

品川区自転車活用推進計画(素案) パブリックコメント ~ご意見と区の方針~

実施期間:令和5年12月1日から令和5年12月28日まで

意見数:20名(40件)

※No.の親番は、意見者ごとに付番しています。

※ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約しています。

No.	ご意見(要旨)	区の方針
1-1	計画の概要版において、4つの視点と基本方針の「まもる の重点施策:(1)世代に応じた交通安全教育・啓蒙活動の推進」の「4. 3計画推進目標」は結果だけでなく、結果を実現するための具体的な施策を前段に5章並のレベルで追加すべきと思う。日常生活の中でも危険を感じる事が多く、また歩行中の事故死者数の割合が高いと聞く。公的・私的な機関での教育・啓蒙等について、見直してほしい。	本計画本編の5章「実施すべき施策」において、世代に応じた交通安全教育・啓蒙活動の推進として、①小学校における自転車安全教室(年4回程度)や中学校における交通安全指導の実施、②高齢者向けの自転車安全教室(年4回程度)の実施、③その他の年齢層や外国人について、チラシ、ポスター、広報誌、ホームページ、SNS、動画、ケーブルテレビ等による、啓蒙活動の実施、④公園での自転車を使用した交通安全啓蒙イベントの実施、を具体的な施策として掲げています。(P. 51)
2-1	子育て世代、老年層への自転車ルールの啓蒙を徹底してほしい。特に車道での逆走が危険。	5章「実施すべき施策」に示すとおり、「ルール・マナーの周知・徹底を図り、安全・安心な自転車利用環境の創出」を目指し、世代に応じた交通安全教育・啓蒙活動の推進に取り組んで参ります。(P. 51)
2-2	自転車通行空間の整備を進めてほしい。	5章「実施すべき施策」において、「品川区自転車ネットワーク計画」に基づく、安全で快適な自転車通行空間の整備の推進を重点施策に位置付けており、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 67)
2-3	路上駐車の取り締まりを強化してほしい。自転車で車道を走行中に危険な目にあった。また、自転車走行通路に歩行者が侵入してきたこともある。自転車走行は車道でも歩道でも危険を感じる。	5章「実施すべき施策」において、「自転車が安全に通行できるよう、路上駐車の削減に向け、警察と連携しながら、路上駐車が多数の箇所への注意喚起看板の設置等を実施します。」としており、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 57)
2-4	商店街の一時駐輪が厳しい。少しの買い物でも前面道路が駐輪禁止になっており、駐輪場が整備された商業施設に行かざるを得ない。	5章「実施すべき施策」において、買物等短時間駐輪スペースの確保を施策として掲げており、商店街等における短時間利用の駐輪スペースの確保を検討して参ります。(P. 56)
3-1	自転車を巡る問題は地方自治体レベルでは解決が難しく、警察も含め国全体で取り組む必要があり、自転車運転者自身も自転車は車両という意識を持ち、交通ルール遵守意識を高めていく必要がある。	5章「実施すべき施策」において、交通安全意識の向上と行動の徹底や、事故への備えの充実を方針として掲げています。(P. 51~53) 国や都、警察とも協力し、自転車に係る課題に取り組んで参ります。
3-2	自転車での歩道通行は危険なため、車道を走行すべきだが、自転車レーンが少なく、また車道の駐停車車両が多く危険。自転車走行環境の整備を進めて欲しい。	5章「実施すべき施策」において、「品川区自転車ネットワーク計画」に基づく、安全で快適な自転車通行空間の整備の推進、路上駐車の削減に向けた、路上駐車が多数の箇所への注意喚起看板の設置等を施策として掲げており、安全な自転車利用に向けて一体的な施策の実施に努めます。(P. 57)
3-3	電動キックボードを規制緩和したが、自転車よりも安全性や安定性に欠けるため、公道走行に抵抗がある。	5章「実施すべき施策」において、「電動キックボードなどの安全利用について、試乗会等を通じて広報啓蒙を実施します。」としており、電動キックボードについても、安全な利用の促進に向けて取り組んで参ります。(P. 52)
