

## 令和6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6年8月6日（火）午後3時から午後5時まで
場 所	武蔵野市役所 412 会議室
出席委員	12名（欠席3名）

### 1 開会

### 2 議題

(1) 令和5年度の進捗状況について（資料1～8、14）

事務局より、資料に基づいて説明。

委 員 15歳から19歳の自転車関与事故件数が全体の1割を超えている点について、イヤホンを両耳に入れたままや、スマホを操作しながらの自転車走行など、この事故原因がわかる資料はあるか。

事務局 事故原因を分析している資料はないが、通学等によりこれまで自転車に乗る機会の少なかった方が乗るようになることや、慣れない道を通るようになるなど、ライフスタイルが変化するタイミングで交通事故が増えることが関係していると考えられる。

委 員 中学生と高校生とでは行動範囲や、自転車の走行スピードが異なっており、主な自転車関与事故は出合い頭での衝突である。一方がルールを守らないと、事故が発生してしまう。人身事故の約60%が自転車関与事故であるため、交通事故を減らす取り組みとして、取り締まりに力を入れており、都内の警察署において、武蔵野警察署が最も取り締まりの件数が多い。自転車関与事故が最も多い吉祥寺地区がやはり取り締まり件数も最も多いため、主に通勤通学時間帯を重点的に、取り締まりを行っている。自転車関与事故のうち、ハンドル操作の誤りや段差によるつまづきにより発生する単独事故が約30%であ

るため、単独事故の減少が自転車事故減少のカギとなると考える。

委員 以前より現場における自転車への指導においては武蔵野警察署がご尽力されていると感じる。吉祥寺をはじめ武蔵野市では市外からの流入が多く、比較的移動距離が長い市民以外の当事者による事故の存在も事故特性に影響しているのではないかと。

委員 若年層の事故件数が多いことは納得したが、45歳から49歳の事故件数も多い。  
経年のデータや、分析した結果を提供して頂きたい。警察の取り締まりとの関連性も見えてくるのではないかと。  
市民の方から、自転車走行しながらのスマホ操作の取り締まりをしてほしいとの意見をよくいただく。武蔵野市はしっかり取り締まりをしていると伝えるためにも、詳細なデータを提供いただきたい。

委員 自転車走行しながらのスマホ操作については、本年11月より改正道路交通法が施行されるため、取り締まりを行う予定である。現在は、指導・警告を行っている状況である。

委員 警視庁が保有する市内の年齢・時間帯・事故類型・交通目的等の事故情報についてクロス集計も含めた分析を行うことで、武蔵野市で行うべき対策について具体的に議論できるような資料の作成を検討いただきたい。  
また、自転車保険の加入率が上昇したことにより、従前は警察に届け出なかった事故でも、保険金支払いのために届け出るようになるなど、以前に比べて人身事故として顕在化しやすい傾向にあるとも伺っている。

事務局 自転車利用講習会出席者へのアンケートによると、約70%の方が自転車保険に加入しているという結果がある。

- 委員 撤去自転車の台数が、平成30年度から令和5年度にかけて減少傾向にある一方で、近年自転車関与事故の件数が増加傾向にある点について、市の見解を伺いたい。
- 事務局 放置自転車が減少傾向にあるのは、自転車利用者の「放置してはいけない」という意識の高まりや、すべての公共駐輪場が入庫から2時間無料になり、短時間でも利用しやすくなったことによるものだと考えられる。  
自転車関与事故については、新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通を避けて自転車に乗る人が増え、自転車のルールに詳しくない方が自転車を利用することになったことで、令和3年以降は事故件数が増えたと考えられる。
- 委員 撤去自転車の台数は、コロナ禍以降横ばいだが、これ以上減少させることはできないか。これまでとは異なる視点が必要になっているように思える。
- 事務局 市内全体的に放置防止指導員の巡回、特に放置の多い場所については重点的に対応している。今後、どのように減らしていくか、考えながら取り組んでいく。
- 委員 撤去した自転車で返還できなかったものは廃棄または売却を行っているとのことだが、廃棄するものと売却するものはどのような基準で分類しているのか。
- 事務局 状態の良い自転車は売却対象とし、そうでない自転車は廃棄の対象としている。
- 委員 自転車の乗入台数が武蔵野市は依然として東京都内で上位に位置しているが、コロナ禍による移動手段の考え方の変容に伴うまちの中での自転車の行動の変化について、実際はどのような状況なのだろうか。
- 委員 駐輪場の2時間無料制度は、買い物などで非常に便利である。また、自転車関与事故については、自転車利用者は車から自分

