



茨木市自転車利用環境整備計画



令和8年（2026年）3月



茨木市





茨木市自転車利用環境整備計画 改定について

平成 27（2015）年 3 月に策定した「茨木市自転車利用環境整備計画」は、本市における自転車通行空間、自転車駐車環境、通行ルールの徹底等のハード・ソフト両面からの対策について定めたものです。

策定後 5 年経過した令和 2（2020）年 3 月には、計画の中間見直しを行い、施策の進捗を確認するとともに地方版自転車活用推進計画としての位置付けを持たせました。

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。

このような状況を踏まえ、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、現在の本市の状況を踏まえ、これからの 10 年に向けて計画を改定します。

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 計画期間（目標年次）	3
1-4 対象区域	3
1-5 計画の位置付け	4
第 2 章 自転車利用の現状と動向	5
2-1 自転車利用の現状	6
2-1-1 自転車利用の状況	6
2-1-2 自転車関連事故の状況	7
2-1-3 駐輪に関する現状	11
2-1-4 自転車に関する市民の声	13
2-2 自転車を取り巻く社会情勢	15
2-2-1 自転車に関するニーズの高まり	15
2-2-2 モビリティの多様化	16
2-2-3 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向	18
2-3 茨木市のまちづくりの動向	19
2-3-1 上位計画における方向性	19
2-3-2 まちづくりの取組	20
第 3 章 前回計画の検証	21
3-1 施策の実施状況	22
3-1-1 施策の取組状況	22
3-1-2 自転車ネットワーク路線の整備状況	23
3-2 数値目標の達成状況	25
3-3 前回計画の評価	26
第 4 章 自転車利用に関する課題	27
4-1 茨木市における自転車利用に関する課題	28
第 5 章 計画の基本方針と目標	29

5-1	基本理念	30
5-2	基本方針	31
5-3	計画の目標（数値目標）	32
5-4	施策体系	34
第6章 自転車利用環境整備に向けた取組		35
6-1	通行環境“はしる”について	36
6-2	自転車駐車環境“とめる”について	43
6-3	安全利用“まもる”について	47
6-4	利用促進“つかう”について	53
第7章 計画の推進に向けて		56
7-1	進行管理	57
7-2	推進体制	57

- 計画書に記載している数値は、四捨五入のため、全体の合計が100%にならない場合があります。



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)



- ・ 計画の背景と目的、計画期間、対象区域、計画の位置付けの諸条件について整理しています。

第2章 自転車利用の現状と動向 (P.5)



- ・ 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。

第3章 前回計画の検証 (P.21)



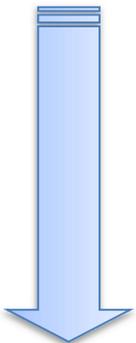
- ・ 茨木市自転車利用環境整備計画（平成27年3月）で位置付けた施策の取組状況を整理し、評価を行いました。

第4章 自転車利用に関する課題 (P.27)



- ・ 前章までの内容を踏まえ、本市における自転車利用に関する現状と課題について整理しています。

第5章 計画の基本方針と目標 (P.29)



- ・ 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、4つの基本方針を設定するとともに、それらを達成するための施策・取組を設定しています。

<4つの基本方針>



第6章 自転車利用環境整備に向けた取組 (P.35)



- ・ 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つの基本方針ごとに具体的な取組内容について整理しています。

第7章 計画の推進に向けて (P.56)

- ・ 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、身近で便利な移動手段として活用されており、環境にやさしく健康維持にも役立ち、災害時には燃料を使わずに移動できるなど、さまざまなメリットがあります。そのため、本市でも日常生活の移動手段として多くの人々に利用されています。その一方で、自転車が「車両」であるとの意識が低く、事故や交通ルールの違反・マナーの欠如といった問題が顕在化しています。また、本市は北摂他市と比較しても自転車利用率が高く、近年では自転車関連事故が増加傾向にあります。

このような状況を踏まえ、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、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計画を策定しています。

1-3 計画期間（目標年次）

- 計画期間は令和8（2026）年度から10年間とします。
- 本計画は、おおむね5年後の令和12（2030）年の進捗を確認し、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、おおむね10年後には施策全体の評価、見直しを行います。



1-4 対象区域

- 対象は、市内全域とします。



1-5 計画の位置付け

- 本計画は、「第6次茨木市総合計画」をはじめ「茨木市総合交通戦略」等の上位計画に基づき、また関連計画である「茨木市バリアフリー基本構想」等との整合を図りながら、安全・安心な自転車利用環境の整備の推進を図るものです。
- 本計画は、自転車活用推進法第11条に基づく「市町村自転車活用推進計画」として位置付け、国の自転車活用推進計画や大阪府自転車活用推進計画とも連携を図っていきます。

茨木市計画

《上位計画》

第6次茨木市総合計画（令和7（2025）年3月）

茨木市都市計画マスタープラン（令和7（2025）年3月）

＜方針＞公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築
 ⇒安全・快適な自転車通行空間の整備
 ⇒レンタサイクルなどの利便性向上

茨木市総合交通戦略（令和7（2025）年3月）

- 安全・快適な自転車通行空間の整備
- レンタサイクルなどの利便性向上
- 道路空間の再配分
- 歩行者、自転車、自動車利用者の交通ルール・マナー啓発



茨木市自転車利用環境整備計画



《関連計画》

茨木市バリアフリー基本構想（令和4（2022）年3月）

茨木市環境基本計画（令和7（2025）年3月）

＜方針＞脱炭素・省エネルギーの実践及び普及啓発
 ⇒公共交通機関、自転車、徒歩による移動の促進



国・大阪府

第3次自転車活用推進計画（令和8（2026）年策定予定）

大阪府自転車活用推進計画（令和8（2026）年改定予定）



第2章 自転車利用の現状と動向



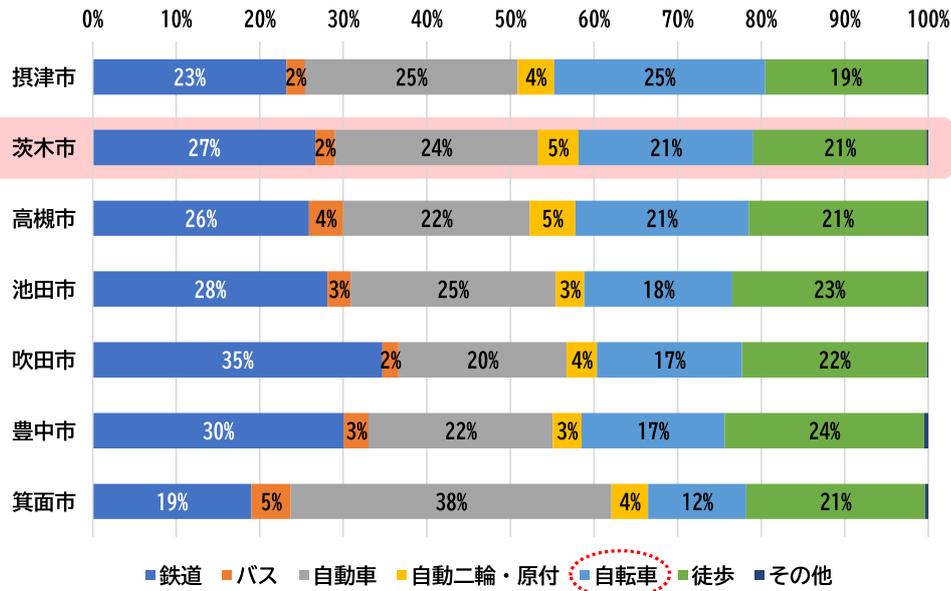


第2章 自転車利用の現状と動向

2-1 自転車利用の現状

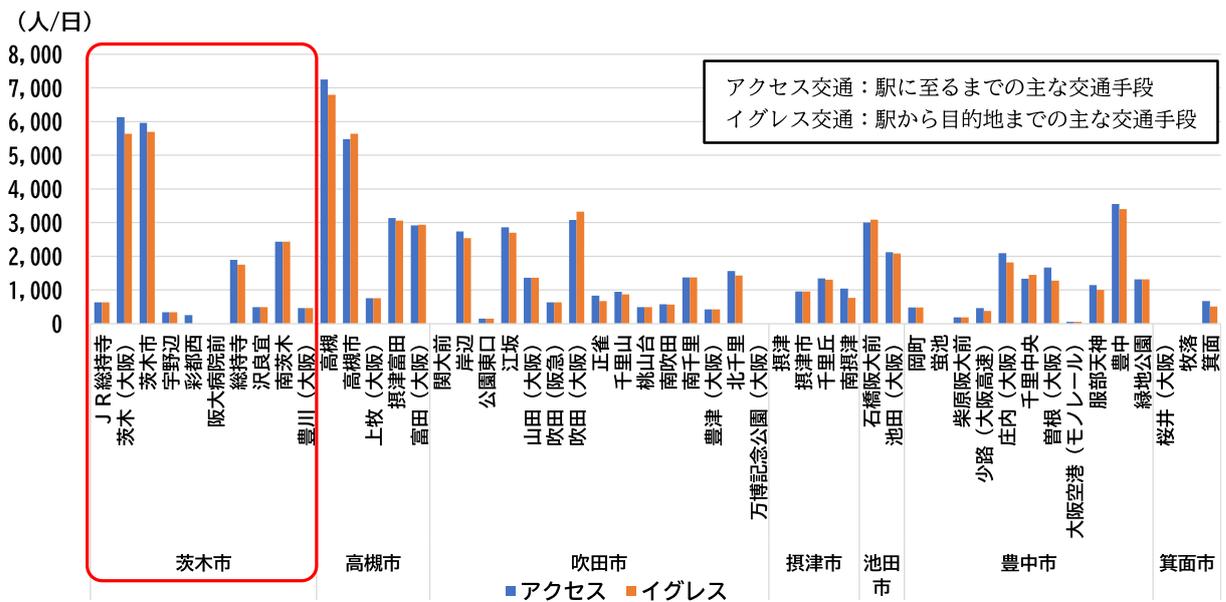
2-1-1 自転車利用の状況

- 本市は、自転車の利用割合が北摂他市と比較し、高くなっています。
- JR 茨木駅・阪急茨木市駅では、北摂他市の駅と比較し、駅への交通手段として自転車を利用する人数が多い傾向にあります。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 代表交通手段分担率



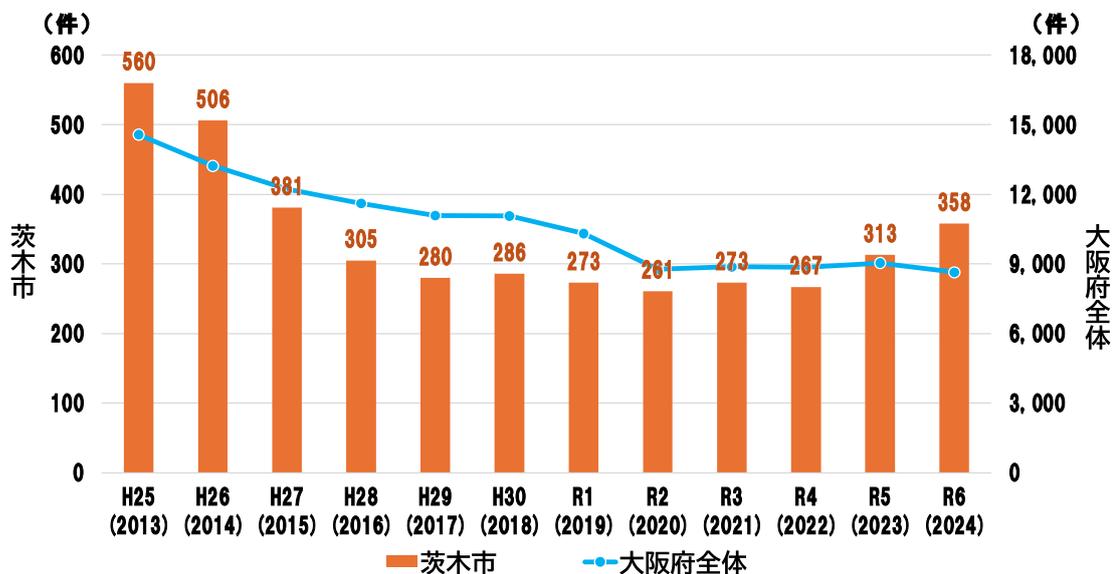
資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 鉄道駅別アクセス/イグレス交通手段 (自転車利用者数)



