

令和元年度 第1回茨木市自転車利用環境整備計画 協議会 会議録

1 日 時

令和元年（2019年）8月23日（金）10時00分～11時36分

2 場 所

茨木市役所 南館8階中会議室

3 議 題

茨木市自転車利用環境整備計画の中間見直し

4 出席者

委員 9名

塚口委員、猪井委員、西田委員、小笠原委員、藤本委員、小島委員、藤田委員、
鈴木委員の代理出席 竹内氏、小田委員の代理出席 大台氏

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

山口委員

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6、参考資料として国土交通省が策定した「自転車活用推進計画」（平成30年6月）。

（2）開会あいさつ（事務局 井上副市長）

- ・「茨木市自転車利用環境整備計画」が平成27年3月に策定されてから5年経過し、中間見直しの時期となった。本日はこの計画について見直す中で、どのようなところに注意しながら、取りまとめていけば良いのかをご議論していただきたい。平成29年に自転車活用推進法が施行され、自転車をまちづくりの中で活用していこうという機運が高まっているが、今までのまちづくりの中では自転車自体の位置付けが中途半端になっていることが、一つの大きな問題点ではないかと思っている。本来は車両である自転車をどのような形で位置付けて、交通体系の中で安全に活用しながら、まちづくりに役立てていくことが求められていると思っているので、皆様方の忌憚のないご意見をいただきながら、良い計画を作っていきたいので、よろしくお願いします。

（3）委員紹介（事務局 山脇参事）

〔事務局より出席者を紹介〕

（4）会長及び副会長の選出について（事務局 山脇参事）

〔委員の互選により、塚口委員が会長に、猪井委員が副会長に選出された。以降の議事は会長が議長として進行。〕

（5）会議の公開及び会議録及び会議資料の公開について（会長）

〔会議の公開について、以下のとおり決定した。〕

- ・会議は原則、公開とする。ただし、非公開とすべき案件が発生したときは、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、以下のとおり決定した。〕

- ・会議録については要約したものを各委員に確認した後、公開する。会議録中の発言者の表示は「委員」「事務局」等とする。また、会議資料についても公開する。

（6）議事1：「茨木市自転車利用環境整備計画」の見直しについて

〔事務局より議事1について説明（約20分）〕

（委員）

- ・計画目標2の事故件数が減少しているが、自転車走行空間の整備済路線について事故が減ったかどうかのデータはあるか。

（事務局）

- ・事故箇所はデータとして把握しているが、整備済路線ごとの事故情報データは大阪府警察

本部から提供されており、5年前と昨年度を比較した路線ごとの変化は確認可能である。

- 車道へのピクトグラム設置により、今まで駅に向かってスピードを出していた自転車が車道を走ることにより歩行者との接触がなくなったことについて車いす利用者やバリアフリー対象者から意見があった。
- 自動車利用者からは車道を走行する自転車の数が増えたという意見もあるが、自転車に気を付けながら走行する結果、自動車の走行速度も低下が見られる。

(委員)

- 4-2の自転車関連事故状況一覧について、北摂地域の茨木市以外では、高槻市が1.6件/千人・年から0.89に、箕面市も1.35から0.61とほぼ半分になっているが、自転車利用の協議会を設けていない摂津市は1.36から1.23で変化が少ない。摂津市はモノレール南摂津駅の周辺400メートルしかピクトグラムが設置されていない。自転車利用について、ピクトグラムが設置され、走行位置と進行方向が明示されて正しい自転車走行ルールの意識付けができていない所とできていない所の差が、この数字で見えてきたと考えている。
- 吹田市は0.96から0.84とあまり変わっていないが、吹田市内には鉄道駅が16駅と多く、吹田駅や江坂駅周辺を重点的に取り組むだけではハード整備が十分でないことから、事故の件数があまり変わっていないのではないかと考えている。ただ、数字は若干下がっているので、一定の効果はあったと考えている。

(会長)

- 自治体ごとに、実施した施策と事故件数の変化の関係を分析した資料があるか。

(委員)

