

「大阪府自転車活用推進計画(案)」に対する府民意見等と大阪府の考え方について

- 募集期間：令和元年10月31日(木曜日)14時から令和元年11月29日(金曜日)24時
- 募集方法：郵便、ファクシミリ、電子申請
- 提出人数・意見数：7名から計11件(うち意見の公表を望まないもの0件)のご意見をいただきました。

寄せられたご意見等に対する大阪府の考えは以下のとおりです。
ご意見等は、募集の趣旨を踏まえ、基本的に原文のまま掲載していますが、誤字脱字や趣旨を損なわない範囲で加筆修正を行っております。

意見	大阪府の考え方
本計画の目的、目標及び自転車活用推進施策に関すること	
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 について	
<p>1</p> <p>将来的な理想として、車道とも歩道とも構造分離された自転車道の整備を進めてほしい。平坦地の多い大阪は自転車先進地域であるオランダやデンマークと同じことができるはず。現在の整備計画では色塗り自転車レーンと矢羽がメインであり、構造分離された自転車道は明記されていない。ペイントによる自転車レーン整備は2011年のロンドンで大々的に行われたが、事故多発により現在は構造分離による整備に改められている。このままでは大阪は10年前のロンドンと同じ過ちを繰り返すことになる。私の住んでいる東京も国の基準に従い、ペイントによる自転車環境整備を決めたばかりだ。前述の過ちをなぞることになるのは明らかであり、残念だ。大阪維新による改革が進んでいる大阪ではこの過ちに陥ることなく世界標準ともいえる自転車環境を整備することが可能だと考える。今から整備を進めれば東京の10年先に行くことも可能だろう。東京在住の身としては羨ましい限りだ。応援しています。</p>	<p>自転車通行空間の整備につきましては、本計画(案)6ページの目標1の実施すべき施策1に記載のとおり、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進することとしております。</p> <p>なお、道路の新設・拡幅事業の実施にあたっては、道路構造令等に基づき、構造的に分離された自転車道も含めた自転車通行空間整備の検討を行ってまいります。</p>
<p>2</p> <p>大阪府の至る所で自転車の為の整備されるようになって走行しやすくなったと感じていますが問題点もまだ感じます。自転車歩行者道の形式について、この形式は車両から距離が取れ安心感がありますが、車両乗入部の段差及び勾配が自転車利用者にとって使いにくい状況となっています。ロードバイクで走行してしまうとリム打ちパンクの恐れがあるため、自転車歩行者道が整備されていたとしても車道左端を走行します。俗にいうママチャリで走行する際はかごの中の荷物が破損しないか心配です。(例:近畿道側道)段差は自転車にとって転倒の危険性があり非常に問題が有ります。自転車歩行者道の改善を提案します。近畿道側道の様に幅員の取れている所では歩道をしっかりと確保しつつ残りをフラット化し自転車専用レーンとしていただくと快適性が増します。幅員の足りない所では、乗入部で自転車の通る一部だけでも段差解消をして頂きたいです。また、自転車専用レーンの利用状況について、車道側に専用レーンが整備されていたとしても、車両からの危険を感じるためか歩道内を走行する様子をよく見ます。とりわけ主婦やお歳を召された方によく見られます。以下のとおり提案します。自転車専用レーンの幅員増加について、歩道内を通行する自転車を無くすため、歩道幅を減らしてでもレーンを拡張できればと考えます。これは構造令などを鑑みると難しいと思いますが、例えば30センチメートル程度であったとしても効果がでると思います。また、自転車専用レーン側溝上部の活用について、歩道側を走行する理由は安心感であると考えため、安心感が増す構造形式を施す必要があると考えます。府内外問わず専用レーンの色付けは側溝上部まではしていません。側溝によるちょっとした段差をなくす改善が必要ですが、上部にも色付けを出来れば幅が広く見え視覚的安心感が増すと思います。予算が有れば「自転車にやさしい側溝(CB-160013-A)」など活用できるとより快適になります。大阪府の市街地では自転車利用者が多く、環境や健康のためにも非常にいい事だと思います。また自転車で生活が出来るという事は、既にコンパクトシティに近い状態であるとも捉えられるため、今後も環境整備が進み自転車利用の促進が図られると良いと思います。</p>	<p>乗入部の歩道と車道との間の縁石による段差の解消につきましては、道路移動円滑化基準に基づき、横断歩道等に接続する歩道等の部分は高さ2センチメートル、車両乗り入れ部は5センチメートルを標準とした段差を設ける必要があり、完全なフラット化は困難です。</p> <p>車道側溝上部(街渠)の活用のご提案につきまして、街渠は道路の保護や道路排水を目的とした道路の一部であり、自転車通行帯とは別で設置することとしております。</p>
<p>3</p> <p>サイクリングロードだけでなく、府下の道路も完備されれば、各市町村の間の移動も車が少なくなるのではないかと思います。ようやく青いラインの自転車の走行ラインが多く見られるようになってきましたが、どこも幅が狭すぎます。後方からの追い越しの車も怖く感じてしまいます。歩行者、自転車、自動車がそれぞれ独立して走れるような道路を海外では見かけます。大阪もそのような都市になれないでしょうか。全ての歩行者、自動車、バイク、自転車が安全に安心して生活できる環境を願っています。</p>	

