

台東区自転車活用推進計画について

1 パブリックコメントの実施結果・・・別紙1

中間のまとめについて広く区民等から意見を募集するためパブリックコメントを実施した。

2 中間のまとめからの主な変更点

章	頁	変更箇所	変更内容
全体	25. 34. 37. 57 59. 60. 63. 64	全体	交通ルール等に関するコラムを追加
第4章	51	はしる施策 2-1	パーキングメーターの撤去検討の内容文修正
第4章	51	はしる施策 2-2	違反車両削減に向けた広報啓発の内容文修正
第4章	52	とめる施策 1-2	附置義務駐輪場の設置促進の内容文修正
第5章	75	自転車ネットワーク路線の整備優先度	自転車ネットワーク路線の整備優先度の検討結果を追加
第6章	77	計画のフォローアップ	計画期間内の目標値を追加

3 台東区自転車活用推進計画（案）・・・別紙2

4 自転車通行空間の整備・・・別紙3

5 シェアサイクルの普及促進・・・別紙4

6 今後の予定

令和8年3月下旬

計画策定

台東区自転車活用推進計画 パブリックコメント実施結果

意見受付期間	令和7年12月17日（水）～令和8年1月7日（水）		
意見受付場所	区公式ホームページでの受付のほか、各区民事務所・分室・地区センター、区政情報コーナー、交通対策課窓口で中間のまとめ閲覧・意見受付。		
意見受付件数	11人、23件		
提出方法の内訳	郵送 1人（4件）	ファクシミリ 0人（0件）	持参 0人（0件）
	ホームページ 10人（19件）		

分類	項番	意見	区の考え方 (該当する施策)
第4章 実施すべき施策	1	<p>放置自転車が多いのは、停める場所が少ない、隅田公園駐輪場も1日駐輪場はいっぱいになると受け付けてくれないです。</p> <p>浅草に仕事で来る方、買い物等を自転車で来る方は年々増えてます。</p> <p>区が持っている公園の一部を1日駐輪場等にしたり、浅草エリア空いてる場所を借り上げてでもやるべきだと思います。</p> <p>南千住は駅前に駐輪場が増えて放置自転車は駅周辺は台東区より撤去台数はすくないです</p> <p>もう少し駐輪場が増えてくれたらありがたいです</p> <p>是非ご検討下さい</p>	<p>自転車の駐車需要に対し、駐車場が不足しているエリアがあることは、区としても重要な課題として認識しています。駐車需要を踏まえ、新規の自転車駐車場の整備、既存駐車場の効率的な運営等に取り組んでまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 とめる施策1)</p>

<p>第4章 実施すべき施策</p>	<p>2 く 4</p>	<p>駐輪場について 私は主に商業施設を利用する時に自転車を使用していますが毎回駐輪場に入れなかったり（スペースが空いていても上段には力が及ばず入庫不可→松坂屋）他の駐輪場を探すこととなります。吉池の駐輪場は今は停められますがエレベーターに1台しか乗れずとても時間がかかります。ROX周辺、多慶屋周辺でも大変困っています。1つだけ買いたいのにそのための時間ロスとストレスは計り知れません。</p> <p>提案①他区で実施されていますが幹線道路の歩道に平置きの駐輪場を作る。例えば中央通りの上野から御徒町を經由して秋葉原、台東区内までのスペースに設置する。千代田区側では秋葉原に同様のスペースがすでに設置されています。他にも国際通り、浅草通り、昭和通りも候補になると思います。</p> <p>②通学通勤などの長時間駐輪する人と商業施設などを一時利用する人の棲み分けをする。現状通勤通学だが商業施設に駐輪する人も相当数いると思います。例えば朝の開店時間に合わせて ROX にいってもすでに駐輪スペースは一杯です。2時間以上は300円位徴収しても良いと思います。または店舗で認めをもらうなど管理の厳格化が望まれます。撤去作業に大金使うならばそれは本末転倒です。若い世代の人口が増えているのだから当然自転車利用者も増えているのではないのでしょうか。通勤通学用の駅近スペースを確保し、商業施設に置き去りにしない施策を望みます。</p>	<p>①自転車の駐車需要に対し、駐車場が不足しているエリアがあることは、区としても重要な課題として認識しています。いただいたご意見と他区の事例を参考にしながら、駐車場の整備手法について検討してまいります。</p> <p>（第4章 実施すべき施策 とめる施策1）</p> <p>②商業施設の自転車駐車場は、施設利用者のために整備されているものと認識しています。通学通勤などの長時間利用については、駅周辺に駐車場を整備することが重要であり、引き続き新規自転車駐車場の確保に努めてまいります。また地域商業施設とも連携を図り、地域一体となった自転車利用環境の整備に取り組んでまいります。</p> <p>（第4章 実施すべき施策 とめる施策1）</p>
------------------------	----------------------	--	---