- そのようなデータはない。

(副会長)

- 数値目標としている自転車の道路利用満足度が低いことについて、計画策定時のアンケート調査結果では北部地域が低いという話であったと記憶している。今回のアンケート調査では地域性はでていないか。

(会長)

- 事務局に満足度について詳しい説明をお願いしたい。

(事務局)

- 平成25年のアンケート調査は総合交通戦略のため、市北部と南部がわかるように調査を行っていたが、平成31年のアンケート調査は別の課が実施している「茨木市のまちづくりに関するアンケート」に自転車の関連の項目を追加で加えた関係もあり、地域ごとの比較はできない。

(会長)

- ・満足度という指標は、総合的に評価するときによく使うが、さまざまな要因が入っている。どの要因が満足度に影響しているのかについて、多変量解析の手法を用いて要因分析をしてはどうか。

(委員)

- ・自転車走行空間の整備方法について、国のガイドラインや自治体ごとの特徴ある整備もみられるが、茨木市においても、車道へのピクトグラム設置だけではなく、総合的な規制速度の見直しや啓発パネル設置など総合的に整備を進めるほうが良いと思う。5年前の計画策定当初とは状況が変わっているため、これから整備する区間ではピクトグラムの設置の仕方などの見直しをしながら施策を実施してもらいたい。

(事務局)

- ・一番整備効果のあるピクトグラム設置を中心に進めているが、警察との協議では、ピクトグラムが設置できない幅員の狭い車道や、速度差のある国道の車道を本当に走らせても良いのかということが、今後の課題になると考えている。現在検討しているのは、自転車を歩道通行させる場合は、自転車通行部分を色分けして、自転車と歩行者を視覚的に分けてぶつからないようにする方法や、国道をそのまま走行するのではなく、近接して並行する路線に誘導することも必要ではないかと考えている。

(委員)

- ・5年前と比較して放置自転車は本当に少なくなった。茨木市駅や商店街もきれいになっている。今後も施策の継続に頑張ってもらいたい。ただ、自転車で車道を走行することには不安があるので、一部の路線では歩道を自転車が通行できるということで安心できる。

(会長)

- ・自転車は車両として車道を通行するのが原則となっている。

(委員)

- ・車道通行は心配なところがある。今日も見ていたら皆さん歩道を通行されている方が多い。

(委員)

- ・ピクトグラムを設置することにより自転車を車道側に誘導しているが、この区間の歩道は自歩道（自転車歩行者道）として自転車が走行できるようにしているのか。また、整備後の歩道の扱いをどうしているのか教えていただきたい。

(事務局)

- ・委員のご指摘について、子どもと一緒に自転車で移動する方からよくあるが、自転車は車道通行が原則だが、茨木市としては、車道を十分安全に走る技能がある方は、車道に出ていただきたいと考えている。

- ・法律では70歳以上の高齢の方や（13歳未満の）児童及び幼児は歩道を自転車で通行できるようになっているが、自転車で通行するのであっても歩行者が優先で、あくまでも自転車は歩行者の邪魔にならないように通っていただくというマナー啓発は常に行っている。また、自歩道の自転車通行可の意味について、歩道を通行しなければならないという意味ではなく、歩道を通行しても良いが歩行者が優先であるということ子どもに教えている。
- ・今後も警察との協議を進めていく予定だが、小学生等の自転車に不慣れな方や高齢者に配慮して、自転車通行可の標識のある自歩道と並行して、車道内のピクトグラムで自転車が通行する部分の明示を進めていきたいと考えている。

（委員）

- ・車道上のピクトグラムのあるところは幅員が狭いところが多く、路線バスや大型トラック等が多い中、子どもや高齢者の車道通行には心理的負担が大きいと思う。新規路線などの検討の際には、十分に自転車が走ることのできる道路環境整備をしていくように今後も協議を進めていきたいと考えている。

