

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名称等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
1	全般	意見（全般）自転車等総合計画とのことですが、自転車以外の「等」に該当する部分の施策はあるのでしょうか。 「4 自転車の位置付け」以降、電動キックボードなどの「等」に該当する事項の記載はあまりないように思います。	B	本計画は自転車に対する施策を主に掲げておりますが、電動キックボードなどの新しいモビリティについても影響等を鑑み記載しております。
2	3市の自転車等を取り巻く課題(1)	自転車関与率を下げることを目標とすると、自転車に関与しない事故数が増えれば結果的に達成できてしまうことになる。つまり自転車関与率を評価対象とするのは不適当。もっと意味のある計算式を使わないといけないのではないのでしょうか。	A	6-1(1)「評価指標値の設定」の評価指標①②に記載のとおり、指標には自転車関与率ではなく事故件数としております。ご指摘のとおり3(1)は自転車関与率を下げることに主眼を置いた表現になっているため文言を修正いたしました。
3	3市の自転車等を取り巻く課題(1)	ヘルメットを被っていないにもかかわらず事故は事故なのは？つまり自転車関与率は下がらない。ここに載せるのであれば違和感ない説明が必要。	A	ご指摘のとおり、自転車用ヘルメットの着用は事故防止ではなく事故の際の被害軽減のためのものであるため文言を修正いたしました。
4	3市の自転車等を取り巻く課題(2)	両グラフとも割合を年ごとに並べていますが線同士は関係性がないのであまり意味はないと思います。 両グラフとも折れ線グラフにしていますが意味が分かりません。 経年で減った増えたとかならわかりますが。 第1当事者のグラフから10代後半～20代の割合が多いとあるが、ぱっと見た感じでは20代後半はそう多くなさそうです。これはR2～R6の合計を年代別棒グラフにするのが分かりやすいです。割合を示すなら円グラフでもいいです。	A	ご指摘のとおり、令和2～6年の事故当事者数を各年齢層で合計し、棒グラフにて示すよう修正いたしました。
5	5-3基本方針と基本施策 基本方針Ⅰ、Ⅱ	事故は少ないことに越したことはありませんが、そもそも自動車と比べて圧倒的にリスクが低く環境にも良いと思います。 放置自転車などの問題は絶対に「駐輪場」が不足しており、吉祥寺駅前には顕著で並ばないと止められません。 道路の整備も弱く、大型バスが通っていたり、路上駐車してる車が全く取り締まられず自転車用のレーンに止めてあったりで危険です。 全体的に道が狭すぎます。昨今、過剰に自転車関係のことがマスメディアで取り上げられ批判の対象となっておりますが、根本的に低リスクでエコな移動手段であることを加味し、その上で路上駐車の取り締まりの強化などを包括的に考えてほしいです。 また、信号機の問題でミラーが設置されていない危険な曲がり角なども多く事故の原因になります。 ちゃんと整備された広い自転車の走行レーンがあればわざわざ歩道を走りたい人も稀でしょう。 車が場所を取りすぎてそれができていないのが現状だと思います。 まとめますと、駐輪場を増やし道を整備する必要があり、自転車レーンに堂々と路上駐車してる車などの課題があります。 事故を減らすことに越したことはありませんが過剰な世論があると思うので折角のエコで安全な移動手段が批判的になるのは快くありませんので 自転車講習会など様々な施策に関してこの点を留意していただきたいです。	A	自転車駐車場の不足については、3課題Ⅱ(3)「自転車駐車場の収容台数だけでなく利便性も高める必要がある」における記載のとおり、市内の公共自転車駐車場と民間自転車駐車場を合わせた収容台数は、3駅全てで整備目標台数を上回っており、駐輪場の供給は需要を充足している状況にあります。 車の路上駐車については、違法駐車の指導・取締りは警察の所管となりますが、市としても警察と密に連携してクルマの運転者に対し路上駐停車が自転車の安全な走行の妨げとなっている旨の周知啓発が必要であると考えております。ご指摘を受け、路上駐停車に関する注意喚起及び警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について追記しました。 4自転車の位置付けに記載したように、自転車のメリットを生かすためには、交通ルール・マナーの順守や、歩行者との安全な共存ができる自転車走行空間の確保が不可欠と考えています。自転車が生活の中でもっと役に立つ存在となることを目指し、自転車安全利用講習会のほか様々な施策を実施していきます。
