

一宮市自転車ネットワーク計画 市民意見提出制度に寄せられた意見と市の考え方

●募集期間：平成31年2月1日(金)～3月4日(月)
●提出件数：46件(14人)

No.	意見の概要	市の考え方
1	<p>「自転車ネットワーク」のネーミングが気になる。「自転車みちネットワーク」、「自転車道ネットワーク」、「自転車通行路ネットワーク」などの方が理解しやすい。素案を読んだときに自転車ネットワークの意味が直ちに理解できなかった。</p>	<p>国土交通省と警察庁は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月)」において、「自転車ネットワーク路線」を「自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線」と定義しています。全国的に使用されている用語ですので、ご理解をお願いします。</p>
2	<p>計画等の名称</p> <p>ハード整備だけでなく、快適・安全な自転車ライフを目標にしているのであれば、計画の名称はそれらの意味を含んだネーミングが望ましいのではないかと。「快適・安全な自転車ライフ計画」などいかがか。</p>	<p>自転車ネットワークの構築が主な目標の1つであり、検討の結果、「一宮市自転車ネットワーク計画」といたしました。</p>
3	<p>計画の内容</p> <p>今回の案は、全体で31ページで簡潔にまとまっているため、各路線ごとの具体的な交通量、事故の状況、道路の幅員構成などのデータが不足している。 また、今後の整備計画についても、整備形態の選定のみで、各路線の具体的な整備内容が分からない。参考資料編でもよいので、データ・写真等を掲載し、整備前と整備後の幅員構成のイメージを提示すべき。</p>	<p>市WEBサイトで公表しております検討委員会資料において、一部の基礎的データを載せておりますので、ご覧ください。</p>
4	<p>一宮駅から国道22号の浅野交差点までのうち、東側の歩道がない区間について、自転車専用通行帯を整備することとなっているが、現在の外側線の外側の路肩部分に整備するのか。その場合、歩行者の扱いはどうなるのか不明である。用地を取得して歩道設置する計画は無いと思うが、完成形と暫定形の整備形態を検討したうえで、実現可能性を踏まえてネットワーク路線の選定がなされているか判断できない。</p>	<p>ご指摘の区間は未整備の都市計画道路であり、道路拡幅を前提として、自転車ネットワーク路線に選定しています。自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、整備の実現可能性も考慮しています。</p>
5	<p>予算的、時間的な制約で一宮駅への道路がほとんどだが、木曾川駅や高校等への通勤・通学のための主要道路も計画に加えることを検討いただくことを期待する。歩行者を含めて、通勤・通学の人の安全は絶対に守るという強い意思を発信して、目立った産業はあまりないけど住むには最適という街にして欲しい。</p>	<p>本計画においては、14P～16Pの考え方により計画策定エリアを設定しております。将来的には、安全性・需要の観点から計画策定エリアの拡大を検討する予定ですので、ご理解をお願いします。</p>
6	<p>優先的計画策定エリア</p> <p>優先的計画策定エリアは広げるべきだと思う。優先的計画策定エリアに、旧尾西市、旧木曾川町、丹陽町あずら、奥町などを含め、道幅の狭い道を車道混在型で整備することで、交通事故を減らすことができると思う。また、バスなどの公共交通網が疎な地域に自転車ネットワークを構築することで、地域が活性化する可能性もある。市の中心部から離れた地域でも、土地の買収をしたりし、自転車専用通行帯の整備を推進するべきだと思う。</p>	<p>本計画においては、14P～16Pの考え方により計画策定エリアを設定し、17Pの考え方により自転車ネットワーク路線を選定しております。将来的には、安全性・需要の観点からエリアの拡大を検討する予定ですので、ご理解をお願いします。</p>

