

調布市自転車ネットワーク計画(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

【パブリック・コメント手続の実施概要】

1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 平成30年6月20日(水)～平成30年7月20日(金)
- (2) 周知方法 市報(平成30年6月20日号)
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階交通対策課, 公文書資料室, 神代出張所, みんなの広場(たづくり11階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階), 教育会館, 各図書館・各公民館・各地域福祉センター(染地を除く),
- (4) 意見の提出方法 氏名, 住所, 御意見を記入し, 直接または郵送, F A X, Eメールで市役所交通対策課まで提出

2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数: 54件(9名, 1団体)

< 提出意見の内訳 >

全般に対する意見	2件
「1 計画の概要」に対する意見	0件
「2 自転車利用等の現状」に対する意見	5件
「3 基本方針と計画目標の設定」に対する意見	6件
「4 ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定」に対する意見	8件
「5 整備形態の選定の考え方」に対する意見	16件
「6 整備の進め方」に対する意見	12件
「7 参考資料」に対する意見	1件
その他意見	4件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見の概要	市の考え方
全般	1	2018年7月3日開催の調布市自転車ネットワーク計画(案)パブリック・コメント手続説明会のお知らせが市報ちょうふ6月20日号に掲載されたが、ホームページに掲載されなかった。これでは、出席者が少なくても仕方がない。事実、たったの2名だったとのこと。結果として、意見を出す人も少ないであろう。再度開催すべきの要望は受け入れられなかった。ホームページに掲載しなかった理由と再発防止策を明らかにすること。	本計画におけるパブリック・コメント手続き及び説明会の実施については、市内全戸に配布している「市報ちょうふ」を用いて広報したほか、市役所2階総合案内、文化会館たづくり、市内各図書館、各地域福祉センター、各公民館にもご案内を掲示いたしました。なお、「市報ちょうふ」は、市のホームページでも掲載しておりますが、より効果的な周知を図って参ります。
全般	2	市内の何箇所かに、自転車レーンやナビマークなどが設置されている。これらの長所、短所などについて、実際に利用する市民と(できれば現地を見て)意見交換をすべきである。 でない、ただ、美しいカラー印刷の計画をつくりました、自転車レーンをつくりました、ナビマークを設置しました、でも、市民の理解は大して得られない、という自己満足に終わりがねない。	本計画を策定するにあたっては、平成29年度に、市内の鉄道9駅周辺においてオープンハウスを実施するほか、地区協議会でも意見交換を行い市民の皆さまから頂いた様々なご意見を計画に反映させていただいております。

2 自転車利用等の現状

項目	No	御意見の概要	市の考え方
自転車利用等の現状	3	自転車事故が平成29年度に158件も起きているとのこと。事故原因を洗い出し、再発防止を検討し、今後の自転車ネットワーク整備(ハード面、ソフト面)に役立ててください。事故事例から対応した事例は、どのようなものがありましたか。	自転車事故の原因は、交差点の安全進行違反や、安全不確認のほか、自転車利用者に違反がないケースもございます。また、歩道上での歩行者と自転車の接触等の事例もあることから、ルール・マナーの啓発も計画に位置付けるとともに、交通管理者と調整の上、道路状況に合った整備形態を検討していきます。
自転車利用等の現状	4	調布に自転車レーンを標示できる道(車道混在路面)はほぼないのではないのでしょうか? ここで「整備された」と言われても、危険な走行を促していると思えるほどです。 計画案 p26-27 の、は警視庁が設置済みとのことですが、是非考え直していただきたいと思えます。	自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマークやナビラインを設置しています。自転車は原則として車道の左端を走行することとされていますが、車道通行に不安を感じた場合は、歩行者優先のもとで歩道を通行することもあわせ、広報活動等を行って参ります。
自転車利用等の現状	5	役人とコンサルが、国や都の政策をもとに有識者や関係者の意見や統計的なデータを入れてそれなりに作成した計画の感じがする。正直言って、計画から自転車利用者や歩行者などの生活感ある視点に立った計画でない。核心をついたデータにも欠ける。 このことは、世田谷区の計画と比較するとよくわかる。例えば以下に引用する記述。 ----- 「自転車の利用目的は、家事・買い物が多い。」 「自転車関与事故の相手当事者は、自動車全体の7割を占めている。」 「自転車関与事故は、交差点での車両との出会い頭事故が多い。」 「多くの区民(歩行者)が、歩道を走る自転車が危ないと感じている。」 基本方針1:歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境の整備 基本方針2:区民の日常生活を支援する自転車ネットワークの形成 計画目標:区内全域にわたって自転車ネットワークを構築する。 ----- 「家事・買い物」が、商店街や駅に抽象化されている。P.14に表現されてない。自転車が歩道を双方向走行することが「交差点での車両との出会い頭事故」の原因になっていることを世田谷区の検討委員は知っていて、自転車を車道に移すことの動機になっている。 P.23の(2)危険と感ずる箇所の記述は、そこまで理解しているか疑問。	本計画の策定にあたっては、各種調査結果を踏まえ、学識経験者や市民の方々にも参加いただいている調布市総合交通計画策定等検討委員会において議論してきました。 また、本計画を策定するにあたっては、平成29年度に、市内の鉄道9駅周辺においてオープンハウスを実施したほか、地区協議会でも意見交換を行い、市民の皆さまから頂いた様々なご意見を計画に反映させていただいております。

