

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
1	全体	行間が狭くて読みにくいのですがもっと広くできませんか？	読みやすさに配慮し、行間を広げました。	全体
2	全体	歩道のある車道については、歩道スペースが広く、反対に、自転車レーンが狭いように感じます。一度には、ムリだと思いますが、今後の交通行政をどうしていくのか、自転車利用者、歩行者、そして、行政と合同の話し合いをもち、ひょっとしたら、自動車の方と話し合いが必要かもしれませんが、ムダなエネルギーの消費文化（荷物運搬以外の自動車利用）について考える必要があるかもしれません。そして、雨天時の通勤における、昔のような雨休体制も必要かもしれません。私は雪の日は通勤せずに休めばよいのではないかと考えます。自転車は、健康づくりのためにも大切と考えます。私も、I型糖尿病で、35年ぐらいインシュリン治療中ですが、常に、歩くか自転車中心の生活パターンであったため、生きつづけることができたと考えます。人間は、ラクなほうに、行きたがりますが、労働条件による、自動車の利用制限も必要かもしれません。ありがとうございます。	今後も市民の方や自転車利用者等の意見を聞き、自転車利用を推進してまいります。	-
3	1	[p. 1 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、市民の健康増進など様々な課題に対応するため] 現代に生きる私たちがかかえる深刻な課題のうち、自転車の活用推進による解決が期待されるものとして以下の2点についても計画で明記すべきです（「など様々」に含めるのではなく）。 (1) 免許を返納した高齢者を代表とする自家用車を利用できない市民の移動困難の解消 東京大阪を除いた日本全国各地で問題になっているのは、交通インフラがあまりにも自動車偏重になってしまっていて、運転に不安を感じる高齢者ですとか、障害があって車が運転できない方、あるいは経済的な事情で自家用車を所有できない方の移動が自家用車利用にくらべて相当に困難になっているという点です。社会というものはそもそも弱者であっても生きにくいということのないよう、多様性に富んだ強靱な文明を目指すために作られるものなのですが、こと移動に関しては自動車という強者の利益が最大化される状況が続いており、格差は広がる一方です。その解決策として「いつでも好きなときに乗れて」「ドアツードアの移動を可能とする」自転車は、公共交通機関と同じかそれ以上に大きな役割を果たすことができます。「人の不平等をなくす」という課題は、SDGs未来都市岡崎にまさにふさわしいものと呼べるのではないのでしょうか。 (2) 自動車利用からの転換による交通死亡・重傷事故の低減 事故被害低減装備の普及にともなって交通事故による死亡者数はじわじわと減ってきてはいますが、それでもゼロにはほどとおい数字です。自動車に比べて殺傷能力の極めて低い自転車への移動手段の転換が進めば、この数字がいききに改善されることが期待できます。死者が多いのは車が多い、からだというシンプルな事実を直視し、自家用車にとどまらず、カーゴバイクなどを活用した貨物自動車の置き換えによって交通死亡・重傷事故の低減を目指してください。地方自治体の自転車活用計画が国や県の劣化コピーになっている例はめずらしくありませんが、それははっきり申し上げて地方の怠慢にほかならず、みずからの抱える問題から目をそらしているだけです。「岡崎市では上記のような問題は重要とはとらえていない」ということであればこの場でこれ以上申し上げることはありませんが、そうでないのならこうした国や県とは異なる視点を取り入れることによって「岡崎市」自転車活用推進計画を策定する意義を示してください。	免許返納後の高齢者や交通死亡・重傷事故への対応については、本市としても抱えている重要な問題であると認識しております。 1つ目の免許返納についての記載については既に「現状と課題」で記載をしております。 2つ目の交通死亡・重傷事故への対応については、全国的に自動車事故の減少率よりも、自転車関連事故の減少率が小さいのが現状であり、環境問題等から、自動車から自転車への転換を図ることも重要ですが、まずは自転車通行空間の整備を推進し、自転車利用者に通行ルールを守っていただかないと、歩行者・自転車利用者の安全性の向上には寄与しないと考えております。上記の点を踏まえ、引き続き交通ルールの周知についても図ってまいります。	-
4	2	[p. 2 図 計画の位置づけ] 本計画は岡崎市交通安全計画と相互に依存する部分があるはずですが、言及は不要でしょうか（関連計画にどこまで含めるかの基準がわかりませんので判断はおまかせします）。	「第11次岡崎市交通安全計画」については分野別関連計画となりますので、計画書へ追記いたしました。	2
5	2	[p. 2 岡崎市は、2020年7月17日に先導的な取り組み事例として、内閣府から「SDGs未来都市」に選定されました。] 岡崎市が選定されました、というのは間違いとは言いませんが紛らわしい表現に思えます。まるで市全体が総合的な取り組みによって未来都市にふさわしいと言っているかのようです。より正確には岡崎市が提案した事業「“みなも”きらめく公民連携サステナブル城下町 OKAZAKI～乙川リバーフロントエリア～」の実施主体として未来都市に選ばれたということかと思しますので、誤解を招かないような表現をお願いします。	事業名は御意見のとおりですが、選定主体は岡崎市となります。また、本表記は市として統一されたものです。	-
6	3	[p. 3 本市の自転車利用のトリップ特性は、発生集中トリップ数では第3回調査以降減少傾向にあり...] これ以後「トリップ」「発生集中トリップ」「代表交通手段」といった用語が説明もなしに使われていますが、計画を読んだ市民に意味が通じますでしょうか。 それから、各自治体の自転車活用推進計画においては、こういった項目では他の交通手段のトリップ数をあわせて示すとともに、自動車交通のうち近距離利用がこれだけの割合を占めるので自転車への転換を目指したいといった内容が語られるのが一般的なのですが、本計画でもそういった記述が必要ではないのでしょうか。7ページの「交通渋滞」の欄に「近距離なのに自動車を利用する人がこれだけいることも渋滞の一因である」的な書き方をするのもよいと思います。	用語集を計画書巻末に追記しました。	3

