

これまでの検討会の取組

計画の位置づけとスケジュール・・・・・・・・・・ 2

前回の検討会の意見と対応・・・・・・・・・・ 6

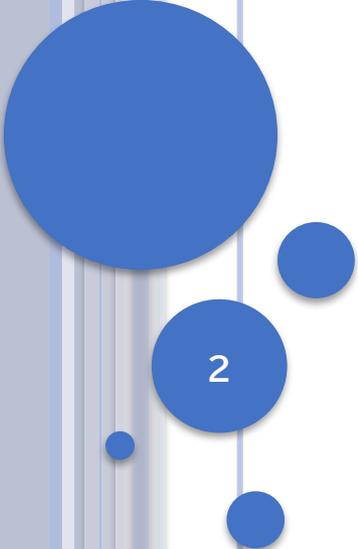
計画目標と基本方針・・・・・・・・・・ 10

1

令和7年8月7日



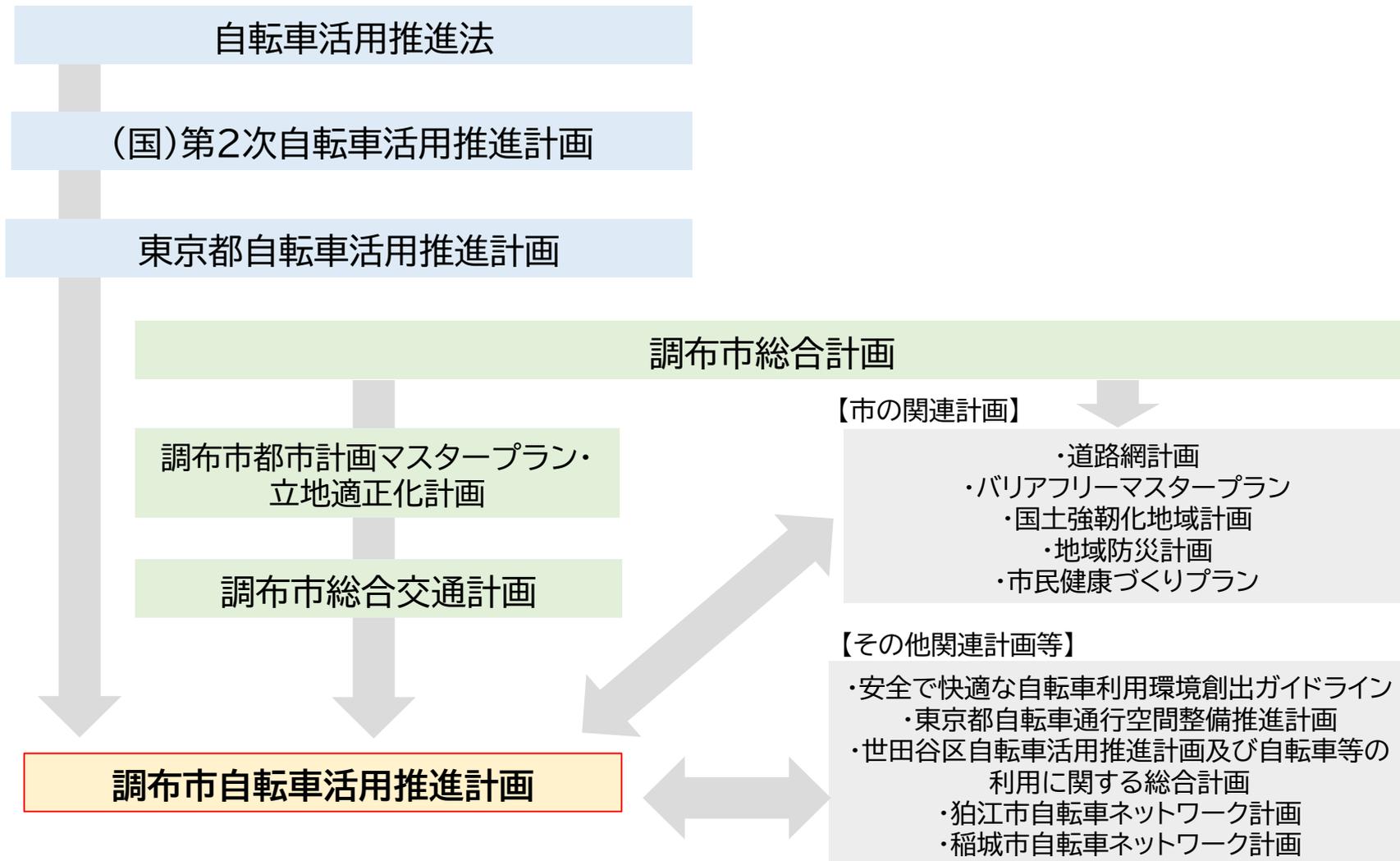
1. 計画の位置づけとスケジュール



