

令和5年度第4回 インターネット都政モニターアンケート

「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
今後の安全・安心・快適な道路整備に向けた取組の参考とするため、無電柱化の推進、自転車通行空間・道路案内標識の整備、交通渋滞対策等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
令和5年11月8日（水曜日）から11月16日（木曜日）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
478人
- 7 回答率
95.6%

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 自転車の通行位置の認知度
- Q 8 自転車の通行位置
- Q 9 自転車で車道を通行しない理由
- Q 10 自転車レーンの通行
- Q 11 車道混在の通行
- Q 12 自転車ナビマークのみの通行
- Q 13 道路案内標識の必要性
- Q 14 経路案内標識の視認性
- Q 15 観光案内標識の改善点
- Q 16 交通渋滞の改善状況
- Q 17 渋滞している交差点での信号待ち
- Q 18 交差点での渋滞原因
- Q 19 効果的な渋滞対策
- Q 20 交通渋滞の感じ方
- Q 21 安全・安心・快適な道路整備に向けて必要な施策
- Q 22 安全・安心・快適な道路整備について（自由意見）

		モニター 人数	回 答		
			人数	構成比	率
全 体		500	478	-	95.6
性 別	男性	250	240	50.2	96.0
	女性	250	238	49.8	95.2
年 代 別	18・19歳	10	8	1.7	80.0
	20代	68	59	12.3	86.8
	30代	77	73	15.3	94.8
	40代	92	90	18.8	97.8
	50代	87	82	17.2	94.3
	60代	59	59	12.3	100.0
	70歳以上	107	107	22.4	100.0
職 業 別	自営業	48	46	9.6	95.8
	常勤	223	208	43.5	93.3
	パート・アルバイト	71	69	14.4	97.2
	主婦・主夫	69	69	14.4	100.0
	学生	30	27	5.6	90.0
	無職	59	59	12.3	100.0
居住地域別	東京都区部	344	328	68.6	95.3
	東京都市町村部	156	150	31.4	96.2

※ 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、東京都の管理している道路は、総延長2,243km（令和4年4月1日現在）におよび、都民生活や社会経済活動を支える重要な社会基盤となっています。

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、無電柱化の推進、自転車通行空間・道路案内標識の整備、交通渋滞対策などを進めてきました。

今後のさらなる安全・安心・快適な道路整備に向けた取組の参考とするため、インターネット都政モニターの皆さまの御意見をお聞きます。



■東京の無電柱化

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、道路上に張り巡らされた電線類を地下に收容する「無電柱化」を進めています。

東京の無電柱化（東京都建設局ホームページ）

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/chichuka/mudentyuuka-top.html>

無電柱化のイメージ画像
(整備前)



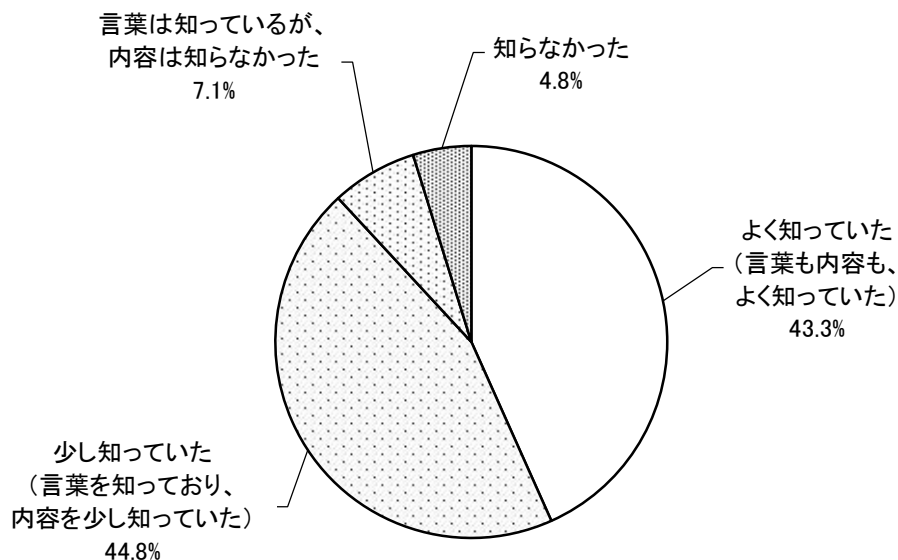
無電柱化のイメージ画像
(整備後)



無電柱化の認知度

Q1 あなたは「無電柱化」とは何か知っていましたか。

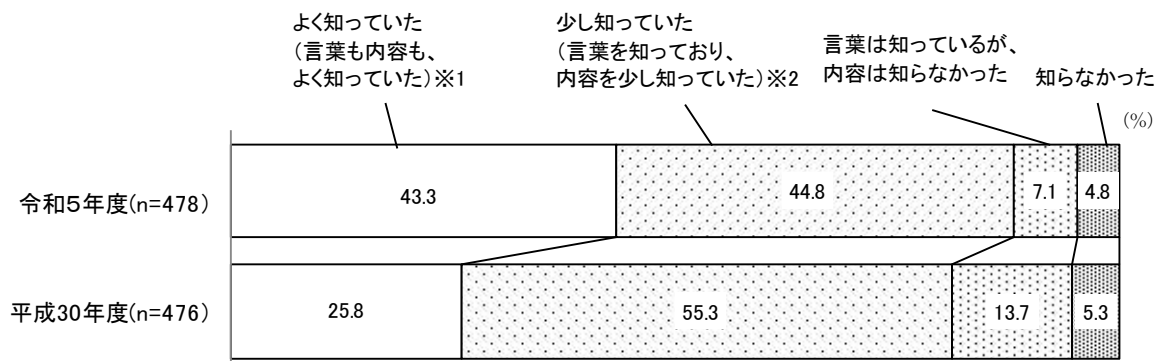
(n=478)



【調査結果の概要】

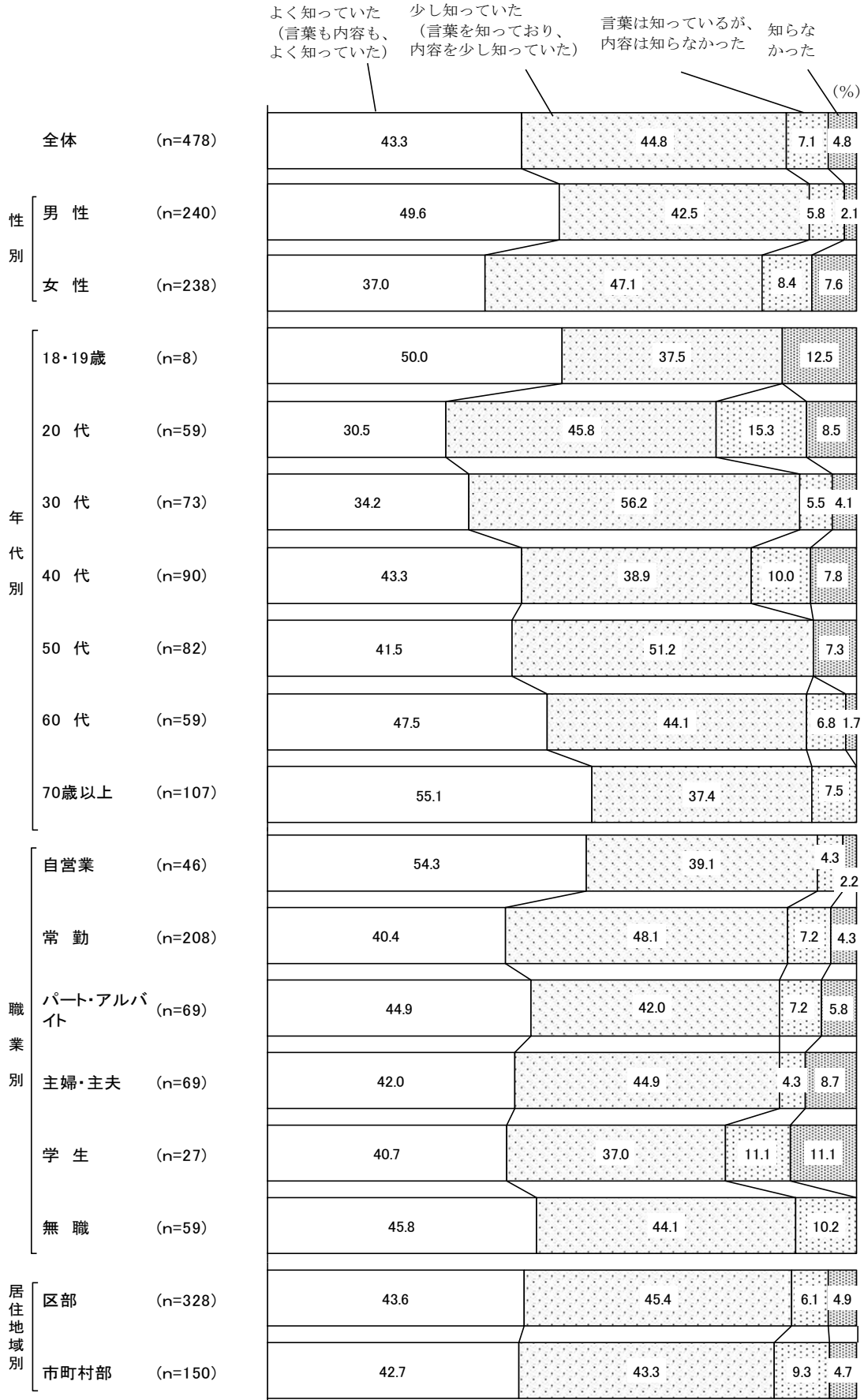
無電柱化について、知っていたかを聞いたところ、『知っていた (計)』(95.2%) (「少し知っていた (言葉を知っており、内容を少し知っていた)」(44.8%)、「よく知っていた (言葉も内容も、よく知っていた)」(43.3%)、「言葉は知っているが、内容は知らなかった」(7.1%)) は、9割半ばだった。一方、「知らなかった」(4.8%) は1割未満だった。

◎前回調査との比較 (前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」)



※1前回は「よく知っていた」で集計
 ※2前回は「少し知っていた」で集計

◎無電柱化の認知度（属性別）

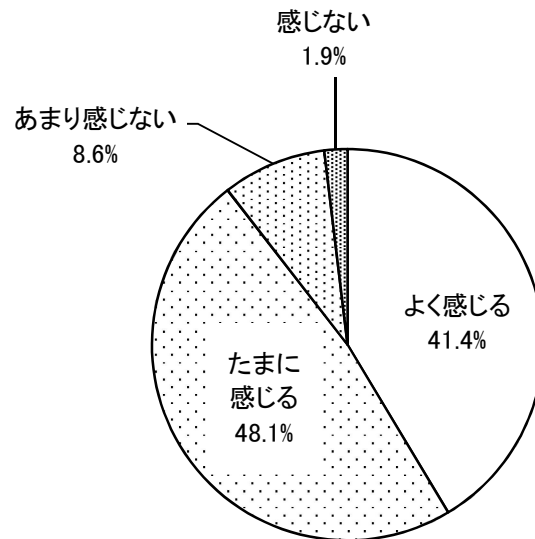


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

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。

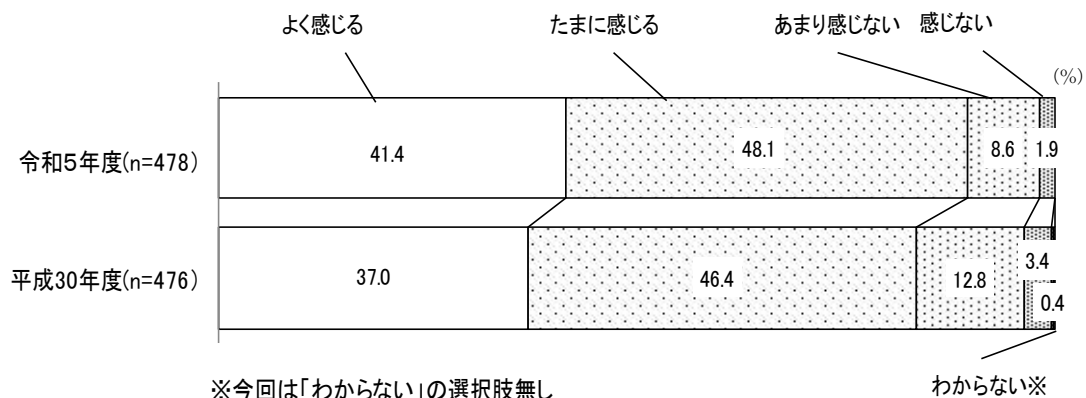
(n=478)



