

---

# 調布市自転車等対策総合計画

---

— 安全・安心な交通環境・人が集まる楽しいまちをめざして —

平成18年3月

調 布 市



## はじめに

21世紀は環境の時代といわれています。自転車は、環境にやさしく体によい乗り物として、価格の安価なものが出回っていることもあり、多くの人たちの交通手段として、私たちの生活に欠かせない存在となっています。

一方、駅前広場や商店前の道路上などへの違法駐車による公共空間の占拠は、通行の妨げとなるばかりでなく、万が一の災害時における被害の拡大や救助活動の障害物となる危険性があります。

今年度は、調布市にとって市制施行50周年に当たります。その節目の年に京王線連続立体交差事業完了後のまちづくりを視野に入れ、20年後を見据えた自転車等対策総合計画を策定しました。

子どもから高齢者まで手軽に乗れる自転車は、市民の身近な移動手段として、私たちの暮らしに便利さと快適さをもたらしました。しかし、マナーの欠如や法的な免許制度がないこともあって、歩道内の暴走行為や、夜間の無灯火走行等による事故の危険性の増大を招いています。

自転車に対する駐車対策における自転車利用者、鉄道事業者、施設設置者そして行政の役割分担とともに、自転車の利用者が守るべきマナーやルールについても言及させていただきました。現在、調布市においては、自転車等駐車場の約7割が借地です。そして自転車等駐車場は駅や目的施設に近接すればするほど利用価値のあるものとなります。しかしながら、駅周辺は交通至便であるため、取得には高額のお金が必要となります。厳しい財政状況を考慮すると、取得はそう簡単ではありません。そのような背景を考慮し、この計画を基盤として自転車等対策を効果的で実現性のあるものとするよう積極的に取り組んで参ります。

最後になりますが、この計画を策定するに当たりまして、それぞれの立場から御意見をいただきました調布市自転車等駐車対策協議会委員の皆様や御提言をいただきました市民の皆様に心から御礼申し上げます。

平成18年3月

調布市長 長 友 貴 樹



# 目 次

はじめに

1. 計画策定に当たって.....	1
(1) 計画策定の必要性.....	1
(2) 計画の位置付け.....	2
(3) 計画策定の前提.....	2
2. 自転車交通に関する現状.....	5
(1) 自転車交通の現状.....	5
(2) 自転車等駐車場の現状.....	8
(3) 自転車等駐車場利用者の実態.....	14
(4) 放置自転車等の現状.....	16
3. 自転車等駐車需要動向の展望.....	21
(1) 自転車等駐車需要の現状.....	21
(2) 自転車等駐車需要動向の展望.....	23
4. 総合的な自転車等対策に関する基本方針.....	29
(1) 自転車交通の位置付け.....	29
(2) 自転車等の利用・駐車に関する課題.....	29
課題① 自転車等駐車施設の確保.....	30
課題② 自転車等駐車施設設置に対する関係者の協力.....	31
課題③ 自転車等駐車施設の運営・管理の見直し.....	32
課題④ 既存の自転車等対策の再点検.....	33
(3) 自転車等対策の基本的考え方.....	34
(4) 総合的な自転車等対策の基本方針.....	37
基本方針① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進.....	37
基本方針② 関係者による自転車等駐車施設の設置推進.....	37
基本方針③ 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進.....	38
基本方針④ 既存の自転車等対策の改善・再構築.....	38

5. 総合的な自転車等対策に関する基本計画.....	39
(1) 恒久的な自転車等駐車施設設置推進のための対策.....	39
① 新たな大規模自転車等駐車場の設置推進.....	39
② 民地借用の既存自転車等駐車場の恒久的な維持・確保対策の推進.....	41
③ 駐車需要に応じたきめ細かい自転車等駐車施設の設置推進.....	42
(2) 関係者による自転車等駐車施設設置推進のための対策.....	44
① 鉄道事業者・大規模施設設置者等.....	44
② 民間駐車場事業者.....	45
(3) 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進のための対策.....	46
① 自転車等駐車施設の有料化促進.....	46
② 自転車等駐車施設利用の適正化推進.....	47
(4) 既存の自転車等対策の改善・再構築のための取り組み.....	48
① 自転車等放置禁止区域の面的な拡大.....	48
② 放置自転車等の撤去活動の強化.....	48
③ 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し.....	49
④ 自転車等の利用・駐車マナーに係る啓発活動の積極的な展開.....	49
6. 計画の実現化に向けて.....	51
(1) 事業化プランの策定.....	51
(2) 京王線連続立体交差事業に併せた自転車等駐車場実現への取り組み.....	51
(3) 調布市による計画推進の先導と関係者の緊密な連携・協議, 協働.....	51

**資料** 調布市自転車等駐車対策協議会委員名簿

# 1. 計画策定に当たって

## (1) 計画策定の必要性

調布市では、平成12年6月に「調布市基本構想」を策定し、21世紀初頭の目指すべきまちの将来像を“みんながつくる・笑顔輝くまち調布”と定め、これを実現するための基本目標として“人が集まる楽しいまちづくり”などを掲げました。平成13年2月には、基本構想のより具体的な道筋を示す「調布市基本計画」を決定し、人が集まる楽しいまちづくりに向けては、快適な自転車利用の推進などにより、安全・安心な交通環境づくりを進め、歩きたくなるまちづくりを目指すこととしています。

快適な自転車利用の推進については、環境にやさしい乗り物として快適な自転車利用の推進を図り、自転車が放置されないよう大規模商業施設等に駐車場設置の協力を求めるとともに、駅周辺においては計画的な自転車駐車場の整備を推進し、自転車収容能力の拡大を図っていくこととしています。また、放置自転車等禁止区域においては放置自転車撤去、自転車等駐車場への誘導を積極的に行い、マナーの向上に努めていくこととしています。

一方、自転車利用の現状をみると、調布市では自転車等駐車場の設置や放置自転車等の撤去活動などに取り組んでいますが、依然として鉄道駅周辺では放置自転車等が発生しています。また、自転車等駐車場は7割の箇所が民地の借用によるものであり、長期的な維持・確保という面では不安定な状況にあります。自転車の利用についても歩道内における危険な走行、信号無視や夜間時の無灯火での走行、あるいは携帯電話をかけながらの走行など、利用マナー上の問題も多く見られます。

このように、現状においても早急に取り組むべき問題・課題が山積しています。また、人口増加・経済成長の鈍化、高齢化の進展、環境問題への対応、厳しさを増す財政など社会状況は大きく変化しています。これらの変化を見据えつつ、人が集まる楽しいまちづくり、安全・安心な交通環境づくりを推進していくためには、現在進められている京王線連続立体交差事業などとも密に連携しながら、効率的・効果的に自転車等対策を展開していくことが必要です。

このようなことから、調布市が今後取り組むべき総合的な自転車等対策の基本方針として「自転車等対策総合計画」を策定するものです。

## (2) 計画の位置付け

本計画は、「調布市基本構想」のもと、「調布市基本計画」の中で掲げられた“人が集まる楽しいまちづくり”に向け、「快適な自転車利用の推進」「安全・安心な交通環境づくりの推進」を図るために、調布市として今後取り組むべき総合的な自転車等対策の基本方針になるものです。

自転車等とは、自転車及び原動機付自転車（道路交通法第2条第1項第10号）を基本に自動二輪車（同法第3条）も含めて考えますが、本計画で定めるところの自転車等対策は、主に自転車及び原動機付自転車に係る対策です。

## (3) 計画策定の前提

### ・計画期間

基準年次を2005年度（平成17年度）とし、概ね20年後の2025年度（平成37年度）までを本計画の期間とします。本計画に位置づけられた自転車等対策は、概ね20年後を見据えつつ、計画的な取り組みにより早期の実現を目指します。

また、本計画は上位計画の改定や社会状況の変化などを勘案し、常に時代にふさわしい計画となるよう定期的に検証・見直しを行っていきます（概ね10年ごと）。

### ・計画対象区域

本計画の対象区域は、鉄道駅周辺を中心とした市内全域とします。

### ・人口規模

本計画における調布市の人口は、「調布市基本構想」の人口規模を前提とし、2010年度（平成22年度）に約21万人、2015年度（平成27年度）～2025年度（平成37年度）に約22万人になるものとします。



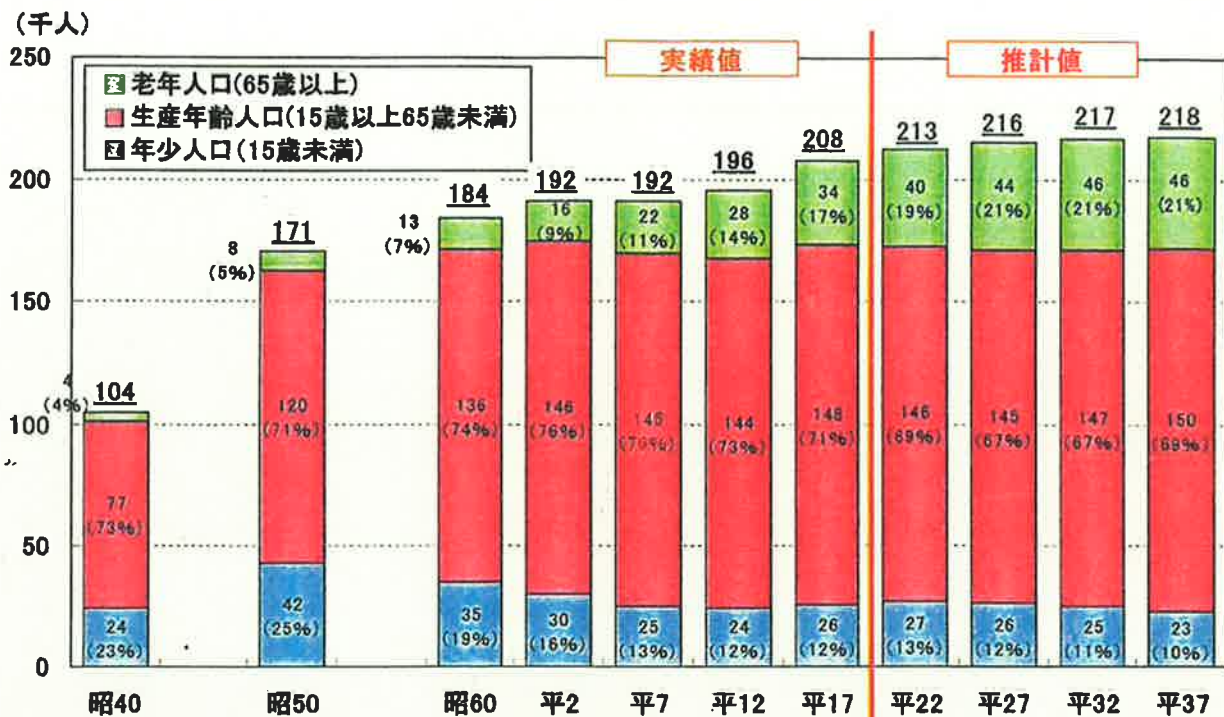


図1-1 人口・人口構成の推移と将来動向

注) 平成17年までは住民基本台帳人口。平成22年以降は調布市推計値に基づき作成。

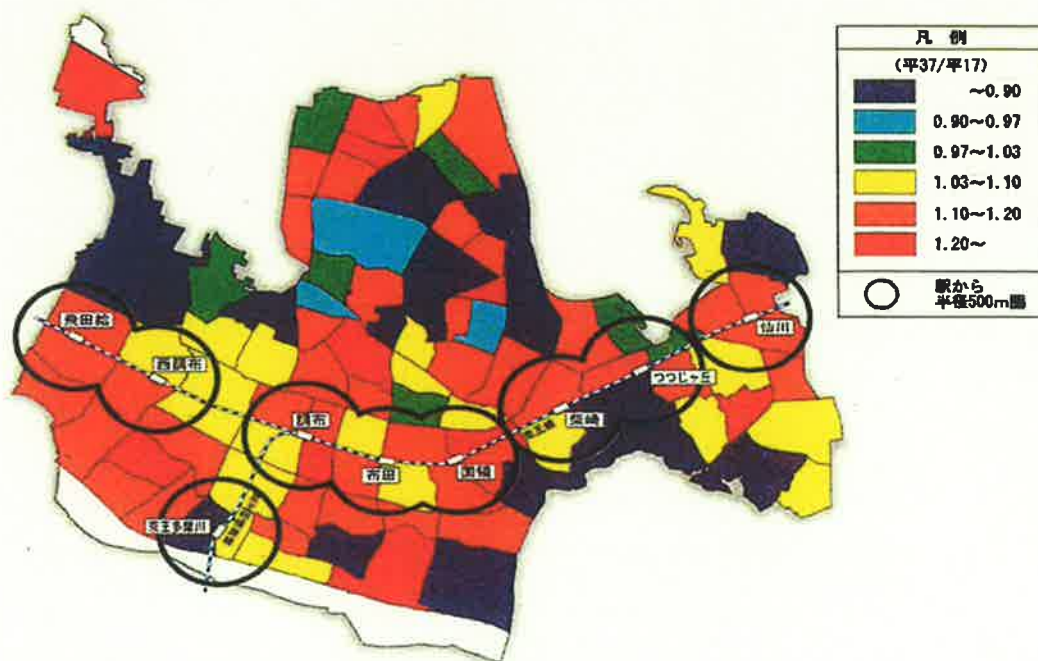


図1-2 町丁別人口の将来動向(平37/平17)

注) 調布市推計値に基づき作成。



## 2. 自転車交通に関する現状

### (1) 自転車交通の現状

自転車を利用した移動量は、これまで大きく増加してきました。

- ・自転車を利用した移動量は、昭和63年から平成10年までの10年間に1.2倍に増加しています。増加率は、他の交通手段に比べて最も高くなっています。

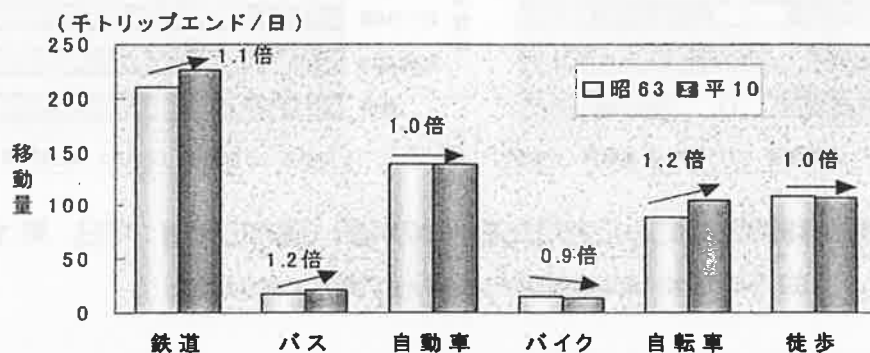


図2-1 利用交通手段別に見た移動量の推移 (調布市発着：平日)

注1) 平成10年、昭和63年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) トリップエンドとは、1つのトリップ(人の移動回数)の出発側と到着側の両端のことで、1つのトリップに2つのトリップエンドがある。鉄道駅までの交通手段は含まない。

- ・鉄道駅まで自転車を利用して行く移動では、昭和63年から平成10年にかけて1.6倍もの増加になっています。

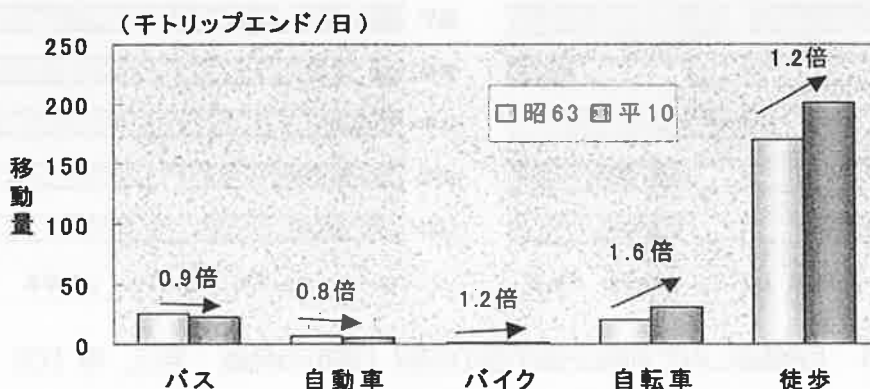


図2-2 鉄道駅までの利用交通手段別に見た移動量の推移 (調布市発着：平日)