目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進 について

4	<p>サイクルツーリズムを促進させるうえでサイクリングロード(CR)の整備は重要だと思ひ、CRに関する意見を記します。</p> <p>河川を活かす 河川敷は自転車にとって走りやすい環境です。大阪府には河川が多くありますが、いまひとつ活かしきれていないように思ひます。例は北河内サイクリングラインの淀川沿いにある車止めです。数キロ毎に設置されている車止めポールが非常に使いにくく、ポールとペダルが接触してしまひます。そもそも他府県で淀川沿い程多くの車止めを設置している所を見たことが有りません。非常に多くのサイクリストの利用するCRですが、これが設置されているが故に国道一号線を選択する人もいます。淀川は幅員が広く環境が良いために残念に思ひます。</p> <p>ターゲットがわからない 和歌山県の紀ノ川CRはサイクリストをターゲットとしていることがよく分かりますが、大阪府のCRは自転車の為なのか歩行者の為でもあるのか明瞭でないように思ひます。例をあげると南河内サイクリングラインです。ここは道幅が狭く、歩行者と共存状態というよりも混在状態であり、接触の危険性が高くなっています。歩行者と自転車の両方への環境整備をしたがためにお互いヒヤットする現象が起きているように思ひます。</p> <p>CRまでの道のり サイクリングをすると河川や鉄道をまたぐ橋がよく問題が生じます。車道は車専用で歩道は階段という、自転車だけが通れない箇所が意外と多くあります。こればかりはしかたなく迂回ルートを探さなければなりません。例は、近畿道の門真市駅付近・久宝寺駅付近、JR平野駅付近で、170号線も何カ所かあります。作り直すことは大変だと思ひるので、迂回ルートを掲示することや、府内の主要な走りやすい道路マップを作成していただけると良いと思ひます。</p> <p>自転車の旅は、家を出た瞬間から楽しみが始まるものです。CRに至るまでも安全で快適であってほしいと思ひます。</p>
5	<p>自転車活用推進計画につきまして感じたことを申し上げます。</p> <p>私は自宅から数10キロメートルから100キロメートル程度のツーリングを趣味としています。</p> <p>その経験からの意見となります。</p> <p>スポーツとしての自転車のために、峠道の自転車の走行をより快適にさせていただきたいです。</p> <p>大阪は三方が山に囲まれていて、スポーツ自転車のトレーニングに峠を利用するひが多くいます。</p> <p>しかし、トンネルやバイパスがあるにも関わらず、裏道として自転車トレーニングのコースを走る乗用車や大型車が多く、しかもスピードが速いので非常に危険であることが多いです。</p> <p>河川敷などのサイクリングロードの車両止めはせつかくの自転車の走行を妨害するものです。</p> <p>ノンストップで自転車が走れるサイクリングロードがあればよいと思ひます。</p> <p>健康な男性であればシティサイクルでも5キロメートルから10キロメートルは軽く走れるのが自転車というものです。</p>