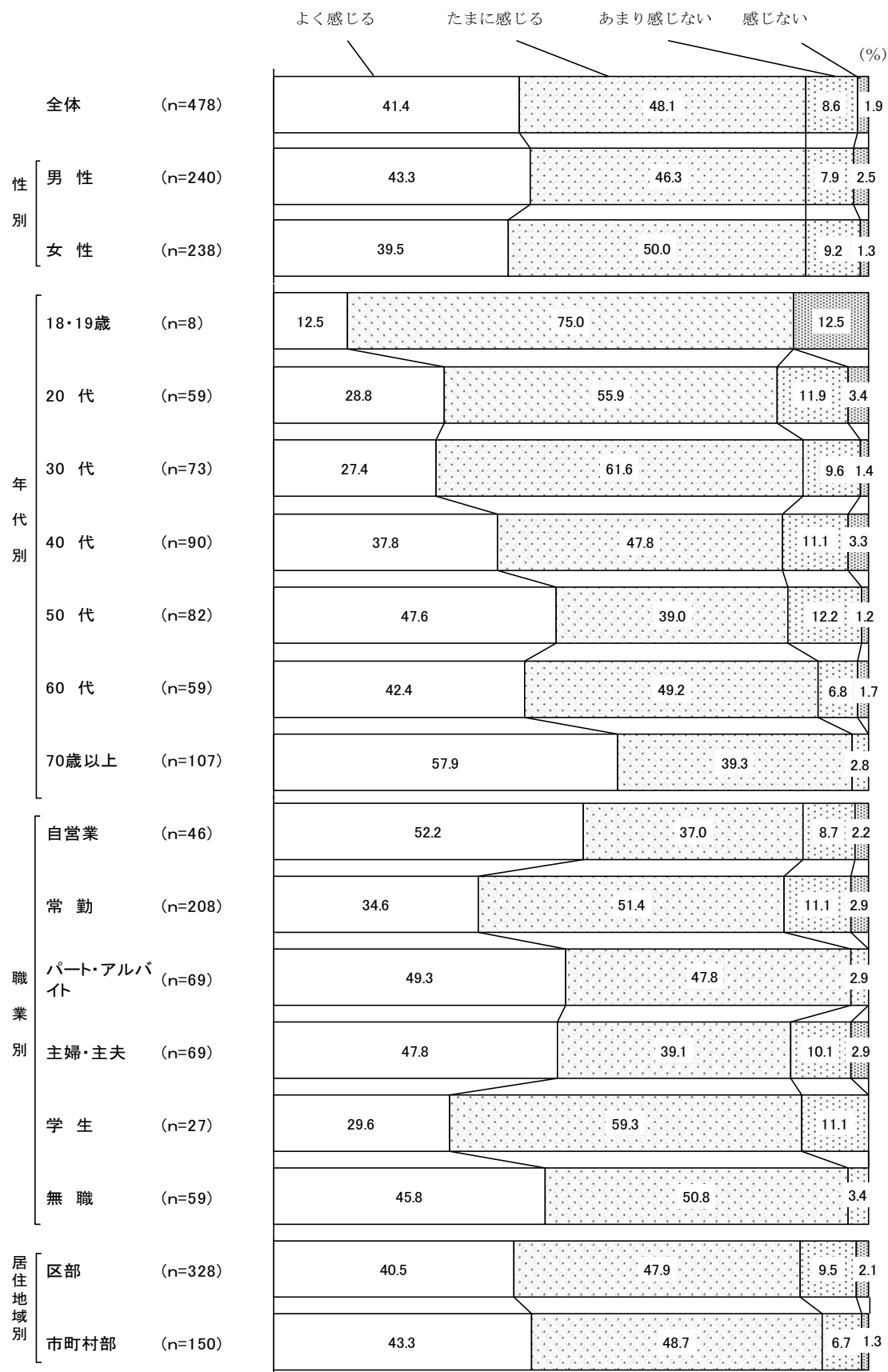
【調査結果の概要】

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(計)』(89.5%) (「よく感じる」(41.4%)、「たまに感じる」(48.1%)) が約9割だった。一方、『感じない(計)』(10.5%) (「あまり感じない」(8.6%)、「感じない」(1.9%)) は約1割だった。

◎前回調査との比較 (前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」)



◎電柱の現状に対する意識（属性別）

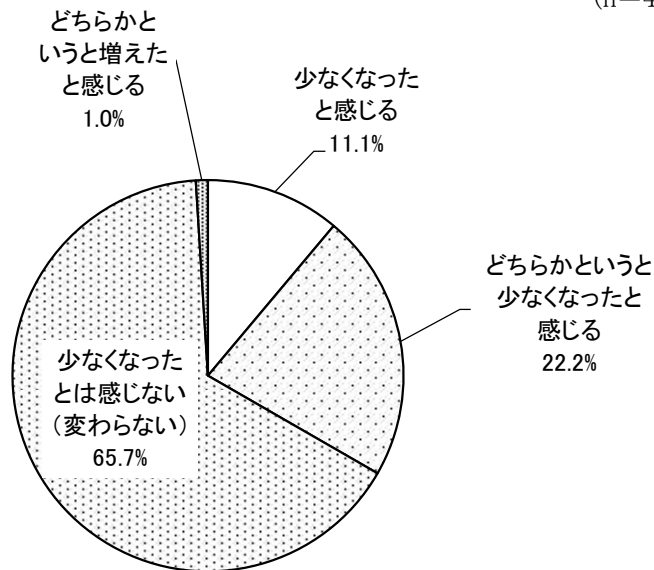


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

電柱の減少に対する意識

Q 3 あなたのお住まいの周辺で、概ね5年前と比べて、電線や電柱が少なくなったと感じますか。

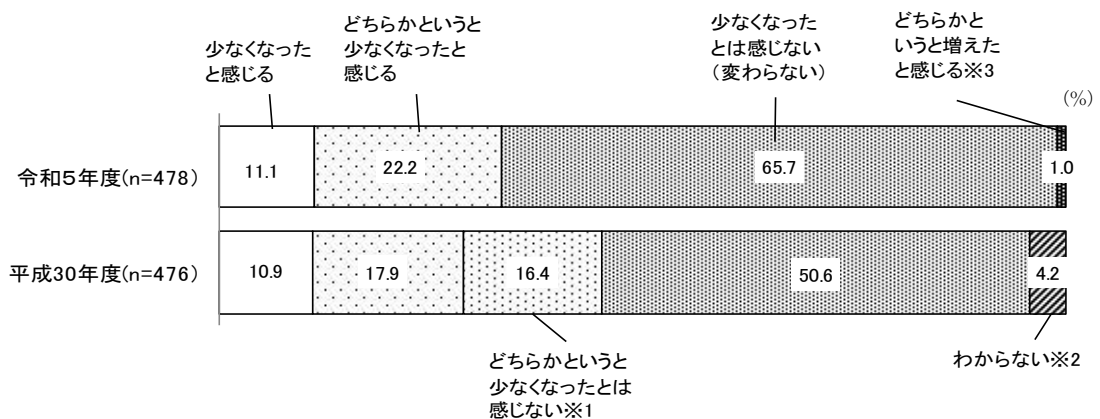
(n=478)



【調査結果の概要】

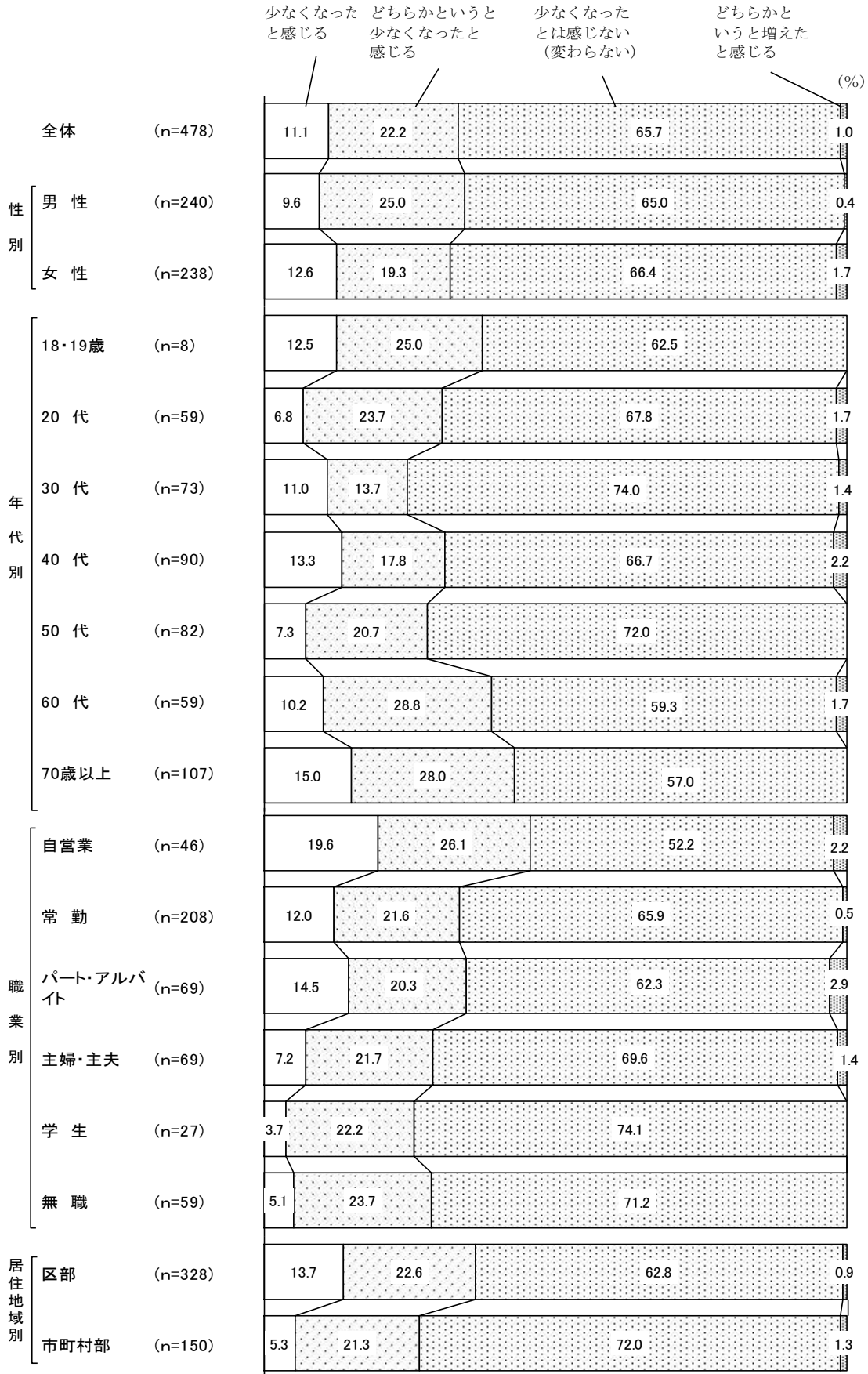
住まいの周辺で、概ね5年前と比べて電線や電柱が少なくなったと感じるか聞いたところ、「少なくなったとは感じない(変わらない)」(65.7%)が最も高く6割半ばだった。また、『感じる(計)』(33.3%)(「少なくなったと感じる」(11.1%)、「どちらかという」と少なくなったと感じる」(22.2%))は3割を超えている。

◎前回調査との比較 (前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」)



- ※1 今回は「どちらかという少なくなったとは感じない」の選択肢無し
- ※2 今回は「わからない」の選択肢無し
- ※3 前は「どちらかという増えたと感じる」の選択肢無し

◎電柱の減少に対する意識（属性別）

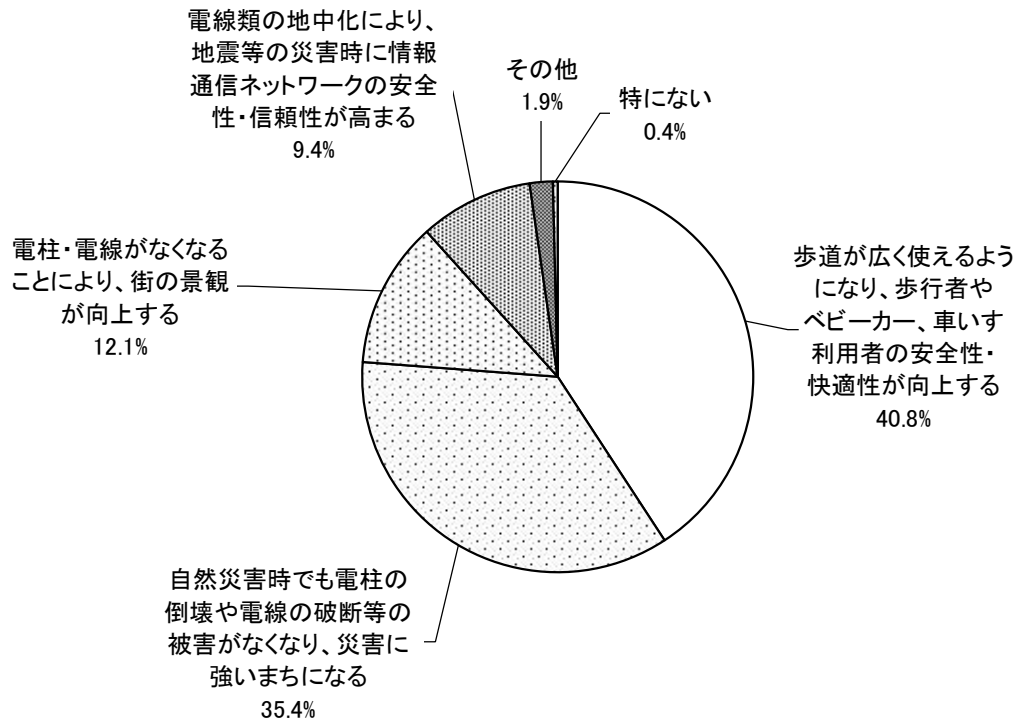


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

無電柱化の効果

Q 4 無電柱化の効果として、あなたが期待することは何ですか。

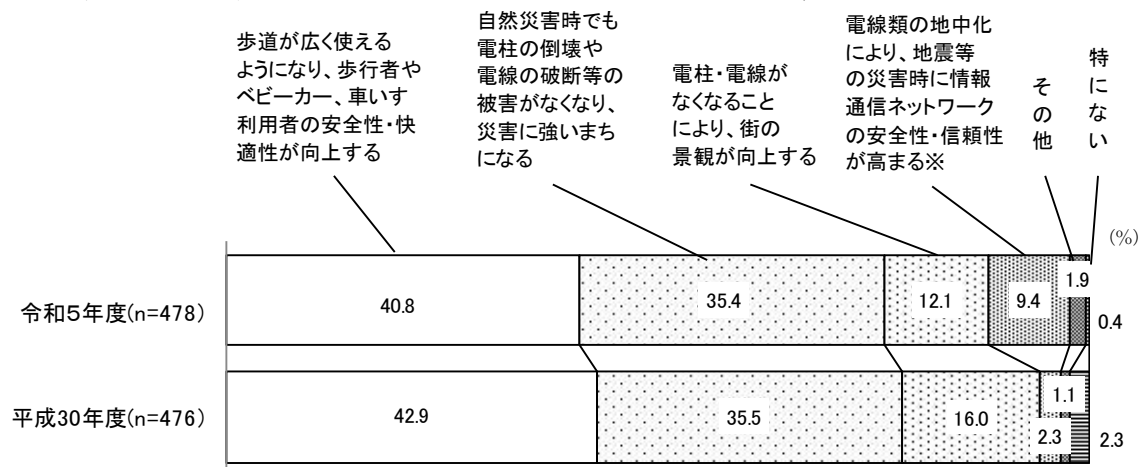
(n=478)



