

文京区自転車活用推進計画（案）について

1 概要

本計画は、自転車活用推進法に基づき、国及び都の自転車活用推進計画を勘案して、区の実情に応じた自転車活用の推進に関する施策を定めるものである。

この度、パブリックコメント、文京区自転車活用推進計画等策定協議会等の意見を踏まえ、文京区自転車活用推進計画（案）を作成したので報告する。

2 検討経過

令和3年5月21日	第1回協議会（現況整理・基本方針）
10月18日	第2回協議会（計画骨子）
令和4年1月14日	第3回協議会（計画素案）
3月	パブリックコメント
5月9日	第4回協議会（計画案）

3 パブリックコメントの結果

別紙1のとおり

4 素案からの主な変更箇所

別紙2のとおり

5 文京区自転車活用推進計画（案）

別紙3のとおり〔別冊〕

6 文京区自転車活用推進計画 概要版（案）

別紙4のとおり〔別冊〕

7 今後のスケジュール

令和4年7月 計画策定

「文京区自転車活用推進計画（素案）」に寄せられた意見及び区の考え方

■ 意見募集概要

件名	文京区自転車活用推進計画（素案）
意見募集期間	令和4年3月4日（金）～令和4年4月4日（月）
意見提出方法	電子メール
人数及び件数	6人 20件

■ ご意見に対する区の考え方

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
1	<p>自転車の利用促進をこれ以上進めないで欲しい</p> <p>自転車は特例で歩道も走行可能な軽車両なのに、それを自覚せずに乗る人があまりに多すぎます。</p> <p>交通量も多く、急な坂も多い文京区では、自転車のメリットは大きくありません。</p> <p>自転車の保険加入義務化、交通ルール遵守の啓蒙活動無しにはこれ以上の利用促進は不要だと思えます。</p> <p>電動アシストや自転車宅配の普及により、自転車に乗れない交通弱者にとってはただの危険な乗り物になってきています。</p> <p>また、駅前の一等地に格安で駐輪場を設けるくらいなら、その予算でコミュニティバスの路線や本数を増やした方が、広く区民のためになると思えます。</p>	<p>自転車は、極めて身近な交通手段であり、環境負荷の低減や健康増進などにも寄与するものと考えております。</p> <p>一方、自転車の活用の推進は、交通安全の確保を図りつつ行う必要があります。そのため、計画の目標を『安全で快適に自転車を活用できるまちづくり』と定め、4つの基本方針それぞれに交通安全の視点を盛り込んでおり、交通安全の取組を進めることで、歩行者や自動車利用者にとっても安全で快適な環境を目指します。</p> <p>また、駐輪場の整備については、駅周辺は地価が高く、用地の確保も難しいことから、P.79に記載の施策3「地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進」の取組3-1「駐輪場の整備」に基づき、商業施設等での来客用駐輪場の設置促進や新たに民間事業者等による民有地を活用した駐輪場の設置を促進する取組も検討してまいります。</p> <p>なお、コミュニティバスB-ぐるについては、令和3年9月より第三路線の「本郷・湯島ルート」の運営を開始したところです。今後、B-ぐるの利便性向上や安定的運営等を目指した検討を行う際に、参考とさせていただきます。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
2	区内在住外国人への自転車交通ルールの教育をお願いします。（各国語パンフレットの自宅への郵送等。）	外国人の方への啓発に当たっては、P.69 に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」の取組1-2「交通ルール・マナーに関する周知・啓発の推進」のとおり、新たに転入等の手続きに来庁する際等に、多言語でのパンフレット等を提供してまいります。
3	区内小学校での子供への自転車交通ルールの教育の強化をお願いします。（自転車実車講習の充実等。）	小学生への交通安全教育に当たっては、P.68 に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」の取組1-1「自転車利用者に対する交通安全教育の実施」のとおり、自転車実技教室などを実施してまいります。
4	区内大学への自転車交通ルールの指導の依頼をお願いします。（キャンパス内への駐輪許可時に自転車講習会の開催等。）	交通ルール等については、P.70 に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」の取組1-2「交通ルール・マナーに関する周知・啓発の推進」に基づき、区報やホームページだけでなく、新たにSNS等を利用するなど多様な広報媒体を用いることで、大学生も含めた幅広い年齢層への周知・啓発に取り組んでまいります。

