

令和 8 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 8 年 7 月 14 日（火）午後 3 時から午後 5 時まで
場 所	武蔵野市役所 111 会議室
出席委員	14 名（欠席 1 名）

1 開会

2 委員紹介

3 報告事項

- （１）令和 7 年度の進捗報告について
事務局より、資料に基づいて説明。

< 自転車の安全利用啓発について >

委 員 自転車安全利用講習会では、「自転車の交通ルールを学ぼう！」のテキスト（以下、「講習会テキスト」）は、一般向けの講習会や企業・団体向けの講習会でも使用しているのか。

事務局 一般向けにおいて、講習会テキストを使用している。企業・団体向けにおいても講習会テキストを使用しているが、団体に応じた時間設定や内容の構成があるため、一般向けと比べると、講習会テキストに沿った説明は少し短くなる。中学生向けのスタント講習では、スタントマンによる実際に事故が起こった場合のデモ演技が行われるため、講習会テキストの利用方法としては、ご自宅に持ち帰り読んでいただくという使い方になっている。

委 員 自転車安全利用講習会の参加人数は、複数年受講している人がいると思うので、重複しているのではないか。助成目的で受講を繰り返している人もいないのではないか。助成件数も含めて、新規の受講者と合計の受講者を分ける等、新規受講者数がわかるようにしてほしい。

事務局 TS マークの助成もあるため、年に 1 回は受けようという形で、毎年受講される方もいらっしゃる。令和 7 年度の実績では、一般向け講習会において、約 8 割が新規受講者であった。更新のための受講者では 2 割程度であったが、テキストも毎年更新しているため、1 年に 1 回受けてもらうことも重要であると考えている。

委員 スタント講習会は中学生が対象のようだが、小学校では実施しているのか。武蔵境の教習所で実際に横断歩道を渡ってみる体験型の授業は、東部側はやっていないと聞いた。なぜ実施していないのか。また、3 年生ごろになると自転車を学校に持ち込んで点検をしてもらい、交通安全教室を行っていると思うが、仮設校舎の学校は校庭が狭いという理由からビデオでの実施になったと聞いた。仮設校舎だから交通安全教室やスタント講習ができないというのはやめてほしいと思うが、このあたりの現状はどう考えているのか確認したい。

事務局 スタント講習会は中学生を対象に実施している。教習所で行っている交通安全教室は市が主催ではなく、武蔵境自動車教習所の多大なるご協力をいただいて、市内の 12 小学校にお声掛けをしている。しかし、授業のカリキュラムの都合や移動を考慮した結果、参加された学校が一部の学校になってしまった。しかし、希望があればバスをチャーターし送迎する対応もしているため、どのエリアであっても、学校側と調整がつけば、受講することは可能である。

仮設校舎の学校における交通安全教室は、学校と調整をして進めている。DVD の場合は、警察とも協議をして、校庭で実施できない分をカバーしてまいりたいと考えている。

令和 8 年度、仮設校舎である第一中学校で上半期にスタント講習会を実施した。担当が学校と協議をした結果、校庭では実施が難しいというところがあり、体育館の中でスタント講習のデモ演技を行った。体育館での実施に変更したが、校庭で行う場合についても、悪天候の場合は体育館で実施するため、それに準じた形で、体育館で実施した。

委 員 小學校で実施されている交通安全教室等に関するデータが資料に掲載されていないが、小學校の動向を知るにはどの資料を見ればよいか。

事務局 次回以降の資料の示し方として、自転車の安全利用講習会とは別に、小學校向けの交通安全教室や自転車だけではなく、横断歩道の渡り方などを含めたすべての講習会の動向をお示しできるようにしたい。

委 員 自転車等総合計画（以下、「総合計画」）の 38 ページに記載されているライフステージに応じた講習会について提案をしたい。中高生の子どもたちに、いきなりスクエアドストレイトを見せても賛否両論あると思う。むしろ、中高生よりももっと前の未就学児の間にいかにセーフティードライバーに育てるかが重要だと考える。ライフステージに特化したものを考えてみるというような、質の再検討をぜひ実施してほしい。

委 員 実際に自転車に乗るのは小學校 1 年生ぐらいから乗り始めるので、3 年生から自転車教育を行うのは遅いのではないか。また、講習会テキストは小学生には難しすぎるので、自転車の乗り始めに、自転車教習所や子ども免許のような仕組みで、5 つほどの項目でルールが理解できるような取り組みが必要ではないか。

