

「(仮称)吹田市自転車利用環境整備計画中間見直し(吹田市自転車活用推進計画)に対する提出意見と市の考え方について

1 提出期間 令和4年(2022年)1月31日(月曜日)～  
令和4年(2022年)3月1日(火曜日)

2 提出意見数 7件(3通)

3 提出意見と市の考え方 以下のとおり

	提出意見	市の考え方
1	<p>「(2)「まもる」に関すること」のアンケートで、約半数が歩道通行可の条件を「守っている」「知っている」とあるが、これは実態と異なる。</p> <p>・2022/2/2 10:45～10:50 千里山駅の踏切周辺の歩道(自転車不可)で、通過した自転車10台のうち、降りて手で押していたのは1台(ここには「自転車は降りて下さい」という垂れ幕が設置されている。近くに交番があるが、警察官が注意している様子は一度も見たことがない)</p> <p>・2022/2/3 11:50～11:55 上山田のセブンイレブンの前で、通過した自転車10台のうち、車道を走ったのは1台。歩道(自転車及び歩行者専用)を徐行といえる速度で走ったのは1台。他の8台は歩道を高速で走行(徐行しなければならない)。</p> <p>8,9割が歩道通行可の条件を守っていない。アンケートだけでなく実態を調べるべき。実態に合わせて、「(2)「まもる」◆ルールの遵守・マナーの向上」も見直す必要がある。今のままでは対策が足りず、特に学生と高齢者の間の現役層にアプローチしていないため、マナー向上は望めない。</p>	<p>歩道通行の実態について、本市は市域の道路を選定し、自転車が車道と歩道を通行する交通量を調査しております。その結果、自転車が車道走行している割合は、矢羽根型路面表示がある道路では58%、表示がない道路では15%でした。本計画では、令和8年度にその数値を80%にすることを目標としており、施策を進めていきます。</p> <p>学生と高齢者の間の現役層について、新たな施策として、子ども乗せ自転車を利用している保護者を対象に自転車講習及び、自転車シュミレーターによる体験実習を検討いたしました。今回の中間見直しでは、まず、近い将来大人になる子供たちへの安全教育を中心に考慮し、幼児から高校生に対して安全教育を実施していく施策を検討してまいりました。</p>
2	<p>計画策定から見直しに入るまでに事故数の減少が一定程度進みました。その事自体は喜ばしいことですが、主として走行環境の整備を通じた自転車のルール周知で利用促進、事故減少を図る『自転車利用環境整備計画』において、整備延長目標を下方修正しながら満足度の目標は据え置かれる根拠は何なのか、資料を拝見する限り不明です。</p> <p>なお、この数年0件で推移していた死亡事故が先年2件発生しましたが、会議では触れられたのでしょうか。</p> <p>両件とも自転車利用者には何の瑕疵もない気の毒な例でしたが、それだけに自転車利用者の脆弱性をあらためて確認する良い機会だったのではないのでしょうか。</p>	<p>自転車通行空間の整備延長において、各関係機関の調整等により、思うように事業を進めることが出来ず目標値を見直ししております。市民満足度は中間見直し時で目標には届いておりませんが、概ね近い値となったことから目標値は維持しております。</p> <p>また、吹田市自転車利用環境整備計画会議において、近年の死亡事故2件について議題にはなりませんでしたが、自転車通行空間を整備した道路の事故件数については、概ね減少傾向である説明をさせていただきました。</p>

