

平成30年度 第6回インターネット都政モニター

「安全・安心・快適な道路整備に向けて」

調査結果



調査実施の概要

- 1 アンケートテーマ**
「安全・安心・快適な道路整備に向けて」
- 2 アンケート目的**
今後の交通安全施設施策の参考とするため、無電柱化や自転車走行空間の整備などの道路整備や交通渋滞に関する意識について、都民の意見を聞く。
- 3 アンケート期間**
平成30年11月28日（水曜日）から 12月4日（火曜日）まで
- 4 アンケート方法**
インターネットを通じて、モニターがアンケート専用ホームページから回答を入力する。
- 5 インターネット都政モニター数**
500人
- 6 回答者数**
476人
- 7 回答率**
95.2%

※ 本報告書では、一部、前回調査（平成26年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」）との比較を行っています。

安全・安心・快適な道路整備に向けて

1 調査項目

- Q 1 無電柱化の認知度
- Q 2 電柱の現状に対する意識
- Q 3 電柱の減少に対する意識
- Q 4 無電柱化の効果
- Q 5 無電柱化の求められる場所
- Q 6 効果的な広報手段
- Q 7 自転車走行空間の認知度
- Q 8 自転車走行空間の通行の経験
- Q 9 自転車走行空間の通行時の印象
- Q 10 自転車走行空間の整備に期待すること
- Q 11 自転車走行空間の整備を整備すべき場所
- Q 12 交通渋滞の改善状況
- Q 13 交差点での信号待ち時間の限度
- Q 14 交差点の渋滞
- Q 15 交差点での渋滞原因
- Q 16 安全・安心・快適な道路整備について

2 アンケート回答者属性

		送付数	回収数	構成比	回収率	
全 体		500	476	-	95.2	
性 別	男 性	250	236	49.6	94.4	
	女 性	250	240	50.4	96.0	
年 代 別	10 代	8	8	1.7	100.0	
	20 代	61	55	11.6	90.2	
	30 代	85	79	16.6	92.9	
	40 代	107	97	20.4	90.7	
	50 代	76	76	16.0	100.0	
	60 代	84	83	17.4	98.8	
	70歳以上	79	78	16.4	98.7	
職 業 別	有 職	自営業	48	46	9.7	95.8
		常 勤	182	173	36.3	95.1
		パート・アルバイト	54	50	10.5	92.6
	無 職	主 婦	110	107	22.5	97.3
		学 生	26	24	5.0	92.3
		無 職	80	76	16.0	95.0
居住地域別	東京都区部	343	326	68.5	95.0	
	東京都市町村部	157	150	31.5	95.5	

※ 集計結果は百分率 (%) で示し、小数点以下第 2 位を四捨五入して算出した。

そのため、合計が 100.0%にならないものがある。

※ n (number of cases) は、比率算出の基数であり、100%が何人の回答者に相当するかを示す。

※ 複数回答方法・・・(MA) =いくつでも選択、(3MA) =3つまで選択、(2MA) =2つまで選択

現在、東京都で管理している道路は延長約 2,238 km（平成 29 年 4 月現在）におよび、大都市東京を支える重要なインフラとなっています。

また、都内には、約 442 万台の自動車が保有されており、都外からの通行車両もあわせると、交通量が非常に多く、交通渋滞や交通事故への対策が求められています。

さらに、道路は、移動や生活物資の輸送のための機能だけでなく、快適で安らぎのある歩行空間や、災害時の緊急避難路としての機能を果たすことも求められています。

これまで東京都では、道路の維持管理や施設整備に継続的に取り組むとともに、誰もが安全・安心・快適に利用できる道づくりを進めていくため、自転車走行空間の整備や無電柱化の推進、交通渋滞対策を進めてきました。

今後の安全・安心・快適な道路整備に向けた参考とするため、インターネット都政モニターの皆さまのご意見をお聞きします。

無電柱化の認知度

Q1 東京都では、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容し、電柱を撤去する「無電柱化」を進めています。

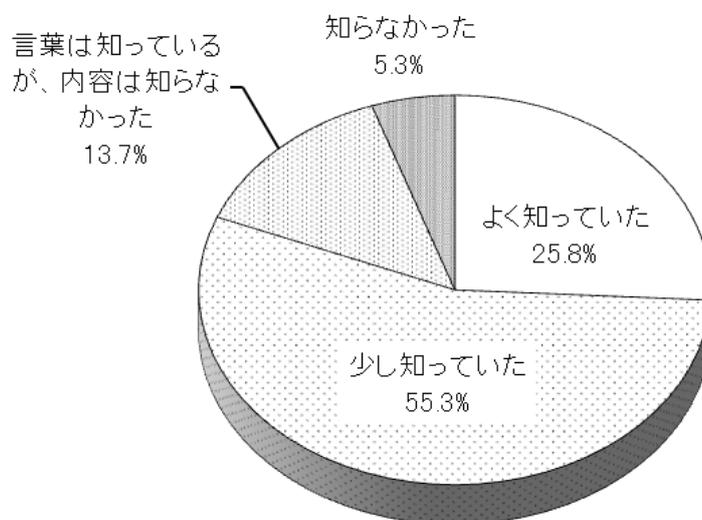
あなたは「無電柱化」について、知っていましたか。

<参考>

「東京の無電柱化」(パンフレット) <http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/content/000030135.pdf>

「東京の無電柱化」(動画) <https://youtu.be/EXv76sOMAZY>

(n=476)



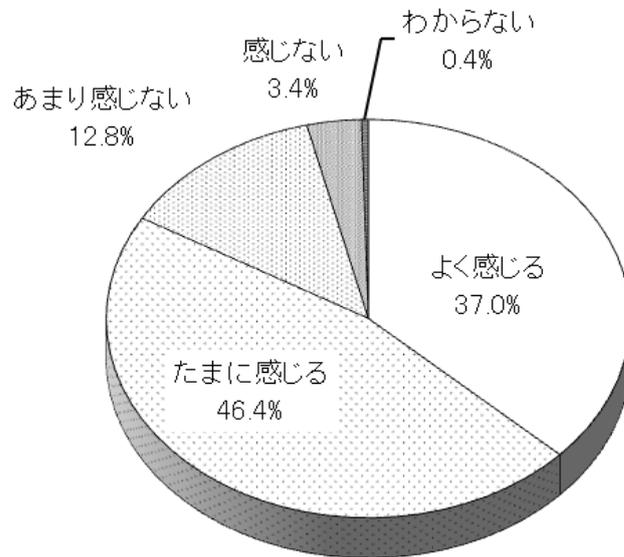
【調査結果の概要】

無電柱化について、知っているかを聞いたところ、「少し知っていた」(55.3%)が6割近くで最も高く、以下、「よく知っていた」(25.8%)、「言葉は知っているが、内容は知らなかった」(13.7%)などと続いている。

電柱の現状に対する意識

Q2 あなたは、道路上にある電柱が障害となっている、または危険であると感じたことがありますか。

(n=476)



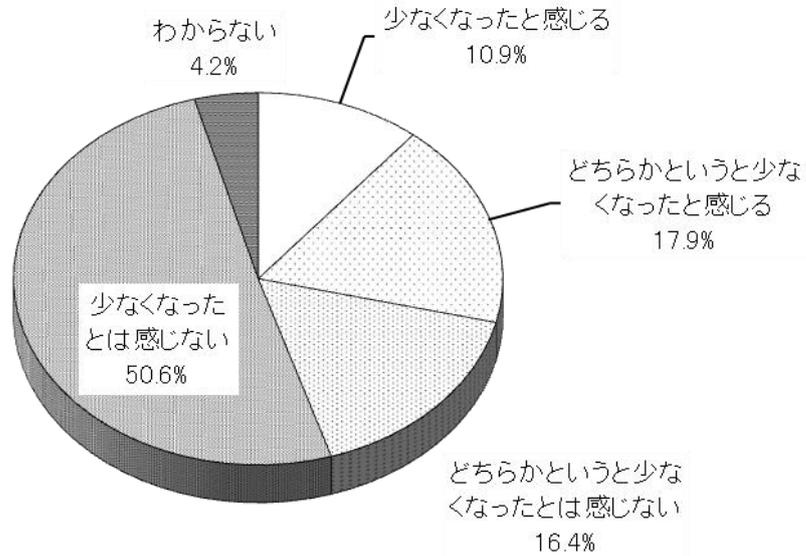
【調査結果の概要】

道路上にある電柱が障害となっている、または危険であると感じたことがあるか聞いたところ、『感じる』(83.4%) (「よく感じる」(37.0%)、「たまに感じる」(46.4%)) が約8割で、『感じない』(16.2%) (「あまり感じない」(12.8%)、「感じない」(3.4%)) が2割近くとなっている。

