

第 2 回三木市自転車活用推進計画検討協議会 議事録

1. 日 時 令和 3 年 1 月 21 日（木曜日） 10 時 00 分 ～ 12 時 00 分

2. 場 所 三木市役所 5 階 大会議室

3. 協議会内容

(1) 開会

(会長より挨拶)

本日は最終段階まで来ている計画素案について委員の皆様で審議を行い、パブリックコメントにかけたいと考えているため、よろしくお願い申し上げます。

(2) 委員紹介について

(前回協議会欠席の●●委員より挨拶)

- 委員：私は、「BICYCLE PROJECT（バイシクル プロジェクト）」という兵庫県全域で自転車関連イベントの開催や企画・運営の活動を行う団体の代表をしている。また、昨年度に策定された「兵庫県自転車活用推進計画」では、●●会長と共に「兵庫県自転車活用推進計画策定協議会」に参加し、サイクリスト目線で発言し、それらの意見を取り込んでいただいた。現在、世界的にもエコの時代となっており、ヨーロッパでは 125cc 以上のバイクよりも電動アシスト付自転車の e-bike（イーバイク）の方が販売台数が上回っているほどに自転車は注目を浴びている乗り物である。さらに、昨今のコロナ禍の影響もあり、私個人が販売している自転車の売上が、昨年の 2020 年では過去最高の結果となった。ロードバイクの利用者自体は、「弱虫ペダル」という漫画・アニメがブームになったこともあり、2017 年頃から利用者が増加しており、行政でも自転車活用推進法が制定されたことから自転車利用者は近年増加し続けている。こうした自転車利用者の増加に伴い、イベント開催や道路整備が進められている中で、2020 年でさらに自転車利用者が全国的に増えた。一方で、自転車利用者の無謀な運転が問題となっており、「自転車は危険である」という見方が広がっているのも事実である。私が所属する「BICYCLE PROJECT（バイシクル プロジェクト）」では、小さな子供たちを育成するクラブチームの運営も行っているが、自動車運転者や地域住民の方から見ると、プロを目指している人、アマチュア、無謀な運転者などの見分けが付かない。とはいえ、私 1 人でこれらを改善するには限界があるため、国、県、市町で策定されつつある自転車活用推進計画を通じてサ

イクリスト以外の自転車利用者の方々にも伝われば良いと思っている。東京都では小池知事の「2030年までに、都内で販売される乗用車新車販売の100%“非ガソリン化”を目指す」、「二輪車については2035年までに100%非ガソリン化を目指す」という発言もあり、より一層自転車の需要が高まると想定される。三木市の自転車活用推進計画もそういったことを踏まえる必要があると考える。分かりにくい、見えにくい部分もあるかと思うが、今までの街の自転車対策、駐輪場対策以外のツーリズムの部分でサイクリスト目線の意見を発信できたらと思っている。第1回協議会は欠席したが、事務局よりヒアリングしていただき、サイクリスト側としての思いを話させていただいた。「兵庫県自転車活用推進計画」の策定に当たっても、「自転車文化」をポイントにおいて意見をしてきた。自転車はライセンスがないため取締りの対象になりづらいが、子供が一番最初に乗る乗り物は自転車であることから、日本の学校教育の中で自転車教育をしっかりと行ってほしいという思いを「兵庫県自転車活用推進計画」の策定の際にも述べた。ヨーロッパでは自転車は自動車の仲間として教育しているが、今までの日本では歩行者の仲間として教育していたため、自転車の車道走行にまだまだ抵抗がある。そのような道路づくりになってしまっているため、法律ができたから自転車は車道左側走行だと指導を受けても、乗り手側からすると危険を感じてしまう。そのため、自転車の車道左側走行という教育をハード整備とともに行わなければ、事故の減少や乗り手の満足度向上につながらないと思っている。

また、将来像の案として「自転車文化を胸に誇りを持って暮らせるまち三木」を挙げさせていただいている。本日は様々な議論をし、サイクリストとしての意見を述べさせていただきたいと思っている。

(3) 前回議事録の確認について

(事務局より資料説明)

事務局：前回の議事録について、意見質問はあるか。

(各委員意見質問なし)

