

(仮称)板橋区自転車活用推進計画【素案】に対する意見と区の考え方(案)

・第2章「現状と課題」に関連するもの

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
1	専門用語	「端末比率」や「自転車分担率」の意味がよく分からず、図の内容が十分に理解できなかった。	専門用語については、本編巻末の資料編に用語解説の項目を追加しました。 【原案 p.157～】
2	ルール・マナー	ルールとマナーの違いについてのコラムは、とても有意義だと思う。 世の中の様々なことについて、厳格な法整備やルール化を求める風潮があるが、その多くは、お互いを思いやる気持ちや譲り合いで解決できるのではないかと思う。何でもルール化するのではなく、マナーでフォローするという考え方があっても良いのではないかと感じた。	「ルール」を守ることのみにとどまらず、相手への思いやりの行動である「マナー」を向上させることで、“安心・安全 スマートなサイクルライフの実現”につながるものと考えています。

・第3章「方針及び実施する取組」に関連するもの

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
3	通行空間の維持管理	車道の端を自転車で走行する際に、街路樹が道路上に伸びていて走りにくいところがある。また、歩道側にも伸びている場合があり、歩行者・自転車運転者双方に危険であるため、こまめに剪定してほしい。 また、濡れた花びらや落ち葉が路上に溜まっていると、自転車が転倒する危険性が高まるので、こまめに掃除をしてほしい。	施策②-4に示したように、通行空間を安心・安全で快適に利用できるよう、各道路管理者において定期的に道路の点検を行い、道路上にはみ出した街路樹の剪定や、看板等の移設・撤去など、適切な維持管理を行っていきます。 【素案 p.54 原案 p.52】
4	通行空間の維持管理	自転車や歩行者の通行の妨げになるので、歩道上に店の看板やごみが置かれないようにしてほしい。	歩道は、歩行者の通行が優先される道路であり、自転車は車道通行が原則ですが、一定の条件のもとで自転車も歩道内を通行することが可能です。そのため、施策②-4に示したように、通行空間を安心・安全で快適に利用できるよう、各道路管理者において定期的に道路の点検を行い、看板等の移設・撤去など、適切な維持管理を行っていきます。 【素案 p.54 原案 p.52】

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
5	通行空間の維持管理	自動車の路上駐車により、自転車や歩行者が安全に通行できない場合がある。路上駐車をさせない工夫が必要だと思う。	<p>施策②-1に示したように、警察による交通取締りの強化や、警察と区などが連携してドライバーに対する啓発等を実施していきます。</p> <p>【素案 p.51 原案 p.49】</p>
6	通行空間の維持管理	自転車で走行中、路上駐車している車が邪魔で困ったことがある。また、荷さばき用の駐車帯を一般車両が使用していることを見たこともあり、ドライバーの交通ルールを守る意識の向上と、罰則の強化が必要だと感じた。	
7	案内表示	路面に表示している「自転車とまれ」のマークについては、今後どのような取り扱いになるのか。	<p>「自転車とまれ」マークについては、これまでどおり事故の危険性がある場所などに設置していきます。なお、施策②-5に示したように、自転車ネットワーク路線に設定した道路の中で、特に事故の発生が心配される場所などには、「自転車とまれ」マーク以外の案内表示等の設置も検討していきます。</p> <p>【素案 p.54 原案 p.52】</p>
8	駐輪環境	駐輪場について、短時間で済む用事などの場合は、遠く離れた駐輪場に置きたくないので、駅前や商店街など身近に置ける場所に駐輪場があった方が良い。そうすることで放置自転車も減ると思う。	<p>施策④-3に示したように、商店などの近くに短時間の駐輪ができるよう整備する「小規模短時間駐輪スポット」について、今後、関係団体等の協力を得ながら、導入のあり方や整備手法等について検討していきます。</p> <p>【素案 p.60 原案 p.58】</p>
9	駐輪環境	「まちなか駐輪スポット」について、日頃、駐輪場が無い商店などを利用する際に路上駐輪をしてしまうことがあるため、こうした取組を実現していただくと大変ありがたい。	
10	駐輪環境	駐輪場を増やしてほしい。	<p>施策⑥-1に示したように、情報通信技術の導入による自転車駐車場の運営の効率化や運用上の工夫などにより、駐輪ニーズに対応した駐輪容量の確保に努めます。また、施策③-2に示したように、設置の必要がある場合には、様々な機会を捉えた新たな自転車駐車場の整備や、交通事業者等に対する自主的な自転車駐車場の整備の要請などを行っていきます。</p> <p>【素案 p.56,67 原案 p.54,65】</p>