は見えているだろうと思って運転していると感じている。

委員 武蔵境の放置自転車は、放置防止指導員の巡回の効果もあり、目立たなく、駐輪場の利用率はあまり高くないという印象である。ただ、通勤時間帯に危険なスピードで走行している自転車が多い印象である。

委員 武蔵野市は平坦な地形のため非常に自転車の利用率が高い。自転車関与事故率は、東京都全体が約 40%に対して武蔵野市は約 60%と非常に高く、対策が必要である。

委員 武蔵野市が自転車安全利用講習会受講者のみを自転車用ヘルメット購入費用助成の対象としていることについて望ましい助成方法だと考えているが、他の自治体よりも助成の条件が厳しいことについて、市民から意見は届いているのか。

事務局 助成の要件については様々なご意見を頂戴している。自転車を利用する方には、しっかりと自転車の交通ルールやマナーを学んでいただきたい旨を丁寧に説明し、ご理解いただけるよう努めている。

(2) 「武蔵野市自転車等総合計画」の改定について(資料9～13)

事務局より、資料に基づいて説明。

委員 吉祥寺クックロード自転車駐車場の新設に伴い、吉祥寺東部地区の公共駐輪場が閉鎖されたが、駅から離れた位置に駐輪場を設置する方針について、個人としては問題視している。ある中学生から、吉祥寺は駅から離れた位置に駐輪場があるため、不便であるとの意見をいただいた。これらの観点から、この方針を継続するのかという点も含めたアンケートを実施して頂きたい。

委員 特に吉祥寺駅周辺では、附置義務駐輪場の設置が、建物を建て替える際の高いハードルになっている。  
建物を小規模にする・屋上や地下に駐輪場を設置するなど、建

築費が高騰している中で厳しい対応を迫られている。建替後の採算を考えると、附置義務の隔地駐輪も良いと考える。隔地駐輪ならばリング状に配置し、駅利用者のための駐輪場ならば鉄道事業者が設置すれば良い。商業者の立場からすると、一つ一つのビルが駐輪場を設置するよりも、地下などに駐輪場を集約するなど、まち全体での計画があっても良い。

平成初期の吉祥寺では自転車が駅周辺に集中し、放置自転車が1日に4,000台以上あった。歩行者は放置自転車で狭くなった道を通りせざるをえない状況であったが、現在では放置自転車がかなり少なくなり、まちはきれいになった。その経済効果は非常に大きいと感じている。

駅の近くに駐輪場があれば、自転車利用者の商店街等へのアクセスは良くなる一方、人が集中する商店街の中を自転車が走るなど、まちの魅力は低下してしまう。現状でも商店街の中は自転車の押し歩きをお願いしている

駅から一定程度離れた場所に駐輪場があり、中心部は歩行者が自由に行き来できるまちづくりが必要である。アンケートはアンケートでいいが、商業地をどうするか、より大きな視点でまちづくりを考えてほしい。

委員 人々の回遊性を高めるための安全確保やウォーカブルなまちづくりなど、中心市街地の活性化に繋がるような経済や商業、都市計画の観点も含めた自転車の在り方の議論が必要である。

委員 吉祥寺東部地区の公共駐輪場が閉鎖され、新しく商業ビルができたことで、活性化が進んだと感じている。駅近くに駐輪場があることよりも、まちなぎわいが増すことの方が重要だと考える。

委員 駐輪場利用者にアンケートを実施することだが、人は属性やその目的により考え方が異なることに留意してほしい。駐輪場利用者は駐輪場を増やしてほしいと考える一方で、自転車に乗らない方からは、自転車が駅中心部を走ることで危険を感じるため、駐輪場は増やしてほしくないという意見を頂く。このアンケートでは自転車を利用する属性の方の意見と

