

「東京都自転車通行空間整備推進計画(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、「東京都自転車通行空間整備推進計画(案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民の皆様からご意見を募集しました。貴重なご意見をいただき、誠にありがとうございました。ここでは、お寄せいただいたご意見と、都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

10通 54件

◆ 1. 計画策定の目的、2. これまでの取組について

No.	ご意見	都の対応方針
1	歩くための歩道と、車のための車道に二分されているのが現状で、自転車が走る空間が用意されていないのが現状だと思います。車道を走るのが原則とされていますが、交通量がある道は、自転車で車道を怖くて走れません。交通量が多く、幅が広い道路は優先的にできるだけ早く自転車通行空間を作って欲しいです。	自転車通行空間の整備に当たっては、自動車の交通量等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めており、27ページに基本的な考え方、31ページに具体的な選定フローを示しています。今後、自転車交通量や事故の発生状況などを踏まえて取りまとめた19ページに示す優先整備区間などについて、2030年度に向けて整備に取り組んでまいります。
2	HPに掲載されている計画案を読みました。意見のみ提出させていただきます。コロナによる影響なのか、日常の移動や宅配サービスの利用など、自転車の交通量が増えていることを実感していました。ぜひ自転車通行帯の整備を進めてほしいです。	都としては、12ページに示すとおり、新型コロナウイルス感染拡大後に自転車交通量が増加していると考えています。今後、自転車交通量や事故の発生状況などを踏まえて取りまとめた19ページに示す優先整備区間などについて、2030年度に向けて整備に取り組んでまいります。
3	自転車道が使いやすければ自転車利用者が増え、結果的に車道も空いて快適になる。都民の健康にも寄与するし、車ほど事故が悲惨になることも少ない素晴らしい乗り物である。車ほど高くないため、ほとんどの都民が気軽に買って使える。自転車ユーザーの増加には、自転車の利便性が大切だ。そのためには車と並走したり煽られない、安全に走れ、生活を快適にする道が欲しい。	都としても、誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するため、整備を推進する必要があると考えています。具体的には、自動車の交通量等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めており、27ページに示す基本的な考え方や31ページに示す具体的な選定フローに基づき、整備を進めてまいります。
4	P1に「誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保する」とありますが、「誰もが」とは誰を指すのでしょうか？ ぜひとも、視覚障害者もサイクリングを楽しめるタンDEM自転車や、子供を乗せるチャイルドトレーラーや、荷物を運べるカーゴバイクや、足の不自由な人が乗るハンドバイクなど、多様な人が多様な自転車に乗ることを想定した自転車通行空間や駐輪施設づくりを進めていただきたいです。	「誰もが」とは、道路を利用する全ての歩行者、自転車利用者、自動車運転者を対象としています。多様な人が多様な自転車に乗ることを想定した自転車通行空間や駐輪施設に関する頂いたご意見については、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。

◆3. 自転車利用の現状について

No.	ご意見	都の対応方針
5	<p>P5 交通手段に占める自転車の利用割合について 「自動車抜き、鉄道、徒歩に次ぐ第3位となっている。」とあるのだから、歩道と同様に自転車専用道路の確保をお願いしたい。 車と自転車ではその大きさ、パワーが異なり、今のようにお互いが気持ちよくシェアするということは難しい。歩道がガードレールや縁石で自動車から保護されるように、自転車道も車道から保護してほしい。そのためには、フランスで見られるような、一部の車道の廃止は必要になるだろう。 片道三車線や路駐を含む二車線道路から、一車線を自転車専用道として切り出す、車の進入ができないようにする、といった思い切った政策が欲しい。ただペイントするだけというのでは自動車はそこに居座ってしまう。</p>	<p>頂いたご意見を踏まえ、36ページに次のとおり追記しました。 「特に、駐停車車両の多い区間や交通事故の危険性が高い交差点部等については、道路管理と交通管理の両面から協議を重ね、地域の道路交通状況に応じた交通安全対策を検討してまいります。」 今後とも、自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>
6	<p>P12 コロナ禍に伴う「新しい日常」における自転車利用の変化について これについては深く掘り下げられるべきで、P15の4.2 通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化とも連動させるべきです。 冒頭のP1にコロナ禍に伴う外出自粛等による宅配需要の高まりとある様に、通行空間整備がより迅速になされていたなら、宅配需要増加のみならず、都民自らが飲食店へテイクアウトに向かうことも増えた可能性が大きいし、それが経営に苦しむ飲食店の利益増加に結びついた可能性もあります。 また、コロナ禍後も見据えれば、自転車による観光地回遊性向上が飲食店のお弁当売り上げ向上に貢献することも考えられます。更には外出自粛中の運動不足解消の役割も果たしたでしょう。</p>	<p>都としても、12ページに示すとおり、新型コロナウイルス感染拡大後に自転車交通量が増加していると考えています。 今後、観光地等における回遊性向上などを目指し、19ページに示す優先整備区間などについて、2030年度に向けて整備に取り組んでまいります。</p>

