「鎌倉市自転車安全総合推進計画（素案)」に対する意見募集の結果について

「鎌倉市自転車安全総合推進計画（素案)」について、貴重なご意見をいただきありがとうございました。

いただきましたご意見につきましては、計画策定の参考にさせていただきます。

また、ご意見に対する市の考え方を次のとおり公表します。

１　意見募集方法等

（１）意見募集期間

平成 25 年 1 月 4 日（金）～平成 25 年 2 月 4 日（月）

（２）意見募集方法

ア　広報かまくら・市ホームページへの掲載

イ　市役所本庁舎１階ロビー、市民安全課窓口、各支所で素案配布

２　意見提出者の総数

８名

３　提出された意見の概要とそれに対する市の考え方

	意見の概要	市の考え方
1	「自転車は車道が原則、歩道は例外」についての意見 これは、車道に自転車道を設ける、又は車道を拡幅するなどの整備をしてからにして欲しい。現在の道路状況のまま実行すると、車道に移った自転車の事故が増えるだけだ。 例えば、「下馬四つ角」から「長谷寺前の信号区間では、1 車線の上、道路幅がギリギリで自転車と車は同時に平行して走るのは無理がある。その上、自転車は、駐車中の車・停車中のバスがある度に待たされるか、非常に危険な迂回をすることになる。これでは、歩行者 VS 自転車の事故は減らせても、自転車 VS 車の事故が増えるのは明らかだ。鎌倉市内、特に旧鎌倉ではこの区間のように、1 車線で道路幅がギリギリの区間が非常に多い。	ご意見のとおり、自転車専用道や車道の拡幅の整備が、自転車の安全な利用に有効であると認識しています。しかしながら、道路拡幅を伴う歩車道の整備や自転車専用の走行空間の整備を短期的に実現することは、用地確保等の問題があり困難です。新たな自転車専用道の整備等については、今後、検討していきたいと考えています。 また、ハード面の整備が整うまで、ソフト面での安全対策を進めていきます。
2	「自転車は車道が原則、歩道は例外」についての意見 若宮大路などの自転車通行が認められている歩道について、車道側に自転車専用レーンを設け、白ペンキなどで線を引き、「自転車優先」などと表示して欲しい。現状では、車道側に歩行者がいて、自転車が内側を走ら	自転車通行可能な歩道で、自転車専用レーンを設け歩行者と自転車を区分することは、有効な対策と考えます。しかしながら、それを実現するには相当な広さの歩道の幅員が必要となるため、市内で実施して

	ざるを得ないことも多い。また、自転車は車道側と知らずに、内側を走っている自転車も多い。	いる箇所はありません。 今後、歩行者と自転車の通行区分の標示の仕方なども含めて、研究していきたいと思います。 また、自転車が歩道通行するときは、歩行者優先で車道寄りを徐行することについて、今後も様々な機会を通じて周知していきたいと思います。
3	鎌倉に移り住んでからまだ2、3年ですが、道がとても狭いのには閉口してしまいます。坂も多く、今までのように自転車生活ができないのかとあきらめようと思いましたが、狭い街を少ない時間で広範囲に移動できる乗り物としてやはりあきらめきれません。みんなが安全で快適に乗れるようになれば、自転車普及率も上がり、交通渋滞も緩和されるのではないでしょうか。 提案 １　自転車道路が確保できないのであれば、車道の脇の路面をきれいに整備する。 ２　車の免許を持っていない人は標識の理解ができていないので、広報などで自転車に必要な交通ルールの記事を載せたり、クイズ、検定などで興味を持たせる。 ３　自転車キャリアのついたバスの有効利用 ４　少し話がずれますが、レンタサイクルがとても高いと思います。 補足 １　道が狭いのは仕方がないと理解しています。ただ、どうしても自転車が車道を通るとなれば、車の道の脇の部分はあまりにも路面が悪すぎます。車とは違い、自転車のタイヤはちょっとした段差で影響します。車の通るところではなく、道路脇です。ペダルを歩道の縁石に当たらないようにあまり車の方にはみ出さないようにすると、歩道のための縁石の部分と車の通るアスファルトの部分のちょうど境目になるのです。そこが、コンクリートがかけたり、アスファルトが崩れたりしていて全く安心して走れません。どなたか鎌倉高校前から七里ガ浜あたりを自転車で走ってみてください。すぐわかります。 ２　自転車が通ってもいい歩道のことや、自転車は左側など、本当に基本的なことが知らない大人の方が多い	１　市内各所で舗装状態が悪い箇所がありますが、改修については順次対応していきたいと思います。 ２　交通ルール・マナーの周知を図るため、市の広報紙・ホームページ等により、広報活動に取り組んでいます。また、自転車教室に参加した小学生の保護者に対して、自転車の安全利用について周知するとともに、家庭での交通安全教育の徹底を呼びかけています。 今後、ご提案いただいた「クイズ」「検定」等の手法も参考にしながら、広報活動を充実させていきたいと考えています。 ３　車両前面に自転車積載用ラックを取り付けた路線バスの運行につきましては、他市の事例等も研究しながら、今後の施策の参考とさせていただきます。 ４　レンタサイクルの利用料金については、事業者が独自に設定していますので、ご意見として伺わせていただきます。

