

# 「明石市自転車利用環境向上計画」(案) への意見募集の結果について

「明石市自転車利用環境向上計画」(案) についての意見募集(平成29年2月10日(金)から平成29年3月9日(木)まで実施)の結果は以下のとおりです。

## 1 意見募集の結果

1 1人の方から32件のご意見をいただきました。内訳は下記の通りです。

計画に関する意見……………19件

文言修正に関する意見………4件

個別の要望・意見……………9件

## 2 意見の概要及び市の考え方について

いただいたご意見の概要及びご意見に対する市の考え方は次の通りです。なお、趣旨が重複するものは集約し、意見の概要を記載しています。

### (1) 第2章 自転車利用に関する現状と課題 について

意見の概要		市の考え方
①	自転車は車と同じ扱いなので、原則車道を走っていることは知っています。しかし、自転車の通行できる幅が狭く、街路樹や路上駐車、交通量も多く、とても怖いので、歩道を走ってしまうのが現状です。	ご意見を踏まえ、歩行者、自転車、自動車の分離を推進し、普通自転車専用通行帯の設置や矢羽根等の路面表示による、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進してまいります。
②	自転車事故分析の中で、相手方に対する分析はしていないのですか。自転車や歩行者より車との事故が多いならば、自転車通行空間を整備する際に車道を狭めるのではなく、歩道を狭めて設置するべきと思います。	明石市内で起きている自転車関係事故は、交差点における車との出会い頭の事故が非常に多い状況です。これは、自転車の逆走や歩道を通行する自転車が車の運転手の視認範囲外から交差点へ流入するためと考えています。 従って、当計画では、自転車は原則、車道を左側通行することを踏まえた道路空間を整備するとともに、ルール遵守等についても啓発を実施してまいります。

(2) 第4章 第1節 通行環境“はしる” について

意見の概要		市の考え方
①	整備により通行がしやすくなるのであれば、今後も一層進めてほしい。	自転車ネットワークの整備については、本計画に基づき、関係機関と連携しながら推進してまいります。
②	歩道は段差があったり、歩行者がいたりして、自転車で走りにくいことがよくあるので、車道に自転車用の明示があると安心して利用できるのもので、できるだけ多くの路線で表示していただきたいと思います。	
③	自転車は車道走行しなければならないと聞き実践したことがあります。実際に車道を走っていたら、よく車に邪魔者扱いをされました。まだまだ、自転車は軽車両であり、車道を通行するものという認識が世間では浸透していないのではないのでしょうか。まずは、車道に明示して世間に浸透させていくことが重要だと思います。	<p>自転車は車道を通行するものという意識を浸透させていくため、本計画では車道に自転車走行空間を明示していくとともに、通行方法等について周知を図ってまいります。</p> <p>また、交通ルールの遵守・マナーアップを目的とした啓発活動も併せて実施してまいります。</p>
④	自転車ネットワーク路線も見ると、国道2号、県道明石高砂線など県や国が管理する道が多く、市では整備が出来ない路線はどうお考えですか。十分に連携し、連続性を持った整備をすべきだと思います。	<p>自転車ネットワーク路線は、県・国の各道路管理者および交通管理者を含めた検討協議会を開催した上で、選定しております。ご指摘の通り、整備の推進にあたっては、各道路管理者等と相互に連携し、連続性の確保に努め、整備してまいります。</p>
⑤	車道混在は自転車利用者にとって危険と感じる。こういった場所を車道混在で整備しようとしているのか。	<p>優先整備路線の中で「車道混在」の整備を検討している路線については、本編 P48 ページをご参照ください。</p>
⑥	「自動車」と「自転車」を分ける前提での整備計画ですが、「自転車通行可能な歩道」であれば、歩道内において通行可能であると思います。整備計画は車道においてのみでなく、「自転車通行可能な歩道」であれば「自転車」と「歩行者」を分けるカラー舗装で可能ではないのでしょうか。	<p>「自転車は『車両』であり、車道走行が大原則という意識の薄れ」が一因となり、全国的に全交通事故件数が減少する中、自転車対歩行者の事故件数は横ばい状況にあります。</p> <p>上記のことを受け、平成28年7月に「安全で快適な自転車ガイドライン（国土交通省、警察庁）」が改訂されました。ガイドラインでは、自転車は「車両」である大原則を</p>