【調査結果の概要】

無電柱化の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」(40.8%)が4割を超えて最も高く、以下、「自然災害時でも電柱の倒壊や電線の破断等の被害がなくなり、災害に強いまちになる」(35.4%)、「電柱・電線がなくなることにより、街の景観が向上する」(12.1%)などと続いている。

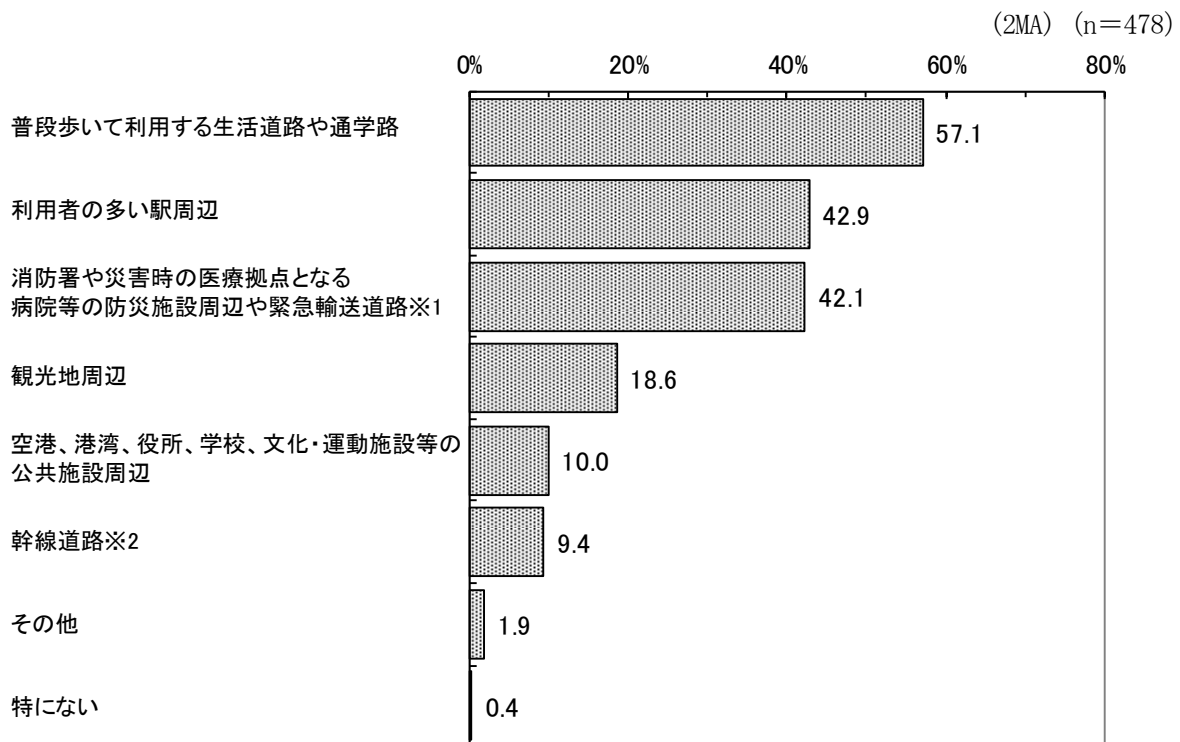
◎前回調査との比較 (前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」)



※前回は「無電柱化事業に併せ、安全性の高い情報通信ネットワーク整備の推進が図られる」で集計

無電柱化の求められる場所

Q 5 あなたが、無電柱化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。



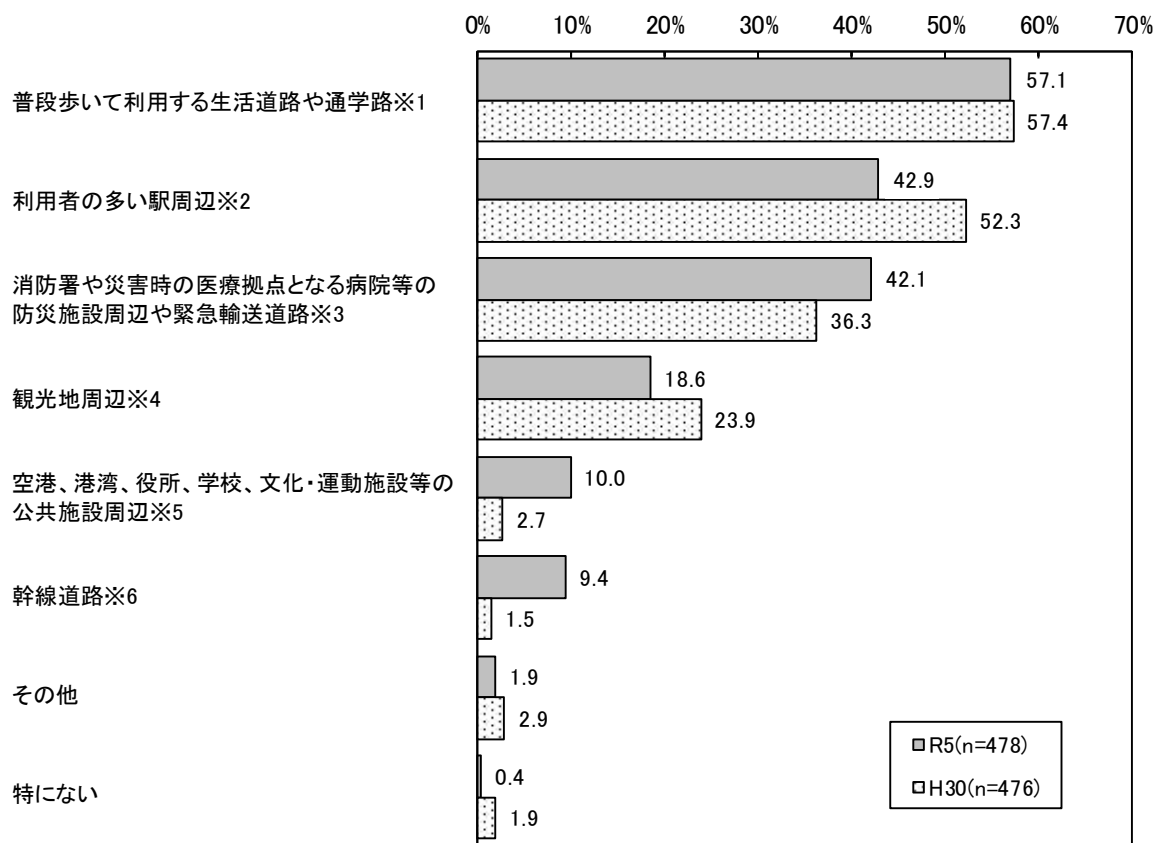
※1 緊急輸送道路: 災害時の避難や救助活動、物資輸送を担い、防災拠点等を結ぶ路線

※2 幹線道路: 車で出かける際に利用するような、地域交通の中心となっている道路(明治通り、山手通り、青梅街道、小金井街道等)

【調査結果の概要】

無電柱化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や通学路」(57.1%)が6割近くで最も高く、以下、「利用者の多い駅周辺」(42.9%)、「消防署や災害時の医療拠点となる病院等の防災施設周辺や緊急輸送道路」(42.1%)などと続いている。

◎前回調査との比較〈前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」〉



※1 前は「普通歩いて利用する生活道路」で集計

※2 前は「利用者の多い主要駅周辺」で集計

※3 前は「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」で集計

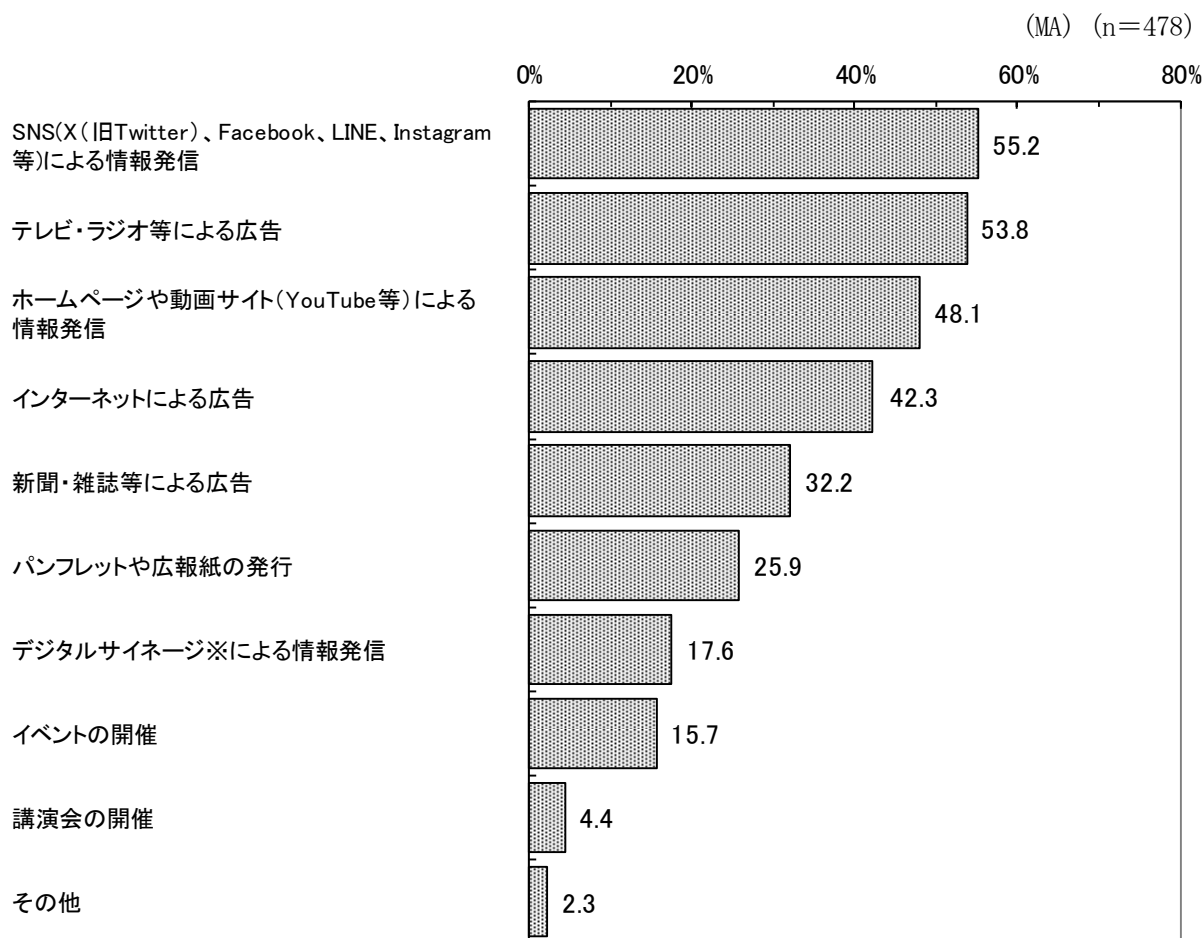
※4 前は「主要観光地周辺」で集計

※5 前は「空港や港湾など公共施設周辺」で集計

※6 前は「遠方に車で出かける際に、利用する道路(主な幹線道路)」で集計

効果的な広報手段

Q 6 東京都では、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。広報手段として効果的だと思うものを次の中からいくつでも選んでください。



※デジタルサイネージ: 商業施設や交通機関、店頭、公共空間等で、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】

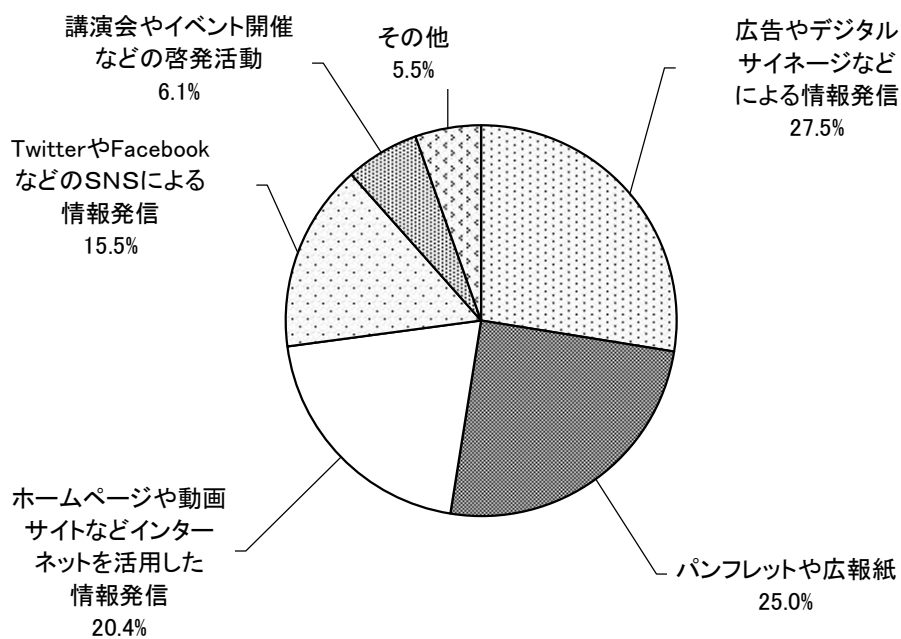
広報手段として効果的だと思うものについて聞いたところ、「SNS(X(旧Twitter)、Facebook、LINE、Instagram等)による情報発信」(55.2%)が5割半ばで最も高く、以下、「テレビ・ラジオ等による広告」(53.8%)、「ホームページや動画サイト(YouTube等)による情報発信」(48.1%)、「インターネットによる広告」(42.3%)などと続いている。

