

(1) 計画に関すること 114件

意見要旨	件数	区の考え方 (回答)
歩行者の視点を踏まえ、歩道の安全確保を優先した計画とすべき。	17	歩行者の視点をしっかりと踏まえ、歩道の安全確保を図るとともに、交通ルール・マナーの遵守も求めながら、自転車の活用を進めます。
環境にやさしく健康にもよい自転車の活用推進を。	12	環境にやさしく健康にもよい自転車の特性を効果的に活かし、「自転車が身近なくらしを支えるまち」づくりを目指します。
素案には基本的に賛成である。計画の推進を応援する。	10	ありがとうございます。計画の内容を着実に推進します。
自転車活用と並行して区画整理や道路整備を進めるべき。	8	自転車の活用について、区として取り組みを進める一方、いただいたご意見は関係所管と共有し、今後の区政への参考とさせていただきます。
自転車利用者の自覚を高め、安全を徹底してから自転車活用に取り組むべき。	8	安全確保を前提とした自転車活用を進めることとし、そのために自転車利用者の自覚を高め、自転車利用をより安全にすることを目指します。
自転車を楽に乗れるようにするのではなく、人、車、自転車が安全・スムーズに動けるようにすることが大切。	2	ご指摘のとおり、人、車、自転車が安全・スムーズに動ける環境を整備することが区民の移動を支え、自転車を利用しやすくすることにつながると考えています。
自転車活用による健康づくりは疑問。高齢化が進む中、危ないのではないか。	2	ジョギングやウォーキングに比べ、自転車は膝の負担が少ないと言われています。また、足腰の衰えた高齢者の閉じこもり防止、外出支援にも効果があると考えています。電動アシスト自転車の高齢者向け自転車安全講習を行うなど、安全確保に努めます。
エコで小回りのきく自転車の移動により、自然やまちの歴史など、世田谷の魅力を発見してほしい。	2	区では、通勤・通学や買い物等でいつも通るのとは違う道を、自転車で「道草」して、自然やまちの歴史など世田谷の魅力を再発見する、「自転車散歩」を提唱しています。本計画でも施策7「自転車通行空間の利用促進」に掲載しております。

<p>自転車にとってのバリアフリーとは何かを考えるべき。</p>	<p>2</p>	<p>区では、道路の新設や改修時に「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を踏まえ、整備を進めています。道路交通上の安全性を優先しつつ、すべての歩行者が、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する考えとなっており、自転車利用においてもお互いの配慮や思いやりによる、歩行者、自転車、自動車の共生を目指します。</p>
<p>自転車は一生の友達。いま後期高齢者だが、昔から自転車に乗って買い物をしている。</p>	<p>2</p>	<p>足腰が衰えてからの移動の支援、閉じこもり防止と社会参加の機会の拡大、重い買い物荷物の運搬等、高齢者における自転車利用のメリットを踏まえ、自転車を安全・安心に使うことができる環境づくりを目指します。</p>
<p>サイクリングコースを整備してほしい。</p>	<p>2</p>	<p>歩行者、自動車の移動との兼ね合いで、スポーツ、レジャー用の自転車専用サイクリングコースの整備には課題が多いと考えています。自転車でゆったり近隣を散策する「自転車散歩」(ポタリング)や「まちなか観光」をおすすめしています。ぜひお試してください。現行の多摩川沿いの未舗装の部分は、河川を管理するための道路として、河川管理者(国)が管理することとなっていますので、引き続き河川管理者に要望してまいります。</p>
<p>停まっている時も走行している時も、自転車の「居場所」が確保されているとはまだ言えない。ハード、ソフトの両面からの整備を。</p>	<p>2</p>	<p>「自転車が区民の身近な生活を支えている」(「支」との認識に基づき、「守」「走」「駐」の各点について、ハード、ソフトの両面から自転車利用環境の整備を進めます。</p>
<p>自転車のことだけを考えてはダメで、歩行者、自転車、自動車、それぞれの立場の人たちと一っしょに、トータルで検討する必要がある。</p>	<p>2</p>	<p>計画検討の場である「世田谷区自転車等駐車対策協議会」では、視覚に障害のある方、小学生の保護者等、様々な立場の方からご意見をいただいています。今回のパブリックコメントでも多くの方から幅広いご意見をいただきました。これらに基づき、歩行者、自転車、自動車が共に安全で移動しやすい、バランスのとれた都市交通社会を目指します。</p>

持続可能な社会を形成するため、自転車と共に暮らしやすい世田谷のまちをいっしょに作りたい。こうした思いを理解し共感できる人が増えてくると、計画もより進展すると思う。	2	環境にやさしく健康にもよいだけでなく、自転車を安全で乗りやすくするためには、歩行者・自動車との「共生」を実現しなければならないことから、「自転車と共に暮らしやすいまち」とは、必然的に「持続可能な社会」を目指すものとなると考えています。そのためには区民の皆様のご理解・ご協力が必要不可欠です。よろしくお願いいたします。
計画の根拠となるファクト、エビデンスが不足している。	2	自転車は手軽に利用できるため、一見、基礎的数値のように思われる区民の自転車所有台数、あるいは区内の自転車通行台数さえ、把握するのは容易ではありません。引き続き、自転車利用の実態の把握に努め、取り組みを進めてまいります。
「警察との連携」を計画に盛り込むべき。	2	施策1「多様な世代に向けた交通安全意識の啓発」をはじめとする自転車安全利用、また施策7「自転車通行空間の利用促進」における整備した自転車通行空間上の路上駐車の防止等について、警察署（交通管理者）との連携を掲げています。
GPSを活用した自転車の最適化を。	1	実証を実験中のシェアサイクルについてはGPSによる利用・移動傾向の把握を行っています。いただいたご意見、今後の施設運営にあたり、参考とさせていただきます。
これ以上自転車が増えるのはよくない。	1	すでに区内では自転車の利用が普及浸透しているため、「区における自転車活用」とは、安全性・利便性等、利用の質を高めることが大切と考えています。
自転車スマートシティを目指すべき。	1	「スマートシティ」については様々なイメージが描かれており、今後、どの方向に進んでいくのか、まだ明確ではありませんが、環境にやさしく健康にもよい自転車が大きな役割を担うと考えています。まちの将来、自転車のミライを見詰めた計画とするとともに、いただいたご意見は参考とさせていただきます。
自転車はゆっくり優しく楽しく乗るべき。	1	自動車の代替交通手段として自転車をとらえると、どうしても近距離圏内での移動のスピードと手軽さが強調されることとなりますが、自転車の安全・安心な利用を促進するとともに、より自転車の特性を活かせるゆっくり優しく楽しい利用を目指します。

安全が最も重要で、そのための自転車通行空間、駐輪場として位置づけるべき。	1	安全で利用しやすい自転車利用環境の整備を目指した計画の理念を踏まえ、安全で使いやすい自転車通行空間、駐輪場の整備を進めてまいります。
安全のためには「走」の整備が重要。	1	自転車は歩行者、自動車等と道路上で共存することから、自転車利用の安全を効果的に高めるために、「守」の取り組みだけでなく、「走」の整備を進めてまいります。
区が自転車に対していろいろな対応や計画をたくさん考えていることがわかった。	1	今回のパブリックコメントで区民の皆様から多くの貴重なご意見をいただき、改めて計画や施策の内容の周知・説明が重要であると感じました。今後も、積極的な情報発信に努めます。
温暖化対策のため、自転車通勤を増やすべき。	1	新型コロナウイルスの感染拡大により、「密」を避けるため自宅から職場まで自転車で通勤する方が増えているようです。自転車通勤のための環境整備や注意点を発信し、安全で継続的なものとなるよう努めます。
脱自動車、区民皆自転車社会を目指してほしい。	1	自転車は自動車に比べ環境にやさしく健康にもよい特質を持っていますが、自動車の代替移動手段として、自転車のスピードや手軽さが強調されすぎるのも問題です。歩行者、自転車、自動車が安全・円滑に移動できるバランスのとれた都市交通社会を目指します。
今回の「区のお知らせ」で区が安全で使いやすい自転車について計画を立てていることを知り、良いと思った。	1	ありがとうございます。今回のパブリックコメントで区民の皆様から多くの貴重なご意見をいただき、改めて計画や施策の内容の周知・説明が重要であると感じました。今後も、積極的な情報発信に努めます。
後期高齢者になっても、コンパクトで機動力のある自転車は運動の意味でも手放せない。	1	ジョギングやウォーキングに比べ、自転車は膝の負担が少ないと言われています。また、足腰の衰えた高齢者の閉じこもり防止、外出支援にも効果があると考えています。地域の暮らしをきめ細かく支えている自転車を、安全に利用しやすい環境に、整備を進めていきます。
区の自転車利用状況や区の施策について、今回の広報で初めて知り、言われて気づいたことも多い。SNSの活用等によ	1	今回のパブリックコメントで区民の皆様から多くの貴重なご意見をいただき、区内の自転車利用に関する現況や課題、計画や施策の内容の周知・説明が重要であると改めて感じました。今後も、より積極的・効果的な情報発信に努めます。

り、もっと「特集」的に区民に知らせることが必要。		
「世田谷区はこれをしてくれたよね」と他区民に自慢できるような成果を。	1	今回の計画について、施策を着実に推進し、世田谷にふさわしい、安全・安心・快適な交通社会の実現を目指してまいります。
ICTなどのアルファベットの省略語を用いる場合には、英語での表記と日本語での意味を併記すべき。	1	計画案ではご意見を踏まえ、説明を盛り込むなど、わかりやすい表記とします。
自転車を利用しやすくするのは歓迎だが、ティーンエイジャーの男子が長時間自転車に乗りすぎると、後々、不妊の原因になると聞いたことがある。少子化につながらないよう注意喚起も必要ではないか。	1	睾丸の圧迫や周囲の温度上昇が精子の発育に影響があるのは事実ですが、自転車利用と同様に影響が考えられるものとして、サウナや長時間の入浴、密着する下着の着用、パソコンを膝に乗せての作業等も挙げられています。また、自転車については週300km（1日40km）以上の走行は害があるとの研究もあるようです。日常の自転車利用の水準であれば、注意喚起は不要ではないかと考えます。
区内の道路は「自転車を除く」の一方通行が多く、自動車よりも自転車の方が移動しやすい。その点、自転車利用に関する計画策定は急務である。	1	区内には細い道路も多く、自転車による移動が便利であるのはご指摘のとおりです。今回の計画に基づき、自転車を安全に利用しやすい環境整備を進め、歩行者、自転車、自動車が共に安全で移動しやすい、バランスのとれた都市交通社会を目指します。
自転車を保有する場合には何がしかのお金を区に払い、そのお金で区がいろいろな設備等、自転車利用環境を整えていくのがよい。	1	自動車と異なり、自転車利用者が社会的費用を分担していないとの意見があるのは確かです。「自転車税」のような仕組みを区単独で整備するのは難しいと考えますが、自転車等駐車場の利用料金など適正な負担とサービス利用の充実のバランスを目指します。

<p>新聞折り込みの区報は見る気がしない。若者はスマホしか見ないし、今や高齢者だって利用している。スマホで簡単にできなければ放置してしまおう。もっと意見提出しやすい工夫をすべき。世田谷区は遅れている。</p>	<p>1</p>	<p>今回のパブリックコメントは新聞折り込みの区報のほか、区ホームページ等でもお知らせしており、一方、素案本体については区ホームページに掲載するほか、図書館やまちづくりセンターでも紙文書で閲覧できるようにしています。今回、多数の方からいただいたご意見を活かすよう努めます。</p>
<p>自転車は快適ではあるが、歩行者・自動車からはジャマと思われ、自転車から見ると歩行者・自動車が危ないと感じる「負」を多く感じる乗り物でもある。だからこそ、歩行者、自転車、自動車それぞれが思わず微笑むサイクルを生み出す活動・計画としてほしい。そのためには「何を」だけでなく、「どうやって」が重要。</p>	<p>1</p>	<p>自転車が手軽で便利な乗り物である一方、そのことが乗り手の自覚低下を招くなど、多くの課題を抱えていることはご指摘のとおりです。指導・取締りや罰則の強化だけに頼ることなく、歩行者、自転車、自動車が共に安全で快適な移動できるまちを目指し、移動の質の向上、思いやりと譲り合いに努めることが重要と考えています。どうやって「気づき」を得ていただくか、交通安全啓発にも工夫を行ってまいります。</p>
<p>自転車利用者が自発的に行った「良い行動」を、目撃した歩行者、自動車運転者が「今日の微笑みポイント」として投稿し、地域住民が自転車利用を暖かく見守る仕組みを可視化してはどうか。</p>	<p>1</p>	<p>言葉の発信だけではなく、それをどう行動に結びつけるか、またそれを可視化して広く共有するかが重要であることはご指摘のとおりです。ご提案の趣旨を受け止め、参考にします。</p>
<p>方針、施策を4つの象限でまとめているのはわかりやすい。</p>	<p>1</p>	<p>ありがとうございます。自転車の働き、役割に即した分類がわかりやすいのではないかと、「守」、「走」、「駐」、「支」の4つの柱を考えました。いつもの体系図ではなく、4象限図を用いたのも新たな工夫です。</p>

<p>自転車で暮らしやすい街づくりは、利用する人がそれぞれを思いやることで、より暮らしに根付いていく（共生文化）と感じた。環境、人、テクノロジー等、様々な共生の可能性はある。</p>	<p>1</p>	<p>まちとして暮らしやすくするためには、自転車が利用しやすいだけではなく、歩行者、自転車、自動車が共に安全で移動しやすい、バランスのとれた都市交通社会を整備する必要があると考えました。そのための重要なカギとなるのが、ご指摘の「共生」であり、様々な課題について「共生」の意識を持ちながら対応してまいります。</p>
<p>支える（自転車のおかげで健康で便利な暮らしを支えられている）という視点がよい。</p>	<p>1</p>	<p>「自転車で支えられている暮らし」という実態がある以上、自転車を排除するのではなく「共存」が必要という考えと、自転車というモノではなく、あくまでも区民の生活の向上が目的であり、その生活を支える自転車の働き・役割が重要という考えが、この視点から引き出されています。</p>
<p>区の人口変動と自転車利用の関係、路線バスと自転車利用の関係は、それぞれどうなっているか。これらに基づく対策が立てられるのではないか。</p>	<p>1</p>	<p>近年の区の人口増加にもかかわらず駅乗降客数は全体として減少しており、これに伴い駅周辺への自転車乗入台数も減少しています。路線バスと自転車利用について、このような定点観測的な定量データはありませんが、雨の日の朝夕の路線バスが、ふだんは自転車を利用していると思われる人で混雑するため、路線バス利用と自転車利用は競合関係にあると考えられます。引き続き、自転車利用の実態に注視しながら、駐輪環境の計画的整備等を進めてまいります。</p>
<p>今後、ますます自転車利用の高度化、広範囲化が進む。</p>	<p>1</p>	<p>電動アシスト自転車の増加、子育て自転車をはじめ車体の多様化、自宅から駅までではなく職場までの自転車通勤への注目、自転車による宅配サービス等の業務利用の広範囲化等、近年、自転車利用の高度化、広範囲化が進み、生活の利便性が高まる一方、交通安全を筆頭に様々な課題が生じて来ています。課題に的確に対応しながら自転車を活用し、区民生活に役立つ「世田谷の自転車のミライ」を目指します。</p>
<p>自転車はよいものなので、さらに普及させるための積極的取り組みを。</p>	<p>1</p>	<p>自転車は手軽で便利な乗り物ですが、使い方によっては様々な問題を引き起こします。区内ではすでに自転車利用は普及しており、今後は自転車利用の量を増やすよりも、質の向上に積極的に取り組みます。</p>

