

千代田区自転車活用推進計画（素案）に対するご意見と区の考え方

No.	意見提出者の区分	意見内容	区の考え方	反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他
1	1.区内に住所を有する方	<p>区内の歩車分離を促すとあるが、車道は自転車専用通行帯への違法駐停車が横行しており自転車走行には危険な環境である。「安全で快適で楽しく自転車を利用することができる自転車先進都市の実現」を将来像にするのであれば、自転車走行空間整備は車道上のマーキングによる通行帯整備では全く不十分であり、自動車交通から構造的に分離された自転車専用の通行空間を確保するべく、更に踏み込んだ推進計画とすべきだ。</p>	<p>ご指摘いただいたとおり、自転車専用通行帯上への路上駐車は、大きな課題であると認識しております。今後整備する路線については、路上駐車車両で塞がれない構造の検討を進めていきます（本編p70）。また、路上駐車対策については、交通管理者である警視庁とも連携しながら進めていきます。</p>	C
2	1.区内に住所を有する方	<p>(1) 自転車利用者ばかりルール順守が強調されており、自動車に対しては63ページにあるような啓発のチラシのみというのでは軽すぎて、いつまでたっても自転車道、自転車通行帯、自転車通行マークを塞いで一時停止、路上駐車したり、自転車に幅寄せする輩が無くならず、自動車優先の街づくり・考え方は変わらないと思います。自転車の車道左側通行を法令で定めたのであれば、自転車道、自転車通行帯を塞ぐ一時停車、路上駐車に罰則かレッカー移動を適用する条例も制定していただきたいです。自転車が自動車よりも弱い立場であるにも関わらず一方的に危険な目にあうようなことがないように考えていただきたいです。</p> <p>(2) 神田平成通り、神田警察通り、神田金物通り、都道402号は一方通行になっており、特に神田平成通り、神田金物通りは路上駐車が多く連続して長い距離を自動車が自転車通行帯を塞いでいることが多くなっています。神田平成通り、神田金物通りの歩道は細く、歩行者を妨げずに自転車が走行することはできません。このため現状で神田平成通り、神田警察通り、神田金物通り、都道402号の車道左側を自転車が通る場合、路上駐車のせいでしばしば車道中央を走る必要があり、対抗して走ってくる自動車と正面衝突する危険が常にあります。いつ人身事故が発生してもおかしくないで、早急に自転車道を整備していただきたいです。一方通行の道路については自転車専用通行帯とか、車道混在型の自転車走行空間の対応では、路上駐車を厳禁にしない限り結局車道中央を走ることになり危険が防げないので、自転車道で対応していただきたいです。</p> <p>(3) 自転車ネットワーク計画の指標に「一方通行の道路」が入っていませんが、一方通行の車道の左側は恐怖を感じるのでは是非とも優先して自転車走行空間を整備していただきたいです。</p>	<p>(1) について ご指摘のとおり、自動車ドライバーへの自転車通行ルールの周知、啓発も重要だと認識しています。今後は、チラシだけの周知に留まらず、既存の交通安全イベントの機会を活用するなど、自動車ドライバーに届く周知・啓発を実施していきます（本編p65）。</p> <p>(2) について 千代田区は一方通行路線が多く、その対策は重要であると認識しております。一方通行路線の整備形態については、本編p94の国のガイドラインを基本としつつ、千代田区の交通状況・規制状況・地域特性等を踏まえ、地元住民や事業者、警察等とも協議の上、自転車道の可能性も含めて検討をしていきます。また、路上駐車対策については、交通管理者である警視庁とも連携しながら進めていきます。</p> <p>(3) について 千代田区は一方通行路線や路上パーキングが多いと認識しています。優先整備路線の選定にあたっては、道路の通行規制・構造だけではなく、道路の安全性や走行需要、交通事故の発生状況等を踏まえながら進めていきます（本編p99）。</p>	(1) : C (2) : C (3) : D

No.	意見提出者の区分	意見内容	区の考え方	反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他
