

令和6年度 第2回武蔵野市自転車等駐車対策協議会 議事要旨

日 時	令和6年10月16日（水）午前10時から正午まで
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

2 議題

(1) 武蔵野市における自転車等を取りまく問題・課題について

(資料2-1・2-2)

事務局より、資料に基づいて説明。

<TSマーク付帯保険について>

委 員 TSマーク付帯保険の助成は令和6年度で終了なのか、それとも今後も継続するのか。

事務局 今後も継続予定である。

委 員 TSマークは元々青色と赤色の2種類だったが、令和4年に新たに緑色が設けられた。色により補償内容が異なり、新設の緑色はすべての人身事故が賠償責任補償の支払い対象となり、示談交渉サービスがついている。ただし、物損事故は補償の対象外であるなど補償が限定的である。

<撤去自転車の処分について>

委 員 売却する撤去自転車の、所有権等の取り扱いはどのようにしているか。

事務局 撤去自転車は告示から6カ月経つと所有権が市に移る。売却や廃棄は告示から1か月経過後に実施し、自転車の所有権が市に移るまでは売却代金を保管し、所有者から保管期間に返還を求められた際は、売却代金を返還している。

委員 ここ数年撤去自転車の海外譲与はしていないとあるが、状態の良い撤去自転車はどのような処理をしているのか。

事務局 所有者に返還できなかった撤去自転車のうち状態のいいものは売却し、そうでないものは廃棄している。売却した自転車は、事業者を通じて海外へ輸出しており、事業者からの売却代金は市の歳入となる。

<自転車関与事故について>

委員 他自治体と比較する際に、駐輪場の駐輪台数に対する事故状況を類型別に分析できるといいのではないか。

事務局 令和5年度における武蔵野市の自転車関与事故について、自転車単独事故は31.2%、出会い頭の事故が26.0%、自転車対歩行者の事故は13.6%で、上位を占めている。その他は追い越し・追い抜き中の事故が6.4%、右折時の事故が6.0%、左折時の事故が5.6%である。
駐輪台数と事故件数の関連については、現在のところデータがないが、今後研究していきたい。

委員 他自治体の消防署の方より、緊急車両のを走行中に自転車に対してヒヤリとすることが多いと伺ったことがあるが、武蔵野市ではどうか。

委員 緊急車両は赤信号の交差点に進入する際は一時停止をし、安全確認を行ったうえで徐行することが原則である。しかし、一時停止した際に「道を譲られた」と思って通行してしまう自転車や歩行者がおり、特にイヤホンをしている方は緊急車両のアナウンスが聞こえず、停止していただけないことがある。

委員 市内でも出会い頭衝突事故が多いという統計が出ているが、生活道路などにおける緊急車両の走行について気を付けていることはあるか。

- 委員 特に信号のない交差点においては自転車や歩行者の飛び出しが多いため、危険性を常に意識しながら気を付けて走行している。
- 委員 自転車運転中のイヤホン着用が緊急車両の走行を妨げる要因になりうるという視点は新しい。武蔵野市が開催する自転車安全利用講習会において、周知しても良いと考える。
- 委員 先日、市議会に対して「ながらスマホ」を規制する条例を制定してほしいという陳情があった。
意見付き採択となったが、条例化している自治体もあり、社会問題になっている状況がある。啓発活動を行ったり、計画に位置付けるなどしてほしい。
- 事務局 令和6年8月時点で「ながらスマホ」を条例で規制しているのは全国で12自治体と少数であり、罰則がないため抑止力に繋がらないといった声もある。そのような状況を踏まえ、武蔵野市では、鉄道事業者とタイアップして駅における周知を行うほか、庁内の広報戦略アドバイザーを活用して効果的な啓発に努める取組みを行っているところである。
- 委員 武蔵境駅周辺における自転車の利用状況や放置状況はどうか。
- 委員 現在、武蔵境駅周辺の放置自転車台数は減少してきたが、すきっぷ通り商店会における放置自転車が多いという声があり、駅前放置自転車クリーンキャンペーンのリーフレット・ポスターを、キャンペーン期間前から商店会の店舗へ配布し重点的な啓発を行った。
自転車の安全利用については、夜間に新武蔵境通りの車道上を自転車で走行した際に、自転車のすぐ横を大型トラックが速いスピードで走行し非常に危険だった。交通量が多い道路においては、歩道走行が安全な場合もあると感じた。
また、後ろから追い抜いてくる自転車との接触事故も発生しかねないため、自転車にミラーを設置し、後方確認するよう留意

している。

委員 原動機付自転車のバックミラー取り付けは必須だが、自転車については任意であり、実際に取り付けている人は少数である。

委員 吉祥寺では、歩道を徐行しないで走行する自転車が多く見受けられるため、「自転車は歩道を徐行」と書かれた看板を立てて、自転車利用者へ注意喚起をする方法を検討して頂けないか。

