

平成 22 年度 第 2 回武蔵野市自転車等駐車対策協議会（議事要旨）

1. 開催日時 平成 22 年 11 月 4 日（木）午前 10 時 30 分～12 時
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 8 階 813 会議室
3. 出席委員 14 名（内代理出席 1 名） 欠席委員 1 名
4. 内 容

○新委員紹介（人事異動に伴うもの）

◎協議事項 武蔵野市自転車等総合計画の策定について

<事務局説明>

<質疑応答事項>

委 員：今回の計画は、これまでの計画とは発想が異なる。これまでは、まちの中に自転車がが増えていくことを前提に駐輪場を整備していく現実的な考え方だった。

今回の計画は、総量規制的な発想で、自転車を公共交通の 1 つとして位置づけると共に、自転車を都市問題と捉え、マネジメントしていく発想である。各所に新しい提案があり、高く評価できる。

委 員：指定管理者とはどういったものか。

事務局：地方自治法の改正により、「公の施設」の管理・運営を指定管理者に委ねることができるようになった。指定管理者制度とは、業務委託とは異なり、施設の管理・運営を包括的に、公益法人や民間に代行させるものである。例えば、総合体育館や文化会館等において、公益法人を指定管理者にしてお願いしている。ただ、市が運営する駐輪場では借地であったり、暫定的に使用している場合が多く、指定管理者制度がなじまないということもあり、当面の間、導入予定はない。

委 員：多くの公の施設において指定管理者制度が導入されているが、プラスもマイナスもある。中にはなじまない施設もある。市が運営する駐輪場は、借地であったりするので、民間の経営論理になじまない面がある。また、収益だけではなく、公益性・信頼性という観点も必要になる。

委 員：「民間等専門機関」を活用した駐輪場の管理・運営とは具体的にどういうものか。

事務局：市内には、市の条例に基づく市営の有料駐輪場とは別に、財団法人自転車駐車場整備センターとの協定に基づいて整備・管理を依頼している施設がある。吉祥寺地区の駐輪場の 7～8 割は、財団法人が運営している。

市が駐輪場を直接運営する必要は基本的にはないだろうと考えている。財団法人や民間事業者運営を行ってほしいという考え方である。

委 員：今回の計画は、従来の需要追随型からマネジメント型への転換が図られている。例えば、駐輪場の定期利用と一時利用をフリーゾーン化し調整していくことなど細かい部分もマネジメントする必要がある、その主体として民間等専門機関を活用することになるだろうから、専門機関の選び方にも配慮した方がよいと思う。

委員：総合計画案のなかに、地域公共交通とのバランスの中で適切な役割分担と記載があるが、自転車は単に乗ればよいものではなく、総数の制限をしていくという発想である。これは市民にも責務があるだろうし、自覚も必要だ。自転車を買う側、買う側もいろいろ考えなければならない。

委員：本計画の主旨には同感である。正確なデータがよく整理されている。傾向と対策も位置づけられている。

自転車は、まちづくりの問題でもある。関係機関が連携して考えていく必要がある。アトレ御殿山の高架下に 600 台の駐輪場が増設されることは、関係機関との協働の取り組みとして感謝したい。また、武蔵境の南口では、境南第四駐輪場の 3,000 台がなくなるが、数字から見ると西武鉄道や J R の鉄道高架下で整備が進むだろう。イトーヨーカドーのところにもラック式の駐輪場があるが、関係団体間の協力によって皆でまちをより良くしていくことが今後も必要だろう。

借地の駐輪場が吉祥寺地区でどの程度あるのか教えてほしい。

事務局：吉祥寺地区の借地等は、まちづくり種地を含めると 5 箇所 1,279 台がいずれ閉鎖される予定である。

武蔵境の高架下については、J R ・西武鉄道と相当期間協議しており、何とか駐輪場を確保して頂けそうだが、現段階ではまだ決定していない。当面の暫定利用についても、協議を行っているが、年内には結論を出したいと思っている。

イトーヨーカドーについては、もともとお客様用の駐輪場として整備をいただいたのだが、イトーヨーカドーのご努力により、地上だけではなく地下にも駐輪場を整備して頂き、本来の付置義務台数より多くの駐輪台数を整備してもらっている。3 時間まで無料で、その後 6 時間まで 100 円ということで、通勤・通学で使っている人もいるようである。

委員：吉祥寺のパーキングプラザ公共駐輪場は、2 時間無料をやっているようだが、どれくらい利用されているのか。

事務局：午前 10 時くらいには満車の状態である。土日を中心に定期利用をフリーゾーンとして、一時利用者に開放しており、かなり利用されている。最近では、平日にも早い時間に一時利用が満車となるため、この秋から定期利用スペースに一時利用者を可能な限り受入れる体制を取っている。2 時間無料制度はかなり認知されてきたと考えている。

委員：武蔵境は、現状では空いている駐輪場がほとんど見当たらない。将来的に鉄道高架下に整備されるとのことで、市民は我慢している。この計画で、5 年間の間にどのくらいその需要を満足させてくれるのか少し不安がある。

委員：三鷹駅北口は、タワーズの駐輪場ができて歩道もきれいになり、自転車利用者には恵まれた環境となっている。ただ、朝晩は通勤・通学者が多いが、昼間は高齢者がよく自転車を利用している。タワーズの地下は、高齢者が利用するには年齢

的につらいところがあるので、平置きの駐輪場も必要なのではないかと思う。また、かたらいの道に自転車誘導レーンが整備できたが、相変わらず歩道を自転車が走っているのが気になる。さらに、借地の駐輪場があるが、地権者が高齢になっており、相続発生時にその分をカバーできる現実的な計画があるのか心配である。平置きになっている大型駐輪場の今後の複合化・立体化の計画を考えていただきたい。

