

# これまでの検討会の取組

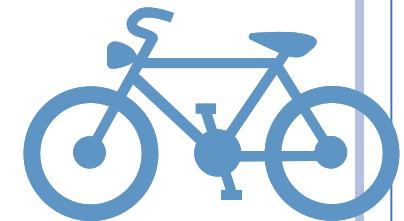
計画の位置づけとスケジュール · · · · · 2

前回の検討会の意見と対応 · · · · · 6

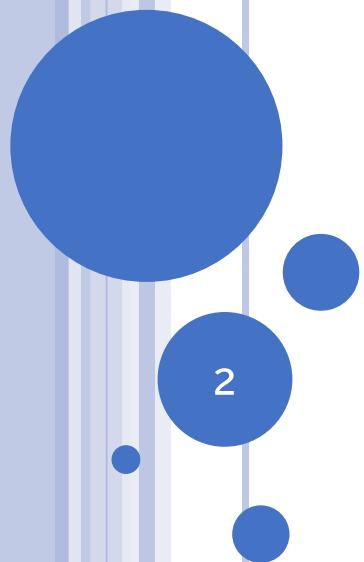
市民アンケートの分析 · · · · · 9

1

令和7年10月17日

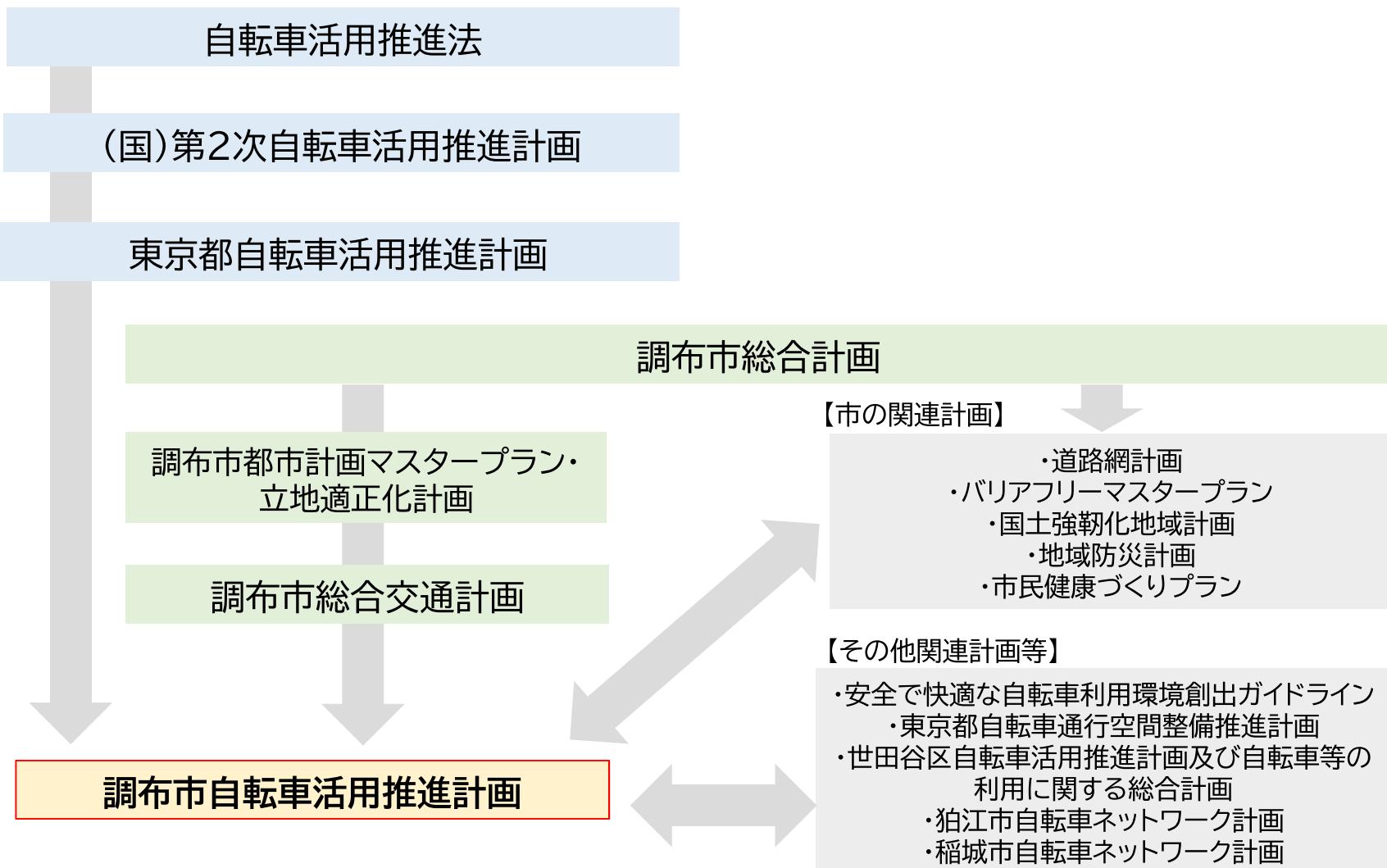


# 1. 計画の位置づけとスケジュール



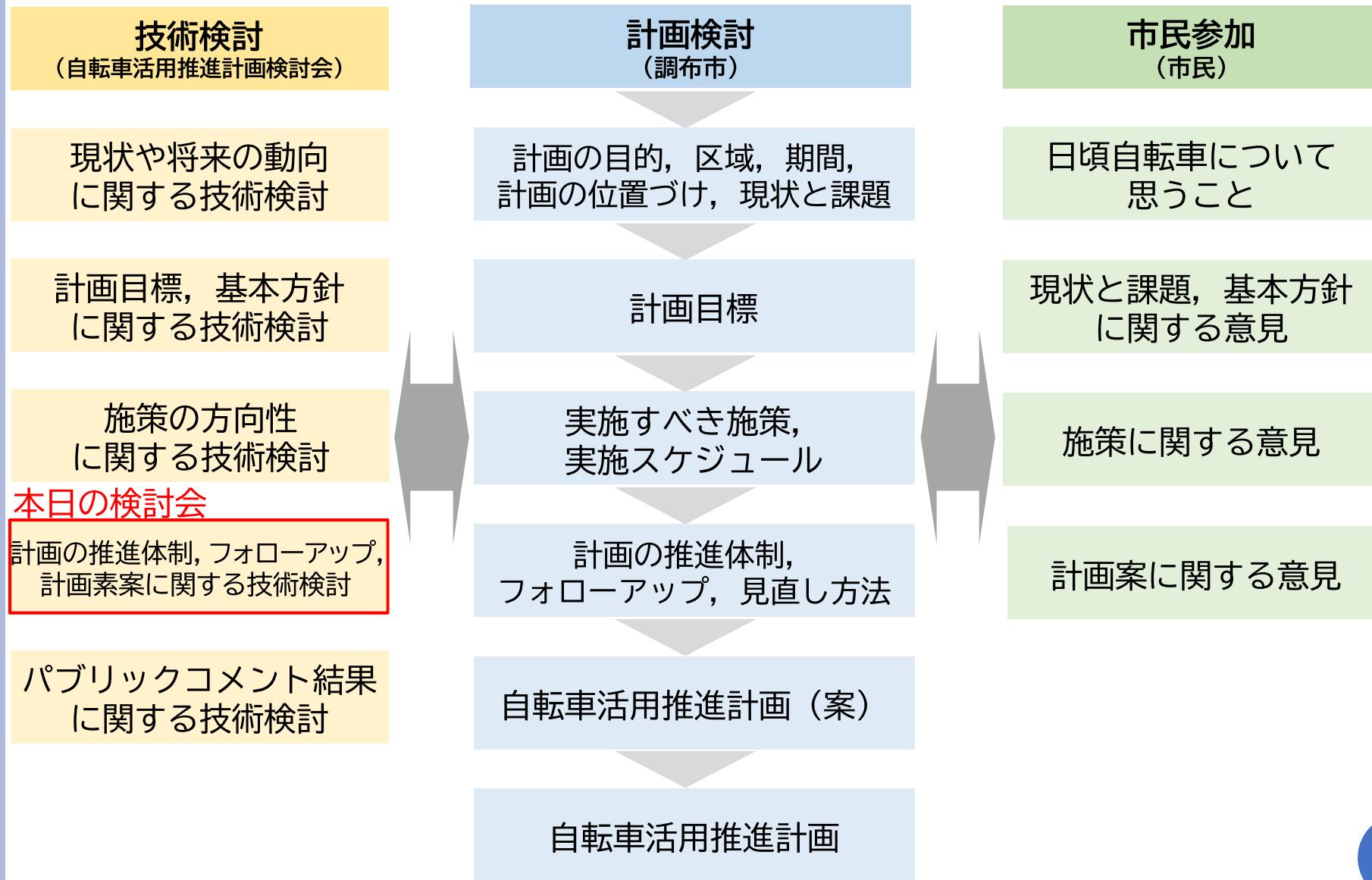
# 計画の位置づけ

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



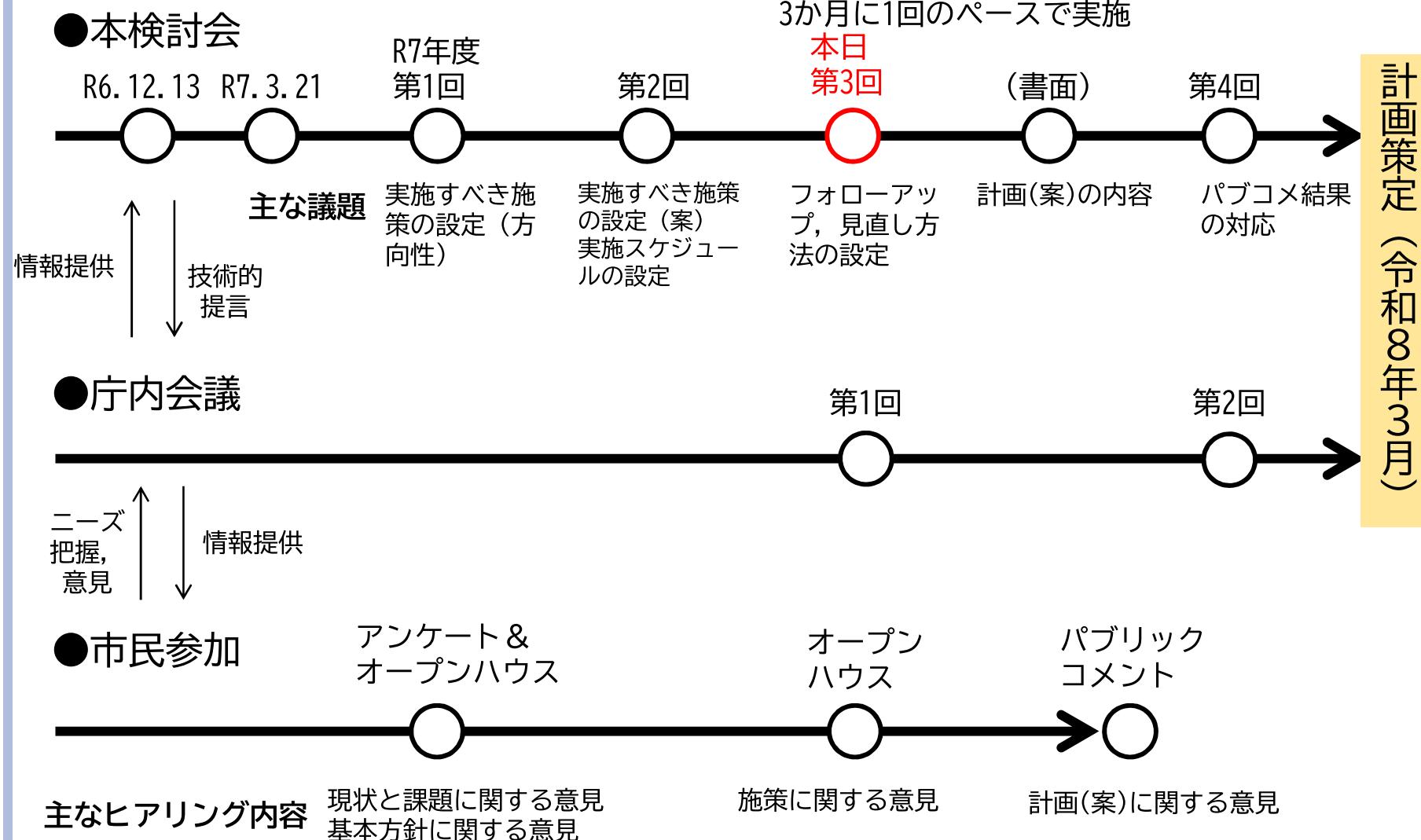
# 検討の進め方

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

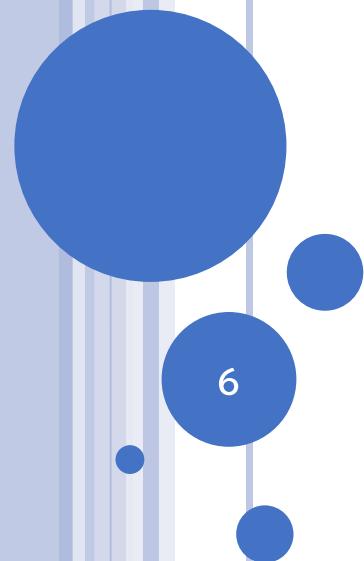


# 検討スケジュール

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



## 2. 前回の検討会の意見と対応



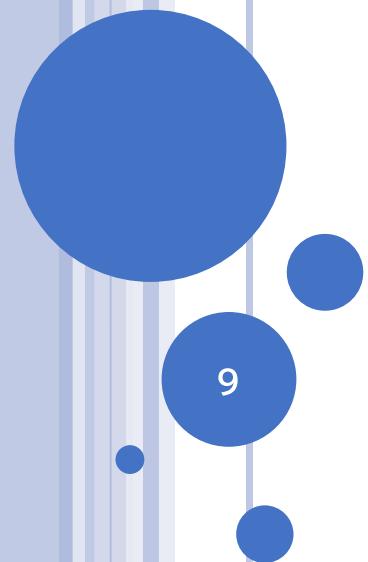
# 令和7年度第2回検討会の意見と対応

| No. | 大分類  | 小分類   | 意見   | 委員    | 対応   |