◆4. 自転車通行空間の整備方針・将来像について

No.	ご意見	都の対応方針
7	<p>4. 自転車通行空間の整備方針・将来像について</p> <p>東京都のような大都市においては、自転車においても市区町村域をまたぐ移動が現在も相当数存在し、今後も自転車活用推進により増加することが見込まれることから、東京都が広域的観点での自転車ネットワークを設定すべき(かつ隣県との接続協議を実施)と考える。</p>	<p>自転車通行空間の整備については、13ページ、14ページに示すとおり、広域的ネットワークの形成を含めた4つの整備方針に基づき進めていきたいと考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます、国や区市町村等と連携し整備を進めてまいります。</p>
8	<p>4. 自転車通行空間の整備方針・将来像について</p> <p>東京オリンピックの自転車ロードレースコースをレガシーとして積極的に整備するとの方針を設定すべき。</p>	<p>自転車通行空間の整備については、13ページ、14ページに示すとおり、広域的ネットワークの形成を含めた4つの整備方針に基づき整備を目指すことが重要であるとと考えています。</p> <p>13ページに示す将来像とロードレースのコースが重複する区間については、関係部署とご意見を共有し、整備を検討してまいります。</p>
9	<p>東京都は大多数の自治体がDID(人口集中地区)となっているなかで、都内各区・市の自転車ネットワーク計画のネットワーク(網)密度は軒並み国基準(2km/km 2,500mメッシュ)の2～3倍となっています。</p> <p>東京都は、これまで「自転車ネットワークの軸となる幹線道路に自転車走行空間を確保するとともに、区市町村とも連携し、エリア内の面的なネットワークを整備していくことが重要となってくる。」(「東京都自転車走行空間整備推進計画」平成24年版)として都道などの幹線道路への自転車走行空間の整備とネットワーク化の重要性を強調してきました。</p> <p>これを受けて各区・市の自転車ネットワーク計画では、幹線道路の自転車走行空間整備を重視し、区・市内のほとんどの都道をネットワーク対象路線に選定し、東京都と協力してネットワーク化を図るとしています。</p> <p>今回の東京都自転車ネットワーク整備計画をみると区・市が東京都とともに作成した計画であるにもかかわらず、主要な幹線道路(都道)が抜け落ちています。また、計画が未策定の区・市においても、主要な幹線道路が整備対象から落ちています。</p> <p>今日、コロナ禍という逼迫した情勢のもとで求められている自転車交通推進の要であります自転車ネットワーク形成を都内全域で早期に成し遂げるために、今計画(案)都道の自転車ネットワーク計画路線に加えて、以下の路線を追加されますよう要求いたします。</p> <p>環七通(都道318)北千束1～大森北6、環八通(都道311)碑文谷5～目黒本町5、旧早稲田通(都道25)下石神井1～南大泉4、野猿街道(都道160)大塚～横山町、甲州街道(都道256)谷保～青柳3 外85区間</p>	<p>本計画では、13ページに示すとおり、広域的ネットワークの形成や通勤・通学・買物等における自転車移動の円滑化などの4つの整備方針に基づき、現在の道路構造や交通状況などを踏まえ、2040年代の将来像を設定しています。</p> <p>ご指摘の路線については、自動車交通量が多い区間や幅員が狭い区間などであることを理由に、今回の計画においては、整備対象に含めていません。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見	都の対応方針
10	<p>主要環状線のネットワーク計画化について自転車通行空間整備推進計画(案)では、ネットワーク路線として、環状6号線は全線、環状7号線は、江戸川区と大田区の一部路線、環状8号線は大田区の一部路線が設定されています。上記3環状線は全線ネットワーク路線として設定し、暫定形態として自歩道を除く自転車ナビマーク(2020年迄に警視庁が整備)設定路線を見直し、自転車レーンまたは自転車ナビマーク・自転車ナビラインに改造すべきと考えます。</p> <p>さしあたって江戸川区や世田谷区で設置推進しているナビマーク(約10m間隔)間にナビラインを追加設置する、いわゆる自転車ナビマーク・ナビラインを東京都が主要3幹線道に設置することを推奨致します。</p>	<p>都としては、自転車通行空間の整備により、誰もが安全で安心して移動できるようにする必要がありますと考えています。</p> <p>環状7号線等について全線の整備を目指す路線とすることについては、自動車交通量が多い区間や幅員が狭い区間などであることを理由に、今回の計画においては、整備対象に含めていません。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
11	<p>コロナ禍が長期化するなかで、三密を避ける交通手段として自転車交通への転換が逼迫する要請となっています。この観点から、自転車ネットワークの形成は「東京都自転車通行空間整備推進計画(案)」の整備計画を前倒して形成をはかることが求められていると考えます。</p> <p>2040年までに総延長1800kmのうち2030年までに600km(累計約900km)は全体の50%であり、これを前倒しし900km(累計約1200km)、全体の2/3(66%)を整備し、残りの10年で1/3をやり総達成することを提案します。</p>	<p>コロナ禍に伴い自転車利用は増加しており、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めることが重要であると考えています。</p> <p>一方、自転車通行空間の整備に当たっては、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況、道路幅員などの道路の状況を把握するための調査を実施し、交通管理者等と協議の上、地域の道路事情に応じた整備形態を選定するなど、調整は多岐にわたります。</p> <p>このため、まずは18ページに示すとおり、2030年度に向けて新たに約600kmの整備に取り組んでまいります。</p>
12	<p>4. 1広域的ネットワークの形成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に即した検討を行うべき。 ・放射方向について適切な間隔でネットワークを構築すべき(現状空白地帯:北本通り、新青梅街道(千川通り)、世田谷通り、鶴川街道、尾根幹線等) ・センターコアエリアの西方の環状ネットワークが必要(環状7号線・8号線、三鷹通り、小金井街道、新小金井街道通過相当エリア(※)) <p>※記載した路線の用地内で長期的に見て専用通行空間の確保が困難であるとすれば、都管理の自転車通行空間の新設ないし区市町村管理道路内への新設を検討することで対応すべき。</p>	<p>本計画では、13ページに示すとおり、広域的ネットワークの形成や通勤・通学・買物等における自転車移動の円滑化などの4つの整備方針に基づき、現在の道路構造や交通状況などを踏まえ、2040年代の将来像を設定しています。</p> <p>環状7号線や環状8号線等の2040年代の将来像に含まれていない路線については、自動車交通量が多い区間や幅員が狭い区間などであることを理由に、今回の計画においては、整備対象に含めていません。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
13	<p>4. 2通勤・通学や買い物等における自転車移動の円滑化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通が集中・錯綜する状況に見合った高水準の空間整備(幅員・自転車駐車場への出入り対応等)を行う旨を記載すべき。 	<p>都としても、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めていきたいと考えています。</p> <p>具体的には、各区間の整備に際して、限られた道路幅員の中で自転車通行空間を確保するために、中央帯や車線の幅員及び街きょエプロン幅などの道路構造の見直しについて検討してまいります。</p>
14	<p>4. 3観光地等における回遊性向上について</p> <p>自転車による観光地回遊は最近考えられはじめていることではありますが、都内各地域の自然・歴史・文化にふれながら東京を周回する270kmの散策路、武蔵野の路は古くから存在し、都立公園や臨海部観光地等重なるスポットも多く、自転車の回遊性向上に組み込まないか検討すべきです。</p>	<p>「武蔵野の路」は、都内を周遊できる散策路として整備してきたものであり、基本的には歩くことを前提としたコースを多く選定している路となっています。</p> <p>このたび策定した自転車通行空間整備計画では、観光地等における回遊性向上や、サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上など4つの整備方針に基づき、整備を進めてまいります。</p>

