

平成 23 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 23 年 12 月 1 日（木）午前 10 時から 12 時まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 8 階 8 1 1 会議室
3. 出席委員 13 名 欠席委員 2 名

4. 内 容

○開会

○新委員紹介

○協議事項

<事務局説明>

- (1) 停留台数調査結果報告について
- (2) 利用登録駐輪場の閉鎖と有料駐輪場制度への移行について
 - ・ 事業内容について
 - ・ 説明会の報告について
 - ・ 利用料金について
- (3) その他

<質疑応答事項>

- (1) 停留台数調査結果報告について

委 員：自転車の放置台数は減少しているとの報告があった。今後、放置自転車が増加する要因はあるかどうか伺いたい。

減少傾向ならば、協議会の一定の役割を果たしたと言えないか。

事務局：自転車等総合計画に基づき、駐輪場を整備しているところである。

また、震災後、自転車利用が注目されているので、引き続き、お願いしたい。

- (2) 利用登録駐輪場の閉鎖と有料駐輪場制度への移行について

委 員：自転車駐車場整備センター（以下、センター）の緊急対応について詳しい説明を伺いたい。

事務局：センター管理の駐輪場については、緊急連絡先が駐輪場内に掲示されており、有人管理でない時間帯もコールセンターが 24 時間対応する。必要に応じて警備員が駆け付ける。市営の駐輪場には市役所の連絡先が掲示されているものの、夜間や休日は連絡があってもすぐにトラブルに対応することは困難であるのが現状である。

委 員：（第 3 者行為等の）トラブルは 110 番通報になると思う。緊急対応とは、センタ

一管理の駐輪場にはゲート等があるため、その設備トラブルへの対応という理解で良いか。

事務局：その通りである。以前に発券機の印字薄く、精算ができないことがあった。

委員：市の自転車施策には様々な配慮が見られる。平置きの思いやりゾーンの設置は良いこと。新たに導入する（垂直２段）ラックは使い易そうである。

一方で、放置禁止区域の近縁に放置が多く見受けられる。駅から遠い場所に自転車を放置し、駅に向かう人もいる。（即時撤去の対象でない）放置禁止区域外にも駐輪場が必要だと思う。

委員：スライドラックと電磁ロック、具体的な管理方法について伺いたい。

事務局：一時利用の駐輪場は、料金の精算方法によりゲート式か電磁ロックかの選択になる。ゲート式は出場の際にゲートで料金を精算する。一方、電磁ロックは自転車をラックに入れた際にロックがかかり、精算機で料金を支払うと、ロックが解除され、自転車を取り出すことができる。

敷地が広ければゲートを設置できるが、そうでなければ電磁ロックの方が敷地を有効活用できる。スライドラックなどを導入する１つの理由は、効率的な収容ができるからである。

また、定期利用の駐輪場に関しては、あらかじめ契約していただいた方がのみが利用するため、ゲートなどの設置は不要であり、巡回管理で十分である。

中町第１・第２駐輪場は、通勤利用の多い朝の時間帯には、一時利用、定期利用とも管理員を配置する予定である。

吉祥寺駅北駐輪場は改修後に巡回管理となるが、買い物利用が多い時間帯は巡回を強化したい。

中町第１駐輪場は改修後も巡回管理のままだが、隣接する中町第２駐輪場に管理員が昼間時間帯に常駐するので、（現状に比べ）改善される。

委員：ゲートや電磁ロックの導入は、設置費用はかかるが、管理員が常駐するの必要はなくなるので、ランニングコストを考慮すると、全体としては安く済むという理解で良いか。

事務局：その通りである。センターは市内の他の施設や他の自治体でも多くの実績があり、駐輪場管理運営面で心配していない。

委員：駐輪場の利用料金に関しては、本来ならば一箇所で大規模に管理運営することが望ましいが、武蔵野市の場合は大きく敷地を確保できず、駐輪場が点在してしまい、それぞれの施設の駅からの距離や設備等により、細かく料金設定されてしまうことは仕方ないと考える。