電柱の減少に対する意識

Q3 あなたのお住まいの周辺で、電線や電柱が少なくなったと感じることがありますか。

(n=476)

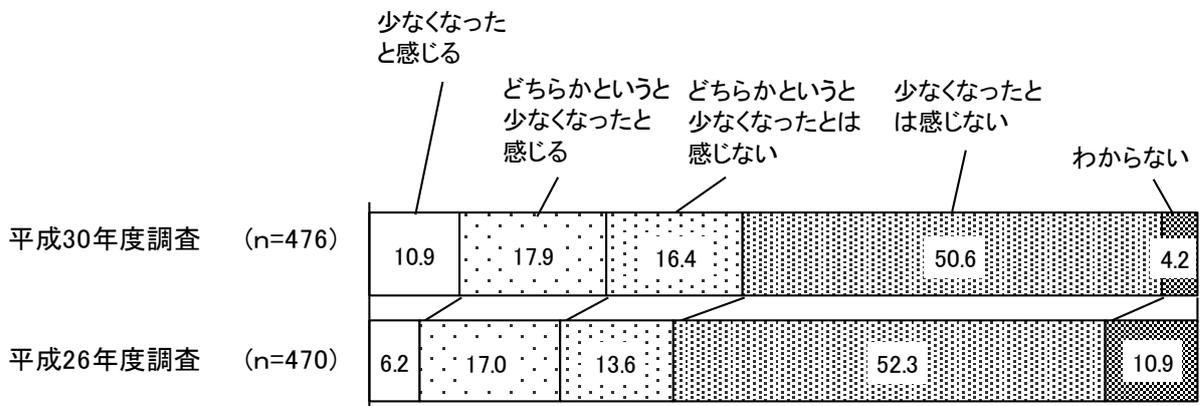


【調査結果の概要】

住まいの周辺で、電線や電柱が少なくなったと感じるかについて聞いたところ、『感じる (計)』(28.8%) (「少なくなったと感じる」(10.9%)、「どちらかという或少なくなったと感じる」(17.9%)) が3割近く、『感じない (計)』(67.0%) (「どちらかという或少なくなったとは感じない」(16.4%)、「少なくなったとは感じない」(50.6%)) が7割近くとなっている。

前回調査との比較では、『感じる (計)』が5.6ポイント上昇した

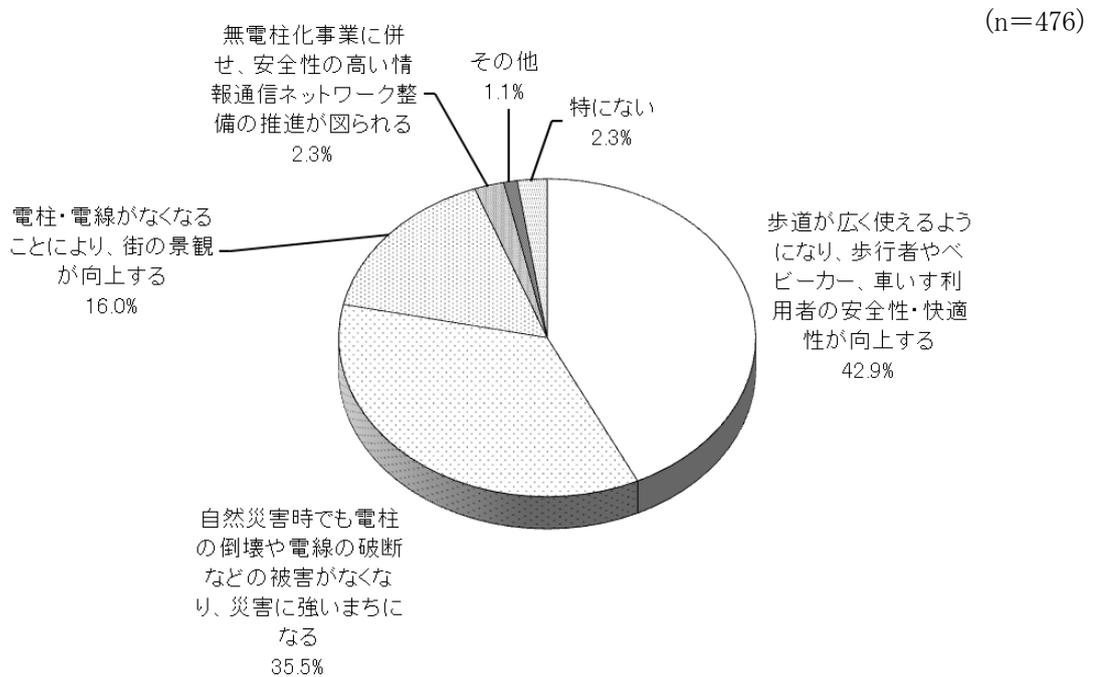
◎参考「前回調査との比較」



※前回調査 平成26年11月実施 「安全・安心・快適な道路整備に向けて」

無電柱化の効果

Q4 無電柱化することによる効果として、あなたは何を期待しますか。最も期待することを次の中から選んでください。

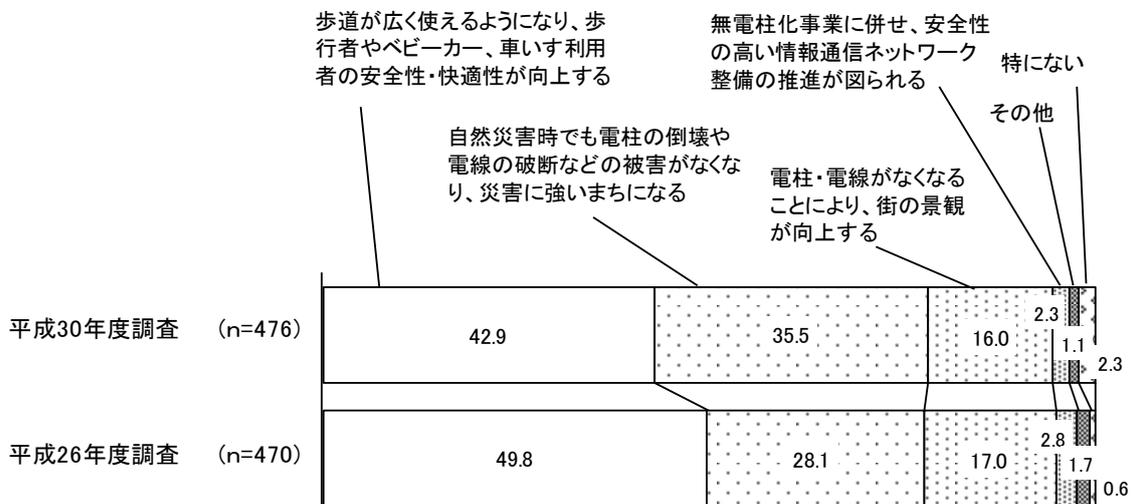


【調査結果の概要】

無電柱化することによる効果として期待することを聞いたところ、「歩道が広く使えるようになり、歩行者やベビーカー、車いす利用者の安全性・快適性が向上する」(42.9%)が最も高く、以下、「自然災害時でも電柱の倒壊や電線の破断などの被害がなくなり、災害に強いまちになる」(35.5%)、「電柱・電線がなくなることにより、街の景観が向上する」(16.0%)などと続いている。

