



『横浜市自転車総合計画』素案

に関するパブリックコメントの実施結果について

平成 28 年 月
横 浜 市

1 パブリックコメントの実施概要

自転車は手軽で便利な乗り物として、また健康的で環境にもやさしい乗り物としてニーズが高まっていますが、一方で交通ルールや利用マナーの遵守が大きな課題となっています。

そこで横浜市では、“自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまち”を目指して「横浜市自転車総合計画」の素案を策定、公表し、パブリックコメント（市民意見募集）を実施しました。

市民の皆様からの、横浜市の自転車の取組に関する貴重なご意見・ご提案に感謝します。

このたび、実施結果と市の考え方をまとめましたので、公表します。

【実施概要】

意見募集の期間	平成 28 年 2 月 1 日(月)から平成 28 年 3 月 4 日(金)まで
意見の提出方法	郵送、電子メール、FAX、持参
周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市町内会連合会及び区連合町内会(18区)での説明 ・区役所(広報相談係)窓口、市民情報センター、市営有料自転車駐車場への素案及び概要版の配架。 ・広報よこはま、ホームページ等広報媒体を活用した広報活動。

【参考:計画の概要】

計画の名称	横浜市自転車総合計画
計画の期間	平成 28 年度から平成 37 年度までの概ね 10 年間
計画の構成	(1)計画に関する基本事項 (2)自転車を取り巻く社会の動き (3)自転車総合計画が目指す姿 (4)施策の方向性と具体化に向けた考え方 (5)スケジュール
計画の目指す姿	自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまち
計画で取組む 4 つのテーマ	<p>自転車総合計画では、【まもる】【はしる】【とめる】【いかす】の 4 つのテーマごとに、施策の方向性と具体化に向けた考え方を示しています。</p> <p>例えば… 自転車利用ルールをみんなが守る・守れる仕組みをつくれます。</p> <p>まもる 守るための正しい知識</p> <p>イメージ図</p> <p>例えば… 買い物利用などの駐輪環境を整える施策に取り組みます。</p> <p>とめる 使い方に応じた駐輪環境</p> <p>例えば… 安全で快適な利用ができるように自転車通行空間を整備します。</p> <p>はしる 安全・快適な通行空間</p> <p>例えば… 楽しく、便利な自転車の新しい可能性を広げていきます。</p> <p>いかす 自転車を適切にいかすしかけ</p>

2 パブリックコメントの実施結果

① ご意見・ご提案の提出者数・意見数

横浜市自転車総合計画のパブリックコメントに対して、53人、全162件のご意見・ご提案をいただきました。なお、1通に対し、複数のご意見・ご提案をいただいた場合には、ご意見・ご提案の主旨を踏まえて分割して整理しています。

【年齢別】

年齢層	提出者数 (人)	意見数 (件)
20歳代	1	1
30歳代	2	9
40歳代	6	9
50歳代	4	17
60歳代	14	38
70歳代	9	17
80歳代	2	3
未記入	15	68
合計	53	162

【性別】

性別	提出者数 (人)	意見数 (件)
男性	38	121
女性	11	30
未記入	4	11
合計	53	162

【提出方法】

性別	提出者数 (人)	意見数 (件)
郵送	29	51
F A X	1	2
Eメール	22	108
持参	1	1
合計	53	162

②ご意見・ご提案への対応状況

全 162 件のご意見・ご提案について、大きく以下の4つの項目に分けて、自転車総合計画に反映させていただいたり、今後の取組の参考とさせていただくなど、市の考え方を示しています。

- | | |
|------|------------------------------------|
| ①反映 | 意見を反映し、素案を修正したもの |
| ②賛同 | 素案と同趣旨又は賛同したもの |
| ③参考 | 計画推進・個別事業・取組に対する意見や質問で、参考として取り扱うもの |
| ④その他 | その他（計画との関係がみられないもの） |

なお、いただいたご意見については、自転車総合計画での「4つのテーマ」と「基本的な方向性」に合わせて、整理しています。

【ご意見・ご要望への対応状況】

項目		①反映	②賛同	③参考	④その他	総計
全般	計画全般	1	2	4	1	8
	目指す姿・目標		4	6		10
	その他			4	2	6
	「全般」小計	1	6	14	3	24
まもる	① 分かりやすく示す	3		27		30
	② みんなが学べる場をつくる		4	6		10
	③ 教えるための素材をつくる	1	1	2		4
	④ 自然と遵守できるまちをつくる			10		11
	「まもる」小計	5	5	45		55
はしる	① 整備指針を見直す	1	4	16		22
	② 整備実行計画をつくる			1		1
	③ 合意形成手法と推進体制をつくる			2		2
	(その他)			7		7
	「はしる」小計	1	5	26		32
とめる	① 必要な量を確保する	1	5	9		15
	② サービスの質を高める	1	2	4		7
	③ まちに適した駐輪対策を進める	2	1	3		6
	(その他)			1		1
	「とめる」小計	4	8	17		29
いかす	① 情報を補い使いやすい環境をつくる	1	1	8		10
	② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	1	4	1		6
	③ まちに合った自転車利用の適正化を図る			1		1
	④ 適切に推進する体制をつくる			2		2
	(その他)			3		3
「いかす」小計	2	5	15		22	
総計		13	29	117	3	162

③ご意見・ご提案への具体的な対応内容

次頁より、皆さまからいただいたご意見・ご提案に対して、市の具体的な考え方を整理します。

■【全般】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
1	計画全般	50代からロードバイクに乗っています。 ひざの具合が良くないので、自転車の方が負担が少なく、体の調子も良くなるので、毎週乗っています。 生活用の自転車向けの環境整備の方が優先順位が高いのは理解していますが、計画の中に記述が無いようにこのパンフレットでは思えました。 高齢のサイクリスト愛好者も多いので是非よろしく願いいたします。	①反映	自転車は楽しみのための手段としての利用も進めていくべきものと考えており、健康づくりや、スポーツとしての楽しみ方については、p36の「シーン別 横浜市の自転車利用の考え方」の表のうち、「いかす」項目での「快適で楽しい利用」として記載しています。いただいたご意見を踏まえ、同表の「快適で楽しい利用」の補足として「※スポーツバイクなど」の記述を追加しました。
2	計画全般	今回の総合計画は大変ありがたく推進されることを願っております。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、総合計画での取組を着実に推進し、自転車が安全に・かしく・楽しく使える、みんなが快適に過ごせるまちを目指します。
3	計画全般	「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」について、様々な施策が盛り込まれていて、全て実施されれば、自転車利用しやすい、環境や健康に良く生活しやすい、素晴らしい街になると思います。 市民として期待しています。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、総合計画での取組を着実に推進し、自転車が安全に・かしく・楽しく使える、みんなが快適に過ごせるまちを目指します。
4	計画全般	・違和感があるのは施策の順番で、自転車利用者から考えますと、「はしる」「とめる」「まもる」「いかす」の順ではないかと思えます。 「まもる」が最初に来るのは、規制をする側からの視点であり、自転車利用者からすると、押しつけのような印象があります。 まずは、安全・快適に走れる空間や停める場所をつくって頂いたうえで、「まもる」取組があるのではないのでしょうか。 もちろん、施策は同時に進むのだと思いますが、総合計画の構成として、「はしる」「とめる」「まもる」「いかす」が適切と考えます。 ご検討よろしく願いいたします。	③参考	総合計画では、自転車を使う人の意識を高め、その時々の「はしる」「とめる」の環境に合わせて適切にご利用いただく考え方のもと、「まもる」を始めとする順番としています。いただいたご意見は、今後の施策実施の際の参考とさせていただきます。
5	計画全般	移動手段としてではなく、交通手段の一つに位置づけ、強調するキャンペーンを行う。さらに、交通手段として進化させる施策を作る	③参考	いただいたご意見は、今後交通政策の観点から交通手段としての自転車のあり方の整理を行っていく等の際の参考にさせていただきます。
6	計画全般	総合計画のボリュームが多すぎる。	③参考	平成28年度から平成37年度にかけての概ね10年間の計画として、多くの課題に対応することが求められ、様々な施策の展開のための総合計画として、策定しています。 いただいたご意見は、スケジュールを意識し、施策を推進していく際の参考とさせていただきます。
7	計画全般	本計画策定を機会に、市として人の移動について考慮される際、一定の割合で自転車を使った移動があるということを多少なりとも意識されるよう期待しております。	③参考	いただいたご意見は、今後交通政策の観点から交通手段としての自転車のあり方の整理を行っていく等の際の参考にさせていただきます。
8	計画全般	今回、意見募集に当たり、素案の配布場所として、区役所（広報相談係）窓口等となっていました。実際には配布されていませんでした。市民に幅広く意見を募集する意図があるのであれば、配布場所として定めた場所で配布すべきです。 パブリックコメントについて、市はどのように考えているのでしょうか。単に形式上、実施しているだけでしょうか。	④その他	区役所窓口においては、自転車総合計画素案の概要版を配布用として配架させていただきました。素案本体については、閲覧用として1部配架しており、コピーいただくか、ホームページでご覧いただくようさせていただきますので、ご理解をお願いいたします。 また、パブリックコメントで提出されたご意見については、総合計画に反映させていただいたり、今後の取組の参考とさせていただきます。

■【全般】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
9	目指す姿・目標	<p>自転車の事故は去年日本全国で10万件、その事故による死者は500人を超えているとテレビで知りました。</p> <p>歩道を歩行中、又、車中から見て感じるのは自転車のルール違反の多さです。私自身何度も自転車で歩道で押し倒されたり、接触されたりした経験もあります。バスが来て、まさにステップに足をかけようとした瞬間、バスと私の狭い間を走りぬけて行った若い父親とその子供の自転車で危うく引き倒されそうになった事も。</p> <p>つい何か月前、バス停で降りた人をスピードを落とさず歩道のバスの横を通過していく自転車があわや接触という場面を目撃。バスの運転手さんによっては「降りる際自転車に気をつけて」と注意する事も。でも、何故歩道に降り立って、歩行者が、危険にさらされないといけないのか？疑問と怒りがこみ上げます。</p> <p>一番の問題点は自転車に乗る人の意識が「歩行者」と同じである事だと思えます。</p> <p>自転車が道路交通法で車両であると言う事を知ってか、知らないのか？ハッキリ言って減茶苦茶走行がほとんどです。</p> <p>ルールの徹底をして欲しいと、10年以上も前に区役所に電話でお願いした事もあります。</p> <p>保険の事も大事ですが、まずは事故を起こさない事です。自転車に乗る人に自転車は車と道路交通法で、基本は同じであり、歩道进行事が出来るのは、特別の例外の場合だけということや、歩行者があくまで優先である事を徹底してほしいのです。</p>	②賛同	<p>自転車は「車両」とであるという基本的なルールの徹底は大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。</p>
10	目指す姿・目標	<p>・車道を逆走する自転車について</p> <p>歩道から車道に出て走行するならば、車道の進行方向に逆らわない走り方を徹底してもらう必要があります。せめて罪悪感を持って走ってもらいたい。欧米で車道・自転車道・歩道を逆走したり、禁止路を走行すると、周りからすごく怒られる。市民みんながルールを守ろう、守らせよう、という責任感が強いように感じました。日本でも、自転車の車道逆走は無くなってもらいたいです。</p>	②賛同	<p>自転車が歩行者、自動車にも安全であるためには、自転車の通行ルールが、自転車を利用する人だけでなく、市民を含めた社会全体の当たり前前のルールとして浸透することが大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。</p>
11	目指す姿・目標	<p>4つのテーマの具体化に向けた考え方は、よく整理されており、ポイントをついていると思います。</p>	②賛同	<p>いただいたご意見を踏まえ、総合計画での取組を着実に推進し、自転車が安全に・かしこく・楽しく使える、みんなが快適に過ごせるまちを目指します。</p>
12	目指す姿・目標	<p>今回の「横浜市自転車総合計画」(素案)は全体的にたいへんよくできた計画案で、自転車を利用する一横浜市民として実現に期待します。</p>	②賛同	<p>いただいたご意見を踏まえ、総合計画での取組を着実に推進し、自転車が安全に・かしこく・楽しく使える、みんなが快適に過ごせるまちを目指します。</p>
13	目指す姿・目標	<p>自転車にやさしい、コペンハーゲンの「賢い信号」</p> <p>欧州等では自家用車の利便性が下がっても公共交通機関や自転車の利便性を上げようという意気込みがある</p> <p>これに対し、日本ではあくまで自家用車の利便性を最優先とした上で次案として自転車を考えている</p> <p>この辺りの意気込みの違いはかなりガッカリではある</p>	③参考	<p>いただいたご意見は、今後交通政策の観点から交通手段としての自転車のあり方の整理を行っていく等の際の参考にさせていただきます。</p>
14	目指す姿・目標	<p>総合計画の目的(目標)として、「みんなが快適に過ごせる街」が掲げられています。</p> <p>しかし、本計画の自転車利用促進の観点からみると自転車利用のメリットとして、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗っている人からみると＝健康な 福祉予算の低減化 効率化 福祉のまち →健康度 ・環境からみると ＝低炭素社会 環境にやさしいまち→環境度の2点があげられます。 <p>自転車利用促進をすることで、「横浜を健康にあふれ環境にやさしいまちにする」をこの計画の大きな目的(目標)にしてはどうでしょうか？</p>	③参考	<p>自転車が健康づくりにつながり、環境にやさしい乗り物であることは、総合計画の中に記載させていただいており、そのことを念頭に今後の施策を展開していきます。</p> <p>ただし、総合計画が目指す姿については、安全に、かしこく、楽しく使えることを基本理念としつつ、「自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ」を掲げさせていただいております。</p>
15	目指す姿・目標	<p>啓発キャンペーンとして</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車利用向上実現指標を設定し、定期的に公表する【指標としての項目例】 <p>自転車道の整備状況 自転車利用での交通所用時間の短縮度 自転車利用を安全だと感じるパーセント 自転車利用による交通事故の数 自転車道の整備状況を自転車利用者が進んでいると感じるパーセント 自転車を使った生活がまちの雰囲気と与える影響度</p>	③参考	<p>今後、自転車総合計画の施策を具体的に進めていく上では、わかりやすい目標を設定していく予定です。</p> <p>例えば、自転車通行空間の整備については、実行計画を策定する際に、アウトカム指標で目標を定めることを考えています。</p> <p>いただいたご意見は、「はしる」をはじめ、各施策の着実な推進の際の参考とさせていただきます。</p>

