

「神奈川県自転車活用推進計画(改定素案)」に関する提出意見及びこれに対する県の考え方

○ 意見募集期間 令和4年12月21日(水)～令和5年1月19日(木)

○ 提出意見者数 5人

○ 意見内容の分類

意見区分	延べ件数
1. 第1章 計画策定の趣旨	3
2. 第2章 神奈川県の自転車を巡る現状及び課題	0
3. 第3章 自転車活用の推進に関する目標及び実施すべき施策	5
4. 第4章 計画のフォローアップ	0
5. その他	1
合計	9

○ 県の考え方の概要

反映区分	延べ件数
A 反映した意見	2
B 既に反映している意見	1
C 今後の参考とする意見	4
D 反映できない意見	1
E その他(感想、質問、他事業に関する意見等)	1
合計	9

< 1 改定に向けた考え方について >

反映区分: A 反映した意見

C 今後の参考とする意見

E その他(感想、質問、他事業に関する意見等)

B 既に反映している意見

D 反映できない意見

整理番号	意見区分	意見要旨	反映区分	県の考え方
1	1	計画に基づき、県内に自転車活用の推進について広く進めていただきたい。	E	本計画に基づき、県内における自転車活用の推進を広く進めてまいります。
2	1	計画には様々な部門が関係しているようなので、総合計画のように政策部門が所管すればさらに良い計画になるのではないかと。	C	自転車活用の推進については、「自転車活用推進本部事務局」が国土交通省道路局に設置され、関係府省庁と一体となって取組が進められています。本県としても、国と一体となって自転車活用の推進を図るため、国土交通省の窓口である県土整備局が中心となり、関係部局と一体となって自転車活用推進の取組を進めておりますが、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
3	1	自転車は自身の年齢や体力に合わせて趣味や生活に利用すれば良いもので、法律や国の施策によって利用を促進するものではなく、このような計画は直ちに廃止すべき。	D	2017年に施行された自転車活用推進法では、都道府県は、国の計画を勘案して、都道府県自転車活用推進計画の策定に努めるよう規定しており、県としても、自転車は、二酸化炭素等を発生させず、環境負荷の低減や、健康増進、交通混雑の緩和などの様々な効果が期待されることから、自転車活用の推進を図ることが必要であると考えています。
4	3	高齢者へ随分着目しているが、高齢者への自転車の交通安全教育は重要なのか。若い人の人口が減って、健康寿命が伸びているため、高齢者の事故の構成率が横ばいになるのは仕方ないと思われる。 自転車関係事故における自転車側の違反割合が高いことから、通勤通学で自転車を使う年齢層への安全教育が重要と考える。	A	ご意見を踏まえ、25ページの「現状を踏まえた課題」について、「高齢者などの死傷者数を減少させる取組が求められます」の記載を削除するなどの修正を行うとともに、33ページと40ページの「安全教育」について、「通勤通学での自転車利用者にも目を向けた交通安全教育を推進します」と記載しました。
5	3	コロナの分類をインフル並に下げる動きもあり、最近では走っている姿をあまり見ないので、フードデリバリー業者を名指しするのはいかがかなものかと思われる。	A	ご意見や、宅配などでも自転車が利用されている現状などを踏まえ、本計画における「フードデリバリーサービス」の記載については、フード(食事)に限定せず、「デリバリーサービス」としました。

6	3	<p>自転車道を車道に走らせるには無理がある幅員の道路が多く、これらを全て拡張するのは現実的ではない。多少の拡張では自転車とトラック等の接触事故は減らないと思われる。</p> <p>東京都文京区の後楽園付近の自転車道などは、歩道と自動車パーキングスペースとの間に無理やり自転車道を設置した結果、接触事故の確率が高まる妙な設計になっている。歩道を少し拡張し、自転車のゾーンを色分けして自転車がスピードを抑えつつ安全に走行できるようにする方法がよいのではないと思われる。</p>	C	<p>自転車通行空間の整備については、自動車や自転車、歩行者の交通量や道路幅員等の現況を勘案し、歩道の拡張・色分けなどを含めた様々な対策を検討したうえで、整備手法を選定していますが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
7	3	<p>横浜市の長者町付近をはじめ、自転車の走行マナーが大変悪く、自動車に向かって突進してくるような走り方の自転車が見受けられる地域があるが、警察の取り締まりがないので悪化する一方である。走行マナーが健全な自転車利用の促進には、警察の取り締まりの強化が必要と思われる。</p>	B	<p>県警察では、自転車指導啓発重点地区・路線において重点的な取締りを行うこととしていますが、重点地区以外の地区や路線においても、走行中の自転車を一時停車させたいえ、酒気帯びの確認などの取締りや安全啓発等を行うこととしています。</p>
8	3	<p>p. 32 3.4 【目標4】自転車事故のない安全で安心な社会の実現 (12) 自転車通行空間の整備等に関し、ピクトグラム等を設置するだけでは自転車事故は低減されないのではないか。</p> <p>そもそも車よりも小さい自転車は、自動車を運転する特に高齢者から見えていないことが想定され、突然左に寄られて停車されることがある。また都会部では路肩に駐車し、自転車が車道の中央方向に寄りなればいけないことも多く、ピクトグラムの設置は自転車通行のガイドにはなるものの、事故の低減にはつながらないと感じている。</p> <p>例えば1車線しかない道路で右折車がいる場合、後続車が路肩部分を踏みながら直進するという場面に対しては、交差点付近にポールを設置するなどで事故は低減できる可能性があるのではないか。</p>	C	<p>走行位置と方向を示すピクトグラムは、逆走防止など交通を秩序化させ、事故の低減に一定の効果があると考えています。ご意見のとおり、ポールの設置などを含むハード整備は、より自転車利用の安全性が向上しますが、道幅が狭いなど、道路の形態によっては、自動車事故を誘発する場合がありますので、頂いたご意見を参考に、場所毎に適切な手法を検討し、事故の低減を図ってまいります。</p>
9	5	<p>県道40号を綾瀬方面から海老名方面へ向かってきた場合、伊勢山公園前の信号交差点で北側の旧県道40号に入るためには、一旦自転車を降り、歩行者となって3回横断歩道を渡る必要があると思われる。昔からの道と新しくできた道との交差点にこのようなケースが多く見られる。このような自転車が2段階右折できない交差点への対応をお願いしたい。</p>	C	<p>ご指摘のとおり、利用しにくい交差点などがあり、本計画では、自転車を快適に利用できる環境の整備を目標の1つとし、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>