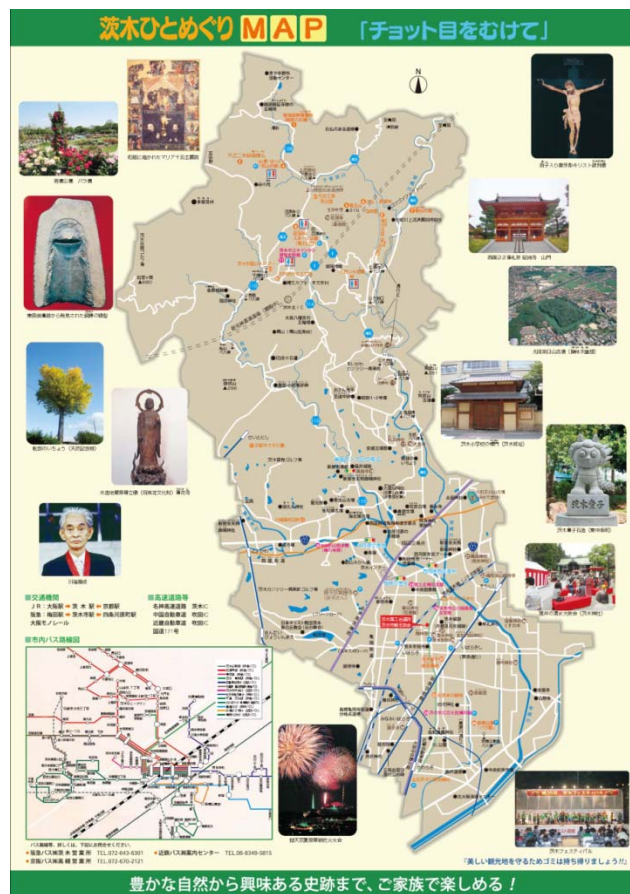


2-1-8 その他自転車利用に関する現状

(1) 観光施設の分布とレンタサイクルの状況

- ・本市の観光スポットは、平野部の市街地周辺だけでなく山間部においても歴史的な施設等を数多く有しており、市内全域に見どころが点在しています。
- ・また、主要駅周辺にレンタサイクル*施設が設置されており、現在、観光協会等で利用を促進する案内が行われている一方で、現時点において、これら観光スポットを周遊するためのサイクリングロード等の位置付けはされていない状況にあります。

■観光施設の分布状況



資料：茨木市観光協会 HP

■レンタサイクル施設一覧

名称	最寄駅	利用時間	料金 ^{注7)}
駅リンくん茨木店	JR 東海道本線 茨木駅	6:30～翌0:00	310円/回 2,060円/月
阪急レンタサイクル 阪急茨木北駐輪センター	阪急京都線 茨木市駅	6:30～翌23:30	310円/回 1,800円/月 5,000円/3ヶ月
大阪モノレール 宇野辺駅 レンタサイクル	大阪モノレール 宇野辺駅	駅の営業時間	200円/回 (貸出し日の翌日まで)
大阪モノレール 南茨木駅 レンタサイクル	大阪モノレール 南茨木駅	駅の営業時間	200円/回 (貸出し日の翌日まで)
大阪モノレール 沢良宜駅 レンタサイクル	大阪モノレール 沢良宜駅	駅の営業時間	200円/回 (貸出し日の翌日まで)

注7) 料金は、H26年時点

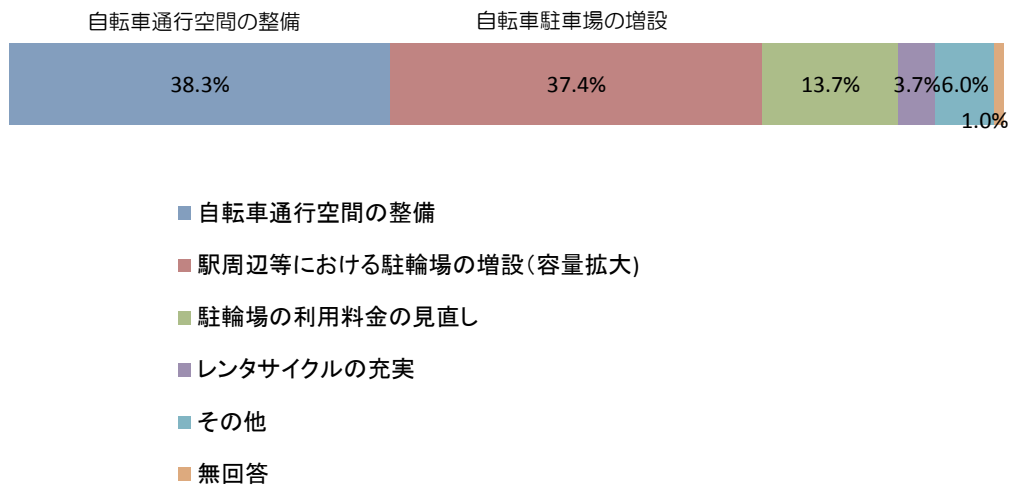


(2) 自転車環境の改善、自転車利用の促進について

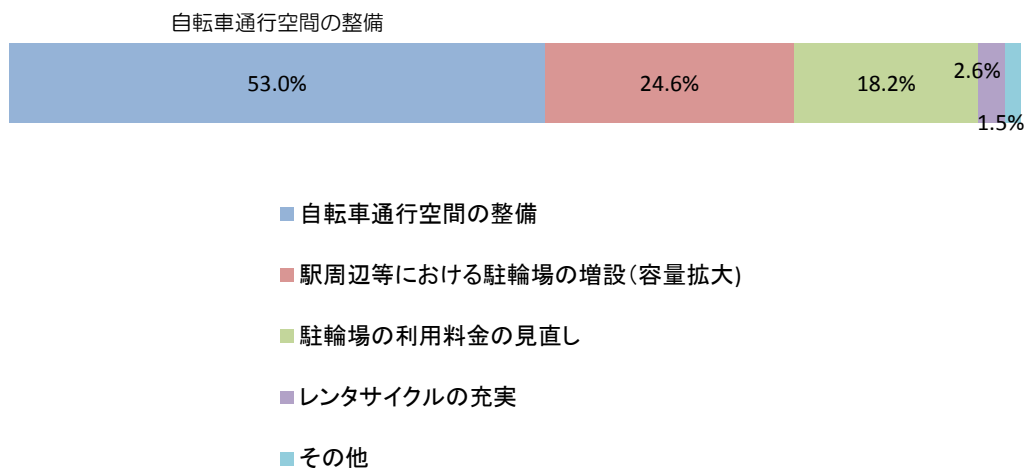
■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、どのような施設の整備・運用が必要だとお考えですか。

- ・ヒアリング調査では、自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、「自転車通行空間※の整備」が効果的であるとする回答が38.3%、「駅周辺等における自転車駐車場の増設（容量拡大）」が37.4%となっており、通行環境、自転車駐車環境の充実を求める回答が多い傾向にあります。
- ・一方、高校生アンケート調査では、「自転車通行空間の整備」が効果的であるとする回答が53.0%であり、回答者全体の半数以上を占めています。

<ヒアリング>



<高校生アンケート>

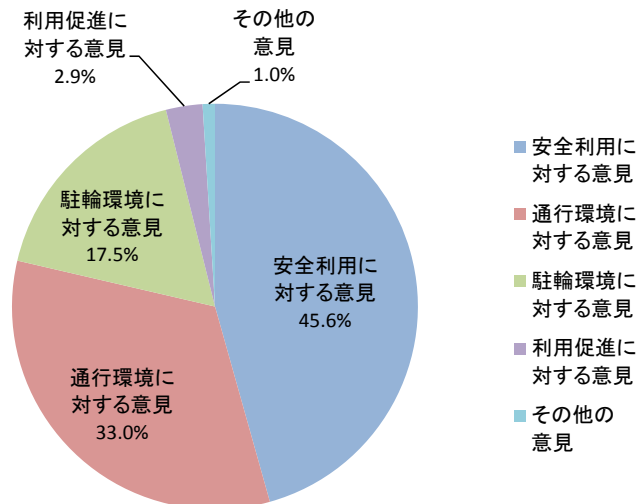




■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。

- ・ヒアリング調査では、自転車の環境改善や利用促進に関する自由意見について、「安全利用に対する意見」が45.6%と最も多く寄せられており、次いで「通行環境に対する意見」が33.0%寄せられています。

<ヒアリング>



【具体的な意見・要望】

安全利用に対する意見	無灯火自転車を無くしてほしい。
	自転車への取締を強化してほしい(特に「ながら運転」)。
	小・中学生の時にしっかりと自転車の交通ルールを教えておいてほしい。
	路上駐車がなくて自転車が通りづらいのを改善してほしい。
通行環境に対する意見	自転車レーンをもっと増やしてほしい。
	歩道が途切れないようにしてほしい。歩道のデコボコを整備してほしい。
	自転車レーンに車が入ってきたら意味がないので、改善してほしい。
自転車駐車環境に対する意見	駅に限らず、自転車駐車場の数が足りない。
	商業施設等に、広さや規模に応じて設置する自転車駐車場の数(台数)を義務化したらよい。
	JR 茨木駅の自転車駐車場の定期券枠を拡大してほしい(今現在、1年待ちの状態)。
利用促進に対する意見	公営で自転車のリサイクルをしてほしい。
	茨木市の広報で、自転車レーンの詳しい場所等をアピールしてほしい。
	モノレールの駅のレンタサイクルをもっとPRすべき。

参考データ：ヒアリング調査結果

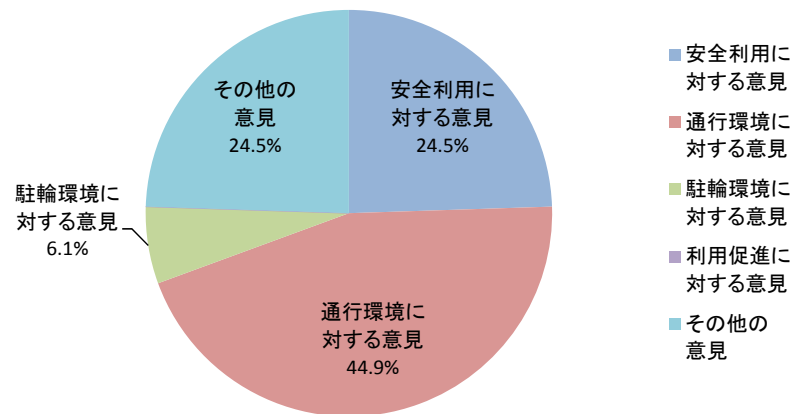


■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。

- ・高校生アンケート調査では、自転車の環境改善や利用促進に関する自由意見について「通行環境に対する意見」が44.9%と最も多く寄せられており、次いで「安全利用に対する意見」が24.5%寄せられています。

＜高校生アンケート＞

■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。



【具体的な意見・要望】

安全利用に対する意見	車道の自転車レーンで車の路上駐車が多いので、取締を行ってほしい。
	自転車が右側を走るのをやめてほしい（細い道で）。
	ルールがよく分からないので、分かるようにしてほしい。
	夜にはライトをつける。
通行環境に対する意見	全面的に車道に自転車の走行ゾーンを作ってほしい。
	車がこわい。バイクが自転車レーンを走っているから通れない。
	車が白線をとびだして、赤信号を待っているので通れない。 自転車通ってよい道なのかなどの標識をたくさんつけてほしい。
自転車駐車環境に対する意見	阪急茨木駅周辺の店に自転車駐車場がない。
	無料駐車スペースの多数配置。
	駅前に自転車をとめたいのに、とめる所がない。料金が安い。
	お金を取る意味が分からない。
その他の意見	心理的誘導設備を設ける。
	高齢者の運転が下手。
	交通整理してほしい。

参考データ：高校生アンケート調査結果



2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理

本市における自転車利用環境に関する現状を、以下のように項目ごとに分類したうえで、課題の抽出を行いました。

■現状と課題の整理

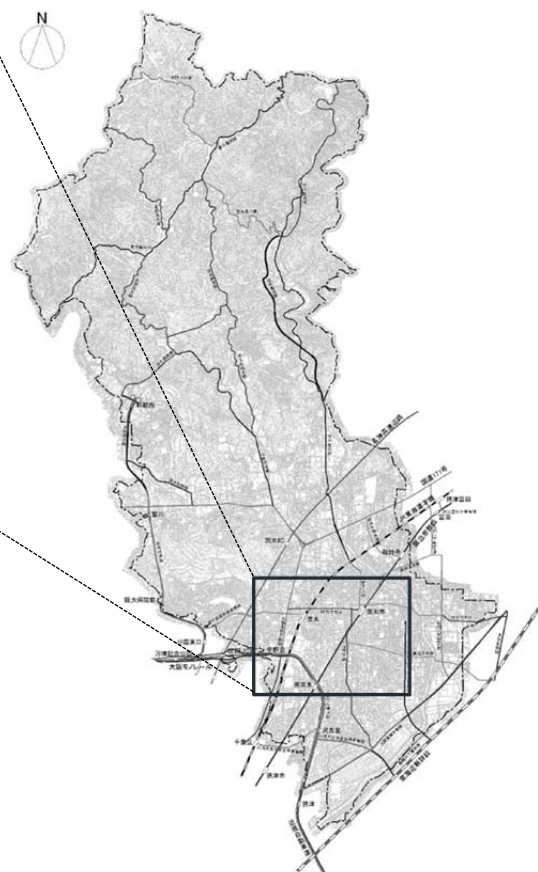
項目	現状のまとめ	課題
自転車 通行環境	□自転車事故発生率が近隣市と比較して高い。 □自転車関連事故の割合として、出合頭の事故の割合が多い。 □茨木市発着の移動では、自転車利用が最も多く、全体の交通手段の1/4を占める。 □平成27年度に立命館大学が開学し、さらに主要プロジェクトとして（仮称）JR 総持寺駅の整備、スマートコミュニティの構築等が控えている。	□安全で快適な自転車通行空間が不足している。 □新規事業等の影響により、自転車交通のさらなる需要が想定されることから、限られた空間の中で、計画的な自転車通行空間の整備を図る必要がある。
自転車 駐車環境	□JR 茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い一部の市営自転車駐車場で容量が超過している。 □JR 茨木駅における市営自転車駐車場は、ピーク時において自転車駐車需要が目標管理容量を超過している。 □駅周辺における放置自転車は、ピーク時に阪急茨木市駅が最も多く、その他の複数の駅においても日あたり100台を超える放置自転車が確認されている。	□市営自転車駐車場の中でも局所的に集中している自転車駐車需要を分散させる必要がある。 □既存の自転車駐車スペースを維持したまま、駅周辺全体の自転車駐車需要の抑制を図る対策が必要である。 □現在実施している放置自転車対策だけでは不十分といえる。
交通ルール・ マナー	□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。 □ヒアリング調査では、自転車交通ルールの遵守に向けて必要な取組として「交通ルールの取締を強化」を望む意見の割合が多い。 □高校生アンケート調査では、「案内チラシ・ポスターによる広報」を望む意見の割合が多い。	□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。 □自転車に対する取締等が必要である。
自転車の利用 促進	□茨木市は、市内全域に見所が点在しており、数多くの観光スポットを有しているが、これら観光スポットを周遊するためのサイクリングロード等の位置付けはされていない。 □自転車は駅端末交通手段として利便性が高く、本市の交通状況・地形的条件からも、主要駅からの移動に適している。	□観光施設への自転車の積極的な利用を図るためのツールが不足している。 □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が必要である。



2-3 茨木市におけるこれまでの主な取組

2-3-1 自転車通行空間の整備

- ・本市では、市内の自転車通行環境の向上を図っていくため、一部の区間において自転車通行空間を整備しています。



① 府道大阪高槻京都線



②, ③ JR茨木－阪急茨木市駅間



④ 立命館大学周辺





2-3-2 放置自転車対策

- ・本市では、自転車駐車環境改善のため、放置自転車の撤去活動や啓発・指導、自転車を放置しにくくする対策等を行っているほか、路上自転車駐車場の整備を実施しています。

①放置自転車撤去活動の実施



放置自転車保管事務所への移動



②自転車の放置に対する啓発・指導の実施



放置自転車に対する警告シールの貼り付け



③自転車を放置しにくくする対策



看板・路面標示設置による放置禁止区域の周知



④路上自転車駐車場の整備



阪急茨木西口自転車駐車場の整備



JR茨木駅前広場自転車駐車場の整備



2-3-3 交通安全教室・啓発活動の実施

- ・本市では、様々な年齢層を対象に自転車をはじめ、交通安全に関する教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施しています。

①保育園・幼稚園児対象



交通安全講話

②小学生対象



ヘルメットを着用しての運転

③高校生対象



自転車通学運転免許証講習会

実施内容（平成26年度）

- 自転車通学運転免許証講習会
 - ・大阪府立北摂つばさ高校
- 交通安全講習（自転車編）
 - ・茨木工科高等学校
 - ・関西大倉高等学校
 - ・早稲田摂陵高等学校
 - ・茨木工科高等学校

④高齢者対象



葦原老人福祉センターでの講習

⑤啓発活動の実施



自転車を持ち込んでの安全点検の実演



自転車に対する指導・取締



第3章 計画の目標と基本方針





第3章 計画の目標と基本方針

3-1 基本理念

茨木市自転車利用環境整備計画の基本理念を整理するにあたり、茨木市総合交通戦略における自転車の位置付けも踏まえ、都市内移動における各種の交通手段との連携を見据えます。

茨木市総合交通戦略では将来的な交通体系として、自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築という基本方針を掲げており、高齢者など交通弱者の移動手段の中心となる公共交通を基本としつつ、徒歩や自転車の通行環境を改善することで、自動車に依存しなくても安全で快適に移動できる、環境負荷の小さい交通環境の構築を目指しています。

こうした中で、本市の市内移動は、自転車利用が約1／4を占めており、代表的な交通手段となっています。一方で、自転車に関連する交通事故の多さや、自転車利用者の交通ルールの違反・マナーの欠如が問題となっており、自転車利用の安全性を高めることが欠かせない要素であると考えています。

以上の背景を踏まえ、茨木市自転車利用環境整備計画の基本理念を以下のように掲げ、各種取組の展開を図ります。

■茨木市自転車利用環境整備計画の基本理念

自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗用中の交通ルールの遵守やマナーの向上等により、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、自転車関連事故件数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します。

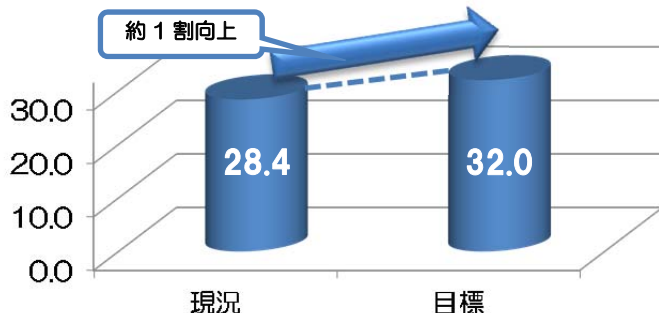


3-2 計画の目標（数値目標）

本計画における達成度を検証するため、計画期間である10年間で目指す目標を以下のように設定します。数値目標は、概ね5年後に達成度を検証し、評価指標の状況を把握したうえで、目標の達成に向け、必要に応じて取組の見直しを行います。