■【全般】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
16	目指す姿・目標	市の現状では自転車を増やさない方が良い。	③参考	「市としての自転車利用の考え方」では、基本的には自転車の利用を促進する取組を進めながらも、あきらかに供給量が不足している場所では、利用増加の抑制も含めた考え方を示しています。いただいたご意見は、今後交通政策の観点から交通手段としての自転車のあり方の整理を進める等の際の参考にさせていただきます。
17	目指す姿・目標	自転車利用を促進する取組の一方で、駅周辺などに今以上に自転車利用が増加することで、自転車関連事故や放置自転車の増加なども懸念されることから、場所によっては「利用増加の抑制」の取組も必要であると考えますとありますが、これには違和感を禁じ得ません。市がこれまで自動車等に対して行ってきたように、需要があれば可能な限り対応する必要があります。一方で施設の受け入れ容量以外の原因でも、気象条件などで自転車の利用に適さない状況はどんな所にも発生し得ます。自転車利用を促進するには公共交通の維持がとて重要でです。	③参考	自転車の「はしる」「とめる」の整備を進めるためには、一定の用地が必要となります。そのため、今以上の需要を受け入れられない地域において、バスなどの公共交通が充実している場合などには、「利用増加を抑制」する方向性があると考えています。いただいたご意見は、今後交通政策の観点から交通手段としての自転車のあり方の整理を進める等の際の参考にさせていただきます。
18	目指す姿・目標	計画の達成目標の設定 ・計画期間内に実施する事業によって、自転車利用に対して、どのような効果があったのかを判断するための計画目標を設定すべきと考えます。 単に、安全教室の開催回数とかではなく、開催してことにより、どれだけ市民に自転車利用のルールの周知が図られたか等、分かりやすい目標設定を行い、この計画の成果を公表すべきと考えます。	③参考	いただいたご意見は、「まもる」「はしる」「とめる」「いやす」の各施策の着実な推進の際の参考とさせていただきます。
19	その他	戦前にあったそうですが、自転車所有税などを作って資金にあてても良いのではと思います。	③参考	いただいたご意見は、自転車に関連する取組の財源の確保の際の参考とさせていただきます。
20	その他	自転車を製造・販売し利益を得ている業者にも社会的な負担を強いるべきで、自転車行政の施策をすべて税金でまかなうことは止めて欲しい。	③参考	いただいたご意見は、自転車に関連する取組の財源の確保の際の参考とさせていただきます。
21	その他	・自転車関係では兵庫が先進的 まずは兵庫が何をやっているか結果も踏まえて確認してみてもは如何かと。保険や児童向け免許、事故解析等々	③参考	先進都市については今後も調査を続け、今後の取組の際の参考としていきます。
22	その他	・押ボタン式信号について（自転車とは無関係ですが） 国道 357 号等異常なまでに車優先な信号がある ここを押ボタン式信号にする理由が理解できない ボタンを押し忘れたら車道が青でも延々待たなければいけない まるで歩行者の信号無視を誘導しているようだ 押ボタンにするなら車道側が青の状態で押した場合、歩道側も即座に青になるようにしてほしい	④その他	いただいたご意見は、道路交通に関するご意見として関係各課に伝え、今後の取組の際の参考とさせていただきます。
23	その他	・自転車保有者の受益者負担を大きくする。（税アップ等）	③参考	いただいたご意見は、自転車に関連する取組の財源の確保の際の参考とさせていただきます。
24	その他	駐車違反の車、捨て看、三角コーンなどが違法に道路に置いてあるのに警察の対応が悪い。市の方からも注意を促し欲しい。	④その他	いただいたご意見は、道路交通に関するご意見として関係各課に伝え、今後の取組の際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
25	まもる① 分かりやすく示す	違反者側の意識として「ハマチャリルール違反」と「道路交通法違反」では語感に大きな差があり、地域ルールと国の法律の線引きを曖昧にする行為は、違反者の罰則逃れや言い訳等の「甘え」の誘発につながるだけでなく、将来的に横浜から別都道府県へ転出する市民も多数いるわけで、新たな誤認識の流布にもなりかねません。「良い事は率先して横浜から」という精神には大賛成ですので、「ハマチャリルール」啓発の際に「何が道路交通法違反であるのか」を別項目として並行に発信することを切にお願いしたいと存じます。そしてもちろん、その取り締まり強化を担当警察等に働きかけるのもお忘れなきよう、お願い致します。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、p43【まもる】「3(1)ハマチャリルール」を分かりやすく示す」において、ルールブックの記載内容のイメージとして、道路交通法などに反した際の罰則規定や、自治体・都道府県公安委員会によって自転車に関するルールが一部異なること等に関する文章を追記しました。
26	まもる① 分かりやすく示す	昨今事故による賠償が高額になるケースが増えていることを、実際の事例を多数載せて不安を煽ることにより事故を減らす事が出来ると思っています。1つ2つ程度では「そういう事も有るかもね」と他人事になってしまいますが、多数載せることにより現実味が出るかと考えます。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、p43【まもる】「3(1)ハマチャリルール」を分かりやすく示す」において、ルールブックの記載内容のイメージとして「遵守の必要性を伝えるための高額賠償の事例」に関する文章を追記しました。
27	まもる① 分かりやすく示す	P43 親子で歩道と車道を分けて走行するの？というイラストがあり、曖昧な歩道走行についても大事ですが、大前提として自転車の並走は禁止事項なので、親子共に歩道がOKだとしても一列縦隊で走るようなイラストにしていただきたいです。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、p43【まもる】「3(1)ハマチャリルールを分かりやすく示す」のイラストを、並走しても良いという誤解を与えないように修正しました。
28	まもる① 分かりやすく示す	自転車の車道走行ルールは大変わかりづらく、自転車普通免許を持っており道路交通法を研究している私であっても、とっさに①自転車は交差点をどう通ればよいのか、②どの信号に従うのが正しいかわからないケースが多い。 ①については、たとえば自転車は交差点で直進する場合は、左折専用レーンでもそこを直進する。これに左折の←がついていると、自転車は前に進めないが後続のクルマからは自転車は邪魔者にされる。道路構造的に自転車の直進ができない道もある。 ②については、たとえば歩行者自転車専用の標示がある歩行者用信号が交差点より外側5mにある場合、自転車が停止線でその信号に従うと、その信号のルールを知らない後続のクルマに追突されてしまう恐れがある。道交法の施行規則に、この標示は車両に見えやすいように設置する必要がある旨の記載があるので、そもそも有効な標示でない可能性すらある。これでは自転車は守るべき信号がわからない。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック（仮）」における記載項目の選定の際等の参考とさせていただきます。
29	まもる① 分かりやすく示す	・歩道や車道を走る時は、左側走行、左優先にする(そうすれば、すれ違い時にぶつかりにくくなる) ・大人は車道走行しなければならないのかもしれませんが、二人乗りママチャリは子どもと同じで歩道を走らせて欲しいです	③参考	道路交通法に従えば、車道の左側をクルマと同じ方向に進むため、自転車同士のすれ違いは発生しません。一方歩道では、歩道中央より車道寄りを通行しますが、進む方向はどちらでも良く、すれ違いが発生します。この場合、国家公安委員会「交通の方法に関する教則」では、相手の自転車が右側を通るようにさせることが示されています。ルールを遵守することですれ違いの問題を解消できるため、この周知、徹底が重要と考えます。 また、子ども乗せ自転車の歩道通行に関しては、道路交通法を遵守した場合、やむを得ない場合を除き、子どもと同じように通行することは、現状では難しいと考えます。 いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
30	まもる① 分かりやすく示す	・自転車の右側にバックミラーの取り付け義務化(私はつけていますが、便利です) ・自動車は走行中、ライト点灯義務化(そうすれば、走行中の車と停車中の車の区別がつく) ・自転車にも方向指示器を示す工夫が欲しい	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
31	まもる① 分かりやすく示す	総合計画素案では、様々な機会をとらえ、様々な年齢の方にルールを伝え、学ぶ機会を提供するとなっていて、素晴らしいことと思います。 ただ、この「まもる」は「はしる」「とめる」と違い、実施することが成果ではないと思います。 そこで、成果を明確にするため、「ルールを知っている人を〇%以上にする」や、「自転車事故を〇件以下にする」など、最終的な目標となる指標をつくり、記載すべきだと考えます。 ご検討のほどよろしく申し上げます。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の施策が効果的なものとなるよう、ハマチャリルールブック作成や、必要な制度・仕組みのあり方の検討の際等の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
32	まもる① 分かりやすく示す	自転車の位置づけを明確にする 自転車は「くるま」です。つまり、自動車と同じ制度を導入する。 登録制・免許制、保険、交通違反対策など、厳しくする。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方の検討の際の参考とさせていただきます。
33	まもる① 分かりやすく示す	自転車そのものに方向指示装置をつけるよう、業界に働きかけて欲しい。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
34	まもる① 分かりやすく示す	事故が減らないのは罰則が甘いのも一つの原因かと思えます。 大きな事故が起きる前に早めの整備を。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する連携体制の構築等に際し、ルール遵守に向けた指導、啓発を行う体制の構築や、効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方の検討の際の参考とさせていただきます。
35	まもる① 分かりやすく示す	自転車歩道走行は、せめて「左側通行の原則」に従い「左歩道一方通行」を提案。 a. 歩道上での自転車相互通行は、ぶつからないと慢心度の高い自転車運転者の歩行者の安全路に対し危険度が高い。 b. 路地から合流の自動車や二輪車の安全走行の為に（運転者は、車道に出る時、合流の右側からの車両に注視し、左への注意は散漫となりやすく、自転車のスピードは対応困難になりやすい。右折時は逆の右側に不注意となり易い。） 自転車は、便利な車両ではあるが、車両意識を徹底するためにも、歩道であれ、車道であれ「左側通行走行」「逆走禁止」のルール化を提案したい。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
36	まもる① 分かりやすく示す	手信号も義務教育に導入すれば普及するかも。現在は一部のローティのみが行っているのみだが自転車ルールは自転車利用者だけでなく自動車ドライバーにも教育が必要。左折ラインを直進等は知らないドライバーも多いように思う（個人的には今の日本の道路は車と原付の走行までしか考慮されておらず自転車が行けるようには作られていないと思う自転車は原付準拠の方が「現在の車道」との親和性は高いと思う（但しスポーツ車限定）	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
37	まもる① 分かりやすく示す	・低速車両と信号タイミング問題 ママチャリは大凡後ろについた感じ早い人で 20、標準で 15、遅い人で 10km/h くらいで走行している。 これに対し車道の信号のタイミングはその道の最高速度に合わせて設定されているように思える。 広い車道を横断する場合、30km/h くらいでもタイミングによっては渡り切るのが直交ラインが青に変わるギリギリだったりする 場合がある。 車道を走れと大々的に宣伝はするが、信号のタイミングは 50km/h のままでは遅い自転車は交差点進入時がギリギリ青だと交差点を抜ける前に直交ラインが青になる可能性がある。 そこに歩道があれば青になった瞬間、スマホの画面だけみて左右確認もしない歩行者が一気に渡りはじめる。 要は信号無視していないのに交差点事故の可能性が発生する。 （そして自分は全く悪くないのに暴走自転車に轢き殺されそうになったと絶叫する）	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
38	まもる① 分かりやすく示す	・年寄りのヘルメット義務化 ネットでの記事を見ると高齢者は事故率は低いのに死亡率は異常に高い 要は高齢者は事故を起こすと圧倒的な確率で死亡している 自転車のヘルメット義務化で問題となるのは、煩わしさで自転車人口そのものが減ってしまう可能性があることだそうであり個人的にも全年齢の義務化は反対。 ただ年寄りには義務化したほうが良いのではないかと。 （子供にヘルメットはよく聞かすが、年寄りにヘルメットは聞いた覚えがない） それで乗らなくなるくらいならその方が安全だと思う。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する連携体制の構築等に際し、効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方の検討の際の参考とさせていただきます。
39	まもる① 分かりやすく示す	”まもる”、”はしる”、”とめる”、”いかす” 施策は良いが、市内の自転車は区毎にナンバーを取り付けて走行する事を義務付ける。放置を含め全てマナーである。 投資をして守れない、不安全行為や駐輪上増加しても違法が多いのでどの区の利用者はダメなのか、この辺からマナー向上を計るべきである。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
40	まもる① 分かりやすく示す	自転車にナンバープレート・免許制必要。 ひき逃げの場合相手が見つかることは無い。けがの後遺症が残っても何の保証もない。自転車が保険に入っても、ひき逃げされたら何の意味もない。自転車によるひき逃げ被害者の補償制度を作ってほしい。 取締強化必要。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
41	まもる① 分かりやすく示す	道路交通法で自転車は車の仲間と定義され、歩行者ではないので70歳以上や12歳以下と障害者を除き原則車道走行の徹底。車道走行が嫌な人は、歩道や横断歩道は歩行者の安全のため自転車から降りて押し歩きする。横浜市の条例などで決めて欲しい。 自転車で車道走るのが怖いという人がいるが、歩行者は逆に歩道や横断歩道でいつも自転車で危険な思いをしていて怖い。 歩行者の安全など全く無視した危険な運転やひき逃げをする自転車が過ぎです。 弱者が安心して歩ける歩道&横断歩道にして欲しい。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成や効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方の検討の際の参考とさせていただきます。
42	まもる① 分かりやすく示す	・自転車がナンバープレート付けさせる。 自転車はバイクや車より危険です！バイクや車はナンバーをつけているのである程度責任を持って運転しているが、自転車はナンバープレートがないのでひき逃げしてもまず犯人が捕まることはない。 ナンバープレートを付けさせることで、人に見られているという意識があれば危険で無謀な無責任な乗り方をする人は減ると思う。 ・自転車免許制導入必要 最近の自転車は(特に平成23年頃から)、無謀で危険な運転が多いので免許制の導入も必要だと思います。また警察の取り締まりだけでは、悪質な危険自転車は減らないので。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する連携体制の構築等に際し、効果的な施策実施のために必要な、制度・仕組みのあり方の検討の際の参考とさせていただきます。
43	まもる① 分かりやすく示す	・スクランブル交差点で、横断歩道を縦横無尽に走る自転車が怖い。 横断歩道を斜めに横切ったり人込みに突っ込んで来たりほんとうに危険です。横断歩道は歩道なので、自転車に乗ったまま縦横無尽に走る自転車はまさに走る凶器です。 歩道や横断歩道で自転車に怖い思いを強いられ続けてひき逃げされれば遺症が残っても何も補償がない現実を何とかしていただきたいです。	③参考	スクランブル交差点を歩行者とともに横断する場合、自転車は押し歩くことがルールですが、十分に浸透しておらず、理解されず、間違えやすいルールの一つであると考えています。いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
44	まもる① 分かりやすく示す	まずは「ハマチャリルール」云々よりも、現行の道路交通法の周知が先決であると思われます。そのためには「違反取り締まりの強化」に勝る周知方法は残念ながらありません。もちろん啓蒙・啓発も重要ではありますが、費用対効果や成果までの時間を考慮しても、最終的には取り締まり抜きには市民の意識改革は不可能であることは「野放し状態」である現状が示しているものと思われます。 具体的例を挙げます。道路の左側を自転車で走行していると、正面からやって来る右側走行車の多さに驚きます。口頭で注意しても、殆どの人には自分が違反しているという認識が無いため「何が悪い?」といった様子です。多くの人が自転車を「歩行者と自動車の中間的存在」と捉え、法律上『車両』に区分されていることを知らない事が根本的原因と思われます。 よって「ハマチャリルール」を制定すること自体に異論はございませんが、そこに道路交通法に規定されている条項を含めることは避けて頂きたい。「ハマチャリルール」は地域固有の事情に関わる条項のみで構成されるべきであると考えます。	③参考	ハマチャリルールは、道路交通法などの基本的な交通ルールや自転車保険加入など自転車を使う際の心構えなどを分かりやすくまとめた市内での自転車利用の規範となる「きめごと」を総称するものです。いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
45	まもる① 分かりやすく示す	車が免許制で教習を受け試験に受かって初めて運転出来るのであれば、自転車も法規教習制度と登録番号制度があってもいいのではないでしょうか?	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
46	まもる① 分かりやすく示す	自転車利用推進での一番大きな課題は：自転車利用に関してみんな(利用者も非利用者も)が感じていることは自転車は危険な交通手段だということに尽きます。安全性をどのように向上、確保するかがキーポイントとなります。→安全性 安全度 まちの快適性を図る指標を①健康度、②環境度、③安全性で設け、目標値を掲げた施策をつくり、そのために、自転車利用者の定期的アンケート、まちの人のアンケートの検証を定期的に行うことを提案します。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
47	まもる① 分かりやすく示す	・ルールが多すぎると守れない。無理なルールはボツ。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
48	まもる① 分かりやすく示す	・駅前違反者を居住地番で管理する。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールの「遵守」に関する効果的な施策実施のために必要な制度・仕組みのあり方を検討する際の参考とさせていただきます。
49	まもる① 分かりやすく示す	・歩行者優先の徹底を。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。
50	まもる① 分かりやすく示す	「ハマチャリルール」について、その方向性について異論はありません。しかし自転車を指す「チャリ」は、不快語・侮蔑語・罵倒語と捉えられることのある評価の分かれる俗語です。地方公共団体である横浜市が公的に用いるのには強く反対します。	③参考	ハマチャリルールの名称は仮称であり、今後、適切な名称について検討していきます。いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成の際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
51	まもる① 分かりやすく示す	あえて、「ハマチャリルール」を作成しなくてもよいのではないのでしょうか。横浜市独自のルールと勘違いされるかもしれないので、純粋に自転車利用のルール・マナーを分かりやすく教育することを考えるべきだと思います。	③参考	ハマチャリルールは、道路交通法などの基本的な交通ルールや自転車保険加入など自転車保険加入など自転車を使う際の心構えなどを分かりやすくまとめた市内での自転車利用の規範となる「きめごと」を総称するものです。これらルール、マナーを分かりやすく教育することが重要であると認識しています。いただいたご意見は、【まもる】の取組の際の参考とさせていただきます。
52	まもる① 分かりやすく示す	各地域に於いての自転車関連事故の多発する場所の実態調査を進めてほしい。 ・何で事故が多く発生するのか、発生する危険があるのかなどを把握するため実態調査をする。調査は警察だけでは人力的、業務的に不可能にて、交通関連5団体および各自治会・町内会等に働きかけ、毎年5月、9月の自転車事故防止月間のキャンペーン中に行う。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成及びその後の改定の進め方の検討の際の参考とさせていただきます。
53	まもる① 分かりやすく示す	分かりやすい「自転車利用ルール」の作成 ・これまでも数多くのチラシやパンフレットが各自治体や警察署等が作成され活用されていると思うが、全国で統一された、分かりやすい「自転車利用ルールブック」を作成して、各自治会・町内会の中で活用して啓発する。	③参考	ハマチャリルールは、道路交通法などの基本的な交通ルールや自転車保険加入など自転車保険加入など自転車を使う際の心構えなどを分かりやすくまとめた市内での自転車利用の規範となる「きめごと」を総称するものです。いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」に基づく分かりやすい教材の作成等の際の参考とさせていただきます。
54	まもる① 分かりやすく示す	真剣にやるのでしたら事業全体をもっと市民に分かってもらう努力が必要だと思います。 横浜市自転車総合計画素案(概要版)を読みました。「ハマチャリルール」って何ですか。 自転車は道路交通法に規定された車両で道交法を守って乗るべきものです。 概要版では内容が分かりません。そこで日頃横浜環状4号線の青葉区桜台の桜台バス停(北方へ)を使っている私が、バス停で待っている時、身にする光景を話しして、どうして欲しいか書きたいと思います。 並進、二人乗り、手ばなし、イヤホン、携帯、傘さし、スピード出しすぎなど、道交法で禁止されている行為が日常茶飯事として行われています。法規を知らないのか、無視しているのかもしれませんが、道交法を行政は学校、事業所、自治会町内会と共に市民に知らせる必要はありませんか。 ピストバイク(ペダルとブレーキの無い自転車)は子供の自転車の練習用とか、一般道を走れないのに、歩道を親共々通行しているのはなぜですか。 自転車販売業者に説明義務(すでにあるはずですが説明していない?)を罰則を設けて行う必要があります。付け加えれば夜間無灯火自転車は乗れないはずなのに乗っています。夜走らなければつけないという理屈ですが、夜も走っているのです。 家庭(親)、学校、事業所、行政の他にも自治会町内会加入者から会費として補助金をもらっている、社協、特に任意団体である各区体育協会は傘下の団体や会員に道交法を守るように働きかけるべきでしょう。 道交法を正しく理解し、基本を守ればもっと危険を回避出来ると思います。いくら道交法に上乗せしても基本を知らなければ良くならないでしょう。	③参考	自転車は車両であり、道路交通法を遵守して利用すべきものです。しかしながら、自転車が遵守すべき道路交通法を正しく理解していない場合や、実際の道路上では、正しいルールが分かりづらい場合もあるため、道路交通法が守られていないこともあります。そこで、誰もが交通ルールを理解できる手助けとなる「ハマチャリルールブック(仮)」を作成し、皆さんに利用していただくように準備をしています。 いただいたご意見は、【まもる】の「ハマチャリルールブック(仮)」の作成、連携体制の構築、みんなが学べる場づくりの推進等の施策推進の際の参考とさせていただきます。
55	まもる② みんなが学べる場をつくる	自転車購入時及び登録時に、交通ルールブックを渡すか講習を受けるようにして下さい。交通ルールを知らないで自転車に乗られている方が多すぎる。特に学生や女性の方々にルールを守らない人が目立ちます。	②賛同	自転車利用者への購入・修理時等の機会を通じた周知は大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
56	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	概要版にも書いてあるように、子供を事故に合わせない事は重大な施策だと思えます。その為にお子様に通ルールを学んでもらうのは大切な事だと思えます。でも最初に自転車を教えるのは家族ではないでしょうか。つまり、両親に通ルールを覚えてもらえば、子供は親からしっかり通ルールを学び、親にも「我が子」を守る為に通ルールを守ることに積極的になるのではないのでしょうか。その為に母子手帳を配る時、子供の健診の時、簡単なパンフレットを配るなどをして、子供を事故から守ることを大人にも教える事に効果が望めるのではないのでしょうか。	②賛同	子育て世代への教育の充実は大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。
57	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	「自転車は左側を走る」という基本的なルールさえ知らない人がいるのには驚きました。(子供だけでなく主婦も) ましてや平成25年の道路交通法の改正による自転車ルールなど知る由もないようです。(ほとんどの人が広報・チラシを見たことがないのが現状です。) 学校(小・中・高)での交通教室開催(復活)、保育園や幼稚園でのお母さん達(電動ママチャリの歩道での無謀運転をなくす)の指導、町内会での高齢者や主婦の指導など、直接話をする必要があると思えます。(路上での交通指導も効果的と思えます。) ⇒「まもる」施策が最優先です!!	②賛同	「まもる」施策を着実に推進し、みんなが学べる場を作っていくことは大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。
58	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	車両となっているが、車信号で走っている自転車は少ない。皆歩行者信号で走っている。ある時は進入禁止を突っ込んでいく。これは自転車に乗る人ほとんどのような状況です。 なかには(歩行者の)自転車で事故おきてもうけてやろうと思っています。もっと徹底した取り締まり、周知してほしい。皆知らないのです。もっと教えてください我々に。	②賛同	様々な手法で生涯を通じて学べる機会をつくることやルールの啓発、指導の徹底を行っていくことは大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。
59	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	自転車を敵視するクルマ、バス、タクシーが多く、平気で幅寄せやあおり運転をする。これらに対する対応を本気で練らないといろいろ難しいと思う。 これについては、自転車に幅寄せしたり、スレスレをわざと抜いていくクルマがいる。 これは故意に行えば暴行罪に該当するわけであるが、警察の取締りが難しいこともあってほぼ野放しである。実際に接触しても、故意の証明が難しいため、過失ですんでしまう。このあたりクルマの運転手への教育も必須。先日、私に時速約50キロ、側方間隔10センチで幅寄せしたクルマを録画し、暴行罪に該当することを証明し、弁護士に依頼して告訴状を警察に提出させたところ、犯罪が明らかであることから即日受理となった。過去の判例から、クルマが自転車を追い抜く際の側方間隔は最低1mは必要と考えられるので、それを徹底する必要がある。これについては愛媛県の思いやり1.5m運動をおおむね支持する。警察と連携できるかもカギとなる。	③参考	自転車の利用ルールを、自動車や歩行者など自転車を普段乗らない人たちも含めて周知していくことは重要であると考えています。いただいたご意見は、【まもる】の自転車安全利用教育の充実の際の参考とさせていただきます。
60	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	・車と同様に危ない運転をしている人に講習を受けさせる ・小学校~中学校に警察署員が安全運転講習をする。受けた人は受けた年度の書いてある自転車にシールを貼るなど。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の学べる場を検討する際の参考とさせていただきます。
61	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	自転車購入時の講習(法令・走行の仕方等)受講の義務化。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の学べる場を検討する際の参考とさせていただきます。
62	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	・学校での教育について 小学校中学年、高学年、中学1年、高校1年程度でもよいので年度初めに1時間程度自転車の授業を行ってほしい。2015の14項目だけでも良いので徹底させること。一時停止無視と逆走が減るだけでも随分安全になると思われる少人数の大人を集めて講習会を開くより子供に教育して親に周知させるようにした方が効果的と思われる(長期継続すれば将来的には交通知識が周知される) ルールブック等を配布してもそれは「興味のある人」が読むだけで金がかかる割に「一般」には浸透しないと思う「一般」に浸透させるためには有無を言わせぬ義務教育が必須と思われる。 「歩道」は自転車通行不許可、「自歩道」は徐行で通行可能だがあくまで歩行者優先であること等の教育は必須。ベルを鳴らして歩行者をどかせる等言語道断。 可能であれば後方確認の重要性も教育。ママチャリ等の低速車両が後方確認をせずに急激に進路変更(斜め横断等)を行うのを散見し極めて危険だと思う。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のハマチャリルールブックの作成や学べる場を検討する際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
63	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	ルールについての教育の場として、企業も対象としていましたが、とくに市外へ通勤・通学している人への教育の機会をどのように行っていくのかを盛り込んでください。	③参考	いただいたご意見は、p47【まもる】施策 b③「自転車利用者への購入・修理・駐輪場契約などの機会を通じた周知」や、p48 施策 c②「様々なイベントでの自転車安全利用の啓発」での重要な周知・啓発の対象するなど、【まもる】の取組の際の参考とさせていただきます。
64	まもる② みんなが 学べる場 をつくる	「まもる」施策については、自転車のルールを作成するとの事ですが、そのルールをどこで教えるのか、学校なのか、ケアプラザなどの施設なのか、それとも新たに施設をつくるのか、や施策に対する周知方法も回覧・配布やポスター貼付等で実施して頂きたいです。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の学べる場を検討する際の参考とさせていただきます。
65	まもる③ 教えるた めの素材 をつくる	・ルール遵守に住民隊の活用	①反映	いただいたご意見を踏まえ、【まもる】「3(3)「ハマチャリルール」を教えるための素材をつくる」のうち、p51 の人材を育成する仕組みづくりの図に、「住民」を加え、住民同士での啓発に関する記述を追記しました。
66	まもる③ 教えるた めの素材 をつくる	「ハマを走る”街の風”」というとても良い三つ折りのハンディーなパンフが区役所や地域の活動センター等においてあります。英語をはじめ数力国語で書かれているのもあり、なぜこれをもっと活用しないのでしょうか？ 例えば、自転車売り場には必ず配布して自転車購入時に購入者に「ルールを守って楽しく安全に乗って下さい」と渡すだけでも効果があるのではないのでしょうか？ 私は幾つか必ず手元に持っていて、もしルール違反の人が居たら、読んで下さいと渡そうと思いつつ結局は猛スピードで歩道の前と後から走行して行くので、出来ていません。 いつも大事故が起きて初めて「2度とこういう事がないように」というのが何事においてもありがちです。 今回この計画を新聞折込みのタウンニュースで知り、メールで意見を書く機会が出来ました。 先ず基本である自転車は「車輛」であるという事を総ての自転車に乗る人が知った上で、きちんとルールを守って安全に乗り、歩道で歩行者を危険な目に遭わせないように願いたい。 中には勿論ちゃんとルールを守って乗っておられる方々もいるのですから、是非国際都市横浜が日本のモデルとなるように宜しくお願い致します。	②賛同	ルールを教えるための教材を作り、有効に活用していくことは大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ルールを守って「安全に使える」」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。
67	まもる③ 教えるた めの素材 をつくる	「まもる」施策について ・自転車が車両であり、原則車道を走行することについて、単に、ルールの周知をする機会を増やすだけでは変わらないと思います。自転車を歩道通行を認めて、半世紀以上かけて習慣化されたものを簡単には変わりません。子供が自転車の乗り方を教えてもらう最初の指導者が親です。その親自体が自転車のルールを理解していない方は多いと思います。そのため、小学校の安全教室で1度経験しても効果は少ないと思います。そのあたりことも踏まえると、盛り込まれた施策だけでは、ルールを知る機会は増加しますが、理解し、ルールに基づいて利用するまでには不十分だと思います。そのあたりの方法も盛り込んでいただけないでしょうか。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の人材の拡充や学べる場の検討の際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
68	まもる③ 教えるための素材をつくる	大人達への自転車の利用ルール・マナーの理解徹底・啓発 ・「自転車は車両」という基本交通ルールがあるにも拘らず、市内の「歩道がある道路・街路」では、自転車は歩行者の安全を配慮しない走行をする人が見受けられる。また「自転車通行可」となっている道路でも、歩行者に対して配慮していない走行をする事が多い。 ・自転車は車両で歩道でなく原則車道左側を走行する事が交通ルールとなっているが、「車道を走るの怖い、駐停車車両が多く走行が怖い」また自転車や二輪車は「自転車は歩道を走ってほしい」と主張している様に見受けられる。 これらの事から、自転車のルールやマナーを守らないのは、大人世代が大変多い様に思われる。 子ども達は学校で地域で基本的なルールやマナー遵守を教育される機会が多いが、大人世代は教育や理解する機会がないまま自転車を購入し便利に使用しているのが現状。 ・従って次の通りに進めてほしい。 自転車購入時、または譲渡時「利用ルール・マナー」の分かりやすいパンフレット・チラシを配布する。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の学べる場を検討や教えるための教材作成の際の参考とさせていただきます。
69	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	車道は危険と言うことを子供時代から再認識させるべき（自転車というより歩行者に対して）マスコミが常に車を非難して歩行者を弱者弱者と言いつつ結果、歩行者の危機意識がほぼ0になっている。スマホの画面だけ見て車道に飛び出しても100%車が悪いという認識で行動している人が多いように思う。 良い悪いに関係なくぶつかったら死ぬという交通戦争時代の認識を復活させないと事故は多分減らない。	①反映	歩行者等、自転車に乗らない人への周知も大変重要です。いただいたご意見を踏まえ、【まもる】「3(2)「ハマチャリルール」を、みんなが学べる場をつくる」のうち、p48 施策c「興味を惹くツールの工夫、イベントの実施による自転車安全利用教育の充実」に、周囲への注意が不十分な歩行者の減少を促す旨の記述を追加しました。
70	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	自転車に乗る意識改革の為、通勤通学時の事故をなくす為シールを作る。（今日も安全にのるためルールを守ります。）全自転車に貼ってもらおう。 上記をやることにより、小学生から大人迄内容として特にスクールゾーン通学時の事故0の為、夜間の無灯火防止、歩行者が優先だ。 自転車保険に入る前にぜひシールで告知する。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールを守っている人の見える化の取組の際の参考とさせていただきます。
71	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	・一方通行について 生活道路等でそれほど狭くない道が例外無しの一方向通行になっているヶ所が多々ある。そういう道では実際双方向で自転車が走っており且つ警官がいても一切注意されていない。 本来、規則は守りやすく、取り締まりは厳重であるべきなのに、実生活に則さない標識で取り締まりはザル。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールの啓発・指導の徹底の検討の際の参考とさせていただきます。
72	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	・警察は逆走等をもっとまじめに取り締まってほしい。 信号無視、一時停止無視、逆走、歩道爆走等、タバコと同様その場で罰金にすればかなり減と思われる。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールの啓発・指導の徹底の検討の際の参考とさせていただきます。
73	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	・自転車レーン上の駐停車、自動車走行禁止について 横浜市内の自転車レーンの多くは無料駐車場と化している。又、イベント等で渋滞する際は路肩によせて自転車レーン上に渋滞が形成する（交通整理者がいるにも関わらず）罰金をとるか教育をするかが必要と思われる	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の取組の自転車の通行ルールや駐輪ルールの見える化の周知・広報の検討の際の参考とさせていただきます。
74	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	・自転車に乗る人のマナーの悪さに驚きます。さっそくお願い致したいのは、人が多い道路（三井住友銀行バス停）では自転車から降りて引く事を道路に着板大きくかかかってほしい。 ・信号が変わる前に急ぎ斜めスピードの自転車は危険といつもおもしろいつつの行為厳重に注意。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールの啓発・指導の徹底の検討の際の参考とさせていただきます。
75	まもる④ 自然と遵守できるまちをつくる	・放置自転車の片づけなどする人に危険運転する自転車への指導や注意できる権限を与えては？ 横浜市からの「自転車交通ルール指導員」などの肩書で危険な自転車には積極的に注意できる人材が必要だと思う。 交通ルールを守るなど悠長なことを言っているのは、弱者程、自転車で危険な思いをしてひき逃げなどの被害に遭うリスクも高いので自転車利用者に対してもう少し厳しい対応をして欲しい。 杖を使っている歩行者に「邪魔だ、どけ」などと怒鳴る自転車が結構いるが、このような者はマナー以前の問題で、いくらマナーを呼び掛けても、厳罰などなければ悪質自転車は減らない。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールの啓発・指導の徹底の検討の際の参考とさせていただきます。