前回調査との比較では、「自然災害時でも電柱の倒壊や電線の破断などの被害がなくなり、災害に強いまちになる」が7.4ポイント上昇している。

◎参考「前回調査との比較」

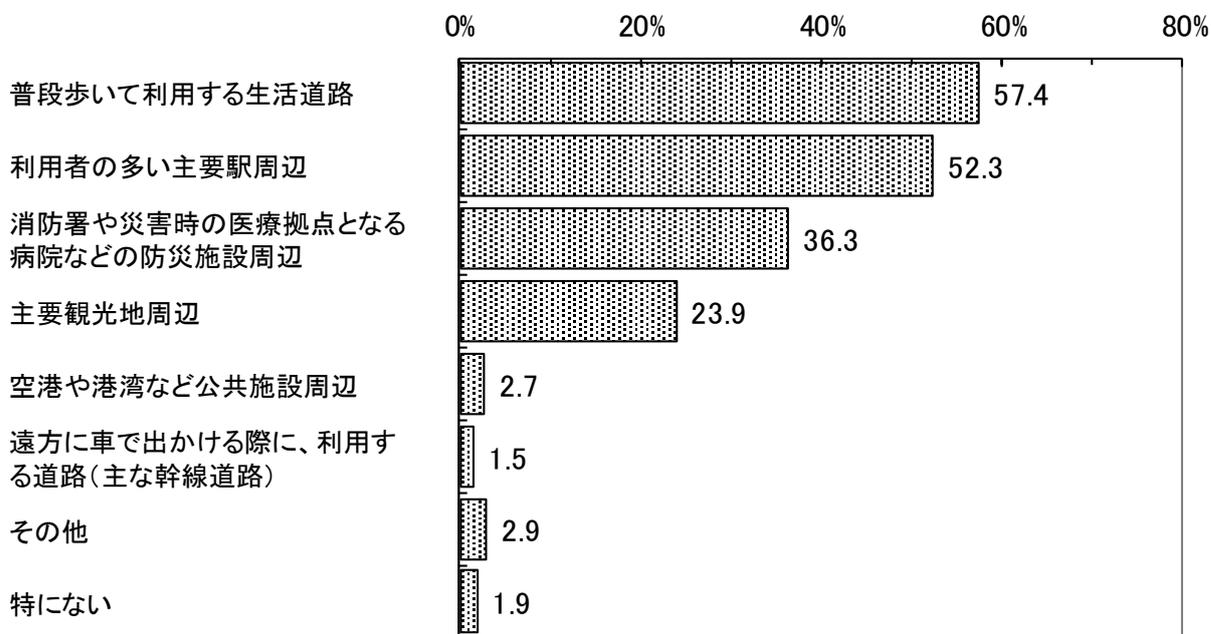


※前回調査 平成26年11月実施 「安全・安心・快適な道路整備に向けて」

無電柱化の求められる場所

Q5 あなたが電線や電柱をなくすことが望ましいと思う場所や道路はどこですか。次の中から2つまで選んでください。

(2MA) (n=476)

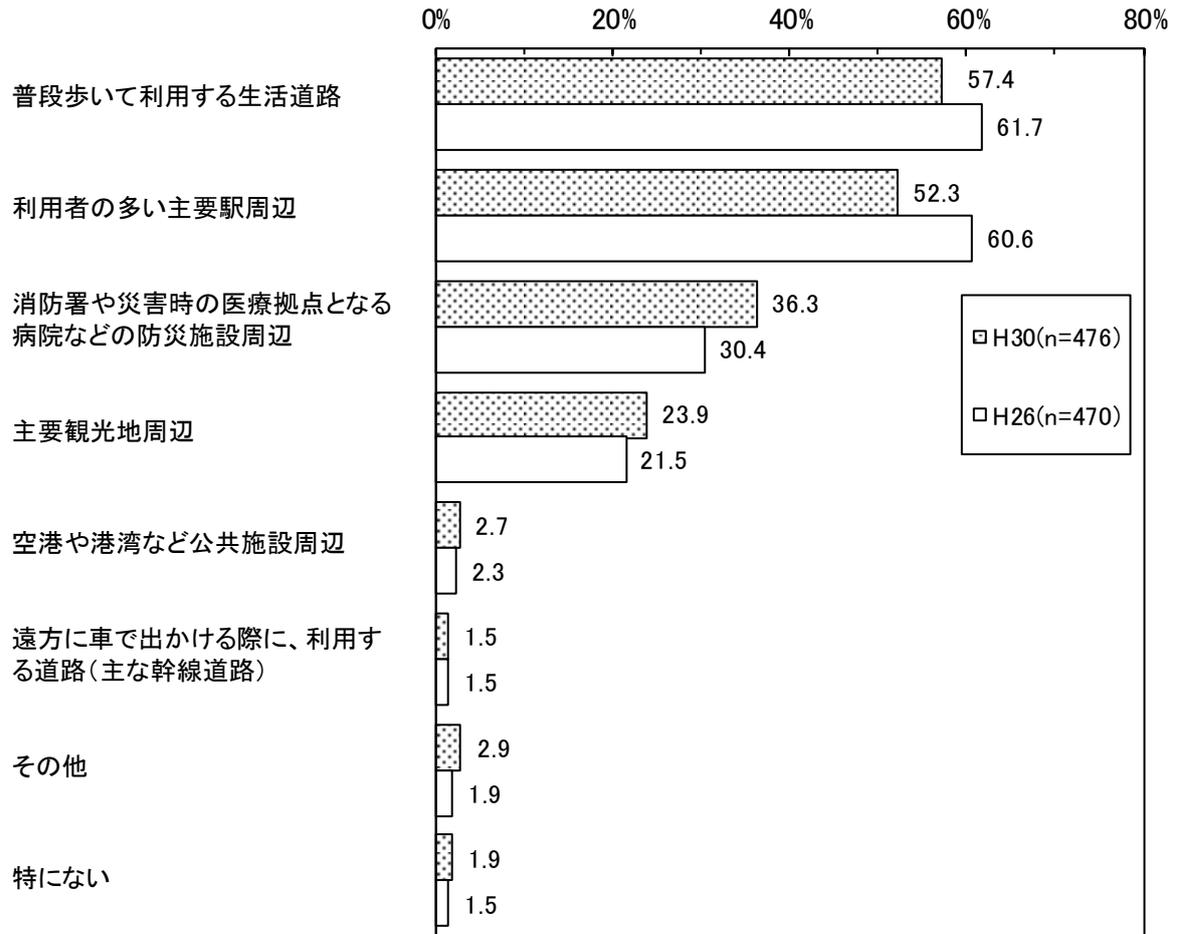


【調査結果の概要】

電線や電柱をなくすことが望ましいと思う場所や道路について聞いたところ、「普段歩いて利用する生活道路」(57.4%)が6割近くで最も高く、以下、「利用者の多い主要駅周辺」(52.3%)、「消防署や災害時の医療拠点となる病院などの防災施設周辺」(36.3%)などと続いている。

前回調査との比較(次頁)では、上位4位までは同順位であり、中でも「消防署や災害時の医療拠点となる病院などの防災施設周辺」は5.9ポイント、「主要観光地周辺」は2.4ポイント、それぞれ上昇している。