【目標1】自転車の道路利用満足度の向上

■（現況）28.4% → （目標）32%



【評価指標の把握方法】

- ・市民アンケート調査^{注8)}

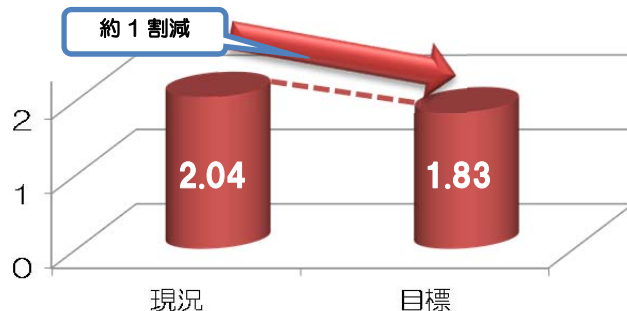
【目標値設定の考え方】

- ・自転車利用者が変化を実感できるよう現況値を約1割向上させる。

注8) 平成26年度 茨木市総合交通戦略にて、交通施策の評価指標として用いられている市民アンケート調査結果（平成24年）の値を採用しています。

【目標2】自転車関連事故件数の減少

■（現況）2.04件/千人・年 → （目標）1.83件/千人・年



【評価指標の把握方法】

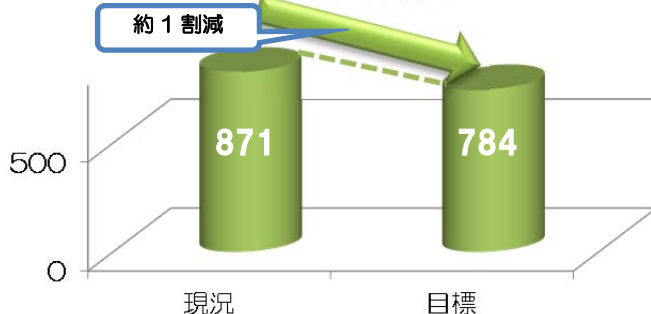
- ・茨木警察署提供値

【目標値設定の考え方】

- ・自転車に関わる事故の抑制に向けて、現況値を約1割減少させる。

【目標3】放置自転車台数の減少

■（現況）871台/日 → （目標）784台/日



【評価指標の把握方法】

- ・現地実測調査

【目標値設定の考え方】

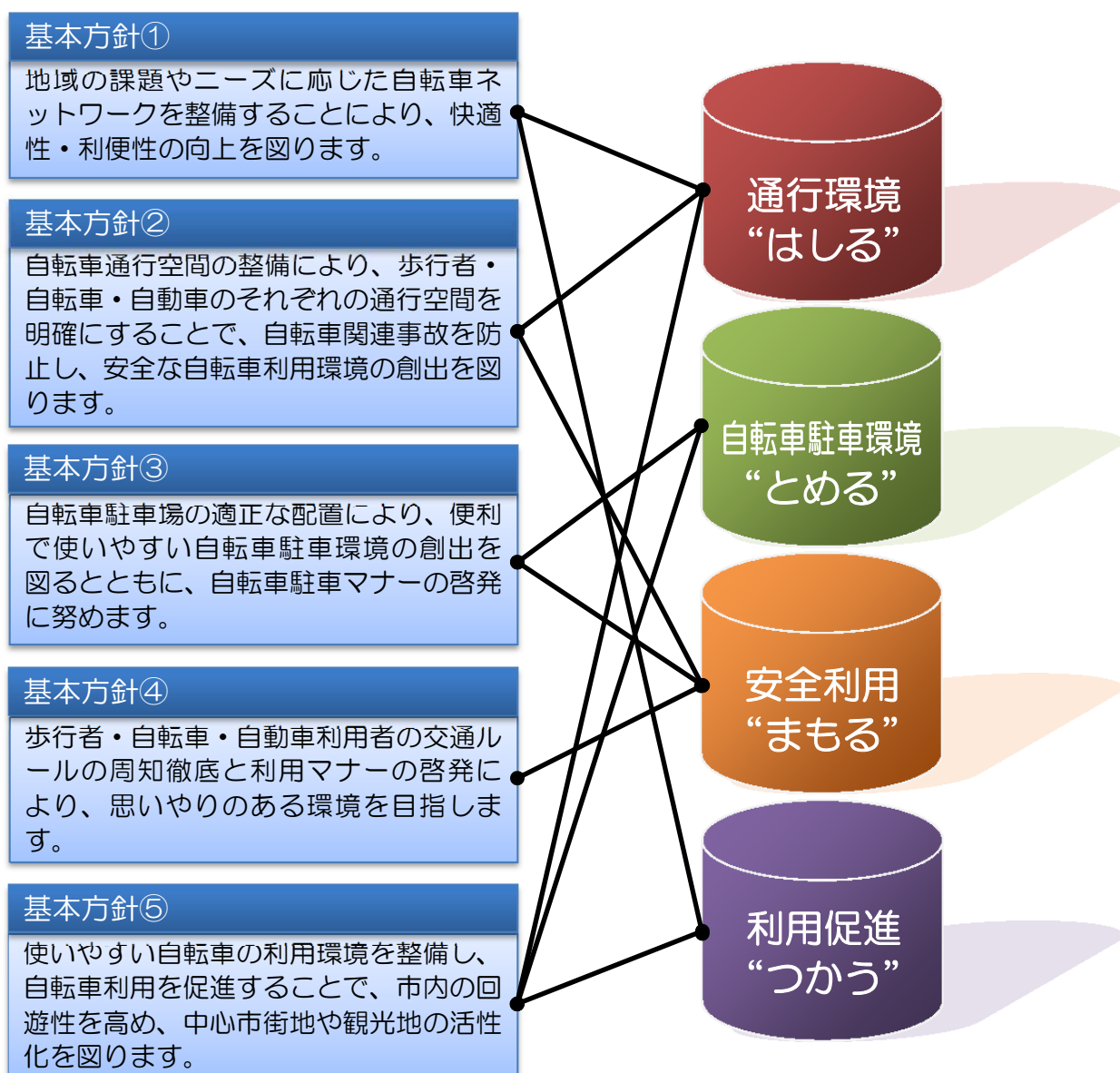
- ・駅周辺の快適な利用が実感できるよう現況値を約1割減少させる。



3-3 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱

計画の目標を実現するために5つの基本方針を整理したうえで、自転車の持つ要素である「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」を計画の4つの柱として設定し、施策体系別に整理していきます。これら4つの柱が相互に関連し、連携することで、より良い自転車利用環境の創出を目指します。

■基本方針と計画の4つの柱





3-4 施策体系

■計画の4つの柱と施策体系別の取組内容

柱	施策体系別の取組内容
1. 通行環境“はしる” ・安全快適な自転車通行空間を形成する 自転車ネットワーク路線等の整備	〔施策1〕 自転車ネットワーク路線※の整備 取組 1：優先整備対象路線の整備 取組 2：その他整備対象路線の整備
	〔施策2〕 自転車ネットワーク路線以外の安全対策 取組 3：自転車指導線※の整備
2. 自転車駐車環境“とめる” ・市内主要駅を中心とした自転車駐車環境の整備及び放置自転車対策の実施	〔施策3〕 JR 茨木駅・阪急茨木市駅付近の自転車駐車場の効率的な活用 取組 4：自転車駐車場満車時における他の市営自転車駐車場への誘導 取組 5：利用状況に応じた料金体系の見直し 取組 6：民間事業者(鉄道事業者等)の既存自転車駐車場の有効活用
	〔施策4〕 JR 茨木駅における自転車需要の抑制 取組 7：自転車の共同利用による自転車需要の抑制
	〔施策5〕 阪急茨木市駅周辺等の放置自転車対策の展開 取組 8：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 9：放置自転車撤去活動の継続的な実施 取組 10：自転車の放置に対する啓発の徹底 取組 11：自転車を放置しにくくする工夫 取組 12：放置自転車が多い箇所を対象に路上自転車駐車場を増設 取組 13：自転車駐車場へ誘導するための路面標示や案内標識等の設置
3. 安全利用“まもる” ・事故減少に向け、交通安全性を高めるための施策展開	〔施策6〕 ルール周知、マナー向上、リスク対策 取組 14：自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底 取組 15：ルール遵守に向けたインセンティブの付加 取組 16：自転車事故に対するリスク対策の周知
	〔施策7〕 自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施 取組 17：自転車利用者に対する指導・取締の充実 取組 18：啓発活動の担い手の育成
4. 利用促進“つかう” ・自転車の利用しやすい環境を提供し、自転車利用を促進	〔施策8〕 茨木市民や来訪者に対する自転車利用環境の向上 取組 19：自転車通行マップの作成 取組 20：自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討
	〔施策9〕 自動車利用から公共交通機関等への転換 取組 21：モビリティマネジメント※による自転車利用促進 取組 22：来訪者によるレンタサイクル、コミュニティサイクル※の活用 促進策の検討



第4章 自転車利用環境整備に 向けた取組





第4章 自転車利用環境整備に向けた取組

4-1 自転車ネットワーク路線の選定

第3章では、本市の自転車利用環境を向上させていくため、基本方針と計画目標を設定し、目標達成に向けた5つの基本方針を整理したうえで、計画の4つの柱と施策体系別の取組内容を設定しました。

施策体系別の取組内容を実施していくうえでは、自転車の連続した通行空間の面的な構築が必要となるため、自転車利用環境向上に向けた取組の前提として、自転車ネットワーク路線の選定を行います。

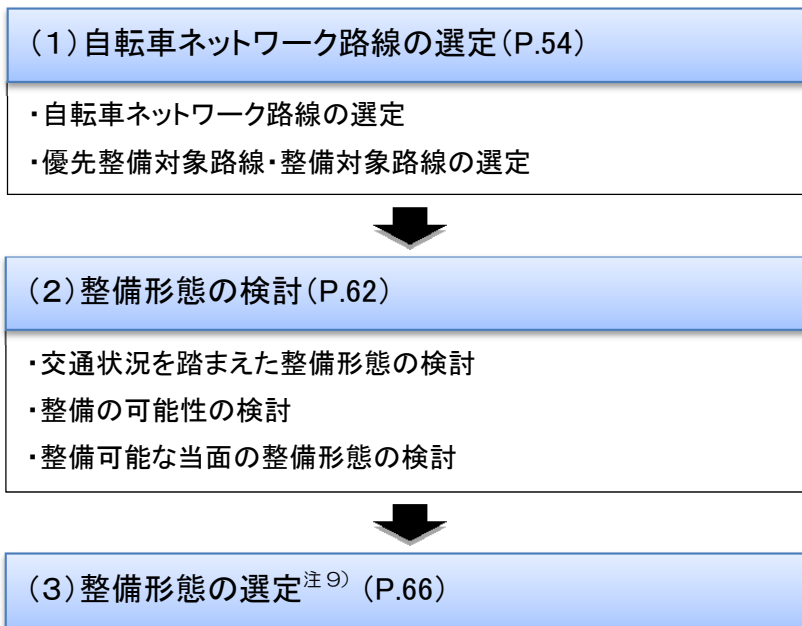
4-1-1 自転車ネットワーク路線の選定及び優先整備対象路線の整備形態の選定

安全で快適な自転車利用環境を効果的・効率的に整備するため、まず市内における自転車ネットワーク路線を選定します。

さらに、計画期間内において優先的な整備が望ましい自転車ネットワーク路線を選定し、優先整備対象路線として位置づけます。

自転車ネットワーク路線の選定については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局 H24.11）を参考に、本市の特徴や、市の抱える課題やニーズを踏まえて行いました。以下に自転車ネットワーク路線の選定手順と、選定に際して検討した内容を示します。

■自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態の選定手順



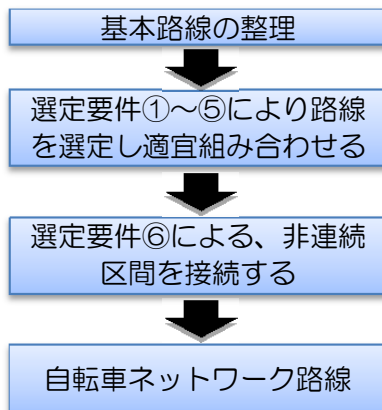
注9) 本計画では、優先整備対象路線の整備形態について選定を行っております。



(1) 自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路や計画中の道路から、計画の目標達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を、自転車ネットワーク路線に選定しました。選定にあたっては、以下に示す①～⑤に該当する5つの路線を適宜組み合わせて自転車ネットワーク路線に資する路線を選び、これらの路線に対して、選定要件⑥で連続性を確保し、面的に広がる自転車ネットワーク路線を設定します。

■前提手順



■選定要件

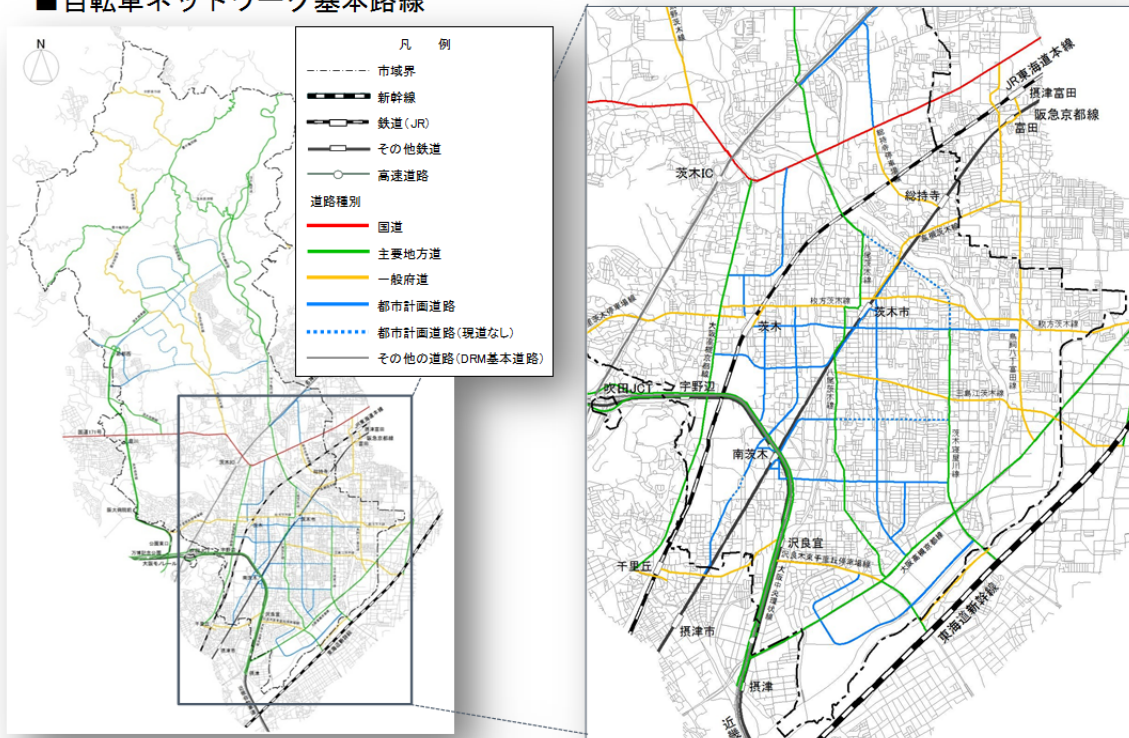
選定要件①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
選定要件②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
選定要件③	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
選定要件④	自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
選定要件⑤	既に自転車の通行空間（自転車道※、自転車専用通行帯※、自転車専用道路）が整備されている路線
選定要件⑥	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



【自転車ネットワーク基本路線の設定】

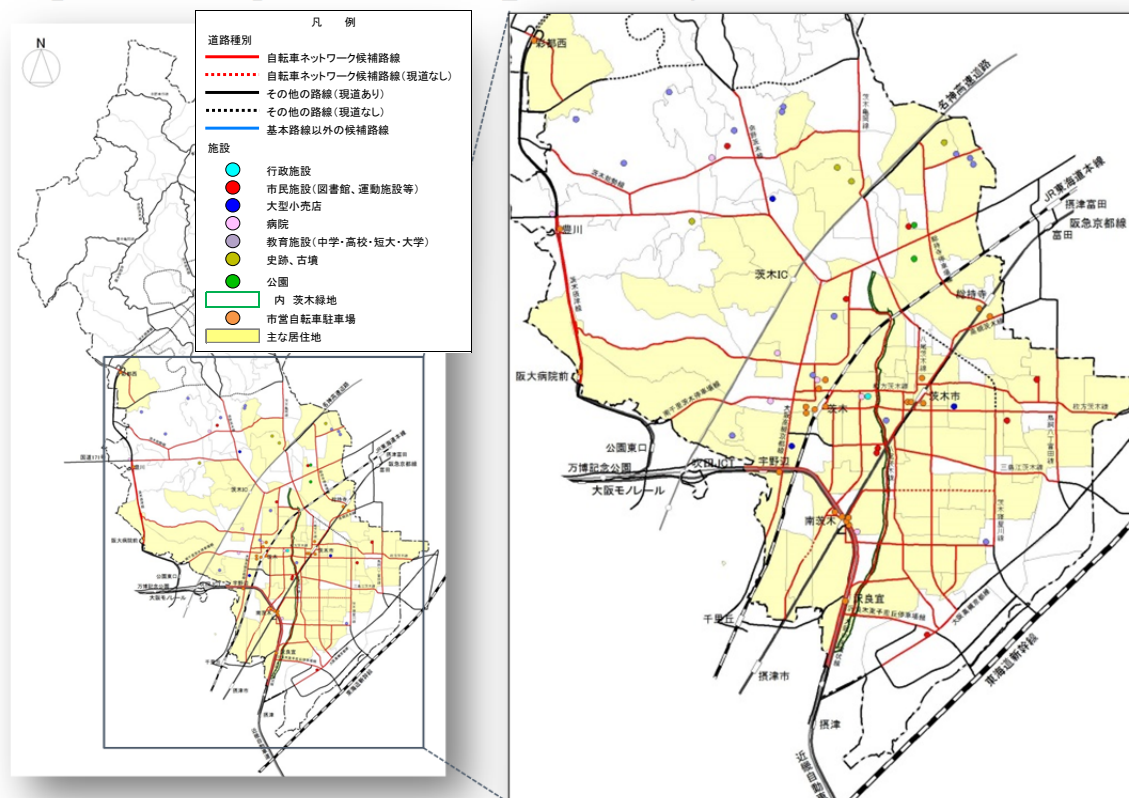
国道、府道、都市計画道路、主要な市道など主な幹線道路を基本路線として設定します。これらの路線は、選定要件に従い自転車ネットワーク路線を選定するうえでベースとなる路線で、自転車通行区間の整備に必要な幅員等の確保が現実的に可能である道路となります。

■自転車ネットワーク基本路線



【選定要件①】 公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地を結ぶ路線

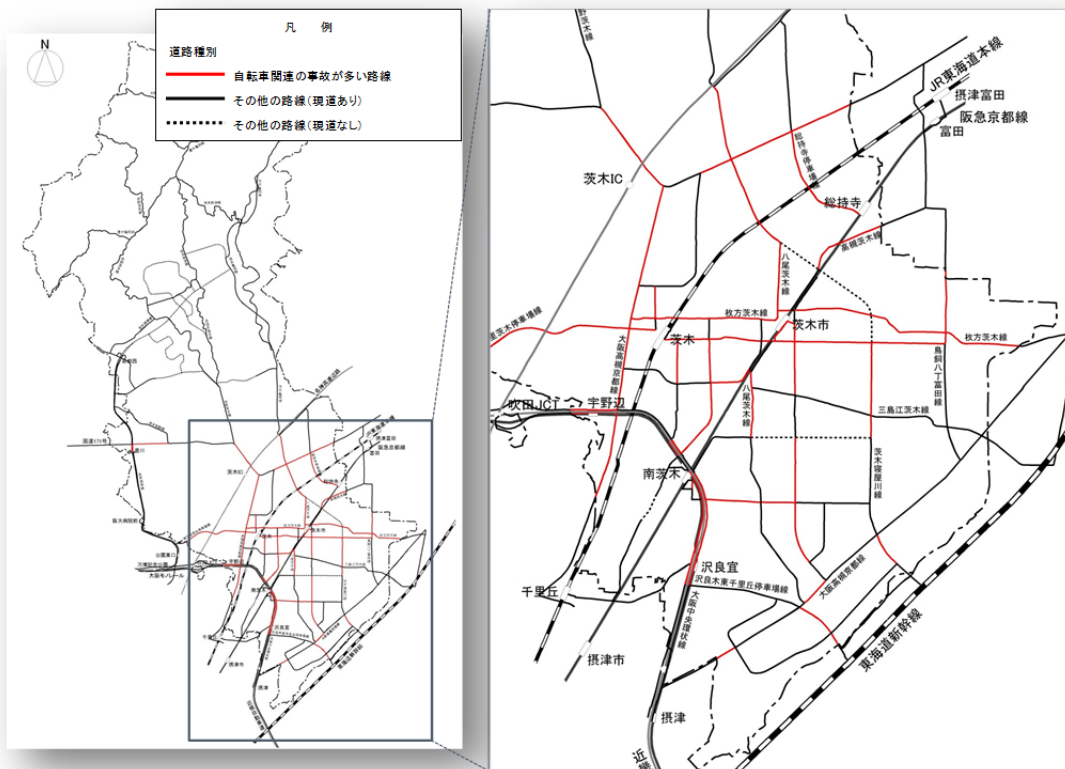
基本路線から、居住地、駅、施設等を連絡する路線を選定します。また、基本路線以外から、市民施設（図書館、運動施設等）、商業施設、医療施設、教育施設等へのアクセスを考慮し、その他の路線から追加候補を選定しています。





