

令和6年度第1回調布市自転車活用推進計画策定検討会議事録

開会

【事務局】

お待たせいたしました。定刻となりましたので、只今から、令和6年度第1回調布市自転車活用推進計画策定検討会を開催いたします。委員の皆様には、御多忙の中、御出席を賜り、誠にありがとうございます。本日の会議の時間につきましては、会場の都合上、午後5時00分までとさせていただきますので、皆様の御協力をお願いいたします。本日、会の進行を務めさせていただきます交通対策課自転車対策係 Vと申します。よろしくお願いいたします。

はじめに資料の確認をお願いいたします。本日の資料につきましては、お手元に配布いたしました、

- ・ 次第
- ・ 資料1 計画の目的・区域・期間の設定
- ・ 資料2 調布市自転車活用推進計画の方向性
- ・ 資料3 委員名簿
- ・ 資料4 席次表
- ・ 資料5 調布市自転車活用推進計画策定検討会設置要綱
- ・ 参考1 調布市自転車ネットワーク計画（概要版）
- ・ 参考2 調布市自転車等対策実施計画改定版（概要版）
- ・ 委嘱状 でございます。

皆様、資料はお揃いでしょうか。不備がありましたら手を挙げていただければ事務局からお届けに参ります。

当検討会の会長の選任についてですが、調布市自転車活用推進計画策定検討会設置要綱第5検討会の運営について会長は学識経験者とありますので、会長には国立大学法人東京海洋大学 大学院海洋科学技術研究科 研究科長のA委員に、また副会長には学校法人東海大学 建築都市学部土木工学科准教授のB委員へお願いをしますので委員の皆様ご承知おきください。

委員の紹介

【事務局】

当検討会のはじめての開催という事もあり，次第2の「委員の紹介」に移ります。まずはA会長より，一言ご挨拶をお願いいたします。

【会長】

了解しました。私と調布市との関わりについて話をしますと，十数年前ですが，まだ駅の地下化の工事やっていたとき地下化を前提としたその都市交通の見直しで都市交通計画マスタープラン，6，7年前ですけどネットワーク計画これもお手伝いをいたしました。ということで，ご縁がある場所でございます。電車に乗ってしまえば新宿に近いですし，多摩川があったり，それから深大寺のように自然も豊かであるということで住んでよし遊んでよし，自転車に乗るのも悪くはないところなので，今回は自転車活用推進計画策定ということで自転車ネットワーク計画にプラスで，どちらかというと視点が自転車側に移って自転車をどうやって活用推進するのか，おそらくそんな議論が中心になるのかなと思います。皆様のお力添えを頂きまして，2年間ですが，実りのある成果を得たいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続きましてB副会長よろしくをお願いいたします。

【副会長】

東海大学のBと申します。私は自転車の通行空間ですとか，交通事故分析政策等の研究をずっと20年近くしておりまして，そういう経緯で今回こちらにお手伝いすることとなりました。調布市や，色々な自治体さんの自転車活用推進計画をお手伝いしているのですが調布市の場合ですと，やはり住んでる方も多く，プラス深大寺とか観光資源もあるということで非常に多様な自転車の使いかたが期待できるころかだと思います。安全で楽しい自転車通

行環境になるように私も微力ながらお伝えできればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。では、N委員の方から反時計回りにご紹介させていただきます。警視庁調布警察署交通課長 N委員お願いいたします。

【N委員】

調布警察署交通課長のNと申します。本年の2月に着任しました。今回この会議に出席させていただくのは初めてとなりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。調布交通安全協会会長のE様については本日欠席のため代理としてF様にご出席いただいております。F様お願いいたします。

【E委員(代理 F様)】

こんにちは。調布交通安全協会のFと申します。私も初めての出席ということで、皆様の意見を聞きながら、自分で求められるようなことがあれば発言して行きたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【事務局】

続きまして、東京都自転車商協同組合調布支部本部理事 G委員お願いいたします。

【G委員】

皆様こんにちは、今ご紹介いただきました自転車商協同組合調布市支部Gと申します。本業はもちろん自転車屋です。柴崎駅入口交差点の所で4代にわたって、自転車を営んでいますので、今のところもちろん自転車屋なので

日頃は自転車の安全点検とか，特にここ数年ではヘルメットの販売と 2,000 円補助の方を進めさせていただいております。ヘルメットの常用率については中々上がらないというのもあるんですが，やはりそういった視点でもこの検討会の方で，利用者もレンタサイクルもどういうふうにヘルメットをかぶせていったらいいのかということを改めて私なりの現地からの立場からご意見できればと思って参加させていただきます。よろしくお願いいたします。以上です。

【事務局】

ありがとうございました。続きまして調布市観光協会常任理事の D 委員につきましては本日遅れての出席ということで，ご連絡を受けておりますので皆様ご承知おきください。

続いて調布市商工会商業部会長 C 委員お願いいたします。

【C 委員】

ただいまご紹介いただきました。C です。よろしくお願いいたします。

【事務局】

続きまして，国土交通省関東地方整備局相武国道事務所計画課長 O 委員お願いいたします。

【O 委員】

皆さんこんにちは。まず，国土交通省の施策であります自転車活用推進計画に協力していただきありがとうございます。この場を借りまして御礼申し上げます。我々の相武国道事務所では，国道 20 号の調布市内の管理をしておりまして，我々は道路管理者の立場として参加させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続きまして，京王電鉄株式会社開発事業本部沿

