

調布市自転車活用推進計画（案）

令和8（2026）年度～令和17（2035）年度

令和8（2026）年〇月

調 布 市



目 次

1. 計画の概要	1
1.1 計画の目的.....	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画区域.....	2
1.4 計画期間.....	2
1.5 対象となるモビリティ	3
2. 現状分析及び課題整理.....	4
2.1 概況	4
2.2 都市環境に関する現状	15
2.3 安全・安心に関する現状	21
2.4 健康・観光に関する現状	30
2.5 自転車に関する現状と課題	35
3. 計画目標	36
3.1 基本理念.....	36
3.2 計画目標.....	37
3.3 基本方針.....	38
4. 実施すべき施策及びスケジュール	39
5. 自転車ネットワーク整備方針	71
5.1 自転車ネットワーク整備方針の概要	71
5.2 ネットワーク路線の選定	72
5.3 整備順序の設定	88
5.4 整備形態の選定	96
5.5 整備状況の情報発信	109
6. 自転車対策実施方針	110
6.1 自転車対策実施方針の概要	110
6.2 自転車等駐車場施策.....	116
6.3 各駅における自転車等駐車場の施策	140
7. 計画の推進	167

1. 計画の概要

1.1 計画の目的

市は、調布市基本構想に掲げる将来像「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」の実現に向けて、地域の特徴を生かした快適で利便性に富むまちをつくるために、自転車利用を促進していくこととしています。

自転車は、買物や通勤・通学・子どもの送迎等、日常生活における身近な移動手段・交通手段として多くの市民に利用されています。さらに近年では、環境にやさしい交通手段として認識されているほか、健康志向や災害時の機動性などを背景にその利用ニーズが高まっています。そのためこれまでの自転車に関する個別計画を整合性に留意しながら、一つの計画にまとめて内容を更新するものとします。

これらのことを背景として、市の自転車を活用する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「調布市自転車活用推進計画」を策定します。



1.2 計画の位置付け

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す。

また、調布市総合計画やまちづくり分野の調布市都市計画マスタープラン、交通分野の調布市総合交通計画に紐づく計画であり、整合性を図ります。また、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します。

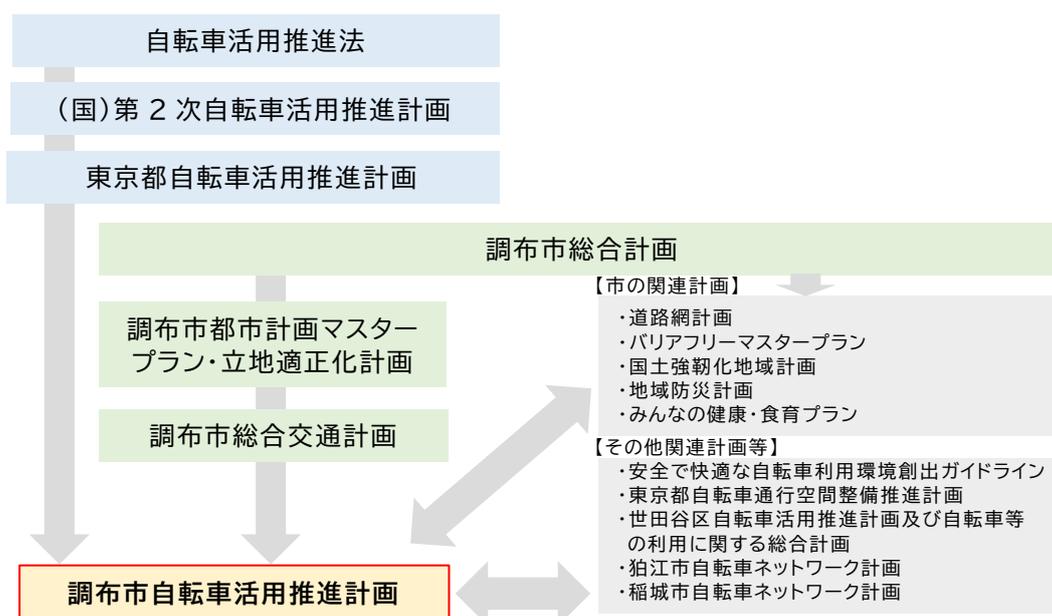


図 1-1 計画の位置付け

1.3 計画区域

対象区域は市全域とします。

1.4 計画期間

東京都自転車活用推進計画や周辺自治体の自転車活用推進計画の計画期間に合わせ、令和8年度から令和17年度までの10年とします。

国の推進計画が更新され市の推進計画の見直しが必要となる場合や、自転車を取り巻く状況が大きく変化した場合には、中間見直しを行います。

1.5 対象となるモビリティ

本計画では主に「普通自転車」を対象とします。

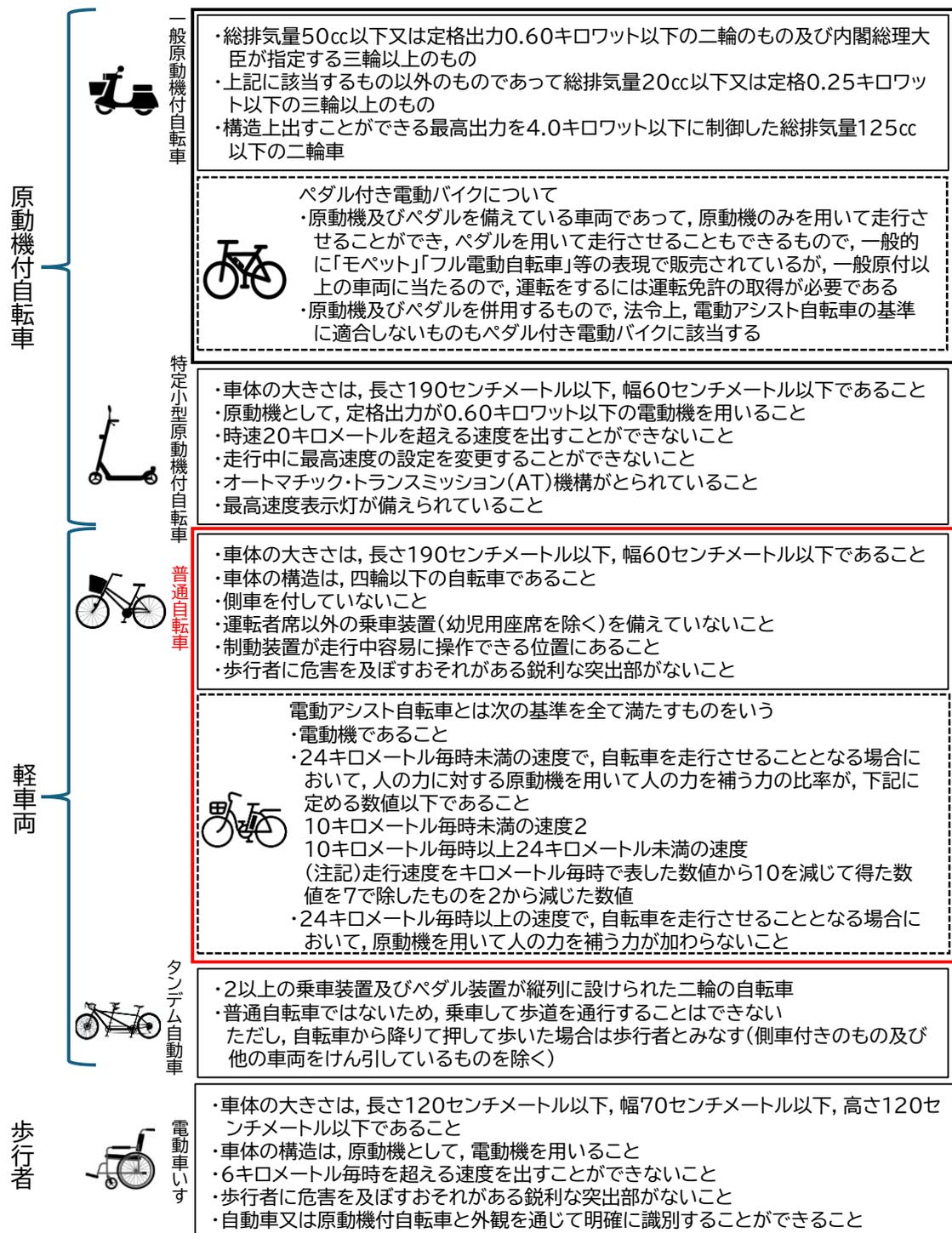


図 1-2 モビリティ一覧

資料：道路交通法，警察庁ホームページより作成

2. 現状分析及び課題整理

2.1 概況

(1) 位置・地勢

市は、東京都（島しょ部を除く）の中心付近、多摩地区の南東部に位置し、都心へ約20kmの距離にあります。面積は21.58km²で、東京都の約1%にあたります。

市内には多摩川によって削られてできた国分寺崖線と布田崖線が市内を3分割するように存在しており、崖線上には大きな高低差が存在しています。

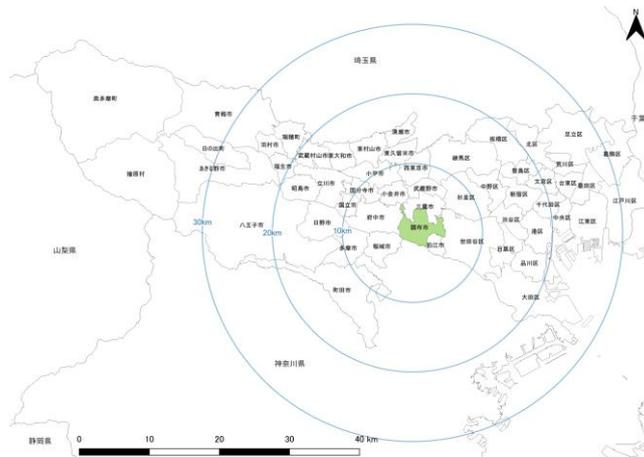


図 2-1 市の位置

資料：国土数値情報（令和7年）より作成

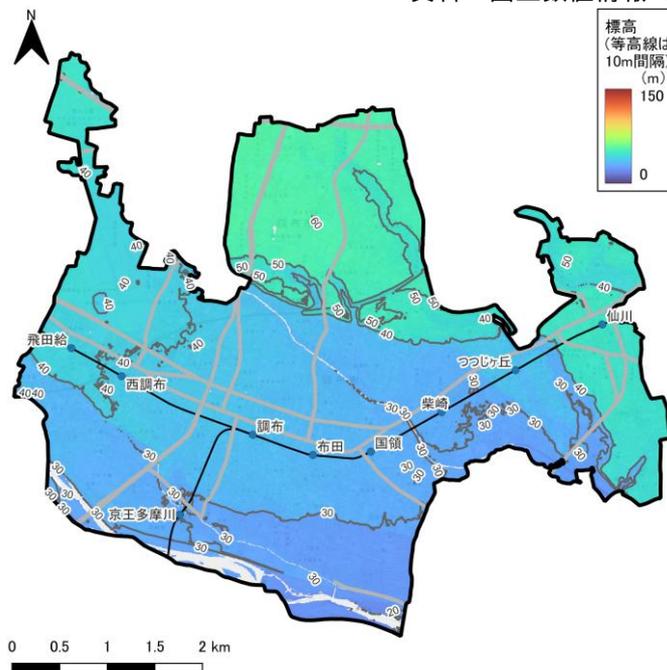


図 2-2 市内の高低差

資料：国土地理院技術資料（1:25,000 デジタル標高地形図）より作成

(2) 人口推移・分布

市の夜間人口は、京王線と甲州街道を軸とした周辺地域とその南側に密集して分布している傾向があります。

市の将来人口は今後も緩やかに増加を続けることが予想され、令和12年をピークに減少に転じることが見込まれています。高齢化率は、増加傾向で推移し、令和47年では36.9%まで増加すると見込まれています。

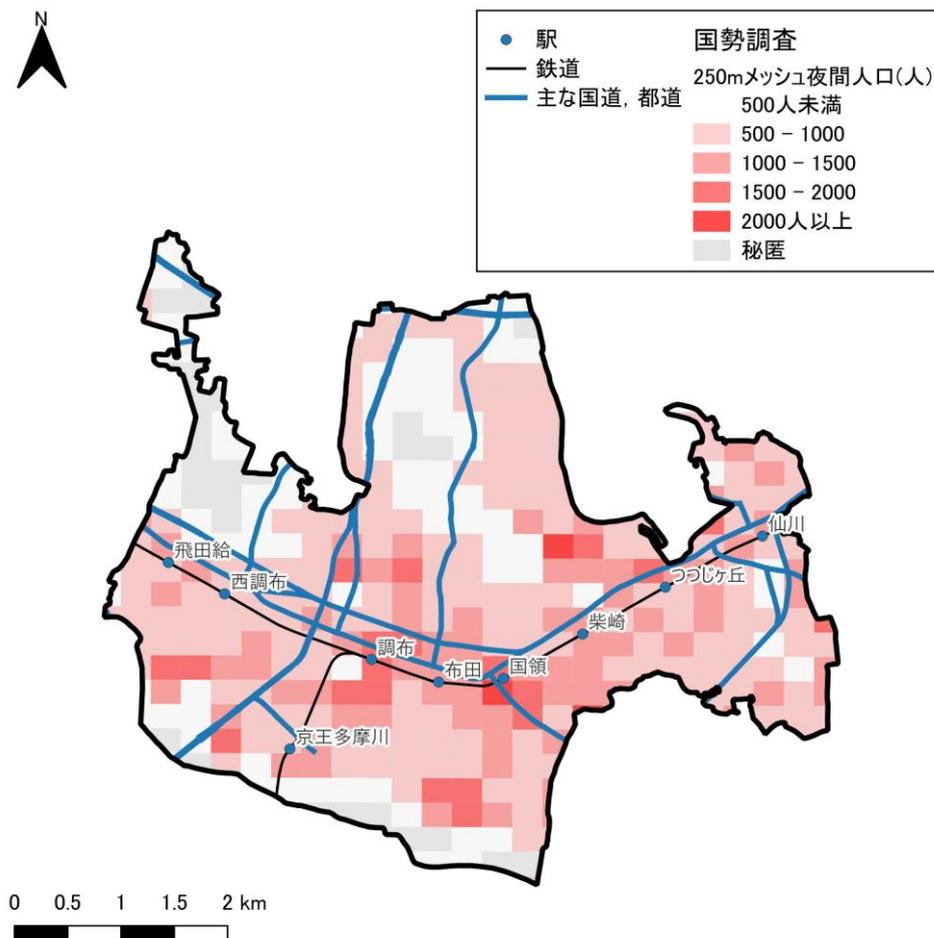
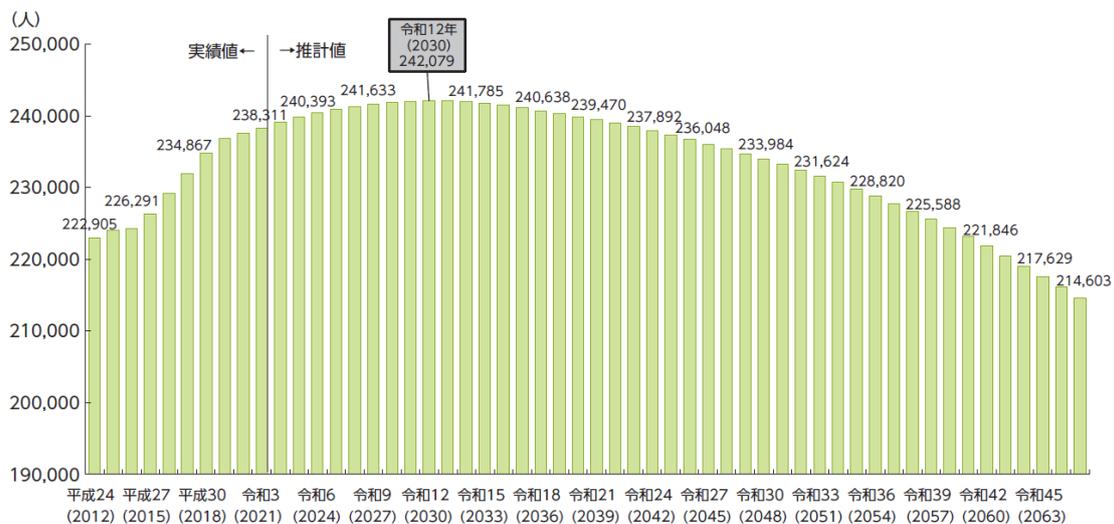


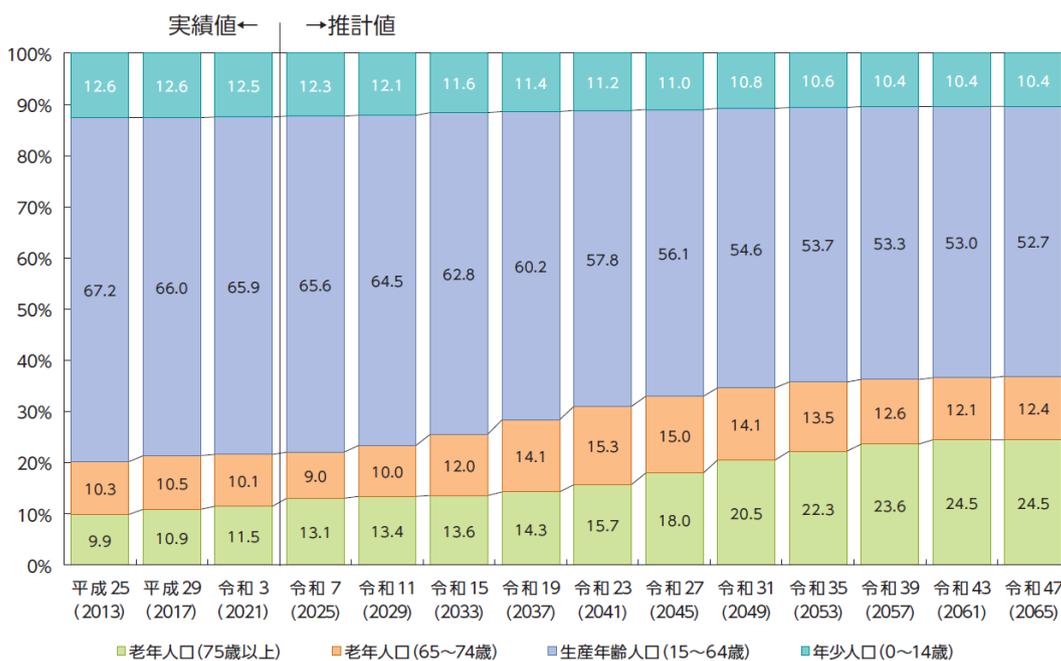
図 2-3 人口分布

資料：国勢調査（令和2年），国土数値情報（令和4年）より作成



※令和3年までは実績値（住民基本台帳人口（外国人を含む）（各年10月1日現在））

図 2-4 人口の推移（令和4年3月推計）



※令和3年までは実績値（住民基本台帳人口（外国人を含む）（各年10月1日現在））

図 2-5 年齢4区分別人口（構成比）の推移（令和4年3月推計）

出典：調布市基本計画

(3) 公共交通ネットワーク（鉄道・バス）

市内の鉄道は、東西に京王線，調布駅から南に京王相模原線が伸びており，新宿方面～八王子・高尾山・橋本方面の中継地点となっています。

市内の駅は，仙川駅，つつじヶ丘駅，柴崎駅，国領駅，布田駅，調布駅，西調布駅，飛田給駅，京王多摩川駅の9駅があります。

バスネットワークは，路線バスと調布市ミニバスで構成され，路線が集結する調布駅周辺と，各駅方面の路線が重複する深大寺周辺の本数が多くなっています。

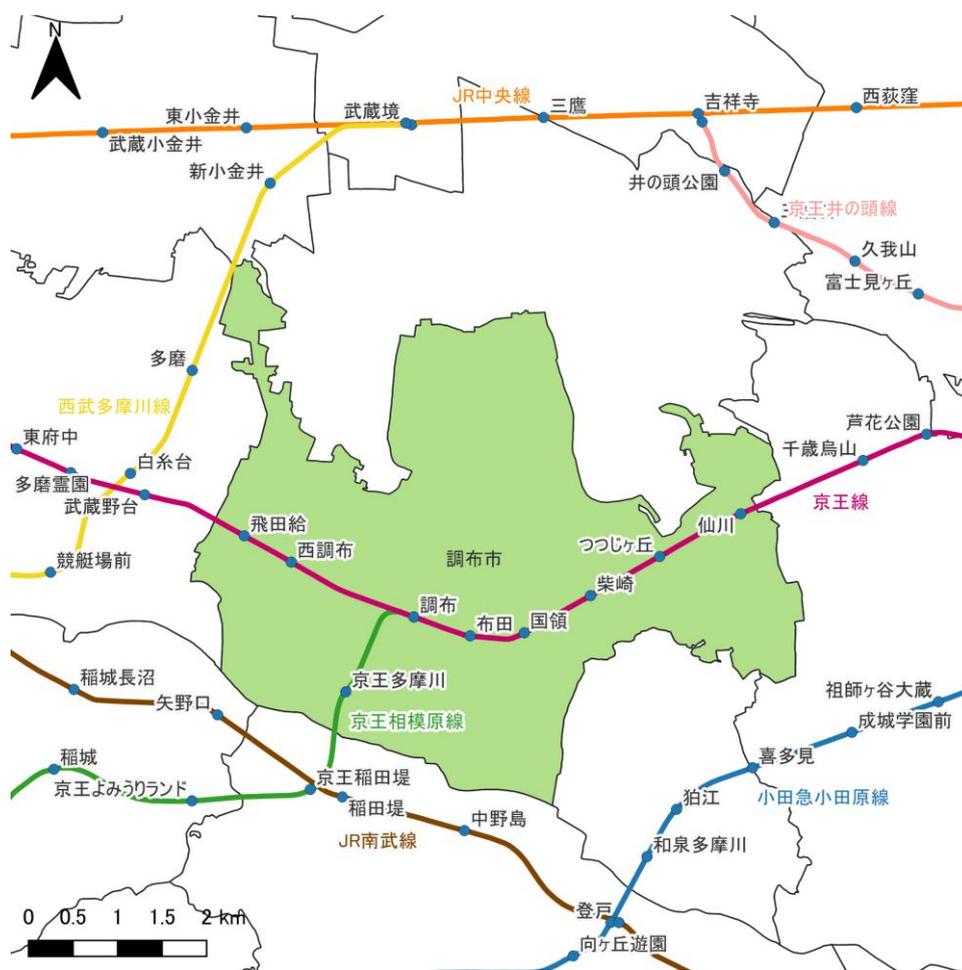


図 2-6 鉄道ネットワーク

資料：国土数値情報（令和6年）より作成

(4) 道路の状況

市内の幹線道路として東西方向には甲州街道と東八道路，南北方向には武蔵境通りと鶴川街道があります。

甲州街道に平行して旧甲州街道，品川通り，武蔵境通りに平行して三鷹通りがあります。

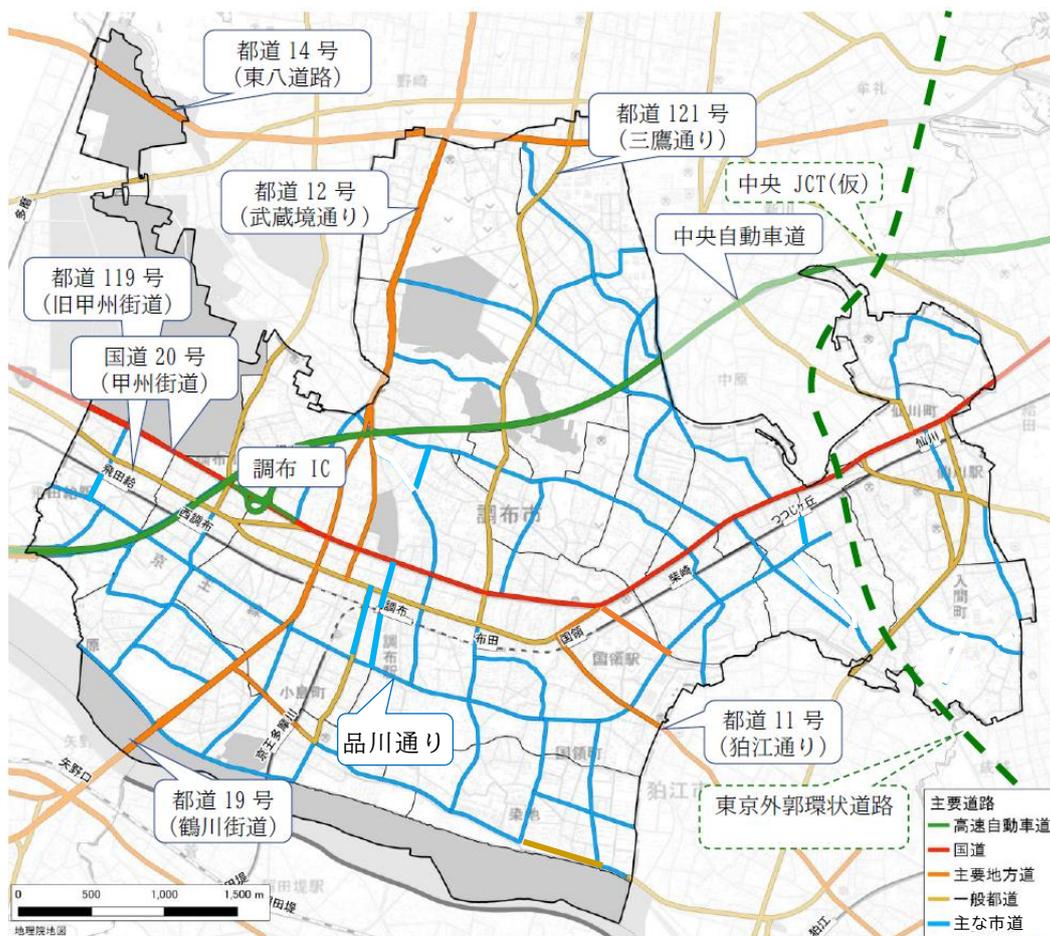
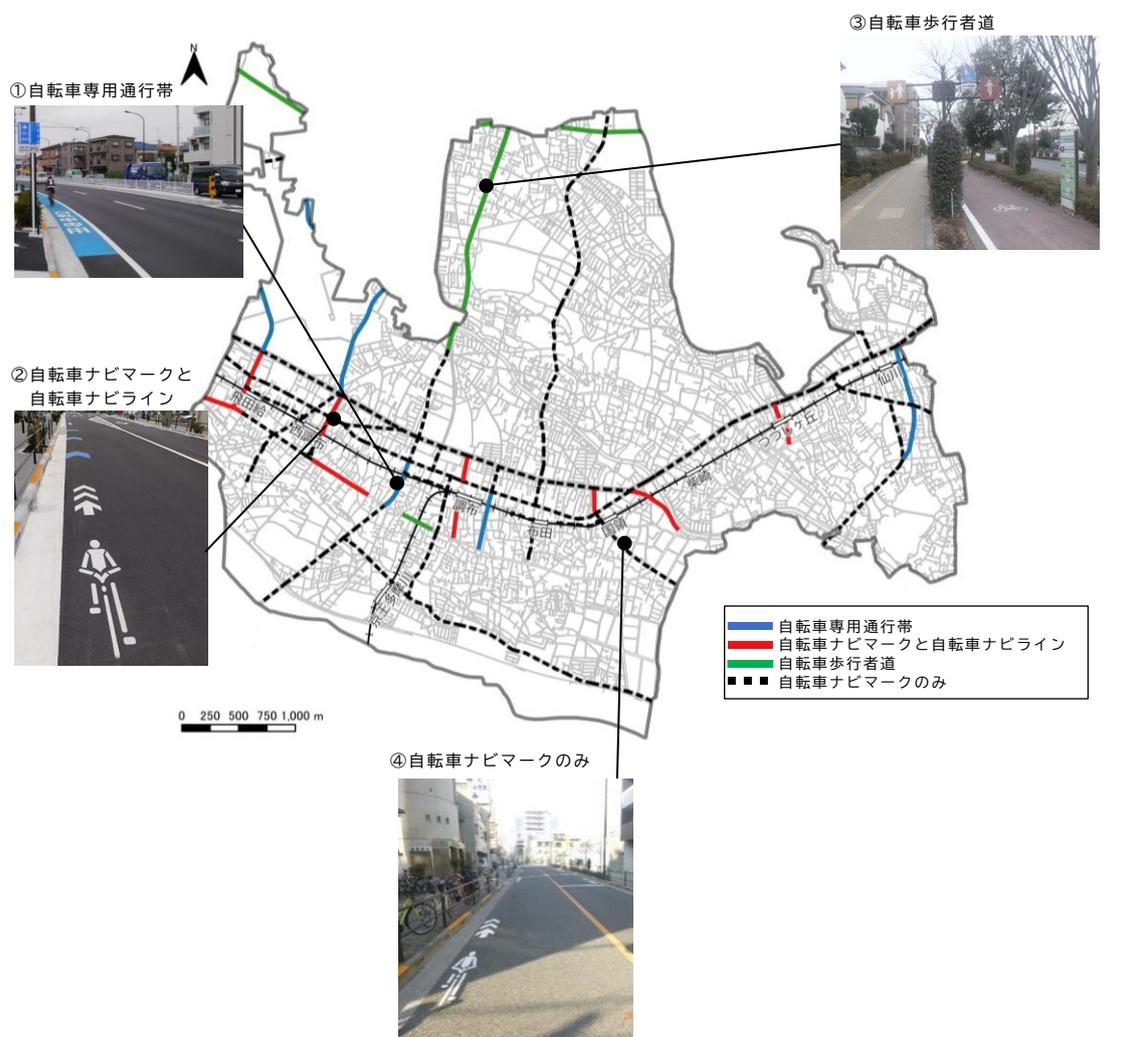


図 2-8 道路ネットワーク

資料：調布市総合交通計画（令和5年）を基に令和6年度末時点に更新

(5) 自転車通行空間（整備形態）

市内の自転車通行空間の整備形態は4つあり，①自転車専用通行帯，②自転車ナビマークと自転車ナビライン（車道混在），③自転車歩行者道と，警視庁が自転車の通行場所を示した④自転車ナビマークのみがあります。



※令和7年度末時点

図 2-9 自転車通行空間（整備形態）

(6) 自転車通行空間の整備状況

鉄道駅周辺の路線を中心に自転車通行空間が整備されています。

市外を結ぶ路線を中心に警視庁による自転車ナビマークのみが設置されています。



図 2-10 自転車通行空間の整備状況（令和7年度末時点）

※調布市自転車ネットワーク計画（平成30年10月策定）において設定された優先整備路線（I期）のうち、未整備である区間をいう。

(7) 施設立地

高校や大学は駅から比較的距離のある場所に立地していることが多いです。
商業施設は調布駅や仙川駅などの鉄道駅周辺に集積しています。

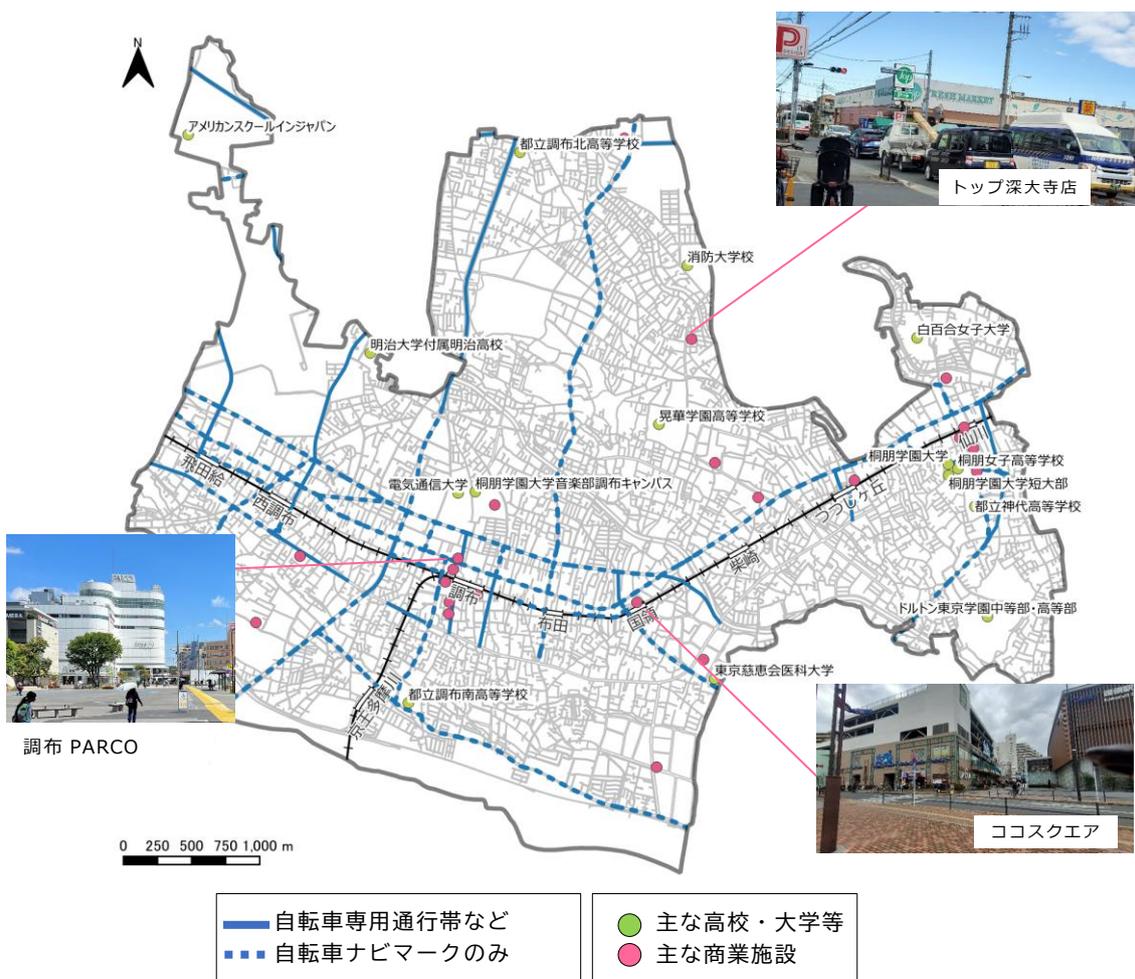


図 2-11 施設立地

資料：国土数値情報，日本ショッピングセンター協会SCデータより作成

(8) 自転車に関わる移動の状況

市内の移動全体の2割程度で自転車が利用されています。

駅までの交通手段として、つつじヶ丘駅や国領駅などで自転車が多く使われています。

自転車利用の目的をみると、帰宅を除いて私事目的の自転車移動が最も多く、次いで通勤や通学目的が多くなっています。

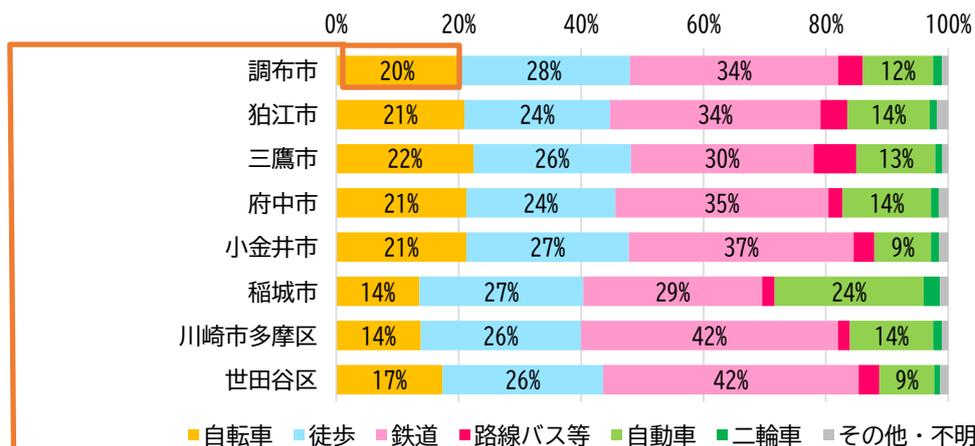


図 2-12 代表交通手段※分担率

※代表交通手段とは、1つの移動の中でいくつかの交通手段を使った場合、最も優先順位の高い交通手段のことです。優先順位は、鉄道、路線バス等、自動車、二輪車、徒歩の順です。

