

意見と市の考え方
 千葉県自転車を活用したまちづくり条例(案)に係るパブリックコメント手続

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
1	<p>「自転車を活用したまちづくり」とあるが、自転車は手段としてとらえているのか。 すなわち、自転車を活用(使用)してまちづくりをしよう、ということなのか。 言葉のあやかも知れないが、「自転車を快適・安全に活用できるまちづくり」とするのがより正確ではないのか。</p>	<p>自転車は交通体系の一つであり、活用すべき移動手段の一つです。近距離移動に便利であり、健康を増進し、環境負荷の低減、地域活性化に貢献するという特性を持つ自転車を、本市のまちづくりの様々な分野で活用していくことから、「自転車を活用したまちづくり」とし、案のとおりとします。</p>	無
2	<p>【概要】には「条例制定を目指す背景及び目的」が示されていますが、【条例案の主な規定内容】は「市の責務」から始まっています。千葉県自転車を活用したまちづくり基本方針の「第7章今後の取り組み」の中の「第1節 第1項(仮称)自転車を活用したまちづくり条例」では、条例の特徴として「市の姿勢の宣言」とあります。成文化された条例の中では「目的」の前に「前文」を入れ、市の姿勢を宣言されるのか。市民が納得するような宣言であってほしいと思います。</p>	<p>本条例を制定するに至った背景、自転車の活用や安全利用の考え方とともに、本市の取り組みの姿勢を、前文に盛り込む形で整理してまいります。</p>	有
3	<p>千葉県自転車を活用したまちづくり基本方針では、「様々な関係者の責務の明確化」とありますが、【条例案の主な規定内容】を見ると“責務”が課せられているのは「市」であって、「市民」は“役割”を担うこととなっています。その他の様々な関係者は、「5. 交通安全の確保等 (2)各主体の遵守事項及び役割」の中で“役割”が記載されています。「市民全体」としては、条例案に示された役割を担うことだと思いますが、自転車利用者の安全意識の向上や、社会を挙げての安全対策を推し進めていくためには、少なくとも「自転車利用者」へは他人に危害を及ぼしたり、迷惑をかけることのないように、道路交通法その他の法令の規定を遵守することや、自転車の安全な利用に努めることなどを“責務”とすること、また「自転車小売業者」へは自転車の定期的な点検整備や自転車損害保険等への加入、自転車の安全な利用に関する啓発に努めることを“責務”として掲げてよいのではないかと。</p>	<p>道路を安全かつ快適に道路を共存し、交通安全の確保を図るため、「自転車利用者」、「自動車運転者」及び「歩行者」については、ご意見のとおり“遵守事項”としています。 なお、本条例案は、各主体の自発的な取り組みによる自転車を活用したまちづくりを目指しており、「自転車小売業者等」や「保護者等」など他の主体については“役割”という形で整理しており、案のとおりとします。</p>	無
4	<p>千葉県自転車を活用したまちづくり基本方針の「第7章今後の取り組み 第1節第1項条例」の中の“役割”として、「自転車施策の基本的な事項として、自転車を活用したまちづくり施策を総合し、推進体制などを定めます」とありますが、示されている「概要」では「推進体制の構築」とありますが、どのような組織になるのか、全く見えません。 千葉県自転車を活用したまちづくり基本方針の中でも示されたように、自転車にかかわる施策は「都市計画マスタープラン」、「ちばチャリ・すいすいプラン」、「総合交通政策」、「環境基本計画」、「交通安全計画」、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」、「サイクルツーリズム推進計画」など多数の計画に関わり、所管する部署も多くなっています。 条例の特徴として、自転車を活用したまちづくりを【活用と利用促進】、【利用環境の整備】及び【交通安全の確保等】の3つで構成しているとされており、上記の様々な計画との連携が必要である以上、その推進体制をきちんと構築しておくことが大切です。 どのような推進体制とするのか、条例の中で「推進体制」を明記しておく必要があるのではないかと。</p>	<p>ご意見のとおり、自転車に関する分野は幅広く、また庁内関係所管も多いことから、様々な分野を包括する形での推進体制が必要になります。 現在、自転車に関わる様々な分野の団体を会員とした「千葉県自転車を活用したまちづくり連絡協議会」と、庁内関係所管による会議により、本条例案の策定のための意見交換等を行ってきており、これらを踏まつつ、具体的な推進体制については今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」の中で明記してまいります。</p>	無

No.	意見の概要		市の考え方	案の修正
