

第1回

吹田市自転車利用環境整備計画会議

令和3年10月08日

## 第1回

### 吹田市自転車利用環境整備計画会議

1. 日 時 令和3年10月8日（金） 14時00分から16時00分

2. 場 所 千里ニュータウンプラザ 8階 zoomによるWeb会議併用

### 3. 議事録

1.開会	(事務局より開会の挨拶)
2.土木部長より挨拶	(土木部長より挨拶)
3.資料確認	(資料確認)
4.会長挨拶	(会長挨拶)
5.委員紹介	(委員の紹介)
6.会議の進め方	(事務局より会議の進め方を説明)
【計画の進捗確認】	
会長	● これまでの自転車利用環境整備計画の進捗確認を事務局からお願いします。
事務局	● 資料4 p1～18【はしる】まで説明
A委員	● ここでは整備延長の距離についてのお話だけだったのですが第1回目の時に少しお話したように自転車の走行空間というのは走り方、走りやすいように自動車の速度制限を見直す、幅員の狭い道路においてはセンターラインを減らす等の施策があったと思います。例えば12ページ11番の写真はJR吹田の田中町の近くのガードですが、この計画は前回入っていませんでした。これは双方向通行から一方通行にする、今流行りのコントラフローという方式で自転車レーンを通していただきます。すごく自転車にとっては通りやすくなり、評価できる点だと思います。こういったようなただの整備延長だけではなくて、実際に自転車利用者がすごく助かるようなそういったところもあったのではないかと思います。例えば田中町の双方向を一方通行にしたのは、これは市民のような声からでしょうか、市の判断なのでしょう。
事務局	● まずガードの下を一方通行にするという話はございました。前の要望から出ていたのは自転車のレーンも引いて欲しいことも出ていました。市の担当者と吹田警察で協議させていただき、その中でこのような形式になったものでございます。
A委員	● 特に事故があったとか、そういったことで改善されたわけではないのですね。

事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● はっきりとした事故があったというわけではございませんがこの一方通行にする整備前の形態が続くと、今後事故が必ず起こるといような地元の要望で、一方通行化した経緯がございます。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 特に地元の要望は大きいことだと思いますので、またこのような整備を地域の中で共有していただいて、同じように適用したほうがよい場所や課題としてよく似ているところがあればぜひ地元の中で話し合っていていただいて、どういったものが自転車通行環境をよくするのに必要なのか、ご意見を出していただければよいのかなと個人的に思います。</li> </ul>
B委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在一部の道路で、自転車が走るべき場所を自転車のマークや矢印を道路に描くことによって示されているが、広い道路でまっすぐな所ばかりに設置されていると感じる。一昨日、送られた資料4の17ページで、自転車通行空間整備の優先度が設定されている。しかし、市民視点から申し上げると、一般の自転車利用者が通行方法に迷う箇所から優先して自転車通行空間を整備することがルールの啓発につながると思う。例えば、阪急千里山駅横の踏切で「自転車は降りて下さい」という横断幕があるところだが、自転車利用のままでは通れないのなら「自転車通行止め」と書いた方がわかりやすい。そして、自転車利用者が降りて歩行者になるのも一つの方策ではあるが、自転車を利用したままでの渡り方をわかりやすく表示した方が守りやすいと考える。また、それとは別にY字路の下から上へ走り、右の道に行きたい場合のコースの取り方。豊津のスーパーライフから市役所へ行く方法と、途中の14号線交差点を市役所方面へ進む方法。市役所の駐輪場からメイシアター前の小さな踏切に行く途中、自転車置き場の前で自転車を降りろと言われることがあるが、自転車利用のままで行くにはどこを通るのが正しいのか。千里山駅前のロータリー内での走り方でバスやタクシー乗り場の避けかた、などです。市民にルールを守らせるには、まず、正しいルールを知らせるところから始める必要があるので、わかりにくいところを優先して適切な表示を行い、そのことを広報して周知していくことが必要だと考えます。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● まず先ほどの高架の交差点（資料12ページの11番）の青の矢羽根の設置については、ネットワーク路線に含まれていないものでございます。ここについては市民からの要望もありますが、警察と協議させていただき自転車利用者にとって矢羽根を設置したほうが通行には安全になるであろうということで整備を進めさせていただいております。今後も市民の方の要望があればネットワーク路線に限らず、工事部署の計画</li> </ul>