注1) 平成10年、昭和63年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) トリップエンドとは、1つのトリップ(人の移動回数)の出発側と到着側の両端のことで、1つのトリップに2つのトリップエンドがある。

**自転車は、多様な世代に利用されています。**

- ・自転車は、若年層から高齢者まで男女を問わず多様な世代に利用されています。自転車は、高齢者を含め市民全体の身近な交通手段として役割を果たしています。

【目的地までの主な利用交通手段】

【鉄道駅までの利用交通手段】

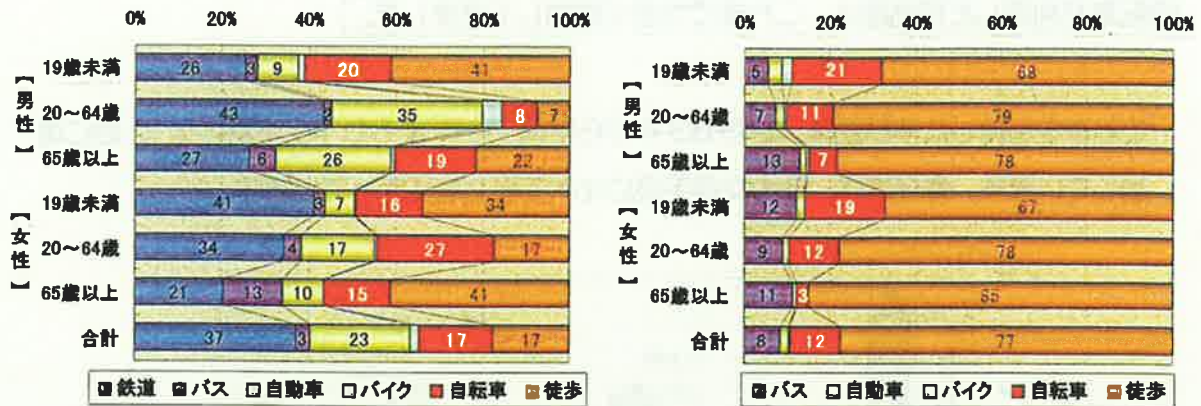


図2-3 性別年齢階層別に見た利用交通手段の内訳（調布市発着：平日、平10）

注）平成10年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。

**自転車は、多様な目的で利用されています。**

- ・自転車は、買い物やレクリエーション等の私事目的をはじめ通勤・通学目的など、多様な目的で利用されています。自転車は、調布市の都市活動の一翼を担っています。

【目的地までの主な利用交通手段】

【鉄道駅までの利用交通手段】

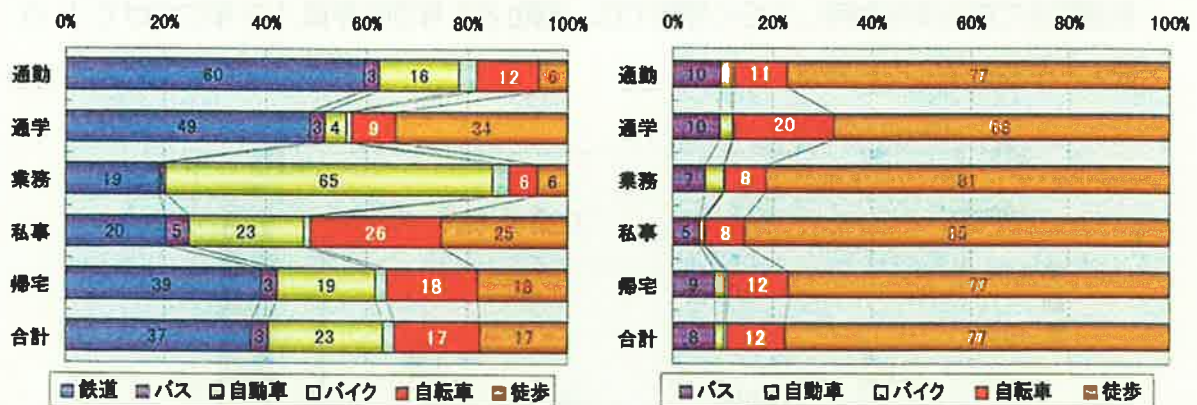


図2-4 目的別に見た利用交通手段の内訳（調布市発着：平日、平10）

注）平成10年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。



・鉄道駅まで行く交通手段の内訳を駅別にみると、各駅とも自転車が多く利用されています。特に、つつじヶ丘駅、調布駅、国領駅、仙川駅などでは自転車の利用割合が高く、鉄道駅までの重要な交通手段になっています。

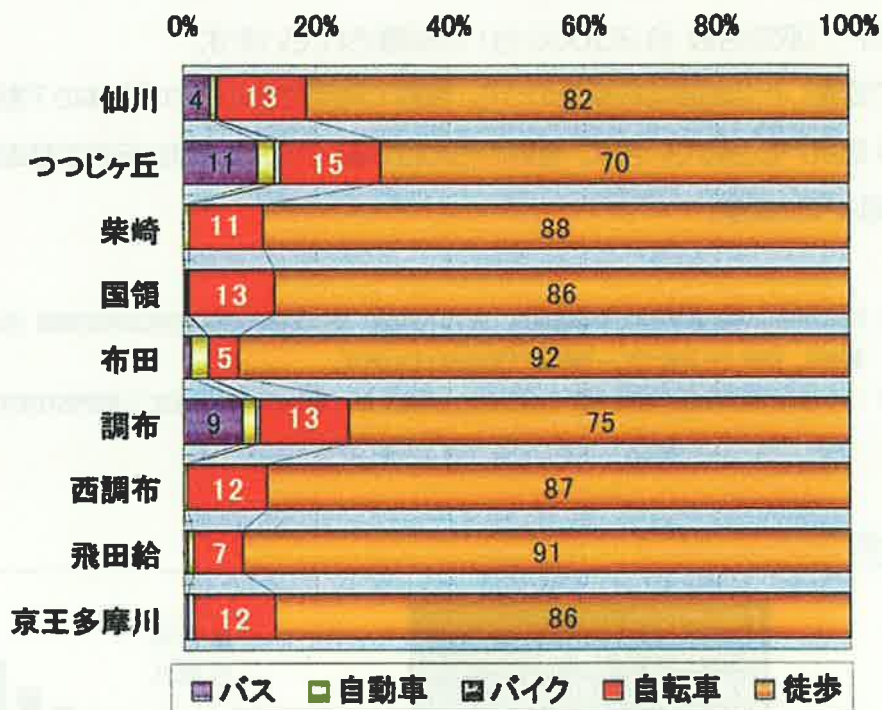


図2-5 鉄道駅別にみた駅までの利用交通手段の内訳（平日、平10）

注) 平成10年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成。



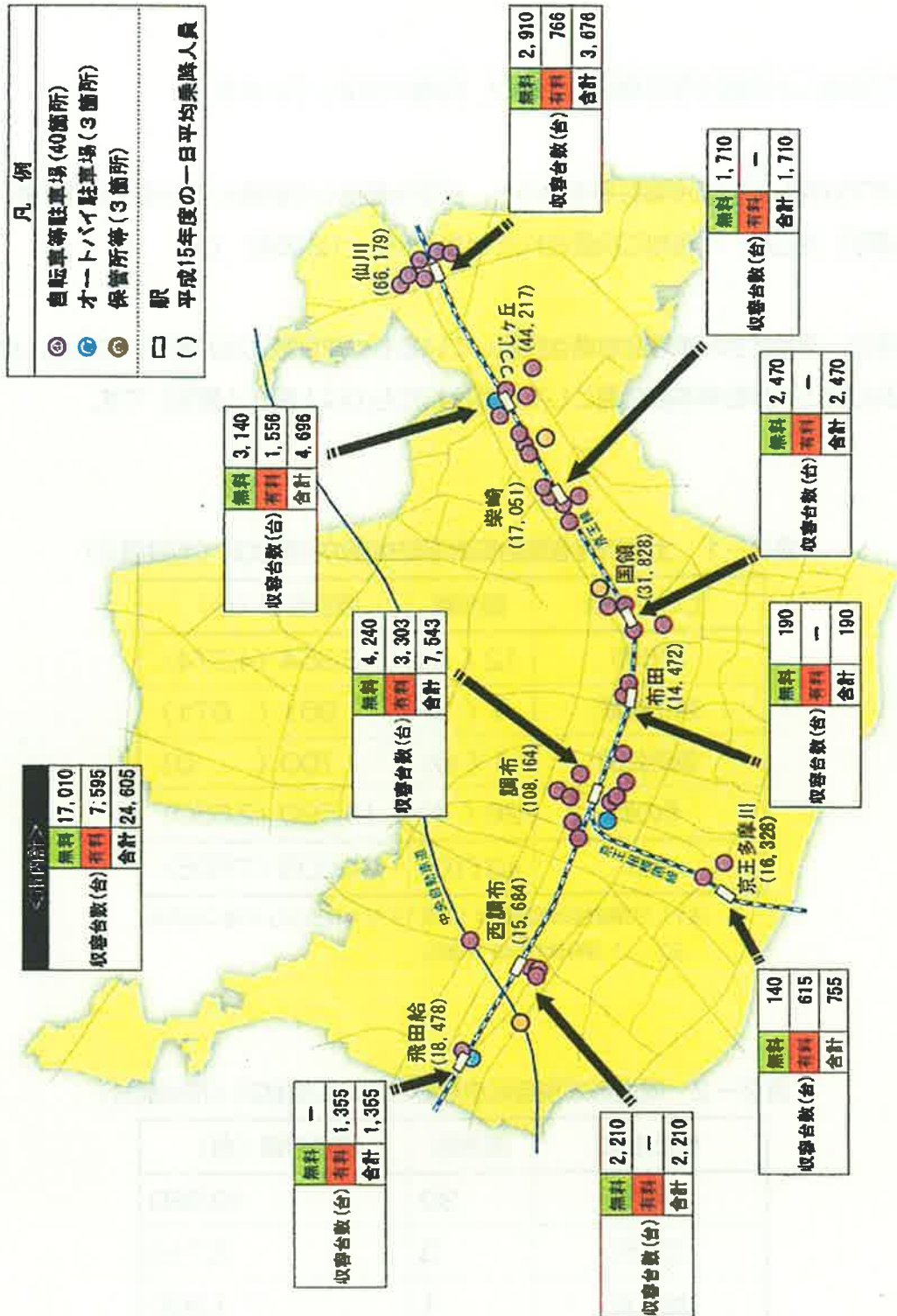


図2-7 自転車等駐車場の位置と収容台数(平17,市設置分)

注1)「交通安全対策課資料」に基づき作成。

2) この他に民営の自転車等駐車場(100台以上収容)が、つつじヶ丘駅周辺に1箇所ある。

市で設置した自転車等駐車場の7割が、民地を借用しています。

- ・市で設置した自転車等駐車場のうち、民地を借用して設置しているものが7割（31箇所）を占め、市有地に設置されたものは3割（12箇所）です。
- ・また、平地に自転車等駐車場を設置しているものが9割（39箇所）を占め、立体式及び地下式自転車等駐車場として設置されたものは1割（4箇所）です。

表2-1 土地所有者別自転車等駐車場の設置状況（市設置分）

土地所有者	箇所数	収容台数（台）
調布市	12（4）	8,354（4,374）
京王電鉄	4（2）	961（671）
道路公団	1（0）	700（0）
その他	26（4）	14,590（2,550）
合計	43（10）	24,605（7,595）

注1）「交通安全対策課資料（平成17年4月現在）」に基づき作成。  
2）（ ）は有料のもの（内数）。

表2-2 構造形式別自転車等駐車場の設置状況（市設置分）

構造形式	箇所数	収容台数（台）
平面式	39	19,589
立体式	3	3,716
地下式	1	1,300
合計	43	24,605

注）「交通安全対策課資料（平成17年4月現在）」に基づき作成。



## ② 自転車等駐車場の利用状況

### ・実態調査の実施

自転車等駐車場の利用状況や後述する利用者の特性、放置自転車等の実態や駐車特性を把握するため、市内の各駅周辺で4種類の実態調査を実施しました。実態調査の概要は、以下に示すとおりです。

■ 自転車等駐車場利用台数調査	
調査対象	・市内全9駅周辺駐車施設 計45箇所 (市役所内駐輪場、つつじが丘駅民間駐輪場も含めて調査)
調査方法	・1時間ごとに、調査員が駐車施設を巡回し、駐車台数を計測
調査日時	・平成17年9月8日(木) 6:00~20:00 晴れ(前日も晴れ) 布田駅、調布駅、西調布駅、飛田給駅、京王多摩川駅 ・平成17年9月13日(火) 6:00~20:00 晴れ(前日も晴れ) 仙川駅、つつじヶ丘駅、柴崎駅、国領駅
調査項目	・自転車(3種類)、バイク(2種類)別駐輪台数 ※バイクは、「原付」と「その他」に区分 ※自転車は、「幼児用いす付き自転車」と「三輪車」、「その他」に区分

■ 駐車施設利用者アンケート	
調査対象	・市内全9駅周辺 計36箇所 (収容台数100台以上の大規模駐輪場を対象)
調査方法	・手渡し配布、郵送回収
調査日時	・平成17年6月14日(火) 6:00~20:00 晴れ 国領駅 ・平成17年9月8日(木) 6:00~20:00 晴れ 布田駅、調布駅、西調布駅、飛田給駅、京王多摩川駅 ・平成17年9月13日(火) 6:00~20:00 晴れ 仙川駅、つつじヶ丘駅、柴崎駅
主な調査項目	・出発地、自転車利用目的、駅利用の有無、利用頻度、駐車施設の有料化・料金水準に対する意識、主な個人属性
配布回収状況	・配布枚数:9,506部、回収枚数:2,920部(回収率30.7%)

■ 路上駐車台数調査	
調査対象	・市内全9駅周辺 (放置自転車区域を含む駅から300~500m圏)
方法	・1時間ごとに、調査員が調査対象を巡回し、路上・歩道駐車台数を計測
調査日時	・平成17年9月8日(木) 7:00~20:00 晴れ(前日も晴れ) 布田駅, 調布駅, 西調布駅, 飛田給駅, 京王多摩川駅 ・平成17年9月13日(火) 7:00~20:00 晴れ(前日も晴れ) 仙川駅, つつじヶ丘駅, 柴崎駅, 国領駅
調査項目	・駐車場所別自転車(3種類)・バイク(2種類)の路上・歩道駐車台数 ※バイクは、「50cc」と「その他」に区分 ※自転車は、「幼児用いす付き自転車」と「三輪車」, 「その他」に区分

■ 放置者アンケート	
調査対象	・市内6駅周辺 (仙川駅, つつじヶ丘駅, 国領駅, 調布駅, 飛田給駅, 京王多摩川駅)
方法	・手渡配布・郵送回収(補足的にインタビュー調査実施)
調査日時	・平成17年9月8日(木) 7:00~20:00 天候:晴れ 調布駅, 飛田給駅, 京王多摩川駅 ・平成17年9月13日(火) 7:00~20:00 天候:晴れ 仙川駅, つつじヶ丘駅, 国領駅
主な調査項目	・出発地, 自転車利用目的, 駅利用の有無, 利用頻度, 駐車施設利用意向, 利用条件(料金, 位置等), 主な個人属性
配布回収状況	・配布枚数: 697部 ・回収枚数: 郵送 103部 インタビュー 99部 合計 202部 (回収率 29.0%)

市内の自転車等駐車場は、ピーク時にはほぼ満車の状態です。

- ・自転車等駐車場利用台数調査に基づき、市内各駅周辺の自転車等駐車場の利用状況を見ると、利用台数の最も多い時間（ピーク時）は12時台～13時台であり、市内合計で約23,000台が駐車しています。この時、自転車等駐車場の収容台数に対する駐車台数の比率（利用率）は9割を超えています。

