

令和7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7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Tと申します。よろしくをお願いいたします。

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 これまでの検討会の取組
- ・ 資料2 市民参加
- ・ 資料3 - 1 自転車活用推進計画施策内容一覧
- ・ 資料3 - 2 施策の具体的内容・取組
- ・ 資料4 既存計画の更新
- ・ 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 調布市自転車活用推進計画策定検討会設置要綱

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方の御報告をいたします。

小田急バス株式会社バス事業本部計画部長のJ委員、調布市商工会商業部会長のC委員については事前に欠席の御連絡をいただいておりますので、ご承

知おきください。また、京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長のK委員については、本日欠席のためL様、調布警察署交通課長のM委員については、本日は欠席のためN様、国土交通省関東地方整備局相武国道事務所計画課長のO委員については欠席のためP様に代理での御出席いただいております。

それでは、事務局から3点注意事項をお伝えします。

本日は外気温が大変高くなっております、空調は稼働しておりますが適宜水分補給をして、熱中症には十分御注意ください。

また、お車でお越しの方は、市役所駐車場は無料対象となりますので、お帰りの際に事務局までお声がけください。なお、たづくり駐車場は無料対象外となりますのでご了承ください。

最後に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A会長にゆだねたいと思いますので、A会長。よろしく願いいたします。

【A会長】

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現在来ておりませんので、ゼロということになります。

【A会長】

わかりました。それでは本題に入っていきたいと思います。私も「たづくり」に久しぶりに来ました。展望台から今日は見えませんが、正面に富士山が非常に綺麗に見える印象的な建物です。

今日は本年度4回のうちの2回目ということで、今日で半分ということでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは今日は議題にある通り、議事が(1)(2)(3)(4)、まずは(1)

(2)(3) これを一括説明していただき議論，そして(4)について説明議論と，こんな進め方でいきたいと思っています。よろしくお願いいたします。それでは事務局から資料1，2それから資料3-1，3-2。こちらの説明をよろしくお願いいたします。

議事(1)～(3)

【事務局】

(説明1～3)

【A会長】

ありがとうございました。それでは資料1，2，3-1，3-2ですが，議論に移りたいと思います。その前に確認ですが，資料2の市民参加でオープンハウスの紹介がありました。これはオープンハウスのタイトルは何でしたか。必ずしも自転車活用推進計画をタイトルとしたオープンハウスではないのでしたよね。

【事務局】

関係している部署のまちづくり推進課と連携して「みちの井戸端会議」という名称で市民の方に向けてオープンハウスを開催しました。

【A会長】

みちの井戸端会議という，別途に今年度に最終とりまとめを行う道路網計画が今進行中で，そちらがメインで自転車もその中の一部ということで場所を介して，情報提供しているという位置づけですので確認をさせていただきました。資料1，2，3いろいろと足りない部分とか不明な箇所もあろうかと思っています。ご意見いただければと思います。いかがでしょうか。

【F委員】

早速メッツについて補足をさせていただければと思います。資料内では「メ

ッツがわかりにくい」とされていますが、実際にはメッツの値に体重、運動時間、そして係数1.05を掛けることで消費カロリーを算出する方法が一般的に用いられています。国の方針として「23メッツ・時を目指しましょう」とされていますが、この表現が少し分かりづらい印象を与えているようです。そもそもメッツは、身体活動の強度を示す指標であり、一般的にメッツ3以上が「運動」とされています。資料をご覧くださいと、家事の中でも料理や洗濯はメッツ2、掃除や犬の散歩はメッツ3と分類されています。これらの活動の中で、自転車に乗ることも運動として位置づけられています。このように、日常生活に根ざした活動をメッツで表すことで、運動の強度を視覚的に理解しやすくなります。自転車に乗ることも、日常的な移動手段としてだけでなく、運動としての効果をメッツで示すことが可能です。メッツの値に体重と時間、そして1.05を掛けることで消費カロリーが算出できるため、「23メッツ」という抽象的な目標よりも、具体的な消費カロリーの計算方法を提示する方が、自転車の健康効果を理解しやすいのではないかと申し上げました。そのため、メッツの活用はむしろ積極的に進めていただきたいと考えています。