（会長）

- ・原則は自転車は車道を通るが、どう考えても車道を通らせては危ない高齢者や子どもの場合には歩道を通っても良い。ただ、歩道は歩行者が優先という気持ちを持った上で、自転車を使用するという認識が必要だと考えている。
- ・心のバリアフリーや譲り合い精神と同様に、歩道を自転車が通行する場合には、ゆっくりと気を付けて使っていただくということだと思う。

（委員）

- ・言葉の使い方について気になった点を指摘したい。歩道では、自転車は「走る」ではなく「通る」ということでお願いしたい。車道は「走る」でも良いが、歩道は「通る」ということである。また、歩行者がいない所を通るのではなく、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行で通る。徐行というのは、すぐ止まれる速度で、国会のさまざまな議事録を調べてみると、時速7キロから8キロと資料として残っているので、その辺りのところは共通理解をお願いしたい。

（委員）

- ・5年前の協議会では、立命館大学が建設されるので、その周辺の整備について議論に上がっていた。施設が完成した現在、立命館大学の東側からイオンモールのほうへ抜ける、新しくできた道を通る歩行者と自転車について、危ないと思うことがある。歩道自体は色分けもされていて、自転車が通る場所として認識できたが、自転車が走る水色の箇所を歩行者の方が歩いており、特によく見られるのが、小さな子どもを連れの方が楽しそうに歩いている。自転車で安全に通りたいと思うが、もっと分かり易くする必要があると思いながら、いつも走っている。

（事務局）

- ・ご指摘の歩道は、自転車通行可能な歩道である。歩道の色分けについては、坂道で自転車の速度が出る可能性があることから、横の階段から人が出てきたときに、人と自転車が交

錯しないように色分けをして自転車の通行部分を指定している。（普通自転車通行指定部分の標示） この場合は、自転車は普通自転車通行指定部分を徐行して進行しなければならないが（道路交通法第63条の4第2項）、歩行者は普通自転車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならないとされており（道路交通法第10条第3項）、その部分の通行が法的に禁止されているわけではない。できれば自転車のために空間を空けてくださいというルールである。

- できるだけ自転車は水色側、できるだけ歩行者はオレンジ色側を歩いていただくようにホームページ（ウェブページ）等を通じて啓発している。お問い合わせをされた方にはお話しさせていただいている。

（委員）

- 今の説明であそこが歩道ということはよくわかるが、自転車マークが付いているので、自転車専用という思い込みがある。
- 一度怖かったのが、ゆっくり走っている時に、小さな子どもがオレンジ色のほうから急に水色のほうへはみ出すことがあってヒヤヒヤした。このようなことから、やはり危険だという思いがある。

（事務局）

- 今後も市民の方に注意喚起を行ってルールの浸透を徹底し、できるだけ危なくない環境にしたいと考えている。

（会長）

- 自転車レーン等を設ける場合、最も悩ましい判断になるのは、交差点や交差点部、あるいは自転車レーンの終点で別の形態に変化する場所の処理の仕方については、こうすればベストというものはないはずである。
- 茨木市はさまざまな施策を行っているので、市民からのここは危ないという指摘、こうしたほうが良いという提案を記録に残して、どのような現象が起きているか気になるところを詳細に調べるのがいいのではないか。
- 茨木市の場合は全体的に事故率は低下している。交通コンフリクトという事故になる直前の現象がたくさんあり、その中からある部分が事故になる。こう考えれば、交通コンフリクト、交通錯綜現象、ヒヤリ・ハットの多い所については、もう少し分析したほうが良いと思う。
- 市民目線で、ここはどのように通行すれば良いか、客観的なデータを踏まえて説明できれば良いと思う。

（委員）

- 5年前の協議会の中で、自転車は車道の左側通行を徹底することが、かなり重要な事項として話し合われた。道路の右側を逆走する最大の原因は何かということ自分なりに考えると、交差点での右折前に乱横断して右側へ寄り、インコースを通過して右折するというケースが頻繁に見られる。それを防止する方策を考えていく必要があるのではないかと思う。
- 教育的なところで右折の仕方を徹底する必要があると思う。信号のある交差点の場合は、