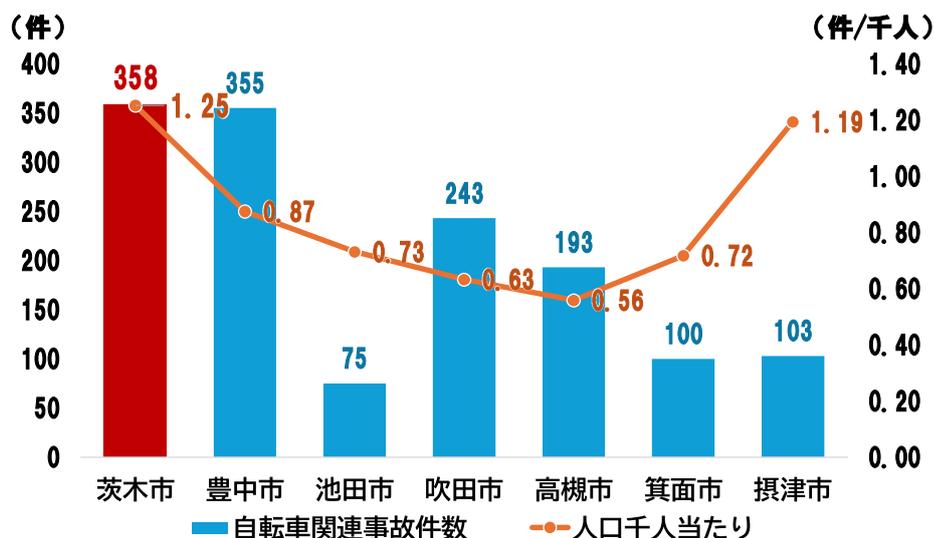
2-1-2 自転車関連事故の状況

- 本市における自転車関連事故は令和4（2022）年頃まで減少傾向にあったものの、近年増加傾向にあります。
- 本市では、自転車関連事故の件数が北摂他市の中で最も多くなっています。さらに、人口千人あたりの事故件数でも北摂他市の中で最多となっています。



資料：大阪の交通白書

図 茨木市・大阪府の自転車関連事故件数の推移

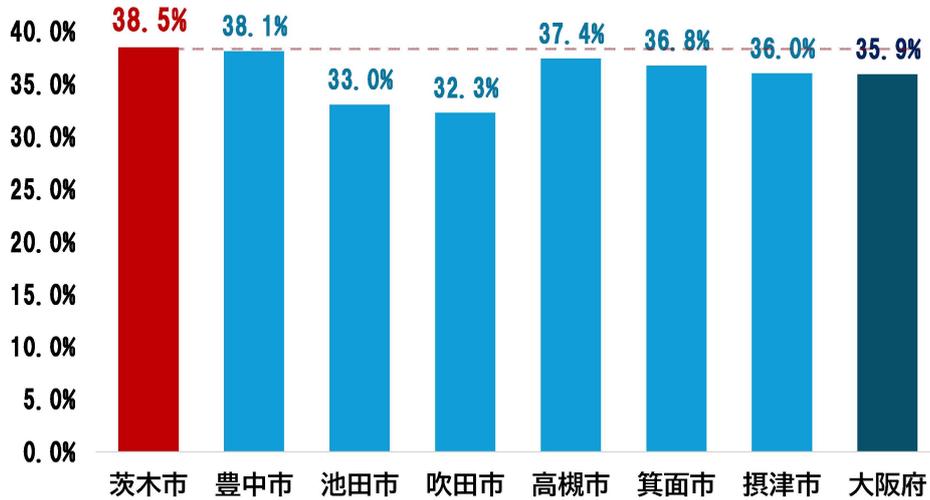


資料：大阪の交通白書・住民基本台帳

図 市別自転車関連事故発生状況（令和6（2024）年）

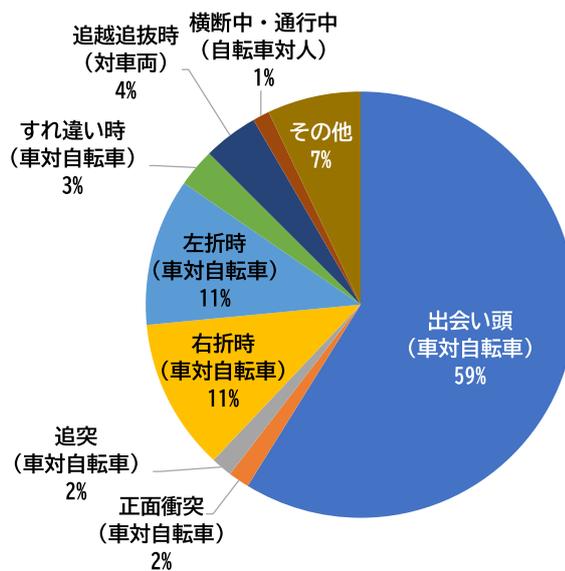


- 本市では、交通事故全体のうち自転車関連事故が占める割合が、北摂他市の中で最も高くなっています。
- 事故類型は、出会い頭（車対自転車）が約6割、右左折時（車対自転車）の事故が約2割を占めています。



資料：大阪の交通白書

図 全交通事故に対して自転車関連事故が占める割合（令和6（2024）年）

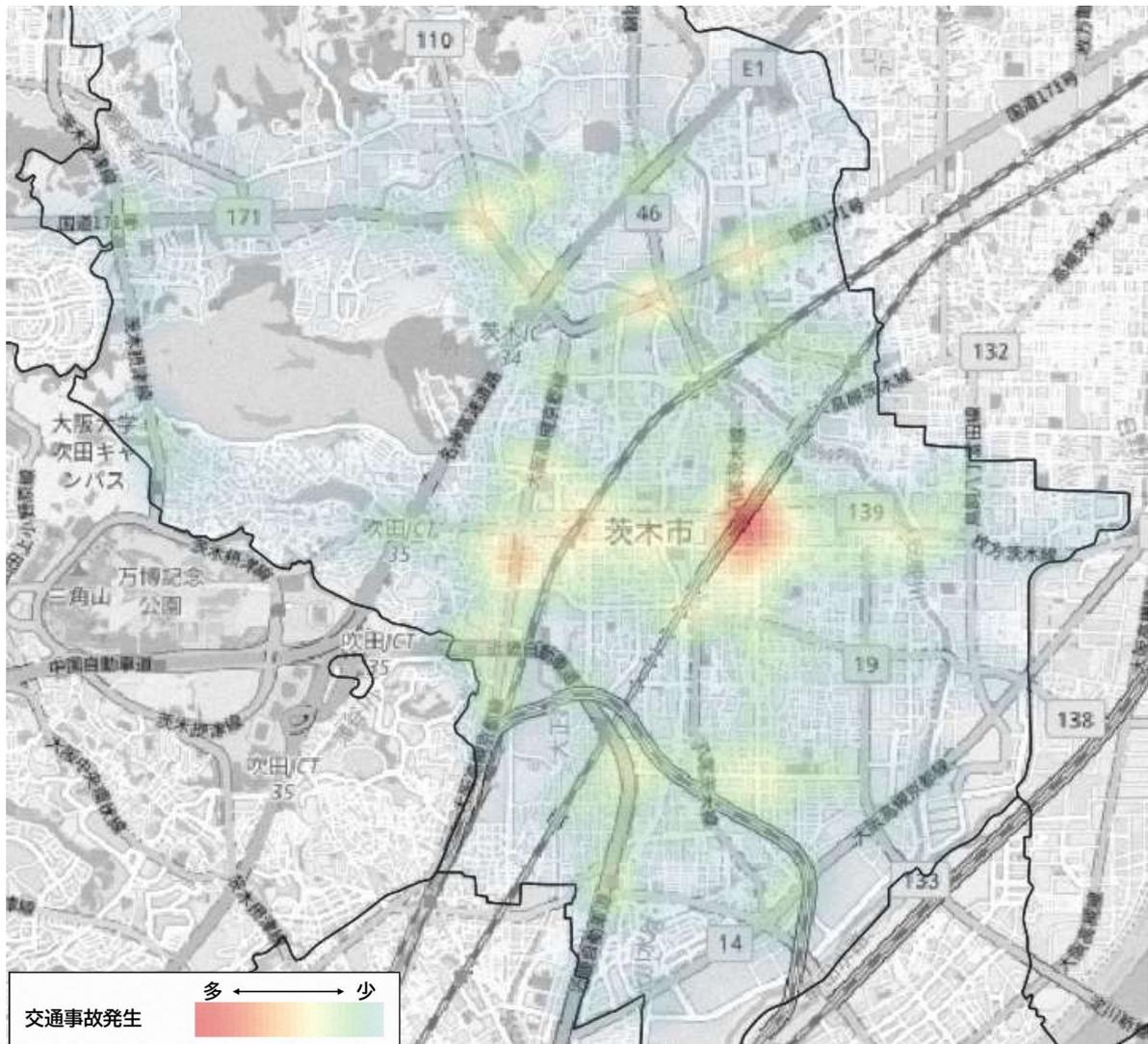


資料：大阪府警察本部提供データ

図 茨木市における自転車関連事故の事故類型別割合（令和5（2023）年）



- JR 茨木駅周辺や阪急茨木市駅周辺で自転車関連事故が多く発生しています。
- これらの地域では、商業施設や学校が密集しているため、自転車、歩行者、そして自動車と交錯する場面が多く、それに伴い事故の発生リスクが高まっていると考えられます。
- その他、国道や府道の幹線道路における交差点で多く発生しています。