	と思います。子どもが学校で左側と習ってきても、親がそれを実行しなければ何もなりません。大人が理解しなくては子どもの身に付きません。学校で教えましたから、市で教えましたからでは事故は減らないのでは。 3　以前、神奈川交通バスで試験的に実施していたのですが、バスの前に自転車キャリアが付いていて、自転車を持っていてもバスに乗って移動することができるようになっていました。テストエリアが、広くて快適な平地の短距離だったので全く利用する気はありませんでしたが、坂の多い住宅地などでこれを使えれば、住民の方も利用する機会が増えたり、危険なエリアをバスで移動することもできるのではないでしょうか。 4　レンタサイクルがとても高いと思います。せめて一日 500 円くらいにはできないでしょうか。他の地域の市営などのレンタサイクルは一日 100 円や 200 円です。気軽に利用とは程遠い乗り物です。友達への観光として紹介するのが恥ずかしいです。	
4	なぜ、今この条例が何のために議員提案されるのかわかりません。 この条例案に書いていることは、ごく当たり前の一般的なことと思うからです。私もたまには自転車を利用し、駅前の駐輪場を利用したり、葉山の御用邸や腰越漁港のあたりまでサイクリングをしたりしましたが、まず危険です。自分が自転車に乗っていると車は危ないなと思いますが、車に乗っていると、何でこんな狭いところを自転車で走って車の流れを邪魔するのかと思います。 そもそも、自転車対策は自動車対策とセットで考えるべきと思います。たとえば、年始の 3 が日のように車の乗り入れを禁止する日を設けるとか、自転車優先の時間帯を作るとか、100 円のコミュニティバスを走らせ、市民の自家用車と観光者の車利用を抑制するとか、思い切った対策を考えずに、形だけの条例を作っても何の意味もないと考えます。 ふくちゃん号をもっと積極的に PR し、コミュニティバスとして利便性を向上させて、パーク＆ライドとレンタサイクルを組み合わせるなどの方法を考えずに、世界遺産登録をしようとするのは交通の混乱と市民生活の犠牲を強いるだけです。市民の意見を聞く懇談会や公聴	ご意見いただきました、自転車対策は自動車対策とセットで考えるべきとのことについてですが、市では平成 24 年 5 月に市長の諮問機関として市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関からなる「鎌倉市交通計画検討委員会」を立ち上げました。 この委員会では、主に鎌倉地域の休日の交通渋滞緩和に向けた施策の調査検討を行っています。 この中では、「自動車利用の抑制策」や「公共交通への転換方策」、「総合的な交通情報」などを実施するため、様々な施策を検討しています。 今後は、その中で提案された施策について社会実験を実施し効果の検証を行い、本格実施し、交通問題の解決を図ってまいります。