■【まもる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
76	まもる④ 自然と遵守できる まちをつくる	私達夫婦は車をやめて自転車にてお買物等をする事にした70才の者です。昨年12月に自転車を買いました。 安全ルールについての説明に ○運転者が児童、幼児、70才以上の場合は歩道通行ができるとの事 ○歩道通行中、後ろへ自転車が来ていて気づいた時に左右へと怖い思いも再々します。ベルを手前で鳴らすように義務付けとなっておれば防げる事故もあるのではと思います。 これら2点の事を歩道に標示板等で示してほしい、同時に学校などでの講習の折、付け加えて頂ければと願っています。よろしくお願い致します。	③参考	児童、幼児や70歳以上の高齢者の方の歩道通行は、例外的に認められているものであり、看板や路面表示などで積極的に推奨することは難しく、ルールブック等による周知や教育が必要と考えます。また、自転車のベルについては、道路交通法で定められた場所または区間、もしくは危険防止上やむを得ない場合以外の使用は禁止されていますので、これも看板や路面表示などで推奨することは難しいものと考えます。 いただいたご意見は、【まもる】のルールブック作成や、【はしる】ルールの見える化の周知・広報の検討の際の参考とさせていただきます。
77	まもる④ 自然と遵守できる まちをつくる	車道の左端にある自転車専用道路は、車が駐車していることが多々あり、その車を避ける時、非常に危険を伴う時がある。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の取組の自転車の通行ルールや駐輪ルールの見える化の周知・広報の検討の際の参考とさせていただきます。
78	まもる④ 自然と遵守できる まちをつくる	・交通ルールの周知と罰則の明確化(例)危険運転、信号無視の中高生を見かける⇒小中高で教育啓蒙(例)通行量の多い地域や交差点等危険エリア⇒「自転車交通指導員」の配置と反則切符	③参考	いただいたご意見は、【まもる】の学べる場の拡充や、ルールの啓発や指導の強化等の検討の際の参考とさせていただきます。
79	まもる④ 自然と遵守できる まちをつくる	ルールを守っている人に見える化の節では、警察官について一言だけ触れられていますが、私は市内で警選用自転車が車道左側を正しく走行しているのを目にしたことがありません。この点は東京都区部に比べて大きく見劣りします。警察官が正しい見本となるよう関係方面への働き掛けをお願いしたい思います。	③参考	いただいたご意見は、【まもる】のルールを守っている人に見える化の取組の際の参考とさせていただきます。

