

## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
1	-	漢字/ひらがなの混在 「概ね」 「更に」 「および」 「すべて」 「通り」 「子ども」 「はかる」 「なかで」	-	漢字/ひらがなの統一 「おおむね」 「さらに」 「及び」 「全て」 「とおり」 「こども」 「図る」 「中で」
2	-	「等」「など」の混在	-	名詞が並列列記されるような場合は「等」とし、動詞の後や1つの事例をあげている場合は「など」とする
3	-	「本市の」「茨木市の」の混在	-	「本市の」に統一
4	-	「前回計画」「前回の計画」「前計画」の混在	-	「前回計画」に統一
5	-	年次・年度表記の不統一	-	年次・年度の表記を「令和〇（202〇）年」に統一
茨木市自転車利用環境整備計画 改定について				
6	-	・茨木市自転車利用環境計画 改定について	-	帯タイトル修正 ・茨木市自転車利用環境整備計画 改定について
7	-	本年（2025年）で策定から10年が経過し、社会情勢が大きく変化するとともに、自転車関連施策も新たな動向を見せており、現在の自転車利用の実情に沿った計画が必要となっています。	-	文言修正 <del>本年（2025年）</del> で策定から10年が経過し、社会情勢が大きく変化するとともに、自転車関連施策も新たな動向を見せており、現在の自転車利用の実情に沿った計画が必要となっています。
■第1章 はじめに				
8	P2	・国及び本市における自転車を取り巻く現状と動向を整理しています。	P2	文言修正 ・国、大阪府及び本市における自転車を取り巻く現状と動向を整理しています。

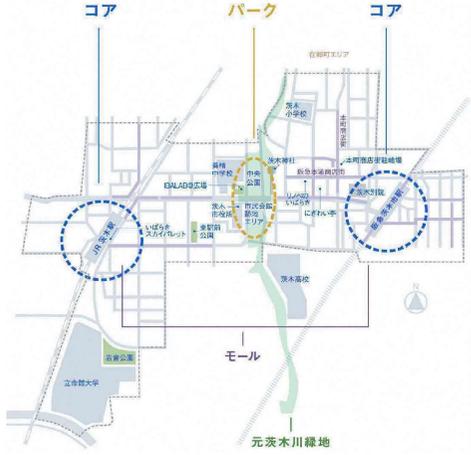
## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）																																																																																																																												
■第2章 自転車利用の現状と動向																																																																																																																																
9	p8	・事故類型は、出会い頭（車対自転車）が約6割、右左折時（車対自転車）の事故が約3割を占めています。	p8	文言修正 ・事故類型は、出会い頭（車対自転車）が約6割、右左折時（車対自転車）の事故が約2割を占めています。																																																																																																																												
10	P8		P8	グラフ修正 																																																																																																																												
11	P11	<市内主要駅周辺の放置自転車数（令和6（2024）年度）> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">(台/日)</th> <th colspan="3">平日</th> <th colspan="3">休日</th> <th rowspan="2">計</th> </tr> <tr> <th>朝</th> <th>昼</th> <th>夕</th> <th>朝</th> <th>昼</th> <th>夕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>阪急茨木市駅</td> <td>23</td> <td>27</td> <td>31</td> <td>27</td> <td>62</td> <td>42</td> <td>212</td> </tr> <tr> <td>JR 茨木駅</td> <td>7</td> <td>29</td> <td>24</td> <td>14</td> <td>41</td> <td>32</td> <td>147</td> </tr> <tr> <td>総持寺駅</td> <td>5</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>宇野辺駅</td> <td>3</td> <td>7</td> <td>2</td> <td>9</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>沢良宜駅</td> <td>21</td> <td>30</td> <td>23</td> <td>19</td> <td>29</td> <td>27</td> <td>149</td> </tr> <tr> <td>南茨木駅</td> <td>6</td> <td>11</td> <td>13</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table>	(台/日)	平日			休日			計	朝	昼	夕	朝	昼	夕	阪急茨木市駅	23	27	31	27	62	42	212	JR 茨木駅	7	29	24	14	41	32	147	総持寺駅	5	20	10	6	35	4	80	宇野辺駅	3	7	2	9	2	7	30	沢良宜駅	21	30	23	19	29	27	149	南茨木駅	6	11	13	11	11	12	64	P11	表修正 <市内主要駅周辺の放置自転車数（令和6（2024）年度）> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">(台/日)</th> <th