

調布市自転車活用推進計画 (骨子案)

令和 7 年 1 0 月 1 7 日

調 布 市

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 計画の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画区域	2
1.4 計画期間	2
2. 現状分析及び課題整理	3
2.1 概況	3
2.2 都市環境に関する現状	14
2.3 安全・安心に関する現状	20
2.4 健康・観光に関する現状	24
2.5 自転車に関する現状まとめ	29
3. 計画目標	30
3.1 基本理念	30
3.2 計画目標	31
3.3 基本方針	32
4. 実施すべき施策およびスケジュール	33
5. 計画の推進	62
5.1 施策の取組状況	62
5.2 目標の達成度の検証	62

1. 計画の概要

1.1 計画の目的

調布市は、調布市総合計画が掲げる将来像「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、人と環境にやさしい道路空間の整備、自転車利用の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・子供の送迎等、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。

これらのことを背景として、調布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す。

そのため市内では、総合計画やまちづくり分野の都市計画マスタープラン、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。

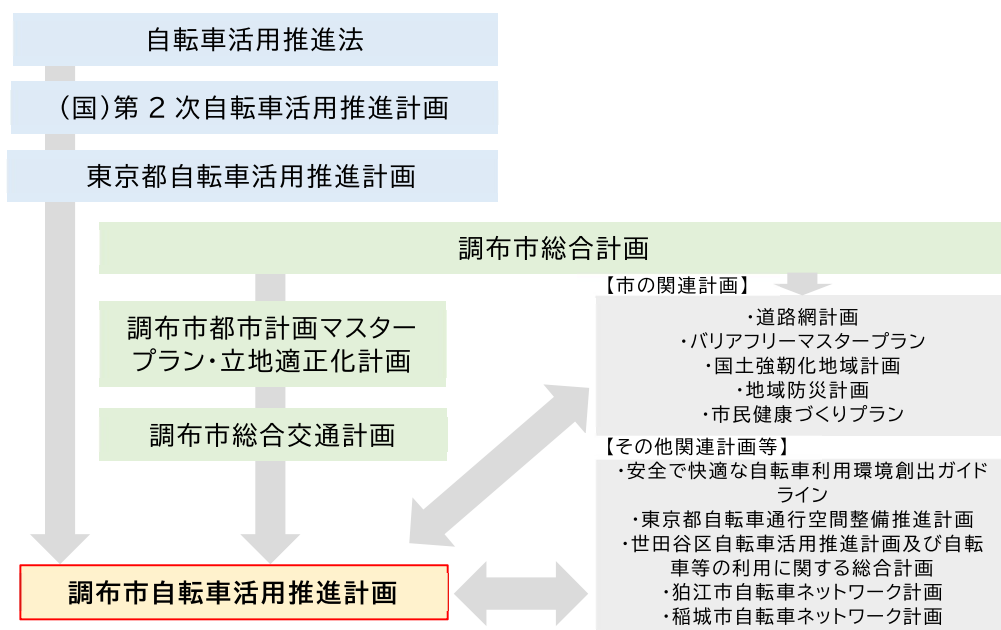


図 1-1 計画の位置づけ

1.3 計画区域

対象区域は調布市全域とします。

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て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。