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
7	3	[p. 3 「観光・行楽・レジャー」目的は約1%に留まっています。] このように「留まっています」と期待を下回ったかのような否定的なニュアンスで書く根拠を示してください（たとえば自転車と同じく近距離移動である徒歩では「観光・行楽・レジャー」目的はもっと割合が高いので、自転車特有の問題があるに違いない、ですとか）。	各交通手段別に全目的に占める「観光・行楽・レジャー」目的の割合を確認したところ、全交通手段の合計では2%、鉄道は10%、自動車2%、自転車1%（0.8%）でした。他の交通手段と比較しても自転車の「観光・行楽・レジャー」目的の割合は低いといえます。	-
8	4	[p. 4 本市内で自転車等駐車場の収容台数が大きな3駅] むしろトリップ数（自転車に限定しない）が大きな駅の統計を上位からいくつか例示すべきではないでしょうか。それがこの3駅であるというのならかまいませんが、それでも「収容台数が大きな3駅」と銘打つことには不自然さを感じます。	自転車等駐車場の利用台数が多い3駅を対象として抽出しているため、「収容台数」から「利用台数」へ修正しました。	4
9	6	[p. 6 通勤・通学目的の利用割合が増加しており] 自転車の総トリップ数の減少（H3～H23の20年間で3割減）を考えればこれは「買い物や食事、習い事といった自由利用の減少が激しく」と表現すべきですし、自由利用トリップ回数にむけたテコ入れが必要といったほうが適切です	自由目的の割合が減少している中で、通勤・通勤通学目的の割合は増加しており、どちらか一方ではなく両者への対応が必要となっております。計画では、通勤・通勤目的への対応に加えて、商業・観光施設が集積するまちなかへの対応についても記載しています。	-
10	7	交通渋滞の発生解消と通勤時間の短縮、CO2排出量の削減という課題に対し、解決策としてマウンテンバイク所有者が、通勤手段として活用する。 A. 現状：自転車の走行ルールの認知・遵守が低い。→自転車人口を増やすことで、多くの方に課題に興味を持ってもらい、コミュニケーションの場を作る（スポーツの方がリーダーシップをとる）。使用者が増えることにより、インフラ整備／ルール改正につなげられると推測される。 B. 現状：放置自転車が常態化しており問題。→軽快車（約2万円）より高額なMTB（約6万円）を使用することで、大事にするため放置を減らすことが出来ると推測される。 C. 現状：自転車事故の発生、安全な走行に対して改善の要望。→MTBを使用することで、日本の整備されていない路面でも安全に運転できる。	御意見にありました「マウンテンバイクの通勤利用」については、多種多様な自転車及び幅広い世代の自転車利用を推進していくという計画の観点から、参考意見といたします。また、施策⑨でも触れておりますが、地域のまちづくり活動や民間の活動について、本市としてもPRや協賛といった形での後押しを行ってまいります。	-
11	8	[p. 8 (3) 自転車の利用状況及び違法駐車] 違法駐車については(3)ではなく次項の(4)で触れています。	「違法駐車」ではなく「放置自転車」の誤りですので、「(3) 自転車等駐車場及び放置自転車」に修正しました。	9
12	8	[p. 8 岡崎駅は4,513台、東岡崎駅は2,798台、矢作橋駅は1,082台と、他の鉄道駅と比較して収容台数が大きくなっています。] ここも、「他の鉄道駅と比較」する意図がよくわかりません。利用客あたりの収容台数が多いということの特記すべきならそう書くべきですし、利用者数が多いから収容台数が多いだけなら「比較」しなくても「利用者数にあわせて台数が大きくなっています」とすればいいです（そんなあたり前のことをわざわざ書く必要があるとも思えません）。	御意見を踏まえ、「利用者数にあわせて台数が大きくなっています。」と修正しました。	9
13	8	[p. 8 岡崎市自転車等駐車場分布] この数字もどのように受け止めればよいのかわかりません。一日平均利用者数あたり（算出が可能であれば乗り換え人数を除いた数字）の収容台数を提示するなどしていただければ、なるほどここここは比較的駐輪場が潤沢なのだな、といった見方もできるのではないのでしょうか。	現状の駐輪収容台数と駐輪台数を比較し、ニーズに沿った駐輪場整備状況となっているかを分析している分布図になります。	-
14	9	[p. 9 愛知県内の放置自転車台数を市町村別にみると、本市内の放置自転車台数は県内で3番目に多くなっています。] 県内で市町村別にみる意図が不明です。県内で何番以下になりたいといった目標のようなものがあるのでしょうか？とくにそういったものがないのであれば、条例施行以後の放置率の推移と各種施策の実施タイミングをグラフにするなどしてこれまでの取り組みについて解説するなどしたほうがよいかと思えます。	本市の課題として、県内でも上位となるほど放置自転車数が多い現状を表しており、本市と同程度の規模と考えられる中核市（豊田市、豊橋市）と比較しても放置台数・放置率が高い傾向にあります。よりわかりやすい図とするため、記載の市町村に豊田市、豊橋市を追加しました。	10
15	9	[p. 9 (4) 違法駐車取締り] 「都市環境」という項目で突然違法駐車取締りの話題が出てくるとなにを主張したいのかわかりません。都市環境、あるいは本計画とのつながりを導入部でわかりやすく解説してください。	御意見を踏まえ、「(4)違法駐車取締り」本文冒頭に「違法駐車については自転車の通行を妨げる要因となります。」という記載を追加しました。	10
16	10	[p. 10 運輸部門の二酸化炭素排出量は全体の約2割] 四捨五入すればギリギリ2割ですがここは「約四分の一」とするほうが正確ではないのでしょうか。	御意見を踏まえ、「22%～25%」という記載に修正しました。	11
17	12	[p. 12 図「里山×自転車」による地域づくりプロジェクトの概要] 市民にはピンとこない図のように思えます。43ページの内容を写真もふくめてここに持ってくるほうが現状の説明としてはふさわしいのではないのでしょうか。	P12の図については、「(1)関係人口創出・拡大事業」の部分に掲載しておりますが、正確には「(2)額田地区の活動」に関する内容となっております。誤解を招く掲載箇所であったため、図の位置を修正しました。	13

