

# 第3回協議会以降での主な変更点



# 第3回協議会以降での主な変更点



## (1) 第3回協議会の主な意見と対応 (1/3)

No	主な意見	対応	資料3 反映箇所
1	<p>&lt;施策の対象について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策の対象について区民、事業者、来訪者という分類だが、事業者について企業側と勤務している人では異なる。また、生徒、学生含め学校も事業者に含まれるのではないか。それぞれの枠組みの捉え方を再検討したほうが良い。</li> </ul>	<p>施策の対象について再検討し、以下の通り整理しました。なお、事業者についての定義を、本文中に追記しました。</p> <p>分類：区民、来訪者、学校、事業者、千代田区役所、駐輪場利用者（区民・来訪者）</p> <p>なお、通勤・通学で自転車を利用する方は、区民、来訪者に該当します。</p>	P61
2	<p>&lt;施策1-1「自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・記載の施策はこれまでの継続のように見える。安全利用五原則等の周知は浸透しているが、新しいナビラインの意味や、もう少し複雑な交通ルール等の周知は浸透していない。継続だけではなく発展させてほしい。広報やホームページのような具体策が記載されているが、10年続けるのかという観点で見直したほうが良い。具体化せず、今後登場するかもしれない新しい周知方法等を活用できるように、余地を残した書きぶりのほうが良い。</li> </ul>	<p>ご指摘を踏まえ、基本的な交通ルールの教育に留まらず自転車走行空間の正しい通行方法などの交通安全教育を進めていくことを追記しました。また、HPやチラシだけに限定しない啓発手法をするなど、本文を幅のある文章に修正しました。</p>	P61～P66
3	<p>&lt;施策1-1「自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区民に対しては、千代田区報等でプッシュ型の通知ができるが、日中のみ来訪する事業者、来訪者への効果的な連絡方法の検討が必要だと思う。</li> </ul>	<p>来訪者への周知は、シェアサイクル事業者と連携して行います。また、ライフステージに応じた周知内容の検討、多様な広報媒体での周知を進めていく旨を追記しました。</p>	P61～P64
4	<p>&lt;施策1-1「自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車保険の加入促進について、中野区では、講習会で、保険加入の助成券を配布し、区から助成金が出る取り組みをしている。また、OpenStreet社ではシェアサイクルのバッテリーを災害時に避難所で携帯の充電等に使うような、災害時の支援協定を結んだ実績がある。参考にしてもらいたい。</li> </ul>	<p>ご提示いただいた事例については参考にさせていただき、本文中では、事業者との協力締結にとどまらず、様々な展開を想定した文章に修正しました。</p>	P68
5	<p>&lt;方針2-1「快適な自転車走行空間の整備」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施策2の自転車走行空間整備は車道走行のルールの可視化でもあるため、施策1の安全教育と繋がると思う。個別方針が3つに分かれているが、施策間でうまく連携して進めてほしい。</li> </ul>	<p>自転車ネットワーク計画（自転車走行空間整備）と各施策が連携するという内容に文章を修正しました。</p>	P85

# 第3回協議会以降での主な変更点



## (1) 第3回協議会の主な意見と対応 (2/3)

No	主な意見	対応	資料3 反映箇所
6	<p>・施策2-2に駐輪対策が記載されているが、各施策の対象について、短時間利用者なのか、長時間利用者なのか、明記されていないので、追記したほうが良い。利用実態と駐輪場の位置が合っていないため、違法駐輪が発生しているのかもしれないし、台数が足りていないのかもしれない。要因がわからないため、その辺りを丁寧に把握し、どのような整備を検討していくか、考え方で書いたほうが良い。</p>	<p>放置自転車対策について、対象を一時利用者・定期利用者に分け、ターゲットを明確にすることで、各施策でどのような整備を検討していくかわかる文章に修正しました。</p>	P71～73
7	<p>&lt;方針2-2「駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現」について&gt;                      ・千代田区が違法駐輪数ワースト1位とあるが、千代田区外周にJRをはじめ主要な駅が多いため、千代田区の中だけでは、解決できない部分があると思う。この数値は隣接区の住民の最寄り駅が区内にあり、その分も計上されていると思われるため、課題解決に向けて、隣接区と協力した施策があれば良い。</p>	<p>周辺自治体の施策と連携していく内容を追加しました。(東京都が実施している「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」との連携した放置自転車対策(文京区、中央区、台東区は実施中))</p>	P74
8	<p>&lt;方針2-3「連続的でみんなが使える移動の実現」について&gt;                      ・方針2の多様な交通モードと繋ぐ項目では、比較的に目新しく先進都市の実現に繋がる施策だが、駐輪対策が多いため、交通モード間をシームレスに移動できる利用環境に関する内容の充実を図るべき。駐輪対策も重要であるため、利用者属性など、要因を明確にした上で検討を進めるべき。公共交通を繋ぐと謳っている以上、半蔵門、麴町、竹橋など地下鉄駅周辺の駐輪場の確保が難しいエリアへの対応をどう考えているか明記が必要である。自転車と地下鉄の乗り継ぎにおけるシェアサイクルの活用提案を盛り込むことで、交通結接点の利用環境整備が、より先進的な施策になると思う。路線バスの記述がないため、路線バスを含めた交通手段との連携について、今後具体的に検討して頂きたい。</p>	<p>駐輪対策については、区内の駐輪需要を踏まえた適正な台数及び配置となるよう、駐輪環境を整備していきます。</p> <p>また、自転車と公共交通(鉄道、バス等)を繋ぐという観点で、新たに下記施策を追加しました。</p> <p>①区内の空白地帯を無くす「シェアサイクルポートの整備施策」                      ②地下鉄と自転車の乗り継ぎ拠点を整備する「交通結節点の整備施策」</p>	P75～P77