colspan="3">平日</th> <th colspan="3">休日</th> <th rowspan="2">計</th> </tr> <tr> <th>朝</th> <th>昼</th> <th>夕</th> <th>朝</th> <th>昼</th> <th>夕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>茨木市駅</td> <td>23</td> <td>27</td> <td>31</td> <td>27</td> <td>62</td> <td>42</td> <td>212</td> </tr> <tr> <td>茨木駅</td> <td>7</td> <td>29</td> <td>24</td> <td>14</td> <td>41</td> <td>32</td> <td>147</td> </tr> <tr> <td>総持寺駅</td> <td>5</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>35</td> <td>4</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>宇野辺駅</td> <td>3</td> <td>7</td> <td>2</td> <td>9</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>沢良宜駅</td> <td>21</td> <td>30</td> <td>23</td> <td>19</td> <td>29</td> <td>27</td> <td>149</td> </tr> <tr> <td>南茨木駅</td> <td>6</td> <td>11</td> <td>13</td> <td>11</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>64</td> </tr> </tbody> </table>	(台/日)	平日			休日			計	朝	昼	夕	朝	昼	夕	茨木市駅	23	27	31	27	62	42	212	茨木駅	7	29	24	14	41	32	147	総持寺駅	5	20	10	6	35	4	80	宇野辺駅	3	7	2	9	2	7	30	沢良宜駅	21	30	23	19	29	27	149	南茨木駅	6	11	13	11	11	12	64
(台/日)	平日			休日			計																																																																																																																									
	朝	昼	夕	朝	昼	夕																																																																																																																										
阪急茨木市駅	23	27	31	27	62	42	212																																																																																																																									
JR 茨木駅	7	29	24	14	41	32	147																																																																																																																									
総持寺駅	5	20	10	6	35	4	80																																																																																																																									
宇野辺駅	3	7	2	9	2	7	30																																																																																																																									
沢良宜駅	21	30	23	19	29	27	149																																																																																																																									
南茨木駅	6	11	13	11	11	12	64																																																																																																																									
(台/日)	平日			休日			計																																																																																																																									
	朝	昼	夕	朝	昼	夕																																																																																																																										
茨木市駅	23	27	31	27	62	42	212																																																																																																																									