あともう一つですが、先ほどの「みちの井戸端会議」のオープンハウスということで、もちろん一般市民から意見をもらえば当然安心安全のところで自転車ルールを守ってほしいと、クローズアップするのは多分当たり前だろうと思っております。歩道を走行している自転車が危ない、自転車レーンがあっても、自転車が走らないことは分かっていることなので、ここで改めて自転車レーンとは、というのをこのあと資料3-2の方でも自転車レーンについて出てきます。そこが未だにわかりにくく、自転車で本当にどこを走ればいいのかというのを追加でしっかりとやっていただきたいと思えます。

最後になりますが、都市計画の中で資料3-2の5ページいわゆる都市計画事業の進展により自転車等の自転車設備の維持が難しい施設があると書いてありますが、都市計画事業はいろんなレベルのものがあり、方向性がぼやっとしているので補足をお願いします。以上3点になります。

【A会長】

ありがとうございます。1点目のメッツについては、消費カロリーの追記が

必要かと思えます。

2点目のやはり自転車レーンかナビラインとかですね。その話は資料3-2の2ページには書いてありますが「どういう通行空間を整備すべきか」ということです。改めてわかりやすく整理していただきたいと思えます。結局、自転車ネットワークのいろいろ整備するとしても、ナビラインが増えていくばかりで、それでいいのだろうか、同時にそのナビラインとそれを守っていただくための交通管理のセットで考えていかなければいけないので、今の2点目は永遠のテーマで至る所で注視して整備していただきたいと思えます。

3点目の5ページ、これは都市計画事業の進展により維持が難しく、多分どこか具体的な話があるのでしょうか。

【事務局】

事務局の方からお答えさせていただきます。まず1点目のメッツの補足の説明ありがとうございます。前回の検討会の中で質問があり、今回資料として添付させていただきました。

次に2点目、先ほど資料3-2施策の2この時点の通行空間の整備、今回は自転車道、自転車専用通行帯、車道混在と3タイプの整備形態を掲載しております。実際にこちらにつきましては道路構造令とか規定がございます。今回掲載のガイドラインこちらにも細かく規定がございます。自転車道については、速度が50キロ以上の道路ということで整理されているものです。さらに言えば自転車専用通行帯は40キロとか、自転車道、自転車専用通行帯は自動車が1日4000台、自転車については1日500台でかなり大規模な大きな幹線道路を意味しております。今これから整備していく中では自転車道、自転車専用通行帯の整備を今後していくのは規定上難しい。今後は先ほど会長もおっしゃっていましたが、おもにメインは車道混在といたしまして、自転車ナビマークとナビラインを混在した形が主流になってくるのかと思えます。

最後3点目ですが、実際に今後、駐輪施設の中に都市計画道路事業ということで西調布の南側とか、これから事業として柴崎の駅前広場とか、その辺で駐輪施設が影響してくる部分がありますので、そういうことを意味しているところがございます。私からは以上です。

【A会長】

よろしいですか。ありがとうございます。その他にいかがですか。

【D委員】

調布市観光協会から出向しておりますDです。前回の検討会を欠席してしまい申し訳ございません。本日も11時半ぐらいに退席をさせていただきます。申し訳ありません。推進計画の検討の施策の16観光周遊環境の創出というところについてお願いと意見を述べさせていただきます。

2点ございまして、まず1つ目がこの観光周遊環境の創出というところで、細かい具体的な話になるのですが、具体的内容取り組みというところに調布マップによる自転車マップの作成と記載があります。予算の都合などいろいろな事情があるかと思いますが、調布マップでの作成はやめて欲しいと思っております。スマホなどで検索すると調布マップというのを皆さんご覧いただけるとは思いますが、いろいろな公的施設を確認するには集約されていて良いマップなのですが、あまり使いやすいものではなく、また民間情報が全く載っていないという点で、この観光周遊環境の創出という目的の達成に繋がるとは思えないのです。調布マップで作成というのはできれば見直していただき、どうすればいいかを、ぜひ観光協会と検討していただきたいと思っております。この「調布マップによる」というところを観光協会と連携した自転車マップの作成というような書き方等にしていただいても良いかもしれない、というのが1点目です。