4-1	歩行者の通行の妨げとなっているケースがあるため、自宅(特に集合住宅)での駐輪場整備等の対応が必要だと思う。	ご意見に基づき、5章「実施すべき施策」において、「品川区中高層建築物等の建設に関する開発環境指導要綱」等に基づく、集合住宅の駐輪場の整備を追加します。(P. 54) (変更内容) 駐輪場付置義務条例や「品川区中高層建築物等の建設に関する開発環境指導要綱」等に基づき、一定規模以上の店舗、共同住宅で駐輪場を整備する際に、店舗前等、利用しやすい駐輪場の整備を協議し促進します。

5-1	駅周辺や商店街周辺への駐輪場整備をしてほしい。それと併せて駐輪スペースについての広報も必要だと思う。	5章「実施すべき施策」において、「地域需要に応じた駐輪場の整備促進・利用方法の検討」および「買物等短時間駐輪スペースの確保」を施策として掲げています。(P. 56) 駐輪スペースの広報については、商店街と連携した駐輪スペース確保の検討の中で併せて検討して参ります。
6-1	大型自転車の駐輪場確保について、早急に進めて欲しい。電動自転車は重く2段式のラックに載せられず、さらにチャイルドシート付だと隣の自転車とぶつかり止められない。止めなければいけないのであれば、ラックに乗せるのを手伝ってくれる力のある管理人を駐輪場に常駐させてほしい。	5章「実施すべき施策」において、利用実態を踏まえた駐輪空間の再配分として「電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車の需要拡大を踏まえ、駐輪場の利用状況に応じた、駐輪ラックの設置間隔の見直し、駐輪ラック撤去による平置きスペースの拡充など駐輪ニーズに応じた駐輪場整備を推進します。」としており、駐輪ニーズを考慮した駐輪場整備を進めて参ります。(P. 55)
6-2	子供連れで買い物をする場合、駐輪場が遠いと非常に大変。また近くの買い物の際は自転車をなるべく使わないとあるが、ベビーカーを卒業した子どもを連れた移動の大変さをご理解いただきたい。電動自転車は子供連れの方だけでなく、お年寄りも利用している。子育て世代にとってもお年寄りにとっても住みよい町になってほしい。	5章「実施すべき施策」において、「地域需要に応じた駐輪場の整備促進・利用方法の検討」および「買物等短時間駐輪スペースの確保」を施策として掲げており、利用しやすい駐輪環境の整備に取り組んで参ります。(P. 56) P. 28に記載されている、駅周辺の居住者に関する当該駅周辺への自転車利用の抑制については、可能な範囲でのお願いをお示ししているもので、一律全ての方に利用抑制をお願いするものではございません。状況に応じてご利用いただければと思います。
7-1	自転車専用走行帯エリアに自動車が増えていることが多く、自転車が被害に遭う事故のリスクが高まる。これに対する具体的な効果的な対策を提示して欲しい。	5章「実施すべき施策」において、「自転車が安全に通行できるよう、路上駐車削減に向け、警察と連携しながら、路上駐車が多数箇所への注意喚起看板の設置等を実施します。」としており、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 57)
7-2	法律上、バイク扱いとなる電動自転車風の乗り物の違反走行により危険を感じた。違法な乗り物への実効性のある対策も盛り込んで欲しい。	一部車両を除き、ペダル付原動機付自転車は道路交通法上、自転車ではなくバイクの扱いとなるため、自転車の計画である本計画の対象外となります。ただし、区内の利用状況によっては、交通安全の促進のため、適時適切な啓発活動の実施と警察への取締り強化の要請をして参ります。 また特定小型原動機付自転車には、基準に合致していれば、電動キックボードのみならず、ペダル付原動機付自転車等、様々な車両が含まれる可能性がありますので、下記のとおり施策に追記いたします。(P.52) (変更内容) <u>基準に合致した電動キックボードやペダル付原動機付自転車等、特定小型原動機付自転車の安全利用について、チラシ、ポスター、SNS、試乗会等を通じて広報啓発を実施します。</u>
