

# 調布市自転車活用推進計画(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

## 【パブリック・コメント手続の実施概要】

### 1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和8年2月20日(金)～令和8年3月21日(土)
- (2) 周知方法 市報(令和8年2月20日号, 3月5日号)及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階交通対策課, 公文書資料室, 神代出張所, みんなの広場(たづくり11階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階), 教育会館, 各図書館・各公民館・各地域福祉センター(染地を除く)
- (4) 意見の提出方法 氏名, 住所, 御意見を記入し, 直接または郵送, FAX, Eメールで市役所交通対策課まで提出  
※資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

### 2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数: 13件(4人)

#### <提出意見の内訳>

全般に対する意見	0件
「1 計画の概要」に対する意見	0件
「2 現状分析及び課題整理」に対する意見	1件
「3 計画目標」に対する意見	0件
「4 実施すべき施策及びスケジュール」の意見	2件
「5 自転車ネットワーク整備方針」の意見	2件
「6 自転車対策実施方針」の意見	6件
「7 計画の推進」に対する意見	0件
その他意見	2件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

第2章 現状分析及び課題整理

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
事故発生状況	1	21-22	高齢者の自転車事故は増加傾向にあり、特に70～80代の転倒・交差点事故が深刻であるにもかかわらず、計画案には高齢者事故の現状分析が不足している。 高齢化率の上昇が見込まれる中、計画の実効性を高めるため、市内の高齢者自転車事故を年齢別・地域別に分析し、65歳以上・75歳以上・80歳以上の事故件数や傾向を現状分析に追加すべきである。	貴重なご意見として、今後の交通政策の参考とさせていただきます。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

第4章 実施すべき施策及びスケジュール

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
安全・安心に関する施策	1	40	加齢に伴う反応速度やバランス感覚、判断力の低下などを踏まえた具体的な施策が本計画には不足しており、高齢者向け施策が講習会にとどまっている点が課題です。身体機能の変化に対応した実践的な安全教育や、自転車利用の適否を自己評価できる仕組みの導入が求められます。  また、「活用推進」に偏るのではなく、安全確保の観点から必要に応じて自転車利用の「卒業」を促す視点も明記すべきです。そのため、高齢者が自身の身体能力を確認できるチェックシートの作成、医療機関等と連携した卒業支援の仕組みづくり、コミュニティバスやデマンド交通など代替手段との連携強化を要望します。	本計画において高齢者向けの施策については、12-4「高齢者向けの安全教育の実施」の施策の中で、高齢者の交通安全の推進と交通事故防止を啓発するため、講習会を実施することとしています。高齢者の加齢に伴う自転車利用の卒業を促す仕組みづくりについては、国が主体となるべき内容のため、市としては自転車だけでなく高齢者の事故の減少を目的に、運転免許証を自主返納した高齢者向けの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ています。
違法駐車への抑制	2	45	違法駐車への抑制に向けた警察との連携強化として、特に調布駅前広場から東急ストア前を経由し、品川通りに至る道路と品川通り、旧甲州街道、国道20号、三鷹通り、武蔵境通りなどのバスが通行する道路での警察による駐停車取り締まり強化が、自動車だけでなく、自転車の安全通行にも重要。	本計画において違法駐車への抑制については、2-1「違法駐車への抑制に向けた警察との連携強化」の施策の中で、警察と連携して、違法駐車への対策を進めることとしています。また意見としていただいたバスが通行する道路の駐停車取り締まり強化につきましては、今後の参考とさせていただきます。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

