

## 平成 24 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 25 年 1 月 15 日（火）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 12 名 欠席委員 3 名

### 4. 内 容

○開会

○新委員紹介

○会長あいさつ

あけましておめでとうございます。今年も自転車対策を良い形にしていきたい。委員の皆さまにもお力添えをいただきたい。

○協議事項

<事務局説明>

#### （1）武蔵野市における放置自転車対策等の取り組みについて

- ・ 武蔵野市内の駅周辺における自転車等駐車実態調査について

#### （2）武蔵境駅周辺自転車駐車場の開設について

- ・ 武蔵境駅みずき通り自転車駐車場の整備について
- ・ 武蔵境駅西高架下自転車駐車場の整備について
- ・ 武蔵境駅西中央高架下自転車駐車場の整備について
- ・ 自転車駐車場開設に伴う自転車安全利用の取り組みについて
- ・ 自転車駐車場の利用料金について

#### （3）その他

- ・ 自転車駐車場の満空表示について
- ・ 末広通り自転車駐車場の照明改修工事の概要・効果について

<質疑応答事項>

委 員：放置自転車等実態調査、駐輪場開設及び満空表示について説明があった。

実態調査結果より、放置自転車の台数は減少傾向か現状維持であった。

三鷹駅中央大通り自転車駐車場（以下、「中央大通り自転車駐車場」という）が昨年開設したが、その効果はいかがか。利用状況等を伺いたい。

事務局：実態調査は 10 月に行ったが、中央大通り自転車駐車場の開設時期は 11 月であるため、その効果は反映されていない。

料金設定は吉祥寺駅周辺と同様に主に買物客を対象としており、2時間無料の12時間100円。一方、中町第2自転車駐車場は、定期利用の抽選から漏れた人が、一時利用をしている人が多いため、24時間100円としている。利用対象によって設定が異なっている。吉祥寺については買い物目的の駐輪場が不足しているため、12時間100円としている。本来であれば三鷹駅周辺も全て12時間100円としたいが、以上のような経緯から料金を設定した。

中央大通り自転車駐車場は、実際には中央大通りに面していないが、この通りの放置自転車を少しでも減少につながればと思い、この名称とした。なお、定期利用の部分には三鷹駅北口自転車駐車場の大規模改修に伴う代替施設としているため、利用者の対象は限られる。一時利用の利用状況は時期によって増減はあるものの、ほぼ満車である。平成24年11月1日～11月30日の利用状況は、2時間以内が約10%、12時間以内（2時間無料含む）が約80%、12時間超24時間以内が約20%であり、12時間以内の利用者がほとんどである。これに対し、三鷹駅中町第2自転車駐車場の利用状況は、12時間以内（2時間無料含む）が約50%、12時間超24時間以内が約35%であり、以前は一部を定期利用としていた経緯もあり、通勤・通学で利用されている人が非常に多いのではないかと考えられる。

中央大通りには商店も多く、一部に放置されやすい場所があるが、放置防止指導員とも連携しながら対策をしていきたい。

委員：歩道上にあった駐輪場を廃止し、有料駐輪場を整備したことにより、放置自転車の減少という目的がある程度達成されたと認識していいだろう。

今回、武蔵境駅周辺で開設する駐輪場には駅からの距離が400m以上あるところがあるが、利便性を感じるのは約300mの範囲である。距離による利用状況の差はいかがか。

事務局：武蔵境については駅からの距離により利用状況に差がある。武蔵境駅西側の旧山中踏切から旧境西踏切間に約1500台の駐輪場を設置したが、実際には600台程度の利用しかない。一方、駅から近い旧境西踏切から旧天文台踏切間に設置されているサンパーク武蔵境駅高架下自転車駐車場は一時利用でありながら利用率が高い。今回の整備では、定期利用と一時利用の割合を変更したが、台数は従前と同程度を確保している。武蔵境駅西側の高架下については今までと同じ台数を受け入れることは可能である。ただし、台数を確保するため、武蔵境駅西中央高架下自転車駐車場では2段ラックを導入する。この2段ラックは、従前の斜めに引き出す単純な二段式ラックとは異なり、より利便性の高い垂直2段ラックを採用する。

自転車等総合計画では、自転車と歩行者の輻輳問題を回避するために、自転車駐車場は駅からある程度離れたエリアに設置するとした。特に吉祥寺では中心を歩いてもらうようにしている。

