

大田区自転車等総合計画（素案）に対する
大田区区民意見公募手続（パブリックコメント）に提出されたご意見の要旨と区の考え方

- 1 実施期間 令和3年12月6日（月）から12月21日（火）まで
2 提出者数 9名（持参1名、電子申請8名）
3 提出意見数 35件（全体5件、とめる5件、はしる9件、まもる11件、たのしむ5件）

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
1	全体	自転車利用の変化について、平成20年と平成30年を比較して自転車の利用が減少しているのは、リーマンショック前後の社会の変化によるものだと思うので、深く考える必要はないと思う。	ご意見ありがとうございます。社会情勢や自転車利用状況の変化を的確に捉え、施策を推進してまいります。
2	全体	国情は異なるが、自転車利用の多いオランダ等をさらに調査できれば有益と考える。	施策の推進にあたっては、オランダ等の自転車先進国の取組みも参考にまいります。
3	全体	計画の目標像と基本方針に「とめる」「はしる」「まもる」のバージョンアップとあるが、それは重要なこととして、それら3本の矢を束ねて太い1本の矢とし、その土台の上に新たに取り組む視点「たのしむ」があり、目標像「安全・快適に自転車で楽しくお出かけしたくなるまち」を達成する事が求められるのではないだろうか。	本計画では、ご指摘のとおり、「とめる」「はしる」「まもる」の施策を土台として、「たのしむ」の施策を推進していくこととしております。様々な施策を連動させながら、目標像の実現に向けて取り組んでまいります。
4	全体	SDGsという単語が出てくるが、具体的に自転車活用による脱自動車中心社会、公共交通機関と自転車の連携強化（駅前とつながる自転車ネットワーク、ドコモバイクシェアの駅前サイクルポート等）による、子どもから高齢者まで自動車なしで行きたい場所に自由かつ安全に移動できる交通環境構築という、区としての意志表明（リーダーシップ）があっても良かったのではないか。	令和元年12月に改定された国のSDGs実施指針では、「政府及び各ステークホルダーは、各種計画や戦略、方針、個別の施策の策定や改訂、実施に当たってSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れ、その要素を最大限反映する。」とされております。このことを踏まえ、本計画では、区民一人ひとりのSDGsへの意識を高めることができるよう、自転車活用を推進する中で、自転車が環境にやさしい乗り物であることなどを普及・啓発してまいります。
5	全体	区の使用する「サイクリング」という言葉の定義が気になる。サイクリング等を行っていない人の理由が「自転車を買わないといけないため」から、スポーツサイクルと考えられるが、マイクロツーリズムであっても一般的な生活自転車中心に考えないと自転車活用推進のベネフィットが区民全体に広がらない。	本計画では、「サイクリング」を自転車スポーツだけではなく、日常生活における健康増進、ストレス解消、交流等を目的とした自転車利用も含めたものとして広く捉えております。本計画の推進にあたっては、シティサイクル等の一般的に広く利用されている自転車を中心に置き、自転車の活用を区民全体に広げてまいります。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
6	とめる	蒲田西口商店街のアーケード内に通勤の自転車が放置されていることが多々ある。アーケード内は自転車の乗り入れを買い物客のみにして、外側のバス通りに自転車置き場を整備してもらいたい。	自転車駐車を改修するには用地が必要なため、蒲田駅西口において現時点では具体的な駐車場整備等の抜本的な対応は難しい状況にあります。今後の需要を検証し、社会情勢や用地確保の状況等を見ながら対応してまいります。 また、区では、民間事業者による自転車等駐車場確保の支援を実施しており、民営自転車等駐車場を設置・運営する事業者に対して、経費の一部を補助する助成制度があります。これらの枠組みを使って一体的に検討してまいります。
7	とめる	自転車押し歩きのアナウンスをしているシルバー人材センターの人に、自転車の誘導や規制のできる権限を与えて、口頭でも指示をしてほしい。	蒲田駅周辺での「押し歩き」については、道路交通法上は自転車の通行が認められている場所であることから、スピーカーでの音声や路面標示による、自転車利用者への要請にとどまっている現状です。違反者に対して直接指導をする場合、シルバー人材センターの方に危険が及ぶケースも想定されるため、何か工夫ができないか検討してまいります。