茨木駅	7	29	24	14	41	32	147																																																																																																																									
総持寺駅	5	20	10	6	35	4	80																																																																																																																									
宇野辺駅	3	7	2	9	2	7	30																																																																																																																									
沢良宜駅	21	30	23	19	29	27	149																																																																																																																									
南茨木駅	6	11	13	11	11	12	64																																																																																																																									

# パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
12	P13	<p><b>徒歩の意見</b></p> <p>歩道がない、狭いなど危険な道路が多い 49.9%</p> <p>横断歩道がなく、道路の横断が危険な箇所が多い 15.1%</p> <p>段差が多く、歩きづらい道路が多い 28.2%</p> <p><b>自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない 50.4%</b></p> <p>その他 17.5% N=411</p>	P13	<p><b>徒歩の意見</b></p> <p>歩道がない、狭いなど危険な道路が多い 49.6%</p> <p>横断歩道がなく、道路の横断が危険な箇所が多い 15.0%</p> <p>段差が多く、歩きづらい道路が多い 28.1%</p> <p><b>自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない 50.4%</b></p> <p>その他 17.4% N=413</p> <p>2サンプル追加</p>
13	P19	<p><b>戦略1 山とまちを活かす・つなぐ</b> [P.34-36]</p> <p><b>戦略1-1 山を活かす</b>          ○来訪者と地域住民の交流を促進するための拠点づくり          ○既存ストック等の活用に向けた開発許可制度の運用の円滑化・柔軟化</p> <p><b>戦略1-2 まちを活かす</b>          ○2コア1パーク&amp;モールの都市構造を活かした、ひと中心のまちづくり          ○駅前ならではの質の高い都市機能の誘導(2コア)          ○既存ストックや公共空間活用による魅力ある都市空間の創出(1パーク)          ○2つのコアを結ぶ歩きやすく、歩きたくなる空間デザインのストリートの創出(モール)</p> <p><b>戦略1-3 山とまちをつなぐ</b>          ○地域資源のネットワーク化による自然と共生する都市づくりの推進(みどりをつなぐ)          ○山とまちの移動を支える交通ネットワークの機能充実(みちをつなぐ)          ○山とまちのつながりや賑わいを広げる取組の推進(人・活動をつなぐ)</p>	P19	<p><b>削除</b></p> <p><b>戦略1 山とまちを活かす・つなぐ</b></p> <p><b>戦略1-1 山を活かす</b>          ○来訪者と地域住民の交流を促進するための拠点づくり          ○既存ストック等の活用に向けた開発許可制度の運用の円滑化・柔軟化</p> <p><b>戦略1-2 まちを活かす</b>          ○2コア1パーク&amp;モールの都市構造を活かした、ひと中心のまちづくり          ○駅前ならではの質の高い都市機能の誘導(2コア)          ○既存ストックや公共空間活用による魅力ある都市空間の創出(1パーク)          ○2つのコアを結ぶ歩きやすく、歩きたくなる空間デザインのストリートの創出(モール)</p> <p><b>戦略1-3 山とまちをつなぐ</b>          ○地域資源のネットワーク化による自然と共生する都市づくりの推進(みどりをつなぐ)          ○山とまちの移動を支える交通ネットワークの機能充実(みちをつなぐ)          ○山とまちのつながりや賑わいを広げる取組の推進(人・活動をつなぐ)</p>

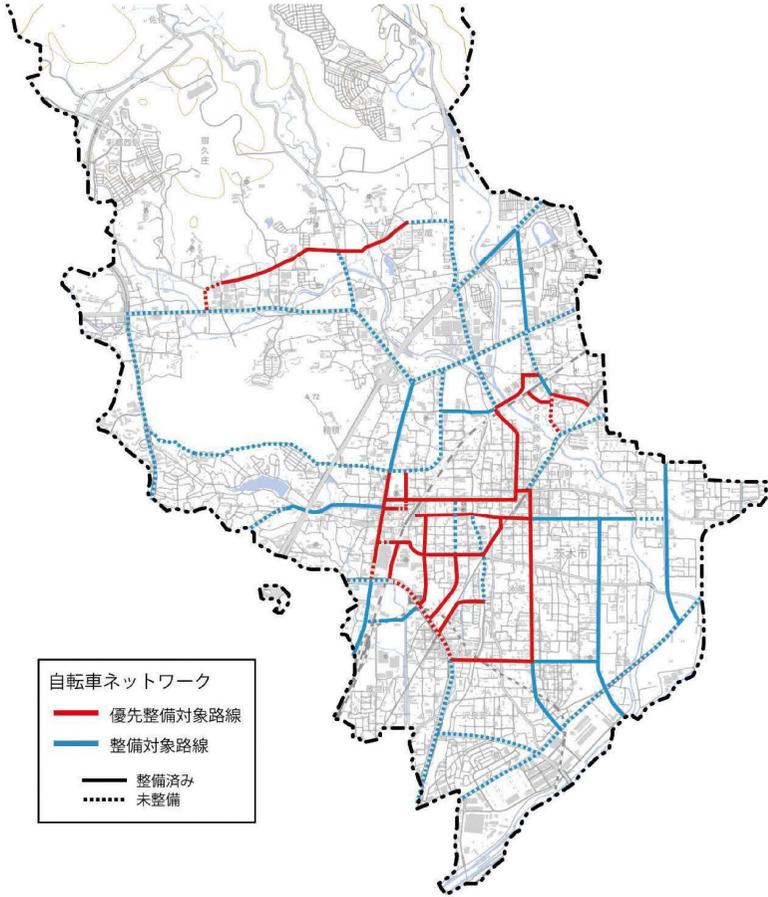
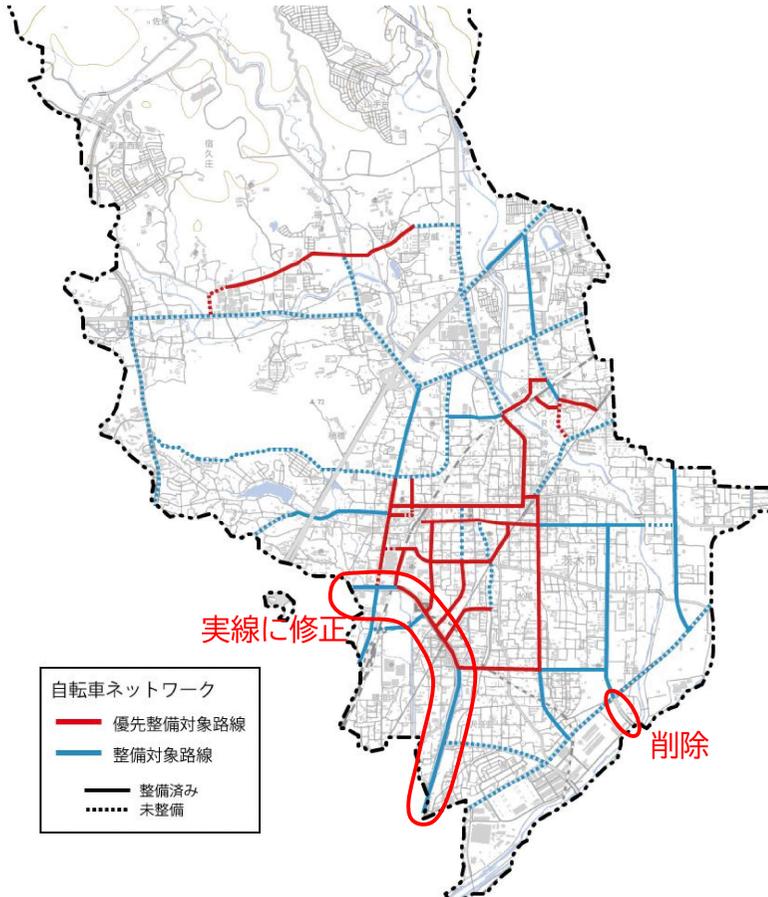
## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
