

1 パブリックコメントの実施状況と結果について

(1) 公表した案

「立川市自転車活用推進計画素案」

(2) 案の公表場所

市ホームページ、立川市役所1階ロビー、立川市役所3階市政情報コーナー、女性総合センター、子ども未来センター、学習館、学習等供用施設、図書館、窓口サービスセンター、連絡所、交通対策課窓口

(3) 意見提出期間

令和2年10月1日～令和2年10月21日

(4) 結果

ア 提出者数 2名

郵送	ファックス	Eメール	HPフォーム	来所
0名	0名	0名	2名	0名

イ 意見の件数 39件

表紙	第1章 立川市の自転車活用 推進について	第2章 計画の考え方と 構成	第3章 計画を取り巻く 状況	第4章 施策の基本方 針・取組内容	第5章 施策の展開	資料編・その他
1件	7件	0件	11件	14件	4件	2件

ウ 市の回答結果

意見を反映するもの	市の考え方を説明するもの	その他
4件	32件	3件

※1名の方から複数の意見が提出されている場合は、それぞれの内容ごとに件数をカウントしています。

2 意見の要旨と市の考え方について

※1 名の方から複数の意見が提出されている場合は、それぞれの内容ごとに要旨を整理しています。
 ※類似の意見については、内容を集約して整理しています。

(1) 意見を反映するもの (4 件)

整理番号	該当箇所	意見要旨	件数	市の考え方
1	第3章 第3節	目標値の達成状況の達成度の設定が直感的ではない。マイナスの項目は×にすべき。	2 件	達成度の評価は目標値に対する平成 31 年度末の達成度の比較で判定しましたが、ご意見はその通りですので、修正いたします。
2	第4章 第3節	“自転車関連事故減少には、自転車が車道の左側を走行することが重要であると考えます” とあるが、この記述からは、「いかなる環境であれ、自転車には歩道より車道を走らせた方が安全だ」という思い込みの存在が窺われ、その信念に基づいた施策で自転車利用者を劣悪な通行環境や高い事故リスクに晒してしまうことが懸念される。	1 件	車道走行の例外についても併記いたします。
3		「自転車販売時の安全利用啓発」は余暇利用にも共通するのでは。	1 件	ご意見の通りですので、修正いたします。

(2) 市の考え方を説明するもの (3 1 件)

整理番号	該当箇所	意見要旨	件数	市の考え方
4	表紙	自転車ナビラインの写真では安全快適な自転車利用のイメージにつながらないため、自転車専用通行帯の写真にしたほうが良い。立川市には自転車専用通行帯はまったく整備されていないのか。	1 件	本市では現状、道路幅員の問題から自転車ナビマーク・自転車ナビラインの整備が中心になっております。道路を新設する際には、交通管理者と協議を行ってまいります。
5	第1章 第1節	社会生活におけるメリットとして「経済的に困窮している市民にとって、非常に安価で利用できる」「身体的あるいは社会的理由で自動車が運転できない人にとつ	1 件	ご指摘の点も理解できますが、本計画の中では広く自転車利用者の社会的メリットに関して、記載しております。

