

「堺市自転車活用推進計画」(案) についてのご意見の要旨と本市の考え方

	ご意見の要旨	市の考え方
第IV章 取組方針		
1	計画の推進 (KPI) について 2027 年度の目標値を算出した根拠を示してもらいたい。	自転車を活用した都市の将来像を実現するため、基本方針ごとに計画期間終了時点の目標値を設定したものです。算出にあたっては上位計画と整合性を図りつつ事業推進によりめざす値を設定しております。
施策 1-1 幅広いターゲットを対象としたサイクルイベント (SAKAI 散走等) の実施		
2	「散走」など自転車で楽しんでいるサークルに参加することは、健康寿命の延伸や新しいコミュニケーションの場として脳の活性化に役立つものと考えられるため、サークルの場づくり等の助成をしてはどうか。	「散走」は気軽に自転車を楽しむことができるだけでなく、健康の維持増進にも効果的です。市内で様々な「散走」イベントが実施されるよう企画・実施することができる人材の育成や各種団体との連携など、いただいたご意見を参考に取組を進めます。
施策 1-2 サイクルスポーツの普及促進		
3	「ツアー・オブ・ジャパン」は百舌鳥古墳群の世界文化遺産登録に向けた機運醸成の目的で堺市に誘致された経緯がある。百舌鳥古墳群の世界文化遺産が誘致された今、「ツアー・オブ・ジャパン」を今後とも堺市内で実施し続けるのであれば、今後の展開に向けたそれ相応の「大義名分」が必要ではないか。大仙周辺は地形的に必ずしも「ツアー・オブ・ジャパン」に最適の地形ではない、とも聞く。 当局の努力により「ツアー・オブ・ジャパン」ばかりに頼っている状況からは改善の兆しも見られる。各種関係団体の意向、意見も十分に汲み取り、堺市内において今後とも無理なく永続的に実施できる“堺ならではの”オリジナリティにあふれた自転車イベントの実現に向けた努力を要望する。	国内最高峰のサイクルロードレースである「ツアー・オブ・ジャパン堺ステージ」が本市で開催されていることは、「サイクルシティ堺」としての都市魅力の発信につながっています。今後とも、多様な主体と連携を図りながら、様々な自転車関連イベント等の取組を進めます。
施策 6-1 自転車の利点の情報発信		
4	自転車の活用は高齢者の健康寿命の延伸やコミュニケーションによる脳の活性化が期待できるため、計画内に「高齢者に特化した自転車利用計画」の項目を追記してもらいたい。	自転車利用は心身ともに健康の維持増進の効果が期待できることから、ご意見のとおり高齢者に対する自転車の利用促進は重要であると認識しています。 本計画は高齢者をはじめ全ての人を対象としており、いただいたご意見も参考に、高齢者が自身で乗るだけでなく、介助者による安全な外出機会の促進も含め、自転車を活用した様々な取組を進めます。

5	各区役所保健センターの健康啓発講座に自転車利用イベントを取り入れてもらいたい。さらにそこで活動されているボランティア団体にも自転車利用イベントの周知を行ってはどうか。	自転車利用が心身ともに健康の維持増進の効果を発信することは自転車利用の促進にもつながると考えます。ご意見を踏まえ、健康分野などの各種講座やイベント等の取組を進めます。
施策 7-1 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行環境の整備		
6	今後道路の新設や改修工事の際は、歩道に自転車レーンをペイントした歩道一体型ではなく、自転車が歩道を走ることを前提としたような広すぎる歩道は削り、段差のない車道一体型の自転車道を設置して、歩行者、自転車、車を分離して安全に活用できる道路を整備してもらいたい。	本市では、現在「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月）に則り、自転車通行空間の整備を進めています。本ガイドラインでは、「自転車は原則車道通行」との考えに基づき整備形態を選定しています。（計画 P.36(3)整備形態の検討フロー参照） いただいたご意見も参考に、限られた道路幅員の中における道路空間の再配分の必要性等について検討します。（計画本文を修正いたします。）
7	堺市駅前のロータリーに「水色の線」で自転車道を表示したためバスの走行が危なくなり、進入するバス路線の見直しが昨年 9 月にあった。あのような狭いところに「線」を引くだけでは全く解決できないのではないか。	ご意見いただいた箇所については、平成 30 年度に車道内に自転車が通行する空間であることを示す路面表示（矢羽根）を設置しています。自転車が通行する空間に矢羽根を設置することにより、自動車の運転手に、自転車走行に対する注意を喚起する機能がありますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。
8	自転車レーンの中に車道混載の矢羽マークが含まれているが、この形態を自転車レーンと呼ぶのに問題がある。矢羽マークは自転車の通行方向などを示す法定外表示であり、自転車の優先を示したり、安全を保障するものではない。あくまでも自転車レーンが整備されるまでの応急対応とすべきで、これを自転車レーンとしてしまうと、自転車活用計画そのものの価値がなくなる。	本市では、現在「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月）に則り、自転車通行空間の整備を進めています。通行空間の整備形態を検討する場合において、自動車の速度や交通量によって車道混在（矢羽根）による整備は暫定形態となる場合と完成形態となる場合（自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路）があります。 なお、計画 P35 表中の「自転車レーン」は、定義が曖昧であり誤解を与える恐れがあるため、記載を削除いたします。
9	対応方針の走る(通行環境)の中に「利用者視点での自転車ネットワーク」を形成するとの記載がある。自転車道を走行していると、四角い銀色のメッシュの蓋が自転車道上にあるが、滑りそうで怖い。仮に自転車で転倒した場合車道部であるため、死亡事故に繋がるリスクがあると思う。今後整備計画の中で自転車で走行する際に滑りにくい対策を盛り込んでいただきたい。	ご意見いただいた「四角い銀色のメッシュの蓋」は、グレーチングと呼ばれる集水桝の蓋のことと思われます。本市では、自転車の転倒防止の対策として、自転車通行空間の整備に併せて、滑り止め型のグレーチングに取替えを進めています。

