

# 提出された意見等及び市の考え方

資料4

## 1 計画に対する考え方・構成について

### 1-1 全体に対する意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
1	-	全体	<p>第1章(はじめに)の背景と目的や第3章(計画の目標と基本方針)の基本理念において、この自転車利用環境整備計画により、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりを目指すとの謳われているが、見方を変えれば、“自転車による市民の交通権が確保されたユニバーサルデザインのまち”の構築であると理解するとき、まず、自転車が具備する多面的な機能・効用を確認し、それらの便益が利用者の価値観に基づいて発揮されることにより、都市交通体系における優れた交通機関として評価される点を明確にする必要がある。</p> <p>自転車まちづくりを学ぶわれわれの間では、以下の「6Kの自転車力」を提唱しているが、計画全体と同様趣旨を踏まえての記述が望まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 交通力…子どもから高齢者までの幅広い世代が利用できる移動手段で、徒歩より行動範囲を広げ、公共交通を補完するとともに、クルマ利用の抑制効果も。</li> <li>* 環境力…排気ガスや騒音を出さず、環境にやさしい。</li> <li>* 健康力…足腰への負担が少なく、健康づくりに寄与。ロコモティブシンドローム(運動器症候群)にも効果的。</li> <li>* 教育力…交通安全の学習に加え、ふれあい・ゆずりあいの社会教育効果。</li> <li>* 経済力…経済的負担がさほど掛からず、メンテナンスも手軽に。</li> <li>* 観光力…レンタサイクルやペロタクシーなどにより、まちの魅力を再発見</li> </ul>	<p>ご指摘いただいた点も意識しながら作成しておりますが、自転車の優れた点について、「背景と目的」に追記いたします。</p>
2	-	全体	<p>この計画の策定にあたり、本市には、その位置づけとなる条例の制定がないが、どのように考えられているのだろうか。計画に基づく施策・取組みを遂行にあたっては、関係当事者の役割分担(責務)による協力・連携が不可欠であり、それを担保する条例の策定が求められる。因みに、全国的にも、自転車関連条例では、従前の放置自転車対策規定条例から、平成16年(2004年)の三鷹市による制定を皮切りに安全利用促進規定条例に転換し、議員発による制定も含め、既に30を越す自治体が施行しており、高槻市でも3月定例会に議案上程されている。</p>	<p>現段階で条例の制定は考えておりません。まずは本計画に基づき、関係機関と協力・連携し、ハード・ソフト両面の整備を進めたいと考えており、将来的には条例制定も検討いたします。</p>

1-2 第1章 はじめに

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
3	P6	1-6 計画の位置付け	第5次総合計画実施計画との整合性を、丹念に説明されたい。	総合計画では「都市活力がみなぎる便利で快適なまち」を実現するため、歩行者・自転車空間の安全性の向上等総合的な交通施策を進めることを挙げており、本計画は分野別計画の1つとして位置づけております。
4	P6		上位計画の策定年度が記載されているが、内容的に各計画の対象期間がより重要であり、その記載を。	別頁に本計画の対象期間は示しており、他計画の対象期間の記述は不要と考えております。
5	P6		茨木市バリアフリー基本構想を茨木市自転車利用環境整備計画の関連計画としていますが、双方の計画が交通に関する計画であるものの双方の関連性についてはよくわかりません。関連計画と記載するなら、容易に理解できるよう、その関連性について触れておくべきではないでしょうか。	歩行者の安全確保、自転車の交通のルール遵守・マナーの向上という点で本計画と密接に関連しており、自転車ネットワーク路線においては重点整備地区内を優先的に整備を図る路線として選定していることから関連計画として位置づけております。
6	P8	2-1-1 自転車利用のメリット	(1)移動時間と(2)環境負荷の2点だけが言及されているが、自転車利用のメリット(効用)は、“交通”、“環境”、“健康”、“教育”、“経済”、“観光”と、数多くあり、それらの記述を。なお、(2)環境負荷のエネルギー効率の比較でヘリコプターとジェット旅客機と対比されているが、適切な対象といえず、他の参考資料と同様、バスや鉄道のデータに変更を	計画書としてはご指摘の視点も含めて、記述しておりますので、原案どおりといたします。 出典資料にはバス、鉄道のデータはなく、本表は自動車との比較に利用しております。

