

区民等の意見の概要と区の考え方

※網掛けの部分は、計画に反映させた意見

No.	該当頁	意見概要	区の考え方	計画案の修正
1	—	未来を見据えて取組を進めて行く気概が感じられます。移動がいかに市民生活に密着しているか、誰もが自由に移動できれば、どれほど豊かな生活ができるか。内容もかなり先進的で、ぜひ多くの人に知ってもらいたい、見てもらいたいと思いました。絵に描いた餅にならないように、しっかりと進めてください。	誰もが気軽に移動できる利便性の高いまちの実現等に向けて、杉並区地域公共交通活性化協議会をはじめ、区民や交通事業者などあらゆる関係者ととも、本計画に基づく施策や取組を着実に進めていきます。	無
2	23	電動キックボードなどの新しい乗り物のルールが周知されておらず、危険な状態である。今後の増加を想定してあらかじめ対策をしてもよいのではないかと。また、子どもが使うペダルなし自転車スピードが出すぎる上、子どもの力での制動が難しく、よく飛び出しやヒヤッとする事例がある。こうした安全啓発も考えてほしい。	ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。	有
3	36	「歩道があるのは1割」なのになぜ比較的広い歩道が整備されている補助132号線を拡幅するのか。ほかの道路に歩道を整備することが優先ではないか。西荻窪でいえば駅北口の西側バス通り「伏見通り」がきわめて危険である。補助132号線を拡幅し、いたずらに交通量を増加させると、駅前や、この伏見通りに車が流入し、さらに混乱することが予想される。「優先整備路線」ではなく、現状と地域住民のニーズにあった整備を優先してほしい。	伏見通りは、平成29(2017)年に策定した「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」において、都市計画道路とそれらをつなぐ主要生活道路として、将来的に拡幅が必要な路線に位置付けています。整備にあたっては、歩道を設置することを基本としています。	無
4	53	杉並区では、カーシェアの普及、免許保有者の減少などで自動車保有台数が減少しており、ドアツードアの使いやすい交通サービスがこれまで以上に重要となる。計画に盛り込まれた施策の実現に期待する。移動が困難になる理由は、身体・精神的な状況ばかりではなく、公共交通の利便性、経済的負担、支援者の有無、情報格差などが重複的に関わる。新しい交通サービスの導入にあたっては、高齢者や低所得者といったITを利用できない、あるいは利用するチャンスがない層が取り残されることのないように進めてほしい。丁寧な説明を重ねることで、交通を育てる意識も醸成されると考える。	ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。	有
5	70	「歩いて楽しい」「移動しやすい」を推進するためには商店街のアーケード化・歩行者天国化が有効であると考え。区内でにぎわっている阿佐ヶ谷・高円寺ではできている。車を繁華街に入れない街づくりを進めてほしい。	世界の各都市や国内において、これまでのクルマ中心から人中心のまちづくりへと転換していく中で、区においても「歩行者にやさしい」交通環境整備に向けて、特に徒歩や自転車とのつながりを高め、公共交通を基軸としたシームレスな移動が実現できるよう、本計画に基づく施策や取組を進めていきます。いただいたご意見につきましては、今後の交通施策の参考とさせていただきます。	無