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
11	駐輪環境	駐輪場の精算に不便を感じていたため、QRコード決済に対応した料金精算機の導入に関心がある。導入時期の目安を示していただけるとありがたい。	施策④-1及び⑥-2で示しているコード決済に対応した料金精算機の導入については、令和4(2022)年度より順次導入していく予定です。 【素案 p.59,68 原案 p.57,66】
12	交通政策	路線バスや鉄道などの公共交通機関と、自転車との連携は必要だと思うが、その具体的な方策があまり示されていない。 区として交通政策に総合的に取り組む覚悟と姿勢を示していただきたい。	自転車と他の公共交通機関との連携等については、今後、「(仮称)板橋区自転車+活用推進協議会」において、取組の具体化に向けた検討を行っていきます。 なお、区の交通政策全般の取組については、令和2(2020)年に策定した「板橋区交通政策基本計画」において、その方向性を示しています。
13	シェアサイクル	シェアサイクルは整備すべきだと思うが、設置できる場所はあるのか。また、設置や管理の費用を区の財政で負担できるのか。	現在実施しているシェアサイクル実証実験は、シェアサイクル事業者がポートや自転車等の設置及び管理等の費用を負担する形で実施しています。今後、実証実験の結果を分析するとともに、その結果を踏まえながら、原則として民間の事業者が実施する事業に、公共性の高い部分を区が支援する形で、事業を推進していく予定です。
14	情報発信	今後、自転車通行空間を整備した区間について、ウェブ上のマップ等で誰もが見られるようになれば便利になると思う。	施策⑧-1に示したように、「魅力ある情報の発信」の一つとして実施していく予定です。 【素案 p.72 原案 p.70】
15	交通ルール	ひと口に自転車と言っても、利用者の年齢や目的などは多種多様である。しかし、交通ルールに関することは全てに共通することなので、この計画の中でも優先すべきことではないか。 走行空間や駐輪環境が整備され、その上で交通ルールに対する意識を高めることができれば、楽しむ機会や運動習慣も自然と増えていき、脱炭素への方向に向かうのではないか。	交通ルールに対する意識の向上については、重要な要素の一つと考えています。本計画では、「基本方針3」において、“区民参加で実現する交通安全意識の醸成”を掲げており、この方針に位置づけた施策を推進していきます。

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
16	交通ルール	歩道を歩いている際に、歩道を走行してきた自転車から何度もベルを鳴らされて、嫌な思いをすることがときどきある。自転車が歩道を走行する場合でも、歩道では歩行者が優先であるということを啓発してほしい。	<p>施策②-1に示したように、関係機関・団体等と連携しながら、自転車の正しい乗り方や交通法規(ルール)の普及・啓発を図っていきます。また、違反行為等がある場合には、警察による交通取締りを要請します。</p> <p>【素案 p.84 原案 p.82】</p>
17	交通ルール	<p>歩行中や自動車の運転中に、信号無視や車道の右側を逆走してくる交通ルール違反の自転車にヒヤリとさせられた経験がある人は多いのではないだろうか。特に、重量がありスピードの出る電動アシスト自転車は、非常に怖い。</p> <p>自転車の利用を促進する前提として、自転車利用者に対し、正しい交通ルールの啓発を徹底してほしい。</p>	
18	交通ルール	自転車利用者として、自転車が走りやすい通行空間の整備を進めていただけるとはありがたい。しかし、無灯火や「ながら運転」など、危険な乗り方をする自転車も多いことから、自転車の正しい乗り方に対する周知・啓発など、ソフト面での対策もしっかりと推進してもらいたい。	
19	交通ルール	周りに注意を払っていない歩行者が多いため、自転車の接近を歩行者が驚かない程度の音で知らせる機械を、自転車に取り付けるとよいと思う。	歩道は、歩行者の通行が優先される道路です。本計画に基づいて、車道上への自転車通行空間の整備を推進し、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離するとともに、自転車の正しい乗り方や交通法規(ルール)の普及・啓発を図っていきます。

