

茨木市自転車利用環境整備計画

中間見直し

令和2年（2020年）3月

 茨木市





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（以下、本計画）」は、本市における自転車通行空間、自転車駐車環境、通行ルールの徹底などのハード・ソフト両面からの対策について定めています。

本計画は計画期間を 10 年間と定め、中間年である5年後を目処に、実施した施策の状況確認、今後実施する施策について、必要に応じて見直すこととしています。また、国における自転車活用推進法の施行、自転車を取り巻く社会情勢の変化などを踏まえた見直しも必要となりました。

令和元（2019）年度茨木市自転車利用環境整備計画協議会では、5年後の最終年に向けた中間見直しを実施しました。項目としては、以下の3項目となっています。

- (1) 3 指標の中間評価及び評価結果に伴う重点施策の検討
- (2) 自転車活用推進法を踏まえた追加施策の検討及び自転車活用推進計画としての位置付け
- (3) 今後 5 年間の取り組み内容の確認

また、中間見直しから 5 年後の計画期間の最終年には施策全体の評価を行ったのち、その時点における法制度に則した見直しを行い、より良い自転車利用環境の創出と自転車活用に向けた取組及び社会情勢等を踏まえた通行ルールの検証・周知などに向けた取組の検討を行います。



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 茨木市の概況	3
1-3-1 地勢・土地利用状況	3
1-3-2 主要施設の立地状況（平成27（2015）年3月時点）	4
1-3-3 人口（平成27（2015）年3月時点）	4
1-4 計画期間（目標年次）	5
1-5 対象区域	5
1-6 計画の位置付け	6
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	7
2-1 自転車を取り巻く社会情勢と茨木市の現状	8
2-1-1 自転車利用のメリット	8
2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向	10
2-1-3 自転車関連事故の状況	15
2-1-4 自転車利用の状況	21
2-1-5 自転車通行空間に関する現状	24
2-1-6 放置自転車に関する現状	34
2-1-7 交通ルール・マナーに関する現状	35
2-1-8 その他自転車利用に関する現状	40
2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理	46
2-3 茨木市におけるこれまでの主な取組	47
2-3-1 自転車通行空間の整備	47
2-3-2 放置自転車対策	48
2-3-3 交通安全教室・啓発活動の実施	49
第3章 計画の目標と基本方針	51
3-1 基本理念	52
3-2 計画の目標（数値目標）とその達成度	53
3-3 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱	54
3-4 施策体系	55
3-5 重点取組施策について	56

第4章 自転車利用環境整備に向けた取組.....	57
4-1 自転車ネットワーク路線の選定.....	58
4-2 通行環境“はしる”について.....	72
4-3 自転車駐車環境“とめる”について.....	77
4-4 安全利用“まもる”について.....	83
4-5 利用促進“つかう”について.....	89
第5章 計画の推進に向けて.....	94
5-1 進行管理.....	95
5-2 推進体制.....	95
5-3 実施スケジュール.....	96

<参考資料>

参考資料1（用語集）.....	資料1
参考資料2（自転車交通のルール）.....	資料7
参考資料3（策定経過）.....	資料15
参考資料4（協議会規則・名簿）.....	資料18

- 本文中、※印を付している語句については、参考資料1にて用語解説を行っています。
- 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)

- 計画策定の背景と目的、茨木市の概況、計画期間、対象区域、計画の位置付け等諸条件について整理しています。

第2章 自転車を取り巻く現状と課題 (P.7)

- わが国における自転車を取り巻く現状を整理したうえで、本市が抱える自転車利用環境の現状と課題について整理しています。

第3章 計画の目標と基本方針 (P.51)

- 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、計画目標と5つの基本方針を設定し、それらを達成するため、取組に向けた4つの柱を設定しています。

<取組に向けた4つの柱>



第4章 自転車利用環境整備に向けた取組 (P.57)

- 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つの柱ごとに具体的な取組内容について整理しています。

第5章 計画の推進に向けて (P.94)

- 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、通勤、通学、買物等の日常生活における身近な移動手段であり、クリーンでエネルギー効率が高く、手軽に健康維持が図れ、災害時にも燃料の必要のない移動手段として利用できるなどの優れた特徴から、本市においても、多くの人々の移動手段として定着している乗り物です。その一方で、自転車が「車両」であるとの意識が低く、自転車事故や交通ルールの違反・マナーの欠如が多発しているといった問題が顕在化しています。

本市では他都市と比較して自転車の利用が多く、大阪府全体において自転車関連事故の件数が減少傾向にある中、依然として自転車関連の事故が多い状況にあります。

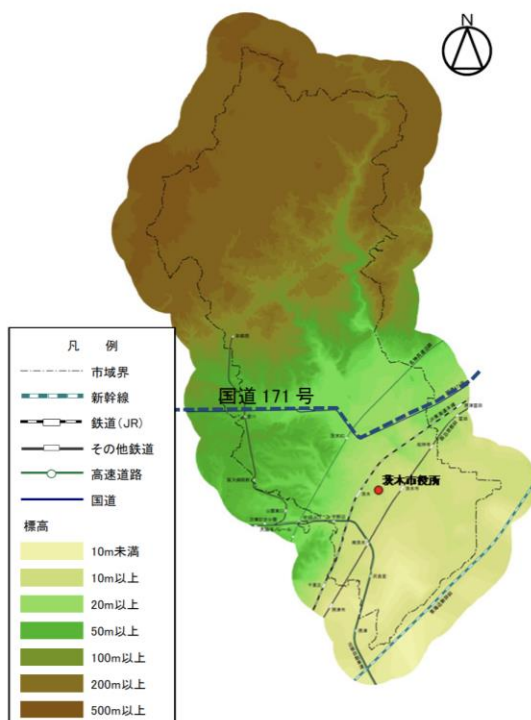
こうしたことから、自転車の通行空間・自転車駐車環境の整備、通行ルールの徹底といった、ハード・ソフトの両面から対策を推し進めていく必要があり、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりをテーマに、安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出することを目的に茨木市自転車利用環境整備計画を策定するものです。

1-3 茨木市の概況

1-3-1 地勢・土地利用状況

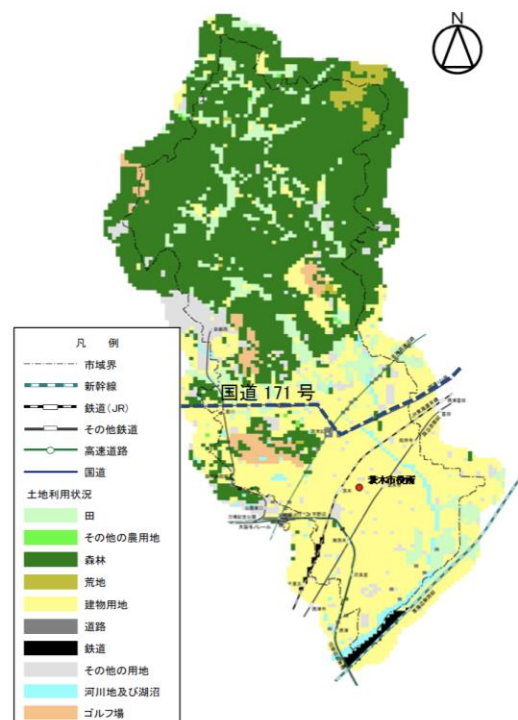
- ・ 国道 171 号を境に南側は平野部を形成し、都市的土地利用が広がっています。また、高低差が小さいことから、自転車を利用しやすい環境であると言えます。
- ・ 北側は大半が山地であるため、標高が高くなっており平野部との高低差が 200~500m 程度あります。

■地勢



参考データ：基盤地図情報 数値標高モデル（10m メッシュ）

■土地利用



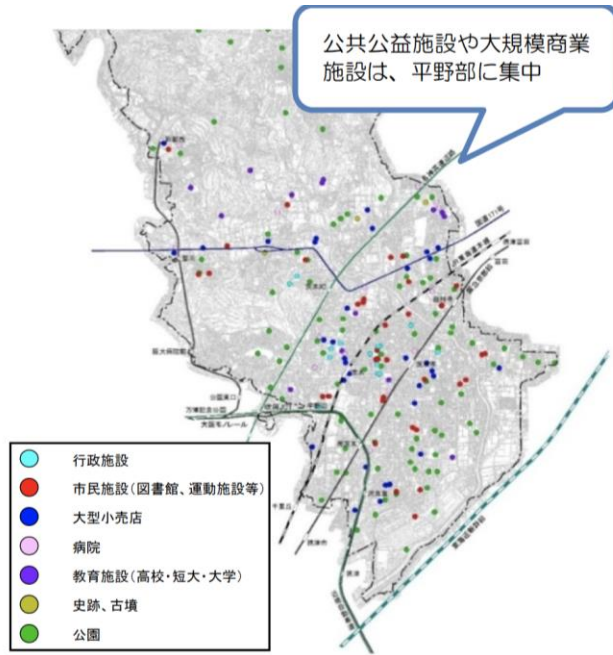
参考データ：国土数値情報 土地利用（100m メッシュ）



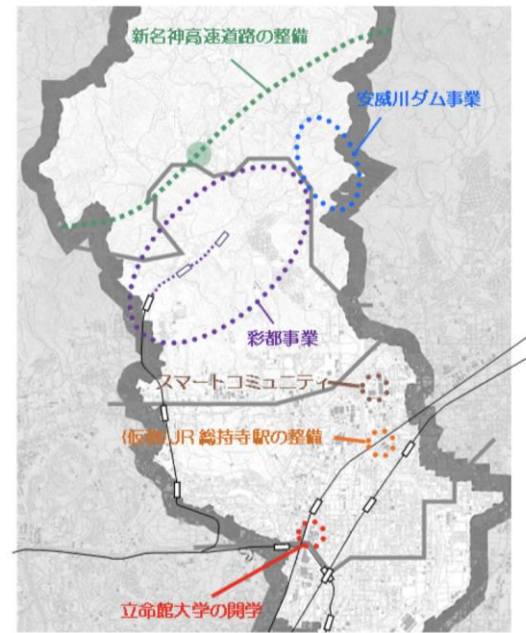
1-3-2 主要施設の立地状況（平成27（2015）年3月時点）

- 公共公益施設や大規模商業施設は、平野部に集中しています。
- 平成27（2015）年度に立命館大学が開学し、さらに主要プロジェクトとして、JR総持寺駅の整備やスマートコミュニティ※の構築等が控えています。

■主要施設位置



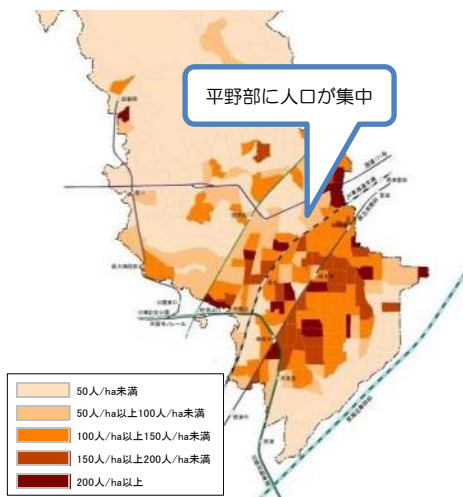
■主要プロジェクト



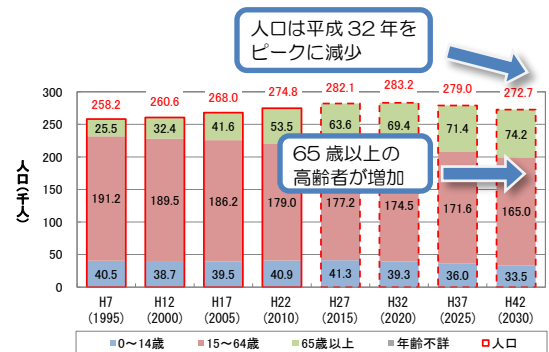
1-3-3 人口（平成27（2015）年3月時点）

- 市内の人口は27.8万人であり、平野部に人口が集中しています。
- 将来人口は、平成32（2020）年をピークに減少傾向にあると予測されています。
- その一方で、高齢者は年々増加傾向にあります。

■人口密度



■将来人口推計



参考データ：H22（2010）国勢調査、
茨木市将来推計人口等調査報告書
（H25（2013）.3）

参考データ：H22（2010）国勢調査※ 小地域集計結果



1-4 計画期間（目標年次）

- ・計画期間は平成 27（2015）年度から 10 年間とします。
- ・本計画は、概ね 5 年後の令和元（2019）年の進捗確認と修正を反映し、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した。また、概ね 10 年後には施策全体の評価、見直しを行います。



1-5 対象区域

- ・対象は、茨木市全域とします。

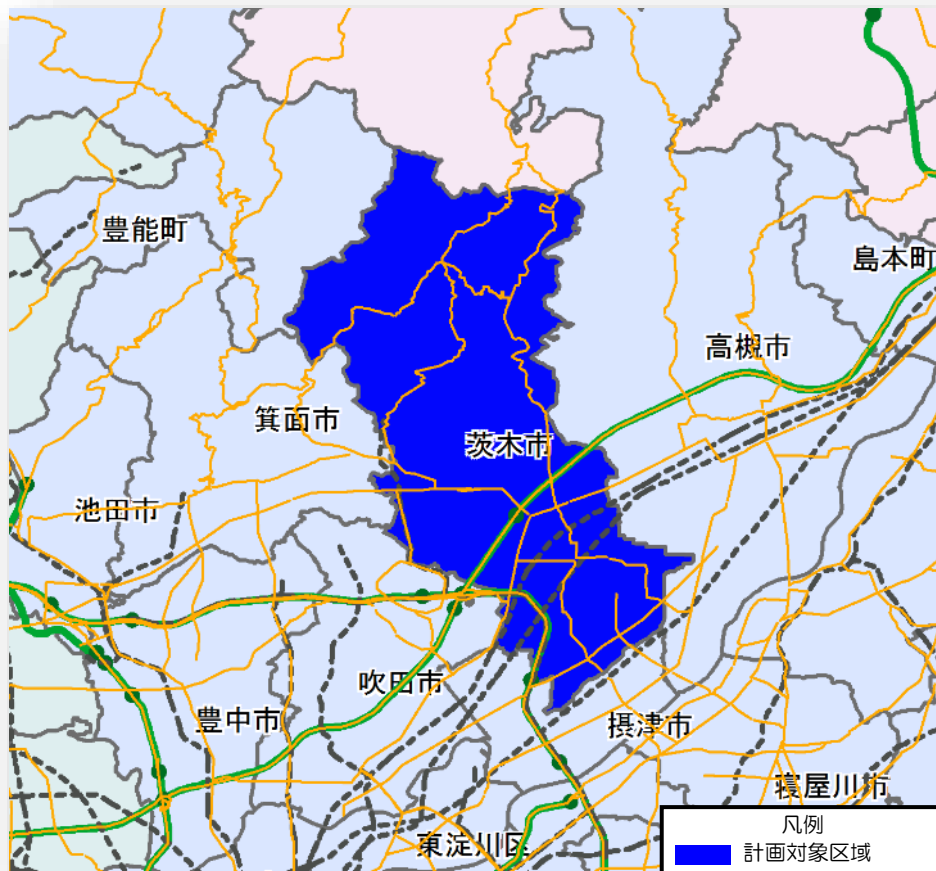
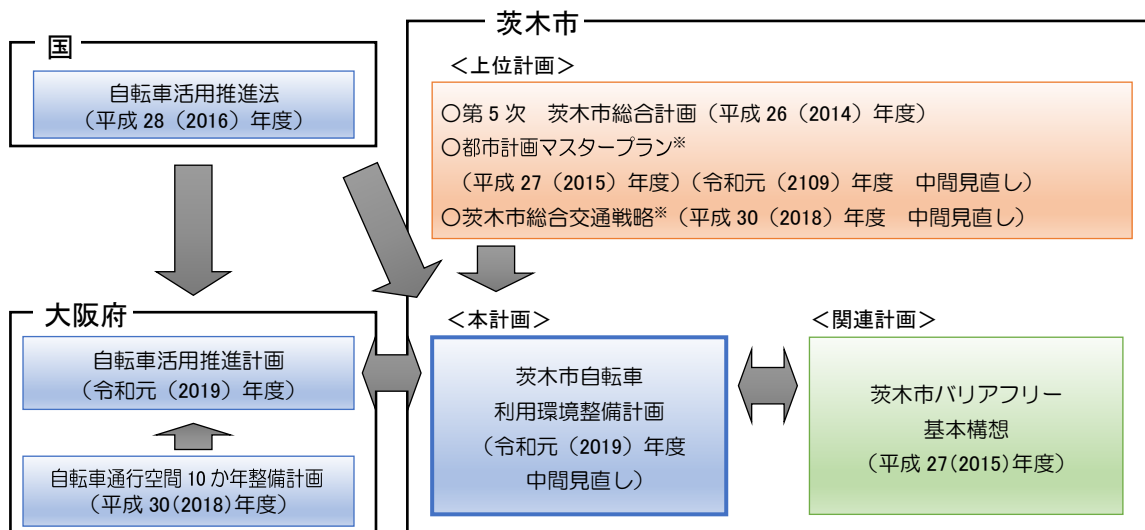


図 対象区域



1-6 計画の位置付け

- 本計画は、「第5次 茨木市総合計画[※]」をはじめとした上位計画に基づき、また平成27（2015）年度策定の関連計画「茨木市バリアフリー基本構想[※]」との整合を図りながら、「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりをテーマに自転車利用環境の整備を推進していきます。
- また、自転車活用推進法（平成29（2017）年5月施行）が示す自転車活用の推進に関する基本事項と整合の上、自転車活用推進法の第11条に示された「市町村自転車活用推進計画」として位置づけ、大阪府の自転車活用推進計画とも連携を図っていきます。





第2章 自転車を取り巻く

現状と課題





第2章 自転車を取り巻く現状と課題

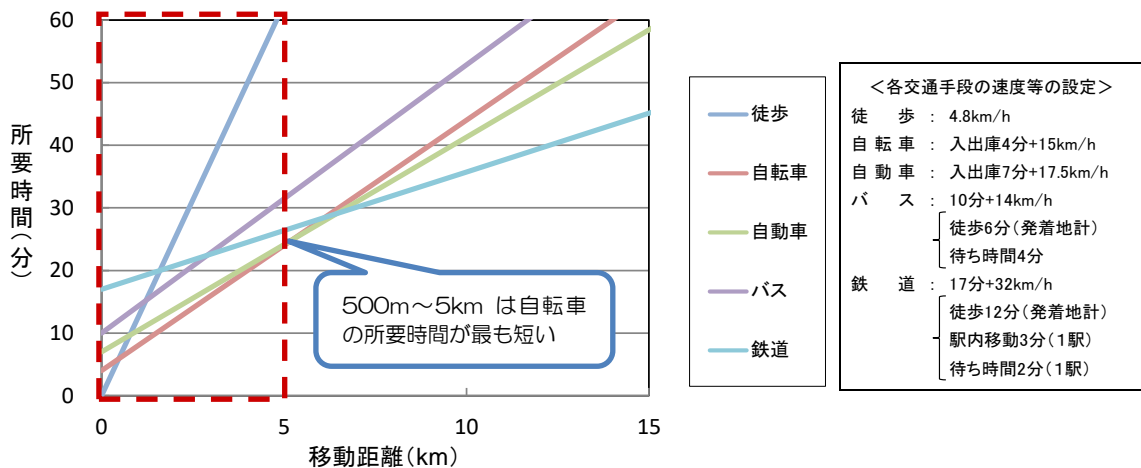
2-1 自転車を取り巻く社会情勢と茨木市の現状

2-1-1 自転車利用のメリット

(1) 移動時間

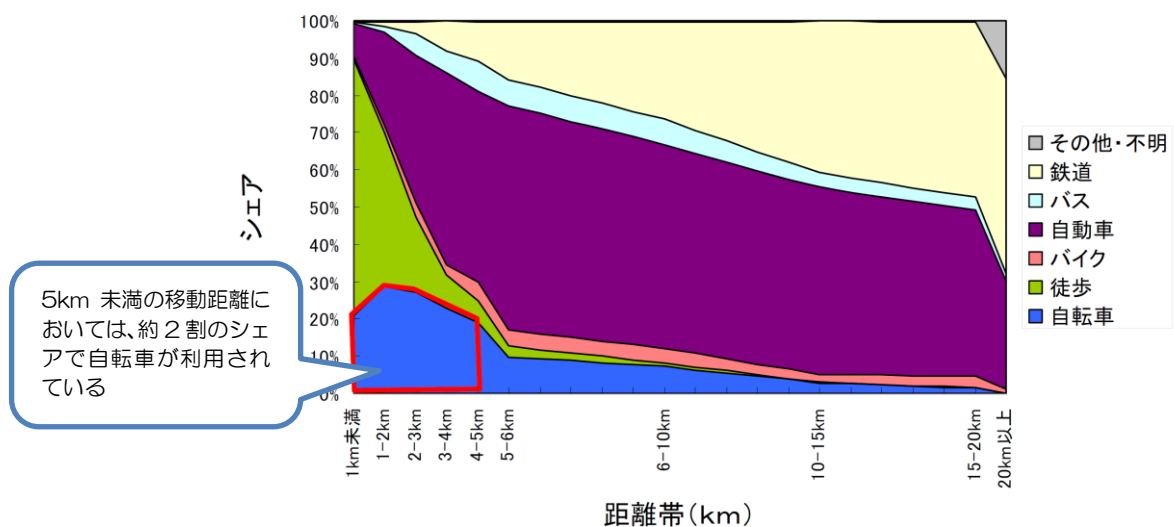
・自転車は、短い距離であれば、他の交通手段よりも早く移動できます。

■交通手段別の移動距離と所要時間



参考データ：自動車から自転車への利用転換可能性に関する基礎分析 (H23 (2011) .11、第44回土木計画学研究発表会)

■移動距離帯別の交通手段利用割合



※6kmまでは1km刻み、6km以上は、5km刻みの集計値を直線で結んでいる。

出典：安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 (H24 (2012) .4) H17 (2005) 全国都市交通特性調査からの集計値

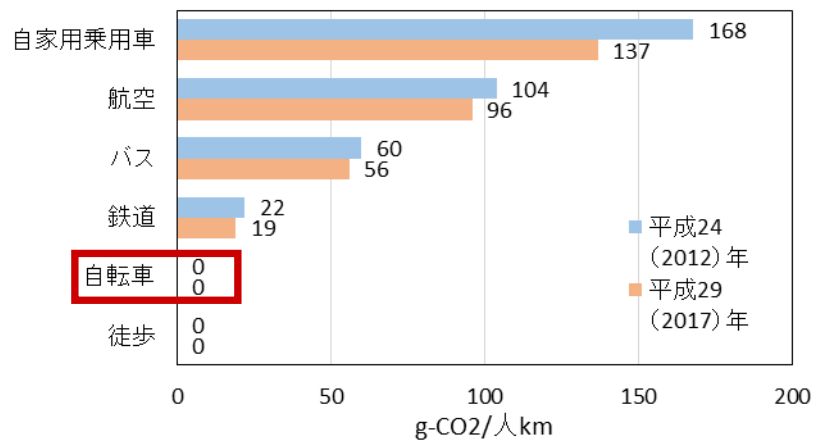


(2) 環境負荷

・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。

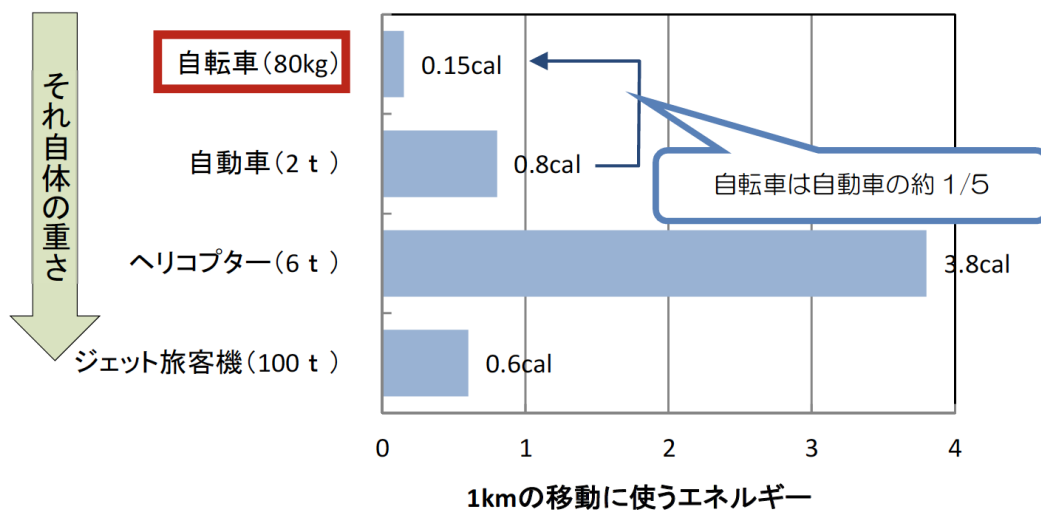
- ・交通手段別の二酸化炭素排出量をみると、自家用乗用車が最も多い（168g-CO₂/人キロ）のに対し、自転車の二酸化炭素排出量は0となっています。
- ・自転車とその他の交通手段のエネルギー効率を比較すると、自転車が1kmの移動に使用するエネルギーは自動車の約1/5となっており、自転車はエネルギー効率が高く、クリーンな交通手段と言えます。

■交通手段別二酸化炭素排出量*



参考データ：運輸部門における二酸化炭素排出量（国土交通省 H24（2012）、H29（2017））

■エネルギー効率の比較



参考データ：自転車博物館資料



2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向

(1) 道路交通法の改正に伴う自転車通行区分の変遷

道路交通法における自転車通行区分の変遷については、昭和 35（1960）年改正以前においては、自転車は歩道を通行するルールでした。

昭和 35（1960）年の改正により、自転車は車道を走行するルールとなりましたが、昭和 40 年代のモータリゼーションの進展に伴い自動車交通量が著しく増加したことを受け、昭和 53 年には自転車歩道通行可の指定を受けた歩道においては、自転車の歩道走行が認められました。

平成 19（2007）年においては、普通自転車歩道通行可の規制に関係なく、13 歳未満の子どもが運転する自転車等、一定の条件を満たすものについては、歩道の自転車走行が認められることになりました。

しかしながら、平成 23（2011）年に警察庁が出した「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達により、新しい走行ルールを整備することが宣言されました。

これにより「自転車は車両であり車道を走る」ことを改めて目指すことが決定し、その目標に向けた第 1 歩として、平成 25（2013）年の改正により、自転車は車両として「路側帯※は必ず左側通行」とすることが決まりました。

平成 29（2017）年には自転車活用推進法が施行され、4つの基本理念、15 の基本方針、自治体に対して区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるように努めることなどが明記されました。

(2) 国における自転車関連施策の動向

策定期間	名称	機関等
平成 19（2007）年 7 月	自転車安全利用五則	交通対策本部決定
平成 19（2007）年度	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会	国土交通省道路局、警察庁交通局
平成 20（2008）年 1 月	自転車通行環境整備モデル地区	国土交通省道路局、警察庁交通局
平成 23（2011）年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	警察庁交通局通達
平成 24（2012）年 4 月	みんなにやさしい自転車環境－安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言－	安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会
平成 24（2012）年 11 月	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
平成 27（2015）年 6 月	改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定	国会
平成 28（2016）年 7 月	自転車ネットワーク計画策定の早期進展と安全な自転車通行空間※の早期整備に向け、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定	国土交通省
平成 28（2016）年 12 月	自転車活用推進法の成立	国会
平成 29（2017）年 5 月	自転車活用推進法の施行	国会
平成 30（2018）年 6 月	自転車活用推進計画の閣議決定	内閣
平成 31（2019）年 4 月	道路構造令の一部改正	国土交通省



■改正道路交通法による自転車運転講習の対象となる危険行為

- 一定の危険な違反行為をして、3年以内に2回以上検挙され、又は事故を起こした悪質自転車運転者に対して、公安委員会が講習の受講を命じられます。
- 受講を命じられた者は、自転車運転者講習を受講しなければなりません（講習時間：3時間、手数料6,000円）。
- 受講の命令に従わない場合は、5万円以下の罰金に処せられます。

対象となる危険な違反行為

1. 信号無視
2. 通行禁止違反（道路標識で自転車の通行が禁止されている道路を通行する行為など）
3. 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
4. 通行区分違反（道路の中央から右側部分を通行する行為など）
5. 路側帯通行時の歩行者の通行妨害（自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為）
6. 遮断踏切立入り
7. 交差点安全進行義務違反等（優先道路を通行する車両等の進行を妨害する行為など）
8. 交差点優先車妨害等（交差点で右折時における、直進又は左折車両等の進行を妨害する行為）
9. 環状交差点安全進行義務違反等（環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害する行為など）
10. 指定場所一時不停止等
11. 歩道通行時の通行方法違反（歩道通行時に歩行者の通行を妨害する行為など）
12. 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転（ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車で走行したりする行為）
13. 酒酔い運転
14. 安全運転義務違反（ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為） ※携帯電話を使いながら通行して、事故を起こした場合にも適用されることがあります。

参考データ：国土交通省



■自転車活用推進法と自転車活用推進計画

- 自転車活用推進法は、自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とした法律として、平成29（2017）年5月に施行されました。
- 自転車活用推進計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を実現するための施策が定められています。

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行） 国土交通省

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

- 国等の責務**
- 国：**自転車の活用を総合的・計画的に推進**
 - 地方公共団体：**国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施**
 - 公共交通事業者：**自転車と公共交通機関との連携等に努める**
 - 国民：**国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進法の概要② 国土交通省

基本方針 以下の施策を重点的に検討・実施

①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等
③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
⑧国民の健康の保持増進	⑨青少年の体力の向上
⑨公共交通機関との連携の促進	⑩災害時の有効活用体制の整備
⑩自転車を活用した国際交流の促進	⑪観光来訪の促進、地域活性化の支援

自転車活用推進計画 政府：基本方針に即し、**計画を閣議決定し、国会に報告**
都道府県・市区町村：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部 国土交通省に、**自転車活用推進本部**を設置
本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚とする

自転車の日・月間 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

総論 国土交通省

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

- これまで、自転車道の整備等に関する法律や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、大規模自転車道の整備、交通率向上策、放置自転車対策等を推進。
- 自転車の活用による健康寿命の延伸、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行。
- 自転車活用推進計画は、我が国の自転車の活用に関する基本となる計画として位置付け。

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

【都市環境】 ○地球温暖化対策 ○自転車通行空間の整備 ○自転車歩行者の事故 ○シェアサイクルの形成	【国民の健康増進】 ○健康寿命の延伸 ○子どもの体力・運動能力	【観光地域づくり】 ○外国人観光客のニーズ変化 ○インバウンド効果の全国拡大	【安全・安心】 ○交通ルールの周知・教育 ○製品の安全性、点検整備 ○災害時の自転車の活用
--	---------------------------------------	--	--

自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策 国土交通省

<p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <p>1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【目標】自転車専用道路の総延長を2020年度に1,000km増やす。 【実績】自転車専用道路の総延長は2015年度に1,000km、2016年度に1,050km、2017年度に1,100km、2018年度に1,150km、2019年度に1,200km、2020年度に1,250kmであった。 【注】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワークの整備が期待される。 【実績】歩行者と分離された自転車ネットワークの整備は2015年度に100km、2016年度に120km、2017年度に140km、2018年度に160km、2019年度に180km、2020年度に200kmであった。</p> <p>2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保</p> <p>3. シェアサイクルの普及促進 【目標】シェアサイクルの総車両数を2020年度に1,000万台増やす。 【実績】シェアサイクルの総車両数は2015年度に100万台、2016年度に200万台、2017年度に300万台、2018年度に400万台、2019年度に500万台、2020年度に600万台であった。</p> <p>4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進</p> <p>5. 自転車のIoT化の促進 生活道路での交通量の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</p>	<p>目標2 サイクリングスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <p>7. 国際規格に適合した自転車競技施設の整備促進</p> <p>8. 公園や公園等の活用による安全に自転車を乗る環境の創出</p> <p>9. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>10. 自転車運動の促進 【目標】運動目的の自転車利用者数を2020年度に1.5倍増やす。 【実績】運動目的の自転車利用者数は2015年度に100万人、2016年度に120万人、2017年度に140万人、2018年度に160万人、2019年度に180万人、2020年度に200万人であった。</p>	<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <p>11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>12. 走行環境整備や安全環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【目標】先導的なサイクリング環境の整備を目指すモデルコースの開設。 【実績】先導的なサイクリング環境の整備を目指すモデルコースの開設は2015年度に1コース、2016年度に2コース、2017年度に3コース、2018年度に4コース、2019年度に5コース、2020年度に6コースであった。</p> <p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <p>13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【目標】自転車の安全性に係るマークの普及率を2020年度に80%にする。 【実績】自転車の安全性に係るマークの普及率は2015年度に60%、2016年度に65%、2017年度に70%、2018年度に75%、2019年度に80%、2020年度に85%であった。</p> <p>14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【目標】自転車点検の受検率を2020年度に80%にする。 【実績】自転車点検の受検率は2015年度に60%、2016年度に65%、2017年度に70%、2018年度に75%、2019年度に80%、2020年度に85%であった。</p> <p>15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施</p> <p>16. 学校における交通安全教育の開催等の推進 【目標】交通安全について授業している学校の割合を2020年度に100%にする。 【実績】交通安全について授業している学校の割合は2015年度に90%、2016年度に92%、2017年度に94%、2018年度に96%、2019年度に98%、2020年度に100%であった。</p> <p>17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）</p> <p>18. 災害時における自転車の活用の推進</p>
--	---	--

参考データ：国土交通省

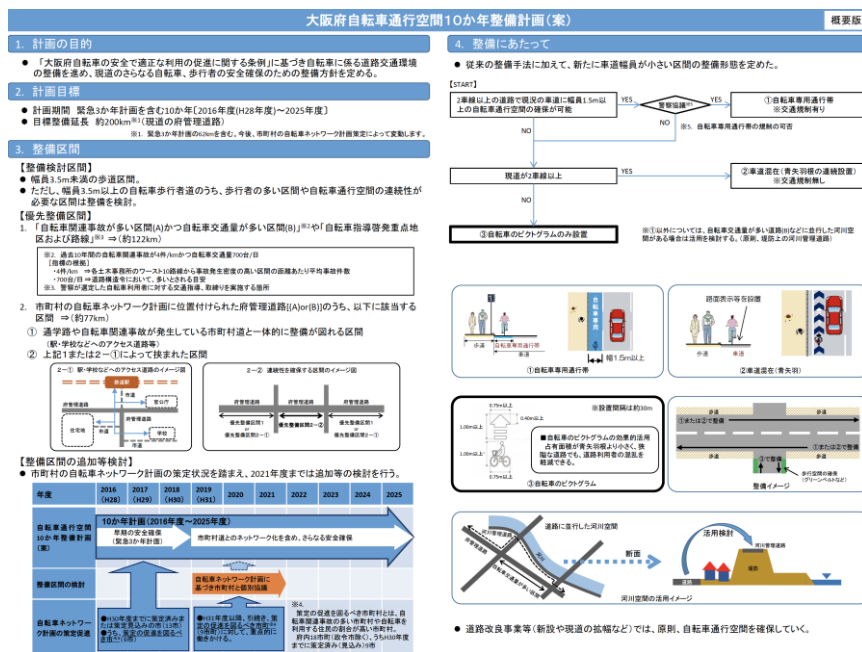


(3) 大阪府における自転車関連施策の動向

策定期期	名称	機関等
平成 25 (2013) 年 4 月	大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領	大阪府道路交通環境安全推進連絡会議
平成 26 (2014) 年 1 月 (改訂)	自転車安全利用促進のための重点行動指針	大阪府交通対策協議会
平成 28 (2016) 年 4 月	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 (大阪府自転車条例) の施行	大阪府
平成 28 (2016) 年 7 月 (改訂)	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例 (大阪府自転車条例) の改訂	大阪府
平成 28 (2016) 年 10 月	大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画 (案) の策定	大阪府
平成 29 (2017) 年 3 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領改定	大阪府
平成 31 (2019) 年 3 月	大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画 (案) の策定	大阪府
令和元 (2019) 年 12 月	自転車活用推進計画の策定	大阪府

■大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画 (案)

