

## 令和4年度 第1回武蔵野市自転車等駐車対策協議会 議事要旨

日 時	令和4年7月8日（金）午後2時から午後3時30分まで
場 所	武蔵野クリーンセンター 見学者ホール
出席委員	12名（欠席3名）

### 1 開会

会長欠席のため、武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例施行規則第18条第4項の規定により、副会長が進行を務める。

### 2 議題

（1）原動機付自転車駐車場の一時利用料金見直しについて（資料1）  
事務局より、資料に基づいて説明。

### 3 報告事項

（1）（仮称）吉祥寺本町一丁目27番街区自転車駐車場の新設について  
（資料2）

（2）自転車等総合計画進捗状況について（資料3～9）  
事務局より、資料に基づいて説明。

### 4 意見交換

#### <自転車駐車場における一時利用料金（一部）の見直しについて>

委 員：利用率の低いフロアを12時間100円から24時間100円に見直したとのことだが、入庫後2時間無料、その後課金となるため、入庫後14時間100円から26時間100円に変更したことになる。

100円で利用できる時間を14時間から26時間へ変更することがインセンティブとなり得る利用形態としてどのような想定がなされているのか。

事 務 局：長時間勤務の方や、逆利用（駅から目的地まで自転車を利用する）

の方等が考えられる。

#### <自転車保険について>

委員：自転車の保険についてはどうか。

委員：自転車商協同組合では、TSマークの取得を推奨している。  
自転車安全整備店で自転車の点検整備を受けると、保険が付帯されたTSマークを取得できる。

事務局：令和2年度から、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例により自転車損害賠償保険等への加入が努力義務となった。

#### <シェアサイクル・レンタサイクルについて>

委員：吉祥寺大通り東自転車駐車場にてレンタサイクルを20年以上実施していたが、令和3年度で廃止となった。  
都心では自転車を持たずシェアサイクルを利用する方も増えており、不動産業者等、業務で活用している業界もある。  
武蔵野市での状況はどうか。

事務局：市としてシェアサイクル事業は実施していないが、研究を進めている。  
公共性のある事業のため、地域公共交通とのバランスを踏まえながら具体的に考えていきたい。

委員：民間主導で急速に広まっている中で、市としても早めに検討を進める必要がある。  
公共性が高い事業であるなら、尚更、いち早く本協議会で議論の場を設けてほしい。  
シェアサイクルを導入している近隣自治体では新たな課題が出てきて、さかんに議論が交わされている。  
事業者や市のどちらかの意向に偏った議論にならないよう、事務局での研究と並行して本協議会にも情報共有してほしい。シェアサイクルが公共的な側面が強い交通手段であるから地域公共交通の協議会に委ねるという方針ではなく、これまで市内における自転車交通と地域公共交通を検討してきた経緯を持つ各協議会で、

それぞれの視点から自転車というモビリティの今後の在り方を議論していくことが極めて重要である。

市が決定した段階で報告するのではなく、武蔵野における自転車の利用に関わる様々な立場の方が集い、長年にわたり議論を重ねてきた本協議会で活発に意見を交わして一緒に考えていきたい。駅から一定程度離れたところに駐輪場を配置するという市の考えと、事業者のステーションを増やしたい考えと、利用者の考えがあると思うが、具体的にどこで事故が発生しているのかや交通計画の中でどのようにシェアサイクルを位置付けるのか、客観的事実や政策的な観点を踏まえて検討する必要がある。

### <自転車の安全利用について>

- 委員：歩行者が安全に通行できる環境の確保に注力してほしい。  
電動アシスト付き自転車等がスピードを出して走行している状況に毎日危険を感じており、市民としては不安である。
- 委員：市民の方より、自転車の「ながらスマホ」について不安の声が寄せられている。  
直接注意しても改善していない状況とのこと。  
市としての方針を示してほしい。
- 委員：市議会でもぜひ取り上げてほしい。  
ヨーロッパでは歩行者と自転車の通行場所がきちんと分かれている。  
事故防止は、市だけではなかなか解決できる問題ではない。
- 委員：令和3年中の武蔵野市の自転車関与事故件数が前年比2倍以上になっており、自転車関与率は6割を超えている。  
いずれも令和2年と比較して急増しているが、その要因はどう分析しているのか。
- 事務局：新型コロナウイルス感染症の影響により在宅勤務等が増え、これまで自転車利用は主に朝夕に多かったが、それに加えて昼間の時間帯にも利用が増えている。  
自転車利用のスタイルが変わってきているのではないかと考えて

いる。

委員：令和3年は、自転車の単独事故が激増している。  
段差で転んだり、電柱にぶつかったり等の事故が増えている状況である。

委員：できる対策はどんどん実施してほしい。  
吉祥寺のサンロードのように、事故の多い場所を中心に自転車の押し歩きルールを定めてはどうか。

事務局：サンロードの押し歩きは、商店会を中心に自主的なルールとして実施頂いている。  
武蔵野市自転車等総合計画においても自転車通行ルールの検討について記載しているが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり検討が進んでいない状況である。  
様々な団体との調整が必要なことであるため、身近なところから調整を進めたい。

委員：吉祥寺ダイヤ街では、押し歩きを促す看板を立てて対策を行っている。  
京都では、歩行者と自転車とで通行が分かれている場所が多く、歩行者と自転車の輻輳が起こりづらい環境になっている。  
吉祥寺は道が狭く、同様の対策は難しいかと思う。  
自転車の利用にあたり、車のように免許制を導入してほしいとかねてより考えている。

委員：市と警察で所管・責任を明確にした方がいい。  
傘さし自転車は、警察が路上で徹底的に指導を行うことでかなり違反が減った。  
今は「ながらスマホ」が問題になっており、事故も多く起きている。  
市と警察で明確に役割分担をしたうえで、対策を講じてほしい。

委員：市で実施している自転車安全利用講習会に何度も参加しているが、講習会に参加する方は安全利用に対する意識が高いため事故の危

険性について認識できる。

個々の利用者の意識をどう変えていくかが重要である。

市でも安全利用に関する啓発を行っており、啓発動画も配信しているが、動画に行きついていない方が違反を犯している。

市でできることには限界があるが、引き続き啓発に力を入れてほしい。

違反の取り締まりは警察しかできないため、市としてどう安全利用を促していくかを示してほしい。

委員：市と警察の役割分担がわかりづらいと感じている。

放置自転車対策は市の対策によりかなり改善したが、安全利用については市だけでも警察だけでも対策が難しい。

京都では安全利用の啓発も重点的に行っている。

啓発にやりすぎはないので、くどいくらいにやってほしい。

## 5 閉会