		<p>③商業施設近辺に高齢者や難病、障害者専用区画は難しいでしょうか。私はまだ体力がありますが高齢者で難病のカテゴリーに入ります。徒歩や電車よりも自転車のほうが自由に動けるので交通手段に自転車は欠かせません。十年後も元気で自転車に乗ってみたいです。高齢者を65歳で区切るとかなりのスペースを必要とするため75歳位で区切り整備を検討頂きたい。以上です。このような機会を与えて下さり感謝します。</p>	<p>③商業施設の利用者用自転車駐車場については、原則として商業施設が自ら整備すべきと考えますが、地下や2階以上に設置されているケースもあり、高齢等の配慮を要する方にとって使いづらい場合もあると認識しています。商業施設の近辺には用地が不足していることが多く、区が自転車駐車場を整備するのは難しい面もありますが、商業施設とも連携を図り、どのような対策が可能か検討してまいります。</p>
第4章 実施すべき施策	5	<p>自転車活用推進法なんて駐輪場も大してない、停めてれば即撤去ってやってる事意味わからん、もっと他にやる事あるだろ</p>	<p>放置自転車対策においては、撤去活動と並行して自転車駐車場の新規整備が重要と考えています。各エリアの駐車需要を踏まえ、新規自転車駐車場の整備に取り組んでまいります。 (第4章 実施すべき施策 とめる施策1)</p>
第4章 実施すべき施策	6	<p>よく浅草 ROX に買い物に行くのですが、自転車が ROX の前にとめられなくて困っています。 ダイソーや、西友など、色々なお店が入っているので、何軒かお店をまわるのですが、買ったもので手がいっぱいになるので、お店の前に駐輪したいのです。 止めている時間も30分から1時間以内ぐらいですし、3Gに駐輪場があるのは知っていますが、帰りのことを考えると、エレベーターを使って屋上まで買った食料品を持って行くのは大変なのです。 みなさん同じような気持ちだと思います。特に高齢者の方、子連れの方などはそう思っているのではないのでしょうか？</p>	<p>ご認識の通り、商業施設の近辺には用地が不足していることが多く、区が自転車駐車場を整備するのは難しい状況です。ご意見いただいた商業施設利用者の駐車施設は、原則として商業施設が自ら整備すべきと考えますが、満車のことも多く、利用しづらい場合もあると認識しています。商業施設とも連携を図り、どのような対策が可能か検討してまいります。 (第4章 実施すべき施策 とめる施策1)</p>

		<p>三平ストアも前に止めて三平ストアで買い物して戻ってきただけでも、放置自転車の紙が貼られてしまいます。他にも買い物もしづらい場所がたくさんあります。</p> <p>浅草周辺の道路に面している部分に、1時間未満無料の駐輪場をたくさん作れば、みんなそこに止めて、逆に放置自転車もなくなると思いますが、作る場所がないのは承知の上ですが、引き続きご検討していただきたいです。</p>	
第4章 実施すべき施策	7 く 10	<p>1. 駐輪場に関して</p> <p>1-1 名称 一般的には駐輪だと思ふ。駐輪場では分らない人が居ると思ふ。</p> <p>1-2 設備 地下が多いが、年寄りには上下が厳しい。特に年寄り向けの三輪車は駐輪できない。区数が少なく道路に溢れている。数を増やすことが必要と思ふ。((ex) 御徒町駅南口駐輪場隣の空き地 (元保育施設))</p> <p>2. 年寄り/営業用自転車</p> <p>2-1 年寄り対策 年寄りは近隣を自転車を利用することが多いが駐輪施設を利用できない人が多い。届け出制で、駐輪許可シールを有料で発行し、マナーを守って道路上の</p>	<p>1-1 区立自転車駐輪場・自転車置場の名称については、条例で規定しており、案内表示等も全て同様の表記であることから現時点で変更する考えはありませんが、分かりやすい広報・周知を行うよう努めてまいります。</p> <p>1-2 自転車の駐車施設の不足は大きな課題として認識しているため、新規の自転車駐輪場の整備、既存駐輪場の効率的な運営等に取り組んでまいります。また、三輪車やタイヤの太い自転車のように、ラックに駐車できない自転車については、駐車場の機器更新時に、既存ラックに駐車できない自転車の駐車環境整備を検討します。 (第4章 実施すべき施策 とめる施策1、施策2)</p> <p>2-1、2-2 歩道上に自転車を駐車することは、歩行者の妨げとなるため、条例で禁止しており、ご意見のような許可制にすることは難しいと考えていま</p>