- 「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車に係る道路交通環境の整備を進め、現道のさらなる自転車、歩行者の安全確保のための整備方針が定められています。
- 目標整備延長は、緊急 3 か年計画の 62 キロメートルを含む約 200 キロメートル（現道の府管理道路）あり、市町村の自転車ネットワーク計画策定によって変動します。



参考データ：大阪府



■大阪府自転車活用推進計画

- ・「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」などとの整合を図り、令和7（2025）年度までを計画期間としています。
- ・大阪府における自転車関連計画の最上位の計画として位置づけられています。

大阪府自転車活用推進計画 概要

1. 総論

(1) 計画の位置付け

本計画は自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進及び2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置付ける

(2) 計画期間

本計画と関連を有する「大阪府自転車通行空間10か年整備計画」などとの整合を図り2025年度までを計画期間とする

(3) 自転車を巡る現状及び課題

都市環境

- ・移動手段の約3割が自動車（自転車は約2割）
- ・自動車の1人利用が約8割
- ・CO₂排出（家庭）の約3割が自動車
- ・自動車による移動回数のうち、約4割が5km以内（三大都市圏）

健康増進

- ・積極的にスポーツをする子としない子の二極化が顕著であることから自転車を活かし身近でスポーツの楽しさ等を味わえる環境づくりが重要
- ・自転車の運動効果としてメンタルヘルスの改善が期待され、労働生産性向上に寄与する可能性あり

観光振興

- ・訪日外国人も含めた旅行者全般のニーズが「モノ消費」から「コト消費」へ変化し、自転車を活用した観光地域づくりが有望視されているものの、その環境は必ずしも十分とは言えない

安全・安心

- ・自転車事故件数は減少傾向にあるものの、全国に占める割合や事故全体に占める割合は高い水準
- ・H27自転車事故死者数は全国最多

2. 目標及び実施すべき施策

目標1：自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 市町村計画の策定促進、自転車通行空間の計画的整備
2. 違法駐車取締りの推進
3. 生活道路における通過交通の抑制



目標2：サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

4. 大会誘致等によるサイクルスポーツ振興の推進
5. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発
6. 自転車通勤の促進



目標3：観光振興に資するサイクルツーリズムの促進

7. 広域的な自転車通行環境の充実、市町村・地域団体によるサイクルルート整備の支援



目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

8. 安全意識向上の広報啓発活動、取締りの重点実施
9. 学校における交通安全教室の開催
10. 自転車の安全性に関する品質基準の広報啓発
11. 災害時の自転車活用推進
12. 通行空間の計画的整備(再)



3. 施策推進に必要な事項

(1) 関係者の連携・協力

- ・府自転車活用推進委員会の関係部局が緊密に連携して施策を推進
- ・国、公共交通事業者、府民の相互連携を促進

(2) 計画のフォローアップと見直し

- ・取組状況のフォローアップを行い、施策の効果に関する評価を実施
- ・社会情勢の変化等も勘案しながら、必要に応じて見直し

(参考資料) 大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）【H31.3策定】

参考データ：大阪府

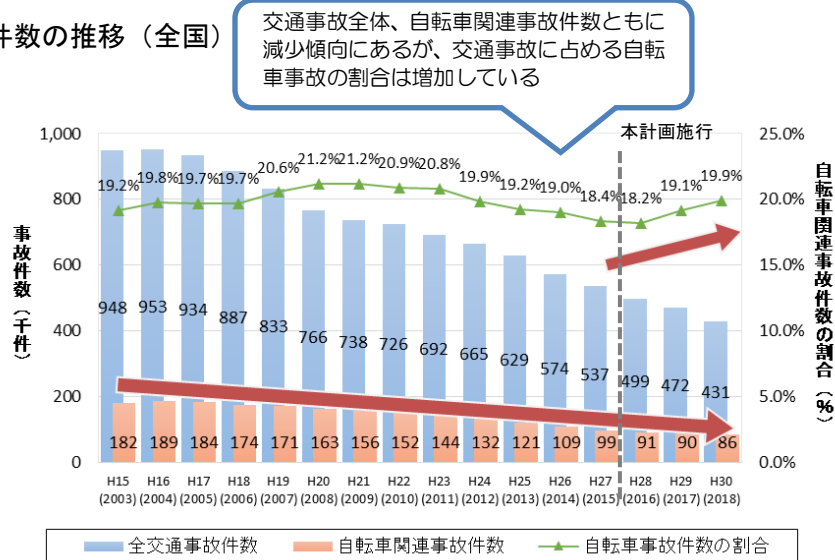


2-1-3 自転車関連事故の状況

(1) 全国における交通事故件数の推移

- 交通事故全体、自転車関連事故件数ともに減少傾向にあるが、交通事故に占める自転車事故の割合は増加しています。

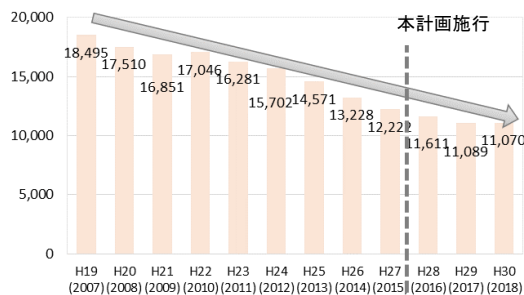
■交通事故件数の推移（全国）



(2) 茨木市における自転車関連事故件数の推移

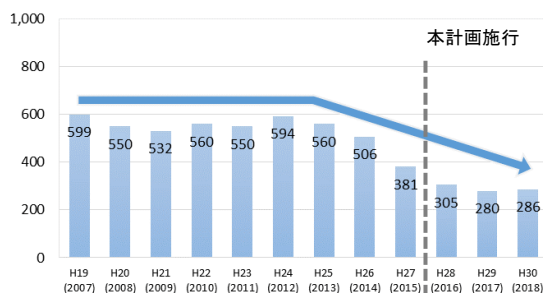
- 本計画施行後、大阪府、本市ともに自転車関連事故件数は減少傾向であるが、特に本市の減少率44%と非常に高い減少率となっています。

■大阪府における自転車関連事故件数（H26-H30）



大阪府では
自転車関連事故が
40%減少
(H19 (2007)
~H30 (2018))

■茨木市における自転車関連事故件数（H26-H30）



茨木市では、
自転車関連事故が
52%減少
(H19 (2007)
~H30 (2018))

参考データ：大阪の交通白書（H19（2007）～30（2018））

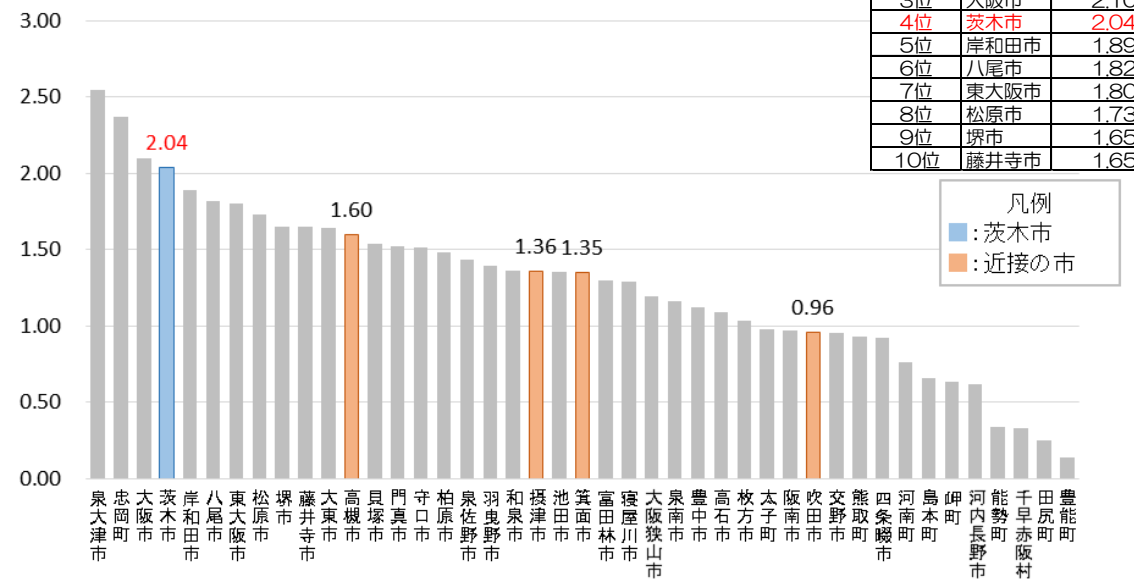


(3) 自転車関連事故の分析

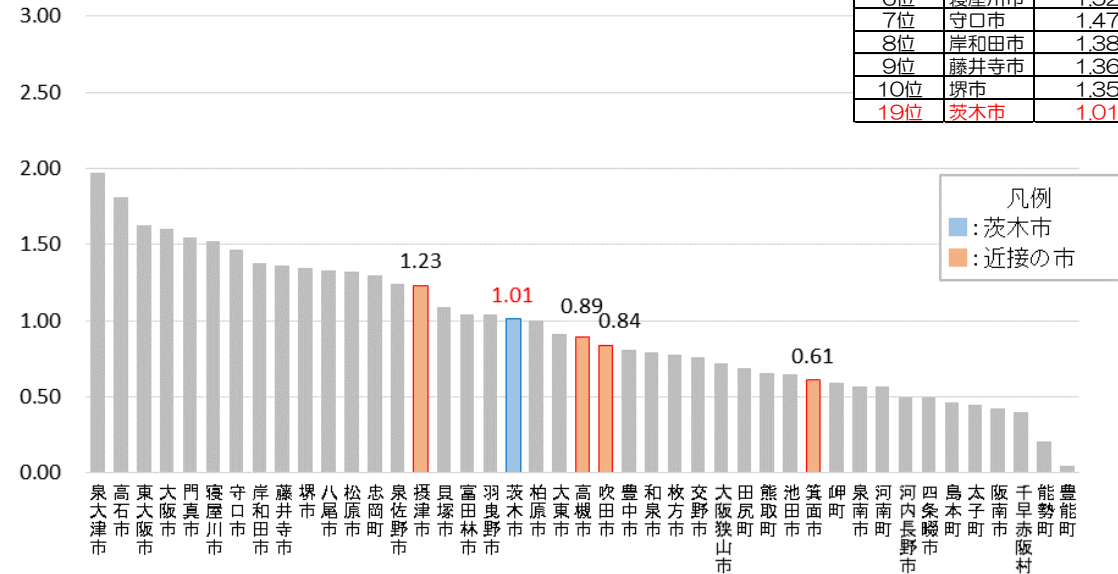
・本計画施行後、本市の人口千人当たりの自転車関連事故発生率が大阪府下で19番目と改善し、近隣5市で比較しても2番目となっています。

■市町村別人口千人あたりの自転車関連事故件数

H25 (2013)



H30 (2018)



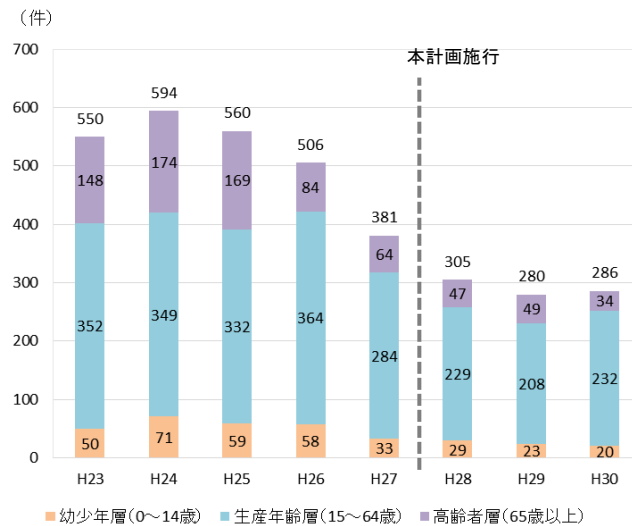
参考データ：大阪の交通白書（H25（2013）、H30（2018））
住民基本台帳（H25（2013）、H30（2018））



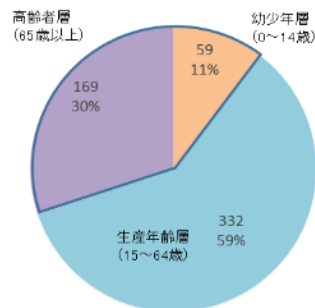
(4) 年齢層別の自転車関連事故件数の推移

- 本計画施行後、本市の子ども・高齢者が関連する自転車関連事故の割合は減少し20%程度となっています。

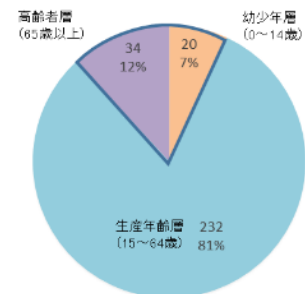
■年齢層別の自転車関連事故件数の推移



H25 (2013)



H30 (2018)



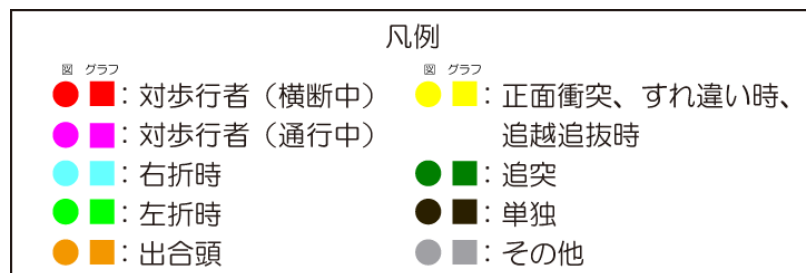
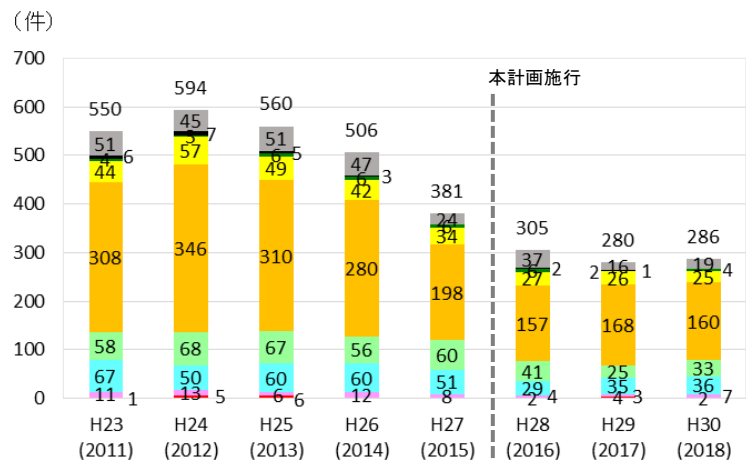
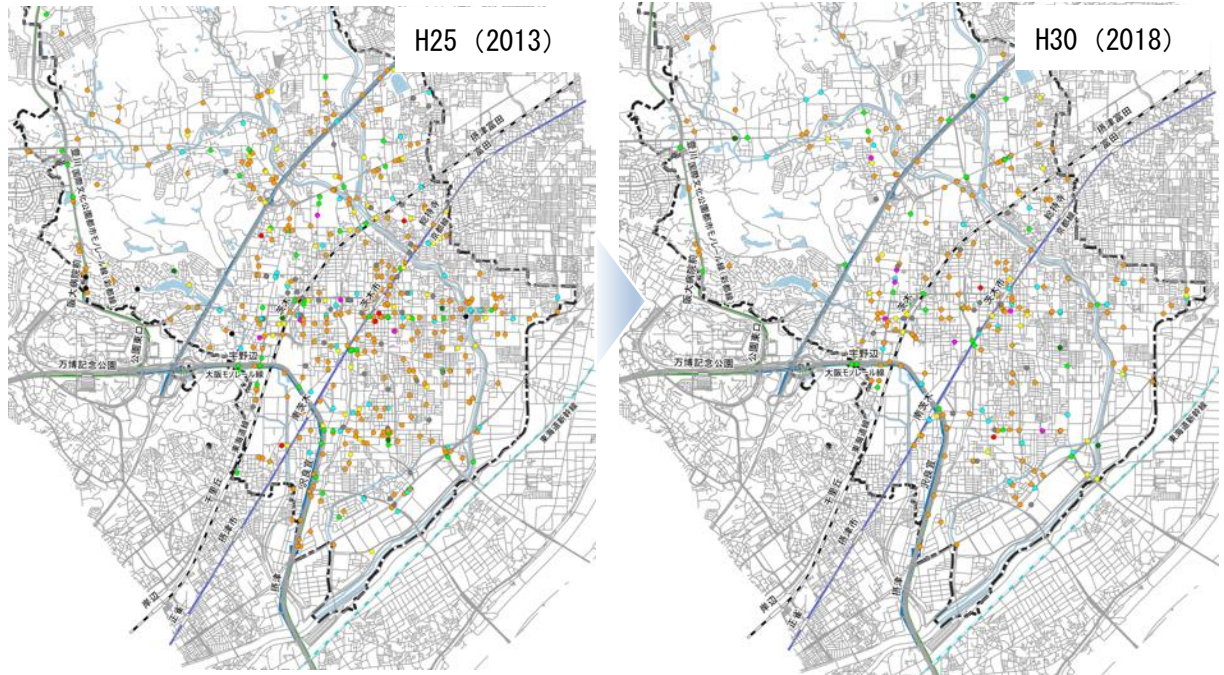
参考データ：大阪府警察本部（H23（2011）～30（2018））



(5) 自転車関連事故類型別発生件数

・自動車、自転車、歩行者の通行量等の問題から、主要駅と主要駅に直結する幹線道路に事故が集中しています。

■自転車関連事故類型別発生件数 (H25 (2013) ~H30 (2018))



参考データ：大阪府警察本部 (H23 (2011) ~30 (2018))

(参考1) 交差点流入時の出合頭事故発生率

歩道はあるが信号機のない交差点で発生する出合頭事故は、自転車の車道の逆走によるルール違反が大きな要因となっています。

この交差点における出合頭事故の事故発生率(事故件数/交通量)を求めたところ、車道を逆走する自転車の事故発生率が最も高く、車道を順走する自転車の事故発生率については著しく少なくなることが明らかとなっています。

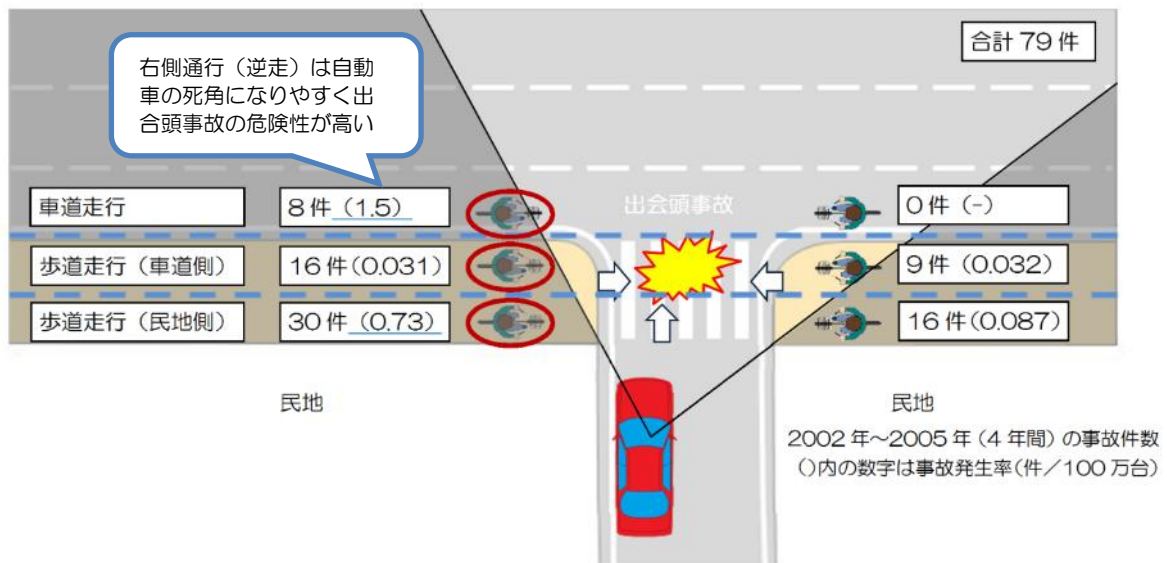


図 交差点流入時の出合頭事故発生率

参考データ:「自転車走行環境整備の現状と課題 自転車事故発生状況と交差点対策に着目して」、国土技術政策総合研究所論文(松本幸司 H21(2009))

<結論>

自転車関連事故の中で、最も大きな割合を占める「出合頭の事故」を防ぐ有効な手段は、自転車が車道の左側を順走通行することや、一時停止や安全確認を励行させることです。なお、自転車が車道を逆走した場合、出合頭の事故発生率は最も高く危険となるため、交通ルールを守ることが重要です。



(参考2) 自転車事故による高額賠償

自転車事故でも被害の大きさにより数千万円の賠償金を支払わなくてはならない場合もあります。この賠償責任は、未成年といえども責任を免れることはできません。

■ 自転車での加害事故例

賠償額 ^{注1)}	事故の概要
約 1 億円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。（神戸地方裁判所、平成 25（2013）年 7 月 4 日判決）
約 9,000 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯*のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。（東京地方裁判所、平成 20（2008）年 6 月 5 日判決）
約 7,000 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 15（2003）年 9 月 30 日判決）
約 5,000 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19（2007）年 4 月 11 日判決）
約 4,000 万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工（62 歳）の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 17（2005）年 9 月 14 日判決）

注 1) 賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です。（上記金額は概算額）

参考データ：一般財団法人 日本損害保険協会 HP



2-1-4 自転車利用の状況

(1) 自転車保有台数

- ・本市では、1世帯当たり約2台の自転車を保有しており、大阪府全体の平均保有台数より高い状況です。

■自転車保有台数一覧^{注2)}

	自転車保有台数（千台）			伸び率
	平成 24（2012）年	平成 25（2013）年		
		1世帯当たり （台／世帯）		
全国	70,472	1.35	71,551	1.53%
大阪府	6,301	1.6	6,488	2.96%
大阪市 （平野区）	156	1.80	165	5.42%
大阪市 （その他）		1.60	2,083	5.02%
堺市	551	1.58	572	3.73%
東大阪市	148	1.79	144	-2.45%
枚方市	249	1.45	252	0.98%
豊中市	248	1.69	253	2.18%
高槻市	263	1.80	281	6.89%
吹田市	260	1.51	269	3.14%
茨木市	225	1.98	231	2.65%
八尾市	230	2.09	229	-0.38%
寝屋川市	198	1.97	194	-1.85%
岸和田市	468	2.30	470	0.27%
その他大阪府	1,319	1.42	1,384	4.98%

注 2) 集計対象は、県庁所在地、世帯数 7 万世帯以上の都市、それ以外の都市の計で集計されており、都市の並び・数値等は「自転車保有実態に関する調査報告書」より抜粋しています。

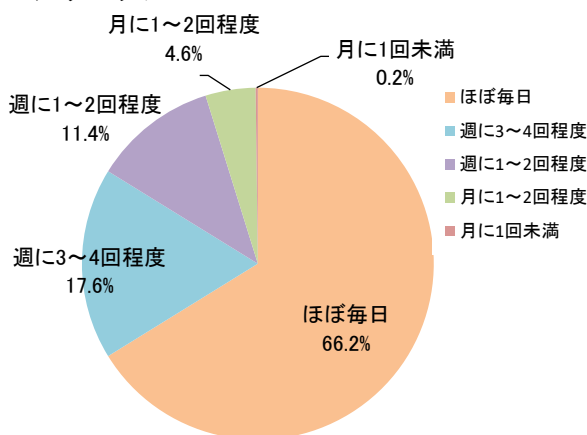
参考データ：H24（2012） 自転車保有実態に関する調査報告書
（財団法人 自転車産業振興協会）



(2) 茨木市における自転車利用の状況

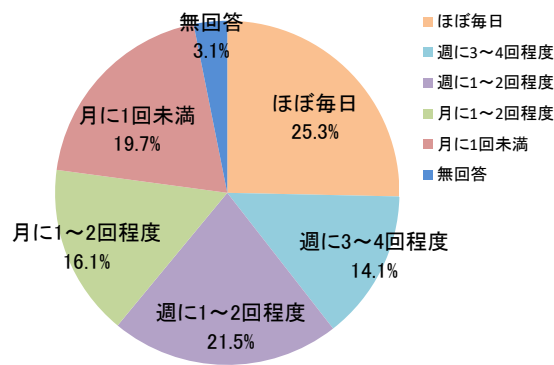
- 自転車利用者を対象にヒアリング調査を行った結果、自転車の利用頻度は、「ほぼ毎日」が66.2%と最も多く、次いで「週に3～4回程度」が17.6%となっています。
- 本市の高校生を対象にアンケート調査を行った結果、自転車を「ほぼ毎日」利用する学生は25.3%であり、回答者のおよそ1/4が自転車通学をしているといえます。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果

■ヒアリング調査

本計画の策定にあたり、本市の自転車利用者を対象にヒアリング調査を実施しました。調査内容は、本市の市街地における自転車利用環境の向上に向けて、自転車利用空間の確保や自転車交通マナーに対するニーズ等を把握することを目的としています。

○調査実施日

平成26(2014)年7月13日(日)、
15日(火)

○調査場所・サンプル数

施設名	回答数
JR 茨木駅	128
阪急茨木市駅	24
阪急総持寺駅	90
モノレール・阪急南茨木駅	154
モノレール宇野辺駅	12
モノレール沢良宜駅	11
茨木ショッピングタウン	12
アルプラザ茨木	11
イオン茨木ショッピングセンター	29
茨木市役所	12
茨木市立体育館	12
茨木市立図書館	11
大阪府済生会茨木病院	12
合計	518

■高校生アンケート調査

ヒアリング調査とは別に市内の高校に通学する生徒を対象にアンケート調査を行いました。

○調査実施日

平成26(2014)年9月上旬
～中旬

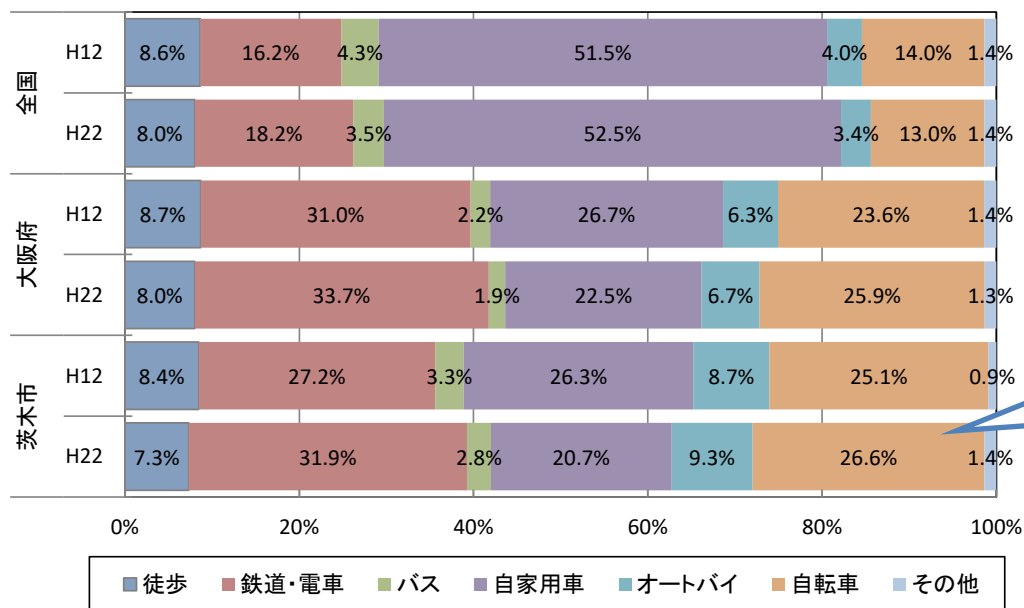
○調査場所・サンプル数

高校名	回答数
茨木高等学校	59
春日丘高等学校	46
茨木工科高等学校	35
茨木西高等学校	68
北摂つばさ高等学校	28
福井高等学校	49
関西大倉高等学校	42
早稲田摂陵高等学校	9
追手門学院高等学校	33
藍野学院短期大学付属藍野高等学校	77
合計	446



(3) 自転車の交通手段分担率

- 本市の通勤・通学時の交通手段分担率※の推移をみると、平成 22（2010）年時点では鉄道・電車に次いで、自転車が多く約 1/4 を占めます。
- 本市と全国を比較すると、自転車の分担率は、平成 22（2010）年時点で全国の約 2 倍と なっています。

■交通手段分担率の推移^{注3)}

注3) 利用交通手段が1種類のみの場合

参考データ：国勢調査



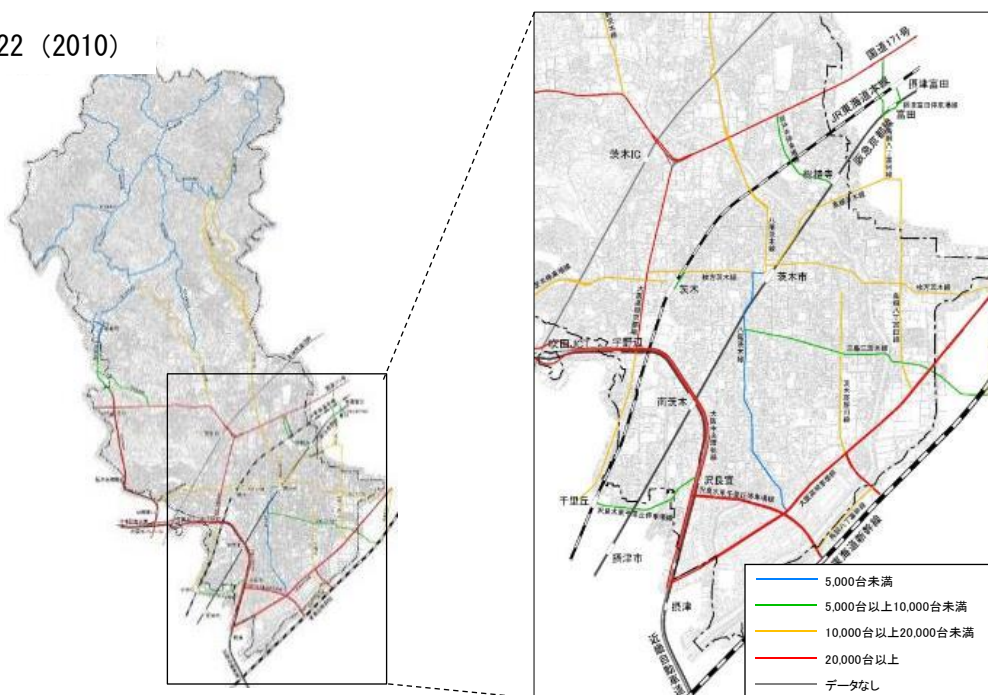
2-1-5 自転車通行空間に関する現状

(1) 自動車交通量

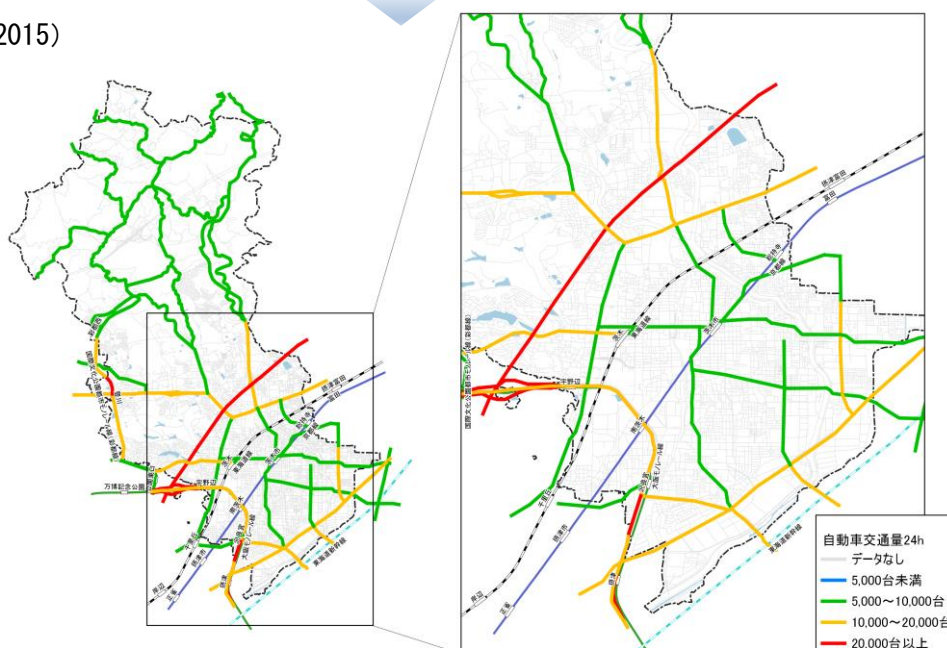
- 自動車交通量は、10,000(台/日)以上の路線が平野部の幹線道路で多く見られます。
- ただし、本市中央を通る国道171号及び府道大阪高槻京都線などの路線において、平成22(2010)年度道路交通センサスから、自動車交通量の減少が見られます。

■自動車交通量/日

H22 (2010)



H27 (2015)



参考データ：道路交通センサス※ (H22 (2010)、27 (2015))

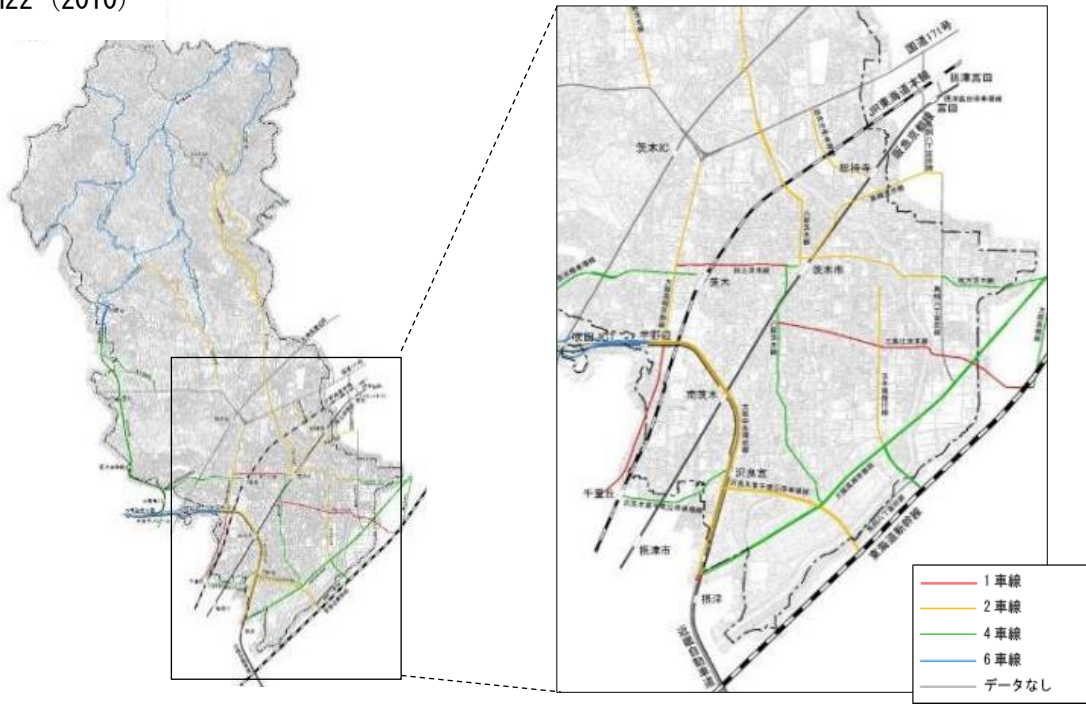


(2) 道路構造

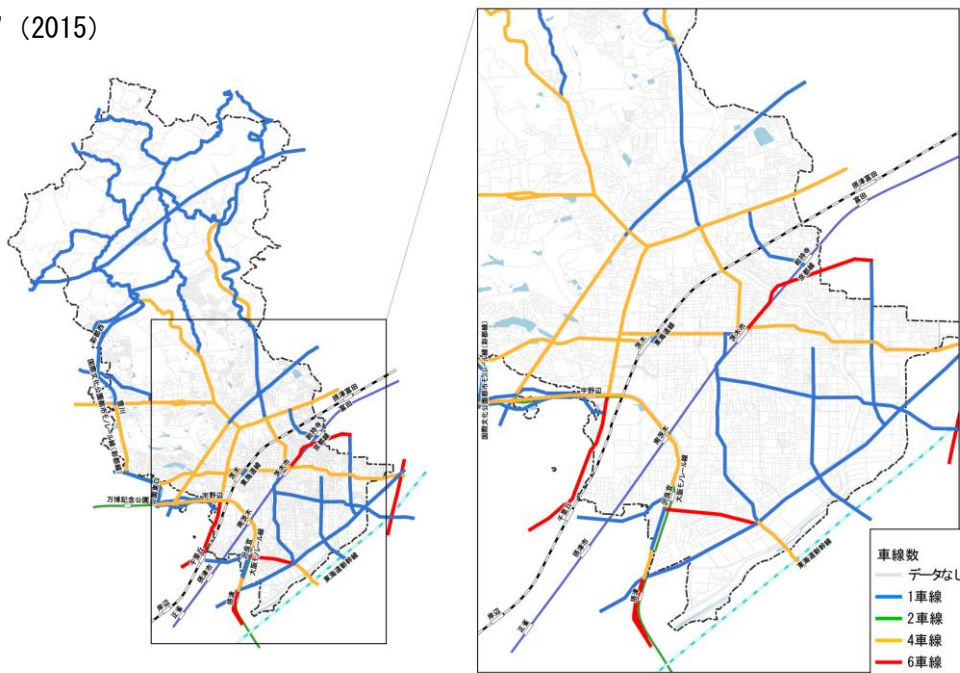
- 市内における幹線道路の大部分が2～4車線道路であり、歩道の大部分が自転車歩行者道[※]の位置付けであり、自転車通行が可能な状況です。

