

■ご意見の要旨と本市の考え方

No.	ご意見の要旨	本市の考え方
はじめに・(1) 計画策定の目標		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画の内容について、海外の成功・先進事例や世界的な自転車政策の潮流との比較した検証はされているのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>海外の自転車政策等につきましては、各国・各都市における取組や整備手法の動向について情報収集・把握しているところです。一方で、都市ごとに道路構造や交通量、公共交通の発達状況、住民の生活スタイルなどが大きく異なることから、海外事例を本市にそのまま当てはめることは難しい面があります。本市におきましては、そうした海外の動向も参考情報の一つとして捉えつつ、国のガイドライン※等を踏まえ、本市の実情に即した自転車ネットワークの将来像を設定し、段階的に整備を進めることとしております。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>なぜ、本計画の目的では、気候変動対策や都市の持続性向上などの社会的な課題を記載せず、「自転車対歩行者の事故」という交通事故の中でも一部の事象のみとりあげているのでしょうか。</li> </ul>	<p>※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(令和6年6月)(国土交通省・警察庁交通局)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本計画は、自転車通行環境の整備を行うことで、歩道上の歩行者及び車道を通行する自転車の安全性の向上を図ることを主たる目的としております。したがって、近年課題となっている自転車と歩行者の事故など、通行環境の改善と関係の深い事項を中心に整理しています。なお、環境やまちづくり等の自転車の利活用に関する内容につきましては、本計画の上位計画である「大阪市自転車活用推進計画」において記載しておりますので、併せてご参照ください。</li> <li>なお、本計画の記載内容につきましては、いただいたご意見を参考にわかりやすい表現に見直しを行いました。</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>「市内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の創出をさらに進める」という目的は素晴らしいと思います。一方、「自転車利用の安全性や回遊性をより高めるためには、連続した自転車通行空間の整備が重要である」との一文がありますが、回遊性とは具体的にどのような特性のことを言うのか、それを高めることがどのように市民の幸福につながるかが明確ではありませんので、補足あるいは見直しをお願いします。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>いただいたご意見を参考にわかりやすい表現に見直しを行いました。</li> </ul>

（２）これまでの取組	
<p>4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・図表 2-3. 本計画以降中心部での整備区間及び整備延長が、緑色の線で示される「自転車ネットワーク」ですが、これはすべて整備済みの路線なのでしょうか、それともネットワークとして定めたものの必ずしも通行空間が整備されているわけではないのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・図表 2-3 の緑色の線につきましては、幹線道路を中心として設定した自転車ネットワーク路線を示したものであり、整備済み区間を示したものではありません。なお、現在の整備状況や今後の優先整備路線につきましては、「5.3 優先整備路線（2026-2035）」に記載しておりますので、併せてご参照ください。</li> </ul>
<p>5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備効果として「歩道を通行する歩行者の安全性が向上」を謳うのであれば、本来比較すべきは歩道上で発生した自転車と歩行者の事故件数（あるいは通行量あたりの事故件数）のはずです。それをしないのであれば理由を明記してください。事故件数が比較できないのであれば、代替統計としては自転車の「車道通行率」ではなく「歩道幅員あたりの自転車と歩行者の歩道通行数」を使うことも可能です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いただいたご意見を参考に、わかりやすい表現に見直しを行いました。</li> <li>・P7 の 2.4 これまでの車道混在（矢羽根型路面表示）の整備効果につきましては、令和元年度から令和 6 年度までに実施した矢羽根型路面表示（緊急整備）の効果としてまとめたものです。 この整備は、矢羽根型路面表示等を設置することにより、歩道を通行している自転車を本来の車道へ誘導するとともに、車道内での自転車の通行位置及び方向を明示するもので、これにより、自転車の車道通行を促進することによる歩行者の安全確保と合わせて、自動車の運転者に対しても車道内を自転車が通行することへの注意喚起を図るものです。 こうしたことから、車道混在（矢羽根型路面表示）の整備効果を表す指標として、「車道通行割合」、「車道を逆走する自転車の割合」を設定しています。</li> </ul>
<p>6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の利用台数や利用意向、自転車関連事故の件数などのアウトカムを評価しなければなりません。車道通行割合や車道逆走割合といったアウトプットの一部しか掲載していません。</li> </ul>	
<p>7</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道通行への誘導は手段であって、これをもって「成果」とするのは疑問です。整備がどれだけ事故の抑制をもたらしたか、また利用者の満足度が向上したのかが示されるべきではないでしょうか。</li> </ul>	
<p>8</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「車道を通行する自転車の安全性が向上」を評価する指標として、逆走する自転車の割合を利用するのは不適切です。</li> </ul>	

