

## ご意見の要旨と本市の考え方

ご意見の要旨	本市の考え方
<b>1. 総論</b>	
<b>(1) 計画の目的</b>	
<p>① 「自転車分担率の比較」が「平成 22 年国勢調査より」となっていますが、国勢調査はその後、平成 27 年・令和 2 年に行われています。なぜこのような古いデータを基に改定素案を作られたのでしょうか。</p>	<p>国勢調査は 5 年毎に実施されますが、自転車分担率の基データとなる、従業地または通学地へ通勤・通学するために利用している交通手段の調査は、10 年毎の大規模調査（西暦年の末尾が 0 の年）で実施されます。</p> <p>令和 2 年国勢調査の結果は、令和 4 年 7 月 22 日に公表されており、改定素案に反映できていないため、公表されたデータをもとに、4 ページの自転車分担率の比較データを修正しております。</p> <p>なお、公表されたデータを確認したところ、平成 22 年国勢調査と変わらず、大阪市が依然として政令市で最も高い状況になっております。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p>
<p>② 「道路延長あたりの自転車の発生集中量」が平成 22 年までとなっていますが、平成 22 年以降に市民ニーズに大きな変化があったはずです。なぜこのような古いデータを基に改定素案を作られたのでしょうか。</p>	<p>近畿圏 PT*調査は 10 年毎に実施されますが、令和 2 年度は、新型コロナウイルスの影響により人の移動が平年と異なる交通実態となる可能性があることから、延期されました。</p> <p>令和 3 年 9 月から 11 月に実施された近畿圏 PT 調査の結果は、まだ公表されていないため、平成 22 年までのデータが最新のものになります。</p> <p>※PTとは、パーソントリップのこと。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p>
<b>(2) 計画の位置付け</b>	
<p>③ 自転車活用推進法の第十一条に「自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して」とあるように、大阪市の自転車活用推進計画は大阪府の自転車活用推進計画を勘案する必要があります。なぜ令和元年に策定された大阪府の自転車活用推進計画が改定素案に反映されていないのでしょうか。</p>	<p>本計画の改定は、大阪府自転車活用推進計画を勘案して進めており、具体的には、29 ページに記載の取組事例「広域ネットワークの形成に向け、周辺都市との連携による共通化した案内サイン等の整備」は、大阪府自転車活用推進計画 9 ページに記載の実施すべき施策「広域的な自転車通行環境の充実や、市町村や地域団体等が連携して進めるサイクルルート整備への支援等により、サイクルツーリズムを促進する」が該当いたします。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、大阪府自転車活用推進計画を勘案している旨を 6 ページに追記しております。</p> <p style="text-align: right;">建設局</p>

2. 計画の目標	
(2) 目標と課題	
④	<p>・全国の状況には「自転車通勤の推進」の記載があり、市の実情・取組みには記載ありませんが、大阪市としても自転車通勤を推進する企業に対して費用や駐輪施設などでの支援が必要ではないでしょうか。</p> <p>本市においては、これまでの国勢調査結果から、すでに通勤・通学目的の自転車分担率が約25%と全国平均約10%に比べて高い状況になっております。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p>
⑤	<p>・全国の状況には「大阪・関西万博」について言及があり、市の実情・取組みには記載ありませんが、「安全で楽しいネットワーク路線の形成（夢洲へのアクセス）」等の取組事例を14ページ（③観光地域作り）の本市の実情・取組みに含めるべきです。</p> <p>「本市の実情・取組み」に記載している「本市の取組み」については、本計画に関連する既存計画（9ページ参照）の取組みを記載しております。</p> <p>「安全で楽しいネットワーク路線の形成（夢洲へのアクセス）」は、本計画の自転車活用推進施策の「サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用」及び「多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成」に含まれており、実現に向けて取り組んでまいります。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p>
⑥	<p>・令和4年に改正道路交通法が成立し、今後施行が予定されていることから、対応を計画に記載すべきです。具体的には、大阪市でもヘルメット装着推進の施策を策定し、推進すべきです。また、電動キックボード（特定小型原動機付自転車）は自転車道や自転車専用通行帯、一部は歩道の通行が可能となるため、安全性の調査や安全な通行の方針を策定する体制、安全施策の取組みが必要です。</p> <p>いただいたご意見の趣旨を踏まえ、ヘルメット着用の推進について、32ページに追記しております。</p> <p>特定小型原動機付自転車については、警察庁における新たな交通ルール具体化に係る検討状況を踏まえつつ、国においても安全な普及のための議論が進められております。</p> <p>そのため、国の動向を注視しながら、今後検討してまいります。</p> <p style="text-align: right;">市民局</p> <p style="text-align: right;">建設局</p>