|-----|------|-------|--|-------|--|
| 1   | 計画本文 | 健康・観光 | 23メツツを出すよりは、メツツ×体重×時間×1.05で消費カロリーになるので、そのような出し方のほうがわかりやすいのではないか。                   | 森田委員  | 施策15-1「健康増進の広報啓発」においてメツツからカロリーへの変換式など市民にわかりやすく広報啓発を行う                        |
| 2   | 個別施策 | 都市環境  | 施策に伴う原資をどうするかについて受益者負担ということを念頭に置いた形で検討してほしい。                                       | 古高委員  | 駐輪場の施策の検討とともに料金改定に関する検討も進める  |
| 3   |      | 都市環境  | 民間駐輪場も含めての選択肢となるべく増やして、どこかには停められるという形にしたほうが、負担が減ると考えられる。                           | 鈴木副会長 | 施策5-1「民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進の協力」を継続実施するほか、（1施策に位置づけないが）満空情報についても民間に可能な限り働きかける |
| 4   |      | 安心・安全 | 自転車レーンがあってもそこを通らない人が多いことはわかっているので、改めて自転車レーンの通行方法について市民に周知が必要と考えられる。                | 森田委員  | 施策11-5「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」で対応する                                       |
| 5   |      | 安心・安全 | 高齢者や子供に対して歩道を通ってよいと終わらせるのではなく、どう通ってほしいかということも教育が必要と考える。計画の中でそういう思想のようなものを入れられるとよい。 | 鈴木副会長 | 自転車ネットワーク計画の整備形態の通行方法の中で追記する   |
| 6   |      | 安心・安全 | 「歩行者を優先する道路・・・」と書くと、大体の道路が該当してしまうので、特に歩行者に配慮する必要性が高い道路であることがわかるように表現を工夫してほしい。      | 鈴木副会長 | 施策8-2のタイトルを「中心市街地における自転車の通行ルールの検討」に修正する                                      |
| 7   |      | 健康・観光 | 「調布マップによる・・・」ではなく、「観光協会と連携した自転車マップの作成」というような書き方に改める等、観光協会と検討していただきたい。              | 大前委員  | 施策14-1「観光協会と連携した自転車マップの作成」を追加する  |
| 8   |      | 情報発信  | 調布マップがなかなか使われないという意見もあるが、通行空間のデータを出している自治体は少ないので出すのはよいと考える。                        | 鈴木副会長 | 施策1-3「自転車通行空間等整備状況の情報発信」を追加する  |