(3) 大阪市の自転車利用の状況

9	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 図表 3-1. 自転車の発生集中量について、基準年が異なる数字を並べるのは不誠実です。いずれもこの 10 年で大きく減った事実をはっきりと提示すべきです。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ いただいたご意見を参考に、わかりやすい表現に見直しを行いました。</li></ul>
10	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 図表 3-2. 道路延長あたりの自転車の発生集中量について、台数というと所有台数のことを思い浮かべますので、「利用数」、「トリップ数」などに置き換えてください。</li></ul>	
11	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「3.1 自転車の発生集中量」で、中心部へのトリップが増大して道路空間に負荷がかかっている状況が示されています。これは中心部においてより安全性と自転車交通量に対応できる高品質の走行空間が求められているということではないでしょうか。</li></ul>	
12	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 図表 3-3. 平日トリップの代表交通手段構成比の推移について、自動車の削減割合が突然比較する意図は何でしょうか。自動車についてこれまで言及がないと不自然です。</li></ul>	
13	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 図表 3-8. 自転車利用分担率と 1,000 人あたりの自転車事故関連件数について、コメントが自転車関連事故のみになっています。自転車利用分担率も注目すべきです。</li></ul>	
14	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 図表 3-9. 自転車関連事故件数と対歩行者事故件数の推移について、17 年を丸めて約 15 年としなくていい。</li></ul>	
15	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 「対車両の事故は平成 28 (2016) 年から 40%減であるが、依然として全事故の 8 割以上を占めている」などとしてはいかがでしょうか。</li></ul>	
16	<ul style="list-style-type: none"><li>・ P8 から P14 に記載のグラフとコメントで訴えたいことは何か。</li></ul>	

(4) 自転車通行環境整備の基本的な考え方・将来像		
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行環境整備の基本的な考え方 「生活道路よりも幹線道路の方が事故密度は高いことから、幹線道路に重点を置くことで高い事故抑制効果ができる」はひとつの考え方ですが、逆に自転車交通を幹線道路から生活道路に誘導することで車両との事故を減らすことができるのではないのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市は、自転車の利用が盛んであり、自転車分担率は全国平均を大きく上回り、政令指定都市の中でもトップとなっています。          これまでの取組みにより、一定の整備ストックは蓄積されているものの、自転車の安全で快適な通行空間の整備に対する市民ニーズは依然として高い状況にあります。          一方、本市では約 3,680 km の認定道路を管理しており、整備の検討対象となる路線は総量が多く広範に及んでいます。このため、限られた資源のなかで早期に効果が現れるよう、次のとおり、幹線道路、生活道路、交差点といった対象の特性に応じた手法により、効果的に対策を進め、利用者にとってわかりやすく安全で快適な通行空間の整備を推進します。</li> </ul>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車交通の幹線道路へ転換の実現性に関する記載が不足しています。「4.1 自転車通行環境整備の基本的な考え方」では、幹線道路ネットワークを中心に自転車ネットワークを中心に自転車ネットワークを形成し、「生活道路から幹線道路へ自転車通行が転換する」ことを記載する旨の記載があります。幹線道路を通行した場合、生活道路を通行した場合よりも所要時間が大幅に増える可能性があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、すでに、市内中心部で約 0.5 km 間隔、周辺部で約 1.0 km 間隔を基本とした幹線道路ネットワークが形成されていることから、市域全体で連続性のある自転車ネットワークの骨格を構築するため、4 車線以上の幹線道路を中心に「自転車ネットワーク路線」(約 360km) を選定し、自転車道や自転車通行帯等による整備を進めます。          また、生活道路を中心とする自転車ネットワーク路線以外の道路(約 3,320km) については、自転車関連事故の発生状況や、通勤・通学その他の利用ニーズ等を勘案しながら、整備するエリアや路線を選定し、矢印と自転車マーク等の簡易的な手法と必要に応じた安全対策により、自転車ネットワーク路線を補完する自転車通行空間を整備します。</li> </ul>
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者が、事故の危険性が高い幹線道路に経路を変更すると考える根拠は何でしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あわせて、自転車関連事故が多発している交差点については、道路形態、交通状況、事故形態等を総合的に勘案し必要な対策を検討のうえ、効果的な交通安全対策を実施します。</li> </ul>
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「4.1 自転車通行環境整備の基本的な考え方」で、幹線道路で重点的に自転車通行環境を整備する旨を記載されていますが、生活道路で自転車ネットワークを整備する考えはないのでしょうか。生活道路を活用するため、幹線道路の空間不足による整備遅れなどの問題が緩和され、連続的な自転車ネットワーク整備を早期に実現できます。暫定形態が多く存在し、安全性の問題を多数抱えている幹線道路でのネットワーク整備だけでなく、生活道路を活用したネットワーク整備も検討していただきたいです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あわせて、自転車関連事故が多発している交差点については、道路形態、交通状況、事故形態等を総合的に勘案し必要な対策を検討のうえ、効果的な交通安全対策を実施します。</li> </ul>
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部から周辺部も含めた自転車ネットワーク整備が推進されることは賛成である。一方、どのような自転車利用を目指しているかわからない。例えば、周辺部から中心部への自転車通勤なのか？、周辺部における最寄りの駅までの移動なのか？、周</li> </ul>	