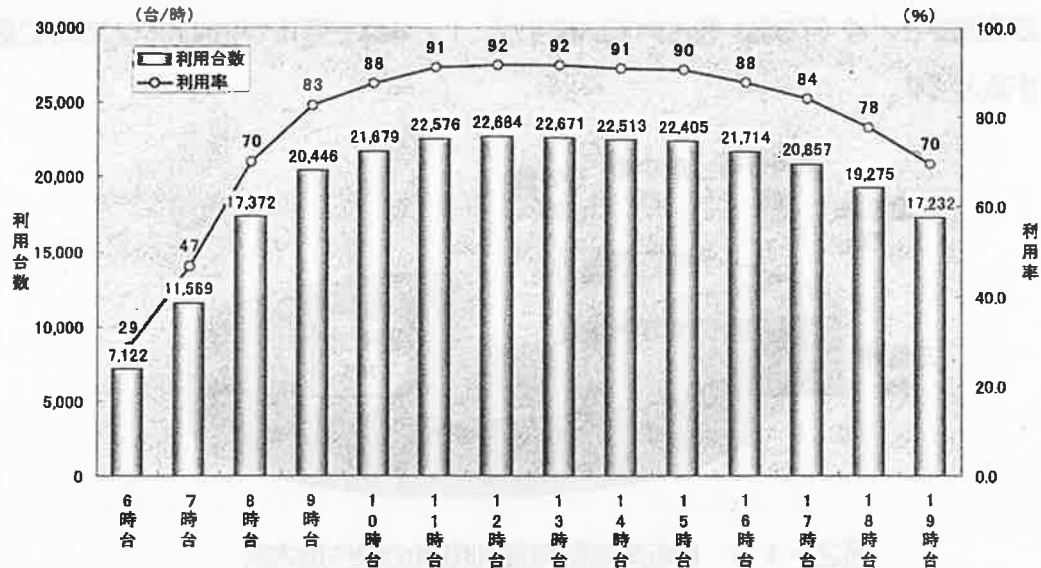


図2-8 自転車等駐車場の利用台数と利用率（市内合計）

注) 平成17年「自転車等駐車場利用台数調査」に基づき作成。

- ・調布駅、仙川駅、国領駅周辺の自転車等駐車場は、利用台数が多い上に、ピーク時の利用率が9割を超えており、ほぼ満車状態になっています。

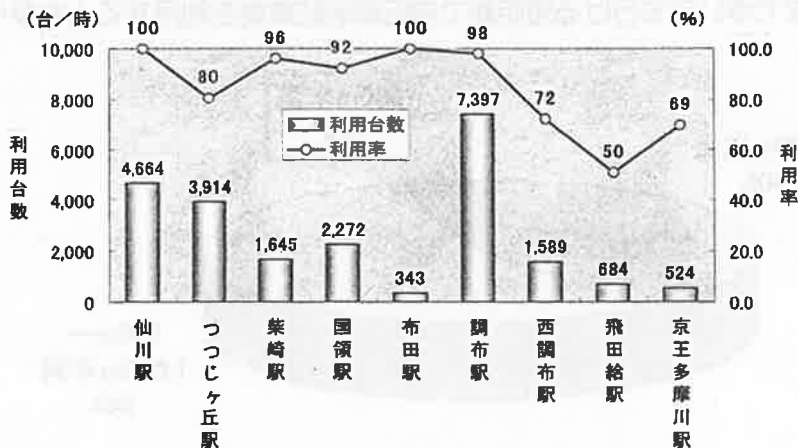


図2-9 ピーク時における自転車等駐車場の利用台数と利用率（駅別）

注) 平成17年「自転車等駐車場利用台数調査」に基づき作成。

### (3) 自転車等駐車場利用者の実態

#### ① 利用者の居住地

利用者の4人に1人は、市外に居住する人です。

- ・ 駐車施設利用者アンケートによると、自転車等駐車場の利用者は、調布市内に居住する市民が3/4 (76%) を占めていますが、1/4は三鷹市や狛江市など市外に居住する人です。

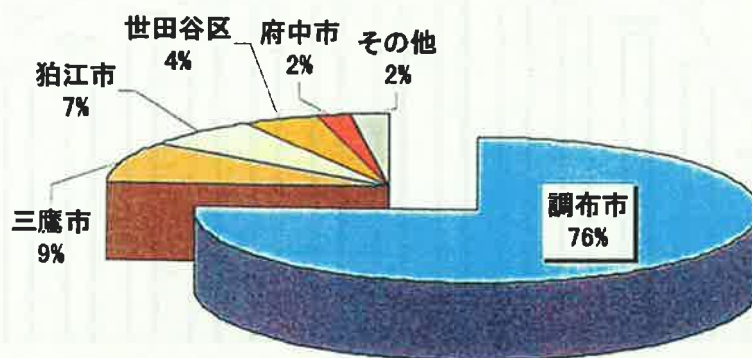


図2-10 自転車等駐車場利用者の居住地内訳

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

短距離での利用も多く見られます。

- ・ 自転車等駐車場の利用者うち、自宅から駅までの距離が1,000m未満である利用者の割合が6割 (60%) となっています。うち500m未満である利用者は6%です。自宅から駅まで歩いても行ける短距離で自転車等駐車場を利用する人も多く見られます。

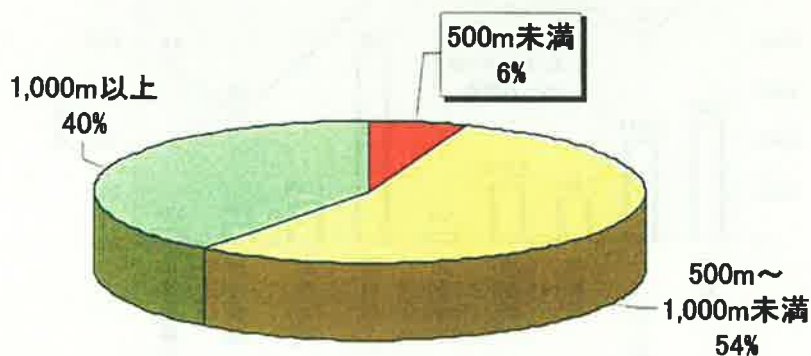


図2-11 自転車等駐車場利用者の自宅から駅までの距離内訳

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

## ② 自転車等駐車場の利用目的

利用者の9割は、「通勤・通学のため」「鉄道に乗るため」に利用しています。

- ・ 駐車施設利用者アンケートによると、自転車等駐車場を利用する目的は、通勤（84%）と通学（7%）で全体の9割を占めています。
- ・ また、鉄道に乗るために自転車等駐車場を利用する人が9割（94%）となっています。

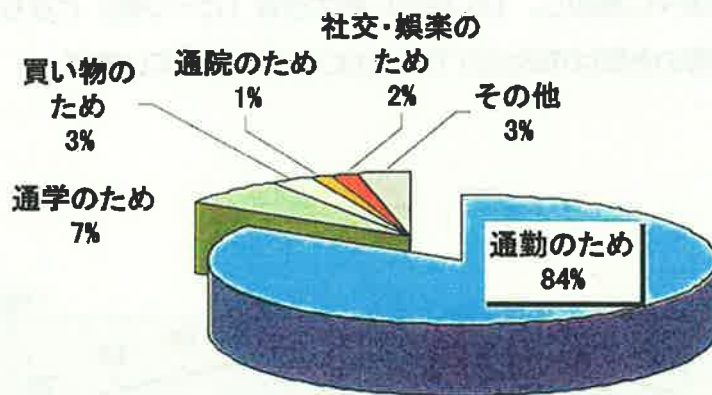


図2-12 自転車等駐車場の利用目的内訳

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

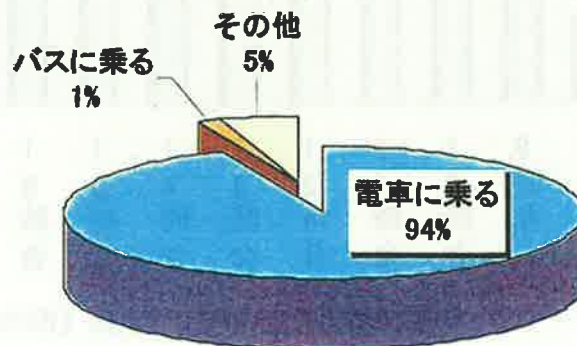


図2-13 自転車等を駐車してからの行く先内訳

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

## (4) 放置自転車等の現状

### ① 放置自転車等の実態

約 3,900 台もの放置自転車等が、鉄道駅周辺で発生しています。

- ・路上駐車台数調査に基づき、市内各駅周辺の放置自転車等の台数をみると、朝から昼間・夕方にかけて徐々に増加し、18 時台に最大台数（ピーク時）となります。ピーク時の放置自転車等の台数は市内合計で約 3,900 台となっています。

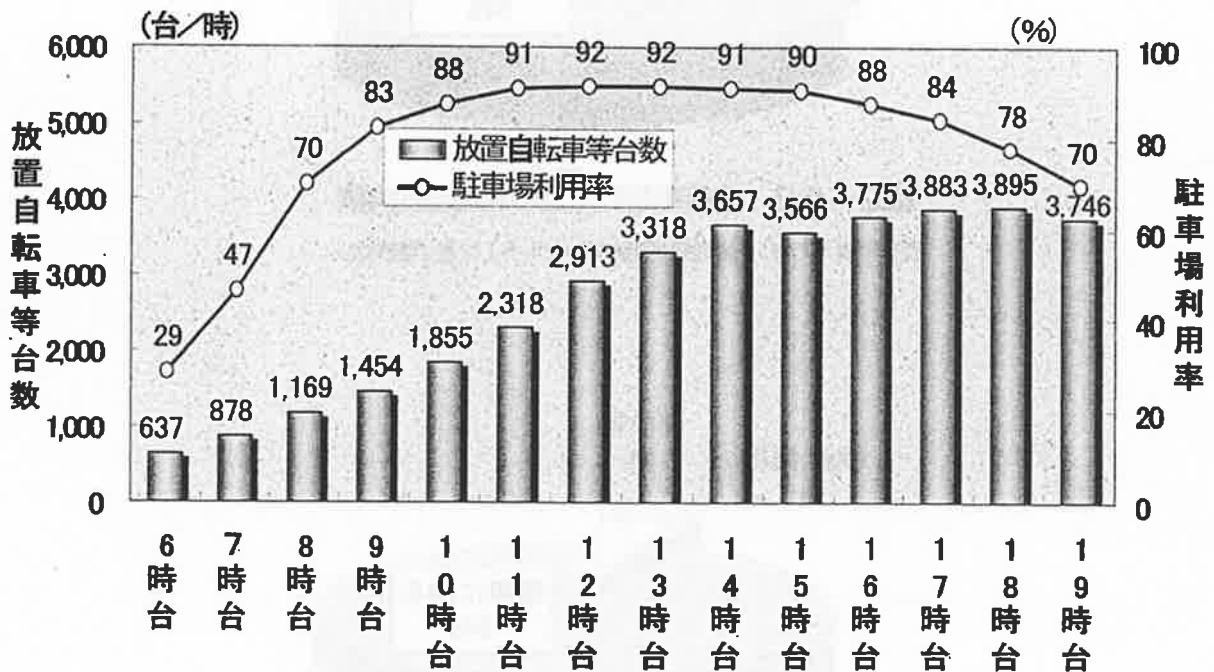


図2-14 時間帯別の放置自転車等台数（市内合計）

注) 平成 17 年「路上駐車台数調査」「自転車等駐車場利用台数調査」に基づき作成。

調布駅、仙川駅、つつじヶ丘駅、国領駅周辺では、放置自転車等が大量発生しています。

- ・路上駐車台数調査によると、市内の各駅周辺で放置自転車等の発生が見られます。ピーク時の放置自転車等の発生状況をみると、調布駅周辺で約 1,100 台、仙川駅周辺で約 1,000 台、つつじヶ丘駅周辺で約 700 台、国領駅周辺で約 600 台などとなっています。
- ・仙川駅周辺や国領駅周辺では、自転車等駐車がほぼ満車の状態となっており、放置自転車等発生の一要因になっていると見られます。

