

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
1	別府委員	「自転車 <sup>+</sup> 」の表記は一般的なものではないため、わかりづらさがある。表現方法に工夫をお願いしたい。	区として新しい呼び方をPRしていきたいと考えています。本編P.5～6に用語の説明を載せていますが、ご指摘を受け、概要版にも自転車 <sup>+</sup> の範囲を説明する写真を追加しました。	概要版 P.1
2	中島委員	施策⑪「子どもをはぐくむ自転車安全利用環境の形成」は、内容としてルールの啓発がメインとなっているが、子どもの成長にあわせた施策や、子育て世代向けの施策等を追加できないか。	<p>施策⑪冒頭部分と「基本方針3」の説明文にそれぞれご指摘の趣旨を踏まえた記述を追加しました。</p> <p>【追加した文章】</p> <p>&gt; 施策⑪冒頭部分 また、子どもたちが自転車<sup>+</sup>を気軽に体験し、楽しみながら利用できる環境を整えることで、区に愛着を持ち、将来も住み続けたいと思えるような意識を醸成します。</p> <p>&gt; 基本方針③説明文 ・ ・ 未来を担う子どもたちを育みながら、 ・ ・</p>	本編 P.73、P.79

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
3	中島委員	区道の約30%が自転車ネットワーク路線に位置づけられることを明記し、PRしたほうが良いのではないかと。	第4章の冒頭部分に、「完成すると区道の概ね3割にあたる約200kmが自転車ネットワーク路線として整備されることとなります。」との記述を追加しました。	本編 P.92
4	山倉委員	基本理念の説明文などに、「自転車を使って楽しいことができる」とか、「スポーツ」といったキーワードは入れられないものか。パッと読んだときにわかるような表現を工夫していただきたい。	伝わりやすさを重視して、コンセプトアートにおいて「楽しさ」を表現していきます。(予定) また、施策⑧に、「荒川河川敷を活用した身近なサイクルスポーツの推進」を追加し、“自転車を楽しむ機会の創出”を明記しました。	コンセプトアート、 本編 P.70
5	松本委員	自転車を脇に置いてくつろいでいる姿や、自転車を活用して何か楽しいことをやっている姿などをイメージできるよう、表現を工夫していただきたい。	コンセプトアートにおいて、日常における自転車活用のシーンや、楽しさなどについて表現していきます。(予定)	コンセプトアート

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
6	大島委員	「自転車と歩行者」「クルマと自転車」のように施策が分かれているが、人、自転車、クルマは総合的、一体的に捉えていくべきものとする。分ける必要はないのでは。	個別の施策（施策①と施策②など）としては分けて整理していますが、「基本方針1」の施策の方向性として“人、自転車 <sup>+</sup> 、クルマの安全性の向上”という表現を用いるなど、全体としては総合的・一体的に捉えています。	本編 P.43
7	福田会長	フォローアップ指標は、短期・中期・長期などといった設定が必要ではないか。また、各指標に関する詳しい説明も必要である。	本計画では指標「案」として長期（2040年）の目標のみを掲げていますが、本計画の策定後に立ち上げる予定の「自転車 <sup>+</sup> 活用推進協議会」において、短期・中期の数値目標の設定を含めた指標の精査をお願いする予定です。なお、今回お示しした各指標案の設定の考え方を追記しました。	本編 P.125-126
A	別府委員	「車道混在」の名称は、区のオリジナルで名称を設定するよりも、全国的に使われているもののほうが結果的にわかりやすいのではないか。	ご指摘を踏まえ、国のガイドラインにも使用されている「矢羽根型表示」をメインに据えながら、「車道混在」という表現もかっこ書きで併記することで、分かりにくい表現となることを避けました。	本編 P.96ほか