事務局 講習会テキストは、中学生以上の方にお配りしている。小學校 1 年生には、歩行横断訓練というものを実施している。小學校 2 年生になってくると、武蔵境自動車教習所において、キッズセーフティーパークを体験する機会がある。小學校 3 年生では自転車を使った交通安全教室を各小學校の校庭で行っている。小學校の 4 年生から 6 年生においては、警察署による交通安全教室や DVD 学習を行い、さらに夏休みの期間は東京都自転車商協同組合武蔵野支部による自転車点検整備を行っている。

< 自転車関与事故について >

委 員 資料 1 にある、武蔵野警察署管内交通事故に占める自転車関与件数の推移について、交通事故全件数が下がっていることもあ

と思うが、自転車関与件数や関与率が下がっている傾向について、何か印象付けるものを認識していることはあるか。

事務局 総合計画の4ページで、自転車関与事故の状況を令和2年からのグラフで示している。事務局としては、自転車の安全利用講習会や、啓発を行っているため、市民の中には自転車の乗り方について注意を払っていただく方が増えたと考えている。しかし、自転車の関与率というところについては大きな変化がなく高止まりしているため、今後も重点課題として取り組んでいかなければいけないと認識している。

委員 総合計画の4ページに自転車関与事故の状況として、武蔵野市は全国23.2%、東京都全体45.8%と比較しても極めて高い水準で推移しているとあるが、事務局としての分析や考えについて聞きたい。

事務局 全国比較23.2%というのは、土地が広い地域も含めた平均であるため、自転車を日々の交通手段として選ぶという点で全国との差が出ていると考えている。東京都内で見ると武蔵野市は土地が平坦で坂道がないため、日常的に自転車を利用しやすいまちであると考えている。市内を東西に横断する鉄道があり、駅に向かって近隣の他区市から自転車を乗り入れてくる機会が多いというところもあると思う。

また、人口密度が23区除いて市町村部で全国2位の人口密度であるため、自転車に乗っていると、歩行者とのすれ違いや、接触がどうしても起きやすく、かつ道路幅員が狭いという物理的な制約によって、出会い頭の事故が起こりやすいという要因もある。

自転車の乗り入れ台数も多く、道も狭く、人口密度も高いという3つの要素が重なって、東京都の45%よりもさらに高い関与率になってしまうと分析している。

委員 市民の皆さんが自転車をよく選ぶという点、必然的に自転車関与率は高くなってくると思うので、関与率を抑えるという目標設定は少し違和感があった。どちらかというと人身事故の件数

や死者を出さないというような、実数をいかに抑えるのかに向けてやっていくというところだと思う。

委員 先月時点で、都内で武蔵野市が 65% でワースト 1 位になっている。関与率に関しては、高止まりをしている状況である。また、子どもの関与する事故というのが 12% ほどでこれも東京都でも悪い水準である。お母さん方に意見を聞いたところ、乗り始め、それから幼児、小中学生や、若年層において、交通安全教育をあまり受けていないということであった。自転車を乗り始めるときに、ご家庭で講習会テキストのような資料について会話したり、自転車を買う購入者にお渡しできるようなことができれば、より交通ルールなどが浸透するのではないか。そういった取り組みをしていただければ、より良くなるかなというふうには思っている。

委員 4 月から青切符制度が導入されたが、現在までの 4 ヶ月でどの程度検挙件数が推移しているのか。

委員 4 月 1 日から 7 月 13 日までの自転車の切符（赤切符も含む）は 38 件の自転車の検挙があった。昨年の同時期では 53 件であり減少している。

委員 資料 1 の関与率順位は都内での順位なのか、26 市での順位なのか。

事務局 東京都内にある 102 の警察署のうちの順位である。

< 放置自転車について >

委員 資料 5 にある、令和 6 年度と令和 7 年度の乗り入れ台数をそれぞれ見てみると、ほとんどの自治体が増えている。直近の傾向としてどういうふうに認識しているか。

事務局 資料 5 の乗り入れ台数についても、各駅において新型コロナウイルスの感染症の影響があった令和 2 年度のときに乗り入れ台数がやや落ちたことはあったが、令和 3 年から令和 6 年を見た

