

「第1回 自転車\*（プラス）活用推進協議会」で出された意見と回答

No.	ご意見等	事務局及び委員からの回答	計画書該当箇所
1	シェアサイクルや電動キックボードは今後どの程度普及するのか。	<p>シェアサイクルについて、これまでの区内の実績を踏まえると、今後も利用は増加すると考えているが、数量については推測が難しい。</p> <p>電動キックボードは、LUUPにより区内4箇所ほどポートの設置があると聞いているが、今後の推測は難しい。</p> <p>7月1日に施行される改正道路交通法により電動キックボードの取り扱いが変わるとの情報があるため、注視していく。</p>	<p>【本編】 p.19～20</p>
		<p>電動キックボードについて、7月の改正では、ヘルメットの着用が義務ではなくなることから、ますます使いやすくなるため、数は増える可能性があるかと推察している。</p>	
		<p>区内には、シェアサイクルの貸し借りができる場所が約176か所あり、毎月6万回以上の利用がある。8月・9月頃の区の利用者アンケートでは、ステーションの新設、拡大という要望が全体の40％と一番多く、区民の方が要望する場所への拡大は進んでいくと考えている。</p> <p>電動キックボードは、海外の事例をみると、頭部のケガによる死亡事故や障害が残るような事故につながるケースが非常に高いとされており、これらの小径車に段差等で事故が起こることが考えられる。</p>	
2	<p>毎年、子どもたちに自転車を正しく乗ることを教えていかないと、大人になった時に、1回教育では忘れてしまう。高齢者に対しても、何歳以上は年に1回参加してもらおう等、繰り返し実施していく必要がある。また、子育てをしている世代がマナーを分らないと、自分の子どもに教えることができないため、交通安全教育を強化してもらいたい。</p>	<p>計画の基本方針3では、「豊かな未来をはぐくむサイクルライフの創造」を掲げており、世代を超えた安全教育を実施していくことがこの方針の本丸である。今後の協議会で、事例紹介をとおし協議会で議論することで、より良いものにしていく協議会の進め方が良い。</p> <p>今後、施策の進捗管理等、事務局から数字を示しながら議論を進められるようお願いしたい。</p>	<p>【本編】 p.40～43、p.73～87 ほか</p>
		<p>未就学児についてはトラフィックスクールを、小学校では3年生を対象として自転車免許証交付による啓発、中学校ではスクエアード・ストレイトを、高齢者の方には老人クラブと連携した啓発を行っている。また、働く世代に対しては、事業者へ警察が赴いて啓発活動を行っている。</p> <p>そのほか、区民まつり、農業まつりへのブースを設けての啓発活動、自転車商組合と協力した自転車点検を行う中の安全な乗り方の啓発を行っている。</p> <p>同一の対象者を学年を追って啓発していくことは難しいが、PTAの方々も協力いただきながら啓発を進めていきたい。</p>	<p>【本編】 p75、p.79～85</p>

「第1回 自転車\*（プラス）活用推進協議会」で出された意見と回答

No.	ご意見等	事務局及び委員からの回答	計画書該当箇所
3	<p>自転車レーンの整備について、自転車利用者、クルマの運転者に対して、道路交通法とリンクさせた小さな子どもから高齢者まで正しい利用方法を案内できる施設を整備する必要がある。</p>	<p>区道、都道、国道はそれぞれの道路管理者により役割分担がされているが、利用者からみれば分け隔てないはずである。階層を超えた道路管理者間の連携が必要であり、合わせて議論してほしい。</p>	<p>【本編】 p.52</p>
4	<p>この計画により、自転車利用が促進されていくことで、自転車事故が増えてくる可能性が高い。自転車の事故発生件数を減少させることを目標にしているが、事故発生のメカニズムが分からないと何も言えない。もちろん教育で多くの部分は効果があると思う一方、自転車通行区間を整備することで、どのような事故が起きてくるのか、実際に起きているのか、またシェアサイクル利用者とならぬ自転車利用者の事故率とか、促進していこうとする政策とその事故との関係を注視し、データを活用し、読み解き、共有できたら良いと思う。</p>	<p>紹介したフォローアップ指標だけでは、全てが見えず、原因も解明できないところも多い。</p> <p>自転車通行空間を整備していくことによって見えてくる課題・傾向をしっかりと捉えて、何かしらの形で示していきたい。</p> <p>シェアサイクル利用者とならぬ自転車利用者の事故比率について、比較は可能であると思うが、Open Streetのシェアサイクルは、利用する時点で、あらゆるものに保険が適用されている。このため、自己完結により表面化しない事故も、シェアサイクルの場合は保険が適用されるので、比較的、多くの事故が報告されるケースがあるかと理解している。</p> <p>限られたケースになるが、自転車とクルマによる死亡につながるケース等に絞らないと比較検討が難しい。</p>	<p>【本編】 p.123～127</p>