6	75	南北軸の移動手段に弱く、駅から離れた住宅街では、すぎ丸のおかげで駅までの便がよくなり助かっています。時間もほぼ正確で、バス停の数も多いので、免許返納後の高齢者や子連れの方、子供の一人乗りにも適しており、今後利用頻度が高くなると思います。我が家も子供(高学年)の習い事や塾に行かせるのに利用させていますが、かえで路線の終バスの時刻が19時台なのが難点です。利用者の活動時間をふまえたタイムスケジュールを再考していただきたいです。	日頃より、南北バスすぎ丸をご利用いただきありがとうございます。かねてから区の重要な交通課題となっていた南北方向の移動の充実を図るため、区では平成12(2000)年より、すぎ丸の運行を開始し、おかげさまで令和4(2022)年2月には3路線累計利用者数が2,000万人を突破するなど、区民の皆さまの生活の足として着実に根付いています。すぎ丸の運行時間帯の拡大に関しては、本計画の施策の1つに「すぎ丸の魅力を高めるための再設計」があり、その具体的な取組として「運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討」を掲げており、計画の運用にあたっては、かえで路線についても検討していきます。検討にあたっては、学識経験者や交通事業者、区民等で構成される「杉並区地域公共交通活性化協議会」における今後の協議事項となり、いただいたご意見につきましては、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。	無

7	75	<p>計画を立てることはもちろん大切だが、とにかく一つでも良いので実行していただきたい。区民に変化が実感できるようにしてほしい。</p> <p>公共交通は、鉄道会社やバス会社の責任ばかりに委ねるのではなく、区の行政や区民が積極的に関わるべきものであるという根本的なテーマを、区としてもっとPRするべきだ。</p> <p>南北方向の移動は、今も不便だ。困難であることは承知しているが、「すぎ丸」の本数増加は、何としても実現させていただきたい。</p> <p>そして、有料・乗り捨て可能なシェアサイクルシステムも必要だ。隣接する市や区と連携して、越境するバス等を新設することも検討する必要がある。</p>	<p>平成19(2007)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域が主体となって幅広い関係者が連携しながらその地域に最適な地域交通をデザインすることが求められるようになっていきます。さらに、近年の多様化する移動ニーズに対応して公共交通サービスを高い水準で提供するには、交通事業者による個別のサービス提供では限界があります。こうしたことから、区では、区民や交通事業者などあらゆる関係者とともに、誰もが安心して気軽に移動できる利便性の高いまちの実現に向けて、本計画に基づき、公共交通利用促進のPR等も含めた具体的な施策や取組を進めていきます。</p> <p>すぎ丸の運行本数の増加に関しては、本計画の施策の1つに「すぎ丸の魅力を高めるための再設計」があり、その具体的な取組として「運行時間・ダイヤ・回送車活用などの柔軟な見直しの検討」を掲げており、計画の運用において検討していきます。</p> <p>シェアサイクル事業に関しては、本計画および(仮称)自転車活用推進計画に基づき、区民の自転車利用を推進していきます。</p> <p>また、隣接区市を結ぶ新たな公共交通サービスに関しては、本計画の施策「隣接区市への公共交通アクセスの向上」における取組「区境地域における新たな交通サービスの導入検討」のとおり、隣接区市との連携やバス事業者・タクシー事業者の協力のもとで検討していきます。</p>	無
8	77	<p>公共交通の推進の基本的な内容には同意するが、グリーンスローモビリティなど新設の事業よりもむしろ現状の不便や無駄を改良することに注力してほしい。</p> <p>現状で改良すべきは、駅とバスの連携である。西荻窪のバス乗り場についてはJR・関東バスと連携し、きちんとした交通広場を整備してほしい。JRが所有するマイロード(高架下商店街)が空き店舗も多く、再開発が見込まれているようだが、これを有効に活用することはできないか。他の駅に関して、傘をささずにバスに乗り換えられる環境を整えてほしい。</p>	<p>グリーンスローモビリティをはじめとした新たな公共交通サービスについては、公共交通ネットワークの基軸となる鉄道やバスを補完して支線的な道路を走行する、区民の移動需要に応じたきめ細やかな移動サービスとして活用することを検討していきます。本計画においては、「公共交通のバリアフリー化の推進」、「駅周辺やバス停の乗り継ぎ環境の整備検討」など既存の公共交通の改善も施策に位置付けており、これらについても検討・実施していくものとします。</p> <p>西荻窪駅のバス停乗り場の改良については、鉄道事業者やバス事業者とともに検討していく際には、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>	無