		<p>踏まえ、自転車が車道を通行するための道路空間について検討することとされています。</p> <p>従って、本計画ではガイドラインの考え方を踏まえ、ご意見にありました「自転車通行可能な歩道」を活用した新たな整備については検討しておりません。</p> <p>なお、現行の道路交通法では、「普通自転車歩道通行可の歩道」に加え、一般の歩道においても、13歳未満の子ども・70歳以上の高齢者・身体の不自由な人は自転車の安全な通行を確保するため、歩道を通行することができますとされています。</p>
⑦	<p>計画案の中に「現況の中央分離帯や植栽帯の改修を含めた道路空間の整備の検討」と記載されていますが、人口減少、少子高齢化の中で財源が今後さらに厳しくなる中で、将来行う可能性が低いのであれば、記載しない方が良いと思います。</p>	<p>財政制約のもと、新たな拡幅を実施することは困難な状況の中、既存の道路をかしこく使うため、経済性も考慮して道路空間の再配分も検討していきます。</p>
⑧	<p>路面表示の幅は広めが良い。</p>	<p>整備を行うにあたっては、道路構造を踏まえた上で検討し、整備を実施してまいります。</p>
⑨	<p>自転車専用通行帯として着色するだけで車の運転手の意識が変わり、安全性は確保されるのか。</p>	<p>交通安全対策で実施するグリーン舗装では、視覚効果により、車の通行速度が下がることは確認されております。</p> <p>また、本編 P49 に記載してあります通り、整備路線については周知を図るために、通行方法等の広報活動を行い、自転車通行空間としての効果を高めていきます。</p>
⑩	<p>自転車専用通行帯が駐車スペースとなってしまうのが懸念される。</p>	<p>整備した自転車専用通行帯については、関係機関と連携して自動車等を駐停車しないよう周知してまいります。</p>
⑪	<p>自転車走行の標示（表示）の周知徹底をしてほしい。</p>	<p>本編 P49 に記載してあります通り、整備路線については周知を図るために、広報活動を行い、自転車通行空間としての効果を高めていきます。</p>

⑫	整備後の取り組みの広報活動については、市だけではなく警察も協力してやっていった方がいいと思います。	本計画の推進に当たっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関が相互に連携し、一体的に取り組みを推進していきます。
⑬	整備をした後の事故の発生状況についてはきちんと検証して、次の整備に繋げていくべきだと思います。	本編 P49 に記載のありますとおり、整備後には整備路線について周知を図るとともに、整備後の利用状況や事故の発生状況について評価検証を実施し、PDCA サイクルのもと、次の整備に繋げてまいります。

(3) 第4章 第2節 安全利用“まもる” について

意見の概要		市の考え方
①	「模擬交通事故再現」のもう少しやさしい内容を小・中学生を対象に実施してほしいです。学校でも、「交通ルール教室」とか実施していると思いますが、「本当に危険なんだよ！」と小さい時から教えないと分からないと思います。	交通安全意識は子どもの頃から醸成する必要があると考えており、交通安全教室ではできるだけ参加者が具体的に事故の危険性を実感できるよう努めています。
②	交通事故経験者の体験談や講話などを実施してはどうか。	
③	啓発の再徹底（速度超過の問題や罰則などの具体的な指導）をしてはどうか。	ご意見を踏まえ、警察と連携してマナーアップを図っていきます。

(4) 第4章 第3節 駐輪環境“とめる”

意見の概要		市の考え方
①	駐輪場をもっと増やしてほしい。	駐輪需要の多い地域及び今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用形態に応じた駐輪施設の整備を検討してまいります。