

令和 7 年度 茨木市自転車利用環境整備計画協議会 第 1 回 (説明資料)

令和 7 年 8 月 1 8 日 (月)

0. 本日の説明内容



- ✓ 現行計画策定の経緯
- ✓ 改定にあたっての協議会の進め方
- ✓ 現行計画の取り組み内容と評価
- ✓ 自転車を取り巻く現状と課題
- ✓ 基本理念と基本方針

特に議論いただきたい内容

(1) 現行計画策定の経緯

自転車は車両であるという意識の希薄化、自転車通行空間の未整備等により、歩行者と自転車との事故の増加や路上の放置自転車が歩行者の通行に支障をきたすといった問題などが顕著化

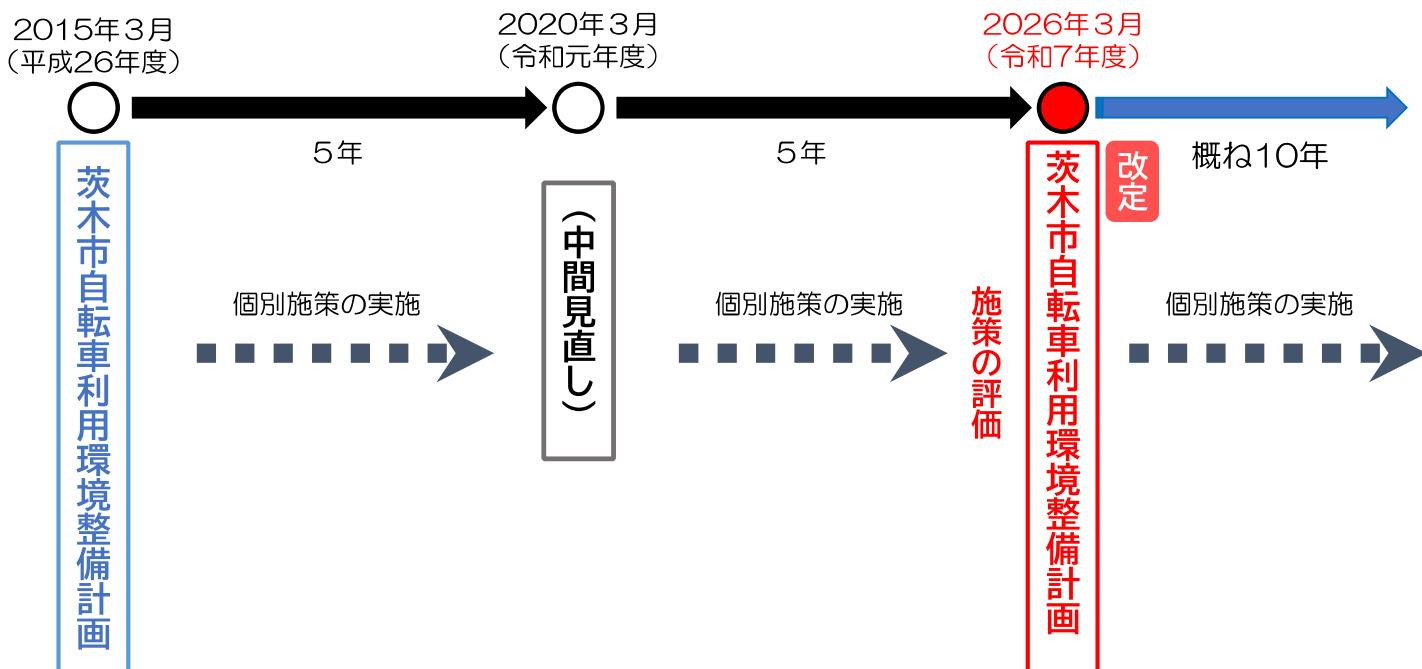


通行空間・駐輪環境の整備、通行ルールの徹底等ハード・ソフトの両面から取組を行い、安全・安心で快適な自転車の利用環境を創出することを目的に茨木市自転車利用環境整備計画を策定。

2

(2) 改定の目的

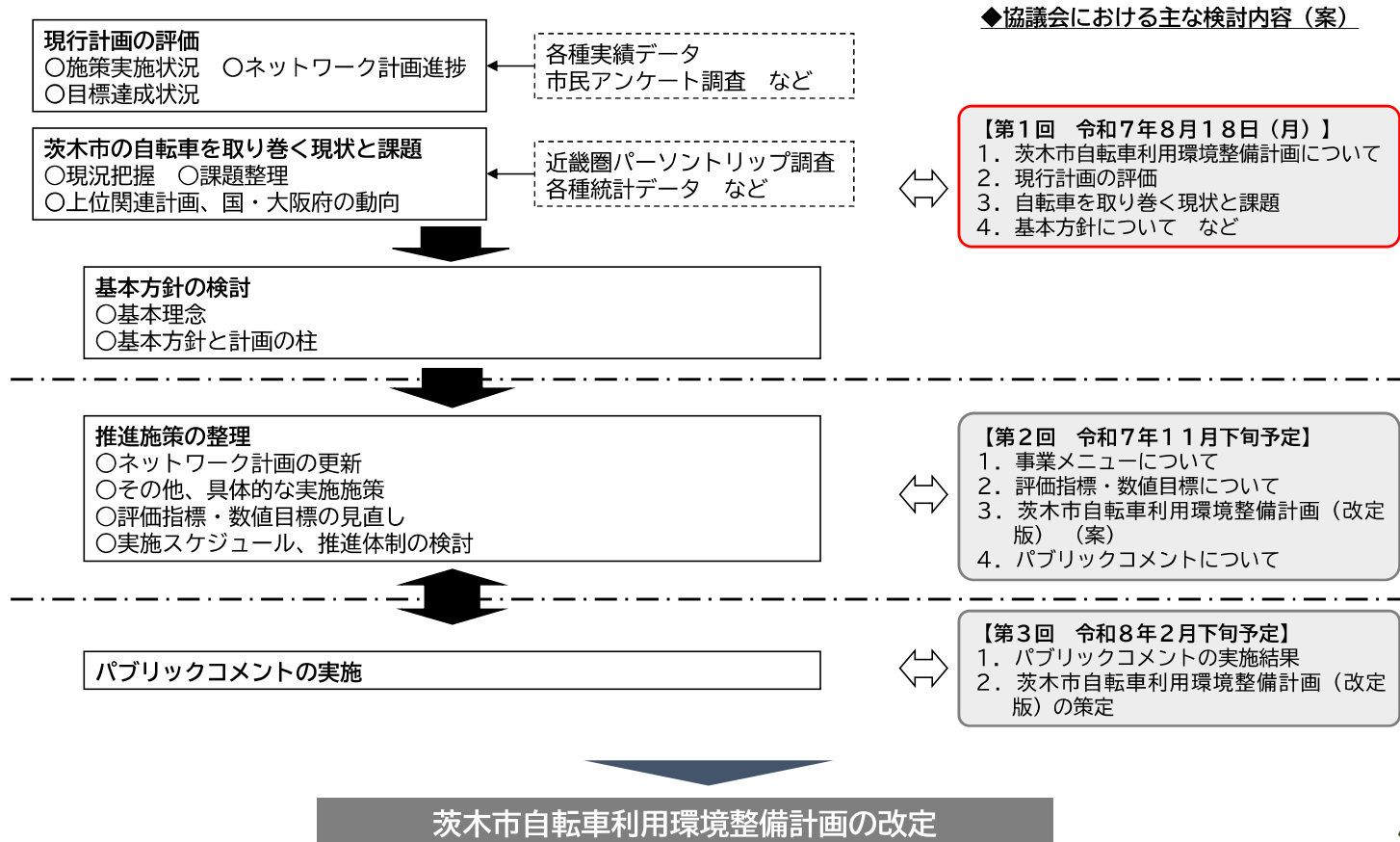
- ◇本年（2025年）で策定から10年を経過し、社会情勢が大きく変化するとともに、自転車関連施策も新たな動向を見せており、現在の自転車利用の実情に沿った計画が必要。
- ◇計画策定後の10年間で実施した施策全体の評価を行うとともに、現在の茨木市の状況を踏まえ、これからの10年に向けて計画を改定する。



