

令和2年度第2回武蔵野市自転車等駐車対策協議会における委員意見及び市の考えについて（報告）

令和2年度第2回武蔵野市自転車等駐車対策協議会（書面による開催）において提出されました委員意見及び市の考えについて、下記のとおり報告いたします。

1 確認書をご提出いただいた委員数 委員15名中の15名

2 報告事項に関するご意見と市の考え

委員のご意見	市の考え
自転車等の交通安全教育の推進について	
<p>コロナ禍において自転車安全利用講習会を有効に実施するために、どのような方策を検討しているか。</p>	<p>【自転車安全利用講習会の実施について】</p> <p>令和2年度においては、受講定員の制限（通常定員80名を30名に制限）や受付時の検温、感染防止チェックシート導入、手指消毒の推奨、会場の消毒、換気を徹底して講習会を開催いたしました。令和3年度においても同様の対策を行い、受講定員については感染状況等を確認しながら、柔軟に対応していく予定です。</p>
<p>自転車損害賠償保険等の周知については、安全利用講習会でされていると思うが、その他、駐輪場における啓発ポスターの掲示等で広く呼び掛ける工夫があるとよいと思う。</p>	
<p>資料1の「市内交通事故に占める自転車事故件数の推移」で、自転車の関与する事故絶対数は減少しているものの関与率は依然として40数パーセントを占めています（関与率順位が急激に下がっている理由がよくわからないのですが）。それだけ自転車走行は安全でなければならないのは自明です。</p>	

<p>「自転車・ミニバイク放置禁止地区駐輪場マップ」には『自転車安全利用五則』の⑤子どもはヘルメットを着用、とありますが、本来は自転車の利用者すべてがヘルメットを着用するのが自然で、むしろ⑤子どももヘルメット着用とすべきと思います。</p> <p>他国を例にとるのは本意ではないのですが、30年前に住んでいたコペンハーゲンでは全員がヘルメットを着用していました。彼の地は夏でもさして暑くないこともあり着用しやすいのかもしれませんが女性でも髪の毛の乱れを気にしないで着用するルールを守る気概に感心しました。</p> <p>春日部市に転居して、中学生が白いヘルメット（学校指定と思われる）をかぶって自転車に乗っているのを目にしています。都内の自治体にも大人もヘルメットの着用を奨励しているところが出始めているようです。シルバー人材センターも高齢者である会員に着用を勧めています。</p> <p>武蔵野市も後れを取ってはならないでしょう。例えば3年以内に市条例で「努力義務」が制定されるよう今から啓発活動を開始してはいかがだと思います。</p>	<p>【ヘルメット着用・自転車損害賠償保険について】</p> <p>ヘルメット着用の必要性や自転車加害事故に備えての保険加入等については、自転車安全利用講習会のほか、自転車月間である5月に市報での啓発、街頭でのマナーアップキャンペーン、小学生を対象とした自転車安全教室、中学生を対象としたスタント講習等により啓発に努めております。</p> <p>今後も引き続き、より効果的な啓発方法について検討してまいります。</p> <p>【危険運転・自転車マナーについて】</p> <p>市内における自転車の危険運転については、市としましても課題と認識しており、自転車の安全利用の推進を重要な施策と位置付け、①自転車安全利用講習会をはじめとする「交通安全教育」、②警察による道路交通法違反の自転車に対する「指導・警告や取締り」、③自転車道や自転車誘導レーン等の走行空間に関する「走行環境整備」の3つの柱を基本として進めております。</p> <p>引き続き自転車の交通ルール・マナーの啓発といったソフト面、自転車ナビライン等の設置といったハード面の両面から取り組みを行うとともに、警察署、交通安全協会、商店会等と相互に連携して積極的な啓発を行ってまいります。</p>
<p>資料大変分かりやすく、良く調査してると思います。</p> <p>問題点は、毎回の事ですが。3地区共通として自転車運転モラルです。</p> <p>最近自転車配達員のモラルがマスコミで取り上げられ、社会問題化されてます。</p>	

<p>自転車は、車両である認識無い利用者大多数。よってもう少し取り締まりを強くしても良いのでは。</p> <p>コロナ禍で自転車運転マナーキャンペーンは難しい状況ですが、通勤通学時間帯に指導するのも良いと思います。</p>	
<p>「とめる・おりる」歩行者重視について。</p> <p>吉祥寺サンロードについて、配達員の乱暴な運転が目立つ。今後の課題と考える。</p>	
<p>自転車走行空間の整備について</p>	
<p>資料2-1（裏面）より、自転車走行空間ネットワークが充実していることが読みとれる。資料2-2では令和2年度までの整備予定があるが、令和3年度の予定についてはどうなっているのか。また、ネットワークの最終目標はあるのか。</p>	<p>令和3年度については、未整備箇所の多くが吉祥寺圏の歩行者、自転車、自動車の交通量が多く、また、荷捌き車両など路上駐車も多いエリアとなります。そのため令和3年度は整備を行わず、これらの路線の整備手法等について検討を進めてまいります。</p> <p>本市の実情に即した自転車走行空間の整備を進め、広域的な連続性のあるネットワーク機能を目指しております。</p> <p>危険な箇所における“点”での安全対策を積み重ね、路線全体の“線”へ広げつつ、路線同士が交差する“交差点”の対策を図ることにより広域的なエリア“面”での安全性確保につなげていきたいと考えております。</p>

自転車駐車場事業について

定期利用が減る駐輪場について、市民からの問い合わせが数件あった。議会で質問している議員もいる。再度、駐輪場に対する市の考え方と、駐輪場毎の変更理由（台数・料金の）の一覧があると市民説明しやすい。