ときに、回復傾向にあるという状況のため、駅を利用される方が戻ってきているというような認識である。それは他の自治体も大きく言うと同様の傾向にあるのではと考えている。

委 員 資料 6 の市内 3 駅における撤去自転車台数を見ると、武蔵境が増えているが、その要因を教えてほしい。

事務局 資料 6 について、武蔵境駅のどの場所で撤去が多いのかという統計をとっており、具体的には武蔵境駅北口のグリーンモール付近で撤去される台数が激増した。令和 7 年度においては、日々の放置防止指導の業務の中で、担当が該当付近の店舗に訪問し、店舗敷地内に収めるべき自転車が公道に溢れ歩道上に自転車が放置されないよう、店舗の担当者に協力をお願いを再三行った。その結果もあり、令和 8 年度からは該当場所において、店舗が新たな取組みを始めているので、令和 8 年度の撤去台数は減少するのではないかと考えている。

<その他>

委 員 武蔵野市の交通安全計画の改定時期かと思うが、モニタリングする審議会はないのか。

事務局 市長が会長となった武蔵野市交通安全対策会議があり、委員会と幹事会という二部構成で組織されている。また、本年度が 5 年に 1 度の改定の時期になっている。

(2) 令和 8 年度新規実施事業について

事務局より、資料に基づいて説明。

<シェアサイクル分科会の立ち上げについて>

委 員 シェアサイクル導入のデメリットは安全性、メリットはバスの運転手不足対応や駐輪対策になると思う。個人的には導入すべきと考えるが、実際の事例やシェアサイクルを導入時の効果等について、現時点で確認できることはあるのか。

事務局 他自治体からヒアリングした結果、シェアサイクルのポートを

設置した付近で、シェアサイクル以外の放置が増えたり、ポートに返すべきでない自転車が置かれたり、ごみが増えたりしたとのことであった。また、ポート設置場所によっては、人が通行しなかった時間帯に人が来るというところで、苦情が寄せられたという話を聞いた。そのあたりは、課題になってくると考えている。

委員 資料 7 の 2 番のこれまでの経過について、バスが減便になったことでその代替になるのではないかという議論はあるとは思いますが、代替になるような年齢層が乗るのかと言われると違和感がある。その点の考えを伺いたい。

事務局 ムーバスの夜間の減便が 4 月から始まり、現在利用者アンケートを集計している。速報版として、夜は通勤通学でムーバスを駅から自分の家まで帰るのに使っている方がとても多いのが浮き彫りになっており、ムーバスがなくなったため徒歩に変えたとか、自転車に乗り換えたと答える方の割合がとても高かったという結果を把握しており、一定の利用者においてバスからシェアサイクルへの代替を見込んでいる。

委員 子どもが一緒にいる移動にはシェアサイクルは利用できず、また夜の代替となると、飲酒運転のリスクもあると思うので、本当に代替として機能するのかどうかというところは、しっかり議論していかなければならないと思っている。

委員 約 10 年前に武蔵境駅西側の高架下を活用し、当時の JR 店舗運営会社(スイクル)であった JR 中央ラインモールの事業として、シェアサイクルが始まった。現在は撤退されているようだがこういった形で撤退したのか、当時始めたときにこういったニーズがあってどんな実績があったのかについて、データがあれば参考になると思い伺いたい。

委員 即答できかねるため詳細は後日回答するが、現在は中央線の高架下の武蔵境、東小金井、武蔵小金井、国立の 4 駅の高架下に、ステーションがある。目的としてはお出かけや通勤通学であり、

電動アシスト付きの自転車が配置されている。また、各拠点にハローサイクルのステーションがあるため、借りたあとに駅以外のポートに返却してもよい仕組みがある。

委員 住宅街を散歩していると、通勤の世代の方がかなりのスピードで通り過ぎていくのを5回以上見た。同じ自転車の形をしている電動キックボードについて、本当に危ない思いを何度も体験した。

委員 シェアサイクル分科会に電動キックボードのトピックが入る可能性はある。参加したい場合はどうすればよいのか。

事務局 期日が近づいたら開催通知をお送りするため、出欠を回答いただきたい。

委員 10月7日に開催することは決まっているため、可能な範囲で参加いただきたい。シェアサイクルは、2人乗りやお酒を飲んだあと乗れない点は、ご指摘のとおりだと思う。今後、武蔵野市でどのような活用が考えられるか検討していきたい。例えば武蔵野や練馬、世田谷になると、自転車の利用形態が都心とは全く違うため、武蔵野市でも検討していければと思う。