5	条例(案)全体について	<p>自転車は、化石燃料を使用せず炭酸ガスを排出しない移動手段として、地球環境にやさしい最適な乗り物の一つと言える。変速機付自転車や電動自転車等を利用することにより、個々の運動能力に応じて活用できるため健康の維持・増進に貢献できる。一方、今までのまちづくりは、歩行者と車が優先で設計されており、自転車が通行するためには課題が山積していたといえる。当条例を市民の健康や市を訪れる観光客の増加に役立てるよう速やかに成立させて頂きたいとともに、当条例制定後もその内容充実に努力をするようお願いしたい。</p>	<p>本条例案では、「市の責務」として、自転車を活用したまちづくりに関する計画を策定し、施策を総合的に推進していくものとしております。また、市民等と連携し、近距離移動に便利、健康増進、環境負荷低減などといった自転車の特性を活用した様々な分野の施策を推進することとしております。貴重なご意見として今後の参考にさせていただきます。</p>	無
6	条例(案)全体について	<p>「千葉県自転車を活用したまちづくり条例(案)」を作成しましたとホームページにはありますが、示されているのは【概要】と【条例案の主な規定内容】のみです。条例は、市民生活に大きくかわるものであり、きちんと「条例(案)」として成文化し、市民に問う必要があるのではないかと。条例の意味がぶれることなく市民に伝わり、その判断を仰ぐことが大切です。成文化したものに逐条解説を付けて判断を仰ぐぐらいの丁寧さがあってもよかったです。パブリックコメントにかける前の意見聴取であるなら理解できますが、なぜこの段階でのパブリックコメントの手続きの実施となったのか。</p>	<p>本条例案は、条例の理念として、市の姿勢や中長期的な自転車のまちづくりの方向性、様々な主体の責務や役割等を規定していくものであり、具体的な施策の内容は、今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」において整理する予定でおります。そのため、市民の皆様には条例の主な規定内容をシンプルにお示しすることで、その本旨を明快にご理解いただけるのではないかと考え、この形でパブリックコメント手続を実施させていただきました。今後、パブリックコメント手続でいただいたご意見を元に、条例案を成文化し、議会に提出、承認をいただいた後には、逐条解説を作成するなどにより、細かい部分につきましてもご理解いただきやすくなるよう工夫をまいります。</p>	無
7	条例(案)全体について	<p>自転車に関する条例ができることを望んでいましたので、今回条例案ができたことについては評価したいと思います。ただし、条文そのものが示されないのは大変残念です。案分が固まらないうちに意見を求めることには賛成ですが、条例文を市民がしっかり確認できないのは、仮に骨子に賛同したとしても、不安が残ります。できれば条例案文を示し、意見募集していただきたい。</p>	<p>本条例案では、交通安全の確保等のため、市による安全利用に関する教育等の実施と、各主体の遵守事項及び役割を規定しています。具体的な内容は、本年度策定した「第10次千葉県交通安全計画」を踏まえつつ、今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」の中で整理してまいります。</p>	無
8	1. 市の責務	<p>自転車による重大事故が増える傾向にあるので、安全利用についての啓発は具体的な内容も必要と思います。</p>	<p>本条例案では、交通安全の確保等のため、市による安全利用に関する教育等の実施と、各主体の遵守事項及び役割を規定しています。具体的な内容は、本年度策定した「第10次千葉県交通安全計画」を踏まえつつ、今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」の中で整理してまいります。</p>	無
9	2. 市民の役割	<p>関心を持ち、参画すると書かれているが、ルールを守ることも加筆してほしい。</p>	<p>本条例案では、市民が「自転車利用者」、「自動車運転者」及び「歩行者」の各々の立場で道路交通法等のルールを遵守する形で整理しており、案のとおりとします。</p>	無

No.	意見の概要		市の考え方	案の修正
10	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	台湾では、駅前にレンタサイクルを数十台並べ、観光客等がそれを利用して観光スポットを巡れるようにしたところがある。千葉市においても、同様のサービス導入を検討してはどうか。	具体的な施策は、今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」の中で整理してまいります。 貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無