<p>災害時の情報集めのために自転車を活用すべき。</p>	<p>1</p>	<p>施策 19「災害時における自転車の活用」で、災害時に区の対策本部を設置する区役所各庁舎や避難所となる学校等に自転車を配置し、活用するとしています。そこでの自転車の活用の中に情報の収集も含まれると考えています。</p>
<p>「コロナ禍の影響の先行きが不透明」というなら、現行計画の期間を暫定的に延長し、今回の計画策定は延期すべき。</p>	<p>1</p>	<p>現行計画を中間見直し後、5年が経過しており、その後の自転車利用の変化に対応できていないこと、また今後も自転車のもつ主要な役割は変わらないことから、今回、新たに計画を策定するものです。</p>
<p>区内における自転車利用の問題点、自動車から自転車へのモーダルシフトの推進等、計画の必要性、目的を明確に伝えるべき。</p>	<p>1</p>	<p>計画の必要性、目的について、明確に示してまいります。</p>
<p>「車より自転車、自転車より歩行者とより弱い存在のモビリティを優先する」、「自動車から自転車へのモーダルシフトを推進する」等、筋の通った「哲学」を打ち出すべき。</p>	<p>1</p>	<p>区では「ウォークブル都市」の推進を掲げており、今回の計画策定にあたり、歩行者優先が根底にあります。また、計画素案 2.2 に示すように、すでに自転車利用の普及している世田谷区において「自転車を活用する」とは、ただ、自転車の台数や利用機会を増やすことではなく、その質を高めることだと考えています。この度、計画では「生活自転車」に注目し、計画の愛称を「世田谷思いやり自転車プロジェクト」といたしました。ご指摘を参考に、今後は、周知にも工夫を行い、取り組みを進めてまいります。</p>
<p>基本方針と施策の関係がわかりづらい。</p>	<p>1</p>	<p>3.4「基本方針の考え方」、4.2「施策体系と個別施策の取組み」に示しています。「守」「走」「駐」「支」については、自転車が区民にとって身近な存在であることを重視した計画とするため、思い切ってキャッチフレーズ化したものです。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

<p>車優先の考えから脱却して、交通規制や道路構造を国全体として抜本的に見直す必要がある。区が議論を先導すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車活用推進法は自転車施策に関する最上位の法として制定されたところですが、国として自転車活用推進に向け交通規制や道路構造を見直す動きには至っておりません。都によるディーゼル車規制の例がありますが、自動車の移動範囲の広さを考えると、区の範囲では到底収まるものではありません。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>計画に自転車等とあるが内容はほとんど自転車のみである。自動二輪や三輪車についても記述すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車等とは自転車及び原動機付自転車を指し、計画素案 1.6 に示す計画の対象内容のうち、③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施のみが原動機付自転車を対象に含みます。ご意見を参考に 1.8 「対象とする交通手段」にその旨の説明を加え、また、参考として「道路交通法における『自転車』とは？」を追加しました。</p>
<p>自転車＋公共交通による移動を主に考えるべき。</p>	<p>1</p>	<p>モータリゼーションのもたらす様々な問題も考慮し、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な「生活自転車」を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備してまいります。</p>
<p>この計画の内容を、子ども、中・高生、子育て世代、大人、高齢者、障害者等向けに、それぞれわかりやすく整理してPRに活かすべき。</p>	<p>1</p>	<p>本計画は区民に身近な自転車を対象とすることから、区民の理解・協力なしには進まないと考えています。「計画をつくって終わり」ではなく、区民の率先行動を引き出せるよう、ご意見を参考に、区民への周知、啓発、意識・行動づくりに努めます。</p>
<p>自転車との共存をどのように図るかという視点がない。何が理想的であるかを描いて取り組んでほしい。</p>	<p>1</p>	<p>手軽に利用できることから、計画素案の 2 章、特に 2.5 「自転車を取り巻く社会情勢の変化」に示すように、自転車自体の形態や利用方法、用途等はどんどん変化しています。このため本計画では、道路空間をはじめ限られた社会資源の中で、区民の身近な生活を支える自転車と安全・安心に共存を図るための利用環境整備を目指しています。</p>
<p>区民が自転車を使うことは、すべての区民が合意できることではない。</p>	<p>1</p>	<p>計画素案の 2 章で、自転車が区民の生活を身近なところで支えており、介護や宅配サービスを通じ、直接自転車を直接利用していない区民も、自転車の恩恵を受けていることを示しています。自転車利用環境の整備を進め、自転車をより安全安心で便利なものにするのと同時に、このことを通じて、自転車への配慮の醸成を目指します。</p>

(2) 自転車の安全利用に関すること 622件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
<p>自転車は歩道、車道、横断歩道をスピードを出し、一時停止をせずに通行している。自転車はルールを守り安全に注意して利用すべき。研修等の実施を。</p>	105	<p>自転車を安全に利用していただくためには、まずは自転車のルール・マナーの啓発が重要と考えています。一時停止による安全確認なしにスピードを出して通行することがいかに危ないか、リスクや実際にあった事故ケースを説明するなど、交通安全教室や出前型の自転車安全講習等を実施するなど小学校から高齢者まで幅広く啓発を進めてまいります。また、自転車事故の多い20～40歳代については特に重点的に、取り組んでまいります。</p>
<p>歩道では車道側を徐行等、歩道を走行する際はルールの徹底を。</p>	91	<p>歩道上をスピードを出して走る、人の間をジグザグに縫って走るなど、歩道上での自転車の危険な運転に関するご意見を多数いただきました。「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外」、「歩道では車道側を徐行等」と区ホームページを含む広報、交通安全教室、自転車安全講習、啓発資料の配布、道路上への注意喚起看板の設置等により周知徹底を図っています。引き続き、さらに啓発を充実します。</p>
<p>自転車の取締りや罰金の強化を図れ。</p>	40	<p>道路交通法の改正による危険運転項目の指定以降、警察署でも自転車に対する指導・取締りを定期的実施しています。区として更なる強化を要望します。特別区独自の過料制度については、「安全で快適な千代田区の生活環境の整備に関する条例」で定めた例がありますが、当面の間、実施しないとされております。制度整備・運用について研究します。</p>
<p>電動アシスト自転車(子育て自転車を含む)向けの安全対策、啓発を。</p>	30	<p>今回、電動アシスト自転車はスピードが出て、車体も重いため、特に歩道上の通行が危ないとのご意見を多くいただきました。ガイド冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布、体験講習「初めての子育て自転車」の実施等をはじめ、電動アシスト自転車、特にチャイルドシート付きの「子育て自転車」に特化した啓発にも取り組みます。</p>

<p>「自転車は車両である」ことを子どものうちから教育すべき。また、子どもと一っしょに親にも自転車安全利用を啓発すべき。</p>	28	<p>区立小学校全校で交通安全教室を実施しており、3年生を対象とする自転車教室で「自転車は車両である」をはじめ、自転車ルールを指導しています。保護者の方にも参加を呼びかけていますが、実際に参加される方は少ないため、PTAからの要望に基づき、別途保護者向けの自転車安全講習を実施しています（要望校のみの実施）。小学校交通安全教室への保護者の参加につきましても、引き続き呼びかけていきます。</p>
<p>自転車は車道を通行すべき。</p>	25	<p>自転車は車両であり、車道左端の通行が原則、歩道は例外であることを、引き続き周知・啓発します。</p>
<p>自転車の車道右側通行（逆走）を防止すべき。</p>	24	<p>自転車の車道右側通行（逆走）は自動車との正面衝突等、重大事故の原因となるにもかかわらず、右折時のショートカットや、歩道から車道に降りた場合等に犯してしまいやすい違反です。このため講習では交通ルールの一つとして説明するだけでなく、犯してしまいやすい状況やその結果もたらされる危険性について、「気づき」を促す説明を心がけています。引き続き啓発の充実に努めます。</p>
<p>自転車を免許制とし、定期的に更新が必要にせよあるいは講習受講を義務化すべき（受講済者はシールを貼ってわかるようにする）。</p>	23	<p>自転車免許制については、免許申請に対する審査、自転車購入時のチェック、通行時の指導・取締り体制の整備等が必要であり、また、自転車の移動範囲を考慮すれば世田谷区だけでの実施は難しく、法整備による全国一斉の実施が望ましいと考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車は安全第一に思いやりのある走行を。特に子ども、高齢者に優しい走りを。</p>	15	<p>限られた道路空間を安全に利用するためには、ルールやマナーの遵守だけでなく、歩行者、自転車、自動車を問わず、互いに思いやりをもって通行することが、何よりも大事なことを考えております。交通ルールやマナーについて、区民ひとりひとりに意識していただくにはどうしたら良いか、啓発の強化を含めた様々な方策を検討し、安全快適で、歩きやすい世田谷を目指し、鋭意取り組んでまいります。</p>

歩道は自転車押し歩きで通行すべき。	13	区内の歩道の多くは「自転車通行可」となっていますが、たとえそうであっても必ず「歩行者優先」であり、車道寄りを徐行し、人混み等では自転車を降りて押し歩きをし、歩行者に道を譲ることが必要となります。こうした自転車押し歩きが必要な場合について、引き続き啓発を進めるとともに、踏切など場所を限定して、あるいは商店街が買物で混みあう時間帯に限定して、押し歩きの呼びかけ、さらには地域主体のローカル・ルールづくり等が可能か、検討します。
自転車が後ろから近づいて来ていることを歩行者に知らせるため、特に視覚・聴覚障害者の安全確保のため、ベルを鳴らすこと、ライトを点灯することの徹底を。	13	ご指摘のとおり、声をかけたり、ベルを鳴らしたり、あるいは暗くなったらライトを点灯することの必要性、重要性、さらには視覚や聴覚障害者への配慮すべき点について、啓発に努めます。
自転車購入時に販売店で安全利用啓発を図るべき。	12	都条例では自転車販売店に対し、自転車保険加入状況の確認を行うことを求めており、率先して自転車安全利用啓発に取り組んでいる販売店もあります。区でも自転車販売店との連携をさらに密にして自転車安全利用に取り組めます。
ヘルメット着用の促進を図るべき。	11	13歳未満の子どものヘルメット着用については、道路交通法の「努力義務」規定からさらに進めて、区条例により「義務化」しました。また、13歳以上については、都条例により自転車乗用時の着用が「努力義務」とされており、区でも13歳未満の子どもの保護者等の大人に対し、自転車ヘルメット着用に向けた啓発を進めています。今後、さらに充実を図ります。
自動車が制限速度を守り、自転車に配慮して安全に通行すれば、自転車も車道を安全に通行できる。	8	自転車通行空間の整備には、自動車に対し自転車への配慮を求める狙いもあります。あわせて自動車運転者への啓発に努めます。
区内を自転車で通行する際には、自転車保険加入を義務づけるべき。	7	自転車利用者に対する自転車保険加入については、すでに都条例により義務化されており、区でも引き続き周知、啓発に努めてまいります。

相手のけがや損害賠償金など自転車事故のリスクを周知すべき。	7	区内の交通事故件数が都内ワースト3位（以前は1位）と多いこと、区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生しており、多額の損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学生であり子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう恐れがあること等について、自転車安全講習等でお知らせしています。引き続き周知に努めます。
自転車の速度が出ているほど重大事故になる。自転車の速度制限をすべき（商店街等にエリアを限定した実施を含め）。	7	自転車の速度制限を交通規制として実施するには、道路交通法の改正が必要です。歩道通行の場合の徐行徹底や人混みでは自転車を降りて押し歩きすることを啓発し、自転車の速度を抑えるよう努めます。
自転車の一方通行逆走は危ない。	5	車が出てこないはずのところから自転車が出てくるため、自動車運転者から危険性が高いとのご意見をいただきました。一時停止のラインがなくとも、交差点では一時停止して安全を確認するなど、自転車の走行ルールやマナーについて、引き続き啓発します。
安全意識を持つことに加え、思いやりの心を教育すべき。	5	区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生していること、1億円近い損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学5年生であり、子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう恐れがあることなど、自転車事故のリスクについて引き続き周知に努めるとともに、歩行者にとって自転車が「こわいもの」と感じられていることの気づきを促し、歩行者への思いやりやコミュニケーションの醸成に努めます。
自転車のライトLED化で強力になっているので、まぶしくないよう下向きにすべき。	5	同様の苦情をたびたびいただいています。区として自転車安全講習等の機会を通じ自転車利用者に向け啓発するとともに、自転車販売店、メーカー等に協力をお願いします。
いつ、誰が、どこで、何をしたかがわかるように、自転車にナンバープレートを付けるべき。	5	自転車のナンバープレート制につきましては、発行、管理、取締り、さらには自転車の移動範囲等を考えると、法整備が必要となると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。

<p>踏切横断時や商店街、スーパー周辺の人混みでは自転車を降りて押し歩きすることを徹底すべき。</p>	<p>5</p>	<p>踏切横断時につきましては芦花公園駅で、地域の呼びかけに基づき、鉄道事業者、警察署、区も参加した横断時押し歩きの呼びかけ（キャンペーン）を実施しています。その地点を実際に通行する歩行者、自転車利用者等からの呼びかけが効果的です。地域からの呼びかけに基づき、商店街等でもぜひ実施したいと考えています。</p>
<p>自転車安全利用の啓発に現場に出て取り組み。</p>	<p>4</p>	<p>危険箇所として指摘があった場所の現地確認、通学路の登校時間帯における実態確認、街頭でのキャンペーン、警察による指導・取締りへの協力等を実施しております。今後も引き続き、現場での取り組みを進めます。</p>
<p>自転車にバックミラーを設置するようにすべき。</p>	<p>4</p>	<p>同様のご意見を実際に自転車にバックミラーを設置している方から複数いただいています。警察では、自転車は後ろを振り向いて、直接に後方の安全確認をすべきとの指導をしています。</p>
<p>歩道を横に並んで歩かれると、自転車で通行できない。歩きスマホも危険。歩行者のルール・マナー向上も必要。</p>	<p>4</p>	<p>「歩きスマホ」防止等、歩行者のマナー改善と事故防止を引き続き図ります。</p>
<p>自転車にぶつけられ、そのまま走り去られた。</p>	<p>4</p>	<p>自転車ルール、マナーの遵守をはじめ、自転車安全利用の啓発に引き続き努めます。なお、自転車事故に遭われた際には、たとえ相手が逃げ去ってしまっても、警察に通報し、交通事故として対応するようお願いいたします。</p>
<p>遊歩道（緑道）は自転車乗り入れ禁止にしてほしい。</p>	<p>3</p>	<p>緑道内の歩行者に危険が及ぶことのないように、自転車通行者に注意を促す看板の設置や、パトロールでの注意喚起など、状況に応じた対策を引き続き実施してまいります。</p>

