

取組番号	取組	内容	意見内容	市の考え方
I - ①	自転車安全利用に関する啓発	<p>○自転車安全利用五則（13歳未満の子どものヘルメット着用など）等の交通ルールの周知や運転マナーの向上を図るため、交通安全教室などの啓発活動を継続して実施する。</p> <p>○市役所をはじめとする大規模事業所での啓発や、あらゆる年齢層への啓発を推進する。</p> <p>○楽しみながら交通安全の意識の浸透を図ることを目的としたイベントを開催する。</p>	<p>体験的な自転車安全に対する政策が必要ではないでしょうか。</p> <p>R3年度の実施内容について、私がこの表の読み方及び計画を十分に理解していない点もありますが、枠内の上段と下段の実施内容の分類基準が分かりにくくなっていると思います。（例えば、どちらとも高校向けの啓発活動が同じ回数で入力されています。また、イベントも同じ内容が記載されています）</p> <p>その他においても上段・下段ともに同じ内容の記載があり、またその後のI-②においても記載があります。このような記述の分け方が、施策の各戦略（または目的）とどのように連動しているのか、もう少し分かりやすいとありがたいです。</p> <p>また、先の議題2の箇所でも記述させて頂きましたが、「課題」について、この課題はどのようなフィードバック調査から得られているものなのか、PDCAの中で、実施した取り組みの効果検証などはどのように行われているのか、その点も含めて記述頂けるとありがたいです</p> <p>市民の交通安全意識の向上につながる取組の継続を希望する。</p> <p>自転車交通安全教室は今後も継続を希望する。</p> <p>安全教室について、地域・企業・団体の参加者数が学校関係に比べると少ないように思うが、どのように感じているか。また、効果について教えてほしい。</p>	<p>体験的な施策としては、自転車交通安全教室において、信号機や交通標識等が配置された模擬コースの実車走行、安全に危険予知を行うことが可能な自転車シミュレーターを活用した教室等を実施しております。</p> <p>事業実施の担当課が複数あるため記載が分かれております。ご指摘の件については、今後内容を精査し、改善に努めてまいります。</p> <p>課題についてですが、フィードバック調査からの記述ではなく、交通安全教室やイベントに参加できない多くの自転車利用者に対して、様々なツールを活用し、いかに交通ルールの遵守やマナーについて、関心を持って安全に自転車を利用してもらえるかを課題と捉えております。</p> <p>ひとりでも多くの利用者に交通安全意識を高めてもらうため、情報発信等で周知活動に取り組んでおります。</p> <p>なお、交通安全教室については、講習前に自転車の交通安全教室のテストや、講習後にアンケートを実施することで、参加者の理解度や意見等を確認し、教室の内容の見直しを行っております。</p> <p>市民の交通安全意識やマナーの向上に係る取組については、街頭での啓発活動や自転車教室等を今後も継続してまいります。</p> <p>参加者数については、地域・企業・団体等の規模により、差異があるものと認識しております。</p> <p>また、交通安全教室では講習前後に自転車の交通ルール等の理解度を確認しており、一定の効果を得ていると考えております。</p>
I - ②	学校教育での自転車交通安全教室の実施	<p>○学校における教育活動として、自転車安全利用五則等の交通ルールに関する指導を行う。</p>	<p>一方的な情報伝達にならないように、理解を深める効果を計測できる方法を考える必要があります。</p> <p>中小高での実施については義務化を希望する。地域については新型コロナウイルス感染症の影響で事業実施が難しい部分もあると思うが、機会があればできる限り交通安全教室を実施して、啓発を行ってほしい。13歳未満のヘルメット着用についてはほとんど守られていないと感じるため、もう少し強調してもいいのではないかと。</p> <p>市バスと自転車利用者によるヒヤリハット事案が散見されることから今後も啓発活動の継続、強化を望みます。</p>	<p>危険予測や実演等を踏まえた体験的な活動を取り入れるなど、児童生徒が主体的に自転車の安全利用について考えるよう内容を工夫してまいります。</p> <p>市内の全市立小・中・高等学校において自転車交通安全教室を継続し、地域については、新型コロナウイルス感染症の拡大状況を見ながら、自主防災訓練等の機会を捉えて啓発を行ってまいります。</p> <p>なお、13歳未満のヘルメット着用についても、自転車ヘルメット着用の重要性の周知及び着用促進に取り組んでまいります。</p> <p>自転車交通安全教室の中で、危険予測として、車の陰からの歩行者の飛び出しやバスの乗客が乗り降りをする際の接触事故の危険性などについて、指導してまいります。</p>