	<p>辺部の買い物や通学に関わる移動なのか？、地域特性に応じた利用目的の優先順位も変わるのではないか。</p>	
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車ネットワークの間隔の妥当性に関する記載が不足しています。市内の自転車の利用実態、特に自転車の1回の利用での走行距離を考慮した、エビデンスにもとづく自転車ネットワークの考え方となっているのでしょうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年のパーソントリップ調査によると、大阪市内発着の自転車利用は、2km未満が6.6%にとどまり、2～4kmが最も多いボリュームゾーンとなっており、全体の約93.4%の方が2km以上の移動をしています。</li> <li>一方、大阪市の幹線道路は、周辺部で概ね1.0km、中心部で概ね0.5km間隔のネットワークとなっており、これを骨格として自転車ネットワークを構築することで、多くの自転車利用者の移動に対応できると考えています。</li> </ul>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「わかりやすい」について、「生活道路」以外も重要と考えるため、基本的な考え方の記載内容を変更すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見のとおり、本市としても、生活道路以外も利用者にとってわかりやすく安全な通行空間の整備を進めていくことが重要と考えており、いただいたご意見を参考に、表現の見直しを行いました。</li> </ul>
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備の根拠として、幹線道路での自転車事故が多いとのことであるが、事故内容と整備効果との関係が触れられていないため、なぜ整備によって事故が減るのか？がわかりにくい（自転車事故が車道上なのか？、歩道上なのか？、交差点なのか？等、また、どのような整備を行なったら事故が減るのか？）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見のとおり、自転車事故は、車道上のみならず、歩道上や交差点部など、様々な場所で発生しますが、特に幹線道路におきましては、交差点部における出会い頭事故の割合が最も高く、次いで交差点付近での左折時・右折時の事故が多く発生しています。また、車道を逆走する自転車につきましては、進行方向が自動車の想定と異なることから、事故の発生割合が高い傾向にあります。</li> <li>・こうした事故の多くは、自転車と自動車の通行位置や進行方向が分かりにくく、互いの動きが予測しにくいことにより発生していると考えられ、このため、幹線道路において、自転車通行帯や自転車道の整備により自転車の通行位置を明確にし、走行空間を連続的に確保することで、自転車と自動車の交錯や錯綜を減少させ、事故リスクの低減につなげることができると考えています。</li> </ul>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府や国に最大限の働き掛けをして、市内の自転車ネットワークの充実を目指すべきです（それに近いことが27ページにも書いているが）、そのために府道国道もネットワークに含めるべきです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いただいたご意見のとおり、自転車ネットワークの充実にあたっては、市内の国道や市域外の府道等のネットワークとの接続が重要であると認識しております。本市では、国道や市域外のネットワーク計画を踏まえて自転車ネットワークの将来像を設定しており、その実現に向けて、国や大阪府、隣接自治体と整備状況や整備予定の情報共有を行うなど、連携して取り組みを進めているところです。</li> </ul>