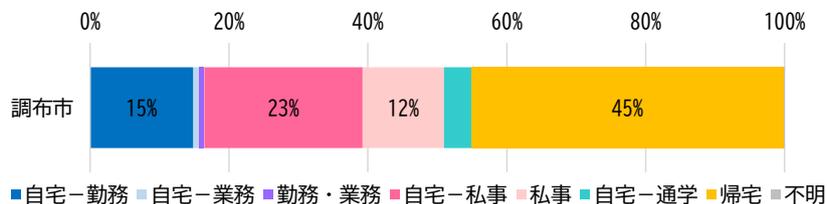


図 2-13 自転車を利用する人の移動の目的※

※自転車のみを利用して行う移動のことを指し、他の交通手段との併用は含みません。

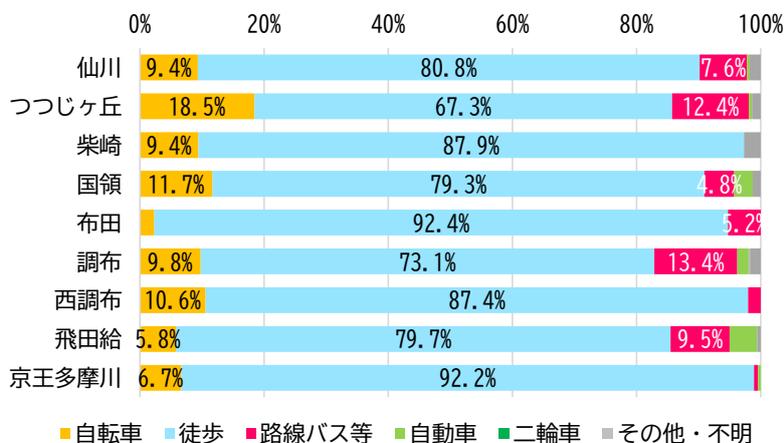


図 2-14 駅までのアクセス交通手段（市内）

資料：平成30年度東京都圏パーソントリップ調査より作成

(9) 自動車・自転車交通量

自動車交通量は甲州街道，鶴川街道，東八道路が多くなっています。

自転車交通量も甲州街道，鶴川街道が多くなっていますが，市道である品川通りも多くなっています。

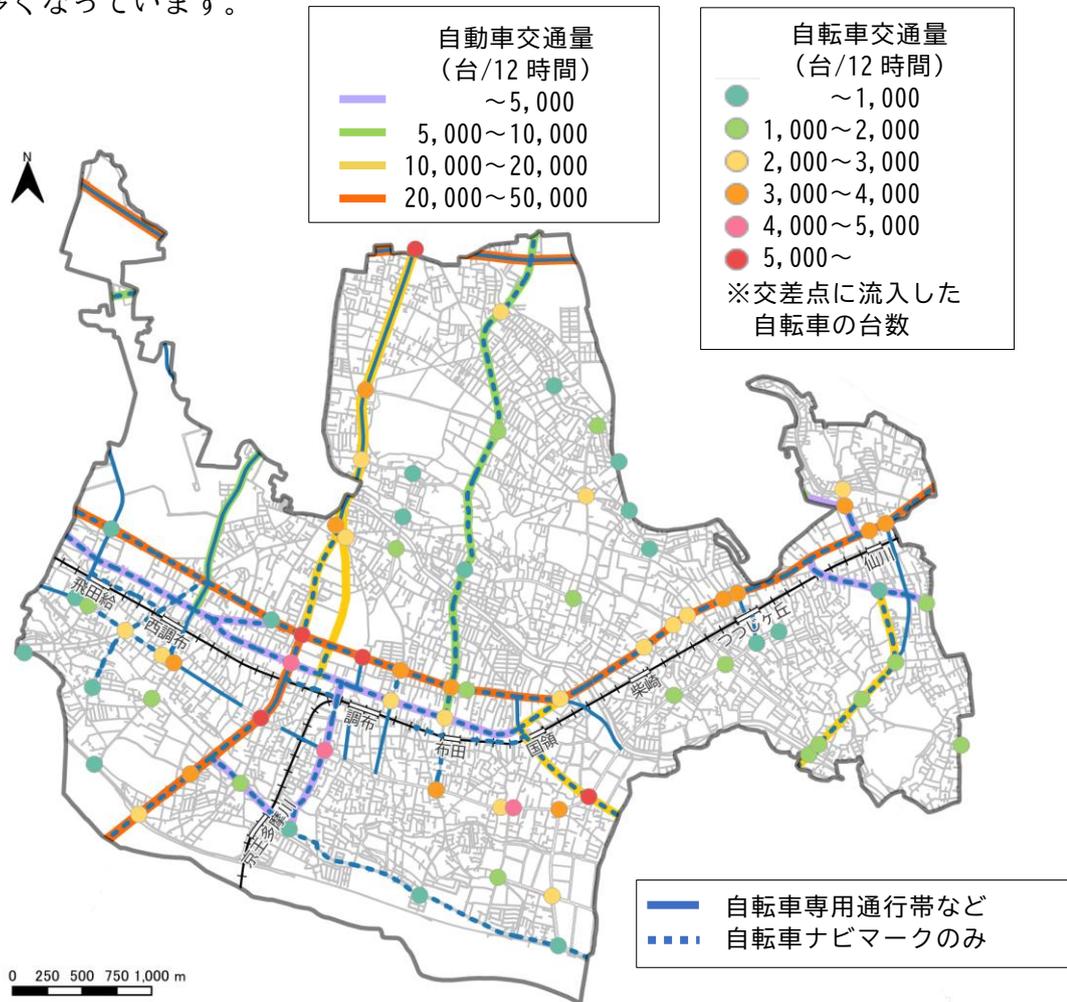


図 2-15 自動車・自転車交通量

資料：自転車交通量は「令和7年度交通量調査等業務委託」より作成
 自動車交通量は令和3年度道路交通センサスより作成

2.2 都市環境に関する現状

(1) 自転車ネットワーク

調布市自転車ネットワーク計画に基づき、主要駅周辺エリア、観光拠点回遊エリア、中心市街地エリアにおいて自転車通行空間の整備を進めています。

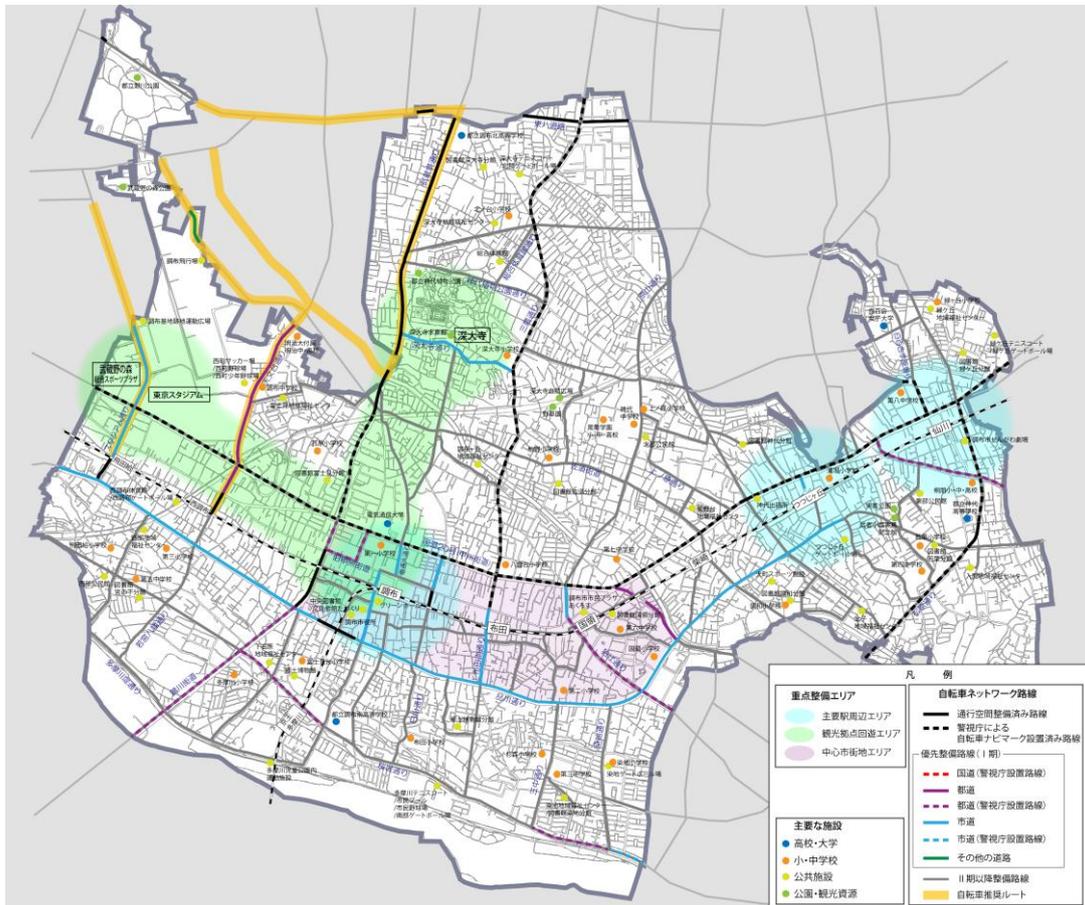


図 2-16 自転車ネットワーク

出典：調布市自転車ネットワーク計画（平成30年）

(2) 鉄道駅周辺の駐輪状況

令和6年、令和7年に実施した自転車等駐車場の利用状況の調査によると、民間の自転車等駐車場を含めてピーク時において全ての駅で必要な駐輪台数を満たしています。

調布市自転車等対策実施計画改定版に基づき、地域ニーズに合わせた駐輪施策を実施しており、例えば調布駅では民間の自転車等駐車場を活用するとともに、路上自転車等駐車場を整備し対応しています。

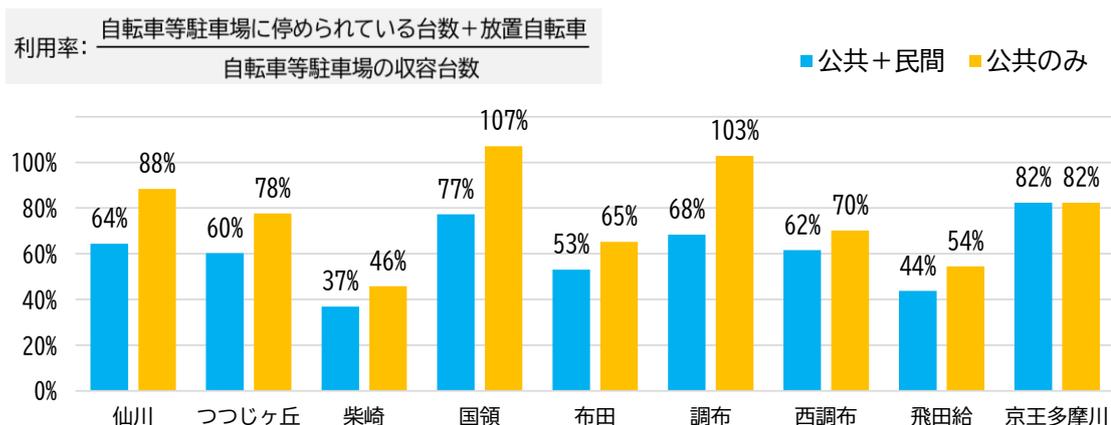


図 2-17 ピーク時の利用率の状況（駅別）

※自転車等駐車場に停められている台数について：仙川、つつじヶ丘、柴崎は令和6年12月、国領、布田、調布、西調布、飛田給、京王多摩川は令和7年5月の実態調査によるもの。



図 2-18 国領西自転車等駐車場



図 2-19 調布南第3路上自転車駐車場

(3) 放置自転車

市内の駅周辺には放置自転車禁止区域が設定されています。

放置自転車の撤去台数は減少傾向にあります。



図 2-20 放置自転車禁止区域

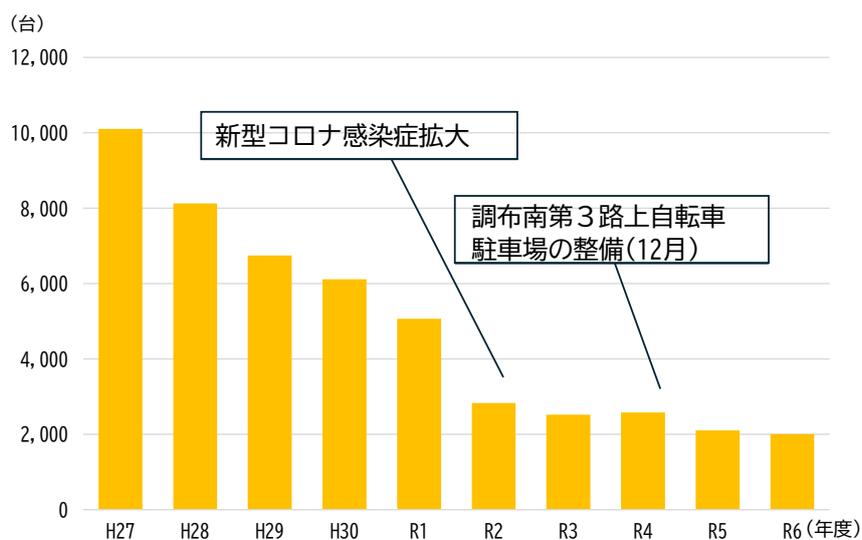


図 2-21 撤去台数

資料：一般財団法人調布市市民サービス公社資料より作成

(4) 違法駐車の状態

調布駅など利用者の多い駅の周辺などでは、自転車の路上駐車がみられます。

自転車専用通行帯が整備されていても、自動車の路上駐車により塞がれていることがあります。



図 2-22 歩道上に自転車の路上駐車が有る様子（調布駅周辺）



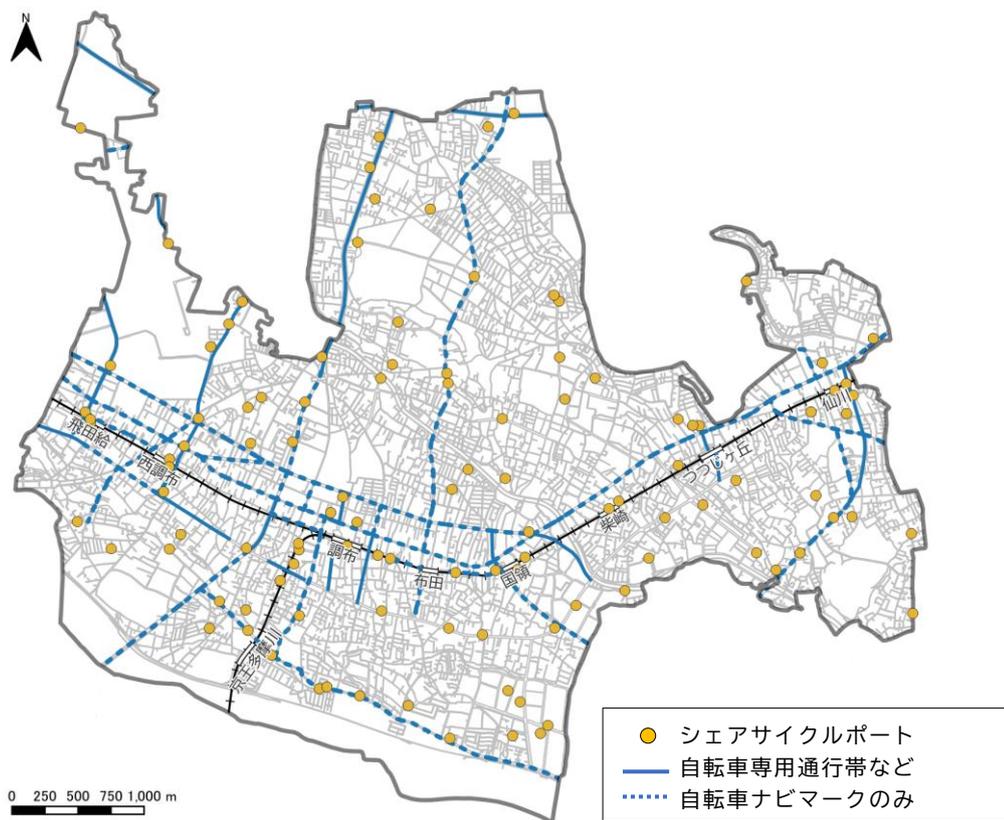
図 2-23 自転車専用通行帯上に自動車の路上駐車が有る様子（スタジアム通り）

(5) シェアサイクル環境・利用状況

市内に設置されたシェアサイクルポート数は増加しており，それに伴い利用回数も増加しています。



図 2-24 シェアサイクルのポート



※令和6年度末時点

図 2-25 シェアサイクルポートの位置

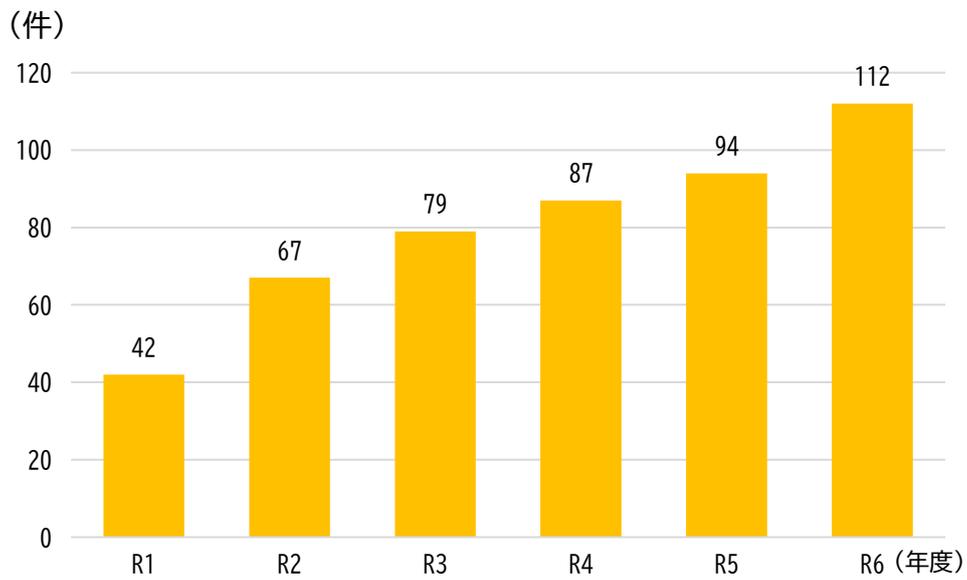


図 2-26 市内のポート数の推移

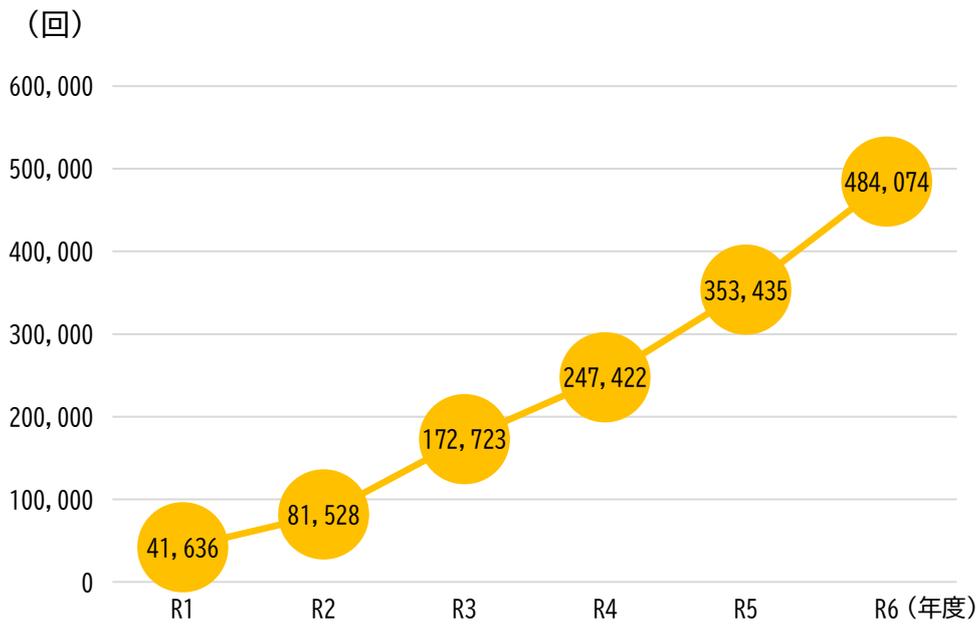


図 2-27 延べ利用台数 (回) の推移

資料：OpenStreet (株) 資料より作成

2.3 安全・安心に関する現状

(1) 事故発生状況

平成30年以降は「車両単独」による事故の増加に伴い、「自転車関与件数」が増加していますが、「車両単独」以外は概ね横ばいで推移しています。最新の令和6年の「自転車関与件数」は減少に転じています。

交通量が多い路線は事故件数も比較的多い傾向にあります。自転車事故は比較的交通量が少ない幹線道路以外でも事故が発生しており、出合頭の割合が高いことから、見通しの悪い道路で事故が発生しやすいと考えられます。

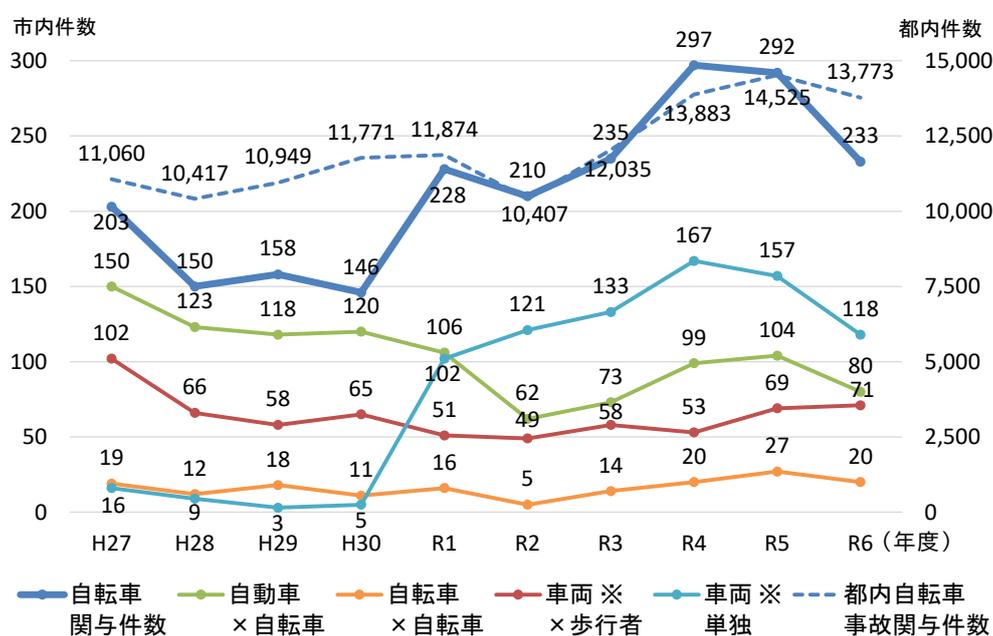


図 2-28 人身事故件数推移（破線以外は市内）

※「車両×歩行者」「車両単独」は自動車，原付含む
資料：区市町村別各種事故発生状況，交通事故統計表（警視庁，各年）より作成

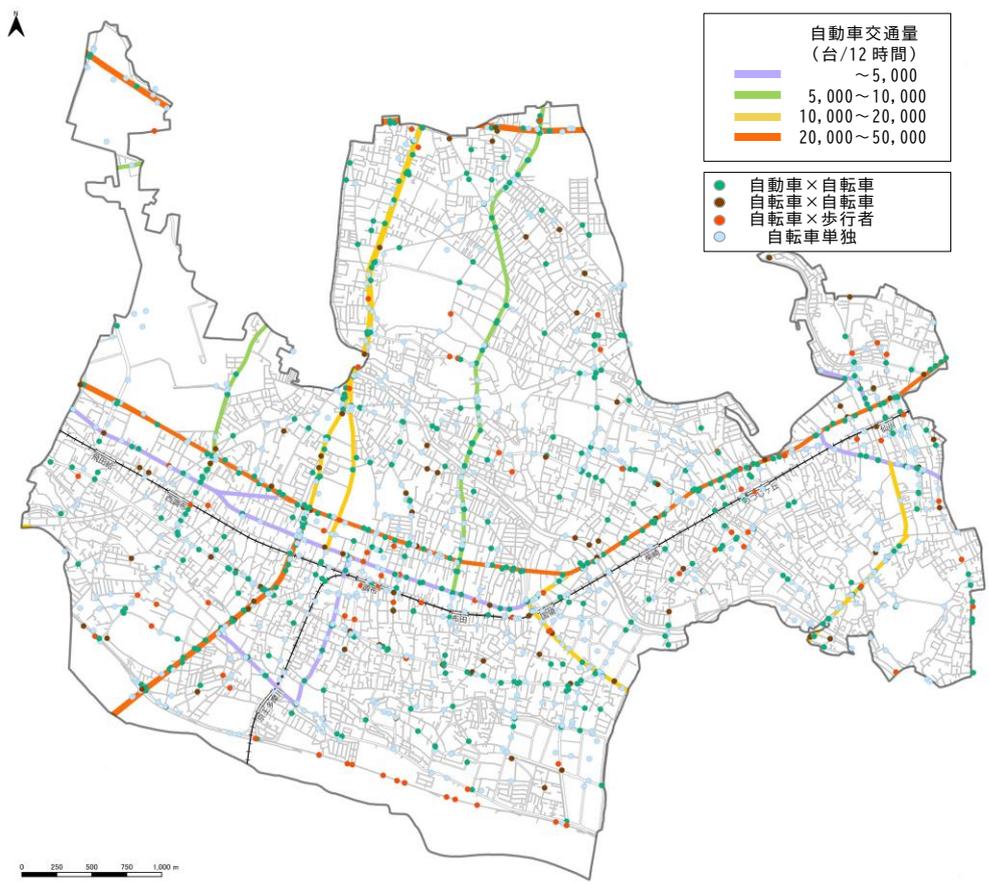


図 2-29 自転車事故の発生箇所（市内）

資料：事故発生箇所は交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁，平成31年～令和6年）
 自動車交通量は令和3年度道路交通センサスより作成



図 2-30 自転車事故類型別構成（令和6年都内）

資料：自転車事故分析資料（警視庁）より作成

ちょうふ多摩川おさんぽロードについて

武蔵野の路(二子・是政コース)は本来歩行者優先の道ですが、通称「多摩川サイクリングロード」と呼ばれていることから、自転車優先というイメージを持たれてしまっています。

一部の自転車利用者やマラソンランナーがスピードを出して通行するため、多くの方から歩行者が安全に利用できるよう改善を求める声が出ています。

そこで、安全・安心な通行に向けて、親しみやすい愛称を公募し、「ちょうふ多摩川おさんぽロード」を愛称名として決定しました。

また道路幅員を隣接市に合わせる拡幅工事を進めており、自転車に対して注意喚起を行う道路標示の追加も合わせて行っています。



図 2-31 道路標示（注意喚起）の例

(2) 道路交通法の改正

令和5年には道路交通法が改正され、ヘルメットの着用が努力義務化となりました。また、電動キックボードが特定小型原動機付自転車と定義され、自転車と同様の空間を通行可能となりました。

令和6年11月から施行された同法の改正では、運転中のながらスマホと酒気帯び運転の罰則が強化されました。

さらに、令和8年4月から自転車への交通反則通告制度(いわゆる青切符制度)が施行され、自転車の交通違反で検挙された後の手続きが大きく変わります。



図 2-32 令和6年11月1日道路交通法改正について

出典：警察庁ホームページ



図 2-33 令和6年11月1日道路交通法改正について

出典：警察庁ホームページ

自転車への交通反則通告制度の導入(令和8年4月～)

自転車の一定の交通違反に交通反則通告制度を導入すること等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」(令和6年法律第34号)が令和8年4月1日から施行され、自転車の交通違反で検挙された後の手続きが大きく変わります。

警察では、自転車の交通違反を認知した場合、基本的には現場で指導警告を行います。ただし、交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、危険性・迷惑性が高い悪質な違反であったときは検挙を行います。

青切符の導入後に、検挙後の手続きは大きく変わりますが、交通違反の指導取締りについての基本的な考え方は変わりません。

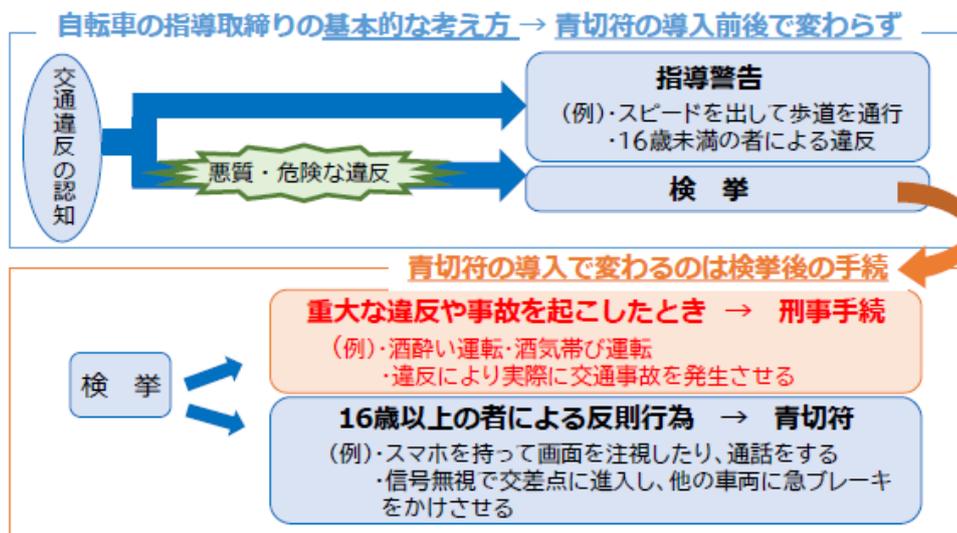


図 2-34 自転車の指導取締りの基本的考え方

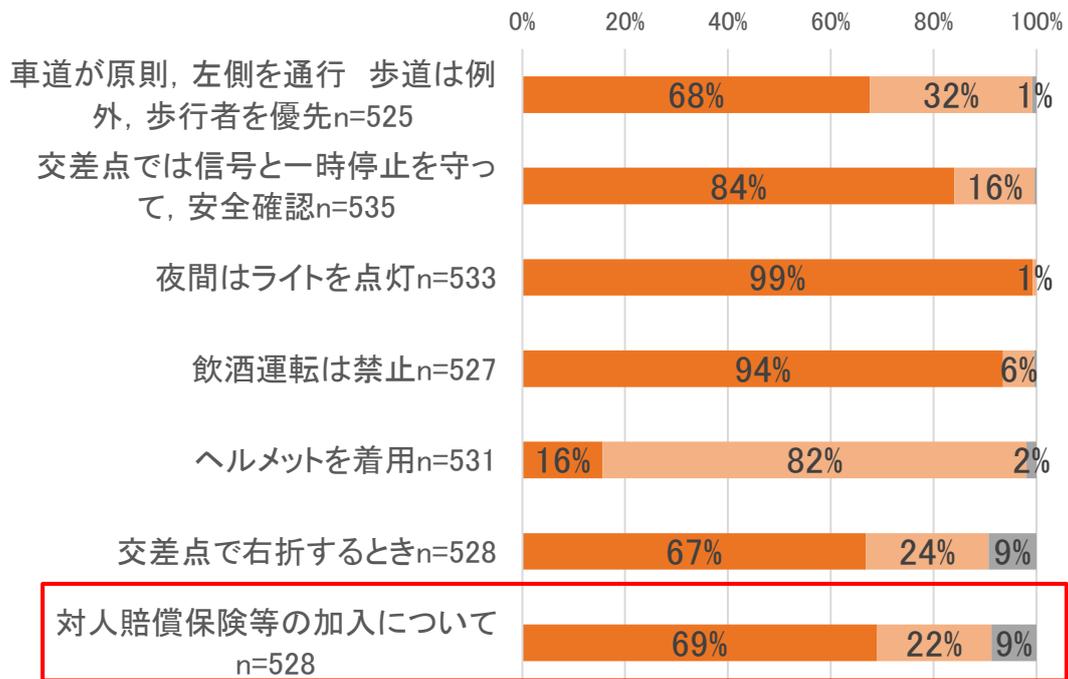
☆詳しくは、警察庁のホームページなどを確認してください。

出典：警察庁「自転車を安全・安心に利用するために(自転車ルールブック)」

(3) 市民の交通意識

1) 自転車安全利用五則等の順守状況

無作為に抽出した市民への自転車アンケート（以下、「調布市自転車アンケート」とする）においては、自転車安全利用五則等の順守状況について10～20歳代の対人賠償自転車保険の加入について「知らない」の割合が高くなっています。



■ 知っており、順守している ■ 知っているが、順守できていない ■ 知らない

図 2-35 自転車安全利用五則等の順守状況(全年齢)

出典：調布市自転車アンケート（令和7年7月）

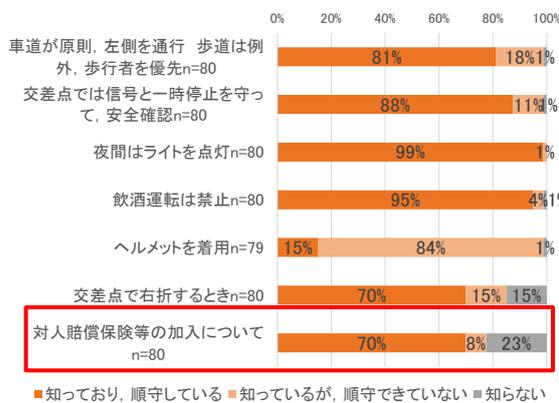


図 2-36 10~20 歳代

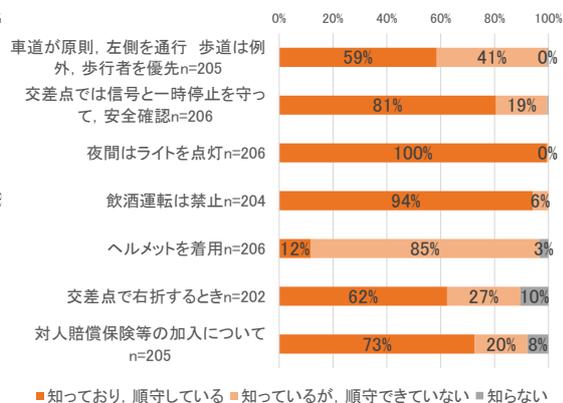


図 2-37 30~40 歳代

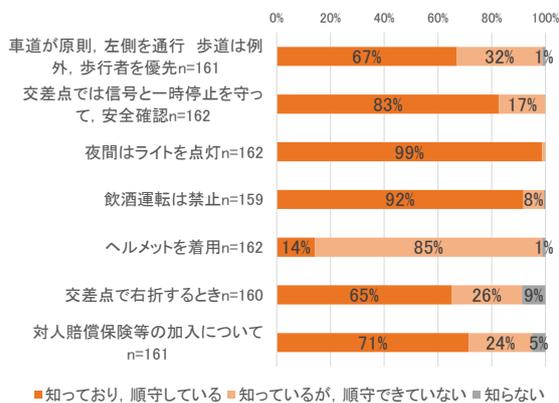


図 2-38 50~60 歳代

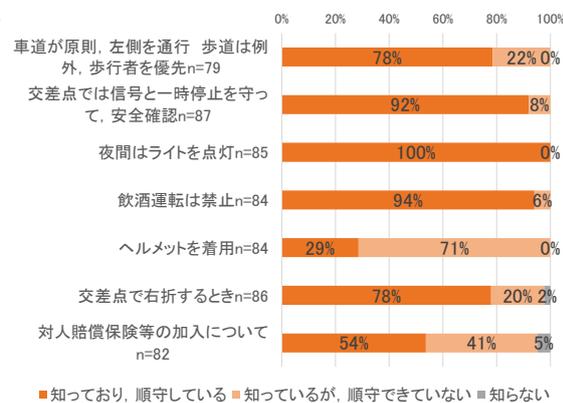


図 2-39 70 歳代以上

出典：調布市自転車アンケート（令和 7 年 7 月）

対人賠償保険について

都内で自転車を利用する場合には、対人賠償事故に備える保険等に加入している必要があります。

既に加入されている保険等に付帯されている場合があります。また、70 歳以上の場合は加入ができない等、年齢制限が設けられている場合もありますので、ご自身の保険等への加入状況をチェックしましょう。

☆詳しくは、警視庁や東京都のホームページなどを確認してください。

2) 自転車ナビライン通行方法の認知率

自転車ナビラインの通行方法認知率は、自転車をほとんど使わない人は約7割にとどまり、自転車ナビラインが整備された区間を通らない人では約5割にとどまります。

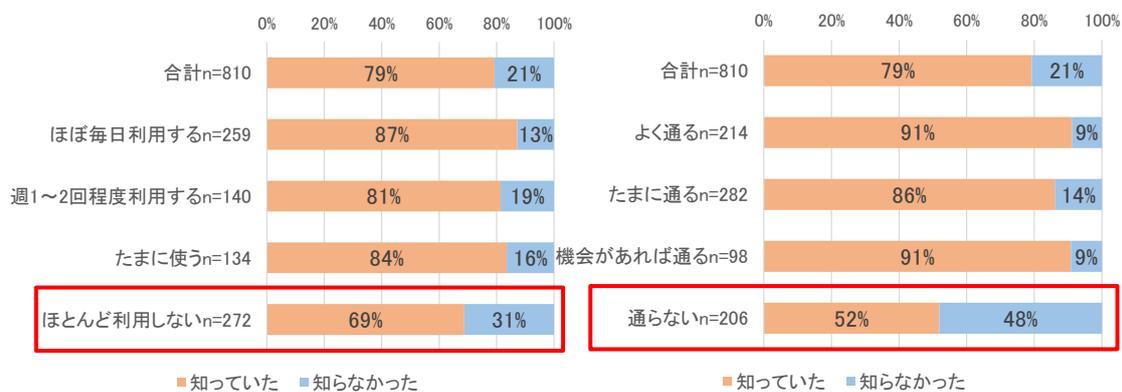


図 2-40 自転車利用頻度別

図 2-41 ナビライン通行頻度別

出典：調布市自転車アンケート（令和7年7月）

(4) 災害時における自転車利用

過去の地震では、一時鉄道各線が運休となり、帰宅の代替手段として自転車（シェアサイクル）が利用され、災害時でも有効的な側面がある一方で、地震によって道路が混雑し、災害時の移動が有効的でない側面もあります（東京都では大地震発生から72時間は待機を呼び掛けています）。

なお、市は、災害時における避難所対応等に自転車の利用ができるようシェアサイクル事業者と「シェアサイクル事業に関わる災害時における支援の協力に関する協定」（令和7年5月）を締結しています。