次に2点目です。昨年この検討会で自転車ルートが整備をされることで、地域の商店が衰退に繋がるようなことがあってはいけないというような意見を述べさせていただきました。今回のこの施策の中では、そのような視点が抜けて無くなってしまっていると思われ、心配しています。地域での日常の買い物や経済活動を自転車の計画と、どう折り合いをつけていくかというか、この自転車ルートなどの整備が地域の商店などの衰退などには繋がらないような、いかにして皆さんが地域で買い物がしやすくなるか、そういう視点もぜひ盛り込んでいただきたいです。以上です。

【A会長】

はい2点ご指摘いただきました。事務局から何かお答えはございますか。

【事務局】

1点目の調布マップでの作成が難しいということも本日承りましたので、今後は観光協会と連携を組み、後で説明しますが次の質問にも連携した話で調布市観光マップに書いてある内容、施設とかを含めた形でうまく取り込んで、その自転車通行のルートとかを今後更新して作っていただければいいかと考えているところでございます。

2点目は、今回の施策の中で抜けたという話についてですが、観光地につきましては資料4の方で自転車通行空間ネットワークのところで補足という形でネットワークの位置づけもしております。この後の資料4のところでまた改めて説明させていただきたいと考えております。以上です。

【A会長】

2点目は資料4の中で出てくるということです。よろしいですか。

【D委員】

調布マップの活用については見直しをお願いします。

【A会長】

了解しました。その他に資料の1, 2, 3での質問はありますか。

【H委員】

自転車駐車場の運営事業者側からの意見です。資料3-2の施策6のところで自転車駐車場施設の適正な利用を推進するとして、定期・一時利用台数見直しの検討のほかに、利便性向上のために満空情報の表示やweb申し込み、電子マネー導入など、運営管理に対して費用負担が大きい施策を進めるという趣旨の記述がありますが、その施策を進めるために必要な原資をどこから捻

出するか、という点についても十分検討していただきたいと思っています。

ちょうどこの間も最低賃金額上昇の話が出ていましたが、自転車駐車場のよ
うに、現場で働く管理の方が多いような事業に対して、このような費用負担が
大きい施策を推進するという事は、併せて自転車駐車場の利用料金を上げて
いかない限りは、人件費その他運営管理コストの上昇によって、自転車を利用
しない方も含めた調布市民の税金が今まで以上に施設運営に投入されるとい
うことだと思っています。やはり、自転車駐車場の利用者、すなわち受益者負担を
念頭に置いた形での施策の検討というものも考えてほしいと思っています。以上
です。

【A会長】

はいご指摘ありがとうございます。何か事務局からございますか。
なるべく税負担に頼らない、いろんなやり方あると思います。はいどうぞ。

【事務局】

確かにおっしゃる通り、これまでの駐輪場がさらに使いやすくなるという意
味では、非常に利用者としては、ウェルカムな話だと思っています。

私も使っていますが大型自転車を停めるときに、なかなか苦労しますし、隣
の自転車のハンドルと干渉して空いてないとかそういうことは結構あり使い
やすくなるのは、いい事だと思います。一方でそれには投資が必要で一定程度
利用料金とかに反映させる必要も出てくるのかなと思います。どういう整備
をするのか場所にもよると思います。ニーズにもよると思います。やる場合は
利用料に乗せるのか、総合的に考えた施策をする必要があるとご意見を承り
ました。ありがとうございます。

