

「大阪市自転車活用推進計画（素案）」にかかる パブリック・コメントの実施結果について

(1) ご意見の提出者数：7名（意見総数：38件）

(2) 提出者7名の内訳：

年齢	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
提出者数(名)	0	0	1	1	2	1	0	0

（無回答：2名）

自転車の 利用頻度	ほぼ毎日	週のうち 半分程度	週のうち1 ~2回程度	時々利用 する程度	全く利用 しない	その他
提出者数(名)	0	1	3	1	0	0

（無回答：2名）

自転車の 利用目的	通勤・ 通学	買い物	余暇 活動	業務・ 仕事	子供の 送迎	通院	習い事	その他
提出者数(名)	2	4	4	3	0	1	0	0

複数回答有り（無回答：2名）

(3) 意見総数38件の内訳

項目	意見数
1. 今後の方針「安全対策だけでなく、自転車活用推進へ」に関する事	5件
2. 本計画の目的、目標及び自転車活用推進施策に関する事	32件
(内訳)【目的、目標に関して】	【2件】
【幹線道路等における自転車ネットワークの形成に関して】	【2件】
【路上駐車抑制に関して】	【1件】
【自転車駐輪対策に関して】	【3件】
【まちづくりと連携した総合的な取組の実施に関して】	【4件】
【運動習慣の確立（スポーツによる健康増進）に関して】	【2件】
【サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用に関して】	【1件】
【多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成に関して】	【3件】
【交通安全思想の普及徹底に関して】	【7件】
【安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進に関して】	【7件】
3. その他（計画（素案）全体に関する事）	1件
計	38件

(別紙) ご意見の要旨と本市の考え方(案)

