

第2回 茨木市自転車利用環境整備計画協議会 会議録

1 日 時

平成26年11月21日（金）18時30分～20時30分

2 場 所

茨木市男女共生センターローズWAM 5階研修室

3 出席者

別紙出席者名簿のとおり

4 欠席者

竹田委員 【代理】岸本浩幸（国土交通省近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官）

田中委員 【代理】中村幸治（交通規制係長）

5 開催形態

公開（傍聴者2名）

6 次第及び議事の内容

（1）開会（副市長挨拶）

（2）議事1：計画目標と基本方針について

【事務局より、議事1の内容について説明】

（委員）

資料3の9ページにはそれぞれの数値目標があがっているが、これは10年後の目標ということか。5年後の見直し時点で、この数値目標を達成していたときには、次の5年後の見直しのときに、さらに次の目標を設定するということか。

（事務局）

5年後、この数値目標を達成していれば、さらに高い目標を立てて考えていければと考えている。

（副会長）

資料3の7ページでは計画期間を平成37年と想定しているが、平成37年時の人口予測等はしているのか。自転車の道路利用満足度、自転車関連事故率に影響はないと思うが、放置自転車台数については、総量目標になっており、想定人口が関係するため人口が減ると大きく影響するのではないか。

（事務局）

第1回協議会資料にて茨木市の人口推移を示しており、平成27年の予測で28万2,100人、37年予測で27万9,000人であり、大きく減少はしない。ピークは平成32年ごろに28万3,000人ほどになっているが、一定大きく変わらないので、数値目標として1割減という形で設定させていただきたい。

（委員）

資料3の10ページでは、基本方針②で「歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離すること」という表現があるが、分離以外にも自動車・自転車混在型等の整備手法もあり、偏った表現に感じるため、「明確に」といった文言の方が良いのではないか。

（事務局）

今のご提案を踏まえて、皆さんに伝わりやすい表現をしていきたい。

（委員）

資料3の9ページの計画目標にある道路利用満足度は、前回協議会で説明のあったヒアリング調査結果を用いた値か。

（事務局）

目標1の自転車の道路利用満足度については、昨年度策定された茨木市総合交通戦略で行われたアンケート調査結果の数値を用いている。

（委員）

自転車の道路利用満足度はどのようにしたら向上するのか。数値が低いように感じる。

（副会長）

茨木市総合交通戦略でのアンケートの内容・問題文等はどのようなものだったのか。自転車利用者・歩行者含め「道路の使い方に満足していますか」と聞かれたのか、自転車利用者の方に限定して聞かれたのかで、数値は変わるのではないか。

（事務局）

茨木市総合交通戦略で用いた質問シートについては、確認に時間を要するため、改めてご報告させていただく。また、自転車と歩行者両者を含めた道路利用満足度なのかという質問については、結果としては自転車利用者だけで28.4%、徒歩だけで39.9%という満足度の結果が出ている。

（委員）

目標2の自転車関連事故の削減について、事故の集計をするに当たっては、事故を申告するかどうか、あるいは事故として取り上げるかどうかによって数字がかなり上下すると

思う。この目標に加えて、自転車関連事故による死亡者を減らすという目標をぜひ加えていただくよう、検討をお願いしたい。

（副会長）

自転車関連事故による死者数のデータはあるか。

（事務局）

自転車関連による死亡事故は、去年で2件と数が少ない。目標になり得るかどうかというところをご意見いただきたい。

（委員）

1年に2人ということであれば、ぜひゼロという目標をつけていただきたい。

（副会長）

目標値として自転車関連事故の削減に加えて、死亡事故ゼロも目標に併記したほうがいいとの意見であるが、その他意見はあるか。

（副市長）

数値目標を設定する目的は、のちに展開される具体施策が本当に有効かどうかをはかっていくことにある。死亡者ゼロというのはわかりやすい数値目標であるが、ゼロだったら今の施策が正しかったといえるかということ、また別ではないか。そのため、道路利用満足度といったパーセントで示す指標というのは、施策全体を評価するには、いい指標であると考えている。

目標としては死亡事故を無くすという事はよいと考える。

（事務局）

自転車関連による死亡事故ゼロというのは、数値目標ではなく基本理念といった内容の中で検討していきたい。次回第3回協議会にて報告させていただく。

（3）議事2：通行環境“はしる”について

【事務局より、議事2の内容について説明】

（委員）

資料3の29ページにある自転車レーンは、自転車道の標識といった、自転車の走る場所であるということを示す標識を立てることはできるのか。

（事務局）

標識は、道路交通法の規制をかけるような所では立てられる。現在、茨木市の自転車レーンでは法指定がされていないため立てていないが、道路交通法の規制をかければ標識は

立てられるようになる。

（委員）

自動車からは、路面標示のような下の目線だけではあまり見えないと思う。標識による表示があれば安全かと思う。

また、規制速度が 40 キロの路線における自転車レーンは、自動車との速度差が大きい。30 キロぐらいの速度制限はできないのか。なるべく自動車との速度差を減らすことができれば自転車にとって安全・安心だと思う。