自転車利用等の現状	6	調布駅周辺自転車需要台数について 平成20年3月に策定された「調布市自転車等対策実施計画」において、調布駅の需要台数が7,800台とされている。平成29年調布駅ビルトリエ3館が開業した際、附置義務駐輪場800台が設置されている。当該駐輪場は特に店舗利用者に限定されておらず、満車になっている状況を見ていない現状から見て、一時利用分については充足したものと考えられる。「調布市自転車等対策実施計画」は平成37年度まで続く計画なので、まず、調布駅の需要台数を見直すべきである。駅前広場地下自走式駐輪場の建設の必要性についても見直しできるはずである。	ご意見については、調布市自転車等対策実施計画を、今後、見直しする際の参考とさせていただきます。
自転車利用等の現状	7	欠けている視点 市内と市外の自転車移動について 飛田給～東京外国語大学（府中市）、つつじヶ丘～杏林大学・三鷹中等教育学校（三鷹市）、国領～慈恵医大（狛江市）など、市内と市外の学校間で資料に記載されていない自転車移動がある。これらを反映した自転車利用の実態を調査すべきである。	市内と市外の自転車の移動については、広域自転車交通軸として設定しています。

3 基本方針と計画目標の設定

項目	No	御意見の概要	市の考え方
基本方針と計画目標の設定	8	調布市総合交通（H23.4月）計画では、歩行者、自転車が安全・安心に移動できる環境の整備について、計画目標(H42年度)を定めていますが、原状値がH21、H22のデータで古いので、調布市自転車ネットワーク計画（案）を実施する前にアンケートを取り直し 期、期、期の目標値を設定し実施してください。 毎年、実施状況を市報で報告してください。	調布市総合交通計画に示した現況値については、総合交通計画の見直しの際に更新する予定です。本計画では、期終了時点の整備延長目標値を設定します。 また、各期の最終年度に実施状況を公表し、それまでの整備状況を踏まえ、計画の見直しを行い、期、期の目標値を設定していきます。
基本方針と計画目標の設定	9	P.35 意味のない、ほとんど無関係な指標は削除すること 表3-2 計画目標値の設定において、基本方針[にぎわい]の指標を「中心市街地が魅力的なまちであると感じている市民の割合」とし、現在54.8%(H28年度=2016年度)に対し、目標値60%(2028年度)としているが、自転車ネットワーク整備の寄与率は無視できるほど小さいと思われるので、このような指標は削除すること。いってみれば、風が吹けば桶屋が儲かる程度。子供だましでないというなら、統計的に有意であると定量的に根拠を示すこと。 なお、シェアサイクルのような取組と組み合わせれば寄与率は上がるかもしれない。 P.34の図3-8（参考）設定指標（調布市総合交通計画）に記載されている、「自転車走行空間の満足度」「自転車走行空間の整備延長」「適正な自転車駐車場の整備済駅数」「道路が安全と感じる市民の割合」「歩行空間の満足度」のぼうが、具体的に優れている。過去の検討結果を正當に評価できず、新たに「とんでも」指標を持って来るなど無駄である。	計画目標値の設定における「中心市街地が魅力的なまちであると感じている市民の割合」については、調布市基本計画施策22-1魅力的な中心市街地の形成のまちづくり指標と整合を図ったものであり、中心市街地において歩行者に配慮しつつ快適に自転車を利用できる環境の整備を進めるうえで必要な指標であると考えております。
基本方針と計画目標の設定	10	意味のある指標・目標を設定し、PDCAサイクルをまわすこと たとえば、以下のような指標と定量的データに裏付けられた目標値を設定すること ・第1期、第2期、第3期に、自転車レーン、ブルーレーン等のそれぞれ総延長何kmを整備する。 ・歩道と車道を通行する自転車交通量のそれぞれの台数及び割合（各道路毎に整備前後） ・「自転車関連の事故件数」は158件から目標値80件は、歩道と車道に分離すること なお、80件という数字の算出根拠を明らかにすること。 ・「道路が安全と感じる市民の割合」48.7%から目標値60%の算出根拠を明らかにすること。「道路が安全と感じる市民の割合」に対する自転車ネットワーク整備の寄与率はそれほど多くないと考えられる。「歩道が安全と感じる歩行者の割合」や「車道交通を安全と感じる自転車利用者の割合」を用いること。	御意見の自転車ネットワーク整備延長は重要な指標と考えますので、期終了時の目標値を設定いたします。 各道路の整備前後の歩道と車道を通行する自転車交通量については、路線ごとの整備効果を検証するうえでは重要な項目ですが、路線の特性による差異が大きく、総合的な評価にはなじまないと考えます。 自転車関連の事故件数については、歩車道別の数値が公表されていないことから総数としており、目標値の80件は近年の事故件数推移を勘案して設定したものです。 また、道路が安全と感じる市民の割合については、過去10年間の最大値が約52%であり、その結果を踏まえ60%としています。 なお、本計画で設定した計画目標の目標値は、調布市総合交通計画（平成23年4月）の計画目標の目標値等を参考に設定しています。
基本方針と計画目標の設定	11	P.35 計画目標値の設定 2028年だけでなく、1期終了時点（2022年度）の目標値も設定して、そこで事業進捗を評価し、必要な見直しを行うべきである。でないと、ただの画餅。	本計画では、期終了時点の整備延長目標値を設定します。また、各期の最終年度に事業の進捗を確認し、計画の見直しを図ることとしております。

基本方針と計画目標の設定	12	【整備形態の選定の考え方】 限られた道路幅員の中で、自転車利用を促進するために安全な自転車の通行帯を確保するためには何かを減らしてバランスをとらなくてはならず、当然減らすのは自動車の幅員のはずです。従って理念としては、自動車交通の利便性よりも自転車と歩行者の利便性・快適性確保の方を優先順位としては上位に位置付けると明言する必要があると思います。	歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路の利用環境整備が必要であると考えております。
基本方針と計画目標の設定	13	欠けている視点 シェアサイクルの整備との連動性の確保 現在、調布市ではシェアサイクル整備と合わせたパーソントリップの予想がされていない。多摩川住宅や神代団地、ライオンズマンション（染地2）、深大寺周辺等ではシェアサイクルが整備されれば、通勤・通学はもとより、観光も含めてシェアサイクル利用が相当見込まれるのではないかと。シェアサイクルは技術の進歩による時代の流れであり、導入を前提にした交通対策の見直しが必要である。	シェアサイクルについては、自転車活用を推進する施策として有用と考えており、導入に向けた検討を進めております。

