

# 1 目黒区自転車走行環境整備計画素案に対するパブリックコメントの実施結果について

(1) 募集期間 平成29年12月1日(金) から 平成30年1月15日(月) まで

(2) 周知方法

ア 掲載場所

めぐろ区報(平成29年12月15日号掲載)、目黒区公式ホームページ(平成29年12月1日(金)から平成30年1月15日(月)まで掲載)

イ 閲覧場所

目黒区総合庁舎本館 1階区政情報コーナー・6階土木工務課、各地区サービス事務所(東部地区除く)、各住区センター、各区立図書館

(3) 意見提出者状況

提出方法 メール 6件 郵送 1件 ファックス 3件

提出者	個人	団体	議会	その他	合計
提出者数	6	2	2	0	10
(件数)	(12件)	(6件)	(16件)	(0件)	(34件)

(4) 意見に対する対応区分の件数

番号	内容	件数
1	ご意見の趣旨に沿い、計画案に反映します。	2
2	ご意見の趣旨は素案に取り上げており、その趣旨に沿って計画を推進します。	9
3	計画案には取り上げませんが、整備を行う中でご意見の趣旨に沿って努力します。	12
4	ご意見の趣旨は、今後の検討課題とします。	10
5	ご意見の趣旨に沿うことは困難です。	1
	合計	34

## 2 意見内容と検討結果

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
1	01	個人	メール	車道左側端を走行する自転車に対し、前方からの逆走自転車が来ると、右側に避けるため、後方から来る車にひかれてしまう。逆走がどんなに危険か、実例を示すべきである。	道路管理課	2	目黒区交通安全計画(平成28年4月策定)に基づき、目黒区及び交通管理者(警察署)による交通安全教室で、安全意識の向上に取り組んでまいります。今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車交通ルール等の周知・啓発活動に取り組んでまいります。
	02	個人	メール	今後も自転車ナビマークを全線に実施すべきである。	土木工事課	4	自転車走行環境を整備する路線につきましては、区内の施設や道路幅員、交通量、交通事故の発生状況等を踏まえて路線選定しています。今後、区の関連計画や他自治体の動向等を踏まえ、概ね5年で行う見直しの中で、検討課題として取り組んでまいります。
	03	個人	メール	マナー向上を訴えるのではなく、なにがいけないのかはっきり示すべきである。基本自転車は軽車両であり、歩道走行は禁止であるが、問題は例外を認めていることである。歩道走行の中でも弱者をはっきり定義すべきである。保育園に急ぐ親たちが歩道を爆走し、時間が無い気持ちは理解できるので黙認するが、子供を送り届けた後は、弱者ではなくなるので、車道を走るよう指導すべきであり、また中学生、高校生も多く爆走している。一度注意したことがあるが、「おまわりさんも、歩道を走ってるよ。」といわれた。区として、警官も弱者ではないのだから、警察署などに注意すべきである。	道路管理課	2	道路交通法では、自転車が歩道を通行することができる「自転車歩道通行可」の交通規制があります。その歩道を通行する際には、車道寄りを徐行しなければならないと定められています。今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車交通ルールが守られるよう、周知・啓発活動に取り組んでまいります。 なお、警察官も法に従い「自転車歩道通行可」の歩道を自転車で通行している場合もあると聞いております。
	04	個人	メール	耳にイヤホンをつけ、更に片手でスマートフォンをいじりながら、歩道を走っているため、絶対に取り締まるべきである。何度か取り締まれば、マナーを守りながら車道を走ると思う。	道路管理課	2	道路交通法では、イヤホン等の使用で周囲の音が聞こえない運転や携帯電話を使用しながらの片手運転が禁止されています。 今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車の交通ルールが守られるよう、周知・啓発活動、実地指導及び取締りに取り組んでまいります。
2	01	個人	ファックス	歩行者がいつも道を譲っている現状や、後方から自転車を気づかせるためにも、自転車のベルや「すみません」の一言でも良いので、ベルを鳴らすことを義務付けすべきである。	土木工事課	5	道路交通法では、警音器の使用について「法令の規定により警音器を鳴らさなければならないこととされている場合(見通しのきかない交差点等を通行しようとする場合等)を除き、警音器を鳴らしてはならない。」と定められています。今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車交通ルールの周知・マナー啓発活動に取り組んでまいります。

