

(仮称)荒川区自転車総合活用推進計画(素案)に関する  
パブリック・コメントの実施結果について

1 募集期間

令和4年6月1日(水)から6月17日(金)まで(17日間)

2 対象者

- (1) 区内在住・在勤・在学の方
- (2) 区内に事務所・事業所を有する個人及び団体
- (3) 本計画により影響を受ける個人及び団体

3 実施方法

令和4年6月1日発行の区報で、本パブリック・コメントの概要について周知したほか、(仮称)荒川区自転車総合活用推進計画(素案)を区ホームページに掲載するとともに、都市計画課及び情報提供コーナーにて閲覧に供した。

4 意見提出数

- ・提出者：13名(ホームページから11名、メール2名)
- ・意見数：31件

5 意見の概要と区の考え方等

- ・計画に新たに反映する . . . . . 1件
- ・既に記載済み . . . . . 12件
- ・意見・要望としてお聞きする . . . . . 18件

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方(ページは計画書のページを指す)	結果
計画全体に関わること			
1	6つの柱を基に取組が示され、良い計画案になっている。今後この計画がどこまで具体化して「自転車と つくる 豊かな暮らし」になるか、行政と区民が一体となりまちづくりに関与していくことが、この計画が成就する重要な第一歩だと感じた。	本計画は当区の自転車施策の根幹となるものです。計画策定後は、本計画に基づき、区民の皆様や事業者の皆様とも連携し、様々な観点から自転車を活用した安全安心で住みやすいまちづくりの実現を目指してまいります。	
2	この一大プロジェクトに大変感謝する。	本計画は当区の自転車施策の根幹となるものです。計画策定後は、本計画に基づき様々な観点から、自転車を活用した安全安心で住みやすいまちづくりの実現を目指してまいります。	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区のお考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
3	区の特性も勘案した自転車活用ガイドラインが必要である。	自転車の活用に関しては、ご意見のとおり、区の特性に応じた施策展開が重要であると考えております。そのため本計画においても、区の現状と課題の分析を基に、幅広い視点から様々な施策を掲げており、区としましては本計画が自転車活用のガイドラインを兼ねるものと考えております。引き続き、区内における自転車の利用実態等を踏まえた上で、必要な施策を進めてまいります。	
4	高齢者と子育て世代ではニーズも位置付けも異なるので、利用者全体ではなく、絞り込んで計画を策定すべき。	本計画は、自転車活用推進法等を踏まえ、区の自転車施策全体の方向性を示すために策定するものです。 一方で、高齢者と子育て世代で、必要とする施策が異なるのはご意見のとおりであり、施策の中でも高齢者に向けた施策（施策1）と、子育て世代に向けた施策（施策9）は分けて考えております。 今後、本計画に基づき施策を実施する際には、施策の対象を明確にし、効果的・効率的に取り組んでまいります。	
5	素案の字体が読みにくいいため、読みやすい字体への変更を検討してほしい。	本計画書は、読みやすさを考慮してゴシック調の字体を用いておりますが、WEB上で本計画書を閲覧した場合、ご使用のパソコンの環境によって、設定した字体と違う字体で表示されてしまう現象があるようです。この多くは、計画書をダウンロードしていただくことで解消されます。 今後とも、見やすさ・読みやすさ等を考慮して計画書を作成してまいります。	
<b>「安全安心な環境整備」に関わること</b>			
6	電動車いすで横断歩道を渡り終え、歩道に上がったところで前方から来た自転車とぶつかりそうになった。歩道を走る以上自転車もルールを守ってほしい。	P63に記載のとおり、車いすは、電動で一定以上の速度が出るものを除き、道路交通法では歩行者に分類されており、歩道上においては歩行者と同様に最優先されるべきものです。また、自転車は軽車両に分類され、車道通行が原則であり、例外的に歩道を通行する場合には、歩行者の妨げになるような運転をしてはならないと法律で定められております。そのため、歩道上で車いすに接触しそうなような自転車の危険運転は交通ルール違反であり、許されるものではありません。区ではこうした交通ルールについて、今後も様々な手段を用いて周知・啓発を行ってまいります。	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
7	<p>電動車いすの歩道通行をPRして欲しい。</p>	<p>車いす（シニアカーを含む）は、道路交通法で歩行者に分類されており、歩道がある場合は歩道を、路側帯がある場合は道路の右側を通行することとされています。このことについては、P63にも明記しておりますが、今後とも様々な機会を利用して広く周知を行ってまいります。</p>	
8	<p>歩道を走行する自転車のスピードを取締り、荒川区を交通ルール遵守率日本一にしてほしい。</p>	<p>P63に記載のとおり、道路交通法において、例外的に歩道を通行する自転車は、車道寄りを徐行し、歩行者の妨げになる場合は一時停止をしなければならないとされています。区では、このような交通ルールについて、今後も警察と連携し、様々な機会や手段を通じ、啓発を行ってまいります。</p>	
9	<p>高齢者の自転車が、信号無視や歩行者のすぐそばを走行しておりとても怖い。また、細い道の中央をゆっくり走っているのも他の歩行者・自転車の迷惑である。 高齢者には、若い世代から注意されるより、警察等（特に、男性の年配の警察官）が取り締まったり注意したりするのが良い。</p>	<p>P48～P50に記載のとおり、区では、平成14年度から、自転車のルールや安全な利用方法を認識してもらうため、チラシやホームページでの啓発、安全利用のための講習会を実施してまいりました。さらに、今年度から電動アシスト自転車の講習会を開始いたしました。 今後も、P63に記載のとおり、自転車は原則車道の左側を通行すること、歩道は歩行者優先であること、子どもにヘルメットを着用させる努力義務があることなど、自転車の基本的なルールの周知・啓発について、様々な手段を用いて行ってまいります。 また、区内警察と連携し、街頭での啓発活動にも力を入れてまいります。</p>	
10	<p>高齢者は自転車すら乗れなくなるので、例えば免許返納者への高機能電動車いすを対象とした計画を立案すべき。</p>	<p>区では、ご高齢になっても安全に自転車をご利用いただけるよう、高齢者向けの講習会を実施しているほか、免許を返納し運転経歴証明書を取得された方には、オリジナル図書カードを交付しております。 一方で、移動に制約のある高齢者や障がい者の支援については、福祉的な視点から幅広い対応を検討してまいります。</p>	