	会、市民を含めた対策会議等はあるのでしょうか。	
5	計画書にも記載されている通り、鎌倉市の場合、道幅が狭い道路が多いと思います。このため、一律に「自転車は車道を走る」という形にすると、かえって事故の増加につながると思います。以下のようなことを、条例等で実施できないでしょうか。 ・小学生以下(または小学校低学年以下)および高齢者(65歳以上等)については、原則、自転車は歩道走行とする。この場合、小学生以下(または小学校低学年以下)および高齢者(65 歳以上等)と同行している保護者等も歩道走行を認める必要があると思います。自転車に歩道走行を認めるのではなく、自転車の運転者に認めるので、許可証等の発行・携帯が必要かも。 また、歩道走行時の安全運転の指導(速度、歩行者優先など)の徹底は不可欠だと思います。 ・自転車レンタル業者に「レンタル時に利用者への自転車安全運転の講習」(30 分程度)を義務付ける。 ・転入者に対して、「自転車の安全運転の講習実施」(1時間程度)を必須とする。 ・全市民(自転車の保有に関わらず)を対象に、「自転車安全運転の講習」(1～2 時間程度の)受講を義務付ける。(5 年に 1 回程度のサイクルで、繰り返し受講が良い)	普通自転車の歩道通行が認められているのは、児童、幼児、70 歳以上の者、等と道路交通法で定められております。そのため、それ以外の者の通行を認めることについて、市の条例で定めることは、困難です。 歩道走行時の安全運転につきましては、自転車教室の中で指導しています。今後も、市の広報紙・ホームページ等を通じて、歩道走行時の安全運転の周知・徹底を図っていきます。 自転車安全運転の講習義務化につきましては、ご意見としてお伺いし、今後の施策の参考とさせていただきます。
6	自転車の駐輪場について 市運営の自転車駐輪場の一部は、駅から遠すぎる。また満車のことも多く、大変困る。 市運営の駐輪場ではないが、大きな駐輪場についても指導して欲しい。 具体的には、 ・生涯学習センター：車での来場ご遠慮ということになっているが、自転車で来場しても駐輪場がない。 ・郵便局本局：一番壁側に夜になっても自転車が駐輪してある。これらの自転車を警告の上、撤去するべき。外側に駐輪せざるを得ないことがあるが、「違法駐車」のステッカーを貼られてしまう。 ・東急ストア：早朝や深夜に駐輪している自転車が、かなりの数に上る。これらの自転車を警告の上、撤去するべき。駐輪場から自転車が溢れ、外側に駐輪せざるを得ないことも多く、「違法駐車」の赤いステッカーを貼られてしまう。 ・ユニオン：駐輪場がない。ユニオン前の歩道に駐輪	現在、市が運営している自転車駐輪場は、指定管理者の管理による「大船駅西口交通広場自転車等駐車場」の 1 施設だけで、それ以外の施設は民営によるものです。 公共施設、商業施設等の駐車場については、施設設置者がその確保に努めるものですが、違法駐車が多く見受けられる施設に対しては、市としても駐車場の設置・拡大を施設設置者に要望していきます。