9	79	<p>オンデマンド交通を実現してほしい。現在、1歳の息子と2人目を妊娠中。</p> <p>バス停が若干遠く、歩きたがりの息子、大きなお腹を抱えてバス停に行くのが大変。また、出産後もベビーカーでの移動で2人を連れてバスに乗るのも引け目があり不安なのでオンデマンド交通が実現したらとてもありがたい。</p>	<p>本計画の目標の1つである「気軽に自由な外出と回遊の確保」を達成するため、区では新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充を図っていきます。</p> <p>とりわけデマンド交通は、路線を定めずに一定の区域内を予約(需要)に応じて運行し、自宅から鉄道駅やバス停までの移動を補完する移動サービスで、近年のAIやIoT等の技術革新に伴い、現在は地方部のみならず、都市部でも自治体による活用が進んでいます。区においても、主に公共交通不便地域を対象に、高齢者や障害者、子育て世帯、妊娠中の方々など、誰もが使いやすい新たな公共交通サービスとして導入することを検討していきます。</p>	無
10	79	<p>宮前1丁目2丁目は交通の便が悪いため、是非ともすぎ丸を運行してほしい。</p>	<p>すぎ丸の運行のあり方として、南北方向の移動困難を改善し、区内の交通ネットワークを促進するとともに、高齢者等の移動を容易にするため、既存の道路を活用したマイクロバス運行によって移動を確保することが「杉並区南北バス交通基本計画(平成11(1999)年5月)」に定められています。</p> <p>現在のすぎ丸3路線は、道路事情や定時性確保などを考慮した上で運行ルートを設定しているため、第4路線を新たに設定するのは極めて難しい状況です。</p> <p>こうした背景も踏まえ、区では本計画に基づき、自宅から鉄道駅やバス停までの距離が遠い、公共交通不便地域を主な対象に、区民の移動利便性を向上させるため、デマンド交通の実証運行及び実施に向けて取り組んでいきます。</p> <p>デマンド交通の実施地域や運行経路等については、民間路線バスやタクシーなど既存交通との競合に留意しながら、慎重に検討する必要があります。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。</p>	無

11	79	バス停が遠くて不便であり、荻窪駅行は混んでいて乗れないこともあって、高齢の両親が苦勞している。すぎ丸のようなバスでもよいからルートを増やしてほしい。	通し番号No.10と同様	無
12	79	荻窪、高井戸間、宮前2丁目を経由する、路線バスが走っていない地域にすぎ丸の新路線を作してほしい。	通し番号No.10と同様	無
13	79	宮前2丁目から荻窪駅方面、西荻窪駅方面に行くすぎ丸を運行してほしい。	通し番号No.10と同様	無
14	79	路線バスだと遠回りで利用しにくいいため、宮前2丁目から荻窪や西荻窪へ向かうすぎ丸の運行を求めます。宮前は最寄駅が井の頭線沿線ですが、JR利用者として、荻窪や西荻窪に行くバスがあると本当に便利だと思います。	通し番号No.10と同様	無
15	79	宮前2丁目から荻窪駅へ行くバス停が遠いことが不便です。路線バスが旧環八を通るため、環八を渡って10分くらい歩きます。これから歳を重ねるとバスを使うことが億劫になりそうです。すぎ丸のような小型バスでも走らせて頂けるようお願いいたします。	通し番号No.10と同様	無
16	79	加齢と共に徒歩に負担を感じ、転居するしかないかと感じていましたが、今回の各種計画が実現すれば、住み慣れた地区で住み続ける可能性が嬉しいです。 【すぎ丸】宮前地区は実施されていません。一方通行が多く実現困難なのか、実施されない具体的な理由を知りたい。	通し番号No.10と同様	無