6	5-3基本方針と基本施策 基本方針Ⅰ-1	>危険走行の取り締まりについて これまでのやり方では市民の認識の向上は期待できないと思う。 特に危険な「脇見・ながら運転(スマホ操作)」「信号無視(とくに歩道走行時)」「歩道での徐行無視」に絞って、集中的な取り締まりを、定期的に行ってはどうか。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、基本方針Ⅰ「安全に走れるむさしの」の各施策に基づき、警察と密に連携して交通ルール・マナーの順守を促し、交通事故防止に寄与したいと考えております。 ご指摘を受け、交通違反に対する指導・取締りの要請を追記しました。
7	5-3基本方針と基本施策 基本方針Ⅰ-1	行動変容を促すための「インセンティブ(動機付け)」施策の導入について 素案の「基本方針Ⅰ-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発」において、講習会や押し歩き等の推進が挙げられていますが、規制や教育だけでなく、利用者が自発的にルールを守りたくなる仕組みが必要です。 例えば、ヘルメットの着用や講習会の受講、あるいは特定のエリアでの押し歩き実践に対して、地域通貨やポイントを付与する制度の導入を検討してください。吉祥寺や三鷹、武蔵境の商業者と連携し、安全行動が地域経済の活性化につながるエコシステムを構築することで、より実効性の高い「安全なまちづくり」が実現できると考えます。	B	ご指摘のとおり、自転車の安全利用においてインセンティブが必要な場合もあると考えており、取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」においては自転車安全利用講習会の受講のインセンティブである助成事業や公共自転車駐車場定期利用の優先等の特典の継続について記載しております。 また、取組施策②「自転車の押し歩きルールの検討」における同ルールのあり方については、自転車等駐車対策協議会等と協議しながら検討を進めたいと考えております。 その他の取組施策におけるインセンティブの導入についても、いただいたご意見を各取組施策実施の際の参考とさせていただきます。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
8	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	車の路上駐車も自転車が歩道を走る原因です。特に教習所が毎回路駐するのは必要性が不明であり前から気になっていました。法律違反ではないのですが、自動車教習所に境南通りに路駐しないよう注意してほしいです。	A	ご指摘を受け、自動車教習所における周知・啓発の実施について追記しました。
9	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	自動車の違法駐車のために自転車の車道走行の危険性が高い状態でルールを守ることを求めるのは無理がある。 自転車の取り締まり強化の前に駐車違反の取り締まりを行うべき。 吉祥寺駅周辺はルール通りの通行が非常に危険な状況なため警察頼りではなく市としての意思を示すことが必要と思う。	A	No.5の回答をご参照ください。
10	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	基本施策I-1 自転車の交通ルール・マナーの周知・啓発について、 周知・啓発活動と同時に、はるかに即効性のある交通ルール違反の取り締まりを徹底的に強化すべきである。警察官の皆さんも忙しいので、駐車監視員の皆さんに自転車及び電動キックボードを含む特定小型原動機付自転車の交通違反取り締まり権限を与えて大々的に取り締まりキャンペーンを繰り返すことを提案する。駐車監視員の方々の活動により駐車違反は目に見えて減少しており、現在では皆さんむしろ手持ち無沙汰気味ではないか。自転車・特定小型原動機付自転車の違反摘発を目的に再教育の上、権限を付与すれば相当の効果が期待でき、講習会などという生ぬるい施策では得られないルールの浸透が図れるであろう。特に自転車の信号無視、ながら運転、電動キックボードの歩道上の高速走行、一方通行無視は目にあまるものがあり、即効性のある対策が求められる。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、自転車の交通ルール・マナーの周知啓発については、警察と密に連携し、取組施策①～③のとおり実施していきたいと考えております。 また、ご指摘を受け、警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について記載しました。