No.	ご意見	都の対応方針
15	<p>4. 3観光地等における回遊性向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・12か所の選定理由が不明確(多摩の郊外・23区郊外部のマイクロツーリズムスポットなども含め都道からのアクセスや外国人旅行者の多寡にかかわらず、観光価値のある個所を選定すべき、選定にあたり観光部局、関連業界の意見を聞くべき) ・今計画期間の対応が12か所に留まるのであれば、次期計画以降に対応する観光地と連動した自転車ネットワーク選定・形成の考え方を記載すべき。 	<p>本計画では、16ページに示す観光地については、「平成31年・令和元年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書」(産業労働局)や、2015年に設定した東京2020大会会場や主な観光地の周辺を対象とした自転車推奨ルートを踏まえ、選定しています。</p> <p>次期計画以降の対応につきましては、新たな計画の策定時点における状況を踏まえ、適切に検討してまいります。</p>
16	<p>4. 4サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コースの選定理由に利用実態及び将来性の観点が必要(例えばたまリバー50キロや荒川緊急用河川敷道路は現在でも自転車・ランナー・歩行者が多数利用しており、何らの改善策なしにネットワークに組み込むことは不適切。かつこの分類に都道以外の路線があるが、計画に位置付けるに足る整備、改善、管理の担保が取れていることの明示が必要) ・「自転車通行空間の整備」の中で歩行者と自転車の混在状態の改善(歩車分離)を図ることを明記すべき ・急速に普及しているE-bikeを活用したサイクルツアーを活用した風光明媚な丘陵・渓谷コースを設定すべき ・長距離のコースについて、休息、トイレ、交流等のためのスポットを適切に配置すべき 	<p>たまリバー50キロや荒川緊急河川敷道路の改善に関する頂いたご意見については、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>都としては、まず将来像を示し、その実現を目指すことが重要であると考え、今回の計画を策定しています。</p> <p>風光明媚な丘陵・渓谷コースの設定や休息スポットの配置に関する頂いたご意見についても、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
17	<p>4. 4サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上について</p> <p>レインボーブリッジの自転車通行をやすくして欲しい。現状では台車装着が強制されるだけでなく、日中しか移動が利用できない。図にあるように、東西には荒川と多摩川と大きなサイクリングロードがあるが、ここを中継できれば混雑する都心をかなり避けて相互に行き来できるようになる。</p> <p>海の森公園への自転車移動手段を確保してほしい。自転車競技場があるのに自転車でたどり着けないというのはなかなか残念だ。</p>	<p>頂いたご意見については、関係部署にお伝えさせていただきます。</p>
18	<p>4. 2通勤・通学や買い物等における自転車移動の円滑化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ビジネス拠点内における回遊性向上」の実効性を高めるため、ビジネス拠点内一体的な計画づくりと、都以外の道路管理者・自転車駐車場管理者への支援・促進策を新設すべき。 	<p>都としても、自転車通行空間の整備に当たっては、都以外の管理者とも連携したネットワーク形成を図ることは重要であると考えています。</p> <p>このため、同時期に策定する「東京都自転車活用推進計画」(都市整備局)において、自転車活用に関する多種多様な施策を、総合的に進めていくこととしています。</p>
19	<p>4. 3観光地等における回遊性向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地周辺の回遊性確保に必要なネットワーク形成が図れるよう、一体的な計画づくりと都以外の道路管理者への支援・促進策を新設すべき。 	

