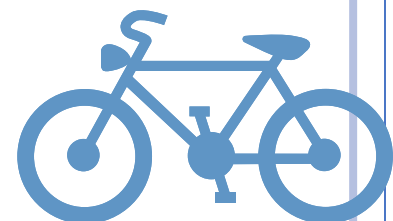


既存計画の更新

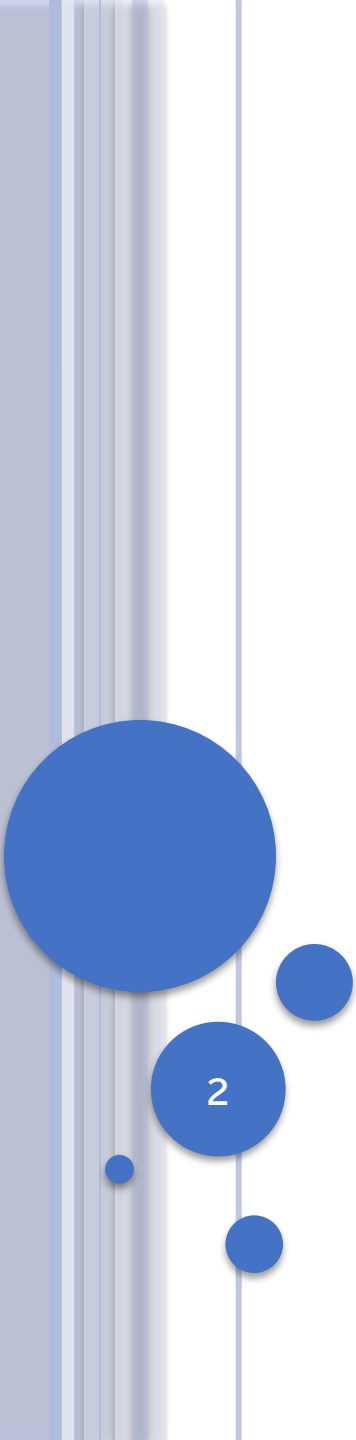
1. 既存計画の枠組み・・・・・・・・・・ 2
2. 調布市自転車ネットワーク計画・・・・・・・・ 4
3. 調布市自転車等対策総合計画及び
調布市自転車等対策実施計画・・・・・・・・ 21

1

令和7年8月7日



1. 既存計画の枠組み



2

既存計画の枠組み

- これまで自転車に関する施策は個別の計画で対応してきたが、近年の自転車を取り巻く状況に対応できるように、これらの計画を更新する。
- そのうえで、自転車活用推進計画の個別施策としてそれぞれの計画の更新した内容を組み込む。

現在

自転車ネットワーク計画

- ・ 自転車ネットワークの形成

自転車等対策総合計画及び 自転車等対策実施計画

- ・ 地域ニーズを踏まえた駐輪場整備

これから

自転車活用推進計画

- ・ 自転車ネットワークの形成
- ・ 地域ニーズを踏まえた駐輪場整備
- ・ 健康づくりの推進
- ・ 観光への自転車活用
- ・ 安全な自転車利用の促進 等

2. 調布市自転車ネットワーク計画

道路網計画との関係

- これまでは現行道路網計画の路線を基に自転車ネットワークを設定してきた。
- 今回の見直しでは、自転車ネットワークとして必要な路線を一から抽出し、それを次期道路網計画の1つの評価基準として反映させる。

これまで

H28年3月
道路網計画

当時は自転車よりも自動車
が重視された計画
⇨今後の課題として自転車
利用の環境づくりを挙げ
られていた

H28道路網計画から

広域道路網および地区内道路網を基礎に路線を選定

H30年11月
自転車ネットワーク計画

今回の
見直し

みちの井戸端会議等でこれまでよりも
「自転車」に対する意見が強まる
⇨道路に関して総合的な取り組みをまと
める計画であり、自転車に特化した計
画とはいかない
→1つの評価基準とする

実態調査や市民参加
等を通じて、自転車
利用に必要な路線を
見直し

R8自転車活用推進計画から

自転車ネットワーク路線(広域自転車交通軸およびアクセス路線)を
評価基準に追加

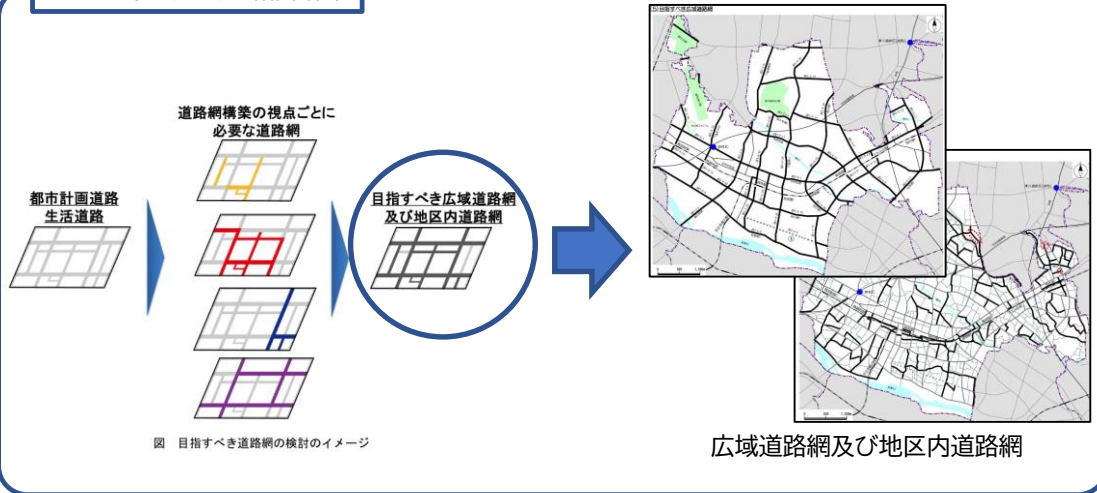
R8年3月(予定)
道路網計画

R8年3月(予定)
自転車活用推進計画

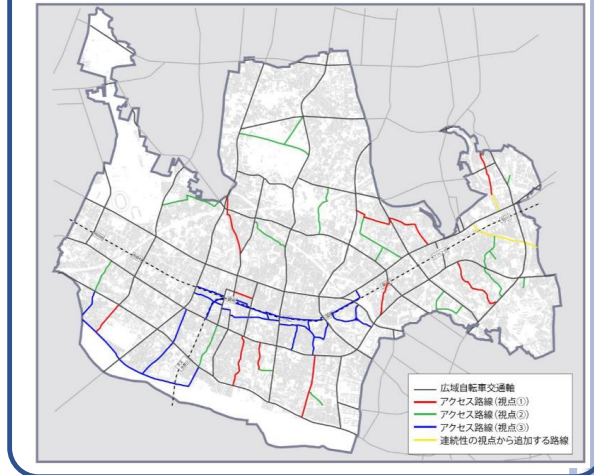
道路網計画と自転車ネットワーク計画の連携について

【前回】道路網計画を基にして自転車ネットワーク計画を策定

H28年3月 道路網計画

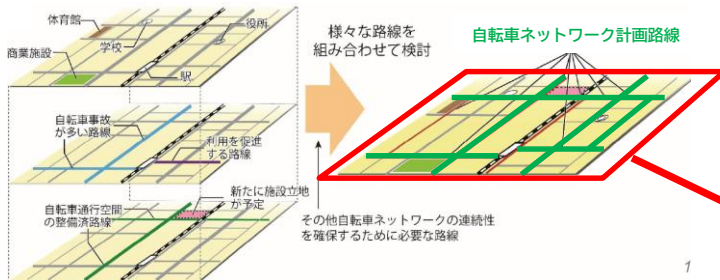


道路網計画を基にした自転車ネットワーク

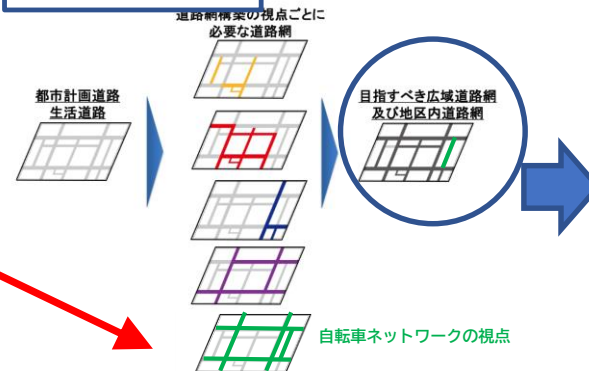


【今回】道路構築の新たな視点に「自転車ネットワークの視点」を加え新たな道路網計画を策定

移動実態や様々な目的に対応した自転車ネットワーク



新たな道路網計画



自転車ネットワークの基本的な考え方

考え方① 移動実態に即したネットワークの構築⇒広域自転車交通軸

- 東京PT調査によると、調布市内を発着とする自転車移動のうち、駅へアクセスする移動、市外との移動、東西南北の地域間の移動を合わせると約7割を占める。
- これらは移動距離が長く、交通量も多いため、広域移動を支えられる路線を抽出する。

考え方② 様々な目的に対応したネットワークの構築⇒アクセス路線

- 残る地域内の移動や、いわゆるラストワンマイルの移動については移動目的が多種多様である。
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の自転車ネットワーク路線の選定の考え方を参考にしつつ、自転車活用推進計画の3つ目標を達成するため、自転車ネットワークとして対応できる路線を抽出する。

