令和６年度第２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２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４時４５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，検討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Ｕ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　　計画の枠組
・資料２　　令和６年度第１回検討会委員からの意見と対応方針
・資料３－１　自転車活用推進計画の検討
・資料３－２　既存計画の更新
・資料４　　市民参加
・参考１　　委員名簿
・参考２　　席次表
・参考３　　自転車活用推進計画策定検討会設置要綱
・参考４　　現地視察資料

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。

それでは，本日業務の御都合により出席できませんでした委員の代理出席者の方の御紹介をいたします。

調布警察署交通課長のＯ委員については，本日は欠席のためＰ様に御出席い

ただいております。調布交通安全協会会長のＥ委員については，本日は欠席のため代理としてＦ様に御出席いただいております。小田急バス株式会社バス事業本部 Ｋ委員については，本日は欠席のため代理としてＬ様に御出席いただいております。京王電鉄バス株式会社運輸営業部 Ｍ委員については，本日は欠席のため代理としてＮ様に御出席いただいております。なお，国土交通省関東地方整備局相武国道事務所 Ｑ委員，調布市福祉健康部地域共生社会推進担当参事 Ｓ委員，調布市都市整備部外環・交通担当部長 Ｔ委員については，本日は欠席の御連絡をいただいておりますので，御承知おきください。また，本検討会の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Ａ会長に委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）～（３）

【Ａ会長】

早速議事に入りますが，本日の議事は，５件ということであります。こちらに進行するに当たり，議事（１）「計画の枠組み」，議事（２）「第１回検討会の意見と対応方針」，議事（３）「自転車活用推進計画の検討」について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

（説明１～３）

【Ａ会長】

ありがとうございました。資料１は関連計画の位置づけということ，資料２は前回の皆様に頂いたご意見に対する対応方針,資料 3-1 が基本理念計画目標･方針ということ，今回計画を進める上でベースなる考え方について，目標のあり方，抽象的ではありますけれどもそういう議論でございました。どこからでも結構でございますので，ご意見がございましたらよろしくお願いします。

【Ｂ副会長】

自転車通行空間を整備した箇所の事故発生状況について前回の検討会でも意見をしましたが，例えばその通行空間が整備済みの路線であっても歩道を通っている事故が起きているとか，通行空間があるのだけれど実は逆走しているルール違反しているみたいなので事故が起きると，それは通行空間ができているとか別の話になってくるので,もし事故の原因がそういうことであるとしたら，その原因は何でしょうか。違反率などが影響するのかをお伺いしたいのですが，そういうのは分かりますか。

【事務局】

資料 3-1 の 5 ページに示したのが事故形態の内容です。今Ｂ先生がおっしゃった，その通行空間整備後の状況について現地を見ると，実際おっしゃる通りで通行空間を作ったのにも関わらず歩道を走っているとかそういう状況も実際見られます。具体的な事故内容となると，これ以上詳細なものは基本的に把握ができていない状況です。

【Ｂ副会長】

警察の方でそういうレベルで見ないと，分からないのかなと思いますが，通行空間プラスそのルールの周知というか順守率を上げていくみたいな内容がぜひ計画に入れていただきたいなと思いました。

もう一つですが，資料 3-1 の 10 ページで計画の設定として「利用促進」と「適正利用」を分けて考えていただいていますが，記載されている内容がかなり似ているように感じます。結局のところ，使ってもらいたい場面で適切に使ってもらうことなのだと思います。ただし，過剰に使うことが推奨されるわけではなく，使い方も必ずしも自転車でなければならないわけではないという意味で「適正利用」だと考えているのでバランスの問題だと思います。そうすると２つに分けては書かなくても，利用促進の中で，例えば既存交通と連携して他の交通手段を維持するという最初に書かれている目標が，両方とも同じ方向性で進められると思いますので，もし分けるのが難しい場合は，一つにまとめてもよいかと思いました。

【Ａ会長】

10 ページの冒頭に記載している駐輪利用のバランス変化とはどういうことでしたか。

【事務局】

駐輪利用のバランス変化というのは先ほど現地視察で委員の方に観ていただいたのですが，現在の駐輪場の現状は一時利用と定期利用の両方を扱っておりますが，コロナの後その利用状況が大きく変わっているので，バランスも含めて見直さなければいけないのではないか，ということを意味しております。