8	とめる	蒲田駅は西口と東口に分けられているが、西口に含まれている南口は別の区域であり、実質、西口駅前周辺には区営の自転車駐車場がない状態である。西口駅前のロータリーや駅前地下等、西蒲田七丁目付近に区主導による駐輪施設の新設が必要である。	蒲田駅西口周辺の自転車等駐車場の収容能力は不足している状況にあります。今後、「蒲田駅周辺地区ランドデザイン」などのまちづくりの計画と連携しつつ、老朽化施設の改修に合わせて検討するとともに、民間事業者への整備支援を行うなど、収容台数の確保に努めてまいります。
9	とめる	馬込駅、西馬込駅など、駅前に大きな駐輪場を整備しているものの、満車であることが多い。商店街の活性化や放置自転車の減少を目指し、駅から少し離れた場所にも整備できる支援等ができないか。	馬込駅と西馬込駅は、収容台数の不足が見込まれている地域であるため、引き続き用地取得や既存施設の改修と合わせた収容台数の確保について検討してまいります。 また、区では、民間事業者による自転車等駐車場整備を支援しており、一定要件を満たしていた場合に経費の一部を補助する助成制度があります。本制度の活用を促進させるべく、大田区民営自転車等駐車場育成補助金交付要綱の見直しの検討や制度の周知活動を粘り強く実施してまいります。
10	とめる	自転車等駐車場の効率的・効果的な整備には、それが自転車ネットワーク上にあるかが重要になるし、受益者負担の原則の受益者を定義することも重要になる。また、自転車の利用目的の84.6%が買物とあるが、商店もそれに含まれると考えるべきで、広義に捉えた方が自転車駐車場利用のポイント化（商店街で使える）等、施策の幅も広がると思う。	自転車ネットワーク路線には、自転車駐車場へのアクセス路線が含まれております。 現在、区では一部駐輪場において短時間利用者の使用料を無料にするなどの取組みを実施しており、今後とも変化していくニーズに柔軟に対応し、適切な駐輪サービスを提供してまいります。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
11	はしる	自転車は一番左側の車線の左端を走行するルールだが、例えば、平和島交差点を南方向へ直進する場合、左側二車線が左折専用、右側三車線が直進用であり、どの車線を走るべきか迷うような環境がある。青信号（左折と直進走行が可能）のときに左端の車線を直進するには危険すぎる場所が存在する。	道路交通法では、自転車は左折レーンを走行していたとしても、直進が可能となっているため、左折車両に巻き込まれないように注意して走行する必要があります。自転車の安全利用について、区では、自転車安全利用五則に基づき、これまでも広く周知を図っており、今後も継続して実施してまいります。
12	はしる	環状七号線等、自転車ナビマーク・ナビラインが整備されている道路でも、車一台分程度の幅しかない道路も多数存在しており、自転車で通行するには危険である。	自転車ナビマーク・ナビラインは法定外標示であり、自転車の走行位置を明示するための整備形態です。区では、自転車利用者に加えて自動車等のドライバーに向けた周知・啓発も実施しており、今後も道路利用者全体での認知度向上に取り組んでまいります。
13	はしる	自転車走行レーンに路上駐車ができないよう、品川区や港区のようにポールを立ててほしい。	自転車走行レーン（普通自転車専用通行帯）へのポール設置等については、現場の状況に応じて、警察とも連携しながら対策を検討してまいります。
14	はしる	自転車走行環境整備について、ナビマークとナビラインが整備されているが、幅員の狭い道路では、前方に障害物があると事故につながることも考えられるので、十分注意して事故防止に努めていただきたい。	自転車ナビマーク・ナビラインは、法定外標示であり、自転車は車道の左側走行というルールを明示するための整備形態です。区道でも幅員の狭い路線については、通常の自転車ナビラインよりも小さい小型ナビラインを採用する等、周辺状況に応じた整備を行っています。今後も周辺状況を鑑み、適切な整備を行ってまいります。
15	はしる	糺谷駅近隣のサイクルポートが奥まったアパートの駐車場に設置されており、非常に使いづらい。駅を含め周辺が再開発されたので、駐輪場に近接する場所などにサイクルポートを移設・新設することを検討していただきたい。今のままでは、場所を知っている特定の人だけが使用するシェアサイクルとなり、他方から乗ってくる人達にとっても返却できず、良い施策が無駄になる。	利用者への案内については運営事業者が行っており、いただいたご意見は、運営事業者に共有してまいります。 なお、鉄道駅周辺についての新たなサイクルポートの設置場所は、スペースの確保や施設の管理・運営等の理由から、サイクルポート設置条件に見合った施設や土地がなかなか見つからない状況です。今後も区と運営事業者が一体となって、当該エリアへのサイクルポート設置に取り組んでまいります。
