

令和7年度第3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7年度第3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、午前11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ひいたします。

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 Qと申します。よろしくお願ひいたします。

事務局から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 これまでの検討会の取組
- ・資料 2 調布市自転車活用推進計画（骨子案）
- ・資料 3 調布市自転車等対策実施計画（骨子案）
- ・資料 4 市民参加
- ・参考 1 委員名簿（令和7年度版）
- ・参考 2 検討会席次表
- ・参考 3 自転車活用推進計画策定検討会設置要綱
- ・参考 4 自転車に関する市民アンケート調査票

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。また、事前にメールで送付いたしました「調布市自転車ネットワーク計画（骨子案）」ですが、資料の調整が整いませんでしたので、あくまでも参考で、資料とは別扱いとして目をお通しください。後ほど補足説明をいたします。さらに、「調布市自転車等駐車対策実施計画（骨子案）」3. 各駅における自転車等駐車場の施策における方向性で、※

印1がすべて仙川駅のデータとなっておりますので御了承ください。ホームページへ検討会の議事録を掲載するときには修正したものを掲載します。

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、また、国土交通省相武国道事務所 N委員についても本日欠席のため代理としてO様に御出席をいただいております。

なお、東京都建設局北多摩南部建設事務所 P委員、NCD株式会社パーキングシステム事業部 I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5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委ねたいと思いますので、A会長、よろしくお願ひいたします。

【A会長】

それでは令和7年度第3回自転車活用推進計画策定検討会を始めます。

まずは、事務局から傍聴の報告をお願いします。

【事務局】

本日の傍聴につきましてはいません。

【A会長】

傍聴者はいないということですね。

早速議事に入りますが、本日の議題は、4件ということあります。

こちらに進行するに当たり、議題（1）「これまでの検討会の取組」、議題（2）「調布市自転車活用推進計画（骨子案）」、さらに「自転車ネットワーク計画」の補足説明について事務局から説明をお願いします。

議事（1）～（2），自転車ネットワーク

【事務局】

（資料1～2，自転車ネットワークの説明）

【A会長】

内容が多岐にわたっていますが、整理しますと、資料1で前回の振り返り、それから7月に締め切られた市民アンケートの結果が今日紹介されました。あと資料2で活用推進計画、皆様のご意見を反映したような形で修正をされたと。そして最後の資料は番号がありませんが、自転車ネットワーク計画です。まだ東京都と調整中ということではございますけれども、案としてはこの19ページでこんな形で優先整備路線、それから準優先整備路線、このような形でいかがでしょうかというご提案だと思います。

それでは案のどこからでも結構でございますので、ご意見をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

【G委員】

まず資料2の34ページ、実施すべき施策およびスケジュールの目標②安心・安全で項目がいろいろ出てきて、市職員に対するルール厳守の徹底というのは身内からやっていくという取組の中の意見を反映されたものだと思います。11から12については、自転車を使うユーザー側から見た場合に、子供も高齢者も入ってきて良いのですが、1個抜てしまっているのが企業の協力です。自転車通勤をしている企業さん、自転車を利用している企業さんなどの、利用事業者さんに対してのアプローチを付け加えて欲しいかなというところです。

あと全体的に見て、最終的には目標3の健康・観光のところが調布らしさになってくると思いますが、その前までは別に調布じゃなくても良い。調布らしさとは何かというところがまだ弱いので、この目標3をもう少しプラスアップした方が良いのかなと思った次第です。

もう1つ、先ほどの歩道走行について。特定原付が出てくると、時速6キ

口で歩道を走って良いというのはどういうことなのかと。シニアカーは時速6キロで法的な制限を受けないため、電気的に6キロの制限をかけて歩道を走れるが、足で漕ぐ自転車は制限をかけられないので何キロで歩道を走れば良いのか、その辺は現場でも混乱している。今後引き続き他のモビリティに對して検討する上でそこが被る部分なので、切り分けるのか同居させるのかということは考えていくべきと思った次第です。