		て自分自身の力だけで好きな時間に好きな場所へ行く自由を保証してくれる」といった点にも言及してほしい。		
6		経済的メリットとして通勤手当削減が挙げられていますが、むしろ自転車通勤者にも十分な手当を支給しなければ通勤手段の切り替えは進まないため、この項目は適当でない。	1 件	国土交通省国土政策研究所『都市交通における自転車利用のあり方に関する研究』によると、自転車などの交通用具使用の場合の通勤手当は鉄道の定期代よりも安価とされているため、経済的メリットとして挙げています。また、「自転車通勤導入に関する手引き」を市内企業等に周知することで、従業員の実情と公平性、コストなどを考慮した支給額検討を推進します。
7		経済的メリットとして挙げている医療費負担削減は自治体のメリットではないか。	1 件	健康増進による医療費削減については、健康保険制度全体にとって有益であることはもちろんですが、国民健康保険以外の社会保険等に参加している方が多数であることから、保険料の企業負担等も踏まえて企業の経済的メリットとして挙げさせていただきます。
8		「まちづくりにおけるメリット」として挙げている「駐車スペースの削減による土地利用の適正化」は、「駐車および走行スペース」とすべき。	1 件	自動車から自転車への利用転換により、附置義務以上の駐車スペースが有効活用できると考えております。一方で道路全体の空間利用については、今後の自動車、自転車、歩行者の総量等を見極め、判断する必要があると考えます。
9		「交通におけるメリット」として交通渋滞緩和が挙げられるのであれば、自動車による重大な交通事故の削減も大きなメリットとして取り上げるべき。	1 件	自動車から自転車に転換する事が自動車の重大事故の減少につながる事について、その因果関係は明確ではありません。また、近年自転車事故の割合は増加傾向にあり、自転車の重大な事故への対策も必要であると考えます。
10		自転車の利点として、車による公害や交通渋滞の緩和なども挙げていることから、自転車の利用推進は、車の利用を抑え込んで初めて成功と言える。幅広い自転車利用者が実際に恩恵を受けられる施策、自動車に対する自転車の優位性を高める施策が必要である。	1 件	ご指摘の部分は、一般的な自転車のメリットを列挙しているにすぎず、本計画の目的とは異なる部分もございます。また本計画は、他の交通手段との共存を目指したものです。

11	第3章 第3節	「再開発地区における自転車駐車場の有効活用」という計画に対して、「協議を実施した」ことが「○：実施している」に該当するのか。	1件	立川市第3次自転車総合計画施策2においては、「再開発地区における自転車駐車場の有効活用」に関して、「立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業地区の自転車駐車場の有効活用に向け、通勤・通学などの利用目的も含めレンタサイクルやコミュニティサイクルの導入を検討します。」としており、商業・観光事業者との協議による検討を行った点について「○：実施している」としています。なお、その協議の結果、T-BIKEというレンタサイクル事業を指定管理者が実施しており、「商業・観光関係者等と連携したレンタサイクル・コミュニティサイクルの推進」の実施内容に記載しています。
12		自転車道と自転車レーンと自転車ナビマークでは安全性に大きな違いがあるため、それぞれ何km整備したかがわかるようにしてほしい。	1件	どの整備方法も自転車利用の安全対策として行っているもので、手法に違いがあるとはいえ、有効な整備と考えております。整備方法ごとの延長については別途公表いたします。
13		「モノレール立川南駅において、実験的にベンチ及びフラワーポットの設置を行った」ことで放置自転車台数がどのように変化したかを明記してほしい。	1件	かつて立川駅南口周辺では放置自転車が大きな問題となっており、立川南駅付近の歩道上の一部にロープやバリケードを設置することで対策を行っていましたが、一方で景観が損なわれました。その代替策として、地域のまちづくり団体主導で、ベンチやフラワーポットの設置を実験的に行ったものです。そのため、設置箇所の放置自転車の推移についての言及はしていませんが、その他すべての取り組みとの総合的な結果としての放置自転車台数の変化については第5節で触れています。
14		事故発生件数をそのまま評価指標にすると、街中を走る自転車を減らせば減らすほど目標達成に近づくことになってしまい、本来評価すべき、利用に伴うリスクの大小が測れない。自転車交通量（理想的には走行台キロ）を分母とした事故発生率で評価し、単純な事故件数だけでなく死亡・重傷事故の件数でも評価すべき。	1件	ご指摘いただいた箇所は前計画である第3次自転車総合計画内に記載された評価指標です。