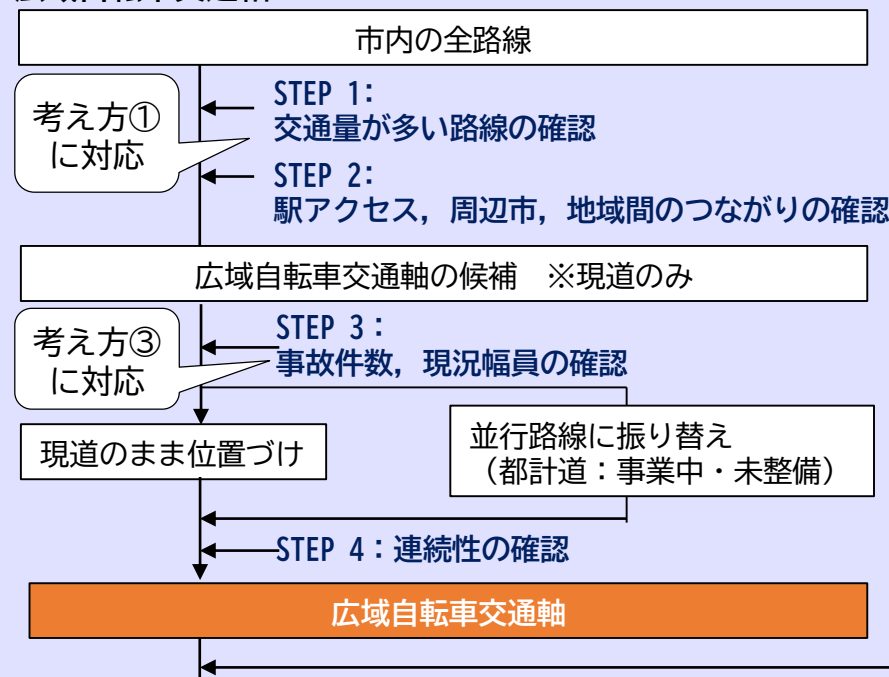
考え方③ 安全に配慮したネットワークの構築

- 自転車交通事故は増加傾向にあり、自転車活用推進計画の基本理念に示す通り安全な自転車利用を前提とする必要がある。
- 道路環境を踏まえて自転車利用者の安全性を確保できる路線を抽出する。

