

第4次東京都自転車安全利用推進計画(中間案)に係る意見募集の結果について

- ・ 実施期間 令和8年2月17日(火曜日)から同年3月18日(水曜日)まで
- ・ 提出意見件数 60件
- ・ 意見提出者数 個人:19人 法人等:1団体

(御意見は記載に当たり、趣旨を踏まえて一部要約させていただいております。また、お一人から複数の御意見をいただいた場合には、それぞれ別に記載している箇所もあります。)

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第1 はじめに」について			
1	4 自転車に関連した法改正の状況	この自転車の新しい法律自体がおかしい。 青切符とかではなく、そもそも4月から導入される予定の新しいルールを導入しないべきだ。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通反則通告制度(青切符)の導入で、自転車の事故を減らすための取締りを迅速に行えるようになります。また、実効性ある責任追求が可能となり、より事故の抑止につながります。同制度の導入により、自転車の基本的な交通ルールはこれまでと変わりはありません。 ・ 自転車安全利用の推進とともに、制度を正しく理解してもらうため、TOKYO自転車ルールブックや自転車安全利用リーフレット、広報啓発動画、自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用するとともに、関係機関と連携し、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発を図ります。(22頁 自転車利用者に対する交通安全教育 他)
2	4 自転車に関連した法改正の状況	自転車の法律改正に関しては、ルールの提示や罰則の制定、厳格度などがわからず、住民の理解が曖昧なままでは自転車の交通安全に影響を与えることはできないため、交通安全以上に自転車利用者への影響が大きいと考える。	
3	4 自転車に関連した法改正の状況	自転車の法改正に関しては、ルールの明確な提示と実際の影響に関する情報の開示が必要だと考える。	
4	4 自転車に関連した法改正の状況	矛盾したルールや、今までとは違う大きな罰則など普段の人々の生活に影響が出るという理由から、自転車の法改正については廃止すべきと考える。	
5	4 自転車に関連した法改正の状況	自転車の交通安全以上に、利用者への負担が大きすぎるという理由から、自転車の法改正については取りやめるべきだと考える。	
6	4 自転車に関連した法改正の状況	「交通反則通告制度(青切符)」導入については、取り締まりが難しいのでやめた方がいいと思う。自転車に乗る人たちの癖や習慣は急には変えられず、一時不停止や、通行区分違反など、今まで特に気にしていなかった部分で違反となると、気を付けるのが難しくなる。また、取り締まる方も、スピードや、一時不停止、通行区分などに注意しながら、すべての自転車を確認しなければならず、それは、人間的にも集中力的にも難しいのではないかと。また、車道の混み具合や、「原則」などの主観的要素があると、認識の齟齬が生じる可能性がある。また、歩道でも、歩行者が車道側を歩いていて、やむを得ず車道側から離れたり、うしろから自転車がきていて一時停止が危険な場合もないとは言い切れない。このような状態で、罰金を取ると、余計に反感を買う恐れがある。	

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
7	5 自転車をめぐる現状	自転車に関わる社会の変化	P.3に「また、自転車の利用環境も改善されてきました。都内では自転車通行空間の整備が進んでいます。自転車駐車場も多くの駅前に整備され、昔は駅前にあふれていた放置自転車は大幅に減少しました。」とあるが、どの程度進んだのかデータを提示すべきである。特に、自転車通行空間の整備種別総延長の推移など。	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画においては、主に自転車の安全利用に関する具体的な取組を記載しています。 ・いただいた御意見は参考にいたします。
8	5 自転車をめぐる現状	自転車に関わる社会の変化	<p>P.4の自転車は「主観的な乗り物である」という表現について。 当然ながら自動車との事故のほうが自転車の被害は大きくなるし、単路での追突は非常に危険な事故形態であることも統計上明らかなので、自転車利用者が危険な環境を走りたいとは思わないのは自然である。 現状、法律的に正しくても、その通行が危険などの強い心理的抵抗を感じさせる状況は少なく、そのように車道通行が難しいと感じさせる状況でも、それが法的に歩道を走ってよい状況かどうか明確でないという矛盾的な立場に自転車利用者が置かれていることも考量すべきだ。 統計を見ても自動車関連事故のみが大きな減少幅を見せており、またその要因は人的なものや個人々人における安全意識の向上以外にも考えられる。 また、現状の交通規制が自動車を含むすべての車両を念頭に置いたものなので、自転車利用者の主観的に不条理に感じられるものもあること自体はおかしなことではなく、国際的には自転車通行の実態に沿った自転車用のルールを設けている地域もある。 また、自転車利用者における基本的な交通ルールの認知度は高い。ルールを守らない・守れない理由で最も多いのが「通行環境が不十分で怖い」というアンケート調査もある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・いただいた御意見は参考にいたします。
9	5 自転車をめぐる現状	自転車に関わる社会の変化	<p>「主観的な乗り物」という文言はその意味が明確でなく、計画の中で用いるのは適当でないと考える。 (ルールに従わず、勝手気ままに使用される傾向がある、そうなるのは必然という意味か？ 明解な表記を求める。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「主観的な乗り物」の意味を明確化するため、計画本文を以下のとおり修文しました。 <u>「一方で自転車利用者は、ルール・マナーの遵守意識が自動車に比べて弱い傾向にあることから、自転車は主観的な乗り物とも言われることがあります。」</u>(4頁 5自転車をめぐる現状)
10	5 自転車をめぐる現状	自転車に関わる社会の変化	<p>P.4の「国は、交通事故やその被害者を減らすために指導取締りを行ってきましたが、自転車の交通ルール違反を起因とする交通事故が後を絶たないことから、実効性のある事故抑止と責任追及を可能にするため、令和8年4月から自転車に「交通反則通告制度(青切符)」を導入することとしました。」という記載は、あいまいかつ客観性に欠ける表現ではないか。長期的に見れば自転車関連事故件数も減少しており、対歩行者事故のみ同水準で推移している。ほかの事故形態と比較して、自転車利用を取り巻く環境は、自動車のような技術革新ももたらされず、自動車歩行者のような通行環境整備も極めて遅い。実態としては自動車関連事故が大幅に減っているというだけなのではないか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都内においては、自転車関連事故は近年増加傾向にあり、自転車事故の違反率も7割を超えている状況であり、「交通反則通告制度(青切符)」の導入を踏まえた交通安全教育の充実や基本的な交通ルールの周知をしていく必要があります。(22頁 自転車利用者に対する交通安全教育) ・4頁の注釈にもあるとおり、警察庁の「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書」を参照しました。