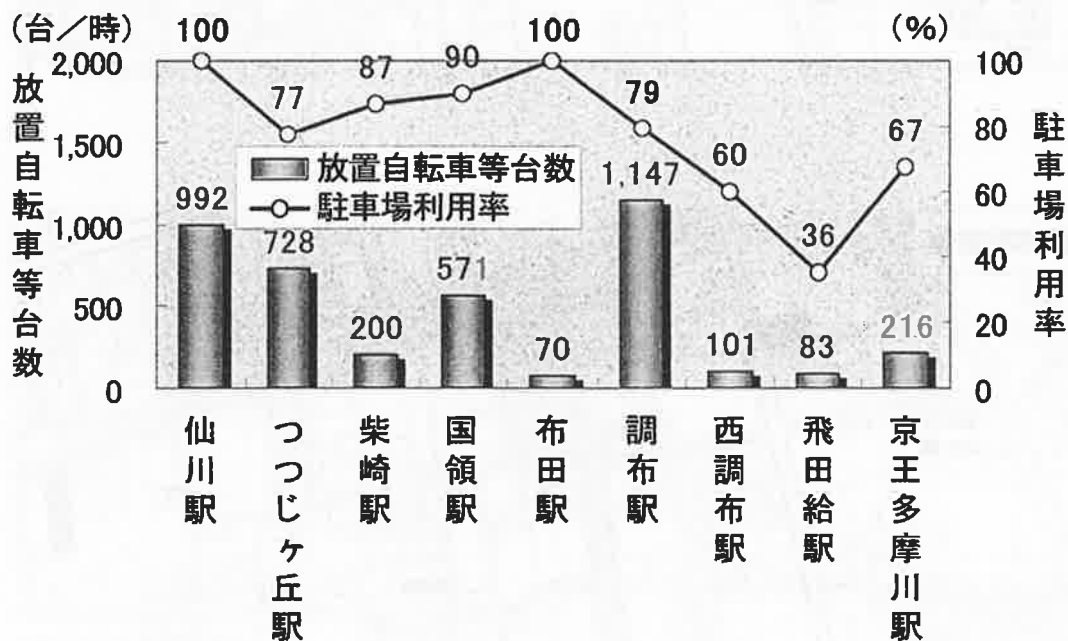


図2-15 駅別のピーク時放置自転車等台数

注) 平成 17 年「路上駐車台数調査」「自転車等駐車場利用台数調査」に基づき作成。



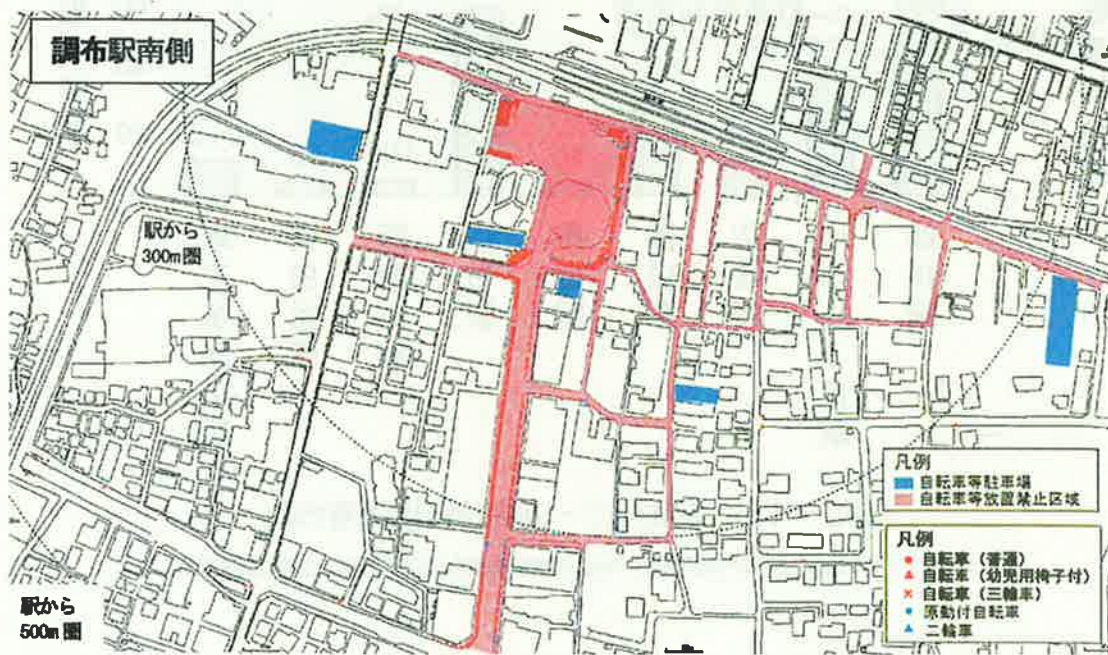
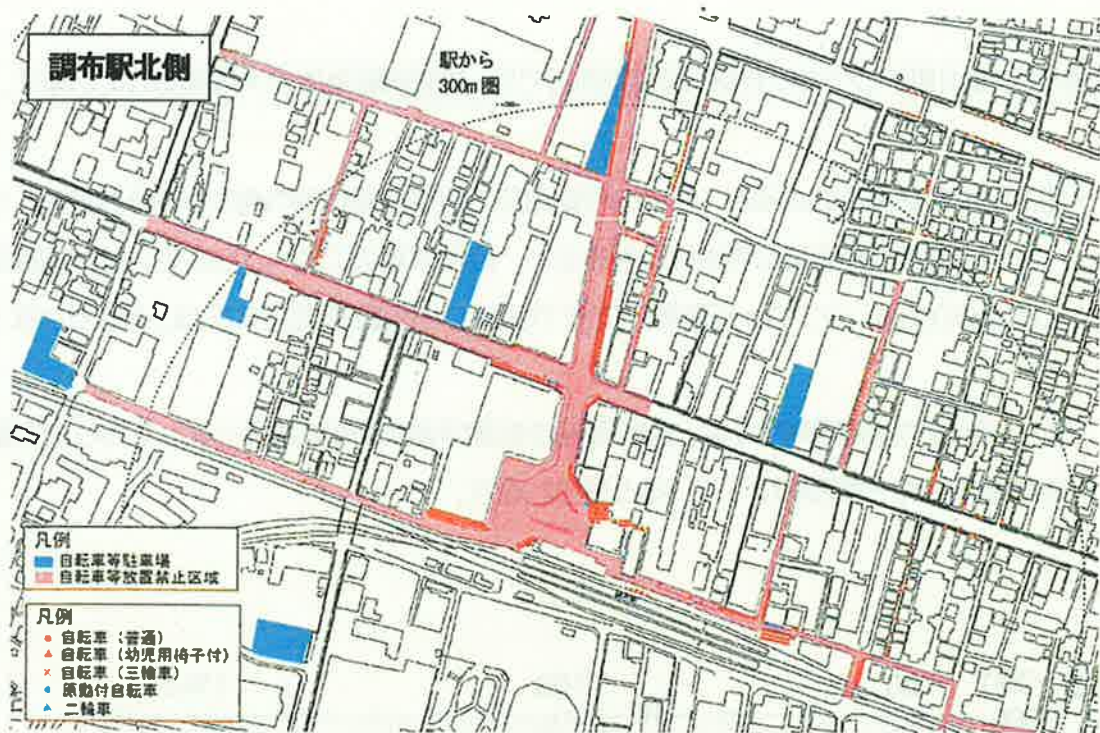


図2-16 調布駅周辺における放置自転車等の発生状況（ピーク時）

注) 平成17年「路上駐車台数調査」に基づき作成。



## ② 放置自転車等の特徴

自転車等を放置する目的の8割は、買い物等で「店舗などに直接行くため」です。

- ・ 放置者アンケートによると、自転車等を路上に放置したのは「買い物のため」が7割（66%）と最も多く、「通勤・通学のため」は1割（13%）に過ぎません。
- ・ 放置してからも、鉄道などに乗るのではなく、買い物先の店舗などの目的施設に直接行く場合が8割（77%）を占めています。

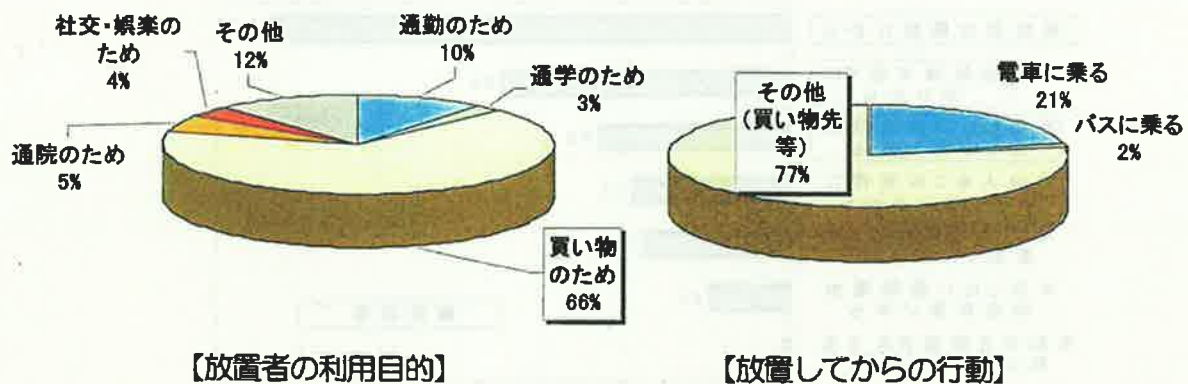


図2-17 路上に放置した目的と放置してからの行動

注) 平成17年「放置者アンケート」に基づき作成。

放置自転車等の駐車時間は、7割が2時間未満となっています。

- ・ 放置自転車等の駐車時間は、7割（74%）が2時間未満となっています。自転車等駐車場利用者の場合は、9割（94%）が4時間以上で2時間未満はごく僅かです。

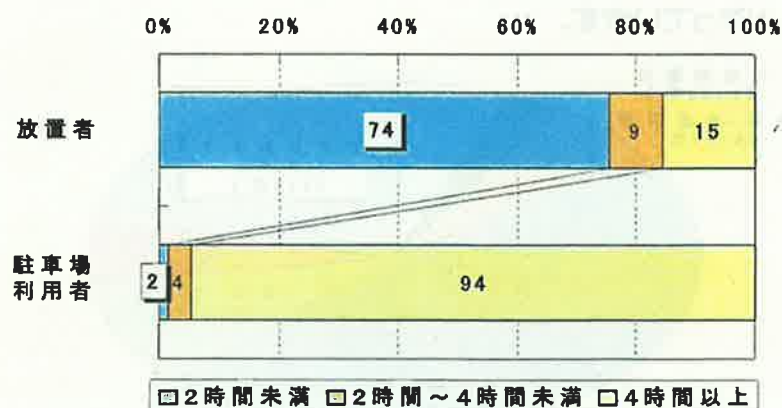


図2-18 放置自転車等と自転車等駐車場利用者との駐車時間の比較

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」「放置者アンケート」に基づき作成。

### ③ 自転車等を放置する理由

短時間駐車ニーズに対応した、利用しやすい駐車場などが求められています。

- ・ 放置自転車等をしている人の6割は「短時間の駐車だから（63%）」を放置理由としています。次いで「駐輪場が近くにないから（35%）」としており、短時間駐車ニーズに対応した、利用しやすい駐車場が求められています。また、「利用したい駐輪場に空きがないから（23%）」の指摘も2割を超えています。

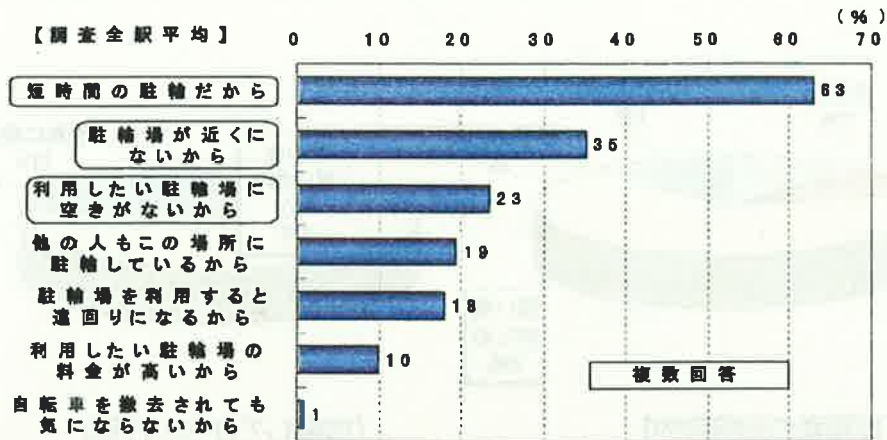


図2-19 放置自転車等をする理由

注) 平成17年「放置者アンケート」に基づき作成。

### ④ 放置自転車等に対する市民意識

放置自転車等への対応が、市民から強く求められています。

- ・ 様々な道路に関する市民の苦情と要望のうち、放置自転車等に対するものが第2位（22%）となっています。

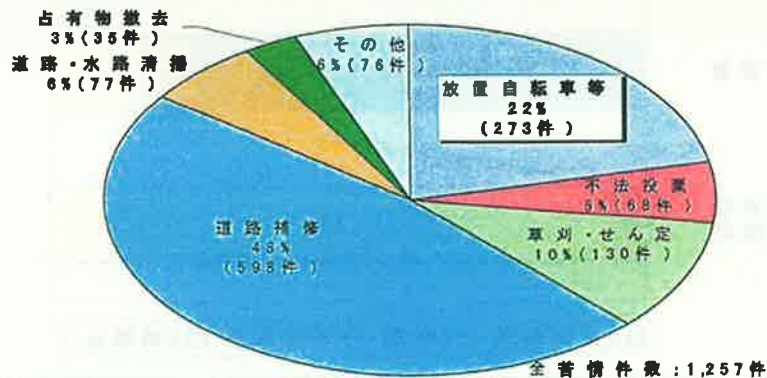


図2-20 道路に関する市民の苦情と要望（平15）

注) 「調布市まちづくりデータブック2005」に基づき作成。

### 3. 自転車等駐車需要動向の展望

自転車等対策、特に自転車等駐車施設の設置などの検討に当たっては、その前提条件となる自転車等の駐車需要について、将来の需要動向を展望し、時代を先取りした的確な対応を図っていく必要があります。ここでは、将来における自転車等の駐車需要量の推計を行い、今後の需要動向を展望します。

#### (1) 自転車等駐車需要の現状

##### ① 自転車等駐車需要量

- ・自転車等駐車需要量は、「自転車等駐車場利用台数調査」で把握された時間帯別の自転車等駐車台数と、「路上駐車台数調査」で把握された時間帯別の自転車等路上駐車台数とを時間帯ごとに合計し、合計駐車台数の最も多い時間帯（ピーク時）の値とします。これを鉄道駅ごと、方面ごとに設定します。
- ・市内各駅周辺の自転車等駐車需要量は、市内合計で約 27,000 台となっています。調布駅北側（約 4,600 台）、調布駅南側（約 3,600 台）、仙川駅北側（約 3,200 台）などが特に自転車等駐車需要量の多い駅・方面となっています。

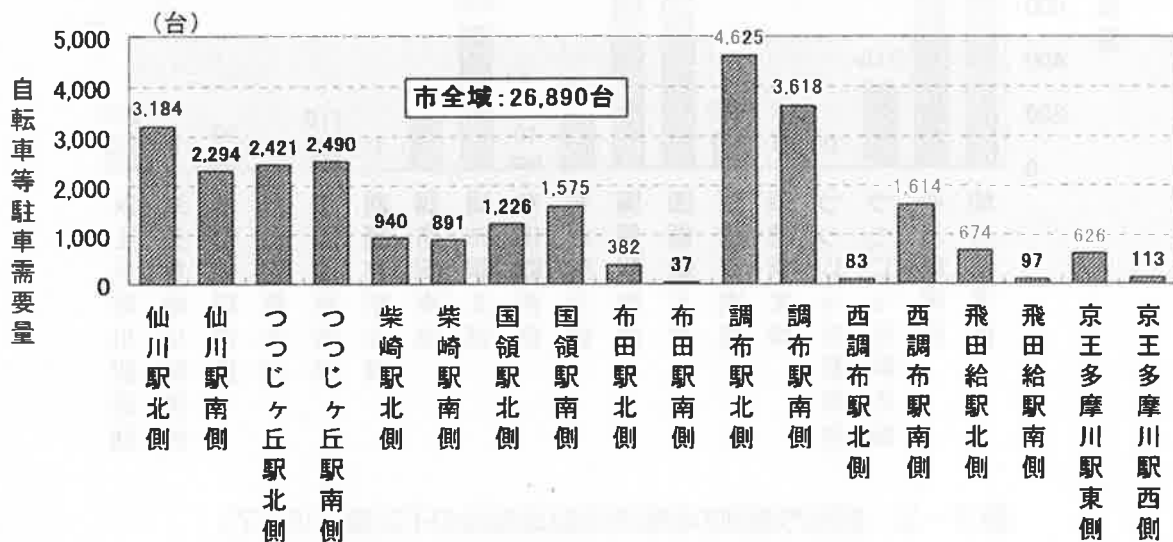


図3-1 駅別方面別の現況自転車等駐車需要量（平17）

注）平成17年「自転車等駐車場利用台数調査」「路上駐車台数調査」に基づき作成。

## ② 自転車等駐車施設の過不足状況

仙川駅、国領駅及び調布駅周辺では、駐車施設量が大きく不足しています。

- ・現況の自転車等駐車需要量（前述①）に対する自転車等駐車施設量（収容台数）<sup>注</sup>の過不足状況をみると、市内の各駅周辺で駐車施設量の不足が見られ、市内合計で約 5,200 台の不足となっています。
- ・鉄道駅ごとにみると、仙川駅周辺で合計約 1,800 台、国領駅周辺で合計約 1,700 台、調布駅周辺でも合計約 700 台程度の不足が見られます。この3駅周辺については、自転車等駐車場の設置に対する取り組みが特に重要と言えます。

注) 自転車等駐車施設量には、一時閉鎖が予定されている国領駅周辺の国領駅西自転車等駐車場（850 台収容）及び国領駅南第2自転車等駐車場（540 台収容）の2箇所を含みません。つつじヶ丘駅周辺の民営自転車等駐車場（1 箇所）を含みます。

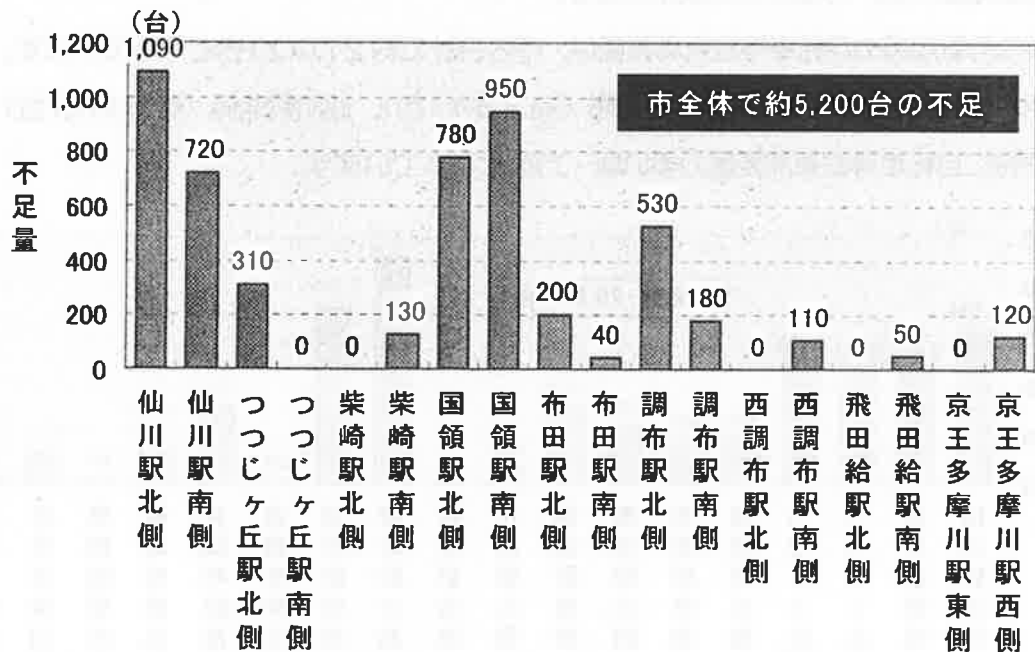


図3-2 駅別方面別の自転車等駐車施設の不足量（平17）

注1) 不足量＝現況自転車等駐車施設量（収容台数）－現況自転車等駐車需要量。

2) 現況自転車等駐車施設量には、一時閉鎖が予定されている国領駅周辺の国領駅西自転車等駐車場（850 台収容）及び国領駅南第2自転車等駐車場（540 台収容）の2箇所を含まない。つつじヶ丘駅周辺の民営自転車等駐車場（1 箇所）を含む。