## 令和7年度第2回検討会の意見と対応（続き）

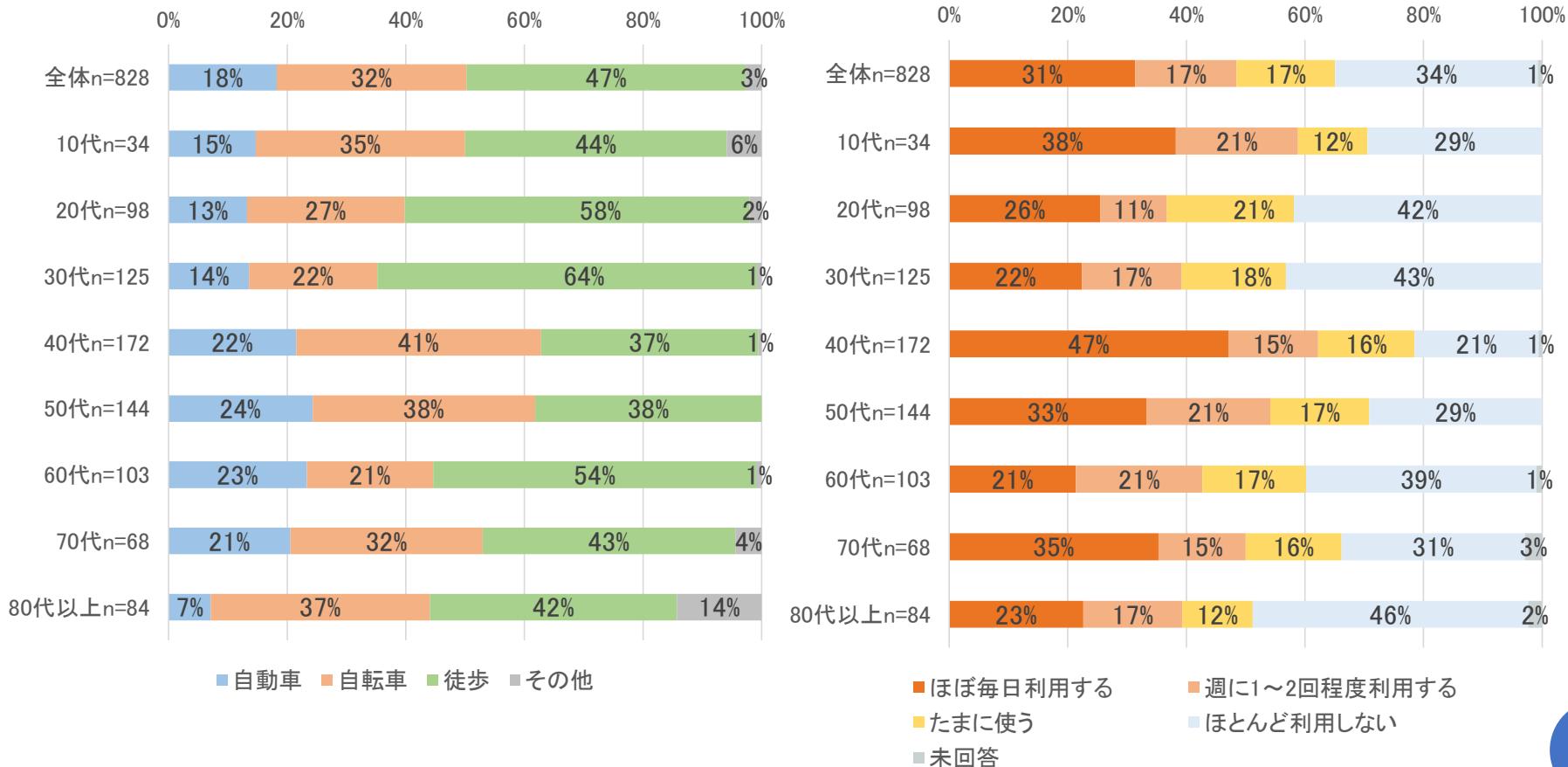
| No. | 大分類             | 小分類   | 意見  | 委員    | 対応  |
|-----|-----------------|-------|---|-------|---|
| 9   | 個別施策及び自転車ネットワーク | 健康・観光 | 自転車ルートなどの整備が地域の商店などの衰退などには繋がらないように、地域で買い物がしやすくなるような、そういう視点を盛り込んでいただきたい。         | 大前委員  | 施策16-1「地元商店会との情報共有」を追加する                                  |
| 10  | 自転車ネットワーク       | 全般    | 事故が多く、幅員が狭い道路から代替となる都市計画道路に転換を促すためには、具体的な方策がないと転換しないと思われる。                      | 兵藤会長  | 転換までは難しいと考えるが、施策11-6「生活道路における暫定的な安全対策の実施」を追加して対応する        |
| 11  | 自転車ネットワーク       | 整備方法  | 狭くて拡幅の計画もない路線は車線減になるかと思う。甲州街道は国道なので難しいが、生活動線的には通らざるを得ない側面もあるので、そこを考慮していただきたい。   | 森田委員  | 甲州街道は重要物流道路であり、自転車通行空間を設けることが難したため、東西の移動として品川通りを整備することとする |
| 12  |                 | 整備方法  | ネットワークに位置づけない道路であっても、事故が多く、なおかつ利用者が一定数存在するような場所については、別途安全対策を講じる方針をどこかに明記しておくべき。 | 鈴木副会長 | 施策11-6「生活道路における暫定的な安全対策の実施」を追加する                          |
| 13  |                 | 路線選定  | 調布駅前に大規模な立体駐輪場があるにも関わらず旧甲州街道が振り替えの方針になっていることに矛盾を感じる。                            | 大前委員  | 旧甲州街道も含めるものとする<br>※東京都と調整を進める                             |
| 14  |                 | 路線選定  | 調布市が目指すべきネットワークで都道も一部入っているが、都の整備計画もあるので調整していただきたい。                              | 野田委員  | ※東京都と調整を進める   |