15	第3章 第5節	目標の分類名が内容と合致していない。	1件	
16		各指標の目的説明に憶測や偏った価値観が含まれている。	1件	
17		素案は目標の11 kmに対して15.56 kmも整備できたとして「◎」と評価しているが、例えば芋窪街道の自転車ナビマークは、大多数の自転車利用者にとって安心感や走りやすさの向上に繋がるものではない。子供や老人、母親など多様な自転車利用者の視点に立ち、実際に走りやすく安全・安心な走行環境が実現できた区間の延長のみを計上すべき。	1件	走行空間整備の主体は、現状市・東京都・交通管理者の3者に分けられます。本計画内に記載している整備延長は、市施行の実績のみ対象としており、交通管理者施行である芋窪街道の整備延長は含まれておりません。 また走行空間整備は、近年の自転車事故状況を鑑み、車道走行原則の啓発を目的として実施しています。
18		歩行者の重傷者数も大きく増加しており、歩行者事故の重症者低減のためにも歩行者用ヘルメット着用の啓発が必要である。 歩行者を放置して自転車にヘルメット着用を勧める合理的な理由はない。	1件	自転車のヘルメット着用については、東京都条例で努力義務とされており、本市においても安全利用の観点から必要な施策と位置づけております。歩行者の安全確保については、交通安全に関する計画等において参考にさせていただきます。
19	第3章 第5節	夜間の放置台数が多いことの理由として考えられる駐輪場の位置の不便さや防犯効果が期待できないといった事象については改善すべき。またそもそも夜間は歩行者通行量も少なく、放置自転車による悪影響も小さいと見積もることができるため、さほど躍起になる必要はないように思える。	1件	夜間における放置自転車については、駐輪場の収容スペースに余裕があるにもかかわらず、飲食店等の店舗前に駐輪する方が多いことから、キャパシティではなくモラルの問題であると考えております。また立川市は、多摩地域の中核拠点であり、JR立川駅の一日当たり乗降客数は30万人以上にもなるため、駅周辺は夜間でも歩行者は多く、路上の放置自転車は歩行者の通行に支障がある他、緊急車両の通行の妨げにもなります。よってクリーンキャンペーン等、様々な施策による

				放置自転車防止策を進めていく必要があると考えています。
20	第4章 第2節	「歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、尊重できるよう、空間・意識・しくみづくりをすすめます」に対し、歩行者と自動車を対象とした施策が見当たらない。自転車ナビマークがそうであるなら、あれを描いただけで複雑怪奇な自転車に関連する道交法（とそこから導き出される自転車の挙動）が理解できるようにはならない。	1件	自転車ナビマーク・自転車ナビラインの整備と併せて、広く交通ルール等の周知啓発を行うことで、歩行者及び自動車運転者にも、ルールの理解を促してまいります。
21	第4章 第3節	小学3年生を対象とした「自転車運転免許証制度」は素晴らしい取り組みだが、試験内容が実践的なのかという懸念もある。交通安全教育内容を公開するとともに、定期的に市民の意見を募ることで教育効果をより高めていくことも必要ではないか。	1件	「自転車運転免許証制度」は、学校・PTA・交通安全協会・警察・市が協力し、学校ごとに実施をしています。学校ごとに試験内容は異なりますが、子ども達に正しい安全な自転車の乗り方を学んでもらうことを重点に、PTAをはじめ地域の方々に協力していただき、実施の中で意見をとり入れており、教育的効果が高まっているものと考えております。
22		スケアードストレイトの有効性は確認されていない。むしろ具体的にどのようなことに気をつけて走れば事故に遭いにくいといった、実践的な内容の実技指導に取り組むべき。	1件	スケアードストレイトによる交通安全教育では、実際によく起こっている交通事故の再現を行うだけでなく、その事故が起こった原因と事故を防ぐためにどう行動すればよいかを参加者も一緒に考え、最後に事故に遭わないための行動を再現することで交通安全意識の高揚を図っています。
23		「自転車利用者が、児童生徒を巻き込んだ自転車事故の加害者となることを防ぐために、通学路合同点検の実施をすすめます」とあるが、点検の目的は「児童生徒が交通事故に巻き込まれることを防ぐため」ではないのか。加害者を自転車に限定することはいたずらに視点を狭くすることにつながるため不要。	1件	自転車事故防止は通学路合同点検の一観点にすぎず、加害者を自転車に限定する考えはありませんが、本計画は自転車利用に主眼をおいたものであるため、このような記載になっております。
24		自転車関連事故減少には自転車が車道の左側を走行することが重要という記載は誤りである。	1件	自転車の車道左側通行の原則については、道路交通法に定められたルールであり、この交通ルールの順守は自転車関連事故減少のために重要です。市は自転車利用者が混乱しないよ