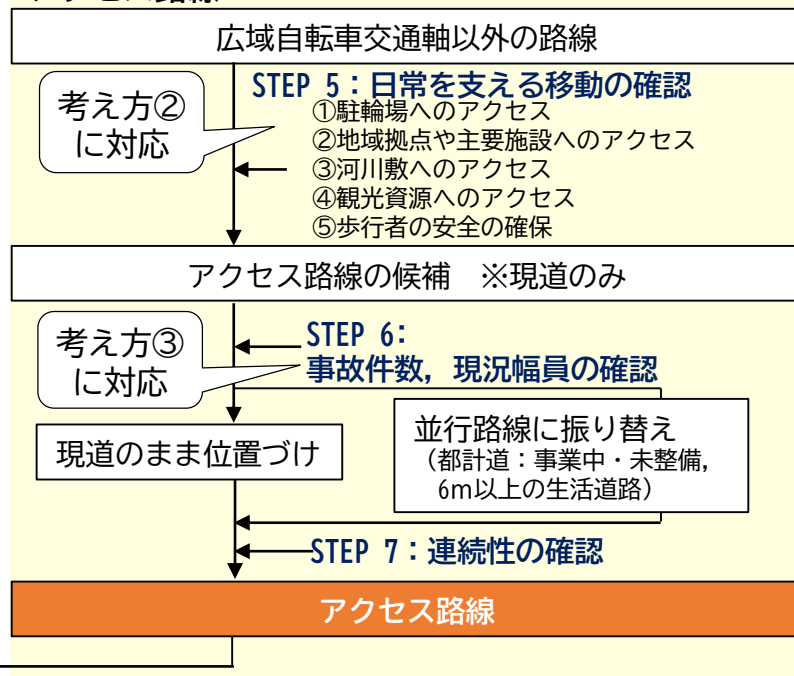
自転車ネットワークの検討の流れ

- 基本的な考え方を踏まえて全体フローを以下のように修正する。

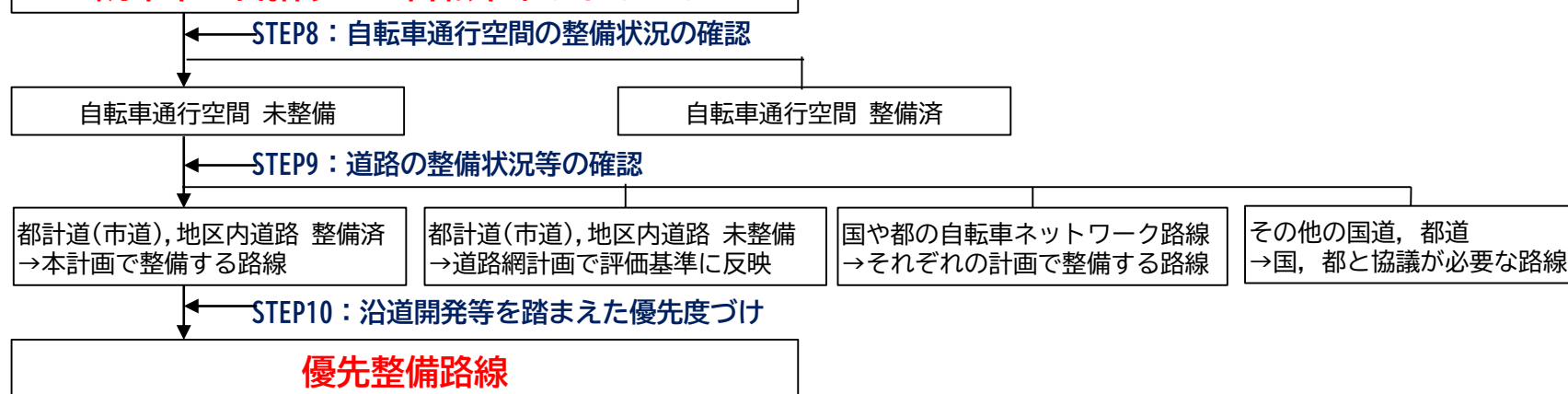
広域自転車交通軸



アクセス路線

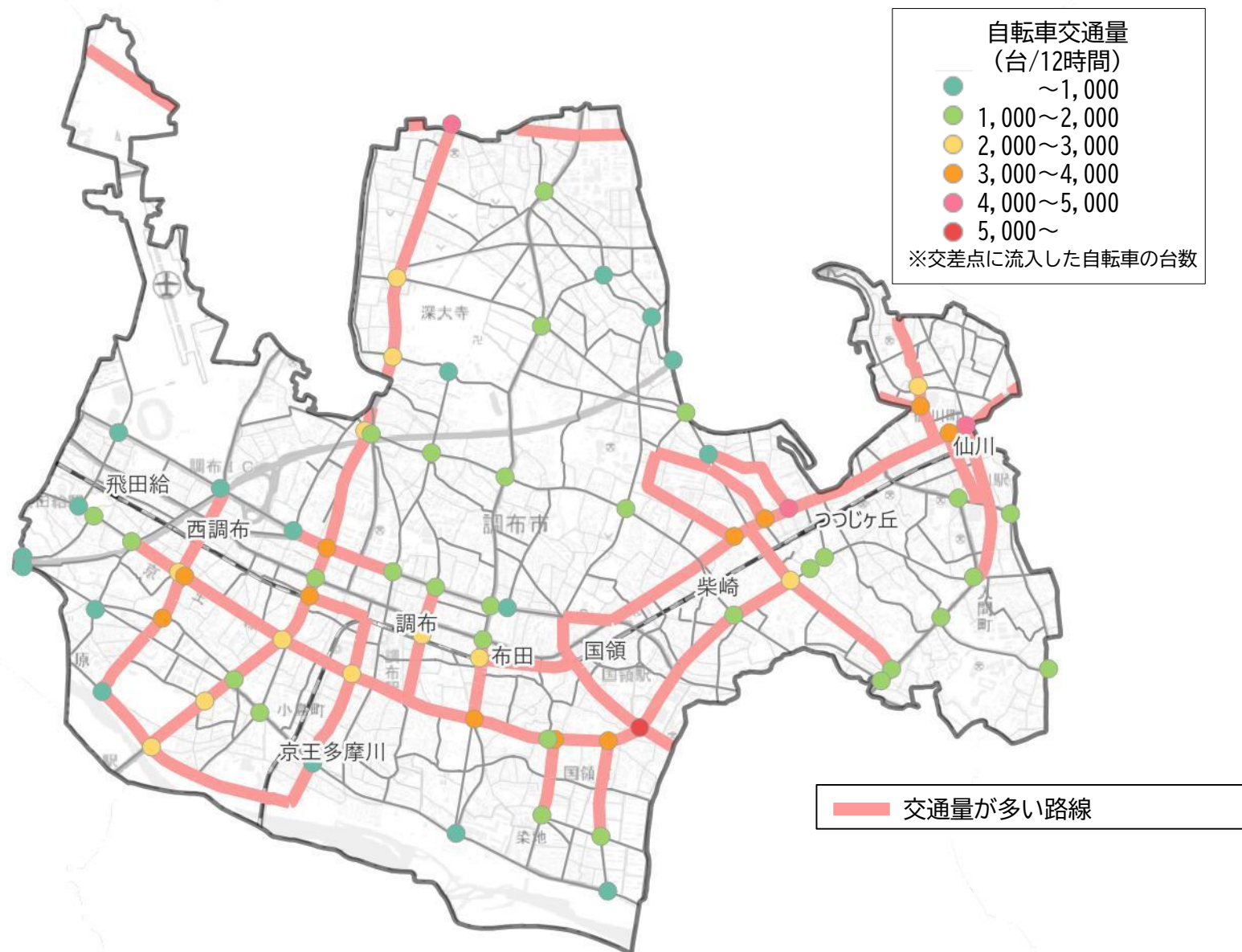


調布市が目指すべき自転車ネットワーク



広域自転車交通軸の設定 STEP1：交通量が多い路線の確認

- 自転車交通量が多い路線を見ると、駅にアクセス路線や周辺市、地域間を結ぶ路線が概ね抽出される。



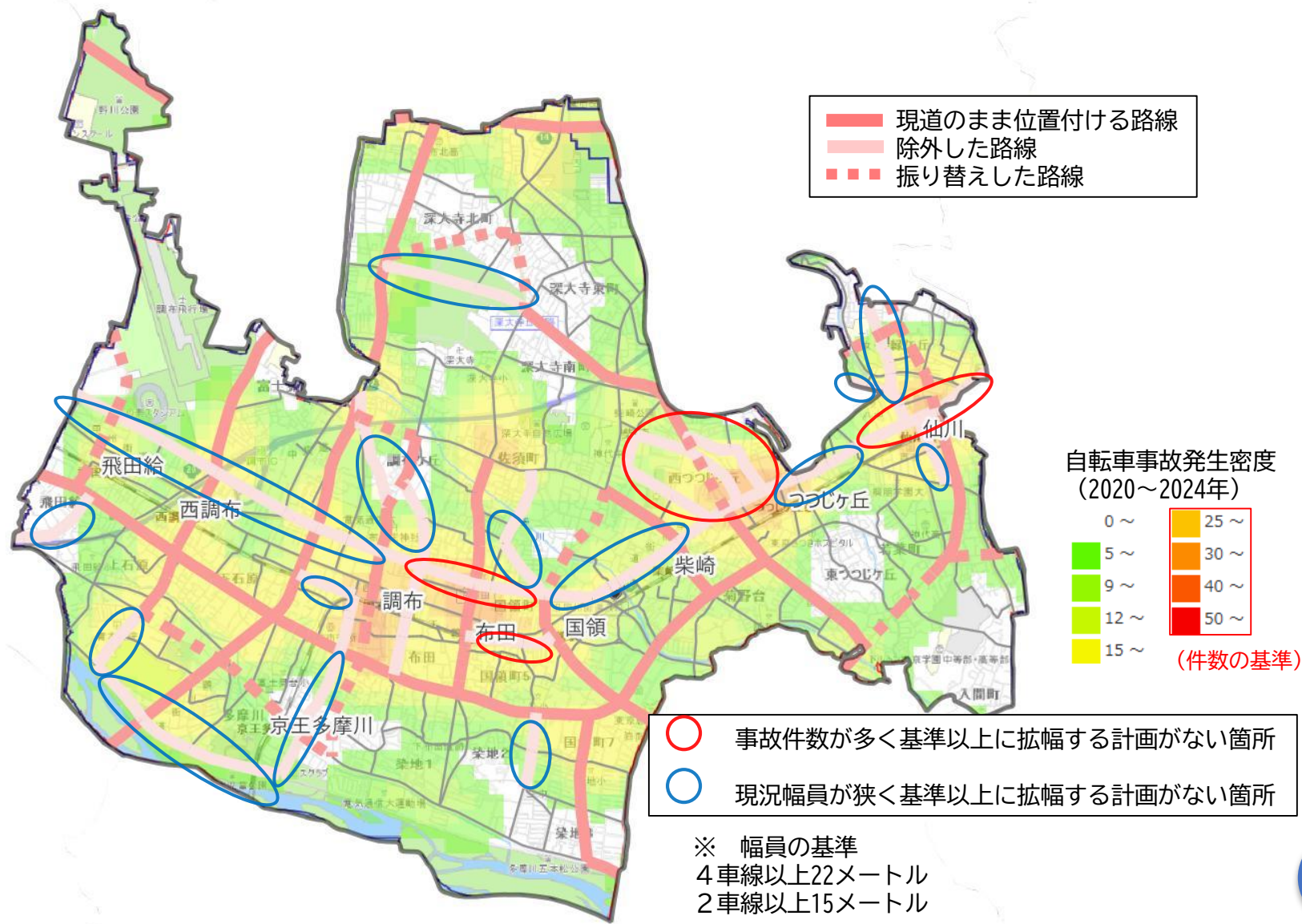
広域自転車交通軸の設定 STEP 2：駅アクセス，周辺市，地域間のつながりの確認

- 交通量が多い路線だけでは不連続となる箇所があるため，アンケート調査で回答数の多い路線，東京PT調査の地域間の移動実態から交通量が多いと考えられる路線を補完する。



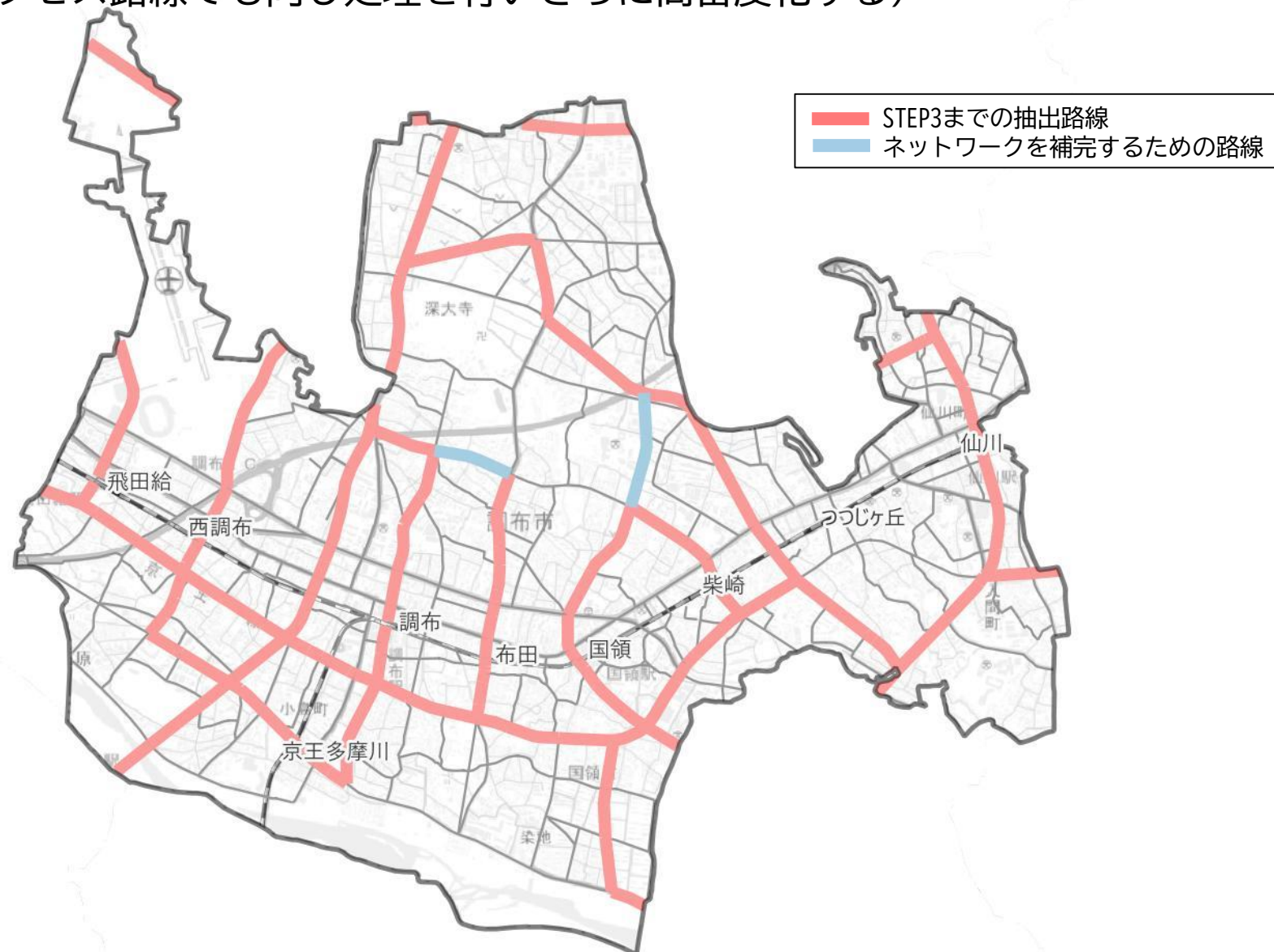
広域自転車交通軸の設定 STEP 3：事故件数，現況幅員の確認

- STEP 2 で抽出された路線には，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。



広域自転車交通軸の設定 STEP4：連続性の確認

- 広域自転車交通軸でネットワーク化するための路線を追加する。
(アクセス路線でも同じ処理を行いさらに高密度化する)