26	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪池田線が優先整備路線に指定されている。区内では、同路線は既に歩道上に自転車歩行者道（視覚分離）が整備されており、多くの方が歩道上を自転車で行き来している。淀川区内は車道横に狭い歩道が並行しており、高架部分も多い。同路線は大型車の通行量が多く、車道上を自転車利用者が安全・安心に通行したくなる道路とは考えにくい中、どのような自転車利用者をイメージした優先整備なのか？不明である。</li> <li>一方で、東西の道路が少ない西淀川区内の生活道路（準幹線道路）である、姫島通、及び西中島福村線/四貫島出来島線は淀川区や十三駅への自転車移動に利用されている（さらに利用していくべき）ように思う（当方は、同道の自転車走行量データは把握していない）。同路線は狭い歩道上に歩行者と自転車が混在する姿が多くみられ、車道逆走も多く、生活者の視点からみると、自転車ネットワークとして整備することで、適正な自転車利用が増え、地域内での移動についての安全性や利便性が向上すると考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実際の整備形態につきましては、個々の道路状況や当該区間前後の整備状況、様々な関係先との調整や詳細な検討が必要となることから、本市では計画段階で一律に決定するのではなく、詳細設計段階において、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしております。</li> <li>ご提案にある、姫島通及び西中島福村線/四貫島出来島線は、本計画における整備の基本方針（P.16）におきましては、「自転車ネットワーク路線以外の道路」に分類され、これら自転車ネットワーク路線以外の道路については、自転車関連事故の発生状況や利用ニーズ等を踏まえ、整備エリアを設定し、矢印や自転車マーク等の簡易的な手法による安全安心な自転車通行空間を整備していくこととしております。</li> <li>なお、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</li> </ul>
27	<ul style="list-style-type: none"> <li>図表4-5. 自転車ネットワーク路線の整備形態について、交差点の整備形態について記載してほしい。</li> <li>交差点での歩行者、自転車（同ルールで利用される電動キックボードを含む）、自動車等の安全な通行空間について、各交通手段利用者の視点や通行特性を考慮した整備ができるよう計画に盛り込んでいただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実際の整備形態については、個々の道路状況や当該区間前後の整備状況等、様々な関係先との調整や詳細な検討が必要となることから、本市では計画段階で一律に決定するのではなく、詳細設計段階において、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしております。交差点の整備形態についても同様で、詳細設計段階において、国のガイドラインに記載されている整備形態を基本としながら、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしております。</li> </ul>
28	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路交差点だけでなく幹線道路と生活道路の接点、他交通との接点（バス停留所、地下道出入口等）などでも混乱が見られるので、交差点部の構成について、現況、課題、目標、計画、整備方針を示してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>なお、いただいたご意見につきましては、今後の事業実施にあたり、参考とさせていただきます。</li> </ul>
29	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点の整備形態を記載しないのでしょうか。</li> </ul>	
30	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型幹線道路同士の交差点は、自転車が安心感を持って横断で</li> </ul>	