【A会長】

ありがとうございます。3ついただきましたけれども、1つ目、企業の自転車通勤を認めている企業が多いとは思うのですけど、その辺りは何か調布市として情報お持ちでしょうか。

【事務局】

具体的に調布市でどの企業が自転車通勤できているのかというのは、正直分かっていないところがあります。お時間いただいて企業さんに伺えればと思います。おっしゃる通り、通勤者が自転車で来ていると企業は駐輪スペースを確保しなければいけないとか、通勤時の自転車の安全利用というところは重要な点だと思いますので、施策の中に組み込む方法を考えていきたいと思います。

【G委員】

補足すると、自転車を使うというのは、まず郵便配達がそうですよね。あと訪問看護とか、営業に主に自転車を使っている企業であるとか、そういう自転車を365日使っているような企業もある。そういうところに対するアプローチと、市民や学生に対してどういう利用をしていくかというアプローチは若干異なってくると思います。企業で使っている場合というのは当然管理者がいて、自転車をどういう形で管理しているのかということや、安心や整備、交通ルールを徹底させるっていうことも含めて両面あると思います。例えば自転車で営業に回っている企業で、最初はヘルメットを着用していたが、そのうち着用しなくなってきたなど、意外と企業さんも声かけていない

かと。安心安全のヘルメットの利用であるとか、交通ルールの徹底などが疑問になってくる。町内も大事ですが、一般企業さんも大事である、ということです。

【A会長】

バスとかトラックみたいな運行管理ができるわけではないのですが、そういうところの管理をお願いしたいという事だと思います。ご指摘ありがとうございます。

2番目について、目標3の調布らしさって何だろうという。これはなかなか難しいですよね。何かアイディアございますかね。

【事務局】

調布らしさは今回のキーワードでありまして、実はこの自転車施策に関してはそういう観点で今まで取り組んでいくことは実際やっていなかったというのが実態でございます。今回新たにこの健康・観光という項目を設けて、調布らしさというところを強調していきたいと考えています。具体的に言うとサイクリングマップの作成等ですね。自転車通行空間の整備とは別に、そういう自転車に関わるマップを作成して、調布らしさを出していけたら良いのかなというところで、新たに施策を設けました。今回この健康・観光のところで、健康というのも合わせて啓発していきます。

【A会長】

調布を表すようなシンボルとなるような、そういう特徴は出せるといいと思いますね。ありがとうございます。

あとは歩道の時速6キロというところについて。歩道における自転車の徐行という概念が大体時速6キロか7キロとずっと言われてきましたのでそれが元になっているのだと思いますが、これについては何か関連する情報ございますか。

【事務局】

自転車が歩道を走る場合、徐行で安全な速度でとか、歩行者優先にしてという今の法令上表現されていることでしか我々も理解できていなくて、具体的にそういう数字というところはなかなか示しにくいところはあります。電気のキックボード等はスイッチで6キロに勝手に設定されると思いますが、自転車だと難しそうな気がしています。6キロという目安をどう自転車に落とし込んでいくかというのは、今いいアイディアは浮かばないですけど、引き続きいろんな情報を入手しながら、どういう周知の仕方ができるのかは考えていくべきだと思います。

【G委員】

要するに現状だと、今度自転車の法令が厳しくなるという状況の中でどちらを走ればよいか分からぬことが問題です。今おっしゃられた通り、時速6キロという目安についてはそれ以下であれば法令制限を受けないというシニアカーが元になっている。だからシニアカーとか電動車いすについては事実年齢制限がない。だけど、特定原付については16歳という数字が出ている。法令で電気的に6キロという制限ができるものであればそれでいいが、自転車はそもそもスピードメーターを備えていなければならぬという規定がないので、速度は自由。その上で整理すると、自転車が歩道を走って良い条件は何なのかというのを改めてクローズアップする必要がある。それに関連して、自転車の通行空間が十分に整備されておらず、全ての自転車が車道を走るにはキャパシティが不足しているのが現状です。そのため、原則車道という原則から外れていい部分というのをある程度示していかないといけないのかなという意味です。