<p>宅配など自転車の商用利用については認可制に。</p>	<p>3</p>	<p>自転車の業務利用としては、以前から介護サービス、配達・点検等がありましたが、登録制の食事配達サービスが普及してから、危険運転等の苦情が急増しました。雇用の場合には、雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関して適切な情報提供を行うべきことが、都条例により定められています。この業態では雇用関係はないとされていますが、システムのプラットフォームを運営している事業者への働きかけや、警察署に指導・取締りの強化を要望するなど、区としても安全利用啓発の手法を工夫します。</p>
<p>保険未加入者をチェックすべき。未加入者に対し罰則を設けるべき。</p>	<p>3</p>	<p>すでに自転車利用者の自転車保険加入は都条例で義務づけられているため、これに基づき雇用主が通勤や業務での自転車利用に関し、確認を徹底するのが効果的と考えます。学生の通学についても同様です。このように届出が強制力を持つ場合以外は、本人・家族に確認する以外に保険未加入者を把握する方法がないため、罰則を定めても実際に適用するのは困難と考えます。ご意見は参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車事故を分析し、対策に活かすべき。</p>	<p>3</p>	<p>警視庁作成の「交通事故発生マップ」で事故種別ごとの発生場所の分布を把握していますが、幹線道路以外で生じる事故はもともと少なく、さらに自転車事故の場合、通報される割合が低い（実際に生じた事故の2割と言われています）、なかなか活用が難しい状況です。また事故をケース別に分析する発生場所や事故種別だけでなく、発生時刻、進行方向、衝突時の位置関係等、様々な情報が必要ですが、交通死亡事故以外については、これらの情報は公表されておりません。いただいたご意見については、今後の課題とさせていただきます。</p>
<p>下り坂などでスピードを出しすぎる自転車に対する注意喚起を。</p>	<p>3</p>	<p>場所により注意喚起看板の設置等を行っておりますが、引き続き、状況に応じ、必要な安全対策に取り組めます。また、スピードを出しすぎることによる転倒や、飛び出しによる衝突の危険性について、引き続き啓発を進めます。</p>

13歳未満のヘルメット着用を進めるためには、大人がまずかぶって模範を示すべき。年齢を問わずヘルメット着用を義務化してはどうか。	3	「大人がまずかぶって模範を示すべき」とのご意見はその通りと考えます。都条例では年齢を問わず自転車乗用時のヘルメット着用を「努力義務」としており、区では、13歳未満の子どもの保護者等の大人に対し、自転車ヘルメット着用に向けた啓発を進めております。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
未整備の自転車が多く危険。自転車点検整備の促進を。	3	施策5「自転車点検整備の促進」により取り組みを進めます。
具体的に事故の起こりそうな場合を、イラストやスタントマンが演じた動画で、子どもと保護者に伝えるべき。	3	交通安全教室、自転車安全講習、冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」等では、具体的に事故の起こりそうな場合をイラストでお伝えしております。いただいたご提案を参考にしながら、今後、効果的な啓発動画の作成に取り組みます。
自転車安全利用に防犯カメラを活用せよ。	2	現在の防犯カメラの取り扱いでは、個人情報保護の観点から、交通事故の通報がなされ、警察の捜査の一環として情報請求されることが活用の前提条件になると考えます。画角や解像度の問題もあります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
AIによる自転車自動ブレーキを開発すべき。	2	自転車の走る仕組みを考えると、運転制御や自動運転は、自動車の場合に比べ技術的に格段に難しいと考えられます。今後の技術革新や製品開発を注視することとし、ご意見は今後の参考とさせていただきます。
自転車と歩行者の通行場所の間に、安全のため柵を設置してほしい。	2	歩道が整備されている道路で、車道上に自転車通行空間が整備されている場合には、すでに段差等で分離されています。一方、歩道のない道路や歩道上では、歩行者と自転車を柵で分離しようとする、道路空間そのものが狭いことから歩行者にとっても自転車にとっても、とても通行しにくいものとなってしまいます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
雨天に対応した自転車用ポンチョや顔カバーを開発してほしい。	2	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

<p>自転車利用者には講習受講を義務化すべき（受講済者はシールを貼ってわかるようにする）。</p>	<p>2</p>	<p>たとえば従業者が通勤や業務で自転車を使用する場合、都条例により雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関する情報を適切に提供するように定められています。こうした規定について周知し、講習受講者の拡大に努めます。</p>
<p>自転車用のカーブミラーを設置してほしい。</p>	<p>2</p>	<p>カーブミラーは自動車のために設置されています。自転車の場合、交差点では一時停止して安全確認するようお願いいたします。</p>
<p>宅配自転車の背負いケースに背番号を付し、違反時に通報しやすくするとよい。</p>	<p>2</p>	<p>自転車の業務利用としては、以前から介護サービス、配達・点検等がありましたが、登録制の食事配達サービスが普及してから、危険運転等の苦情が急増しました。雇用の場合には、雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関して適切な情報提供を行うべきことが、都条例により定められています。この業態では雇用関係はないとされていますが、システムのプラットフォームを運営している事業者がおりますので、これに対し、同様の義務の履行を求めると共に、警察署に指導・取締りの強化を要望し、区としても安全利用啓発の手法を工夫します。</p>
<p>高齢者だが、車道左端を通行していて、自転車に追い抜かれる時に怖い思いをしている。</p>	<p>2</p>	<p>スポーツ自転車や電動アシスト自転車の普及により、自転車のスピードが上がり、乗り手によってもスピードが異なることから、走行ルールやマナーだけではなく、互いに思いやりをもって、通行していただけるよう、啓発に努めてまいります。70歳以上の高齢者につきましては、「自転車歩道通行可」の標識の出ていない歩道でも、自転車での通行が認められています。歩道を通行する場合は、「車道側を徐行、あくまで歩行者優先」を守っていただくようお願いいたします。</p>
<p>自転車利用者に、自身を守り、歩行者を守るための安全利用の仕方を教育すべき。</p>	<p>2</p>	<p>区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生していること、1億円近い損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学5年生であり、子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう怖れがあることなど、自転車事故のリスクについて引き続き周知に努めるとともに、歩行者にとって自転車が「こわいもの」と感じられていることの気づきを促し、歩行者への思いやりやコミュニケーションの醸成に努めます。</p>

<p>年に1回、自転車の「健康診断日」をつくり、その日は自転車店で安価に点検が受けられるようにし、同時に自転車ルール・マナーに関するアンケートに回答・提出させるのはどうか。</p>	<p>2</p>	<p>自転車の点検整備は都条例により、すべての自転車利用者の「努力義務」とされています。自転車の点検整備には安全性や性能を維持するだけでなく、自分の自転車に愛着を持って大事に乗り続けることにより、乗り手の自覚を育む効果もあります。そのためにはご意見のように、点検整備を体験する「きっかけ」づくりが必要です。点検整備を担当する自転車店の意見を聞きながら、具体的な実施手法を検討します。</p>
<p>後ろから近づく自転車がわかるよう、自転車が音を出す仕掛けを工夫してほしい。</p>	<p>2</p>	<p>「音もなく背後から近づいてくる自転車がこわい」とのご意見をいただきました。ベルを鳴らすのは本来の用法と違い、不快に感じる方もいるため、別の仕方で音を出すことはできないかと検討したことがあります。小さな音では気がつかないし、朝の通勤・通学時のように自転車が多数通行する場合には、1台ずつは小音量でもうるさくなってしまいます。徐行では鳴らず、速度を上げると鳴るのはどうかとも考えたのですが、後付けの仕掛けとして作るのは難しく、検討は頓挫してしまいました。今回のご意見を踏まえ、改めて検討します。</p>
<p>区の広報紙に2次元コードを入れる、SNSでリンクを発信する等して、自転車の安全利用啓発動画を見てもらうのはどうか。</p>	<p>2</p>	<p>区民が交通安全に関心を持ち、情報を分かりやすく伝えるには、動画の活用は効果的と考えます。当課ホームページに掲載の交通安全情報をご覧いただくため、区の広報紙に2次元コードを入れる、SNSでリンクを発信する等はすでにしておりますが、いただいたご意見を参考にしながら、今後、効果的な啓発に取り組みます。</p>
<p>自転車を利用している際、ごみ収集車など自動車に追い越される時にギリギリを通行されることが多く、怖い思いをしている。</p>	<p>2</p>	<p>区職員やごみ収集車等の区の委託事業者に対し、自転車の追い越す際には特に安全に注意するよう指導するとともに、区民に対しても自転車の安全な利用について啓発を進めます。</p>

幅3m未満の歩道は、子ども、高齢者以外は自転車の通行を禁止すべき。	2	ある区間について歩道を「自転車通行可」とするかどうかは、通行禁止の解除であり、交通管理者である警察の権限となります。現在、区内の歩道のほとんどが「自転車通行可」とされています。ご意見は参考とさせていただきます、引き続き歩道を通行する場合の自転車の安全な通行の徹底の啓発に努めます。
お母さん（女性）が競ってかぶりたくなるような自転車ヘルメットが作れないか。	2	カバーの「着せ替え」ができるヘルメットを警視庁が一時PRしていましたが、普及には至りませんでした。自身の頭部のけが、特に重傷化の防止、子どものヘルメット着用の促進等、啓発を引き続き進めるとともに、今後の技術革新、製品開発を注視します。
自転車ルールをわかりやすく整理しパンフレットにしてほしい。	2	「世田谷区民自転車利用憲章」リーフレットの裏面に「自転車安全利用五則」を掲載（区ホームページにも掲載しています）しているほか、自転車安全講習等ではより詳しく自転車ルールを説明した警視庁作成パンフレット「自転車の正しい乗り方」を配布しています。
子どもが自転車の練習とともに、交通ルールを学べる施設を整備してほしい。自宅から持って行かなくて済むよう、その場で自転車が借りられるとよい。	2	自転車が身近な乗り物であることを考えると、常設の施設を必要なだけ整備するのは困難と考えます。ご意見を参考に、公園や学校の校庭等を活用した定期的な自転車安全講習の巡回型実施の可能性について検討します。
駅周辺（たとえば半径200mの範囲内）や時間帯指定で自転車通行禁止区域（自転車押し歩きの規則）を作るべき。	2	車両通行禁止時間帯でも「自転車は除く」とされており、現在の交通規制の考え方では実施は難しいと考えます。一方、駅前広場内ではなく、その周辺に駐輪場を設け、広場内に進入する自転車の台数を減らす取り組みの実施例があります。ご意見を参考に歩行者と自転車が安全・安心に共存できる環境整備を進めます。
自転車がどういう場合なら歩道を通行してもいいのか、よくわからない。	2	自転車の走行位置については、道路交通法に定められており、区や警察のホームページやパンフレットでも、ご覧いただけます。区としても、自転車の走行ルールやマナーについては、引き続き、様々な手法で、啓発に取り組んでまいります。なお、いただいたご意見を踏まえ、今回の計画に説明資料を掲載しました。

<p>夜間に自転車を利用する場合は、認識しやすい蛍光タスキの着用を義務づけるべき。</p>	<p>1</p>	<p>夜間、自転車には前照灯の点灯と反射板等の尾灯の装備が道路交通法で義務付けられています。また、区では高齢者に対し、夜間の歩行時は明るい色の服装や反射材を靴や衣服に付ける等が交通事故防止に有効であることを啓発しています。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車の歩道通行を禁止すべき。</p>	<p>1</p>	<p>歩道を「自転車通行可」とするかどうかは、通行禁止の解除であり、交通管理者である警察の権限となります。また、道路交通法では、普通自転車通行可の標識や道路標示がある場合などは、歩道を通行できることとなっています。区としては、引き続き、歩道を通行する場合の自転車の安全な通行の徹底について、啓発に努めます。</p>
<p>自転車に乗る際には、ブレーキレバーを握り、すぐに停止できるようにして運転すべき。</p>	<p>1</p>	<p>引き続き、交差点での一時停止による安全確認、歩道上での徐行による歩行者優先の通行など、自転車の走行ルールやマナーについて、啓発に努めます。</p>
<p>自転車の長所である「速く走れる」という特徴を失わない政策にしてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>自転車が手軽で便利な乗り物であるということには、「歩くよりも楽で速い」という特徴が含まれてくると考えます。一方、人口も多く、住宅地を中心とした世田谷区においては、区として目指すべきは、自転車が性能を最大限に発揮できることではなく、歩行者、自動車と安全・安心に共存できる環境整備だと考えています。</p>
<p>電動アシスト三輪子育て自転車を開発すべき。</p>	<p>1</p>	<p>二輪車に比べ、一般に三輪車は安定性は向上しますが、曲がるのが難しくなるなど操作性が低下するとともに、車体の幅の問題も出てきます。安全で使いやすい三輪の電動アシスト自転車が製品化された上での利用促進になると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>20インチ等の小径自転車を女性、高齢者に勧めてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』では、普通の大きさの車輪の自転車と小径自転車の特性を挙げて説明しています。引き続き、このような取り組みを重ね啓発に努めます。</p>
<p>70歳以上は歩道通行時にわかるよう自転車に紅葉マークを付けるとよい。</p>	<p>1</p>	<p>ご意見を参考取り組み例として、今後の参考とさせていただきます。</p>