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第2 自転車事故の現状」について			
11	1 自転車事故の現状		より力を入れて対策すべきことが明確になるため、事故発生件数だけでなく、「自転車と歩行者の事故」、「自動車と自転車の事故」、「自転車と自転車の事故」など、様々な組み合わせの事故がどれだけ起きたかを記載すると良いと考える。
12	1 自転車事故の現状	(3)年齢層別の自転車乗用中の死者数及び自転車事故件数	当然ながら高校生の自転車利用として多数の通学利用があることが考えられるため、「高校生の自転車利用が、ほかの年齢層と比べて危険である」という問題提起を行いたいのであれば、年齢別の交通量の差を事前確率として考量したうえで判断すべきだと思われる。
13	1 自転車事故の現状	(4)自転車の違反状況	7割に違反というが、そもそも事故は分類上そのほとんどが何らかの違反や人的要因で起こることになっているので、このことにより自転車利用者の非をことさらに指摘できるわけではない。 「7割の事故に違反があり、自転車は殊更にルールを守っていない、知らない、故に危険で、ほかの道路利用者よりも悪質」というような結論は導けないことを考慮し、また取り上げる統計においても自転車の悪い部分を強調するためにチェリーピッキングすることのないようにすべきである。また、令和7年の法令違反等別歩行中死者においても、その6割に違反があったという事実も比較として有用である。
14	1 自転車事故の現状	(5)自転車が第1当事者となる事故の発生状況	「自転車が第1当事者となる事故の件数も増加傾向にある」ということは、定義上、自動車自転車事故以外のほぼすべての自転車関連事故において自転車が第1当事者となるため、自動車自転車事故のみが減少傾向にあるということとほとんど同じことを言っているに過ぎない。またこのグラフ以外でも、5年程度の単位での比較はコロナ禍の影響を考慮すべきである。
15	1 自転車事故の現状	(6)事故類型別の自転車事故発生状況	自転車単独事故が異常な増加のペースであり、この事象は特に調査すべきと考える。
16	1 自転車事故の現状	(6)事故類型別の自転車事故発生状況	保険について、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例における自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等は、自転車事故において被害者に与えた損害の賠償に際して支払われる保険だが、そもそも多額の損害賠償の支払いが起りうる自転車関連事故における年1,000件ほどの歩行者事故の割合は1割に満たず、そのうち死亡重症はさらに1割程度と考えられ、数自体が非常に少なく、保険が意味のある場面自体がそもそも少ないのではないかと。よって、保険加入が事故の削減や備えになるという効果は限定的であろう。また、国際的にも自転車利用者に自転車用保険の加入義務を課すのは異例である。

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
17	1 自転車事故の現状	(6)事故類型別の自転車事故発生状況	追突と追越追抜も省略せずグラフに含めるべき。特に、追突の死亡は出会い頭に次ぐ4人である。	・いただいた御意見を踏まえ、追突及び追越追抜を明記した統計グラフに修正しました。(11頁 (6)事故類型別の自転車事故発生状況)
18	1 自転車事故の現状	(9)損傷主部位別死者の割合	歩行者事故による死者の5割が頭部損傷を原因としているので、交通安全のためには歩行者に対しても同様に保護帽の着用を広報すべきなのだろうか。	・いただいた御意見は参考にいたします。
「第3 数値目標」について				
19	全体		死者数 事故数は一定の割合から算出されたもので、事故統計を結果的に評価するにとどまり、目標としては消極的すぎるため、以下の数値目標を定めるべきである。 <ul style="list-style-type: none"> ・都内の自転車専用通行帯の設置距離(新設・累計) ・都が養成し派遣する自転車安全指導員の数 ・都内の小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習の実施回数・受講者数 ・都内での一般向け交通安全・自転車安全講習の実施回数・受講者数 ・都が設置した駐輪場の駐輪台数 	・数値目標として掲げる項目は、本計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものとして掲げている項目です。そのため、自転車乗用中死者数、自転車事故発生件数、駅前放置自転車台数を目標数値として設定しています。(14頁 第3 数値目標) ・いただいた御意見は、具体的な施策を実施する上での参考にいたします。
「第5 実施事項」について				
総論：自転車安全利用の実践				
20	○自転車の利用に関する心構え		P.16の「自転車の撤去・保管等に要する経費として年間 170 億円以上 1 もの経費が投じられているなど、多大なコストを生じさせています」とう記載について、高額のコストが生じる原因は、自転車に対してほかの車両種では見られない撤去活動を行っているからことに起因すると推測するが、そもそもなぜ自転車だけ撤去するのか、撤去の費用対効果、即時撤去の合理性、自動車の扱い(撤去なし、金額三倍程度)と比較して公平かなども考えるべきではないだろうか。	・自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなります。(16頁 ○自転車の利用に関する心構え) ・自動車においても放置車両の撤去が行われる場合があります。
21	○自転車の利用に関する心構え		P.16の「自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません」という記載について、ありがちな表現だが、自動車など動力付き車両とは扱うエネルギーの大きさ、それがもたらす道路交通法を含む法律上の位置付けや、事故時の過失割合、運転免許と車両登録が不要であることなど少なからず異なる点があり、自動車と同様の自覚と責任が求められるというのは、文学的ではあれど正確でない表現であると考え。	・自転車利用者に対して、自転車は、「軽車両」と位置付けられ、自動車と同じ「車両」を利用している者としての自覚と責任を持っていただくよう、本記載をしていますが、いただいた御意見は参考にいたします。