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
2	02	個人	ファックス	自転車に道を譲ると、スピードを出し、走り去る。歩道内の最徐行を義務付けすべきである。	道路管理課	2	道路交通法では、自転車が歩道を通行することができる「自転車歩道通行可」の交通規制があります。その歩道を通行する際には、車道寄りを徐行しなければならないと定められています。今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車交通ルールが守られるよう、周知・啓発活動に取り組んでまいります。
3	01	個人	メール	車道内の多くの自転車が、自転車用信号を守らず、猛スピードで通過する。自転車レーンや自転車ナビマークを設置する際に、信号や横断歩道に一時停止マークを設置して欲しい。	土木工事課	3	今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車走行環境整備にあわせて自転車交通ルール等の周知・啓発活動及び実地指導を実施してまいります。また、自転車ストップマークにつきましては、設置箇所や効果を交通管理者(警察署)と協議してまいります。
4	01	個人	メール	歩道内で歩行者へのベルを鳴らし、歩行者側によけてもらおうとする自転車利用者がいる。これは交通法規に違反していることから、「これはしてはいけない」ということもあわせて周知してもらいたい。	土木工事課	2	道路交通法では、警音器の使用について「法令の規定により警音器を鳴らさなければならないこととされている場合(見通しのきかない交差点等を通行しようとする場合等)を除き、警音器を鳴らしてはならない。」と定められています。今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車交通ルールが守られるよう、周知・啓発活動に取り組んでまいります。
5	01	個人	メール	大きな交差点付近(大鳥神社交差点等)に歩行者・自転車通行帯の「区分け」がなく、接触事故が起きやすい環境になっている。自転車走行環境整備にあたっては、こうした交差点の歩行者・自転車の混在解消策を考慮に入れつつ実施してほしい。	土木工事課	4	道路管理者(東京都)からは、交通管理者(警察署)と連携し、歩行者・自転車が安全で安心して通行できる整備について検討していくと聞いております。
	02	個人	メール	自転車ナビマークの効果に疑問があり、特に環状七号線の自転車ナビマークは、ドライバーの認知度が非常に低く大変危険。あいまいな位置づけの自転車ナビマークを増やしても自転車の走行環境は改善せず、かえって自転車を危険にさらす結果になってしまう。自転車ナビマークは段階的に廃止し、「自転車専用通行帯」にすべきである。	土木工事課	4	環状七号線のナビマークを整備した交通管理者(警察署)からは、自転車レーン(自転車専用通行帯)による道路の拡幅予定がなく、自転車関連事故が多い道路について自転車ナビマークを整備していると聞いております。整備の理由としては、自転車利用者に対するの自転車交通ルールの認識、自動車に対するの自転車が利用する道路であることの認識を促すため、実施しているとのこと。整備につきましては、今後、道路管理者(東京都)に指導・要請を行っていくと聞いております。
	03	個人	メール	幹線道路(区内では環七、駒沢通り、目黒通り、山手通り等)については、将来的に「歩道」「自転車専用レーン」「車道」に明確に区分すべきであり、その第一段階として、幹線道路の「自転車専用通行帯」の整備を行ってほしい。	土木工事課	4	道路管理者(東京都)からは、自転車レーン(普通自転車専用通行帯)をはじめとする自転車走行空間の整備形態は、自動車の速度や交通量、道路幅員等を踏まえ、交通管理者(警察署)とも調整の上で決定していると聞いております。また引き続き、交通管理者(警察署)と連携し、地域の道路事情に応じた整備手法による整備を検討していくと聞いております。