3

1. 茨木市自転車利用環境整備計画について

(3) 改定に向けたスケジュール



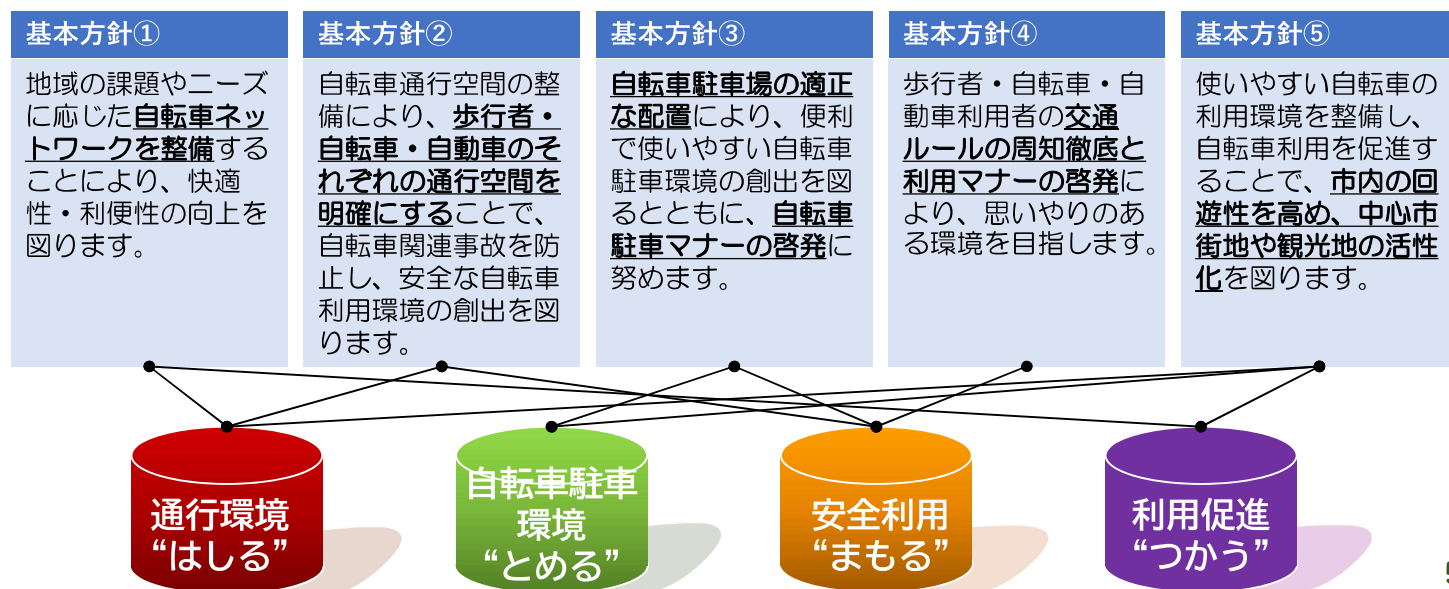
4

2. 茨木市自転車利用環境整備計画（現行計画）

(1) 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。

(2) 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱



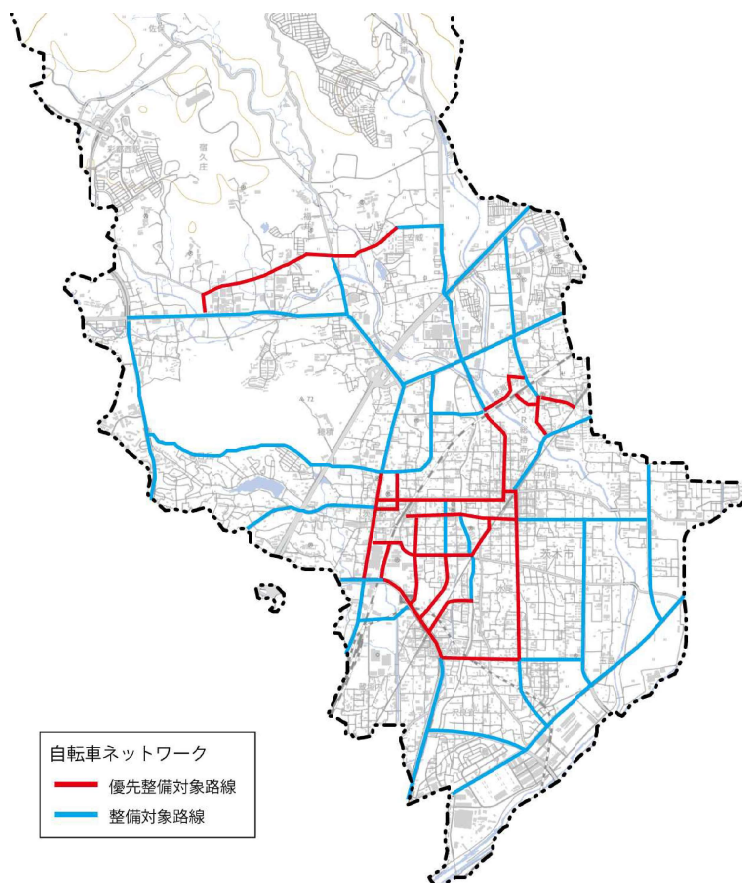
5

2. 茨木市自転車利用環境整備計画（現行計画）

（3）自転車ネットワーク路線

自転車と歩行者の安全性向上を目的に通行空間の整備を推進する路線として、自転車ネットワーク路線を設定。

更に、自転車ネットワーク路線のうち、優先的に整備すべき路線を優先整備対象路線として位置づけ。



6

3. 茨木市自転車利用環境整備計画の評価

（1）施策の実施状況

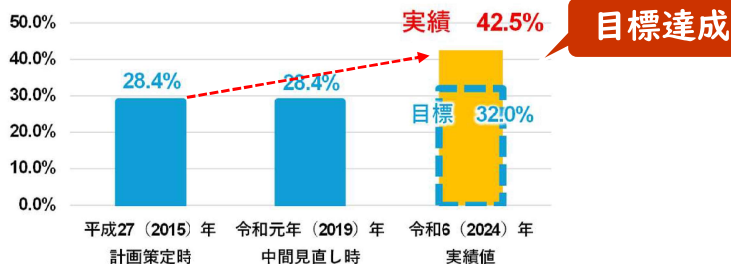
			◎ 実施済 (1)	○ 実施中 (2 3)	△ 調整中 (2)
柱	施策	実施状況			
1. “ はしる” 通行環境	[施策1] 自転車ネットワーク路線の整備	取組1：優先整備対象路線の整備		○	
		取組2：その他整備対象路線の整備	説明	○	
	[施策2] 自転車ネットワーク路線以外の安全対策	取組3：自転車指導線の整備		○	
2. “ とめる” 自転車駐車環境	[施策3] JR茨木駅・阪急茨木市駅付近の自転車駐車場の効率的な活用	取組4：自転車駐車場満車時における他の市営自転車駐車場への誘導		○	
		取組5：利用状況に応じた料金体系の見直し	説明	△	
	[施策4] JR茨木駅における自転車駐車需要の抑制	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7：自転車の共同利用による自転車駐車需要の抑制		○	
	[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. “ まもる” 安全利用	[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	説明	○	
		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	追加取組1：安全性を備えた自転車の供給		○	
		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. “ つかう” 利用促進	[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		○	
	[追加施策1] 自転車を利用した健康増進	追加取組2：自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進		○	
		追加取組3：自転車通勤の推奨	説明	△	
	[追加施策2] 災害時における自転車の活用推進	追加取組4：自転車を活用した地域社会の安全・安心の向上		◎	7

(2) 計画の目標(数値目標)とその達成度

【目標1】自転車の道路利用満足度の向上

目標値設定：約1割向上させる

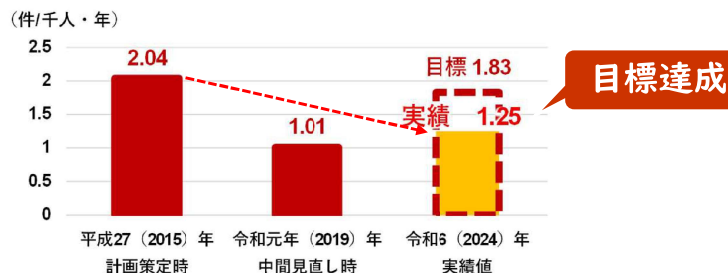
【評価指標の把握方法】
・市民アンケート



【目標2】自転車関連事故件数の減少

目標値設定：約1割減少させる

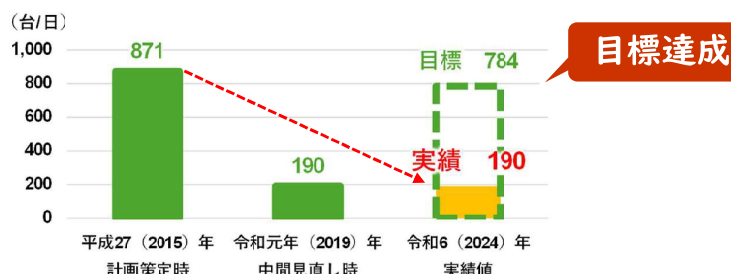
【評価指標の把握方法】
・大阪の交通白書



【目標3】放置自転車台数の減少

目標値設定：約1割減少させる

【評価指標の把握方法】
・現地実測調査



8

(3) 計画の評価

【施策の実施状況】

- ◇ ほとんどの施策において実施に着手しており、概ね完了している施策もあるが、計画期間後も継続的な実施が必要な施策については引き続き取り組んでいる。
- ◇ 一方で着手に至っていない施策もあり、内容の見直しも含めた検討が必要。

【自転車ネットワーク整備状況】

- ◇ 優先整備路線は87%以上、その他路線の整備は40%以上の整備が完了。
- ◇ 一方で、ほとんどが車道混在型での整備となっており、分離された自転車通行空間の検討・整備が必要。