【A会長】

原則は、自転車が歩道を走る場合は徐行する。徐行という言葉は、今までの国会の中の議論等で大体時速7キロか8キロと聞くため、そういう目安はあるのだと私は思っていますけれども。改めてそういう徐行を徹底させることは大事かなと私は思いました。自転車、歩行者の歩道における安全

を確保するということが第1でございますからね。ご指摘ありがとうございます。

その他、今の資料説明についてご質問、コメントございますか。

【H委員】

ご説明いただきましてありがとうございます。大きな方針に何かということは一切ないのですけれども、市民アンケートのページでいうと、13ページですね。質問箇所2点ございますが、1つが10代から30代というところをひとつくりにしていて、知らない人が19%と多いという話になっているかと思います。仮にこれが10代から30代というのが、同様な比率で19%と仮定した場合、10代へのアプローチと30代へのアプローチは異なるのかなと思っています。10代というのはどこまでが範囲に入るのかにもよるのですけども、小学生とか中学生とか高校生とかも入ってくるのであれば学校での教育というところが重要になってきます。30代になってくると社会人になってきて、そういう公共的なところでの接点というのは学生に比べて限られてくると思います。ここがひとつくりになると、やり方が大きく変わってくるのではないかというのが1つ懸念として思ったところでございます。もう1つが60代から80代ですね。薄いピンクのところ、知っているが遵守できていない、こちらの方が問題かなと思っています。知らないのであれば、知らせればやっていただける可能性がありますが、知っているがやっていないという方が課題だと思っておりますし、60代から80代、運動能力の低下というところでうまくハンドルが切れなかったり、転んだ際に怪我がしやすかったりと、こういったところの方にどう対応していくのか。知らないというところにフォーカスしすぎてしまうと、少しずれてくるのではないかと思った次第でございます。

次に小さな話ですけど、ネットワーク計画の骨子案の16・17で整備優先度の確認と書いてあるところです。優先度という形になると、優先度中、優先度大など順位づけのようなイメージなのですが、特に何か順位付けはなく、全体の中で優先が高い道路ということだと思うので、表現の方法としてどうなのかなと思ってしまいました。

あと先ほどの時速 6 キロと話がずれてしまうかも知れないけど、特定原付だと自転車走行可の歩道のみ走れるという理解でおりまして。自転車の場合だと危険があった場合とか、抜け道のような別のルールが存在していたりするというところもあり、特定原付の 6 キロと自転車というところのルール決めみたいなところは異なるところがあるので、結論難しいとは思っているのです。見方を変えて自転車の場合はどういう場合だったらそちらを走っていいのかという、結局はルールの徹底だとは思いますが、特定原付は、基本的に自歩道以外は歩道に入ってはいけないというのがルールだと思うので、多分その周知も一般の方々が知らないことが多いのではとは思っています。そこの周知は必要かなというのはお話を聞いていて思った次第でございます。最後は結論からになってしまいました。以上でございます。

【A 会長】

ご指摘ありがとうございます。最初の市民アンケートの件についてはいかがですか。

【事務局】

これから詳細をさらに分析していく内容だと思いますが、10代から30代という幅が大きいところもあるので、その辺りもまた詳細確認しながら、年代別にもっと細かく見ていきながら、その対応をまた検討していきたいと思っております。60代から80代についても、確かにご指摘の通り、知らないのであれば周知すれば良い話ではあるのですが、知っているが遵守できていない。これが例えば年齢によっても、保険に加入したいけど加入できない年齢であるという場合もあるので、こちらについてもさらに詳細な分析を進めた上で、また報告させていただきたいと思います。アンケートについては以上です。