第5章 自転車ネットワーク整備方針

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
自転車ネットワーク全般	1	-	自転車の活用には賛成だが、国や市の方針は実際の道路事情を踏まえていないと感じる。交通量の多い甲州街道や道幅の狭い三鷹通りでは、車道走行は危険で、自転車側も車側も恐怖や渋滞を招いている。こうした状況で歩道走行を禁止されれば利用しづらくなる。武蔵境通りのように歩道を人と自転車に分けるなどの整備や、車道幅の確保がないままナビマークだけを付けて「車道を走れ」というのは無理があり、身の危険を感じる。ルールより先に道路整備を進めてほしい。	本計画において車道通行については、自転車の安全で快適な通行環境を確保するために広域自転車交通軸とアクセス路線を設定しています。このうち交通量の多い甲州街道は、特大車が通りやすいように通行空間を整備した重要物流道路に指定されており、自転車を車道で混在させることは望ましくないため、選定対象外としています。三鷹通りについては、国や東京都の方針も踏まえ、今後の参考とさせていただきます。
道路利用者全般の安全対策	2	-	自転車通行空間の整備で、ナビラインやナビマークの効果を十分検証しないまま導入するのは疑問であり、まず市内の危険箇所の総点検を行い、交差点や抜け道対策、歩道と自転車の分離、段差解消や無電柱化など、実効性のある改善を優先すべき。 歩車分離式信号の導入基準が国により緩和されたにもかかわらず、調布駅南口では従来型信号が再設置されたため、歩行者・自転車の安全確保のため歩車分離式信号に改めるべき。 調布3・4・28号線の開通後も、現在の「布田4丁目」南北方向の横断歩道と信号機は撤去せず存続すべき。現横断歩道は通勤・通学・買い物など生活動線の中心で、歩行者や自転車の利用が非常に多い。新設交差点に横断歩道ができて、多くの人が従来位置を横断し続けることが予想され、撤去すれば事故リスクが増大する。市民の安全確保のため、既設横断歩道と信号機の維持が必要。	自動車、自転車、歩行者通行対策については、1-1「自転車ネットワーク整備方針の策定」の施策の中で、基本的な考え方を踏まえて、自転車ネットワーク整備路線を選定しています。 歩車分離式信号の導入や新設交差点に伴う既存の横断歩道と信号機に撤去につきましては、交通管理者と協議していく中で、今後の参考とさせていただきます。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