2

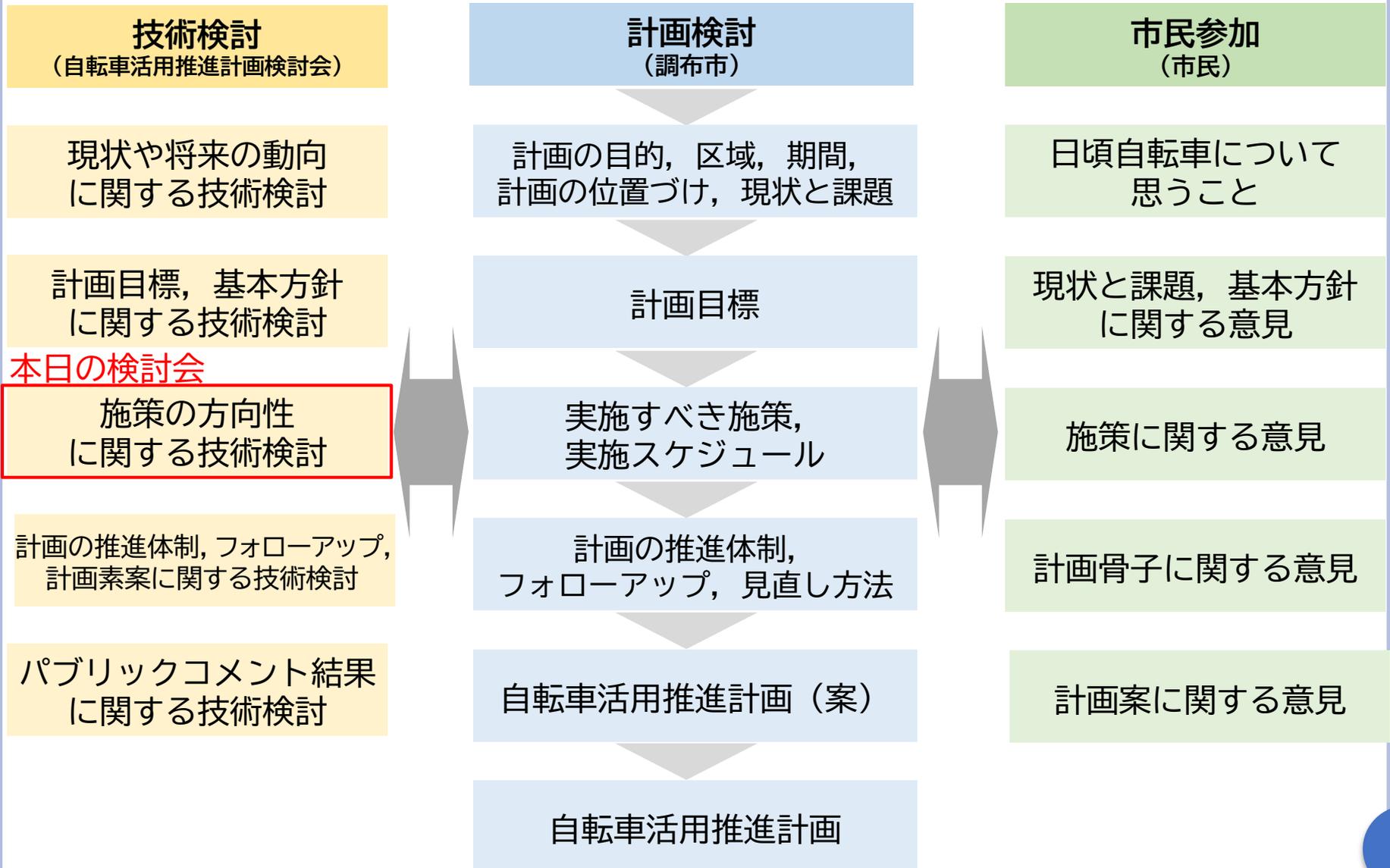
計画の位置づけ

- ・調布市自転車活用推進計画は、国や東京都の推進計画を踏まえて策定する計画であり、市内では、総合計画やまちづくり分野の都市計画マスタープラン、交通分野の総合交通計画に紐づく計画であり、整合性を図っていく。
- ・その他の交通、健康等の関連計画についても施策等の整合性に留意する。



