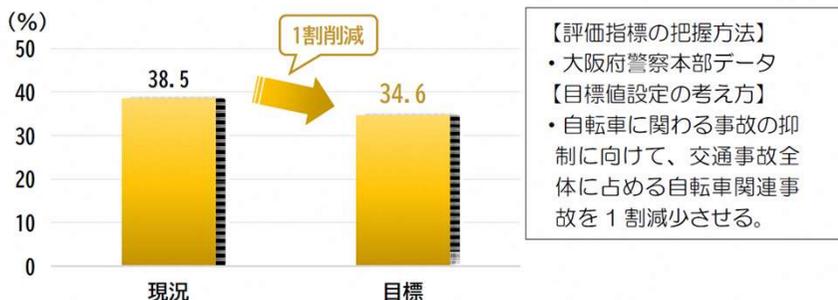


項目	発言者	ご意見	対応
数値目標	中井委員	自転車関連事故の割合については、自転車以外の事故が増えた場合でも達成されるため、割合だけで評価することは、視点として不足しているのではないかと。総合交通戦略では、R5ベースで事故件数を1割削減する目標があるため、整合が必要ではないかと。	上位計画である総合交通戦略と整合を図り、指標を『自転車関連事故件数』に変更しました。現況値や減少率の考え方を示すページを追加しました。
	藤本委員	自転車関連事故の割合を目標値とすることは、目標に向かっての進捗が分かりにくくなるのではないかと。	

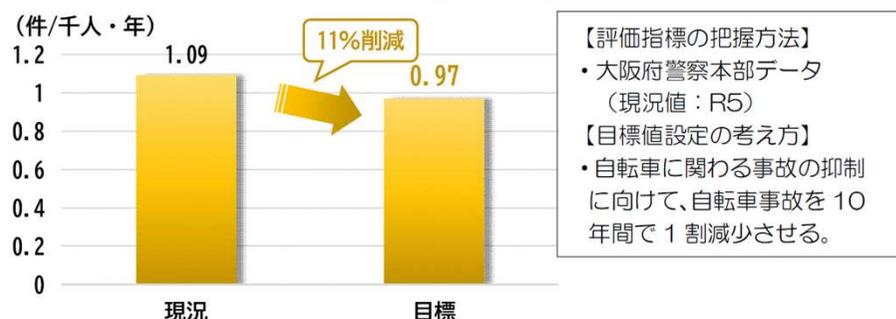
## P31 【目標3】交通事故全体に占める自転車関連事故件数の割合

■ (現況) 38.5% → (目標) 34.6%



## P32【目標3】自転車関連事故件数の減少

■ (現況) 1.09 件/千人・年 → (目標) 0.97 件/千人・年



## P33

第5章 計画の基本方針と目標

<数値目標の設定について>

【目標1】自転車通行空間の整備延長  
「大阪府の自転車通行空間整備計画(令和7年度未改定予定)」で対象路線として位置付けられている市内の府道延長、並びに本市の自転車施策の予算規模から算出した市道の整備延長の合計値としています。

【目標2】放置自転車台数の減少  
放置自転車台数の10%削減を目標としています。  
放置自転車の調査は、「茨木市ハリアフリー基本構想」における重点整備地区に含まれる駅を中心に選定し、対象駅周辺において、平日・休日それぞれ朝・昼・夕の3回行います。各駅の放置自転車数のピーク値の合計を放置自転車台数としています。

【目標3】自転車関連事故件数の減少  
令和6年度に策定した「茨木市総合交通戦略」の数値目標との整合を図り、計画期間中の10年で10%削減することを目標に、現況値も令和5年の数値としています。ただし、本計画の目標値の評価年次が「茨木市総合交通戦略」の1年後になるため、さらに1年分(1%)削減することを目標としました。  
なお、交通事故全体のうち自転車関連事故が占める割合も重要な要素であるため、合わせて確認を行います。