【選定要件②】自転車関連の事故が多い路線

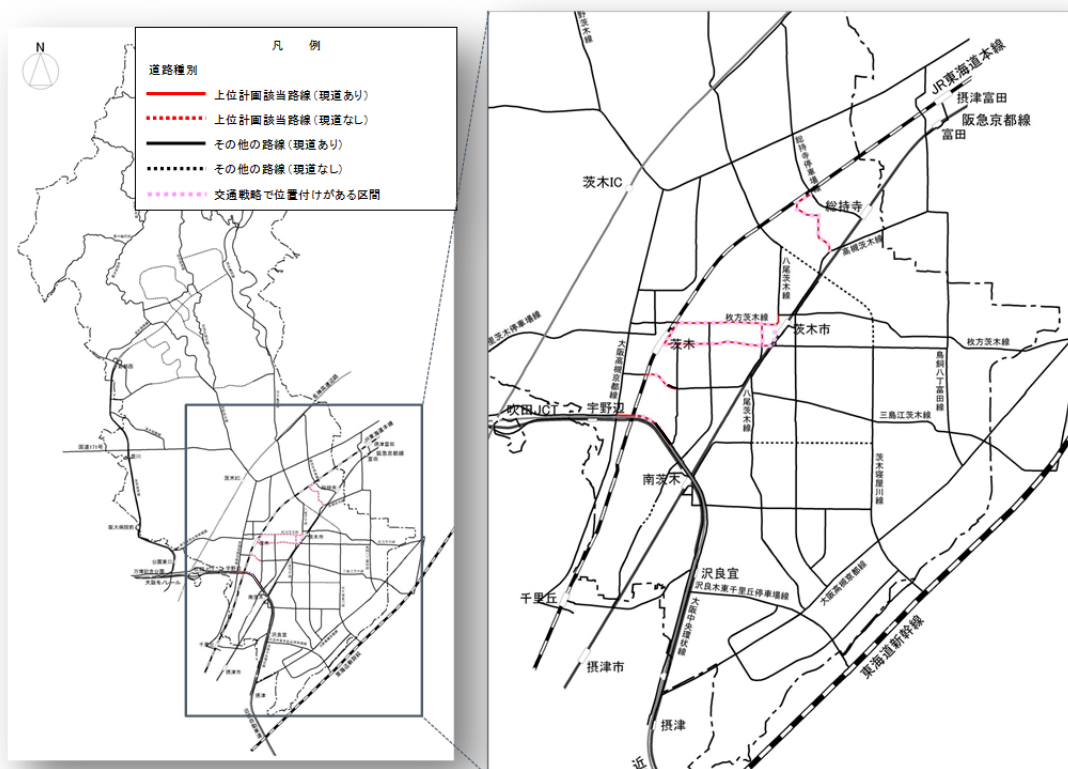
「基本路線」を対象に自転車関連の事故が多い路線（1 km当たり 10 件以上）を抽出します。



【選定要件③】地域の課題やニーズがある路線

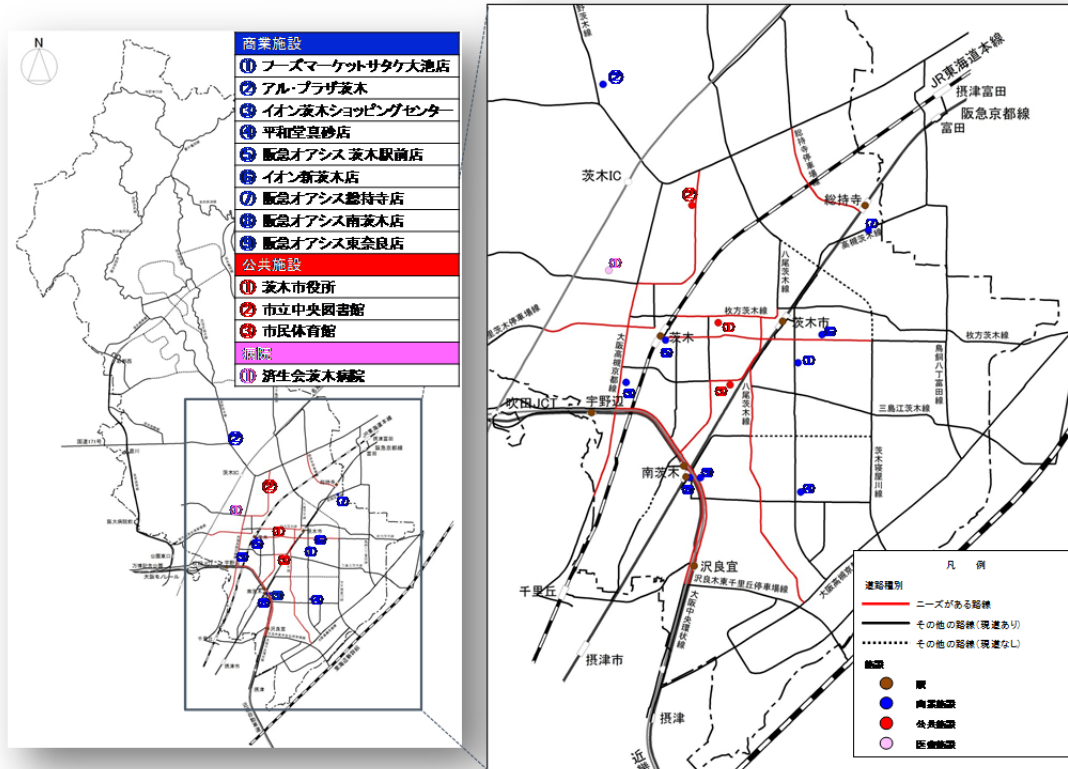
茨木市総合交通戦略（平成 25 年度）で自転車通行空間の整備や検討の位置付けがある路線、ヒアリング調査やパーソントリップ調査※結果からみた自転車利用ニーズのある路線を抽出します。

■茨木市総合交通戦略での位置付けがある路線

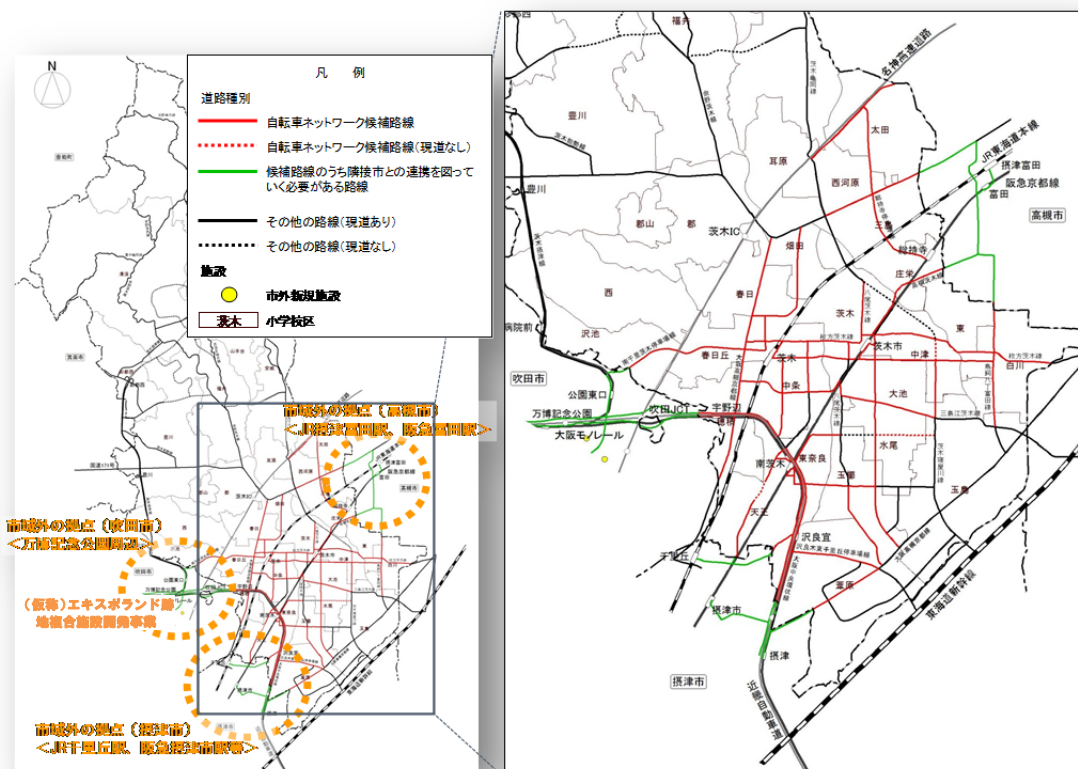




■ヒアリング調査におけるニーズがある路線



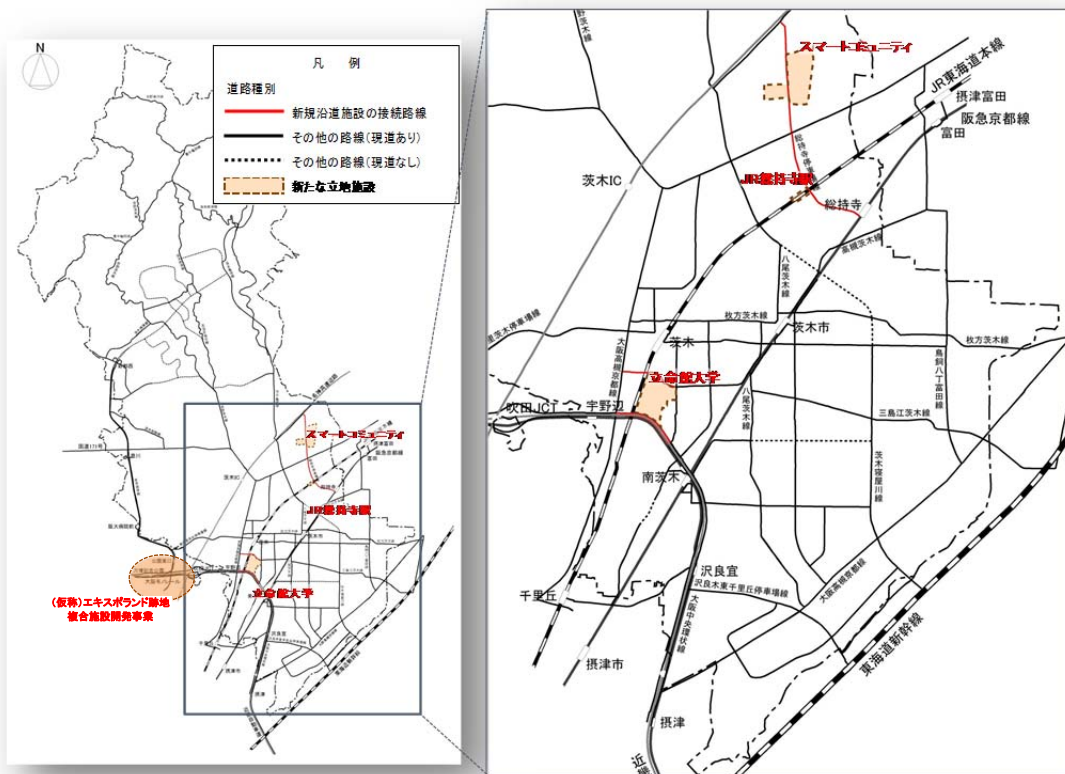
■パーソントリップ調査結果から自転車利用のニーズがあると想定される路線





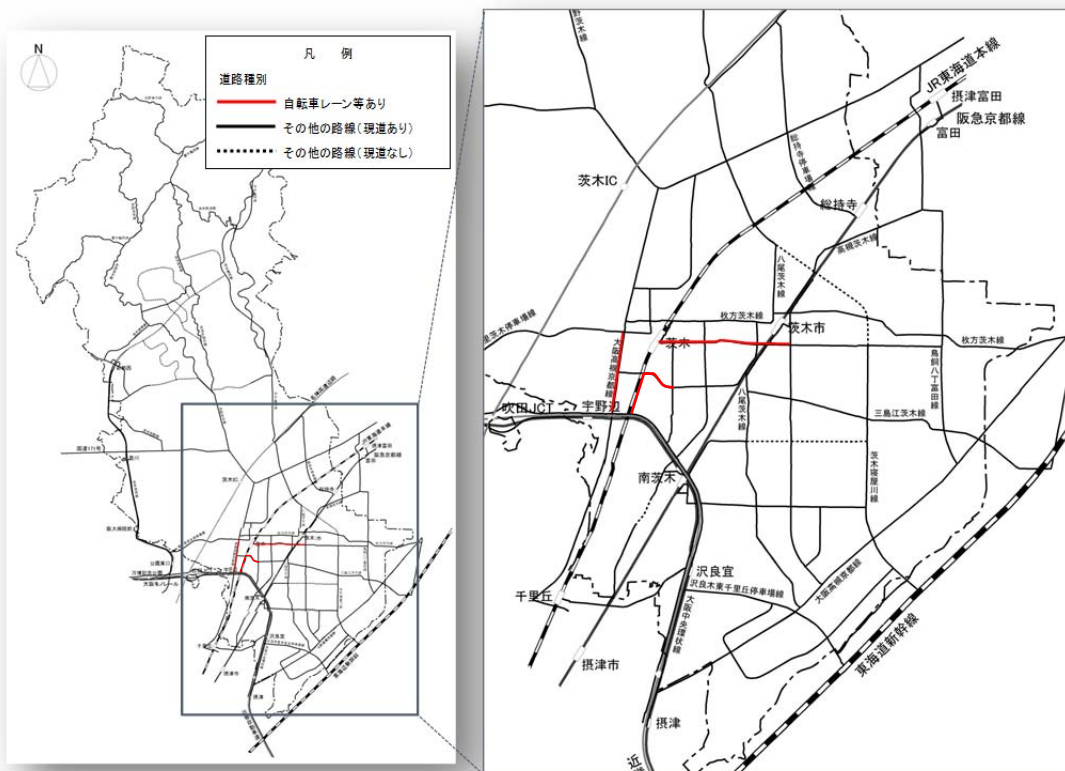
【選定要件④】沿道に新たに施設立地が予定されている路線

新たな施設立地計画により、不特定多数の自転車利用が想定される路線を抽出します。



【選定要件⑤】既に自転車通行空間が整備されている路線

現在、既に自転車レーンなどが設置されている路線を抽出します。

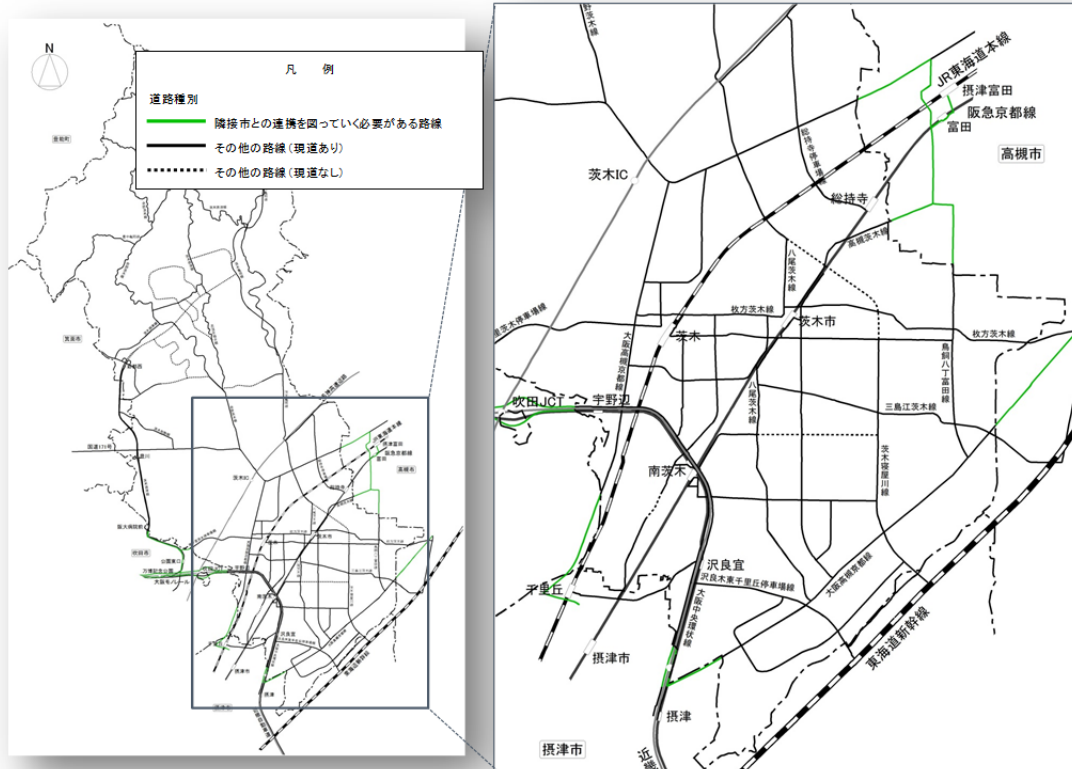




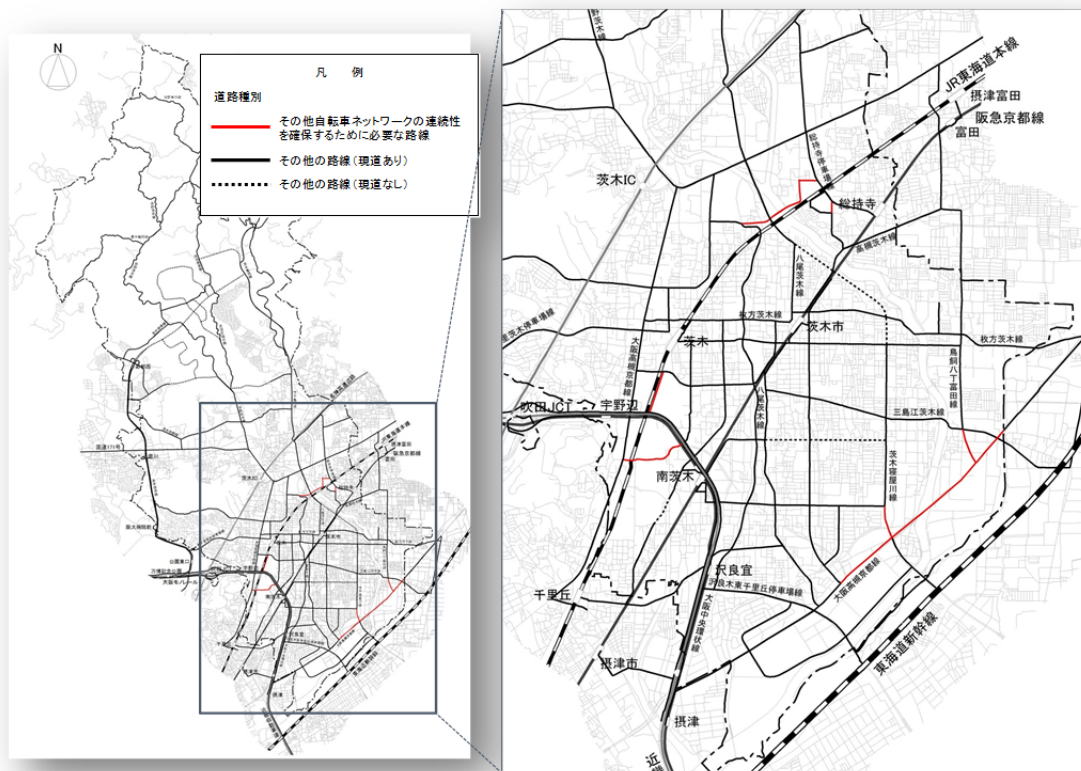
【選定要件⑥】自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