【A会長】

はい。よろしいでしょうか。

【G委員】

シェアサイクルを運営しているオープンストリートです。資料3-2の21

ページです。表現の誤りなのか私の聞き間違いか、ここには記載がないのですが、市役所職員の健康増進のためシェアサイクルを活用という言葉があり、もちろん施設利用者の市民の利便性向上と市民の健康増進というところも含まれていると思いますが、そういう方向性で市民に説明が入ると、シェアサイクルは役所の人間が使うために入れているのか、という話になりかねないと思いましたので、そこら辺の表現というか、もちろん含めてではあると思いますが、そういうふうに考えていただけると良いかと思いました。

【A会長】

はいこの資料にはそういうことは書いてない。説明の中でそういう言葉が出てきたということです。

【事務局】

ありがとうございます。確かにすみません。先ほど職員の健康増進だけでなく、一般市民の方もご利用していただくという認識でございますので、訂正いたします。

【A会長】

はい。ということです。どうぞはい。

【事務局】

補足です。資料3-2の4ページ。こちらにはシェアサイクルの普及促進というものを入れています。市民全体という側面ではこういうところにも期待はされています。冒頭説明がずれたかも知れません。失礼しました。

【B副会長】

何点かありますが駐輪に関して満空情報なども、こういうのがあるだけでだいぶ違うかと思います。ぜひやっていただきたいと思いますが、市だけで駐輪場全部用意するのは、なかなか厳しいと思います。民間駐輪場も含めての選択肢をなるべく増やしてどこかには止められるという形で、そこは連携する方

が負担を少なくなるかと思えます。その辺りは少し難しいかもしれませんが満空情報なども市にある駐輪場は全部わかるようにすれば、どこかには停めてもらえるかもしれないとなると、その後の市の駐輪台数を減らせるので、市だけで全て賄う必要はないという意味で検討いただけたらと思えます。

もう一つは安全です。資料3-2の15ページに高齢者に対する安全教育、17ページ子供に対しての安全上の教育というのがありますが、歩道を通っていい年齢層の方に対してどういう教育をするかということで、車道が原則で歩道は例外、でも高齢者と子供はいいとなるとそこで終わってしまう。そこから先はどう歩道を通って欲しいか。歩道をすごいスピードを通ったら高齢者でも子供でもやはり危ない。そのあたりはぜひ教育の中に入れていただくということを継続と言いながら、そこを強調して教育していただけたらと思えました。特に書き方として何か変えられるのかどうかわからないのですが、ぜひ何らかの形でそういう思想というか、計画の中に入れておいていただけるといいと思えました。

もう一点ですが、資料3-2の11ページ、これは書き方の問題になりますが歩行者を優先する道路であると大体歩道は全部歩行者が優先になってしまいます。この文章を読んでも多分特に歩行者に配慮する必要性が高い道路のことだと、そういうふうに書き方を変えていただくといいことが伝わりやすいかと思えました。

最後になりますが、調布マップが先ほどご意見として出ましたが、市のオフィシャルで通行空間のデータ出しているところはなかなか無いです。通行空間の計画は色々な自治体が出していますが、今ここに通行空間が作れていないということを公表している自治体は実は非常に少なく、どこに出来ているか全容がわかることはなく、調布マップみたいなオフィシャルなところにデータとして、自転車の通行空間としてこういう形のものがあるというのを全部出すのだとしたらそれは非常にいいことかなと思えます。なかなか使われないというご意見もありましたが観光として使ってほしいとか何かの用途として使って欲しい以外できちんとかいうデータとして出していますというのは必要かと思っています。以上です。

【A会長】

はい。いくつかご指摘いただきました。何か他にございますか。

【事務局】

市が管理している調布駅周辺の駐輪場に関してですが、自転車駐車場整備センターの経営している2ヶ所を合わせて計11ヶ所の駐輪場についての満空情報は発出させています。今後はできれば京王さんとか、例えばトリエさんの駐輪場とか、パルコさんとか、そういう民間会社とも今後お話ができれば、そういう協力はしていきたいと考えています。

