

令和5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5年11月22日（水）午後3時30分から午後5時まで
場 所	武蔵野市役所 301 会議室
出席委員	13名（欠席2名）

1 開会

2 委員紹介

3 会長・副会長の選出

4 報告事項

- （1）武蔵野市の自転車施策について
 - （2）自転車等総合計画進捗状況について
- 事務局より、資料に基づいて説明。

5 意見交換

委員 自転車施策は自転車利用者の立場のみではなく、特に安全が関わる議論では交通錯綜の相手となる自動車・歩行者の視点を踏まえて検討することが重要である。

駐輪場の配置は利用者の利便性を考慮すると同時に、駅周辺の自転車通行を安全確保の観点からある程度マネジメントするために、エリアを俯瞰的に見て適正な配置を行うことで、歩行者の安全性が担保された質の高いウォークアブルな環境を創出することができる。

委員 本日正午ごろの武蔵境駅周辺の公共駐輪場は、スイング北暫定一時利用自転車駐車場のみ満車で、あとは空車のある状況だった。

放置自転車はほとんどなく、市の放置防止指導員のきめ細やかな対応により放置しづらい環境になっている。

安全利用については、近年増加している電動アシスト付き自

転車は重たく、スピードが出るため、事故の危険を感じている。駅に近くなればなるほど急いでいる人が多く事故発生率が高いと聞くため、駐輪場の駅周辺における適正な配置によって事故が減るのでは。

委員 武蔵野市と武蔵野警察署が連携して安全利用の啓発に取り組んでいる。

本年10月14日に「親と子の交通安全フェア2023」を開催し、子どもたちやその保護者等約1,000人来場いただいた。その中でスケアード・ストレイトを実施し、武蔵野市内で多発している路地裏の見通しの悪い道路での自転車どうしの事故を再現し、来場者に原因を問いかけることで事故について考えていただく機会を設けた。

報道番組や自転車のシミュレーター等の様々な媒体、ツールを使って安全利用について知っていただけるよう工夫している。

警察官の多くは市外に住んでいるため、市民の方に少しの変化でも教えていただき、事故防止に繋がりたいと考えている。市でヘルメット購入費用の助成を行っているが、まだまだ着用は進んでいない状況である。

子どもは着用しているが保護者は着用していないケースも多く、警察がいくら着用を促しても、保護者が着用していなければいずれ子どもも着用しなくなってしまう。

ヘルメットを着用していたことにより命が助かった事例が実際にある。髪形が崩れる等の事情があるとは思いますが、命を守るために割り切っていただきたい。

元気に「行ってきます」と出て行った家族が冷たくなって帰ってくるようなことは、あってはいけない。

武蔵野市は交通事故の自転車関与率が非常に高い。悲惨な交通事故を1件でも減らすためにも、警察だけではなく市民の皆様の手を借りたい。

委員 市民の具体的な行動が市民自らの命を守ることに繋がる。

委員 「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」を改正し、施設の付置義務駐輪場を隔地に設置する際の施設からの距離を「おおむね 100 メートル以内」と規定していたところ、「土地利用等の状況を考慮してこれが困難であると市長が認めるときは、おおむね 300 メートル以内」とする規定を追加したことについて事務局より説明があった。

同条例第 16 条に「自転車等の駐車対策に関する重要な事項について調査審議するため、武蔵野市自転車等駐車対策協議会を置く。」と規定されているが、この件について本協議会で調査審議されたのか。

そして、付置義務駐輪場を隔地に設置する際の施設からの距離の規定を緩和することは、放置自転車対策と矛盾するのではないか。

また、吉祥寺駅周辺の収容台数が減っているのは問題ないのか。

委員

吉祥寺駅周辺は木造の建築物が密集しており、防災上、建て替えが望まれる施設が多いが、建て替えにおいて付置義務駐輪場への対応がネックになるケースが多々あることは本協議会において度々伝えていたため、今回の条例施行規則改正はその意見を汲んでいただいたと考えている。