11	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	電動キックボードの取締りを市独自で行うべき。通学時間の通学路での危険な運転を複数回見ている。	A	交通違反の取り締まりは警察の所管となりますが、電動キックボード等の新たなモビリティの交通ルール・マナーの周知啓発については、警察と密に連携し、取組施策③のとおり実施していきたいと考えております。 また、ご指摘を受け、警察への自転車等の交通違反に対する指導・取締りの要請について記載しました。
12	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	基本施策1-1に関して、近年ライトがLED化し照度が向上したことにより、直接光が目に入ると眩みやすぐ危険。光軸をやや下げて地面に向けるよう啓蒙が必要。	B	取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」や取組施策③「より広い周知・啓発を行う工夫」の実施における参考とさせていただきます。
13	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-1	自転車に乗りながら喫煙をしているのは取り締まったほうが良いと思います。	A	自転車利用時のマナーに関するコラムにおいて、自転車利用時の喫煙について記載いたしました。 本市では吉祥寺駅・三鷹駅北口・武蔵境駅周辺を路上禁煙地区に指定しており、当該エリアにおいて喫煙マナーを守り、喫煙しない人も気持ちよく過ごせるよう自転車利用環境の向上に努めます。
14	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	周知・啓発方法について 自転車レーンを認識していない走行者、また車の運転手も自転車レーンを認識していないのではと感じる体験がありました。そのため、自転車レーンを明示するため目立つ色によるカラー舗装を増やしてほしいです。	B	「自転車専用通行帯」（いわゆる「自転車レーン」）等の自転車走行空間は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省・警察庁）によって、交通環境や道路環境に応じて適切な整備形態が示されています。 武蔵野市内は幅の狭い道路が多く、自転車レーンが整備できる道路は限られています。 そのため、現在では、一定程度道路の幅が狭くても整備可能な「車道混在」として自転車ナビマーク・ナビラインの整備を進めております。 自転車ナビマーク・ナビラインの整備においては、警察との協議のうえ行っており、自転車ナビマーク・ナビラインに使用できるデザインや色については制約がございますが、クルマ運転者が認識しやすい整備方法を検討してまいります。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名称等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
15	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	武蔵野市の自転車への対応は正直あまり良いものとは思えず、自転車利用側に責任や我慢を押し付けているように感じます。 自転車が快適に交通し自動車や歩行者などと交通干渉を起こさないようにするには道路の再開発を行い幅が広く歩道車道と分けられた安全な自動車レーンを増設すれば大きく改善される。 そのような再開発を行っている地域は珍しくないにも関わらず、武蔵野市は吉祥寺エリアにおいてそれを行わず自転車利用者含めた交通者側のマナーや運転技術で解決しようとしている。 これは吉祥寺南口のバス通り問題を「歩行者とバス運転手がちゃんど気を付ければ事故は起こらないから、道路自体が危険なわけではない。南口での歩行や運転の仕方を教育すれば改善でき、バス通りの再開発は必要ない」と考えるようなもの。 「他の街は安全な道路を用意してくれるのに、吉祥寺は道路を改善せず利用者側の問題にする」となっては住みやすい・住みたい街1位なのにまるで根性論のよう。