

パブリックコメントの実施結果

1. 意見募集の概要

募集期間	令和4年2月10日（木）～令和4年3月10日（木）
閲覧場所	交通政策課 情報公開室 各区役所（総務・地域振興課）（※北区役所を除く） 各支所（総務民生課） 各地域センター 本市ホームページ
意見の提出方法	電子メール、ファクシミリ、郵送、持参
意見の提出先	岡山市都市整備局 都市・交通部 交通政策課 自転車先進都市推進室

2. 意見募集の結果

(1) 提出者数： 10名 [内訳：電子メール9名、ファクシミリ1名]

(2) 意見件数： 30件

<内訳>

区分		意見件数	
第1章	計画の概要	0件	
第2章	岡山市の自転車利用環境等に関する現状と課題	0件	
第3章	計画が目指す姿（計画目標と基本方針、施策体系）	0件	
第4章	計画を実現するための施策展開	4.1 基本方針1：はしる	12件
		4.2 基本方針2：とめる	5件
		4.3 基本方針3：つかう	3件
		4.4 基本方針4：たのしむ	5件
		4.5 基本方針5：まもる	4件
第5章	計画の推進（成果指標、進捗管理）	1件	
合計		30件	

■ 意見（パブリックコメント）の概要と意見に対する市の考え方

第1章 計画の概要（意見数：0件）		
第2章 岡山市の自転車利用環境等に関する現状と課題（意見数：0件）		
第3章 計画が目指す姿（意見数：0件）		
第4章 計画を実現するための施策展開（意見数：29件）		
意見番号	意見の概要	意見に対する市の考え方 （※下線部分について本編に加筆）
1	市役所筋や県庁通りは綺麗に整備されて自転車の通行環境が向上している。 しかし、オランダ通りは車道も狭いため、車が来ると自転車は歩道を走るしかないが、走るにしても舗装がガタガタしていたり、植樹があったりととても不便です。オランダ通りは自転車も歩行者も多いので、整備していただきたい。	オランダ通りについては、自転車通行空間ネットワーク（重点エリア）を形成する計画路線の一部です。舗装（インターロッキング）等が傷んでいる箇所等については、自転車通行空間の整備とあわせて修繕を行うなど、安全で快適な自転車通行空間の整備に取り組みたいと考えております。
2	自転車通行レーンの整備を進めていただき、大変ありがたい。歩行者の立場から見ると、歩道を走る自転車の存在は大変怖い。道路を横断するとき、車道を渡って歩道に上がった瞬間に、歩道を走る自転車に轢かれそうになることもしばしば。車道から歩道に上がる前に右見て左見てまた右を見て自転車が来ていないことを確認しないと、無事に歩道へ上がれない。これからも自転車通行レーンの整備をどんどん進めて、最終的に少なくとも中心市街地においては、自転車による歩道の通行を禁止すれば、「歩いて楽しい街」が実現する。	自転車通行空間ネットワークを形成する路線においては、歩行者、自転車の安全性や快適性の向上の観点から、自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、国のガイドラインに基づき自転車通行空間の整備を着実に進めていくことで、自転車がより安全で快適に通行できる環境整備を推進することとしています。今後も引き続き、自転車通行空間の整備を着実に進めていくことで、自転車を含めた全ての道路利用者がより安全で快適に通行できる環境整備を推進します。
3	自転車交通帯や道路の整備を「誰もが利用でき、ストレスフリー」な整備をしてもらいたい。現在、岡山市の「整備済み」とされている自転車通行帯、自転車道、車道混在の路線の多くは自転車にとって安全ではなく、子供からお年寄りまで気軽に利用できる状況ではない。「整備率」ありきではなく、安全に快適に利用できる自転車交通整備を進めてほしい。その際、車道削減や歩道のリニューアル等、多くのコストや手間が掛かるかもしれないが、安全な自転車環境の整備を少しずつ着実に進めていくことが自転車利用促進の一番と考える。	自転車通行空間ネットワークを形成する路線においては、歩行者、自転車の安全性や快適性の向上の観点から、自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえ、国のガイドラインに基づき自転車通行空間の整備を着実に進めていくことで、自転車がより安全で快適に通行できる環境整備を推進することとしています。整備にあたっては、 <u>利用者のニーズ</u> や交通量などの道路交通の状況等を勘案し、 <u>限りある道路空間を有効に活用した整備形態</u> とし、関係機関と連携し、実効性の高い路線について、効果的かつ効率的な整備を進めていくこととしています。
4	ヨーロッパのような自転車道を整備して、それを全面に打ち出してはどうか。今の自転車通行空間の整備形態はあくまでも現状の延長線上でしかなく、市民の意識への働きかけも薄いように思われ、他都市との差別化にもなっていないように思う。他都市との差別化を図り、住民や観光客の誘致を図るために自転車道の整備は必須になると思う。	ご提案につきましては、必要に応じて、関係機関と連携し、検討したいと考えています。
5	自転車通学ルートを整備する視点で、一般自転車道も整備し、より安全に自転車で移動できるルートを広げてはどうか。	
6	県庁から旭川を渡った朝日高や東岡山に向けての道は非常に悪路のままで、徒歩ですら、すれ違ふことが困難な道がある。徒歩の小学生と、自転車の中学生・高校生が非常に多く通行する場所。重点エリアではないが、自転車ネットワーク選定路線において危険度が高いと思われる場所を優先して整備していただきたい。	

