

「杜の都の自転車プラン後期実施計画中間案」に対するご意見と本市の考え方

※この資料において使用している一部の用語は、以下のように定義する

- 自転車プラン…平成 25 年 7 月に仙台市が策定した「杜の都の自転車プラン～仙台市自転車利用環境総合計画～」
- 旧ガイドライン…平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
- 改定版ガイドライン…平成 28 年 7 月に策定された、上記旧ガイドラインの改定版
- 整備手法検討フロー…パブリックコメント実施時に示した、「杜の都の自転車プラン後期実施計画（中間案）」の 34 ページに記載されている「図 3-6 自転車走行環境の整備手法検討フロー」

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
全体 に関する意見（2 件）			
1		「杜の都の・・・」というタイトルがついているにも関わらず、仙台らしさや特徴的な記述や取り組みが少ない。 例えば、仙台の自然や四季を感じ取れるような自転車の周遊ルートの設定や仙台七夕まつりなど、仙台のお祭りにおける自転車利用の取り組みなどが考えられる。	仙台の特色あるイベントや街並みにおいて自転車を活用した楽しさを演出する取り組みについて、関係団体等の意見を伺いながら検討してまいります。
2		地下鉄や JR、バスなど他の移動手段との連携をさらに促進する必要があるのではないか。	第 3 章 3.(2)①[P42]において、地下鉄駅周辺への駐輪場の整備を進め、乗り換えの利便性向上を図ってまいります。
第 1 章 総論 に関する意見（6 件）			
3	1	「自転車プランの目標と基本方針」の前に“(参考)”とついているのはなぜでしょうか。目標と基本方針がしっかり固まっていない印象を受けます。プラン策定において、目標と基本方針はもっとも重要と思いますので、問題なければ“(参考)”は削除すべき。	「(参考)」の表記は、自転車プランの全体の目標と基本方針を改めて説明する意図で「(参考)」と記載していましたが、ご指摘のとおり、削除いたします。
4	1	第 1 章 総論 1.後期実施計画の位置づけと計画期間の中に、平成 28 年 12 月に公布された自転車活用推進法について、本計画との関連性・位置づけを加筆すべき。	平成 28 年 12 月に自転車活用推進法が公布されましたが、未施行であることや、国が策定することとなっている自転車活用推進計画が明らかになっていないことなどから、現時点では本計画の取り組みに反映いたしません。第 1 章 2.[P2]の法令や国の動向として、法律の公布について追記します。 今後、具体的内容が示された場合、必要な取り組みを検討してまいります。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
5	1	基本方針（4）について、環境づくりとあるが「仕組み作り」の方が好ましい表現ではないか。	市民が自転車の楽しさを感じられる状態を目指していくという意味で、「環境づくり」を使い表現しております。
6	1	44 頁で「公共交通とコミュニティサイクルの組み合わせにより、円滑に移動できる交通環境を整え、自動車からの転換を促していきます」と表現するのであれば、都市交通政策上の自転車という移動手段の位置付けを明確にする必要があり、自動車から自転車への転換、分担率の目標設定も必要ではないか。	自転車は、平成 22 年 11 月に策定された「せんだい都市交通プラン」において環境にやさしい交通手段への転換を進める交通施策の一つと位置づけられ、駅などの交通結節点における自転車利用の推進を掲げております。 自転車プランは、その具体の取り組みを計画し推進を図るものでございます。 いただいたご意見は、関係部局に伝達し、情報共有を図ってまいります。
7	2	第 1 章 総論 2.後期実施計画策定にあたっての留意事項の中に、平成 28 年 12 月公布された自転車活用推進法との関連を追記した方が良いと考える。	第 1 章 2.(2)[P2]に自転車活用推進法の公布について追記します。
8	2	関連計画は、記載されているもの以外にもあるのではないのでしょうか。	第 1 章 2.(2)[P2]は、自転車プラン策定以降に示された関連計画や法令等のうち、自転車施策に関連するものを記載し、後期実施計画の内容に反映させるべきものとして掲げております。
第 2 章 前期実施計画の取り組みの検証 に関する意見（14 件）			
9	6	表 2-2 中、交差点で歩行者と自転車の交錯が生じるために是正すべき「自転車歩行者道内での分離」が多数を占めるのは、国土交通省等による改訂版ガイドラインに反する。	第 2 章につきましては、自転車プランの前期計画期間中の取り組みを検証したものです。 整備手法は、自転車プラン P46 の「④自転車走行環境の整備手法検討フロー」に基づいて実施しております。なお、上記フローにつきましては、旧ガイドラインを参考に定めております。