1-3 第2章 自転車を取り巻く現状と課題

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
7	P12	2-1-3 自転車関連事故の状況	<p>自転車関連事故とは自転車加害者となるケースも含まれているのでしょうか。内数を公表できるなら、加害者の年齢構成と被害者の年齢構成を掲載したうえで、具体的な対策を講じたほうがよいと考えます。</p>	<p>自転車関連事故データは被害者・加害者の総数です。内数については把握しておりません。</p>
8	P22	2-1-5 自転車通行区間に関する現状	<p>自転車レーンの利用状況についてとあるが、調査対象の「自転車レーン」とは、何を指すのか。一般的な自転車レーン(自転車専用通行帯)に対し、このような理解があるとは思えず、茨木市内を対象としたものであれば、その旨を明記し、きちんとした記述が必要。 また、(6)自転車を利用して「危険」を感じた経験も含め、アンケートやヒアリングによる調査データは、＜本編＞でなく、＜参考資料＞での編集が望ましい。</p>	<p>一般的な自転車レーンとして調査実施しておりますので、原案どおりといたします。 なお、アンケートやヒアリング調査結果は現状と課題を整理するうえで必要なデータを本編に掲載しており、その他のデータについては別冊にて公表する予定ですので、原案どおりといたします。</p>
9	P43	2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理	<p>4つ目の項目として「自転車利用の促進」を記載していますが、現状と課題を踏まえたまとめとしては唐突感が否めません。これまでの現状と課題を見た限りでは自転車のマイナスイメージのほうが多く(事故が多い、駐輪場の不足等)、素直に読むと利用促進ではなく自転車の総量規制(自転車から他の交通手段への転換)といった考え方につながりそうです。また、誰をターゲットにした計画なのかがわからず、単に自転車利用者の利便性を高めるためだけの計画と理解されそうです(誤解を恐れずに言えば、利用促進ありきで自転車ユーザーに迎合した内容になっていると思います)。利用促進を大きなテーマにするなら、特に交通弱者である歩行者への配慮の視点をもった記載をすべきで、交通ルールを守らない、歩行者への配慮がない自転車利用者をいわずらに増やすつもりはないことや、なぜ総量規制ではなく利用促進なのかをP43のまとめに入るまでに利用促進の考え方として記載したほうがよいのではないのでしょうか。</p>	<p>本計画は自転車のメリット・デメリットを総合的に判断し、安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出するために作成しております。 まずは交通弱者である歩行者を自転車から守るため、自転車通行空間を整備するとともに、交通ルールを守らない、歩行者への配慮がない自転車利用者を減らすため、ルール・マナーの周知・徹底を重点的に取り組む必要があると考えております。利用促進については、ハード・ソフト両面の整備に一定目処が立ってから取り組むべき事項と捉えており、実施スケジュール管理表においても、そのように位置づけております。</p>
10			<p>いわば計画が最終的に目指すところの「自転車の利用の促進」に関し、以下の2つの視点が欠けており、その考察が望まれる。一つは、“駅端末交通手段として利便性が高く”とあるが、その事実とともに、別掲の全国98モデル地区での自転車利用傾向にも見られるとおり、通勤・通学での代表交通手段として利用率が高まっており、三大都市圏でも、尼崎市が98地区で最高位、京都市が9位を占めているが、この傾向は、全国的な自転車利用空間の整備に伴い、さらに加速することが想定される。今一つは、わが国での自転車利用は日常生活で行動範囲を広める近距離交通手段として取り上げられているが、近年、自転車の新車販売台数が微減しているなか、いわゆるスポーツ車が急増しており、通勤・レジャー・健康・観光などの多様なニーズによる中距離交通手段としての利用増が期待される。</p>	