### 3. 市民アンケートの分析



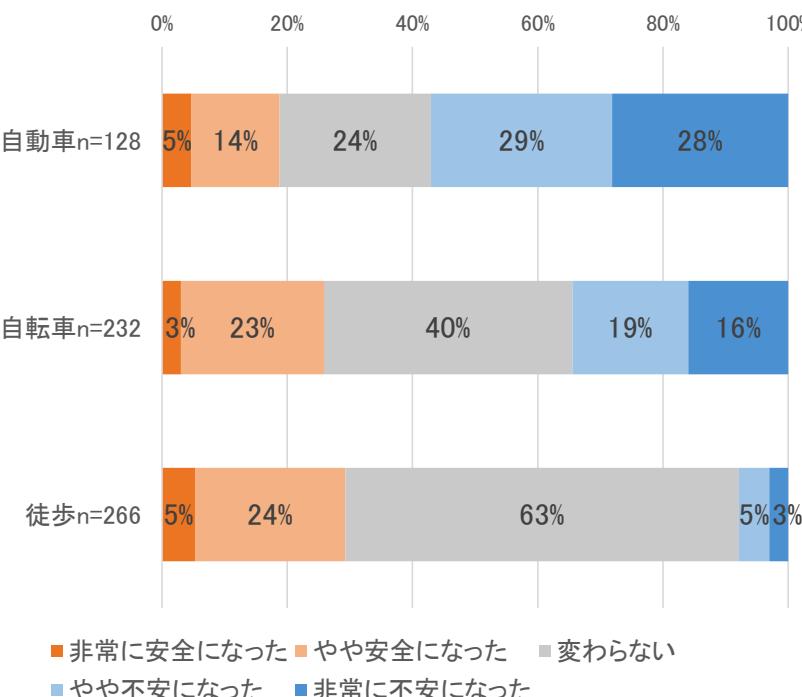
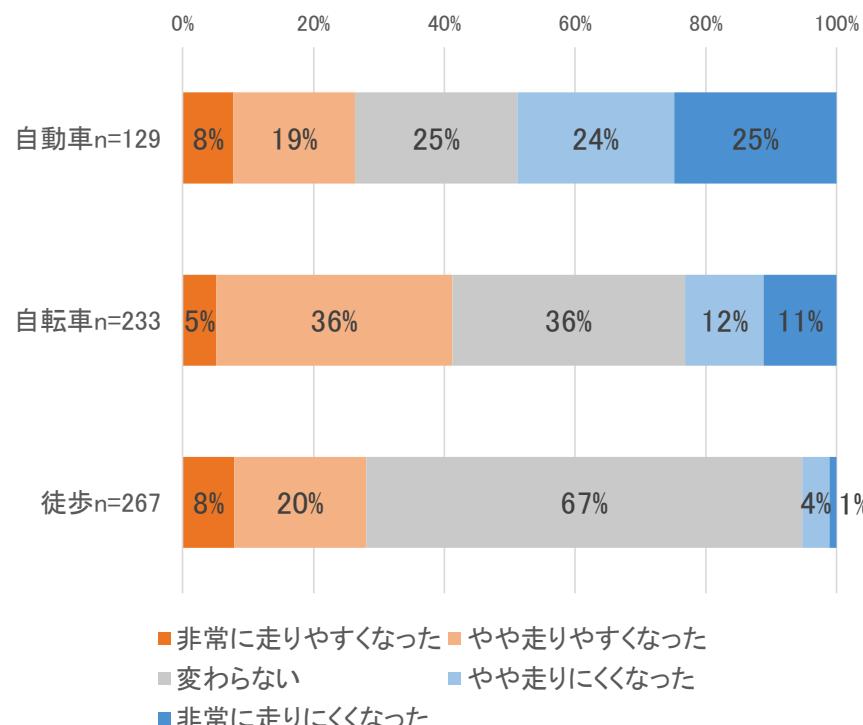
# 集計結果 (アンケートの回答者の属性)

- 7/22の〆切までには828件(回収率28%)の回答があり、幅広い属性から回答が得られている。
- 全体で3割程度が普段の外出手段として「自転車」を利用し、年代では40代が最も多い。
- 全体の6割程度が週1回以上自転車を利用する機会がある。
- 普段の外出手段 (年齢別)
- 自転車の利用頻度 (年齢別)



## 自転車ナビラインの走りやすさ，安全面の評価（移動手段別）

- ・ 自転車ナビラインを整備した箇所について，歩行者の通行面や安全面の不満が少ない。  
⇒歩行者にとって自転車ナビラインを設置した箇所への不満が少ないので，**施策1-2「自転車通行空間の整備」を継続し，さらに施策8-2「中心市街地における自転車の通行ルールの検討」を実施することで道路に関する不満の解消が期待される。**
- ・ 一方，自動車利用者からの通行面や安全面の不満が高い。  
⇒**施策11-5「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」で自動車ユーザー目線の内容を盛り込んでいく。**
- ・ 問12 自転車ナビラインが整備されている道路は，それらが整備されてない道路と比較して，走りやすさや安全面等は変わりますか。
- ・ 普段の外出手段とナビラインの通行性の満足度
- ・ 普段の外出手段とナビラインの安全性の満足度