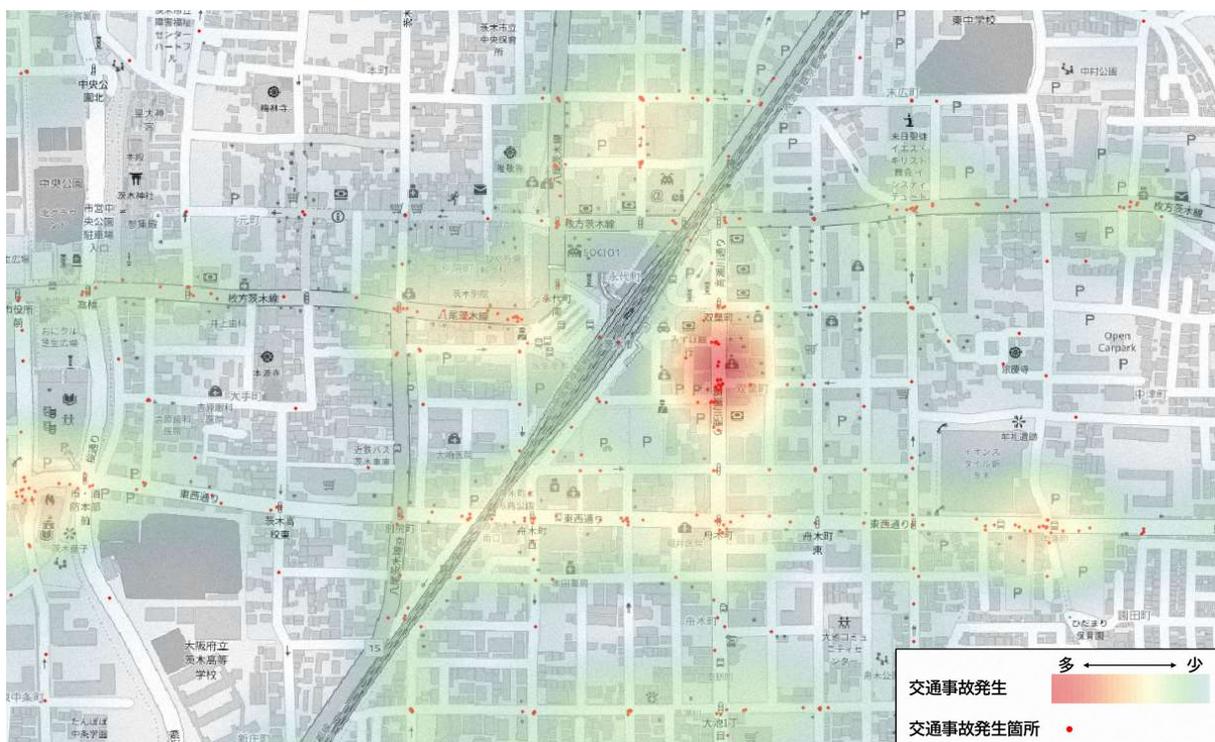


資料：大阪府警察本部提供データ（H25～R5）、OpenStreetMap をベースに作成

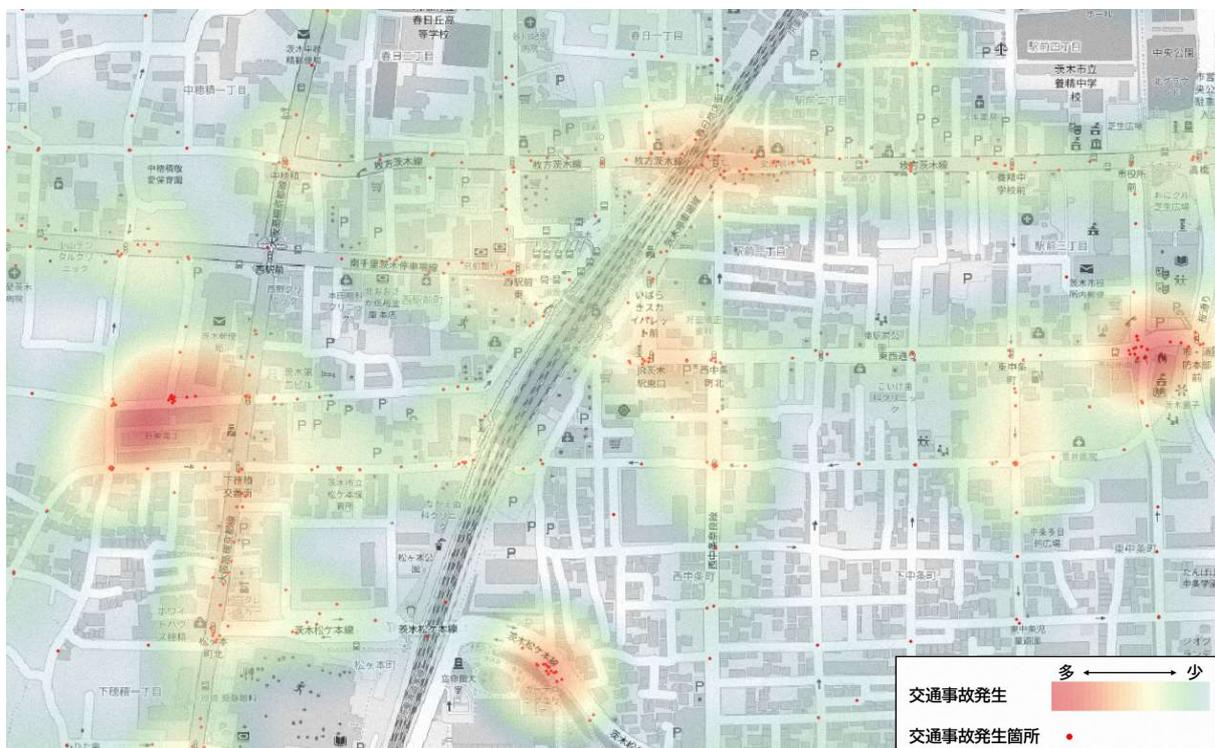
図 自転車関連事故発生状況（茨木市全域）



■阪急茨木市駅周辺



■JR 茨木駅周辺



資料：大阪府警察本部提供データ（H25～R5）、OpenStreetMap をベースに作成
 図 自転車関連事故発生状況（拡大）



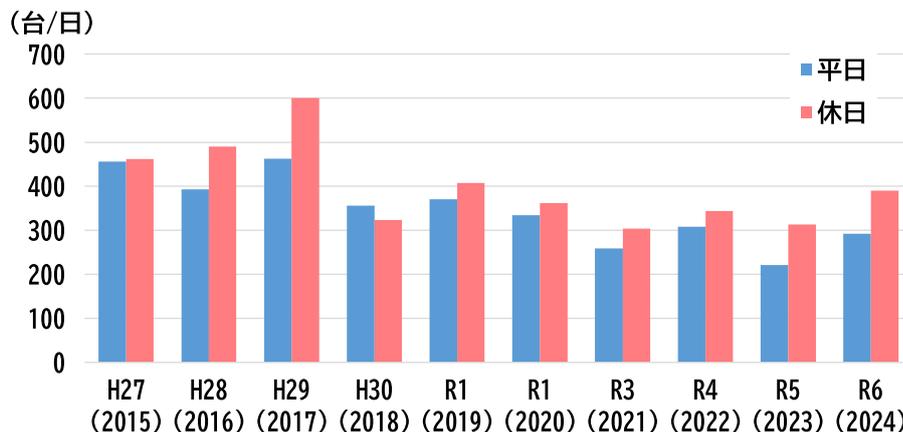
2-1-3 駐輪に関する現状

(1) 放置自転車台数

- 放置自転車台数は減少傾向ですが、阪急茨木市駅、JR 茨木駅、大阪モノレール沢良宜駅を中心に依然として発生しています。

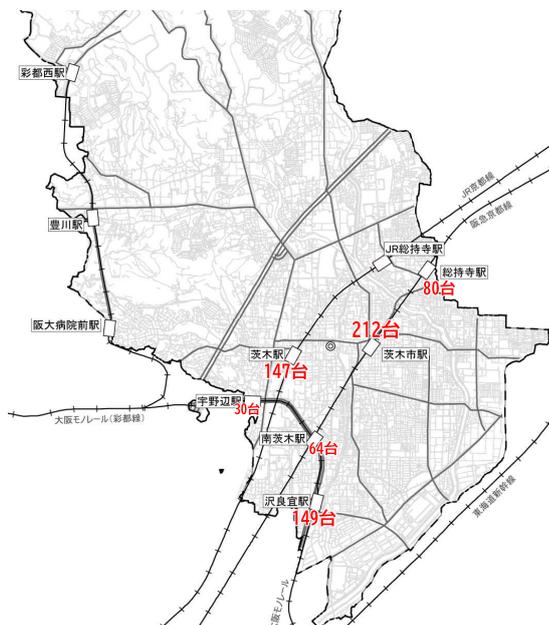
<放置自転車数の経年変化> (下表の市内主要6駅の朝・昼・夕合計)

※茨木市バリアフリー基本構想 重点整備地区に含まれる駅を中心に調査



<市内主要駅周辺の放置自転車数 (令和6(2024)年度)>

(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



資料：茨木市調査結果

図 主要駅における放置自転車台数



(2) 駐輪環境

- ・ 駅周辺の市営自転車駐車場は収容能力を超えており、定期利用においても多数の空き待ちが生じている状況です。
- ・ 施設の老朽化が進んでおり、今後さらに維持・更新費の増大が懸念されます。
- ・ 市営自転車駐車場の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となっている可能性があります。

自転車駐車場の実態

<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
- ・ 駅周辺自転車駐車場における利用者の集中
- ・ 市営自転車駐車場への利用者集中に伴う民営自転車駐車場の撤退

<車両サイズ>

- ・ 電動アシスト付自転車などの大型化する自転車の増加
- ・ 特定小型原動機付自転車など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

等



自転車駐車場内の様子



施設の状況

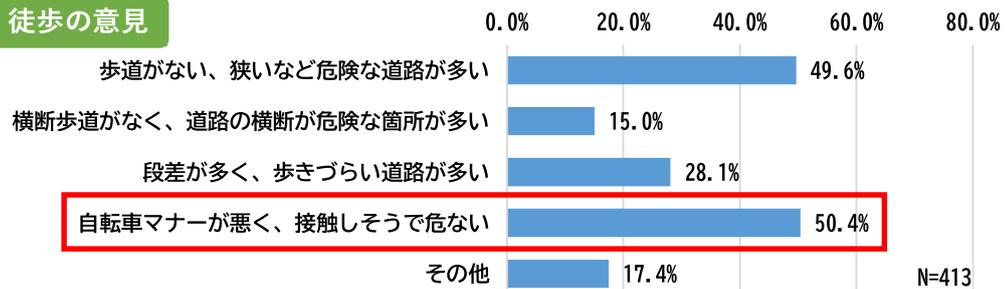
写真 市営自転車駐車場の状況



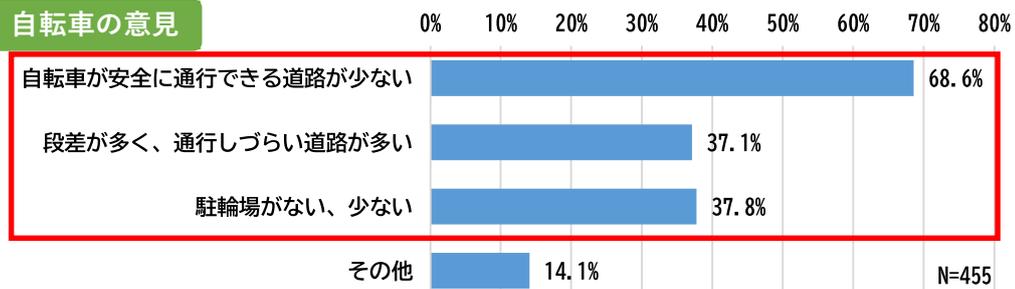
2-1-4 自転車に関する市民の声

- ・歩行者は「自転車マナーの悪さ」を問題視しています。
- ・自転車利用者は「安全に通行できる道路が少ない」と感じており、段差や自転車駐車場不足に対する不満の声も多くなっています。
- ・自動車運転者は、歩行者や自転車との接触リスクに不安を感じています。
- ・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」を求める声が多く挙がっています。