2. 現状分析及び課題整理

2.1 概況

(1) 位置・地勢

調布市は、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。

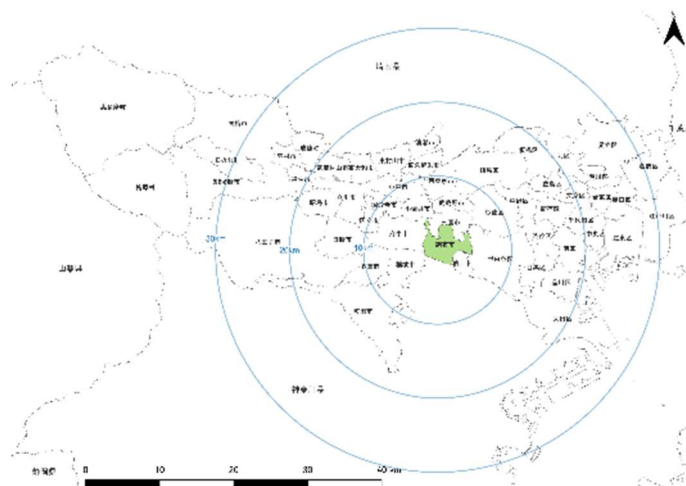


図 2-1 調布市の位置

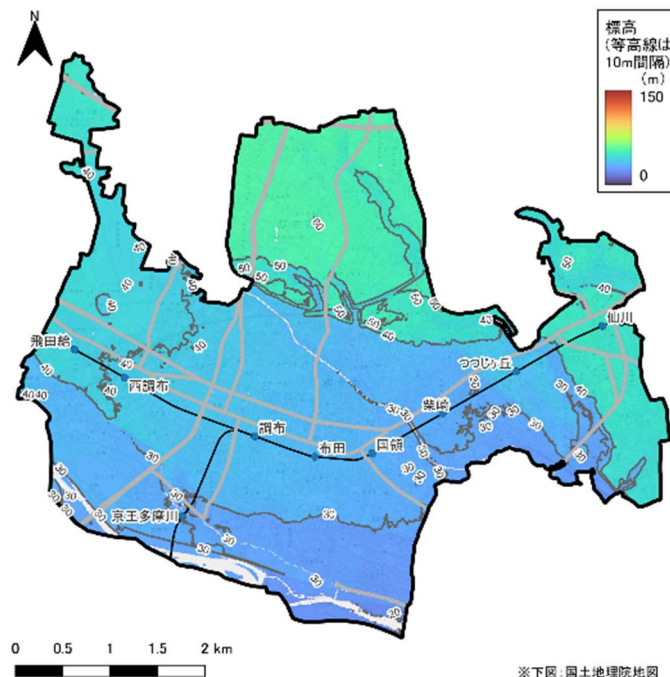


図 2-2 市内の高低差

(2) 人口推移・分布

調布市の夜間人口は、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ます。

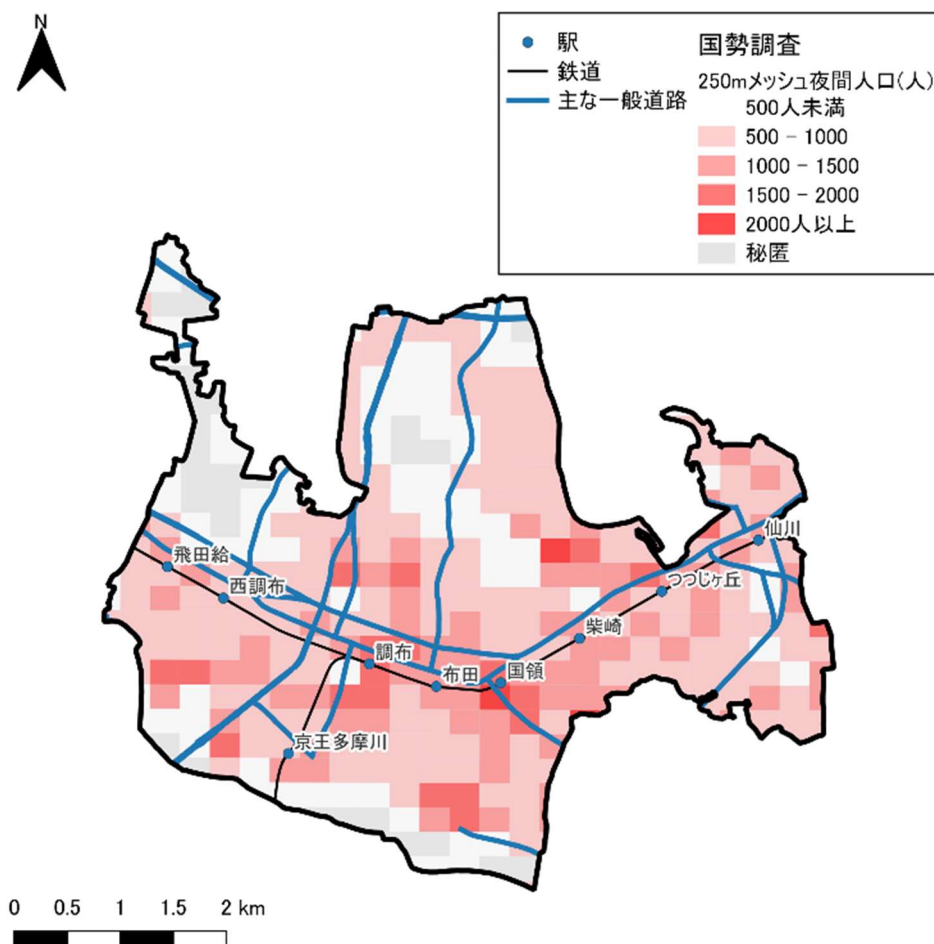
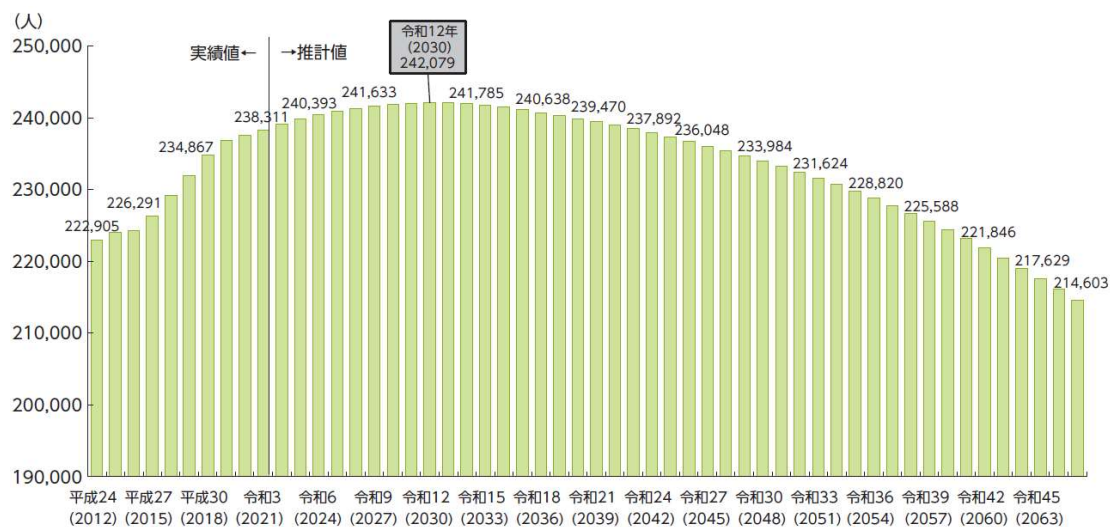


