

令和元年度 第3回茨木市自転車利用環境整備計画 協議会 会議録

1 日 時

令和2年（2020年）2月27日（木）13時00分～14時03分

2 場 所

茨木市役所 南館8階中会議室

3 議 題

- ・第2回協議会の主な意見とその対応について
- ・茨木市自転車利用環境整備計画見直し（案）について

4 出席者

委員9名

塚口会長、西田委員、小笠原委員、山口委員、藤本委員、小島委員、竹島委員代理、鈴木委員、大台委員代理

事務局 11名

井上副市長、中田建設部長、藤田次長兼道路交通課長、西野建設管理課長、山脇道路交通課参事、宮本道路交通課課長代理、奥村交通安全係長、野村駐車場係長（建設管理課）、服部道路交通課主査、戸田道路交通課主査、野村道路交通課職員

5 欠席者

猪井副会長

6 開催形態

公開（傍聴者2名）

7 会議の内容（概要）

（1）開会にあたり事務局説明（事務局 山脇参事）

〔配付資料の確認。 資料1～資料4〕

（2）開会あいさつ（事務局 井上副市長）

- ・本日はお忙しい中この協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。前回11月に第2回協議会にて自転車利用環境計画を素案という形で示し、議論いただきました。今回は第2回協議会における意見に対してどのような対応をするのかを議論していただくことと、それを踏まえて中間見直し案を取りまとめていきたいと考えている。今までの議論の中で抜けていた視点や、ぜひ追加した方がよいこと等があれば、忌憚ない意見をいただきたいと思う。今回の協議会で最終的な自転車利用整備計画中間見直しを取りまとめていきたい。本日はよろしくお祈いします。

（3）議事1：第2回協議会の主な意見とその対応について

（会長）

- ・本日の議事は、第2回協議会の主な意見とその対応について、及び「茨木市自転車利用環境整備計画見直し（案）」についてで、事務局からの説明後に委員の皆様の意見をいただきたい。

（事務局）

- ・目標値としていた自転車の道路利用満足度の数値に誤りがあった。訂正してお詫び申し上げる。添付資料3の4ページをご覧ください。誤りの原因は計画策定時と中間見直し時の集計方法に違いがあった。策定時は、「利用していない・わからない」と回答した人を母数に含んでいなかった。一方、中間見直し時はこれらの回答者を母数に含んで計算したため、満足している人の割合が小さくなっていった。再度、計画策定時と同様の方法で算出した結果、満足度は策定時と同様の28.4%、全く同じ数字になった。結果的に中間見直し時点で数値の向上がみられないため、目標達成に向け重点的な取り組みが必要であることから、前回素案で示した施策の方向性に変更の必要はないと考えている。

〔事務局より第2回協議会の主な意見とその対応について資料3を読み上げて説明。（6分）〕

（事務局）

- ・計画書（案）については前回の素案より、資料の追加及び文言修正を除き大きな変更点はない。

（会長）

- ・第2回協議会の主な意見とその対応についての事務局の説明内容について委員の皆さんの質問や意見をいただきたい。

（委員）

- ・茨木市内の重傷事故と死亡事故の推移について、直近の5年間では横ばいと報告していたが、これは重傷事故だけではなく死亡事故に関しても横ばいということか。それともう一つ、協議会が始まる前と比較してどうなのかわかりたい。

(事務局)

- ・資料3の2ページ、右側の表で、平成26年(2014年)、自転車利用環境整備計画の策定作業中の年が事故件数は506件、うち軽傷は476件、重傷に関しては30件である。以降は、自転車利用環境整備計画に基づく取組や、道路交通法の改正により、悪質な自転車の法令違反に対する罰則が強化された関係もあり、少し事故件数が下がっている。前回にも報告したとおり、人口1000人当たりの事故件数を比較すると大阪府全体で下がっている中、茨木市は順位をワースト3から下げており、他市以上に下がっていると結果が出ている。重傷数では数字で言うと30、29、19、43、28件と増減し、ほぼ30件あたりで横ばいとなっている。全体の事故件数では計画策定後から大阪府内の平均以上に減少している。

(委員)