8-1	買物等で荷物が多くなる時は電動自転車を利用しているが、駐輪場の二段ラックに乗せられず、また取り出す際に隣の自転車に引っかかる。自転車のサイズを考えた駐輪場整備を考えて欲しい。「駅までは健康のため歩いてくれ」と言うが、荷物のない時は歩いている。	5章「実施すべき施策」において、利用実態を踏まえた駐輪空間の再配分として「電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車の需要拡大を踏まえ、駐輪場の利用状況に応じた、駐輪ラックの設置間隔の見直し、駐輪ラック撤去による平置きスペースの拡充など駐輪ニーズに応じた駐輪場整備を推進します。」としており、駐輪ニーズを考慮した駐輪場整備を進めて参ります。(P. 55)
9-1	自転車通行可の歩道ではない細い歩道でも自転車が通っていて非常に危険。特に大井町の商店街や青物横丁商店街を自転車優先のように走る自転車が多い。自転車の走行ルールを守り安全に利用できる自転車がが増えて欲しい。	5章「実施すべき施策」の中で、ルール・マナーの周知・徹底を図り、安全・安心な自転車利用環境の創出を目指し、「交通安全意識の向上と行動の徹底」や、「事故への備えの充実」を方針として掲げています。(P. 51～53)
10-1	大井町駅と大森駅の間にある、JR線の下をくぐる桐畑隧道について、至るところにポールがあるため、自転車の押し歩きやベビーカーの通行が難しく、さらに車いす利用者は通行することができないが、線路の向こう側に通る道はここしかない。また、夜間は薄暗く、治安の面でも危惧している。対策を考えて欲しい。	桐畑隧道は、歩行者専用(規制標識あり)の道路であり、自転車通行禁止となっています。歩行者の安全を確保するため、自転車に乗車したまま通行しないよう、車止めやポールを設置しております。 自転車の通行を抑制する目的で設置したものではありませんが、自転車の押し歩きの際や、ベビーカーや車いすが通行しづらいとのご意見を踏まえまして、現状を確認し、対応策を研究してまいります。

11-1	自転車の走行を車道が原則とするのであれば、「道路の整備」が大前提である。 品川保健センターへ第一京浜沿いを移動中、車道を自転車走行したが、アスファルトの境目に車輪がはまって転倒しそうになり、大きく車道側に出てしまった事があった。後続車両がなかったため無事だったが、第一京浜は車のスピードが速いため、大事故になっていた可能性もある。それがトラウマで自転車専用道路が無い車道を走るのが怖い。もしくは側溝とアスファルトの溝で躓かないよう自転車専用レーンをしっかり作って欲しい。	第10章「整備形態の検討」に示すとおり、交通状況や道路幅員等を考慮して、整備形態を決定します。その際は自転車専用道路以外の形態も選択肢に含まれますが、幅の狭い側溝等、自転車の安全な走行に配慮した整備を検討するとともに、適切な維持管理を行い、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 100~111)
11-2	路上駐車が多いため、車道より歩道を選ぶ場合が多い。大井町駅前のアーケードの通りも車道に自転車走行の路面標示がしてあるものの、道路が狭く走行車両も多いため、自転車の運転者も車の運転者も危険を感じる。	5章「実施すべき施策」において、「自転車が安全に通行できるよう、路上駐車の削減に向け、警察と連携しながら、路上駐車が多い箇所への注意喚起看板の設置等を実施します。」としており、国道、都道においても、国や東京都、警察とも連携し、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 57)
11-3	大森方面の桜新道では車道ではなく歩道に自転車レーンがあるが、車道が原則なのではないかと混乱する。レーンを作るにしても車道か歩道か統一して欲しい。	10章「整備形態の検討」に示すとおり、自転車の通行は車道が原則であり、今後は原則車道への整備を予定しておりますが、既に整備された道路の中には、歩道内に自転車の通行位置を示す標示を行った事例があります。歩道内に標示を行った道路については、前後道路の路面標示等により、交通の混乱を招かないよう検討を行い、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 102~113)