## (2) 自転車等駐車需要動向の展望

将来の自転車等駐車需要に影響を与える調布市の人口・人口構成の変化（p.3 図1-1参照）、人口分布の変化（p.3 図1-2参照）などの要因を考慮して、自転車等の駐車需要量の将来推計を行い、今後の需要動向を展望します。

### 将来推計の方法

- ・将来の自転車等駐車需要量は、鉄道に乗るために利用する自転車台数の将来伸び率を現況の自転車等駐車需要量に乗じて推計します。この推計を鉄道駅ごと、方面ごとに行います。
- ・鉄道に乗るために利用する自転車台数の将来伸び率は、平成10年の「東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）」で把握される居住地別、性別年齢階層別、鉄道駅別の自転車利用台数に、計画策定の前提とした居住地別（町丁別）、性別年齢階層別の人口増減率を乗じて将来自転車台数を推計し、これを基に算定します。

### ① 自転車等駐車需要量の将来展望

将来の自転車等駐車需要量は、ほぼ現況程度で推移するものと見込まれます。

- ・調布市の自転車等駐車需要量は、これまで大きく増加を続けてきました。しかし、これからは、人口が緩やかに増加し、やがて静止する方向にあること、少子高齢化が進展することなどの影響により、平成37年ごろまでは、現況程度の需要量で推移していくものと見込まれます。市内各駅周辺の平成37年の自転車等駐車需要量は、市内合計で約27,000台と現況に比べ1%の増加に止まるものと見込まれます。
- ・現況の傾向と同じく将来（平成37年）も、調布駅北側（約4,800台）、調布駅南側（約3,900台）、仙川駅北側（約3,000台）などが自転車等駐車需要量の多い駅・方面になると見込まれます。

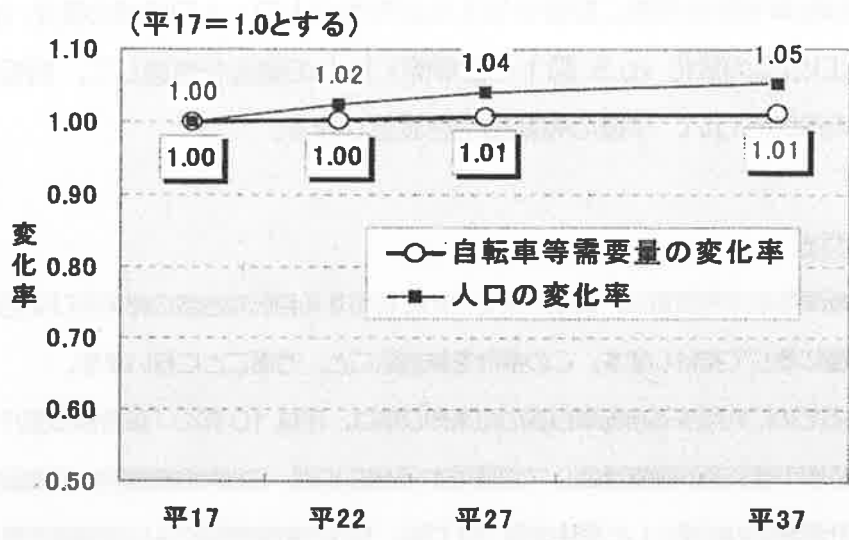


図3-3 調布市における将来の自転車等駐車需要動向の展望 (人口動向との比較)

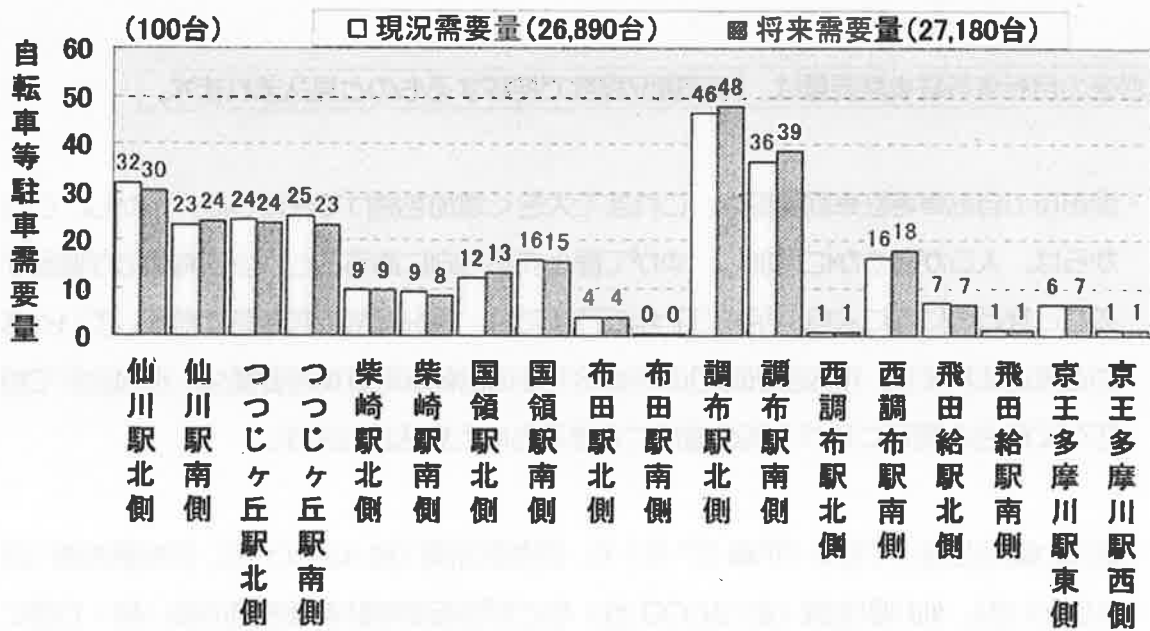


図3-4 駅別方面別の自転車等駐車需要量の展望 (平37)

## ② 自転車等駐車施設量の動向

つつじヶ丘駅や調布駅周辺では、自転車等駐車場が将来一時閉鎖される可能性があります。

- ・国領駅周辺では、国領駅西自転車等駐車場及び国領駅南第2自転車等駐車場の2箇所（合計約1,400台）が現時点において一時閉鎖の予定になっています。ただし、国領駅西自転車等駐車場は、市所有地での設置であり将来的にも一部は確保されるものと思われます（400台分が確保されるものと想定）。
- ・また、つつじヶ丘駅南口自転車等駐車場及び調布市立調布南自転車等駐車場の2箇所（合計約3,000台）は、将来的に一時閉鎖される可能性が高くなっています。

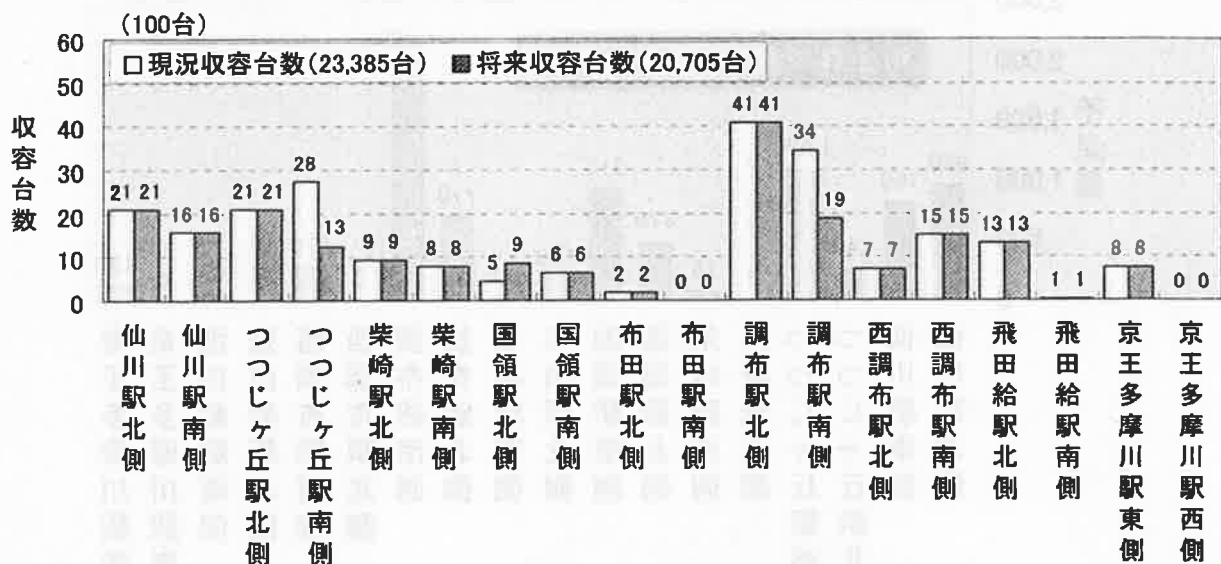


図3-5 自転車等駐車施設量の動向

- 注1) 現時点において一時閉鎖が予定されている国領駅周辺の国領駅西自転車等駐車場（850台収容）、国領駅南第2自転車等駐車場（540台収容）の2箇所は、現況値・将来値ともに計上していない。ただし、国領駅西自転車等駐車場は、市所有地での設置であり将来的にも一部は確保される可能性が高いものとして将来値のみ400台分を計上した。つつじヶ丘駅周辺の民営自転車等駐車場（1箇所）を含む。
- 2) つつじヶ丘駅南口自転車等駐車場（1,500台収容）及び調布市立調布南自転車等駐車場（1,580台収容）の2箇所は、将来的に一時閉鎖される可能性が高いため将来値には計上していない。



### ③ 自転車等駐車施設の過不足動向の将来展望

調布駅、仙川駅、国領駅周辺などでは、駐車施設の大きな不足が見込まれます。

- ・将来（平成37年）の自転車等駐車需要量（前述①）に対する自転車等駐車施設量（上述②）の過不足状況を展望すると、将来も市内各駅周辺で駐車施設の不足が見られ、市内合計で約7,900台の不足と見込まれます。
- ・鉄道駅ごとにみると、調布駅周辺で合計約2,700台、仙川駅周辺で合計約1,700台、国領駅周辺で合計約1,400台、つつじヶ丘駅周辺でも合計約1,300台の不足と見込まれます。この4駅周辺については、自転車等駐車場の設置に対する取り組みが今後不可欠と言えます。

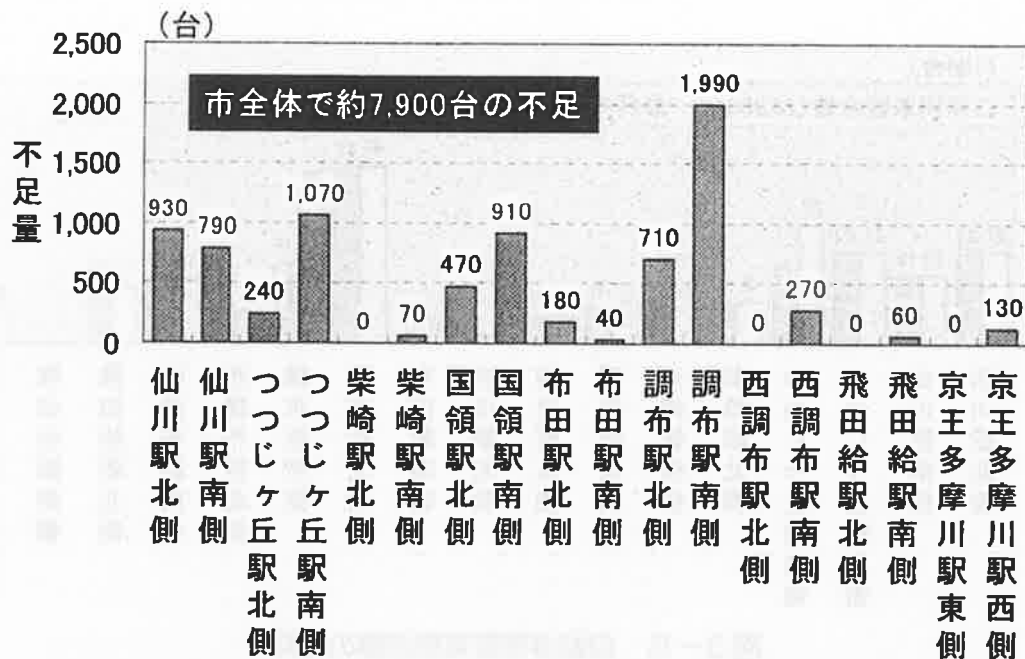


図3-6 駅別方面別の自転車等駐車施設の不足量の展望（平37）

注1) 不足量＝将来自転車等駐車施設量（収容台数）－将来自転車等駐車需要量。

2) 将来自転車等駐車施設量には、現在、一時閉鎖が予定されている国領駅周辺の国領駅西自転車等駐車場（850台収容）、国領駅南第2自転車等駐車場（540台収容）の2箇所に加えて、将来一時閉鎖される可能性が高いつつじヶ丘駅南口自転車等駐車場（1,500台収容）、調布市立調布南自転車等駐車場（1,580台収容）の2箇所の合計4箇所を含まない。ただし、国領駅西自転車等駐車場（850台収容）は、市所有地での設置であり将来的にも一部は確保される可能性が高いものとした（400台分確保）。つつじヶ丘駅周辺の民営自転車等駐車場（1箇所）を含む。



仮に、民地の借用ができなくなった場合の展望

- ・現在、設置している自転車等駐車場 43 箇所のうち、民地を借地しているものが 31 箇所（収容台数：約 16,000 台）あります。これらの自転車等駐車場は、土地所有者の意向によって、使用できなくなる可能性を有しており、長期的な視点では駐車施設量の維持・確保が不安定な状況にあります。
- ・仮に、民地を借地して設置しているこれらの自転車等駐車場がすべて使用できなくなった場合、市内合計で約 22,000 台分もの自転車等駐車施設が不足するものと見込まれます。民地を借用した既存の自転車等駐車場を恒久的に維持・確保していく対策に取り組む必要があります。