施設内やその至近に付置義務駐輪場を設置するとなると、利用者がアーケード内に自転車を持ち込まざるを得ない店舗もあり、危険である。

建て替えを進めるにあたり、隔地の規定の緩和は助かる。

付置義務駐輪場を集約できる場所を設置し、開発事業者が費用を負担するしくみも検討いただきたい。

また、公共駐輪場の収容台数については適正だと感じている。過去、武蔵野市は放置自転車台数が全国ワースト 10 に常に入っていた時代がある。

市の対策によって放置自転車が大幅に減ったことによる経済効果は大きいと思う。

事務局

この度の条例施行規則改正については条例第 16 条でいう「重要な事項」とは考えておらず、本協議会で調査審議はしていない。

本協議会において、特に吉祥寺駅中心エリアの建物更新が進まない理由のひとつに付置義務駐輪場の設置が挙げられ、それに対応するために「武蔵野市自転車等総合計画」基本施策Ⅱ 2（2）に民間の付置義務駐輪場の隔地誘導等の検討を記載しており、条例施行規則の改正はそれを実行したものである。

計画の実行については市が進めていくものと考えている。隔地規定の適用範囲は東京都駐車場条例に関する取扱いとの整合をとるため、同じく「おおむね 300 メートル以内」とした。

放置自転車対策と矛盾するのではというご指摘については、吉祥寺駅周辺における駅から駐輪場の平均距離が約 300 メートルとなっていることや、公共駐輪場も駅に近い駐輪場から満車になるわけではないことから、付置義務駐輪場が駅から離れることが放置に繋がるものではないと考える。

例えば吉祥寺駅周辺の公共駐輪場では、駅中心部から約 400 メートル離れた駐輪場が最初に満車になることがよくある。

吉祥寺駅周辺の公共駐輪場の収容台数については、令和 5 年 11 月に吉祥寺クックロード自転車駐車場（収容台数 603 台）が供用開始するまでの期間、イースト地区の収容台数は約 150 台不足していた。現在では一部の公共駐輪場が一時的に満車となるが、その周辺の駐輪場は空きがあることが多く、どこも停められないという状況ではないと認識している。

委員 私は条例施行規則の改正は重要事項だと考えている。施設から付置義務駐輪場までの距離は東京都駐車場条例に関する取扱いとの整合を取ったとのことだが、自動車と自転車とでは事情が異なるのではないか。子ども連れや高齢者が 300 メートル離れた駐輪場に自転車を停め、歩いて往復することは難しいという声も聞く。放置自転車の増加に繋がるのではないかと危惧している。

委員 市民の方より、吉祥寺イースト地区の公共駐輪場の集約化について、駐輪場の利用者にアンケートを実施すべきだったというご意見や、直接市民に影響のある事項については市報等

に目立つように掲載するべきだったというご意見をいただきました。

事務局 さまざまな立場の方のご意見を考慮することは大変重要だと認識している。吉祥寺クックロード自転車駐車場に関しては防犯対策と利便性のバランスが難しいところだが、近隣の方のご意見を重視した。

委 員 次回の本協議会で年齢層別の自転車事故件数のデータを用意いただき、子どもへの交通安全教育においてどの年齢層に重点を置くかを検討したい。

また、未就学児と保護者への教育が重要と考えている。

保護者が子どもと一緒に学ぶことが効果的であり、例えば京都市やさいたま市では保護者向けの交通安全教育を実施しているので参考にしていきたい。

スケアード・ストレイトは、研究者の間では賛否両論と聞く。子どもを怖がらせることにより事故防止に繋げようとするものだが、その効果は瞬間的で、行動変容は持続しないという研究結果もある。

「地球の友・金沢」という団体ではヒヤリハットのマップ作成や見てわかる自転車安全教育等、子どもたちに考えさせる交通安全教育を行っている。

子どもたちが能動的に考える機会を与えるような交通安全教育を武蔵野市と一緒に検討していきたい。

6 閉会