		<p>駐輪を許す。</p> <p>2-2 営業関係 出前とか通勤用に飲食店の違法駐輪が多い。優先的に駐輪場を有料で利用させる。又は年寄り対策と同様に有料で駐輪許可シールを発行する。</p>	<p>す。様々な駐車需要に対応していくため、どのような整備手法が可能か検討してまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 とめる施策1)</p>
<p>第4章 実施すべき施策</p>	<p>1 1 く 1 3</p>	<p>ルールやマナーの啓発が不十分であると感じている。</p> <p>国際通りや都道 463 号など、自転車レーンが設けられ、歩行者と分離されている場所でも歩行者レーンを爆走してくる自転車(はおろか Luup まで)は数多い。</p> <p>所轄警察署と連携して現状の啓発から一段進んだ指導をするべきではないか。</p> <p>また、一時駐輪に関しての意識の低さも気になる。</p> <p>例えば ROX の国際通り側 サイゼリヤ台東田原町点の前 寿3丁目15 吉川ビルの前 これらの前の歩道ないし車道に自転車が駐輪されていない所を見た記憶がない。</p> <p>台東区のロゴの入ったパイロンを設置して駐輪しないよう促している場所があっても、それらの更に外側に駐輪されることで歩行者の安全な通行の妨げにしかかっていないのが現状である。</p> <p>定期的な自転車の撤去などを行って歩行者の安全確保をしてほしい。</p> <p>「誰もが安全・安心で、気持ちよく自転車を利用できるまち たいとう」を実現するためと言っているが、現状では</p>	<p>ルール・マナーの啓発は、本区としても重要な課題として認識しています。区内警察署とも連携し、幅広い世代への交通安全教育を推進してまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 まもる施策1、施策2)</p> <p>また、自転車の車道通行原則の認知度向上のため、通行方法・注意喚起等に関する案内表示の設置を推進します。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 はしる施策2)</p> <p>放置自転車対策は、令和7年10月より「総合自転車対策」として、土日祝の撤去を含め、警告・指導を強化しています。引き続き、放置自転車の減少に繋がるよう取り組んでまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 とめる施策3)</p>

		<p>「気持ちよく自転車を利用している人間に歩行者が追いやられるまち たいとう」になってしまっている。</p> <p>歩行者優先の原理原則を大前提とした「台東区自転車活用推進計画」の策定を望みます。</p>	
第4章 実施すべき施策	14	<p>自転車の路上駐車・放置自転車の撤去・保管・引渡しのために、毎年高額な税金が使われていることが、区民に知られていないと感じています。自転車に乗る人たちには駐輪場も少ないし路上駐車は仕方ない、と許容されているように感じています。そうした人たちも毎年の予算の支出を知れば路上駐車への見方が変わるのではないのでしょうか。路上駐車のコストについての啓発にぜひ取り組んでいただきたいです。</p>	<p>放置自転車に係るコストを周知することで、区民の皆さまの意識に働きかけていくことは有効であると考えます。今後、放置自転車に関する周知・啓発の企画を行う際に、いただいたご意見を参考にさせていただきます。</p>
第4章 実施すべき施策	15	<p>(4)「自転車利用環境」の(1)「自転車通行空間の整備状況」について、「区内の幹線道路(国道、都道、区道)を中心に自転車通行空間が整備されています」とありますが、せっかく自転車通行空間が整備されていても、そこに自動車が駐車されていることが多すぎます。自転車通行空間の走行状況の調査によれば、「歩道通行」がかなり見られるようですが、それは自動車の違法駐車があるために、やむを得ず「歩道通行」をしているというケースも多いのではと思います。自転車の利用環境を整えるためには、まずは自動車の違法駐車を取り締まることが不可欠かと思えます。</p>	<p>自転車通行空間を安全・快適に利用するためには、駐停車禁止違反車を削減していくことが重要です。区内警察署と連携しながら、注意喚起の表示や、周知・啓発に取り組んでまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 はしる施策2)</p>
第4章 実施すべき施策	16	<p>放置自転車について マンション隣りの家庭の自転車4~5台が常時歩道に放置しています。歩行者の邪魔になっています。このような放置自転車についても取り締まりを厳しくしてください。※区役所にも連絡し注意していただきましたが改善されず、また直接話をいたしました。区役所から歩道に駐輪していいと許可をもらっていると</p>	<p>歩道上に自転車を駐車することは、歩行者の妨げとなるため、条例で禁止しており、許可等は出していません。引き続き、放置自転車対策の強化、新規自転車駐車場の整備を推進し、放置自転車の削減に努めてまいります。</p>