4 ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定

項目	No	御意見の概要	市の考え方
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	14	今回の調布市自転車ネットワーク計画（案）は、優先整備路線を選定し 期に分けて 期を5年計画で整備することになっていますが、主に幹線道路を整備するという理解でよろしいですか。 私の自転車のルートは自宅の前の生活道路（ほとんどが歩車融合道路）から幹線道路に出て生活道路を通過してまた幹線道路を通るといように近道を選択して通行しています。幹線道路に出るときに見通しが悪い場所がある等から安全には注意を払って通行しています。幹線道路の整備と同時にそれにつながる生活道路の安全対策を同時に整備することも必要と考えます。（幹線道路に出るときに見通しが悪い場所がある等） 生活道路・・・住宅地内の枝線道路	優先整備路線（ 期）については重点整備エリアのうち、自転車、歩行者の錯綜が多く見られる駅周辺の路線、中心市街地の回遊性に資する路線、東京オリンピックパラリンピック関連施設や観光拠点間の回遊性に資する路線を中心として、現状で道路幅員が6m以上ある路線を選定しています。 幹線道路整備の際は、御意見にあるとおり、接続する生活道路の安全対策も重要と考えております。
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	15	計画の核心に係ること（路線選定とブルーレーン） 自転車ネットワーク路線の中、9つの鉄道駅にアクセスする半径500m以内の以下の市道を優先整備路線に追加認定して下さい。追加路線は、鉄道駅等への通勤・通学の自転車利用率も高く、また自転車交通事故も多い路線ですので優先整備が望まれます。 仙川駅：桐朋大前通り（都道114）、日向通り つつじヶ丘駅：品川通り（調3・4・10）、調3・4・21、調3・4・9、 柴崎駅：上ノ原通り、調3・4・11 国領駅：三中通り、鉄道線路沿市道、他の2ネット対象市道 布田駅：鉄道線路沿市道、他の3ネット対象市道 調布駅：旧甲州街道（追加路線：調3・4・30～調3・2・6）、保健所通り（調3・4・21）、白山通り（調3・4・28）、他の4ネット対象市道 西調布駅：品川通り、若宮八幡通り 飛田給駅：品川通り	平成28年度の調査で、自転車利用の多い路線並びに、危険と感ずる箇所を把握しています。 優先整備路線（ 期）については重点整備エリアのうち、自転車、歩行者の錯綜が多く見られる駅周辺の路線（自転車等駐車場へのアクセス路線）、中心市街地の回遊性に資する路線、東京オリンピックパラリンピック関連施設や観光拠点間の回遊性に資する路線を中心として、現状で道路幅員が6m以上ある路線を選定しています。その後、引き続き 期、 期と自転車ネットワークの整備を推進して参ります。
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	16	計画の核心に係ること（路線選定とブルーレーン） 自転車ネットワーク路線の中、9つの鉄道駅にアクセスする半径500m以内の以下の国道・都道を優先整備路線に追加認定して下さい。 都道優先整備路線は、都市計画道路であり、他は警視庁設置路線（自転車ナビマーク路線）です。 既設国道・都道路線は、武蔵境通り（構造分離）を除いて全て自転車ナビマークです。 都道の既設・計画路線は幹線道路であり、現在の暫定形態（自転車ナビマーク）を国の自転車ガイドライン（改訂版）が勧告している完成形態＜自転車専用通行帯（自転車レーン）＞に近い将来改修することが望ましいと思われまます。 期（平成35年～39年度）に国・東京都に要請・協議して自転車レーンに改修することを求めます。	優先整備路線（ 期）については重点整備エリアのうち、自転車、歩行者の錯綜が多く見られる駅周辺の路線、中心市街地の回遊性に資する路線、東京オリンピックパラリンピック関連施設や観光拠点間の回遊性に資する路線を中心として、現状で道路幅員が6m以上ある路線を選定しています。 現在、ナビマーク等が設置されている区間は、現在の道路状況を踏まえ、道路管理者や交通管理者が設置しているものです。道路整備の進捗状況や、自転車の利用状況等を鑑みつつ、今後、他の整備形態への変更を検討する際も、沿道土地利用の状況等を踏まえた上で検討が必要と考えております。

ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	17	<p>計画の核心に係ること（路線選定とブルーレーン） 旧甲州街道を「自転車ネットワーク路線」に追加することを求めます。この路線は、9つの駅をつなぐ自転車幹線路線的な役割を果たしてきており、通勤・通学等の自転車交通量も多くなっています。自転車レーンを整備するには、車道も狭く、自転車ナビマークでは、自転車は従来通り歩道を通行することになります。 幅員1.0m以下の車道混在の路肩カラー化（自転車ガイドライン採用）による「ブルーレーン」（江戸川区）又は「ブルーゾーン」（世田谷区）を採用し、自転車ネットワーク路線に加えることを望みます。</p>	<p>自転車ネットワークの候補路線の選定については「4.3.1自転車ネットワーク候補路線の検討」において考え方を記述しています。 整備にあたっては、「5.2単路部の整備形態」に示すように、路線に応じた適切な整備形態を選定していく必要があると考えております。</p>
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	18	<p>P.36 A広域自転車交通軸から始まって広域自転車交通軸以外のBアクセス路線へと展開していく考え方は、市民の日常生活から出発するときいかなものか？ネットワークにどれほどの意味があるのか？五輪等のなに？自家用車や通勤電車等からの転換？などその必要性を具体的に伝える必要がある。 普通の市民感覚からは、五輪等の会場を結ぶルートより駅周辺や学校等の主要施設へのアクセス路線のほうが優先度が高いのではないかと。</p>	<p>自転車ネットワークの候補路線の選定については「4.3.1自転車ネットワーク候補路線の検討」において考え方を記述しています。 重点整備エリアの設定については「4.4.1重点整備エリアの考え方」においてその考え方を記述しています。調布市基本計画では施策17に魅力ある観光の振興を掲げており、駅周辺や主要施設へのアクセスと同様に、オリンピック・パラリンピックを契機とした観光の視点も必要であると考えております。</p>
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	19	<p>【4.4.4 重点整備エリア】 駅付近は歩行者中心の空間であり自転車の侵入を極力抑制することを明記して下さい。同時に利便性を損ねないために、駅周辺を迂回する道路での自転車専用通行帯およびナビマークを重点的に整備すべきだと思います。特に現在整備中の調布駅前広場は広場面積が大きいので、自転車利用者にとって適切で快適な迂回路の整備が伴わない限り、マナー啓発だけでは広場内の自転車の通過交通を完全に排除することは難しいと思います。</p>	<p>御意見にあるとおり、マナー啓発だけで駅前広場歩道内の自転車の侵入を抑制することは難しいことから、駅周辺の自転車ネットワークもあわせて検討して参ります。</p>
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	20	<p>自転車ネットワークの選定について 目的について「調布市内における良好な自転車通行環境を実現するための自転車通行環境ネットワークの形成」とあるが、自転車専用通行帯を確保できる道路を増やす計画なのかと思いきや、「車道に1.5m以上の幅員が確保できる場合には沿道土地利用の状況等を踏まえたうえで設置します。」と記載されている。自転車ネットワーク路線の選定については、自転車走行に安全な幅員を確保できる道路だけが良好な自転車通行環境を実現できる道路である。どの道路にナビマークを付けるかという選定の議論は「調布市総合交通計画策定等検討委員会」が昨年度だけで3度も開かれているが、無駄である。ナビマークを付けることでは自転車走行に安全な幅員を確保できるようにはならないため、安全、かつ、良好な自転車通行環境を実現できない。</p>	<p>自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマークやナビラインを設置しています。自転車は原則として車道の左端を走行することとされていますが、「自転車ナビマーク」、「自転車ナビライン」は、自転車が車道を通行する方向・位置を明示することにより、自動車運転手に対しても自転車が車道を通ると認識してもらうために必要なものと考えます。</p>
ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定	21	<p>P42振替路線にした場合、どこの駐輪場を利用することになりますか。現在はどこの駐輪場ですか。 P41迂回する形なので振り替えるのは慎重に検討が必要です駅前に流れを作らずやはり、武蔵境通りからの駐輪場へのルートをさぐるべきです。</p>	<p>武蔵境通りの地域から、自転車で調布駅方面に向かう方は、駅北側の調布駅北第1及び第2、又は、駅西側の調布西第1、第2路上等の駐輪場を現在利用しているものと推察しており、振替路線の整備後も大きな変更はないと想定しています。目的地によっては、振替路線を通行することで走行距離の伸び縮みが生じますが、自動車の通行が少なく、現時点でも自転車の走行台数が多いことから、当該路線を振替路線として選定したものです。 各期の見直しの際は、今後の道路整備状況を踏まえ、御意見にあるようなルートの選定も検討して参ります。</p>

5 整備形態の選定の考え方

項目	No	御意見の概要	市の考え方
整備形態の選定の考え方	22	<p>傍聴時にも感じていましたし、実際20号線の車道両端に自転車走行用らしいマーキングがされているのも見て思いますが、自転車がなければ2車線の外側走行の車の1/3はその自転車レーンの上にあります。 とてもあそこを自転車で走る気はしないのです。 三鷹通りも同じくです。三鷹通りは車道も舗道も走る気が起こりません。 あまりにアブナイです。 クルマ運転者にとっても危険を感じる路面だと思います。</p>	<p>自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマークやナビラインを設置しています。自転車は原則として車道の左端を走行することとされていますが、「自転車ナビマーク」、「自転車ナビライン」は、自転車が車道を通行する方向・位置を明示することにより、自動車運転手に対しても自転車が車道を通ると認識してもらうために必要なものと考えます。</p>