	<p>等もありますが、ガード下のような整備が今後も続けていければよいと考えています。千里山駅の横断幕による啓発については、継続して行っているもので、今後もそういった市民からの要望があればターポリンの看板による啓発活動、走り方がわからないことについては、ホームページにて自転車ルールを掲載等の対応を考えています。</p>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 禁止だけではなく、どのようにしたら禁止の箇所を通行できるのか、そういった案内についても知らせて欲しいということだったと思いますので、具体的に指摘された箇所については、どのような通行を促せばよいのか、矢羽根、看板による誘導など実験的に試していただくことを検討していただきたいと思います。特に通行環境だけで全てを対応するような箇所ではない可能性もあるので、案内看板等の設置も含めて市民が迷って危険な方向にいかないようにすることは、全国的にも重要な案件になっていますので、検討していただければと思います。</li> </ul>
<p>A委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備された自転車空間で事故、ヒヤリハットが減ったなどのエビデンスがあれば、今後の整備の進め方において市民の後押しがあると思う。整備効果を把握したデータはありますか。</li> </ul>
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事故件数のデータは取っていますが、整備を行って間もない為にはっきりとは言えないが件数的に減っているように見受けられる。また矢羽根については整備済み、未整備の道路では左側通行の順守率を調べているが整備することで順守率が上がっていることを把握しています。</li> </ul>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 警察では関連する情報は持っていませんか。</li> </ul>
<p>C委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事故担当者ではない為、詳細については把握していない。矢羽根が整備されることで、自転車が走行帯を走ることを意識づけられていることを感じる。路上駐車により自転車通行空間から後方確認不足のまま車道にでることで車と接触することがあるので注意して欲しい。吹田市では路上駐車が少ないように思われるので、整備をする上で環境が整っていると思います。</li> </ul>
<p>A委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学校周辺にて自転車空間を整備することは啓発効果が高い。整備優先度の図に記載されていない学校をプロットし、優先度を考えて欲しいです。</li> </ul>
<p>会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「まもる」について事務局から説明をお願いします。</li> </ul>

事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料4 p19～27【まもる】まで説明</li> </ul>
B委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料5計画案に「ライフステージに応じた自転車安全教育の推進」とあるが、吹田市は園児や高齢者といった要配慮者に対して安全啓発をするばかりで、要配慮者の自転車走行に関する権利を軽んじているように思う。例えば、阪急千里山駅横の踏切周辺にある歩道に、以前は「自転車は降りなさい」といった強い言葉で書いていたが、現在は「自転車は降りて下さい」と書いた横断幕を吹田市と吹田警察署が設置している。(吹田市土木部)総務交通室の方に聞いたところ、この踏切は歩道と歩道に挟まれているので歩道の扱いになるということだが、道路交通法施行令第26条において幼児、園児、70歳以上の方、障がいをお持ちの方は歩道も自転車で走行していいことになっている。それにも関わらず横断幕には注釈もなく自転車から降りるように書いている。これは市民に誤った知識を啓蒙している。それに伴い、誤った内容を基に要配慮の方々を非難する方も出てくる。私は、市民へ法律に基づいた情報の提供をして、要配慮者が自転車に乗りやすい環境整備を進めるべきだと考える。そのことから、計画に「市民への法律に基づいた知識の普及」という項目を作成してはいかがか。道路交通法には安全に関するだけでなく、自転車利用の権利も記載されている。また、本計画には成果指標を設けていないと見受けられる。計画の進捗を市民が理解できるように成果指標として「掲示物の点検と誤った啓発横断幕の撤去」という項目を設定することを検討してほしい。そして、作りっぱなしの計画にならないよう事業実施報告書を毎年作成していただき、誤った啓発横断幕を撤去した結果を市民に報告してはいかがか。法律に基づき、安全啓発だけではなく、要配慮者の自転車に乗る権利を尊重した実効性ある計画にしていきたいと思う。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路交通法において、車道走行が原則で、幼児、高齢者等条件を満たすものであれば歩道を自転車で通行してよいことは承知していますが、千里山駅の踏切については、現場の状況、市民の要望を考慮し、あのような表記をさせていただいている。歩道についても、自転車歩行者専用の規制がかかった道路については年齢層に限らず、自転車を通行してよいと道路交通法に記載されている。マナーの周知を計画に反映していきたい。</li> </ul>
B委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 千里山駅横の横断幕は、市民に誤った知識を伝えている。今後も掲載し続けるのですか。撤去する予定はありませんか。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● どのような横断幕にするのか事前に相談し、合意を取ったうえで進めていくとよいと思う。誰に対して、どういったメッ</li> </ul>

