

令和7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7年7月15日（火）午後3時から午後5時まで
場 所	武蔵野芸能劇場 小ホール
出席委員	10名（欠席5名）

1 開会

2 議題

- （1）新計画の基本理念・基本方針・基本施策（案）について
事務局より、資料に基づいて説明。

<資料2 基本方針（案）について>

委 員 基本方針Ⅱについて、「駐めやすい」の「駐」という漢字は一般的ではなく読みづらいため、例えば「出かけやすい」に変えてみてはどうか。

事務局 「停」や「止」ではなく、「駐」の字を使用した理由は、読み手に“一時停止”ではなく“駐輪”という意味を伝えることと、あえて一般的ではない漢字を使用することで、読み手の印象に残ることを目的とした。
また、計画において「駐」の字を使用して「とめる」と読ませる自治体もあり、一定程度許容されると考えた。

委 員 “駐輪”は市にとって、過去も現在も最大の課題である。ふりがなをつける等すれば、わかりやすくなるのではないか。

委 員 「駐めやすい」という表現方法は、読み手の印象に残るので賛成である。

委 員 基本方針Ⅲのコンセプトの「くらし」と、基本理念の「暮らし」の表記を、漢字かひらがな統一した方が良いのではないか。

- 事務局 どちらかに統一する。
- 委 員 基本理念の「暮らし」が、すべての基本方針にかかっているの
で、基本方針の「くらしのなかで」は無くても良いのではないか。
また、基本方針Ⅱのコンセプトは漢字が多く文章が長いため、
短くしてみてはどうか。
- 事務局 コンセプトに「くらしのなかで」を入れた理由は、自転車が市
民の生活の中で役立つものとしたかったためである。ただ、基
本理念と重複している点については、ご指摘のとおりである。
- 委 員 「くらしのなか」から「生活のなか」へ修正するのはいかがか。
- 委員から異論はなかった。
- 委 員 基本方針Ⅲの基本施策 1 について、「公共性を有する交通手段」
と「シェアサイクル」が結びつかない。
- 事務局 シェアサイクルは、運転手不足により減便している路線バスの
代替・補完機能や災害時の電力供給等、個人の利便性だけでは
なく、広い意味でまちづくりに役立つという点から「公共性を
有する交通手段」とした。表現が堅くわかりづらいため、より
最適な表現を検討したい。
- 委 員 災害時の電力供給とは、具体的にどのような内容か。
- 事務局 市とシェアサイクル事業者が協定を結び、電動アシスト付き自
転車のバッテリーを非常用電源として活用する事例があると
把握している。
従来、災害時の非常用電源として活用していた自動販売機は重
量がある一方で電動アシスト付き自転車は軽量であるため、
様々な移動先で電力供給することが可能である。
今後は、積極的に研究・検討をしていく必要があると認識して
いる。

- 委員 路線バスや鉄道の最終便以降の交通手段としてシェアサイクルが利用される事例が増えており、自転車が公共性の有する乗り物に変化してきている。
- 今後は、市におけるシェアサイクルの在り方について議論していく必要がある。
- 委員 自治体がシェアサイクル事業に取り組んでいく際、シェアサイクル事業者と自治体はどのように連携をとるのか。
- 委員 シェアサイクル事業者は、オフィス街を中心に事業展開してきた背景がある。今後、住宅地に事業展開していく際は、自治体から公有地の提供が必要となるため、そのタイミングでシェアサイクル事業者と自治体との協議が必要となる。
- また、本計画では、積極的に事業展開をするシェアサイクル事業者に対して、市がシェアサイクルを公共的な市民サービスとして活用するために、今後の取り組み方や、市民にどう理解してほしいか等を書く必要がある。
- 委員 都心の、オフィス街にシェアサイクルポートを設置した直後は、あまり利用されていない様子だったが、設置から１～２年経つと利用者が増えた印象であった。また、カゴがついた自転車であったため、移動手段だけでなく荷物を運ぶ手段として利用されていた印象である。
- 市内にシェアサイクルポートを設置する場合は、市民の方の利用目的に寄り添う必要があるのではないか。
- 委員 現在、市内における電動キックボードの走行台数は、他自治体や観光地と比較すると少ない印象である。今後、市内でシェアサイクルを普及させる際は、電動キックボードに加えて、個人の移動目的や子乗せ自転車の設置等、様々なニーズに対応していくことが重要である。
- 委員 市外からの流入量が多いという武蔵野市の特徴を踏まえて、シェアサイクル事業の活用について検討を進めていただきたい。