委員：過去に武蔵境で共用サイクルの実験をしていたことがあると思うが、どうだったか。

事務局：住友不動産がマンション建設中の場所に、以前は境南第4自転車駐車場があり、そこで実施していたが、乗り捨てられる、使い方が荒いなど、非常にマナーが悪かった。吉祥寺のレンタサイクルでも同様なことが起きている。現行のサービスでは、借りた駐輪場へ返却しなければならないのが利用ニーズに合っていないのかもしれない。

昭和57年から58年頃に武蔵境駅南口の現ライザ周辺で、全国に先駆けてレンタサイクル事業が行われていたが、利用状況は悪く廃止となったと聞いている。

委員：事業が成功したところと、そうでないところがある。取り組み方に違いがあり、失敗したところは失敗するべくして失敗している。

委員：武蔵野市でレンタサイクルを導入するにはどこか適合しない部分がある。昔は上手くいかなかったが、将来的にはまた新しい取り組みの一つになるのではないか。

委員：武蔵境駅に新設する駐輪場の説明があったが、既存の各自転車駐車場は改廃の予定はあるのか。また、武蔵境駅に西改札が供用されるが、駅から駐輪場までの距離とは改札からか、それともホームの端からの距離になるのか、駅からの距離の考え方について伺いたい。西改札が供用されれば、駅までの距離が心理的に100m程度近くなる。

事務局：まず、武蔵境駅東高架下暫定自転車駐車場は今年度末に閉鎖、武蔵境駅東自転車駐車場は来年度閉鎖の可能性がある。武蔵境駅北口暫定自転車駐車場は、文字通り暫定という位置付けである。武蔵境駅西高架下暫定自転車駐車場は当初から閉鎖する旨を周知しているため、今回の新規募集では現定期利用者は優先しない。3カ所開設するので第1から第3希望まで受け付けるが、全て落選した方で定期利用を希望する場合には、キャンセル待ちしながら、7月に住友不動産のマンション敷地内に開設する一時利用専用の駐輪場を利用させていただきたい。

委員：市は駐輪場を閉鎖した後に新たな用地を探すのではなく、地権者の意向を確認しながら、閉鎖する事前に駐輪場を確保するような対応していきたい。

事務局：鉄道事業者は西改札付近の高架下で店舗を展開する予定であり、西改札ができれば駅から駐輪場までの距離は現在より近く感じられると想像するが、武蔵境駅西高架下自転車駐車場は駅から300m以上離れていることに変わりがないため、現在の利用料金を基本とする。

委員：永山委員、鉄道事業者として何か意見はあるか。

委員：高架化事業に伴い、武蔵境駅の西側は事務局からの説明のとおり、駐輪場用地の面で協力するところであり、旧五宿踏切からの東側についても武蔵野市と調整中である。協議が整い次第、協力いたしたい。

委員：武蔵境駅周辺の駐輪場整備は順調に推移していることが確認できた。市議会議員

の立場で何かあるか。

委員：放置自転車が画期的に減少したことは素晴らしい成果である。これをいかに維持することが最大の課題となる。2時間無料制度を導入したこと、放置防止指導員を配置したこと、地元商店会の協力があったことが放置自転車減少の主な要因だと考えられるが、放置防止指導員にはどのような形でお願いしているか。放置自転車が多い地域を特定していて指導をしているのか、成果についての分析をしているのであれば説明をいただきたい。

事務局：放置防止指導員の配置のみ、または駐輪場の整備のみでは効果が限られ、組み合わせることで相乗効果がある。吉祥寺駅周辺の特に放置が多かった場所では指導員を巡回ではなく、定点配置し、空車がある駐輪場へ誘導しており、非常に放置しにくい環境となっている。三鷹や武蔵境駅周辺では指導員の巡回のみであるが、委託先のシンテイ警備は長年の経験から放置されやすい箇所を把握しており、効果的な対応している。また、最近では放置禁止区域の看板だけでなく、駐輪場への誘導看板を設置するようにした。さらに、商店会にも駐輪場案内チラシの配布を協力してもらうなど、連携して放置自転車対策に取り組んでいる。取り組みを組み合わせることで相乗効果が生じ、成果を上げている。

委員：武蔵野市の西部地域では約1,000世帯増となる。駅周辺が放置禁止となっていることや駐輪場の場所を知っている人は駐輪場を利用するが、他からの来街者や新住民への案内を徹底できれば放置自転車の減少につながる上、利用者にとっても利便性が向上する。また、指導員の定点配置は柔軟な対応が取り難くなるが、巡回であれば融通が利きやすいと考える。一方、放置自転車を「禁止」ばかりではなく、駐輪場への「誘導」を案内することは非常に良い取り組みであり、これからも継続してもらいたい。