		<p>言い話になりません。もし、区で許可をされていれのであれば許可証わわ付与されるなどの対策をお願いいたします。自転車活用推進をする前に自転車を使用される方の意識レベルを上げないといけないかと思えます。</p> <p>※個人・事業者の特定につながる表現を含む記載は控えさせていただきました。</p>	<p>(第4章 実施すべき施策 とめる施策1)</p>
<p>第4章 実施すべき施策</p>	<p>17</p>	<p>台東区今戸の浅草病院の前の一方通行の道路は、たまに逆走している車もあるので、あの車道を自転車で走るのは非常に怖い。桜橋中学校の前はカーブしており、道幅も狭く、自転車が逆走しているかの様に見えて、車は戸惑うと思う。あの場所は認知されていないと思う。一方通行ということもあり、スピードが出ている。自転車で走るのは非常に恐怖。</p> <p>車の逆走防止の標識も新設してほしい。</p> <p>自転車ライトの無点灯が多いので取り締まってほしい。</p> <p>子供乗せ電動自転車が歩道をすごいスピードで走っていて、歩行者には恐怖。歩道走行をOKにするにしても、マナー喚起やポスターで注意喚起するなど、そういう状況を当たり前じゃないようにしてほしい。</p>	<p>自転車を安全・快適に利用できる環境を推進するためには、自動車も含めてルール・マナーの周知・啓発を行っていくことが重要です。区内警察署と密に連携を図り、幅広い世代への交通安全教育の実施、また各道路環境に応じた注意喚起の掲示物の設置等について検討してまいります。また、情報提供いただいた具体的な危険箇所については、現地確認の上、所管の警察に情報共有します。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 はしる施策2、まもる施策1、施策2)</p>
<p>第4章 実施すべき施策</p>	<p>18 ↳ 23</p>	<p>1. 田原町の駐輪場設置の要望 2. 上野御徒町間の自転車導線の必要性 3. 上野駅前の自転車通行 4. 自転車停止線について 5. 狭い道路の一方通行化 6. 特定小型原動機自転車への駐輪場開放</p> <p>台東台東に18年、根岸に4年暮らしています。</p> <p>台東区南部では比較的スムーズに自転車の利用ができていましたが、北部では不便を感じるが増えました。</p> <p>パブリックコメントの様式や趣旨と合って</p>	

	<p>いるかわかりませんが意見を送らせていただきます。</p> <p>1. 田原町の駐輪場設置の要望 銀座線田原町駅前の浅草郵便局前などに不法駐輪が非常に多く、一方で公共の駐輪場がありません。 駅や周辺商業施設利用者が不便を感じるとともに、歩道に設置されている自転車通行帯の利用にも支障が出ています。 一時駐輪のできる自転車駐輪場の設置を要望します。近隣施設などの利用者が駐輪を躊躇しないように短時間駐輪は無料時間を設けるなど配慮があればと思います。</p> <p>2. 上野御徒町間の自転車導線の必要性 上野駅から御徒町駅に自転車で通行する際、中央通りも昭和通りも路上駐車車両がとて多く自動車の往来も激しい為、車道の走行に危険を感じます。 特に御徒町から中央通りで上野駅方向に向かう際は車道の狭い部分が多く、タクシー乗降なども多い為自転車利用者にとって非常に危険です。 アメ横なども歩行者が多く自転車で通り抜けることは困難です。</p> <p>そうしたことから多くの自転車は歩道を走行していますが、歩道走行は原則禁止であり、歩行者も大変多く自転車の歩道走行は歩行者にとって危険です。</p>	<p>1. 田原町駅周辺には、区立自転車駐輪場が無く、放置自転車対策の強化が必要なエリアであることは区としても認識しています。以前より、田原町駅周辺での自転車駐輪場の整備を検討していますが、現状整備には至っていません。整備用地確保のため、当該地近隣の土地の状況に注視するとともに、他自治体の事例等も参考にしながら、引き続き、新たな駐輪場整備に向けた検討に努めてまいります。また、自転車駐輪場の利用促進のため、短時間無料駐輪場の拡大も検討します。 (第4章 実施すべき施策 とめる施策1、施策3)</p> <p>2. 中央通り(都道)・昭和通り(国道)については、都・国各々の整備計画により自転車走行空間の整備を実施するため、区として自転車通行空間の整備を行うことが困難です。しかし、自転車のより良い利用環境の整備には、区道から都道・国道へのネットワークとしての連続性が非常に重要となります。今後各道路管理者との協議の際には、今回いただいたご意見を参考に、区としての要望をしっかりと伝え、自転車の利用しやすい環境づくりに努めてまいります。</p>
--	--	--

