

平成 26 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 26 年 12 月 19 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 2 会議室
3. 出席委員 10 名 欠席委員 5 名

4. 内 容

- 開 会
- 会長あいさつ

5. 審議事項

(1) 「武蔵野市自転車等総合計画」の改訂について

<事務局説明>… 駐輪場の整備等について

<質疑応答事項>

委員：最近の駐輪場の整備状況について説明がありましたが、なにか質問等はあれば。従来のように整備していくだけでなく、利用体系などに応じて料金の差別化をしているようだが、今後もさらにすすめていく動きはあるのか。

事務局：料金の差別化でいうと、有人の駐輪場については 1 日 100 円、機械化が進んでいるところについては 2 時間無料、12 時間 100 円などの料金設定を行っている。特に、吉祥寺では短時間利用の希望者が多く、2 時間無料、12 時間 100 円の機械式の駐輪場をお使いいただき、長時間使いたい方は 24 時間 100 円の駐輪場を利用いただくというように、異なった料金設定の駐輪場を用途に応じてうまく使い分けていただいている。

委員：駐輪場の整備については、公共事業としてすすめていることが、自転車の利用市場、マーケットがあると感じている。マーケットリサーチの発想も今後必要なのではないか。リサーチすることで整備の効率化にもつながると考えられるので、それらの発想についても自転車等総合計画に盛り込んでみてはどうか。

委員：吉祥寺駅末広通りの駐輪場の運営見直しについては、短時間利用の希望が高く、一時利用に転換することで、利用率をあげていくということで、実状に即して検討されているということで特に問題はないと考えている。

委員：駐輪場の整備を急いですすめていかなければいけなかった時代から、次の段階に転換する時期にさしかかっていると感じている。武蔵境のまちづくりに動きがあるがまちとしてはどうか。何かご意見等あるか。

委員：計画が水面下で動いている時には色々とクレームも多かったが、実際、工事等が始まり、整備が目に見えるようになって、逆に騒音などへの理解も増え、クレームもだいぶ減った。JR高架下の駐輪場は改札から距離もあるが、高架に沿って歩道ができるなど整備が進んでいるので、将来の境のまちを楽しみに多少の不便については皆我慢しておるようなところで、クレームなどにはなっていない。完成したら素晴らしいまちになる。平成27年度には整備が完了するというスケジュールで動いている。まちづくりと並行して、駐輪場の整備がなされている。境の開発について、平成27年度に一通り完了すると聞いている。境の住民は将来を楽しみにしているところである。

委員：駐輪場の整備状況について何か質問等があれば。

委員：武蔵野市は吉祥寺、三鷹、武蔵境と3駅あるが、それぞれ駐輪場を使う利用者の質が異なるため、それぞれ出てくる要望も異なる。それらをうまく整理して対応していると実感している。武蔵境の駅前が大きく変わっていく変換点である。たとえ現在よりも良く変えていくとしても、慣れたものを変えられるということは不満も出てくる。市民の方のそれらの意見をどのように組み込んでいくのか、注目している。吉祥寺は一時利用を重点的に進めていくようなので、まちの土地柄とも合っており、良い取り組みだと総じて評価している。

委員：まちの性格に合わせて駐輪場の整備も変わってくる。その他意見等あれば。

委員：武蔵境駅北口第2自転車駐車場が建替え中であるが、完成後の周辺の安全対策について気になっている。駐輪場出入口の歩道上での歩行者と自転車の錯綜等が起きることは多い。

委員：道路からのアクセス。需要が満たされれば満たされただけ新たな問題が出てくると思う。それらについてはまた議論いただきたい。なかなか難しい問題だと思うが、引き続き検討をすすめてほしい。

委員：武蔵境では高架下に駐輪場が増えているが、高架下駐輪場から車道に出ることで自転車と車、自転車と歩行者等との錯綜など危険性もあるので、行政の方でもチェックしていただけると有り難い。