それが続けば人もそういった街の方が本当は住みやすいんじゃないかと思ってしまうでしょう。 井の頭通りでは自転車がそれなりのスピードで歩道を走っていて怖いと思うこともあるし、よける必要が多く歩きづらいです。自転車レーンは存在するとは言えないような狭く白線だけの簡素なもので、その危なさを嫌って自転車利用者も歩道を選んでしまっている状況です。 この通りを拡幅し、新武蔵境通りのように自転車レーンをちゃんと用意すれば自転車利用者だけではなく、歩行者側も安全で快適に歩けるようになります。 マナーや運転技術教育も大事ですが、それ以前に道路の改善で交通を安全で快適にするのを最重視するべきだと思います。	B	基本施策I-2「自転車走行空間の確保」に「道路におけるハード面の整備を通じて、自転車利用者が交通ルール・マナーを守りやすくするとともに、自転車・クルマ・歩行者が安全に道路を共有できる環境をつくります。」と記載しており、その中で対応していくものと考えております。 「自転車レーン」については、No.14の回答をご参照ください。
16	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	基本施策1-2に関して、路駐自動車や道幅や狭さ、車の往来から、路肩走行に危険を感じる。自転車が走行しやすい道路設備に合わせて、推奨経路の提示も有効策に思う。	B	自転車走行空間が整備されている箇所を知っていただくことで、自転車利用者にとって走りやすい経路選択に寄与できると考えます。 取組施策⑤「自転車走行環境づくりの推進」による自転車走行空間の整備済みの箇所を市ホームページ等において公表しています。
17	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	走行空間の「質」の向上について 素案の「基本施策I-2 自転車走行空間の確保」について、路面標示等の視覚対策にとどまらず、可能な箇所では物理的な分離（構造的な自転車レーン）や、ICTを活用した危険箇所のリアルタイム検知・警告システムの導入など、ハード・ソフト両面からの「高度化」を計画後期に向けて検討する旨を盛り込んでください。	B	「自転車レーン」については、No.14の回答をご参照ください。 ICTを活用した検知・警告システムについては今後の参考とさせていただきます。
18	5-3基本方針と基本施策 基本施策I-2	基本施策1-2 自転車走行空間の確保について、 時間をかけて自転車走行空間を整備する前にまず歩行者保護の観点から、特に人通りの多いゾーンを特定した上で、自転車の歩道走行を禁止すべきである。混雑する或いは狭い歩道上で、あたかも自転車優先通路のごとくわがもの顔で（時に複数台が連なり）疾駆する自転車は危険極まりない。これに電動キックボードも加わりつつあり、歩行者が歩道を安心して歩けない街になってしまっており、こちらも即効性のある対策が求められている。	B	現在においても、自転車(は原則として歩道は走行できません(道路交通法第63条の4)。例外的に通行する場合は徐行する必要があり、ご指摘のとおり、歩道における自転車の危険走行は問題だと考えております。 交通規制は警察の所管となり市が歩道における自転車の走行を全面的に禁止する等の施策を行うことはできかねますが、取組施策②「自転車の押し歩きルールの検討」をはじめとした施策により歩行者の安全性の確保を図ります。
19	5-3基本方針と基本施策 基本方針II	>駐輪場の拡充について 「量より質」という方針に異議があります。たしかに重自転車(電動+車体もタイヤが太い+チャイルドシート2台装着など)は従来の駐輪場・駐輪器に停めづらいというはあるでしょう。しかしこれを停めやすくする=質の向上とは、「総駐輪台数の削減」につながると思うからです(2階建て駐輪場の廃止、1台ごとの幅の確保、幅広駐輪器の新設などが必要なのは)。でするので、目指すのであれば「重自転車専用駐輪施設の新設」ではないでしょうか。 とくに吉祥寺、三鷹の駐輪場は常に満車状態に思います。この状態で「質を優先し、数は減らさざるを得ない」となれば、自転車の活用というのはねじれた目標に思えてきます。	B	基本方針IIにおける「量から質へ」は、自転車駐車場の収容台数を増やすことに重きを置いていたこれまでの方向性から、駐輪需要を満たす収容台数の確保は前提とした上で、より一層、駐めやすさを重視した駐輪環境の実現を目指したものです。 また、6-1(1)「評価指標値の設定」に示した評価指標⑥「公共自転車駐輪場に占める大型車対応率」の目標値の根拠に記載したとおり、整備目標台数を下回らない範囲で公共自転車駐車場の大型車対応を進めることを考えております。なお、自転車駐車場の収容台数の現状の詳細については、No.5の回答をご参照ください。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