14	P20	<p>・令和5（2023）年には、市の中心部に文化・子育て複合施設「おにクル」が整備され、令和6（2024）年には安威川ダム周辺に多くの人々が憩い、楽しむことができる広場などを有する「ダムパークいばきた」が整備されました。</p> <p>・中心市街地においては都市計画マスタープランに基づき、「2コア1パーク&amp;モール」の都市構造を活かした、ひと中心の歩きやすい・歩きたくなるまちづくりが進められています。</p>	P20	<p>文言修正及び図の差し替え</p> <p>・令和5（2023）年には、市の中心部に文化・子育て複合施設「おにクル」が整備され、令和6（2024）年には安威川ダム周辺に多くの人々が憩い、楽しむことができる広場などを有する「ダムパークいばきた」が整備されました。</p> <p>・中心市街地では、多くの人々が訪れ、滞在し、活動したくなるような”まちなか”にするため、JR茨木駅・阪急茨木市駅をつなぐ東西軸（中央通り・東西通り）を対象に、歩きやすく、歩きたくなる魅力的なメインストリートを実現するための指針として「茨木市東西軸ストリートデザインガイドライン」を策定しました。</p> <p>・令和7（2025）年には、ストリートデザインガイドラインの実現に向けて、中央通りの側道をモデル整備区間として、自動車の進入を制限し、自転車と歩行者だけが通る空間を作り、利用状況について確認するための社会実験を実施しました。</p>
		 <p style="text-align: center;">図 「2コア1パーク&amp;モール」の都市構造</p>		 <p style="text-align: center;">図 魅力的な空間形成の取組対象路線（茨木市東西軸ストリートデザインガイドライン）</p>
				 <p style="text-align: center;">図 中央通り側道（モデル整備区間）における社会実験</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）																																								
15	P23	<table border="1"> <thead> <tr> <th>整備率</th> <th>全体</th> <th>優先整備路線</th> <th>その他の路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国</td> <td>0m / 5,800m = 0.0%</td> <td>- / - = -</td> <td>0m / 5,800m = 0.0%</td> </tr> <tr> <td>大阪府</td> <td>11,400m / 27,900m = 40.9%</td> <td>4,240m / 5,900m = 71.9%</td> <td>7,160m / 22,000m = 32.6%</td> </tr> <tr> <td>茨木市</td> <td>17,880m / 27,600m = 64.8%</td> <td>12,800m / 14,200m = 90.1%</td> <td>5,080m / 13,400m = 37.9%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>29,280m / 61,300m = 47.8%</td> <td>17,040m / 20,100m = 84.8%</td> <td>12,240m / 41,200m = 29.7%</td> </tr> </tbody> </table>	整備率	全体	優先整備路線	その他の路線	国	0m / 5,800m = 0.0%	- / - = -	0m / 5,800m = 0.0%	大阪府	11,400m / 27,900m = 40.9%	4,240m / 5,900m = 71.9%	7,160m / 22,000m = 32.6%	茨木市	17,880m / 27,600m = 64.8%	12,800m / 14,200m = 90.1%	5,080m / 13,400m = 37.9%	計	29,280m / 61,300m = 47.8%	17,040m / 20,100m = 84.8%	12,240m / 41,200m = 29.7%	P23	<p>表修正</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>整備率</th> <th>全体</th> <th>優先整備路線</th> <th>その他の路線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国</td> <td>0m / 5,800m = 0.0%</td> <td>- / - = -</td> <td>0m / 5,800m = 0.0%</td> </tr> <tr> <td>大阪府</td> <td>15,400m / 27,900m = 55.2%</td> <td>5,540m / 5,900m = 93.9%</td> <td>9,860m / 22,000m = 44.8%</td> </tr> <tr> <td>茨木市</td> <td>17,880m / 27,600m = 64.8%</td> <td>12,800m / 14,200m = 90.1%</td> <td>5,080m / 13,400m = 37.9%</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>33,280m / 61,300m = 54.3%</td> <td>18,340m / 20,100m = 91.2%</td> <td>14,940m / 41,200m = 36.3%</td> </tr> </tbody> </table>	整備率	全体	優先整備路線	その他の路線	国	0m / 5,800m = 0.0%	- / - = -	0m / 5,800m = 0.0%	大阪府	15,400m / 27,900m = 55.2%	5,540m / 5,900m = 93.9%	9,860m / 22,000m = 44.8%	茨木市	17,880m / 27,600m = 64.8%	12,800m / 14,200m = 90.1%	5,080m / 13,400m = 37.9%	計	33,280m / 61,300m = 54.3%	18,340m / 20,100m = 91.2%	14,940m / 41,200m = 36.3%
