

区民等の意見の概要と区の考え方

No.	項目	意見の概要	区の考え方
1	計画全体への意見	今後、整備する路線について、年度別に整備形態、区間延長を提示してほしい。	平成 29～33 年度までに整備を目指す路線を優先整備路線（約 26km）として、箇所及び整備形態を図示しております。年度別の整備箇所については、今後、関係機関と協議しながら決定していきます。
2		計画目標に、自転車通行空間の整備目標値と整備率目標値を追加してほしい。	本計画の基本方針としては、「車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保します。」としており、これに対応する計画目標として、自転車の関与事故件数の削減目標値と左側通行の目標遵守率を設定しました。 なお、自転車通行空間の整備については、自転車ネットワーク路線のうち優先整備路線（約 26km）を本計画期間内に整備を目指します。
3		京王井の頭線の駅周辺において、計画の策定対象エリアを駅中心から半径 800m 圏域に拡大してほしい。	計画の策定対象エリアについては、自転車利用が多く見込まれる施設の位置を踏まえ設定しております。39 頁のとおり、京王井の頭線の駅周辺については、施設の位置を踏まえ、駅から半径 500m 圏域と設定しました。
4		国と東京都との協議を踏まえ、国道・都道も含めたネットワーク計画を策定してほしい。	本計画においては、国と東京都と協議の上、ネットワーク路線を選定しました。 なお、協議に際して、国のガイドラインの方針※に基づき、選定しました。 ※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」平成 28 年 7 月、国土交通省・警察庁） I-18 やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずすものとする。

5		<p>国のガイドライン※に基づき、自転車通行空間の暫定形態を示してほしい。</p> <p>※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」平成28年7月、国土交通省・警察庁)</p>	<p>自転車通行空間の整備形態については、国のガイドラインに基づき選定します。暫定形態については、45頁に、国のガイドラインの「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー」を示しております。</p>
6		<p>自転車の利用を増加させ、自動車の利用を減少させることで、環境負荷を軽減できる旨を明記してもらいたい。</p>	<p>背景と目的において、「近年、自動車の運転への不安を感じる高齢者の移動手段となることや健康増進及び環境保全への意識の高まり等から、電動アシスト車、スポーツ車等の販売台数が増加傾向にあり、自転車の身近で有用な交通手段としての役割がより一層大きくなっていくことが予想されます。」と記載しております。</p>
7		<p>区の施設再編整備計画と整合を図ってもらいたい。具体的には、施設の再編に伴う交通の変化を把握してもらいたい。</p>	<p>自転車通行空間の整備については、区の施設再編整備計画による施設更新を踏まえ、自転車者の利用状況を把握し、必要に応じて自転車ネットワーク路線の見直しを行います。</p>
8		<p>過去に実施した中杉通りでの自転車通行空間整備の社会実験の結果は反映されているのか。また、中杉通りのパーキングメーターの撤去も含めた整備を実施してほしい。</p>	<p>平成20年に実施した中杉通りでの自転車通行空間整備の社会実験の結果、パーキングメーターを停止して駐車帯を自転車通行空間としたため、荷捌きに支障が生じたなどの課題がありました。中杉通りでの自転車通行空間の整備については、引き続き、道路管理者である東京都とともに研究課題と考えております。</p>
9		<p>当面の整備地域を駅周辺と設定したことは妥当と思いますが、将来、自転車交通量の多い路線について整備を拡大してもらいたい。</p>	<p>本計画においては、駅周辺を優先的計画策定エリアと設定しました。次期計画の策定時に対象エリアの拡大を検討し、段階的に自転車通行空間の整備を推進します。</p>