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
6	01	個人	ファックス	行政は道路や区報などに、自転車は車道や歩道でもいつも左側通行を心がける、と行うべき。道路は左側を専用とするべき。	道路管理課 土木工事課	2	今後もホームページや広報紙、展示等を活用し、自転車交通ルール等の周知・啓発活動を実施してまいります。
7	01	団体	郵送	自転車レーンの幅員は、原則1.5m以上とされているが、「やむを得ずの場合」は1mの幅員があれば良いとされている。自転車交通量は多いが、幅員が狭いような道路の場合、「やむを得ずの場合」に該当することから、積極的な自転車レーンの設置を追求するよう要請する。	土木工事課	4	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)では、「やむを得ない場合」を交差点等による局所的な道路幅員の減少による場合としています。整備形態につきましては、交通量や道路幅員を踏まえ、交通管理者(警察署)との協議に基づき、路線毎に選定してまいります。
	02	団体	郵送	自転車ナビマークだけでは、自転車走行環境整備の実効性のないケースが目立っている。特に、自動車交通量がある程度多い路線では、歩行者スペースを走行する自転車が多いのが実情である。車道の端部を一定の幅で青いレーンにすることで、効果を挙げている例もある。ぜひ、目黒区も青いレーンも設置してほしい。	土木工事課	4	整備形態につきましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)に基づき、交通量や道路幅員を踏まえ、交通管理者(警察署)との協議に基づき、路線毎に選定してまいります。区道は道路幅員が狭いことから、自転車ナビマーク等による整備を基本とし、今後、整備効果の検証を行ってまいります。
	03	団体	郵送	目黒区が率先して、区内の現状を調査し、あわせて国道や都道を含む自転車ネットワーク計画を早期に完成させるべきである。また、国や東京都に対しても、区のネットワーク計画に基づき、国道や都道の整備を要請していただきたい。	土木工事課	2	早期の自転車ネットワークの形成に向けて、国、東京都、隣接区の計画と整合、調整を図りながら進めてまいります。また、国、東京都に対し、自転車走行環境整備に関して情報提供を行ってまいります。
8	01	団体	メール	自転車の違法駐輪や無灯火、スマートフォン等の使用しながらの運転、車道の逆走、歩道でのスピードの出しすぎ(特に通学時間帯の通学路でのスピードの出しすぎで危ない)といった自転車交通ルール・マナーの向上が急務である。警察との協力のもと、きちんと取り締まるべき。	道路管理課 土木工事課	2	今後も交通管理者(警察署)と連携し、自転車走行環境整備にあわせて自転車交通ルール等の周知・啓発活動を取り組んでまいります。
	02	団体	メール	自転車レーンおよび自転車ナビマーク上での車の駐車禁止の徹底をお願いしたい。	土木工事課	3	交通管理者(警察署)からは、引き続き、交通違反への指導取締りを行っていくと聞いております。
	03	団体	メール	道路の側溝上は自転車が横転する可能性があり、自転車レーンを作る際は十分に考慮していただきたい。	土木工事課	3	自転車レーンを整備する際には、交通管理者(警察署)と協議し、道路構造物等の状況を確認しながら進めてまいります。