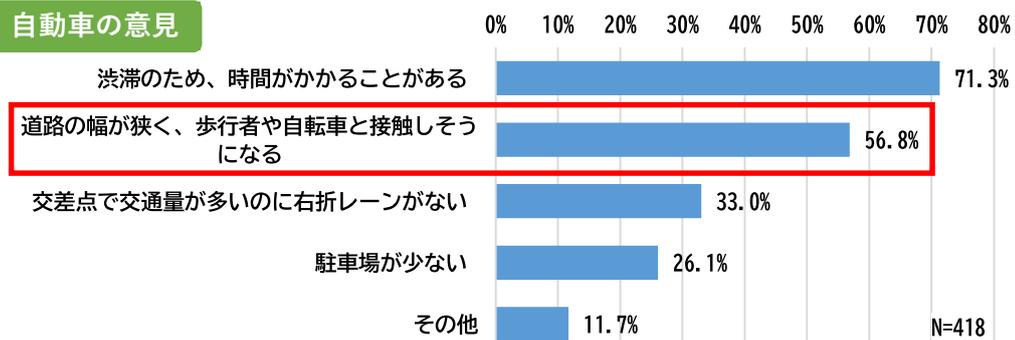
徒歩の意見



自転車の意見



自動車の意見

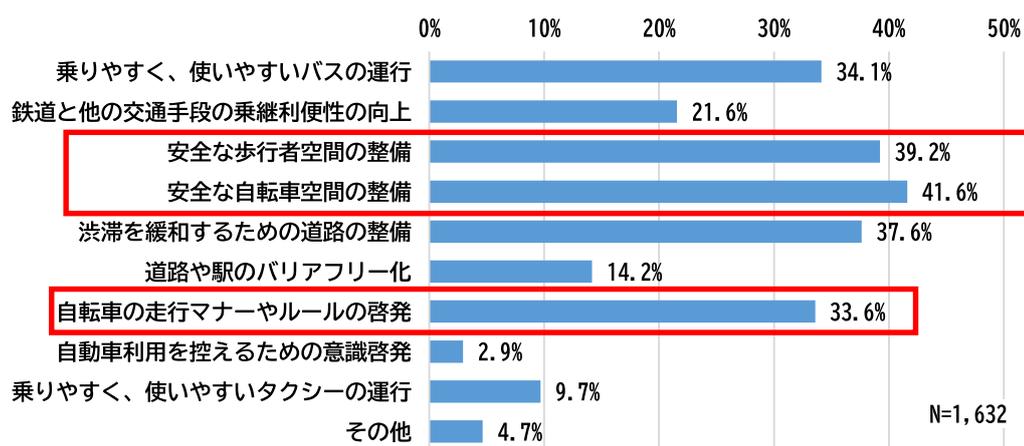


<自転車利用に関する意見>

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

資料：茨木市まちづくりに関するアンケート（令和5（2023）年）

図 各交通手段の不満に思う内容



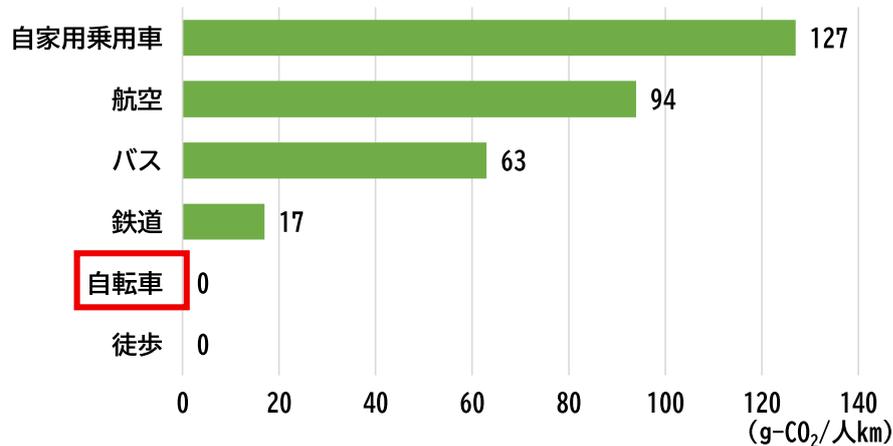
資料：茨木市まちづくりに関するアンケート（令和5（2023）年）

図 今後必要と思う、交通手段に関する取組について特に重要と考えるもの

2-2 自転車を取り巻く社会情勢

2-2-1 自転車に関するニーズの高まり

- 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。
- また、健康意識の高まりとともに自転車の活用が注目を集めています。



※令和5（2023）年度データ

温室効果ガスインベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省環境政策課作成

資料：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省 HP）

図 輸送量当たりの二酸化炭素排出量

自転車をもたらすカラダとココロの健康

ジョギングやランニングに比べて自転車は足や膝への負担が少ないことから、日頃あまり運動をしていない人が始めてもケガをしにくいメリットがあります。それでいて全身を使う有酸素運動なので心肺機能の強化や筋力アップやダイエット効果があるうえに、生活習慣病やロコモティブシンドロームの予防、ひいては健康寿命の延伸まで期待できるともわれています。そこで、自転車を活用した健康づくりに関する広報を積極的に展開していきます。

資料：国土交通省 HP



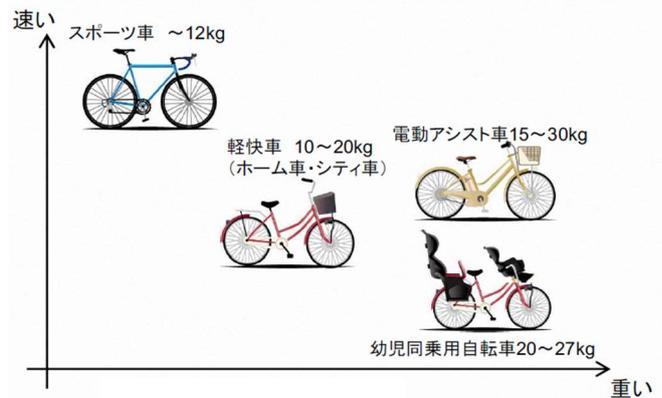
2-2-2 モビリティの多様化

- 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幼児同乗者用自転車等の様々な普通自転車が普及しています。
- 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（電動キックボードなど）が位置付けられました。
- この他、自転車などと通行空間が競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 201
「幼児2人同乗用自転車の開発に係る既存モデルの強度・剛性試験」
(財)自転車産業振興協会技術研究所)

図 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)

R5年7月1日、低速の自動配送ロボットは「遠隔操作型小型車（歩行者同等）」に位置付け。中速の自動配送ロボットについては、その将来像を経産省がWGにてとりまとめ（R7年2月）

R5年7月1日より、特定小型原動機付自転車が自転車専用通行帯等を通行可能に

歩行者相当	自転車		特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)
自動配送ロボット	普通自転車	シェアサイクル	個人所有・シェアリング
電動車椅子	普通自転車以外		原動機付自転車
	タンデム自転車	リヤカー付自転車	

R5年7月1日より、全都道府県が公道走行可能に

自転車道や自転車専用通行帯を通行可能なもの
(ただし、リヤカー付自転車は自転車道は通行不可)

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



＜整備形態別の通行ルール＞

自転車の通行ルールは、その道路の歩道などの有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯などの規制の有無等により異なります。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、ペロタクシー、リアカー等他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の可否

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 (第一通行帯) がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路
普通自転車	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 △2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 △2	○
普通自転車以外の自転車※ (タンDEM、ペロタクシー等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○
上記以外の軽車両 (他の車両を牽引する 自転車等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○
【参考】 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)	車道 ○ 路側帯 △3	車道 ○ 歩道 △4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 △4	○

△1 著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可

△2 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき、運転者が児童（6歳以上13歳未満の者。以下同じ。）及び幼児（6歳未満の者。以下同じ。）・70歳以上の者・身体に一定の障害を有する者であるとき、車道又は交通の状況に照らして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に限り、徐行により通行可

△3 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（特例特定小型原動機付自転車及び軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可

△4 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、道路標識等により特例特定小型原動機付自転車が歩道等を通行することができることとされている場合に限り通行可

※ 二輪若しくは三輪の自転車又は長さが190センチメートル・幅が60センチメートルを超えない範囲に収まる四輪以上の自転車であって、側車を付けておらず、他の車両を牽引していないものに限る。

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）



2-2-3 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向

- 令和8年度に国による第3次自転車活用推進計画、大阪府による自転車活用推進計画が策定される予定です。
- 令和8(2026)年4月には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)が施行されます。

表 国・大阪府の自転車政策に関する動向

策定期期	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(電動キックボードなど)に関する新たな交通ルールの適用 (例：16歳未満の運転禁止、車道通行の原則等)
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
令和8(2026)年策定予定	[国] 「第3次自転車活用推進計画」の策定
令和8(2026)年改定予定	[府] 「大阪府自転車活用推進計画」の改定



2-3 茨木市のまちづくりの動向

2-3-1 上位計画における方向性

- 茨木市都市計画マスタープランにおいて「山とまちをいかす・つなぐ」戦略を示しています。
- 茨木市総合交通戦略では、「公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築」を基本方針に掲げています。

戦略1 山とまちを活かす・つなぐ

戦略1-1 山を活かす

- 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



来訪者と地域住民の交流を促進するための拠点



ダムパークいばきた

見山の郷

おにくる

中央通り (2040年のイメージ)

戦略1-2 まちを活かす

- 2コア1パーク&モールの都市構造を活かした、ひと中心のまちなかづくり
- 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)



「2コア1パーク&モール」の都市構造

戦略1-3 山とまちをつなぐ

- 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)



地域資源のネットワーク化

図 茨木市都市計画マスタープランにおける都市づくりの戦略

将来の交通体系づくりの基本方針

1. 公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築

本市の交通においては、公共交通を中心としながら、徒歩や自転車の通行空間を改善することにより、自動車に頼らなくても移動でき、人と環境にやさしい交通環境を構築するための施策を推進します。

実施する交通施策

テーマ① 市街地における公共交通の充実

施策1 バス路線再編等の検討

施策2 多様なタクシーサービスの展開

テーマ② 安全な歩行空間の確保

施策3 歩行空間のバリアフリー化

施策4 歩行者安全対策の推進

テーマ③ 安全・快適な自転車利用環境の創出

施策5 安全・快適な自転車通行空間の整備

施策6 レンタサイクル等の利便性向上

テーマ④ 交通ルール・マナーと公共交通利用者意識の醸成

施策7 歩行者・自転車・自動車利用者の交通ルール・マナーの啓発

施策8 モビリティ・マネジメント等の推進

図 茨木市総合交通戦略の基本方針と施策 (抜粋)



2-3-2 まちづくりの取組

- 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。
- 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。
- 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。



写真 文化・子育て複合施設「おにクル」



写真 ダムパークいばきた



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）



図 中央通り側道（モデル整備区間）における社会実験



第3章 前回計画の検証





第3章 前回計画の検証

3-1 施策の実施状況

3-1-1 施策の取組状況

・前回計画で位置付けた施策及び中間見直しで追加された施策の大部分について、現在も継続して実施しています。
 ・『取組5：利用状況に応じた料金体系の見直し』については、病院誘致など駅周辺の事業スケジュールとの整合を図る必要があるため、現在調整中となっています。また、『追加取組3：自転車通勤の推奨』については、企業向けの安全講習会の実施にとどまっています。

表 前回計画及び中間見直しにおける施策の実施状況

		◎ 実施済 (1)	○ 実施中 (23)	△ 調整中 (2)
柱	施策	取組		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		○
	[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		△
		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		○
	[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		○
		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		△
	[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		◎

3-1-2 自転車ネットワーク路線の整備状況

- 自転車関連事故の発生状況や交通の実態を踏まえ、「自転車ネットワーク路線」を設定し、通行環境の整備を行ってきました。
- 令和6（2024）年度末時点において、約33.3kmの整備を行いました。
- なお、市道岩倉町2号線では、歩道の構造分離による整備を行っていますが、それ以外の路線は車道混在での整備となっています。

