

第3回文京区自転車活用推進計画等策定協議会

書面参加者からの意見及び会場・WEB参加者からの追加意見と事務局の回答

(1) 文京区自転車活用推進計画について【議題(1): 資料1】

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
1	向田委員	<p>5-4 整備形態</p> <p>P95 本自転車ネットワーク計画で分類されている車道混在は、補助幹線経路において、自転車ナビマーク・ナビラインを整備形態とし、幹線経路及び主要生活経路についても適用する場合もあるとしています。(表 27 自転車ネットワーク路線の分類、車道混在の写真)</p> <p>P102 本文では、「本計画で選定した自転車ネットワーク路線には、道路幅員が狭く、車道混在の整備が困難な路線もあるため、区では、自転車ナビマーク路線の整備形態を加えることとしました。」となっています。</p> <p>自転車ナビマークピクトグラム間が9mあり、この空白区間の存在は自転車走行車及び自動車運転者に不安感を与える要因にもなっています。主要生活経路等への自転車ナビマーク整備は廃止し、自転車ナビマーク・ナビラインの表示を採用すべきと考えられます。なお、ガイドラインにはナビライン(矢羽根表示)の具体的寸法は記載されていません。調布市計画では、通常幅員0.75m、小型幅員0.45mとなっており、交差点(札の辻など)では、0.60mの例があり、狭隘路線では、少なくともナビマークと同じ幅員も可能と思われます。江戸川区や世田谷区などでは、ナビマーク(幅員0.40m)に追加して0.75mナビラインを</p>	<p>自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、警察と協議の上、ナビラインの設置が可能な路線に対しては、車道混在で整備していく方針です。しかしながら、区内の自転車ネットワーク路線は、道路の幅員が十分でない路線も多く、ナビラインの設置が適さない路線も想定されることから、自転車ナビマークを整備形態に加えることとしており、設置間隔については、路線の状況に応じて効果的な間隔で設置することを考えています。</p> <p>また、ガイドラインでは、ナビラインの標準的な幅を0.75m以上としており、区では0.75mと0.6mの幅のナビラインを整備しておりますが、都や隣接区等の例も参考にしながら、自転車の通行に必要なナビラインの幅を検討してまいります。</p> <p>なお、警視庁が整備したナビマークの路線については、P103に記載のとおり、未整備路線の整備を実施した後にナビラインの追加整備等も含めた整備形態の変更を検討することとしております。</p>

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
		<p>整備し、走行者の安心・安全感を高め、自転車の歩道走行を少なくする効果をあげています。</p> <p>よって、上記「 」部分を削除し、警視庁が整備した自転車ナビマーク間にもナビラインを補足追加整備することとし、計画の文章に生活経路にも自転車ナビマーク・ナビラインを整備することを新たに付け加えることを提案いたします。</p>	
2	向田委員	<p>国道・都道などの自転車レーンの交差点内の表示は、自転車ナビラインになっています。これを改め自転車レーンを交差点内も連続して表示するように計画に入れて下さい。また道路管理者に改良整備するよう要請して下さい。</p> <p>千石一丁目交差点では、交差点内のナビライン表示が変わるために自転車利用者は自転車ツーリストなどを除いてほとんどが横断歩道（ゼブラゾーン）を走行しています。千石一丁目ではナビラインが色あせて見えにくく、夕方から夜間は中・高齢者（自動車運転手も）はよく見えません。</p> <p>交差点に差し掛かると自転車レーンが消えてしまうのは世界の首都では、東京だけです。</p>	<p>頂いたご意見について、国道・都道の道路管理者に伝えたところ、以下の見解を頂きました。</p> <p>（国道・都道管理者の見解）</p> <p>「自転車レーンは自転車専用の通行帯となるため、自転車が主に走行する空間となります。交差点内では、横断方向の自動車や右左折する自動車が跨ぐように走行することから、専用通行帯とはせずナビラインとすることで交通管理者とも協議を行い、整備しております。ナビラインによる整備をご理解頂きたいと考えております。」</p> <p>なお、自転車の交差点内の走行を含む通行ルール等について、本計画素案P74の自転車通行空間の適正利用の促進の施策において、周知を図ってまいります。</p>
3	加藤委員	<p>第2章 現状と課題</p> <p>(6) 駐輪場について、協議会の回答にもありましたが、ソフトバンクさん（ハローサイクリング）は、駐車場や空地の有効活用について積極的に動かれておりますので具現化されてはいかがでしょうか。</p>	<p>文京区では、現在ドコモバイクシェアと連携し、空地等へのシェアサイクルポートの拡充に努めているところですが、複数事業者との連携など、利用者の更なる利便性向上に向けた取組について、引き続き研究してまいります。</p>