図 2-42 令和3年10月7日地震発生の翌早朝に東京都心のシェアサイクルポートが空になった様子

資料：ドコモ・バイクシェアアプリ画面より作成



図 2-43 東日本大震災時の帰宅の様子

出典：首都直下地震帰宅困難者等対策協議会駅前滞留者対策ガイドライン

2.4 健康・観光に関する現状

(1) 健康づくり

通勤，観光・レジャー，買物などの日常利用の自転車利用者（シェアサイクル）が増えてきています。

自転車利用は，中強度の有酸素運動として生活習慣病予防や心肺機能の維持に有効となっています。

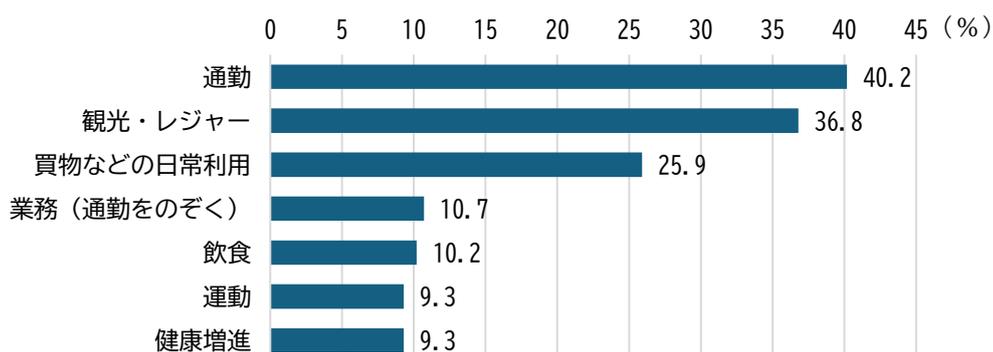


図 2-44 シェアサイクルの主な利用目的（複数回答）

資料：OpenStreet（株）資料より作成

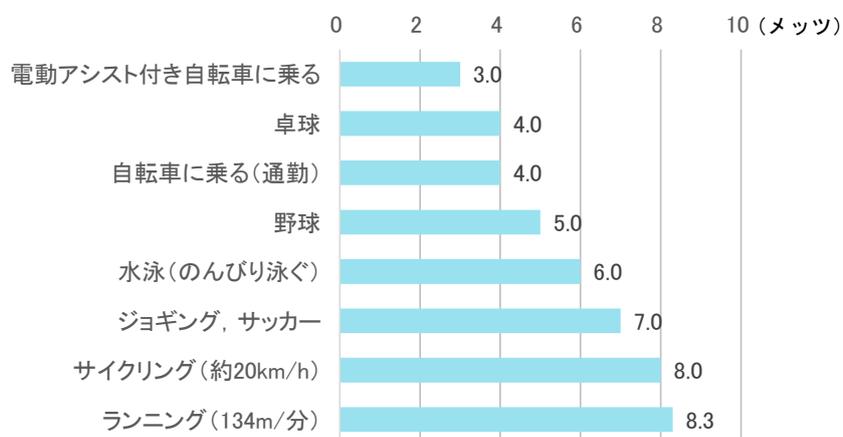


図 2-45 活動内容別の運動強度

資料：厚生労働省『健康づくりのための身体活動基準2013』より作成

⇒メッツについては31ページの「メッツと消費カロリー」参照

(2) 通勤環境

企業側も、自転車利用について「通勤手段のひとつ」と認識しています。

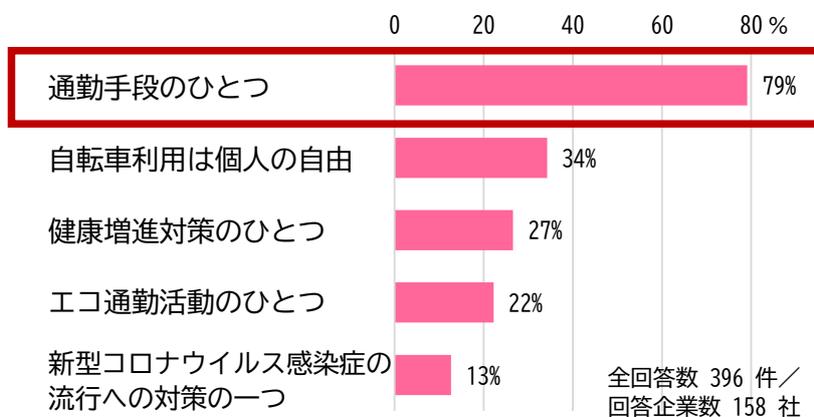


図 2-46 自転車利用の考え方（上位5位）

資料：公益財団法人 日本交通管理技術協会『自転車の利用に係る企業行動調査アンケート』

令和6年3月より作成

メッツと消費カロリーの関係

メッツ(METs)とは時間あたりの運動強度を示したもので、以下の式より簡単に消費カロリー換算できます。

$$\text{体重(kg)} \times \text{メッツ(METs)} \times \text{時間(h)} \times 1.05 = \text{消費カロリー(kcal)}$$

(例) 体重 60kg の人がサイクリングを 30 分実施すると、消費カロリーは 252kcal になります。

$$60\text{kg} \times 8.0\text{METs} \times 0.5\text{時間} \times 1.05 = 252\text{kcal}$$

(3) 市が取り組んでいる観光施策

魅力ある観光の振興として「古刹・深大寺」「映画のまち調布」「水木マンガの生まれた街 調布」などの地域資源を最大限に活用した取組を推進しています。

【古刹・深大寺を核とした魅力の発信】

- ・深大寺だるま市や深大寺そばまつりなど古刹・深大寺を核とするイベント開催
- ・バラフェスタなど都立神代植物公園主催の各種イベント開催
- ・調布市観光ボランティアガイドの活動の支援

【「映画のまち調布」の推進】

- ・フィルムコミッション事業の推進
- ・ロケツアーリズムの推進
- ・世代に合わせた映画・映画関連イベントの実施
- ・映画・映像に関する地域資源を活用した「映画のまち調布」のPR

【「水木マンガの生まれた街 調布」の推進】

- ・関連企業等と連携した「ゲゲゲ忌」をはじめとする取組
- ・水木キャラクターを活用した「水木マンガの生まれた街 調布」の推進
- ・アニメコンテンツを活用したアニメ聖地としての取組



図 2-48 深大寺



図 2-47 「花束みたいな恋をした」
ロケ地マップ

資料：調布市総合計画より作成

2.5 自転車に関する現状と課題

これまでに整理した自転車に関する現状を踏まえ、課題を示します。

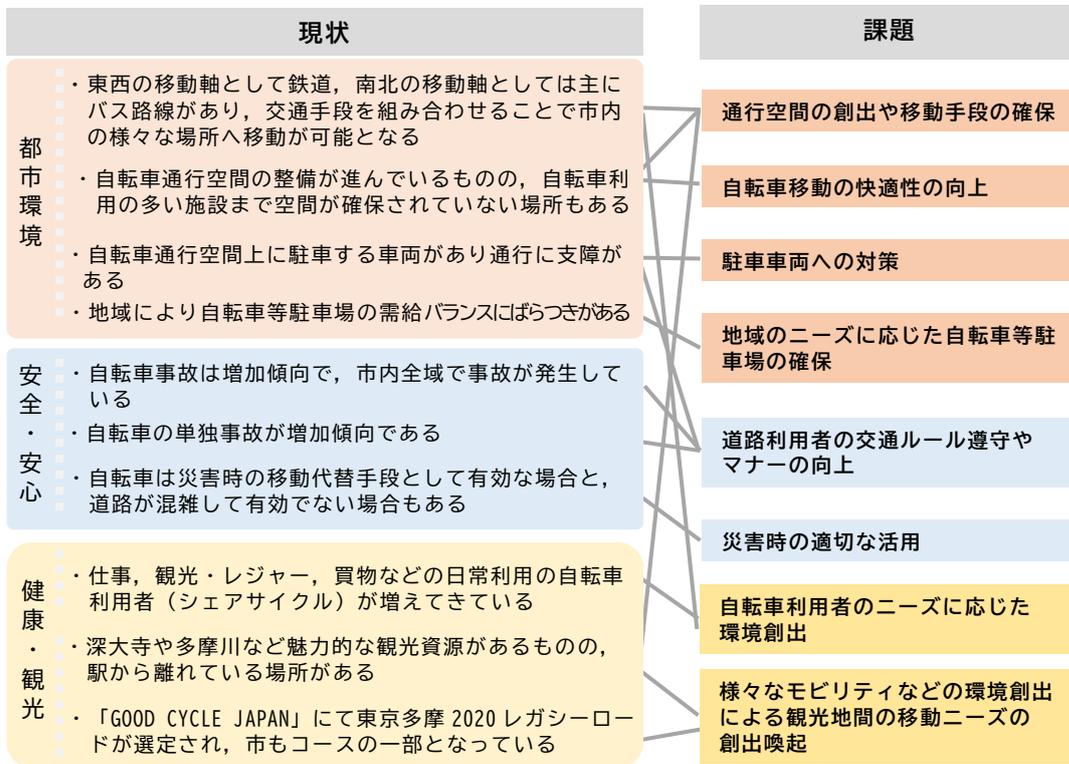


図 2-51 自転車に関する現状と課題

3. 計画目標

3.1 基本理念

市の自転車利用に対する基本理念として、「利用促進」と「適正利用」の両立を図ることとします。

■「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。

- ・既存交通との連携の観点、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します
- ・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ります



図 3-1 基本理念

3.2 計画目標

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します。

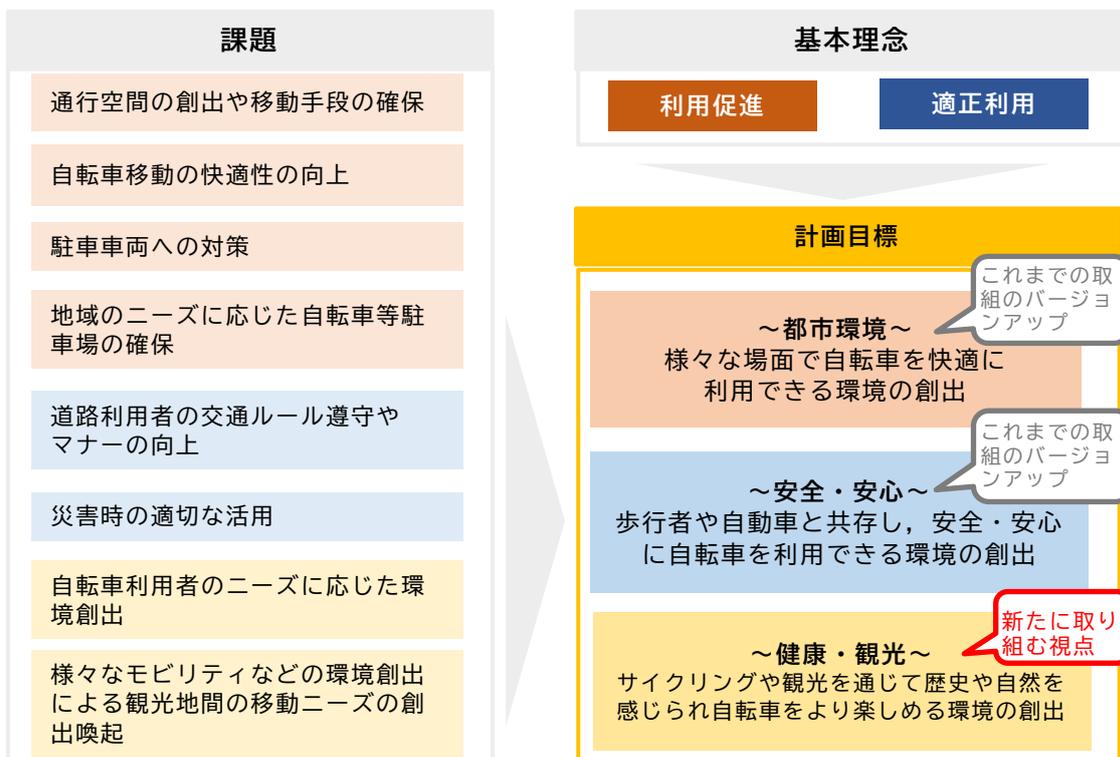


図 3-2 計画目標

3.3 基本方針

計画目標の達成に向けて必要な施策を検討する上での、基本方針を設定します。

表 3-1 基本方針

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"> 交通分野の脱炭素化やまちづくりと連動しながら、中心市街地や拠点間の回遊性の向上を図ります。 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ります。 自転車は様々な場面で利用できる移動手段であることから、誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図ります。 自転車等駐車場用地の確保や質の高い運営、管理を図ります。 放置自転車等に対する対策の改善を図ります。
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、自動車や歩行者に思いやりをもって乗ることが求められます。※ 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減少を図ります。 安全で質の高い自転車の普及に向け、広報啓発や点検整備の支援を図ります。 災害時における市職員の避難所対応等の移動手段としてシェアサイクルを利用することで安全・安心の向上を図ります。
健康・観光 サイクリングや観光を通じて歴史や自然を感じられ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します。 健康増進に寄与する積極的な自転車利用について広報啓発等を図ります。 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します。

※これは、自転車利用者が自分の安全を守るだけでなく、周囲の交通参加者に配慮し、危険な運転を避けることを意味します。例えば、歩行者の近くでは速度を落とし、車両の進路を妨げないようにすることです。

(道路交通法第六十三条の四第2項及び第七十条の記載を参考に編集)

4. 実施すべき施策及びスケジュール

本計画の目標及び基本方針に基づき、以下に示すとおり17の施策を設定します。

目標① 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

施策の方向性	施策の具体的内容・取組	利用促進	適正利用
1. 自転車通行空間（ナビライン，ナビマーク等）の計画的な整備推進	● 自転車ネットワーク整備方針の策定	●	●
	● 自転車通行空間の整備		
	● 自転車通行空間等整備状況の情報発信		
2. 違法駐車抑制	● 違法駐車抑制に向けた警察との連携強化		●
3. 恒久的な自転車等駐車場の設置	● 既存自転車等駐車場用地の長期的担保		●
4. 関係者による自転車等駐車場の設置推進	● 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力		●
5. 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	● 自転車等駐車場の運営管理の適正化		●
	● 定期・一時利用台数見直しの検討		
	● 多種多様なモビリティへ対応できる駐輪スペースの確保		
6. 既存の自転車等駐車対策の改善・再構築	● 放置禁止区域の見直し		●
	● 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供		
	● 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し		
7. シェアサイクルの普及促進	● サイクルポートの拡充	●	
8. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	● サイクル&バスライドの設置・推進		●
	● 中心市街地における自転車の通行空間の検討		

目標② 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

施策の方向性	施策の具体的内容・取組	利用促進	適正利用
9. 安全性の高い自転車普及の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全性の高い製品購入につながる広報啓発 		●
10. 自転車の点検整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発 ● イベントにおける自転車無料点検の実施 		●
11. 自転車の安全利用の広報啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知 ● 交通安全意識向上を図る広報啓発 ● ヘルメット着用の購入補助 ● 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発 ● 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進 ● 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力 		●
12. 学校等におけるライフステージごとの交通安全教育	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全教室の開催 ● 通学路周辺の安全点検の実施 ● スケアード・ストレートの実施 ● 高齢者向けの安全教育の実施 		●
13. 災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● シェアサイクルの防災協定の締結 	●	●

目標③ 健康・観光：サイクリングや観光を通じて歴史や自然を感じられ自転車をより楽しめる環境の創出

施策の方向性	施策の具体的内容・取組	利用促進	適正利用
14. 観光周遊環境の創出	● 観光協会等と連携した自転車マップの作成	●	
15. 自転車を活用した健康づくりの推進	● 健康増進の広報啓発	●	
	● 自転車マップを活用した健康づくりの紹介		
16. 地元商店会との連携強化	● 地元商店会との情報共有	●	
17. 公共施設等への自転車利便性向上	● シェアサイクルと連携した公共施設等への自転車等駐車場の整備	●	

＜施策1＞自転車通行空間（ナビライン、ナビマーク等）の計画的な整備推進

安全で快適な自転車通行空間を計画的に創出します。
歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進します。

1-1 自転車ネットワーク整備方針の策定

地域の自転車利用の実態や、交通事故発生状況等を踏まえ、自転車通行空間のネットワークを計画します。

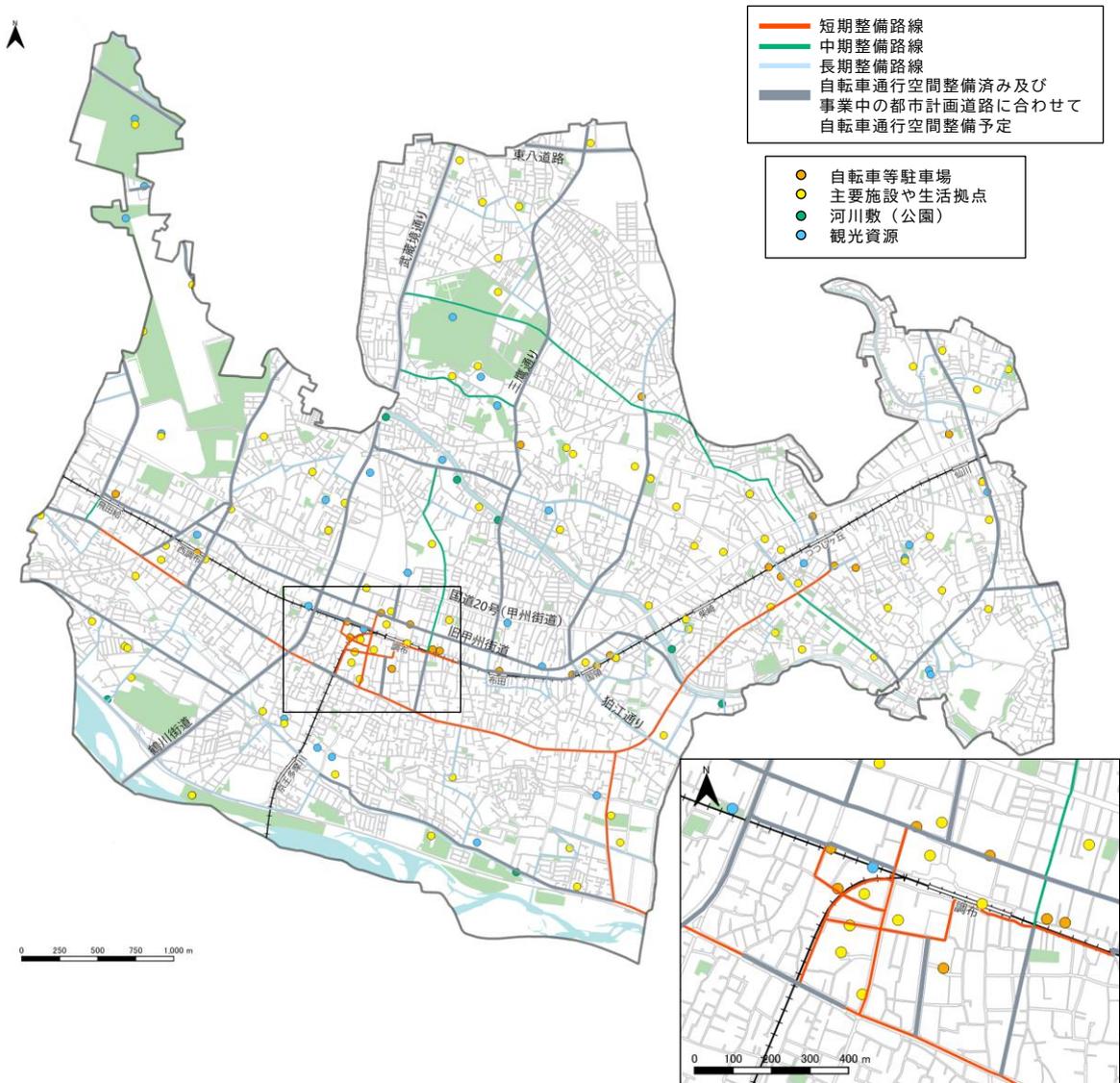


図 4-1 自転車通行空間の整備順序

⇒詳細については「5. 自転車ネットワーク整備方針」参照

1-2 自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク整備方針に基づき、自転車ネットワークに位置付けた路線（以下、「自転車ネットワーク路線」という。）において、整備順序を踏まえて自転車通行空間の整備を行います※。整備に当たっては、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、自転車専用通行帯、車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）または車道混在（自転車ナビマーク）の3つの整備形態から選定します。

※今後の自転車通行空間の整備形態について

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和6年6月 国土交通省，警視庁）に基づいた整備形態で整備していきます。

自転車通行空間の整備を行う区間の整備形態	
<p>自転車専用通行帯</p> <p>車道内で自転車と自転車の通行帯を分離</p>	
<p>車道混在 （自転車ナビライン +ナビマーク）</p> <p>車道内に矢羽根型路面表示（自転車ナビライン及び、ピクトグラム（自転車ナビマーク））を設置</p>	
<p>車道混在 （自転車ナビマーク）</p> <p>車道内にピクトグラム（自転車ナビマーク）を設置</p>	

図 4-2 今後の自転車通行空間の整備形態について

1-3 自転車通行空間等整備状況の情報発信

自転車利用者の利便性向上を図るため、関係各課と連携し、自転車通行空間やシェアサイクルポートの位置、自転車等駐車場の位置等を市のホームページで情報公開し、新たにこれらの施設が整備された際にはSNS等で発信することを検討します。

自転車通行空間マップ

市内で整備済の自転車通行空間について、整備形態と整備個所を示すマップを作成しました（令和6年度末時点）。それぞれ地図をクリックするとPDFファイルをダウンロードできます。

横浜市内全域(PDF:591KB)



都心臨海部(PDF:386KB)



鶴見駅周辺(PDF:475KB)



港北ニュータウン(PDF:481KB)



戸塚駅周辺(PDF:411KB)



図 4-3 ホームページ上の情報発信のイメージ

出典：横浜市ホームページ横浜市内サイクリングマップ

表 4-1 実施する取組

実施する取組	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
1-1 自転車ネットワーク整備方針の策定						
策定・施行		→	→	→	→	検証・見直し・再設定
1-2 自転車通行空間の整備						
継続実施		→	→	→	→	→
1-3 自転車通行空間等整備状況の情報発信						
準備・調整		実施	→	→	→	検証・見直し・実施

交通管理者である警察と連携し取締りの強化を促進することにより、自転車通行空間の確保を図ります。

2-1 違法駐車抑制に向けた警察との連携強化

警察と協力して、悪質性、危険性、迷惑性の高いものに重点を置いて注意を促し、特に自転車専用通行帯を塞ぐ違法駐車について取締りを強化し、違法駐車への対策を進めます。



図 4-4 自転車通行空間上の違法駐車状況（スタジアム通り）

表 4-2 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031~)
2-1 違法駐車抑制に向けた警察との連携強化					
継続実施	→	→	→	→	→

既存の自転車等駐車場を恒久的に維持，確保するための対策を推進するとともに，関係者と協働を図りながら，今後新たに設置が必要となる恒久的な自転車等駐車場の確保に努めます。

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保

現在利用されている公共の自転車等駐車場は41箇所ありますが，そのうち約半数に当たる21箇所が民間等からの借地です。

民間等からの借地については，土地所有者と1年ごとの契約が多く，長期に渡って自転車等駐車場の収容台数を確保できる保証がありません。

このため，基本的に1年である賃貸借契約期間の見直しや，用地の購入について土地所有者等と調整を図るなど，長期的・恒久的な用地の確保に努めます。

⇒詳細については「6. 自転車対策実施方針」参照

表 4-3 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
3-1 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保					
継続実施	→	→	→	→	→

多くの自転車需要を見込める施設は、関係者（民間事業者、商店街等）が自転車等駐車場を自ら設置、あるいはその取組に対し、市が協力を行っていくことを検討します。これらの自転車等駐車場でカバーしきれない駐車需要などに対しては、民間自転車等駐車場事業者による自転車等駐車場で対応していく施策を推進します。

4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力

市では、駅周辺における大規模な開発行為だけでなく、郊外における大型商業施設の開発行為に対しても、自転車等駐車場の設置を義務付けており、民間事業者や鉄道事業者等と協力して自転車等駐車場の設置推進に努めます。

⇒詳細については「6. 自転車対策実施方針」参照

表 4-4 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力					
継続実施	→	→	→	→	→

近年の社会ニーズを踏まえた、自転車等駐車場の更なる適正な利用を推進します。

5-1 自転車等駐車場の運営管理の適正化

利用者の利便性の向上を図るために満空情報の表示、WEB申し込み、電子マネーの導入等を推進していきます。

5-2 定期・一時利用台数見直しの検討

一部の公共自転車等駐車場では、定期利用に比べて一時利用が多くなっています。そのため、利用実態に合わせて一時利用台数と定期利用台数の見直しを図ります。

5-3 多種多様なモビリティに対応できる駐輪スペースの確保

電動アシスト付きの大型自転車や電動キックボード等、多種多様なモビリティ※へ対応できる駐輪スペースを確保するために、老朽化したラックの更新を図るだけでなく平置き式の駐輪スペースを見直していきます。

⇒詳細については「6. 自転車対策実施方針」参照



図 4-5 大型自転車に対応した
平置き駐輪スペース



図 4-6 ラックの見直し
(スライド式ラック)

出典：(株)ニチプレ

※多種多様なモビリティ

近年、利用ニーズが高まり普及が進んだ電動アシスト自転車に加え、電動キックボードなど新たな電動小型モビリティが登場しています。

これらは一般的なサイクルラックでは対応できないため、スライド式ラックなどの特殊なラックや平置き式の駐輪スペースが必要となっています。

電動アシスト自転車



電動キックボード



電動バイク



出典：国土交通省ホームページ

表 4-5 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
5-1 自転車等駐車場の運営管理の適正化					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
5-2 定期・一時利用台数見直しの検討					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
5-3 多種多様なモビリティへ対応できる駐輪スペースの確保					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

市がこれまで取り組んできた既存の自転車等駐車対策に関する制度・仕組み、諸活動などについて、改善・見直しの余地がないか総合的に再点検を行い、より効率的で効果的な自転車等駐車対策を再構築します。

6-1 放置禁止区域の見直し

現在、各駅とも概ね半径200m以内に自転車等駐車場が設置されており、また、駅利用者は徒歩3分程度の範囲に自転車等を駐車することなどから、市は、駅を中心に約半径200m以内の私道を除く、国道、都道及び市道の全てを放置禁止区域に指定しました。結果として、市域全体の放置自転車台数は減少しています。

今後も、放置自転車の状況を確認しながら、放置禁止区域の見直しについて検討していきます。

6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供

市は、施設の有料化及び収容台数の確保ができた駅周辺から、平日だけでなく休日も取締りを行うなど、放置自転車撤去活動を強化しました。

施設の利用を促進するために、撤去活動を行う一方で、空車施設の案内、市報・ホームページやSNS等を利用した満空情報の案内等行っています。

引き続き、放置自転車の状況に合わせて対応、検討していきます。

6-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し

施設の有料化及び撤去活動の強化等だけでなく社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて今後も料金の見直しを検討していきます。また市民のニーズに沿って保管所の開設時間帯を午前10時から午後7時までに見直しています。

⇒詳細については「6. 自転車対策実施方針」参照

表 4-6 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
6-1 放置禁止区域の見直し					
継続実施	→	→	→	→	→
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供					
継続実施	→	→	→	→	→
6-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し					
継続実施	→	→	→	→	→

シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルポート設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進します。

7-1 サイクルポートの拡充

市では、シェアサイクル事業に取り組んでいる民間事業者と連携し、市民や来街者への利便性や回遊性の向上を図るため、電動アシスト付き自転車のシェアサイクル事業の実証実験（令和元年度から令和3年度まで）を実施し、令和4年度に本格実施に移行しました。

主に公共交通網である電車やバスのルートをつなぐ自転車をシェアして利用することによって、市民はもとより仕事や観光などで市を訪れる方の移動手段として、また公共交通不通時の代替となる交通手段としても有効な活用が期待できます。

今後も引き続き公共施設等にポートの増設を進めていきながら、市民の方を対象として広報活動を行い、官民連携して利用促進を図ります。

⇒詳細については「6. 自転車対策実施方針」参照

表 4-7 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
7-1 サイクルポートの拡充					
継続実施	→	→	→	→	→

公共交通と連携し、駅前広場等における自転車の適正利用や公共交通と合わせた自転車利用についての総合的な取組を実施します。

8-1 サイクル&バスライドの設置・推進

サイクル&バスライドとは、自転車でバス停まで移動し、バスに乗り換える移動方法であり、公共交通と自転車の組み合わせによる利便性向上を目的としています。

移動の利便性を向上するため、公共交通の結節点となる各地域の拠点では、多様な手段を利用できるよう、シェアサイクルポートの設置を推進するほか、自転車等駐車場の設置を検討していきます。

また新たなモビリティを含むマルチモビリティステーションの導入について他自治体の事例を参考に検討を進めます。



図 4-7 サイクル&バスライドの例
出典：三鷹市ホームページ



図 4-8 サイクル&バスライド
の設置候補
(中央道深大寺バス停下)

8-2 中心市街地における自転車の通行空間の検討

中心市街地は歩行者交通量が特に多い箇所であり、かつ自転車等駐車が設置されているため、歩行者と自転車の動線が錯綜している状況が確認されています。自転車利用者が自転車等駐車場まで円滑に移動できるようにするため、幅員が確保できる場合は自転車ナビライン+ナビマークを設置し、幅員が狭い場合は自転車ナビマークの設置を検討していきます。

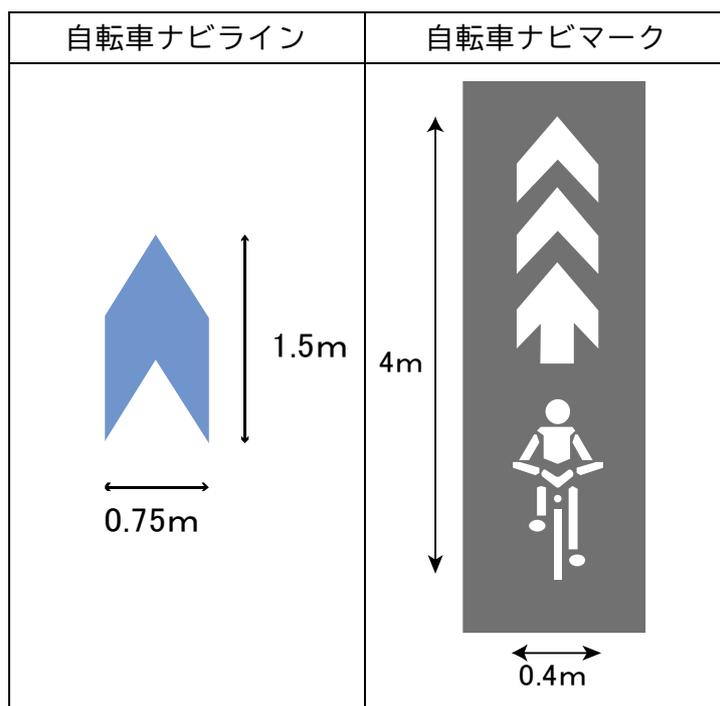


図 4-9 自転車の道路標示のパターン

表 4-8 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
8-1 サイクル&バスライドの設置・推進					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
8-2 中心市街地における自転車の通行空間の検討					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

自転車に備えるべき安全性に関する基準について、市民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進します。

9-1 安全性の高い製品購入につながる広報啓発

市民が安全に自転車を利用できるように、警察と協力して啓発ポスターの作成やホームページ等の呼びかけ、安全な自転車の購入につながるよう広報啓発を実施します。



警察庁・都道府県警察

図 4-10 ペダル付き電動バイク（モパット）の利用に関する注意喚起リーフレット
出典：警察庁ホームページ

表 4-9 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
9-1 安全性の高い製品購入につながる広報啓発					
継続実施	→	→	→	→	→

自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を図ります。

10-1 より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発

安全に自転車を利用するために、啓発ポスターの作成やホームページ・SNSでの呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報啓発を実施します。

また全国交通安全運動期間中(4月と9月の2回)に交通ルール・マナーの周知、浸透を図るために、警察及び交通安全協会等関係団体と連携し、交通安全教室や自転車利用者に対する安全利用の声掛け、啓発チラシの配布、自転車の無料点検を実施します。

10-2 イベントにおける自転車無料点検の実施

自転車の安全利用を広く訴えるために、警察及び関係団体と連携し、自転車安全利用キャンペーンを実施し、情報発信活動の中で、自転車無料点検も実施します。

具体的には自転車の無料点検ブースや交通安全啓発ブースを出展し、自転車の無料点検ブースでは、点検後に反射材を配り、交通安全啓発ブースでは、立ち寄った方に交通ルールを説明します。



図 4-11 調布市役所で実施した自転車無料点検の様子

表 4-10 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031~)
10-1 より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
10-2 イベントにおける自転車無料点検の実施					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

市民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進します。

11-1 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

民間団体等と連携し、「自転車安全利用五則」※のポスター等を作成、配布する等により、全ての年齢層の利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図ります。



図 4-12 自転車交通安全教育用リーフレット

出典：警視庁ホームページ

※「自転車安全利用五則」

- ①車道が原則，左側を通行歩道は例外，歩行者を優先
- ②交差点では信号と一時停止を守って，安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用

11-2 交通安全意識向上を図る広報啓発

自転車の安全利用について、地域住民の交通安全意識の向上を図るため、交通安全運動等様々な機会を活用して、街頭での声掛け、ポスター貼付等、広報啓発に努めます。

11-3 ヘルメットの購入補助

令和5年4月から改正道路交通法が施行され、自転車利用者のヘルメット着用が全世代に対して努力義務化されました。これを受け、市民のヘルメット着用の普及にむけ、割引購入することができる自転車用ヘルメット着用促進事業を実施します。

11-4 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、啓発ポスターの作成、配布や市のホームページ、広報誌での呼びかけ等により広報啓発を実施します。

11-5 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

地域交通安全活動推進委員，ボランティア，地方公共団体，関係機関・団体，地域住民等において，違反行為を防止するため，指導啓発活動を推進するとともに，警察による交通違反に対する指導取締りを進めます。

11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力

企業等に対し令和6年7月に改定された『自転車通勤導入に関する手引き』（自転車活用推進官民連携協議会）に基づいた通勤、業務といった場面での自転車利用促進についてアプローチを行います。また、自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、自転車通勤の取組を広く発信する「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの周知を行います。

これまでの市の職員に対して実施してきた安全利用教育の経験を踏まえて、市の職員から積極的に発信していく等、広報啓発を実施していきます。



対象	ロゴマーク	認定基準
宣言企業		従業員の自転車通勤を認め、以下の基準を満たす企業・団体 <ul style="list-style-type: none"> ■ 2人以上の従業員がいて、日本に所在があること ■ 自転車通勤を認めていること ■ 自転車の利用に関する取組の実施状況を示せること ■ 社会通念上、認定するのにふさわしと判断される事由がないこと
優良企業		宣言企業のうち、自転車通勤を行う従業員が100名以上または全従業員数の2割以上を占め、以下の1項目以上を満たし、かつ独自の積極的な取組を行っており、地域性を含めて総合的に勘案し、特に優れた企業又は団体(事業所単位のものを含む。)と認められる企業・団体 <ul style="list-style-type: none"> ■ 定期的な点検整備を義務化 ■ 自転車盗難対策の義務化 ■ ヘルメット着用の義務化 ■ その他、自転車通勤を推進する先進的な取組

図 4-13 自転車通勤導入に関する手引き・「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

出典：国土交通省

表 4-11 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
1 1-1 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知					
継続実施	→	→	→	→	→
1 1-2 交通安全意識向上を図る広報啓発					
継続実施	→	→	→	→	→
1 1-3 ヘルメットの購入補助					
検証・見直し	→	→	→	→	→
1 1-4 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発					
準備・調整	協議・検討後, 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
1 1-5 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進					
継続実施	→	→	→	→	→
1 1-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力					
準備・調整	協議・検討後, 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校等における交通安全教室の開催等を推進します。

12-1 交通安全教室の開催

市内小学校の3～4年生とその保護者を対象に、二部構成で安全教育を実施しています。前半は映像や講話による自転車のルールや整備の仕方等について説明しています。後半は、学校の校庭にコースを作り、日常的な自転車の正しい乗り方を指導しています。

- ① 歩道の走り方
- ② 信号のある交差点の横断の仕方
- ③ 歩道から車道に出る場合
- ④ 一時停止標識のある交差点
- ⑤ 標駐車車両の避け方
- ⑥ 見通しの悪い交差点の通り方

また、イベントとして夏休み親子交通安全フェスタを実施し、交通安全に関する正しい知識の普及を図るため、幼児及び保護者を対象とした親子交通安全教室を開催しています。

さらに、園児や小学生を対象に、自転車の安全な乗り方について、コースを利用して指導し、映像等を見ながら交通ルールを学ぶ教室を適宜開催しています。

これらの交通安全教室を継続して実施します。

12-2 通学路周辺の安全点検の実施

教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施します。

安全点検の実施結果を踏まえて、交通安全の確保に必要な対策を実施します。

なお、小学校の校門前の路線については、児童の安全確保を最優先とするため、自転車ネットワーク整備方針の選定対象から除外し、自転車通行を抑制していきます。

12-3 スケアード・ストレートの実施

スケアード・ストレートとは「恐怖を直視する」という意味で、自転車の重大事故を防止することを目的としており、スタントマンが自転車事故を再現することによって、ルール違反がなぜ危険なのかを実感させる自転車安全教育です。スケアード・ストレート方式の自転車安全教室を継続して実施することで、命の大切さについて考え、交通安全意識の高揚と、自転車通行ルール・マナーの向上を図っていきます。