ページを追加

項目	発言者	ご意見	対応
施策2	藤本委員	一方通行路線においても自転車の一時停止を促すような記載が必要ではないか。市民への分かりやすさのためにも、具体的な記載について検討してほしい。	取組3で、交差点対策の考え方について追記しました。

P40

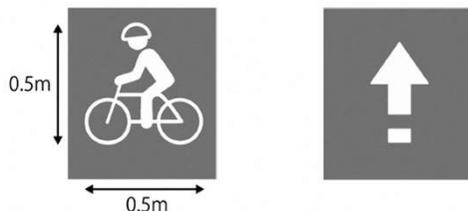
第6章 自転車利用環境整備に向けた取組



<生活道路において標示する自転車のピクトグラム+矢印>

下記の自転車のピクトグラムと矢印を組み合わせ、20m 間隔を基本に交互に設置します。また、交差点での出会い頭の事故が多く発生していることから、交差点においては必要に応じて、一時停止を促す路面標示の設置を検討します。

上記を基本としますが、表示内容については、路線毎に交通管理者と協議し、検討するものとします。



40



P42

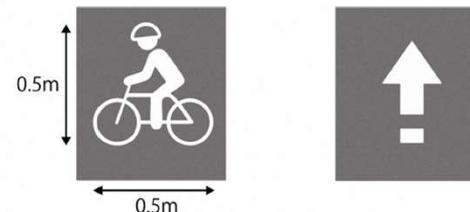
第6章 自転車利用環境整備に向けた取組



<生活道路において表示する自転車のピクトグラム+矢印>

下記の自転車のピクトグラムと矢印を組み合わせ、20m 間隔を基本に交互に設置します。

上記を基本としますが、表示内容については、路線毎に交通管理者と協議し、検討するものとします。



<法定外の自転車用の一時停止を促す表示>

交差点での出会い頭の事故が多く発生していることから、交差点においては必要に応じて、一時停止を促す路面表示を設置します。なお、デザインについては、整備による効果検証を踏まえ、交通管理者と協議の上決定するものとします。

【市内整備事例】



【京都市整備事例】



42

# 前回協議会で頂戴した意見とその対応

項目	発言者	ご意見	対応
施策6	中井委員	自転車運転者講習制度について、情報が不足しているため記載内容を検討すべき。	詳細を追記しました。

## P46

### 自転車安全利用五則

1. 車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

### 自転車運転者講習制度

自転車の運転に関し、次に掲げる違反行為（自転車危険行為）を反復して行った者に対し、講習の受講が命ぜられます。



図 16 項目の危険行為

## P48

### 自転車安全利用五則

1. 車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

### 自転車運転者講習制度

14歳以上の者が、以下の16種類の交通違反で、3年以内に2回以上反復して検挙され又は交通事故を起こしたとき、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」といいます。）により「自転車運転者講習」の受講が命じられます。

更に、公安委員会が、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、運転免許保有者に対して、6月を超えない範囲内で期間を定めて運転免許の停止処分が行われることがあります。

### 【講習対象となる危険行為 16 類型】



図 16 項目の危険行為

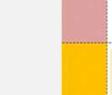


# 前回協議会で頂戴した意見とその対応

項目	発言者	ご意見	対応
施策7	藤本委員	ライフステージ別の自転車安全教育について、目標値となる具体的な実施回数等の記載を検討してほしい。	令和6年度の実施回数を記載しました。取組毎に個別具体的な数値目標は本計画で設定しませんが、年度毎の実施回数はモニタリングしてまいります。

## P50

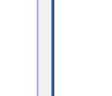
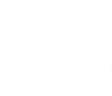
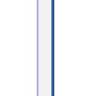
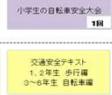
ライフステージ別の自転車安全教育

	幼児	小学生	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	障害者施設	外国人	
全市	 幼児向けの交通安全教室 (園児等での発行資料 「4歳児クラス以上」)	 参加体験型 交通安全教室	 参加体験型 交通安全教室	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育
市区	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室
町部	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室

