

杉並区自転車活用推進計画(案)に対する区民等意見の概要及び区の考え方

※ 網掛けは計画に反映させた意見

No.	意見概要	区の考え方
1	自転車道路の整備を進めてほしい。	自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。
2	駅周辺を時間によって「自家用車侵入禁止帯」としてほしい。 車両通行止め、日曜の午後は歩行者と自転車だけ、など「自転車が通りやすく」「自動車が通りにくい」まちなみ、にしてほしい。	これまでの“クルマ中心”から“人中心”のまちづくりへと転換していく中、区では、令和5年3月に「杉並区地域公共交通計画」を策定しました。同計画では、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現を目指し、「公共交通を補完する自転車利用の推進」を施策として位置付けています。今後、駅周辺等におけるクルマの通行止め等については、同計画の取組において、交通管理者である警察等と連携し検討していきます。
3	緑を増やす活動も同時に進めてほしい。	自転車等によって健康で快適に移動できるまちづくりを行うためにも、引き続き、杉並区実行計画や杉並区みどりの基本計画に基づき、豊かな自然環境を区民・事業者等と協力して守り、創り、育てる取組を推進していきます。
4	駐輪場の金額を安くできるように助成金をつけてほしい。	助成金の交付予定はありませんが、区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たにデジタル化(機械化)やキャッシュレス化するなど管理・運営方法を見直し、無料時間の導入を検討していきます。
5	車の駐車場は減らして、高額にしてほしい。	区民等施設利用者の利便性等を考慮し、現時点で区立施設におけるクルマの駐車場の数を減らすことや使用料を高額にすることは考えていませんが、ご意見は参考とさせていただきます。
6	七夕やジャズストリートのようにサイクリングデーを作るなどイベントとして町おこしと一緒に盛り上げることができればいいと思う。	平成29年5月に施行された自転車活用推進法では、毎年5月5日は「自転車の日」、5月1日から5月31日までは「自転車月間」に定められています。そのため、この時期を中心として、東京都や関係団体等と連携を図りながら、自転車活用の機運を高める取組の実施を検討していきます。
7	本格的な高齢化社会を迎え、運動能力が低下する老人が増えているのに、その移動手段について、高度な運動能力が要求される自転車に頼らせるような施策には反対である。	自転車に限らず、移動に当たっては、交通安全の確保が最も重要であると認識しています。そのため、自転車の運転に不安がある方は、無理に自転車を利用せず、徒歩や公共交通を利用していただきたいと考えています。一方で、自転車に乗ることができる方には、環境負荷の低減や健康増進等の観点から、体力や運動能力に応じて、電動アシスト自転車や3輪自転車等も含め、自転車を活用していただきたいと考えています。

No.	意見概要	区の考え方
8	ただでさえ道幅の狭い杉並区で自転車が我が物顔でスピードを出して走り回るのは、歩行者やベビーカーにとって恐怖でしかない。自転車利用を促進したいのであれば、その前に道路の拡幅と乱暴な運転を取り締まる体制を整備しておくべきだと考える。	自転車運転の取締り等については、警察の対応となりますが、区としても警察等と連携を図りながら交通ルールの周知徹底に努めていきます。また、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。
9	自転車の利用を数値目標化することは、自転車に乗ることができない者(障がい者を含む)が置き去りにされているようで不快の念を禁じ得ない。	この計画は、これまで以上に自転車を活用していくことを目的としているため、その進捗状況を把握するための指標を定めています。一方で、視覚障害者の生活の質向上に役立つタンDEM自転車の周知について掲載するなど、一人では自転車に乗ることが困難な方にも配慮しています。なお、区が令和5年3月に策定した「杉並区地域公共交通計画」では、「気軽に自由な外出と回遊が確保されている」状態を目指し、公共交通と福祉交通との連携を図るなど、自転車に乗ることができない方を含め、誰もが生活圏で移動しやすい仕組みづくりを推進しています。
10	自転車レンタルを展開するのは良いが、区役所前広場にあんなにたくさん自転車が止まると危ない。	杉並区役所前広場については、通行者の動線や安全性の確保を図る観点から、シェアサイクルの駐車台数を制限することや、来庁者が駐車した自転車が通行者の妨げとならないよう、自転車整理員が自転車を整列させるなど、十分な広さを確保することに努めていますが、ご意見については、参考とさせていただきます。
11	区の駐輪場を2時間無料にして欲しい。 あちこち転々と用事がある時に、その都度100円かかるのは負担である。路上駐輪の原因となると思う。 近隣自治体の駐輪場では2時間無料が多いので、気軽に出かけられちゃんと駐輪場に止めようと思える。 区内で〇時間無料としている駐輪場は民間の商業施設が殆ど。そこに用事がなくても止める人は多いと思う。 民間が身銭を削ってサービスしてくれているのに、公がやらずに路上駐輪の回収だけ躍起になるのはおかしいと思う。	区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たにデジタル化やキャッシュレス化するなど管理・運営方法を見直し、無料時間の導入を検討していきます。
12	自転車を積極的に利用したいと思っているが、駐輪場があまりにも不足している。 駐輪場を増やさないと、自転車利用者はこれ以上増えようがないのではないかと。もし、このままの駐輪環境のままで自転車利用が増えるのなら、違法駐輪が増えていくことになるのは必至だろう。	区では、地域ごとの需要に応じた、区立自転車駐車場の規模適正化を進めていきます。また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間事業者との協働により、民有地の空きスペース等を活用して、小規模点在型の自転車駐車スペースを区内各所に確保していきます。そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。
13	この春、杉並区(最寄り荻窪駅)に引越してきたが、駐輪場の使いにくさに困っている。 引越し前は吉祥寺駅・三鷹駅の駐輪場を利用していたが、親子自転車が止めやすい、Suicaなどのキャッシュレス決済ができる、駐輪後2時間無料が当たり前だったので、放置自転車も少なかった印象である。杉並区の放置自転車の数に驚いた。 駐輪場を増やしたところで買い物や飲食店利用で短時間だけ利用したい自転車は放置するだろうなという印象である。 荻窪駅近の駐輪場の2時間無料を実施してほしい。 タウンセブンの2時間無料の駐輪場だけでは全く足りない。	No.11と同様

No.	意見概要	区の考え方
14	シェアサイクルについては、価格がネックになるのではないかと。1回使用で数百円となるとなかなか手が出しにくい。また、すでに自転車を持っている人には有益性が低い。	シェアサイクルの利用料金は、シェアサイクルの運営事業者が主体的に設定しているため、ご意見については各運営事業者と共有します。なお、自転車を所有している方であっても、例えば、公共交通による移動先から目的地近隣までシェアサイクルを利用するなど、シェアサイクルの特徴を生かしたより便利な活用方法があるため、それらを積極的に周知していきます。