検討の進め方

- 「計画検討」「技術検討」「市民参加」を並行して進め、丁寧に検討を推進していく。

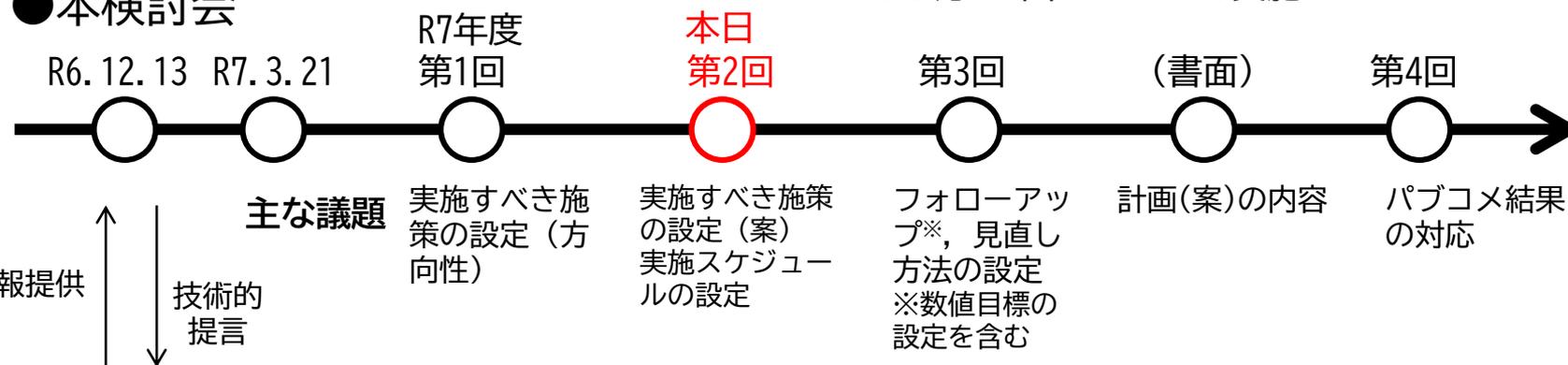


検討スケジュール

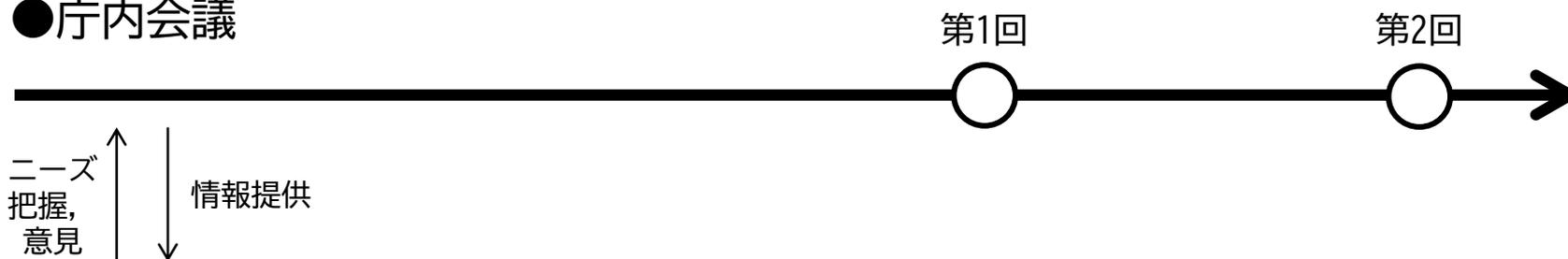
- 令和8年3月の策定に向けて、節目ごとに意見や助言をいただきながら検討を進める。

●本検討会

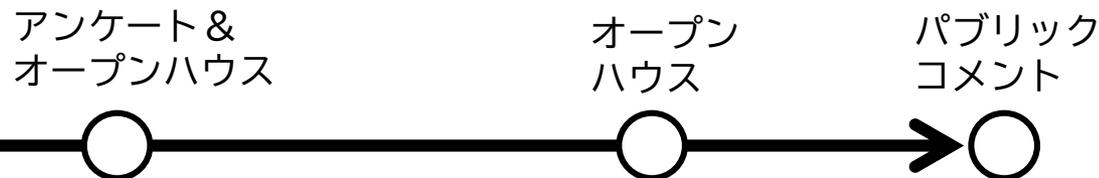
3か月に1回のペースで実施



●庁内会議



●市民参加



主なヒアリング内容

現状と課題に関する意見
基本方針に関する意見

施策に関する意見

計画(案)に関する意見

計画策定 (令和8年3月)

2. 前回の検討会の意見と対応

令和7年度第1回検討会の意見と対応

No.	大分類	小分類	意見	委員	対応
1	現状と将来の動向	市民参加	意見数が少ないように見える（修正は求めている）	本間委員	新たに実施した市民参加の結果と合わせて掲載方法を工夫する。 （次回検討会で示す）
2		安全・安心	事故の増加は保険適用のために通報が増えたのではないかと推測する。 本当に事故が増えたのか保険適用のために通報が増えたかによって見方が変わるので確認いただきたい。	本間委員	公表されているデータでは、これ以上の確認できない。 保険の義務化の話をいれたところで、誤った受け取り方をされる恐れがある。 基本理念で安全を前提条件としているため、施策の示し方はこのままとする。
3		健康・観光	運動強度（メッツ）が一般的ではないので、もう少しわかりやすく示すことはできないか。	森田委員	メッツ以外にわかりやすい単位が見たらない（使われていない）ため、国が推奨している活動量に達するにはどのぐらいの時間が必要かという示し方に変更する。 （資料1 9ページ）
4	施策の方向性	全般	自転車の利用促進といっても、道路の拡幅と駐車場、駐輪場の整備が進めてからでないと、うまくいかないのではないか。	鶴田委員	自転車ネットワーク計画で優先整備路線と設定した区間から通行空間の整備の実施を行う。 （資料4 20ページ）
5		都市環境	通行空間の整備イメージとして、自転車ナビラインを整備した写真が掲載されているが通行空間の整備とってよいか。	森田委員	自転車ネットワーク路線毎に交通状況等を踏まえて適切な区間設定を行い、適切な整備形態を選定する。 （資料3-2 2ページ）
6		都市環境	バスの減便や、サイクルアンドバスライドの例が示されているが、バス事業者に具体的に何を求めているのか。	三浦委員	地域公共交通計画の策定中であるためそこを整合を図っていく。