17	79	足に不具合があり、宮前2丁目に行くときに苦勞しています。何年も前からバス問題の解消のため、報告会などがありました。乗り合いタクシーが実現されることを願っています。	区内は公共交通以外に、外出支援相談センターを軸とした福祉交通での移動支援も充実しているため、移動が困難な方には、福祉交通での対応も視野に入れ、今後は交通部門と福祉部門の連携を強化していきます。さらに、本計画の目標の1つである「気軽に自由な外出と回遊の確保」を達成するため、区では新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充を図っていきます。とりわけデマンド交通は、路線を定めずに一定の区域内を予約(需要)に応じて運行し、自宅から鉄道駅やバス停までの移動を補完する移動サービスで、近年のAIやIoT等の技術革新に伴い、昨今は地方部のみならず、都市部でも自治体による活用が進んでいます。区では、かつて、区域型乗合デマンドタクシー導入を検討した際に、事業採算性等を理由に断念した経緯がありますが、すぎ丸のように路線定期運行は道路事情により限界があるため、主に公共交通不便地域を対象に、高齢者や障害者、子育て世帯、妊娠中の方々など、誰もが使いやすい新たな公共交通サービスとして導入することを再度検討していきます。デマンド交通の実施地域や運行経路等については、民間路線バスやタクシーなど既存交通との競合に留意しながら、慎重に検討する必要があります。いただいたご意見につきましては、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。	無
18	79	もう少し高齢になると、なかなか買い物に出掛けのに難しくなっています。安価な料金で、乗り合いタクシーができると、行動範囲が広がり元気に過ごせます。ゆくゆくは介護予防に繋がります。この事業の実現をよろしく願っています。	通し番号No.17と同様	無

19	79	私の友人・知人は、交通不便地域にお住まいの方が多く、病院や買い物等、移動の手段であるバス停が遠すぎて困っていて、高齢で毎回タクシーを呼ぶのも経済的に負担です。バス料金並みで、バスよりも利便性のあるオンデマンドタクシーを、是非やって頂きたいです。高齢者の方が、自分の足で自由に移動できるよう、公共の交通手段を是非早急に走らせてください。	通し番号No.17と同様	無
20	79	路線バスの代わりに、宮前1、2丁目、南荻窪1丁目で乗り合いタクシーの実験を希望します。川南停留所までの距離が長いので、乗り合いタクシーがあるととても助かります。	通し番号No.17と同様	無
21	79	宮前2丁目は、高齢夫婦や、単身の高齢者が増加していて、バス停まで距離があり、車の運転や自転車での移動が難しくなると、日々の買い物もままならなくなってしまいます。すぎ丸も走っておらず、まさしく陸の孤島です。路線バスに代わる、乗り合いタクシーなら、安価で利用でき、時代の要請に叶うものと思われまます。是非導入していただきたいと思ひます。	通し番号No.17と同様	無
22	79	川南のバス停まで遠く、大宮前体育館のバス停も不便で、庚申通りのファミリーマート杉並宮前二丁目店前を通る路線バスのルートと同店辺りのバス停留所を築いて欲しい。ないしは宮前一丁目、同二丁目、南荻一丁目で乗合タクシーの運用を検討して欲しい。	通し番号No.17と同様	無
23	79	荻窪駅、高井戸駅に向かう交通が不便で、お年寄りの方が困っています。路線バスの代わりに、宮前1.2丁目 南荻窪1丁目で乗り合いタクシーをお願いしたいです。	通し番号No.17と同様	無
24	79	宮前2丁目に住んでいると、一番近いバス停までの距離がとても遠く、特にここ数年で高齢者が増え、老人や足の不自由な者にとっては不便極まりない。「乗り合いタクシー」を走らせてもらえればどんなに助かるであろうか。	通し番号No.17と同様	無
