

たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂素案）に対する意見募集の実施結果

1 実施概要

- (1) 募集期間 令和4年6月20日（月）～令和4年7月19日（火）
- (2) 募集方法 持参、郵送、ファクシミリ、市ホームページの簡易電子申込
- (3) 閲覧場所 管理課、行政資料コーナー、各支所、各市立公民館、各コミュニティセンター、各市立自転車駐車場、各図書館、市ホームページ

2 実施結果

- (1) 意見者数 個人：5人 団体：1団体
- (2) 意見件数 32件（持参3件、簡易電子申込29件）
- (3) 意見内容

項目	件数
第1章 はじめに	2件
第2章 自転車利用を取り巻く情勢	6件
第3章 高槻市における自転車利用の現状と課題	6件
第4章 高槻市における自転車利用環境の将来像と基本方針	4件
第5章 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画	7件
第6章 計画の推進に向けて	3件
その他	4件
合計	32件

- 3 提出意見に対する市の対応
別紙のとおり

たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂素案）に対するご意見と市の対応一覧

No.	章	頁	意見項目	意見の要旨	市の考え方	対応結果
1	1	2	計画期間	計画期間が10年に延ばされます（P.2）がその根拠は示されていません。また中間見直しも予定されていません。今回の改訂が昨今の「生活様式や移動手段の変化により（中略）自転車を取り巻く社会情勢を踏まえた見直しが必要になった」（P.1）というのとどのように整合するのでしょうか。	今回の改訂につきましては、平成29年5月の「自転車活用推進法」の施行や国の第2次自転車活用推進計画が令和3年5月に策定されたこと、加えて昨今のコロナ禍における生活様式等の変化により通勤や宅配で自転車を利用する人が増加傾向にあるなど、自転車を取り巻く社会情勢を踏まえた見直しが必要となったことから行うものです。 また、計画期間につきましては、令和14年3月までの約10年間の計画としており、計画の見直しにつきましては、適宜見直しを行う旨を追記いたします。	一部修正
2	1	2		初回計画の見直し期限（平成32年度）を延期したことについてどこにも触れていません。まずはその点から市民に向けて説明するべきではなかったでしょうか。	改訂前のたかつき自転車まちづくり向上計画の計画期間の延長の理由としましては、令和3年5月に策定された国の第2次自転車活用推進計画を踏まえたものとするため、当初の計画期間である令和2年度から延長し、今般、改訂を行うものです。	原案どおり
3	2	14	自転車に関する法律	P.14 特定小型原動機付自転車について ・「改正道路交通法」に関する主な内容説明で、「通行できる主な場所は車道、普通自転車通行帯、自転車道の3つであり、基本的に自転車と同じである。」と記載があるが、これでは「自転車通行可」の歩道も通行して良いとの誤解を与える可能性が有る。はっきりと歩道は通行不可であることを明記すべき。 ・また、電動キックボードが街中を走りだせば、電動で無いキックボードやスケートボードで歩道、自転車道、車道を移動する者が現れる可能性もある。電動で無いキックボードやスケートボード、の取り扱いも同時に明記すべきと思う。 ・これらは歩行者の目線で取り扱いを十分に検討すべきと思う。	今回掲載する内容についても、改正道路交通法の主な内容として、基本的なルールを紹介したものとなりますので、原案どおりとさせていただきます。 また、本計画はあくまで自転車に関する市の基本的な考え方をまとめたものとなりますので、電動キックボード等に対する市の考え方については、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり