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
5	<p>7割以上と最も区民の課題感が大きい「路上駐車」に対して、対策が以下だけというのは不十分ではないか。</p> <p>専用の通行帯はたいへん便利だが、路上駐車があると事故の危険性が高まり、通行帯がむしろ事故を誘発する構造。</p> <p>特に文京区は子乗せ自転車の割合が高く、子どもの命を守るためにも、路上駐車の取り締まりの強化などを徹底してほしい。</p> <p>-----</p> <p>【2-3】自転車通行空間上の路上駐車への対策 対応する課題:1-1, 2-1, 3-1</p> <p>●自転車通行空間上の路上駐車対策【継続】</p> <p>交通管理者と協力し、自転車通行空間上の路上駐車に対し、看板などで注意喚起等を図るとともに、駐車監視員の活用による路上駐車の重点監視等により、自転車通行空間への違法駐車に対する重点的な取締りを推進します。</p>	<p>路上駐車に対しては、P.78に記載の施策2「自転車通行空間の計画的な整備推進」の取組2-3「自転車通行空間上の路上駐車への対策」に基づき、取締り等を強化してまいります。</p> <p>また、P.70に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」の取組1-2「交通ルール・マナーに関する周知・啓発の推進」により、ホームページやSNS等で広く啓発を進めることで、自動車運転手に対する注意喚起も図ってまいります。</p>
6	<p>1ページの6行目「2016年法律第113号」と、5ページの概要欄の2行目「平成二十八年法律第百十三号」とは、どちらかに記載を統一したほうがよい。</p>	<p>1ページ目の記載を「平成28年法律第113号」に修正し、5ページの法律番号については削除いたします。</p>
7	<p>19ページの図17はいつ時点のものか？</p>	<p>P.19の表7と同様、2021年4月時点になります。</p> <p>図17の表題にも追記させていただきます。</p>
8	<p>20ページの図18の「区外駐輪場」は「駐輪場」のほうがよい。記載が重複しているので。</p>	<p>「駐輪場」に修正いたします。</p>
9	<p>20ページの図18のクレジットの「区営駐輪場」は「区営駐輪場等」のほうがよい。区外の駐輪場も記載しているから。</p>	<p>「区営駐輪場等」に修正いたします。</p>
10	<p>31ページの図29の「n」は何を意味しているのかを記載したほうがよい。</p>	<p>「n」は回答者数となります。</p> <p>「n」が最初に出るP.23にわかるよう記載いたします。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の方
11	70ページの3行目「区ホームページ」は「区のホームページ」のほうがよい。他の箇所の例と同様に。	「区のホームページ」に統一いたします。
12	90ページの6行目「ホームページ」は「区のホームページ」のほうがよい。	「区のホームページ」に統一いたします。
13	105ページの6行目「あたって」は「当たって」のほうがよい。他の箇所の例と同様に。	「当たって」に統一いたします。