20	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	色んな場所の駐輪場を利用しています。 駐輪場の数が全国ワースト1位の時代に比べると格段によくなっていると思いますが、使い勝手が悪いところが散見されます。 前に「三鷹駅中町第2自転車駐輪場」が水平スライド式になった時は、最初便利と思ったものの、後で自転車がボロボロに傷つきました。 現在、気になっているのは「武蔵境駅スイング北暫定一時利用自転車駐輪場」です。 固定式で、隙間なく入っている場合、1区画空いていたとしても、狭くて入れられず、やむおえずラック外の通路に置くこととなります。 ここは通路に置いてある自転車が多いので見学すればわかると思います。 他の駐輪場では同じ状況で入れられなかった経験はないので、ここだけ違う感じがします。 駐輪場の設計ではその辺のところをよろしくお願ひしたいです。 以上、ご参考まで。	B	ご指摘のように、多様な車両への対応ができていない自転車駐輪場があると承っております。そのため、本計画では駐輪環境の質に重きを置くことで、より利便性の向上を目指していきます。
21	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	駐輪場の整備について その場所まで荷物をカートで運べるような仕組みを作ってほしいです。（カートの貸し出しなど）自転車で繁華街を歩かなくても済むような仕組みを、商店街ともども、考えていただきたいです。	B	基本施策Ⅱ-4「放置自転車対策の継続・強化」の後期取組施策作成の際の参考とさせていただきます。
22	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-1	駐輪場の整備について 駅前以外の商店会エリア吉祥寺の中道通りや西久保の三谷通りなどの商店会エリアに駐輪場がないと思います。武蔵野市民は自転車利用率が高いと思われませんが、これらの商店会付近に駐輪場がないために駐輪場が用意されている大規模店に買い物に行くケースが多くなってしまおう、と思います。 もしかしたら、本計画の範囲ではない案件なのかもしれませんが、せっかく魅力的な店舗が多い商店会になりつつあるのに、地の人ではなく来街者のみが利用しやすい商店会が賑わってしまうのは、地域振興の観点からも残念なことであると考えます。商工部局等と連携してこういった施策を検討することはできないものなのでしょうか。武蔵野市政の政策形成力のなさは市民としていつも残念に思っています。	B	小規模店舗が集めた商店街においては、基準面積を満たさないため個々の建物建設時に自転車駐輪場の設置義務がありません。商店街における自転車駐輪場のあり方については今後の課題として認識しており、取組施策⑩「自転車駐輪場の適正配置と恒久的な維持」の取組施策(例)における「公共自転車駐輪場の適正配置」において、駅から一定程度離れた場所の駐輪需要への対応について記載しており、その中で対応していきます。
23	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-3、Ⅲ-1	駐輪場施策におけるDX推進と「MaaS」視点の強化について 素案の「基本施策Ⅱ-3 自転車駐輪場情報の充実」および「基本施策Ⅲ-1 シェアサイクルの活用」に関連し、意見を提案します。 また、駐輪場の利用料金についても、時間帯や混雑状況に応じて料金を変動させる「ダイナミックプライシング」の導入可能性を検討し、ハード整備に頼らない需要の平準化を図るべきと考えます。	B	公共自転車駐輪場という性質上、需要を直接的に料金設定に結びつけることについては難しいと考えております。