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
9	01	議会	メール	P.36 自転車走行環境整備路線図の中には、一方通行になっても指定されている区道も存在しているが、自転車ナビマークのイメージがないため、自転車であれば逆走しても構わないのか、緑道沿いの一方通行規制されている道路と同様に自動車と同方向のみ自転車ナビマークを設置するのか記載されていない。(P.45, 46参照)	土木工事課	1	自転車ナビマークにつきましては法定外表示となります。反対からの自転車走行であっても、自転車含む一方通行道路でない限り、自転車の相互通行は違反になりません。その旨、記述内容を追記いたします。(P.45に追記)
	02	議会	メール	また、碑文谷五丁目にモデル設置された一方通行道路(P.38)では双方向に自転車ナビマークが記されているが、どう捉えたらよいか明確にする必要がある。	土木工事課	3	碑文谷五丁目のモデル設置につきましては、歩道も確保されていることから、歩道・車道の分けが明確にされています。今後も、一方通行道路による自転車ナビマークの整備につきましては、路線毎に交通管理者(警察署)と協議し整備してまいります。
	03	議会	メール	東急目黒線 大岡山駅は目黒区内であり、武蔵小山駅も目黒区に隣接しているため、5. 整備計画の内容(5)各駅優先整備路線図に掲出するべきである。	土木工事課	3	大岡山駅は緑が丘駅と近接していることから、緑が丘駅周辺の優先整備路線で補完されています。武蔵小山駅周辺は品川区道路との接続が必要であるため、品川区と調整の上、自転車走行環境整備を実施してまいります。
	04	議会	メール	P.50からP.60までの(5)各駅優先整備路線図が記載されているが、凡例には区立小中学校の表記がない。保育園、幼稚園、子ども園の表記があり、周辺道路は赤の「優先整備路線」となっている。子どもたちの通園や、園庭までのお散歩のコースの安全確保から当然であると考えられる。少なくとも小中学校の児童生徒の安全確保も必要ではないだろうか。路線図上に区立小中学校の表記を記載すべきである。	土木工事課	3	本計画に記載されている施設は、「自転車の利用が多い施設」として抽出しています。区立小・中学校につきましては、通学による自転車利用は禁止となっており、施設としては抽出していないため、区立小・中学校を表記していません。また、目黒区では教育委員会による「目黒区通学路交通安全プログラム」により通学路の交通安全対策に関する施策を行っています。引き続き、教育委員会と連携し、児童生徒の安全確保に努めてまいります。
	05	議会	メール	中目黒駅周辺の優先整備路線図を見ると、目黒川沿いの道路が優先整備路線に指定されていない。目黒川沿いの道路は、車両・人・自転車の往来が多いので、優先整備路線に指定すべきである。	土木工事課	4	目黒川沿いの道路の目黒橋下流側につきましては、自転車利用が多いと考えられる施設がないことや、人通りが多く道路幅員が狭いことから、交通が錯綜するため整備路線としておりません。今後、概ね5年で行う見直しの中で、目黒川沿いの施設整備状況や交通状況の変化を確認し、必要に応じて検討を行ってまいります。
10	01	議会	ファックス	東山小学校周辺と下目黒柳通りは自転車専用レーンの設置が可能であり、区道のモデル路線として設置すること。	土木工事課	3	整備形態につきましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)に基づき、交通量や道路幅員を踏まえ、交通管理者(警察署)との協議に基づき、路線毎に選定してまいります。