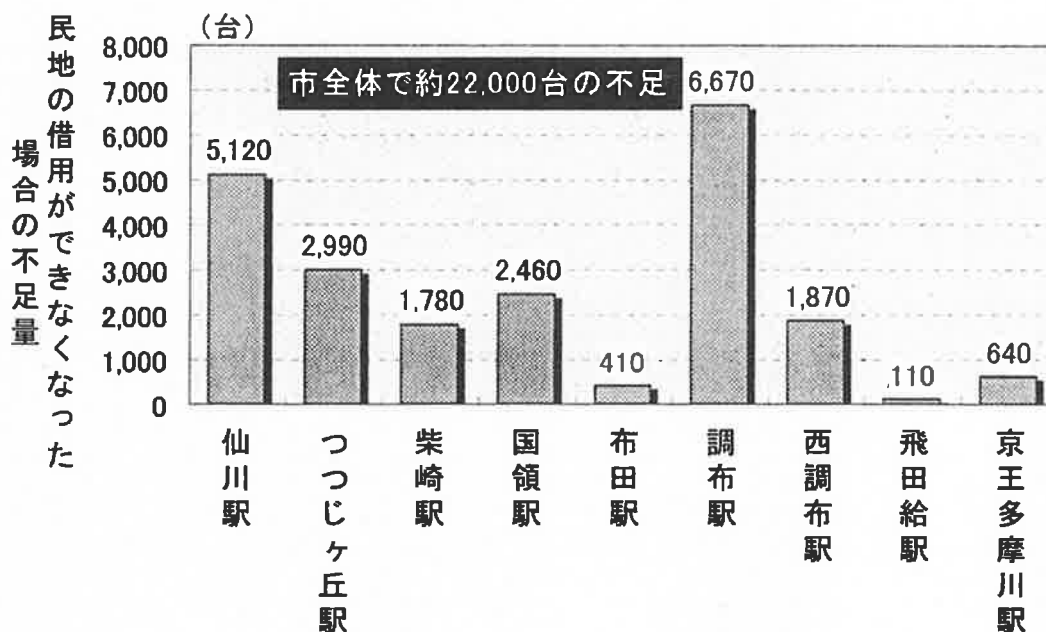


図3-7 仮に民地の借用ができなくなった場合の駐車施設の不足量（駅別，平37）

注）不足量＝自転車等駐車施設量（収容台数）－自転車等駐車需要量。



## 4. 総合的な自転車等対策に関する基本方針

### (1) 自転車交通の位置付け

調布市において、自転車は、若年層から高齢者まで男女問わず多様な世代に幅広く利用され、市民生活の身近な交通手段になっています。また、買い物等の私事をはじめ、通勤・通学など多様な目的で利用され、調布市の様々な都市活動の一翼を担っています。加えて、自転車は、地球環境などの面からも環境への負荷が少なく、省エネルギーに優れた交通手段として、その利用促進が期待されています。

自転車は、都市の重要な交通手段であり、自転車の適正利用の推進とともに、自転車交通の安全性・円滑性、利便性をより一層向上していく必要があります。

### (2) 自転車等の利用・駐車に関する課題

調布市では、「調布市自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例（以下、「駐車対策基本条例」という。）」などに基づいて総合的な自転車等対策を実施しています。しかし、依然として市内各駅周辺では放置自転車等が発生し、放置台数は市内合計で約 3,900 台（ピーク時）に達しています。

放置自転車等は、歩行者や車いすなどの通行の快適性・安全性、救急車両などの移動の迅速性を奪うとともに、まちの景観・美観を損ね都市のイメージを低下させるなど大きな問題となっています。また、これらの問題への対応のために、市は毎年膨大な財政負担を行っています。（図4-1 参照）

放置自転車等への対応は、市民からも強く求められています。

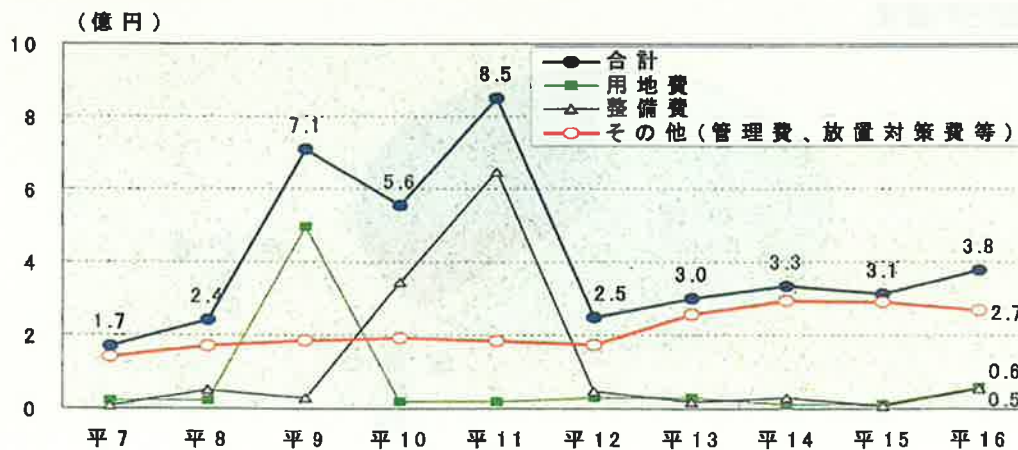


図4-1 調布市における自転車等対策費の推移

注) 「交通安全対策課資料」に基づき作成。

本計画では、今後の取り組むべき自転車等の利用・駐車に関する重要課題を以下の4つと設定します。

### 課題① 自転車等駐車施設の確保

#### ○ 自転車等駐車施設の新設による確保

- ・現在、すべての鉄道駅周辺で放置自転車等が発生しています。中でも、調布駅周辺、仙川駅周辺、国領駅周辺などでは大量の放置自転車等の発生が見られます。これらの駅周辺では、自転車等駐車施設の不足が放置自転車等発生の大きな原因と考えられます。自転車等駐車施設の新設に取り組むことが必要です。
- ・その他の鉄道駅周辺についても、既存の自転車等駐車場の利用誘導とともに、短時間駐車や点在する小規模な駐車需要などに対応した、きめ細やかな自転車等駐車施設の設置に取り組むことが求められます。

#### ○ 既存の自転車等駐車場の維持による確保

- ・調布市駅周辺の43箇所（収容台数：24,605台）の自転車等駐車場うち、民地などを借用した駐車場が7割（31箇所、収容台数：16,251台）を占めています。これらの自転車等駐車場は、長期的な維持・確保という視点では不安定な状況と言えます。仮に、これらの自転車等駐車場が使用できなくなった場合には、極めて深刻な状況になることが想定されます。

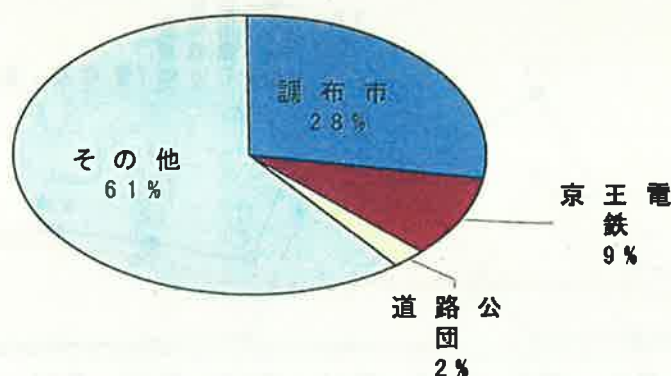


図4-2 自転車等駐車場の土地所有者内訳（箇所数ベース）

注「交通安全対策課資料（平成17年4月現在）」に基づき作成。

- ・また、自転車等駐車場のうち、平面式のものゝ9割（39箇所、収容台数：19,589台）を占めており、土地利用の転換に左右されやすい不安定なものが多いと言えます。既存の自転車等駐車場を恒久的に維持・確保していく対策に取り組むことが必要です。

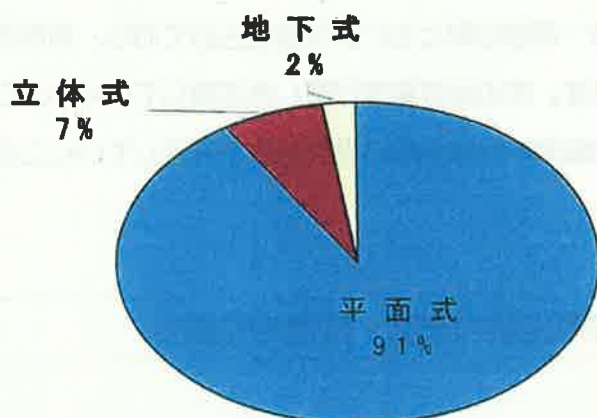


図4-3 自転車等駐車場の構造形式別内訳（箇所数ベース）

注）「交通安全対策課資料（平成17年4月現在）」に基づき作成。

## 課題② 自転車等駐車施設設置に対する関係者の協力

### ○ 鉄道事業者・大規模施設設置者等

- ・市内各駅周辺の自転車等駐車場利用者は、9割が鉄道に乗るために自転車等駐車場を利用しています。また、放置自転車等の8割は、買い物先の店舗などに行く場合に発生しています。
- ・現在、市内各駅周辺の自転車等駐車場は、調布市が中心となって設置し運営・管理しています。今後は、鉄道事業者や自転車等駐車需要を大量に発生させる大規模施設設置者等が自転車等駐車施設設置への取り組みに対し、これまで以上に協力していくことが求められます。

## ○ 民間駐車場事業者

- ・民間でできることは民間に委ねる。自転車等駐車場事業についても基本となる考え方です。調布市において民間が設置した大規模な自転車等駐車場（収容台数 100 台以上）は、1 箇所（約 170 台）のみです。平成 16 年の東京都における民営自転車等駐車場の平均割合は、箇所数・収容台数ともに約 3 割を占めており、調布市の民営自転車等駐車場の少なさが伺えます。市の財政事情が厳しさを増していく中、これからは民間駐車場事業者による民営自転車等駐車施設の設置拡大を推進していくことが必要です。

## 課題③ 自転車等駐車施設の運営・管理の見直し

### ○ 自転車等駐車施設の有料化促進

- ・調布市では、箇所数の 8 割（収容台数で 7 割）が無料の自転車等駐車場です。市では自転車等駐車場の有料化に取り組んでいますが、有料の自転車等駐車場はまだ少ないのが現状です。平成 16 年の東京都内における有料自転車等駐車場の平均割合は、箇所数の約 7 割を占めるに至っています。調布市では、自転車等駐車場の有料化が遅れている状況と言えます。
- ・現在、無料自転車等駐車場の維持・管理費などの経費を賄っているのは市の財政です。自転車等駐車場利用者が受益者として、必要な使用料を負担してサービスを楽しむことが適当、公平です。より一層自転車等駐車施設の有料化を促進していく必要があります。使用料は自転車等駐車施設の維持・管理などのために活用し、財政負担の軽減に役立てていく必要があります。
- ・また、無料の自転車等駐車場は、有料の自転車等駐車場の経営に大きな影響を及ぼします。調布市における無料自転車等駐車場の存在は、民間駐車場事業者の自転車等駐車場事業への進出意欲を著しく低下させていると考えられます。民営の有料自転車等駐車場事業が成立する事業環境として、自転車等駐車施設の有料化は要となる条件です。このためにも自転車等駐車施設の有料化を促進していく必要があります。

## ○ 自転車等駐車施設利用の適正化

- ・自転車等駐車場利用者の中に、徒歩で移動できる距離でありながら自転車を利用する人が見られます。また、バス利用が可能でありながら自転車を利用する場合も想定されます。バスや徒歩などとの役割分担の適正化、自転車等駐車施設利用の適正化の観点からも、自転車の秩序ある適正な利用に向けた取り組みが必要です。

### 課題④ 既存の自転車等対策の再点検

- ・調布市では、「駐車対策基本条例」などに基づき、自転車等放置禁止区域の指定、自転車等駐車場の設置、放置防止誘導員による放置自転車等の撤去、自転車の利用・駐車マナーの啓発活動など、総合的な自転車等対策を実施しています。
- ・しかし、市内各駅周辺では依然として放置自転車等の発生が見られます。また自転車の利用マナー・駐車マナーという観点からもまだまだ改善すべき点があります。これまで実施してきた自転車等対策の制度・仕組み、諸活動などについて、改善・見直しの余地がないか、総合的な再点検を行い、より効率的で効果的な自転車等対策に再構築していく必要があります。



### (3) 自転車等対策の基本的考え方

関係者全員が協働して、自転車等対策の推進を図る。

自転車等の利用を取り巻く関係者は多様です。安全・安心な交通環境づくり、歩きたくなるまち、人が集まる楽しいまちづくりに向け、効果的で効率的な自転車等対策を推進していくためには、自転車等を利用する「市民」、鉄道事業者や自転車等駐車需要を大量に発生させる大規模施設設置者等（以下、「鉄道事業者・大規模施設設置者等」という。）、自転車等駐車場事業を営む「民間駐車場事業者」及び市民の安全と秩序ある自転車等利用環境づくりを推進するために必要となる制度・仕組みづくりや都市施設の設置、運営・管理などを行う「行政」が、それぞれの役割を果たし、関係者全員が協働して総合的に自転車等対策の推進に取り組む必要があります。

なお、自転車等を販売する小売業者も自転車登録の徹底などに取り組んでいくことが必要です。

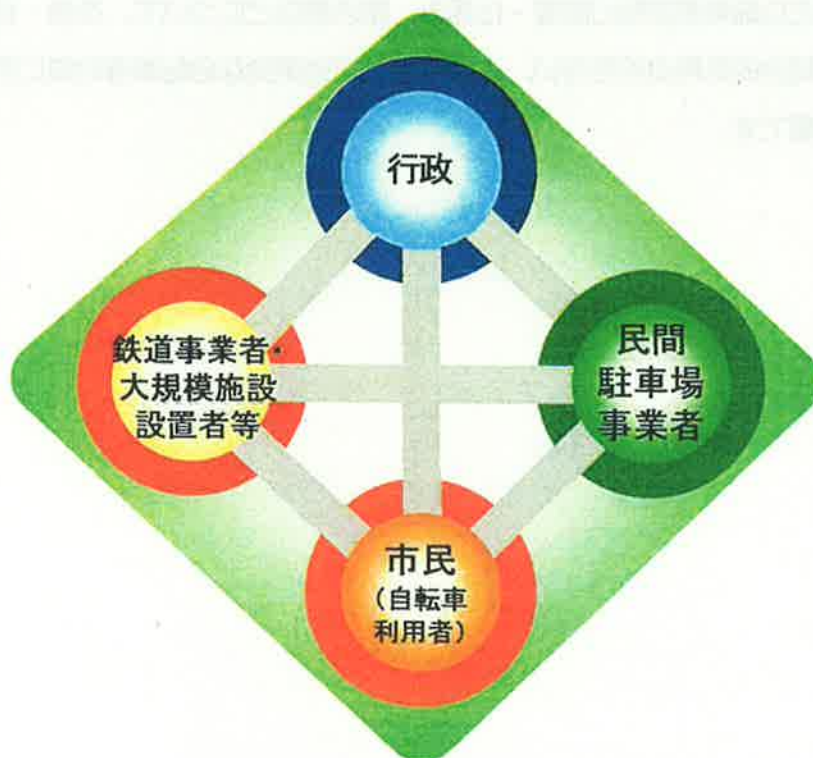


図4-4 関係者全員の協働体制による自転車等対策の推進



## ○ 市民の役割

- ・自転車等を利用する「市民」は、歩道内における危険な走行、信号無視や夜間時の無灯火での走行、あるいは携帯電話をかけながらの走行をしないなどの自転車等を利用する上での交通マナーや、路上に自転車等を放置しない、自転車等駐車場などの駐車場所が確保できない場合は自転車の利用を控えるなどの駐車マナーを厳格に守る必要があります。市民の果たすべきこれらの役割は、自転車等対策を推進する上で最も重要なものです。
- ・また、徒歩圏での自転車利用やバス利用が十分にできる場合の自転車利用を控え適正な自転車利用を行うこと、自転車等駐車施設の利用に当たっては受益者としてサービスに対する対価を負担すること、自転車の所有者として自転車の盗難防止などに努めることも重要な役割です。
- ・調布市などの行政は、自転車等を利用する上での交通マナー・駐車マナーを向上させるための啓発活動など、市民の意識改革に役立つ諸対策に取り組んでいきます。

## ○ 鉄道事業者・大規模施設設置者等の役割

- ・鉄道事業者や自転車等駐車需要を大量に発生させる大規模店舗・金融機関等の店舗・遊技場などの大規模施設設置者は、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺における自転車等駐車施設の設置、または設置空間の譲渡・貸付など自転車等駐車施設設置への取り組みに対し積極的に協力していく必要があります。
- ・中小規模の店舗が集中する商店街などにおいても、比較的まとまった量の自転車等駐車需要の発生が見られます。商店街も自転車等駐車施設の設置や商店街における自転車等駐車のルールづくりに取り組んでいくことが求められます。
- ・調布市は、大規模施設設置者や商店街の自転車等駐車施設の設置などへの取り組みに対し、必要となる制度・仕組みづくり、支援などを行っていきます。