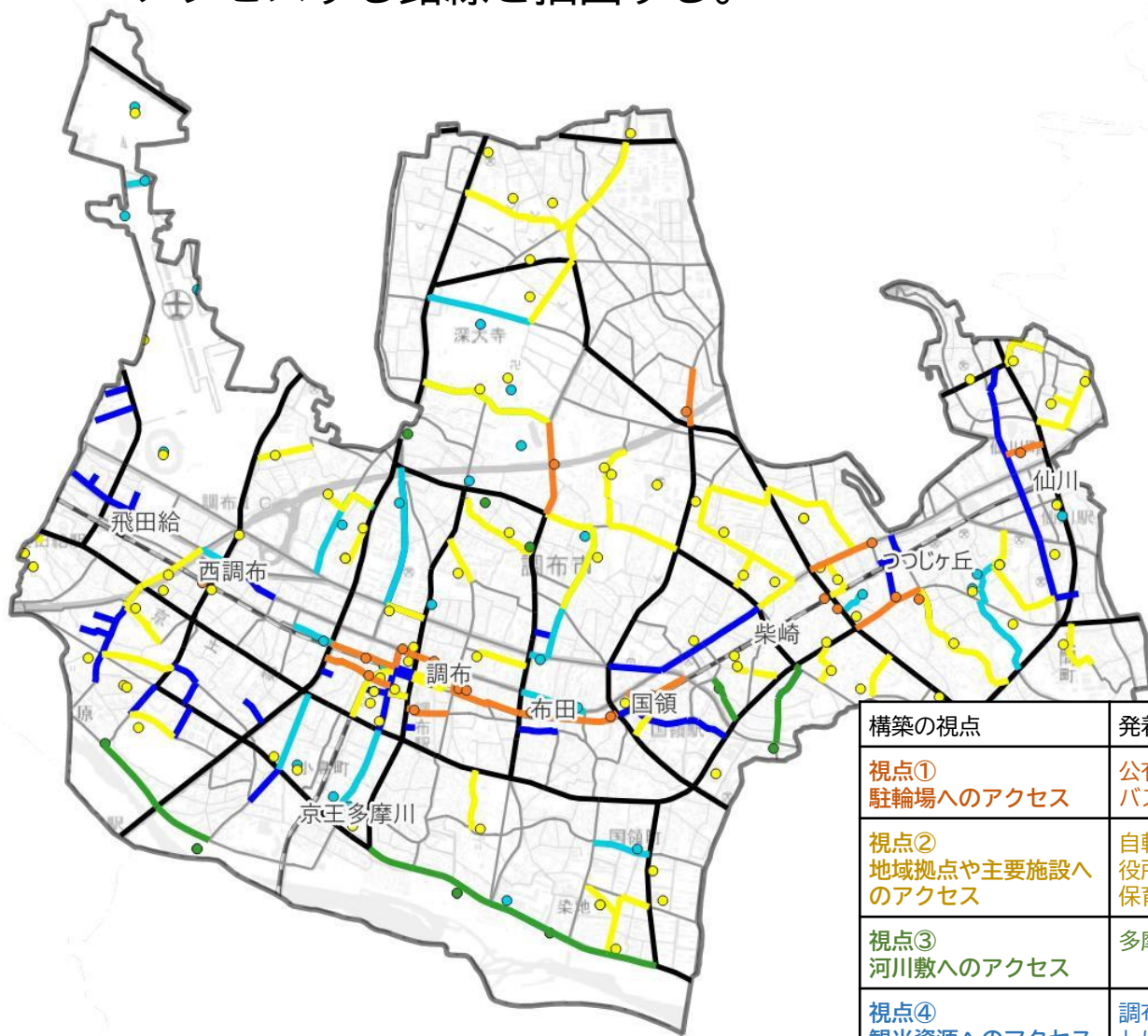
広域自転車交通軸（案）

- STEP 4 で調整した後の広域自転車交通軸を示す。



アクセス路線の設定 STEP5：日常を支える移動の確認

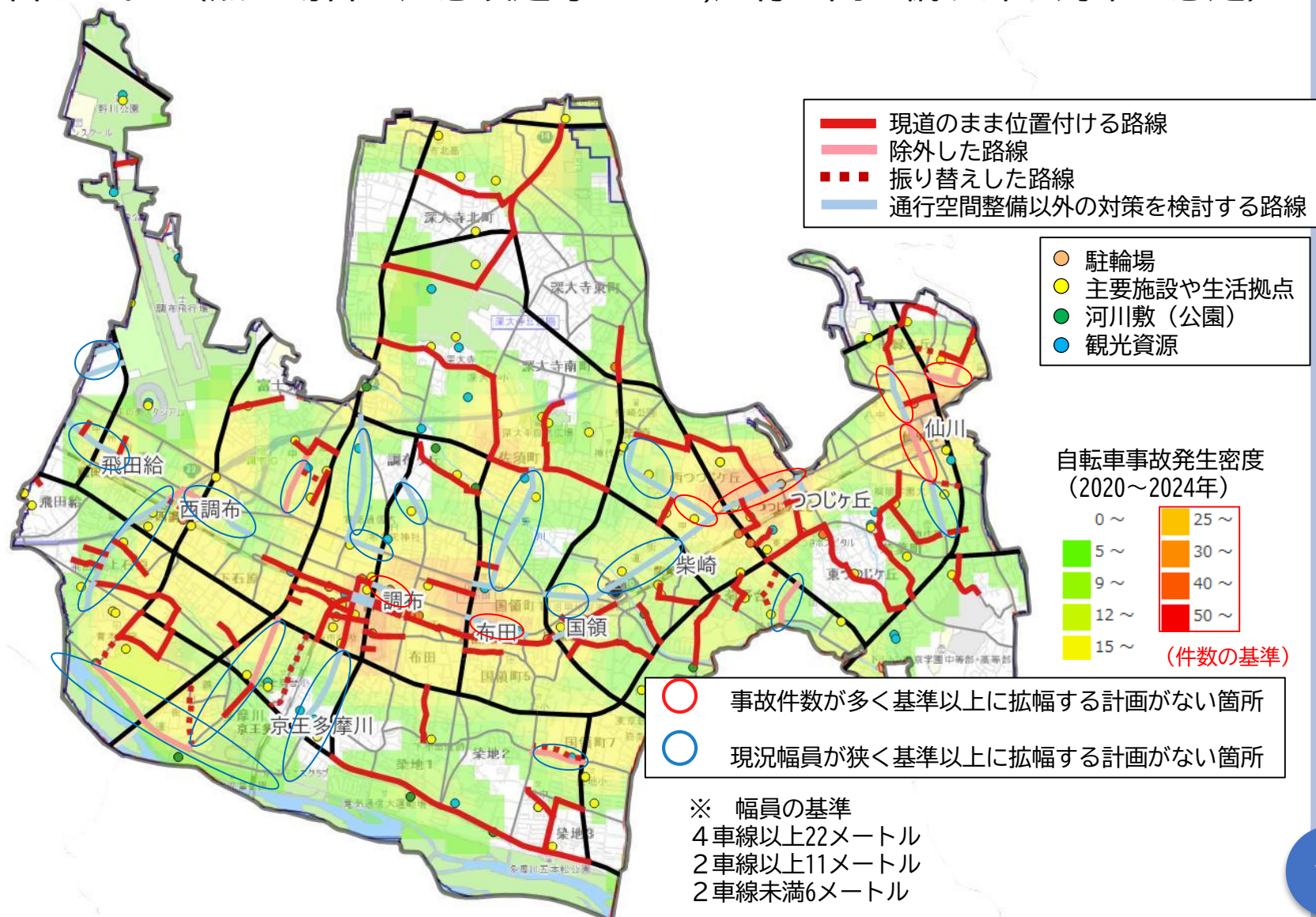
- 日常を支える移動として5つの視点により，広域自転車交通軸に対して各施設へアクセスする路線を抽出する。



構築の視点	発着点となる施設等
視点① 駐輪場へのアクセス	公有化されている公営駐輪場， バス路線への乗り継ぎのための駐輪場
視点② 地域拠点や主要施設へのアクセス	自転車利用が多い学校，地域福祉センター，市役所，図書館，体育施設，文化施設・公民館，保育園，医療施設，商業施設，スポーツ施設
視点③ 河川敷へのアクセス	多摩川，野川周辺にある公園
視点④ 観光資源へのアクセス	調布市観光マップに掲載の5コースにてスポットになっている施設
視点⑤ 歩行者の安全の確保	バリアフリー法に基づく特定道路，駅周辺の自転車歩行者道