■【はしる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
80	はしる① 整備指針 を見直す	P60 整備タイプ①の自転車専用道ですと、自動車に対して逆走する事が日常化してしまい、タイプ②の道路での逆走を助長してしまうのではないのでしょうか？	①反映	いただいたご意見を踏まえ、【はしる】p60の「A：整備形態別の標準断面の設定」のうち、「整備タイプ①自転車専用道」の図を原則一方通行とし、双方通行とする場合には暫定形態として扱う旨の記述を追記しました。
81	はしる① 整備指針 を見直す	自転車は歩道を走っても車道を走っても危険です。安全に走れるような道路整備を何十年かかってもよいので計画してください。今は乗っていても危険を感じています。	②賛同	自転車は「車両」であることを前提として自転車通行空間の整備を行うことや、自転車だけでなく、全ての道路利用者が安全に通行できるように道路整備を推進していくことも重要であると考えます。いただいたご意見を踏まえ、【はしる】の取組を着実に推進してまいります。
82	はしる① 整備指針 を見直す	金沢区の産業道路沿いの自転車専用道路は、歩道側に設置されており車の心配もなく、また、歩道との間に柵も設置されており、歩行者との交差も避けられる。このような自転車専用道路の推進をお願いします。	②賛同	自転車の車道左側通行を推奨するためにも自転車通行空間の整備を推進することが重要と考えますが、自転車専用通行帯等の整備には、広い道路幅員が必要であり、地域の皆様のご理解を得ることなど様々な条件や課題があります。いただいたご意見を踏まえ、今後、これらの条件や課題等を整理し、【はしる】の取組を着実に推進してまいります。
83	はしる① 整備指針 を見直す	みなとみらいに在る自転車専用道はとても走りやすく有意義に感じているので、タイプ②が広く展開すると嬉しいです。ただ、あくまでも広い道路においての実施例で片側1車線の車道では専用道路は難しいのでタイプ③の検討も必要ですね。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【はしる】の取組を着実に推進してまいります。
84	はしる① 整備指針 を見直す	市が設置した自転車等駐車場（以下「自転車等駐車場」を「駐輪場」といいます）のある周辺には、当然一定以上の自転車交通の需要があります。そういった意味から自転車道ネットワーク整備指針に〈駅周辺など自転車の集中する地域を中心とする「重点エリア」を加えるのは高く評価すべき点です。これら重点エリアは原則として優先的にネットワーク整備の対象とし、自転車レーン整備または最低限車道における法定外表示による通行位置の明示を行うことを希望します。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【はしる】の取組を着実に推進してまいります。
85	はしる① 整備指針 を見直す	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に沿い、今後の自転車通行空間の整備形態から「歩道設置タイプ」を外す見直し案は、歩行者の安全と自転車の活用を実現する上で重要で素晴らしい方向転換です。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【はしる】の取組を着実に推進してまいります。
86	はしる① 整備指針 を見直す	歩道には絶対に「自転車マーク」はつけないで下さい。今ある所はとって下さい。 「自転車マーク」があるとサイクリングロードと勘違いした自転車乗りが歩行者に「どけ」と言って、おおびらに歩道を走ります。歩行者にとっては大変危険でこわいです。歩道もゆっくり歩けないなら、歩行者がどこを歩いたらいいかわかりません。歩道は「歩行者専用」「歩行者優先」にして下さい。	③参考	歩道内に設置済の普通自転車歩道通行可の道路標示（114の2）の撤去については、交通管理者との調整や地域の道路状況等により、一律に撤去することは難しい取組と考えますが、自転車通行空間の整備は、車道通行を基本とした整備を推進していくことが重要であると考えます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
87	はしる① 整備指針 を見直す	・駅周辺の車道が自動車優先で危険なため、自転車は歩道や裏道を通らざるをえないことは不合理。	③参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備に関する具体的な提案として、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
88	はしる① 整備指針 を見直す	・横断歩道がない車の左折レーンでは危険防止のため、別途自転車レーンか新たな横断歩道を作るべき。	③参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備に関する具体的な提案として、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
89	はしる① 整備指針 を見直す	・車道では路上駐停車が多く、その場合に随時歩道に自転車が乗入れできるよう、20-30m 間隔で縁石を低くし、安全柵やガードレールが邪魔にならないようにすべき。	③参考	自転車は「車両」であり、車道から歩道への自転車の進入が、歩行者等周りの安全性を損なうこともあることから、慎重に検討する必要があります。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
90	はしる① 整備指針 を見直す	現在の自転車レーンは交通量が少なく当り障りのない場所に設置しているように思うが、本気で考えるなら湾岸道路や16号（幅的に無理かもしれないが）等交通量の多い場所に敷設すべき。少なくとも新設の道路工事に自歩道はやめて頂きたい（歩道は歩行者の歩行に十分な程度の幅とし、車道に自転車レーンを作って頂きたい。 尚、レーンは左走行の一方通行とし、追い越すのに十分な幅をとること。自動車は排気量に関係なく無謀運転を除き同一速度で走行するが、自転車は10～50km/hくらいで混在するため追い越しは必須）	③参考	総合計画P58の記載のとおり、自転車通行空間の整備については、従来から進めてきた幹線道路での整備に加えて、今後は自転車利用や事故等の多い地域に重点を置いた整備を推進していきます。また、新設道路等の整備にあたっては、自転車も含め、全ての道路利用者が安全に通行できるように道路整備を推進していくことも重要であると考えます。 いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。

