

## 平成 28 年度 第 2 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 29 年 2 月 2 日（木）午後 3 時から 5 時まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 4 階 4 1 2 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) 三鷹駅中央大通り自転車駐車場の閉鎖に伴う対応について

<事務局説明>… 三鷹駅中央大通り自転車駐車場の閉鎖に伴う対応について

<質疑応答事項>

委員：三鷹駅中央大通りの地下に駐輪場を設けるとは、どういうことか。

事務局：現在、中央大通り自転車駐車場の土地を所有している住友不動産が、駐輪場閉鎖後に、マンションを建設すると思われる。市から住友不動産に対して、マンションの建設時には、建設予定のマンションの地下に中央大通り自転車駐車場と同規模の駐輪場を確保するように求めている。中央大通り自転車駐車場が閉鎖し、マンションの駐輪場が完成する 2、3 年間の三鷹駅周辺の駐輪場については、既存駐輪場の定期利用の割り増し等で対応していきたい。

三鷹駅にある武蔵野タワーズ公共駐輪場も同様に、武蔵野タワーズを建設した野村不動産に対して、マンションの地下に駐輪場の設置を求めた結果、設置が実現したことにより、歩道にあった利用登録の駐輪場を廃止することができた。

委員：建設するマンション側にとって、駐輪場を設置するメリットはあるのか。

事務局：大規模な建物を建設する際に、当時の宅地開発の指導要綱（現在はまちづくり条例）の中で、一定の地域貢献をお願いしている。今回のマンション建設については、駐輪場をお願いしている。

境南にある、住友不動産が建設した大規模なマンションについては、同様に地域貢献として駐輪場を設置していただき、自転車の放置防止に繋がっている。

また、三鷹駅についても、武蔵野タワーズが同様の理由で駐輪場を設置している。

委員：公共駐輪場の設置は、附置義務とは別に設けるものなのか。

事務局：附置義務とは別に設けるものである。今回の場合、公共駐輪場の設置とは別に、マンションの居住者分の駐輪場や店舗利用者分の駐輪場を附置義務として確保していただくことになるだろう。附置義務の駐輪場と共に、公共駐輪場の設置をお願いしている状況である。

委員：公共駐輪場の設置は「お願い」している、という形であるのか。

事務局：あくまでも、市から地権者である住友不動産への協力依頼となる。ただし、条例上のルールとして、開発事業者に対し、一定の地域貢献をするように定められている。これまでは、ご協力いただけている状況である。

委員：中央大通り自転車駐車場が閉鎖し、マンションの駐輪場が完成する2、3年間で三鷹駅周辺の駐輪場、自転車放置対策の重要な移行期間となるだろう。

委員：協議会以前より、中央大通り自転車駐車場の閉鎖について、事務局から話を伺っていた。また、こちらの件については、地元からたくさん声を聴いている。

事務局より、中央大通り自転車駐車場が閉鎖後、一定の定期利用の駐輪台数は確保できそうであると聞いているが、定期利用を利用できずに一時利用として中央大通り自転車駐車場を利用している利用者が多数いる状況で、閉鎖後に希望者が定期利用に移ることができるかどうか疑問である。マンション開発等によって、武蔵野市の住民が増える可能性もあり、現状でも、駐輪場が足りていないと思われるので、駐輪場をより増やして欲しい思いがある。

また通勤・通学で、朝早くから利用する利用者は、駐輪場が空いていることが多いので、利用できる可能性が高いが、お昼の時間帯に買い物等で利用する一時利用者は駐輪場が満車のため、利用できないことが多い状況である。一時利用の対策も併せて行って欲しい。

事務局：事務局も同じ思いで、駐輪場の用地を探している状況である。これまで、三鷹駅周辺の複数の地権者に対して、駐輪場用地の提供を依頼してきた経緯がある。今回、そんななかタイムズから協力をいただくことができた。この事業が成功すれば、駐輪場の民設民営の流れが広がっていく可能性を秘めているので、市としてもタイムズの動向に注視していきたい。