25	79	最寄りのJR荻窪駅への交通網が手薄で不便。	通し番号No.17と同様	無
26	79	今後、自動車免許を返納した場合の移動の手段は、関東バスしかない。大宮前体育館の停留所までは遠いため、将来歩行が困難になると歩くのは厳しい。乗合タクシーの導入を検討していただきたい。	通し番号No.17と同様	無
27	79	宮前2丁目に住んでいて、路線バスに特別不自由は感じていませんが、何年か前から西荻窪へのバスがなくなり不便を感じています。雨の時など歩くと30分程かかり、宮前3丁目の久我山西荻窪間はありますが、体育館辺りまで来てほしいと思っています。乗り合いタクシー等良い方法はないでしょうか。	通し番号No.17と同様	無
28	79	宮前2丁目から最寄りのバス停までは500m程度離れており、80歳近い身にとっては結構大変で、自家用車を保持してありますがそろそろ免許返上も考えないといけない年齢です。以前から神明通りへのバス便や「すぎ丸」の運行を期待していて、乗合タクシー案は是非実現していただきたいです。	通し番号No.17と同様	無
29	79	区内で「乗り合いタクシー」を実施されるのであれば、要望有無に関わらず、実験して頂きたい。お年寄りの場合、必要としている方が声を上げるとも思えないので、実験後に柔軟に対応して頂きたい。	通し番号No.17と同様	無

30	79	【区域型乗合デマンドタクシー】 宮前地区で実証実験されるのであれば、参加したい。	通し番号No.17と同様	無
31	79	宮前一丁目に住んでいる高齢の両親にとって、乗合タクシーがあれば、病院や駅に行くのに、バス停や駅まで歩いて行かなくて済むため、ぜひ実現してほしい。	通し番号No.17と同様	無
32	79	近所でも高齢の方が増え、最寄り駅の荻窪まで行くにもバス停までが遠く、買い物するのも一苦労、といった話を耳にすることが増えました。バスを通すことはなかなか難しいようなので、もっと小回りのきく交通手段ができることを希望します。	通し番号No.17と同様	無
33	79	荻窪駅に行くのにバス路線が不便です。 川南のバス停までは遠く、大宮前体育館のバス停も不便で、庚申通りのファミリーマート杉並宮前二丁目店前を通る路線バスのルート築き、同店辺りのバス停留所を築いて欲しいです。また、宮前一丁目、同二丁目、南荻一丁目でも乗合タクシーの運用を検討して欲しいです。	路線バスやすぎ丸のような路線定期運行は道路事情により、路線やバス停の新設には限界があるため、区では、主に公共交通不便地域を対象に、高齢者や障害者、子育て世帯、妊娠中の方々など、誰もが使いやすい新たな公共交通サービスとしてデマンド交通(路線を定めずに一定の区域内を予約に応じて運行し、自宅から鉄道駅やバス停までの移動を補完する移動サービス)の導入を検討していきます。	無
34	79	新環八の川南から高井戸駅間の両サイドにバスが無くて不便です。ルート設置の際、南荻窪1町目の住民が反対したからバスは旧環八だけ走っているそうで、最近になって新環八にバス停が欲しいと言っています。 渋滞と採算取れないことで関東バスは設置しないそうです。バスが走れないなら、オンデマンドバス、タクシー、乗り合いのタクシーを走らせてほしいです。 新区長には、区民の快適な公共交通機関の整備を期待したい。	通し番号No.33と同様	無
35	79	宮前2丁目から都心等に出る場合、バスを使わざるを得ない。銀行との取引、スーパーマーケットで買えない物品を買い求める場合等も荻窪駅周辺に行かざるを得ない。特に雨天の場合、500mが限界である。 荻窪駅に出るためには、柳窪バス停で乗換えなければならず、高齢者バスを持たないため経済的にも厳しい。 よって、次等を検討いただきたい。 1.神明通りの大宮前体育館・環八間又は五日市街道の春日神社・環八間にバス停を持つバス路線の設置 2.高齢者バス不保持者に対し、中野駅・吉祥寺駅間のバスと柳窪・荻窪駅間のバスの乗り継ぎ料金の補助(クーポン方式等)	路線バスやすぎ丸のような路線定期運行は道路事情により、路線やバス停の新設には限界があるため、区では、主に公共交通不便地域を対象に、高齢者や障害者、子育て世帯、妊娠中の方々など、誰もが使いやすい新たな公共交通サービスとしてデマンド交通(路線を定めずに一定の区域内を予約に応じて運行し、自宅から鉄道駅やバス停までの移動を補完する移動サービス)の導入を検討していきます。 いただいたご意見につきましては、今後の交通施策の参考とさせていただきます。	無