11	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	自転車の電車への持ち込みを可能とし、千葉駅から東京よりは混雑で難しいと思われるので、千葉駅からの下り線に季節の土日祝日には持ち込み可能にすることで郊外への自転車レジャーの誘致を促進してはどうか。	現在、自転車の電車内への持ち込みは、各鉄軌道事業者の旅客営業規則で定められており、持ち込みの場合には自転車を解体又は折りたたんで専用袋に入れるよう定められており、現在のところ、イベントに合わせた臨時列車の形で自転車を持ち込める電車の運転を実施していると伺っております。 千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会には、各鉄軌道事業者も会員として参加いただいております。自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無
12	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	市外から訪れる人たちのため、公共交通機関(主に電車)へ普通自転車の搬入許可と留置スペースの設置を働きかける。	千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会には、各鉄軌道事業者も会員として参加いただいております。自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無
13	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	千葉市にも、エアレースと同じようにプロのロードレーサーによるレースの開催誘致など、見て楽しめる自転車イベントの誘致を更に拡大することを望みます。	今年度、全日本実業団自転車競技連盟と共催で、公道を利用した幕張新都心クリテリウムを開催いたしました。 今後もスポーツ振興と地域活性化を図るため、大会誘致や開催支援を進めていく中で、貴重なご意見として参考とさせていただきます。	無
14	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	体力があまりない子供や高齢者のための身近なサイクリングコースマップの作成・紹介を行う。	幅広い世代における自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無
15	3. 自転車の特性等を踏まえた活用と利用促進	自転車を使用してまちの歴史学習、郷土の産業学習、観光地巡り等を行う。	自転車を活用した観光振興について、「サイクルツーリズムの推進」として取り組んでおります。 なお、歴史学習、郷土の産業学習に関しては、自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
16	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p> <p>道路整備の数値目標を掲げるべきではないか。 すなわち、市内の道路の総延長距離は何キロメートルあり、そのうち、本条例の対象となる市道は何キロメートルで、その何割程度をいつまでに整備しようとしているのか。 また、整備を予定している道路の始点・終点はどこか。</p>	<p>自転車レーン等の整備につきまして、本条例案では、市は国等と連携し自転車走行環境の整備を行うことを規定しております。</p> <p>具体的な内容は、自転車走行環境の整備計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」において、数値目標及び整備路線を定めて計画的に整備を推進しており、今後、「自転車を活用したまちづくりに関する計画」は既存計画と整合を図りながら策定してまいります。</p>	無
17	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p> <p>道路整備は大賛成であるが、それにより自転車の活用(利用)度が増加するであろうか。 すなわち、通勤・通学・買い物時の自転車活用度が現在以上に増加するのか。 道路整備は、自転車の安全走行に大きく寄与する(これが最重要である)も、活用度の増加にはさほど寄与しないと思われる。 その理由として、レジャーやスポーツ目的を除き、自転車を利用する距離はせいぜい5～10キロメートルであり、道路が整備されたからといって、日常走行している以上の距離を走行して通勤・通学・買い物に出かけることは少ないと思われるからである。 自転車によるレジャーやスポーツ振興を図るためには、千葉市版大規模自転車道の整備が必要である。 こま切れで短距離の整備は、非実施よりはマシであるが、使い勝手は悪く、レジャーやスポーツ振興には寄与しない。 そこで、道路整備で自転車の活用度向上を目指すより、安全走行性向上を目指すことを前面に打ち出すことを勧めたい。</p>	<p>本条例案は、【活用と利用促進】、【利用環境の整備】、【交通安全の確保等】の3つを基本構成としており、自転車を活用したまちづくりの推進には、それぞれが密接に関連していることから、自転車環境整備は、安全利用と利用促進の双方に関わっていると考えております。</p> <p>安全走行向上につきましては、利用環境の整備と、交通安全の確保の中でのルール遵守及びマナー向上の周知啓発等とあわせて進めてまいります。</p>	無
