

令和4年4月26日 資料No.2
交通・環境等対策特別委員会

地 域 交 通 課

港区自転車交通環境整備計画（素案）に寄せられた区民意見について

1 募集期間 令和3年12月15日～令和4年1月17日

2 人数・件数

人 数	4人
うち 郵便	人
電子メール	4人
FAX	人
持参	人
件 数	14件

港区自転車交通環境整備計画（素案）に寄せられた区民意見

No	区民意見	区分
1	自転車事故が発生する最大の要因は、自転車の安定した走行路が確保されていない点であるため、違法駐停車の取り締まりや走行路の安全確保を重要施策とすべきです。	区民意見募集
2	区内のシェアサイクル事業であるドコモ・バイクシェアは、整備不良車が多く、安全上も問題があるように感じることから、区が関わる事業として展開するのであれば、安全管理を踏まえた車両の整備が必須であり、それができないのであれば、事業者の再選定等も検討してください。	区民意見募集
3	新橋4丁目交差点～愛宕1丁目交差点まで自転車道が整備されたが、自転車道が交差点ごとに途切れており、自転車道の狭間で歩行者の信号待ちと動線が重なり、自転車道として機能していない。 自転車道を新規に整備する場合は歩行者の信号待ちと自転車動線が重ならないように考慮することや、デンマークで導入した自転車速度を20km/hと想定した自転車の信号停止を最小化するよう信号間隔を調整することを検討していただきたい。	区民意見募集
4	子どもの自転車損害賠償保険加入促進事業について、子どものヘルメット購入と併せて加入促進をはかることには賛成です。 しかし、評価指標として港区民交通傷害保険の加入者数を用いるとのことですが、港区民交通傷害保険は2月から3月にかけてしか加入できないため、まず港区民交通傷害保険を通年で加入できるようにすることも検討していただきたい。	区民意見募集
5	自転車シェアリング利用者のルール・マナーの改善について、マナー向上はとても重要だと考えますが、配達事業者に対する解決策が具体的に提示されていない。 ドコモ・バイクシェア社側に、配達事業者について働きかけることで、マナー改善について区から事業者にアプローチをする等の策を検討していただきたい。	区民意見募集
6	港区自転車交通環境整備は2本の大きな柱、自転車活用の「意識」づくり、活用を支える「環境」づくりの元に計画されていますが、優先されるべきは後者と考えます。何故なら、活用を支える「環境」における適切な対応による走行安全性・快適性の向上という良質な経験の繰り返しこそが人の行動に変化を及ぼすからと考えるからです。	区民意見募集

7	<p>活用を支える「環境」づくりに向け具体的にどの様な取組として、55ページ(3)優先的に進める事業A: 散走イベントを受けた【まちの自転車観光マップ(仮)】のモデル検討、B: 自転車通勤等にも使える【健康づくりサポートマップ(仮)】のモデル検討のエリアに以下の理由から、海岸通り・芝浦地区を加えるべきと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 芝浦中央公園、港南緑水公園、浜離宮など目的に合致したスポットが多い ・ 旧海岸通りには既に自転車レーンが整備されている ・ タワーマンション住民の通勤目的のドコモバイク利用率が高い 	区民意見募集
8	<p>縁石に黄色い破線のある箇所の自転車レーンに「自転車レーンは駐停車禁止です」等の横断幕により、レーンを開けた駐停車を促す(ドアオープンリスクがある場合には柵の設置を検討)こと。</p>	区民意見募集
9	<p>駐車スペース化する自転車レーンには近隣の駐車場案内板の設置すること。</p>	区民意見募集
10	<p>海岸通り、浜離宮周辺の自転車車道走行禁止の再検討または対応→週末の一定時間は車道走行可能にする、歩道の拡張による歩道上での物理的分離(例: 江東区若洲海浜公園周辺)等を行うこと。</p>	区民意見募集
11	<p>芝浦水再生センター周辺の自転車レーンに工事車両の駐車が見られるので、都に駐車場整備を促すこと。</p>	区民意見募集
12	<p>自転車を使うことのメリットを客観的な根拠とともに伝えるのと同様に、飲食、物販業者に対し街路を歩行者専用にする小売店と飲食店の売上げが向上する客観的な証拠を伝え(自転車来街者が駐輪後、歩行者に転じる事から)、自転車駐車場施策への協力(自店舗駐輪場設置や駐輪場利用者割引サービスを仰ぐこと)。</p>	区民意見募集
13	<p>遵守意識の重要性に間違いはありませんが、少なくとも未整備状態で、整備に先行して意識改革に重点を置くのは避けるべきと考えます。何故なら、整備された環境での適切な対応による走行安全性・快適性の向上という良質な経験の繰り返しこそが人の行動に変化を及ぼすからで、未整備状態においては自己防衛である側面が否めず、利用者に負担を強い、自発的行動変化を生む可能性が低いと考えられます。また、仮にそれが達成されたとしたら、その未整備な環境でも是とする事に成りかねないからで、何を置いても自転車走行環境整備が優先されるべきです。</p> <p>意識の変化を具体的な行動という次のステージへ導くのは、その行動が実現可能な環境に他なりません。P36 方針1「積極活用の意識」の具体的施策 施策1-1の目指すことにある、自転車を使うことのメリットを客観的な根拠とともに伝えても実感としては絵に描いた餅になってしまいます。</p>	区民意見募集
14	<p>公募区民のA氏(個人名のため省略)が自転車活用推進研究会のA氏と同一人物であるなら、公募区民の趣旨である「より広範に区民の声を集める」から外れると考えられ、氏の意見が計画に必要であれば学識経験者の枠に含め、公募区民は純粹に一般の区民とすることが適切と考えられます。</p>	区民意見募集