隣接市との連携を図っていく必要がある路線、ネットワークの連続性を確保のため必要となる路線を抽出します。

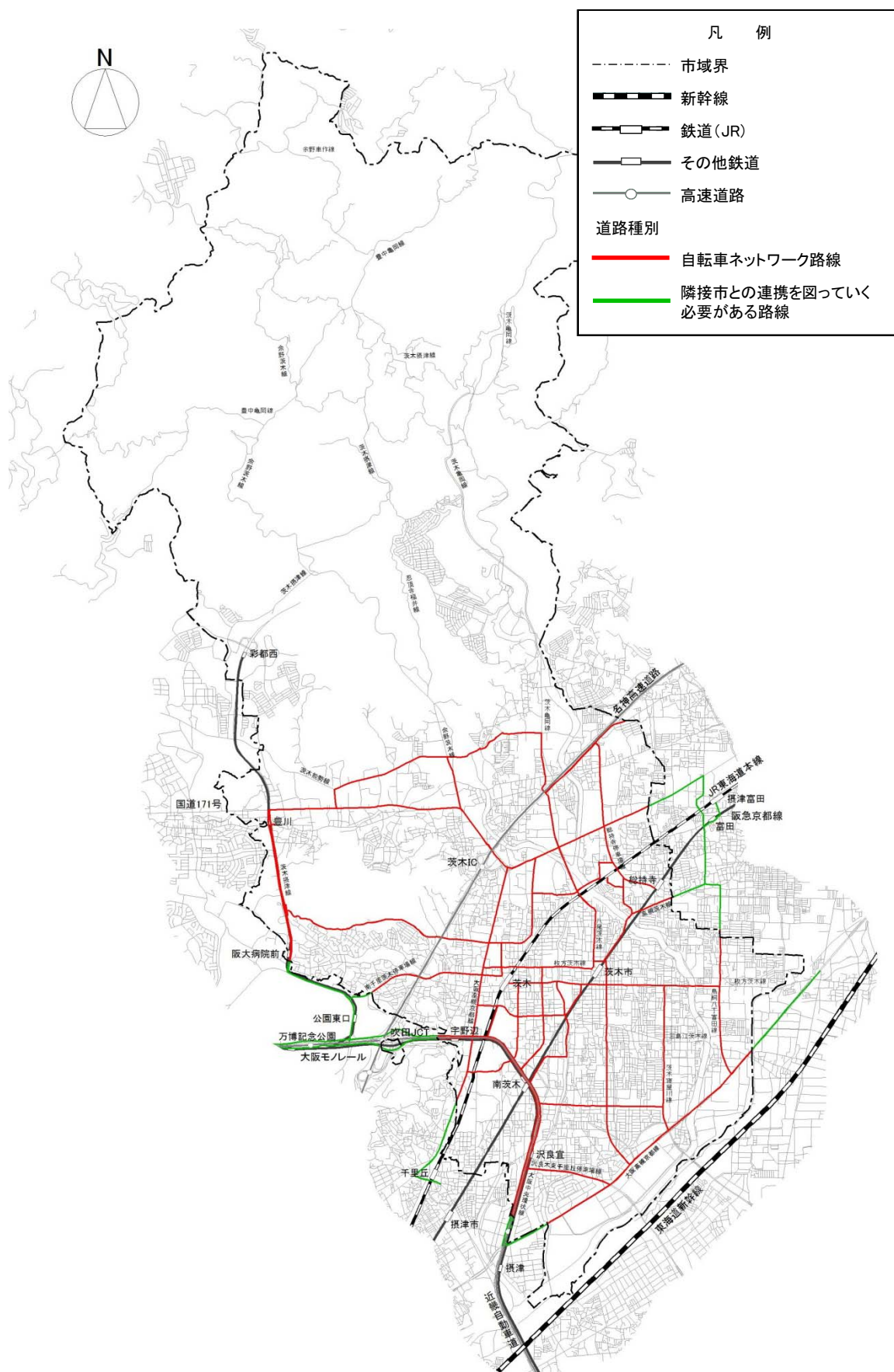
■隣接市との連携を図っていく路線



■連続したネットワークを確保するための路線



選定要件①～⑥に該当する路線について、道路管理者へのヒアリングや交通の実態を踏まえ、率的で効果的なネットワークを構成すべき路線を適宜組み合わせることにより、自転車ネットワーク路線を下図のように設定しました。

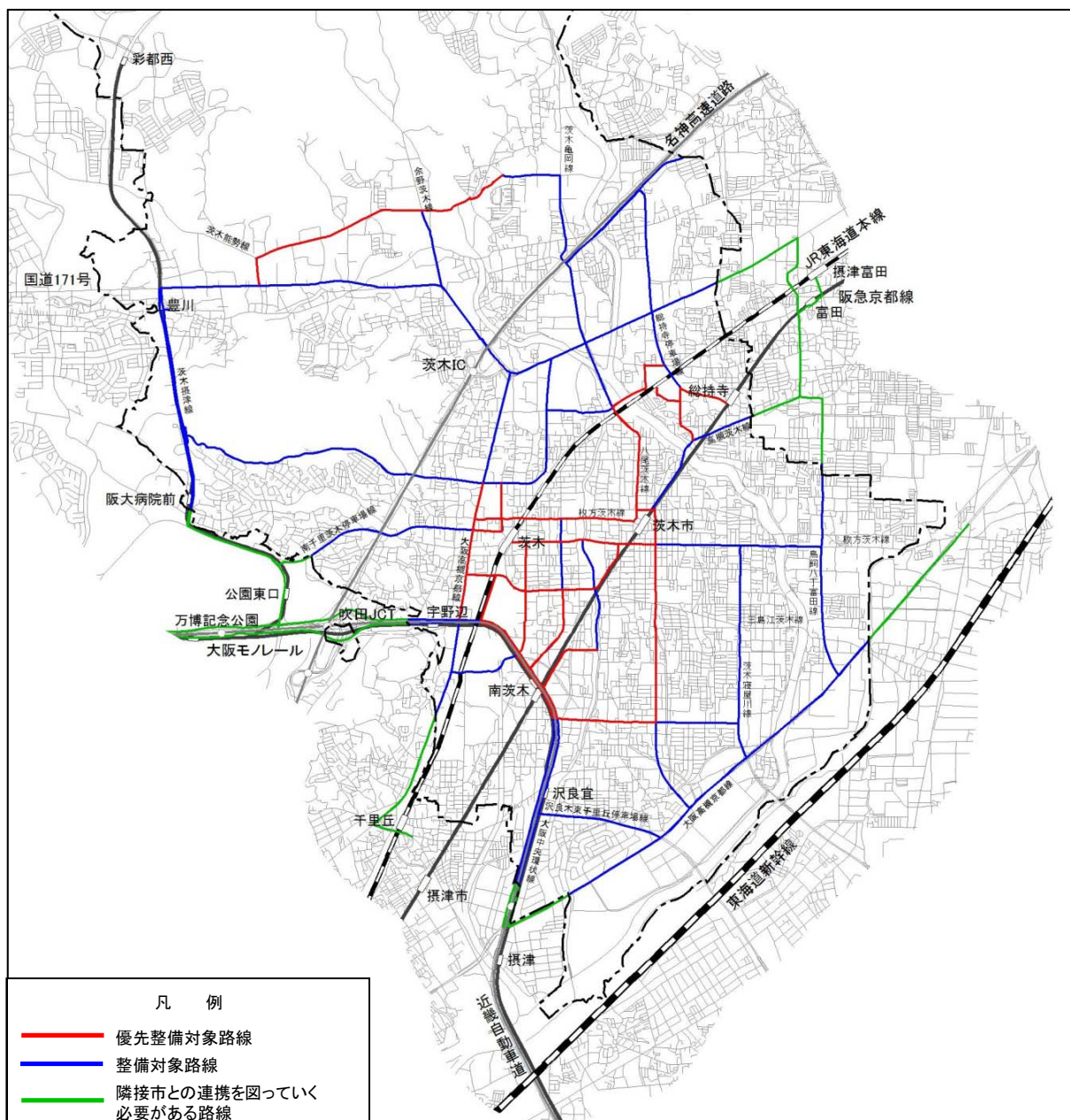


**【優先整備対象路線・整備対象路線の選定】**

自転車ネットワーク路線のうち、特に優先して整備を取組んでいく必要のある路線を「優先整備対象路線」として選定しました。

選定にあたっては、歩行者と自転車の安全性と利便性を効果的に高めるため、利用者の多い主要駅であるJR茨木駅、阪急茨木市駅、南茨木駅、総持寺駅周辺を中心に、バリアフリー基本構想で検討している重点整備地区の範囲をベースに、駅へアクセスする路線を抽出しました。また、市道宿久庄二丁目安威一丁目線は、周辺に高校、大学等の学校施設が多く、通学のための自転車利用が多い状況であるため自転車ネットワーク優先整備対象路線として位置付けています。

その他整備対象路線については、優先整備対象路線の整備状況を踏まえ、将来的に順次整備路線を拡大し、連続した自転車ネットワークの形成を進めます。

■自転車ネットワーク路線における優先整備対象路線



(2) 整備形態の検討

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、交通状況を踏まえ、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、道路の一部を自動車交通から分離するなど、3つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、自転車レーン(車道混在型)）を設定し、整備を図っていくこととします。

■自転車通行空間の整備形態の選定の考え方

交通状況を 踏まえた整備 形態の選定	A 自動車の速度が 高い道路	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が 低く、自動車交通 量が少ない道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	構造的な分離 視覚的な分離	構造的な分離 視覚的な分離 車道混在
目安	規制速度が 60km/h 以上	A, C以外の道路	規制速度が 40km/h 以下かつ 自動車交通量が 4,000 台以下
整備形態	自転車道	自転車道 自転車専用通行帯	自転車道 自転車専用通行帯 自転車レーン



【自動車速度が高い道路A】の整備形態の選定の考え方

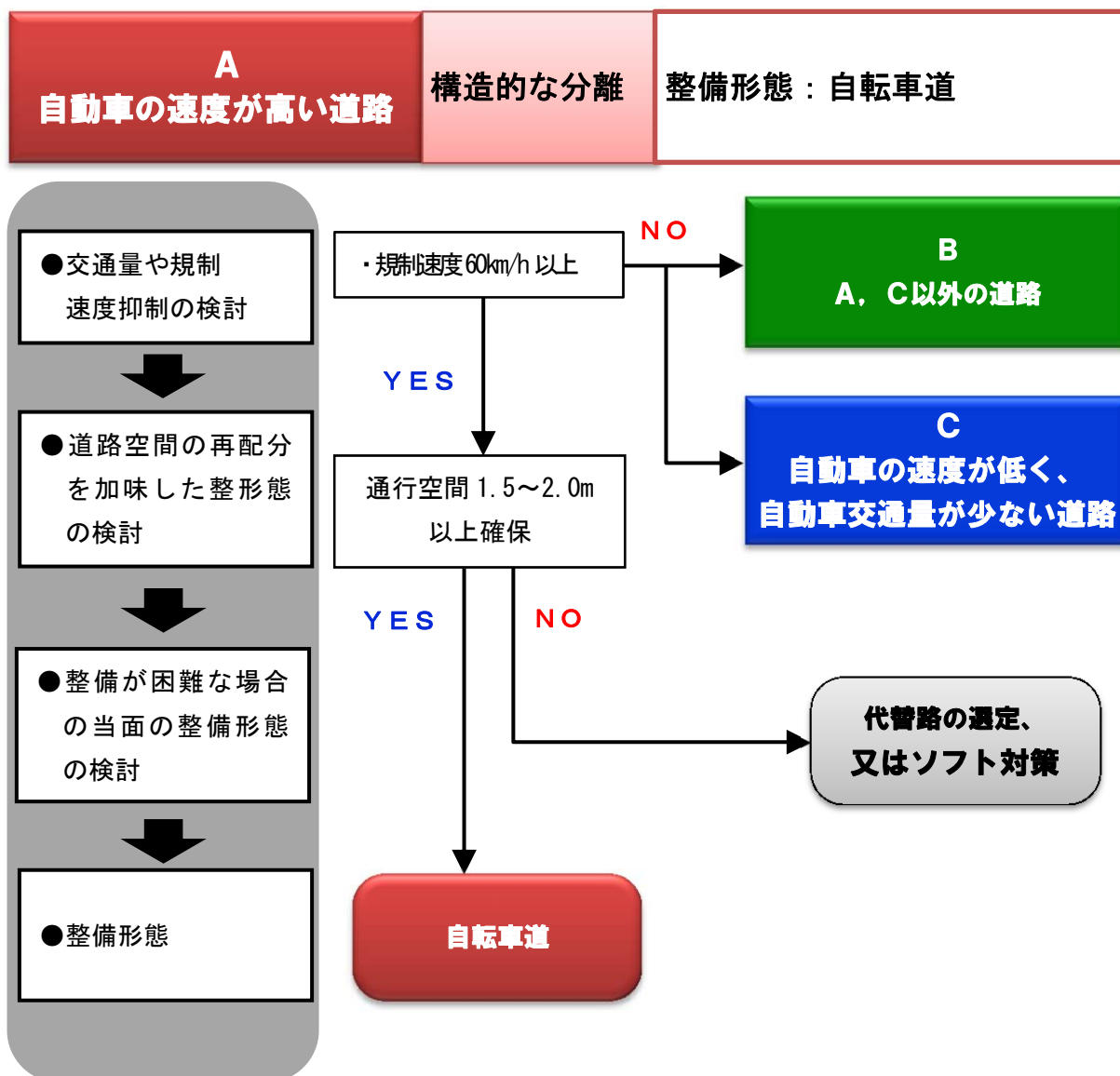
自動車の速度が高い場合、自転車の安全性を考慮し、構造的な分離を図っていく必要があります。

◇規制速度 60km/h 以上の場合、構造分離が必要となり、自転車道の設置を検討します。

◇自転車の通行空間が 1.5m から 2.0m 以上確保できる場合は、自転車道を設置します。
幅員の確保が難しい場合は、代替路の選定またはソフト対策を行います。

基本的に自転車通行空間の整備は、構造分離である自転車道の整備を目標に進めますが、規制速度が 60km/h 未満の場合、または速度抑制により規制速度を 60km/h 未満に下げることが出来る場合は、自転車専用通行帯や自転車レーンも整備形態の候補とし、検討を行います。

■自動車速度が高い道路Aにおける整備形態の選定の考え方





【A、C以外の道路B】の整備形態の選定の考え方

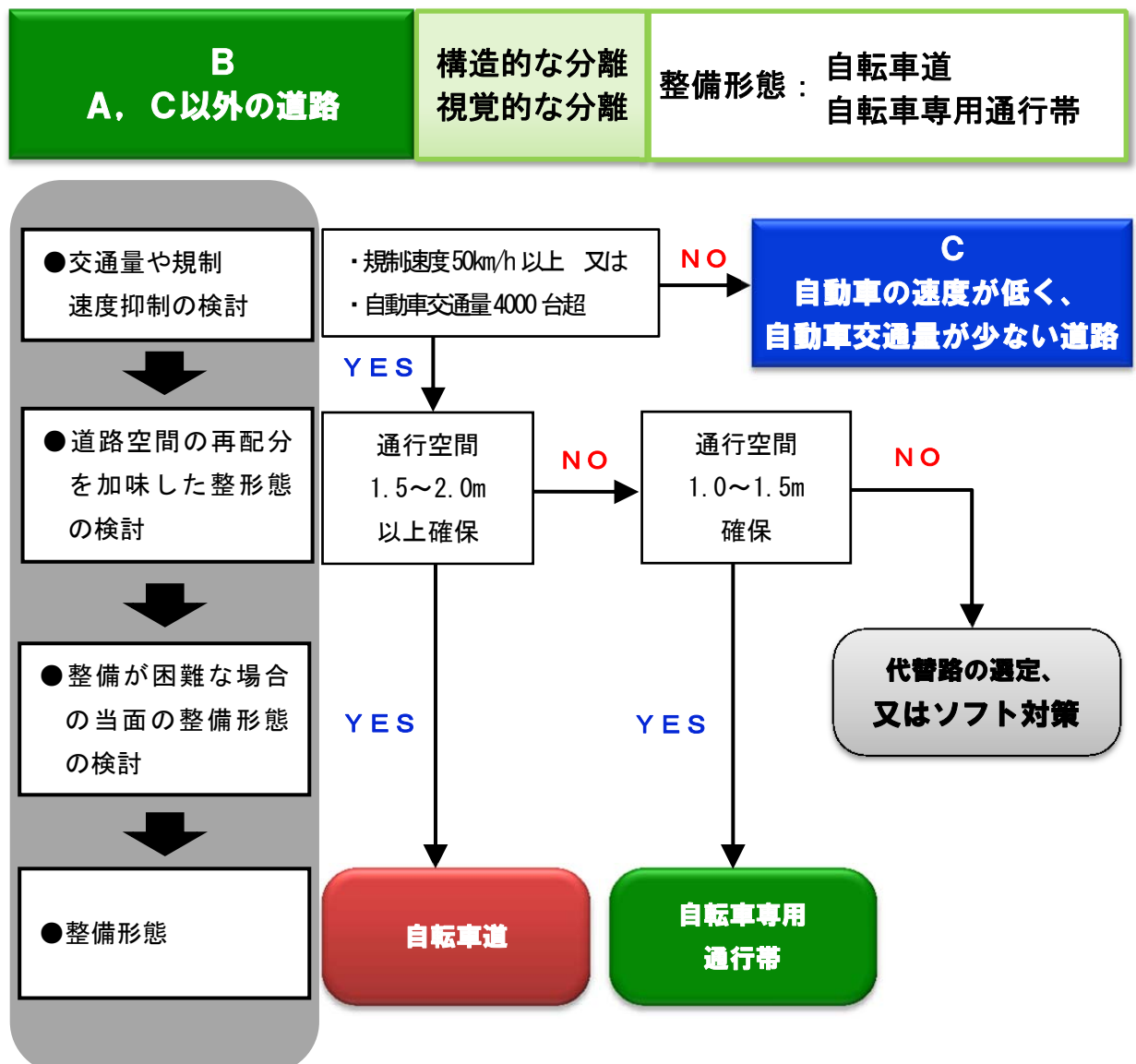
規制速度 50km/h 以上の道路については、基本的に、通行空間が十分に確保できる場合は、自転車道の設置を検討しますが、通行空間の関係から自転車道の設置が難しい場合は、自転車専用通行帯の整備を目指します。