現状のように狭い道路をバスが通行しているのは、自転車との共存は難しい。	1	互いに注意を配り、譲り合うことにより、安全・安心に共存できるよう環境整備を進めます。
区・警察で自転車利用（危険運転）の実態を調査すべき。	1	通学路については、PTAの要望等により区で登校時間帯の交通実態を確認しています。また、区民からの苦情に基づき、自転車が危険な地点・時間帯が特定できる場合には、やはり実態を確認しています。今後、警察署とも連携し、引き続き実態の把握に努めます。
自転車がルール・マナーを守るよう、区が定期的に情報を発信し、クイズ形式も活用するなど工夫すべき。	1	区広報紙「区のお知らせ」への掲載、デジタルサイネージやエフエム世田谷の区情報番組の活用等により、自転車安全利用のための情報発信に努めてきました。引き続き、ご意見を参考に、さらに区民に伝わりやすい工夫をいたします。
地域の一員として、学校・地域での自転車安全利用啓発に協力したい。	1	お申し出ありがとうございます。区では、区民が自主的に自転車安全利用に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を進めています。育成講習の受講が必要です。詳しくは区ホームページをご覧ください。なお、自転車安全講習を実施したい、啓発資料を配布したい等のご希望でしたら、すぐに対応できますので、区交通安全自転車課にご相談ください。
道で歩いていて人とすれ違う場合には、後ろから自転車が来ないか確認するとよい。	1	交通ルール上は「自転車は車両。車道左端を通行。歩道は例外」で、「歩道を通行する場合はあくまでも歩行者優先」ですが、実際には歩行者の隙間を縫って通行する自転車もいるので、ご意見のように歩行者が人とすれ違う場合には、ちらりと後ろを見て、自転車が来ないか確認することは大事で、安全確保につながります。
自転車点検整備を義務化し、「かかりつけ自転車店」を持ってもらう。	1	自転車の点検整備は、すでに都条例ですべての自転車利用者に対し「努力義務」とされているところですが、習慣として定着しているとは言えません。区でもタイヤの空気補給、乗り方の変化に合わせた調整、さらには点検整備等を行える「かかりつけ自転車店」を、パンクした時に押し歩きで行ける範囲にぜひ持つようにお勧めしています。さらに啓発を進めます。

<p>子育て家庭向けに三輪自転車の利用を促進すべき (二輪の子育て自転車は見ていて怖い)</p>	<p>1</p>	<p>二輪車に比べ、一般に三輪車は安定性は向上しますが、曲がるのが難しくなるなど操作性は低下します。車体の幅の問題も出てきます。安全で使いやすい三輪の子育て自転車が製品化された上での利用促進になると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車に乗る人が、歩行者、自動車、他の自転車に配慮するよう、小学生でもわかる本を書きたい。</p>	<p>1</p>	<p>ぜひお願いいたします。若者はスマホしか見ないと云われ、SNS (Social Network Service) をはじめ、インターネット万能のように言われますが、冊子で『子育て自転車の選び方&乗り方』を制作した経験からすると、パラパラと見られる紙の手軽さ、暖かみは、確かな手応えを持っています。</p>
<p>歩道をチャイムを鳴らしながら通行する自転車を取り締まるべき。</p>	<p>1</p>	<p>自動車のクラクションと同様、曲がり角の向こうの見えない相手に存在を知らせることが、自転車のベルの本来の使い方です。「どけどけ」と自転車のベルを鳴らすのはもちろん良くないのですが、道路交通法違反ではありません。むしろ「ベルはだめ」ということばかりが強調され過ぎて、「ベルを鳴らさずに黙って追い抜くのが正しい」との誤解が広まってしまっています。今回の意見募集では「背後から自転車が近づいていることをベルで歩行者に知らせるべき」とのご意見を多くいただきました。</p>
<p>マイカーのように「マイチャリ愛」が高まれば、大事に、責任感を持って安全に、自転車に乗るようになるのでは。</p>	<p>1</p>	<p>安価な移動手段として「使い捨て」感覚で自転車を利用することが、危険運転や路上放置の原因の一つとなっています。ご意見のとおり、質のよい自転車を点検整備しながら大事に利用していただくべく啓発を進め、安全で適切な利用に向け、自転車利用者の自覚を高めるよう取り組みます。</p>
<p>区施設の生け垣が歩道にせり出して、自転車が通りにくい (特に雨の日) 箇所があり、対処してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>各施設の管理所管にご意見を伝え、対応します。</p>

<p>住宅地内の自動車交通量が多い道路に対し、交通安全対策をしてほしい。自転車利用環境も向上する。</p>	<p>1</p>	<p>住宅地内の自動車交通量が多い道路への交通安全対策としては、「ゾーン30」を含む交通規制や路面へのイメージハンプの設置等により通行速度を抑制すること、また路側帯のカラー舗装化やポールを設置等が考えられます。通学路であればスクールゾーンの指定による時間帯限定の車両通行禁止（ただし自転車を除く）もあり得ますが、速度制限と同じく交通規制なので警察による判断となります。</p>
<p>危険運転車に対し、駐輪場や公園の清掃等、区独自の罰則を設けるべき。</p>	<p>1</p>	<p>道路交通法とは別に区独自の罰則を設けるのは、対象の特定をはじめ制度構築が難しいと考えます。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>コロナ禍で保護者が学校のホームページをよく見るようになってきていることを活かし、すべての小・中学校のホームページに自転車ルール等を掲載してもらってはどうか。</p>	<p>1</p>	<p>これまでもにも保護者に配布する「PTA 便り」等に自転車安全利用に関する記事を掲載していただいたりしています。いただいたご意見については、取組みの参考とさせていただくとともに、学校等とも連携を図り、交通安全啓発に取り組んでまいります。</p>
<p>自転車だけでなく、歩行者、自動車も巻き込んで活動を広げるため、「子どもを守るカンガルー」のように自らの思いを表すキャラクター・シールを自転車に貼ってはどうか。自転車は表明した思いを守って安全に自転車を利用し、歩行者、自動車は同じまちの生活者としてそれを認め、見守り、譲り合うようになるきっかけとしたい。</p>	<p>1</p>	<p>「自転車を安全利用するために、自転車利用者がまずは姿勢を表明し、歩行者、自動車も巻き込んで活動を広げ、同じまちの生活者として認め、見守り、譲り合うようにすべき」とのご指摘は、まったくそのとおりであると考えます。交通安全に対する区民の意識が、これまで以上に深まるよう、いただいたご意見を参考にしながら、手法について、更なる工夫を行い、啓発に取り組んでまいります。</p>

<p>自転車で車道を通行している際に、自動車の交通量が多く、右折ができない。</p>	<p>1</p>	<p>信号の設置されている交差点では2段階右折がルールとなります。信号のない交差点でもショートカットは車道の右側通行（逆走）となり危険ですので、2段階右折と同じように大きく左側を回るようにしてください。自動車交通量が多ければ、交差点でいったん停止し、安全を確認しながらハンドサインで自動車に合図して右折するのが安全です。</p>
<p>日本の交通ルールを知らずに自転車を利用している外国人に対し、周知方法を検討し、実施すべき。</p>	<p>1</p>	<p>区ホームページには、英語、中国語、ハンガルの3か国語で交通ルール・マナーを掲載しています。さらに効果的な周知・啓発に向け検討します。</p>
<p>交通安全上の注意点や交通ルール・規制等が、どの年代、国籍でもわかるよう、サインやピクトグラムを道路に表示してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>道路上への交通ルール・規制の表示は、交通管理者である警察の権限となります。自転車ナビマーク、ナビラインについても、ピクトグラム自体は警視庁で定めたものです。いただいたご意見については、警察に伝えてまいります。</p>
<p>自転車も通れる歩道橋、エレベーター付きの歩道橋整備等のハード環境を整備して、自転車事故を減らすべき。</p>	<p>1</p>	<p>区内で歩道橋が整備されている道路は都道か国道になります。歩道橋の設置により、車道との動線を分離することで、交通安全対策として効果的な取り組みですが、エレベーターやスロープを設置するために、多くの用地が必要となるなどの課題があります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>警察官や安全指導員だけでなく、小学生の登校を見守るボランティアの方など、ルール違反や危険運転があれば、その場で自転車利用者に注意し、現場で間違いに気づいてもらうことはできないか。</p>	<p>1</p>	<p>区が地域と協働して、自転車に対し安全利用を直接呼びかける街頭キャンペーンを実施する場合には、トラブル防止、参加者の安全確保のため必ず警察官に立ち会っていただいています。ご意見を参考に、安全を確保しながら、街頭での啓発を進める方法を検討します。</p>
<p>自転車安全講習受講を促進するため、毎年を受講者には駐輪場利用料金割引等の特典を与えてほし</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の特典制度について、すでに実施している自治体があります。いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

い。		
駅付近の踏切が特に危険なので「車と自転車は左、人は右」を路面標示やアナウンスで徹底してほしい。密回避のために施設・建物の出入口で片側通行が浸透しつつある今がチャンス。	1	駅付近の踏切は開いている時間が短く、そこへ歩行者、自転車、自動車が殺到するため、特に危険となっていることをご指摘のとおりです。このため、千歳烏山駅で、地域の呼びかけに基づき、鉄道事業者、警察署、区も参加した安全横断の呼びかけ（キャンペーン）を実施しています。その地点を実際に通行する歩行者、自転車利用者等からの呼びかけが効果的です。地域からの呼びかけに基づき、他の踏切でぜひ実施したいと考えています。
自転車に対する自動車の「あおり運転」的行為が見られる。自動車運転者への啓発と指導・取締りを強化してほしい。	1	昨年の道路交通法改正では、自転車の危険運転項目に、自動車の前方でジグザグ運転し進路を妨害する等の「あおり運転」が追加されました。自転車・自動車運転者双方に「あおり運転」防止を啓発するとともに、警察に指導・取締りの強化を要望します。
自転車で横断歩道を通行する場合に、自転車専用通行帯を通行するよう、三軒茶屋交差点をモデルに指導員を付けて指導してほしい。	1	「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外」に基づき、横断歩道に沿った自転車通行帯は撤去される傾向にあります。自転車で横断歩道を通行する場合は、歩行者の安全のため、できるだけ自転車を降りて押し歩きするなど、引き続き啓発を進めます。指導員の配置については参考とさせていただきます。
子どもが生まれ、子育てで自転車に乗るようになったが、まだ、自転車ルールについて一度も公的な説明を受けたり、資料を受け取ったことがない。どこかでしっかり説明、教育を受けたい。	1	保育園、幼稚園、おでかけひろば等に冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」を配布しています。内容は区ホームページでもご覧いただけますので、2次元コードやリンクをお送りするなど、子育て支援サービスの利用者に情報を届けられるよう工夫します。なお、幼稚園、保育園、おでかけひろば単位でご依頼をいただければ、出前型で自転車安全講習もしています。
歩道上での自転車の危ない運転を防止し、注意・指導する指導員を、特定の時間帯でよいのでお願い。	1	自転車の危ない運転が生じるポイントは多数あり、特定の時間帯であっても指導員を配置するのは困難と考えます。ご意見を参考に自転車の走行ルールやマナーの啓発に更に取り組むとともに、歩道上の安全確保に努めます。

<p>運転免許取得の際には交通ルールを必ず学ぶが、若者のクルマ離れにより、そうした機会を持たなかった大人が増えている。これから社会に出る若者に交通ルールを学んでもらう機会が必要。</p>	<p>1</p>	<p>大学生向けの自転車安全利用啓発リーフレットを作成し、区内の全大学に配布していますが、内容は区ホームページでもご覧いただけますので、2次元コードやリンクをお送りするなど、より幅広い層に情報を届けられるよう工夫します。なお、事業所等からご依頼をいただいて、出前型で自転車安全講習も実施しています。</p>
<p>区立小・中学校では交通安全教室を開催しているとのことだが、私立小・中学校の交通安全への取り組みはどうなっているか。</p>	<p>1</p>	<p>警察署等に依頼して交通安全教室を開催するなど、それぞれで対応していただいております。ご依頼をいただいて啓発資料を配布する等、出前型で交通安全教室も実施しています。</p>
<p>スーパーの駐輪場等で、駐輪した自転車に子どもを乗せたまま買物に行ってしまう親がいる。本当に危ないのでやめてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>保護者向けの自転車安全講習や冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」等で、子育て自転車は重心が高くて倒れやすく、転倒した場合、乗っている幼児が高い位置から路面等に叩き付けられてしまうため、「子どもの乗せ下ろし時に特に注意」、「子どもを乗せたまま、自転車のそばを離れない」ことを説明しています。引き続き啓発に努めます。</p>
<p>「急ぐ気持ちに余裕を持てば無事故につながる」時間に余裕を持ってルールを守ることが安全につながる。</p>	<p>1</p>	<p>特に保護者向け、事業者向けの自転車安全講習では、急ぐ気持ちが事故につながりやすいことを説明していますが、ご意見を参考にさらに啓発を進めます。</p>
<p>曲がり角・交差点では最徐行し、目と耳で安全確認を。</p>	<p>1</p>	<p>交差点での一時停止による安全確認、右折時の右側通行（逆走）の防止について自転車安全講習等で説明していますが、ご意見を参考にさらに啓発を進めます。</p>
<p>スピードの出ない自転車も開発されている。区が助成し利用を促進すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の「スピードの出ない自転車」に関する情報を見つけられませんでした。電動アシスト自転車は時速24kmでアシストがゼロとなるよう設定されており、これは一種の速度抑制装置ですが、ヨーロッパで区分された自転車専用道路を通行する自転車の標準的な速度である時速15～20kmを超えており、「スピードが出ない」とはとても言えません。今後の技術革新、製品開発を注視します。</p>

<p>スマホ自転車に対する罰則の強化を。駐禁確認の方に、スマホ自転車注意、罰金徴収の権限を。</p>	<p>1</p>	<p>自転車の「ながらスマホ」運転は、区の自転車条例でも禁止を明文化したところですが、もともと東京都道路交通規則、道路交通法71条第6号の違反であり、罰則についてもすでに規定されています。交通違反の指導・取締り、罰金の徴収等は、すべて警察の権限となります。</p>
<p>「ながらスマホ」による自転車運転禁止の標識を立ててほしい。</p>	<p>1</p>	<p>道路交通法上の禁止事項に関する道路標識となるため、交通管理者である警察の担当業務ですが、現在のところ「ながらスマホ」禁止の標識は定められておりません。注意喚起看板は区でも設置できますが、一時停止やスピードの出し過ぎと異なり、「ながらスマホ」は場所が限定されないため、引き続き、啓発による防止について方法を工夫します。</p>
<p>子どもが自転車で、保護者の自転車の後についていく場合、保護者が信号無視すれば、子どもも同じ行動をして危険に身をさらすことになる。保護者は子どもに身をもって模範を示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご指摘のケースは、重大事故の起こりやすい危険な場面です。自転車安全講習等でも説明しているところですが、ご意見を参考に啓発の充実を図ります。</p>
<p>自動車ドライバー、バス、タクシー、警察、一般歩行者等に自転車利用者への要望をヒヤリングし、わかりやすくまとめて広報してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>今回のパブリックコメントでは、多くのご意見をいただきました。「ルール・マナーを守って安全に自転車を運転してほしい」という主旨の内容で、個別には、信号を守る、歩道上では歩行者優先、交差点では一時停止して安全確認、車道は逆走しない、スピードを出しすぎない、「ながらスマホ」や傘差し運転をしない、子どもを乗せたまま自転車のそばを離れない、路上放置をしない等の基本的な事項が、特に多いご意見です。</p>
<p>路上駐車をよけて自転車で通行する仕方、注意点をしっかり指導すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間を利用させていただく場合に、路上駐車への対応は最も注意すべき場面であると考えています。ご意見を参考に自転車安全講習等での説明をより具体的でわかりやすいものとします。</p>