【Ａ会長】

こちらについてもＢ先生がおっしゃるように，どんどん利用，需要増やしましょうということで，違反，ルール守らない自転車を増やしても他のモードに迷惑になるし，そういう意味では適正なルールの下で利用していただきたいという意味合いなのかなという気がしました。ありがとうございます。

【Ｄ委員】

２点ございます。資料 3-1 の 3 ページについて質問いたします。市が取り組んでいる観光施策についてですが，確かに総合計画などを見ていると，調布市として推進していきたいと思われる観光地がここに記載されています。

しかし，実際に市外から人を呼べる場所を，観光地と考えた場合，深大寺は観光地で良いと思いますが，味の素スタジアム周辺や駅前，特に映画館も観光地として考えて良いと考えます。これらの場所については，この 3 ページには記載がありませんので，今後検討いただく際に考慮に入れていただければと思います。また，場合によっては仙川駅周辺も世田谷区の方々が多く訪れる場所かと思われます。そのような意味で，商業集積も含めた観光地としての捉え方も重要かと思います。駅前の映画館を含むトリエやパルコなども商業集積の一例に該当するのではないかと考えます。

もう 1 点目は，7 ページにある現状と課題の表についてです。こちらは参考情報としてご検討いただく程度のことかもしれませんが，自転車という視点だ

けでなく，道路そのものの問題とも関連しているかもしれません。観光という視点の他に，地域消費や買い物回りといった視点も，自転車の活用の中に含めて良いのではないでしょうか。先ほど，視察に行った線路跡地の新しくできた緑道は，非常に通りやすく，きれいで，確かに市民としては気持ち良く利用できる道路だと思います。しかし一方で，この緑道の一本北側の旧甲州街道にある調布中央商店会の方々は，線路跡地の道路が整備されるにつれて通行量が減少していることを嘆いています。自転車の活用によって地域の商店や商店街が衰退してしまうことは，好ましくないと考えています。実際，旧甲州街道と線路跡地の緑道には，縦の道路が少ないという課題があり，人や自転車が通れる南北の道路が不足している状況です。地域の方々が自転車をよりよく活用してお買い物ができるような取り組みを，今後の計画の中で取り入れていただけると良いと感じました。

【Ａ会長】

ありがとうございます。今のご指摘についてはいかがですか

【事務局】

アドバイスありがとうございます。そういう自転車の周遊性というところで確かに車だと駐車場に停める場所がなく中々買い物も行けない。そのような意味では，自転車は小回りがきく利便性の高い乗り物なので，自転車を活用するために今お話があったような食べ歩きであるとか，そういったものも確かにどこかの視点で盛り込めないからといって，前にご意見いただいたときには，深大寺の例だと深大寺との行き帰りだけで，Ｇ委員からもご意見を頂いておりまして自転車というのは例えば湖一周であるとか，そういうルートで回る方向性もあるので，観光施策のなかで，前述した視点も自転車活用推進計画にどうにか，盛り込めないかなと言うことで今ご意見を伺い感じました。どうもありがとうございます。

【Ｄ委員】

ぜひよろしくお願いします。

【Ａ会長】

実は調布市の観光地めぐりみたいなのが地図にあり「ゲゲゲの鬼太郎コース」とか歩き回るコースというのは，もう提案されています。自転車ならどういうふうにスポットで回るかそういう例を示すとかそういうこともあるのかなと思います。

【Ｇ委員】

いわゆる商業の回遊性を考える場合，少し田舎になると，商業施設が点在しているため，自転車という手段が非常に効果的になります。例えば，サイクルラックが１つのキーワードになり，自転車が置ける場所や駐輪場が整備されることで，回遊性が生まれるのではないかと思います。特に地方では，そのような仕組みが効果的に働くと思います。一方，調布市では，例えば旧道などを考えると，少し密集しているため，食べ歩きや買い物をする際に，路面店ベースで駐輪場があるかどうかがポイントになりますが，バリアフリーの施策には補助金がある一方で，駐輪場整備には補助金がないという状況もあり，そのような空間が整備するぐらいなら商売にお金をかけるとかそういった課題があります。