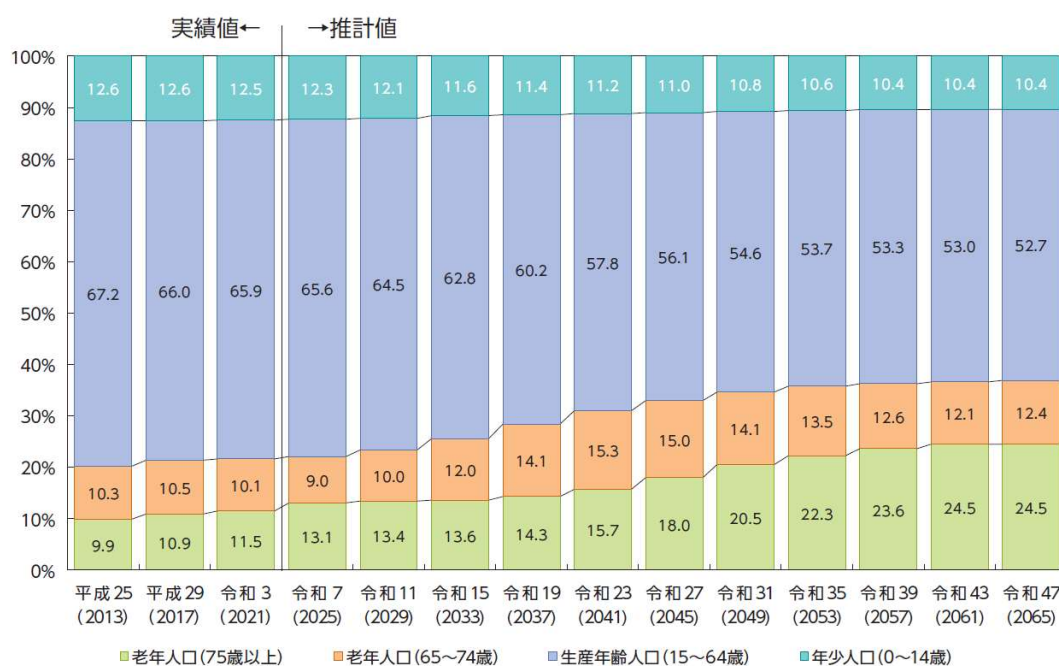
図 2-3 人口分布

出典：国勢調査（令和2年），国土数値情報（令和4年），デジタル道路地図データベース（令和5年）を基に作成



※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）

調布市内の鉄道は、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。

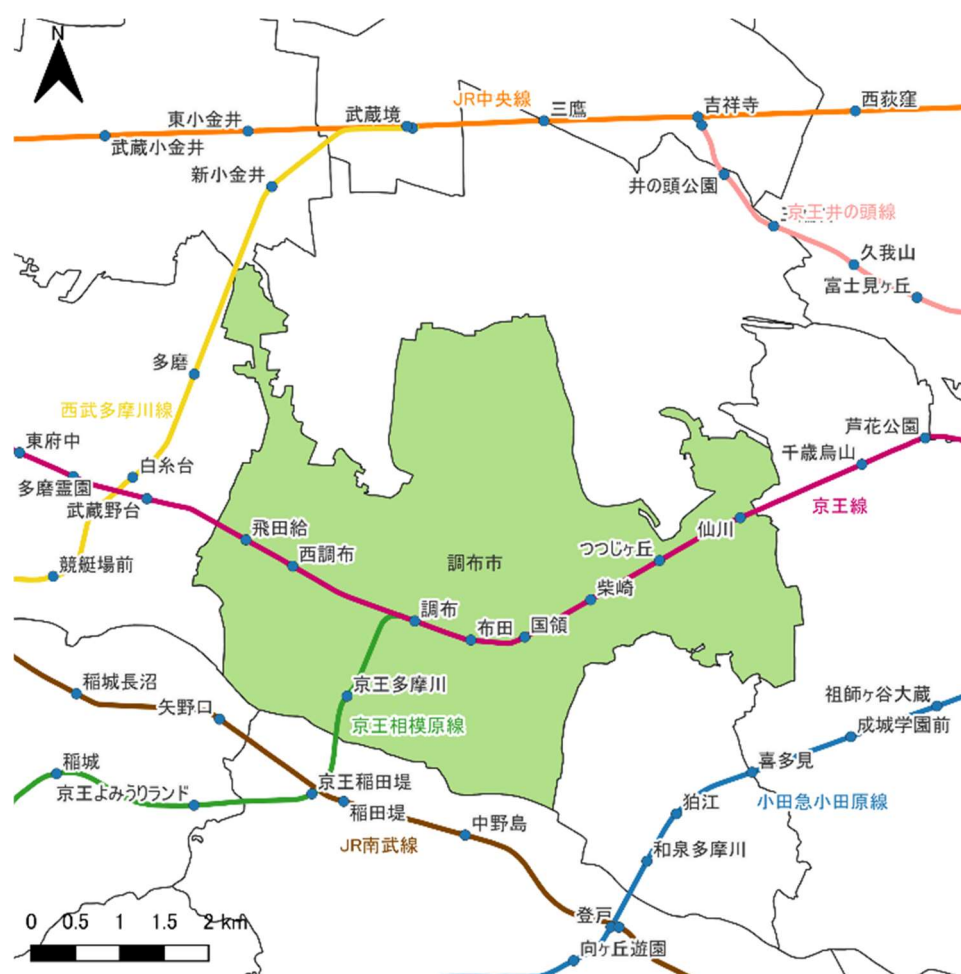


図 2-6 鉄道ネットワーク

出典：調布市総合交通計画（令和5年）

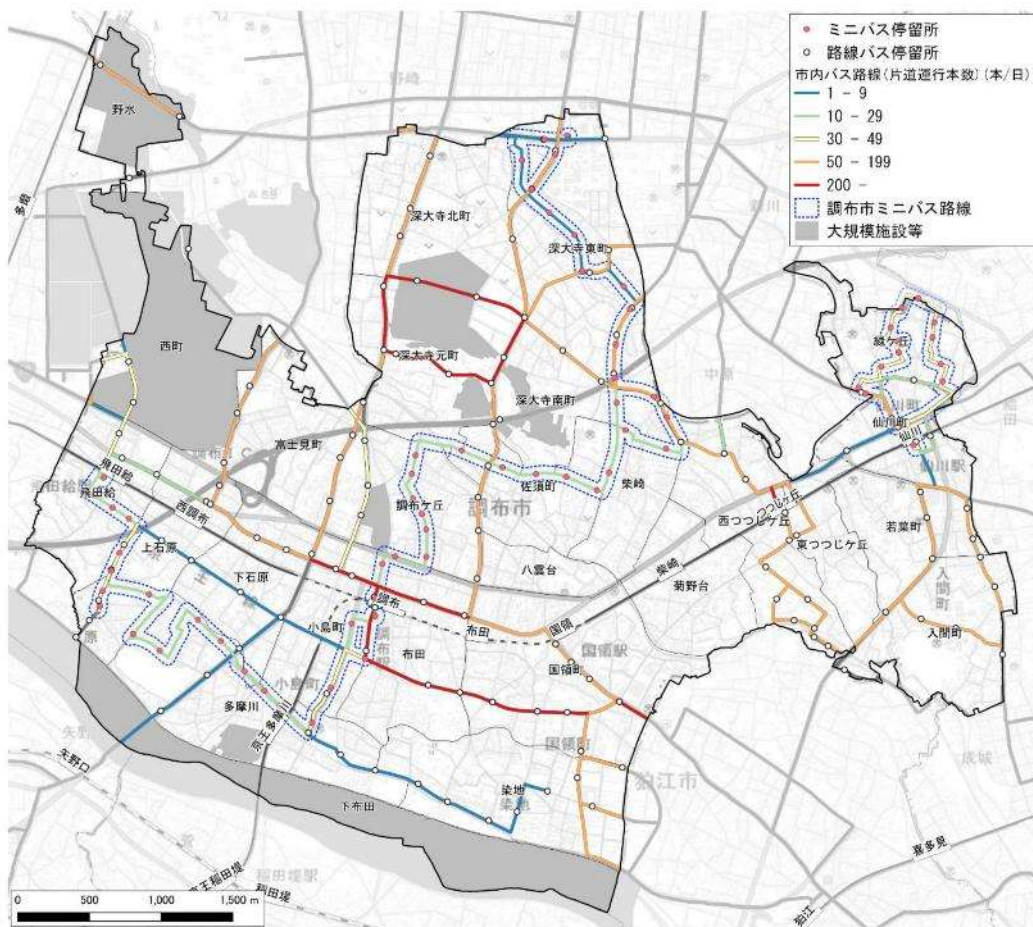


図 2-7 バスネットワーク

出典：調布市総合交通計画（令和5年）

(4) 道路ネットワーク