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
22	○自転車利用者等による安全利用の実践	P.16の「自転車利用者による安全利用の実践」については、マナーに過ぎないものや異なるレベルの行動が同じ扱いで含まれており、原理原則がかえってわかりにくくなっている。	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車安全利用五則」や「交通の方法に関する教則」を基に記載しています。 ・なお、いただいた御意見を踏まえ、自転車利用五則をまとめて記載するなど、修正しました。(16頁 ○自転車利用者による安全利用の実践)
23	○自転車利用者等による安全利用の実践	P.16の「並進等の危険な運転をしない」について、日本では警察によるものも含めて並進行為自体が危険だとの主張が多くあるが、並進は多くの国や地域で原則として認められている行為であり、原理的に危険であるという主張は疑わしい。	<ul style="list-style-type: none"> ・並進は、自動車や歩行者を巻き込んだ事故に発展するおそれがあるほか、自動車や歩行者が通行するスペースが狭くなり、交通の円滑に悪影響を及ぼします。
24	全体	行政の施策のすべてにおいて、具体的な計画の例示や、実行に際する目標として数値的指標の提示を求めたい。関連計画のものを参考として提示しても構わない。	<ul style="list-style-type: none"> ・数値目標として掲げる項目は、本計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものとして掲げている項目です。そのため、自転車乗用中死者数、自転車事故発生件数、駅前放置自転車台数を目標数値として設定しています。(14頁 第3 数値目標) ・いただいた御意見は参考にいたします。
「第1章 道路交通環境の整備」について			
25	第1章全体	道路交通環境整備の各主体に対する業務振り分けしか読み取れず、東京都が強いリーダーシップの下、達成への全責任を持つ意志が感じられない。その意志を強く打ち出さなければならず、第3(自転車事故に対する)数値目標(PDF14頁)の様な具体的な目標設定が必要である。例えば、自転車レーン違法駐車ゼロなどの目標設定を求める。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。そこで、関係機関の連携を促し、自転車利用環境の整備を推進します。(19頁 (1)自転車通行空間の整備等) ・数値目標として掲げる項目は、本計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものとして掲げている項目です。そのため、自転車乗用中死者数、自転車事故発生件数、駅前放置自転車台数を目標数値として設定しています。(14頁 第3 数値目標) ・いただいた御意見は参考にいたします。

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
26	第1章全体		<p>教育と同様に未来の事故防止の観点からインフラ整備は重要であると同時に、教育などを通じて市民の要望を把握できるようにすべきだ。 また整備の内容も、自転車利用者に漠然と安全運転を求めることで機能させるようなものは避け、自転車利用者にとって安全かつ円滑な通行を実現するだけでなく、人的ミスに強く、わかりやすく、道路利用者が自然と安全な行動をとるように誘導される設計がなされているものが望ましい。</p>	<p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>
27	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>東京都自転車ネットワーク、自転車通行空間整備の進捗状況を都民が知る機会が少ないため、レインボーライド・マルチスポーツの開会か閉会を区市町村の自転車利用環境達成状況発表の場として利用する事を望む。金銀銅のメダルでの評価等、注目される仕掛けは当然必要になり、区市町村は特徴が異なり、単純に進捗状況で評価するのか、前年対比とするか等、工夫も必要となるだろう。その場で都内全域での自転車ネットワーク、自転車通行空間について触れる事で、レインボーライド・マルチスポーツがオリンピックのレガシーとなり得、結果的に無観客となってしまったオリンピックだが、当時の自転車推奨ルートは今評価する事もとても意味があるだろう。</p>	<p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>
28	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>自転車の車道走行義務付けのルール改正(義務の撤廃)又は新たに自転車専用レーンを設置すべきである(今ある車道の上に無理やり線を作るのは論外である)。路駐やスピードを出してクネクネ走るバイクがいる中、自転車専用レーンをみんなが義務で使うようになったら事故が増えると思う。</p>	<p>・歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(19頁 (1) 自転車通行空間の整備等) ・なお、普通自転車は車道通行が原則ですが、運転者が13歳未満の児童・幼児や70歳以上の高齢者などであるとき、道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときなどは、歩道を通行することができることとされています。(16頁 総論: 自転車安全利用の実践、道路交通法第63条の4)</p>
29	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>自転車ナビマークの設置、補修とともに、普通自転車歩道通行可の看板の設置、補修をするべきだと考える。普通自転車歩道通行可の看板があるところは歩道を使っているが、どこからが範囲の区間で、どこからが禁止の区間なのかわかりづらいという経験がある。例えば、範囲の両端に何か目印を置いて、範囲内は色を塗るなど、歩道を歩く歩行者にも、自転車に乗っている人にもわかりやすいような工夫をするべきだと考える。</p>	<p>・普通自転車歩道通行可の標識についても、自転車ナビマーク等と同様に経年劣化している箇所については補修を行います。いただいた御意見は参考にいたします。(19頁 (1) 自転車通行空間の整備等)</p>