2段階右折が必要である。しかしながら、2段階右折の仕方を分かっている方は少なく、そのあたりの教育が必要である。また、信号のない交差点で右折する場合、大回りして右折しなければならないが、それは道路を横断するのと同じぐらいの注意深さが必要になってくる。それを市民全員に徹底できればいいと思っている。

(委員)

- ・ 今後は、ハード整備とともにソフト・教育が必要だと考える。5年前は自転車ネットワーク路線整備にポイントがあったが、今後は自転車活用推進法・自転車活用推進計画に対応しての肉付けという意味で、自転車交通安全教育の中身の充実が課題と考えている。
- ・ 【委員持参資料を配付】京都市が進めている自転車教育と茨城県が進めている教育の仕方の資料を配付した。自転車の乗り方は道路交通法で定められているが、年齢によっても違いがある。年齢に応じた自転車教育が必要であると全国的に見直しされている。それぞれの年齢層において何が必要なのか、ライフステージに応じた教育をしていこうというのが全国的な流れである。
- ・ 京都市は、自転車政策推進室がワンストップで一元的にハードもソフトも事業実施できる。茨城県の場合は複数の部署にまたがっているので、自転車の教育に対して、どこが責任を持ち、どのようなことをしているのかを見える化しようとして資料にある表を作った。
- ・ 茨木市においてもどんどんと事故率は減ってきて実績は上がっているが、満足度は低いことから、まだ安全な走り方の周知ができていないのではないかと考える。そろそろ自転車教育の中身を見直したほうが良いのではないかと私は提案したい。その見直しの参考になるのが京都市と茨城県の資料である。次回までに茨木市の自転車教育や啓発活動について、どの部署でどの世代に対してどのようなことをしているのかについて、見える化していただきたい。それによって茨木市の次の教育のステップが見えてくる。どの部分が足りなくて、どの部分が充実している、市民にはこのように啓発したらいいな、このやり方はこの方がいいな、などと議論できるようになってくると思う。京都市や茨城県の例も参考にまとめて、議論に入りたいと思う。

(事務局)

- ・ 委員のご提案のとおり、書き出すことによって整理ができると思う。現状では、自転車関連のほとんどのことは道路交通課が行っている。課題があるのは、年齢別でみた場合、就業者層に対する自転車交通安全教育である。ご提案を受けて茨木市の現在の自転車交通安全教育の仕方・内容を整理した資料をまとめて、事前にお出しするかどうかも含めて検討する。

(会長)

- ・ 資料6-6の自転車活用推進法に基づく追加検討施策についてのところも含めてご発言いただければと思う。茨木市の自転車活用推進計画について自転車利用環境整備計画を準用するために、自転車活用推進法に準拠した施策の追加が必要となってくる。

(副会長)

- ・ 5の安全性を備えた自転車の供給体制の整備については、安全性に力点があるのか供給体制に力点があるのか、どちらか。5年前と比較して、消費者の自転車の買い方は変化しており、

近所の自転車販売店で買う形から、総合量販店や専門量販店で買ったり、場合によればインターネット通販などで買ったりすることも増えてきた。販売経路に対することなのか、より安全な商品を開発しなければいけないと言いたいか。安全な商品を開発するのは、どちらかというとな国の施策であり、供給体制・販売経路という面では市町村レベルでの対応は難しいと思うが、どちらに力点がある話なのか。市町村レベルで具体的には何をすればいいのか。

(会長)

- ・私もこの箇所については非常に分かりにくいと思っていた。4番の自転車競技施設の整備、5番の高い安全性を備えた自転車の供給体制整備、12番の災害時の有効活用体制の整備、15番のその他特に必要な施策はまだ対応できていないものである。4番は対応しなくてもいいかと思うが、5番の安全性を備えた自転車の供給体制整備というものは、何らかの対応が必要と考えているならば、説明いただきたい。

(事務局)