4	2	15	自転車関連事故の動向	自転車関連事故の動向(P.15)にて「全国交通事故に占める自転車関連事故の割合は約2割で推移しています」とあるが、明らかに平成27年、28年を境に減少から増加傾向に見えるがいかがですか。	ご意見のとおり平成28年以降は増加しておりますが、10年間での変化を見たときは、自転車関連事故は2割前後で推移しておりますので、原案どおりとさせていただきます。	原案どおり
5	2	15		自転車関連事故の動向(P.15)の内容についてグラフが2つ示されているが、どちらのグラフを参照しているのか分からないので、文章中に「図2-1に示す〇〇」など説明が無いと分かりにくい。	ご指摘いただきましたとおり参照した図を説明文中に追記いたします。	一部修正
6	2	15		交通事故件数全体に占める自転車関連事故の割合(P.15)。自転車利用の盛んな地域ほど高い値になる傾向にあります。交通分担率等と照らして分析しないとそれ以上の評価はできません。	本市における交通事故件数全体に占める自転車関連事故の割合は、3割以上と高いことから、現状を踏まえた施策を実施していく必要があると考えております。頂いたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり
7	2	15		「自転車関連事故の動向」のなかで、対クルマ、二輪車の事故が4割に減少していながら対歩行者の事故は横ばいだという指摘がありますが、車以外の項目は右軸で、目盛が10倍に強調されたグラフです。自転車が歩行者にとって脅威だという事実は存在しますが、依然として自転車(と歩行者)にとって最大の脅威は圧倒的にクルマです。安全快適な自転車利用環境づくりに最も基礎的な認識かと思えます。	自転車関連事故の相手当事者としては、対クルマが多いことは本市としても認識しております。頂いたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり
8	2	17	自転車利用のメリット(P.17、P.18)において、「第1章はじめに」の「1. 計画改訂の趣旨」に記される「自転車を利用する人が増加傾向になるなど、自転車を取り巻く社会情勢を踏まえた見直しが必要」に起因する何らかのメリットが前計画に示される「健康面のメリット」「時間的メリット」「経済面のメリット」「環境面のメリット」以外に新たなメリットが発生していると思われる。これは前向上計画の「自転車利用者が感じるメリット」が削除されているが、その中に新たなメリットのヒントはないのか。	自転車利用のメリットにつきましては、「健康」「時間」「経済」「環境」の4項目で内容を包括できていると考えています。頂いたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり	

9	3	22	高槻市における自転車の利用実態	高槻市における自転車の利用実態（P.22、P.23）について、前向上計画と同じ内容で、平成22年国勢調査と約12年前のデータである。平成27年及び令和2年にも国勢調査が実施されているが、なぜ最新のデータにより自転車利用率を示さないのか。	ご指摘いただきました内容につきましては、平成27年の簡易調査では未調査項目であり、令和2年の調査結果につきましてはパブリックコメントの段階では公開されていなかったためです。	原案どおり
10	3	23		図3-13路線別の自転車交通量は、平成26年高槻市交通量調査結果及び平成22年道路交通センサデータより作成されているが、なぜ最新のデータは使わず、前向上計画の資料のままなのか。改訂版でありデータは更新すべきではないか。	ご指摘いただきました内容につきましては、令和3年度に実施した交通量調査の結果を精査・更新中のため、今回改訂を行うたかつき自転車まちづくり向上計画には反映しておりません。	原案どおり
11	3	27		1)自転車通行空間に関する現状と課題(3)自転車利用環境に関するアンケート調査（P.27）において、令和3年11月～12月に実施した「高槻市民意識調査」の概要が示されているが、前向上計画策定前の平成26年6月～7月にも「高槻市民意識調査」が実施されている。前向上計画策定前の状況と策定後5年程の向上計画や自転車走行空間整備の効果（意識変化）を検証するためには、変化を確認することは重要だと思うが、なぜ変化を示さないのか。	令和3年度実施「高槻市民意識調査」の調査項目数については、これまでの経過や取組を踏まえ調査項目を精査しております。なお、前回調査と同じ調査項目では、市民意識に大きな変化は確認できなかったことから、令和3年度の調査結果の掲載としております。	原案どおり
12	3	35		P.35 「自転車利用環境に関するアンケート調査」自転車の通行場所について ・「車道左側が全体の半数以上、歩道も4割以上・・・」と記載があるが、実際は道路の形態によってこれらの数字は変化すると思われる。例えば、歩道と車道が分かれている道路では自転車の9割以上が歩道を走っているとと思われる。アンケートの項目を増やすなど調査方法を厳密にすべきと思う。 ・歩道を自転車が走る事は歩行者にとって大変迷惑な事態であり、だからこそ自転車用ピクトグラムや自転車専用通行帯を整備している事は理解しているが、整備した道路に並行する歩道は「自転車通行不可」にするなど、歩行者目線の施策にも積極的に取り組むべきと思う。（ピクトグラムを走らずに歩道を走ったり、逆走したりする自転車が後を絶たない。）	市民意識調査の調査項目については、これまでの経過や取組を踏まえ調査項目の精査を行っておりますが、頂きましたご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。	原案どおり