15	どちらかというと、低価格な自転車置き場があちこちにある方がうれしい。その時、自転車置き場の空き状況が分かる仕組みがあると、利用者にはうれしいのでは。	区立自転車駐車場のうち、デジタル化(機械化)された駐車場では、短時間利用(1時間)を無料としており、今後はこの無料時間の拡大を検討していきます。また、現在、デジタル化されていない区立自転車駐車場においても、新たにデジタル化やキャッシュレス化するなど管理・運営方法を見直し、無料時間の導入を検討していきます。併せて、自転車駐車場の空き情報をリアルタイムで提供することを検討していきます。 また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間事業者との協働により、民有地の空きスペース等を活用して、小規模点在型の自転車駐車スペースを区内各所に確保していきます。 そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。
16	通行区間整備については、少なくとも車が通るような所に線を引いただけ程度ではあまり効果がないのではないかと。逆に、そこを自転車を通る事により、かえって危険性が高まるのでは。車が通らない住宅地なども検討した方がよいのでは。	区では、自転車関与事故が多い路線や自転車の通行量が多い路線を自転車ネットワーク路線として選定し、自転車ナビマークや自転車ナビラインを設置しています。このことにより、自転車の利用者やクルマのドライバーにとって、自転車の通行場所が分かりやすくなるなどの効果が期待できます。区がこれまで実施した実態調査では、車道における自転車の逆走が減少した結果も得られています。令和6年度には、自転車ネットワーク路線の再構築を予定しているため、住宅地を含め、区内全域における自転車通行空間の整備も視野に検討していきます。
17	自転車講習についてはもっと頻繁にやって、正しい自転車の乗り方を啓蒙した方がよいのでは。特に、高齢者等が使う3輪自転車とかは乗り方が違うので。	区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。 なお、3輪自転車については、高齢者に限らず、その有用性から、今後、活用の幅が広がることが想定されるため、警察等と連携し、幅広い世代に向けて、正しい乗り方の周知・啓発を検討していきます。
18	区の駐輪場のキャッシュレス化は是非推進いただきたい。現状、そのためだけにわざわざ小銭を用意している。区の駐輪場の子ども乗せ自転車の駐輪スペースを増やしてもらえると有り難い。駐輪場が空いていても子乗せ自転車用のスペースが満車で止められないことがよくある。	区立自転車駐車場のキャッシュレス化については、導入に向けて、検討を進めていきます。また、子ども乗せ自転車等の大型自転車など、多様化する自転車に対応するため、自転車駐車場の利用状況を考慮し、引き続き平置きスペースの拡充を図ります。

No.	意見概要	区の考え方
19	<p>中杉通り、早稲田通りを歩くことが多いが、横断歩道を渡る時、信号無視をした自転車が前後を横切っていくことが毎日のようにある。妊娠、出産してから特に走ったり急いで避けることが難しく、身の危険を感じるが増えた。高齢の方、身体に不自由のある方も同じような思いをしているかと想像できる。</p> <p>自転車の利用の推進の前に、基本的な交通安全ルールの徹底が不可欠と感じる。警察とも連携し、違反車両へ注意喚起等行ってほしい。</p> <p>全ての区民が安心して通行できる街づくりを望む。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p>
20	<p>自転車に乗る人が、必ず保険に加入しなければならない方法は、無いものか？区内の道路は狭く、また、路上駐車も多いため(例えば、区役所前の並木通り)歩道を歩いている、ヒヤリハットすることが多々ある。</p> <p>また、保険に加入していたとしても、十分な補償金が得られない、そして、それを補う手立ても、まだ不十分であることにも考慮頂けたらと思う。</p>	<p>計画案に掲載しているとおり、自転車利用者等には、東京都の条例で、保険・共済への加入が義務付けられています。区ではこれまで広報すぎなみや区立自転車駐車場等で、自転車事故への高額な賠償命令の判決を紹介することなどにより、自転車保険の加入を促進しています。今後も、様々な機会を通じて、対人賠償保険等への加入義務を周知していきます。</p>
21	<p>自転車移動とても便利だと思うが、幼少期に父母共に自転車に乗る習慣が無かったため、私自身未だに自転車に乗れない。</p> <p>大人向けの、自転車練習ができる機会を用意してもらえるとありがたい。</p>	<p>区では、自転車に乗ることができない方を対象とした講習会等を実施する予定はありません。ただし、令和5年度に自転車用ヘルメットの購入費助成制度を導入したことに伴い、18歳以上の区民を対象として、交通ルールや自転車乗車時の注意点、自転車用ヘルメットの着用方法等を実技を通じて学ぶことができる「ヘルメット着用促進講習会」や区内事業所からの要望に基づいて、従業員等を対象とした協働型の講習会を開催しています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
22	<p>井の頭通りを吉祥寺方面に自転車で走っていると、武蔵野市に入ったところで車道が1車線になり、自転車専用帯が現れる。杉並区内においても車道を1車線にし、自転車専用帯を設けられないか？特に杉並区と武蔵野市の境で自転車専用帯が現れるところは2車線が合流(下り)分離(上り)するので、危険を感じる。せめて環八から武蔵野市までの間だけでも、武蔵野市と同じにしてもらえると危険性が減り、自転車での通行がし易くなると思う。</p>	<p>区としても、自転車通行空間は近隣自治体を含め、広域なネットワークとしてつなげて整備することが効果的であると考えています。令和6年度に予定している、区内全域を対象とした「自転車ネットワーク路線の再構築」では、ご指摘を踏まえて検討していきます。なお、井の頭通りや五日市街道など都道の自転車通行空間の整備については東京都が所管していることから、ご意見については、東京都にお伝えします。</p>
23	<p>私は通勤や子供の保育園への送り迎えに、自転車を利用している。</p> <p>人混みが多い駅周辺の歩道を走る事が多いが、歩行者との接触を避けるためにほとんど自転車を押しており、自転車の利便性を活かしきれていない。</p> <p>反面、車道を走った場合、基幹道路である青梅街道でさえ2車線しかない事に加え、路駐の車があると1車線になってしまい、私の運転する自転車のすぐ横を車が追い抜いて行くため危険である。</p> <p>車道の端に自転車マークを描くだけでは、不十分なので基幹道路の車線を増やすか、歩道の幅を広げて欲しい。</p>	<p>自転車利用者が安心して車道を通行できるよう、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、クルマのドライバーに対して、自転車にやさしい運転を促していきます。なお、青梅街道の自転車通行空間の整備については東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えします。</p>