意見番号	意見の概要	意見に対する市の考え方 (※下線部分について本編に加筆)
7	<p>デンマークなどで都市内に作られた自転車専用ルートが（ハイウェイといたりしますが）都市のシンボルとなっている。岡山市でも都市のシンボルとなるルートを整備し、そのうえで、IoTの活用、他モードとの相互利用（空間の共有ができる場合）など、ソフト面の整備も行い利用環境の高度化を行えば、自転車都市が岡山の誇りとなりえる。また、エネルギーの問題から、北欧でも自転車が推進されていることから、雨天時の利用などの不便解消できる設備を職場に設置するなど必要。</p>	
8	<p>旭川、百間川などの運河沿いの道に自転車と歩行者が安全に通れる道を作ってもらいたい。外国や他都市（福山市と笠岡市など）では川沿いにも自転車道がある。旭川、百間川などの運河沿いの道に自転車と歩行者が安全に通れる道ができれば、観光客を引き寄せられるような魅力的な観光資産ができる。</p> <p>また、清輝小学校と中央図書館横の運河と操山の南にある運河沿い道などをもう少し調整したら（車禁止設定、デザインする）、良好なネットワークを作れる。自転車を利用した通勤者を増やせる。環境、健康、社会、観光のため、運河沿いの道を作るべき。</p>	<p>自転車通行空間ネットワークを形成する路線においては、歩行者、自転車の安全性や快適性の向上の観点から、自転車は「車両」であるという大原則を踏まえ、国のガイドラインに基づき自転車通行空間の整備を着実に進めていくことで、自転車がより安全で快適に通行できる環境整備を推進することとしています。</p> <p>整備にあたっては、<u>利用者のニーズ</u>や交通量などの道路交通の状況等を勘案し、<u>限りある道路空間を有効に活用した整備形態</u>とし、関係機関と連携し、実効性の高い路線について、効果的かつ効率的な整備を進めていくこととしています。</p> <p>ご提案につきましては、必要に応じて、関係機関と連携し、検討したいと考えています。</p>
9	<p>岡山市中心部以外はほとんど自転車交通の環境整備は進んでいないが、多くの方が自転車で郊外から中心部へ通勤通学したいという需要があるように感じている。岡山市中心部を流れる旭川、そして郊外を流れる百間川の土手を利用して「自転車専用高速道路」（信号等が無く、ノンストップで利用できる自転車道）を整備できないか。</p> <p>現状、旭川、百間川にはランニングコースが整備されているが、自転車利用は禁止されている。ドイツなどの自転車先進国では既に自転車の高速道路の整備が進められている。日本では都市型のような道路の整備は無いと思うが、「自転車先進都市」を目指していくならこの様な道路環境を整えてよいと思う。</p>	
10	<p>国道250号の百間川橋から百間川河口までの堤防天端の管理用道路を活用し、堤防天端の管理用道路を通行していても車道に出ることなく安全に管理用道路を走行し続けるようにするなどして、自転車が車道を通ることなく河口までつなげることができれば、自転車と車両が分離され安全で快適なサイクリングロードになるのではないかと。</p>	
11	<p>自転車は車道を走ることとなっているが、車道がデコボコしてる道路が多く、自転車で走る時に走りにくい箇所が多い。</p>	<p>自転車通行空間ネットワークを形成する路線においては、国のガイドラインに基づき、自転車の安全性を向上させるため、車道端部の路面の平坦性の確保、段差や溝の解消に努め、自転車の車輪が滑りにくい構造とすることとしています。</p>
12	<p>自転車専用通行帯を作る前に、現況の道路の整備をしてもらいたい。</p> <p>自転車が通行する路肩の部分は舗装の継ぎ目による段差や排水溝のスチール蓋などで点等の危険性が高い。</p>	<p>また、道路の路肩にある集水桝等の溝蓋（グレーチング蓋）については、自転車通行空間の整備とあわせて、自転車の車輪のはまり込みやスリップを抑制する構造のものに、必要に応じて置き換えることとしています。</p>
13	<p>路面電車の終着駅である清輝橋駅や東山電停前には駐輪場があってもよいのではないかと。</p>	<p>駐輪施設の整備には一定規模のスペースが必要となることから、中心市街地等では用地の確保が課題となっています。今後、小規模なスペースで整備が可能な駐輪施設など、先端技術を用いた駐輪施設の整備等についても検討することとしています。</p>

