

「藤沢市自転車走行空間のあり方（素案）」に関する パブリックコメントの実施結果

安全で利便性の高い自転車走行空間の整備を目的とし、国土交通省道路局及び警察庁交通局が定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2012年11月）」の内容を基本に、定めのない事項を補足して、藤沢市が自転車走行空間を整備するにあたっての統一ルールをとりまとめるため、「藤沢市自転車走行空間のあり方」策定に向けた取組みを進めてきました。

そして、市民の方のご意見をお聞きするため、2014年（平成26年）1月10日から2月10日までの間、「藤沢市自転車走行空間のあり方（素案）」に関するパブリックコメント（市民意見公募）を行ったところ11件のご意見をいただきました。

いただいた貴重なご意見などについては、一部反映するとともに、パブリックコメントの実施結果として公表します。

公表にあたっては、皆様方からいただきましたご意見を要約、類型化し、藤沢市の考え方を付しております。また、個別での回答は行っておりませんのでご了承ください。

この度は、ご意見をお寄せいただき誠にありがとうございました。

1. 実施したパブリックコメントについて

（1）募集期間

2014年（平成26年）1月10日（金）～2月10日（月）

（2）意見等を提出できる方

市内在住・在勤・在学の方、市内に事業所等を有する方及びその他利害関係者

（3）意見等の募集方法

道路整備課へ郵送・ファクシミリ・持参にて提出

2. パブリックコメントの実施結果について

（1）意見数等 11件 提出者数 3人

（2）ご意見要旨と藤沢市の考え方 別紙のとおり

■ 問い合わせ

藤沢市役所 道路整備課 調整担当

〒251-8601 藤沢市朝日町1番地の1

TEL：0466(25)1111（内線4433）

FAX：0466(50)8422

「藤沢市自転車走行空間のあり方（素案）」に対する ご意見要旨と藤沢市の考え方

○ 意見を提出いただいた方 3名

○ 意見数 11件

○ 意見の内訳

意見分類	件数	構成割合
ア 全体に関する意見	2件	18%
イ 「1. 背景」に関する意見	0件	0%
ウ 「2. 総則」に関する意見	0件	0%
エ 「3. 法令上の自転車走行空間」に関する意見	1件	9%
オ 「4. 自転車走行空間設置の考え方」に関する意見	6件	55%
カ 「5. 法定外の路面表示・サイン」に関する意見	0件	0%
キ 「6. 今後の取組み方」に関する意見	1件	9%
ク その他の意見	1件	9%

ア 全体に関する意見

NO	ご意見要旨	藤沢市の考え方
1	国が自転車を車道通行の原則にしたこと、藤沢市が自転車走行空間の検討をしていることを初めて知った。市内でどのような事故がどれだけ発生し、何を改善しようとしたのかなど実態の詳細が不明であり、資料は工事の計画書のように見える。もっと周知して広く意見を求めてから計画すべきである。	本市が自転車施策を行っていく動機や背景、目的等の基本的部分につきましては、上位計画である「ふじさわサイクルプラン（以下「サイクルプラン」）」に依拠しており、本書は本市内で自転車走行空間を整備する際の標準ルールを作成する内容に特化した内容となっています。なお、「サイクルプラン」につきましては、同時期にパブリックコメントを行い、結果の公表を行っています。
2	ハードの整備からはじめるのではなく、マナー等の自転車の走行ルールに対する考え方が共有されなければお金の無駄遣いになるだけである。	ハードの整備を行いながら、同時にソフト面での自転車の走行ルール等の啓発活動をする必要があると考えており、交通管理者である警察や本市の交通安全の啓発等を所管する部署と連携をとりながら運用をしていく必要があると考えています。

ウ 「3. 法令上の自転車走行空間」に関する意見

NO	ご意見要旨	藤沢市の考え方
3	自転車通行可の規制がない歩道において、走行が認められない者の歩道走行が多いのは本人の問題であり、「道交法により禁止されている」という認識の欠如、あるいはその認識は	自転車の走行空間整備の観点からは、自転車専用通行帯などを整備して車道に自転車走行空間を整備していくことが、自転車が本来走行すべき箇所を明示し、誤った歩道走行をなくし、自転車利用者のマナー向上の一助になると考えています。走行空間の整備と共に、