- ・このグラフを見ると、死亡事故がこの5年間で上昇しているように感じる。

(事務局)

- ・死亡事故に関しては、平成26年0件、27年0件、28年1件、29年1件、30年2件と、ほぼ横ばい傾向にあると認識している。

(事務局)

- ・今年に関しては、2件の交通死亡事故があったが、2件とも自転車関連ではない。1件目は車と歩行者、2件目は車とバイクとなっており、自転車では0件となっている。

(会長)

- ・平成26年と27年は死亡事故が0件だが、事故件数がゼロ以下になることはない。質問の背景にはずっと0件を維持して欲しいという思いがあると思うが、事故ゼロプランという運動もゼロには厳密にはできない中、ゼロに抑えたいというような意味で名称として使っていると思う。0件だったものが5件、10件ともなれば、これは死亡数が増加していると言えるかと思うが、0から1、あるいは2になるということに対しては、減ってはいないが、自転車対策の効果を分析するとき、それを増加と見るのか、あるいは横ばいと見るのか、それはそれぞれの委員の判断によると考える。

(委員)

- ・私も●●委員と同じで、横ばいとは思わなかった。平成26年と27年をゼロに抑えられていたのにとこの思いがこのグラフを見るとあった。

(委員)

- ・このグラフは自転車と関係ない事故の件数も入っているか。

(事務局)

- ・資料3の2ページの地図やグラフは自転車関連の事故だけである。茨木市内で自転車関連事故と自転車関連以外の交通事故を合わせた交通事故全体の死者数が、1年間に少なければ2人か3人、多ければ5人、令和元年が5人、平成30年が7人と推移している。そのうちの自転車関連事故の件数だけを示している。

(委員)

- ・数字についてというよりも、事故の発生場所が近似している、同じ要素であるか、全然違う所で突発的に起こっているのか、同じような地域であるか、同じような時間で起こっているかなど、相関的なものはあるか。第1当事者なのか第2当事者なのかにもよっても違う。そのあたりはどうなのか。数字的には増えている感じがするが、事故類型の内容的にはどうか。

(事務局)

- ・交通事故により市内でお亡くなりになった方は、1年間で数人から7人と事例的には少ない。
- ・自転車に高齢者の方が乗っておられて、幅員の狭い道路から広い道路に出てきたところでぶつかったという事例が多いと言われている。このようなことから、交通安全教室の中で高齢者には特に自転車に乗っている時に幅員の広い道路に進入する際には一時停止し安全確認するように注意喚起している。

(会長)

- ・第1当事者と第2当事者に分けてはいただけないか。それは個人情報ではないと思うが。

(委員)

- ・当事者の区分というのは、過失の軽重によって違う。事故捜査の関連もあり、どちらが第1、第2という区分はしていない。
- ・事故証明等にも、当事者の区分は記載しない。

(事務局)

- ・事故が起きた背景はまとめてある。ただし、当事者については、何に乗っていたかという程度しか公表できないこともあり、どちらが飛び出した等の詳細については言えない。

(委員)

- ・自転車利用環境を整備しようとしている箇所との関連で事故の発生を抑制できるのか、偶発的なものだったのか、事故分析でその辺がわかたらより効果的に対処できるのではないかと思った。

(会長)

- ・事故の原因が偶発的なものかどうかについてわからないか。

(事務局)

- ・どのような事故だったのか、どういうところで発生しやすいのか、その点で対策は取れないかというのはわかるが、件数が少なすぎる。
- ・高齢者への安全教室での指導では、左側通行すれば、左側同士では衝突するまでの距離があるので、事故が起きる確率は少ないということを示すために、狭い道路と広い道路の交差点で角の左側に自転車マーク、右側に進入する自転車マークをつけている。この路面標示に従って左側を歩いていけばぶつからないという誘導をしている。

(委員)