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
14	<p>一自転車利用者としての意見です 自転車レーンがあっても路駐や左折車、後ろからくる車などに遮られ走りづらい 一般にルールとして言われている車道の左側通行では快適な走行に不十分だと感じるところが多くある</p> <p>実際には車道通行をする多くの人が走りづらさや危険を感じながら、信号や停止線の無視、交差点もしくは信号待ちでのすり抜け、第一通行帯以外の走行など、ルールを破って走っているというのが現状ではないか</p> <p>自転車走行空間に対する満足度が低い水準にとどまり、後ろからくる車や駐停車している車を追いぬくときに不安や恐怖を感じる人が多数いる中で、車道通行割合が100%を目指すのはおかしいのでは</p> <p>自転車事故の多くが自転車走行空間が整備されている幹線道路で起こっているという現状もある</p> <p>総じて、現在の自転車走行空間についての意見をフィードバックする様子も改善策もないか割合が少なすぎるように見える</p> <p>車道通行が基本なのを知っていても守れていないのはなぜなのか、改善するにはどうすればよいのかを政策の面からも考え案にしてほしい</p> <p>私見だが、車が自転車を追い越す際における側方距離の法的またはマナーの設定や、物理的に分けられた自転車道を設定する以外にこれらの解決策はないものとする</p> <p>ニュースなどで自転車が加害者となる事故が報道される機会も増えているものの、いまだに自転車関連事故の大多数が対自動車であることも忘れるべきではないのでは</p>	<p>自転車は道路交通法で軽車両として位置付けられており、原則として車道を通ることとなっていることから、車道通行割合の目標を『100%を目指す』としております。</p> <p>なお、車道通行の例外である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や、道路工事や連続した駐車車両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等についてまで車道通行を目指すといった目標ではございません。P.113の※1の記載は、より分かりやすくなるよう修正します。</p> <p>次に、交通事故は、P.43に記載した通り、幹線道路の交差点付近で多く発生しております。また、交通事故に自転車が関与する割合が増えていることも課題と認識しております。</p> <p>そのため、基本方針1「まもる」に基づき、ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進を図ってまいります。</p> <p>また、自転車通行空間の整備には、自転車が通行しやすい環境を作るだけでなく、自動車に対し、自転車の通行位置を示し、安全性を向上させる効果があります。基本方針2「はしる」の主要な施策である自転車通行空間の整備において、安全性の観点から必要な路線の整備を優先してまいります。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
15	<p>都市における自転車運行に何よりも求められているのは、半ば無法無秩序とも言える余りに酷い自転車走行状態に鑑み、自転車運行の規制の導入と考えます。</p> <p>不安な乗り物である自転車に見あった自動車に準じた自転車運転法の制定と考えます。</p> <p>特にこれまで歩道の安心安全の犠牲の上に、自転車の利用振興が図られてきました。歩道さえ充分整備されているとは言い難い状況の中で、今や殆どの歩道が自転車に開放されています。まずは歩道を歩行者に返す事を考えて頂きたい。</p> <p>歩道は歩行者が安全安心して歩行出来る地帯、空間として歩行者に供された道路です。</p> <p>現状では何故毎年相当数の歩行者が死傷しなければならないのか、真剣に検討願いたい。</p> <p>それで無くとも私等毎日歩道を歩くとハラハラしています。数年前には後部から音も無く追い抜いてきた若者の乗った自転車に衝突されました。この若者は素早く態勢を立て直すや、詫びの一言も無く逃げおおせました。</p> <p>この程度の事はデータには載りません。</p> <p>先に池袋で親子が横断歩道を自転車に乗り渡っていた時に無謀な自動車運転にはねられ亡くなりました。</p> <p>行政が横断歩道での自転車運行を禁止していたなら、同親子は被害に遭わなかったかも知れません。</p>	<p>自転車は道路交通法で軽車両として位置付けられ、原則として車道を通行することとなっており、例外として歩道を通行する際には、歩行者優先で車道よりを徐行するものとなっております。