1-4 第3章 計画の目標と基本方針

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
11	P48	3-1 基本理念	<p>“安全・安心で快適な自転車利用環境の創出を図るとともに、自転車関連事故件数を減少させることで”とあるが、これは理念として前後関係が逆であり、次のとおり、修正を。</p> <p>“自転車通行空間の整備をはじめ、自転車運転中のルールやマナー向上等により、自転車関連事故件数を減少されるとともに、安全・安心で快適な自転車利用環境を創出し、自転車の利用満足度を向上させることで、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりを目指します。”</p>	<p>読みやすさ・分かりやすさから現在の構成が適切であると考えております。</p>
12	P49	3-2 計画の目標(数値目標)	<p>3つの目標が掲げられているが、【目標2】自転車関連事故件数の減少と【目標3】放置自転車台数の減少は、問題解決型の後ろ向き目標であり、ここは、計画の理念を前向きに修正するなか、自転車利用にとって究極の目標である「自転車分担率」の増大を取り上げ、現状が20%前後(手許資料では19.3%)と理解する数値を25~30%に引き上げる目標の追記を。</p>	<p>自転車の道路利用満足度は自転車利用者に限定せず、アンケート回答者全ての方を対象に調査・実施しており、満足度が向上することで、自転車分担率の向上にもつながると考えておりますので、原案どおりの目標設定といたします。</p>
13	P50	3-3 目標の実現に向けた基本方針と計画の4つの柱	<p>この記述と3-2 計画の目標(数値目標)とは、内容的に逆にすべきで、“3-2 基本方針と計画の柱”、“3-3 計画の目標(数値目標)”が望ましい。</p> <p>なお、4つの柱は、他市の計画と同じ用語はいかがかと思われ、この際、“はしる・とめる・まもる・つかう”を除き、“通行環境”、“自転車駐車環境”、“安全利用”、“利用促進”とするのが妥当</p>	<p>3-3は3-2で掲げた目標の実現に向けた基本方針と計画を整理していますので、原案どおりの構成といたします。</p> <p>なお、本計画は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作成しており、協議会の中で協議を重ね、現在の4つの柱を定めております。市民に対する分かりやすさも考慮し、原案どおりの表現といたします。</p>

1-5 第4章 自転車利用環境整備に向けた取組

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
14	-	4-1 自転車ネットワーク路線の選定	<p>移動手段として自転車しか選択の余地がない人に対する自転車利用環境を優先して整備すべきである。特に、幼稚園や保育園への送迎や、日常の買い物のために、自転車を安全に利用できるようにしてほしい。よく利用される路線においては、通園時間帯の自動車侵入制限や、車道の車線を減らしてでも「自転車レーン」をつくることで、より安全に自転車を利用できる。</p>	<p>ネットワーク路線以外の路線についても自転車通行空間の整備をはじめとした安全対策を順次実施いたします。</p>
15	P53		<p>「自転車ネットワーク計画」とは何か。前からすでにある計画なのか今後作る計画なのかわかりづらい。また、ネットワーク路線と4つの柱との関係性がわかりづらい。</p>	<p>「自転車ネットワーク計画」を「自転車ネットワーク路線」に修正し、分かりやすい構成に修正いたします。</p>
16			<p>ここでの“優先対象路線の整備形態の選定”は、“優先対象路線の整備形態の検討”が妥当。 (4)優先対象路線の整備形態の選定も同様に修正を。</p>	<p>ご指摘の内容も踏まえ、分かりやすい構成に修正いたします。</p>
17	P60	4-1 自転車ネットワーク路線の選定	<p>具体的に、どの路線が何年に整備されるかが見えません。来年度整備路線などはすぐに決まると思いますが、いつ頃公表されるのでしょうか。何年にどの路線を整備予定なのか具体的な整備計画を公表してほしい。</p>	<p>P88実施スケジュール管理表のとおり、まずは優先対象整備路線を概ね5年間で整備したいと考えております。交通管理者（警察）等関係機関と協議を進めながら整備路線を決めていきますので、決まり次第HP等で周知を図ります。</p>
18	P61		<p>府道19号線（茨木寝屋川線）「桑田町東交差点」から「野々宮2丁目交差点」までの区間を自転車ネットワーク路線における優先整備対象路線に選定すべきである。この区間には、茨木ドライビングスクールがあり、道路上の強者である自動車のドライバーに対して、「自転車は原則車道の左側通行である」ことを周知させることができる。</p>	<p>優先整備対象路線は自転車利用者が集中する駅へのアクセス道路、バリアフリー基本構想における重点整備地区の範囲等を勘案し設定しております。</p>
19	P63		<p>各々の自転車ネットワーク路線がA～Cのどれに該当するか記載すべきでは。（例えば国道171号はAに該当すると思われま。整備形態について自転車道か代替路かの結論を有するにあたっては、今後の交通量を見極める必要があるなど一定の検討期間が必要ですが、少なくとも国道171号がAに該当することを明記しておくべきと考えます。）</p>	<p>整備形態は現状の道路構造や交通量等を踏まえ選定するため、単純にA～Cに分別することはできないことから、交通管理者（警察）をはじめとした関係機関と協議のうえ、決定していきたいと考えております。</p>

