

## 平成 30 年度 第 1 回武蔵野市自転車等駐車対策協議会 議事要旨

【開催日時】	平成 31 年 2 月 5 日（火）午後 2 時 30 分から 4 時 30 分まで
【開催場所】	武蔵野市役所西棟 1 階 1 1 1 会議室
【出席委員】	11 名（欠席委員 4 名）

### 1 開会

- 事務局挨拶
- 新委員紹介
- 会長挨拶

### 2 議事

#### (1) 平成 29、30 年度報告事項について

##### 事務局説明

- ・自転車駐車場事業について
- ・放置自転車対策事業について
- ・自転車の安全利用対策について
- ・走行空間整備状況について

#### < 質疑応答事項 >

委員：①自転車の事故関与率が年々下がってきていると思う。今後は、事故発生多発地点についても資料提供してほしい。以前は警視庁のホームページに掲載されていた。自転車対策としては駐輪場整備等だけではなく、マナー向上という視点も重要かと思う。

②三鷹駅中町第 1・第 2 駐輪場については一体化に伴いラックを増設することだが、今後立体化していくことも見据えたうえでの対応なのか。

事務局：①事故発生多発地点に関しては警察と協議のうえで、提供できる資料があれば今後お示ししたい。また、市で開催している自転車安全利用講習会において、市内 3 駅周辺の事故の多い交差点について事例紹介をする取組みを最近始めた。

②将来的な立体化についても検討中である。現状のままでは、立体化工事を行うことが困難であることから、ステップを踏んで立体化へ進んでいくよう検討している。現在できることとして、利用者が駐輪場を利用しながら一時的に一時利用スペースを確保するため、2つの駐輪場の間の通路を封鎖して立体化工事を行う。

委員：①について、警察の立場からどのような資料があるかお答えいただきたい。

②について、中町第1・第2駐輪場は様々な使い方があるかと思う。

委員：①について、市内様々な場所で事故が発生しているため、特定の場所を示すことは困難かと思う。たとえば、去年の人身事故は約80件であったが、同じ場所で複数件起きているかわけでもなかった。裏通りの出会い頭の事故が非常に多く、市内に裏通りは多く存在するため、警察の立場としては、どの場所においても自転車の安全利用を心がけてほしい。市と協議をしながら、今後提供できる資料があれば、情報提供したいと思う。

また、自転車同士、あるいは自転車対自動車で怪我のないような事故数については統計をとっていないが、人身事故より数多く発生しているはずなので、それも含めると特徴が見えてくるのかもしれないが、そこまでは手が回っていない現状。

委員：たしかに、そのような方法で特徴が見えてくるのかもしれない。

委員：マナー啓発については、警察でも安全利用講習会を行っており、お互いに今後の開催予定なども共有できるとよいかと思う。

事務局：警察と今後連携していきたい。

委員：具体的な歩みを始めてほしい。

委員：事業の内容は統一されているのか。

事務局：市で行っている一般講習会には警察にも出席いただいている。講習会の構成としては、事故の発生状況等を説明する警察パートと、交通ルール等を説明する市のパートで分かれている。今後、警察ともさらなる情報共有を図っていきたい。

委員：交通工学の立場から安全利用を考えている。自転車利用者それぞれの属性に応じた伝え方を工夫していく必要がある。東京都では他県と比べて事業者向けの講習会に力を入れており、都の条例に基づいて事業者へ努力義務を課している。企業の総務部などの理解を得て、自転車の安全利用を推進していく流れが効果的だと思う。広域行政として、都との連携等も視野に入れながら、警察、行政でできることを整理していく必要があると思う。

委員：事業者向けというのは、事業者単位で行っているということか。

委員：都では年に7回程度実施しており、うち5回は新宿、2回は立川で実施していると聞いている。企業の総務部の代表者や行政、学校の先生など、様々な業界の方が参加している。自分の組織で従業員の自転車の安全利用を促進できるよう、都の条例に基づいて講習会を行っている。