10	6	写真 2-2 について、市道大和町 1 号線外 3 線の例は、交差点で歩行者と自転車の交錯が生じる自転車通行可歩道（歩道上自転車通行帯）であり、進行方向不明確であるため是正すべきである。	交差点部については自転車の通行部分を区分出来ないことから、写真 2-2 の状況になっております。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
11	6	自転車が車道を通行すると、スマートホン等で遊んでいる車との事故が考えられ、重傷を負い、身体に障害が残る状態になってしまうことが容易に予想されます。	道路交通法において、自転車は原則車道通行となっており、自転車の安全確保のため、ドライバー等に対するルール遵守・マナー向上にも取り組んでまいります。
12	6	(2)「自転車歩行者道内での分離」を是正し、路側帯の自転車専用通行帯整備とすることで、歩道上に空間を生じ市街地の目的地周辺の駐輪場として活用でき、自転車利用の推進につながり、環境対策につながると考える。	第3章 3.(2)②[P42]において、路上の一部を活用した駐輪施設の検討を掲げており、歩道のうち歩行者の通行に支障の無い箇所駐輪施設を設置することとしております。
13	13	自転車ネットワーク路線の整備状況について、18番は広瀬通交差点で歩道の自転車指定部分から車道を平面的に横断できないため、「整備済み」とは言えません。20番は電力ビル前の降車区間があることから「整備済み」とは言えません。また、2番と20番の間は旧ダイエー前交差点で自転車指定部分が分断され、平面的な横断が困難であり「ネットワーク」のイメージからかけ離れています。「自転車ネットワーク路線」、「整備済み」、「未整備」の考え方を根本的に見直す必要があるのではないかと。	一部の箇所地下歩道の通行や歩行者の混雑状況から押し歩きをお願いしている箇所もございますが、歩道通行上の連続性は確保していることから、整備済みとしております。
14	20	自転車プラン策定時のパブコメ意見として「企業に対して市が自転車を貸し出している自治体もある。同様に自動車から自転車にシフトさせるような取り組みを行えば中心市街地の渋滞緩和にもつながるのではないか」という意見があり、それに対し、「コミュニティサイクルを導入し、今後企業に対して周知することにより、自動車からの転換を促したいと考えております。」と当時の考え方が示されていますが、どのような取り組みを行ったのか。	前回のコミュニティサイクルに関するご意見に対するこれまでの取り組みとして、鉄道駅近傍に DATE BIKE のポートを配置し、駅端末交通手段として DATE BIKE の活用を図りました。また、企業に対し業務用として DATE BIKE を活用していただけるよう案内を行い、自動車からの転換を目指しました。
15	20	DATE BIKE の課題については、安定的な事業運営に向けて、収支の改善や利用者の増加や利便性向上だけでなく、利用者の安全利用への取り組みも必要ではないかと。	第2章 2.(5)③[P20]において、DATE BIKE 利用者の安全利用に向けた啓発等も必要であることから、安全利用についても記載いたします。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
16	21	協働による安全に自転車を利用する意識づくりの部分に、現状の問題として、20歳代以下の若年層の自転車交通事故が多い点が記載されておらず、また、今後の課題として、例えば、幼少世代への啓蒙活動や自転車交通安全指導の実施などを追加すべきではないか。	第2章2.(1)①図2-4[P9]で示すとおり若年層の自転車交通事故対策が必要であると認識しております。 第3章1.(2)①[P24]において、若年層を含め、段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進を掲げております。
17	21	安全・安心な道路空間形成の部分に、ハード面だけでなく自転車利用者各世代への注意喚起等のソフト面の表現が必要でないか。	第2章2.(7)[P21]において、ソフト面について協働による安全に自転車を利用する意識づくりに記載しております。
18	22	路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出の部分に、現状の問題として例えば障害者等の交通弱者の移動阻害を加えるべきでないか。	第2章2.(7)[P22]において、現状の問題に「放置自転車が高齢者や障害者等移動制約者の進路を阻害する要因にもなっている」と追記します。
19	21～ 22	今後の課題については、関連する団体すべてが同意見と思います。 協働による対応と言うのであれば、横の連絡を取りベクトルを合わせて実施しないとバラバラの活動にしかならない。	第4章2.[P49]において、協働のための協議会等を組織し、関係者間で合意形成を進めながら、地域ぐるみの活動となるよう取り組んでまいります。