3	1.区内に住所を有する方	<p>(1) 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。2025年12月現在の状況とすることは困難だとしても、2024年くらいまでの状況を纏めた資料とすることで、掲載するに値する資料になると考えます。</p> <p>(2) 電動キックボードを、車道通行を原則とするなど、自転車と同様に扱うことにしようとしていることは、現時点では、已む無しであり、妥当と思います。世界の状況を見ると、特に、歩行者に対するキックボードの危険、或いは、四輪車からのキックボードへの危険の回避を確実にできることを検証しきれた段階には至っていません。この10年間の重要な計画の始まり時点では、「普及策を進め、それが功を奏して普及が進むことを期待する」というように、前のめりになるのではなく、規制や禁止も選択肢から排除せず、特定小型原動機付自転車について、安全確保を見極める為の施策検証の期間とするくらいスタンスが妥当と考えます。通常の自転車利用も増加し、車道通行が原則となり、歩行者にもウォークアブルな町をエンジョイしてもらおうとする方向で、現在の状況から、機材の性能の向上、啓発活動による利用者のマナーやルールの守り方の向上、走行空間の分けなどが、総合的に上手くゆかないかぎり、電動キックボードの安全な運用は、容易なことではありません。何よりも守るべきは、安全である。</p> <p>(3) 特定小型原動機付自転車を含む、自転車の利用の安全を確保するには、ユーザへの教育・啓発も必要ですが、車道走行を原則とされる中で、四輪車との接触の脅威をなくし、歩行者にぶつかることをなくす為に、走行空間を縦分けすることが有効であることを、より明確に謳い、具体的な実現策を織り込む計画にすることが重要と考えます。</p> <p>(4) 国のガイドライン「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は令和6年6月に改訂されており、自転車歩行者道（自転車通行可の歩道）の新規整備は、もはや推奨されない整備形態であり、自転車は車道、自転車道、自転車レーンを走行することが原則となっています。旧ガイドラインに沿って計画・設計されていても未整備の道路は、早々に令和6年改定のガイドラインに沿って、設計・計画の変更、整備を進められるべきと考えます。さもなければ、来年度からの10年間の計画の下で、千代田区では、もはや推奨されない整備形態での自転車走行道路の整備が続いてしまいます。言わずもがなの当然のことかもしれませんが、中間点の見直しを待たず、冒頭から、令和6年のガイドラインにそった整備を行う旨、この重要な10年計画冒頭で明示しておくことが、その後の議論を呼ぶことを避け、禍根を残さないことになると考えます。以上</p>	<p>(1) について いただいたご意見を踏まえ、本編p52,53の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>(2) について いただいたご意見については、今後の安全・安心な移動の実現に向けた施策の参考とさせていただきます。今後も電動キックボードの利用者に向けた周知・啓発活動を実施していきます。</p> <p>(3) について いただいたご意見のとおり、自転車走行空間を歩行者や四輪車と明確に分離することが、安全で快適な道路空間につながります。本計画の具体的な実現策として、自転車専用通行帯と駐車枠を併設した整備形態を検討していきます。</p> <p>(4) について 旧ガイドラインで計画・設計された区間については、令和6年改定の国のガイドラインを基本としつつも、地元住民や事業者、警察等と協議して決定した整備形態に従って進めていきます。</p>	<p>(1) : A (2) : D (3) : C (4) : C</p>

No.	意見提出者の区分	意見内容	区の考え方	反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他
4	1.区内に住所を有する方	<p>「5 千代田区自転車ネットワーク計画」について、以下6点を述べます：</p> <p>(1) 現在は、残念ながら、安全が確保されているという安心感を持って自転車を走らせられない箇所が千代田区のあちこちに存在しているので、自転車（及び、特定小型原動機付自転車）の車道通行を原則とした自転車走行空間が整備されることは、たいへんに有難いことであると感ずます。</p> <p>(2) 特定小型原動機付自転車については、現時点では、自転車と同じに扱うことは已む無しと考えますが、自転車と同じ走行空間を走行することが最適なのか（使用を制限或いは禁止する必要はないか）をこの計画期間を通じて、実情に即してよく見てゆく必要があるため、現時点で、前のめりになって、電動キックボードが自転車と同じ走行空間を走れるものとして、自転車ネットワーク計画の対象とする旨を宣言することは差し控えることが妥当と考えます。機材の安全性確保の機能の確実性、使用するユーザーへのルール・マナーの啓発の有効性、などを引き続き検証しながら、将来の位置付け・あり姿を考えるべき段階にあるからです。</p> <p>(3) 具体的な整備形態については、地元や交通管理者と協議しながら決めていくとのこと、たいへん結構なことで、是非、そうしてゆくことが重要です。地元との協議は、地元住民の中の自転車利用者と併せて、自転車を利用せず歩行時に自転車からの脅威にさらされる住民からも、実態に即した要望や危機感も十分に聴取され、計画に反映されることが必要と思います。