## 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

### 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
18	15	[p. 15 (3) 自転車通勤] 自転車通勤を「健康」というカテゴリに含めてしまいたくなる気持ちはわかりますが、健康のために通勤手段を選ぶという人はどちらかといえば少数派でしょう。私たちが通勤を含めた移動のための手段を選ぶときに気にすることは、早いかどうか、楽かどうか、そして費用がそれに見合うかどうかです。自転車通勤フォーカスした取り組みはあってしかるべきですが、それが「健康」にカテゴライズされていると、このあとの目標、施策も含めてちぐはぐな感じがつきまといまいます。カテゴリわけの再考をお願いします。	自転車通勤による運動効果として、メンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営という観点からも「健康」の分類分けが適していると考えています。	-
19	19	[p. 19 自転車交通量が多い路線・区間で自転車関連の交通事故が発生していることがわかります。] 地図がちょっと詰め込みすぎでわかりにくいです。自転車通行量を計測していない路線に色をつけるのはやめたほうが良いと思います。それから大型小売店舗の赤丸も目立ちすぎて、事故発生現場にしか見えません。	御意見を踏まえ、図の配色や表現（記載する地物）等を精査し、修正しました。	20
20	22	[p. 22 安全な自転車通行のためには自転車利用者とドライバーの双方を対象としたルール遵守に向けた取り組みが必要。] 直前のアンケート結果で最も期待される施策として「安全な自転車走行空間の確保」が挙げられているのに、それを無視する結論に至るのは不自然です。	御意見の通り、P21のアンケート調査に関する内容は、自転車通行空間の整備に関する課題を挙げるものとなっております。そのため、当該ページを「都市環境」の課題に言及する箇所に移動しました。	7
21	24	[p. 24 運転免許を返納した高齢者の移動手段の一つとして自転車が選択される可能性あり] 実際に起きている事象に対して「可能性あり」と表現するのはおかしいです。「自転車が選択されており」でよいのではないのでしょうか。	御意見を踏まえ、「自転車が選択されており」へ修正しました。	24
22	25	[p. 25 表 TS マーク] TSマークの保険が使える重度後遺障害というのは非常に深刻なものに限られる点を説明すべきです。あわせて自動車保険や火災保険の特約で手軽に契約できることを紹介するとよいかと思えます。	御意見のとおり、TSマークの保険のほか、より手軽な自動車保険や火災保険の特約、クレジットカードの付帯保険等様々な保険種類がありますので追記しました。	25
23	26	[p. 26 多様なモビリティは、] いくつか例を挙げておかないとイメージがわからないと思いますので2輪4輪でひとつかふたつずつ写真など掲載してください。	御意見を踏まえ、例となる写真を追加しました。	26
24	26	[p. 26 新しいモビリティが混在交通下において] なにとなにとの混在交通なのが重要です。自動車と、人力を主な駆動力とするモビリティとの混在は避けなくてはなりませんし、それが前提条件であるかのような書き方をすべきではありません。	新たなモビリティについては、警察庁の有識者検討会においても「最高速度及び車体の大きさ」に着目し、歩道や自転車通行空間、車道などその車両区分に応じた交通ルールを適用すべきであると述べられています。ご意見を踏まえ、共存と配慮について表現を修正しました。	26
25	26	[p. 26 コラム：デジタルトランスフォーメーション (Digital Transformation : DX) の推進] 内容的にちょっと自転車活用推進計画との関連が薄いように思えます。そんなことはない、ということでしたら関連性を強調してみてください。	本市においても全国的な潮流に対応するため、DXの取組を推進しています。本計画は、施策部分で記載をしておりますMaaSを見据えたサイクルシェアと公共交通との連携などが関連しています。	-
26	28	[p. 28 自転車の保険制度の義務化を検討し] すでに愛知県の条例で義務化されたという扱いでよろしかったでしょうか。	御意見のとおり、愛知県条例において既に義務化されているため、「義務化を周知・PRし」という記載に修正しました。	28
27	30	[p. 30 整備形態の選定] 愛知県警の安心・安全マップで自転車事故の発生地点を確認すると、ネットワーク路線から外れた住宅街などでも重傷事故が発生していますし、細街路の出会い頭事故が自転車事故において大きな割合を占めることもよく知られています。ですから、こうした線的な整備に加えて、面的な整備もあわせて行うべきです。岡崎市交通安全計画と内容的には重複するかもしれませんが、ゾーン30の範囲拡大、ハンプやスムーズ横断歩道、スムーズ歩道による速度抑制、ライジングボラード設置による通過交通の排除といった施策を含めてください。 また、ゾーン30ではげげげしい緑色で路面を塗ってしまいがちですが、車道のインターロッキング舗装も「ここは自動車のための道路ではありません」というメッセージを伝えるのに効果的です。歩行者に優しい道路は自転車にも優しいので、歩行空間創出のための取り組みを本計画にも取り入れてください。	「岡崎市交通安全計画」の施策内容になりますので、本計画では記載を差し控えます。なお、御意見については、各担当部署と情報共有いたします。	-

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
28	30	<p>[p. 30 道路空間再配分等を行っても、本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備が当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の速やかな安全性向上が必要な場合には、車道通行を基本とした暫定形態により、車道上への自転車通行空間整備を行います。]</p> <p>自転車活用推進計画の肝となるのが自転車通行空間整備ですが、日本全国どこの自治体でも、ほんとうに役に立つ通行空間はどのようなものなのか、それを作るためにどうすればいいかを考えることを放棄して、国のガイドラインの引き写しに終始しています。岡崎市にはそのようなことをしてほしくないでこうして意見を送らせていただいています。まず「道路空間再配分等を行っても」「整備が当面困難」といった場合、「再配分」には「車道からの転換」が含まれないことが暗黙の了解となっています。このような前提は捨ててください。</p> <p>車道を減らせばこの道路であっても自転車通行空間を作り出せます。もちろん車道からの転換が困難でないとは言いませんが、だからといって暗黙的に選択肢から外すようなことはしないでください。望ましい表現は（あくまで表現です。内容はちっとも望ましくありません）「本来整備すべき完成形態での自転車通行空間整備のための道路空間再配分等が当面困難な場合」です。次に、「困難」という言葉のカバーする範囲をいくらかでも広げられるという問題があります。所轄署に反対されたら困難？ 予算を獲得できなかったら困難？ ひょっとしたら上司を説得できなかったことも困難と言えるのではないのでしょうか。このような調子では本来整備すべき形態にいつまでたってもたどり着けません。安易に「困難な場合」などというべきではありません。さらに、「車道通行を基本とした暫定形態（矢羽根型路面表示）」では「車道を通行する自転車利用者の安全性向上」は実現できません。以下に理由を列挙します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 矢羽根のそもそもの目的は「自転車は車道走行が原則であることを自動車運転者に知らしめる」ことです。しかしながら2007年に「自転車安全利用五則」で「自転車は車道が原則」が謳われてから15年が経過した現在では、ドライバーへの周知はほぼ完了したとよい状況です。</li> <li>● それに対して、矢羽根マークそのものの意図については、一部の熱心な自転車愛好家の間を除いてはまったく周知が進まず、矢羽根を見たドライバーのほとんどが「これは自転車レーンである」「自転車はこのレーンからはみださないうように走らなくてはいけない」「はみだして走る自転車は不届きものである」と考えているのが現状です。</li> <li>● 海外各国の道路設計ガイドラインでは、矢羽根マークというのは交通量が少なく自動車の速度も十分に抑制された、住宅街の道路のようなところでのみ使うべきものと定められていて、しかもその目的は「自転車が道路幅をいっぱい使ってよいことを示して、被視認性を向上するとともに駐車車両から十分に距離をとれるようにすること」です。道路の端にへばりつくように走れと案内するためではありません。</li> <li>● 自動車の数と速度が抑制されていない道路での矢羽根設置（まさに「暫定形態としての矢羽根」が該当します）はかえって自転車利用者の危険性を増すことが報告されています（<a href="https://usa.streetsblog.org/2016/01/14/study-sharrows-dont-make-streets-safer-for-cycling/">https://usa.streetsblog.org/2016/01/14/study-sharrows-dont-make-streets-safer-for-cycling/</a>）</li> <li>● 市民も馬鹿ではないので、矢羽根の上を走るのは高速で走行できる（そのため自動車が相対的に遅く見えて、対処のための時間的マージンが多くなるため安全に感じる）ごく一部の自転車愛好家だけです。これは愛知県内に限ってもすでに何箇所かで調査の結果が出ていて、協議会においても「豊田市は反面教師とすべし」との提言がなされています。</li> </ul> <p>こうした「安全に寄与せず」「誰も使わない」インフラを整備することは、単に予算の無駄遣いというだけでなく、本来整備すべきであった完成形態のインフラの完成をより遅らせてしまうことにつながります。</p> <p>繰り返しますが、車道の再配分が簡単だとはまったく思いません。ですが、だからこそ、本計画では強い決意をもって再配分の方向性を示し、現場で交通管理者や地域住民との協議にあたる職員の後ろ盾となって勇気づける必要があります。</p>	<p>御意見については、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」の計画内容となりますので、自転車ネットワーク計画改訂時の参考意見といたします。</p>	-

