



# パブリックコメントでの ご意見と対応

- (1) パブリックコメントの概要
- (2) パブリックコメントでのご意見と対応

# (1) パブリックコメントの概要

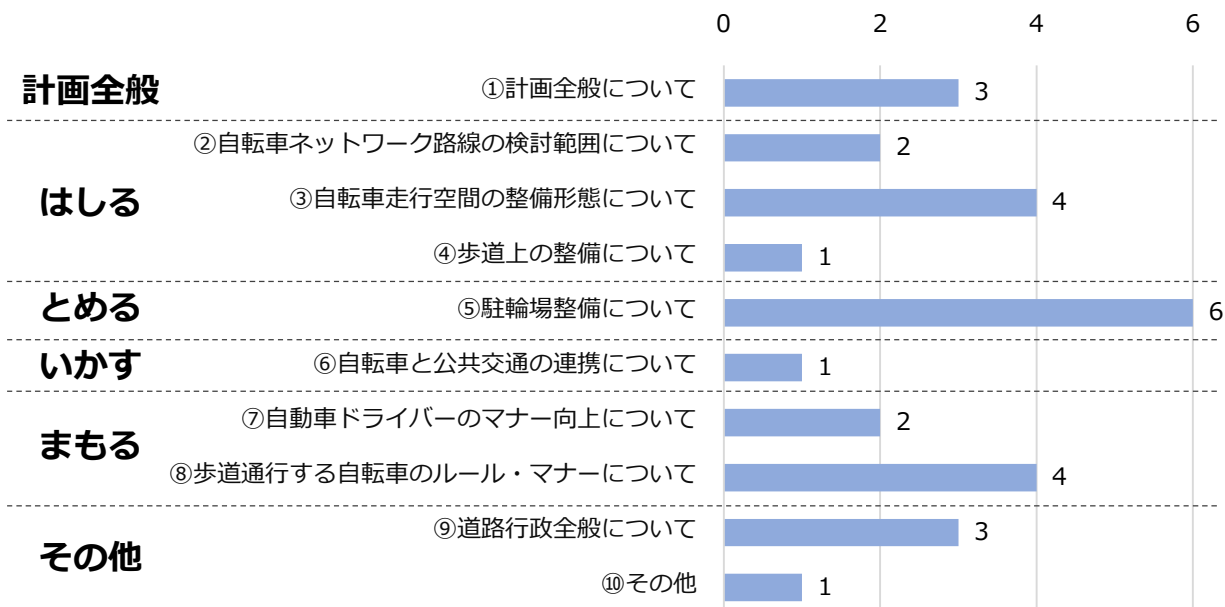


- ◇パブリックコメントを実施した15日間に、9名からご意見をいただいた。
- ◇9名のご意見を種類別に分類すると10分類、27件となり、「⑤駐輪場整備について」「③自転車走行空間の整備形態について」「⑦歩道通行する自転車のルール・マナーについて」が多くなっている。

【実施期間】 令和2年12月7日（月）～12月21日（月） 計15日

【ご意見数】 9名（うち、種類別に分類すると10分類、27件）

【種類別の意見数】



## (2) ご意見と対応



### ① 計画全般について

| 番号  | ご意見（要約）   | 対応   |
|-----|---|--|
| ①-1 | 欧米ではサイクリングロードが整備され、サイクリング文化が成熟している。今後、日本でも自転車利用の環境整備や意識が向上することを期待している。                        | 国や県では自転車活用推進計画を策定し、自転車に係る各種取組を総合的かつ計画的に進めているところです。本市においても、この計画に基づき、自転車の安全利用を前提に、その活用推進を図るとともに、健康増進の観点から気軽にサイクリングを楽しむことができる環境づくりについて、関係機関等と連携し取り組んでまいります。 |
| ①-2 | サイクリングは公道で行われる以上、サイクリストも社会に対する（道路利用者としての）責任がある。   | 本計画においても、自転車は「車両」であり、クルマの仲間であるという原則のもと、歩くライフスタイルとの調和と交通ルールの啓発に努めてまいります。  |
| ①-3 | 郊外部での住宅地整備が進み、まちなかと自宅などの距離が離れた市民が増えるなか、高校生までは自転車に頼って移動している。また、道路空間に限られるなか、スペースをとらない自転車は重要である。 | 高校生の自転車利用頻度は高く、自転車ネットワーク路線の選定や各施策について、高校生の意見や利用実態等も踏まえ検討したところです。自転車走行空間整備にあたっては、自転車の占有幅を踏まえ、本計画に基づき、様々な形態の自転車走行空間の整備について検討していくこととしております。                 |



| 計画書への反映方針   |                           |
|-------------|---------------------------|
| 意見番号        | 対応方針                      |
| ①-1、①-2、①-3 | ⇒ご意見の視点は本計画に内包しており、現案で対応。 |