委員：この計画を見て、やっと自転車対策が始まったのかなという感じがする。昼間の放置自転車の数字が減ったとのことだが、夜の放置自転車、特に平和通り・公園通り・元町通りを対応できないのか。お店の従業員が自転車を放置する問題である。夜8時過ぎには、一時利用駐輪場も空いているので、どうやって誘導していくのが課題である。満空情報等を充実させるという手もある。また、自転車の総数を減らすためには、レンタサイクルしかないので、共用できる仕組みを作っていくことも大切である。また安全教育については、各学校の地域単位で土日にお父さん達が参加できる形で行うのが望ましい。そうすれば、地域コミュニティも形成できる。

委員：安全面や自転車の乗り方ということ言えば、自転車が車道を走ったり歩道を走ったりしており、非常に危ない。車のドライバーから見てもかなり気を使っている。また、2時間無料の駐輪場が1箇所できたが、もう1箇所ぐらいできるとありがたい。成蹊の学生は徒歩の方も多いが、帰り道まで指導が徹底され、マナーもかなり良くなってきている。また、自転車安全利用講習会等をお客さんに細かく説明している。TSマークの普及にも取り組んでいるが、自転車利用者が非組合店を多く利用するため、普及には限界がある。

委員：自転車の盗難被害は、去年は1,092件で今年が1,061件であり減っていない。武蔵野市は、原付や自動二輪の駐輪場が少ないから、事故も少ない。駐輪場が足りないからといって増やしてしまうと、原付通勤者が増えて、事故が増えてしまう恐れがある。武蔵野市はバイクの死亡事故比率が高いが、通勤・通学でバイクを利用していないので件数は少なくすんでいる。今ぐらいの状況が望ましい。また、全事故の5割は自転車関与の事故であるが、自転車事故の中で車が関与していない事故が、去年は1割程度だったのが、今年は2割となっている。自転車が相手に怪我をさせた場合には、地検に書類を送っている。自転車安全利用講習会は、通勤・通学者の方が多く受講され、年齢的にお父さん世代が来て頂いているので、このまま継続していくことが望ましい。文化会館通りの啓発活動は、引き続き行っていく。

委員：TSマークの1,000円助成を行っているが、安全性の意識の高い方は継続して利用して頂いている。ただ、高齢者などは助成券をもらっても、どう使ってよいか分からないようである。

委員：夜間の自転車問題は、子どもが夜帰ってくるので、本来は歩くべき距離かも知れないが、防犯上、自転車を使わざるを得ず、駐輪場を利用している。

委員：違法駐輪している数台の自転車をすぐ撤去できないのかとの問い合わせがよく来る。災害があった時、数台程度の放置自転車ならどけることができるので、消防活動には大きな支障とはならないと考えている。したがって、消防活動に支障がない程度の台数なら放置自転車を撤去することはできない。

委員：酒酔い運転や遮断機をくぐる行為、警察官の警告に従わない場合など、交通切符を切っている。

委員：放置バイクは、特殊な器具がないと撤去しづらい。また、自転車の取締りをするためには、それなりの受け皿となる施設を作ることが必要だが、武蔵野市はここまで駐輪場を整備されてきたから、こういった計画が作れるのだなと感じている。

委員：マネジメントという観点で言えば、お店の従業員が決まった時間に来るのであるから、駐輪場とお店が契約するということも考えられる。

一時貸し駐輪場についても、今は地下でも自走式を考えているが、江戸川区のように機械式の駐輪場を作れば、もしかすると既存の施設で狭い敷地であったとしても有効活用につながるかもしれない。

あと、満空情報をインターネットや携帯サイトに載せたとしても、その情報があること事態知らないとか、広報を作っても若者には読まれないなどの状況を、どのように情報提供していくのか考えなくてはならない。

この計画で珍しいのは、バス等の地域公共交通との連携を打ち出していることだ。駅まで4分に1本間隔でバスが運行されている状況から、フリンジパーキングの考え方で、バスと駐輪場をセットにした施策も一方では必要ではないか。

放置自転車の撤去返還費用に1億数千万円もかかるということだが、このまま高止まりをしている状況では、地域公共交通との連携が必要になってくる。

委員：防災・安全対策上の観点から言えば、自転車のルール・マナーの向上が望まれる。市民安全パトロール隊からは、毎月必ず、自転車マナーについてご指摘がある。特に無灯火・右側通行が危険である。若者の暴走自転車は、問題視している。防災面で言えば、日常の災害時でも放置自転車は支障になるので避難路確保の視点からも放置自転車の撤去が必要である。吉祥寺大通りの歩道上にあった駐輪場閉鎖は、防災面からも好ましい。

委員：自転車だけでもものを考えるのではなく、移動の確保は交通全体で考えるべきである。また、市民交通計画の体系の中で物事を進めていきたいと考えている。体制についても、条例・規則・組織等、総合的に見直しを行い、交通施策を推進させていきたい。

委員：各駅には様々な課題を抱えている認識はあるが、武蔵境駅周辺の鉄道高架下が一番の課題である。鉄道高架下の駐輪場の形状については、協議中ということによ

ろしいのか。

事務局：協議結果を尊重していく。

委員：自転車は、自在であるが故に、公共性が要求される。今後ますます安全教育が大切である。ぜひこの総合計画の考え方を市民に伝えてほしい。

○ **今後のスケジュール**

11/29 建設委員会（議会報告）

12/1 市報にてパブコメ募集

年内に計画案を確定する予定

○ **副会長より閉会のあいさつ**