</p> <p>自転車の活用推進に当たっては、P.62 に記載の基本方針4「つかう」などにお示しした通り、交通安全の確保が大前提と考えております。</p> <p>そのため、P.67 から P.75 に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」に取り組むことで、ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進を図ってまいります。</p> <p>また、自転車の車道通行を促進するため、P.76 から P.78 に記載の施策2「自転車通行空間の計画的な整備推進」により、自転車通行空間を確保するとともに、適切に利用されるよう取り組んでまいります。</p> <p>なお、P.112 の計画のフォローアップに記載のとおり、自転車の車道通行割合100%を目指すことを指標として設定しております。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
16	<p>都市における自転車の位置付け(メリット)が明確でなく極めて一般的、実態との齟齬を覚えます。</p> <p>メリットとしてエコ、健康、観光等謳われていますが実際の利用実態は買い物、駅近く等の近距離に集中しています。</p> <p>付言すれば、現在の限られた自転車に対する交通空間では上記メリットは有意性があるとは考えづらい。</p> <p>エコ、健康であれば、フィットネス施設における自転車同様機器の利用の方が適当で安全でしょう。</p>	<p>都市においても、自転車は、極めて身近な交通手段であり、環境負荷の低減や健康増進などにも寄与するものと考えております。</p>
17	<p>他地域間のシェアリング利用は、自転車道の整備が進んでからの話しで時期尚早と思います。</p> <p>それまでは自動車道における利用に限定して頂きたい。</p> <p>この場合、歩道走行禁止、その他注意点や保険等を盛った誓約書の提出や事故経験者への提供禁止等も考えられます。</p>	<p>区道における自転車通行空間の整備については、P.109 に示すとおり令和 10 年度までの期間に、約 27 km の整備を目指してまいります。</p> <p>シェアサイクルについては、P.84 の施策 5「シェアサイクルの普及促進」に記載のとおり、公共的な交通手段の一つとして考えていることから、利便性向上のため普及促進を図ってまいります。また、シェアサイクルの利用者に対しては、P.85 に記載の取組 5-2「シェアサイクルの安全利用の促進」により、自転車シェアリング事業者と連携した安全利用の周知・啓発を行ってまいります。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
18	<p>高齢者若年層の無制限歩道走行 いづれも歩行者サイドに取って不安、危険の恐れがあり、原則禁止して頂きたい。</p> <p>高齢者層については、体調や運転技能等の不安が懸念され、若年層に付いては知識、技能、マナー等が不十分との懸念があります。</p>	<p>自転車は道路交通法で軽車両として位置付けられ、原則として車道を通行することとなっており、13歳未満もしくは70歳以上の方についても、例外として歩道を通行する際には、歩行者優先で車道よりを徐行するものとなっております。</p> <p>高齢者や小学生への交通安全教育は、P.68に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」の取組1-1「自転車利用者に対する交通安全教育の実施」のとおり、自転車実技教室や交通安全教室の実施などにより取り組んでまいります。</p>
19	<p>横断歩道における即事故防止対策 上記しましたが、横断歩道は極めて高い事故率が想定されるところ、信号の有無に関わらず、自転車の走行を禁止し、歩行して渡る様に規制方実施して頂きたい。</p>	<p>自転車は道路交通法により、近くに自転車横断帯がある場合は、横断歩道でなく自転車横断帯を通行することとなっています。また、近くに自転車横断帯がない場合については、横断中の歩行者の通行を妨げる恐れのない場合は自転車に乗ったまま通行できますが、横断中の歩行者の通行を妨げる恐れがある場合は、自転車に乗ったまま横断歩道を通行することはできません。</p> <p>これらについても、P.67からP.75に記載の施策1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」に基づき、周知・啓発に取り組んでまいります。</p>