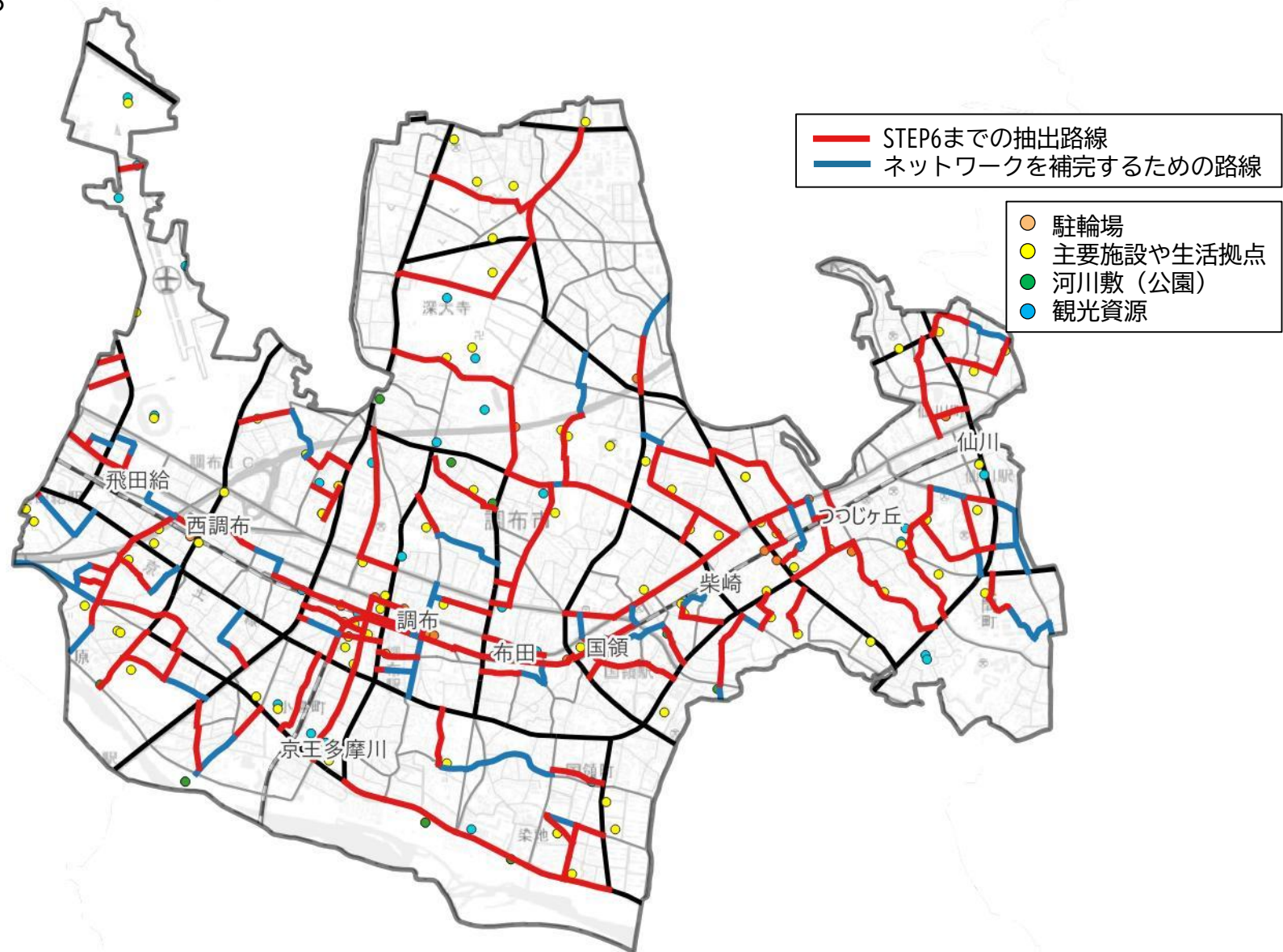
アクセス路線の設定 STEP 6：事故件数，現況幅員の確認

- STEP5で抽出された路線には，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路線に振り替える。（無い場合は注意喚起等により，通行空間整備以外の対策を想定）



