

渋谷区自転車活用推進計画（素案）に対するパブリック・コメント実施結果

1 実施期間

令和2年2月17日(月)～3月2日(火)

2 提出件数

意見総数：24件

※複数のご意見をお寄せいただいたものがあるため、意見総数と提出者の合計人数は一致しません。

提出方法	件数
郵送	1
持参	1
ファックス	0
電子メール	5
合計	7

3 提出された意見及び区の考え方

No.	区分	意見概要	区の考え方
1. 計画の目的と基本的な考え方など			
1	計画の目的と基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 能動的に自転車を増やし、自動車を減らす計画にしてほしい。自動車利用の抑制につながるインフラ整備の計画も並行して実施すべき。 自動車中心の道路利用から転換し、歩行・公共交通・自転車を優先する人間中心の交通まちづくりの推進も本計画にも明記すべき。 	<p>区では「人中心のまちづくり」に向けて、様々な計画と施策において、自動車に過度に依存しないまちづくりを進めています。本推進計画においても、歩行者・公共交通に加えて自転車の活用を促進し、自動車に依存しないまちを目指していきます。</p> <p>→P.3「2. 基本的な考え方」において、「(1)基本方針」の項目を加え、コメントを追記</p>
2		区内では、路上駐停車によって自転車専用通行帯が使用できない状況が常態化しているため、自転車の通行を妨げる路上駐停車の問題を明記すべき。	<p>違法な路上駐停車によって、自転車走行や歩行者の安全が危険される問題のご意見のとおりだと認識しています。</p> <p>→P.7「3. プロジェクトの基本方針「①はしる」」において、コメントを追記</p>
3	計画の位置づけ	まちづくりの進捗との整合を図るため、今後は地区計画において自転車に関する計画を盛り込んでいくことをお願いしたい。	<p>地域の実情を踏まえた地区計画の方針を検討される中で、必要に応じて自転車利用環境に寄与させる項目を盛り込むことも必要と考えます。</p>
5. 推進スケジュール			
4	数値目標など	計画の達成度を検証するための数値目標、自転車の交通分担率や通行台数などデータ収集に基づいた個々の数値目標なども設定し、施策も含め適宜軌道修正していくことが必要。	<p>本推進計画は包括的なビジョンを長期に渡りお示しする計画なので、個別・具体的な数値目標は設定しておりません。P.12に推進スケジュールをお示ししていますが、具体的な数値目標、例えば、自転車関与事故件数等の目標数値については、「渋谷区自転車通行環境整備計画」など、個別の計画(施策)の中でKPIとして設定し、計画の軌道修正など、定期的にPDCAサイクルで検証、見直しを図っていきます。</p>
5	計画の進め方	タクティカル・アーバニズムの手法を推進スケジュールのところなどに入れ、素早く低コストなアプローチを渋谷もさらに取り入れるべき。	<p>ご意見も踏まえ、様々な主体との連携をしながら低コストで効率的なアプローチも必要と考えます。</p> <p>→P.10「④いかし・つなぐ」において、コメントを追記</p>
6. 個別施策の概要			
6	施策と重点プロジェクトの対応	「4.計画の推進体制」(素案p.11)にある「各主体のパートナーシップを基礎とした協働により、より強力で計画の実現が図られる推進体制を構築」の主旨を踏まえ、「6.個別施策の概要」(素案p.13～)の施策に「各地域で具体的計画の実現を推進するための協議会設置」を項目として加えて頂きたい。	<p>計画推進のために、さまざまな施策を区が主導していくことも重要ですが、地域の方々の自発的な声に耳を傾けていくことも必要と考えます。区は、地域が自発的にこれらの協議の場を立ち上げることやその活動を支援することに努めてまいります。</p> <p>→P.10「④いかし・つなぐ」の「方針2」に項目を追記</p>