## (2) ご意見と対応



### ②自転車ネットワーク路線の検討範囲について

| 意見番号 | ご意見（要約）   | 対応  |
|------|---|---|
| ②-1  | クルマが無いと行きづらい施設が多く、また、自転車走行がしづらい道路が多いため、自転車走行空間の整備をして欲しい。  | <p>本計画では、自転車走行空間を整備する路線として、自転車利用の状況や安全確保の必要性、自転車通学路の状況などから自転車ネットワーク路線を選定しております。また、自転車ネットワーク路線の検討範囲は、前計画の自転車ネットワークがおおむね完成していることや、市街地や交通網の整備状況（富山駅路面電車の南北接続、あいの風とやま鉄道の新駅整備、アヴィレステーション整備等）を踏まえて、富山駅を中心とする自転車利用が多く見込まれる区域を検討範囲としております。郊外においても、コンパクトシティ施策（交通結節点となる主要な鉄道駅等を中心とした人口集積）との整合を踏まえ、必要に応じて自転車走行空間の整備を検討していくこととしております。</p> <p>なお、自転車事故発生箇所等における交通安全対策（道路改良等）については、自転車ネットワーク路線の検討範囲に拘わらず、必要に応じて対策を講じてまいります。</p> |
| ②-2  | 本計画では、歩行環境があまり良くない富山市東部の宅地開発エリア（新川神社周辺や荏原・新庄・藤ノ木など）や、危険箇所や不便な区間が多い郊外部の国道41号や富山環状線沿線について触れられておらず、地域格差を感じる。 |   |



| 計画書への反映方針 |   |
|-----------|---|
| 意見番号      | 対応方針  |
| ②-1、②-2   | ⇒計画書内の施策で対応。<br>（計画期間10年間の自転車ネットワーク路線の整備については、本計画の考え方（市民・高校生の自転車利用が多く、安全性の確保が必要な路線など）で選定した路線を対象とする） |

## (2) ご意見と対応



### ③ 自転車走行空間の整備形態について

| 意見番号 | ご意見（要約）  | 対応   |
|------|--|--|
| ③-1  | 自動車交通量の多い道路（自転車走行空間は未整備の路線）では、自転車の車道通行が危険ではないか。  | 国で平成24年に自転車走行環境整備に関するガイドラインを策定し、道路交通法の「自転車は車道通行を原則」とした整備の形態を示しました。この整備形態は、自転車走行空間の幅員や自転車とクルマの分離方法について、クルマの交通量と速度によって分け、自転車が車道上を安全で快適に走行できるように定めています。本市においては、国のガイドラインの方針を踏まえ、車道上に安全な自転車走行空間の検討をしつつ、本市における道路交通状況に応じては、歩道空間を活用するなど、様々な形態による自転車走行空間の整備を進めてまいります。     |
| ③-2  | 普段から車道通行をしているが、車道上に自転車が走るスペースが限られ危険であり、また、車道と歩道間の路肩空間には段差があり、走行しにくい。   | 現在、市内では車道上を安全で快適に走行できる自転車走行空間が限られております。今後の整備にあたっては、道路交通状況に応じて、自転車走行に必要な幅員確保や路面表示による自転車とクルマの分離、また、歩道上では歩行者優先を前提とした整備により、限られた道路空間において安全を第一とし、様々な形態による自転車走行空間整備について検討してまいります。<br>なお、自転車走行空間整備に拘わらず、通行の安全を確保するため、必要に応じて対策（路肩などの段差解消や滑りにくいグレーチングへの交換など）を講じてまいります。     |
| ③-3  | 車道右側通行や歩道上での高速走行といったルールを守らない自転車を見かけるが、個人の意識だけではなく、自転車走行空間が整備されていないことも一因であろう。提案として、車道左端の路肩から90cm程度の位置にラインを設置し、自転車走行時に限って自転車のみが走行できる空間としてはどうか。国土の狭い日本において急速に自転車道を整備することは難しいため、この案を検討して欲しい。 | 本計画では、主に自動車の規制速度と交通量に応じて、安全で快適な自転車走行空間の整備形態が選定できるように定めています。車道における混在通行が整備形態となる路線では、整備時は矢羽根型の路面表示（ナビライン）を設置するなど、クルマのドライバーに自転車の走行空間が分かりやすいよう整備することとしています。<br>また、クルマのドライバーに対しては、引き続き、自転車は車道における走行が原則であることを、県警察や交通安全協会等と連携し周知を図り、譲り合い、思いやりを持った運転をしていただくよう啓発に努めてまいります。 |
| ③-4  | 現在の道路環境では、自転車が事故なく走行するには、歩道の車道側を徐行して通行することと考える。しかし、歩道の車道側を徐行する自転車利用者はほとんどおらず、歩行者の安全確保が不十分であるため、自転車のための走行空間が必要である。  | 今後の自転車走行空間の整備は、道路交通法における自転車の車道通行の原則に基づき、車道上に安全な自転車走行空間を検討しつつ、道路交通状況に応じて歩道空間を活用するなど、限られた道路空間において、自転車と歩行者を分離した様々な形態により進めてまいります。<br>また、道路空間を利用するすべての方に対し、自転車利用者が交通ルールやマナーに基づき、走行するための通行方法の周知・啓発に取り組み、歩くことと調和した安全な道路環境となるよう意識の向上に努めてまいります。                           |