13	3	37	高槻市における自転車の利用実態	<p>自転車保険の加入率が71.6%という調査結果を得ています。これに対して「大阪府内で自転車保険への加入が義務化されているにも関わらず、加入率は約7割となっています」という認識を示しています。目標設定は60%（H32年時「実行計画」）ではなかったでしょうか。目標対比をしないのなら目標設定は無意味になります。当初計画の目標設定の妥当性も正しく評価されず、それは今後の対応にも関わるように思えます。</p>	<p>自転車保険の加入率に関しては、平成27年度に策定した実施計画において計画目標を60%と定めておりましたが、その後、大阪府にて自転車保険への加入が義務化されており、計画目標に係る状況が大きく変化したと考えています。</p> <p>また、計画目標の評価につきましては、頂いたご意見も参考にしながら、市民意識調査の結果を踏まえて実施計画において評価してまいります。</p>	原案どおり
14	3	40		<p>4)自転車の利用促進に関する現状と課題（P.40）において、前向上計画のP.40に「(4)自転車の通行実態」が示されていたが、市において実施している交通量調査結果より、向上計画や自転車走行空間整備の効果（交通量変化、走行位置変化）を検証するためには、重要だと思いが通行実態は削除されたのか。</p>	<p>高槻市における自転車利用の現状と課題（P.35）において、自転車の通行場所として、市民意識調査結果を掲載しており、通行実態に関してはその結果により把握できるものと考えております。</p>	原案どおり
15	4	46	計画目標	<p>計画の目標（P.46）において、前向上計画では基本計画、実施計画は実行計画として策定され、計画目標は実行計画に示されていた。その実施計画における計画目標はP46「表4-1 計画目標」に示された、計11項目だけではなく、前向上計画のP.79「表6-1 計画目標の設定イメージ」及び、実行計画の各項に示されたはしる3、とめる2、まもる6、つかう2の計13項目ありましたが、なぜ2項目は削除されたのか。</p>	<p>改訂前のたかつき自転車まちづくり向上計画では、計画目標のイメージとして13項目を設定していましたが、今回の改訂に当たっては、これまでの経過や取組を踏まえ計画目標の項目を精査しております。</p> <p>削除した計画目標の項目のうち、1つ目の「自転車関連事故件数」については、今回の改訂に当たって、安全面の指標として、より分かりやすいものとするため、追記させていただきます。2つ目の「学校や企業への交通安全教育の回数」については、実施計画における評価指標とすべきものとの判断から、削除したものです。</p>	一部修正