24	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅱ-3、Ⅲ-1	駐輪場施策におけるDX推進と「MaaS」視点の強化について 素案の「基本施策Ⅱ-3 自転車駐輪場情報の充実」および「基本施策Ⅲ-1 シェアサイクルの活用」に関連し、意見を提案します。 現在掲げられている「満空情報のウェブ発信」から一歩進め、将来の「武蔵野版MaaS」構築を見据えたデータ基盤の整備を明記すべきです。具体的には、シェアサイクル、ムーバス、および公共駐輪場の「検索・予約・決済」をスマートフォン上でシームレスに行えるプラットフォームの構築を目指してください。これにより、バスの補完としての自転車利用がより現実的になります。	B	シェアサイクルや地域公共交通の利用は武蔵野市内で完結するケースは少なく、広域的な利用が主であると考えております。 ひとつの自治体としてアプリケーション開発や運用を行うことは、上記の他にも、費用や人的資源等の限界がある中では現実的ではないと考えます。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
25	5-3基本方針と基本施策 基本方針Ⅲ	次世代モビリティと物流を見据えた空間活用について 素案の「基本施策Ⅱ-1」にて大型車対応が謳われていますが、個人利用の電動アシスト自転車だけでなく、物流用の「カーゴバイク」の活用も見据えた記述が必要です。 吉祥寺駅周辺などの商業集積地において、トラックによる配送を減らし、環境負荷の低いカーゴバイク配送へ転換するための「共同配送拠点（マイクロハブ）」としての駐輪場活用を、基本施策Ⅲ「自転車を活かす」の観点に追加することを提案します。これは素案にある「環境負荷低減」の具体策として極めて有効です。	B	運搬用自転車であるいわゆる「カーゴバイク」については、公共自転車駐車場の需要がまだ少なく、利用者からの要望が複数届いている状況ではありません。 また、吉祥寺駅北口の一部エリアにおいては共同集配センターが設置されており、トラック等により運搬された荷物をエリア内の店舗に徒歩等で配達する共同集配事業が行われております。 素案2-1(4)に記載したとおり、自転車駐車場の供給は需要を上回っている状況ではありませんが、6-1(1)「評価指標値の設定」に示した評価指標⑥「公共自転車駐車場に占める大型車対応率」の目標値の根拠に記載したとおり、大型車対応スペースを増やすと全体の収容台数にも影響します。そのため、限られた駐輪スペースをまずは需要の多い大型の普通自転車への対応に活用したいと考えております。
26	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅲ-1	自転車置き場が慢性的に不足しています。武蔵野、三鷹エリアにもA事業者のシェアサイクルを導入誘致していただきたいです。 B事業者は台数の少なさや、スポットの少なさから使用したいときに使えたことがありません。より重点的な導入が必要です。	B	取組施策⑩「シェアサイクルの活用」において民間シェアサイクルサービスの活用を検討することを考えております。 活用においては利用者の利便性が重要であると認識しておりますが、事業者の選定については今後充分に検討していく必要と考えております。
27	5-3基本方針と基本施策 基本施策Ⅲ-1	>シェアサイクルの拡充に疑問 上記のように「街の自転車の飽和度」を考えたとき、予算をかけたシェアサイクルを拡充させることに意味があるのか疑問を覚えます。 なんとなく「エコっぽい」「イメージがよい」という安易な考えであるなら、本当に必要なのか、どういう「使われ方」なら意味を発揮するのかを熟考してください。 例：自転車を使いたい→2km（徒歩30分）以上先に目的地がある。三鷹、吉祥寺に必要か？ バス利用でダメな理由は？ シェアサイクルにはデメリットがあります。自転車（電動自転車）のコンディション管理。ステーションの新設・維持・管理（他所で見るとわりと汚い。ゴミ捨て場になっているのも見たことがあります）。つまりお金がかかります。 シェアサイクルステーションを新設するくらいなら、駐輪場を増やす方にお金を使ってほしいです。 >別の視点（蛇足） 武蔵野市内で自転車が使いたい、使ったほうがよいシチュエーションはどんなか考えてみました。 ・近所の移動→各店舗での設備、整備に期待 ・吉祥寺駅から井の頭公園に行きたい→徒歩で十分 ・自宅から三鷹、吉祥寺、井の頭公園に行きたい→駐輪場がもっとほしい（とくに井の頭公園に駐輪場ないですよね？） ・市役所に行きたい→駐輪スペースは十分にある ・県道7号線方面（中央公園）への移動→これはたしかに三鷹駅にシェアサイクルがあったら便利かも。でもニーズは？	B	シェアサイクルの活用については、自転車利用全体を増やすことが目的ではなく、取組施策⑩「シェアサイクルの活用」の「目的」に記載のとおりと考えております。 同施策の「取組内容（例）」の「民間シェアサイクル事業を利用した実証実験の実施」において記載のとおり民間シェアサイクルサービスを活用することを考えており、市がシェアサイクルポートの整備や維持管理を行う場合と比較し費用を抑えることができると考えております。 また、ご指摘のとおり、シェアサイクルポートを市有地等に設置した際には、ポート周辺へのごみの投棄等の問題が発生する可能性がありますので、適切な維持管理のあり方についても慎重に検討する必要があります。
