

## 意見等募集の結果について

案 件	茨木市自転車利用環境整備計画（案）について
結果の公表場所	ホームページ、交通政策課担当窓口（市役所南館4階）、 情報ルーム（市役所南館1階）
意見募集期間	令和7年12月15日から令和8年1月8日まで
意見提出件数	8 人 14 件 (うち賛否のみ 0件、対象外 0件)
意見募集時 公表資料	・茨木市自転車利用環境整備計画（案）
結果公表日	令和8年3月23日
担当課	建設部 交通政策課 計画推進係 電 話：072-647-2916 F A X：072-625-3181 Eメール：kotsuseisaku@city.ibaraki.lg.jp

「茨木市自転車利用環境整備計画(案)」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
1			<p>駅周辺の駐輪場で、収容能力を超えているというのは、全くその通りと思われる。しかしその原因を、「駐輪場の料金が低水準であり、鉄道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」とあるのは、私たちの考えとは大きく異なっており、根本は、公共交通が充実していないことにあると考えます。最近でも、バスの便が無くなったり減っていたりしているにもかかわらずバス賃が上がっていて、スマホが使いこなせないとタクシーも呼びにくい状況です。近隣の市では、公共のコミュニティバスや市バスがあり、少し安くしていたり、市民が行きたい箇所を結んでいたり、市民の声に基づいているように感じます。敬老パスがあってもいいと思います。バスの便や使いやすさが充実していないと、通勤、通学、買い物などに自転車の利用が多くなってしまおうと思います。</p>	
2	P12	<p>自転車利用の現状と動向 2-1-3 駐輪に関する現状 (2)駐輪環境</p>	<p>&lt;需給バランス&gt;にあるように、電動アシスト付き自転車や、幼児を乗せるためにタイヤや車体が幅広になった自転車が増えています。特に、アシスト付き自転車は高齢者には人気がありますが、こういった自転車は従来のものに比べて車体が重く、押して歩く・登るといった移動時に、高齢者には負担が大きくなります。駐輪場の容量を増やすには地下や複数階層の施設も検討されると思いますが、是非自転車ごと乗り込めるエレベーターを設置してほしいと考えています。「スロープは従来の自転車でも押して上がるのがしんどい」という中高齢のかたの声が届いています。場合によっては危険でもあります。ぜひ、自転車用エレベーターの設置をご検討ください。茨木市には、JR、阪急、モノレールと駅が多いのですから各駅ごとに充実した駐輪場が欲しいものです。</p>	<p>市営自転車駐車場につきましては、駅に近いほど混雑する傾向にあり、自転車駐車場全体の需給バランス改善のため、利用状況に応じた料金体系の見直しが必要と考えております。また、バス運賃との料金格差がバス利用者を減少させる要因とならないようにすることも重要です。</p> <p>本計画では自転車とバスの連携として、サイクル&amp;バスライド用自転車駐車場の検討も位置付けており、「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」を目指しております。</p> <p>また、商業施設等における駐輪場の確保については、「茨木市駐車場及び駐輪場施設の整備に関する基準」に基づき、適切な配置に努めるよう、引き続き指導してまいります。</p>
3			<p>阪急茨木市の駐輪場については、一般的な市と同様に地下もしくは立体駐輪場を活用いただきたいです。おにくるのように、商業施設単体でなく半公共施設の設置などで駐輪場の確保および拡充をしておくべきかと思えます。それにより人と自転車の動線の主動線も確保し、コントロールできるかと思えます。逆に駅まで歩く道の人の動きを分析してみたいかかでしょうか。</p>	<p>複数階層の駐輪場に関しましては、身体の不自由な方等のご利用に配慮した「思いやりスペース」を設け、利便性向上に努めております。</p> <p>自転車駐車場の満空情報につきましては、指定管理者が案内ページを作成しておりますのでご利用ください。 <a href="https://www.midi-kintetsu.com/mpns/pa/o-ibaraki/ichiji/index.php">https://www.midi-kintetsu.com/mpns/pa/o-ibaraki/ichiji/index.php</a></p>
4			<p>駅前、特に阪急茨木市駅周辺は圧倒的に自転車駐輪場が足りていないのでこれに応える積極性がほしいです。</p>	
5			<p>JR茨木・阪急茨木市ともによく利用しますが、午前中半ば以降に行くと、もう駐輪難民になります。どこも空きがなくて、自転車を止められず、外出をあきらめたこともあります。駐輪の空きがわかるシステムもあるとうれしいですが、やはりそもそも人口比・利用者比に比べてキャパが少なすぎるのではと思います。ただ利用料金をあげればいいというものではないと思います。お金が不安な人がどんどん出かけづらくなるばかりです。複数階層の施設を作るなりしていかないと、放置自転車もイタチごっこになると思えます。</p>	