12-1	道路に駐停車している自動車が多く、避けるために道路中央まで出ることがあり大変危険。自動車を避けるために、縁石の低い部分に斜めにアスファルトを敷き、自転車が容易に歩道に登れるようにし、駐停車している自動車の前に出られるようにして欲しい。	5章「実施すべき施策」において、「自転車が安全に通行できるよう、路上駐車の削減に向け、警察と連携しながら、路上駐車が多い箇所への注意喚起看板の設置等を実施します。」としており、安全で走りやすい自転車通行空間の整備を進めて参ります。(P. 57) 自転車は車道通行が原則となっており、歩道は例外となります。自転車が歩道に容易に登れるような整備については、歩行者との接触の恐れがあり危険なため、整備の考えはありません。
13-1	シェアサイクルの日中帯の配置が偏っていたり(ターミナル駅付近のポートが多く、住宅地エリアにはない)、電池切れなどが多かったり、利用できないことが多々ある。シェアサイクルの普及促進案として、区のリソースを利用した配置の平準化(ターミナル駅ポートに配置された自転車を住宅地エリアに移動する)や電池の積極的交換などを実施するなどを盛り込んで欲しい。	5章「実施すべき施策」において、シェアサイクルの普及促進に向けた取り組みとして、下記のとおり施策を追加します。(P. 62) (追加施策) シェアサイクル自転車の配置の平準化や電池切れへの対策等、利用者の利便性向上に向けて、引き続きシェアサイクル事業者と連携して取り組んで参ります。
14-1	交通安全教育の基本として、幼少期からの繰り返しの交通法令教育の義務化が必要。	5章「実施すべき施策」の中で、「世代に応じた交通安全教育・啓発活動の推進」を重点施策として掲げています。小学校や中学校での自転車安全教室による安全指導の実施に継続して取り組んで参ります。(P. 63)
14-2	交通法令教育は成人にも必要。	5章「実施すべき施策」の中で、「世代に応じた交通安全教育・啓発活動の推進」を重点施策として掲げています。全ての世代を対象とした、チラシ、ポスター、SNS等を活用した啓発活動や自転車安全利用キャンペーン等により、交通ルールやマナーの指導・啓発を実施して参ります。(P. 63)
14-3	取締りの際に運転者を特定するため、教育を受けた者へは運転免許証あるいは運転許可証を発行する。上記には電動化による高速化および大型化に対する配慮(挙動と操作)が必要。	現時点では自転車の運転免許制度はございませんが、自転車利用者についても、反則金を課すいわゆる「青切符」による取締りを導入する方針が警察庁によって検討されております。 品川区においても、自転車安全利用キャンペーンや自転車安全利用指導員の配置による、街中での交通ルール・マナーの指導・啓発を実施して参ります。(P. 52)
14-4	電動キックボードなどは、自転車とは全く異なる運転操作が必要であり、免許制とすべき。	特定小型原動機付自転車に含まれる電動キックボードの免許制度はございませんが、5章「実施すべき施策」において、新たな法改正等の広報啓発として、「電動キックボードなどの安全利用について、試乗会等を通じて広報啓発を実施します。」としており、電動キックボードの安全利用の促進に取り組んで参ります。(P. 52)

14-5	交通安全に加えて、公共交通機関での自転車の持ち込みができれば利用範囲は大きく広がると思う。	公共交通機関への自転車の持ち込みについては、鉄道事業者やバス事業者等が持ち込めるサイズ等のルールをそれぞれ定めております。自転車の持ち込みルールの緩和については、各事業者が判断する内容となりますが、区内の公共交通機関の混雑状況等を考慮し、本計画に記載する考えはございません。
15-1	自転車置き場(ラック)にきちんと駐輪する人へ区内で使えるポイントを付与する等、ルールに則って駐輪しようと思える取り組みや、ルール違反者をカメラ等で追跡でき、罰金罰則が科せられる仕組みが必要ではないか。例えば、西友大井町店前の駐輪エリアは野放図に停められており危険。	本計画では、5章「実施すべき施策」において、「放置自転車の撤去活動・指導啓発の推進」を方針として掲げており、継続的に放置自転車対策に取り組んでまいります。 また、同章において「買物等短時間駐輪スペースの確保」を方針として掲げており、駐輪場整備への支援や、小規模分散型の駐輪スペースの確保、空きスペースの有効活用等、買い物等の短時間駐輪に関する検討を実施して参ります。(P. 56) ルール遵守における仕組みづくりのご提案につきましては、ご意見として承ります。
