

平成 27 年度 第 1 回武蔵野市自転車等駐車対策協議会 議事要旨

1. 開催日時 平成 27 年 7 月 10 日（金）午前 10 時から 12 時まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 4 階 4 1 3 会議室
3. 出席委員 12 名 欠席委員 3 名

4. 内 容

- 開 会
- 会長あいさつ
- 新委員紹介

5. 審議事項

（1）武蔵野市における放置自転車対策等の取組みについて

<事務局説明>… 武蔵野市における放置自転車対策等の取組みについて

<質疑応答事項>

委員：市内 3 駅の現段階の放置自転車の状況はいかがか。

委員：武蔵境の放置自転車の状況は 5 年前、10 年前くらいから見ると非常に減ってきた。平成 28 年の 3 月で武蔵境駅北口広場が完成する予定なので、それに伴い状況もかわるかもしれないが、今現在は放置自転車で困るということはなくなってきた。

委員：住みたい街ナンバーワンと言われている吉祥寺が、以前は放置自転車がひどく恥ずかしい思いもあった。文化的なレベルが問われるのが自転車であるので、状況が改善でき安心している。また、吉祥寺は東の方に駐輪場が多いので、整備統合してもらいたいという要望もある。

委員：三鷹駅も同様に状況は改善し、放置自転車はほとんどなくなっている。他にもなにかあるか。

委員：自転車を停めることと走ることを切り分けて考えてはいけない。駐輪場の整備計画はそこにアクセスするまでの走り方、ネットワーク計画とあわせて考えたい。それぞれの市民がどこを歩いて駅へ向かうのかが混在しすぎていると、錯綜が増え危険である。どの自転車がどのく

らのスピードでそのくらいの頻度で通っていくかというバックデータがないと良い議論ができていかない。停めるという視点だけでなく、自転車の走るという視点からも駐輪場の計画を考えていきたい。

委員：最近では昔より自転車の質と値段が高くなってきた。良いものを長い間乗っていくというスタンスが出来て欲しいが、それが以前よりできている感覚がある。

委員：浅草駅を以前担当していたが、駅周辺の駐輪場は空いているのにも関わらず、道路上の放置自転車が多いということがあった。駐輪場にしっかり停めるよう武蔵野市ではどう誘導していったのか。

事務局：放置防止指導員に放置防止指導だけでなく駐輪場に誘導する案内をしてもらっている。また、市だけでなく商店街にもマップを配るなど協力いただいている。一時利用の2時間無料制度を導入し、ちょっとした買い物客でも利用しやすい環境を整えていることも放置が減った要因と思われる。

委員：武蔵野市の駅への乗入台数が非常に多いことに驚いた。どういう理由で3駅がベスト10に入っていると分析されているか。また、撤去自転車はどういったところに売却しているのか。

事務局：中央線利用者数が非常に多く、市外からの乗り入れが多いことがあげられる。また、地形的に坂が少なく自転車利用がしやすいことも要因の一つと考えている。撤去された自転車は6割程の方が引取りにきており、残りについては手続きを経たのち売却、廃棄しており、売却先は海外である。

委員：駐輪場はだいぶ増えてきたので、吉祥寺に行ってもどこかは空いているだろうという感覚があり、安心して利用できる。満空表示盤があるだけで気分的により安心して駐輪場を使える。2時間無料制度もうまく機能しているので、少しの時間なら放置してもいいやという人が減ってきた。

撤去されているのが他市からのものが6割くらいだということだが、他市との撤去の水準を合わせたり共有することもいいのではないかと。

委員：以前は駐輪場が足りないという物理的な問題であった。徐々に整備され、それに合わせて放置台数も減っていった。次に放置する対象者を分析し、一時的な買い物利用者の放置が多いとわかってきたため、2時間無料など導入した。そして自転車駐車場整備センターへと管理する方法を変え柔軟な運営を行っている。今後は駐車スペースの効率性やサービスの水準を上げることを求め、駐輪対策は多角的な視点から分析し効率性を重視してやっていく。民間の関与も少しずつ広がり、うまく民間活力も活かしていきたいと考えている。

委員：武蔵野市の刑法犯の認知度合が増えてきた。自転車の盗難が増えてきているので自転車に関する問題としてこういったものもある。

委員：駅周辺など、色々な事故が起りやすいため放置自転車の対策がしてあり放置件数が減っているのは大変心強い。今後は自転車のマナー等の向上に期待したい。

2) 「自転車走行空間ネットワーク計画」策定の進め方について (武蔵野市自転車等駐車対策協議会分科会の設置について)

<事務局説明>

委員：分科会の設置の承認と共に、そのあたりでどういったことをやっていくか。

自転車の利用や走行空間の確保といったことではなにかお考えのところはあるか。

委員：自転車問題の解決と、住みたい街への願望はある程度は連動している。また、Suica等のカードの連動性を高め、自転車問題と経済の連動をうまくしていければいい。

委員：この委員会に参加させて頂いて、自転車のネットワークについても今後やろうとしている。東京都の組織では自転車走行空間に関する協議会を別でもやっている。この武蔵野の協議会に東京都が参加していることで、ここで決まったことが反映されるとそこで齟齬が生じるのではないかと心配している。

事務局：東京都では広域な視点があり、東京都との情報共有し足並みを揃えて具体的な整備に向けてやりたいと考えている。そういった形で分科会において情報共有の場が必要ではないか。都道を管理している委員として、市や都の動きの整合性を合わせる必要があると思っている。

委員：整備選定の手法だと、補修課など実際に整備する部門を入れた方がいいと感じる。

事務局：補修課長等に入って頂くのは全く問題ない。オブザーバーなど適宜お願いしたいと思う。

委員：走行空間ネットワークは都市空間をどうマネジメントしていくか。面として色々な形がある。

委員：それほど大きな面積ではない武蔵野市でネットワークを検討すると独特な考え方が必要であり、東京都は広域行政としての市や区の連携をはかるだろう。都市活動の中心として駅があり、自転車を含めそこに色々な交通手段で来る。市には駅以外にも公共施設が点在しているため、その中で自転車利用が多いのはどこか。そこをつなぐ道路はどこか。市民がそこを走りたくなるネットワークを策定しないと意味がない。そこにはマナーの問題もあるので分科会で協議していきたい。

委員：今の日本の道路は自転車用にできていない。次の東京オリンピックを機に変えていこうとしているが、道路を整備してもマナーが守れないと整備する意味がない。一緒にマナーの問題も直していけるとよい。また東京都は、色々な市の良いところをとりまとめていってほしいと思う。

委員：自転車利用者は自分の損得で動きやすいので、条件によって様々な道を走りがちである。自転車が走りたいところを走らせるにも車の路上駐車が多い、吉祥寺周辺には歩行者が多いという問題もある。自転車のネットワークをネットワーク足らしめるにも自転車以外の事象にも目を向けて考えていく必要がある。

委員：自転車の道そのものを作るというより自転車を使える空間をどう共有するかが非常に大切かと思う。それがなにかを今後ソフトもハードも含めて具体化し、武蔵野市の中だけでなく他市へも発信していければいい。

委員：自転車走行空間では、スウェーデン、京都の例をみせていただければ、触発されていくと思うので今後ご紹介いただければと思う。

○開 会