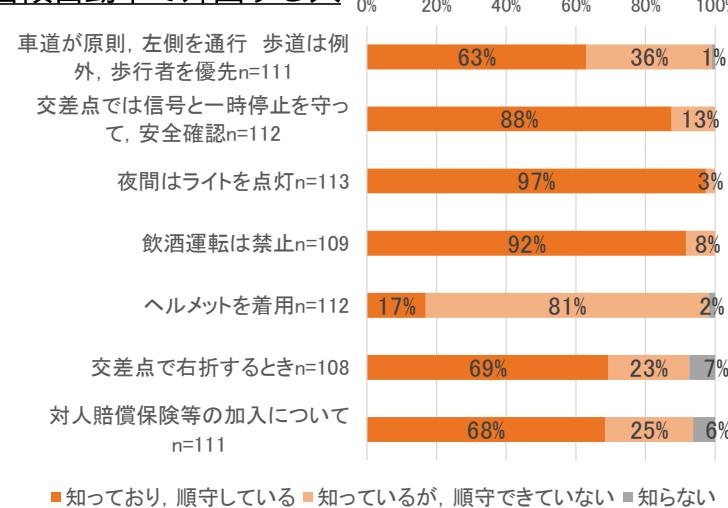


# 自転車安全利用五則等の順守状況（普段の移動手段別）

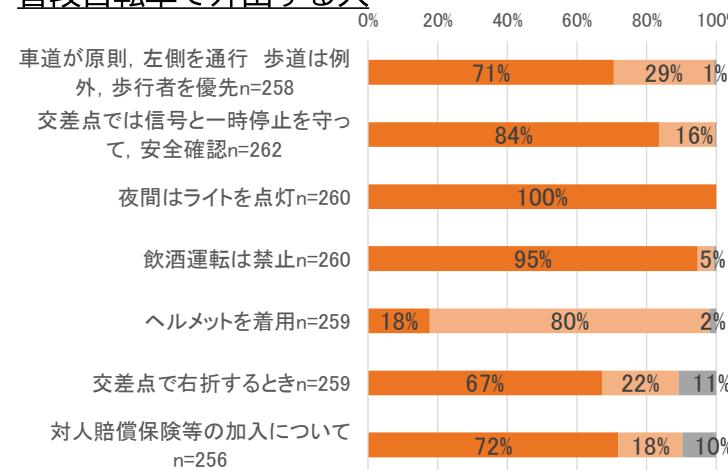
- 自転車安全利用五則等の順守状況について移動手段別にみても大きな差は見られない。  
⇒特定の移動手段利用者に限らず幅広く五則等の周知（施策11-1）を行っていく。

問15 あなたは、自転車利用ルールについて知っており、順守できていますか。

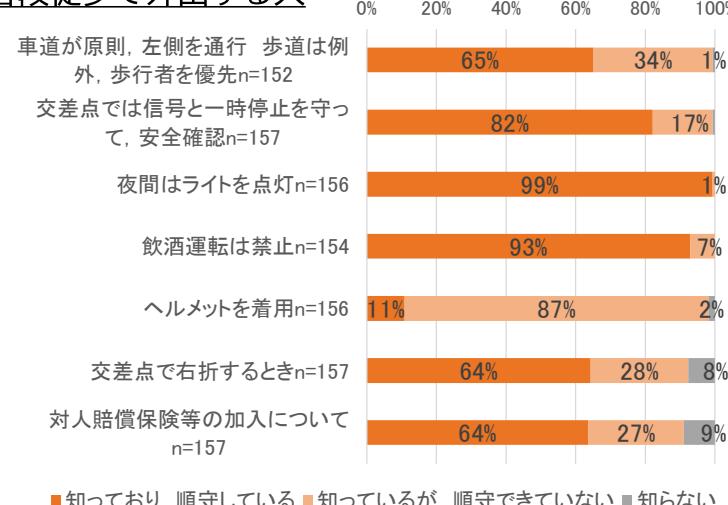
## 普段自動車で外出する人



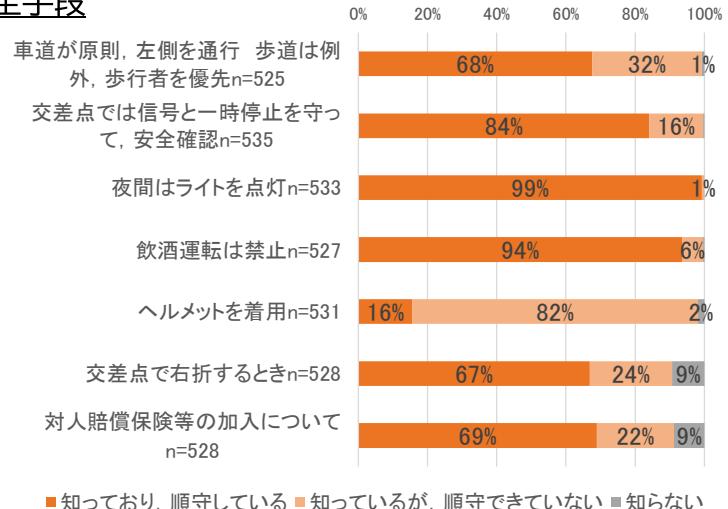
## 普段自転車で外出する人



## 普段徒歩で外出する人



## 全手段



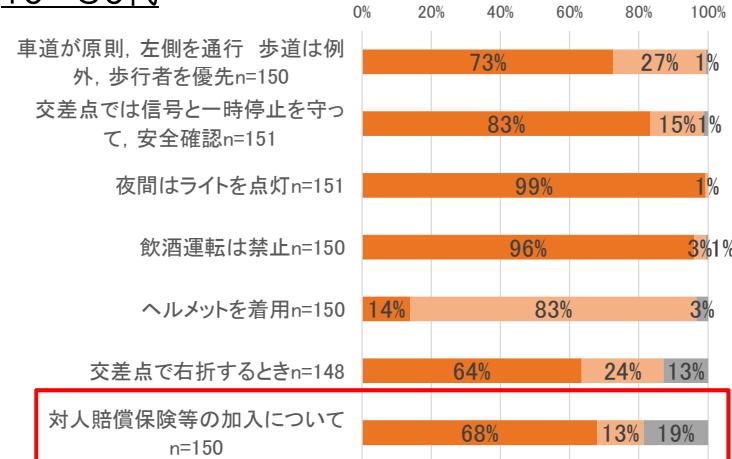
# 自転車安全利用五則等の順守状況（年齢別）

- 自転車安全利用五則等の順守状況について10～30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る。

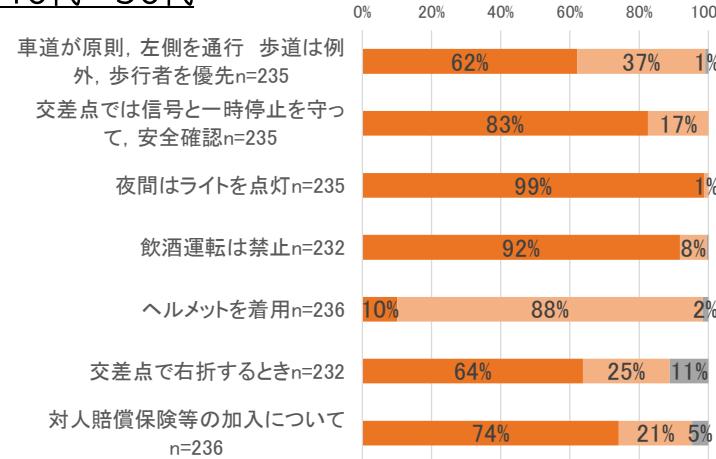
⇒若者に対して五則の周知（施策11-1）と合わせて保険加入についての周知を行っていく。