- 資料3の第1事項について、自転車側の過失が多いという事例が多く、一般的に警察庁の資料にもそう載っている。茨木市内の軽傷事故は、対策されているにもかかわらず直近3年間は年間260件近くで高止まりしている。これは警察がカウントしているものだけなので、恐らくもっとたくさんの事故件数があると思う。この軽傷事故の内訳については、年齢層、時間帯、当事者などの分析はされていると思う。それが最終的にハード面の整備に該当するか、もしくはソフト面の教育の方においてはどこをポイントとして突いたらいいのか、というところがわかってくると思う。少なくともこの数百件の中身の分析というのが今後生きてくると思うので、そのあたりを分析いただけたらと思う。

(会長)

- この質問に関しても、事務局からの確にお答えいただくのは難しい。事故の内容に関するものなのでということになる。事故件数の減少を目的とした事故原因の分析は非常に重要なので、今後きっちりと分析をやるべきと考える。
- この協議会は、警察の事故捜査とは全然違うものであって、今後こういう事故が起こらないようにするためには、必要最小限の事故の発生原因、あるいはどういう状況で事故が起こったかということについては把握する義務があると思う。協議会として市民の皆さんにも参加いただいている、そんな方々からの質問に対してある程度答える必要がある。自転車対策に係るようなところでの事故なのか偶発的なものなのかということについては、今後できるだけ行政として、少し注意して把握していただきたい。
- 最終的にどのように本日のまとめをするかというようなことは最後に皆さんにお伺いしたい。
- 資料3の5ページの自転車の道路利用満足度に関する修正箇所についてはどうか。満足度の推移などが記載されているが、このような修正でよいか。
- 資料3の2ページの事故件数の推移だが、事故件数を横ばいとするか微増とするか、それによって整備計画の記述に直接関係する箇所はあるのか。

(事務局)

- 資料4の18ページの自転車関連事故類型別発生件数を見ると、自転車関連の死亡事故・重傷事故の件数が無いので、前回の協議会の議論を受けて資料3の2ページで死亡事故件数・重傷事故件数を示した。今までの議論の流れを考えると、重傷事故や死亡事故で分析がわかれば目標に追加することはどうなのかということもあるかと思う。実際に目標値として自転車関連事故の減少が目標として挙げられているので、ここをもう少し分けて考えるべきという修正はあるかもしれない。資料4の52ページにあるように自転車関連事故件数の計画目標は、当初2.04だったものを目標として1.83としていたものが途中で1.01と示されているが、もう少し詳しく分析した結果この辺を細かく出せるのであれば、出したかどうかというご意見だった。今回は先ほど説明したように、ここを直すまでの分析というのはデータの的にできないだろうということで、現状のところの考え方だけをお伝えした。

(会長)

- 資料4の52ページの計画策定時の値と目標値の関係で、目標値を現時点で変えるということは妥当ではないだろうと皆さんのご了解をいただけたと思っている。その中で死亡事故件数が1あるいは2となっていることに対する評価、数字としては微増ということになっており、それをこの施策の評価に結び付けるかどうかが、自転車関連事故件数という目標値から見て大きく減少しているということなので、施策の評価としてはこのままでも差

し支えないかと思う。

- ・ただし、死亡事故数だけ見ると少し増えているので、そこは担当部局として、あるいは茨木市として今後の施策にご留意いただきたい。数字だけ見れば0より低くなることはないので、横ばいか少し上がるかしかない。事故は突発的に起こるということもあり、増えても問題ないと判断をしたわけではないが、目標は一応達成している、しかし0ではないから、どういう事故であるのかということについて、もう少し把握できるようにしてはどうか。次の施策として何が有効であるかを把握するための内容分析が必要であると考え。責任の有無がどこにあるかというのではなく、そこのところをご理解いただいたうえで、できるだけ事務局としても事故の内容について把握に努めていただきたい。

(委員)

- ・もちろん同じ交差点などで事故が起これば対処していただけるし、調整をしていただけると思う。まさに今日ここへ来るとき、私は青信号で交差点を自動車で通過していたが、自転車が赤信号を無視して飛び出してきた。事故が起こるのも個人のルールの認識の問題だと思う。歩く人、高齢者の方はもちろんいろんなアドバイスも必要であり、啓発して下さっているのがありがたいが、自転車もそれぞれのルールの認識によるので、いくら利用環境の整備をしても怖いなと思った。それぞれがルールを守って安全にということを中心にかけないといけないということをまさに今日体験してきた。