(4) 協議事項について

① 三木市自転車活用推進計画（素案）について

- ・計画の将来像及び目標について
- ・取組施策について
- ・計画の推進について

(事務局より資料説明)

- ● 会長：まず、P. 22 や P. 37 について、自転車の交通安全対策として重要となるのが細街路の交差点である。交差点での事故の中でも特に信号のない交差点での事故が多くなっている。そのため、自転車の一時停止を促すドットラインのような優先道路がしっかり分かる路面標示や、狭い道路でも自転車が左側通行して交差点に進入する道路標示を自動車が分かりやすい位置に示すなど、今回の計画には交差点対策についても示していただきたい。

次に、P. 43 「①交通安全教育の推進」で示されている「スケアードストレイト」は、世界的な考えとして幼い内に教育を実施すると恐怖を覚え、自転車に乗れなくなり、逆に事故につながると言われているため、若年層に実施する際は注意が必要である。

次に、P. 46 の自転車通学の中学生に購入補助をしているヘルメットについて、工事現場で使用するようなヘルメットは不適切であり、自転車用を着用すべきであることから、三木市の中学生が着用しているのはどのようなヘルメットかを伺いたい。

最後に、P. 61 に示されている自転車関係人身事故件数の目標値については、全国的に減少傾向であることを踏まえると、もう少し目標値を下げるべきではないか。

- ● 会長：● ● 委員は何か意見はあるか。

- ● 委員：申し上げたいことが3点ある。

1点目はP. 35 「①自転車通行空間の整備推進」について、サイクリスト目線から発言すると、例えば、兵庫県で設定した「ひょうごサイクリングモデルルート」では、タイヤが細く、速度の出やすいロードバイクなどでコースを走ると、現状の整備では自転車にとって危険な箇所が多数ある。先週、私の仲間が国道173号線にあるモデルルートを走行していた際に転倒するという事故があり、道路の側溝にタイヤが引っかかったことが原因であった。自動車でのパトロールを行っていただいているかと思うが、自動車では気付かないことが自転車だと気付く危険な箇所というのは多くある。私の地元である川西市でもサイクリングロードや自転車道が整備されているが、それでもサイクリストの事故が多発している。事故が発生すると道路管理者の責任になる可能性が高くなることから、兵庫県をはじめ三木市でもサイクリスト目線での整備を検討していくべきである。パトロールをする中でも特に重要なサイクリング路線、特に別所ゆめ街道など、危険な箇所が多数あるため、このことを念頭に

置いて整備を進めていただきたい。

2点目はP.50「①災害時での自転車活用の検討」について、自転車の販売台数は災害発生に応じて増加する傾向にある。今回のコロナウイルス感染症も災害と捉えており、満員電車を回避するために自転車を利用する方が多くなっている。2011年の東日本大震災の際には、多摩川の橋で信号が機能しておらず自動車の渋滞が発生していた。私はその頃東京都に住んでいたが、通勤はロードバイクであり通常どおりに帰宅できたという経験があることから、災害時等の対応のために三木市役所や支所でもマウンテンバイクを導入してはどうか。マウンテンバイクを1台でも導入しておくことで、万一の際に臨機応変に対応できると考える。

3点目はP.54「①サイクリストが快適に利用できる受入環境の整備」について、私達は淡路島や琵琶湖でもサイクリングをするが、その際には自転車を載せて自動車で来訪した際の駐車場問題が必ず発生する。特に淡路島では駐車スペースが少なく、様々な場所に自動車を停めてしまうことで、受入側の住民とのトラブルになることがある。滋賀県の「びわイチ」では、駐車場問題を改善するために守山市にある利用者の少ないピエリ守山の駐車スペースをサイクリスト用の駐車場として開放したという事例がある。三木市でも道の駅みきや山田錦の郷でサイクリストを受け入れるのであれば、サイクリスト用の駐車場などを検討する必要がある。サイクリスト用の駐車場を用意することで道の駅みきや山田錦の郷を出発点として安全・快適にサイクリングを行うことができる。また、出発点があることで「ひょうごサイクリングモデルルート」や「東はりま・北はりまサイクリングマップ」が活かされるのではないかと考える。