また、把握・聴取の仕方を工夫して、区外、或いは、当該地域以外からの自転車利用者（自転車ネットワークを通り抜けて走行する人びと）の実感も十分に聴取して計画に反映させせる必要がありますので、素案には謳われていませんが、必要なことと思います。</p> <p>(4) また、自転車が通行し易くなると、乗り出した地点から目的地に向かって通り抜ける自転車が増加することが予想されますし、それが、本計画の目指すところの中心と思います。増加が期待される通勤者は、ショートカットを狙ったり、車両からの脅威を回避したいと考えて、平行した生活道路を高速で通り抜けるようになることも考えられます。このような事態は、生活道路や通学路の利用者にとっては、迷惑で危険な事態になります。本質的には、自転車活用にはそぐわない事態です。例えば、四ツ谷見附から大手町・丸の内に向かう通勤者は、このような行動をとらず、幹線の道路の自転車専用通行帯や矢羽根型路面標示レーンを走行するように、生活道路や通学路には、住民・通学者以外の自転車・自動車の乗り入れを制限するとか、麴町大通りの車両走行車線を現在よりも制限して自転車走行レーンを増やす、など、自転車通行と併せて、車両走行の在り方の変更、自転車利用者以外の生活道路・通学路の利用者の安全確保への打ち手も併せて検討し、計画に盛り込むようにすると、自転車利用が安全に促進されるので、そのような取り組みを行って欲しい。</p> <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、正しい視点だと思います。「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よいと思います。</p> <p>(6) P. 98に、区管理の区道の整備対象区間が35.2Kmとの記述があります。P. 84には、候補路線の指標1～指標7の説明があります。90の図5-12の全線の延長が、35.2Kmですか？「整備形態の選定」以降でもそうですが、「路線選定」の前に、特に、地元の意見をよく聞いて進める必要があると思います。</p>	<p>(1) について 本計画の内容についてご賛同いただいたものと認識します。</p> <p>(2)～(4) について いただいたご意見については、今後の「安全・安心な移動の実現に向けた施策の推進」、「自転車走行空間整備の推進」の参考とさせていただきます。</p> <p>(5) について ご指摘いただいた本編p99の約4.8kmについては、本編p93の自転車ネットワーク路線（整備済み）の総延長です。なお、本編にて「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>(6) について ご指摘いただいた本編p100の35.2kmについては、本編p93の自転車ネットワーク路線（計画路線）の総延長です。本編p92は指標の重ね合わせとして、区管理道路以外も含めているため、35.2kmより総延長は大きくなります。なお、自転車走行空間の具体的な整備形態については、地元住民や事業者、警察等とも協議の上、選定します。</p>	<p>(1) : C (2) : D (3) : D (4) : D (5) : B (6) : C</p>

No.	意見提出者の区分	意見内容	区の考え方	反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他
5	1.区内に住所を有する方	<p>いつもお世話になります。子育て世代の住民としての意見です。</p> <p>千代田区自転車活用推進計画（素案） 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、小学校等での安全教育の実施と、小学生向けの施策があります。</p> <p>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（安全教育）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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>お手数おかけしますが、ご勘案よろしく願います。</p>	<p>ご指摘いただいたように、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、ご意見をいただいた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（本編P80に追記）。</p>	B