また、今後は公道（特に自転車通行空間が整備された路線）において実施することで、自転車通行空間の認知度を向上させるとともに、具体的な場面での教育実施による安全利用の遵守徹底を図ります。

市では、市内に8校ある公立中学校や都立・私立高校において、在学中に一度は体験することができるように実施します。また、一般向けには、地区協議会等を通じ、小学校の校庭を利用して開催します。



図 4-14 学校におけるスケアード・ストレートの実施の様子

12-4 高齢者向けの安全教育の実施

地域の高齢者の交通安全教育の推進と交通事故防止を啓発するため、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）講習会を実施します。

また高齢者が運転する自動車事故の減少を目的に、市と調布市商工会、調布市高齢者免許自主返納推進市民会議が連携、協力し、運転免許証を自主返納した高齢者等が、協力店舗で特典サービスを受けることができるサポート事業を実施します。

表 4-12 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
1 2-1 交通安全教室の開催					
継続実施	→	→	→	→	→
1 2-2 通学路周辺の安全点検の実施					
継続実施	→	→	→	→	→
1 2-3 スケアード・ストレートの実施					
継続実施	→	→	→	→	→
1 2-4 高齢者向けの安全教育の実施					
継続実施	→	→	→	→	→

ライフステージに応じた自転車安全教育の実施

自転車の安全利用には、自転車利用者に対する体系的かつ継続的な教育を実施することが重要です。自転車は様々な世代が利用するため、それぞれのライフステージごとに適切な教育を実施していきます。

表 4-13 ライフステージに応じた教育内容

属性	教育内容
未就学児	道路には多様な車や人がいることを理解し、周囲確認の大切さを学ぶという考え方のもと、親子交通安全フェスタや交通安全教室で、幼児と保護者に基本的な交通ルールや安全な乗り方を伝えます。 ⇒施策 12-1 交通安全教室の開催
小学生 (低学年)	発達段階を踏まえ、安全不確認による事故防止と通行場所の理解を重視する考え方のもと、親子交通安全教室やコース指導、映像教材を使って交通ルールを学びます。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催
小学生 (高学年)	車道通行が原則となる年齢を見据え、車道に必要なルール・技能と危険理解を深める考え方のもと、DVD・講話とコース走行による実践的な安全教育を行います。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催
中学生	交通ルールの定着と、携帯電話使用など危険行動の防止、他者への配慮を重視する考え方のもと、スケアード・ストレート方式を用い、危険性を実感しながら意識向上を図ります。 ⇒施策 12-3 スケアード・ストレートの実施
高校生	被害者にも加害者にもなり得る立場であることを踏まえ、重要な交通ルールの理解と行動変容を促す考え方のもと、スケアード・ストレート方式で危険性と社会的責任への理解を深めます。 ⇒施策 12-3 スケアード・ストレートの実施
成人	交通ルールの再確認と、飲酒運転など悪質違反の責任を理解させる考え方のもと、スケアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スケアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力
高齢者	歩道通行ルールの再確認と、加齢による変化への理解、短時間移動でもヘルメット着用など自己防衛を重視する考え方のもと、高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)講習会を通じて安全意識を高めます。 ⇒施策 12-4 高齢者向けの安全教育の実施
(保護者・ 家族)	子どもの成長に合わせて日常生活の中で繰り返し教えることができ、高齢者に対しては継続的に注意喚起できるため、保護者・家族が正しい交通ルール等を理解していることが必要となる。そのため、スケアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スケアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力

市職員の、災害時におけるシェアサイクルの活用により、安全・安心の向上を図ります。

13-1 シェアサイクルの防災協定の締結

災害発生時、公共交通機関の運行停止や、道路渋滞が予想されるなか、市職員の避難所対応等の移動手段としてシェアサイクルを利用することで安全・安心の向上を図ります。

表 4-14 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
13-1 シェアサイクルの防災協定の締結					
継続実施	→	→	→	→	→

市内を周遊するコース作成により街の魅力を再発見する機会を提供します。

14-1 観光協会等と連携した自転車マップの作成

市は観光協会等と連携しながら自転車で市内を周遊できるようなルートを検討し、文化や歴史を学ぶことや自然などを感じることができ立ち寄りスポットを紹介することで、街の魅力を再発見する機会を提供していきます。

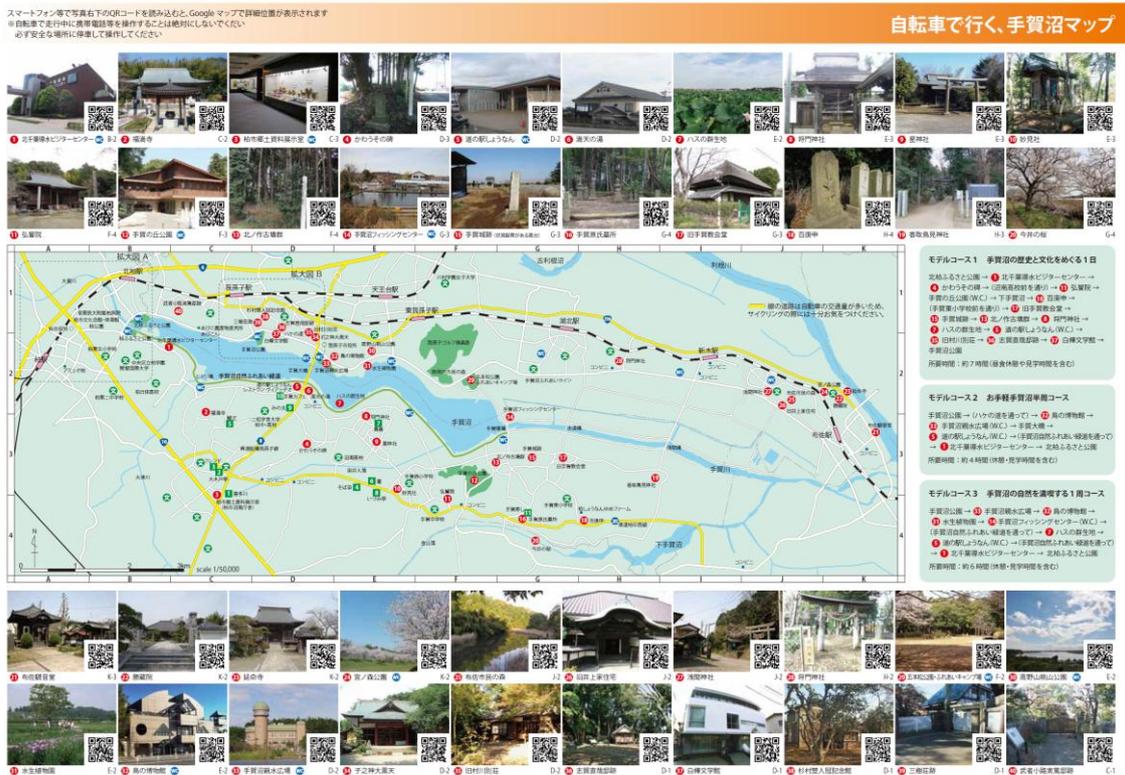


図 4-15 自転車マップのイメージ

出典：柏市観光協会

表 4-15 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
14-1 観光協会等と連携した自転車マップの作成					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

市民の自転車を利用した健康づくりに対する関心を高めるため、広報啓発を推進します。

15-1 健康増進の広報啓発

移動手段としての利便性だけでなく、自転車が有する健康面でのメリット、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等をホームページやSNS等で行います。

15-2 自転車マップを活用した健康づくりの紹介

日常的に自転車を利用しやすくするため、自転車マップにおいて市内を1時間程度で周遊できるコースを検討するほか、同マップにおいて健康面での効果を紹介することを検討していきます。

自転車メタボ予防!
 メタボ(メタボリックシンドローム)
 内臓脂肪が多い状態に、高血圧、高血糖、脂質代謝異常が組み合わさり、心臓病や脳卒中などになりやすくなった状態
サイクリングでメタボを改善
 メタボおよびメタボ予備軍の男性6名に、3か月間 **自転車をできるだけ利用すること** を継続してもらった結果、体重減少や中性脂肪、要コレストロール値の改善がみられました。

項目	前測定	3か月後
体重(kg)	161.0	109.7
中性脂肪(mg/dl)	135.7	121.5

事故にご注意を!!
自転車による事故の発生
 ● 自転車の関連した交通事故は、令和3年度中に、**全国で69,694件も発生しています。**
 ● 自転車と自動車の衝突事故は、**55%が出会い減で発生!** その多くが、一時不停止や、安全確認の見落としが原因です。

安全にサイクリングを楽しむために
 ① 自転車は車道が原則(車道の左側を通行)
 ② やむをえず歩道を走る際は、車道寄りを後行する。
 ③ 一時停止、安全確認、後部点灯を忘れず。
 ④ 2人乗りや横並び運転、スマホ・イヤホンを使用しながらの運転は厳禁!ヘルメットもぜひ着用を!

健康サイクリングを楽しむために
自転車で、自然と歴史を楽しもう!
 土浦市には、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」以外にも、豊かな自然と歴史が楽しめる、ステキなスポットが沢山あります!
 皆さんだけのためのコースを見つけて、健康サイクリングを楽しみましょう!

サイクリングポイントget!
 抽選会で豪華賞品を当てよう!
元気アップ! いばらき
 茨城県公式の健康応援アプリです!
 運動や減塩などの健康習慣を、ポイントとして貯めることができます!
<https://ibaraki.karada.live>

図 4-16 自転車の健康面の効果とコースを合わせて紹介するイメージ

出典：土浦市ホームページつちうら健康サイクリングガイド

表 4-16 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
15-1 健康増進の広報啓発					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施
15-2 自転車マップを活用した健康づくりの紹介					
準備・調整	協議・検討後、 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

地元商店会と情報共有を行い，相互に協力しながら自転車に関する各取組の継続を図ります。

16-1 地元商店会との情報共有

自転車施策の取組内容について地元商店会と情報共有を行い，各施策の円滑な実現に向けて相互に協力しながら，買い物や飲食等で周遊できる環境づくりに努めます。

表 4-17 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
16-1 地元商店会との情報共有					
準備・調整	協議・検討後， 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

公共施設等への自転車等駐車場の整備等により，自転車利用者のニーズに応じた環境を創出します。

17-1 シェアサイクルと連携した公共施設等への自転車等駐車場の整備

自転車利用者の利便性を高めるため，シェアサイクル事業者と協力して，公共施設等にシェアサイクルポートを新設または拡充し，利用状況に応じて自転車等駐車場の拡充や新たな施設への展開を検討していきます。



図 4-17 調布市役所に設置されたシェアサイクルポート

表 4-18 実施する取組

実施する取組					
令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度以降 (2031～)
17-1 シェアサイクルと連携した公共施設等への自転車等駐車場の整備					
準備・調整	協議・検討後， 実施	→	→	→	検証・見直し・ 実施

5. 自転車ネットワーク整備方針

5.1 自転車ネットワーク整備方針の概要

5.1.1 自転車ネットワーク整備方針とは

本方針では、「調布市自転車活用推進計画」の施策1「自転車通行空間（ナビライン、ナビマーク等）の計画的な整備推進」を具体的実現するため、交通状況等を踏まえて、自転車ネットワーク路線を選定し、計画的に整備することで早期にネットワーク効果を発現できるように、整備スケジュールを設定するとともに、各路線の整備方法を選定するにあたっての基本的な考え方を示します。

5.1.2 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

整備は、下図の手順で進めます。ネットワーク路線の選定後、整備順序の設定、整備形態の選定、交通管理者等との協議を踏まえ、実施していきます。



図 5-1 自転車ネットワーク路線の整備の流れ

5.2 ネットワーク路線の選定

5.2.1 路線の選定の前提条件

自転車ネットワーク路線は、自転車通行空間が整備済み、関連計画に基づき今後整備される路線があることを踏まえて、選定するものとします。

5.2.2 ネットワークの想定年次

「東京都自転車通行空間整備推進計画」では2040年代の将来像が示されており、それとの連続性を考慮するとネットワークの想定年次を揃える必要があります。そのため、本方針にて示す「市が目指すべき自転車ネットワーク」は2040年代とします。

そのうえで、自転車活用推進計画の目標年次は2035年度（令和17年度）であるため、「市が目指すべき自転車ネットワーク」から整備順序を設定し、計画期間内に整備を行う路線も合わせて示すこととします。

一方、自転車等駐車場や地域拠点、主要施設などの整備状況の変化に伴い、自転車交通量に増減が生じた際には「市が目指すべき自転車ネットワーク」を更新することとします。

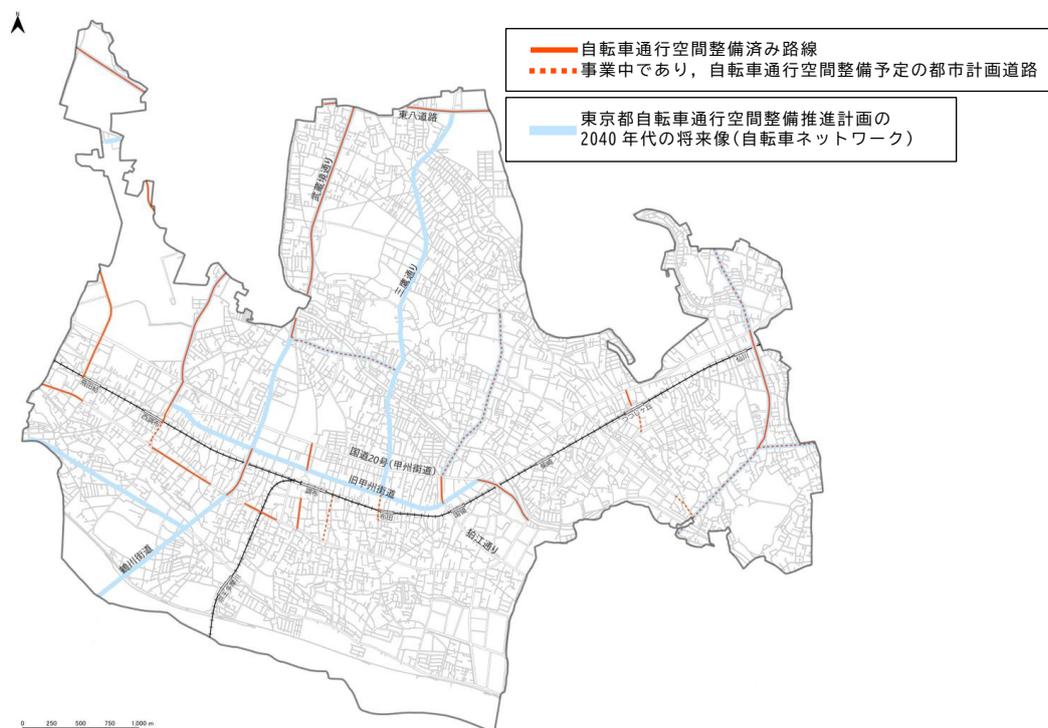


図 5-2 整備済み及び整備予定路線

5.2.3 路線選定の基本的な考え方

考え方① 安全に配慮したネットワークの構築

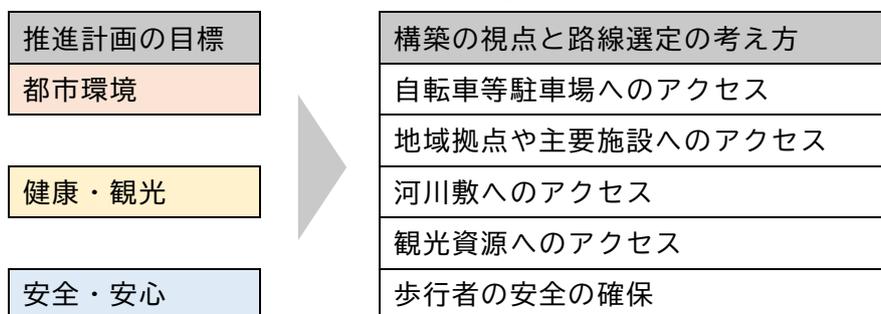
- ・自転車交通事故は増加傾向にあり，自転車活用推進計画の基本理念に示すとおり安全な自転車利用を前提とする必要があります。
- ・交通状況や道路状況を踏まえて自転車利用者の安全性を確保できる路線を抽出します。

考え方② 移動実態に即したネットワークの構築

- ・平成30年度の東京都市圏パーソントリップ調査によると，市内を発着とする自転車移動のうち，鉄道駅，市外，東西南北の地域間との移動が約7割を占めています。
- ・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します。

考え方③ 様々な目的に対応したネットワークの構築

- ・地域内の移動については買物，通園，通院などその目的は多種多様です。
- ・「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路線を抽出します。



5.2.4 路線選定の流れ

基本的な考え方を踏まえて広域自転車交通軸，アクセス路線を設定し，以下のフローで「市が目指すべき自転車ネットワーク」の路線を選定します。

なお，自転車の安全で快適な通行環境を確保し，広域移動を支える自転車ネットワークの根幹となる広域自転車交通軸と地域の中で発生する自転車交通の安全性を向上させる，自転車が通行しやすい路線であるアクセス路線は担う役割が異なることからそれぞれに適した整備形態を採用するものとします。

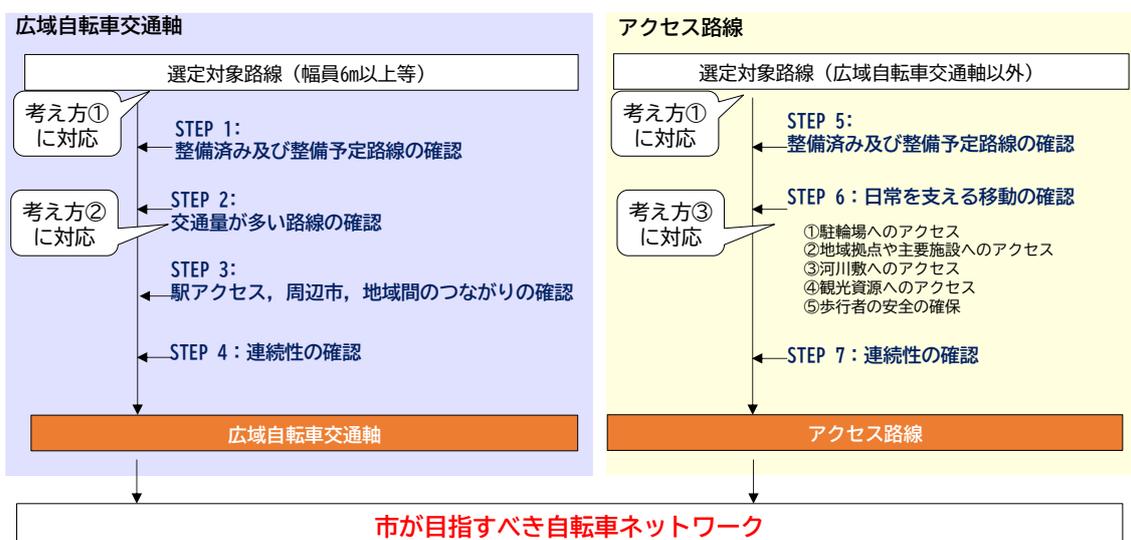


図 5-3 自転車ネットワークの検討の流れ

表 5-1 路線別の役割と整備形態

路線の分類		広域自転車交通軸	アクセス路線
役割		自転車の安全で快適な通行環境を確保し、広域移動を支える自転車ネットワークの根幹となる路線	地域の中で発生する自転車交通の安全性を向上させる、自転車が通行しやすい路線
整備形態	自転車専用通行帯 	○ 自動車交通量が多く、1.5m以上幅員が確保できない場合はこの整備形態を用いることとします。過去に整備を行った路線においては整備済みとみなします。	— 自転車専用通行帯、車道等の幅員を確保できないことからアクセス路線では対象外とします。
	自転車ナビライン +ナビマーク 	○ 自転車専用通行帯での整備が困難な場合は、この整備形態を用いることとします。過去に整備を行った路線においては整備済みとみなします。	○ アクセス路線ではこの形態で整備を行うことを標準とします。過去に整備を行った路線においては整備済みとみなします。
	自転車ナビマーク 	— 広域自転車交通軸において、幅の狭い自転車ナビマークは効果的でないと考えられるため、この形態で整備を行いません。また過去に整備を行った路線も整備済みとみなしません。	○ 幅員が狭く、自転車ナビライン+ナビマークで整備が困難な場合であっても、左側通行を促し、出合頭等の事故を防ぐのに効果的と考えられるため、必要に応じてこの整備形態を用いることとします。過去に整備を行った路線においては整備済みとみなします。
	自転車歩行者道の 構造的、視覚的分離 	○ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改正により今後はこの形態での整備を行わないこととしますが、過去に整備を行った路線においては整備済みとみなします。	— 自動車交通量の多い路線で整備されてきた形態であるため、アクセス路線として選定される路線では該当しません。

※整備形態の詳細は P.97 市の考え方に示します。

5.2.5 広域自転車交通軸の設定

(1) 選定対象路線

広域自転車交通軸の選定対象とする路線は、自転車通行の安全性を考慮して以下の条件を全て満たす路線とします。

- ・歩道のある幅員9 m以上の路線または歩道のない幅員6 m以上の路線
- ・重要物流道路でない路線 ※
- ・小学校の校門前を通らない路線（都市計画道路を除く）

※重要物流道路は、特大車が通りやすいように通行環境を整備した路線であり、市内では国道20号（甲州街道）が指定されています。このような路線においては自転車を車道で混在させることは望ましくないため、選定対象外とします。

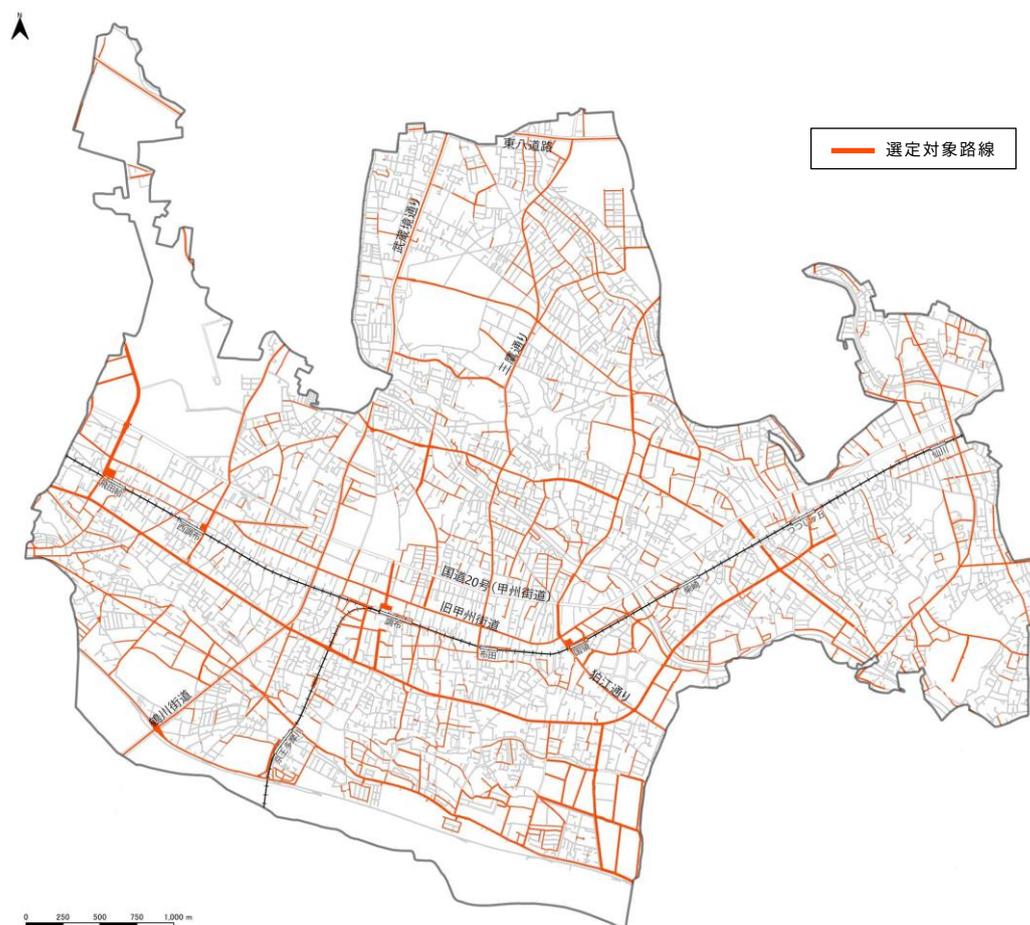


図 5-4 広域自転車交通軸の選定対象路線

(2) STEP 1：整備済み及び整備予定路線の確認

自転車専用通行帯，自転車ナビライン+ナビマーク（以下，自転車専用通行帯等とする）が整備されている路線及び事業中であり，自転車通行空間の整備が予定されている路線については，原則，広域自転車交通軸に位置付けます。

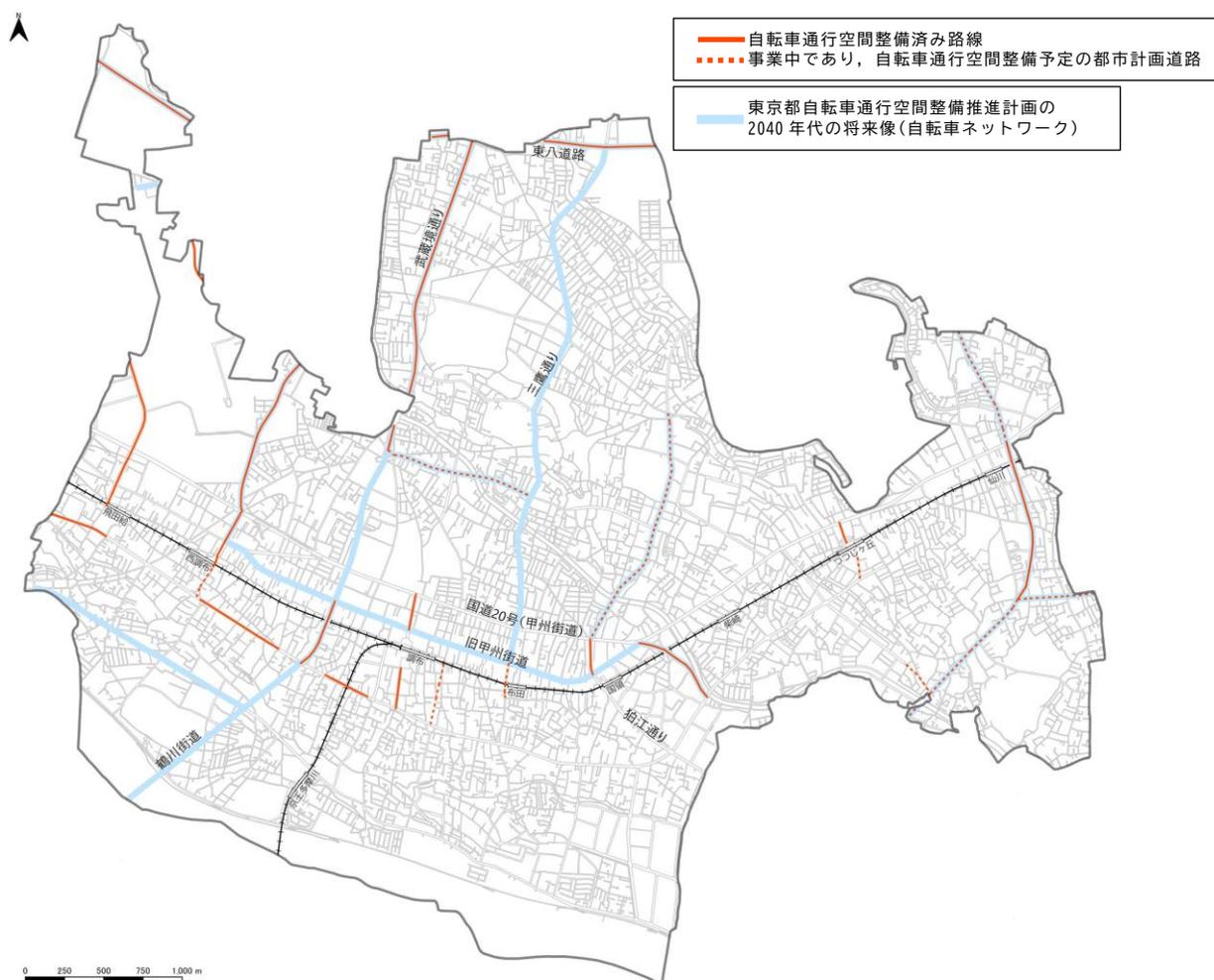


図 5-5 整備済み及び整備予定路線（再掲）

(4) STEP 3：駅アクセス，周辺市，地域間のつながりの確認

令和7年度に実施した交通量調査で自転車交通量を把握できない路線は，平成28年度に実施したアンケート調査で回答数の多い路線，平成30年度に実施した東京都市圏パーソントリップ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します。

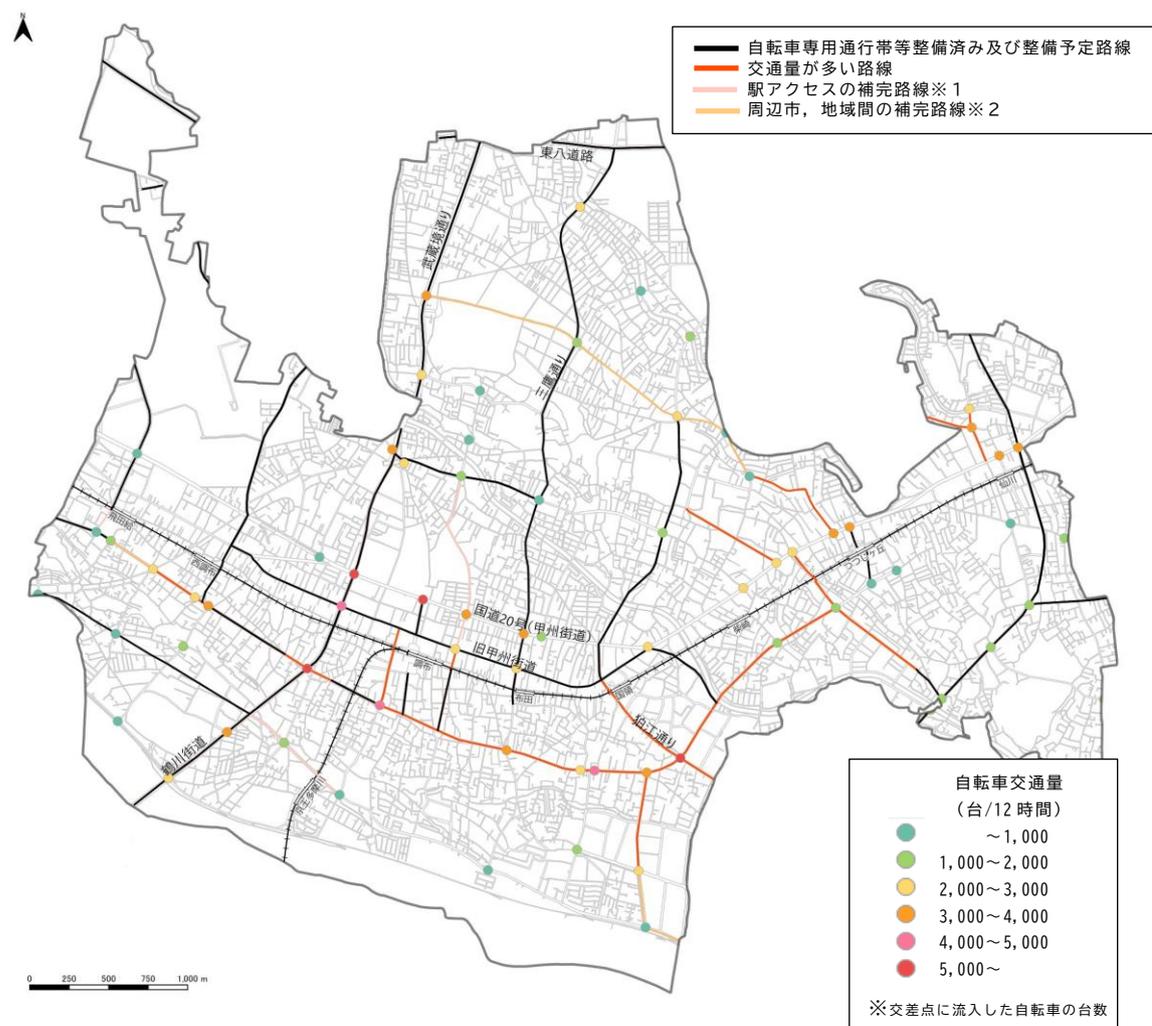


図 5-7 各種調査から交通量が多いと考えられる路線

- ※1 R7交通量調査では交通量が多くないもののH28アンケートでは回答が多い路線
- ※2 R7交通量調査では交通量が多くないものの前後の区間，H30PTのゾーン間の移動を見て主に使われていると考えられる路線

(5) 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します。

駅周辺でネットワークにならない路線について、自転車等駐車場などのアクセスに必要な区間は、広域自転車交通軸の代わりに「アクセス路線」として設定することとします。

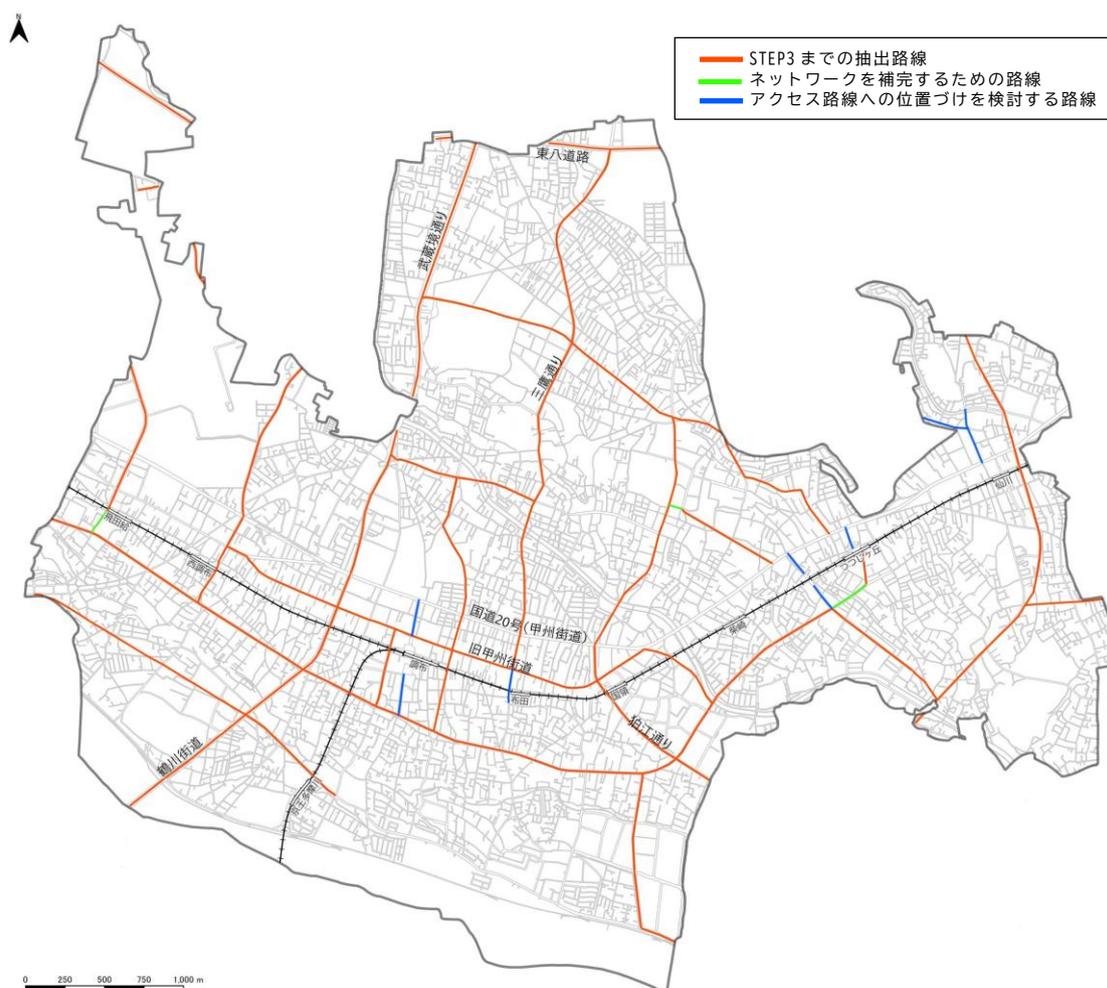


図 5-8 連続性を考慮した路線

(6) 広域自転車交通軸

STEP 4で整理した後の広域自転車交通軸を示します。

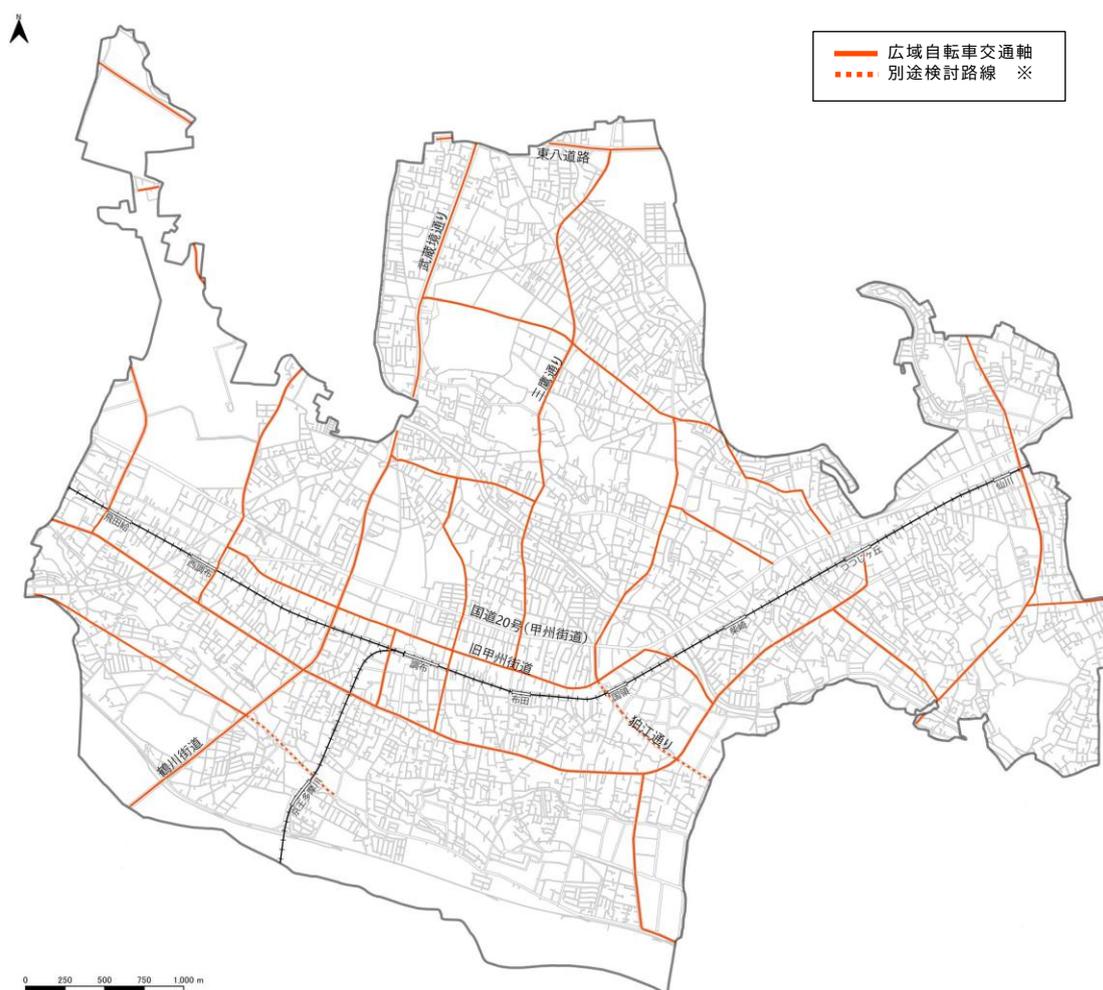


図 5-9 広域自転車交通軸

※都市計画道路の整備等に合わせて、自転車ネットワークの位置付けについて検討する。

5.2.6 アクセス路線の設定

(1) 選定対象路線

アクセス路線は、以下の条件を全て満たす路線とします。

- ・ 広域自転車交通軸以外の路線
- ・ 幅員 6 m 以上の路線
- ・ 重要物流道路でない路線 ※
- ・ 小学校の校門前を通らない路線（都市計画道路を除く）