	きるライン表示が必要です。	
31	<p>整備形態イメージ</p> <p>① 「自転車道（車道側）」とありますが、自転車道は道交法で「自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう」と定義されていますので、車道と歩道の二分類であれば車道になりますが、そもそもその二分類に特に意味はありません。自転車道は自転車道です。「(車道側)」という注釈は不要です。</p> <p>② 「自転車通行帯（道路交通法上の普通自転車専用通行帯を含む）」とありますが、「通行帯」という道路交通法上の用語にそれ以外の意味を持たせるのは混乱を招き法律に対する理解の妨げとなります。再考をお願いします。</p> <p>③ 「車道混在（矢羽根）車道外側線＋矢羽根が1.5m未満含む」との記述も、後半部分は整備形態の違いを説明する場面では不要で、非常に言い訳がましいものを感じられます。「車道混在（矢羽根）」で十分です。</p>	<p>・いただいたご意見を参考に記載内容を改めました。</p>
32	<p>・道路交通法によると、道路交通法第20条「車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて1番目の車両通行帯を通行しなければならない。」とあります。すなわち、片側2車線以上の道路において、自転車が左車線の中央を通行することは完全に合法です。十分な幅員が確保できない片側2車線以上の道路にあっては、「矢羽根」で中途半端な幅の自転車通行スペースを確保すると、側面衝突リスクが増大し逆効果です。左車線の中央に自転車の絵を描いて堂々と中央を通行させた方が安全です。</p>	<p>・本市では、国ガイドラインⅡ-6 図Ⅱ-5 矢羽根型路面表示の標準仕様に基づき、整備を行っております。</p> <p>・なお、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

33	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者が事故に遭ってもより軽いダメージで済む、より Protective な環境整備を求めます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市における Protected Intersection 等の整備につきましては、実施に向けた種々の課題があるため、現時点で整備計画に記載しませんが、いただいたご意見も参考に、今後検討してまいります。</li> </ul>
34	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界各地で自転車対自動車の事故の防止・抑制に主眼を置いた、自転車と自動車の通行空間を物理的に分離した自転車レーンの整備やオランダの「保護型交差点 (Protected Intersection)」にならった設計が進んでいる。</li> </ul>	
35	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備内容（生活道路）について、自転車のための通行空間を道路断面上で確保できない場合には、自転車との接触の可能性とそれによる重大被害を低減するため、自動車の走行速度を 30 km/h 以下にすることが肝要です。路面表示による注意喚起以外にもゾーン 30 プラスに採用される物理的な各種速度抑制デバイスの整備を進めるための体制を構築することも計画に含めてください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の各種速度抑制デバイス（狭窄やハンプ等）の設置につきましては、地域の合意形成が不可欠となるため、住民側のニーズが高い地域など、設置に関する地域の合意が得られるエリアにて検討してまいります。</li> <li>・いただいたご意見を参考に表現を改めました。</li> </ul>
36	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自転車ネットワーク路線」については、路線整備の形態の記載があるが、サイクリングロードの整備形態は記載がない。基本的な整備形態についての記載は必要と考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の整備形態につきましては、個々の道路状況や当該区間前後の整備状況、様々な関係先との調整や詳細な検討が必要となることから、本市では、計画段階で一律に決定するのではなく、詳細設計段階において、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしております。</li> </ul>
37	<ul style="list-style-type: none"> <li>・P23 これまで整備してきた自転車歩行者専用道路等をサイクリングロードと「位置付ける」とは具体的にどういうことでどのような利益があるのかわかりません。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いただいたご意見を参考に表現を改めました。</li> </ul>
38	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリングロードが途切れている部分があります。大野川緑陰道路と西島川自転車歩行者専用道路をつなぐ、または矢倉緑地までをつなぐ検討をしていただきたいです。つなぐことが困難な場合は、ルート図の表示など案内看板で誘導・案内していただきたいです。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いただいたご意見を参考に今後検討してまいります。</li> </ul>
39	<ul style="list-style-type: none"> <li>・淀川右岸・左岸の河川敷地内の自転車歩行者専用道には、自転車止めが多く設置されており、子供たちのサイクリングや視覚</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該箇所の利用状況を確認し、必要に応じて対策を検討いたします。</li> </ul>