16	4	46	計画目標	<p>計画目標の表(P.46)に事故件数がありません。自転車利用環境の向上に向けた総合的な施策について議論して作成したという「向上計画」に事故件数の目標設定がないのは奇異に感じます。なお当初の「向上計画」では、「自転車関連事故件数」は目標設定対象にありました。それが「実行計画」では全事故件数に対する割合を目標とするのに変わり、しかし数値の設定はなぜかスルーされています。確認違いでしょうか。</p>	<p>自転車関連事故件数については、設定した各計画目標が達成されることにより最終的に減少されるものと考えており、まずはその基礎となる各計画目標を重点的に達成することが重要と考え、これまで取組を進めてまいりました。</p> <p>しかしながら、今回の改訂に当たって、安全面の指標をより分かりやすいものとするため、自転車関連事故件数を計画目標の項目として追記させていただきます。</p>	一部修正
17	4	46		<p>自転車に関する交通政策の大きな目的の一つは安全のほうですので、自転車による事故の件数こそ最も重要な政策指標として目標を設定していただきたいです。</p>		一部修正
18	4	46		<p>改訂前の「たかつき自転車まちづくり向上計画」やその実施計画である「たかつき自転車まちづくり実行計画」では、さまざまな政策指標が目標として掲げられていたことから、高槻市民として気になるのは「前回の目標はどの程度達成されたのか?」「達成状況をふまえて、改訂版ではどこまでを目標として設定するのか?」だと思います。目標達成状況を一覧表にし、達成状況を踏まえてどのような方針で改訂を行うのか明示していただきたいです。(例えば、自転車通行空間の整備が進捗していないのはなぜなのか、それを踏まえて今後どう取り組むのかといった説明を市民は求めています)</p>	<p>たかつき自転車まちづくり向上計画は、計画目標の項目や基本方針、施策の体系を定めるものであり、具体的な施策やその目標数値等については、実施計画にて記載を行う予定としております。</p> <p>また、自転車通行区間の整備の進捗につきましては、交通実態を確認のうえ、事業化の検討を行っています。頂いたご意見は、今後、実施計画の内容を検討する上での参考にさせていただきます。</p>	原案どおり

19	5	49	<p>P.49 高槻市の自転車利用環境向上に向けた基本計画について</p> <p>・4つのPで分かり易く取り組み方法が示されているが、ここに歩行者目線の取り組みをもっと取り入れてほしい。例えば、</p> <p>①はしる</p> <p>J R駅前のロータリーは歩行者専用の歩道のはずだが、自転車が平気で通行している。自転車通行可の歩道から不可の歩道への切り替わりの部分をもっとはっきりと明示すべき。歩道のコンクリートの色を違えとか、切り替えの部分で自転車通行不可と大きく明示するなど。それでも商店街では困っているのでハード（構造物）を作り、自転車が乗り入れできないようにすることも検討すべき。</p> <p>②とめる</p> <p>駐輪場をもっと便利なところに増やしてほしいと思う。一方、基本的に自転車は自宅から駐輪場まで移動するものであり、目的地（お店の前など）まで移動するものではなく、自転車駐輪禁止区域と同様、自転車の乗り入れ禁止区域を広く設置してはどうか。駅前などの人の多い所では自転車は降りて駐輪場まで行くなど、歩行者中心に歩行者目線で考えてほしい。</p> <p>③まもる</p> <p>ルール、マナーの講習会は小学生だけでなく、中学生、高校生、成人、高齢者、全世代に広げていく施策を考えてほしい。高槻市が本気で自転車の有効利用を検討するならやはり教育が一番重要。これは継続的に繰り返し、全世代に向けて教育する事が必要と思う。最近、電動アシスト付自転車に幼児用座席をつけて歩道を疾走する自転車を多く見かける。この自転車は重量も重く、衝突すれば確実に歩行者が怪我をする。電動アシスト付自転車のスピード制限や歩道通行禁止など、この種の自転車に特別に注意と警告を行う施策も必要ではないか。</p>	<p>本市の目指す将来像である「自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき」の実現には、自転車利用者だけでなく歩行者の視点からも施策を検討することが重要と考えております。</p> <p>ご指摘いただきました4つの基本方針に対するご意見につきましては、今後、実施計画の内容を検討する上での参考にさせていただきます。</p>	原案どおり
----	---	----	--	---	-------

