

意見等の概要とそれぞれに対する市の考え方

No.	頁	提出された意見	市の考え方	反映区分
1	9	<p>基本方針1について 自転車購入補助金制度は特殊（高価）な自転車のみ補助に限定されており、普通車は対象になっていない。これでは自転車利用の底辺を広げる施策とはならないため、誰もが気軽に利用できる補助金制度に改善すべきである。</p>	<p>本制度は、市民生活における自転車の利用を促進することや健康・環境に配慮して自転車を選択されることを目的に、それぞれの利用目的に合った自転車を購入できる手助けとなるような制度としております。</p> <p>新型コロナウイルス感染拡大により自転車の活用が見直されている中、こうした社会情勢も踏まえながら、引き続きより良い制度となるよう検討してまいります。</p>	④
2	2・13	<p>基本方針2について取組①で、根本の対人事故を減らす取り組みが欠落している。</p> <p>1つ目、ハード面で 市道古高川田線の自転車道は、対面通行になっているため幅員が狭くハンドル同士がぶつかる危険性が気になり、子どもや高齢者・幼児同乗自転車等は危なくて走れない。自転車同士の事故を防ぐために、自動車と同様に左側一方通行にすべきである。</p> <p>また、外側の車線については、標識、照明灯の支柱やバス停等がエリア内に存在し走行できない状態である。さらに、自転車走行エリアの形状が統一されていないことや旧法に基づく歩行者自転車共用の標識が残ったままになっていることに自転車利用者は戸惑うところであり、これ</p>	<p>本計画については、これまでの本市独自の取り組みを包括し、今後の本市の自転車推進施策等、自転車活用の基本となる計画として位置付け定めるものです。</p> <p>対人事故を減らすための取り組みとして、ご指摘の1つ目、ハード面については、歩行者と自転車そして車が共に安全で快適に通行できる道路づくりを目的に、「守山市自転車道路網計画」に基づき道路整備を進めております。</p> <p>今後も安全な走行環境の整備を目指してまいります。</p>	④

		らを担当者が直に問題点を検証して改善すべきである。		
3	4 ・ 12	<p>基本方針2について取組①で、根本の対人事故を減らす取り組みが欠落している。</p> <p>2つ目、ソフト面で自転車利用者のマナーがいい加減であり、警察や行政担当者がそれを見過ごしている。①歩行者の安全安心を考えず、歩道内を走行する自転車、②左側通行をせず逆走する自転車、③後続の自転車や自動車があるにも関わらず、急に方向転換をする自転車が見られる。まずは手本となる大人に重点を置いた指導（研修）を入れていくべき。</p> <p>また、車道通行の自転車利用者の安全を確保するために、自動車のマナーにも目を向けてほしい。</p>	<p>本計画については、これまでの本市独自の取り組みを包括し、今後の本市の自転車推進施策等、自転車活用の基本となる計画として位置付け定めるものです。</p> <p>対人事故を減らすための取り組みとして、ご指摘の2つ目、ソフト面については、本計画のp12に「子どもの自転車安全教室に親や大人も一緒に参加することで、大人が、改めて自転車利用のルールやマナーを学ぶ機会となる場を設定します」と記載しております。</p> <p>また、自転車利用者や自動車のマナーについて、「守山市交通安全計画」に基づき、警察等関係機関と連携して、交通安全教室や街頭啓発を実施しております。</p>	③
4	1	<p>「国では2016年7月に国土交通省・警察庁の『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』が一部改定され…」改定のことを記述する前に、2012年に同ガイドラインが制定されて、全国の自治体に対して自転車ネットワーク計画の策定が提言され、また、車や自転車の交通量に応じて、自転車道、自転車レーン、車道での混在の整備形態が定められたことの記述が必要だと思います。</p> <p>2016年の改定よりこちらの方が重要</p>	<p>ご指摘の箇所は、本計画(P1) 1. 総論 (1)策定経緯を説明する文中、国の動向が分かるように近年に改訂されたものを記載しております。</p> <p>ご指摘のガイドラインが2012年11月に策定され、2016年7月に一部改正されたことを分かるように記載することとさせていただきます。</p>	①

		です。		
5	7	「わたしのできる自転車ライフ」という理念では、「現状できる範囲でやりましょう」という感じで、自転車をもっと積極的に活かしていこうという気迫が感じられない。例えば、「わたしにもできる自転車ライフ」、あるいは「わたしが楽しむ自転車ライフ」のような表現にすると、積極的に前向きな雰囲気が出ると思います。	本理念については、画一的な自転車活用を推進するのではなく、市民一人ひとりや市内事業者の個々の状況に応じて、自転車のできることを選択し、自転車を活用していくこととしております。	②
6	10 ～ 12	自転車のことについて何でも相談できるコンシェルジュがいたり、相談窓口を設けるとよいと思います。また、基本方針2 自転車ライフを守る環境づくりのための取り組みとして、「認定自転車店」を置くのはどうでしょうか。売りっぱなしの店ではなく、安全性能の高い自転車を取り扱い、消費者の質問やニーズに丁寧に答え、メンテナンスなどの面倒をきちんと見てくれる店を登録して推奨します。	本計画の p11 に「気軽に自転車店等に相談できる仕組みづくりを推進します」と記載の通り、今後も市内自転車店と連携しながら、相談しやすい環境づくりを目指してまいります。	③
7	12	取組②自転車の乗り方を練習できる環境整備について、自転車安全講習は、数が多く無謀な運転をしがちな中高生向けを充実させる必要があります。また、自転車通勤を行う企業への安全講習の支援も必要だと思います。	中高生向けの自転車安全講習については、本計画の p12 に基本方針2 取組②で子どもの年齢等により正しい自転車の乗り方を学べる環境整備に努めます、と記載している通り、自転車通学を始める中学生に対しては交通安全教室を実施しており、また高校生については、各校で指導を行っていただいているところです。今後も正しい自転車の乗り方を学べる環境整備に努めて	③

			まいます。 また、自転車通勤を行う企業への安全講習の支援については、「守山市自転車利用促進計画」に基づき、通勤者向けルール・マナーの啓発を進めてまいます。	
8	13	取組①自転車走行空間の確保とサイン整備について、自転車ルートネットワーク化や掲載されている自転車道の写真は、歩道を分割したものであり、また、狭い自転車道をさらに双方向指定してあるため、安全性に問題があり、例としてよくないと思います。走行環境の整備は物理的分離が基本です。自転車ナビマークの設置だけでは効果が限られると思います。子ども載せシティサイクルでも安全に走れるような環境整備をしなければ、自転車人口を増やすことにつながりません。車道の再配分、時速 30km 制限、一方通行の設定などが有効だと思われます。また、自転車通勤者の通勤時の安全確保のために、照明の充実や溝蓋や柵の設置が必要だと思います。	本計画については、これまでの本市独自の取り組みを包括し、今後の本市の自転車推進施策等、自転車活用の基本となる計画として位置付け定めるものです。 歩行者と自転車そして車が共に安全で快適に通行できる道路づくりを目的に、「守山市自転車道路網計画」に基づき道路整備を進めております。 今後も安全な走行環境の整備を目指してまいます。	④
9	15	取組①モデルコースの作成、各種情報発信、ガイドの育成にとどまらず、育ったガイドをどう活かすかというところまでを考えた制度設計を望みます。	本計画の p15 に記載している通り、ガイドを育成し、そして連携する中、初心者等もサイクリングに取り組みやすい体制づくりを目指してまいます。	③