令和7年度第1回検討会の意見と対応（続き）

No.	大分類	小分類	意見	委員	対応
7	施策の方向性	安全・安心	ヘルメット購入の補助をやっているように、自転車の整備についても何か啓発活動を行えないか。	森田委員	施策の参考とする。 (資料3-2 13ページ)
8		安全・安心	駐輪場の指定管理者であるか、整備士をかかえているので自転車の点検と簡単な整備を行うことができる。 実際他の自治体では点検のキャンペーンとして実施したことがある。	古高委員	施策の参考とする。 (資料3-2 13ページ)
9		安全・安心	夏にパンクが増える傾向があるのでその前に自転車点検に関して周知できないか。	本間委員	施策の参考とする。 (資料3-2 13ページ)
10		安全・安心	高齢者に対して安全利用の啓発活動はできないか。	相田委員	現在実施している取組を記載する。 (資料3-2 15ページ)
11	自転車ネットワーク選定	-	除外する路線はどのような基準で選んでいるか。	森田委員	「歩行者専用道路」の規制がされている道路を一律で抽出している。 選定フローを見直し、自転車の通行に支障がない箇所は除外しないこととする。 (資料4 7ページ)
12		-	路線選定のゴールはどこなのか、道路網との関係はどうなっているのか。	森田委員	今回の見直しでは自転車ネットワーク計画として必要な路線を示し、道路網計画で1つの評価基準として扱い、その他の評価基準と合わせて今度優先整備的に整備する路線を決めてもらうこととした。 (資料4 5ページ)
13		-	優先整備路線の選び方が違うのではないか。	森田委員	多摩川住宅地区周辺、調布駅周辺と、品川通りでは選定理由が異なるため、記載方法を工夫する。 (資料4 19ページ)

身体活動の強度についての補足

- 身体活動の強度の示し方として「メッツ」が挙げられるが一般にはなじみが薄い。
- そのため、国が推奨している活動量である週23メッツ・時に達成するには、どのぐらいの身体活動時間が必要かを自転車活用推進計画書内に掲載することとする。

- 身体活動のメッツ(METs)表 -

運動活動	METs	生活活動
	1	安静に座っている状態(1) デスクワーク(1.5) 
 ヨガ・ストレッチ(2.5)	2	料理、洗濯(2.0)
 ウォーキング(3.5) 軽い筋トレ(3.5)	3	犬の散歩(3.0) 掃除機かけ(3.3) 風呂掃除(3.5) 
水中ウォーキング(4.5)	4	自転車(4.0) ゆっくり階段上る(4.0) 通勤や通学(4.0) 
 かなり速いウォーキング(5.0)	5	動物と活発に遊ぶ(5.3) 子どもと活発に遊ぶ(5.8) 
 山登り(6.5)	6	
 ジョギング(7.0)	7	
 サイクリング(8.0)	8	階段を速く上る(8.8) 
 なわとび(12.3)	12	

スポーツ庁HPから

～ 1週間あたりの身体活動の目安～



徒歩

約7.7時間/週

(3メッツ×7.7時間
=23メッツ・時)



自転車に乗る

約5.8時間/週

(4メッツ×5.8時間
=23メッツ・時)



サイクリング

約2.9時間/週

(8メッツ×2.9時間
=23メッツ・時)