通行空間として 1.0m から 1.5m を確保できる場合は、自転車専用通行帯の整備を実施し、幅員の確保が難しい場合は、代替路の選定又はソフト対策を行います。

また、自転車専用通行帯の整備が難しい場合は、車道混在型の整備手法である自転車レーンの設置についても検討します。

車道混在型が可能な道路規格としては、目安として規制速度の 40km/h 以下かつ交通量 4,000 台以下の道路とします。

■A、C以外の道路Bにおける整備形態の選定の考え方





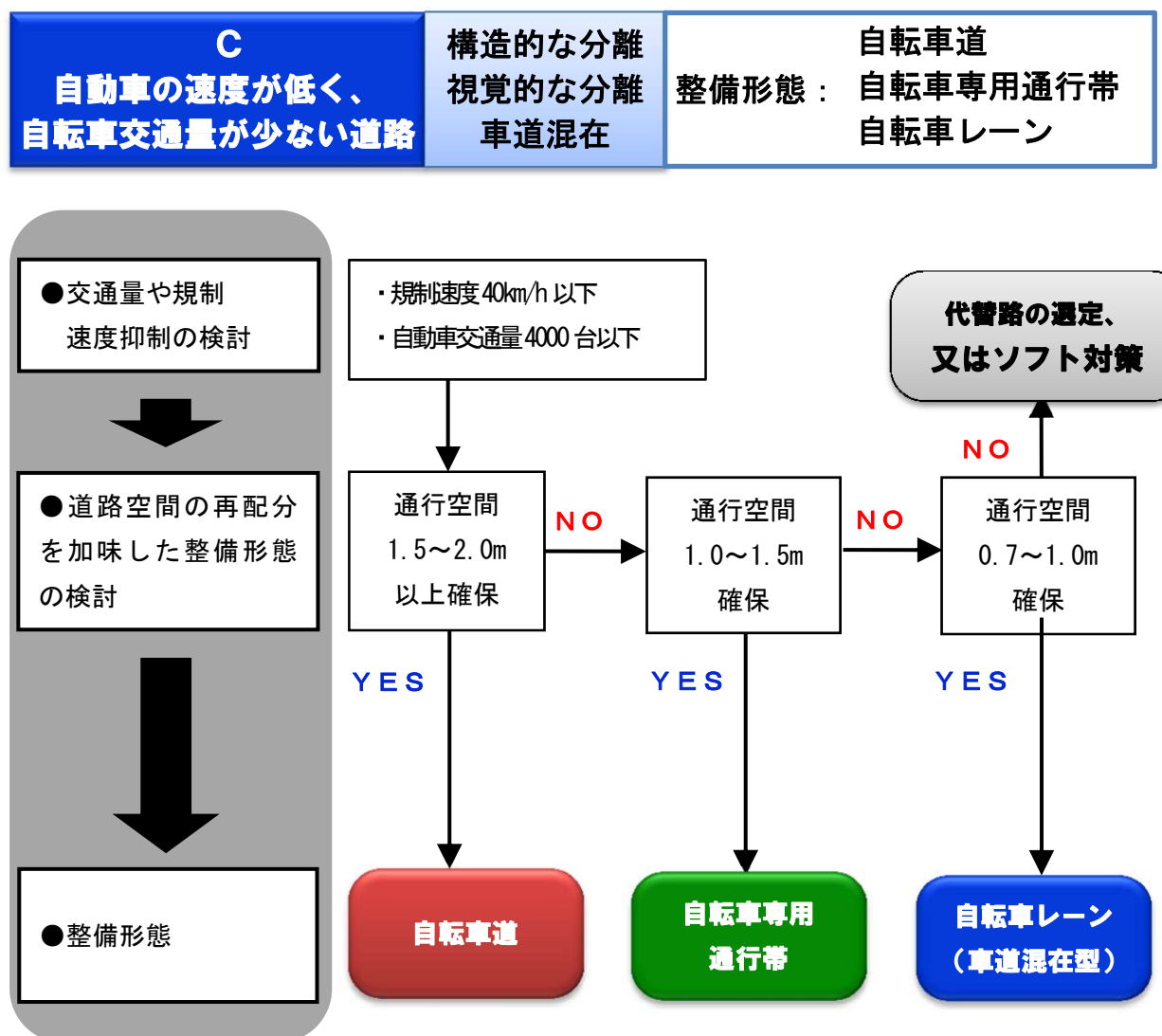
【自動車の速度が低く、自転車交通量が少ない道路C】の整備形態の選定の考え方

規制速度40km/h以下かつ交通量4,000台以下の道路については、自転車レーンの設置が可能となります。

A、Bの道路規格と同じく、自転車の通行空間が十分確保できる場合は、自転車道や自転車専用通行帯の設置を検討しますが、これらの設置が難しい場合については、代替路の選定又はソフト対策を行います。

自転車レーンは、通行空間が、0.7mから1.0m以上を確保可能であれば整備可能であり、現在JR茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ市道駅前一丁目学園南線や、イオン茨木ショッピングセンター付近もこの自転車レーンによる整備を行っています。また、このCの道路規格で、幅員の確保が難しい場合については、自転車指導線（P71）による暫定的な整備を図ります。

■自動車の速度が低く、自転車交通量が少ない道路Cにおける整備形態の選定の考え方

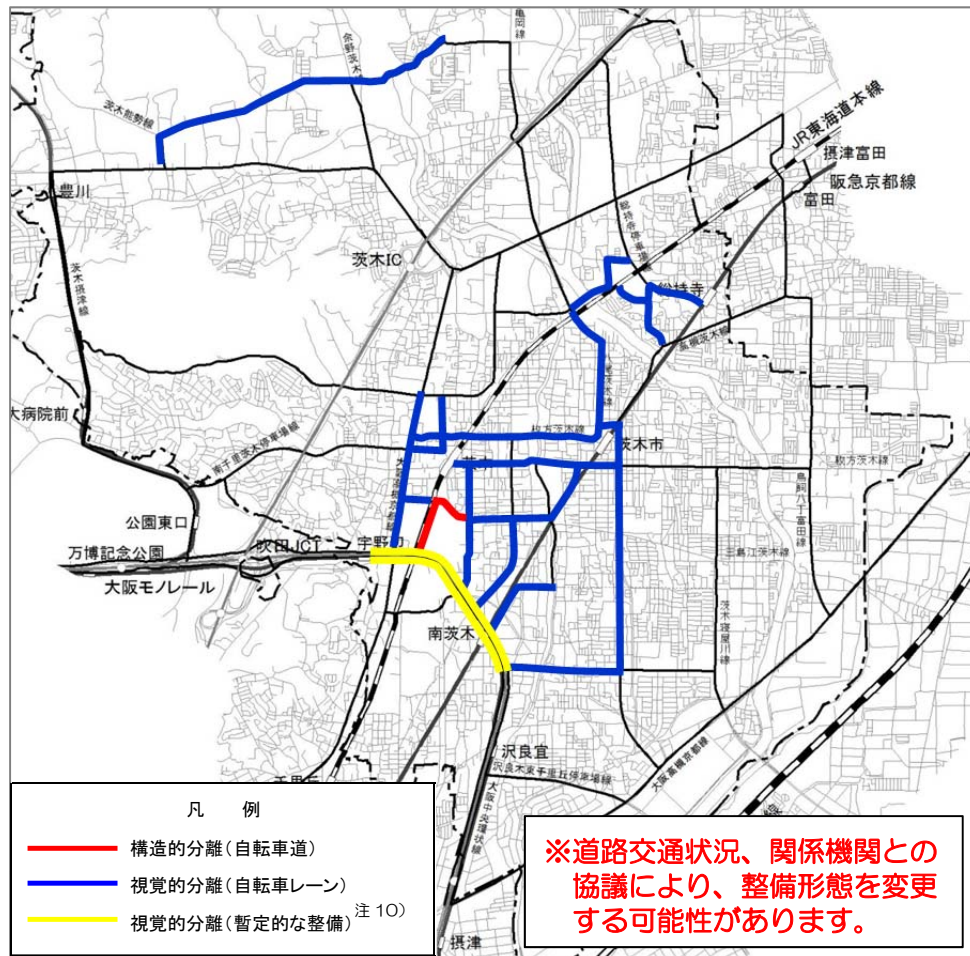




(3) 整備形態の選定（優先整備対象路線）

整備にあたっては、前述の整備形態の選定の考え方を基本としながら、今後、路線ごとの交通量や実際に走行している車両の状況を踏まえつつ、警察や各道路管理者と協議の上、決定していきます。

■ 優先整備対象路線における整備形態



注 10) 中央環状線は、規制速度が 60km/h であるものの構造的に分離された自転車道ではなく、歩道内に通行位置を明示した整備であることから、暫定整備と位置づけています。



4-2 通行環境“はしる”について

選定した自転車ネットワーク路線に対し、現状の道路構造や交通量等を踏まえたうえで、自転車通行空間の整備を図ります。また、整備対象路線に優先順位をつけ、計画的に整備を実施することで、より効果的・効率的な自転車利用環境の創出を目指します。

【施策 1】 自転車ネットワーク路線の整備

設定した「優先整備対象路線」と「整備対象路線」について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局 平成 24 年 11 月）や「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領」（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 平成 25 年 4 月）に基づき整備手法を検討し、自転車通行空間の整備を図ります。

取組 1：優先整備対象路線の整備

取組 2：その他整備対象路線の整備

取組 1：優先整備対象路線の整備

- ・本計画の計画期間内に、効果的・効率的な整備を実施するために、優先的に取組むべき「優先整備対象路線」において整備を図ります。

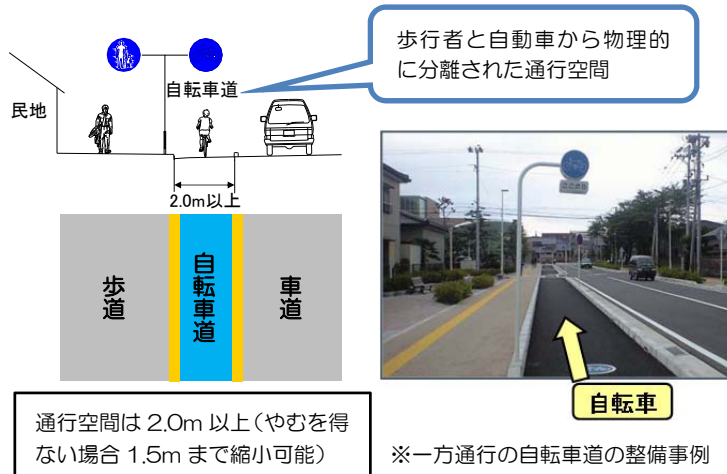
取組 2：その他整備対象路線の整備

- ・その他整備路線について、優先整備対象路線の整備の進捗状況を確認しながら、整備形態を検討し、整備を進めます。



(参考1) 自転車ネットワーク路線における整備手法

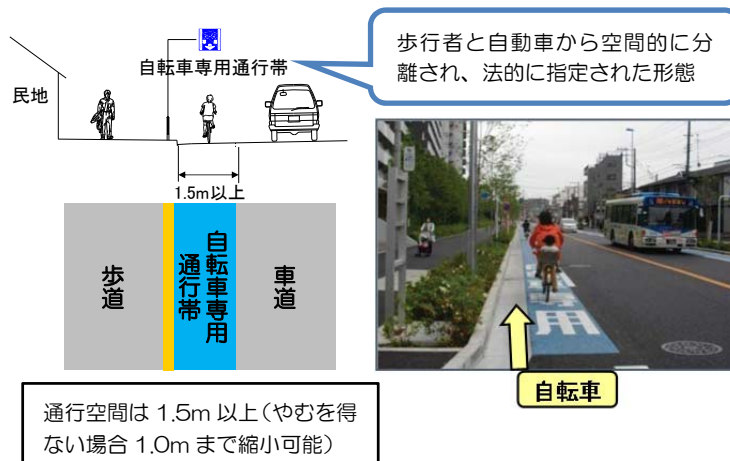
自転車道の整備手法



- 自転車道は、自転車が歩行者と自動車から物理的に分離するもので、法的に指定された通行空間となります。
- 自転車道の整備に必要となる幅員は、2m以上、やむを得ない場合は1.5mまで縮小ができます。

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局 H24.11）

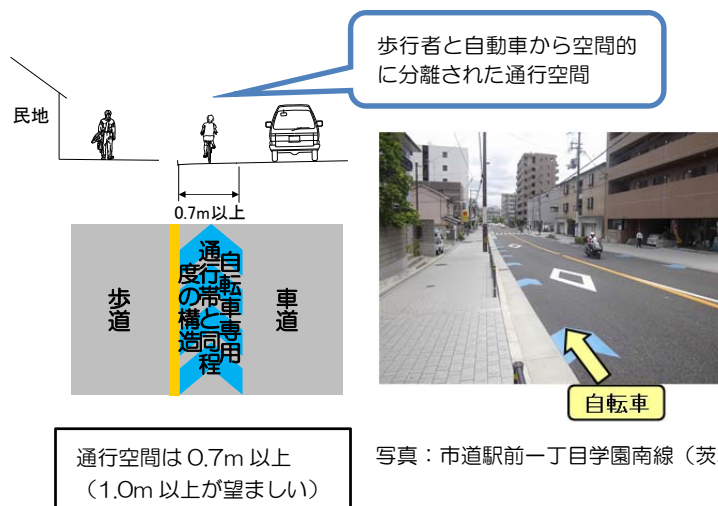
自転車専用通行帯の整備手法



- 自転車専用通行帯は、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離するもので、法的に指定された通行空間となります。
- 自転車専用通行帯に必要となる幅員は、1.5m以上とし、やむを得ない場合は1.0mまで縮小ができます。

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局 H24.11）

自転車レーン（車道混在型）の整備手法



写真：市道駅前一丁目学園南線（茨木市）

- 自転車レーンは、車道混在型ではあるが自転車専用通行帯と同程度の構造を有し、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離された通行空間となります。
- なお、法的には指定されておらず、車両の停車やバスの乗り降りが可能となっています。
- 自転車レーンの幅員は、0.7m以上、可能であれば1.0m確保するものとします。

参考：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25.4）

【特殊部】交差点部の整備手法

交差点部の自転車の安全な通行を図るための表示方法としては、次の3種類があげられます。

(i) 自転車の直進性の確保及び進行方向の明確化

- ・横断歩道に隣接する格好で自転車横断帯を設けないことにより、自転車の直進性の確保及び進行方向を明確に示し安全性を高めます。

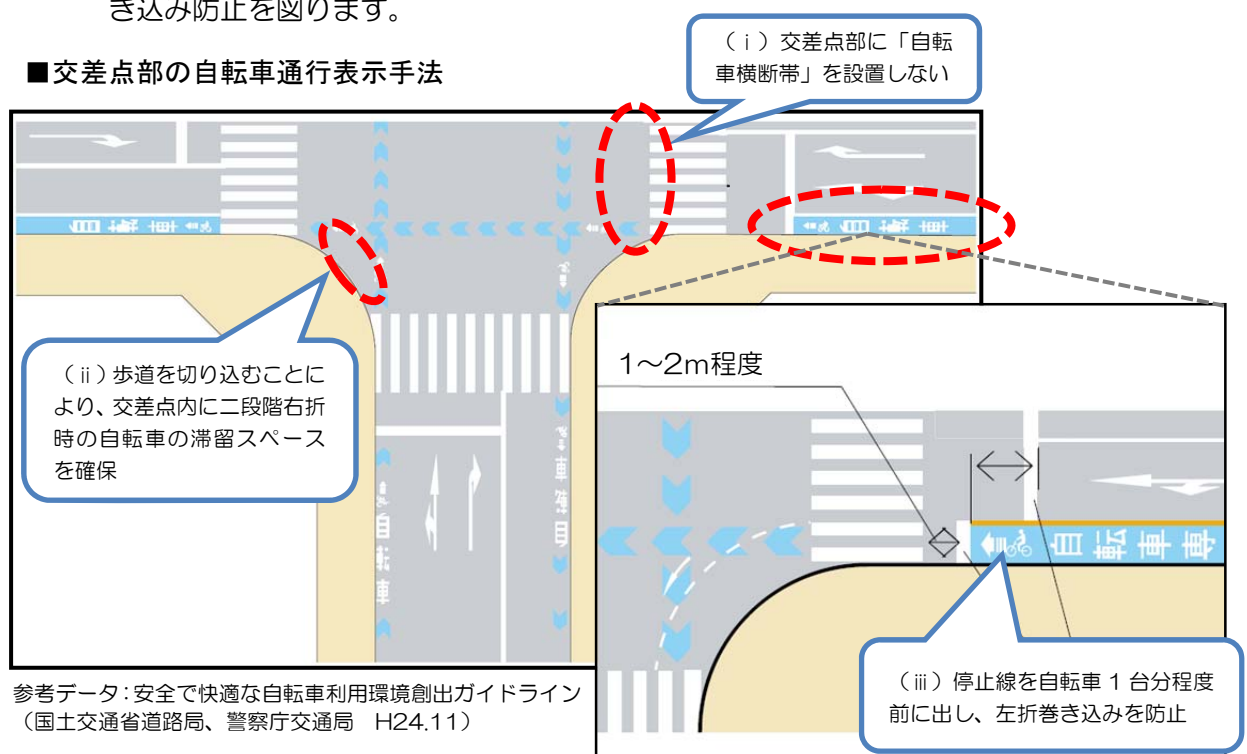
(ii) 二段階右折時の安全対策

- ・歩道を切り込み、交差点内に二段階右折時の自転車滞留スペースを確保することで、車両との接触の防止を図ります。

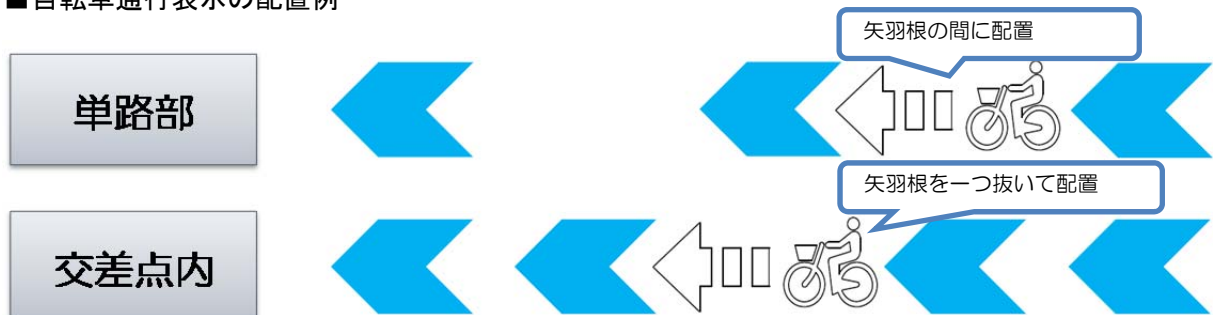
(iii) 左折巻き込みに対する安全対策

- ・自転車の停止線標示を前出し、自転車を自動車から視認させることにより、左折車両の巻き込み防止を図ります。

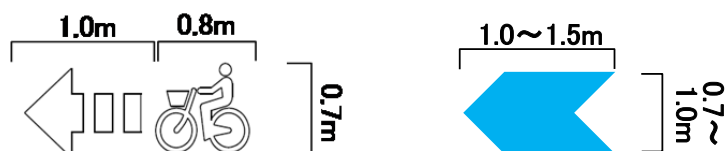
■交差点部の自転車通行表示手法



■自転車通行表示の配置例



■ピクト表示※、矢羽の規格



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25.4）



【特殊部】バス停部の整備手法

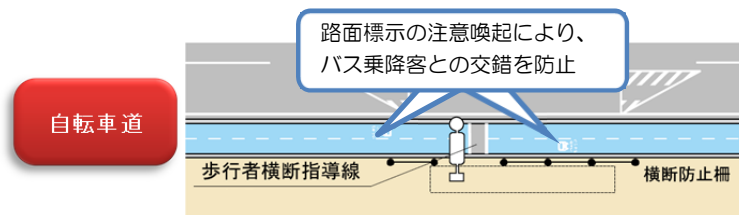
バス停部における自転車通行空間の表示方法については、次の考え方に基づき、自転車通行空間の整備形態の違いに対応した表示を行うこととします。