<p>あるが、「みんながやっているから」という付和雷同型の考えによるものである。法律を守らせるための方策を考えて、歩行者が自転車の走行におびえ不快な思いをしない、死傷事故を防ぐ、「快適な歩行ができる」ことを優先し、「自転車違法歩道走行」に一般市民も厳しくなれるような計画を検討し、罰則を含めた条例等を作成し実行してほしい。</p>	<p>利用者に対する注意喚起等も行いながら、交通管理者である警察とも連携して今後の自転車利用環境の整備にあたっていきます。</p>
---	---

オ 「4. 自転車走行空間設置の考え方」に関する意見

NO	ご意見要旨	藤沢市の考え方
4	<p>安全性・有効性・予算の観点から自転車専用通行帯が最も優れており、逆に最もやってはならないのが、幅をとり、経済的でなく危険な自転車道である。特に双方向通行の自転車道は、道路全体からみたとときに右側通行になる自転車があること、自転車同士の正面衝突の危険があることから、危険である。</p>	<p>自動車の速度と交通量による自転車走行空間の整備形態の選択は、国土交通省道路局及び警察庁交通局で定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下「ガイドライン」）」に記載の考え方に基づくものです。自転車道にはご指摘のような側面はありますが、自動車との構造分離により、自動車の規制速度の高い道路における接触事故を防ぐものとして安全性の面で有利な整備形態と言えます。双方向通行のメリットとしては、沿道へのアクセス性が向上するといったメリットがあることから、導入にあたっては交通管理者等との協議により一方通行規制を行う場合との比較検討で、より良い方式を選択していく必要があると考えています。</p>
5	<p>まちの中の道路は高速道路ではなく、50km/hの規制自体がおかしい。40km/hにしたところで問題なく、そうすれば「自転車専用通行帯」の整備が原則となり、道路の幅がとれなければ「車道混在」を採用することになる。</p>	<p>自動車の速度と交通量による自転車走行空間の整備形態の選択は、「ガイドライン」に記載の考え方に基づくものです。規制速度50km/hの場合、40km/h超、50km/h以下に該当し、「自転車専用通行帯」を選択することになります。本市において、自動車の速度が50km/h超となる道路は、自動車専用道路を除くと現在のところ国道1号（藤沢バイパス）のみとなります。</p>
6	<p>「自動車の規制速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の場合、車道の左端を自転車が通行する「車道混在」の整備形態で整備を行う。」とあるが、こうした場合も道路の幅が許すのであれば、まず自転車専用通行帯を整備することが望ましいことはいままでもなく、道路の幅があるのに車道混在を選択するなど意味不明である。</p>	<p>自動車の速度と交通量による自転車走行空間の整備形態の選択は、「ガイドライン」に記載の考え方に基づくものです。「車道混在」については、「自転車専用通行帯」に比べ幅が狭くて済み、車道を縮小するなど改良が少なく済むことで経済的に有利であり、交通量が少なく、自動車の規制速度が比較的小さいところでは、「車道混在」でも安全が確保できるものです。しかし、P.12「4-2 自転車走行空間整備の基本的な考え方」③の括弧書きで記載のとおり、自動車の速度や交通量から判断される自転車走行空間の整備形態は「車道混在」となっても、状況によっては、「自転車道」、「自転車専用通行帯」でも整備可能であり、道路の状況により判断していくこととなります。</p>