原付駐車場について、市はどのように考えているのか。

事務局：原付に関しては、現状で充足していると考えている。

来春の改修では、中町第２バイク駐車場の規定台数が１５０台から８３台へと減っ

ているが、利用実態に合わせた台数にもなっている。

敷地が限られる中で原付の駐車を運営するには、誰でも利用できる一時利用の形態が望ましい。しかし、先日の事業・工事説明会で定期利用枠を確保してほしいという要望があった。一方で、利用登録は非常に安価であり利用頻度が低い方も登録しているのが実情であるようだ。定期利用枠を確保するかどうかを検討するため、利用実態を調査中である。

また、中町第2バイク駐車場については、敷地が隣接した住宅との、緩衝帯の設置やフェンスの種類についての、話し合いの場を設けて要望を伺っていきたいと考えている。

委員：吉祥寺地区について、駅の直近まで自転車が乗り入れないように、その周辺部に駐輪場を設けるという考えに変わりはないか。

事務局：駅付近における歩行者との交通錯綜を防ぐため、駐輪場を一定程度離れた場所にバランスよく駐輪場を設置し、自転車利用者にはそこから駅や商店まで歩いて移動していただくことが望ましいと考えている。

委員：鉄道事業者へ協力を求めることは断念したのか。

事務局：断念していない。引き続き、協力を求めていく。

委員：駐輪場を利用している際に、SUICA等の鉄道事業者系電子マネーとの連携はどうなっているか。

事務局：最近開設した一時利用駐輪場では、鉄道事業者系電子マネーが利用できる精算機を導入しており、今後開設する駐輪場にも導入をしていきたいと考えている。

委員：他の委員の指摘の通り、自転車の放置が駅から徐々に遠い箇所で見受けられ、歩行者等にとって通行障害となっている。対応をお願いしたい。

利用登録駐輪場の閉鎖に関して、中町第1・第2では説明会を開催したとのことだが、出席できなかった人への周知はどうするのか？また、他の閉鎖する駐輪場についてはどうか？

事務局：駐輪場での掲示物の設置、市報やホームページにて案内を行う予定。

さらに、今年度の駐輪場利用者や落選者へ郵送物による周知も検討している。

委員：情報発信はしっかりしていただきたい。

ところで、吉祥寺などでは駐輪場があちこちに点在しているので、既存の施設についても情報発信が重要だと思うが、いかがか。

事務局：以前は「自転車放置禁止区域」の看板のみを設置してきたが、最近は「あちらの方向に一時利用の駐輪場があります」という主旨の案内看板も設置することによって、自転車を駐輪場へ誘導し、放置自転車の未然防止に努めている。

市報などでも駐輪場の案内を行っているが、市外からの流入が多く、周知が難しい面もある。

委員：2時間無料制度を導入するなど、一時利用駐輪場の整備や利便性を向上させる取り

組みは正しいと思う。自転車の放置は、午後の時間帯に多くなることから、通勤通学者などの定期利用者よりも、買い物などの一時利用への対策をとることが重要だと思う。

中町第1の改修において垂直2段ラックの導入を一部にとどめたのはなぜか伺いたい。

事務局：中町第1駐輪場で導入する垂直2段ラックの導入は市内で初めてであり、他の自治体で導入している施設を現地調査してきた。

敷地内全てに垂直2段ラックを設置した場合、見通しが悪くなり、防犯面にやや課題がありそうだと判断し、敷地境界の1列のみ導入した。

また、初めて方には取り扱いに少々戸惑うことが予想されるので、一時利用では導入しなかった。取り扱いの面では、スライドラックの方が一番望ましいと思われる。

中町第1・第2駐輪場は、本来であれば土地の高度利用が望まれるが、今回の整備では駐輪場のみである。三鷹駅北口周辺を再整備するうえで、駐輪場のみ高度利用を図ることは困難である。

収容力では、武蔵野プレイス等に設置されている固定式2段ラックが最も優れ、垂直2段ラック、スライドラックの順であるが、コスト面ではスライドラック、固定式2段ラック、垂直2段ラックの順で安価である。スライドラックは、垂直2段ラックの3分の1程度の価格である。固定式2段ラックは、上段を使用する場合に自転車を持ち上げるのが大変であり、スライドラックが最もコストパフォーマンスが良いと考えている。