No.	ご意見（原則原文どおり）	区の考え方
20	<p>自転車運行マナー</p> <p>私の居住する一角に奥行き 100m 程の商店街があります。同商店街は自転車等の走行を禁止しています。</p> <p>同商店街の出入り口にその旨の大小看板が 2 枚設置されています(以前には、近くの警察署の看板も設置されていましたが、いつの間にか取り払われていました)。</p> <p>しかしながら、これを尊重し守っている人は殆ど皆無の状況です。</p> <p>自転車を乗り入れる人にアドバイス等すると、素直には聞きません。</p> <p>自転車運行者には特有のマインドがあり、特に歩道走行が日常となっている今日、歩行者には切実な懸念でもあり、マナー向上の対策を講じて頂きたい。</p>	<p>P.67 から P.75 に記載の施策 1「安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進」に基づき、ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進を図ってまいります。</p>

文京区自転車活用推進計画（素案）からの主な変更点

■ 第1章

頁	位置	旧	新
1	4 段落目		<p><u>文京区においては、鉄道等の公共交通網が充実しており、区民の交通手段としては自動車よりも自転車の占める割合が大きくなっています。また、2017年1月に始まったシェアサイクルサービスについても、多くの利用が見られます。その一方で、近年自転車の関与する事故の割合が増加しており、自転車の安全利用が課題となっているほか、自転車利用者からは、安全で連続した自転車通行空間の確保や、地域のニーズに応じた駐輪場の整備が求められています。</u></p>

■ 第2章

頁	位置	旧	新
21	1 段落 目	区では、自転車シェアリング事業を実施し、区内 68 箇所のポートを設置しています。東京 <u>11 区</u> [*] で相互乗り入れが可能となっています。（※東京 <u>11 区</u> ：千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区）	区では、自転車シェアリング事業を実施し、区内 68 箇所のポートを設置しています。東京 <u>13 区</u> [*] で相互乗り入れが可能となっています。（※東京 <u>13 区</u> ：千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区、 <u>杉並区、練馬区</u> ）
22	1、2 段落 目	<u>区民の代表交通手段分担率は、全目的で鉄道が 58.4%、バスが 3.1%、自動車が 5.2%、自転車が 8.3%、徒歩が 23.4%となっています。</u>	<u>代表交通手段分担率は、全国においては自動車・バイクの占める割合が大きく、次いで徒歩、鉄道の順となっています。一方で東京都（区部）においては、鉄道の占める割合が大きく、次いで徒歩、自転車の順となり、自動車・バイクよりも自転車の分担率が大きくなっています。</u> <u>文京区においても、同様に鉄道、徒歩、自転車の順に利用されていますが、東京都（区部）と比較すると、鉄道の占める割合がより大きくなっており、全目的で鉄道が 58.4%、徒歩が 23.4%、自転車が 8.3%、自動車・バイクが 5.8%、バスが 3.1%となっています。</u>
22	図 2 1		全国及び都（区部）のデータを追加
58	表 2 3 施設立 地状況	・シェアサイクルのポートは、区内 68 箇所に幹線道路付近を中心に整備されており、東京 <u>11 区</u> で相互乗り入れが可能。	・シェアサイクルのポートは、区内 68 箇所に幹線道路付近を中心に整備されており、東京 <u>13 区</u> で相互乗り入れが可能。

■ 第3章

頁	位置	旧	新
61	3段落目		<p>さらに、坂道の多い本区において、<u>自転車の活用を推進するには、交通安全の確保が大前提であり、利用者には、自転車は車道通行が原則などのルール・マナーの遵守が求められます。</u></p>
61	4段落目	<p>これらを踏まえ、<u>自転車は公共性を有する重要な交通手段の一つとして捉え、将来にわたり持続可能で豊かな地域社会を構築するため、自転車の活用推進により目指す目標を、次のとおり設定します。</u></p> <p>< <u>自転車の活用推進により目指す目標</u> ></p>	<p>これらを踏まえ、<u>極めて身近な交通手段である自転車を、公共性を有する重要な交通手段の一つとして捉え、将来にわたり持続可能で豊かな地域社会を構築するため、文京区自転車活用推進計画の目標を、次のとおり設定します。</u></p> <p>< <u>計画の目標</u> ></p>