20	21	安全・安心な道路空間の形成の部分に、今後の課題として、整備済み路線の整備効果や課題を洗い出し、今後の新規整備箇所に反映させ、随時整備済み区間のブラッシュアップも方針してはどうか。	自転車交通は、周辺の土地利用、自転車走行空間の整備状況、車両の交通量などにより変化していくものと考えられます。整備済み箇所を検証することによって得られた課題は、新たな箇所の整備に反映しながら進めてまいります。
21	22	サイクルポートの増設にあたっては、GPSデータを基に既存の利用者の行動範囲を確認しながら検討してはどうか。	コミュニティサイクルのポート増設においては、利用者の動向、隣接ポートとの距離、GPSデータ等をもとに総合的に判断して決定しております。
22	22	自転車の楽しさが感じられる環境づくりにおいては、自転車は日常生活での利用が最も多いと思うので、日常生活で自転車が楽しいと感じられる環境づくりを道路空間の形成と合わせて目指して欲しい。	日常において楽しく自転車を利用していただくための環境は、歩行者、自転車、自動車等、道路空間を共有する全ての皆様が交通ルールを守っていただくことと、道路整備が相まって形成されると考えておりますことから、本計画に基づきハード・ソフトの両面から取り組んでまいります。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
第3章 後期実施計画の取り組み に関する意見（58件）			
23	23～ 47	このプランを受けて、仙台市のどの部署がどのように動いていくのか、具体的実施体制もプランに盛り込むと、より実現性があるプランになると思います。	第3章後期実施計画の取り組みの各年次計画に本市の実施体制の記載を追加します。
24	23～ 47	本計画の実行性を確認できるよう、事業費の記載が必要ではないか。	毎年度の成果を踏まえて予算を決定してまいりますので、後期実施計画期間中の事業費は記載しておりません。
25	24	「また、歩行者と衝突した場合には加害者となることを周知するとともに、損害賠償責任保険等の必要性を周知します。さらに、自転車利用者自身の頭部保護のためヘルメット着用の重要性についても、関係団体等と連携しながら広報啓発を行います。」を「また、関係団体等とも連携し、歩行者と衝突した場合には加害者となることや個人賠償責任保険等の必要性を周知するとともに、自転車利用者自身の頭部保護のためヘルメット着用の重要性についても、広報啓発を行います。」に変更した方がよい。	第3章 1.(1)③[P24]において、個人賠償責任保険等の必要性についても関係団体等と連携して、より実効性の高い取り組みの検討を行いながら広報・啓発に努めてまいりますので、ご意見を踏まえ修正いたします。
26	23	意識向上を図る上で、市民の模範になるべく、市職員の意識向上を図ることを第1に掲げてもいいのではないか。	既に職員研修等において、自転車の交通安全に関する意識向上を図っております。市職員も自転車利用者の一人として安全利用を心がけてまいります。
27	24	若年層の意識の向上を促すためスクエアード・ストレイト方式を導入していると思うが、私の考えは①自転車は楽しいものだよ、②楽しく乗るにはみんながルールを守る必要があるよ、という流れにした方が自主的にルールを守る流れが作れるのではないか。	第3章 1.(2)①[P24]において、交通事故の被害者や加害者にならないよう、安全な自転車利用を目標にスクエアード・ストレイト方式を採用しております。実施後のアンケート調査でも有意義との評価を多く頂いております。 ご意見の楽しく乗るためにみんながルールを守るという意識づくりも重要であることから、具体的取り組み検討の参考とさせていただきます。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
28	24	在留外国人が無灯火や縦列走行等の交通ルールを認識していないような姿を良く見かける。多言語のルールやマナーブックを配布する等の在留外国人向けの対策の実施を希望する。	第3章 1.(2)①[P24]において、社会人や高齢者、外国人など、それぞれの対象に合わせた広報・啓発を行い、きめ細かな交通ルールの周知を図ることとしております。
29	24	仙台市には、自転車の交通安全を推進できる施設として交通公園が2か所ある。休日には多くの親子が訪れる施設を活用した交通安全教室を検討してはどうか。	第3章 1.(2)①[P24]において、段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進を掲げており、交通安全教室実施のために交通公園の活用について検討してまいります。