No.	意見概要	区の考え方
24	<p>近年の電動アシスト自転車および、e-BIKE(バッテリー付き自転車)の利用が普及したせいで、本来は歩行者優先であるべき歩道を、我が物顔で通行する運転者が多く見受けられる。モビリティの進化それ自体はウェルカムだが、小さな子供やお年寄りが安心できる歩道に、電動自転車がかんりのスピードで行き交う現状に不安を覚える。</p> <p>免許がない、もしくは持っていたとしても交通ルールの基本を忘れていた運転者が多過ぎる。一時停止も守らない、通行区分も無視、危険な逆走も頻繁に見受けられる。</p>	No.19と同様
25	<p>歩行者にとって快適な歩道、自転車(電動含む)にとって快適な自転車道を整備することで、自ずと互いのストレスは軽減するだろう。</p> <p>自転車の快適で安全な利用を推進するためにも、歩行者と自転車利用者のすみ分け(ゾーニング)が必要だと思う。</p>	<p>区としても、歩行者、自転車、クルマの通行場所を分けることは、各移動主体が安心して快適に移動するために効果的であると認識しています。しかし、自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
26	<p>資料中、自転車の速度を15キロ毎時で算定しているが、そもそも通行可能な歩道上や、見通しの悪い交差点のある住宅街の区道など、平均的に15キロで走行可能とは思えない。「速さ」を効果的である要素の筆頭に挙げるのは、安全無視の政策アピールとしか考えられない。</p> <p>事故リスクも含めて、そこは正確かつ多面的な、利便性と安全性とのワンセットでの「説明」を求める。</p>	<p>計画の目的に記載しているとおり、自転車活用の推進に当たっては、交通安全の確保を図ることが重要と考えています。また、計画案ではChapter6で、交通安全に関する内容を事故の発生状況等のデータを含め詳しく説明しており、交通安全を重視する区の姿勢を示しています。引き続き、警察や関係団体等と連携を図りながら交通安全の確保に努めていきます。その他のご意見については、参考とさせていただきます。</p>
27	<p>歩道の拡幅によるすれ違い可能な自転車レーンの歩道移設</p> <p>路駐する自動車による自転車の事故が懸念される為、歩道を走行する事がある。しかし、歩道が狭いため、歩道でも事故の危険がある。</p>	<p>自転車は車道を通行することが原則であるため、現時点で区道における歩道上に自転車レーンを整備する考えはありません。なお、クルマの違法な路上駐車については、取締りの強化を警察へ要請します。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の安全確保のため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
28	<p>自転車でも使用可能な鏡を交差点に設置</p> <p>横から飛び出す自転車や走行音が小さい自動車に気づきにくく、危ない状況を経験している。その為、鏡で横方向を確認できる交差点を増やして頂きたい。</p>	<p>子どもから高齢者まで誰もが安全に移動できるようにするため、杉並区実行計画に基づき、生活道路を中心として道路反射鏡等の交通安全施設を増設していきます。</p>
29	<p>自転車の走行ルールの再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道の真ん中を徐行する高齢者 ・冒進する児童 ・車道を逆走する女性 ・並走する高校生 <p>などによる危険を経験している。</p> <p>走行ルールの再構築をお願いしたい。</p>	<p>区はこれまで、自転車に乗るときに全国共通の基本ルールである「自転車安全利用五則」を周知・啓発しています。今後も警察等と連携して、自転車安全利用講習会の開催や街頭キャンペーン等の啓発活動の実施を通じて、交通ルールの周知に努めていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
30	<p>杉並区のサイズから自転車に合っているとのことだが、これが成立する前提としては、杉並区民が杉並区内だけで移動している場合である。</p> <p>まず、住民のうちどのくらいの人が区外との移動を日常的に行っているかを調査し、また、比較としては乗り物ではなく徒歩で移動する場合との比較が必要ではないか。</p> <p>現状の提言は、こういった状況に対して何を変えていこうとしているのか、何の情報もなく、自転車いいねといっているだけで、パブリシティとして何等の意味を感じない。</p> <p>政策として、実現にむけた費用などとセットで意味のある提言を希望する。</p>	<p>このコラムは、区内を自転車で回遊した場合の距離と時間の関係を参考として掲載したものです。ご指摘のとおり、区としても、自転車の活用に当たっては、統計データ等できるだけ客観的な根拠に基づき推進することが重要と考えており、計画案では自転車が関与している事故データをはじめとして様々なデータを掲載しています。なお、自転車活用の推進に要する費用の一部は杉並区実行計画等で示していきます。その他のご意見については、参考とさせていただきます。</p>
31	<p>車中心も困るが、自転車中心も困る。高齢、病弱、障害、運動音痴などで自転車に乗れない人を疎外しない全体構想を望む。</p>	<p>「計画策定の背景」や「交通の優先順位」に掲載しているとおり、都市交通はあくまでも”人中心”で設計することが重要と考えています。</p> <p>なお、区が令和5年3月に策定した「杉並区地域公共交通計画」では、「気軽で自由な外出と回遊が確保されている」状態を目指し、公共交通と福祉交通との連携を図るなど、自転車に乗ることができない方を含め、誰もが生活圏で移動しやすい仕組みづくりを推進しています。</p>
32	<p>世田谷区→杉並区→練馬区の南北移動が、最小限の環境負荷で、楽に、低運賃・シルバーパスで、通勤通学や観光も楽しくできるLRT(路面電車)を希望する。</p>	<p>杉並区の区域を越えて移動の利便性向上を図るためには、隣接区との公共交通ネットワークの強化が不可欠です。</p> <p>杉並区を含む隣接6区(北区・板橋区・練馬区・世田谷区・大田区・杉並区)では、区域を越えた南北移動が円滑になることが期待される、エイトライナーの検討のため、協議会を設立し、実現に向けた検討を進めています。</p>
33	<p>我々はこれからさらなる温暖化に直面する。炎天下でも区内を安全に移動できる手段が必要になる。公園や街路樹を増やし、樹冠を広げて木陰を作る。生産緑地を増やして二酸化炭素を吸収し、排出量が大きい遠隔地からの輸送を減らし、食の安全と自給率を向上する。そうした施策で、将来的な避暑地への人や税金の流出を防ぐ必要がある。</p>	No.3と同様
34	<p>クルマの使用頻度を下げるために、歩行者天国(自転車も同時に走れるようなスペースが必要)などのスペースを増やし、あえて「クルマが利用しづらい街」へシフトさせていくという方向性も検討してみてはどうか。</p> <p>杉並区では、移動手段としてのクルマの分担率は決して高くないが、クルマの環境への負荷や渋滞への影響度を考慮すると、クルマをあえて利用しづらい手段へと転換させることで、自転車の活用を促していくことも必要だと考える。</p> <p>あわせて、クルマを利用することによる使用者(さらには公共)へのデメリットを、今よりさらに積極的に伝えていくことも必要もあると思う。クルマ以外の手段の活用が、自分自身にとっても大きなメリットがあるということをまずは理解してもらうことが重要だと思う。</p> <p>そのようにして、自転車、さらに大きくは環境問題などに関心がない層にも興味を持ってもらうきっかけを作り、基本方針に沿ったまちづくりに繋がっていければと思う。</p>	No.2と同様