委員：今の意見を踏まえて吉祥寺地域はどうか。

委員：吉祥寺大通りと公園通りでの放置防止指導員の定点配置は効果抜群である。

委員：市議会議員として他に何かあるか。

委員：放置自転車対策は、放置し難い環境を作ることが大切である。今回の季刊むさしのや市報で自転車の安全利用について大きく取り上げられていたが、昨年11月に実施された市政アンケートの結果でも自転車対策に関する市民の意識がとても高いという結果が出ている。自転車が生活に密着していることを考えると、放置し難い環境を醸成することと自転車のマナー向上が重要となる。放置自転車対策では案内看板や満空表示は高く評価できるし、安全利用に関しても定期的な講習会の実施や広報を活用した周知に努めてもらいたい。

ところで、満空表示の他に新しい取り組みがあれば教えてほしい。

委員：満空情報はこれまでどのようにしてきたのか。

事務局：従来は現場のスタッフが駐輪場間で携帯電話や無線でやりとりをしたり、経験で

他の駐輪場を案内するなどの対応を行っていたので、不確実な面が大きかった。今回は1箇所周辺周辺の駐輪場の満空情報も表示しているため、利用者にとって利便性が高くなり、スタッフの負担も軽減した。ただし、三鷹駅周辺は駐輪場が集中的に配置され、数も限られるので満空表示しやすいが、吉祥寺は駐輪場が広く点在し数も多いので、武蔵境も含めて、どのように実施するか考えていきたい。まずは三鷹駅周辺で実施し、効果があれば他の駅でも実施したい。

満空表示は市長も取り組んでいくべきと考えているところ。かつては考えられなかったことだが、利用回転率が非常に高い、吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場では満車時に、空きを待つ人が並んでいる。最近では利用者が、どこに駐輪場があるのかではなく、どこの駐輪場に行けば空いているのかを知ることが重要になってきている。今回の三鷹駅周辺で実施する満空表示は自転車駐車場整備センターが全額負担して実施するモデルケースであり、3箇所で150万円ほどの費用がかかっている。もし、武蔵野市全体で実施する場合、おそらく1,000万円単位で費用がかかる。先日の都の意見交換会に出席した際に、広域的な交通マネジメントを市町村が行うことには限界があるため、そのシステム開発を都が率先して行い、市町村に提供してもらいたいと要望を述べた。

このほかの新しい取り組みとして、今年度は2つの大学でオープンキャンパスなどに合わせて、校内でスタント講習会を行った。また、障害者団体から依頼があり、出前講座を行う予定である。このような取り組みを継続していくことが大切であると考えている。

委員：都道の道路管理者として何かあるか。

委員：自転車道の整備に力を入れている。道路幅員により整備できる所は限られてしまうが、東八道路は幅員が広いので、新たに自転車道を設置している。また、武蔵境通りから新たに延長する路線でも歩道とは別に自転車道を設けているなどの取り組みを行っている。自転車に関する表示は、市と連携しながら、共通したルール作りを行っている。

市の放置自転車対策は効果を上げていると受け止めるが、都には放置自転車を撤去できる条例がないため、放置禁止区域外の放置自転車の対応に苦慮している。放置自転車の実情に合わせて、市が放置禁止区域を柔軟に広げるなどの対応を、道路管理者として市に要望したい。

委員：子育てや利用者の立場から意見を。

委員：吉祥寺に買い物に行く際は、駐輪場が満車なので自転車で行くことを控えている。吉祥寺でも満空表示であれば、あらかじめどの駐輪場が空いているかが分かり便利である。

事務局：吉祥寺駅周辺には駐輪場が多くあり、一つの表示で全ての駐輪場の満空を表示することは困難であるが、例えば、駅周辺を4つのエリアに分けて、それぞれで満

空情報を行うことは可能であると考えられる。ただし、この方法ではそれぞれのエリアを越えて自転車で移動する人には対応が難しい。市長は「歩いて楽しい街づくり」を考えているので、吉祥寺の西側から来る人は西エリアの駐輪場に自転車を駐めて、駅の周辺を歩いてもらいたい。しかしながら、エリアにより駐輪場が偏在していることも事実であり、課題は大きい。

