

平成 25 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 25 年 8 月 21 日（水）午前 10 時から 12 時まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 8 階 8 1 3 会議室
3. 出席委員 14 名 欠席委員 1 名

4. 内 容

○開 会

○委員紹介

○会長・副会長の選出

会長には田村委員、副会長には下田委員が選出された。

○会長あいさつ

長い期間、自転車問題に携わってきた。自転車は、便利で身近な移動手段である一方、群になれば鉄の塊にすぎない。サイクルライフ、都市空間の関わり、都市のなかでの使い方、自転車をめぐる政策が変わりつつある。最近では、自転車の使い方が多様化してきており、自転車の新しい段階を迎えつつある。

これまでのまちの繁栄には、自転車が主役であったことは間違いないだろう。かつては放置自転車の問題があった。商店街や行政などが連携し努力した結果、自転車を置くスペースが確保され、発展してきた。

自転車の新しい段階を迎え、市民を中心としたこのような会議が必要であり、市民や行政、関連する機関が協働で、自転車対策に対処していく必要があるかと思う。

○副会長あいさつ

市内には、吉祥寺、三鷹、武蔵境地区があるが、駅周辺は放置自転車が多かった。かつては、放置自転車が大きな問題となっていた。これまでも田村会長をはじめ皆さんの協力により問題解決に努めてきた。私自身も微力ながら協力してきた。引き続き、皆さんのご協力をいただきたい。

○報告・審議事項

<事務局説明>

(1) 武蔵野市における自転車対策の取り組みについて

- ・ 放置禁止区域や自転車駐車場の整備状況について
- ・ 武蔵境駅南第 2 自転車駐車場の開設について
- ・ HOP の利用状況について
- ・ 吉祥寺大通り東レンタサイクルの利用状況について

(2) 放置自転車の現況について

- ・ 市内 3 駅の駅前放置自転車の現況について

- ・ 撤去自転車の状況について
 - ・ 再生自転車海外譲与について
 - ・ 自転車駐車場の案内ビラ、総合満空表示盤の設置について
- (3) 自転車安全利用について
- ・ 自転車安全利用講習会について

<質疑応答事項>

委員 : ①自転車対策の政策体系について伺いたい。
 ②自転車利用者に対する駐輪場の総量について伺いたい。
 ③商業者に対する駐輪場対策についても伺いたい。
 ④周辺区市からの自転車利用者が多いことから、自治体間の連携について伺いたい。

事務局 : ①自転車等総合計画にも記載があるが、長期計画をはじめ、市民交通計画などを上位計画とし、自転車の部門に自転車等総合計画がある。

自転車等総合計画は、地域公共交通を重視し、自転車を適正にコントロールするために、自転車等利用、施設整備、放置自転車対策の3つの方針から構成されている。

②駐輪場は、各駅に整備目標台数(総量)を定めている。

吉祥寺駅 14,100 台、三鷹駅北口 7,300 台、武蔵境駅 10,400 台である。

三鷹駅北口及び武蔵境駅周辺については、この整備目標台数を充足する駐輪場が整備できつつある。吉祥寺駅周辺には、整備台数がやや不足している面がある。特に、買い物目的の駐輪場が足りていない。

③商業者に対する駐輪場整備は、市として一定の協力をお願いしている。宅地開発等指導要綱やまちづくり条例に基づいて、駐輪場整備がなされてきた。また、民間駐輪場の整備を市が財政支援する取組みも行っており、アトレ御殿山駐輪場の増床では、その整備費の一部を市が財政支援している。