【数値目標】

- ◇ すべての目標で、数値目標を達成した。

9

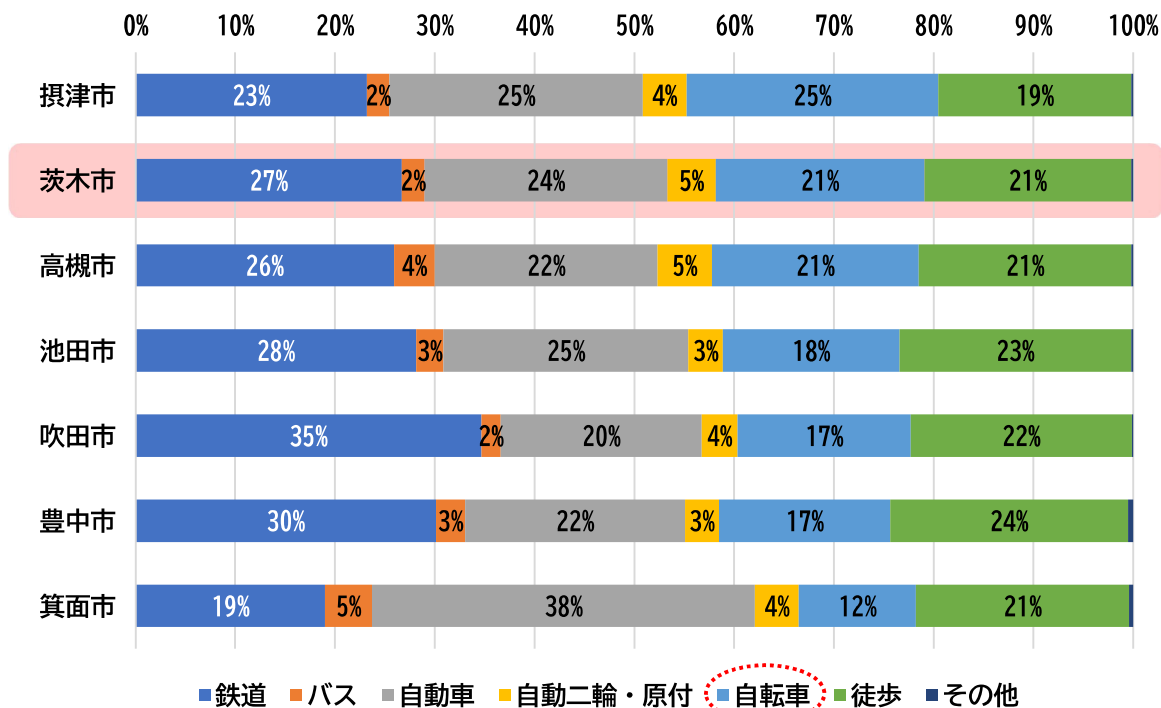
4. 茨木市における自転車を取り巻く現状



(1) 自転車の利用状況

◇茨木市における代表交通手段は北摂地域の他都市と比較しても、自転車の割合が高い。

代表交通手段分担率



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

10

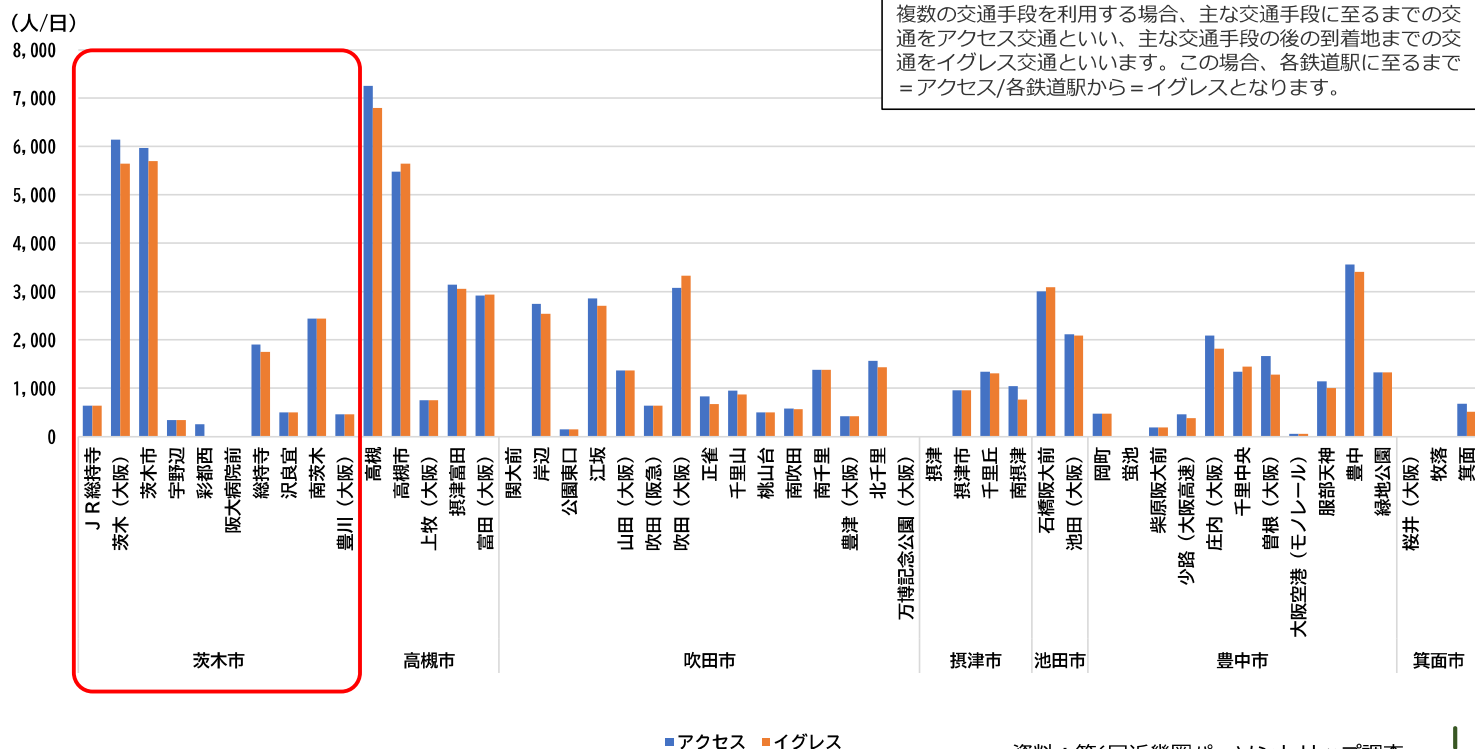
4. 茨木市における自転車を取り巻く現状



(1) 自転車の利用状況

◇JR茨木駅・阪急茨木市駅は、北摂地域の中でも駅への交通手段として自転車を利用する人数が多い。

鉄道駅別アクセス/イグレス交通手段（自転車利用者数）



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