※重要物流道路は、特大車が通りやすいように通行環境を整備した路線であり、市内では国道 20 号（甲州街道）が指定されています。このような路線においては自転車を車道で混在させることは望ましくないため、選定対象外とします。

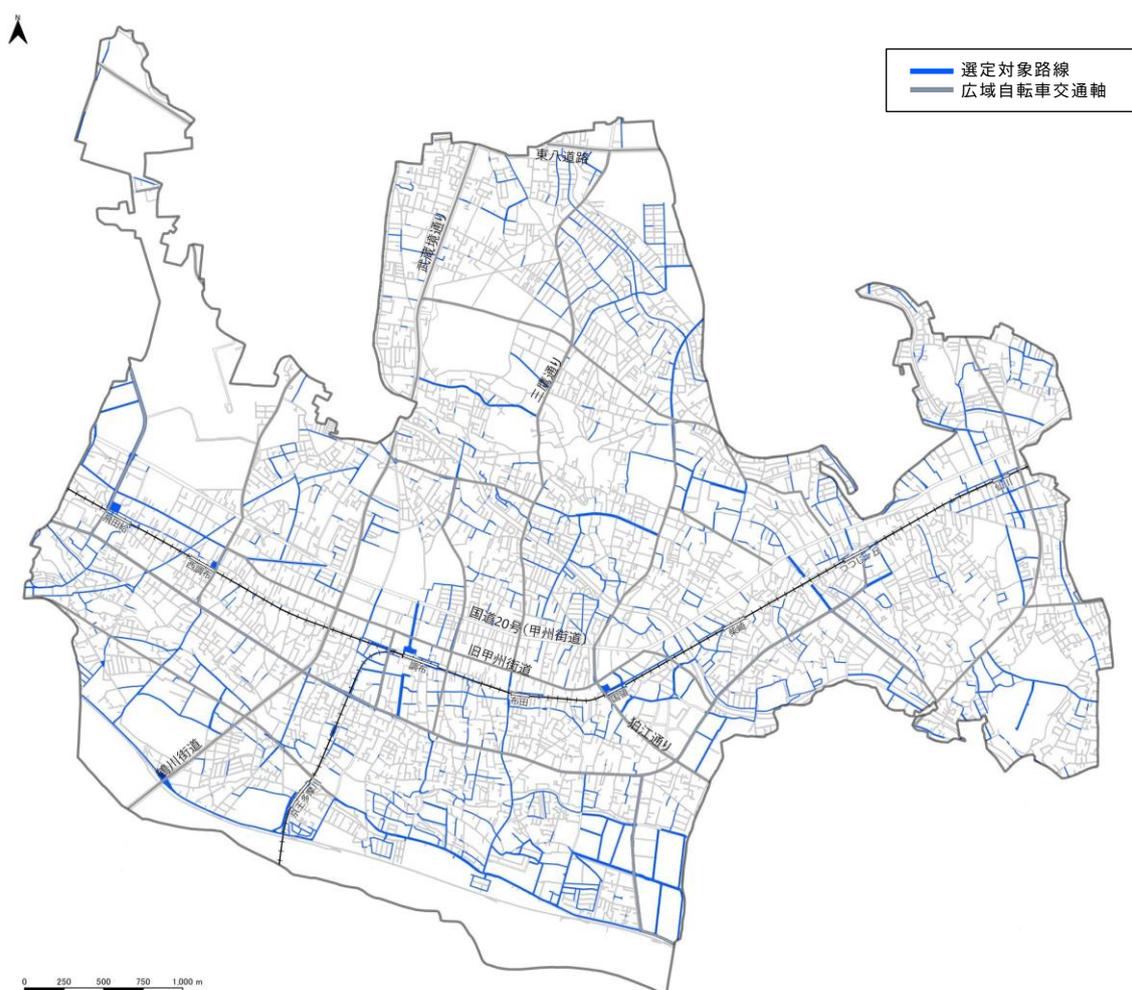


図 5-10 アクセス路線の選定対象路線

(2) STEP 5：整備済み路線及び整備予定路線の確認

選定対象路線のうち自転車ナビライン+ナビマークまたは自転車ナビマーク（以下、車道混在とする）が整備されている路線及び整備予定の路線については、アクセス路線の対象とします。

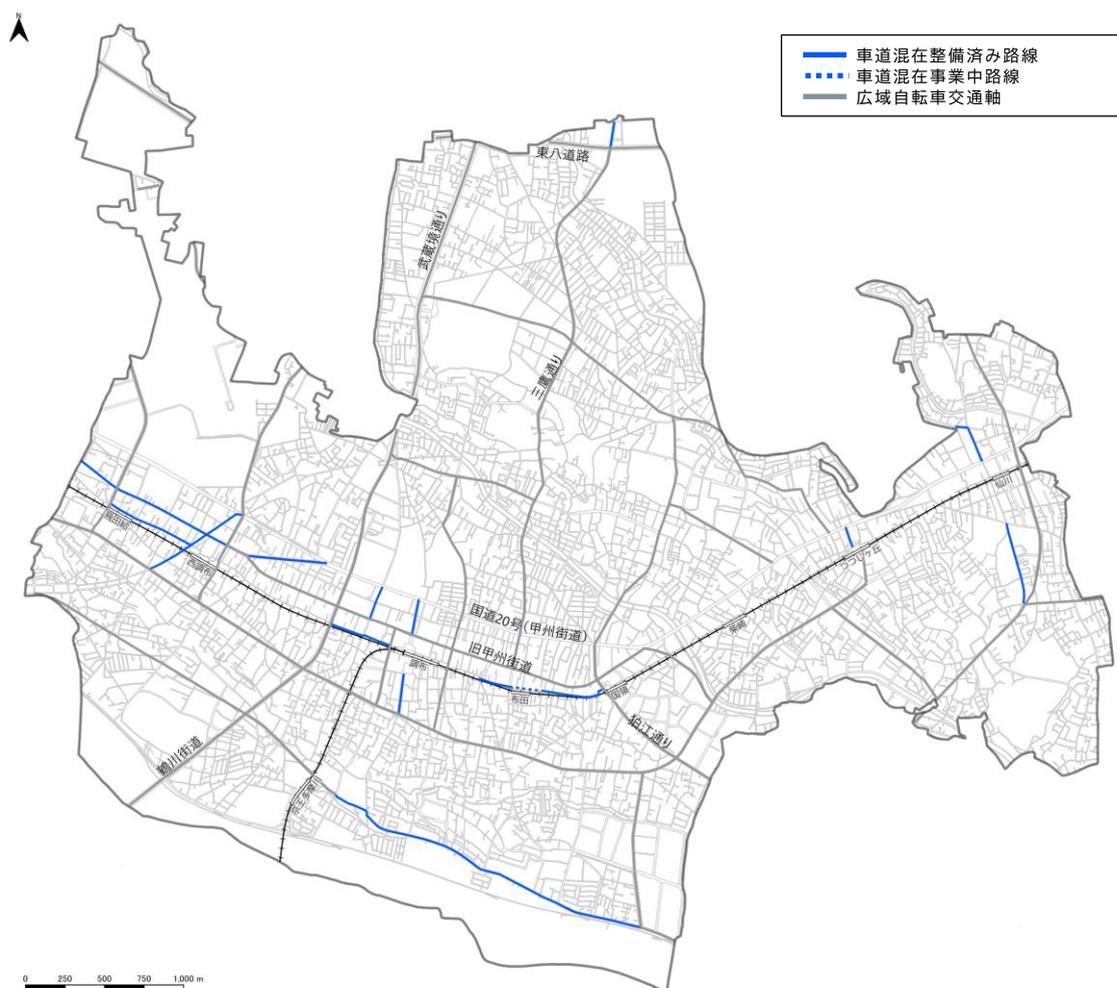


図 5-11 整備済み及び整備予定路線

(3) STEP 6：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します。

	構築の視点	発着点となる施設等
	視点① 自転車等駐車場へのアクセス	公有化されている公共自転車等駐車場，バス路線への乗り継ぎのための自転車等駐車場
	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

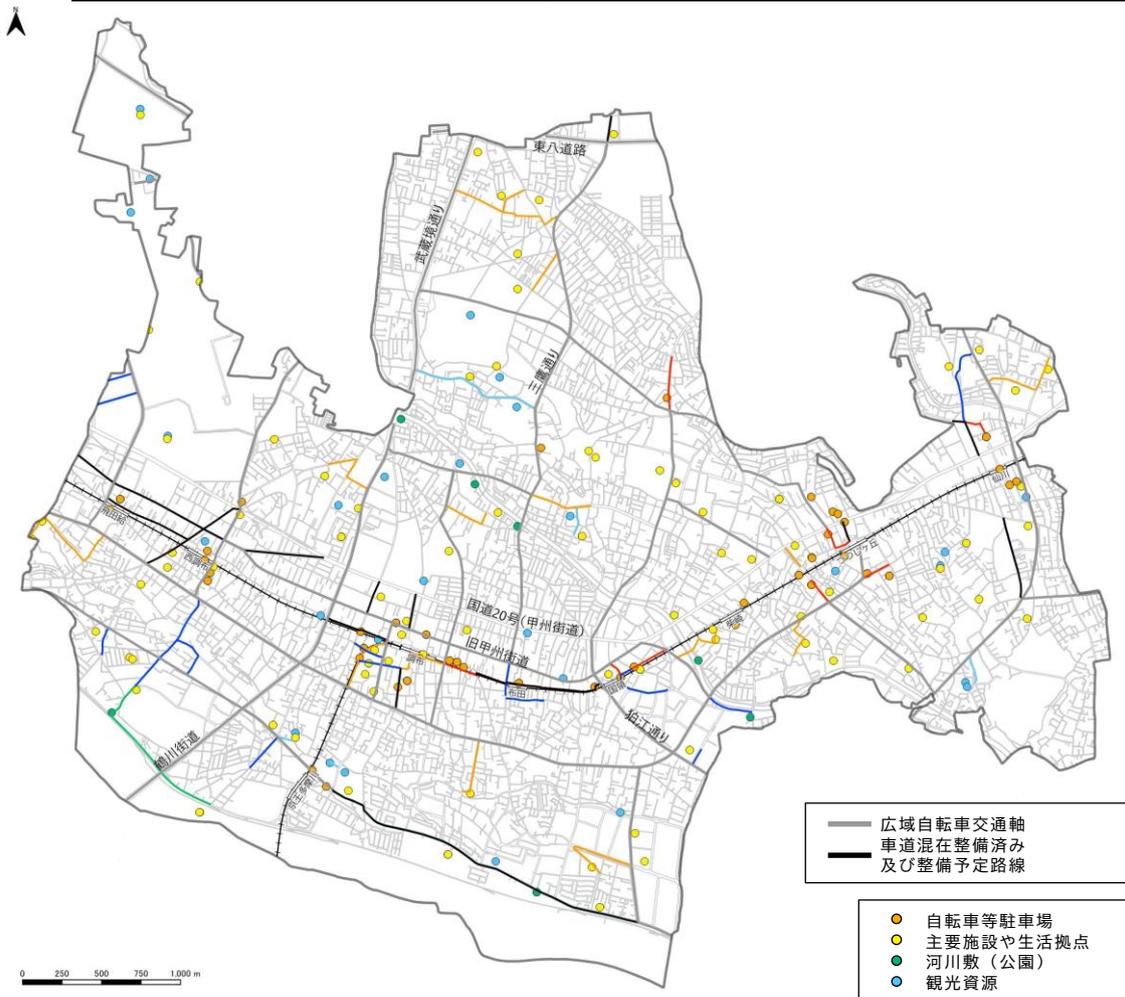


図 5-12 各施設へのアクセス路線

(4) STEP 7：連続性の確認

アクセス路線でネットワーク化するための路線を追加します。

車道混在が整備済みであっても、施設アクセスに関連がなく、ネットワークにならない路線は除外します。

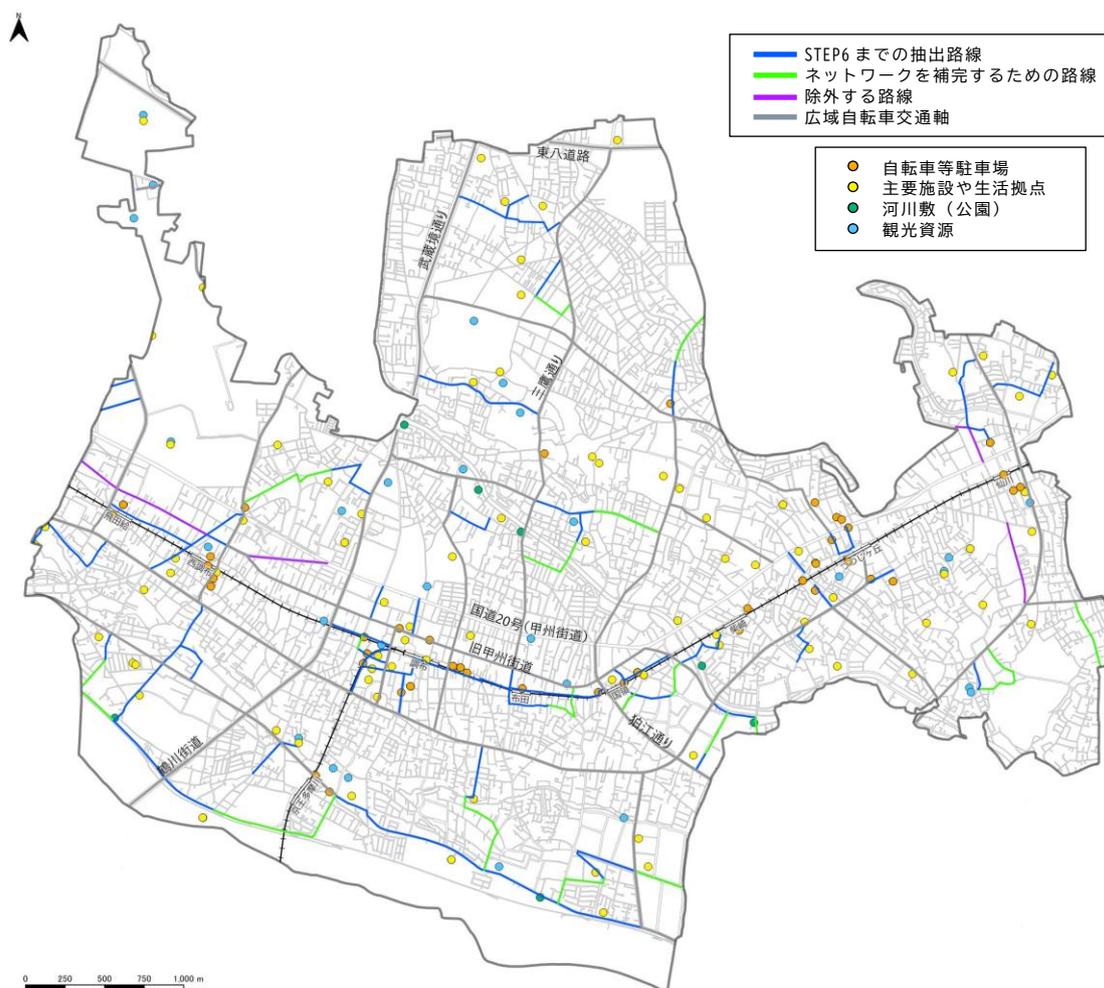


図 5-13 連続性を考慮した路線

(5) アクセス路線

STEP 7で調整した後のアクセス路線を示します。

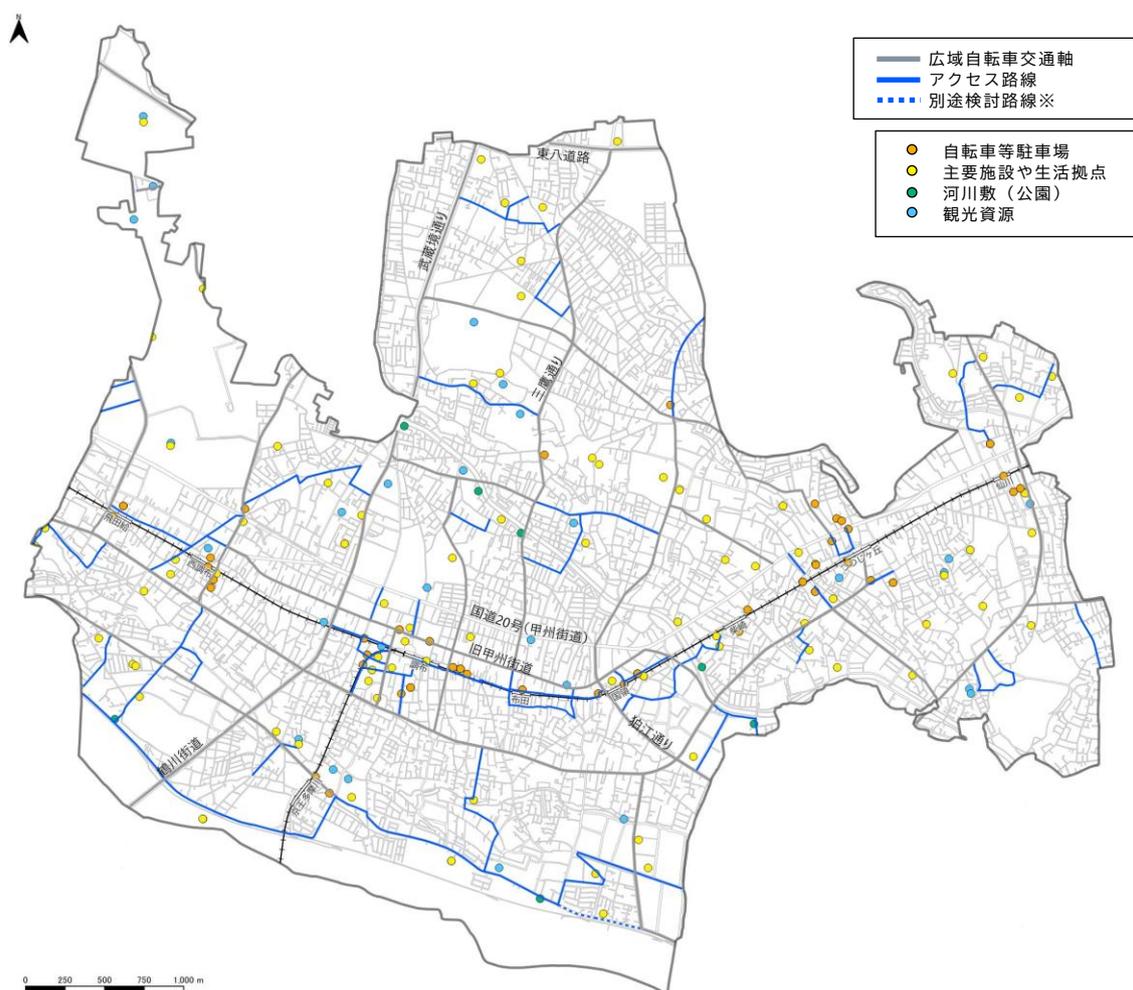


図 5-14 アクセス路線

※都市計画道路の整備等に合わせて、自転車ネットワークの位置付けについて検討する。

5.2.7 市が目指すべき自転車ネットワーク

広域自転車交通軸とアクセス路線を合わせた「市が目指すべき自転車ネットワーク」は下図のとおりです。

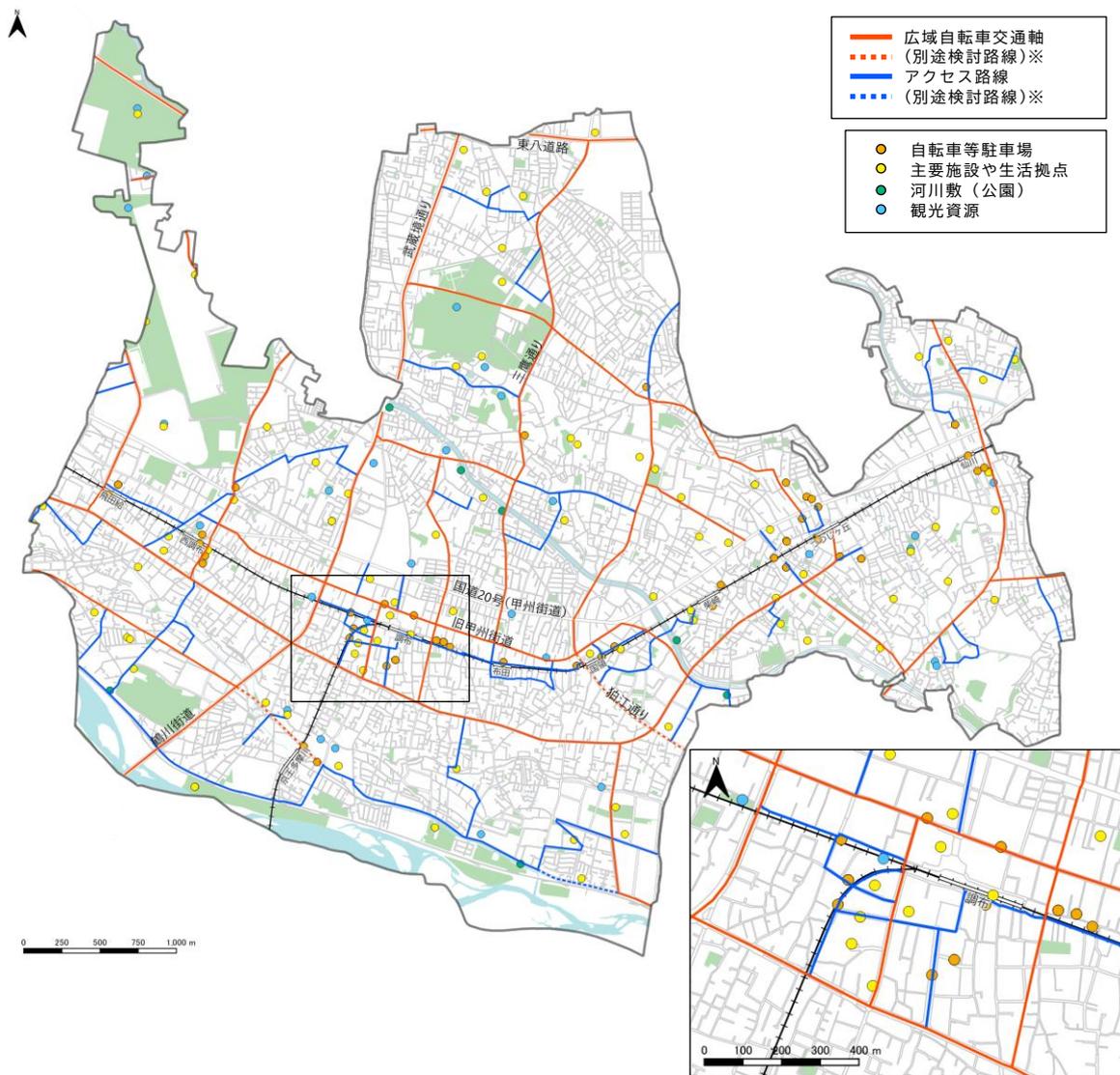


図 5-15 市が目指すべき自転車ネットワーク

※都市計画道路の整備等にに合わせて、自転車ネットワークの位置付けについて検討する。

5.3 整備順序の設定

5.3.1 整備順序の基本的な考え方

考え方① 早期にネットワークを形成

- ・ 自転車通行空間は年間1 km程度整備しており、今度も効率的に整備を行う必要があります。
- ・ 本計画期間内では広域自転車交通軸を先行して整備し、早期に自転車ネットワークを形成するものとします。

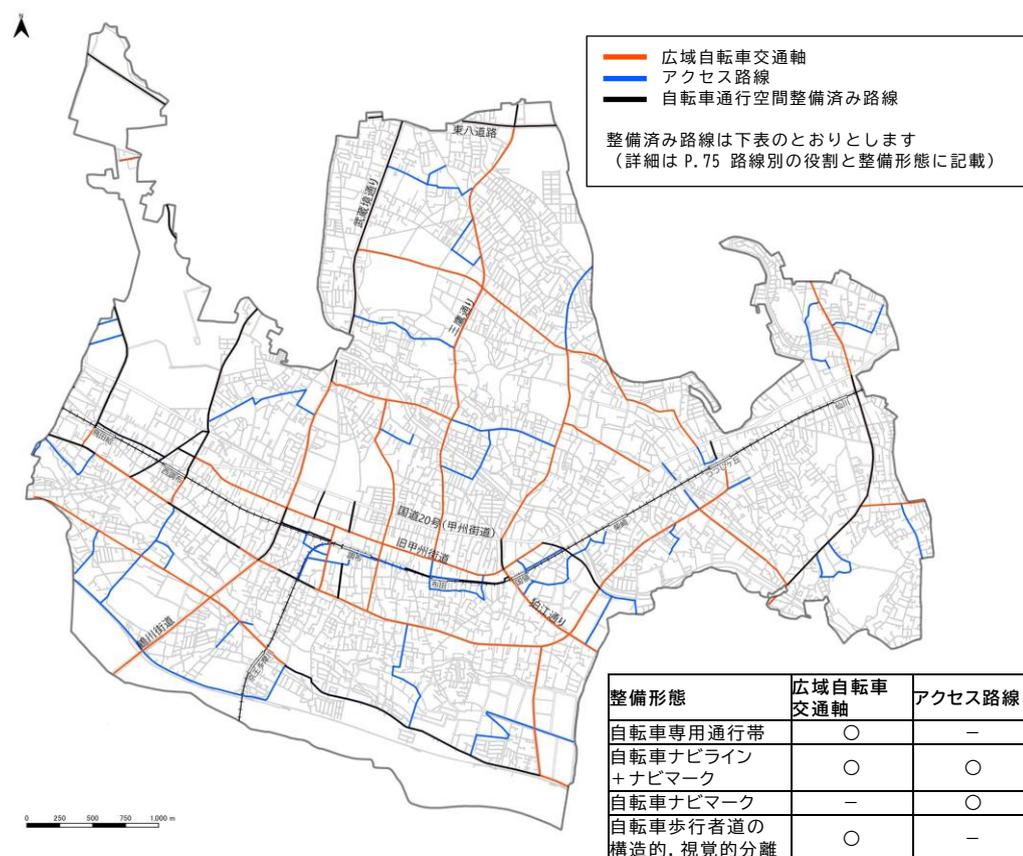


図 5-16 整備済みの路線

考え方② まちづくりの進展に合わせた整備

- ・ 市内には開発事業の進展により自転車交通量の増加が見込まれるエリアや、駅前広場整備を進めてきたエリア等があります。
- ・ これらまちづくりの進展に合わせて自転車通行量の増加が見込まれる路線や、駅前広場から自転車を周辺の路線に誘導する自転車通行空間の整備を進めます。

5.3.2 整備順序の設定の流れ

整備順序の基本的な考え方を踏まえて、以下のフローにより令和8年度から令和12年度までの今後5年間で整備または着手する「短期整備路線」と、短期整備路線の次の5年間で整備または着手する「中期整備路線」に分類し、今後10年間の整備を進めます。

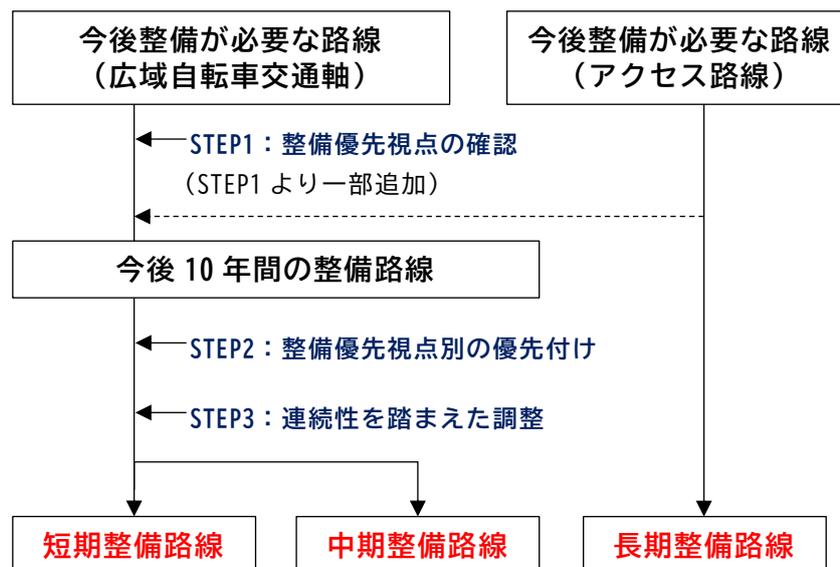


図 5-17 整備順序の設定の流れ

(1) 今後整備が必要な路線

今後整備が必要な路線は以下のとおりです。

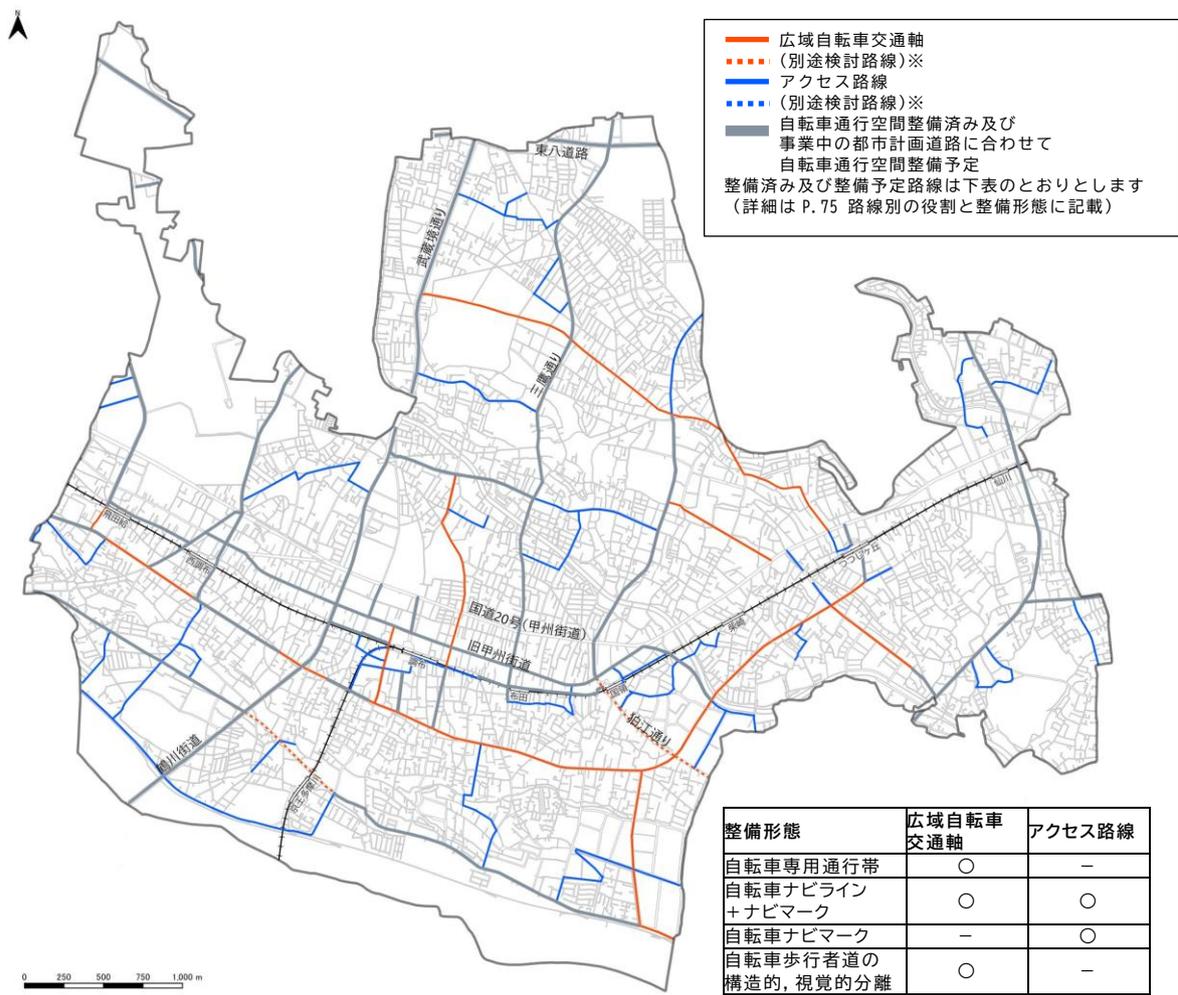


図 5-18 今後整備が必要な路線

※都市計画道路の整備等に合わせて、自転車ネットワークの位置付けについて検討する。

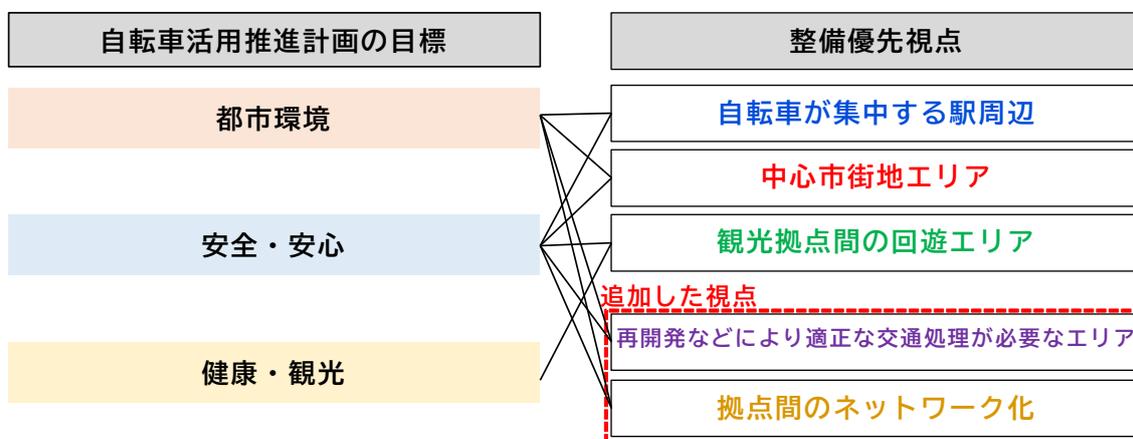
(2) STEP 1：整備優先視点の確認

市では平成30年に策定した自転車ネットワーク計画において3つの重点整備エリア（視点）を設定し、自転車通行空間の整備を進めてきました。

自転車活用推進計画で設定した目標を踏まえると、引き続きこれらの視点で整備することが必要と考えられます。

一方、今後の再開発など都市構造の変化により自転車交通量の増加が見込まれるエリアや、これまで面的に整備されたエリア間を結ぶことで、ネットワークとしての効果を高められるため、これらの視点も考える必要があります。