35	<p>意見として自転車通行レーンを増やして欲しい。</p>	No.1と同様
36	<p>久我山駅南口にドコモシェアバイクのポートを設置して欲しい。地理的に山坂が多くアシスト付きの自転車があると便利に外出出来る。</p>	<p>区では、引き続きシェアサイクルポートを拡充し、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。ご意見については、シェアサイクルの運営事業者と共有します。</p>

No.	意見概要	区の考え方
37	<p>杉並区から武蔵野市へ自転車で通勤したい気持ちがあるが、井の頭通り五日市街道の車道(杉並区全体の車道)に作られている自転車マークと矢印のみの表示だと車との並走が危なく、歩道に入りたくても歩道も狭く焦ることで自転車の運転も危なくなる。</p> <p>区外になるが、杉並区から武蔵野市の区境で自転車専用表示が変わり、武蔵野市に入った途端、車道での自転車運転が格段とスムーズになり安心して運転できる。</p> <p>武蔵野市から杉並区に戻るときは、安定していた車道運転が杉並区に入った途端に車との並走距離が近くなり危険を感じるほどである。</p> <p>杉並区→車道に自転車マークと矢印のみ表示 武蔵野市→青色の塗りつぶして自転車ゾーンの確保と白色で自転車専用表示 これだけで、車の運転の仕方も変わるんだと思った。</p>	No.22と同様
38	<p>計画の組み立てとして、Chapter7に記載の自転車利用の現状や課題が把握できるデータなどは、計画の一番最初に掲載して、杉並区の自転車利用の実態(課題)を明確にしたうえで、その後の章で、具体的な取組み・方向性を記載するほうが、読んでいて分かりやすいので、工夫してほしい。</p>	<p>計画案の作成に当たっては、読みやすさを重視し、掲載内容はできるだけ簡潔で分かりやすくなるよう努めました。他の自治体の自転車活用推進計画では、ご指摘の構成としている事例が多く見受けられます。ただし、そのような構成とした場合、区が計画に基づきどのような取組を行うのかという、計画として重要な内容が計画書の中盤以降に掲載されることとなります。そのため、まずは区を取組を紹介した上で、必要に応じてChapter7でデータ等を参照していただける構成としました。</p>
39	<p>計画期間が不明なので、設定してほしい。</p> <p>「計画」としているわりに、区の自転車関連の取組みの紹介冊子になっている印象がある。</p> <p>利用者数や自転車レーンの整備率など、代表的な成果指標の目標年次をもとに、ある程度、目安となる計画期間を設定してほしい。</p> <p>また、計画の実行を、財政的にどう担保していくのか分からない。新規事業などは新市長の肝いりの取組みもあると思うので、予算化は期待できそうだが、自転車レーンの整備や、安全運転の啓発など、計画的に着実に進めていただきたい。</p>	<p>指標の目標年次や計画期間については、Chapter2の末尾に「指標のまとめ」及び「取組のスケジュール」に掲載しています。なお、一部の取組の予算額については、財政的な裏付けを有する杉並区実行計画等において示していきます。</p>
40	<p>「杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思う区民の割合」の目標値は、かなりチャレンジングな数値だが、現状が極めて低い値のため、これぐらい高い数値目標を設定することは良いことである。問題は、どう実現するかである。</p> <p>自転車走行空間の確保や自転車レーン等の整備、クルマドライバーによる自転車通行への配慮など、実効性のある取組みを早急に進めてほしい。</p>	<p>計画案に掲載している各取組については、警察や関係団体等と連携を図りながら着実に進めていきます。</p>
41	<p>シェアサイクルの利用者のターゲットを明確にしたほうがよいのではないかと。</p> <p>シェアサイクルの利用実績から、利用者層や利用目的、移動経路などデータ分析するとともに、潜在的な需要の掘り起こしをして、ターゲット層を明確にしてほしい。</p> <p>そのうえで、適切な交通分担やCO2削減などの観点から、シェアサイクル利用促進策を展開してほしい。</p>	<p>より移動のニーズに合ったシェアサイクルポートの設置や効果的な交通安全対策等につなげるため、シェアサイクルの利用実績等のデータ活用を図ることは、区としても重要であると考えています。ご意見については、シェアサイクルの運営事業者と共有し、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
42	<p>シェアサイクルについて、災害時等の移手段として、自転車が有効であるという意味がよく分からない。</p> <p>大規模災害時には、道路の陥没や街路樹等が倒れているなど路面に障害物があり、危険ではないか。また、広域で停電が想定されるが、シェアサイクルは稼働している保証はあるのか。避難場所に自転車を駐車するスペースは確保されるのか。</p>	<p>シェアサイクルは、災害時等で公共交通が運行していない場合であっても、避難や情報伝達等様々な場面で活用できる可能性があるため、移手段としての有効性を示したものです。ただし、災害の規模や被害状況によっては、自転車を利用することが危険であったり、シェアサイクルのシステムが稼働しなくなることも想定されるため、ご指摘を踏まえ、表現を一部修正します。</p> <p>【別紙3 No.15】</p>
43	<p>Chapter3は、自転車利用促進の中心となるべき、自転車の走行空間整備の章であるが、整備の技術的な面がメインの記述となっており、ネットワーク化の考え方が区民に伝わらない。</p> <p>もう少し、区民の目線で「自転車に乗ってみよう」、「自転車レーン等を出かけてみよう」という気持ちになるような、記述を加えてほしい。</p> <p>例えば、ネットワーク路線について、もう少しエリアごとに詳しく説明してほしい。</p> <p>現状で整備済み路線がどこで、計画路線の整備予定年次や、モデルコース(高円寺北方面から阿佐ヶ谷駅方面へ)などを設定し、区民が便利に安全に自転車移動できるような見せ方を工夫してほしい。</p>	<p>令和6年度には、区内全域を対象とした「自転車ネットワーク路線の再構築」を実施する予定です。その際、ご指摘を踏まえ、区民が自転車通行空間を利用したくなるような啓発方法等を工夫していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
44	<p>Chapter4 自転車の駐車環境づくりも重要なテーマだと思いが、記述が弱い。</p> <p>もっと具体的に、主要駅ごとの自転車収容可能台数を示して、公共・民間の駐輪場の位置や平均駐輪時間数などの実態から、どのような利用形態が多いのかなど、示してほしい。</p> <p>また、ちょっと停められると便利なニーズなどの拾いこみを行うなど、利用実態に即した駐輪スペース確保の方向性・展望などもあるとよい。</p>	<p>計画案の作成に当たっては、読みやすさを重視し、掲載内容はできるだけ簡潔で分かりやすくなるよう努めました。ご指摘の各種データについては、区が毎年発行している「杉並区の放置自転車対策事業概要」に掲載することも含め、検討していきます。</p>