No.	ご意見	都の対応方針
20	<p>600kmの自転車レーン網の構築に向けた長期構想は大変嬉しいものであります。本推進計画によって歩行者と自転車の交錯は、軽減されるものと思います。</p> <p>更に、移動手段が多様化することによってライフパタンや人とまちのコミュニケーション、交歓活動も増え、地階の個店(小規模事業者の活性化)を支える要素ともなり、都民とまちの良い関係性の構築に資するものになると考えます。ありがとうございます。差し当たり、一つ強化願いたいことは、官民連携事業である「シェアサイクル」です。</p> <p>①都民は、通勤や私事利用時において、自転車と鉄道との組み合わせが多いことと、②駐輪所が個人で十分に確保できない住民や事業所も多々あると考えられるため、「23区におけるシェアサイクルの更なる普及」と、「駅近傍での複数のシェアサイクルステーションの設置推奨」を検討願いたいです。</p> <p>まだ十分にシェアサイクルが普及していない区部もございます。エリアマネジメントを担う中間組織など、地域組織にも意識を持って合意形成の一端を担うよう啓発活動を推進するといった仕組みも求められると考えます。</p>	<p>同時期に策定する「東京都自転車活用推進計画」(都市整備局)において、シェアサイクルを含めた自転車活用に関する多種多様な施策を、総合的に進めていくこととしています。</p> <p>頂いたご意見については、関係部署にお伝えさせていただきます。</p>

◆5. 今後10年間の自転車通行空間の整備について

No.	ご意見	都の対応方針
21	5. 今後10年間の自転車通行空間の整備について 5. 1 整備の方法・目標 ・整備済みの300キロのうち暫定形態(P31)の自転車歩行者道138キロの本設化の目標値も設定すべき(少なくとも2/24東京国道事務所から公表された整備計画の向こう3年間60km想定との整合を図る)。	現段階においては、まずは、27ページに記載のとおり、早期に連続した自転車通行空間となるよう整備を進めていくことが必要であることを踏まえ、31ページに示す整備形態の選定フロー図について、「暫定形態」という選択肢を含め示しています。 都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくことは重要であると考えており、頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
22	5. 2 優先整備区間の設定について ・選定の視点に国道の自転車ネットワーク計画路線との連続性を追加すべき。	令和3年2月24日に東京国道事務所において、自転車通行空間の整備計画が策定されたことを踏まえ、19ページに国道との連携について追記しました。 今後も、国と連携しながら整備を進めてまいります。
23	5. 2 優先整備区間の設定について (2) 区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性 ・現時点における各区市町村のネットワーク計画策定状況及び予定を記載すべき。	各区市町村の自転車ネットワーク計画については、現在、順次策定されている状況であることから、ホームページ上で公表している「自転車通行空間ネットワーク計画調整会議」の資料において、最新情報を共有していきたいと考えています。 https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00132.html
24	5. 2 優先整備区間の設定について ・各区市町村の自転車ネットワーク計画と各区市町村版自転車活用推進計画の関係を明確にすべき。	「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」(国土交通省・自転車活用推進本部)の8ページに自転車ネットワーク計画と自転車活用推進計画の関係について、「自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とすべきである。」と記載されています。
25	5. 3 優先整備区間における整備計画について ・今後10年の区市町村道の自転車ネットワーク計画路線が不明な状態で図上に整備区間を明示することは困難と想定するが、どのように記載したのか明記すべき。	優先整備区間については、区市町村と同時に策定することが理想ではありますが、一部のネットワーク計画が未策定であるなど、現段階では難しい状況にあります。 本計画における優先整備区間については、都として地域特性を踏まえ、計画的かつ効果的に自転車通行空間を整備していくため、既存の自転車通行空間との連続性や、自転車交通量や事故の発生状況などの3つの視点に基づいて選定しています。
26	5. 4 取組による整備効果(2)通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化について ・選定にあたっては、自転車以外の要因(車道拡幅・電線地中化等)で整備が見込まれなくても、駅への乗り入れ台数の多寡、動線分析により、優先して整備すべき区間を選定すべき。	駅への乗入台数の多寡については、13ページに示す自転車ネットワークの将来像を検討する際に考慮しており、優先整備区間の設定は、この将来像を実現する過程を示すものです。
27	5. 4 取組による整備効果について ・図示する区間が多いだけで単純に評価すべきではなく、整備効果は利用者側に立って行うべき(到達時間短縮、単位時間当たり自転車交通容量の増等)。	頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。

