

■自転車走行環境づくり推進計画 意見募集における市の見解

＜意見募集期間 平成29年2月15日～27日＞

【意見者5名】

意見要旨	市の見解
1 市民の安全を守ることを目的とした、自転車パトロール隊を構成し、自転車マナーアップキャンペーンの実施を提案する。	ご提案いただきましてありがとうございます。 地域に根ざした地域主導の安全対策は必要であり、交通ルールを前提としたきめ細やかな対応が可能になると考えます。地域との連携を深めながらより一層の安全・安心の環境づくりに努めてまいります。
2 道路空間の配分について、自動車中心の設計がまだ目立ち、自動車中心の交通システムからの脱却が必要である。	
3 歩行空間を通行しなくても快適に自転車が利用できるよう、自動車に割り当てられている道路空間の再配分を検討し、路上駐車対策や危険運転の抑止を行う必要がある。	限られた道路空間でありますので、多様な主体の様々な移動手段が共存できる道路づくりに向けて検討していきたいと考えます。
4 自動車による速度超過、横断歩道での一時停止義務違反、駐停車違反、幅寄せや危険運転で、自転車が危険にさらされており、自動車の速度を落とさせ自動車が走りにくい道路を作るなど、現在の道路構造を見直す必要がある。	通行止めなどの交通規制については警察の所管となり、抜本的な対策となる一方で、地域の方々の生活にも影響が及ぶことから慎重な対応が必要であると考えます。 歩行者重視の視点により誰もが安全で快適に移動できるよう各交通機関などとの連携を深め、さらなる交通環境の向上に努めてまいります。
5 歩行者と自転車を対立と捉えるではなく、歩行者と自転車移動の相乗的な関係を向上させるという視点が重要。	
6 市道第16号線のような連続性や静穏性、歩行者と自転車との分離の余地(路側帯など)を備えた生活道路(等)を自転車ネットワークに組み込むことも重要だと考える。 (例えば南北では扶桑通りや城山通り、宮前通り、五小通り、宮本小路、東十一小路など、東西では三谷通り、大正通り、八丁通り、桜通りなど)。	幹線道路と生活道路の違いにより、自動車と自転車を分離する考え方はあるかと思いますが、生活道路においても歩行者と自転車との輻輳は懸念され、沿道や地域の方々のご理解も必要です。この計画では、現状の利用実態を前提に市外からの乗り入れが多いことから近隣区市をむすぶ主要な幹線道路を中心に位置づけております。生活道路につきましても、交通事故の軽減等に向け、地域の方々との連携し、環境整備等を検討してまいりたいと考えております。
7 千川上水の沿道とその延長上の市道3号線は、一つ南を走る市道第41、248、252号線に比べて格段に自動車の脅威が少なく、棲み分けができている印象です。ネットワーク選定にも活かして欲しい。	
8 自転車ナビラインを導入し、自動車が時速30km以上出せない構造にするだけで自転車事故のリスクは格段に減る。それとともに夜間早朝の自動車通行止めも含め、通過交通を減らす対策を強く要望する。	時速30kmの速度制限は交通事故の回避や重症化を防ぎ、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保する上で有効と認識しております。通行止めなどの交通規制については警察(公安委員会)となります。これらは、抜本的な対策となる一方で、地域の方々への生活にも影響が及ぶことから慎重な対応が必要であると考えます。