10	自転車通行空間の整備内容への意見	交差点手前で整備が途切れるのではなく、交差点の整備を重点的に実施してもらいたい。	区道での自転車関与事故の特性として、事故の8割が交差点で発生、このうち8割が出合い頭で発生しています。
11		交差点において、自動車よりも自転車を優先させる対策を実施してもらいたい。	この対策として、交差点において自動車のドライバーから車道左側を通行する自転車は見えやすいため、自転車利用者に対して車道の左側通行を順守してもらうことが重要と考えております。 このため、車道の左側通行をわかりやすく案内する自転車ナビライン（矢羽根型の路面表示）を連続的に設置します。特に、交差点部においては、自転車ナビラインの設置間隔を密にします。 ご意見を踏まえ、この取組の趣旨がより分かりやすくなるよう修正いたします。〔別紙2 P3 No.14〕
12		交差点において、自転車の左折巻き込み事故を防止するため、自転車用の停止線を自動車用の停止線よりも前に出すことを実施してもらいたい。	自転車用の停止線を設置するためには、自転車専用の車両通行帯である自転車道もしくは自転車専用通行帯を設置する必要があります。 幅員が広い道路において、自転車道もしくは自転車専用通行帯を設置する際には、自転車の左折巻き込み事故を防止するため、自動車の停止線より自転車用の停止線を前倒しすることを検討します。
13		自転車が安全に通行できるように、道路の幅員を広くし、自転車専用通行帯（自転車専用レーン）を作ってほしい。また、路上駐輪や路上駐車を減らしてほしい。	道路の拡幅については、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」（平成29年3月策定）に基づき、都市計画道路などの整備を推進し、併せて自転車通行空間の整備を検討します。 また、路上駐輪や路上駐車の減少については、警察を始めとした関係機関と協力し、街頭指導員による自転車駐車場への誘導、放置自転車への警告または撤去を行っています。

14		<p>自転車ナビライン（矢羽根型の路面表示）のような法律化されていないことをやるべきではない。必要な取り組みであれば法律化してもらいたい。</p>	<p>区内の全交通事故に対する自転車関与率は約35%と都内平均約32%より高い状況であり、また、区道に限定すると約5割と非常に高く、自転車利用者に対する安全対策が喫緊の課題です。このため、交通ルール通りに車道の左側通行をわかりやすく案内する自転車ナビラインの設置を推進することは効果的であり、事故の減少につながると考えております。</p> <p>自転車ナビラインの法律化については、今後の動向に注視していきます。</p>
15		<p>自転車ナビライン（矢羽根型の路面表示）について、夜間の視認性を向上させてもらいたい。</p>	<p>自転車ナビライン（矢羽根型の路面表示）の夜間の視認性向上については、国や他自治体の取組事例を踏まえながら、今後の研究課題と考えております。</p>
16		<p>自転車通行空間を整備する際には、道路の明るさにも配慮して進めてほしい。</p>	<p>また、道路照明については、街路灯設置基準に基づき、地域の実情を考慮しながら、環境に配慮した長寿命で高効率な照明器具に順次改修してまいります。</p>
17		<p>歩道での自転車通行禁止や、商店街での自転車通行の時間規制をしてほしい。商店街によっては人通りも多く、自転車が走行すると危険である。</p>	<p>自転車ナビライン（矢羽根型の路面表示）を整備することで自転車の車道通行が定着するように、学校や区民向け講習会などでも周知に努めます。</p> <p>また、商店街内での自転車通行に関しては、関係機関等と連携した啓発活動の実施や注意看板の設置などを行い、人優先の意識に立った運転を自転車利用者が心がけるように啓発に努めます。</p>

18	自転車利用マナー向上への意見	自転車通行空間の整備よりも自転車の乗り方などのルール・マナーを教えることが先ではないのか。	これまでも区内の全小・中学校を対象に自転車の乗り方やルールなどを教える、自転車安全利用実技講習会や区民向けの自転車講習会等を開催して、自転車のルールやマナーの啓発活動に努めています。今後も自転車事故を含めた交通事故全般を減少させるために、関係機関と協力し、啓発に努めます。
19		中学生や高校生に登校時の交通ルール・マナーを指導してほしい。	
20		歩行者が安全に通行できるように、自転車は原則、車道を通行し、歩道では徐行するようにルールを十分に周知してほしい。また、イヤホンで音楽を聞きながら運転している方が危険なので取り締まってほしい。	
21	その他の意見	コンビニなどの店舗にも自転車駐輪場の設置を求めている。	自転車駐車場の設置義務の条件に該当しない小規模店舗などの設置者に対しても、施設の用途・規模に見合った自転車駐車場の整備と自転車駐車場の適正な管理を要請し、問題がある場合は必要な対策を講じるように協力を求めています。