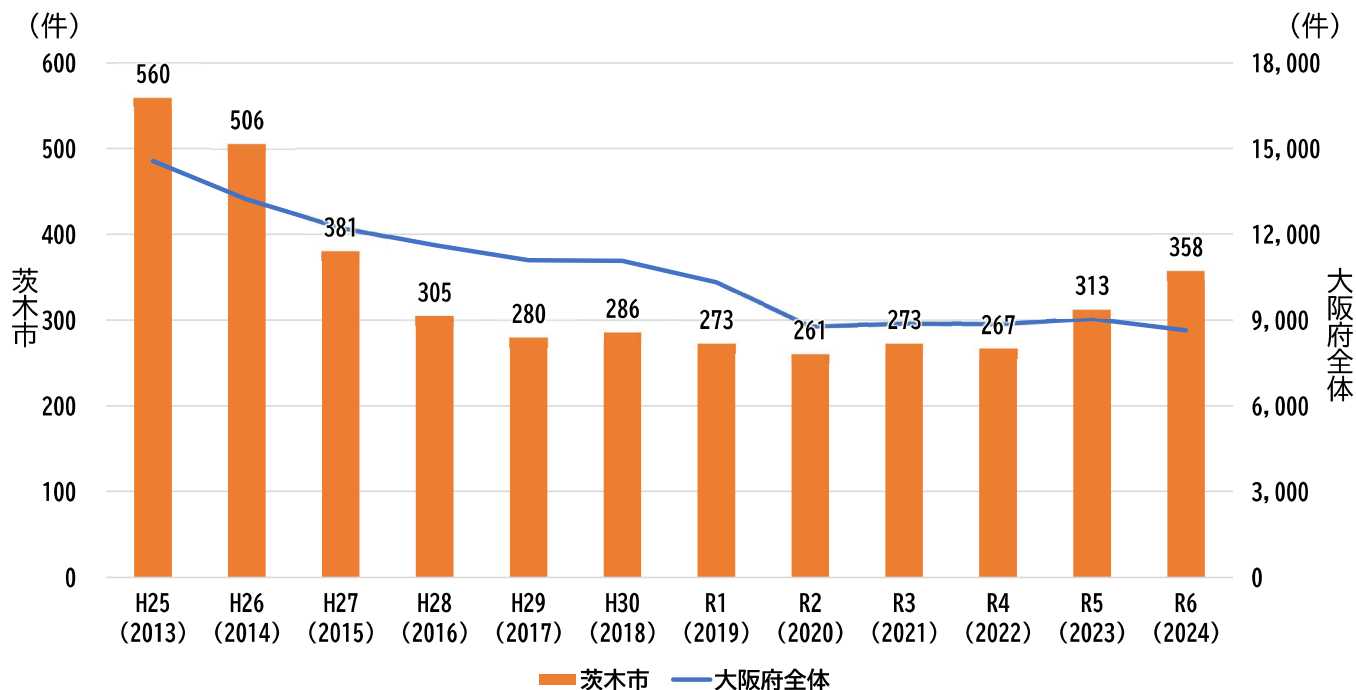
11

4. 茨木市における自転車を取り巻く現状

(2) 事故発生状況

◇ 大阪府全体の自転車関連事故は減少傾向にある一方で、茨木市における自転車関連事故は、R4まで減少傾向にあったものの、近年増加傾向にある。

自転車関連事故発生件数の推移



資料：大阪の交通白書

12

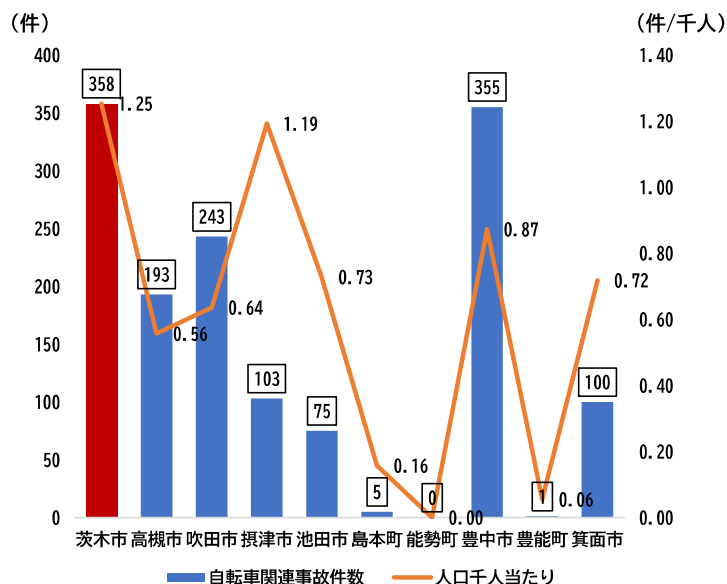
4. 茨木市における自転車を取り巻く現状

(2) 事故発生状況

◇ 茨木市における自転車関連事故は北摂地域の中で最も多い。また、人口千人あたりの件数でも、最も多い。

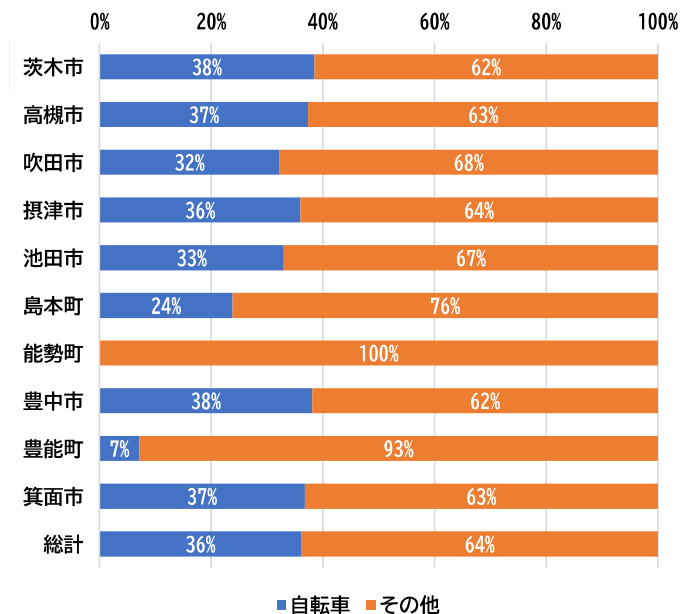
◇ 全事故のうち自転車関連事故が占める割合は38%と北摂地域の中で豊中市と並んで最も多い。