45	<p>歩道でのヒヤリハットが非常に多い。早急に対策をとってほしい。</p> <p>自転車は原則、車道走行ということは理解するが、実態として歩道走行はなくならないので、歩道にも歩行者との分離を図れるよう、自転車走行(徐行)のラインなどを引いてほしい。</p> <p>歩道の中には、歩行者の通行量以上に幅の広い歩道が多数存在し、そうした歩道の場合、自転車は速度をあげて走行している。車道と歩道の幅全体を合算して、ゼロベースで捉えなおし、歩道の中に自転車の走行スペースを再分配する考え方はとれないか。</p> <p>その場合、不必要に広い歩道については、自転車の走行レーンを設けてもよいのではないか。</p>	<p>区内で、歩道が設置されている区道は、区道全体の約1割にとどまっています。この区道上の歩道は幅員が狭いため、歩道内に自転車レーンを設置することは困難です。ご指摘の幅員が広い歩道は国道や都道が多いため、ご意見については、国や東京都にお伝えします。なお、自転車が例外的に歩道を通行する場合は、歩道の幅員にかかわらず、歩行者を優先し徐行しなければなりません。このことについて、自転車安全利用講習会等を通じて、区民等への周知に努めていきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
46	<p>自転車に多くのよさ、メリットがあることは論をまたない。しかし、とりわけ杉並区のような都市部においては、自転車に乗る人のマナーや、安全に乗ろうとする意識が強く求められると感じる。</p> <p>実際、車に乗っているときも、歩いているときも、ジョギングしているときも、マナー違反の自転車が目につく。車やバイクはほとんど信号や一時停止を守るのに、カジュアルに信号や一時停止を無視する自転車のなんと多いことか。まるで「自転車は歩行者よりも早く車よりも小回りが効いて交通ルール無視OKな乗り物」と思っているかのようだ。</p> <p>車や人の間を縫うように走ったり、歩道の坂道を猛スピードで駆け下りたりしているのを見ると「もう自転車は禁止してくれ」と思うくらいである。</p> <p>自転車の活用を推進するのなら、その前に利用者への啓蒙や、ルール違反を厳しく取り締まる施策が必要だと強く感じる。それなくしてやみくもに自転車利用を増やし続けても、昨今問題の電動キックボードと同じように事故が増えるばかりではないか。</p> <p>自転車活用推進案のchapter6には安全利用について書かれており、“その手軽さから自転車は「クルマのなかま」という意識が低く”とも記載されている。まったくそのとおりだが、chapter「6」どころの重要度ではない。安全利用への道筋が確立されないことには自転車の安易な推進には賛同しかねる。</p>	No.19と同様
47	<p>自転車を活用するには道路幅の拡張や自転車専用道路が必要である。車道脇に申し訳程度に存在する自転車レーンは、自転車も自動車も安全な通行に非常に気を使う。道路幅の拡張は緊急車両の通行の改善にも繋がるため、災害対策にも直結する。</p>	No.1と同様
48	<p>駐輪スペースの確保も重要である。その辺りを整えないと自転車のさらなる活用は難しいだろう。</p>	No.12と同様
49	<p>自転車に乗る方への交通ルール遵守の呼びかけも行なっ てほしい。右側通行、信号無視があまりにも多い。</p>	No.19と同様
50	<p>自転車は災害時にパンクして役に立たない。ノーパンクタイヤの自転車の普及を目指す、パンク修理技術の講習を行う等、災害対策をうたうなど、区役所は真面目に仕事をしてほしい。</p>	<p>災害時に自転車がどの程度使用できるか否かは、災害の規模や被害状況によるものと認識しています。その上で、災害時に自転車で通行できる状況であれば、効果的に活用することが必要と考えています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
51	<p>杉並区は、道路がせまく、歩行者にとっては自転車は歩道を傍若無人に走り回る迷惑者、車にとっては、車道をふらふら走り、交通法規は無視、対車では事故時は交通弱者として甘やかされる迷惑者である。</p>	No.19と同様
52	<p>5キロ未満の近距離の移動に車をつかう区民がどれだけいるのか？ 移動先の駐車場確保の問題があるので、電車、バスをつかって移動し、そこから徒歩が一番いいのではないか。</p>	No.12と同様

No.	意見概要	区の考え方
53	<p>自転車利用者の交通違反を取り締まり、車両の路上駐車停車を禁止して自転車の安全な走行を確保しない限り、歩行者や車から、自転車は嫌われる存在のままだと思う。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p> <p>また、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、自転車のイメージアップを図っていきます。</p>
54	<p>自転車用の競技場(もしくは自転車用道路)を造る事を提案する。</p> <p>日頃運動不足の区民が、自転車を利用して運動を促進出来る施設である。</p> <p>自転車は買い物や通勤には多く利用されているが、運動として自転車を利用する人はあまりいない。何故かといえばそういう施設や設備が無いから。米国などでは自転車を運動として利用する人もいるし、トライアスロンやオリンピックも自転車競技があるにも関わらず、現在の日本では自転車を運動として捉える人は少数である。</p> <p>サイクリングは楽しいものだが、基本は歩行者が少ない地方での楽しみに限られ、東京都内でそのように自転車に乗って楽しむ場は無いと言ってもいいと思う。</p> <p>そこで安全且つ歩行者などに注意する必要が無い、更に自転車競技場としても利用可能な「自転車運動場」の設備の提案である。廃校などを利用してトラックの整備(土などからアスファルトへ)や、公園を利用して自転車道路を造るなど、自転車用の場所を提供すれば、休日に自転車に乗りサイクリングがてら運動のための施設まで行き、歩行者を気にする必要もなく、自転車に乗って運動が出来る施設で楽しむ事で、自転車をただの乗り物から楽しむ道具へと魅力を見出せる。計画目標を達成出来るのではないかな。</p>	<p>この計画では、区民や事業者に対して、買い物や通勤など、日ごろの移動手段を自転車に変えるなど、日常生活の一部に自転車を取り入れる等の小さな行動変容を促しています。現時点で自転車用の競技場等を整備する考えはありませんが、ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
55	<p>ある程度遠方の人でも自分の自転車で気軽に出来る事がある。自転車を持たない人や見物だけに来た人にも利用可能なレンタル自転車があると、なお便利だと思う。</p>	<p>本区では、シェアサイクルの運営事業者と連携してシェアサイクル事業を行っています。今後も引き続き、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>