【A 会長】

2 点目は整備優先度の文言の話ですかね。事務局からご回答ございますか。この 16 ページ 17 ページだと思いますけど。

【事務局】

優先という考え方で抽出される路線は、まず都市環境や健康・観光で選定しているところでございます。準との違いですが、その中で整備していくうえでここ5年以内に収まらないものにつきまして、準整備路線に位置づけしています。年数によって整備の順番が変わってくるため、今調整しているところであります。一応候補として路線を挙げておりますが、今後当然都道も関わってくる話もありますし、そういう開発事業に合わせて道路の整備、優先整備路線、準優先整備路線というのは順次経過年数によっては変わっていくということでございます。

【H 委員】

そうであれば整備優先道路の考え方で、優先度だとランク付けがされているのか否かという話なので。項目に何か異論があるというわけでは全くないです。

【事務局】

整備の順番としては大きく二つに分かれており、まず優先整備路線があり、その次に準優先整備路線がある。その中で優先整備路線を選定するときに、こういった五つの要素で選定しているという状況であります。ですので、おっしゃる通り優先度という表現だと、上から順番に優先度が高いのかとかそういうふうに受け取れてしまう場合もありますので、言葉の表現の部分は再考させてください。

【A 会長】

歩道の走行については、議論は結論を得られないでスキップさせていただきます。それでは今の資料説明よろしいでしょうか。どうぞお願ひします。

【B 副会長】

ご説明ありがとうございます。いくつか個々に確認させていただきたいこ

とがあります。アンケートのところ、14ページのナビラインが整備されている道路の通行方法のところについて、その前にナビライン自体を知っていますかという問い合わせがあると思うのですが、これは知っている方で抽出しているのかそれとも知らない方も含まれているのかどちらでしょうか。

【事務局】

知らない方も含まれています。

【B副会長】

では通行しない人の中には知らない方も含まれているということですね。承知しました。もしかしたら知っていても通らない方だとより意図が伝わるのかなという感じがしました。

資料2の33ページのところの、2の違法駐車の抑制というところです。違法と言ってしまっているので、あってはいけないものというニュアンスに聞こえるのですが、39ページでは特に全部ではなくその一部について注意を促してと書いてあります。違法と言っている限り、全部なくすような書き方にしないと、あまり良くないのかなという感じがします。違法でなくともナビラインや自転車通行空間があるようなところは駐車しないでくださいという意味合いであれば、注意を促とか、周知して自転車の空間ですよということを分かってもらうぐらいのやんわりした感じでも良いと思いますが、違法と書いてしまうともう少しきちんと書かないといけないのかなという感じがしました。

先ほど調布らしいみたいなお話が出ていましたけれども、サイクル&バスライドについて、33ページのところにサイクル&バスライドの設置や推進という、恐らく他の自治体があまり言わないようなことが書いてある。今具体的に書けることはそんなに多くないのかもしれません、少なくともネットワーク計画の方でこのサイクル&バスライドも含めた路線設定になっているのかとか、その辺りは教えていただきたいなと思います。

あと味の素スタジアムは調布ですよね。あそこから大量の人が出てきたときはどう捌いているかというところ。他のそういったスタジアムがあるよう

な自治体で、自転車を活用して分散させるという取り組みをされているところもあるので、そういうところはもう少し書けるのかなと思ったのですが、急に書くのも変なので今後ご検討いただけたらと思いました。以上です。

【事務局】

今B先生の方から一応話がありました、先ほどの駐車禁止の取り締まりですかね。一応全体として捉えてはいましたが、なぜこういった文章にしたかというと、実際に取り締まりを行うのは警察署の方で、市としては注意を促すぐらいであるという文章にさせていただいたということになります。当然調布警察と連携を図って取り締まり強化はしていきますが、そこは文言の関係でニュアンス的に少し弱めにしました。

もう1つ質問の中で、バス＆ライドですね。こちらにつきましても、今回新たに調布市らしさという意味合いで、そもそもこれを入れたのが公共交通の関係もあります。今後自転車とバス事業者さんとでうまく連携を図れないかという意味も含めており、期待も含めて今回新たな施策として取り込みました。実際具体的な話になりますと、土地の話とかそういったこともありますのであまりはっきりとは言えませんが、こういったバス＆ライドも今後1個だけではなく、中継地点という意味合いも含めて2、3ヶ所増やしていきたいなと思っております。