## ○ 民間駐車場事業者の役割

- ・自転車等駐車場事業を営む「民間駐車場事業者」は、その事業・経営ノウハウを活用して、調布市における当該事業の一層の効率化を進めるとともに、低コストで良質のサービスを地域に提供していくことが期待されます。民間駐車場事業者による自転車等駐車場事業への進出拡大は、放置自転車等の解消や市の財政負担の軽減などに、大きく役立つものと期待されます。
- ・調布市は、民間駐車場事業者の自転車等駐車場事業への進出を支援する対策の拡充・強化に取り組んでいきます。

## ○ 行政の役割

- ・調布市、公安委員会・警察署、道路管理者などの「行政」は、自転車等の利用を取り巻く関係者それぞれと緊密に協議・調整して、市民の安全と秩序ある自転車等利用環境づくりを総合的に推進していきます。このために必要となる制度・仕組みづくり、都市施設の設置、運営・管理などを行っていきます。
- ・調布市は、関係者全員を中心に、自転車等対策の推進を先導していきます。

## (4) 総合的な自転車等対策の基本方針

前述(2)で整理した自転車等の利用・駐車に関する「4つの重要課題」と、上述(3)でこれからの自転車等対策の基本的考え方とした『関係者全員が協働して、自転車等対策の推進を図る』を踏まえ、調布市における総合的な自転車等対策の「基本方針」を以下のように定めます。

### 基本方針① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進

- ・市内各駅周辺の平成17年現在の自転車等駐車需要量は、市内合計で約27,000台です。今後平成37年ごろまでは、概ね現況程度の需要量で推移していくものと見込まれます。
- ・この約27,000台の自転車等駐車需要量に対し、今後新たに設置が必要となる自転車等駐車施設の規模は市内合計で約7,900台分です。関係者と協働して、約7,900台収容の恒久的な自転車等駐車施設の新設を推進していきます。
- ・加えて、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していきます。

表4-1 自転車等駐車施設の設置必要量と新設必要量(市内合計)

自転車等駐車施設の 収容台数(台)		設置必要量(台) (※ 駐車需要量)		新設必要量(台) (※ 駐車施設の不足量)	
平17	平37	平17	平37	平17	平37
23,385	20,705	26,890	27,180	5,210	7,860

注) 詳細は、表5-1 (p.43) 参照。

### 基本方針② 関係者による自転車等駐車施設の設置推進

- ・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り組み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、民間駐車場事業者によ

る民営の自転車等駐車施設で対応していく視点を導入していきます。調布市をはじめとした行政は、自転車等駐車場事業が成立する事業環境を整えるとともに、民間駐車場事業者などの自転車等駐車施設設置に対する支援などに取り組んでいきます。

- ・面的な都市整備事業が行われている地区などで自転車等駐車施設を先行的に設置し自転車利用を計画的に誘導することが必要な場合、既存の商業業務地区などにおいて用地取得の問題などにより民間による自転車等駐車施設の設置が期待できない場合、自転車等駐車場の不足により大量の放置自転車が発生している地区などで、緊急の対応を要する場合などについては、今後とも行政が自転車等駐車施設の設置、運営・管理に取り組んでいきます。
- ・今後は、以上のような考え方によって、自転車等駐車施設の設置を推進していきます。

### 基本方針③ 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進

- ・自転車等駐車施設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施設の有料化を促進していきます。自転車等駐車施設の使用料は、駐車施設の運営・管理などのために有効活用し、財政負担の軽減にも役立てていきます。
- ・また、徒歩圏での自転車利用やバス利用が十分にできる場合の自転車利用などを抑制し、バスや徒歩などとの適正な分担関係を実現するとともに、自転車等駐車施設の適正な利用を推進していきます。

### 基本方針④ 既存の自転車等対策の改善・再構築

- ・調布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、諸活動などについて、問題・課題がないか、改善・見直しの余地がないか総合的に再点検を行い、これからの時代に相応しい、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。

## 5. 総合的な自転車等対策に関する基本計画

### (1) 恒久的な自転車等駐車施設設置推進のための対策

調布市では、「新たな自転車等駐車場の設置推進」及び「既存の自転車等駐車場の恒久的な維持・確保対策の推進」などへの取り組みが最も重要な課題です。今後、率先して取り組んでいきます。

#### ① 新たな大規模自転車等駐車場の設置推進

市内駅のうち、大量の放置自転車等が見られ、自転車等駐車施設の著しい不足が見込まれる調布駅、国領駅、つつじヶ丘駅及び山川駅の4駅周辺については、新たな大規模な自転車等駐車場の設置を推進します。このうち、調布駅周辺及び国領駅周辺については、京王線連続立体交差事業に併せた自転車等駐車場の新設を推進します。

#### **調布駅周辺(約2,700台)** ※ 京王線連続立体交差事業に併せて新設

- ・調布駅周辺は、調布市の顔ともいえる重要な地域です。現在、調布駅から鉄道に乗降する人数は、市内最大で1日平均約11万人(平15)に上っており、調布駅周辺には自転車交通をはじめ様々な交通が大量に集中しています。市内外から集まる来訪者の安全・安心で快適な歩行環境を奪い、まちの魅力・イメージなどを低下させている放置自転車等の問題に重点的に取り組むことが必要です。
- ・平成17年現在、調布駅周辺には10箇所(収容台数約7,500台)の自転車等駐車場が設置されていますが、ほぼ満車の状態となっています。このため、大量の放置自転車等(ピーク時約1,100台)が発生しています。また、将来的に自転車駐車場の1箇所(収容台数1,580台)が一時閉鎖される可能性が高く、自転車等駐車施設の不足量は現況では約700台ですが、将来的には約2,700台に達し深刻な状況になるものと想定されます。
- ・調布駅周辺では、自転車等駐車場を設置するための用地や空間を新たに確保することが極めて困難です。このため、現在進められている京王線連続立体交差事業・関連事業に併せた自転車等駐車場の新設について、関係者と協議・調整しつつ協働して取り組んでいきます。

### 国領駅周辺（約 1,400 台） ※ 京王線連続立体交差事業に併せて新設

- ・国領駅から鉄道に乗降する人数は、1日平均約3万人（平 15）で、国領駅周辺においても自転車交通などの集中が見られます。国領駅周辺には現在4箇所（収容台数 約 2,500 台）の自転車等駐車が設置されています。しかし、2箇所（収容台数 1,390 台）の自転車等駐車が平成 19 年までに一時閉鎖する予定になっており、その対応に迫られています。
- ・駅周辺では大量の放置自転車等（ピーク時 約 600 台）も見られますが、自転車等駐車の一時閉鎖の影響により自転車等駐車施設の不足量は、約 1,400 台になるものと見込まれます。
- ・国領駅周辺においても調布駅周辺と同様、自転車等駐車を設置するための用地や空間を新たに確保することが極めて困難です。このため、現在進められている京王線連続立体交差事業・関連事業に併せた自転車等駐車の新設について、関係者と協議・調整しつつ協働して取り組んでいきます。

### つつじヶ丘駅周辺（約 1,300 台）

- ・つつじヶ丘駅から鉄道に乗降する人数は、1日平均約4万人（平 15）で、つつじヶ丘駅周辺においても自転車交通などの集中が見られます。つつじヶ丘駅周辺には民営の自転車等駐車場 1 箇所を含めて、合計9箇所（収容台数 約 4,900 台）の自転車等駐車が設置されています。しかし、将来的には1箇所（収容台数 1,580 台）の自転車等駐車場が一時閉鎖される可能性が高くその対応に迫られます。
- ・駅周辺では大量の放置自転車等（ピーク時 約 700 台）も見られます。また、将来的には、自転車等駐車の一時閉鎖の影響などにより、自転車等駐車施設の不足量は約 1,300 台になるものと見込まれます。
- ・つつじヶ丘駅周辺においては、既存の自転車等駐車の利用促進を進めるとともに、長期的には大規模な自転車等駐車の一時閉鎖に対応した新たな自転車等駐車の設置に取り組んでいきます。



## 仙川駅周辺（約 1,700 台）

- ・仙川駅周辺は、調布市第2の主要な市街地で、調布駅周辺と同様、放置自転車等の問題に重点的に取り組むことが必要です。現在、仙川駅から鉄道に乗降する人数は、1日平均約7万人（平 15）に達し、駅周辺には自転車交通などが大量に集中しています。
- ・仙川駅周辺には現在6箇所（収容台数 約 3,700 台）の自転車等駐車が設置されています。各自転車等駐車場ともほぼ満車に近い利用状況にあり、自転車等駐車施設が不足状態にあります。このため、駅周辺では大量の放置自転車等（ピーク時 約 1,000 台）が発生しています。自転車等駐車施設の不足量は、将来的には約 1,700 台になるものと見込まれます。
- ・仙川駅では、鉄道事業者の協力により駅東側の掘削部分に人工地盤を築造し、（仮称）仙川駅東自転車等駐車を整備する計画を進めており、平成 19 年度に大規模な自転車等駐車の新設が予定されています。仙川駅周辺の自転車等駐車施設の不足量は、この自転車等駐車の設置によりほぼ解消するものと見込まれます。早期にその実現を図ります。

## ② 民地借用の既存自転車等駐車の恒久的な維持・確保対策の推進

- ・調布市の自転車等駐車場（43 箇所）のうち、民地を借用して設置されているものが 31 箇所（7割）、また平面式構造のものが 39 箇所（9割）を占めています。これらの自転車等駐車場は、長期的な維持・確保という視点では不安定な状況といえます。これら自転車等駐車場の恒久的な維持・確保対策への取り組みが必要です。
- ・市有地に設置されている自転車等駐車場の恒久的な維持・確保を図るとともに、定期借地権制度の活用による民地の長期借受、民地の取得、立体式自転車等駐車場経営への働き掛けなどの対策に積極的に取り組んでいきます。
- ・なお、調布市自身が自転車等駐車場の恒久的な維持・確保に取り組む場合には、前章4（4）の基本方針②に掲げた「今後とも行政が設置、運営・管理する自転車等駐車施設」の考え方に基づき対応を図るものとします。

### ③ 駐車需要に応じたきめ細かい自転車等駐車施設の設置推進

- ・柴崎駅、布田駅、西調布駅、飛田給駅及び京王多摩川駅の各駅周辺においても放置自転車等の発生が見られ、自転車等駐車施設も不足しています。しかし、放置自転車等の台数は、ピーク時でも100台～200台前後以内に止まり、自転車等駐車施設の不足量も駅周辺合計で概ね300台前後以内に止まっています。これらの駅周辺では、小規模にまとまって点在する自転車等駐車需要に対して、駐車施設をきめ細かく設置していきます。
- ・また、大規模な自転車等駐車場の新設を推進していく調布駅、国領駅、つつじヶ丘駅及び仙川駅においても、小規模にまとまった自転車等駐車需要が点在するところが見られます。このような自転車等駐車需要についても、大規模な自転車等駐車場の新設による影響・効果などを踏まえつつ、駐車施設をきめ細かく設置し、放置自転車等の一掃に取り組んでいきます。
- ・このため、既存の道路や公共施設、民間建物の敷地、来客者専用自転車等駐車場、自動車駐車場などの多様な施設空間の一部を活用して、サイクルラックを設置していく対策など、きめの細やかな対策の推進について関係者と協議・調整を行っていきます。

表5-1 自転車等駐車施設の設置必要量と新設必要量（駅別方面別）

駅名		A 自転車等駐車施設の 収容台数(台)		B 設置必要量(台) (※ 駐車需要量)		C=A-B 新設必要量(台) 注3) (※ 駐車施設の不足量)	
		平 17	平 37	平 17	平 37	平 17	平 37
		仙川駅	北側	2,100	2,100	3,184	3,030
南側	1,576		1,576	2,294	2,360	720	790
合計	3,676		3,676	5,478	5,390	1,810	1,720
つつじヶ丘駅 注2)	北側	2,116	2,116	2,421	2,350	310	240
	南側	2,750	1,250	2,490	2,320	0	1,070
	合計	4,866	3,366	4,911	4,670	310	1,310
柴崎駅	北側	940	940	940	940	0	0
	南側	770	770	891	840	130	70
	合計	1,710	1,710	1,831	1,780	130	70
国領駅 注1)	北側	450	850	1,226	1,320	780	470
	南側	630	630	1,575	1,540	950	910
	合計	1,080	1,480	2,801	2,860	1,730	1,380
布田駅	北側	190	190	382	370	200	180
	南側	0	0	37	40	40	40
	合計	190	190	419	410	240	220
調布駅 注2)	北側	4,100	4,100	4,625	4,810	530	710
	南側	3,443	1,863	3,618	3,850	180	1,990
	合計	7,543	5,963	8,243	8,660	710	2,700
西調布駅	北側	700	700	83	90	0	0
	南側	1,510	1,510	1,614	1,780	110	270
	合計	2,210	2,210	1,697	1,870	110	270
飛田給駅	北側	1,300	1,300	674	650	0	0
	南側	55	55	97	110	50	60
	合計	1,355	1,355	771	760	50	60
京王多摩川駅	東側	755	755	626	650	0	0
	西側	0	0	113	130	120	130
	合計	755	755	739	780	120	130
市内合計		23,385	20,705	26,890	27,180	5,210	7,860

注1) 現時点において一時閉鎖が予定されている国領駅周辺の国領駅西自転車等駐車場（850台収容）、国領駅南第2自転車等駐車場（540台収容）の2箇所は、現況・将来ともに収容台数に計上していない。ただし、国領駅西自転車等駐車場は、市所有地での設置であり将来的にも一部は確保される可能性が高いものとして将来のみ400台分を収容台数に計上した。

2) つつじヶ丘駅南口自転車等駐車場（1,500台収容）及び調布市立調布南自転車等駐車場（1,580台収容）の2箇所は、将来的に一時閉鎖される可能性が高いため将来の収容台数には計上していない。つつじヶ丘駅周辺の民営自転車等駐車場（1箇所）を含む。

3) 新設必要量は、端数を切り上げ設定した。なお、A:自転車等駐車施設の収容台数がB:設置必要量（＝駐車需要量）以上となる場合はC:新設必要量を「0台（駐車施設に不足なし）」とした。

## (2) 関係者による自転車等駐車施設設置推進のための対策

調布市では、これまで市が中心となって自転車等駐車場を設置し運営・管理してきました。これからは「鉄道事業者・大規模施設設置者等」「民間駐車場事業者」及び調布市をはじめとした「行政」などの関係者がこれまで以上に協働して、自転車等駐車施設を設置していきます。

### ① 鉄道事業者・大規模施設設置者等

#### 鉄道事業者の自転車等駐車施設設置推進への協力

- ・平成5年12月に成立した「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」では、鉄道事業者に対し、第5条第2項で“鉄道駅周辺の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体等との協力体制の整備に努めるとともに、自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、鉄道用地の譲渡・貸付けその他の措置を講ずることにより、設置に積極的に協力しなければならない”としています。
- ・調布市内の各駅周辺では、鉄道に乗るために自転車等駐車場を利用している人が9割にも達しており、駅周辺における自転車等駐車需要への対応には、鉄道事業者が積極的に協力していく必要があります。鉄道事業者は、駅周辺における自転車等駐車施設の設置への取り組みに対し鉄道用地・駅空間の積極的な譲渡・貸付けなどの協力をしていくことが必要です。
- ・今後は、調布駅周辺及び国領駅周辺での京王線連続立体交差事業・関連事業に併せた大規模な自転車等駐車場の新設に対する協力が大きな取り組みとなります。

#### 大規模施設設置者・商店街による自転車等駐車施設の設置推進

- ・調布市では、「駐車対策基本条例」第16条第1項に基づき、百貨店・スーパーマーケット等の大規模店舗、銀行等の金融機関、遊技場、学習・教養・趣味等の教養目的施設、集合住宅、官公署、その他自転車等の大量の駐車需要を発生させる施設の新築・増築に対し、施設設置者に自転車等駐車場の設置を義務付けることによって駐車施設の設置を推進しています。今後とも、本制度による自転車等駐車施設の設置を推進していきます。
- ・中小規模の商店などが集積する商店街でも、比較的まとまった量の自転車等駐車需要が