	<p>セージを発するの明確にしていく必要がある為、時間を設け情報を整理したいと思います。</p>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車安全教育の欄に記載されている、平成29年度から幼児に対して行われている自転車安全教育がどのようなものか教えて欲しいです。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行に特化した教育であり、自転車の安全教育ではない為、資料の修正をさせていただきます。</li> </ul>
D委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全教育は誰が、どのように行うのか教えて欲しいです。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点では具体的には決まっていないが、例えば幼稚園にお伺いさせていただいて、幼稚園の園児、保護者を集め、交通安全の担当の方に来ていただき教育できればと考えています。見直し確定するまでに、具体化させたいと考えています。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中高校生が一番自転車事故が多い年齢ですが、ここの教育の主体は警察でよいのか。他の自治体では学校独自の地域にあった教育を行っているので取り入れを検討して欲しい。</li> </ul>
E委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中高校生が一番事故の多い年齢かつ、最近は電動アシスト自転車（重い自転車）を利用していることが、重大な事故に発展する可能性がある。保険に加入しているか不明との回答が30%近くあることは課題だと思う。全世代に向けての教育も必要だと思います。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施策の中でラッピングバスが大きく取り上げられている。教習所のコースにも矢羽根を設置し、その意味をよく理解していただくような対策をしていただきたい。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今回は教習所の方はいませんが、そういった方をお願いして情報周知、矢羽根は交差点で左側に寄せるといったことが一般的には徹底されていない為、巻き込み事故につながる可能性がある。教習所の段階から間違った使用をしないように指導していただきたいと思います。吹田市内にそういった場所があるのであれば、ぜひ働きかけていただきたい。バスに関する情報提供として車道通行している自転車にたいして、こういう啓発活動というのは単純に自転車、バスと一緒に通行している一般ドライバーの方にも目に留まりやすいということで、ここには実施予定ということでマグネット板を使った啓発実施していくことを具体的にここにあるような愛媛県の事例ですが、追い抜くときに間隔をあげましょう。</li> </ul>

	<p>これが海外なのであれば、法律になっていることが一部ありますが、日本の中では、具体的にどの程度感覚をあけたらよいのかという情報がないので、利用者からすると幅寄せをされた等、そういったことで非常に危険な思いをすることがあるので、間隔を明けるということになっています。日常生活の中で目に留まる所で、内容についてはまた工夫していくようなところもあるかと思います。阪急バスさんにもご協力いただけるようなので是非よろしくお願ひします。この点阪急バスさんから何か自転車の走行、もう少しこういう風にならないかなど要望はないでしょうか。</p>
F委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ラッピングバスについては協力できると思う。愛媛県と同じようなイメージで考えている。それから矢羽根が引かれているところをバスで走行する際、バスの幅が広いので実際にバスのドライバー自身も上を踏んだり、避けたりとかそういった走り方についても勉強しながら事故がないようにやっていきたいです。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交差点の形状により、色々な路面表示の仕方がある。そのあたりでどのように通行しないといけないのか、それから2段階の横断する場所も、自転車には必要になってくる。そのあたり既存の表示なども見直しが必要な場所もあるかもしれません。そのあたり、日ごろから情報共有し、改善していくべきところについてはラッピング等だけに限らず検討していただければありがたい。私のほうで気になる点は22ページアンケートでは、中学生のルールに対する認知度が悪化する方向になっているので、交通安全教育の中で自転車のことを実施するとき13歳以上と、12歳までで通行場所が変化するために混乱が生じているのか、どう通行したらよいかのわかりにくいと思いますので、このあたりの安全教育の工夫が必要だと思ひます。27ページ目いろんな枠を囲っていただいて、その中で何を話すのか、どこも基礎知識を繰り返しているが、その一方で上の帯のところ危険予測、責任の自覚等は年代によってポイントが違ふと思う。年代に合わせて保険の加入、自己の責任等といったものを示していただけるといいかなと思ひます。次に「とめる」について事務局から説明をお願いします。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料4 p28～30【とめる】を説明</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 放置自転車もだいぶ減り、満足度増加傾向で目に見える形で改善している状況かと思ひます。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施策の見直しについて、監視カメラの設置を100%に上げていくという取り組みは選択には入っていないでしょうか。</li> </ul>