整備形態の選定の考え方	23	<p>調布市では、投機的投資の予算が増えて、生活道路の整備は余り進んでいないと感じます。 娘が調布ヶ丘から富士見町の中学校まで通った道の2/3に舗道がなかったのですが、今30年たって孫が同じ道を通う時、全く変わっていません。 しかし、他市の例などみると、縁石で狭い舗道を整備するよりも、フラットにして路面の色分けで歩車道の区別をする方が車も疾走せず、お互い注意する面もあるようです。車道を狭く見せる、交差点は際立たせるというような工夫もできます。 インターネットで三鷹市の例も出てきます。 1メートル弱の舗道を確保しても、ところどころ車道に向かって右に傾斜しており、歩行者も歩きづらい、まして車椅子や三輪自転車は斜めの道は通れません。 市道20号と言うのでしょうか？ 調布ヶ丘1丁目と2丁目の間の道の舗道がそれに当たります。 ご一考願えれば幸いです。</p>	<p>生活道路の整備は、「調布市道路網計画」において、地区内道路網として位置付けられている路線から順次整備を進めており、地区内道路網として位置付けのない生活道路に関しても、沿道建物の建替えや開発事業などの機をとらえ、関係権利者のご協力をいただきながら、道路空間の確保に努めています。 また、市内においても、限られた空間の中でのカラー舗装やセミフラット化を行っており、引き続き、状況に応じて対応していきます。</p>
整備形態の選定の考え方	24	<p>計画の核心に係ること（路線選定とブルーレーン） 単路部の整備形態に車道混在の主要形態としてブルーレーン（路肩カラー化：幅員1.0m以下）を採用して下さい。 主要生活道路等は、車道幅員が狭く、自転車レーン（幅員1.0m以上）の整備は困難な場合が多い。自転車ナビマーク表示では、自動車がナビマークの上を通行可ということで、自転車は歩道を通行し、歩行者及び交差点での自動車事故の危険性が高くなります。 しかし、ブルーレーン（ゾーン）を採用した路線では、自動車も法定外と認識することが少なく、自転車はかなり安心してブルーレーンを走行し、自転車の歩道通行も減少したと言います（世田谷区）。「自転車ガイドライン」でも認証しているブルーレーンを整備形態として採用し、適時整備して下さい。（図・写真参照） なお、調布市自転車ネットワーク計画では、自転車レーンの形態の一例として「両側ライン舗装」（幅員0.5mのブルーレーン）を表示しています。</p>	<p>本計画において、自転車ネットワーク路線として選定された路線については、今後整備形態選定フローに基づき、沿道土地利用の状況等を踏まえ、整備形態について協議していきます。</p>
整備形態の選定の考え方	25	<p>P.50 選定形態の整備フロー 「沿道土地利用の状況等から自転車専用通行帯の整備が可能」のところの、「沿道土地利用の状況等」とはどういうものか、具体的に詳しく説明すること。YESかNOかで大きな違いが出てくるので重要。</p>	<p>商業施設等が立ち並び、荷捌き等の作業をしている可能性がある区間においては、整備効果が限定的になる旨を記載するとともに、イメージ画像を掲載いたします。</p>
整備形態の選定の考え方	26	<p>P.52 「法定外表示」とは？ 「・・・法定外表示により整備を行います」とは何を言いたいのか意味不明である。わかりやすく記述すべき。</p>	<p>法定外表示とは、法令等に定められたものではないが、道路の状況や交通の特性に関する注意喚起を行うなど、交通の安全と円滑に資することを目的として設置されたものです。 ここでは、自転車ナビマークやナビラインを想定しており、計画内で説明を追加します。</p>
整備形態の選定の考え方	27	<p>P.54 車道混在 ナビマークの欠点（1） ブルーレーンに自転車専用通行帯（自転車レーン）に必要な1.0m以上が確保できない場合、P.54の図5-11に示されたナビマークをどこにでもつけるのでなく、できるかぎり自転車の通行幅全体を色塗りしたブルーレーンにすべきである。その理由は、[1]4.（24）で述べたとおりである。バスなどはナビマークの上を通行せざるをえないような狭い道路にまでナビマークをつけている例が、道路全体に、また、交差点で2車線が3車線になるところである。 このような場合、自転車利用者にどこまで受け入れられるであろうか？ 結局、狭い歩道に退避するのではないか？</p>	<p>自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマークやナビラインを設置しています。「自転車ナビライン」は、自転車が車道を通行する方向・位置を明示することにより、自動車運転手に対しても自転車が車道を通ると認識してもらうために必要なものと考えます。 自転車は原則として車道の左端を走行することとされていますが、車道通行に不安を感じた場合は、歩行者優先のもとで歩道を通行できることもあわせ、広報活動等を行って参ります。</p>
整備形態の選定の考え方	28	<p>P.54 車道混在 ナビマークの欠点（2） 自転車を歩道から車道に移す政策は、車道に自転車の安全な通行権を保証することである。自動車用の道路の片隅を自転車も使ってもよいヨでなく、まず、自転車の通行幅を確保し、その残余を自動車を使う、つまり自動車のための車道幅を狭めるといった発想の転換が必要である。実際は、両者の中間になるのだろうか。</p>	<p>御意見いただいたとおり、自転車の安全な通行のためには自転車の専用通行帯を確保することが最善策と考えますが、多くの時間と費用が必要となります。そのため、現状の道路形態を利用し、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路の利用環境整備が必要であると考えております。いただいた御意見は今後の整備の参考にさせていただきます。</p>
整備形態の選定の考え方	29	<p>松原通り（都道114）の2017年に開通した若葉町区間は自転車レーンだが、その北側はナビマークである。この部分も自転車レーンにすべきである。</p>	<p>今後、道路改修の際に検討いただくよう、道路管理者に依頼いたします。</p>