みられます。今後は、商店の敷地や自動車駐車場などの空間の一角を自転車等駐車施設の設置スペースとして活用する対策、商店街での秩序ある自転車等駐車のルールづくりなど、商店街としての取り組みも求められます。市は、このような活動を支援しています。

## ② 民間駐車場事業者

### 民間駐車場事業者による自転車等駐車施設の設置推進

- ・財政事情が厳しさを増すなか、市内各駅周辺の自転車等駐車場の多くは、市の財政負担により設置、運営・管理されています。無料自転車等駐車場の有料化などに加え、「民間でできることは、民間に委ねる」という基本的考え方のもと、民間駐車場事業者による民営自転車等駐車場の設置を積極的に推進し、財政負担の軽減に取り組んでいきます。
- ・調布市では、これまでも駐車対策基本条例第 15 条第 1 項、同施行規則第 12～18 条に基づき、民営自転車等駐車場の設置に対する補助金制度によって民間による自転車等駐車場の設置を推進してきました。しかし、この制度を利用して設置された自転車等駐車場は現在までに 1 件に過ぎません。本制度を再点検するとともに、自転車等駐車場事業への民間駐車場事業者の進出意欲を一層高める効果的な制度へと拡充していく必要があります。自転車等駐車場の設置に対する補助制度に加え、用地取得費や運営・管理費に対する支援など、内容の充実した総合的な民営自転車等駐車場設置促進制度(補助金、低利融資、利子補給、税の減免など)について検討していきます。
- ・なお、民営自転車等駐車場が事業として成立するためには、徹底した放置自転車等の防止、自転車等駐車場の有料化などへの取り組みが欠かせません。民営自転車等駐車場の設置を推進する上での最重要課題として取り組んでいきます。また、土地所有者や民間駐車場事業者に対し、各種機関の制度の利活用なども含め自転車等駐車場経営への働き掛けやキャンペーンなどにも積極的に取り組んでいきます。

### (3) 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進のための対策

調布市では、「自転車等駐車施設の有料化の促進」に取り組むとともに、「駐車施設利用の適正化」を進めることにより、自転車等駐車施設の運営・管理の適正化を推進します。

#### ① 自転車等駐車施設の有料化促進

- ・自転車等駐車施設の利用については受益者負担の考え方を基本に、これまでの無料の自転車等駐車場を有料化していきます。自転車等駐車施設の使用料は、駐車施設の運営・管理のために活用し、財政負担の軽減にも役立てていきます。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事業環境づくり、徒歩やバスなどとの分担の適正化などの観点からも重要です。
- ・調布市では、「調布市立自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例（以下、「駐車場設置・管理条例」という。）」に基づき、現在までに有料の自転車等駐車場を10箇所設置し運営・管理しています（管理事務の一部は、調布市公共施設管理公社に委託）。今後、設置される自転車等駐車施設の有料化は勿論のこと、現在設置されているものについても、有料化による影響や施設の運営・管理方法の変更の可能性などについて十分な検討を行った上で、積極的に有料化を進めていきます。
- ・自転車等駐車施設の利用料金体系については、「駐車場設置・管理条例」により使用料が定められていますが、自転車利用者の意向・ニーズ、受益者負担額の妥当性、民営自転車駐車場事業への影響などの検討を行い、使用料の再点検・見直しを行っていきます。また、利用者の居住地や駅からの距離帯あるいは短時間駐車を考慮した料金など、よりきめ細やかな料金体系についても検討していきます。
- ・なお、無料自転車等駐車場利用者の有料化に対する意向をみると、「料金によるが有料でも利用する（47%）」と「有料なら利用しない（50%）」がそれぞれ半分ずつになっています。自転車等駐車施設の有料化に併せて、放置自転車等の防止への取り組みも必要であり撤去活動などを強化していきます。



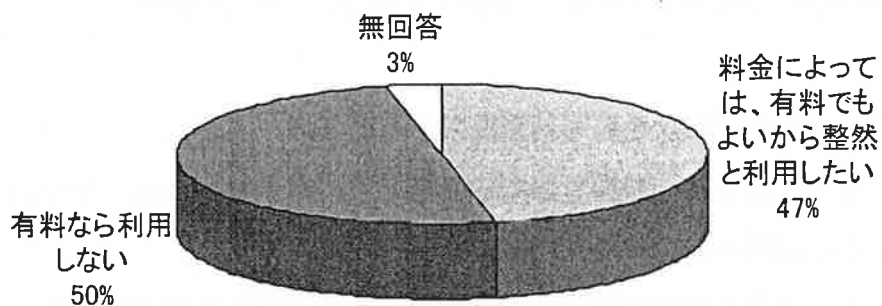


図5-1 無料自転車等駐車場利用者の有料化に対する意向

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

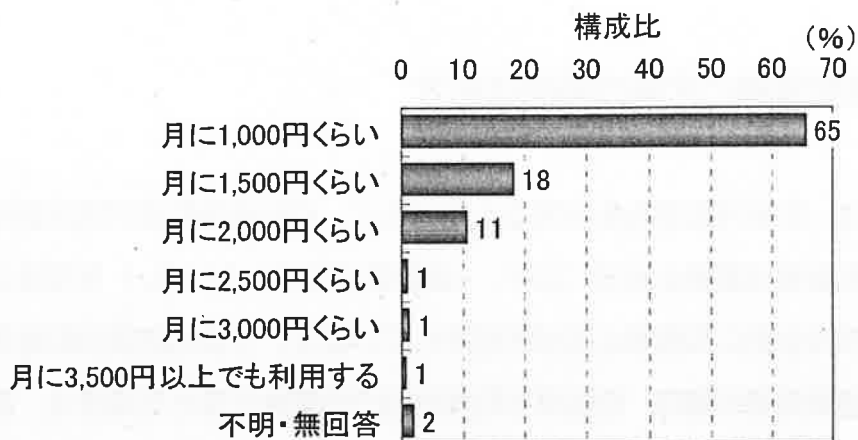


図5-2 有料自転車等駐車場を利用する場合の料金に対する意向

注) 平成17年「駐車施設利用者アンケート」に基づき作成。

## ② 自転車等駐車施設利用の適正化推進

- ・調布市では、徒歩圏での自転車等利用が見られます。また、バス利用が十分にできる場合の自転車等利用なども想定されます。このような自転車等の利用を抑制し自転車等駐車施設利用の適正化、バスや徒歩などとの分担の適正化を図っていきます。
- ・自転車等駐車施設利用の適正化を推進するためには、前述①に提示した自転車等駐車施設の有料化と適正な利用料金体系の確立なども有効です。加えて、駅から徒歩圏以外に居住する自転車等利用者の駐車施設利用を優先化する仕組みなどの検討にも取り組んでいきます。

## (4) 既存の自転車等対策の改善・再構築のための取り組み

調布市における総合的な自転車等対策推進のためには、上述(1)～(3)の諸対策の推進に加え、以下に示すような既存の自転車等対策の再点検・見直しを行い、これからの時代になさわしい対策へと改善、再構築を行っていきます。

この他、安全・快適な自転車利用を推進するための自転車走行空間・ネットワークの整備、自転車利用の普及拡大を図る対策、自動二輪車の駐車需要に対応した駐車対策などについても、関係者と緊密に連携しつつ対応を協議・検討していきます。

### ① 自転車等放置禁止区域の面的な拡大

・調布市では、駐車対策基本条例第21条のもと、自転車等駐車対策協議会の意見を聴きながら自転車等放置禁止区域(以下、「放置禁止区域」という。)を指定しており、現在までに、市内全駅に放置禁止区域を指定しています。今後も放置自転車等の発生状況、自転車等駐車需要の動向、自転車等駐車施設の設置状況などを踏まえ、放置禁止区域を適時拡大していきます。当面、調布駅を中心とした概ね500m圏内の区域、仙川駅、つつじヶ丘駅、国領駅を中心とした概ね300m圏内の区域を候補に検討していきます。

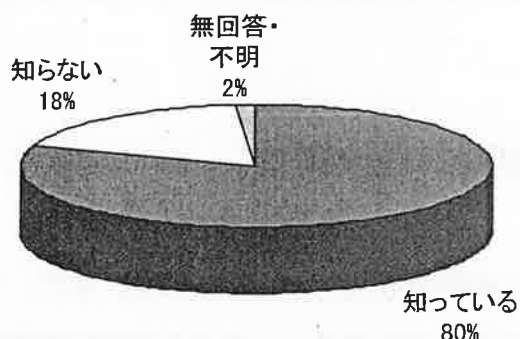


図5-3 放置自転車等した人の放置禁止区域に対する認知度

注)平成17年「放置者アンケート」に基づき作成。

### ② 放置自転車等の撤去活動の強化

・現在、調布駅では毎日、その他の駅でも週に1～2回程度の撤去活動を実施しています。今後とも自転車等駐車施設利用への誘導、民営自転車等駐車場事業の成立する事業環境づくり、歩行者などの交通の円滑化・安全性確保や都市景観の確保などの観点から、放

置自転車等の撤去活動をより一層強化していきます。

- ・このため、撤去された放置自転車等を保管する自転車集積所の確保、撤去要員の確保などについて、これまでの撤去活動の再点検・見直しを行っていきます。

### ③ 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し

- ・調布市では、撤去した自転車等を一定期間保管し、引き取りがあった場合に、撤去及び保管に要した費用として、利用者から自転車の場合 1,000 円/台、原動機付自転車の場合 2,000 円/台を徴収しています。これ以外の撤去・保管、処分に係る費用については、市の財政が賄っており、大きな負担になっています。放置自転車等の防止や撤去自転車等の返還率の向上に繋がり、財政負担の軽減に役立つ撤去・保管、返還費用のあり方について検討し、現在の負担費用を見直していきます。
- ・また、撤去活動や事務作業、自転車集積所などに係る経費について検討を行い、撤去・保管・返還に係る経費の一層の縮減を進めます。
- ・撤去自転車等の処分についても、状態が良好で再生可能な部品については、速やかに再生自転車に活用し、再生できないものについては破碎処分を行い再資源化を進めます。

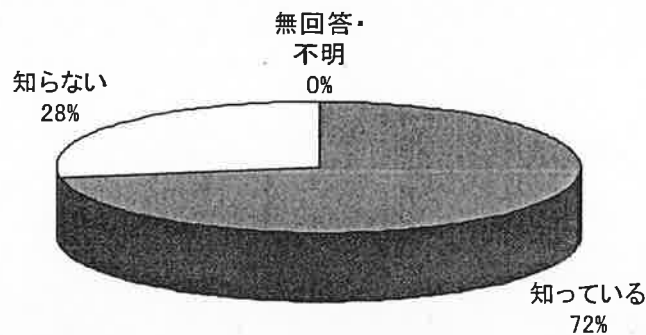


図5-4 放置自転車等した人の撤去料金に対する認知度

注) 平成 17 年「放置者アンケート」に基づき作成。

### ④ 自転車等の利用・駐車マナーに係る啓発活動の積極的な展開

- ・調布市では、これまでも自転車等の利用、駐車に関する様々な啓発活動を実施してきました。しかし、歩道内での危険な自転車走行、信号無視や夜間時の無灯火での走行、あるいは携帯電話をかけながらの走行など自転車利用上のマナー違反や、路上に自転車等を放置しない、自転車等駐車場などの駐車場所が確保できない場合は自転車の利用を

控えるなどの駐車マナーに違反している人が依然として多く見られます。これまでのマナー啓発の諸活動の再検証・見直しを行い、より効率的、効果的な啓発活動へと改善・再構築していきます。

- ・特に、警察署などと連携しながらマナー啓発の強化に取り組んでいきます。加えて、放置自転車等の撤去とともに放置防止の啓発や自転車等駐車施設の利用誘導を行う放置防止誘導員制度（駐車対策基本条例第 25 条）による啓発活動をより一層強化していきます。また、教育委員会などの協力も得ながら、適正な自転車等の利用・駐車ルール・マナーなどの周知・定着に向け、教育・指導体制の拡充に取り組んでいきます。

## 6. 計画の実現化に向けて

### (1) 事業化プランの策定

- ・本計画は、調布市におけるこれからの総合的な自転車等対策のあり方、実施すべき対策の基本的な方針を示したものです。各対策の具体化、実現化に向けては、重点的に取り組む対策の絞り込みを行うとともに、対策の実施地域、実施規模、投資と効果、費用コストの役割分担、事業化スケジュールなどを定めた詳細な事業化プランを検討・策定する必要があります。実行性ある事業化プランの策定にむけて、速やかに関係者と協議・調整を行っていきます。

### (2) 京王線連続立体交差事業に併せた自転車等駐車場実現への取り組み

- ・調布駅周辺や国領駅周辺では、前章5の基本計画で提示したように大規模な自転車等駐車場の新設への取り組みが早急に求められます。しかし、これらの駅周辺で自転車等駐車場を新設するための用地や空間を確保することは極めて困難です。このような状況の中で、駅周辺の安全・安心な交通環境、歩きたくなるまちづくりを推進していくためには、現在進められている京王線連続立体交差事業や駅周辺のまちづくりに併せて自転車等駐車場を設置していく以外に方法はないと言っても過言ではありません。その実現に向け、自転車等駐車場の設置場所や規模・構造、投資と効果、各関係者の役割分担、整備手法などについて、早急に関係者と具体的な協議・調整を行っていきます。

### (3) 調布市による計画推進の先導と関係者の緊密な連携・協議、協働

- ・本計画に盛り込まれた対策については、行政、鉄道事業者・大規模施設設置者等、民間駐車場事業者及び市民が、それぞれの立場でそれぞれの役割（前々章4の（3）参照）を積極的に果たしていくとともに、相互が緊密に連携し協議・調整を図りながら協働して整合ある対応をしていくことが求められます。調布市は、本計画の推進・実現に向け先導的な役割を果たしていきます。
- ・また、「調布市自転車等駐車対策協議会」のもと、調布市は、本計画の進捗状況、対策の効果・問題などを定期的に確認し、計画の進捗管理を行うとともに、必要に応じて対策の改善・見直しを行っていきます。また、これらの内容については、関係者及び市民に広く公表していきます。



## 調布市自転車等駐車対策協議会委員名簿

(平成17年6月27日～平成19年6月26日)

No	氏名	所属	選出区分
1	岩浅 弘之	東京都北多摩南部建設事務所管理課長	行政機関
2	鈴木 文行	調布警察署交通課長	行政機関
3	塚本 憲一	仙川商店街協同組合理事長	調布市商工会
4	小宮 新一	つつじヶ丘商店会会長	調布市商工会
5	西山 庄治	上布田商栄会会長	調布市商工会
6	牧野 高明	国領商盛会会長	調布市商工会
7	谷原 達也	京王電鉄(株)開発事業部用地管理担当課長	京王電鉄(株)
8	山木 正一	京王電鉄(株)鉄道事業本部企画担当課長補佐	京王電鉄(株)
9	村越 亀松	調布交通安全協会会長	市民代表
10	太田 理恵	調布警察署自転車交通安全母の会会長	市民代表
11	温井 進	調布警察署管内園児交通安全防犯連絡会副会長	市民代表
12	中根 義雄	調布市助役	会長
13	工藤 忠雄	調布市環境部長	副会長
14	内藤 和男	調布市都市整備部開発調整課長	行政機関
15	馬越脇 央	調布市都市整備部街づくり推進課主幹(街づくり担当)	行政機関
16	清水 厚司	調布市都市整備部道路課長	行政機関





登録番号  
(刊行物番号)

2005-273

---

調布市自転車等対策総合計画

---

発行日 平成18年3月

発行 調布市

(担当) 環境部交通安全対策課

〒182-8511 調布市小島町2-35-1

TEL 0424-81-7420

FAX 0424-81-7550

電子メール [koutuu@w2.city.chofu.tokyo.jp](mailto:koutuu@w2.city.chofu.tokyo.jp)

編集 株式会社 日本能率協会総合研究所

---