④周辺自治体との連携については、情報交換は行っている。連携には、利用料金のバランスを図る面もあろうかと思うが、現状としてはなかなか難しい課題である。

まちの活性化の面もあるが、自転車が1点に集中することのないようなバランスや連携が必要だろうと考えている。

委員 : 自転車利用者の実態はどうか。

事務局 : 自転車等総合計画 P6~P11 に記載があり、駅ごとに説明。

吉祥寺駅や武蔵境駅は、市外からの利用者が多い。三鷹駅北口は、市民の方が多い。

武蔵境駅では、朝、駅から目的地へ向かう逆利用が多いのが特徴である。

- 委員：武蔵野市は、様々な資料がしっかりしている。
それをどのように活かすかが課題だろう。
自転車利用に関する問題、自転車に関連する事故などはいかがか。
- 委員：自転車が関与する事故が多い。
7月末時点で、229件の交通事故のうち、44.5%が自転車に関与する事故である。
昨年1年間においても410件の交通事故に対し、46.3%が自転車に関与する事故である。自転車事故に関する取組みとして、先ほど説明のあった安全利用講習会にも参加しており、交通事故が多いことや交通ルールを守ることなどを伝えている。
資料を拝見すると、市外からの自転車利用者が多いことに驚いている。
- 委員：データを上手に利用されている印象を受ける。
他の自治体などでコミュニティーバスなどにも関わってきたが、武蔵野市でやっていることが模範となっている部分が多い。先駆的に進められてきたのは、データに基づくものが多いのだろう。
- 委員：武蔵境駅周辺の鉄道高架下に駐輪スペースが確保できたが、武蔵野市内の駐輪場はだいぶ整備ができてきたように感じている。
他の自治体の協議会などにも参加させてもらっているが、多摩地域では他の自治体からの自転車利用者が多いように感じる。自治体間の連携も必要であるように感じる。駅の南北をつなぐ自由通路において、自転車利用者の一部が自転車に乗ったまま通行する人がいる。武蔵境駅も鉄道が高架化され、そういった事案も発生している。今後、吉祥寺駅にも今年度末に自由通路が拡幅されることから、自転車のマナーに関する問題が出てくるのではないか。安全利用講習会などでもマナーについて引き続きお願いしたいことと、駅の方での注意喚起について相談させてもらえればと思っている。
- 委員：資料の説明を聞くと、駐輪場対策を一生懸命やられていて、駐輪場の充足率も満たしてきていることが分かった。
朝、三鷹駅を降りて歩いていると、自転車の利用が多いと感じる。
警察の方が交通整理もされているが、大きな事故になる前に、安全利用講習会などを通じて、自転車のマナーについて引き続き取り組んでもらえれば思う。
消防自動車が出動などの際に、自転車が脇道などから飛び出してくることもあるので、運転には十分気をつけるように注意している。
- 委員：吉祥寺駅周辺で言えば、駐輪場の附置義務があり、トータルとして何がしたいのか。建替に際しては、柔軟な対応ができないのかと感じる。
建物を建築する際には駐輪場の附置義務があるが、事業敷地には大小あり、

仮にお店の前に駐輪場をつくることになれば、建物の壁面位置が現在は揃っているが、駐輪場をつくることによって不揃いになってしまい、アーケード街の商業価値を低下させることになる。商業地を活かしながら、駐輪場は行政が作っていくべきではないか。そうでなければ、建物の建て替えが進んでいかない。安心・安全のために建て替えを進めていくことが望まれていながら、一方ではそういった課題がある。附置義務については、自転車だけでなく、車にもある。

吉祥寺駅周辺にある商業の建物は、築40～50年が経過している。木造も多い。建て替えを進めていくためには、そういった課題を解決していく必要があり、危惧している。

それ以外の部分は、全国の見本になるような取り組みをされていると感じている。

委員：商業地の駐輪場等の課題は、まちづくりの関係にウエイトがあると思う。三鷹駅北口周辺では、駐輪場の収容台数が増えてきている。ハード面に関しては、財政面で恵まれているからだろう。

モラルが大変な課題だろうと思っている。かたらいの道は時間帯規制があり、歩行者天国になる区間があるが、多くの自転車が通行している。音楽を聴きながら、もしくは、電話をいじりながら自転車を利用している方を見かける。そういった自転車利用者が交通事故を起こせば、多額の賠償金が請求されることを知っているのかと思う。多額の賠償金の事例をもっと周知させていくべきではないか。

三鷹駅北口周辺は、会社や住居系のまちであると感じているが、今後もそういったことが増えていくのではないかと思うので、モラルの問題にも取り組んでいく必要があると感じている。