※参考（前回調査：平成30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

Q 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。（SA）

(n=476)



■自転車通行空間

自転車は、通勤・通学や買物など、様々な場面で使われる身近で重要な交通手段であり、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に、その利用ニーズが増加しています。一方、都内の全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は、全国平均と比べて高い状況であり、安全で快適な自転車通行空間の整備が重要となっています。このため、東京都は、「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づき、自転車通行空間の整備を推進しています。

東京都の自転車通行空間整備

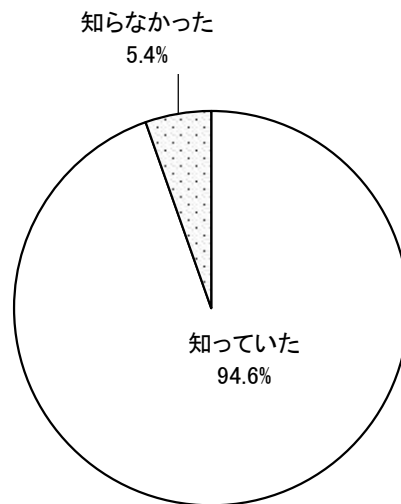
<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/jitensya/jitensya.html>



自転車の通行位置の認知度

Q 7 自転車は、道路交通法上は「軽車両」と位置付けられており、歩道と車道の区別のあるところは、車道の左側通行が原則です。あなたは「自転車は車道（の左側）を通行することが原則」であることを知っていましたか。

(n=478)



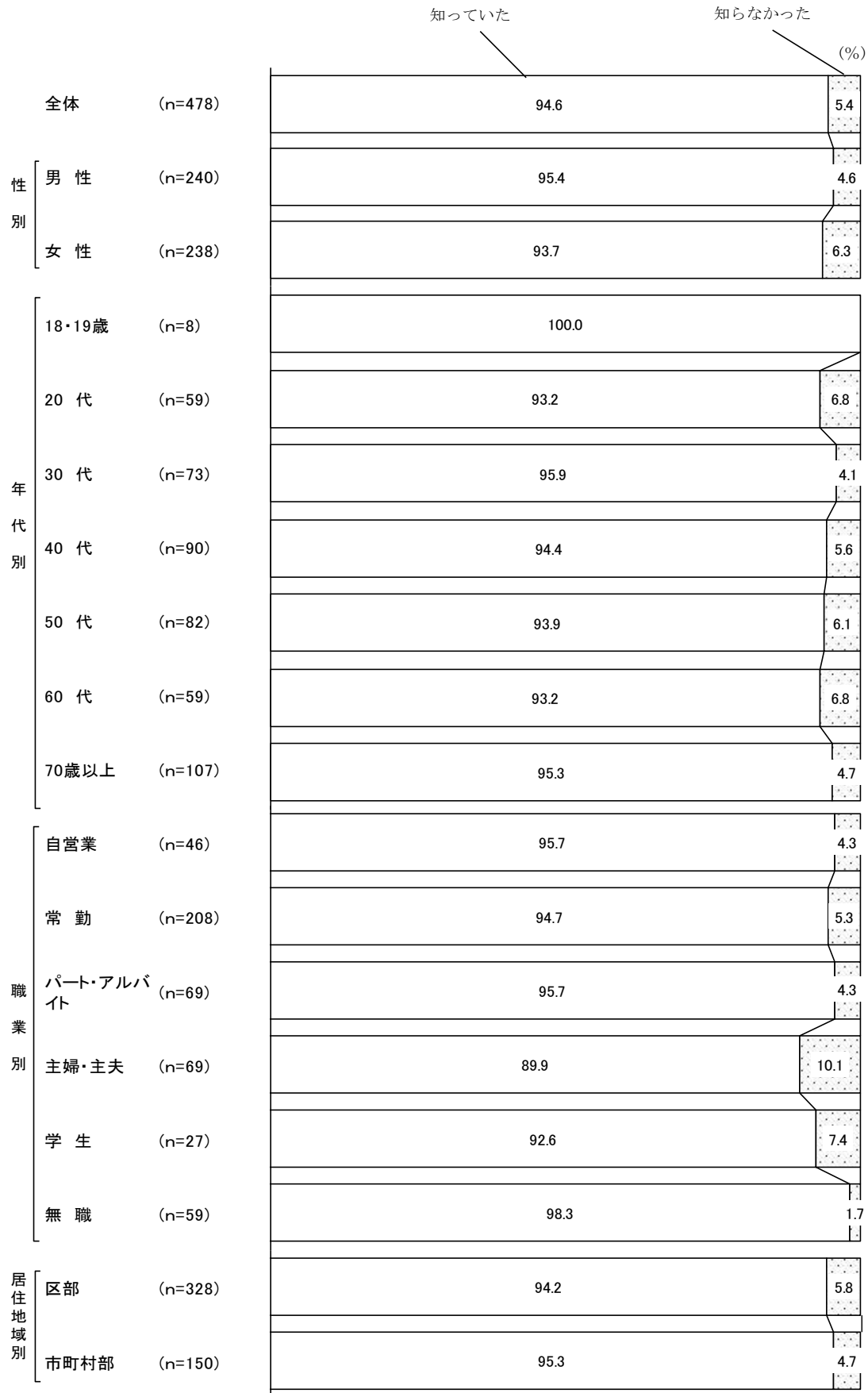
【調査結果の概要】

「自転車は車道（の左側）を通行することが原則」であることを知っていたかを聞いたところ、「知っていた」（94.6%）は9割半ば、「知らなかった」（5.4%）は1割未満だった。

【参考】例外として歩道を通行できる場合（警視庁ホームページ）

https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/menu/five_rule/five_rule01.html

◎自転車の通行位置の認知度（属性別）

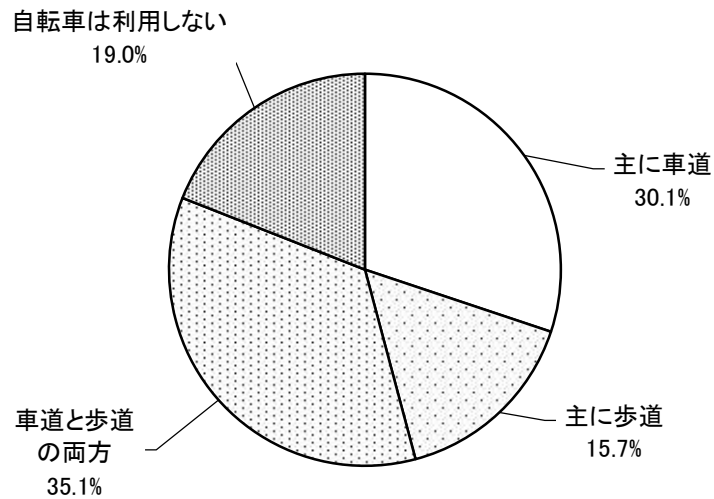


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

自転車の通行位置

Q 8 あなたは、自転車で歩道と車道の区別がある道路を通行するときは、主にどちらを通行しますか。

(n=478)

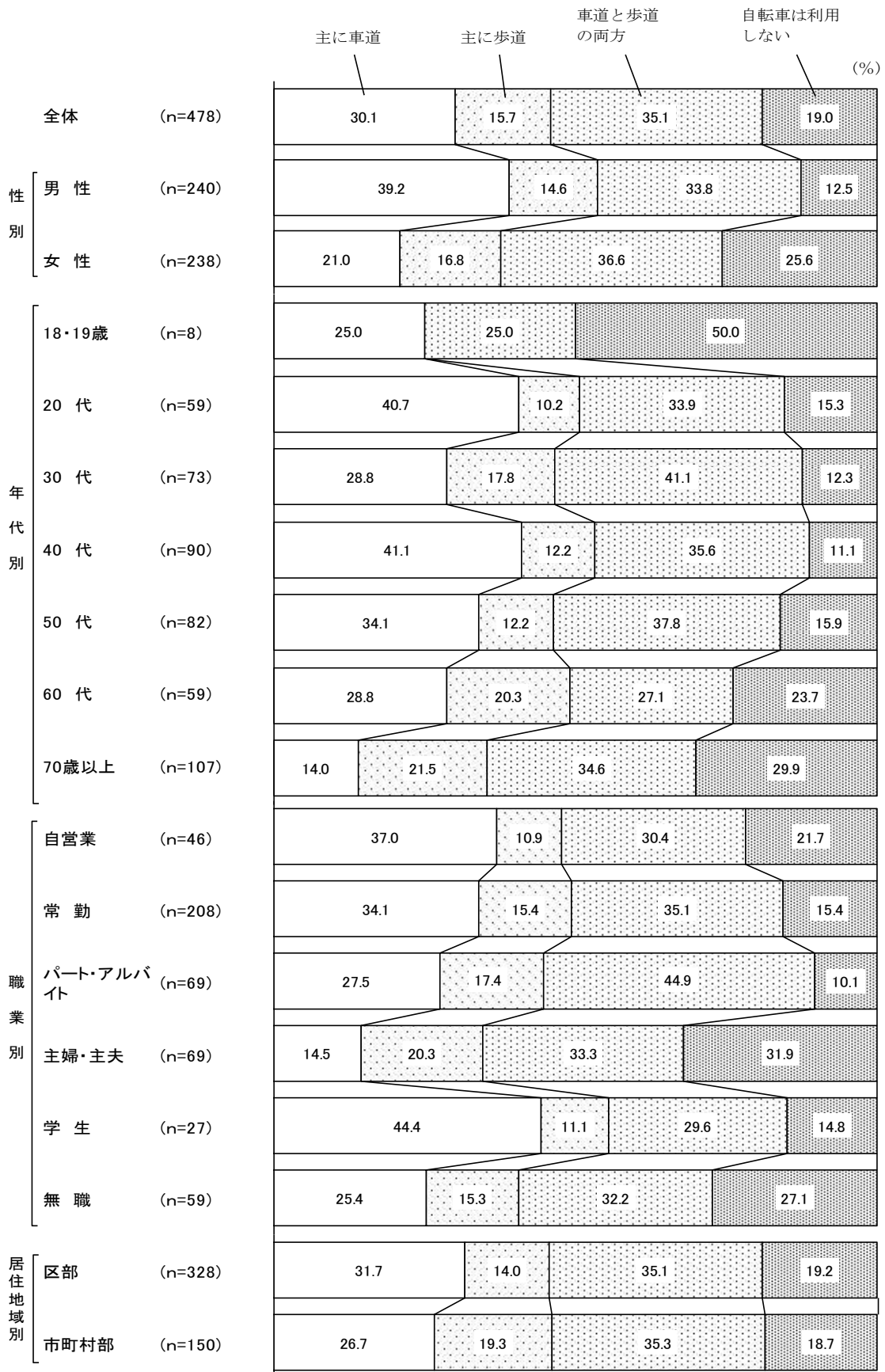


【調査結果の概要】

自転車で歩道と車道の区別がある道路を通行するときは、主にどちらを通行するか聞いたところ、「車道と歩道の両方」(35.1%)が3割半ばで最も高く、「主に車道」(30.1%)は約3割、「主に歩道」(15.7%)は1割半ばだった。

なお、「自転車は利用しない」(19.0%)は約2割だった。

◎自転車の通行位置（属性別）

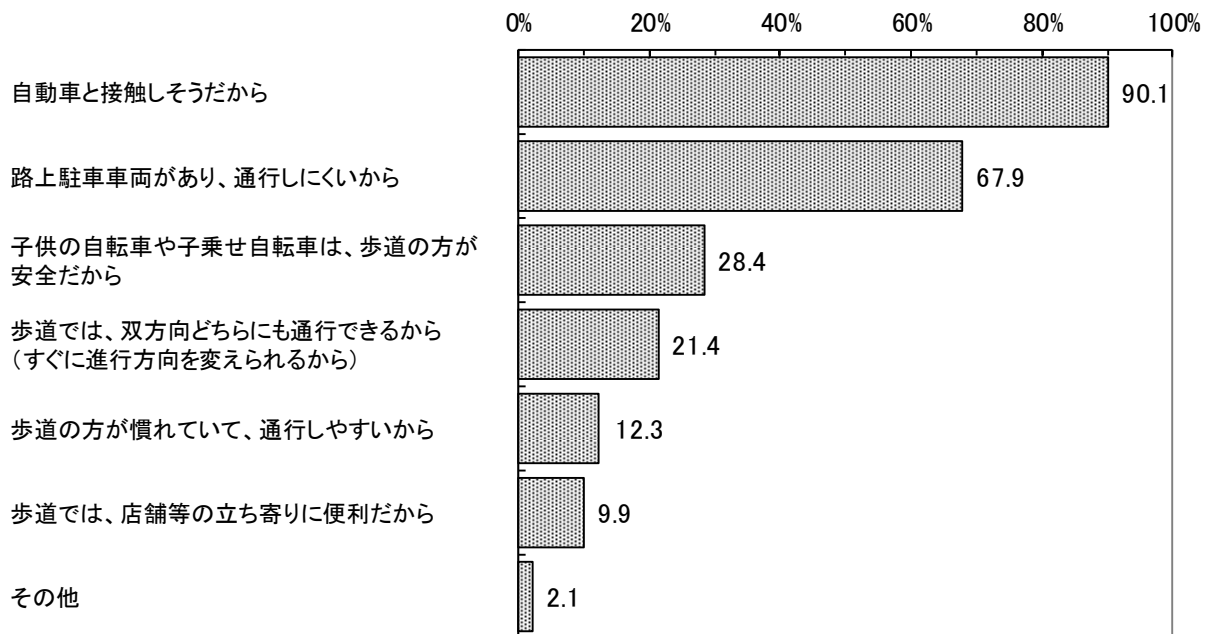


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

自転車で車道を通行しない理由

Q9 Q8で、「主に歩道」または「車道と歩道の両方」を選んだ方にお聞きします。
あなたが自転車で車道を通行しないのはなぜですか。次の中からいくつでも選んでください。