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
11	ヘルメット装着を条例化するのは時期尚早である	自転車事故の死亡者の約6割が頭部損傷によるものであり、自転車ヘルメットは万一の際に命を守るための有効な手段となっております。また、道路交通法及び東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において、ヘルメットの着用について努力義務が課されております。区では、いただいたご意見を東京都に伝えるとともに、自転車事故における重体化のリスクを減らすため、今後こうした情報を区民に対し啓発してまいります。	
12	電動アシスト自転車はスピードが出るのに免許不要で良いのか。	電動アシスト自転車は、アシスト力が加わるのは時速24キロメートルまでであり、法律上自転車に分類されているため、運転免許は不要です。ただし、電動アシスト自転車の事故や危険運転などが増えていることから、区ではホームページやチラシなど様々な媒体を通じて安全運転の啓発を行っており、さらに、P73に記載のとおり、今年度からは電動アシスト自転車の安全利用講習会を開始するなど、事故防止に努めております。今後も、周知・啓発を継続して実施してまいります。	
13	電動アシスト自転車や電動キックボードなどは、公害・騒音を出さず、健康に良い乗り物だが、狭い道路を走らせるのは危険である。特に電動アシスト自転車は重大な事故に繋がるため、基本的に車道を走らせるなどの規制が必要である。	<p>電動アシスト自転車については、道路交通法上の取扱いが自転車と同様のため、車道通行が原則となりますが、区内ではほとんどの道路において、歩道内の自転車の通行が認められております。</p> <p>また、電動キックボードは、現行法上の分類は原付等となっており、通行できるのは車道のみで歩道通行はできません。</p> <p>区では、P64、P65に記載のとおり、こうした交通ルールや適切な乗り方について、適宜ホームページや各種チラシ、また講習会等を通じて情報発信や啓発を行うとともに、警察に対し、法令違反や危険走行に対する取締りの実施や、区と連携した指導啓発の実施を求め、事故防止に取り組んでまいります。</p>	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
14	電動キックボードの歩道通行についてもよく考えてほしい。	電動キックボードは、現行法上、原付等に分類されているため、車道通行が原則であり、歩道は通行できません。また、本年4月に法改正がなされ、2年以内の施行が予定されていますが、改正後も同様に原則は車道を通行するものとされています。ただし、一定の速度以下(時速6km)に最高速度が制限され、それに連動する表示がなされているものについては、例外的に自転車通行可の歩道等を通行できることとなっています。区では、都内で実施されているシェア電動キックボードによる実証実験などから得られるデータなども踏まえながら、P65に記載のとおり、最新の交通ルール等の区民への周知や、警察と連携した安全教育・安全対策の実施など、電動キックボードが関与する事故の防止に向け、あらゆる対策を講じます。	
15	「人」と「自転車」の取組だけでなく、電動式キックボードの位置付けに取り組んでおくためにも、計画案に「電動式キックボード」の文言を追記してほしい。	電動キックボードについては、施策1「(7)自転車利用環境の変化への対応」(P65)において、交通環境自体を変化させる新たな要素として触れており、適宜交通ルール遵守を啓発し、交通環境内での調和を促していくこととしております。また、現在の利用ルールや本年4月の改正道交法の内容についても紹介しております。	
16	子育て世代の運転による事故を防ぐためには、狭い道路の拡幅が有効である。	区では、建築に伴って狭い道路を幅員4メートルに拡幅する細街路整備事業と、災害時の安全な避難経路確保等のため幅員6メートルに拡幅する主要生活道路整備事業を行っております。このうち、主要生活道路については、第4章「自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワークに資する路線として位置付け(P89)しており、安全な自転車通行空間確保のため、拡幅整備にあわせて自転車ナビマーク等の整備を行ってまいります。	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
17	<p>出会い頭の衝突事故防止を図るべきである</p>	<p>区内では交差点での出会い頭の事故が多く発生していることから、一時停止遵守や、見通しの悪い交差点での安全確認の大切さの啓発とともに、P66に記載のとおり、危険な交差点における注意喚起のため、交差点内等へのカラー舗装やすべり止め舗装の施工、交差点標示やストップマーク標示などを行ってきました。今後も、警察と連携して実施してまいります。</p>	
18	<p>車道に自転車専用の通行空間が増えるのはありがたいが、現状、路上駐車が多々ある課題についても取り組んでほしい。 例えば、正当な理由がない路上駐車の場合は、原因の施設・会社側へ働きかけできる仕組みが欲しい。</p>	<p>違法駐車については、警察に対し、取締りや見回り強化の依頼や、また原因者が特定できる場合については、その者への指導や働き掛け等を実施するなど、情報共有しながら対応を行ってまいります。 【P71】 区民等から違法駐車等にかかる陳情等を受けた場合には、所管警察と情報共有し、取締りの強化を依頼する、<u>原因者へ働きかけを行う</u>など、連携して対応します。</p>	