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
4	多田委員	<p>私はこの推進計画で最も重要視すべきは安心・安全な自転車環境の整備だと考えています。本素案については例えば P103 で整備優先度の考え方の先頭に安全性の向上があげられているなど、そういった考え方を取り入れていただいていると理解しております。そのうえで、下記のとおり意見等を述べさせていただきますので、ご検討をお願いいたします。</p> <p>第 2 章で現状の分析と課題を洗い出し、P58 の 2-10 でその課題をまとめているのだと思います。また、P60 の 3-2 で「自転車に関わる現状と課題の整理結果を踏まえ、計画の基本方針を以下のとおり設定」とされています。</p> <p>そうであるのであれば、課題と基本方針及び基本方針中の各施策の関係性がもっと分かるような形にしてはどうでしょうか。例えば、P58 の各課題中の項目を●で分けて表示していますが、それを①、②、③などと番号で表示するように変更する。その上でまず P60 の基本方針 1～4 のところに、課題 1～4 の何番が該当しているのか記載する。</p> <p>さらに、各施策のタイトル部分にも課題の番号を記載する。</p> <p>もちろん、すべての課題が各施策に当てはまらないかもしれませんが、重複もあるかと思えます。また、逆に課題とは別の視点からの施策もあるとは思いますが、全てが関連付かないかもしれません。</p> <p>ただ、いずれにしても各課題と各施策がどのように関連しているのかも</p>	<p>各課題は国・都の方針別にまとめており、国・都の計画と基本方針との主な関連については P60 の図 66 で示しております。</p> <p>一方で具体的な取組が何の課題に対応したものか記載がなかったことから、P62 「4-1 実施すべき施策・スケジュール」と「4-2 実施すべき施策の詳細」の施策の取組ごとに対応する課題を追記します。</p>

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
		っとわかりやすくした方が、区民の方が推進計画を見たときに理解が深まるのではないのでしょうか。	
5	多田委員	P61 の 3-3 で SDGs への貢献が述べられています。確かにその視点も必要ではあると思いますが、区民の方の日常生活での自転車利用のレベルからは遠い世界の話であると受け取られてしまう恐れがありますし、唐突感も強く感じるのではないかと思います。そうなってしまうと、推進計画が身近なものであるとの認識が得られづらくなるのではないかと危惧します。そのため、記載場所を4章の最後の各施策の説明が終わった後に移動するなどした方が、推進計画が身近なものであると受け取られるのではないのでしょうか。	SDGs の観点も踏まえ、施策を作成しているため、第 4 章の実施すべき施策・スケジュールの前段で SDGs の説明を入れております。
6	多田委員	交通ルール・マナーに関して、自転車利用者の意識の啓発や法令遵守の徹底はもちろん必要ではありますが、車道通行を原則化していくのであれば自動車運転者側の意識の啓発、法令の遵守も重要であると考えます。そのため、例えば「自転車利用の促進に関して、自動車運転手に対する意識の啓発や法令遵守の徹底の取り組みと連携」といった旨の記述をどこかに入れてはどうでしょうか	P67 に記載の多様な広報媒体による幅広い年齢層への周知・啓発において、自転車利用者のみでなく、自動車運転手・歩行者等も含むものになりますので、適切に周知・啓発に努めてまいります。
7	多田委員	シェアサイクルの普及促進に関して、私も通勤などで月に 10 回程度シェアサイクルを利用しています。ただ、残念なことにはほぼ毎回チェーン、ギア、ハンドル、ブレーキ等に何らかの不具合のある自転車を利用する羽目になっており、稀に不具合のない自転車があると「今日は運が良いな」と	P82【5-2】シェアサイクルの安全利用の促進に定期的に点検・整備を行う旨を追記いたします。 なお、ご指摘の件については、シェアサイクル事業者に伝えさせていただきました。