(MA) (n=243)



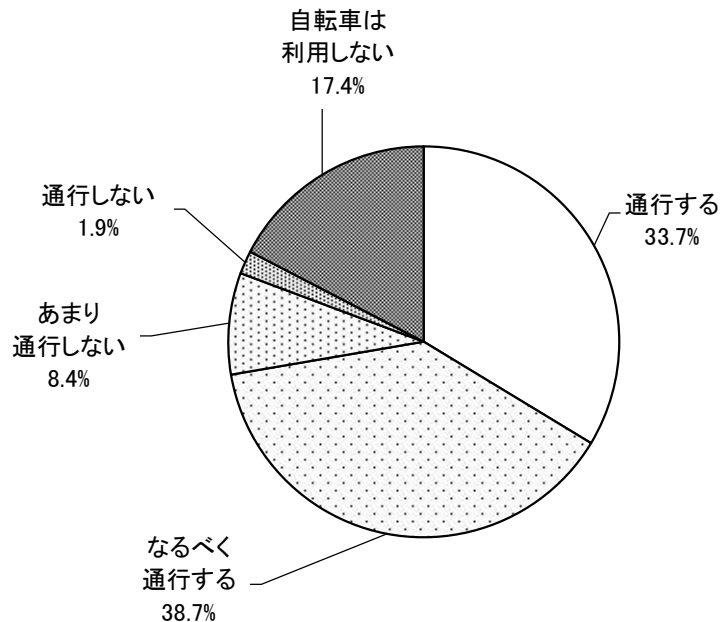
【調査結果の概要】

Q8で、「主に歩道」または「車道と歩道の両方」を選んだ方に、自転車で車道を通行しない理由を聞いたところ、「自動車と接触しそうだから」(90.1%)が約9割で最も高く、以下、「路上駐車車両があり、通行しにくいから」(67.9%)、「子供の自転車や子乗せ自転車は、歩道の方が安全だから」(28.4%)などと続いている。

自転車レーンの通行

Q10 歩道と車道の区別がある道路で、車道の左側に「自転車レーン」※が整備されているとき（下記の写真を参照）、あなたは自転車でその部分を通行しますか。

(n=478)



※自転車レーン：交通規制によって自転車のみが通行できる車線を指定し、自動車等と視覚的に分離された自転車通行空間



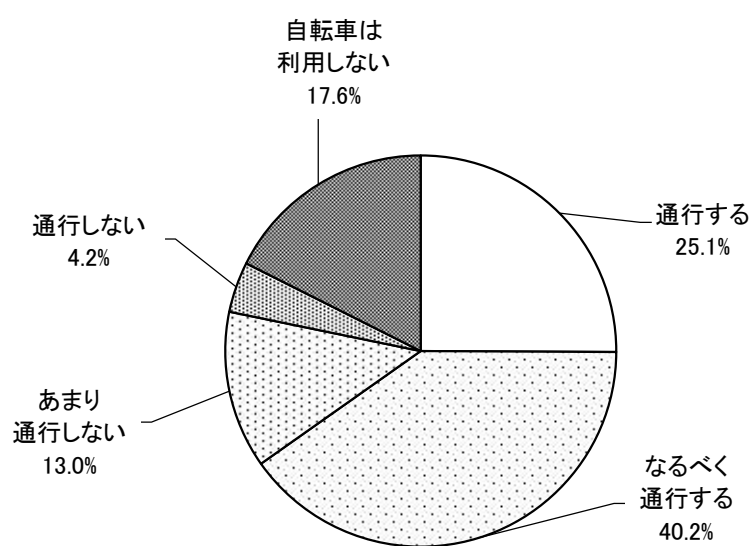
自転車レーン

【調査結果の概要】

歩道と車道の区別がある道路で、車道の左側に「自転車レーン」が整備されているとき、自転車でその部分を通行するか聞いたところ、『通行する（計）』（72.4%）（「通行する」（33.7%）、「なるべく通行する」（38.7%））が7割超だった。一方、『通行しない（計）』（10.3%）（「あまり通行しない」（8.4%）、「通行しない」（1.9%））は約1割だった。

車道混在の通行

Q11 歩道と車道の区別がある道路で、車道の左側に車道混在※1(「自転車ナビマーク」※2と「自転車ナビライン」※3が表示されている)があるとき(下記の写真を参照)、あなたは自転車でその部分を通行しますか。



※1 車道混在：自転車が通行すべき部分と進行方向を表示することにより、自転車が車道左側端に寄って通行することを励行するとともに、同一車線内を通行する自動車等に対して自転車保護を促すもの

※2 自転車ナビマーク：自転車の通行位置を明示するピクトグラム

※3 自転車ナビライン：自転車が通行すべき部分と進行方向を示す矢羽根型の路面表示



車道混在 (自転車ナビマーク・自転車ナビライン)

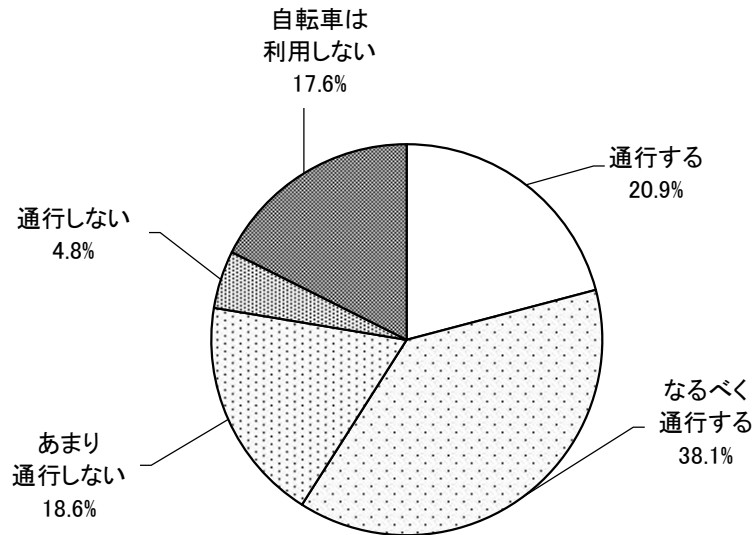
【調査結果の概要】

歩道と車道の区別がある道路で、車道の左側に車道混在(「自転車ナビマーク」と「自転車ナビライン」が表示されている)があるとき、自転車でその部分を通行するか聞いたところ、『通行する(計)』(65.3%)('通行する'(25.1%)、'なるべく通行する'(40.2%))が6割半ばだった。一方、『通行しない(計)』(17.2%)('あまり通行しない'(13.0%)、'通行しない'(4.2%))は2割近くだった。

自転車ナビマークのみの通行

Q12 歩道と車道の区別がある道路で、車道に「自転車ナビマーク」のみが整備されているとき（下記の写真を参照）、あなたは自転車でその部分を通行しますか。

(n=478)



自転車ナビマーク

自転車ナビマーク

【調査結果の概要】

歩道と車道の区別がある道路で、車道に「自転車ナビマーク」のみが整備されているとき、自転車でその部分を通行するか聞いたところ、『通行する（計）』（59.0%）（「通行する」（20.9%）、「なるべく通行する」（38.1%））が6割近くだった。一方、『通行しない（計）』（23.4%）（「あまり通行しない」（18.6%）、「通行しない」（4.8%））は2割超だった。

■道路案内標識

東京都では、誰にでも見やすくわかりやすい情報を提供し、道路利用者を安全かつ円滑に目的地に導くため、「道路案内標識」の整備を推進してきました。

道路案内標識の整備

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/14.html#d2-04>

東京のみちしるべ2020

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000021119.pdf>

- 1 経路案内標識（車両で走行中に行先等を確認する標識）



- 2 観光案内標識（現在地や観光地等を表示する地図付きの標識）



- 3 道路の通称名標識（交差点等に設置している、道路の通称名を確認する標識）



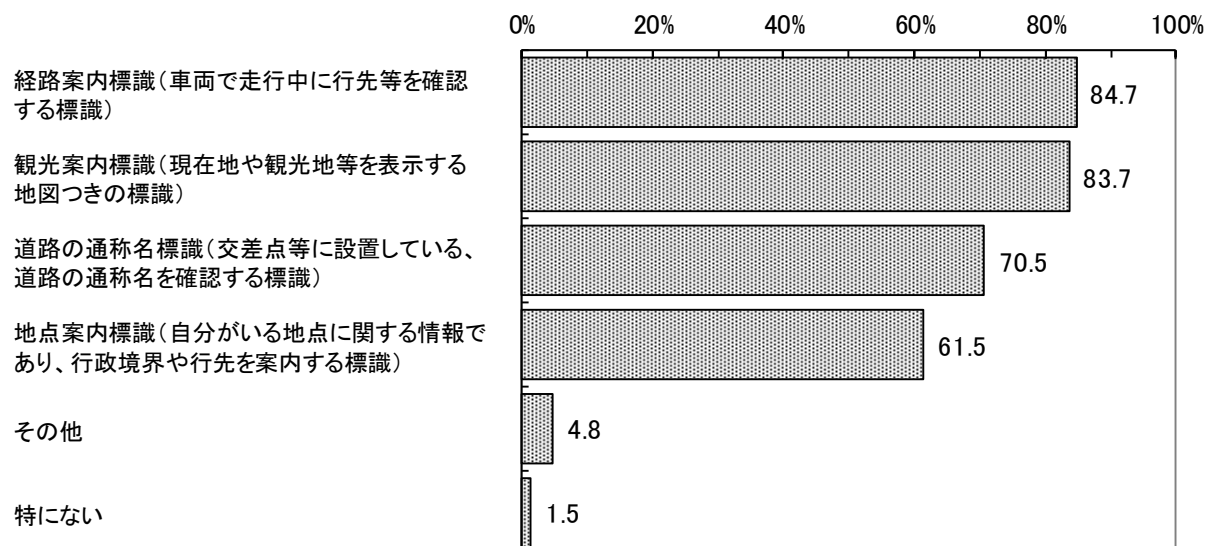
- 4 地点案内標識（自分がいる地点に関する情報であり、行政境界や行先を案内する標識）



道路案内標識の必要性

Q13 あなたが都内の道路を通行する際に、必要だと思う標識は何ですか。次の中からいくつでも選んでください。

(MA) (n=478)



【調査結果の概要】

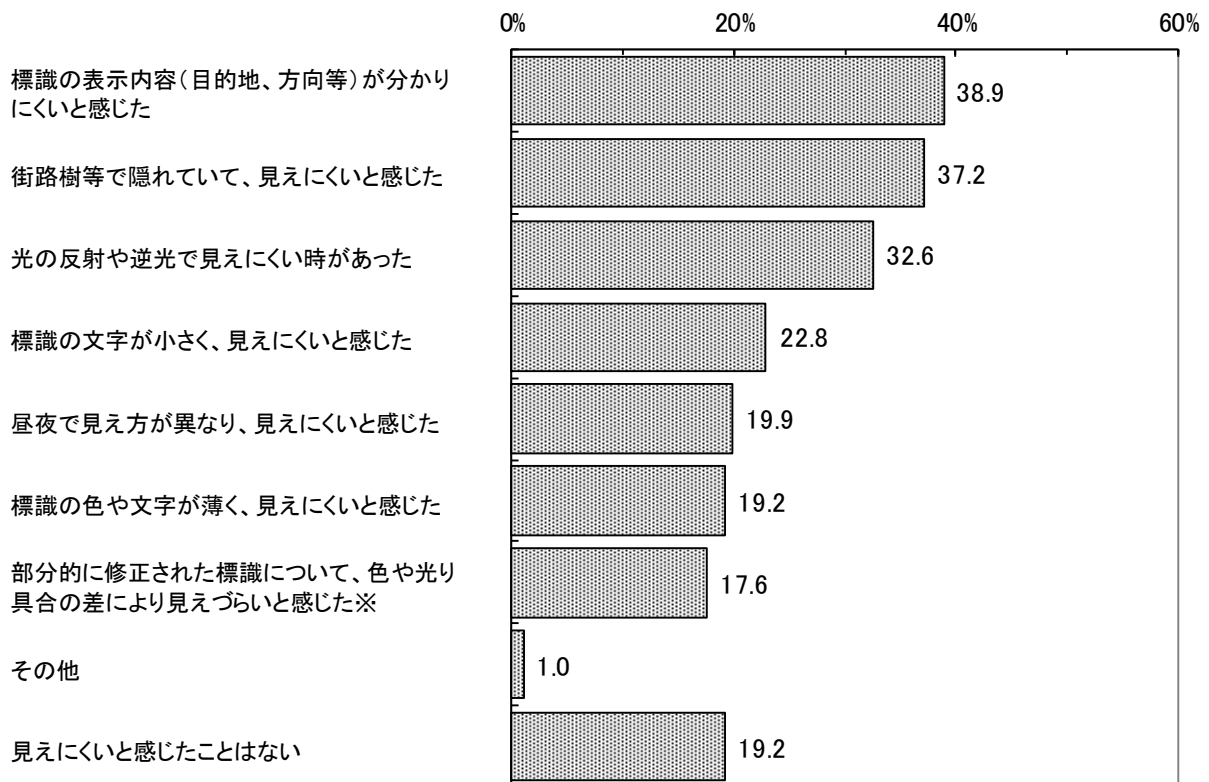
都内の道路を通行する際に、必要だと思う標識を聞いたところ、「経路案内標識（車両で走行中に行先等を確認する標識）」（84.7%）が8割半ばで最も高く、以下、「観光案内標識（現在地や観光地等を表示する地図付きの標識）」（83.7%）、「道路の通称名標識（交差点等に設置している、道路の通称名を確認する標識）」（70.5%）などと続いている。