28	7-1前期取組施策 取組施策①	自転車安全利用講習会の実施について ・自転車は、商業施設への利用も多いと思います。買い物利用客向けに、商業施設内やスーパーなどでの講習会も検討して欲しいです。また、足が悪い（膝が痛いなど）ために歩きではなく自転車を使う、という高齢者も多いと聞きます。スピード自体はゆっくりですが、一時停止をしないで走る様子をよく見かけます。整形外科などの待合室などにも、講習会への参加を呼び掛けるチラシを貼ってほしいです。 ・自分自身が10代の頃に非常に危険な自転車運転をしていたことを、自動車を運転するようになって自覚した、という経緯があります。自動車の助手席に乗るだけでも違う、と思います。教習所で子供向けの安全教室をしていると聞いたことがあるのですが、ぜひ自動車の助手席に乗ってもらい、いかに危ない運転を自転車がしているか、車から自転車を見る、という経験をしてほしいと思います。（免許を取らない若者も増えているので、それが危ない自転車運転にも繋がっているように思っています。）	B	市内での自転車利用マナー向上のために有効な安全利用講習会については、課題であると認識しています。取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」の実施において、参考とさせていただきます。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
29	7-1前期取組施策 取組施策①、③	周知・啓発方法について 電動自転車、特に子供シートを装着した車両が歩道をスピードを出して走行することが多く、マナーが悪く危険と感じるため、周知場所は以下も有り得るのではと思います。 ・電動自転車を販売する店舗 ※幼稚園、保育所等は保護者向けでしょうか？	A	ご指摘を受け、取組施策③「より広い周知・啓発を行う工夫」の「取組内容(例)」に追加いたしました。 また、取組施策①「自転車安全利用講習会の強化」の「幼稚園・保育所等・学校における講習会を実施する。」は、保護者向けの講習会のほか、子ども向けの講習会の実施を考えております。
30	7-1前期取組施策 取組施策③	目的では「自転車の交通ルールやマナー」と自転車を対象にしていますが、例にはクルマ運転手や新しいモビリティと自転車でないものまで対象になっています。	A	ご指摘を受け、目的における「自転車」を「自転車等」に修正いたしました。
31	7-1前期取組施策 取組施策③	路駐により自転車の動線が危険になることがあります。この点についても記述してください。	A	No.5の回答をご参照ください。
32	7-1前期取組施策 取組施策④	【自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進】とありますが、このまま文章を読むと保険・点検整備の促進の記載はありますが、そもそもの“着用”の促進の意味合いが読み取りにくいのでは？と思いました。 利用者の安全・命を守るためには、“ヘルメットの着用率”を上げていくこと。 自転車利用の際は、ヘルメット着用がスタンダードになっていく意識を育てることが、重要なのではないかな？と私は考えております。 そこを鑑みて、施策のタイトルは 【自転車利用者を守るヘルメット着用・保険・点検整備の促進】 こちらはいかがでしょう？取組内容(例)のタイトルも同様です。	A	ご指摘を受け、取組施策④を「自転車利用者を守るヘルメット着用・保険加入・点検整備の促進」に修正いたします。 また、自転車保険についても加入の促進であることが分かるよう、「保険加入」と修正いたしました。 また、着用率向上が目的であることは「目的」に記載がございます。
33	7-1前期取組施策 取組施策④	内容案の一つ目に 【・自転車用ヘルメットの着用率を上げるための周知を行う。】 を追加するのはいかがでしょうか？ 内容案の箇条書き一つ目の項目に ・ヘルメットの“展示”が出てくることに違和感を感じました。	B	ヘルメット着用率向上のための周知については「取組内容(例)」に「自転車安全利用講習会や市報等において、ヘルメット着用の重要性、選び方、着用方法等について周知を行う。」と記載しておりますが、ご指摘を受けて順番を入れ替え、一番上に記載いたしました。