線価値創造部企画担当課長 J 委員お願いいたします。

【J 委員】

初めまして、私もこの会議の方には初めて参加させていただきます。同じ調布市で開催されていましたがスマートシティ協議会の方にも前回まで参加させていただいておりまして、その中で調布駅と味の素スタジアム、深大寺エリアというこの三角形のエリアの所を自転車活用して周遊性を高められないかといったところをやらせていただいた関係もございまして、今回この会議にお呼びいただいたのかなと考えています。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続きまして京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長 M 委員お願いいたします。

【M 委員】

京王バスの乗合事業担当Mと申します。普段路線バスのダイヤとかそういったところを主管している者になります。自転車と言いますと我々バス屋からすると、競合関係のようなそういった立場にございます。駅前に大きな駐輪場ができると自転車の方に人が流れてしまうのかなとかそういったところを心配するようなところはあったんですけれども、皆さんもご存知の通り昨今の乗務員不足が深刻な状況でありまして、利用される方以上にバスの減便している、そういった状況もございます。そういったところを踏まえますと、自転車の整備ですとか有効活用というところは本当に交通フローを考える上で大きなテーマになっていると考えますので、そういった会議に私も参画させていただきながら交通事業と一緒に検討していければと思いますどうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続きまして、小田急バス株式会社バス事業本部

計画部長K委員につきましては本日欠席のため、代理としてL様にご出席を
いただいております。L様よろしくお願いいたします。

【K委員(代理 L様)】

初めまして。小田急バスのLと申します。まず本日はKの代わりに出席させて
頂いておりますが、Kとは別の部署でございまして安全統括部というところ
で事故とか、事故防止とかそういったところを扱う部署にあります。普
段は自転車等々ですね事故なんかも絡んでくるようなところも見させていた
だいておりますけれども、ぜひ安全な自転車活用と言うところでよくお力添
えできればなと思っております。

普段は、私は調布市民ではないんですけれどもプライベートで自転車乗っ
たりしますし、前後に子供乗せ自転車に乗せたこともございます。何かしら
の協力ができればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございます。続きまして、オープNSTリート株式会社プラ
ットフォーム統括エリア開発部部長 H委員お願いいたします。

【H委員】

ご紹介ありがとうございます。調布市でシェアサイクルを運営させていた
だっている会社のオープNSTリートのHと申します。先ほど京王さんから
競合という話でドキッとしてしまったのですけれども、シェアサイクルが普
及する5, 6年前というのはこういった場でバスやタクシー会社さんからや
り玉にあがる事が多かったのですが、最近は非常に理解も頂いておりまし
ていろんな連携も進んでおります。シェアサイクルというところで自転車活
用推進計画ど真ん中の事業者だと思っておりますので、今僕らが得られたデ
ータというのをこちらの検討会でもご提供して一助になればなと思ってい
ますのでどうぞよろしくお願い致します。

【事務局】

ありがとうございました。続いて、NCD 株式会社パーキングシステム事業部事業推進室次長 I 委員お願いいたします。

【I 委員】

初めまして。NCD 株式会社パーキングシステム事業部の I と申します。

我々は自転車駐車場駐輪場の設置から管理運営まで行っておりまして、調布市内におきましては 20 年ほど前に西友さんのお客様駐輪場で運営管理したのを皮切りに、今 7 ヶ所ほど駐輪場の運営をさせていただいております。一昨年には、調布駅南口第 3 路上の自転車駐車場の機器設置をさせていただきました。また、我々は様々な自治体の指定管理者としても自転車駐車場の運営を行っており、そういった視点からも何かのお役に立てればと思っています。よろしくお願いします。

【事務局】

ありがとうございました。続いて、調布市都市整備部外環交通担当部長兼参事 S 委員お願いいたします。

【S 委員】

皆さんこんにちは。調布市都市整備部外環交通担当部長の S と申します。本日お集まりをいただきありがとうございます。調布駅と京王線が地下化して、その後跡地整備をずっと進めてきていますが、最終の工事の段階ということで非常に動線が悪い状況になっていますが、この工事についても今年来年あと 1 年余でようやく完成を迎えるということになってまいります。駅とその交通結節という意味では、もう 1 年先には調布駅周辺についてはようやく完成しますが、市内はまだ道路の整備のところではいくつか遅れてる部分がありまして空間整備というところにはまだハード整備が追いついてない部分もあるかと思いますが、検討会の中で皆様からいろんなご意見をいただきながら計画の取りまとめを進めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

ありがとうございました。続いて、調布市福祉健康部地域共生社会推進担当参事 R 委員お願いいたします。

【R 委員】

皆さんこんにちは。ただいまご紹介いただきました福祉健康部の R と申します。こうして改めていただいた名簿を見ておりましたら、私だけ一人場違いな場所に来たのかなってという雰囲気もしますけれども、主には高齢福祉と障害福祉を担当してやっております。そういった関係から何か私の持っている福祉の視点でこの計画にお役に立てることがあればと思っておりますので、どうぞ皆さんよろしくお願い致します。