経路案内標識の視認性

Q14 車道に設置している経路案内標識の見え方についてお聞きします。

標識の分かりにくさ・見えにくさについて、あなたが感じたことを次の中からいくつかつでも選んでください。

(MA) (n=478)



※色の差がある標識



※光り具合に差がある標識

【調査結果の概要】

車道に設置している経路案内標識の分かりにくさ・見えにくさについて感じたことを聞いたところ、「標識の表示内容(目的地、方向等)が分かりにくいと感じた」

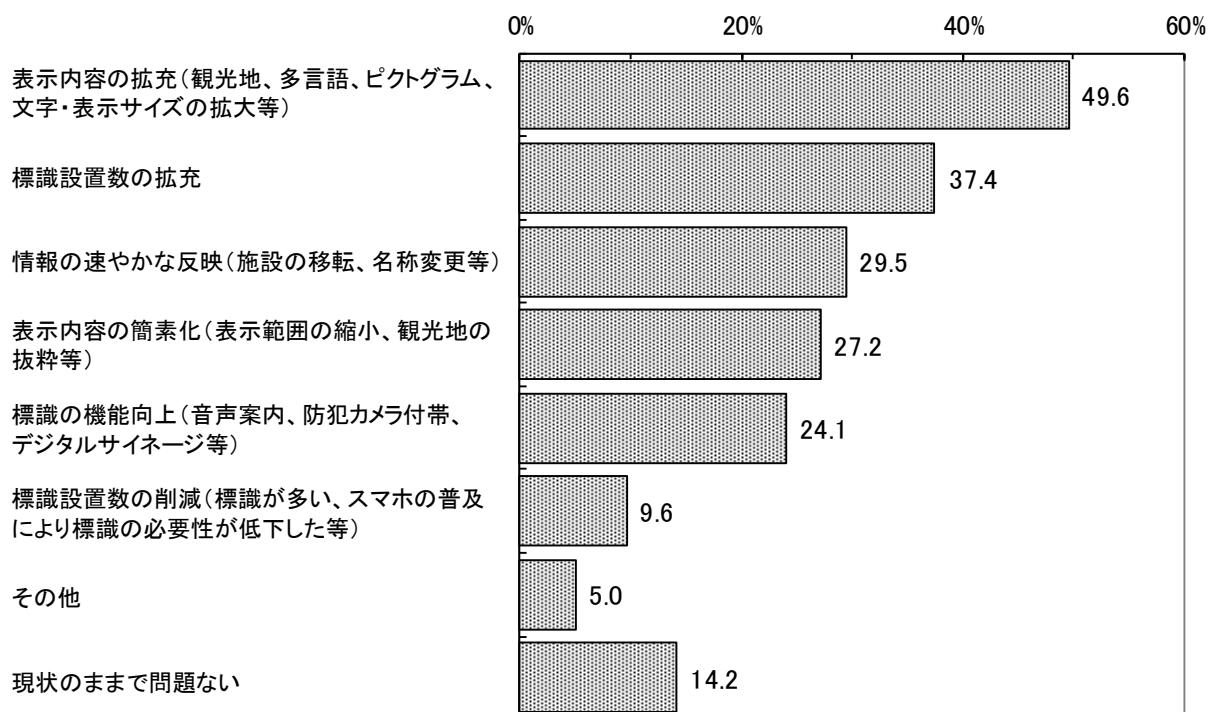
(38.9%)が4割近くで最も高く、以下、「街路樹等で隠れていて、見えにくいと感じた」(37.2%)、「光の反射や逆光で見えにくい時があった」(32.6%)などと続いている。

なお、「見えにくいと感じたことはない」(19.2%)は約2割だった。

観光案内標識の改善点

Q15 観光案内標識について、改善が必要だと思うことを、次の中からいくつでも選んでください。

(MA) (n=478)



【調査結果の概要】

観光案内標識について、改善が必要だと思うことを聞いたところ、「表示内容の拡充(観光地、多言語、ピクトグラム、文字・表示サイズの拡大等)」(49.6%)が5割近くで最も高く、以下、「標識設置数の拡充」(37.4%)、「情報の速やかな反映(施設の移転、名称変更等)」(29.5%)などと続いている。

交通渋滞対策

東京都では、「交差点すいすいプラン」により、道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備することで、右折待ち車両による渋滞を緩和してきました。

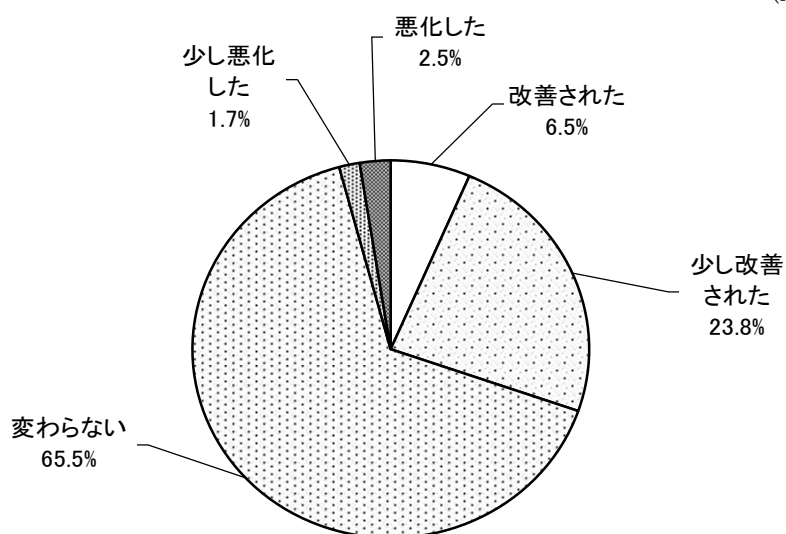
交差点すいすいプラン

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

交通渋滞の改善状況

Q16 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。

(n=478)

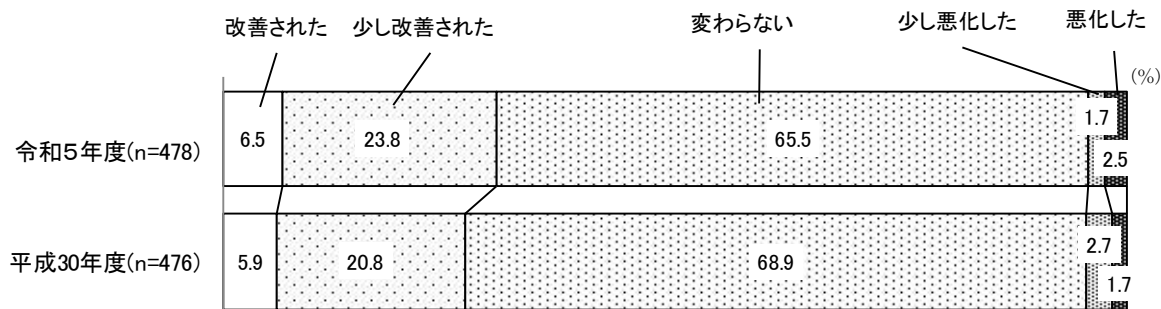


【調査結果の概要】

住まいの周辺における交通渋滞の改善状況を聞いたところ、『改善された（計）』（30.3%）（「改善された」（6.5%）、「少し改善された」（23.8%））が約3割だった。

一方、『悪化した（計）』（4.2%）（「少し悪化した」（1.7%）、「悪化した」（2.5%））は1割未満だった。

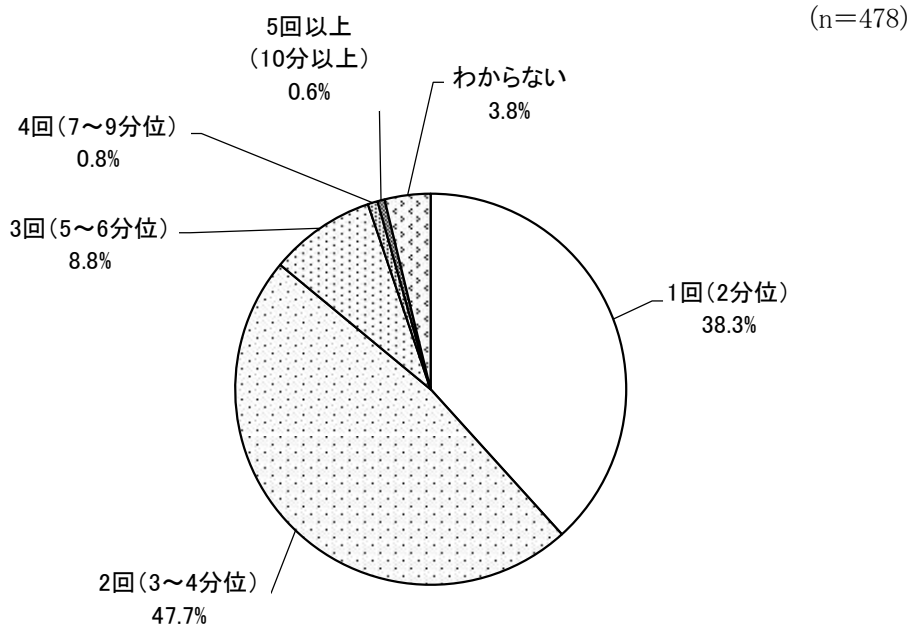
◎前回調査との比較（前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」）



渋滞している交差点での信号待ち

Q17 自家用車やバス等の乗車中に、渋滞している交差点を通り抜けるとき、信号待ちをすることがあります。あなたは同じ交差点で信号待ちの回数が何回または何分※までなら待てますか。

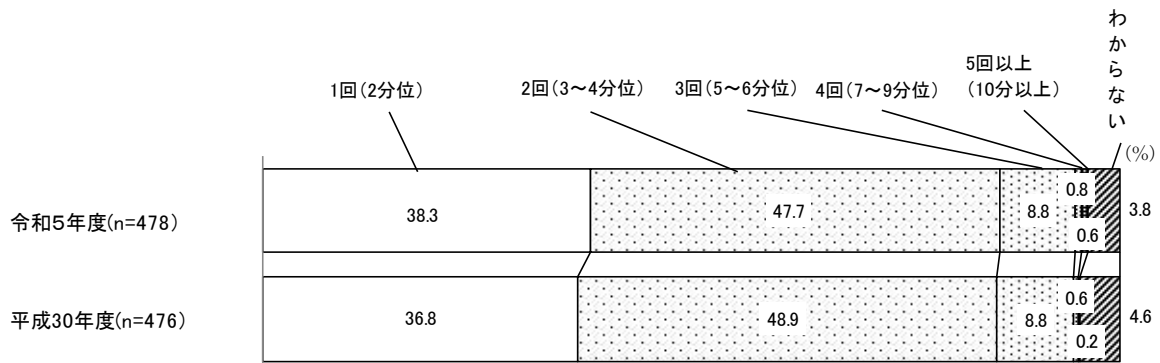
※信号灯が「青→黄→赤→青」と一巡することを「1回」とします。



【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を聞いたところ、「2回（3～4分位）」（47.7%）が5割近くで最も高く、以下、「1回（2分位）」（38.3%）、「3回（5～6分位）」（8.8%）などと続いている。