	<p>物理的に分離された自転車専用通行帯の設置を要望します。</p> <p>観光地ということもあり自動車で他地域から来る方々も多く、迷いながら運転されている為周りをあまり見ていません。物理的分離のない自転車通行帯は路上駐車のコルマで埋まってしまい用をなしていない為物理的な分離が必須です。(例えば国道6号線雷門2丁目付近などは自転車通行帯が路上駐車で埋まっています)</p> <p>3. 上野駅前の自転車通行</p> <p>JR 上野駅入谷口通りから、丸井アメ横方面や中央通り方面に向かう際、上野駅浅草口からは一方通行路で自転車も逆走はできません。</p> <p>そのため多くの自転車利用者は歩道を通行することになりますが、タクシー乗降場もあり歩行者も多い上野駅前で自転車と歩行者の混在は歩行者にとって大変危険です。駅前区間は降りて通行するように促しても現在の自転車利用者の状況を見るにおそらく効果は限定的です。</p> <p>また、広小路口や中央通りから入谷口通りに行く場合もタクシー乗降場があるため、順走であっても歩道を走る自転車が後を絶ちません。タクシーの停車及び発進が多いため道路左端に沿って通行することも難しくなっています。</p> <p>現在、日中はタクシープールの利用は少なくほとんどのタクシーは出払っています。夜間はタクシードライバーの休憩場所として利用されていますが規模を半分程度にして不足する休憩場所については上野公園や入谷周辺に設置することを提言します。その上で、分離した自転車の通行帯を設置して歩行者と導線が重ならないようにし、</p>	<p>3. 上野駅周辺は、車道を通行しようと思っても逆走になってしまう箇所があります。道路の構造上、車道への通行空間整備が困難であるため、そのような箇所には、現在は自転車歩道走行可の規制がかかっていると認識しています。歩道内の自転車の安全な走行については、自転車利用者のルール・マナーの遵守が重要となってくるため、区内警察署と連携して交通安全教育の推進に取り組んでまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 まもる施策1、施策2)</p> <p>車道上への通行空間の整備については、道路構造や、タクシープールを含めた様々な要因を考慮する必要があります。関連部署、関連機関とも密に連携を図り、自転車の安全な利用環境について検討を進めてまいります。</p> <p>(第4章 実施すべき施策 はしる施策2)</p>
--	--	---

	<p>歩行者安全のため歩道には自転車が進入できないようにすべきと考えます。</p> <p>自転車通行帯は上下線両方で使用できるようにし、徒歩の外国人観光客などが誤って入り込まないように設置をして頂きたいです。</p> <p>また、タクシー乗降場の通路となる場所は一般車両通行不可とし、中央通りから入谷口通りへ抜ける場合は一度日光街道を經由して交番の前を左折する形で通行するように改める必要があるように思います。自転車とは直接関連しませんが、一般車両がタクシーの通行の妨げとなっているケースを多々見かけます。またタクシー降車場に路上駐車する一般車両がタクシーとたびたびトラブルになっています。</p> <p>自転車利用者にとっても不慣れな一般車両が入り込むことで危険を感じる事が多々あります。</p> <p>元々の上野駅は自動車が入れない歩行者・自転車に配慮されたつくりであったものが昭和中後期のモータリゼーションの中で現在のように改修されてきました。しかし令和となった現在においては自動車中心から徒歩や自転車及びバス電車などの公共交通機関を中心とした街作りが都区内住民から多く要望されています。</p> <p>他地域からの観光客との共存のためにも住民中心に配慮された台東区となることを切望します。</p> <p>4. 自転車停止線について</p> <p>現在、「自転車とまれ」の三角の道路標示は優先道路であっても交差点ごとにあります。しかしこれを気にとめる人はほとんどいません。不要の場所にも多すぎて目に入らないのが実情です。</p> <p>特に自転車を除く一方通行路においては自</p>	<p>4. 本計画においては、各路線の通行空間整備の際の整備手法については、各路線の道路環境を考慮し、その都度検討することとしています。路面上の表示等についても、整備を行う際にはいただいたご意見を参考</p>
--	--	--