実際三鷹市さんなんかはこういった事業をやっておりまして、三鷹市さんの場合だと中央高速絡みと、バスの通行をしている道路にこういった施設がございますので、そういうものも参考にしながら調布市としても前向きに取り組んでいきたいなということでこちらを入れさせていただきました。

【B副会長】

そこに将来的に自転車がたくさん行くということが考えられ、期待しているということですね。ネットワーク計画でそういったものが含まれるかというのはどこかに書いてあったりしますか。

【事務局】

そこはいろいろと都道とかそういった絡みもあって、なかなかはっきりとは書けないというところです。

【B副会長】

いつかそういったところも含めて路線整備していただけるといいかなと思いました。

議事（3）～（4）

【A会長】

続きまして、議題（3）「調布市自転車等駐車対策実施計画（骨子案）」、（4）「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】

（資料3～4 説明）

【A会長】

今のご説明についてコメントご質問などございますか。

【G委員】

資料3の28ページ、駐輪スペースの確保ということで、ラックを配置する場合はラックの数で何台とカウントしていたと思いますが、今回全く線を引いてないので、何メートルに対して何台と算出しているのか、その基準を教えていただきたいです。

【事務局】

標準は幅60センチで、今回市で管理している駐車場については50センチですね。融通利かせるように管理員さんがいるところでございますので、置き方をセーブできるということであえて線を引いていません。基本は50

センチから 60 センチ幅ですね。駐輪台数はカウントしている。

【G 委員】

実際はそれ以上入るということですよね。

どういうことかというと、建築指導のときに数字で制限して縦線を引かせますが、調布市はそれを消してしまうため、調布市の駐輪場整備と民間の駐輪場の基準で整合していないのではということです。市の駐輪場の整備がこうやって良いですとやっていて、一方建築指導の方で自転車の台数あるいは車の台数を寸法で示している。そこは整合してこないのではないか。

【事務局】

確かに一応、市の整備と建築指導課のそういった附置義務である台数の間隔は共通に見解をしておるところでございます。指導もしているところでありますが、そこは一応、駐輪台数っていう考え方でいくと市で現状はもう少し融通利かせているような状況ではあるので、今後きちんと整理していきたい。ただ細かく線を引くことに関しては、場所によって台数が多いところは必ず線を入れますが、台数少ないところについては囲った状態で示す例もありますので、そこは臨機応変、公平に対応していきたいなと思っています。

【G 委員】

市がやるときは曖昧で、今度民間にしたときに何台っていうことをいったときに、何センチですよっていうのが整合しないのかなと思いました指摘させていただきました。

【事務局】

基本的には駐輪場整備の平置きの場合は附置義務と同様程度の幅で考えてやっています。そこについては整合性が取れている。調布駅の平置きのところは台数がたくさん来るので、ここの駐輪場が基準上だと例えば 100 台。それは民間でやっても同じ 100 台ですよ。だけど、それ以上に来たものがちょっとでも置けるのであれば、人を配置してそれを含めて設置をできるよ

うにしているので、民間の駐輪場が100台を想定して100台の空間を確保しているというところとの矛盾はないのかなと思っています。それをより効率的に使えるようにしているというのが、今の調布市の運用になっている。民間よりも1台当たりの幅を狭く設定して作っているわけではない。