【事務局】

ありがとうございました。東京都建設局北多摩南部建設事務所補修課長 P 委員につきましては、本日欠席のご連絡をいただいておりますので代理として Q 様にご出席いただいております。Q 様、お願いいたします。

【P 委員(代理 Q 様)】

ただいまご紹介あった通り、東京都建設局北多摩南部建設事務所補修課長 P が欠席ということなので、代理の Q と申します。よろしくお願い致します。

【事務局】

ありがとうございました。最後に交通対策課の職員を紹介いたします。

- ・ 交通対策課長の T です。
- ・ 交通対策課課長補佐の U です。
- ・ 交通対策課の W です。
- ・ 交通対策課の X です。
- ・ 交通対策課の V です。

以上でございます。

お手元の委嘱状に記載しておりますが、委員としての任期は令和 8 年 3 月 31 日までお願いしておりますので、改めてよろしくお願いいたします。

なお、傍聴につきましては、先着 10 人まで受け付けることとしておりますので、予め御承知おきください。

それでは、以降の議事進行を兵藤会長にゆだねたいと思いますので、A 会長よろしくお願いいたします。

議事 1 計画の目的・区域・期間の設定

【会長】

はい、了解いたしました。そうしましたら議事次第にあります通り、今日の議題は 2 つでございます。それぞれ資料 1，資料 2 とありますが、まず資料 1 を説明いただいてディスカッションの時間を頂きたい。

まず議題 1 はこの計画の目的だったりほかの計画の位置づけ、それから期間の設定について確認したいということでございます。まずは資料 1 の説明をお願いいたします。

【事務局】

(資料 1 の説明)

【会長】

ありがとうございます。今の説明にあった通り、この計画については、国、東京都という形で方針が決定されているようで、可能な限りそれらと整合のとれるような内容にしたいということでそれが一つですね。

それから、あとはこれまで調布市も自転車等対策総合計画とか対策実施計画それから今配布されました自転車ネットワーク計画とかそういったものを行ってきました。それらも包含したような形で今回の自転車活用推進計画につなげてきたという位置付けでございます。

それから、11 ページですね。体制としてよくみる形なんですけど、真ん中に計画検討を行う調布市が真ん中の中心にあって、そして我々は技術検討を行

う，どういう技術検討か，これからのことですけれども，例えば安全対策ですとか自転車の利用促進の方策を新しいやり方を取り込んでくるとか，そんな話は技術検討です。

そしてそれと同時に一番右側の市民参加ということで，市民へのフィードバックを怠らないということで市民からの意見を，これも今話し合った通りで，オープンハウスとかそういったところで，ご意見を賜りながらもう計画に反映して行きたい。そのあたりが資料 1 の特徴かなと思います。

それでは，この資料 1 についてはいかがでしょうか。ご不明な点ないしは質問ございましたらよろしく願いいたします。

（質問等なし）

【会長】

位置づけについてはご理解いただきましたか。それでは資料 1 については特にご異議がありませんので，進めたいと思います。

議事 2 調布市自転車活用推進計画の方向性

【会長】

それでは議題 2 番の資料 2 ですね。調布市自転車活用推進計画の方向性，そちらの説明をお願いします。

【事務局】

（資料 2 の説明）

【会長】

ありがとうございました。資料 2 でございました。

キーワードとして都市環境，健康，環境そして安全安心ということで，これまでの取り組み内容それから現状の課題ですか。様々な角度から整理いただきました。おそらく普段から思っていたことが情報でつながった，なるほ

どと思ったことかもしれないと思いますし，あそこは危ないと思っているのに取り上げられてないなど，色々あるかと思います。

ここから先はフリートークでございますので忌憚のないご意見をいただければと思います。どこからでも結構でございます。

【副会長】

皆さんが話す前に皆さんが確認されている間に，いくつか質問したいと思っています。

最初の方に計画の位置づけと３ページにありましたが，総合交通計画ですとか，都市計画的なところに自転車の活用みたいなことは，そちらはそれを踏まえて自転車の計画を立てるということなのですが，災害もそうですけど健康とか，そういったところに自転車の話が入ってくるとか将来的にあり得ると言いますか，そこは連携してそっちの計画にも自転車のことを書いてもらうということも想定されているんでしょうか。

まず１つ目の質問です。

【事務局】

ご質問ありがとうございます。総合交通計画は策定したばかりというところもありましてまた見直しのタイミングで，ほかの計画の進行と合わせて適宜連携して参りたいと考えております。

【副会長】

ありがとうございます。なぜその話かといいますと，最後の方の２６ページの自転車に関する現状のまとめ，これがおそらく今後その目標とか対策とかになってくるのかなと思うんですが，その中に何が入ってくるかで，かなり連携して行く必要があるのかなと思います。先ほどお話しいただいたところで最初の話し合ったところも関係するんですけれども，今出されてる課題が具体的にどう課題なのか，分かったほうが多分目標が設定されやすいと思います。

次回以降に設定される目標のところで，例えば健康のところで通勤の自転

車利用者シェアサイクルが増えてきているということですが、これは課題としては、そのニーズ化に応じた環境が足りてないということで、例えばシェアサイクルがメインであれば、何かこう今足りないというものがあるのであればそこを教えていただきたい。