施策 9-3 駐輪場の効率的な維持管理運営		
10	駐輪場の計画が利用者の要求とマッチしていないように感じられる。利用者は駐輪場のような大規模でコストのかかる施設ではなく、無料の駐輪場や小規模の駐輪設備を必要としている。道路横の柵などに自転車をくり付けすることができる設備を市内に大量に作り、停めたいところに止めることが自転車の利用を推進することになる。	本市では今後の駐輪環境の再編・改修については、既存駐輪場を中心に検討しています。駐輪場を健全に管理運営する上においては、管理人の人件費などが発生し、受益者負担の原則から駐輪場の無償化は困難であると考えます。道路などの公共空間の活用については、今後いただいたご意見を参考に検討します。
施策 12-1 安全・安心な自転車利用の普及啓発		
11	本年4月から国においても自転車走行時のヘルメット着用が努力義務化されるようだが、この点に関し堺市として今後の取り組みをどう考えているか。全世代のヘルメット着用は望ましくはあるが、あまり現実的だとも思えない。購入負担や盗難予防、管理も含め問題だけである。しかしそれでもなお全世代、あらゆる階層のヘルメット着用を実現するのであれば、ヘルメット購入に対する補助拡大や、低所得層に対する無償貸与等の施策が必要ではないか。	本市では平成26年に制定した「堺市自転車のまちづくり推進条例」において、自転車利用者に対して自転車ヘルメット着用を努力義務として規定しており、利用者が安全・安心して自転車を利用できるようヘルメット着用推進の取組を行っています。いただいたご意見を参考に今後もヘルメット着用の普及促進に向けた取組を進めます。
第VI章 計画の推進 1. 推進体制		
12	自転車の活用は産業・観光・商業・健康など多岐にわたるため、庁内部局の連携を深め活発化させてはどうか。例えば、文化観光局、健康福祉局、産業振興局、区役所保健福祉総合センターなどと横断的なプロジェクトを構築することが考えられる。	自転車を活かした都市魅力の創出に向け、健康増進、産業振興、観光誘客の促進など、自転車を活用した各種取組を関係部局と連携して進めることは重要であると考えており、今後も関係部局と連携を図りながら組織横断的に自転車施策を推進します。
13	市内の産業や商店に影響力のある商工会議所や青年会議所との関係を強化し、積極的に自転車イベントを開催してもらいたい。また店舗等へ自転車利用者への利便性を図る取組を企画してもらうことを期待する。	市内の事業者や関係団体と連携を図りながら自転車関連イベントの実施や交通ルール・マナー等を周知することは重要だと考えます。今後もより一層の自転車利用の普及や効果的な情報発信に向け、多様な主体と相互に連携・協力し取組を進めます。
14	サイクルショップが「サイクルシティ堺」に対する意識が高いと自転車イベントも積極的にになり、また自転車販売時に交通ルールの説明やヘルメット着用など積極的に指導していただけると考える。そのためにはサイクルショップに対して何らかのメリットが必要ではないか。	
全般		
15	新技術の進展により自動車や自転車の各種様々な次世代型モビリティが続々と開発、実用化が進んでいる。スケボーやローラースケートもある意味、モビリティツ	本計画は自転車の利用環境を整備することを主軸として策定するものですが、昨今、多種多様なモビリティの実用化に向けた動きは認識しています。また、道路交通法

	<p>ールである。多彩なモビリティが続々と開発、実用化されている反面、免許資格も含めた法整備や、なによりも現実的な道路環境整備が進んでいない。進んでいないどころか管理整備に関しては、財政的負担の問題もあるが「管理劣化」の散見も著しい。これでは若い世代や特定の富裕層はともかく、一般庶民の不満は募るばかりではないか。</p>	<p>の改正により、自転車と特定小型原動機付自転車が同じ通行空間を走行することが想定される中、今後とも安全安心な自転車利用や通行環境の整備に取り組みます。</p>
16	<p>計画の概要版を確認する限りでは、自転車の歴史文化や課題と対応方針について、きれいに形をととのえた（案）には実情がどれくらい反映したかいつもながら「市」の計画には不十分さを感じる。</p>	<p>前計画での実施内容を踏まえ課題を抽出し、具体的な施策へと結びつけるための対応方針を定めています。本計画の第Ⅳ章では「サイクルシティ堺」の将来像とそれを実現するための基本方針を設定し、第Ⅴ章から基本方針に基づく具体的に実施する施策を定めています。</p>
17	<p>自転車を「観光」のために使うのか、「市民」の移動手段として使うかの検討や「自動車社会」がここまで進んだ中「駐輪場」や「自転車で安心して走行できる道路」などへの本気度がとわれると思う。</p>	<p>本計画は、自転車を単なる移動手段としてのみならず、観光・レジャーなどでの利用促進や、安全で快適に走行し、とめることができる環境の整備、自転車のルール・マナーの啓発を総合的に進めるために策定するものです。本市が有する自転車の歴史・文化を発信し、市民が自転車に愛着を持ち、本市を訪れる人にも自転車を活用した都市魅力を感じられるように取組を進めます。</p>