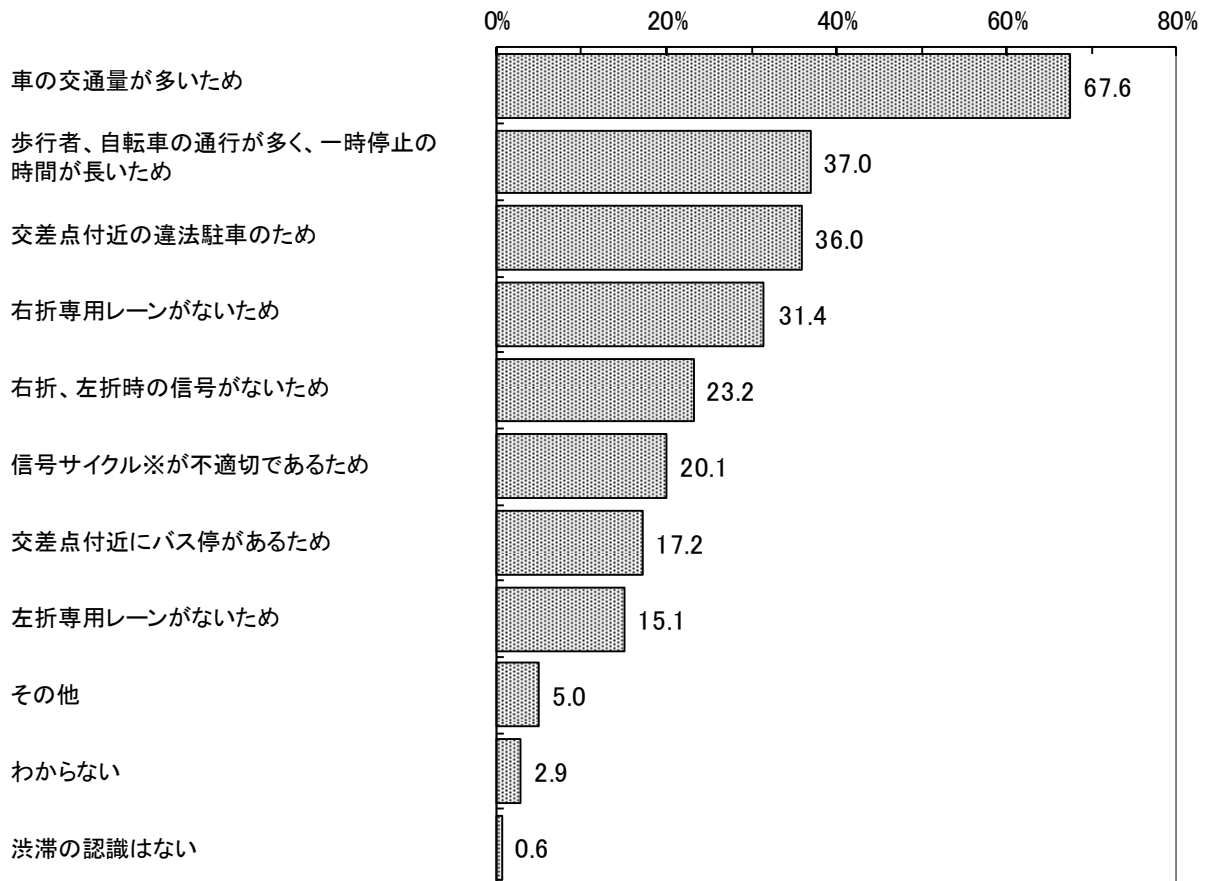
◎前回調査との比較（前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」）



交差点での渋滞原因

Q18 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選んでください。

(MA) (n=478)

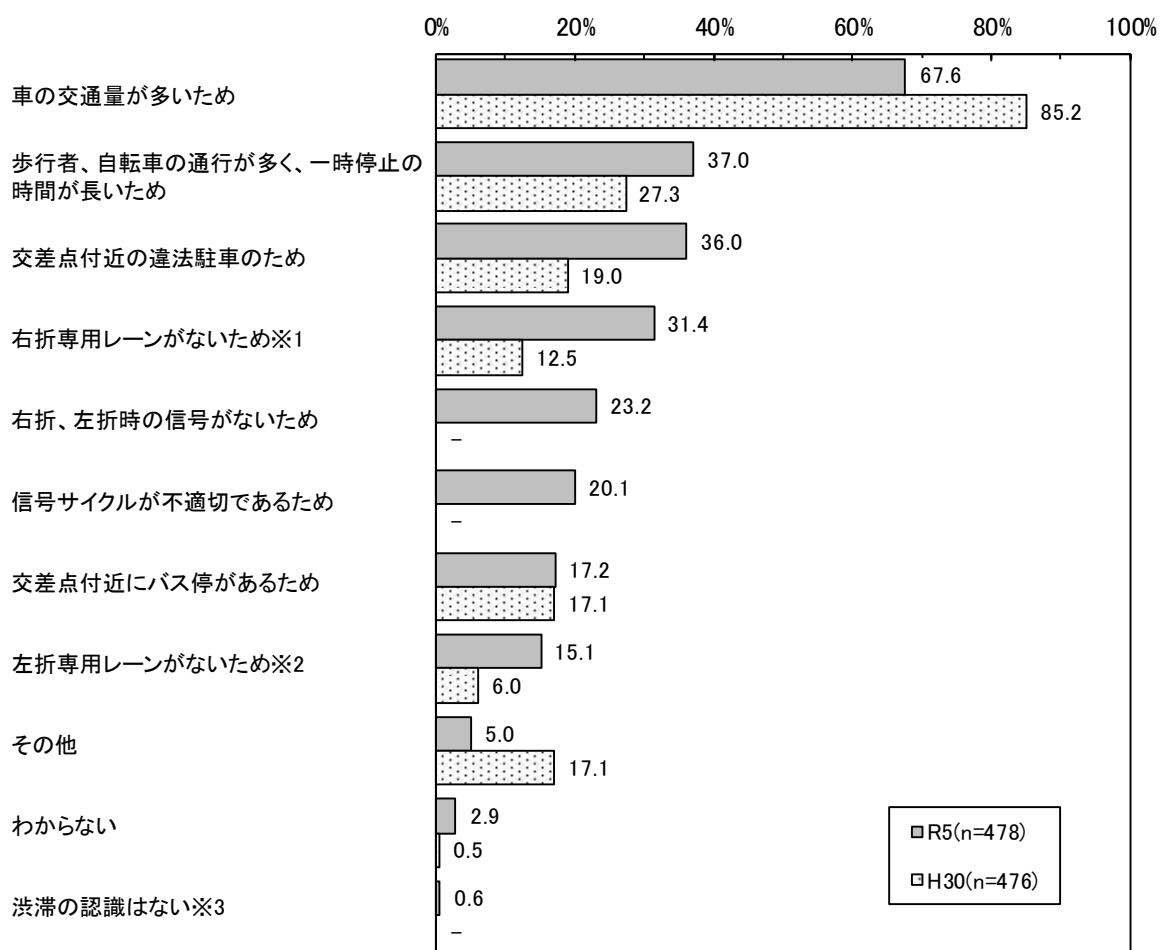


※信号サイクル: 信号灯が「青→黄→赤→青」と一巡する周期(時間)のこと

【調査結果の概要】

交差点での渋滞原因は主に何だと思うか聞いたところ、「車の交通量が多いため」(67.6%)が7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」(37.0%)、「交差点付近の違法駐車のため」(36.0%)などと続いている。

◎前回調査との比較〈前回：平成30年11月実施「安全・安心・快適な道路整備に向けて」〉

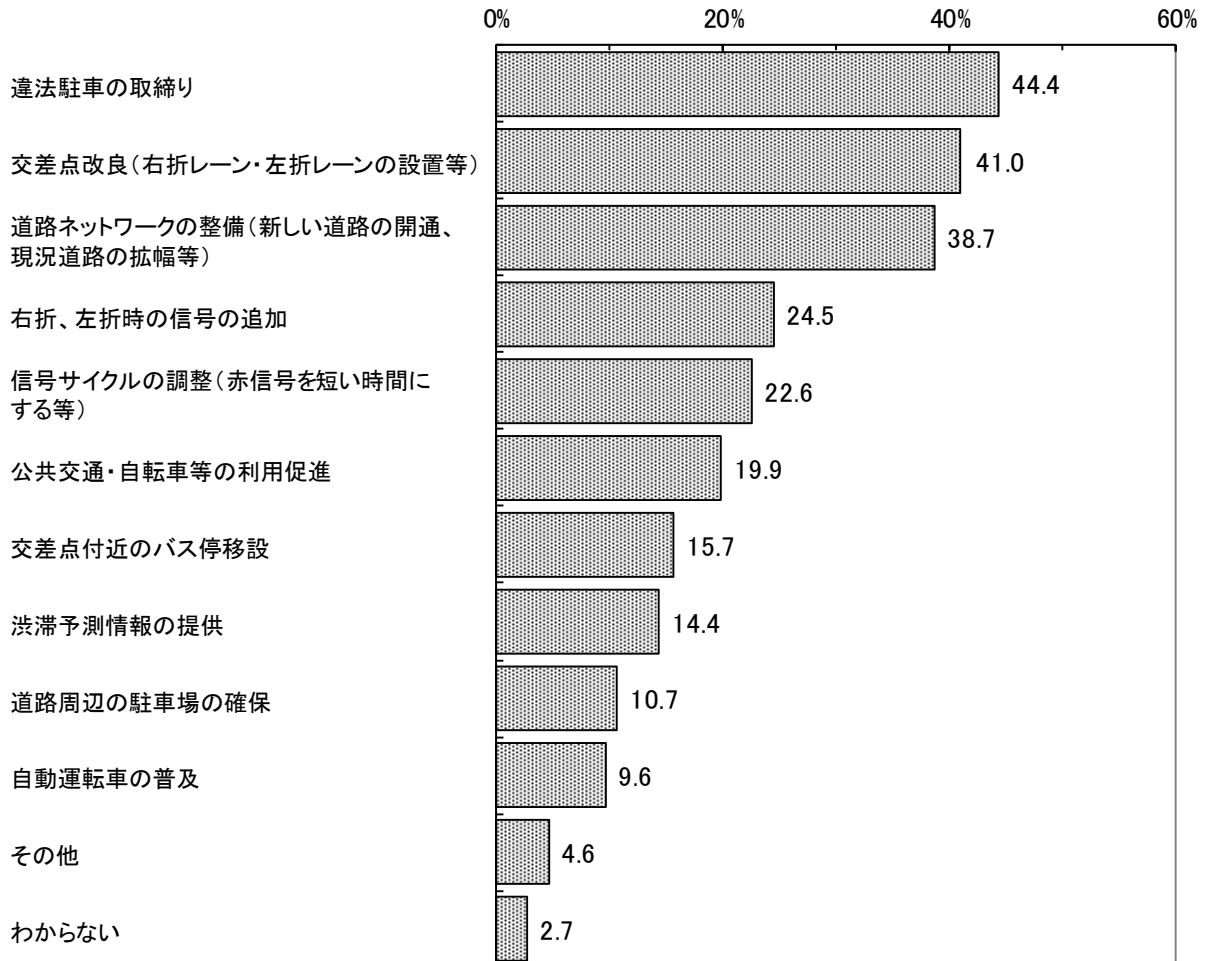


- ※1 前回は「右折レーンがないため」で集計
- ※2 前回は「左折レーンがないため」で集計
- ※3 前回は「渋滞の認識はない」の選択肢無し

効果的な渋滞対策

Q19 都内の渋滞を緩和するため、どのような施策が効果的だと思いますか。次の中から3つまで選んでください。

(3MA) (n=478)



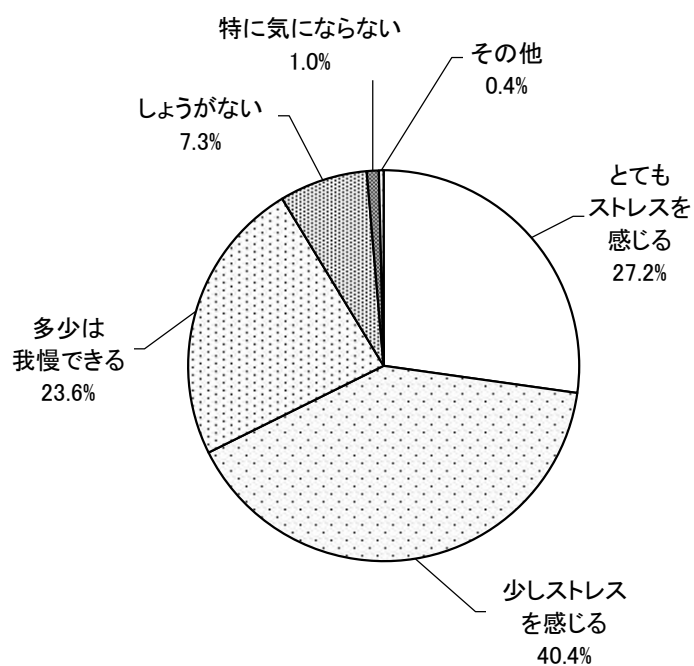
【調査結果の概要】

都内の渋滞を緩和するため、どのような施策が効果的だと思うか聞いたところ、「違法駐車取締り」(44.4%)が4割半ばで最も高く、以下、「交差点改良(右折レーン・左折レーンの設置等)」(41.0%)、「道路ネットワークの整備(新しい道路の開通、現況道路の拡幅等)」(38.7%)などと続いている。