- ・直接この項目全部を茨木市に取り入れるかどうかは、協議会等で意見を聞きながらの検討になる。
- ・副会長の指摘される内容について、活用の推進について国の方針を見ると、「自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する」と書かれている。これは国が書いているだけで、まだ誰がするかは書かれていないので、恐らく国が示した基準を市で啓発して、定められた基準に合致する自転車の使用を推奨するという事かと考えている。
- ・供給体制については、民間主体で公的部門の関与が少ないこともあって、茨木市内でどこから買いなさいと言うのは難しい。個人的には、電動アシスト自転車と電動バイクの間のような規格の二輪車についても、安全性がなければ公道を走行できないとされているので、全てが地方自治体のする責務ではないと感じている。

(会長)

- ・もう少し情報を得て整理してもらいたい。
- ・大阪府においても本年度中に自転車活用推進計画が策定されるということだが、大阪府の動きとして情報提供可能なことはあるか。

(委員)

- ・自転車活用推進法に基づいて既存の計画を大きく変えるのではなく、自転車ネットワーク路線についての計画が中心になると考えている。
- ・北摂の各市は自転車ネットワーク計画をつくっているが、まだ摂津市は自転車ネットワーク計画を作っておらず、昨年自転車ネットワーク路線を考えていただいたレベルになっている。大阪府下でも自転車ネットワーク計画や協議会をつくっていない市町はたくさんある。自転車ネットワーク計画をつくっていない市町や協議会を設立していない市町においては、先ほどの事故率があまり変わっていない。利用人口が減ることにより、若干減少はしているが、総体的に茨木市のように半減にはなっていない。各市町に自転車活用促進の計画を作っていたかかなければならない、各市町に作っていただくことを前提として大阪

府の計画を考えている。

- ・茨木市と同様に、それぞれお互い隣の市と統合したネットワーク作りを想定している。大阪府下全域として大きく啓発等、そのようなところの水準を合わせていかなければならないと考えており、その辺りを盛り込んだ形の計画を策定する予定になっている。

(会長)

- ・災害時の有効活用体制の整備というところで、事務局はどのような形で対応しようと考えているか。災害に関係するので計画の中で言及しないといけないと思うが、基本方針を持っているか。

(事務局)

- ・12番の災害時の有効活用体制の整備については、茨木市地域防災計画の中での位置付けが非常に大事だと考えているため、関係課との調整が必要で、整備の内容について表現したいと考えている。
- ・大阪府の自転車活用推進計画の素案の中では、先ほどの品質の関係についても言及があり、点検するための技術者等の育成も少しうたわれているようである。それについて茨木市も協力体制にあるので、大阪府の検討経過について随時報告して、その中でご議論いただきたいと考えている。

(委員)

- ・基本方針2番の路外駐車場の整備等について、今回触れられていないが、前は自転車駐車場の分布図があった。この5年間で新しく整備された自転車駐車場もあるので、自転車駐車場の利用率の一覧表はあるか。

(事務局)

- ・鉄道駅で利用が増えている所は自転車の駐輪需要も増えている。計画策定後増加した駅はモノレール宇野辺駅、現在、対策を検討中なのはモノレールの彩都西駅である。次回までに利用率をお示しして、ご意見をお伺いしたい。

(会長)

- ・次回までによろしく願います。

(委員)

- ・私の自宅近くのモノレール宇野辺駅は利用者の意識がすごく高く、今まで川沿いに放置自転車がたくさんあったが、分散駐輪で駅前の止めやすい所に一時利用のための駐輪場ができた。しかし、100メートル離れた所に別の駐輪場もあるが、近くのほうが良いためか、台数が不足しいつもラックの外側にあふれて、警告の張り紙を貼られている。まだスペースがあるので台数を増やせば良いと思う。増設を検討して欲しい。
- ・国の自転車活用推進計画の21ページに記載されている「企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。」に関わることですが、この計画を受けて今年の5月に自転車活用推進官民連携協議会から「自転車通勤導入に関する手引き」が発行された。社会人・就