<p>保育園・幼稚園入園前に自転車通園予定者に自転車安全講習受講を義務化すべき。</p>	<p>1</p>	<p>保育園・幼稚園に対し、保護者向け講習の実施を呼びかけていますが、保護者が園に集まる機会は保護者会等限られているため、実施につながらないのが現状です。引き続き、小冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布を通じ、啓発を行うとともに、自転車安全講習の実施をよびかけてまいります。</p>
<p>上北沢教習所跡地を活用して常設の自転車講習施設を整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>警視庁の常設講習施設が喜多見にあり、定期的に自転車教室を実施しています。講習受講促進のためには、参加しやすい身近なところでの実施が重要であるため、今後も引き続き出前型による実施を進めていきます。なお、上北沢教習所跡地は私有地であるため、ご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>区内大学で自転車安全利用啓発のためのボランティアを育成（認定・助成）。</p>	<p>1</p>	<p>警察署で同様の仕組みをすでに持っているため、それとの連携や、区による自転車安全利用推進員への参加促進等に努めます。</p>
<p>一時停止等の表示をもっと自転車に対してわかりやすく示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>路面標示の仕方はすでに警視庁により規則で定められています。いただいたご意見は今後の取り組みの参考とさせていただきます。また、標識や路面標示を意識しない自転車利用者に対し、啓発等により注意喚起に努めます。</p>
<p>商店街やスーパーと連携して、店内アナウンスで自転車安全利用を呼びかけるべき。</p>	<p>1</p>	<p>すでに路上への自転車放置への注意喚起をいただいている例があります。いただいたご意見を参考にしながら、啓発の工夫に取り組んでまいります。</p>
<p>実際に道路（歩道）を通行している自転車の速度を測定して公表する、自転車で通行する際にどれくらいの速度を出しているか測定体験できるイベントを開催する等して、自転車利用者にスピードを意識してもらいたい。</p>	<p>1</p>	<p>ユニークなアイデアありがとうございます。面的な速度規制である「ゾーン30」の導入に関して、自動車通行速度のスピードガンによる実測を地域、大学等と協働して行ったことがあります。意識調査の結果（自己申告による通行速度）を実測速度が上回っており、自動車運転を客観視できる点で交通安全啓発に有効な方法でした。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

<p>「自転車押し歩き推奨区間」を設定するのではなく、歩道のない商店街への関係車両以外の進入禁止と道路中央部の自転車優先化で対応すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の方法は、たとえば車両通行禁止時間帯が設定されている商店街では、その時間帯において実施可能かつ有効な手段のひとつであると考えます。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>
<p>区内の自転車危険箇所の共有、注意点、改善要望等を、自転車利用者、歩行者、自動車運転者が各自で書き込み、情報を共有でき、GPSを活用したマップ型掲示板（共有区民間でのディスカッションボード）が区民間のコミュニケーションツールとしてあるとよい。</p>	<p>1</p>	<p>通学路の安全点検を行い、学校内で共有し、ホームページに掲載しています。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただくとともに、自転車の安全利用に関する、情報共有のあり方については、更なる工夫に努めてまいります。</p>
<p>自転車は歩道では歩行者追い越し禁止とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>歩道上をスピードを出して走る、人の間をジグザグに縫って走るなど、歩道上での自転車の危険な運転に関するご意見を多数いただきました。「歩道では車道側を徐行。あくまで歩行者優先」と区ホームページを含む広報、交通安全教室、自転車安全講習、啓発資料の配布、道路上への注意喚起看板の設置等により周知徹底を図ってまいります。引き続き、さらに啓発を充実します。</p>
<p>エフエム世田谷で自転車の安全な乗り方を放送すべき。</p>	<p>1</p>	<p>エフエム世田谷で放送中の区政情報番組で、新学期、夏休み、年末等の節目ごとに交通安全、自転車安全利用についてご説明しています。引き続き取り組みを図ります。</p>

<p>区内の産婦人科や小児科 医院で自転車ルール・マ ナー教室をすべき。</p>	<p>1</p>	<p>もはや子育ての必需品となっている子育て自転車の乗り方について、冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布、体験講習「初めての子育て自転車」の実施等、これに特化した安全利用啓発を進めています。いただいたご意見を踏まえ、まずは、乳幼児健診の受診者や子育て支援窓口への相談者などにもご覧いただけるよう、この3月より担当窓口等で配布するとともに、4月からは、妊婦の方などにお渡ししている「せたがや子育て応援ブック」に、この小冊子のご案内を掲載する予定です。</p>
<p>自転車の目線の高さに設置するなど、自転車にわかりやすい標識とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車は利用者が道路標識や路面標示を見ていないとのご指摘をいただいています。警察署とも連携し自転車利用者への注意喚起、安全啓発を図ります。</p>
<p>出会い頭で衝突しそうになった時など、危なかった時には、自転車利用者からひとこと謝るべき。無言のまま走り去ってしまうことが多い。</p>	<p>1</p>	<p>歩行者と衝突事故を起こした場合にも、自転車が無言で立ち去ってしまうとのご意見をいただいています。交通ルール、マナーの基本をはじめ、事故やヒヤリハット時の対応、歩行者への思いやり等の啓発に努めます。</p>
<p>電動アシスト自転車普及のために購入補助金の創設を。</p>	<p>1</p>	<p>世田谷区におきましては、電動アシスト自転車はまずチャイルドシート付の「子育て自転車」として普及し、次いで通勤用に広がり、今後は高齢者層への普及が想定されます。電動アシスト自転車はバッテリーやモーターの搭載により車体が重く、モーターのアシストにより簡単にスピードが出てしまうため、歩行者から怖がられる存在でもあります。今回のパブリックコメントでも多くの方から「電動アシスト自転車に特化した自転車安全講習をすべき」とのご意見をいただきました。区として、電動アシスト自転車を普及させ、台数を増やすよりも、より交通弱者である歩行者との共生を目指し、電動アシスト自転車により安全に利用されるよう取り組んでまいります。</p>

<p>自転車の歩道通行は高齢者、自転車走行に不安を感じる人、子ども、子どもを乗せた自転車等の事前登録による許可制とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>歩道を「自転車通行可」とするかどうかの判断は警察署の権限となります。また、道路交通法で規定されている13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方以外について、事前の申請により可否を判断するのも同じく警察署ということになります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車専用通行帯等での自転車と自動車の衝突事故については、全面的に自動車運転者側の過失責任とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>法制度や法的判断の問題であるため、参考意見とさせていただきます。</p>

(3) 自転車通行空間に関すること 271件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
啓発、指導・取締り、荷下ろし駐車場の整備等により、自転車通行空間上の路上駐車を防止すべき。	45	これまで駐車に対する横断幕による注意喚起や警察署による取り締まりのほか、自転車通行空間上の合同パトカーなども実施してきました。引き続き、違法駐車を取り締まりの強化を警察に要請するとともに、自転車通行空間の意義や役割などについて、広く啓発を進めます。
自転車通行空間整備を推進すべき。	32	「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に自転車通行空間の整備を進めます。
車道が狭い箇所での自転車通行空間の整備は危険だ。	23	「自転車専用通行帯」については1.5m、「自転車走行帯」につきましては1.0mの幅員を確保しています。限られた道路幅員の中で、自転車通行空間の整備を行っているため、こうした幅員が確保できない場合は、自転車走行位置の目安を示す「自転車走行位置表示」を実施しています。自転車走行位置表示については、自転車の通行位置や通行方向を示し、また自動車に対し、自転車が車道内で混在することを注意喚起するために設置されるものであり、自転車利用者は車道左側の通行が原則であるもののその状況に応じて、車道・歩道のいずれかを通行するか判断することになります。今後、自転車通行空間の整備を進めるにあたっては、ドライバーに対しての意識啓発も含め、その利用の仕方、さらには交通ルールについて広く啓発に努めてまいります。
自転車通行空間の幅を確保すべき。	21	「自転車専用通行帯」については車道の左側に1.5m、「自転車走行帯」につきましては1.0mの幅員を確保しています。限られた道路幅員の中で、自転車通行空間の整備を行っているため、こうした幅員が確保できない場合は、自転車走行位置の目安を示す「自転車走行位置表示」を実施しています。

<p>ヨーロッパのように自動車通行空間と自転車通行空間の縁石により、あるいはガードレールやラバーポールで分離する等、自転車専用（優先）信号を設置すべき。</p>	21	<p>自転車通行空間と自動車通行空間を縁石等で物理的に分離するには、コペンハーゲンの例に見られるように、自転車通行空間に十分に余裕ある幅員の確保が必要であり、そうでなければ、かえって自転車にとって利用しにくい空間となってしまいます。多くの区道は幅員が狭く、必要な空間の確保ができないことから、物理的に車道との分離が難しいのが現状です。頂いたご意見は、今後の整備手法の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車通行空間の整備にあたっては、交通量の特に多い道路、バスレーンのある道路は避けるなど、場所を選ぶべき。</p>	18	<p>自転車は車道左側を走行することが原則であり、自転車ナビマークについては、自転車の通行位置や通行方向を示し、また、自動車のドライバーに対して、自転車が車道内で混在することを注意喚起する役割も担っております。一方、自転車は、歩道に自転車通行可の標識がある場合や運転者が13歳未満もしくは70歳以上の場合に加え、自動車交通量が著しく多い等で安全のためにやむを得ない場合には、歩道を通行することが認められております。ただし、歩道を自転車で通行する際は、車道寄りを徐行することが決められております。区といたしましては、道路空間の安全な利用を図るため、自転車通行空間の整備を引き続き進めるとともに、車道では左端、歩道では車道寄りの通行を含めた、走行ルール、マナーの啓発に取り組むなど、警察署とも連携を取りながら、歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境の整備を進めてまいります。</p>
<p>歩道が広い場合は歩道上に自転車が通行する側を示すなど自転車用レーンを整備すべき。</p>	17	<p>国土交通省及び警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車は車両であり車道通行が原則であるとしており、現在、区では、これに基づき車道上に自転車通行空間の整備を進めています。その一方で、「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」（令和3年2月）では、歩道を活用した整備形態についても示しているところです。区道においては、その多くが歩道の幅員が狭く、自転車通行空間整備に必要な空間を確保することが難しい状況ですが、引き続き、道路幅員等の状況も踏まえながら、検討してまいります。</p>

<p>自転車専用道路を整備し、自動車の駐停車を不可とすべき。</p>	<p>12</p>	<p>現行の自転車専用通行帯は、車道の左端を自転車通行のために確保するため、自動車の駐車を排除することはできても、停車まで排除することは困難です。自転車専用道路につきましては、自動車等を進入禁止にすることにより駐停車の排除が可能ですが、多くの区道は幅員が狭く、空間の確保ができないことから、自転車通行空間の整備が難しい状況です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車に整備した自転車通行空間を通行するよう守らせよ。走行状態でわかる表示の工夫、講習の実施等、指導員の配置も必要。</p>	<p>9</p>	<p>自転車は原則車道の左側通行であり、整備した自転車通行空間について周知に努めるとともに、自転車安全講習の際に利用方法を説明するなど、自転車の通行ルールやマナーについては、啓発をすすめます。</p>
<p>車道に整備された自転車通行空間は、自動車が怖くてなかなか通行できない（高齢者）。</p>	<p>8</p>	<p>13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているときは、歩道の通行ができます。また、歩道に「普通自動車歩道通行可」の標識等があるとき、道路工事や連続した違反車両などのために車道の左側を通行することが困難な時など、普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときは歩道を通行できます。</p> <p>一方、歩道を通行するときには、自転車は車道よりを徐行すること、歩行者の通行の妨げとなる場合は、一時停止をして歩行者の通行を妨げないようにすることなど、歩行者・自転車が共に思いやり、通行する必要があります。これらの自転車の走行ルールやマナーについて、広く啓発を進めます。</p>
<p>自転車通行空間の車種（通行速度）ごとの細分化、通勤通学時間帯等のタイムレーン（自動車通行禁止等、歩行者、自転車、自動車の優先順位を変える）の設定をすべき。</p>	<p>7</p>	<p>限られた道路幅員の中での整備であること、車両通行禁止等の交通規制については交通管理者である警察署の権限であること、時間帯で交通規制が切り替わることの道路通行者への標示や周知など、多くの課題があり、現況において実施は難しいのが実情です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

車道上に整備された自転車通行空間に縁石や側溝、あるいは路面の凸凹があり、通行していて怖いことがある。改善できないか。	6	施策6「自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備」に示す、「スリム型街渠」の設置など、自転車通行空間整備時に環境改善を図ってまいります。
道路を拡幅し、歩行者/自転車/自動車の3レーン構成をスタンダードとしてほしい。	6	物理的に分離した3レーン構成を確保するために道路を拡幅することは、用地確保の観点から難しいのが現状です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
区内多摩川沿いに舗装サイクルロードを整備すべき。	3	現行の多摩川沿いの未舗装の部分は、河川を管理するための道路として、河川管理者（国）が管理することとなっています。堤防の整備等と併せて、河川管理道路の舗装を河川管理者に要望してまいります。
交差点部（特に幹線道路を横断する方向）の自転車通行空間を整備し、右左折してくる自動車に対し、安全に通行できるようにしてほしい。	3	大きな幹線道路の管理者である、国や東京都へ申し伝えるとともに、区道交差点においては、いただいたご意見を参考に現状を踏まえた、自転車通行空間の整備を進めるなど、交通安全対策に取り組めます。
ナビマークの自転車の絵は間違っている。	2	ナビマーク、ナビラインの図柄は警視庁が規定し、区内だけでなく、都内共通で用いられているものです。
はなみず木通りの歩行者と自転車のコースを分離している部分について、もっと自転車に走りやすいよう改善を。	2	ご指摘の箇所については、もともと中央に植栽帯があり、その左右が歩行者、自転車にそれぞれ分けられていたものの、実際には守られず、小学校の通学路であるため、安全の確保が求められていたものです。さらに沿道に保育園が建設され、この道路を送迎に利用することとなったため、自転車と歩行者の通行空間の分離と自転車の速度抑制を目指し、植栽帯を大部分撤去して空間の再配分を実施しました。自転車にとって少し走りづらいのは、速度抑制と歩行者との分離を徹底したためとご理解ください。
南北の自転車動線の充実が必要。	2	区内では、鉄道路線が東西方向に走っているため、そこにアクセスする南北方向の自転車動線が重要となるのは、ご意見の通りです。自転車通行空間の整備を進めるとともに、都市計画道路など道路ネットワークの整備にも取り組んでまいります。

