

平成 29 年度 第 1 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 29 年 8 月 7 日（月）午後 3 時から 5 時まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 4 階 4 1 2 会議室
3. 出席委員 12 名 欠席委員 3 名

4. 内 容

- 開 会
- 会長あいさつ
- 新委員紹介

5. 審議事項

- (1) 武蔵野市における放置自転車対策等の取り組みについて

<事務局説明>… 武蔵野市における放置自転車対策等の取り組みについて

<質疑応答事項>

委員：今後の子供向けの安全対策はどのように考えているのか。

事務局：0123 はらっぱ（※1）や保育園等への出張講習に力を入れていきたいと考えている。通常の出張講習は1時間以上となっており長時間となるため、忙しい保護者に対して参加しにくい講習会となる恐れがある。そこで、講習内容をパートごとに分けるなどして短時間で行える講習会の開催も検討している。
またソフト面の講習会と併せて、走行空間の環境づくりといったハード面の道路整備も行っていくことで、より一層の安全対策を講じていきたい。

委員：幼稚園の年間行事は予算が絡む関係もあり、前年度末から決まっている場合が多いかと思う。

そのため、講習会を年間行事に組み込むとなると、園側の意識を高めることはもちろん事前計画に関わっていくことが重要になってくるかと思う。

保護者は子供の自転車の交通ルールについて意識があっても、子供の成長過程全般に注意を払わなければならないため、どうしてもおざなりになってしまう場合もある。

委員：交通問題は、衣食住の延長にあると感じている。

委員：本宿小学校では、「小学3年生までは1人で自転車に乗らないようにしましょう」といった暗黙のルールがある。小学3年生になると、交通安全教室の中で、自転車の乗り方を学ぶので、それから乗るようにしている。

委員：ここ数年で、安全利用講習会の成果もあり自転車関与事故が減少していると感じている。資料を拝見すると、講習会の受講人数が平成28年度に飛躍的に伸びていることが分かる。こちらの要因は何であるか。また、市内3駅周辺の自転車乗入れについて、市外からの乗入状況を知りたい。

事務局：企業、団体向け講習である出張講習を積極的に取り組んでいることが要因である。特に大学入学時のオリエンテーションにも講習会を組み込んでいただき、1度に多数の学生に対して自転車交通ルールの啓発を行うことができています。

市内3駅の外自治体からの自転車乗入れ状況については、「武蔵野市自転車等総合計画」の中に公共駐輪場の定期契約者の自転車利用発生地の内訳を掲載しているので、参考にお伝えしたい。

吉祥寺駅周辺では、武蔵野市が37.1%、練馬区が23.7%、三鷹市が19.4%、杉並区が6.4%である。三鷹駅周辺では、武蔵野市が77.7%、西東京市が8.0%、練馬区が4.5%、三鷹市が2.6%である。武蔵境駅周辺では、三鷹市が31.8%、武蔵野市が26.7%、西東京市が26.4%、小金井市が1.3%である。

委員：市内と市外で利用料金の格差はあるのか。

事務局：市内と市外で定期料金の料金格差を図っている。

例えば、吉祥寺大通り北自転車駐車場3階の定期利用料金は市内では1600円、市外では1,800円と200円の差を設けている。

委員：市民に対する定期利用の優先はあるのか。

事務局：武蔵野市自転車安全利用講習会の受講者に対して、優先を設けている。

この講習会は市外の方も受講することができ、講習会を受け自転車の交通ルールを守っていただける方を優先して、ご利用いただきたい思いがある。

委員：レンタサイクルについてお聞きしたい。レンタサイクル事業はどちらの駐輪場で事業を行っているのか。また、レンタサイクル事業が始まった背景はどのようなものか。

事務局：吉祥寺大通り東自転車駐車場にて行っている。レンタサイクル事業は、駐輪場の有効活用としてまち場の方々より提案があり、開設当時から行っている。

委員：市内の全自転車走行台数を減らすという目的で導入されたのだろう。
子育て支援の視点からすると3人乗り自転車をレンタルしている自治体もある。
武蔵境駅にて導入されているサイクルとの兼ね合いも含めて、今後どのようにレンタサイクル事業を進めていくのか。

事務局：レンタサイクル事業は、放置自転車対策の一環としてスタートしている。1台の自転車を複数人でシェアするため、放置自転車対策に繋がっている。
駐輪場用地の確保が厳しい現状の中で、レンタサイクルといった既存駐輪場の機能をより充実させていきたい。また、都内では東京オリンピック・パラリンピックを見据えた自治体を超えるシェアサイクルの展開も広がっている。JRが導入しているサイクルの動向を踏まえ、レンタサイクルの協力や連携等も検討していきたい。