委員：タイムズの駐輪場は、現状として存在するのか。

事務局：現状として、市内にはない。市内には、三井のリパーク等の民間駐輪場がある。今回は、タイムズ駐車場から駐輪場へ、変更していただける予定である。

委員：三鷹駅は、総武線の始発駅であるため、これからも駐輪場の需要が増える可能性がある。今後もきめ細かい対応、対策をお願いしたい。

事務局：新設を考えている中町第3（一時利用）自転車駐車場の利用料金については、駅までの距離が遠いこともあり、24時間100円の設定で考えている。また、中町第4（定期利用）自転車駐車場の利用料金も、駅までの距離が遠く、屋外であることから1ヶ月1500円の設定を考えている。なお、定期利用の料金を設定する際は、駅までの距離、階数、駐輪場施設の屋内外等の基準を設けており、こちらを基に設定している。

また、三鷹駅北口周辺自転車等適正利用懇談会の会長である委員（今回欠席）には、事前に新設の駐輪場について、お話をしている。今後も、引き続き、情報を密にして連携を取っていきたい。

## （2）「自転車走行環境づくり推進計画（案）」の概要について

<事務局説明>…「自転車走行環境づくり推進計画（案）」の概要について

委員：この協議会の名前にもなっている通り、これまでは自転車等の駐車対策について協議することが中心であったが、もう一步踏み込んだ自転車走行空間についての計画案となっている。自転車そのものを移動手段として、都市の中でどのように位置づけていくか。また、どういった対策を取っていくかが重要になるだろう。

委員：事前に武蔵野市から、自転車走行空間ネットワーク計画についてのご相談があり、意見交換を行った。その際、市では自転車走行空間ネットワークまで高めることができるか検討する必要があるとのことで、今回はネットワークという考え方ではなく、市内の自転車走行空間をどのように整備していくかを提案していきたい、という申し出があった。そのため、今回はネットワークという表現ではなく、走行環境づくり推進計画となっているのだと思う。

北多摩南部建設事務所の見解としては、非常によくまとまっている計画案であり、実現性もかなり高いものになっているのではないかと感じている。

委員：歴史的に見ても、駅前の放置自転車がクローズアップされており、全国的にみてもそれぞれの自治体が「駐輪対策」を中心とした様々な対応をしてきた経緯がある。吉祥寺、三鷹、武蔵境駅と駅への乗入台数が多い3駅を抱える武蔵野市も、かなり早い段階で駐輪対策を進めてきている状況である。

そのような中で、2016年12月に議員立法である「自転車活用推進法案」が新たに制定され、自転車の駐輪対策だけではなく、まちの中でどのように自転車を活用していくか、という自転車に対する国の考え方も変化してきている。

「自転車走行環境づくり推進計画（案）」の中の、17ページ（※1）の自転車走行空間の整備手法の選定方法について、改定の経緯を含め補足説明をさせていただきたい。

武蔵野市内の道路を、このフローに照らし合わせてみると、「A」に該当する道路はほとんどない。「C」は、交通量が多いため当てはまらない。そうすると「B」に該当し、ガイドラインが改定されるまでは、自転車専用通行帯の整備が完成形態であり、自転車専用通行帯を確保するために、1.5m以上の道路幅員を確保しなければならなかった。この整備方法は、現実問題として整備を進めることができず、全国の自治体でも同じような問題を抱えていた。

そこで、今回のガイドラインで改定された（2016年7月19日改定）部分が、自転車専用通行帯の採用ができない道路においては、法定外表示であるナビライン・ナビマークを整備する「暫定形態」の推奨である。青い山根形の表示やピクトグラムという自転車の形をしたマークを車道の左側に路面表示し、これらを活用して自転車を車道の左側通行へと促すといった狙いがある。また、法定外表示といったハード面の整備だけではなく、声掛け・啓発等のソフト面とセットで行うことで、より効果があると思われる。市内において、ハード面及びソフト面を整備し、自転車を車道の左側通行へと促す成功事例を増やし、そこから市民の方々へ対し、自転車は原則車道の左側通行であるといった認識を浸透させていくといった流れを作ることが重要である。