表 5-2 整備優先度の考え方



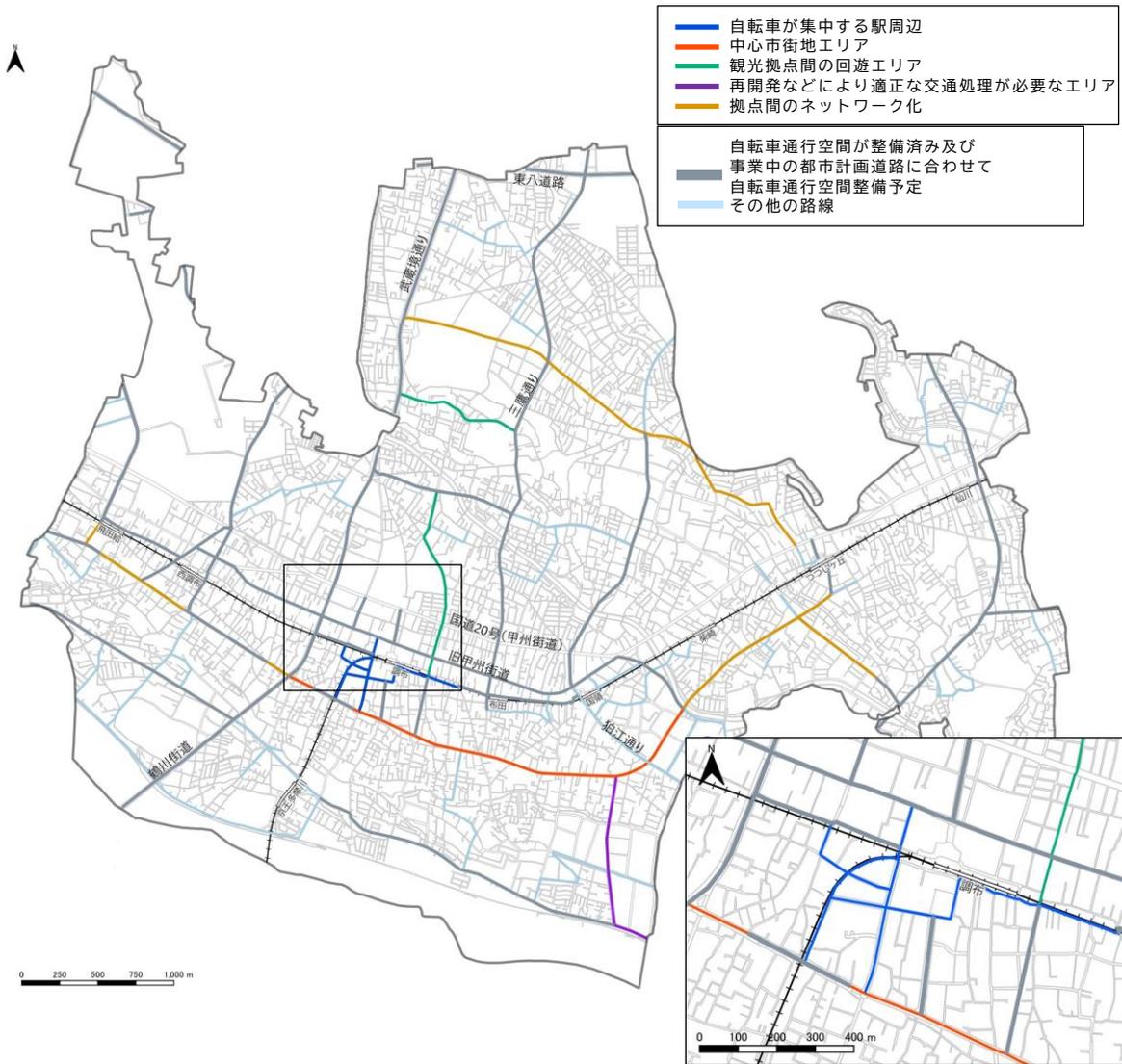


図 5-19 整備優先視点と路線の対応

(3) STEP 2：整備優先視点別の優先付け

設定した視点のうち、以下に示す3つの視点に該当する路線については自転車及び歩行者の安全を早期に確保する必要があるため、早期に整備が必要な状況です。

表 5-3 整備優先視点を踏まえた優先づけ

整備優先度の視点	考え方
自転車が集中する駅周辺	<ul style="list-style-type: none">・ 駅周辺は自転車，歩行者ともに通行量が多く，錯綜している状況が見られる・ 特に調布駅前広場は，歩行空間への自転車流入を防ぐため，自転車が通行する箇所を明確に示す必要がある
中心市街地エリア	<ul style="list-style-type: none">・ 中心市街地においては鉄道敷地を活用して自転車通行空間整備が進んでいるものの，いまだ整備を必要とする路線がある
再開発などにより適正な交通処理が必要なエリア	<ul style="list-style-type: none">・ 多摩川住宅地区は，最寄駅から1 km以上離れた立地に加え，建て替えにより自転車利用者が増加することが予想されるため，これらの需要に対応する必要がある

(4) STEP 3：連続性を踏まえた調整

今後5年間でネットワーク化するための路線として、品川通りを東西方向に延伸します。

これにより東西の地域間をネットワークで結ぶことができ、甲州街道の代替が可能となります。

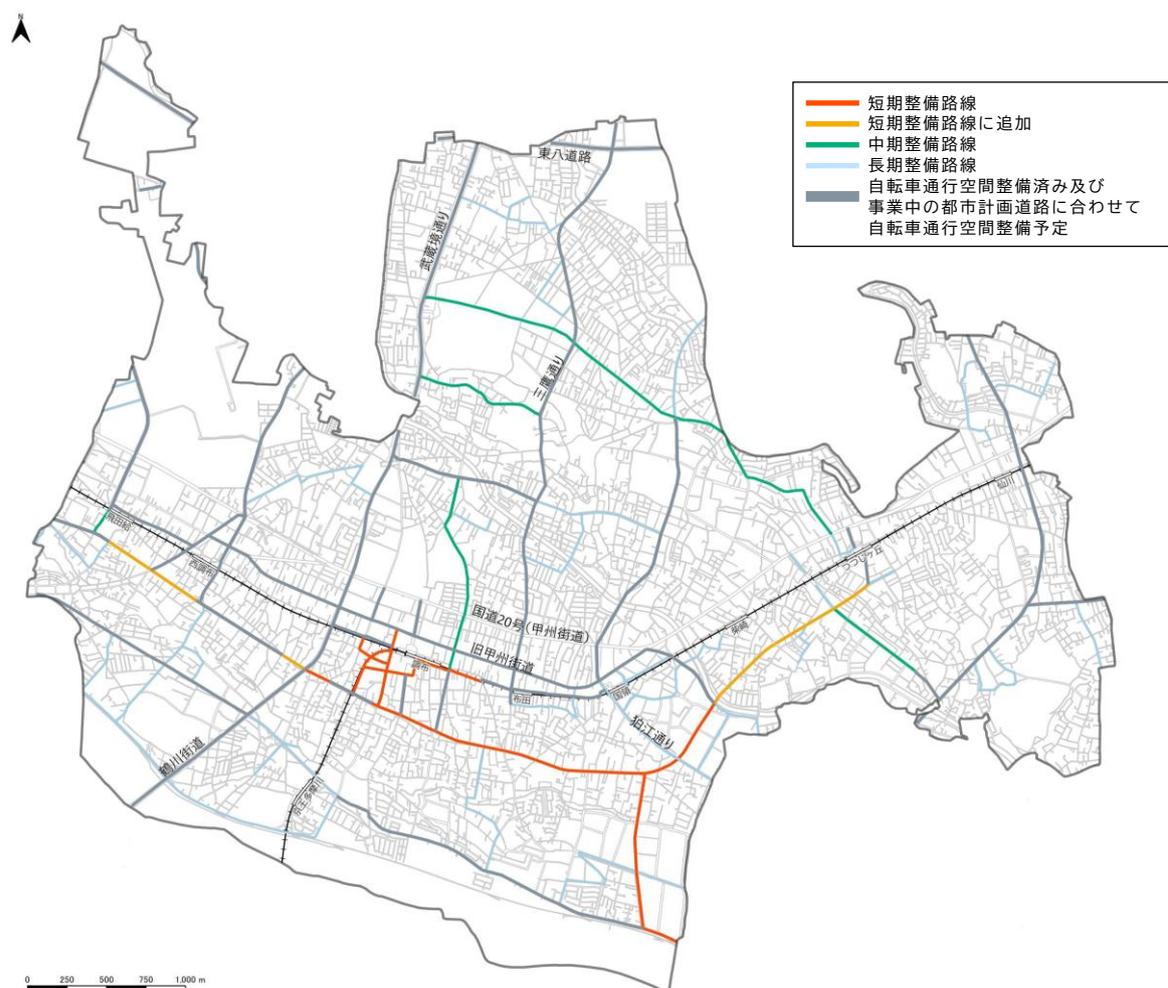


図 5-20 連続性を踏まえた調整

5.3.3 自転車通行空間の整備順序

STEP 3までの検討を踏まえた、市における自転車通行空間の整備順序は以下のとおりです。

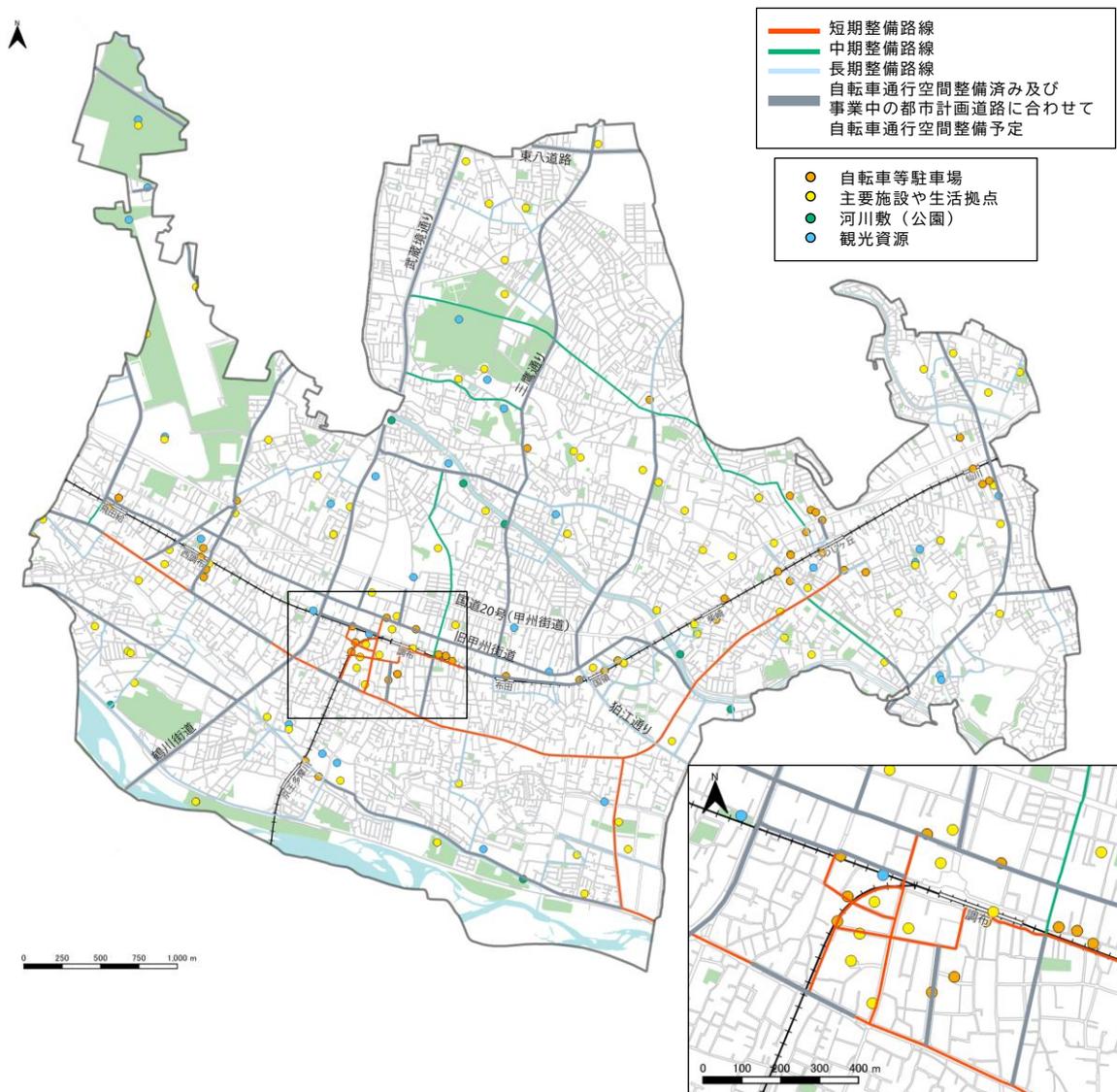


図 5-21 自転車通行空間の整備順序

5.4 整備形態の選定

5.4.1 国（ガイドライン）の考え方

国土交通省及び警察庁が定める「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」においては、自転車ネットワーク路線について歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）や道路状況（道路横断面構成）が変化する区間を踏まえ、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在（以下、車道混在）」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。

表 5-4 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）

なお、ガイドラインにおいては、車道通行を基本とし、自動車と自転車を構造的に分離する場合は自転車道、自動車と自転車を視覚的に分離する場合は自転車専用通行帯、自動車と自転車が車道で混在させる場合は車道混在とすることとしています。

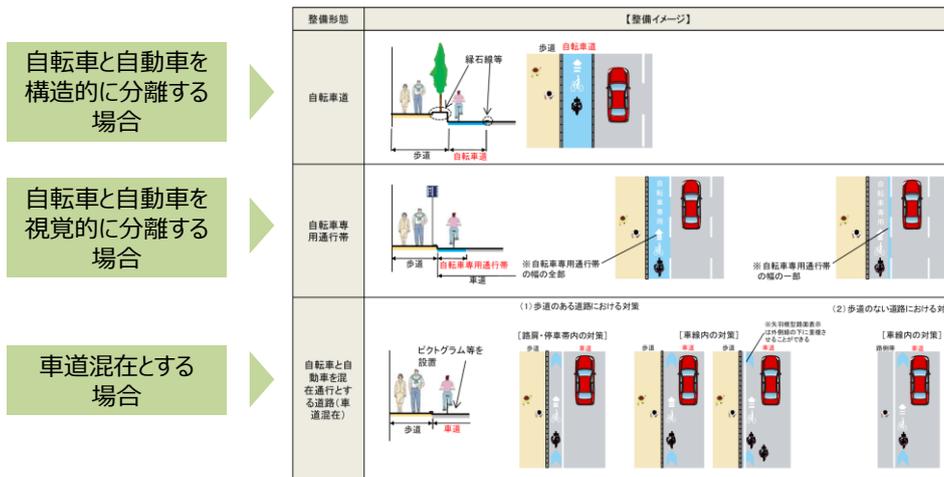


図 5-22 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）

5.4.2 市の考え方

(1) 市で採用する整備形態

通行空間としては，市の交通状況を踏まえ，自転車専用通行帯と車道混在を採用するものとします。

車道混在については，道路状況に応じて車道内に矢羽根型路面表示とピクトグラムを設置した「自転車ナビライン+ナビマーク」と，車道内にピクトグラムのみを設置した「自転車ナビマーク」に分けて整備することとします。

自転車通行空間の整備を行う区間の整備形態	
自転車専用通行帯 車道内で自転車と自転車の通行帯を分離	
車道混在 (自転車ナビライン + ナビマーク) 車道内に矢羽根型路面表示 (自転車ナビライン及び、ピクトグラム (自転車ナビマーク)) を設置	
車道混在 (自転車ナビマーク) 車道内にピクトグラム (自転車ナビマーク) を設置	

図 5-23 市で採用する整備形態

(2) 道路条件等に応じた整備形態の考え方

幅員の狭いアクセス路線においては、自転車と自動車が同一の通行空間を共用する車道混在で整備をします。その際、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す必要がある場合には矢羽根型路面表示を用いることについて、交通管理者と協議し、整備を推進します。

表 5-5 道路条件等に応じた整備形態の考え方

条件	整備形態
自転車通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示す必要がある場合	車道混在 (自転車ナビライン+ナビマーク)
上記以外	車道混在 (自転車ナビマーク)

5.4.3 整備形態の設計イメージ

(1) 自転車専用通行帯

1) 概要

自転車専用通行帯は、国のガイドラインで示されている表示を基本として、設置することとします。

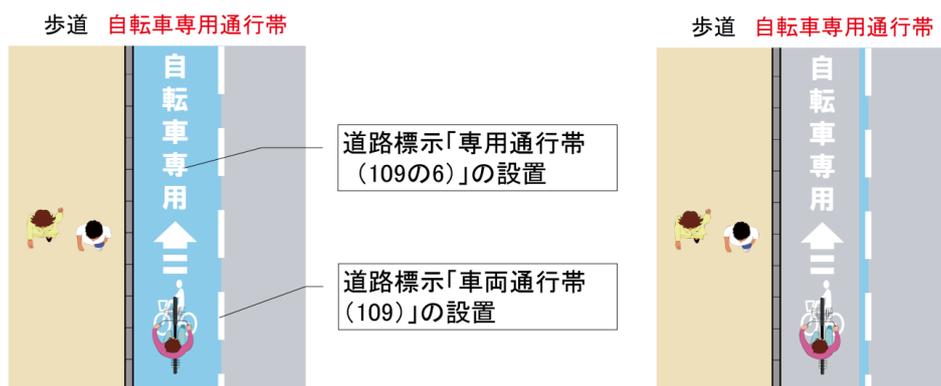


図 5-24 ガイドラインにおける自転車専用通行帯の表示例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）



図 5-25 市内の自転車専用通行帯の整備事例（鶴川街道）

2) 基本的な考え方

車道左側に占有幅1.5m以上の自転車専用空間を確保します。

歩道が構造分離によって確保されている路線を基本とし、路側帯による歩行空間の場合は、歩行者が車道にはみ出す状況がない場合にのみ整備可能とします。

自転車を除く一方通行規制の場合に、自転車専用通行帯は自動車の一方通行規制と同じ方向に設置し、反対方向には設置できないため、法定外表示（103ページに示す車道混在）により整備を行います。

【自転車専用通行帯】

- ・幅員は、占有幅1.5m以上。
- ・自動車の車線幅は基本的な考え方として、車の通行幅員を3.0m確保します（道路構造令 第3種第3級・第4種第2・3級）。
- ・歩道が構造分離されており、車道幅員が9.0m以上の道路が対象となります。

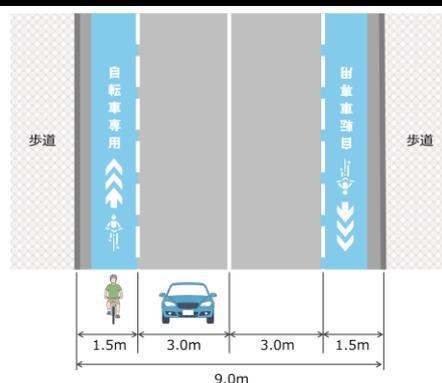


図 5-26 自転車専用通行帯

【一方通行道路における自転車専用通行帯】

- ・幅員は、占有幅1.5m以上。
- ・自転車を除く一方通行規制の場合に、自転車専用通行帯は自動車の一方通行規制と反対方向には設置できないため、法定外表示により整備を行います。
- ・自動車の車線幅は基本的な考え方として、車の通行幅員を3.0m確保します（道路構造令 第3種第3級・第4種第2・3級）。
- ・歩道が構造分離されており、車道幅員が6.0m以上の道路が対象となります。

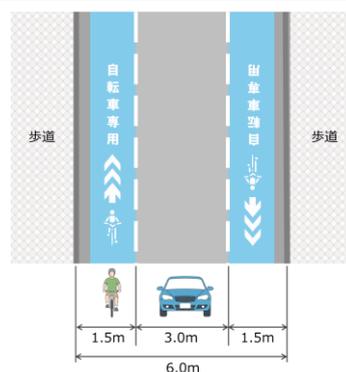


図 5-27 一方通行道路における自転車専用通行帯

3) 道路標示

道路標示「車両通行帯」に併せて、普通自転車専用通行帯を示す道路標識「専用通行帯」または、道路標示「専用通行帯」を設置するものとします。なお、道路標示「専用通行帯」を設置する場合には、自動車利用者からの視認性に配慮し、始点部に道路標識「専用通行帯」を併設するものとします。

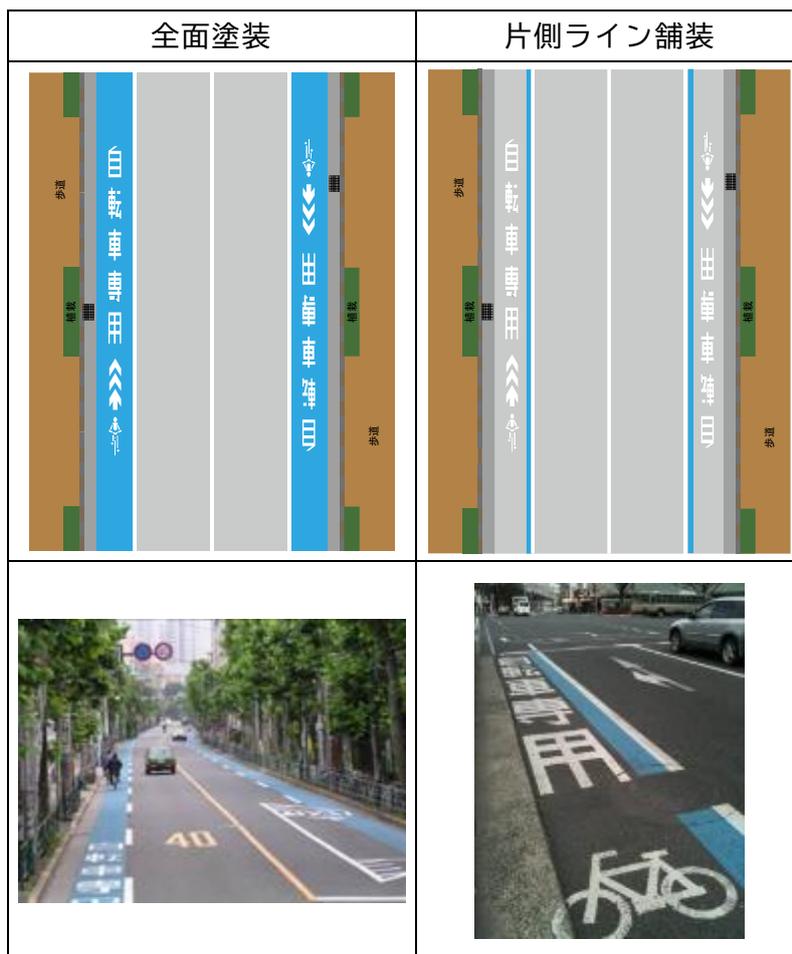


図 5-28 道路標示

4) 通行方法

自動車は、自転車専用通行帯を通行してはならないものとします。

自転車は、自転車専用通行帯内において、表示された矢印の方向に従い、左側通行を原則とします。

なお、高齢者や児童等については、自転車専用通行帯の通行を必須とするものではありませんが、やむを得ず歩道を通行する場合には、歩道中央から車道寄りの部分を通行するとともに、直ちに停止できる速度で徐行するものとします。

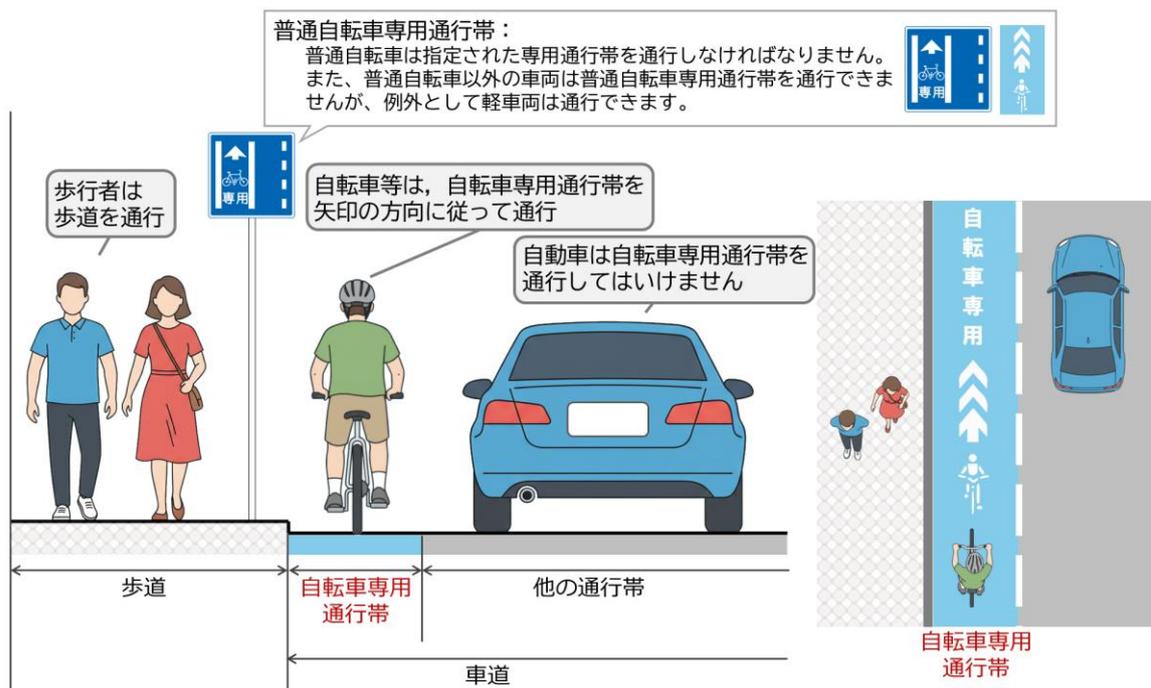


図 5-29 自転車専用通行帯がある場合の通行方法

(2) 車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）

1) 概要

自転車ナビラインは，国のガイドラインで示されている矢羽根型路面表示を基本として，設置することとします。

なお，ピクトグラムデザインは，警視庁が定めている自転車ナビマークの形状を採用することとします。

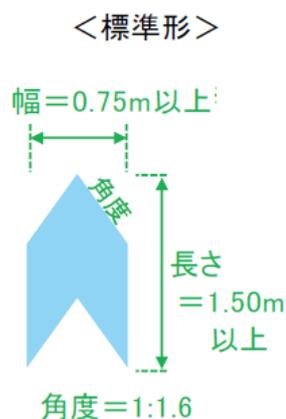


図 5-30 国のガイドラインにおける矢羽根型路面表示の仕様案

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）



図 5-31 警視庁が定める自転車ナビマークの形状



図 5-32 市内の車道混在の整備事例（西調布駅北側・市道C16号線）

2) 基本的な考え方

車道混在型自転車通行空間は、自転車と自動車で車道の一部を共有するものです。

歩行者空間（路側帯を含む）を確保したうえで自転車の通行位置を示し、自動車に対して自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、車道左側部の車線内に矢羽根（自転車ナビライン）とピクトグラム（自転車ナビマーク）を設置することを検討します。逆走防止等の交通安全ルール向上についての効果も期待されます。

整備パターン例 自転車・自動車の混在（路側帯、自転車ナビライン+ナビマーク）

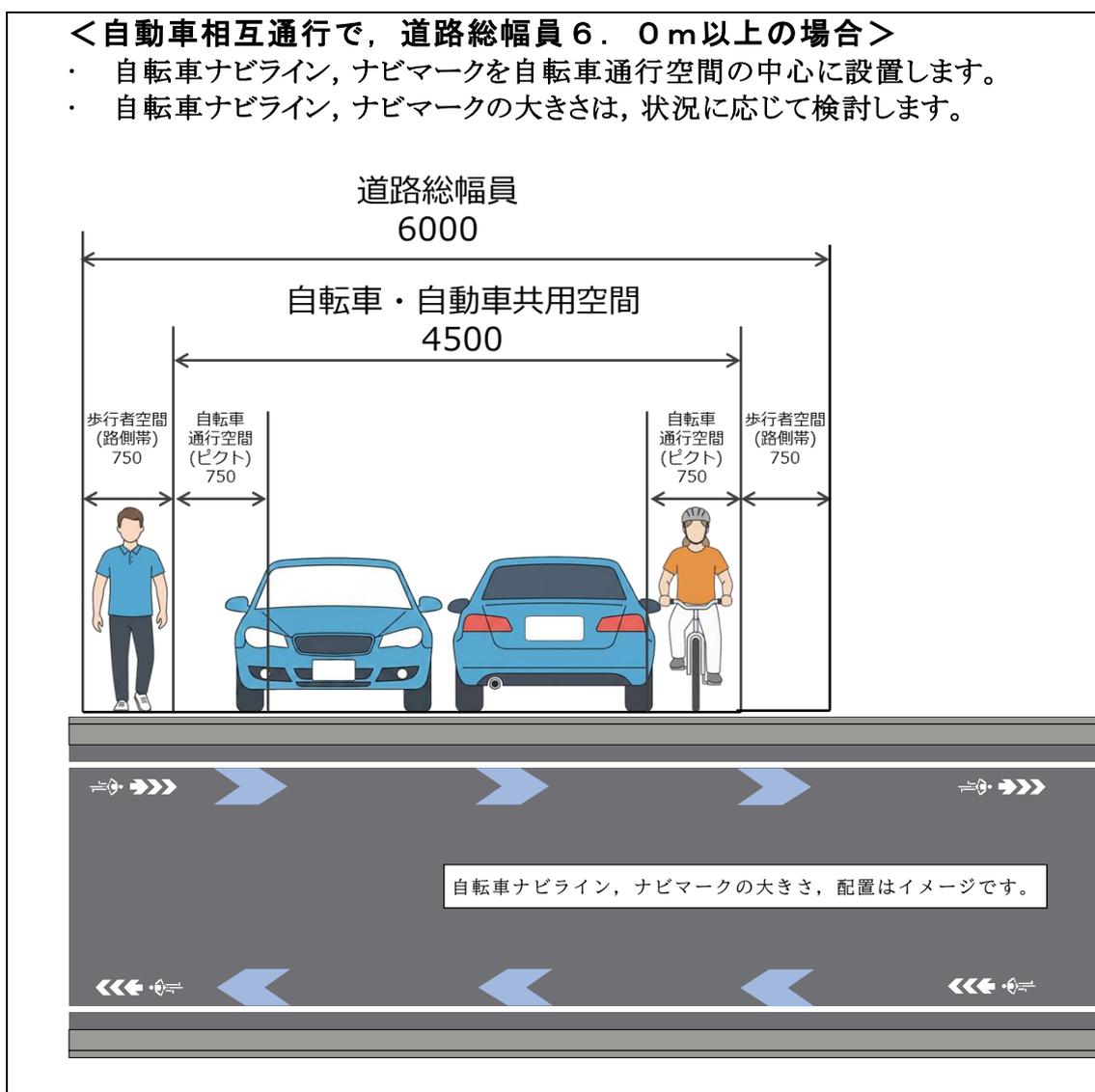


図 5-33 整備パターン例

3) 道路標示

以下の2種類の路面表示を使用して自転車通行環境の整備を進めます。

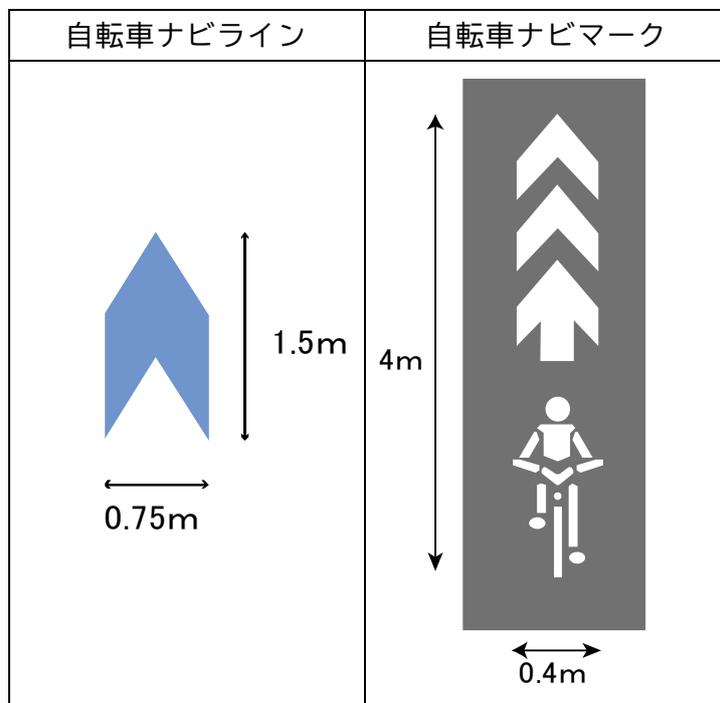


図 5-34 道路標示

4) 通行方法

自動車は、自転車の通行がない場合、自転車ナビラインを踏んで通行することができます。

自転車は、自転車ナビラインに表示された矢印の方向に従い、車道の左側を通行することを原則とします。

なお、高齢者や児童等については、車道の通行を必須とするものではありませんが、やむを得ず歩道を通行する場合には、歩道中央から車道寄りの部分を通行するとともに、直ちに停止できる速度で徐行するものとします。

※自転車ナビライン、自転車ナビマークは、自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を車道の左側端にて明示するものです。

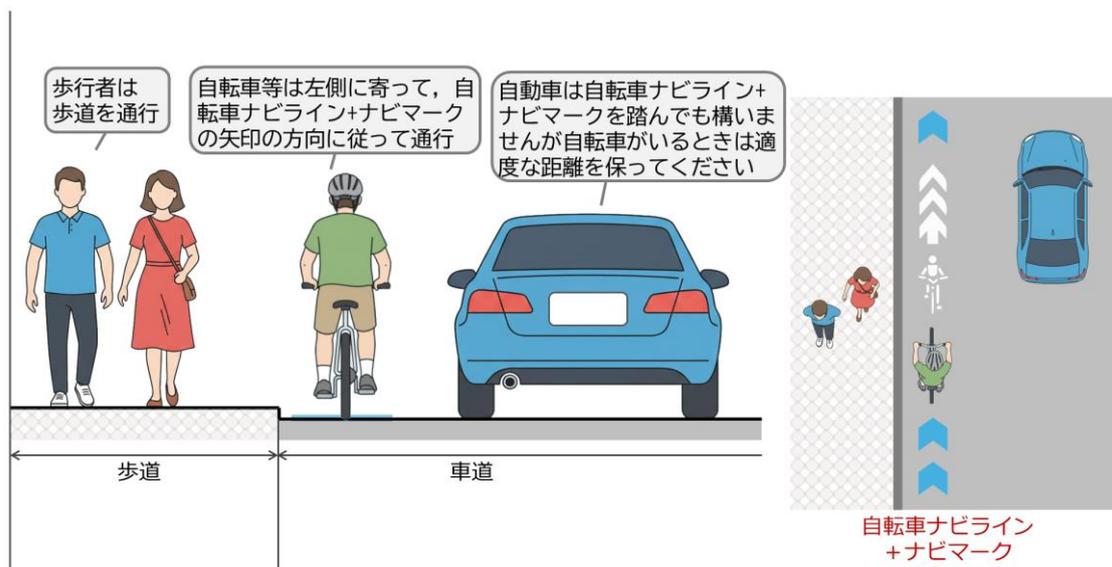


図 5-35 車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）の場合の通行方法

(3) 車道混在（自転車ナビマーク）

1) 概要

生活道路等，幅員が狭い安全対策のため設置するものです。

自転車ナビマークを設置することにより，自動車に対して自転車が車道内で混在することの注意喚起や自転車の逆走防止を図ります。

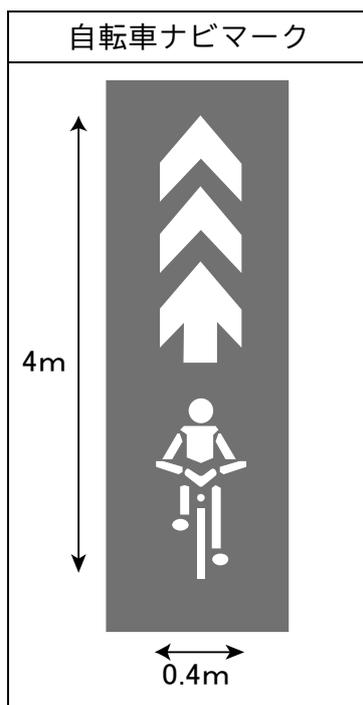


図 5-36 自転車ナビマークの仕様



図 5-37 市内の車道混在（自転車ナビマーク）の整備事例（市道 S104 号線）

2) 基本的な考え方

基本的な考え方と，通行方法は車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）と同様です。

普通自転車で歩道を通行するとき

1. 歩道を通行できるとき

普通自転車は車道通行が原則ですが、次のようなときは、普通自転車は歩道を通行することができます。

- ① 道路標識・道路標示で歩道を通行することができるかとされているとき
- ② 13歳未満の方若しくは70歳以上の方又は一定の身体障害を有する方が運転するとき
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき※1