30	24	悲惨な事故を無くすためには、全ての世代に対し、自転車の左側通行の徹底とあわせ、交差点での一時停止等の推進も重要である。特に子供達には、自分の命を守るため、自身も交通ルールを守るという教え方が重要である。	第3章 1.(2)①[P24]において、段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進を掲げており、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うこととしております。
31	24	自転車の安全教育は子供のうちに徹底していく必要がある。できれば小中学校でやる体系を作った方がいい。	第3章 1.(2)①[P24]において、段階的かつ体系的な自転車安全教育の推進に向け、より効果的な教育体系となるよう、検討してまいります。
32	24	大人の自転車と歩行者の道路交通法違反がひどい。赤信号をみんなで渡っている方が正当化され、正しく待っているほうが間違っていると思われる感じがする。 (同様の意見1件あり)	第3章 1.(2)①[P24]において、大人の自転車や歩行者など、それぞれの対象に合わせた広報・啓発を行い、きめ細かな交通ルールの周知を図ることとしております。
33	24	横断歩道や歩道は、歩行者が最優先であるということが未だに浸透していない。事故防止のため自転車利用者の通行方法の周知啓発も推進すること。	第3章 1.(2)②[P24]において、協働による効果的な交通安全活動の推進を掲げており、交通ルール遵守の意識が十分に浸透していくよう、警察や交通安全関係団体などと連携しながら啓発活動を実施していくこととしております。
34	24	道路・駐輪の空間も限られているので、自転車利用を無条件に促進するのではなく、安全確保に向けた自転車需要の管理も必要ではないか。 例えば、大学・高校の通学ピークが重なる地点について、需要を少しでも平準化する等、安全確保に向けた需要マネジメントが有効ではないか。	自転車は子供から大人まで自由に利用できる乗り物であり、自転車交通量をマネジメントするのは難しいと考えております。第3章 1.(2)②[P24]の協働による効果的な交通安全活動の推進として、学校や地域の方々と協議して、より安全な自転車利用になるよう検討してまいります。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
35	24	<p>市民や関係機関と協働で推進していくのが大切なのは理解いたしますが、仙台市としての役割を明確にし、もっと市が積極的に施策を牽引すべき。</p> <p>例えば、市民やNPOなどが行う取り組みへの支援（補助金等）制度を創設するなどが考えられる。</p>	<p>第3章 1.(2)②[P24]に掲げる、協働による効果的な交通安全活動の推進においては、市が中心となり、警察や関係機関だけではなく、地域の課題をより詳しく認識している地区の交通安全団体や町内会など、それぞれが実施主体となって、協働により取り組むことが、より効果的であると考えております。</p> <p>新たな補助金等の支援制度は考えておりませんが、市はそれぞれの実施主体との連絡・調整の役割を担い、円滑に取り組みを進めてまいります。</p>
36	24	<p>自転車が第一当事者の事故増加は、道交法を守らない人が多い結果だと思うので、ルール・マナー違反の人は、ちょっと恥ずかしい思いをするような社会にしないといけない。</p>	<p>第3章 1.(2)②[P24]において、様々な手段を活用し、繰り返し自転車の安全利用に関する啓発を実施し、マナーを守る人を増やしてまいります。</p>
37	25	<p>指導する側の資質向上を図るため、引き続き研修を実施とあるが、宮城県交通安全協会・自転車安全教育推進指導員、資格推進」等の具体的な行動を記載してはどうか。</p>	<p>第3章 1.(2)②[P25]において、指導する側の資質向上を図るため、研修の実施を掲げておりますが、関係団体が実施する研修や講習も含めております。</p>
38	25	<p>電動アシスト自転車で歩道を走っている人はスピードを出し過ぎ。電動アシスト自転車は女性であっても子供を乗せていない限りは車道に降ろさないと、本当に安全安心な道路の状況は得られない。</p>	<p>電動アシスト自転車の安全利用に関する啓発につきましては、今後関係機関と協議し、検討してまいります。</p>
39	25	<p>キッズサイクルスクールにおいて、ルールやヘルメットの重要性を周知することは大切な活動である。</p> <p>開催には、自転車チームや自転車店のボランティアを活用するなど工夫が必要。</p>	<p>キッズサイクルスクール等の開催にあたっては、自転車関係団体等のご協力を得ながら実施してまいりました。今後も、より良い企画となるよう取り組んでまいります。</p>