3. 自転車活用推進施策	
(1) 幹線道路等における自転車ネットワークの形成	
<p>⑦</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間は構造的に分離された自転車道であるべきであり、車道混在による整備（矢羽根型路面表示等）は危険ではないでしょうか。</li> <li>・車道混在による整備は路上駐停車の規制ができないことや歩道通行する自転車の事故等が改善されていないことを考慮して、自転車通行空間は、まず自転車専用通行帯の整備を検討し、自転車専用通行帯が整備できない場合に車道混在による整備とすべきです。</li> <li>・車道混在による整備は危険であり、一方通行化など自動車側にも一定の制限を課し、より安全な自転車通行環境を実現することが望ましいです。</li> <li>・幹線道路より準幹線道路・生活道路の方が車道を走行する自転車が多いと思われるため、周辺部も幹線道路に留まらず、準幹線道路及び交差点にも路面表示の設置を充実させるべきです。</li> <li>・何カ所かの大きな交差点では、自転車が横断できず、至急改善して欲しいです。</li> </ul>	<p>本市としては、歩行者・自転車・自動車の物理的な分離や広幅員の自転車通行空間の確保には、十分な道路幅員が必要となるため、限られた道路空間の中で、道路状況に適した自転車通行空間の整備形態を選定し、安全な自転車通行空間の確保に努めております。</p> <p>その取組み方針としては、整備効果の早期実現を目指し、19 ページに記載のとおり、特に発生している歩道上の自転車と歩行者の事故を防止するため、国土交通省道路局及び警察庁交通局が平成28年7月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車に対して車道の左側通行を促すとともに、自動車に対して自転車の車道走行を意識付ける効果もある、矢羽根型路面表示の設置を、緊急的な対策として進めております。</p> <p>また、34 ページに記載のとおり、市内中心部の幹線道路は、周辺部の幹線道路や市内中心部及び周辺部の非幹線道路より事故発生密度が高くなっていることから、優先的に整備を行っております。</p> <p style="text-align: right;">建設局</p>
<p>⑧</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワーク路線に、河川敷や緑陰道路などに設けられた自転車道が入っていませんが、現実的には多くの自転車交通が見られます。走行時のルール啓発と併せ、既存道路との出入り部のバリアを減らし、自転車ネットワークに組み入れて整備を進めるべきではないでしょうか。</li> </ul>	<p>本市においては、幹線道路は市域外を含め広域的な連続性を有し、ネットワーク性が高いことや、事故密度が高く、通行環境整備の整備効果が高いことから、幹線道路を自転車ネットワーク路線として位置付け、車道通行を基本とした自転車通行空間を整備していくこととしております。</p> <p>ご意見のあった河川敷や緑陰道路などに設けられた自転車通行空間は、市内のサイクリング環境として、過去から河川沿いを中心に約50キロメートルを整備しており、引き続き、多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成に向け、サイクルネットワークの形成に取り組んでまいります。</p> <p style="text-align: right;">建設局</p>

