

「歩行者と自転車を優先するまちアクションプランの見直し」に関するパブリックコメントの実施結果について

ご意見をお寄せいただきありがとうございました。
お寄せいただきましたご意見に対する市の考え方をとりまとめましたので、ここに公表いたします。

1. 意見募集の期間 平成31年2月19日(火)～平成31年3月20日(水)
2. 意見の数 16件
3. 意見提出人数 5人(郵送0人、FAX0人、メール5人、持参0人 / 個人5人、団体0件)

4. 意見内容の概要

区分	件数
自転車に関すること	6件
公共交通に関すること	2件
歩行空間に関すること	1件
進行管理に関すること	1件
その他	6件
合計	16件

5. 市の対応区分

記号	対応区分	件数
○	意見を反映し、素案を修正するもの	5件
□	意見の趣旨や考え方が既に素案に盛り込まれているもの	1件
■	意見は反映させないが、今後の事業実施時等に参考とするもの	9件
▲	ご意見を反映することが困難なため、素案どおりとしたもの	0件
◆	今回のパブリックコメント対象外の内容であり、参考意見として扱うもの	1件
	合計	16件

6. 意見の内容と市の対応

意見概要	整理番号	意見内容	採否	採否の理由
自転車に関すること	1	8ページ「3-2 プランの体系」の「自転車利用環境の向上」で「主要道路へ走行位置を示す自転車誘導マークの設置」において、既に実施済みの横須賀市や鎌倉市とどのような差異をつけてマークの設置を行うのか？(新逗子駅前に設置されている自転車誘導マークは、横須賀市や鎌倉市と比較すると優れているとは思えない)	■	自転車誘導マークは、設置可能な路線に順次設置しております。ご意見を踏まえ、市が設置の際は他市事例も参考にしたいと思っております。
	2	8ページ「3-2 プランの体系」の「自転車利用環境の向上」で歩道の広い池田通りを「自転車通行可」することも環境づくりに含めてほしい(横須賀市では事例がある)	■	市内にも自転車通行可としている路線はありますが、池田通りについては、歩道上での自転車の危険性を危惧する意見も多く寄せられることから、現時点でのアクションプランへの記載は難しいと考えます。なお、池田通りは県道であることから、いただいたご意見は神奈川県にも共有いたします。また、交通規制に関するご意見でもあるため、警察にもご意見を共有いたします。
	3	公共の自転車駐輪場について、利用率は掲載されているが、定期券の待機が相当数に上っていることにも配慮をお願いしたい。民間の駐輪場も増えているが、逗子市民で都内通勤している場合、8時間設定の料金体系では利用しにくく、自転車利用を阻害している側面があると思う。できれば、駐輪場の利用者拡大に向けた取組(例えば、駐輪場の収容力の向上に向けた改修や、民間事業者への料金設定の見直しの働きかけなど)についても、盛り込みをお願いしたい。	○	駐輪場の自転車定期使用申込みの待機者が多いことは、市としても課題として認識しておりますので、ご意見を踏まえ、「3-3-2 適切な自転車利用ができる環境づくり」の「自転車利用環境の向上」に既存駐輪場の利用台数増を図る旨を追記しました。なお、駐輪場収容力向上に向けた改修や運用の改善は適宜行ってまいります。民間事業者の料金設定については、他地域と比較して著しい差はないことから、基本的には市場原理に任せるべきものと考えています。
	4	2)3-3-2 適切な自転車利用が出来る環境作り ■車道での共存 自転車の車道走行は一般化してきている。しかし、まだ車道での車等との共存については移行期の課題がある。(このあたりの視点が足りず、数年前の視点のまま) 車道を走る自転車をおびやかさないよう車の運転者に求める/自転車が車道を走行するときに自動車等に対して注意する点についても追加周知・啓発の項目を追加する必要がある。 ・自転車利用環境の向上:ドライバーに自転車も通る道であると認識させる等追加 ・ルールやマナーの効果的な周知と啓発: a.ドライバーに対するアクションを追加 無理に追い越さない。追い越せるときは、十分に間を開ける。左折時の巻き込み防止など b.自転車に対するルールの周知・啓発の中に、無理なすり抜けや信号、踏切待ちでの追い抜きの禁止など車道での共存のためのルールを入れるべき	□	計画に記載するには個別具体的な内容であり、既に記載されているものに趣旨としては含まれていると考えておりますので、いただいたご意見は事業実施の際に参考にさせていただきます。なお、自転車の車道走行は、道路交通法の改正等もあり、以前よりは自転車利用者の意識の変化は見られると思いますが、歩道走行を危惧する声も市に寄せられることから、まだまだ一般化という段階までは至っておらず、引き続き自転車は原則車道走行をすることの啓発は必要であると考えます。
	5	2)3-3-2 適切な自転車利用が出来る環境作り ■自転車を楽しむ風土作り 自転車を取り締まる視点が強すぎる。幼少期から自転車に親しむ・楽しむ経験を増やし、将来の自転車利用者を増加させる施策が足りないと思う。 例)安全に自転車の練習が出来る環境作り(自転車に乗れるようになるための練習が出来る安全な場所・自転車乗り方教室や自転車ゲーム等のイベント)	■	全国的に自転車加害者となる重大事故が発生している昨今としては、やはり安全性に対する対策は重要であると考えます。しかしながら、ご指摘のような自転車を楽しむ環境作りも重要であることから、いただいたご意見は事業実施の際に参考にさせていただきます。