意見番号	意見の概要	意見に対する市の考え方 (※下線部分について本編に加筆)
14	市街地に駐輪場が少なく、せっかく自転車で移動しやすくなっても、使い勝手が悪い。	駐輪施設は、自転車活用の推進のためには、重要なものと考えており、今後も引き続き、駐輪需要に応じた駐輪施設の整備・拡充に加えて、民間による駐輪施設整備の支援を図るなどの施策に取り組むこととしています。
15	幼稚園等は多くの保護者が自転車送迎と思うので、必ず駐輪場を設けてもらいたい。	
16	岡山芸術創造劇場なども駐輪場対策はなされているのかなど、岡山市・県が関わる市街地中心部の施設についても駐輪場を再考していただきたいです。	
17	岡山駅前や表町だけではなく、その周辺にも駐輪場を整備してもらいたい。 話題のお店が多数あっても、自動車駐車場ばかりで、駐輪場がないため、自転車を岡山駅前や表町付近に停めて、歩いてお店に行くしかない。	
18	市内中心部の公共交通の利用者をコミュニティサイクルが取り込む競合の傾向にあるため（パリなど）、岡山でもコミュニティサイクル等の利用が増えた分は、そのエリアにある公共交通機関の運営会社に還流させる仕組みを作るべき。 公共交通との連携がスムーズになれば、コミュニティサイクル及び自転車の駐輪場と、公共交通の乗り場を近接して行くことも可能になると思われる、自転車等＋公共交通の関係をより密にできる可能性がある。	岡山市では、JR、路面電車、路線バスなどの公共交通ともちやりを組み合わせた利用によって、中心部におけるスムーズな移動の確保を目指しています。ももちやりが、このような役割を果たすものとなるよう、関係機関と連携し、ニーズを踏まえた適切な運用に努めたいと考えています。 また、自転車の利用を促進するため、公共交通機関の利用状況や駐輪需要を勘案し、鉄道駅やバス停等の交通結節点においては、長時間駐輪を基本とした駐輪施設の整備を促進することとしています。
19	路面電車の終着駅にもちやりのサイクルポートがあれば、岡山駅→電停終着駅→ももちやりで移動できる。	ももちやりのサイクルポートについては、一定規模のスペースが必要となることから、中心市街地等では用地の確保も課題となっており、周辺環境の変化や利用ニーズ等を踏まえながら、スクラップ&ビルドを基本とした高密度かつ適切なサイクルポートの配置に取り組み、利便性の向上に努めることとしています。
20	自転車を通勤に使うことなど考えた場合にはいろいろな施策が必要。民間事業者が、世界の事情をまとめたサイトがあるので参考にしてもらいたい。	他都市や海外の事例などを参考にしつつ、自転車利用環境の充実を図り、各種施策と連携した広報啓発に取り組むなど、自転車通勤の推進を図ることとしています。
21	他県のサイクリングロードと比べ、案内表示が非常にわかりにくくコースアウトしてしまうという事例を数多く聞きます。定期的にもニタリング調査をするなど、既存のサイクリングルートを守り、初めて走る観光客によい思い出を残してもらえるようにしてもらいたい。私は吉備路ロードを3回迷った。	既存のサイクリングルートにおいては、県下統一の路面表示や案内看板の充実、適切な維持管理等に取り組むことで、サイクリストが迷うことなく安全で快適に通行することのできる環境整備に努めることとしています。
22	現在策定している自転車道もいくつか走ったことがあるが、看板がなくてわかりにくい箇所や地面の案内が切れてる場所などがあり、こちらの補修及び改修はしたほうがよい。	

