

「東京都自転車活用推進計画(案)」に関する意見募集の結果

東京都は、令和3年2月12日(金曜日)に、「東京都自転車活用推進計画(案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民や企業等の皆様から幅広いご意見を募集しました。

貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいた主なご意見の概要と、ご意見への対応方針を紹介させていただきます。

□ 意見募集の期間と件数

(1) 募集期間

令和3年2月12日(金曜日)から令和3年3月13日(土曜日)まで

(2) 意見総数

12通 103件

◆ 第1章 総論

ご意見	対応方針
計画期間の設定について、考え方を示していただきたい。	自転車活用を推進するに当たり、中長期的な施策の効果発言を目指すとともに、本計画と関連を有する各種計画との整合を図るため、期間は2030年度としました。

◆ 第2章 現状と課題

ご意見	対応方針
「図 2-1 自転車利用の時間的利便性と生活イメージ」は利用実態でないのではないかと。	当該図は、自転車がどのような使われ方をしているかイメージを示したものです。
「図2-9 自転車通行空間の走りやすさ」のアンケートの詳細を教えてください。	本アンケートは、東京都在住の16歳以上の自転車利用者1,000人を対象とし、参考画像を提示しながら、「東京都内には様々な自転車通行環境が整備されています。それぞれについて、(走ったことがある方のみ)走りやすいと思いますか。」という設問でご回答いただいた結果です。
「図 2-18 道路幅員別延長の構成比」の掲載意図が不明である。	都内の道路は、狭小道路が多いという課題を明らかにするため掲載しました。
サイクルトレインの知名度向上・利用者増加に向けて、イベントや大会を企画して海外のロードレースチームなどを招聘してはどうか。	サイクリングイベント等の広報周知を進めてまいります。
「図 2-37 自転車側の違反の有無」に関して、相手当事者(特に自動車)の違反統計も示してほしい。	対乗用車の事故の割合が高い状況となっています。
海外の緊急コロナ対策に触れているのはとても良いが、海外都市に対して東京は完全に出遅れ、死亡事故を増加させてしまった点にも言及すべき。	重大事故につながりやすい高齢者向けの安全教育を推進するなど、自転車の安全利用を促進してまいります。

◆第3章 自転車活用推進に向けた積極的な取組

ご意見	対応方針
(1 目指すべき将来像)	
大規模再開発等のまちづくりと連携し、駐輪スペースの整備も合わせて行うべき。	大規模再開発等のまちづくりを検討する際、自転車駐車場に配慮した計画となるよう支援いたします。
新たな移動手段の中にハンドサイクル・カーゴバイクなど普通自転車の枠外にある自転車も含め、利用拡大を目指すべき。	新たなモビリティの進展など、今後の社会情勢に対応してまいります。
公園内の自転車利用については歩行者(特に子供・高齢者・障害者)の安全が確保される空間整備・利用ルールの付帯を伴うべき。	公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出を進めるとともに、自転車の安全利用の促進を進めてまいります。
自転車は老若男女が使うものなので、都民の安全意識が向上すると良い。	自転車の安全利用の促進を進めてまいります。
日本の車社会の中では自転車の立場はまだまだ弱く感じる。安全安心な環境構築をお願いしたい。	誰もが自転車を安全・安心・快適に利用できる環境づくりを目指して取り組んでまいります。
自転車の利用にあたって「歩行者への安全を確保」という概念が伴う状態とすべき。	歩行者保護の意識を醸成する啓発活動を推進してまいります。
ハードではなくソフトとして交通教育を充実させるための都独自の条例などで安心して自転車通勤できる走行環境を期待する。	自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車安全教育を推進してまいります。
(2 積極的に取り組む事項)	
本来手段である通行空間の延長実績の数値増が目的化したり、都道の範囲のみとならないように、必要な場所に必要な規格の空間形成を図る体制を都として他主体と協働できるよう設定してほしい。	本計画において、国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進していくこととしています。
「自転車通行空間整備推進計画」は、ネットワークとして通行空間しか想定していないため、当該計画において自転車駐車場もネットワークの構成要素として明確化すべき。	自転車ネットワーク等との整合を勘案し、利用環境に配慮した自転車駐車場となるよう区市町村に働きかけを行います。
子供たちに恐怖を植え付ける安全教育ではなく、もっと時間をかけて交通ルールを教え、安全について語るなど、正しい教育を行うべきである。	交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、スケアード・ストレイト方式の教育だけでなく、参加・体験・実践型の安全教室を開催するなど、効果的な教育を推進してまいります。
「スケアード・ストレイト」方式はスタントマンの危険を伴ううえ、教育効果にも疑問が呈されていることから、内容の抜本的な見直しを行うべき。	

