

中央区自転車活用推進計画（中間のまとめ）に対する
パブリックコメントの実施結果

1 実施期間

令和5年12月12日(火)から令和6年1月5日(金)

2 実施方法

(1) 周知方法

①区のおしらせちゅうおう（12月11日号）への掲載

②区ホームページへの掲載

(2) 中央区自転車活用推進計画（中間のまとめ）の公開

①区ホームページへの掲載

②閲覧用冊子の設置

区役所本庁舎（交通課、まごころステーション、情報公開コーナー）

日本橋特別出張所、月島特別出張所

(3) 意見の提出方法

交通課に持参、郵送、ファックス、

電子メールおよび区のホームページからの入力

3 意見総数

意見提出者 12人

意見 57件

4 意見の概要

(1) 計画全体に関する事	5件
(2) 安全意識に関する事	10件
(3) 自転車通行空間に関する事	18件
(4) 路上駐輪に関する事	12件
(5) その他施策に関する事	4件
(6) 計画推進に関する事	7件
(7) その他	1件

5 意見に対する対応

(1) 計画に反映するもの(◎)	3件
(2) 計画に盛り込まれているもの・事業として実施しているもの(○)	37件
(3) 意見として伺うもの(□)	12件
(4) その他(△)	5件

中央区自転車活用推進計画（中間のまとめ）に対するご意見と区の考え方

<取扱い>

◎：計画に反映するもの ○：計画に盛り込まれているもの・事業として実施しているもの
 □：意見として伺うもの △：その他

1 計画全体に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
1	—	自転車の違反行為が多く、道路上の看板や注意を守らず、自転車利用者が車道を走らないことも、歩道での事故の多さにつながっている。 このような状況で、自転車利用者を増やす必要があるのか。「自転車、自動車、歩行者の共存」を目標に掲げているが、歩行者を危険に晒している現状をどう考えているのか。歩行者をもっと守る必要があるのではないか。	○	本計画では、地域特性を考慮しながら、安全かつ安心・快適に歩行者、自転車、自動車が共存できる環境の構築を目指しております。今後も自転車の安全啓発や、自転車通行空間の整備、駐輪環境の整備等を総合的に取り組み、歩行者や自転車等が安全に通行できるように進めていきます。
2	—	自転車を止める場所が無いのに、自転車の活用を促進しようとするのは矛盾している。	○	
3	—	区内で自転車の活用を推進する際には、自転車利用者がルールをきちんと守るように徹底してほしい。	○	
4	第1章 4頁	電動キックボードは、計画の対象外となっているが、今後、増加することが予想されるので、自転車対電動キックボードの並走時のルールや事故を未然に防ぐためのルールを書き足すべきだと思う。	□	電動キックボードは、普通自転車と通行ルールや車体の大きさ・構造が異なり、普通自転車の施策と同様に扱うことで誤解が生じる可能性があるため、計画の対象外としました。 しかしながら、昨今電動キックボードの利用が増加していることから、事故を防ぐための安全啓発や、事業者に対して、安全利用を徹底するよう、働きかけていきます。
5	第2章 20頁	利用目的の分析について、年代や属性ごとに分析が必要である。	□	利用目的の分析は、自転車利用者全体の傾向を把握し、課題の抽出等を行うことを目的としていることから、全世代・全属性の結果を取りまとめています。