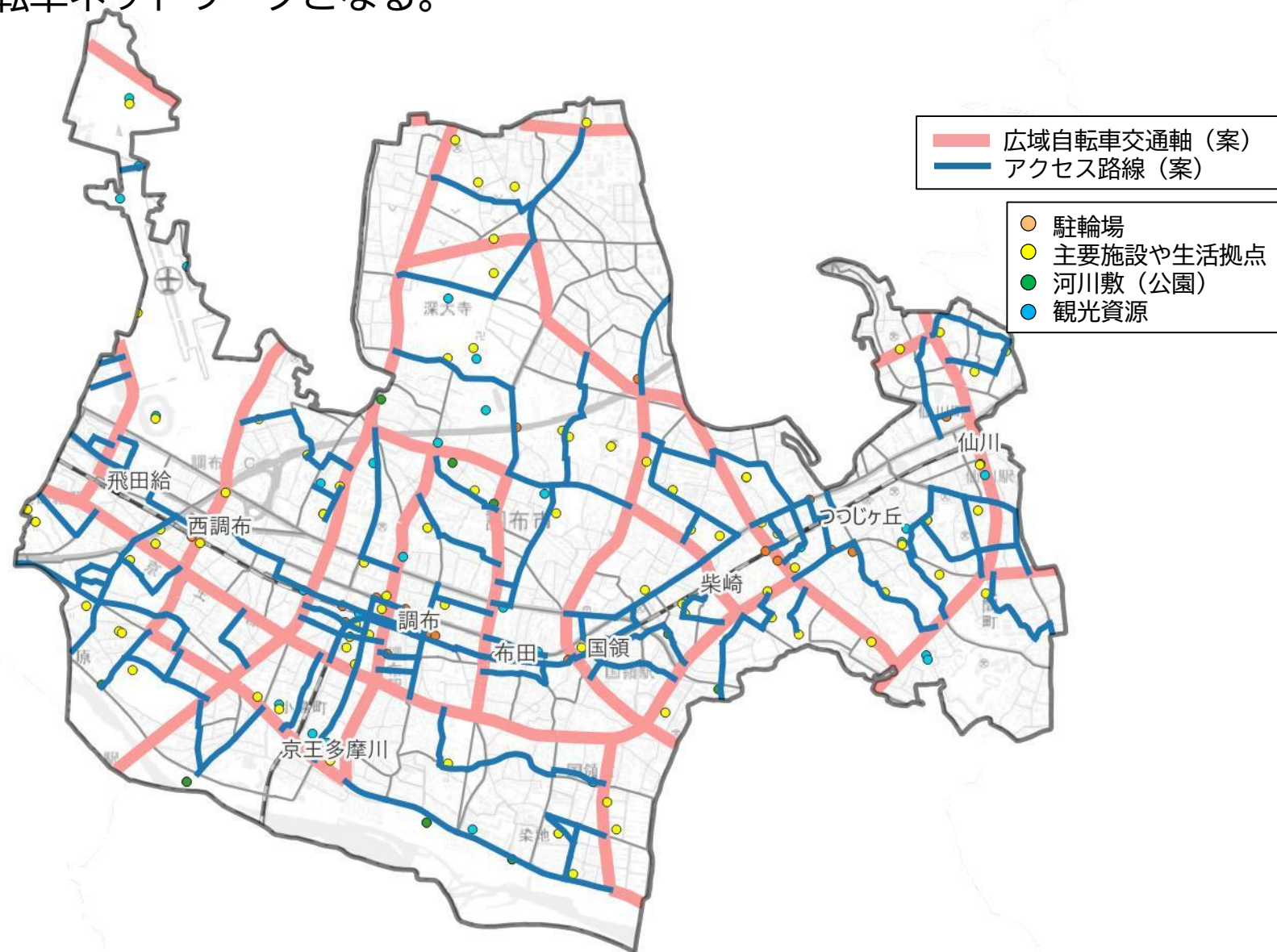
アクセス路線の設定 STEP7：連続性の確認

- アクセス路線においてもネットワーク化するための路線を追加し、高密度化する。



調布市が目指すべき自転車ネットワーク（案）

- 広域自転車交通軸と，アクセス路線を組み合わせたものが調布市が目指すべき自転車ネットワークとなる。



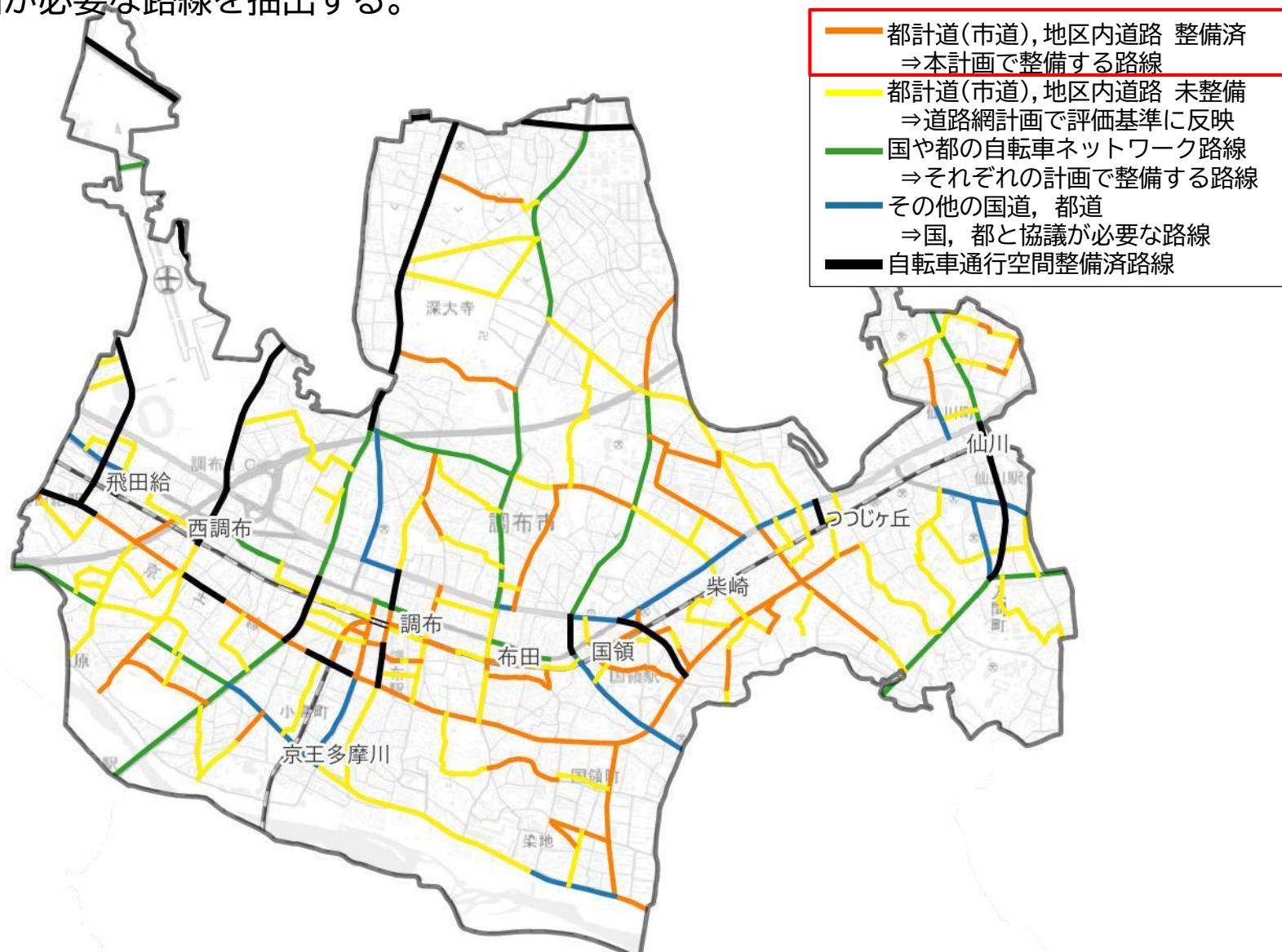
優先整備路線の設定 STEP 8：自転車通行空間の整備状況等の確認

- 調布市が目指すべき自転車ネットワークのうち、自転車通行空間が整備されていない箇所を確認する。



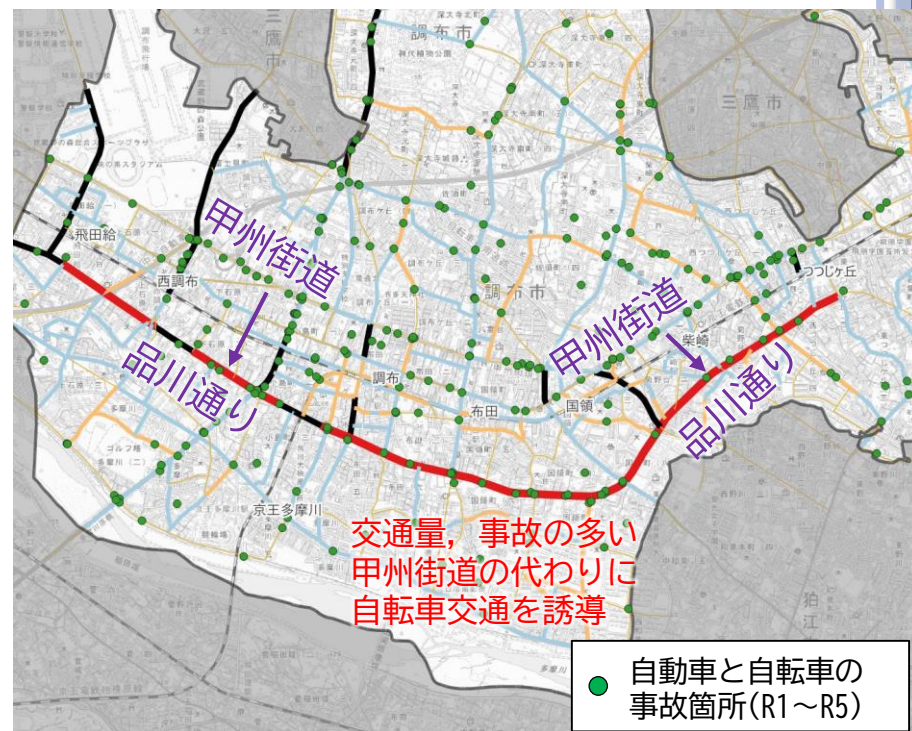
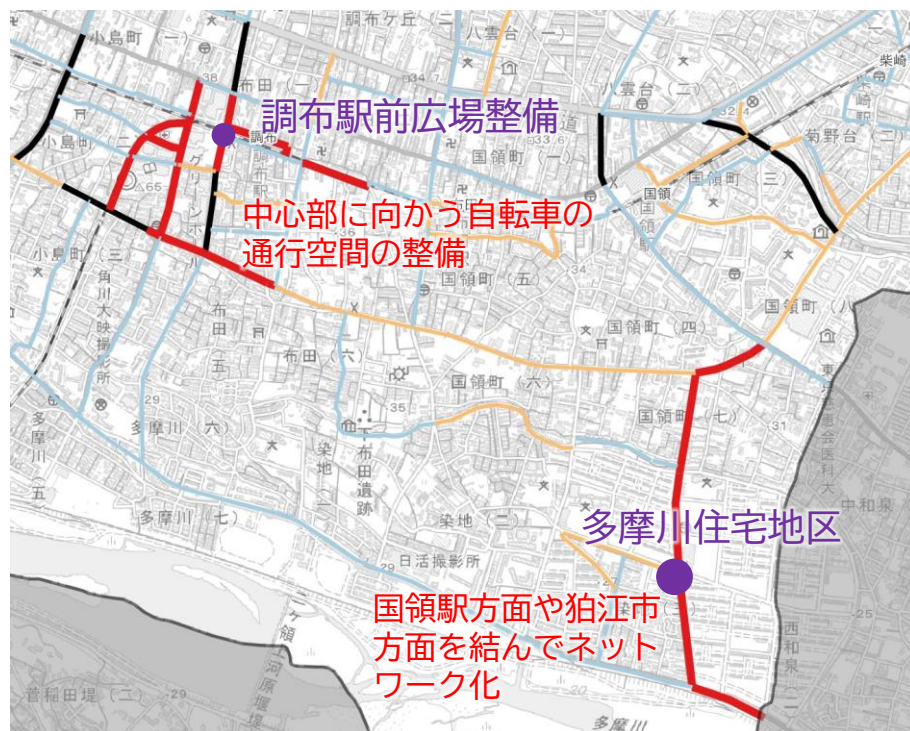
優先整備路線の設定 STEP 9：道路の整備状況等の確認

- 次に道路整備状況や道路管理者を確認する。
- 整備済の都市計画道路及び地区内道路が本計画で整備する路線で、ここから優先的に整備が必要な路線を抽出する。



優先整備路線の設定 STEP10：沿道開発等を踏まえた優先度づけ

- ・ 調布駅前広場整備，多摩川住宅地区の中から，2地区に関連する路線を優先整備路線として選定し，優先的に整備する。
- ・ また，東西方向の自転車利用の需要があるなかで，自動車交通量の多く事故の多い甲州街道に代わる路線として，品川通りも優先整備路線とする。



- 優先整備路線の候補
- 優先整備路線の選定対象（整備済 都計道（市道），地区内道路）
- 優先整備路線の選定対象外（上記以外の未整備都計道など）
- 自転車通行空間整備済路線

優先整備路線（案）

- STEP8～10を踏まえて設定した優先整備路線を示す。
- 今後関係各課と調整し、計画策定時には他の計画，事業によって自転車通行空間が整備される路線を追加して示すこととする。



3. 調布市自転車等対策総合計画及び 調布市自転車等対策実施計画

駐輪場施策の見直しの考え方

- ・ 駐輪需要を各駅周辺にて調査を実施し、将来の需要予測を行う。
- ・ この結果をもとに駅ごとの駐輪場整備の方向性を定め、具体的な施策を検討する。

■大まかなフロー

 : 今回ご説明する箇所

駐輪需要の調査(台数)

- ・ 収容台数調査
- ・ 駐輪場調査
- ・ 放置自転車調査

駐輪利用に関する分析

- ・ 定期／一時の区分（公社データ等）
- ・ 利用者の住所（公社データ等）
- ・ 目的、行先等（パーソントリップ調査等）

現行計画の取組の
実施状況を把握

将来の駐輪需要の予測

駅ごとに将来の駐輪需要を算出

- ・ 将来人口推計（駅勢圏）
- ・ 開発見込み等

需要調査は昨年度に3駅、
本年度に6駅を実施済

感度分析

シナリオを複数想定して予測

- 例・自転車利用が増加する場合
- ・ 自転車利用が減少する場合

展開が必要な駐輪場施策を検討し、
調布市自転車活用推進計画の駐輪場施策に反映

現行計画の取組の実施状況

- ・ 現行計画(自転車対策実施計画)の取組別の実施状況を確認した。
- ・ 自転車対策実施計画の4つの施策は、自転車活用推進計画の施策の方向性4～7に対応する。