■ 車線数

H22 (2010)



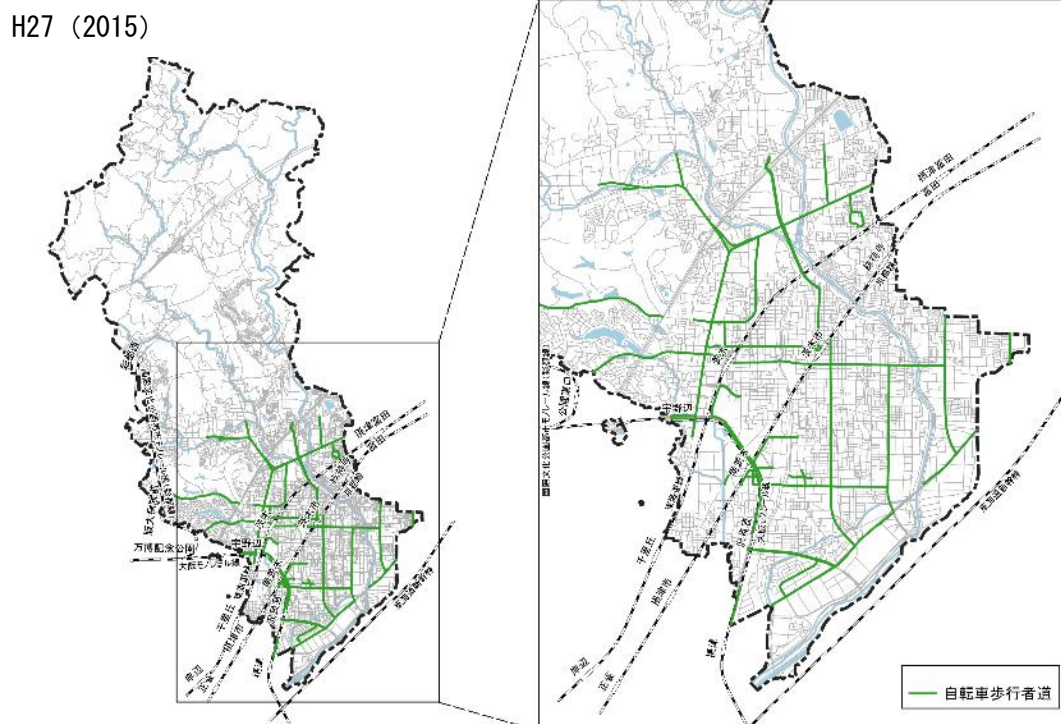
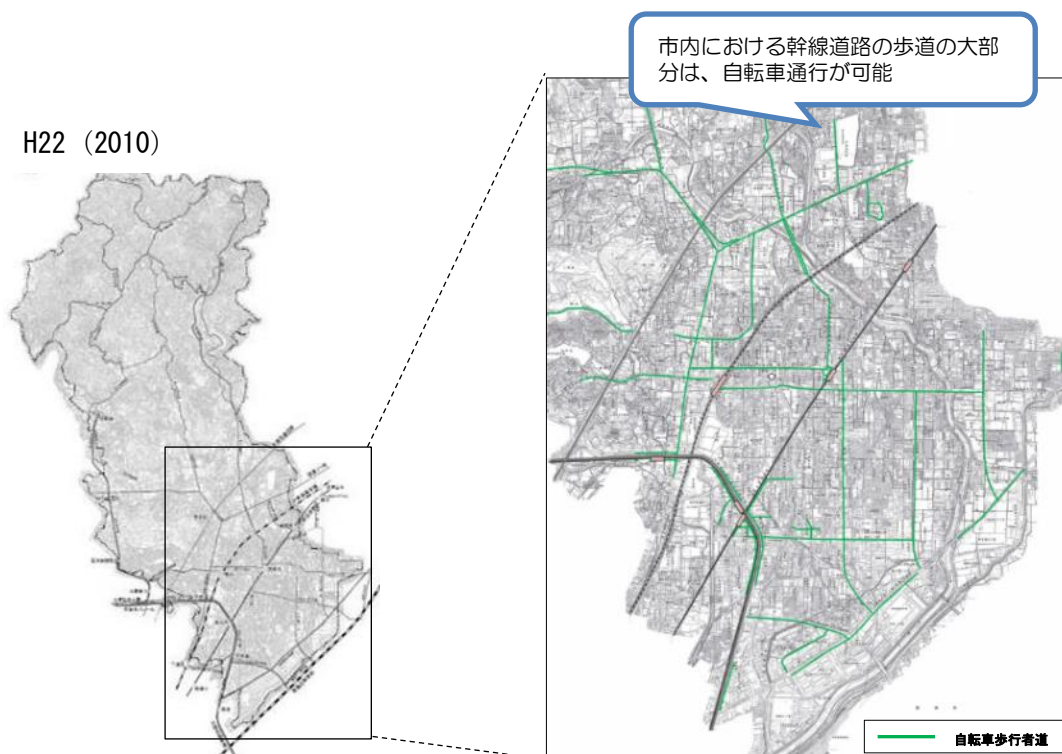
H27 (2015)



参考データ：道路交通センサス[※] (H22 (2010)、27 (2015))



■自転車歩行者道



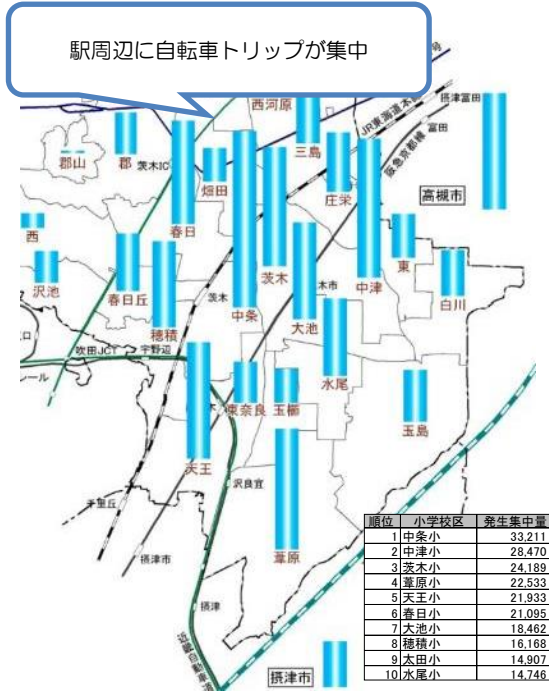
参考データ：茨木市



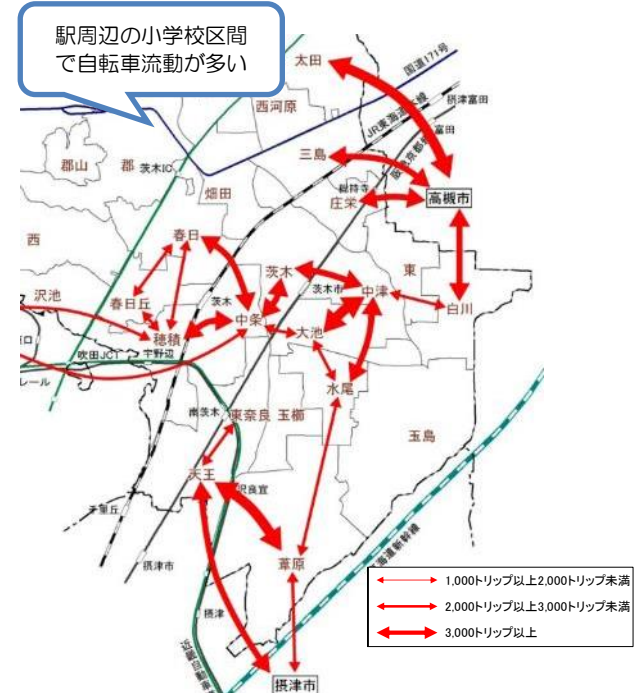
(3) 自転車交通の動き（自転車流動）

- 本市は、JR東海道本線以南に発生集中量*の多い小学校区が分布している状況です。
- 特に、JR茨木駅、阪急茨木市駅周辺に位置する中条小学校区、茨木小学校区、中津小学校区等を発着とするトリップ*が多い状況です。

■発生集中量（小学校区）



■主なOD*流動



参考データ：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）（H22（2010））

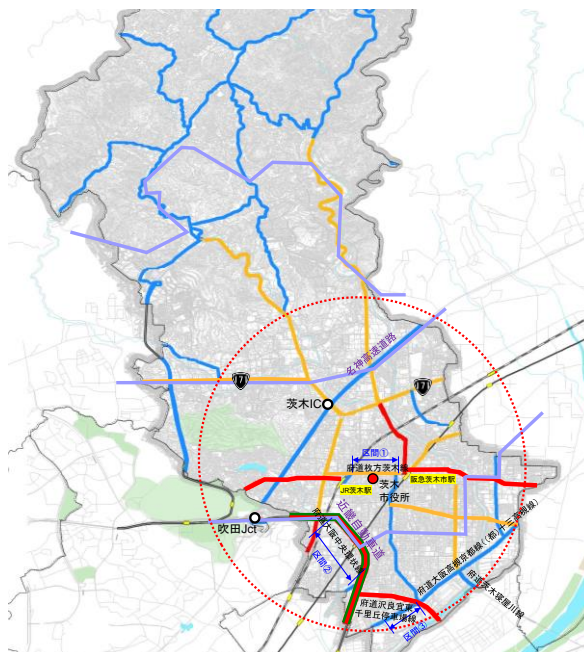


(4) 自動車交通の状況（道路の混雑度）

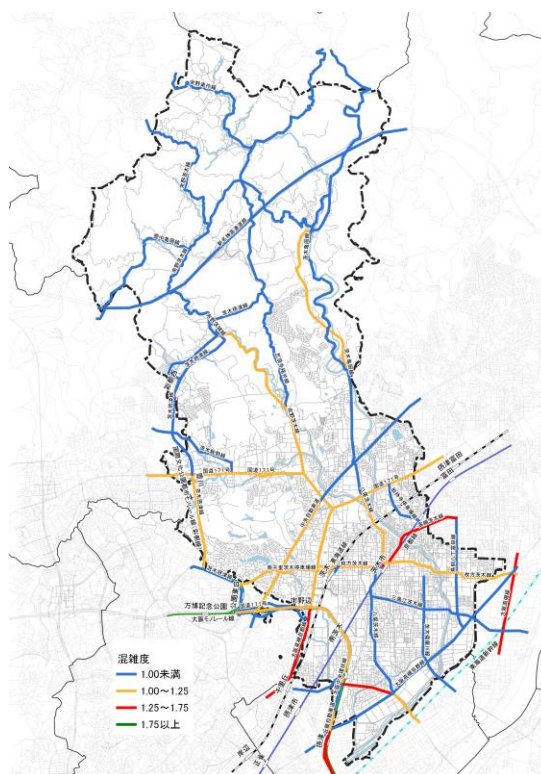
・平野部においては混雑度が1.0以上（ピーク時は混雑）の路線が多数存在します。

■混雑度

H22 (2010)



H27 (2015)



参考データ：道路交通センサス（H22（2010）、27（2015））

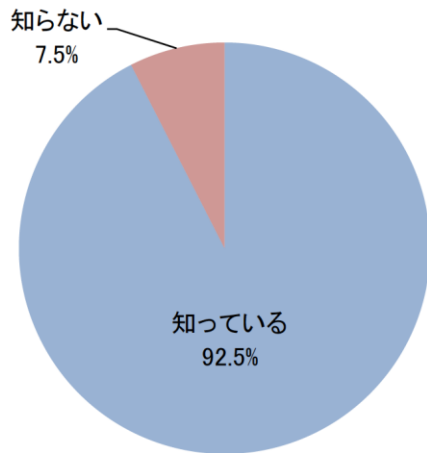


(5) 自転車レーンの利用状況について

■問：自転車レーン*をご存じですか。

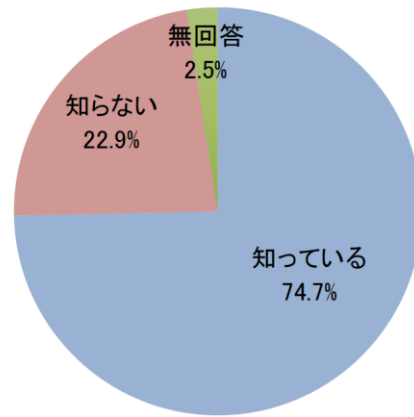
- ・自転車レーンの存在について、ヒアリング調査では「知っている」が92.5%、「知らない」が約8%となっており、認知度は高い傾向にあります。
- ・高校生アンケート調査では、74.7%の回答者が「知っている」と回答しています。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



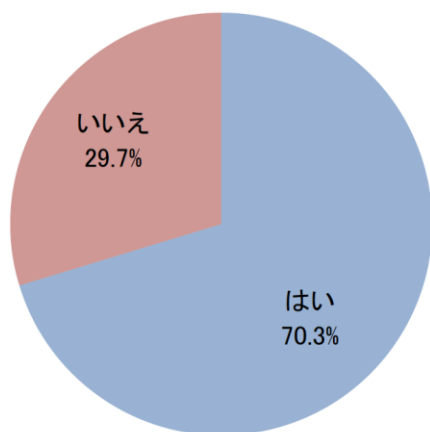
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車レーンがある道路を自転車で利用したことがありますか。

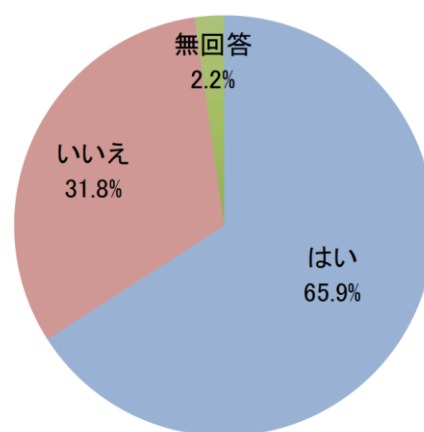
- ヒアリング調査では 70.3%の回答者が、自転車レーンがある道路を利用したことがあると回答しています。
- 高校生アンケート調査では、65.9%の回答者が、自転車レーンがある道路を利用したことがあると回答しています。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果

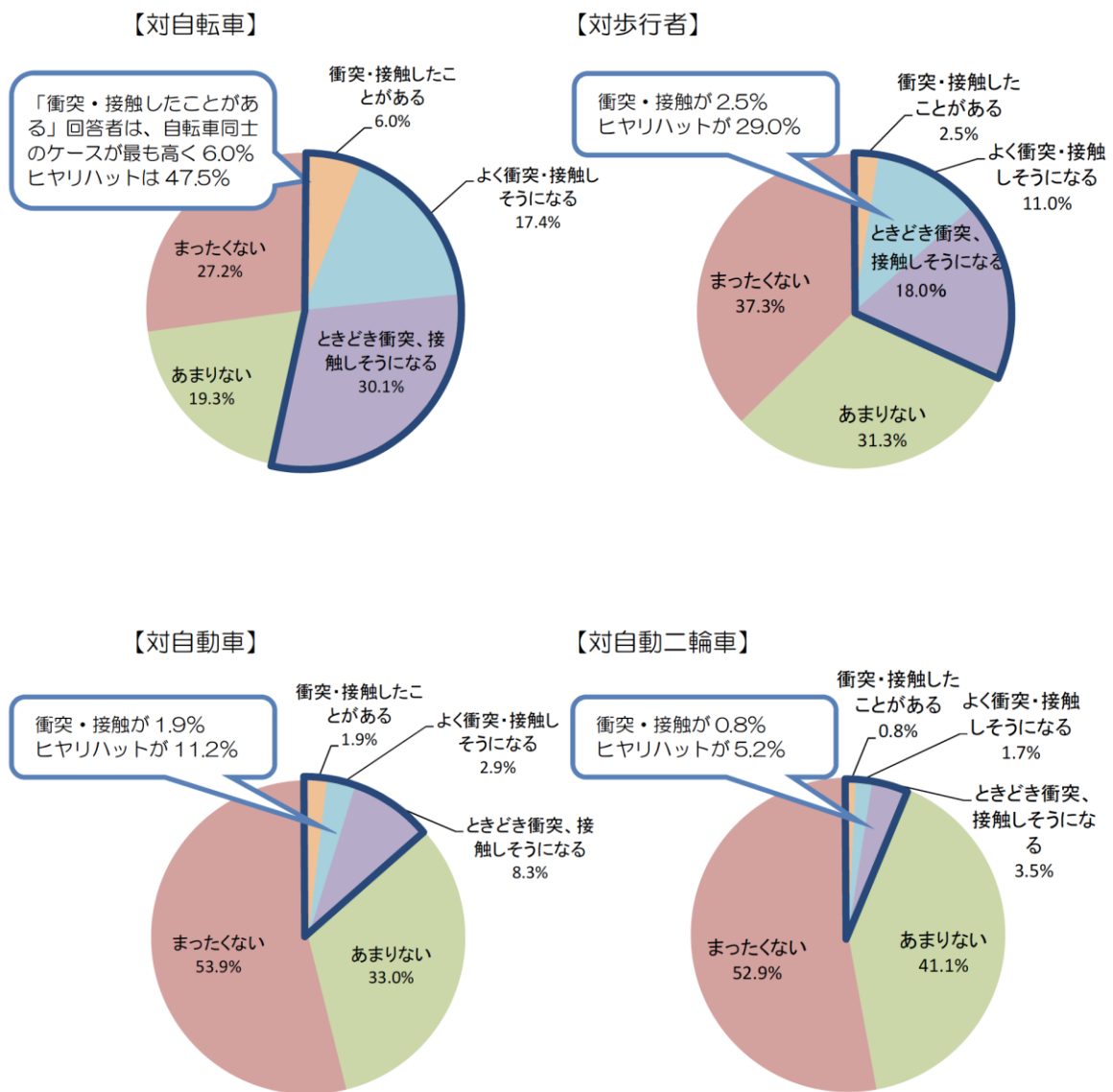


(6) 自転車を利用して「危険」を感じた経験

■問：自転車で日頃よく利用する道路において、歩行者や自動車と衝突・接触した経験、もしくは衝突・接触しそうになった経験（ヒヤリハット※）はありますか。

- ・ヒアリング調査では、「衝突・接触したことがある」と回答された方は、自転車同士の場合が最も多く 6.0%であり、またヒヤリハットも同様に自転車同士の割合が多く 47.5%となっています。
- ・対歩行者・対自転車のヒヤリハットは、対自動二輪車・対自動車に比べ高い傾向にあります。

<ヒアリング>



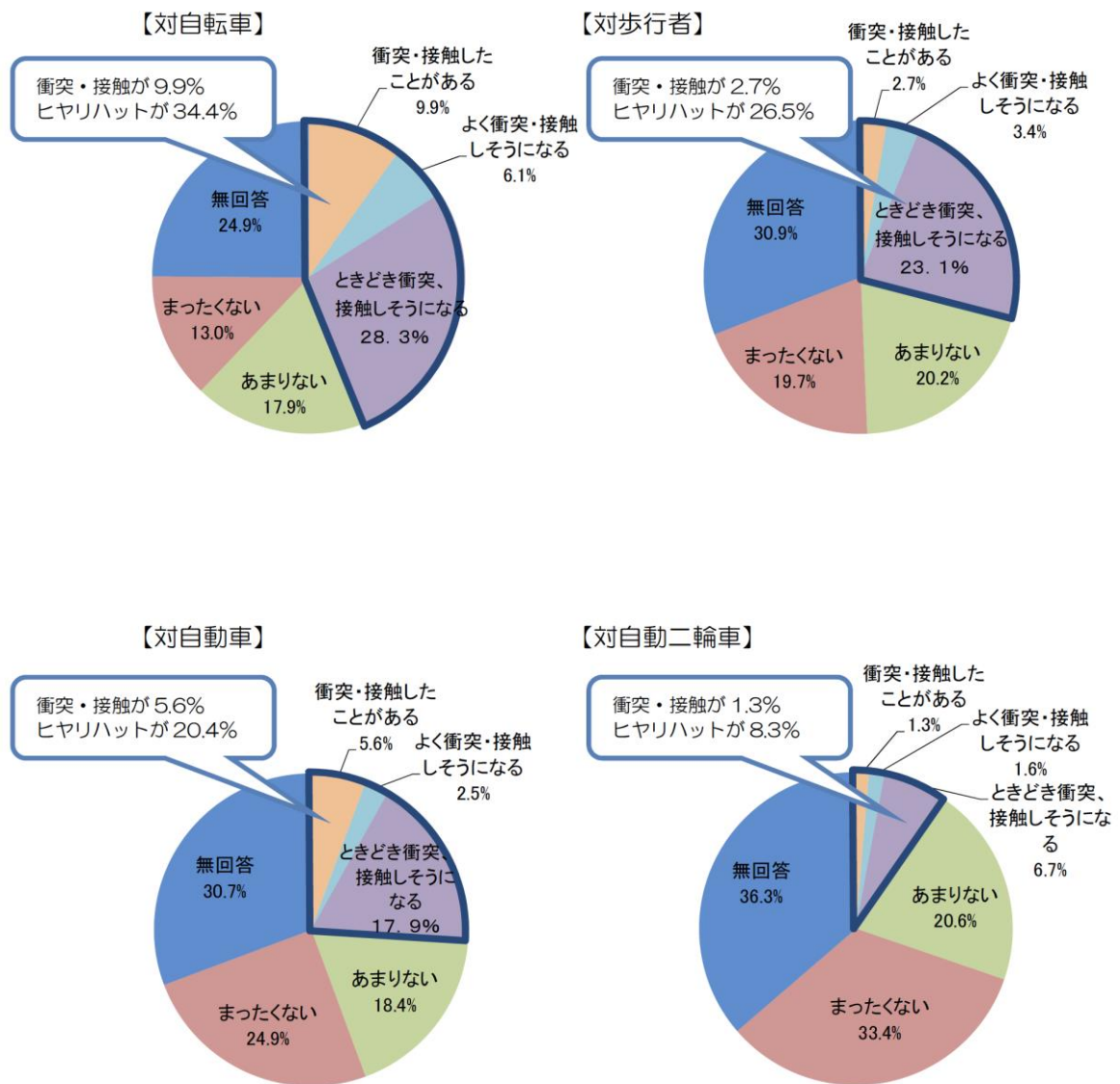
参考データ：ヒアリング調査結果



- ・高校生アンケート調査結果では、「衝突・接触したことがある」と回答された方は、自転車同士の場合が最も多く 9.9%であり、またヒヤリハットも同様に自転車同士の割合が多く 34.4%となっています。
- ・対歩行者・対自転車のヒヤリハットは、対自動二輪車・対自動車に比べ高い傾向にあります。

<高校生アンケート>

■問：自転車で日頃よく利用する道路において、歩行者や自動車と衝突・接触した経験、もしくは衝突・接触しそうになった経験（ヒヤリハット）はありますか。



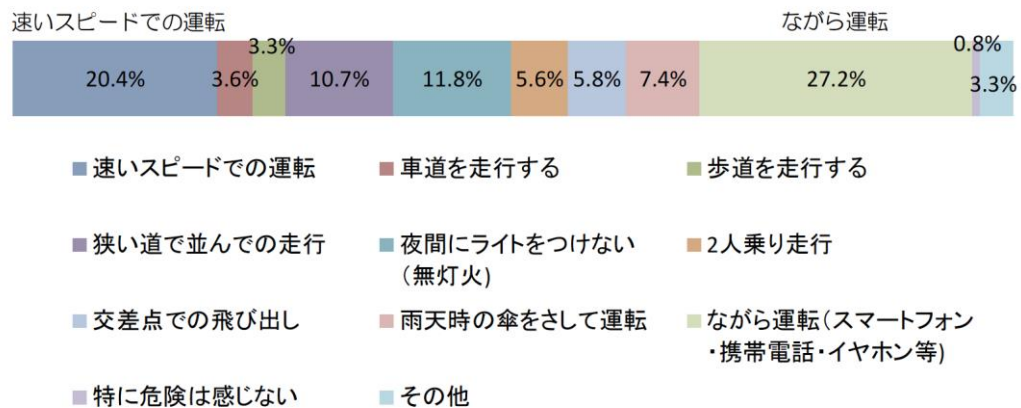
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：あなた以外の方が自転車を利用しているとき、どのような行為をみると危険だと感じますか。

- ・ヒアリング調査では、回答者が危険と感じることは、スマートフォンや携帯電話等の「ながら運転」が27.2%と最も多く、次いで「速いスピードでの運転」が20.4%となっています。

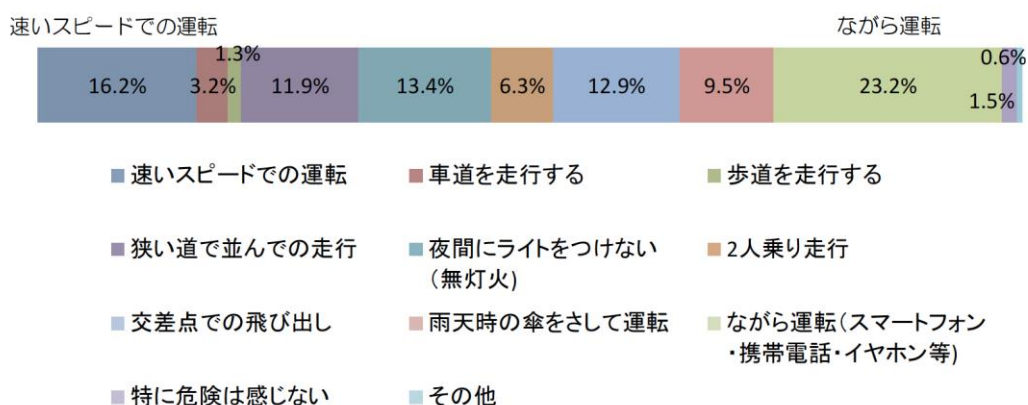
<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

- ・高校生アンケート調査も同様に「ながら運転」が23.2%と最も多く、次いで「速いスピードでの運転」が16.2%となっています。

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果

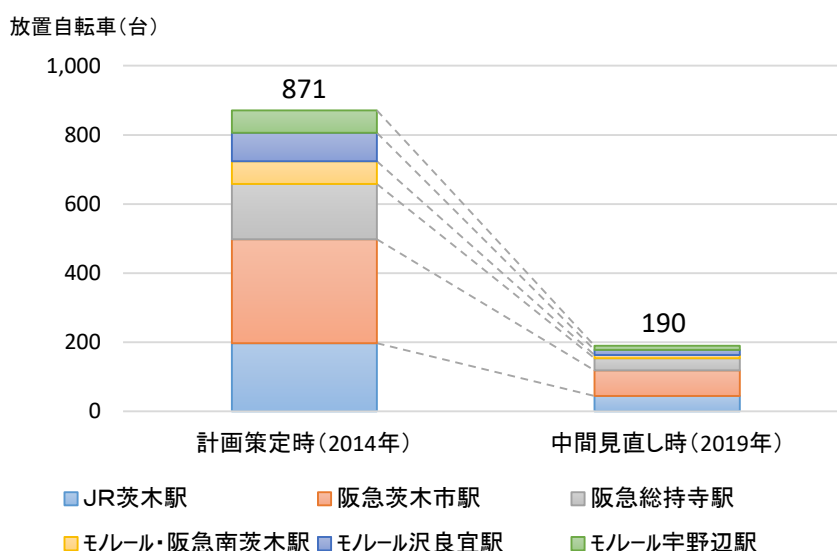


2-1-6 放置自転車に関する現状

本市では、利用者の多い主要駅（6駅）について、放置自転車数の実態調査を実施しています。計画指標の一つとして「放置自転車台数の減少」を掲げていることから、計画策定時（平成26（2014）年）から中間見直し時（令和元（2019）年）の状況比較を行いました。

- すべての駅で計画策定時放置自転車数の2割程度と大幅に減少しており、放置自転車対策の効果が大きく現れています。
- 休日平日別、時間帯別にみても同様の効果が現れており、放置自転車対策の周知が広く市民へ行われていることが考えられます。

対象駅	計画策定時（平成26（2014）年）							中間見直し時（令和元（2019）年）						
	休日			平日			ピーク時	休日			平日			ピーク時
	朝	昼	夕	朝	昼	夕		朝	昼	夕	朝	昼	夕	
JR茨木駅	61	125	197	54	141	153	197	24	43	45	15	35	39	45
阪急茨木市駅	64	273	278	79	253	301	301	18	69	70	14	70	74	74
阪急総持寺駅	98	122	160	90	160	155	160	9	20	35	10	18	29	35
モルール・阪急南茨木駅	31	40	50	20	66	46	66	1	8	4	2	9	5	9
モルール沢良宜駅	14	43	82	19	24	30	82	5	8	15	8	6	6	15
モルール宇野辺駅	53	52	62	57	51	65	65	12	10	11	11	9	10	12
合計	321	655	829	319	695	750	871	119	190	226	78	204	204	190



参考データ：駐車場等実態調査（R1（2019） 茨木市）



2-1-7 交通ルール・マナーに関する現状

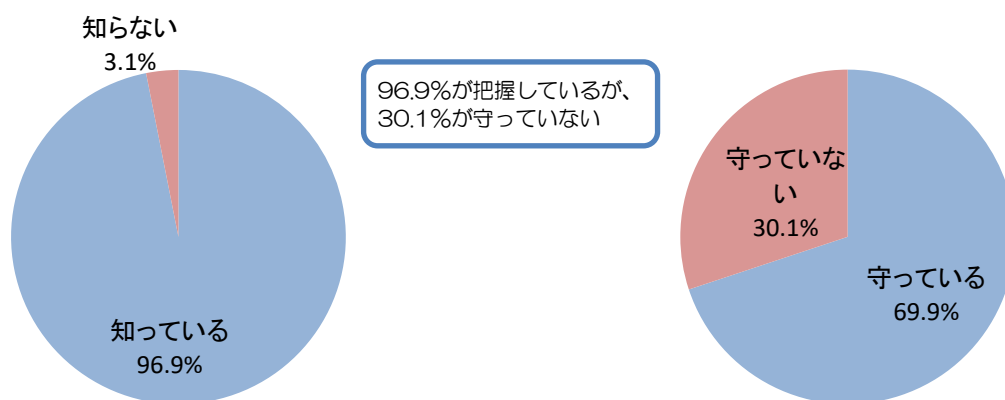
○交通ルール・マナーにおける認知度と遵守率の現状

■問：下記3点の自転車通行ルールについて、あなたはご存じですか。また、そのルールを守っていますか。

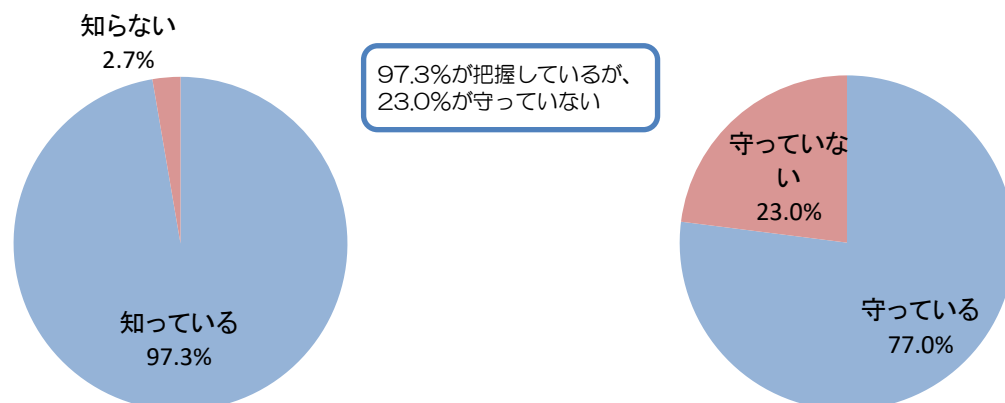
- ・ヒアリング調査では、自転車通行ルール①が96.9%、ルール②については97.3%の回答者が把握しており、ルール③は77.0%とルール①、②と比べ認知度が劣っている傾向にあります。
- ・いずれのルールも、約3割の回答者が守っていないと答えています。

<ヒアリング>

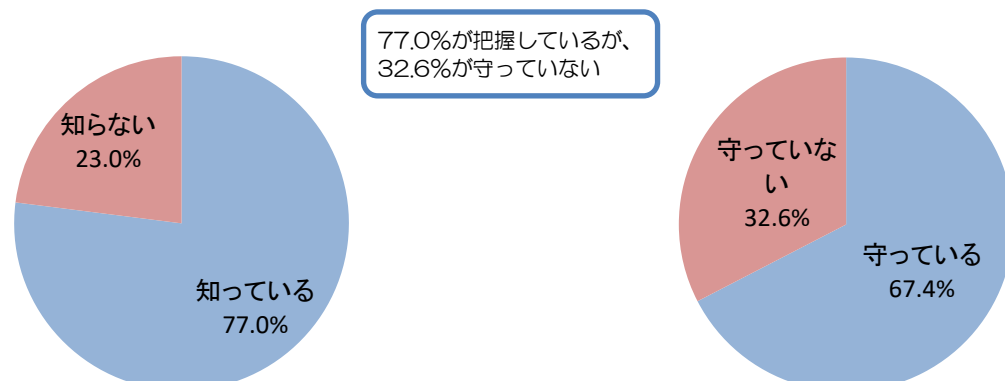
ルール① 原則、自転車は車道を通行する。



ルール② 自転車は車道の左側を走行する。



ルール③ 歩道を通行する自転車は、車道寄りを徐行する。



参考データ：ヒアリング調査結果

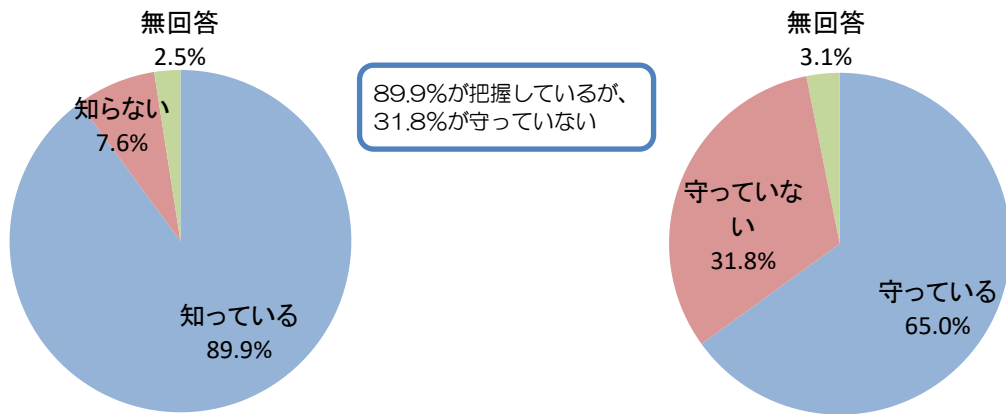


■問：下記3点の自転車通行ルールについて、あなたはご存じですか。また、そのルールを守っていますか。

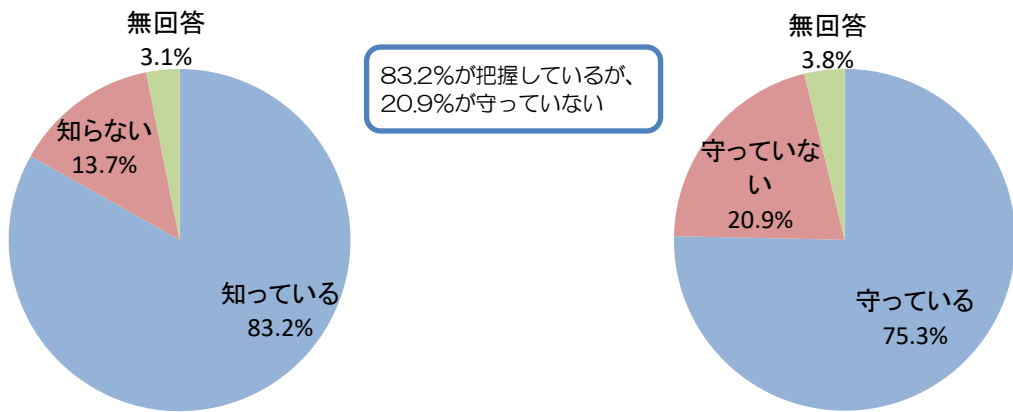
- ・高校生アンケート調査では、自転車通行ルール①が89.9%、ルール②については83.2%の回答者が把握しており、ルール③は58.5%とヒアリング調査と同様にルール①、②と比べ認知度が劣っている傾向にあります。
- ・ルール遵守率については、ルール③が40.8%と、約4割の回答者がルールを守っていない傾向にあります。