整備率	全体	優先整備路線	その他の路線																																									
国	0m / 5,800m = 0.0%	- / - = -	0m / 5,800m = 0.0%																																									
大阪府	11,400m / 27,900m = 40.9%	4,240m / 5,900m = 71.9%	7,160m / 22,000m = 32.6%																																									
茨木市	17,880m / 27,600m = 64.8%	12,800m / 14,200m = 90.1%	5,080m / 13,400m = 37.9%																																									
計	29,280m / 61,300m = 47.8%	17,040m / 20,100m = 84.8%	12,240m / 41,200m = 29.7%																																									
整備率	全体	優先整備路線	その他の路線																																									
国	0m / 5,800m = 0.0%	- / - = -	0m / 5,800m = 0.0%																																									
大阪府	15,400m / 27,900m = 55.2%	5,540m / 5,900m = 93.9%	9,860m / 22,000m = 44.8%																																									
茨木市	17,880m / 27,600m = 64.8%	12,800m / 14,200m = 90.1%	5,080m / 13,400m = 37.9%																																									
計	33,280m / 61,300m = 54.3%	18,340m / 20,100m = 91.2%	14,940m / 41,200m = 36.3%																																									

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
16	P24	 <p>自転車ネットワーク  <span style="color:red">—</span> 優先整備対象路線  <span style="color:blue">—</span> 整備対象路線  <span style="color:black">—</span> 整備済み  <span style="color:black">⋯</span> 未整備</p>	P24	<p>図修正</p>  <p>自転車ネットワーク  <span style="color:red">—</span> 優先整備対象路線  <span style="color:blue">—</span> 整備対象路線  <span style="color:black">—</span> 整備済み  <span style="color:black">⋯</span> 未整備</p>
17	P26	<p>【自転車ネットワーク整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 優先整備対象路線のうち、市道で約9割、府道で約7割の整備を行いました。</li> <li>◇ 一方で、その他整備対象路線の整備は約3割にとどまっており、引き続き整備を進める必要があります。</li> </ul>	P26	<p>文言修正</p> <p>【自転車ネットワーク整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 優先整備対象路線のうち、<b>市道で約9割、府道で約7割の市道・府道ともに9割以上の区間で整備</b>を行いました。</li> <li>◇ 一方で、その他整備対象路線の整備は<b>約3割に4割未満</b>にとどまっており、引き続き整備を進める必要があります。</li> </ul>

## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
■第3章 前回計画の検証				
■第4章 自転車利用に関する課題				
■第5章 計画の基本方針と目標				
18	P32	<p><b>【目標1】自転車通行空間の整備延長</b></p> <p>■（現況）29.3km →（目標）41.3km</p> <p>（km） 50.0 40.0 30.0 20.0 10.0 0.0</p> <p style="text-align: center;">現況                      目標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【評価指標の把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨木市データ（現況値：R6）</li> </ul> <p>【目標値設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連続的な自転車通行空間を確保するため、確実な遂行により10年間で12km(※)を整備する。