<吉祥寺駅周辺の歩道における自転車通行ルール啓発について>

委員 歩道の路面に路上喫煙禁止の路面シートを貼り付けていると思うが、大きさはどのくらいなのか。

事務局 45センチメートル×45センチメートルというものが多い。今回貼り付ける予定のものは、50センチメートル×105センチメートルでもっと大きいものである。

委員 「歩道は押し歩きにご協力を」の表現は、青切符導入以前の事例であり、ご協力以外の別の強い表現でないと、自転車の歩道通行はなくなるのではないのかという懸念がある。

事務局 表現については検討してまいりたい。

- 委 員 積極的に実施してほしい。11 月にモニタリング調査を行うとあるが、その前に比較調査を行うのか。資料 8 を見ると 11 月の一時点にやって終わりのように見えるが、詳細の確認をお願いしたい。
- 委 員 対象路線は第 2 案、第 3 案を考えているか。
- 委 員 吉祥寺エリアは自転車と歩行者の接触が非常に多く、実際は事故にならないまでもそういった案件は非常に多いエリアである。歩道押し歩きエリアとして、広くとらえていただき、五日市街道以南、線路以北の歩道にこのような路面表示をエリア展開すれば事故は減るのではないかと考えている。
- 事務局 モデルとして本町新道を挙げているが、吉祥寺エリアの吉祥寺通りや五日市街道、吉祥寺大通り、平和通りぐらいを面で捉えることも、今後検討してまいりたい。
- 委 員 都道の吉祥寺通りの歩道上に、押し歩きを推奨する路面標示をしてほしいとの要望が北南建に寄せられている。本協議会で方向性を示していただければ、連携していきたい。
- 委 員 歩道上の路面表示も良いと思うが、子ども乗せ自転車も押し歩いていくというのは、実際押し歩くママからは、自転車に 35 キログラム、子供に 15 キログラム、20 キログラムが乗ったら 70 キログラムもあり、それを方向転換や押し歩き、横断歩道を渡ると言っても大変である。総合計画にも記載のとおり 3 点支えというものもあわせて保護者に伝えて欲しいと思っている。
- 委 員 歩道を自転車が走るときの明確な表示やルールを明確化したほうが良いのではないか。
- 委 員 歩道通行に至ってしまう原因は何なのかという現場でのチェックが必要だと思う。また、先ほどの歩道通行は、70 歳以上 12 歳以下という点も、示していくチャンスでもあると思うので、ぜひ

ご検討いただきたい。

(3) その他

事務局より、資料に基づいて説明。

<自転車安全利用啓発動画コンテストについて>

質疑なし

<吉祥寺駅周辺における附置義務自転車駐車場の在り方について>

委 員 資料 10 で調査をするのは良いと思うが、裁判になったりしないのか。附置義務によって事業者側は制限をかけられていると思うが、市が裁判されるようなリスクがないのかと思ったが、実態としてどうなのか。

事務局 例えば、この面積の建物を作ったら、40 台自転車駐車場を作ってくださいという規制が現行だとすると、それを 40 台ではなくて 30 台でもよいという制度変更をしていこうと考えているので、事業者側からすると、その 10 台分をテナント床とすることができするため、事業採算性が上がる。その上で吉祥寺の老朽化したビルの建替えが進めば、防災性の向上や、まちのにぎわいに繋がると考えている。そのため、市が訴えられるということは考えづらい。

委 員 吉祥寺の建物の建替えが進まないというのは、附置義務の自転車もそうだが車についても問題意識を持っている。東京都の駐車場条例も現在緩和の方向で改正を予定している。市としても実態調査を進め吉祥寺に合ったルールを検討中で、自転車の話とエリアは少し異なると思うが、まちづくりという視点で、自転車・車含め、附置義務が足かせにならない、この地域に合った仕組みを考えていかなければいけないと考えている。

<その他>

委 員 ヘルメットの着用は 4 月以降も努力義務だが、外からの事故は自分で守れないので、自分の身を守るためにもヘルメットの着用義務化も考えていくことも大事ではないか。

委 員 愛媛県は着用率が 70%である。

4 閉 会