36	79	宮前二丁目から荻窪に出るのに柳窪又は川南まで歩く必要があります。高齢者には距離があり、特に雨の日は歩くのが大変です。 新路線を作るのは難しいと思うので、今たまに通る関東バスの宮前三丁目行き→荻窪駅行きのバスを1時間に一本走らせて欲しいです。宮前一丁目や高井戸警察署前のバス停から荻窪に出やすくなると嬉しいです。 また電動自転車のレンタルは便利ですが、車道や歩道で走りにくく、五日市街道は特に車道・歩道が狭く、どちらも車や歩行者と近く走るのが怖いです。	いただいたご意見につきましては、今後の交通施策の参考とさせていただきます。 また、自転車利用を推進していく上で、自転車事故を防止するための取組は必要不可欠であることから、ハード・ソフト両面から対策を講じていきます。なお、五日市街道については、都道となりますので、都の関係する部署へご要望をお伝えいたします。	無

37	79	<p>グリーンスローモビリティは通勤・通学などの実用性においては疑問もある。郷土資料館や座高円寺などの文化施設や、公園、イベントと連携してみてはどうか。</p>	<p>荻窪駅南側エリアで運行を開始するグリーンスローモビリティについては、令和6(2024)年12月の(仮称)荻外荘公園の開園にあわせて、区民及び来街者の回遊性の向上を目的に、昼間の時間帯に運行をしていく予定です。グリーンスローモビリティの今後の展望につきましては、荻窪駅南側エリアでモデルケースとして運行する実績を踏まえ、他エリアでの実施可否も含めて考えていきます。いただいたご意見につきましては、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。</p>	無
38	79	<p>様々な社会課題やニーズに対する具体的な施策が、区民や利用者にとって有効なものとなることを願う。その中でも、グリーンスローモビリティは、スローであるからこそ、人の生き方や町のあり方などに対する価値観を変える可能性があるため、荻窪では地域で支える仕組み作りができる様にワークショップなどを経て進めていただきたい。そして、住民が自分の暮らしがどうありたいかということを議論し、グリーンスローモビリティが地域でうまく生きるのか、共に考えてもらいたい。地元で運営に関わる仕組みができるとしたら、行政にはそれをサポートする役割を担っていただけると良いと思う。誰もが地域で幸せに生きていくため、住民と共に話し合って住民が決定に関わっていなければグリスロのようなものは、本当に役立つ運営はできないし、だからこそ地域の力を発揮できる面白さもあると思う。すべての人のアクセシビリティについて議論することが必要で、ウォークアブルな町とグリスロ、自転車交通はセットで考えられるべきもの、そして公共交通計画がエリアマネジメントの中で議論されていくことを望む。</p>	<p>ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。</p>	有
39	79	<p>今年度のグリスロの実証実験は非常に多くの住民や観光客の方が乗車し、乗り心地も満足したという声が多かったと聞き、グリスロは荻窪駅南側エリアにふさわしい交通手段であると結論付けられたのではない。また、アプリの導入やスタンプラリーの結果も好調で、回遊性、まちづくり、地域振興にも資する可能性を持っているとも言え、荻窪駅南側エリアの今後の発展、あるべきまちの姿の実現に資する非常に重要な施策だと思う。さらには、この計画で掲げる目標のあらゆる区民の「気軽に自由な外出と回遊」の確保を実現できるだけでなく、持続可能な公共交通の実現、生活圏での快適な移動、脱炭素化に資するかしい移動への転換にも資する施策と考えられる。ぜひとも積極的に推進、実現してほしい。</p>	<p>令和4(2022)年11月に荻窪駅南側エリアで実施したグリーンスローモビリティ実証実験は11日間で延べ500名以上の方にご乗車いただき、大変好評いただきました。ご指摘のとおり、グリーンスローモビリティの運行は、本計画に掲げるあらゆる目標の達成に資する重要な施策の一つであると考えており、令和6(2024)年度の運行開始に向けて、着実に取組を進めていきます。</p>	無