<高校生アンケート>

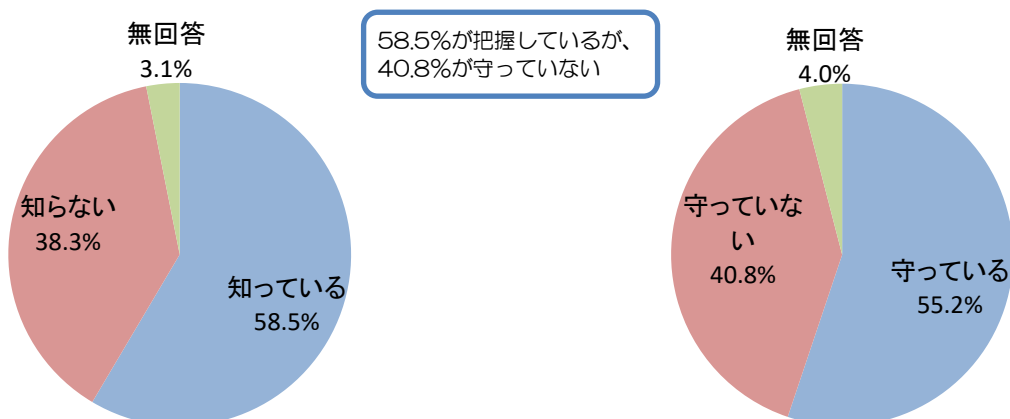
ルール① 原則、自転車は車道を通行する。



ルール② 自転車は車道の左側を走行する。



ルール③ 歩道を通行する自転車は、車道寄りを徐行する。



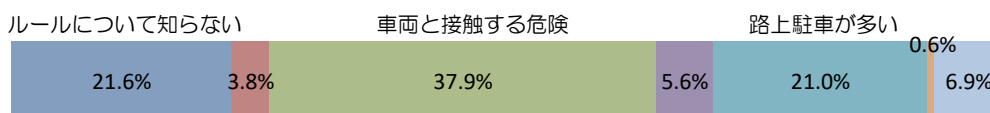
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：ルール①～③について、守っていない理由は何ですか。

- ・ヒアリング調査では、ルールを守っていない最も多い理由として「車道を走行すると車両と接触する危険があるから」があげられています。(37.9%)
- ・一方で、高校生アンケート調査では、「ルールについて知らなかったから」が最も多い理由としてあげられています。(36.1%)

<ヒアリング>



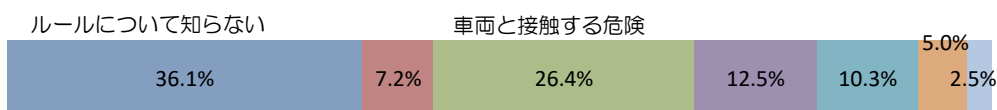
- ルールについて知らなかったから
- どこを通行してよいのかわからないから
- 車道を走行すると車両と接触する危険があるから
- 車道の端は、側溝や排水口による段差があるので走りにくいから
- 路上駐車が多くて車道を通行しにくいから
- 車道を走行する自転車をあまり見かけないから
- その他

【その他意見】

- ・歩行者が少なければ、歩道を通行することに危険を感じないから
 - ・面倒だから。守る意識があまりないから
 - ・車道は危険だと感じるから
- など

参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



- ルールについて知らなかったから
- どこを通行してよいのかわからないから
- 車道を走行すると車両と接触する危険があるから
- 車道の端は、側溝や排水口による段差があるので走りにくいから
- 路上駐車が多くて車道を通行しにくいから
- 車道を走行する自転車をあまり見かけないから
- その他

【その他意見】

- ・8割以上の方が守ってないから
 - ・急いでいると忘れてしまうから
- など

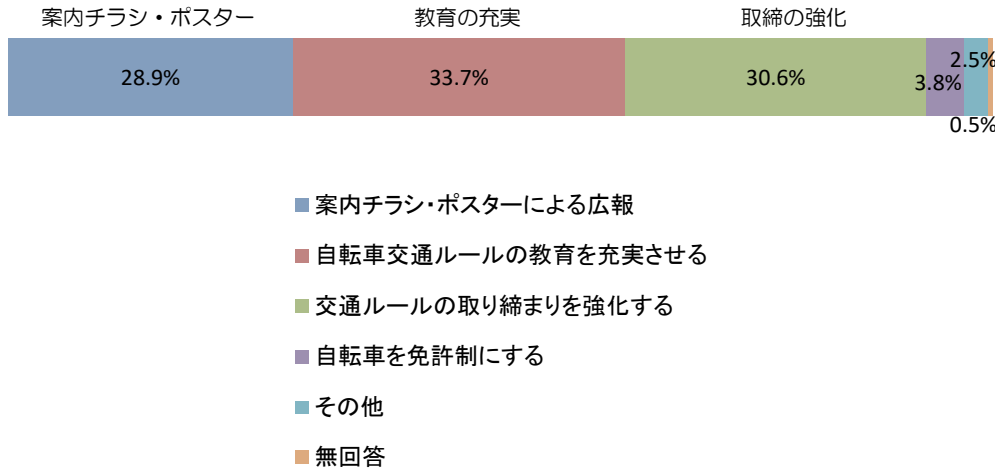
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車ルールの周知に向けて、どのような取組が必要だとお考えですか。

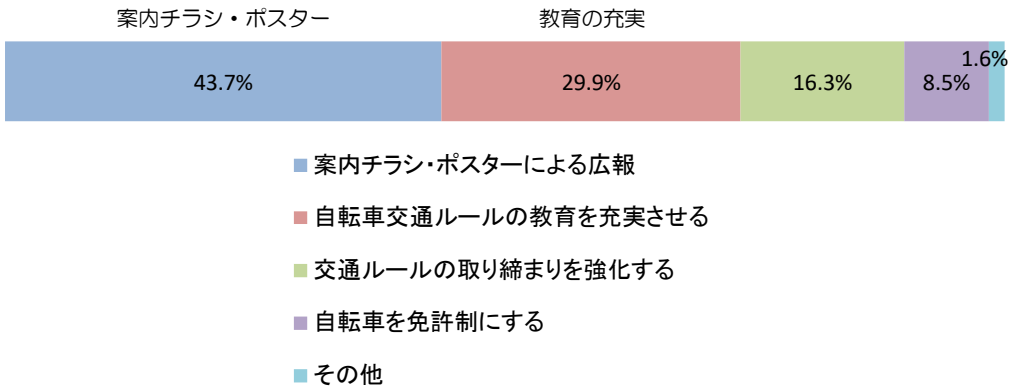
- ・ヒアリング調査では、ルール周知に向けての取組として「自転車交通ルールの教育を充実させる」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。
- ・一方で、高校生アンケート調査では、「案内チラシ・ポスターによる広報」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車ルールの遵守に向けて、どのような取組が必要だとお考えですか。

- ・ヒアリング調査では、ルール遵守に向けた取組として「取締の強化」が効果的と考える回答が多い傾向にあります。
- ・一方で、高校生アンケート調査では、ルール周知と同様に「案内チラシ・ポスターによる広報」が効果的であるとする回答が多い傾向にあります。

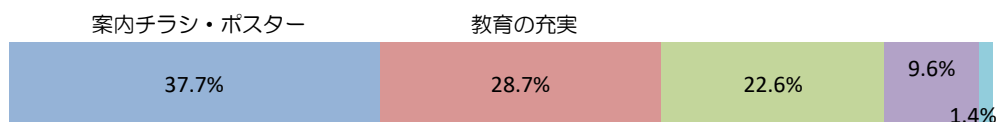
<ヒアリング>



- 案内チラシ・ポスターによる広報
- 自転車交通ルールの教育を充実させる
- 交通ルールの取り締まりを強化する
- 自転車を免許制にする
- その他
- 無回答

参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



- 案内チラシ・ポスターによる広報
- 自転車交通ルールの教育を充実させる
- 交通ルールの取り締まりを強化する
- 自転車を免許制にする
- その他

参考データ：高校生アンケート調査結果



2-1-8 その他自転車利用に関する現状

(1) 茨木市北部地域におけるサイクリングルート、ツアー

- 安威川ダムを起点とした 15~46km の4ルートが設定され、それぞれの見どころなどが紹介されています。
- 2019年3月にはサイクリングツアーが実施され、自転車の安全教室や交流会なども催されました。

■安威川サイクリングチャレンジロードマップ

自然と会話するように安威川を自転車で巡る

市街地から自転車で走り出すだけで、風が涼しがり、人の姿みがある自然にアクセスできる沢水地。特に、5年連続で連続する安威川ダム周辺は、市街地の南側から北側のなだらかな地形で、安威川を足元に見ながら走り進むことが出来ます。このマップでは、知られざる自然の魅力を伝えるサイクリングコースを5つご紹介。良質な自然環境が魅力だけでなく、茶室から新鮮野菜が採れる農産物、新鮮な魚介を味わうことも目指しています。

02 GO CYCLING! TO AIGAWA

安威川サイクリングチャレンジロードマップ

みんなの力で楽しく遊ぼう！

TALKS! AIGAWA

【茨木市へのアクセス】

【おすすめサイクリングコース】

- Course1 ダムサイクリングコース(15~17) [15.0km]
- Course2 登山道コース(25~30) [25.0km]
- Course3 ヒルサイクリングコース(30~39) [40.0km]
- Course4 安威川湖一周コース(42~46) [42.0km]

【View Point 見所ポイント】

安威川ダムについて

資料：安威川ダムおよび周辺のファンづくり会 情報サイト

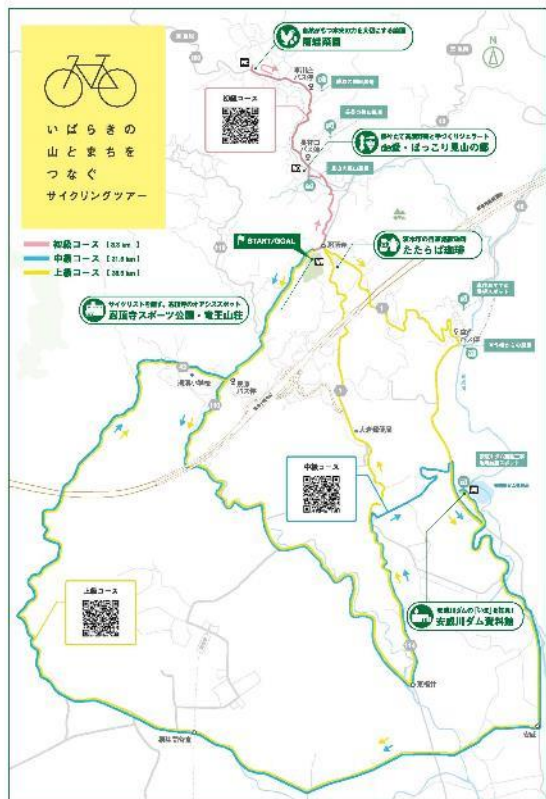
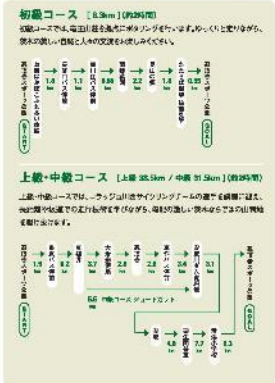


■いばらきの山とまちをつなぐサイクリングツアー



「いばらきの山とまちをつなぐサイクリングツアー」を開催します。
このツアーの目的は、自然の恵みの中で健康的な運動を楽しむこと、そして、地元産品の販売促進や、地域活性化のきっかけづくりです。

【開催日時】 2019年3月23日(土) 9:00~15:00
【開催場所】 大塚公園(茨城県大塚市)
【参加費】 参加費は無料です。ただし、当日の受付で入場料として1,000円を徴収させていただきます。



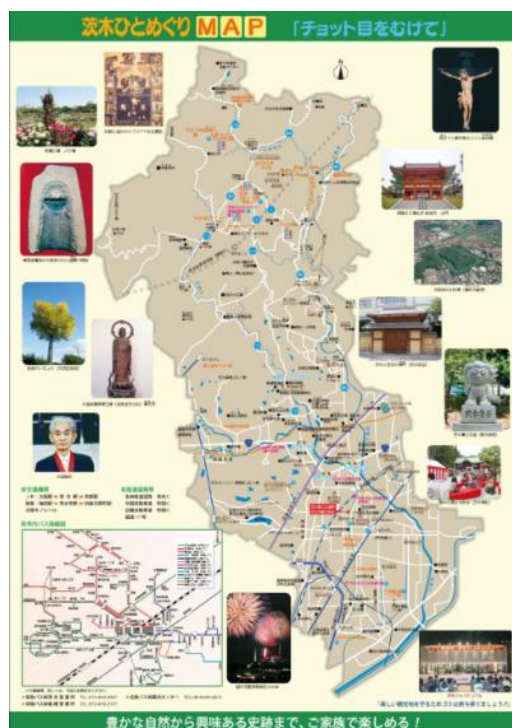
資料：安威川ダムおよび周辺のファンづくり会 情報サイト



(2) 観光施設の分布とレンタサイクルの状況

- 本市の観光スポットは、平野部の市街地周辺だけでなく山間部においても歴史的な施設等を数多く有しており、市内全域に見どころが点在しています。
- また、主要駅周辺にレンタサイクル*施設が設置されており、現在、観光協会等で利用を促進する案内が行われている一方で、現時点において、これら観光スポットを周遊するためのサイクリングロード等の位置付けはされていない状況にあります。

■観光施設の分布状況



資料：茨木市観光協会 HP

■レンタサイクル施設一覧

名称	最寄駅	利用時間	料金 ^{注7)}
駅リンくん茨木店	JR 東海道本線 茨木駅	6:30~翌0:00	400円/回 2,400円/月
ミディ コミュニティサイクル (JR 茨木駅)	JR 東海道本線 茨木駅	8:00~20:00	200円/回
阪急レンタサイクル 阪急茨木北駐輪センター	阪急京都線 茨木市駅	6:30~23:30	320円/回 1,900円/月 5,400円/3ヶ月 電動自転車 420円/時
ミディ コミュニティサイクル (阪急茨木市駅)	阪急京都線 茨木市駅	8:00~20:00	200円/回
ミディ コミュニティサイクル (阪急南茨木駅)	阪急京都線 南茨木駅	8:00~20:00	200円/回
ハローサイクル 彩都西駅	大阪モノレール 彩都西駅	24時間	70円/15分 1,000円/12時間
ハローサイクル 阪大病院前駅	大阪モノレール 阪大病院前駅	24時間	70円/15分 1,000円/12時間

注7) 料金は、R2 (2020) .2時点

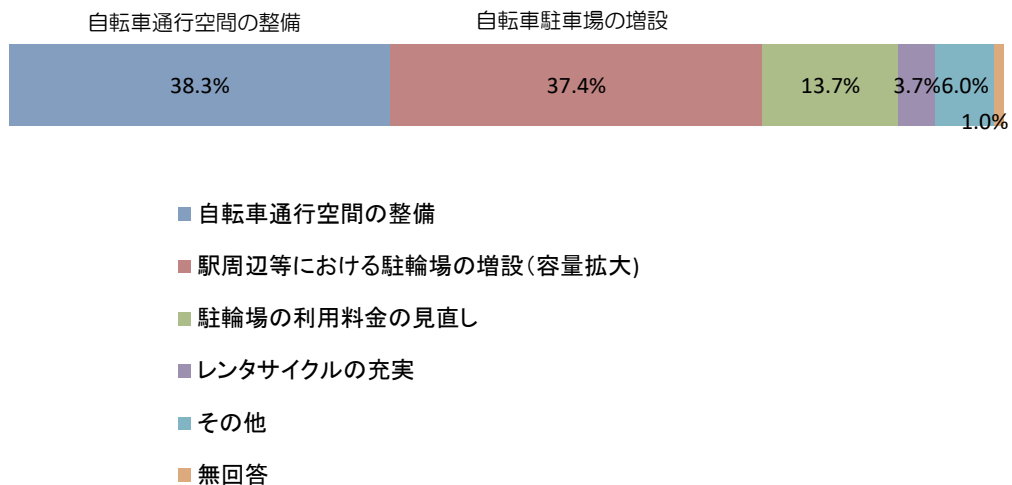


(3) 自転車環境の改善、自転車利用の促進について

■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、どのような施設の整備・運用が必要だとお考えですか。

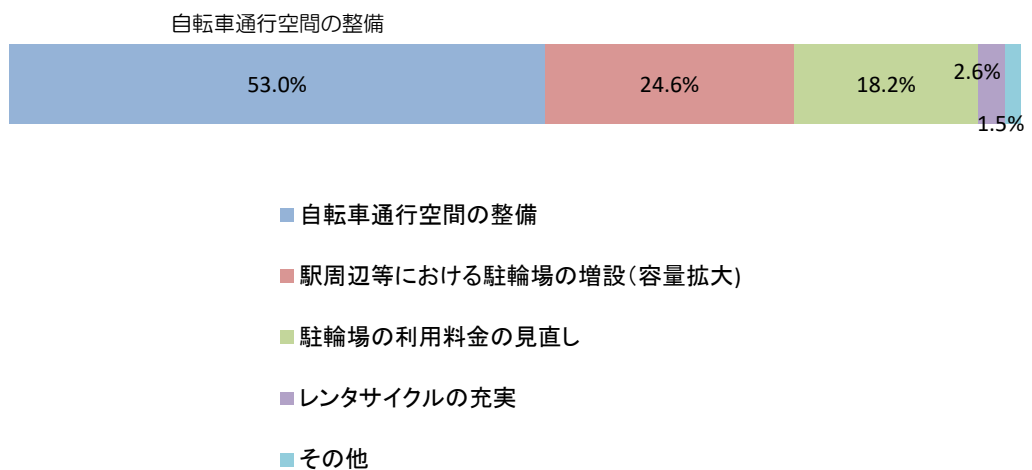
- ・ヒアリング調査では、自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、「自転車通行空間※の整備」が効果的であるとする回答が38.3%、「駅周辺等における自転車駐車場の増設（容量拡大）」が37.4%となっており、通行環境、自転車駐車環境の充実を求める回答が多い傾向にあります。
- ・一方、高校生アンケート調査では、「自転車通行空間の整備」が効果的であるとする回答が53.0%であり、回答者全体の半数以上を占めています。

<ヒアリング>



参考データ：ヒアリング調査結果

<高校生アンケート>



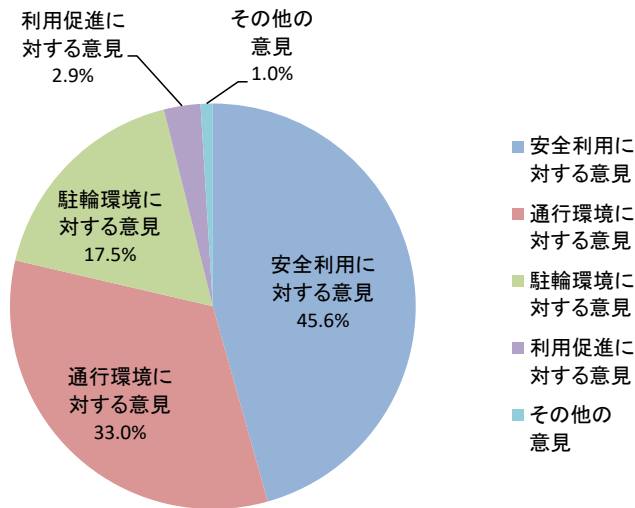
参考データ：高校生アンケート調査結果



■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。

・ヒアリング調査では、自転車の環境改善や利用促進に関する自由意見について、「安全利用に対する意見」が45.6%と最も多く寄せられており、次いで「通行環境に対する意見」が33.0%寄せられています。

<ヒアリング>



【具体的な意見・要望】

安全利用に対する意見	無灯火自転車を無くしてほしい。
	自転車への取締を強化してほしい(特に「ながら運転」)。
	小・中学生の時にしっかりと自転車の交通ルールを教えてほしい。
	路上駐車がなくて自転車が通りづらいのを改善してほしい。
通行環境に対する意見	自転車レーンをもっと増やしてほしい。
	歩道が途切れないようにしてほしい。歩道のデコボコを整備してほしい。
	自転車レーンに車が入ってきたら意味がないので、改善してほしい。
自転車駐車環境に対する意見	駅に限らず、自転車駐車場の数が足りない。
	商業施設等に、広さや規模に応じて設置する自転車駐車場の数(台数)を義務化したらよい。
	JR 茨木駅の自転車駐車場の定期券枠を拡大してほしい(今現在、1年待ちの状態)。
利用促進に対する意見	公営で自転車のリサイクルをしてほしい。
	茨木市の広報で、自転車レーンの詳しい場所等をアピールしてほしい。
	モノレールの駅のレンタサイクルをもっとPRすべき。

参考データ：ヒアリング調査結果

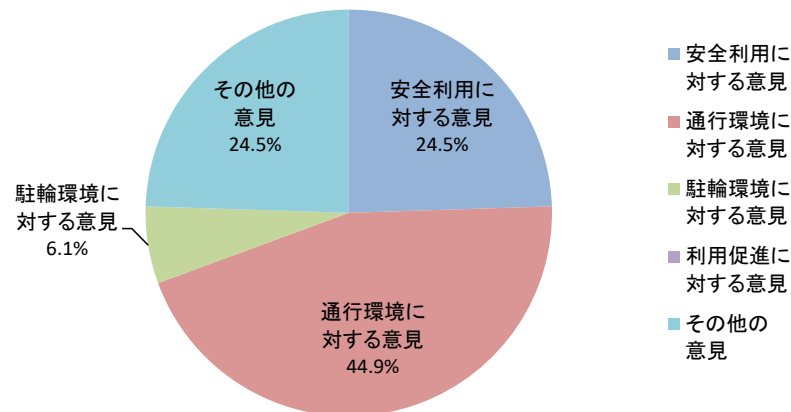


■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。

- ・高校生アンケート調査では、自転車の環境改善や利用促進に関する自由意見について「通行環境に対する意見」が44.9%と最も多く寄せられており、次いで「安全利用に対する意見」が24.5%寄せられています。

<高校生アンケート>

■問：自転車環境の改善や自転車利用の促進に向けて、ご意見やご要望はありますか。



【具体的な意見・要望】

安全利用に対する意見	車道の自転車レーンで車の路上駐車が多いので、取締を行ってほしい。 自転車が右側を走るのをやめてほしい（細い道で）。 ルールがよく分からないので、分かるようにしてほしい。 夜にはライトをつける。
通行環境に対する意見	全面的に車道に自転車の走行ゾーンを作ってほしい。 車がこわい。バイクが自転車レーンを走っているから通れない。 車が白線をとびだして、赤信号を待っているので通れない。 自転車で通ってよい道なのかなどの標識をたくさんつけてほしい。
自転車駐車環境に対する意見	阪急茨木駅周辺の店に自転車駐車場がない。 無料駐車スペースの多数配置。 駅前に自転車をとめたいのに、とめる所がない。料金が低い。 お金を取る意味が分からない。
その他の意見	心理的誘導設備を設ける。 高齢者の運転が下手。 交通整理してほしい。

参考データ：高校生アンケート調査結果



2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理

本市における自転車利用環境に関する現状を、以下のように項目ごとに分類したうえで、課題の抽出を行いました。

■現状と課題の整理（平成27（2015）年3月時点）

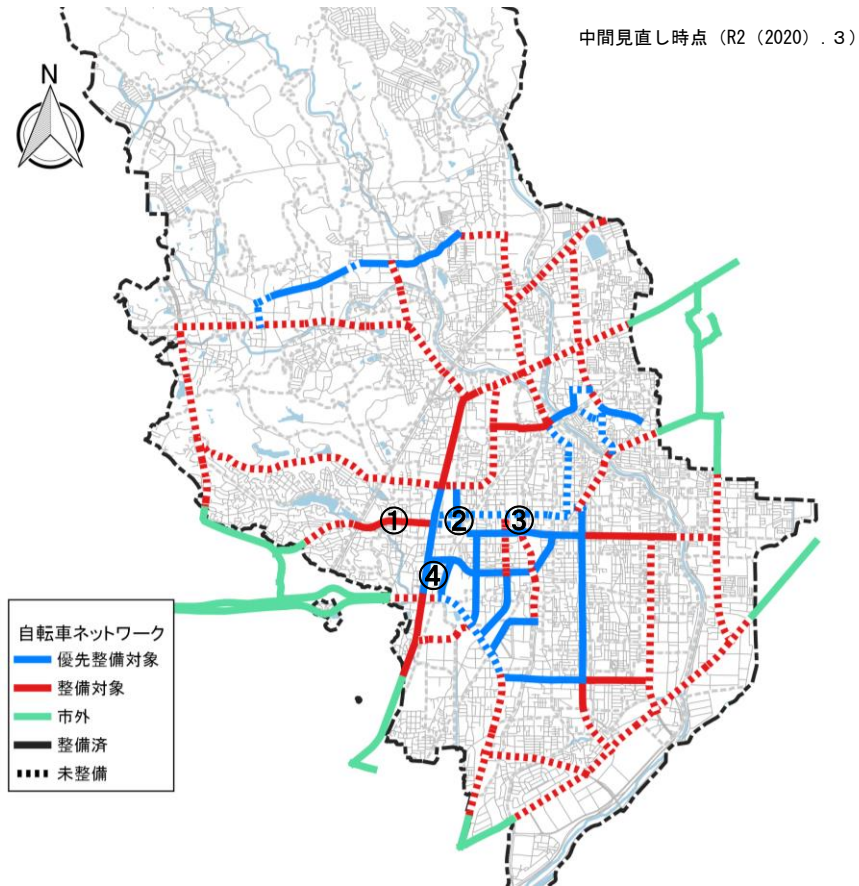
項目	現状のまとめ	課題
自転車 通行環境	<ul style="list-style-type: none"> □自転車事故発生率が近隣市と比較して高い。 □自転車関連事故の割合として、出合頭の事故の割合が多い。 □茨木市発着の移動では、自転車利用が最も多く、全体の交通手段の1/4を占める。 □平成27（2015）年度に立命館大学が開学し、さらに主要プロジェクトとしてJR 総持寺駅の整備、スマートコミュニティの構築等が控えている。 	<ul style="list-style-type: none"> □安全で快適な自転車通行空間が不足している。 □新規事業等の影響により、自転車交通のさらなる需要が想定されることから、限られた空間の中で、計画的な自転車通行空間の整備を図る必要がある。
自転車 駐車環境	<ul style="list-style-type: none"> □JR 茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い一部の市営自転車駐車場で容量が超過している。 □JR 茨木駅における市営自転車駐車場は、ピーク時において自転車駐車需要が目標管理容量を超過している。 □駅周辺における放置自転車は、ピーク時に阪急茨木市駅が最も多く、その他の複数の駅においても日あたり100台を超える放置自転車が確認されている。 	<ul style="list-style-type: none"> □市営自転車駐車場の中でも局所的に集中している自転車駐車需要を分散させる必要がある。 □既存の自転車駐車スペースを維持したまま、駅周辺全体の自転車駐車需要の抑制を図る対策が必要である。 □現在実施している放置自転車対策だけでは不十分といえる。
交通ルール・ マナー	<ul style="list-style-type: none"> □自転車通行ルールを遵守することでの安全性や、自転車通行ルールに関する知識が正しく認知されていない。 □ヒアリング調査では、自転車交通ルールの遵守に向けて必要な取組として「交通ルールの取締を強化」を望む意見の割合が多い。 □高校生アンケート調査では、「案内チラシ・ポスターによる広報」を望む意見の割合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> □交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ることが必要である。 □自転車に対する取締等が必要である。
自転車の利用 促進	<ul style="list-style-type: none"> □茨木市は、市内全域に見所が点在しており、数多くの観光スポットを有しているが、これら観光スポットを周遊するためのサイクリングロード等の位置付けはされていない。 □自転車は駅端末交通手段として利便性が高く、本市の交通状況・地形的条件からも、主要駅からの移動に適している。 	<ul style="list-style-type: none"> □観光施設への自転車の積極的な利用を図るためのツールが不足している。 □自動車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換が必要である。



2-3 茨木市におけるこれまでの主な取組

2-3-1 自転車通行空間の整備

- 本計画に基づく計画延長約 62km の自転車通行空間の整備が進められています。
- 中間見直し時点では、市道の整備予定箇所約 50% が整備済みとなっています。



① 府道大阪高槻京都線



②、③ JR茨木ー阪急茨木市駅間



④ 立命館大学周辺





2-3-2 放置自転車対策

・本市では、自転車駐車環境改善のため、放置自転車の撤去活動や啓発・指導、自転車を放置しにくくする対策等を行っているほか、路上自転車駐車場の整備を実施しています。

①放置自転車撤去活動の実施



放置自転車保管事務所への移動



②自転車の放置に対する啓発・指導の実施



放置自転車に対する警告シールの貼り付け



③自転車を放置しにくくする対策



看板・路面標示設置による放置禁止区域の周知



④路上自転車駐車場の整備



阪急茨木西口自転車駐車場の整備



JR茨木駅前広場自転車駐車場の整備



2-3-3 交通安全教室・啓発活動の実施

・本市では、様々な年齢層を対象に自転車をはじめ、交通安全に関する教育活動や、マナーアップのための啓発活動を実施しています。

①保育園・幼稚園児対象



交通安全講話

②小学生対象



ヘルメットを着用しての運転

③高校生対象



自転車通学運転免許証講習会

実施内容（平成 26（2014）年度）

- 自転車通学運転免許証講習会
 - ・大阪府立北摂つばさ高校
- 交通安全講習（自転車編）
 - ・茨木工科高等学校
 - ・関西大倉高等学校
 - ・早稲田摂陵高等学校
 - ・茨木工科高等学校

④高齢者対象



葦原老人福祉センターでの講習



自転車を持ち込んでの安全点検の実演

⑤啓発活動の実施



自転車に対する指導・取締

茨木市の自転車安全教育・啓発の取り組み（ライフステージ別）（令和元年度の実施状況）

茨木警察のみ実施

	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
座学	<p>幼児向けの交通安全教室</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人形劇で学ぶ交通ルール ・5歳→あやとりい（就学に向けていろいろな道の正しい歩き方）   <p>（公幼）パワーポイント、DVDを使って、保護者に対する就学に向けた話 DVD「わが子の命を守るために」ルール、マナー（HONDA 技研工業より貸与）</p>	<p>参加体験型交通安全教室</p> <ul style="list-style-type: none"> ・体育館でパワーポイントを使った、市内道路、学校周辺道路の危険予測 ・模擬実技：交差点での一時停止、安全確認  	<p>参加体験型自転車安全教室</p> <ul style="list-style-type: none"> ・体育館でのコース走行実技 ・ビデオを使ったライブ中継 ・悪い見本：間違い探し ・正しい見本：生徒による正しい走行 ・パワーポイントで〇×クイズ 	<p>パワーポイントを使った講義 ・道路の危険予測</p> 	<p>大学生に対する交通安全教育（茨警）</p>	<p>企業向け講習（茨警）</p>	<p>広報にて公募し、高齢者施設において実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・脳トレゲーム ・パワーポイントを使った講習 ・パネルシアターを使って、交通ルール ・〇×クイズと解説 	<p>施設と相談の上、内容を決定</p>
実技	<p>園庭又はホールでの歩行実技（4歳児クラス以上）</p> 	<p>・校庭での自転車実技（4年生） ↑自転車運転免許の交付 ・歩行実技（1年生） *保護者もコース補助員として参加して頂いてる</p>  <p>放課後子ども教室での交通安全教育（市民協働推進課）DVD貸し出し</p> <p>小学生の自転車安全大会（茨警）</p>	<p>交通安全テキスト中学生・高校生</p>	<p>・自動車教習所を活用した府立高校自転車通学運転免許証講習会</p>  <p>・高校生通学路において、朝の通学時に街頭指導</p> 	<p>・教官が同乗し、コース実技（秋のみ実施）</p> <p>・ケーススタディー（秋のみ実施）</p> 	<p>自動車教習所を活用したワンデーセーフティドライバー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・座学講習（自転車の安全利用五則を含む）（春・秋）  	<p>高齢者交通安全リーダー研修会 講話 自転車シュミレーター 反射テスト</p> <p>市・グラウンドでシルバー向け自転車マナー講習会（実技、高齢者 100名）</p> <p>高齢者の自転車安全大会（茨警）</p>	<p>ホールで歩行実技等</p>
啓発	<p>・（公幼）5歳児保護者向けチラシ</p> <p>・交通安全テキスト 幼児、保護者向け</p>	<p>交通安全テキスト 1、2年生 歩行編 3～6年生 自転車編</p> <p>自転車ヘルメット着用に向けた働きかけ</p>	<p>交通安全テキスト中学生・高校生</p>	<p>交通安全テキスト 高齢者・一般</p> <p>街頭キャンペーンやチラシを活用した自転車ヘルメット着用に向けた働きかけ</p>	<p>○関係団体（市役所、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）</p> <p>○自転車レーンの走り方を地域へ啓発（チラシ・市ホームページ等）</p> <p>○地域交通安全活動推進委員や企業、ひろめ隊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</p> <p>○庁内や市内施設・学校のスポット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</p> <p>○自転車損害賠償保険等への加入の促進のための広報・啓発（チラシ・ホームページ・ポスター）</p>			



第3章 計画の目標と基本方針





第3章 計画の目標と基本方針

3-1 基本理念

茨木市自転車利用環境整備計画の基本理念を整理するにあたり、茨木市総合交通戦略における自転車の位置付けも踏まえ、都市内移動における各種の交通手段との連携を見据えます。

茨木市総合交通戦略では将来的な交通体系として、自動車に過度に依存しない、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築という基本方針を掲げており、高齢者など交通弱者の移動手段の中心となる公共交通を基本としつつ、徒歩や自転車の通行環境を改善することで、自動車に依存しなくても安全で快適に移動できる、環境負荷の小さい交通環境の構築を目指しています。

こうした中で、本市の市内移動は、自転車利用が約1/4を占めており、代表的な交通手段となっています。一方で、自転車に関連する交通事故の多さや、自転車利用者の交通ルールの違反・マナーの欠如が問題となっており、自転車利用の安全性を高めることが欠かせない要素であると考えています。

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。



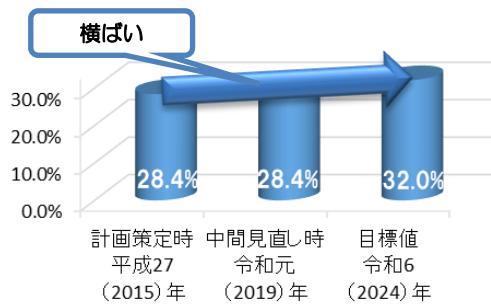
3-2 計画の目標（数値目標）とその達成度

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、概ね5年後に達成度を検証し、評価指標の状況を把握し、目標の達成に向け一部の取組の見直しを行います。