2 安全意識に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
6	—	歩道を疾走する電動アシスト自転車に恐怖を感じながら歩行者が歩いている現状も留意するべき。	○	<p>自転車の安全利用にあたっては、警察等と連携し、自転車の安全利用の促進と通行ルールの周知を図っています。</p> <p>今後も、安全利用の促進に取り組むとともに、「自転車安全利用五則」の広報等により、自転車利用者、歩行者、自動車運転手への安全啓発に継続して取り組んでいきます。</p> <p>合わせて、車道上での自転車通行空間の整備を進めていきます。</p>
7	—	幅員の狭い歩道を疾走する自転車が多いので、自転車を車道に誘導する様な仕組みが必要。	○	
8	—	警察は自転車の交通違反に対して青切符の導入を考えている様だが、自転車の駐車違反や走行区分の違反に対しては区としても厳正な対処をお願いしたい。	○	
9	—	朝潮小橋や桜小橋では歩行者専用の道路標識があるにもかかわらず自転車の走行が日常的に見られる。違法行為と黙認せずに、ルールの認知と遵守を自転車利用者に徹底してほしい。	○	
10	第4章 87ページ	「歩行者と自転車の通行空間が視覚的・構造的に明確に分離されている場合は、歩道内での自転車通行空間として運用していきます」とあるが、歩行者が自転車通行空間を歩いていることはしばしばある。自転車側だけでなく、歩行者への啓蒙活動、教育活動も必要なのではないか。	○	
11	第4章 87ページ	車道混在の整備を進めるにあたっては、手信号の励行や交通ルールの周知をさせること。	○	
12	第4章 87ページ	歩道における車道側徐行は、優先順位としては、徐行や停止をまずは守らせることが重要。これを終始徹底させる広報・教育や警察その他によるスピードガン等の測定で時速5-6kmを超えないようにさせるなどすることもやっていくのがよい。	○	

13	第3章 50 ページ	施策 1-1「自転車利用者に対する安全運転の促進」について、(1)の安全教育の実施こそ重点項目にしてほしい。	□	本計画における「重点取組」は、計画の推進を先導する役割を担う取組として、主に新しい事業を指定しています。 施策 1-1(1)安全教育の実施にあたっては既存の事業を継続的に取り組むことで、事故のない自転車利用につなげていきます。
14	第3章 58 ページ	自転車の練習の場については、本年度より校庭活用も動き始めたが、区道を少なくとも休日だけは歩行者・自転車専用道とすることや、自転車乗り入れが禁止されている隅田川テラスを可とするなど、タイムシェアや練習場の確保にさらに取り組んでいくことを求める。	○	自転車の練習に道路や隅田川テラスを通行止めとすることは、他の交通への影響が大きいほか、歩行者に危険が及ぶ可能性もあり、難しい状況です。 このため、休日の学校の校庭を活用した自転車の練習場所の確保を検討していきます。
15	—	銀座の歩行者天国に平然と自転車を乗り入れ、歩行者と衝突する。進入禁止のバリケードが意味をなしていない。交差点の入り口に警察官を配置して取り締まることはできないのか。	△	警察へご意見を共有します。

3 自転車通行空間に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
16	第2章 32ページ 第4章	中央区自転車アンケートによると、自転車の利用を促進するために、優先的に実施すべきと思う取組について、自転車通行空間の整備が、圧倒的な最多回答であり、この取り組みを具体的に示してほしい。	○	自転車ネットワーク整備方針において、自転車ネットワークを構成する路線や、整備のスケジュール、整備方法の基本的な考え方を示しています。
17	第2章 30～32ページ	「ナビマーク・ピクトグラム等の設置が進んでいる状況」とあるが、路上駐車や荷下ろしの停車などにより、実際にはそれ通りに通行できない状況である課題も明記すべき。通行できているかを問う設問が相応しい。	○	本計画では、課題として、路上駐車を考慮した連続する自転車通行空間の整備が必要である旨を本文中に示しています。 今後、路上パーキング・バス停等のある路線は、区の道路の特性を鑑み、自転車通行空間の整備方法を検討していきます。
18	第3章 60ページ	トラックの荷捌き、バスの駐車以外に、タクシーの駐停車も多いので、「タクシーの駐停車」も加えてはどうか。	◎	自転車通行空間の整備にあたっては、タクシー乗降所も考慮する必要があることから、P.60 施策2-1(2)に「等」を追記します。
19	第4章 75ページ	「国道および都道の自転車通行空間は、各道路管理者によって、計画的に整備が進められています」とあるが、幹線道路の車道を安全に自転車通行できる状態になっていない。	□	国道および都道は、各道路管理者が路線の特性に応じた形態で整備を進めており、最新の整備状況は各道路管理者が公表するものであることから、区の計画に記載していません。 今後も各道路管理者と整備状況を共有し、ネットワーク化を図っていきます。
20	第4章 78ページ	整備区間が書かれた図の、国道・都道は、自転車通行空間が整備されているとみて良いのか。もし整備されていない部分があれば、整備の有無がわかるように記載すること。	□	
21	第4章 78ページ	「2034年度～」と書いているⅢ期の「～」の先の期限をいつごろとみているのか教えてほしい。	○	Ⅲ期整備路線は、2034年度以降に予定している道路工事や、再開発事業等の他事業と合わせて整備を行う路線であり、整備時期は現段階では未定となっています。 今後、計画を改定する際に、時期等の見直しを行います。