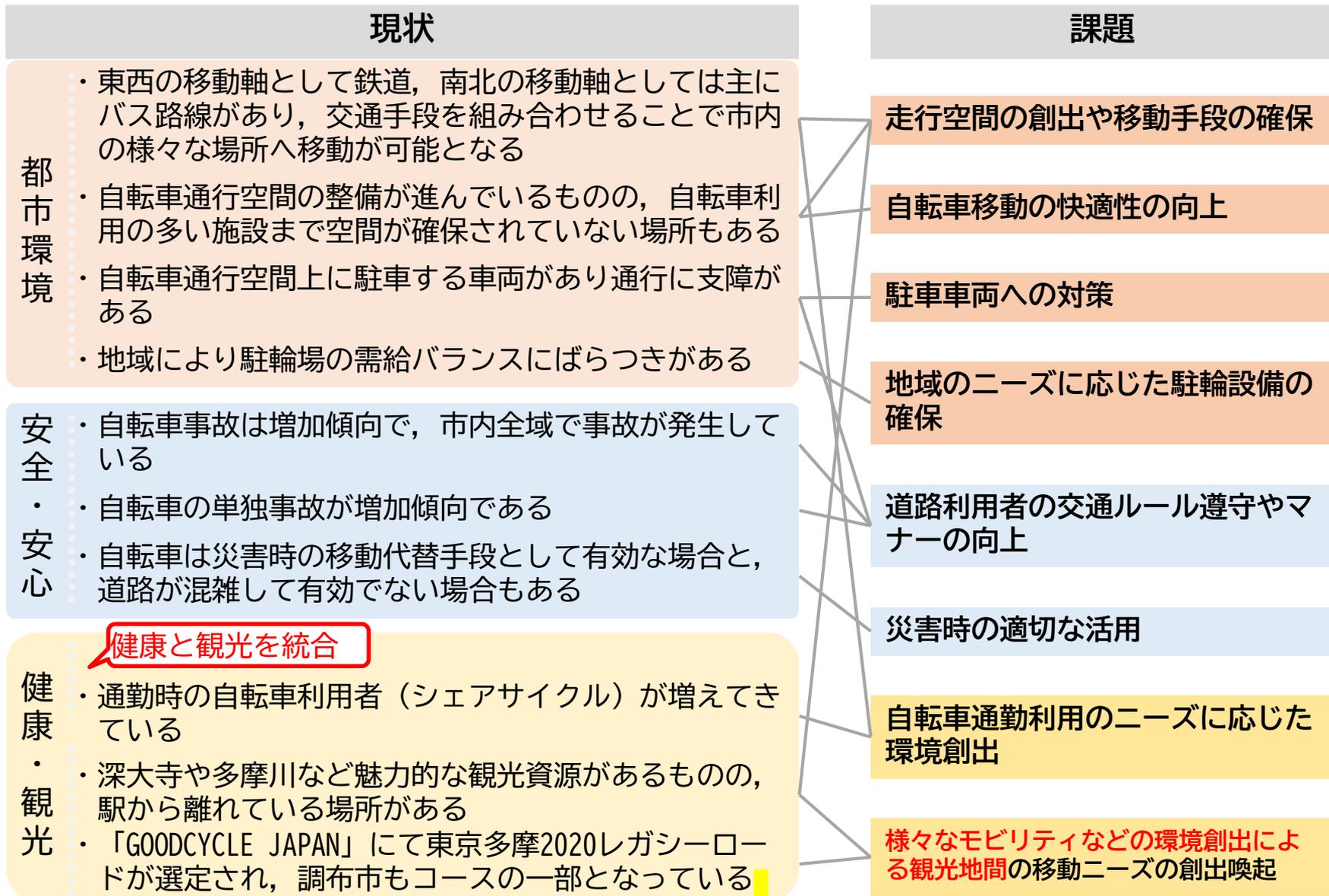
※メッツ

身体活動の強度を表し、安静座位時を1としその何倍のエネルギーを消費するかという活動強度の指標。メッツ・時とは、メッツに身体活動時間乗じた活動量の単位で、3メッツ以上の身体活動を週23メッツ・時以上を行うことを推奨している。(厚生労働省HPから)

