

令和元年度第5回自転車等駐車対策協議会（書面開催）の  
 主なご意見と計画への反映について

| 項目   | 意見の要旨  | 計画への反映   |
|--|--|--|
| 将来イメージの<br>パースについて                                       | 第2章の現状を踏まえた第3章自転車の位置付け、そこからの第4章の改定の視点の整理があってはじめて具体の将来イメージとなるため、その旨の文章を追記した上で、第4章のみに掲載すべきである。 | 第4章にイメージパース（2点）を掲載し、前述の流れを踏まえたまちのイメージであることを注記する。<br>第1章－1計画の目的部分については、第4章に掲載する2点のうちの1点を、あくまでもイメージのしつらえとして掲載をする。  |
| 第1章－1計画の<br>目的   | 改定により計画がどう良くなるのか、膨らみがあるのか、簡潔に分かりやすく、読み進めたいくなるような内容にならないか。                                    | 第4回協議会での自転車施策のビジョン等に関するご意見も併せて踏まえ、計画の目的部分等に街のイメージイラストを挿入し、前向きで明るいイメージを表していく。   |
| 第5章－基本施策<br>I－1－エ自転車<br>通行ルールの<br>検討                     | 新規事業ではなく、継続事業ではないか。  | 吉祥寺駅中心部等エリアを限定した自転車通行ルールの検討については、前計画では明記されていない。<br>令和2年4月策定の吉祥寺グランドデザイン2020では「セントラルエリアのまちづくり」－「徹底した歩行者優先の都市空間の実現」の中で「自転車の乗り入れ制限等、歩行者と自転車の棲み分けを推進します」としている。<br>これとの整合を図り、自転車等駐車対策協議会での議論も踏まえて本計画において明記した。 |
| 第5章－基本施策<br>I－1－オ近隣自治体等との<br>連携、同4－(2)<br>健康増進におけ<br>る活用 | 近隣自治体に働きかけて円環型サイクリングロードを実現したい。   | 計画記載のとおり、健康増進を推進するための自転車の活用方法について、関係部署と連携して検討を行っていく。   |
| 電動アシスト付<br>き自転車につい<br>て                                  | 電動自転車や3人乗り自転車についての課題等の記載はあるか。  | 基本施策I－2－(1)－イ子ども、子育て世代への交通安全教育の項目で、講習会の積極的実施やヘルメット着用促進を記載している。<br>基本施策II－3－(2)フリーゾーンの拡充の項目で、子ども乗せの電動アシスト付き自転車用の駐車スペースについて、   |

|                                |  |   |
|--------------------------------|--|---|
|                                |  | 需要を把握しながら台数調整等を行い、柔軟に対応を行うことを記載している。  |
| 第5章－基本施策Ⅰ－2－(2)自転車等の安全利用に関する啓発 | 自転車安全利用五則で「子どもはヘルメットを着用」としているが、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例では、子どもや高齢者だけでなく、自転車利用者はヘルメット等の安全器具を利用するよう努めることとしており、警視庁も大人のヘルメット着用を推奨しているため、子どもだけではなく「自転車利用者はヘルメット着用」とすべきである。 | 今後の取組みとして、「利用者のヘルメット着用」の浸透を図ることを追加する。   |
| 事故多発交差点について                    | 危険な交差点であることを子どもにも分かりやすく浸透させる、ひらなが、カタカナ、ピクトグラムを使った「あぶないよカンバン」の設置を提案する。  | 第5章－基本施策Ⅰ－2－(2)自転車等の安全利用に関する啓発の項目で、自転車事故が起きやすい交差点等における安全意識の向上策を警察署と連携して研究していくとしている。<br>第5章－基本施策Ⅰ－3－(1)自転車走行空間ネットワーク路線の項目で、自転車関与事故の多い交差点等において、警察署等と連携し、補助看板の設置等により走行者への意識付けを行うこととしている。<br>ご意見は、上記検討を進めるにあたり具体的な対策として参考とする。 |
| 第5章－基本施策Ⅱ－1自転車駐車場の利用体系の再編      | 一時利用の優位性と定期利用を一定程度残す必要性の根拠について、「稼働率の最大化」だけでは根拠に乏しく、納得が得られないように感じる。   | 日常的な長時間利用者への必要性及び駅から距離のある利用率の低い駐輪場への定期利用設定による全体の利用平準化のため、定期利用は一定程度残すことを考えている。<br>第6章計画の点検と評価のとおり、利用体系見直し後の実態等を踏まえ、一時利用と定期利用の適正なバランスについて検証をしていく。<br>計画の記述においては、計画（案）における記載レベルとする。  |
| 三鷹駅中町第1・第2駐輪場の立体化について          | 市長期計画を基に施策すべきであり、また、民間マンションに公共地下駐輪場が設置される工事も始まり、無駄な設備行為は避けるべきで   | 第5章－基本施策Ⅱ－2－(1)－イ三鷹駅北口周辺の項目、同(3)計画的なリニューアル・建替えの検討の項目で、既存公共駐輪場の立体化等による有効活用を記   |

|                                     |  |  |
|-------------------------------------|--|--|
|                                     | ある。吉祥寺地区、武蔵境地区においても同様である。  | 述している。<br>ご意見は、上記検討を進めるにあたり参考とする。  |
| 第5章－基本施策Ⅱ－3－(1)－イ満空情報WEB版の周知及び活用の推進 | 今後の6年間で民間施設に働きかけ全体の駐輪場の満空情報を提供したい。   | 計画記載のとおり、民間設置の駐輪場情報との連携を進める。   |
| 第5章－基本施策Ⅱ－4－(4)－オ自転車交通等とバス交通の連携     | 自宅からバス停まで自転車でアクセスできるのはメリットであるが、こうした行動形態の人は僅かである。少ないと思われる需要に土地の確保等のコストは見合わないと考え、項目を削除したほうがよい。 | 令和2年4月策定の武蔵野市地域公共交通形成計画に定める施策であり、地域公共交通との連携は本計画改定における視点及び基本理念となっているため、整合を図る点からも現行の記述のとおりとする。<br>駐輪場確保にあたっては民間企業や公共施設、バス事業者の営業所等との連携を検討することとしている。 |
| 第6章計画の点検と視点                         | 計画の推進や見直しを図るにあたり、近隣区市や東京都の自転車政策の動向を踏まえる観点が生域が広くない武蔵野市にとっては必要である。                             | 自転車等に関する法令等の改正、実態調査等に加え、「近隣自治体及び東京都の政策の動向」を踏まえて点検及び評価を行う内容に修正する。   |