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
29	30	<p>[p. 30 また、単路部だけでなく交差点部においても十分な自転車通行空間を確保し、整備を推進します。]</p> <p>ありがとうございます。せっかく自転車専用通行帯を整備しても交差点付近では右折レーン増加にともなって矢羽根になってしまい自転車交通保護の効果を半減させている例は枚挙に暇がありませんが、岡崎市がその例に加わらずにすむことを嬉しく思います。</p> <p>なお、交差点には「自転車通行帯が設置されていてもオフセットが大きすぎて利用がかえって危険」「隅切り半径が大きすぎて左折車両の速度が速すぎる」「左折専用車線で自転車の待機スペースがなく危険」「二段階右折時の待機スペースがなく危険（とくに丁字路の場合）」など問題が山積みです。既存の構造にとらわれず、社会実験の名目を最大限活用するなどして、歩行者自転車の安全に最大限配慮した先進的な交差点設計をお願いします。たとえば信号交差点であれば、「protected intersection」と呼ばれる先進的な設計が世界各国において導入が進んでいます。この単語で検索して設計のエッセンスをつかんでいただいて、実際の交差点にうまく取り入れることをおすすめします。</p> <p>また、都市計画審議会でも会長を務める松本教授も同会議で推奨しておられたラウンドアバウト型として信号を廃止することもぜひ検討してください。ラウンドアバウトであれば、交通の流れを阻害することなく自動車の交差点通過速度を大きく落として、万が一の事故発生時の被害を最小限にすることができます。とはいえ速度が出ていなくとも、大型車が左折時に自転車歩行者を見落とし巻き込んでしまえば死亡事故となりますので、こうした見落としが起らないよう、海外の先進的な設計をしっかりと取り入れる必要があります。以下のブログ記事で概要が紹介されていますのでこちらをご覧ください。</p> <p>● perfect comes from perfect: 日本の4世代先に行くオランダのラウンドアバウト設計  <a href="http://perfect-comes-from-perfect.blogspot.com/2014/09/4_15.html">http://perfect-comes-from-perfect.blogspot.com/2014/09/4_15.html</a></p>	交差点部整備における具体的な御提案について、整備の際の参考意見といたします。	-
30	30	<p>[p. 30 既に青ラインや白線によって視覚的に歩行者と自転車が分離された、自転車歩行者道として整備済みの路線及び特別景観配慮路線等として矢作川・乙川沿いの既存通行空間はタイプD とします。]</p> <p>「特別景観配慮路線等として『整備された』矢作川・乙川沿いの」としないと文章がおかしくありませんか。</p>	特別景観配慮路線等として「整備された」ものではなく、矢作川・乙川沿いの既存の通行空間が特別景観配慮路線等とされています。	-
31	31	<p>[p. 30 現道の整備状況のまま整備を伴わず]</p> <p>歩道は車道よりましとはいえ、通行にあたっては徐行が義務付けられている場所であり、自転車レーンのない車道と同様に「無理やり押し込められている」ことには変わりはありません。また、歩行者が歩道を安心して歩けるようにすることは、自転車が安全に走れるようにすること以上に大切です。自歩道をネットワーク路線の一部と認めてしまうのはゾーン30を幹線道路だと言いはるようなもので、ネットワークという言葉の意味が怪しくなってきます。どうしても自歩道をネットワークに組み込みたいのであれば、最低限、自転車通行位置を物理的に（自転車走行の大きな障害にならないような構造物で）区切るとともに「普通自転車通行指定部分」の規制によって徐行義務をなくすべきですし、本来であれば積極的に自転車道・自転車通行帯への転換をはかるべきです。</p>	御意見については、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」の計画内容となりますので、自転車ネットワーク計画改訂時の参考意見といたします。	-
32	31	<p>[p. 31 先の整備形態選定フロー（規制速度及び自動車交通量）に基づき、]</p> <p>この路線図はみにくいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備形態ごとの色の彩度を上げる</li> <li>● 「都市計画道路」かどうかは市民にはどうでもいいので、近々大規模な新設・改修が予定されているところは点線や一点鎖線で表現する</li> <li>● 公共交通との連携の観点から、一定以上の頻度で運行されているバス路線を表示するなどするとよいのではないのでしょうか。また南公園も地図上に表示したほうがよいのでは。</li> </ul>	御意見を踏まえ、路線図について、路線の色や彩度、表示する地物を修正しました。	31
33	31	<p>自転車は、老若男女すべてが対象になる車両であることから、自動車よりも安全な交通空間が必要と考えます。特に怖いと感じているのは、自転車は歩道、車道を自由気ままに走ってしまうことです。この自由気ままが事故を起こす原因と考えます。よって、歩道、車道へはみ出ることが出来ない交通空間を与えることが必須であり、タイプAが最善の方法と考えます。しかし、まずは既存の車道を利用しての可能な限りの施策を行う事から始める計画には賛成ですが、タイプAが「該当なし」になっており、自転車利用を促進する本気度が感じられず残念です。</p>	自転車通行空間整備に関しては、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」によってネットワーク路線及び整備形態を示しています。整備形態の選定方法については、平成28年7月に国土交通省と警察庁が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠して決定しており、計画を着実に推進することにより、自転車の安全で快適な利用環境が確保されていくものと考えております。	-
34	31	<p>自転車通行帯に進入せず、自動車道に停止しての自動車からの乗降は非常に危険である。降りたとたんに自転車と衝突する危険があり、駐車は厳禁。自動車の自転車通行帯上へのハザード点滅の一旦停止は可とし、駐車は禁止とするべき。</p>	御意見のとおり、自転車専用通行帯における駐車は危険と認識しており、自転車専用通行帯の整備の際には併せて駐車禁止の規制などの駐車対策を、規制を実施する公安委員会と協議する必要があります。	-

