

自転車走行環境整備計画（案）に関するいただいたご意見と岐阜市の考え方

■意見募集期間：平成29年3月1日（水）～3月31日（金）

■意見提出数：3通（11件）

いただいた意見と岐阜市の考え方

番号	該当箇所	いただいた意見	岐阜市の考え方	変更の有無
1	全体	自転車を利用した通学路(通勤路)として利用できる道路の交通標識は大切。	自転車ネットワーク路線では、自転車の通行位置や通行方向などの自転車の通行ルールについて、自転車利用者や自動車利用者など道路利用者に対して、分かりやすい路面表示等の整備を行います。	無
2	11頁	自転車事故の分布状況の記載があるが、具体的な事故の状況によるまとめがない。事故の場所よりも、どのような状況で発生しているかが重要である。自転車愛好者としての経験から、歩道走行時の自転車と交差点進入時の自動車との巻き込み事故が多くを占めていると考えられる。つまり、歩道が整備されていて見通しの悪い中心市街地で多くの事故が発生していると推測される。	<p>国が策定した「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」という。）では、自転車関連の事故が多い路線等を自転車ネットワークの路線に選定することになっています。このため、本市の自転車ネットワーク検討対象路線の選定や計画エリアの設定にあたっては、ガイドラインを踏まえ、自転車関連事故が多い路線を考慮して定めています。</p> <p>また、個別路線の整備にあたっては、関係機関と協議を行い進めていきます。</p>	無

番号	該当箇所	いただいた意見	岐阜市の考え方	変更の有無
3	23 頁	<p>「自転車は『車両』であるという大原則を踏まえ、自転車が車道を走行するための整備」を行うべきであることから、「既存の自転車歩行者道活用区間」は市民の車道利用の意識低下と混乱を招くことになる。</p> <p>特に忠節橋通りの既存区間利用については高校生の通学利用も多いことから、早急に自転車専用通行帯を整備し、暫定形態としないことが望ましい。</p>	<p>本計画では、自転車利用者と歩行者の安全を早期に向上させるため、現状の車道幅員で可能な整備形態にて整備を行っていきます。また、道路の交通状況や道路改良の時期等を鑑み、必要に応じて、完成形態の整備を検討します。</p> <p>なお、忠節橋通り等においては、BRTを導入し、連節バスが走行する路線となっています。このことを踏まえ、BRT導入路線における自転車ネットワーク路線の整備形態については、自転車と連節バスの安全性の向上を図るとともに BRTの定時性や速達性を高めるため、既設の自転車歩行者道を活用する区間やソフト施策等による安全対策を実施する区間としています。</p> <p>これらの区間について、関係機関と連携を図り、交通ルールの遵守等の啓発活動に取り組みます。</p>	無
4	27 頁	<p>岐阜市の地理的な特徴として、長良川を挟んだ川南の中心市街地と、川北の住宅地に分かれており、自転車ネットワークを整備し、自動車利用の削減を図るためには、「長良橋」「金華橋」「忠節橋」の3つの橋をいかに自転車が渡りやすくするかが重要である。特に、長良橋・忠節橋については、バス&自転車レーンの併用による自転車走行空間の確保が有効であると考えます。</p> <p>上記を踏まえ、本計画の範囲が中心市街地だけを対象としており、3つの橋が含まれていないことは、施策全体の機能性を低下させることが明らかであり、当該区域を含む内容に変更すべきである。</p>	<p>自転車通行空間の整備を進めるにあたり、自転車ネットワーク検討対象路線を短期間に整備することは困難であるため、自転車走行需要や自転車関連事故が多い路線などを考慮し、当面、優先的に整備が必要なエリアを設定しています。</p>	無