16-1	基本方針「2.とめる 自転車を適切に止められる環境の創出」について。 2013年に、大森駅前住宅の玄関前に駐輪場を設置する工事の案内があり、住民全体で反対運動に取り組んだ(区議会臨時会で”喫緊の課題”として可決されたもの)。つつじの植え込みを伐採して駐輪場が設置されたが、それは「適切な駐輪環境」と言えるのか。 駐輪機材は道路の防災面からも危険と感ずるため、これらを移設してほしい。	大森駅前住宅の南側にある駐輪場については、利用率が高く、時間帯によっては満車となっていることも多い状況です。駐輪需要の高い駐輪スペースの減少による放置自転車の発生が懸念されるため、当駐輪場の移設は現状においては困難であると考えております。 引き続き駐輪場の利用状況や大森駅周辺の自転車等の放置状況等の推移について、多角的・総合的に調査分析して参ります。
16-2	今後 10 年間を見通した考えを示すにあたり、南大井では、大井水神公園内の地下駐輪場3箇所が十分に活用されていないことに、大きな疑問を持つ。活用に様々な工夫が必要である。地下駐輪場を活用し、これを参考に区内の大きな公園に広めていくべきだと思う。	5章「実施すべき施策」において、「地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備」を施策として掲げており、地域需要や利用実態に応じた、利用しやすい駐輪環境の整備に取り組んで参ります。(P. 54、55)
16-3	大井坂下公園が整備された際に、公園を訪れる人が増えた一方で、十分な駐輪スペースがないため、公園入口付近に放置自転車が増えてしまっている。設計の段階から自転車対策は入れるべきである。	大井坂下公園のリニューアルオープンの際には公園外に自転車が駐輪されている状況がありましたが、現状では公園内への駐輪に留まっており、公園外に放置されているような状況はほとんど発生していないと把握しております。引き続き公園利用者の駐輪状況を確認し、適切な公園運営に取り組んで参ります。
17-1	「自転車は歩道を通ってよい乗り物」との意識が定着しており、本素案のような措置だけでは不十分だと思う。通行禁止の歩道については、「車道を通行しましょう」、「ご遠慮ください」のような、自転車利用者の判断に委ねるような曖昧な表現を用いず、自転車の走行が「禁止」されていることを明確に表示するべきである。	本計画では、5章「実施すべき施策」において、「自転車利用者への注意喚起」に取り組むこととしており、注意喚起看板を設置し、自転車の安全利用に取り組んで参ります。(P. 53) 表現方法のご提案につきましては、ご意見として承ります。
18-1	10年前に一時的に設置されたはずの大森駅前住宅前の歩道の駐輪場が未だに撤去されていない。大森駅前住宅前の駐輪場について、歩道への駐輪場の設置は危険であることを何度も訴えているが、納得できる返答がない。地域ごとの課題をその地域の区民によく聞いたうえで安全な施策をとることを希望する。一日も早く大森駅前住宅前の路上駐輪場を移設撤去して欲しい。	大森駅前住宅の南側にある駐輪場については、利用率が高く、時間帯によっては満車となっていることも多い状況です。駐輪需要の高い駐輪スペースの減少による放置自転車の発生が懸念されるため、当駐輪場の移設は現状においては困難であると考えております。 引き続き駐輪場の利用状況や大森駅周辺の自転車等の放置状況等の推移について、多角的・総合的に調査分析して参ります。
18-2	大森駅周辺の駐輪利用は一時利用、またチャイルドシート付自転車の需要が多いようである。そのため、せっかく設置した地下機械式駐輪場の利用率が半分程度となっている。実利用とのミスマッチを解消できるような駐輪場の改修を実施していただきたい。	5章「実施すべき施策」において、「地域特性に応じた自転車駐輪環境の整備」を施策として掲げており、引き続き駐輪場の利用状況や大森駅周辺の自転車等の放置状況等の推移について、多角的・総合的に調査分析し、利用しやすい駐輪環境の整備に取り組んで参ります。(P. 54、55)