22	第2章 30 ページ	歩道内において、自転車が通行すべき部分の表示をしても実際の分離は困難で、植栽など、分けをしっかりとしないと事故が多発すると考える。	○	<p>本計画では、限られた道路空間で早期のネットワーク化を図るために、車道混在を基本としています。</p> <p>車道混在(ナビマーク・ナビライン)は、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠し、自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するための整備です。</p> <p>また、一方通行規制の道路や、路上パーキング・バス停等のある路線は、区の道路の特性を鑑みた、自転車通行空間の整備方法を検討していきます。</p>
23	第4章 87 ページ	ナビマーク・ナビラインを引くだけでは有効ではなく、実際に自転車走行空間の確保が必要で、その手法も踏み込んで示してほしい。	○	
24	第4章 87 ページ	矢羽根による自転車の誘導を放棄し、ヨーロッパの自転車が発展している都市を参考に、中央区では先進的な取り組みを期待する。	○	
25	第4章 87 ページ	車両通行帯のある道路では、一番左の車線内であればどこでも走ることができるため、青の矢羽根には効力がない。歩道や中央分離帯等を削り整備しても、違法駐車スペースになっている。そのため、自転車は迂回して道路中央に出なければならず危険。	○	
26	第7章 112 ページ	矢羽根の左側に駐車スペースを作っているが、自転車と自動車の動線が交差するうえ乗用車への乗降時のドアが危険。また、駐車スペースを作るのは至難の業。	○	
27	第4章 88 ページ	今後、検討すべき道路の一例のなかに「自動車の一方通行規制の道路における逆方向側を通行する自転車通行空間の整備方法」があるが、この計画案を発表する前に検討し決めておくべきだったのではないか。	○	
28	第4章 87 ページ	都内では多くのバスが一番左の車線を走るため、バスを考慮した自転車通行空間の整備をするべき。	○	
29	第4章 87 ページ	矢羽根があることで、本来、自転車が一番左車線の真ん中を走ることができるが、道路の左端の通行を強制される。自動車の幅寄せや路肩の構造などにより、道路の左端は自転車にとって危険が多い。	○	
30	第4章 87 ページ	「既存の整備事例をもとに、柔軟な整備が可能な車道混在を基本にしながら、安全性に留意して進めていきます」とあるが、どのように危険をなくすつもりなのか。	○	

31	第4章 87 ページ	<p>車道上での自転車通行空間の整備を早急に進め、歩道内を自転車通行不可とすること。</p> <p>また、既設の歩道内の自転車通行空間は、改修に費用や時間がかかることはあるが、早急に廃止して、自転車専用道や駐輪場などに直していくことが望ましい。</p>	○	<p>今後の自転車通行空間は原則車道上での整備を進めていきますが、既設の歩道内の自転車通行空間で、歩行者と自転車の通行空間が明確に分離されている場合は、安全啓発等を図った上で、自転車通行空間として運用していきます。</p> <p>また、周辺に駐輪場がなく、路上での駐輪が多い場所については、広幅員の歩道等を活用した駐輪場の整備に向け、道路管理者等と連携調整を図っていきます。</p>
32	第4章 88 ページ	<p>「今後検討すべき道路の一例」の他に下記のようなことがある。</p> <p>1 クロス横断 勝どき交番前の交差点で、歩行者はクロス横断してよいが、自転車はいったん手前の道路を渡り、次に向こうの道路を横断しないとダメだ」と注意されたことがある。普通の常識では理解できないようなことは啓発すべき。</p> <p>また、区のホームページのいったいどこを見ればよいのか、わかるようにしていただくことも重要。（検索方法の明示）。</p> <p>2 歩行者は赤信号で歩道を渡れないが、同じ道路で車道は青信号の場合に、本当に自転車は走ってよいものか、結構危険を感じるがあります。</p>	□	<p>スクランブル交差点等の交通ルールについては、警視庁のホームページにも解説等が紹介されていることから、こうしたホームページでの紹介や区のホームページとの連携等を図っていきます。</p>
33	—	<p>勝鬨橋に入る手前で自転車が歩道から車道に侵入しやすいように整備すべき。</p>	△	<p>道路管理者である東京都へご意見を共有します。</p>