16	はしる	自転車ネットワークの整備は良い取り組みだが、あまり知られていないようで、道に迷う人等も多いと考える。例えば、路上の青いペイントや分かりやすい専用標識をさらに整備し、自動車交通量の少ないルートや駐輪場にうまく誘導してはどうか。なお、自転車専用通行帯が増えれば理想的だが、費用や用地、自動車交通とのバランスも重要と考える。	自転車ネットワークの整備に関しては、道路上における看板の設置や広報を通じた周知等をこれまでも行っているところです。 また、区内の自転車ネットワークについては、令和5年度末までに整備を完了する予定で進めており、令和2年度末時点では、計画予定延長約170kmのうち約95kmの整備が完了しておりますが、未整備路線の関係からネットワークの分断が見られる状況です。早期の連続した自転車ネットワーク実現に向けて、計画を推進してまいります。 なお、ネットワーク路線の選定にあたっては、複数の条件を設けており、自転車駐車場や交通不便地域等を結ぶ路線も考慮しているところです。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
17	はしる	シェアサイクルは現在拡大しており、便利なサービスであるが、子ども用のシートがあれば、なお良いと考える。	シェアサイクルの特性上、広く一般に利用されるよう汎用性のある自転車での運用となっているため、現時点では、子ども用のシートの導入は予定しておりません。
18	はしる	区道における十分な幅員の確保が難しい状況から進められている矢羽型路面標示について、広義では一つの自転車走行環境整備形態と言えるが、少なくともネットワーク計画には含まれるべきではない。それはあくまで混走であり、自転車専用の整備ではないからである。自転車の交通ルールを守れない・守らない理由に「車道は車からの幅寄せなどが怖いため」「車道は路上駐車などで通りにくい」ということが多く挙げられていることから明らかである。	自転車ネットワーク路線の量については、区内のどこから利用し始めても1～2分でネットワーク路線に到達でき、移動距離の半分以上をネットワーク上で安全に利用できることを目指して設定しております。また、路線の設定にあたっては選定フローを設け、既存道路の中で効果的な路線を選定して決定しております。なお、整備形態については、東京都の設計マニュアルに基づいていますが、区道の性質上、これまでの整備の多くは、矢羽根型路面標示（自転車ナビマーク・ナビライン）となっております。ただし、新設道路や都市計画道路等については、自転車道や普通自転車専用通行帯の整備を考慮して設計を進めております。今後も、自転車のルール・マナーも含めた、区全体の自転車走行環境向上を目指し、計画に基づいて引続き整備を進めていく方針です。
19	はしる	シェアサイクルの運用については、回遊性向上を目指した適地へのポート開拓が重要であり、それには路上公共交通との連携が重要であるとともに、鉄道網との連携が何よりも重要で、蒲田の商店街でお弁当を買ってソラムナード羽田緑地に出かけるといった具体的な利用者ストーリーづくりも必要になる。	区としても、鉄道駅周辺のサイクルポートの開拓は重要であると認識しており、引き続き事業を推進してまいります。利用者のストーリーづくりについては、関係各所と検討してまいります。
20	まもる	大きな交差点では自転車の二段階右折が必要だと思うが、信号機のないような小さな交差点では逆に危険になる場合があると思う。	道路交通法第34条第3項には、「軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。」とあり、軽車両である自転車についても、交差点の大小に関わらず二段階右折をする必要があります。区としては、自転車のルール・マナーについての周知を自転車利用者だけでなく、自動車利用者に向けても行っており、今後も継続的に行ってまいります。
21	まもる	ルールを守れなければいけない年代の事故が多いので、取り締まりの強化でルールを徹底させてほしい。マナー啓発では無理だと思う。	取り締まりの強化に対する意見については、警察に共有いたします。区としては、警察等と協力しながら年代別の交通安全に関するルール・マナー啓発を進めてまいります。特に、高等教育期や成人期においては十分な環境が整っていない状況であるため、そういった年齢層にも新たに交通安全教育機会を提供してまいります。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