40	25	<p>自転車保険の単独加入ではなく、家庭の自動車任意保険や火災保険などの特約でも自転車の事故を含めた損害賠償保険に加入できることがあまり知られていない。</p> <p>周知を図る必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見も踏まえ、第3章 1.(2)③[P24]を個人賠償責任保険等の加入を、より実効性の高い取り組みの検討を行いながら促進していくことと修正いたします。</p>

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
41	27	自転車は車道通行が原則というのであれば、歩道からいつまでに車道に下すというのを宣言した方がいい。	車道通行が原則ではありますが、歩道内の通行も認められておりますことから、まずは、交通ルールの周知徹底に取り組んでまいります。
42	27	市内には、MUSEUM 巡り・わがまち緑の百選巡り・河川沿いの親水公園巡り・季節の花巡りの他、ショッピング・名物グルメ等テーマはたくさん有り、自転車と街づくり活動との連携も視野に入れて計画願う。	第3章 2.(1)①[P27]において、都心部の歩道が整備されている幹線道路等を「自転車ネットワーク路線」と位置づけ、優先的に整備を進めることとしておりますが、街づくりの観点からも自転車利用者の増加が見込まれる点なども考慮しながら、路線を選定し整備していくこととしております。
43	27	逆走防止への取り組みについても加えた方が、効果的で有効な実施計画になるものと考えます。例えば、「逆走した自転車だけが読み取れる向きでのメッセージ・標識等の設置」などが適切ではないか。	第3章 2.(2)③[P34]において、自転車の左側走行を促すため、路面表示として「自転車のピクトグラム」の設置を進めることとしております。
44	27	「道路空間が限られていることから、歩道内での歩行者・自転車の分離を優先に進めてきました。」とあるが、複数車線ある場合は車道白線の引き直しの際に車道寸法を数 10cm 変更していただくだけで、75cm 以上の路側帯（自転車通行帯）は確保できる。 （改訂版ガイドライン図 II-5 の仕様）	第3章 2.(3)①[P35]、②[P36]において、車道幅の削減や歩道との調整等、道路空間の再構成が必要であるため、詳細な調査や地域の特性・要望などを踏まえながら検討することとしております。
45	27	第3章 2.(1)安全・安心な道路空間の形成としての取り組みの方向性として、仙台市の現状を述べているが、仙台市に限った状況ではないことから、改訂版ガイドラインをそのまま採用できると思われるが、採用されていない。 （同様の意見 1 件あり）	改訂版ガイドラインには、「あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体的な取り組みの検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。」と記載されております。本市におけるネットワーク路線の整備手法については、改訂版ガイドラインを踏まえつつも、これまでの道路の整備状況や混雑状況、駐停車車両の状況など、本市の交通事情を考慮し自転車歩行者道を整備手法のひとつと位置づけております。
46	27	「車道走行している自転車はあまり見られない状況です。」とは、交通量調査に基づくコメントとは思えない。自分は、車道しか走行しない。	仙台市内は広幅員の歩道が多いことから、歩道を走行する自転車が相対的に多いことを表現したものです。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
47	27	自転車利用の普及している欧州からの観光客を迎えるためにも、路側帯での自転車通行帯の整備が不可欠である。	自転車プラン P46 の「④自転車走行環境の整備手法検討フロー」に基づき整備手法を決定してまいります。その中で可能な限り自転車道や自転車専用通行帯などの車道走行の整備に努めることとしております。
48	27	定禅寺通、青葉通は、都市計画マスタープランに位置付けられた賑わい軸です。街なかには、緑が多く好ましい空間であると感じますが、定禅寺通は、歩行者と自転車が混在し、ゆっくり歩けないことが多々あります。定禅寺通の場合は、車道走行ではなく、緑地又は歩道空間を広げ、かつ、歩道と分離し、自転車・歩行者の安全性を高めていくのが理想ではないか。	定禅寺通とその周辺の活性化に向けて、道路空間の再構成やエリアマネジメントの導入などについて、今後検討することとしており、その中で自転車通行についてもあわせて検討してまいります。
49	27	走行環境整備に関する方向性の部分に、自転車通行帯のスムーズな動線確保や滑りにくいマンホール蓋&グレーチングの採用、自転車道・自転車専用通行帯に関しては一方通行等の採用を提唱してはどうか。	道路構造物の製品の仕様や望ましい動線確保の検討、ならびに交通規制などにつきましては、走行空間整備にあわせ個別具体に関係者と協議を行い決定してまいります。頂いたご意見は、具体的に道路設計する際の参考とさせていただきます。