市町村別自転車関連事故の発生状況 (R6)



資料：大阪の交通白書・住民基本台帳

全事故のうち自転車関連事故が占める割合 (R6)



資料：大阪の交通白書

13

4. 茨木市における自転車を取り巻く現状

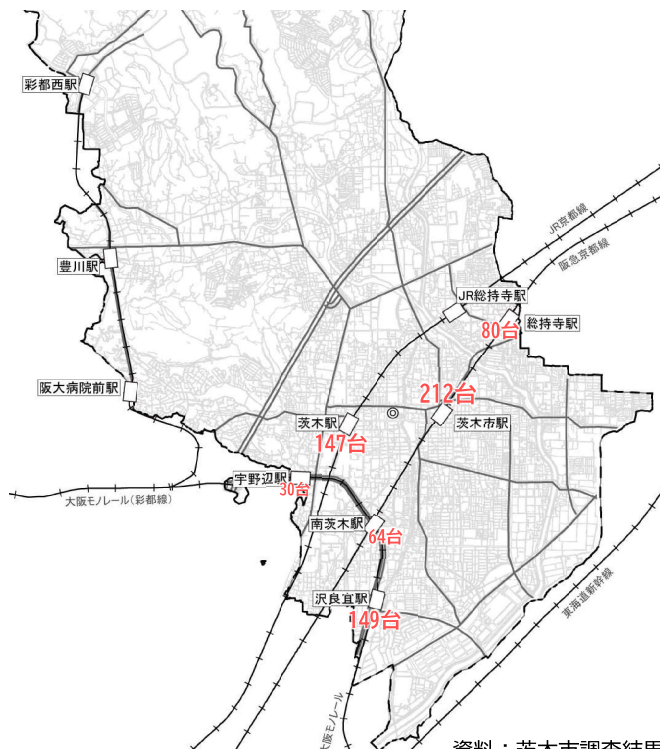
(3) 放置自転車

◇ 放置自転車台数は減少傾向であるが、阪急茨木市駅、JR茨木駅、沢良宜駅を中心に放置自転車が発生している。

茨木市内の主要駅での放置自転車台数

(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

資料：茨木市調査結果（R6）

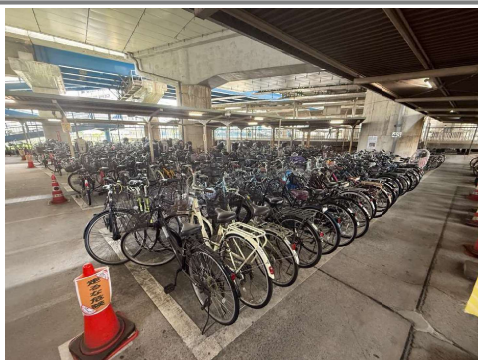


資料：茨木市調査結果 14

4. 茨木市における自転車を取り巻く現状

(4) 駐輪環境

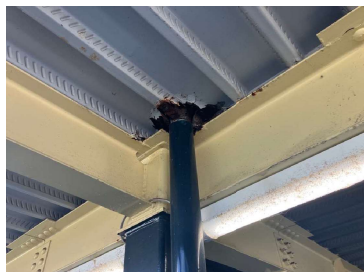
◇ 駅周辺の市営駐輪場は容量を超過しており、定期利用においても多数の空き待ちが発生している。
◇ 施設の老朽化が進んでおり、今後更に維持・更新費の増大が懸念される。
◇ 市営駐輪場料金が低水準であり、鉄道駅へのアクセスに自転車利用が集中する要因になっている可能性がある。



図：自転車駐輪場内の様子



図：施設の状況



図：施設の状況

茨木市内の自転車駐車場の問題

<需給バランス>

- ・ 定期利用と一時利用の料金格差による定期需要の拡大
- ・ 駅周辺駐輪場への利用者の集中
- ・ 市営駐輪場への利用者集中に伴う民営駐輪場の撤退

<車両サイズ>

- ・ こども乗せ電動自転車等の大型化する自転車の増加
- ・ 特定小型原動機付自転車等新たなモビリティの登場

<施設の維持>

- ・ 施設の老朽化に伴う維持・更新費の増大

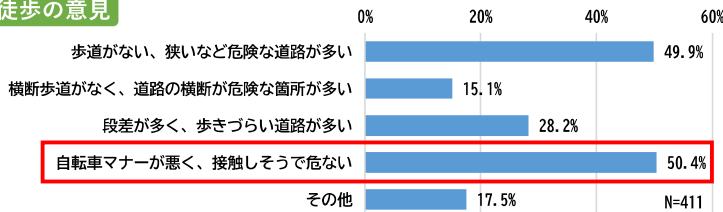
など

市民アンケート結果

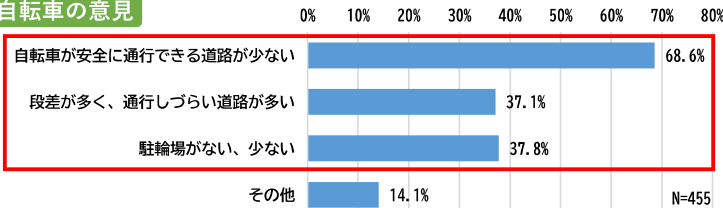
◇ 自転車マナーが悪い、安全に通行できる道路が少ない、車・自転車・歩行者が接触しそうになる、といった不満の声が多い。