【目標1】自転車の道路利用満足度の向上

■（当初）28.4% →（中間）28.4% →（目標）32.0%

中間見直し時の達成度 0.0%（対最終年）



【評価指標の把握方法】

・市民アンケート調査^{注8)}

【目標値設定の考え方】

・市民が自転車利用環境の変化を実感できるよう現況値を約1割向上させる。

■中間指標値横ばいに伴い

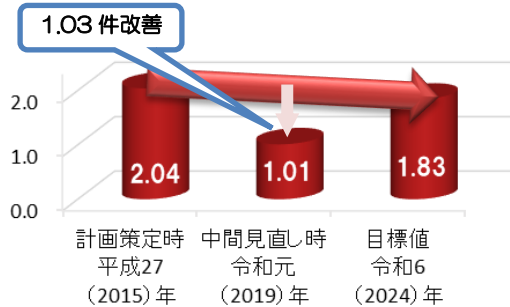
3-5 重点取組施策にて取組方針を明確化

注8) 平成26(2014)年度茨木市総合交通戦略にて、交通施策の評価指標として用いられている市民アンケート調査結果(平成24(2012)年)の値を採用しています。アンケート調査の概要や数値の詳細は、参考資料1に記載しております。

【目標2】自転車関連事故件数の減少

■（当初）2.04件/千人・年 →（中間）1.01件/千人・年 →（目標）1.83件/千人・年

中間見直し時の達成度 490.5%（対最終年）



【評価指標の把握方法】

・茨木警察署提供値

【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、現況値を約1割減少させる。

■目標達成済み

【目標3】放置自転車台数の減少

■（当初）871台/日 →（中間）190台/日 →（目標）784台/日

中間見直し時の達成度 782.8%（対最終年）



【評価指標の把握方法】

・現地実測調査

【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現況値を約1割減少させる。

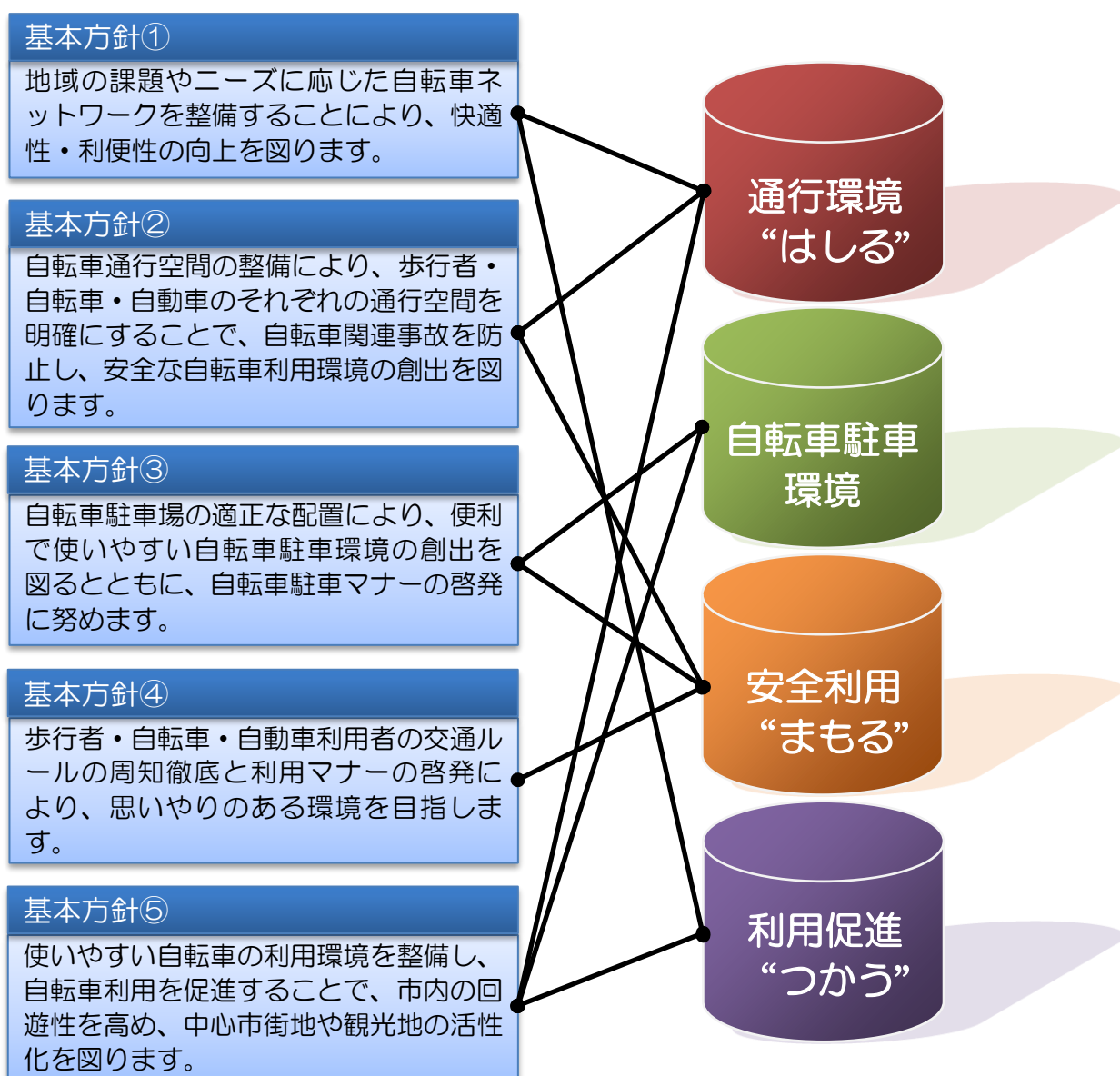
■目標達成済み



3-3 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱

計画の目標を実現するために5つの基本方針を整理したうえで、自転車の持つ要素である「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」を計画の4つの柱として設定し、施策体系別に整理していきます。これら4つの柱が相互に関連し、連携することで、より良い自転車利用環境の創出を目指します。

■基本方針と計画の4つの柱





3-4 施策体系

中間見直しにおいて、2つの追加施策と4つの追加取組を新たに位置付けました。

■計画の4つの柱と施策体系別の取組内容

柱	施策体系別の取組内容
1. 通行環境“はしる” ・安全快適な自転車通行空間を形成する自転車ネットワーク路線等の整備	[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. 自転車駐車環境“とめる” ・市内主要駅を中心とした自転車駐車環境の整備及び放置自転車対策の実施	[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需要の抑制 取組 7：自転車の共同利用による自転車需要の抑制
	[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
	[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 追加取組1：安全性を備えた自転車の供給
	[施策7] 自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施 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
3. 安全利用“まもる” ・事故減少に向け、交通安全性を高めるための施策展開	[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
4. 利用促進“つかう” ・自転車の利用しやすい環境を提供し、自転車利用を促進	

※網掛け箇所が中間見直し時点の追加施策、取組



3-5 重点取組施策について

茨木市における自転車利用環境向上に向け、本計画策定時からハード面・ソフト両面からの整備に取り組んでまいりました。

しかしながら、中間見直し時において、本計画の数値目標である「【目標1】自転車の道路利用満足度の向上」が策定時から横ばいとなっています。

整備が進捗しているにも関わらず満足度の進捗が滞っている要因については、自転車に関する法改正やルールの厳格化により、自転車利用者自身の不満、歩行者など他の交通手段の方からルールを守らない・知らない自転車に対する不満等があると考えています。

よって、計画最終年度へ向けた「【目標1】自転車の道路利用満足度の向上」への対応として、以下に示す取組施策を重点強化します。

取組み施策	強化方針
取組 14：自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行ルールの周知や教育を自転車利用者から自動車利用者や歩行者に拡大することで、全体的な満足度向上をはかる。 ・ ホームページ等での周知を強化する。
取組 17：自転車利用者に対する指導・取締の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増加傾向にあると思われるスマホながら運転等に対する指導・啓発を強化する。 ・ スポーツバイク利用者に向けて、歩行者や自動車の多いエリアでの走行速度やマナーに対する指導・啓発を強化する。



第4章 自転車利用環境整備に 向けた取組





第4章 自転車利用環境整備に向けた取組

4-1 自転車ネットワーク路線の選定

第3章では、本市の自転車利用環境を向上させていくため、基本方針と計画目標を設定し、目標達成に向けた5つの基本方針を整理したうえで、計画の4つの柱と施策体系別の取組内容を設定しました。

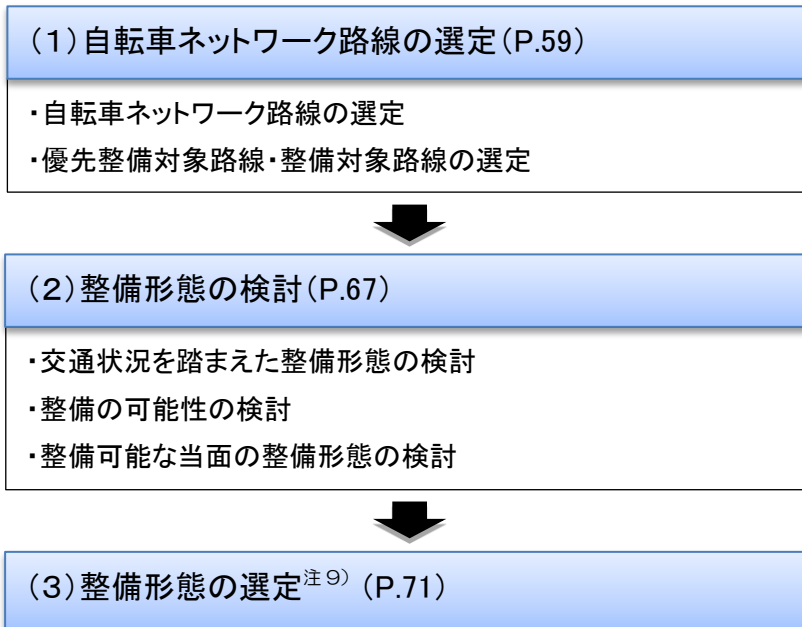
施策体系別の取組内容を実施していくうえでは、自転車の連続した通行空間の面的な構築が必要となるため、自転車利用環境向上に向けた取組の前提として、自転車ネットワーク路線の選定を行います。

安全で快適な自転車利用環境を効果的・効率的に整備するため、まず市内における自転車ネットワーク路線を選定します。

さらに、計画期間内において優先的な整備が望ましい自転車ネットワーク路線を選定し、優先整備対象路線として位置づけます。

自転車ネットワーク路線の選定については、「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 H24(2012).11)を参考に、本市の特徴や、市の抱える課題やニーズを踏まえて行いました。以下に自転車ネットワーク路線の選定手順と、選定に際して検討した内容を示します。

■ 自転車ネットワーク路線の選定及び整備形態の選定手順



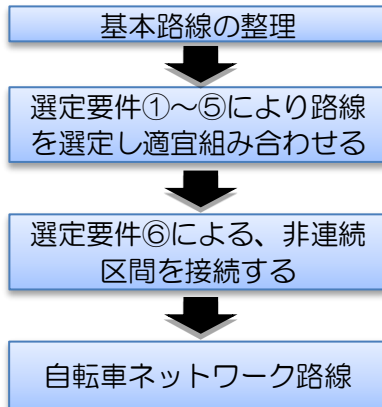
注9) 本計画では、優先整備対象路線の整備形態について選定を行っております。



(1) 自転車ネットワーク路線の選定

既存の道路や計画中の道路から、計画の目標達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を、自転車ネットワーク路線に選定しました。選定にあたっては、以下に示す①～⑤に該当する5つの路線を適宜組み合わせることで自転車ネットワーク路線に資する路線を選び、これらの路線に対して、選定要件⑥で連続性を確保し、面的に広がる自転車ネットワーク路線を設定します。

■前提手順



■選定要件

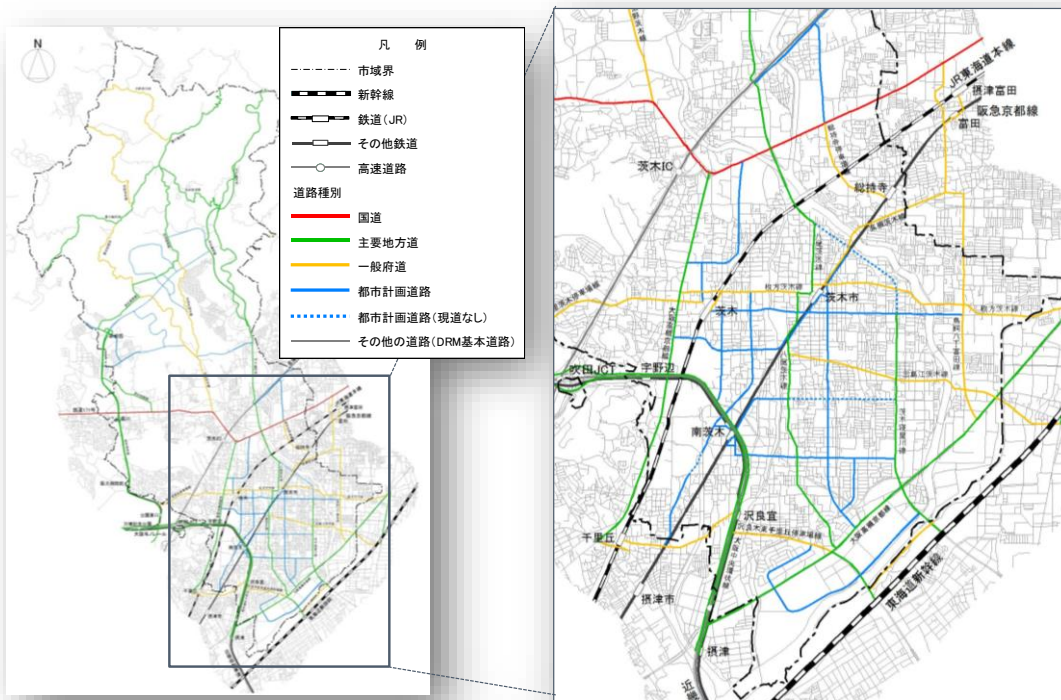
選定要件①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
選定要件②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
選定要件③	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
選定要件④	自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
選定要件⑤	既に自転車の通行空間（自転車道*、自転車専用通行帯*、自転車専用道路）が整備されている路線
選定要件⑥	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



【自転車ネットワーク基本路線の設定】

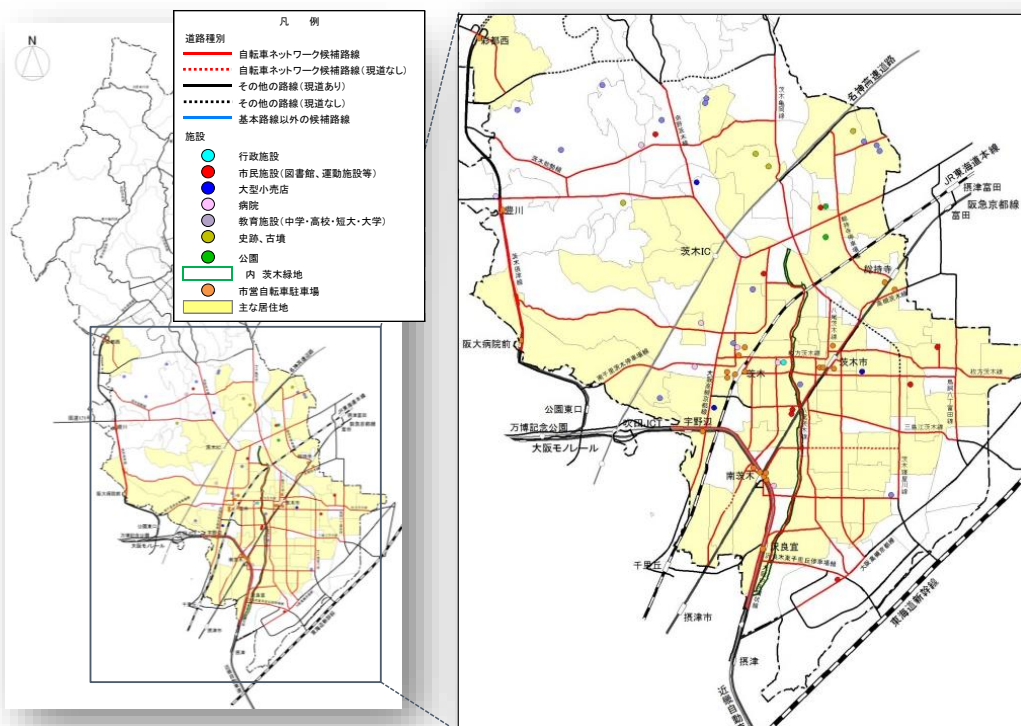
国道、府道、都市計画道路、主要な市道など主な幹線道路を基本路線として設定します。これらの路線は、選定要件に従い自転車ネットワーク路線を選定するうえでベースとなる路線で、自転車通行空間の整備に必要な幅員等の確保が現実的に可能である道路となります。

■自転車ネットワーク基本路線



【選定要件①】 公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地を結ぶ路線

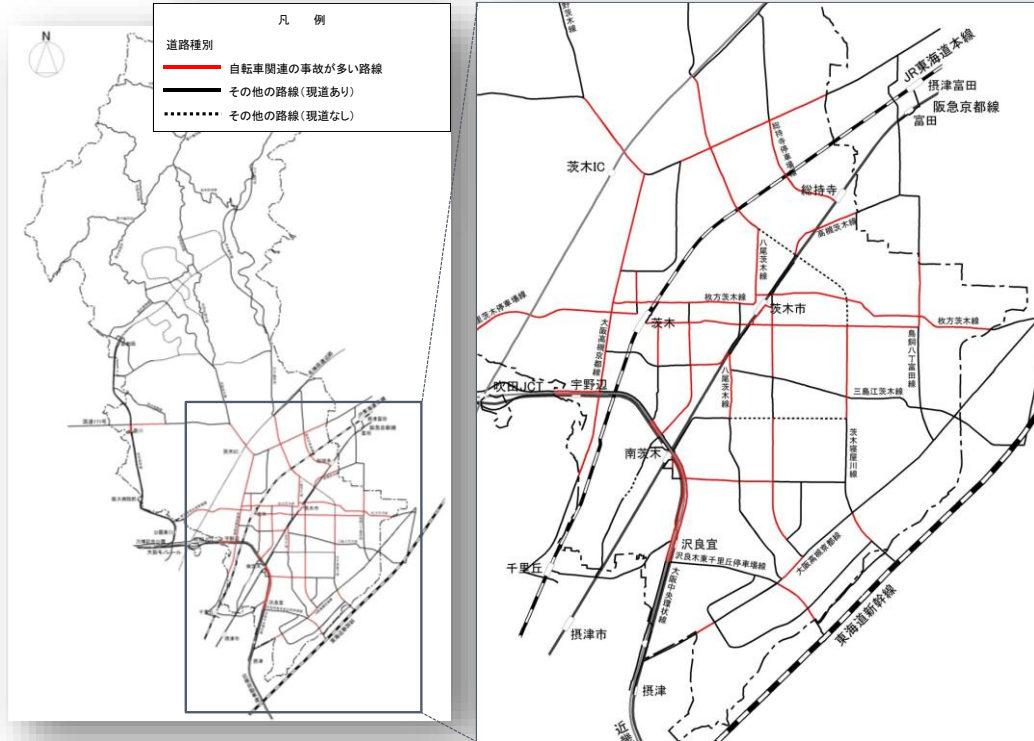
基本路線から、居住地、駅、施設等を連絡する路線を選定します。また、基本路線以外から、市民施設（図書館、運動施設等）、商業施設、医療施設、教育施設等へのアクセスを考慮し、その他の路線から追加候補を選定しています。





【選定要件②】自転車関連の事故が多い路線

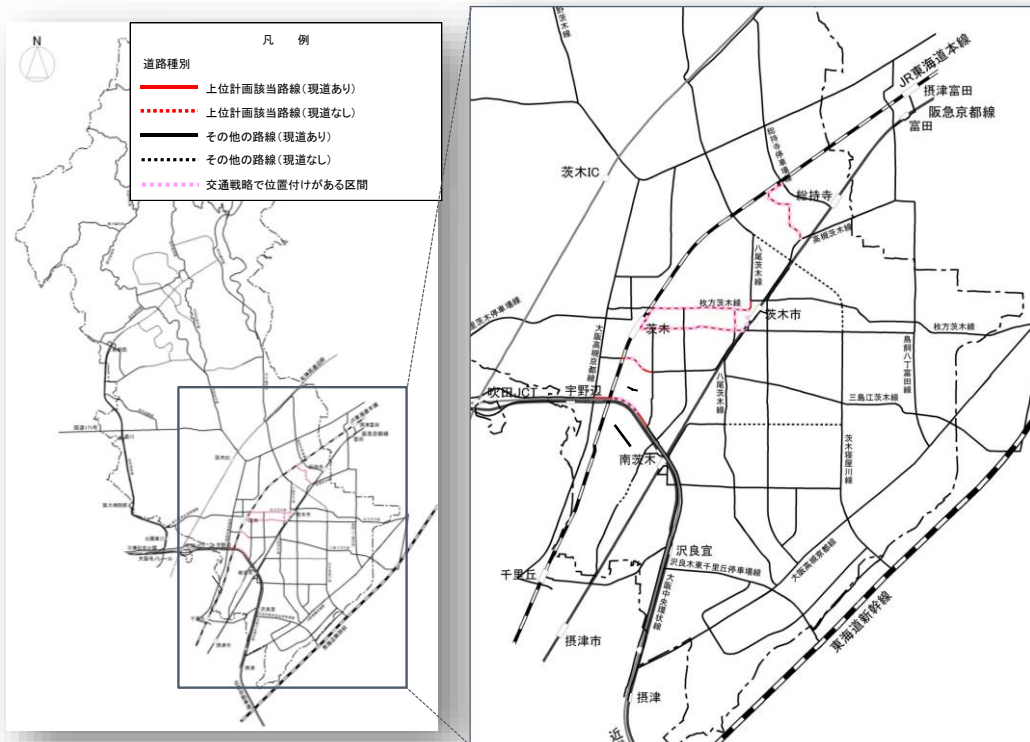
「基本路線」を対象に自転車関連の事故が多い路線（1 km当たり 10 件以上）を抽出します。



【選定要件③】地域の課題やニーズがある路線

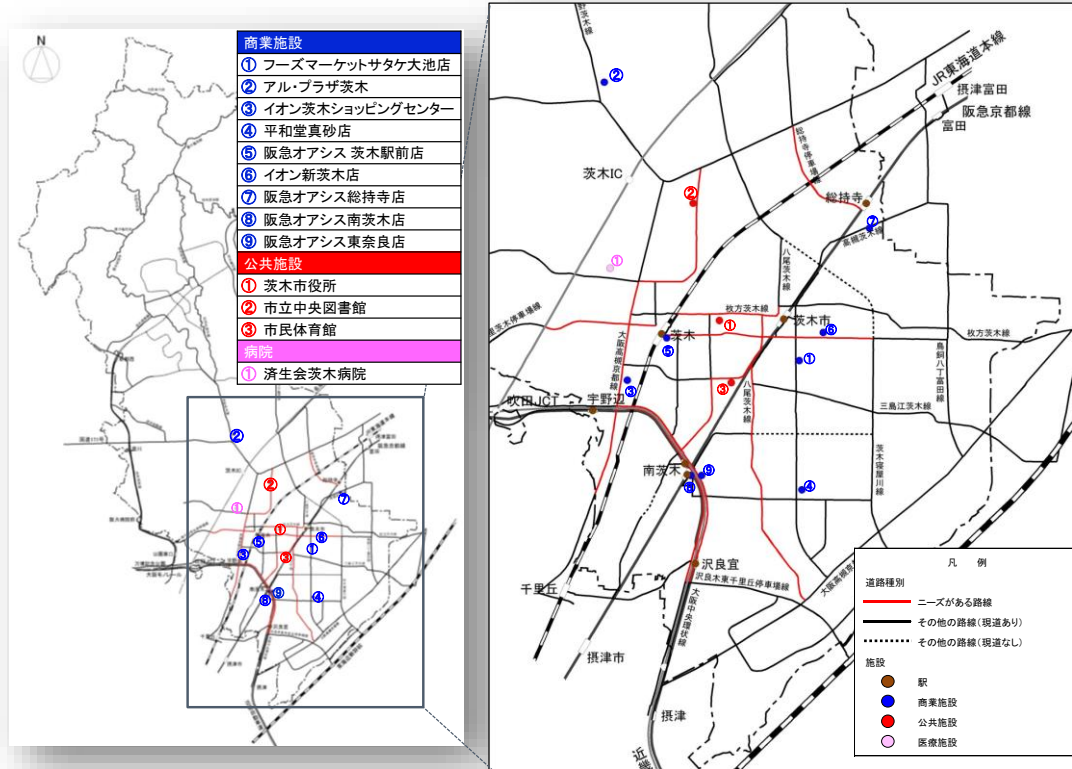
茨木市総合交通戦略（平成 25 年度）で自転車通行空間の整備や検討の位置付けがある路線、ヒアリング調査やパーソントリップ調査※結果からみた自転車利用ニーズのある路線を抽出します。

■茨木市総合交通戦略での位置付けがある路線

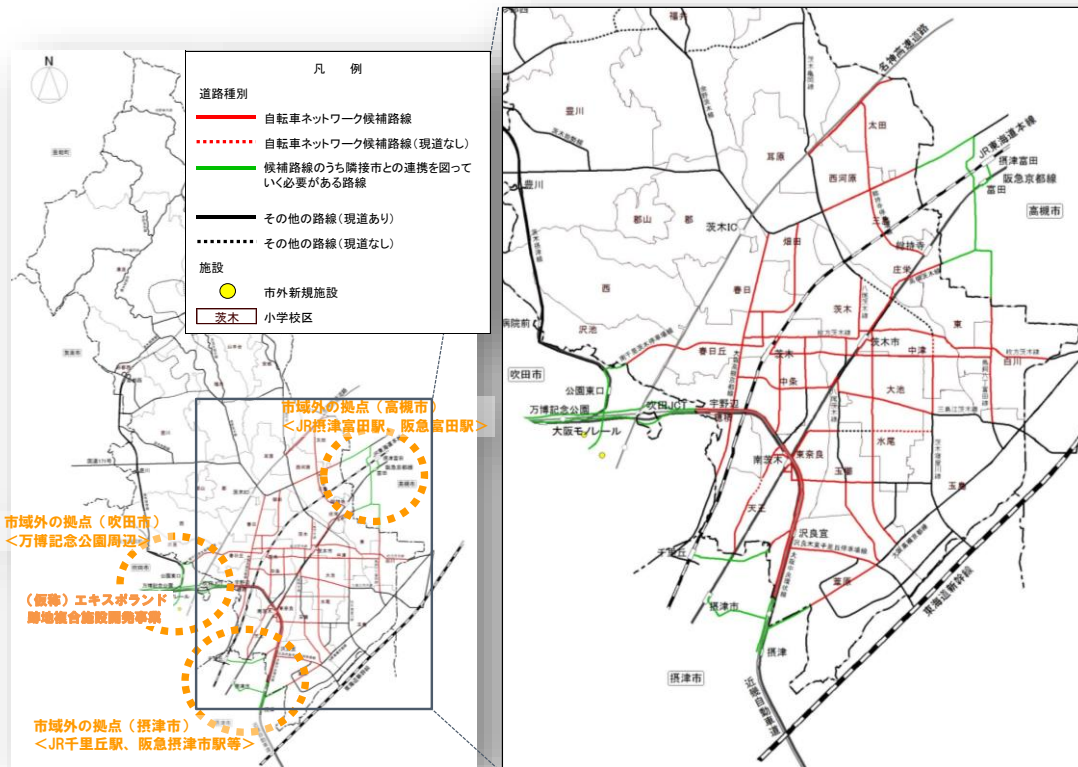




■ヒアリング調査におけるニーズがある路線



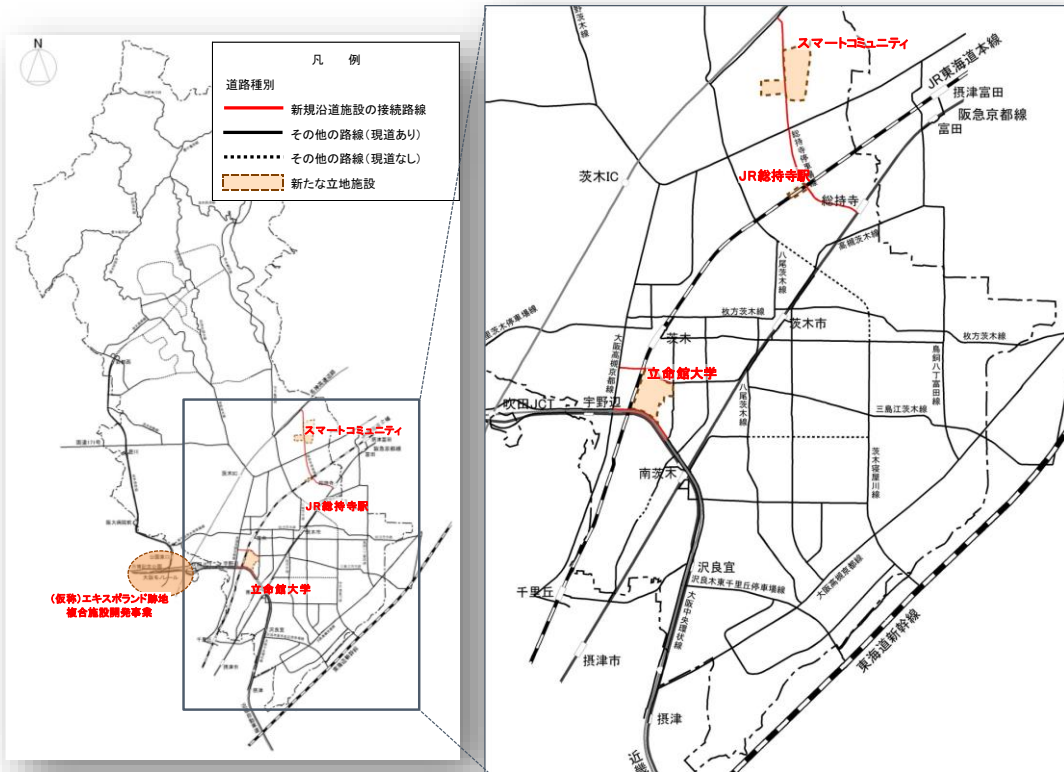
■パースントリップ調査結果から自転車利用のニーズがあると想定される路線





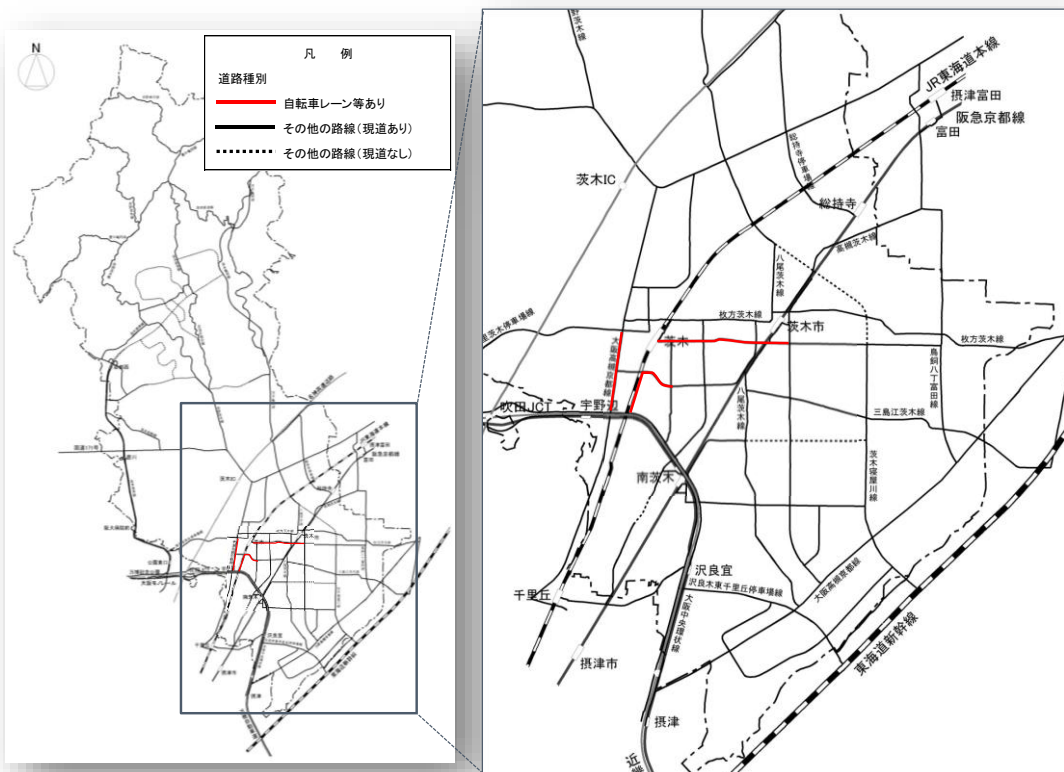
【選定要件④】沿道に新たに施設立地が予定されている路線

新たな施設立地計画により、不特定多数の自転車利用が想定される路線を抽出します。



【選定要件⑤】既に自転車通行空間が整備されている路線

現在、既に自転車レーンなどが設置されている路線を抽出します。

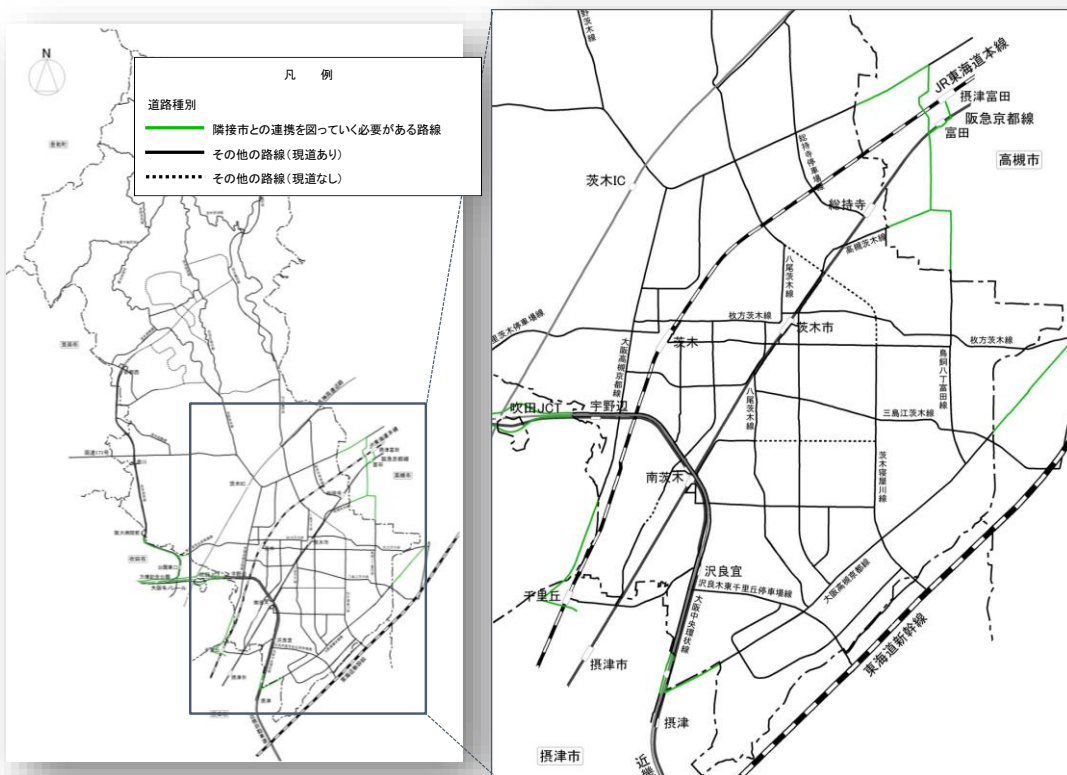




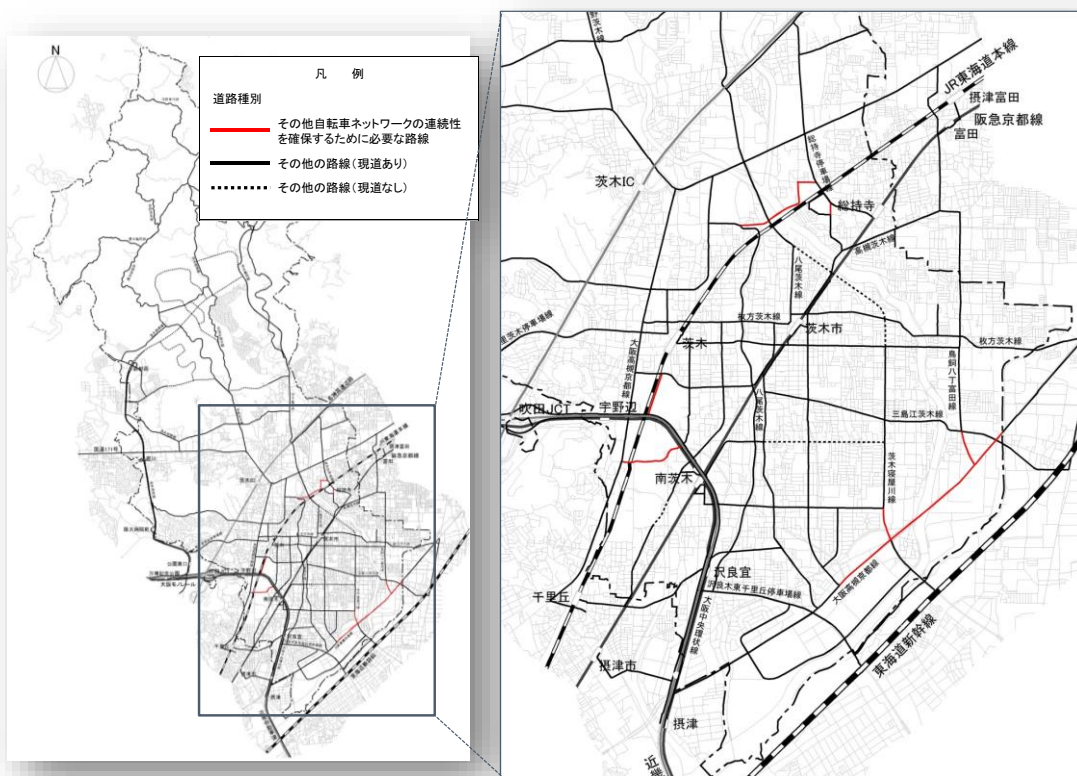
【選定要件⑥】自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

