

令和 7 年度 第 3 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 10 月 7 日（火）午後 3 時から午後 5 時まで
場 所	武蔵野総合体育館 視聴覚室
出席委員	13 名（欠席 2 名）

1 開会

2 会長・副会長の選出

3 議題

（１）自転車等総合計画の改定について

・新計画の素案について

事務局より、資料に基づいて説明。

<資料 4 2-1 武蔵野市の自転車等を取り巻く現状について>

委員 市内 3 駅の乗り入れ台数は都内で上位 10 位以内に入る一方で、放置自転車が減少傾向にある背景があるため、はじめに停留台数に触れるという構成は放置自転車対策に注力してきた武蔵野市らしさを感じられる。

「（１）自転車利用状況」は曖昧な表現であるため、例えば「（１）駅周辺の自転車利用状況」としてはいかがか。

さらに、自転車関与事故に関する記載が欠けている点が疑問に感じた。例えば、9 ページの「図 交通事故発生状況の推移」を 2-1 の冒頭に移動し、9 ページには自転車関与事故率について都内の他自治体と比較した結果をグラフで記載する構成はいかがか。

<資料 4 2-2 現計画の達成状況と評価について>

委員 12 ページの「（１）自転車駐車場の利用体系変更は概ね良好な評価」について、「妥当だが不満がある」もポジティブな評価として扱っているが、ネガティブな評価についてもきちんと説明したうえで施策に活かすことが重要ではないか。

- 事務局 「妥当だが不満がある」等の明確にポジティブな意見に分類しづらいものについても、真摯に受け止めていきたい。
- 委員 例えば、シェアサイクルの通行ルートや自転車駐車場の利用状況について分析する際に、A I を活用してみてはいかがか。
- 事務局 市ではセキュリティ上の懸念から、業務でデータ分析が可能な最新のA I を活用する体制が十分に整っていない状況である。
- 委員 発想を補完するA I とは別に、顕在化したデータの分析・考察にA I を活用してみてはいかがか。例えば、自転車駐車場に関するデータを分析することも可能ではないか。
- 委員 例えば、収集したデータを基にA I が予測した事故発生リスクの高い地点を示す掲示板等を作成し、シェアサイクルポートに設置すれば地域の事故情報に接する機会の少ない来街者の事故防止につながると感じた。
- 委員 他自治体では、シェアサイクルポートの設置が増加していると認識している。また、近年は移動の方向が鉄道駅との往復だけでなく、目的地間の横移動が増加している印象である。
今後は、市としてもシェアサイクルに関する研究を積極的に推進していただきたいと考えている。
- 委員 電車が事故等で運休した際にシェアサイクルを利用する人を多く目にし、シェアサイクルが公共交通機関の補完的な役割として活用されるポテンシャルを秘めていると実感した。
- <資料4 2-5 武蔵野市の自転車等を取り巻く課題と位置付けについて>
- 委員 人口動態に関する記載が少ない点に疑問を感じた。少子高齢化社会を踏まえて、今後の自転車駐車対策をどのように実施すべきかという視点での記載があると、より有益だと考える。
- 事務局 人口動態については、参考資料として整理する予定である。

委 員 本編においても人口動態について記述した方が良いと感じた。

<資料 4 3 計画の基本的な考え方について>

委 員 令和 7 年度第 2 回武蔵野市自転車等駐車対策協議会の意見が反映されていて理解しやすい。

<資料 4 4-1 評価指標について>

委 員 評価指標②「市内自転車関与事故件数」の最終目標は 130 件としているが、事故を半減するのは現実的か疑問に感じた。根拠についての説明もあるといい。

事務局 市内の自転車の事故関与率は 6 割を超えており、近隣区市と比較しても高いことから、目標を高く設定したが根拠を明示するようにする。

委 員 令和 8 年 4 月 1 日から自転車にも導入される交通反則通告制度が、事故抑制に効果があると考ええる。最終目標を現状から半減するという目標も実現が期待できる。
また、中間目標値に関しては、より細分化した期間ごとの目標値を設定すると、状況を把握しやすいのではないかと感じた。

委 員 評価指標⑥「公共自転車駐車場に占める大型車対応率」の最終目標値を 25 パーセントとする根拠を知りたい。

事務局 令和 6 年度に実施した自転車利用者アンケートの結果、電動アシスト付き自転車の利用者は全体の 25.4 パーセントであることが確認できたため、ほぼ同等の数値を最終目標値としている。

委 員 最終目標値の根拠として、自転車利用者アンケートの結果を用いることと、今後大型車の駐輪需要に対応できるよう新たに自転車駐車場を整備する方針に疑問を感じた。
また、今後子育て世帯だけでなく高齢者や障害者等への優先ゾーンの整備方針について整理することが重要であると感じた。

事務局 現時点では、新たに自転車駐車を整備することは予定していない。中間見直しの際には、民間も含めた収容台数の実態調査や自転車駐車の需要を把握し、改めて検討をしていきたいと考えている。

委員 評価指標における大型車の定義は、電動アシスト付き自転車及び子乗せ自転車と定義している一方で、自転車利用者アンケートは電動アシスト付き自転車のみを対象とした結果であるため、自転車利用者アンケートの結果を最終目標値の算定根拠とすることに違和感がある。電動アシスト付き自転車が必ずしも大型車に分類されるわけではない点を考慮すれば、最終目標値の設定には自転車利用者アンケートの結果ではなく、実態調査等の結果を用いる方が適切であると感じた。