安全安心につきましても、特にここは気になったところがあって、自転車通行空間が整備済路線であっても事故が発生していると書いてあると、これとその自転車通行空間をつくりますが合わなくなりますよね。なぜそういったところで事故が発生しているのかというところを踏まえた上で、自転車通行空間を作らなければいけないと思いますから、事故形態ですとか、例えばその夜間で飲酒だとか、そういうのがあれば対策としてイメージしやすいかなと思いますので、何か分かりそうでしたら教えていただきたい。それによって目標の立て方が違うかなと思います。

あとはそのもう1つ都市環境のところで交通全体として移動を考えるようになっていく時に、自転車だけではなくて公共交通との連携というのはかなり大事になってくるかなと思いますけど、将来バスとの連携でちゃんと自転車を使えるようにするバスも使えるようにするというようなところを課題として書いた方が説明に合うと思いました。

健康のところと、安全安心、都市環境のところで何かこう今わかっている所があれば教えていただきたい。

【事務局】

ありがとうございます。今、3点ご質問を頂いております。

まず健康の課題というところで、今26ページに出させていただいてます課題についても、今思いつく内容であげたものが濃淡バラバラでまとまりがないところもあって大変申し訳ないんですけども、内容についても皆様ご意見いただきながら、調布の課題としてどういったものがあるか、この検討会議を通じながら明確にして行きたいという内容でございます。

シェアサイクル、健康に関する通勤での自転車の活用ですが、駐輪場に関してはこちらの内容も示しているとおり、今のところある程度需給は満たしており、全体的な内容としては供給は足りている状況ですが、場所によって

は調布駅周辺やつつじヶ丘駅に関しても駅の北側はかなり駐輪場が少なく、民間の駐輪場も少ない状況で、放置自転車の増加につながらないか危惧しているところもありますが、場所によって濃淡があります。

シェアサイクルの活用は非常に増えているのですが、置きたい所に必ずしも設置できるわけではないところが課題になってまして、特に北部地区ですね、ここでは今ミニバスが減便にになってデマンド交通を活用してるところですが、その地区はなかなか設置のスペースが無いと言うところもあって、そこも課題となっています。そのあたりのシェアサイクルのステーションの設置についてオープンストリートさんからお話しいただきたいと思います。

これは3つそのまま通してお話ししたほうがよろしいですか。

【副会長】

今のところでは、健康の課題というのは、どちらかというと停める場所がないという意味合いで書かれているか。

【事務局】

今の時点で思いついた課題というところだったので、通勤で自転車を積極的に活用していただきたいということと、シェアサイクルも利用率が増えていくのだけれども、その中で課題として今思いつくものをあげたということです。

【会長】

H委員の方で、シェアサイクルに関してご意見あれば。

【H委員】

着座のままで失礼いたします。ご説明いただきました点に関して、おっしゃっていただいた通り駅によってはですね中々需要を満たせていない所があります。先ほど見ていただいたとおり、通勤について、シェアサイクルで通勤、会社に行くときには時間を守らなければいけないというのが当たり前の部分ところで、場合によっては借りられる場合によっては借りられないと

いうものがリスクというのが現状だとあります。駅によっても異なり、そうなってくるとなかなか自己所有の自転車から転換に結びつかないのかなというところで、駐輪場の整備もあわせて必要になる部分もあると理解しております。

また、北部での展開といった部分ですね。住宅街になりますと、コンビニさんだったりとか、ドラッグストアさんだったりとか小売店に協力いただいているんですけれども、なかなか住宅街に入り込んだ小売店というのが存在していなくて、今はシェアハウスであったり賃貸物件の会社さんとの連携というのは非常に強めてます。あとはコインパーキングです。住宅街では所々にコインパーキングなんかがあるかなと思うんですけれども、そういった余剰地の活用にどんどん動いている状態です。

難しい問題では、店舗を運営しているオーナーさんと土地を持っているオーナーさんが異なっておりまして、土地のオーナー側っていうのは普段は表立って商売に直接関わっていないものでして、新たなものを始めるというところに対してすごく障壁を感じられてしまっているというのが現状の課題でありますので、そこは調布市さん非常に協力いただいております、協力依頼文とかそういったもので市も関わっている事業だと言う所をアピールして開拓いうのも引き続きしていければと考えています。僕ら民間の力不足というところもありまして、多摩地域の中では非常にシェアサイクルの拠点多い方ではあるんですけれども、常に安心して使えるという状況をもっともっと増やしていかなければいけない部分ではありますので、こちらは引き続きやっていければと考えております。時間がかかることで、大変恐縮なんですけれども以上になります。

【会長】

ありがとうございます。今、通勤以外は2番目に事故の話をご指摘いただいたと思うんですが、私は今日の資料に初めて気が付いたんですが、23ページのこの右上の図で事故の件数が増えていて、これが非常に問題で、色々ネットワーク計画に従って今設備を整備してきたと思うのですが、その整備をしたことが交通安全につながるというのは絶対条件なので、もう少し精査

をして最新のデータの中の対自動車，対自転車，対歩行者なのか具体的な場所の特定など，警察にご協力いただいて，どういうパターンで事故に至ったのか，その時にこの自転車のネットワーク計画と何らかの因果関係か関係性があったのかなかったのかということは確認しておくべきだと思いました。

