

パブリックコメント後の修正点（正誤表）

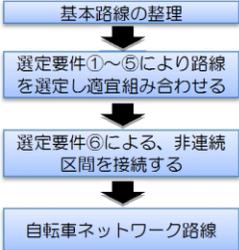
資料5

通番	頁	パブコメ前	修正
1	全体	「こども、子供、子ども」の表記	文言修正 「 子ども 」に統一
2		「茨木市内、市内」の表記	文言修正 「 市内 」に統一
3		「取り組み、取組み、取組」の表記	文言修正 「 取組 」に統一
4		「取り締まり、取り締り、取締り、取締」の表記	文言修正 「 取締 」に統一
5		「※」印	表現修正 「注○）」に変更、○は連番 「※」印は用語集の説明に用いる
6	全体・目次	-	<ul style="list-style-type: none"> ・用語集に説明があり、本編中最初に登場している語句に※印を付す ・目次ページに以下の文言追記 「本文中、※印を付している語句については、参考資料1にて用語説明しています。」
7	P2	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、計画の 目標 と基本方針を設定し、それらを達成するための 取組を5つの基本方針をもとに 、取組に向けた4つの柱を設定しています。	文言修正 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。
8	P3	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、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・マナーの違反が多発しているといった問題が顕在化しています。	文言追記 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。
9		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 ます。 このような背景のもと、 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。	文言修正 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。

通番	頁	パブコメ前	修正
10	P3	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 拡 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。	文言修正 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。
11	P5	・計画は平成27年度より開始し、期間としては概ね5年後に施策の進捗を確認し、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、概ね10年後には施策全体の評価、見直しを行います。	文言修正 ・ 計画期間は平成27年度から10年間とします。 ・ 本計画は、概ね5年後に施策の進捗を確認し、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、概ね10年後には施策全体の評価、見直しを行います。
12	P10	平成19年においては、 運転者が 13歳未満の子供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。	文言修正 平成19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歳未満の子供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。
13		交通局通達	文言追記 警察庁交通局通達
14	P19	自動車交通量の単位「 台/24h 」	文言修正 「 台/日 」
15	P23	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 （しそうなった） 経験はありますか。	文言修正 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・接触しそうなった経験（ヒヤリハット[※]） はありますか。
16	P26	・市営自転車駐車場の数は、調査を実施した主要駅（6駅） 周辺 に18カ所あり、その全てが駅近隣に位置しています。	文言修正 ・市営自転車駐車場の数は、調査を実施した主要駅（6駅）に18カ所あり、その全てが駅近隣に位置しています。
17	P27	・主要駅（6駅）における自転車駐車場の容量の合計は、市営が約19,200台、民営が、約7,000台となっており、特にJR茨木駅・阪急茨木市駅が 多くの割合を占めます。	文言修正 ・主要駅（6駅）における自転車駐車場の容量の合計は、市営が約19,200台、民営が約7,000台となっており、特にJR茨木駅・阪急茨木市駅が 多い状況です。
18	P27	自転車駐車場数、駐車容量、駐車台数における「 〇 」表記	表現の修正 「 ー 」に統一
19	P29		
20	P27	【参考】モノレール宇野辺駅周辺における 吹田市域 放置自転車台数	文言修正 【参考】モノレール宇野辺駅周辺における放置自転車台数
21	P30	以下に主要駅（6駅）の現況・将来における自転車駐車場の需給バランスを整理しました。	文言追記 以下に主要駅（6駅）の現況・将来における 市営 自転車駐車場の需給バランスを整理しました。

通番	頁	パブコメ前	修正
22	P43	自転車通行空間	文言修正 自転車通行環境
23	P48	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、自転車利用者のルール・マナー違反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。	文言修正 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。
24		自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗用中のルールやマナー向上等により、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。	文言修正 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。
25	P50	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つ柱として設定し、テーマ別に整理していきます。これら4つ柱が相互に関連し、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。	文言修正 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上で、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。
26	P51	計画の4つの柱とテーマの内容	文言修正 計画の4つの柱と施策体系別の取組内容