4 路上駐輪に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
34	第3章 63 ページ	路上駐輪自転車の削減に向けた啓発とあるが、路上だけでなく、公園に日常的に駐輪しているようなケースもあるため、こちらも啓発や指導の対象として検討していただきたい。	□	公園を含む施設内や民地内の駐輪は利用者以外の駐輪であるかの判断が難しいことから、路上駐輪調査の対象とはしていません。 また、各敷地内の駐輪対策については、各施設管理者に駐輪場の設置等を要請していきます。
35	第5章 92 ページ	路上駐輪の台数調査にあたっては、民地内の施設利用者以外の駐輪は実質的に路上駐輪と同じなので、勘案して適正な公共駐輪スペースを想定すべき。同様の意味で、公園内の駐輪場の自転車の数は、区立駐輪場の台数に含まれているのか。	□	
36	第3章 62 ページ	施策2-2「駐輪需要に対応した適切な駐輪環境の創出」の駐輪場の設置にあたっては、様々な知恵を出していくことがよい。	○	中央区路上駐輪対応方針のとおり、施設内の駐輪場については必要台数を確保するよう、事業者に要請するとともに、広幅員の歩道等、公共用地を活用した整備に向け、事業者や道路管理者等と連携調整を図っていきます。
37	第5章 102 ページ	中央区では周辺に駐輪場がなく、路上駐輪しにくい場所が多いので、改善してほしい。買い物等で30分ほど路上に駐輪ただけで注意札を貼られ、自転車で移動することが躊躇われる。長期放置の自転車ならまだしも、買い物等で短時間の停止自転車については、厳しく取り締まるのはやめるべき。	○	また、今後は路上駐輪状況の調査結果を用いるなどし、駐輪場整備の必要性を事業者に働きかけていきます。 合わせて、短時間利用や、近距離移動、子ども乗せ自転車の駐輪等、さまざまな需要に対応できるよう、料金体系や利用資格等についても検討していきます。
38	第5章 103 ページ	駐輪場の定期利用の資格要件としての300mルールの例外規定を、作れないかの検討をお願いします。	○	
39	第5章 104 ページ	駐輪場の設置はより早い実施を強く希望する。	○	
40	第5章 104 ページ	課題の中に施設内に一時利用が出来る駐輪場の整備が必要とあるが、ビル内の商店やクリニックで駐輪場をもたないところがある。また、マンションで来客用駐輪場がないところもある。事業者にどのような指導をするつもりなのか。条例、指導要綱そのものはあるが、現実には実施されていないと思われる。	○	

41	第5章 102 ページ	今回の調査で、路上駐輪が多い箇所は特定できているので、その場に近隣の駐輪場について伝えるおしらせを掲示することも効果的と思われますので検討してください。	○	路上駐輪自転車に対して、注意や警告等を行う際に、近隣の駐輪場の案内をしていきます。
42	—	築地場外市場の晴海通りの歩道上の自転車の駐輪が多く危険。最近では観光客が増えており、通行の妨げになっている。駐輪をさせないような対策を取ってほしい。	○	路上駐輪自転車の削減に向け、都や施設管理者等と連携しながら、既存駐輪場の利用の促進、駐輪場の設置の推進、啓発・指導・撤去を合わせて取り組んでいきます。
43	—	聖路加タワー前等の大規模施設の前に置かれている路上駐輪自転車を撤去してほしい。	○	
44	—	聖路加病院、聖路加タワー周辺の駐輪が多いので、きちんと駐輪場を、歩道等も活用して整備すること。	○	
45	—	明石町にある自転車の駐輪禁止を知らせるロープが刃物で切断、カラーコーンは動かされ、コーンバーも折られている。最近では駐輪禁止のシールも破り捨てて、平然と同じ自転車が不法駐輪を繰り返している。新富駅前では不法駐輪をしたら撤去されるエリアのため、不法駐輪はなくなっている。	△	