委員：それぞれのラックの長短について理解できた。

委員：駐輪場施策について、武蔵野市は様々な工夫をされていて、評価できる。また、放置禁止区域外の都道における放置自転車に関しても、道路管理者との定期的な協力がなされている。

ところで、武蔵野市内ではないが、最近バス停に自転車を放置し、そこからバス利用をする人がいる。1台放置があると2台、3台と呼び水となる。そういった対策も必要だと思う。

委員：20年前は自転車の放置が多く、緊急車両の交通の障害となっていたが、最近は特に問題はないと聞いている。今後も現状を維持してもらいたい。

委員：武蔵野市内は、駅へ自転車の乗入れは多い割に、放置は比較的少ないと認識している。

委員：子どもを同乗させる大きな自転車の利用者として、駐輪場内の平置き「思いやりゾーン」は助かる。施設内で係員が「こちらにどうぞ」と声を掛けてくれるなどの臨機応変な対応をしていただいております、大変助かっている。今後も利用者に様々な対応をお願いしたい。

事務局：中町第1で子どもを同乗させる大きな自転車の利用を調査したところ、100台程度

があった。子供同乗自転車はスライドラックでも対応できるが、再整備を考える上で、平置きも併設した。

委員：駐輪場の料金について、説明会にて意見はなかったか。

有料駐輪場は月 2,000 円の料金設定で考えているとあるが、既存の有料駐輪場の平均料金は月 1,400 円とある。実際に値上げということになるのか。

事務局：既存の有料駐輪場を値上げするわけではない。

市内在住の料金設定として、月 2,000 円がベースとなっており、駅からの距離、設備投資、階層により通減し、料金を設定している。

ただ、利用登録駐輪場の利用者には値上げと解釈する人もいるかもしれない。

委員：他の交通機関とのバランスについて伺いたい。

事務局：例えば、バス利用者は1回の乗車につき 210 円で、月に 20 日間往復乗車して 8,400 円となる。一方、利用登録駐輪場は年間 6,000 円（市内一般）であり安価すぎる。

有料駐輪場の月 2,000 円程度であれば、一時利用 1 回 100 円の 20 日分に相当し、適当であると考えます。

委員：バス料金と比べれば、駐輪場の利用料金も高い金額とは言えない。有料駐輪場の利便性等を向上させるための整備費や管理運営費を考慮すれば、妥当な金額であると思う。

委員：有料駐輪場の利用料金として 2,000 円程度は、私もちょうど良いと考える。

最近では自転車自体の価格が安くなりすぎていて、大事に扱われていない。

委員：駐輪場の利用料金について、他に意見も伺いたいが。

委員：料金設定に関するアンケートはとっているか。

事務局：アンケートは実施していない。

そもそも利用登録制度は、平成 3 年に吉祥寺駅で自転車の放置が約 4,000 台と全国ワーストとなり、平成 7 年より緊急避難的に歩道上を利用して、暫定的な駐輪場を開設した。立地の性質上、使用料は徴収できず、安価な事務手数料のみで運営してきた。この後、市では有料駐輪場の整備・拡充を進め、平成 22 年には歩道上にあった駐輪場を代替できる有料駐輪場が確保でき、歩道上にあった駐輪場を閉鎖した。現在では、定期利用の駐輪場全利用者に占める利用登録駐輪場の割合は 15%程度になり、有料駐輪場利用者との間に不均衡が生じている。

利用登録駐輪場の全面閉鎖により、利用料金の不均衡が解消されると考えている。

委員：本来、あるべき姿になると理解した。

委員：駐輪場に満空表示があるとより良いのだが。

事務局：最近新設した駐輪場については一時利用の入口に満空表示を設置している。

今後新設する一時利用の駐輪場にも設置する予定である。

エリア全体での満空情報が自転車利用者に発信できればいいのだが、現状は困難である。

委員：将来的な検討課題と理解した。

(3) その他

委員：自転車の適正利用での現状について伺いたい。

委員：平成23年10月末までの武蔵野署管内の交通人身事故は384件（前年同期比▲31件）、軽症者は410人（同▲28人）、重傷者は2人（同▲5人）、残念ながら死亡事故も2件（2人、同±0）起きている。