(会長)

- ・利用者ルールの遵守というのは大変必要なことで、丁寧に乗っている方は問題ないが、中にはいろんな方がいるので、その方については啓発活動などで事故が起こったら大変だということを、積極的に周知する必要があると思う。

(委員)

- ・事故件数としての数字は表に出ている警察に届出があった数字だけと思う。私も経験しているが、車にぶつかって自転車利用者が手足を擦りむいた程度のケースは数字に出ない。軽傷事故はいつ重傷事故になるかもしれない。重傷になったらいつ死亡になるかもしれない。全体の事故の件数が一番重要だと思う。1件、2件、0から増えたのではという議論もあるが、私はそれよりも全体の数字が大事だと思う。隠れた事故は何倍もあるのではないかと。●●委員の言われたような事故未遂のケースや計上されない事故は結構あって、そこが一番重要と思う。

(会長)

- ・おっしゃる通りだ。事故にも警察が把握している事故、警察には届けないような事故、それから事故になりそうだった危険な状態、ヒヤリハットのような状態を含めると、非常に危ない状況が生じている母集団は大きい。ヒヤリハットまで含めて少なくしていこうとすれば、総合的な自転車安全対策が必要になる。ヒヤリハットという事象は曖昧なように見えて実はいい指標だと思う。今後のやり方として、ヒヤリハットを何年か毎に調べていくというようなことも、死亡事故件数だけを1か0かとみるだけではなく、事故が起こりそうになる危険な状況が少しずつでも減っているのか、現状維持なのか増えているのか、そういうのを調べてもらえるとありがたい。手間暇がかかるので、すぐにできることではないが、一つの評価指標として、自転車関連事故だけでなくほかの交通事故にも関係するが、ヒヤリハットについて少し調べていただけたらありがたい。

(委員)

- ・昨日、私は南茨木から西中条町を通過して市役所に車で来たが、道の両サイドに青い矢印が付いている。そこを走っている自転車は1台、ほかは全部歩道を走っている。そういうのを見ると自転車利用環境整備をしても自転車に乗る人が利用していない。非常に残念な気がしてならない。

(会長)

- ・非常に重要なご指摘をいただいたと思う。教育啓発活動の重要性を改めて認識した。

(4) 議事2：茨木市自転車利用環境整備計画見直し(案)について

(会長)

- ・それでは発言もないので計画中間見直しのまとめに入りたい。
- ・死亡事故件数は微増傾向だが、全体的な傾向としては計画目標が満たされているので、施策の中間見直しとしては、妥当なものだと思う。資料4の見直し(案)についての意見はあるか。

(委員)

- ・資料4の55ページ、3-5重点取組施策について、取組14：自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底として強化方針に何点か出ているが、これの細かいものが後ろの83ページにある。自転車通行ルールの周知、マナー向上の徹底とあるが、看板の設置、啓発の充実、3番目に一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の充実とわざわざ挙げてあるのに、先ほどの55ページには教育という言葉は全然入っていない。ここには自転車利用者のみならず自動車利用者等にもルールを周知徹底すると書いてあるが、せっかく教育ということも書いてあったので、55ページの取組14でも取組17でもいいので、教育という項目を付け加えていただきたい。
- ・56ページにライフステージ別を書いていただいているが、これはあくまでも現状であって、あたかも計画の目標の基本方針のところに出ているが、これが計画、将来像ではない。これは現状だということがわかるように書いていただきたい。
- ・第4章の83ページ、取組14の枠の下にいろいろ文言が書いてある。この文章もわかるが、今から申し上げる文章を入れていただきたい。これはほかの自治体の皆さんにも話をしている。「現在実施している安全教育を体系別、世代別に整理し、各主体ごとに実施内容の課題点や改善点の洗い出しを行うほか、多様な教育手法を検討し、効果的な教育の普及、啓発に努める。」というような内容の考え方がこの中にもう少し入ってくればいいのではないか。教育とか周知とかという言葉は書かれているにもかかわらず、どのような安全教育の充実を図るのかということが、ここからは見えない。ライフステージ別に表にしてもらったが、軽傷事故の数値は高止まりしている、先ほども委員から話があった、来るとき危なかったというように、やはり既存の教育、従来の教育のままでは成し得ない目標があると思うので、その点をもう少し踏み込んで、茨木市としてどうしていくのかということとを明らかにしてほしい。「行政機関や教育機関、警察、関係団体等に加え、地域の多様な主体と連携を一層強く図っていきながら教育を進めていく。」そういった文言も入れて、具体的にここからスタートすると、こうやって計画に基づいて施策を推進してきたが、やはり事故件数が直近の2年程高止まりしているのだから、もう一歩教育、ルール、マナーについて勉強していこうという点を市民にわかりやすいように示していただきたいと思