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
30	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>車線の幅が狭い場合、自転車が自転車ナビマークや自転車ナビライン上を走行していると、その部分で自転車の後に自動車が走行するしかなくなり、走行速度が遅くなる結果、渋滞が起きやすくなるという懸念がある。特に車線が狭い道路では、自転車ナビマーク、自転車ナビラインを廃止し、自転車に歩道を走行してもらうなどという対応をするべきだと考える。</p>	<p>・歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(19頁 (1) 自転車通行空間の整備等)</p> <p>・なお、普通自転車は車道通行が原則ですが、運転者が13歳未満の児童・幼児や70歳以上の高齢者などであるとき、道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときなどは、歩道を通行することができることとされています。(16頁 総論: 自転車安全利用の実践、道路交通法第63条の4)</p> <p>・自転車ナビマーク等があることで、自動車運転者は、自転車が車両の一つであることを認識し、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をします。(33頁 (2) 自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p>
31	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>自転車ナビマークや自転車ナビラインは、車道の上であり、車が通る場所を自転車が借りているように感じられるため、車に乗っている人は車が優先だと思ってしまう、自転車がいないければ、その空間の上を走行したり、路上駐車をしたりと、自転車の走る空間を占領してしまう。自動車交通秩序の整備化を推進するには自転車ナビマークや自転車ナビラインだけではなく、中央線のように線を引いたり、地面の色を変えたりと、空間を完全に区切る必要があると考える。</p>	<p>・歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。</p> <p>また、自転車道、普通自転車専用通行帯等の自転車通行空間が整備されていない道路に対しては、自転車ナビマーク等を設置します。(19頁 (1) 自転車通行空間の整備等)</p> <p>・自動車運転者に対して、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことについて、理解を促進します。</p> <p>・自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対して、取締りを強化します。(33頁 (2) 自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p>

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
32	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>現在、自転車は原則として車道通行とされていますが、交通量の多い道路では自動車との距離が近く、事故の危険性を強く感じる。特に子どもや高齢者にとっては、車道走行は心理的・身体的な負担が大きく、安全とは言い難い状況である。</p> <p>大型の歩道が整備されている道路については、歩行者と自転車の通行帯を明確に分離したレーンを設置する施策を進めていただきたい。歩行者と自転車の動線を分けることで、双方の接触事故を防止でき、結果として交通全体の安全性向上につながると考える。費用対効果や運用上の注意点をまとめた分析でも、適切な幅員・連続性・交差点処理をセットで計画することが重要であるとされている(単に線を引くだけでは効果が薄れる可能性があります)。整備の際は、通学路や高齢者の多い地域、事故多発箇所を優先することを推奨する。</p> <p>具体的には以下の内容である。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.幅員3.0m以上など「広幅歩道」に該当する道路を第1優先ゾーンと定義し、試行的に連続した分離レーンを設置して効果を評価する。 2.交差点付近や出入り口では自転車の位置誘導(自転車待ちスペース、目立つ着色、矢印サイン等)をセットで実施する(分離区間で効果が出て交差点での事故が残るため)。 3.住民説明会や利用者アンケートを実施し、地域ごとのニーズ(駐輪対策・配達自転車対策等)を反映する。 	<p>・歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(19頁 (1)自転車通行空間の整備等)</p> <p>・また、ソフト対策として、自動車運転者に対して、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことについて、理解を促進します。(34頁 (2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p> <p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>
33	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等	<p>ヘルメットの着用や罰則強化・交通教育の拡充は効果的ではあるものの限定的である。また、自転車から見た自動車は威圧感や事故・接触への恐怖を抱きやすく、その精神的な感情は自転車ナビマークラインの整備や道路交通法の歩道走行の例外規定では補えないものもある。さらに、自転車による車道への飛び出しや歩道へ入際の転倒事故は依然として多い。自動車と自転車の交通事故の減少や自動車から自転車への転換促進につながり、よりよいまちづくり・よりよい東京のために必要不可欠であると考えているため、以下の意見を提出する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.自転車通行空間の整備においては、特に多摩地域において歩道や車道に十分な幅員(車道9M以上、歩道3M以上)があるのにも関わらずナビマークライン等の整備のみの箇所が市道・都道ともに多くあるように感じる(旧甲州街道大國魂神社付近)。法令等で定められる基準の幅を越えている場合は、交通量等に関係なく自転車通行帯や自転車専用道を整備してほしいと考える。特に、縁石等で自動車道・歩道と物理的に分離した自転車専用道の整備をしてほしいと考える。 2.都市計画道路において、特に事業期間が長期にわたっている場合や複数の区間に分けて整備を行った道路において異なる種類の自転車通行空間が整備されている場合がある(例:都道12号調布田無線関前2丁目付近)。道路としてつながっている以上、通して利用する人がいることを考えて道路として統一の設備での整備をしてほしいと考える。 3.引き続き都市計画道路の整備を推進するとともに、甲州街道や青梅街道・小金井街道等の交通量の多い幹線道路においては、歩道が狭く自転車・自動車ともに交通量の多い状態が慢性的に続いているため、早急な対策が必要であると考えている。 	<p>・歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(19頁 (1)自転車通行空間の整備等)</p> <p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
34	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)ア 自転車通行空間の整備等 (1)イ 自転車通行空間の適正利用の促進	<p>自転車専用通行帯の設置要望が高まっているが、設置しても路上駐車によって自転車専用通行帯の効用が損なわれている例が多いこと、また、自転車利用者の視点から、自転車通行環境の実情および改善の方向を把握することが必要なため、以下を提案する。</p> <p>1.自転車専用通行帯 ・基準を満たす幅員を確保し、なるべくポールを立てることによって一般車両の通行帯と区分する。 ・自転車専用通行帯が路上駐車帯と化してしまわぬよう、たえず巡回して違法駐車を駆逐する。 ・自転車専用通行帯上を駐停車禁止とするよう、法整備に向けて働きかける。 ・自転車専用通行帯が設けられない道路については、もれなく自転車通行ナビマークを描く。</p> <p>2.自転車レーン・クリーンモデル区間 ・特定の道路・区間について、モデル区間に指定し、自転車専用通行帯の路上駐車を一掃する。これにかかる人員・経費を記録する。区分ポールで代替できる区間は、ポールを設置・維持する。</p> <p>3.自転車通行環境の不具合箇所を通報・改善要望するサイトを開設する。 PC・スマホのアプリ機能を活用する。</p>	<p>・歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」などを参考に、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。(19頁 (1)自転車通行空間の整備等)</p> <p>・また、自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対しては、取締りを強化します。駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、普通自転車専用通行帯等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な通行空間の確保を視野に入れて行います。(33頁 (2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p> <p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>
35	5 自転車利用環境の総合的整備	(1)イ 自転車通行空間の適正利用の促進	<p>自転車レーンへの駐車により、自転車が自転車レーンを走れないということが多くあると感じている。自動車の自転車レーンの走行・停車は一部仕方ない部分もあると思うが、あまりにも自転車レーンへの駐車が多すぎると自転車が自転車レーンを通ることができず、車道に膨らんで走行しなければいけなくなってしまうため結果的に自転車が歩道を走るという事態が多く発生していると考えられる。そのため、自転車レーンを明確に自転車優先だと定めるべきだと考える。</p>	<p>・貨物の積卸しやバス停留所、タクシー乗り場等、駐停車需要が見込まれ、自転車との交錯の危険性が高い箇所においては、それぞれの安全確保に一層配慮した整備を検討します。(20頁 イ 自転車通行空間の適正利用の促進)</p> <p>・また、自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対して、取締りを強化します。(33頁 (2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p>
36	5 自転車利用環境の総合的整備	(2)自転車駐車場の整備	<p>自転車駐輪場の設置推進については地域差が大きくあり、一部の地域に固まってしまっているため幅広く人口に応じて設置してほしいと考える。</p>	<p>・区市町村を通じて駅前放置自転車の実態等について調査するとともに、自転車等駐車場の整備に関し、区市町村に対して情報提供をするなど、支援・協力をを行います。(20頁(2)自転車駐車場の整備、35頁(1)放置自転車対策の推進)</p> <p>・また、区市町村に対する補助金の交付などにより、自転車駐車場の整備を促進します。(20頁(2)自転車駐車場の整備)</p>