⑨	<p>・障がいに応じた多様な自転車（タンデム自転車、ハンドサイクル、3輪自転車など）の安全な活用が増えるよう、道路・駐輪環境の整備を進めるべきです。</p>	<p>国の自転車活用推進計画において「障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等の見直しを図る」「多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対し周知を図る」とされています。</p> <p>19 ページに記載のとおり、今後、これらの国の動向を注視しながら、駐輪環境も含め検討してまいります。</p>	建設局
<b>(2) 路上駐車の抑制</b>			
⑩	<p>・自転車が通行する道路のほとんどは駐車禁止場所になっており、明確な道路交通法違反であるため、「違法な路上駐車の取締り」などの表現に変更するべきです。</p> <p>・路上駐車は減少しているとありますが、交差点内の路駐など非常識な例もありますので、駐車監視員制度をもうひと頑張りください。</p>	<p>大阪市内の駐車違反車両は駐車監視員制度導入後、大幅に減少しているところですが、依然として駐車違反は存在しており、引き続き、警察による取締りとともに、駐車需要の抑制や駐車マナーの向上などにより、路上駐車の抑制に取り組んでまいります。</p>	計画調整局
⑪	<p>・なにわ筋線の整備は急がなくてもよいです。</p>	<p>なにわ筋線は、新大阪と関西国際空港とを結び、大阪を南北に縦貫する広域的な鉄道ネットワークの強化等に資する路線であり、本市ではなにわ筋線事業の促進に取り組んでいるところです。引き続き、公共交通の整備を促進し、自動車から公共交通への利用転換を図り、路上駐車の抑制に取り組んでまいります。</p>	計画調整局
<b>(3) 自転車駐輪対策</b>			
⑫	<p>・附置義務駐輪場について、特に商業施設においては規模や平均入店数に応じて最低駐車台数を定めるなど、具体的な数値を出す必要があると思います。</p>	<p>本市では、平成 22 年 2 月に大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例を制定しており、商業施設などの集客施設の新築・改築・増築については、対象となる施設の用途や規模に応じて、具体的に設置すべき駐輪場の規模（最低必要台数）を義務付けております。</p>	建設局
<b>(4) まちづくりと連携した総合的な取組の実施</b>			
⑬	<p>・長吉東部地区画整理事業における自転車道は、トラックの幅寄せや原付との接触も考えられ、危険なように感じます。</p>	<p>当該路線の自転車道と車道は、道路構造令に規定された基準に基づき、縁石により構造分離しており、安全性は確保されていると考えます。</p>	建設局

⑭	<p>・御堂筋の道路空間再編では、物理的に自転車と歩行者空間が分けられていないので、現状、両者が混在していて危険な状態になっています。自転車は原則車道走行という、原理原則を踏まえていればこのような状態にはならないです。</p>	<p>歩行者や自転車通行の安全性や快適性、にぎわい形成等の検証を行うため、道路空間再編のモデル整備を実施し、地域の方々との議論、関係機関との調整を行った結果、歩行者と自転車の通行空間を舗装の種類や色、区画線などで視覚的に分離することとしております。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、自転車の通行位置を周知するなど、歩行者や自転車の安全で快適な通行環境の確保に努めてまいります。</p>	建設局
⑮	<p>・令和4年に大阪市は「なんば駅周辺における空間再編推進事業 整備プラン」を発表し、南海なんば駅周辺は歩行者天国として、自転車は押し歩き区間となります。御堂筋の自転車通行空間を走行した自転車は、なんば駅前で自転車を押し歩きし、歩行者として通行する必要があります。これは「まちづくりと連携した自転車施策」とは逆に自転車の通行制限を行なっていることとなります。自転車ネットワークを意識し、大阪市政内部での再調整を検討する必要があると思います。</p>	<p>なんば駅前広場は、人中心の空間として、待合せや休憩のできる上質な居心地の良い空間の創造をめざしております。</p> <p>駅前広場は歩行者空間化により、広場内の滞留や多くの歩行者の通行が見込まれるため、歩行者の安全性に配慮し、原則、自転車の押し歩きをルールとしております。</p> <p>いただいたご意見の趣旨を踏まえ、周辺道路を含めた自転車通行について、関係機関とも調整のうえ、検討してまいります。</p>	建設局
⑯	<p>・大阪市内において、シェアサイクル事業への参入や、民間でのポート設置に対する優遇施策や推奨を行って欲しいです。</p>	<p>民間におけるシェアサイクルの導入が全国的に進展しており、大阪市内においても、複数の事業者がシェアサイクルのサービスを運営し、年々、民有地におけるポート数も増加してきています。</p> <p>本市においても複数の実証実験を進めており、シェアサイクルの活用による回遊性向上などの効果や課題の検証を進めてまいります。</p>	計画調整局
<b>(5) 運動習慣の確立</b>			
⑰	<p>・平成28年の大阪府道路交通規則の改正により、タンDEM自転車の公道での通行が可能となりました。視覚障がい者や知的障がい者や健常者によるタンDEM自転車の利用を運動習慣の確立の1つのツールとして取組みに加えて欲しいです。</p>	<p>19ページに記載のとおり、多様化する自転車への対応については、国の動向を注視しながら、検討していく予定であり、いただいたご意見は、本計画における取組みを推進する際の参考にさせていただきます。</p>	建設局

