

会 議 録（議事要旨）

会議の名称	令和7年度 第1回茨木市自転車利用環境整備計画協議会
開催日時	令和7年8月18日（月） 午前10時00分開会 午後12時00分 閉会
開催場所	市役所南館3階 会議室
議 長	塚口 博司
出 席 者	（公募市民） 宮島 一幸、湊 絢子 （学識経験者） 塚口 博司、吉田 長裕、中井 宏 （関係団体から推薦された者） 藤本 典昭、岡本 清志 （関係行政機関の職員） 佐治 嘉朗、安部 弘勝、父川 真吾 【10人】
欠 席 者	0人
事務局職員	足立副市長、福田建設部長、砂金道路課長、福岡建設管理課長、 山脇交通政策課長、泰田教育政策課長、大池学校教育推進課長、 谷山交通政策課参事、戸田計画推進係長、吉川主査、廣岡 【9人】
開催形態	公開
議題	(1) 茨木市自転車利用環境整備計画の改定について
配布資料	(1) 配席図 (2) 委員名簿 (3) 茨木市附属機関設置条例 (4) 茨木市自転車利用環境整備計画協議会規則 (5) 茨木市審議会等の会議の公開に関する指針 (6) 説明資料 (7) 参考資料① (8) 参考資料②
傍聴人	0人

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
足立副市長	（１）開会挨拶 （２）委員紹介 （３）会長及び副会長の選出について 委員の互選により、会長は塚口委員、副会長は吉田委員に決定 （４）会議の公開及び会議録の公開について 〔会議の公開について、以下のとおり決定〕 会議は原則、公開とする。ただし、非公開とすべき事案が発生したときは、会議の非公開を決定することとする。会議資料については傍聴者へ閲覧、配布する。 〔会議録の公開について、以下のとおり決定〕 会議録は要点筆記の形で事務局が作成した案を会長が確認した後、公開する。また、会議録中の発言者の委員名は表示し、会議資料についても公開する。 （５）議事：茨木市自転車利用環境整備計画の改定について 〔事務局より配布資料により説明〕 事務局からの説明は以上である。何か意見や質問はあるか。 現行計画では、基本方針が５つだったが、今回は４つになっている。減った理由はあるのか。また、基本理念「ひとにやさしい自転車のまち茨木」はありがたいが、具体的にどのように進めていくのが重要である。 基本方針１について、国土交通省では「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車と自動車の分離にゴム製ポール等を設置する手法の記載が盛り込まれた。車道混在からのステップアップとして、車道との分離を推進するような想いを盛り込んでどうか。 基本方針３の柱は「まもる」であるのに、基本方針では利用マナーの啓発となっている。マナーはエチケットであり、守るべきはルールである。自転車ルールの学びの場や安全意識の向上、広報・啓発、取り締まり強化が必要であり、マナー啓発では弱いと感じる。 基本方針４について、今回初めて災害の文言が盛り込まれたが、消防関
事 務 局	
事 務 局	
塚 口 会 長	
事 務 局	
塚 口 会 長	
藤 本 委 員	

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
事 務 局	係者の意見も必要ではないか。 基本方針は、現行計画では「はしる」「とめる」「まもる」「つかう」の4つの柱に関連・連携するよう5つ定めていたが、今回は、4つの柱それぞれに対応するよう整理した。その際、必要な要素が抜けないように配慮している。 基本方針1については、本市では、現在の整備形態はほとんどが車道混在であり、路線によっては完成形態と考えていない。空間配分について必要性を検討し、次のステップに進めたい。 基本方針3については、マナーという表現を改め、ルールの遵守を踏まえた記載に改善したい。 基本方針4については、茨木市地域防災計画に自転車の利活用を位置付けていることから、災害対応の観点を追記した。
塚 口 会 長	基本方針3に関して、守るべきはルールであるが、マナーも重要という意見もある。事務局はルールとマナーの関係をどのように考えているのか。
事 務 局	ルールは必ず守るべきものであり、マナーはプラスアルファとして利用環境をより充実させるために必要なものである。どちらも必要な要素と認識しており、計画的な取組が必要と考えている。
塚 口 会 長	その点については藤本委員の意見も踏まえ、記載方法を考えていただきたい。
中 井 委 員	車道混在での整備にとどまらず、今後空間的な分離を目指すとなると車道幅員が必要。用地買収をせずに、空間分離による整備を行う場合、候補となる路線はどの程度あるのか教えてほしい。
事 務 局	今後は路線ごとに優先順位を考える必要がある。例えば、大阪府管理道路であるが、阪急茨木市駅とJR茨木駅の間の中央通りなどは、道路空間の再配分を検討中である。一方通行化を含めて検討しており、歩行者・自転車・自動車の通行空間を整備したいと考えている。
中 井 委 員	高橋交差点から茨木市駅の間は普段から駐停車が多いが、幅員的には実