他にいかがでしょうか。

【H委員】

今のA会長がお話しいただいた事故の割合について，非常に同意させていただく部分の中で，他の自治体でも，やはり単独の事故が増えているというデータが結構多いです。実際こういった委員会の中でそう言った話があっても，中身の分解が非常に困難で把握しきれてないというのがあって，ここからはあくまでも予測の話になってしまうんですけれども，昔に比べて自転車保険がコンビニや，インターネットで非常に手軽に入りやすくなっていると，かつ僕は高校生の時は結構ママチャリみたいなのに乗って1万円以下で買えて，壊れたら買い替えるみたいなのところがありましたが，最近は高校生でも高価な自転車乗られてるケースなんかも多いかなと言うときに，単独で事故をした時に，昔だったら壊れたので買い換えようとなっていたものが，自転車保険の適用のために事故申請をしているのではないかと勝手ながら思っています。けれども，我々シェアサイクル事業者でも世間一般ではどうなのか計り知れないところなので，ここに関しては保険会社さんとか警察のご協力を得ながら，本当に事故が増えているのか，ただ申告が増えたのかということもによってかなり見方が変わるかなと思いますので，そこは何かしらの形で明確にしていけると良いかなと感じた次第でございます。

【会長】

はい，ありがとうございます。その可能性もあるということですかね。

【副会長】

ご指摘いただいたようなことは，他の自治体で実際に調べてみたらやはり軽微な事故で保険の適用をしてもらうために呼んでるケースが増えてるとい

うのはありましたので、ぜひ調べていただいた方がいいと思います。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【G委員】

いくつか話させていただきたいと思います。

今ちょうど安心安全ということで、警察の方の前にして言うのもなんですが、一時、私ども自転車店でも「自転車も止まれ」というポスターを貼らせていただいて、いかに一時停止が大事だということを広く啓蒙しているところでございます。自転車の場合も車両なので、「止まれ」で二輪車の場合足をつけないと止まれにならないところまで教育ができていない。だからなんとなく止まらないで行ってしまった、あるいは、止まれと書いてあっても特に狭い市街地や見通しの悪い所で止まれと書いてあるのに、それを無視して出会い頭の事故が非常に多いというのは、私どもの肌感覚でそういう数字が上がるのかなと、保険の申請うんぬんとはまた別にしても、自転車の場合は再教育がやはり必要なのかなと実は思っております。

今日ちょうど午前中に自転車利用推進議員連盟の総会の方を傍聴させていただいたんですが、その中でやはり愛媛県の取り組みとして通学に必要な絶対条件としてヘルメットを被りなさいと、その場で自転車の再教育をしているということが1つ挙げられます。だから愛媛県と言うのはヘルメットの装着率が日本全国でナンバーワンです。何が言いたいかというと、例えば調布北高がある武蔵境通りは非常に良い環境と思われていますが、実は歩道の中に自転車道があるんです。あくまでも自転車通行空間であっても、あれは歩道です。その認識があまりないというか、だから歩道の中での自転車は対面通行だからぶつかることもあるでしょうし、そのままボーッと走っているとバス停に直進してしまうとか、実際バス停に突っ込んだ事故はないんですが、やはり先ほど高低差の話もありましたが、緩い坂が登りはいいんですけど下りのところでつい先日、まさに天文台通りの天文台の前のところで事故があり、それはよそ見によって死亡事故につながってしまった。やはり、自転車

に対して再教育が必要であるということは常々私どもも感じております。ユーザーとの接点である我々は安全整備士をしている以上、さらに強化していかなければいけないかなと実は思っております。

それと先ほどからレンタサイクルについて申し上げさせていただくと、我々がどんなにヘルメット装着率を努力しても、やはりレンタサイクルを借りるためにヘルメットを持ってる人はいません。

駐輪場についても、ヘルメットってどうしても我々もこれ悩みの種で分かりますが、買い物してる間はぶら下げていても大丈夫だけれど、通勤している間はヘルメットをどこに置けばいいんだという問題がまず1点ございます。自転車置場のあり方というのも、もしかしたら大げさなことになってしまうヘルメットを保管できるような方法等を考えていかないと、具体的にどこだか分からないんですが、我々の業界の中ではドイツなんかではシェアサイクルとか、いわゆるそういうものにはヘルメットがぶら下がっている状態も見受けられるようなので、シェアサイクルさんはその辺のところどうもなんか放置しているかなと。我々も努力していかなければいけないと実は思っております。だから、ヘルメットについては安心安全という面ではさらにやはり強い義務の努力義務があるんですけど、これは皆さんに考えて一段高いレベルで、数値的な目標ではないのかもしれないけど、着用率が増えたと思えるくらいになればと思います。