⑱	<p>・健康良いことや環境にも優しいことも知らせて欲しいです。</p>	<p>自転車は、地球温暖化の原因物質である二酸化炭素などの排気ガスを出さない環境に優しい乗り物であることから、「大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕(改定計画)」において、移動の脱炭素化の取組みとして、自転車の活用促進を位置付けています。</p> <p>本市は、市民や事業等に対し、引き続き、本改定計画に掲げる地球温暖化対策の取組みをはじめ、環境配慮行動の普及啓発に取り組んでまいります。</p>	環境局
<b>(6) サイクルスポーツの振興等に向けた公共空間の活用</b>			
⑲	<p>・平野区の OsakaMetro 出戸駅周辺にある、阪和貨物線の廃線跡をサイクルロードとして整備して、サイクルスポーツ振興の場所として活用してはどうでしょうか。</p>	<p>当該エリアは、「広域的な自転車通行環境整備事業計画」に基づき、平野区を含む大和川堤防上などでサイクルロードの整備を検討しております。引き続き、サイクルスポーツの振興等に向け、公共空間の活用を進めていきたいと考えております。</p>	建設局
⑳	<p>・万博開催に向けた自転車での夢洲へのアクセス道路の整備は歓迎します。自転車を主要な万博会場へのアクセス手段と位置づけ、2025年までに市内24区から安全で楽しいサイクルネットワークがつながるよう整備し、会場内への駐輪場の整備を図り、「自転車で行ける EXPO2025!」として世界にアピールして欲しいです。</p>	<p>万博来場者の安全かつ円滑な来場を実現するため、2025年日本国際博覧会協会が学識経験者や本市を含む関係団体等による「2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会」を設置しております。本協議会が本年6月に策定した「大阪・関西万博来場者輸送基本方針」において、アクセスルートのバランスの取れた利用を図ることとしており、自転車による来場も可能なように、会場となる夢洲に駐輪場を整備することとしております。</p> <p>また、29ページに記載のとおり、安全で楽しいサイクルネットワークの形成に向け、令和5年度末までに都心部から夢洲までを繋ぐ淀川左岸サイクルロードの整備に取り組むこととしており、引き続き、サイクルネットワークの形成に取り組んでまいります。</p>	万博推進局
㉑	<p>・「自転車のまち・大阪」を世界にアピールするために、御堂筋を中心に、大阪市内各地を巡る自転車ライドイベント「大阪サイクルピクニック」を開催し、安全で楽しい自転車利用推進を進めて欲しいです。</p>	<p>「第2期大阪市スポーツ振興計画」において、スポーツと観光資源を組み合わせた取組みを世界に発信し、サイクルスポーツの振興とスポーツツーリズムの推進を図るとしており、いただいたご意見は、本計画における取組みを推進する際の参考にさせていただきます。</p>	経済戦略局