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
37	5 自転車利用環境の総合的整備	(2) 自転車駐車場の整備	自転車駐輪場の整備を進める取組については、まず駐輪場のばらつきについて調べるべきだと考える。	・区市町村を通じて駅前放置自転車の実態等について調査するとともに、自転車等駐車場の整備に関し、区市町村に対して情報提供をするなど、支援・協力を行います。(20頁(2) 自転車駐車場の整備、35頁(1) 放置自転車対策の推進)
38	5 自転車利用環境の総合的整備	(2) 自転車駐車場の整備	自転車駐輪場の増設についてはその地域の自転車駐輪場の密度や利用状況を調査してから設置するべきである。	
「第2章 交通安全意識の啓発」について				
39	全体		基本的な交通ルールを教えるだけでなく、実践的な内容を含んでほしい。またその際に、法律として正しいだけでなく、安全かつ円滑な通行ができるような内容にして、例えば安易に自転車の押し歩きを求めるといった内容にならないようにすべきである。現状一般に出回っている自転車の交通規則に関する資料には、実際の道路上では頻繁に目にするものの記述がないか、わかりにくいシチュエーションがいくつか存在するため、路上駐車の回避の正しい手順や後方確認や進路変更などを例示してほしい。	・学校等においては、自転車シミュレータ等の参加・体験・実践型の安全教室を関係機関と連携して実施します。(24頁 ウ学校における交通安全教育) ・TOKYO自転車ルールブックにおいては、進路変更をする際の注意事項など、実践的な内容も含めて図解で解説しています。 ・その他いただいた御意見は参考にいたします。
40	全体		自転車安全利用講習の量・質を確保するために、自転車安全利用指導者を養成することが必要であると考えます。具体的には、自転車安全講習の講師、街頭の自転車安全指導に当たる。または自転車に乗って街路を巡回し指導にあたることと、運転の見本となる。自転車専用通行帯上の駐停車に警告する権限を持たせる。都が募集・養成して派遣する。大幅に増員を図る。	・御意見は参考にいたします。
41	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育	スケアード・ストレイトが繰り返して来るが、恐怖により人に行動変容を求める事は、恐怖による思考停止に陥り、現実の場面で応用が利かないという事態を招きかねず、疑問である。実際、交差点での自転車停車時、自動車に囲まれる恐怖からの早期脱出が赤信号通過に至っている事も多い。一例としては、自転車専用信号があっても自動車信号と赤青のタイミングが同一で、自動車と一緒に横断の不安から、赤であるにもかかわらず、歩行者専用信号の青で横断してしまう等、構造や設備の改善—自転車専用信号が青の時、自動車信号が赤等で対処すべき場面もまだまだ多い。自転車専用信号が自動車信号に合わせた高さである事も疑問である。自転車安全教室において東京都の姉妹都市であるニューヨーク、パリ、ロンドンの自転車活用例を具体的に分かりやすく示し、行動変容を促すべきである。	・スケアード・ストレイトについては、事故の脅威アピールをするのではなく、危険予測の習得に重きを置くことや、交通ルール遵守の重要性を学べるように実施し、安全意識の高揚を図ります。(22頁 自転車利用者に対する交通安全教育 他)いただいた御意見を踏まえ、以下のとおり、計画本文の記載を修正しました。 (22頁) <u>スケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教室などは、ルール違反によりどのような危険が生じるかなどの危険予測の習得に重きを置くとともに、交通ルール遵守の重要性を学べるように実施し、安全意識の高揚を図ります。</u> (25頁) <u>スタントマンが自転車事故を再現することで、交通事故の怖さを体感するとともに、危険予測を習得し、交通ルール遵守の重要性について学ぶスケアード・ストレイト方式による交通安全教室</u> ・海外事例等も今後の施策の参考にいたします。