18	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p> <p>デンマークの首都コペンハーゲンやスウェーデンの首都ストックホルム等の大都市では、市内の幹線道路には自転車専用レーンが整備されており、自転車は安全・快適に走行することができ、歩行者の安全も確保されている。 千葉市は、本条例(案)を施行する前に現地を視察し、範とすべきアイデアを採用してはどうか。 また、デンマークでは、自転車をそのままの形で電車に載せ(そのための車両もある)、目的地で降ろし、気軽に観光地を自転車で巡ることができるようにした自由度の高い輸送制度を設けている。 一方、わが国では、自転車を電車に持ち込むためには分解、折り畳み、輪行袋の使用等、形状・寸法・重量の制限があり、気軽に乗せて観光地等を訪れることが出来ない。 鉄道輸送機関の全面的協力が必要であるが、わが国でも全国レベルでデンマークを見倣う余地はあるのではないかと。 国の観光政策を後押しすべく、千葉市が同様の制度導入の旗振り役になってはどうか。</p>	<p>自転車レーン等の整備の具体的施策については、本市の自転車走行環境の整備計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」及び国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、計画的に推進してまいります。</p> <p>現在、自転車の電車内への持ち込みは、各鉄軌道事業者の旅客営業規則で定められており、持ち込みの場合には自転車を解体又は折りたたんで専用袋に入れるよう定められており、現在のところイベントに合わせた臨時列車の形で自転車を持ち込める電車の運転を実施していると伺っております。</p> <p>千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会には、各鉄軌道事業者も会員として参加いただいております。自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、ご意見をいただきましたように、海外の事例や他都市の事例等を参考にしつつ、本市らしい自転車を活用したまちづくりを推進してまいります。</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正	
19	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p>	<p>駐輪契約場所は特定せずエリアフリー、できれば千葉市内は年間契約をすれば全ての駐輪場を使用できるようにする。平日は通勤用でいつもの駅近くの駐輪場、休日は買い物等で中心市街地の駐輪場を使用可能にすることにより、より多くの自転車活用を促す。 また、JRのターミナル駅(例えば千葉駅)には駅の地下に駐輪場を設けて、直接乗り入れることができ且つ改札口も設置して駐輪場より直接構内に入場可能にすると利便性がアップすると考える。</p>	<p>駐輪場整備の具体的施策については、第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画「ちばチャリ・Pプラン」に基づき、駐輪場の利便性向上や駐輪場の再編成を図るとともに、歩道上の放置自転車対策を推進してまいります。 また、駐輪場の整備・運営にあたっては、駐輪場の利用料金により賄っており、各駅ごとに需要予測等を行った上で、無駄のない効率的な駐輪場の整備に努めてまいります。 したがって、定期利用をどこの駅でも利用できるようにすることは需要予測が困難であることから、必要以上の駐輪場を整備する必要があるなど難しいところがあります。 一時利用が可能な駐輪場がありますので、こちらのご利用をご検討くださいますようお願いいたします。 なお、いただいたご意見につきましては、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	無