	障がい者が利用するタンDEM自転車などでの通行が困難である。	
<b>(5) 今後 10 年間の自転車通行環境の整備</b>		
40	・「5.2 目標延長」の表に記載されている整備延長は、完成形態でしょうか。	・5.2 目標延長の表に記載する整備延長は、完成形態及び暫定形態の整備延長です。
41	・暫定形態での整備が一通り完了する時期の目途や目標を盛り込んでください。	・実際の整備形態につきましては、個々の道路状況や当該区間前後の整備状況、様々な関係先との調整や詳細な検討が必要となることから、本市では計画段階で一律に決定するのではなく、詳細設計段階において、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしています。
42	・整備形態ごとに目標値を設定してください。	
43	・今後 10 年間で整備する道路と整備方法（自転車歩行者道か、矢羽根か、自転車通行帯か、自転車道）を早急に提示し、地元で整備の意見をきくようにしてほしい。	
44	・P25「5.3 優先整備路線」の図に記載の緑色「自転車通行環境」は「2036 年度以降に整備予定の市管理道路」という理解でしょうか。	・緑色「自転車通行環境」は令和 8（2026）年 3 月末時点で既に暫定形態を整備済の区間を示しています。
45	・「5.3 優先整備路線」で、長柄橋北詰交差点周辺が優先整備路線となっていませんが、今後 10 年間も自転車通行環境が改善されないのでしょうか。事業が難しい箇所では、危険な道路環境が発生していても根本的な対策は行わないという方針なのでしょうか。	・2026 年から 2035 年の優先整備路線に含まれない道路で、自転車関連事故が多い区間や交差点など、課題のある箇所におきましては関係機関と調整のうえ、必要に応じて個別に対応していくこととしています。

46	<ul style="list-style-type: none"> <li>各路線での自転車交通量を計測・公開してほしい。併せて、路線整備による道路の利用イメージ、自転車通行量の目標値、市域で目標とする自転車分担率を設定してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>優先整備路線での自転車交通量等のデータ資料につきましては、随時、資料編として公開する予定です。</li> <li>各路線の実際の整備形態につきましては、個々の道路状況や当該区間前後の整備状況、様々な関係先との調整や詳細な検討が必要となることから、本市では計画段階で一律に決定するのではなく、詳細設計段階において、関係機関と協議・調整のうえ決定することとしています。</li> <li>国においては、自転車分担率を令和3年時点の12.4%から令和12年に15%とすることを目標に掲げていますが、大阪市においては、令和3年時点で既に国の目標を大きく上回る22.7%となっています。 このため、本計画は、大阪市において既に自転車が広く利用されているという現状認識に立ち、現状の利用のされ方を前提として、利用者の安全性・快適性の向上を図ることを目的とした計画としています。 そのため、自転車分担率や各路線の自転車交通量を数値目標として設定するのではなく、通行環境の整備を着実に進める観点から、整備延長を目標として設定しています。</li> </ul>
----	--	--

**(6) 事業推進に向けて**

47	<ul style="list-style-type: none"> <li>「交通管理者」というのは一般市民に馴染みのない単語かと思えます。わかりやすい表現に言い換えてください。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画全体で、大阪府警察（以下、「交通管理者」という。）に改めました。</li> </ul>
----	---	---

その他のご意見		
48	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車横断帯の廃止が進んでいない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見につきましては、関係機関に共有いたします。</li> </ul>
49	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型幹線道路同士の交差点は、安心感があり、通行位置がわかりやすい自転車専用信号について設置してほしい。</li> </ul>	
50	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は実生活の中で最も利用しやすい道路を選ぶ。生活道路を通行することが自転車の利便性である。近くに幹線道路がある場合、生活道路の車の通行を禁止することや、対面通行になっている道路を一方通行にし、歩道や自転車通行帯を設けるなどを検討してほしい。</li> </ul>	
51	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定整備について、十分な幅員があるにも関わらず、混在の象徴である矢羽根表示の道路が多く見受けられるため、自転車専用通行帯を適用できないか精査する必要があります。</li> </ul>	
52	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「既設の自転車歩行者道のうち、歩行者の交通量や自転車道の幅員等に鑑み、十分な幅員を有しているものについては、自転車と歩行者の通行空間を縁石や柵等で物理的に分離することで、自転車道の整備を検討する。」という方針は大変すばらしいですが、自転車道の通行義務の問題や、設計及び工事に大がかりで長期間を要することから、通行規制「普通自転車通行指定部分」が大いに役立つため、交通管理者と協力して本規制の指定も整備手法のひとつに加えてください。</li> </ul>	