	6	<p>アクションプランの基本方針に賛同致す。</p> <p>自転車に関する将来像の「車も一緒にゆっくり走るのが当たり前になっている」を是非とも早期に実現して欲しいと思う。そのために、全体に規制速度を引き下げ、駅周辺や生活道路は20km/hとすることを提案する(ゾーン20に該当する規制は国内でも京都市などの前例がある)。</p> <p>死亡リスクが大きく上昇する境目の30km/hは、「恐怖感や怪我のリスクはあるが命の危険は大きくない」というレベルである。歩道や車のボディーなどで物理的に守られていない自転車利用者にとっては、車の実勢速度が10km/h程度は高いことが普通になっていることもあり、30km/h道路でも車道通行が怖いことがよくある。これは、自転車の歩道通行の条件の一つである「車道の状況を見てやむを得ない場合」が常であることを意味する。</p> <p>道路交通法にある自転車の車道通行は「権利」であり、それが十分に実現されていないのは自転車利用者の問題ではなく自動車の問題だと考えるべきではないか。ご存知の通り、国内法においても自転車はあくまで軽車両、つまり馬やリカーと同じ種類であり、自動車と同じではない。</p> <p>地形の制約から空間資源が限られている逗子の中心部では、自転車道など物理的に分離された自転車空間を設けるのは少なくとも短期的には難しいだろうと思う。このような条件下では、自動車の速度を自転車と同等に落とすことが、車道混在を実現するために必要である。(オランダ等の先例を参照いただきたい)。歩行者を第一に考えるアクションプランの方針とも合致した施策になるはずである。</p>	■	<p>交通規制は警察権限で行うものであり、かつ賛否が大きく分かれるものでもあることから、現時点で具体的な施策としての記載はできないと考えております。しかしながら、いただいたご意見は今後の事業の参考にさせていただきます。また、交通規制に関するご意見でもあるため、警察にもご意見を共有いたします。</p>
公共交通に関すること	7	<p>葉山出身で、しばしば逗子駅からバスを利用するが、逗子駅周辺の渋滞によるバス運行速度低下は、長年改善が叫ばれているが、殆ど改善されていない。今回のアクションプランでも、啓発等、効果が期待できない施策ばかり。外国の先進都市等を良く研究して、市内中心部は自家用車進入禁止にして無料バスを走らせる。バス専用レーンや専用信号を導入する。バスを信用改札方式にシフトを増やして乗降を早くする等、抜本的な対策を行わないと、永久に改善しない。低速自動運転バスは各地で実験が行われており、導入すれば運行コストも下げられる。</p> <p>公共交通機関の利用促進アクションが、周知やサービス改善だけでは効果が限定的だと思う。例えば、以下の様な幅広い可能性を積極的に検討すべき。</p> <p>JR逗子駅ホームの東端に自動改札出入口と北向き踏切を作り、北口駐輪場横停車スペースを拡張してバス転回場とバス停を設ける。</p> <p>またホーム西端に自動改札出入口と南北両方向の踏切を作り、池田通交差点付近や北斗駐車場にバス転回場とバス停を設け、現ロータリーまで行かずにJRに乗れるようにする。</p> <p>イトーピア、グリーンヒル、アザリエ行きや、南郷トンネル経由のバス路線の一部を神武寺駅発着、東逗子駅経由(南郷トンネル経由は逗葉トンネル経由)にすることで、逗子駅周辺の渋滞を回避してJRと京急に乗れるようにする。</p>	■	<p>逗子駅周辺の渋滞に起因するバス路線の遅れは、市としても課題として認識しておりますが、市民にかかる負担やハード整備の費用等、バス優先施策導入に際する課題も大きく、現時点で具体的な施策は記載できないと考えております。しかしながら、いただいたご意見は今後の事業の参考にさせていただきます。</p>