隣接市との連携を図っていく必要がある路線、ネットワークの連続性を確保のため必要となる路線を抽出します。

■隣接市との連携を図っていく路線



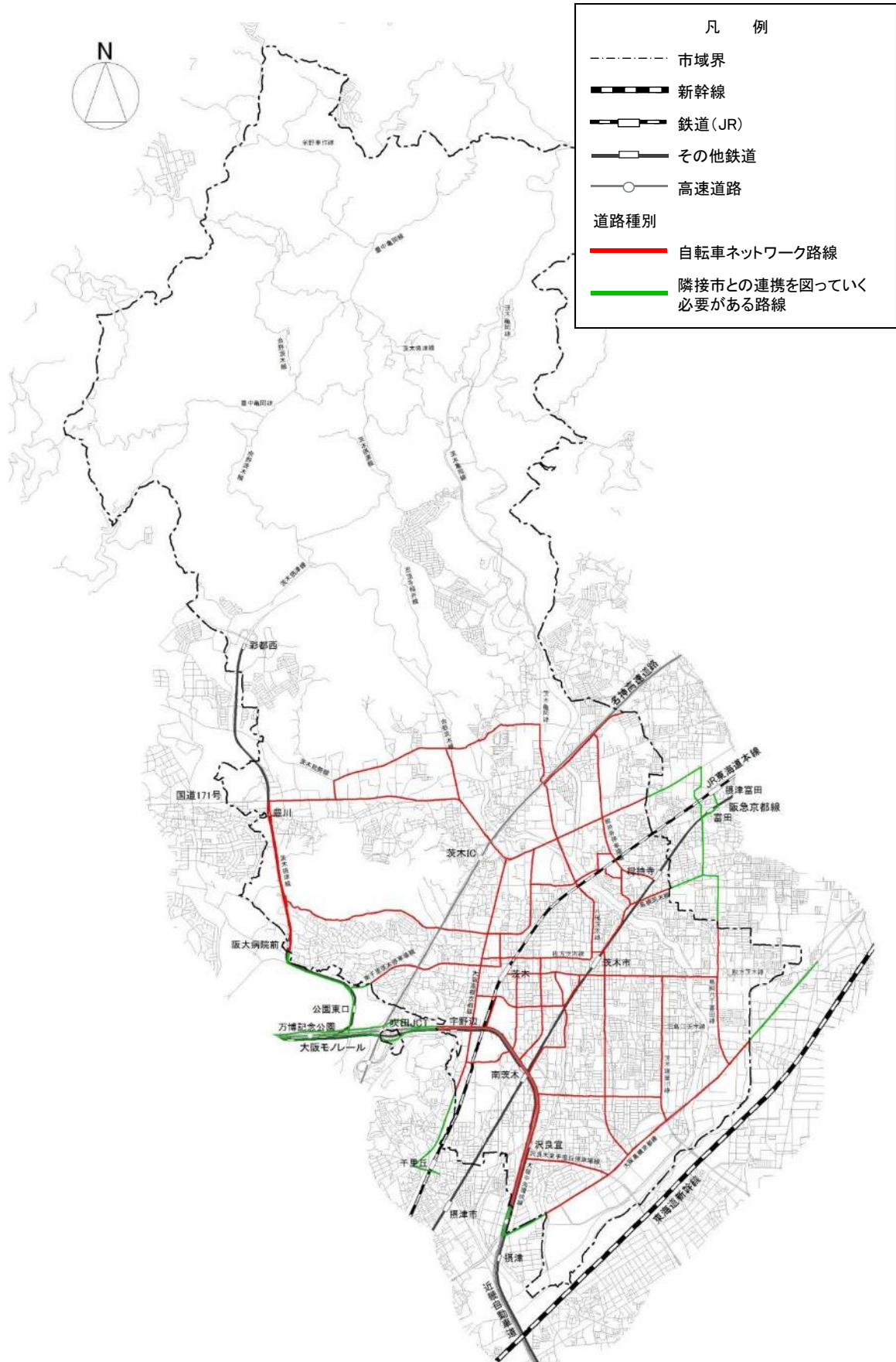
■連続したネットワークを確保するための路線





【自転車ネットワーク路線の選定】

選定要件①～⑥に該当する路線について、道路管理者へのヒアリングや交通の実態を踏まえ、効率的で効果的なネットワークを構成すべき路線を適宜組み合わせることにより、自転車ネットワーク路線を下図のように設定しました。





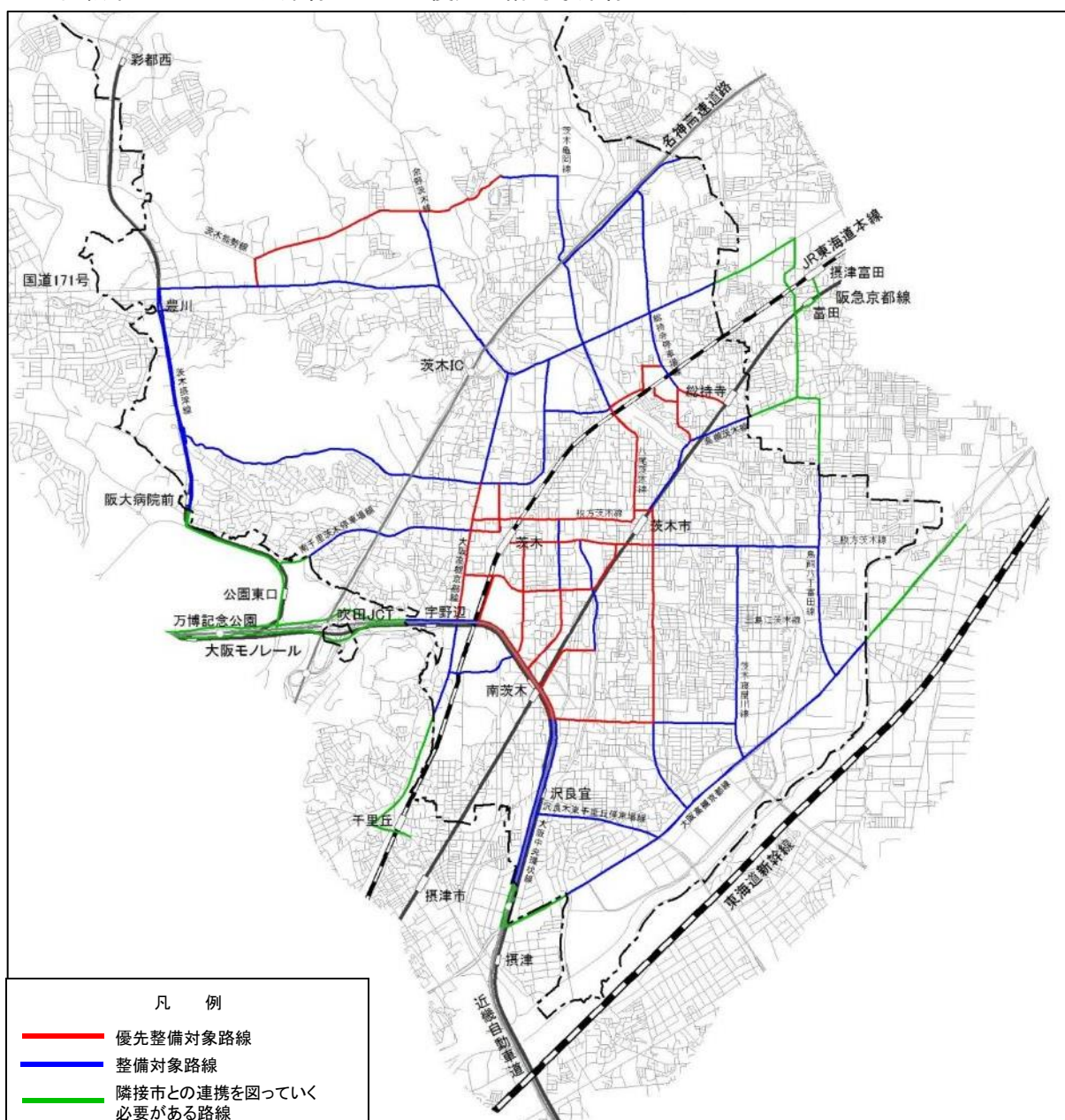
【優先整備対象路線・整備対象路線の選定】

自転車ネットワーク路線のうち、特に優先して整備を取組んでいく必要のある路線を「優先整備対象路線」として選定しました。

選定にあたっては、歩行者と自転車の安全性と利便性を効果的に高めるため、利用者の多い主要駅であるJR茨木駅、阪急茨木市駅、南茨木駅、総持寺駅周辺を中心に、バリアフリー基本構想で検討している重点整備地区の範囲をベースに、駅へアクセスする路線を抽出しました。また、市道宿久庄二丁目安威一丁目線は、周辺に高校、大学等の学校施設が多く、通学のための自転車利用が多い状況であるため自転車ネットワーク優先整備対象路線として位置付けています。

その他整備対象路線については、優先整備対象路線の整備状況を踏まえ、将来的に順次整備路線を拡大し、連続した自転車ネットワークの形成を進めます。

■自転車ネットワーク路線における優先整備対象路線





(2) 整備形態の検討

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、交通状況を踏まえ、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、道路の一部を自動車交通から分離するなど、3つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、自転車レーン(車道混在型)）を設定し、整備を図っていくこととします。

■自転車通行空間の整備形態の選定の考え方

交通状況を踏まえた整備形態の選定	A 自動車の速度が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	構造的な分離 視覚的な分離	構造的な分離 視覚的な分離 車道混在
目安	規制速度が60km/h以上	A、C以外の道路	規制速度が40km/h以下かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車道 自転車専用通行帯	自転車道 自転車専用通行帯 自転車レーン



【自動車速度が高い道路A】の整備形態の選定の考え方

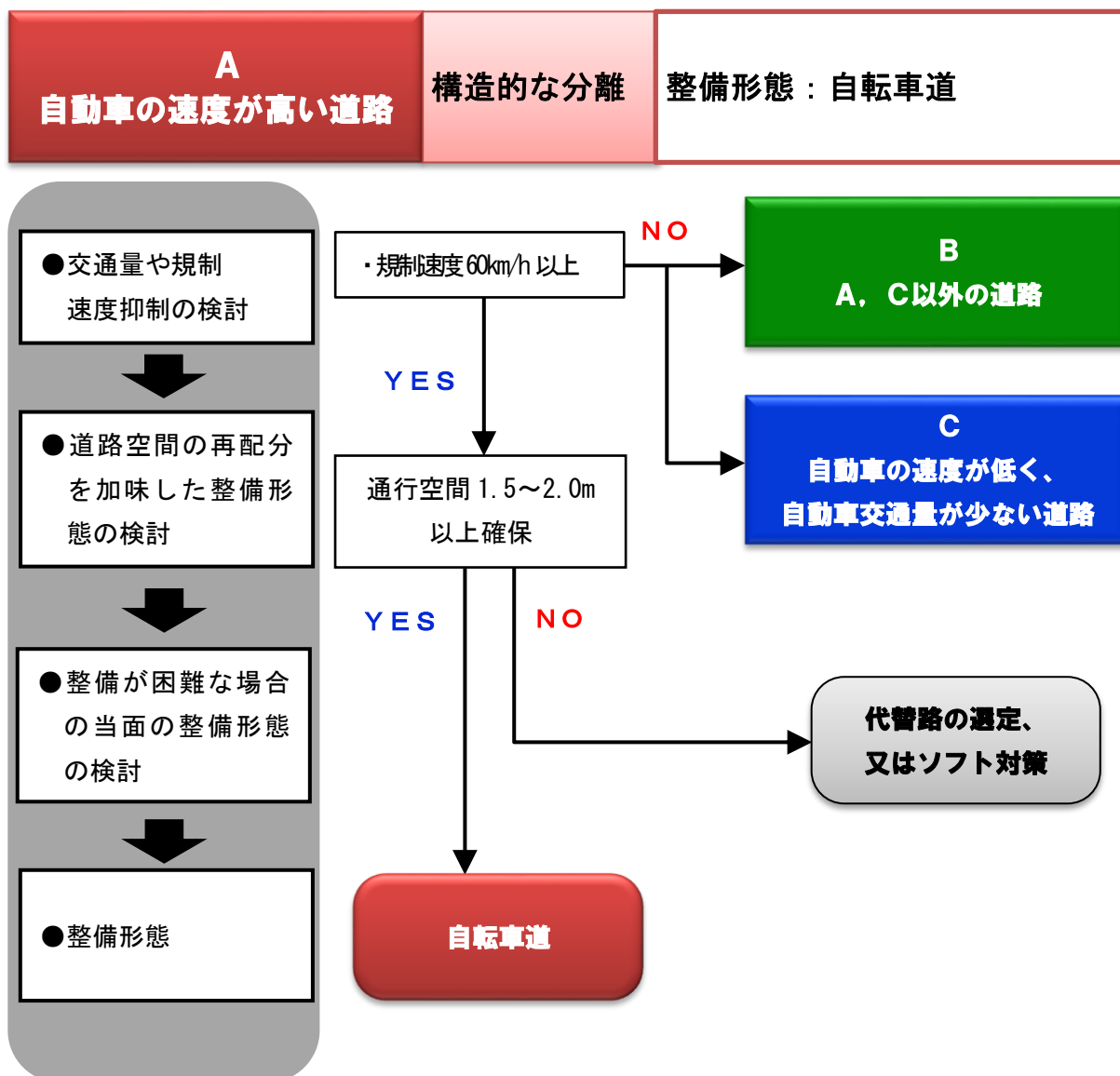
自動車の速度が高い場合、自転車の安全性を考慮し、構造的な分離を図っていく必要があります。

◇規制速度60km/h以上の場合、構造分離が必要となり、自転車道の設置を検討します。

◇自転車の通行空間が1.5mから2.0m以上確保できる場合は、自転車道を設置します。幅員の確保が難しい場合は、代替路の選定またはソフト対策を行います。

基本的に自転車通行空間の整備は、構造分離である自転車道の整備を目標に進めますが、規制速度が60km/h未滿の場合、または速度抑制により規制速度を60km/h未滿に下げることが出来る場合は、自転車専用通行帯や自転車レーンも整備形態の候補とし、検討を行います。

■自動車速度が高い道路Aにおける整備形態の選定の考え方





【A、C以外の道路B】の整備形態の選定の考え方

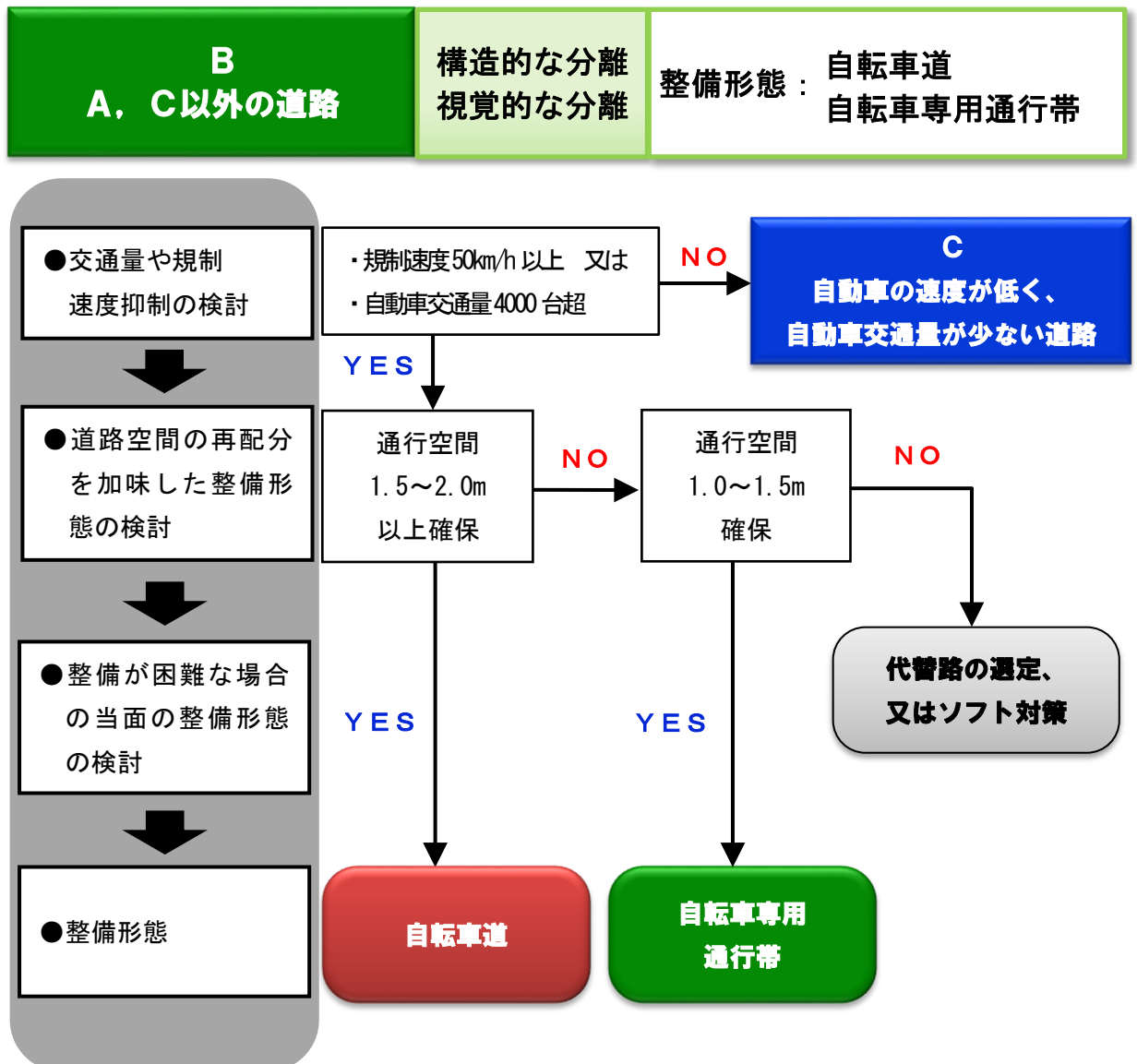
規制速度 50km/h 以上の道路については、基本的に、通行空間が十分に確保できる場合は、自転車道の設置を検討しますが、通行空間の関係から自転車道の設置が難しい場合は、自転車専用通行帯の整備を目指します。

通行空間として 1.0m から 1.5m を確保できる場合は、自転車専用通行帯の整備を実施し、幅員の確保が難しい場合は、代替路の選定又はソフト対策を行います。

また、自転車専用通行帯の整備が難しい場合は、車道混在型の整備手法である自転車レーンの設置についても検討します。

車道混在型が可能な道路規格としては、目安として規制速度の 40km/h 以下かつ交通量 4,000 台以下の道路とします。

■A、C以外の道路Bにおける整備形態の選定の考え方





【自動車の速度が低く、自転車交通量が少ない道路C】の整備形態の選定の考え方

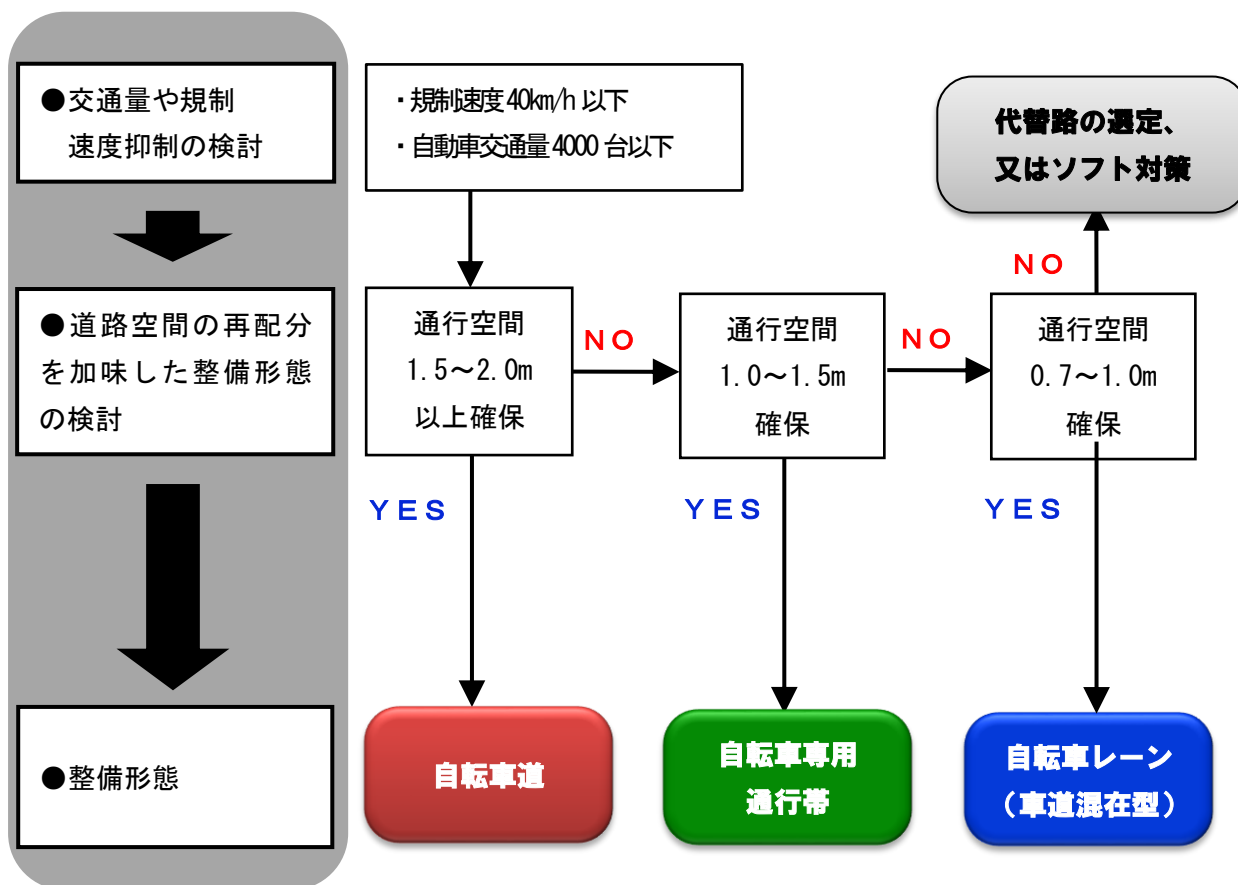
規制速度40km/h以下かつ交通量4,000台以下の道路については、自転車レーンの設置が可能となります。

A, Bの道路規格と同じく、自転車の通行空間が十分確保できる場合は、自転車道や自転車専用通行帯の設置を検討しますが、これらの設置が難しい場合については、代替路の選定又はソフト対策を行います。

自転車レーンは、通行空間が、0.7mから1.0m以上を確保可能であれば整備可能であり、現在JR茨木駅と阪急茨木市駅を結ぶ市道駅前一丁目学園南線や、イオン茨木ショッピングセンター付近もこの自転車レーンによる整備を行っています。また、このCの道路規格で、幅員の確保が難しい場合については、自転車指導線（P.76）による暫定的な整備を図ります。

■自動車の速度が低く、自転車交通量が少ない道路Cにおける整備形態の選定の考え方

C 自動車の速度が低く、 自転車交通量が少ない道路	構造的な分離 視覚的な分離 車道混在	整備形態： 自転車道 自転車専用通行帯 自転車レーン
--	--------------------------	-------------------------------------

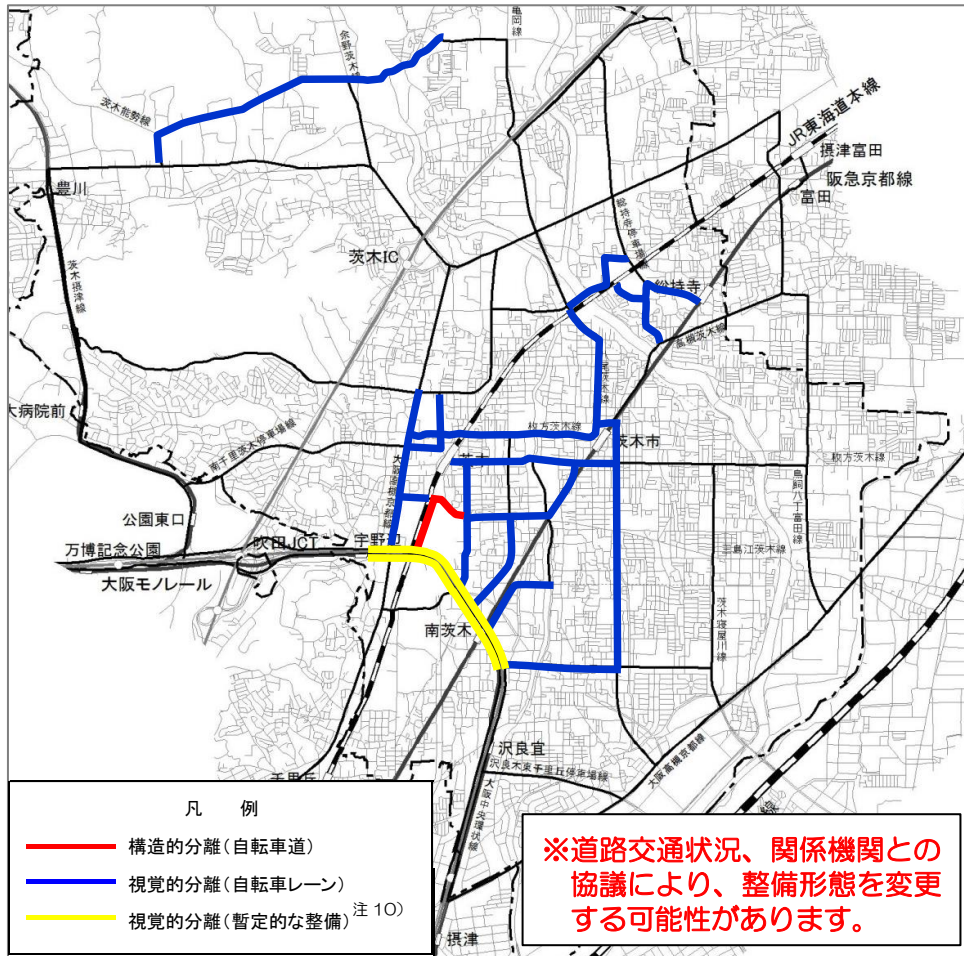




(3) 整備形態の選定（優先整備対象路線）

整備にあたっては、前述の整備形態の選定の考え方を基本としながら、今後、路線ごとの交通量や実際に走行している車両の状況を踏まえつつ、警察や各道路管理者と協議の上、決定していきます。

■ 優先整備対象路線における整備形態



注 10) 中央環状線は、規制速度が 60km/h であるものの構造的に分離された自転車道ではなく、歩道内に通行位置を明示した整備であることから、暫定整備と位置づけています。



4-2 通行環境“はしる”について

選定した自転車ネットワーク路線に対し、現状の道路構造や交通量等を踏まえたうえで、自転車通行空間の整備を図ります。また、整備対象路線に優先順位をつけ、計画的に整備を実施することで、より効果的・効率的な自転車利用環境の創出を目指します。

〔施策1〕自転車ネットワーク路線の整備

設定した「優先整備対象路線」と「整備対象路線」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」（国土交通省道路局、警察庁交通局 平成24年11月）や「大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領」（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 平成25年4月）に基づき整備手法を検討し、自転車通行空間の整備を図ります。

取組1：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

取組1：優先整備対象路線の整備

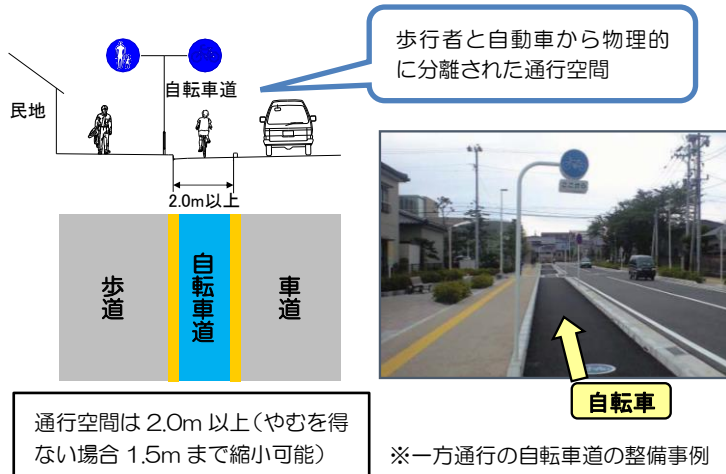
- ・本計画の計画期間内に、効果的・効率的な整備を実施するために、優先的に取組むべき「優先整備対象路線」において整備を図ります。

取組2：その他整備対象路線の整備

- ・その他整備路線について、優先整備対象路線の整備の進捗状況を確認しながら、整備形態を検討し、整備を進めます。

(参考1) 自転車ネットワーク路線における整備手法

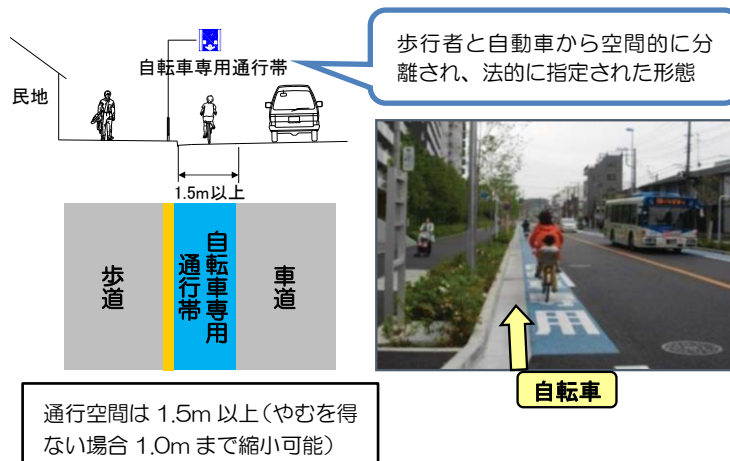
自転車道の整備手法



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 H28（2016）.7）

- 自転車道は、自転車が歩行者と自動車から物理的に分離するもので、法的に指定された通行空間となります。
- 自転車道の整備に必要な幅員は、2m以上、やむを得ない場合は 1.5mまで縮小ができます。

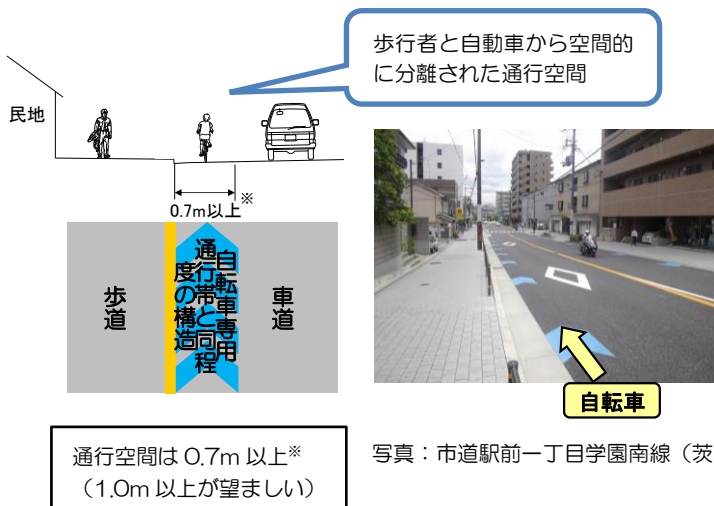
自転車専用通行帯の整備手法



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 H28（2016）.7）

- 自転車専用通行帯は、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離するもので、法的に指定された通行空間となります。
- 自転車専用通行帯に必要な幅員は、1.5m以上とし、やむを得ない場合は 1.0mまで縮小ができます。

自転車レーン（車道混在型）の整備手法



※ 平成 29（2017）年 3 月の実施要領において、0.75m 以上に改定

参考：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25（2013）.4）

- 自転車レーンは、車道混在型ではあるが自転車専用通行帯と同程度の構造を有し、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離された通行空間となります。
- なお、法的には指定されておらず、車両の停車やバスの乗り降りが可能です。
- 自転車レーンの幅員は、0.7m以上※、可能であれば 1.0m確保するものとします。

