

# 前回委員会での 指摘事項と対応について

## 論点①

「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」について

## 論点②

「安全な自転車通行空間の早期確保」について

# 第5回委員会のフォローアップ

## 中間とりまとめ（骨子案）の全体について

項目	発言概要	対応箇所
自転車ネットワーク計画策定の早期進展	中間とりまとめ（骨子案）の背景について、ネットワーク計画策定にあたってガイドラインが活用しにくいことが問題ならば、ガイドライン発出後の計画策定市区町村数が少ないことを問題として示すべきではないか。	ガイドライン策定後の策定市区町村数に言及する。
	中間とりまとめと記載しても最終提言のように受け止める人もいるため、誤解のないように記載すべき。	提言の取り扱いについて、誤解を招かないよう説明を追記する。

# 第5回委員会のフォローアップ

## 論点①「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」について

項目	発言概要	対応箇所
自転車ネットワーク計画策定の早期進展	<p>自転車利用のポテンシャルを有している都市（要件としては、例えば、地形が一定の勾配以下である、近距離の自転車で代替できる距離の自家用車の移動が過半数を占める、既成市街地のDIDの広がり5km程度と狭いこと、などの都市については、自転車利用が盛んである、又は、事故が多い都市のようになりリストアップはしないが、状況を把握するための調査とこれに基づく一定の情報提供をするようにすべきである（相対的な評価指数など）。</p> <p>※委員会後の追加意見</p>	ポテンシャルに対する気づきを促すため、参考となるような好事例等を紹介することを追記する。
	<p>自転車ネットワーク計画を策定すべき市区町村のリストアップにあたって事故や利用頻度の多さを指標とすることは、万人で共通認識できる。自治体にとっての課題は財源。ポテンシャルに気付かせることも理解できるが、喫緊の課題としては必要性が高いところに絞り込むべき。</p>	
	<p>自転車ネットワーク計画が未策定でも、自転車通行空間整備を行っている自治体がたくさんある。それだけで終わってしまうことがないように計画策定を促す必要がある。</p>	

# 第5回委員会のフォローアップ

## 論点②「安全な自転車通行空間の早期確保」について

項目	発言概要	対応箇所
安全な自転車通行空間の早期確保	絵を載せて標準化とされると、それしか使えないイメージを持ってしまうので誤解されないようにしてほしい。	これまで路面表示の整備を行ってきた地域での今後の仕様の取り扱いについて、本提言の主旨を勘案しつつ、対応方針を検討する旨を追記する。
	整備形態選定について、ネットワーク概成段階で完成形態をつくる担保がないと暫定形態を採用できないようでは、市区町村が尻込みすることにならないか。	暫定形態選定の考え方や完成形態への転用の考え方を、誤解のないよう丁寧に記載する。
	自転車通行空間は、将来的に規制速度が変われば、完成形態も変わる可能性があり、完成形態を固定するものではない。誤解されないようにする必要がある。	
	なぜ暫定形態を採用する必要があるのかの説明が必要である。暫定形態は、現に車道通行している自転車の安全性確保のためであり、全ての自転車を歩道から車道の降ろすためではない。	現に車道通行している自転車の安全性確保のためであることを追記する。