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，武蔵境通りに平行して三鷹通りがあります。

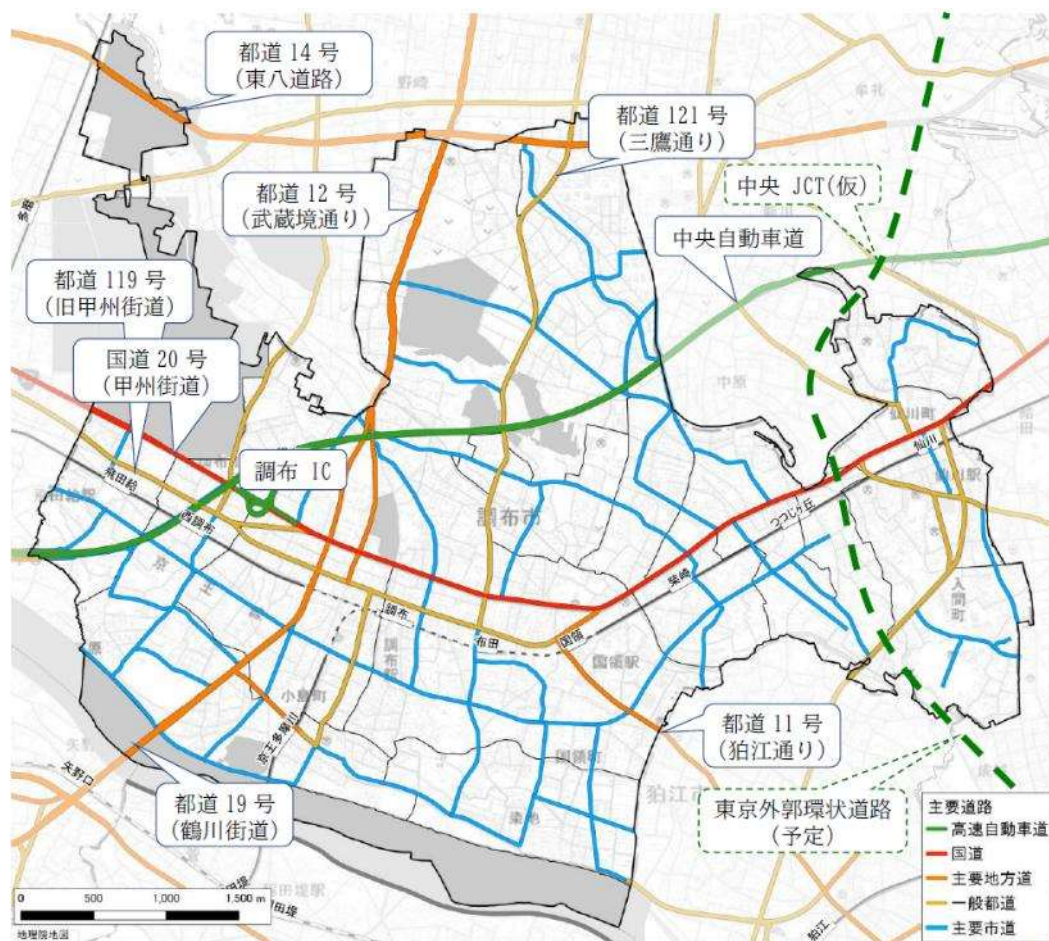


図 2-8 道路ネットワーク

出典：調布市総合交通計画（令和5年）

(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。

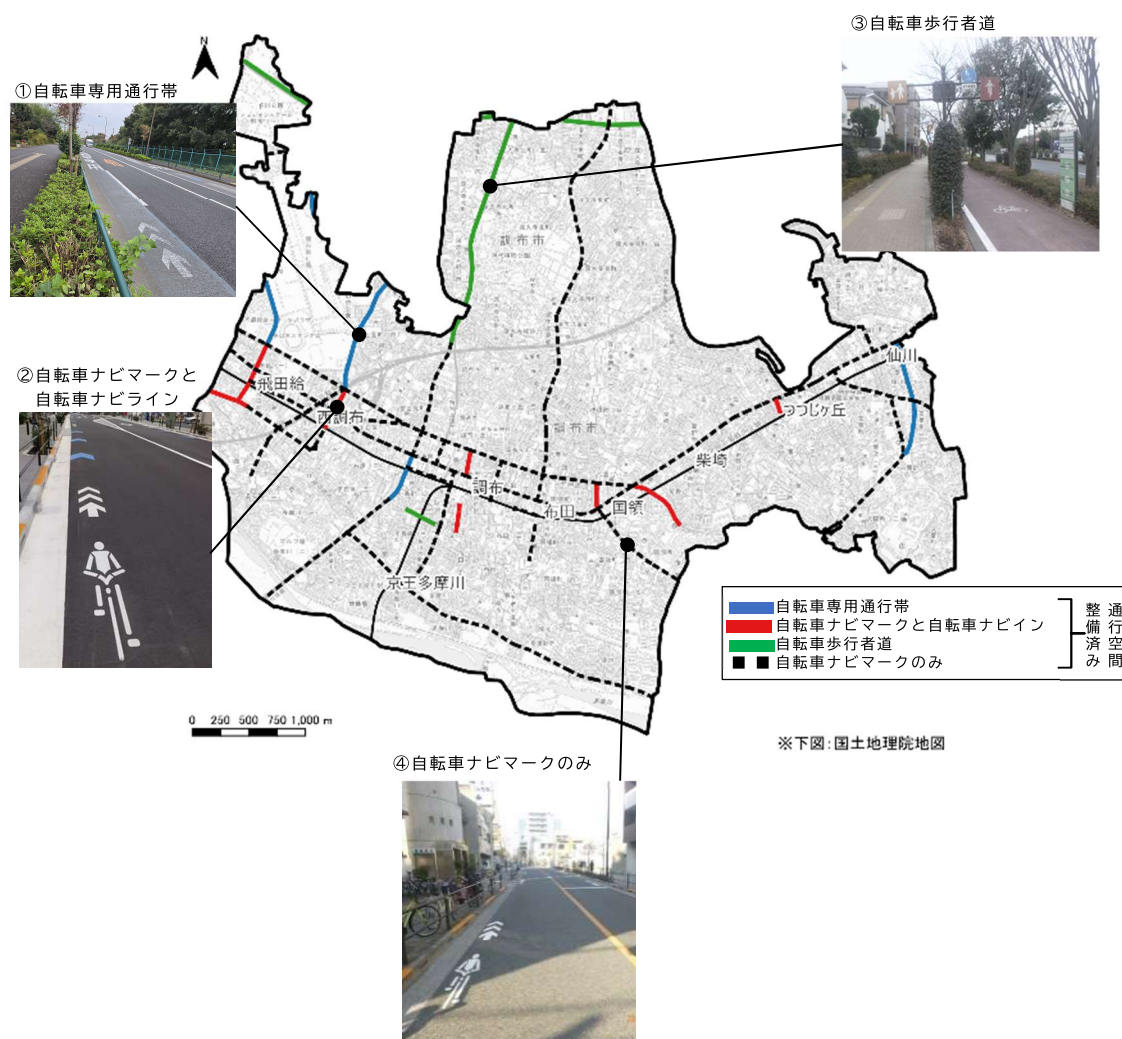


図 2-9 自転車通行空間（整備形態）

(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通行空間整備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が設置されています。