それと、調布の観光の部分について補足をさせていただきます。先ほど、東京多摩 2020 レガシーロードで東京 2020 大会のコースが調布,三鷹,府中,稲城,多摩,八王子と橋本前まで貫いているんですが、これがグッドサイクルジャパンという国土交通省が世界に発信している自転車のツーリズムで、ナショナルサイクリングルートで7コース出てるおり、このレガシーロードについては出ておりません。武蔵野の森公園のところに行くと東京 2020 とスタート地点にペイントがなされています。レガシーとは何かというと、例えば東京スタジアムで近代5種をやったり、武蔵野の森アリーナでバレーボールをやっても近代5種やバレーボールのファンの人がそこに行って空気を味わうことは実際にはないです。ところが、自転車に乗る人は非常にシンプルで、ここを一流選手が走ったんだと聖地巡礼的に走りに来る。このように

レガシーというのを我々は非常に感じております。武蔵野の森公園がスタートで辿っていくと橋本とか、いわゆる尾根幹線道路というのは非常に稲城市で積極的な取り組みがなされているんですが、スタート地点である武蔵野の森公園微妙に府中，調布，三鷹あつという間，調布は非常に短かったりしますが，やはり自転車乗る人は1人でも複数人でもなんとなく空気感を味わえるというのは今でも続いている状態です。これは利用しない価値はないと思っております。調布には，例えば甲州街道のところにマラソンの折り返しになるとか，そういったモニュメントもあるので，やはり自転車がこう観光に果たす役割で，我々自転車屋には貸す自転車はないのでシェアサイクルはそういう意味では活用すべきものなのかなと思っています。国土交通省も最新の話題ですと，今年の6月にベルギーで開催された Velo-city（ベロシティ） 2024 で，日本視察団として国土交通省は実際に日本の魅力をサイクリングですという展示をやっているのです，そういった背景を考えると，もっと東京 2020 のレガシーは積極的に PR しても良いと思っていますところなのです。

長くなってしまうので一旦これで意見としてさせていただきます。以上です。

【会長】

はい，ありがとうございました。

ヘルメットの話と，それからあとはやはり自転車利用者のマナーですね。マナーについて，やはり今回もどこかでまとめて改めて自転車の乗り方とはなんだろうと，これは10年ぐらい前からですね，今の矢羽根ができ始めた頃は，よく自転車は車道の左側を走るものであって歩道は走らない，歩道を走るときは例外で，もし走ったとしても徐行しなくてははいけない。徐行は時速7～8キロくらいですね。車道を逆走してはいけないというような基本的な走り方のマナーというのがあるので，それも再確認して，何かのときに市民の方にお伝えするというをお願いしたいと思います。

Velo-city（ベロシティ）という懐かしい名前がありました。私は2009年に行きましたが，世界中の自転車乗りや研究者が集まるような会議でした。

今のG委員に対するお答えでもいいですしその他の質問コメントいかがで

しょうか。

【D 委員】

調布市観光協会の常任理事をしています，Dと申します。

26 ページの課題のところに，「観光客の移動ニーズに応じた環境創出」と記載があります。参考までに市内の主な観光地が載っている 21 ページをご覧くださいますと，，4 番 3 番の深大寺エリア，1 番 2 番に味の素スタジアムそして，マークはないんですけども調布駅にある映画館のこの 3 つのエリアが，市外から調布のことをあまり知らない人がたくさん訪れる場所という認識です。「観光客の移動ニーズに応じた環境創出」という課題について，我々としては捉え方が逆で，こうしたエリアに訪れる，調布のことをあまり知らない方に自転車で簡単に行けるので行ってみませんか，と言うアナウンスをして回遊を促したいと考えています。映画を観にシアタス調布に来た方に 15 分くらいで自転車で行けるので深大寺まで行ってみませんか，味の素スタジアムに遠くから来た方に，蕎麦がおいしい深大寺という場所がありますので行ってみませんか，と。ですので，「観光客の移動ニーズに応じた環境創出」というよりも「シェアサイクルなどの環境整備による観光客の移動ニーズの創出喚起」ということになり，観光ニーズに応じた自転車環境の整備ではなく，自転車環境を整備することで観光ニーズを喚起する，というのが観光協会が考える自転車に関わるところ課題と捉えております。以上です。

【会長】

よくあるのは，自治体で観光協会がわが街の観光関連の施設それを紹介するアプリがあって，そういうアプリがもしあったりすると，そこで今あなたがいる場所からここに行くにはどこで自転車を借りれば何分で行けますよ，この経路は安全ですよとか，そういう観光の施設の魅力を伝えるとともにその施設までのモビリティと情報をそれも合わせてお伝えするようなそういう工夫があるといいかなという気がします，受けていただければと思います。

【事務局】

先程、B副会長の方からご質問頂いた都市環境の部分で、自転車の他の交通網との接続の課題と言いますか、今後の展開について、先ほど申し上げた北部地区で、バスの減便でデマンド交通をやっているという話をしましたが、デマンド交通自体も、事業化することは難しい状況で、これに代わるものも無い中で、逆に用途に応じた様々な交通モードを用意した上で利用者が選択できるような内容も今検討しているところです。先ほどバスがだいぶ乗務員不足で厳しい環境であるというお話でしたが、自転車が駅に直接乗り入れると、既存の公共交通の利用が余計に少なくなってくるマイナスとなり、調布駅であったり、つつじヶ丘駅周辺には駐輪場の施設も数が限られている状況もありますので、市内は南北方向の移動はほとんど路線バスに頼っている中で、バスに自転車をつなぐようなそういった交通の連続性というのにも検討できないかというの、交通対策課で今地域公共交通計画の策定も同時に進めており、そことの連携も踏まえて検討している状況です。

