

杉並区自転車活用推進計画(案)に対する区民等意見

※ 公表を希望しなかった方の意見を除き、原則として、提出された意見を全文掲載しています。

No.	意見
1	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道路の整備を進めてほしいです ・駅周辺を時間によって「自家用車侵入禁止帯」としてほしいです ・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、にしてほしいです ・緑を増やす活動も同時に進めたいです。 ・ヘルメットへの助成金制度、とても素晴らしいと思います。私も利用しました。子どもにも買いました。街でヘルメットをかぶっている大人を見ることが多くなりました。とてもいい取り組みです。 ・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です ・車の駐車場は減らして、高額にしてほしいです ・セタ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います。 <p>よろしく願いいたします。 応援しています！</p>
2	<p>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します。また、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ありません。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ます。最後に、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ません。</p>
3	<p>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。</p>
4	<p>区の駐輪場を2時間無料にして欲しいです。 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す。路上駐輪の原因となると思います。 近隣自治体の駐輪場では2時間無料が多いので、気軽に出かけられますしちゃんと駐輪場に止めようと思えます。 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です。そこに用事がなくても止める人は多いと思います。 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います。 ご検討お願い致します。</p>
5	<p>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限り、自転車利用者はこれ以上増えようがないのではないか。もし、このままの駐輪環境のまま自転車利用者が増えるのなら、違法駐輪が増えていくことになるのは必至だろう。</p>

No.	意見
6	<p>この春、杉並区(最寄り荻窪駅)に引越してきましたが、駐輪場の使いにくさに困っております。引越し前は吉祥寺駅・三鷹駅の駐輪場を利用していましたが、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す。杉並区の放置自転車の数に驚きました。</p> <p>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す。</p> <p>荻窪駅近の駐輪場の2時間無料を実施してほしいです。</p> <p>タウンセブンの2時間無料の駐輪場だけでは全く足りていません。</p>
7	<p>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。メンテナンスに相当コストがかかるのでそういう価格になるのは仕方が無いかもしれないが。</p> <p>また、すでに自転車を持っている人には有益性が低い。どちらかという、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> ・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です。現状、そのためだけにわざわざ小銭を用意しています。 ・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いただけると有り難いです。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停められないことがよくあります。
9	<p>中杉通り、早稲田通りを歩くことが多いのですが、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ります。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ました。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ます。</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ます。警察とも連携し、違反車両へ注意喚起等行ってほしいです。</p> <p>全ての区民が安心して通行できる街づくりを望みます。</p>
10	<p>昨年10月に中野駅前の青信号の横断歩道を歩行中に信号無視で横断歩道に進入してきた自転車に接触し骨折しました。</p> <p>幸い？相手は自身の非を認め謝罪、自転車保険には加入していませんでしたが、レンタルサイクルだった為レンタル会社が保険に加入していて、通院費用等々は保険会社が負担することとなりました。</p> <p>しかし、保険会社からの補償金は十分とは言えない金額でした。</p> <p>相手が、自動車であれば「交通事故紛争処理センター」に相談、依頼することが可能でしたが、自転車では依頼できないとのことでした。</p> <p>弁護士会の無料相談に行きましたが、相当の金額では無いが、弁護士に依頼し、弁護士費用を支払うことを考えると、この金額でものんだ方がよいと思うとのアドバイスでした。</p> <p>自動車の事故は、性能面の向上に伴って減っていると聞いています。</p> <p>ひきかえ、自転車はアシスト付き自転車が多くなり、以前より重く、容易にスピードも出せる様になっています。相談した弁護士によると、自転車保険への加入は、まだ50%ほどとか…。</p> <p>せめて、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、無いものでしょうか？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ります。</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います。</p> <p>私は、この事故にあうまでは、ときに通勤等にも自転車を利用するほどでしたが、事故以来、怖くて乗れなくなりました。</p>

No.	意見
11	<p>自転車移動とても便利だと思うのですが、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ません。 大人向けの、自転車練習ができる機会を用意して下さるとありがたいです。</p>
12	<p>井の頭通りを吉祥寺方面に自転車で行くと、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ます。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ていただけませんか？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)しますので、危険を感じます。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いただけると危険性が減り、自転車での通行がし易くなると思います。ぜひ検討をお願いします。</p>
13	<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ます。 人混みが多い駅周辺の歩道を走る事が多いのですが、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っていません。 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す。 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です。</p>
14	<p>岸本さんに投票しましたし、その手腕に非常に期待しておりますし、応援しております。自転車活用推進案も素晴らしい取り組みだと感服しております。 さて、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ます。モビリティの進化それ自体はウェルカムなのですが、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ます。 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ます。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ます。 歩道を自転車が通行できなくするといった、道交法を大幅に変更するのは難しいでしょう。ただし、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でしょう。 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住み分け(ゾーニング)が必要だと思います。</p>
15	<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ません。 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」を求めます。</p>
16	<p>(1)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 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ります。しかし、歩道が狭いため、歩道でも事故の危険があります。 東中野近辺の山手通りのイメージです。 (2)自転車でも使用可能な鏡を交差点に設置 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ます。 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です。 (3)自転車の走行ルールの再構築 ・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 などによる危険を経験しています。 走行ルールの再構築をお願いします。</p>