○関係団体(茨木市、茨木警察、交通安全協会等)と連携した啓発、各種イベント(交通安全大会、交通安全フェスタ)  
 ○自転車レーンの走り方を地域へ啓発(チラシ・ホームページ等)  
 ○地域交通安全活動推進委員や企業、ひろみっけと連携した街頭キャンペーンやチラシ等を活用した正しい自転車の交通ルールの啓発活動  
 ○市内や市内施設・学校のスポーツ放送や市の広報を活用した正しい自転車の交通ルールの啓発  
 ○自転車講習開催等への加入の促進のための広報(チラシ・ホームページ・ポスター)

## P52

ライフステージ別の自転車安全教育

	幼児	小学生	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	障害者施設	外国人	
全市	 幼児向けの交通安全教室 (園児等での発行資料 「4歳児クラス以上」)	 参加体験型 交通安全教室	 参加体験型 交通安全教室	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育	 交通安全教育
市区	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室
町部	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室	 交通安全教室

○関係団体(茨木市、茨木警察、交通安全協会等)と連携した啓発、各種イベント(交通安全大会、交通安全フェスタ)  
 ○自転車レーンの走り方を地域へ啓発(チラシ・ホームページ等)  
 ○地域交通安全活動推進委員や企業、ひろみっけと連携した街頭キャンペーンやチラシ等を活用した正しい自転車の交通ルールの啓発活動  
 ○市内や市内施設・学校のスポーツ放送や市の広報を活用した正しい自転車の交通ルールの啓発  
 ○自転車講習開催等への加入の促進のための広報(チラシ・ホームページ・ポスター)

# 前回協議会で頂戴した意見とその対応

項目	発言者	ご意見	対応
多様なモビリティへの対応	会長 副会長	「多様なモビリティ」について、どの条件下で自転車と同じ通行空間が使用できるのか説明を加える必要がある。	多様なモビリティと通行空間、通行ルールについて、追記及び説明ページの追加を行いました。
	会長	取組5として「多様化するモビリティへの対応」とあるが、「とめる」ではなく”はしる”に位置づけを行うべきではないか。	“とめる”に対応するよう「多様な駐輪ニーズへの対応」と修正しました。多様なモビリティへの対応に関しては上述の通りです。

P16

第2章 自転車利用の現状と動向

### 2-2-2 モビリティの多様化

シェアサイクルは、複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い移動手段です。日常生活や観光等、様々なシーンで活躍しており、気軽な移動手段として全国的にも導入する地域が拡大しています。

- 近年、電動アシスト付自転車の他、ロードバイクや特定小型原動機付自転車等（電動キックボード等）、モビリティの多様化・高性能が進んでいます。
- 令和5（2023）年7月から施行された改正道路交通法では、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）が位置付けられました。

資料：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国土交通省、令和5（2023）年9月）  
写真：シェアサイクル導入事例

(e-Bike)

(電動アシスト付き四輪自転車)

(電動キックボード)

(シェアサイクル)

資料：令和6年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料  
図 自転車等のモビリティの多様化

16

ページを追加



P16

第2章 自転車利用の現状と動向

### 2-2-2 モビリティの多様化

シェアサイクルは、複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い移動手段です。また、日常生活や観光等、様々なシーンで活躍しており、気軽な移動手段として全国的にも導入する地域が拡大しています。

- 近年、高速走行が可能なスポーツ車、重量の大きい電動アシスト付き幼児用車用自転車等の様々な普通自転車も普及しています。
- 令和5（2023）年7月から施行された改正道路交通法では、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）が位置付けられました。
- この他、自転車等と通行空間が融合する可能性のある新たな低速小型モビリティの普及も見込まれます。

資料：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン（国土交通省、令和5（2023）年9月）  
写真：シェアサイクル導入事例