委員：駐輪場の閉鎖時期、夜間の安全利用について伺いたい。末広駐輪場などの原付バイクの利用状況はどうなのかが気になっている。稼働率はどの程度か。また、最近吉祥寺大通り東駐輪場のレンタサイクルの自転車が新しくなったことで、利用者が増えたようだ。購入して駐輪場を借りるよりも、自転車が新しく使いやすいため、レンタサイクルの利用にしたという方もいる。利用者が増えたと共に、乗り捨てがなくなるなど、自転車の管理も良くなったということを知っている。境の方はレンタサイクルについてどうか。

委員：武蔵境の高架下にJRが運営する「サイクル」というものがある。以前は稼働率が悪かったが、最近、国際基督教大学の生徒の利用が増えて稼働率が上がったようだ。

事務局：閉鎖時間については、地下については夜間は閉鎖するような仕組みになっている。夜間については警備会社を別に雇ったり、新しい駐輪場には防犯カメラを設置するなどして、安全対策を講じている。

原付バイクの利用状況でいうと、吉祥寺駅北自転車駐車場では一時利用の方も多く、200%くらいで2回転する利用率がある。三鷹の中町バイク駐車場だと通勤通学利用者が多いためか、回転はせず固定利用となっており利用率は100%となっている。境については待機者はおらず、利用が少ない状況となっており、地域によって原付バイクの利用状況については異なっている。

委員：利用者側からのご意見もあれば。

委員：前回の協議会を受けて、周りの友人に自転車利用について聞いたり、行動を観察するようにはしてみたところ。主婦は買い物をするという目的が多い。吉祥寺駅周辺は自転車を停めにくく、日常的な買い物をしにくい現状がある。キラリナの地下の生鮮食品は良いが、日常の買い物についてはなかなかしにくい。実際、日常的な買い物については、西荻窪に行くことが多い。駅前に小売店等があるので、その場で買って自転車で利用するため買い物しやすい。

吉祥寺では駐輪しにくいという印象があるようだ。吉祥寺ではなく、停めやすい印象のある西荻窪に買い物に流れていたり、その他、混んでいる時間を避けて自転車の停めやすい夜に買い物に出かけるようにしているという人も多い。パッと行ってパッと買い物をしたい、時間の節約をしたいという人が多い。お店に駐輪場が併設されているところが使いやすい。公共施設の駐輪場について、市外の方の利用が多いと感じている。吉祥寺は住みたい街ナンバーワンと言われているが、住みたい街ナンバーワンになっていければいいと思う。住んでいる人間の感覚で行政の取り組みがなされるといいと考えている。

委員：整備をしていくということが前提で、ハード面の話になってしまうが、ソフトな面での話、まちづくり、都市問題としての大きな視点でとらえて考えていく必要がある。

委員：吉祥寺の駐輪場の空き状況の確認システムは今どうなっているか。需要に対してできるだけ効率的に利用できるようにすることが重要かと思う。自転車利用者と買い物利用との関連もある。空いているのに「吉祥寺は駐輪場が空いていない」というイメージで利用者が来ないと、まちの活性化にも影響してくる。まちの活性化のためにも駐輪場の状況を発信していくことが必要である。

事務局：吉祥寺はエリアが広いので、いくつかのエリアで分けて案内していきたいと考えている。また、京王の商業施設が今年オープンし大きな駐輪場もあることから、連携していけるように現在協議を進めているところである。吉祥寺は近隣市からの来訪が多く、現地へ来てからどこの駐輪場に停めるか考える方も多い。一方、吉祥寺において、駐輪場の利用率が非常に高い状況を鑑みると即時性がどこまであるのか実際に導入してみないとわからない部分も多い。今後、導入して状況等を確認しながら課題等を整理して検討していく。交通需要マネジメント（TDM）の観点から広域的に取り組んで近隣市区の情報を集約できないかと東京都に働きかけている。

<事務局説明> …「市政アンケート」等について

委員：先日、歩行者がJR高架下の橋脚から道路へ飛び出してしまった重傷事故があった。

JRと協力し、駐輪場の出口を変更し事故防止を図るなど対策を行った。

また、武蔵野市が自転車事故の占める割合が高い。武蔵野市や三鷹周辺のマナーアップや警告などを重点的に行っている。

委員：自転車の安全利用の推進にあたっては、ルールを教えることも大事だが、ルールを知ってからそれを日常でいかに実行するかということも大事だ。ルールを知ってどう行動が変わったか、評価をしていくことも重要である。キーパーソンとなるのは、子育て世代だと思う。親の行動は子どもにルールを示す上でも非常に大事なもので、子育て世代は忙しいだろうが啓発していくことが重要だと思う。また、市が安全利用講習会で啓発していくことも良いが、もっと市民の力をうまく生かして、市民の持っているポテンシャル、地域の力を引き出して、公共と市民との役割を明確にしつつ連携していければ良いと考える。武蔵野市民のポテンシャルは高いと思うので地域の柔軟な発想を持った方と上手く連携していければ良いと思う。