委員：新しい取組みであると思う。

委員：大型自転車の整備に関して進捗状況について聞きたい。

事務局：大型自転車については、規定の幅でラックを設けると大型車が入れないという意見を多数いただいているので、ラックのピッチを広げるのか、平置きで整備

するのかは検討中。いずれにしても、大型車対応をすることで、収容可能台数が減ってしまう。たとえば、中町第1駐輪場に大型車専用スペースを平置きで設けたところ、当初はあまり利用がなかったようであるが、一定程度周知されると新しく大型車を呼び込んでしまったことから、大型車専用スペースを広げたという事実がある。適正な整備台数について検証が必要かと思われる。

委員：大型車を呼び込んでしまったとの話があったが、大型自転車がしかるべきところに停まるようになったという解釈をすれば、呼び込むこと自体は悪いことではないのではと思う。

事務局：もともと他のスペースに置いていた大型自転車を大型車専用スペースに停めるようになったということであればよいが、大型車専用スペースを設けることにより、必要がないにもかかわらず大型車の使用を招いてしまう場合が問題である。今後、大型車の需要を踏まえながら、大型車対応の拡充につき検討していきたい。

委員：大型車を使用される方の利用目的が通勤なのか買い物なのかによって利用時間帯が異なるので、必要があれば利用目的を調査して動向を見極めていく。

委員：問題は、場所・時間帯ともに現状のままで一様に満足を得られるかということであると思う。

委員：自転車が電動・大型化している現状を踏まえ、スペースの問題や利用料金が軽快車と同一のままでよいのかといった議論が出てくると思う。データに基づいて大型車の利用時間帯の分析や市内にどのくらい大型車があるのかについて調査が必要かと思う。

話は変わるが、昨年閉鎖した三鷹駅中央大通り駐輪場について、その後は工事が進行していないようであり、表向きは設計変更とのことで商店会には話がきているが、その後の進捗状況は市で把握しているのか。

委員：約1,000台の収容規模であった三鷹駅中央大通り駐輪場については、閉鎖後に集合住宅を作り、その地下に約700台の公共駐輪場を整備するという前提で計画が動いている。設計変更の協議も行っていることから、若干計画の進捗が遅れており、着手時期は未定である。

委員：いずれにしても、かなり収容力のある公共駐輪場が新設されるかと推測される。

委員：大型車対応について空間的にデータ把握することが重要である。満車・空車情報がWEB化されるところまで進化してきているので、駅周辺のどの駐輪場に大型車が何台停められるのか、時系列でどのように変わっていくのかを整理していく必要があると思う。

委員：高齢者が三輪車に乗ることもあるので、今後は三輪車も含めて大型車対応を考えていく必要があると思う。また、今後考えられる自転車の仕様について、市が何か提案して自転車メーカーと話をしてみるといいうのも面白いかもしれない。

委員：自転車の種類を調べることは必要かと思う。また、車種が混在すると軽快車が停

められる台数が減ってくるなど効率が悪くなるので、軽快車と大型車の駐輪場を分けて満空情報で周知することによって効率を上げるというのも良いかと思う。

委員：今後、駐輪場の立体化を図るという話に戻るが、たとえば西友吉祥寺店には機械式立体構造の駐輪場があり、軽快車しか入らないよう制限されているようである。今後の立体化については、大型車対応もできるような構造を想定しているのか。

事務局：中町第1・第2駐輪場では、具体的にどのような形式で立体化をしていくのかまでは決まっていないが、機械式立体構造ではない。車種が多様化している中で、ラックと平置きのとどちらがよいのかは今後の検討課題である。

目標整備台数を考えるにあたり、大型車専用スペースをどの程度作るかによって台数が変わってくるので、そのバランスを含めた適正な配置を今後検討していきたい。

委員：西友吉祥寺店の機械は古いため車種を選ぶようだが、新しい機械は多様性があると聞いている。

委員：今後の目標整備台数や自転車の種類等についても気になるところである。

委員：講習会の実績によれば、平成28・29年度は成蹊学園の参加人数が多いようだが、事故が多いことからマナー向上を図るために、対象を特化して出張講習を実施したのか。今後は中学生や高校生を中心にマナー啓発をしていく方針なのか。

事務局：3駅圏で市が開催する一般講習会に加え、企業や学校向けに出張講習を行う機会が増えている。出張講習の依頼が増えてきているため、28年度あたりから回数や参加人数が増えてきた。

委員：他にご意見はあるか。

委員：駅周辺で放置自転車が減ってきたと実感している。子育てボランティアを行っているが、子育て世代にとってはベビーカーの貸出場所と駐輪場までの距離が近いと良いかと思っている。