■ 第4章

頁	位置	旧	新
65	一覧表 基本方針3 【3-1】 駐輪場の整備		※民有地を活用した駐輪場の設置促進に関する検討のスケジュールの矢印の削除
67	施策1 説明文	誰もが安全・安心して自転車を利用できるよう、区民の交通安全意識の向上やルール・マナーの周知・啓発を行うとともに、事故への備えや適正な自転車の利用の促進、自転車利用時の危険箇所の把握・改善に関する取組を推進します。また、多様な主体と連携した交通安全教育を目指し、連携相手の拡充に努めます。	誰もが安全・安心して自転車を利用できるよう、 <u>春・秋の交通安全運動などにおいて、</u> 区民の交通安全意識の向上やルール・マナーの周知・啓発を行うとともに、事故への備えや適正な自転車の利用の促進、自転車利用時の危険箇所の把握・改善に関する取組を推進します。また、多様な主体と連携した交通安全教育を目指し、連携相手の拡充に努めます。
70	●自転車に対する指導・取締り	①自転車対策重点地区・路線において、集中的かつ重点的な指導警告・取締り活動を実施します。 <u>また、原則毎月の交通安全日に、同地区・同路線において、「管下斉自転車指導警告・取締り活動」を実施します。</u>	①自転車対策重点地区・路線において、集中的かつ重点的な指導警告・取締り活動を実施します。
72	図74		※図中の説明の修正
77	●自転車通行空間の適正利用の促進	自転車専用通行帯や自転車ナビマーク・ナビラインなどの自転車通行空間の種類、通行ルールについての説明や区内の自転車通行空間の整備状況等について、区のホームページ等に <u>掲載するとともに、現地状況に応じて逆走禁止の看板等を設置することにより、自転車通行空間の適切な利用を促進します。</u>	自転車専用通行帯や自転車ナビマーク・ナビラインなどの自転車通行空間の種類、通行ルールについての説明や区内の自転車通行空間の整備状況等について、区のホームページ等に <u>掲載します。また、坂道などの現地状況に応じ、スピードの出しすぎなどに対する注意喚起や逆走禁止などに関する対策を実施することにより、自転車通行空間の適正な利用を促進します。</u>

頁	位置	旧	新
79	●マンションや商業施設等での駐輪場の設置促進	<p>●マンションや商業施設等での駐輪場の設置促進【検討】</p> <p>自転車の駐車需要が発生するマンションや商業施設等において、文京区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例及び施行規則や、文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱に基づき、駐輪場の設置を促進します（附置に関する指導等）。</p> <p>また、その他の施設においても必要に応じて駐輪場の設置を<u>促進できるよう検討</u>します。</p>	<p>●マンションや商業施設等での駐輪場の設置促進【継続】</p> <p>自転車の駐車需要が発生するマンションや商業施設等において、文京区ワンルームマンション等の建築及び管理に関する条例及び施行規則や、文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱に基づき、駐輪場の設置を促進します（附置に関する指導等）。</p> <p>また、<u>新たに</u>その他の施設においても必要に応じて駐輪場の設置を<u>促進</u>します。</p>
79	●民有地を活用した駐輪場の設置促進	<p>●民有地を活用した駐輪場の設置促進に関する検討【検討】</p> <p><u>民間事業者等による民有地への駐輪場の設置を促す制度について検討</u>を行います。</p>	<p>●民有地を活用した駐輪場の設置促進【新規】</p> <p>事業者等による民有地への<u>民間駐輪場の設置を促進</u>します。</p>
81	●快適な駐輪場環境の提供	<p><u>区営の駐輪場において、設備の改修時期等に合わせ、利用者がより使いやすくなるよう、ニーズに応じた駐輪機器や、ICカード等の支払いに対応できる設備に更新</u>します。</p>	<p><u>坂道が多く、子育て世帯の多い本区においては、電動自転車や子ども乗せ自転車など、サイズの大きい自転車の利用が多いことから、設備の更新時期に合わせて、一台当たりのスペースの見直し等</u>を行います。また、<u>一時利用制駐輪場においては、ICカード等の支払いに対応できる精算機に順次更新</u>します。</p>

■ 第5章

頁	位置	旧	新
110	COLUMN		※追加

■ 第6章

頁	位置	旧	新
113	1行目	<p>※1 <u>原則車道走行となる13歳以上70歳未満を対象として算定</u></p>	<p>※1 <u>車道通行の例外である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や、道路工事や連続した駐車車両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を除き算定する</u></p>