ご意見の要旨	本市の考え方(案)
<p>1. 今後の方針「安全対策だけでなく、自転車活用推進へ」5件</p> <p>1) これまでの自転車対策から自転車活用へと方向づけることに賛成。 2) 世界的にみて大阪市は自転車利用率が高く、大阪万博 2025 に向けて取り組みを総合的かつ計画的に進め、自転車先進都市としてもっと世界にアピールしていくべきである。 3) 市内は自転車の依存率が異常に高く、歩道を歩く機会のほうが多いが、音もなく追い抜いていく自転車が非常に危険で不快に感じている。 4) 自転車活用に向けては、限られた道路環境を再配分するしかなく、車の規制も必要である。 5) 今後、市内の各エリアや主要な駅周辺、各幹線道路の自転車の活用方針を明確にすべきである。</p>	<p>本市は、自転車利用が盛んな都市であり、これまでから自転車走行環境対策や鉄道駅周辺の駐輪対策、ルール教育などの安全対策に取り組んできました。今後は、自転車活用推進法の趣旨を踏まえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進してまいります。</p> <p>また、歩行者の安全確保につきましては、計画 22 ページに記載の通り、歩行者の安全を第 1 に、安全で快適な自転車通行環境の整備を計画的に推進してまいります。ただし、車の規制を含めた整備手法につきましては、道路交通状況や事故発生状況、周辺環境等を踏まえ、関係機関と協議の上で決定することとしております。</p> <p>本計画は本市自転車施策に関する基本計画と位置づけており、具体的な活用方針につきましては、施策ごとに別途、必要に応じて検討していくこととしております。</p>
<p>2. 本計画の目的、目標及び自転車活用推進施策 32件</p> <p>【目的、目標に関して】 1) 自転車活用推進の目的は、「安心」と「快適」ではないか。「安心」で「快適」な自転車利用環境整備を進めることが、「都市の魅力向上」につながると考える。 2) 次回(2020年)見直しで、計画目標の数値設定などを盛り込むべきである。</p> <p>【幹線道路等における自転車ネットワークの形成に関して】 3) 郊外から都心部への通勤など日常的に中距離(5~20km)を走行できる自転車ネットワークの整備を望む。 4) 徒歩や他の交通機関(バス、鉄道)との連携、役割分担を明確にすべきである。</p> <p>【路上駐車抑制に関して】 5) 免許取得・更新時にドライバーに対して自転車走行ルールを啓発すべきである。</p> <p>【自転車駐輪対策に関して】 6) 駐輪場を増やしてほしい。 7) 民間駐輪場整備への助成制度を設立すべきである。 8) 駐輪場の案内表示を増やすべきである。</p> <p>【まちづくりと連携した総合的な取組の実施に関して】 9) 御堂筋将来ビジョン(案)では自転車レーンも重視されており、自転車活用推進計画でも触れておくべきである。 10) 御堂筋における自転車の位置付けが必要である。 11) 駐輪場の整備にあたっては、景観に配慮すべきである。 12) 生活道路上に自転車通行位置や方向を表示すべきである。</p> <p>【運動習慣の確立(スポーツによる健康増進)に関して】 13) 運動・スポーツとしての自転車利用に関する知識を啓蒙すべきである。 14) 幼少期における自転車教育に際し、安全面と合わせて、健康・スポーツとして啓発すべきである。</p> <p>【サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用に関して】 15) 交通規制を伴う、御堂筋を中心とした都心部を走行する市民サイクルイベントを実施すべきである。</p>	<p>本計画では、「安全安心」に加え、「都市環境」、「健康増進」、「観光地域づくり」といった施策分野ごとに目標を設定し、それら目標の達成を通じて「都市の魅力向上」を実現していくと考えており、最終的な目的として「都市の魅力向上」をあげております。</p> <p>また、本計画の計画期間は 2020 年度までとしておりますが、引き続き継続的な取組が必要と考えており、目標の数値設定などにつきましては、次回の計画改定に向けて検討してまいります。 (計画(案)では、上記内容を 26 ページに追記します。)</p> <p>自転車利用者の安全性・快適性・回遊性を高めるため、計画 14 ページに記載の通り、幹線道路をネットワークとして位置付け、自転車ネットワークの形成を進めます。</p> <p>本市では、鉄道を中心に、これをバスが補完する交通システムの形成を進めておりますが、自転車ネットワーク形成により、自転車は、鉄道やバスを補完する交通手段となりうる可能性があります。なお、大阪市の平地が多いという特性から、鉄道駅の端末交通として、徒歩や自転車は大きな役割を担っており、駅周辺などに市営駐輪場を整備するなど、引き続き、他の交通機関との連携を図ってまいります。</p> <p>計画 21 ページに記載の通り、自転車ルールの交通安全啓発を行うとともに、計画 15 ページに記載の通り、自転車移動の阻害にならないよう、路上駐車抑制に向けた啓発も進めてまいります。</p> <p>放置自転車のない良好な都市環境を維持していくため、計画 16 ページに記載の通り、地域のニーズに応じた駐輪場確保等を進めていくこととしており、民間駐輪場への助成制度などを含め、引き続き、整備促進方を検討してまいります。</p> <p>また、引き続き、案内誘導等による既存駐輪場の利用促進を図ってまいります。 (計画(案)では、上記内容を 16 ページに追記します。)</p> <p>本計画で御堂筋につきましては、まちづくりと連携した自転車施策の推進の取組の一つと考え、計画 17 ページに記載しております。</p> <p>また、御堂筋将来ビジョン(案)におきましても、歩行者を優先としながらも、自転車などの多様なモビリティが安全に共存することのできる空間・仕組みづくりを検討していくこととしております。</p> <p>景観への配慮につきましては、自転車通行環境や駐輪場の整備にあたっての課題と考えて、総合的な取組を進めてまいります。 (計画(案)では、上記内容を 17 ページに追記します。)</p> <p>生活道路につきましては、自転車通行に関する表示等の設置も含め、計画 17 ページに記載の通り、総合的な交通安全対策に取り組んでまいります。</p> <p>計画 18 ページに記載の通り、運動習慣の確立に向けて、幅広い年齢層に、サイクルスポーツなどによる身体活動・運動の意義と重要性の周知啓発を進めてまいります。</p> <p>計画 19 ページに記載する施策(サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用)を進めるうえでの参考意見とさせていただきます。</p>