I - ③	自転車安全利用啓発指導員による啓発・指導	<p>○ボランティアによる自転車安全利用啓発指導員を委嘱し、自転車の安全利用に関する啓発・指導を実施する。</p>	<p>ボランティアを募っての啓発は難しいと思う。例えば、市内で活動している少年補導委員の協力を得ることはできないか。今の仕事に追加されるが、過剰な負担ではないと思う。少年補導委員は自転車で校区内を巡回したり、交差点に立って啓発活動をしているのを見かけるので、検討してどうか。</p> <p>無償ボランティアについて、予算の問題もあると思うが謝礼を支払って募集するという考えはないのか。</p>	<p>行政による取り組みだけでなく、地域に根差した活動となるようボランティアとして活動いただいております。</p> <p>なお、少年補導委員の活動内容に、子どもの交通安全に関する啓発活動が含まれており実施いただいております。また、中には「自転車安全利用啓発指導員」として活動いただいている方もおられます。</p> <p>現時点では、報酬を支払ってボランティアを募集するという考えはありませんが、今後も自転車安全利用の啓発活動として、継続してまいります。</p>

取組番号	取組	内容	意見内容	市の考え方
I - ④	警察による指導強化	○自転車利用者に対する啓発・指導を、警察と市が連携して強化する。	コロナ禍により、自転車通勤に変えた人が増えたのではないかと思います。新型コロナウイルス感染症が収束しても、自転車通勤は継続する傾向にあると思うので、朝夕の通勤通学時間帯の警察により取締り、指導強化を希望する。特に高校生の自転車のスピードは速く、怖いと感じることが多い。	警察等関係機関と連携し、自転車事故多発地点を中心に街頭啓発を継続してまいります。
I - ⑥	自転車保険の加入推奨	○様々な機会を通じて自転車賠償保険への加入を推奨する。	保険については地道に啓発していくしかないと思う。昔よりは加入した方が良くと考えている人が増えていると感じる。	県が実施するアンケート調査では、自転車事故で高額賠償事例があることを知っている利用者が多いことから、加入の増加に繋がっていると考えられます。また、加入の推奨につきましては、市ホームページでの掲載及び自転車交通安全教室やイベント等での案内を実施し、保険加入についてのパンフレットを支所・分室等に配架し周知しています。
II - ①	自転車通行空間の整備	○「自転車ネットワーク計画」に基づき、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進する。 ○都市計画道路の整備やバリアフリー化に伴う歩道のリニューアル工事等、各事業との連携を図り、整備を推進する。	市バスをはじめ自転車との通行区分と安全性、特に道路上のバス停で発車、停車するバスの特性を考慮して計画を進めていただきたい。	バスベイ（歩道に切込みを入れ、後続車が通行しやすいよう、バスが停車するためのスペース）の設置により、バスと自転車の導線を分離することが理想ですが、道路幅員が限られている路線（箇所）については、バス停留所をストレート型で整備せざるを得ない状況です。自転車利用の際は交通ルールを遵守のうえ、通行をお願いいたします。
II - ⑤	無電柱化の推進	○「伊丹市無電柱化推進計画」に基づき、電線類の地中化を推進し、良好な都市景観を創出するとともに、災害時における2次災害防止を図る。	無電柱化と自転車交通の関係性を明記する必要があります。	歩行者の安全を確保し安全で快適に自転車が通行できる環境を確保するために、自転車利用が多い道路では自転車専用通行帯（自転車レーン）を整備しています。伊丹市では、自転車ネットワーク計画路線のうち、都市計画道路の整備が予定されている路線について、効率的な無電柱化を推進する観点から、街路事業に合わせて無電柱化を推進しています。
II - ⑥	警察による取締強化	○自転車レーン上の駐停車車両の啓発・取締りを、警察と市が連携して強化する。	自転車レーンはまだ新しいものなので、取締りではなく、逆走等のルール違反への指導強化を行う方が良く考える。	自転車レーンの走行方法に係る啓発については、警察と連携し実施してまいります。
IV - ①	サイクリングモデルルート環境整備	○健康のためのスポーツサイクリングや、地域の魅力を楽しむサイクリングのため、兵庫県が推進する「サイクルツーリズム」と連携し、サイクリングモデルルートの環境整備を行う。 ○自転車がモデルルート上を安全に走行できるよう、路肩整備や路面標示等の安全対策を推進する。 ○ルート近くのビューポイントを「休息施設」と位置付け、休憩・トイレ・情報収集が可能な場所に、市内自転車道を「サイクルステーション」と位置付け、自転車整備・トイレ・情報収集が可能な場所に、観光物産ギャラリーを「インフォメーション施設」と位置付け、お土産購入・トイレ・情報収集が可能な場所にするなど、受け入れ環境を整える。	施策拡大には伊丹空港を実証実験の場として、伊丹市内の日本酒醸造施設や伊丹スカイパークを含む観光資源との連携による既存資源の掘り起こしのほか、伊丹空港におけるサイクルステーション設置による、既存資源及び需要の掘り起こしが考えられる。	伊丹空港においては、イベント等による「清酒発祥の地伊丹」並びに認定された日本遺産の活用を図り、観光資源との連携を推進してまいります。また、サイクルステーション設置に関しては、伊丹空港がモデルルートから離れている等の課題も踏まえ、需要の掘り起こしの可能性を検討してまいります。