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%

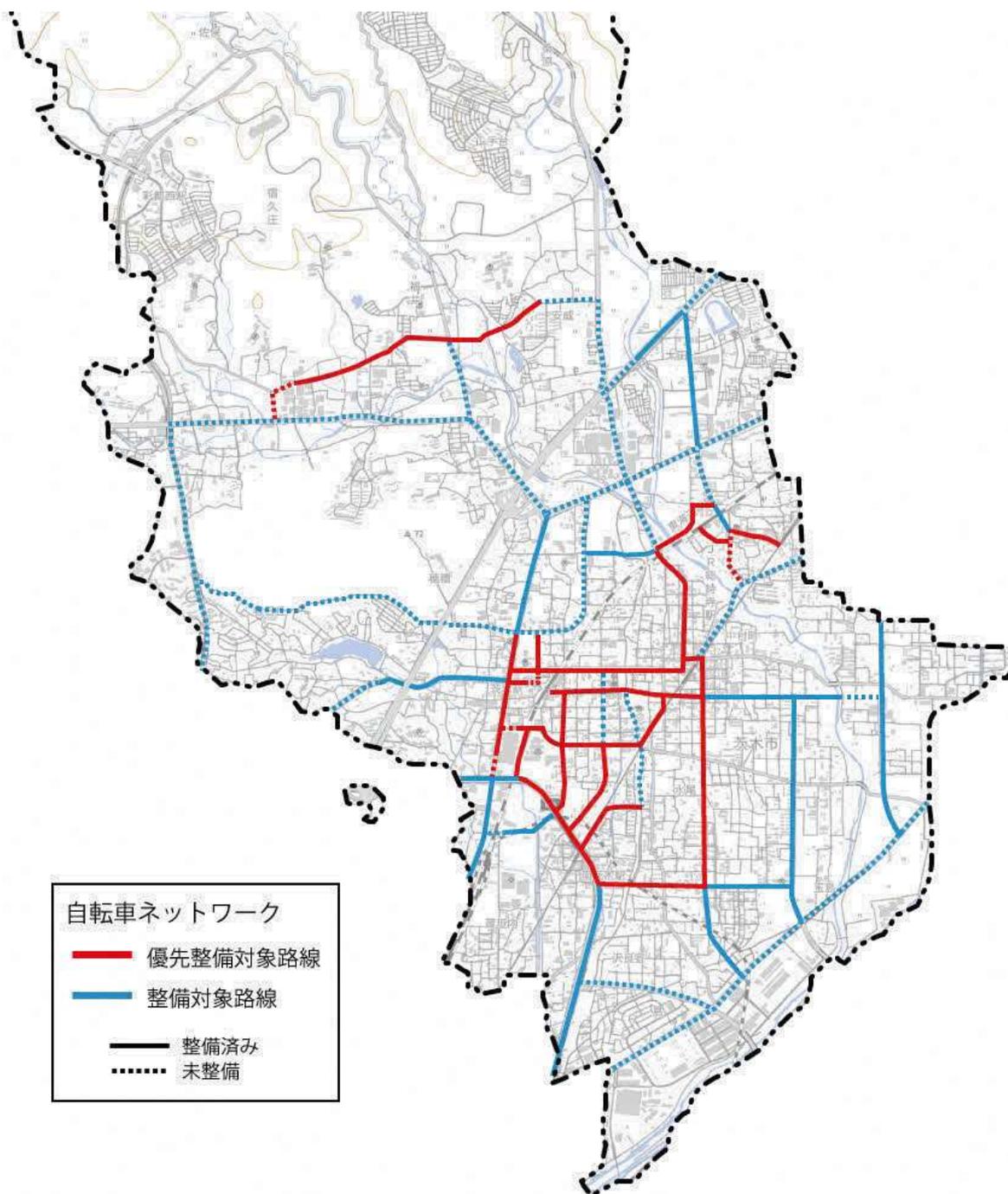
車道混在



歩道の構造分離



写真 茨木市内での整備事例



資料：国土地理院地図をベースに作成

図 自転車ネットワーク路線の整備状況（令和6（2024）年度末時点）



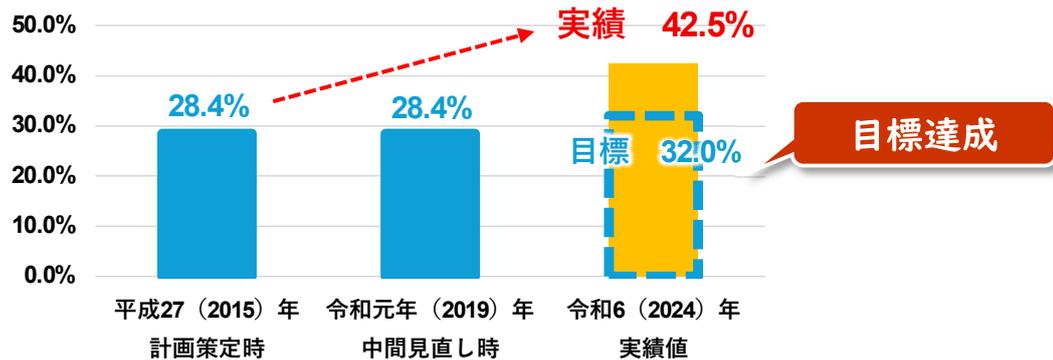
3-2 数値目標の達成状況

- ・設定した3つの数値目標は全て達成しています。

【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

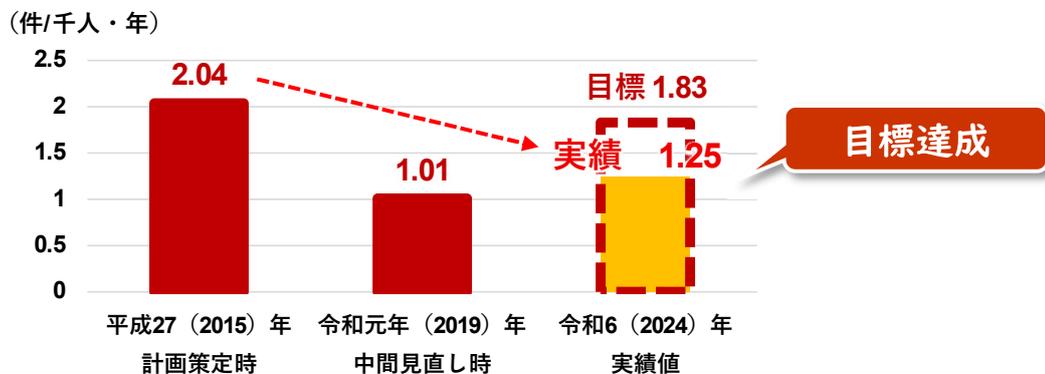
【評価指標の把握方法】
・市民アンケート



【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

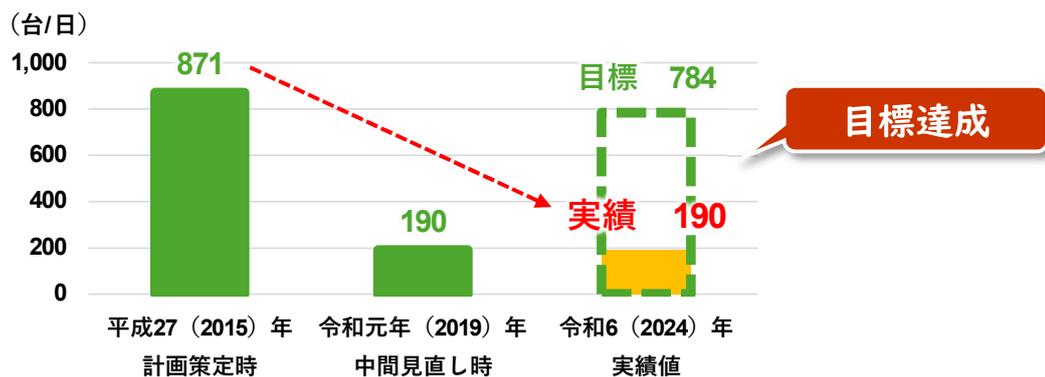
【評価指標の把握方法】
・大阪の交通白書



【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





3-3 前回計画の評価

【施策の実施状況】

- ◇ 前回計画で設定された 26 件の取組のうち、1 件は完了し、23 件については引き続き継続して取り組んでいます。
- ◇ 一方で調整中の取組が 2 件となっています。

【自転車ネットワーク整備状況】

- ◇ 優先整備対象路線のうち、市道・府道ともに 9 割以上の区間で整備を行いました。
- ◇ 一方で、その他整備対象路線の整備は 4 割未満にとどまっており、引き続き整備を進める必要があります。
- ◇ 整備形態については、一部区間を除き車道混在での整備となっています。

【数値目標】

- ◇ 設定した 3 つの数値目標は全て達成しています。



第4章 自転車利用に関する課題





第4章 自転車利用に関する課題

4-1 茨木市における自転車利用に関する課題

本市における自転車利用の現状、前回計画の実績と評価を踏まえ、自転車利用に関する課題を施策の柱である「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」の視点から次のように整理しました。

はしる（自転車通行環境）

- 自転車関連事故件数は目標値を達成したものの、近年やや増加傾向にあり、更なる対策が求められています。特に、JR 茨木駅や阪急茨木市駅周辺では、駅への交通手段として自転車利用者が多いため、事故が集中している状況です。こうした課題に対応するため、ネットワーク路線の整備を継続して進めるとともに、事故の多い駅周辺や学校周辺では生活道路における安全対策を一層強化する必要があります。
- ネットワーク路線の整備は順調に進んでいるものの、その多くが車道混在型の整備形態となっており、歩行者・自転車・自動車が錯綜する路線については、道路空間の再配分に向けた検討が必要です。

とめる（自転車駐車環境）

- 放置自転車は減少傾向であるものの、依然として存在しており対策が必要です。
- 駅近くの自転車駐車場に利用が集中し、定期利用については多数の空き待ちが生じているため、需要の分散化が必要です。
- インターネットやキャッシュレス決済の普及に伴い、これらを活用した自転車駐車場の利便性向上が求められています。
- 自転車の大型化や新しいモビリティの普及に対応するための駐輪スペースの確保や施設の老朽化への対応も課題となっています。

まもる（交通ルール・マナー）

- 自転車利用者に対して交通ルールの遵守やマナーの向上を求める声が多い中、改正道路交通法の施行に伴い、正しい交通ルールの周知が課題であり、ライフステージに応じた学びの場を設ける必要があります。
- 事故のリスク軽減のためにヘルメットの着用や自転車保険の加入促進も重要な課題となっています。

つかう（自転車の利用促進）

- 「おにくる」や「ダムパークいばきた」の開業に加え、中心市街地ではひと中心のまちづくりが進められており、これらの取組と連携した自転車の活用が期待されています。
- 環境負荷の軽減や健康促進の観点からも自転車利用が重要であり、茨木市総合交通戦略では「公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築」を基本方針として掲げています。



第5章 計画の基本方針と目標





第5章 計画の基本方針と目標

5-1 基本理念

上位計画である「茨木市総合交通戦略」（令和7（2025）年3月改定）では、将来の交通体系として、「公共交通を中心とした、人と環境にやさしい交通環境の構築」を基本方針に掲げています。その実現に向けて、歩行者や自転車の通行環境を改善し、自動車に依存せずとも安全かつ快適に移動できる、持続可能な交通環境の構築を目指しています。

こうした状況において、本市では、市内移動における自転車利用が全体の約1/5を占めており、主要な交通手段となっています。しかしながら、自転車に関連する交通事故の多発や、交通ルール違反・マナーの欠如といった課題が浮き彫りとなっているため、自転車利用の安全性向上は重要な要素となっています。

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。



つながろう、自転車で広がる快適なまちと未来



5-2 基本方針

将来像を実現するための基本方針を以下の4つとします。これは前回計画の4つの柱である「通行環境“はしる”」、「自転車駐車環境“とめる”」、「安全利用“まもる”」、「利用促進“つかう”」に対応して位置付けたものです。

■自転車利用環境整備の基本方針



基本方針①

自転車が安全で快適に通行できる環境を創出するとともに、歩行者の安全性にも十分に配慮した自転車通行環境の実現を目指します。



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。



基本方針③

交通ルールの学びの場の創出と取締りの強化、積極的なマナー啓発活動を通じて、ルールが遵守された安全で思いやりのある環境を目指します。



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。

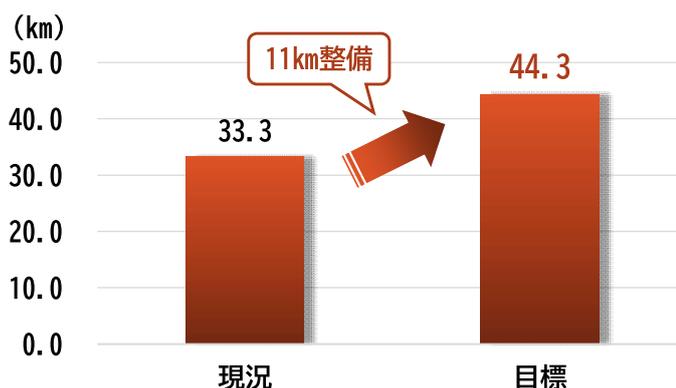


5-3 計画の目標（数値目標）

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 年間の中で目指す目標を以下のように設定します。数値目標は、おおむね 5 年後に達成度を検証し、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】自転車通行空間の整備延長