整備形態の選定の考え方	30	<p>車道の路肩の排水設備のスリム化を行うこと 自転車走行空間と安全確保のため、路肩の傾斜を少なくすること。また、世田谷区 の取組のように、路肩の排水設備（標準型の街渠：エプロン幅50cm）を25cm以下 にスリム化すること。（参考） http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/124/384/389/d00140505_d/fil/surimugaikyo.pdf</p>	<p>御意見の路肩の排水設備の工夫は、有効な方策の1つと考えますので、道路整備の際 の参考とさせていただきます。</p>
整備形態の選定の考え方	31	<p><実効性の検証を> ナビマークや自転車専用通行帯が整備されても一向に減らない自転車の歩道通行を 見ると効果に疑問を禁じえません。知っている範囲に限られますがナビマークを自転 車専用通行帯と混同している人が相当な割合で存在します。より強い強制力を持つ自 転車専用通行帯でさえ実効性は限定的であるのに、視覚的にも分かりにくいナビマー クにどれほどの効果が期待できるのか。特に危険なのは歩道を走る高齢者、子供を乗 せた二人乗りや三人乗りのアシスト付き自転車です。これらの方々が抱く、車道側を 自動車と混在して走ることへの恐怖心を十分に取り除かず歩道走行の解消はできま せん。また、ロードサイクルタイプの高速で長距離を移動する自転車は自転車レー ンが整備される前から車道を通行していました。従って自転車専用通行帯やナビマー クの整備前と整備後での変化を数値化し実効性を検証し、より効果的な整備手法の継続 的な検討が必要だと思えます。レーンを作ってマナー向上の呼びかけるだけで解決で ける問題では無いと感じます。</p>	<p>自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は 少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマーク やナビラインを設置しています。「自転車ナビライン」は、自転車が車道を通行する 方向・位置を明示することにより、自動車運転手に対しても自転車が車道を通ると認 識してもらうために必要なものと考えます。 自転車は原則として車道の左端を走行するや、車道通行に不安を感じた場合は、歩 行者優先のもとで歩道を通行できることを、広報活動して参ります。</p>
整備形態の選定の考え方	32	<p><歩行者自転車道の視覚的分離が望ましいのでは> 今回の計画では視覚的分離による自転車専用通行帯による整備が想定されていま すが、上記の通り安心して車道側を走る環境が整わない限り歩道の自転車通行が大き 減ることは望めません。選択肢として自転車歩行者道での視覚的分離が示されてい ないようですが、歩道（自転車歩行者道）の幅員を確保可能な場合は自転車の通行帯は 車道側ではなく歩道側にするのが現実的だと思えます。</p>	<p>国土交通省及び警察庁が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラ イン」においては、自転車歩行者道の整備は推奨されておりません。市内には広幅員 の道路があまりなく、歩道における歩行者と自転車の接触の危険があることから、ガ イドラインと同様の考え方のもと、自転車走行空間の整備を進めていきます。</p>
整備形態の選定の考え方	33	<p><歩行者自転車道の視覚的分離のメリット> 将来的な移動手段の技術革新を想定すると歩行者と自転車の中間的な移動手段が生 まれる可能性は高く、歩道の視覚的分離はその際の対応を容易にするとも言えると思 います。またイベント等で一時的に歩道を幅広く利用し、オープンカフェを開設する 等の歩道の多用途利用を可能とするとも考えられます。</p>	<p>国土交通省及び警察庁が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラ イン」においては、自転車歩行者道の整備は推奨されておりません。市内には広幅員 の道路があまりなく、歩道における歩行者と自転車の接触の危険があることから、ガ イドラインと同様の考え方のもと、自転車走行空間の整備を進めていきます。</p>
整備形態の選定の考え方	34	<p>今後、何に費用をかけるべきか ナビマークを道路に付けるにしてもコストが掛かる。「良好な自転車通行環境を実 現するため」という目的のためには、既存の側溝では自転車が安全に通行できないと いう問題がある。「自転車に優しい側溝（ゴトウコンクリートhttps://www.goto-con.co.jp）」（側溝本体上までアスファルト舗装の表層を施工し、側溝表面の道路露 出部分（エプロン）の幅を極力狭くした「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラ イン」に対応したスリット側溝。）の整備にコストを掛けた方がよい。側溝を含めて 道路幅員全部の改良を行って自転車が安全に走行できるようにすることによって、自 動車や歩行者を含めた安全を目指すべきである。</p>	<p>御意見の路肩の排水設備の工夫は、有効な方策の1つと考えますので、道路整備の際 の参考とさせていただきます。</p>
整備形態の選定の考え方	35	<p>パブコメの案を読みました 自転車での市内移動をよくするのですが、危険を感じる事が多く車道を走るのは怖 いです。 甲州街道のように歩道と分離されている道は歩道を走ってもいいと理解していま すが、そのような道でも車道にナビマークが描かれていたら車道を走らなくてはいけ ないのでしょうか？ 旧甲州街道のような車道も歩道も狭い道だとどちらを走るのも危なく感じます。 ナビマークを既存の道につける時は単に描くのではなくしっかりブルーの表示もして 欲しいです。 ブルーなしだと自転車のスペースが確保しきれずに、車にも迷惑だし自分も危険で 結局歩道を走ってしまうので。 自転車で走りやすい街になるよう期待しています。</p>	<p>自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は 少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマーク やナビラインを設置しています。「自転車ナビライン」は、自転車が車道を通行する 方向・位置を明示することにより、自動車運転手に対しても自転車が車道を通ると認 識してもらうために必要なものと考えます。 自転車は原則として車道の左端を走行するや、車道通行に不安を感じた場合は、歩 行者優先のもとで歩道を通行できることを、広報活動して参ります。</p>

整備形態の選定の考え方	36	左折専用通行帯の道路の自転車の通行はどう処理されるのでしょうか（交差点上の）	自転車は車道の左側を通行するので、原則的に左折専用通行帯の左端をとおり、直進、又は左折することとなります。
整備形態の選定の考え方	37	P27,P57 警視庁ナビマーク 幹線道路 甲州街道 - 設置されていますが怖くて自転車で通行出来ません。狭い車道巾に設置されても危険。 意味を知らないと思われるドライバーへの啓もうをどう考えていますか	自転車レーンを設置するには十分な道路の幅員が必要ですが、条件を満たす道路は少ないのが現状です。そのため、限られた空間で対応できる方策として、ナビマークやナビラインを設置しています。自転車は原則として車道の左端を走行することとされていますが、車道通行に不安を感じた場合は、歩行者優先のもとで歩道を通行できますので、自転車利用者だけでなく自動車運転手も含め、広く広報活動等を行って参ります。