②②	<p>・サイクルネットワークの形成は望ましいので、自転車専用道の充実をお願いします。</p>	<p>本市の一部において、自転車専用道路を整備している箇所がございます。</p> <p>いただいたご意見は、本計画における取組みを推進する際の参考にさせていただきます。</p>	建設局
②③	<p>・イベントはサイクリストに偏ったものではなく、ファミリーや町乗り層も参加できるものも開催して欲しいです。</p>	<p>「第2期大阪市スポーツ振興計画」において、スポーツを通じたコミュニティの形成をめざすとしており、いただいたご意見は、本計画における取組みを推進する際の参考にさせていただきます。</p>	経済戦略局
②④	<p>・舞洲から夢洲には地下鉄に自転車を乗せて行くようなことにならないよう、夢舞大橋を自転車通行可能とする、と計画に明記して欲しいです。</p>	<p>夢舞大橋については、現在、自転車の車道通行が可能となっておりますが、自転車が安全に通行できるような具体的な安全対策なども含めた整備内容について、警察等と調整を進めてまいります。</p>	建設局
②⑤	<p>・休憩スポット内に、自販機、トイレ、日陰となる屋根の座り場が用意されていると安心で便利だと思います。</p> <p>・休憩スポットに交通安全の啓発等も兼ねるような工夫をしてみたら良いと思います。</p>	<p>いただいたご意見は、本計画における取組みを推進する際の参考とさせていただきます。</p>	建設局
<b>(7) 多様な楽しみ方ができる周遊・滞在都市の形成</b>			
②⑥	<p>・大阪市内を走る鉄道路線にサイクルトレインを導入してはどうでしょうか。</p>	<p>国の自転車活用推進計画において「鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促す。」とされています。</p> <p>本市としては、今後、これらの国の動向を注視してまいります。</p>	事務局
<b>(8) 交通安全思想の普及徹底</b>			
②⑦	<p>・車道走行、左側通行などの原則を、なぜそうするのかから周知、啓発していくことが大事です。青少年だけでなく成人に対しても講習の機会を設ける必要があります。メディアの積極活用も必要です。同時に取締りも強化して、自転車は車両であるという意識付けを行うことが必要です。罰金制度もあれば良いと思います。</p>	<p>それぞれの世代に合った交通安全教育は、非常に重要なことと考えており、学校園や民間団体等の皆様と連携して周知、啓発を推進してまいります。</p> <p>取締りについては、警察と共有させていただきます。</p>	市民局

⑳	<p>・平成 28 年の大阪府自転車条例で自転車保険の加入が義務となっており、自転車保険の加入を徹底して欲しいです。</p> <p>・7 ページや 8 ページで損害賠償責任保険等への加入促進に関する記載がある一方、それ以降には保険加入に関する具体的な記載がありません。大阪府自転車条例や第 11 次大阪市交通安全計画（10 ページ、22 ページ、28 ページ）を踏まえると、関係する内容を追記した方が良いと考えます。</p>	<p>交通安全の啓発に併せて、自転車保険への加入の啓発も行ってきておりますが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、自転車保険への加入の促進について、32 及び 33 ページに追記しております。</p>	市民局
㉑	<p>・片手運転、特に喫煙しながら運転する者をなくして下さい。危険な上、受動喫煙が周囲に生じて大変迷惑です。</p>	<p>関係機関と連携し、片手運転等危険運転の防止に向けて、引き続き、啓発活動を推進してまいります。</p>	市民局
㉒	<p>・自宅前に坂道がありますが、毎日、幼稚園児の送迎で保護者がスピードを落とさずに走っている様子を見ます。雨傘や日傘を自転車に取り付けていますが、法令違反ではないのでしょうか。</p>	<p>大阪府道路交通規則第 11 条第 4 号（軽車両の乗車又は積載の制限）において規定される幅や高さを超える傘を使用した場合は、法令違反になる可能性があります。</p> <p>警察等関係機関と協力の上、自転車の安全利用に係る啓発活動を推進してまいります。</p>	市民局
㉓	<p>・各区広報誌にも自転車のマナーなど掲載されていますが、区内の状況に応じた内容や世代ごとに訴えるような内容を知らせていただきたいです。</p> <p>・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す。</p>	<p>それぞれの世代に合った交通安全教育は、非常に重要なことと考えております。現在、自転車安全教育指導員養成研修等を受講した各区役所の職員が、学校等に出向いて交通安全講習会等を実施しており、今後においても民間団体等の皆様と連携して安全な自転車利用を推進するとともに、情報発信にも努めてまいります。</p>	市民局
㉔	<p>・段階的な交通安全教育の推進において、特に高校生は、成年年齢の引き下げにより、高校在学中あるいは卒業後すぐに保険契約者となる機会が到来します。自転車事故を未然に防ぐための交通安全教育が第一ですが、自転車事故の加害者となった際には、極めて重大な責任を負う可能性もあることから、その責任への対処法等について教育することも重要と考えます。</p>	<p>いただいたご意見については、高校生の教育を所管する大阪府と共有させていただきます。</p>	事務局