■【はしる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
91	はしる① 整備指針 を見直す	・自転車専用路を作る事。	③参考	自転車専用通行帯等の整備には、広い道路幅員が必要であり、地域のみなさまのご理解を得ることなど様々な条件や課題があります。今後、これらの条件や課題等を整理しながら安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していきます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
92	はしる① 整備指針 を見直す	歩道で自転車に何度もひき逃げされ、後遺症の残るけがをしています。 ＜自転車ひき逃げ被害者の立場から＞ 自転車と歩行者の通行区分してほしい。 最近の自転車はスピードの出るロードバイク・電動自転車など歩行者にとって危険・弱者ほど怖い思い、けがをしている。自転車専用道路の整備（車道の左側にブルーの矢印）自転車通ナビなど整備して、自転車はくるまの仲間・車道通行を徹底。	③参考	歩行者の安全を図るためにも自転車は「車両」であることを前提として自転車通行空間の整備を推進することが重要と考えますが、自転車専用通行帯等の整備には、広い道路幅員が必要であり、地域のみなさまのご理解を得ることなど様々な条件や課題があります。今後、これらの条件や課題等を整理し、幅員が確保できない道路についても矢羽根型の路面表示等の整備を推奨するなど、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していきます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
93	はしる① 整備指針 を見直す	歩道で自転車に何度もひき逃げ&当て逃げされて後遺症の残るけがをしている。歩道を暴走やスマホや傘を片手に運転する危険な自転車が多すぎて日常的に危険な目に何度も遭います。 現状では怪我をしているなど歩行不安定な人、高齢者や小さいお子様など弱者程、歩道で自転車による危険にさらされけがなどの被害を受ける。昨年6月に改正道路交通法が施行されて自転車への取り締まりが厳しくなったというが、横浜市は自転車専用道路も少なく危険な歩道や横断歩道が多い。 対策は道路交通法で1番の弱者である歩行者を危険な自転車から保護することが最優先だと思う。そのためには、「歩行者と自転車との通行区分を分ける」こと以外ないと思う。 自転車専用道を整備して、整備が無理の場合は、車道の左に青い矢印で自転車通ナビを整備して欲しい。 特に駅前や区役所など弱者でも行く必要がある場所周辺は自転車と歩行者の通行区分を早急に分けるなどして欲しい。	③参考	歩行者の安全を図るためにも自転車は「車両」であることを前提として自転車通行空間の整備を推進することが重要と考えますが、自転車専用通行帯等の整備には、広い道路幅員が必要であり、地域のみなさまのご理解を得ることなど様々な条件や課題があります。今後、これらの条件や課題等を整理し、幅員が確保できない道路についても矢羽根型の路面表示等の整備を推奨するなど、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していきます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
94	はしる① 整備指針 を見直す	環状2号線の土永谷近辺の歩道幅は、5～8mあり異常な幅です。これの3mでもよいから産業道路並みの自転車専用道路にすれば、歩行者と自転車のすみ分けが出来ます。	③参考	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。 いただいたご意見は、自転車通行空間の整備箇所に関する具体的な提案として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
95	はしる① 整備指針 を見直す	自転車が車道の左側を走ることを推進する時、自転車専用道路の整備は必須です。そうでないと、子どもさんや幼児を乗せた主婦などに奨励しにくくなる。	③参考	自転車専用通行帯等の整備には、広い道路幅員が必要であり、地域のみなさまのご理解を得ることなど様々な条件や課題があります。今後、これらの条件や課題等を整理しながら安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していきます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
96	はしる① 整備指針 を見直す	北欧の自転車専用道路では、車道、自転車道、歩道がはっきり区別され、それぞれに専用の信号もありました。目標にしてください。お金はかかりますが。	③参考	自転車通行空間の整備については、横浜市の道路の実状等を踏まえ、様々な視点から検討を進めていきます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
97	はしる① 整備指針 を見直す	自転車利用促進のためのインフラ整備 1) 歩道幅員を下げ、車道に自転車道を作る さらに将来的には自転車道（横2列走行可能な）を拡幅する（安全で楽しいを実現する） 2) 交差点での足置き場の設置 3) 交差点での自転車の前方停止線（車の後方停止線）アドバンスストップラインの設置（事例：武里団地内の停止線には「二輪車用」と「四輪車用」とが有ります。埼玉県春日部市） 4) 表示板の見直し 分かりやすく（楽しく）今風に募集してはどうでしょうか？	③参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備や、自転車の利用促進に繋がる具体的な提案として、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
98	はしる① 整備指針 を見直す	タイプ①のような区切りをするのであれば、車道ではなく歩道を自転車道と歩道に分ける形にした方が良く存じます。歩道を車道と分ける方式はランドマークタワー前の歩道で実施されていますが、始点終点に自転車のマークと白線だけでは理解をしていない人も多く、歩道を走る自転車と自転車道を歩く歩行者が多数いるので、色分けが必要と感じています。	③参考	自転車通行空間の整備は、車道通行を基本とした整備を推進していくことが重要であると考えますが、①自転車道の整備については、自動車や歩行者の交通状況、道路幅員等の状況を踏まえ、適切に検討する必要があります。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。