委員：平成27年4月に、武蔵野市自転車等総合計画を作成した際に、今後の自転車対策問題として抽出したものが自転車の走行環境であり、これらを踏まえて作成したのが、自転車走行環境づくり推進計画（案）である。この中で一番問題となるのが、物理的に走行空間を確保し、作ることができるのか、ということである。先程からもお話にでている通り、走行空間を確保することが物理的に難しい部分もある。そのため、「はしる」というハード面の整備だけではなく、「まもる」、「とめる、おりる」を含めた3本の柱で走行環境を進めていきたい。市道については、生活道路や駅への導線を見据え、できる部分から文化会館通りのような法定外表示の整備を進めていき、警察等と連携しながら、併せてソフト面である日常的なフォローを行い、

走行環境づくりを進めていきたい。

委員：計画を作成後、どのように実現していくかが非常に重要であろう。

計画案の内容は、期待が持て、素晴らしいものであると感じている。

委員：武蔵野警察署管内では、交通事故に占める自転車関与率が約50%と高く、自転車利用者に対し、指導・取り締まりをしっかりと行っている状況である。以前の文化会館通りについては、自転車の車道左側通行が守られておらず、ひどい状況であったと聞いていたが、現在は、左側通行が守られている。

警察としても、市が掲げている「まもる」について、安全教育を共同で行うとともに、今後も指導・啓発をしっかりと行い、交通事故に占める自転車関与率の低下、事故防止に努めていきたい。また、警察としては、市が計画している法定外表示の整備とあわせ、指導・啓発をより徹底して行っていきたい。

委員：武蔵野消防署が五日市街道沿いにあることから、消防車両等が五日市街道を走行することが多い。幅員が狭い五日市街道の中で消防車両等の大型車両を走行する際は、車道の左側を通行している自転車を、無理に追い抜いたりせず、ゆっくりと走行している状況である。

法定外表示の整備が進むと、車道を走行する自転車が増え、自動車を含めた車道全体の交通速度がゆっくりになり、自動車の無理な追い越し等の危険運転に繋がる可能性もある。市内の方だけではなく、市外から来る自動車運転手に対し、法定外表示の整備の周知と交通ルールの遵守を徹底することができれば、交通事故の削減に繋げることができ、より安全な自転車走行環境になるのではないだろうか。

また、本日の協議会前に、自転車利用者がバスの後ろで信号待ちをしている状況を見ていたところ、自転車利用者が歩道に乗り上げ、バスを追い抜いたりするような走行をせず、ルールを守って車道上で信号待ちをしていたため、関心した。

このように自転車交通ルールを遵守し、緊急車両が走行する際は、車道を走行している自転車も停止するよう、消防署としてお願いしたい。

委員：平成29年2月1日より改正自転車安全利用条例が施行され、自転車小売業者の安全利用啓発の義務化が進んでいる。

委員：都内を見渡しても、自転車専用レーン等の道路整備については、難しい状況が多いと感じている。レーンの様な線を整備するのではなく、できることから自転車マークと矢印マークの整備を進めていただければ、自転車利用者の交通ルール

の意識が向上するはずである。

自転車小売業者の安全利用啓発の義務化については、自転車販売時の防犯番号登録時に、購入者が自転車交通ルールマナー5 か条の記載があるチラシを読み、チェックし、確認していただくようになっている。自転車商協同組合に所属している店舗に対しては、積極的に行うように指示をしているが、組合に加入していない自転車の販売量が多い量販店等では、安全利用啓発がしっかりと行われているか疑問である。東京都の方で、チラシの効果をしっかりと検証してもらいたい。