## (2) ご意見と対応



### ③ 自転車走行空間の整備形態について

前ページより



| 計画書への反映方針   |   |
|-------------|---|
| 意見番号        | 対応方針  |
| ③-1、③-3、③-4 | ⇒計画書内の施策で対応。  |
| ③-2         | ⇒P50に『また、自転車道や車道端部の路面については、安全で快適な通行空間となるよう、走行の妨げとなる段差や溝の解消などに努めます。』との記載を追加。 |

### ④ 歩道上の整備について

| 意見番号 | ご意見（要約）                              | 対応   |
|------|--------------------------------------|--|
| ④-1  | 歩道幅員の狭い道路において、自転車走行を阻害する植樹帯は不要ではないか。 | 植樹帯は都市の骨格となる幹線道路において都市の修景や延焼防止のための空間としての役割、緩衝空間としての役割を果たす事を目的として、原則、都市部における都市計画道路等、幅員を広く確保できる道路にのみ設置することとしており、植樹帯を設置する際は、歩行者等が安全かつ快適に通行可能な歩道幅員を確保することとしております。<br>今後、再整備の際には、植樹帯の変更等を行い、歩行者と自転車が安全かつ快適に通行できるよう努めてまいります。 |



| 計画書への反映方針 |  |
|-----------|--|
| 意見番号      | 対応方針   |
| ④-1       | ⇒P50の「自転車歩行者道の活用」の項目に、『整備時は、歩道幅員などの道路状況を確認し、歩行者と自転車が安全に通行できるようにします。』との記載を追加。 |

## (2) ご意見と対応



### ⑤ 駐輪場整備について

| 意見番号 | ご意見（要約）  | 対応  |
|------|--|---|
| ⑤-1  | 駐輪場内に、高齢者でも利用しやすい平置き駐輪スペースが必要である。                                  | 駐輪場の整備にあたっては、駐輪需要を踏まえ、より多く駐輪できるよう整備しているところですが、高齢者など幅広い方が快適に利用できるよう、バリアフリー化した駐輪スペースの整備についても努めてまいります。   |
| ⑤-2  | 駐輪場が不足している駅があるので、コンパクトシティを目指すならば主要駅周辺でも確保して欲しい。                    | 主要な鉄道駅やバス停については、公共交通への乗換えのための駐輪場を整備・設置しているところですが、引き続き、駐輪ニーズを踏まえた整備に努めてまいります。  |
| ⑤-3  | 駐輪場の拡充について、富山駅周辺だけでなく、中心市街地の商店街などにおいても必要である。総曲輪通りの各入り口に駐輪場を設けて欲しい。 | 中心市街地の駐輪環境の向上に向け、西町・総曲輪周辺では、376台分の駐輪場を設置しております。それら既存駐輪場の位置についてはインターネットにおいて確認することができますが、より分かりやすくお伝えする手法について他都市の事例等も参考に検討してまいります。                       |
| ⑤-4  | 駐輪場のマナーの水準を見越し、駐輪場を検討する必要があるのではないかと。                               | まずは、駐輪マナーの意識向上を図ることが先決であり、長期駐輪や自転車の放置を防ぐため、折々に触れ、周知・啓発に努めてまいります。<br>また、市営駐輪場における長期駐輪や放置自転車対策を強化しており、放置自転車は大幅に減少しております。効率的に駐輪場が利用できるよう、引き続き取り組んでまいります。 |
| ⑤-5  | 今後整備する施設について、官民間問わずより多くの駐輪スペースを確保するように促し、補助金なども検討してはどうか。           | 本市では、平成28年に「富山市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定し、商業地域における一定の規模以上の商業施設に対し、駐輪場の設置及び、必要となる駐輪台数を定め、駐輪場の確保を義務付けているところであり、今後も駐輪需要に応じた整備を指導してまいります。                      |
| ⑤-6  | 富山駅東暫定自転車駐車場の、富山地方鉄道電鉄の富山駅周辺高架化にあわせて廃止になるが、受け皿となる新たな駐輪場を確保して欲しい。   | 富山駅東暫定自転車駐車場の利用者の多数は富山地方鉄道を利用する方であると考えており、電鉄富山駅周辺高架化に合わせ、高架下を活用した駐輪場の整備について富山地方鉄道に強く要望しているところですが。   |