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
10	02	議会	ファックス	幅員が狭いため、1.5mの自転車専用レーンがとれない区道であっても、積極的に自転車専用レーンの形態での設置を工夫すること。	土木工事課	3	整備形態につきましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)に基づき、交通量や道路幅員を踏まえ、交通管理者(警察署)との協議に基づき、路線毎に選定してまいります。
	03	議会	ファックス	自転車ナビマークによる整備をする場合には、車道の路面に白色の自転車ナビマークを表示するだけでなく、効果を上げるために、場合によっては路側帯も含めて、一定の幅で青の着色を施した自転車通行帯を設置すること。	土木工事課	4	整備形態につきましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成28年7月改定)に基づき、交通量や道路幅員を踏まえ、交通管理者(警察署)との協議に基づき、路線毎に選定してまいります。区道は道路幅員が狭いことから、自転車ナビマーク等による整備を基本とし、今後、整備効果の検証を行ってまいります。
	04	議会	ファックス	通勤や保育園の子どもの送迎などで危険な路線の自転車走行環境整備のネットワーク形成は重要である。自転車ネットワークの形成については、国も東京都も、区のネットワーク計画での位置付けに基づき整備を進めると表明している。目黒区が先ず、区内の現状を調査し、国道、都道を含む自転車走行空間のネットワーク計画を早急につくること。そして、これに基づいて都道などの整備を都などに要請すること。	土木工事課	2	早期の自転車ネットワークの形成に向けて、国、東京都、隣接区の計画と整合、調整を図りながら進めています。また、国、東京都に対し、自転車走行環境整備に関して情報提供を行ってまいります。
	05	議会	ファックス	国道・都道・隣接区とのネットワーク計画の重要性を考えれば、P.49の整備路線延長の表に、国道・都道等も加えるとともに、わかりやすい説明を加えること。参考に近接区の優先整備路線延長と割合を掲載すること。	土木工事課	1	P.49の路線延長につきましては、自転車走行環境整備路線図に都道も加えた表を追加します。(P.36に追記)なお、国道については、整備計画がないため記載しておりません。また、近接区(世田谷区、大田区、渋谷区)の整備路線については、参考資料に追加いたします。(P.73に追記)
	06	議会	ファックス	自転車による交通事故が多発しているなどで危険性が明白な箇所の改修については、迅速に整備を図ること。平成26、27年データではなく、出来るだけ多くの年度によるデータを参考とすること。	土木工事課	3	計画の検討にあたりましては、交通管理者(警察署)との協議に基づき、自転車関連事故データや資料を用いて進めました。今後、計画の見直しにあたりましては、交通管理者(警察署)と、できる限り多くの自転車関連事故データについて情報共有し、整備が必要な路線を検討してまいります。
	07	議会	ファックス	雨水取水口の目が粗くて自転車の車輪を取られてしまう箇所、マンホールのスリップ防止、舗装が乱れている箇所、中低木が車道にはみ出している箇所、交差点やカーブで見通しのよくない箇所などについて総合的に点検し改善すること。また、ロードトレリスによる歩道の有効幅員の拡大を図ること。	土木工事課	3	自転車走行環境整備にあたりましては、事前に現地を調査し、道路構造物の状況を確認するとともに、交通管理者(警察署)と協議し、実施してまいります。

整理番号	枝番	区分	種別	意見内容(要旨)	関係所管	対応区分	検討結果
10	08	議会	ファックス	高層ビル周辺の自転車走行環境については、風害対策を確実に実行し、自転車走行中に風にあおられて転倒する事故を未然防止する。	土木工事課	4	自転車走行環境整備にあたりましては、風害対策を行うことについて、今後、国、東京都等と情報共有し、意見交換を行ってまいります。
	09	議会	ファックス	海外からの観光客の多くは右側通行の国から来ているため、左側通行の日本においても、道路を見ればルールがわかるようにすること。	道路管理課 土木工事課	4	海外からの観光客などへの交通ルール周知につきましては、どのような方法があるのか、国、東京都、交通管理者(警察署)と情報共有し、今後の検討課題として取り組んでまいります。
	10	議会	ファックス	1億円近い賠償金の命令が出される下で、自転車保険加入促進のため、具体策を講じること。	道路管理課	3	交通安全計画(平成28年4月策定)の中では、重点施策として「総合的な自転車対策の推進」を掲げ、自転車事故に対する保険加入促進を推進しています。また、TSマーク付帯保険(自転車を整備する際に損害賠償保険が付いた保険)の加入啓発を、区報や関係団体と連携した自転車交通安全教室等で引き続き行ってまいります。
	11	議会	ファックス	23区間連携によるサイクリングロード形成の検討を行うこと。	土木工事課	3	早期の自転車ネットワークの形成に向けて、国、東京都、隣接区の計画と整合、調整を図りながら進めています。また、国、東京都及び隣接区等に対し、自転車走行環境整備に関して情報提供を行ってまいります。