委員：我々議員としての立場からは、市民からの困り事を聞いて、問題に気が付くこともある。駐輪場対策については、落ち着きつつあると認識していても、市民の方から直接聞く意見としては駐輪場のことが多い現状にある。そのため、市議会からも次の段階として、自転車走行環境の検討を進めているということを外形的に発信していきたいと感じた。

また、自転車利用者からすれば、目的地までの効率の良いルート、安全なルートを本能的に選ぶと思う。自転車走行環境を策定するにあたり、そういった実態を踏まえながら作成を進めていただきたい。自転車マーク等を道路上に整備したものの、実際に自転車利用者が利用しなければ意味がないため、自転車利用者の視点で自転車走行環境づくりを進めていただきたい。

委員：今回初めて協議会に出席させていただいた。協議会に出席する前までは、駐輪場対策の議論で終わるかと考えていたが、市内の自転車等の交通量調査や事故の分析、対策を踏まえた自転車走行環境づくりについて協議されており、非常に素晴らしい取り組みであると感じている。

また、自転車走行環境づくり推進計画（案）の中で、駅から離れた幹線道路沿いに駐輪場を設置し、駅周辺の歩行者・自転車利用者の安全を守るといった視点もあり、鉄道事業者として協力できることは少ないかもしれないが、協力できるところは引き続き協力していきたいと感じている。

駅まで自転車を利用する方は、武蔵野市民の方だけではないので、例えば近隣の三鷹市等と連携して取り組まれると、より一層良い自転車走行環境づくりを進めることができるのではないかと感じている。

委員：自転車利用者の発生源は、地元の商店街はもちろん、鉄道事業者も大きな発生源である。引き続き、ご協力いただきたい。

委員：先程の委員の発言に同意である。世の中で交通行動を起こしている人の内、交通ルールに興味を持っている人は少ない現状である。多くの人は、自分自身

の生活目的の達成を目指し、交通行動を起こすため、合理性だけを求めて移動するのが普通である。このような人たちに向けて、適正な通行方法等を守っていただけのような、心を動かす自転車走行の環境づくりを検討する必要があるだろう。例として、ある商店街では自動車の通行規制がかかる道路において、チェックのスカートをはいた可愛い女子が、自動車運転者に対し、笛を吹きながら注意、啓発を行っていたり、地元の方が自転車交通ルールについての動画を作成し、対外的に発信している事例もある。

自転車マーク等の路面表示をしたというアリバイ作りで終わるのではなく、道路利用者の交通行動を本当に変える方法を考えていかなければならない。

委員：ハード面とソフト面共に、非常に重要となってくるだろう。

委員：委員のお話にあった商店街の取り組みや、現在行っている自転車交通ルールのマナー5か条のチラシ確認もそうであるが、取り組み効果が一時的になってしまっただけでは意味がない。引き続き、国や都が継続的に行っていかなければならないだろう。チラシに関しては、数多くの自転車が販売されているのだから、小売業者も含め、自転車の交通ルール周知について一丸となって取り組めば効果があるはずである。また、自動車免許を持っていない人へも周知できる機会となる。

委員：自転車の問題となると、世間からは軽く見られてしまう現状があると思う。武蔵野市自転車走行環境づくり計画（案）は、非常に素晴らしいものであると思われるので、これをいかにして具現化し、形にできる様に進めていくかが重要である。今後、どういった都市整備を行って、進展させていくのか。

委員：ベースとして自転車走行環境づくり計画を策定しているので、引き続き、検討を重ねながら進めていきたいと考えている。特に市から自転車利用者へ、交通ルールを周知するアプローチをより進展させていきたい。

平成20年より、武蔵野市自転車安全利用講習会を開催しているが、開催形態が定着してしまっている状況であるので、より発展させた講習会を検討していきたい。また、より力を入れた広報活動も必要かもしれない。例えば、武蔵野市のホームページへアクセスした際、自動的に自転車交通ルールについての動画が流れるといったようなことである。