No.	意見
17	<p>杉並区を23区で一番乗りやすいまちを目指してとの提言を見ました。 杉並区のサイズから自転車に合っているとのことでしたが、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す。 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しているかを調査し、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と思います。(既存の調査で大枠は分かるのではないのでしょうか) 電車との併用の移動を考慮した場合、駅は2km圏内にほぼあり、多くの人は徒歩またはバスを利用し移動しており、また駅近くの駐輪場もよく利用されているように観察されます。 駅の乗降者数は、区の資料によると1日あたり90万人を超えており行き帰りで2回カウントとなることを考慮したり、区内での移動を考慮したとしても住民における圧倒的な割合が電車を利用している状況が伺えます。 https://www.city.suginami.tokyo.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/013/971/24ogikubo_matidukuri_ikenkokan_shiryoku.pdf 現状の提言は、こういった状況に対して何を变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ません。 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します。</p>
18	<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。世田谷区には、私鉄3線を南北に結ぶ便利でポップで観光客にも人気の世田谷線がある。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。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、排出量が多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>
19	<p>クルマの使用頻度を下げするために、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たいかでしょうか。 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はありませんが、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ます。 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います。たとえば、クルマと自転車・鉄道の利用時における渋滞状況の違いを工学的に分析・ビジュアル化したうえで広報を行う。そして、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います。 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います。</p>
20	<p>杉並区自転車活用推進計画案を拝読しました。とても賛成です。意見として自転車通行レーンを増やして欲しいです。そして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です。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ます。お願いします！</p>
21	<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のですが、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ります。 区外になりますが、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ます。 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す。 ご存知かもしれませんが、 杉並区→車道に自転車マークと矢印のみ表示 武蔵野市→青色の塗りつぶしで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いました。</p>

No.	意見
22	<p>1 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。 (各章を読んでいて、なぜこの取組みをしているのかなど疑問に思うことが多く、その裏付け、根拠として、現況データや課題整理が先にあると、理解がしやすい。)</p> <p>2 計画期間が不明なので、設定してほしい。 「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。 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。 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ですが、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>3 「杉並区は自転車に乗りやすいまちだと思ふ区民の割合」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。 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>4 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。 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。 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。 自分事になりますが、例えば、行きは電車で出かけて、帰りに最寄り駅ではなく隣り駅で用事を済ませた後、荷物が増えたので隣り駅から自転車で、自宅近くまで利用できたら便利だなど思うことはあります。その場合、自宅近くにポートがあれば、利用する可能性が高まります。駅や公共施設以外の小規模なスポットをもっと増やすことで、利用が促進されるのではないかと。</p> <p>5 シェアサイクルについて、災害時等の移動手段として、自転車が有効であるという意味がよく分からない。 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>6 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。 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。 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。 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>7 Chapter4 自転車の駐車環境づくりも重要なテーマだと思うが、記述が弱い。 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。 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>8 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。 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るので、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。 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。 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と。 以上</p>

No.	意見
23	<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>私自身は車に乗り、歩行者でもあるが、自転車には乗らない。もともと自転車は好きだったが、都内で乗ると人に迷惑をかける場面が多く(また自転車に危険を感じる面も多く)やめてしまった。</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。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>
24	<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と思います。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います。</p> <p>道路幅の拡張は緊急車両の通行の改善にも繋がるため、災害対策にも直結します。</p> <p>また、駐輪スペースの確保も重要です。その辺りを整えないと自転車のさらなる活用は難しいでしょう。</p> <p>さらに、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ください。右側通行、信号無視があまりにも多いです</p>
25	<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。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> <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。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>

No.	意見
26	<p>自転車用の競技場(もしくは自転車用道路)を造る事を提案します。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す。自転車は買い物や通勤には多く利用されているのですが、運動として自転車を利用する人はあまりいません。何故かといえばそういう施設や設備が無いからです。米国などでは自転車を運動として利用する人もいますし、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す。サイクリングは楽しいものですが、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います。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」の設備の提案です。廃校などを利用しトラックの整備(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のでしょうか。具体的にはトラックを自由に自転車で走行でき、プールのコースのように幅のある線を引いた車線を何台も何周も走行が可能。利用者は自転車用ヘルメットや足などにサポーターが必要などの安全面も大事です。管理人やプールでいうライフセーバーが常時監視を行えるために利用料を徴収する必要があると考えます。ある程度遠方の人でも自分の自転車で気軽に来る事が出来ます。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、なお便利だと思います。稚拙な意見で計画に沿っていないようでしたら申し訳ありません。個人的には実現する事を願っております。</p>
27	<p>私は日常的に自転車を楽しんでいる者です。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い言える状態です。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」という感覚です。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。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です。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。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すね。それぞれ気分よく楽しく乗りたいものです。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。しっかり取り組んでください。自転車利用者として、期待して応援しています！</p>