	<p> 転車の一時停止標識は重要なはずなのですが、パトロール中の警察官でも見落として進んでしまうような状況です。 自転車を除く一方通行路出口で非優先道路交差点などの最重要箇所については自転車の一時停止は三角表示でなく停止線を自動車用の1/3程度の長さで横に引き、自転車停止線とわかる道路標示に切り替えることを提案します。 </p> <p> 自転車利用者は自動車免許不所持者も多く停止線を知らないことがあるため、歩行者の横断歩道の先まで行って止まる方が多く見受けられます。歩行者が横断中でもかまわず進む方もいるため歩行者との接触やトラブルも見かけます。 </p> <p> 順走する大きな交差点にも「自転車停止線」と表示して自転車ナビライン上にも短い白線を記載すべきと考えます。 </p> <p> 本来は自動車の停止線で停止すればよいのですが、自転車には関係ないと考えている利用者が多いように見えるため、歩行者を守るための自転車停止線が明確にあればと思っています。 </p> <p> 実態から鑑みて不要な三角道路標示は削除していき、非優先道路の一方通行出口付近など必ず守るべき一時停止を誰にでもわかりやすくしていく必要があります。 </p> <p> 5. 狭い道路の一方通行化 台東区南部(区役所より南)から台東区北部に転居して、南部の方が自転車の利用がしやすかったと思うことが多々あります。その一つが道路幅です。 南部では幹線道路以外は1車線の一方通行路が多く、比較的道幅も確保されているため車道で自転車を利用する方が多く見られます。 </p>	<p> に、各路線に応じた効果的な手法を検討してまいります。路面上だけではなく、通行方法や注意喚起等に関する案内表示の設置を推進します。また、道路標識については警察が設置を行います。各道路環境の課題の共有を密に行い、安全な自転車利用環境の整備に取り組んでまいります。 </p> <p> (第4章 実施すべき施策はしる施策2) </p> <p> 5. 道路の一方通行、相互通行等の規制については、地域ごとの交通事情を考慮して警察が判断します。しかし、ご意見いただいた通り、道路の規制状況は、自転車の安全利用にも大きく影響します。自転車の通行空間整備の際は、必要に応じて交通規制の在り方について各警 </p>
--	--	--

	<p>北部においては道幅が狭い上に双方向通行である道路が多いため歩道を走行する自転車が多い印象です。</p> <p>台東区の自動車登録台数は世帯数の20%未満ともいわれ、公共交通を利用する住民が中心。我が家には自動車もありますが、南部で一方通行路を迂回することにも慣れており双方向通行の必要性は感じません。</p> <p>橋場からリバーサイドセンターへ抜ける都道314号線でも一方通行で問題がないため、現在双方向通行の道路でも一方通行化をすれば歩行者・自転車・自動車のすべてにおいて安全性が高まるものと考えます。</p> <p>例えば下谷3丁目交差点から竜泉交差点を経る茶屋町通りなど、車道幅が狭く自転車・自動車の共存が難しい状況を感じます。自転車での通行中に自動車にかすめられたことも数知れず、自動車で通行する際は自転車や歩行者に非常に気を遣います。都バス路線でバス停もあるため、迂回路が難しい点もあるかと思いますがこうした場所については一方通行化で安全性は大いに高まるものと思います。</p> <p>また、入谷口通りからつながる金杉通りは片側2車線双方向通行の道路ですが、道幅が狭くて路上駐車が多いこともあり実質的には1車線のような道路。それなら1車線にして右折レーンを設け、道路左端に自転車通行帯、その右側にパーキングメーターとした方が自転車にとって安全に利用でき、自転車の歩道走行による歩行者の不安も軽減されます。</p> <p>6. 特定小型原動機自転車への駐輪場開放 今回のパブリックコメントでの自転車の定義からは外れますが、今後、議論されるべきものとして提言をいたします。</p>	<p>察署と協議し、安全な自転車利用環境の整備に努めてまいります。</p> <p>6. ご意見の通り、本計画においては特定小型原動機自転車は計画の対象としていません。本区においては、自転車駐車需</p>
--	---	---