■【はしる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
99	はしる① 整備指針を見直す	これまで自転車道ネットワーク整備指針により整備された「歩道設置タイプ」についても廃止する方向で再検討する必要があります。当面歩道・自転車歩行者道に対する普通自転車通行可の交通規制が行われるにしても、道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」など自転車の記号を使った道路標示は極力避け、できれば現在設置されているものも道路標識に転換するなど交通管理者とご調整くださいれば幸いに存じます。特に道路標示114の2は歩道を道路交差点法という自転車道と誤認させるおそれがあり、道路標示「普通自転車の歩道通行部分（114の2）」も自転車を歩道に誘導し、自動車等の利用者に自転車は歩道を「走る」ものという誤った認識を固定し続けます。	③参考	歩道内に設置済の普通自転車歩道通行可の道路標示（114の2）の撤去については、交通管理者との調整や地域の道路状況等により、一律に撤去することは難しい取組と考えますが、自転車通行空間の整備は、車道通行を基本とした整備を推進していくことが重要であると考えます。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
100	はしる① 整備指針を見直す	自転車道ネットワーク整備指針の見直しに際しては、欧州などで見られる子供乗せ自転車、チャイルドトレーラー、配送用自転車、タンDEM自転車、ハンドバイク、障害者用トライシクルなど、現在の日本で圧倒的多数を占める「普通自転車」の枠外にある自転車が将来脚光を浴びる可能性があることを多少なりとも意識されるようお願いいたします。これは駐輪場整備についても同様です。通行空間が整備されたとして、駐輪施設の対応が不十分であれば、その効果効用は発揮できません。	③参考	いただいたご意見は、【はしる】【とめる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
101	はしる① 整備指針を見直す	「はしる」施策について ・自転車走行区間の整備に当たって、どのくらいの延長を整備する予定でしょうか。また、各区において1ヶ所以上重点エリアを設定し整備していく予定でしょうか。 自転車走行区間の問題は、各区においてそれぞれ問題になっていると思いますので、地域間の公平性を考慮して検討してください。	③参考	自転車通行空間の整備延長や重点エリアの指定については、各区役所や土木事務所などとも相談しながら地域の実情を踏まえて検討してまいります。いただいたご意見は、【はしる】の取組や今後の整備指針の策定の際の参考とさせていただきます。
102	はしる② 整備実行計画をつくる	・駅周辺の車両規制、車の通行禁止 ・自転車通行帯確保の都市計画中の設置 ・すべての駅周辺に計画作成し、他都市のモデルケースをする。	③参考	いただいたご意見は、駅周辺のまちづくりや都市計画との連携の具体的な提案として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
103	はしる③ 合意形成手法と推進体制をつくる	自転車通行空間整備が最重要。 今まで車と歩行者道との混在で、ままっ子の位置にあった。独自の自転車通行帯を確保し、車・歩道との分離を図り、事故の減少、まちの活性化となる。 ・整備財源の確保（自転車関連税からの捻出、自転車税の創出）	③参考	自転車通行空間の整備は、車道通行を基本とした整備を推進していくことが重要であると考えます。なお、現状、自転車に関する税制度はありませんが、整備財源を確保していくことも重要と考えます。いただいたご意見は、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
104	はしる③ 合意形成手法と推進体制をつくる	自転車道ネットワーク整備指針の見直しについては、具体案がまとまった段階であらためて意見募集を行われるよう希望します。	③参考	整備指針は、総合計画においてお示しした考え方に基いて策定いたしますので、改めて意見募集を行う予定はありません。今回のパブリックコメントでのご意見を適切に反映できるよう、整備指針策定の際の参考とさせていただきます。
105	はしる⑨ その他	金沢文庫駅西口にスーパーアピタ8月8日開店アピタの駐車場に入る車と自転車と市営自転車駐車場に入る自転車とバイクと同じところからはいるため死をまねく。 対策 自転車駐車場の前に幅3メートルの自転車レーンを作ること	③参考	自転車通行空間の整備箇所に関する具体的な提案と捉え、いただいたご意見は、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
106	はしる⑨ その他	綱島街道の一部の道路について、自転車がどこを走っていいかわからない。	③参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備に関する具体的な要望箇所として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
107	はしる⑨ その他	鶴ヶ峰・西谷く地域の活性化と発展、高齢者・自転車の為に > 中学入りたての頃から娘は市沢～鶴ヶ峰へ自転車通学しています。まもる以前に新幹線高架下前後に自転車道が無い上に、車のスピードが非常に傾斜の歩道と車道そして、新幹線下の坂も危険で、暗い時間帯も迂回して病院前に出たりしています。階段が急な為、老人人口が多い地域にも関わらず新幹線から鶴ヶ峰小にかけて車以外の道があまりにきつすぎます。 歩道橋のように自転車と歩行者がともに通れるスロープを（なだらかな）作るべきです。今後羽沢駅ができて西谷の階段と暗い道でどちらから行くにも八方ふさがりである実態に是非整備の見直しを！！	③参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備箇所に関する具体的な提案として【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。

■【はしる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
108	はしる◎ その他	私が住む地域の話ですが、JRA 場外馬券場が近隣にあるため、土日祝日は路肩にコーンが立てられております。自転車で車道を走ろうと走ると走る場所の減少、エスケープゾーンの減少になっており、非常に危険です。 コーンには「神奈川県警(伊勢佐木警察)」の文字が入っておりますが、こんな事を実施しているようでは永遠に自転車施策など進む訳がないと感じております。	◎参考	いただいたご意見は、路上駐車対策と自転車通行空間の確保に関する具体的な要望箇所として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
109	はしる◎ その他	ガイドラインに準拠して自転車道、自転車専用レーン、矢羽根型法定外表示などによる通行位置の明示が挙げられていますが、第一通行帯のバス専用レーン指定も有力な選択肢の一つです。きちんと機能すれば自転車の通行空間の確保だけでなく、路線バスの定時性向上にも寄与します。	◎参考	車線数が多く、自動車の交通容量に余裕のある道路においては、第一通行帯をバス専用レーンへ指定することにより、自転車通行空間の確保や路線バスの定時性向上等の効果が期待できると考えます。いただいたご意見は、自転車通行空間とバスレーンの一体整備の可能性を示す提案として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
110	はしる◎ その他	自転車専用レーンの整備について 現在、市で計画中の山下埠頭の整備計画において、LRT、BRTなどの次世代交通を検討中であるが、それらのレーンと自転車のレーンを共用して自転車専用レーンを設置してほしい。山下埠頭は自動車が乗り入れできない地区としてはいかがでしょうか。	◎参考	いただいたご意見は、今後の展開として将来のLRT等との一体整備の可能性を示す提案として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。
111	はしる◎ その他	自転車対策は、自転車の種類（高速／低速）、運転者の種類により違ってくることを配慮すべき。	◎参考	いただいたご意見は、自転車通行空間の整備を進める上での、配慮すべき提案として、【はしる】の取組の際の参考とさせていただきます。

■【とめる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
112	とめる① 必要な量を確保する	民間駐車場会社とのタイアップで駐輪場の整備を。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】「(1) 駐輪需要に応じて必要な駐輪場の「量」を確保する」のうち、p74 施策 a③「自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討」の中で、民間自動車駐車場事業者や地域との連携に関する記述を追記しました。
113	とめる① 必要な量を確保する	駐輪場が整備されていない主要駅周辺は、ぜひ、駐車場の一部駐輪場への転用を推進していただきたい。横浜駅、新横浜、桜木町駅、上大岡駅周辺は最悪。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】の取組を着実に推進してまいります。 なお、ご意見いただきました各駅周辺の対策については、【とめる】施策を進める際の参考とさせていただきます。
114	とめる① 必要な量を確保する	自転車駐輪場整備 新規建物の施工条件に「駐輪場」台数確保を入れる。駐輪場台数により優遇措置を入れる	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】の取組を着実に推進してまいります。 なお、駐輪場台数に応じた優遇措置に関するご意見につきましては、附置義務制度の検討を進める際の参考とさせていただきます。
115	とめる① 必要な量を確保する	駅周辺の商業ビル等に対して、駐輪場の設置を条例で義務付けてほしい。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】の取組を着実に推進してまいります。
116	とめる① 必要な量を確保する	大型施設においては駐輪場の設置を義務づけたいところです。	②賛同	大規模な店舗については、大規模小売店舗立地法の中で、現在も整備に関する基準があります。いただいたご意見を踏まえ、本法を含めた【とめる】の取組を着実に推進してまいります。
117	とめる① 必要な量を確保する	「とめる」施策についても、短時間無料の「時間料金制」駐輪場を増やし、放置できる場所を減らして行く事が必要だと思います。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】の取組を着実に推進してまいります。
118	とめる① 必要な量を確保する	私は自転車を利用していません。普段から駅周辺や歩道に止められた自転車を非常に迷惑だと感じています。 駐輪場の附置義務制度は必須である。商店等は自転車を使用した客が来店し、利益を享受しているわけで、社会的な負担を強いるべきである。商店規模による区別は不要で、すべての対象商店とすべき。	③参考	附置義務制度を導入している他都市では、対象施設の規模について定めがあり、すべての店舗が対象とはなっており、本市においても対象施設の規模については規定する予定です。いただいたご意見につきましては、附置義務制度の検討を進める際の参考とさせていただきます。
119	とめる① 必要な量を確保する	私たち大曾根の住民は駅利用の場合、東横線綱島か大倉山駅のどちらかを利用しますが、綱島へ向かう方にはコヤマドライブインクスール側に港北土木の駐輪場が整備されていますが、大倉山駅へ向かう方には整備されていない為、近隣に迷惑駐輪が出ています。 地域の話で恐縮ですが、市で東急殿と協議いただき、大倉山変電所空地や大曾根の駐車場の一部を駐輪場とすることを早急にご検討頂けますようお願いする次第です。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
120	とめる① 必要な量を確保する	地元住民は何十年間も駐輪禁止の札貼りをやっているが、一向に放置が減らない。行政に抜本的な対策を求め。鶴見駅東口の駅の近くに大きい駐輪場を作してほしい。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
121	とめる① 必要な量を確保する	妙蓮寺駅前に駐輪場がほしい。 片倉町駅前の駐輪場はお昼前に満車になってしまう。 改札入り口の近くに無人の駐輪場ができないか。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
122	とめる① 必要な量を確保する	・駐輪施設について 横浜駅周辺は一時駐輪場が少なすぎる（定期駐輪場はそれなりにあるように見受けられるが） ミナトミライ等の周辺エリアと比較して利便性がさがる悪い	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
123	とめる① 必要な量を確保する	私、年間5000～8000km自転車です。雨天日以外、県内の移動はほとんど自転車利用です。横浜の主要駅周辺で駐輪場を捜すのにいつも苦労しています。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。