6	1.区内に住所を有する方	<p>千代田区行政にはいつもきめ細かいご対応をいただきまして深く感謝しております。</p> <p>千代田区自転車活用推進計画（素案）を拝見しましたが、総花的な記載で焦点を絞り込めていないように感じました。</p> <p>もともと千代田区は道路幅も狭く、交通量も多いために自転車での移動が困難で危険を伴う場所も少なくありません。</p> <p>当区の自転車利用は区民・勤務者・配達業者が近隣の区の住民・勤務者・配達業者が多いと思いますので、そのニーズと、自転車を利用していない区民・勤務者・通学者等の視点を踏まえて、絞り込んで計画を立てることが肝要かと思えます。</p> <p>区民視点ですと、近くのスーパーや商店への買い物、児童の自転車遊び等で自転車を利用する機会が多いので、それにあわせて道路や駐輪場の設備を整えることが適当だと思います。たとえば児童が公園で自転車遊びができるように利用規則と環境整備をすることも有益かと思えます。</p> <p>それに対して皇居一周用に自転車レーンを設けたり、これ以上区外から自転車移動者を呼び込んでしまい、ますます混雑することは避けるべきかと思えます。</p> <p>平常時や被災時等で混雑で緊急車の通行も困難となるようなことは絶対避けるべきかと思えます。ご検討お願いします。</p>	<p>参考のご意見として受け止めさせていただきます。</p> <p>今後も区民等のニーズを把握しながら、自転車走行空間や駐輪環境を整備していきます。</p>	C

No.	意見提出者の区分	意見内容	区の考え方	反映区分 A…意見を踏まえ、計画に反映 B…意見に関連する内容を、計画に反映 C…意見の趣旨が既に計画に反映されている D…今後検討のために参考とする E…その他
7	1.区内に住所を有する方	<p>私が住んでいる区内のエリアは、一方通行や道幅の狭い道路が多く、交通環境があまり良いとは言えません。中規模ビルのオーナーや入居企業が（認められた時間帯や駐車時間を超えて）ビル前に路上駐車をしていたり、公道に（30cm以上も）はみ出して車を週末ずっと停め続けているケースが常態化しており、歩行者が道幅の狭い一方通行の道路で車を大きく避けて歩かなければならないこともあります。数年区内に住んでおりますが、なぜこれらがほとんど取り締まられないのか疑問に感じています。（癒着なのか、事業者が取り締まりがこない時間帯を熟知して、取り締まりを免れているのかははっきりしません）</p> <p>また、最近では昭和通り（特に秋葉原駅のマクドナルド秋葉原昭和通り店）や靖国通り（両国・錦糸町方面）で、東アジア、東南アジア、中央アジア系の外国籍と思われる方々が運転するノーヘルメット・ナンバー無しのモペット（時速60km/h出せるタイプ）が、歩道を走行したり赤信号の横断歩道に突っ込んでくるなど、非常に危険な状況が見られます。警察に相談したことがありますが、運転者が警察官を見つけるとペダル走行に切り替えて取り締まりを免れてしまうため、実質的な対処がされていない状況です。</p> <p>現役世代の私でも日々不安を感じているほどで、足腰の不自由な方や高齢者、小さなお子様にとってはさらに生活しづらい環境だと思います。地域の安全確保のため、警察と連携し、（週末を含めた）路上駐車や暴走モペットの厳格な取り締まりを強化していただければ幸いです。</p>	<p>本編 p64 施策1-1「新たなモビリティ利用者向けの新規取り組み」や本編 p65「自転車に関するルールの周知や路上駐車抑制に向けた啓発」を推進しつつ、交通管理者である警視庁とも連携しながら取り組んでいきます。</p>	C
8	1.区内に住所を有する方	<p>神田エリアに住んでいますが、歩道を自転車で通行し、歩行者にベルを鳴らす方が多くいます。歩道が狭いところが多いので、小さな子どもにぶつかるのではと不安です。車道に自動車用レーンがあっても使用しない人や、車道だと逆走になるからか、敢えて歩道を使用しているのではという人もいます。歩道は歩行者が優先であるという原則を区からアナウンスする、区や警察による取締りを強化するといった対策を取っていただきたいです。（少し話がずれますが、平日の17:30に路上喫煙の防止アナウンスを流しているかと思えます。毎日同じ内容を定刻に流すのではなく、本件含め、様々な注意喚起を適時に発信いただきたいです。）</p>	<p>ご指摘いただいたように、自転車利用者への走行ルール・マナーの周知・啓発や自転車が車道を安全で快適に走れるような自転車走行空間の環境整備も重要だと認識しております。本計画の推進にあたっては、警察等とも連携して取り組んでいきます。</p>	C
9	1.区内に住所を有する方	<p>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。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、本編p52,53の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>	A
10	1.区内に住所を有する方	<p>私は、通勤や移動に自転車をよく利用しています。駐輪場を増やして、充実させてほしいです。通勤で自転車を使う人には、勤務時間中に停めておけるところ、また買い物や用事を済ませたりする間に停めておける駐輪スペースなどです。</p>	<p>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>	C