3	<p>「はしる」の満足度について。全体としては上昇したとありますが、ほぼ中・高校生によるもので、一般市民の評価は依然厳しい結果でした。</p> <p>これは一つの見方ですが、高校が丘陵部に位置している吹田市は、電動アシスト車によるアクセス改善効果の大きい地域です。学生の評価向上は電動アシスト車の普及が進んだことと関係しているのではないのでしょうか。</p> <p>なおこのアンケートには、回答の内容に大きな「ブレ」を含んでいると思われます。「満足度」という定性評価では基礎的な観点別に設問を分割するなどして、回答を補助する必要があるかと思えます（過去対比ができない学生には尚更）。マナーの満足度についても、回答者が思い思いの対象事項に其々の価値基準で回答されている可能性が大きいと思われます。ルールとマナーを一括りにされているので、なおさらブレは大きくなるでしょう。また資料の文言を見る限り利用者の自己評価なのか、他の利用者の振舞いについての評価なのかも判然としません。アンケートの設計が、評価分析やアクションにつながる形になっていないかと思えます。</p>	<p>アンケート結果より電動アシスト自転車の利用率は、前回より増加しております。今回の満足度の質問は「自転車走行時の安全性」としてあります。自転車の機能向上により、満足度の回答が上昇しているのか、考察することは難しいです。</p> <p>また、アンケートの内容について、当初計画の策定時にアンケート調査した項目と同じ質問としています。前回との対比を主な目的としています。</p>
4	<p>走行場所の遵守率について。</p> <p>通行空間整備を行った路線がそれ以外の路線と較べて有意な向上が観察されたことになっていますが、この調査は、或る1日の、それも朝の1時間（7:30～8:30）という極めて限られた時間のみ実施されたものです。日常の実態を正しく捉えられているのでしょうか。「整備路線では中間目標値に達した」という判断の正しさ、および目標値設定の適正性にも疑問が生じます。自転車利用についての意識付けが比較的行き届いているとされる高校生のデータの最大化を狙った、のではないとしたら、この時間設定にはどのような合理性があるのでしょうか。</p>	<p>車道左側端通行遵守の調査時間について、日中で通勤通学の交通量が多い時間帯を午前7時30分から8時30分と想定し、調査しております。また、通行空間の整備後に遵守率が上がる箇所もあることから、通行空間の整備に一定の効果があると判断しています。</p>
5	<p>自転車ネットワーク路線について。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既に車道混在で整備された府道135号（区間番号30）は『ガイドライン』で言うところの暫定形態に当たると見ていいのでしょうか。こちらの「本来」の形態への移行、もしくは路上駐車に極力煩わされない安全な走行空間への整備が望まれます（議事録で「吹田市では路上駐車が少ない」との発言が見られましたが、実態把握に疑問を感じます）。</li> <li>・府道岸部中内本町線（区間番号46）は、計画では車道混在ですが、見直されないのでしょうか。交通量が多い上に大型車の混入</li> </ul>	<p>府道135号豊中摂津線について、「安心して快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で考慮すると、現在の車道混在は暫定形態になります。今後、専用通行帯の実現に向けて道路管理者の大阪府に働きかけてまいります。</p> <p>岸部中内本町線について、「安心して快適な自転車利用環境創出ガイドライン」により車道混在になります。どの路線におきましても、自転車通行空間を整備する際に各関係機関と整備形態等を協議し、整備してまいります。頂きました御意見につきましては、整備の際に参考とさせていただきます。</p>