<p>自転車を乗りこなすための技術指導をしっかりと行うべきであり、そのために技術やルールを正しく教えらるる指導者を育てる必要がある。「自転車教育対策部」を設置して議論して欲しい。</p>	<p>「自転車安全教育指導員養成講習」開催による指導者の養成など、地域、事業所等における自転車安全利用の指導・啓発活動を促進してまいります。</p>
<p>「自転車シェアリングと鉄道、バス等の公共交通との連携強化」について、具体的にどのような連携を想定しているのか。</p>	<p>駅周辺のサイクルポート設置について協力を働きかけるとともに、案内サイン設置に向けて取り組んでまいります。</p>
<p>(3 施策の内容)</p>	
<p>「地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進」について、自転車駐車場を多様な主体で整備が進むように、「市区町村・民間による整備の助成」を追記し、都が支援することを明確にすべき。</p>	<p>区市町村に対する国庫補助、都補助等とともに、都内中小企業に対する融資制度による支援を行い、整備を促進します。</p>
<p>「まちづくりと連携した総合的な取組の実施」について、自転車駐車場の整備も推進すべき。</p>	<p>大規模再開発等のまちづくりを検討する際、自転車駐車場に配慮した計画となるよう支援いたします。</p>
<p>自転車利用教室のカリキュラムについて、デンマークやイギリスで行われている教程を参考に「東京方式」を創設すべき。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>自動車運転者に対する教育機会の増大を図るべき。</p>	<p>自動車運転者等に対する啓発を実施してまいります。</p>
<p>施策「自転車通行空間の計画的な整備推進」について、都以外の主体による整備が想定されるので「促進・支援」のワードを施策及び主要内容に追記すべき。</p>	<p>国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進すること、区市町村の自転車活用推進計画策定に働きかけ、自転車ネットワークの形成等を促進することを記載しております。</p>
<p>「自転車シェアリングの広域利用推進」の主な内容の「複数事業者等の連携の下、」は「複数事業者等との連携の下、」の間違いか。</p>	<p>頂いたご意見を踏まえ、「複数事業者等との連携の下、」に修正いたします。</p>
<p>高額で綿密なメンテナンスが必要な自転車に対応した駐車場へのニーズが高まっている場所もあることから、利用者のニーズにも対応した自転車駐車場も整備促進すべき。</p>	<p>多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備を促進してまいります。</p>

◆第4章 実施すべき施策

ご意見	対応方針
(1 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～)	
<p>車道と分離した自転車道の整備を進め、自転車の歩道走行を禁止してほしい。</p>	<p>地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>「車道の活用を基本として」の部分について、将来的に目指すべきなのは移動速度に応じた適切な空間の割当とその分離だと思う。より未来への方向性を指し示すような記述に変更してはどうか。</p>	
<p>車道を一車線潰して、十分な広さの自転車道を作ること検討してほしい。</p>	
<p>車の速度が30km/hを超えたり交通量が4,000 pcu/日を超えたら、「車道混在」は選択肢から除外すべき。</p>	
<p>「歩道を活用した整備形態」は、設計・施工さえ良ければ優れた通行空間になり得るので、線形、連続性、幅員等を意識して整備すべき。</p>	
<p>自転車ナビマークにより道路利用者に誤解を生んでいる。幹線道路で既設の法定外路面表示は速やかに自転車道か自転車レーンに転換すべき。</p>	
<p>いったんは、「歩道を活用した暫定形態」にて整備された箇所を本設化させる方針を明記すべき。</p>	<p>現段階においては、早期に連続した自転車通行空間となるよう、歩道を活用した「暫定形態」という選択肢を含め整備を進めてまいります。都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくべきと考えており、今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>普通自転車専用通行帯に自動車違法駐車しないように、段差やポール設置等で物理的に分離してほしい。</p>	<p>道路状況・沿道状況を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>普通自転車専用通行帯に自動車違法駐車しないように、ポール設置等で物理的に分離してほしい。</p>	
<p>歩行者・自転車・自動車がお互いに干渉しない自転車通行空間の整備を推進してほしい。</p>	
<p>路上駐車脇や交差点部の通行、路面の平坦性確保など、自転車通行空間における安全性確保の検討をしてほしい。</p>	
<p>車道や歩道との境を物理的に分けるとともに、違法駐車対策の取組をしてもらいたい。</p>	
<p>「自転車通行空間の左側に貨物車用駐車ベイを設置」することは危険であることから、やめるべき。既設のものも速やかに撤去すべき。</p>	
<p>「図 4-8 都道 301 号(白山通り)」は整備拡大が望ましいレイアウトである。今後はドア事故リスクを解消するため、自転車レーンと駐車枠の間に最低1.0m幅の緩衝帯を挟んだ形で整備すべき。</p>	
<p>路上駐車が非常に多く自転車専用通行帯が機能していないので、自転車専用通行帯の右側に駐車専用スペースをもうけるなどの対策を推進してほしい。</p>	
<p>道路幅員が狭いのであれば、一方通行化により、荷捌き、歩道、自転車道など道路を共有しスペースを確保すべき。</p>	