第6章 自転車対策実施方針

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	1	124	駅前駐輪場は、駅近住民よりも自転車が不可欠な遠距離居住者に負担が偏り、不公平が生じているため原則無料にすべき。現状は街並み整備や自転車流入の抑制が優先され、駐輪料金が実質的に「距離に応じた課金」となり、交通政策として公平性を欠いている。自転車利用を促進するならば、駐輪環境は利用者に過度な負担を課すべきではなく、特に通学利用の学生には無料の定期制度を設けるべき。	自転車等駐車施設の有料化は、市民負担の公平性確保、民営自転車等駐車場事業が成立する環境づくり、徒歩やバスなどとの分担の適正化などの観点から重要と考えています。 市では、駐車環境の維持管理や違法駐車対策のため、令和6年度を例にすると、既設自転車等駐車場の改修工事や整理誘導業務、借地や違法駐車対策に要する費用として約4億5千万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2億1千万円となっており、年間約2億4千万円を税金で補っていることになります。有料化により使用料をいただくことは、駐車施設の管理費など自転車等駐車対策費用の軽減につながり、また、受益者負担による公平な行政運営となります。 市では、駐輪場の利用料金は、通学利用の学生に対する減額制度や、施設の構造に沿った料金設定、駅からの距離により細分化を図っております。
関係者による自転車等駐車場の設置推進	2	120	駅前商業施設の駐輪場について、市の補助で無料化を進めるべき。駐輪料金は利用抑制や短時間利用の減少を招き、路上駐輪や商業活動の停滞につながる可能性がある。民間のみで無料運営を続けることは難しいため、市が条件付きで支援し、自転車利用促進と商業活性化の両立を図るべきとし、これは計画の「利用環境の総合的整備」にも合致する。	民間事業者への補助については、施策4-1の「民間事業者による自転車等駐車場の設置推進への協力」において記述しておりますが、自転車の利用状況などを踏まえ今後の参考とさせていただきます。
撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し	3	137	駐輪場の無料化・拡充と併せて、放置自転車への対応をより厳格にすべきで、歩行者の安全や景観維持のため放置自転車は速やかに撤去し、返還手数料も抑止効果のある金額に引き上げるべき。無料で正規駐輪を整備する一方、違反には明確な不利益を課すことで、秩序ある利用と公平性が確保できる。	放置自転車対策については、放置自転車禁止区域の見直しや近隣自治体の料金も参考しながら、撤去・保管・返還に係る費用負担についても見直しを検討していきます。
既存自転車等駐車場用地の長期的担保	4	117	三鷹市や江戸川区などで導入されている機械式駐輪場は、短時間で入出庫でき、盗難防止や雨天対策、バリアフリー性にも優れており、土地利用効率も高い。今後特に調布駅周辺で駐輪場を整備する際には、利便性・安全性・効率性の面で機械式駐輪場を優先して採用すべき。	貴重なご意見として、今後の駐輪場政策の参考とさせていただきます。
既存自転車等駐車場用地の長期的担保	5	117	東急ストア前の「調布南第3路上自転車駐車場」は短時間利用に有効だが、ラック選定で前輪固定式を優先し、ボール式の後継機がある事実を当初「生産中止」と説明した点は不適切である。市は短時間利用・収容効率・操作性を理由にロック式採用としたが、買物時に前かごを持ち上げず使える・景観配慮・省スペース等の利点から、ボール式の併用を再検討すべき。現在、太いタイヤや三輪など多様な自転車で固定しにくい例も見られるため、更新時に代々木駅の事例を参考に併用導入を求める。	太いタイヤや三輪車は近年ニーズが増加しているため対応が必要となっており、これらの多種多様なモビリティに対応した自転車の駐輪スペースを確保し、整備していきたいと考えております。 情報提供いただきましたボール式は、今後の駐輪場政策の参考とさせていただきます。
自転車等駐車場の運営・管理の適正化推進	6	124～132	機械式駐輪場の導入すると、入出庫が短時間で済み、駐輪位置の整理要員が不要、盗難リスクもほぼ解消できるため、利用者利便と管理効率・防犯の両面で優位。調布駅周辺での導入拡大を求める。 Suicaを定期として使える仕組みは、カード発行・管理コストを削減し、利用者も普通のICで入出庫できて利便性が高い。一時利用までIC決済・自動入出庫に拡張すれば、精算の効率化と回転率向上が見込める。 購入負担が大きい子育て世帯向けに、定額・保険・メンテ込みのサブスクは需要がある。市内でも導入すれば、子育て移動の選択肢拡大と駅前駐輪の秩序化に資する。 駅近一等地へのシェアサイクルポート設置すると改札までの時間を短縮でき、駐輪需要の一部代替が期待され、シェアサイクルの普及と合わせて将来需要の試算が必要。 学生・低所得層の移動保障と都市選好性向上につながるため、駅から少し離れた場所に無料駐輪場を設置すべき。 三輪・座席付など安定性の高い特定小型の普及が見込まれ、移動手段の選択肢を拡大することが望ましい。 多段の駐輪場ラックには、屋根の標準設置や垂直昇降ラックの採用を求める。	機械式自転車等駐車場の設置については、設置場所の条件などから最適な施設を、経済性や周辺環境への影響などを考慮して選定すべきものと考えています。御意見のありました機械式駐輪場につきましても立地の特性や駐輪需要を見ながら判断してまいります。また料金システムの支払い方法につきましては、今後多様化する支払いに対応した機器への更新を進めて参ります。 自転車等駐車施設の有料化は、市民負担の公平性確保、民営自転車等駐車場事業が成立する環境づくり、徒歩やバスなどとの分担の適正化などの観点から重要と考えています。駐輪ラックの仕様につきましては、貴重なご意見として、今後の自転車等駐車場政策の参考とさせていただきます。 この度は、情報提供ありがとうございました。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

その他

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
総合福祉センターの移転	1	-	総合福祉センターの京王多摩川移転は、現施設が調布駅前市内全域からアクセスしやすいのに対し、移転先は道路幅が狭く、自転車や歩行者の安全確保に懸念がある。特に北部・東部からの自転車アクセスが悪化し、福祉施設として適切とは言えない。また移転先は洪水リスクも高い。道路整備や無料シャトルバスでは十分な解決にならず、根本的には移転自体を中止し、グリーンホールを建替ではなく改修へ転換することで、現位置の利便性と安全性を維持すべき。	総合福祉センターの移転対応については、貴重なご意見として、今後の参考とさせていただきます。
駅前広場の設備	2	-	調布駅周辺では、2017年駅ビルトリエの開業時に附置義務駐輪場として800台の駐輪場が設置されたため、駐輪場台数が劇的に改善した。調布駅前広場に無駄な税金を使って箱型の地下駐輪場が建設されていたら、広場が失われるところであった。駐輪場を拙速に建設するよりも樹木・緑がたくさんあり、市民の憩いの場としてタコ公園や噴水を調布駅前広場に復活して欲しい。	調布駅前広場の設備（タコ公園、噴水）の復活につきましては、今後の参考とさせていただきます。