No.	区分	意見概要	区の考え方
7	施策と重点プロジェクトの対応	「6. 個別施策の概要」（素案p.13～）の施策に、「駐輪禁止区域の見直しと指定」を項目として加え、「②とめる」「③まもる」と対応させて頂きたい。	令和2年度策定予定の駐輪場配置計画を踏まえて、駐輪禁止区域等の見直しを図ります。 →P.8「②とめる」において、「方針1」に項目を追記
8	通行環境整備計画の具体化および事業推進	素案p.14の『渋谷区自転車通行環境整備計画』における渋谷区自転車安全利用ネットワーク路線>に、地域の実状に応じた路線を追加して頂きたい。	「渋谷区自転車通行環境整備計画」（令和2年度に第二次の計画更新）において、個別具体的にネットワーク路線整備を進めています。この計画で、路線選定の考え方6項目のうち、⑤地域の課題やニーズに応じて自転車の安全利用を図る路線という項目を明記しており、ご意見の方向性で整備を進めてまいります。
9		<ul style="list-style-type: none"> 潜在的な自転車ユーザーも呼び込めるような、安心、安全が一目で分かる通行環境の整備が必要。 区が依拠する「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は混在通行と視覚的分離の濫用を容認しており、安全安心の指針として妥当ではない。 幹線道路では構造的分離が必要で、視覚的分離でも足りるのは路上駐停車の需要がない区間。 混在通行表示はそもそもインフラではないため、この整備形態は避けるべき。 	自転車の安全性の観点からは、専用通行空間の方が優位であることはご意見のとおりだと思います。現状の道路空間、道路使用環境の状況を踏まえ、まずは少しでも安全性を高める観点から、統一的な整備を進めてまいります。次年度の通行空間整備計画見直しにおいて、何が事故を減らす有効な手段であるか十分に検証した上で、通行環境の計画を検討していきます。
10		混在通行を表すピクトグラムの設置は、国内では未検証のまま現在に至っている。自転車事故を効果的に減らすため、生活道路では自動車の通過交通を排除して自動車への曝露量を抑えるべき。	狭い歩行空間を自転車が「走行」する問題を解決する事が喫緊の課題であることは認識しています。その意味では、自動車にも「自転車は、車道を走るものであるので、その前提での運転を促す」ためにもピクトの設置を進めているところです。ご意見のありました自動車の走行速度の高い幹線道路など、低速の自転車等に混在を推奨すべき路線でないところの整備形態等を含め、何が事故抑制の効果的な手法・整備形態なのかを検証したうえで、次年度の走行空間の計画の中で検討していきます。
11		地域ごとの駐車スペースの総量規制、パーキングメーター料金の引き上げ、駐車場料金に比べて低過ぎる駐禁の反則金リスクの引き上げなどに取り組みべき。	ご意見は今後の取組の参考とさせていただきます。
12		素案p.14に引用の『渋谷区自転車通行環境整備計画（平成27年4月）』にある「整備計画図（整備優先度検討図）」は、そのまま移行するのか。	「渋谷区自転車通行環境整備計画」（令和2年度に第二次の計画更新）において、前計画に基づく整備の進捗状況を踏まえ、新たなネットワーク路線整備計画を策定します。
13		ナビラインの不足で接触事故が減らないため、自転車の走行路を道路標識・標示でわかりやすく、関係機関と協力し、区民の意見を取り入れてほしい。	「渋谷区自転車通行環境整備計画」（令和2年度に第二次の計画更新）において、安全な通行空間の整備とともに、標識・標示を含めた適切な案内のあり方についても検討していきます。ご意見は今後の取組の参考とさせていただきます。 →P.14の「施策概要」の一番目の項目を修正
14		車歩道において、自転車の急な進路変更で歩行者が危険に晒されるため、ナビラインや押し歩きゾーンの設定の計画について地図でも閲覧できるようにお願いしたい。	自転車通行空間や押し歩きゾーンについて、自転車利用者だけでなく、歩行者にも分かりやすい情報提供に努めていきます。 →P.17「施策概要」の三番目の項目を修正
15		物理的に保護された自転車通行空間の整備形態を記載すべき。	ご意見を受け、整備形態の一つとして物理的分離についても検証していきます。 →P.15「施策概要」の二番目の項目を修正
16	安心して利用できる生活道路ネットワークの整備	歩歩道の境界を曖昧にしたり舗装材を変えたりしても、自動車の交通量が多いままなら歩行者は歩道（相当の空間）に留まる。シェアードスペースの実態は高コストな妥協策。最初から目指すべきものではない。	ご意見を受け、シェアードスペースの表記については表現を修正します。 →P.16「施策概要」の二番目の項目を修正