問15 あなたは、自転車利用ルールについて知っており、順守できていますか。

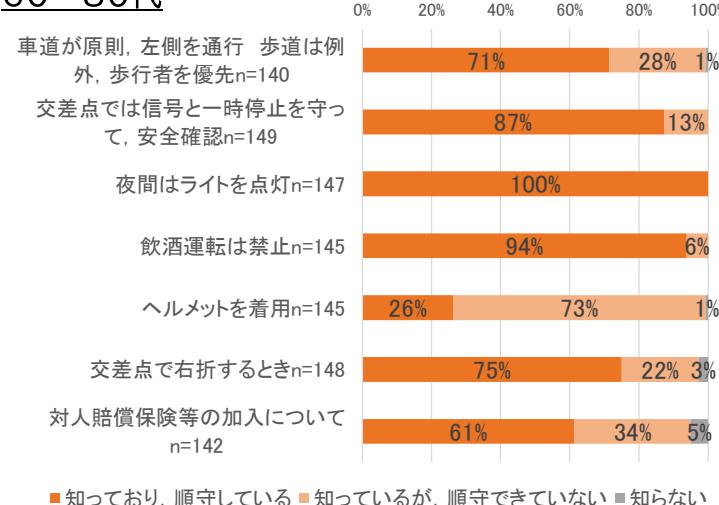
10～30代



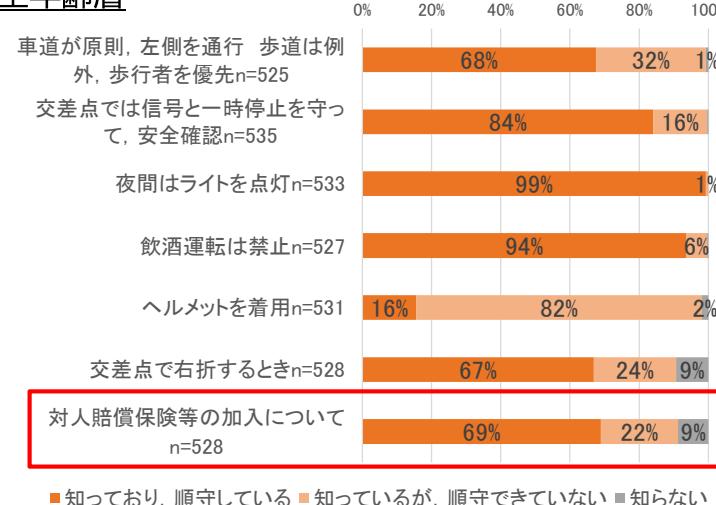
40代～50代



60～80代



全年齢層



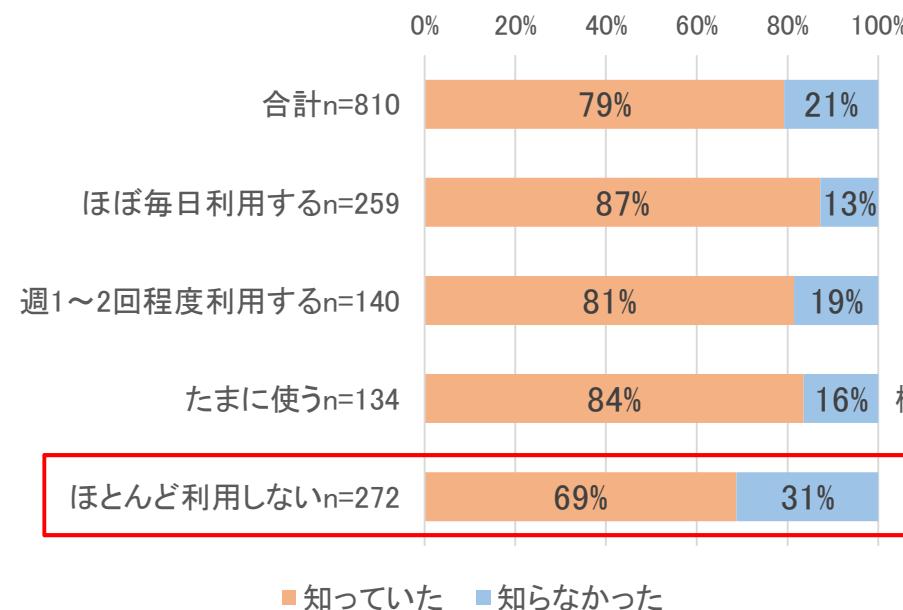
# 自転車ナビライン通行方法の認知率

- 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箇所を通らない人では約5割にとどまる。

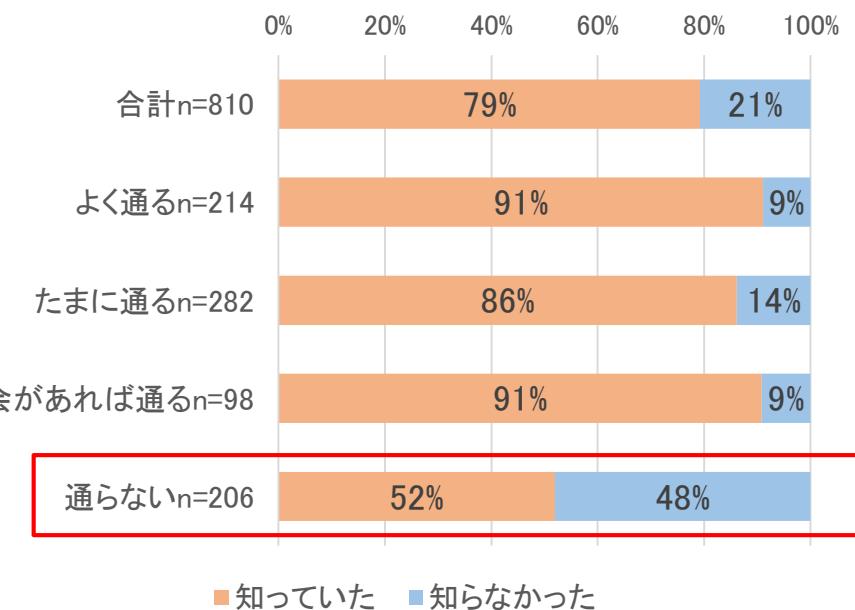
⇒自転車を普段使わない層や、現時点で自転車ナビラインが整備されていない地域に対して重点的に自転車通行空間の通行ルール周知（施策11-5）を行っていく。