22	まもる	自転車は歩道を走行するイメージが強い状況で車道走行を基本とするのであれば、車道を走行しているバイクや車にもルールを徹底する必要がある。	自転車安全利用五則第1項に「自転車は、車道が原則、歩道は例外」とあります。区では、自転車走行環境の整備とともに、自転車の車道走行についての周知を自転車利用者だけでなく、自動車利用者に向けても行っており、今後も継続的に行ってまいります。
23	まもる	道路交通法の遵守については、全ての年代で認識が皆無だと言わざるを得ない。道路交通法の認知・習得のためには、冊子を配る程度の容易に無視できる手段ではなく、免許制度に近い強制力のある手段が必須であると考えます。	区では、これまで警察等と協力しながら年代別の交通安全に関するルール・マナー啓発を進めてまいりました。しかし、高等教育期や成人期においては十分な環境が整っていない状況もあり、今後はそういった年齢層にも新たに交通安全教育機会を提供してまいります。
24	まもる	「年齢層別の交通安全教育の方向性」では、「万一のときのためにヘルメットを着用する」が「未就学児」から「小学生(高学年)」の欄に記載されているが、ヘルメットの着用に関しては、事故による重い怪我や障がいを予防する効果が非常に高く、費用的にも比較的安価な安全防具であるため、全年齢を対象とすることが望ましいと考える。また、運転者自身が安全運転を徹底する意識を動機づける効果も期待される。	素案では、自転車安全利用五則第5項の「子どもはヘルメットを着用」の観点で、小学生以下の欄に記載しておりましたが、区としても、全年齢に対するヘルメットの重要性を認識しております。そのため、表については、全年齢を対象とする形に修正し、関連性の高い小学生以下の年齢層の色を濃くしています。
25	まもる	大田区職員が業務で自転車を利用する場合に、必ずヘルメットを着用することから始めてみてはどうか。交通安全教育に対するアナウンス効果が大きいと期待される。なお、一番良いのは警察官のヘルメット着用である。	区では、各所属の判断で自転車ヘルメットを購入しております。ご指摘のとおり、区職員の利用によるアナウンス効果も高いと考えられることから、各所属に対し、利用啓発を進めてまいります。
26	まもる	ヘルメット着用を推進していく上で大切なことはいくつかあると思うが、例を挙げるならば、ダサいヘルメットを選ばないことだと思う。着用者本人のみならず、それを見る者からも好意的に受け入れられるタイプのヘルメットを選定することや複数の選択肢の中から選ばせるような工夫が大切だと思う。	区では、交通安全イベントにおいて、警察や自転車店等と協力して、ヘルメットの展示や重要性についての啓発を行っており、今後も継続的に行ってまいります。
27	まもる	交通政策の取組みに対する満足度及び重要度について、重要度は高いが満足度が非常に低いという結果があるのは、視覚や聴覚に障がいのある人への考慮がされていなかったためだと推察する。雨の日には傘をさして運転せず雨合羽を着用して運転する場合、障がいのある人にとっては、前が見にくくなったり、聞こえが悪くなったりするため、満足度が高くなかったのではないかと。	区では、大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例第4条第5項において、傘を差しながらの運転等のいわゆるながら運転を禁止しています。雨天時に自転車に乗る場合の注意などについても周知啓発に努めてまいります。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
28	まもる	電動アシスト付き自転車の利用者が増加し、交通事故や未遂の原因となっていることが多くなっているため、対策を練ってほしい。	区としては、警察等と協力しながら年代別の交通安全に関するルール・マナー啓発を進めてまいります。電動アシスト付き自転車の利用が多い保育園・幼稚園の保護者を対象とした交通安全教育も行っており、今後も継続的に行ってまいります。
29	まもる	交通ルールについては、「一時停止」「左側通行」「飲酒運転防止」を最低限、徹底することが必要である。なお、周知する内容を複雑にし過ぎないことも重要と考える。	自転車は軽車両であり、道路交通法や自転車安全利用五則等が定める交通ルールを遵守する必要があります。区ホームページや区報等の啓発で交通ルール遵守を呼びかけており、図や例などを使い、分かりやすい内容を心掛けてまいります。