</li> </ul> </div> <p style="font-size: small; text-align: right;">※府・市年次計画から計画期間の整備延長を算出</p>	P32	<p style="color: red;">グラフ修正      大阪府ネットワーク計画との整合による数値の変更</p> <p><b>【目標1】自転車通行空間の整備延長</b></p> <p>■（現況）33.3km →（目標）44.3km</p> <p>（km） 50.0 40.0 30.0 20.0 10.0 0.0</p> <p style="text-align: center;">現況                      目標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【評価指標の把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨木市データ（現況値：R6）</li> </ul> <p>【目標値設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連続的な自転車通行空間を確保するため、<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">確実な遂行</span>により10年間で11km(※)を整備する。</li> </ul> </div> <p style="font-size: small; text-align: right;">※府・市年次計画から計画期間の整備延長を算出</p>
19	P32	<p><b>【目標3】自転車関連事故件数の減少</b></p> <p>■（現況）1.09件/千人・年 →（目標）0.97件/千人・年</p> <p>（件/千人・年） 1.2 1 0.8 0.6 0.4 0.2 0</p> <p style="text-align: center;">現況                      目標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【評価指標の把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府警察本部データ（現況値：R5）</li> </ul> <p>【目標値設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に関わる事故の抑制に向けて、自転車事故を10年間で1割減少させる。</li> </ul> </div>	P32	<p style="color: red;">文言の修正</p> <p><b>【目標3】自転車関連事故件数の減少</b></p> <p>■（現況）1.09件/千人・年 →（目標）0.97件/千人・年</p> <p>（件/千人・年） 1.2 1 0.8 0.6 0.4 0.2 0</p> <p style="text-align: center;">現況                      目標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【評価指標の把握方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府警察本部データ（現況値：R5）</li> </ul> <p>【目標値設定の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に関わる事故の抑制に向けて、自転車事故を計画期間で11%減少させる。</li> </ul> </div>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
20	P33	<p>【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年度末改定予定）」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。</p> <p>【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、「茨木市バ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。</p>	P33	<p>文言加筆・修正 【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年度末改定予定）」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。 目標値11kmを整備することにより、自転車ネットワーク路線延長68.3kmの約65%が整備済みとなります。</p> <p>【目標2】放置自転車台数の減少 前計画と同様、計画期間中の10年で10%削減することを目標としています。 放置自転車の調査は、「茨木市バ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。</p>

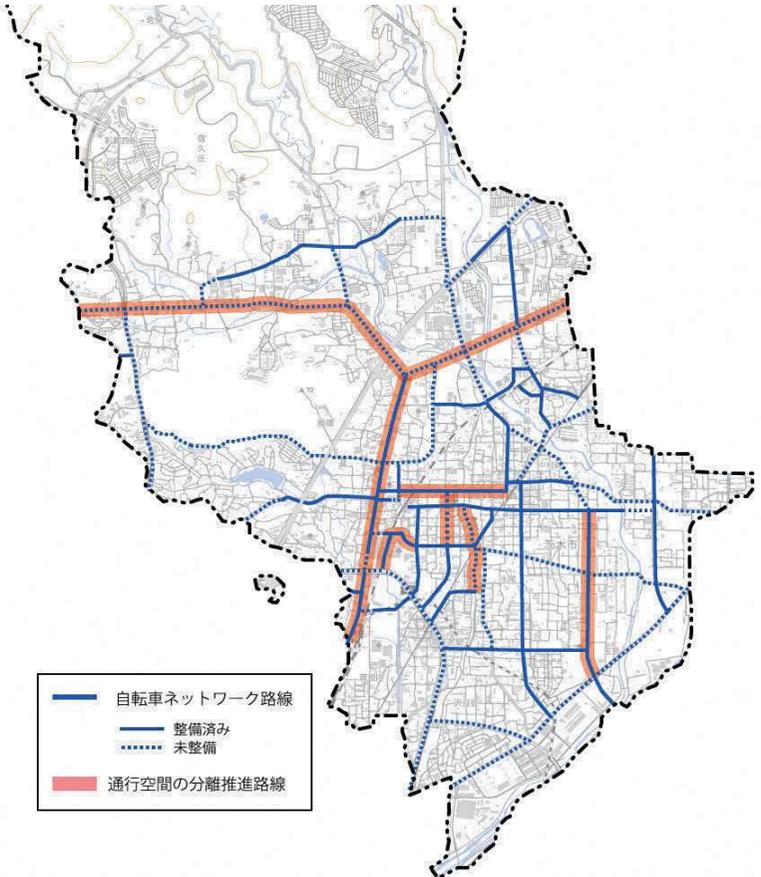
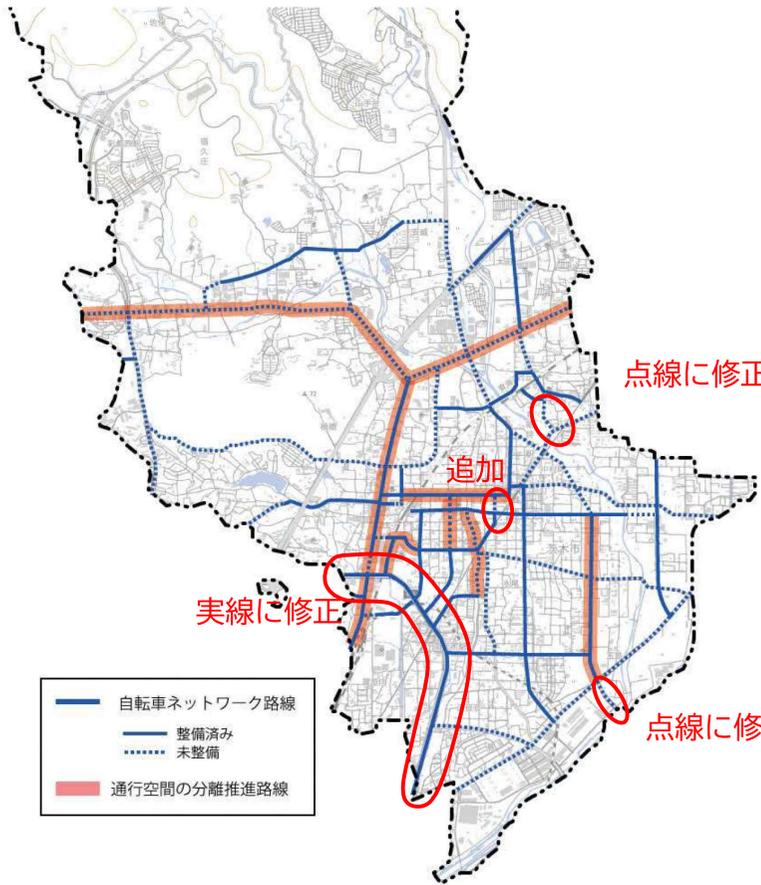
## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
■第6章 自転車利用環境整備に向けた取組				
