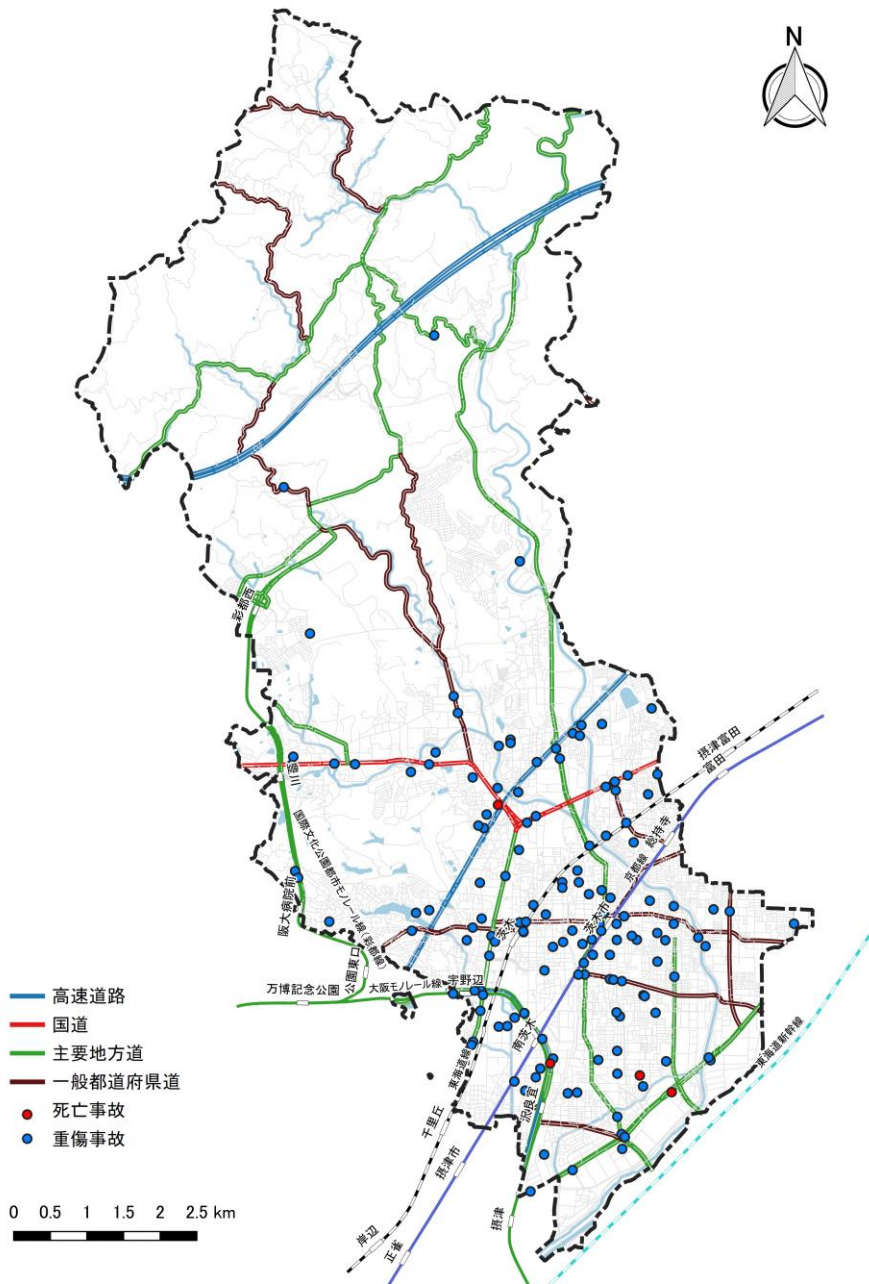


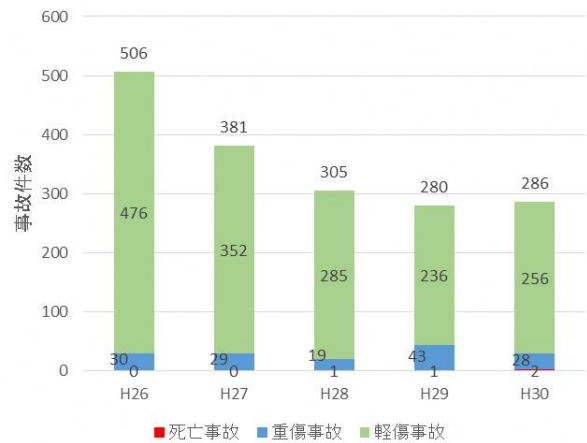
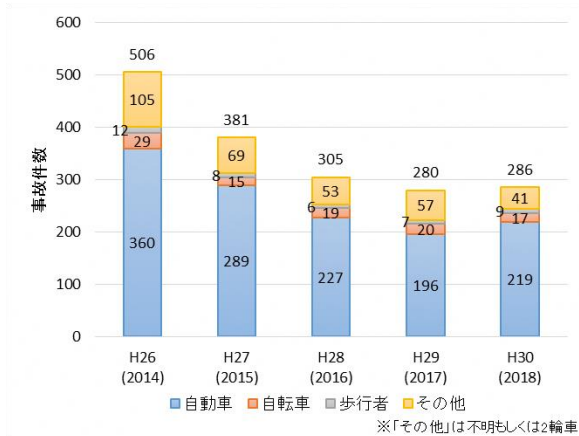
第 2 回協議会の主な意見とその対応について

No	事項	対応方針等
1	自転車事故重傷者件数の傾向と目標設定について	<p>平成 26～30 年の 5 カ年で、死亡事故件数は 4 件（国道 1、府道 2、市道 1）、重傷事故件数は横ばいで推移している。（別紙参照）</p> <p>また、死亡事故・重傷事故の発生は、信号無視・一時停止義務違反・速度超過など当事者の法令違反が原因とされる事例が多く、自転車利用環境の整備の効果が発現されにくいため、指標とするには難点がある。</p>
2	茨木市内の自転車関連死亡事故の詳細について教えてほしい。原因を考察のうえ、対策すれば同様の事故は防げるのではないか。	<p>死亡事故の詳細については、個人情報保護の観点から過失割合などが想定できるような情報は公表できないが、発生要因を踏まえ、警察と道路管理者が協議のうえ、適宜対策・検討している。</p>
3	パーソントリップ調査による整備対象路線の抽出方法について	<p>自転車ネットワークの基本路線として国道、府道、都市計画道路、主要な市道など主要な幹線道路を設定しており、ゾーン間流動が多い箇所をつなぐ基本路線をパーソントリップから抽出した路線として指定している。</p>