（会長）

「ゾーン 30」など、速度の設定というのはいろいろな観点から決められる。規制速度 30 キロというのも 1 つの目安になるかと思う。

（委員）

事故は交差点で起こっているという話があったが、交差点に関してはどういった対策を考えているのか。

（会長）

例えばヨーロッパの都市においては、交差点の中は自転車専用道路や自転車専用レーンというものをやめて、何も対応していないところもある。また、交差点を手厚く対応しているところもある。茨木市においては、交差点における自転車通行空間をどのように整備しようという基本的な考えがあるのか。

（事務局）

資料 3 の 35 ページに幹線道路の交差点での整備手法を示している。1 つは、自転車が通行する空間を交差点の中にも明示を行い、横断歩道にある自転車横断帯を取ることで、自転車は直進するということを車のドライバーにもわかってもらいやすくする。2 つ目は、停止線の位置を車の停止線よりも少し前出しして、左折車に対して自転車を見やすくする、といった案を考えている。

また、参考資料のように細街路との交差点についても、自転車が左側を通行することにより事故率が減少するという調査結果がある。細街路を含む危ない交差点に関しては、関係機関と協議をしながら明示等による工夫を考えていきたい。

（委員）

交差点における信号の歩車分離を行うか、行わないかでどれだけ事故の件数が減っているのか知りたい。また、必要性があると感じるところが歩車分離式になっていないと思う。

（事務局）

茨木市内で歩車分離されている信号は十数カ所存在し、ほとんどが小学校直近である。

なお、信号の歩車分離による事故の件数等はお示しできるデータがない。

（会長）

確認として、自転車道、自転車レーン等の通行方法は、一方通行が前提か、それとも、ある部分是对面も可という形で考えているか。

（事務局）

完全に車と分離されたところでは、幅員に余裕があれば両面通行とするが、車道混在型や、完全に分離できないところに関しては車と同じ左側を一方通行という形で考えている。

（委員）

資料3の24ページのネットワーク素案について、優先整備対象路線と整備対象路線があるが、この差というのは具体的にどういった差異であるか。

（事務局）

赤の路線については、優先整備対象としておおむね5年程度を目途に優先的に整備を行っていきたいと考えている。青色の路線については、それ以降に整備を行っていきたいと考えている路線である。

（委員）

立命館大学の周囲の自転車専用道について、ここを自転車道にする効果というのは何が望まれるのか。この短い距離で双方向の自転車道にすると、交差点に出るたびに自転車からおりて押さないといけないことになるのではないか。

（事務局）

立命館大学付近の自転車道は横から来る側道がないので交差点部は今のところない。自転車専用道路の整備の目的としては、開学時、6,000人程の学生が来られると聞いており、多くが自転車で通うということなので、歩行者と自転車を完全に分離するスペースを確保し整備を進めている。

（委員）

資料3の26,27ページの「代替路の選定またはソフトの対策」の中身について説明いただきたい。

自動車の速度等々の関係から、自転車道や自転車レーン等を整備し、より安全な形をとるという意味では非常にわかりやすいと思う。ただ具体的な対策については、今はあくまで机上の話であり、これから実施に当たっては検討が必要かと考えている。幹線道路は交通量も多く、規制速度も50キロ以下、40キロ以下にならない場所も多いため、示された整備手法に当てはまらない場合があるが、あくまでも基本的考え方の例示であり、例外はあるということによいか。

（事務局）

自転車レーンを整備して、単に歩道から車道へ自転車を出すということだけではなく、例えば、歩道幅員が広い場合、歩道の中で自転車の通行部分を示すことによって安全を確保できる場合もあると考える。そういった歩道内での通行位置の明示や、ソフト対策も含めて検討し、この自転車ネットワークの整備を図っていきたいと考えている。

（委員）

幅員の広い道路の場合、歩道の中に自転車の通行空間を設けるよりも、車道を広げて自転車レーンにしたほうがいいのではないかと。

（事務局）

ご指摘の通り、すぐにできるものであれば、全路線、車道を広げて整備していくことが望ましいが、一旦はネットワークを組む上で暫定的な整備とし、歩道内で視覚的分離を図り、走行方向を示すことも有効ではないかと考えている。将来的には自転車道等の通行空間を整備していくのが目的である。

（会長）

今の社会のトレンドとして、都市内においては人がゆっくり歩ける空間を整備していくといった傾向はあるが、現況の歩道が広く、自転車も通行可であり、将来的に歩行者と自転車を分離することが可能であれば、今の歩道空間に自転車道を整備してもよいのではないかと。ただ、ご指摘のように、街路というのは自動車と自転車と歩行者がうまく空間を割り当てられて使うというものであることから、自転車、歩行者、自動車、バス等の交通を踏まえて、どのように街路空間の再配分をするかということをテーマとして考える必要がある。