委 員 今後の自転車の在り方は、個人の所有物としてではなく、多数で共有するものとなるのではないか。
本計画に、シェアサイクルを新たなスタイルとして位置づけていくことが有効であると考えている。

委 員 例えば子乗せ自転車のような車体をシェアサイクルとして普及させることは困難である。今後も自転車は個人の所有物とする考え方は残り続けるだろう。
公共自転車駐車場の整備と併せて、地域交通の一端を担うシェアサイクル事業に取り組んでいくことが重要なのではないか。
また、シェアサイクル事業者と連携し、利用状況のデータを提供してもらうことで、自治体が利用者の動向を把握することも可能である。

委 員 市内で展開しているシェアサイクル事業者数とポート数、稼働台数を教えてほしい。

事務局 令和7年4月時点のシェアサイクル事業者数は1事業者で、ポート数は32か所である。常時すべてのポートに自転車があるとは限らないため、稼働台数は不明であるが、駐輪可能台数は243台である。

(2) 新計画の取組施策（案）について

事務局より、資料に基づいて説明。

<資料3 取組施策「①自転車安全利用講習会の強化」について>

委 員 講習会のようなイベントに加えて、常時交通ルールを学べる交通公園の設置や、その場に行けばいつでも交通ルールを学べるような出張講習会の実施を検討していただきたい。

事務局 現時点で、交通公園を設置すると断言はできないが、現在自転車を乗り始める前の乳幼児とその保護者を対象に、自転車教室の実施について検討中である。具体的には、補助輪外しのタイミングで啓発を行い、保護者も一緒に交通ルールを学んでいた

だくことで家庭での交通安全教育につなげていきたいと考えている。

現在、武蔵境教習所と連携して西部地区の公立小学校に通う低学年の児童を対象に、横断歩道の渡り方等を学べる交通安全教室を行っている。一方で、東部地区の公立小学校に通う小学生に対しては、各小学校で開催している交通安全教室のみとなるため、常時交通安全を学べる交通公園の設置は、庁内でも連携を取りながら交通安全の所管課としては前向きに検討していきたいと考えている。

委 員 他自治体の設置状況も参考としていただきたい。

委 員 近年は、補助輪付自転車を経ずにランニングバイクからすぐに自転車に乗る子どもが多いため、啓発を始めるタイミングは従前の認識より早める必要がある。

委 員 同時に、ヘルメットの着用も促進していく必要がある。

委 員 子育て世帯に対する安全利用の啓発を取組施策①に含めるのではなく、“子育て応援”等の名称で取組施策等のひとつとすることも検討していただきたい。

委 員 今後は、一般向けの講習会においても、高齢者を対象とした講習会の実施も検討していただきたい。

<資料3 取組施策「③より広い周知・啓発を行う工夫」について>

委 員 「多文化社会に対応した啓発」について、基本的に紙媒体で啓発を行うのか。

事務局 紙媒体に加えてSNS等を活用し、啓発を予定である。
また、取組施策⑬の「多文化社会に対応した啓発」においても同様の方法で啓発を行う。

委 員 紙媒体の啓発はどこで行うのか。

事務局 自転車駐車場や市の施設内等で、チラシ等を配布する。

＜資料 3 取組施策「④自転車利用者を守るヘルメット・保険・点検整備の促進」について＞

委 員 子どもへのヘルメット着用は保護者の努力義務であるにもかかわらず、子どものヘルメット着用率が低いことや、乗車時に前抱っこをしている人が見受けられることから、子乗せ自転車乗車時のルール・マナーを知らない人が多い印象である。
子乗せ自転車に乗る前段階の方を対象とした啓発活動も、取組施策の内容に入れていただきたい。