三鷹駅北口は南口に比べて、放置が少なく整理されているように感じている。

委員：①武蔵境駅周辺にある2時間無料の駐輪場の稼働率はどうか。

②武蔵境駅の東側の鉄道高架下に駐輪場が整備されると伺っているが、具体的に教えてもらいたい。

事務局：①武蔵境駅北口一時利用駐輪場については、約120%の利用率である。利用者には、通勤・通学の方も多く、午前中で満車になることが多い。

みずき通り駐輪場は、一時利用で約12%（H25.6末現在）の利用である。これまで武蔵境駅北口周辺にて空いている駐輪場がなかったことを考えると、みずき通り駐輪場は今のところ空いている状況である。

武蔵境駅南第2駐輪場は、約3割の稼働率となっている。

なお、武蔵境駅北口第2駐輪場については、年間で見てみると一時利用の稼働率は約160%ではあるが、土日の利用も多い。自転車は駅から見て、北西

の方向から来ることもあり、また、北口第2駐輪場を南下すると新しく開設した西改札口にもつながっていることから、この北口第2駐輪場は場所的にも恵まれているといえる。

②武蔵境駅東高架下駐輪場については、現在、鉄道事業者と協議中である。工事や開設の時期については、現時点では未定である。

事務局 : 武蔵境駅南第2駐輪場の開設にあたり、駐輪場用地は土地使用貸借契約を締結し無償で借りている。また、駐輪場の建物の建設費は、市の負担はなく、整備ができています。

市の財政負担をできるだけ軽減する取り組みも進めている。

委員 : 駐輪場の整備が進む中で、駅周辺にお客様をどのように呼び込むのが課題である。

自転車のマナーの問題、交通事故などについて、自分のお客様や組合などで話しするが、道路の基盤整備が進まないなかでは最終的にこうした問題が残っていくのだろう。国、都、市にも色々な課題を抱えていることから、緊急に道路整備ができる訳ではないだろう。私たちは、できることを地道にやっていくしかない。

交通ルールの問題は、教育の問題だと感じているし、それを変えることになれば大変なことである。個人主義な方が多くなり、交通ルールを守らない方も多く見受けられる。それを変えていくことは大変なことだと感じている。その様な中、業界や組合などを通じて、自転車安全利用講習会をご案内するなど、できる限りのことをしている。

駐輪場に関しては、だいぶ良くなってきていると感じている。

スポーツタイプの自転車を若い方が乗ることが増えてきているように感じるが、自転車マナーは悪いように感じる。

防犯登録番号については、規定を満たしていれば登録しており、電子化も進んできている。自転車の購入される際に、自転車利用の注意点などはご案内している。

歩道を走っている自転車が、歩道に歩行者がいると車道に出ることになり、それが逆走になってしまう場合がある。先ほど、別な委員からもお話があったが、自転車利用者は事故の際の賠償金のことを知っているのかと感じる。

委員 : 吉祥寺駅の西側には一時利用の駐輪場が少ないと感じた。吉祥寺では自転車が止められないので、一時利用の多い三鷹駅北口を利用することがある。

吉祥寺へ歩いていけるならばいいが、駐輪場は止められないので、宅配サービスを頼んでいる方が自分の周りに多くなってきている。

自分たちの地区では、小学校にて自転車教室なども開催していることもあり、親御さんの意識は高い。吉祥寺は自転車を止められないので歩いていく方も

多く、若い方は様々な手段を取り入れている。

私自身も、朝の通学時間帯にかたらいの道で見ているが、通行する自転車は非常に多い。2～3年、かたらいの道に立っているが、小学生が横断歩道を渡ろうとすると、以前は自転車はそのまま疾走していたが、半年程前から道路標識や横断歩道を見て自転車を止めようとする方が増えてきたように感じている。自転車のルールなどを、今後も広く周知していけばもっと良くなると思うし、交通事故も減るのではないか。武蔵野市の場合には、一人がルールを守れば、周りの方も守るようになるのではないか。

かたらいの道は、北への一方通行で沿道には小学校などがあることから、車があまり入ってこない道路である。自転車利用者は、扶桑通りよりもかたらいの道を使う。

第一中学校の南西角には、北側から来る自転車の自転車ストップマークがない。警察の方にはお願いしているが、もし自転車ストップマークがあれば、自転車は止まってくれるように思う。