先ほど現地視察で見学した鉄道跡地の新しい施設は，確かにウォーカブルな環境として良いのですが，自転車を利用する場合，止まる場所が少ないという点が気になりました。もし路面店の活きるみちとして旧道をウォーカブルにして，自転車用の休憩場所や駐輪場が設けられると，より利用しやすくなると思いますが，どこかに集約させられて，歩きで回遊するしかなくなると，自転車利用にズレが生じるのかなと思います。

調布市が考えている観光はやはりサイクリングコース的な，だから今のところもしかしたら映画の撮影場所めぐりぐらいが一番自転車のサイズがあっているのかと，その自転車利用のサイズ感があっているのかと思いました。だから一つ間違えると鉄道跡地の遊歩道と道路と歩行空間があると多分ここにカフェが並んで出来る。カフェが何軒かできて終わりみたいなそういう街づくりになってしまう。ちょっと危惧です。今のところ以上です。

【Ａ会長】

ありがとうございます。そういう意味ではその資料 3-1 の 7 ページの課題に街づくりとの連携みたいな話が今の話を聞いていると追加しても良いのかという気がしました。

【Ｈ委員】

まさにこのページについてですが，先ほど観光の話があったと思いますがシェアサイクルの環境創出による観光客の移動ニーズの創出喚起の記載がありますが，よくこういった話があるのかなと思っておりますがあくまでも，まず魅力的な観光地というものがあり，そこに人が行く足としてシェアサイクル，持ち自転車でもいいと思っておりますがシェアサイクルの環境が整備されることにより観光客の移動ニーズの創出にはあまり直接的に繋がらないのかというのは正直思っております。先ほどお話いただいた味の素スタジアムであれば短時間に大勢の方が来て解散されるという場所なのかと思っています。そのような場所は交通的な課題が発生して電車が満車状態になり，なかなか乗れないので自転車で分散させたほうが良いといった議論が生まれてくるのかなと思っていまして，もう少しシェアサイクルと観光のあり方っていう見方は少し変えた方がいいのではないかというのは感じた次第でございます。以上です。

【Ａ会長】

ありがとうございます。シェアサイクルなどの環境創出による観光客の移動ニーズの創出というのは，以前視察した時に深大寺にもすごくシェアサイクルの車両があり，それで深大寺に来るたくさん観光客として，それが非常に利用される。そしたら変わってきたことを受けてこの言葉になったのだと思います。今ご指摘のようなもとの何らかの形で反映したいと思います。

【Ｄ委員】

Ｈ委員の意見につきましては私もそのように思います。ただ，ここで私が具体的に想定をしていたのは，観光地そのものを喚起創出するのではなくて観光

地間の移動ニーズを創出するということを想定しています。実際にデータを見てみてみないとわからないかもしれませんが，やっとこの数年で深大寺と味の素スタジアムにシェアサイクルのスポットができました。今までは味の素スタジアムに来た人が深大寺に寄ることは想定できませんでした。なぜなら，直通のバスもないですし，行くためには1回調布駅などに出る必要があり，利便性が悪いからです。歩いて行けば40分ぐらいで行けるのですが，この両方の地点にシェアサイクルのスポットができたおかげで両方の観光地の間が結び付いたと私は思っています。点在している調布市内の観光地がシェアサイクルのスポットがあることによって，兵藤先生も前回，周知が大事だとおっしゃっていただきましたが，それを周知することにより，シェアサイクルを活用した観光地間の移動ニーズが生まれると思います。味の素スタジアムで夕方や夜に開催されるイベントやコンサートでは，そのグッズは午前中に行かないと買えないことも多く，グッズを購入してから夕方までの時間を深大寺まで行って戻ってくるといった時間の過ごし方，そのような移動ニーズがきっと自転車により創出されるのではないかと考えています。以上です。

【Ａ会長】

新しいその発着，交通の言葉でＯＤと言いますけど，それを創出すると例を出しますと私のいる大学の近くに東西線の門前仲町ともう一つは有楽町線の豊洲の各路線が平行しています。夕方になるとその二つの駅の間のシェアサイクルもすごく多いです。もう完全に今まではないようなその空白地帯をうめていくようなそういうシェアサイクルの利用のされかたというのは確かにあります。ご指摘のような観光スポットの間の観光スポットだけではないかもしれないですが，新しい組み合わせの創出というようなことが，この創出関係のひとつにも入っていると思いました。