◎参考「前回調査との比較」

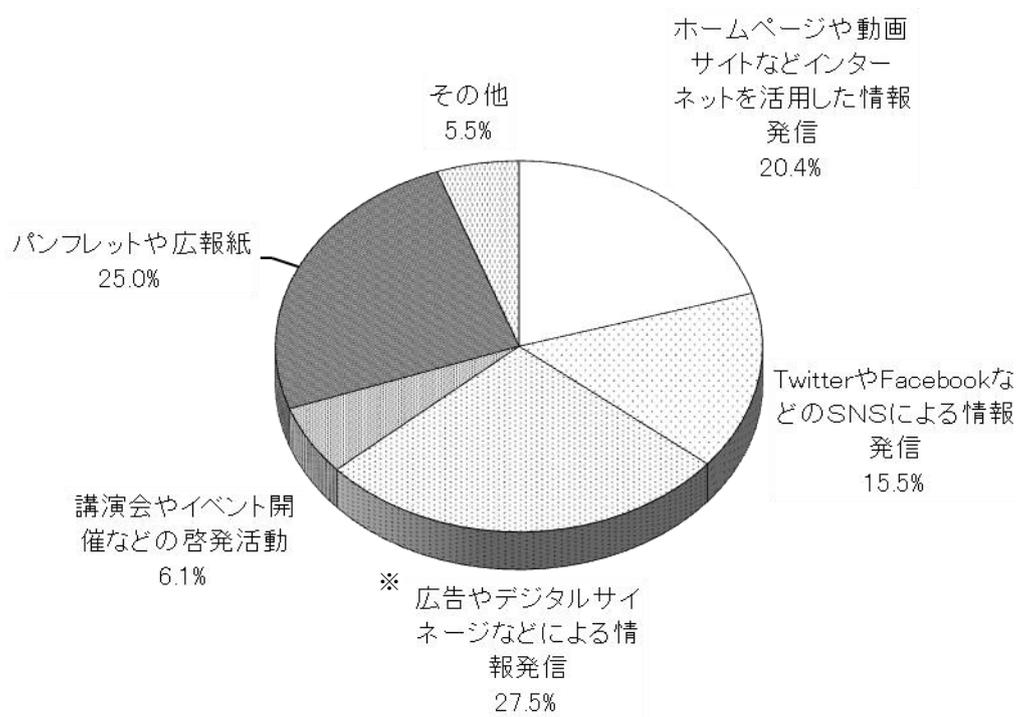


< 前回調査 平成 26 年 11 月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」 >

効果的な広報手段

Q6 都では、無電柱化の意義や効果を広く都民の皆さまに広報しています。次の中から、広報手段として最も効果的だと思うものを選んでください。

(n=476)



※ デジタルサイネージ：

商業施設や交通機関、店頭、公共空間などで、ネットワークに接続したディスプレイで映像や情報を表示するシステム

【調査結果の概要】

広報手段として最も効果的だと思うものについて聞いたところ、「広告やデジタルサイネージなどによる情報発信」(27.5%)が3割近くで最も高く、以下、「パンフレットや広報紙」(25.0%)、「ホームページや動画サイトなどインターネットを活用した情報発信」(20.4%)などと続いている。

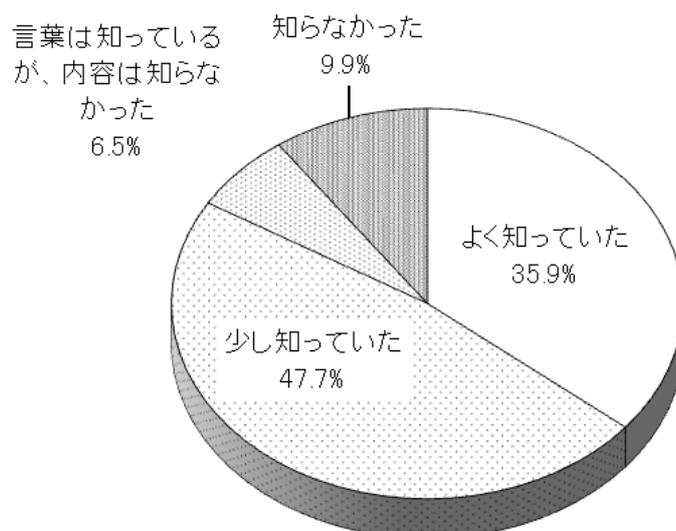
自転車走行空間の認知度

Q7 都内においては、自動車、自転車、歩行者がともに安全で安心して通行できるように、自転車道、自転車レーン（普通自転車専用通行帯）、自転車ナビマーク・自転車ナビライン（車道混在）、自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）といった自転車走行空間の整備を行っています。

あなたは、自転車走行空間を知っていましたか。

※ 参考「都内における自転車走行空間」（次頁）

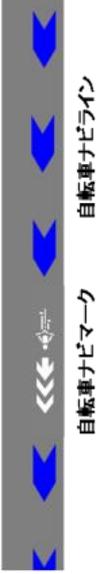
(n=476)



【調査結果の概要】

自転車走行空間について知っているか聞いたところ、『知っていた(計)』(83.6%)（「よく知っていた」(35.9%)、「少し知っていた」(47.7%)）は約8割で、『知らなかった(計)』(16.4%)（「言葉は知っているが、内容は知らなかった」(6.5%)、「知らなかった」(9.9%)）は2割近くとなっている。

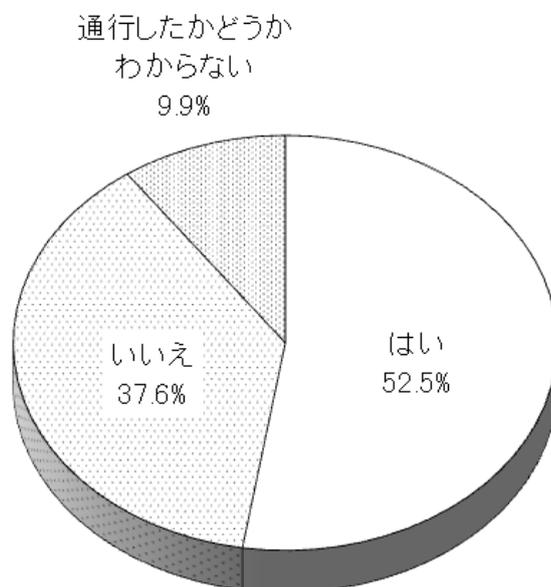
都内における自転車走行空間

	自転車道	歩行者や自転車と自動車の通行部分を緑石又は工作物で連続して分離	 <p>緑石</p>	<p><道路標識></p> 										
車道内での整備	自転車レーン (普通自転車専用通行帯)	車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路図説等により自転車走行空間を明確化(一方通行)	 <p>普通自転車専用通行帯</p>	<p><道路標識></p>  <p><路面標示></p>  <p>自転車ナビマーク</p>										
	自転車ナビマーク・ 自転車ナビライン (車道混在)	車道の左側に矢羽型路面表示(自転車ナビライン)と自転車のピクトグラム(自転車ナビマーク)をととも設置 ※車道の左側に自転車ナビマーク単独で設置しているものは該当しない。	 <p>自転車ナビライン</p> <p>自転車ナビマーク</p>	<p><路面標示></p>  <p>自転車ナビマーク</p> <p>自転車ナビライン</p>										
歩道内での整備	自転車歩行者道 (構造的分離)	歩行者と自転車の通行部分を植樹帯などにより分離	 <p>植樹帯</p>	<p><通行案内標示></p>  <p><路面標示></p> <table border="1" data-bbox="1152 344 1382 694"> <tr> <td>歩行者通行部分</td> <td>自転車通行部分</td> </tr> <tr> <td>ペイント式</td> <td>貼付け式</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貼付け式 (シート型)</td> <td></td> </tr> </table>	歩行者通行部分	自転車通行部分	ペイント式	貼付け式					貼付け式 (シート型)	
	歩行者通行部分	自転車通行部分												
ペイント式	貼付け式													
														
														
貼付け式 (シート型)														
自転車歩行者道 (視覚的分離)	歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離													

自転車走行空間の通行の経験

Q8 自転車走行空間を自転車で通行したことはありますか。

(n=476)