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
35	31	狭い車道に狭い一列幅の自転車専用通行帯を設けても、逆にはみ出ないように走行しなければいけないという緊張感と自動車と接触するかもしれないとの恐怖感から、怖くて走行出来ません。自動車運転手も専用帯仕切り線（白線）ぎりぎりまで迫ってもルール違反にはならないと考えてしまう危険性も有ります。よって、二列幅の自転車専用通行帯を確保できない場合は、自転車も自動車もバイクも共通の危険性を感じながら走行する仕切り線白線無しの車道混在とするのが妥当と考えます。	自転車通行空間の整備に関しては、33番の回答の考え方のとおりです。なお、具体的な整備形態については、現地状況に適した形の整備を検討いたします。また、自転車の並進及びそれを見込んだ二列幅での自転車通行空間の整備等に関しまして、道路交通法第十九条において、他の自転車との並進を禁止されております。自転車の安全利用を促進するため、学生や高齢者のみならず、自動車運転手に対しても安全利用の周知・啓発を行い、交通ルール・マナーの周知・徹底を図ってまいります。	-
36	31	仕事帰り、下校時は解放感に満ち溢れているので、仲間同士の会話は生活を楽しく営む上で、必然的なものとして捉えることが必要と考えます。よって、二列、三列並走は、止めろ！といくら注意しても守れないこととして理解することが必要です。停車している自転車を追い越すことも必要になります。転倒があっても、人身事故を可能な限り回避することが必要です。これらを可能にする施策は既存の一般車道を利用する限りにおいては、二列幅までが限界と察します。以上から、並走しながら会話が出来、自転車道にはみ出すことなく追い越しが出来、転倒しても人身事故を回避可能にする二列幅の専用自転車通行帯が必須。		-
37	31	車道混在上での安全・安心の諸施策は歩行者、自転車、自動車、バイクが皆等しく危険性を感じ、皆が十分な目配りが出来る環境にすべきと考えます。御提案のピクトグラムを自転車通行帯に施策として採用することについては大賛成です。ピクトグラムは標識板を使用するよりも効果があると実感しています。狭い車道では自転車専用通行帯を白線で仕切っても、自転車の侵入は避けられず、むしろ自転車は走行困難に陥ると考えます。以上から、車道混在ではカラフルで目立つピクトグラムを使用し、ピクトグラムの幅は自転車二列幅で自動車道との仕切り白線は設けない。		-
38	31	交通弱者の乗り物に「手押し又は電動の車椅子」がありますが、「交通弱者乗り物空間」の施策も同時に考えるべきと察します。歩道のない路側帯に歩行者と車椅子のピクトグラムを、自転車通行帯に自転車のピクトグラムと自転車通行帯を示すメリハリのよいピクトグラムを自転車二列幅で描き、超混在帯で危険であることを自転車・自動車に促す。		-
39	31	自転車は車両である。であれば進入禁止、一方通行も自動車と同じく自転車に適用すべき。交通事情から逆走を可としなければいけない場合は、一方通行標識にも「自転車に注意」を記し、自動車運転手に注意を促すべきと考えます。		自転車は道路交通法上は、軽車両に該当するため、一方通行の標識に「軽車両を除く」や「自転車を除く」等の記載がない限りは、自転車も一方通行の規制が適用されております。これらを踏まえ、自動車運転手に対しても安全利用の周知・啓発を行い、交通ルール・マナーの周知・徹底を図ることで、自転車の安全利用を促進してまいります。
40	31	健康寿命を延ばし、医療費を削減する為に、自転車スポーツ人口を増やすという課題の解決策として、マウンテンバイク（MTB）を活用し、山間部地域活性化計画としてMTBフィールドの作成を行うことで、スポーツ人口の増加と山間部活性化を同時に対応可能になる。	本市としましてもマウンテンバイクの活用に着目し、計画施策⑨のとおり、山間部において地域住民とサイクリストがマウンテンバイクのコースを作るなど、関係人口創出・拡大につながる取組が行われております。現在策定中の「岡崎市中山間地域活性化計画」重点事項9においても、アウトドア活動等の場としての魅力向上に取組んでいくとしております。	-
41	32	[p. 32 概成済もしくは事業中路線においては、道路再整備時に完成形態で整備を行うことを基本とするため、当面の間は暫定形態で運用するものとします。] 計画中でそのように決めつけてしまうと、自転車活用推進はしよせんその程度の優先順位でよいのだと自ら存在意義を薄めてしまうこととなります。 通行空間整備の必要性が高ければ、再整備を待たずに先んじて自転車レーンを整備するという選択肢は残しておくべきでしょう。	御意見については、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」の計画内容となりますので、自転車ネットワーク計画改訂時の参考意見といたします。	-
42	33	[p. 33 整備スケジュール] このスケジュールが暫定形態整備についてのものであるならば、たいへん残念なことではありますが、完成形態整備スケジュールではないことがわかるように明記しておいてください。	整備スケジュールについては、暫定形態・完成形態を問わず、自転車通行空間の整備スケジュールになります。	-
43	34	こんにちは、ロードバイクユーザーです。 青ペイントで施工費ケチるのではなくて頑丈なポールを道路上に並べるくらいやって欲しいです。 じゃないと路駐があるので意味がないです、よろしく願い致します。	自転車通行空間整備に関しては、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」によってネットワーク路線及び整備形態を示しています。整備形態の選定方法については、平成28年7月に国土交通省と警察庁が示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠して決定しており、計画を着実に推進することにより、自転車の安全で快適な利用環境が確保されていくものと考えております。	-