4	パーソントリップ調査の茨木市内ゾーン数	167 エリア（別紙参照）
5	ネットワーク路線の整備の中に、既存の交通標識、道路標示、規制速度等の見直しが含まれること。	
6	交差点部における自転車横断帯は自転車の車道左側通行にとって左折巻き込み等の危険や、交差点部の横断の方法を著しくわかりにくくしており、警察庁の通達においても撤去の方針が既に示されている。	<p>自転車通行空間の整備にあたっては、ガイドラインに則った整備に加え、路線ごとに警察と協議をしており、必要に応じた規制の見直しも行っている。</p>
7	幅員の狭い道路におけるセンターラインは自転車通行位置を確保する上で、見直しが必要である。速度抑制や通行位置確保でのセンターライン削除の事例がある。	
8	整備路線においても事故件数を指標とした効果検証を継続して行い、整備の方向についても見直ししながら進めていただきたい。	<p>自転車関連事故の情報を収集し、特に事故件数の増加が顕著な路線（箇所）については、警察と協議のうえ、整備手法だけでなく、効果的な安全対策について、検討する。</p>
9	重点取組施策への対応について、「周知」とは「教育」のことであり、各世代や対象に応じた教育（知る）の機会の提供こそが解決策となりうるのではないか。茨木市における自転車安全教育の見える化表を制作いただいたのはそれを示すためである。	<p>第 2 回協議会資料「茨木市の自転車安全教育・啓発の取組（ライフステージ別）」を本編に追加する。</p>