- ● 会長：サイクリングにおいて出発点を作ることは大事である。これまでの経験から道路状況のパトロールは難しく、サイクリストが増えれば増えるほど指摘を受ける。また、パトロールを行う際にどこを優先的にパトロールすれば良いか分からないという声も聞くため、情報を収集する窓口が必要と考える。イベント等が開催されると対象区間の道路状況を確認できるため、必要に応じて整備が行われることから、点検するきっかけになる。

中学生が着用しているヘルメットについては何か分かるか。

- ● 委員代理：ヘルメットについては、自転車用のヘルメットを購入補助している。他に適したヘルメットがあるのであれば検討したいと思う。
- ● 会長：どのようなヘルメットを推奨するか検討する必要がある。

- ● オブザーバー：P.39「④生活道路対策の推進」について、各都道府県では「道路交通環

境安全推進連絡会議」が設置されており、兵庫県でも交通管理者の兵庫県警及び道路管理者の国、兵庫県、神戸市並びに学識経験者により、交通安全対策について年間を通して議論している。議論の中でも大きな項目として3点ある。

1点目は先程意見があった「幹線道路対策」であり、事故・危険箇所に対する対処方法の検討をしている。2点目は「生活道路対策」、3点目は「自転車対策」である。

交通事故件数は年々右肩下がり減少傾向にあるが、幹線道路、生活道路別に見ると、幹線道路の減少の仕方は急降下しているが、生活道路は緩やかな右肩下がりである。また、死亡事故の内訳を見ると、歩行者または自転車対車両が半数を占めており、事故発生箇所はほとんどが自宅付近などの生活道路上で発生している。そのため、生活道路での事故を減らす必要があり、国においては警察庁、国土交通省、文部科学省などが力を入れて対策を練っているところであり、各地方でも同様の組織で議論を進めている。その中で私が伝えたいのが、P. 39にも示されている「ゾーン30」についてである。自動車の走行スピードを30km/h以下に抑制することで事故が発生した時の死亡率が下がるため、安全対策として非常に重要である。その中で、国土交通省に「生活道路対策エリア」として小学校付近の通学路といった生活道路を登録していただくことで、技術的支援を受けることができる。

支援の内容としては、まず1点目はETC2.0搭載車両の200m毎の走行スピードや挙動をデータとして抽出する機械を道路上に設置し、機械の下を通過するとデータが抽出され、国土交通省に全国のデータを集めるシステムがある。現在兵庫県下でETC2.0搭載車両が約6%となっており、ある程度交通量のある道路であれば解析が可能となっている。今までは事故が発生した箇所やその周辺のみで安全対策の検討を行っていたが、ETC2.0搭載車両の挙動データを加えることで安全対策エリアや事故発生原因について詳しく検討することが可能となり、実際に他都市ではこのデータを用いて検討を行っている。また、自動車ではなく自転車が多くのエリアであれば、ビデオカメラを設置することでデータを解析し、事故原因を検証するとともに、対車両との事故の場合、車両がどこから通行してきたのか、地元の車両なのか、通り抜けに利用されている道路なのか、といったことも分析することが可能となる。

2点目の支援内容としては、●●会長のような学識経験者や道路管理者、警察等と現地を確認し、交通安全対策の検討を行う方法がある。また、道路対策の1つである「ハンプ」については、設置に当たり地元住民か

らの理解を得るのが難しいと聞いている。そういったことから、近畿地方整備局では可変式ハンプを1セット所持しており貸し出しも可能であるため、これを用いて1か月程実証実験を行うことで、該当地区の設置による振動などの理解を得たり、ハンプを設置することによる効果を調査していただくことが可能となっている。昨年度神戸市では1か月程市内の小学校付近にハンプを設置した実証実験を行った。現在解析を行っており、本格的にハンプの設置を検討していると聞いている。(R3年1月2箇所設置) 以上のような支援があるため、三木市でも活用いただければと思う。

自転車対策としては、矢羽根等を整備する区間があれば事前調査として自転車の車道左側通行や自歩道通行などの方向別通行状況を調査し、整備後にも同様の調査をし、通行状況の変化などのデータの提供ということも行っているため、そういった相談があれば兵庫県を通じて連絡をいただければ思っている。