一件は、8月10日に西久保3丁目の大正通りの交差点でトラックとバイクとの衝突事故で、もう一件は10月31日午前4時35分に境南町3丁目できったひき逃げ事故で、19歳男性が亡くなった。容疑者逮捕に至ったのは先日報道にあった通りである。

自転車関与交通事故は176件で全体の45.8%、この割合は警視庁管内では20位と高い。ところで、高齢者関与率は22.4%であり、警視庁管内では中程に位置する。自転車のスピードの出しすぎや傘差しが事故の原因となり、悪質な自転車利用者への取締りを強化しているところであり、自転車安全利用五則の徹底を図りたい。

委員：市内は車道が狭く、危険な箇所が多い。自転車の車道通行の原則を徹底すると、自転車に乗ることができなくなってしまうように感じる。

委員：既にモデル路線として歩行者と自転車の通行を分離している文化会館通りを、世田谷区内で行っているような「自転車安全推奨ルート」として、設定する予定である。

委員：3月の震災以来、自転車の長距離利用が増加したのか。

委員：自転車利用の距離までは把握していない。

委員：自転車の売上げは、スポーツタイプが圧倒的に増加していて、買い替えを考えている人も多い。どの年齢層でも健康に良いと考えているようだ。それに伴い、マナーが悪い利用者が増えていて、新聞やテレビで報道されているところである。ヨーロッパでは自転車が大事にされていて問題とならないようだが、日本はそうではなく、非常に難しい状況にある。自転車レーンを設置するという話があるが、それでは自転車のスピードが速くなり、歩行者にとっては危険であるという懸念がある。

先日、自転車の点検整備と保険についての取材を受けた。TSマーク付帯保険の加入が4月から10月までで、前年同期比で4割増となっている。武蔵野市では講習会と絡めて以前から助成制度を行っている。この保険は、安全に点検整備された自転車に付帯するもので他の保険とは異なる。付帯された自転車を運転している人に誰にでも適用されるところが良い。もともとマナーが良い人が加入する傾向にあるが、若い人は少ない。自転車にも保険を掛けるという意識が大切となっている。

委員：事故にはならなくとも、危険な場面が多い。このことに対する取り組みについて伺いたい。

委員：市では自転車安全利用講習会を行っていて、一度受講した人が認定期限に近づくと

二度目を受講するなど熱心な方が多い。一方で、自転車運転マナーに関心が薄い人をどうやって意識付けるかが課題となっている。モラルの問題だが、自転車の違反も自動車のように反則金制度となれば、状況が変わってくる可能性がある。市での取り組みには限界がある。

委員：自転車そのものを安全な乗り物にするため、歩くスピード程度の緩速化していこうという動きがある。

委員：自転車を小型化、緩速化すれば、それに比例してぶつかった際の事故の規模も小さくなる。

委員：良い自転車を作っても、ルールやマナーが遵守されなければ効果が薄い。

委員：やはり自転車の適正な利用が大切となる。

委員：防災面では、駅周辺の駐輪場整備が必要。3月11日の震災では吉祥寺駅周辺には帰宅困難者が2,000人以上滞留した。自宅までの距離20kmが帰宅困難になるかどうかの境目のようである。自転車通勤が普及すれば帰宅困難の問題にも効果があるかと思う。

震災後は交通渋滞により、情報収集や物資の輸送が大変であった。この面でも自転車の活用に取り組みたいと考えている。

委員：事務局から何かあれば。

事務局：10月25日付で警察庁から各都道府県警に自転車走行に関する通達があったところである。その内容は自転車の適正利用の徹底や自転車の走行環境整備に関してである。武蔵野市では講習会等によるルールやマナーの周知等に取り組んでいるが、他の市区から流入する自転車が非常に多いため、難しい側面がある。今後も近隣自治体の連携を深めたい。

○開会