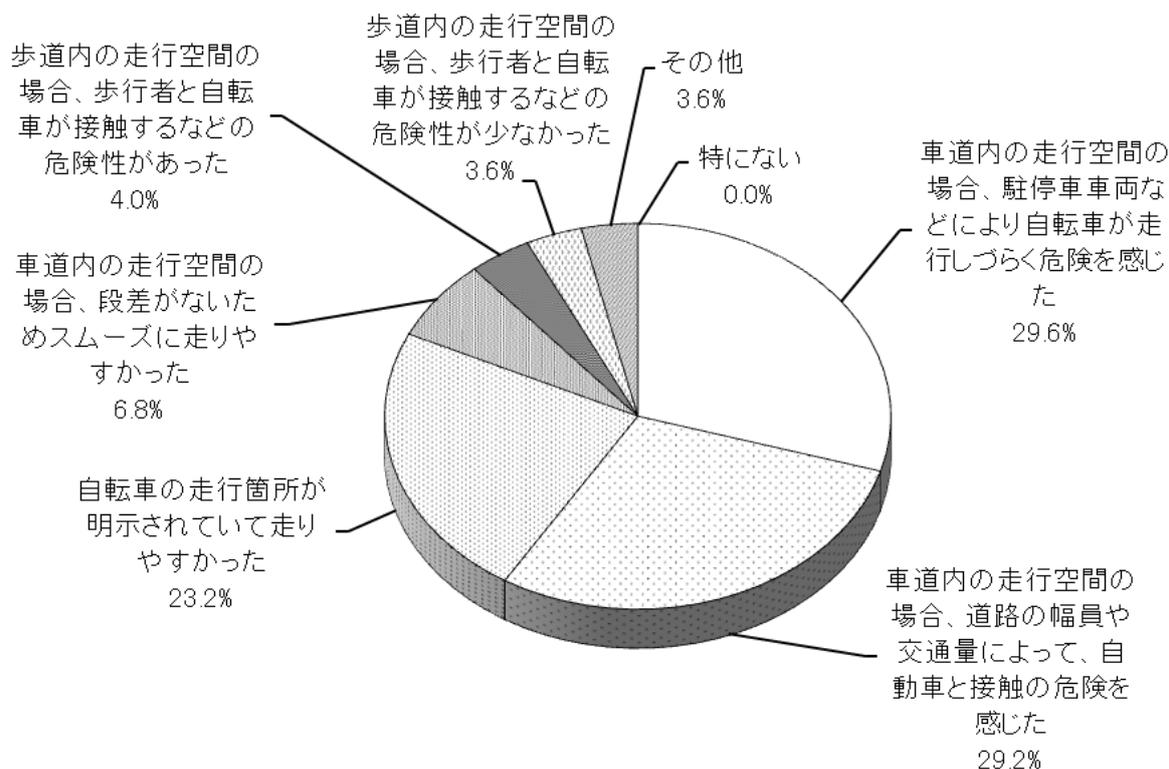
【調査結果の概要】

自転車走行空間を自転車で通行した経験について聞いたところ、「はい」(52.5%)が約5割で、「いいえ」(37.6%)が4割近くとなっている。

自転車走行空間の通行時の印象

Q9 Q8で「はい」と答えた方にお聞きします。自転車走行空間を整備している路線を自転車で通行したとき、どのように感じましたか。次の中から最もあてはまるものを選んでください。

(n=250)



【調査結果の概要】

Q8で「はい」と答えた250人に、自転車走行空間の走行時の印象について聞いたところ、「車道内の走行空間の場合、駐停車車両などにより自転車が走行しづらく危険を感じた」(29.6%)が3割近くで最も高く、以下、「車道内の走行空間(自転車レーン、自転車ナビマーク・自転車ナビライン)の場合、道路の幅員や交通量によって、自動車と接触の危険を感じた」(29.2%)、「自転車の走行箇所が明示されていて走りやすかった」(23.2%)などと続いている。

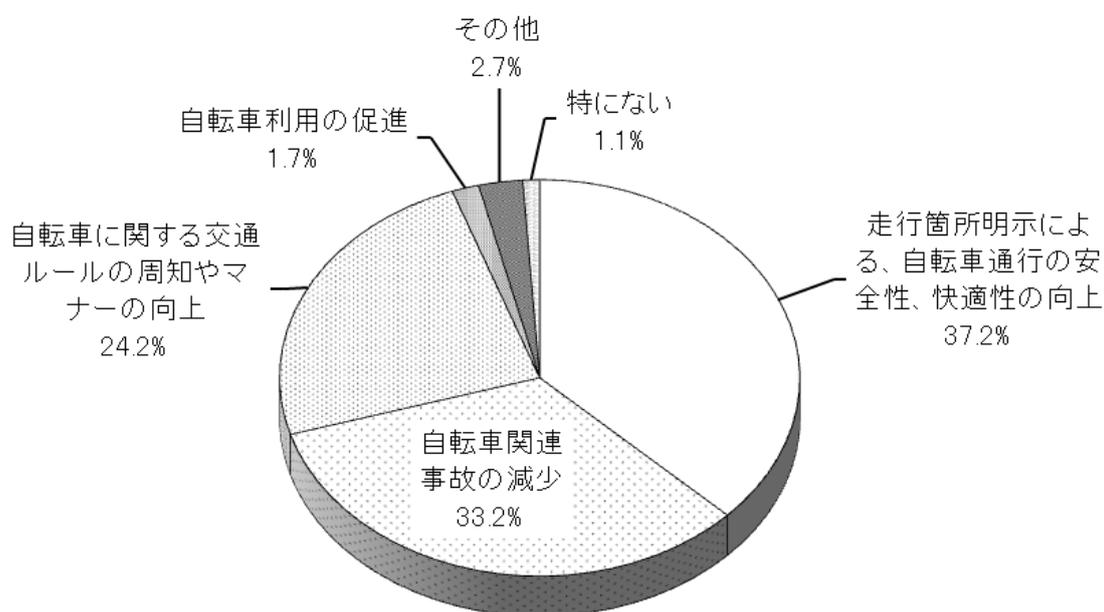
自転車走行空間の整備に期待すること

都では、次の4つの視点から、自転車走行空間の整備を推進しています。

1. 歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間の創出
2. CO2削減など環境への寄与
3. 自転車利用による健康増進への寄与
4. 自転車走行環境の利便性向上による観光振興への寄与

Q10 自転車走行空間の整備に何を期待しますか。次の中から最もあてはまるものを選んでください。

(n=476)



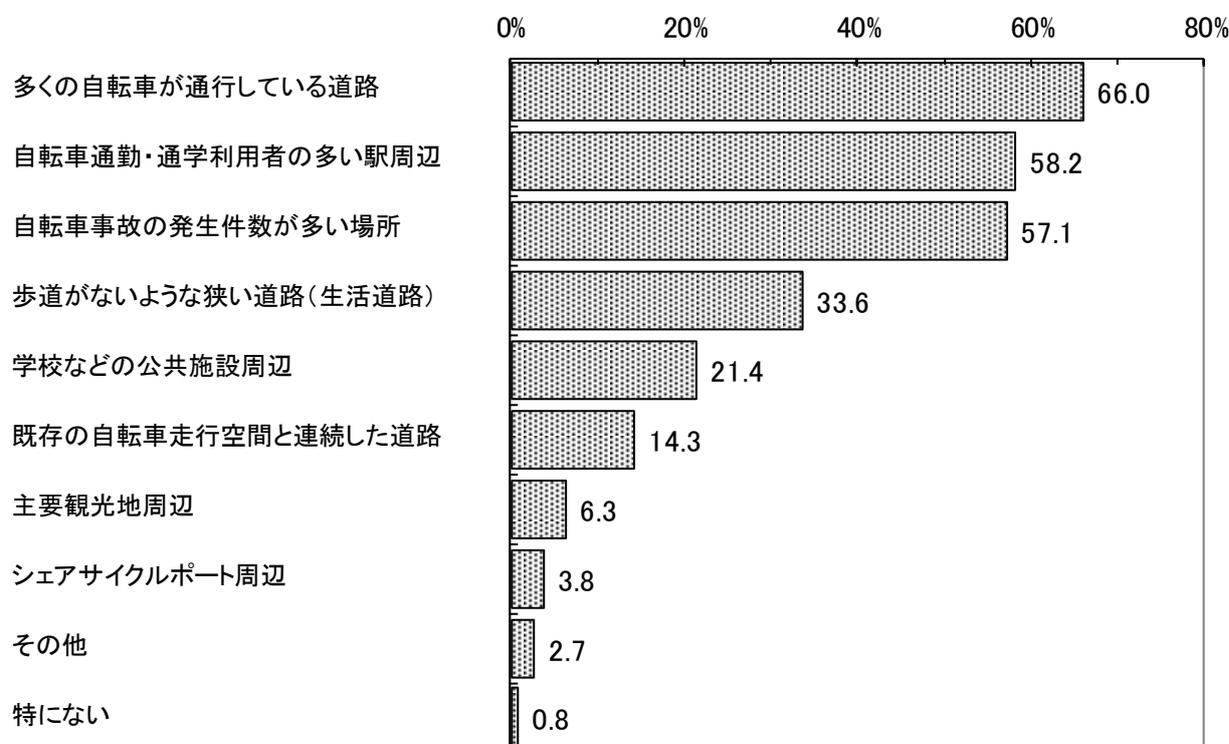
【調査結果の概要】

自転車走行空間の整備に期待することを聞いたところ、「走行箇所明示による、自転車通行の安全性、快適性の向上」(37.2%)が4割近くで最も高く、以下、「自転車関連事故の減少」(33.2%)、「自転車に関する交通ルール、のマナーの向上」(24.2%)などと続いている。