各交通手段別の不満に思う内容

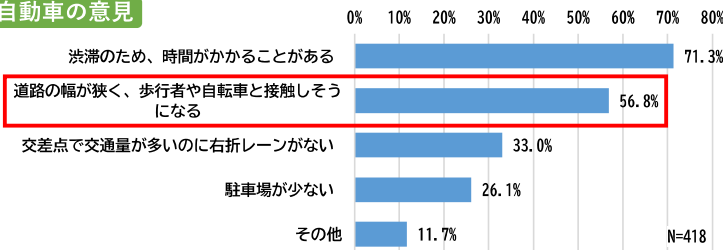
徒歩の意見



自転車の意見



自動車の意見



茨木市で生活していてどのような時に不安・不満を感じるか（自由意見）

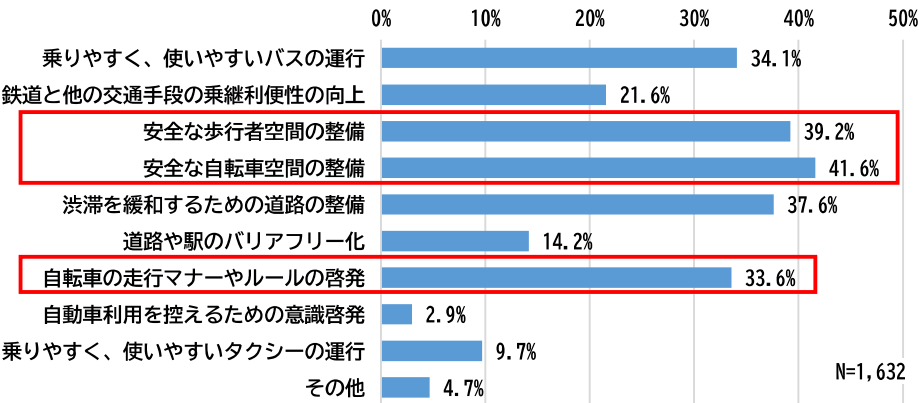
- 自転車のマナーが悪い
- 交通ルールの改善が必要
- 自転車がなくて危険
- 自転車専用道路の整備が必要
- 駐輪場が少ない、放置自転車が多い
- 自転車道が狭い
- 道路が狭い、段差が多い
- 歩道を自転車が通っており怖い
- 自転車道に路上駐車がある など