40	80	<p>【タクシー利用】 昔の記憶だが迎車料金が安いように思う。子育て世帯・高齢者世帯に回数制限付(例、1回/週)で迎車料金補助していただけると、外出の回数が増えて生活に便利。</p>	<p>タクシーの迎車回送料金については、地域や会社によって異なります。こうした料金を区が補助するには財政的に困難な面もありますが、本計画の取組の1つに掲げる「公民連携した新たな移動サービスの検討」をする上で、区におけるタクシー利用がしやすい仕組みを交通事業者とともに検討していきます。</p>	無
41	80	<p>区立施設再編整備計画(第2期)で整備計画がある多数の公共施設へのアクセスを基幹的な公共交通ネットワークで十分カバーするための施策を計画に含めて頂きたい。法律で、地域公共交通計画は立地適正化計画との連携が重要と位置付けられており、公共施設の将来の立地を考慮することは再編整備を控えた杉並区にとって不可欠といえる。</p>	<p>本計画の目標の1つである「気軽に自由な外出と回遊の確保」を達成するため、区では新たな公共交通サービスによる移動の選択肢の拡充を図っていくものとしています。こうした新たな公共交通サービスを活用を考える上で、取組の1つとして「公民連携した新たな移動サービスの検討」を掲げており、区内の主要な施設へのアクセス向上についても、交通事業者と連携しながら検討していきます。</p>	無
42	82	<p>杉並区内の道路はほとんど整備されていて走りやすく、杉並区に入るとすぐに道路が変わったとわかる、と自転車を使用する友人から言われています。一方で、子供を保育園に送迎する際、子供を乗せた自転車が歩道と車道の段差にひっかり倒れ、危うく交通事故になりかける、という自転車事故を見かけます。今後、電動の小型移動手段を推進していくにあたり、歩道と車道の段差が高いところが多いのは危険に感じますので、歩道の整備を進める際に段差についても検討して頂きたいです。</p>	<p>「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」の今後の道づくりの方向性で設定している安全性の項目に基づき、歩行者と自転車を分離する空間の確保などを進めています。また、整備にあたっては、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、誰もが安全で快適に利用できる道路を整備します。</p>	無
43	82	<p>佼成病院前の道路から環七に通じる道は、和田小学校・中学校への通学ルートにもなりますが、速い速度で走る自家用車・タクシーをよく見かけます。そのような細い道での歩道の確保、または速度制限の順守など、区としても積極的に対策して頂きたいと思えます。</p>	<p>「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」の今後の道づくりの方向性で設定している安全性の項目に基づき、歩道のない通学路の安全確保等により、歩行者等が安全で快適に利用できる道路を整備しています。また、速度制限に関するにつきましては、交通管理者である警察へ伝えます。</p>	無