7		<p>・今回提案された自転車ネットワーク路線以外でも、特に早期に改善を要すると思われる区間がある。具体的には、一宮駅南第2自転車駐車場の出入りに接続する東西方向の東側約200mの区間(本町4交差点まで)</p> <p>(課題)朝夕の通勤・通学時間帯において、自動車・自転車ともに多く交通が輻輳しており非常に危険。特に自転車利用者のうち駅へと向かう利用者と、駅から学校へ向かう学生(右側を走行)が多数あり、危険な状況。</p> <p>右側走行の原因は、路側帯が南側にしか設置されていないため、東進する自転車の安全な走行空間がないこと。</p> <p>(改善案)1)車道混在タイプの矢羽根を西進・東進それぞれに、車道の左側に設置。</p> <p>2)さらに北側の自転車通行空間を確保するために、車両の一方通行規制(時間規制でも可)を導入し、道路幅員の再構成により自転車、歩行者の安全な通行空間を確保する。</p>	<p>・本計画においては、17Pの考え方により自転車ネットワーク路線を選定しておりますので、ご理解をお願いします。</p>
8	自転車ネットワーク路線	<p>・今回の計画案の選定基準を踏まえて、現状案の自転車ネットワーク路線(図5-6)には現実性及び危険性の課題があると考えます。その路線は、一宮高校前東西の道を東に行ったあたりである。一宮高校前東西方向の道路を東に行くと、途中で自転車ネットワーク路線は水附町付近で北に曲がり、緑2の交差点で東に曲がり、名鉄バス岩倉線の道路を通らないと東(特に一宮南高校、大成高校)に行けない。現在の高校生の自転車の移動状況を見ると現実的でない動線の路線になると考える。また、この動線の路線では、名鉄バス岩倉線の道路は国道22号付近で渋滞するため、高校生の自転車の走行は危険性を高める恐れがある。これらの現実性と危険性の課題対策として、水附町付近から国道22号までの旧電車道も自転車ネットワーク路線に追加することを、提案する。提案の検討、課題への対策をお願いします。</p>	<p>・本計画においては、14P～16Pの考え方により計画策定エリアを設定し、17Pの考え方により自転車ネットワーク路線を選定しておりますので、ご理解をお願いします。目的地まで自転車ネットワークが連続していない場合には、状況に応じて通行する道路を選択していただければと考えます。</p> <p>名鉄バス一宮・岩倉線の、危険性があるご指摘の区間については、未整備の都市計画道路であり、自転車専用通行帯の整備は道路拡幅と合わせてになりますので、著しく危険とは言えないものと考えております。</p>
9		<p>・旧国道(県道名古屋一宮線)は、名古屋から一本道で来れるため、是非整備して欲しい。</p>	<p>・本計画においては、14P～16Pの考え方により計画策定エリアを設定し、17Pの考え方により自転車ネットワーク路線を選定しておりますので、ご理解をお願いします。</p>
10		<p>・整備優先区間が一宮駅から南西方面に偏っている。特に東方面の整備予定が皆無であり、利用者の意識向上を幅広く啓発するためには、東・北東方面にもそれぞれ1路線は優先的に整備する区間に選定する必要があると思う。</p>	<p>・早期に実現可能な路線のエリアを絞った整備を遂行し、利用者意識を向上させていきたいと考えています。</p>
11	整備優先区間	<p>・自転車利用者の車道右側通行が多くみられるため、自転車専用通行帯が完成形態の区間についても、まずは車道混在タイプの矢羽根による暫定整備形態を積極的に活用し、整備効果の早期発現を図ることを提案する。</p>	<p>・まずは、完成形態で早期に整備できる区間を優先して整備してまいります。また、車道左側通行の周知・啓発を充実させてまいります。</p>