※1 道路工事や連続した駐車車両等のため車道の左側を通行することが難しいときや、著しく自動車の交通量が多い、車道の幅が狭いなど、通行すると事故の危険があるときをいいます。

2. 歩道を通行するときのルール

- (1) 普通自転車で歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行※2しなければなりません。

また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなる場合は、一時停止しなければなりません。

- (2) 歩道に「普通自転車通行指定部分」が設けられている場合には、普通自転車通行指定部分を徐行しなければなりません※3。

※2 徐行とは、直ちに停止することができるような速度で進行することをいいます。

※3 ただし、普通自転車通行指定部分については、歩行者がいない場合は、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。



☆詳しくは、警視庁のホームページなどを確認してください。

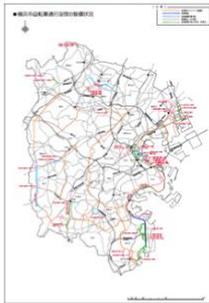
5.5 整備状況の情報発信

自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間だけでなく、シェアサイクルポートの位置、自転車等駐車場の位置等を市のホームページで情報公開し、新たにこれらの施設が整備された際にはSNS等で発信することを検討します。

自転車通行空間マップ

市内で整備済の自転車通行空間について、整備形態と整備個所を示すマップを作成しました（令和6年度末時点）。それぞれ地図をクリックするとPDFファイルをダウンロードできます。

横浜市内全域(PDF:591KB)



都心臨海部(PDF:386KB)



鶴見駅周辺(PDF:475KB)



港北ニュータウン(PDF:481KB)



戸塚駅周辺(PDF:411KB)



図 5-38 ホームページ上の情報発信のイメージ

出典：横浜市ホームページ横浜市内サイクリングマップ

6. 自転車対策実施方針

6.1 自転車対策実施方針の概要

6.1.1 市のこれまでの取組

(1) 自転車等対策総合計画の策定

市では、放置自転車等の課題解決を図るため、平成18年3月に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、「調布市自転車等対策総合計画」（以下「総合計画」という。）を策定しました。

総合計画では、4つの施策の方向性を定めるとともに、その具体化・実現化に向けて、平成20年3月に26の計画からなる「調布市自転車等対策実施計画」を策定し、自転車等駐車場の整備・有料化や放置自転車対策などを総合的に推進してきました。

総合計画における4つの方針は、次のとおりです。

- | | |
|-----|----------------------|
| 方針1 | 恒久的な自転車等駐車場の設置 |
| 方針2 | 関係者による自転車等駐車場の設置推進 |
| 方針3 | 自転車等駐車場の運営・管理の適正化の推進 |
| 方針4 | 既存の自転車等対策の改善・再構築 |

その後、京王線の連続立体交差事業やこれに伴う市街地整備の進展により、駅周辺における自転車利用状況や放置状況が大きく変化したことから、本実施計画の進捗状況を再確認・再検討し、時点修正等を行う計画改定を実施しました。

さらに、令和2年の改定以降は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴うライフスタイルの変化により、自転車利用を取り巻く状況が再び変化しています。このため、自転車活用推進計画の策定に合わせて、新たな施策の追加・検討を行うとともに、駅別の取組方針についても改めて見直しを行うこととしました。

(2) 放置自転車対策の効果

市では放置自転車の発生を抑制することを重要課題の1つとして、自転車等駐
車場整備を進めてきました。その結果、歩行者の移動に支障となっていた放置自転
車は減少傾向にあり、対策の効果が現れています。

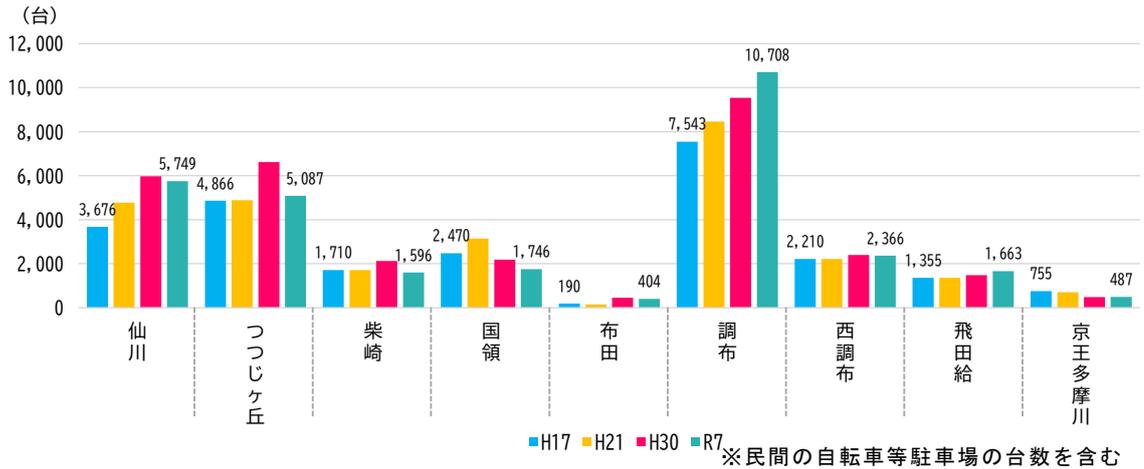


図 6-1 駅別の自転車等駐車場の収容台数の推移

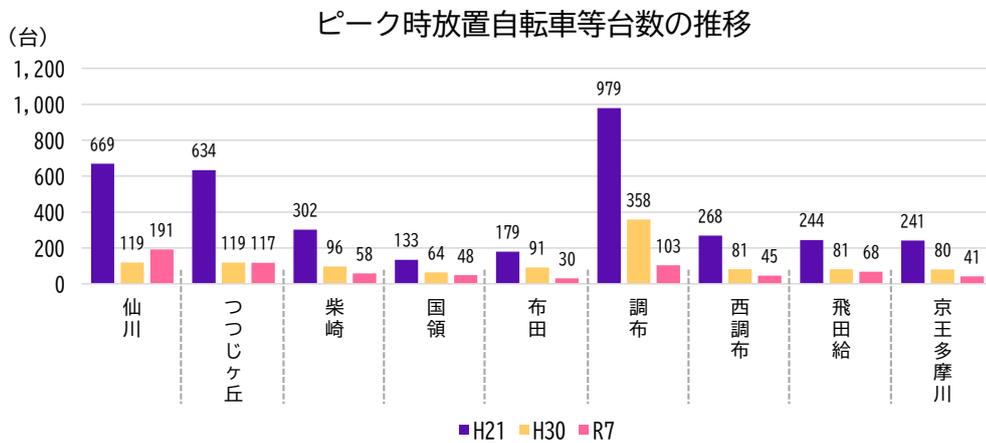


図 6-2 駅別の放置自転車台数の推移（ピーク時）

6.1.2 方針の位置付け

(1) 自転車活用推進計画との関連

令和3年3月に改訂した「調布市自転車等対策実施計画改定版」の内容を、近年の自転車や自転車等駐車を取り巻く状況に対応できるように見直し及び更新をし、「調布市自転車活用推進計画」の駐輪に関わる各施策を具体的に実現するための方針として位置付けます。



図 6-3 自転車対策実施方針の位置付け

6.1.3 基本的な考え方

市内における放置自転車は減少傾向にあり、これまでの取組により成果が表れています。引き続き、以下の4つの基本方針に基づき、施策に取り組むこととします。

【基本方針】

① 恒久的な自転車等駐車場の設置推進

既存自転車等駐車場を恒久的に維持・確保するための対策を推進するとともに、関係者と協働を図りながら、今後新たに設置が必要となる恒久的な自転車等駐車場の確保に努めます。

② 関係者による自転車等駐車場の設置推進

大量の自転車等駐車需要に対しては、関係者が駐車施設を自ら設置したり、あるいは駐車施設の設置への取組に対し、積極的な協力を行っていくことを原則とします。

これらの駐車施設でカバーしきれない駐車需要などに対しては、民間駐車施設事業者による民営の自転車等駐車場で対応していく視点を導入していきます。

③ 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進

自転車等駐車場利用については受益者負担の考え方を基本に、今後より一層自転車等駐車場の有料化を促進していきます。

また、公共交通などとの適正な役割関係を実現するとともに、自転車等駐車場の適正な利用を推進していきます。

④ 既存の自転車等対策の改善・再構築

市がこれまで取り組んできた既存の自転車等対策に関する制度・仕組み、シェアサイクル等民間事業者との協力も含めた諸活動などについて、改善・見直しの余地がないか総合的に再点検を行い、より効率的で効果的な自転車等対策に再構築していきます。

(1) 現在の取組状況

「調布市自転車等対策実施計画改定版」では、総合計画における4つの施策（基本方針）を踏まえて、課題解決に向けた26の計画から構成し、それぞれ施策に取り組んでまいりました。今回、自転車活用推進計画で定める施策に統合することとなるため、取組の状況を以下に整理しました。

表 6-1 調布市自転車等対策実施計画における26の計画の取組状況

4つの施策	26の計画	これからの取組の状況	
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
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・完了 ※2
		計画8 補助制度の拡大	(協議継続)
	(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)
	(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
3. 施設の運営管理の適正化	計画14 市内全施設の有料化	(協議継続)	
	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	
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
		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)
	(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 サイクル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 調布駅周辺(調布駅、布田駅、国領駅)の鉄道敷地上部自転車等駐車場は整備完了
 ※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調布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等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

(2) 自転車活用推進計画における自転車等駐車場施策

「調布市自転車等対策実施計画改定版」の26の計画は、自転車活用推進計画における施策のうち、「4. 都市環境」の自転車等駐車場に関する取組から構成することとします。

表 6-2 現行計画での取組と自転車活用推進計画における施策との対応

現行計画（令和2年度改定版）		自転車活用推進計画			
4つの施策	26の計画	施策の方向性	目標① 都市環境		
		施策の具体的内容・取組			
1. 恒久的な自転車等駐車施設の設置	(1) 既存自転車等駐車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	3. 恒久的な自転車等駐車場の設置		
		計画2 定期借地権の活用			
		計画3 既存施設の土地の公有化			
		計画4 既存施設の立体化			
	(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		
	(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		
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) 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	4. 関係者による自転車等駐車場の設置推進		
		計画9 補助対象施設の制限緩和			
	(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10 施設所有者の附置義務強化			
		計画11 附置義務対象施設の拡大			
		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	4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力		
	計画13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討				
3. 施設の運営管理の適正化		計画14 市内全施設の有料化	5. 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進		
		計画15 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入			
		計画16 無人式24時間管理システムの導入検討			
		計画17 満空情報システムの導入検討			
	該当なし			5-1 自転車等駐車場の運営管理の適正化	
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	6. 既存の自転車等駐車対策の改善・再構築		
	(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		6-1 放置禁止区域の見直し	
		計画20 集中的撤去へ向けた保管場所の確保			
		計画21 施設利用に関する情報提供			
	(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		6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
		計画23 返還日/時間帯の見直し			
	(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		6-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	
	(5) シェアサイクルの活用等	計画25 サイクルステーションの拡大			
		計画26 市民を対象とした利用促進等		7. シェアサイクルの普及促進	6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供
				7-1 サイクルポートの拡充	

6.2 自転車等駐車場施策

計画の実現に向けて、以下の自転車等駐車場施策に取り組んでまいります。また、各施策は自転車活用推進計画における「目標① 都市環境」における各種取組の一環となっております。

表 6-3 自転車活用推進計画における取組と具体的な自転車等駐車場施策

自転車活用推進計画における取組		具体的な自転車等駐車場施策
3. 恒久的な自転車等駐車場の設置	3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	長期賃貸借契約の締結
		定期借地権の活用
		土地の購入
		既存施設の立体化
4. 関係者による自転車等駐車場の設置推進	4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和
		施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大
		商店街による自転車等駐車場（有料）の借用協議
		道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討
5. 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	5-1 自転車等駐車場の運営管理の適正化	市で管理運用している施設の有料化
		利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入
		無人式24時間管理システムの導入検討
		満空情報システムの導入検討
		料金システムの更新
	5-2 定期・一時利用台数見直しの検討	定期・一時利用台数見直しの検討
5-3 多種多様なモビリティに対応できる駐輪スペースの確保	多種多様なモビリティに対応できる駐輪スペースの検討	
6. 既存の自転車等駐車対策の改善・再構築	6-1 放置禁止区域の見直し	放置禁止区域の見直し
	6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	施設利用に関する情報提供
		利用・駐車マナー啓発
	6-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	保管料金の見直し
返還日/時間帯の見直し		
7. シェアサイクルの普及促進	7-1 サイクルポートの拡充	サイクルポートの拡充

6.2.1 恒久的な自転車等駐車場の設置

(1) 既存自転車等駐車場用地の長期的担保 施策3-1

現在利用されている公共の自転車等駐車場は41箇所ありますが、そのうち約半数に当たる21箇所が民間等からの借地です。

民間等からの借地については、土地所有者と1年ごとの契約を締結しており、長期に渡って自転車等駐車場の収容台数を確保できる保証がありません。

このため、基本的に1年である賃貸借契約期間の見直し、定期借地権の活用及び土地の購入について土地所有者等と調整を図り、長期的な土地の確保に努めるとともに、必要に応じて既存施設の立体化を検討していきます。

1) 長期賃貸借契約の締結

借用地の契約期間について、現状では1年ごとの契約期間が多く、そのため多層化施設の建設が困難であり、また、地権者から当該地の契約解除を求められた場合には、返還することとなっています。

借用地中心の現状は大変不安定な状況の上に事業が成り立っているといえ、駐車施設用地の長期的確保の必要性が生じていることから、長期賃貸借契約を図ります。

2) 定期借地権の活用

定期借地権には、「一般定期借地権」と「建物譲渡特約付借地権」、「事業用定期借地権」の三種類が設定されています。自転車等駐車場の場合には、事業用定期借地権が該当します。

定期借地権は、建物の所有を目的とした制度のため、施設を有しない平置き of 自転車等駐車場は対象外となり、柱及び壁を有する施設であることが必要となります。

長期的な用地の確保を目的として、事業用定期借地権の導入へ向けた検討を行います。

表 6-4 定期借地権の種類

	一般定期借地権	建物譲渡特約付借地権	事業用定期借地権
存続期間	50 年以上	30 年以上	10 年以上 50 年未満
借地の利用目的	制限なし	制限なし	事業用
契約の形式	公正証書	事実上書面	公正証書
特徴	期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可	期間満了で契約消滅し、貸し主は建物を買取り	期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可
根拠条文	借地借家法 22 条	借地借家法 24 条	借地借家法 23 条

表 6-5 事業用定期借地権のメリットとデメリット

	土地所有者	借地人
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 一定割合による一時金（保証金）の収受が可能である 契約期間中の長期に渡る安定収入を得ることが可能である 契約内容に基づき、適正な地代の改定が可能である 契約期間終了後には、「建物譲渡特約付借地権」を除き更地で返還される 	<ul style="list-style-type: none"> 借地契約の際の一時金が普通借地権に比べて安価である 地主の承諾を得れば転売・転賃が可能である（契約期間を超えて転売することは不可） 契約期間が 10 年以上 50 年未満と長期で、事業に適した建物を建てられる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 借地契約期間中は当該地を自分で使用することは不可 借地契約時の保証金が普通借地に比べ安価 相続時に保証金の一部しか債務控除されない 	<ul style="list-style-type: none"> 契約の更新が不可 契約期間終了後には、「建物譲渡特約付借地権」を除き更地で返還する必要有り（借り主の費用で解体施工の必要有り）

3) 土地の購入

土地を長期的に担保するもう一つの方法として、市が土地所有者から土地を買い取る不動産売買があり、長期賃貸借契約及び事業用定期借地権の活用と併せて検討を行っています。

表 6-6 不動産売却のメリットとデメリット（土地所有者）

メリット	<ul style="list-style-type: none">・ 現金化により、その後の収入や支出の改善へつなぐことが可能である・ 不動産価値の下落リスクを回避できる・ 維持費が不要となる
デメリット	<ul style="list-style-type: none">・ 土地を手放すことで、その土地から得られる収益が見込めなくなる・ 売却にあたってさまざまな費用負担が発生する → 仲介手数料，測量費，印紙税，法書士手数料等・ 譲渡価額が取得費や譲渡費用を上回ると譲渡所得が生じる → 所得税，住民税，復興特別所得税

4) 既存施設の立体化

令和7年時点で、市内には41箇所の公共の自転車等駐車場がありますが、その中で立体化されている施設は5箇所で、他は全て平置き施設となっています。平置き施設のうち、一部の混雑している公共自転車等駐車場では、立体化を検討しています。

自転車等駐車場だけではなく、平面駐車施設の立体利用も考えられることから、将来の施設容量に不足が生じる駅周辺では検討が必要です。駐車施設の上に構造物を組み立て、上部に駐車場所を確保するほか、地下式自転車等駐車場と駐車施設の組み合わせも考えられます。

6.2.2 関係者による自転車等駐車場の設置推進

(1) 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力 施策4-1

1) 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和

原則的に、自転車等駐車場を全て有料化することにより、民間事業者による参入の促進を図ることができます。また、補助制度を改正後(案)のとおり見直し、条例等を改正します。

条例では、大規模施設を設置する際に自転車等駐車場の建設を義務付けていますが、駅周辺では該当する規模の施設が少なく、今後もそのような施設が新設されることは予想しにくくなっています。小規模な店舗が集積している現状に合わせるため、商店街でも民間事業者が参入しやすくなるよう、条例及び条例施行規則で補助対象施設としている施設の制限を緩和します。

◇ 現行

<対象・条件>

- ・主として通勤，通学者の利用に供されるものであること。
- ・自転車を 100 台以上収容できること。
- ・利用者の安全が確保され，有効に駐車できる構造・設備を有すること。
- ・自転車等放置禁止区域内若しくはその付近又は自転車等駐車場が必要と認められる地域であること。

<補助額>

- ・平置き式－簡易舗装，フェンス囲，1 台あたりの建設費 1 万円
 - ・平置き式－簡易舗装，フェンス囲，屋根，ラック付，1 台あたりの建設費 3 万 5000 円
 - ・立体重層式－1 台あたりの建設費 6 万 2000 円
- 上記基準額を収容台数に乗じた額の 1 / 4 を補助

◇ 改正後(案)

<対象・条件>

- ・自転車等を 50 台以上収容できること。
- ・利用者の安全が確保され，有効に駐車できる構造・設備を有すること。
- ・自転車等放置禁止区域内若しくはその付近又は自転車等駐車場が必要と認められる地域であること。
- ・継続して5年以上運営されるもの。

<補助額>

- ・ 建設費の 1 / 3 以内を補助。但し，平置き式 500 万円，立体自走式 1000 万円を限度とする。

表 6-7 隣接地域の民間補助対象・補助率（額）

	補助対象	補助率（額）
狛江市	なし	—
三鷹市 累計実績 14件 計 4,070台	<ul style="list-style-type: none"> (1) 一般市民の利用に供されるものであること (2) 鉄道駅から概ね 300m以内にあること (3) 駐車場に供する面積が、概ね 20㎡以上で、かつ、自転車等の収容能力が 40 台以上のものであること (4) 設置する施設が継続して 5 年以上運営されるものであること 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 駐車場の敷地に係る固定資産税及び都市計画税に相当する額 (2) 駐車場の新設、増設又は改築のために要する経費の 3 分の 1 に相当する額。ただし、500 万円を限度とする。 (3) 駐車場の整理等運営管理に要する経費で次に掲げるもの。 <ul style="list-style-type: none"> ア 自転車等の収容能力が 40 台以上 200 台未満の駐車場については、1 日当たり自転車等整理員 1 人 3 時間分の別に定める賃金に相当する額を限度とする。 イ 自転車等の収容能力が 200 台以上の駐車場については、1 日当たり自転車等整理員 2 人 3 時間分の別に定める賃金に相当する額を限度とする。
世田谷区 累計実績 23件 計 4,502台	<p>民営自転車等駐車場を設置しようとするもので、当該事業において他の補助金の交付を受けていないもの。</p> <p>条件：平置式 3 年または 5 年 立体自走式 7 年 立体機械式 10 年 以上運営</p>	<p>建設費の 1 / 3 以内。ただし、平置式 500 万円、立体自走式 1000 万円を限度。</p>
府中市	なし	—
杉並区 累計実績 22件 計 2,513台	<ul style="list-style-type: none"> (1) 自転車駐車場の位置が条例で定める放置禁止区域内にあること (2) 自転車駐車場の構造及び設備が、利用者の安全を確保することができ、自転車が有効に駐車できるものであること (3) 一般区民の利用する自転車を収容する施設であること (4) 当該自転車駐車場が、継続して 5 年以上運営されること (5) その他区長が必要と認めるもの 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 建設費 標準建設費（収容台数 1 台につき、単価 11 万 0000 円を乗じて得た額）又は建設に要した経費のいずれか低い額の 2 分の 1 以内とし、1000 円未満の端数があるときは、これを切り捨てる。ただし、補助金の交付限度額は 1000 万円とする。 (2) 管理費 自転車の年間駐車実績台数を供用した日数で除して得た台数又は収容台数のいずれか低い台数に単価 3000 円を乗じて得た額とする。
小金井市 3件 計 459台	<p>民営自転車駐車場の新設又は増設に係る事業で、自転車等の放置防止に寄与するもの</p>	<p>自走式自転車駐車場の平面式で 3 年、立体式で 5 年、機械式で 10 年以上の補助事業を行うこと。</p>

資料：東京都 令和 6 年度「駅前放置自転車の現況と対策」より作成

2) 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大

市では，駅周辺における大規模な開発行為だけでなく小規模な開発行為にも対応できるように，附置義務の対象となる施設を拡大します。そこで，下記（案）のとおり自転車等駐車場の設置基準を見直し，条例等の改正を検討していきます。

◇ 現行

○対象 下記施設の新築及び増築時

- ・遊技場等
規制対象面積：300 m²を超えるもの
店舗面積に対して：15 m²毎に1台
 - ・百貨店，スーパーマーケット，その他の大規模小売店舗
規制対象面積：400 m²を超えるもの
店舗面積に対して：20 m²毎に1台
 - ・銀行等金融機関
規制対象面積：500 m²を超えるもの
店舗面積に対して：25 m²毎に1台
- 強制力：義務付・措置勧告

◇ 改正後（案）

○対象 下記施設の新築，増築，施設改修及び用途変更発生時

- ・遊技場等
規制対象面積：150 m²を超えるもの
店舗面積に対して：10 m²毎に1台
 - ・百貨店，スーパーマーケット，その他の大規模小売店舗
規制対象面積：200 m²を超えるもの
店舗面積に対して：20 m²毎に1台
 - ・銀行等金融機関
規制対象面積：250 m²を超えるもの
店舗面積に対して：25 m²毎に1台
- 強制力：義務付・措置勧告

3) 商店街による自転車等駐車場（有料）の借用協議

放置自転車は減少傾向にあります。一部の駅ではスーパーマーケットなどの店舗前の道路上に一時的に駐車する人がいます。商店街に面した歩道等を長時間占有され、歩行者等の通行の妨げとなっており、市では問題解決に向け、商店街周辺に設置された公共の自転車等駐車場の一部を商店街等に有償で貸与することについて、商店街等と協議します。

4) 道路上への自転車等駐車場設置の検討

道路法施行令の改正により、道路上への自転車等駐車場の設置が平成17年4月から、また、原動機付自転車及び自動二輪車駐車場の設置が平成19年1月から、道路幅員等の規制はありますが可能となりました。

調布駅周辺においては、買い物目的等で駐車する方への適正な利用及び歩道の安全性向上を目的とし、令和4年度に路上自転車等駐車場を整備しました。今後も、警察等と協議を行い、道路上への駐車施設設置について検討を行ってまいります。



図 6-4 路上自転車等駐車場の整備例（調布駅周辺）

6.2.3 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進

(1) 施設の運営管理の適正化 施策5-1

市では、駐車環境の維持・向上のため、既設自転車等駐車場の整理誘導業務、借地や違法駐車対策のため、自転車の撤去や整理等に要する費用として約4億5000万円を支出しています。

一方、歳入は、自転車等駐車場使用料等で、年間約2億1000万円であることから、年間約2億4000万円を税金で補っています。

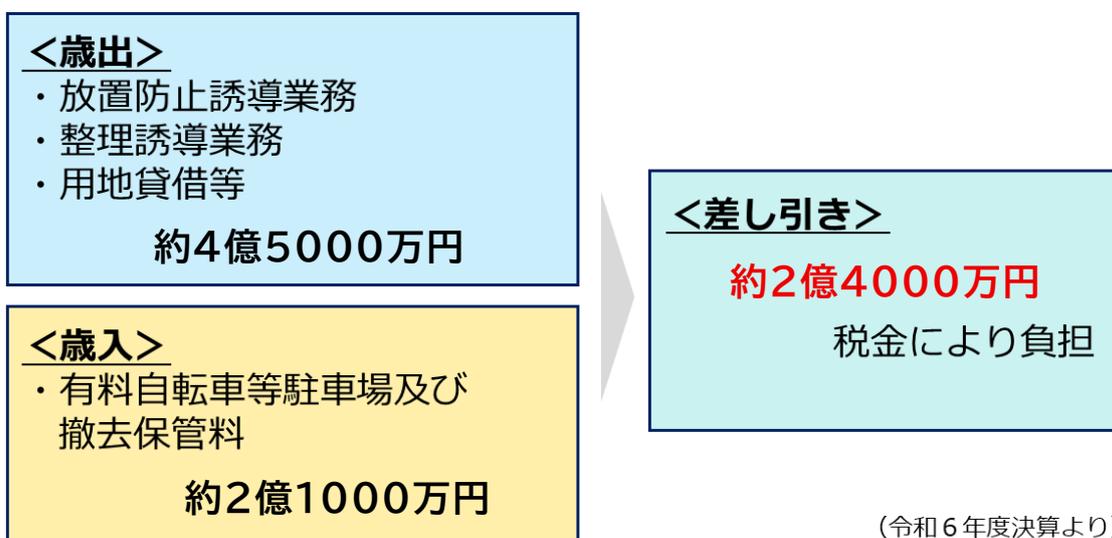


図 6-5 市の自転車等駐車場に関する費用

- ※1 歳出については、令和6年度は国領西自転車等駐車場改修工事を行ったため、通年度より大幅に増額となる
- ※2 歳入については、国領駅西自転車等駐車場改修工事のため、約7ヶ月間閉鎖期間があったため、通年度より減収となる。また平成31年度に他市の状況を踏まえた料金改定により、減収となる

1) 市で管理運用している施設の有料化

市内41箇所の自転車等駐車場のうちほとんどが有料化されていますが、つつじヶ丘駅周辺と西調布駅周辺では無料施設が残っています。

今後については、自転車等駐車場の収容台数が確保された駅周辺から随時施設の有料化を図り、原則として市で管理運用している施設を有料化します。

適正な自転車利用は、自転車等駐車場の整備費など自転車等駐車対策費用の軽減につながり、また、有料化により使用料をいただくことは受益者負担による公平な行政運営となります。さらに、恒久的な自転車等駐車場設置のための借地の買上げや、利用・駐車マナーの向上といった効果も期待されます。

《有料化の手順》

原則的に市内全ての自転車等駐車場を有料化しますが、次のような条件が整った地域から順次有料化していきます。

- ① 権利者の承諾を得た地域、あるいは、長期間使用が可能となる用地を確保できた地域
- ② 既存施設の立体化などにより、概ね駅周辺の収容可能台数が確保できた地域
- ③ 連続立体交差事業や各駅周辺の街づくりの動向に合致している地域
- ④ 施設整備時における利用者に配慮した工事工程の調整や、工事期間中の代替地が確保できた地域
- ⑤ 施設の位置、構造による料金の細分化など、利用者を分散・誘導する利用率などを検討した地域



図 6-6 つつじヶ丘駅北暫定自転車等駐車場

2) 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入

これまで、屋根の有無や立体自転車等駐車場の階数による料金設定、契約期間延長の可否などについて、周辺自治体の状況も参考にしながら、施設構造に沿った料金設定、学生や長期契約者に対する割引率の拡大や、市民以外の利用者料金の追加などの取組を実施してきました。

今後は、自転車の利用状況の変化に対応するとともに、特に買い物などの短時間利用者に向けた対策として駐輪需要の動向を注視しながら必要に応じて料金制度の改正を検討していきます。

◇ 現在の料金設定

《月ぎめ使用の場合の使用料》

車種	駐車場所	屋根の有無	区分	1ヶ月 (円)	3ヶ月 (円)	6ヶ月 (円)
自転車	地階 又は1階	有	市内	2000	5700	1万800
			市外	2200	6300	1万2000
		無	市内	1500	4200	7800
			市外	1700	4800	9000
	2階	有	市内	1600	4500	8600
			市外	1800	5100	9800
	屋上	無	市内	700	1900	3400
			市外	900	2500	4600
原動機付自転車	—	有	市内	3000	8500	1万6200
			市外	3200	9100	1万7400
		無	市内	2500	7000	1万3200
			市外	2700	7600	1万4400
自動二輪車	—	無	市内	4000	1万1300	2万1300
			市外	4200	1万1900	2万2500

備考

- この表において「市内」とは、次の各号のいずれかに該当する者が使用する場合の区分をいう。
 - 市内に住所を有する者
 - 市内に事業所を有し、又は勤務する者
 - 市内の学校（専修学校及び各種学校を含む。）に在学する者
- この表において「市外」とは、前項各号に掲げる者以外の者が使用する場合の区分をいう。
- この表の自転車の項の使用料の額（以下「標準使用料額」という。）は、駐車場から当該駐車場の最寄りの駅までの距離に応じて、規則で定めるところにより標準使用料額に100分の120を乗じて得た額から標準使用料額に100分の80を乗じて得た額までの範囲内で増減させて定めることができる。

《日ぎめ使用及び時間ぎめ使用の場合の使用料》

使用区分	車種	使用料額(円)
日ぎめ使用	自転車	100
	原動機付自転車	200
	自動二輪車	300
長期時間ぎめ使用	自転車※	100
	原動機付自転車	200
	自動二輪車	300
短期時間ぎめ使用	自転車	100

備考

この表の使用料額の欄の金額は、日ぎめ使用にあつては基本使用日当たり、時間ぎめ使用にあつては基本使用時間当たりの金額とする。

◇ 改正後（案）

《商店街利用者を対象とした時間制料金》

車種	時間制
自転車	駐車施設の位置，規模及び利用料金等については，近隣商店街等利用者の状況を確認しながら検討する。
原動機付自転車	

表 6-8 隣接地域の自転車等駐車場利用料金

	利用料金				
三鷹市	定期利用：	月 1500～5500 円			
	一時利用：	入庫から 2 時間まで無料，以降 4～8 時間ごとに 100～200 円			
世田谷区		自転車	原付		
	1 か月 (定期)	1000～ 2000円	1500～ 2500円		
※それぞれ学割あり					
府中市		自転車	原付	自二	府中駅南自転車駐車場 時間使用 24 時間につき 300 円 (駐車時間が 2 時間以内の時間使用に係る使用料は無料とする) 府中駅北自転車駐車場 時間使用 24 時間までごとにつき 100 円 (駐車時間が 2 時間以内の時間使用に係る使用料は無料とする)
	1 か月 (定期)	800～ 2000円	2500円	3000円	
	一時利用	100円	150円	200円	
川崎市	利用の種類	料金			
		自転車		バイク(125cc以下)	
	一時利用	施設により120円, 150円, 170円		施設により180円, 220円	
定期利用 (1ヶ月)	施設により2000円, 2500円, 2800円		施設により3000円, 3700円		

資料：東京都 令和 6 年度「駅前放置自転車の現況と対策」，
三鷹市ホームページ，川崎市ホームページより作成

表 6-9 施設形態によって細かく決められた料金の例
(練馬区大泉学園駅北口地下自転車等駐車場)

		1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
地下1階上段	一般	1500円	4200円	7200円
	学生	1000円	2800円	4800円
地下1階下段	一般	2000円	5700円	9600円
	学生	1500円	4200円	7200円
地下2階上段	一般	1200円	3400円	5700円
	学生	700円	1900円	3300円
地下2階下段	一般	1700円	4800円	8100円
	学生	1200円	3400円	5700円

資料:練馬区ホームページより作成

3) 無人式24時間管理システムの導入検討

管理人件費を削減する目的等から、既に一部の施設については導入されていますが、他の施設についても24時間無人管理が可能なゲート式システムなどの導入を行いました。

表 6-10 24時間管理システムの特徴

	有人管理	無人管理
メリット	・ 整理整頓が逐次可能である	・ 人件費の抑制が可能である
デメリット	・ 管理人の常駐時間に比例して人件費を必要とする	・ 初期コストがかかる(標準タイプで約2000万円強) ※リース対応も可能



ゲート式システム
つつじヶ丘駅南口西自転車駐車場



ラック式システム
布田東路上自転車等駐車場

図 6-7 ゲート式システム/ラック式システムの例

4) 満空情報システムの導入検討

駐車施設に到着しても満車で駐車できない、あるいは他に空いている駐車施設が分からないといった理由で、自転車等を放置してしまう利用者の行動を解消するため、満空情報システムの導入を進めています。

現在は、自転車等駐車場の入口で満空情報をリアルタイムに掲示しているほか、ホームページ上でも、現地に行かずに混雑状況（満空情報）を確認できるシステムを、調布駅周辺において令和7年3月から導入しました。今後は、市内の他の駅への拡大も検討していきます。

また、自転車等駐車場の表示看板については、放置禁止区域も分かるように情報を掲載し、情報システムの導入と合わせて設置を検討します。

<満空情報システムの例>



国領西自転車等駐車場



調布西第2路上自転車等駐車場

図 6-8 満空情報システムの例

<リアルタイムな満空情報の案内>

ステータス	名称	料金
満	1.調布南第2 (自転車)	12時間ごと100円 (90分間無料)
空	2.調布南第3路上 (自転車)	2時間ごと100円 (60分間無料)
空	3.調布西第1路上 (自転車)	12時間ごと100円 (90分間無料)
空	4.調布西第2路上 (自転車)	12時間ごと100円 (90分間無料)

図 6-9 調布駅周辺一時利用自転車駐車場一時利用案内

5) 料金システムの更新

近年、キャッシュレス決済の普及や新しいサービスの導入に伴い、自転車等駐車場における支払い方法も多様化してきています。現金、交通系ICカード、クレジットカードや二次元コード決済などが利用可能となり、利用者にとって選択肢が広がっています。今後は多様化する支払い方法の対応した機器への更新を進めていきます。

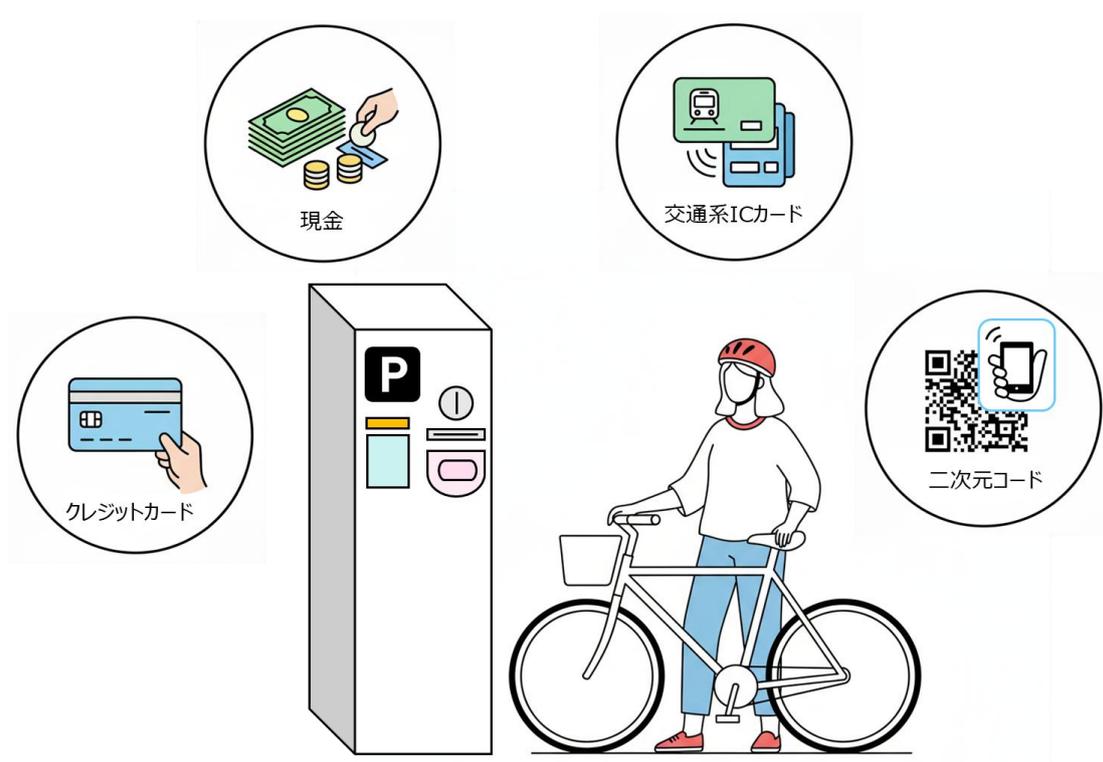


図 6-10 多様な支払方法のイメージ

(2) 定期・一時利用台数見直しの検討 **施策5-2**

近年、自転車利用の状況は、新型コロナウイルス感染症の影響を経て、大きく変化してきています。通勤や通学にあわせて定期的に自転車等駐車場を利用する方が減少する一方で、在宅勤務や時差通勤の広がり、買い物や短距離の外出といった日常的な移動が増えたことにより、必要な時に気軽に利用できる一時利用の需要が高まっています。