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
20	交通ルール	一部の横断歩道にある自転車通行区分帯を厳守するよう、自転車・歩行者双方に周知する必要があると思う。	<p>本計画に基づいて、車道上への自転車通行空間の整備を推進し、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離することで、横断歩道における安全性の向上を図っていきます。また、併せて関係機関・団体等と連携しながら、自転車の正しい乗り方や交通法規(ルール)の普及・啓発を図っていきます。</p> <p>なお、横断歩道の「自転車横断帯」については、車道を通行中の自転車が交差点を直進する際、一度左に曲がってから自転車横断帯に入り、また右に曲がって車道に戻らなければならない、左折する自動車と交錯するなどの危険が生じることから、多くの交差点において横断帯の撤去が進められています。</p> <p>本計画に基づいて、自転車通行空間を整備する際には、原則として、交差点内を自転車が直線的に通行できるよう、路面表示を設置していきます。</p> <p style="text-align: right;">【素案 p.84 原案 p.82】</p>
21	交通ルール	自転車が歩道を走行する際、歩道のどちら側に寄って走行しなければならないのかといったルールを知らない人も多いと思うので、まずはそうしたルールの周知をお願いしたい。	<p>本計画に基づいて、車道上への自転車通行空間の整備を推進し、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離することで、歩道における安全性の向上を図っていきます。また、自転車の正しい乗り方や交通法規等について、施策⑫-1に示したように、関係機関・団体等と連携しながら、普及・啓発を図っていきます。</p> <p style="text-align: right;">【素案 p.84 原案 p.82】</p>

・第4章「自転車ネットワーク」に関連するもの

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
22	通行空間の整備	自転車の通行空間を路面に表示することは、分かりやすく良いと思う。	1-(4)の「整備形態」に示したように、自転車通行空間を導入する区間については、自転車及びクルマのドライバーが容易に認識できるよう、路面への表示を進めていきます。 【素案 p.98 原案 p.96】
23	通行空間の整備	自転車通行空間を整備し、安全でかつ高速に走行できる環境を構築することは必要だと思うが、道幅の狭い板橋区内において、どこまでそうした整備が可能なのか。	1-(4)の「整備形態」に示したように、道路幅に応じて3つのタイプのいずれかで整備を進めていきます。なお、自転車ネットワーク路線に位置づけた路線のうち、道路幅の狭い場所については、自転車とクルマが車道上の通行空間を共用する「矢羽根型表示(車道混在)」で整備する予定です。 【素案 p.98 原案 p.96】
24	通行空間の整備	自転車の歩道走行には常々危険を感じていたので、優先整備路線の早期整備をお願いしたい。また、他区との自転車ネットワークの構築もお願いしたい。	4-(3)の「優先整備路線の選定結果」に示したように、優先整備路線については令和12(2030)年頃までの整備完了をめざし、早期に事業着手していきます。また、表4-2(原案では表4-4-2)に示したように、優先整備路線の選定項目の中に「隣接区のネットワーク計画に接続する区間」を設定しており、他区市との自転車ネットワークの構築も考慮していきます。 【素案 p.112,129 原案 p.115,116】
25	通行空間の整備	少しでも自転車通行空間を増やしてほしい。	自転車通行空間については、本計画に基づき、路線延長約200キロメートルの区間を対象として整備を進めていきます。
26	通行空間の整備	車いすや自転車同士がすれ違えるよう、幅の広い歩道を作ってほしい。	本計画に基づいて、車道上への自転車通行空間の整備を推進し、歩行者と自転車の通行空間を適切に分離することで、車いす等が通行する際の安全性の向上を図っていきます。なお、区道の歩道においては、道路補修工事等に併せて、可能な範囲で歩道の拡幅やバリアフリーなどを進めています。