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
	施できると思う。
事 務 局	車道混在以外の整備では、国と連携した事業として、国道 171 号西河原交差点の右折車線設置の際、自転車空間の確保も検討している。また、大阪府と進める茨木寝屋川線延伸事業においても自転車空間を整備する予定である。市事業では、桜通りの「おにクル」から「あやめ橋交差点」の間で自転車走行空間の整備を検討している。
中 井 委 員	実現可能性のない中で方針を立てると整備が進まないが、説明にあった場所は、分離のレベルを上げられる余地のある候補と認識した。
藤 本 委 員	国がグレードアップとして進めるゴム製ポール設置は、自転車の走行位置が車道内であっても利用者に安心感を与え、駐停車の抑制にも効果が期待できる。この整備パターンは、自転車ネットワーク整備のどの形態に該当するのか。
事 務 局	自転車専用通行帯と自転車道の中間的な位置づけと考えている。
藤 本 委 員	国の事例に関連して市でも具体的な対策を積極的に示すべきと考える。
吉田副会長	国のガイドラインでは、構造令に従った最低車道幅員や道路空間の再配分の方方向性が示されており、これに基づき暫定形態から自転車レーンを設けられる場所を具体的に検討することが今回の改定で重要なポイントである。既に整備された路線も含めて調べていただきたい。 資料 8 で示されている歩道の視覚分離の事例は、整備形態としては自転車道に近い。道路の両側にないため自動車道と呼べないのか、その説明を補足しないと誤解を招く可能性がある。 また、基本方針 1 では「歩行者・自転車が安全で快適」とあるが、自転車計画なので自転車が安心安全に走れる環境を整えることを第一に示し、少しトーンを抑えて歩行者配慮の言葉を補足して説明する必要がある。
中 井 委 員	資料 7 の 2 ページ目にある自転車ピクト表示について、現在の設置箇所数は把握しているか。今後の設置は具体的に検討されているのか、あるいは事故多発箇所にビッグデータやオープンデータを用いて随時検討していくのか確認したい。

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
事 務 局	基本理念・基本方針でのルール遵守や取り締まり強化について、セーフティバイシクル推進校として、茨木西高校や北摂つばさ高校と連携し、ロールモデルとして巻き込むことも考えた方がよい。青切符導入だけで行動変容は難しいため、２校と連携して安全な自転車利用を推進する機会を設け、教育方法も検討すべきである。 また、長年変わっていない駐輪料金は増額してもいいのではと思う。
	ピクトマークの整備箇所数はすぐに分からないが、生活道路の安全対策として、市民からの要望に応じ交差点付近に設置しており、自転車の逆走防止などに有効と考えている。今後も現場の適性を見ながら、ピクトマークだけでなく矢羽根表示など生活道路に合わせたスタイルでの整備も検討する。 また、セーフティバイシクル推進校との連携では、自発的な行動を通じて意識向上につなげる取り組みを警察と連携のうえ進めていきたい。
	父 川 委 員 茨木市ではセーフティバイシクルの活動に力を入れており、現在は２校が参加しているが、他の高校への広がりも期待している。生徒たちは自発的に考え行動しており、関心を持って参加できるよう、推進校への参加の呼びかけも継続している。
	塚 口 会 長 市民委員のご意見も伺えればと思う。
宮 島 委 員	文章中、ルールとマナーが混在して非常にわかりづらく、何をどうしていいのかわからない表現になっている。ルールは守るべきものであり、マナーはエチケットであるが、どちらも守られていないと感じる。また、その原因分析が欠けているため、対策を立てることが難しい。 ルールとマナーをどうすればよいかを考えると、やはり教育が大事になる。自転車安全教育・啓発の取り組みについて、ルールの教育はしているが、マナーを教えていないのではないか。この資料だけでは、実際の取り組みの詳細はわからない。環境を整えても、使う人間がきちんと使わないと意味がないため、自転車とは何か、なぜ使うのかを正しく理解した上で自転車を推進する意味を考えるべきである。 「ひとにやさしい自転車のまち茨木」というキャッチコピーも誰にやさしいのかわからない。