ありがとうございます。ほかに御質問や意見などはありますでしょうか。特になければ，次に進めていきたいと思います。よろしいでしょうか。

議事（４）～（５）

【Ａ会長】

続きまして，議事（４）「既存計画の更新」，議事（５）「市民参加」について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

（説明４～５）

【Ａ会長】

ありがとうございました。資料 3-2 は既存計画の更新，更新のポイントをいくつか教えていただきました。資料 4 はみちの井戸端会議とタイアップして同じに自転車ついてご意見を伺いすると今の資料についてはいかがでしょうか。

【Ｂ副会長】

ご説明ありがとうございます。いくつか確認事項があります。まず資料 3-2 のところでネットワークについては新しい考え方が入ってきており，追加事項も含め，伺いたい内容として 9 ページの並行する裏道への誘導を促す。現実的に考えても非常に重要かなというふうに思います。見直しの考え方として，ビッグデータを活用するというのは，具体的に何を考えているのかというのが一点目です。

先にまとめて質問させていただきますが，駐輪場についてです。13，14 ページで駐輪の将来の需要について記載されていますが，実際に現在の自転車をすべて収容するためには，何台分の駐輪場が必要かという点が重要だと書かれていると思います。しかし，実際にはスペースの制約などがあり，単純に駐輪場をこれだけ作るということよりも，今ある自転車をすべて収容する以外の考え方が必要になると考えます。この点について，計画の中でどのように記載されるのか，具体的に書かないといけませんが，今後どのような方向性で進められる予定なのかをお教えいただければと思います。

最後に，市民参加の部分についてです。資料 4 では，自転車を使う場面が非常に貴重で，皆さんの関心も高いという点が挙げられています。自転車は教育とも結びつく部分があると思いますので，自転車の安全に関してもぜひ配慮し

ていただきたいと思います。歩行者の安全は分かりやすいですが，自転車の安全については，必ずしも本当に安全な通行方法が伝わっていないケースもあります。例えば，歩道が安全だと考えている方が多いですが，実際には歩道から交差点に出たときに事故が多く発生しているので安全と言えるわけではありません。しかし，歩道を通ることを安全だと考えている人も多くいます。そのため，ルールや安全な通行方法についても，歩道を通ることが本当に安全なのかという点に関する周知が必要になるかもしれません。今後，この「安全に通れる」ということがどういう通行方法を指すのか，その中身についても，どこかで話し合う機会が必要だと感じます。教育の一環として，このような場面を通じて，皆さんに理解していただく機会があると良いのではないかと思います。

【Ａ会長】

はいどうでしょうか。

【事務局】

ビッグデータにつきましては本日の配布資料には掲載しておりませんが，前方のスクリーン画面をご覧ください。こちらは今回使用しているデータ位置情報になります。例えばこの青で示したところは，調布市内の移動分析した結果を示しまして，赤が調布市内外移動ということでお示ししております。この点が重なって線が多く，太くなっているところが自転車利用の多い場所でございます。これをどのように活かしていくかですが，こちらのほうに発着の件数で各主要用途に分けて，少し分析して行きたい。これは途中の段階ではあるのですが施設ごとにまとめたもので，例えば商業施設とか教育施設もしくは厚生施設，医療施設その他スポーツということで分類分けしてどこに何があるかと発着点を押さえた上で，今後の分析やルートを設定する上で検討して行きたいと思います。

【Ｂ副会長】

これはアプリで登録しているデータは何でしょうか。

【事務局】

今回使用するビックデータはレイフロンティアさんの会社のデータを購入しまして,スマートフォン向けアプリのデータから取集した位置情報になります。

【Ｂ副会長】

ありがとうございます。これに加えて，先ほどお話ししたように，現時点では需要として上がっていないが，今後行ってほしい場所などが追加されることになると思います。先ほどの駐輪の話もそうですが，将来どうしたいかと，現在の状況が少し異なる場合もあるかと思います。現状の分析は非常に重要ですが,それに加えて,将来の計画として立ち寄ってほしい場所があるのであれば，そこを新たに取り入れる方法についても考慮していただき，ぜひ計画を立てていただければと思います。