1-5 第4章 自転車利用環境整備に向けた取組

通番	頁	意見箇所	意見の概要	市の考え方
20	P66	4-1 自転車ネットワーク路線の選定	<p>双方向通行である「自転車道」は、終点を超えてそのまま進行すると、車道逆走になり、道路交通法18条違反になるとともに、事故を誘発します。茨木市内に「自転車道」は不要です。</p>	<p>構造的に分離する自転車道が自転車、自動車双方にとって最も安全な整備形態であると考えています。双方向通行の自転車道についても十分な安全対策を検討した上で整備いたします。</p>
21			<p>立命館大学周辺の整備対象路線の整備形態を「自転車道」にしているが、上記の理由で、車道左側の「自転車レーン」または「自転車指導線」とするべきである。</p>	
22	P71	4-2 通行環境“はしる”について	<p>茨木市内全域の「自転車横断帯」を撤去するべきである。</p>	<p>自転車横断帯は交通管理者（警察）が公安委員会決定のもと設置しておりますので、今後協議し、必要のないところは撤去していきたいと考えております。</p>
23	P78	4-4 安全利用“まもる”について	<p>交通ルールやマナーを周知するだけでは実践的ではありませんので、具体例（どこかの交差点やどこかの路線）を用いた実際の走行方法を紹介するリーフレットの作成や講習会の実施を取り組みとして追加したほうがよいのではないのでしょうか。</p>	<p>別途、ルール・マナーを中心にとりまとめたリーフレットの作成を予定しており、窓口への設置・配布により周知・徹底を図りたいと考えております。</p>
24			<p>茨木市内の具体の路線で写真入りで補足できないのでしょうか。例えば、（都）茨木鮎川線で押しボタン式信号の車道側の信号が赤の場合、自転車レーンを通行する自転車も停止線で停止しなければならないことや、車道の逆走が禁止であることを写真入りで説明するなど。</p>	
25			<p>現在実施している教育内容では、効果がほとんど期待できません。自転車の左側通行を徹底させるような教育内容にするべきです。</p>	
26	P78		<p>ルール周知では、特に逆走（右側通行）が危険であるということを徹底して欲しい。わかっているけど無視してる人が多い。</p>	<p>啓発活動や交通安全教室等で周知・徹底していきます。</p>
27	-	4-4 安全利用“まもる”について	<p>安全教育については、市職員を対象とした取り組みも必要と考えます（通勤風景を見た限りでは逆走や信号無視が目にとまりますので。）。市民に対して、いくらルールやマナーを訴えかけても、現実にルールを遵守し、マナーを備えた運転者を数多く目にする機会がなければ、自分もそうしようと考え方を改めないと思いますので（「赤信号、みんなで渡れば恐くない」の論理）、少なくとも市職員が手本を見せる必要があると思います。</p>	<p>市職員に対しても、周知・徹底していきたいと考えております。</p>
28	P82		<p>タバコのポイ捨て、不法駐輪を巡回されているが、自転車マナー、左側通行の徹底、ながら運転（携帯・スマホ・タバコ）の注意、指導も行うべき。</p>	<p>自転車利用指導員の育成を進め、自転車に対するパトロールについても取組を進めていきます。</p>

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	
29	-	全体	デザインを工夫し、読みやすくしてもらいたい。	これまでも試行を重ね、現在の形になっておりますので、原案どおりといたします。
30	-		「ダイジェスト版」を作成、市内公共施設に配布されたい。	市民啓発の観点からも重要でありますので概要版を作成し、効果的な周知方法を検討いたします。
31	-		「広報いばらき」に特集記事を掲載、周知を図ってもらいたい。	来年度、広報誌への特集記事掲載を予定しております。
32	-		これからの具体策の策定段階でも、自転車活用推進研究会等の専門家、ブレインを交えて具体策を決めてほしい。	本計画書をもとに交通管理者等と協議のうえ、各取組を実施していきます。進捗確認、計画の見直しの際は、専門家等を交え、協議する予定です。
33	-		「こども」、「子供」、「子ども」の表記を統一してははどうか。	「子ども」に統一いたします。
34	-		「茨木市内」、「市内」の表記を統一してははどうか。	「市内」に統一いたします。
35	-		急にトリップという言葉が出ており、注釈文が最終にあることがわかりにくい。	該当箇所に用語集の参照を喚起するため、※印の付記をいたします。
36	-		急にヒヤリ・ハットという言葉が出ており、注釈文が最終にあることがわかりにくい。	
37	-		計画本編に記述の用語に関し、参考資料として用語集があるものの、できれば、該当箇所に脚注として記載するか、少なくとも、用語集の参照を喚起するため、※印などの付記が望まれる。	
38	-		「発生集中量」「トリップ」「OD」の文言説明が欲しい。	