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
B	別府委員	本計画において自転車と電動小型モビリティを同一に扱うのは無理があると思う。本計画の主たる目的である「自転車ネットワーク」は、現状では電動小型モビリティが走行できないことも大きい。電動小型モビリティは未開発の部分も多く、関連事項として項目を分けて整理したほうがわかりやすいのではないか。	ご指摘のとおり、現状では電動小型モビリティの多くが「自転車道」や「自転車専用通行帯」を走行できない規定となっていますが、国等における議論を踏まえれば、近い将来に法改正等が行われ、自転車ネットワーク路線を電動小型モビリティが走行できるようになる見通しです。こうした事情を踏まえて、区としては電動小型モビリティを全般的に含めた計画としていきたいと考えています。	—
C	片岡委員	東京都では、都道の自転車通行空間の整備に関して、令和3年5月に「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定し、今後10年間で優先的に整備をする区間を定めて取り組んでいる。そのため、「板橋区自転車活用推進計画」においては、都の計画と整合を図っていただくようお願いしたい。	区道以外の路線については、各道路管理者と協議を行った上で表記しています。なお、各道路管理者が定めた計画との整合については、計画期間や方針の違い等があることから、必ずしも全てを一致させているものではありません。	—
D	大野委員	<整備形態と整備時期について> 国道や都道では各道路管理者が整備形態と整備時期を決めるため、各区の自転車活用推進計画には相応の文言を入れて頂くことをお願いしています。今回も同様をお願いします。	整備形態の選定結果の図面には、区道のみを図示し、「国道及び都道の整備形態については、各道路管理者が決定します」と明記しました。	本編 P.111-113

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
E	大野委員	<p>&lt;通行規制区間の扱いについて&gt;            国道をネットワーク計画に入れて頂くことは道路管理者として問題ありませんが、板橋区内の国道17号、17号バイパスの一部については、本線に自転車通行規制がかかっており、整備しても通行できないことから、計画には入れないようお願いしているところです。            例外として、側道が設置され、その側道が本線に接続するのであれば、側道を計画に入れて頂いている場合もあります。            東京国道では現時点で整備できない区間は除外をお願いしております。</p>	<p>国道17号の戸田橋の区間及び17号バイパス（新大宮バイパス）のご指摘の本線区間については、自転車通行規制がかかっているため、自転車ネットワーク路線から除外いたしました。            なお、17号バイパス（新大宮バイパス）の側道については、自転車通行規制がなく連続的な自転車ネットワーク路線となる区間を、東京国道事務所へ連絡の上、自転車ネットワーク路線として、記載しております。</p>	本編 P.104-105
F	大野委員	<p>素案P104「図4-6」において、国道17号の舟渡交差点～都県境の区間、国道17号バイパスの新大宮バイパス入口交差点（練馬区）～三国2交差点の区間にかけて、車道には自転車規制があるため、候補区間から除外して頂きたい。</p>	<p>Eと同様に対応しました。</p>	本編 P.104-105

「第3回 自転車活用推進計画策定委員会」で出されたご意見の概要と対応内容

No.	委員	意見概要	対応内容	該当箇所
G	大野委員	<p>素案P107「図4-7」において、暫定整備や幅員が確保できない場合の考え方が記載されておらず、直轄区間は「自転車道」になってしまうため下記をお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フローから「国道」を削除。</li> <li>・「区道以外の道路は各道路管理者が整備形態を決定する」など追記頂きたい。</li> </ul>	(修正対応中)	本編 P.108-111
H	大野委員	<p>素案P110「図4-9」において、国道17号の舟渡交差点～都県境の区間、国道17号バイパスの新大宮バイパス入口交差点（練馬区）～三国2交差点の区間にかけて、車道には自転車規制があるため、選定結果から除外して頂きたい。</p> <p>「区道以外の道路は各道路管理者が整備形態を決定する」など追記し、着色を抜いて頂きたい。</p>	E、Dと同様に対応しました。	本編 P.104-105 P.111-113

※資料3「計画素案からの主な修正点等について」に掲載した内容は割愛しています。

※No.1～7は会議中に出されたご意見、A～Hは会議終了後に寄せられたご意見です。