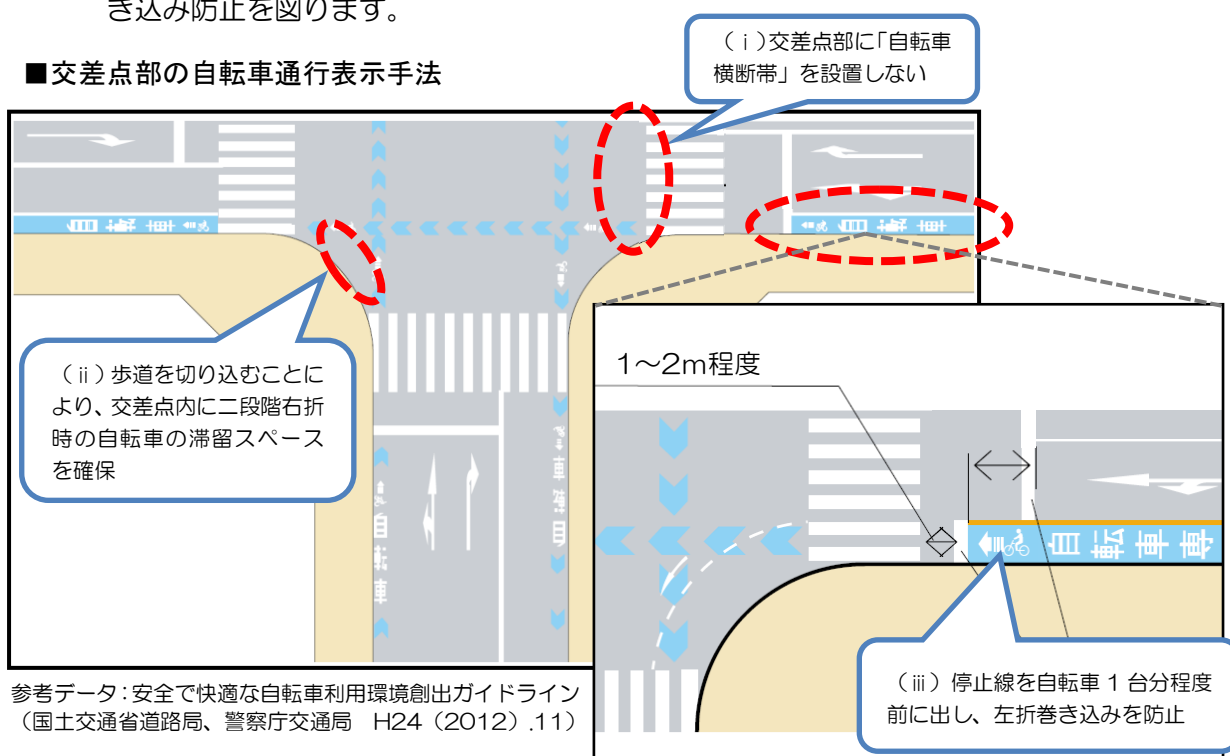


【特殊部】交差点部の整備手法

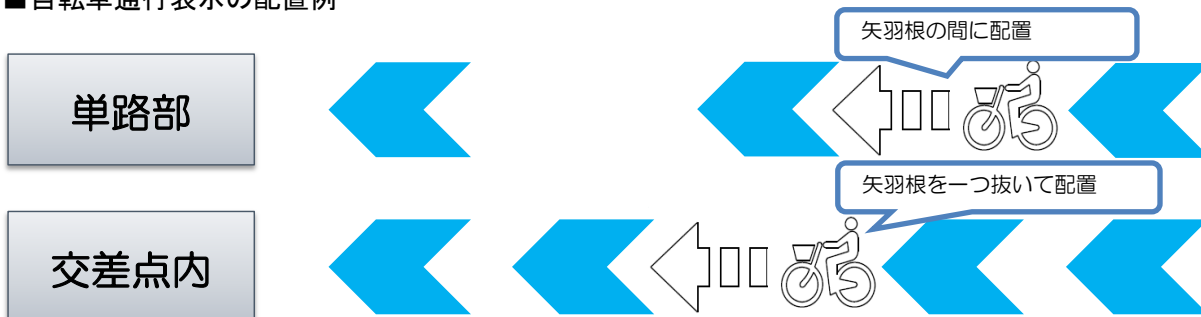
交差点部の自転車の安全な通行を図るための表示方法としては、次の3種類があげられます。

- (i) 自転車の直進性の確保及び進行方向の明確化
 - ・横断歩道に隣接する格好で自転車横断帯を設けないことにより、自転車の直進性の確保及び進行方向を明確に示し安全性を高めます。
- (ii) 二段階右折時の安全対策
 - ・歩道を切り込み、交差点内に二段階右折時の自転車滞留スペースを確保することで、車両との接触の防止を図ります。
- (iii) 左折巻き込みに対する安全対策
 - ・自転車の停止線標示を前出し、自転車を自動車から視認させることにより、左折車両の巻き込み防止を図ります。

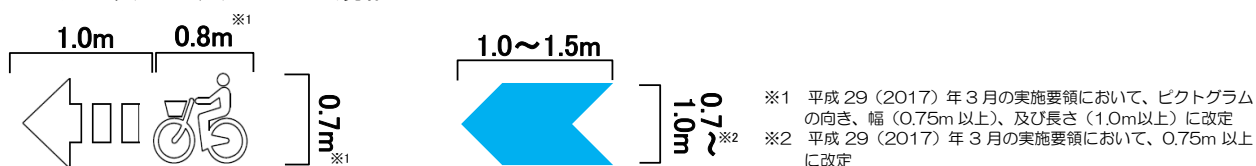
■交差点部の自転車通行表示手法



■自転車通行表示の配置例



■ピクト表示^{※1}、矢羽^{※2}の規格



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25（2013）.4）

【特殊部】バス停部の整備手法

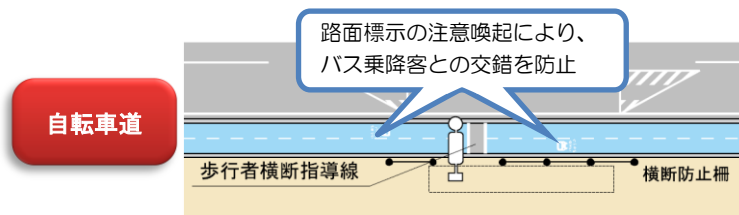
バス停部における自転車通行空間の表示方法については、次の考え方に基づき、自転車通行空間の整備形態の違いに対応した表示を行うこととします。

＜基本的な考え方＞

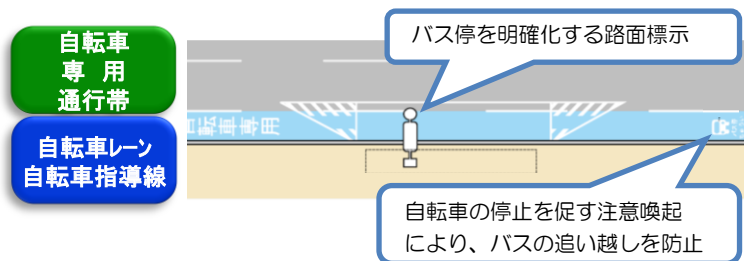
- ・自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険の防止を図ります。

(i) 構造的分離となる自転車道の場合

- ・下図のような表示を行うことで、バス停車時の乗降客との交錯の防止を図ります。

**(ii) 視覚的分離となる自転車専用通行帯、自転車レーンの場合**

- ・下図のような表示を行うことで、自転車の停止を促す注意喚起によりバスの追い越しの防止を図ります。



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25（2013）.4）

■堺市内の事例写真



〔施策2〕 自転車ネットワーク路線以外の安全対策

自転車ネットワーク路線に位置づけられていない事故多発路線や生活道路等について、以下の取組を実施します。

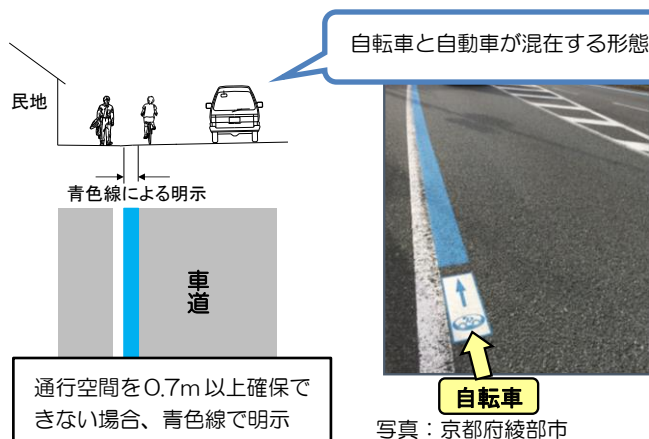
取組3：自転車指導線の整備

取組3：自転車指導線の整備

- 本計画の計画期間内に、効率的・効果的な整備・事故多発路線への設置
- 生活道路への設置
- 交差点対策
- 自転車ネットワーク路線と自転車駐車場を結ぶ路線への設置^{注11)}

注11) 取組の詳細は、自転車駐車環境“とめる”に記載

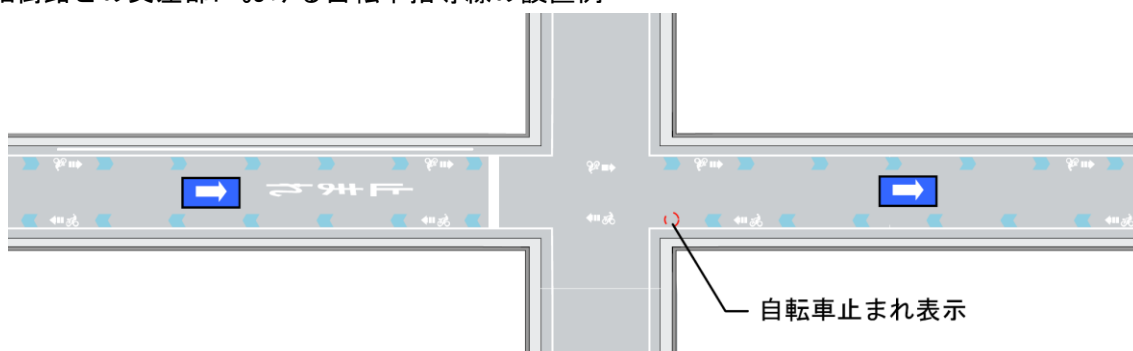
(参考2) 自転車ネットワーク路線以外の路線における整備手法



• 自転車指導線は、主に自転車が通行する位置や方向、車列の整理などのために設置するものであり、自転車ネットワーク路線以外の事故多発路線や生活道路等及び、自転車駐車場への誘導等に効果があると考えています。

写真：京都府綾部市

■ 細街路との交差点における自転車指導線の設置例



■ 自転車の停止を促す法定外表示等の整備事例



参考データ：大阪府自転車通行空間法定外表示 実施要領（大阪府道路交通環境安全推進連絡会議 H25（2013）.4）

4-3 自転車駐車環境 “とめる” について

自転車の利用環境を高めるためには、自転車で向かう目的地となる場所に、きちんと自転車を駐車できるようにすることが重要となります。

自転車が集中する市内主要駅を中心とした自転車駐車スペースの確保と、放置自転車を減少させる対策の展開により、歩行者の妨げとなり都市景観を悪化させる自転車の放置防止を目指します。

〔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

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の駅に近い市営自転車駐車場で容量超過している施設があります。現況で示したように、JR 茨木駅、阪急茨木市駅については、現況将来ともに物理的容量で見ると需給バランスが満足している状況にありますが、駅に近いほど自転車駐車場が混雑する傾向があり、個別の自転車駐車場単位では、物理的容量を超過しているところがあります。そのため、次のような取組を行います。

- 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

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

- ・ SNS※を活用し、満車情報と代替施設情報を提供します。
- ・ 自転車駐車マップを作成・配布し、満車時の代替施設の情報を提供します。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅に近い市営自転車駐車場の満車時には、他の市営自転車駐車場への誘導を行います。具体的には、SNS を活用して、満車情報と代替施設情報の提供を行うとともに、自転車駐車マップを作成・配布し満車時の代替施設の情報を提供する等の取組を行います。

■ SNSによる満車・代替駐車場情報 (イメージ)

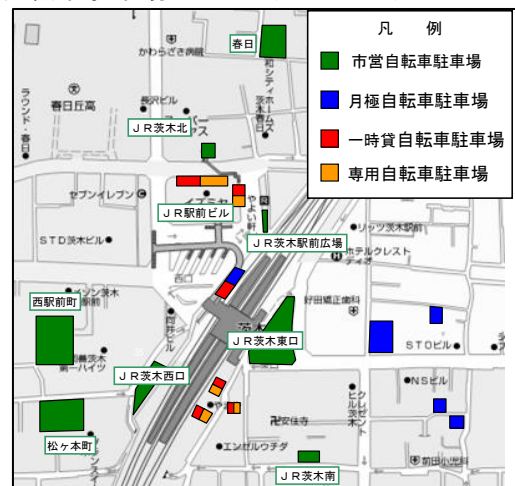


茨木市自転車駐車場情報

○月○日 (○)
×時×分時点

△△自転車駐車場は大変混雑しております。
□□自転車駐車場をご利用ください。

■ 自転車駐車場マップ (イメージ)



**取組5：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、容量を超過している市営自転車駐車場の利用者を分散させます。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の市営自転車駐車場は、駅に近い自転車駐車場ほど混雑している状況があることから、例えば駅からの距離に応じて利用料金に差をつけることで、容量を超過している市営自転車駐車場の利用者を分散させます。

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

- 容量を超過している市営自転車駐車場の代替施設として、駅周辺の利用率の低い民営自転車駐車場を活用し、利用者を分散させます。

JR 茨木駅・阪急茨木市駅の周辺では、容量を超過している市営自転車駐車場がある一方で、利用率の低い民営自転車駐車場があることから、民間との協力・連携により民営自転車駐車場を活用して、利用者の分散を図ります。

[その他の取組について]**現況・将来の需給バランスを考慮した施設の有効利用**

- 阪急総持寺駅・モノレール沢良宜駅等の利用率の低い市営自転車駐車場では、サイクルポート※を設置するなど施設の有効利用を図ります。

官民連携、協力による新たな市営自転車駐車場の整備

- 市と民間が協力した自転車駐車環境の改善対策として、JR 茨木駅、阪急茨木市駅周辺地域再整備において新たな市営自転車駐車場の整備に取り組めます。

[施策4] JR 茨木駅における自転車駐車需要の抑制

JR 茨木駅においては、現況で目標管理容量を超過しており、将来においても目標管理容量の超過が見込まれます。自転車の共同利用等、効率的な利用を促す取組と一体的に、次のような取組を行います。

取組7：自転車の共同利用によ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

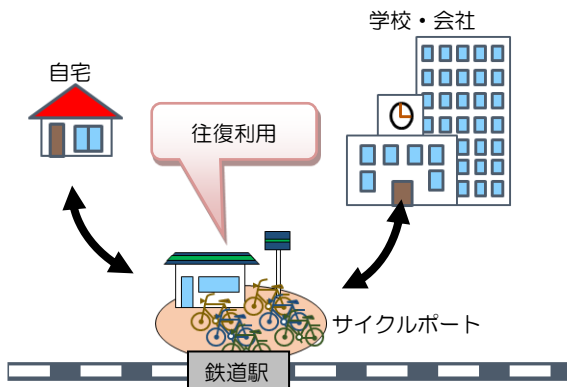
- ・ レンタサイクルやコミュニティサイクルを導入し、利用形態の転換（共同利用）を図ることで自転車駐車需要を抑制します。

JR 茨木駅周辺の自転車駐車場の需要を抑制するため、レンタサイクルやコミュニティサイクルを導入し、自転車の共同利用を進めます。

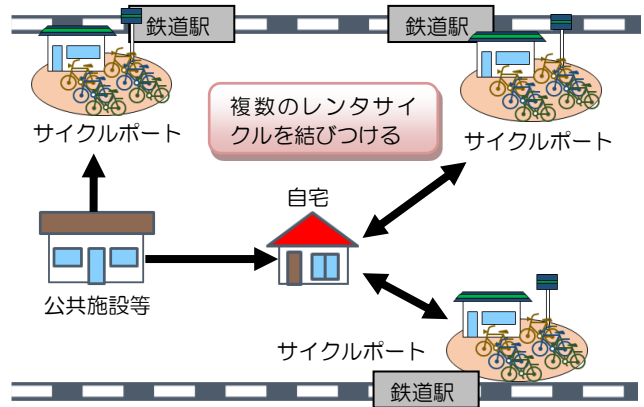
なお、レンタサイクルとコミュニティサイクルは、いずれも自転車をシェアするというサービスですが、レンタサイクルは貸出場所と返却場所が同じサービス、コミュニティサイクルは貸出場所と返却場所は違って利用できるサービスです。

■ レンタサイクル、コミュニティサイクルとは・・・**レンタサイクル**

鉄道駅隣接のサイクルポート（1カ所）を中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム

**コミュニティサイクル**

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム



参考データ：「コミュニティサイクル導入の現状と課題」、全国コミュニティサイクル担当者会議
(国土交通省都市局街路交通施設課 企画専門官 菊池雅彦 2012)



【施策5】 阪急茨木市駅周辺等の放置自転車対策の展開

阪急茨木市駅周辺等においては、放置自転車が多く、まちの美観保持と歩行者の安全確保の障害となっています。そのため、次のような取組を行います。

- 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

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

- ・自転車駐車ポイント制等、自転車駐車場利用者に魅力的な仕組みを構築し、放置自転車の減少を図ります。

商店街などの民間事業者と連携して、自転車駐車場の利用回数に応じた特典を付与するなど自転車駐車場利用者にとって魅力的な仕組みを構築し、自転車駐車場の利用を促すことで、放置自転車の減少を図ります。

■他都市の導入事例（東京都江東区の事例）

自転車駐車場で、利用回数に応じてポイントを付与する制度が導入されており、ポイントをためると駐輪無料券が発行される。商業施設の利用者などの路上への放置自転車を減らし、交通環境の改善に役立てられている。

1回100円で駐輪するごとに、1ポイントを付ける。5ポイントをためると飲食店等で使える無料券などの特典がもらえる。

取組 9：放置自転車撤去活動の継続的な実施

- ・阪急茨木市駅を含めた市内各駅周辺において、駅前放置禁止区域内の撤去活動を継続的に実施し、放置自転車の減少を図ります。

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めざし、阪急茨木市駅を含めた市内各駅周辺において、駅前放置禁止区域内の撤去活動を今後とも継続的に実施します。

■撤去活動の様子



写真：茨木市

取組 10：自転車の放置に対する啓発の徹底

- ・地域の市民団体や地元商店街などとの連携・協力により、自転車利用者や市民に対し、チラシ等の配布による放置防止に関する啓発・指導を行います。

自転車の放置に対する啓発の徹底を図るため、地域の市民団体や地元商店街などとの連携・協力により、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。

■啓発活動の様子

写真：茨木市

取組 11：自転車を放置しにくくする工夫

- ・路上に自転車を止めにくくする対策を講じることで、放置自転車の減少を目指します。

自転車を放置する人の良心に訴えかけるため、路面標示[※]の工夫、標識、看板の設置などの対策を行い放置自転車の減少を図ります。

■路面標示**■路面標示（児童の絵）^{注12)}****■標識****■ポストコーン等****■看板**

写真：茨木市の事例

注 12) 児童の絵を入れた放置自転車対策は、大阪市住吉区の事例（住吉区 HP より）



取組 12：放置自転車が 많은箇所を対象に路上自転車駐車を増設

- ・幅員に余裕のある路上において自転車駐車を整備することで、利用者のニーズに合わせた自転車駐車環境の整備を目指します。

放置自転車が 많은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の整備を図り、利用者のニーズに合った自転車駐車環境の整備を目指します。

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

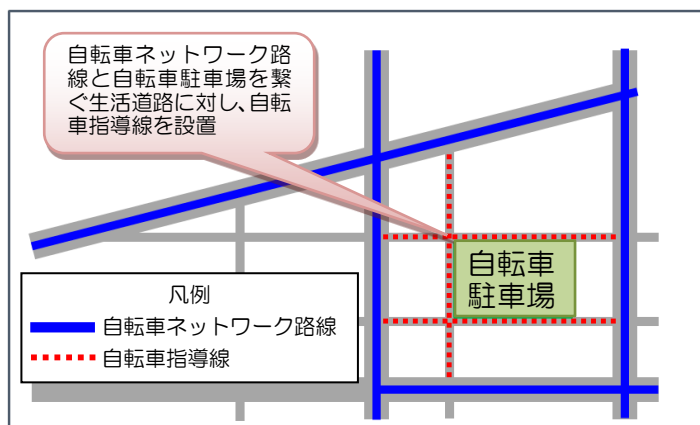


写真：茨木市の事例

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

- ・自転車利用者が、自転車駐車場へスムーズに移動できるよう、自転車ネットワーク路線と自転車駐車場を結ぶ生活道路等に対し、路面標示（自転車指導線）や案内標識等を設置します。

■自転車指導線設置イメージ



■自転車指導線



写真：京都府綾部市の事例

4-4 安全利用“まもる”について

本市は自転車事故件数が多くなっており、自転車関連の事故減少が重要な課題となっています。そのため、自転車利用時の交通安全の意識を高めることで、自転車のみならず歩行者や自動車を含めた交通事故を減らしていくことを基本として、自転車利用のルール周知、マナー向上、危機管理意識の向上の徹底や、交通違反に対する指導・取締の強化などの取組を進めます。

【施策6】ルール周知、マナー向上、リスク対策

自転車通行ルールを遵守することによる安全性向上や、自転車通行ルールに関する知識が正しく認知されていないことから、自転車による事故発生の危険性が高まっています。そのため、交通ルールに関する正しい知識の周知やルール遵守、意識の醸成を図ります。

- 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
- 追加取組 1：安全性を備えた自転車の供給

取組 14：自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底

- ・自転車通行ルールを示す看板の設置
- ・啓発活動の充実（ポスター公募・掲示、チラシ配布、ワークショップ*の実施）
- ・一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実
- ・ルール、マナーに関するイベントの充実

自転車の利用のルールを正しく理解することで、自転車利用時の交通安全意識を高め、自転車のみならず歩行者や自動車を含めた交通事故の減少を目指します。

自転車通行ルールの周知、マナー向上を図るため、自転車通行ルールを示す看板の設置、ポスター公募・掲示、チラシ配布、ワークショップの実施など啓発活動の充実、一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実、ルール、マナーに関するイベントの充実を図ります。

また、現在実施している安全教育を体系別・世代別に整理し、対象ごとに実施内容の課題点や改善点の協議を行い、多様な教育手法を検討します。さらに、関係団体と連携を図りながら、効果的な教育の普及啓発に努めます。

■通行ルールを示す看板の設置





■啓発活動の実施



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■一般市民・学生・高齢者を対象に安全教育の実施



写真：茨木市 高齢者向けの交通安全講習会

■ルール、マナーに関するイベントの実施



写真：茨木市 高校生の自転車通学運転免許証講習会

取組 15：ルール遵守に向けたインセンティブの付加

- ・生徒を対象にした自転車通学運転免許証制度の充実を図ります。

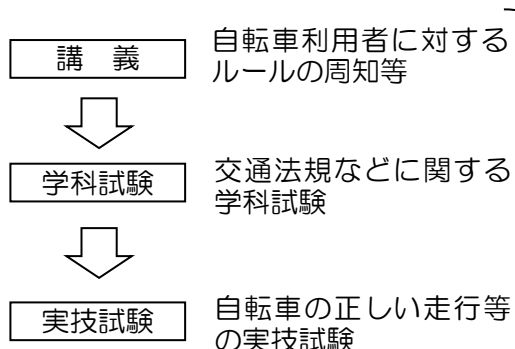
「自転車運転免許」は、法的な拘束力を持つものではありませんが、講習を経て交付するという一定のプロセスを経ることで、自転車利用ルールの周知を図り、さらには日常的にルールを守るという意識を育むためのきっかけを期待するものです。

本市では平成 25（2013）年度より高校生の交通安全意識の向上を目的に講習会を実施しています。

■自転車通学運転免許証講習会【平成 25（2013）年度より実施】

（目的）高校生の交通安全意識の向上

（講習会内容）



合格者に免許証を交付

氏名	平成〇〇年〇〇月〇〇日生	
学校名	大阪府	高等学校
交付	平成 年 月 日	自転車 運転 免許 証
免許証交付日から本校在籍の期間有効		
免許の 交付料	自転車運転免許取得料の交付	
入会料 （交通安全協会に加入する場合は 交通安全協会加入費（500円）を別途 交付料にプラスしてください）	交通安全協会加入費（500円）を別途 交付料にプラスしてください	

備考		
以下の違反事項に1回以上違反した場合は、運転免許を一時的に停止させていただきます。		
加減点	違反事項	
○	信号無視	携帯電話使用走行
○	一時停止	一人乗り走行
○	進行方向直進	ヘッドホン使用走行
○	無灯火走行	スピード超過
○	逆走	逆走走行
○	踏切手前	踏切の進捗
○	重大な過失のある走行	

ただし、上記に定める以外の重大な違反行為があった場合は、加減点数にかかわらず自転車の通学を停止させていただきます。



取組 16：自転車事故に対するリスク対策の周知

- ・ヒヤリマップ※の作成
- ・罰則対象や事故発生時の対応方法の周知
- ・自転車保険加入の推奨
- ・ヘルメット着用努力義務の周知

交通安全啓発イベント時に自転車事故に対するリスクを最小限に抑えるための「事前の備え」の重要性について、リーフレットの配布等により啓発活動を行います。

自転車の走行において、本市内の危険性の高い道路を知ることは、事故防止の第一歩となります。また、万が一の交通事故発生に備えて、事故発生時の対応方法を知っておくこと、自転車保険に加入しておくこと、ヘルメットを着用することは「身は自らを守る」という危機管理意識の向上に役立ちます。

こうした考え方にに基づき、警察や市民団体など関係機関との協力・連携のもと「茨木自転車ヒヤリマップ」の作成、罰則対象や事故発生時の対応方法のPR、自転車保険加入の推奨、ヘルメットの着用努力義務の周知などの取組を進めます。

■ヒヤリマップの作成



出典：茨木市都市整備部

■罰則対象や事故発生時の対応方法の周知



出典：大阪府警HP

■自転車保険加入の推奨 (TSマーク付帯保険等)

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)
(3.0×5 cm)	(3.5×5 cm)

▼傷害補償内容

種別	死亡若しくは重度後遺障害 (1～4級)	入院(15日以上)
青色TSマーク	30万円	1万円
赤色TSマーク	100万円	10万円

出典：公益財団法人 日本交通管理技術協会

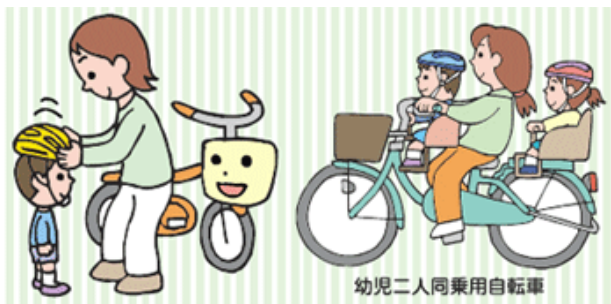
OTSマークとは

自転車安全整備士が点検整備した普通自転車※に貼付されるもので、このマークには傷害保険と賠償責任保険が付いています(付帯保険)。

「TS」は、TRAFFIC SAFETY(交通安全)の頭文字をとったものです。TSマークには、青色マーク(第一種)と赤色マーク(第二種)があり、賠償内容が違ってきます。



■ヘルメットの着用努力義務の周知



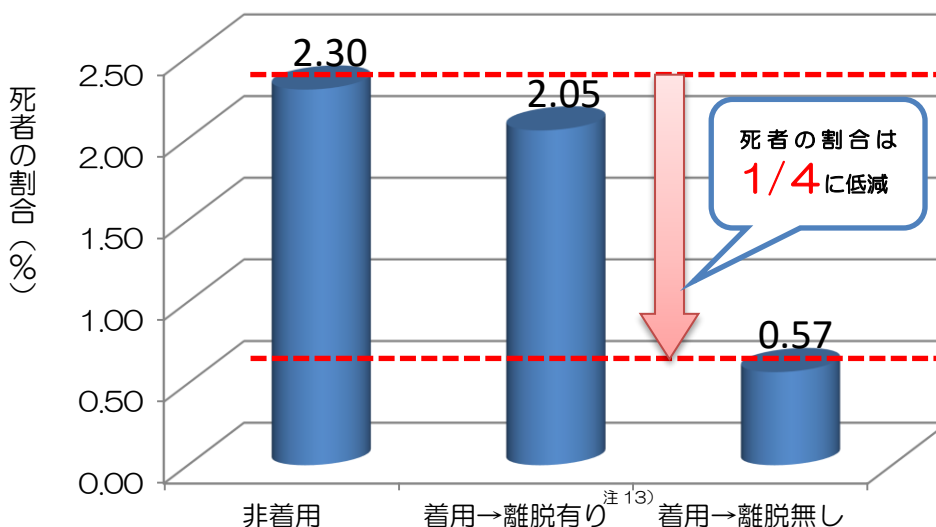
幼児二人同乗用自転車

出典：大阪府警HP

児童・幼児（13歳未満の者）を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。
（道路交通法第63条の11）

■ヘルメット着用状態別死者の割合（H19（2007）～25（2013））

ヘルメットを正しく着用することにより、頭部損傷による死者の割合は1/4に低減します。また、ヘルメットを着用していても衝撃を受ける前にヘルメットが脱げたのでは効果は期待できません。着用と共に顎（あご）ひもを正しく締めることも重要です。



注13) 離脱有りとは、交通事故による衝撃を受ける前にヘルメットが脱げた場合を指します

参考データ：イタルダイナミクス交通事象分析レポート No.97（特集自転車事故被害軽減にヘルメット！！）

**追加取組 1：安全性を備えた自転車の供給**

- ・高い安全性を備えた自転車の購入につながる広報・啓発の促進

消費者が安全に自転車を利用できるよう、相談者からの相談をもとに自転車の事故情報等の収集を行い、相談者の依頼があれば消費生活センター等にて商品テストを実施し、その結果等を活用しつつ、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を実施します。

[施策 7] 自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施

自転車利用者が自発的に自転車走行のルールを守り、自転車走行のマナーを向上させる取組と合わせて、自転車利用者に対する指導取締や街頭での指導啓発活動などの取組を行います。この指導・取締にあたっては、警察官による取締だけでなく、行政や地域の協力、啓発活動の担い手の育成が必要となります。

- 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

取組 17：自転車利用者に対する指導・取締の充実

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

通勤・通学時間帯などに警察署が中心となった自転車の指導・取締を実施します。この指導・取締を通じて、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、ルールやマナー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・取締の実施



取組 18：啓発活動の担い手の育成

- 社会に貢献することを望んでいる高齢者の方々を中心に、啓発活動の担い手を育成します。

交通違反に対する指導・取締の強化は、警察署のみでは十分な対応が難しいため、正しい自転車利用を指導できる自転車利用指導員の協力が必要になります。社会に貢献することを望んでいる高齢者の方々を中心に、自転車利用指導員の育成を進めます。



4-5 利用促進“つかう”について

茨木市民のみならず、本市にビジネスや観光目的で訪れる来訪者を対象に、自転車の利用しやすい環境を提供し、自転車利用を促進していくことで、自動車利用を抑制し、市内の環境負荷の低減を目指します。

【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

観光施設への自転車の積極的な利用を図っていくうえで、サイクリングコースの設置や、周遊ルート等の情報の提示が不足しています。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

取組 19：自転車通行マップの作成

- ・観光施設への自転車の積極的な活用ができるよう、まちの案内情報を載せた自転車通行マップを提供します。

自転車通行マップの配布は、自転車が安全快適に通行できる路線や自転車駐車場の有無、利用料金などの情報を提供することで、自転車の利用を快適にし、自転車利用を促進するツールです。

来訪者や市民も活用できるまちの案内情報を載せた（いばらき）自転車通行マップの作成・提供を行います。

■自転車通行マップの作成・配布



出典：おおさか自転車マップづくりの会HP



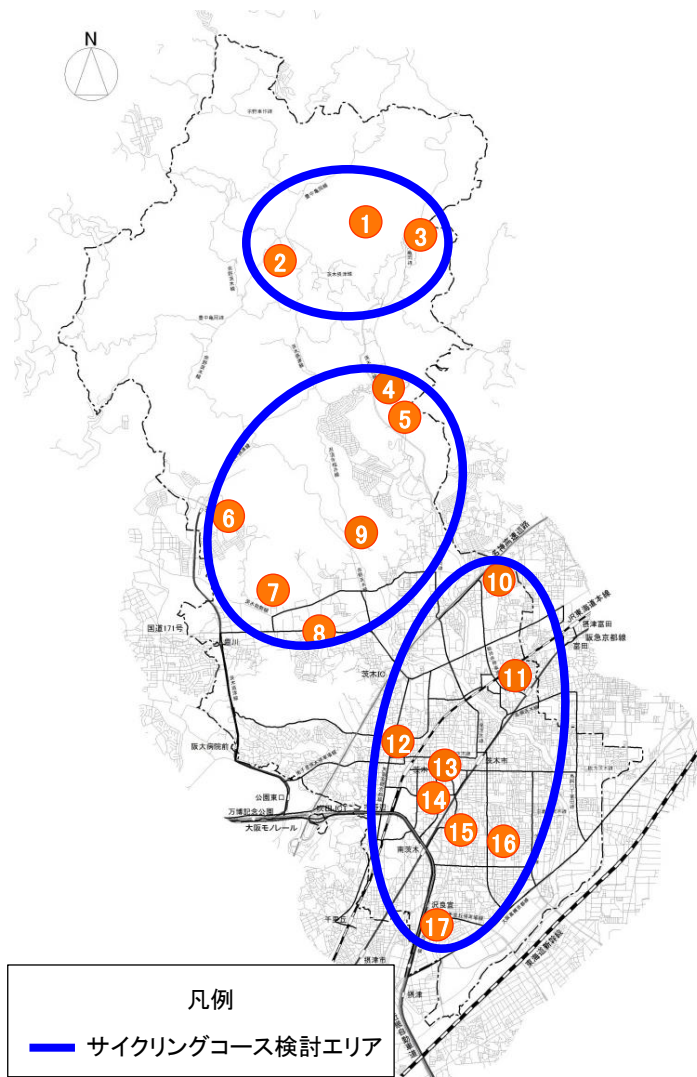
取組 20：自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討

- ・自転車専用看板の設置
- ・サイクリングコースの検討

本市に來訪する観光客などの自転車利用を促進するため、自転車利用による主要施設までの到達時間を提示する看板の設置や、北部地域など市内の観光地の回遊を支援するサイクリングコースの設置を検討します。

安威川ダムを起点とした4コースについては策定済みです。

■サイクリングコース検討エリア



(施設例)

① 竜王山
② 忍頂寺スポーツ公園
③ 竜仙の滝
④ 神峯山大門寺
⑤ 安威川ダム
⑥ 彩都あさぎ公園
⑦ 川端康成旧家跡
⑧ 郡山宿本陣(樁の本陣)
⑨ 真龍寺
⑩ 太田茶臼山古墳
⑪ 補陀洛山総持寺
⑫ 春日神社
⑬ 茨木神社
⑭ 茨木童子貌見橋碑
⑮ 元茨木川緑地
⑯ 若園公園「バラ園」
⑰ 元茨木川緑地梅林

[施策 9] 自動車利用から公共交通機関等への転換

自動車に依存しなくても安全で快適に移動でき、環境負荷の小さい交通環境を構築するため、自動車利用を抑制し、公共交通機関等を用いた交通への転換（電車・バス＋自転車等）が必要となります。そのため、次のような取組を行います。

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

取組 21：モビリティマネジメントによる自転車利用促進

- ・ノーマイカーデーの実施に合わせ、レンタサイクルやコミュニティサイクルの利用を促進する動機付けを行うためのパンフレットを配布し、交通手段の利用転換を促します。

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

- ・来訪者に向けたレンタサイクル事業やコミュニティサイクル事業について情報発信の検討を行います。
- ・バスや鉄道との一体利用を促進するため、レンタサイクル貸出場所での公共交通運行情報など他の交通モードの情報を提供します。

市民だけでなく、本市への来訪者も手軽に自転車が利用できる環境づくりをめざし、北部地域の観光資源や、隣接する吹田市に位置する万博記念公園周辺での施設動向をふまえて、放置自転車対策として導入を検討するレンタサイクル事業やコミュニティサイクル事業について、来訪者による利用を促進するための情報発信方法を検討し実施します。

また、今後バスや鉄道との一体利用を促進するため、貸出場所に公共交通の運行情報など他の交通モードの情報を提供することで、レンタサイクルやコミュニティサイクルのより一層快適な利用の促進を目指します。

■来訪者に向けたレンタサイクル、コミュニティサイクルの情報発信方法の検討

出典：堺市自転車利用環境計画

■レンタサイクル貸出場所での公共交通運行情報の提供

出典：さかいコミュニティサイクルHP



[追加施策 1] 自転車を利用した健康増進

超高齢化社会に向けた生活習慣病や高齢者の寝たきり予防のための施策や子どもたちの基礎的運動能力の改善に、様々な運動とともに体の負担が少ない自転車の日常生活における利用が期待されています。そのため、次のような取り組みを行います。

- 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

- ・自転車利用による健康増進の周知

健康面の自転車利用のメリットなどを市民に広く周知することで、自転車利用の促進と市民生活の向上など生活の質（Quality Of Life）の向上に貢献します。



自転車の日常使い、サイクルスポーツの振興で目指す健康社会の実現

出典：国土交通省

追加取組 3：自転車通勤の推奨

- ・企業等への呼びかけ等による自転車通勤の促進

自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善や自転車通勤による労働生産性の向上に寄与する可能性から、市内事業所の中で自転車通勤に適した立地環境を有する事業所に対して自転車通勤の拡充を働きかけ、自転車通勤の促進を図ります。