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要
39	P2	1-1 計画の構成	「計画の目標と5つの基本方針を設定し、それらを達成するための取組を5つの基本方針をもとに、取組に向けた4つの柱を設定しています。」にしてはどうか。 ご指摘の内容に修正いたします。
40	P3	1-2 背景と目的	こうしたことから、自転車の通行空間・自転車駐車環境の整備、通行ルールの徹底といった、ハード・ソフトの両面から対策を押し進めていく必要があります。 このような背景のもと、誰もが「住みやすい・移動しやすい」と実感できるまちづくりをテーマに、安全で快適に移動できる自転車利用環境を創出することを目的に茨木市自転車利用環境整備計画を策定するものです。 同じような文言があるため、後のほうを削除してはどうか。 ご指摘の内容を踏まえ、修正いたします。
41			「都市的土地利用が広がっています。」 常用漢字である「広がって」に修正すべき。 ご指摘の内容に修正いたします。
42	P5		この計画が10年計画であることをこの文章ではわかりにくいのではないか。 「計画期間は平成27年度から10年間とします。」という文言を冒頭に追加いたします。
43	P10	2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向	「平成19年においては、 <u>運転者が13歳未満の子供が運転する自転車等</u> 」 同じような文言があるため、整理してはどうか。 「平成19年においては、運転者が13歳未満の子供が運転する自転車等」を「平成19年においては、13歳未満の子供が運転する自転車等」に修正いたします。
44			道路交通法の改正に伴う自転車通行区分の変遷…第3段落によると、歩道の自転車走行が認められることになったのは、あたかも平成19年の改正によるがごとくだが、そうではなく、改正によって変わったのは、改正前の道路標識等で指定された場合に限らず、道路標識がなくても、一定の条件を満たす場合に通行ができるようになったことである。また、第4段落に記述の平成23年の通達以前に、平成19年には、国交省に足並みを揃え、警察庁からも「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について」の通達が出されている。これら事実も追記を。 「普通自転車歩道通行可の規制に関係なく」という文言を追加・修正いたします。 平成19年通達については、廃止されておりますので原案どおりといたします。

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	
45	P10	2-1-2 国や大阪府における自転車関連施策の近年の動向	<p>国における自転車関連施策の動向…④「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」は、平成19年度に3回のほか、平成20年度にも1回開催されているが、平成19年7月に「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて 一歩行者と自転車の安心と安全をまもるために」と題する最終レポートが出されており、ここは、平成24年4月の検討委員会による提言と同様の記載が望ましい。また、平成23年10月の警察庁通達に関して機関等での記述は、“警察庁交通局”が妥当</p>	<p>「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて 一歩行者と自転車の安心と安全をまもるために」は懇談会の中に含まれていますので、原案どおりといたします。</p> <p>平成23年10月通達については、「交通局通達」を「警察庁交通局通達」に修正いたします。</p>
46	P19	2-1-5 自転車通行区間に関する現状	<p>「24h」と「日」の表記を統一してはどうか。</p>	<p>「日」に統一いたします。</p>
47	P26	2-1-6 自転車駐車環境に関する現状	<p>市営自転車駐車場の数は、調査を実施した主要駅(6駅)周辺に18カ所あり、その全てが駅近隣に位置しています。同じような文言があるため、整理してはどうか。</p>	<p>ご指摘の内容を踏まえ、「周辺」を削除いたします。</p>
48	P27		<p>主要駅(6駅)における自転車駐車場の容量の合計は、市営が約19200台、民営が、約7000台となっており、特にJR茨木駅・阪急茨木駅が多くの割合を占めます。割合の表示はないので削除してはどうか。</p>	<p>ご指摘の内容を踏まえ、削除いたします。</p>
49	P27		<p>(2)駅周辺における自転車駐車場の容量や(5)市営・民営自転車駐車場の利用状況でモノレール沢良宜駅などのデータが“0”となっているが、施設がないのであれば、“-”と記載するのが妥当。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正いたします。</p>
50	P27		<p>【参考】モノレール宇野辺周辺における吹田市域放置自転車台数下線部不要のため削除すべき。</p>	<p>ご指摘の内容を踏まえ、削除いたします。</p>
51	P29		<p>(5)4行目 各駅とも需要を満足している→充足に修正されたい。以下の頁も同じ。</p>	<p>自転車駐車容量(一定の数値)に対する評価ですので、原案どおりといたします。</p>
52	P30		<p>以下に主要駅(6駅)の現況・将来における自転車駐車場の需給バランスを整理しました。市営だけで民営については加味されないか。</p>	<p>市営のみ整理しておりますので、「自転車駐車場」を「市営自転車駐車場」に修正いたします。</p>