番号	該当箇所	いただいた意見	岐阜市の考え方	変更の有無
5	27 頁	<p>完成形態のネットワークについて、本町～小熊町2丁目間の「御鯨街道」が含まれていないのは問題である。長良橋方面から岐阜駅に向かう時に、人力で移動する自転車は自転車道が整備されていても、あえて長良橋通りまで大回りしてから再び御鯨街道に戻る導線をとるとは考えづらい。</p> <p>当該区間についても対象路線とし、整備方法については景観保護と観光地化も考慮し、ランプと呼ばれる減速帯を設置することで自動車の交通量を減らし、自転車の流入を誘導する対策が効果的である。</p>	<p>自転車ネットワーク路線は、公共交通施設、学校等を結ぶ路線や自転車通学路などを考慮し選定しています。</p> <p>また、当該路線などの自転車ネットワーク路線以外については、交通状況及び事故発生状況の変化等を鑑み、必要に応じて自転車通行空間の整備を検討することとしています。</p>	無
6	30 頁	<p>国道156号「岩田」交差点に見られるような左折専用レーンは、直進自転車と左折自動車が接触する危険性が高く問題である。基本方針として左折専用レーンを設置しないこと、どうしても設置する場合は自転車通行帯の明示（通行空間の直線的な接続・矢羽による表示）などを行うことを計画に明記するとともに、危険箇所である既存の左折専用レーンについては、早急に改善を行う必要がある。</p>	<p>交差点部の整備については、ガイドラインを踏まえ、関係機関と協議を図り、安全性を確保するよう、路面表示など検討を行います。</p>	無

番号	該当箇所	いただいた意見	岐阜市の考え方	変更の有無
7	32 頁	<p>バス停留所に係る自転車道等については、バス利用者の乗降の安全を確保できるように配慮していただきたい。</p> <p>また、どのような整備形態にするにせよ、一番大事なことは、自転車利用者のマナーの向上と考えます。自転車を降りて通過する場所を明確に案内するなどの措置を講じ、歩行者や自動車、バス等との交錯の危険を避けるような配慮を検討していただきたい。</p>	<p>バス停部の整備については、ガイドラインを踏まえ、関係機関と協議を図り、安全性を確保するよう、路面表示など検討を行います。また、自転車利用者のみならず、自動車などの道路利用者に対して、関係機関と連携を図り、交通ルールの遵守等の啓発活動に取り組みます。</p>	無
8	32 頁	<p>長良橋通り「大仏前バス停」は自転車専用通行帯がバス停により途切れ歩道へ流入する形態となっており、非常に危険である。暫定形態として活用を行うのではなく、早急に改善を行う必要がある。</p>	<p>当該路線は、自転車歩行者道として自転車が車道寄りに通行するよう整備しています。</p> <p>いただいたご意見は、交通ルールの遵守等の啓発活動の取組を検討するうえで参考にさせていただきます。</p>	無
9	33 頁	<p>「路上パーキング」については、自転車の車道走行にとって最も危険なものであるため、原則廃止すべきである。</p>	<p>路上パーキングのある区間の整備については、ガイドラインを踏まえ、関係機関と協議を図り、安全性を確保するよう検討を行います。</p>	無
10	35 頁	<p>愛媛県が制定している、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を参考に、自動車運転者・自転車利用者双方のマナー向上を行うことも検討すべきである。</p> <p>また、同条例にあるように、「全ての自転車利用者が乗車用ヘルメットを着用する」ことを励行事項とすることも有効である。</p>	<p>自転車は車両であるというルールに基づき、関係機関と連携を図り、交通ルールの遵守等の啓発活動に取り組みます。</p>	無
11	36 頁	<p>「歩道は歩行者優先」を明示するとともに、「車道が原則」であることも記載するようガイドラインを作成すべき。</p>	<p>本計画は、「歩道は歩行者優先」「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」の考えのもと、ガイドラインを踏まえ作成しています。</p>	無

自転車走行環境整備計画（案）の修正事項一覧

修正箇所	修正内容
第1章 計画策定の趣旨 1.1 計画策定の背景と目的 1 頁	○計画策定の背景について、説明を追加しました。
第4章 自転車ネットワーク検討 対象路線と計画エリアの選定 4.1 自転車ネットワーク計画の 策定手順 18 頁	○自転車ネットワーク計画策定の流れについて、説明を追加しました。
第5章 自転車ネットワーク路線 の選定及び整備形態の検討 5.2 整備形態の選定 24～25 頁	○整備形態の選定について、説明を追加しました。 ○整備形態の選定の流れについて、説明を追加しました。
第7章 整備スケジュール 7.1 整備スケジュール 37 頁	○整備スケジュールについて、表現を修正しました。