事務局 自転車利用者アンケートの結果、電動アシスト付き自転車の利用者は全体の 25.4 パーセント、自転車にチャイルドシートを着用している人は全体の 21 パーセントであり、両者の割合がほぼ同等であることから、この指標の根拠とした。
現在、子育て世帯の方から「子乗せ自転車が駐輪しづらい」といったご意見が寄せられている。また、今後少子高齢化が進むにつれて高齢者も電動アシスト付き自転車を使用するため、その車体に対応した駐輪環境の需要も増加すると考えられるため、本施策は重要な施策であると認識している。

委員 評価指標⑦「公共自転車駐車場一時利用率 100%未満の自転車駐車場数」について、現時点で最終目標値を既に達成しているため、現状維持という認識でよいのか。

事務局 民間も含めた収容台数は整備目標台数を上回っているが、エリア内に最低でも 1 か所は駐輪可能な自転車駐車を確保し続けることを目標としている。

< 資料 4 4-2 計画の推進体制について >

委員 他自治体との連携について記載がないことに疑問を感じる。

事務局 これまで他自治体との連携については計画に明記していないが、今後記載するかどうか検討する。

＜「資料 4 5-1 取組前期施策について＞

委 員 取組施策②「自転車の押し歩きルールの検討」について、高齢者にとって押し歩きが負担となり、駅前に出かけなくなるなどの懸念がある。高齢者にどのような影響があるか知りたい。また、実証実験では高齢者の意見を聞き取り、施策に反映させることが重要だと感じた。

事務局 高齢者に関わらず、人の間をぬうように自転車で走行する行為は非常に危険である。現在、歩行者と自転車が輻輳しているエリアに自転車で乗り入れるすべての自転車利用者を対象に、まちぐるみで「自転車の押し歩きルール」の導入と推進を行っていきたいと考えている。

委 員 吉祥寺サンロード商店街では「自転車の押し歩きルール」を導入しており、高齢の自転車利用者から、特に不便という意見は聞かない。さらに推進していただきたい。

委 員 他自治体における「自転車の押し歩きルール」の取り組み状況を教えていただきたい。

事務局 一部の自治体では実証実験が終了し、事業を実施している。「自転車の押し歩きルール」は法的拘束力がないため路面表示や商店街での注意喚起放送をする等により進めていきたいと考えている。

委 員 「自転車の押し歩きルール」を条例で定めている自治体がある。また、動画で周知している事例もあり、厳格に規定するよりも、楽しく巻き込むことが重要であると感じている。

委 員 取組施策⑤「自転車走行環境づくりの推進」は、積極的に取り組んでいただきたいと感じている。

委 員	市内の自転車利用者の多くが歩道通行可能な年齢等のルールを把握していないと感じる。そのため、自転車走行空間整備に加えて交通ルール・マナーの周知があると感じた。
委 員	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、集約化をどのように実施するか伺いたい。
事務局	具体的な集約先は現時点ではないが、主に吉祥寺エリアにおいて地域ルールの導入を検討している。
委 員	吉祥寺駅周辺は敷地面積が限られているため、屋上に自転車駐車場を設置せざるをえなかった事例がある。 老朽化が進み防災上の課題があるため建替が必要なエリアだが敷地内への自転車駐車場の設置は困難であると考えている。
委 員	取組施策⑫「満空情報ウェブ版の拡充及び周知」について、「自転車駐車場の情報発信について、認知度が低い」という記載があるが、自転車利用者が満空情報ウェブ版にアクセスするまで至っていないことが要因であると感じている。例えば、市の公式 LINE で「駐輪場」とメッセージを送信すれば、満空情報ウェブ版にアクセスできる仕組みの導入についても検討していただきたい。
事務局	他部署との調整を踏まえて、検討を行っていきたい。
委 員	取組施策⑯「シェアサイクルの活用」における分科会について教えていただきたい。
事務局	関係者をメンバーとした分科会でまとめた内容を自転車等駐車対策協議会で協議していく方向で検討している。

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

- 委員 駐車場の利用料金は、車両の占有面積だけでなく路線価等を考慮したうえで設定していただきたい。特に、吉祥寺は三鷹や武蔵境に比べて高めに設定すべきと考えている。
- また、変更案2)の「入庫後2時間無料制度を統一的に導入する」ことについて、現在市が目指しているゼロカーボンシティの方向性と照らし合わせると、相違があると感じた。料金設定に関する根拠や方針についても併せて明示する必要があると感じた。
- 委員 自転車に比べて市外の駐車場利用者が多くなる点を考慮し、特に吉祥寺では積極的に検討する必要があると考える。無料時間の設定等も含め、受益者負担の方法をどのように設定するかを明確にする必要があるのではないか。
- 事務局 放置防止の観点から、自転車と同様に入庫後2時間無料制度を統一的に導入したいと考えている。
- 委員 個人的には吉祥寺の一時利用料金の変更案は安価である印象である。
- また、他部署の取り組みとの関連性について整理し、料金設定を再検討する。
- 委員 懸念事項の2)の「駐車場が不足する可能性がある」ということについて、ご説明いただきたい。
- 事務局 基本的には原動機付自転車駐車場に比べて自転車駐車場を優先的に整備してきた背景があるため、今後、原動機付自転車駐車場の需要が供給を上回った際に、料金の設定によって調整していきたいと考えている。原動機付自転車駐車場を増やしていくという方針ではない。
- 委員 懸念事項3)の、「法令上50cc超125cc以下のバイク受け入れ

ができない可能性がある」ということについて、ご説明いただきたい。

事務局

建築基準法等によって屋内の駐車場では排気量 50cc を超える車両の受け入れができない可能性があり、現在は公共自転車駐車場を管理運営する公益財団法人自転車駐車場整備センターにて確認中である。

4 閉会