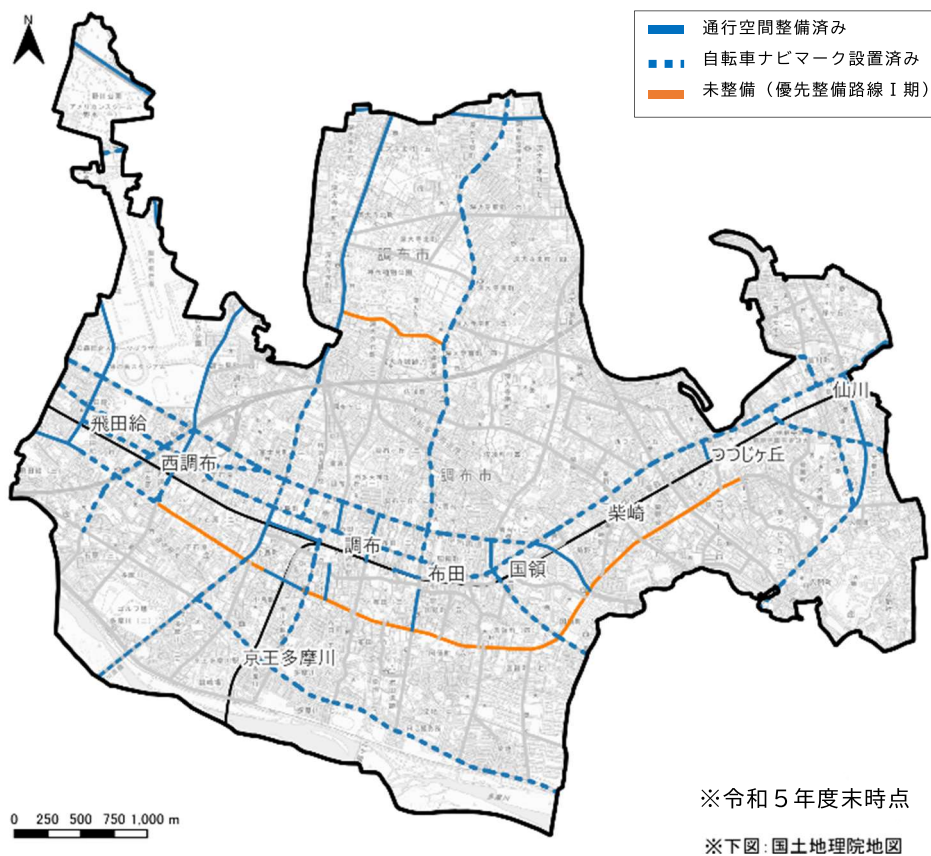


図 2-10 自転車通行空間の整備状況

(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。

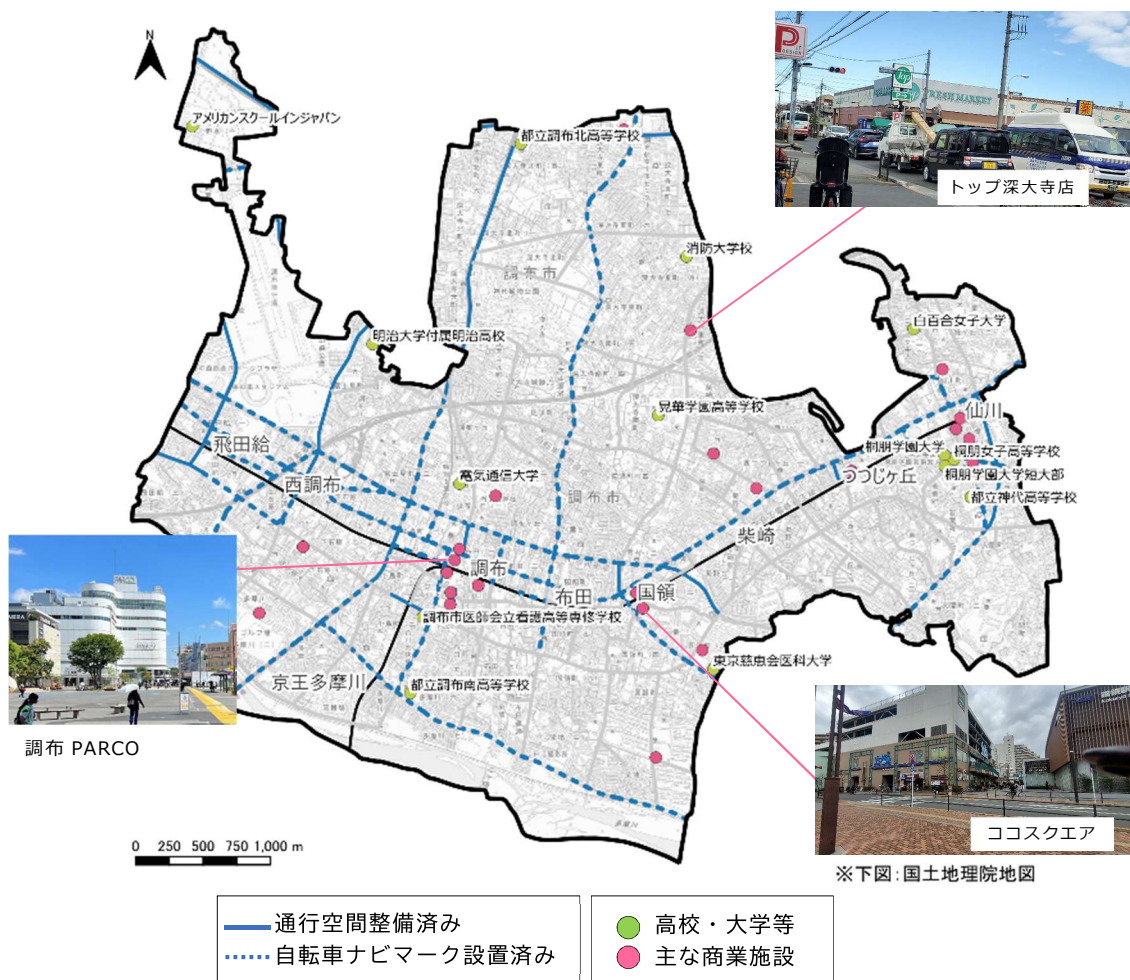


図 2-11 施設立地

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。

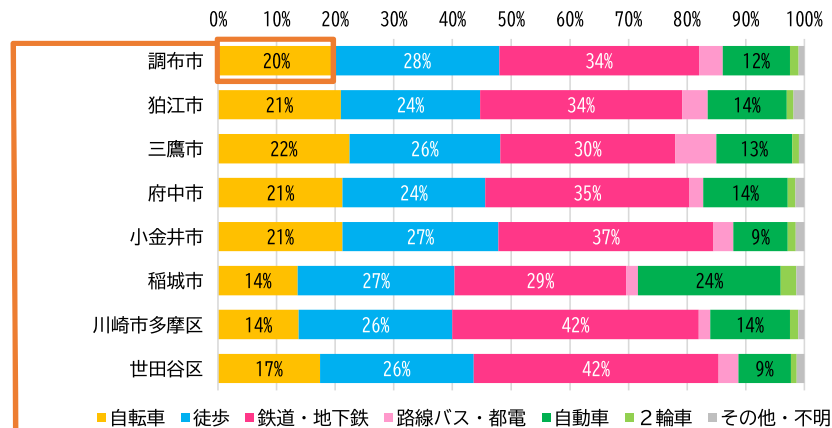


図 2-12 代表交通手段※分担率

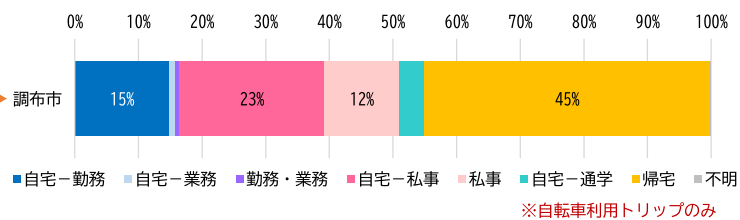


図 2-13 自転車を利用する人の移動の目的

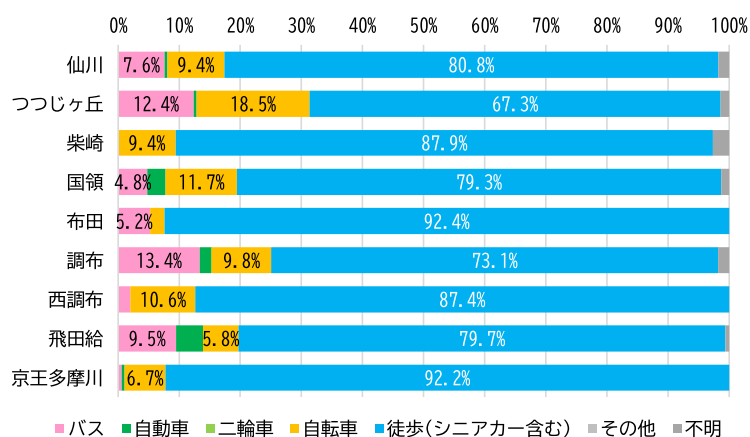


図 2-14 駅までのアクセス交通手段（調布市内）

※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、バス、自動車、二輪車、徒歩の順です。

資料：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

(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，東八道路が多いです。

自転車交通量も甲州街道，鶴川街道が多いですが，品川通りも多くなっています。

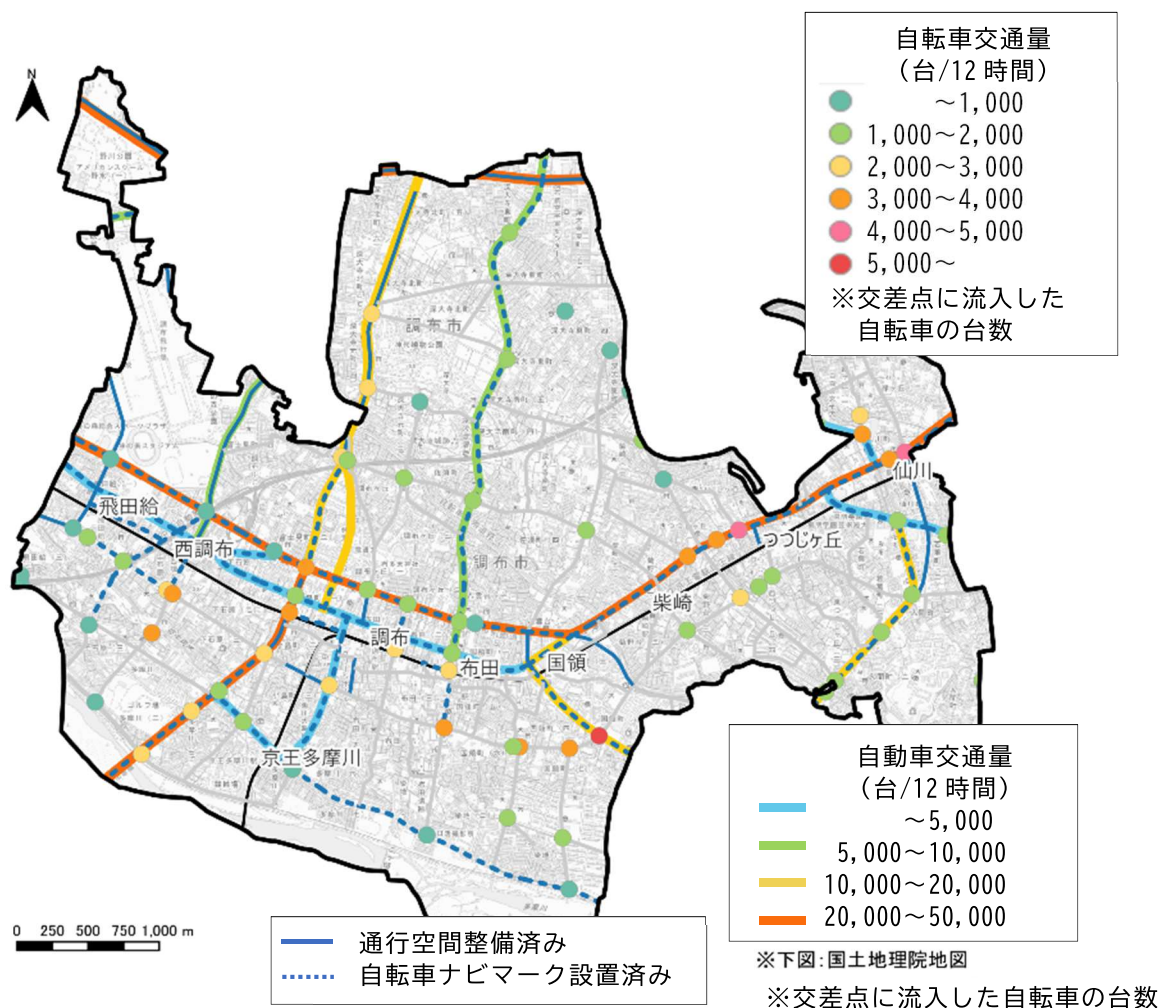


図 2-15 自動車・自転車交通量

資料：自転車交通量は「令和元年度交通量調査及び主要市道等安全対策検討業務委託」（令和元年度）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