No.	意見概要	区のお考え方
56	<p>私は日常的に自転車を楽しんでいる者である。が、問題に感じるのは、まず自転車利用者。これだけ報道でも周知されているのに、一向に自転車ユーザーの「歩行者感覚」が改善されず、歩道走行・逆走、信号無視、一時停止不履行、高速での歩行者脇すり抜けなどの違反走行の方が多いと言える状態。</p> <p>また一方で車道を走行して感じるのは、自動車からの「邪魔だ」という感覚である。</p> <p>さらに、ドライバーは「自転車も車両」の認識だけで、一方通行の道路を自転車で逆走していると、すれ違いざまに明らかに怒りを露わにする人が多い。「一方通行だぞ。自転車も守れ！」という感じが明らか。この誤認識がすごく多い。</p> <p>少なくとも都内の生活道路の、ほぼすべてと言える一方通行の道路が「自転車は除く」となっていることを知らない人が多い。先日は西荻窪商店街の南北の一方通行の道路で、明らかにこちらをひどい形相でこちらを睨みながら、車道端を走っている自転車の自分にぶつかるように、幅寄せどころか、真正面から迫ってきた。明らかに危険運転だった。自動車のドライバーへの周知を進めてほしい。</p> <p>また、自転車通行帯を走行するバイク、自転車通行帯に駐停車している車も多い。都内の道路の幅が狭いことに起因する。根本的な問題であり、解決は難しいと思うが、自転車通行帯に対する理解を広めていただきたい。</p> <p>自転車と自動車、双方の道交法遵守と運転マナー向上が必須である。それぞれ気分よく楽しく乗りたいものである。でも本当に、時間が掛かっても道路幅の拡張が必須の物理的現実問題。</p>	<p>区はこれまで、自転車利用者による交通ルールの遵守を徹底するため、区立小・中学校の児童・生徒や一般区民・事業者を対象として自転車安全利用講習会を開催するほか、街頭キャンペーンなどの啓発活動を実施してきました。また、令和5年度には、自転車用ヘルメットの購入費助成制度の導入に伴い、新たにヘルメット着用促進講習会を開催し交通ルールの周知等に努めています。</p> <p>違反車両の取締り等については、警察の対応となりますが、誰もが安全に安心して気軽に外出することができるよう、区としても警察等と連携を密に図りながら、自転車やクルマのほか、電動キックボード等の新たなモビリティの利用者を含めて啓発を行います。併せて、道路反射鏡・防護柵等の交通安全施設の整備を行うなど、ソフト・ハード両面で交通安全の確保に一層努めていきます。</p> <p>また、区では、今後も歩行者や自転車利用者の安全確保を図るため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
57	<p>Chapter2の自転車ネットワーク路線は未だ限られたエリアであるし、例えば土日や平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方)に車両の乗り入れ規制をして、原則住人利用者以外は乗り入れ禁止区域を設定して、ほぼ歩行者と自転車の専用道路をネットワーク的に杉並区を縦横無尽に周遊できるレベルまで上げてもらいたい。</p> <p>検討に当たってはAIを活用し土日および平日の子どもの遊ぶ時間帯(放課後から夕方まで)の幹線道路ならびに主要道路を使用して交通網があまり妨げないように車両の乗り入れ区域を先に設定して、それをベースに歩行者、自転車専用道路を杉並区を周遊、縦横無尽に設定できないかシミュレーションしてみる。</p> <p>実施に当たっては地域住民の合意と賛同を得られるように説明会やワークショップを開催し合意形成を図る。同時に配達事業者、郵便配達などの関係者の意見も聴取し、自転車配送が可能であれば対応し、不可能なエリアは特別許可制で乗り入れが可能にするなども検討する。</p> <p>特に善福寺公園、善福寺川緑地、和田堀公園、高井戸公園地区は重点的、優先的に周辺の専用自転車道路の設定と整備を進めてもらいたい。</p>	<p>これまでの「クルマ中心」から「人中心」のまちづくりへと転換していく中、区では、令和5年3月に「杉並区地域公共交通計画」を策定しました。</p> <p>同計画では、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現を目指し、「公共交通を補完する自転車利用の推進」を施策として位置付けています。</p> <p>今後、駅周辺等におけるクルマの通行止め等については、同計画の取組において、交通管理者である警察等と連携し検討していきます。</p> <p>また、自転車道や自転車専用通行帯を整備するためには、一定程度の道路幅員が必要であり、幅員の狭い道路が多い区道で整備することは困難ですが、道路を拡幅する都市計画道路事業を実施する際は、自転車通行空間の整備について、周辺住民と対話しながら必要性も含め議論していく考えです。なお、都道については東京都が所管しているため、自転車通行空間の整備について東京都へ要請していきます。区としては今後も、歩行者や自転車利用者の交通安全を確保するため、道路幅員等に応じて、自転車通行空間の整備に努めていきます。</p>
58	<p>自転車は軽車両。いまだに知らない人が多い。(道路の左通行)</p> <p>自転車の交通ルールにおいて、違反者が多いので、早めの対応を！</p>	No.19と同様
59	<p>区の駐輪場は子ども乗せ自転車を置く際、ラックとラックの幅が狭すぎる。また子ども乗せ自転車は幅を取るため、専用置き場をもっともっと増やして欲しい。</p>	<p>区としても、子ども乗せ自転車などに代表される大型自転車の駐車スペースの確保は課題として認識しています。多様化する自転車に対応するため、自転車駐車場の利用状況を考慮し、引き続き平置きスペースの拡充を図ります。</p>

No.	意見概要	区の考え方
60	自転車はあまり体力を使わずに手軽に移動できるので大変便利だが、専用の道路がないので走行に気を使う。高齢者にはとても車道は走行できず、かといって歩行者と同じ道路(歩道)を走るのも迷惑だろうと思う。歩行者と自転車が共に安心して移動できる道路がほしい。	No.25と同様
61	自転車は走行中は便利だが、商店街などで買い物する際、停める所に苦勞する。パールセンターは店の前に停めないでと表示されている所が多く、駐輪所が少ない。(せっかく買いに行っているのに、止められず、購入を見送ることもある。)	No.12と同様
62	自転車の交通ルールを定期的に(年に数回)指導してほしい。自転車専用の信号(一方通行の交差点)など全く無視して走行している自転車が多い。時には車と同じ信号、時には歩行者と同じ信号を使い分けなければならない自転車。自転車を乗り始めたときにしっかり交通ルールを覚える必要があるが、実際の道路ではどれを優先すべきか迷うこともある。交通安全週間等で町会の安全パトロールを実施するように(複雑な)信号の正しい横断の方法を学ばせてもらえたら(各町会で)より安全に走行できると思う。	No.19と同様
63	江東区では平成28年に自転車利用における3つの基本動作である{まもる}{はしる}{とめる}を柱とした取り組み方針を定めた。その後国や東京都において{自転車活用推進計画}が策定されたので本方針に自転車を活用(生かす)を加え4つの視点を柱としているので参考になる点が多々あると思う。	計画案の作成に当たっては、国や東京都の自転車活用推進計画を勘案するとともに、23区をはじめとして、既に計画を策定している全国複数の自治体の計画を参考にしています。ご意見については、参考とさせていただきます。
