

## 「東京都自転車活用推進計画(案)」に関する意見募集の結果の概要

東京都は、令和3年2月12日(金曜日)に、「東京都自転車活用推進計画(案)」を公表し、ホームページの掲載等を通じて、都民や企業等の皆様から幅広いご意見を募集しました。

貴重なご意見を多数いただき、誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいた主なご意見の概要と、ご意見への対応方針を紹介させていただきます。

### □ 意見募集の期間と件数

#### (1) 募集期間

令和3年2月12日(金曜日)から令和3年3月13日(土曜日)まで

#### (2) 意見総数

12通 103件

主なご意見	対応方針
計画期間の設定について、考え方を示していただきたい。	自転車活用を推進するに当たり、中長期的な施策の効果発言を目指すとともに、本計画と関連を有する各種計画との整合を図るため、期間は2030年度としました。
大規模再開発等のまちづくりと連携し、駐輪スペースの整備も合わせて行うべき。	大規模再開発等のまちづくりを検討する際、自転車駐車場に配慮した計画となるよう支援いたします。
「まちづくりと連携した総合的な取組の実施」について、自転車駐車場の整備も推進すべき。	
公園内の自転車利用については歩行者(特に子供・高齢者・障害者)の安全が確保される空間整備・利用ルールの付帯を伴うべき。	公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出を進めるとともに、自転車の安全利用の促進を進めてまいります。
自転車は老若男女が使うものなので、都民の安全意識が向上すると良い。	自転車の安全利用の促進を進めてまいります。
自転車の利用にあたって「歩行者への安全を確保」という概念が伴う状態とすべき。	歩行者保護の意識を醸成する啓発活動を推進してまいります。
ハードではなくソフトとして交通教育を充実させるための都独自の条例などで安心して自転車通勤できる走行環境を期待する。	自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車安全教育を推進してまいります。
車道と分離した自転車道の整備を進め、自転車の歩道走行を禁止してほしい。	地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてまいります。
「歩道を活用した整備形態」は、設計・施工さえ良ければ優れた通行空間になり得るので、線形、連続性、幅員等を意識して整備すべき。	
いったんは、「歩道を活用した暫定形態」にて整備された箇所を本設化させる方針を明記すべき。	現段階においては、早期に連続した自転車通行空間となるよう、歩道を活用した「暫定形態」という選択肢を含め整備を進めてまいります。都としても、将来的には、「暫定形態」から「完成形態」に移行していくべきと考えており、今後の取組を進めるにあたり、頂いたご意見を参考とさせていただきます。

主なご意見	対応方針
歩行者・自転車・自動車がお互いに干渉しない自転車通行空間の整備を推進してほしい。	道路状況・沿道状況を踏まえ、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めてまいります。
車道や歩道との境を物理的に分けるとともに、違法駐車対策の取組をしてもらいたい。	
保護者向けは子乗せ自転車で送迎をする機会の多い保育園保護者に対して重点的に実施すべき。	保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ってまいります。
自転車保険の加入義務化とともに、交通事故時の死亡率を下げるため、ヘルメット着用も義務化を検討してほしい。	ヘルメット等の安全対策器具の広報啓発を実施してまいります。
自動車運転者に対する教育機会の増大を図るべき。	自動車運転者等に対する啓発を実施してまいります。
自転車の道路交通法違反を厳しく取締るべき。	
高額で綿密なメンテナンスが必要な自転車に対応した駐車場へのニーズが高まっている場所もあることから、利用者のニーズにも対応した自転車駐車場も整備促進すべき。	多様なニーズに対応した自転車利用環境の整備を促進してまいります。
自転車駐車場の整備・運用にあたっては民間の資金・ノウハウの導入を拡大し、多様なニーズに合った施設の整備を進めるべき。	
事業者の自転車駐車場確保の推進について、単独の企業では設置が進まない状況が想定されるので、後述の自転車活用推進重点地区などにおいて民間企業共同利用駐輪場の設置を実現すべき。	重点地区での取り組み内容については、地元自治体の計画等も踏まえ、関係主体と調整を行いながら実施してまいります。
都が管理している道路だけでなく、国や区市町村の管理する道路も含めた総合調整機能を有していることを記載すべき。	本計画において、国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備を推進していくこととしています。
MaaSは特定の交通手段に限らず「移動」を1つのサービスとしてとらえる新しい概念であるため、自転車シェアリングとは切り分けるべきと思われる。	自転車シェアリングがMaaSのひとつのコンテンツとして活用されつつある状況も踏まえ、他の交通機関と一つになったシームレスな利用環境の構築を図ってまいります。
都自らが保有しているハコモノ施設についても、自転車活用を進める観点で適切な規模の職員及び利用者用自転車駐車場を整備すべき。	地方公共団体の庁舎における自転車駐車場の整備の検討を進めてまいります。
自動車側の見落としによる事故を回避するため、自転車側の安全運転意識の向上と、ライトの明るさや反射材着用などの被視認性について周知を図るべき。	自転車の点検整備の促進や安全利用の促進等を実施してまいります。
「自転車通行空間の整備」延長目標は、東京の自転車ネットワークの実力がより正確に分かるように、整備形態別で示すべき。	各施策については各年度において、取組状況の把握、達成度の検証を行ってまいります。