6 整備の進め方

項目	No	御意見の概要	市の考え方
整備の進め方	38	ネットワークについては、色々な道路をなされ様用としていいですが最初は基幹的な取り組みとして、品川道を全線することを望む。 細かいところまで色々すると、どの様に取り組んでいるのか解らなくなってしまう。	品川道につきましては、西側観光拠点回遊エリアと主要駅周辺エリアを結ぶ路線の機能を果たすこと、また、東側についても主要駅周辺エリアと中心市街地エリアを結ぶことで整備効果が高まることなどから、御意見にありましたとおり、品川道全線を優先整備路線（期）に追加いたします。
整備の進め方	39	ハード面：安全な自転車走行をするため、車道の路肩ちかくの凹凸をなくす。車道のマンホールや白線による滑り止めを検討する。車道の透水性舗装を充実させる。	御意見の工夫は、安全な自転車走行の為に有効な方策の1つと考えますので、道路整備の参考にさせていただきます。
整備の進め方	40	調布市自転車ネットワーク計画（案）には、路線を 期に分けて優先整備することになっています。計画書には実際整備する路線の実施計画と予算が明記されていません。 少なくとも 期の優先整備路線の実施計画と予算を明記してほしい。 毎年、実施計画と実施予算を市報で報告してください。	道路整備に関する予算規模については、現在検討している次期基本計画（平成31年度～平成34年度）内で調整し、明記するとともに公表することを検討して参ります。また、計画の中で優先整備路線（期）の整備延長目標値を設定いたします。
整備の進め方	41	図6-2 優先整備路線（期）に記載されている、市道、市道（警視庁設置路線）の違いは何ですか。	市道（警視庁設置路線）については、警視庁が主体となって自転車ナビマークを設置していく市道の路線です。
整備の進め方	42	品川道については、一部道路拡張工事が実施され、道路と歩行者・自転車の分離がされ整備されています。残りの品川道を今後、どのように自転車ネットワーク計画にて 期で整備する予定でしょうか。歩道等の拡張工事計画があるのでしょうか。教えてください。	国土交通省及び警察庁が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては、自転車歩行者道の整備は推奨されておりませんので、車道の左端に自転車専用通行帯を設置するほか、ナビマークやナビラインを設置する方法が考えられませんが、交通管理者との協議によって決定します。なお、品川道については現時点で具体的な歩道拡幅計画はございません。
整備の進め方	43	P. 61 表6-1 駅周辺では、（大型）駐輪場を起終点にするような考えがあるが、商店街という面的な広がりをもっているため、その記述は適切でない。小さな道路毎までの詳しい自転車交通量調査などを行って自転車利用密度を正しく把握すべきである。家事・買い物用途までも駅周辺の大型駐輪場に駐輪すべきとして、ちょっと駐輪のような分散型の駐輪場施策に注力せずに、専ら放置自転車を取り締まる考え方に共通する本末転倒さが感じられる。 （1）自転車の集中する駅周辺「調布駅、仙川駅、、周辺の自転車等駐輪場への路線」を「調布駅、仙川駅、、周辺への路線」あるいは「調布駅、仙川駅、、周辺の施設や自転車等駐輪場等への路線」と改めること。自転車が集中するのは駐輪場への道だけではない、商店街、学校、保育園などの施設もある。それらの道路の自転車交通量を測定してそれをもとに設定すること。 大事なことは、仮想の考えに基づいて路線選定するのでなく、実際に自転車交通の多い道路をデータをもとに選定すべきである。	重点整備エリアの設定については「4.4.1重点整備エリアの考え方」においてその考え方を記述しています。駅周辺の自転車等駐輪場周辺では特に自転車利用者が多いことから、優先度を考慮し選定したものです。

整備の進め方	44	<p>P. 63 違法駐停車車両対策 「(2) 対応策の検討項目」「以下の項目における対応策が可能かどうかを検討します。」と生ぬるいことを記載するのではなく、「(2) 対応策の実施と検討」「警察に違法駐停車の取り締まりを強化させます。また、以下の項目における対応策が可能かどうかを検討します。」に改めること。 仙川の松原通り(都道114)は、自転車通行帯やナビマークの上に堂々と大型車が何台も毎日違法駐車している。110番しない限り警察は知らんぷりで取り締らない。放置自転車を撤去するように、違法駐車も撤去すべき。</p>	<p>貴重なご意見として、今後、交通管理者と対応を検討していきます。</p>
整備の進め方	45	<p>P. 64 広報による啓発 ここに書かれているような啓発でなく、自転車活用推進法や安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインなどについての学習が、この調布市自転車ネットワーク計画を理解するためにまず必要であると考えます。世田谷区の検討委員の方や、国交省の担当部署の出前講座なども可能である。</p>	<p>調布市では、自転車による交通事故を減らすために、自転車利用者一人ひとりの交通ルール・マナーを向上させるためのソフト面からの取り組みが不可欠であると考えています。 そのため、ご意見の通り、出前講座について追記いたします。</p>
整備の進め方	46	<p>P. 64 ~ 安全利用・法令順守 ・大人にも甲州街道など通行するときはヘルメット着用を呼びかけること。義務付けも必要かも。 ・国道20号線にナビマークを設置しているが、危険だと思う。 調布市域で自転車交通量は1日何台くらいか？また、事故件数は何件/年か？</p>	<p>ヘルメットの使用については、道路の種別を問わず、各種交通安全教室で呼びかけているところです。 市内の自転車交通事故件数については、平成29年一年間で176件の事故が発生しています。歩行者や自動車、自転車等の種別は公表されておりますが、個別道路における件数や交通量は公表されておられません。毎月、市ホームページ(交通安全情報)にて公表しており、引き続き、市報ちょうふや市ホームページにおいて、様々な啓発や交通安全情報を発信していきます。</p>
整備の進め方	47	<p><自動車の駐停車禁止の指定も必要> 車道側通行を忌避させる大きな要因の一つが自動車の駐停車です。長い道のりの一か所でも駐停車する車両があるかもしれないと思うと迂闊に車道側に出て走行しようとは考えません。ナビマークや自転車専用通行帯を整備した路線は駐停車の取り締まりを徹底することが不可欠です。ナビマークを表示する路線はすべて駐停車禁止とすることが望ましいという文言を入れる必要があると思います。また、どの程度自治体でアレンジできるのかは分かりませんが、ナビマークであっても自動車が駐停車してはならないと一目で認識できる表示方法が望まれます。</p>	<p>本計画において、関連施策の推進として、違法駐停車車両対策を掲げております。自転車専用通行帯や車道混在による整備の最大の課題が、自転車走行空間上の違法駐車であることは認識しており、交通管理者と調整のうえ、沿道状況に応じて、駐車禁止もしくは駐停車禁止の規制を検討して参ります。</p>
整備の進め方	48	<p><自動車道の交差点における右折レーンの削減が必要> 自転車通行帯の整備の障害となる要因としては車道交差点の右折レーンがあります。必要性の乏しい右折レーンを設けることによって、例えば交差点以外では十分な幅員があっても交差点で自転車専用通行帯途切れる事態が生じます。幹線道路における自動車の交通量調査は随時行われていると思いますが、より小規格の道路でも交差点の整備をする際には正確な自動車交通量を把握し、可能な限り右折レーンを省略することを求めます。(道路構造令にも例外規定として右折レーンを省略する可能性が残されているのでは?) また既存の右折レーンのある交差点でも交通量調査を行い、右折レーンを無くす検討を自転車専用通行帯の整備と同時に進める必要があると思います。最近整備された西調布駅北側の市道は、右折レーンがあるために交差点へ向かって歩道は狭くなり、自転車専用通行帯を設定することができませんでした。しかし南側から交差点へ侵入する車両の数は極めて少なく(公開された民間のデータでは一日当たり200台を下回っています)、歩道は歩行者や自転車で込み合っていて危険なのに、車道はほとんど車の通らないがらんだろの広大な空間となっています。</p>	<p>道路整備の際に交通管理者と協議し、適切な交通処理の観点から右折レーンが設置されていると認識しております。自転車ネットワーク路線に選定された路線の具体的な整備形態は、今後交通管理者や道路管理者と調整を図って参ります。</p>
整備の進め方	49	<p>石原小通り(小学校の前の道路)に通行帯の整備を狭い歩道に自転車が通行しているのを時々見かけます。児童の安全最優先の観点から、ナビマーク整備を期してください。(本当は歩道車道の見直し整備が必要です)</p>	<p>自転車ネットワークの候補路線の選定については「4.3.1 自転車ネットワーク候補路線の検討」において考え方を記述しています。また、重点整備エリアの設定については「4.4.1 重点整備エリアの考え方」においてその考え方を記述しています。 なお、本計画は、各期の最終年度に見直しを図ることとしており、頂いた御意見も参考にし、必要な見直しを行う予定です。</p>