【G委員】

民間がつくるときに詰めればもっと入るじゃないですかと言われたときにそれが通用するのかという話ですね。

【事務局】

民間の駐車場は一応世帯ごとで必要台数っていうのを算出して必要な台数っていうのは設定しているので、それを満たせる台数があればいいですという指導の仕方です。

【A会長】

運用の仕方については公共の駐輪場は違っていて、これはもう今はなくなったのですが、神奈川県の平塚駅の北側に歩道上に駐輪場があって、みんなそこに止めて鉄道駅を利用する。幅をまちまちで停めていくので、1時間に1回ぐらい4人のおじさんが回って詰めていました。私その映像を撮ったことがあるのですが、それはそういう運用を前提とした公共ならではのキャパシティです。その運用は民間のそといった建物とは別であり、そういう理屈からあえて線を引かないという場合もあると思います。ぜひ一度建築側の方と整合性についてご議論いただきたいと思います。

【事務局】

建築の指導の際は、何世帯あって何台分の空間を確保してくださいということで下限値を設定して面積を出しています。ただそこに、思ったよりも1世帯で自転車を持っている人が多く、想定以上に入ってくるという場合ですが、ラックになっていたらできないと思いますが、平置き的な空間であれば、詰めて入れていくことはできると思うのですね。それと同じなのかなと。建

築基準法的な文脈も含めて、そこは課の中で本来どうあるべきかを確認し、民間と比べて公共の方が有利になるということがないように、運用の仕方を整理しなければならないと思います。ありがとうございます。

【A会長】

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

先日東京の有明で、ジャパンバイクショー2025という自転車の展示会がありまして私も行ってきました。そちらで大型自転車も停められるようなラックということで、モーターでラックの幅を変えられるという施設が紹介されていましたが、設置には少しお金がかかりそうだなと思います。

【事務局】

今画面に出しましたが、こちらは調布市の路上駐輪場、東急ストア前のところなのですけども、これは逆に幅でいくと斜めにして、幅35センチか40センチという通常の標準幅より狭くした事例でございます。ここは必ずラックが付いておりますので、全部線を引いて区分けしているような状況で工夫しているところでして。しかもラックは低床式を使っておりますので、大型自転車でも対応できるという事例でございます。こういったパターンもあるので場所によっていろいろ幅が設定されており、全部必ずしも一致しているわけではないということです。以上でございます。

【A会長】

先ほどの可変型のラックの展示っていうのは、自転車駐車場整備センターというところでした。その方と話していて、八王子の例ですが前はこういう歩道上の駐輪があったが、大規模な駐輪場を作つて、これを撤去しましたという。それで歩道はすっきりしたのですよと少し自慢していましたけど、そういう方向性もあるということでございます。余計なこと言いました。調布の駅前の利用率もかなり高いのではないかと思いますけどね。

【事務局】

東急ストア前に関しては以前はですね、放置自転車というか、店舗を使う自転車が多かった。撤去をすごくやっていたという形でした。ここについてはこの歩道の幅員を確保できるという点から、調布市でも初めてこういった路上の駐輪場を設定設置しました。その結果は、違法駐輪が大幅に減ったという実績があります。ただその一方で、自転車はそもそも車道という中で、歩道の中に駐輪があるのはどういう動線を考えているのかというご指摘も過去にいただいたこともあります。あちらを整えればこちらを叩くような状態で、苦悩しながら運用しているというのが実態です。

【A会長】

もう20年ぐらい前ですが、法律が変わって歩道上にこういった駐輪の施設ができるようになりました。実はその第1号は私の大学の越中島の歩道でございました。

オープンハウスも含めて、ご指摘よろしいでしょうか。

ご意見も出尽くしたようでございますので、今日の議事は終了とさせていただきたいと思います。

閉会

【A会長】

次回はパブリックコメントに向けた各計画案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。

本日確認した骨子案や意見を基に、各計画案を次回の検討会でお示しました

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、次回の検討会は今回の御意見を踏まえた計画素案について、12月に書面での開催を予定しておりますので、資料を送付しましたらご意見を書面にて提出をお願いいたします。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、よろしくお願ひします。

今後のスケジュールですが、皆様に御意見、御確認をいただいた計画案を基に、1月頃に市民向けのパブリックコメントを実施します。最終的には3月頃に検討会を開催し、そこで委員の皆様の承認を得て、計画決定とさせていただければと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。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7年度第3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。