No.	意見
28	<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すし、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いただければと思います。</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られ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。同時に配送事業者、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ていただき、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。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いただきたい。</p>
29	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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！
30	<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>
31	<p>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ですが、専用の道路がないので走行に気を使います。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)を走るのも迷惑なのだろうと思います。歩行者と自転車が相方安心して移動できる道路がほしいところです。</p> <p>自転車は走行中は便利ですが、商店街などで買い物する際止める所に苦労します。パールセンターは店の前に止めないでと表示されている所が多く、駐輪所が少ないのです。(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ります。)</p> <p>自転車の交通ルールを定期的に(年に数回)指導していただけないでしょうか？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です。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。</p> <p>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のですが、実際の道路ではどれを優先すべきか迷うこともあります。交通安全週間とかに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いただけたら(各町会で)より安全に走行できるかと思えます。</p>

No.	意見
32	<p>この計画の基本方針により5つの目標(魅力、快適、便利、安全、備え)を設定され外部からの意見とデータにより理解しやすく纏められたことについて感謝致します。</p> <p>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ました。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ますので参考になる点が多々あると思います。</p> <p>計画書(案)について 自転車を活用するメリットについて メリットとして書き出せば多種多様で私自身は乗りたい気持ちになりますが高齢のため怪我が心配で止めていますが友達には元気のうちには健康、認知症等の為には乗るよう推奨しています。</p> <p>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ですが、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て歩行者に危険な思いをさせているのを区の人が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。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。</p> <p>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。 自転車に乗りやすく、自転車が愛される取り組み</p> <p>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ます。 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ます 主道路にも早く施工し安心安全な自転車通行空間を作りたいと思う。 自転車ネットワーク路線の選定手順にゆだねる他にはないのでお任せします。 多方面からこの項は沢山の資料により分かりやすく纏められています。感謝しています。</p> <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たりしません。 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口ビル前と西友前には多数放置されています。</p> <p>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ますが、放置自転車無くならないです。民間の駐輪場は近づくなく台数も少しです。</p> <p>chapter5 公共的な交通{シェアサイクル}への期待 令和5年9月末現在で3社出335か所のシェアサイクルポートが設置されているとは驚きです、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>chapter6 交通ルールを守り、譲り合う風土づくり 交通事故の件数はこの10年間で1,735件から893件と約半数に減少しているが自転車関与事故件数は4年度で46.9%と右肩上がりに増加している。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です。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す。自転車安全5則を知っているかの問に対して解答は79.3%の方が知っているとの解答があった。</p> <p>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5則を知っているとは疑問です。 自転車の法規無視の運転を現地で指導しておられ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も多額化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のですが、簡単ではありません 阿佐谷駅周辺で珍しく4人の交通整理の警察の人がでられて指導され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した。</p> <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ますか。 運用になれば警察署には大変お世話になると思います。 まとめ 自転車を活用推進するには車道と歩道の間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でしょう。 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ますので何か方法がありますかとの相談がありました。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年前の事です。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す。 コロナ禍の間にこの2か所で2件づつ事故が発生したようです。コロナ禍後中野の第3建設所にお訪ねして普通自転車歩道通行可の道路標識を取り外していただきましたが、標識の意味が理解できないのか変化はないです。 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す。 中杉通りも駐車帯をなくし自転車の走行空間を作って頂ければ西友前の歩道の問題は解決します。</p>

No.	意見
33	<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いただきたい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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思われる</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、施策を展開していつてもらいたいと思う。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もらいたい。</p> <p>区の今後の自転車施策に期待したい。</p>
34	<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ます。</p> <p>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」が挙げられます。</p> <p>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す。</p> <p>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ます。</p>
35	<p>自転車活用のメリットがよくわかる案だと思いました。</p> <p>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ています。(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います。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います。</p> <p>また、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です。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ます。</p> <p>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います。</p>
36	<p>全体として、区が自転車利用を伸ばそうとしているのが感じられるポジティブな雰囲気計画文書なのが見え素晴らしいと思います。マイカー依存の抑制は世界的にもローカルにも重要な課題です。</p> <p>一方、具体的な空間整備の面は貧弱と感じました。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です。その環境をつくることに注力すると明言して下さい。</p> <p>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、実装して下さい。</p> <p>また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下さい。</p> <p>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区内で採用しないようにして下さい。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なっています。その予算は学校周辺や通学路の環境整備に回すべきです。</p> <p>ヘルメットの着用率を目標にすることはやめて下さい。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りますが、唯一のものではなく、また被害発生を防止するものではありません。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ります。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下さい。</p> <p>区のこれからの取り組みに期待しています！</p>