まだ多くの駐輪場で「2時間無料」化と「電子マネー」の利用可が進んでいないことに注目します。大勢の利用者が2時間無料サービスを望んでいるのは明らかで、またキャッシュレス決済がどんどん進行しているのも明らかです。この2種の便益を実現するには駐輪場の電磁ロックシステムを導入しなければならないでしょう。多大の費用がかかるでしょうが、長い目で見れば合理的な選択ではないでしょうか。

今回の資料些か素っ気無く見えたのですが、読み返してみても特に吉祥寺と云う街での自転車の動態、静態良く理解して流石がスタッフ皆様のストーリーづくり良く掴めました。確かにユーザーの行動とその圏域、ルート選定、駐輪場の位置等にはこの街なりでの限定性在ってこそが見られますが、これだけの自転車利用集積を見せて頂いていると、もっと両者に新たな関りが…と思う昨今です。

【自転車駐車場の利用体系変更について】

駅周辺において、新たな公共駐輪場の用地確保は困難な状況にあるため、既存の駐輪場スペースを有効活用することが必要となります。本市の公共駐輪場において、定期・一時の利用区分別に利用状況を見ると、定期利用については、市外の利用者が多く、一時利用と比べ稼働率（利用率）が低く、一時利用が日中に利用可能なスペースが不足している一方で、スペースに空きが生じています。吉祥寺駅及び武蔵境駅周辺は、市外在住の利用者が多い状況にあり、また、一度使用が認められると、無期限または3年間の使用が可能となるため、特定の利用者の便益が高く、日常的に利用する場合、公共駐輪場によっては、一時利用よりも安い料金設定となっており、公平性に課題があります。そのため、市民の方が必要な時に使え、より多くの自転車利用者の利便性の向上を目的とし、「利用料金の適正化」、「定期・一時の利用区分の適正化」、「定期使用期限の適正化」を進めております。

具体的には、一時利用については、入庫後2時間無料制度を統一的に導入し（手売り式の自転車駐車場を除く）、駅中心や商圈に近い自転車駐車場を6時間100円（入庫後2時間無料を含めると8時間100円）、外周部の自転車駐車場を12時間100円（入庫後2時間無料を含めると14時間100円）としております。

定期利用については、一時利用の料金を基にし、駅中心から駐輪場までの距離別に料金設定し、置き場の階層、市民と市外在住者、学生

<p>自転車対策に於ける過去・現在・未来の具体的な施策とデータが明確に理解できる資料をありがとうございます。更に深掘りして民間駐輪場のデータを宜しくお願い致します。</p>	<p>等を考慮した料金としております。</p> <p>自転車駐車場毎の台数や料金につきましては、資料をご確認ください。</p> <p>【2時間無料、電子マネーの導入について】</p> <p>令和3年4月から自転車駐車場の利用体系変更に伴い、段階的に各自転車駐車場の機械化を進めております。機械が導入された一時利用自転車駐車場は入庫後2時間無料まで無料となり、交通系電子マネーへの対応も進めております。</p> <p>令和3年度においても、自転車駐車場の利用状況の把握に努め、自転車駐車場全体の稼働率最大化に向け、検証したいと考えております。</p>
--	---

放置自転車対策の推進について

<p>資料3-1 放置台数の減少は確認できるが、資料6より撤去台数がいまだ年間2,900台もある。撤去台数を減らす工夫も必要と思われる。不要な自転車の廃棄方法が分からず、放置している等、考えられないか。</p>	<p>放置自転車は、歩行者などの通行、緊急車両の通行や災害時の対応に支障をきたす場合があるため、市では「武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」に基づき撤去を行っています。</p> <p>放置自転車防止については、自転車安全利用講習会や10月に行うクリーンキャンペーン等での啓発を行っています。</p> <p>また、自転車の廃棄方法の周知へのご意見については、所管しているごみ総合対策課へ申し伝えます。</p>
---	---

レンタサイクル事業について

レンタサイクル事業について
この事業にかかる経費や月極5台の規模など、費用対効果の検証を行い、今後の在り方について検討を望む。
近年の民間シェアサイクルの状況や展開などと比較し、事業内容の変更を検討して下さい。
令和2年度に定期利用の廃止の検討とあるが、令和3年度には記載がない。廃止は見送りという理解でよいか。
資料7では一時利用状況のみ記載のため、定期利用の状況がわからないが、現状はどうなっているのか。

自転車駐車場の利用体系の変更により、レンタサイクル事業を実施している吉祥寺大通り東自転車駐車場はすべて一時利用に転換することを踏まえ、レンタサイクル事業についても定期利用を廃止し、令和3年度よりすべて一時利用に変更することといたしました。
レンタサイクル事業の今後の在り方について、利用状況等を整理し、放置自転車対策、観光振興等の視点で本市の実情に沿った在り方について自転車等駐車対策協議会で検討したいと考えております。

再生自転車海外譲与について

再生自転車を開発途上国に譲与するプロジェクトが（公）自転車駐車場整備センターに引き継がれたのは幸いでした。かつて（財）家族計画国際協力財団（ジョイセフ）と国連児童基金（ユニセフ）とに在籍したことのあるわたしは、途上国の現地で（例えば、ミャンマー、ベトナム、フィリピン）保健師などのパラメディカルが各自の通勤はもとより家庭訪問などにどんな感謝して有効に利用しているかを眼のあたりにしてきました。
開発途上国の衛生、保健、栄養などの改善に寄与するこの素晴らしい国際協力は後退させることなく持続させてほしいと思います。

令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、公益財団法人自転車駐車場整備センターの事業は未実施となりましたが、同事業が再開した際は、引き続き海外譲与事業を継続してまいります。