質問に対するコメントでこちらから質問して申し訳ないんですけども、バス事業者の方でバス待ち環境にそういった自転車の例えばシェアサイクルのステーションであったりとか駐輪場の設置は難しいと思うんですが、そういった連続性を設けるような施設を設けるということは可能なんでしょうか。課題などあれば、もしご意見あったら教えていただきたいと思います。

【M委員】

今お話になったバス待ち環境に、シェアサイクルですとかそういったスポットとかそういったような考えられないかというところかと思います。バス事業者としては、やはりM a a Sの中でいわゆるラストワンマイルの問題としてバス停もやはり、そこからまた自宅まで最後人によっては何分か歩かれるというところがありますので、そういったところを自転車とかがバス停の所から気軽に乗り出して最後家まで利便性高く接続できるっていうところは交通網のあり方として望ましいところだと思っています。

あと今の調布市の北ルートの中で言いますと、いつも先に行けば行くほど駅行きの路線ではないので最後の末端に行けば行くほど利用者の数っていう

のが少なくなってきますので，どうしても乗車効率として悪い部分があります。それをある程度，乗車効率が担保された部分まで運行させていただいて，それ以降の部分は自転車でカバーしていただくというところも，今の乗員不足等の現状からすると非常に理にかなった，そういった考え方になってくるかと思います。バス事業者としては非常にそういったところはむしろ積極的に推進していければと思うところではあります。

課題としてはやはりスペース立地の問題ですね。今やはり都心部においてはバス停周辺の環境整備というところになってくると歩道の幅員の問題が常につきまとして参ります。我々は今非常に交通量の多い人通りの幅員の広いところでは広告つき上屋，これはバス事業者負担なしに広告料で自前で回収して上屋を展開するそういった事業者さんとタッグを組みまして，そういったバス待ち環境の整備とかも進めているところではあるんですけども，やはり歩道幅員一定の幅以上がないと整備が難しい道路管理者の方から許可が出ない，そういった状況もありまして，駐輪場のスポット整備となってくると，幅員の広さとかスペースが求められるそういった課題が絶対について回ると思います。そういったところを行政の力をお借りしながら，本当にこれは土地提供とかも含めたいろんな方の協力が必要になると思うのですが，そういったところも協力を得ながらですねそういった結節点としてのバス停と駐輪場の整備こういったことを推進していければと思います。

【会長】

はい，どうぞお願いします

【C委員】

商工会のCです。先ほどのバス停に駐輪場という話ですが，私の記憶が確かでしたら，三鷹で，住所は特定できないのですが，仙川から消防大学の方に向かいますと中央高速がありまして，その下が自転車利用の方のための駐輪場になっているのと，天文台通りの少し下ったあたりにも，もう一個あったと思うので，ぜひ検討していただければと思います。

【会長】

ありがとうございます。

【H委員】

バスと自転車の連携に関してなんですけれども、我々のハローサイクリングのプラットフォームに東急バスさんがシェアサイクルを運営する事業者として入っております。東急バスがなぜバスをやりながらこう自転車をやっているのかというのは、マイカーから転換してシェアサイクルに乗って自宅の近くからバス停まで行って、バス停から駅に行って駅からまた移動するという取り組みをしており、アプリ内で東急バスと調べるとバス停の名称がたくさん出てきて、そこにシェアサイクルが設置されているという形です。

シェアサイクルとバスとのその連携のようなところなんですけれども、埼玉県の朝霞市では過去にアンケートを取っていて、シェアサイクルによって出かける機会が増えたかというところで、6割の方が増えたという回答をしています。シェアサイクルの利用とともに、コミュニティバスの利用も見ておりまして、やはり出かける機会が増えるということから、帰りに雨が降ったらバスに乗るとか、荷物が多いからバスに乗るとか、公共交通への転換というのが発生するということで実証できていると思っています。

バス停に駐輪場を整備する事例としては、葛飾区が最近力を入れていると伺ってまして、バス停の横に駐輪場無料でおける駐輪場というのをやっていて、これはおそらく葛飾区が主体になっていると思われます。土地の借用とかその辺は葛飾区がやってるのかなと思うんですけれども、そういったところが今葛飾区内で13ヶ所ほどしております。細かい手続きの内容まで理解していないのですが、事例としてはそういったものがございます。情報の共有になります。

【会長】

ありがとうございます。

私もそんなに知らなかったんですが、バスとシェアサイクルの連携というそういう可能性は充分あるんだということを知りました。

今ご紹介いただいたようなもので、もし可能であれば次回写真付きで、ご紹介いただければ皆さんイメージを共有できると思います。ぜひよろしくお願いいたします。

はい、どうぞよろしいでしょうか。

【R 委員】

福祉健康部のRでございます。

自転車の定義って言うところとちょっと大げさになるんですけども、今日説明いただいた内容の中で、自転車と電動キックボードという言葉が使われたかと思うんですけども、特に安全安心の部分は電動アシストサイクルの視点を持ってこの計画策定に臨んだ方がいいのではないかと思います。私の身近でも電動アシストサイクルでの事故というのは経験もありましたので、これから進めていく中で、その視点を事務局の方で考えて、どう取り扱っていくかお考えいただければと思います。意見として申し上げます。