19-1	品川区は東西での高低差が大きく、移動に急な坂道を伴う。そのため、このような地域特性によって自転車の活用方法が変わるのではないかと考える。 高台になる西部では、ポート数がとても少なく、またポート間距離が長く時間を要するので、シェアサイクルの利用は進まないのではないかと考える。 傾斜部では、思いがけず速度が出てしまい事故につながる場合も想定されるため、注意喚起は必要かと思う。	5章「実施すべき施策」において、「シェアサイクルの普及促進」を方針として掲げており、鉄道駅周辺やポートの密度が低いエリア(区西側の住宅地等)を中心に、シェアサイクルポートの整備促進に取り組んで参ります。(P. 61) また同章において、「自転車利用者への注意喚起」に取り組むこととしており、スピード等も含めた注意喚起看板の設置による自転車の安全利用の促進等を進めて参ります。(P. 53)

19-2	ドコモシェアサイクルは時間単価のため、坂を上る際には時間がかかり、同じ距離でも価格が異なり、その結果、低地部から台地部への利用は抑制されているのではないかと思います。シェアサイクルポートは、台地部入口に設置し、登坂後すぐに乗換ができるようになれば、シェアサイクルの利用がより広がるのではないかと。	5章「実施すべき施策」において、「シェアサイクルの普及促進」を方針として掲げており、鉄道駅周辺やポートの密度が低いエリア(区西側の住宅地等)を中心に、区全域にバランスの取れたシェアサイクルポートの整備促進に取り組んで参ります。(P. 62)
19-3	品川区は、住宅地内の入り組んだ狭い道路や行き止まりがある道路が多くあり、そのような小道で速度を上げて自転車に乗る行為は事故につながる危険なものだと思ふ。歩行者にとっては、高速で衝突してくる自転車は、自動車と同様に凶器であるため、自転車の安全運転について、意識啓発を図って欲しい。できれば、自動車が通行できないような狭い歩道での自転車走行を一部禁止するような道路があってもいいと思ふ。	本計画では、5章「実施すべき施策」において、「交通安全意識の向上と行動の徹底」や「事故への備えの充実」を方針として掲げており、特に「世代に応じた交通安全教育」や「安全な移動環境の確保」、「自転車利用者への注意喚起」を重点施策として取り組んで参ります。(P. 51～53、63、64)
19-4	自転車専用道路について、交通量調査の上、自動車の走行が少ない幹線道路への抜け道一部を、自動車通行を制限した自転車専用道路とする方法も考えられる。しかし沿道に店舗があると、自動車通行を制限するのは難しいという課題もある。	現在、区内の国道、都道、区道においては、一部商店街を除き、自動車の通行を制限している道路はありません。自動車の走行が少ない道路についても、居住者の移動や配達等があるため、自動車の通行を制限することは難しいと考えております。
19-5	自転車利用時のヘルメット着用の努力義務化に伴い、事故防止の観点からヘルメット着用の啓蒙活動についても盛り込んで欲しい。	本計画では、5章「実施すべき施策」において、「新たな法改正等の広報啓発」を施策として掲げており、ヘルメット着用に関しては、チラシ、ポスター、SNS 等での広報啓発や配布等での推進、小学校への配布等を行い、啓発に取り組んで参ります。(P. 52)
20-1	10年前に、大森駅前住宅の前の歩道において、駐輪場設置の工事が「喫緊の課題」として進められた。区議会臨時会で予算化されたこと、突然の工事であったこと、区からの説明会がなかったこと、区の担当課からの説明が一方的であったこと等、住民の意思に反するものであった。 その後、大井水神公園内地下駐輪場設置に伴って移設されることとなり、入口前2箇所の駐輪場のうち北側は移設されたが、南側は無期延長となり、10年が経っている。南側駐輪場の移設についても、取り組んで欲しい。	大森駅前住宅の南側にある駐輪場については、利用率が高く、時間帯によっては満車となっていることも多い状況です。駐輪需要の高い駐輪スペースの減少による放置自転車の発生が懸念されるため、当駐輪場の移設は現状においては困難であると考えております。 引き続き駐輪場の利用状況や大森駅周辺の自転車等の放置状況等の推移について、多角的・総合的に調査分析して参ります。