	<p>も多い道です。拡幅整備で広がった歩道空間の活用が望ましいと思いたすがいかがでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同じく整備が完了した都市計画道路の岸部中千里丘線（区間番号96）、こちらは現時点でも完成形態を「車道混在」とされていますが見直しはなされないままでしょうか。</li> </ul>	<p>きます。</p> <p>岸部中千里丘線について、道路整備の際に各関係機関と協議を行い、現在の整備形態となっております。「安心して快適な自転車利用環境創出ガイドライン」によりますと車道混在になるため、そのように記載しております。</p>
6	<p>阪急千里山駅南側の踏切（文化踏切）について。</p> <p>坂の多い地区に住まわれている高齢の方でも、電動アシスト車を利用することで環境に優しいモビリティが確保できるのも自転車のすばらしい点の一つですね。しかしながらご高齢であるがために通常でも難のある押し歩きを、路面の不陸な踏切において求められている。しかも強制力はないのにその表記が相当に「指示」的なものであれば、通る度に横断幕が目に入る苦痛は察することができます。それは決して「どんな状況であっても乗って渡りたい」という利己心などではなく、むしろ高い遵法意識の故でしょう。乗入れても違法ではないのを承知しながら取って、そこに張られている横断幕の表記の見直し、もしくは撤去を求めた「B委員」の果敢な問題提起に感銘を受けました。</p> <p>文化踏切とその周辺については、その幅員が前後の歩道よりもむしろ広いのに降車指導が行われているちぐはぐさ、横断幕に添えた吹田署の表記が、当初はなかったのが後に付加されていること（規制との連動という方針との整合性）、踏切を西へ渡ったところにガードが設けられている（自転車が線路西の道路の左側へ渡る適切な動線が考慮されていない）こと、また駅周辺の整備事業に先立って提出された「提言書」では当該踏切を「歩行者自転車専用」とする旨の記述がある（その後の経緯の不透明さ）こと、千里山駅北の跨線橋も含めて、駅周辺の歩道に「自転車歩道通行可」の標識掲示がない（通行区分の曖昧さ）ことなど、あらためて見直す点が多々あると思いたす。文化踏切と同規模の歩道を挟むタイプの踏切にて、方向別の区分表示をし、啓発表示をすることなく利用者の自発的押し歩きで改善の図られた例もあります。</p> <p>なお、当地の交番では多くの自転車利用者が啓発に従わず乗用通過されていることは承知しつつ、時おり（指導の）声掛けはするものの、特別な対応を行っているわけではないとのことで、特段に踏切を問題視してはいない様子でした。</p>	<p>千里山駅の踏切については、自転車通行車に対して道路交通法違反による罰則等はありませんが、交通の方法に関する教則及び市民意見等を鑑みて、過去から一貫して「自転車は降りてください」と啓発を行っております。千里山駅周辺は、「自転車通行可」の規制は設けられておらず、自転車は車道通行が原則となります。しかし、例外として、「13歳未満の子供、70歳以上の高齢者」及び「道路工事・迷惑駐車及び車道幅が狭い等で車道通行が困難」である場合には、歩道の車道寄りを徐行し、歩行者の妨げになる際には一時停止することを理解したうえで通行が道路交通法により求められておりますが、周知が行き届いているとは言い難く、千里山駅周辺に限らず、今後も継続した啓発を行ってまいります。計画素案のP78、P79には、市内の自転車啓発看板設置について表記させて頂いており、今後の設置状況・内容の情報について、ホームページ等により発信することで自転車通行における正しい知識の周知を行ってまいります。なお、各々の現場での要望については、常時受け付けておりますので、電話またはメール等でお知らせ頂ければ対応を検討いたします。</p>

	<p>ただB委員の投げかけは、長期の全体計画を検討する場に持ち込むにはいくらか事がローカルすぎたかもしれません。ついてはこれに相応しい場（地域レベルの課題を持ち寄って整理する場）はないものでしょうか。あるのならその更なる活用を、なければ新たな設置検討を望みます。田中町のJRガード下の改修で見られたような、吹田の市民と行政の優れた問題解決力が、今後とも活かされることを期待いたします。</p>	
7	<p>国や大阪府が「自転車活用推進計画」を策定し、自転車が法的に位置づけられ、利活用の動きが益々活発化・具体化しているが、必要だとは思わない。自転車道を通っている時、もし、車の事故が起これば避け切れない。自転車事故が減ってほしい。</p>	<p>身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷低減、災害時の交通機能維持、健康の増進、及び交通安全の確保を基本理念とし、平成28年12月に自転車活用推進法が公布され、市町村に対しても自転車の活用推進に関する施策を定めた計画策定が努力義務化されました。それを受け、吹田市自転車利用環境整備計画を平成28年度末に策定し、自転車通行空間の整備を平成29年度から順次行っており、整備済路線の事故率は概ね減少傾向です。今後、本計画に記載している整備優先度を考慮し整備を行ってまいります。</p> <p>また、本計画において自転車交通安全教育の具体化を行っており、今後、計画に沿って実施してまいります。ハード面・ソフト面の対策を強化することで更なる自転車事故の減少を目指してまいります。</p>

提出された意見の全文は、次ページからご覧ください。