■（現況）33.3km →（目標）44.3km



【評価指標の把握方法】

・茨木市データ（現況値：R6）

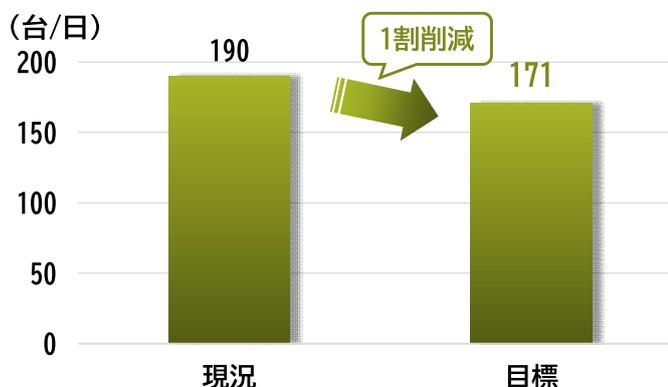
【目標値設定の考え方】

・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 11km(※)を整備する。

※府・市年次計画から計画期間の整備延長を算出

【目標2】放置自転車台数の減少

■（現況）190 台/日 →（目標）171 台/日



【評価指標の把握方法】

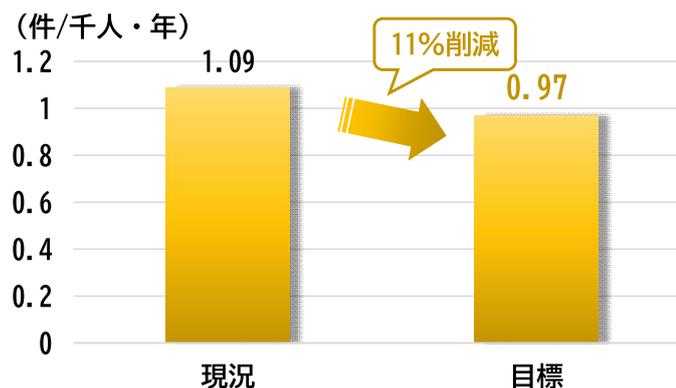
・現地実測調査（現況値：R6）

【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に放置自転車を 10 年間で 1 割減少させる。

【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



【評価指標の把握方法】

・大阪府警察本部データ（現況値：R5）

【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、自転車事故を計画期間で 11% 減少させる。

目標値の設定については次ページ参照



<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（2025）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。

【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。

【目標3】自転車関連事故件数の減少

令和6（2024）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（2023）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ています。

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。



5-4 施策体系

基本方針に対応する具体的な施策・取組を以下のとおりとします。

表 基本方針ごとの施策・取組

基本方針	施策	取組
① “はしる” “通 行 環 境”	[施策1] 自転車通行空間の整備	取組1：自転車ネットワーク路線の整備
		取組2：自動車と分離した通行空間の整備・検討
	[施策2] 駅周辺、学校周辺等の面的な整備	取組3：重点エリアでの通行位置の明示などの安全対策
② “とめる” “自 転 車 駐 車 環 境”	[施策3] 自転車駐車場の 利便性向上、有効活用	取組4：利便性の高い駐輪設備などの導入
		取組5：多様な駐輪ニーズへの対応
		取組6：デジタルサイネージを活用した情報発信
	[施策4] 駐輪需要の一極集中の 是正、利用の平準化	取組7：利用状況に応じた料金体系の見直し
	[施策5] 放置自転車対策の展開	取組8：違法駐輪に対する啓発活動
取組9：放置自転車撤去活動の継続的な実施		
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11：世代に応じた交通安全教育の推進
		取組12：教育者確保のための連携体制の構築
		取組13：ヘルメット着用・保険加入の普及促進
	[施策7] 自転車利用者に対する 指導・取締り、啓発活動の実施	取組14：自転車利用者に対する指導・取締りの充実
		取組15：交通安全啓発の機会創出
④ “つかう” “利 用 促 進”	[施策8] 生活圏での 自転車利用環境の充実	取組16：バスとの交通結節点の整備
		取組17：レンタサイクル、コミュニティサイクルの活用促進
	[施策9] 観光利用の推進	取組18：ダムパークいばきたをハブ拠点とした 自転車利用による北部地域の周遊性の向上
	[施策10] 自転車を利用した 健康増進	取組19：自転車を利用した健康づくりの情報提供
	[施策11] 災害時における 自転車の活用推進	取組20：災害時における自転車の活用



第6章 自転車利用環境整備 に向けた取組





第6章 自転車利用環境整備に向けた取組

6-1 通行環境“はしる”について

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。

【施策1】 自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク路線について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を基本に、適切な整備手法を検討し、自転車通行空間の整備を図ります。

取組1：自転車ネットワーク路線の整備

取組2：自動車と分離した通行空間の整備・検討

取組1：自転車ネットワーク路線の整備

・効率的、効果的に対象路線の整備を図ります。

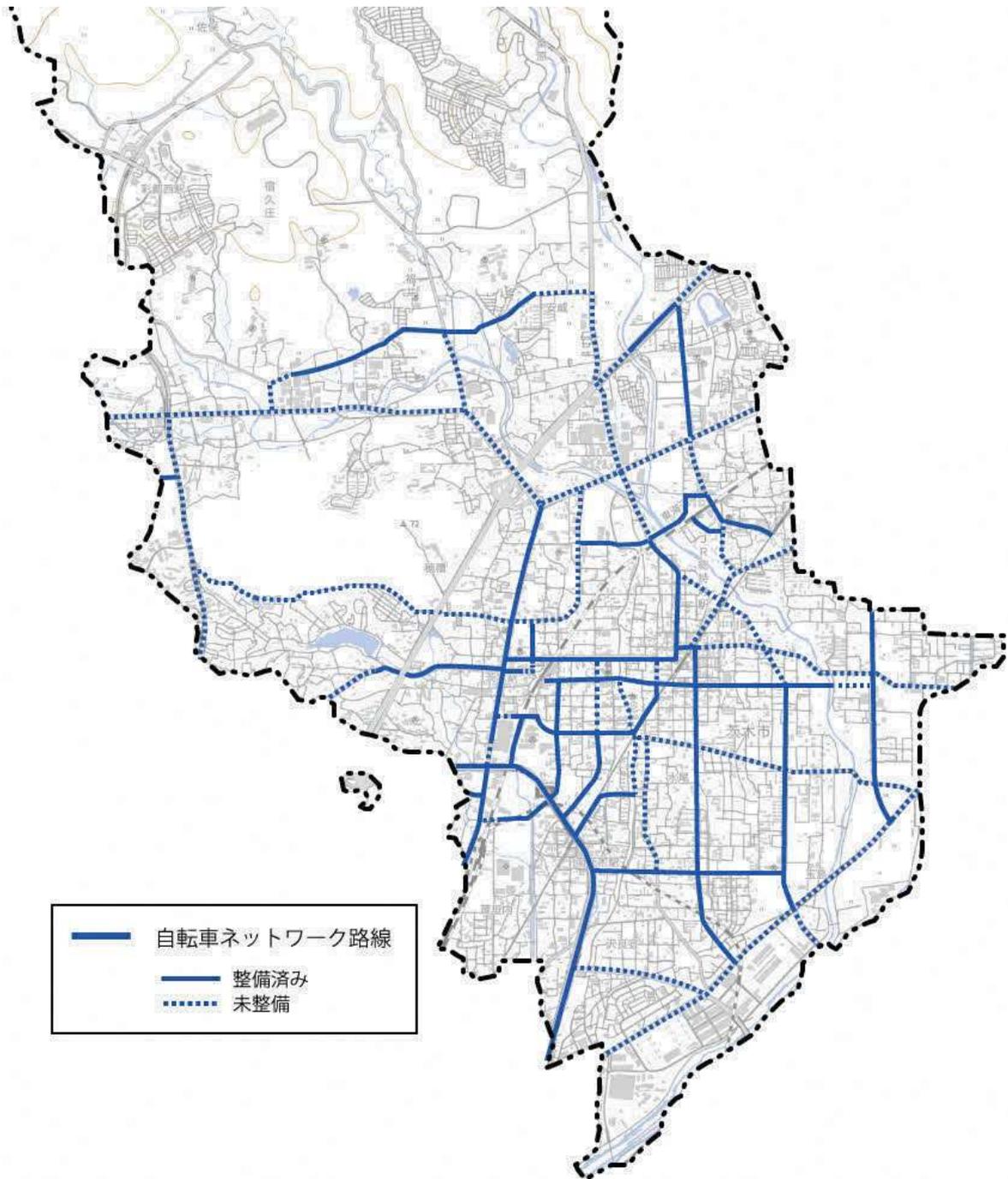


(1) 自転車ネットワーク

本市における自転車ネットワーク路線を次のとおりとします。

今回、自転車ネットワーク路線についても見直しを行い、一部対象を追加しました。

整備に関しては、限られたリソースの中でできるだけ早く、大きな効果を発現させるため、需要が多い地点をつなぐネットワーク性にも留意し、優先順位をつけて整備を進めます。



資料：国土地理院地図をベースに作成

図 自転車ネットワーク路線



(2) 整備形態

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、交通状況や道路状況を踏まえ、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、「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 令和6（2024）年6月）」に示されている整備形態を基本に、適切な整備手法を検討するものとします。

図 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} 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	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

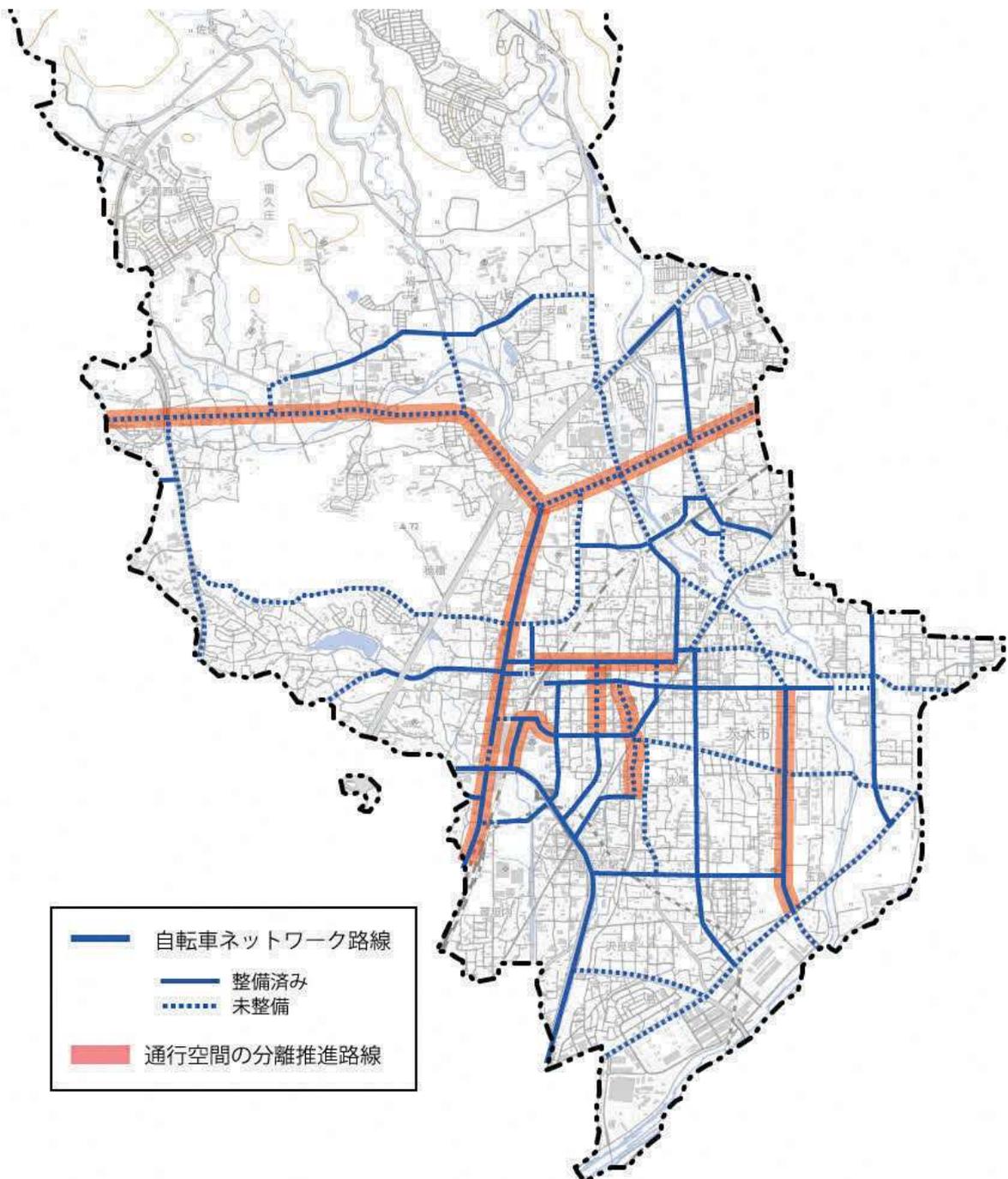
整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> <p>歩道 自転車道 (自動車の)車道</p> <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>着色あり</p> <p>着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> <p>歩道 自転車専用通行帯 車の通行帯 車道</p> <p>幅の全部を着色</p> <p>幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> <p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>歩道のある道路</p> <p>歩道のない道路</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p>