64	chapter 1 人と環境にやさしいまち、すぎなみを目指して計画の目的は大賛成だが、現在の歩道の通行状態を見ると自転車安全5則を知っているとは思えず、又区として自転車利用者のルール違反に伴う交通事故等に対して対策をしたとあるが5年間ほど歩道に乗り入れして歩行者に危険な思いをさせているのを区の人に対応しているのは見たことはない。その為、現状では自転車に魅力は感じないのではないかと思う。区民に対しての道路交通法の教育も大変な作業と思われる。	No.19と同様
65	chapter 2 自転車の価値、魅力を区民が感じるには安全、安心という意識をもたなければならない。	No.19と同様
66	chapter 3 人もクルマも自転車も安全、快適に移動できる通行空間整備 安全で快適な自転車利用環境をつくるため自転車通行空間の整備が進行されている。 我が家の周囲の支線道路にも自転車ナビマーク、ナビラインが敷設されている。 主道路にも早く施工し安心安全な自転車通行空間を作ってもらいたい。	No.16と同様

No.	意見概要	区の考え方
67	<p>chapter4 [自転車]と[町]が調和した駐車環境づくり 私の行動範囲には区の自転車駐車場として阿佐谷駅の西と東の2か所に設置されていて通勤の方々が利用され、通勤時間帯には、駅の周辺には放置自転車は見えない。 ただ道路上では見えないが近くのマンション、病院の駐輪場等に駐輪している方も見受けられ、昼間は買い物等で北ロビル前と西友前には多数放置されている。 土木管理課自転車対策係で、月2回違反自転車を撤去されているが、放置自転車無くならない。民間の駐輪場は近くになく台数も少しである。</p>	<p>区では、放置自転車対策として、放置自転車に警告札を貼付し、一定時間経過後、警告札が貼付されたまま移動していない自転車を撤去しています。しかし、警告札が剥がされたり、短時間で移動した自転車については、撤去まで至らないことがあります。 ご指摘の阿佐ヶ谷駅周辺の放置禁止区域については、ほぼ毎日警告札を貼付するなどの放置自転車対策を行っています。 引き続き、街頭指導・警告による対策や啓発活動を行うとともに、店舗等に対する指導を実施していきます。 区では、地域ごとの需要に応じた、区立自転車駐車場の規模適正化を進めていきます。また、自転車をより止めやすい環境とするため、民間事業者との協働により、民有地の空きスペース等を活用して、小規模点在型の自転車駐車スペースを区内各所に確保していきます。 そのほか、自転車を所有していない方でも自転車を利用できる環境整備や自転車駐車場の需要の低減につなげるため、シェアサイクルの利用促進を図ります。</p>
68	<p>chapter5 公共的な交通[シェアサイクル]への期待 これは便利なので道路が走りやすくなれば利用者は増えるのではないかと思います。</p>	<p>区が令和5年度に実施した区政モニターアンケートでは、シェアサイクルを利用したことがある区民は15.5%にとどまっています。今後は、シェアサイクルポートの設置拡充や自転車通行空間の整備を進めるとともに、シェアサイクル事業を周知すること等によって、シェアサイクルの利用促進を図っていきます。</p>
69	<p>chapter6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり 交差点等で交通法規に準じた自転車の操作をしているかを観察してみると法規に違反だらけ。実際、交通事故を起こしているのは働き盛りの年齢の人達である。 区として自転車の交通法規の教育は杉並土木事務所交通安全係と杉並警察署交通安全係で教育相手は主に小学生、中学生が多数で自転車安全五則を知っているとは疑問である。 自転車の法規無視の運転を現地で指導しているのも見たことがない。 自転車での加害事故例について賠償額がいかに多額かを教育の時に教え込むことが必要で働き盛りの人達を集めて、交通法規の勉強会をすれば良いが、簡単ではない。 阿佐谷駅周辺で珍しく4人の交通整理の警察の人が指導していたが歩道に自転車の乗り入れ又自転車に乗ったままの横断歩道を渡る等がみられても指導していないようであった。</p>	<p>No.19と同様</p>
70	<p>chapter7 自転車活用推進計画策定検討会のメンバーに杉並警察署の方は加入されているのか。 運用になれば警察署には大変お世話になると思う。</p>	<p>自転車活用推進計画策定検討会は、杉並区自転車活用推進計画策定検討会設置要綱に基づいて設置しています。この検討会は、自転車活用推進計画の策定に向けて、区役所の関係各課と調整及び連携を図りながら検討を進めることを目的としており、区の職員のみで構成しています。ただし、計画案の検討に当たっては、警察の職員が構成員となっている、区長の附属機関である「杉並区地域公共交通活性化協議会」や「杉並区自転車等駐車対策協議会」に報告しながら進めてきました。計画の運用段階においては、区内3警察署をはじめとして、警察等と密に連携を図りながら取組を進めていきます。</p>
71	<p>まとめ 自転車を活用推進するには車道と歩道の上に自転車通行空間を設け安心、安全、快適に自転車が走行しているのを区内で見られれば区民も活用を考えるのではないか。</p>	<p>No.1と同様</p>

No.	意見概要	区の考え方
72	<p>高齢者の方、お子さまを連れておられるお母さんの方からケア24阿佐谷に阿佐谷駅ガード下の横断歩道での自転車と衝突、接触事故、又西友前での同様な事故が想定されるので何か方法があるか相談があった。土木事務所と杉並警察署に相談しチラシを配布したのは、もう4年前の事。振り返ってみると自転車のこの行為は常態化していたようである。コロナ禍の間にこの2か所で2件ずつ事故が発生したようである。コロナ禍後中野の第3建設所を訪ねて普通自転車歩道通行可の道路標識を取り外してもらったが、標識の意味が理解できないのか変化はない。横断歩道の改善は横断歩道の両サイドにナビライン、ナビマークを敷設する事で杉並警察署と話し合い解決しそうである。</p>	<p>ご指摘の場所の課題については、所管の杉並警察署にお伝えしています。今後も警察等と連携して対応していきます。</p>
73	<p>中杉通りも駐車帯をなくし自転車の走行空間を作ってもらえれば西友前の歩道の問題は解決する。</p>	<p>中杉通りの自転車通行空間の整備は東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えし、都と連携して対応を検討していきます。</p>