20	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p>	<p>駐輪場使用契約及び募集について、年間契約の内容として、開始時期は任意(募集時期を確定せず)として年間定期券はSUICAなどの非接触型ICカードを使用することとし、それに伴いゲートも全て対応する設備にする。 また、契約もJR定期を購入するように自動発行機にて行えるようにすること、できれば駅の券売機でも可能とすることを要望する。 年間使用契約の条件として自転車事故保険未加入に対しては自転車保険の加入を必須とすることとする。 年間使用料は12,000円+保険料は3,000円程度としてトータルを現在の年間使用料以下に抑えてほしい。 保険加入者数が格段に増えることにより可能な金額であると思います。</p>	<p>駐輪場整備の具体的施策については、第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画「ちばチャリ・Pプラン」に基づき、駐輪場の利便性向上や駐輪場の再編成を図るとともに、歩道上の放置自転車対策を推進してまいります。 自転車利用者の利便性向上にかかる各種取り組みについては、駐輪場利用者のニーズを把握し、受益者負担の原則を踏まえ、適切な利用料金の設定に努める必要があります。また、自転車保険については既に自動車保険等の付帯契約にて加入している利用者など、二重加入となる恐れもあることから慎重な整理が必要となります。 設備投資には莫大な費用が必要であり、これによる利用者の負担が大きくなることから、現状では困難であります。 なお、いただいたご意見につきましては、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	無

No.	意見の概要		市の考え方	案の修正
21	4. 自転車を利用する環境の整備	<p>通常道路の路側帯を整備して自転車が安全通行するように努めること。 特に片道1車線道路沿いにある電柱の撤去、電柱の地下化を推進、歩道部との境界ブロックの撤去・歩道部との段差を無くすなどにより狭い道路を有効に使用できるようにすること。 千葉市内でも見かけることが多くなった青色通行レーン、また青色矢印は自転車通行にとって、とてもありがたい。 これは日々自転車通行していると痛切に感じている。</p>	<p>自転車レーン等の整備の具体的施策については、本市の自転車走行環境の整備計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」及び国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、計画的に推進してまいります。</p> <p>いただいたご意見の電線の地中化については、現在、主要な駅と公共施設を結ぶバリアフリー経路の整備を進めており、今後も、バリアフリー経路や防災機能の向上を図るべき緊急輸送道路を対象に電線共同溝の整備を進めます。また、歩道部と車道部の境界ブロックは、歩道と車道を分離することで、歩行者の安全を確保するために必要な施設です。</p> <p>道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられており、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則となり、歩道の整備は歩行者の安全確保を優先として整備する考えでおります。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	無
22	4. 自転車を利用する環境の整備	<p>自転車利用者のための休憩スペースや施設(コインロッカー、更衣室、シャワー等)を市と民間事業者が協力して設置する。</p>	<p>本条例案では、自転車利用者の利便性を向上させる環境の整備を、事業者等と連携し進めていくものとして整理しております。</p> <p>自転車の利用促進に向けた施策の検討を進めていく中で、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
23	<p>4. 自転車を利用する環境の整備</p> <p>1. 自転車道路網計画が先決 今の計画だと駐輪場ばかりを考えているように思われる。 まずは、自転車ネットワーク計画路線を立案し、そうした上で、次に駐輪場の配置計画、さらに駐輪場の施設計画の手順で計画すべきである。 どうも今のままだと本末転倒である。 このままだと、自転車と歩行者、自転車の車両の事故がさらに増加する。 したがって、まず自転車道路の路線計画を明らかにすべきである。</p> <p>2. 道路交通政策の転換 2012年11月「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 その後、2016年「ガイドライン」の改定。</p> <p>3. 安全で快適な自転車利用ガイドラインおよび道路構造令の解説と運用の変更 (1)2012年11月国土交通省道路局と警察庁交通局「安全で快適な自転車利用ガイドライン」 ●基本方針 「自転車は車両である」、車道を通行させることが大原則 車道通行を基本とした自転車ネットワーク計画路線の三つの整備計画 次の整備形態 ①自転車道 ②自転車占用通行帯 ③車道混在 であり、重要なことは自転車歩行者道を新設する意志はないことを示している。