問10 自転車ナビラインが整備されている道路の正しい通行方法は知っていましたか。

自転車利用頻度別



ナビライン通行頻度別



## 高齢者の自転車安全利用五則等の順守状況、自転車ナビライン認知率

- 高齢者は自転車安全利用五則等の順守状況について対人賠償自転車保険の加入のみ「知っており、順守している」の割合が低くなっている。  
⇒施策11-4「高齢者向けの安全教育の実施」の内容として、保険加入について重点をおく。
- 自転車ナビラインの通行方法認知率は、自転車ナビラインが整備された箇所を通らない人では約5割にとどまる。  
⇒現時点で自転車ナビラインが整備されていない地域に対して自転車通行空間の通行ルールを周知していく。

問15 あなたは、自転車利用ルールについて知っていますか。

### 全年齢



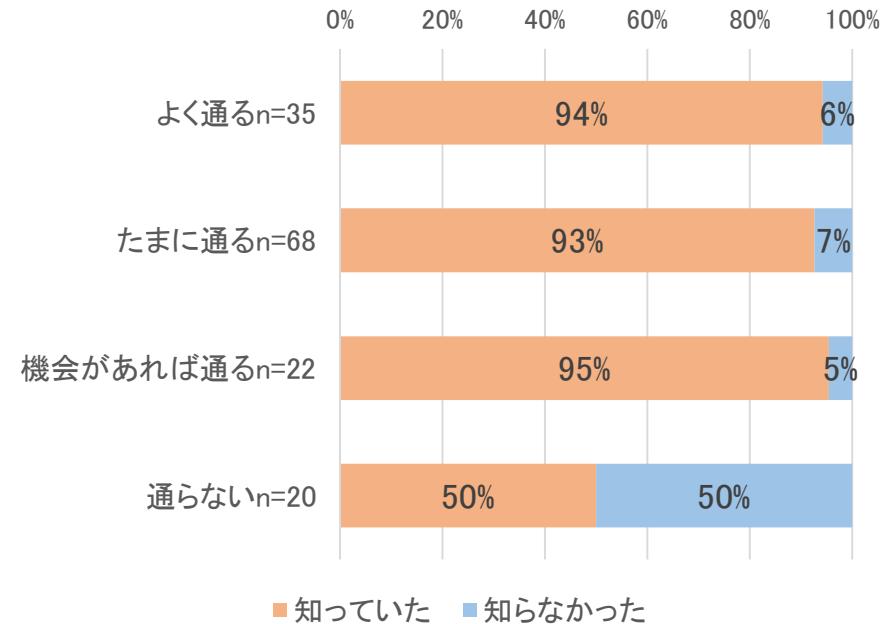
### 60歳以上



■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

問10 自転車ナビラインが整備されている道路の正しい通行方法は知っていましたか。

### 60歳以上ナビライン通行頻度別

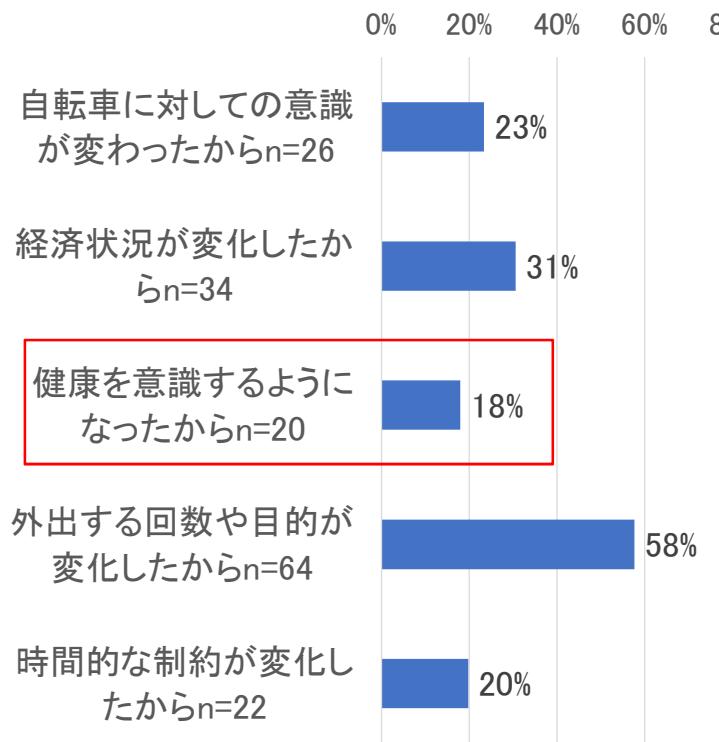


# 健康を意識した自転車利用ニーズ状況

- ここ数年で自転車利用回数が増えた人のうち、その理由として「健康を意識するようになった」と回答した人は18%にとどまった。
- ⇒健康を意識した自転車利用を促進していくため、**健康・観光関連の施策(14-1, 15-1, 15-2, 17-1)**を通じて**自転車利用しやすくなるような環境を整備していく。**

自転車等を利用する頻度が増加した理由

(自転車の利用回数が増えたn=111)



自転車利用頻度増加者の利用目的別

(自転車の利用回数が増えたn=111)