34	7-1前期取組施策 取組施策⑤	基本施策1-2 自転車走行空間の確保の取組施策⑤ 自転車走行環境づくりの推進の内容が薄すぎる。 駐輪対策、マナー向上も大切だが、「走る」という基本機能への対策がない。 具体的には、五日市街道、中央通りなど布くて車道は走れない。	B	取組施策⑤「自転車走行環境づくりの推進」において記載している、今後の自転車走行空間整備に関するガイドラインにおいて、より詳細な内容を盛り込んでまいります。
35	7-1前期取組施策 取組施策⑩	2時間無料制度の評価が高いです。市と市民の会議等で2時間使うことが多いので3時間もしくは2時間半無料になると助かります。	B	「入庫後2時間無料制度」を原則としながら、利用形態等によって柔軟な対応を検討していきます。 いただいたご意見は取組施策⑩の実施における参考とさせていただきます。
36	7-1前期取組施策 取組施策⑩	駐輪場の整備について ・駅から多少離れた駐輪場の利用促進のため、3時間まで無料時間を延ばして欲しいです。	B	No.35をご参照ください。
37	7-1前期取組施策 取組施策⑭ 取組施策⑮	「対応困難な放置自転車への対策/放置を未然に防ぐ指導・啓発」についての意見 本項では放置自転車対策が示されていますが、「放置には該当しない放置のように見える駐輪」に対する視点が不足していると考えます。特に、近年利用が増えているフードデリバリー（ウーバーイーツ等）従事者の自転車・原付の取り扱いについては、実態に応じた検討が不可欠です。 フードデリバリー業務は、配達先周辺で短時間の駐輪を繰り返す性質を有しており、一般の買い物利用者や通勤利用とは異なる行動パターンを持っています。そのため、駐輪場の利用を一律に求めることは現実的ではなく、業務上の特性に照らして実効性を欠くと考えます。 また、デリバリーサービスは吉祥寺をはじめとした地域飲食店にとって、もはや欠かせないインフラとなっており、地域経済を支える機能も有しています。放置自転車対策を検討する際には、地域の飲食サービスを支える業務用自転車利用者の存在を前提としたルールや受け皿の整備が必要です。 本意見では具体的な解決策を提示する段階には至りませんが、今後の自転車対策においては、仕事として自転車（原付を含む）を利用する人々の視点を明確に取り入れ、現場実態に即した方策の検討を求めます。	A	ご指摘のとおり、フードデリバリーサービスの従事者による放置自転車等に関しては短時間の放置のため警告や撤去に至らないことが多く、対応に苦慮しております。 ご指摘を受け、取組施策⑭「対応困難な放置自転車への対策」の取組内容(例)に追加し、フードデリバリーサービス事業者等による短時間の放置自転車への対策を記載いたしました。 また、フードデリバリーサービスの従事者の駐輪スペースについては、基本的には附置義務自転車駐輪場として建物の設置者が整備する必要があると考えております。 多様化する駐輪需要への対応については、基本施策Ⅱ-1「安全性・利便性を高める自転車駐輪場の整備」においても記載しておりますので、その中で対応していきます。

武蔵野市自転車等総合計画(素案)に関する意見と市の対応方針

<対応分類>

A：ご意見を受けて計画(素案)から修正します。

B：ご意見として承り、前期取組施策実施または後期取組施策策定の際の参考とさせていただきます。

※ いただいた意見は基本的にそのまま掲載しておりますが、明らかな誤字脱字は事務局にて修正しております。

また、固有名詞等の個人情報に関するものについては伏せて記載しております。

意見総数：39件（16名）

No.	項目	意見	対応分類	市の対応方針
38	7-1 前期取組施策 取組施策⑦	災害時の活用について 取組施策⑦について、具体的に何を実施したいのかわからないです。もしも日頃から市職員が業務で利用している自転車を災害時に利用するのであれば、それは計画に記す以前に当然のことで、わざわざ計画に記すほどのことではないと思います。民間のシェアサイクルを災害時に活用できるように協定締結などを行う考えがあるとのことなのでしょうか。	B	取組施策⑦「災害時の活用」の取組施策(例)「市職員の災害応急対策における活用」において、「災害時の市職員の緊急移動手段としてのシェアサイクル活用を検討する。」と記載しております。
39	7-1 前期取組施策 取組施策⑧	良い取組だと思えます。	B	ありがとうございます。 関係各所と連携し、着実に取り組んでまいります。