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
27	通行空間の整備	<p>自転車通行空間の確保は、災害時の自転車活用の助けにもなるので、重要だと思う。先日、大きな地震が発生した際には、鉄道の運転見合わせにより、一時的にシェアサイクルの利用が増えたと報道されていたが、普段自転車に乗らない人が、災害時などに慣れない場所で自転車を利用すると事故が起きやすくなる可能性があるため、誰にでもわかりやすく利用しやすい自転車通行空間の整備をお願いしたい。</p>	<p>自転車通行空間の整備にあたっては、1-(4)の「整備形態」に示したように、だれもが容易に通行空間を認識できるよう、路面への表示を行っていきます。</p> <p>【素案 p.98 原案 p.96】</p>
28	通行空間の整備	<p>区内では、平成12年以降これまでに5kmほどしか通行空間が整備されていないが、この計画でどこまで整備できるのか不安である。計画には、自転車通行空間の具体的な整備箇所とスケジュールは示されるのか。また、優先整備路線については“概ね5～10年後の完成をめざす”としているが、5年と10年には大きな差があるので、もう少し明確にしたほうが良いと思う。</p>	<p>これまでの計画では、原則として道路幅が広い場所でなければ整備できない整備手法が中心でしたが、国のガイドラインが平成28(2016)年に改正され、道路幅が狭い場所でも整備しやすい「矢羽根型表示(車道混在)」の整備手法が明確に定められたため、この整備手法の活用により、これまでよりも整備が進めやすくなるものと考えています。</p> <p>また、優先整備路線の整備時期については、“概ね5～10年後の完成”との記述を、“全体として令和12(2030)年頃までの完成”に改めました。</p>
29	通行空間の整備	<p>自転車ネットワーク候補路線で、「自然や歴史を感じながら走れる道」を考慮するべき理由と、選定した路線の根拠を明示していただきたい。</p>	<p>自転車ネットワーク路線を選定するにあたり、本計画の基本方針に掲げた「自転車+での移動を楽しむ」という要素を加えるため、選定項目の一つに位置づけています。</p> <p>この項目で選定した路線は、自転車の通行が可能な旧街道筋、車道が併設されている緑道、荒川河川敷などとなります。</p> <p>なお、本編巻末の「資料編」に、この項目で選定した路線図を追加しました。</p> <p>【原案 p.132】</p>

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
30	通行空間の整備	緑道については、自転車ネットワーク路線の候補ではないと思うが、ここにコラムを掲載する意図は何か。	<p>本計画では、歩行者の通行が優先される緑道などについては、原則として自転車ネットワーク路線に位置づけていませんが、こうした場所は自転車で通行されている方も多いことから、緑道を例に挙げ、歩行者に配慮した自転車の通行を心掛けていただきたいという意図でコラムを掲載しました。</p> <p>なお、ご指摘を踏まえて、コラムの記述を一部修正しました。</p> <p>【素案 p.105 原案 p.106】</p>
31	通行空間の整備	優先整備路線を選定するために路線ごとに評価を行ったと思うが、その結果を地図などにまとめて示すことはできないか。	<p>ご指摘を踏まえ、項目別の評価を重ねた路線図を、本編巻末の「資料編」に追加しました。</p> <p>【原案 p.145】</p>
32	通行空間の整備	自転車通行空間を整備する際に、路肩にパーキングメーターがある道路や、トラックの路上駐車が列をなしている道路など、車道の端を走行することができない場所についてはどのように整備されるのか。	<p>パーキングメーターや荷さばきスペースがある道路などに自転車専用通行帯を整備する場合、駐車スペースの車道側に整備することを原則とします。ただし、路線によっては道路幅員等の状況が異なるため、路線ごとに個別の検討を行った上で、整備手法を決定していきます。</p>
33	通行空間の整備	自転車ネットワーク路線に選定された区間のうち、「自然や歴史を感じられる道、自動車が通れない近道」として選定された区間の一部(新河岸川の河川敷道路など)に、整備形態が示されていない場所があるが、どういうことか。	<p>図4-6(原案では図 4-2-2)「自転車ネットワーク路線の選定結果」と、図4-9(原案では図 4-3-4)「整備形態の選定結果」に整合が図れていませんでしたので、修正しました。(ご指摘の箇所については、自転車ネットワーク路線から除外しています。)</p> <p>【素案 p.104,110 原案 p.104,112】</p>
34	通行空間の整備	新河岸川の河川敷や石神井川の遊歩道は基本的に自転車を走らせてはいけないとなっていたと思うが、そこを自転車ネットワーク路線とした意図は何か。	