74	<p>計画でシェアサイクルの利用促進や鉄道駅等へのポートの設置拡充を掲げられており、ぜひこれについては進めてほしい。 JRの各駅にポートが設置されておらず不便に感じている。特にJR阿佐ヶ谷駅については、鷲ノ宮駅や南阿佐ヶ谷駅への鉄道の乗り入れが便利となることから早々に設置して欲しい。 今、キッチンカーが来ている中央線高架下の公道付近などは、道路幅もそこそこ広くてポートを設置するのには適しているのではないかと。 埼玉県の朝霞市など、先進自治体の例を見ると、駅は当然として、区内の公園や公共施設などにも積極的にポートの設置が進んでいる。 杉並区は横の移動は楽でも縦の移動が不便であるので、そういった視点をもとに、区独自で進めることが出来る公園や公共施設などへの設置を進めてもらいたい。 また、区内観光の案内、周知という観点では、サイクリングマップを作成し、区内の商業施設や観光名所を掲載するなど、経済活性化の視点を混ぜつつ、施策を展開して欲しい。他自治体でもサイクリングマップを配布しているので参考として欲しい。 区の今後の自転車施策に期待したい。</p>	<p>区では、現在、シェアサイクル事業者との協働により、区立施設や区立公園等の公有地46か所にシェアサイクルポートを設置しています。今後は、鉄道事業者や警察等と調整を図りながら、シェアサイクルポートの設置を拡充し、シェアサイクルの利便性向上を図っていきます。 また、サイクリングマップについては、西武新宿線や京王井の頭沿線の商店街・店舗など、まちの方々から地域の魅力についてヒアリングを行い、見どころやおすすめ情報などをまとめた冊子「再発見！SUGINAMI街ブラ帖」を令和5年度に発行しており、その中で、区内を縦断するサイクリングコースを紹介しています。今後も、自転車を活用した観光振興等について検討していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>
75	<p>当社は、阿佐谷を拠点として、訪問看護、訪問介護等の在宅介護サービスを提供しており、日々業務で杉並区内を自転車で移動している。 業務の中で感じる点として、「自転車が安全に走行できる道路が少ない点」が挙げられる。 とりわけ、中杉通りや青梅街道など、車道を走行しようとしても車両の駐車スペースや路線バス、配送業者の荷下ろし等で、車道を自転車で走行をすることが困難である。 今後、自転車の交通ルールは益々厳格化していく方向かとは思いますが、同時に自転車が安全に車道を移動することができる道路の整備が必須だと考える。</p>	<p>中杉通りや青梅街道の自転車通行空間の整備は東京都が所管しているため、ご意見については、東京都にお伝えし、都と連携して対応を検討していきます。</p>
76	<p>自転車活用のメリットがよくわかる案だと思った。 ただし道を歩いていると、従来の足こぎのみの自転車よりも電動アシスト式自転車が増えてきていると感じる。(印象では半分以上)電動アシスト式では電気を使うので、足こぎのみと比べれば環境に優しいとは言えないと思う。従来型の自転車をより普及させていくような計画案を出してもらいたいと思う。</p>	<p>電動アシスト機能がない自転車は、バッテリーへの充電が必要ないことから、アシスト機能がある自転車と比較して、より環境に優しい乗り物であると認識しています。一方で、電動アシスト機能があることで、移動距離や道路の高低差を気にしないで気軽に自転車で移動できることや、高齢者などの運動能力が低下した方であってもペダルの漕ぎ始めのふらつきが抑制されるなど、様々なメリットもあると考えています。ご意見については、参考とさせていただきます。</p>

No.	意見概要	区の考え方
77	現状では歩行者にとって危険な自転車走行をする人が多く、この状況でさらに自転車が増えるのはとてもこわい。私の身近では歩道上で、歩行者の方が率先して自転車をよけたり道を譲ったりしている。歩行者の安全をもっと確実にするような施策が必要だと思う。	No.19と同様
78	具体的な空間整備の面は貧弱と感じた。自転車利用増進のメリットは、区で過ごす人にそれを説くよりも実際にそれが自然に享受できるものにすべき。その環境をつくることに注力すると明言してほしい。 整備の方法に関しては、世界水準から大きく遅れた内容の国の自転車空間ガイドラインに縛られず、オランダのCROWマニュアルなどを参考に、あらゆる年齢層や能力の人が安心安全快適に自転車を使え、また使いたくなる空間を計画、実装してほしい。	区としても、自転車活用を推進するため、自転車に乗りやすい環境づくりを行うことは重要と考えています。ご指摘を踏まえ、表現を一部修正します。 【別紙3 No.3】 自転車通行空間の整備に当たっては、杉並区内だけでなく、近隣自治体の道路との連続性も考慮する必要があると考えています。そのため、区では、国土交通省と警察庁が策定し、全国的な自転車通行空間の設計の考え方を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を行っています。ただし、区内の幅員が狭い道路をガイドラインに基づいて整備することは難しい場合があるため、区独自に「車道混在の整備形態選定フロー」を作成し、区の実態に即して整備を行っています。令和6年度には、自転車ネットワーク路線の再構築を予定しており、整備方法についても併せて検討していきます。ご意見については、参考とさせていただきます。
79	区の道路網の特性に鑑み、生活道路では速度上限の引き下げ、センターライン削除や様々な物理デバイスによる実際の速度の抑制、通過するだけの車を遮断するフィルターなど、車の脅威をしっかりと抑える施策により、徒歩や自転車での移動の安全性と快適性を高めてほしい。	本区では、生活道路における人優先の安全・安心の通行空間の確保を図るため、警察や国と連携して、一定の区域を最高速度30km/hに規制する「ゾーン30」の指定や車両の速度抑制の効果が見込まれる狭さくの設定などを行っています。 令和6年度には、荻窪駅南側の区域で杉並区内初となる「ゾーン30プラス」の指定を目指しており、最高速度30km/hの規制とともに、物理的デバイスのハンプを設置する予定です。 これらの取組の成果を踏まえながら、引き続き生活道路の安全性・快適性を更に向上させる取組を進めていきたいと考えています。
80	恐怖による矯正を意味するスケアードストレートは今後もう区内で採用しないようにしてほしい。効果が立証されていない上に、自転車利用者の過失ばかりにフォーカスした内容で、車の危険性という本質的な問題が置き去りにされている。その予算は学校周辺や通学路の環境整備に回すべきである。	警察庁が所管する「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」が令和6年2月に公表した報告書では、「例えば、スケアード・ストレート方式による教育の効果を検証し、必要に応じて同方式による教育を見直すなど、(省略)」と言及されているなど、今後、官民それぞれの知見等を取り入れながら、自転車の交通安全教育に係るガイドラインを策定する必要性について提言しています。 区では、今後、国の動向を踏まえながら、より効果的な自転車安全利用講習会等を検討していく予定であることから、ご意見を踏まえ、表現を一部修正します。 【別紙3 No.11】
81	ヘルメットの着用率を目標にすることはやめてほしい。ヘルメットは衝突や転倒が発生した後に被害を低減してくれる要素の一つではあるが、唯一のものではなく、また被害発生を防止するものではない。ヘルメット着用の圧が高まれば自転車離れが起き、車依存が悪化するなどしてかえって社会全体のリスク上昇を招く恐れがある。オランダのように、穏やかに乗っていればヘルメットなど要らない環境を作してほしい。	都内において自転車事故で死亡した人の約7割は、頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを着用していない場合の致死率は、着用している場合よりも約2.3倍高くなっています。これらの現状を踏まえ、計画案では着用率を指標として定め、ヘルメットの着用促進を図っていく考えです。一方で、自転車離れが起きることのないよう、「自転車フレンドリープロジェクト」等の取組を通じて、自転車活用を推進していきます。