7	<p>自転車が車道を走らなければならない理由は、①歩道ではスピードを出すことが許されず自家用車の代替手段にならない、②歩道内で最も優先されるべき歩行者の脅威となる、③歩道を走行する自転車は、車道を走る自動車からは認識しづらく自動車と自転車の出会い頭の事故につながり、自転車にとっても危険であるということである。したがって「自転車歩行者道の活用」などあってはならない。</p>	<p>本書では、自転車走行空間の整備形態としては「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3パターンを原則としていますが、自転車走行空間を一齐に整備することは限られた予算の中では難しく、部分的な整備とならざるを得ない状況があります。そのような中、暫定的な形態としてやむを得ず「自転車歩行者道の活用」をするケースを考えているものです。考えられるケースとしては、すでに広い歩道を整備している場合や、自転車走行空間を設けるためには用地買収が伴うなど時間を要する場合などが考えられます。</p>
8	<p>「自転車専用」の白文字のペイント部分が非常に盛り上がっていて、走りづらい。道路の舗装と同じようになめらかにしてほしい。自転車の絵と進行方向を示す矢印だけで充分である。外国籍の人のように漢字が理解できない人もいますので、「自転車専用」の文字のペイントはやめてほしい。</p>	<p>「自転車専用」の路面表示については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（道路標識令）」に規定され、交通管理者である警察が設置するものです。また、漢字が理解できない人もいますというご意見については、ご指摘のとおりユニバーサルデザインの配慮に不足する部分だと思しますので、自転車の「ピクトグラム」を表示していくことを追加しました（P.32）。区画線の盛り上がりにつきましては、塗布厚は標準で1.5mmで施工することとなっており、わずかな段差は生じるものの、安全性に支障が出るとは考えづらいものと考えています。なお、自転車走行空間の整備にあたっては、自転車の安全性に支障がでないよう、配慮していきます。</p>
9	<p>歩行者と自転車の混在は不可能で、歩行者が最優先であり場合によっては自転車の走行を制限するような考え方が必要である。歩行者が気持ちよく歩ける環境を整えてもらいたい。</p>	<p>今後の自転車走行空間は、原則車道に整備をしていきます。しかし、限られた予算の中で、自転車走行空間を全市的に整備するには一定の時間を要し、短期間で歩道上の自転車走行をなくすことは困難です。したがって、自転車は歩道の中でも車道寄りを通行することや歩道走行では徐行であること等道路交通法を順守することを喚起するサインや、正しい走行位置へ誘導する法定外表示、自転車の通行部分の指定が可能な箇所では指定を検討していくこと等、を検討していきたいと考えています。</p>

キ 「6. 今後の取組み方」に関する意見

NO	ご意見要旨	藤沢市の考え方
10	<p>このような計画をつくり、パブリックコメントを募集し、「必要に応じて本書を見直していくことも必要である」との記述も、日々よくしていこうという意志の表れと解釈している。</p>	<p>自転車の走行空間については、これまで自転車を歩道に走行させていた状況から原則車道走行へと移行する過渡期にあり、自転車利用者への影響が大きいものであると認識しています。したがって、その整備については、よりよい自転車利用環境づくりのために、整備した箇所の運用状況等をしっかり検証しながら、見直しを行っていくことが重要と考えています。</p>

ク その他の意見

NO	ご意見要旨	藤沢市の考え方
11	<p>車道から歩行者を認識しづらくすることから、「植樹帯」、「電柱」、「ガードレール」は自転車の走行空間の確保云々以前に、安全のため、できる限り撤去しなければならない。植樹帯があれば景観はよいだろうが、その景観の良さは安全の犠牲の上に成り立っている。</p>	<p>「電柱」につきましては、景観面への配慮も含めて、一部無電柱化を進めている箇所がありますが、全てを撤去することは困難です。</p> <p>「ガードレール」につきましては、自動車が車道外に逸脱することを防止するためのもので、「ガードパイプ」など、視認性を改善できる製品を問題箇所を設置するなどの対応を行っている箇所があります。</p> <p>「植樹帯」の機能は、景観向上、騒音・自動車排出ガス等の緩和、緑陰形成、遮光・視線誘導、自動車衝突時の衝撃緩和、火災の延焼防止など多岐にわたるものです。車道からの視認性の問題については、「道路緑化技術基準・同解説」の中で「交差点部では交通視距を確保する必要から路面からの高さを低く抑える必要がある」と記載されており、設置の際には視認性が確保されるよう配慮していきます。</p>