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。

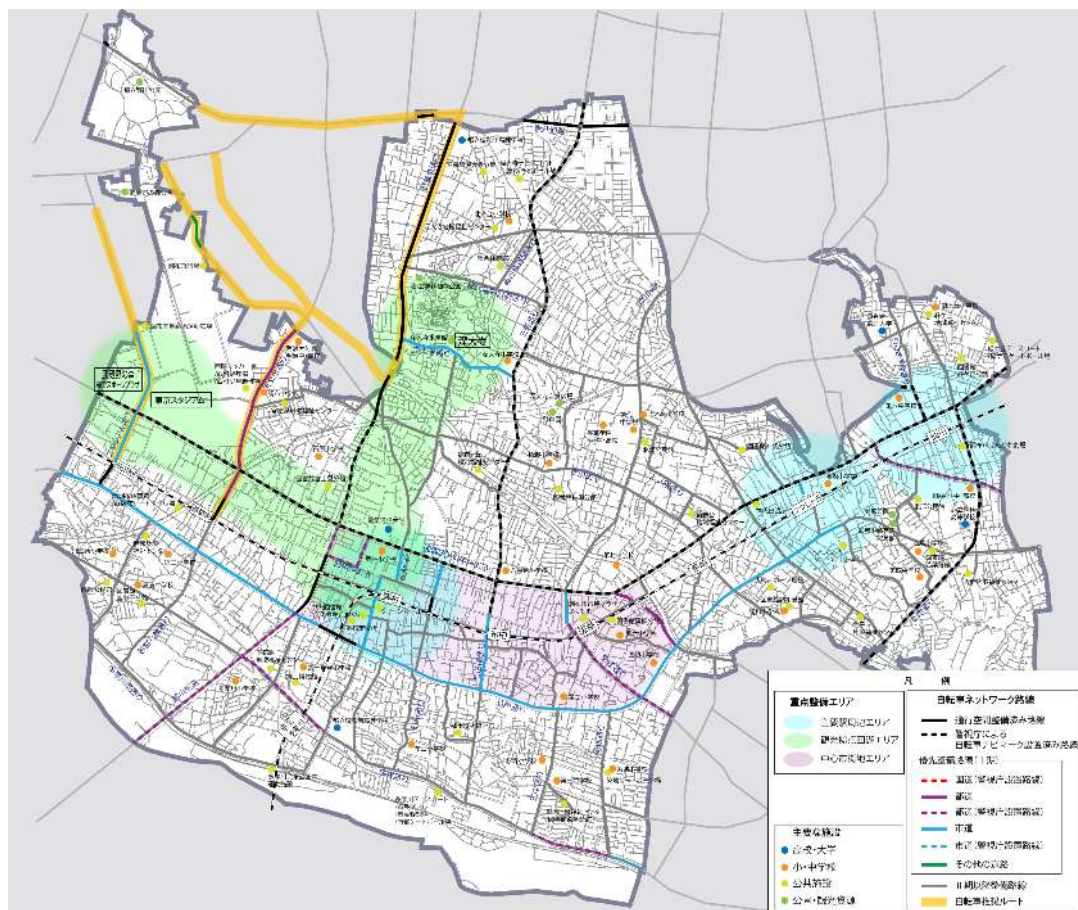


図 2-16 自転車ネットワーク

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

平成31年に実施した駐輪場の利用状況の調査によると、ピーク時において全ての駅で駐輪需要を満たしています。

調布市自転車等対策実施計画に基づき、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駐輪場を活用するとともに、路上駐輪場を整備し対応しています。

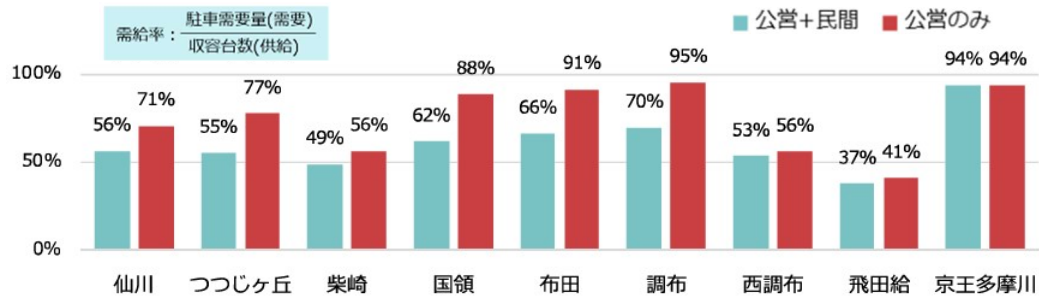


図 2-17 ピーク時の需給バランス（駅別）

※駐車需要量に放置自転車を含む

出典：令和3年3月，調布市「調布市自転車等対策実施計画改定版」



図 2-18 ちょっと駐輪（調布駅周辺）



図 2-19 公営の駐輪場（国領駅周辺）

(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

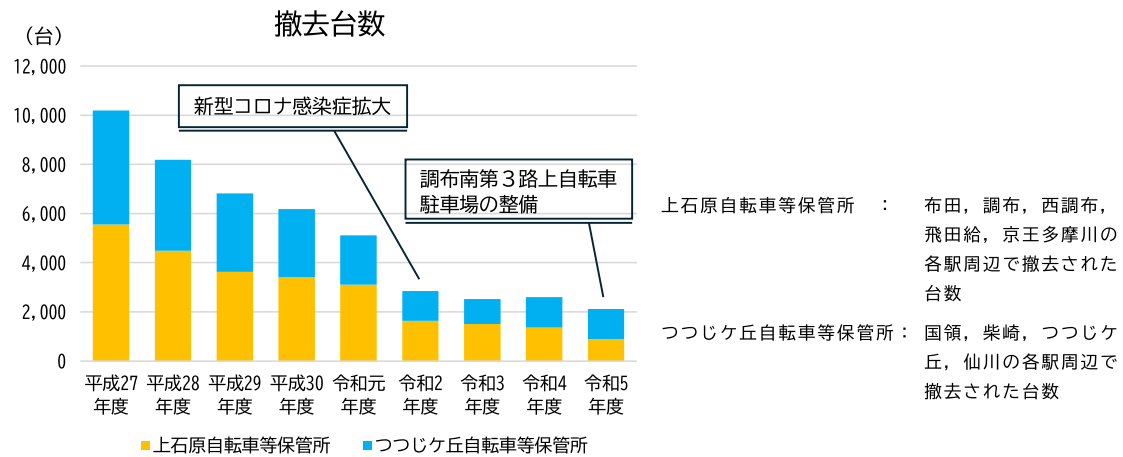


図 2-21 撤去台数

出典：一般財団法人調布市市民サービス公社

(4) 違法駐車の状況

調布駅など利用者の多い駅の周辺などでは，路上駐輪がみられます。

自転車レーン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 歩道上に路上駐輪がある様子（調布駅前）



図 2-23 自転車レーン上に路上駐車がある様子（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のステーション数は増加しており、それに伴って利用回数も増加しています。