	<p>今後ますます特定小型原付の利用が増加するものと思います。現在ではLUUPなどのレンタル形式が主流ではありますが、日本の大手メーカーからも製造販売され、体力の低下により自転車の利用が難しくなってきた高齢者の利用や原付バイクから乗り換える方も増加するものと思います。</p> <p>しかし現在、台東区内の公共自転車駐輪場で特定小型原付を受け入れる趣旨は見られません。バッテリーの安全性の問題や違法モペットの問題などもあり、なんでも受け入れるべきとは考えておりませんが、例えば日本の大手メーカー製の特定車種は駐輪を許可するように今後検討をして頂きたいです。すでにパナソニックが電動アシスト自転車を応用した特定小型原付を発売していますが、区内には対応する駐輪場がなく出先での置き場所の確保が難しいのが現状です。</p> <p>利用する方がやむなく路上駐輪をされることがないように、台東区公共自転車駐輪場での受け入れを要望します。車両の大きさも重量も現在の電動アシスト自転車とほぼ変わりがなく、区内の移動程度で利用される点でも自転車に準ずるものと思います。どうかよろしくご検討ください。</p>	<p>要に対し自転車駐輪場が不足していることが、大きな課題となっています。近年、特定小型原動機自転車のシェアリングが普及している事は認識していますが、まずは自転車に対する課題の解決が重要と考えています。しかし、ルール・マナーの面も含め、特定小型原動機付自転車に対する取組の必要性も認識しています。個人所有の普及状況や、他自治体の取組状況等を参考に、検討を進めてまいります。</p>
--	---	--

自転車通行空間の整備

1 事業内容

台東区自転車活用推進計画に基づき「自転車ネットワーク路線」として選定した区道について、自転車通行空間の整備を行う。

2 自転車ネットワーク路線の整備優先度

自転車ネットワーク路線として選定した区道のうち、自転車関連事故の状況や、現場の状況から課題が少なく早期の整備が可能かなどの観点で、整備優先度を整理した。

令和8年度は「優先度A」の路線について整備を行う。

優先度区分	距離(km)	主要路線
整備済み	11.7km	金杉通り、千束通り、奥浅草寺町通り、左衛門橋通り等
優先度A	5.3km	動物園通り、仲之町通り、アサヒ会通り等
優先度B	14.8km	蔵前橋通り（台東区管理部分）、蔵前小学校通り、新堀通り、かっぱ橋道具街通り、清州橋通り等
優先度C	9.5km	福井町通り、六阿弥陀通り、谷中キッテ通り、朝倉彫塑館通り、一葉桜・小松橋通り等

3 予算額（案）

59,739千円

4 今後の予定

令和8年4月以降

整備手法の検討・整備の実施

シェアサイクルの普及促進

1 背景

区は、区民及び来街者の自転車利用の利便性向上を図り、併せて放置自転車の減少を目的として、平成30年度からシェアサイクル普及の実証実験を実施してきた。

実証実験の結果、ポート数及び利用回数が増加し、区民や来街者の主要な交通手段のひとつとして定着しつつあるため実証実験期間を終了の上、恒常的な事業として実施し、併せて休止中のレンタサイクル事業を廃止するものである。レンタサイクル事業廃止に伴い、「東京都台東区レンタサイクル条例」を廃止する。

2 実証実験の概要

(1) 期間

平成30年5月11日～令和8年3月31日

(2) 事業者

Open Street 株式会社 (平成30年4月協定締結)

チャリチャリ株式会社 (令和5年7月協定締結)

株式会社ドコモ・バイクシェア (令和5年10月協定締結)

(3) 実証実験の実績 (ポート数及び利用回数)

ポート数 (箇所)	(年度末時点)								() は総数に含む公有地ポート数
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7(10月末)	
Open Street	22(8)	36(9)	42(10)	56(13)	72(15)	81(17)	90(19)	96(19)	
チャリチャリ	-	-	-	-	-	21(1)	23(4)	23(4)	
ドコモ・バイクシェア	-	-	-	-	-	17(4)	33(7)	38(7)	

利用回数 (回)	(年度別)							
	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7(10月末)
Open Street	12,340	54,916	171,652	231,850	294,089	378,593	469,654	259,024
チャリチャリ	-	-	-	-	-	16,180	25,045	14,696
ドコモ・バイクシェア	-	-	-	-	-	52,321	159,346	142,360
合計	12,340	54,916	171,652	231,850	294,089	447,094	654,045	416,080