図 基本的な整備形態（イメージ）

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 令和6（2024）年6月）

取組2：自動車と分離した通行空間の整備・検討

- 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定に際しては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき検討します。なお、特に専用通行空間を確保する必要性の高い路線を「通行空間の分離推進路線」と位置付け、自転車と自動車の通行空間を分離する整備の検討を進めます。



資料：国土地理院地図をベースに作成

図 走行空間の分離を推進する路線



[施策2] 駅周辺、学校周辺等の面的な整備

自転車関連事故の削減に向け、自転車関連事故が多いエリアや自転車利用者が集中する駅周辺、学校周辺等においては、自転車安全対策重点エリア（以下「重点エリア」）を指定し、スポット整備を進めます。

取組3：重点エリアでの通行位置の明示等の安全対策

取組3：重点エリアでの通行位置の明示等の安全対策

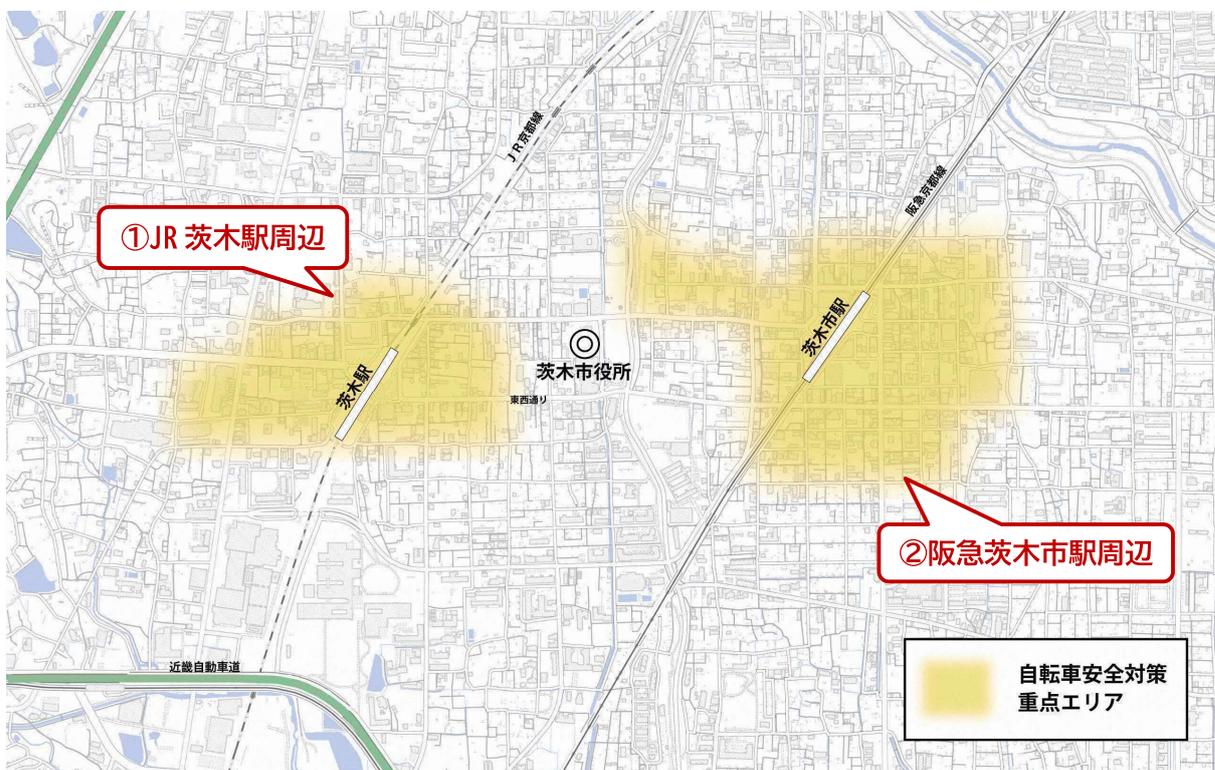
- ・自転車安全対策重点エリアにおいて、通行位置明示等の路面表示を行います。

【重点エリアの考え方】

- ・重点エリアは下記の重ね合わせにより設定します。
 - ① 自転車指導啓発重点地区（警察指定エリア）
 - ② 自転車関連事故の多い箇所
 - ③ 自転車関連の通学路要望箇所 等
- ・重点エリア以外でも、学校周辺等の自転車利用者が集中するエリアで実施します。

主な対応方針

- 自転車の進行方向を示す路面表示
- 交差点に進入する際に注意を促す路面表示

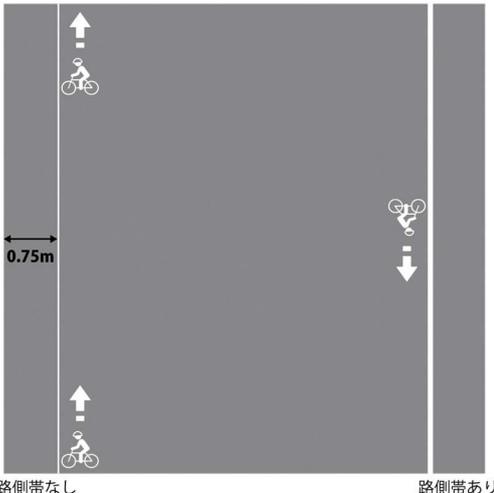
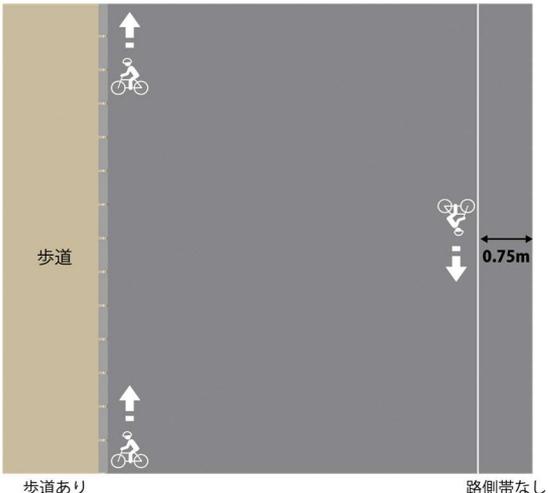
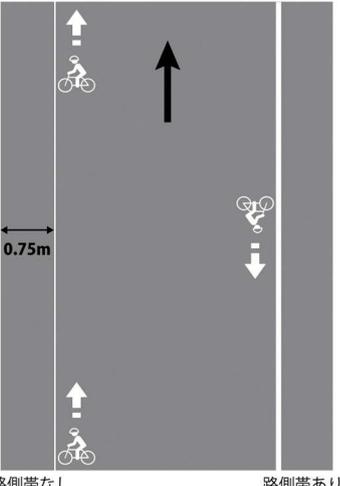
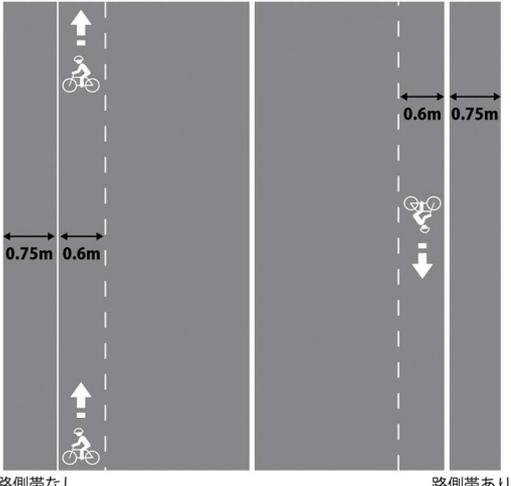


資料：国土地理院地図をベースに作成

図 自転車安全対策重点エリア



＜重点エリアでの対策パターン＞

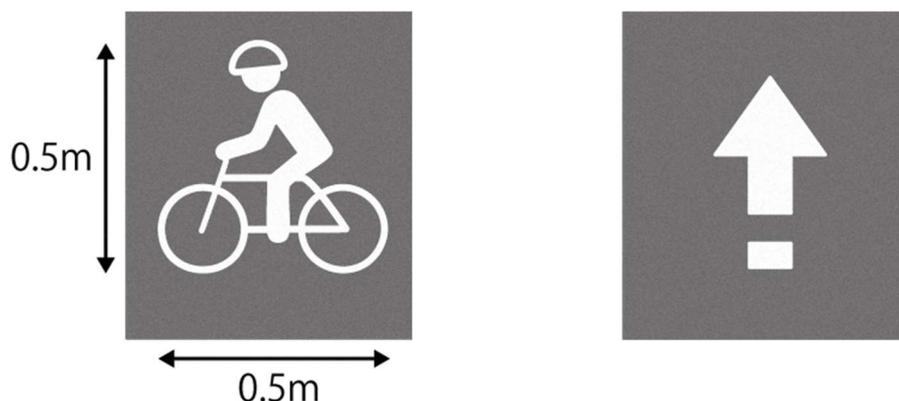
パターン1：対面通行で歩道が無い場合	パターン2：対面通行で歩道がある場合
<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間を 0.75m 確保することを基本とし、道路端から 0.75m 離れた位置に設置します。 路側帯がある場合は、路側帯に沿って設置します。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道に沿って設置します。 
パターン3：一方通行の場合	その他
<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間を 0.75m 確保することを基本とし、道路端から 0.75m 離れた位置に設置します。 路側帯がある場合は、路側帯に沿って設置します。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路幅員に余裕がある場合は、自転車のピクトグラムに加え、自動車の通行空間と分離するための破線の設置を検討します。 



<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て、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。



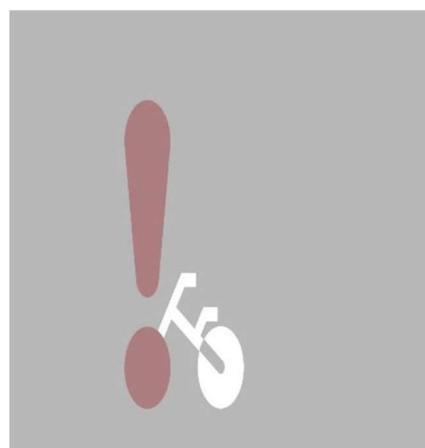
<法定外の自転車用の一時停止を促す表示>

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】





6-2 自転車駐車環境“とめる”について

現在、駅周辺の市営自転車駐車場では需要が超過しており、駐輪需要の一極集中が課題となっています。この状況を改善するためには、適正利用の推進や自転車駐車場全体の需給バランスを平準化させる取組が必要です。また、利用者にとって便利で使いやすい駐輪環境の整備も求められています。さらに、まちの良好な景観形成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。これらの施策を総合的に推進し、駅周辺の駐輪環境を整えることで、自転車利用者をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる空間を目指していきます。