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
42	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育	<p>スケアードストレイトは実施すべきでない。恐怖に訴えかける手法は倫理的に問題があり、効果がなだけでなく、かえって高リスク行動が増加したり、正しい意図や行うべき安全な行動を誤解させたり、トラウマを負ったりするという研究結果がある。</p>	<p>・スケアード・ストレイトについては、事故の脅威アピールをするのではなく、危険予測の習得に重きを置くことや、交通ルール遵守の重要性を学べるように実施し、安全意識の高揚を図ります。(22頁 自転車利用者に対する交通安全教育 他)いただいた御意見を踏まえ、以下のとおり、計画本文の記載を修正しました。 (22頁) <u>スケアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などは、ルール違反によりどのような危険が生じるかなどの危険予測の習得に重きを置くとともに、交通ルール遵守の重要性を学べるように実施し、安全意識の高揚を図ります。</u> (25頁) <u>スタントマンが自転車事故を再現することで、交通事故の怖さを体感するとともに、危険予測を習得し、交通ルール遵守の重要性について学ぶスケアード・ストレイト方式による交通安全教室</u></p>
43	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育	<p>P.22の「自転車の通行実態や利用実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線(自転車対策重点地区・路線)を選定し、その地区・路線を中心に、通勤・通学や配達が増える時間帯に指導を行うなど、効果が上がる街頭指導を行います。なお、同地区・路線において、自転車の通行台数及び自転車利用者の交通ルール遵守状況を調査し、その結果を安全対策に活用するとともに、ホームページで公開します。」という取組は、良い対策だと思う。例えば狭い生活道路における交差点出会い頭と幹線道路における事故の違いなど、事故や違反の形態は場所により大きく異なっていると思われるため、実況を踏まえて起こりやすい危険を分析し、加えて道路構造の更新を行うことで、人的エラーに強く安全な通行を誘導する設計を導入することによって、未来の事故や違反を未然に防ぐことも考えられる。</p>	<p>・引き続き取組を実施していきます。</p>
44	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育	<p>リーフレットなどは、幼児・小学生に配布するものとしては少し字が小さく、わかりやすかったとしても、読みたくなくなるので、文書での情報拡散ではなく、現代の子供にとってなじみの深いYouTubeなどの動画サイトを使って誰もが主体的に確認できるようにするべきであるとする。</p>	<p>・交通ルールについてのポイントを図解や動画で分かりやすく解説したTOKYO自転車ルールブックや自転車事故事例やルール・マナーの学習に加え、自転車走行シミュレーションによる体験学習が可能なスマートフォン等向けコンテンツ「輪トレ」の活用による効果的な安全教育を推進します。 ・また、自転車のルールやヘルメット着用促進、保険加入促進等を啓発する動画をYoutubeやSNSを通じて発信します。(23頁 自転車利用者に対する交通安全教育 他)</p>