No.	ご意見	都の対応方針
28	<p>5. 4取組による整備効果(1)広域ネットワークの形成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミッシングリンクの解消により整備効果が見込まれる区間を積極的に含めるべき(山手通りの淡島通り～中原街道間等)。 	<p>都としても、優先整備区間の選定に際して視点の1つとして「既存の自転車通行空間との連続性」を設定しており、ミッシングリンクの解消は重要であると考えています。但し、道路構造や交通状況等を考慮すると、現段階では自転車通行空間の整備が困難な区間もあります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
29	<p>5. 4取組による整備効果(1)広域ネットワークの形成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①・②について国交省国道事務所が向こう3年間で実施する整備検討対象区間の実施箇所・進捗状況が整備効果に影響してくると思われるので、その旨を明記すべき。 	<p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます、国と連携し整備を進めてまいります。</p>
30	<p>5. 4取組による整備効果(1)広域ネットワークの形成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・⑥は図上で判読すると井ノ頭通りと多摩湖自転車歩行者道(東京都通称道路名地図33番と95番(建設局ウェブサイトより))であり、現状のまま歩行者と自転車が混在する構造で広域ネットワークに含めることは不相当と考える。空間内利用の改善を図るか、これに代わるセンターコアエリアと多摩地域北西部を結ぶ自転車通行空間を設定すべき。 	<p>井ノ頭通りの一部区間については、34ページに示すような道路空間再編による自転車通行空間の確保を先行的に実施する予定としています。</p> <p>また、27ページに記載のとおり、早期に連続した自転車通行空間となるよう整備を進めており、既存の自転車通行空間を活用しながら整備を進めてまいります。多摩湖自転車歩行者道に関する頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
31	<p>5. 4取組による整備効果(2)通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P15に記載の上位100駅周辺から30か所に絞り込んだ過程を明記すべき(都道からのアクセス性等)。 	<p>整備の優先度と、道路構造や交通状況等を考慮した現段階での必要な自転車通行空間整備の困難性などを考慮して検討した結果、2030年度までに主要駅周辺で自転車移動の円滑化を図れる駅を30か所に絞り込んでいます。</p>
32	<p>5. 4取組による整備効果(4)サイクリングコース等や都立公園へのアクセス向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・① サイクリングコース等6路線は施設内の交通の円滑化、歩行者を含めた安全確保等の改良・改善がなされると解してよいのか？そうでないのであれば、「取組による整備効果」に記載するのは不適切なので、削除すべき。 	<p>整備効果については、サイクリングコース等周辺の都道において自転車通行空間の整備を進めることで、アクセスが向上することを踏まえ、示しています。</p> <p>サイクリングコース等そのものの安全性確保に関する頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
33	<p>5. 4取組による整備効果(2)通勤・通学や買物等における自転車移動の円滑化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の効果を上げるには、自転車駐車場への動線として必要な路線は管理者に問わず区市町村・鉄道事業者と適切に役割分担をして整備を推進・促進すべき。 	<p>都としても、特に自転車駐車場への動線に関して、区市町村や鉄道事業者と連携して対策を進めることは重要であると考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

◆6. 自転車通行空間の整備手法について

No.	ご意見	都の対応方針
34	<p>6. 1 整備形態の選定に関する基本的な考え方について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道を活用した「暫定形態」から「完成形態」に移行するスケジュールを明示すべき。 	<p>現段階においては、まずは、27ページに記載のとおり、早期に連続した自転車通行空間となるよう整備を進めていくことが必要であることを踏まえ、31ページに示す整備形態の選定フロー図について、「暫定形態」という選択肢を含め示しています。</p> <p>都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくことは重要であると考えており、頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
35	<p>30p 整備事例</p> <p>左上松原通りは、ポールなり縁石などで自動車の侵入ができないよう、そして利用しやすいよう十分な幅を設けて欲しい、典型的な道路だ。右上平和橋通りは、これも同様に、そもそも自動車が入れない自転車道を確認してほしい。左下台場青海線は、これは時々通る道で、かなりマシに整備されているが、自転車が2台すれ違ったり追い越すにはギリギリだ。幅の拡充をお願いしたい。右下海岸通りは、自転車としては走りやすいが、歩道と一体化しているため、自転車が歩道を走るケースが出るだろう。33p 東八道路は、この整備形態はかなりよいと思う。自転車や歩行者が交差点の度に段差をクリアしなければならないのが惜しい。直進道路の走行しやすさを優先して、自転車道と歩道は段差をなくして欲しい。小道に入る車側が段差を乗り越えるようにしてほしい。非力な歩行者(車椅子やベビーカーなど引いた人を含め)や自転車側に段差を越えさせるのはやめたい。36p 駐停車車両を考慮した自転車通行空間の整備では、まず、自転車道と自動車空間のポールなどによる分離が欲しい。駐車空間と自転車道と密着させると、車のドア開放で自転車がぶつかってしまう。そのために緩衝スペースを設けて欲しい。37p 道路利用者に対する注意喚起看板等の設置については、駐車禁止の注意喚起看板はないよりはマシだが、正直現状を見る分効果があるとは思えない。もちろん、自転車道に侵入する車や駐車している車に対して処罰をお願いしたいが、現状を見る限り人員的にも無理だろう。そのために、そもそも侵入が難しくなるよう、自転車道をポールや縁石で物理的に確保する方をお願いしたい。</p> <p>何度も書いてしまっているがまとめると以下ようになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路駐や車両との事故対策として、自転車道と車道をポールや縁石などで物理的に分ける ・追い越しすれ違いが出来る、十分な幅の確保。そのためには車道の削減や車の一方通行化を行う必要があるだろう ・トレーラー付きなど大型の自転車への対応(将来性) ・自転車道内の段差をへらす ・駐車スペースと並べる場合は、ドア開放事故が起きないように緩衝帯を設ける 	<p>頂いたご意見を踏まえ、36ページに次のとおり追記しました。</p> <p>「特に、駐停車車両の多い区間や交通事故の危険性が高い交差点部等については、道路管理と交通管理の両面から協議を重ね、地域の道路交通状況に応じた交通安全対策を検討してまいります。」</p> <p>今後とも、自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>