## 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

### 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
44	35	<p>[p. 35 今後の地域ニーズや必要性を踏まえ、交通事業者と連携・協力し、民設民営を含めた自転車等駐車場の整備を検討します] 「整備を検討します」ではなく「整備します」と明言してください。 また、今後の地域ニーズや必要性を「どのように」踏まえるかが大事だと思いますが、その点についてなんの手がかりもないので、この計画ではなにも決まっていないのと同じことです。そもそも市の認識としては、駐輪場は足りているのですか、不足しているのですか？ その答えと考え方を示していただかないことは計画として良し悪しを議論できません。たとえば各駅の利用者数がこれぐらいで、自転車利用者は最大で〇〇%だから各駅にこれだけ駐輪場が必要となるはずだ、とかそういった数字が「ニーズや必要性」の把握のベースとなるのではないのでしょうか。</p>	<p>御意見を踏まえ、計画書記載を「を整備します」と修正しました。 なお、自転車利用ニーズにつきましては、コロナ禍の影響で実施が遅れている中京圏PT調査といった最新の調査結果等も踏まえ、総合的に判断していく予定です。</p>	35
45	35	<p>[p. 35 令和元年11月の駐車台数調査では2箇所駐車容量が不足する状況となっているため、駐車容量の確保に向けて放置自転車の取締りを今後も推進していきます。] ここまで「放置自転車」＝「(a) 駐輪場以外に駐輪されている自転車または (b) 駐輪場内に利用規約を超えて駐輪されている自転車」という意味でしたが、この文章では前置きなく (b) に限定した使い方をしているのぞびととしてしまいます。 というのも、(a) の放置自転車は、駐輪場が必要な場所に整備されていないことを示してくれる重要なヒントであり、自転車活用推進の観点からはやみくもに取り締まるべきではないからです。<b>駐車容量不足解消のために取り締まるのは (b) に限定していることがぱっと読んだときにわかるような表現をお願いします。</b> またあわせて駐車場の無料化についてもご検討ください。自転車等駐車対策協議会での発言によれば、駐輪場が無料だと 1. 駐輪場内に長期間放置される 2. 盗難被害の発生 3. 通路への駐輪 4. 無理やり押し込んで駐輪するため自転車同士が接触し、傷がついてしまう といった問題があるとのことですが、どれも無料であることが原因とは思えません。</p> <p>1. 岡崎市では自転車の粗大ごみ回収は有料なので、駐輪場に放置すれば無料で処分できる点については駐輪料金の有無は関係ありません。放置行為に対して罰金を設定すればいいだけです。そうするとかえって取りに来る人が減るのではという意見はもちろんあるでしょうが、そこは売却利益とうまくバランスさせればいいだけの話です。もしも売却手続きが煩雑で実は利益にならない、ということなら「取りにくれば罰金を免除」とすればいいのです。 2. 盗難被害は料金の有無ではなく管理人がどれだけ見回っているかによって変わるのではないのでしょうか。 3. 通路に駐輪が発生するのはスペースが足りていないからであって、有料にして利用者を減らそうというのは自転車活用推進とは完全に逆行する施策です。しっかり予算を投じて収容台数を増やしておけば、自転車を整理するための人員を雇用するための費用がいらなくなります。 4. 無理やり押し込んで駐輪するのはスペースが足りていないからラックが設置されていないからです。以下同文。 <b>全面無料化が難しいのであれば、段階的に学生のみ無料ですとか、2～3時間の駐輪は無料といったところからでもかまいません。</b></p>	<p>御意見を踏まえ、より分かりやすい表記へと修正しました。なお、自転車等駐輪場以外に駐輪された自転車の取り締まりについても行ってまいります。 また、市内の自転車等駐輪場で既に有料化されている箇所につきましては、岡崎市自転車等対策協議会で協議がされている内容であるため、こちらでの言及は控えていただきます。自転車等駐輪場の適正な運営及び利用へ向け、引き続き検討を進めてまいります。なお、御意見につきましては担当課へ共有いたします。</p>	35
46	37	<p>[p. 37 違法駐車の取締りの推進] はっきりしているのは、自転車通行区間をふさぐ違法駐車の取り締まりを推進することで自転車が安全に車道を通行できたためしはこれまで一度もないということです。監視カメラとナンバー認識で自動的に取り締まるといった先進的な仕組みを導入するならばいざしらず、現在の人手にのみ頼った取り締まりによって十分に安全な自転車通行空間を確保することは不可能です。さらにいえば「違法駐車の重点路線や重点地区」がカバーするのは自転車ネットワークのほんの一部分であり、カバー範囲外における駐車車両の排除はこれっぽっちも期待できません。<b>必要なのは、物理的に駐車を妨げる構造物です。あるいは、自転車通行帯と車道とのあいだに駐車帯を設けることです</b>（この場合、ドア開け事故が起きないように、駐車帯と自転車通行帯の間にはバッファ空間を設置するのを忘れないでください）。</p>	<p>御意見については、令和2年11月に策定しました「岡崎市自転車ネットワーク計画」の計画内容となりますので、自転車ネットワーク計画改訂時の参考といたします。 なお、違法駐車の取締りの推進に関しては、岡崎警察署と連携して推進を図ってまいります。</p>	-

## 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

### 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
47	38	[p. 38 サイクルスポーツを楽しむ自転車利用者による、山間部でのサイクルツーリズムのフィールドとしての利用も多く見受けられます] サイクルスポーツ（自転車に乗って体を動かすことが主目的であり、立ち寄り先はあくまで食事や休憩目的）とサイクルツーリズム（観光が主目的で、移動手段として便利だから、または移動そのものを楽しみがあるからという理由で自転車を選択）とは似て異なるものですが、これらを混同してはいないでしょうか。とくに、坂の多い山間部でわざわざ自転車を使って移動しようとする観光客（＝地域にそれなりの利益をもたらす訪問者）のポテンシャルがどれだけあるのか、事前調査をしっかりとったほうがよいと思います。	額田地域は、サイクリストに人気のサイクリングコースとなっていること、まちづくり活動（サイクリングの郷委員会）も行われていることから、観光面でのポテンシャルも秘めた地域であると認識しております。	-
48	38	[p. 38 電車やバスに自転車を積む際の自転車用輸行袋等の使用の普及といった、自転車利用に関するマナー面での取り組みについても検討していきます。] もともと「電車やバスに自転車を積むことができるサイクルバスやサイクルトレインの導入についても研究します」となっていたものを、自転車ネットワーク研究協議会において「名鉄も愛環も取り組みを行っていないため輸行袋にせよ」との指摘があり変更されていますが、全く意味不明です。今現在取り組みを行っていることしか計画に書いてはいけないとでもいうのでしょうか。そもそも輸行というものは非常に条件が厳しく、分解できる自転車（かごも泥除けもつけれない）を利用する必要がありますし、分解組立にも時間がかかり、また袋に入れた自転車を持ち運ぶのも成人男性でなければ大変な労力を要します。対して、サイクルトレインを利用すれば、普段から買い物に利用しているような自転車を、女性や子供であっても、簡単に電車に乗せることができます。子供連れの家族でちょっとがんばって遠出して、子供が疲れてしまったら帰りはバスや電車で、ということもできるでしょう。 サイクルバス・トレインの導入は自転車だけでなく公共交通を利用するインセンティブを高めるものですので、ぜひとも先行事例をしっかりと研究なさってください。	サイクルバス・トレインの導入については、岡崎市自転車ネットワーク検討協議会において、各交通事業者委員から、計画期間内での意向が確認できなかったため本記載内容となっておりますが、御意見を踏まえ、「研究していく」旨を記載しました。	38
49	39	[p. 39 鉄道や路線バスなど公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。] 「鉄道や路線バスなど公共交通と連携することで、市民や観光客の手軽な自転車利用を促進し、健康増進及び観光振興が期待できます。」とあるわりに、公共交通との連携に関する施策が見当たりません。乗り継ぎによる割引、あるいは利用者に相互の割引券を配布など、なにかわかりやすいものをひとつつつ提案していただけますでしょうか。	具体的な施策の可能性としては、本市で実証実験に取り組んでいる岡崎エリア版MaaSとの連携などが挙げられますので、計画書へ「また、MaaSなどの新たな仕組みの導入可能性についても研究していきます。」と追記しました。	39
50	39	シェアサイクルを月に1～2度市内の移動に徒歩と組み合わせて利用しています。 カーボンニュートラルの推進の為に、普段の買い物や公共施設への移動にもっとシェアサイクルを使用できる環境作りを求めます。  具体例として ステーションと自転車の数を増やして市民のシェアサイクル認知度を上げる目的に、各学区市民ホームや中規模以上の商業施設にステーションを設置。  ステーション設置候補場所 甲山中学校 学区（梅園小学校、根石小学校） 美川中学校 学区（男川小学校、美合小学校、小豆坂小学校） 南中学校 学区（羽根小学校、岡崎小学校、城南小学校、小豆坂小学校） 竜海中学校 学区（六名小学校、三島小学校、竜美丘小学校） 葵中学校 学区（井田小学校、愛宕小学校、広幡小学校） 城北中学校 学区（連尺小学校、広幡小学校）	サイクルシェアをご利用いただき、ありがとうございます。 サイクルポートや自転車の増設につきましては、引き続きニーズの調査・分析を行い、利用者利便の向上に繋がるよう、検討してまいります。	-
51	40	[p. 40 担当課：企画課・スポーツ振興課] 公道を利用するイベントですと県警さんの協力も欠かせないのではないのでしょうか。とくに、日本の警察は安全管理に厳しく、公道イベント開催者の負担が非常に大きいことが知られていますが、道路を（レースなどではなく）道路本来の方法で利用するだけのサイクリングイベントについては、安全の確保はある程度は参加者自身の責任ということにして、主催者の負担を減らす方向でお願いします。	御意見のとおり、サイクルスポーツを開催する際の負担軽減など、サイクルスポーツ振興等にあって研究を進めてまいります。	-
52	41	[p. 41 国土交通省では、経済産業省では、] この内容は「現状と課題」に書くべきです。	本計画では、施策部分について、現在の取り組みを踏まえて、当該施策を推進するという構成としております。	-