＜基本的な考え方＞

- ・自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険の防止を図ります。

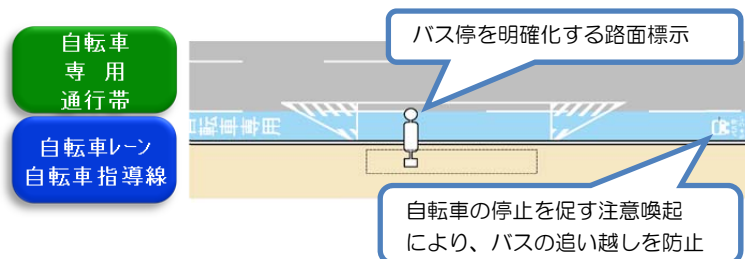
（i）構造的分離となる自転車道の場合

- ・下図のような表示を行うことで、バス停車時の乗降客との交錯の防止を図ります。



（ii）視覚的分離となる自転車専用通行帯、自転車レーンの場合

- ・下図のような表示を行うことで、自転車の停止を促す注意喚起によりバスの追い越しの防止を図ります。



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25.4）

■堺市内の事例写真



〔施策2〕自転車ネットワーク路線以外の安全対策

自転車ネットワーク路線に位置づけられていない事故多発路線や生活道路等について、以下の取組を実施します。

取組3：自転車指導線の整備

取組3：自転車指導線の整備

- ・事故多発路線への設置
- ・生活道路への設置
- ・交差点対策
- ・自転車ネットワーク路線と自転車駐車場を結ぶ路線への設置^{注11)}

注11) 取組の詳細は、自転車駐車環境“とめる”に記載

(参考2) 自転車ネットワーク路線以外の路線における整備手法

青色線による明示

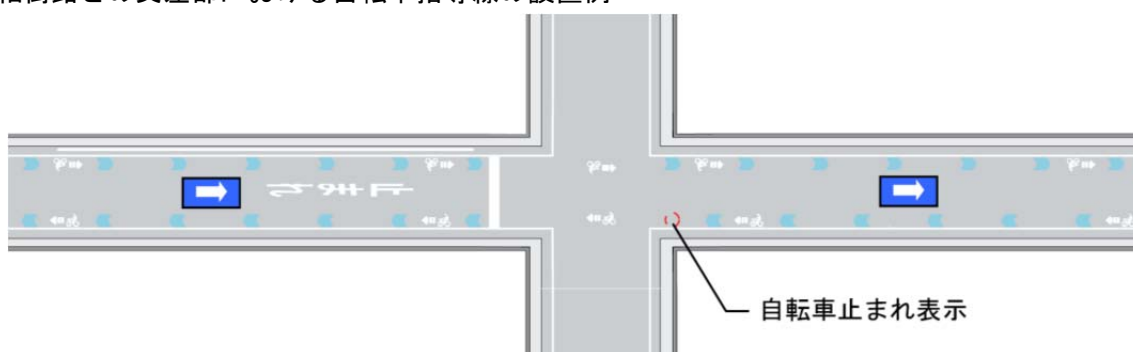
通行空間を0.7m以上確保できない場合、青色線で明示

自転車

写真：京都府綾部市

・自転車指導線は、主に自転車が通行する位置や方向、車列の整理などのために設置するものであり、自転車ネットワーク路線以外の事故多発路線や生活道路等及び、自転車駐車場への誘導等に効果があると考えています。

■細街路との交差部における自転車指導線の設置例



■自転車の停止を促す法定外表示等の整備事例



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25.4）



4-3 自転車駐車環境“とめる”について

自転車の利用環境を高めるためには、自転車で向かう目的地となる場所に、きちんと自転車を駐車できるようにすることが重要となります。

自転車が集中する市内主要駅を中心とした自転車駐車スペースの確保と、放置自転車を減少させる対策の展開により、歩行者の妨げとなり都市景観を悪化させる自転車の放置防止を目指します。

〔施策3〕 JR 茨木駅・阪急茨木市駅付近の自転車駐車場の効率的な活用

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営自転車駐車場で容量超過している施設があります。現況で示したように、JR 茨木駅、阪急茨木市駅については、現況将来ともに物理的容量で見ると需給バランスが満足している状況にありますが、駅に近いほど自転車駐車場が混雑する傾向があり、個別の自転車駐車場単位では、物理的容量を超過しているところがあります。そのため、次のような取組を行います。

取組 4：自転車駐車場満車時における他の市営自転車駐車場への誘導

取組 5：利用状況に応じた料金体系の見直し

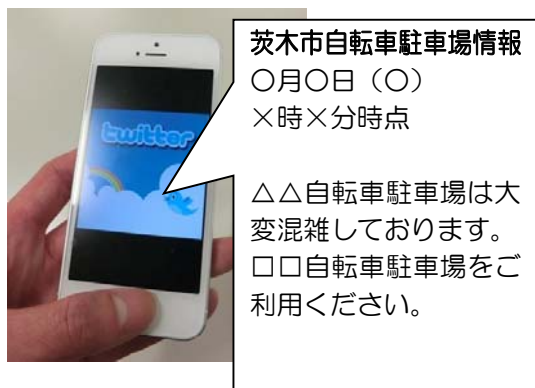
取組 6：民間事業者（鉄道事業者等）の既存自転車駐車場の有効活用

取組 4：自転車駐車場満車時における他の市営自転車駐車場への誘導

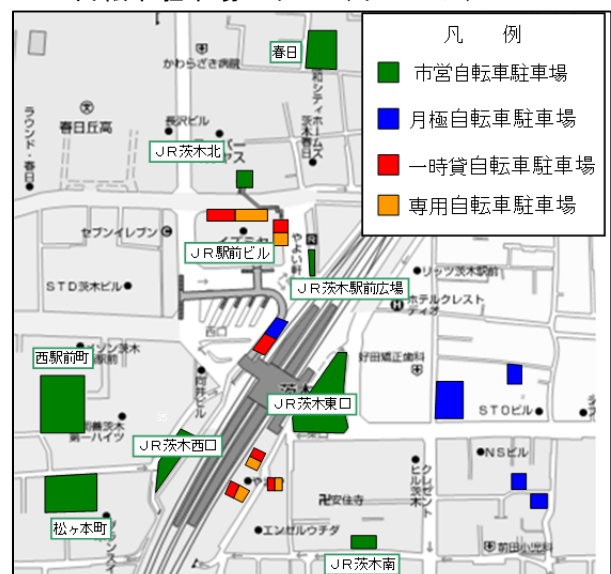
- ・ SNS※ を活用し、満車情報と代替施設情報を提供します。
- ・ 自転車駐車マップを作成・配布し、満車時の代替施設の情報を提供します。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅に近い市営自転車駐車場の満車時には、他の市営自転車駐車場への誘導を行います。具体的には、SNS を活用して、満車情報と代替施設情報の提供を行うとともに、自転車駐車マップを作成・配布し満車時の代替施設の情報を提供する等の取組を行います。

■ SNSによる満車・代替駐車場情報 (イメージ)



■ 自転車駐車場マップ (イメージ)



**取組 5：利用状況に応じた料金体系の見直し**

- ・自転車駐車場の料金体系を見直すことで、容量を超過している市営自転車駐車場の利用者を分散させます。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の市営自転車駐車場は、駅に近い自転車駐車場ほど混雑している状況があることから、例えば駅からの距離に応じて利用料金に差をつけることで、容量を超過している市営自転車駐車場の利用者を分散させます。

取組 6：民間事業者（鉄道事業者等）の既存自転車駐車場の有効活用

- ・容量を超過している市営自転車駐車場の代替施設として、駅周辺の利用率の低い民営自転車駐車場を活用し、利用者を分散させます。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の周辺では、容量を超過している市営自転車駐車場がある一方で、利用率の低い民営自転車駐車場があることから、民間との協力・連携により民営自転車駐車場を活用して、利用者の分散を図ります。

[その他の取組について]**現況・将来の需給バランスを考慮した施設の有効利用**

- ・阪急総持寺駅・モノレール沢良宜駅等の利用率の低い市営自転車駐車場では、サイクルポート※を設置するなど施設の有効利用を図ります。

官民連携、協力による新たな市営自転車駐車場の整備

- ・市と民間が協力した自転車駐車環境の改善対策として、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自転車駐車場の整備に取組めます。



〔施策 4〕 JR 茨木駅における自転車駐車需要の抑制

JR 茨木駅においては、現況で目標管理容量を超過しており、将来においても目標管理容量の超過が見込まれます。自転車の共同利用等、効率的な利用を促す取組と一体的に、次のような取組を行います。

取組 7：自転車の共同利用による自転車駐車需要の抑制

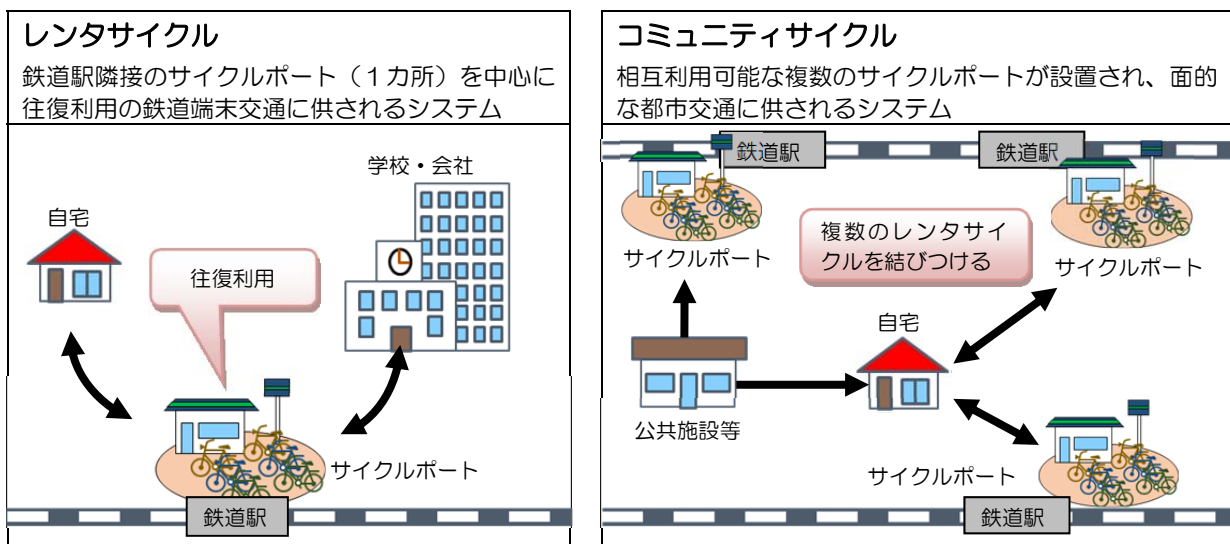
取組 7：自転車の共同利用による自転車駐車需要の抑制

- ・ 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）を図ることで自転車駐車需要を抑制します。

JR 茨木駅周辺の自転車駐車場の需要を抑制するため、レンタサイクルやコミュニティサイクルを導入し、自転車の共同利用を進めます。

なお、レンタサイクルとコミュニティサイクルは、いずれも自転車をシェアするというサービスですが、レンタサイクルは貸出場所と返却場所が同じサービス、コミュニティサイクルは貸出場所と返却場所は違って利用できるサービスです。

■ レンタサイクル、コミュニティサイクルとは・・・



参考データ：「コミュニティサイクル導入の現状と課題」、全国コミュニティサイクル担当者会議
 （国土交通省都市局街路交通施設課 企画専門官 菊池雅彦 2012）

**【施策5】 阪急茨木市駅周辺等の放置自転車対策の展開**

阪急茨木市駅周辺等においては、放置自転車が多く、まちの美観保持と歩行者の安全確保の障害となっています。そのため、次のような取組を行います。

- 取組 8：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 9：放置自転車撤去活動の継続的な実施
- 取組 10：自転車の放置に対する啓発の徹底
- 取組 11：自転車を放置しにくくする工夫
- 取組 12：放置自転車が多い箇所を対象に路上自転車駐車を増設
- 取組 13：自転車駐車場へ誘導するための路面標示や案内標識等の設置

取組 8：民間事業者（商店街等）と連携した放置自転車対策の実施

- ・自転車駐車ポイント制等、自転車駐車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ります。

商店街などの民間事業者と連携して、自転車駐車場の利用回数に応じた特典を付与するなど自転車駐車場利用者にとって魅力的な仕組みを構築し、自転車駐車場の利用を促すことで、放置自転車の減少を図ります。

■他都市の導入事例（東京都江東区の事例）

自転車駐車場で、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。

取組 9：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周辺において、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ります。

本市では、まちの美観保持と歩行者の安全確保のため、昭和57年10月1日から「茨木市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、駅周辺おおむね300メートルを「放置禁止区域」と指定して、放置された自転車や原動機付自転車を随時移動しています。

放置自転車の減少をめざし、阪急茨木市駅を含めた市内各駅周辺において、駅前放置禁止区域内の撤去活動を今後とも継続的に実施します。

■撤去活動の様子

写真：茨木市



取組 10：自転車の放置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防止に関する啓発・指導を行います。

自転車の放置に対する啓発の徹底を図るため、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するチラシ等の配布と放置防止の指導活動を今後も継続的に実施します。

■啓発活動の様子



写真：茨木市

取組 11：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します。

放置自転車を行う人の良心に訴えかけるため、路面表示※の工夫、標識、看板の設置などの対策を行い放置自転車の減少を図ります。

■路面標示



■路面標示（児童の絵）^{注12)}



■標識



■ポストコーン等



■看板



写真：茨木市の事例

注 12) 児童の絵を入れた放置自転車対策は、大阪市住吉区の事例（住吉区 HP より）

取組 12：放置自転車が 많이箇所を対象に路上自転車駐車を増設

- ・幅員に余裕のある路上において自転車駐車を整備することで、利用者のニーズに合わせた自転車駐車環境の整備を目指します。

放置自転車が 많이箇所を対象に、幅員に余裕のある路上において自転車駐車の整備を図り、利用者のニーズに合った自転車駐車環境の整備を目指します。

なお、路上自転車駐車の整備にあたっては、放置自転車が生じている現状とその原因を調査し、新たな路上自転車駐車が放置自転車解消に効果的であるかどうか、交通安全上問題がないかの検討を行ったうえで実施します。

■路上自転車駐車場

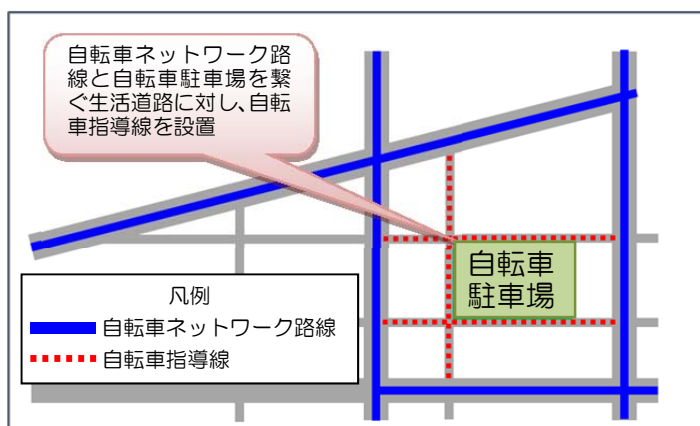


写真：茨木市の事例

取組 13：自転車駐車場へ誘導するための路面標示や案内標識等の設置

- ・自転車利用者が、自転車駐車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自転車駐車場を結ぶ生活道路等に対し、路面標示（自転車指導線）や案内標識等を設置します。

■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



4-4 安全利用“まもる”について

本市は自転車事故件数が多くなっており、自転車関連の事故減少が重要な課題となっています。そのため、自転車利用時の交通安全の意識を高めることで、自転車のみならず歩行者や自動車を含めた交通事故を減らしていくことを基本として、自転車利用のルール周知、マナー向上、危機管理意識の向上の徹底や、交通違反に対する指導・取締の強化などの取組を進めます。

〔施策6〕ルール周知、マナー向上、リスク対策

自転車通行ルールを遵守することによる安全性向上や、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、自転車による事故発生の危険性が高まっています。そのため、交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ります。

取組 14：自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底

取組 15：ルール遵守に向けたインセンティブの付加

取組 16：自転車事故に対するリスク対策の周知

取組 14：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

自転車の利用のルールを正しく理解することで、自転車利用時の交通安全意識を高め、自転車のみならず歩行者や自動車を含めた交通事故の減少を目指します。

自転車通行ルールの周知、マナー向上を図るため、自転車通行ルールを示す看板の設置、ポスター公募・掲示、チラシ配布、ワークショップの実施など啓発活動の充実、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を図ります。

■通行ルールを示す看板の設置



写真：茨木市の事例



■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 高齢者向けの交通安全講習会

■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

取組 15：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を図ります。

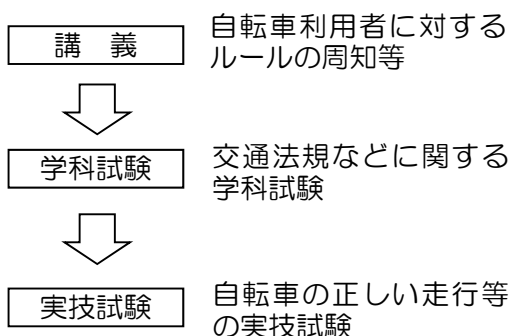
「自転車運転免許」は、法的な拘束力を持つものではありませんが、講習を経て交付するという一定のプロセスを経ることで、自転車利用ルールの周知を図り、さらには日常的にルールを守るという意識を育むためのきっかけを期待するものです。

本市では平成 25 年度より高校生の交通安全意識の向上を目的に講習会を実施しています。

■自転車通学運転免許証講習会【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)



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	自転車通学運転免許証																						
免許証交付日から本校在籍の期間有効																								
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	「交通安全に関する運動」(本市の推進本部(本市の、本市警察署、本市交通安全協会)が実施する)に協力																							
備考	以下の違反事項に該当し、加算点数が10点を超過した場合、自転車通学を一定期間停止する(1か月以上)。 <table border="1"> <tr> <th>加算点</th> <th>違反事項</th> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>携帯電話使用走行</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>一時不停止</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>一人乗り走行</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>歩行者通行妨害</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>ヘッドホン使用走行</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>無灯火走行</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>ヘルメット着用</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>踏切走行</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>踏切通過</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>重大な過失のある走行</td> </tr> </table> 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		加算点	違反事項	1点	携帯電話使用走行	1点	一時不停止	1点	一人乗り走行	1点	歩行者通行妨害	1点	ヘッドホン使用走行	1点	無灯火走行	1点	ヘルメット着用	1点	踏切走行	1点	踏切通過	1点	重大な過失のある走行
加算点	違反事項																							
1点	携帯電話使用走行																							
1点	一時不停止																							
1点	一人乗り走行																							
1点	歩行者通行妨害																							
1点	ヘッドホン使用走行																							
1点	無灯火走行																							
1点	ヘルメット着用																							
1点	踏切走行																							
1点	踏切通過																							
1点	重大な過失のある走行																							



取組 16：自転車事故に対するリスク対策の周知

- ・ヒヤリマップ*の作成
- ・罰則対象や事故発生時の対応方法の周知
- ・自転車保険加入の推奨
- ・ヘルメット着用努力義務の周知

交通安全啓発イベント時に自転車事故に対するリスクを最小限に抑えるための「事前の備え」の重要性について、リーフレットの配布等により啓発活動を行います。

自転車の走行において、本市内の危険性の高い道路を知ることは、事故防止の第一歩となります。また、万が一の交通事故発生に備えて、事故発生時の対応方法を知っておくこと、自転車保険に加入しておくこと、ヘルメットを着用することは「身は自らを守る」という危機管理意識の向上に役立ちます。

こうした考え方にに基づき、警察や市民団体など関係機関との協力・連携のもと「茨木自転車ヒヤリマップ」の作成、罰則対象や事故発生時の対応方法のPR、自転車保険加入の推奨、ヘルメットの着用努力義務の周知などの取組を進めます。

■ヒヤリマップの作成



出典：茨木市都市整備部

■罰則対象や事故発生時の対応方法の周知



出典：大阪府警HP

■自転車保険加入の推奨 (TS マーク付帯保険等)