	するしかないが、公道なので「違法駐車」の赤いステッカーを貼られてしまう。ユニオン入口前の階段・スロープ部分を駐輪場にするべき。	
7	1　添付されている自転車に関する資料は 2 本だけである。今回コメントするに当たって、知っておかなければならない条例・規則が何本かある。それらを添付する位の配慮はあってもよいのではないか。 ・鎌倉市自転車等駐車場条例。できれば、鎌倉市自転車等駐車場指定管理者選定委員会規則 ・鎌倉市自転車等の放置防止に関する条例 ・同上条例施行規則 2　道路交通法の第2条第1項は、重要な定義であるから添付するのが常識と思っていただきたい。 3　上記の条例・規則は自転車等となっているのに何故「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」は自転車等になっていないのか。原動機付自転車に対しては別の条例をつくるのでしょうか。自転車等に改訂していただきたい。 4　交通安全教育は市立の小学校では模擬道路を造ってやっているが(23 ページ)何故私立の小学校でも同じようにやらないのか。 　条例で義務付けて、施行条例を作って交通課でチェックする体制をとっていただきたい。 5　自転車の事業者に自転車の販売、修理、点検の際に保険に入っていない自転車利用者に必ず加入させることを義務付ける条文を制定していただきたい。 6　交通安全対策協議会会則に総会に対する定義がないのはこの会則の欠陥です。必ず改訂して下さい。 　幹部会、部会に対しては第7条、第8条で定義しているのに、第10条で謂う総会については定義していない。第7条に(総会)を入れてその後の各条をずらすべきです。	1　ご意見いただきました、放置自転車対策のための「鎌倉市自転車等の放置防止に関する条例」「同条例施行規則」については、資料として添付いたします。 2　ご意見のとおり、「道路交通法」の一部抜粋したものを資料として添付いたします。 3　原動機付自転車については、運転するにあたり、運転免許が必要なこと等、自転車とは相違点が多いことから、「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」の対象に含めておりません。また、原動機付自転車の利用については、すでに道路交通法等により規定されているため、安全利用のための条例化はいたしません。 4　市内にある私立小学校においても、希望に応じて交通安全教室はすでに実施しています。今後も交通安全教室の充実に努めてまいりますが、条例による義務付けについては予定しておりません。 5　損害賠償保険への加入の重要性について、今後も市の広報紙や交通安全教室等を通じて、周知を図っていきます。自転車の販売、修理、点検の際に保険の加入を促すことについては、方法や手段も含めて今後検討してまいります。 6　ご意見を参考に、改訂に向けた検討を行っていきます。
8	1　鎌倉市自転車安全総合推進計画について 　時宜を得たものであり、推進の促進を支持する。自転車と自動車の関係する事故が増加したので、自転車の歩道走行を認めたが、今度は自転車と歩行者の関係する事故が増大したから自転車を車道に戻すという経緯と聞いている。しかし、これでは再び自転車と自動車の関係する事故が増加するのではないか。 　よって、車道における自転車の安全確保を並行して	1　ご意見いただきましたとおり、車道における自転車の安全確保を進めるために、交通安全教育の充実や交通ルール・マナーの周知徹底、自転車損害賠償保険への加入促進、などといった自転車の安全利用を促進する対策を重点的に進めていきます。

	進める必要がある。	
	2　市内の自転車専用車線 市内には１ヶ所とのことであるが、市内の道路事情を考慮すると拡大は困難であろう。 むしろ、いわゆる１間道路(2M 未満)の狭い道を自動車進入禁止にして、歩行者と自転車専用化してはどうか。居住者には特別許可すればよい。(例)大佛次郎邸前の小道	2　狭い道の自動車進入禁止等の規制につきましては、都道府県公安委員会が決定していますので、参考としてお伺いさせていただきます。
	3　自転車走行可能歩道 鎌倉市内の自転車走行可能歩道は途切れ途切れであり、不便である。例えば若宮大路の警察署前信号東側は駐車場の出入り口の部分の歩道が狭隘のため、ここだけ、自転車走行可能ではない。希望を言えば、駐車場の敷地を買収し公道化し、途切れを解消してもらいたい。 そもそも歩道上の自転車は一方通行ではないので、すれ違う場合がある。さらに歩行者がいるので４列になる。しかし、鎌倉市内で歩道上に４列とれるところはあるのだろうか。実際には、人と自転車が混在しているのが実態と思う。この場合、人も自転車も左側通行にすれば２列ですませられる可能性がある。(そもそも、人は右、車は左などという不可解なルールはそろそろ廃止するべき。)	3　歩道を拡幅するには、用地の確保等の解決すべき課題が多くあることから、歩道の整備については、課題を踏まえながら検討していきます。 また、歩道通行にあたっては、歩行者は通行区分が定められていませんが、自転車が歩道を通行するときには、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行しなければならないとされ、歩行者の通行を妨げることとなる場合は一時停止しなければならないことが道路交通法により定められています。このことから、自転車の歩道通行にあたっては、速度を落とし、歩行者に十分注意し、歩行者優先とするように周知していきます。
	4　削減目標 目標設定には賛成だが、いわゆる PDCA 管理を行ってほしい。最終年度になって、こういう数値になりましたでは意味がない。逆にいうと、努力したら改善がみえる目標設定が望ましい。	4　目標の進捗状況については、鎌倉市交通安全対策協議会において報告を行い、進行管理を図っていきます。また、目標の追加・見直しを必要に応じて行っていきます。
	5　安全な利用促施策 （１）走行現場の整備 自転車は軽車両なので、白線の内側(中央寄り)を走行すべきかもしれないが、自動車との関係を考えると自転車側の危険性が高くなるので、やはり白線の上または左側から路肩の縁石までの間を走行せざるを得ない、といこうとを前提にして、安全走行のため下記事項に配慮してほしい。 ・排水用の格子(グレーチング)が路面より低くなっている箇所が多い。今後、舗装の際には、面一(つらいち)に近くなるように配慮願いたい。(舗装を上塗りする際特に注意。)	5　安全な利用促進施策 （１）走行現場の整備 ・ご意見としてお伺いし、今後の施策の参考とさせていただきます。 ・このような補助器具等については車道に置かないよう、全市的に指導していきたいと考えています。 ・歩道は、幅員等の状況がそれぞれで異なるため、ご意見としてお伺いし、今後の施策の参考とさせていただきます。 ・市では、公道に物が置かれていないか、定期的にパトロールを実施しており、今