図 2-24 シェアサイクルのステーション

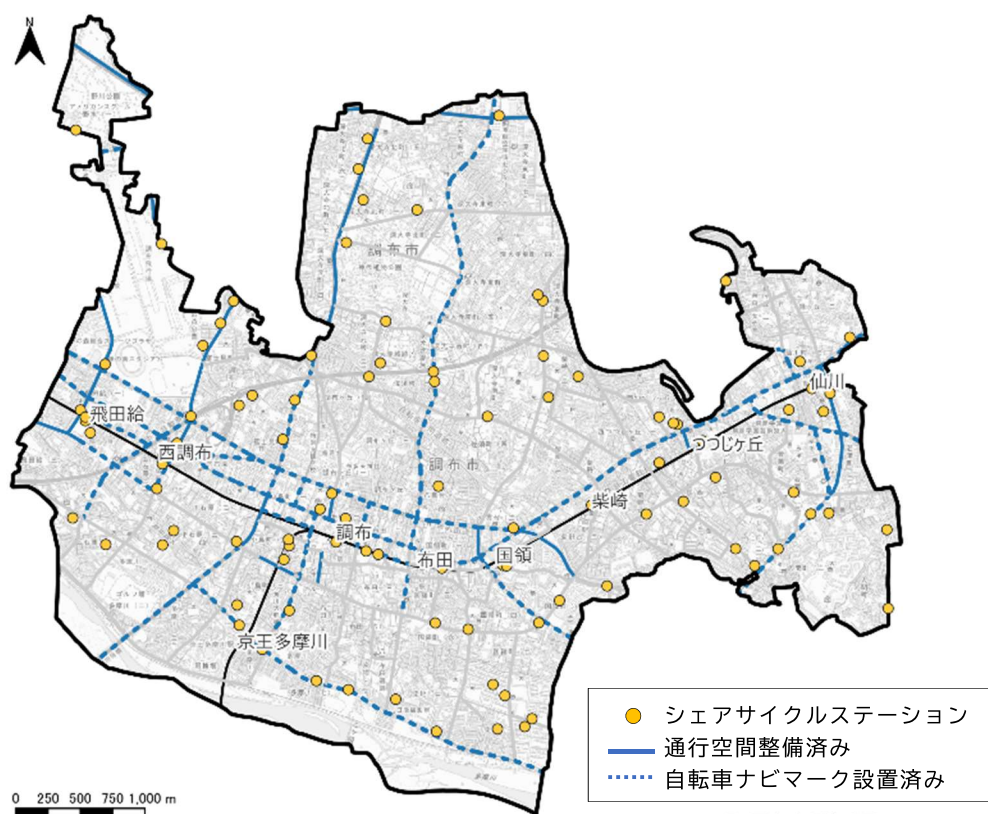


図 2-25 シェアサイクルのステーションの位置

※令和6年9月末時点

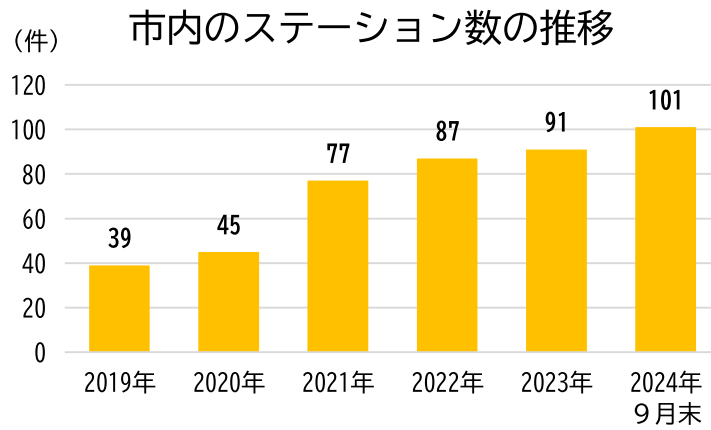


図 2-26 市内のステーション数の推移

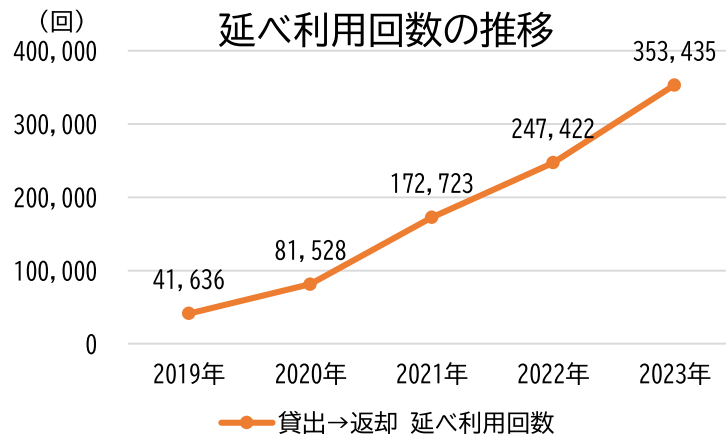


図 2-27 延べ利用回数の推移

出典：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

① 自転車事故増加の理由

車両であるという認識が高まり、事故を起こしたら自動車と同じように通報するようになったためと考えられます。最新の令和6年は減少に転じています。

② 自転車通行空間での事故発生の理由

交通量が多い路線は事故件数も比例して多い傾向にあり、これまで幹線道路を優先的に整備してきたため、事故が多く発生しているように見えます。

幹線道路以外でも事故が発生しており、出会頭の割合が高いことから、見通しの悪い生活道路で事故が発生しやすいと考えられます。

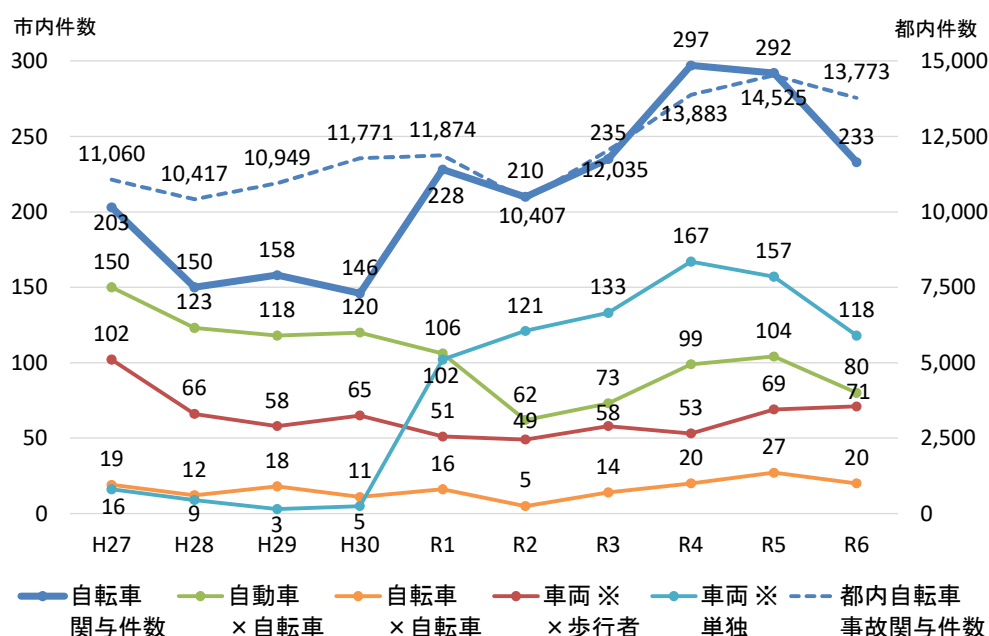


図 2-28 人身事故件数推移（破線以外は市内）

※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

(2) 道路交通法の改定

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走行可能となりました。

令和 6 年 1 1 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。



図 2-31 令和 6 年 1 1 月 1 日道路交通法改正について

出典：警察庁HP



図 2-32 令和 6 年 1 1 月 1 日道路交通法改正について

出典：警察庁HP

(3) 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）

調布市では災害時に職員が自転車を利用できるようシェアサイクル事業者と協定の締結を進めています。



図 2-33 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

出典：ドコモ・バイクシェアアプリ画面より作成



図 2-34 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。