44	83	道が狭い、違法駐輪に困っている等、駐輪禁止の理由はあると思いますが、住宅街が駅徒歩圏外にも広がる杉並区ならではの駐輪システムが必要だと思います。 たとえば大型スーパーに専用駐輪場があるように、商店街専用の駐輪場みたいなものが設置できないかと考えます。土地の確保や商店街利用者以外の駐輪対策は必要ですが、たとえば空き店舗を借りて駐輪スペースを作る、商店街利用者には駐輪無料券をそれ以外の利用者の駐輪代を高く設定する、など工夫の余地はあると思います。駐輪の問題を解決することで、潜在顧客を掘り起こし商店街の活性化につながると思っています。	区では、地域ごとに異なる駐輪需要に応じた区立自転車駐輪場における規模の適正化や、大型自転車に対する駐輪スペースの確保といった多様化する自転車の駐輪ニーズへの対応を検討しています。 いただいたご意見につきましては、今後の検討を進める上での参考とさせていただきます。	無
45	83	自転車の推進は、賛成できるが、現状自転車の交通環境はきわめて厳しく、安全運転の周知も不十分である。 岸本区長の杉並ならではの先進的な自転車活用策を作ってほしい。 ほかの案件と同様に区民参加のWSなどを積極的に行って、限定的なエリアで実証実験してみてもどうか。補助132号線の用地取得地を利用するのもよいのではないだろうか。 自転車については第一歩として駐輪場の整備が必要。武蔵野市のような2時間無料駐輪場はとて便利でありがたい。	ご指摘の趣旨を踏まえ、より適切な表現に記載を修正します。	有
46	84	自転車駐輪場は公共交通を補完する大切な交通施設である。 レンタサイクル・シェアサイクルは、経営資源として、あるいは災害時の足としても有効と考えられるため、公共施設の再編整備の機会を活用し、可能な限りサイクルポートとしても機能するようして頂きたい。	本計画の目標の1つである「気軽で自由な外出と回遊の確保」を達成するため、区では公共交通を補完する自転車利用を推進していきます。 とりわけシェアサイクル事業は、区内外の移動や回遊に資することから、区民及び来街者の自転車利用を推進するため、継続的に実施していきます。 その中で、シェアサイクルポートは、鉄道駅やバス停留周辺の交通結節点をはじめ、自転車駐輪場を含む区内の主要な公共施設等の既存の公共交通との乗り継ぎがしやすい場所への設置を検討していきます。	無
47	89	新たな公共交通サービスへの自動運転技術の活用は、“人中心の街づくり”に取り組む杉並区などの居住環境の人気がある街でこそ、いち早く自動運転技術の適用が実現されるべきと考えている。 道路環境整備等の困難性は高いかもしれないが、実用化した時の利用者による事業採算性の見通しが立ちやすい“人中心の街づくり”でこそ先進事例としての価値がある。 この課題克服には国・都道府県も積極的に支援を行うべきと考える。	取組の1つとして掲げる「自動運転技術等の実証実験」については、今後実用化が見込まれる自動運転技術による公共交通サービスへの活用を視野に、道路運送法等関連法令上の対応措置を含めて国や東京都の動向を注視しながら検討していきます。	無
48	93	以下の成果指標を追加設定して頂きたい。 目標1 ・区内路線バスの運行便数(系統数に加えて) 系統数と便数はセットで評価することが必要である。 ・すぎ丸のクロスセクター効果、費用便益比(収支率に加えて) 区の運行経費負担を正當に評価する指標として重要と考える。 目標5 ・運輸部門・自動車のNOx排出量(CO2に加えて) 大気汚染物質のうちNOxはディーゼル自動車からの排出が多いため、環境の指標として重要と考える。	本計画の中間見直しをする際に、いただいたご意見を参考とさせていただきます。 なお、クロスセクター効果については、現在の成果指標には盛り込んでいませんが、算出方法の検討も含めて今後取り組んでいきます。	無
49	95	「杉並区地域公共交通活性化協議会」において公共交通利用者の意見を十分反映できるようにするため、以下の利用者代表を委員に含めて頂きたい。 ・区民:区内在学の高中生や学生、障がい者団体、一般公募委員 ・NPO:交通まちづくり関係の市民団体	杉並区地域公共交通活性化協議会は、障害者団体やNPO法人など各団体からの推薦により公共交通利用者である委員を選出しており、利用者意見を募ることができるような体制を構築しています。ご指摘いただいた利用者の代表からも、必要に応じてご意見を広く募ることができるよう、今後の参考とさせていただきます。	無