自転車の通行路線上に駐輪場があればいいと思う。一時利用の駐輪場は、商店街の近くが望ましいが、エリア外でもいいのであって欲しい。

放置禁止区域外でも空いている駐輪場があれば、利用するのではないか。

吉祥寺では、お店の前に駐輪場があると、そこまで自転車を持っていくことも大変だし、商品を並べるスペースもなくなってしまう。

委員：武蔵野市に来て3年目であるが、昼頃に都心に向かおうと吉祥寺へ自転車を利用した場合、空いている駐輪場を見つけるのに大変苦労した。駐輪場を使いこなすまでに、半年間も要した。最近では、御殿山駐輪場やアトレ御殿山駐輪場などを利用している。利用者側に立つと、情報提供が重要だと思う。そのなかで、武蔵境駅北口にて整備予定の総合満空表示盤はとても良い試みだと感じている。

ただ、情報提供の仕方には色々あると思うので、駐輪場の利用状況などをしっかりと把握する必要があるのではないかと感じている。人間の行動が変わるような情報提供があってもいいのではないか。

駐輪場の利用状況をもう少し分かりやすく、資料として提示してもらえるといいのではないか。そのうえで、駐輪場の配置計画も決まってくるのではないか。

駐輪場の利用率を高めることを考えると駅前が望ましいが、青空駐輪場ではその土地利用がもったいない。

一方、武蔵境駅周辺では逆利用、吉祥寺駅ではレンタサイクルの利用が多いことなど、特徴的な部分もあるので、コミュニティーサイクルなどの様々な手段で、駐輪場に停まっている自転車を動かすような取り組みも必要ではな

いか。

本学生が自転車の利用に関してご迷惑をお掛けしているかと思う。市や警察が色々な取組みをして頂いているが、道路構造を変えていくのが難しい中で、学校関係者や地域の団体などからもアプローチして変えていかなければならない。意識の高い方から、地域のマナーやルールの徹底を考えていかなければならないと感じている。

委員：大正通りにて、自転車と自転車がぶつかったのを見た。お互いに譲って通行してくれればいいのだが、一方通行を逆に走ってくると一時停止が書いていないなど、なかなか上手くいかない。

また、自転車を利用する際には、必ずヘルメットを着用するようにすべきだと思う。

放置自転車が多かった時期はあったが、レンタサイクルなど様々な取組みなどを経て、やっと放置自転車が少なくなってきた。

附置義務については条例に定められているが、商店街にはその外に自転車を停めて歩いて利用してもらった時代が変わってきたように感じる。住みたい街NO.1にふさわしいまち並みであって欲しい。

委員：都市環境の問題として、放置自転車対策を進めてきた。

自転車利用者を見ると市外からの乗り入れも多いことから、広域的な問題でもある。周辺自治体に費用面も含め協議したことがあるが、難しい課題である。

広域的な視点に立つと、先日、東京都が条例を制定した。条例だけではなく、財政的な支援もお願いしていきたいと考えている。

駐輪場用地は、未利用地がない中で確保していかなければならない。土地の取得が難しい中で、土地を貸借して駐輪場運営しているのが実情であり、用地確保には不安定な面もある。

財政的な負担を低減するために、公益財団法人自転車駐車場整備センターと共に事業を進めているが、土地借上料など財政的な負担はある。

附置義務の課題については、現在、庁内で検討を進めている状況である。吉祥寺駅周辺には余剰地がないことも踏まえ、自転車ではない異なる移動手段に変えていく取組みもあわせて考えていく必要があると思う。

自転車のルールについては、車両という認識を自転車利用者が持っていないところに課題がある。安全利用講習会を通じて意識改善に努めているが、引き続きさらなる検討が必要であると思う。

委員：市民安全パトロール隊を実施しているが、かたらいの道にて携帯電話を操作しながら自転車を利用されている方を見かける。

市民安全パトロール隊が声掛けをしているが、無視されてしまう。人間の行

動が変わるような情報提供の仕方には共感でき、安全利用講習会などを通じて情報提供をしてもらえればと思う。

短時間無料駐輪場は、商業の活性化から見ても、今後増やしていくべきではないかと思う。

○閉 会