19	<p>自転車を運転しながら喫煙する人が目立つ。受動喫煙防止の観点からも対策が必要と考えるので、本計画に、自転車たばこ対策も盛り込んでほしい。</p>	<p>区では、「荒川区まちの環境美化条例」において、区内全域での歩きたばこや自転車乗車中の喫煙を禁止しております。 自転車に乗りながらの喫煙は、環境や健康の面からも望ましくない行為であることから、引き続き周知・啓発を行ってまいります。</p>	
20	<p>LaLa テラス内の通路に障害物を置いて自転車が通行できないようにしてほしい。</p>	<p>LaLa テラスの敷地内通路は、バリアフリーの観点から通行の支障となるものを置くことは難しいですが、自転車の適切な通行について、施設管理者である LaLa テラスに求めてまいります。</p>	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
<b>「子育て環境の充実」に関わること</b>			
21	子育て世代が子どもの送迎に子乗せ電動アシスト自転車を使っているが、特に通勤通学の時間帯は、焦って運転が乱暴になりがちである。	<p>P48～P50に記載のとおり、区では、平成14年度から、自転車のルールや安全な利用方法を認識してもらうため、チラシやホームページでの啓発、安全利用のための講習会を実施してまいりました。</p> <p>さらに、今年度から電動アシスト自転車の講習会を開始いたしました。</p> <p>今後も、P63に記載のとおり、自転車は原則車道の左側を通行すること、歩道は歩行者優先であること、子どもにヘルメットを着用させる努力義務があることなど、自転車の基本的なルールの周知・啓発について、様々な手段を用いて行ってまいります。</p> <p>また、区内警察と連携し、街頭での啓発活動にも力を入れてまいります。</p>	
22	台東区のようにヘルメットの無料配布をしたら悲惨な事故も減るのではないか。	<p>P48～P50に記載のとおり、区では、平成14年度から、自転車のルールや安全な利用方法を認識してもらうため、チラシやホームページでの啓発、安全利用のための講習会や、保育園・幼稚園の保護者を対象とした出前教室などを実施してまいりました。</p> <p>今後も、子どもにヘルメットを着用させる努力義務があることなど、自転車の基本的なルールの周知・啓発を行ってまいります。</p>	
<b>「環境・健康の増進」に関わること</b>			
23	南千住7丁目にシェアサイクルポートを増やしてほしい。	<p>区では、荒川区シェアサイクル事業の利便性向上のため、運営事業者と連携してサイクルポートの開設、充実を図っており、今後もポート数が少ないエリアへの設置を進めてまいります。</p>	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
24	<p>自転車シェアリングの可能性を広げるために、都心との移動に便利な別の大手シェアサイクルの並行採用を検討してほしい。</p>	<p>別のシェアサイクル事業の導入については、都心区方面への利便性向上が期待できる一方で、既存サイクルポートの分割に伴う従来事業の利便性低下等の課題も多く、現時点では導入困難と考えております。</p> <p>今後、東京都が実施している「ポート用地共同利用検証事業」等の状況を注視しつつ、引き続き事業推進と利用環境向上に様々な視点から検討を行ってまいります。</p> <p>なお、従来事業においても、都心部へのポート設置がなされていることから、その拡大について事業者に要望してまいります。</p>	
「自転車ネットワーク計画」に関わること			
25	<p>南千住7丁目から汐入地区に向かう川沿いの道路については、歩道が北側にしかなく、かつ狭いため、歩行者と自転車がすれ違う際に危険である。南側にも歩道、または自転車レーンを作ってほしい。</p>	<p>ご指摘の道路が、交通上、安全ではない状況にあることは区も認識しているため、本計画において、ネットワーク路線に位置付け（P93）、自転車が安全に走行できる位置を示す自転車ナビマーク等の設置を予定しております。</p> <p>なお、本路線については、将来的に都市計画道路補助第189号線として拡幅整備する予定であり、この際には両側の歩道・自転車専用レーンの設置を検討いたします。</p>	
26	<p>ドナウ通りは、自転車ネットワーク路線に選定され、自転車専用通行帯を整備予定となっているが、どういう形態になるのか。車道内に自転車レーンができた場合でも、これまで通り多くの人が歩道上を走行し、歩行者と交錯することを危惧する。</p>	<p>ドナウ通りの歩道については、自転車と歩行者の通行量が多く、両者が混在して危険な状況であることから、早期の対応が必要であると考えております。</p> <p>そこで、本計画においては、本路線を優先整備路線として位置づけ（P103）、車道に自転車専用通行帯（自転車レーン）を整備することを計画しております。</p> <p>いただいたご意見も参考に、レーンの整備後は自転車が車道を通行するよう、整備内容や周知方法、進め方等を検討してまいります。</p>	