【会長】

ありがとうございます。

急速に普及し始めましたので、法律が変わったのは去年の7月で、実際何が起きつつあったのだろうかという、そういう検証事例はそろそろ散見されるようになるのではないですか。我々の交通の研究者の中でも絶対反対という人と、どんどん推奨しましょうという人と、真っ二つに分かれます。

ありがとうございます。

【R 委員】

すみません、今の電動アシストサイクルというのはバッテリーが付いていて、非常に軽く走る自転車です。私が経験した中だと、高齢の方が踏み出しが非常に軽いので、軽い力で踏み出したけれどもすごいスピードがついて人ごみの中に突っ込んでいった姿を見たりとか、あとは子どもを後ろに乗せていたお母さんが、通り道のところに針金が出ていてその針金に子どもの足が引っかかってしまったんですが、お母さんは重みを感じないのでその針金が

子供の足に引っかかっているということに気付かずにそのまま行ってしまったケースを、聞いたりしたことがあるのですみません。事例としてそういう話をさせていただきます。

【会長】

電動アシストの方ですね。あまり電動アシストの事故対策をどうするかという話を私はあまり聞いたことがないんですが、もし事務局で調べて頂いて対応事例があればご紹介いただければと思います。

はいどうぞ。

【〇委員】

16 ページ 17 ページを見ると、放置自転車の撤去が格段に減っております。新型コロナの感染拡大で令和 2 ～ 4 年その辺は横ばいでありませけれども、一方の 16 ページの方では地域ニーズに合わせた駐輪対策をされている中で、その効果があって減っているのか、それともほかの要因によるのかというのが分かったら教えていただけますでしょうか。

【事務局】

今回放置自転車が減った傾向というのは、平成 29 年度から令和元年度にかけて京王線が地下化されたことによって、その上の土地を使って駐輪場を 6 ヶ所整備させていただきました。その結果今まで放置された自転車が駐輪場の中に収まったと言うふうに考えております。

あとは、先ほど 16 ページのところに写真で出ております、ちょこっと駐輪（調布駅周辺）そちらは東急ストア前の通りなんですけれども、こちらに路上駐輪場を整備したことによって、格段に放置自転車が減りました。これは本当に皆さん地域の方にも協力していただいて整備したものですので本当にこの機会もご協力ありがとうございますと言いたいと思います。

お手元に、自転車対策実施計画改定版概要版をお配りさせていただいていると思うんですが、その 1 ページ目の右下にピーク時の放置自転車の台数の推移というのが入っております。これは各駅の放置自転車の台数を出してい

ますが、特に放置自転車が多いのは調布駅でありまして、調布駅の放置自転車が劇的に平成 30 年と比べて減ってるのが先ほど申し上げたように実は鉄道が地下に入った後の跡地整備で、特に調布駅周辺については駐輪場そこに集中的に整備ができたというのが放置自転車の減少した大きな要因になっているかと思っています。

【会長】

後半の路上駐輪場の整備で減ったっていうのは有名な例は福岡の天神で、ある時から路上駐車が 1/10 ぐらい減ったんです。何が起きたかという、違法駐車した場所を路上駐輪場に転換したという、それだけなんですけどね。

そういうやり方もあるので、歩道ですから歩行者に損なわないように利用していただければと思いますので、こういう工夫も必要だと思います。

そろそろ、お約束の時間が迫ってまいりますけれども、あと一回ぐらい何かもしコメントがございましたら承りますがよろしいでしょうか。

はいどうぞ。

【J 委員】

京王電鉄価値創造部の J と申します。

細かい話ではなくて、この会議自体の議題というか検討課題というのが自転車ありきの話になってると思うんですが、そもそも調布市として街自体をどういうふうにされたいというところで、この自転車をどう活用するかっていう観点が必要なかなと思っておりますので、ぜひそういう部分をこれから検討させて頂ければと思います。そういったことがやはり定住される方の増加につながって、自治体というか地域の活性化につながるのかなというように考えておりますので、そういう形でお願いできればなというふうに思っています。

【会長】

了解しました。ありがとうございます。以上で予定されていた議事は、全て終了しました。

調布市自転車活用推進計画については、本日は顔合わせという意味を込めて、調布市の自転車関連の取り組みや現状及び課題内容を説明させていただきましたけれども、関連計画の基本目標自転車に関する現状、お答えを整理して、訂正させていただくことになりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、事務局から連絡事項をお願いします。

閉会

【事務局】

本日は委員の皆様には御多用のところお集まりいただきありがとうございました。また、貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

先ほど説明したとおり調布市自転車活用推進計画につきましては、本日の意見を踏まえて、その結果を次回の検討会にてご報告する予定です。なお、本日の議事録については確認のため、後日メール等でお送りいたします。

また、次回の検討会の日付は令和7年3月21日15:00となります。場所は現在調整中でありますので、開催通知と合わせて1か月前ほどに送付させていただきますので、よろしくお願いします。

事務局からは以上でございます。

【会長】

以上をもちまして、令和6年度第1回調布市自転車活用推進計画策定検討会を終了いたします。

ありがとうございました。