3. 計画目標と基本方針

自転車に関する現状まとめ

- 令和7年度第1回検討会では部内容（赤字部分）を変更した。



本市の自転車利用に対する基本理念

■「利用促進」と「適正利用」の両立

本計画の推進にあたっては安全な自転車利用を前提として、目的、地域によって「利用促進」と「適正利用」を両立させた施策展開を行います。

- ・既存交通と連携の観点、代替手段の確保の観点、さらに社会経済情勢を踏まえた健康や観光といった新たな移動ニーズに対応するため、積極的に自転車利用を促す
- ・他の交通手段維持の観点、ニーズに応じた駐輪環境創出の観点、さらに社会経済情勢を踏まえたウォーカブルやライフスタイルの変化に対応するため、自転車利用の適正化を図る

自転車利用を増やす

（例）

- ・観光利用の創出
- ・交通不便地域の移動手段の確保



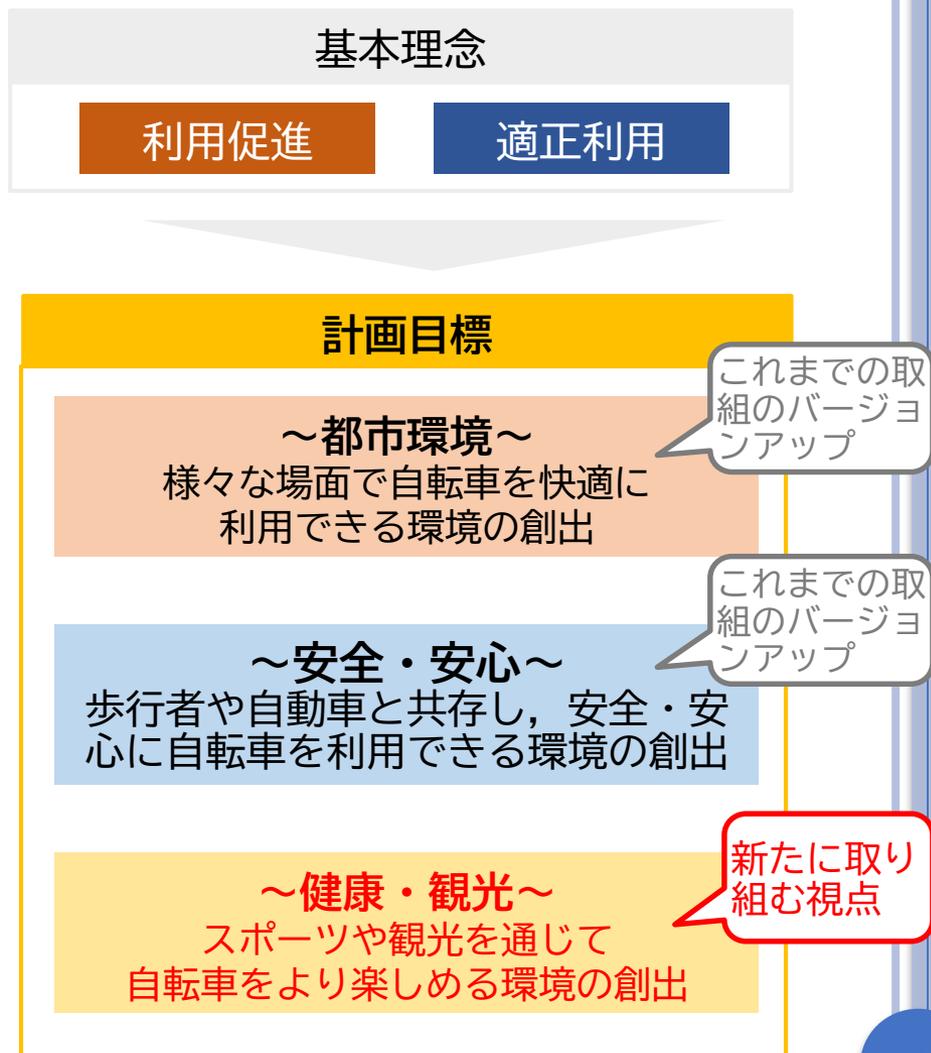
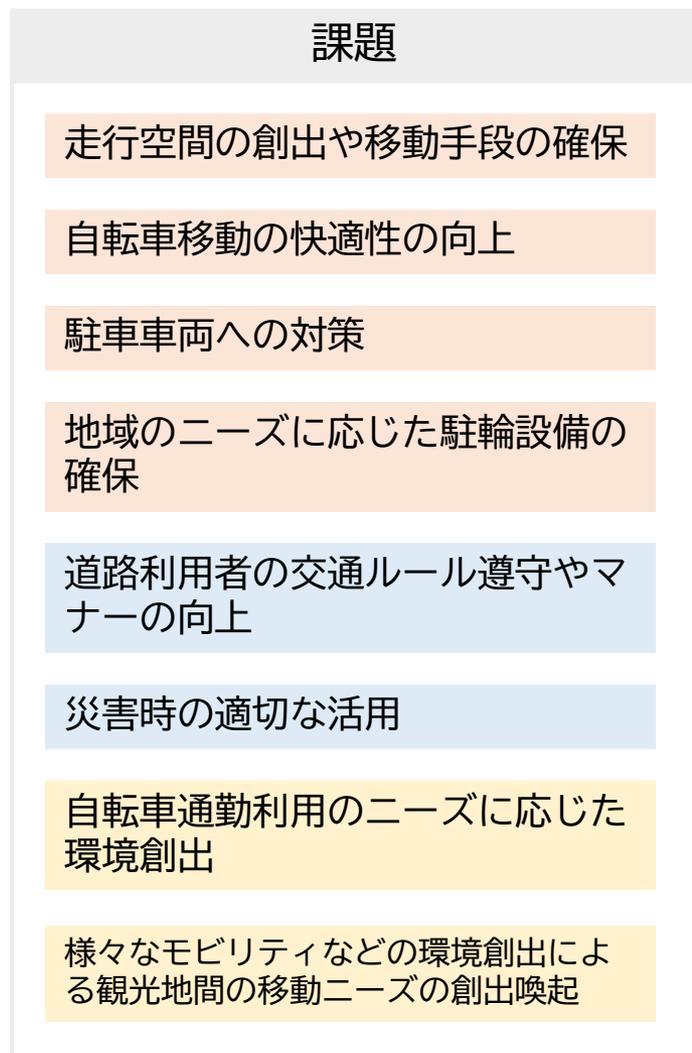
自転車を適正に利用する