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	
53	P43	2-2 茨木市における自転車利用環境に関する現状と課題の整理	「自転車通行空間」という文言で適切か。	「自転車通行環境」に修正いたします。
54	P48	3-1 基本理念	「ルール・マナー違反」を「ルール違反・マナーの欠如」と修正すべき。 「ルールやマナー向上等」を「ルール遵守やマナー向上等」と修正すべき。	「ルールやマナー向上等」については「交通ルールの遵守やマナーの向上等」に修正いたします。また、本文中も「ルール・マナー違反」を「交通ルールの違反・マナーの欠如」に修正いたします。
55	P51	3-4 施策体系	「テーマ」としているが、掲げる内容は単に方向性ではなく、具体的に実行することであるから、「施策」のほうがよいのでは。	ご意見を踏まえ、「計画の4つの柱と施策体系別の取組内容」に修正させていただきます。
56			“■計画の4つの柱とテーマの内容”は、“■計画の4つの柱に基づくテーマの内容”が望ましい。	
57	P54	4-1 自転車ネットワーク路線の選定	「自転車ネットワーク路線は、既存の道路や計画中の道路から、計画の目標達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定しました。」を「既存の道路や計画中の道路から、計画の目標達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を自転車ネットワーク路線に選定しました。」に修正すべき。 「①～⑤のような」を「①～⑤に該当する」に修正すべき。	ご指摘の内容に修正いたします。
58	P60		「必要に応じて適宜組み合わせ」となっていますが、ブラックボックス化されており不親切ではないでしょうか。少なくとも「必要に応じて」の記載は削除すべきです。	ご指摘の内容を踏まえ、「選定要件①～⑥に該当する路線について、道路管理者へのヒアリングや交通の実態を踏まえ、効率的で効果的なネットワークを構成すべき路線を適宜組み合わせることにより、自転車ネットワーク路線を下図のように設定しました。」に修正いたします。
59	P61		「自転車ネットワーク路線の選定に際し、」を「自転車ネットワーク路線のうち、」に修正すべき。	ご指摘の内容に修正いたします。
60	P62		「自転車ネットワーク路線を自転車通行空間として整備にあたっては、」を「自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、」に修正すべき。 「設定し、整備を図っていく」を「選定し、自転車通行空間を確保する」に修正すべき。	ご指摘の内容に修正いたします。

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	
61	P66		「路線ごとの交通量や実際に走行している車両」を「路線ごとの交通量や実際に走行している車両の状況を踏まえつつ、」に修正すべき。	ご指摘の内容に修正いたします。
62	P71	4-2 通行環境 “はしる” について	自転車ネットワーク路線に位置づけられていない事故多発路線や生活道路等について、以下の取組を実施してきます。	ご指摘の内容に修正いたします。
63		4-4 安全利用 “まもる” について	絶対数でいえば学生よりも大人によるルール違反やマナーの欠如が目立ちますので、対象が曖昧な「一般市民」とするより「大人」と明記すべきではないでしょうか。	自転車運転において、学生、高齢者は特に注意が必要であることから別表記しておりますが、一般市民には「大人」を含め、学生を除く「子ども」も含まれるため、原案どおりといたします。
64	P78		一般市民、学生、高齢者を対象にした安全教育の実施を重点的に推進されたい。	実施していきます。
65		4-4 安全利用 “まもる” について	取組14について、周知、徹底を期してもらいたい。	周知・徹底を図っていきます。
66	P80		ヒヤリマップの作成→全戸配布して下さい。	市民啓発の観点からも重要でありますので、作成後は効果的な周知方法を検討いたします。
67	P83	4-5 利用促進 “つかう” について	自転車通行マップの作成→全戸配布して下さい。	市民啓発の観点からも重要でありますので、作成後は効果的な周知方法を検討いたします。
68	-	用語集	モビリティ・マネジメント…もう少し詳しく、次のとおりに修正を。 “地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(かしこく)利用する状態」へと、コミュニケーション施策などにより、少しずつ自発的に変えていこうとする一連の取組をいう。”	ご意見を踏まえ、「地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと、コミュニケーション施策などにより、少しずつ自発的に変えていこうとする一連の取組をいう。」に修正いたします。