<p>パーキングメーターを撤去して、自転車通行空間を整備すべき。</p>	<p>2</p>	<p>パーキングメーターは、自動車の違法駐車対策として交通管理者が設置したものでありますが、自転車の走行位置と交錯する課題があります。これに対し、警察庁「駐車対策の現状 2020」（令和2年2月）では、利用率の低いパーキングメーターは撤去を検討し、撤去後は自転車レーンの整備等に役立てるとしております。いただいたご意見は、道路管理者や交通管理者とも情報共有し検討してまいります。</p>
<p>ブルーゾーンは成果が上がっているか。かえって事故が増えていないか。検証すべき。</p>	<p>2</p>	<p>自転車走行位置表示の整備前と後の効果検証を、事故の多く発生する交差点部において実施し、自転車の車道通行促進に効果があること、危ないケースは一時停止して安全確認しない、斜め横断など自転車が交通違反をした場合に多く生じることがわかりました。また、単路部については、自転車走行位置表示の整備済み区間と未整備区間を比較し、整備の有無にかかわらず、車道の通行量が多い場合は歩道を、歩道の通行量が多い場合は車道を、自転車が選択して通行していることがわかりました。自転車事故につきましては、警視庁作成の交通事故マップでおおよその発生場所まではわかるものの、自転車が道路のどの部分をどちら向きに通行していた際に事故が生じたのか、自転車側に何らかの交通違反があったのか等の情報については、死亡事故の場合以外は警察が公表しておらず、残念ながら確認ができませんが、上記の調査結果から「自転車通行空間整備により、かえって事故が増える」というような状況ではないと考えられます。今後も道路環境、交通環境等を踏まえて、自転車通行空間整備を進めます。</p>
<p>区内の緑道に自転車がスピードを出せないようハザード等を設置し、近隣の方々に安全な道路との理解を得た上で、自転車と人が安全に共存できる「サイクリング道路」として整備すべき。自転車は安全な緑道を通行で</p>	<p>2</p>	<p>園路幅が狭く自転車と歩行者のすれ違いに危険を生じる場合や、緑道と並行して道路がある場合は、自転車通行を禁止しているところもあります。スピードを抑制するハンプなどの物理的なハザードは、車いすやベビーカーなどの通行者に支障をきたす恐れがあるなどの課題があります。いただいたご意見を参考に、区民や利用者にとってより良い緑道となるよう、管理運営に取り組んでまいります。</p>

き、区内の名所を自転車で巡る提案もできる。		
自転車通行空間整備の目的、内容等について、わかりやすく説明・周知すべき。	2	わかりやすい「自転車通行空間整備の目的、内容等」の周知に努めてまいります。
公開空地も活用して自転車通行空間整備を図るべき。	1	民有地において公開空地は主に、歩行者のための空間として整備されており、自転車通行空間の整備に利用するのはなじまないと考えます。
区長は区内の自転車通行空間を一度自転車で試走すべき。	1	整備された自転車通行空間について、あるいは自転車通行空間の整備を予定している箇所について、区職員が自転車で試走するなど、交通環境、利用状況の実態把握に努めます。
自転車通行空間整備とあわせて、自動車の通行速度抑制のためのハンプを設置すべき。	1	安全な自転車走行環境を整備するためには、自動車の速度抑制も併せて考えていく必要があります。ご提案して頂いたハンプや狭さくなどは、その手法の一つではありますが、地域との調整が課題となることがあります。今後、地域の実情を踏まえて、自動車の速度抑制策を検討していきます。
茶沢通りの三軒茶屋～淡島通り間は車道上に自転車通行空間が整備されておらず、歩道が狭いため歩行者は危なく感じている。自転車の歩道通行を規制できないか。	1	令和2年度の整備工事において、自転車通行空間の整備（自転車走行位置表示：自転車ナビマーク・青矢羽根）をいたしました。
区道にはかなり自転車通行空間が整備されてきているが、都道については整備が遅れている。東京都に整備を求める。	1	自転車通行空間の整備を東京都へ働きかけてまいります。
自転車が安全に車道を通行できるよう、曜日による自動車ナンバー規制で自動車通行量を減らすべき。	1	道路混雑の緩和と大気汚染防止のため、自動車ナンバーにより乗り入れを規制する方式は、実際に諸外国で実施されております。一方で、自動車は利用圏域が広いため、ナンバー規制による日常生活の大きな影響も想定されます。今後の参考とさせていただきます。

<p>路上駐車が自転車通行空間をつぶしてしまわないよう、自動車は自転車が通行する幅を残して駐停車するよう規制、あるいは指導してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>ご意見のように左側を空けて駐車しますと、自動車が通行可能な車道の有効幅員を、より狭めることとなり、また、確保した駐車車両左側の空間も乗降等によるドアの開閉を考えると危険で、自転車は通行しにくいと考えられます。ご意見は参考とさせていただきます。</p>
<p>環八通りなど「自転車走行位置表示」が突然消滅する箇所がたびたびあり、そのまま道なりに通行して自動車専用道路に入りそうになったことがある。自転車の正しい道路通行を誘導する工夫を。</p>	<p>1</p>	<p>国や交通管理者へ情報提供し、連続したわかりやすい整備を要望します。また、区が管理する道路においても、わかりにくい誘導とならないよう工夫していきます。</p>
<p>交差点近くの左折レーンにおける自転車と自動車の交錯を防止してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>交差点を直進する自転車と左折レーンから左折する自動車は走行ラインが交錯するため、自動車側が安全に配慮する必要がありますが、自転車側も注意して走行する必要があります。例を区ホームページに掲載し、自転車安全講習でご説明するなど、啓発を図ります。</p>
<p>整備した自転車通行空間の実証実験を行い、結果を計画に反映すべき。</p>	<p>1</p>	<p>用賀中町通りの交差点部分を対象に、自転車ナビマークの整備前後における自転車の走行実態の調査を行っており、整備前よりも整備後の方が、自転車の車道左側の走行率が高くなっていることは確認できております。一方、自転車通行の安全性の向上につきましては、ビデオ調査により危険事象を確認したところ、一時停止による安全確認をしない、斜め横断をする等の交通ルールを守らない自転車による、危険なケースも見られました。引き続き、自転車通行空間の目的や利用方法の周知・啓発を進めるとともに、整備後の利用実態や走行状況などに、引き続き、注視しながら、自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>整備した自転車通行空間について、もっと区民に周知すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の整備箇所や役割や効果、利用の仕方などについて、周知に努めます。</p>

<p>本来は自動車が通行するのが好ましくない水道道路の自転車専用道路への転換を試行すべき。</p>	<p>1</p>	<p>水道道路の本来の位置付けは、ご意見の通りですが、区内では重要な自動車の交通動線となっている例もあり、そうした場合は、自転車専用道路化は難しくなります。水道道路は東京都の管理となるため、安全・快適な自転車通行空間整備手法の一つとしてご意見として参考にいたします。</p>
<p>自転車通行空間が車側からの視点を考えずに作られている。</p>	<p>1</p>	<p>区が自転車通行空間整備を進めるにあたっては、国土交通省及び警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえております。自転車は車道の左側通行が原則であり、また、自転車通行空間の整備には、自動車に対し、自転車の通行位置をわかりやすく示す役割もあります。</p>
<p>祖師ヶ谷大蔵駅北口の商店街付近に自転車用として南北の直線道路を整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>祖師ヶ谷大蔵駅の周辺には、都市計画道路 216 号の計画はありますが、着手時期は未定となっております。また駅周辺には、自転車道を整備する道路計画はありません。祖師ヶ谷通りは道路幅も狭く、商店への買い物目的の歩行者・自転車が錯綜し、バス通りともなり賑わいがあります。祖師ヶ谷通りは「世田谷区自転車ネットワーク計画」における、利用環境・ルール検討路線となっております。頂いたご意見なども参考にしながら、今後検討を進めてまいります。</p>
<p>京王線の「開かずの踏切」が危険。歩行者は階段やエレベーターがある。自転車用スロープを整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>駅付近、あるいは駅構内に自転車用スロープを整備するのは、用地確保の観点から困難であると考えます。たとえば桜上水駅には自転車も搭乗可能なエレベーターが設置されており、上階の駅改札口前を經由して、線路を渡ることができます。なお、駅構内は自転車を降りて押し歩きをお願いいたします。ご意見は今後の参考とさせていただきます。なお、京王線は連続立体交差事業を進めており、将来は高架構造となることから「開かずの踏切」問題が解消する予定です。</p>
<p>仙川沿いの道路を「サイクリング道路」として整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>仙川沿いの道路は河川管理通路の扱いで、一部は幅が狭く、「世田谷区自転車ネットワーク計画路線」とはなっておりません。今後の自転車ネットワーク計画の改定にあたり、ご意見として参考にいたします。</p>

<p>区道以外の道路も含めた自転車ネットワークを考えるべき。</p>	<p>1</p>	<p>「世田谷区自転車ネットワーク計画」は国道・都道も自転車ネットワークとして位置付けております。一方、区道以外の道路の自転車通行空間整備は各道路管理者において進めているため、今後、国・東京都とさらに連携して自転車通行空間整備を進めてまいります。</p>
<p>自転車レーンは白色ではなく黄色で示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間整備の場合の路面標示につきましては、ナビマークが白の自転車ピクトグラムと白矢羽根、ナビラインが青矢羽根、自転車専用通行帯が青ペイントに白の文字・矢羽根・ピクトグラムと、警視庁により都内共通で定められております。</p>
<p>現行の自転車通行空間には、法令に反するものがあり、至急改善が必要である。自転車ナビマーク等は道路交通法、道路構造令に準拠しておらず、ごまかしである。自転車は自転車専用道の整備がされなければ、安全な利用はできない。</p>	<p>1</p>	<p>区内の道路ネットワークの状況を踏まえると、自転車専用道を新たに整備し、既存の道路を自転車専用道に転換することは困難と考えます。自転車専用道に準じる自転車専用通行帯についても、世田谷区内の道路の大半は、必要な幅員が確保できないため、整備できる箇所は限られます。自転車は車道の左側の通行が原則であり、自転車ナビマーク等を表示することにより自転車が車道上で通行する位置・方向を示し、同時に自動車側にも自転車が通行することを注意喚起することで、安全な利用を目指しております。</p>
<p>自転車通行空間があると、堂々と車道を通行して構わないのだと安心する。</p>	<p>1</p>	<p>引き続き、自転車通行空間の整備に努めてまいります。一方、道路幅が狭いなかでの整備をしていることから、自転車通行を通行する際にも十分安全に気を付けて、交通法規を遵守し歩行者・自転車・自動車がともに快適に利用できるよう、ご協力ください。</p>
<p>上り坂では自転車はスピードが落ち、運転が不安定になりやすい。自動車との速度差が生じて恐怖感も増す。上り坂には自転車専用レーンを設けてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>世田谷区では特に国分寺崖線沿いの道路において急勾配の坂が多くあります。自転車の専用レーンの設置は道路幅が狭く難しい実情がありますが、ご意見は、今後の道路整備において参考にいたします。</p>

<p>バス停付近を安心して通行できるように、自転車通行空間の整備の工夫を工夫してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>特に道路幅の狭い区道上でのバス停付近の自転車走行については、乗降のため停車しているバスを追い越す際に危険を感じるなど課題があり、走行ルールの啓発なども含めて、自転車通行空間整備の工夫が必要と考えております。今後、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定に向けて、検討してまいります。</p>
<p>自転車通行空間の白線が消えかかっているところがあるので、引き直してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>日頃より道路管理パトロールを行い道路の維持管理に努めており、また、舗装の更新に合わせて再表示など行っております。しかしながら、区内の道路で表示が消えかかっている箇所などを見つけられましたら、土木管理事務所などに情報提供していただけると幸いです。</p>
<p>自転車通行空間に「サイクルゾーン」等の愛称を付けるとよい。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の役割、利用の仕方、整備済み箇所等が、区民に十分に周知されていないと感じてのご提案と受け止めました。自転車通行空間の周知と利用啓発に努めることとし、ご意見はその参考とさせていただきます。</p>
<p>区内のどこかに、走りたくなるような自転車道を早急につくるべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の役割、利用の仕方等が、区民に十分に普及浸透していないと感じられており、効果を体感できる魅力的な場所を整備すべきとのご提案と受け止めました。「走りたくなるような」自転車道の整備を区内ですぐに行うことは困難ですが、自転車通行空間の周知と利用啓発に努めてまいります。ご意見として参考にいたします。</p>
<p>自転車専用通行帯等を整備した場合には、これにより自動車の通行位置が歩道から離され、自動車が歩道に乗り上げるリスクが減ることになるので、車道と歩道を仕切るガードパイプ等の撤去や段差解消を施し、自転車が自動車を回避する場合に車道から歩道に入りやすくする。</p>	<p>1</p>	<p>歩道が「自転車通行可」であれば、車道から歩道に自転車が乗り入れること自体は交通違反ではありません。実際、自動車の交通量や歩道の混雑具合により、自転車は車道を通行するか、歩道を通行するかを、その都度選択しています。しかし、歩道から車道への飛び出し、車道から歩道への飛び込みは、前者は自動車との、後者は歩行者との衝突事故の原因となりやすく、たとえ車道と歩道の段差を小さくしても、乗り入れ角度が浅ければ転倒事故の原因となりやすいことは確かです。ご意見は参考とさせていただきます。</p>

(4) 駐輪場に関すること 73件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
駅前、駅地下に駐輪場の整備を。	11	今後の駐輪場整備につきましては、鉄道事業者とも連携し、利用実態や駐輪需要を踏まえながら、鉄道の連続立体交差事業にあわせて検討してまいります。ご意見は今後の取り組みの参考とさせていただきます。
商店街に自転車パーキングスペースを設置すべき。	7	大規模店舗について駐輪場の整備や使い勝手の改善を要望するとともに、民営駐輪場整備に対して助成し、商店街や周辺の駐輪場整備の促進を図ります。また、今後新たに建設される大規模店舗等につきましては、附置義務による駐輪場の確保を徹底します。附置義務については、一定以上の規模の建物を整備する場合に、用途により必要な駐輪場の整備を義務付ける制度のため、小規模の店舗が集まっている商店街については、自転車による来店が多いにもかかわらず、現在のところ、附置義務が課せられません。商店街に対し駐輪場の整備を働きかけるとともに、附置義務制度の効果的な運用について、検討してまいります。
銀行、スーパーでの買物等のために、近くに一時利用駐輪場を整備してほしい。	6	周辺に駐輪場自体がない場合に加え、駐輪場はあるが短時間駐輪用スペースが不足している場合もあるかと思えます。銀行やスーパーに対し駐輪場の整備や使い勝手の改善を要望するとともに、民営駐輪場整備に対して助成し、周辺の駐輪場整備を促進します。また、今後新たに建設される大規模店舗等につきましては、附置義務による駐輪場の確保を徹底します。区でも既存駐輪場の短時間駐輪用スペースの充実を図ります。
増加する電動アシスト自転車(大型車)に対応したスペースの確保、ラックの改善等を進めるべき。	5	電動アシスト自転車の増加により既存のラックでは使いにくい等の状況があるため、これまでも旧式ラックの撤去による平置き化により対応しておりますが、収容できる台数が減るという課題もございます。バランスを取りながら、改修等の機会を捉えて、引き続き改善を図ってまいります。