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
		<p>思う程です。ポートの設置促進など利便性の向上とあわせて、自転車の整備の質・量の改善など安全性・快適性のより一層の向上を求めていくことも必要だと思っておりますので、P82の5-2にその旨の記述を入れてはどうか。</p>	
8	多田委員	<p>計画のフォローアップで示されている指標について、高い目標を掲げて意気込みを示すことも必要だと思いますが、一方でいきなり高い目標を見せられるとどこか現実離れした目標だと捉えられ早々に諦められてしまう恐れもあると思います。最終的な目標値を変える必要はないと思いますが、例えば2025年・2028年などで中間的な目標値を設定するなどして、当面の手の届きそうな目標を示すことはどうでしょうか。</p>	<p>主要な取組となる交通安全に関する意識の浸透や自転車通行空間の整備、駐輪場の確保などについては、中長期的な施策であり、その効果の発現には時間を要することから、10年後の目標値を設定しております。また、事故件数や死傷者数は、交通安全計画の改定に合わせ5年後の目標値を示しています。</p> <p>なお、計画5年目の中間見直しの際には、計画の進捗状況やフォローアップの結果などから、目標達成に向けて適切に施策の評価・改善を実施いたします。</p>
9	多田委員	<p>電動キックボードに関して、規制緩和が行われ自転車と同じ取り扱いになるとの記事が出ていました。</p> <p>仮に記事の内容の通りだとすれば、自転車走行空間に電動キックボードが入ってくることになるのでしょうか。その場合に推進計画への影響、特に安全面に関する影響を心配しております。現時点で事務局が把握している情報や推進計画への影響について検討しているものがあれば教えてください。また、引き続きの情報の収集をお願いします。</p>	<p>電動キックボードについては、報道等により、現在、性能上の最高速度や大きさが自転車と同程度のものを原動機付自転車から切り出して、自転車と同様の交通ルールを定めることを検討しているものと認識しています。</p> <p>具体的な内容は、最高時速20km/h以下で自転車通行空間走行可能。6km/h以下であれば歩道走行可能。運転免許は不要、ヘルメット装着は任意（努力義務）などです。</p> <p>引き続き情報を収集し、道路交通法の改正後、区内での状況を踏まえて必要に応じて計画への反映等も検討してまいります。</p>

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
10	多田委員	駐輪場に関して、少し細かい話になりますが、昨年末に所用で後樂園駅周辺に行ったのですが、特にラクーア周辺は路上駐輪の自転車で歩道があふれかえっていました。年末でそもそもの人出が多い中で駅にある区営の駐輪場が年末年始は閉鎖されている影響が大きかったのではないかと推察されます。駐輪場の設置推進も重要ですが、既存の駐輪場の運用改善も必要ではないかと思えます。	ご指摘いただいたように、一部の区営駐輪場については、年末年始に閉場しております。年末年始の運営については、状況等を踏まえ検討してまいります。

(2) その他

番号	意見回答者	意見等	事務局回答
1	栗田委員	運転について（自動車・バイク・自転車） 安全性を高める必要があると思えます。それにはどうしたら良いか検討課題だと思えます。	ルールやマナーを遵守した安全運転を促進できるよう、引き続き関係機関と連携し、交通安全教育や周知啓発等に努めてまいります。