	・歩道が車道より高い場合、自動車の出入りを容易にするため縁石の外(車道側)に補助器具を置いてある場所があるがこれは自転車の走行の邪魔になるので撤去してほしい。(そもそもこういう器具を置いてよいのか？) ・車道から歩道へ又反対に歩道から車道へ容易に移れるような構造の縁石(斜めの斜面になったもの)を採用してほしい。自転車は車道走行が原則だが、歩道へ退避しやすくなる。 ・側溝の外側までが公道であるが、お店によっては、商品を側溝の上に置いている例がある。これは禁止するべき。(例)御成商店街では鉢物を置いている場所があるが、これも撤去して貰いたい。 ・車道の路肩に配達用のバイクなどが置いてある。業務用であるなら、専用の駐輪場を確保して営業するべき。 ・荷物の積み下ろしのためのトラックが停車している。これが路肩を塞いでいる。歩道にはみ出している。狭い道路で無余地になっている。業務にたずさわっている人からみれば止むをえないのだろうが、自転車利用者には迷惑千万である。こういう場合、自転車が車道から歩道へうつることを許容してもよいのではないか。	後も継続して実施していきます。 ・駐車違反の取締りについては、警察署に要請してまいります。 ・道路交通法で、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるときとは、道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合とされていますので、このような場合に自転車が車道から歩道へ移ることは難しいと考えます。 　なお、駐停車違反の取締りについては、警察署に要請してまいります。
	（２）自転車安全教育 ・年代別の安全教育に賛成 ・成年層は自動車免許更新の際に、自転車の規則を説明してはどうだろうか。 ・自転車講習会参加者に免許証代わりのバッジなどを発行し、走行の際には任意着用させてはどうだろうか。(世界遺産にちなんで、武家の古都鎌倉バッジを改良してはどうか) ・右折左折の手信号については、片手運転になるためか積極的に使われていないが、せめて右折のときはきちんと手信号をするべき。(子どもで、手信号のできない間は公道を走らせない方がよい。オランダでは徹底している由。) ・逆進の禁止徹底 　自転車は原則として車道走行であるが、逆進の例が跡をたたない。ベルで警告しても意に介さない例も多い。	（２）自転車安全教育 ・免許証の更新時講習は、公安委員会が所管しておりますので、ご意見として伺わせていただきます。 ・自転車教室に参加した小学生には、市で独自に作成した自転車運転免許証を発行して、安全運転の意識付けを図っております。バッジの発行については、今後の参考とさせていただきます。 ・自転車教室では、手による合図の方法も教えていますが、交差点を安全に右折するために、二段階右折の徹底を重点的に指導しています。 ・交通ルールの周知・徹底については、今後も重点的に取り組んでいきます。 ・横断歩道は歩行者の横断のための場所なので、歩行者がいない等、例外的に歩