委員：サイクルは、関係する自治体と調整しながら広げている。
他部署の担当となるが、今後もサイクルを拡充していきたいと聞いている。

委員：他の自治体の協議会等にも参加させていただいているが、武蔵野市の放置自転車対応が一番進んでいるのではないかと感じた。
駅周辺の放置禁止区域内の放置自転車に対して力を入れて対応している自治体が多いかと思うが、区域外を含む市域全体を対象にしている自治体は少ないのではないか。

委員：放置自転車は商業者からすると利用されるお客様のものであるため、ありがたい気持ちがあるかと思う。一方で、安全面等の視点からみると、都市機能を阻害することになってしまう。

委員：出張講習に力を入れていると伺った。市と警察が協力して、学校向けに交通安全教室を開催しているが、先生も含め受講される方の「交通安全教育は市や警察である行政の仕事である」というような意識が強いように思う。
まち、事業者、学校、その他団体等が主体性を持って、交通安全について取り組めるような環境を作ることができれば、交通事故防止、交通マナーの向上がより見込めるのではないか。

委員：自転車の教育を行うにあたっては、2つのステップに分けて考える必要がある。1つ目は「ルールを知る」こと。2つ目は「ルールを守ること」である。

1つ目の「ルールを知る」ことは、自転車の交通ルール等を知ることであり、行政で交通安全教室や講習会で行っていることかと思う。そして、2つ目の「ルールを守る」は、自身が積極的・能動的に自転車の交通ルール等を守ることである。

自転車には自動車のような運転免許制度がなく、交通ルール違反等で厳しく指導されることが比較的少ないため、自転車利用者からすると違法なことを行っているという意識が低いと思われる。そのため、自らの合理性を最優先に求めている自転車運転者に対して、積極的・能動的に自転車の交通ルール等を守るように求めていくことは非常に難しい課題となる。

このような中で、どういった情報を自転車利用者へ提供するかが非常に重要になってくる。自転車の交通ルールを知らない方へ対してルールを教えることはもちろん、ルールを守ることによってどれだけ自身にとって得となるかということを巧みに情報に盛り込んでいく必要がある。

他の自治体では、初めてママチャリを利用する際の講習会時に、子供のシートへの乗せ方等の情報提供と同時に、直接関係がないような交通安全ルールの情報を組み込んでいる。受け手が実践したくなるような情報をお伝えできるとより良いと思われる。

委員：自転車利用が多い武蔵野市では、そういった講習方法が望ましいだろう。

(3) 吉祥寺北町保管所閉鎖について

<事務局説明>… 吉祥寺北町保管所閉鎖について

(4) 三鷹駅中央通り自転車駐車場の閉鎖の延伸について

<事務局説明>… 三鷹駅中央通り自転車駐車場の閉鎖の延伸について

(5) 吉祥寺自転車駐車場の民間運営の移行について

<事務局説明>… 吉祥寺自転車駐車場の民間運営の移行について

<質疑応答事項>

委員：三鷹駅周辺にある 1000 台規模の駐輪場が閉鎖することとなり、大きな問題であると感じている。

駐輪場の跡地には大規模マンションの計画があると伺っているが、市からどのような指導を行っているのか。

武蔵野 Towers では地下に公共駐輪場を設けていただいております、今回の場合も同じように設けて欲しいという思いはある。

委員：武蔵野 Towers の建設計画時には、三鷹駅周辺の歩道上に利用登録の駐輪スペースが依然として残っており、まちづくり上の大きな課題であった。

そこで、このような問題を解決していくために、武蔵野 Towers の地下を区分所有させていただき駐輪場として整備した経緯がある。

駅周辺のマンション計画については、まちづくり条例に該当するため、その中の協議規定に基づいて協議させていただいている。例えば、住戸が一定規模以上になると公開空地や公共用地の提供を義務づけるものである。

今回のマンション計画においても、地権者に対しマンションの地下を活用し 1000 台近くの駐輪場を設けるよう協議している。ただし、工事の期間が 1 期 2 期と分かれば長期間の工事となり、竣工が平成 33 年～34 年となる見込みである。竣工までの約 4 年間は、事務局からの説明があった通り、民間駐輪場事業者と協力・連携を図ったり、既存駐輪場の有効活用を図ったりするなどして、中央大通りの駐輪台数 1000 台分の内、約 800 台確保して対応していきたい。

委員：三鷹駅中央大通り自転車駐車場ができたことによって、自転車利用者が増え三鷹駅北口が大変賑やかになった。

委員：幅が広い歩道が確保されている三鷹駅周辺の現状から、再び歩道上に駐輪スペースが設けられてしまうのではないかと、という懸念があった。中央大通りの閉鎖に伴い、1000 台分中 800 台程度の駐輪場が確保できると聞いて安心した。