12	自転車ネットワークの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は段差があると走りづらく、不快であるし、タイヤのパンクに繋がる。特にスポーツサイクルの方に顕著であるが、通行帯を整備しても段差を避けるために車道通行をされるようでは困る。昭和のような、ただ準備しただけでは、緊急時以外は利用されない。折角整備した通行帯を、自転車利用者が率先して利用したくなるような道路にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今般お示している整備形態は、自転車の通行空間を車道に設けるため、ご指摘の段差は車道と同じレベルです。整備した自転車通行空間をご利用いただけるよう、安全で快適な道路整備と合わせて、自転車通行空間についての周知に取り組んでまいります。
13		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は勝手きままに車道を横切る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用ルールの周知啓発やルールを守る意識を向上させることは、自転車ネットワーク構築の両輪として重要視しています。日頃から、学校では発達段階に応じてルールの指導をしています。また、市では親子を対象とした交通安全講習会、主に大人を対象とした交通安全をテーマにした出前講座などを実施しておりますが、さらに充実させるため、第6章のとおり取り組んでまいります。
14		<ul style="list-style-type: none"> ・中学生、高校生がイヤホンをつけて運転していたり無点灯を目にする。学校での指導を徹底して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・警察、関係機関と協力しながら、幼児から高齢者に至るまでの年齢や生活環境に応じた教育を実施し、自転車利用の有無を問わず、自転車利用ルールの周知・啓発に努めてまいります。 ・また、頂戴したご提案は、今後の参考とさせていただきます。
15		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車のルールについては理解していない、もしくは重要視していない人が多いと思う。左側通行は自動車が後ろから来るので危険だと考え、あえて右側を走るように子どもに教える親御さんも少数いるようである。学校で自転車のルールを教える機会をもっと増やすべきだと思う。イベントだと行かない人もいますので、学校行事として定期的にしかりやるべき。小学校なら親子参加が理想である。 	
16	自転車利用ルールの周知・啓発など	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワークの整備とともに正しい自転車の乗り方や法令に関する知識が必要だと思う。 	
17		<ul style="list-style-type: none"> ・他市に比べて、一宮市では自転車通行ルールが守られていない。愛媛県新居浜市、大分市、大阪市、千葉市原市などで自転車を利用した経験から言えば、一宮市の自転車通行は、ひどい。 	
18		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の右側通行が極めて多い。高齢者(女性)、保育園等への子どもの送迎のため2人乗りした若いお母さん及び高校生がワーストスリーである。高校生は、右側通行かつ並列走行がある。 	
19		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の交通ルールの周知は、事業者、高等学校で従業員及び高校生に十分周知・指導していただきたい。これに該当しない高齢者への周知・指導は、警察、自治会、老人会等が繰り返し、指導することであろうか。あるいは自動車運転免許更新時にも、自転車利用時の注意を喚起していくことであろうか。幼稚園・保育園の幼児を送迎するお母さん方へは、幼稚園・保育園の保育士から注意喚起する必要がある。 	

20		<p>・自転車は車両であることの周知が必要である。自転車は歩行者であるとの意識、理解が根本にあるのだと思う。自転車は車両であることを、徹底して理解させたい。</p>	<p>・自転車利用ルールの周知啓発やルールを守る意識を向上させることは、自転車ネットワーク構築の両輪として重要視しています。日頃から、学校では発達段階に応じてルールの指導をしています。また、市では親子を対象とした交通安全講習会、主に大人を対象とした交通安全をテーマにした出前講座などを実施しておりますが、さらに充実させるため、第6章のとおり取組んでまいります。</p> <p>・警察、関係機関と協力しながら、幼児から高齢者に至るまでの年齢や生活環境に応じた教育を実施し、自転車利用の有無を問わず、自転車利用ルールの周知・啓発に努めてまいります。</p> <p>・また、頂戴したご提案は、今後の参考とさせていただきます。</p>
21	自転車利用ルールの周知・啓発など	<p>・特に中高生と高齢者の自転車の運転に危険を感じている。計画の素案にもルールの周知や安全運転についての啓蒙が挙げられているが、特に以下の内容について改善できる取組みをお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路地等で右側を走行する自転車が多い。 ・一時停止するべき位置で一時停止をする自転車はほぼ皆無である。 ・スピードを緩めず斜め横断気味に横断歩道に飛び出してくる自転車が少なくない。 <p>中高生の自転車の通学使用については、許可を更新制とし、更新時にはルールの理解を再確認できる講習を必須とするような取組みが有効だと思う。</p>	
22		<p>・自転車の乗り方を知らない若者が多すぎると思う。右側か左側のどちらを走るのが基本かも知らない人が多い。スマホの見ながら運転で、前方をほとんど見ていない。車ですれ違おうと、ほとんどが気づかず、相手が自分を避けろと思っているように感じる。まずは、交通安全が一番で、他人を思いやることから始めて欲しい。</p>	
23		<p>・こういった施策が進むと、横着な自転車運転者が増加することが予想され、歩行者との衝突事故の増加が懸念される。</p>	
24		<p>・自転車運転者への啓発活動はともかく、監視カメラで特に酷い運転者には罰則を与えることも検討すべきだと思う。とにかく、利己的でなく、利他的な行動ができる市民の街を目指すことを行政として発信し続けて欲しい。</p>	
25	交通規制	<p>・自転車専用通行帯に路上駐車されるのではないかな。</p> <p>実際に他市で整備された自転車専用通行帯では、至る所で路上駐車が横行しており、それを避ける自転車と自動車とが接触事故を起こしそうになる様子は、日常茶飯事となっている。整備するのであれば、歩行者、自転車、自動車を物理的に分離することを検討して欲しい。</p>	<p>・自転車専用通行帯の設置区間における駐停車禁止の規制については、自転車通行の安全性を向上させるため、周辺の交通実態や沿道状況などを踏まえ、警察と連携して検討していきたいと考えています。また、自転車利用者だけでなく、自動車の運転者に対しても自転車専用通行帯についての周知を図ってまいります。</p> <p>・整備形態については、原則ガイドラインどおりの整備を考えています。</p>