</p> <p>(2)道路構造令の解説と運用(平成27年6月 日本道路協会) 10年前の平成16年度版では「自転車の交通量が少ない場合には、自転車歩行者道の設置が現実的な対応と考えられる」とあり、自歩道の設置を否定するものでなかったが、平成27年版では平成23年度の警察庁の「自転車は車両である」宣言を受け、この表現は削除されており、行政的には自転車歩行者道を新設する意志がないことが示されている。</p> <p>4. 自転車ネットワーク計画路線の立案 A種とB種があるが、Aとして計画した場合、自転車道路の路線計画の立案に当たって (1)調査 ①自転車交通の状況 ②歩行者交通量,歩行者交通流 ③土地利用の状況 ④地形の状況 ⑤関連施設の状況 ⑥横断面構成 ⑦線形および視距 ⑧交差接続部 (2) 制約条件(コントロールポイント)の把握 (1)の調査結果をもとに制約条件(コントロールポイント)の把握 (3) 駐輪場の配置計画更に駐輪場の施設計画 (1),(2)を踏まえて駐輪場の配置計画を実施。 現在の計画は駐輪場ばかりで計画の手順がおかしいと考えられる。 (4) 駐輪場への連結路 歩道と分離して連結すべきである。</p> <p>5. 千葉市内での自転車問題点 (1)千葉駅前道路周辺 ①現在駐輪場を廃止 ・三井住友銀行前の駐輪場は即廃止すべきである。地下空間に駐輪場を計画したらどうか。 ・例えば参考例として仙台市の青葉通りの駐輪場。 (2)鉄道高架橋(内房総線)との交差道路 ・歩行者と自転車の視認性が悪く,対策が必要である。衝突しそうな事例を目撃した。 (3)広い幅員の通路 例えば そうごデパートの1階に隣接した通路 ・自転車がランダムに通行しているため,危険。 (4)駐輪場は歩行者の多い歩道部に設置すべきではない ・更に,言うならば歩道上に駐輪場に設置すべきではない。駐輪場に行くまでの自転車道路があれば,話は別である。 ・ターミナルの半径1km以内は自転車の進入を禁止すべきである。たとえば大阪府高槻市の事例</p> <p>6. 今後に向けて ・歩道上での自転車対歩行者の事故と,歩道を通行する自転車の交差点での対自動車事故が多発している。今後安全が第一である。</p>	<p>自転車ネットワークについては、本市の自転車走行環境の整備計画である「ちばチャリ・すいすいプラン」及び国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、計画的に推進してまいります。</p> <p>駐輪場整備計画については、第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画「ちばチャリ・Pプラン」に基づき、駐輪場の利便性向上や駐輪場の再編成を図るとともに、歩道上の放置自転車対策を推進してまいります。</p> <p>千葉駅前道路をはじめとした歩行者の多い歩道上の駐輪場については、地元商店街が買い物客などによる放置自転車が多いエリアに道路占用により駐輪場を設置されたものであり、歩行者の安全性に支障がないか県警の意見等を踏まえ上で設置されております。</p> <p>自転車の安全走行の向上につきましては、利用環境の整備と、交通安全の確保の中でのルール遵守及びマナー向上の周知啓発等とあわせて進めてまいります。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。</p>	無

No.	意見の概要		市の考え方	案の修正
24	5. 交通安全の確保等	自転車利用者のヘルメットの着用は、大人の場合、現実的ではないが罰則規定をつけるのか。	すべての自転車利用者がヘルメットの着用効果を理解することで、自発的な着用が進むことが望ましいと考えているため、本条例案では努力規定としており、現在のところ非着用者への罰則の適用は予定しておりません。	無
25	5. 交通安全の確保等	鉄軌道駅等を利用する自転車利用者は、必ず駐輪場への登録の義務付けへはできないか。このところの対策で、かなり減ってきていることは評価できる。毎日使う人ばかりでないので義務付けは難しいかと思うが、意識として持てるような対応ができればよいと思う。	千葉県自転車等の放置防止に関する条例において、駐輪場以外の公共の場に自転車を放置しないよう努めるものとし、駐輪場の利用を推奨しております。駐輪場整備の具体的施策については、第2次千葉県自転車等の駐車対策に関する総合計画「ちばチャリ・Pプラン」に基づき、駐輪場の利便性向上や駐輪場の再編成を図るとともに、歩道上の放置自転車対策を推進してまいります。 なお、いただいたご意見につきましては、貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無
26	5. 交通安全の確保等	自動車は自転車の走行空間へ駐停車することを禁止する。	道路交通法に規定される駐車禁止及び駐停車禁止の規制のある場合は、既に道路交通法で規制されております。 駐車禁止及び駐停車禁止のない部分は、本条例案において、みだりに駐車及び停車することを回避することを自動車運転手の遵守事項として整理しております。 なお、自転車レーン等の整備に合わせ、自動車運転者への啓発については、今後も実施してまいります。	無