9 吉祥寺北町の自転車走行環境は、私道の一部自動車通行禁止など、一学校法人の社会的貢献により守られてきた。 自動車の走行禁止区間を設け、歩行者、自転車の安全を守るべきである。	自動車の通過交通は、交通体系全体の課題でもあります。そのなかで、自動車の速度を落とさせる道路構造や速度規制についても、沿道住民のご理解とご協力が不可欠ですので、警視庁と連携しながら検討していきたいと考えております。
10 国土交通省の「ガイドライン」の「整備の可能性の検討」(I-15)に記載があるように、自動車交通を制御することによって簡易的な整備形態での自転車通用環境を確保するという手法も考えられる。	国のガイドラインに基づく道路幅員が確保できない区間であっても法定外表示という手法がありますので、連続した走行空間整備に向けて検討していきたいと考えております。
11 視覚分離や簡易的な構造分離が可能な幹線道路や区間も市内には存在しており、暫定形態としてもこうした柔軟な整備を行うことで実際に自転車と歩行者との混在の少ない環境に近づくことが期待できる。	京都市の事例は、速度規制の手法の一つとして参考にいたします。
12 ゾーン30では生活道路は安心できる空間にはならない可能性がある。(京都市の三条通のゾーン20指定も大いに参考になる。)	
13 路側帯内には路面表示は表示せず、車道部分に表示することが望ましい。	
14 路側帯が片側にしかない道路について、一方通行や右側通行が誘発されやすいと思われるので、路側帯が片側にしかない道路についての表示も重視すべき。	路面表示等については、ご意見等ふまえながら道路を利用する全利用者が安全に利用できるよう、関係機関及び関係部署と十分協議連携しながら、整備を進めてまいります。
15 路面表示については、自動車にも視認しやすいデザインにするべき(縦長、矢印などを含む表示)。	交通規制については、警察(公安委員会)の所管になっており、市で対応が難しいところがございます。しかしながら、警察と連携しつつ、ご意見いただいたように自転車の通行可能な歩道が明確にわかるように表示するなどの対応と合わせ、自転車安全利用講習会などを通じて理解の浸透に努めます。
16 自動車利用を前提とした停止線は自転車利用者にとって遵守意義が薄いことがある。自転車に対応した停止線が必要。	
17 自転車が通行できる歩道と、そうではない歩道の区別を明確かつ迅速に自転車運転者に理解できるような施策を望む。	自転車ストップマーク等は、地域のご要望等により設置している場合や見通しの悪い交差点等に設置しています。現場状況を確認しながら設置位置や効果など多角的な視点からの見直しを含め検討していきたいと考えております。
18 法的根拠を伴わず、記号の信頼性を損なっている恐れのある自転車ストップマークの生活道路での乱用が気になる。 (注意を促すというレベルの目的であれば専用マークを使用すべき)	
19 生活道路側の信号機が歩行者専用のみで進行方向片側にのみ横断歩道があり、そちらに自転車が誘引されていると見受けられる交差点がいくつかある。	信号機の設置は、警察(公安委員会)の所管となっております。ご指摘いただいた点も含め、安全対策が必要な箇所等、地域の道路状況・特性等ふまえて、警察に対し改善を要望し、連携していきたいと考えております。なお警察では、自転車の視点での信号機設置をすすめていると伺っております。