駐輪場を多く設置してほしい。	4	自転車の駐輪環境に課題がある駅については、利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな整備台数の確保を図ります。また、今後新たに建設される大規模店舗等に係る附置義務による駐輪場の確保の徹底、民営駐輪場整備助成による商店街や住宅地への駐輪場整備促進、民間シェアサイクル事業の促進等により、ニーズに適合したバランスのよい自転車利用環境の整備を目指してまいります。
駐輪場の無料化を。	3	現在も短時間利用を促進し、駐輪利用の回転率を高めるため、一部駐輪場について「1時間以内無料」といった無料時間を設けています。今後も短時間利用を促進すべきスペースについては、無料時間を活用してまいります。駐輪場全体に関しましては、受益者負担の観点から利用料金のご負担をお願いしています。
駐輪ラックが使いにくいので改善を（自転車が重く入れにくい、大型自転車がはみ出す等）。	3	電動アシスト自転車の増加により既存のラックでは使いにくい等の状況があるため、これまでも旧式ラックの撤去による平置き化により対応しておりますが、収容できる台数が減るという課題もございます。バランスを取りつつ改修等の機会を捉えて、引き続き改善を図ってまいります。
駅周辺に買物のために1～2時間駐められる駐輪場がほしい。	3	これまで区が整備してきた駐輪場の多くは、通勤・通学のための駅利用者向けの長時間駐輪用でした。その結果、駐輪場整備台数としては充足していても、買い物利用を中心とした短時間駐輪用スペースが不足する事態が生じています。利用実態を踏まえた適切な利用料金の設定や月ぎめ、日ぎめの利用枠の柔軟な運用などにより、短時間利用を促進するとともに、また、民営駐輪場整備に対して助成し、駅周辺の駐輪場整備の促進を図ります。
大型商業施設については売り場面積に応じた駐輪場設置を義務づけるなど、より強い施策が必要。	3	世田谷区自転車条例では、一定の用途地域内における一定規模以上の大規模店舗等の新築・増築時に、店舗面積に応じた台数の駐輪場の設置を義務付けています。引き続き、大規模店舗等の新築・増築時に、利用しやすい附置義務の駐輪場の整備を誘導してまいります。
駐輪場の設置義務を新築の建物だけでなく、既存	2	既存の建築物等については、民営駐輪場の助成制度等の周知を図るなどの対応により駐輪場整備を誘導して

<p>のスーパー、商店街に対しても適用し、整備できるように区で補助・支援してほしい。</p>		<p>まいります。</p>
<p>駐輪場入口のスロープが使いにくいので改善を。</p>	2	<p>下りスロープのある地下駐輪場では、子乗せ電動アシスト付きの重量がある自転車は力で支えなければならず、特に女性は使いにくいという声はこれまでもいただいておりますが、ご指摘の烏山地下自転車等駐車場及び千歳船橋南自転車等駐車場については、スロープの傾斜勾配を変えたり、自転車用エレベーターを設置するなどの大がかりな対応が必要となるため、ご意見は駐輪場改修や建替えの際にチェックすべき視点として、活用させていただきます。</p>
<p>片側だけのスタンドの自転車が倒れやすく、駐輪場を出し入れする際に迷惑。</p>	2	<p>車種やデザインの多様化に伴い、既存のラックや駐輪スペースに入れると他の自転車と干渉してしまう自転車も増えています。平置きスペース等の影響の少ない場所に止めていただくよう、場内の案内等を工夫してまいります。</p>
<p>スーパーの駐輪場に開店前から駅利用の自転車が駐輪され、買い物の自転車が駐輪できなくなっている。</p>	2	<p>身近な生活を支える「生活自転車」を利用しやすいまちをつくるためには、区と事業者が協力して必要な駐輪場を整備し、また、整備された駐輪場が有効に機能するよう、自転車利用者の協力を得ながら効率的なマネジメントを図る必要があります。大規模店舗等により整備された附置義務駐輪場について、管理者に整理誘導員の配置や、料金設定の工夫など、利用者への適正利用の啓発、適正な管理を求めることにより、課題解決を目指してまいります。</p>
<p>駐輪場がわかりにくいので案内を改善してほしい。</p>	1	<p>ご指摘の桜新町駐輪場は、世田谷新町公園やスマイルキッズ桜新町保育園近くの桜新町駅から徒歩約1分の場所に位置し、コミュニティサイクルポートがやリンも併設されており、駅から駐輪場へ向かう道の数か所には案内板を設置しております。区交通安全自転車課や現地管理人室（3427-7346）へお問い合わせいただければ、道順のご案内をいたします。区のホームページには駅別の駐輪場案内図を載せておりますので、ご参考としていただきますようお願いいたします。ご意見は今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

		ます。
左右にスライドして幅を調節できるラックを増やしてほしい。	1	電動アシスト自転車の増加により既存のラックでは使いにくい等の状況があるため、これまでも旧式ラックの撤去による平置き化により対応しておりますが、収容できる台数が減るという課題もございます。バランスを取りつつ改修等の機会を捉えて、引き続き改善を図ってまいります。
スーパーの前に無料駐輪場を整備してほしい。	1	大規模店舗について駐輪場の整備や使い勝手の改善を要望するとともに、民営駐輪場整備に対して助成し、周辺の駐輪場整備の促進を図ります。また、今後新たに建設される大規模店舗等につきましては、附置義務による駐輪場の確保を徹底します。
烏山区民センター広場を買物用駐輪場に活用してほしい。	1	千歳烏山駅の駅前通りには自転車の路上放置が区内でも特に多いため、大規模店舗について駐輪場の整備や使い勝手の改善を要望するとともに、民営駐輪場整備に対して助成し、商店街や周辺の駐輪場整備の促進を図ります。また、今後新たに建設される大規模店舗等につきましては、附置義務による駐輪場の確保を徹底します。烏山区民センター広場については区民の憩いの空間であり、駐輪場として活用した場合、周辺歩道が駐輪のための自転車動線となり、歩行者との交錯が懸念されます。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
コロナ禍では高齢者に対し、駐輪場の優先利用や利用料減額等の優遇を図るべき。	1	コロナ禍の外出自粛の影響により、特に高齢者の閉じこもり、運動不足が心配されており、その点、自転車をご利用いただくのは大変よいことです。区はラックの改修や階段のベルトコンベアの設置など、環境の整備に取り組んでいますが、いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
住宅地内にもコンビニ等の店舗利用のため、駐輪場があるとよい。	1	第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域を除く、住居系用途地域においても、一定以上の規模の店舗等を新築する際は附置義務駐輪場の整備が義務付けられています。また、助成制度の活用等により民営駐輪場整備を支援します。また、民間シェアサイクルの事業展開を支援し、コンビニ前スペースへのシェアサイクルポート設置等の促進を図ります。

<p>高齢者用の三輪車が駐輪できるスペースを確保してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>区立の自転車等駐車場では、チャイルドシート付自転車置場や原付置場が可能な場合もあります。体の不自由な方などの優先ゾーンを設けている駐輪場もあるため、駐輪場管理人にご相談ください。駐輪場の改修や建て替えの際には、ご意見を参考に、使いやすさの向上に努めさせていただきます。</p>
<p>駐輪場の2階へ自転車を挙げるのが大変な利用者向けに、高齢者・女性用スペースを1階に設置する、自転車用のベルトコンベアかエレベーターを整備する等の改善をしてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>現在でも施設の状況に応じてベルトコンベアの設置など、利用環境の向上に取り組んでおりますが、いただいたご意見は、駐輪場改修や建替え時の参考とさせていただきます。</p>
<p>自由が丘駅は駐輪場が少ないので、鉄道事業者が整備するよう、区から働きかけてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>いただいたご意見は今後の取り組みの参考とさせていただくとともに、鉄道事業者にも伝えるなど、駐輪場整備の協力を働きかけてまいります。</p>
<p>駅前の駐輪場について鉄道事業者が定額パスや買物ポイントを発行してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>鉄道事業者が運営している一部駐輪場では鉄道定期券とのセット販売等を導入しているケースもあります。いただいたご意見については、鉄道事業者へご意見を伝えてまいります。</p>
<p>区は長時間用の駐輪場は整備するが、短時間用は民間に任せており、その結果、大きな駅にしかない。もっと短時間用駐輪場を整備すべき。</p>	<p>1</p>	<p>これまで区が整備してきた駐輪場の多くは、通勤・通学のための駅利用者向けの長時間駐輪用でした。その結果、駐輪場整備台数としては充足していても、短時間駐輪用スペースが不足する事態が生じています。これまでの長時間駐輪スペースの一部を短時間駐輪用に転換し、無料時間帯を設けることにより短時間利用を促進し、利用回転率を高めます。また、民営駐輪場整備に対して助成し、駅周辺の駐輪場整備の促進を図ります。</p>
<p>短時間用駐輪場は最初無料で、利用が一定時間を超すと有料になる方式が利用を促進できる。</p>	<p>1</p>	<p>ご指摘のとおり、駐輪場利用料金に無料時間帯を設けることは短時間利用を促進し、利用回転率を高める効果があると考えています。今後、長時間駐輪スペースの短時間向けへの転換等により、短時間駐輪需要への対応の充実を図るにあたり、ご意見を参考に、区立駐輪場を指定管理者として運営する事業者とも協議し、</p>

		効果的な導入を図ってまいります。
短時間用駐輪場は一箇所にまとめて大きなものを整備するより、歩道を拡張して駐輪スペースを設けるなど、店舗近くに分散した方が使いやすい。	1	買い物等のための短時間駐輪につきましては、ご指摘のように目的地に近接して駐輪のためのスペースを確保するのが使いやすく、また、放置自転車を防止することになります。歩道上に駐輪スペースを設けるには、様々な条件や課題があり難しいと考えますが、いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
小田急線は高架化され駐輪場が整備されたが、京王線でも高架時に踏切解消とあわせて駐輪場不足に対応してほしい。	1	連続立体交差事業により新たに生じる高架下空間については、今後の事業の進捗に合わせ、東京都、世田谷区、隣接の関係区、京王電鉄で協議が行われることとなります。今後、自転車利用の実態や駐輪需要を踏まえ、鉄道事業者と連携した利便性の高い駐輪場の整備について、検討します。
子育て自転車の両隣の駐輪が困難となるため、子育て自転車専用の駐輪スペースを設け、充電設備や割引料金で誘導すべき。	1	チャイルドシート付き電動アシスト自転車の増加により既存のラック幅では狭くて両隣が使いにくくなる状況があるため、これまでも旧式ラックの撤去による平置き化により対応しておりますが、収容できる台数が減るといった課題もございます。バランスをとりながら、改修等の機会を捉えて、引き続き改善を図ってまいります。
店舗や施設の付属駐輪場は30分までは無料、それ以降は有料とし、駐輪しっ放しを防止し、駐輪の短時間化を促すべき。	1	店舗、銀行、病院等の利用者駐輪場は各施設で管理者が料金設定をしておられ、店舗、施設の種類により必要な駐輪時間も異なるため、買い物をした方は1時間無料などのサービスや、長時間の駐輪では高額な課金をするなどの工夫をそれぞれ行っています。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
区営駐輪場で不良・不具合自転車の点検をしてほしい。	1	ご意見を参考に区立駐輪場での自転車整備の情報提供にも努めるよう指定管理者へ検討を促してまいります。
商店街の空き店舗の駐輪場活用を、区の助成により図れないか。	1	商店街における買い物用駐輪場の整備は、商店街利用者の利便を高めるだけでなく、商店街の売り上げ向上につながることも期待できます。民間事業者による駐輪場整備に対する区の助成制度のPRにも努めるとともに、商店街の買い物等の自転車利用に対する駐輪スペースの確保の取り組みについて、支援しています。

<p>京王線連続立体化に合わせて駐輪スペースの確保を。高架下利用のほか、高架下に店舗が移転して空いた敷地も活用できるのでは。</p>	<p>1</p>	<p>鉄道の連続立体交差化により踏切が解消されれば、南北に円滑に移動できるようになること、また、これにあわせた店舗の新規開店等、新たな商業集積が想定されることから、将来的に自転車の利用が増加するものと考えられます。鉄道連続立体化にあわせた駐輪場整備は、こうした駐輪需要の将来増に対応できる大事な機会ですので、ご意見を参考に、鉄道事業者と連携して検討・整備を進めてまいります。</p>
<p>駅近くの分譲マンション新設時に、1階部分を区の駐輪場として借りる等により、駐輪スペースの確保が図れないか。</p>	<p>1</p>	<p>分譲マンションは基本としてファミリー層向けのため、入居世帯数以上の駐輪需要が発生することが予想されます。このため、分譲マンションの建設にあたっては、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」に基づき、まずは入居世帯向けに必要な駐輪スペースの確保をお願いしています。一方、一般利用の駐輪場を分譲マンション1階に整備するには、駐輪スペース及び出入り動線の確保のほか、防犯、騒音対策等について、設計・施工に反映する必要があるとともに、建ぺい率や容積率など施設計画への影響が想定されることから、ご協力いただくことが難しいものと考えております。いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

(5) レンタサイクルに関すること 9件

意見要旨	件数	区の考え方（回答）
レンタサイクルを駅前に増やしてほしい。	2	区のレンタサイクルは駅周辺にポートを設けており、駅から駅への移動を基本として利用していただいておりますが、ポートの拡張や他の駅への拡大には、駅周辺におけるポート用地確保が難しいことが課題となっております。このため、民間シェアサイクルの実証実験を実施するなど、シェアサイクルの事業展開を支援しております。
民間シェアサイクルとの連携による利便性向上を。	2	先行する区レンタサイクルと直接連携するには、料金設定の違いやシステム設計の違いによる技術的なハードルなど課題も多いため、ポート敷地の共有など、民間シェアサイクル利用者の利便性を高める方策について検討してまいります。ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
子育て自転車、三輪自転車等、車種を増やしてほしい。	1	現在チャイルドシート付き自転車は若干用意しておりますが、需要を見極めながら今後の導入車種の検討をしてまいります。
スマホ等で予約できるようにしてほしい。	1	新たなシステム開発等が必要となるなど技術的なハードルが高いため、ご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
返却用の場所を設置してほしい（乗り捨て防止も兼ねて）。	1	返却用に新たに場所の確保が必要となるだけでなく、本来のポートへの自転車移送の手間がかかることになり、ポートからポートへ自転車が移動し、返却された自転車はまたすぐ利用できるというレンタサイクルの本来のメリットを活かすことができないため、返却のみのための場所を整備する予定はありません。
日ぎめでレンタサイクルを利用する際、「用紙の記入」等、手続きに時間を取られ困っている。あらかじめ登録したメンバーカードの提示等で対応できないか。	1	区内5か所のコミュニティサイクルポートでは1回利用の方にも会員カードを発行しておりますが、成城北第二と三軒茶屋北レンタサイクルポートでは、管理人がご利用の都度機械操作をして貸し出しを行っているため、用紙を記入していただいています。ご意見を踏まえご利用方法の改善につきましては、指定管理者であるシルバー人材センターに検討するよう伝えます。