業者層の自転車利用マナーが悪い、乗っている自転車の点検・整備が不十分であるなどの課題を解決するために、茨木市内でも、事業所への呼びかけ等により、自転車通勤を促進してはどうかと考えている。自転車通勤者が交通ルールとマナーを守り、きちんと点検・整備された自転車で走っている優秀な事業所に対する表彰制度や認定制度を設けてはどうか。そうすれば自転車通勤者に自転車を正しく安全に乗ってもらえる事業所が増えることにつながるので、茨木市も事業所での自転車通勤の促進を計画に位置付けして交通政策を進めていただければと思う。

(会長)

- ・ご意見として受け賜っておく。

(副会長)

- ・計画策定後に、PDCAサイクルの実施を予定するが、実際はPDだけで終わってしまうことがよくあるが、中間見直しによってチェックとアクションを実行しようというのは非常に素晴らしいことだと思う。
- ・事故はかなり減り効果が出ているが、単に効果が出て良かったで終わるのではなく、効果が出た要因を分析することが大切だと考えている。路線ごとに自転車利用環境整備の効果データを組み合わせ、効果が出ていない所は見直していく。交通処理が難しい所については、考え直すことも含めて再検討が必要になる。
- ・計画策定以降に、新しい技術は出てきていないが、新しい要求が出てきたことに対応して計画の見直しを行い、また、これまで実施してきた施策について、うまくいったところとそうでないところを検証して計画の見直しをすることは非常に素晴らしいことだと思う。11月に見直し計画案が見られることを楽しみにしている。

(会長)

- ・茨木市内の国道で右折車線を新設する検討をしている所があるが、それに伴ってその前後の自転車の走行レーンをできればもう少し長くして、少なくとも次の交差点ぐらまで自転車の走行レーンが続く形にしていきたい。
- ・現状評価、計画目標の達成状況について、事故率がかなり改善していることに対しては委員の皆さまから評価をいただけたと思っている。
- ・満足度については、事故率の低減とは相反する結果になっているので、内容の分析が必要と思う。満足度の数字はアンケート調査によるもので、被験者も違うし時間断面も違うので、事故率のように客観的なデータから見た効果とはまた別問題として、それほど心配することはないと考えている。
- ・自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画を茨木市の自転車利用環境整備計画に位置付けていくにあたって、国が定めている基本方針の1から14の書き方について少し分かりづらいところもあったので、その点については事務局で調べていただくとともに、大阪府の計画とも整合性のあるような形で取り組んでいただければと思う。
- ・資料6の説明資料にはページ番号を付けてください。
- ・国の基本方針の12番、災害時の有効活用体制の整備については、市の計画に明確に記述する必要があるので、次回に対応案を示していただきたい。
- ・15番のその他特に必要な施策について、事務局で何か考えていることはあるか。委員から

提案があれば検討するということですか。

(事務局)

- ・大阪府の自転車活用推進計画の策定動向など他の市町村、都道府県の情報については、次回の協議会までに委員各位に対して情報提供する。
- ・事業所への自転車通勤の奨励が15番のところに該当すると考えている。

(会長)

- ・茨木市としてしっかりした計画を立てているので、茨木市の特徴や特に重視していることを15番のところに入れれば良いと思う。

(副会長)

- ・自転車の利用環境整備であれば、指標はネットワークについての満足度、自転車利用に対する安全と放置対策で良かったと考えるが、自転車の活用推進計画を兼ねるのであれば、自転車を活用されている比率が下がらないように、自転車の利用比率（分担率）を上げる取り組みが必要ではないかと思っている。

(事務局)

- ・見直しではあるが、新たな指標をご提案いただけるのであれば、検討したい。先ほどいくつかいただいた情報提供の部分についても、事前にお渡しできる資料があれば提示したい。また、このような数字をもとに指標にできるかできないかということも含めて、次回にご意見をいただく形にしたい。

(会長)

- ・うなぎ上りに利用率（分担率）が伸びていくものではないので、あまり伸びていなくても特に心配することはない。下がったときがまずい。下がった原因の解釈の仕方はどうするかを考えながら、そこを押さえておくことは必要だ。
- ・他にご発言がないようであれば、本日の協議会を終了します。

(7) 閉会

- ・次回は11月に開催を予定（開催日時は別途調整のうえ決定する。）