資料：茨木市まちづくりに関するアンケート（R5）

市民アンケート結果

◇ 今後必要と思う交通に関する取組については、安全な歩行者・自転車空間の整備や、自転車の走行マナーやルールの啓発を求める人が多い。

今後必要と思う、交通に関する取組について特に重要と考えるもの



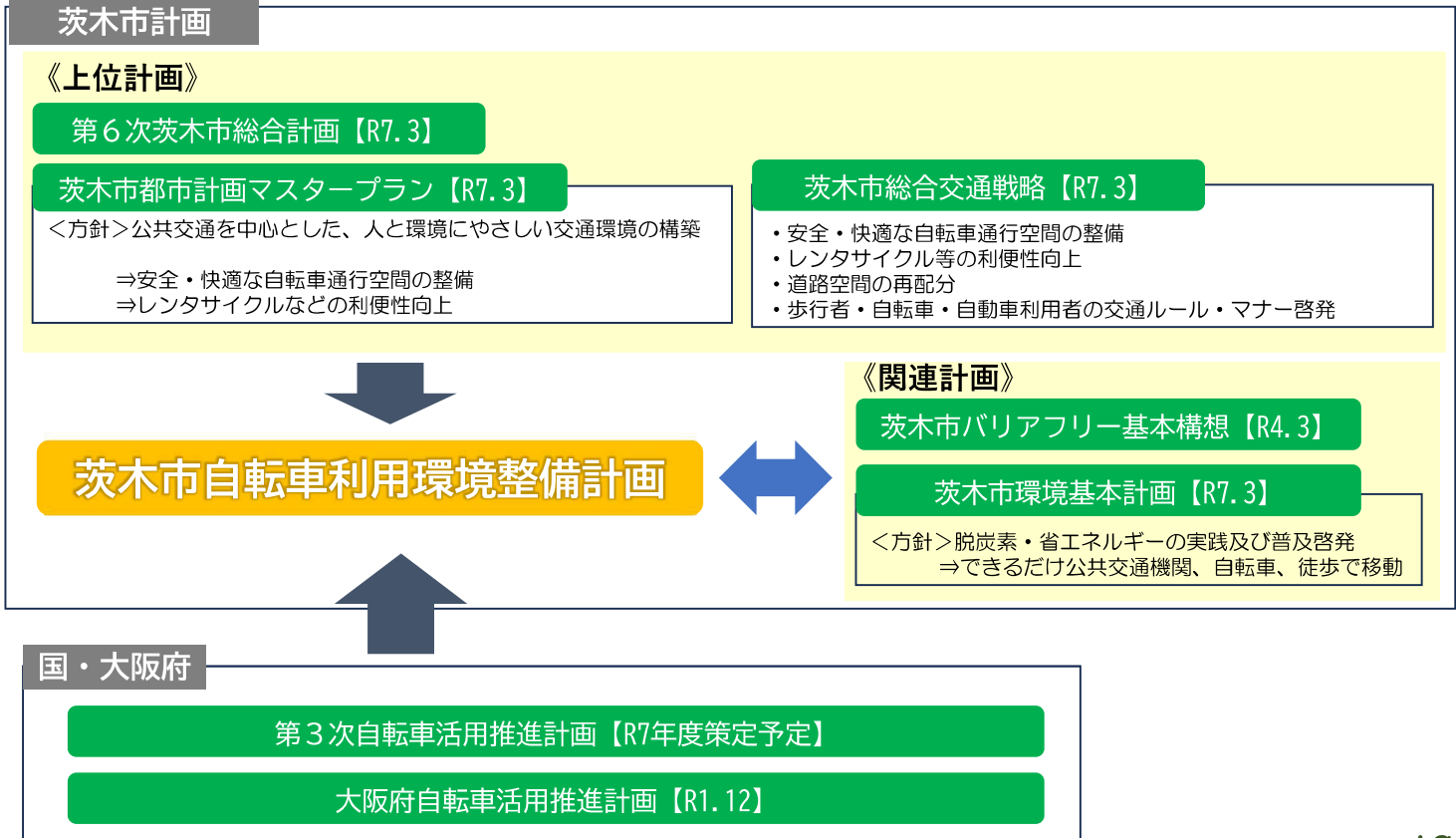
資料：茨木市まちづくりに関するアンケート（R5）

(1) 国・大阪府の動向

国・大阪府の自転車政策に関する動向

策定時期	名 称
平成29(2017)年5月	【国】「自転車活用推進法」の施行：都道府県・市町村は、国の推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めなければならない
平成30(2018)年6月	【国】「自転車活用推進計画」の閣議決定
平成30(2018)年8月	【国】「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」の公表
令和元(2019)年12月	【府】「大阪府自転車活用推進計画」の策定
令和3(2021)年5月	【国】「第2次自転車活用推進計画」の閣議決定
令和4(2022)年8月	【府】「大阪府自転車活用推進計画」の一部修正
令和5(2023)年4月	【国】「改正道路交通法」の施行：全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用が努力義務化
令和5(2023)年7月	【国】「改正道路交通法」の施行：特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の利用・通行ルールの指定(例：16歳未満の運転禁止、車道通行の原則など)
令和6(2024)年5月	【国】「改正道路交通法」の可決・成立：自転車の交通違反に対して交通反則通告制度(青切符)を適用
令和6(2024)年10月	【府】「大阪府自転車活用推進計画」の一部更新
令和7(2025)年中	【国】第3次自転車活用推進計画の策定
令和7(2025)年末	【府】大阪府自転車通行空間10か年整備計画の策定
令和8(2026)年4月1日	【国】自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用(青切符) 施行

(2) 関連計画



(1) 茨木市における自転車利用に関する現状

【茨木市の自転車利用に関する状況】

- 茨木市は周辺市と比べても自転車を利用する割合が高い。
- JR茨木駅、阪急茨木市駅は駅への交通手段として自転車の利用が多い。
- 一方、自転車関連事故の発生件数も多く、幹線道路上及び駅周辺の生活道路上での事故が多い。
- 放置自転車の数は大幅に減少したものの、茨木市駅、茨木駅、沢良宜駅などを中心に放置自転車は依然として発生している。
- 駅周辺の自転車駐車場では需要が容量を超過している。また施設の老朽化も進んでいる。

【市民の声】

- 安全な歩行者空間・自転車空間の整備や、自転車の走行マナー・ルール啓発を求める声が多い。

【自転車に関する動向】

- 特定小型原動機付自転車などモビリティの多様化、シェアリングサービスの拡大。
- 自転車に関連する改正道路交通法が立て続けに成立・施行。

【まちづくりの動向】

- 「おにクル」や「ダムパークいばきた」が開業
- 中心市街地においては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る。

20

(2) 茨木市における自転車利用に関する課題