2点目の高齢者と子供たちのこの安全啓発のルール、マナーですが、ほぼ今まで通り継続してやっていきますが、実際は車道を通行するのですけれども、歩道も別に走ってはいけないわけではないので、その辺の認識と考え方は当然高齢者だけでなく、子供たちにも認識とその辺のルールというのを一緒に啓発、強化していきたい。その辺が今まで何か一方的に話をしてきた経緯もあるのでうまく両立した形で、情報伝達をしていきたいというところです。

3点目の「歩行者を優先する道路における自転車の適正利用化」についてですが、文言については、この表現だと本当に違う意味で捉えてしまうのかというところもあり、もう少し言い回しを考えていきたいです。

最後の調布マップにつきましては、確かに実際やっている自治体は少なく、今回先ほどのご意見がありました。例えば目的別に調布マップには自転車空間のデータを提供し、観光とか目的が違うものは、また別途考えていきたいと思っています。以上です。

【A会長】

最後のマップについては次の資料4、自転車ネットワーク計画で地図が出てくるので、何らかの形でこれをデジタル化して情報提供できるような、そんな仕組みができればいいかと思っています。

【事務局】

はいご指摘ありがとうございました。そうしましたら、資料4も分厚い資料となりますので、とりあえずは資料4に進みたいと思います。

議事 (4)

【事務局】

(説明4)

【A会長】

ありがとうございます。資料4は2つあり、20ページのこの優先整備路線、これは一応(案)ということですが、ステップの1から10と順を追って、ここに至っているということです。こちらはいろいろご意見がたくさんはあるかと思えます。

あとは駐輪場です。これは現況の紹介をして次回また整備の方向性について、もう1回議論していただくということでした。

私から一点、ステップ3の10ページについて、資料には「事故件数が多い、または幅員が狭く将来的にも拡幅する計画がない路線があるため、これらについては代替となる都市計画道路に振り替える」と記載されています。しかし、これらの路線は利用者が多いため、ここまでネットワークとして残っているものです。

将来的にその路線は利用しない、あるいは利用できないという前提のもとで、代替の都市計画道路への転換を促しているように読めますが、それには問題があり、転換を促すための具体的な方策がないと転換してくれないのです。何らかの理由があり事故の多い路線を今使われていて、多分ステップ6もそうなのです。

何かもちろん、ナビマークを優先的に設置するとか何かそういうやり方をしないと転換してくれない気がしますので何かアイデアございますか。

【事務局】

今回の計画案としてはこのような形にさせていただきましたが、そこにつき

ましてはですね，もう少し詳細に車道混在のタイプで検討していきたいと考えます。単純に振り替えをするだけでなく，具体的に誘導していく方策を検討いたします。

【A会長】

もしかすると現場を見てみないとわからないが，その代替というのは都市計画道路で実は非常に歩道が狭く，それで歩道がなくて通行しやすい脇道に利用者が流れているとそういうことはないだろうかと。ここは注意を要します。しっかりと現場を確認していきたいと思います。

【F委員】

多分今の話に関連してくるかと思います。要するに甲州街道のところを市道などに振り替えしたというのが見受けられます。

結局幅員が狭くて計画がない，その幅員で何車線とっているとの話になるので，例えば甲州街道国道20号線沿いに例えばつつじヶ丘付近，柴崎付近，国領付近あるいはその調布の少し手前のところに交通量多くて危ないところが見受けられる。もうこれは車線減らすしかないのという事です。国道なので言いづらい面もあるのかとは思いますが，甲州街道からずっと走っていると車線を減らしているところというのは何ヶ所かあるので，先生がおっしゃられた通り現場確認して，特につつじヶ丘で駅を出てバスが上がってくる短いところとか，私どものよく使っている柴崎駅入口の交差点もそうですし，国領も国領立体というのが出来て無理やり車線は旧道と新道のところに作ってしまって通りにくくなってしまったという印象はあるので，その辺を踏まえて現場確認していただいて車線を減らすとか，国道なのでここでそういうことを言っているのかというのは別にしても，やはり一応生活動線的には通らざると得ないという部分の側面もあります。そこを考慮していただきたいと思っています。