No.	ご意見	都の対応方針
36	<p>P1に「自転車利用の安全性や回遊性をより高めるためには、連続した自転車通行空間の整備が重要」、P18でも「自転車通行空間の連続的な整備に取り組む」という素晴らしい方針が示されているのですが、P27には「車道での整備が困難な場合においては、歩道を活用した「暫定形態」として自転車歩行者道(構造的分離、視覚的分離)の整備をすることで、早期に連続した自転車通行空間の整備を進める。」とあります。</p> <p>この形態の具体的な形が、P29の②自転車歩行者道(視覚的分離)の写真やP30「図 6-3 歩道を活用した整備事例」に示されたような交差点手前で打ち切って歩道に接続するような形態であるなら、歩行者との接触の危険を招き、自転車走行の速達性を著しく損ないますので、安易に採用しないでいただきたいです。</p>	<p>現段階においては、道路構造や交通状況等により車道での整備が困難な箇所があるため、慎重に検討したうえで、歩道の活用も含めて整備を進めていく必要があると考えています。</p> <p>都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくことは重要であると考えており、頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
37	<p>P28 6.2 整備形態 1自転車道 ▶基本的な考え方 車道において、縁石や柵等の工作物によって自動車等と構造的に分離された自転車通行空間を確保する。 P31 6.3 整備形態の選定フロー 整備形態の選定フローによると自動車の速度が高い道路(目安 速度が50km/h超)において、一方通行の自転車道(2.0m以上)が採用されなかった場合、双方向の自転車道(2.0m以上)になるケースもあり得ますが 1. 一方通行と双方向で同じ幅員では利用者にとって安心感に大きな差が出ます。以上という曖昧な表現ではなく明確に幅員に差をつけることが望まれます。 2. 同じ幅員が確保できるにもかかわらず、一方通行と双方向になる要因をフローに明記するべきではないでしょうか。 3. 選定フローに利用実態も考慮されるべきではないでしょうか。商店が立地しているケースでは双方向の方が利便性が高いと考えられ、オリンピック推奨ルートのようなケースでは大量なフローから一方通行の方が機能すると考えられます。 ※6年前の資料ですが、自転車施策の取組状況「安全な自転車通行空間の確保について」https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/cyclists/pdf/01jitensha_08.pdfのP5に似た整備形態の選定図が有り、つづくページには以下の様に書かれています。 ○双方向通行は、対向自転車同士の衝突による危険性、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性を懸念。 ○一方通行は、目的地に向かうのに遠回りになる等、沿道市民、自転車利用者等の理解が得られにくい。 また、この資料に合意形成というキーワードが何度か出てきますが、とても重要であり、整備推進計画が一般に認知されるための方策は熟考されるべきで、動画による広報などが必要ではないでしょうか。現状、自転車レーンと自転車ナビマークを混同して理解している人も多い様に思います。 4. この整備推進計画(案)に整備形態例の画像が何枚かありますが、整備形態の選定フローに対応させた方が、フローが理解しやすいと思います。</p>	<p>整備に当たっては、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえる必要があり、一方通行を双方向通行とする要因は様々です。</p> <p>都は、これらの条件を総合的に踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進め、誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保を目指してまいります。</p> <p>本計画や自転車レーンとナビマークの違いの広報に関する頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。また、選定フローと整備形態例の画像との対応の明確化については、周知用資料の作成などの際に参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見	都の対応方針
38	<p>29p 整備形態について</p> <p>ペイントだけの自転車道について、改めて欲しい。現状のペイントのみの自転車道は車の路上駐車や停車、幅寄せによって既に形骸化している。縁石や樹脂ポール、段差などの低い障害物によって、明確に車道と自転車道を分け、路上駐車や停車割り込まれないしてほしい。</p> <p>ナビラインが最近増えているが、ナビラインがあろうとなかろうと自動車や大型トレーラー、バスなど気にせず幅寄せをされることが多い。ナビラインではなく、自動車と明確に分離された自転車道を確保してほしい。</p>	<p>頂いたご意見を踏まえ、36ページに次のとおり追記しました。</p> <p>「特に、駐停車車両の多い区間や交通事故の危険性が高い交差点部等については、道路管理と交通管理の両面から協議を重ね、地域の道路交通状況に応じた交通安全対策を検討してまいります。」</p> <p>今後とも、自転車通行空間の整備に当たっては、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>
39	<p>自転車道は大型の(いわゆる道交法における普通自転車に収まらないもの)、カーゴバイク、トレーラー/ベビーカーなどを牽引する自転車を走れるよう設定してほしい。昨今、黒猫やカクヤス、エコ配などトレーラーを活用した輸送が増えているため、これらの大型またはトレーラー付き自転車も自転車道を走れる想定にした方が今後より便利になるだろう。</p>	<p>頂いたご意見については、関係部署にお伝えいたします。</p>
40	<p>自分は墨田区の役所通りをよく通るが、バス停が自転車道の上に設置されている。法令に従うと、バスは停車の度に通行帯違反になるはずだ。そこを自転車で走る場合、バスの追い越し追い越されが頻発して危ない。このようにかなりおかしい設計になっているのも、単に自転車道をペイントするだけでは解決しない。</p> <p>自転車とバスが走行空間で交差しない設計をおねがいしたい。</p>	<p>自転車通行空間の整備については、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p> <p>なお、法令上は、普通自転車専用通行帯の設置されている区間のバス停において、人の乗降のために当該路線バスが普通自転車専用通行帯に立ち入って停車することは可能です。</p>
41	<p>自転車通行空間の整備手法について1)自転車通行空間整備推進計画(案)では、整備形態として「車道混在」では「自転車ナビマーク・自転車ナビライン」としています。</p> <p>国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(原版・改訂版)では、「自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するため、車道左側部の車線内に帯状または矢羽根型の路面標示およびピクトグラムを設置を検討する」としています。</p> <p>整備形態に「帯状の路面標示」(ブルーレーン)を追加し自転車通行の安全性を高め、車道通行化を促進してください。</p> <p>なお、欧米の自転車先進国ではネットワークの整備形態はほとんど「帯状の路面標示」だけで、ナビマークやナビラインは見当たりません。</p>	<p>「車道混在」の整備形態については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局)(2016.7)」に基づき、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、矢羽根型路面表示を設置します。</p> <p>なお、ナビマークのみ設置されている区間は、警視庁が、自転車の通行位置をわかりやすくするとともに自転車利用者の交通ルールの遵守、自動車運転者に対する自転車への保護意識をそれぞれ高めることを整備目的として設置したものであり、自転車通行空間を整備したことにはならないと考えています。</p> <p>都は、ナビマークのみ設置されている区間においても、自転車通行空間の整備を進め、その整備に当たっては、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩行者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>
42	<p>自転車乗入台数が多い主要100駅および他の主要駅の整備形態として「帯状の路面表示」(ブルーレーン、ブルーゾーン)を採用整備し、朝夕の通勤・通学や買い物等における自転車の車道通行の安全性を高めるようにしてください。</p> <p>従来のナビマークだけでは自転車の歩道通行を止めさせるのは困難と思われます。</p>	