21	P36	<p style="text-align: center;">6-1 通行環境“はしる”について</p> <div style="border: 1px solid #a52a2a; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="font-size: small;">自転車通行空間の整備を進めることで、幹線道路では自転車が安全に通行できる空間を創出し、生活道路では左側通行の定着を図ることにより、自転車と歩行者が安心して快適に利用できる通行環境を実現します。</p> </div>	P36	<p>表題の帯を追加 <span style="float: right; color: red;">追加</span></p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 90%; background-color: #4b732d; color: white; text-align: center;"> <b>第6章 自転車利用環境整備に向けた取組</b> </div> <p style="text-align: center;">6-1 通行環境“はしる”について</p> <div style="border: 1px solid #a52a2a; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="font-size: small;">自転車通行空間の整備を進めることで、幹線道路では自転車が安全に通行できる空間を創出し、生活道路では左側通行の定着を図ることにより、自転車と歩行者が安心して快適に利用できる通行環境を実現します。</p> </div>

## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
22	P37	<p>自転車ネットワーク路線  <span style="color: blue;">—</span> 整備済み  <span style="color: blue;">⋯</span> 未整備</p>	P37	<p>図修正</p> <p style="color: red;">大阪府ネットワーク計画との整合等による対象路線の変更</p> <p>点線に修正          追加          実線に修正          点線に修正</p> <p>自転車ネットワーク路線  <span style="color: blue;">—</span> 整備済み  <span style="color: blue;">⋯</span> 未整備</p>

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

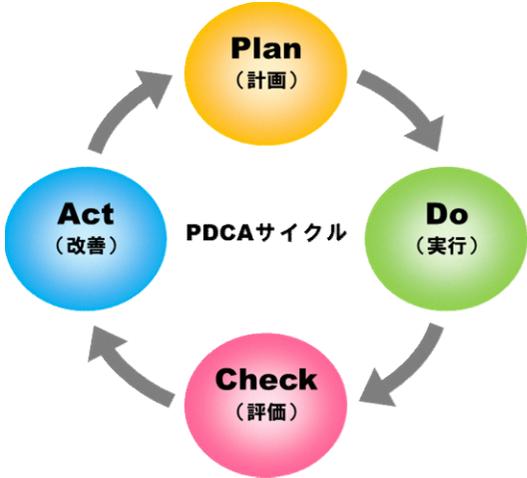
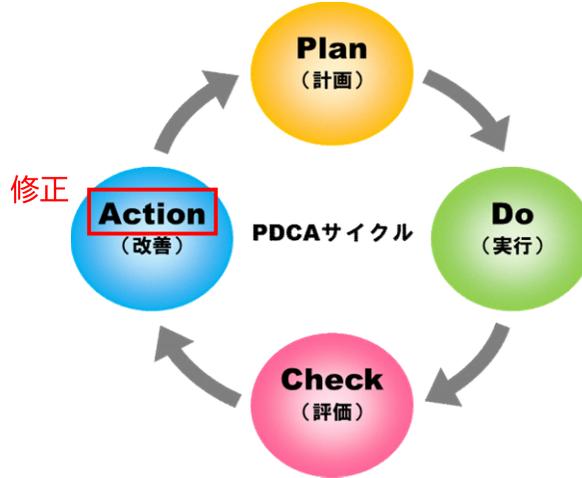
通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
23	P39		P39	<p>図修正</p> <p>大阪府ネットワーク計画との整合等による対象路線の変更</p> 
24	P43	<p>さらに、まちの美観や歩行者の安全確保のため、放置自転車対策も継続して取り組みます。</p>	P43	<p>文言修正</p> <p>さらに、まちの<b>美観良好な景観形成</b>や歩行者の安全確保のため、放置自転車対策も継続して取り組みます。</p>
25	P45	<p>※大阪府都島区</p>	P45	<p>図中説明修正</p> <p>※大阪<b>市</b>都島区</p>

## パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）																																
26	P48	<p>自転車安全利用五則</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先</li> <li>2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認</li> <li>3. 夜間はライトを点灯</li> <li>4. 飲酒運転は禁止</li> <li>5. ヘルメットを着用</li> </ol> <p>自転車運転者講習制度</p> <p>14 歳以上の者が、以下の 16 種別の交通違反で、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。</p> <p>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。</p> <p>【講習対象となる危険行為 16 類型】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">1 信号無視 </td> <td style="width: 25%;">2 通行禁止違反 </td> <td style="width: 25%;">3 歩行者用道路徐行違反 </td> <td style="width: 25%;">4 通行区分違反 </td> </tr> <tr> <td>5 路側帯進行方法違反 </td> <td>6 遮断踏切立入り </td> <td>7 優先道路通行車妨害等 </td> <td>8 交差点優先車妨害 </td> </tr> <tr> <td>9 環状交差点通行車妨害等 </td> <td>10 指定場所一時不停止等 </td> <td>11 歩道通行時の通行方法違反 </td> <td>12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 </td> </tr> <tr> <td>13 酒気帯び運転等 </td> <td>14 安全運転義務違反 </td> <td>15 携帯電話使用等 </td> <td>16 妨害運転等 </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">図 16 項目の危険行為</p>	1 信号無視 	2 通行禁止違反 	3 歩行者用道路徐行違反 	4 通行区分違反 	5 路側帯進行方法違反 	6 遮断踏切立入り 	7 優先道路通行車妨害等 	8 交差点優先車妨害 	9 環状交差点通行車妨害等 	10 指定場所一時不停止等 	11 歩道通行時の通行方法違反 	12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 	13 酒気帯び運転等 	14 安全運転義務違反 	15 携帯電話使用等 	16 妨害運転等 	P48	<p>体裁修正</p> <p>自転車安全利用五則</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先</li> <li>2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認</li> <li>3. 