歩けない高齢者が自転車で買い物をしている。もっとコミュニティサイクルを増やすべき。	1	区コミュニティサイクルを展開するには、ポートを設置するための用地の確保が難しいなどの課題もありますが、高齢者にもご利用いただけるよう、引き続きPRに努めていきます。
---	---	--

(6) シェアサイクルに関すること 13件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
世田谷区にも区の範囲を越えたシェアサイクルに参加してほしい。現在のレンタサイクルでは必ず区内まで戻らねばならず、遠出できなくて不便。	6	区では現在、区内、さらには区外にも多くのシェアサイクルポートを展開している事業者と協定を結び、実証実験を行っており、この実証実験では、公園や公共施設の敷地の一部を貸しつけ、ポートの設置や自転車の管理・整備等は事業者が行っています。区境を越えての相互利用も可能です。
スポーツバイクや小径自転車をシェアサイクルで利用できるようにしてほしい。	2	シェアサイクルでも何種類かの車種が運用されています。いただいたご意見を区と実証実験を行っている事業者へ伝えます。
全コンビニにスポットを設置するなど、拠点を増やしてほしい。	2	コンビニへの設置は事業者と店舗との協議・契約で行っておりますので、いただいたご意見は事業者へ伝えます。利用が進むことが、より広域への事業展開の原動力となります。さらなるご利用をお願いいたします。
路線ごとではなく、区全体の利便性を考えてほしい。	2	区は、令和2年4月から民間シェアサイクル事業者と連携し、二子玉川駅を中心に成城学園駅付近から九品仏駅付近の多摩川沿いのエリアにおいて、シェアサイクルの実証実験を実施しております。区といたしましては、引き続き、実証実験において事業者の意向なども踏まえつつ、更なる広域展開や区民周知への協力を行うなど、民間シェアサイクルが区民の移動利便性を向上させる新たな交通手段のひとつとして定着できるよう、普及促進に努めてまいります。
自宅付近にスポットがあり、スマホで予約して借りられるので便利に利用している。	1	いただいたご意見は、区と実証実験を行っている事業者にも伝えるとともに、引き続き利便性の向上に努めてまいります。

(7) 放置自転車に関すること 21件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
今回の広報で指摘されて気づいたが、そう言えば駅前での放置自転車が昔より減った。	3	これまで自転車等駐車場の整備、放置自転車の撤去活動、自転車利用者への啓発に取り組んだ結果、区内の放置自転車が大きく減りました。引き続き、放置自転車の防止について、取り組んでまいります。
他人の敷地に自転車を駐める者がいる。	3	区では駐輪には駐輪場を利用するよう啓発を進めています。路上に放置された自転車については、公共の用に供する場所であるため、区が撤去等の対応をすることができますが、私有地については区が直接対応することができず、その土地の所有者・管理者に対応していただくこととなります。対応の手順等については、区にお問合せください。
買物客がその店の前に停めた場合には、道路に少しはみ出している、放置自転車として撤去しないでほしい。自転車で気軽に買い物に寄れなくなってしまう。	2	放置自転車の定義は「自転車をすぐに動かせない状態で道路上に置き、その場を離れてしまう」ことです。もし買い物時に自転車を停める場合に、そのような状態になるとしたら、ぜひ近くの駐輪場をご利用ください。
路上放置の自転車が何台もあり、歩行者が迷惑している。	2	駐輪場を利用し、路上に自転車を放置しないよう、引き続き啓発を進めるとともに、放置禁止区域内に路上放置された自転車については即時撤去するなど、安全な歩道環境の確保に努めます。
放置自転車撤去が行き過ぎている。	1	自転車が1台置かれてしまうと次から次と放置が増加する、と言われております。移動制約者を含む歩行者や緊急車両の通行や体にハンデのある方の通行の妨げになってしまうことを未然に防ぐ意味もあり、特に駅周辺における放置禁止区域については、迅速な対応をとっております。ぜひ、最寄りの駐輪場をご利用願います。

<p>商店街では路上に駐輪せざるを得ない。</p>	<p>1</p>	<p>放置自転車の定義は「自転車をすぐに動かせない状態で道路上に置き、その場を離れてしまう」ことです。もし買い物時に自転車を停める場合に、そのような状態になるとしたら、ぜひ近くの駐輪場をご利用ください。区では商店街周辺における短時間駐輪場の整備や誘導、大規模店舗等の附置義務駐輪場の整備などにより、駐輪環境の整備を進めます。</p>
<p>放置（撤去）自転車の返還金は何に利用しているのか。</p>	<p>1</p>	<p>保管所の運営や、撤去作業に多くの費用を要します。そのため、返還にあたって、撤去、運営、保管にかかる費用の一部の負担をお願いしています。</p>
<p>足が悪く、店の前に停めざるを得ない。高齢者用のワッペンがほしい。</p>	<p>1</p>	<p>放置自転車の定義は「自転車をすぐに動かせない状態で道路上に置き、その場を離れてしまう」ことです。もし買い物時に自転車を停める場合に、そのような状態になるとしたら、ぜひ近くの駐輪場をご利用ください。区では商店街周辺における短時間駐輪場の確保、商店街による買い物用駐輪スペース確保の支援を進めます。自転車の路上放置自体が高齢者や障害者等の移動制約者にとって障害物となってしまうため、区として移動制約者に特例として路上放置を認めることは考えておりません。</p>
<p>烏山駅前の放置自転車撤去は、やるならすべてを撤去すべき。現状は撤去されたら不運となり、おかしい。</p>	<p>1</p>	<p>土日を含むほぼ毎日、放置自転車の撤去活動、整理誘導員による啓発・案内を実施しております。引き続き、放置自転車のない安全・安心なまちづくりを進めてまいります。</p>
<p>茶沢通りの三軒茶屋～淡島通り間の歩道に放置自転車が、倒れたら事故となる可能性が高い。</p>	<p>1</p>	<p>駐輪場を利用し、路上に自転車を放置しないよう、引き続き啓発を進めるとともに、放置禁止区域内に路上放置された自転車については即時撤去するなど、安全な歩道環境の確保に努めます。</p>
<p>場所によっては、午後の買い物時間帯のみ条件付き（例えば2時間以内限定）で路上駐輪を認めるなどの対策が必要ではないか。</p>	<p>1</p>	<p>放置の定義につきましては、世田谷区自転車条例において、「自転車等の利用者がその場から離れ、自転車等を直ちに移動できない状態におくこと」と規定されており、時間の長短や理由に関わらず、道路上に放置された自転車は撤去対象となります。買い物時に自転車を使用される場合は、お近くの駐輪場をご利用くださいようお願いします。</p>

<p>放置自転車に警告文を貼り付けた後、1～2時間たってから撤去してほしい。あまりに無条件に撤去しすぎる。</p>	<p>1</p>	<p>駅周辺等、歩行者や車両の交通量が多く、また自転車の路上放置が集まりやすい場所を放置禁止区域に指定しています。この区域内に路上放置された自転車については、移動制約者をはじめ歩行者や緊急車両の通行の障害となりやすいため、警告札を貼り付け、一定時間経過して放置状態を確認した後に、撤去をしています。</p>
<p>店の前に停められている自転車が道路にはみ出し、道路、歩道が狭くなり、歩行者には不便で危険。</p>	<p>1</p>	<p>駐輪場を利用し、路上に自転車を放置しないよう、引き続き啓発を進めるとともに、店舗側に対し、利用者用駐輪スペースの確保や駐輪自転車の整理を求めます。また、放置禁止区域内に路上放置された自転車については即時撤去するなど、安全な歩道環境の確保に努めます。</p>
<p>放置自転車の中には、不要になって違法に路上「廃棄」されたものも含まれている。それも撤去して保管しているのはいかがなものか。土地も人員も他に有効活用してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>撤去時に「廃棄されたものなのか」、それとも「放置されたものなのか」を判断・区別するのは困難ですので、一律に撤去しています。一方で、明らかに自転車としての部品が足りない、などの放置自転車である時には、清掃事務所や道路管理者と協力して対応しております。</p>
<p>放置自転車防止の啓発の徹底を。</p>	<p>1</p>	<p>区では土日祝日を含む週5日程度（駅によってはほぼ毎日）、放置自転車が多い駅の周辺に自転車の整理誘導員を配置し、放置防止の啓発や駐輪場への誘導、放置されてしまった自転車の整理等を実施しています。また、放置自転車クリーンキャンペーンなどの機会も通じて、放置自転車防止の自転車利用ルールの周知にも努めます。</p>

(8) その他に関すること 23件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
電柱の存在が歩道、自転車道の通行を妨げている。	2	区では、「無電柱化の推進に関する法律」(平成28年12月16日号法律第112号)第8条第2項に基づき、令和10年度までを計画期間とする「世田谷区無電柱化推進計画」を令和元年6月に策定し、これに基づき無電柱化を進めています。
歩道が狭い。	2	国道・都道の道路管理者、区の担当所管にご要望のあったことを伝えます。
自転車が安全に通れるよう、自動車の通行時間帯を制限してほしい。	1	小学生の通学のため(スクールゾーン)、あるいは商店街の買い物のため(買い物道路)の車両進入禁止時間帯の設定は、交通規制ですので警察署の所管となりますが、区内にも多くの例があります。しかし、いずれも歩行者の安全確保のためのものであり、自転車は道路交通法上軽車両と定義されていることから、自転車のために同様の措置は難しいのではないかと考えます。ご要望のあったことは警察署に伝えます。
高齢者の運転免許返納を促進するため、シニアカーの購入を助成すべき。	1	区では高齢ドライバーによる交通事故の未然防止に向け、警察署とも連携し、自主返納の促進に取り組んでいます。いただいたご意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
京王線の踏切解消を早く進め、交通渋滞を解消してほしい。	1	鉄道の構造形式は、事業者である東京都が鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件などを総合的に判断して選定しています。
世田谷区は人が多過ぎる。土地税制を改正し、マンション建設を制限すべき。	1	区の担当所管にご意見があったことを伝えます。
電柱の私有地移設を推進し、道路の有効幅員を広げるべき。	1	区では、「無電柱化の推進に関する法律」(平成28年12月16日号法律第112号)第8条第2項に基づき、令和10年度までを計画期間とする「世田谷区無電柱化推進計画」を令和元年6月に策定し、これに基づき無電柱化を進めています。

子育て家庭の負担軽減のため、子育て自転車のリースを区が窓口になって行うのはどうか。	1	区の自転車所管よりも、より子育てに身近な子育て用品販売店等が、それぞれ窓口としてサービスを展開する方が有効ではないかと考えます。ご意見を今後の参考とさせていただきます。
歩道と車道の交差する場所で縁石のギャップがあり、車いすやベビーカーにとって優しくない。	1	区では「世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画」を策定し、その一環として歩道のバリアフリー整備を進めています。
子どもの交通事故死が相次いでいる。幹線道路の交通安全環境整備から始めるべき。	1	幹線道路は基本的に国道・都道であり、交通安全推進のため、区として道路管理者に環境整備を要望するとともに、交差する区道について環境整備を進めています。
エイトライナーの早期実現。	1	現時点におきましてはエイトライナーの具体的な整備時期等は未定ですが、環状方向の公共交通ネットワーク向上に有効なものと認識しており、今後も東京都及び沿線6区とともに、早期実現に向けて取り組んでまいります。
自転車の通行、高齢者の歩行の安全のため、道路上のマンホールのふたを滑らないように対策してほしい。	1	マンホールの施設管理者にご要望のあったことを伝えます。
通勤・通学のための自転車南北移動や自転車観光のためのルートを制定してほしい。	1	区では、区民の日常生活を支援する自転車ネットワークの形成のため、「自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車通行空間整備を進めています。また、区内の駐輪場、レンタサイクルの情報と観光情報をあわせて掲載した自転車マップを発行しています。いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
京王線の立体化は高架では時間がかかる。今からでも地下化の検討をしてほしい。	1	鉄道の構造形式は、事業者である東京都が鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件などを総合的に判断して選定しており、現在高架による連続立体交差事業が進められています。
道幅の狭い区内では、車幅の広い自動車に乗るのは止めるよう区民に呼び	1	バス、工事車両、運送車両、ごみ収集車等の日常生活に必要な車両が多く、運行を考えると、呼びかけは難しいと考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。

かけるべき。		きます。
空き家の解体を進め、跡地を区が積極的に買い取って、公園や歩道の付いた道路を整備すべき。	1	引き続き、所有者の意向に応じた活用が進むよう取り組むとともに、状態の悪い空き家については、「空家等対策の推進に関する特別措置法」に基づいた対応を進めていきます。
地区計画との連携を図るべき。	1	地区計画では、1階部分の壁面を後退し、歩行者空間を確保することで、誰もが安心・安全・快適に街を利用できる環境の整備を目指しています。
通勤者の増加に対応したバス路線の整備・充実を。	1	地域交通の利便性向上を図るため、バス事業者と連携し、新規路線の導入・既存路線の活用について検討を進めます。
歩道を2階建てにし、2階を人が通り、1階には自転車専用通路と駐車スペースをつくる。2階部分への昇降は近隣の建物に付設のエレベーター、エスカレーターを使う。	1	都内でも浜松町駅から竹芝方面など、沿道の建物に沿って空中に歩行者専用通路が整備される例（スカイウェイ）が出てきていますが、整備できる場所は限られています。現状の限られた道路空間の中で、歩行者、自転車、自動車の安全・安心な共存を図り、すべての人にやさしい道づくりを目指します。
看護職、福祉職をはじめ、ハードでストレスの多い仕事に就いている女性が、55歳前後で狭心症や脳梗塞により亡くなる事例が最近多い。更年期障害が薬等できちんと解決されないと、出産後の女性の生活設計は難しい。こうしたことも考えて、働き方、計画を考えてほしい。	1	新型コロナウイルスの感染拡大により、働き方が変わり、健康への関心も高まっています。そうした社会状況の変化を踏まえて計画を策定します。なお、ご意見については、健康づくり、男女共同参画、子育て支援、働き方改革等の担当所管に伝えます。
植え込みにごみがポイ捨てされるし、自転車は家の前ぎりぎりを通ることになる。歩道の植え込みを撤去すればごみも捨てられず、歩道の有効幅員が広がり、歩行者も自転	1	区では「ウォークブル推進都市」を提唱しています。歩道空間の有効な活用に努めてまいります。

車も安全に通れるようになる。		
----------------	--	--