：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
27	総花的な自転車ネットワーク計画は不要。	<p>本区における自転車事故については、幹線道路沿いに加えて、歩行者・自転車・自動車が混在する狭隘な生活道路やT字路で多く発生しており、高齢者による自転車の関与率が高い状況です。さらに、事故に至らない軽度の接触等も多く発生しております。</p> <p>ネットワーク路線やその整備形態、整備の優先度を示す「自転車ネットワーク計画」は、歩行者、自転車及び自動車が共存する、安全で快適な通行環境の実現に向けて、必要なものであると区としては考えております。</p>	
28	現状の道路網を肯定した自転車ネットワーク整備はナンセンス。区画整理、6メートル道路の実現等を目指すべき。	<p>区画整理事業や6メートル道路への拡幅整備事業は、完了までに長い時間を要するものであります。このため、区では、早期に拡幅整備すべき路線を主要生活道路として位置付け、優先的に整備に取り組んでおり、現在、1路線が完成し、他に14路線について拡幅整備を進めております。</p> <p>また、P89に記載のとおり、主要生活道路を自転車ネットワーク路線に位置付けることにより、自転車の安全で快適な通行環境の整備を図ってまいります。</p>	
<b>「自転車総合計画」に関わること</b>			
29	道路に自転車を置いている共同住宅がある。迷惑なので撤去してほしい。	<p>P113に記載のとおり、区では、放置自転車防止条例や市街地整備指導要綱に基づき、共同住宅を新築、増築する際には、一定の条件の下で駐輪場の設置を義務付けており、敷地内駐輪に関する指導を行っております。</p> <p>今後も、敷地内での適切な駐輪について、原因者である共同住宅の管理会社等に対し、指導を行ってまいります。</p>	
30	「荒川区は自転車の街」と聞いたことがあるが、駐輪場が少なく不便であるので、商業施設や駅周辺（特に三河島駅周辺）に安価な駐輪場を増やしてほしい。	<p>P108以降に記載のとおり、区ではこれまで、町屋駅前、日暮里駅前、三河島駅前等、駅前再開発等の機会を捉えて、駅周辺に自転車駐輪場等を整備してまいりました。</p> <p>今後も、P127以降に記載のとおり、各駅の実態に即して、鉄道事業者や道路管理者、民間事業者と連携を図り、新たな駐輪空間の確保に取り組んでまいります。</p>	

：計画に新たに反映する      ：既に記載済み      ：意見・要望としてお聞きする

No.	意見の概要	区の考え方（ページは計画書のページを指す）	結果
31	<p>大型の自転車は、幅が狭かったり、隣同士で高低差がついている現在の駅前駐輪場などでは非常に停めにくい ため、「対応した駐輪空間の整備」を進めて欲しい。</p>	<p>近年、子ども乗せ電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の需要が増加しております。 区では、現在、自転車駐車場において、大型自転車専用の平置きスペースを確保し対応していますが、P127に記載のとおり、今後も、大型自転車の増加に対応した駐輪設備の改修を計画的に進めてまいります。</p>	