ご意見の要旨	本市の考え方（案）
<p>【多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成に関して】</p> <p>16) 淀川・大和川沿い、湾岸部のサイクルロードを整備・改良（自転車ゲートなど）すべきである。</p> <p>17) 湾岸部や河川、線路などの横断部分にシンボリックな自転車高架橋を設置し、都市景観の向上を図るべきである。</p> <p>18) サイクルロードに駐輪施設が必要である。</p>	<p>計画 20 ページに記載の通り、安全で楽しいサイクルネットワークの形成に向け、まずは夢洲へのアクセスとなる淀川ルートを着手していくこととしております。</p> <p>（計画(案)では、上記内容を 19 ページ及び 20 ページに追記します。）</p> <p>また、自転車高架橋や駐輪施設の設置につきましては、サイクルロードの利用促進に向けた取組を進めるうえでの参考意見とさせていただきます。</p>
<p>【交通安全思想の普及徹底に関して】</p> <p>19) 自転車に乗り始めるころ（幼少期）から自転車の楽しさ、他者への配慮（思いやり・コミュニケーション）、自転車に乗る技術、交通ルールを能力・行動範囲に沿って段階的に教育を進めていくべきである。</p> <p>20) 自転車は子どもたちが最初に手にする乗り物であり、公共交通も含めた交通教育の中心となるもの。大阪市ならではの自転車教育プログラムを作成し、広く普及してほしい。</p> <p>21) 自転車教育の人材育成、学校への派遣などを行う自転車教育センターを設置してほしい。</p> <p>22)～25) 自転車乗車中の喫煙が非常に多く、極めて危険な行為である。自転車の安全な活用を推進するためには、自転車乗車中の喫煙をなくするための啓発などの取り組みが必要である。（4 件）</p>	<p>計画 21 ページに記載の通り、自転車事故の削減に向けて、交通安全思想の普及を行うため、幼少期からの安全教育をはじめ幅広い層の市民への広報・啓発や人材育成など、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進してまいります。</p> <p>また、自転車乗車中の喫煙につきましては、「大阪市路上喫煙の防止に関する条例」及び「大阪市健康増進計画」に基づき取組みを推進してまいります。</p>
<p>【安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進に関して】</p> <p>26) 歩行者と自転車を物理的に分けるべきであり、全ての車道に自転車通行帯を設置し、もしくは歩道を少し削ってでも自転車専用通行帯を設置すべきである。</p> <p>27) 本来は静穏な交通環境で用いられるべき整備手法（車道混在）が、四つ橋筋や堺筋といった幹線道路に適用されている。交通環境の厳しい区間では、道路空間の再配分による専用の通行空間を確保した整備手法とすべきである。</p> <p>28) 交差点における自転車走行空間を明示（もしくは分離）すべきである。</p> <p>29) 買い物や通勤・通学に便利で安全な自転車交通環境の整備が必要である。</p> <p>30) 自転車用の信号・案内標識も充実させるべきである。</p> <p>31) 多様な自転車利用（子乗せ自転車、高齢化への対応など）に合わせた自転車の開発、自転車通行環境の整備が必要である。</p> <p>32) 整備にあたっては、自転車利用者の声も聴くことを重視すべきである。</p>	<p>計画 22 ページに記載の施策（安全で快適な自転車通行環境の計画的な整備推進）を進めるうえでの参考意見とさせていただきます。</p> <p>具体的な整備形態、整備手法につきましては、道路交通状況や事故発生状況、周辺環境等を踏まえ、関係機関と協議の上で決定することとし、市民利用者にも十分な説明を行いながら、整備を進めてまいります。</p> <p>また、今後見込まれるニューモビリティなど多様化する自転車に対して、自転車通行環境のあり方を検討してまいります。</p>
<p>3. その他（計画（素案）全体） 1 件</p>	
<p>1) 計画の作成を進めた会議のメンバーが全て行政関係者であり、一般市民や市民セクターの参画を前提にした推進体制を希望する。</p>	<p>計画の策定にあたっては、ワークショップやパブリックコメントを通じて、市民利用者に参画いただき検討を進めてきました。</p> <p>今後も、計画 25 ページに記載の通り、市民利用者を含め、国や他の公共団体などと連携を図りながら、計画に定められた施策を推進してまいります。</p>