<p>かたらいの道について</p> <p>20 自動車に自転車レーンの存在を認識できるようにし、自転車の通行空間の確保、無理な追い越しを防止する必要がある。</p>	<p>かたらいの道(市道第16号線)は、平成17年度より、車道の左側の通行を促すよう路面表示による自転車誘導レーンを整備し、車道左側走行の遵守率も高く、一定の効果をあげています。自動車運転者からも視認できるよう、視認しやすい表示のあり方について検討し、安全・安心の環境づくりにつなげていきたいと考えております。</p>
<p>かえで通りについて</p> <p>21 事故を減らすためには交差点こそ自転車通行帯を明示して歩行者と分離する必要があり、歩行者と混在させていることが問題である。また、歩道の段差が自転車レーンにもなせがあり、これが自転車走行を著しく危険にしている。</p>	<p>かえで通りの自転車道は、国のモデル事業として関係機関との協議によって現在の道路形態となっております。交差点での通行分離は課題と捉えております。交差点での矢羽による歩行者との通行分離に向け、見直しを検討し、合わせてユニバーサルデザインを重視した改良を検討してまいりたいと考えております。</p>
<p>22 計画案で言及されている自転車の車道通行の原則は、安全で円滑な交通という目的を達成するためのいくつかのツールの一つであり、現実に(対自動車事故の)危険度の高いところで形式的にこれを徹底するべきものではない。</p>	<p>自転車は、車道の左側通行が原則となっております。ご意見いただいたように、道路状況に即した整備も必要であると共に、何よりルールマナーの遵守を前提に、交通事故の防止や円滑な交通などにつながるよう多角的な視点から検証を重ね、計画を推進していきたいと考えております。</p>
<p>23 市道第16号線は自動車の交通量と速度が低く抑えられ自転車の車道通行(歩行者との分離)が成功している素晴らしい例だが、車道混在のマークを幹線道路の整備形態とすることには安全上の問題があると考えられる。</p>	<p>自転車の交通量の多い幹線道路において、自転車の通行帯をできる限り明示することで、交通輻輳を回避していきたいと考えております。警視庁が都内の幹線道路で実施しているナビマークの動向も注視しながら、今後の整備に活かしていきたいと考えております。</p>
<p>24 ガードレールで区分された歩道に進入してくる自転車が多くマンション等から出てくる歩行者を見通せない構造になっているため危険を感じる。双方の安全確保のためにも、積極的な行政関与が必要だと考える。</p>	<p>市では小学生を対象とした自転車教室をはじめ、中学生以上を対象とした自転車安全利用講習会などを通じて自転車安全教育に取り組んでいます。多様な主体に参加いただけるよう、出張講習も実施しております。また、地域の道路状況等を踏まえた上で啓発注意看板等の設置を行っていますので、今後も道路利用者のより安全な通行につながる対策を進めてまいりたいと考えます。</p>
<p>25 自転車が第一当事者である割合を出すべき。ほとんどの事故の第一当事者が自動車であれば、自転車の交通問題ではなく、自動車の交通問題であると考えられる。</p>	<p>自転車が第一当事者となる割合は、市内においては約30%(平成28年中)となっております。当市は、平坦な地形であることもあり、駅周辺への自転車の乗り入れが1日3万台を超えるなど、自転車利用が非常に多く、自転車に関与する事故の割合が高い状況にあります。環境整備と合わせ、自転車安全教育に努めてまいります。</p>
<p>26 交通ルールやマナーの啓発の対象は「全交通参加者」とするべき。</p>	
<p>27 自転車教育自動車ドライバー向けの歩行者や自転車を尊重する安全運転教育の実施が必要。</p>	<p>自転車安全利用講習会を通じて限られた道路空間を歩行者・自転車・自動車が共存できる安全・安心な交通環境となるよう多角的視点からの周知、啓発に努めてまいりたいと考えます。</p>
<p>28 幹線道路沿いに自転車駐車を設置していくにあたり、自転車の車道通行が危険な箇所については、歩道通行が増え、自転車と歩行者との輻輳が増す可能性がある。</p>	<p>自転車駐車場周辺では歩行者と自転車の輻輳が予想されます。出入口付近に飛び出し防止のための注意看板を設置するなどのハード部分の整備とともに、交通ルールの周知徹底、マナーの向上などソフト部分もからめ、多角的に安全対策を講じてまいりたいと考えます。</p>
<p>29 タンデム走行は、バスや車よりはるかに利便性が高い。障害者、高齢者、子供のQOLの向上のために、都にタンデム自転車の解禁を働きかけるとともに、自転車活用推進法に基づきタンデム走行を視野に入れた道路の整備を強く要望する。</p>	<p>二輪のタンデム自転車は、障害者や高齢者の利用をはじめ、パラリンピック自転車競技の正式種目にも採用され、その可能性についても認識しております。公道の走行については、都道府県の公安委員会が許否を決定しておりますので、警察、国、都と連携して、さらに検討をしていきたいと考えております。</p>
<p>30 海外の事例も取り入れるべき。</p>	<p>他自治体や海外事例なども参考にしながら、武蔵野市の地域特性等を踏まえ、整備等を進めてまいります。</p>