委員：自転車走行環境づくり計画の指針をしっかりと見据え、広げて行って欲しい。今後も、継続して議論を進めていく必要がある。

委員：委員のお話の中であった、他自治体との連携について補足させていただきたい。

自転車利用者の中には、中・長距離を移動する人も数多く存在する。このような利用者に対しては、広域的なネットワークの観点から検討する必要があるため、国や都の計画が非常に重要になってくる。この流れの中で、武蔵野市として自転車走行環境づくり計画を定めているといったエビデンスは非常に大きいものになるだろう。国や都、他自治体等から武蔵野市をみると、武蔵野市としての自転車走行環境の位置づけが明確になっているからである。

### (3) その他（報告）

■ 市政アンケート調査結果について

■ 吉祥寺駅北自転車駐車場の運営見直しについて

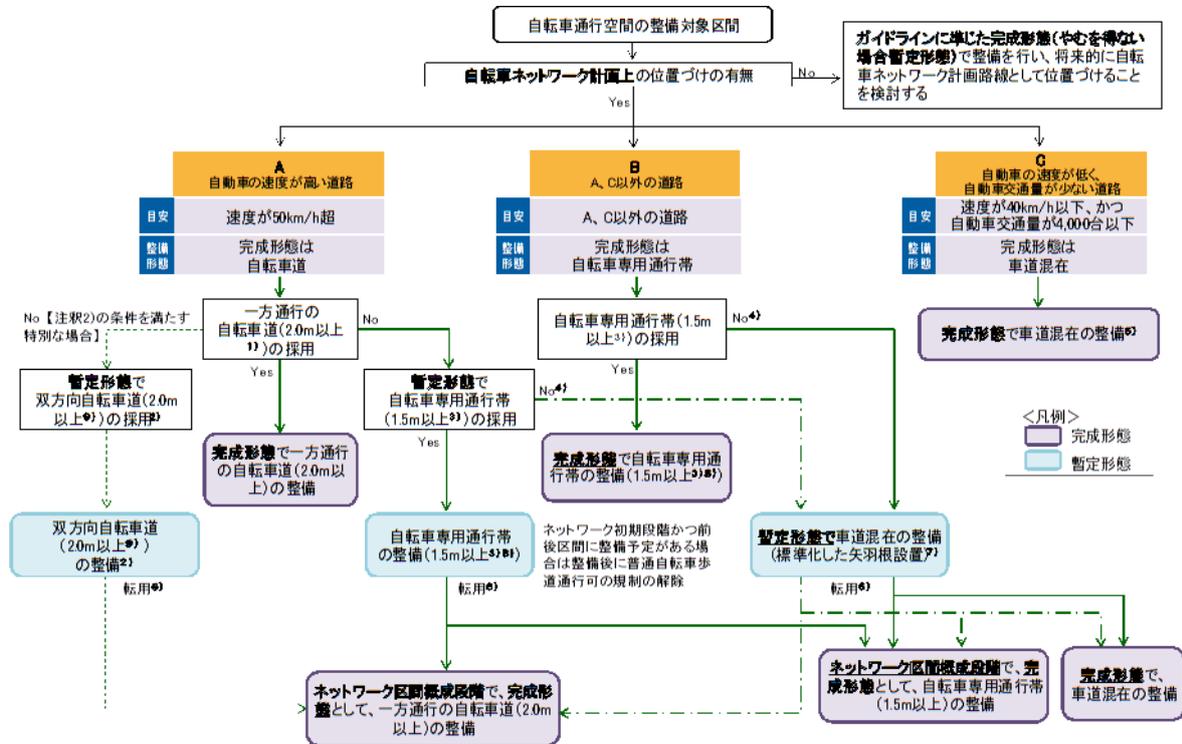
■ HOP事業に対する感謝状贈呈について

■ 吉祥寺北町保管場所の閉鎖について

○ 閉 会

## ※ 1 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（図 I-8）（平成 28 年 7 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通ずる自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限り、この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。