30	まもる	スケアード・ストレイト等の交通安全教育による啓発ではなく、自転車走行環境の整備など、自転車のルール・マナーが守られる環境づくりが必要である。人の行動に変化を促すのは良質な体験の積み重ねであり、自転車活用との関連が強い。また、「自転車安全利用指導員制度」と「自転車用ヘルメット着用の呼びかけ」に対する具体的な振り返り、効果測定がなく、その重要性を訴求するのであれば、当然、振り返りがあるべきだろう。	区としては、交通安全教育と自動車走行環境整備等の環境づくり双方ともに重要と考えております。スケアード・ストレイトについては実施校に対するアンケートを実施しており、高評価をいただいております。また、その他の交通安全教育啓発に関しては、東京都等の関係機関と連携して行っており、今後も継続的に行ってまいります。
31	たのしむ	総合的な自転車利用の促進、自転車を使用した余暇の推奨には賛成だが、「①自転車は安全な趣味であること」「②自転車の使用には道路交通法の遵守が必須であること」「③整備計画によって大田区でのサイクリング環境は改善すること」を周知する必要がある。	自転車の活用を一層推進していくためには、一人ひとりが自転車のルール・マナーを遵守することや、安全な自転車走行環境を整備することが重要です。いただいたご意見の内容を含め、区民の皆様にも周知・啓発を行ってまいります。
32	たのしむ	自転車で余暇を楽しみたいと思えるようになるために、多摩川サイクリングロードや主要道路の自転車走行帯の整備をお願いしたい。	「大田区自転車ネットワーク整備実施計画」に基づき、区内約170kmの自転車走行環境整備を着実に進めるとともに、国や東京都と連携しながら、自転車ネットワークの安全性と連続性を高めてまいります。また、空港臨海部、多摩川河川敷等、大田区の資源を活かした環境整備を検討し、活用を進めてまいります。
33	たのしむ	自転車活用推進で利用者に期待されるのは自動車の利用を控えるということであり、それを支える区の役割として重要になるのは、生活の質の向上の体感、子どもから高齢者までが自動車なしで行きたい場所に自由かつ安全に移動できる交通環境構築とその適切な利用を促すことである。具体的には、自転車で行ける範囲を延ばすことであり、短距離でなくても、他の交通手段より短時間で移動できるようにすることである。	本計画では、歩行者、自転車、自動車等、同じ空間を共有する全ての人にとって安全かつ快適な環境を確保することが重要であると考えております。その一つとして、自転車走行環境の整備があり、それによって自転車で行ける範囲や利便性、安全性も向上していくものと考えています。

No.	分野	ご意見の要旨	区の考え方
34	たのしむ	「たのしむ」にこそ大田区らしさを期待したいところであるが、少しボリュームが少なく、具体性に欠ける。素案に肉付けするためのパブリックコメントなのかもしれないが、自転車活用推進委員会での意見などを紹介して区民の意見のたたき台としても良かったのではないか、何のための有識者の参加であり、「散歩による気づきの報告会」だったのか。	「たのしむ」は新しい取り組みであり、大田区自転車活用推進委員会の議論を踏まえ、施策の方向性を取りまとめてきました。散歩の展開、はねびよん健康ポイントアプリとの連携、空港臨海部、多摩川河川敷等の資源を活かした環境整備等、大田区ならではの自転車活用施策を推進してまいります。なお、大田区自転車活用推進委員会の議事要旨は、ホームページで公開しております。
35	たのしむ	「自転車活用」の取り組みに望むのは、積極的な社会実験、パイロットプログラムの実施による良質な自転車体験の積み重ねであり、例としては以下のとおり。 ①大田区最大のイベントである、OTAふれあいフェスタ開催時の会場への自転車専用ルートの構築（美原通り車両通行止め等）、蒲田逆川で行われるおいしい道等 ②少年少女スポーツ活動の盛んなエリア、昭和島グラウンド、昭和島第二公園、大森ふるさとの浜辺公園、大森スポーツセンター、小中学校等を結ぶ自転車ネットワークの優先的構築 ③新型コロナウイルスの感染拡大により需要が急増した自転車食事配達を背景としたサイクルネットワークによる飲食店の支援（テイクアウトをして自転車観光につながるというコロナ後も見据えたもの）	自転車活用を区民全体に広げていくためには、様々な体験機会を提供し、自転車の魅力やメリットを発信していくことが大切であると考えております。いただいたご意見も踏まえ、具体的な取り組みを検討してまいります。

※ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約又は一部を抽出しています。