No.	ご意見	都の対応方針
43	<p>P27～28にかけて、「車道の左側端を通行します」という文言が複数回出てきますが、「端」は不要ですので、「車道の左側を通行します」に修正をお願いします。(道交法では、車両通行帯がない場合に「左側端に寄って」、車両通行帯がある場合は「第一車両通行帯を通行」だったはずですので)</p>	<p>道路交通法及び交通の方法に関する教則の内容を踏まえ、「左側端に寄って通行します」に修正しました。</p>
44	<p>6. 3 整備形態の選定フローについて ・図6-4について暫定形態となる形態(例えばAに関して自転車道以外)についてはその旨を明記し、そこから完成形への移行を目指すフローを記載すべき。特に歩道を活用した暫定形態がフローの終着点となっているのは改めるべき。</p>	<p>現段階においては、まずは、27ページに記載のとおり、早期に連続した自転車通行空間となるよう整備を進めていくことが必要であることを踏まえ、31ページに示す整備形態の選定フロー図について、「暫定形態」という選択肢を含め示しています。 都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくことは重要であると考えており、頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
45	<p>31ページA自動車の速度が高い道路の目安「速度が50km/h超」を「速度が60km/h超」に修正してほしい。 (理由) 1 27ページに記載のとおり「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」の規定と整合を図るべきと考えるため。 2 この項目に該当するのは28ページの①と理解しているが、沿道と車道を自転車道が物理的に分断するこの形態がフィットする箇所は都道では極めて限られると考えるため(例えば、地方の幹線道路でバイパス的に整備された箇所なら効果的と思われる)。 3 平成30年度「自転車通行空間の整備効果について」では、この①を除く5種類の形態について調査検討がなされているが、①の形態については調査検討が行われておらず、都道での採用は特に慎重に行うべきと考えるため。</p>	<p>整備形態を検討する際の前提となる自動車の速度の目安については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局)(2016.7)」を参考に設定しています。 また、整備に当たっては、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩道者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえ、31ページの選定フローを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>
46	<p>31ページ「整備形態の選定に際しては、自動車の速度と交通量を勘案して選定した」を「整備形態の選定に際しては、歩行者、自転車、自動車の交通量や沿道の状況等を踏まえて、地域の道路事情に応じて選定した」に修正してほしい。 (理由) 1 27ページ及び32ページに記載のとおり、自転車通行空間の整備は、限られた道路幅員の中で、歩行者、自転車、自動車の交通量や沿道の状況等を踏まえて、地域の道路事情に応じて進められるべきであり、この点は31ページにおける「完成形態」の選定においても同様と考えるため。各ページの記載の整合を図ってほしい。 2 自転車通行空間の整備形態の選定にあたり、「自動車の速度と交通量」という、自転車以外の要素のみを勘案することは合理的とは言えないと考えるため。自転車通行空間の整備であるのだから、自転車の通行量を含めて勘案しなければ利用の無い自転車道が整備されるおそれがある。また沿道の状況、歩行者の通行量を勘案しなければ使い勝手の悪い道路となり、地域に受け入れられないものが整備されるおそれがあるとするため。</p>	<p>31ページに示す整備形態の選定については、国のガイドラインを参考に自動車の速度や交通量を記載していますが、自転車通行空間の整備に当たっては、27ページに記載のとおり、限られた道路幅員の中での自転車通行空間の確保に向け、歩道者、自転車、自動車の交通量、駐停車車両や沿道の状況等を踏まえることが重要であると考えています。 今後も、31ページに示す選定フローを参考とし、地域の道路事情に応じた整備形態により整備を進めてまいります。</p>