自転車走行空間を整備すべき場所

Q11 自転車走行空間を整備することを望ましいと思う場所や道路はどこですか。次の中から3つまで選んでください。

(3MA) (n=476)



【調査結果の概要】

自転車走行空間を整備すべき場所について聞いたところ、「多くの自転車が通行している道路」(66.0%)が7割近くで最も高く、以下、「自転車通勤・通学利用者の多い駅周辺」(58.2%)、「自転車事故の発生件数が多い場所」(57.1%)などと続いている。

交通渋滞の改善状況

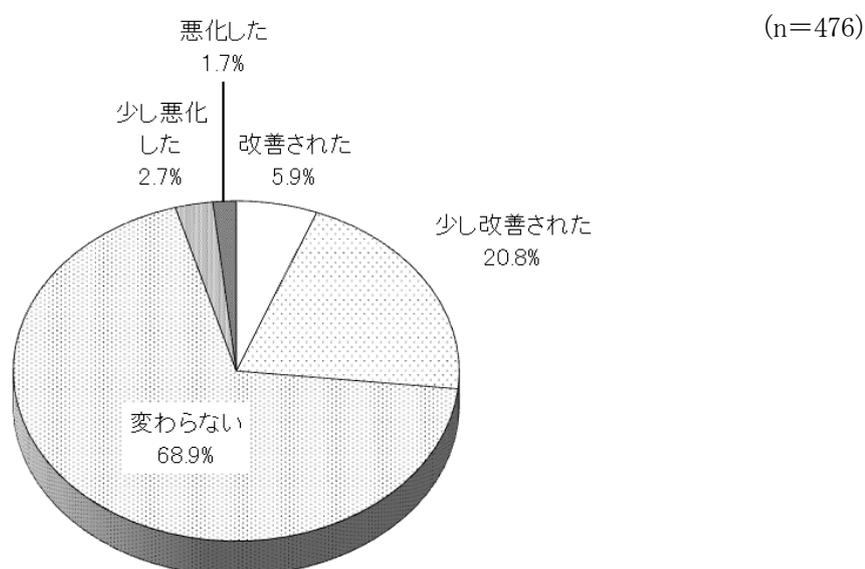
都では、道路幅員が狭い片側一車線の道路における交差点で、右折待ちの車両が支障となって発生する渋滞を緩和し、円滑な交通を確保する「交差点すいすいプラン」※を実施するなど、渋滞対策に取り組んできました。

都内交差点の交通渋滞改善について、参考にしたいので以下の設問にお答え下さい。

※交差点すいすいプラン

http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/k_suisui/index.html

Q12 あなたは以前に比べ、お住まいの周辺における交通渋滞は改善されていると思いますか。



【調査結果の概要】

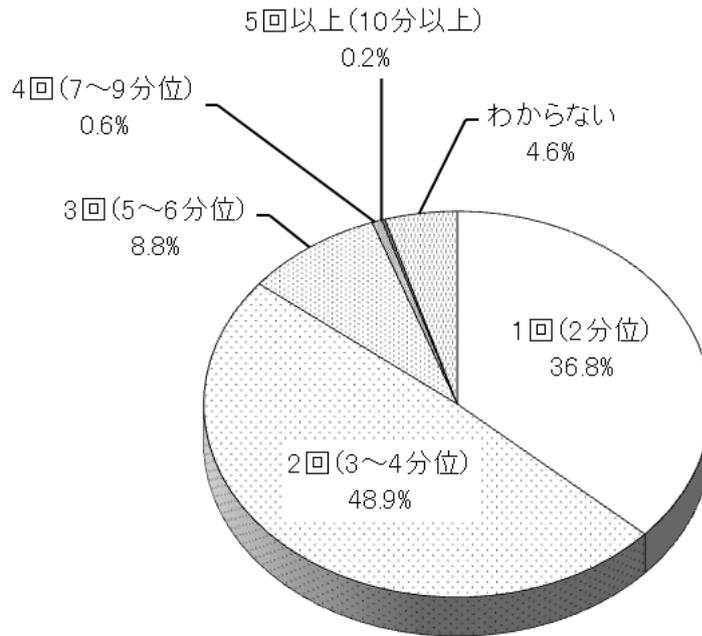
交通渋滞の改善状況について聞いたところ、『改善された（計）』（26.7%）（「改善された」（5.9%）、「少し改善された」（20.8%））は3割近く、『悪化した（計）』（4.4%）（「少し悪化した」（2.7%）、「悪化した」（1.7%））は1割未満となっている。

交差点での信号待ち時間の限度

Q13 自家用車やバスなどで渋滞している交差点を通り抜けるとき、1か所の交差点で何回か信号待ちをすることがあります。この場合、あなたは信号待ちの回数が何回または何分までなら我慢できますか。

※信号灯が青→黄→赤と一巡することを「1回」とします。

(n=476)



【調査結果の概要】

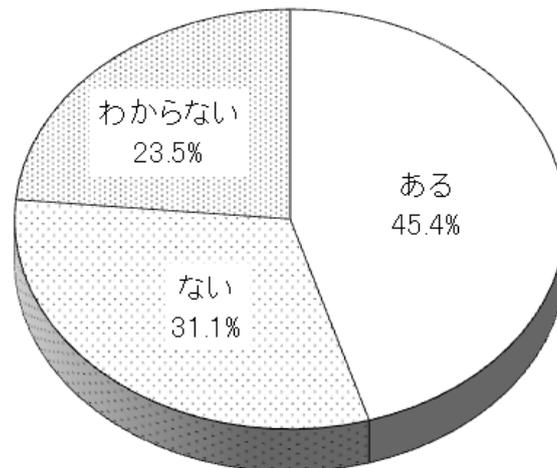
自家用車やバスなどに乗車している際の交差点での信号待ち時間の限度について聞いたところ、「2回(3~4分位)」(48.9%)が5割近くで最も高く、以下、「1回(2分位)」(36.8%)、「3回(5~6分位)」(8.8%)などと続いている。

交差点の渋滞

Q14 お住まいの近くに、幹線道路※の交差点など、渋滞することが多いと感じる交差点がありますか。

※ 幹線道路とは、〇〇通り、〇〇街道などのように、バス通りになっているような地域交通の中心となっている道路のことです。(例：明治通り、山手通り、青梅街道、小金井街道など)

(n=476)