サイクルツーリズムの促進につきましては、本計画(案)8ページの目標3の実施すべき施策7に記載のとおり、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リング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こととしております。

いただいたご意見につきましては、同施策に取り組む上で参考とさせていただきます。

なお、河川区域内の通行空間に設置されている車止めは、河川利用者の安全確保のための自動車・バイクの通行制限を目的としているものです。

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 について

6	<p>9ページ、目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現について</p> <p>喫煙しながらの自転車走行は火傷の虞れや片手運転となるなど大変危険であり、また周囲に受動喫煙を生じさせるため健康増進法25条の3にも違反します。事故が起らないよう安全運転の啓発また指導に努められたく存じます。</p> <p>本計画が掲げるSDGsの目標中の3「すべての人に健康と福祉を」について目標3.aは「タバコ規制枠組条約を適宜強化する」というものです。</p> <p>チャリタバコの規制はこれに適います。</p>
7	<p>子供のヘルメット着用を努力義務から、条例による義務化を検討して下さい。</p> <p>また全年齢でヘルメット着用について、条例による努力義務化を検討して下さい。</p>
8	<p>自転車保険の加入率向上の為、周知活動の強化(府政だよりやホームページ等の利用など)を検討して下さい。</p>

安全運転の啓発・指導につきましては、本計画(案)9ページの目標4の実施すべき施策8に記載のとおり、府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進することとしております。

いただいたご意見につきましては、同施策に取り組む上で参考とさせていただきます。

安全運転の啓発・指導につきましては、本計画(案)9ページの目標4の実施すべき施策8に記載のとおり、府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進することとしております。

いただいたご意見につきましては、同施策に関するご意見として承ります。

自転車保険加入率向上のための周知活動につきましては、本計画(案)9ページの目標4の実施すべき施策8に記載のとおり、府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進することとしております。

いただいたご意見につきましては、同施策に取り組む上で参考とさせていただきます。

その他		
9	「(別紙)自転車の活用の推進に関し講ずべき措置」の「措置」欄の記載について 講ずべき措置の記述のなかで、「警察と連携し…」「警察、都市整備部と連携のもと…」「教育委員会等の教育機関に対し…」などの表現がありますが、計画書としてあくまで大阪府をひとつの組織として、一人称とした表現で統一すべきではないでしょうか？	ご指摘を踏まえ、本計画(案)15ページに記載の目標4の実施すべき施策9の措置2につきましては、「警察と連携し、」を、同措置3につきましては、「警察、都市整備部と連携のもと、」をそれぞれ削除いたします。 なお、本計画(案)14ページの目標4の実施すべき施策8の措置8に記載されている「教育委員会等の教育機関」につきましては、府教育委員会だけでなく、市町村教育委員会等も含まれていることから表現統一の対象外と考えております。
その他(計画全般に関すること等)		
10	大阪万博開催の2025年を意識したものではあるが、知事が提唱する「大阪都構想」の開始時期であるので、「大阪都構想」が実施された場合の本計画の位置づけが不明であり、どこでどう考えるのかを明記すべき。(「大阪都構想」そのものが自転車操業にならないよう、本計画を練り直すか、大阪都構想そのものを白紙撤回すべきと感じた。)	本計画(案)は、自転車に関する政策を大阪府としてとりまとめたものです。 なお、本計画(案)11ページの4(2)に記載のとおり、「社会情勢の変化等や、国の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行う」こととしております。
11	自転車の事故減少を目的として、自転車免許証の発行を検討して下さい。	ご意見として承ります。