<p>都が管理している道路だけでなく、国や区市町村の管理する道路も含めた総合調整機能を有していることを記載すべき。</p>	<p>本計画において、国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進していくこととしています。</p>
<p>路上駐車のスペース削減と取り締まり強化に加え、今後はパーキングメーター／チケットの値上げなど、車の利用抑制をすべき。さらに自転車レーン設置区間は原則として駐停車禁止とすべき。</p>	<p>路外駐車場の確保や路上駐停車需要への対応、取締り等による総合的な駐停車対策を推進してまいります。</p>
<p>奥多摩の方の歩道や迂回路の無いトンネルについて、改修の際には自転車通行空間の設置を検討していただきたい。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>品川方面からお台場方面に自転車でアクセスできるルートの整備をしてほしい。</p>	
<p>多摩川の各橋の中間地点付近に自転車、歩行者で渡れる沈下橋の整備をしてほしい。</p>	<p>ご指摘のとおり、現在のところ、東京港海の森トンネルと東京ゲートブリッジは自転車走行不可となっているため、破線としております。</p>
<p>「東京都自転車通行空間整備推進計画における優先整備区間等(案)」について、東京港海の森トンネルと東京ゲートブリッジは自転車走行不可ではないのか。</p>	
<p>いくつかの駅に輸送作業を行える優先スペースを確保するなど、電車等の公共交通機関を利用して自転車を運ぶ輸送環境の整備をしてほしい。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>「利用エリアの広域化に向けた事業者間の連携の推進」について、具体的にどのような連携を想定しているのか。</p>	<p>広域利用を推進する具体的な施策につきましては、今後事業者等と連携し、検討してまいります。</p>
<p>「複数事業者等との連携の下、広域利用を推進」の具体的な取り組みを複数例示すべき。都は事業者との連携・協働方針を確立すべき。</p>	
<p>「自転車シェアリング実施自治体MAP」に島しょ部が記載されていないが、何か意図があるのか。</p>	<p>島しょ部では、自転車シェアリングを実施している自治体はないと把握しています。今後、島しょ部の自治体を実施する場合には対応いたします。</p>
<p>自転車シェアリング実施自治体マップについて、利用者目線で、複数のサービスが可能な区の表現を(ハッチング等で多色化するなど)適正化すべき。</p>	<p>本マップは自転車シェアリングを主体的に実施している自治体や公有地の提供等の関与を行っている自治体等を示したものです。</p>
<p>「サイクルポート用地確保の支援」について、支援対象を自治体に限定せず、自転車シェアリング事業者も含めるべき。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>MaaSは特定の交通手段に限らず「移動」を1つのサービスとしてとらえる新しい概念であるため、自転車シェアリングとは切り分けるべきと思われる。</p>	<p>自転車シェアリングがMaaSのひとつのコンテンツとして活用されつつある状況も踏まえ、他の交通機関と一つになったシームレスな利用環境の構築を図ってまいります。</p>
<p>複数事業者がサービスを提供している自転車シェアリングサービスをMaasに適切に組み込むことこそ都が率先して主導的に取り組むべき施策なので、前段の文章と入れ替えるべき。</p>	<p>中長期的な施策と考えております。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>