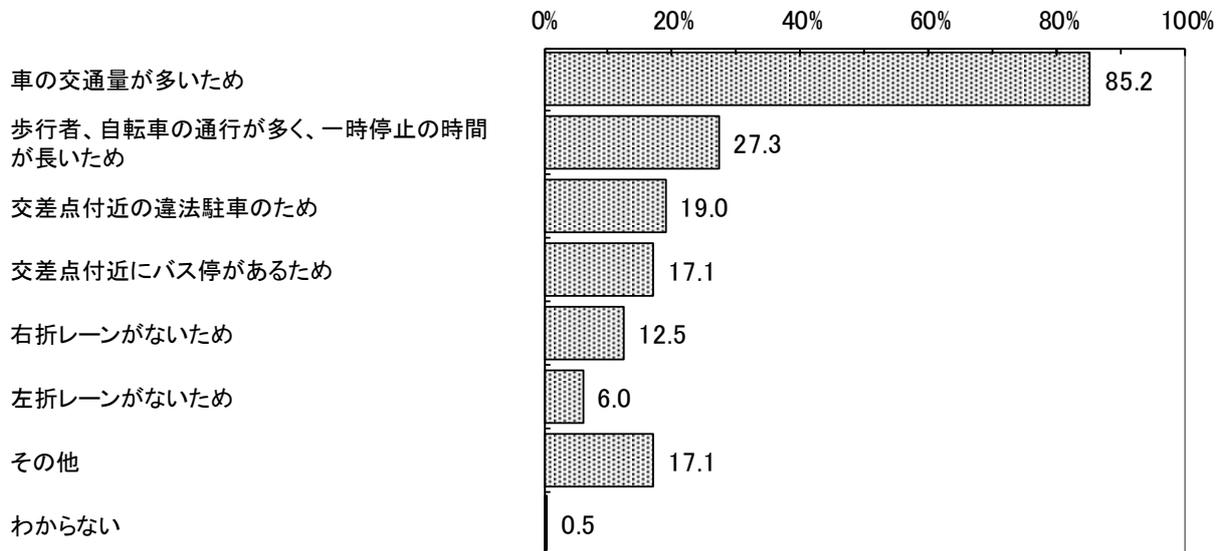
【調査結果の概要】

住まいの近くに渋滞することが多いと感じる交差点があるかについて聞いたところ、「ある」(45.4%)は5割近くで、「ない」(31.1%)は約3割となっている。

交差点での渋滞原因

Q15 Q14で「ある」と答えた方にお聞きします。交差点での渋滞原因は主に何だと思えますか。次の中からいくつでもお答えください。

(MA) (n=216)



【調査結果の概要】

Q14で「ある」と答えた216人に、交差点での渋滞原因について聞いたところ、「車の交通量が多いため」(85.2%)が9割近くで最も高く、以下、「歩行者、自転車の通行が多く、一時停止の時間が長いため」(27.3%)、「交差点付近の違法駐車のため」(19.0%)などと続いている。

安全・安心・快適な道路整備について（自由意見）

Q16 安全・安心・快適な道路整備について、意見をご自由にお書きください。

(n=416)

- (1) 道路整備全般に関する意見 215 件
- (2) 自転車走行空間(自転車利用者)に関する意見 155 件
- (3) 無電柱化に関する意見 26 件
- (4) 広報・啓発等 8 件
- (5) その他 12 件

(主なご意見)

(1) 道路整備全般に関する意見 215 件

- 現在東京都が進めている無電柱化事業は、コストはかかるでしょうが、防災、通行の安全、景観等の観点からして重要であると思います。これからも危険性の高いエリアを中心に進めていくことを望みます。また、甲州街道のように、交通量が多い上に、歩道が狭く自転車専用レーンも特別に設けていないような幹線道路は、交通事故の危険性が非常に高いので、早急に安全対策をとることを期待します (男性 10代 国立市)
- 東京は交通量が多く道も狭いところが多いので、電柱を埋めたりすることで、少しでも道路が広く事故が減れば良いと思う。あとは大きくない道路には街灯が少ないと思うので、増やして欲しい。(女性 20代 世田谷区)
- 歩道を広くしてほしい。歩道と道路との境目がなく歩行者が危ない道が多い。(男性 20代 練馬区)
- 自転車の交通ルールが周知されていないと感じる。車道を走っても、歩道を走っても嫌な思いをすることが多い。自動車運転者からも歩行者からも自転車走行は邪魔にされ、危ないとどなられたり、クラクションを鳴らされたりする。車に乗る、自転車に乗るなど車の利用有無にかかわらず、交通ルールを皆がきちんと学ぶ機会が必要だと思う。また、自転車も電動自転車なども増えて大型化しているので、接触時の危険も増えていると思う。千駄木の周辺は、ただでさえ狭く傾斜のある歩道のど真ん中に電柱があり、走りにくく衝突の危険を感じる場所が多い。電柱の地中化の推進は期待したいです。交通ルールを学ぶ機会を学校、企業研修などで積極的に行い、安全な社会を早急に実現して欲しいと切に期待します。(女性 30代 文京区)
- 車の交通量が多いのに、歩道が狭い通りがあり、今後高齢者が多くなっていくと危険となる気がします。インフラの整備や更新は、計画的に実施して欲しいです。将来への財産になると思います。快適な通りは、人々の生活を豊かにすると思います。(男性 30代 練馬区)
- 信号機前の歩道と車道の段差を少なくしてほしい ベビーカーで引っかけり不便です。(女性 30代 三鷹市)
- 道の段差、水はけの悪さ、小さいことですが改善されるといいなと思います。(女性 40代 足立区)
- 自転車については、数年前に比べると、だいぶ走りやすくなっていると思われる。しか

しながら、自転車用道路を無理やり取ってつけたような場所は結構あり、自転車が走行していない場合は、自動車が自転車用道路にはみ出して走っている場所もある。まだまだ危険が多いと感じます。無電柱化は、私の周りでは確実に進んでいるように感じられます。結果、歩道が広く歩行しやすくなっていると感じます。また、災害時に電柱が倒れるといった被害もなくなると思われるので、継続して推進していただきたいと思います。渋滞緩和については、東京の中でも地域差があるかもしれません。私の住んでいる市では、ある時間帯、ほぼ確実に渋滞が発生します。渋滞時は、信号を守らず横断歩道を突破する車が多く見受けられ、危険を感じます。渋滞緩和のための道路整備・信号整備ができればベストですが、歩行者を安全に通行できるよう歩道橋や地下道の整備を考えた方が良い地区もあると思われまます。

(男性 40代 立川市)

○ 歩行者（特にお年寄りや子供・車椅子利用者含めて）・自転車・自動車が共に安全に道路を共有できるような整備を考えて欲しい。

(女性 40代 福生市)

○ 世界標準から見て東京の電柱の地中化は遅れていると思う。景観のためにも是非もっと積極的に進めてほしい。今回電柱の地中化は緊急時などの対応にもプラスの効果があることに改めて気付かされた。今まであまり意識していなかった視点だった。自転車道の整備は、今後ますます必要な施策だと思う。都心近くに住む人の自転車通勤はかなり増えている。地球環境のためにもいいことだし、駐輪所の設置も含め、自転車の人にやさしい道路整備をお願いしたい。

(女性 50代 渋谷区)

○ 車に対しての整備が優先されてきたと思うので、これからは歩道、自転車通行エリアを重点的に整備してほしい。歩道幅員確保として、電柱の地下化は有効だと思います。

(男性 50代 荒川区)

○ 狭い道路の道路幅を拡充、右折専用レーン設置、自転車専用レーンの設置など整備をしてほしい。

(男性 50代 狛江市)

○ 自転車を走らせる人のマナーがまだ、十分でないと感じます。歩道を走ったり、スピードを出したり、危険を感じます。ただ、自動車道を走るのは、自動車・自転車の双方にとって、とても危険で、早急に、自転車専用レーンを設置するなどして、明確な走行区別が必要だと思います。自転車の種類も増え、ママチャリからプロ仕様のものでありますので、きちんと整備すべきだと思います。無電柱化は、災害時だけでなく、夜道での危険性や景観の問題も解決できるので、早く進めていただければと思います。住民にとっても観光立国への推進にもメリットがあると思います。電柱をなくし、小さな花木を植栽すると優しい街づくりにもなるかと思っています。交差点すいすい事業は以前から見受けられ、バス通勤をしていた時はよいシステムだと思っていました。さらに推進していただければと思います。住宅地などの道路は狭くて、自動車とすれすれで、身の危険性を感じる経験を多くの皆様がされていると思いますが、線を引くだけでなく、ガードレールを設置するなどしたらよいのではないのでしょうか。特に通学路など、危険性の高い場所に。知識がないので、はっきりは分かりませんが、ガードレールの素材や形の工夫が必要だと思っています。