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

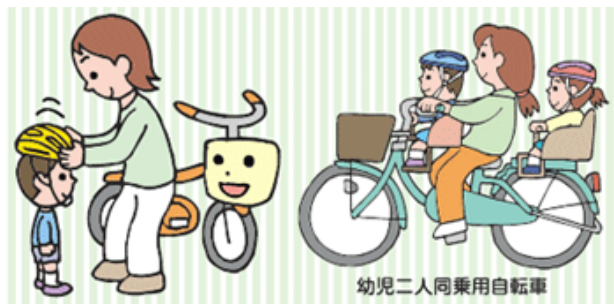
出典：公益財団法人 日本交通管理技術協会

OTS マークとは

自転車安全整備士が点検整備した普通自転車*に貼付されるもので、このマークには傷害保険と賠償責任保険が付いています(付帯保険)。

「TS」は、TRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったものです。TSマークには、青色マーク(第一種)と赤色マーク(第二種)があり、賠償内容が違ってきます。

■ヘルメットの着用努力義務の周知

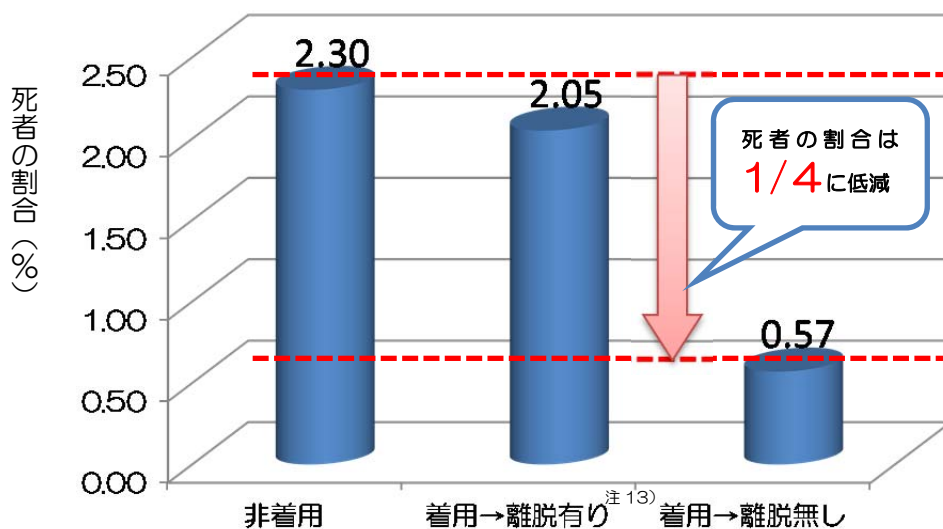


出典：大阪府警HP

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。
(道路交通法第63条の10)

■ヘルメット着用状態別死者の割合（H19～25年）

ヘルメットを正しく着用することにより、頭部損傷による死者の割合は1/4に低減します。また、ヘルメットを着用していても衝撃を受ける前にヘルメットが脱げたのでは効果は期待できません。着用と共に顎（あご）ひもを正しく締めることも重要です。



注13) 離脱有りとは、交通事故による衝撃を受ける前にヘルメットが脱げた場合を指します

参考データ：イタルダイナ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！！）

**〔施策 7〕 自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施**

自転車利用者が自発的に自転車走行のルールを守り、自転車走行のマナーを向上させる取組と合わせて、自転車利用者に対する指導取締や街頭での指導啓発活動などの取組を行います。この指導・取締にあたっては、警察官による取締だけでなく、行政や地域の協力、啓発活動の担い手の育成が必要となります。

取組 17：自転車利用者に対する指導・取締の充実

取組 18：啓発活動の担い手の育成

取組 17：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・取締を実施します。

通勤・通学時間帯などに警察署が中心となった自転車の指導・取締を実施します。この指導・取締を通じて、自転車は自動車やバイクと同じ「車両」の一種であると認識してもらい、ルールやマナーを守らない運転は罰せられることを現場で伝えます。

■自転車に対する指導・取締の実施**取組 18：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育成します。

交通違反に対する指導・取締の強化は、警察署のみでは十分な対応が難しいため、正しい自転車利用を指導できる自転車利用指導員の協力が必要になります。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、自転車利用指導員の育成を進めます。



4-5 利用促進“つかう”について

茨木市民のみならず、本市にビジネスや観光目的で訪れる来訪者を対象に、自転車の利用しやすい環境を提供し、自転車利用を促進していくことで、自動車利用を抑制し、市内の環境負荷の低減を目指します。

〔施策 8〕 茨木市民や来訪者に対する自転車利用環境の向上

観光施設への自転車の積極的な利用を図っていくうえで、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ます。そのため、次のような取組を行います。

取組 19：自転車通行マップの作成

取組 20：自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討

取組 19：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よう、まちの案内情報を載せた自転車通行マップを提供します。

自転車通行マップの配布は、自転車が安全快適に通行できる路線や自転車駐車場の有無、利用料金などの情報を提供することで、自転車の利用を快適にし、自転車利用を促進するツールです。

来訪者や市民も活用できるまちの案内情報を載せた（いばらき）自転車通行マップの作成・提供を行います。

■ 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

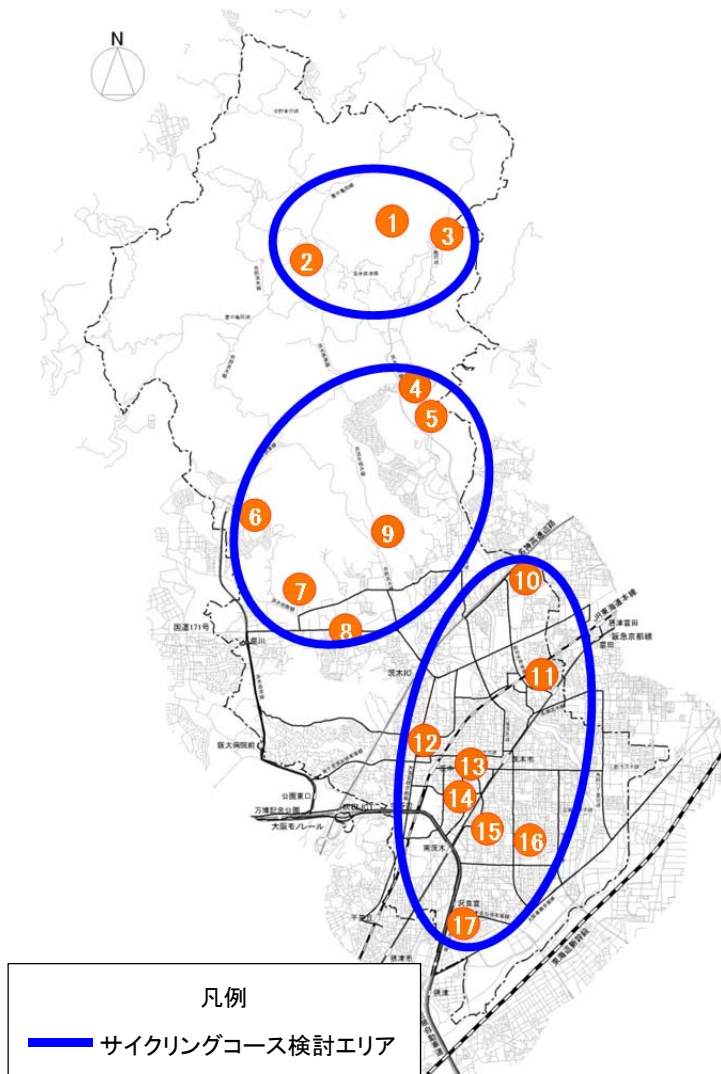


取組 20：自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討

- 自転車専用看板の設置
- サイクリングコースの検討

本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、北部地域など市内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します。

■サイクリングコース検討エリア



(施設例)

- | |
|--------------|
| ①竜王山 |
| ②忍頂寺スポーツ公園 |
| ③竜仙の滝 |
| ④神峯山大門寺 |
| ⑤安威川ダム |
| ⑥彩都あさぎ公園 |
| ⑦川端康成旧家跡 |
| ⑧郡山宿本陣(椿の本陣) |
| ⑨真龍寺 |
| ⑩太田茶臼山古墳 |
| ⑪補陀洛山総持寺 |
| ⑫春日神社 |
| ⑬茨木神社 |
| ⑭茨木童子貌見橋碑 |
| ⑮元茨木川緑地 |
| ⑯若園公園「バラ園」 |
| ⑰元茨木川緑地梅林 |

〔施策 9〕 自動車利用から公共交通機関等への転換

自動車に依存しなくても安全で快適に移動でき、環境負荷の小さい交通環境を構築するため、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）が必要となります。そのため、次のような取組を行います。

取組 21：モビリティマネジメントによる自転車利用促進

取組 22：来訪者によるレンタサイクル、コミュニティサイクルの活用促進策の検討

取組 21：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します。

取組 22：来訪者によるレンタサイクル、コミュニティサイクルの活用促進策の検討

- ・来訪者に向けたレンタサイクル事業やコミュニティサイクル事業について情報発信の検討を行います。
- ・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での公共交通運行情報など他の交通モードの情報を提供します。

市民だけでなく、本市への来訪者も自転車が利用できる環境づくりをめざし、北部地域の観光資源や、今後の（仮称）吹田市立スタジアム、（仮称）エキスポランド跡地複合施設等の立地を視野に入れ、放置自転車対策として導入を検討するレンタサイクル事業やコミュニティサイクル事業について、来訪者による利用を促進するための情報発信方法を検討し実施します。

また、今後バスや鉄道との一体利用を促進するため、貸出場所に公共交通の運行情報など他の交通モードの情報を提供することで、レンタサイクルやコミュニティサイクルのより一層快適な利用の促進を目指します。

■来訪者に向けたレンタサイクル、コミュニティサイクルの情報発信方法の検討

出典：堺市自転車利用環境計画

■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：さかいコミュニティサイクル HP



第5章 計画の推進に向けて





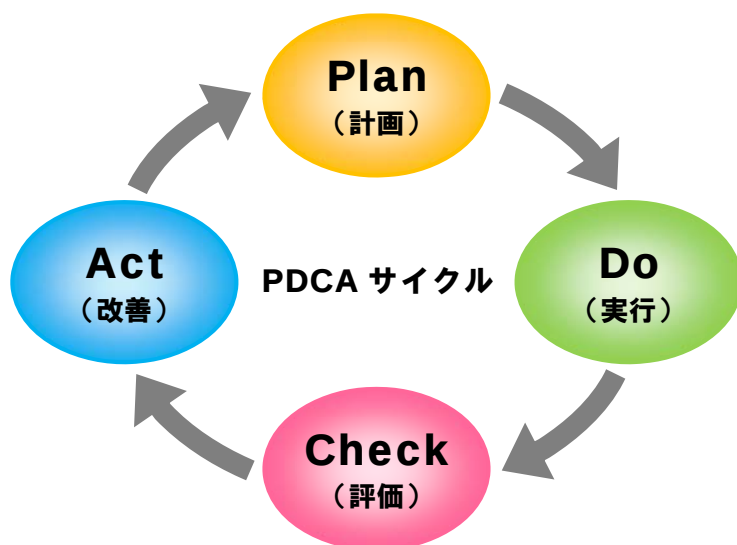
第5章 計画の推進に向けて

5-1 進行管理

本計画に示した自転車の持つ要素である“はしる”“とめる”“まもる”“つかう”の4つを柱とした各種の取組を推進していくため、本計画（Plan）の取組を実施（Do）するとともに、定期的な取組実施の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施していきます。

本計画の中間年次となる概ね5年後には、計画の達成度の総括的な検証を実施し、評価指標の状況を把握したうえで、目標の達成に向け、必要により取組の見直しを行うなど、後半の5年間の取組方針を明確にします。

■PDCA サイクル



5-2 推進体制

本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民が相互に連携し、それぞれの取組を一体的に推進していくことが重要であり、そのための協力体制の構築、各取組の進捗状況や取組実施における課題等の共有化を図り、効果的かつスムーズな取組実現を目指します。

また、自転車利用環境の向上には、ハード的な整備が必要な一方で、自転車駐車環境の充実やルールへの遵守・マナーの向上等、地域住民、学生、商業者といった本市に関わりを持つあらゆる方々が相互に協力することが重要となります。こうした多様な主体の参画を市が中心となって促していくことで、自発的な取組に結びつけていくことを目指します。

5-3 実施スケジュール

本計画で整理した取組については、それぞれ計画期間内に実施するものの、その実施にあたっては、整備効果や整備に向けた熟度を踏まえ、優先的に実施する取組や実施主体の明確化が有効であるため、実施スケジュール管理表を作成し、進行管理を図って行きます。

次頁に、実施スケジュール管理表を示します。

■実施スケジュール管理表

展開施策			実施スケジュール		実施主体	頁番号
			優先的に実施する取組	計画期間内に実施する取組		
通行環境”はする”～安全で快適な自転車通行空間を形成する自転車ネットワーク路線等の整備～						
施策1：自転車ネットワーク路線の整備						
取組1	自転車ネットワーク路線の整備	優先整備対象路線の整備	整備手法の検討 整備		茨木市、道路管理者（国、大阪府）	67
		その他整備対象路線の整備	整備形態・手法の検討 整備		茨木市、道路管理者（国、大阪府）	67
施策2：自転車ネットワーク路線以外の安全対策						
取組3	自転車指導線の整備		対策を検討し、実施を継続		茨木市、道路管理者（国、大阪府）	71
自転車駐輪環境”とめる”～市内主要駅を中心とした自転車駐車環境の整備及び放置自転車対策の実施～						
施策3：JR茨木駅・阪急茨木市駅付近の自転車駐車場の効率的な活用						
取組4	：自転車駐車場満車時における他の市営自転車駐車場への誘導	SNSIによる満車・代替駐車場情報の導入	対策の検討 実施		茨木市、民間事業者	72
		自転車駐車場マップの作成	対策の検討 実施		茨木市	72
取組5	：利用状況に応じた料金体系の見直し		改善案の検討 実施		茨木市	73
取組6	：民間事業者（鉄道事業者等）の既存自転車駐車場の有効活用		対策の検討 実施		茨木市、民間事業者	73
施策4：JR茨木駅における自転車駐車需要の抑制						
取組7	：自転車の共同利用による自転車駐車需要の抑制	レンタサイクルの導入	対策の検討 実施	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、民間事業者	74
		コミュニティサイクルの導入	H26年度運用開始、拡充	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、民間事業者	74
施策5：阪急茨木市駅周辺等の放置自転車対策の展開						
取組8	：民間事業者（商店街等）と連携した放置自転車対策の実施		意見交換と対策の実施		茨木市、民間事業者	75
取組9	：放置自転車撤去活動の継続的な実施		効果検証を行いながら実施を継続		茨木市	75
取組10	：自転車の放置に対する啓発の徹底		効果検証を行いながら実施を継続		茨木市	76
取組11	：自転車を放置しにくくする工夫		効果検証を行いながら実施を継続		茨木市	76
取組12	：放置自転車が多い箇所を対象に路上自転車駐車場を増設	H27年度モノレール宇野辺駅前自転車駐車場の増設			茨木市	77
		ニーズの把握と新たな整備の検討 実施				
取組13	：自転車駐車場へ誘導するための路面標示や案内標識等の設置		対策の検討 実施		茨木市	77
安全利用”まもる”～事故減少に向け、交通安全性を高めるための施策展開～						
施策6：ルール周知、マナー向上、リスク対策						
取組14	：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	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	78
		啓発活動の充実	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	79
		一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	79
		ルール、マナーに関するイベントの充実	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	79
取組15	：ルール遵守に向けたインセンティブの付加		効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者	79
取組16	：自転車事故に対するリスク対策の周知	ヒヤリマップの作成	作成検討 地域住民と作成		茨木市、市民	80
		罰則対象や事故発生時の対応方法の周知	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	80
		自転車保険加入の推奨	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	80
		ヘルメット着用の必要性の周知	効果検証を行いながら実施を継続		茨木市、交通管理者、交通安全協会等	81
施策7：自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施						
取組17	：自転車利用者に対する指導・取締の充実		効果検証を行いながら実施を継続		交通管理者	82
取組18	：啓発活動の担い手の育成		導入の検討 実施	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、市民	82
利用促進”つかう”～自転車の利用しやすい環境を提供し、自転車利用を促進～						
施策8：茨木市民や来訪者に対する自転車利用環境の向上						
取組19	：自転車通行マップの作成		作成検討 作成・配布		茨木市	83
取組20	：自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討	自転車用看板の設置	作成検討 実施		茨木市	84
		サイクリングコースの検討	作成検討 実施		茨木市、観光協会	84
施策9：自動車利用から公共交通機関等への転換						
取組21	：モビリティマネジメントによる自転車利用促進		対策の検討 実施	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、大阪府、交通事業者、市民	85
取組22	：来訪者によるレンタサイクル、コミュニティサイクルの活用促進策の検討	来訪者に向けたレンタサイクル、コミュニティサイクルの情報発信方法の検討	対策の検討 実施	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、民間事業者	85
		レンタサイクル貸出場所での公共交通運行情報の提供	導入の検討 実施	効果検証を行いながら実施を継続	茨木市、民間事業者、交通事業者	85

※破線の矢印は「検討期間」、実線の矢印は「実施」を示しています。

※矢印の長さは目安として示しています。



■ 参考資料 1

(用語集)

**■OD**

ODとは、Origin（出発地）－Destination（目的地）の略語。

■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。

■茨木市総合計画

長期的な将来展望に基づき、市政運営を総合的・計画的に進めるための根幹となる計画で、行政の各分野における計画や事業展開の指針になるとともに、市民と行政の共通の将来目標となるもの。

■茨木市総合交通戦略

概ね 20 年後の本市のまちの将来像を実現するために必要な交通施策として、長期において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期及び中期で実施する実行計画を示すものである。本戦略では、『住み続けたい元気なまち』をまちの将来像としている。

■茨木市都市計画マスタープラン

都市計画法により規定される、市町村の都市計画に関する基本的な方針（法第 18 条の 2）となるもの。

■茨木市バリアフリー基本構想

国が定める基本方針に基づき、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想のこと。

■交通手段分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。

■交通手段別二酸化炭素排出量（g-CO₂/人キロ）

1 人を 1km 運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量である。各交通手段から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ（輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの））で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を計算している。

■国勢調査

総務省統計局が 5 年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。



■コミュニティサイクル

レンタサイクルの形態のひとつで、市内の複数個所に設けられた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。

■サイクルポート

レンタサイクル・コミュニティサイクルの自転車の貸出・返却を行うことができる専用自転車駐車場のこと。

■彩都事業

彩都事業とは、箕面市と茨木市にまたがる北大阪の丘陵地に、文化学術や研究開発、国際交流といった特色ある機能を組み込んだ新都市建設プロジェクト。

■自転車横断帯

自転車横断帯とは、道路交通法により道路において道路標識等によって指示された自転車の横断場所のこと。

■自転車指導線

本計画書では、事故多発路線や生活道路等、自転車ネットワーク路線に位置づけられていない路線を対象に用いる対策をいう。具体には、上述した路線を対象に用いるほか、交差点対策や自転車駐車場への誘導等に用いる。

■普通自転車専用通行帯

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路の部分进行。

本計画書では、「自転車専用通行帯」という表現を用いる。

■自転車通行空間

自転車が通行するための道路、または道路の部分进行。

■自転車道

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。

■自転車歩行者道

道路構造令第 2 条第 1 項第 3 号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。



■自転車ネットワーク路線

自転車の通行空間が途切れることなく、網目のように整備されている路線をいう。

■自転車レーン

本計画書では、道路構造として自転車専用通行帯と同程度の規格を有するが、法的位置づけを持たない道路の部分进行。

■スマートコミュニティ

地域で家庭やビル、交通システムをITネットワークでつなぎ、太陽光や風力など再生可能エネルギーを最大限活用し、一方で、エネルギーの消費を最小限に抑えていく次世代の社会システムを基盤とするまち及びまちづくりのこと。

現在、旧東芝大阪工場跡地を理想的なスマートコミュニティに変える「茨木市スマートコミュニティプロジェクト」が計画されている。

■道路交通センサス

正式名称は「全国道路・街路交通情勢調査」。日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、概ね3～5年間隔で全国的に実施している統計調査のこと。

■トリップ

人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。トリップは移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数える。