26	交通規制	・自転車専用通行帯において駐停車車両を避けるためには車道に出なければならず、警察と協議のうえ駐停車禁止としなければ、かえって危険である。	・自転車専用通行帯の設置区間における駐停車禁止の規制については、自転車通行の安全性を向上させるため、周辺の交通実態や沿道状況などを踏まえ、警察と連携して検討していきたいと考えています。また、自転車利用者だけでなく、自動車の運転者に対しても自転車専用通行帯についての周知を図ってまいります。
27		・一方通行区分の優先道路側を運転している際、前方の交差点を一方通行の逆方向から一時停止せずに駆け抜けていく自転車を幾度となく確認する。一方通行の道路には逆方向に向けた止まれの標識がないうえに、自転車の一方通行は免除されているため、文句のいい様がない。自転車に対し警鐘を促す表示を実施して欲しい。	・関係部署及び交通管理者と共有いたします。頂戴したご要望は、今後の事務の参考とさせていただきます。
28		・自転車専用通行帯や車道混在型で整備された後は、それと並行する歩道での自転車通行は禁止されるのか。現状、歩道での自転車通行が認められている路線については、現状を維持して欲しい。	・まず、車道混在型で整備された路線において、歩道部の「普通自転車歩道通行可」を存置することは、法令上、支障ありません。一方、自転車専用通行帯と、歩道部の「普通自転車歩道通行可」との併用は、原則認められません。 ・いずれにしましても、整備段階における警察との協議において、決定されることとなります。
29		・保育園、小学校等の近隣地域全域に30キロ制限スクールゾーンの導入を行うことにより、自転車の安全対策を行うべきである。	・現在30キロ制限スクールゾーン事業は実施していませんが、警察で取り組んでいる生活道路対策として、歩行者や自転車などの安全な通行を確保する『ゾーン30』を市内7地区で実施しています。また、交通事故対策や速度抑制対策として、通学路を含めた生活道路交通安全対策事業を進めていきたいと考えています。
30		・歩道が狭すぎて自転車が通れない。	・今後も、関係部署と連携し、より良い道路行政の推進に努めてまいります。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
31	その他	・側溝の蓋がガタガタし傷んでいたり、水路の蓋が無いところがある。	
32		・歩道を自転車で通行する際、交差点の接続部の傾斜が急であり、不快極まりない。傾斜を小さくして欲しい。	
33		・街路灯が少ない。	

34		<p>・街路樹の枝が自転車、原付に当たるほど伸びていても剪定されない。</p>	<p>・今後も、関係部署と連携し、より良い道路行政の推進に努めてまいります。いただいたご意見は、参考とさせていただきます。</p>
35		<p>・長い目で道路の拡幅が必要だと思う。空き家が多いので買取りを市が主導で行えば歩車分離が叶うと思う。</p>	
36		<p>・信号のある交差点だけでも市の基準としての右折車線を設ける努力をして欲しい。付近50m位の買収拡幅だけでもかなり事故は減ると思う。</p>	
37		<p>・住宅街にも隅切りがあるような箇所が少ないのではないか。</p>	
38	その他	<p>・事故が起きた時に、人の命は奪わない、ケガの程度を最小化することが必要がある。自動車事故を防ぎ、死傷者を減少させる最も有効な方法は、自動車の速度を圧倒的に低くすることである。速度を守らないドライバーには、自動速度計、プレート番号認識カメラ等で違反者を厳しく取り締まることも必要だと考える。経済的合理性優先ではなく、人に優しい街にすべきである。</p>	
39		<p>・旧国道(県道名古屋一宮線)は構造の見直しをすべき。車道が広すぎ、歩道は狭い。既に国道の役目を終えているので、歩道の拡幅、右折車線の整備を望む。</p>	
40		<p>・自転車利用環境の整備について、市民の最大の期待する施策が「安全で走りやすい自転車通行空間の整備」であるのは、全くそのとおりで賛成である。</p>	<p>・本計画に基づき、車道通行を前提とした自転車ネットワークの構築に取り組んでまいります。</p>
41		<p>・ネットワーク路線、整備形態及び優先整備区間の選定について、特に意見はなく、賛成である。</p>	