交通渋滞の感じ方

Q20 交通渋滞に対して、あなたの感じ方に近いものは何ですか。

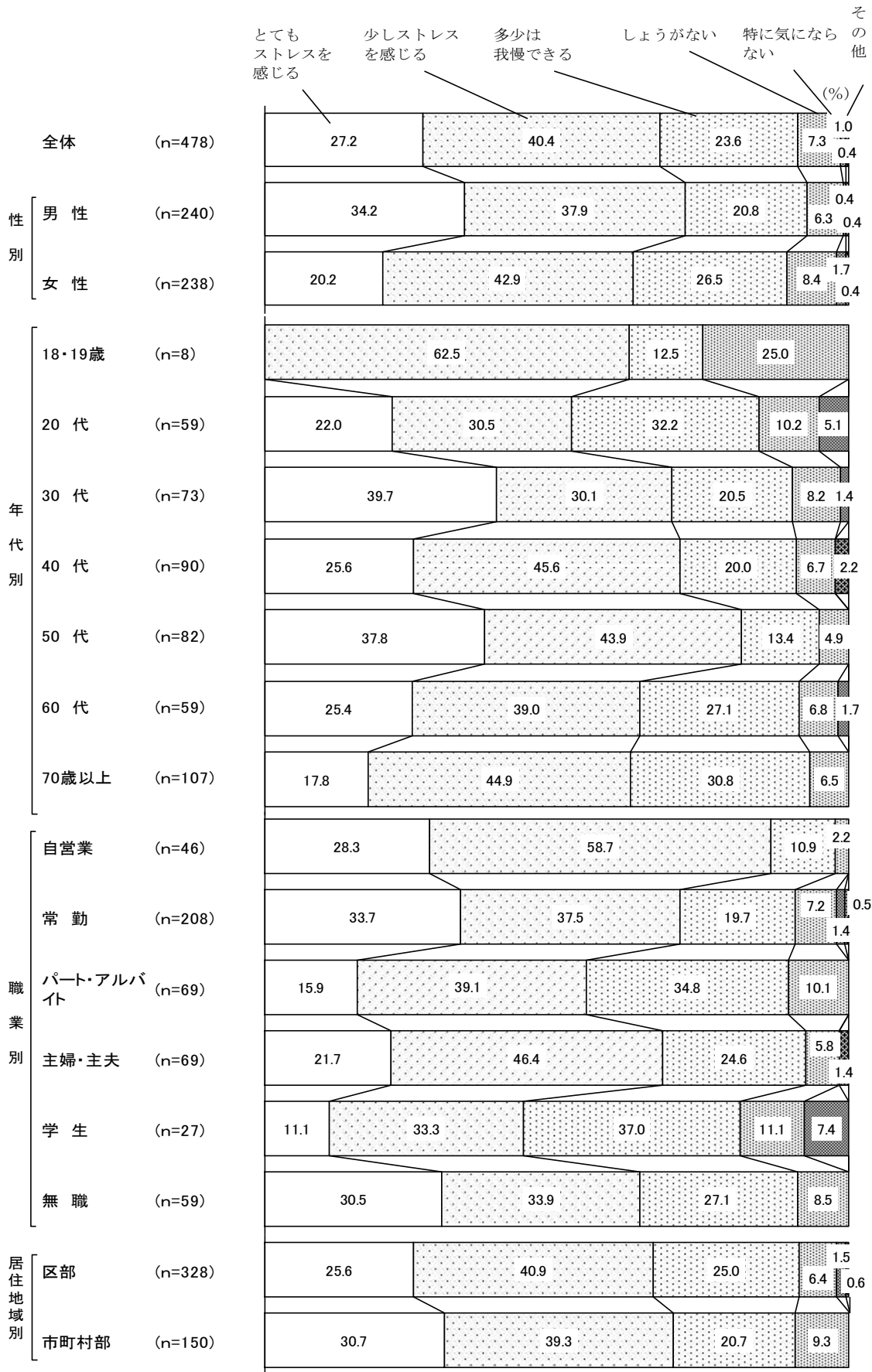
(n=478)



【調査結果の概要】

交通渋滞に対して、自身の感じ方に近いものを聞いたところ、「少しストレスを感じる」(40.4%)が約4割と最も高く、以下、「とてもストレスを感じる」(27.2%)、「多少は我慢できる」(23.6%)などと続いている。

◎交通渋滞の感じ方（属性別）

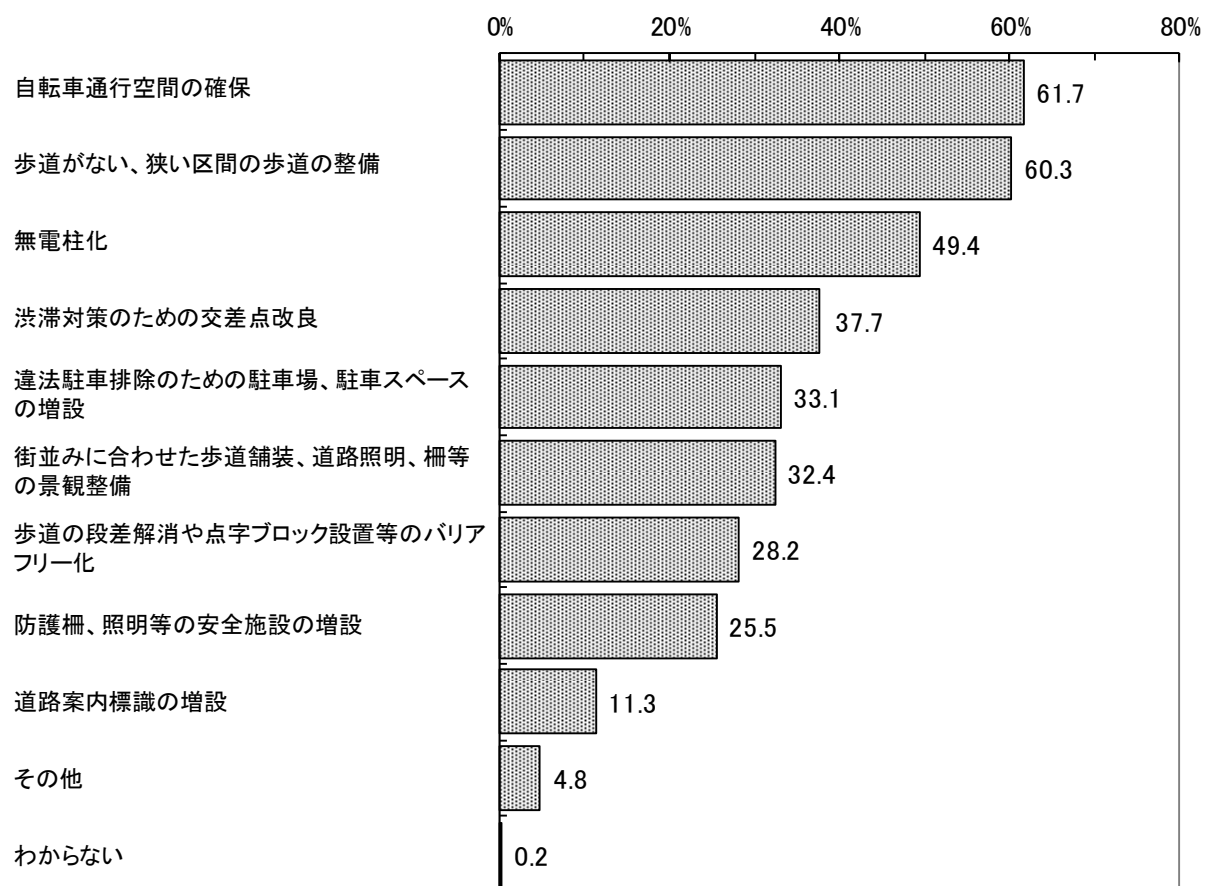


※未回答の選択肢については、0%表示を省略

安全・安心・快適な道路整備に向けて必要な施策

Q21 あなたが利用している幹線道路において、安全・安心・快適な道路整備に向けてどのような施策が必要だと思いますか。次の中からいくつでも選んでください。

(MA) (n=478)



【調査結果の概要】

利用している幹線道路において、安全・安心・快適な道路整備に向けてどのような施策が必要だと思うか聞いたところ、「自転車通行空間の確保」(61.7%)が6割を超えて最も高く、以下、「歩道がない、狭い区間の歩道の整備」(60.3%)、「無電柱化」(49.4%)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）

Q22 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=457)

- (1) 安全・安心・快適な道路整備・施策全般…………… 200件
- (2) 自転車通行空間（自転車利用者）…………… 183件
- (3) 渋滞対策…………… 39件
- (4) 無電柱化・道路案内標識…………… 35件

（主なご意見）

（1）安全・安心・快適な道路整備・施策全般 200件

- 車いすの人などへの配慮が反映された、広く段差の少ない路地が増えると良いと思います。
(男性 20代 世田谷区)
- 道路は私たちの生活に欠かせないものなので、運転手も歩行者もお互いに安全で快適に通行できるようになると良いなと思います。
(男性 20代 昭島市)
- 路上駐車している車が多く、自転車で走行する際、安全に車道側を通れないことが多いので、取締りを強化してほしい。また今後の大地震に備えて、無電柱化をどんどん進めてほしい。
(女性 30代 江東区)
- もっともっとバリアフリー化が進んでほしい。歩道幅の拡充、段差解消等。
(男性 30代 品川区)
- 道路が狭いのに交通量の多い場所が目立ちます。無茶な運転も見かけ、歩行者として危険を感じます。渋滞の緩和は車だけでなく、歩行者の安全にも必要と考えます。道路の整備や新設、歩道の整備が進むことを願います。
(男性 30代 世田谷区)
- 子供達が安全に歩けるような、道路整備が増えるといい。
(女性 30代 荒川区)
- 東京は交通量が多いのに狭く危ない道が多いので、少しでも改善していただけるとうれしいです。
(女性 30代 福生市)
- 車いすの人でも安心して快適に使える道であってほしい。
(男性 40代 港区)
- 多摩地区の道路にも注目してほしい。
(男性 40代 町田市)

- 災害に強く、安全な道路整備を進めてほしいと思います。
(男性 40代 狛江市)
- 自転車の交通違反に対する取締りを行ってもらわなければ、安全・安心・快適には程遠いと思います。実際、自転車の交通違反で危険な目に遭うことが多いです。
(男性 50代 小金井市)
- 歩道は、足の不自由な人でもつまずかないような道路にする。
(女性 60代 島しょ)
- 道路標識等を分かりやすく、指示に従いやすくするのはもちろんのこと、車の運転者、歩行者、自転車の運転者のそれぞれがおのずとルールを守るような取組が必要かと思います。また、設問にあった無電柱化は、国際都市としての東京の安全性及び景観の点からも必要なことと思います。
(女性 70歳以上 中央区)
- 歩道、自転車道、車道をはっきりと分ける。車道の排水のための部分の段差(低くなっている)をなるべく少なくする。車道と歩道との段差を可能な限り少なくする。
(女性 70歳以上 世田谷区)

(2) 自転車通行空間（自転車利用者）183件

- 自転車専用レーンをもっと普及してほしい。また、レーンがあっても狭かったりして通ることができない場面があるので改善してほしい。
(男性 20代 葛飾区)
- 子供の交通事故が減ることを第一に考えて整備をしていただきたい。自転車専用レーンを設置していただきたい。車道の端を自転車で走るのはとても危険で、子供を乗せたり、子供にこがせたりしている時は、歩道を走らざるを得ないです。また、車を運転している時、自転車を巻き込まないかヒヤヒヤします。
(女性 30代 世田谷区)
- 自転車で車道を走るようにしていますが、子連れで自転車をこいでいると非常に不安を覚えます。
(男性 30代 中野区)
- ここ数年で車道上の自転車レーンやガイドが普及し、歩行者が安全に歩道を歩けるようになったと感じる。一方で自動車を運転する側から見ると、ガイドがあるために端に寄らずに走る自転車が増えて、自動車で走行しづらかったり危険を感じるが増えた気がする。無電柱化により歩道と車道と自転車道の住み分けができるようになるのであれば、どんどん進めてほしいと思います。
(女性 30代 調布市)

- 自転車ナビマークや自転車ナビラインに沿って通行していると、自動車にひかれそうな道路がある。道路の幅を考慮した上で、自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置してほしい。
(男性 40代 新宿区)
- 最近、自転車で車道を走る人が増えたと感じる一方で、道路の幅が広くないため、自転車との接触が起きないか不安になることがある。自転車レーンの普及も大事だが、道路の幅の拡張も併せて検討いただきたい。
(男性 40代 世田谷区)
- 自転車が走る道路と車が走る道路を分けてほしい。車道の端を自転車が通行するとき、車は自転車と接触しそうで追い越せず、渋滞の原因になるし、自転車で通行していても恐怖を感じる。
(女性 40代 板橋区)
- 自転車で走行レーンを走っていても、路上駐車のをせいで回避するために車道に出ると強く危険を感じる。また、車道の端は道路がでこぼこしていたり、斜めになっていることもあり、自転車に乗っていても怖い。
(男性 40代 江戸川区)
- 自転車の扱いは非常に重要で、専用の道ができ始めているので、これを徹底することで自転車事故は減ると思われる。
(男性 50代 江東区)
- 路上駐車が無くなり、自転車レーンが完全に車道と区別されていればそちらを走行します。
(女性 50代 大田区)
- 自転車を利用することが多いのだが、狭い車道の脇を通るのが怖いので歩道を通行することがある。私は、歩道は歩行者優先なのでゆっくりと人に気を付けながら通行するが、猛スピードで走行している自転車を見かけることも多いので、自転車専用道路を整備するなどすれば、歩行者も自転車も自動車も安全に渋滞なく走行できると思う。
(女性 50代 小平市)
- 車を運転する方はもちろんですが、自転車に乗られる方々にも、ルールをわきまえてほしい。赤信号でも平気で走り去っていきます。子供を乗せたお母さん方も、信号無視している方がいらっしゃいます。これでは、子供に信号を守りなさいとは言えないのではないですか。
(女性 70歳以上 練馬区)

(3) 渋滞対策 39件

- 駅前など人通りが多い横断歩道付近では、右左折車はほとんど進まないことがあると感じる。また、歩行者信号が青で横断歩道に歩行者がいるにもかかわらず、車が横切ることがあり危ないと感じる。なかなか進まないのは分かる

が、事故防止のため、信号の長さやタイミングを考え直す必要がある。

(女性 10代 新宿区)

○ 歩道を渡る人が多い交差点では、左折・右折の時間を長くしていないと、渋滞になる。

(女性 50代 北区)

○ 幹線道路の立体交差化を促進する。その場に応じた赤信号の時間間隔を変えることをコンピューター制御で適宜できないか(例えばバスが接近したら、その進路方向の青信号がやや長くなるなど)。

(男性 60代 北区)

○ 右折専用信号を増やすべき。

(男性 60代 武蔵野市)

(4) 無電柱化・道路案内標識 35件

○ 主に通学路の歩道で子供たちの通行の妨げ(車道側に出なければ通れない等)になっている電柱の撤去を最優先にしてほしい。

(男性 50代 大田区)

○ 安全な歩道を確保するためにも無電柱化を進めてほしいです。

(女性 50代 板橋区)

○ スマホを見ながら走れないので、道路案内標識があると助かる。街の景観を美しくするために、色や高さなどを統一してほしい。

(女性 60代 大田区)

○ 電柱が無くなるだけで、景観もスッキリするし、車の運転も楽になると思います。

(女性 70歳以上 町田市)