■発生集中量

発生集中量とは、ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計。

■パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

■ピクト表示

表現対象を文字以外のシンプルな図記号によって表したもの。

■ヒヤリハット

事故に至らないものの、一歩間違えれば事故に繋がった事例のこと。「突発的な事象やミスにヒヤリとしたり、ハッとしたりする」ことを意味している。



■ヒヤリマップ

「ヒヤリハット」の多い地点を地図上に示したものをいう。また、本計画書の写真で示しているものは交通安全に対する啓発活動の一環として平成 19 年に茨木高校の学生の手により作成された。

■普通自転車

自転車は軽車両であり、車両の一種である。ただし、自転車を押して歩いている者は歩行者と見なされる。「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- ー 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
- イ 長さ 190 センチメートル
- ロ 幅 60 センチメートル

■モビリティマネジメント

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと、コミュニケーション施策などにより、少しずつ自発的に変えていこうとする一連の取組をいう。

■レンタサイクル

自転車を貸し出すサービスのことであり、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。

■路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたもの。

■路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示のこと。

■ワークショップ

多様な人たちが主体的に参加し、チームの相互利用を通じて新しい創造と学習を生み出す場のこと。



■ 参考資料 2

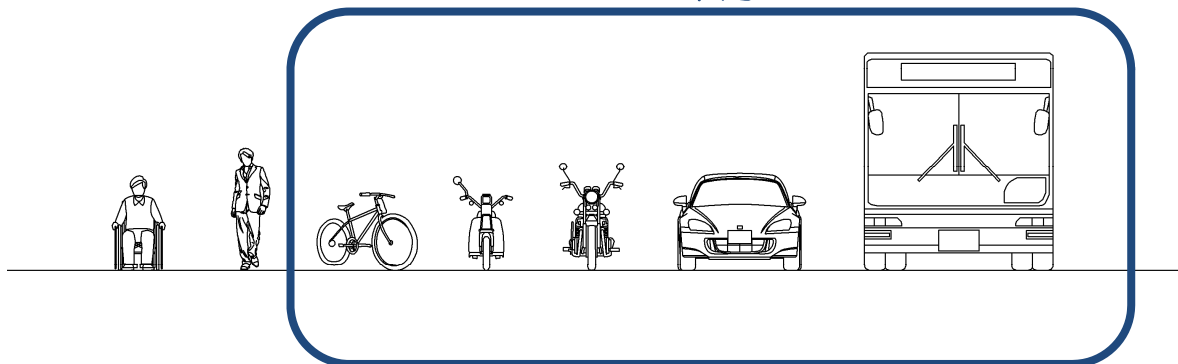
(自転車交通のルール)

(1) 自転車の通行方法

- 自転車は「軽車両」であり、「車両」の1つとして位置づけられているため、原則、車道を通行しなければいけません。

- 道路交通法において、「自転車」は「軽車両」であり、「軽車両」は「車両」の一つとして位置づけられています。
- また、同法において「車両」は「車道」を通行することとなるため、自転車も原則、車道を通行することとなります。

<車両>





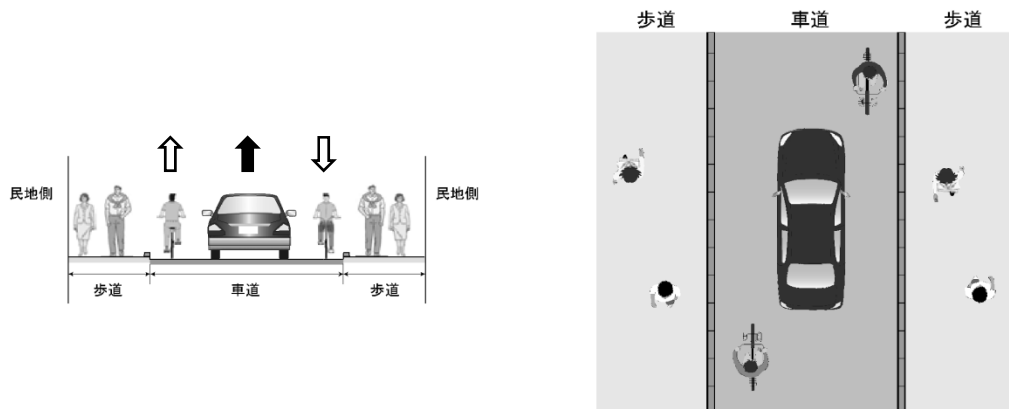
(2) 道路構造の違いによる通行方法

1) 歩道と車道の区別のある道路

- 歩道と車道の区別のある道路では、自転車は原則車道の左側端を通行しなければいけません。

①車道

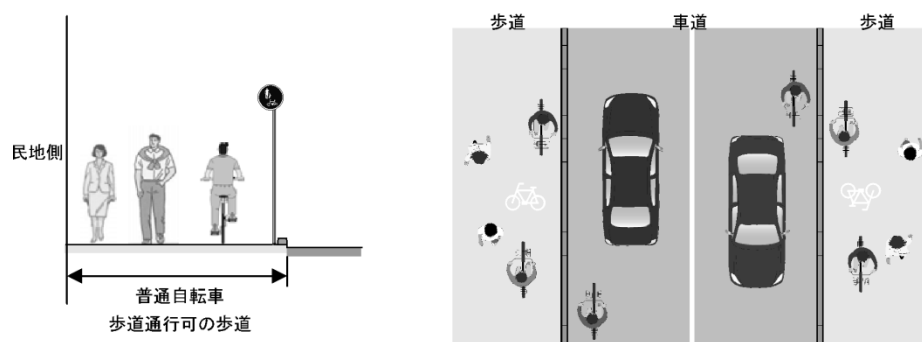
- 自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- 「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

②歩道

- 普通自転車歩道通行可の規制が実施されていない歩道であっても、高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、歩道を通行することができます。また、車道又は交通の状況に照らして普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときは、普通自転車は歩道を通行することができます。
- 歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行により通行しなければなりません。更に歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。

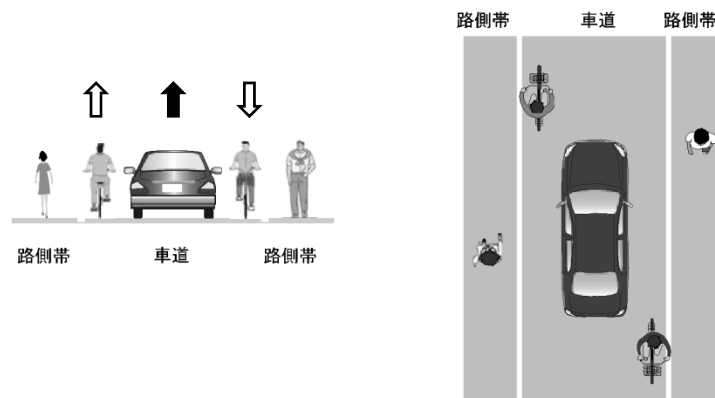


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

2) 路側帯と車道の区別のある道路（歩道なし）

- 路側帯と車道の区別のある道路では、自転車は原則車道の左側端を通行しなければいけませんが、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて通行することができます。

- 自転車は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- 「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。

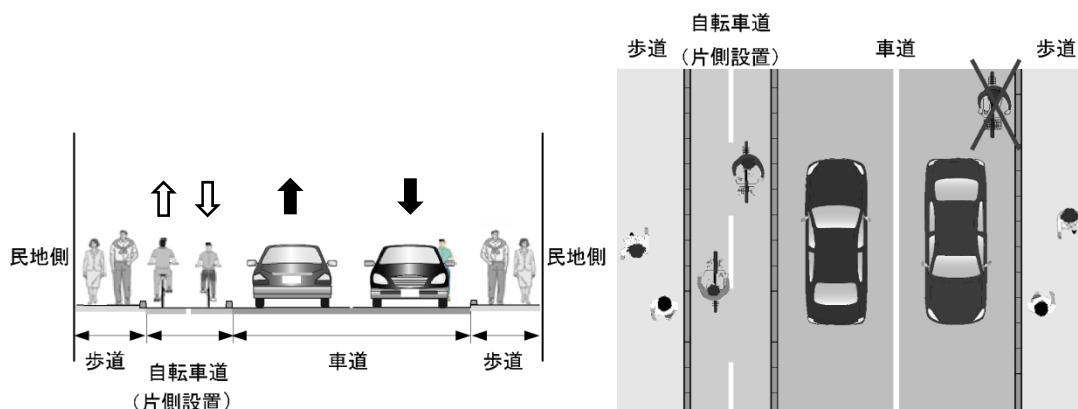


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

3) 自転車道のある道路

- 自転車道のある道路では、自転車は自転車道を左側通行しなければいけません。

- 自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければいけません。このため、自転車道が設置されていない側を自転車は通行することはできません。
- 自転車道内は左側通行しなければいけません。
- 高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、自転車道が設置されていても、歩道を通行することができます。



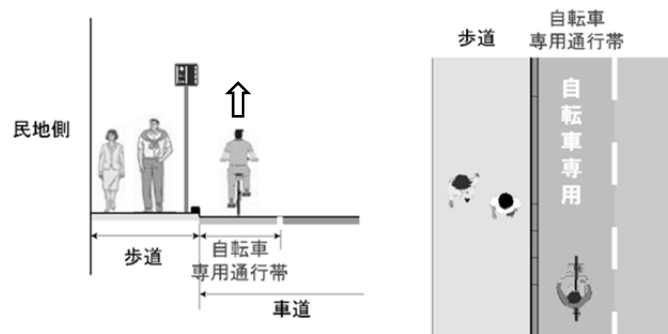
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）



4) 普通自転車専用通行帯のある道路

- 普通自転車専用通行帯がある場合、車道を通行する自転車は、普通自転車専用通行帯を通行しなければなりません。

- 普通自転車専用通行帯がある場合、車道を通行する自転車は、普通自転車専用通行帯を左側通行しなければなりません。（クルマと同じ方向）
- また、原動機付自転車など軽車両以外の車両は普通自転車専用通行帯を通行することができません。



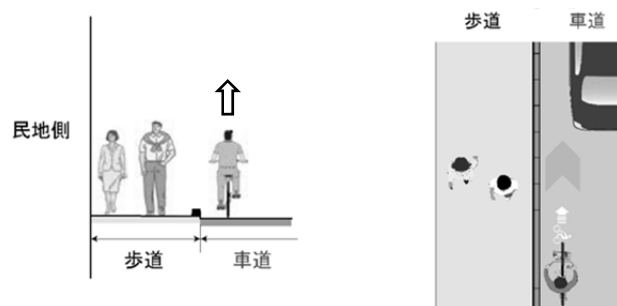
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

5) 自転車レーン（車道混在型）のある道路 ※本計画での位置づけ

- 自転車レーンがある場合、車道を通行する自転車は、原則自転車レーンを左側通行します。

※本計画書では、自転車レーンは道路構造として自転車専用通行帯と同程度の規格を有しますが、法的位置づけを持たない道路のことを指します。

- 自動車やバス・タクシーについては自転車レーンが整備されている場合でも駐停車することが可能です。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）



(3) 交差点における通行方法

1) 交差点を直進する場合の通行方法

- 交差点で自転車が直進する場合は、原則、車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければいけません。

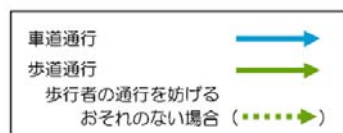
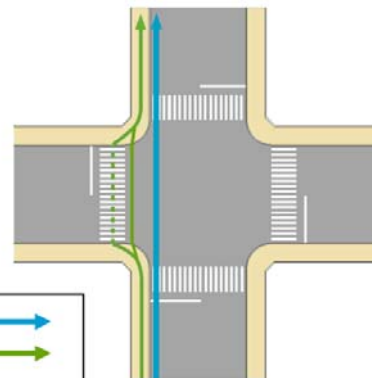
- 自転車横断帯がある場合は、自転車横断帯を通行しなければいけません。

なお、横断歩道を自転車で通行する場合は、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

■自転車横断帯がある場合



■自転車横断帯がない場合



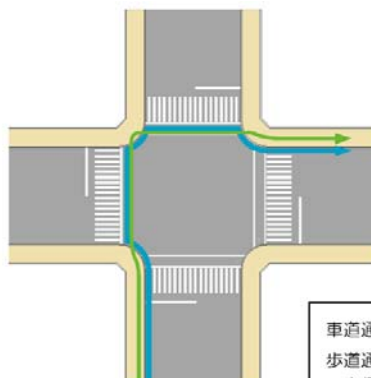
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）
自転車利用環境整備のためのキーポイント（日本道路協会）

2) 交差点を右折する場合の通行方法

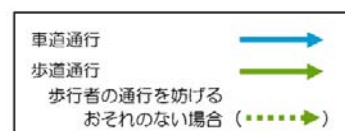
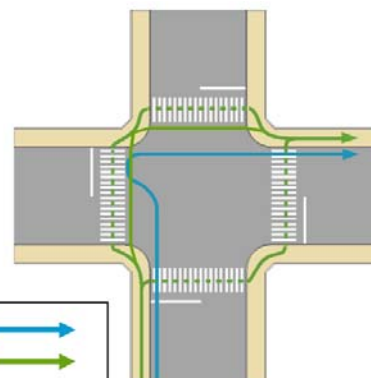
- 交差点で右折する場合は、自転車は車道の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って二段階右折をしなければなりません。

- 自転車は、信号機の有無にかかわらず、交差点で右折するときには、あらかじめその前からできる限り左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。
- 信号機のある交差点の右折方法は、青信号で右折する地点まで直進し、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進まなければなりません。
- 交差点やその近くに、自転車横断帯がある場合は、その自転車横断帯を通行しなければなりません。

■自転車横断帯がある場合



■自転車横断帯がない場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）
自転車利用環境整備のためのキーポイント（日本道路協会）



(4) 自転車の安全利用五則

1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外

【ルール】

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰則】

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金



2) 車道は左側を通行

【ルール】

自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。

道路の中央から左側部分の左端に寄って通行してください。

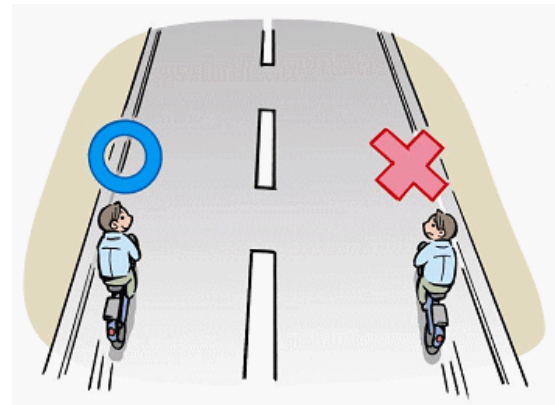
一方通行道路で「自転車を除く」の補助標識があり、自転車の規制が除外となっている場合に通行（逆行）する場合も同じです。

【罰則】

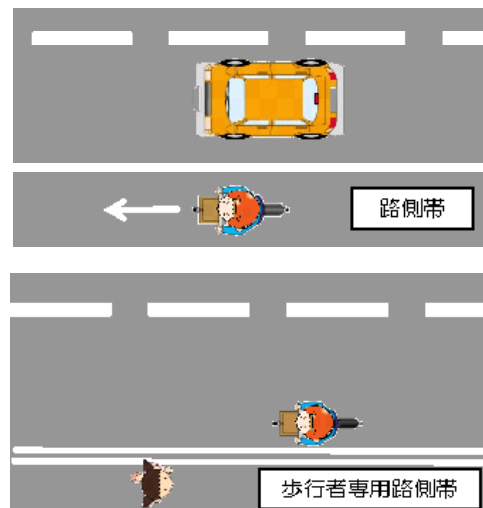
3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

(路側帯を通行できる場合)

自転車は、歩行者の通行に大きな妨げとなる場合や白の二本線の標示（歩行者専用路側帯）のある場合を除き、路側帯を通ることができます。ただし、左側部分に設けられた路側帯を通行して下さい。



※平成 25 年 6 月 14 日公布、12 月 1 日に施行の「改正道路交通法」により、「自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯」に限定されました。



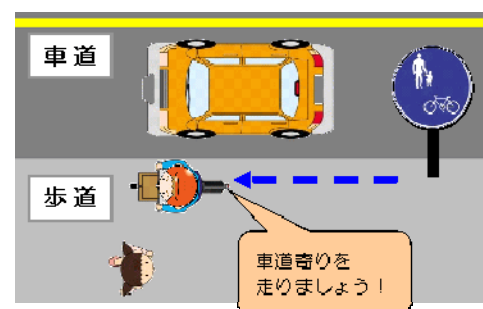
3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

【ルール】

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

【罰則】

2 万円以下の罰金又は科料





4) 安全ルールを守る

【ルール】

(1) 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

【罰則】

- 飲酒運転：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔いの場合）
- 二人乗り：2万円以下の罰金又は科料
- 並進：2万円以下の罰金又は科料



【ルール】

(2) 夜間はライトを点灯

【罰則】

5万円以下の罰金

【ルール】

(3) 交差点での信号厳守と一時停止

【罰則】

3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金



5) 子どもはヘルメットを着用

【ルール】

自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。

成長過程の子どもは体の重心位置も不安定で、転倒した時、頭部に重大なダメージを受けることがあります。

子ども自身が自転車に乗るときはもちろん、幼児を幼児用シートに乗せるときも、幼児用ヘルメットの着用をお願いします。



出典：警視庁 交通総務課 交通安全教育企画係



■ 参考資料 3

(策定経過)



(1) 策定経過

年月日	経過	検討項目等
平成26年 7月	□ヒアリング調査の実施	
平成26年 8月13日	□第1回 茨木市自転車利用環境整備計画 協議会	(1) 茨木市自転車利用環境整備計画策定の 目的・各回の議題
		(2) 自転車利用に関する現状
		(3) 自転車利用に関する課題
		(4) 取組み施策について
平成26年 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	
平成26年 11月21日	□第2回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1) 自転車利用環境整備計画に関する協議 ～計画目標と基本方針～
		(2) 自転車利用環境整備に向けた取組 『通行環境“はしる”について』
平成27年 1月21日	□第3回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1) 協議会の追加と前回のおさらいについ て
		(2) 自転車利用環境整備に向けた取組 『駐輪環境“とめる”について』 『安全利用“まもる”について』 『利用促進“つかう”について』
平成27年 2月13日	□第4回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1) 本日の議事と前回のおさらいについて
		(2) 自転車利用環境整備計画(素案)の作成
平成27年 2月～3月	□パブリックコメント	2/20(金)～3/13(金)実施
平成27年 3月24日	□第5回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	パブリックコメントを踏まえた整備計画 (案)の作成
平成27年 3月 日	□茨木市自転車利用環境整備計 画の策定	



■ 参考資料 4

(協議会規則・名簿)



(1) 茨木市自転車利用環境整備計画協議会規則

(趣旨)

第1条 この規則は、茨木市附属機関設置条例（平成25年茨木市条例第5号）第3条の規定に基づき、茨木市自転車利用環境整備計画協議会（以下「協議会」という。）の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(職務)

第2条 協議会は、市長の諮問に応じ、茨木市附属機関設置条例別表に定めるその担任する事務について、意見を述べるものとする。

(組織)

第3条 協議会は、委員11人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市民
- (2) 学識経験者
- (3) 関係団体から推薦された者
- (4) 関係行政機関の職員

(任期)

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長等)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会長が必要と認めたときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、建設部において処理する。

(秘密の保持)

第8条 協議会の委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(委任)

第9条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この規則は、平成26年4月1日から施行する。



(2) 委員会名簿

構成員区分	氏名（敬称略）	所属等・職名
学識経験者	塚 口 博 司	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授
	猪 井 博 登	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教
市民	西 田 重 信	
	小笠原 千尋	
関係団体から 推薦された者	柏 木 茂	茨木自転車組合
	藤 本 典 昭	NPO自転車活用推進研究会
	山 口 正 弘	自治会連合会 会長
	小島 永己子	茨木商工会議所（女性会会長）
関係行政機関 の職員	竹 田 佳 宏	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 交通対策課長
	森 口 治	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長
	田 中 直 人	大阪府茨木警察署 交通課長