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
45	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	全国一律で、小学校で自転車の安全講習を行い、交通ルールや自転車に乗る際のマナーを学ぶとともに、実際に各自宅から自転車を学校に持参し、警察官の前で実演し、それに合格すると免許のようなカードをもらえる、という取組を行う。自分自身、通っていた小学校でこのような取組が行われていて、その経験を通して自転車に乗る際の詳しいマナーを学べ、免許証がある、という意識で自転車の安全な運転を心がけることができるようになった。また、このような取組を通して、これからの若者の意識が高まり、結果的に自転車による交通事故が減らせるのではないかと考えた。	・自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用するなど、学校において、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。また、自転車免許証等の交付など、学習意欲を高める手法を用いた安全教室により、基本的な交通ルールの浸透を図る自転車教育を推進します。 ・都立学校及び区市町村教育委員会に対して、子供の発達の段階を踏まえた、自転車の安全利用に関する交通安全教育の充実を推進していきます。 ・御意見も参考にしながら、引き続き自転車の安全教育に取り組んでいきます。 (24頁 ウ 学校における交通安全教育)
46	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	自転車安全教育を段階的体系的に行なうには学校での教育がとくに重要であるから、小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習においては、基本的な交通ルールを学ぶとともに、地元街路の具体的事例に沿ってケーススタディを行ない、できるかぎり実技を取り入れるべきであると考えます。	・街中での自転車の運転を模擬的に体験できる各種自転車シミュレータを活用した安全教室を実施します。(24頁 ウ 学校における交通安全教育) ・いただいた御意見を参考に、学校において、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。
47	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	自転車関連事故数が近年横ばい傾向にあるのは、従来の安全対策手法、安全教育手法の限界を示しているのではないかと考える。 高校生等(中卒～19歳を含む)の事故件数が突出して高くなっているのは、小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習の強化・必修化が喫緊であることを示している。 43ページ「自転車に対する意識を抜本的に転換する」というのだから、それなりの強力な教育・広報が必要である。	・いただいた御意見も参考にしながら、引き続き自転車の安全教育に取り組んでいきます。 ・なお、新規の取組として、小学校入学前の未就学児及び保護者に対して、楽しく交通ルールや自転車の乗り方を学べる自転車交通安全教室を区市町村と連携して開催し、交通社会の一員としての意識を醸成します。(23頁 ア未就学児への交通安全教育)
48	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	受講の管理を効果的にするとともに、受講者の意識を向上させるため、自転車免許証(自転車安全講習受講証)を提案する。自転車安全講習の受講記録カードとして「自転車免許証」を活用する(名称は「免許証」だが免許制度ではない)。 小・中学校、高校における交通安全・自転車安全講習、および一般向け講習の受講記録を記入する。カード型、もしくはスマホのアプリ機能とする。 受講実績にともないポイントを加算する。協力企業・店舗によりポイントに特典を付与する。	・自転車免許証等の交付など、学習意欲を高める手法を用いた安全教室により、基本的な交通ルールの浸透を図る自転車教育を推進します。(24頁 ウ 学校における交通安全教育) ・東京都自転車安全学習アプリ「輪トレ」を活用した効果的な安全教育や自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。(32頁 2(1)地域) ・いただいた御意見は参考にいたします。
49	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 エ 事業者への交通安全教育	自転車通勤を禁止している企業が存在するという話を聞くが、企業への教育及び広報に際して、自転車利用の正しいリスクの説明を行うべきではないか。例えば、企業が通勤する従業員が起こした事故の多額の賠償を支払う義務がある、などの極端な事例についての情報が散見され、多角的な視点から自転車通勤の正しいリスクとメリットを交通安全という面からも教育及び広報すべきである。	・自転車通勤や業務で自転車利用を認めている企業について、事業者による従業員への自転車交通安全が広く推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車に関する交通ルールや効果的な安全教育の方法等を内容とした研修用動画の活用を推進するとともに、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの講習会を開催し、事業所内における自転車安全利用に係る責任者等の人材育成を行います。(26頁 エ事業者への交通安全教育)

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
50	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 力 高齢者への交通安全教育	高齢者への安全教育として、ヘルメットや反射材の着用を促すとあるが、高齢者に危険性を伝えて身を守るように伝えることももちろん大切だが、ヘルメットや反射材を高齢者が購入する際に補助したり、どれを買えばよいのかを案内したりと、高齢者の方々が少しでも手に入れやすいようにすることも大切だと思う。	・安全基準を満たしたヘルメットの見分け方については、ヘルメット着用啓発動画やTOKYO自転車ルールブック、リーフレットに記載しています。高齢者に対しては、老人クラブやシルバー人材センター等と連携し、リーフレットやDVD等の提供により、教育を支援しています。(28頁 カ 高齢者への交通安全教育)いただいた御意見は参考にいたします。
51	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 力 高齢者への交通安全教育	危ない運転をしている高齢者を多く見かけるので、高齢者の自転車使用を制限するべきであると考えます。	・高齢者に対しては、身体機能の変化を捉えた自転車安全利用啓発を実施していきます。(28頁 カ 高齢者への交通安全教育)
52	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 力 高齢者への交通安全教育	「高齢者層の身体機能の変化を捉えた取組を強化」の部分についてだが、高齢者の利用が多い電動アシスト自転車は、加速性能が高く、操作を誤ると重大事故に繋がる可能性があると考えます。事故を防止するためにも、高齢者の自転車購入時や更新時に安全講習を受ける仕組みを整備するとよいのではないかと考える。	・地域の団体や事業者と連携した安全教室の開催等により、電動アシスト自転車の安全な利用を周知します。また、小売業者等が利用者に対して、販売時に法令基準や車体の重さなど電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方について教育します。(30頁 ク 電動アシスト自転車の利用者への交通安全教育) ・高齢者向けの自転車安全利用リーフレットにおいても、電動アシスト自転車の特性について記載し、周知します。