通番	頁	パブコメ前	修正
27	P53	<p>文言、フロー図</p> <p>4-1 自転車ネットワーク路線の選定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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、まず茨木市内における自転車ネットワーク路線を選定します。</p> <p>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。</p> </div> <p>4-1-1 自転車ネットワーク路線の選定及び優先整備対象路線の整備形態の選定</p> <p>自転車ネットワーク計画の決定については、「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 平成 24 年 11 月）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計画の決定手順と、決定に際して検討した内容を示します。</p> <p>■自転車ネットワーク路線の選定及び優先整備対象路線の整備形態の選定手順</p> <pre> graph TD A["(1) 計画目標、基本方針の設定 (P.54)"] --> B["(2) 自転車ネットワーク路線の選定 (P.54)"] B --> C["(3) 整備形態の選定 (P.62)"] C --> D["(4) 優先整備対象路線における整備形態の選定 (P.66)"] </pre>	<p>文言追加、フロー図修正</p> <p>4-1 自転車ネットワーク路線の選定 追記</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>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。</p> <p>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。</p> </div> <p>4-1-1 自転車ネットワーク路線の選定及び優先整備対象路線の整備形態の選定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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。</p> <p>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。</p> </div> <p>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 H24.11）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、決定に際して検討した内容を示します。</p> <p style="text-align: right;">修正</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px;"> <p>■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</p> <pre> graph TD A["(1) 自転車ネットワーク路線の選定 (P.54)"] --> B["(2) 整備形態の検討 (P.62)"] B --> C["(3) 整備形態の選定注9 (P.66)"] </pre> <p>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。</p> </div>

通番	頁	パブコメ前	修正											
28	P54	<p>文言</p> <p style="text-align: right;">削除</p> <p>(1) 計画目標、基本方針の設定</p> <p>自転車利用の状況を把握し、その課題を整理するとともに、地域の上位計画及び関連計画を踏まえ設定した自転車ネットワーク計画の計画目標、基本方針を以下に示します。</p> <p>計画目標、基本方針の設定は、「第3章 計画の目標と基本方針」より通行環境“はしる”に関連する部分を抜粋しています。</p> <p>■計画目標（P.49 参照）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>【目標1】自転車の道路利用満足度の向上 （現況）28.4% → （目標）32%</p> </div> <p>■基本方針（P.50 参照）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p><基本方針①> 地域の課題やニーズに応じた自転車ネットワークを整備することにより、快適性・利便性の向上を図ります。</p> <p><基本方針②> 自転車通行空間の整備により、歩行者・自転車・自動車のそれぞれの通行空間を明確にすることで、自転車関連事故を防止し、安全な自転車利用環境の創出を図ります。</p> <p><基本方針⑤> 使いやすい自転車の利用環境を整備し、自転車利用を促進することで、市内の回遊性を高め、中心市街地や観光地の活性化を図ります。</p> </div> <p>(2) 自転車ネットワーク路線の選定</p> <p>自転車ネットワーク路線は、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選定しました。選定にあたっては、以下に示す①～⑤のような5つの路線を適宜組み合わせる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。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>■前提手順</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>■選定要件</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">選定要件①</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>選定要件②</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>選定要件③</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>選定要件④</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>選定要件⑤</td> <td>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</td> </tr> <tr> <td>選定要件⑥</td> <td>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</td> </tr> </table> </div> </div>	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
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													

通番	頁	パブコメ前	修正
29	P60	選定要件①～⑥を踏まえ、自転車ネットワーク候補路線を必要に応じて適宜組み合わせ、自転車ネットワーク路線を下図のように設定しました。	文言修正 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。
30		優先整備対象路線の選定	文言追記 優先整備対象路線・整備対象路線の選定
31	P61	自転車ネットワーク路線の選定に際し、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。	文言修正 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。
32	P62	自転車ネットワーク路線を自転車通行空間として整備にあたっては、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。	文言修正 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。
33		優先整備対象路線における整備形態の選定	文言修正 整備形態の選定（優先整備対象路線）
34	P66	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、警察や各道路管理者と協議の上、決定していきます。	文言追記 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。
35	P71	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てきます。	文言修正 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。
36	P77	その他の取組について <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>【その他の取組について】</p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>官民協同による自転車駐車マネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市と民間事業者が自転車駐車場の運営や放置自転車対策に関する意見交換の場を設けることを検討します。 </div> </div>	削除
37	P84	サイクリングコース（イメージ）	文言修正（タイトル・凡例） サイクリングコース検討エリア

通番	頁	パブコメ前	修正
38		<p>本計画に示した“はしる”“とめる”“まもる”“つかう”の4つのテーマ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。</p>	<p>文言追記 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。</p>
39	P87	<p>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、ルールへの遵守・マナーの向上など、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。</p>	<p>文言追記 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。</p>
40	用語集	<p>モビリティマネジメント 「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適切に利用する状態」へと少しずつ自発的に変えていく取り組みをいう。</p>	<p>文言追記 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切に利用する状態」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。</p>