

武蔵野市自転車等総合計画（素案）に関する意見及びこれに対する見解

1 意見募集の期間

令和2年2月17日（月曜日）から3月2日（月曜日）まで

2 意見の提出状況

2名6件

（表）意見の内訳

項目	意見数
自転車等対策事業費の現状（P.14）	1
利用料金の適正化（P.34）	2
定期・一時の利用区分の適正化、定期使用期限の適正化（P.35）	3

3 意見及びこれに対する見解

自転車等対策事業費の現状（P.14）について

通番	意見の要約	意見に対する見解
1	<p>自転車駐車場の運営を行っている民間等専門機関の収支が赤字でなければ、利用料金の値上げの必要はない。</p>	<p>基本施策Ⅱ「1 自転車駐車場の利用体系の再編」（P.32～P.35）で記載のとおり、現状の課題を解決するため、公共自転車駐車場の利用体系、定期・一時の利用区分体系及び定期使用制限を一体的に見直し、既存の自転車駐車スペースの有効活用及び受益者負担の適正化を図ることで、利用者の利便性の向上及び自転車の放置防止の強化を進めるものです。</p> <p>なお、自転車駐車場の利用体系の再編は、自転車駐車場の収支上の観点で行うものではありません。</p>

利用料金の適正化（P.34）について

通番	意見の要約	意見に対する見解
2	<p>三鷹駅北口の中町自転車駐車場の場合、一時利用といっても、定期利用からはずれた定期的な利用者である。一時利用の料金について、駅中心から居住地までの距離に応じた遠距離料金を加算する時間体系の設定は、遠方の利用者を締め出すことになるため、差別的な利用料金の設定である。</p> <p>また、通学・通勤が中心である以上、長時間利用から短時間利用への誘導は不可能である。</p>	<p>駅中心から居住地までの距離に応じた遠距離料金を加算する時間体系の設定を行うものではなく、駅中心から自転車駐車場までの距離等による時間体系の設定をするものです。ご意見を受けまして、誤解が生じないように、文章の修正を行います。</p> <p>長時間利用から短時間利用への誘導は、駅近傍及び商圈との連続性のある自転車駐車場を対象に行うものです。</p> <p>自転車駐車場の利用には、朝から利用される通勤・通学の方だけでなく、日中利用される方もいるため、様々な利用目的に応じた時間体系の導入を適切に行っていきます。</p>

3	<p>定期利用の利用料金について、一時利用の利用料金を基に設定すると大幅な値上げとなる。武蔵野市の定期利用料金は、近隣市とほぼ横並びであり、適正な範疇であることから、値上げをするべきではない。</p>	<p>武蔵野市の定期利用を日常的に利用する場合、自転車駐車場によっては、一時利用よりも安い料金設定であるため、一時利用の利用者との公平性等の課題があると捉えており、利用料金の適正化を行うものです。</p>
---	--	--

定期・一時の利用区分の適正化、定期使用期限の適正化（P.35）について

通番	意見の要約	意見に対する見解
4	<p>自転車駐車場の需要に対応するための整備から政策誘導等への転換は間違いである。三鷹駅北口の中町自転車駐車場は、立体化をすれば駐輪場不足の解消となる。需要に対応するため、自転車駐車場の整備を進め、自転車駐車場の不足を解消すべきである。</p>	<p>収容台数、停留台数及び放置台数の推移につきましては、P.36及びP.37の図・表で示すとおり、実際に停められている自転車の台数よりも多い自転車駐車場を確保しています。自転車駐車場の利用体系の再編は、様々な利用目的の方が必要な時に利用できるよう、</p>
5	<p>自転車駐車場を整備することにより不足が解消すれば、定期使用期限を一年に統一する必要はない。</p>	<p>既存自転車駐車場全体の稼働率の向上等を図るために行うものです。</p> <p>なお、三鷹駅北口周辺の自転車駐車場の整備については、P.46「イ 三鷹駅北口周辺」に、「民間の建築計画に合わせて既存施設の立体化等の利活用の検討を行うとともに、公共自転車駐車場の整備を進めていく。」としています。</p>
6	<p>一時利用に優位性があるとの見解は、多くの利用者の賛同を得られる。定期利用を廃止ではなく縮小とするのであれば、定期利用を一定程度残す必要性を論理的にわかりやすく明示すべき。</p>	<p>定期・一時利用の利用区分の考え方については、P.46「自転車駐車場全体の稼働率の最大化に向けて、台数割合の見直しを行う。」と記載しています。</p> <p>また、P.61「第6章 計画の点検と評価」に記載のとおり、自転車に関する実態調査等を踏まえ、定期的な点検及び評価を行い、これを施策・事業の見直しに反映していきます。</p>