	・歩車分離式信号の交差点では斜め横断が潜在的な不安全である。自転車は降りて押すことが望ましいが、むしろ、歩行者と同じ速度でゆっくりと移動する方が現実的なのではないか。 （３）自転車安全利用 個人的には前照灯に点滅式のLED照明は反対である。(証明範囲が狭い割に、気づくと気になるため。) （４）指導取締りの強化 ・項目に逆進の禁止を追加するべき。 ・警察にはもっとやるべきことがあるのではないかという素朴な疑問がある。(側溝の上に商品を置くなどこそを取り締まるべき。) （５）自転車の駐車対策 駐車禁止地域の駐車を減らすため、駐車場にチケット制の短時間格安駐車制度を検討してはどうか。 （６）データ収集 データ収集はそれ自体が目的にならないよう、４削減目標達成を客観視するために限定するべき。 （７）推進体制 ・従来の体制を踏襲するようだが、その限界が何なのかを十分分析するよう希望する。 ・予算のないなかで、どうやって実施するか。 ・市民団体との協働事業も検討対象にしてはどうか。「(仮称)鎌倉自転車道パトロール」といった組織で、市内の道路を点検し、改善提案する。ハイキングコースパトロールの例もあるので実現は可能と思う。	行者の通行を妨げない場合を除いて、自転車に乗って横断しないよう指導しています。 （３）自転車安全利用 前照灯に点滅式のLED照明を使用することについては、様々な意見がありますので、参考のご意見として伺わせていただきます。 （４）指導取締りの強化 P28(6)「指導取締りの強化」の項目に“車道の逆走”を追加します。 （５）自転車の駐車対策 参考のご意見として伺わせていただきます。 （６）データ収集 これまで、自転車に関する様々なデータ（利用状況、事故統計等）を一つにまとめた資料が無かったため、本計画で一元化し調査分析を行い、今後の施策に活かしていきます。 （７）推進体制 警察署、交通安全協会、交通事業者等の関係機関・団体と相互に連携し、施策を推進していきますが、市民団体等との連携については、今後検討していきたいと思います。
9	１　３頁下から２行目：「自転車と歩行者及び自転車以外の車両との共存を実現し、交通安全の確保に役立てようとするものです。」と記述されています。 本計画は、自転車の安全利用に関する施策については、詳しく触れられていますが、総合交通政策上からみた自転車の安全と活用についての方向性・位置付けが十分に汲取れません。「・・・共存を実現し・・・」の文言で片付けられているように思います。 鎌倉はまちの生い立ちから「共存」が難しいことは多くの市民が認めるとともにその解決策を模索しています。従って、もう少し踏み込んだ総合推進計画を提示して頂きたい。 ２　4～19頁：２自転車利用の現況、３本市の交通事故	１　本計画では、ソフト面での自転車の安全な利用の促進に関する施策を重点的に進めていくこととしております。 総合交通政策については、道路施設整備や交通需要管理計画など総合的な交通政策の基本方針を定めた計画である「鎌倉市交通マスタープラン」に基づいて、施策を推進していきます。 また、市では平成24年5月に市長の諮問機関として市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関からなる「鎌倉市交通計画検討委員会」を立ち上げました。 この委員会の中で提案された施策に

	発生状況は大変参考になりました。 ３　自転車安全教育は極めて大切な施策です。また、自転車損害賠償保険制度も有効な施策です。両者の実効性を高める方策として、自転車安全教育を受講したものは、自転車損害賠償保険制度による保険料の低減を受けられるような方便が講じられれば、両者の相乗効果を期待することができるものと考えます。	ついて社会実験を実施し効果の検証を行い、本格実施し、交通問題の解決を図っていきます。 ２　今後も、様々なデータを収集し、調査分析を行い、施策に活かしていきます。 ３　自転車安全教育を受講したものは、自転車損害賠償保険料の低減を受けられる制度につきましては、方法や手段も含めて今後検討していきます。
10	無灯火自転車の危険性と法律違反であるという重要性について、鎌倉市としてもっと広報すべきである。	無灯火自転車の危険性については、市の広報紙やホームページ、自転車教室等で周知に努めております。また、取締りの強化についても、所轄の警察署に要望しております。今後も、無灯火自転車の危険性と法律違反であることについて、周知・徹底を図っていきます。