	8	<p>3)3-3-3 公共交通アクセスの向上</p> <p>バス優先施策導入の検討にあたり、バスの適正な運行をサポートするため、市民意識の改善の視点を入れる。(車道でのバス優先意識の形成・無理な追い抜きやすり抜けの危険性の周知など)</p> <p>理由としては、昨今路線バスの事故等の影響で、運行者の側からも、バスの死角体験イベントなど注意を促す活動が増えている。「バスを利用しよう」の視点だけでなく、「公共交通を守ろう」の視点を強出していくべきかと思う。</p>	○	<p>ご意見を踏まえ、バスに起因する事故防止に関する周知・啓発の検討を行うことを追記しました。</p>
歩行空間に関すること	9	<p>1)3-3-1 安全で快適な歩行空間の創出</p> <p>「信号のない横断歩道や交差点での歩行者優先」は道路交通法に定められたルールだが、現状あまり守られていない。(信号のない横断歩道で歩行者を横断させるために車両の停止が守られていない→小学生の登下校時の交通整理員廃止に伴う議論もこの延長にある)</p> <p>そのため、「歩行者優先」の周知・啓発活動に上記「信号のない横断歩道や交差点での歩行者優先」の視点を追加すべき。</p> <p>理由としては、「歩行者優先」だけだと抽象的だが、問題となる行動を明確にすることでその大本の理念が伝わりやすくなると思う。また、2020年のオリンピックに向けて欧米の基準では当たり前前の「信号のない横断歩道では歩行者がいたら車は止まる」が日本ではできておらず海外旅行者に不評であるとのニュース記事なども出始めており、2018年10月の警察庁通達でこの部分を強化が全国の県警に通知され、2019年度の交通安全の目標などに取り上げられているから。</p>	○	<p>ご意見、及び今回のパブリックコメント開始前後に決定した平成31年度神奈川県交通安全県民運動事業計画においても、重点項目に「横断歩道における歩行者優先の徹底」が追加されたことを踏まえ、「3-3-1 安全で快適な歩行空間の創出」の「歩行者優先」の周知・啓発活動」に特に横断歩道における歩行者優先の意識を持つことを追記しました。</p>
進行管理に関すること	10	<p>進捗管理の考え方が示されているが、手法だけの記述で不十分に感じる。施策・取組をどのような基準で評価するのかが明記すべきと思う。それは、目標の達成率という考え方になると思う。その目標については、上位計画に示されていることと思う。関連の記述は、冒頭のアクションプランの位置づけにあるかと思うが、一般市民ではどこを見ればその目標が書かれているのかわかり難いと思う。その点に配慮した説明を期待する。</p> <p>なお、基準についてはどのようにお考えなのか。必ずしも数値目標である必要はないが、「みんなの目に見えて効果がある施策と書かれているので、どのような効果を期待しているのか、それをどのように評価するのか、ぜひ盛り込んでもらいたい。</p>	○	<p>本プランを当初策定した際は、現逗子市総合計画の策定前であったことから、具体的な進行管理方法については記載していなかったもので、ご意見を踏まえ、「5-1 推進体制と進行管理」において、現逗子市総合計画に定められた進行管理方法を追記しました。</p> <p>なお、基準については、各アクション内容に「将来イメージ」として記載しております。</p>