（例）

- ・駅前広場付近の適切な自転車の誘導
- ・定期／一時駐輪場の再配分

計画目標（案）

- ・ 自転車を取り巻く環境，基本理念等を踏まえ，また国の推進計画の目標を勘案し，これまで個々の計画で対応してきた「都市環境」「安全・安心」の視点に加え「**健康，観光**」の視点を追加して計画目標を設定する。



基本方針（案）

- 計画目標を達成に向けて必要な施策を検討する上での、基本方針を設定する。

施策の検討のため、これまでの検討会で示した内容からさらに具体的に設定

計画目標	基本方針
都市環境 様々な場面で自転車を快適に利用できる環境の創出	<ul style="list-style-type: none">コンパクトなまちづくりと併せて、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車の適正利用を図る。また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。
安全・安心 歩行者や自動車と共存し、安全・安心に自転車を利用できる環境の創出	<ul style="list-style-type: none">自転車利用者は、自己の身の安全を確保するとともに、自動車や歩行者と思いやりをもって乗ることが求められる。このため、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車の販売段階及び販売後の段階のにおいて、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図る。さらに、災害時における輸送の手段として地域社会の安全・安心を向上させる。
健康・観光 スポーツや観光を通じて自転車をより楽しめる環境の創出	<ul style="list-style-type: none">自転車に乗ることそのものを楽しみ、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現を目指す。このため、生活の質の向上に資するよう、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図る。さらに、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、サイクリング環境の創出を目指す。