資料：日本工業規格（JIS）D9111 2011  
（幼児用自転車用自転車用車に係る既存モビリティの強度・剛性試験）  
（財）自転車産業振興協会技術研究所

写真：普通自転車の例

**（モビリティの多様化と自転車通行空間の利用拡大）**

図 1 自転車通行空間の多様化と利用拡大

資料：令和6年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議資料  
図 モビリティの多様化と自転車通行空間の利用拡大

16

P17

第2章 自転車利用の現状と動向

### ＜整備形態別の通行ルール＞

自転車の通行ルールは、その道路の歩道等の有無、自転車の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などにより異なります。以下では、自転車通行空間の整備形態別に、主に普通自転車に適用される主要な通行ルールを解説します。

普通自転車に該当しない自転車（タンDEM自転車や、ペロタスキー、リアカーなどの車両を牽引している自転車等）は通行方法が異なります。これら相違点にも留意して、ルールを正しく理解する必要があります。

表 自転車等の種類、自転車通行空間の整備形態と通行可否

自転車等の種類	歩道がない道路（路側帯あり）	歩道がある道路	自転車専用通行帯がある道路	歩道、自転車専用通行帯がある道路	自転車専用通行帯専用道路
普通自転車	歩道 ○ 路側帯 △1	歩道 △2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○	歩道 ○ 自転車専用通行帯 ○	○
普通自転車以外の自転車（タンDEM、ペロタスキー等）	歩道 ○ 路側帯 △1	歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ×	歩道 × 自転車専用通行帯 ×	○
上記以外の軽車両（他の車両を牽引する自転車等）	歩道 ○ 路側帯 △1	歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ×	歩道 × 自転車専用通行帯 ×	○
特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）	歩道 ○ 路側帯 △3	歩道 △4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○	歩道 ○ 自転車専用通行帯 ○	○

資料：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、令和6（2024）年6月）

P42

取組5：多様化するモビリティへの対応

- 多様なモビリティの普及に伴う、利用者ニーズに応じた駐輪スペースの再編を行います。

電動アシスト付自転車などの大型の自転車、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）といった新たなモビリティの普及が進んでいます。これらも駐輪できるように駐輪スペースの再編を行います。



P44

取組5：多様な駐輪ニーズへの対応

- 自転車の多様化に伴う、利用者ニーズに応じた駐輪スペースの再編を行います。

電動アシスト付自転車などの大型の自転車、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）といった自転車の多様化が進んでいます。これらも駐輪できるように駐輪スペースの再編を行います。

# 前回協議会で頂戴した意見とその対応

発言者	項目	意見	対応
中井委員	ルール	自転車通行空間が整備されても、駐車車両により機能が阻害されるため、自動車に対するマナー啓発等も必要である。	「取組2：自動車と分離した通行空間の整備・検討」の推進にあたって、荷卸しスペースの設置などについて検討するとともに、自動車に対するマナー啓発も行います。
吉田委員	数値目標	交通量に応じた事故リスクの低下という視点が重要であり、事故件数を交通量で割った指標を用いるなど、「リスク」の概念を取り入れる必要がある。	数値目標の達成度の検証や個別事業の効果検証を行う際に確認を行います。
藤本委員	安全対策	コンビニエンスストア等の出入り口部で事故が多いため、ポールの設置等による対策を検討してはどうか。	個別事業の取組の中で検討するものとします。
宮島委員	現状分析	現状分析が不十分なため、取組が抽象的である。世代毎の事故発生率等、その要因を詳しく分析しないと具体的な対策にならないのではないかと。	本計画は全体的な方向性を示すものであり、そのための分析は行っているものと考えています。 更なる詳細分析は、個別施策の内容検討の際に適宜行います。
中井委員		世代別や交差点の事故傾向など市の特徴を把握することで、具体的かつ効果的な対策を講じることができる。	
塚口会長		ポイントを押さえた分析が必要であり、パブリックコメントの結果も踏まえて考えていただきたい。	