■【とめる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
124	とめる① 必要な量を確保する	放置自転車は以前と比べて少なくなってきたと思いますが、駐輪スペースを持たないコンビニなどの前の路上に放置されている自転車をよく見かけます。附置義務制度を検討するとありますが、制度の対象とならないような小規模な店舗が並ぶ商店街では道路が狭くて道路上に自転車駐車を設置することが困難なところも少なくないと思います。このような場所での放置自転車対策もぜひ検討していただきたいと思います。	③参考	附置義務制度を導入している他都市では、対象施設の規模について定めがあり、すべての店舗が対象とはなっておらず、本市においても対象施設の規模については規定する予定です。附置義務制度の対象とならない小規模な店舗が並ぶ商店街については、個別の対策が必要と考えます。 いただいたご意見は、今後「とめる」施策を進める際の参考とさせていただきます。
125	とめる① 必要な量を確保する	・相鉄線平沼橋を利用しているが、駐輪場が無いため、取り締まるだけではなく、高架下や川の側のガードレールで囲まれた空地などに設置してほしい。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
126	とめる① 必要な量を確保する	・JR横浜駅を利用しているが駐輪場が不足していて2~3年待ちと言われた。 今駅ビルを建てているので、大船駅のような立体駐輪場や平置き駐輪場でも設置する様に動いて欲しい。 取り締まり撤去を考えるのではなく、駅近くに利益率だけでなく設置してほしい。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策を進める際の参考とさせていただきます。
127	とめる② サービスの質を高める	・街の駐輪スタンドについて ママチャリ利用を想定した駐輪場ばかりのため、車輪の細いスポーツ車だと使いにくいところが多い。スポーツ車の利用も意識した駐輪場を増やしてほしい。 具体的な問題点として、ホイールをスリット部分に差し込むと、車輪が細いため斜めになってしまい、スポーク1本だけで自転車全体を支えるような駐輪になってしまう。他の誰かがぶつかる、ぶつける、寄りかかる等の可能性もあり、駐輪したことによってスポークが曲がってしまっても誰も責任を取らないため、スポーツ用自転車ユーザーは駐輪場に停めたがらない、というのはあると思います。 増やして欲しいバイクスタンドの例としては、逆Uの字型のパイプスタンドです。 盗難防止に有効な駐輪の基本は、自転車と固定物を鍵で繋ぐことにあります。駐輪場のスタンドのうち、全体の1-2割程度はスポーツ車に対応したスタンドに変わってくると、スポーツ車ユーザーは皆嬉しいと思います。 空間を利用した何かに引っ掛けるタイプのラックが増えても有効な気がします。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、【とめる】「(2)多様な駐輪目的に対するサービスの質を高める」のうち、p78 施策 b②「多様なニーズに対応し、安心して利用できる駐輪環境の構築」の中で、大型自転車、高齢者用スペース等とともに、スポーツ車に関する記述を追記しました。
128	とめる② サービスの質を高める	画一的な料金設定による市営駐輪場の使いにくさ この事につきまして、西区横浜駅近くに住んでいる関係上目につく事ですが、横浜の1等地にある駐輪場の料金についていかがなものでしょうか。 もっと土地利用を有効活用してはと思いますし、料金が低すぎると思います。 自転車に乗る方の意識も変わるのではないのでしょうか。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、料金施策の改定検討を着実に推進してまいります。
129	とめる② サービスの質を高める	一部の駐輪場において、大型の電動自転車を別スペースに駐輪させたりしている事は、とても助かる。他の駐輪場でも運用してもらいたい。	②賛同	いただいたご意見を踏まえ、サービス向上の取組を着実に推進してまいります。
130	とめる② サービスの質を高める	中学生の息子が通学のために希望ヶ丘の駐輪場を利用させていただいております。 提案したいのは以下の2点です。 ・学生の学割を導入する。 ・6ヶ月、1年のまとめ払いと、その場合の割引を導入する。	③参考	いただいたご意見は、料金制度の改定検討を進める際の参考とさせていただきます。
131	とめる② サービスの質を高める	市の委託でやっている駐輪場などにおいて、2台駐輪場の上段が使用されていないのに、満車表示がされていたり、いったん満車になると解除しなかったり、もっとこまめに運営してもらいたい。	③参考	いただいたご意見は、駐輪サービスの向上に向けた取組の際の参考とさせていただきます。
132	とめる② サービスの質を高める	P77の時間料金制について、横浜駅など地代の高い場所においては2時間無料では厚遇すぎて回転が悪くなるのではないのでしょうか?例えば1時間無料で2時間まで50円、6時間まで100円はいかがでしょうか?私も横浜駅には自転車で行きますが、東口に止めて横浜そこに行つて帰るのであれば1時間もあれば十分です。横浜駅に短時間利用の出来る駐輪場が出来ると嬉しいです。	③参考	いただいたご意見は、料金制度の改定を進める際の参考とさせていただきます。

■【とめる】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
133	とめる② サービスの質を高める	横浜市には商業施設などに駐輪場の附置義務を課す条例がないということをご初めて知りました。附置義務のほか補助金制度など何らかのインセンティブを導入し民間との協業を進める必要があります。これら新制度を導入する際には、施設の性格に応じ設備面にも基準を設けることをご検討願います。 駐輪場に屋根・壁・駐輪器具・人の目がそろっていることが、ある程度高額な自転車の利用者には重要です。利用形態にもよりますが、駐輪場にはこれらを完備することが望ましく、最低限自転車を固定できる駐輪器具は必要です。個人的には駐輪器具を備えないものは単なる自転車置き場に過ぎず、駐輪場・自転車等駐輪場と呼ぶには値しないと考えます。 計画案では触られていませんが、図書館、スポーツセンターなどをはじめとする市の施設に附置される駐輪場についても、駐輪器具の設置や民間の時間貸し駐輪場運営業者との連携などで質的向上を図る必要があります。	③参考	いただいたご意見は、附置義務制度の検討において、サービスの「質」の向上の視点をもって進める際の参考とさせていただきます。
134	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	自転車総合計画「いかす」へのご提案 このたび市の自転車に関する情報を読ませていただき、放置自転車の現状を垣間見ることができました。約3万台弱の放置自転車が所有者の元へ戻らずに廃棄されるそうですね。今回ご提案させていただいた内容はこの廃棄する過程において再利用すべき部分があるのではないかと考えています。 自転車というものは単純な機械のように見えて実は奥の深いものです。特に注目すべきは車輪のベアリングです。自転車に乗っているといつかは壊れたという話は聞いたことがありません。このような高精度、高耐久性のある部品が、自転車本体とともに大量に廃棄されているのはもったいないと思います。フレーム等は鉄屑として溶解再利用できますが、車輪はそのまま取り外して再利用することができます。以下に今回意見募集の中の”物流”の分野として意見を述べます。 ※放置自転車の二次利用について「災害時の物資運搬用リヤカーとしての部品転用」に関して詳細に記述頂いています（横浜市 注）	①反映	本市では現在、引き取りのなかった自転車の一部について、入札を実施しリサイクルを行っていますが、今後更なるリサイクルの推進を進めていく必要があると考えております。いただいたご意見を踏まえ、【とめる】「(3)地域、民間、行政等が連携し、まちに適した駐輪対策を進める」のうち、p82 施策 c の①「放置自転車対策の強化」の中で、自転車のリサイクルの更なる拡充検討に関する記述を追記しました。
135	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	現在市では駅周辺の駐輪場整備を進めていただいておりますが地区によってはバス利用しか通勤・通学のアクセスがないところが多々あります。バス停近くの駐輪整備への取組をお願い致します。	①反映	バスと自転車を組み合わせた「サイクルアンドバスライド」については、今後重要となる取組の一つと考えます。いただいたご意見を踏まえ、【とめる】「(3)地域、民間、行政等が連携し、まちに適した駐輪対策を進める」のうち、p83 施策 d 「地域の実情に応じた自転車利用の需給バランスの調整」の中で、バス停周辺への駐輪場整備の検討に関する記述を追記しました。
136	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	現自転車条例は施行 S60.11 月～今年で 30 年余経過。 放置自転車の現撤去料（自転車 1,500 円、原付 3,000 円の倍額化（他県に比して安すぎる） 例えば自転車 3,000 円、原付 5,000 円にしたら、放置度がさっと減ると存じます。	②賛同	保管手数料の見直しについては、放置自転車の抑制につながる一方、返還率の低下につながる可能性もあります。いただいたご意見を踏まえ、放置自転車対策の強化を着実に推進してまいります。
137	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	現在、東横線大管根ガード下 放置自転車問題に取り組んでおります。 土木事務所・警察のご協力で放置自転車は減少方向ではありますが現場は市の条例で決められた駅周辺の禁止区域外にて、警察としても交通安全指導の一定期間関与が精一杯の協力となっております。マナー指導はもちろんです。車両扱いの自転車です。車同様、車道での放置自転車禁止を条例で定め、警察が取り締まりに動けるよう希望致します。 今回のガード下はスクールゾーンでもあり、歩道占拠の駐輪は車椅子も通れません。 すべての道路禁止が無理なら、スクールゾーングリーンライン上だけでもすぐに禁止とし、警察に通報できるようお願い致します。	③参考	道路などの公共の場所における放置自転車対策については横浜市の条例で定めており、放置自転車の移動については横浜市が行うものとして規定しています。今後も放置自転車の移動は横浜市が行う方針です。 いただいたご意見は、地域の皆さまと連携し、【とめる】施策を進めていく際の参考とさせていただきます。
138	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	繁華街に比べて見過ごされがちですが、マンションの周囲などの路上に駐輪された自転車は、放置自転車として取り締まることはできないものではないでしょうか？ 特に横浜市は坂が多いため、坂上の自宅へ向かう途中の坂の下に勝手に駐輪しているケースをよく見かけます。明らかに景観の悪化、とすると周辺の不動産価値にも悪影響を与えていると思いますが如何でしょうか。	③参考	放置禁止区域以外であっても、道路などの公共の場所に自転車が一定期間放置されている場合は、移動の対象となります。 いただいたご意見は、地域の駐輪問題を解決する際の参考とさせていただきます。
139	とめる③ まちに適した駐輪対策を進める	駐輪場の整備について 商店街などで、空き店舗、空き地などを駐輪場として整備、活用して有料で使用させる。そして駐輪場代金と同じ対価の、その商店街だけで使用できる商品券を使用者に配布する。商店街の活性化と自転車利用の利便が向上する。駐輪場の管理費等は、商店街等と市が折半する。	③参考	いただいたご意見は、駐輪場の「量」の確保に向けた施策とともに、地域と連携した取組強化を進める際の参考とさせていただきます。
140	とめる⑨ その他	自転車は車両なのだから、駐輪施設ではない歩道上の駐輪を取り締まるべき（罰則を伴う）。駅周辺でシールのようなモノが貼られた自転車を見かけるが、生ぬるい。効果なし。	③参考	いただいたご意見は、【とめる】施策を進める際の参考とさせていただきます。