IV - ②	バス停留所隣接の自転車駐車場整備の検討	○公共交通機関を補完する自転車と路線バスの乗り換えの利便性を高めるため、市バス停留所隣接の自転車駐車場整備を検討する。	自転車と路線バスとの乗り換えに関しては、当社でも関心があるため、どのような土地で検討中かなど、可能であれば情報を連携してもらえるとありがたい。また、市バス停留所隣接、とのことだが、当社など、伊丹市内を走行する民間事業者が隣接している箇所も候補としてほしい。 R4年度予定について、都市インフラとして総合的に各機関と連携し取り組みを推進していく必要がある。	バス停留所隣接の自転車駐車場整備に適した土地の検討については、伊丹市内を走行する民間事業者のバス停留所と隣接している箇所も検討の対象とし、可能な限り情報の連携に努めてまいります。

取組番号	取組	内容	意見内容	市の考え方
IV-③	シェアサイクル等の検討	○来街者にとっても移動の利便性を高めるため、シェアサイクルやレンタサイクルなど、公共交通を補完する移動手段を検討する。	R3年度実施内容、R4年度予定とも単に「調査・研究を行う」との記載に留まっており、具体的な検討・進捗状況として記載できるものがあれば記載してほしい。参考資料の前期総合交通計画進捗状況でもレンタサイクル、シェアサイクルについてはH29・30年度に「調査・研究を行った」との記載があるだけで、R1年度以降は「新たな取り組みなし」となっており、今の記載では、進捗が図られているかどうか把握できない。	具体的な検討まで見送せない施策については「調査・研究を行う」としてあります。ご指摘の件については、内容を精査し、改善に努めてまいります。
IV-④	災害時の自転車活用	○自転車の特徴を踏まえ、災害時における自転車の活用について検討する。	災害時の自転車活用とは具体的なイメージのある政策提案が必要ではないかと思えます。	災害発生後の避難誘導や被害調査等担当職員の移動配置、救援物資の輸送等については、基本的には車両で対応することとなっております。ただし、車両数に限りがあること、また近傍地や狭小道路等の環境によっては自転車等での移動が適切な場合もあることから、災害時の公用自転車の配置・活用について、地域防災計画での記述や防災訓練等での実施を検討してまいります。
IV - ⑤	自転車通勤の促進	○毎月20日の「ノーマイカーデー」の徹底により、自転車通勤およびその他公共交通機関の利用を促進する。 ○「自転車通勤導入に関する手引き」等の活用により、自転車通勤を促進する。	「自転車通勤の促進」市が自転車を促進することの根拠は何でしょうか？	本計画の基本戦略1-④「環境に配慮したまちづくり」を進める施策の一つとして「自転車通勤の促進」を位置付けており、脱炭素社会に寄与するものであると考えております。
			R3年度の実施内容について、ノーマイカーデーが少なくとも市役所職員内においてどの程度、定着しているのか、他の指摘と同様ですが、今年度の活動に対するその後のフィードバック調査は行われているのでしょうか。例えば、次年度も今年度と同様にポケットティッシュを配布するとの計画ですが、このポケットティッシュ配布という手段がどれほどの効果があるのか、フィードバックを通じて検討する必要があるのではないのでしょうか。	ノーマイカーデーの市バス乗客数調査を6月と12月に実施しており、一定の効果を得ていると考えております。今後も、継続してノーマイカーデーの啓発、クリーンエネルギー自動車の普及啓発に努めて参りたいと考えております。
			自転車通勤は自然に増えてくると考えるため、ノーマイカーデーにバス利用を促進する方が良いと思う。 自転車通勤の促進について、自転車は鉄道とは競合しにくいバスとは競合する関係にある。 バス事業者としては、バスから自転車への転移 →バス利用者の減少→バスの減便 →雨天時に自転車利用者のバス利用の増大により元々のバス利用者がバスに乗車出来なくなる、等の負のサイクルを懸念する。	自転車とバスなど異なる交通手段を競合させるのではなく、人を中心として、目的や状況に応じて移動手段を選択できるよう共存を図ってまいりたいと考えております。
			自転車の利用とともに公共交通機関の利用促進も合わせて行いたい。	