次ページへ

## (2) ご意見と対応



### ⑤ 駐輪場整備について

前ページより



| 計画書への反映方針           |   |
|---------------------|---|
| 意見番号                | 対応方針  |
| ⑤-1、⑤-2、⑤-4、⑤-5、⑤-6 | ⇒計画書内の施策で対応。  |
| ⑤-3                 | ⇒P54の「3）民間・行政による多様な駐輪ニーズに対応した駐輪場の整備」に、『③中心市街地における駐輪環境の充実 … 中心市街地の駐輪場を市ホームページ等で分かりやすく伝えるなどし、利用を促進します。』との記載を追加。 |

### ⑥ 自転車と公共交通の連携について

| 意見番号 | ご意見（要約）                     | 対応  |
|------|-----------------------------|---|
| ⑥-1  | 自転車と公共交通で主要な場所に行けるようにして欲しい。 | 公共交通と自転車利用の連携に向け、乗換えが円滑になるよう、バス停や駅周辺の駐輪場の充実（サイクルアンドライド）に、引き続き取り組んでまいります。また、鉄道事業者が運営するサイクルトレインの普及を促すことで、自転車を車内に持ち込み、直接、目的地に向かうことができる環境整備に努めてまいります。 |



| 計画書への反映方針 |              |
|-----------|--------------|
| 意見番号      | 対応方針         |
| ⑥-1       | ⇒計画書内の施策で対応。 |



## (2) ご意見と対応



### ⑦自動車ドライバーのマナー向上について

| 意見番号 | ご意見（要約）  | 対応  |
|------|--|---|
| ⑦-1  | 車道を通行する自転車に対し、クルマのマナーが悪いと感じる場面が多々ある。自転車利用環境の向上のためには、クルマのドライバーに対して啓蒙活動をする必要がある。 | 自転車は「車両」であり、車道通行が原則です。クルマと自転車は、車道を共有し通行することになることから、クルマのドライバーに対しても、自転車に関する交通ルールをしっかりと周知する必要があります。県警察や交通安全協会等とも連携し、ドライバー、自転車が、お互いに限られた道路空間を安全に通行できるよう啓蒙に取り組んでまいります。 |
| ⑦-2  | 車道を走行する自転車は、クルマに無理に追い抜かれるなど、非常に危険である。  |   |



| 計画書への反映方針 |   |
|-----------|---|
| 意見番号      | 対応方針  |
| ⑦-1、⑦-2   | ⇒P64の「2）自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進」に、『④クルマのドライバーへの啓蒙 …自転車は車両であり、原則として車道の左側を通行する必要がありますが、車道を共有するため、後方からの追突や接触の事故を招来する危険があります。そこで、クルマのドライバーに対しても、自転車の通行に関するルールの理解を得る必要があります。県警察や交通安全協会等とも連携し、自転車の交通ルールについて周知し、ドライバー、自転車利用者がお互いに、譲り合い、思いやりの精神をもって、限られた道路空間を安全に通行できるよう啓蒙していきます。』との記載を追記。 |