■【いかす】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
141	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	違法駐輪と思われるものの一部は盗難車の放置もあると思われ 防犯登録の徹底と施錠の徹底、高校生等の防犯意識の向上が必須 (私の居住エリアでも自転車盗難が頻発しているとの事だが、多くは高校生が足代わりに使って乗り捨てているとの事) 又、現在売られているママチャリの多くが中国製で使い捨て感覚 国内メーカーがセルロースナノファイバ等を利用して歴然と高性能な自転車を売り出せば、投げ捨てによる違法駐輪もときは減ると思われる	①反映	自転車利用者の防犯意識を高めることは、駐輪場の適正な利用や不法投棄などの抑制にもつながると考えます。いただいたご意見を踏まえ、【いかす】「(1)情報を補い使いやす環境をつくる」のうち、p89 施策 b③「安全性と利便性を両立するための正しい知識の伝達」の中で、ルールや適切な乗り方に加え、防犯に関する知識に係る記述を追記しました。
142	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	・車同様、自転車を美しく、ファッションに ※自転車専用レーンは日本の道路事情からみると無理 ※理想的運転や止め方等の提示	②賛同	自転車利用の促進に際しては、自転車利用の魅力を PR していくことも効果的です。いただいたご意見を踏まえ、総合計画で掲げる基本理念である「ハマの風を感じて【楽しく使える】」社会の実現をめざし、総合計画に掲げる取組を着実に推進してまいります。
143	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	道路面を利用した、交通標識の補助機能強化提案。 交通標識類は、視線から高い位置に設置され見逃され易い。道路上に「ソリッドシート」「シスライン・歩道等へのシート標示材」を活用する。 「自転車止まれ」「自転車一方通行」「通学路」他。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「はしる」ルールの見える化の検討の際の参考とさせていただきます。
144	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	置場を分かりやすくしてほしいです。 (例) 区画をカラーでエスコートして頂ければ、置き場所を迷わず利用できると思います。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「とめる」ルールの見える化の検討の際の参考とさせていただきます。
145	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	現在市の駐輪場や民間の駐輪場がどこにあって、今どれだけ空いているのか市民にとって分かりやすいとは言えません。そこでアプリを開発し、利用者がスマートフォンで一番近くて空いている駐輪場をすぐに知ることができるようにするべきだと思います。大阪市では前例があり、比較的安い料金で開発でき、オープンデータの流れによって行政と民間が持つ情報をオープンにしていっていただくことが重要だと思います。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の事前の「場所」情報の収集・公表に向けた検討の際の参考とさせていただきます。
146	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	・保険について 兵庫と同様に安価な半強制的保険を作してほしい。一般的には TS マークが推奨されているように思うが死亡若しくは重度障害の場合しか保証されず、自転車で最も頻度の高そうながに弱く対物保証がなく示談交渉サービスもなくあくまで保険はオマケ的存在で十分とは思われない(整備にかかっけて金額が店の言い値なもの問題) 保険屋から見ても人口の多い神奈川なら兵庫よりは圧倒的に有利なはず	③参考	自転車保険の加入推奨に向けた周知、啓発は重要と考えています。横浜市においても平成 28 年 2 月より、横浜市交通安全協会の協力を得て、市民向け自転車保険「ハマの自転車保険」の提供を開始しました。いただいたご意見は、保険加入の促進に向けた取組の検討の際の参考とさせていただきます。
147	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	自転車購入時その自転車で強制的に保険を付けると良いと思う。 特に死亡した時 5,000 万円は保障すると良いと思う。ケガは保障対象外とする。 そのぐらいだと保険金は安いと思う。	③参考	自転車保険の加入推奨に向けた周知、啓発は重要と考えています。いただいたご意見は、保険加入の促進に向けた取組の検討の際の参考とさせていただきます。
148	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	・自転車にも自賠責保険を強制で⇒一般車両同様の扱いを負荷する	③参考	自転車保険の加入推奨に向けた周知、啓発は重要と考えています。いただいたご意見は、保険加入の促進に向けた取組の検討の際の参考とさせていただきます。
149	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	自転車保険の強制加入を義務づける。	③参考	自転車保険の加入推奨に向けた周知、啓発は重要と考えています。いただいたご意見は、保険加入の促進に向けた取組の検討の際の参考とさせていただきます。
150	いかす① 情報を補 い使いや すい環境 をつくる	道路上および交差点上に分かりやすい自転車および歩行者用のイラスト・マークなどの標示を行う。 ・自転車を走行している人や歩道や車道を歩いている人が、すぐ目につくのは道路上の標識と思われる。それぞれに注意を喚起する標識類などを道路上、交差点などに表示する。 ・標示する内容は、一般から募集し、馴染みのあるものにするのも一案です。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の現地での「はしる」ルールの見える化の検討の際の参考とさせていただきます
151	いかす② 推進に向 けて課題 となる制 度や施設 を見直す	コミュニティサイクルを本格的に展開する場合は、サイクルポートと既存の駐輪施設とを一体化し、自転車交通のターミナルとするとういのではないのでしょうか。	①反映	いただいたご意見を踏まえ、【いかす】「(2)多様な駐輪目的に対するサービスの質を高める」のうち、p92 施策 b③「コミュニティサイクル事業の推進」の中で、既存駐輪施設との連携、推進について記述を追記しました。

■【いかす】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
152	いかす② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	毎年5月に山下公園前で開始されるWTS世界トライアスロン大会では健常者のみならず、身体にハンディのある方を対象にした「パラトライアスロン」レースも併催しております。そこでパラトライアスロン選手からのコメントとしてよく耳にするのが、タンデムバイクの公道走行です。海外ではあたりまえのように許可されている「タンデムバイクの公道走行」が神奈川県下では認められておりません。視覚障害者への移手段の拡大並びに練習場所の確保の観点から規制緩和を是非お願い致します。	②賛同	タンデム自転車の公道通行については、規制緩和が求められています。いただいたご意見を踏まえ、走行の安全を確保した上で、公安委員会への要望などを検討してまいります。
153	いかす② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	今回のパラリンピック大会から身体にハンディのある方を対象にしたトライアスロンである「パラトライアスロン」が正式種目に採用されました。パラトライアスロンは、毎年5月に山下公園前で開始されるWTS世界トライアスロン横浜大会で併催され、横浜から全国に展開されつつある状況です。視覚障害者への移手段の拡大並びに練習場所の確保の観点から規制緩和を是非お願い致します。	②賛同	タンデム自転車の公道通行については、規制緩和が求められています。いただいたご意見を踏まえ、走行の安全を確保した上で、公安委員会への要望などを検討してまいります。
154	いかす② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	・タンデムバイクの走行について 横浜でも走れるようになることを希望します。 10年以上前ですが、ニュージーランド留学中、南島のインパーカーギルやクライストチャーチで現地の人とよく乗って移動していました。便利で、楽しく、移手段としても優秀だった印象ですし、二人で移動できるのは画期的です。前も後ろも乗りましたが、危険を感じた経験は一度もありませんでした。 後ろの人は進行方向を決められず、ペダルを踏むだけです、力を入れずにペダルに合わせて足を回しているだけのことも多く、またコミュニケーションも取れるため、後ろの人が制御不能な動力源になる心配はないと思います。 競技用として考えた場合でも、一人乗りのロードレーサーが通行できるところは、同じように通行しても問題はないと思います。 転んだら二人同時に転ぶでしょうが、違いはそれだけで、対人対物への危険度は、一人乗り自転車と変わらないと思います。 目の見えない人は、一人乗り自転車を運転することはできませんが、タンデムバイクの後ろ席であれば、前の人に運転を委ねることで自転車に乗る経験ができます。自転車に乗って風を切って走ることは、羽が生えて空を飛び回るような感覚に近い素敵なことですし、それによって盲目の人たちの笑顔が増えるきっかけになり得ると思います。 転倒した時、目が見えていれば受け身も取れるでしょうが、目が見えないと受け身も取れない可能性があるため、ヘルメットは付けた方がいいと思います。	②賛同	タンデム自転車の公道通行については、規制緩和が求められています。いただいたご意見を踏まえ、走行の安全を確保した上で、公安委員会への要望などを検討してまいります。
155	いかす② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	『タンデム自転車の通行規制の緩和に向けた取り組み』について意見を述べさせていただきます。 ITU世界トライアスロンシリーズ横浜大会ではエリート、エイジともに、視覚障がい者のバイク競技として二人乗りのタンデム自転車競技が実施されており、選手の事前走行や移動等に伴う公道走行が必要不可欠となっています。公道走行が認められていない現在、選手は不自由を強いられています。 また、一般の視覚障がい者の活動範囲の拡大を推進するためにも、タンデム自転車の通行規制の緩和が求められています。つい先日テレビニュースで、タンデム自転車を試乗する視覚障がい者の方々が観る機会がありました。風を感じ笑顔で自転車を漕いでいる姿が忘れられません。 各方面で連携したタンデム自転車走行の安全性を確保したうえで、規制の緩和について公安委員会への要望をご検討いただけますようお願いいたします。	②賛同	タンデム自転車の公道通行については、規制緩和が求められています。いただいたご意見を踏まえ、走行の安全を確保した上で、公安委員会への要望などを検討してまいります。
156	いかす② 推進に向けて課題となる制度や施設を見直す	親子自転車（前後に乗せる方式）からカーゴタイプの自転車を推進する。（安全性の向上） 同時に、カーゴタイプ自転車用の駐輪場整備を行う ※一部の宅配業者ではカーゴタイプ自転車を使って輸送手段としている。将来的には、このタイプが普通自動車の代替手段となるかもしれない。（環境にやさしい）	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「将来に向けて」という視点での取組の際の参考とさせていただきます。

■【いかす】いただいたご意見

No	行ラベル	意見内容	対応状況	回答
157	いかす③ まちに合った自転車利用の適正化を図る	自転車利用のエリア別マップを作り、エリアごとの戦略作成をする。マップ上に自転車利用の内容別、頻度別などを表示し、エリアごとの戦略を変える（自転車が集まるところを重点的に進める一方で、全体マップでのエリア特性を明示させる。）	③参考	いただいたご意見は、【いかす】のまちづくりと連動した自転車利用の環境整備についての考え方の整理の際の参考とさせていただきます。
158	いかす④ 適切に推進する体制をつくる	自転車道整備をバリアフリー基本構想の見直しの際、最優先項目とする。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】のまちづくりと連動した自転車利用の環境整備についての考え方の整理の際の参考とさせていただきます。
159	いかす④ 適切に推進する体制をつくる	「いかす」施策について ・一部の項目が「まもる」「はしる」で位置付けたものと重複しているものがあり、分かりづらいです。今一度、施策を再整理することを要請します。	③参考	まちに合わせて自転車を「いかす」ためには、市内での「はしる」「とめる」環境に合わせて、ルールを適切に「まもる」ことが重要と考え、再掲である旨を記載して重複する施策も記載しています。 いただいたご意見は、【いかす】の施策推進の制度、仕組みの確立や連携体制の構築にあたり、分かりやすく施策を実施していく際の参考とさせていただきます。
160	いかす⑨ その他	・アップ可能なサイコンの安価配布 アップロード可能なサイクルコンピュータの安価配布とHP作成、イベント等の実施。（よこはまウォーキングポイントの自転車版） サイコンで走行距離が分るとかなりモチベーションがアップする。 スマホのアプリならより安価に実現可能かもしれない（スマホ未所持の自分にはガッカリだが）	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「将来に向けて」という視点での取組の際の参考とさせていただきます。
161	いかす⑨ その他	『ポタリングガイド』をする組織の創設を提案します。 ○ポタリングガイド 自転車散歩で市内観光をする方々のためのガイド ○役割期待 ●観光ガイド●自転車に楽しく乗ることの啓発●自転車走行ルールの実践指導 ●走行ルールの改善提案●インフラ（ハード、ソフト両面）整備についての具体的提案 ○活動組織のイメージ ●市役所、警察等との強力な連携が必要●通常のボランティア団体ではなく、活動の継続を公的にバックアップ ●若い人達も参画できるような組織づくり（シルバー世代の多いボランティア団体は、活動が尻すぼみになっていく傾向） ○ポタリングガイドをする対象 ●既存のサイクリスト ロードバイクを駆る「走り屋」達にも、横浜の見どころを紹介する観光ガイドと同時に、安全で楽しい走りを実践してもらう。市内だけでも、自転車ならもっと観光エリアを広げることができる。 ●市民・一般の観光者 ハイバイクの普及と合わせて、横浜の見どころを紹介する観光ガイドと同時に、安全で楽しい走りを実践してもらう。 「いかす」「まもる」「はしる」「とめる」の4つのテーマの取り組みを進めていく上で、こういった取り組みをする組織があると良いと考えます。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「将来に向けて」という視点での取組の際の参考とさせていただきます。
162	いかす⑨ その他	「自転車をいかす」部分に関して、特に観光側面での「いかす」施策がいささか不十分ではないかと思えます。 特に年間約3,500万人の観光集客実人員がある横浜市内を観光するのは、横浜市民であることもありますが、横浜市以外に在住する人や外国人観光客も多いかと思えます。市内を観光する観光客の中で、コミュニティサイクル「baybike」など自転車を活用して観光をしている人を多く、見かけます。 しかしながら、市外からの観光客や外国人観光客にとって、気軽に自転車を借りる拠点やレンタサイクル事業者がまだ多くないと思えます。そのため、自転車を活用して市内を観光したいと思っている観光客のニーズを汲み取ることができていないことや自転車を活用しての観光情報の不足によって、観光客の市内観光での自転車利用の機会を損失している可能性もあります。 自転車専用帯などの整備もありますが、市内を観光する観光客に対して、観光での自転車利用の機会提供の充実や広報といった施策も行うべきではないかと思えます。 特に、市内の観光施設や景勝地・史跡などの観光資源に自転車を活用して周遊する場合に、参考となるサイクリングモデルコースやサイクリングトレイルの選定やマップ制作・Webサイトなどでの広報で、情報を観光客に対して伝えることが必要ではないかと思えます。 市外の観光客や外国人観光客が自転車を市内で利用できる機会を拡大するとともに、同様に市民に対しても自転車で市内観光する際に、上記のような施策はとても有効ではないかと思えます。	③参考	いただいたご意見は、【いかす】の「将来に向けて」という視点での取組の際の参考とさせていただきます。