No	該当箇所		御意見の要旨	都の考え方
53	1 段階的・体系的な交通安全教育の推進	自転車利用者に対する交通安全教育 キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育	外国人が基本的な交通ルールを知らないという考え方が差別的である可能性がある。また、旅行者など一時的に日本に滞在する人に対しては、日本特有の自転車の交通ルールも重点的に周知する必要がある。	<p>・ここでの「基本的な交通ルール」とは、日本特有の自転車の交通ルールのことを指しています。いただいた御意見を踏まえ、以下のとおり修文しました。</p> <p>「外国人に対しては、日本における基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。」(29頁 キ外国人の自転車利用者への交通安全教育)</p> <p>・外国語版のリーフレットやTOKYO自転車ルールブックのほか、動画や東京都自転車安全利用学習アプリ「輪トレ」等の外国人向け交通安全教育教材をインターネット等を通じて発信します。(29頁 キ外国人の自転車利用者への交通安全教育)</p>
54	3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	(2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮	自転車の取締りよりも先に、電動キックボードや路上駐車などの取締りを強化してほしい。電動キックボードや路上駐車が在り、車道に設置された自転車通行空間を走るのは危険である。	<p>・自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対して、取締りを強化します。(33頁 (2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮)</p> <p>・なお、電動モビリティの安全利用及び取締りに関しては、第12次東京都交通安全計画(92頁・95頁)に記載しています。</p>
55	3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化	(2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮	<p>P.33では、「貨物の積卸し等の際は自転車の車道走行に配慮した駐停車をします。」とあるが、具体的にどのように駐停車を行うのだろうか。駐停車の方法は道路交通法で定められている一方、特に自転車通行空間が整備された路線における駐停車はその可否や駐停車の方法においてかなり意見が錯綜していると思われるが、そのことも踏まえたうえでどうなるのか。</p> <p>また、事業目的の駐車で定期的に駐車している車両でも、駐車許可証を掲示していない車両が少なくないが、このような場合においても取り締まり等を強化すべき。</p> <p>走行中の自動車による自転車に対する危険な運転の対策や指導取り締まりの不在を憂慮する。イギリスにおいては自転車のドライブレコーダーの映像を利用した取り締まりや、監視カメラの利用などが行われているが、日本においては何もない。</p> <p>加えて、追い越し時の側方距離についても、海外では安全な距離を明確に示し、間隔が確保できない場合は車の追い越しを禁じているが、日本においては「安全な間隔」という抽象的な文言であるだけでなく、間隔が確保できない場合においても「安全な速度」での自動車の追い越しを認めており、自転車利用者の保護とは正反対の酷い内容である。青切符制度導入に際して「自転車が通行しやすい交通規制の在り方」が「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」における検討事項の一つだったが、実際には交通規制の在り方に関する取扱いは極めて少なく、その唯一の成果が自転車の利便性向上と保護の趣旨を骨抜きにした上に自転車に被側方通過車義務違反をも課すものであったこの改定のみであることは、この場を借りて指摘しておきたい。</p> <p>追記)現在一部メディアにより警察庁が追い抜き時の側方間隔を最低1mと設定し、また車の速度の目安を20~30キロとする方針を固めたとの報道がなされている。事実であればこの部分に関しては自転車保護の観点から評価できる内容だが、同時に「通過の間隔は法定上の基準ではなく、目安に反しても直ちに摘発されるわけではない。」また重大事故が起きた場合にのみ罰則の適用対象となる可能性がある旨も報じられており、危険かつ違法性のある行為が事実上野放しにされる状況を却って追認している側面もあることは大変遺憾である。</p>	<p>・具体的には、駐停車する場合は、車両の前後左右を確認し安全に配慮するとともに、自転車通行空間を確保し、自転車の通行を妨げないよう留意します。また、荷捌きスペースや貨物車駐車スペースを活用し、駐停車します。</p> <p>・自転車の車道通行を妨害する駐車違反に対しては、取締りを強化します。</p> <p>・いただいた御意見は参考にいたします。</p>

No	該当箇所	御意見の要旨	都の考え方
「第3章 道路交通秩序の維持」について			
56	1 指導取締りの強化	(1) 自転車利用者対策の推進 子供ではない一般的な大人が、車道の青い自転車レーンではなく、歩道を走行している自転車を見かけるため、「自転車の交通安全教育ガイドライン」を制定することなどは大切だと思うが、取り締まりをもう少し強化するのも必要だと思う。学校の通学路などでそのようなことがあると危険だと思う。	・TOKYO自転車ルールブックや自転車安全利用リーフレット、広報啓発動画、自転車安全学習アプリ「輪トレ」等を活用するとともに、関係機関と連携し、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発を図ります。(22頁 自転車利用者に対する交通安全教育 他) ・また、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、街頭指導を強化します。さらに、悪質・危険な違反者に対しては、交通反則切符(青切符)等による取締りを実施します。(35頁 (1) 自転車利用者対策の推進)
57	1 指導取締りの強化	(1) 自転車利用者対策の推進 悪質・危険な自転車利用者に対する対処として、歩道における自転車走行に時速10キロメートルの制限速度を設けてほしい。理由として、車道走行に危険を感じた自転車利用者が歩道を走行するのはやむを得ないことであると考え。しかし、自転車が今度は歩行者に対して脅威になると歩行者は逃げ場所がない。歩行者にとって最も怖いのはスピードの出し過ぎであるので取り締まる必要があるが、道交法では自転車は歩道では徐行すると規定されているだけで明確な数値基準が存在しない。これでは警察も取り締まりようがない。本来、道交法が改正されるべきですが、都としては条例を制定して、自転車の歩道走行に速度制限を設けていただきたい。時速10キロメートルが適当と考えられる。	・いただいた御意見は参考にいたします。
58	2 駐車秩序の確立	公営の駐車場に関する記述がないが、自転車推進の観点から公営の場合でも同様の施策を実施すべきである。	・区市町村に対して、放置自転車に関する規制や撤去、処分、駐輪場の整備等について情報提供を行います。よって公営の駐車場においても駐車秩序を確立していきます。(35頁 2 駐車秩序の確立)
「COLUMN: 海外に学ぶ自転車安全利用の事例」について			
59	全体	「海外に学ぶ自転車安全利用の事例」はどのような趣旨で掲載しているのか。 「自転車先進国」を見習って、施策・手法を取り入れるという意思表示なのか。	・自転車の安全利用を巡る課題は、東京だけでなく、世界の都市が共通して抱えています。海外事例を紹介することで、都における今後の施策・手法の検討の参考にするために掲載しています。
「所管機関一覧」について			
60	所管機関一覧	「安全利用に関する各主体」には自転車利用者自身も必要であるから、自転車安全利用推進計画の所管機関に自転車利用者団体を加える。 自転車利用者団体を育成する。 自転車免許証(自転車安全講習受講証)の登録を活用する。	・15頁に記載のとおり、「安全利用に関する各主体」には自転車利用者自身も必要ですが、本計画における所管機関一覧は、具体的な施策を実施する部署名を記載しております。 ・自転車安全利用の取組に際して、自転車利用者団体の育成等について、御意見を参考にいたします。