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
35	通行空間の整備	コラムに、自転車歩行者専用道路の整備例が掲載されているが、コラムとしてではなく、整備形態の一つの例としてしっかり紹介したほうが良いと思う。	他自治体等における取組や事例などについては、原則としてコラムとして紹介しています。 1-(4)の「整備形態」に示した3つのタイプ以外の整備手法(路面表示等)については、今後、他自治体等における整備事例なども参考にしながら、関係機関等と協議し検討を進めていきます。 【素案 p.98,108 原案 p.96,109】
36	通行空間の整備	自転車道と車道の間での分離工作物について、縁石の設置だけでは、誤って自動車が乗り上げてしまうなどの危険性があると思うので、分離工作物の視認性を高めた整備形態を検討いただきたい。	自転車道と車道の間における分離工作物の視認性を向上させるため、国のガイドラインを参考に、必要な場所に反射材や反射テープを巻いたゴム製のポールの設置を検討します。

・第5章「計画の推進に向けて」に関連するもの

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
37	計画の実現性	自転車活用推進計画が策定されることは評価したいが、果たしてどこまで実現できるのか、「絵に描いた餅」にならないようにしていただきたい。	2(原案では1)の「計画推進体制」に示したように、区民・事業者・関係団体・関係行政機関などの各主体が連携し、計画に位置づけた取組の具現化を支援する組織体として「(仮称)板橋区自転車+(プラス)活用推進協議会」を設置し、本計画の着実な推進をめざしていきます。 【素案 p.150 原案 p.123】
38	計画の実現性	計画に示された通行空間の整備については、財政措置は図られるのか。	現段階で全ての取組に具体的な予算措置が講じられているわけではありませんが、4の「財政措置」に示したように、国や東京都等の補助金の活用を検討したり、最少の経費で最大の効果を上げられるよう工夫したりするなどして、それぞれの取組に必要な予算措置が講じられるよう財源の確保を図っていきます。 【素案 p.150 原案 p.127】

・その他

No.	項目	意見の概要(要旨文)	区の考え方(案)
39	計画全般	自転車の利用促進は、環境への配慮や健康増進、交通混雑の緩和など、多くの利点があると思う。しかし、そのためには、安全性や快適性、利便性への配慮が必要だと思う。計画素案には様々な取組が盛り込まれているが、この計画が確実に実施され、安全で快適に自転車が利用できるまちとなることを期待している。	ご期待に沿えるよう、計画に位置づけた取組の着実な実行を推進していきます。
40	計画全般	文字が多すぎて計画のイメージが伝わりにくい。また、他の自治体の計画との違いが分かりにくい。	本計画の基本理念である「自転車+で出かけたくなるまち いたばし」のイメージを、イラストで表現した“コンセプトアート”を、計画書の冒頭部分に追加しました。その他の部分についても、可能な限りイラストや図を用いて文字を減らすよう努めています。 また、本計画において、将来の電動小型モビリティの普及に着目し、「自転車+」と銘打った点は、他の自治体の計画とは大きく異なる点であると考えています。
41	パブリックコメントの実施方法	パブリックコメントについては、個人を特定する項目への記入が多く、幅広い参加を妨げているように感じる。	パブリックコメント制度については、「東京都板橋区区民参加推進規程」に基づいて実施しています。 氏名や住所、連絡先等については公表されることはございませんが、提出いただいたご意見に対し確認をする場合もある等の理由により、記入をお願いしています。