## 2 語句・表現の修正・その他意見

通番	頁	意見箇所	意見の概要	
69	-	その他	意見募集興味深く読まさせていただきました。自転車レーンがここ2～3年各市に増えてきて嬉しく思っています。残念なことは自動車駐車に利用されてしまっていることです。解消方法はないでしょうか。	交通管理者による取締りも行っておりますが、今後もルール・マナーの周知・徹底をしていきます。
70	-	その他	歩道通行時、車道側通行となっているが、対向車とぶつかるので左側の方が良いと思う。	道路交通法（第63条の4第2項）において、「自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。」と規定されておりますので、歩道通行時は車道側通行でお願いします。
71	-	その他	自転車レーンについて、走行する自転車を見かけない。目的、趣旨を徹底されたい。	周知・徹底を図っていきます。
72	-	その他	ワークショップの具体的なイメージが湧きませんが、どのような内容が想定されるのでしょうか。むしろ、自治会を対象とした啓発活動や地域住民と連携した通行者への啓発活動など地域に密着した施策のほうが利用環境の向上につながるのではないのでしょうか。	ワークショップは交通安全教室や出前講座の中での開催を想定しており、危険な場所や運転等について、参加者に議論していただくプロセスを重要視しており、モビリティ・マネジメントの考え方から、市民の自発的な取組も促したいと考えております。啓発活動は地元住民の方にもご協力いただきながら取り組みを進めたいと考えております。
73	-	その他	危険な場所を知らせるのではなく、改善の努力をしてほしい。	改善は順次進めています。用地買収等を伴い、改善に時間を要するような場所では注意看板やヒヤリマップ等のソフト対策で当面对応します。
74	-	その他	側道は、「自転車を除く」という文字盤が不要であり、軽車両を含むすべての車両を「一方通行」にするべきである。	交通管理者（警察）が公安委員会決定のもと規制をかけておりますので、いただいたご意見はお伝えします。

### 3 事業提案等

(市の考え方についてはお示しませんが、いただきました個別の事業に対する意見や事業提案等については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。)

通番	頁	意見箇所	意見の概要
75	-	4-3 自転車駐車環境“とめる”について	コミュニティサイクルを是非おねがいします。南茨木からJR茨木まで自転車で行けたら便利です。
76	-	4-3 自転車駐車環境“とめる”について	レンタサイクルを24時間利用できるると便利です。
77	-	4-4 安全利用“まもる”について	東通り商店街内への自転車通行禁止の徹底方法について、禁止看板に罰金告知する。その費用でパトロール強化し、見つけ次第撤収する。
78	-	その他	サイクリングマップづくり ①1つの市だけではなく北摂地域など広域に渡ったマップ ②裏道・抜け道マップ ③おいしい店・何カロリー消費マップ(商工労政課・保健医療課など他課と) ④桜・バラの花、史跡巡りマップ(他課と) 奈良県と京都府で出している嵐山～斑鳩100km. マップはとても衝撃を受けました。パンクや突然の故障の対応のために、自転車店も掲載しています。
79	-	その他	「警察署」「交番」「自動車教習所」の壁に道路からよく見えるように自転車通行ルールを示す看板を設置するべきである。
80	-	その他	震災時の移動手段として自転車を活用することも考えてはどうだろう。ガラス片が散乱しててもパンクしないタイヤもあります。
81	-	その他	中央環状線とJRが交差するところは陸橋になってますが、線路下にトンネルを掘ってもらえると便利です。