(女性 60代 千代田区)

○ 私は、自動車をほとんど運転したことがなく、最近では自転車にも乗らなくなったので、歩行者の立場から意見を述べます。自動車よりも自転車のスピードの出し過ぎの方が、身の安全に危険を感じる回数はかなり多くなっております。既存の道路の場合なかなか難しいことではありますが、歩行者と自転車の通行をできるだけ分離するように道路整備を行って頂きたいと思っております。近所の戸越銀座商店街は、既に無電柱化されており、大変意義のある事業であることはよく分かります。区内の無電柱化の進捗状況や今後の計画の広報を希望します。でも、相当のコストがかかる事業ですので、早期の進捗はそれほど

期待しておりません。(男性 60代 品川区)

○ さまざまな方法で道路整備が行われることに賛成です。自転車については、環境整備しただけでは事故の減少につながらず、運転マナーの向上に対策が必要だと思います。

(男性 60代 台東区)

○ 以前、16号線との交差点信号でとても渋滞し、信号は何回も待っていたことを思い出します。道路の整備で道路幅が拡張され、今はとてもスムーズに通行しているように思います。やはり大都市においての道路の整備は、とても必要だと感じます。無電柱化については、もう随分と以前から感じていたことです。パリの街はとても美しいですね。それに負けない東京だと思のですが、電柱が無ければと何度思ったことでしょうか。無電柱化はぜひ進めて欲しいと願います。

(女性 60代 あきる野市)

○ 自転車通行の場所など、表示が分かりやすいです。道路整備について、今回、渋滞解消のため、色々と工夫されていることを知りました。今後とも、よろしく願います。安全・安心・快適な道路整備について、歩行者や自転車利用者がマナーを守らなかつたりするのは、残念なことです。

(女性 40代 福生市)

○ 都の推進している無電柱化、自転車走行空間整備、交差点すいすいプランを積極的に実施していただきたい。さらに、費用の問題もあるが、狭い道路の拡張にも力を入れてほしい。

(男性 70歳以上 稲城市)

(2) 自転車走行空間(自転車利用者)に関する意見 155件

○ 自転車専用道は、以前より増えており、非常に良いと思う。レンタルサイクルも一定程度根付いてきている地域もあるため、今後ともスムーズで安全な交通が行われるよう期待したい。

(男性 20代 荒川区)

○ 自転車で通勤しているものです。車道を走りたいのですが、交通量と路上駐車している車が多いところはどうしても歩道を走ります。その場合、自転車同士がすれ違うのも少し狭い歩道でも、後ろからガンガンスピードを上げて追い越してくる危険な自転車が多々いらっしゃいます。ぶつかりそうになりますし、なにより歩行者優先なのにもかかわらず自己中心的な走り方をされていて複雑な気持ちになります…。イヤホンをしながら乗車している方と、電動自転車の方に多いです。そのため、(1)歩道の幅を広くする、(2)歩道での危険走行をなるべく減らせるよう、市町村の広報だよりやネットのバナー、自転車屋でのチラシ配布など、危険性を周知する、(3)狭い車道を減らす(かなり無理ですが…)、などが今思いつくところです。私は自転車が好きですし、自転車に乗る人が増えたらうれしいです。しかし、もし自転車が原因で事故などが起こり、走行が規制されることになったらと思うと胸が痛みます。安全・安心・快適な道路整備をどうかよろしく願いいたします。

(女性 20代 江東区)

○ 車道を安全に自転車が通れるようになるといいなと思います。道路の端に停まっている車が多すぎるので、結局歩道を走らざるを得なくなります。

(女性 30代 台東区)

○ 私の住む近隣は、住宅が多く小学校も近いので、休日などは自転車の子供も多く見受けられる。自転車の子供は段差などでよろけやすいので、よろけた先に人がいたらぶつかって転んでけがをさせてしまう可能性がある。主要な幹線道路に比べ、住宅街の道は、老朽化が進み、アスファルトがガタガタになっている場所が多いような気がする。少しずつでも、子供が自転車で通るような場所は、そういった老朽化に対する整備を進めてほしいと思っている。

(女性 30代 目黒区)

- ここ数年、道路環境は良くなっていると感じています。特に自転車専用レーンを設ける動きは、とても評価しています。自転車による事故が多いので、幅広く普及することを望みます。
(女性 30代 昭島市)
- 道路側溝のグレーチング上を自転車で通過するのに抵抗がある。自転車が走行しやすい形状であれば自転車道は心理的に広く感じられる。
(男性 40代 大田区)
- 自転車専用レーンを塞ぐ形での駐車車両が多すぎて、結局歩道を走行してしまう。道路の整備だけでなく、マナーやルールの啓発も重要と思う。
(女性 40代 練馬区)
- 誰にとっても安全で快適は難しい。自転車はよく利用するが、自動車と並走するとき怖いと感じるので、自動車の交通量が多いときは歩道を走ることもある。各自が適切な判断で無理なく安全に利用したい。
(女性 40代 葛飾区)
- 自転車専用レーンを走行したとき、多少駐車車両のせいで走りにくい場面があったのと、車道だったので走行車両が近くて怖いと感じました。しかし、交通安全の対策を進めて環境を整備していくことには賛成です。広報活動を通じて、正しく通行するよう促していくことが大切だと思います。
(女性 50代 国分寺市)
- 電車の駅まで徒歩40分、つい自転車を利用してしまふ。歩行者に気を付けて走行するが、先日高齢者から自転車は車道を走るように注意を受けた。自転車は車道を走るのが規則と分かっているが、狭く交通量の多い車道はやはり怖い。自分の都合と自嘲しつつも、つい歩道を走ってしまう。山手通りは、部分的に自転車道がついていて、安心だ。都内も歩道がある程度確保されている場所が多く、歩くのには安心である。しかし、通勤通学となると、やはり自転車は便利である。道路自体が狭いのに、自転車道を確保するのは困難であろうと思うが、新しく整備する道路については、自転車専用レーンをつけてほしいと思う。ゆとりのある空間がある街づくりを進めてほしい。
(女性 60代 練馬区)
- 自転車の事故が増えているので、専用道路、専用レーンを多くの場所で整備してほしい。かつ利用者にマナーも呼びかけてほしい。
(女性 60代 国立市)
- 自転車走行の矢印の表示は見かけることが多くなってきたが、おぼろげな感じで、自転車通行に危険をおぼえることがある。たとえば車道と歩道の間の縁石に水はけをするところがあるが、自転車通行の時、段差が怖いことがしばしばあり、平坦にしてほしい。
(女性 70歳以上 文京区)
- 最近自転車ナビマークが増えてきています。それ以上の割合で、自動車に対面してくる自転車が大幅に減少して、交通安全にすごい貢献をしているように思います。
(男性 70歳以上 西東京市)

(3) 無電柱化に関する意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26件

- 電柱があることにより、ベビーカーや車椅子が通ることが難しい歩道が多くあります。電柱の地下化を、早く進めてほしいと思います
(女性 60代 西東京市)
- 予算面の問題が大きいとは思いますが、無電柱化については、できたら、災害時に消防車が侵入できない生活道路こそ考えていただきたい。また、電線だらけの道路が無電柱になることで、いつの日か美しい景観の中野区に変わる、東京に変わる。
(女性 70歳以上 中野区)

(4) 広報・啓発等 8件

- 安全・安心な道路整備は利用者の命に関わることで是非積極的に整備等を行ってほしいと思います。また改善がなされても利用者が理解をしていなければ効果も期待できませんので、SNSや広報紙を主とした発信も行ってほしいと考えます。また防災訓練や安全教室が開催される場合、その中で自転車専用道路や歩道における自転車のマナーなどを広めてほしいと考えます。
(男性 20代 中野区)
- 首都圏の交通事情は、すべてにおいて渋滞、混雑が避けられないため、一人ひとりへの交通ルール遵守、ゆとりを持った行動を啓蒙するソフト面での活動を推進するしかないと思います。それに平行してハード面の整備を進めていただきたいと思います。
(男性 40代 渋谷区)