【事務局】

駐輪場についてですが，駅を中心とした半径 500m の公営と民間の駐輪場の利用状況を調査した結果でございます。今後の方向性ですが，例えばつつじヶ丘駅北側においては，新たな駐輪場用地の確保について地元の不動産に当たりましたが，難しい状況でございます。また，民間事業者による駐輪場設置についても検討し，将来の計画の中に落とし込みたいと考えてございます。もう 1 件ご質問いただきました，自転車の安全利用についてですが，自転車安全利用講習会や高齢者交通安全指導員講習会など様々な自転車の安全利用に対する講習会や交通安全教室を開催しています。引き続き講習会等の開催を考えております。

【事務局】

私の方からも将来の駐輪需要に関する内容で，今回の調査は３駅終わっての結果を示しており，残りの６駅を来年度予定しているところであるのですけれども，需要としては，先ほど話もありましたが，定期利用と一時利用の方のアンバランスな状況が今続いていて，一時利用はもういっぱいだが，定期は空いているというのが計画立てた後コロナの影響もあって，ここ５年間の間に少し

環境が変わった内容であったいうところです。

あとは，調布市の駐輪場が今抱えている状況ですけれども市内に 41 箇所の駐輪場があるが，そのうち約半数の 20 箇所が借地となっています。ずっとこのような状況が継続して今の駐輪場 41 箇所維持できるのか，先ほどのつつじヶ丘駅北側の話もありましたが，新たな需要があるがなかなか適地がないと増やせる見込みもないという中で，副会長のお話にもあったように，将来抱えるだけの駐輪場を増やして行くのかというところもなかなか現実的ではない。議会の中でも市が全部用意しなければいけないのかという意見もある中で，そのあたりの方向性も今後の調査を踏まえて検討して行きたい。過去に計画を立てた内容からすると駐輪場は満たしているということであったのですが，果たしてその時の自転車のその台数が適正なのかどうか。今どんどん自転車も大型化してきて平地の置き方もあの台数でいいのか。また今後色々なモビリティが入ってくる中でそういう過渡期でもあるのでそういうところも踏まえて結果をもとに改めて精査して行きたい。それをどう計画に反映するかというところも課題であると考えております。以上です。

【Ａ会長】

ありがとうございます。

【Ｈ委員】

先ほど示していただいた交通のアプリの図ですが，データ件数については，人数は割と少なくて 198 人で，８万３千件とは単純に一ヶ月一人 500 回出るデータということですか。

【事務局】

1 分から 3 分位にやり取りしているポイント数になります。

【Ｈ委員】

別にうちがどうという話ではないですが，ハローサイクリングは今年２月で言うと 35,000 回，多い月だと 47,000 回の調布市内の利用データがあります。

ユーザー数でいうと１万人を月で超えているこれを見ると主要な道路を走っているのは把握できるのですが，それ以外の道もたくさんの方が走られていると思いまして，このデータから何かをこう予測してやっていくというと，数字として足りているかどうかというのは，しっかり考えていかなければいけないのではないかなと思います。凄く有効なデータだと思っていますが，そういうふうに少し感じました。

【事務局】

このビックデータで全部を決めるわけではなくて補完的に使いたいなと思っておりますし，先ほどの出発地とか目的地になるような所で，こっちで考えたところで漏れているところがないかとかそういう観点からもこういうデータ側から補足的に使っていきたいなと思っています。可能であればそちらのデータを使わせていただきながら補完し，よりよくいきたいなと思っているところです。

【Ｈ委員】

分かりましたありがとうございます。となるとビッグデータっていう部分で，かけ合わせるというのは今の自転車のデータのほかにどういったものを一緒に見ていく予定ですか。

【事務局】

ビッグデータとしては，ここに示した内容ですがそれ以外に観光地を組み合わせることを考えています。

【Ｉ委員】

この３－２の資料１４ページの駅の需給分析結果について，民間駐輪場に停められている台数は人手観測をされたとのことですが，我々の駐輪場は機械で時刻ごとの駐輪台数や通勤利用なのか，買い物等の短時間利用なのかなどデータで分かるようになっていますので，そのあたりを提供させていただくことができます。データを見れば，ロケーションごとの駐輪需要や目的の傾向など，