して有効であり、アンケート結果が一人歩きしてしまうことを危惧している。まちづくり全体としての視点が必要である。

事務局 第六期長期計画・第二次調整計画策定に向けた策定委員会において、吉祥寺イーストエリアのまちづくりに関する議論の中で、駅周辺の駐輪場の適正配置の考え方についても検討が行われている。今後、策定委員による議論やパブコメの実施により同調整計画策定を進めていくうえで、当協議会にて進捗状況を報告していく予定である。

委員 武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関わる条例の第16条で「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。」とある。しかし、同条例施行規則を改正し、付置義務駐輪場を隔地に設置する場合の施設からの距離について、「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」とする規定に改正したことについて当協議にて議論されていないことは問題である。重要事項については協議会で議論するようにしてほしい。

事務局 付置義務駐輪場の規則改正前に行った当協議会にて、事務局から資料を提示し、説明を行ったが委員の方からは特にご意見がなかった。

委員 何もはからずに変更したのではないことはわかった。はかり方と結果を、議事要旨に残した方がよかった。

委員 重要な検討事項については、法定協議会で議論し決定したという記録を残すことで議論に参加していない方も内容が理解できるようにしていくべきである。

事務局 承知した。

委員 吉祥寺クックロード駐輪場の利用状況を教えていただきたい。

- 事務局 クックロード駐輪場の利用率は、新設時の令和5年11月は58.5%だが、令和6年6月は96.1%である。駐輪場は新設当初は利用率が低いが、半年から1年を経過すると利用率が向上する傾向にある。
- 委員 条例施行規則における付置義務駐輪場に関する規定に、「この土地の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」とあるが、どのようなケースが該当するのか教えていただきたい。
- 事務局 歩行者と自転車の輻輳を回避し、安全なまちづくりを進めるという個別計画との整合性がとれない場合や、施設の建て替えに影響がある場合、例えばサンロードに面した建物が更新を行うケース等が該当する。
- 委員 アンケートは、平日と休日の両方で実施することは可能か。休日もとれるなら通勤ではなく遊びに来る方の意見も反映できると思う。
- 事務局 駐輪場利用者を対象にアンケートを実施するため、通勤で駅を利用する方の意見が反映されるよう平日実施するとしているが、休日も含めて実施するか否かについては再度検討する。
- 委員 武蔵野市ではポストコロナにおいても駐輪場の利用率がコロナ禍以前の状況に戻っておらず、定期利用も一時利用も空きが一定程度ある状況である。  
その原因として、多くの自転車利用の主目的が通勤通学から余暇活動や買い物等にシフトしたことで、駐輪場の利用時間が短くなったことが考えられる。  
自転車利用者の属性・目的の変化がわかるようなアンケートを検討してもいいのではないか。
- 事務局 駐輪場の利用状況に関しては、令和3年度に行った駐輪場の利用体系の見直しも影響しているのではないかと考えられる。

- 委員 自転車利用者が、自転車を道路交通法上の車両として認識しているのか調査することで、安全利用の啓発において参考になるのではないか。
- 委員 三鷹北口自転車駐車場の屋外部分と、三鷹北口第3自転車駐車場の閉鎖により、どのような影響があると考えられるか。
- 事務局 三鷹北口自転車駐車場の屋外部分と、三鷹北口第3自転車駐車場の閉鎖後も整備目標台数を充足する状況である。中町第1自転車駐車場の立体化や、シティハウス武蔵野地下公共自転車駐車場の新設等により、駐輪場の需要を満たすことができると考えている。
- 委員 都内ではシェアサイクルの普及が進んでいる。他の自治体と武蔵野市内の相互利用においてもシェアサイクルのニーズが発生すると考えられる。計画改定においてトピックとする必要があると考える。
- 事務局 武蔵野市内における民間事業者のシェアサイクルポートは、30か所、234台分が設置されている。武蔵野市におけるシェアサイクルのあり方については、安全性も考慮し検討していく。

### 3 閉会