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
塚 口 会 長	現状分析が不十分ということだが、事務局として、これまでどのような分析をしてきたか。
事 務 局	現状分析は確かに不十分な部分がある。参考資料でも示したネットワーク路線の整備効果を更に分析するため、大阪府警察本部に事故データの情報提供を依頼している。今後、データを検証することで、事故原因や整備の必要性について説明したい。専用レーン等の整備と比較すると車道混在は直接的な効果は薄いだが、車道の左側走行を促す意味では一定効果があったと考えており、整備前後で出会い頭の事故が減っているかなどが確認できればと思う。
吉田副会長	宮島委員ができていないと思う具体的な点を挙げてもらえるとわかりやすい。自転車のルールは100以上あり、青切符の導入にあたっても驚きの反応があった。例えば歩道は「自転車が徐行しなければならない」、「歩行者が優先である」といった基本的なルールが守られていないことが問題なのであれば、それを教育などにどう展開するか、この計画中でどう表現するか、ということが検討できる。
宮 島 委 員	生活道路では死角が多いが一時停止をしない、自転車が道の真ん中を疾走するなど、日常的にマナーの悪い使い方が多い。 交通安全教室では一般的なルールは教えているが、生活道路での具体的な走り方が教えられていないのではないかと。特に一時停止無視は事故に繋がるため、教育時には実際の場面を想定して説明する必要がある。子どもたちが、すぐ実践できる生活の場面に即した自転車教育ができていないと思う。
塚 口 会 長	茨木市内では自転車が従来からよく使われており、自転車だけでなく歩行者や自動車との関係を総合的に考える必要がある。自転車対策は進められてきたが、現状ではまちなかでヒヤッとする場面もあり、それを減らすには教育に根差した対策が重要である。これまでの対策により、事故はある程度減少しているが、ヒヤリハットは残っている。したがって、これまでの対策を評価しつつ、いただいた意見を踏まえて計画をバージョンアップしていく必要がある。
吉田副会長	宮島委員が指摘された生活道路での出会い頭の一時停止無視を起因とす

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
	る事故は、全国的な自転車事故の特徴であり、茨木市でも分析すれば対策案を出せると考える。歩道上での事故件数は少ないが、歩道を自転車が通行している現状を踏まえると、自転車専用通行空間の整備が求められる。ただし、生活道路の接続部などは、現場ごとに複雑な状況があるため対応が難しい。例えば、私道の接続部では一時停止の規制がなく、規制をかけられるかどうかは警察との協議が必要である。したがって、こうした現場の状況や協議会での意見を踏まえ、個別の対応を検討していくことが重要である。
湊 委 員	普段からヘルメットを着用しており、「もし被っていれば助かった命もあったのでは」と感じていることから、ヘルメット普及活動をしている。 事前に資料を拝見しただけでは事故件数が本当に減るのか不安もあったが、他委員の具体的な話を聞き、実現すれば効果が出るだろうと安心した。特に藤本委員のゴム製ボールの話には共感し、路上駐車による危険を減らせるのではと期待している。 また、マナーとルールの大切さも強く感じている。車の免許更新時に改めて交通ルールを学ぶように、自転車利用者にも何らかの講習が必要ではないかと思う。学校、職場、自治会など、自転車利用者全員が何らかに属して講習を受ける機会があれば、マナーやルール厳守につながるのではと考える。
岡 本 委 員	お客様からイオンでの交通安全教室開催を求められることがある。しかし、教え方がわからず困っている。そこで、大阪府警や茨木市が主催して、短期講習（例えば、2日間6時間）を受けると認定される講師資格を作ってほしい。講師資格があれば、誰でも気軽に交通安全教室を開けるようになり、イオンバイクや他の大手自転車店も参加しやすくなる。 こうした仕組みができれば、単に自転車を売るだけでなく、安全な自転車生活をサポートすることができ、市民の生活レベル向上にもつながると思う。
藤 本 委 員	来年春からの青切符制度にあわせて、警察庁では世代別ライフステージに応じた自転車安全教育のガイドラインを作成しており、年内には完成する予定である。講師に免許はないが、講師として一定のレベルに達していれば警察から認定される仕組みができ、認定講師による交通安全教室が増え、市民が気軽に参加できるようになっていく予定である。講習内容や回