意見番号	意見の概要	意見に対する市の考え方 (※下線部分について本編に加筆)
23	<p>広島のみしまなみ海道は世界でも有名なサイクリングロードとなっている。岡山でもそういったサイクリングロードを整備してもらえると大変嬉しい。</p>	
24	<p>携帯アプリ「ストラバ」などの情報を元にサイクリングルートを追加してもらいたい。走りやすく景色が綺麗な道が岡山にはまだまだあり、牛窓や玉野の宇野への道は多くのサイクリストが休日にサイクリングを楽しんでいる。もっと他県の人が走ってみたいと思えるルートの創出に期待している。しまなみ街道のようなサイクリングイベントの開催も視野に入れていただきたい。</p>	<p>市民や外国人等を含む来街者が、気軽に地域の自然・観光資源等を巡り、沿線の魅力を楽しむことのできる新たなサイクリングルートについて検討することとしています。</p> <p>また、サイクルスポーツの普及・振興や競技人口の増加、さらにはサイクルスポーツ等を通じた地域振興に寄与するイベントや大会の開催等について支援することとしています。</p>
25	<p>自転車専用通行帯上に自動車長時間停車していることがあり、せっかく整備した自転車通行空間を活用することができないことがある。</p>	<p>現在、市役所筋など自転車交通量が多く、停車需要の高い路線においては、荷捌き用駐車スペースを整備するなど、快適な自転車通行空間の確保のための対策を行っています。</p> <p>なお、整備された自転車通行空間等に荷捌き車両等が駐車することは、自転車の快適な通行の妨げになることから、関係機関と連携し、自転車通行空間における路上駐車発生の防止に努めることとしています。</p>
26	<p>自転車はもちろんのこと、自動車のドライバーも歩行者も交通ルールを知る必要があると思う。</p>	
27	<p>ロードバイクのスポーツチームなどを誘致し、自転車のマナーや関心を高めてはどうか。宇都宮などでは、自転車のプロチームによる啓発により、市民の自転車利用のマナー向上などに効果があったとされている。</p>	<p>自転車の通行ルールの周知やマナーの向上のために、関係機関と連携し、有効となる啓発方法を検討することとしています。</p> <p>また、自転車安全運転免許証の交付等の従来からの啓発活動についても、引き続き取り組んでいきます。</p>
28	<p>電動キックボード等の次世代電動モビリティの活用も考えた自転車道の整備が必要。電動キックボードなどの小型低速車(～15km/h)の利用のために市街地の自転車と車道の分離をしっかりと行えば利便性、回遊性を大いに高めることができる。自転車から更に次世代にも目を向けた政策をお願いする。</p>	<p>電動キックボード等の次世代電動モビリティについては、現時点(令和4年3月)では法的な車両区分や走行方法等が定まっていない状況であり、本計画の対象とはしていません。</p> <p>今後、自転車を取り巻く社会情勢に変化があった場合などは、必要に応じて計画の見直しをすることとしています。</p>
29	<p>電動キックボードなどを始めとした次世代モビリティを含め、ルールやマナーの向上と周知を図り、安全の確保、保険加入の推進などの整備も定期的実施してもらいたい。自動車におけるJAFのような仕組みも必要と思われる。</p>	
第5章 計画の推進(意見数: 1件)		
30	<p>計画の数値目標が控えめ過ぎないではないか。計画最終年に総合満足度35%でいい事業でよいのか。根拠はないが、80%、70%、70%程度を目標値にしていきたい。</p>	<p>利用満足度等の各成果指標については、自転車に関する各施策の取り組みによる効果や達成状況を見据えて設定したものであり、概ね5年後を目途にフォローアップすることとしています。</p> <p>フォローアップの際、自転車を取り巻く社会情勢に変化があった場合や成果指標の目標値と大きな乖離が見受けられる場合などは、必要に応じて見直しをすることとしています。</p>