## 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

### 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
53	41	[p. 41 市内企業と連携して自転車通勤を促進する方策について検討します。] 自転車通勤奨励施策として成果を上げているのは金銭的メリットであるという大原則があります。 イギリス：自転車や部品、アクセサリーの購入費用を25～39%補助 オランダ：通勤用自転車購入に補助金 ベルギー、フランス：自転車通勤の一定距離ごとに補助金（税控除） 方策の検討は結構ですが、相応の費用を使うという前提で進めていただかないと時間を無駄遣いするだけに終わってしまいます。また協議会でも指摘されたように、まずは <b>市職員の自転車通勤を促進するためにいろいろと試行錯誤してください。</b> そこで得られた知見は企業との連携において大いに役に立ちます。	御意見のとおり、現在も行っている市職員の自転車通勤促進の更なる拡充も含め、推進のための施策については継続して研究いたします。	-
54	41	[p. 41 本市が発注する総合評価方式の工事や業務への加点制度（SDGs 関連）等の、自転車通勤に取り組む企業への支援方策についても検討します。] 検討段階ではあるもののこうした具体的な方策が提示されることは大歓迎です。自転車通勤の促進にお金をかけず個人への啓発に頼るのは基本的に無意味なのですが、企業の業績に明確なプラスの影響を及ぼすこうしたやりかたは、経営者層へのアピールとして効果が期待できます。	本計画に基づき、施策を推進してまいります。	-
55	43	[p. 43 道路路肩の清掃活動やパトロール等の活動が行われてきました。地域とサイクリストでマウンテンバイクのコースをつくるなど取組みを実施しました。] 「道路路肩の清掃活動やパトロール等の活動が行われてきました。地域とサイクリストでマウンテンバイクのコースをつくるなど取組みを実施しました。」この内容は「現状と課題」に書くべきです。あと「つくるなど『の』取組みを」です。	本計画では、施策部分について、現在の取り組みを踏まえて、当該施策を推進するという構成としております。	-
56	44	[p. 44 「乙川かわまち づくり事業」がリバーライフ推進委員会を中心に推進されています。] 「「乙川かわまち づくり事業」がリバーライフ推進委員会を中心に推進されています。」この内容は「現状と課題」に書くべきです。あと「つくるなど『の』取組みを」です。		-
57	46	[p. 46 愛知県では現在、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を含めた、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が制定されました。] 「愛知県では現在、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を含めた、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が制定されました。」「現在」ではなく何年何月、「加入促進を含めた」ではなく「加入を義務付けた」としてください。	御意見に基づき、記載内容を修正しました。	46
58	46	[p. 46 傷害保険と賠償責任保険がついている TS マーク や] 上でも述べたようにTSマーク付帯の保険のカバー範囲は限定的なので、自動車保険や火災保険の特約としても契約できること、あるいは自転車保険単独でも年間千数百円で契約できることといったことに触れてください		46
59	47	[p. 47 現在の交通事情に沿った施設への再整備] それよりは、将来あるべき交通インフラ、たとえば双方向通行の自転車道や自転車専用信号であったり、ハンプなどの交通静穏化デバイス、ラウンドアバウトなどといったものに親しんでもらうというのはどうでしょうか。子供を矢羽根が描かれた道路に連れて行って「このマークには法的にはとくに意味がないんだけど、これがないと自転車が車道を走っていいことを思い出せない人がたくさんいるんだよ」みたいな説明をすることを想像すると暗澹たる気持ちになります。	まずは現状の自転車通行空間にあわせ、適切な交通ルールに触れていただくことが最優先であると考えております。なお、先進的な事例の導入については、整備の際の検討事項とするため、計画書の記載を「現在の交通事情に沿った」から「最新の交通事情を考慮した」に修正しました。	47
60	48	[p. 48 自転車は車両であること意識] たいへんよく目にするフレーズですが、これが具体的にどのような意識のことを指すのかきちんと説明できますか？ 「道交法に自転車は軽車両と書いてあるから」というだけでとくに意味も考えずなんとなく使っていませんか？ だいたい自転車はその殺傷力からいって車両よりはずっと人間に近いものです。だからこそ自動車のように運転免許を必要とせしめ、反則金制度も未整備なのです。「自転車は車両」という言葉は主に自治体が自転車通行空間を作らないまま自転車と自動車を同じ場所で走らせることを正当化するために使われているように感じます。	「自転車安全利用五則」のなかで、「自転車安全利用五則 自転車は、車道が原則、歩道は例外」と記載がございます。自転車は、自動車と事故になれば被害者になりますが、歩行者とぶつかれば加害者になる可能性もあります。実際に、自転車が歩行者と衝突し、歩行者が亡くなる事故も起きています。身近な乗り物である自転車が車両という意識を持ち、交通ルールを守りながら走行することが、自転車事故の減少に繋がると考えています。そのため、歩行者の保護の観点からも、自転車の利用者には正しい乗り方に関する普及啓発を図ることとしています。	-
61	49	[p. 49 即効性の高いソフト施策として] ソフト施策のどこが「即効性が高い」のか説明されていないので根拠をお示しください。私にとっては、設置してすぐに誰もが使うことができ確実に安全性が高まる自転車道のほうがよほど「即効性が高い」です。「即効性が高い」はひょっとして「低予算でできる」の言い換えですか？	現在、自転車道の整備などの取組を進めておりますが、整備の完了まではどうしても期間がかかるものとなります。本市としても、ハード整備が必要であるという前提のもと、早期に実行可能なソフト施策を併せて行っていくことが重要であると認識をしております。誤解を招く表現であったため、計画書の記載について「即効性の高い」から「早期に実行可能な」へと修正しました。	49

# 岡崎市自転車活用推進計画（素案）に対する意見と市の考え方

## 【概要】

- ・パブリックコメント募集期間：令和4年1月7日（金）～2月7日（月）
- ・意見提出方法：持ち込み2件、郵送0件、ファックス0件、電子メール3件、電子申請総合窓口1件
- ・提出人数：6人
- ・意見件数：69件