より詳細に分析できると思うので，ぜひ活用いただければと思います。

【兵藤会長】

そのほか，この 2 つの資料についていかがでしょうか。

【Ｇ委員】

この既存計画の更新と市民参加が急に生活に関する話題になって，これまで観光が中心だったのは良いことだと思いますが,少し気になった点もあります。一つは，市民参加に一度参加したことがありますが，こうやって自転車に関する意見を集計してしまうと，課題が見えにくくなってしまうと思います。例えば，調布駅前のような場所では「自転車がない方が良い」と感じる人もいるかもしれませんし，私が住んでいる柴崎では，逆に「どうして柴崎駅の踏切が鳴り始めたときに，自転車で通り抜けようとすると切符を切られてしまうのか」といった声が上がることがあります。こうした意見は，実際に地域の井戸端会議でも出ているはずです。これらの意見はデータとしては非常に少なく，一件や二件に過ぎませんが，地域の安全としては重要な問題なので，自転車に関する意見を集計してしまうと，課題が見えにくくなってしまうと思います。

次に 3-2 の 7 ページで平成 28 年度の道路網計画ですけど，10 年間で進んできていますので，自転車ネットワークの構成の中にも今後整備されるところも具体的に示していただければ，いいのかなと思っています。

最後は完全な主観ですが 3-2 の 12 ページで説明があった東急ストア前ですが，駐輪場が歩道上にあって，例えば車道上がナビラインになっていて，柵があり，車道側からは入れない駐輪場で歩道上を通行しないとダメな駐輪場ですのでこういう駐輪場についても何かやはりアップデートするのであれば交通法規に則った形でアップデートして行かないとミスリードします。これは単なる突っ込みです。すみません。

【Ａ会長】

ありがとうございます。最初の話ですね。本日説明した内容は去年の結果であり，事前に想定したようなパネルとかが作られるわけではないけれども，先

ほど説明があったように今年行うオープンハウスとか自転車に特化したようなそういう問いかけをするような内容になるのではないかと思います。

2番目は，3-2の7ページにある調布市道路網計画（平成28年）についてですが，確かに古い資料ですが，昨年のみちの井戸端会議の資料は使用されていないと思います。最新の道路網の資料ではないかと思われます。おそらく，手元に平成28年の資料しかなかったのではないかと思いますが，現在，道路網計画は改定作業が進められている段階だと思います。令和7年度中に，自転車活用推進計画と道路網計画が同時に策定される予定であり，これらは同時並行で進められています。そのため，現在は道路網計画の中間取りまとめが行われているのではないでしょうか。改定作業は現在も進行中であり，現時点では前回の資料しか提供できませんが，その間にアップデートが行われており，今後，市民に提示する際には整備済みの箇所については「整備済み」と記載されると思われます。ありがとうございます。

裏道への誘導についてはやはり気を付けないといけないので，この十年ぐらい前に宇都宮で割とそういうことを実施しており，裏道にどんどん誘導して自転車通行空間を整備するっていう，かなり注意深く色んな分析調査をやって実現したのだと思います。自転車は車両ですからね，歩行者の安全の確保という視点で考えたときに歩行者を優先する道路の扱いについては慎重に進めていただきたいです。

それでは，議事4・5終了とさせていただきます。

その他

【Ａ会長】

それでは，その他として事務局からのリクエストで鈴木副会長から情報提供いただきましたので，鈴木副会長から説明をお願いします。

【Ｂ副会長】

情報提供ということで話をさせていただくのは，話題提供ことですけれども私は今年の2月にＮＨＫの「クローズアップ現代」という番組に出演しました。

それに限らず,最近,電動キックボードに関する講演の機会が増えてきました。その原因としては，やはり違反や事故が多く発生していることが問題視されている点と，特定小型原付という枠組みができた後，それに関する理解が十分でないまま普及が進んでいることが挙げられます。例えば，売る業者が特定小型原付ではないものを特定小型原付として販売しているケースなどが増えており，そのため取り締まりが強化されている状況です。このような背景があるため，メディアでの取材が増えてきています。電動キックボードが危険だと指摘されることが多く，そのことについて話題を提供することが重要だと感じているのは，結局のところルールを守らなければならないという点です。