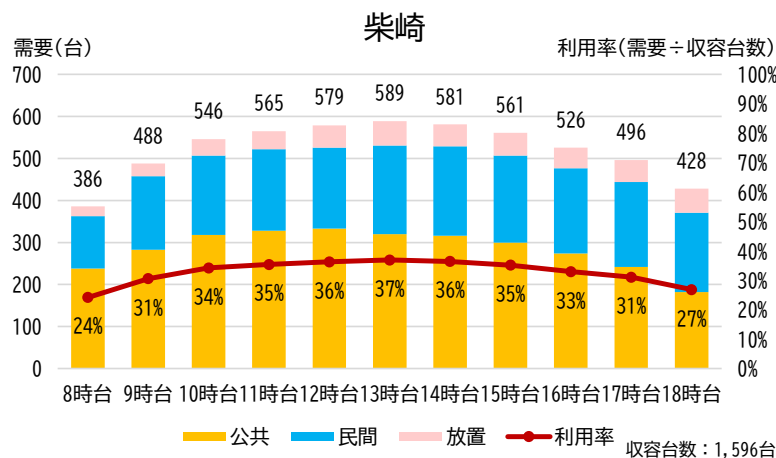
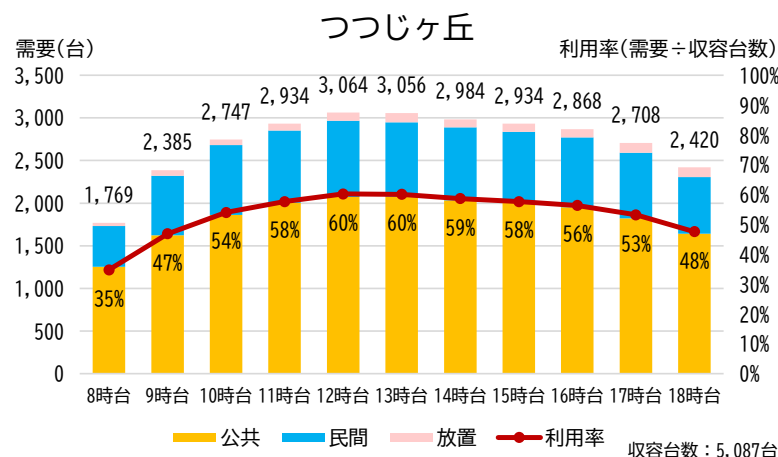
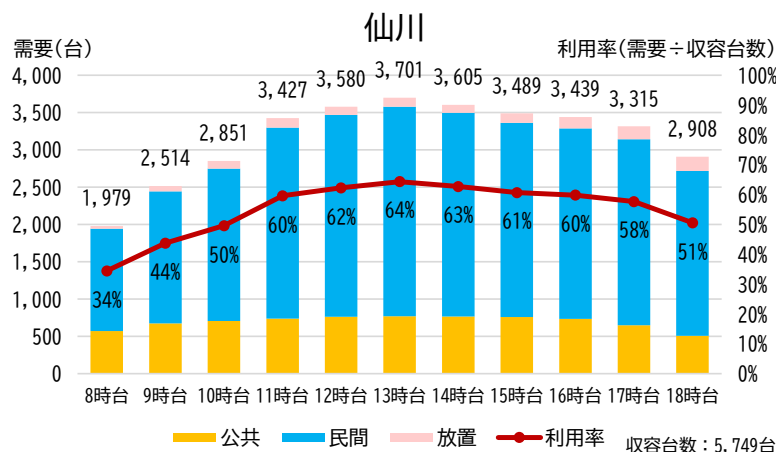
4つの施策		26の計画	これからの取り組みの状況
4. 恒久的な駐車施設の設置	1. 恒久的な駐車施設の設置	(1) 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用	計画1 長期賃貸借契約の締結 (協議継続)
			計画2 定期借地権の活用 (協議継続)
			計画3 既存施設の土地の公有化 (協議継続)
			計画4 既存施設の立体化 調布駅1施設(継続) ※1
	(2) オープンスペースへの自転車等駐車施設の設置	計画5 生産緑地の活用	実施済み・完了
		(3) 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置	計画6 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置検討 実施済み・完了
5. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	2. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	(1) 鉄道事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力	計画7 鉄道事業者との自転車等駐車施設設置の協議 実施済み／※2 柴崎駅1施設(継続)
		(2) 民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進	計画8 補助制度の拡大 (協議継続)
		(3) 商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応	計画9 補助対象施設の制限緩和 (協議継続)
			計画10 施設所有者の附置義務強化 (協議継続)
			計画11 附置義務対象施設の拡大 (協議継続)
			計画12 商店街による調布市自転車等駐車施設(有料)の借用協議 (協議継続)
			計画13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討 実施済み・継続
			計画14 市内全施設の有料化 (協議継続)
6. 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進	3. 施設の運営管理の適正化	計画15 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入	実施済み・継続
		計画16 無人式24時間管理システムの導入検討	実施済み・継続
		計画17 満空情報システムの導入検討	調布駅のみ実施済み・継続 ※3
7. 既存対策の改善・再構築	4. 既存対策の改善・再構築	(1) 放置禁止区域の拡大	計画18 駅から半径約200m以内の路地を放置禁止区域に指定 実施済み・継続 ※4
		(2) 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車施設利用に関する情報提供	計画19 撤去活動の曜日、時間帯及び実施エリアの拡大 (協議継続)
			計画20 集中的撤去へ向けた保管場所の確保 実施済み・継続 ※5
			計画21 施設利用に関する情報提供 (協議継続)
		(3) 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	計画22 保管料金の見直し 実施済み・継続
			計画23 返還日/時間帯の見直し 実施済み・継続
		(4) 利用・駐車マナー啓発	計画24 自転車の利用に関するパンフレットの作成・配布 (協議継続)
		(5) シェアサイクルの活用等	計画25 サイクステーションの拡大 (協議継続)
			計画26 市民を対象とした利用促進等 (協議継続)

- ※1 調布駅南第2自転車駐車場の立体化の検討継続。
 ※2 柴崎駅東自転車駐車場の連続立体交差事業協議を検討
 ※3 調布駅周辺駐輪場の満空システム導入完了／残り8駅の導入も検討
 ※4 調布駅周辺における都市計画道路3・4・28号線の事業完了にともない、放置禁止区域の見直しが必要
 ※5 中央自動車道耐震補強に伴う公共施設整備に伴う上石原自転車保管所の整備あり

駅別の利用状況分析結果（1／3）

- ・ 仙川駅，つつじヶ丘駅，柴崎駅の3つの駅周辺における駐輪需要と収容台数を示す。
- ・ ピーク時は13時台となっており，利用率※は7割を下回り，3駅とも駐輪需要を満たしている。
- ・ 仙川駅民間駐輪場が他の駐輪場と比較して多く設置されている。

■駅別の需要と収容台数の状況（仙川・つつじヶ丘・柴崎）



駐輪場に停められている台数

+

放置自転車

$$\text{※利用率} = \frac{\text{駐輪場に停められている台数} + \text{放置自転車}}{\text{駐輪場の収容台数}}$$

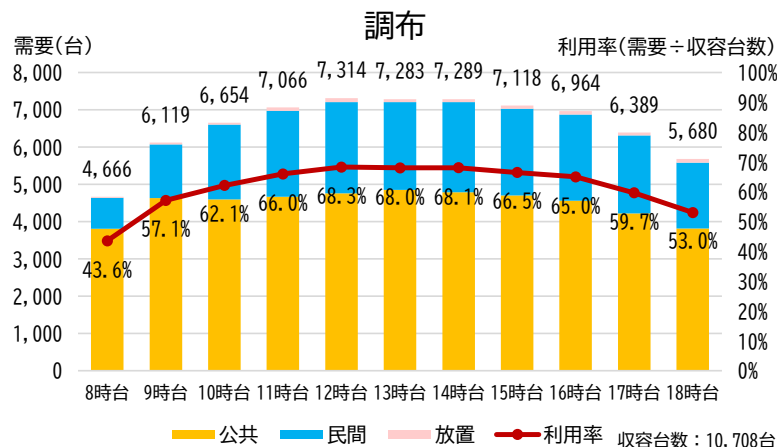
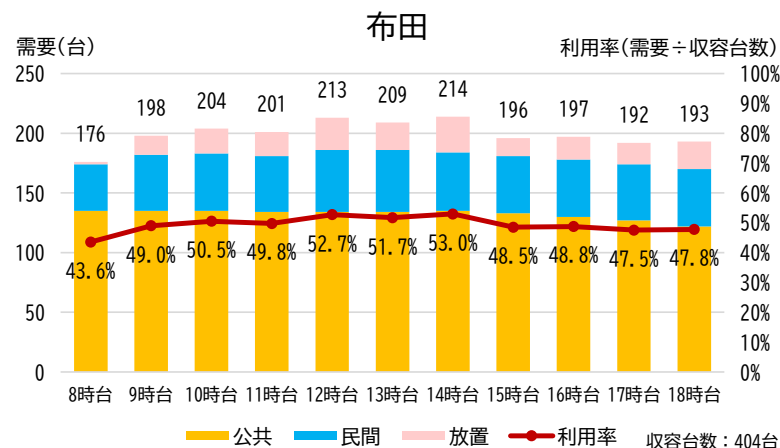
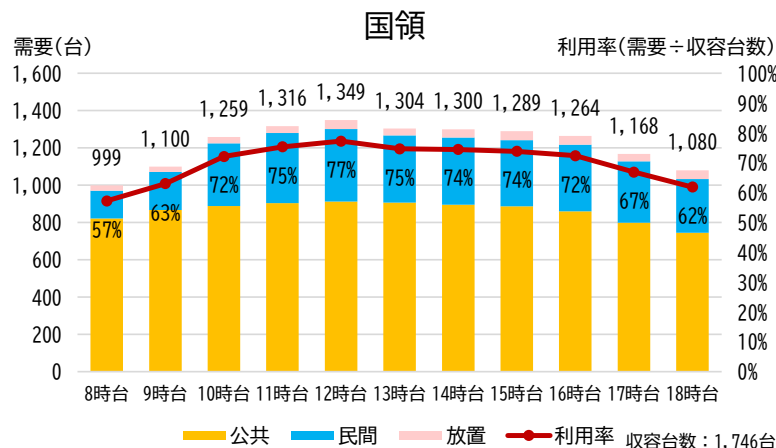
駐輪場調査の概要：