委員：市営の吉祥寺駐輪場が民営化されるメリットは何か。

委員：放置自転車が即急の課題であった当初は、駐輪場の運営効率まで求めることができず、市営の駐輪場を開設し対応してきた経緯がある。吉祥寺駐輪場は、このような経緯の最後のなごりである。

現在の公共駐輪場は、公益財団法人自転車駐車場整備センター（※2）が管理、運営を行っており、非常に効率的な管理、運営が可能となっている。また、今回

の吉祥寺駐輪場に関しては、鉄道事業者の附置義務駐輪場の確保ということもあり、運営委託先であるアトレスティルから駐輪場運営にご協力いただけるお話しをいただいた。このように駐輪場の運営方法が変わってきている。

民営化となることで、これまで費用として計上していた駐輪場運営委託費等が必要なくなり、その分の財源を市として他の事業に回すことができる。

駐輪場の管理、運営等は公共事業として行うべきであるのかという議論がある中で、料金体系も含め様々な民間事業者が駐輪場事業に乗り出してくるのであれば、協力していきたい。

委員：自転車駐車場整備センターや民間事業者等が持っている駐輪場運営のノウハウを取り入れていき、より効率的な駐輪場が期待できる。

委員：民営化となるアトレスティルの駐輪場は、買い物客を見込んで運営するものであるのか。

委員：すでに吉祥寺駅の東側において、お客様用の駐輪場を整備していただいている。民営化となるアトレスティルの駐輪場も、一般の利用者へサービスを提供しつつ、店舗利用者へのサービスとしても繋げたい考えであると思われる。

(2) 自転車走行環境づくり推進計画について

<事務局説明>… 自転車走行環境づくり推進計画について

委員：計画を進めていくにあたり、もっておくべき重要な視点がある。

1つ目は既存道路に対し標示を整備する場合である。標示による整備効果を検証するために、整備前後の交通量調査を行う必要がある。このような調査を行うことで、整備効果を評価することができる。

2つ目は、新たな道路の整備とあわせて路面標示等の整備を行う場合である。ここで注意しなければならないのは、自転車利用者から見て、既に整備されている他の整備形態と混在させないような標示方法を考えなければならない。

既に市内で整備されている「かえで通り」と「調布保谷線」を例に上げてみていきたい。一般の自転車利用者から見ると、この2つの標示の違いが分かりにくい可能性もある。一見同じように見える整備形態であっても、道路交通法上では、自転車が通常のスピードで走行できる「かえで通り」がある一方で、原則徐行で走行しなければならない「調布保谷線」もある。

このように、自転車利用者に対して混乱を招くような標示・表現とならないように注意が必要である。

委員：おっしゃられる通りであると思う。

委員：自転車を利用してまち場へ向かうことや放置自転車対策による、まち場への経済波及効果も検証して欲しい。住みたいNo.1に選ばれる理由として、自転車がどのように関連しているか等が、数字を用いることでより具体的に話ができると思われる。

委員：まちの繁栄の中で、自転車がどれだけ貢献しているのかを数字で可視化できることは、非常に興味深い。

委員：放置自転車の対応等のハード面は、非常に整備されているように感じる。問題はソフト面であり、自転車の走行マナーや駐輪マナーである。大人も含めてどのようにマナーを教育させていくか、向上させていくかを考えていくべきである。

委員：子供が初めて自転車に乗る際に、父母を絡めた安全教育も行えるとより効果的なのではないか。

委員：今後も、このようなソフト面も含めた協議会となればより良いかと思う。

委員：武蔵野市内で救急活動や消防活動を行っている中で、放置自転車が障害となって活動に支障をきたしたことはない。引き続き、放置自転車等の活動をお願いしたい。

委員：親が子どもに対して自転車の交通ルールを教えられるような環境と、一般の自転車利用者からみて分かりやすい道路・標示等の環境づくりの、両者をリンクさせることが非常に重要であるということを改めて考えさせられた。

○閉 会

※1…0歳から3歳までの乳幼児とその親を対象に、親子でいつでも自由に来館し、楽しく遊び、子育てについて学び合う施設。

※2…自転車利用者の利便の増進及び道路交通の安全と円滑化を図るため、自転車等駐車場の整備に関する事業等を行い、地域社会の健全な発展に資することを目的として、昭和54年、建設大臣の許可を得て設立された。また、平成25年4月1日には内閣総理大臣の認定を得て公益財団法人へ移行した。