「茨木市自転車利用環境整備計画(案)」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
6			<p>電動自転車の逆行(右側通行)が多く、非常に危険です。 また、横並びで歩く人が多いのも、大阪の他の市と異なり多い印象ですので、枠付き自転車専用レーン(東西)は効果的かと思えます。 さくら通りなどももう少し幅をとってもいいかと感じています。</p>	
7	P36	施策1:自転車通行空間の整備	<p>現在行っている利用環境は、付け焼刃の政策であると考えられ、まともに論議の上、作られたものだとは思えない。 車に乗っていると、自転車に対して非常に気を遣う。危険な場面があまりにも多い。自転車道が確立されていないのが、この問題の本質である。 自転車道の本気で作るなら、道の上にラインを引くだけの単純な方法でなく、はっきりと交差点でも普通道でも、ちゃんとつながった自転車道を作るべきである。人の歩くところでも、はっきりと自転車と人がぶつからないように、人道と自転車道を分ける。 一つの方法として、関心のある方を集めて、議論の上、ちゃんとした政策を作ることも一案である。ヨーロッパのように、自転車で国境(県境)を超える事を考えて、道を作るようにせよとまでは言わないが、市内で罰則が必要なくらい危ない場面が有るのは分かる。付け焼刃で政策を実施するのではなく、多くの市民が納得のいく政策を作してほしい。いや、作るべきである。そして、安心して車に自転車に乗れるようにしてほしい。 ついでに書いておくと、車も自転車も先端のライトの角度が向かってくる方向にまぶしい時が良くある。真正面より少し低い角度にすることで、相手がまぶしくないように気を付ける！こんなことに気を付けていない車も自転車も多い。言われないと気が付かない人が多いのが日本の現状だと思う。具体的な試行と思考を、全市民が考えるような提案と政策を作るように望む。</p>	<p>自転車道や自転車専用通行帯の整備には、十分な道路幅員が必要となり、車両乗入口への支障など様々な課題が生じ、既設道路で実現するには長期の整備期間を要します。 現在、現状の道路空間で可能な安全対策として、車道混在型の整備を暫定的に進めておりますが、「取組2:自動車と分離した通行空間の整備・検討」として、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」と位置づけ、検討を進めていくこととしています。 車両のライトの角度に関するご指摘は、交通ルールの教育に係る取組の推進にあたって参考にさせていただきます。</p>
8			<p>以前にアイデアボックスに要望しましたが、中央環状線側道(南茨木駅付近)の放置自転車保管事務所の付近の歩道が狭くてすれ違いも出来なく自動車の交通量も多く、自転車が歩道を走って、歩行者が歩道を歩けない場面をよく見るので、事故防止で歩道を拡幅して自転車レーンの整備をして下さい。 茨木市も再度、大阪府に強く要望して下さい。</p>	<p>個別の事業に対するご意見として承り、今後の事業検討の参考にさせていただきます。府道に関するご意見は、再度大阪府に共有いたします。</p>

「茨木市自転車利用環境整備計画(案)」について提出された意見等及び市の考え方

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
9	P19	2-3 茨木市のまちづくりの動向	「来訪者と地域住民の交流」から「山とまちをいかす・つなぐ」戦略としたり、阪急・JRの間を「歩きやすく、歩きたくなる空間」としたりしています。その山と中心部の間に住む多くの市民の、日々の生活の利便性の向上も最優先に考えてほしいです。「来訪者」も大切ですが、「市民」の移動と健康にも主眼をおき、元気に歩ける人だけでなく、移動に困難のある人もいかす街づくりをすすめて欲しいです。弱者に目を向けた視点が欠けているように思います。＜将来の交通体系づくりの基本方針＞に、ありますが、「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」は将来ではなく、すぐにも取り組んでいただきたい課題であると思っています。	公共交通に係るご意見につきましては、「茨木市総合交通戦略」に位置付けた施策の推進にあたっての参考とさせていただきます。
10	P45	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について	自転車駐輪禁止区域の看板・標識について古くなっていたり、表示内容の種類が多い印象です。(誤字もたまに見かけます) 注意喚起は道路標識等と同じで統一することで誰が見ても同じ意味で理解できるのではないのでしょうか。個人的に茨木を出て他の駅前を歩くとその統一感を感じるがよくあります。この統一感はずっと見ているとサイズは違えど同じ表示だからか、と考えます。 やめてほしいのにその案内がごちゃついていると、目的が薄くなって意味をなさない気がしてなりません。 最低限すべての表示を同じデザインにするなど、ぜひ環境整備を進める際には他市の状況も見ながら検討いただけると幸いです。	統一的なデザインへの配慮など、いただいたご意見も参考にしながら、今後も取組を推進してまいります。
11	P53、54	第6章 自転車利用環境整備に向けた取組 6-4 利用促進“つかう”について [施策8]生活圏での自転車利用環境の充実	レンタサイクル・シェアサイクルの促進には賛成です。ただ、大阪市内などでシェアサイクルを利用することはありますが、高齢者には大変難解な利用方法なので、高齢者の自転車利用への効果はあまりないと思われます。 サイクル&バスライドについては、一定需要はあると思います。しかし、そもそもバスの便数が少ないことによる利用敬遠や、盗難対策・不法駐輪への対応など、課題はあると思います。	サイクル&バスライドにつきましては、自転車利用のみならずバスの利用促進など、相乗効果があるものと考えております。 いただいたご意見は施策の推進にあたって参考にさせていただきます。
12			「広報いばらき」へ、トピックス記事を登載、市民に周知されたい。	ホームページによる周知を予定しています。
13	—	計画の広報等について	概要版を作成、市内公共施設に配布されたい。	わかりやすい周知に向け、概要のわかる資料を作成し、公表します。
14			奥付に計画書のコストを表示されたい。	データでの公表を原則としていますが、印刷発注する場合はコスト表記します。