事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 吹田市ではほとんどの駐輪場につきましては、監視カメラを既に設置しています。引き続き設置を進めていきたいと思いをします。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 防犯カメラを設置することで盗難はあまり発生しない状況でしょうか。カメラを設置することで予防の効果、証拠としての活用みたいなどころもあって必ずしもカメラが設置していることから盗難がなくなるというわけではないですがどのような状況でしょうか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● あまり盗難の情報は届いておりませんので抑止力になっていると感じています。</li> </ul>
C委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車の盗難被害にあう方は無施錠、鍵の強度が弱い方が多い。鍵を壊してまで盗難するケースは少なく、自転車の鍵の性能の向上もあり盗難は減少傾向です。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 違法駐輪が減っているが他市では監視員を配置しているが吹田市ではどのようにしていますか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他市と同じように、自転車区域の設定、監視員による監視活動を行っています。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「つかう」について事務局から説明をお願いします。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 資料4 p31【つかう】を説明</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● シェアサイクルの最終的な目標はどのようなものを描いているのか、それともう一つ利便性の良い場所にポートを設置することについて何か案があるのでしょうか。</li> </ul>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者数は現在右肩上がりであり、利便性の高い場所にポートを増やしていき、シェアサイクルの最終目標については実証実験中にゴールを検討したいと考えている。また今後のポートの設置する場所については、利便性の高い道路、公園に増設を考えておりますが、道路への設置については課題が多数あり、条件を整理する必要があります。あと公共交通機関と連結する為、市内すべての鉄道駅について設置を検討していきたい。今回の見直し、素案についてそこまで記載していないが、目標値としてステーション数、利用回数を明記したいと考えています。それについては担当者と色々と検討中であり、第2回目の会議で報告できればと考えています。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● データ取りが非常に難しい、他都市においてはほしい利用</li> </ul>



<p>会長</p>	<p>人口の<b>5%</b>、台数があるということが前提でそこから利用状況がすごく上がる傾向がみられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用状況を見ると土日週末のほうが多く、家族で公園に行くとかそういう利用が多いのかなというところがあります。利用実態とポートの使われ方、シェアサイクルはデータがすぐ手に入るの、そういったものを分析しながら、どういった形にするのか、期間中にどのような使い方をより伸ばしていくかなど目標設定をしていただきたい。次回以降にポート数配置の台数、どのような実態なのか具体的な数値を出していただきたい。前回公共交通として鉄道駅周辺を話したが、バスも公共交通の補完ということで、全てのバス路線をカバーできていない交通網の空白地帯に比較的需要が高く出てくるということがあるので、分析を行っていただければと思う。それでは時間も押しているの、全体を通じて、ご発言をいただいている方にご意見をいただきたい。</li> </ul>
<p>G委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 具体的に成果も含めて、分析されているのでわかりやすかった。自転車の販売だけでなく、ルール、交通マナー等の安全教育について、シェアサイクルについて協力させていただいている。ぜひそういった部分で具体的に何かされるときに一企業としてできる範囲は限られていますがご協力させていただきたい。弊社の実績として、隣の豊中市で7月に自転車活用推進に関する協定を締結させていただきまして、市内における自転車の安全利用、市民・市職員の自転車通勤利用、災害に関すること等々、自転車活用に関することの協定を結んでおり、今回ご説明いただいた内容と似通っている部分もあるので、協議が進み具体的にできれば検討していただければと思います。</li> </ul>
<p>H委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本校は7割が自転車を利用しています、この計画により自転車の利用がスムーズになることはありがたいと思う。全ての高校において、通学の時間帯に自転車が集中する為、自転車走行帯を整備しても安全を確保することは課題だと思う。自転車の保険加入について高校生が<b>30%</b>わからないことについては本校の場合、PTAとして自転車保険に加入しているので、自転車通学している全ての生徒は一つの保険には加入している状況です。ただ各家庭で任意保険に加入していただくことも進めています。5ページの資料「第2次自転車活用推進計画」でシェアサイクルへのAIの活用とはどういったもののでしょうか。</li> </ul>
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● AIの活用については、シェアサイクルのポート、自転車の再配置、最適化するためにAI等を利用するものです。</li> </ul>