実現には時間がかかるが、満空情報を携帯端末で提供できるようになれば、掲示板などの設備が不要となり、設置費用がかからない。

委員：自転車商の立場からどうぞ。

委員：市の放置自転車対策はかなり進んでいると実感している。吉祥寺の来街者からは、駅を中心まで自転車で乗り入れることが難しいと耳にしており、周辺の駐輪場に駐めることが定着している。さらに、駐輪場の新設や自転車の安全利用に関する記事が市報の一面に掲載され、全戸配布されることは画期的である。

一方で、駐輪場を新設すると、近隣の居住者が自転車の交通安全面で心配することは当然である。特に、吉祥寺周辺の五日市街道では、「自転車は車道が原則、歩道は例外」を都合良く理解したマナーの悪い自転車利用者を多く見かけ、歩道の歩行者は危ない思いをしている。拡幅して自転車を整備することが現実的ではないことは理解しているが、現状では自転車が車道を通することは危険であり、現実的ではない。また、車輪が細いタイプの自転車は、車道外側線にあるグレーチングに車輪がはまってしまう危険性がある。歩道を少し削ってでも自転車通行を不可にして、自転車通行に適した車道の整備が必要であると考えます。

委員：自転車の交通ルールの点からは。

委員：自転車は車両なので、「自転車は車道が原則、歩道は例外」の例外とは、歩道通行可の標識がある場合や運転者が13歳未満の子ども・70歳以上の高齢者・身体の不自由な方、工事等で車道または交通の状況からみてやむを得ない場合に限られる。五日市街道は歩道通行可の標識があるが、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」なので、自転車はすぐに止まることができる速度で歩道上を通行しなければならない。また、「車道は左側を通行」であるが、歩道は車道寄りを徐行なので、方向によっては歩道上の右側通行となり、違和感を持つ人もいる。

警察では、悪質な自転車利用者への街頭指導を地道に続けている。交通安全教育にも力を入れていて、小学生は交通安全教室などを在学中に2度受けることになる。さらに、企業から要請を受けて交通安全講習を行ったり、市の自転車安全利用講習会を共催している。

委員：駐輪場の整備が進み、自転車を放置する人が少なくなっている。自転車の交通ルールも浸透してきており、自転車利用者の意識が改まっていると感じる。

防災の観点からいかがか。

委員：市内には救急車が2台あるが、東京消防庁管内では年間の救急車出動件数が毎年

20,000台程度増加している。駅や周辺の事業所への出勤が増えているが、放置自転車が障害となり、現場にたどり着くことができないとの報告は受けていない。放置自転車対策を引き続きお願いしたい。

委員：配布資料が追加となっている。事務局から説明を。

事務局：「自転車の安全で適正な利用を促進するための条例」を都が制定するのに際し、1月11日に市区町村との意見交換が行われた。また、都は本日から条例制定のためのパブリックコメントを募集している。都では昨年から自転車対策懇談会を設置し、提言を受けている。提言の中には、自転車「デポジット制度」や「ナンバープレート制度」が盛り込まれていたが、今後の検討課題として、今回の条例案では見送られた。

委員：本協議会は、以前は駐輪場整備や放置対策が議題の中心であったが、最近は安全利用などに広がっている。安全面で何かあれば。

委員：吉祥寺に関して、中心エリアに自転車を乗り入れさせないという市の考えに変わりはないか。

事務局：交通輻輳の点から、市は駐輪場を駅から一定の距離があるエリアに設置して、来街者は自転車を駐輪場に駐め、中心エリアでは歩いて移動してもらいたいと考えている。ただ、買い物をする人からは、荷物を持って歩き回るのは大変であるとの意見が寄せられている。店舗事業者には、店舗用の駐輪場を設置していただきたい。市も公共駐輪場の設置を引き続き行っていきたい。

委員：事業者も駐輪場の設置に必要な負担をしたり、可能な範囲で協力も行う。吉祥寺は生き残るためには回遊性が大切である。回遊性の確保に市も協力いただきたい。最近は宅配サービスが充実してきているので、荷物の持ち運びが大変との意見は必ずしも当たらない。

ところで、都が自転車に関する条例を制定すると、先ほど事務局から説明があった。「ようやく」との所感。市から都へ積極的に意見をしてもらいたい。

委員：様々な考えや意見の表明をいただいた。駐輪場が整備でき、放置自転車対策も一定のレベルで効果を上げている。このレベルで安定的に維持していきたい。また、駐輪場の利便性を向上されるため、満空情報の提供は有用であるが、一自治体だけで行うのではなく、広域的な連携も必要となるのではないか。

また、夜間の放置自転車対策や、交通ルールと保険の周知をさらに力を入れていきたい。

委員：頑張って、さらに高みを目指してもらいたい。

○開会