電動キックボードはかなり嫌われて，やはり「危ない，誰もルールを守っていない」と言われることが多いのですが，実際には自転車のルールを守る意識もまだそれほど高くない状態です。結局，自転車を気軽に乗ることができているため，電動キックボードも気軽に乗ってしまう現状があると思います。私が「クローズアップ現代」に出演した際も，その番組では特に偏った内容にはならないように放送されましたが，放送後に「キックボードを擁護するのか？」というようなクレームの電話が寄せられました。それほど，電動キックボードは嫌われているのです。ただ，突き詰めて考えると，自転車もきちんとルールを守ってもらう必要があり，現状で自転車のルールがあいまいなまま，キックボードだけ厳しく規制しても，上手くいかないのではないかと思います。

今回の計画は自転車活用推進計画ということですが，特定小型原付はほぼ自転車と同じルールになり,走行する空間も同じようになってきます。そのため，これらが一緒に走ることを前提に考えていかなければならないと思います。違反による事故も，キックボードは大きいですが，実際には自転車も結構な速度が出るため，事故の大きさは同じくらいになることがあります。好き嫌いを超えて，やはり自転車のルールを守りやすい空間を作ることが重要で，将来的には，この計画が約 10 年間にわたって進められる中で，キックボードも調布にかなり普及すると予想されます。安全性を確保できるように，早い交通手段の普及を見越して計画を立てることが重要だと考えています。計画にはそういった要素も盛り込みながら策定できればいいなと思います。キックボードには好みが分かれるところもありますが，普及が進んでいるため，避けて通れない問題

だと思います。

そのため，先ほどの話にもありましたが，自転車も同様に，裏道を通す場合は歩行者がいることを考慮し，大通りを通る場合は道幅が狭くて怖いという意見が出ますので，大きな道路を通すのであれば，道幅を広げて走りやすくする必要がありますし，裏道を通すのであれば歩行者に配慮できるようにこれまで以上に真剣に考えなければならないと思います。

意見を聞く際に，多くの方が「怖い」といった思いを抱いていると思いますが，そういった懸念を最小限に抑えるように，計画が自転車の利用者にとって安心できるものとなるよう取り組んでいきたいと考えています。

【Ａ会長】

国交省の会議で自転車の話が出まして，やはり日本の場合は自転車というのはその利用者の属性は非常に多様であることを認識しています。基本的に速度については，時速は歩行者より早いぐらいの速度もあれば速度 20 キロ以上で走る人もいて電動キックボードに関して私の住んでいるところはもの凄い数が走行しているのですけれども，こちらは圧倒的に若い人しか使わないのです。それがだんだん，もしかすると高齢化すると明らかに事故率が高くなって，あとは，日本の場合は自転車のマジョリティは，子供乗せ自転車で，子供乗せ自転車では車道走らせるのかとか，一概に決められないそういうルールがあるのは日本の場合です。当時自転車が歩道を走行してしまっていることが間違いの始まりだったと考えています。今のところ調布市内では，電動キックボードはあまり走ってないみたいですが,いずれ増えてくるのは間違いないと思います。そういうことも片隅におきながらお話を進めていきたいと思っています。以上で補足説明をさせていただきました。

【Ｈ委員】

時間がない中すみません。会長が言っていた宇都宮の裏道誘導について，かいつまんで最終的評価って如何だったのでしょうか。

【Ａ会長】

そこまでは分からないです。割と十年ぐらい前は宇都宮でこうなると前向きに捉える人が多かった気がしますし，そこで事故がいっぱい起きているとかの話にはつながっていなかったですね。

閉会

【Ａ会長】

以上で予定されていた議事は，全て終了しました。

本日は調布市自転車活用推進計画の基本理念，計画目標，基本方針について活発な議論がなされました。また，既存計画の更新や今後の市民参加についても説明をいただきました。次回は市民アンケートやオープンハウスの意見を参考に，実施すべき施策やスケジュールの設定について議論していただければと思います。

それでは，その他，委員の皆様から何かございますか。なければ，事務局から連絡事項をお願いします。

【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，貴重な御意見をいただき，ありがとうございました。

本日確認した基本理念や計画目標を基に，市民アンケートやオープンハウスを実施し，調布市自転車活用推進計画に盛り込む，施策やスケジュールについて，次回の検討会でお示ししたいと考えております。

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，次回の検討会は令和７年５月下旬頃を予定しております。詳細が決まりましたら，開催通知を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。

【Ａ会長】

本日は，スムーズな議事進行に御協力いただきありがとうございました。

以上をもちまして，令和６年度第２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。