マルチモビリティステーションの説明を追加したほうが良い。	頂いたご意見を踏まえ、説明を追加いたします。
「地域のニーズに応じた自転車駐車場の整備促進」に関する指標として、なぜ「区市版自転車活用推進計画の策定促進」が挙げられているのかわからない。	地域のニーズに応じた自転車駐車場は、区市町村が計画的に推進する事項であることから、都から区市町村に向け、自転車活用推進計画の策定を働きかけることとしております。
自転車駐車場の整備・運用にあたっては民間の資金・ノウハウの導入を拡大し、多様なニーズに合った施設の整備を進めるべき。	多様なニーズに対応した自転車等利用環境の整備を促進してまいります。
都自らが保有しているハコモノ施設についても、自転車活用を進める観点で適切な規模の職員及び利用者用自転車駐車場を整備するべき。	地方公共団体の庁舎における自転車駐車場の整備の検討を進めてまいります。
「インターネット、デジタルサイネージ等の広報手法も活用」するよりも、自転車を駐輪して欲しくない場所に、最寄りの駐輪場の案内表示を設置すべき。	放置自転車対策を推進してまいります。
歩道がなく幅員が4～5m程度しかない東京の生活道路ならば、ゾーン規制はむしろ15km/hをデフォルト化すべき。他にも、生活道路の通り抜け対策を強力に進めるべき。	自動車の速度抑制による自転車にも優しいまちづくりを進めてまいります。
企業の自転車通勤環境導入支援について、「新たな制度の研究を行います。」を加え、イギリスで制度化されている企業貸与自転車の経費算入(cycle to work)等の制度の研究に着手するべき。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
(2 健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～)	
「都の施設へ自転車で来訪される方や自転車通勤者が利用する自転車駐車場の整備について検討します。」は自転車利用促進に大きく寄与する取組なので、「検討」ではなく「可能な限り多くの施設で実現」すべき。	地方公共団体の庁舎における自転車駐車場の整備の検討を進めてまいります。今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
(3 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しめる将来～)	
プロが参加する自転車競技だけでなく、海外都市のように一般市民を対象とした大規模ファンライドイベントも実施してほしい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
「多摩・島しょ部において、サイクルツーリズムの導入を検討し、実現に向けて取り組むエリアでサイクリングガイド育成システムを市町村と連携して構築する」を追加すべき。	多摩・島しょ地域における電動アシスト自転車の活用支援など、地域で取り組む自転車を活用した観光振興を支援してまいります。
羽田空港から多摩川サイクリングロードまでのアクセス案内表示等を充実させてほしい。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
(4 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～)	
自動車側の見落としによる事故を回避するため、自転車側の安全運転意識の向上と、ライトの明るさや反射材着用などの被視認性について周知を図るべき。	自転車の点検整備の促進や安全利用の促進等を実施してまいります。

地域の自転車店が利用者の身近な存在になるように、既存の自転車店に所定の整備・点検スペース及び交流スペースが確保された「サイクルハブ」を都内に普及させる取組を進めるべき。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
歩車分離信号を設置する場合、事前の当該道路利用者への交通ルール周知措置と事後のモニタリング・指導・取り締まりを行い、交通の整序化を図るべき。	自転車の通行ルールの周知や利用者に対する指導・取締り活動の推進を進めてまいります。
「自転車安全利用五則」は「自転車は車道を走るべき」という思想を押し出すあまり、実際に事故を防ぐのに重要なルールが霞んでいるので、見直すべき。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。
自転車保険の加入義務化とともに、交通事故時の死亡率を下げるため、ヘルメット着用も義務化を検討してほしい。	ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発を実施してまいります。
「自転車損害賠償保険等への加入促進」をするならドライバードライバーに対してはさらに充実した保険への加入を義務化すべき。	自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえて、保険等への加入を促進してまいります。
保護者向けは子乗せ自転車で送迎をする機会の多い保育園保護者に対して重点的に実施すべき。	自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額な賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえて、保険等への加入を促進してまいります。
保育園の入園時に自転車送迎を行う保護者に対して、講習の義務付けや、事故発生時の報告並びに再発防止策についての報告義務を課すなど子供の交通安全を保護者から行うべき。	
ルールを承知していない行政職員も散見されたので、継続実施ではなく改善実施をお願いしたい。	行政職員のルールの遵守を進めてまいります。
自転車側で大型車に追い越される状況を大型車両運転者に体験してもらうなど、自動車運転者向けの意識改革を行う必要がある。	自動車運転者等に対する啓発を実施してまいります。
自動車の免許取得時・更新時に公道での自転車運転の実技を必須にすべき。	
自転車乗車中のハンドサインについて、教習所での講習などに組み込むなど、自動車運転者及び自転車運転者へ周知してほしい。	手信号については、自転車の安全運転も確保されるよう、適切に周知してまいります。
自転車宅配業者だけでなく、自転車を事業として利用するすべての事業者に対し、運輸事業に課している運行管理者制度と同等あるいは類似の条例を設けるべき。	事業者における安全教育を推進してまいります。
自転車の道路交通法違反を厳しく取締るべき。	自転車利用者に対する指導・取締り活動の推進を図ってまいります。