No.	ご意見	都の対応方針
47	<p>6. 4 自転車通行空間の確保に向けた工夫について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化と合わせた路面整備において地下埋設物の位置見直しと合わせて道路構造物の配置の最適化を行う工夫も行うべき。 ・街路樹の樹種・植栽ピッチ・管理(剪定)頻度など、道路端部を通行する自転車の安全性の配慮を加えるべき。 	<p>自転車通行空間については、18ページに示すとおり、無電柱化事業に合わせた整備も進めてまいります。</p> <p>また、街路樹に関する頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
48	<p>6. 5 道路空間の再編による自転車通行空間の確保について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実態に即した車線数の見直しが円滑に進むよう、都市計画規定等の見直しについて関係部局で協力して国と協議する旨を記載すべき。 	<p>自転車通行空間の確保については、都市計画上の規定との整合などを含め、関係機関と協力して進めることが重要であると考えています。</p>
49	<p>時限的車両進入禁止等、構造的な整備形態以外の手法も検討すべきではないでしょうか。</p> <p>例) 週末の土日、車両進入禁止。いわゆる歩行者天国に類似するものですが、大田区・品川間の旧東海道等に有効と考えられ、広域的ネットワーク、観光地回遊性向上の役割を果たすでしょう。</p>	<p>安全で安心な自転車通行空間の確保については、ハード対策に加え、ソフト対策の検討も必要であると考えています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>

◆7. 事業推進に向けた方策について

No.	ご意見	都の対応方針
50	<p>7. 2 交通管理者との連携について (1)駐停車車両を考慮した自転車通行空間の整備 記載のパーキングメーター撤去について、警察庁はすでに平成23年に通達を发出している取組なので、都も積極的に取り組むべき。</p>	<p>36ページに記載のとおり、交通管理者と協議の上、パーキング・メーター等の撤去や規模の縮小、車道における駐車スペースと自転車通行空間の併設など、現地の状況に応じて検討してまいります。</p>
51	<p>自転車を運転する人で車道を走ったり歩道を走ったりする人がいる。信号無視もする。</p>	<p>37ページに記載のとおり、交通管理者と連携し、必要に応じて自動車運転者の駐車マナー向上を図る注意喚起看板の設置や、自転車利用者に対する信号遵守や歩行者保護等の自転車利用ルールを周知する看板の設置などを検討してまいります。</p>
52	<p>マナーの普及啓発や駐輪場の確保にも取り組んでいただければと思います。</p>	<p>同時期に策定する「東京都自転車活用推進計画」(都市整備局)において、自転車活用に関する多種多様な施策を、総合的に進めていくこととしています。</p>
53	<p>37ページ(2)の次に、「(3)交差点における安全な自転車通行空間の確保」を追加してほしい。 (理由) 1 自転車事故が最も多く発生する箇所は交差点である。物理的な自転車通行空間確保は本計画に則って進められるべきだが、いずれの整備形態においても「交差点をどう処理するか」が安全確保の観点から決定的に重要と考えるため。 2 本計画では交差点の整備形態についてはあえて触れていないものと理解しているが、安全確保の観点から交通管理者と道路管理者が連携して検討を行ってほしいと考えるため。(第一京浜札ノ辻や、甲州街道初台など、自転車通行に配慮した構造に見えても実は致命的な欠陥を抱えている交差点が生まれており、「歩道を切削して1台分の退避スペースを設けて足りるとするような」小手先ではない」「(キープレフトに囚われて左折車両の巻き込みを招くような)原理主義的ではない」「歩行者・自動車と競合せず、実用的で誰にもわかりやすい」交差点処理のあり方検討を事故防止の点から切に願っているため)</p>	<p>都としても、自転車事故が多く発生している交差点における安全対策は重要であると考えています。 36ページに記載のとおり、交差点部等について、交通管理者と協議を重ね、地域の道路交通状況に応じた交通安全対策を検討し、頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
54	<p>スマホを利用した走行支障個所の通報システムを開発・導入すべき。</p>	<p>頂いたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>