7 参考資料

項目	No	御意見の概要	市の考え方
参考資料	50	<p>外枠、手続きのことですが、・・・</p> <p>平成29年度第2回と第3回の「調布市総合交通計画策定等検討委員会」を傍聴させていただきました。委員構成について「市民3人」を含む13名以内、とありました。</p> <p>市民委員とは、自治連会長、商工会長、社協事務局長(現)のことでしょうか？</p> <p>その方たちは自主的に論文を書いて応募され、市民委員として採用されたのでしょうか？</p> <p>その他の、学識経験者2、国交省2、都庁1、警察1、京王電鉄1、バス会社2の方々、地名を正確に言えないなどのご発言から察するところも含め、日々緊張感を持って自転車で市内を走り回っている人たちには思えませんでした。</p> <p>せめてママチャリで走りまわる生活人が2人でも入っていれば・・・</p> <p>そこがとても残念でした。</p>	<p>市民委員の選定に関しては、一般公募ではなく、自治会、商工会、社会福祉協議会より推薦頂いた市民に参画していただいております。</p> <p>なお、本計画を策定するにあたっては、平成29年度に、市内の鉄道9駅周辺においてオープンハウスを実施したほか、地区協議会でも意見交換を行い、市民の皆さまから頂いた様々なご意見を計画書に反映させていただいております。</p>

その他意見

項目	No	御意見の概要	市の考え方
その他意見	51	<p>ソフト面：健康志向の高まりにより、週の1～2回だけでも自転車通勤を考える方も多いと思います。そこでネックとなってくるのが通勤災害です。通勤手当に定められていない自転車での通勤の際も事故が起きた場合勤務先が補償できる制度を確立する必要があると考えます。ついては、市役所が通勤届と別に自転車で通勤した際に事故に遭われた場合でも補償する規則を定め、市内事業所に対し、PRすることが市民の健康に寄与すると思えます。</p>	<p>一般的に、勤務先は雇用者に対し通勤実態に応じた交通費を支給しているものと思われれます。そのため、企業としては実態に即した届け出が必要であると考えます。</p>
その他意見	52	<p>ところで、今回平成28年にアンケートやみちの井戸端会議で市民の声やニーズを吸い上げたということです。そして職員の努力で「調布市自転車ネットワーク計画(案)」が公表されました。この時点で「パブリックコメントを募集する」ということは、このパブコメはどうい位置付けになるのでしょうか？ここでのコメント、意見をまだ十分に吸い上げてくれるということでしょうか？</p>	<p>パブリック・コメントで頂戴した市民の皆様からの御意見については、内容を精査し、計画に反映すべき内容は反映させていただきたいと考えております。</p>
その他意見	53	<p>平成28年と言えば、樹木を守る会が5月頃から活動を始めた年で、樹木101本撤去の理由は、地下駐輪場建設に理由がありとして、何度も交通対策課とお話させていただいていたころでした。中心市街地の駐輪場問題とは言え、私たちが広域の駐輪場を調査に回っていたことはご存じだったと思います。私たちはこの自転車問題で大きな計画を策定しつつあることを交通対策課から一言も聞いたことはありませんでした。自分たちの問題として真剣に取り組んでいた樹木の会に少しでも相談があったならば・・・。メンバーの誰かが生活者の意見を言うことができたことでしょうか。そこがとても残念です。</p>	<p>本計画を策定するにあたっては、平成29年度に、市内の鉄道9駅周辺においてオープンハウスを実施したほか、地区協議会でも意見交換を行い、市民の皆さまから頂いた様々なご意見を計画書に反映させていただいております。</p> <p>なお、平成28年度のアンケート調査、平成29年度のオープンハウスの開催、並びに、これまでの検討委員会の開催に際しては、市報や市のホームページなど、広く市民に向けて広報いたしました。</p>
その他意見	54	<p>中央図書館を利用しています。障害者なのですが、来れるときに来ています。昔、嫌なやつに会ってショックです。図書館はゆっくりできます。いつも利用しています。本をポーツと読みます。</p>	<p>貴重なご意見として、今後の市政の参考とさせていただきます。</p>

御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。