- ・ 令和6年12月（仙川，つつじヶ丘，柴崎）
- ・ いずれも8時台～18時台に実施
- ・ 民間駐輪場と放置自転車は人手観測，公共駐輪場の一部は(財)調布市市民サービス公社提供の実績データを使用

駅別の利用状況分析結果（2／3）

- ・ 国領駅，布田駅，調布駅の3つの駅周辺における駐輪需要と収容台数を示す。
- ・ それぞれのピーク時をみると国領駅では7割を超えており，調布駅は6割台，布田駅は5割台となっており，3駅とも駐輪需要を満たしている。

■駅別の需要と収容台数の状況（国領・布田・調布）



駐輪場に停められている台数

+

放置自転車

$$\text{※利用率} = \frac{\text{駐輪場に停められている台数} + \text{放置自転車}}{\text{駐輪場の収容台数}}$$

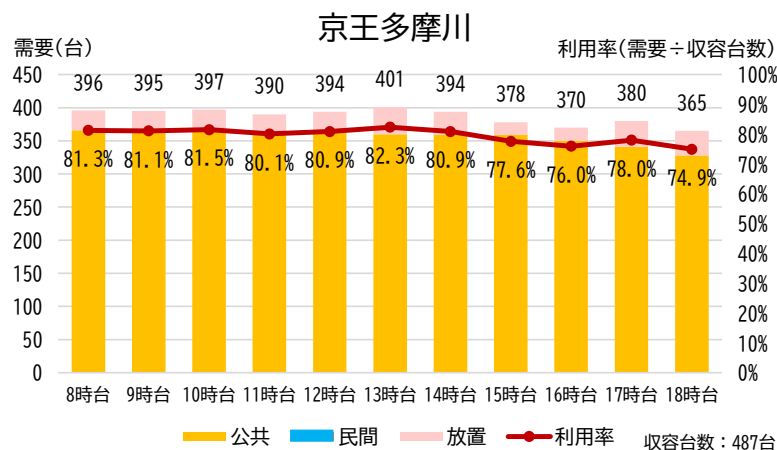
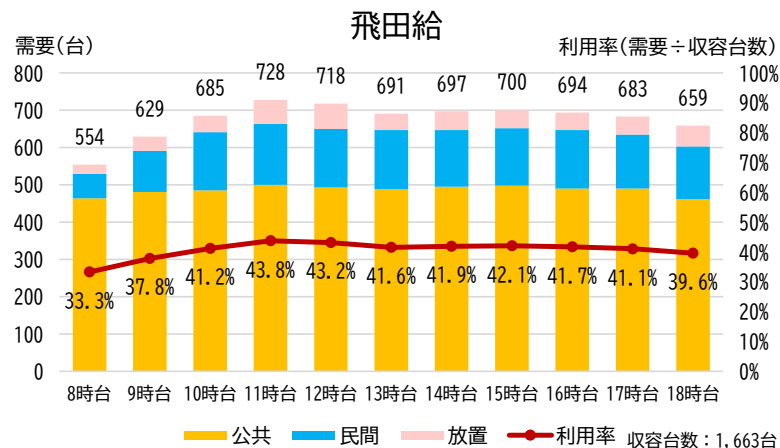
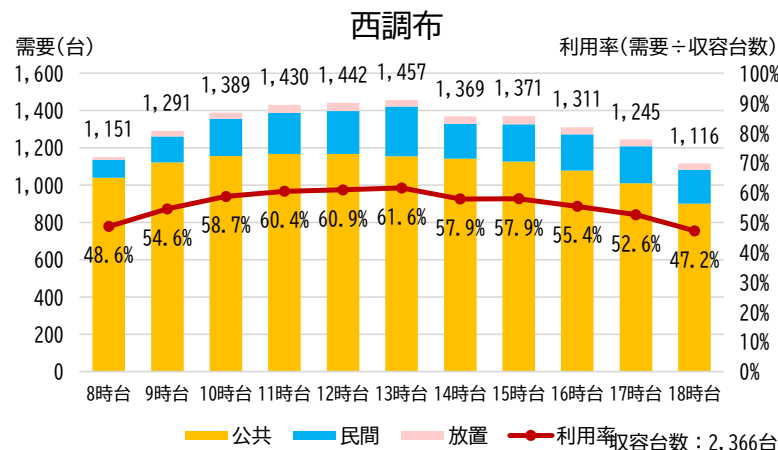
駐輪場調査の概要：

- ・ 令和7年5月(国領，布田，調布，西調布，飛田給，京王多摩川)
- ・ いずれも8時台～18時台に実施
- ・ 民間駐輪場と放置自転車は人手観測，公共駐輪場の一部は(財)調布市市民サービス公社提供の実績データを使用

駅別の利用状況分析結果（3／3）

- ・ 西調布駅、飛田給駅、京王多摩川駅の3つの駅周辺における駐輪需要と収容台数を示す
- ・ 3駅ともピーク時でも駐輪需要を満たしている。
- ・ 京王多摩川駅は、民間駐輪場が他の駐輪場と比較してほとんどないため、市の駐輪場に依存しており、利用率が8割台となっている。

■駅別の需要と収容台数の状況（西調布・飛田給・京王多摩川）



駐輪場に停められている台数

+

放置自転車

$$\text{※利用率} = \frac{\text{駐輪場に停められている台数} + \text{放置自転車}}{\text{駐輪場の収容台数}}$$

駐輪場調査の概要：

- ・ 令和7年5月(国領, 布田, 調布, 西調布, 飛田給, 京王多摩川)
- ・ いずれも8時台～18時台に実施
- ・ 民間駐輪場と放置自転車は人手観測、公共駐輪場の一部は(財)調布市市民サービス公社提供の実績データを使用

今後の方針

- 各駅ごとの将来の駐輪需要を算出し、駐輪場整備の方向性および具体的な施策の方向性を検討する。
- 第3回検討会で、将来の駐輪需要を整備の方向性ととともに示す。

■現行計画における駅別の施策の方向性

■現行計画における整備の方針

4.国領駅

【自転車等駐車施設整備台数】

○令和7年度の国領駅周辺における公共の自転車等駐車施設整備台数を現状の水準を維持し、1,500台とします

<令和7年度の駐輪需要>

H31.1 駐輪需要	補正	令和7年度の駐輪需要
1,341台	×1.14	→ 1,500台

将来需要予測

<整備の方針と令和7年度の自転車等駐車施設整備台数>

[供給台数]		平成20年 計画策定時	令和2年 7月時点	令和7年度 (計画終了)
公共自転車等駐輪場	一般	2,530	1,518	現状の水準を維持 → 1,500
	建物附帯	419	660	補助制度等により誘導
民間自転車等駐輪場		—	—	—

【施策取り組みの方向性】

- 民間駐輪場への補助等の施策を継続的に行う。
- 大型自転車の増加への対応を行う。
- 施設の老朽化の対応などの検討を行う。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）は、自転車の駐輪状況をみながら、運用の中で駐車スペースの調整を図っていく。

具体的な施策の方向性

		整備の方針	
		公共自転車駐輪場	民間自転車駐輪場
仙川		現状の水準を維持	現状の水準を維持
つつじヶ丘	北口	必要台数を整備	現状の水準を維持
	南口	現状の水準を維持	現状の水準を維持
柴崎	北口	現状の水準を維持	現状の水準を維持
	南口	現状の水準を維持	現状の水準を維持
国領		現状の水準を維持	補助制度等により誘導
布田		現状の水準を維持	現状の水準を維持
調布		路上駐輪を含めて必要台数を整備	現状の水準を維持
西調布	北口	現状の水準を維持	現状の水準を維持
	南口	現状の水準を維持	補助制度等により誘導
飛田給		現状の水準を維持	補助制度等により誘導
京王多摩川		現状の水準を維持	補助制度等により誘導

※令和2年度「調布市自転車等対策実施計画改定版」より抜粋