「第1回 自転車\*（プラス）活用推進協議会」で出された意見と回答

No.	ご意見等	事務局及び委員からの回答	計画書該当箇所
5	<p>それぞれの通行帯のタイプごとの事故パターンや事故発生回数、どの形態の事故が多いとか、統計も出てきていると思う。区に限定すると少ないかもしれないが、全国や都内の事故統計が充実しているかと思う。また、事故の場所が交差点付近なのか、左折自転車と直進自転車の事故なのか等、ミクロな分析でも良いため、情報共有をしてほしい。</p>	<p>事故の傾向については、すでに公表されている情報により、事故発生状況の傾向を把握し、共有したい。 また、通行帯のタイプごとの事故パターンについては、関係機関と連携して、情報取得に努めていく。</p>	
6	<p>自転車ネットワーク等、様々な整備が23区ではじまっているが、現状、ペイント舗装された場所を自分で走ってみると、クルマが速度を出して走っているため、風圧だけでも怖い。スピードを制限するとか、通行空間を整備することもいい施策であるが、マインドを掘り下げることが必要である。</p>	<p>道路幅員の都合上、矢羽根型による整備は多くならざるを得ないが、そうは言っても安全には走れないと元も子もない。制約はあるが、場合によっては自動車側の速度を下げるような規制等により実効性を高めたいという意識は委員の皆さんが持っていると思うため、今後、議論させてほしい。</p> <p>通行空間整備だけで、自転車運転者の安全性を確保できるものとは思っていない。様々な主体と共に協議を行い、場合によっては車両速度を抑える取り組みももちろん必要であると思うが、まずは、整備された通行空間の正しい使い方を、自転車のみならず、クルマの方にも啓発するほか、クルマの方には自転車に対して思いやりを持つような啓発を計画の中に取り入れているため、この施策をどうやって実現性のあるものにしていくのかを協議会の場で、議論させてほしい。</p>	<p>【本編】 p.52</p>

「第1回 自転車\*（プラス）活用推進協議会」で出された意見と回答

No.	ご意見等	事務局及び委員からの回答	計画書該当箇所
7	自転車通行空間整備について、危険な車道を小さな子どもが自転車で走るということは、親からしたら自殺行為である。川崎市の整備事例である自転車レーンと車道の上にガードレールを設けることは、自転車の保護にも繋がっている。また、道路交通法の面で、バイクが自転車レーンを走っていたとか、ドライバー自身が違反を認識できないことを吸い上げ、自転車レーンはバイク通行ができない等の案内も必要であると思う。	自転車通行空間を整備しただけでは十分ではないと思っている。道路交通法上、自転車道、自転車専用通行帯はクルマ、バイクは通行できない規制がかかると認識している。自転車通行空間を正しく使う利用方法の周知も、警視庁と協働しながら行うことが必要である。	【本編】 p.52
		自転車の走る場所や交通ルールが非常に分かりづらいと感じている方が多いようである。 自転車通行レーンは、自転車専用のため自転車以外の車両が通行すると交通違反となる。 矢羽根型表示は、あくまでも車道の上に設けられた表示であるため、オートバイが通行しても交通違反にならない。 今後、通行方法をもっと皆が理解しやすいように、積極的に発信していかなければならない。 委員には、そういった交通ルールの周知に関しても、協力願いたい。	
8	板橋区で特定小型（特定小型原動機付自転車）の利用促進を行っていく場合、どのような形での促進を考えているのか。 また、促進を行う中で、特定小型をどこにとめるかの問題が各自治体で宙に浮いているところが非常に多い。自転車駐車場への駐車とするのか、バイク駐車場への駐車とするのか、方向性が決まっていれば教えてほしい。	電動キックボード等の特定小型を体験できる場の提供や、安全啓発を行っていききたい。 この計画を策定する際に、未来を見据えた計画にすることが出発時からの視点である。 特定小型が通行できる空間について、自転車と同等という情報もあり、正式な情報は警視庁と連携しながら伝えていきたいが、この通行空間を整備することも施策に位置づけている。 このハード整備のほかソフト、人づくりという安全啓発の面も含めて、特定小型の促進を図っていく。 駐車場については、今後利用が普及する中で、検討していく考えで、現段階では詳細な方針は決まっていない。	【本編】 p.45～53、 p.68～72、 p.77、 p.82～87、 p.92～119
9	学校では、自転車マナー強化は大いに進めるべきである。また、親は学校での交通マナーだけに任せきりはいけない。「子は親の鏡」。親にもマナー教育を半強制ぐらいに実施しなければならない。そして、不法駐輪も深刻なマナー違反であり、駐輪の不備も解消させるべきで、条例あるいは法律化すべきである。	No.2の回答で挙げた啓発にかかわる施策・取組をはじめ、駐輪需要やまちづくりを踏まえた自転車駐車場の設置により対応を行っていききたい。	【本編】 p.40～43、p.54、 p.73～87ほか

※No.1～9は会議中に出されたご意見、9（網掛け）は会議開催終了後に寄せられたご意見等です。