事務局 現在、ゆりかごむさしのフェスティバル等、乳幼児とその保護者が多く参加するイベントで啓発を行っているが、子乗せ自転車に子どもを乗せる順番や、ヘルメットの着用タイミング等を知らない方が多い印象である。
今後は、子乗せ自転車購入前に、自転車の交通ルール・マナーについて情報を届けていきたいと考えている。

委 員 市職員へのヘルメット着用促進にも取り組んでいただきたい。

＜資料 3 取組施策「⑥交通ルール順守を促す道路のしかけ」について＞

委 員 車道と歩道における注意喚起は必要だと感じた。

委 員 自転車乗車時のイヤホン使用や傘差し運転等が交通ルール違反であるという認識は、市民に浸透しているように感じる。一方で、自転車乗車時の喫煙等の迷惑行為についても、計画の中に盛り込まないまでも、啓発は実施していただきたい。

＜資料 3 取組施策「⑧恒久的な自転車駐車場の維持」について＞

委 員 三鷹駅周辺のように駅から離れた場所に位置する商店街の近くにも、自転車駐車場を設置していただけると、放置対策と地域経済の活性化につながるのではないか。

事務局 令和 6 年度に行った自転車利用者向けアンケートでは、駅から離れている商店街等の近くにも自転車駐車場を設置してほしい

い旨のご意見をいただいている。また、駅から離れた場所に位置する商店街の方からは、店舗前に違法駐輪が多く困っている等のご意見をいただいている。

例えば、末広通り第3自転車駐車場においては定期利用から一時利用への一部転換によって、対応していきたいと考えている。

委員 武蔵境駅周辺における商店街の店舗前の放置自転車に対しては、市が警告札の札付け・撤去を行っているため、放置自転車は少ない印象である。

<資料3 取組施策「⑨付置義務自転車駐車場の制度見直し」について>

委員 吉祥寺において、付置義務駐輪場の集約化は実現可能なのか。また、実際に取り組んでいく際のスキームを教えてください。

委員 吉祥寺駅周辺の建物が密集しているエリアにおいて、建て替えの際に敷地内に付置義務駐輪場を設ける必要があるが、スペースの都合上、屋上に設置した事例があったと聞いている。また、建築費用が高騰している中で、屋上の付置義務駐輪場への移動手段としてエレベーターを設置することは、容易ではない。

事務局 現時点で、付置義務駐輪場の集約化を行うかは確定していないが、回遊性の高いまちづくりを目標に、研究していきたいという意図で取組施策に盛り込んだ。
他自治体が行っている「地域ルール」による自動車の付置義務駐車場の集約化のように、市から独立した組織が管理する仕組みを自転車駐車場にも用いることができるか、研究を行っていく。

委員 吉祥寺駅周辺の付置義務駐輪場を議題として、吉祥寺の商店会の方等を委員とした分科会の実施を検討していただきたい。

<その他>

委員 以前、武蔵境駅周辺の遊技場が施設利用者に対して、隔地にあ

る約 200 台分の自転車駐車場を利用するよう案内をしていたが、近年、遊技場の閉店に伴い自転車駐車場も閉鎖した。その後は、武蔵境駅周辺の公共自転車駐車場が満車となる時間帯が増えた印象である。

今後、市はどのように民間自転車駐車場を増やしていくのか。

事務局 当該民間自転車駐車場の減少後も、武蔵境駅周辺の民間自転車駐車場を含む収容台数は、整備目標台数を上回っているため、需要を満たしている状況ではある。

<資料 3 取組施策「⑱環境保護・健康増進のための活用」について>

委 員 民間事業者と連携し、自転車で走行するとポイントが貯まるようなアプリを活用しても良いのではないか。

3 報 告

公共自転車・原動機付自転車駐車場の利用区分見直しについて

4 閉 会