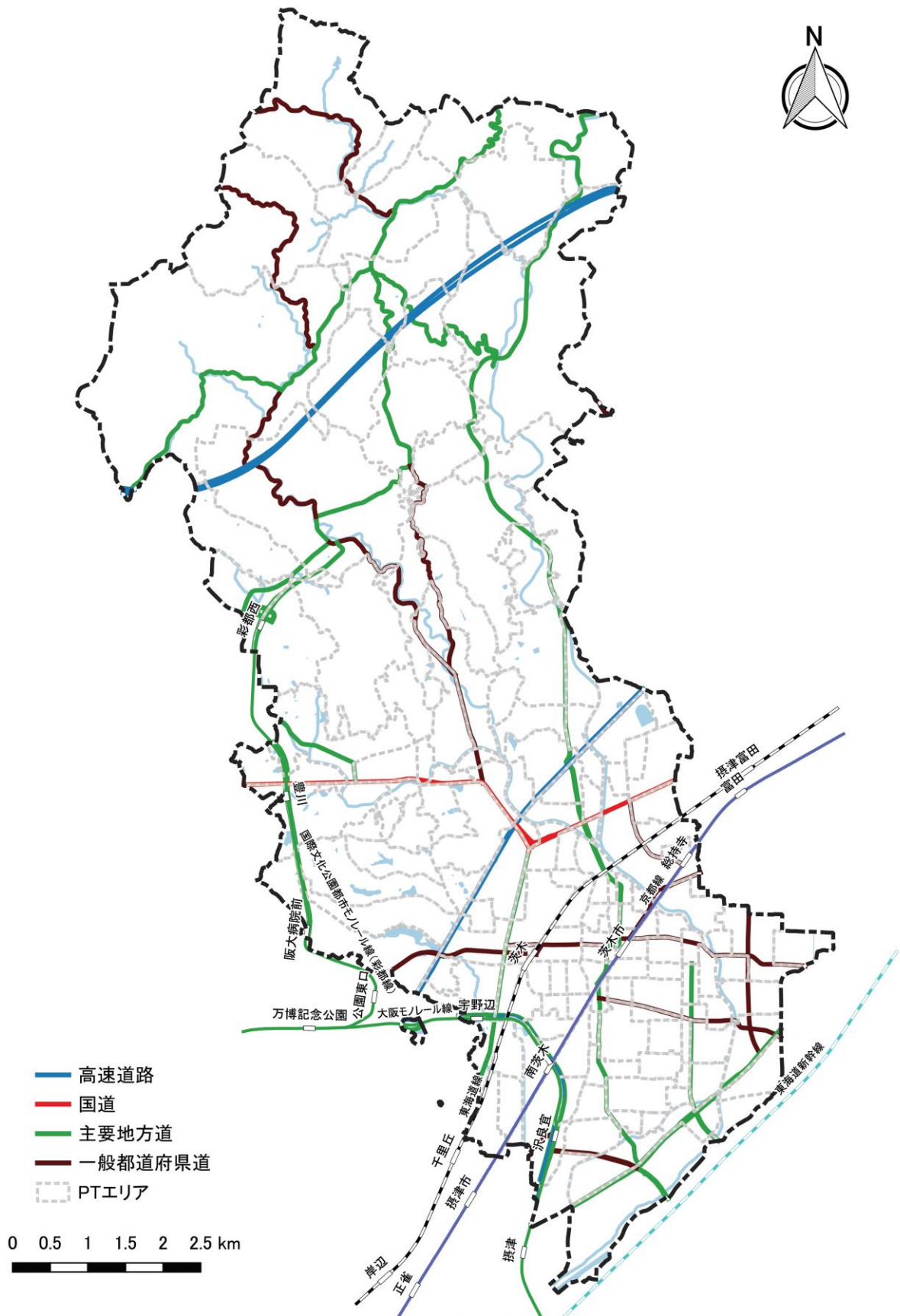
H26～30 自転車関連事故 重傷事故以上



※軽傷事故は地図上へ記載せず



H22 京阪神パーソントリップ調査 茨木市エリア区分



数値目標「自転車の道路利用満足度」について（訂正）

第1回協議会より報告していた自転車の道路利用満足度の中間見直し時の集計結果に齟齬が生じておりました。

【原因】

道路利用満足度集計結果の母数に「利用していないのでわからない」の件数が含まれていました。計画策定時の指標は「利用していないのでわからない」の件数を母数から除外しておりました。

【再集計結果】

全回答者から「利用していないのでわからない」の199件を除いた1,176件のうち、「満足している」「やや満足している」の回答者数が334件となり、自転車の道路利用満足度は28.4%となりました。

表 自転車の道路利用満足度再集計結果

	件数	割合 （「利用していない」除く）
満足している	101	8.6%
やや満足している	233	19.8%
どちらでもない	239	20.3%
やや不満である	450	38.3%
不満である	153	13.0%
利用していないのでわからない	199	—
合計	1,375	100.0%

↑
「」から上で集計

以上の結果、計画策定時 28.4%、中間見直し時 28.4%と横ばいで推移しております。

ただし、進捗（満足度向上）がみられないことから、中間見直し素案にてご報告した重点取組の方向性に変更の必要はないと考えております。

参考（計画冊子案該当箇所の修正状況）

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。

■中間指標値悪化に伴い
3-5 重点取組施策にて取組方針を明確化

注8) 平成26年度 茨城県総合交通戦略にて、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 49.5%（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

3-5 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」の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むけて、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。