<p>③③ ・大阪市ならではの発達に応じた自転車教育プログラムを作成し、広く普及して欲しいです。また、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欲しいです。</p> <p>・高齢者や障がい者も含む多様な自転車利用（インクルーシブサイクリング）への理解・啓発促進、教育プログラムの普及、障がいに合わせて自転車の開発・普及、利用者の声を大切にした自転車通行環境の整備を進めるべきです。</p>	<p>本市としては、「自転車の安全利用促進に向けた安全教育の実施等について」を各校に周知し、自転車の安全利用促進に向けた安全教育及び警察と連携した交通安全教育の推進に努めるよう通知しております。</p> <p>自転車の安全利用に関する取組みにつきましては、各校で実施する交通安全教育において、令和3年度は132校の小学校で実施しており、警察等と連携しながら各校の地域の実情に合わせ、安全教育の充実に努めております。</p> <p>また、自転車の安全利用のルールやマナーをわかりやすく学べる自転車安全利用啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Osaka」を小学校1年生に配付するなど、自転車に関する安全教育をはじめ、児童・生徒に対する交通安全教育の更なる推進に努めております。</p> <p style="text-align: right;">教育委員会事務局</p> <p>障がいに合わせて自転車の開発・普及については、国の自転車活用推進計画において「高齢者等が安全・快適に自転車を利用できるよう、自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が技術・製品開発等を行うことを支援する。」とされています。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p> <p>自転車通行環境の整備については、国の自転車活用推進計画において「障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等の見直しを図る。」とされています。19ページに記載のとおり、今後、これらの国の動向を注視し検討してまいります。</p> <p style="text-align: right;">建設局</p>
---	--

(10) 災害時における自転車の活用の推進	
<p>③④</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市でも災害時発生時の帰宅困難者対策の1つとして、シェアサイクルの利用の方法やルール等の検討していただきたいと思えます。</li> </ul>	<p>大規模地震等の発生時には、公共交通機関の運行停止により、多くの方が帰宅困難となることが予想されますが、一斉に帰宅を開始した場合には、混雑による集団転倒や建物の倒壊、落下物による死傷の危険があるとともに、緊急車両が通行できなくなる等、救助、救急救命、消火活動の妨げになるおそれがあります。</p> <p>このため、本市では被害状況や鉄道等の運行状況に応じ、各企業や団体、事業所、学校等において従業員や生徒・児童等が一定期間施設内で待機していただくなど、一斉帰宅の抑制をお願いしております。</p> <p style="text-align: right;">危機管理室</p>
4. 推進体制	
(2) 計画のフォローアップ及び見直し	
<p>③⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・&lt;ファーストステップ&gt;全体の「進捗管理・評価」が無く、元の計画の「評価」に基づいた「計画」になっていないと思えます。</li> <li>・具体的な数値目標が記載されていない項目があり、現段階で目標が未設定あるならば、目標設定のプロセスや時期を明記するべきであり、目標設定後は市民に公開するべきと考えます。</li> <li>・ホームページに公表されている「進捗管理・評価」についても、目標値や評価が分かり難い内容になっており、再評価も含めて考えて欲しいです。</li> </ul>	<p>平成 31 年 3 月策定の大阪市自転車活用推進計画&lt;ファーストステップ&gt;の全体評価は、第 4 回大阪市自転車活用推進会議 (R4. 6. 29 開催) 資料 2 の 5 ページから 8 ページに整理しているとおりであり、PDCA サイクルの議論をした上で改定に向けた検討を進めております。</p> <p>数値目標について、現段階で数値の設定が可能な項目は、具体的な数値目標を記載しております。他の項目についても、市民の皆様によりわかりやすくお示しできるよう、検討してまいります。</p> <p>※第 4 回大阪市自転車活用推進会議の資料などは、大阪市ホームページ「<a href="#">第 4 回大阪市自転車活用推進会議</a>」からご確認いただけます。</p> <p>取組みの評価方法について、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p> <p style="text-align: right;">事務局</p>