5 その他施策に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
46	第3章 64 ページ	浜町、東日本橋エリアには、シェアサイクルポートが少ないため、拡充してほしい。	◎	シェアサイクルポートが少ないエリアにおいて、ポートの設置を促進するよう P. 64 施策 3-1(1)の文言を修正します。
47	第3章 64 ページ	公共交通不便地域にシェアサイクルポートを充実させる取組を明記してほしい。	○	
48	第3章 66 ページ	オープンデータについて、既存の駐輪場等のデータは 2019 年で止まっているため、早急に対応すべき。	△	最新版のデータに更新していきます。
49	第7章 112 ページ	区内の自転車店がどんどん減っているように思う。修理やヘルメット購入等、安全な自転車運転をするうえで「近所の自転車屋さん」は必要。今後いったいどのように区内の自転車店を確保するのもひとつの大きな課題である。	◎	<p>自転車の利用が増加しており、区内における自転車店の確保は重要であると考えています。</p> <p>安全性の高い製品購入や、点検整備が出来る店舗をお知らせするため、自転車マップやホームページ等を活用し、自転車安全整備店の周知を図っていきます。また、P. 66 施策 3-2(1)に「自転車安全整備店」追記します。</p> <p>さらに、区の事業者等に協力いただける店舗を増やすよう、取り組んでいきます。</p>

6 計画推進に関すること

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
50	第6章 107ページ	PDCAに留まらず、Aの効果検証をした上で、次のPにつなげる必要がある	○	PDCAサイクルに基づき、施策の進捗状況や効果について定期的に評価を行います。
51	第6章 109ページ	親しまれる計画にしながら、自転車活用の推進が図られることを心より願う。委員会の場合でも、CPLANの進捗状況の報告が適宜なされること及びCPLANの内容の吟味がなされることを願っている。	○	
52	第6章 108ページ	評価指標での中間目標を入れること。現況値と10年後の目標値では、進捗管理が難しいので、5年後などの中間目標も数値として入れること。	□	本計画の評価指標の目標値は、定性的な指標を多く用いていることから中間目標の設定は行いません。
53	第6章 108ページ	施策1-2の評価指標としている事故の発生件数について、事故は最悪の事態なので、例えば、区民・在勤者等への多数調査で、道路交通法・道路法等の理解度テストを行い、80%以上合格点等としてはどうか。	□	評価指標は、計画の進捗状況を測るための目安として、設定しており、ご提案の内容については、今後の参考とさせていただきます。
54	第6章 108ページ	整備スケジュールとして10年後の目標値24.8kmが全体の何パーセントかの記載。24.8kmの整備の達成のイメージが数値だけではわからないため、全体にみた割合も記載すること。	□	自転車ネットワーク路線以外にも、必要に応じて自転車通行空間の整備をしていくことから、本計画の指標はネットワーク路線の整備延長としています。 整備率を把握できるよう、P.20に道路の総延長、P.76に自転車ネットワーク路線の総延長を記載しました。
55	第7章 111ページ	「国、都、警察等の関係行政機関との連携や、区民、事業者を含めたすべての関係者の理解・協力が不可欠です」とあるが、いったい具体的に国や都とどのように交渉するのか。	○	ネットワーク化された自転車通行空間の整備や、路上駐輪対策等を実施するにあたっては、国や都との連携が不可欠であることから、関係行政機関と情報共有・協議等を行いながら取り組んでいきます。
56	第7章 112ページ	「自転車を活用したまちの将来イメージ」をさらにバージョンアップさせること。将来イメージとのことであるが、現状を書いた絵ともとれなくもない。ここは、大胆に、将来イメージを描くことを求める。	□	現在の取組も含め、施策に地道に取り組むことが大切であると考えています。

7 その他

No.	該当箇所	意見の概要	取扱い	区の考え方
57	—	<p>今回の募集時期である 12/12（火）-1/5（金）は、年末年始のたいへん忙しい時期であり、皆多忙であり、パブリックコメントを考慮できないのが実情ではないかと考える。正月休みをまたいでいただいたのはありがたいが、成人の日の連休を明けた 1/9（火）にしていただけるとありがたい。</p>	△	<p>今回は複数の計画等におけるパブリックコメントを実施するにあたり、意見募集期間終了後のスケジュールを加味した結果、1月5日としました。いただいたご意見を次回パブリックコメントの意見募集期間の参考とさせていただきます。</p>