50	28	澁橋通線については、以前からボトルネックとなっている尚綱学院から北3番丁通りまでの区間は是非とも拡幅工事を切に願います。	澁橋通線につきましては都市計画道路として計画決定されており、抜本的な改良につきましては都市計画道路の整備を待たなければなりません。そのため、現在の道路構造を変更することなく、矢羽根表示による自転車の走行空間の明示などを検討してまいります。
51	31	写真3-4について、市道宮城野通線の例は、交差点で歩行者と自転車の交錯が生じる自転車通行可歩道（歩道上自転車通行帯）であり、狭い中での対面通行用にセンターラインが引かれていて正面衝突の恐れがあるため是正すべきである。 (同様の意見1件あり)	市道宮城野通線につきましては自転車道になっております。また、自転車の一方通行規制につきましては、いただいたご意見を、宮城県警察に伝えさせていただきました。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
52	31	<p>自転車を重要な都市内移動の交通手段として位置づけるのであれば、車道を減らして自転車道を整備するなど、ドラスティックに変えるのがあってもいい。</p> <p>東口にイーグルロードがあるので、西口に整備したほうがいい。</p>	<p>改訂版ガイドラインを踏まえ、車線削減なども考慮しながらの道路空間の再構成を行うことなどにより、自転車の車道通行を明確にし、安全安心な空間の形成も視野に整備手法を検討してまいります。</p>
53	35~ 40	<p>整備手法検討フローにおいて、判断基準に歩行者交通量はあるが、交通弱者（学校近隣の児童等）も判断基準に加えるべき。</p>	<p>この整備手法検討フローは標準的な考え方を示したものであり、ご指摘のような学校周辺等については、地域特性の一つとして考慮し、交通管理者との協議や地域からの要望などを踏まえ最終的に整備手法を決定することとしております。</p>
54	35~ 40	<p>整備手法検討フローで整備手法を示しているのであれば、自転車ネットワーク路線やあんしん通行路線の整備手法は自ずと導き出されるから、それを示すべき。</p>	<p>整備手法検討フローによって、標準的な考え方を導き出すことはできますが、実際には、交通管理者の協議や地域特性や地域からの要望等を踏まえて整備手法を決定することとしております。</p>
62	35 36	<p>矢印によって、本来の走行区間である道路路側帯の自転車通行区分へ誘導する方法も合わせて検討してはどうか。</p>	<p>頂いたご意見は、自転車レーン等への誘導案内を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
57	35 36 37	<p>路側帯（自転車通行帯）の整備においては、段差解消、排水側溝の細目使用が望まれる。</p>	<p>自転車の通行する部分につきましては、安全な通行を確保するために、構造物の段差解消や排水構造物のグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したものの採用に努めてまいります。</p>
55	38	<p>整備手法検討フロー（「(8) 自歩道の有効幅員 4.0m（やむを得ない場合 3.5m）以上確保できる」と 38 ページの説明文が合っていない。</p>	<p>ご指摘の通り 38 ページの説明文を修正いたします。</p>
56	39 40	<p>都心部の大部分の歩道は、有効幅員 4.0m 以上確保できず、歩行者交通量が特に多い場合に該当し、自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）になると思うが、そうすると利用しづらいことから、整備手法として徐行や降車しないで通行できるものを追加したらどうか。</p>	<p>道路交通法上、自転車が歩道を通行する場合は、「徐行」により通行しなければならないとなっています。</p> <p>自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）の整備は基本的に徐行を促していくこととなりますが、歩行者の通行を妨げることが想定される場合は降車を促していくこととなります。</p>

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
58	38	自転車歩行者道内での分離表示は自転車マークが小さく、白線は曇天の日や自転車でややスピードを出している際には確認し難く効果的ではない。表示は青線・青い矢印での誘導で統一するなど、初めて通る人も認識できる整備手法を考えていただきたい。	白線については、道路法、道路交通法並びに関連する法令に規定されております。自転車の走行空間を明示する色彩は、改訂版ガイドラインにおいて、青系色を基本としていることから青色としております。