連番	指摘P	意見	対応方針	対応頁
62	49	[p. 49 自転車で安全に通行できるルートを示した自転車利用マップの作成] これもよく目にする施策なのですが、「自動車で安全に通行できるルートマップ」「歩きで安全に通行できるルートマップ」を見たことがありますか？ 私はありません。こんなものを用意しなければいけないと思わせる環境は全力で改善すべきであって、余計な寄り道をしている暇はありません	自転車通行空間整備とともに、市民への意識改革として正しい交通ルール・マナーを周知・徹底を図っていくことが必要であると考えております。 なお、自転車通行空間整備に関しましては、本計画施策にある通り整備推進を図ってまいります。	-
63	49	[p. 49 特に危険となる交差点部やバス停部等の整備形態に応じた自転車の通行ルール等について周知] 免許を持っていない人でもひと目見ただけで通行方法がわかるように作らなければ、インフラは失敗作です。失敗を前提にするのではなく、どうすれば誰もが正しく安全に利用できる空間を作れるのかを真剣に検討してください。	御意見については、自転車通行空間整備の際の参考意見といたします。	-
64	53	[p. 53 成果目標] まずこの成果目標ですが、フォローアップを行う令和7年までの目標値ということでもよろしいでしょうか。そうでないとするとずいぶん控えめな目標に思えますが、いずれにしても何年までの目標値であるのかを明記してください。	御意見を踏まえ、目標年を追記しました。	53
65	53	[p. 53 「身体活動 1日に1時間以上実施の割合」] 自転車に限らず運動であればなんでもよいわけですから、本計画の目標としては適切とはいえません。やはり <b>自転車の利用者数が直接的にそれを反映する数字を目標として掲げるべき</b> です。 なお協議会において「自転車の分担率を適用できないのか」というもっともな指摘に対して「パーソントリップ調査の周期が10年に一度であることから、中間年次や計画終期での評価に用いることができず、目標値として適用することが難しい。独自調査についても、多くの費用が掛かるものであるため実施が難しい」と答えておられますが、そもそも計画の評価は費用をかけてでもしっかりと行うべきである、と認識をあらためていただきたく思います。 本計画に限った話ではないのですが、施策というものが「これをやれば必ずこうなる」はっきりしていることはまずありません。むしろ思い通りの結果を挙げられぬことが多いはずで、しかしそれもしっかりとした調査があってこそその話で、正しい調査をしなければ期待する成果があがっていないことすらわからず、貴重な時間と予算を無駄にしまうこととなります。 昨今ではIT技術の支援により交通量調査のようなものも以前より手軽にできるようになっていることが期待できます。国交省ではAIカメラを使って自転車を含めた交通量の自動計測を実施しているようすし、本計画の策定業務に介入したコンサルタント各社もいろいろとノウハウをお持ちでしょうからそのあたりに相談されてはいかがでしょうか。	成果目標をアウトカム、確認項目をアウトプットとする構成であり、自転車活用推進から直接的に得られる確認項目から、成果目標への貢献を推し量るものとなっております。 御意見にありましたIT技術支援による自転車交通量調査については、市内に多数設置している防犯カメラ等を用いたAIカメラによる交通量取得も検討しましたが、画像解像度・自転車という小型のモビリティの認識精度が十分でなく、実用化には至っておりません。 自転車交通量につきましては、計画中間見直しに向けて、今後も継続して調査・研究を行ってまいります。	-
66	53	[p. 53 「自転車に関連する交通事故件数」] この指標ですと <b>自転車利用者数が減ることでも実現できることになってしまいますから、やはり利用者数あたり、またはトリップ数あたりの事故件数といった指標であるべき</b> です。どうしてもそれをやりたくないのであれば、死亡ないし重症事故の割合、という指標を妥協案として提案します。		-
67	53	[p. 53 「運輸部門における二酸化炭素排出量」] この数字は、5年ごとに実施される交通量調査の結果と、毎年更新される人口や自動車保有台数、燃費データとを組み合わせると算出されるものです。交通量調査が実施されるのは令和3年度と8年度、13年度ですので、本計画の期間である令和4～令和12年度中に <b>自動車の「交通量」が減ったかどうかを確認するチャンスは令和8年度の一度だけ</b> ということになります。それ以外の年度では、人口増減や自動車の燃費向上、保有台数の変化によって排出量が決まるわけですが、本計画がどれだけ優れたものであっても、市民が「自転車のほうが便利だから自動車を手放そう」あるいは「買うのをやめよう」とまで思うようになるのはずいぶん先になるはずですから、排出量のグラフは「人口が減って燃費が向上すれば下がっていく」というだけのものといえます。加えて言えば、自転車と同じく公共交通の活用が進むことによっても排出量は減っていきます。公共交通利用促進において自転車の果たす役割は小さくないとはいえ、この数字を <b>自転車活用推進の指標と見るのは、いささか隔靴搔痒の感を否めませんし、本計画の成果目標として採用すべきとは思えません。</b> ここはやはり、 <b>個々の施策についてしっかりと目指す数字とその根拠（「やりたい」ベースなのか「やれる」ベースなのか、つまりは野心そのままなのかあるいは避けがたいながしかの制限を織り込んだものなのか）を掲げるべき</b> です。	基本的な考え方は65番、66番の通りです。 また、我が国全体で、脱炭素に関する気運が高まるなか、脱炭素に関する指標をアウトカムとして設定することは必要不可欠であると認識をしています。御意見のとおり、自動車の交通量については、交通量調査の結果を用いることが基本となるため、精度の高い数値については5年に1度程度しか得ることは難しい状況です。 市全体に対して毎年交通量調査を行うことは、費用（税金の使い方）の観点から現実的とは言えません。そのため、連続的に得られる数値（トラフィックカウンターやAI）等の活用と組み合わせた交通量の補完といった観点で、交通量（自動車関連のトリップ数）の挙動を把握することで、交通量が5年に1度に固定化されるという課題について検討を進めてまいりたいと考えております。	-
68	53	[p. 53 自転車ネットワーク路線整備延長] 矢羽根ばかり描いてもしょうがありません。整備形態ごとに目標を設定するか、形態によって異なる係数をかけるなどして（例：自転車道→距離×10、自転車専用通行帯→距離×1、矢羽根→距離×0.05）路線の「質の違い」を成果に反映できるようにしてください。	現状の本市の状況及び岡崎市自転車ネットワーク検討協議会での議論を踏まえ、早期に自転車ネットワークの機能が発現されることを優先し、現状の目標値としております。	-
69	53	[p. 53 自転車等駐車場の設置箇所数] 駐輪場の数だけ増やしてもしょうがありません。十分な収容台数の駐輪場を、目的地に近く利用しやすい場所に設置することが重要です。台数や利便性も加味したKPIを設定すべきです。	自転車等駐車場の整備については、「岡崎市都市計画マスタープラン」、「岡崎市立地適正化計画」で位置付けられた、拠点となる地域を中心として整備を進めてまいります。そのため、利便性を加味することはある程度前提条件であるものと考えております。	-