事務局 道路交通法において自転車は軽車両と定義されており、歩道通行は例外である。「普通自転車歩道通行可」の標識の撤去も進んでおり、自転車の歩道通行を前提とした看板を設置することは難しい。

警察と協議のうえ、啓発方法を検討したい。

(2) 自転車利用者アンケートについて (資料3～4)

事務局より、資料に基づいて説明。

<自転車利用者の利便性について>

委員 公共駐輪場の利便性についての質問項目はあるか。

事務局 公共駐輪場の利便性については設問5-2の8)・9)が該当すると考えている。

委員 間接的な設問であるため、例えば公共駐輪場の利便性に対する評価について直接的に問う設問を設け、その理由も回答する形式にする方が良いのではないか。

三鷹駅北口自転車駐車場の屋外部分と三鷹駅北口第3自転車駐車場閉鎖後の周辺の駐輪場の利用状況について話を聞いたところ、現在24時間100円で利用できる三鷹駅周辺の公共駐輪場が三鷹駅北口自転車駐車場の屋上部分のみであり、非常に混雑して大変であるといったご意見があった。三鷹駅中町第1自転車駐車場の2階は空きが多い印象であるため、利用料金を現行の12時間100円から24時間100円にすることで、

利便性が向上するのではないかと感じた。このような経験から、公共駐輪場の利便性について直接的に問う設問が必要と考えた。

事務局 アンケートでは、自転車駐車場利用者に対して公共駐輪場の場所等を考慮した料金設定をおこなっていることを説明したうえで、公共駐輪場の利用体系の見直しに関する個別評価の設問を設けており、市の施策全体への評価と合わせて、利便性についてのご意見をお伺いしたいと考えている。

委員 自転車等総合計画において公共駐輪場の利便性についての記述がないことに違和感を覚える。「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」においても「自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする」とされており、利便性に関する記述の充実について検討いただきたい。

事務局 自転車等総合計画は同法の趣旨もふまえて、改定を行っていく。

委員 例えば、アンケート内の自由記述欄で、「公共駐輪場の利便性についてどう思うか」という文言を追加することで直接的に質問ができると感じた。

事務局 アンケートは、公共駐輪場で配布し、(公財)自転車駐車場整備センターのホームページでも公開するため、日常生活で自転車をよく利用する人の意見を主に収集することになる。一方、自転車等総合計画においては、まちづくりにおける駐輪場の役割を総合的に考えることが重要である。自転車を利用しない方からもいただいている税金を活用する以上、自転車利用者の利便性だけでなく自転車と歩行者の共存等、幅広い視点で策定をする必要があると考えている。

委員 アンケートでは、公共駐輪場の配置や料金設定など様々な項目における自転車利用者の利便性についての現状評価・重要度についての設問が設けられている。

また、回答者が自転車の利便性を重要視しているのであれば、自由記述欄に意見が記入されるはずである。
自転車等総合計画における自転車利用者の利便性の位置づけについては、本協議会で検討していきたい。

委員 自由記述欄の設問に「駐輪場施策（中略）などに関すること」と記載があるため、意見がある人は積極的に記入すると考える。

事務局 委員の皆様からいただいたご意見を踏まえ、アンケートの最終的な内容については、会長・副会長と協議のうえ決定したい。

<自転車走行空間について>

事務局 設問5-2で、市内自転車走行空間整備例として自転車道・車道混在を提示しているが、自転車道は車道や歩道から分離されているため走行しやすい一方、車道混在型よりも道路幅員等の整備要件が厳しく、今後自転車道を整備できる市道はほとんどない。要望が多いと思われるが実現可能性の低い自転車道を整備例として提示することで、回答者のイメージと今後の市の施策が乖離することを懸念している。どのように取扱うのがよいか、ご意見をいただきたい。

委員 自転車走行空間に関する別の設問を設け、武蔵野市は道路幅員が狭いことを説明したうえで市道の自転車走行空間整備についての意見を聞くのがいいのではないか。

委員 市内自転車走行空間整備例に、道路幅員等の整備要件について注釈を追加する方法もある。

委員 市内における整備例ごとの整備率はわかるか。

事務局 現在、提示できる資料はないが、自転車道の整備実績はかえで通りのみである。

事務局 交通状況を踏まえた整備形態の選定に関する国土交通省作成の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に則ると、市内ではほとんどの市道が「自動車の速度が低く自動車交通量が少ない道路」に該当し、車道混在の整備が適当とされる状況である。

委員 道路幅員に余裕があれば、自転車専用通行帯を整備できるとより自転車が安全に車道を走行しやすくなると考える。

3 閉会