				う、現地の道路状況にあった整備を進めていきます。
25		世界的にみても自転車インフラは車道とは物理的に分離することが重要であると考えられており、自動車と走行空間を共有してよいのは、自動車の通行量と速度が十分に抑えられたエリアのみである。	1 件	ご指摘のとおり物理的分離は自転車関連事故の減少に効果が高いと考えます。しかし、立川市内の道路のほとんどはそのような整備ができる道路幅員がなく、現状可能な安全対策として車道混在の自転車ナビマーク・自転車ナビラインを設置している状況です。
26		“警視庁の調査によると、自転車ナビマーク等を設置した路線は自転車の逆走の減少や、歩道走行から車道走行への転換等、一定の効果があると報告されています。” という記述があるが、ルールを守らせることは最終的な目的ではなく手段にすぎず、肝心の事故リスクの変化について何も言っていない点にも注意が必要である。 また、自転車に車道を通行させることの危険性が軽視されがちである。	1 件	道路全体の空間利用については、今後の自動車、自転車、歩行者の総量等を見極め、判断する必要があると考えます。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
27		「新たな土地の確保が難しい状況にあるため」とあるが、地下に設置する機械式駐輪場などは検討したか。	1 件	地下機械式駐輪場は限られた敷地で多くの自転車を収容できる有効な方法と考えますが、検討の結果、高額な整備費用や故障した際の対応の難しさ等様々な課題があることから、本市においては導入を見送っております。
28		「自転車関連事故が多発している路線を優先的に整備」とあるが、事故の形態と整備手法をきちんと対応させないと無駄な整備になってしまう。たとえば交差点の右直事故（自転車が直進）に対してナビラインを整備することは意味がなく、交差点の構造改良が必要となる。	1 件	交通事故防止に効果的な自転車ナビマークや交差点の整備方法になるよう、警視庁・国・東京都と連携していきます。
29		「事業者の駐輪場附置義務について適切に指導することで、自転車通勤を行う従業員が駐輪できるスペースの確保を図ります」とあるが、客の来ない事業所等も含めて、従業員用駐輪スペースの確保を図るためには、	1 件	ご意見は参考にさせていただきます。現在、市では附置義務の届出が不要な事務所等についても、開発行為の協議等で駐輪スペースの拡大について事業者等に整備を要請しております。

		あらためて条例による義務化と適切な補助制度の設置が必要である。		
30	第5章 第1節	協議会メンバーに、一般自転車利用者の代表として、ふだんママチャリや子供乗せ自転車などに乗っている女性や高齢者などを含めるようにして、市民感覚が施策に適切に反映されるようにしてほしい。	1件	ご意見は今後の協議会運営の参考にさせていただきます。
31		昨今話題となっている Uber Eats のような配達業者をはじめとする自転車利用事業者の方も委員に加えてはどうか。	1件	ご意見は今後の協議会運営の参考にさせていただきます。
32	第5章 第2節	「自転車の活用を推進できたかどうか」「都市環境が自転車にとって便利かどうか」の指標がない。 また、その結果をもとに整備計画を見直していくことが必要である。	2件	自転車走行環境整備や整備路線の見直しを含め、各施策の検証については、別途検討してまいります。
33	資料編	路線名と整備延長、整備年度と整備形態を一覧表にしたものを掲載してほしい。	1件	整備計画については資料4のとおりです。今後、見やすい自転車走行環境整備計画等の策定に努めていきます。
34	その他	撤去した自転車のリサイクル販売について、知名度を上げるべくアピールしたり、在庫をオンラインで確認できるようにしてより利用しやすくしたりといった施策を検討してはどうか。	1件	リサイクル自転車の販売は、公益社団法人立川市シルバー人材センターの事業として実施しております。ご意見については、参考として事業者に伝えます。

(3) その他（参考意見として庁内で共有するもの）（3件）

整理 番号	意見要旨
35	駐車スペースの削減を「適正化」と言い切っているのはすばらしい姿勢である。
36	思いやりエリアの推進は不正利用対策が難しいと思うが、素晴らしい取り組みである。
37	定期利用エリアの一時利用者への開放も画期的な取り組みである。