

「さいたま市自転車ネットワーク整備計画（改定版）素案」に対する意見募集結果

意見番号	ご意見の概要	該当するページ/条項	件数	ご意見に対する市の考え方	修正等の対応
1	・自転車ネットワーク路線については、非常に緻密に計画、検証がされていて素晴らしいと思う。 ・さらに良くするために、（すでに実施されているかもしれませんが）整備ありの道路の中でどのような道路が効果が高かったのかの詳細分析、また費用対効果の検証などをするのはどうでしょうか。	全編	1	自転車通行環境整備の効果検証は今後も継続していきますので、ご意見について今後の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
2	市道30023号線 車専用の道路なのかと思うほど狭い。歩行や自転車で通ると自分のすぐ真横を車が追い抜いていくためとても怖い。セブンイレブンやフレッツ、パン屋など、日常の買い物で使用する店が多いため近所の住民は徒歩や自転車で行く機会が多いにも関わらずこの現状。いつ事故が起きて死人が出てもおかしくない。ガードレールもなく何年もこの状態ているのが不思議。歩道と自転車道の整備をして下さい。	P47～54	1	当該路線は未整備の都市計画道路があるため、自転車ネットワーク路線（将来像）に位置付けています。今後都市計画道路が整備されるタイミングにあわせて歩道と自転車通行環境の整備を行う予定です。なお、都市計画道路が整備されるまえの現在の道路については、自転車交通量や自転車関連事故件数、拠点施設へのアクセス性などを判断基準として、優先的に整備すべき路線に該当した場合は本計画期間内に整備すべき路線として指定していますが、当該路線は該当しませんでした。	素案のとおりといたします。
3	ネットワークに含まれていない国道122号の歩道の管理がほとんどされずにいて、自転車だけでなく歩行者も非常に通りづらい。自転車の交通量が少ないのは、沿線人口が少ないこともあるが、地元住民からは走行しづらいとの認識があるからでもある。災害時などでは広域に自転車や徒歩で移動することになりうるので、地図アプリなどでは主要な道路との認識がされ、経路として表示されるはずなので、国道122号もネットワークに含み、整備対象となるよう望みます。	P47～64	1	市内の自転車ネットワークをいち早く構築するためには、まずは自転車交通量が多い路線や自転車関連事故が多い路線等を優先して整備する必要があると考え、今回の路線を選定しました。一方、ご指摘にあるように災害時の市民の方々の自転車利用の視点も大切であると思います。そのため、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」の「まもる」の施策の中に「災害時における自転車活用の推進」がありますので、まずは今回のご意見を参考として「まもる」の施策を検討させていただきます。	素案のとおりといたします。
4	レクリエーションルートと、一般の通勤通学のそれぞれについて、まとめて議論することがムリな感じがしました。レクリエーションは、いかに信号や主要道路に分断されることなく、走行できるかがポイント。それに対し、一般の通勤通学（買い物でもいいけど）は駅を起点とした観点で考えなければならない。それをまとめて議論しようとするのは無理だし散漫になる。	P60	1	本計画に記載のレクリエーションルートについては案であるため、具体的なルートやそれに関連する施策については、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」の「たのしみ」の施策の中で検討します。	素案のとおりといたします。
5	十分な幅員があり車の速度が速くても、自転車専用通行帯にせずに、車道混在型にされている道路が多いと感じる（埼玉通りなど）。自転車・車の双方からしても、自転車専用通行帯の方が明らかに安全と思われるが、幅員の基準を明確にして欲しいし、積極的に自転車専用通行帯を多くするように望みます。	P57, 58	1	整備形態については、国で示している標準的な選定方法及び整備手法に従って、整備が可能な路線については自転車専用通行帯を整備し、自転車専用通行帯の整備が道路幅員の難しい場合には車道混在型を採用しているところです。今回のご意見は具体的な整備手法を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
6	・整備手法、さいたまはひと「はしる」レーン・矢羽根が途切れる区画では何処を走ればいいのか判りづらい。交差点上にも走行位置や二段階右折の停車位置など目印が欲しい。	P57, 58, 61	1	具体的整備手法を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
7	P58の整備手法の中の「自転車歩行者道」で、歩道内に自転車通行帯を設ける際は、交差点部などで歩道が途切れる部分の縁石を、段差がないものにするを原則としてほしい。最近整備された道場三室線は、広い道路で歩道部分にせつかく立派な自転車の通行帯があるのに、歩道が途切れる部分で毎回大きな段差がありガタガタして走りにくいので結局車道部分の端を車の危険にさらされながら走っている自転車が。これでは本末転倒だと思うので、必ず縁石は自転車が走りやすいように車道との段差がないものにしてほしい。	P57, 58	1	具体的整備手法を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。