60	38	統計から解るように歩行者と自転車の重大事故が増加しているのですから、「自転車歩行者道内での分離」をもって自転車ネットワークが整備済みとする考えでは改善できない。 改定版ガイドラインに沿って、車道走行をネットワークの軸に据えるべきと考えます。 (同様の意見3件あり)	改訂版ガイドラインには、「あくまでも標準的な考え方等を示したものであるため、具体的な取り組みの検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある。」と記載されております。本市におけるネットワーク路線の整備手法については、改訂版ガイドラインを踏まえつつも、これまでの道路の整備状況や混雑状況、駐停車車両の状況など、本市の交通事情を考慮し自転車歩行者道を整備手法のひとつと位置づけております。
61	39	自転車の徐行や降車を促すサイン等の設置を行いとあるが、徐行についての図面は無い。徐行のサインは設置しないのか。	徐行を促す具体的な表示については、引き続き検討してまいります。
62	40	自転車歩行者道（ゆっくり走行路線）について、注意喚起しない限り押し歩きは行われず、結構な割合での自転車乗車走行が見られる。誘導表示看板や路面表示もあるが認識しづらいので、例えば、多少派手な誘導表示看板により注意喚起を行うか、路面表示も黄・赤でのストップ等の路面表示に切り替えてはどうか。	路面表示の色彩は、「仙台市歩行者系案内誘導サイン等基本方針」を考慮し決定しています。同基本方針では深緑色とされていることから、黄色や赤色を採用することは困難です。 新たな取り組みとして、降車を促す路面表示を設置してまいります。
63	42	道路植樹帯や電柱等施設の間隙に、駐輪箇所を増設してもらいたい。大きな場所を検討するだけでなく、狭い場所で箇所数を稼ぐ方式も検討して頂きたい。	路上の一部を活用した駐輪施設の検討を進めるにあたっては、周辺状況等を総合的に判断してまいります。
64	42	公共駐輪場における盗難等の防犯対策(監視カメラ、定期的な見回り等)についても、盛り込んでいただければと思います。	公共駐輪場において、直接目視による監視が行き届かない部分などについては、既に監視カメラを設置し、防犯対策を講じております。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
65	42	仙台駅前はまだ放置自転車が多い。駐輪場は青葉通一番町駅や五橋駅にしか作らないみたいだが、仙台駅周辺にも作った方がいい。	既設の駐輪場への誘導案内について努めるとともに、利用状況を見ながら増設について検討してまいります。
66	43	附置義務駐輪場がその建物を利用する人の分しか考慮されていない。来訪者の分はほとんど考慮されていない。それが放置自転車に繋がっているので見直した方がいい。	附置義務駐輪場の設置台数の基準については、施設の用途ごとに定めており、事務所などその建物の就業者が主な利用者の場合は、来訪者分については多くを見込んでおりませんが、商業施設など来訪者が多い用途の場合は、来訪者分も見込んでおります。 附置義務駐輪場の一般開放の働きかけを行うとともに、利用者への広報を設置者に促してまいります。
67	43	民間ビルに駐輪場があるが、いつも使われている状態じゃない場所もあるので、そのような場所をもっとPRした方がいい。	
68	45	DATEBIKE は良い取り組みであり、今後は外国人観光客の利用推進に向けて、案内言語の工夫とともに、外国人観光客の体格に合った調整可能な自転車の導入が必要となるのではないかな。	外国人観光客への対応については、利用案内のホームページは英語に対応していますが、引き続き、関係団体等と連携を図りながら対応策を検討してまいります。
69	45	DATE BIKE の利用促進に際し、快適に利用するうえで、街中の段差を解消の取り組みがあってもいい。自転車以外の歩行者や車椅子利用者にとっても望ましい。	仙台市道路事業方針において、すべての人が安全・安心に利用できるみちづくりの中で、段差解消等のバリアフリーの推進を図ってまいります。
70	45	自転車は移動手段だけではなく、一つのスポーツだという認識を市民に与え、自動車と自転車が共存する社会になることで対自動車事故も減るのではないかな。 市内中心部を走れるイベントや自転車レースを開催する等の日常生活で自転車に触れない人々も巻き込むイベントを開催する必要がある。	これまでも、市内で開催されている自転車レースにおいては、自転車の楽しさを感じられる取り組みのひとつとして、支援を行ってまいりました。 自転車の新たなイベント開催についてのご意見は今後の参考とさせていただきます。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