27	5. 交通安全の確保等	自転車の車道走行を進めるためには多くの歩道走行をしている自転車運転者の意見として車道は怖いということが言われているが、これをなくすためにも自動車の運転者が追い越しをする時に「自転車との側方間隔を1.5m以上取る」かそれができない時は「出来る限りの間隔を取るとともに徐行をする」事を徹底してもらふ必要がある事からこの2点を義務としていただきたい。	現行の道路交通法等では、車や自動二輪等の車両が自転車を追い越す際の最低限の側方間隔の規定はないことから、本条例案においては、自動車運転者の遵守事項として、自転車を追越す際には、安全な間隔を保ち、又は徐行する形での規定で整理してまいります。	有

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
28	<p>5. 交通安全の確保等</p> <p>蘇我駅前から延びる「青葉の森通り」には自転車通行帯が駅前から左右約1キロメートル設けられているが、逆走する自転車も多く、また、歩道を勢いよく(逆)走行する自転車も多い。 自転車通行帯のある場所ですらこれが実態であり、ない場所は推して知るべしである。 信号を無視したり、暗くなっても無灯火で走行する自転車も多い。 このため、自転車対歩行者、自転車同士、自転車対自動車の事故が発生する危険は常に存在している。 その原因は「自転車利用者の認識不足」の一言に尽きる。自転車が走行し易い道路の整備に先立ち(あるいは並行して)、自転車利用者に対する交通安全教育の徹底を図る必要がある。 本来は全国的に取り組むべきであるが、千葉市では警察と連携して以下の各項に示すような具体策を、単発的ではなく継続的に、講じてはどうか。 「自転車は(原則)車道通行、左側通行、夜間点灯」等を記した啓蒙チラシ等を下記により広く配布・掲示する。 ●新聞折り込み(数回) ●駅前等の駐輪場での掲示、自転車へのタグ貼付(数回) ●幼稚園経由で園児の親への手交(数回) ●教育機関での掲示、教師経由で学生(小中高)への手交(数回) ●商業施設(デパート、スーパー、コンビニ等)での掲示(長期) ●公共施設(図書館、公民館、郵便局、区役所等)での掲示(長期) ●金融機関(銀行、証券会社等)での掲示(長期) ●輸送機関(駅、電車、バス)での掲示(長期) ●町内会・自治会での回覧・配布、掲示板への掲出</p>	<p>自転車利用者の交通法規の遵守、マナー向上については、本市としても重要な課題と認識しており、関係機関と連携を図りながら、学校における交通安全教育や自転車安全利用講習会、九都県市連携による自転車マナーアップキャンペーン等を通して、自転車利用者を始めとする市民の皆様へ安全利用の理解が広まるよう取り組んでいるところです。 啓発の方法や頻度については、市に寄せられるご意見等を広く踏まえながら、適切に実施してまいります。</p>	無
29	<p>5. 交通安全の確保等</p> <p>自転車走行監視ボランティアを募り、走行ルール違反者に注意してもらおう。 この時、違反者が感情的になり暴力行為に及ぶ恐れもあるので、護身方法を教育訓練しておく。</p>	<p>自転車の走行方法の監視及び法令違反等の注意・指導については、交通法規の知見と指導などの方法を熟知する必要があり、ボランティアの方の負担や安全を考えると困難であると考えております。 このことから、警察と協力しながら、交通ルールに関する指導や啓発を進めてまいります。</p>	無
30	<p>5. 交通安全の確保等</p> <p>交通安全教室、特に若年者向けには自転車を通して実施するのが良いと考えます。</p>	<p>本市においては、各小学校交通安全教室を実施しており、自転車の交通安全に関する内容を取り扱うことがあるほか、自転車利用機会が多くなる中高生への対応として、市立中学校、高等学校でのスクエアードストレイト教育技法による自転車交通安全教室を実施しているところです。 このほか、中学生以上を対象とした自転車安全利用講習会を実施しており、これらの取組を今後も継続してまいります。</p>	無
31	<p>5. 交通安全の確保等</p> <p>「自転車の安全利用」に関しては、もう一步踏み込み、街頭での警察官及び警察官OBによる交通ルールの注意・指導及び取り締まりを条例に取り組む必要があると思います。(警察署の協力が得られない場合は、市民ボランティアを養成し、安全指導員に委嘱することも考慮すること)</p>	<p>従事者の安全確保などを考慮すると、市民ボランティアの養成は現時点では困難であることや、警察官OBによる注意活動は、有効性を判断し、関係機関の調整や人材確保のための予算措置等のもと、個別の事業として実施されるべきものと考えます。また、自転車の交通ルールの指導や取締りについては、道路交通法により警察が行うべきものと考えております。 このことから、本条例案では国及び千葉県等と連携協力し教育及び啓発を実施することで整理しており、引き続き警察と協力しながら、交通ルールに関する指導や啓発を進めてまいります。</p>	無