	11	<p>「3-3 アクション内容」の各「アクション」において、「実施主体・関係機関」と「アクション」内の各項目との対応が不明確である。すなわち、どの部署が最終責任をもって本アクションを行うのかを明確にし、2022年度のプラン見直し時に今回の結果を報告するように義務付けて下さい。</p>	○	<p>ご意見を踏まえ、アクション内に市の担当部署名等を追記しました。</p> <p>しかし、本プランは主に市が主体的に行動する事項を取りまとめたものであり、関係機関として記載している神奈川県は内容が複数部署にまたがる項目もあり調整を要するため、現時点で部署名を明記することは難しい状況です。いただいたご意見は、今後のプランの進行管理において、参考にさせていただきます。</p>
	12	<p>「実施主体・関係機関」に「県」も含まれているが「環境都市部 環境都市課」のように担当部署が明記されていない。</p>	■	
	13	<p>「……これらの計画を実現していくため、みんなの目に見えて効果がある施策や、その後のまちづくりを軌道に乗せるききかけとなる施策を実施していくために、平成26年にアクションプランとして位置付けてまとめました。」</p> <p>ここに記載されている「みんなの目に見えた効果のある施策」の結果のメリット/デメリットは今回の資料のどの部分に反映されているのか？</p>	■	<p>施策は9ページ以降に「アクション内容」として記載しています。実施により著しいデメリットが生じるものはないと考えているため、メリット・デメリットの記載はしていません。</p>
その他	14	<p>「3-3 アクション内容」の「アクション」において環境都市部 環境都市課で実施可能なアクションが記載されていない。すなわち、定期的に主要道路の街頭に立ち、啓発活動を行うとともに支障物の点検見回りを行って下さい。</p>	■	<p>アクションプランの策定は環境都市課で行っておりますが、歩行者と自転車を優先するまちの実現には、各関係機関の連携が必須であることから、環境都市課以外のアクションも記載しております。</p> <p>環境都市課では駐輪場の運営や放置自転車対策等を実施していくと共に、ご意見にある街頭での啓発活動も、交通安全キャンペーン等、必要に応じて実施して参ります。なお、支障物の点検は、各道路管理者において適宜実施しております。</p>
	15	<p>17ページ「重点プログラム②」の「実施方法」は以前と変わらないのではないかと(実感として感じられない)効果があったのか？「逗子市歩行者と自転車を優先するまちアクションプラン」の実施責任元である環境都市部 環境都市課が実際に街頭に立つて「自転車利用者に対するやさしい声かけ」を行わなければ効果があるとは考えられない。</p>	■	<p>ルール・マナーの周知に関しては、長期的に継続して取り組むものと考えておりますが、ご指摘のとおり抜本的な解決策がなく苦慮しているところでもあります。街頭での啓発活動も、交通安全キャンペーン等、必要に応じて実施して参りますが、行政からの声かけよりも市民からの声かけの方が有効な場合もありますので、引き続き市民イベントとの連携を図ってまいります。</p>
	16	<p>「5. 意見の提出方法」で「Eメール」と記載されているが、メールアドレスが記載されていない。</p>	◆	<p>アクションプランに直接関連する内容ではないため、◆としましたが、ホームページ上にメールアドレスの記載ができなかったため、意見送信フォームを設け、ホームページから意見提出できるようにいたしました。</p>