（委員）

資料3の32ページの整備形態について、大阪中央環状線沿いの暫定的な整備部分は、普通自転車通行指定をされるということか。それとも、現行のまま自転車が通行可能な歩道として、自転車ネットワークに入れるということか。

普通自転車通行指定部分とした場合、法的に徐行という指定が外れ、その指定部分は、歩行者が入らない限り自転車は徐行解除になる。そして、交差点の手前の部分で指定部分が解除されるので、歩行者が滞留しているところに自転車が突っ込んでいくという形になり、逆に事故が誘発されるので手を加えない方がよい。

（事務局）

大阪中央環状線沿いの暫定整備は、自転車が歩道通行可の中で、自転車は歩道の車道寄りを通るよう視覚的に明示をするものであり、法的な指定はしない。

（委員）

資料 3 の 35 ページについて、信号のある交差点での自動車対自転車の安全対策として、自転車の停止線を前出しするのは良いことだと思う。

また、自転車同士の事故については、何か対策は考えているのか。

（事務局）

自転車同士については、左側通行の徹底が第一だと考える。その上で、路面表示で自転車の走行位置を明確にすること。あとはソフト施策で、自転車のルールというものをどのように市民の方に理解していただき、よりたくさんの方に知っていただく取組みをするかということが必要と考えている。

（会長）

自転車同士の事故については、どのような所で発生しているのか。実際、自転車同士の事故というのは細街路でもかなりあるのではないか。その場合、ネットワークの整備だけで効果が上がるのか。細街路における自転車同士の事故というのは、比率でいけばどの程度か。

（事務局）

ご指摘どおり、自転車ネットワークによる安全対策というのは幹線道路がメインになっているが、実際、生活道路の中で事故がたくさん起こっている。そのため、生活道路は自転車ネットワークとしての位置づけは難しいが、生活道路の安全対策として取組みはさせていたきたい。

（委員）

資料 3 の 13 ページ“はしる”の取組み内容 2「自転車ネットワーク路線以外の安全対策」が大事と考える。生活道路における交差点事故について対策しないと、幹線道路だけを整備しても目標値というのは達成できないと思う。

その対策として、資料 3 の 32 ページのような車道外側線に沿った形で内側にブルーラインを引くなどがある。ラインを引くことで、法的な規制はないが、車はそこを踏んではいけないという意識の規制がかかる。また、ラインに矢羽根を入れることで自転車走行に方向性を持たせられればなお良いと思う。

また、細街路の安全対策として、速度規制がなされていることが分かるように、規制標識を設置することも手法のうちの一つである。

（会長）

京都市の事例では、「歩く道ゾーン」というエリアを設け、市として特別なエリアだというイメージを持たせることで、自転車も行儀よく走らないといけないというような意識を持ってもらう、といった取組みをしている。

ネットワークとして整備する以外の茨木市の中心部の道路をどのようにしていくのか、

何か1つ網かけをし、「この地区は少し特別な地域」という形で持っていくのか。それとも、そういった地区指定というものを全くなくして、ライン引きということで行くのか、市の考え方、予算等から、考えていただきたい。

なお、このやり方は、ドライバーに対して性善説をとっているわけであり、我々はどこまで性善説で話を進めていくかというところを考える必要がある。

（委員）

歩行者、車、自転車のそれぞれの利用者が、マナーについて共通の認識を持っていたけるよう、整備がある程度進んだ段階で、ビデオなりの周知をすればどうか。

（副会長）

資料3の24ページの自転車ネットワークの指定について、自転車利用者は、駅そのものではなく、駅周辺施設を利用するため、自転車ネットワークが駅そのものにタッチする必要があるのか。大まかな路線設定としては問題ないが、可能であれば駅周りをもう少しミクロな目線で考える必要がある。例えば駅近くの駐輪場とのアクセスや、JRの整備との関係などを自転車ネットワーク計画に含めるよう、適宜検討いただけたらと思う。

（事務局）

来年度策定予定のバリアフリー基本構想と整合性を持たせながら、駐輪環境においても適正な駐輪場の配置等も考え、もう少し細かな整備の検討が必要と考えている。この自転車ネットワークについては、幹線道路を軸にしたおおむねの単位のものであり、細かな部分については、詳細の路線を整備するときに改めて関係機関とも協議しながら検討していく。

（会長）

計画目標が達成されるかどうか、またどの施策を実施すれば評価指標がどれだけ上がるかを解明することは、非常に難しく、総合的に自転車施策を進めていくなかで、結果としてわかっていくものである。

そのため、本日紹介いただいたような、いろいろな施策を総合的に行い、市として、今後の高齢社会、低酸素社会等々の背景を踏まえて自転車施策について見直しを行い、積極的な姿勢で取り組んでいただきたい。

本日説明された施策について、委員の皆さまから出たいろいろな意見をできるだけ反映し、ブラッシュアップしていただきたい。

（4）議事3：第3回協議会について

【事務局より、次回協議内容について説明】

（5）閉会

次回協議会は来年1月21日（水）15:00より開催予定