8	<p>計画案自体は良く練られていると思います。自転車走行の問題点は、現状専用道路の整備が進んでいないこと及び自転車の運転者教育が不十分であることです。自転車道路の整備はこれからの課題であると思います。運転者教育は小学校からの学校教育を強化する必要があります。成人への教育は市の広報や、公民館での講習を通してこつこつ積み上げていくことが大切だと思います。</p> <p>その中で、手信号による左右への方向転換を後方に知らせるような方法が有効ではなからうかと思えます。それと交差点（大小を問わず）での一時停車の徹底を教育すべきだと思います。これで事故率は大きく減少するものと期待されます。</p>	全編	1	<p>市内には車道幅員が狭い等の理由から、自転車専用通行帯など十分な空間を確保した自転車通行環境の整備が物理的に難しい道路が多いというのが現状です。そのため、今後整備される都市計画道路においては自転車通行環境の整備が進むように、本計画の自転車ネットワーク路線（将来像）に位置付けました。なお、道路幅員の予定がない車道幅員が狭い道路においては、試験施工と効果検証で知見を蓄積しながら、現状で可能な安全対策を別途実施して自転車通行環境の整備を進めます。</p> <p>交通ルールの教育・周知は自転車通行環境の整備とあわせて実施すべき重要事項と認識していますので、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策と連携した取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	素案のとおりといたします。
9	<p>ハード面の整備等、効果的な取り組み計画となっていると思います。ただ現実的に子供を乗せながらの自転車走行において、非常に危険な交通ルール無視の走行が頻繁にみられます。自動車運転者が危険回避を図っているため事故に至っていないケースが相当数あると感じています。ソフト面からの主婦層への安全運転指導を強化できないものかと感じてます。</p> <p>また、学生や若者はスマホを操作しながらの走行が頻繁にみられます。罰則規定の強化も含め、安全教育指導にも力を入れて頂ければと思います。</p>	全編	1	<p>交通ルールの教育・周知は自転車通行環境の整備とあわせて実施すべき重要事項と認識していますので、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策と連携した取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	素案のとおりといたします。
10	<p>・ソフト面の更なる改善策として、「自動車免許を持たない成人自転車ドライバーをターゲットとした強制力のある交通安全教室の開催」を提案します。</p> <p>・自動車免許を持たない自転車ドライバーは交通ルールを知りません。そのため、自動車ドライバーの視点を理解できず、自転車をどのように運転すると自動車事故に繋がりやすいかが分かっていません。</p> <p>・概要を記したPDFのP.5に課題が記されており、その中に「交通ルールを守らない自転車が増えている」とあります。その対策がP.14に記載されていますが、非常に弱いと思います。</p> <p>・自転車は登録することになっているはずなので、自動車免許や住民票などとマッチングすれば技術的にはターゲットの人を高い精度で特定できるはずです。</p>	P45, 61～64	1	<p>交通ルールの教育・周知は自転車通行環境の整備とあわせて実施すべき重要事項と認識していますので、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策と連携した取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	素案のとおりといたします。
11	<p>自転車専用通行帯を作るのは賛成。しかし、交通ルールを知らない我が物顔のバイクが平気で自転車専用通行帯を暴走し、自転車に乗っていると本当に危険で怖い。しっかりバイクは通行禁止で罰せられる旨大々的に宣伝してほしい</p>	全編	1	<p>交通ルールの教育・周知は自転車通行環境の整備とあわせて実施すべき重要事項と認識していますので、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策と連携した取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	素案のとおりといたします。
12	<p>自転車利用推進より前に自転車の安全運転指導が優先されるべきである。悪質な自転車運転者がとても多い。自転車専用レーンが設置されているところは、特に横暴な運転が目につく。大宮駅の大栄橋（西）交差点は、桜木駐車場方面から大栄橋へ左折する自転車を左後方から追いつきすり抜けて直進する自転車が通動ラッシュ時は多発。あれでは巻き込みが怖くて自転車は左折ができず、渋滞の元になっています。歩車分離信号の意味もありません。子供の通学時の旗振り活動でも、危険と感じるのは自転車ばかり。横断歩道を子供の間を速度を落とさずすり抜ける自転車。信号無視。斜め横断。どんどん自転車を取り締まり、罰金を課し、マナーが広く根付いてから利用促進しないと渋滞や死亡事故が増えることになると思えます。</p>	全編	1	<p>交通ルールの教育・周知は自転車通行環境の整備とあわせて実施すべき重要事項と認識していますので、本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策と連携した取組を検討する際の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、これまでの「まもる」の取組のほか、本計画に記載の自転車走行環境の整備を進めることで、市内の自転車関連事故死傷者数は減ってきています。また、自転車利用の促進を進めることで市民の利便性の向上が図れる部分もあります。そのため、交通ルールの教育・周知などのソフト施策の実施と並行して、自転車通行環境整備などのハード整備も行いながら、自転車利用の促進を進めていきます。</p>	素案のとおりといたします。
13	<p>・ルールの認知度が低い、さいたまはと「まもる」自転車利用者（矢羽根逆走・スクランブル信号乗車走行）のみならず自動車利用者（駐停車）、歩行者（矢羽根上ランニング）にも認知度が低い。子どもだけではなく大人向けの安全教室も必要</p>	P61～64	1	<p>本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはと～」の「まもる」の施策を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	素案のとおりといたします。