委員：他市でも自転車関連の協議会委員を務めており、自転車の大型化は議論されているが、武蔵野市の協議会で自転車の種類まで議論されていることには驚いた。武蔵野市ではかつて駅前放置自転車数がワースト1位であった時代があったが、データ分析をしながら放置自転車対策を行ってきたことで効果が出たのだと思う。

委員：平成の初めの頃に放置自転車が多く、緊急車両が近づけないといった事態があったことから、消防署も協議会委員に入っているのだと推察される。年間で30~40件は交通事故で救急車を利用されているが、重傷事故はほとんどないように思う。

委員：ラックは量産するものなのか、また様々な仕様で差別化するような生産体制があるのかどうか知りたい。

委員：ラックのメーカーではないので詳しいことは分からないが、日進月歩で開発されており、駐輪場が整備されるたび、その当時のトレンドであったラックが導入されている。自転車の多様化に応じて、駐輪場の仕様も更新していく必要があるが、コストがかかることから、どのくらいのニーズがあるのかを調べてから駐輪場内のラックを変えていくという内容を計画の中に盛り込んでいくのが良いと思う。機械式立体駐車場においても、細タイヤや大型車向けのラックも開発されてきている。開発するのはメーカーであるが、その中から何を選択して整備していくかは行政側の判断になると思う。

## (2) 武蔵野市自転車等総合計画について

**事務局説明** … 平成 27 年 4 月に策定しており、次年度計画の改定を考えている。

大きく議論していただきたい事項は、以下のとおり。

- ・目標整備台数の捉え方（総合計画 P30）
- ・未導入駐輪場へ 3 年使用制限の導入（総合計画 P25）
- ・定期と一時利用の整備バランス

委員：委員の皆様には考え方についてご提案をいただきたい。

委員：定期利用をしたいが、待機期間が長いので仕方なく一時利用を使っている方もいると思う。西三条や中町第 4 駐輪場のように駅から遠い駐輪場は定期利用の利用率が悪い。利用者に対し利用目的などについてアンケート調査を行い実態を把握したうえで、定期と一時利用の整備バランスを考えていくのはいかがか。

委員：武蔵野市は郊外都市であるため、通勤利用者が多いと思う。駐輪場が駅に近いという意味では、何か新しい考え方があるかもしれない。

委員：一時利用はすべて 2 時間無料なのか。

事務局：参考資料として配布した駐輪場マップに記載のとおり、一部の駐輪場に 2 時間無料制度が導入されている。

委員：駅ごとに市内と市外在住利用者の割合が異なっている。武蔵境と吉祥寺地区については市外在住の利用者が多く、三鷹駅北口周辺では約 8 割が市内在住の利用者である。市内・市外で一定の料金差を設ける必要があると思う。

また、駅直近にある市有地を駐輪場として暫定的に活用するというのではなく、駐輪施設としてどの程度必要かについては精査する必要がある。

駐輪場の料金体系についても、長年改定していないこともあり、安い料金設定となっていることから、既得権益に繋がっている状況。定期利用の待機者が駐輪場

の利用率が悪い実態を見て、なぜ空いているのに契約させてもらえないのかと苦情が多く寄せられている。一部の駐輪場では、定期利用の空きスペースを活用して、臨時的に一時利用者を受け入れることで、駐輪場の稼働率を上げる取組みを行っているものの、係員の人手不足やコストが多くかかることから、有人管理から機械化へという仕様の変更も考えている。機械化する場合には、定期より一時利用の方が適している。

委員：武蔵野市民で市外の駅を利用している方がどのくらいいるのかデータをとっていくのも大事ではないか。

委員：Suica等と連携し、経済効果の検証も必要ではないか。

委員：吉祥寺パーキングプラザ公共駐輪場では、フリースペースとして定期利用のスペースを一時利用として開放している。平日と土日で定期利用区分を分けることができれば、パーキングプラザのように一時利用として活用できるスペースが確保できるのではないか。

委員：武蔵野市の総合計画を読んでいると、データが充実していて驚かされる。たとえば吉祥寺駅前に放置自転車があると来街者や市民に与える影響は非常に大きいと思うので、今後は自転車対策事業を経済発展効果やまちのイメージアップに繋げていく必要があると思う。