【A会長】

はい。何かお答えございますか。はい，どうぞお願いします。

【事務局】

ありがとうございます。そうですね確かに甲州街道は車の速度も速く、自動車が迫ってくるので自転車が通行するのはなかなか難しい。断面構成を変えるというのは、地方部では結構あります。一部断面構造を変えて広げるとかを実施している自治体は最近多くあります。一方で甲州街道については、緊急輸送道路にも位置づけられていて、災害時にそこは多摩地域の動脈なっています。東日本大震災の時とか良いか悪いかはさておき、車道を歩いて帰宅するというのもあったりすると、役割というのを考えていかななくてはいけない部分があると思います。長期的な視点という部分をご指摘いただいたと思いますので、市としてできることは、やはり甲州街道を代替できるところの路線としては、調布市の場合は品川通りがメインとなってくるのかと思います。そこを整備して拡幅する。それで長期的に見て甲州街道の断面を変えるとか、そういうことは可能なのかというのはまた国の方とも相談しながらだと思えます。

【A会長】

ほかに御意見はありますでしょうか。はいありがとうございます。どうぞ。

【D委員】

先ほどのところでご意見を言わせていただいた際に、この次の資料4で説明言及しますというお話がありました。それについてはどこで触れられているのかということをお伺いしたいというのがまず1点目。

2点目は14ページのステップ6のところですか。私はこの調布駅界隈の商店街が連携して作っている調布駅前商店街の事務局長を務めており、その立場で申し上げますと、資料の中の「調布」という文字の少し上にある台形の丸印は、おそらく旧甲州街道を指していると思われまます。この路線は幅員が狭く、拡幅計画がない箇所として印が付けられているようです。この場所には、立体駐輪場が整備されているにもかかわらず、振り替え路線という方針が示されていることに、やや矛盾を感じます。この方針がそのまま周知された場合、旧甲州街道沿いに軒を連ねる商店の方々がどのように受け止めるか、慎重に配慮す

る必要があると感じています。このエリアは調布市内でも商業の中心地であり、地域にとって重要な場所です。確かに、駅近くに駐輪場があることは事業者にとって利便性が高い一方で、車と同様に、少し離れた場所に駐輪場がある方が商店街としては望ましいという考え方もあります。

今後、整備に関する話が進む中で、振り替えの問題とか、地元商店街の件についても、検討とご回答いただければと思います。

【事務局】

13ページにこちらでアクセス路線の設定をする際に視点を5つの視点で処理しています。その内の先ほどお話がありました。自転車が通り過ぎて商店街が衰退してしまう、それが心配というところで言いますと、視点の2の地域拠点や主要アクセス施設へのアクセスこちらの中に商業施設とかそういう施設を入れておりますので、そこへのネットワークを繋ぐことで自転車が通り過ぎて商店街とかその地域が衰退するのではなくて、そこに繋がるような線を引けたらと考えています。

もう一つの旧甲州街道のところの駐輪場の件ですね。これはP14ページのところで調布の調布と書いてあった少し上のところにある線です。おっしゃる通り、大型の立体駐輪場はあります。確かにそういうネットワークがなくなるのはどうなのかというご指摘の通りかと思います。次の15ページでは、その部分が資料として曖昧なので、そこは検討をさせて下さい。

ネットワークとしてきちんと整備すると一定程度のナビラインを設置するとか、青い矢羽根を設置するとかになると空間が必要になります。何メートル引かなくてはならないという規定があり、それが整備できないのであれば自転車ナビマーク（ピクトグラム）だけでも貼れないのかとか、そういうのもまた考えていくと必要があると思います。加えて言うと道路法にも影響し道路管理者との協議になりますので、そういう調整もこの先必要なのかなと考えています。