う。

(事務局)

- ・いただいたご意見を参考に文章を考えさせていただきたいと思う。修正案についてはできしだい委員の皆様にお示しする。

(会長)

- ・事務局が適切に対応するという事なのでよろしくお願いします。
- ・死亡事故件数の増加のご指摘については、数字だけを見れば確かに微増ということも読み取れないわけではないので、今後市の施策として、どういう事故が多く発生したのかということをし少し調べながら、次の施策に結び付けるようにしていただきたいと思う。この辺りで終了したいと思うが、よろしいか。

(委員)

- ・とても素晴らしい取組、いばきたフォトサイクリングを市でしている。のびのびと自転車で走るようにサイクリングコースがある。このような取組の中でも自転車利用への啓発をしていただきながら、茨木のいいところを発見していただきたい。徒歩もあればサイクリングもある。よく出ているのが茨北エリアあたりだが、違うコースも紹介してくれたらと思う。その中で啓発や自転車の楽しみも併せて知らせていただければうれしいと思う。

(会長)

- ・それではただいまお話しいただいたことも含めながら、最終的なブラッシュアップを事務局で行っていただいて、中間見直しの報告書として市としてまとめていただくようお願いしたい。
- ・私の感想を述べさせていただく。率直なところ茨木市におかれてはこういった計画の中間見直しも含め、非常に一生懸命やっているといると思う。計画というのは作ることも当然重要だが、それがうまく進行しているのかということをチェックし、見直しの作業をきちっとしていく、そこは非常に敬意を表したいと思う。せっかくそう見直されていて、委員の皆さんから有用なご意見をいただいたので、ぜひそれを生かしたうえで実際の施策の展開につなげていただきたいと思う。中間報告ということなので、現計画が終了するまでに時間があるけれども、残りの計画期間においても一層市民の自転車利用を安全・快適に促進するよう、ルール、マナーといろいろあるが、それも含め効果的な施策が展開できるよう期待している。委員の皆さん、担当事務局に敬意を表し、私のまとめとする。

(事務局)

- ・委員の皆さんの貴重なご意見を踏まえ、茨木市自転車利用環境整備計画中間見直しとして取りまとめ、各施策に取り組んでいくので、引き続きご理解とご協力をお願いしたい。最後に事務局を代表して井上副市長からお礼の言葉を申し上げる。

(5) 閉会あいさつ (事務局 井上副市長)

- ・皆さん貴重なご意見をありがとうございました。本日も今後の施策について考えなければならぬご意見をいただいた。茨木市としては真摯に受け止めながら自転車利用環境整備計画についていろいろな施策を進めて行きたい。自転車というのは会長のお話にもあった

ように、両面性があると思っている。一つは自転車を使うことによってそれがもたらす効果、健康などのいい面がある。ただ本日の議論にもあったように、マナー、ルールを守られなければ自転車は車両なので、ほかに対して害を与えるなどの悪い面もある。この両面性を持つ自転車をいかに街づくりの中で取り入れていい街をつくっていくかが今後の茨木市に求められている。それを具体の個所で何をするのが最適かというのを常に考えながら取り組んでいきたいと思っている。皆様方の今後のご理解ご協力を得られればと思っている。1年間のご議論ありがとうございました。また今日の宿題が残っているので、しっかり返らせていただいて、最終の見直し案をまとめていきたいと思う。本日はどうもありがとうございました。

(6) 閉会