【施策3】自転車駐車場の利便性向上、有効活用

近年、インターネットやSNSを利用した情報提供が普及しています。また、自転車の大型化、新たなモビリティの普及等も進んでいることから、次のような取組を行います。

取組4：利便性の高い駐輪設備等の導入

取組5：多様な駐輪ニーズへの対応

取組6：デジタルサイネージを活用した情報発信

取組4：利便性の高い駐輪設備などの導入

- ・定期利用における電子申請導入などにより手続きの利便性を向上させ、待機者数の情報も掲載します。
- ・リアルタイムでの満空情報の提供を行います。
- ・キャッシュレス決済専用端末の設置を推進します。

市ホームページなどでの定期利用申込や一時利用のリアルタイムでの満空情報掲載等、より使いやすい仕組みにします。

また、利用料金の支払いにおけるキャッシュレス決済導入を図ります。



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（電動キックボードなど）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。



資料：自転車等駐車場の整備の在り方に関するガイドライン（第3版）より抜粋

取組6：デジタルサイネージを活用した情報発信

- ・デジタルサイネージを活用した情報発信を行います。

デジタルサイネージにより、自転車駐車場施設の利用状況などについて情報発信を行います。



■ デジタルサイネージの例

〔施策4〕 駐輪需要の一極集中の是正、利用の平準化

駅周辺の市営自転車駐車場で容量を超過している施設があります。駅に近いほど混雑する傾向があり、利用集中による民間自転車駐車場の撤退や交通の輻輳も見られることから、自転車駐車場全体の需給バランスの改善が必要です。

取組7：利用状況に応じた料金体系の見直し

取組7：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、需要の集中を是正し平準化を図ります。

市営自転車駐車場は、駅に近い施設ほど混雑している状況があることから、駅からの距離に応じた利用料金の設定などにより、需要の平準化や民間施設への分散を図ります。



〔施策5〕 放置自転車対策の展開

JR茨木駅、阪急茨木市駅、大阪モノレール沢良宜駅等を中心に放置自転車が発生しており、今後も継続的な取組が必要となっています。

取組 8：違法駐輪に対する啓発活動

取組 9：放置自転車撤去活動の継続的な実施

取組 10：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8：違法駐輪に対する啓発活動

- ・ 放置防止に関するチラシの配布や放置禁止区域での啓発活動を実施します。
- ・ 路面表示や看板等路上に自転車を停めにくくする対策を講じます。

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。

また、頻繁に放置自転車を確認される場所については、路面表示、標識、看板の設置などの対策を行い放置自転車の抑制を図ります。

■路面表示



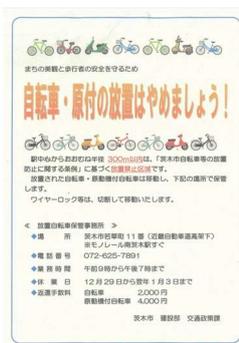
■路面表示（他市事例）※



■標識



■啓発リーフレット



■看板



写真：茨木市



取組 9：放置自転車撤去活動の継続的な実施

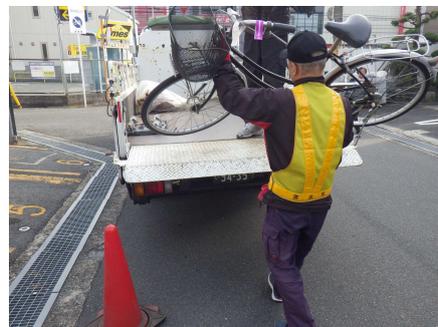
- ・ 放置禁止区域内における撤去活動を継続的に実施し、放置自転車の抑制を図ります。

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（1982）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目指し、駅周辺の放置禁止区域内における撤去活動を今後とも継続的に実施します。

写真：茨木市

■撤去活動の様子



取組 10：放置自転車が多い箇所を対象に路上自転車駐車を増設

- ・ 路上スペースの有効活用が可能な箇所に路上自転車駐車を整備します。

放置自転車が多い箇所を対象に、幅員に余裕のある路上において自転車駐車を整備し、利用者のニーズに合った自転車駐車環境の創出を目指します。

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場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（茨木市の事例）



J R 茨木駅前広場自転車駐車場



モノレール宇野辺駅前（第2）自転車駐車場

写真：茨木市

6-3 安全利用“まもる”について

自転車利用者の交通ルール遵守やマナー向上が重要であることから、ライフステージに応じた自転車の交通安全教育を実施します。また、交通安全に関するイベントや啓発活動を通じて、交通安全に対する意識の向上を図ります。さらに、交通違反者への指導・取締りを強化し、安全な交通環境の実現に向けた取組を推進します。

【施策6】 ルール周知、マナー向上、リスク対策

依然として交通ルールを守らない自転車利用者が多い現状を踏まえ、交通安全教育の推進や交通安全イベントなどによる啓発活動を積極的に実施します。また、ヘルメット着用や保険加入の重要性を周知することで、利用者自身の安全意識を高めるとともに、事故リスクの軽減を図ります。

取組 11：世代に応じた交通安全教育の推進

取組 12：教育者確保のための連携体制の構築

取組 13：ヘルメット着用・保険加入の普及促進

取組 11：世代に応じた交通安全教育の推進

・こどもから高齢者まで、ライフステージに応じた交通安全教育の場を創出します。

自転車の交通ルールを広く教育し、それを浸透させることで、自転車利用者の交通安全意識を向上させ、交通事故のない社会の実現を目指します。

自転車安全教育は、「自転車交通安全教育ガイドライン（自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）」を参考にライフステージに応じて、体系立てて実施します（52ページ参照）。これらの取組は、市内の事故状況の変化や達成すべきアウトカム（成果）を踏まえ、内容や方法を継続的に見直していきます。

■一般市民・学生・高齢者を対象に安全教育の実施

小学生の実践型交通安全教育



自動車、二輪車の交通安全運転講習会



写真：茨木市



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。

【講習対象となる危険行為16類型】



図 16 項目の危険行為

運転免許の停止処分

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。

**取組 12：教育者確保のための連携体制の構築**

- ・関係団体や民間事業者等との連携により、自転車の交通安全教育者の拡充を図ります。

交通安全教育の実施主体を行政以外の関係団体や民間事業者等へ拡大する動きが広がる中、今後の動向に注視しながら、社会の多様なニーズに応じた教育の場を提供するため、関係機関との連携を一層強化していきます。

取組 13：ヘルメット着用・保険加入の普及促進

- ・安全確保のためにヘルメット着用を促進するとともに、自転車保険への加入を促進します。
- ・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。

ヘルメット着用や自転車保険等への加入については、交通安全イベントなどにより周知啓発活動を継続的に実施します。特に大阪府下のヘルメット着用率は低いことから、交通事故時の被害軽減効果を周知し、着用意識の醸成を図ります。

また、中学生や高校生は、通学的手段として自転車を利用するという選択肢が生じることで、交通事故のリスクが高まります。教育現場と連携し、この世代のヘルメットの着用を促進します。

■自転車乗車用ヘルメット購入費補助

**茨木市
自転車乗車用ヘルメット
購入補助金**

最大 3,000円補助します！

対象者	茨木市民
定員	先着2,000名
補助内容	購入経費とし、上限3,000円 <small>※安全基準を満たしたものに限り (その他条件は市ホームページをご確認ください)</small>

第7年5月8日(木) 8:45～受付開始

申込フォーム



お問い合わせ
茨木市 交通政策課
電話：072-647-2916

■ひろメット隊いばらき



**[施策7] 自転車利用者に対する指導・取締り、啓発活動の実施**

自転車利用者に対する指導・取締りを実施するとともに、交通安全に関するイベントなど様々な啓発活動を行います。

取組 14：自転車利用者に対する指導・取締りの充実

取組 15：交通安全啓発の機会創出

取組 14：自転車利用者に対する指導・取締りの充実

- ・通勤、通学時間帯などに警察が中心となった自転車の指導・取締りを実施します。

この指導・取締りを通じて、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、交通ルール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・取締りの実施



取組 15：交通安全啓発の機会創出

- 交通安全大会などの交通安全に関するイベントを継続的に開催します。
- 街頭キャンペーンやチラシ等を活用した交通ルールの啓発活動を行います。
- 市ホームページやSNS を活用し、自転車の交通ルールを周知します。

交通安全大会・フェスタ等、自転車の交通ルールやマナーを楽しみながら学べるイベントを開催します。

また、通勤・通学時間帯において、自転車駐車場や街頭で定期的な啓発活動を実施します。

■いばらき交通安全大会・フェスタ



■動画による交通ルールの周知



■街頭キャンペーン



6-4 利用促進“つかう”について

「おにクル」や「ダムパークいばきた」の開業に象徴されるように、様々なまちづくりが進められている中で、まちづくりと連携した自転車の利活用が求められています。特に北部地域においては、既存ストックを活用し、周遊性を向上させることで地域活性化を図ることが重要です。

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活かした利用を推進します。

【施策8】生活圏での自転車利用環境の充実

公共交通機関との連携強化、コミュニティサイクル等の拡充により、効果的・効率的な自転車利用を推進します。

取組 16：バスとの交通結節点の整備

取組 17：レンタサイクル、コミュニティサイクルの活用促進

取組 16：バスとの交通結節点の整備

・バス停の近くに自転車駐車を配置することで、サイクル&バスライドを推進します。

自宅からバス停まで距離があることを理由に路線バスの利用を見送っている場合もあることから、バス停までのアクセスを改善するため、バス停周辺においてサイクル&バスライド用自転車駐車の設置を検討します。

■サイクル&バスライド用自転車駐車の設置イメージ





【施策10】 自転車を利用した健康増進

自転車利用には、超高齢化社会に向けた生活習慣病やフレイル予防、こどもたちの基礎的運動能力の改善等、健康面で様々な効果が期待されています。そのため、次のような取組を行います。

取組 19：自転車を利用した健康づくりの情報提供

取組 19：自転車を利用した健康づくりの情報提供

- 自転車利用による健康増進について周知し、自転車利用を促します。

自転車を活用した健康づくりに関する広報活動を積極的に展開します。



資料：茨木市広報



資料：国土交通省

【施策11】 災害時における自転車の活用推進

災害時の公共交通機関や自動車等の交通機能が著しく低下した状況では、移動手段として自転車の有用性が示されています。そのため、次のような取組を行います。

取組 20：災害時における自転車の活用

取組 20：災害時における自転車の活用

- 市地域防災計画に基づく災害時における自転車の活用

災害時、使用可能な緊急交通路を把握するため、自転車を活用した早急な現地調査を実施し、地域社会の安全・安心の向上を図ります。



第7章 計画の推進に向けて





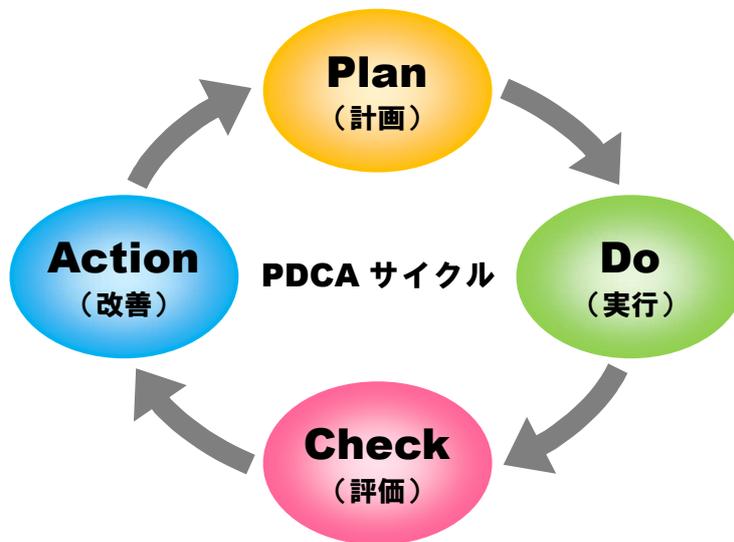
第7章 計画の推進に向けて

7-1 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おおむね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



7-2 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。