

第2回板橋区自転車活用推進計画策定委員会 (R3. 7. 14)
 で出された意見等とその対応状況

No.	意見等	回答・計画書への反映等
1	<p>「スマートモビリティ」という言葉は、自動車メーカーなどが「スマートシティ」などと併せて使用している印象が強く、どちらかという自動車イメージしてしまう。【福田会長】</p> <p>「スマートモビリティ」という言葉について、よりわかりやすい表現にできないか。「次世代自転車型モビリティ」など、「自転車」という単語が入った方が良いのではないか。【中島委員】</p>	<p>様々なご意見を踏まえ、「スマートモビリティ」という表現を、「自転車+(プラス)」へ変更しました。</p>
2	<p>国や東京都の自転車活用推進計画において、「スマートモビリティ」に関する記述はあるのか。</p> <p>また、スマートモビリティは法令上の扱いや位置づけがあまり明確になっていないため、計画の目標設定がしにくいのではないか。【三嶋委員】</p>	<p>国の計画には、「新たな低速小型モビリティの登場が、今後、自転車通行空間にも影響する可能性があることを踏まえつつ、この通行空間の整備を一層推進していく」との記述があります。一方、東京都の計画には、「新たなモビリティの進展など、自転車利用環境が良好に保たれるよう、制度設計を含めた必要な検討を進めます」との記述があります。</p> <p>電動小型モビリティの法的な位置づけについては、最新の動向を踏まえつつ、現段階で断定できない部分については、区としての方向性を記載していく方針です。</p>
3	<p>本計画においては、自転車を活用して利用を増やすという方向性があると思うので、他の交通との関係性を考慮する必要があると思う。現状では他の交通モードとの関係がはっきりせず、需要がシフトする部分を明確にしていけないと感じる。【中島委員】</p>	<p>他の交通からのシフトという観点を踏まえ、第3章の施策⑩-1に、「クルマから自転車への利用の転換」を追加しました。</p>

No.	意見等	回答・計画書への反映等
4	<p>海外では日常的にキックボードが利用されている国も多いことから、そうした事例にも目を向けると良いと思う。ただし、海外と日本とでは道路の広さや文化などが違うため、自転車との共存など、日本や板橋区に合った考え方が必要だと思う。【野田委員】</p>	<p>電動キックボード等の海外の事例として、第2章の4-(3)の項目に、「新たなモビリティに対する交通規制の現状」を追加しました。</p>
5	<p>本文中に「安全な自転車通行のため」とあるが、区内では歩行者の数のほうが多く、歩行者の安全をいかに守っていくかという視点が重要だと思う。【別府委員】</p>	<p>第3章の基本理念に、「自転車の利用者のみならず、歩行者やクルマの運転手など自転車を取り巻くすべての人々が、安心・安全に通行できる環境を実現します」との記述を追加しました。</p>
6	<p>骨子案ではソフト対策が中心のような印象を受けるが、ハード整備の部分はどのように進めていくのか。【大島委員】</p>	<p>第4章「自転車ネットワーク」を追加し、自転車通行空間の整備に関する方針を盛り込みました。</p>
7	<p>区内にある「都道」について、東京都が定めた自転車通行空間の整備に関する計画との整合を図ってほしい。【片岡委員】</p>	<p>国道や都道については、それぞれの道路管理者の方針等と矛盾が生じないように調整しながら進めます。</p>
8	<p>自転車の活用(ソフト対策)に関する部分についてはどのように評価を行っていくのか。【山倉委員】</p>	<p>第5章に「フォローアップ指標」を設定し、客観的なデータに基づいて、計画を推進したことによる効果を把握していきます。</p>
9	<p>自転車ネットワークにおける優先整備路線の選定基準で、「〇〇へのアクセスルート」とあるが、始点はどこからなのか。表現がわかりづらい。【中島委員】</p>	<p>始点が明確でなかったことから、一部を除き、ターゲットとなる施設を中心とした半径1km以内に含まれる道路を選定するよう、改めました。</p>
10	<p>商店街では、歩行者専用の時間帯に多数の自転車が走行していたり、店舗の近くに自転車が止められず不便であったりするなど、自転車利用における課題が多いと思う。【大島委員】</p>	<p>第3章の施策④-3において、「小規模短時間駐輪スポット」の検討に関する記述を、また、第4章の4「優先整備路線の検討」③において、商店街内の通行規制に関する記述をそれぞれ追加しています。</p>