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
塚 口 会 長	数だけでなく、教育の質も評価されるようになっている。 また、茨木市の自転車事故件数は近年増加傾向にあり、特に令和４年から７年にかけて多くの事故が報告されている。これを踏まえ、現状のデータ分析も進められ、次回の協議会で具体的な対策や計画に反映されることを期待する。 自転車事故の動向においては、自転車だけでなく事故全体の動向も一緒に見る必要がある。藤本委員が発言されたように、ライフステージごとに細かく教育することが重要だが、主に学校など身近な場で行われている状況である。そこで、社会人に対する教育や啓発活動については、どのように進めていくべきかご教示いただきたい。
藤 本 委 員	警察の委員会の目的は、取り締まりではなく、自転車を含む交通秩序の維持を目指すもの。警察だけでは人数が足りず教育が十分にできないため、民間の方に教育をお願いし、認定する仕組みを作っている。学校や会社などのコミュニティに属していない人たちには、公民館や地区ごとに実施するなどが考えられる。
宮 島 委 員	指導者を増やすことは非常に良い案だと思っている。私は、自転車安全教室で、走行ルールを教えるだけでなく、自転車の安全点検（空気圧やサドルの高さなど）も子どもたちに教えていた。自転車は何のために使うかを考え、命に関わる大切なものだとして理解させる教育が必要だと感じている。学校の授業時間は非常に限られており、現状では十分な教育ができていない。 家族が教えることが多いが、それだけでは十分ではなく、より包括的な教育を複数回に分けて行うべきだと思っている。地域の大人が指導者となって教えられる仕組み・機会を作ることが必要だと考えている。 「自転車のまち茨木」という言葉は重い。目標として掲げるのは良いが、それに見合う教育や対策の仕組みがしっかり整っているかが重要である。
父 川 委 員	自転車事故が非常に多く、７月末時点で茨木市は隣接する高槻市の倍以上の事故件数となっている。ただ、茨木市が実施しているヘルメット購入に対する補助金（最大 3,000 円）は他の市からも評価されており、この取り組みを継続していただきたい。来年の青切符の扱いについても検討が進

議 事 の 経 過	
発 言 者	議 題（案件）・発言内容・決定事項
塚 口 会 長	められているが、引き続き一般市民が交通ルールをしっかりと守るための教育が必要と考えている。 また、自転車の酒気帯び運転に関しては、昨年 11 月から厳罰化され取り締まりを強化しているが、依然として散見されるため、こちらにも重点的に取り組んでいる。酒気帯び運転は重大事故につながるため、警察として啓発と取り締まりに力を入れていきたい。 本日は資料 6 を中心に基本理念と基本方針を議論展開した。23 ページの「ひとにやさしい自転車のまち茨木」という基本理念の仮タイトルは解釈の違いで混乱が生じる可能性があるため慎重に検討していく必要がある。ただし、基本理念は大きく変えないという方向性で良い。 24 ページの基本方針が 4 つ、柱が 4 つにまとめられているが、本日の意見を踏まえて少し説明を補う形で整理すること。 ※第 2 回は 11 月 26 日、第 3 回は 2 月 27 日、両日とも午後 1 時半開始予定。（詳細は改めて通知）
	（6）閉会 （以上）