# 第3回協議会以降での主な変更点



## (1) 第3回協議会の主な意見と対応 (3/3)

No	主な意見	対応	資料3 反映箇所
9	<p>&lt;方針2-3「連続的でみんなが使える移動の実現」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルは、近年、公共的な交通手段と位置付けられつつある。千代田区は土地柄、駐輪場の場所が確保できず、放置台数が多くなってしまっていると思う。また、区内の駐輪場の絶対数が足りていないため、シェアサイクルの活用が有効だと考える。本計画において、シェアサイクルを公共交通並みに位置づけることで、一歩進んだ計画にできればよい。駅出入口周辺に密度高くポートを設置することで、利用者の満足度に直結し、交通モード間のシームレスな移動の実現につながる。千代田区には、附置義務がないため、公共交通相当に位置づけることで、ポート設置が促進され、より良い環境が整備されると思う。</li> </ul>	<p>千代田区では、国の第2次自転車活用推進計画に記載の通り、シェアサイクルを「公共的な交通」と捉えています。そのことについて本文中に明記しました。</p> <p>また、ご指摘を踏まえ、「交通結節点の整備施策」を追加し、その中で、駅出入口周辺へのポート整備を明記しました。</p>	P75 P76
10	<p>&lt;自転車ネットワーク路線について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施策2の中で、皇居一周の自転車走行環境整備とあるが、自転車ネットワーク路線上で皇居一周の対象路線が明示されていない。千代田区の特徴となる施策のため、計画の中で皆さんと一緒に、具体的な道路の選定ができれば良いと思う。</li> </ul>	<p>「皇居一周の自転車走行環境の整備」の対象路線を本文中に明示しました。(p80)</p> <p>また、自転車ネットワーク路線図にも明示しました。(p93)</p>	P80 P93
11	<p>&lt;方針3-1「区内の自転車回遊の促進」について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車関連のイベントが分散して掲載されているため、分野毎に分けず自転車を活用したイベントとして集約すべき。計画目標値は、観光イベントの記載がないため、区別する必要はない。</li> </ul>	<p>「皇居一周の自転車走行環境の整備」は、施策3-1(1)に移動し、集約しました。</p>	P80