				<p>④つかう</p> <p>自分自身は頻繁に自転車を使う立場ではあるが、同時に歩行者として自転車の無謀な運転に迷惑している者でもある。車道を走る場合、自転車は「弱者」だが、歩道では自転車が「強者」であり、歩行者が一番の「弱者」となっている。この現状を是非変えて欲しい。</p> <p>サイクル&バスライドだけでなく、サイクル&ウォーキングという使い方をもっと奨励してほしい。</p>		
20	5	49	はしる	<p>整備形態3種全ての整備実績があるのは大阪府下では高槻市のみ。専用道、専用通行帯では停止線の前出しや、丁字路での右折待機のための切り欠き状のスペースを設ける等、クオリティの高いインフラ整備を評価いたします。引き続きこの姿勢で走行空間整備が進められることを望みます。</p>	引き続き本計画に基づいた整備を推進してまいります。	原案どおり
21	5	49		<p>他、みずき通や西国街道線など、路上駐車対策がなされないまま走行空間整備がされて、整備の目的が十分に果たせていない箇所を見かけます。ついては走行空間整備の評価とその後の整備へのフィードバックを何らかの形で仕組み化できないものでしょうか。</p>	ご指摘の内容につきましては、今後の交通管理者等との協議においての研究課題とさせていただきます。	原案どおり
22	5	49		<p>非常に危険な整備箇所もあります。</p> <p>一例として富田北駅宮田線の富田丘町西交差点付近。右折車線が付加されるため路肩がほぼなくなります。矢羽根標示によって車道混在を強めています。大型車両も多くバス路線でもある道で、自転車を車のすぐ脇に混在させる格好です。交差点内の見通しも著しく阻害された状態での信号待機となります。</p> <p>またこちらは道路管理者が異なりますが、市役所前交差点につながる府道16号は北行きレーンの渋滞が激しい道です。第1車線のクルマは大型車両の混入率が高く殆どが左折目的。しかも信号の現示割当てが僅か20秒では、自転車が直進を果たすことは事実上不可能となっています。危険なうえに通れない走行空間とは何でしょうか。市から見直しの働きかけがなされるのを願います。</p>	ご指摘の内容につきましては、今後の交通管理者等との協議においての研究課題とさせていただきます。	原案どおり

23	5	53	とめる	とめる～駐輪環境整備～（P.53、54）において、「(1)既存市立駐輪場の利用促進」は前向上計画では「(1)既存市立駐輪場の利用促進及び機能向上」でした。また「(2)効果的な放置自転車対策」は前向上計画では「3 継続的な放置自転車対策の実施」でした。前向上計画にあった「(2)駐輪需要に応じた駐輪場対策」を含め「効果的な」という表現にして1つにまとめたのか。	改訂前のたかつき自転車まちづくり向上計画にあった「駐輪需要に応じた駐輪対策」は市立駐輪場に関する内容と放置自転車対策に関する内容があったことから、今回、「既存市立駐輪場の利用促進」と「効果的な放置自転車対策の実施」の2つに内容を振り分けることで整理しています。	原案どおり
24	5	55		市は歩車分離信号の交差点について、自転車の通行について車両用信号に沿う指導をしています。市役所前交差点では同様の指導は行われておりません。管理者の違いという障害はあるにせよ、市民にとっては預かり知らない事情です。利用者のルール認知を混乱させるイレギュラーな指導は解消を図っていただきたいものです。	ご指摘の内容につきましては、今後の交通管理者との協議においての研究課題とさせていただきます。	原案どおり
25	5	55	まもる	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、車道が原則、歩道は例外 ・歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行・歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止 ・ながらスマホ禁止 <p>以上の基本ルールを自転車ユーザーに周知徹底してほしい。</p> <p>車道に自転車通行帯が整備されている場合は、自転車通行帯を走行するようにしてほしい。</p> <p>JR 高槻駅南口から安満遺跡公園へ至る道において、小さい子供やお年寄りなどの歩行者が多いにも関わらず、歩道を危険運転する若者や主婦層が多い。</p> <p>一定期間だけでも交通指導員のような方を配置し、注意喚起するなどの取り組みをお願いしたい。</p>	自転車利用者へのルールの周知徹底は啓発活動における重要な課題であると認識しており、頂いたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	原案どおり