14	<p>・さいたまは一と「とめる」公共施設と連携する駐輪場があると便利。様々な車輪(太いタイヤ)や「地球ロック」に対応する設備があると安心感が増す</p>	P61～64	1	本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」の「とめる」の施策を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
15	<p>修正というより、追加記載検討のお願いです。 <具体的な抽出路線条件> 1. 歩行者・自転車のトリップ数とともに多い駅から徒歩5分(400m)圏内の主要路線 2. 自転車交通量が多く(500台/日以上)かつ自転車関連事故が多い(1件/km・年以上)路線 上記該当2カ所周辺の路上駐輪の取り締まりを強化する旨をお願いいたします。 駅前ではありませんが、大通りから一つ入ると道が狭い、一方通行の箇所も少なくありません。そのようなところに路上駐輪が少なくありません。消防車などの通行に支障がでる懸念がありません。買い物で数分程度の駐輪と異なり、美容院理容院、病院クリニックなど利用時間1時間以上の路上放置駐輪は少なくありません。駐輪場(一時利用)があるにもかかわらず、路上駐輪放置が横行し、防災上大変不安に思います。</p>	P53, 61～64	1	本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」の「とめる」の施策を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
16	<p>市内の自転車走行環境整備に合わせて、タンDEM自転車の公道走行普及も併せてお願いします。埼玉県公安委員会でもタンDEM自転車公道走行は認められているものの、あまり普及していません。基本時に自転車の二人乗りは、ダメですが、タンDEM自転車での二人乗り公道走行は問題無いと思います。高齢者夫婦が、仲良く二人乗りで買い物に出かけるとか、視覚障害者の方の屋外活動の一つとして、前に健常者、後ろに視覚障害者の方が乗って出かけるのも良いと思います。それと市内に自転車のアクティビティ(電動アシストMTBのマウント公園)などを作って頂きたいと思います。</p>	P61～64	1	本計画の上位計画である「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」の「たのしむ」や「はしる」の施策を検討する際の参考とさせていただきます。	素案のとおりといたします。
17	<p>1. 本案に賛同する。ただし、下記の意見があります。(修正等)。 2. (イ) 本件資料3ページ第2章1-(1)最後の行の「・・・概成市町村数とある「概成」の意味が不明であると思われるので、再検討すべきと考えます。 (ロ) 同資料4ページ表2-1道路交通法の改正の項。「ヘルメット着用の義務化」は「ヘルメット着用の努力義務化」が正しいと思います。 (ハ) 同資料37ページ 図2-48「自転車通行環境整備状況」R5年「218」とあるのは、「216」が正しいのではないかと思います。 (ニ) 同資料38ページの下から3行目「・・・向いていることを示しており・・・」とあるのは、「向かっていることを示している」とすべきと思います。 (ホ) 同資料53ページ ②路線抽出の考え方と具体的抽出路線条件の項。2の文章中「自転車交通量が多く・・・」とあるのは、「自転車交通量が多く・・・」となるべきと思います。なお、概要版について、4ページ8の上から2行目「効果検証会義」は「効果検証会議」とするべきと思います。 3. 本整備計画が着実に実行されて、安全かつ快適な道路交通環境が創出されることを願うものである。 また、自転車利用者の一人として、ルールとマナーを守って、事故のないように利用したいと思っています。</p>	全編	1	2のご意見について、適切な表記になるように修正いたします。	ご指摘を踏まえ修正します。

■集計結果

意見提出者数	13	名
意見項目数	17	件
修正項目数	1	件