No.	区分	意見概要	区の考え方
17	安心して利用できる生活道路ネットワークの整備	Global Street Design Guideの採用を明記すべき。単に裏書したというだけでなく、実際に同ガイドとリンクした施策を進めていることを明らかにするためにも言及が必要である。	寄せられたご意見を受け、先進的な事例も参考としていきます。 →P.7「3.プロジェクトの基本方針「①はしる」において、コメントを追記
18		<ul style="list-style-type: none"> 規制速度の引き下げとセンターラインの削除、フィルタリング（自動車通過交通の遮断）を自転車通行空間整備の一環として明記すべき。 自動車の実勢速度を下げる物理デバイスや移動オービス等の設置を自転車通行空間整備の一環として明記すべき。 	ご意見があるように、自転車走行や歩行者の安全を図るための自動車の速度抑制も、一つの有効な手段と考えます。 →P.16「施策概要」の二番目の項目を修正
19	「誰もがめくり歩いて楽しいまち」の実現に資する押し歩きゾーンの指定	<ul style="list-style-type: none"> 押し歩き規制を敢行するなら安全な代替ルートの確保を前提条件にしてほしい。 押し歩きゾーンは歩道にのみ適用し、ゾーンとされた歩道が含まれる道路の他の部分に安心快適な自転車通行空間を整備することを明記すべき。 	押し歩きゾーンについては、現行法の規制の中で、いかに自転車走行と歩行者との安全を図っていくかを検証しながら、いただいたご意見を参考に検証させていただきます。 →P.17「施策概要」に、コメントを追記
20	まちの特性に応じた駐輪場適正配置の推進	<ul style="list-style-type: none"> 「まちの特性に応じた駐輪場適正配置の推進」（素案p.18）においては、フリンジ駐輪場に加え、「民地、歩道、植栽帯、路上駐車帯などを活用した分散型駐輪場配置の実現」を施策概要に加えて頂きたい。 桜丘・南平台・道玄坂・円山・神泉地区における放置自転車（自動二輪車）の解決のため、下記3箇所の駐輪スペースの新設、活用をお願いしたい。 ①道玄坂・国道246号の合流交差点付近の空きスペース（道路内）×2箇所 ②神泉町交差点付近の三角地帯（交通島） 	自転車駐輪場につきましては、公共用地だけで整備するのは限界があると思います。ご意見の内容も含め、安全性やまちづくりの方向性を確認しながら、次年度の駐輪場配置計画において方針を決定してまいります。
21	附置義務制度の見直し	「附置義務制度の見直し（まちの特性にあった駐輪場地域ルール）」においては、駐輪場の台数だけではなく、駐輪場へのアプローチしやすさなどの公共性にも考慮して制度の見直しをお願いしたい。	ご意見のとおり、現在の台数ありきの駐輪場の附置義務制度の見直しは必要と考えます。今後の取組の参考とさせていただきます。 →P.19「施策概要」の二番目の項目を修正
22	自転車利用の安心を高める保険加入の推進	保険加入で安全になるとの表現は削除すべきで、インフラ整備が追い付かない中、「保険加入で安全、安心の向上」と呼び掛けるだけでは行政の責任回避に聞こえる。	いただいたご意見のとおり、保険加入の促進については、その趣旨や目的を踏まえ、適正な表現に修正します。 →P.24「施策名」を修正、「施策概要」を修正、「重点となるポイント」の二番目の項目を修正
23	渋谷区コミュニティサイクルの活用推進	コミュニティサイクルの本格運用を全面的に支持します。ポート数や台数の数値目標も欲しい。	コミュニティサイクルの運用については、ポート数や台数も重要ですが、地域の需要も踏まえた適正配置、サイクルの充電などのメンテナンスなど、質の多角的な視点から検証しながら推進していきます。 →P.25「施策概要」の二番目の項目を修正
24	区民・企業とのコラボレーションによる自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> トラック配送からの転換目標を立て、カーゴバイクが有利になるよう支援し、インフラ整備でも、リヤカー付き自転車やカーゴバイクを考慮してほしい。 カーゴバイクの活用環境整備の記述もほしい。 	商業地エリアなど物流密集地においては、配送トラック車両の通行や配達駐車の問題を解決する方法の一つとしてカーゴバイクの施策も有用と考えます。 →P.10「④いかし・つなぐ」の「方針3」に項目を追記