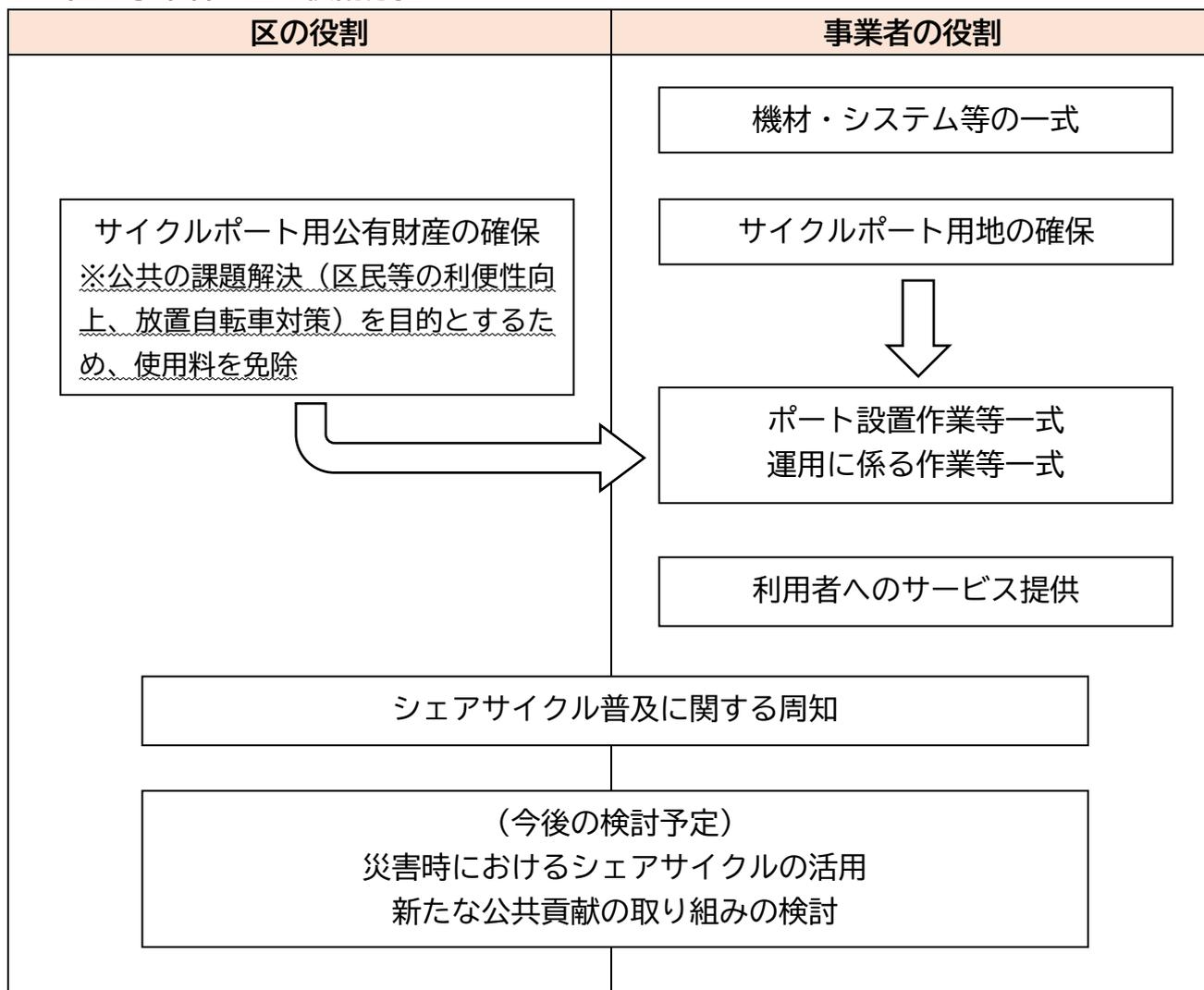
(4) 駅周辺の放置自転車台数の推移

年度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
台数	1,903	1,958	1,782	1,564	1,578	1,294	1,406	1,292

(5) 今後について

実証実験の結果、協定を締結した3社とも、ポート数及び利用回数が増加しており、放置自転車台数についても減少傾向であるため、実証実験に引き続き、恒常的な事業に移行することで、シェアサイクルのさらなる普及促進を図る。

3 区と事業者の主な役割分担



4 今後の予定

令和8年3月	恒常的な実施に関する協定締結
令和8年4月	レンタサイクル事業廃止 シェアサイクル事業実施