# 第3回協議会以降での主な変更点



## (2) 第3回協議会以降の委員追加意見への対応

No	主な意見	対応	資料3 反映箇所
12	<p>・「b) 自転車利用の有用性の周知」が有益であることに異論ありませんが、自前の自転車利用の場合でも同じだと思います。ことさらに、「シェアサイクル活用の有用性」という表現をすることには違和感があります。自前の自転車を使っても同じなのに、「シェアサイクル活用の有用性」と言い、自前の自転車利用に言及しない説明は、片落ちです。本計画の大きな目的は、シェアサイクル事業の促進ではなく、自転車の利用促進であると認識しています。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、施策の記載の中で「シェアサイクル」に限定した記載になっていた箇所を修正しました。</p>	P77
13	<p>・各取り組みの対象として、区民、来訪者、事業者などが明記されていて、判り易く、よいと思います。ただ、そこに時々書かれている「事業者」は、書かれているところによって、シェアサイクル業者を指していると推測される場合、自転車を利用する就業者の勤め先の企業を指していると推測される場合、など、いろんな意味の事業者を指していると思われる。については、「事業者の定義」を凡例として謳い、この施策の対象で言っている事業者はどういう事業者なのか明確にするとよいと思います。</p>	<p>施策の対象となる「事業者」については企業そのものを指しています。なお、ご指摘いただいた通勤で移動される方については、「区民」および「来訪者」に該当します。</p> <p>本文中の記載では説明が不足しているため、「事業者」の定義について追記しました。</p>	P61
14	<p>・P.77の「表4-3 運動のメッツ表」は、メッツ表の数値の意味などを判り易く説明する必要があると思います。また、自転車エルゴメータのメッツ値は、実際の自転車走行のメッツ値にする方がよいと思います。</p>	<p>メッツ表は、わかりやすく周知する指標の1事例として、掲載しています。ご指摘のとおり、説明が不足しているため追記します。</p>	P82
15	<p>＜「千代田区自転車活用推進計画素案(案)」P.42「2.7 観光」(1) 観光施設」について＞図2-46に記載されている観光施設等はどうのような基準で記載しているか？</p>	<p>「観光施設」については、千代田区のHPに掲載されている主な施設を抽出しております。ご指摘の通り、掲載基準が曖昧であったため、区内の主要施設が網羅されている「千代田区観光マップ」に差し替えました。</p>	P42
16	<p>＜「千代田区自転車活用推進計画素案(案)」の施策1-1について＞</p> <p>・来訪者・事業者向けの周知方法として、「区の広報誌やホームページなどを通じて周知」することが繰り返し記載されているが、訴求性が低い手段を何度も記載するのはいかがなものか。</p>	<p>広報紙やチラシの他、多様な広報媒体による周知を図る内容に修正しました。</p>	P64

# 第3回協議会以降での主な変更点



## (3) パブリックコメントへの対応（再掲）

No	主な意見	対応	資料3 反映箇所
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>千代田区自転車活用推進計画(素案)の52頁には、「表2-3 電動キックボードの普及状況(2019年時点)」が掲載されています。6年前時点の状況を纏めたものでは、古すぎます。しかも、その後、世界各国各都市各々で、制限されたり禁止されたりする状況もありますので、むしろミスリーディングです。</li> </ul>	<p>電動キックボードの事例を2025年時点の情報に更新しました。</p>	<p>P52,53</p>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>p52 表 2-3『電動キックボードの普及状況』の海外での電動キックボードの例は2019年で古すぎる。パリやオーストラリアでは禁止になったはず。危険なので制限されている例をきちんと調べるべきです。</li> </ul>		
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>P59 施策2-3(2)子育て世代の移動手段の充実にて、チャイルドシート付きシェアサイクルにより乳幼児の移動手段についての施策があり、「施策1-1(1)交通安全教育や体験会等の実施」にて、小学校等での交通安全の実施と、小学生向けの施策があります。</li> <li>まだ自転車に乗れない子どもへの施策(シェアサイクリング)、また、自転車に乗れる子ども(交通安全)への施策はあるものの、【子どもが自転車に乗れるようになる】ための施策が見当たりません。我が家には小学生の子がいますが、区内にて自転車の乗り方を習得できる場が見つからず、区外まで車で移動して練習する等、不便に感じています。パレスサイクリングにて自転車教室の募集があるのは存じておりますが、倍率が高く、すぐ募集が締め切られてしまい、申し込みさえできません。そこで、学校の校庭を自転車練習に開放する等、自転車練習の場を増やす施策をお願いします。</li> <li>なお、区内はタワーマンションが多い立地ゆえに駐輪場が確保できず、子供用自転車を保有していない家庭も多いため、自転車練習を行う際には子供用自転車貸し出しも同時に行っていただきたく願います。</li> </ul>	<p>子どもが自転車に乗れるようになるための施策は重要であるとともに、子どもが自転車の乗り方を習得できるようになる場の確保についても千代田区内では課題であると認識しています。今後、関係機関等と調整していきます。</p> <p>また、パレスサイクリングの交通安全教室については、貴重な機会であると認識しており、自転車の貸し出しなどを含め、主催者と連携して取り組んでいきます。</p>	<p>P80</p>
20	<p>(5)P. 97で、既存整備路線との連続性の確保への言及があり、正しい視点とします。「既存整備区間(約4.8Km)」は、どこなのか、判りやすく明示しておくとういと思っています。</p>	<p>ご指摘いただいた約4.8kmについては、自転車ネットワーク路線(整備済み)の総延長です(p93)。なお、本文中にて「自転車走行空間を整備した区間」や「既存整備区間」という意味で記載している文言に記載揺れがありましたので、「整備済み区間」に統一します。</p>	<p>P86 P93 P99</p>