71	46	キッズサイクルスクールにおいて、ルールやヘルメットの重要性を周知することは大切な活動である。 開催には、自転車チームや自転車販売店のボランティアを活用するなど工夫が必要。	キッズサイクルスクール等の開催にあたっては、自転車関係団体等のご協力を得ながら実施してまいりました。今後も、より良い企画となるよう取り組んでまいります。
72	46	泉ヶ岳から大倉ダムや作並を經由して秋保まで行く山沿いのサイクリングロードもあったほうがいい。整備すれば、全国から観光客が集まってくる。	サイクリングロードの選定・整備については、関係団体等と情報を共有しながら研究してまいります。
73	46	仙台亘理自転車道を北部へ延長して欲しい。この自転車が通れる道は、七北田川右岸を北上し、今市橋を渡り左岸をさらに行けば城前大橋まで行っています。 更に整備されれば七北田公園まで伸ばすことが可能と考えます。	
74	46	東部地域を回遊できる自転車走行環境整備について、回遊動線の設定や荒井駅や仙台市農業園芸センターにサイクル拠点整備などの具体的な目標設定のほか、サイクリングロード等の整備、自転車発着交流拠点の整備、市中心部から復興震災地域を繋ぐ回廊、仙台市近隣町村を結ぶ南北の回廊など、ある程度の構想を記載してはどうか。	東部復興道路整備事業の進捗を踏まえ、平成30年度に整備についての検討を行うこととしております。
第4章 後期実施計画の推進 に関する意見（4件）			
75	48	これまでの取り組みについて、路上駐輪場の増設や自転車専用レーンの拡充など、部分的な前進は見られるものの、自転車利用環境が格段に改善されたという印象は薄く、達成度の低かった目標の再設定やその原因分析が不十分ではないか。	自転車の利用環境の向上を図るため、ハード整備を進めてまいりましたが、一部の路線において関係機関等との協議に時間を要したことなどから目標を下回りました。後期実施計画においては、引き続き、関係機関等と連携を密にしながら、目標達成に向け努力してまいります。
76	48	自転車交通量や通行状況、DATE BIKEの利用データ、事故発生箇所、駐輪場利用状況、放置自転車減少箇所など各要因分析が必要であると考えられるとともに、各データをオープン化して各分野で研究を進められるようにして頂きたい。	効果的な自転車施策の実施に向け、引き続き、ご指摘のような各種データの活用を努めてまいります。 また、データのオープン化については、関係機関等と協議してまいります。

No.	最終案 掲載 ページ	ご意見（要旨）	本市の考え方
77	48	評価指標の達成状況として、④自転車の楽しさを感じられる環境づくりとして、コミュニティサイクルの利用回数だけでなく、「協働による交通安全活動実施」や「交通イベントによる啓蒙」等を評価基準として加えてはどうか。	交通安全活動やイベントの開催は、その取り組み目的である交通ルールの理解度向上や自転車の事故件数の減少などに繋がるものと考えておりますことから、これらを評価指標として採用しております。また、プラン全体の指標として自転車施策に対する満足度を掲げ、評価していくこととしております。
78	49	「自転車モデル事業推進協議会」等の協働のための協議会を組織しとあるが、具体的に、構成員や会議開催の基準等を明確にして頂けると推進がスムーズに行くのではないか。	これまでも、自転車モデル事業において、地域の実情に合わせ町内会や交通安全関係団体、行政、警察、その他の関係機関が協議会等を組織し取り組んでおります。その中で、具体的な取り組み内容や会議の運営方法などを話し合い、合意形成を図りながら進めていくこととしております。
その他の意見（4件）			
79		仙台市道路事業方針で示されている『杜の都にふさわしい美しい景観・街並みを形成するみちづくり』として、市民生活及び来訪観光客にもっと楽しさを感じさせるために都心回遊&近郊スポットの回遊ネットワーク整備を積極的かつ前倒しして実施を願う。	仙台市道路事業方針のひとつである「杜の都にふさわしい美しい景観・街並みを形成するみちづくり」において、「緑豊かな道路空間の整備」を掲げ、「杜の都・仙台」のシンボルとして市民が愛着と誇りを感じる存在である青葉通について、道路空間の再整備を推進することとしております。
80		自転車だけでは無く、歩行空間も一緒に整備強化して、市民の健康向上になる杜の都みちづくりを早期実施すべきである。	仙台市道路事業方針のひとつである「すべての人が安全・安心に利用できるみちづくり」において、「地域の生活道路の整備と交通安全対策の推進等」を掲げ、歩道等の整備などの交通安全対策を推進することとしております。
81		横断歩道に沿った自転車横断帯は左折車両の巻き込みの恐れがあるため、廃止すべきである。	自転車横断帯による規制は警察の所管となることから、宮城県警察に伝えさせていただきました。
82		以前に自転車・二輪車専用の停止線が交差点前方にありましたが、二輪車が激減した今こそ安全と利便性向上の為に復活してはどうでしょうか。青葉通りと東二番町交差点など最適だと思います。	停止線による規制は警察の所管となることから、宮城県警察に伝えさせていただきました。