I委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行者・自転車を含めた空間整備を進めなければならない。ハードだけではなく意識づけ等、ソフト政策でどのように取り組みを行っていくのか勉強させていただき、進めていきたいと思ひます。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他のもでも事例があり、災害時の対応、こういった自転車の活用、市民のモビリティの確保、いくつかの部分で自転車が出てくると思ひます。都市計画道路も含めて、そのなかで、どのような自転車の位置づけをすべきなのか、これまではあまり明確に記載されていなかったが、どのような形で活用するのが市にとって有効なのか、ご意見をいただければありがたいと思ひます。</li> </ul>
J委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大阪府自転車通行空間10か年整備計画を策定しまして自転車通行空間の整備を進めています。府が管理する道路だけではネットワークは十分ではないため、吹田市さんと協議調整させていただきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。</li> </ul>
A委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車空間の整備で矢羽根に目が行きそうですが、車道の左側を走りなさいと言っときながら吹田市の中の大型交差点では、自転車横断帯があつて、横断歩道のところには自転車歩行者専用の看板が記載されているので、この部分は法律では車道を走つてきてもその横断帯を走らなければならないことになっています。これは矢羽根を整備する、しないにかかわらず、警察庁の通達でていますので、そういったところを直していくことも必要ではないかと思ひます。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● これについては警察の方のご協力をいただきながら、具体的に市内の中で点検しながら進めていただきたいと思ひます。</li> </ul>
B委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の立場、主婦でも参加させていただきありがたいと思うが、アンケートを見ても学生と通勤者のみで、私のように主婦の立場で日々生活道路として道路を自転車で通行している者の視点がこの計画から抜けている。主婦の意見も取り入れてほしい。</li> </ul>
会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 具体的な意見をいただいていますので、今回のタイミングでこの計画に中で盛り込むところがありましたら、アンケートの中では日常的に使用している人とセグメントは分けられていませんが、こういったところで気になっているところについては意見を出していただきたい。この時間中になかなか全部は言い切れないのであれば、まとめて事務局に伝えていただければ、この計画で悶々としているところ、具体的に改善すべきもの、そういった視点が抜け落ちていないかチェックしていきたいと思ひます。次回はパブリックコメント等で市民の</li> </ul>

事務局	<p>意見を聞いていきますので、重ねてチェックし、抜けがないかご意見をいただければと思います。ぜひ周辺の方にも色々ご意見を伺って、こんなところが考慮されていなければ指摘していただきたい。この時間の中で全て言い切れないところについては、事務局にお知らせしていただきたいと思います。頂いたご意見を踏まえて第2回の会議までに具体的にどのような対応をしたのか事務局で作業を進めていただきたいと思います。議事進行についてはこれで終わりたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● それでは会長を始め、委員の皆様長時間にわたりご参加ありがとうございます。今回提案させていただいた吹田市自転車利用環境整備計画中間見直し、これの素案については時間の都合上すべての説明は難しく一部割愛させていただいております。今回の会議でいただいた貴重なご意見を次回の会議までに反映させていただき、その後パブリックコメントの実施もさせていただきたいと思います。またお手数ではございますが、素案の確認をしていただき、お気づきの点がございましたら事務局にご連絡をいただければ幸いです。今後も引き続き計画見直しのお力添えいただきたいと考えていますのでよろしく願いいたします。それでは以上を持ちまして第1回吹田市自転車利用環境整備計画会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。</li> </ul>
-----	---