- ● 会長：説明いただいたように交通安全対策に関しては様々な支援があるため、三木市でも検討していただければと思う。「ゾーン30」は速度を抑制するだけでなく自転車対策として重要性が高くなっており、また、交差点対策としても活用できるため、検討していくべきである。

- ● 委員：道路管理者側として発言すると、● ● 委員から意見があったサイクリスト目線での維持管理・点検については、非常に耳が痛い内容であると思っている。道路管理者側での点検方法は自動車での点検となっており、対策箇所の抽出に限界を感じているところである。一方で● ● 会長からご指摘いただいたように全てを自転車で周ることも難しい。そのため、サイクリスト、通勤・通学で自転車を利用している方、スポーツで利用されている方などの意見を吸い上げる窓口はあるが、地域密着での情報提供が必要であるため、関係機関との連携は重要であると考えている。また、P.34「取組施策一覧」に示されている「事業者」という文言が気になっている。「①駐輪場の適正配置」は「小売事業者」、「①交通安全教育の推進」は「事業所」なのではないかと思っており、どういった「事業者」なのか、「事業者」とどのような連携を取るのかをもう少し細かく示す必要があるのではないかと。また、「④自転車保険への加入促進」「①自転車点検整備の啓発」については、自転車業界が関わっていると思っているため、その辺りも加えて積極的に関わってもらえるようにしてはどうか。

最後に、我々は道路の交通安全にも関わっているが、以前● ● オブザー

バーと別の市で通学路の安全点検を行った中で、中高生の自転車通学において危険性があることが分かったが、自転車利用者側にも原因がある場合があれば、自動車運転者側に原因がある場合もある。このことから、施策2「①自動車運転者への適切な取締り・啓発の実施」での担当部署・関係団体については、県警だけでなく自治会や老人会を通じての啓発や市の交通安全部局からの情報提供や講習があっても良いのではないかと。また、危険箇所を現地踏査する中で自転車利用者や自動車運転者への法定外標示や看板の整備を道路管理者や県警で実施しているため、こういったことも関係者の方々と検討していきたいと思っている。

● ● 会長：安全教育等の「事業者」について、事務局より意見ををお願いしたい。

事務局：「事業者」か「事業所」、もしくは他の呼び方にすべきかは悩んでいるところである。外国人労働者への意識の醸成のため、企業に協力していただきたく、「企業」という表現も考えたが、店舗も含まれた意味となった時に「事業者」が良いのではないかとということで、「事業者」としているが、今回の意見を踏まえて今後改めて検討する。

● ● 委員：P.61に示されている自転車関係人身事故件数の目標値44件は、既に達成している年がある。兵庫県で示されている目標値もあるため、改めて一緒に検討していく必要があると考えている。

ヘルメットの着用については、中学生は概ね着用しているが高校生はほとんど着用していない状態であるため、ヘルメット着用の申入れを行う必要があると考えている。また、高齢者へのヘルメット着用の促進をしたいと思っている。一昨年三木市内で自転車運転中に自動車と接触し死亡するという事故があった。ヘルメットを着用していれば被害は軽減されていたのではないかと感じている。高齢者の方へのヘルメット購入補助についても検討してほしい。現在三木市では65歳以上の運転免許証返納者を対象とした公共交通の乗車券交付の制度があるが、例えば、その項目の中にヘルメット購入補助を追加するなど、高齢者へのヘルメット購入補助について検討いただきたい。

● ● 会長：高齢者へのヘルメット購入補助は是非とも検討いただきたい。宇都宮市ではある企業がヘルメットを寄付し、孫から祖父母へヘルメットの贈呈式を行うなど、ヘルメットの着用を促しているため、参考にしてはどうか。

● ● 委員：2点について意見を申し上げる。

1点目は、P.61「計画目標の設定」について、今回の目標は全部で4つ

あるが、それぞれの考え方を明確にすることが大事である。目標1の「幅広い世代が自転車を安全・快適に利用できる自転車通行環境の整備」の目標値である8.31kmは、今後10年間で整備する、ということだと認識しているが、それぞれの目標値を定めた考え方を示してはどうか。