【D委員】

ご説明ありがとうございました。確認ですが観光資源と地元の商店とは違う

ということを、ぜひご理解をいただきたい。商業施設というのはおそらく大きなスーパーやホームセンター等を意識されているのではないかと思います。私が言っている商業施設というのはそのような意味ではなく地元の個人商店を指しています。最後に調布駅前のお話をいたしました。今日来ていらっしゃる森田委員は去年までは柴崎駅の商店街の会長も務めていらっしゃいましたので、整備のやり方、駐輪場の場所によっては、それによって大きく人の流れが変わることが発生すると思いますのでそうしたことも踏まえ、地元の商店会などへのヒアリングの機会を作っていただければと思っております。以上です。

【A会長】

ありがとうございます。ぜひそういう機会を作ってくださいオープンハウスでも丁寧に紹介するとか、そういう配慮をどうぞよろしく願います。ほかに意見はいいかがでしょうか？

【B副会長】

先ほど会長からもお話がありましたが、走りやすいという理由があると、たとえ別の場所に通行空間が整備されていても、利用者が既存のルートを使い続ける可能性があります。狭い道路を通行空間として位置付けない理由についても、推奨するつもりがないため、ここを通過してほしいと言いたくないという背景があるのかもしれませんが。通行空間を整備すると、そこを推奨しているように見えるという意見もあり、それを避けたいという考え方も理解できます。通行空間として整備するか否かは方針の一つですが、仮に整備しない場合でも、実際には自転車がそのルートを走り続けることが予想されるので、例えば自転車ナビマーク（ピクトグラム）の活用など、安全対策を講じる必要があると考えます。

つまり、ネットワークに位置付けない道路であっても、事故が多く、なおかつ利用者が一定数存在するような場所については、別途安全対策を講じる方針をどこかに明記しておくべきではないかと思えます。

【A会長】

ありがとうございます。確か宇都宮は自転車がよく走る裏道を自転車の推奨ルートに指定するとか、そういうやり方もないわけではない。別にここでそこまで検討する必要はないかと思いますが、やはり現場をきちんと確認をしていただきたいというのは、私からの意見でございます。

【事務局】

ありがとうございます。これはあくまで図で示したもののなので、実際は先ほど言いましたように実績その場所ごとにより形態というか、事故の原因とかもいろいろありますので、今おっしゃったように、現地調査をして現状の幅員の話だけではないと思っております。そういう整備できない場所につきましては注意喚起ではないですけど、そういった看板とかを含めて今後どういうふうにしていくかというのをどこかに明記していきたいと考えております。

【A会長】

はい。ありがとうございます。まだちょっと10分ぐらいございますが、ほかに意見があればお願いします。

【Q委員】

20ページ目に優先整備路線の（案）があります。この中で調布市が目指すべきネットワーク等の路線を示して頂いておりますが、市道以外も含める場合については、今後、各管理者とも調整が必要と考えます。よろしく願いいたします。

【A会長】

よろしく願いいたします。この20ページはあくまでも（案）でございます。修正の可能性はあるということで次回ぐらいもう1回出てきますか。

【事務局】

ご意見を伺いまして、それを反映した形で次回は出せるかと思っています。本当は検討会で優先整備路線の（案）を示す前の段階で事前に話をしなくてはいけなかったところで大変恐縮です。調布市はやはり都道が何本かメインの路線として位置づけされており、なかなかネットワークに入れないとどうしても繋がらない所もあります。別途ご相談させていただければと思います。よろしく申し上げます。

【A会長】

よろしく申し上げます。資料4についてはそろそろよろしいですか。

それでは以上で予定された議事は終了でございます。

次回は今日イントロだけありましたが、アンケートの分析結果これも反映した自転車活用推進計画の骨子について議論していきたいということです。それでは事務局にお返しいたします。

【事務局】

はい。本日皆様のご意見をいただきまして本当にありがとうございました。

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。

本日は市民参加、調布市自転車活用推進計画の検討、既存計画の更新について活発な議論がなされました。次回はアンケートの分析結果を反映した自転車活用推進計画の骨子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。

本日確認した施策内容、既存計画の更新、またアンケート結果の分析内容を基に、調布市自転車活用推進計画骨子（案）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10月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、よろしく申し上げます。

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。