夜間はライトを点灯</li> <li>4. 飲酒運転は禁止</li> <li>5. ヘルメットを着用</li> </ol> <p>自転車運転者講習制度</p> <p>14 歳以上の者が、以下の 16 種別の交通違反で、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。</p> <p>【講習対象となる危険行為 16 類型】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">1 信号無視 </td> <td style="width: 25%;">2 通行禁止違反 </td> <td style="width: 25%;">3 歩行者用道路徐行違反 </td> <td style="width: 25%;">4 通行区分違反 </td> </tr> <tr> <td>5 路側帯進行方法違反 </td> <td>6 遮断踏切立入り </td> <td>7 優先道路通行車妨害等 </td> <td>8 交差点優先車妨害 </td> </tr> <tr> <td>9 環状交差点通行車妨害等 </td> <td>10 指定場所一時不停止等 </td> <td>11 歩道通行時の通行方法違反 </td> <td>12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 </td> </tr> <tr> <td>13 酒気帯び運転等 </td> <td>14 安全運転義務違反 </td> <td>15 携帯電話使用等 </td> <td>16 妨害運転等 </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">図 16 項目の危険行為</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>運転免許の停止処分</p> <p>公安委員会が、自動車など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。</p> </div>	1 信号無視 	2 通行禁止違反 	3 歩行者用道路徐行違反 	4 通行区分違反 	5 路側帯進行方法違反 	6 遮断踏切立入り 	7 優先道路通行車妨害等 	8 交差点優先車妨害 	9 環状交差点通行車妨害等 	10 指定場所一時不停止等 	11 歩道通行時の通行方法違反 	12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 	13 酒気帯び運転等 	14 安全運転義務違反 	15 携帯電話使用等 	16 妨害運転等 
1 信号無視 	2 通行禁止違反 	3 歩行者用道路徐行違反 	4 通行区分違反 																																	
5 路側帯進行方法違反 	6 遮断踏切立入り 	7 優先道路通行車妨害等 	8 交差点優先車妨害 																																	
9 環状交差点通行車妨害等 	10 指定場所一時不停止等 	11 歩道通行時の通行方法違反 	12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 																																	
13 酒気帯び運転等 	14 安全運転義務違反 	15 携帯電話使用等 	16 妨害運転等 																																	
1 信号無視 	2 通行禁止違反 	3 歩行者用道路徐行違反 	4 通行区分違反 																																	
5 路側帯進行方法違反 	6 遮断踏切立入り 	7 優先道路通行車妨害等 	8 交差点優先車妨害 																																	
9 環状交差点通行車妨害等 	10 指定場所一時不停止等 	11 歩道通行時の通行方法違反 	12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 																																	
13 酒気帯び運転等 	14 安全運転義務違反 	15 携帯電話使用等 	16 妨害運転等 																																	

移動

パブリックコメント後の修正（案）について（新旧対照）

通番	頁(旧)	パブリックコメント時	頁(新)	修正（案）
27	P49	・ 中学、高校生の通学時におけるヘルメット着用を促進します。	P49	文言修正 ・ 中学生、高校生の通学時におけるヘルメット着用を促進します。
28	P51	■いばらき交通安全大会・フェスタ（茨木）	P51	図タイトル修正 ■いばらき交通安全大会・フェスタ <del>（茨木）</del>
29	P53	さらに、健康づくりや災害対応においても自転車の特性を生かした利用を推進します。	P53	文言修正 さらに、健康づくりや災害対応においても自転車の特性を <b>活かした</b> 利用を推進します。
30	P54	[施策9] 観光利用の推進 地域活力の創造・維持に寄与する移動手段として、北部地域における自転車の有効利用を推進します。	P54	[施策9] 観光利用の推進 地域活力の創造・維持に寄与する移動手段として、 <b>北部地域における</b> 自転車の有効利用を推進します。
31	P54	取組18：ダムパークをハブ拠点とした自転車利用による北部地域の周遊性の向上	P54	文言修正 取組18：ダムパーク <b>いばきた</b> をハブ拠点とした自転車利用による北部地域の周遊性の向上
32	P57	 <p>PDCAサイクル</p>	P57	図修正  <p>PDCAサイクル</p>