2点目は、事務局として「ひょうごサイクリングモデルルート」に関わっている立場から、P.54に示されているサイクルステーションについて、サイクリングコースの出発拠点や到着拠点、サイクリストの集いの場所となることがサイクルステーションとして効果を上げるものであると認識している。このため、P.54のサイクルステーションの取組イメージに集いの場やサイクリスト用の駐車場の整備を追加するなど掲載の仕方を工夫すると良いと思う。

- ● 委員：「兵庫県自転車活用推進計画」での事故件数は現状値5,800件、目標値5,000件以下と定めており、決定するに当たって県警と協議を行い目標値を定めた。

計画策定後に外国人の自転車利用者が歩道を走行しており、注意をしたいが言葉が通じないという意見を多くいただいている。三木市でも外国人労働者の自転車利用が多いということで、事業者を通じて県のパンフレットなどを用いて現地の人分かるような言葉に直し、周知してはどうか。

- ● 会長：外国人の自転車利用者に対する対策は必要である。

- ● 会長：今後、別所ゆめ街道が整備される。また、三木市は山田錦の生産量1位である。三木市に来れば、山田錦のお米がどのような風景の中でどのような場所で作られ、それを見ることができる、というところを明確に打ち出すと良いと思われる。このため、計画書の表紙などにビジュアル的なイメージを掲載してはどうか。

事務局：今後検討していく。

事務局：将来像について意見をいただきたい。

- ● 委員：将来像を考えるに当たり、「自転車文化」という言葉を取り入れたいと思っている。日本では自転車は歴史が古く文化もあるが、スポーツとして成り立たず、サイクリングとしても国民の中に浸透しにくく教育もされていない。そのため、自転車を文化にしていきたいという思いを込め、「自転車文化を育む 三木プライド」を将来像として提案する。

事務局：現在案が複数ある状態だが、複数案のままパブリックコメントにかける

ことは可能なのか。

●● 会長：パブリックコメントにかける際には1つに決めている方が良い。

●● 委員：パブリックコメントにかける際に将来像の案をどのように示すかも含めて一度検討してはどうか。

事務局：事務局で検討することとする。

●● 会長：本日いただいた意見を踏まえ、事務局で検討・調整し、計画案をとりまとめパブリックコメントを募集することとする。

(5) 計画策定に向けた今後のスケジュールについて

(事務局より資料説明)

●● 会長：次回の協議会は3月下旬の予定としているが、書面開催の可能性もあるとのことで、意見質問はあるか。

(各委員意見質問なし)

(6) 閉会

●● 副会長：本日は長時間に渡り貴重な意見をいただき、感謝申し上げます。●● 会長から意見があったように、計画書は山田錦の水田の中を自転車が走る姿をサイクリストの方々に支持されるようなビジュアル的なイメージを示せたら良いと思って聞いていた。本日の議論を踏まえ、三木市自転車活用推進計画案をまとめ、パブリックコメントへ進めていくこととする。以上をもって第2回三木市自転車活用推進計画検討協議会を閉会する。

4. 出席者（敬称略）

区分	団体名・所属・役職	出欠
委員	徳島大学大学院 社会産業理工学研究部 教授	○（オンライン参加）
	バイシクル プロジェクト BICYCLE PROJECT 代表	○
	兵庫県三木警察署 交通課 課長	○
	兵庫県県土整備部 土木局 道路企画課 計画調査班 班長	○
	兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所 所長補佐（企画調整担当）	○
	兵庫県北播磨県民局 加東土木事務所 道路第2課長	○
	兵庫県北播磨県民局 県民交流室 室長補佐	欠席
	三木市 都市整備部 部長	○
	三木市 産業振興部 部長	○
	三木市 都市整備部 道路河川課 課長	○
	三木市 都市整備部 都市政策課 課長	○
	三木市 市民生活部 生活環境課 課長補佐	○（代理）
	三木市 産業振興部 観光振興課 課長	○
三木市 教育委員会 教育総務部 教育施設課 係長	○（代理）	
三木市 総合政策部縁結び課 課長	○	
オブザー バー	国土交通省 近畿地方整備局 兵庫国道事務所 総括保全対策官	○

○：出席

[事務局] 三木市 都市整備部 道路河川課、産業振興部 観光振興課