<p>成人が正しく自転車利用を行うためには児童・生徒・学生年代からの利用教育が効果的であり、小中高において交通安全教育とセットで自転車通学の奨励を行うべき。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>
<p>児童・生徒が自転車を安全に積極的に利用できるようにするため、交通安全教育だけでなく市街地の安全走行を実践で学ぶことが必要と考える。その観点で、可能な範囲で自転車通学を導入するべき。</p>	

◆第5章 自転車活用推進重点地区の設定

ご意見	対応方針
<p>おもにスポーツ自転車(スタンドがついていない)を駐輪するためのサイクルスタンドの設置奨励や設置店のマップをホームページ等で公開してほしい。</p>	<p>重点地区での取り組み内容については、地元自治体の計画等も踏まえ、関係主体と調整を行いながら実施してまいります。</p>
<p>事業者の自転車駐車場確保の推進について、単独の企業では設置が進まない状況が想定されるので、後述の自転車活用推進重点地区などにおいて民間企業共同利用駐輪場の設置を実現するべき。</p>	
<p>「自転車活用推進重点地区」の事業や施策の展開について、区市町村の自転車活用推進計画とどのようにすみ分けするのかを明確にすべき。</p>	
<p>自転車活用推進重点地区の選定方針について、「都の自転車利用環境の整備実施予定がある地区」は必須とすべきではないと考える。</p>	<p>「都の自転車利用環境の整備実施予定がある地区」は方針の一つであり、その他の方針等も踏まえて選定してまいります。</p>
<p>「図5-2」に描かれた「快適な自転車活用推進重点地区のイメージ」は、片側2車線の幹線道路に分離工作物もゼブラ帯もない自転車レーンであることや交差点の構造が安全性や利便性に欠けており、誰もが安心して使える自転車インフラとは程遠い形態である。</p>	<p>図5-2は今後実施する施策を記載したイメージ図であり、今後、道路状況・沿道状況を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>施策の記載について、「学生」の部分「児童、生徒、学生」に、「安全点検を実施」の部分「安全点検を実施し、適切に改善」に修正すべき。</p>	<p>今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。</p>

◆第6章 計画のフォローアップ

ご意見	対応方針
「自転車通行空間の整備」延長目標は、東京の自転車ネットワークの実力がより正確に分かるように、整備形態別で示すべき。	各施策については各年度において、取組状況の把握、達成度の検証を行ってまいります。
「総合的な駐車施策の推進」について、目標値や優先整備区域を定め、重点的に実施する等して、施策の「見える化」を図るべき。	
「自転車シェアリングの普及促進」に関する指標について、具体的な数値目標が必要ではないか。	
「まちづくりと連携した総合的な取組の実施」に関する指標がゾーン30のみであり、「まちづくりと連携した」と言えるのか疑問である。	
「まちづくりと連携した自転車施策の推進」、「無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備」に関する指標・目標値も設定すべき。	
「サイクリング環境の創出」に関する指標について、具体的な数値目標が必要ではないか。	
「健康づくりの推進」を代表する指標を設定すべき。	
「自転車通勤等の促進」を代表する指標を設定すべき。	
「国際的なサイクリング大会等の開催」、「観光への自転車の活用」も代表する指標を設定すべき。	
「安全性の高い自転車普及の促進」、「自転車の点検整備の促進」、「学校における交通安全教育の推進」、「災害時における自転車の活用」も代表する指標を設定すべき。	
カードを活用した指導、取り締まりは従来どれだけ実施されているのか。これまでの実績を施策の指標に明記して不断に取り組むべき。駐車違反取り締まりの民間活用と同様の新しい体制実現を国に働き掛けるべきではないか。	
「自転車活用推進計画の策定自治体数」ではなく、「自転車駐輪場整備計画を明記した区市版自転車活用推進計画の策定促進」に改めるべき。	自転車駐輪場の整備主体である区市町村に対し、都は自転車活用推進計画の策定を働きかけ、自転車ネットワークの形成やニーズに対応した自転車駐輪場整備等を促進することとしております。
「自転車シェアリングの普及促進」に関する指標について、目標値を自治体数ではなく、ポート数あるいはポートから徒歩圏(300m)以内の人口割合など、利用者本位の指標を採用すべき。	今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。