No.	意見の概要	市の考え方	案の修正
32	5. 交通安全の確保等 【条例案の主な規定内容】のうち「5. 交通安全の確保等 (2)各主体の遵守事項及び役割」の中で、自転車利用者の中にも「その他の自転車の安全利用」とあります。ここにだけ「その他」があるのですが何を想定しているのか。ほかの主体には掲げられた項目だけで、「その他」は考えられないということでしょうか。	交通安全の確保等を図るにあたり、自転車利用者の安全利用に努めるものとして列記したものの以外として、道路交通法等に規定されていない事項や新たに開発される安全利用器具の装着などを考慮するため、規定するよう整理しております。 なお、本条例案は、「自転車を活用したまちづくり」を進める中で、自転車利用者につきましては具体的に整理しており、他主体につきましては包括的に交通安全に対して幅広く遵守することとして整理しております。	無
33	5. 交通安全の確保等 自転車利用者の遵守事項内容について 事故防止、軽減の器材備え付けの中に「警音器」が出てくるが、事故防止器材として警音器考え直す必要がある。法律上、自転車にも警音器を付けなくてはならないが、歩道で対歩行者に鳴らしてはいけない。車相手に鳴らしても聞こえない。歩行者に対し危険を感じたら、「声かけ」や「押し歩き」をするべきである。車に対してはハンドサインも有効である。「警音器」という語は使わず「交通事故防止又は交通事故被害軽減のための灯火等、法で定まった器材、反射材等の備え付け、乗車用のヘルメットの着用、声かけ、押し歩き、ハンドサイン」という内容にしたほうが事故防止に対し現実的である。全体的に非常に自転車にとって良い、ポジティブな条例案で、千葉市が日本の自転車状況の改善モデルにもなれる。近接する市町村や、関係団体とも幅広く協力し、素敵なまちづくりに期待できる。千葉市民として、サイクリストとして協力したいまちづくりである。	本条例案においては、自転車利用者の遵守事項において、道路交通法等の遵守及び歩行者等への配慮を規定しております。 ハンドサインについては、道路交通法にて「合図」の規定が定められていること、「声かけ」や「押し歩き」については、歩行者等への配慮の一環として行われることであり、すでに案に含まれております。 具体的な対応については、交通安全の施策の中で整理してまいります。 なお、「警音器」については、千葉県道路交通法施行細則において装着が定められていることから、本条例には記載しない形で整理してまいります。	有
34	5. 交通安全の確保等 千葉県と相互に連携協力し・・・とありますが、特に警察との連携は重要です。また、高校生の自転車利用が多いことから、県立高校との連携もはずせません。従って、千葉県との連携と書くだけでなく「とくに、警察、県立高校との連携」との文言も含めておいた方が良いのではないのでしょうか。	自転車の安全利用に関しては、千葉県警や県立高校はもちろんこと、私立高等学校や市交通安全協会など幅広い団体との連携も必要であることから、「市は自転車の安全利用については、国及び千葉県等と相互に連携協力し」として整理させていただいています。 なお、本条例案の検討に当たり、意見交換を行った「千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会」の会員として、千葉県警察及び県立高等学校校長会も含めて協議を行っており、今後も本市の自転車を活用したまちづくりを推進するうえで、関係団体と十分に連携しながら進めてまいります。	無
35	6. 自転車を活用したまちづくりの推進体制等 条例がしっかり実行されているかどうかのチェック体制について、言及がありません。あれもこれもやりますだけでは、スローガンだけになってしまうと思います。条例には、チェックする組織と時期について盛り込むようにすべきと考えます。	自転車を活用したまちづくりを効果的に推進していくため、今後策定する「自転車を活用したまちづくりに関する計画」の中でPDCAサイクルに基づく進行管理や期間、千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会との連携等を明記してまいります。	無
36	6. 自転車を活用したまちづくりの推進体制等 自転車にかかわるものによる推進体制は、地縁団体や、公的機関の代表だけでなく公募市民や高校生など若者なども参加できるようにする。 また、隣接自治体との連携も必要である。	本条例案の策定にあたり、本市の自転車に係る様々な団体で構成する「千葉市自転車を活用したまちづくり連絡協議会」で意見交換をしておりますが、今後、「自転車を活用したまちづくりに関する計画」を策定し、施策を推進するうえで、市民、若者及び近隣自治体等の多様な主体と連携を進めていく必要があると考えております。 貴重なご意見として今後の参考とさせていただきます。	無