## (2) ご意見と対応



### ⑧ 歩道通行をする自転車のルール・マナーについて

| 意見番号 | ご意見（要約）  | 対応   |
|------|--|--|
| ⑧-1  | 歩道上で視覚的分離をした自転車走行空間について、歩行者も自転車も通行位置を遵守しておらず、対策が必要である。   | 今後の自転車走行空間の整備について本計画では、車道上に安全な自転車走行空間の検討をしつつ、道路交通状況に応じて歩道空間を活用するなど、自転車と歩行者を分離した様々な整備形態により進めていくこととしております。<br>なお、歩道上に路面表示などで視覚的に分離をした自転車走行空間については、歩道における歩行者の優先を前提に、自転車は正しい位置を安全に通行するよう、交通安全教育を通じて周知してまいります。また、歩行者に対しても整備した自転車走行空間について周知し、お互いが安全に歩道を利用できるよう啓発を行ってまいります。 |
| ⑧-2  | 歩道上で歩行者が、自転車に後方から追い越される際に、接触などが大変怖いので、自転車利用者は、安全のためにベルを鳴らして欲しい。また、追抜き時にベルを鳴らすことを自転車のマナーに加えられないか。                                   | 歩行者が歩道上を走行する自転車に対し不安を感じる事が無いよう、本市や県警察、交通安全協会等が行う交通安全教育を通じ、自転車で歩道を通行する際の徐行や正しい通行位置、追抜き時の離隔の確保を指導してまいります。<br>なお、ベル（警音器）の使用は、道路標識に従ってベルを鳴らす場合と、危険を防止するためにやむを得ずベルを鳴らす場合以外には、道路交通法の警音器使用制限違反に該当する場合があります、むやみに鳴らすことはできません。   |
| ⑧-3  | 歩道を走行する自転車利用者の多くが、歩道の高速走行や通行位置の不遵守、イヤホン装着、傘さし運転といったルール違反をしていると感じており、歩行者にとって非常に危険である。歩行者の立場から、歩道上で危険な走行をする自転車に恐怖を感じており、歩道から排除して欲しい。 | 道路交通法に基づき、公安委員会による指定があるなど一定の場合には自転車は歩道を通行することができます。<br>歩行者が歩道上を走行する自転車に対し不安を感じる事が無いよう、本市や関係機関、団体等が行う交通安全教育を通じ、自転車で歩道を通行する際の交通ルール（徐行や正しい通行位置、追抜き時の離隔の確保）を周知してまいります。   |
| ⑧-4  | 歩行者専用道路である総曲輪通りの通行ルール周知についても、記載が必要である。   | 5-5、「まもる」の取組の「2）自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進」において、歩行者が多い中心市街地の歩道における徐行や押し歩きについての記載がございます。地元商店街などとも連携し、ルールの周知に努めてまいります。  |



| 計画書への反映方針       |              |
|-----------------|--------------|
| 意見番号            | 対応方針         |
| ⑧-1、⑧-2、⑧-3、⑧-4 | ⇒計画書内の施策で対応。 |

## (2) ご意見と対応



### ⑨ 道路行政全般について

| 意見番号 | ご意見（要約）   | 対応  |
|------|---|---|
| ⑨-1  | 幅広の歩道において、高齢者が歩きやすいよう、植樹帯撤去と段差解消が必要ではないか。         | <p>現在、市で新たに整備を進めている道路については、歩道はアップダウンの少ないフラットな形式としております。また、植樹帯は都市の骨格となる幹線道路において都市の修景や延焼防止のための空間としての役割、緩衝空間としての役割を果たす事を目的として、原則、都市部における都市計画道路等、幅員を広く確保できる道路にのみ設置することとしており、植樹帯を設置する際は、歩行者等が安全かつ快適に通行可能な歩道幅員を確保することとしております。</p> <p>既存の道路につきましても、再整備の際には歩道をアップダウンの少ない構造に改修し、必要に応じて維持管理費のかかりにくい植樹帯に変更する等、歩行者等が安全かつ快適に通行でき、管理経費が削減できるよう努めてまいります。</p> |
| ⑨-2  | 公共施設などの整備よりも、富山市東部の宅地開発エリアの道路環境改善を優先して進めて欲しい。     | 今後の道路行政の向上に向け、参考にさせていただきます。   |
| ⑨-3  | 京都市には「みっけ隊」という、道路や公園等の損傷箇所を投稿するアプリがあり、導入を検討して欲しい。 | <p>本市では、ふるさとみまもり事業により、市内全域を対象に、隊員が、道路や公園、標識等の点検を行い、危険箇所や損傷等がある場合は関係機関に通報する仕組みを整えております。</p> <p>京都市の事例は参考とさせていただきます。</p>  |

※本計画の範囲外のため、関係各課と情報共有を行いました。

### ⑩ その他

| 意見番号 | ご意見（要約）   | 対応   |
|------|---|--|
| ⑩-1  | パブリックコメントの方法について、応募期間を長くし、投稿フォームの設置や実名・住所の記載なしで投稿できるようにして欲しい。 | <p>今回のパブリックコメントは、本市における実施方法にのっとり、行ったものです。</p> <p>担当課には、このようなご意見がありましたことをお伝えしました。</p> |

※本計画の範囲外のため、関係各課と情報共有を行いました。