26	6	61	計画の 進捗管理	前向上計画の「第6章計画の実現に向けて」に示されていた各種施策・事業の進捗管理を行うための学識経験者や市民、学校関係者、関連団体、警察、道路管理者等からによる「(仮称)自転車利用環境向上協議会」ではなく、「市内推進会議」の内部によるPDCAサイクルとなったのか。	通年の進捗管理につきましては、計画主体であり、実施計画に係る施策評価について審議する場である本市の市内推進会議で行ってまいります。なお、その際には関係団体等からヒアリング等を行うことも想定しております。	原案どおり
27	6	61		「自転車利用環境向上会議」は改定後も「高槻市自転車利用環境市内推進会議」の名称で引き継がれるとのことですが(P.61)、外部のチェックの機会を設けず市内だけで進める姿勢を示すものですね。『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』も市民協働を促しています(I-24)。	また、社会状況の変化や法制度の改正等により「たかつき自転車まちづくり向上計画」の内容を大きく変更する場合は、必要に応じて学識経験者や関係団体などで構成された附属機関の設置の検討などを行ってまいります。	原案どおり
28	6	61		全般に、実績があまり掘り下げられていないように伺えます。実施状況の評価再検討を行って対策を検討する場だった「自転車利用環境向上会議」が、ほぼ実施されないまま計画期間が進行したこと、それに加えて改定に向けた公開の会議も設けられなかったこともPDCAの「Check」フェーズを不透明にしたのではないのでしょうか。この点について改訂素案では解消されるのでしょうか。	年度評価につきましては、従前から本市の市内推進会議で行っており、今後も引き続きPDCAサイクルにより進捗管理を行ってまいります。	原案どおり

29	-	-	その他	自転車走行環境や幼児期からの交通安全教育、あるいは欧米に比べ弱者優先が徹底されていない我が国においては、交通事故の国際比較は説得力のある資料であると思う。前向上計画に示されていた「交通事故の国際比較」が今回削除されたのはなぜ、必要性は無いでしょうか。	「交通事故の国際比較」については、各国の法律や道路環境など様々な要素が関係すると考えられます。今回のたかつき自転車まちづくり向上計画の改訂に当たっては、国や大阪府の計画を踏まえ本市の特性を加味した自転車利用の現状を掲載する趣旨から、原案どおりとさせていただきます。なお、頂いたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり
30	-	-		改訂前の「たかつき自転車まちづくり向上計画」のページにパブリックコメントのリンクが掲載されていないのは、市民にとって不親切だと思います。	今後、パブリックコメントがより分かりやすいものとなるよう、頂いたご意見は、今後の参考にさせていただきます。	原案どおり
31	-	-		西国街道沿いの自転車専用通行帯によく車が路駐している。迷惑なので取り締まって欲しい。 紙巻や加熱式タバコを喫煙しながら走行する者がいる。片手運転になるため安全の妨げになるし周囲の交通に受動喫煙が生じるので止めさせて欲しい。 自転車のまちづくり向上は、自転車だけの問題でなく、車にも課題がある。車幅の狭い車の購入を奨励して自転車が安全に通行できるスペースを確保できるよう図るべきだ。	今回改訂を行うたかつき自転車まちづくり向上計画につきましては、自転車利用に関する計画となりますので、頂いたご意見については今後の参考にさせていただきます。	原案どおり
32	-	-		前向上計画では1項を使って「自転車の基本的な交通ルール」を示していたが、今回は削除されている。基本的な内容でとても重要なことなので「参考」ではなく残すべきではないか。	たかつき自転車まちづくり向上計画は、「自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき」の実現に向けた基本的な考え方を示すものです。 なお、市としましても交通ルールについては、実施計画においての掲載を考えております。	原案どおり