42		<p>・新規に整備する自転車専用通行帯等は、道路表面がきれいに整備され、快適に利用できることと理解している。快適な自転車走行ができる路面の凹凸基準を設定して欲しい。</p>	<p>・安全で快適な自転車通行空間の整備に取り組んでまいります。</p>
43		<p>・歩道は高低差が大きく、自転車通行に適していない。早急に自転車通行区分帯の整備を求める。 ・それから、安全に関する啓蒙活動かと思う。</p>	<p>・本計画に基づき、車道通行を前提とした自転車ネットワークの構築及び自転車利用ルールの周知・啓発に取り組んでまいります。</p>
44	その他	<p>・自転車、自動車、歩行者が共存する道路整備が目的のはずが、その目的を達することができないものを作って、それで満足してしまわないか、不安である。</p> <p>視覚分離済路線である 1 大江三丁目交差点をとる東西の道路 2 音羽のかっぱ寿司前を通る南北の道路 3 数年前神山二丁目についた東西の道路です。</p> <p>いずれも、歩行者と自転車を分離する目的を果たしていません。ペイントの色分けと標識では効果がないことは上記1、2の路線で分かっているのに、3をつくってしまいました。これでは意味がありません。また、同様のことはタワーパークのサイクリングロードでも起こっていて、ここでも歩行者と自転車の分離ができていません。</p> <p>上を見ないと目に入らない標識ではなく、歩道、道路上のペイントにしつこいくらいに歩行者用、自転車用と入れなければ理解してもらえません。特に「自転車は左側通行」を徹底的に入れて欲しいです。</p> <p>いきなり進めるのではなく、例えば上記の3つの道路の再工事を行い、その評価をした上で、効果のあるものを工事していった方がいいか。目的を達成できない工事は税金の無駄でしかありません。また、車道の矢羽根マークについても、左側通行が徹底されるものを望みます。</p>	<p>・本計画に基づき、車道通行を前提とした自転車ネットワークの構築に取り組んでまいります。</p>
45		<p>・市の中心部まで自転車で行かなくてもよくなるように、バス停に自転車置き場を作ったりすることで、バス利用を促進して一宮駅周辺への乗り入れを少なくすることも、事故予防になると思う。</p>	<p>・いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
46		<p>・整備イメージにおいて自転車道は、歩道と車道が縁石等により分離され、かつ歩道との高低差が設けられている。仮に幅が2.0メートルあるとしても逆走自転車がある場合には正面衝突事故が起こる。かえって事故を誘発し、市長の過失責任が問われることにもなりかねない。対処方法としては、歩道と車道の高低差と縁石等をなくすことである。東京都三鷹市等の先進事例を参考にしていかがか。なおかつ、ベビーカー等も利用しやすくなる。これにより、逆走自転車があっても、歩道側に避けられることになる。また、夜間に照明等が十分でないところでは、縁石等に乗り上げる事故も発生する。自転車専用通行帯においても同様である。</p>	<p>・ガイドラインにおいて自転車道は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、自転車同士の間際の危険性、走行時の快適性の確保などの課題から、一方通行を基本としています。一方通行規制の自転車道を逆走する場合には、道路交通法違反になります。また、法令等の規定により、自転車道は、車道側も歩道側も縁石などの工作物により区画されている必要があります。なお、縁石を設置することには、交通安全上、下記のようなメリットがあります。 [縁石設置のメリット] ・車両(自転車を含む)が誤って歩道へ逸脱することを防止する ・視覚障害者などが歩道と車道を識別しやすくなる</p>