委員：啓発にあたっては横文字のデザインよりもしっかりと日本語で伝えて行くことも大切だと思う。また、小さな子供の時代からルールを知り、実践させていくことが大切である。親、家庭での教育を実践することが大切である。お母さんの教育というのが子供の行動を左右するので、親の行動から直していく必要がある。

委員：乱暴な走り方をしている親御さんがいる。何か急いでいるのかもしれないが、事故が起こっていないことが幸いだ。安全対策等で何かあれば。

委員：大事故に至っている事故はそれほど多くはないが、自転車事故は多い。消防の職員の自転車移動が多いので、都条例の施行に伴い、乗る時にヘルメットの着用を励行している。自転車利用の進んでいるヨーロッパでは小さいころから大人までヘルメットを着用する習慣があるが、デザインも要因かもしれないが、着用に抵抗があるようで日本ではあまり普及していない。安全面でヘルメット着用など地道な取り組みが重要である。日本は安全面から捉えたヘルメット着用について、意識が欠けている。

<事務局説明> …「自転車等総合計画」について

委員：走行環境の話では本当に規制できるのか難しいところである。都道を中心に広域連携していく必要がある様に思うがご意見は。

委員：多摩地区は非常に自転車利用が多い地域という位置づけであるが、各市区で道路の標識が異なり分かりにくい。それを受け、道路を整備、再整備する際に一定のルールを作っていこうと、7つの自治体で協議する場を設け、広域的に連携をとっているところである。震災、新しい交通機関、環境に優しい乗り物として自転車が見直されている。それらを受けて道路交通法の改正にもつながった。今は、自転車利用について、ルールがあるということを市民に周知徹底していく段階と、それに合わせ環境をどうマッチさせていくかという段階にあると思う。JRの高架化が一段落してきたので、これから道路、駐輪場を含め、新しい施設をつくっていくのは難しい状況になっていく。物理的に場所を確保することは難しい、まちづくりをどうしていくかの視点の中で、自転車の走行空間については、途切れることないネットワークとして一緒に考えていかなければならない。まちの特質、特性から考えていくことも必要。吉祥寺のような賑わいのあるまちであれば、公共の駐輪場の閉鎖があるならば民間が駐輪場を作っていく等も考えられる。また走行空間はネットワークがないと利用しにくいということもある。狭い都道があるが、自転車の走行空間として利用されない道路を整備するよりも、利用されている道路を優先的に整備することになる。2020年にオリンピックもあることから、今、自転車の注目は今非常に高まって追い風になっている。

委員：自転車走行空間を考えるにあたって、一つ一つの道路の断面でなく、それを接続している交差点や駅前広場、駐輪場等と道路との接続、リンクする部分をどうしていくかが重要だ。ルールと整備との摺り合わせも必要である。また、ルールも重要だが、実際にどう走するのか、走り方をどう知らせ、伝えていくかも重要である。生活道路にナビマークがついておりネットワークを形成していないところもある。その表示について整備がどのような意図でなされているのかしっかりと周知する必要がある。

委員：自転車ははっきりしなくても良い、というような曖昧な部分がある。そこから明確にしていく必要がある。

委員：今日の話の中で、マーケットリサーチが必要であるという話について、色々な関連の話ができたと思う。福岡では商店街と連携して、商店街で買い物をする際に駐車券を持って行くと安くなる等の特典がある。大阪市では駐輪マップだけでなく、お得情報など買い物回遊マップも含めたマップとして掲載する等の工夫をしている。また、それらの周知・広報についてはフリーペーパーなどを活用し、若者などに訴えてくという方法もあると思う。

○閉会