その結果、一部の公共自転車等駐車場では、定期利用よりも一時利用が多くなる傾向が見られています。このまま従来の利用区分での運用を続けると、実際の需要に対応しきれず、利用される皆さまの利便性に影響する可能性があります。

そこで、公共自転車等駐車場の運営をより実態に合わせ、効率的で公平なものとするため、一時利用台数と定期利用台数の配分の見直しを検討します。

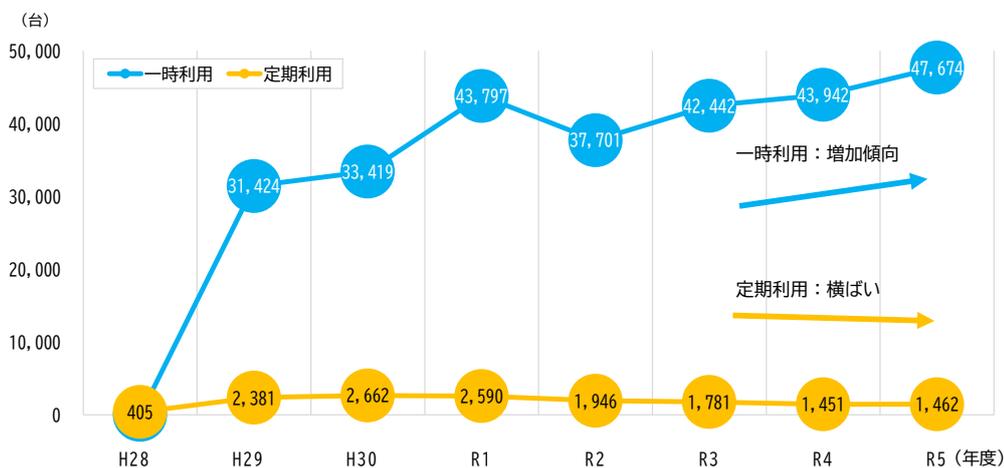


図 6-11 【参考】国領東路上自転車等駐車場（利用台数）の推移

(3) 多種多様なモビリティに対応できる駐輪スペースの確保 施策5-3

近年、自転車の利用形態は多様化しており、従来型の一般的な自転車に加えて、子どもを乗せるためのチャイルドシートを備えた自転車や、安定性を高めるために幅の広いタイヤを装着した自転車など、車体の大きさや形状に特徴のある自転車が数多く利用されるようになっていきます。また、高齢者の方や身体的な理由から三輪自転車を利用される方もおり、公共自転車等駐車場に求められる機能はこれまで以上に幅広くなっています。

一方で、既存の自転車等駐車場の多くに設置されているラックは、標準的な大きさの自転車を想定されており、幅を取る自転車や特殊な形状の自転車では利用しにくい場合があります。

こうした多様なニーズに対応するために、老朽化したラックの更新とともに、既存のラックの見直しを行い、ラックに収めにくい自転車でも安心して駐輪できるよう、平置き式の駐輪スペースを確保・拡充していくことを検討します。

● 西調布南第2自転車駐車場



● 国領西自転車等駐車場



図 6-12 ラック式から平置き式への改修の例

6.2.4 既存の自転車等駐車対策の改善・再構築

(1) 放置禁止区域の見直し 施策6-1

放置禁止区域は、市内の各駅の半径200m以内に自転車等駐車場が設置されていること、また駅利用者の多くが徒歩3分以内の範囲に自転車等を駐車する傾向があることから、駅を中心とした概ね半径200m以内の私道を除く国道・都道・市道の全てを放置禁止区域に指定しました(*1)。

その結果、平成21年度、平成30年度、令和6年度及び令和7年度の調査における放置自転車台数(ピーク時間帯)を比較すると、つつじヶ丘駅では平成21年度の634台から平成30年度には119台、令和6年度には117台へと減少しました。調布駅でも、平成21年度の979台から平成30年度には358台、令和7年度には103台へと大幅に減少しています。

今後は、放置自転車の発生状況を確認しながら、状況に応じて放置禁止区域の拡大や見直しを検討していきます。市内で最も利用者が多い調布駅については、調布3・4・28号線の事業完了後に区域の見直しを行う予定です。

なお、放置禁止区域については、表示看板の設置のほか、市報やホームページを通じて利用者へ周知しています。

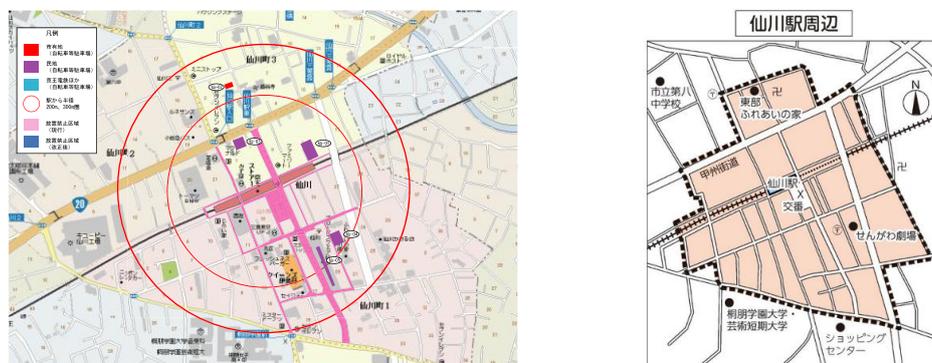


図 6-13 仙川駅の放置禁止区域

(*1)「調布市自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例」で定められている
放置禁止区域の指定等

第5章 放置自転車等に対する措置
(放置禁止区域の指定等)

- 第21条 市長は、自転車等が大量に放置され、又は放置されるおそれがあると認められる地域を自転車等放置禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）として、指定することができる。
- 2 市長は、放置禁止区域を指定しようとするときは、あらかじめ協議会の意見を聴くものとする。
 - 3 市長は、第1項の規定による指定をしたときは、その旨を告示しなければならない。
 - 4 前2項の規定は、放置禁止区域を変更し、又は解除する場合について準用する。



図 6-14 調布駅前の歩道の様子

公園内の放置自転車対策について

放置自転車は駅周辺だけでなく、市内の公園内にも見られます。その際は公園を管理する担当部署と連携を図りながら撤去・保管を行っています。

また、公園を利用する際に自転車を駐輪する場合は並べて止め、公園の利用者に影響がないようにしましょう。



図 6-15 現状の公園利用ルール案内と放置自転車の様子（多摩川市民広場）

(2) 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供 **施策6-2**

1) 施設利用に関する情報提供

駅周辺の自転車等放置禁止区域に一定時間放置されている自転車及び原動機付自転車（排気量50cc以下）については、撤去を行っています。

また、令和7年4月からは、駅周辺放置禁止区域内の道路上にある放置自転車等に対し、啓発や撤去を、土日を含む休日にも強化して実施しています。

さらに、施設の利用促進を図るため、撤去活動とあわせて空車施設の案内、市民向け施設利用パンフレットの配布、市報やホームページでの施設利用案内なども行っています。

今後も、放置自転車の状況に応じて、必要な対策を検討していきます。

表 6-11 駅周辺に放置された自転車の撤去日等

	仙川	つつじヶ丘	柴崎	国領	布田	調布	西調布	飛田給	京王多摩川
頻度	平日	平日	平日	平日	平日	平日	平日	平日	平日
時間帯	午前・午後（8：30～17：00）								
エリア	放置禁止区域内								
保管場所	つつじヶ丘自転車等保管所				上石原自転車等保管所				

※仙川駅，つつじヶ丘駅，調布駅は月2回程度
（土・日・祝日のいずれか）13：00～17：00



図 6-16 撤去自転車の保管場所（国領・柴崎・つつじヶ丘・仙川の4駅周辺）

2) 利用・駐車マナー啓発

「買い物に行きたいが自転車を駐車できる場所がわからない」、「駐車施設を定期で利用するにはどういった手続きが必要なのか」といった疑問及び不安への対応や、自転車等利用者の駐車マナーの向上を図るため、駅ごとにそれぞれの案内を、パンフレットや看板、市報、ホームページなどを活用して広報しています。

【掲載内容】

- ・ 自転車等駐車場の位置，料金体系，利用時間
- ・ 自転車等駐車場利用のための手続き
- ・ 自転車等放置禁止区域
- ・ 保管料金及び返還業務実施日
- ・ 近距離利用者に対する利用抑制の啓発
- ・ 自転車を安全利用するためのマナー
- ・ 放置自転車等抑制の啓発 等

【活用ツール（配布方法）】

- ・ パンフレット（町会回覧，転入届窓口での転入者への配布，担当課窓口での配布等）
- ・ 看板
- ・ 市報
- ・ ホームページ 等



図 6-17 放置禁止区域を示す道路標示（調布駅周辺）

(3) 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し **施策6-3**

1) 保管料金の見直し

施設の有料化及び撤去活動の強化等に合わせ、近隣自治体の料金も参考にしながら保管料金を見直しました。

また、必要に応じて今後も料金の見直しを検討していきます。

表 6-12 市における保管料金

自転車	1台につき 2500 円
原動機付自転車	1台につき 5000 円

表 6-13 隣接地域の撤去・保管料金

狛江市	三鷹市	世田谷区	府中市	川崎市
■撤去保管料 自転車：3000 円 原付：5000 円	■撤去料 自転車：2500 円 原付：4000 円	■撤去手数料 自転車：3000 円 原付：4000 円	■撤去料 2000 円 ■保管料 14 日まで無料 以降 1 日 50 円 限度 1000 円	■撤去・保管料 自転車：2500 円 原付：5000 円

資料：東京都 令和6年度「駅前放置自転車の現況と対策」
川崎市ホームページより作成

2) 返還日/時間帯の見直し

年末年始を除く毎日、撤去された自転車等は市内2か所の保管所において返還しています。返還日時については、これまで市民のニーズに合わせて曜日や時間帯の見直しを行ってきました。

また、調布市放置自転車コールセンター（24時間受付）を設置し、返還に関する問い合わせに対応しています。

今後も、必要に応じて返還日や時間帯の見直しを検討していきます。

自転車等の返還のご案内

調布市では「自転車等放置禁止区域」を定め、一定時間放置されている**自転車**及び**原動機付自転車**(排気量50cc以下)を撤去しています。
布田、調布、西調布、飛田給、京王多摩川の各駅周辺で撤去した自転車等は、**上石原自転車等保管所**に移送しています。

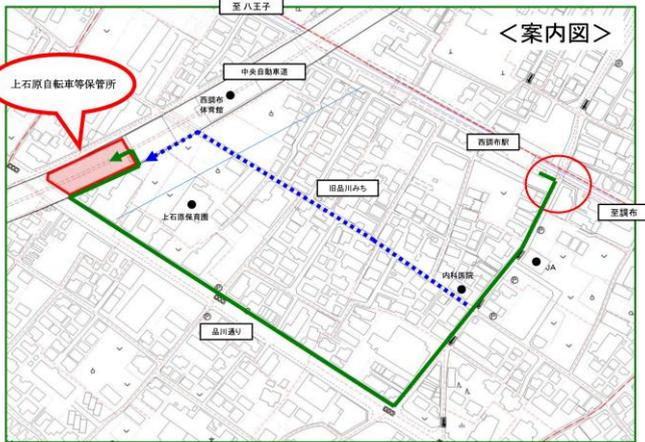
(1) 移送先 **上石原自転車等保管所**
所 在 調布市上石原2丁目11番地(中央自動車道高架橋下)
電 話 **042-483-8009**

(2) 返還日 **毎日** ※年末年始(12/29~翌年1/3)を除く

(3) 返還時間 **午前10時30分から午後7時00分まで**

(4) 返還手数料 自転車(1台につき) **2,500円**
原動機付自転車(1台につき) **5,000円**

(5) その他
住所・氏名が確認できるもの(運転免許証、学生証、健康保険証など)及び自転車等の**カギ**をお持ちください。



<案内図>

■ 自転車等の撤去、返還等に関するお問い合わせ先
調布市交通対策課自転車対策係 電話 042-481-7420~7422
一般財団法人調布市市民サービス公社 電話 042-486-2141

図 6-18 自転車等の返還のご案内

資料：調布市ホームページより作成

6.2.5 シェアサイクルの普及促進

(1) サイクルポートの拡大 施策7-1

市では、シェアサイクル事業に取り組む民間事業者と連携し、市民や来街者の利便性及び回遊性の向上を図るため、電動アシスト付き自転車のシェアサイクル事業に取り組んでいます（平成31年から実証実験、令和4年度から本格実施）。

主に、電車やバスなどの公共交通網を補完する移動手段として自転車をシェアして利用することで、市民はもとより、仕事や観光などで市を訪れる方の移動手段として活用できるほか、公共交通の不通時における代替交通手段としての利用も期待されます。

今後も、公共施設、公園、飛行場、団地、商店街などへのポートの拡大を進めるとともに、駅前広場でのイベント等を通じて市民への広報活動を行い、官民連携による利用促進を図っていきます。

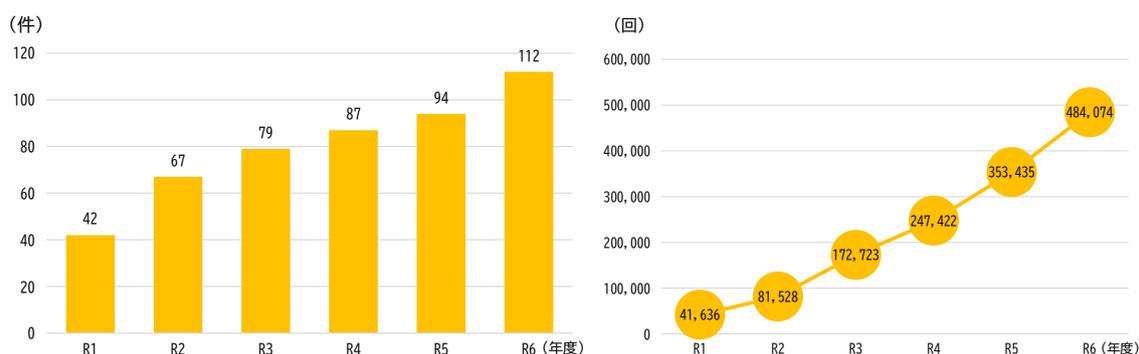


図 6-19 市内のシェアサイクルポート数と延べ利用台数（回）の推移

資料：OpenStreet（株）資料より作成



図 6-20 深大寺に設置されたシェアサイクルポート

6.3 各駅における自転車等駐車場の施策

令和2年に改定した『調布市自転車等対策実施計画改定版』以降，新型コロナウイルス感染症拡大によるライフスタイルの変化や，京王線の連続立体交差事業やこれに伴う市街地整備の進展により，自転車利用の状況が大きく変化しました。

そこで令和6年度から7年度にかけて，市内の各駅で自転車等駐車場の利用実態調査を実施し，駅ごとに計画目標年次（令和17年度）の公共自転車等駐車場の整備台数を算出しました。

本計画では，これらの整備台数に加えて，自転車等駐車場施策にどのように取り組むのかを駅別に詳しく示します。



図 6-21 市内の駅

(1) 各駅の利用率の状況

市内各駅周辺における駐輪需要の実態調査を、令和6年12月（仙川駅、つつじヶ丘駅、柴崎駅）及び令和7年5月（国領駅、布田駅、調布駅、西調布駅、飛田給駅、京王多摩川駅）に実施しました。

本調査では、自転車等駐車場に駐車されている自転車の台数と、駅周辺における放置自転車の台数を合算し、1日のうち最も多い時間帯（ピーク時）の値を駐輪需要として、駅周辺の自転車等駐車場収容台数との利用バランスを分析しました。その結果、公共自転車等駐車場と民間自転車等駐車場を合わせた場合、すべての駅において利用率は100%を下回り、駐輪需要を満たしていることが確認できました。

一方で、供給台数を公共自転車等駐車場のみとした場合の利用バランスを見ると、国領駅と調布駅では利用率が100%を超えており、公共自転車等駐車場だけでは需要を十分に賅えない可能性があることが分かりました。このため、民間自転車等駐車場も含めて、駅周辺の駐輪施策を検討していく必要があります。

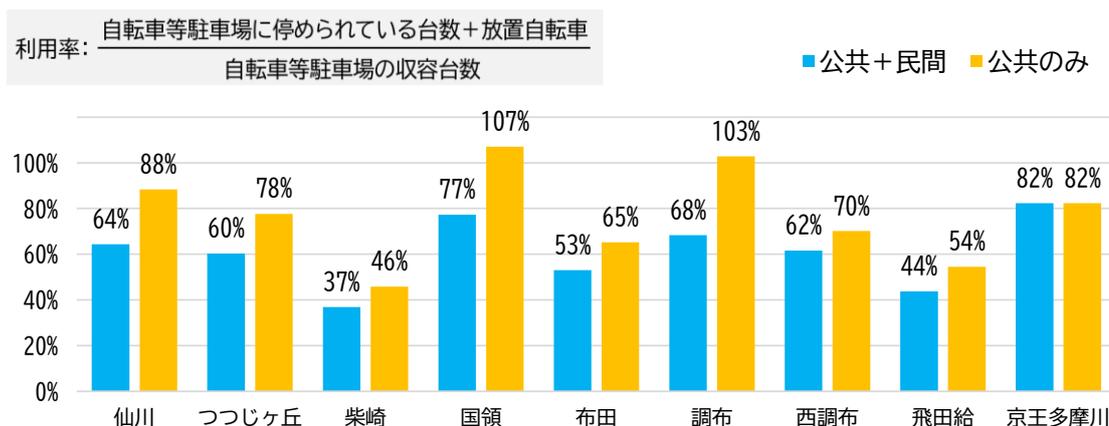


図 6-22 駅別の利用率の状況

(2) 公共自転車等駐車場の設備についての対応方針

公共自転車等駐車場については、各駅周辺における利用実態や設備の老朽化状況、利用形態の変化等を踏まえ、利便性の向上と効率的な施設運用を図る観点から、設備の更新や配置の見直しを進めていきます。

各駅における主な課題と対応方針は、以下のとおりです。

表 6-14 公共自転車等駐車場の設備についての対応方針

駅名	状況（課題）	対応内容
仙川駅	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックが老朽化している自転車等駐車場がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックの更新または平置き式への変更
つつじヶ丘駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅北側において常時満車に近い自転車等駐車場がみられる ● 大型自転車の需要が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックの更新または平置き式への変更
柴崎駅	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックが老朽化している自転車等駐車場がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックの更新または平置き式への変更
国領駅	<ul style="list-style-type: none"> ● バイクの空きがない自転車等駐車場がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車等駐車場の一部をバイク置場へ配分変更
布田駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 一時利用に比べて定期利用の空きが多い 	<ul style="list-style-type: none"> ● ラックの更新または平置き式への変更
調布駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用率が高い ● 2段ラックの利用率が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2段ラックを取り外し、ラックの仕様変更（スライド式と固定式の併用等）
西調布駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 定期利用に比べて一時利用が多い ● バイクの空きがない自転車等駐車場がみられる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車等駐車場の一部をバイク置場へ配分を変更
飛田給駅	<ul style="list-style-type: none"> ● イベント時に一時利用が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設及び適切な設備の維持管理
京王多摩川駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間自転車等駐車場がないため、定期利用、一時利用ともに利用率が高い ● 2階部分が一時利用となっており、短時間利用者にとって動線が不便 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車等駐車場本体の全面見直し（大規模改修）

6.3.2 仙川駅

(1) 概況

- 駅の南側に商店街が立地しており、スーパーマーケット等も立地しています。
- 駅周辺のスーパーマーケット等は、附置義務による自転車等駐車を整備していますが、時間帯によっては放置自転車がみられます。
- 市境に近い駅であり、市外からの乗り入れも多いと考えられます。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
3,701台	×1.039	→ 3,844台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	4,764	4,188	4,200
民間自転車等駐車場	1,212	1,561	1,600

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、仙川駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の仙川駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、現状の水準を維持し、4,200台とします。

(3) 施策の方向性

- 借地による公共自転車等駐車場については、長期的に自転車等駐車場として利用できるように土地の公有化を進めていきます。
- 買い物利用による短時間の駐輪需要に対応するため、路上自転車等駐車場について検討を進めてまいります。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 施設の老朽化が進行する自転車等駐車場があり、対応を行います。
- 放置自転車の状況を注視しながら、実態に合わせた追加対策を検討してまいります。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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きます。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 長期賃貸借契約の締結 ● 定期借地権の活用 ● 既存施設の土地の公有化 	<p>借地による公共の自転車等駐車場があるため、施設の永続性を確保します。</p>
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 	<p>民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。</p> <p>附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街による自転車等駐車場（有料）の借用協議 ● 道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討 	<p>商店街周辺に設置された公共の有料自転車等駐車場の一部を，商店街等に有償で貸与する等の施策を商店街等と協議していきます。</p> <p>駅周辺には商業施設が集積しており，買い物利用者向けに道路上への駐車施設設置について検討し，交通管理者と協議していきます。</p>
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	<p>満空情報システムの導入を検討します。</p> <p>また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。</p>
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

6.3.3 つつじヶ丘駅

(1) 概況

- 駅の北側に商店街が立地しています。
- 市境に近い駅であり，市外からの乗り入れも多いと考えられます。
- 駅の南側と北側で自転車等駐車場の規模等に差が生じており，自転車等駐車場の足りない北側にお住まいの方が南側の自転車等駐車場を利用しているケースもみられます。
- 放置自転車は減少傾向にありますが，商業施設の多い駅周辺には放置自転車がみられます。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
3,003台	×1.014	→ 3,045台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	4,790	3,945	4,000
民間自転車等駐車場	1,938	1,142	1,200

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い，つつじヶ丘駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と，市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し，高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは，公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと，商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度のつつじヶ丘駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は，現状の水準を維持し，4,000台とします。

(3) 施策の方向性

- 借地による公共自転車等駐車場は、長期的に自転車等駐車場として利用できるように土地の公有化を進めてまいります。
- 無料の自転車等駐車場が3箇所あり、整備・有料化に向けた検討を行います。
- 民間駐車場への補助等の施策を継続的に行いながら、公共自転車等駐車場の新規整備についても検討してまいります。
- 商店街等へのシェアサイクルポートの設置を検討・協議していきます。
- ゲートのない自転車等駐車場においては無断駐輪がみられるため、対応を検討していきます。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 公共及び民間の整備状況や放置自転車の状況を注視しながら、実態に合わせた追加対策を検討します。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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きます。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 長期賃貸借契約の締結 ● 定期借地権の活用 ● 既存施設の土地の公有化 	<p>自転車等駐車場用地となり得る土地の確保に努めるとともに、借地による公共の自転車等駐車場については、施設の永続性を確保します。</p>
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 ● 道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討 	<p>民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。</p> <p>附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。</p> <p>交通管理者と協議を行い，道路上への駐車施設設置について検討していきます。</p>
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	<p>満空情報システムの導入を検討します。</p> <p>また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。</p>
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

6.3.4 柴崎駅

(1) 概況

- 駅周辺は閑静な住宅地となっています。
- 全ての公共自転車等駐車が借地上に立地しています。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
581台	×1.008	586台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	1,285	1,285	1,250
民間自転車等駐車場	196	311	350

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、柴崎駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の柴崎駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、現状の水準を維持し、1,250台とします。

(3) 施策の方向性

- 商店街等へのシェアサイクルポートの設置を検討・協議してまいります。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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きます。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none">● 長期賃貸借契約の締結● 定期借地権の活用● 既存施設の土地の公有化	施設の永続性を確保に努めます。
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none">● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大	民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。 附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none">● 満空情報システムの導入検討	満空情報システムの導入を検討します。 また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none">● 施設利用に関する情報提供● 利用・駐車マナー啓発	放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。 自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none">● サイクルポートの拡充	放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。 市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。

6.3.5 国領駅

(1) 概況

- ・ 駅前南北それぞれの至近に大規模集合住宅が立地しています。
- ・ 比較的規模の大きな商業施設やスーパーマーケットが立地しています。
- ・ 国領駅周辺の公共自転車等駐車場はすべて公有地となっています。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
1,349台	×1.001	→ 1,351台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	1,518	1,260	1,300
民間自転車等駐車場	660	486	500

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、国領駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の国領駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、現状の水準を維持し、1,300台とします。

(3) 施策の方向性

- 民間駐車場への補助等の施策を継続的に行ってまいります。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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まいります。

(4) 重点的に進める施策

4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none">● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大	民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。 附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none">● 満空情報システムの導入検討	満空情報システムの導入を検討します。 また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none">● 施設利用に関する情報提供● 利用・駐車マナー啓発	自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報してまいります。
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none">● サイクルポートの拡充	放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。 市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。

6.3.6 布田駅

(1) 概況

- 駅周辺は閑静な住宅地となっています。
- 公共自転車等駐車場は1つのみとなっています。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
214台	×1.001	214台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	328	328	400
民間自転車等駐車場	126	76	100

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、布田駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の布田駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、現状の水準を維持し、400台とします。

(3) 施策の方向性

- 民間駐車場への補助等の施策を今後も継続的に行ってまいります。
- 商店街等へのシェアサイクルポートの設置を検討・協議してまいります。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 施設の老朽化の対応を検討します。
- 定期利用の利用に比べて一時利用が多い自転車等駐車場については、台数の見直しを行います。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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まいります。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 長期賃貸借契約の締結 ● 定期借地権の活用 ● 既存施設の土地の公有化 	借地による公共の自転車等駐車場があるため、施設の永続性を確保します。
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 	民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	満空情報システムの導入を検討します。また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

6.3.7 調布駅

(1) 概況

- 市の中心的な駅であり，周辺に商店街や大型商業施設が複数立地しています。
- 調布市役所，調布市グリーンホール，調布市文化会館たづくり等の公共施設も多く立地しています。
- 駅前の商業施設等の利用へ対応するため，路上に一時利用自転車等駐車を整備したことで放置自転車が大幅に減少しました。
- 鉄道敷地跡の自転車等駐車場整備及び大型商業施設における駐輪場整備により，必要な駐輪台数を確保しました。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
7,314台	×1.001	7,323台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	6,915	7,110	7,150
民間自転車等駐車場	1,212	2,667	2,700

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い，調布駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と，市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し，高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは，公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと，商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の調布駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は，現状の水準を維持し，7,150台とします。

(3) 施策の方向性

- 借地による公共自転車等駐車場については、長期的に自転車等駐車場として利用できるように土地の公有化等を進め、立体化を図ってまいります。
- 大型自転車の増加への対応を行います。
- 民間自転車等駐車場については、土地利用の転換などから撤去の可能性があるため、駐車場への補助等の施策を行いながら、需要の状況を踏まえて公共自転車等駐車場の新規整備についても検討してまいります。
- 施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 放置自転車の状況を注視しながら、実態に合わせた追加対策を検討します。
- ゲートのない自転車等駐車場や路上自転車等駐車場において無断駐輪がみられるため、対策を検討します。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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きます。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 長期賃貸借契約の締結 ● 定期借地権の活用 ● 既存施設の土地の公有化 ● 既存施設の立体化 	<p>施設の永続性を確保に努めてまいります。</p> <p>また、すでに公有化している土地の施設は立体化についても検討します。</p>
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 	<p>民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。</p> <p>附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討 	<p>駅周辺には商業施設が集積しており，買い物利用者向けに道路上への駐車施設設置について検討し，交通管理者と協議していきます。</p>
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	<p>令和7年3月よりWEB上で混雑状況（満空情報）を確認できるようにしました。今後はさらなる情報提供の見直しを図っていきます。</p>
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

6.3.8 西調布駅

(1) 概況

- 駅周辺は閑静な住宅地となっています。
- 5つある公共自転車等駐車場のうち1つは、駅から比較的遠いため無料となっています。
- 西調布南第3自転車等駐車場は調布3・4・31号線の整備に合わせて閉鎖されます。なお、現行の西調布駅周辺の自転車等駐車場にて空き台数があるため閉鎖後も需要を満たしています。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※1増加見込みによる補正(R7→R17)

R6.12 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
1,457台	×1.001	1,459台

[供給台数]※2	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	2,136	2,078	1,800
民間自転車等駐車場	108	288	300

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、西調布駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の西調布駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、都市計画道路の整備に合わせて、1,800台とします。

(3) 施策の方向性

- 現在の整備水準を維持しつつ、さらなる利便性の向上のため、大型自転車の増加への対応や施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 借地による公共自転車等駐車場について、長期的に自転車等駐車場として利用できるよう土地の公有化を進めてまいります。
- 無料の自転車等駐車場が1箇所あり、有料化に向けた検討を行ってまいります。
- 一時利用の需要が増加しており、定期利用と一時利用の台数の見直しを実施します。
- ゲートのない自転車等駐車場において無断駐輪がみられるため、ゲートの導入などを検討していきます。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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。

(4) 重点的に進める施策

3-1 既存自転車等駐車場用地の長期的担保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 長期賃貸借契約の締結 ● 定期借地権の活用 ● 既存施設の土地の公有化 	施設の永続性確保に努めてまいります。
4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 	民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。 附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。
<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街による自転車等駐車場（有料）の借用協議 ● 道路上等への有料自転車等駐車場の検討 	商店街周辺に設置された公共の有料自転車等駐車場の一部を，商店街等に有償で貸与する等の施策を商店街等と協議していきます。 駅周辺には商業施設が集積しており，買い物利用者向けに道路上への駐車施設設置について検討し，交通管理者と協議していきます。
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 市で管理運用している施設の有料化 ● 満空情報システムの導入検討 	原則的に市内全ての施設を有料化を検討していきます。 満空情報システムの導入を検討します。 また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。 自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。 市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。

6.3.9 飛田給駅

(1) 概況

- 味の素スタジアムの最寄り駅となっています。
- 市境に近い駅であり，市外からの乗り入れも多いと考えられます。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R7.6 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
728台	×1.001	729台

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	1,355	1,335	1,350
民間自転車等駐車場	120	327	450

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い，飛田給駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と，市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し，高い方の値を採用。

<算出方法および出典>

・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出

・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは，公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進（施設整備に対する補助）を図っていることと，商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の飛田給駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は，現状の水準を維持し，1,350台とします。

(3) 施策の方向性

- 飛田給駅では現在の整備水準を維持しつつ、さらなる利便性の向上のため、大型自転車の増加への対応や施設の老朽化の対応などの検討を行います。
- 買い物利用による短時間の駐輪需要に対応するため、路上自転車等駐車場について検討を進めます。
- 市境に近い駅であり、市外からの乗り入れも多いと考えられることから、隣接市からの利用状況も踏まえて、今後も需要と供給のバランスを確認することが必要です。
- 原動機付自転車・オートバイ（125cc以下）については、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まいります。

(4) 重点的に進める施策

4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 ● 道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討 	<p>民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。</p> <p>附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。</p> <p>交通管理者と協議を行い，道路上への駐車施設設置について検討していきます。</p>
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	<p>満空情報システムの導入を検討します。</p> <p>また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。</p>
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

6.3.10 京王多摩川駅

(1) 概況

- 京王多摩川駅周辺には、2つの公共自転車等駐車が整備されており、民間の自転車等駐車が立地していません。
- 2つの公共自転車等駐車のうち、1つはバイク専用となっています。
- 京王多摩川駅周辺には京王閣競輪場が立地しています。
- 旧京王フローラルガーデンアンジェ跡地を活用した区画整理事業が進められており、調布市総合福祉センターの移転先となっているほか、賃貸・分譲住宅、保育園や店舗、オフィスも整備される予定です。

(2) 自転車等駐車場整備台数

◆市の将来人口※¹増加見込みによる補正(R7→R17)

R7.5 駐輪需要	補正	令和17年度の駐輪需要
401台	×1.012 →	406台

※京王多摩川駅では開発プロジェクトが進んでおり、調布市総合福祉センターの移転先となっているほか、住宅や商業施設などが整備予定であるため、利便性が向上することにより駐輪需要は変動することが予想されます。そのため、附置義務制度による自転車等駐車場の設置の誘導に加えて、今後は駐輪需要の状況を注視していく必要があります。

また、今後、新たな総合福祉センターが整備されることにより、駅周辺については、高齢者や障害者をはじめとする多様な利用者が往来することが予想されます。

そのため、自転車の安全運転の啓発や、安全な入出庫が可能な駐輪場の設置などに配慮する必要があります。

[供給台数]※ ²	令和2年 計画改定時	令和7年	令和17年度
公共自転車等駐車場	479	487	現状の水準を維持 → 500
民間自転車等駐車場	—	—	補助制度により誘導 →

※1 駅周辺の開発や人口の増加に伴い、京王多摩川駅周辺は人口が増加すると考えられることから補正を行った。駅から2km圏に含まれる100mメッシュ将来推計人口のR7からR17までの伸び率と、市全体の将来推計人口のR7からR17までの伸び率を比較し、高い方の値を採用。

<算出方法及び出典>

- ・100mメッシュ将来推計人口：国土技術政策総合研究所の将来人口・世帯予測ツールV3により算出
- ・市全体の将来推計人口：市の将来人口推計（令和4年3月）により算出

- ※2 改定計画では供給台数に民間の自転車等駐車場を含めている。これは、公共自転車等駐車場の有料化による民間事業者の参入の促進(施設整備に対する補助)を図っていることと、商業施設建設時に附置義務によって整備された自転車等駐車場は長期的にサービスを提供すると思われるためである。

令和17年度の京王多摩川駅周辺における公共の自転車等駐車場整備台数は、現状の水準を維持し、500台とします。

(3) 施策の方向性

- 自動車駐車場やその他施設のデッドスペースを開放することにより、小規模でも自転車が停められるよう土地の有効活用などをはかるなどの施策の展開を検討します。
- 駅前の開発計画の附置義務制度の徹底や、民間事業者に対する補助制度を引き続き実施しながら、民間自転車等駐車場の誘導を行います。
- 駅前の開発により、将来の駐輪需要が大きく変化することも考えられるため、今後まちづくりの動向を注視しながら判断してまいります。
- 一時利用の需要が多く、ラックが不足する時間帯もあり、現状の台数を維持しつつ大型自転車への対応も検討します。
- 施設の老朽化への対応を実施します。
- 原動機付自転車・オートバイ(125cc以下)については、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まいります。

(4) 重点的に進める施策

4-1 民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力	
<ul style="list-style-type: none"> ● 補助制度の拡大，補助対象施設の制限緩和 ● 施設所有者の附置義務強化，附置義務対象施設の拡大 	<p>民間事業者に対する補助制度を見直し，条例及び条例施行規則で補助対象としている施設の制限の緩和を検討します。</p> <p>附置義務の対象となる施設を拡大するため，自転車等駐車場の設置基準を見直し条例等の改正を検討します。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● 道路上等への有料自転車等駐車場設置の検討 	<p>駐輪需要や路上駐輪の状況を注視しながら，状況によっては交通管理者と協議を行い，道路上への駐車施設設置について検討します。</p>
5-1 自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	
<ul style="list-style-type: none"> ● 満空情報システムの導入検討 	<p>満空情報システムの導入を検討します。</p> <p>また，自転車等駐車場表示看板に放置禁止区域の掲載を検討します。</p>
6-2 撤去活動の強化と合わせた自転車等駐車場利用に関する情報提供	
<ul style="list-style-type: none"> ● 施設利用に関する情報提供 ● 利用・駐車マナー啓発 	<p>放置自転車の状況を注視し，実態に合わせた追加対策を検討します。</p> <p>自転車等駐車場の利用に関する疑問等への対応や，駐車マナーの向上を図るため，パンフレットや看板，市報，ホームページなどを活用して広報します。</p>
7-1 サイクルポートの拡充	
<ul style="list-style-type: none"> ● サイクルポートの拡充 	<p>放置自転車の削減及び駐車場所の有効活用を目的として，利用促進に努めます。</p> <p>市内移動の利便性向上と，来街者の回遊性向上を図るために利用促進を図ります。</p>

7. 計画の推進

計画の推進のため、下表に示すとおり3つの観点でモニタリングを毎年1回程度行うものとします。

その結果をもとに、有識者、関係者を集めて報告，意見交換を行います。

検証結果を踏まえて、自転車を取り巻く状況等が大きく変化した場合には、中間見直しを行います。

表 7-1 モニタリングの視点

モニタリング項目	内容
目標値のモニタリング (アウトカム)	次頁に示す目標値 (走行性の満足度，自転車関連事故件数 など)
事業推進のモニタリング (アウトプット)	計画に位置付けられた施策の実施状況 (通行空間の整備状況，交通安全教室の実施件数 など)
自転車を取り巻く状況の モニタリング	法制度の動き，自転車と同じ領域のモビリティの 動き，公共交通側の動き，世の中の動きなど

表 7-2 計画推進の指標と目標値

目標		指標	評価に用いるデータ	更新頻度	現状値	将来値
都市環境	1	放置自転車台数 (年間) ※市内9駅の合計	市のデータ	毎年	2,005 台 (R6)	778 台
	2	シェアサイクルスポット数	事業者データ	随時	119 箇所 (R6)	203 箇所
	3	走行性の満足度 ※ 普段利用する道路について走りやすい、ある程度走りやすいと回答した人	市民意識調査	毎年	33% (R6)	40%
	4	自転車通行空間整備延長	市のデータ	随時	8.6km (R7)	23.0km
安全・安心	5	自転車関与事故件数(年間)	警視庁データ	毎年	233 件 (R6)	160 件
健康・観光	6	自転車を週1回以上利用する習慣がある人(割合)	独自調査	5年に1回	74% (R7)	90%
	7	自転車マップの配布数(年間)	市のデータ	毎年	-	2,000 部