■自転車通勤制度導入のメリット

事業者のメリット	従業員のメリット
経費の削減、生産性の向上、イメージアップ、低炭素社会への貢献	通勤時間の短縮、身体面の健康増進、精神面の健康増進

**[追加施策 2] 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の機能が著しく低下した状況では、自転車の機動性が高いと考えられることから、災害時における自転車利用は地域の安全・安心の向上に重要な移動手段と考えられています。そのため、次のような取り組みを行います。

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

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

- ・災害時における自転車の活用と市地域防災計画への位置付け

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、道路施設の被害状況及び安全性の点検を行います。



第5章 計画の推進に向けて





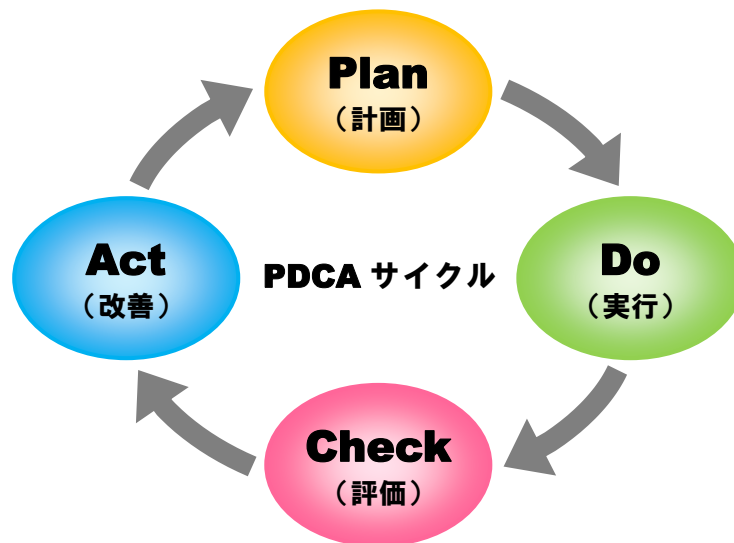
第5章 計画の推進に向けて

5-1 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（Act）を実施していきます。

本計画の中間年次となる令和元（2019）年度、施策の進捗状況、評価指標の状況を把握し、目標の達成に向け、必要な施策の確認などを行いました。また、自転車活用推進法に基づき、追加施策を位置づけ、後半5年間の取組方針を明確にしました。

■PDCA サイクル



5-2 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。

5-3 実施スケジュール

本計画で整理した取組については、それぞれ計画期間内に実施するものの、その実施にあたっては、整備効果や整備に向けた熟度を踏まえ、優先的に実施する取組や実施主体の明確化が有効であるため、実施スケジュール管理表を作成し、進行管理を図っていきます。

次頁に、実施スケジュール管理表を示します。

■実施スケジュール管理表

上段：当初計画
下段：進捗状況

※破線の矢印は「検討期間」、実線の矢印は「実施」を示しています。

展開施策	実施主体	実施状況										取組状況 (短期)	今後の取組の方向性 (中期)
		短期 (平成27年度～令和元年度)					中期 (令和2年度～令和6年度)						
		27	28	29	30	元	2	3	4	5	6		
1. 通行環境“はしる”													
[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	茨木市 道路管理者(国、大阪府)	整備手法の検討 整備										・自転車ネットワーク路線のうち優先整備対象路線を整備(車道混在)	・対象路線の道路改良工事の進捗にあわせて、順次整備
取組2: その他整備対象路線の整備	茨木市 道路管理者(国、大阪府)	整備手法の検討 整備					整備形態の検討 整備					・優先整備対象路線の整備進捗状況をふまえ、連続性等を考慮し、その他整備路線を整備(車道混在)	・継続実施
[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	茨木市 道路管理者(国、大阪府)	対策を検討し、実施を継続					従道路路における安全対策					・自転車ネットワーク路線と従道路の接続箇所に行進方向を示すピクトマークを設置 ・交通量の多い生活道路において、自転車レーンを設置	・継続実施
2. 自転車駐車環境“とめる”													
[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	茨木市 民間事業者	対策の検討 実施					実施					・SNSによる満車・代替駐車場情報提供 ・自転車駐車場マップの作成(市HP、各駐輪場にて案内)	・継続実施
取組5: 利用状況に応じた料金体系の見直し	茨木市	対策の検討 実施					対策の検討					対策の検討	・令和2年より経営戦略を作成し、料金体系を検討
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	茨木市 民間事業者	対策の検討 実施					対策の検討					・阪急茨木市駅西口の再整備等にもなう駐車場の再配置検討中 ・民間事業者の収容台数を踏まえた駐車場の再配置について協議中	・継続実施
[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	茨木市 民間事業者	対策の検討 実施					効果検証を行いながら実施を継続					・レンタサイクルの導入(民営) ・コミュニティーサイクル(指定管理者で実施中)	・継続実施
[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	茨木市 民間事業者	意見交換と対策の実施					効果検証を行いながら実施を継続					・民間事業者(商店街等)と連携した放置自転車対策を実施	・継続実施
取組9: 放置自転車撤去活動の継続的な実施	茨木市	効果検証を行いながら実施を継続					効果検証を行いながら実施を継続					・実施曜日や時間帯を変えながら効果を維持	・継続実施
取組10: 自転車の放置に対する啓発の徹底	茨木市	効果検証を行いながら実施を継続					効果検証を行いながら実施を継続					・曜日や時間帯を変えながら効果を維持 ・転入者を対象に放置自転車禁止区域の啓発リーフレットを配布	・継続実施
取組11: 自転車を放置しにくくする工夫	茨木市	効果検証を行いながら実施を継続					効果検証を行いながら実施を継続					・看板や路面表示による啓発 ※設置箇所の把握と効果的な位置や方法を検討中	・継続実施
取組12: 放置自転車が多い箇所を対象に路上自転車駐車を増設	茨木市	ニーズの把握と新たな整備の検討 実施					実施					・彩都西駅において、箕面市との相互協力について協議中 ・周辺自治会に対する啓発実施(箕面市と共同) ・自転車ラックの設置について、庁内調整中 ※モノレール宇野駅駅前自転車駐車場の増設	・継続実施
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	茨木市	対策の検討 実施					対策の検討					対策の検討中	・取組4の中で一定駐輪場の位置情報も周知できているため、案内標識等の必要性を十分考慮し、設置検討する。

■実施スケジュール管理表

上段：当初計画
下段：進捗状況

※破線の矢印は「検討期間」、実線の矢印は「実施」を示しています。

展開施策	実施主体	短期 (平成27年度～令和元年度)		中期 (令和2年度～令和6年度)		取組状況 (短期)	今後の取組の方向性 (中期)	
3. 安全利用 “まもる”								
[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	茨木市 交通管理者、 交通安全協会等	効果検証を行いながら実施を継続					・自転車通行ルールを示す看板の設置 ・啓発活動の充実 ・一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実 ・ルール、マナーに関するイベントの充実	・継続実施
取組15: ルール遵守に向けたインセンティブの付加	茨木市 交通管理者	効果検証を行いながら実施を継続					・学生を対象にした自転車通学運転免許証制度の充実 ※例年、北摂つばき高校において実施	・継続実施
取組16: 自転車事故に対するリスク対策の周知	茨木市 交通管理者 交通安全協会等	効果検証を行いながら実施を継続					・ヒヤリマップの作成検討 ・罰則対象や事故発生時の対応方法の周知 ・自転車保険加入の推奨 ・ヘルメット着用努力義務の周知	・継続実施
追加取組1: 安全性を備えた自転車の供給	茨木市 交通管理者 交通安全協会等			周知方法の検討	実施		・自転車の安全利用に向けた周知 ・自転車の積載制限等の周知	
[施策7] 自転車利用者に対する指導・取締、啓発活動の実施								
取組17: 自転車利用者に対する指導・取締の充実	交通管理者	効果検証を行いながら実施を継続					・通勤、通学時間帯などに警察官が中心となった自転車の指導・取締を実施	・継続実施
取組18: 啓発活動の担い手の育成	茨木市 市民	導入の検討	実施	効果検証を行いながら実施を継続		検討中	・自転車に対する指導は現場における事故等のリスクがあることから、導入にあたっては関係機関との協議等、慎重に検討する。	
4. 利用促進 “つかう”								
[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	茨木市 安威川ダムファンづくり会			作成検討	作成・配布		・いばきたフォトサイクリング ・安威川サイクリングマップの作成・配布(平成27年～) ※発行: 安威川ダムファンづくり会	・いばきたフォトサイクリングのコース等を参考にマップ作成予定
取組20: 自転車用看板の設置、サイクリングコースの検討	茨木市、観光協会			作成検討	作成・配布	検討中		・取組19完了後、実施検討
[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	茨木市 大阪府 交通事業者 市民			対策の検討	実施	効果検証を行いながら実施を継続		・他啓発事業(健康増進、交通安全)とあわせての実施を検討
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	茨木市 民間事業者 交通事業者			対策の検討	実施	効果検証を行いながら実施を継続	・来訪者に向けたレンタサイクル事業やコミュニティサイクル事業について、看板やHPにより情報発信 ・バスや鉄道との一体利用を促進するため、レンタサイクル貸出場所での公共交通運行情報などの交通モードの情報提供	・継続実施
[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	茨木市 大阪府 交通事業者 市民			周知方法の検討	周知			・自転車利用による健康増進の周知
追加取組3: 自転車通勤の推奨	茨木市 交通事業者 市民			推奨方法の検討	実施			・企業等へ自転車通勤の促進について周知
[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	茨木市 大阪府 市民							・災害時における自転車の活用と市地域防災計画に位置付け



■ 參考資料 1

(用語集)

**■OD**

ODとは、Origin（出発地）－Destination（目的地）の略語。

■SNS

ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略で、インターネットを活用したサービスである。ツイッター、フェイスブックが知られている。利用希望者への情報提供は、事前登録を行ってもらうことで、パソコンやスマートフォン等に連絡される仕組みである。

■茨木市総合計画

長期的な将来展望に基づき、市政運営を総合的・計画的に進めるための根幹となる計画で、行政の各分野における計画や事業展開の指針になるとともに、市民と行政の共通の将来目標となるもの。

■茨木市総合交通戦略

概ね 20 年後の本市のまちの将来像を実現するために必要な交通施策として、長期において達成すべき目標や施策の方向性を踏まえ、短期及び中期で実施する実行計画を示すものである。本戦略では、『住み続けたい元気なまち』をまちの将来像としている。

■茨木市都市計画マスタープラン

都市計画法により規定される、市町村の都市計画に関する基本的な方針（法第 18 条の 2）となるもの。

■茨木市バリアフリー基本構想

国が定める基本方針に基づき、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想のこと。

■交通手段分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。

■交通手段別二酸化炭素排出量（g-CO₂/人キロ）

1 人を 1km 運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量である。各交通手段から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ（輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの））で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素排出量を計算している。

■国勢調査

総務省統計局が 5 年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。



■コミュニティサイクル

レンタサイクルの形態のひとつで、市内の複数個所に設けられた相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステム。

■サイクルポート

レンタサイクル・コミュニティサイクルの自転車の貸出・返却を行うことができる専用自転車駐車場のこと。

■彩都事業

彩都事業とは、箕面市と茨木市にまたがる北大阪の丘陵地に、文化学術や研究開発、国際交流といった特色ある機能を組み込んだ新都市建設プロジェクト。

■自転車横断帯

自転車横断帯とは、道路交通法により道路において道路標識等によって指示された自転車の横断場所のこと。

■自転車指導線

本計画書では、事故多発路線や生活道路等、自転車ネットワーク路線に位置づけられていない路線を対象に用いる対策をいう。具体には、上述した路線を対象に用いるほか、交差点対策や自転車駐車場への誘導等に用いる。

■普通自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路の部分を用いる。

本計画書では、「自転車専用通行帯」という表現を用いる。

■自転車通行空間

自転車が通行するための道路、または道路の部分を用いる。

■自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。

■自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。なお、道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。



■自転車ネットワーク路線

自転車の通行空間が途切れることなく、網目のように整備されている路線をいう。

■自転車レーン

本計画書では、道路構造として自転車専用通行帯と同程度の規格を有するが、法的位置づけを持たない道路の部分进行。

■市民アンケート調査

茨木市総合交通戦略の策定を進めるうえで、茨木市民の交通利用実態や交通に関するニーズ等を把握することにより、本市の交通体系のあり方や概ね 20 年後を目標とした長期施策の考え方、短・中期で実施する交通施策の検討に向けた基礎資料とすることを目的に、平成 24 年 11 月に茨木市民 5,000 人を対象に「茨木市の交通に関するアンケート」が実施されている。

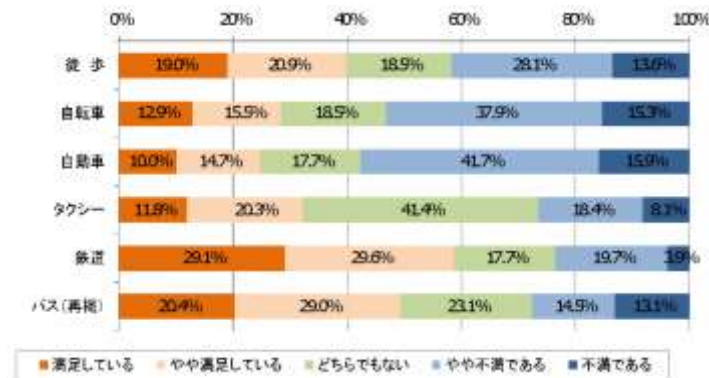
(質問形式)

問：各交通手段の利用環境に満足していますか？

1. 満足している 2. やや満足している 3. どちらでもない
4. やや不満である 5. 不満である 6. 利用しないので分からない

(徒歩、自転車、自動車、タクシー、鉄道、バスのそれぞれの交通手段で質問)

(回答結果)



※左記のグラフは、各地域別（山間部、丘陵部、平野部）集計の平均値であり、「満足している」、「やや満足している」に着目し、評価指標を設定している。

(回答結果を用いた茨木市総合交通戦略での評価指標)

評価指標	現況値	目標値（10年後）
自転車での移動に対する満足度	28.4%	32%

■スマートコミュニティ

地域で家庭やビル、交通システムをITネットワークでつなぎ、太陽光や風力など再生可能エネルギーを最大限活用し、一方で、エネルギーの消費を最小限に抑えていく次世代の社会システムを基盤とするまち及びまちづくりのこと。

現在、旧東芝大阪工場跡地を理想的なスマートコミュニティに変える「茨木市スマートコミュニティプロジェクト」が計画されている。



■道路交通センサス

正式名称は「全国道路・街路交通情勢調査」。日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、概ね3～5年間隔で全国的に実施している統計調査のこと。

■トリップ

人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。トリップは移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数える。

■発生集中量

発生集中量とは、ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計。

■パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。

■ピクト表示

表現対象を文字以外のシンプルな図記号によって表したものを。

■ヒヤリハット

事故に至らないものの、一歩間違えれば事故に繋がった事例のこと。「突発的な事象やミスにヒヤリとしたり、ハッとしたりする」ことを意味している。

■ヒヤリマップ

「ヒヤリハット」の多い地点を地図上に示したものをいう。また、本計画書の写真で示しているものは交通安全に対する啓発活動の一環として平成19年に茨木高校の学生の手により作成された。

■普通自転車

自転車は軽車両であり、車両の一種である。ただし、自転車を押して歩いている者は歩行者と見なされる。「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
- イ 長さ 190 センチメートル
- ロ 幅 60 センチメートル



■モビリティマネジメント

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと、コミュニケーション施策などにより、少しずつ自発的に変えていこうとする一連の取組をいう。

■レンタサイクル

自転車を貸し出すサービスのことであり、鉄道駅隣接のサイクルポート（1カ所）を中心に往復利用の鉄道端末交通に供されるシステム。

■路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたもの。

■路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示のこと。

■ワークショップ

多様な人たちが主体的に参加し、チームの相互利用を通じて新しい創造と学習を生み出す場のこと。



■ 参考資料 2

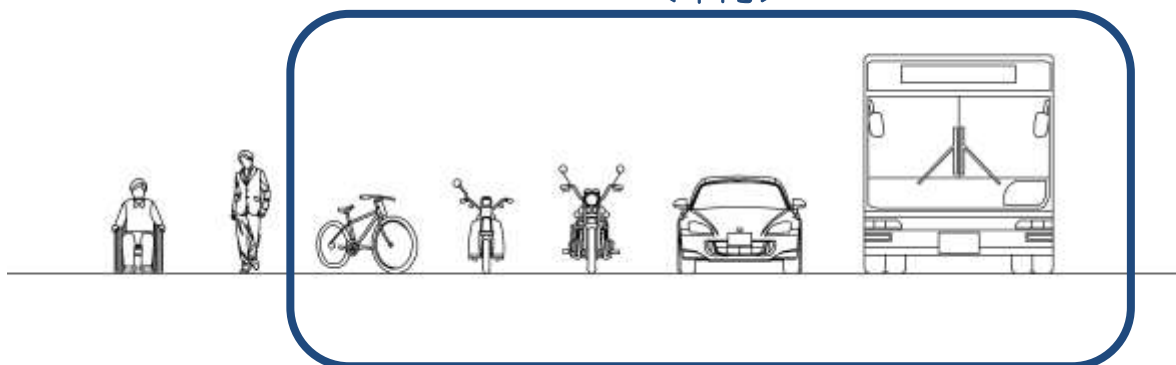
(自転車交通のルール)

(1) 自転車の通行方法

- 自転車は「軽車両」であり、「車両」の1つとして位置づけられているため、原則、車道を通行しなければいけません。

- 道路交通法において、「自転車」は「軽車両」であり、「軽車両」は「車両」の一つとして位置づけられています。
- また、同法において「車両」は「車道」を通行することとなるため、自転車も原則、車道を通行することとなります。

<車両>





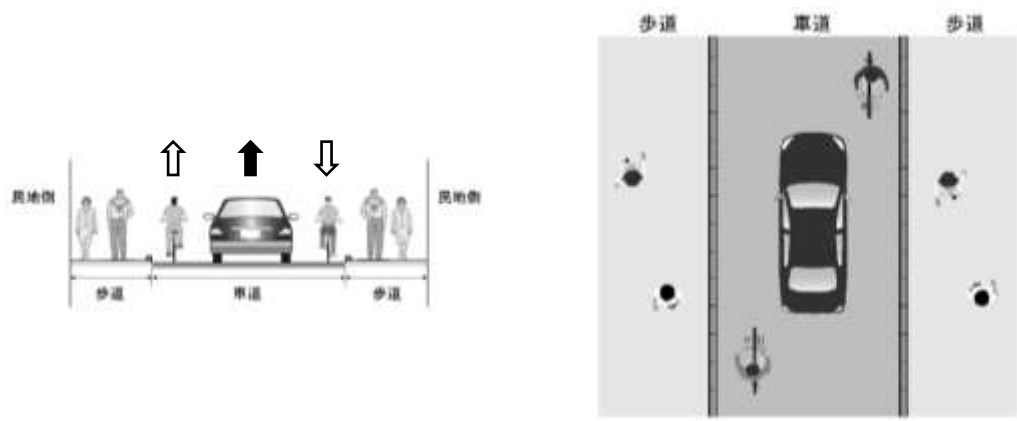
(2) 道路構造の違いによる通行方法

1) 歩道と車道の区別のある道路

- 歩道と車道の区別のある道路では、自転車は原則車道の左側端を通行しなければいけません。

①車道

- 自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- 「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

②歩道

- 普通自転車歩道通行可の規制が実施されていない歩道であっても、高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、歩道を通行することができます。また、車道又は交通の状況に照らして普通自転車の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は、普通自転車は歩道を通行することができます。
- 歩道を通行する際は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行により通行しなければなりません。更に歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。



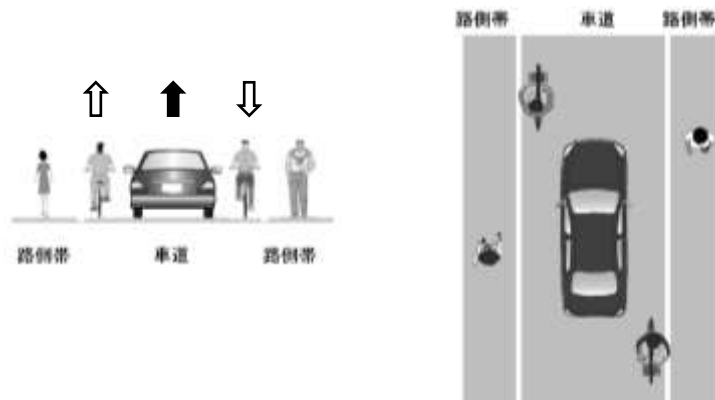
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）



2) 路側帯と車道の区別のある道路（歩道なし）

・路側帯と車道の区別のある道路では、自転車は原則車道の左側端を通行しなければいけません。著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて通行することができます。

- ・自転車は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。
- ・「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。

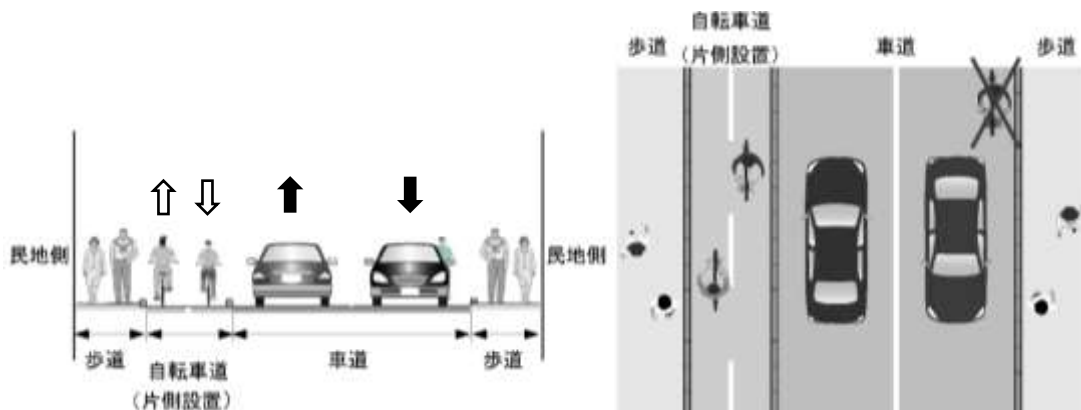


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

3) 自転車道のある道路

・自転車道のある道路では、自転車は自転車道を左側通行しなければいけません。

- ・自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければいけません。このため、自転車道が設置されていない側を自転車は通行することはできません。
- ・自転車道内は左側通行しなければいけません。
- ・高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、自転車道が設置されていても、歩道を通行することができます。



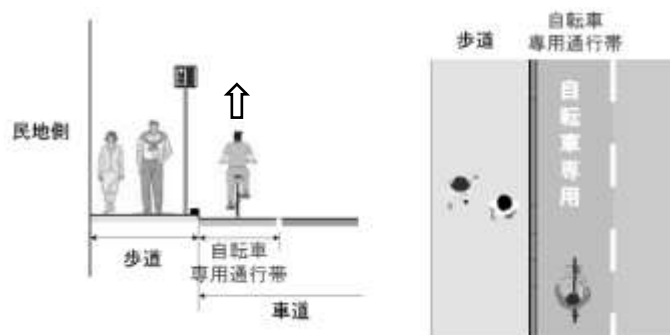
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）



4) 普通自転車専用通行帯のある道路

- 普通自転車専用通行帯がある場合、車道を通行する自転車は、普通自転車専用通行帯を通行しなければなりません。

- 普通自転車専用通行帯がある場合、車道を通行する自転車は、普通自転車専用通行帯を左側通行しなければなりません。(クルマと同じ方向)
- また、原動機付自転車など軽車両以外の車両は普通自転車専用通行帯を通行することができません。



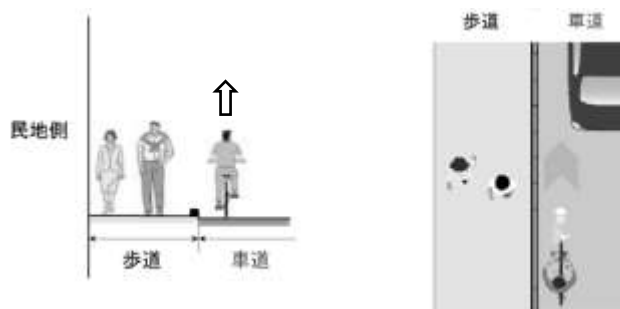
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）

5) 自転車レーン（車道混在型）のある道路 ※本計画での位置づけ

- 自転車レーンがある場合、車道を通行する自転車は、原則自転車レーンを左側通行します。

※本計画書では、自転車レーンは道路構造として自転車専用通行帯と同程度の規格を有しますが、法的位置づけを持たない道路のことを指します。

- 自動車やバス・タクシーについては自転車レーンが整備されている場合でも駐停車することが可能です。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）



(3) 交差点における通行方法

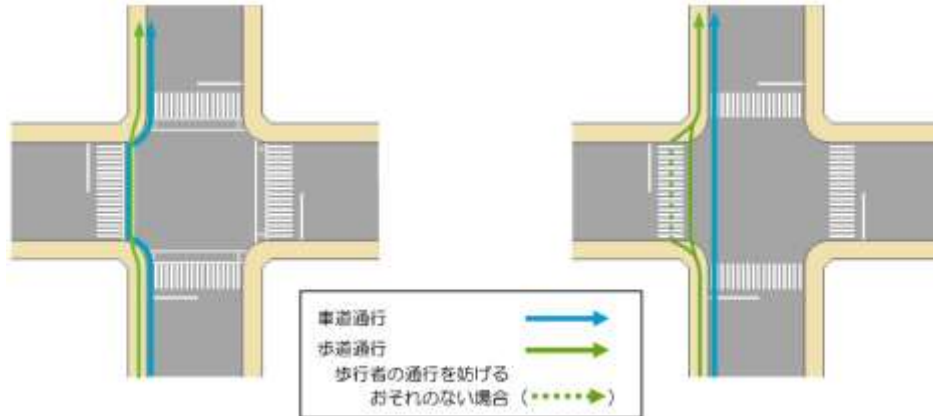
1) 交差点を直進する場合の通行方法

・交差点で自転車が直進する場合は、原則、車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければいけません。

- ・自転車横断帯がある場合は、自転車横断帯を通行しなければいけません。
 なお、横断歩道を自転車で通行する場合は、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

■自転車横断帯がある場合

■自転車横断帯がない場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）
 自転車利用環境整備のためのキーポイント（日本道路協会）

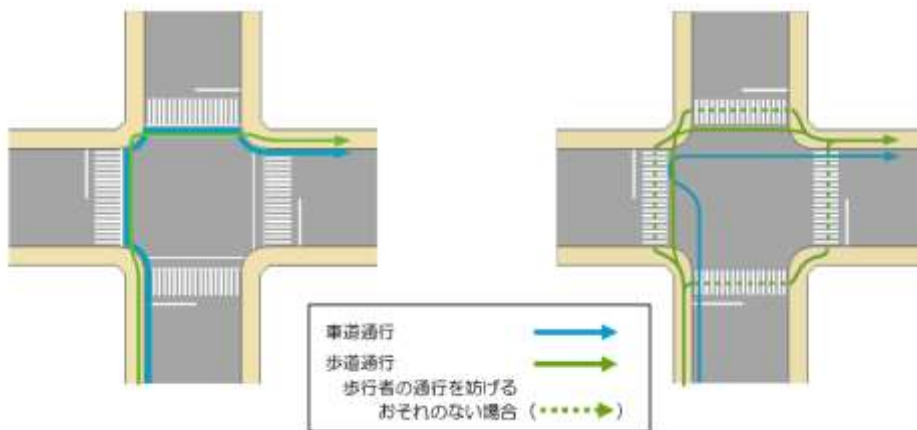
2) 交差点を右折する場合の通行方法

・交差点で右折する場合は、自転車は車道の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って二段階右折をしなければなりません。

- ・自転車は、信号機の有無にかかわらず、交差点で右折するときには、あらかじめその前からできる限り左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。
- ・信号機のある交差点の右折方法は、青信号で右折する地点まで直進し、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進まなければなりません。
- ・交差点やその近くに、自転車横断帯がある場合は、その自転車横断帯を通行しなければなりません。

■自転車横断帯がある場合

■自転車横断帯がない場合



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（警視庁交通局）
 自転車利用環境整備のためのキーポイント（日本道路協会）



(4) 自転車の安全利用五則

1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外

【ルール】

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。



【罰則】

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

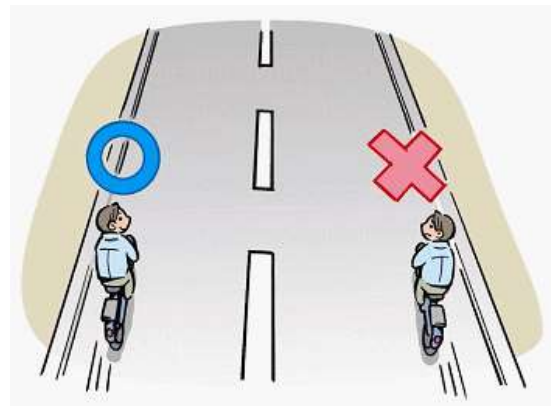
2) 車道は左側を通行

【ルール】

自転車が車道を通行するときは、自動車と同じ左側通行です。

道路の中央から左側部分の左端に寄って通行してください。

一方通行道路で「自転車を除く」の補助標識があり、自転車の規制が除外となっている場合に通行（逆行）する場合も同じです。

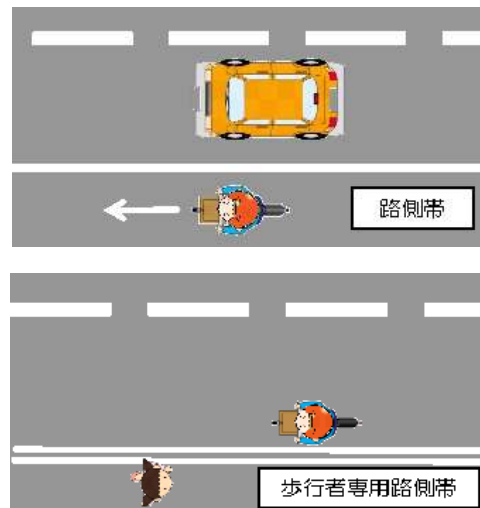


【罰則】

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
(路側帯を通行できる場合)

自転車は、歩行者の通行に大きな妨げとなる場合や白の二本線の標示（歩行者専用路側帯）のある場合を除き、路側帯を通ることができます。ただし、左側部分に設けられた路側帯を通行して下さい。

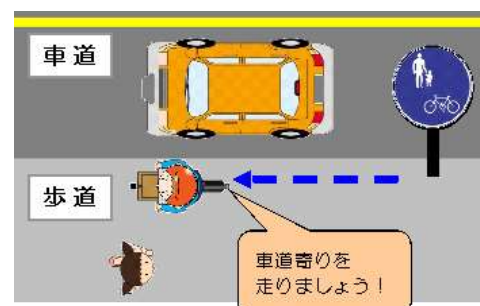
※平成 25 年 6 月 14 日公布、12 月 1 日に施行の「改正道路交通法」により、「自転車等軽車両が通行できる路側帯は道路の左側部分に設けられた路側帯」に限定されました。



3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

【ルール】

自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければなりません。歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。





【罰則】

2万円以下の罰金又は科料

4) 安全ルールを守る

【ルール】

(1) 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止

【罰則】

- 飲酒運転：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔いの場合）
- 二人乗り：2万円以下の罰金又は科料
- 並進：2万円以下の罰金又は科料



【ルール】

(2) 夜間はライトを点灯

【罰則】

5万円以下の罰金

【ルール】

(3) 交差点での信号厳守と一時停止

【罰則】

3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金



5) 子どもはヘルメットを着用

【ルール】

自転車を運転する児童の保護者は、児童にヘルメットを着用させるよう努めなければなりません。

成長過程の子どもは体の重心位置も不安定で、転倒した時、頭部に重大なダメージを受けることがあります。

子ども自身が自転車に乗るときはもちろん、幼児を幼児用シートに乗せるときも、幼児用ヘルメットの着用をお願いします。



出典：警視庁 交通総務課 交通安全教育企画係



■ 參考資料 3

(策定經過)



(1) 策定経過

計画策定時

年月日	経過	検討項目等
平成26年 7月	□ヒアリング調査の実施	
平成26年 8月13日	□第1回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1)茨木市自転車利用環境整備計画策定の 目的・各回の議題
		(2)自転車利用に関する現状
		(3)自転車利用に関する課題
		(4)取組み施策について
平成26年 9月	□駐車場・駐輪場の利用実態調 査の実施 □高校生アンケート調査の実施	
平成26年 11月21日	□第2回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1)自転車利用環境整備計画に関する協議 ～計画目標と基本方針～
		(2)自転車利用環境整備に向けた取組 『通行環境“はしる”について』
平成27年 1月21日	□第3回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1)協議会の追加と前回のおさらいについ て
		(2)自転車利用環境整備に向けた取組 『駐輪環境“とめる”について』 『安全利用“まもる”について』 『利用促進“つかう”について』
平成27年 2月13日	□第4回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	(1)本日の議事と前回のおさらいについて
		(2)自転車利用環境整備計画(素案)の作成
平成27年 2月～3月	□パブリックコメント	2/20(金)～3/13(金)実施
平成27年 3月24日	□第5回 茨木市自転車利用環境整備計 画協議会	パブリックコメントを踏まえた整備計画 (案)の作成



中間見直し時

年月日	経過	検討項目等
令和元年 8月23日	□第1回 茨木市自転車利用環境整備計画協議会	(1)茨木市自転車利用環境整備計画策定の目的・各回の議題
		(2)自転車利用環境整備計画の中間見直し
		(3)施策の進捗報告
令和元年 11月20日	□第2回 茨木市自転車利用環境整備計画協議会	(1)第1回協議会の主な意見とその対応
		(2)今後の取組施策
		(3)中間見直し計画の検討
令和2年 2月27日	□第3回 茨木市自転車利用環境整備計画協議会	(1)第2回協議会の主な意見とその対応
		(2)茨木市自転車利用環境整備計画中間見直し(案)について



■ 参考資料 4

(協議会規則・名簿)



(1) 茨木市自転車利用環境整備計画協議会規則

(趣旨)

第1条 この規則は、茨木市附属機関設置条例（平成25年茨木市条例第5号）第3条の規定に基づき、茨木市自転車利用環境整備計画協議会（以下「協議会」という。）の組織、運営その他必要な事項を定めるものとする。

(職務)

第2条 協議会は、市長の諮問に応じ、茨木市附属機関設置条例別表に定めるその担任する事務について、意見を述べるものとする。

(組織)

第3条 協議会は、委員11人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 市民
- (2) 学識経験者
- (3) 関係団体から推薦された者
- (4) 関係行政機関の職員

(任期)

第4条 委員の任期は、1年とし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長等)

第5条 協議会に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選により定める。

2 会長は協議会を代表し、会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会長が必要と認めたときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、建設部において処理する。

(秘密の保持)

第8条 協議会の委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(委任)

第9条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この規則は、平成26年4月1日から施行する。



(2) 委員名簿

計画策定時

構成員区分	氏名（敬称略）	所属等・職名
学識経験者	塚 口 博 司	立命館大学理工学部都市システム工学科 教授
	猪 井 博 登	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教
市民	西 田 重 信	
	小笠原 千尋	
関係団体から 推薦された者	柏 木 茂	茨木自転車組合
	藤 本 典 昭	NPO自転車活用推進研究会
	山 口 正 弘	自治会連合会 会長
	小島 永己子	茨木商工会議所（女性会会長）
関係行政機関 の職員	竹 田 佳 宏	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 交通対策課長
	森 口 治	大阪府茨木土木事務所 参事兼維持管理課長
	田 中 直 人	大阪府茨木警察署 交通課長 警部
	竹 内 巧	大阪府茨木警察署 交通課長 警視

※所属等・職名については計画策定時のものを記載



中間見直し時

構成員区分	氏名（敬称略）	所属等・職名
学識経験者	塚 口 博 司	立命館大学 特任教授
	猪 井 博 登	富山大学都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授
市民	西 田 重 信	
	小笠原 千尋	
関係団体から 推薦された者	山 口 正 弘	自治会連合会 会長
	藤 本 典 昭	NPO自転車活用推進研究会
	小島 永己子	茨木商工会議所
関係行政機関 の職員	藤 田 晶 久	国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所 事業対策官
	鈴 木 伸 二	大阪府茨木土木事務所 維持保全課長
	小 田 勝 康	大阪府茨木警察署 交通課長 警視