はしる（自転車通行環境）

- 自転車関連事故の多い幹線道路及び駅周辺の生活道路における走行環境の整備が必要。
- 中心市街地の特に歩行者・自転車・自動車が錯綜する路線については、道路の再配分を検討する必要がある。

とめる（自転車駐車環境）

- 自転車駐車需要の分散により、自転車駐車場の需給バランスの安定化を図る必要がある。
- 放置自転車の削減に向け継続的な取組が必要。
- 車両サイズの大型化や新しいモビリティに対応した駐輪スペースの確保が必要である。
- 施設の老朽化に対する取り組みが必要である。

まもる（交通ルール・マナー）

- 改正道路交通法を含む交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識醸成を図ることが必要である。
- ライフステージに応じて誰もが交通ルールを学べる場の創出が必要。

つかう（自転車の利用促進）

- まちづくりと連携した自転車利用環境の創出により周遊性を向上させる必要がある。
- 自動車利用からの転換を図るため、公共交通機関と自転車の乗り継ぎを促進する取組が必要である。
- レンタサイクル等、自転車利用の促進が必要である。 など

21

(3) 茨木市のまちづくり計画を踏まえた課題



図：茨木市都市計画マスタープランより

市全域

- ✓ 自家用車から公共交通、自転車利用への転換
- ✓ 公共交通と自転車の適切な連携
- ✓ 安全な自転車走行空間の整備

山間部

- ✓ 公共交通と自転車ネットワークにより、まちと山をつなぐ
- ✓ 北部地域活性化のため、自転車の周遊性の向上

中心部

- ✓ 歩行者と自転車の分離されたひと中心のまちづくりの推進

8. 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

- ◇ 安全・安心な環境の創出を重点に置いている現行計画の方向性は踏襲し、新たな課題も踏まえ、取組を強化・拡大する

基本理念

改定案（変更なし）

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。

【仮】タイトル設定

(案) ひとにやさしい自転車のまち茨木

基本理念を実現するための4つの基本方針を定めます。
現行計画の方向性を踏襲しつつ、自転車の持つ要素である「はしる」、「とめる」、「まもる」、「つかう」に対応するように整理しました。

基本方針①

歩行者、自転車が安全で快適な自転車通行環境の創出を図ります。

通行環境
“はしる”

基本方針②

公共交通との連携で適正利用を推進し、便利で使いやすい自転車駐車環境の創出を図るとともに、放置自転車の削減を図ります。

自転車
駐車環境
“とめる”

基本方針③

交通ルールの学びの場の創出と利用マナーの啓発、取締等の強化により、安全で思いやりのある環境を目指します。

安全利用
“まもる”

基本方針④

健康づくりや災害対応など多様な自転車利用を促進するとともに、まちづくりと連携した自転車利用の促進により、中心市街地や観光地の活性化を図ります。

利用促進
“つかう”

24

9. 次回協議会の内容（案）

【茨木市自転車利用環境整備計画協議会（第2回）】

- 開催予定：令和7年11月26日（水）
- 主な議題（案）
 - ・施策（案）について
 - ・評価指標及び数値目標（案）について

【茨木市自転車利用環境整備計画協議会（第3回）】

- 開催予定：令和8年2月27日（金）
- 主な議題（案）
 - ・パブリックコメントの実施結果について

25