委員：警察としては、自転車は使わず健康のために歩いてほしいと思う。武蔵野署管内では自転車事故がかなり減っているが、まちを歩いていると、自転車の体感治安が良くないと感じている。

委員：自転車利用者のマナー向上は大事だと思う。自転車利用者の加害事故による損害賠償請求が多額にのぼるといふ話も耳にするので、自転車利用の際には気を付けなければならないと消防署でも話している。

委員：駐輪場は周辺住民からすると迷惑施設のように思われている様子。最近であれば、御殿山駐輪場の植栽が生い茂っていたため見通しが悪く、利用者が駐輪場を出る際に歩行者と接触することが多いという報告があり、市に剪定をお願いした。また、人目につかない駐輪場であると防犯面の心配があると思う。現状でも地域と駐輪場の調和を大事にしているとは思いますが、より一層駐輪場のあり方という視点が今後は必要なのではないか。ライトや植栽の工夫などをして、もう少しクリーンなイメージを持ってもらえるようにできれば良いかと思う。

委員：公共駐輪場については、公益財団法人自転車駐車場整備センターが管理・運営しているため、施設に対する市の費用負担は基本的にはないが、暫定的な借地などの土地代については市が税金を投入している。恒久的に使用する駐輪場であれば、委員がおっしゃるような環境配慮や見栄えの工夫も検討課題かと思うが、借地の駐輪場であれば暫定利用という観点から簡易的な施設として整備されるのが現状である。

委員：①3年使用制限については、平成27年4月に総合計画を策定した時点では3年が適正な数値であったかもしれないが、改定の時点では異なるかもしれないので整理する必要があると思う。なお、使用制限にあたっては、期限満了を迎えたタイミングで駐輪場の現状を伝えるとともに、あまり駐輪場を利用しないようであれば定期利用の継続は控えてもらえないかアプローチをかける等、柔軟な制度の変え方が必要ではないか。吉祥寺地区に関しては、3年使用制限が入っていない駐輪場が多い状況だが、未導入駐輪場に対して今後新しく使用制限を導入していくのであれば、3年に限らず定期利用の利用実態に合致した制度にしても良いかと思う。

また、定期利用者によっては、利用頻度が多く一時利用よりも定期利用の方が安くなるため定期契約をしている場合や、いつでも駐輪場を使える安心感を得るために定期契約をしているといったケースが考えられるので、定期利用者向けアンケートを実施し、利用目的・利用時間帯・定期利用を選択した理由等を把握できると、使用制限年数等も議論しやすくなるかと思う。

②駅からの距離に応じた駐輪場の差別化や、市内・市外利用者の差別化が必要になると思うので、距離や利用者の属性について整理した方が良い。

③将来的な自転車のロードワークも必要ではないか。ヘルシンキで導入されているMaaS(Mobility as a Service)が世界的に注目されている。さまざまな公共交通を使用する際に公共交通体系を一元化できる考え方であり、これに基づくと、シェアサイクル等も組み込まれて、自転車の利用も公共交通として位置づけられていく可能性もある。

④目標整備台数の考え方についても、自転車の発生分布が各年どのように変化しているか等が分かる資料があれば、過去10年の最大停留台数ではなく、別の手法で考えようという形になるかと思う。

委員：これまではできるだけ自転車が止められるように整備台数を考えてきているが、今後は土地の活用方法も検討しながら、ある程度限定的に考えていく転機なのかもしれない。

### (3) その他

**事務局説明** … 総合計画改定までの協議会スケジュール（予定）について

委員：委員に伺いたい。これまでは放置自転車をなくすための受け皿として駐輪場を整備してきた。昔に比べて放置自転車の台数がかなり減ってきた中で、今後は放置自転車がどのように発生するのか社会的シミュレーションができないか。

委員：方法論としては多く提案されているが、実務で政策決定できるレベルのものはないと思う。現状を把握するという意味では、新たな取り組みにチャレンジするこ

とも大事ではないか。たとえばスマートフォンを使ってGPSで追っていくことで、発生分布や走行ルート、目的地が分かり、自転車の走行実態を押さえることができる。

委員：社会の流れが変わってきているようだ。今後の自転車対策事業について、当協議会での議論を通じて行政をサポートしていきたいと思う。

### 3 閉会

以上