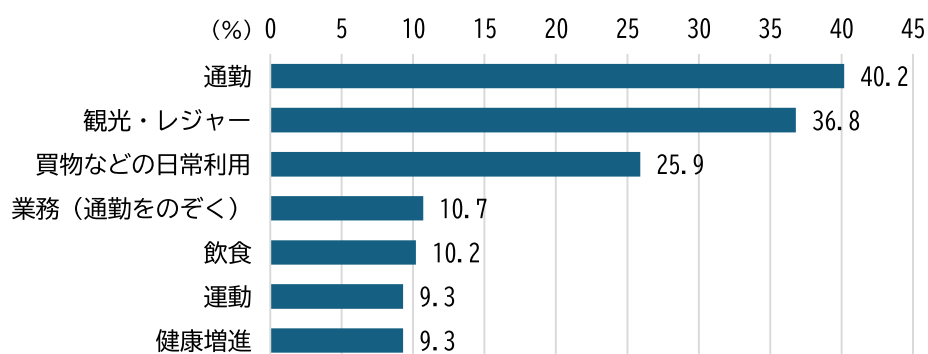


図 2-35 シェアサイクルの主な利用目的（複数回答）

資料：OpenStreet（株）資料より作成

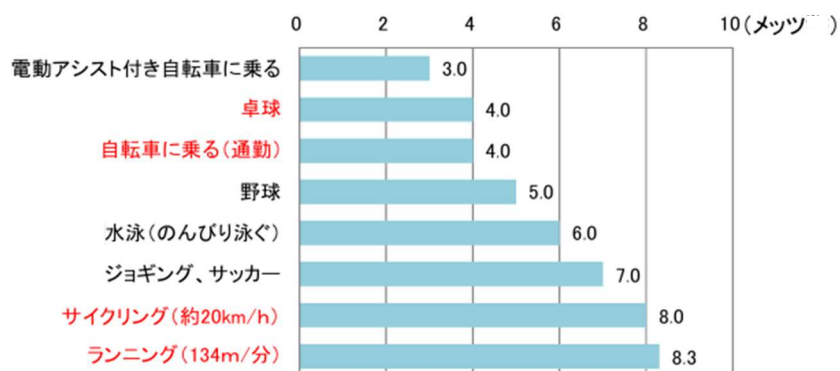


図 2-36 活動内容別の運動強度

資料：厚生労働省『健康づくりのための身体活動基準2013』を参考に作成

(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。

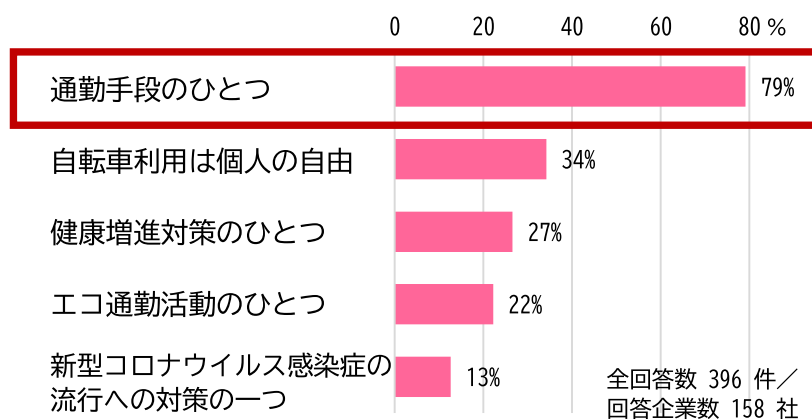


図 2-37 自転車利用の考え方（上位5位）

出典：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

(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 2-39 深大寺



図 2-38 「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

(4) 主な観光地

深大寺周辺や、映画関連施設、水木マンガに関連ある施設がGuidoor※の
おすすめ観光コースとして紹介されています。

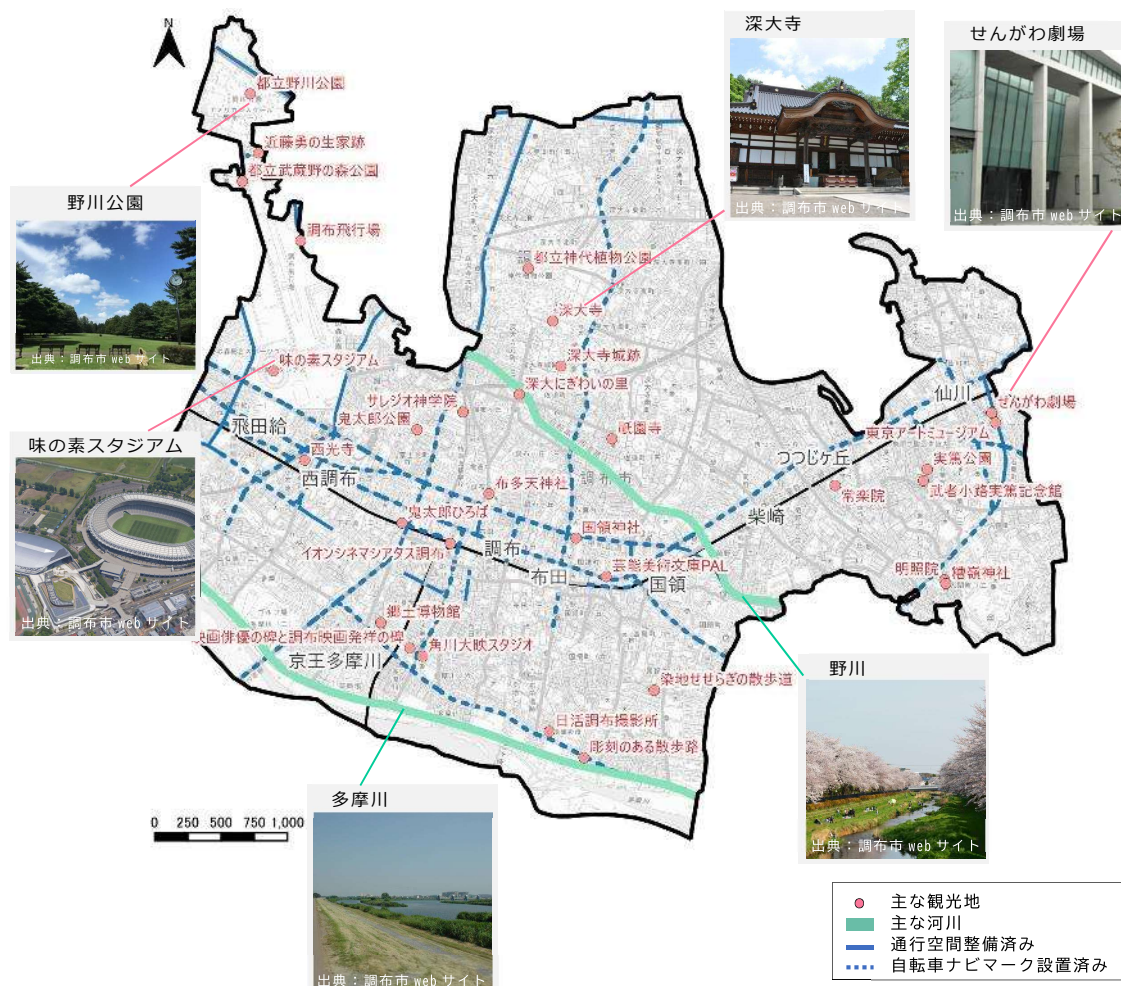


図 2-40 主な観光地

※（一財）地域みらい創造財団が運営しているサイトで、自治体から提供された情報を多言語で
発信し、コース(1)～(5)までが「調布市観光マップ」と同一内容で、(6)シェアサイクルで
巡る調布観光コースがGuidoorのオリジナルコースとなっています

(5) サイクルツーリズム

自転車活用推進計画に基づいた取り組み「GOOD CYCLE JAPAN」にて、東京多摩2020レガシーロードが選定され、調布市もコースの一部となっています。

東京多摩2020レガシーロード



図 2-41 サイクルツーリズム

出典：国土交通省「GOOD CYCLE JAPAN」公式webサイト

2.5 自転車に関する現状まとめ

これまでに整理した自転車に関する現状と課題を示します。

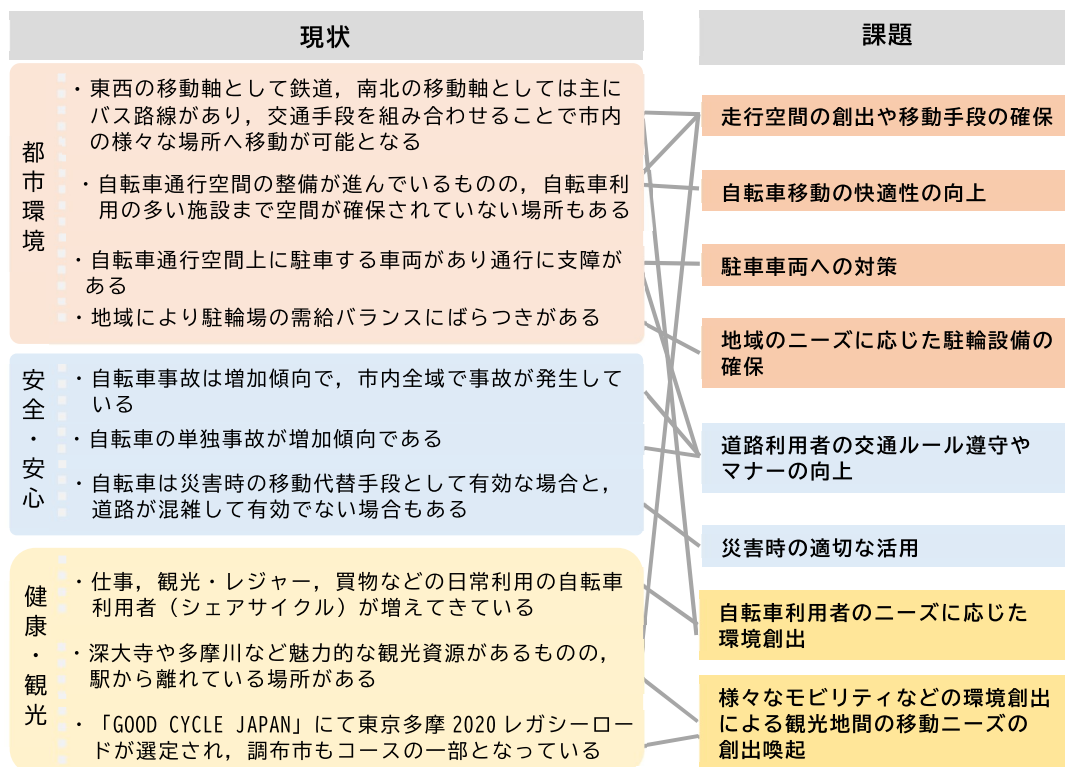


図 2-42 自転車に関する現状まとめ

3. 計画目標

3.1 基本理念

本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。

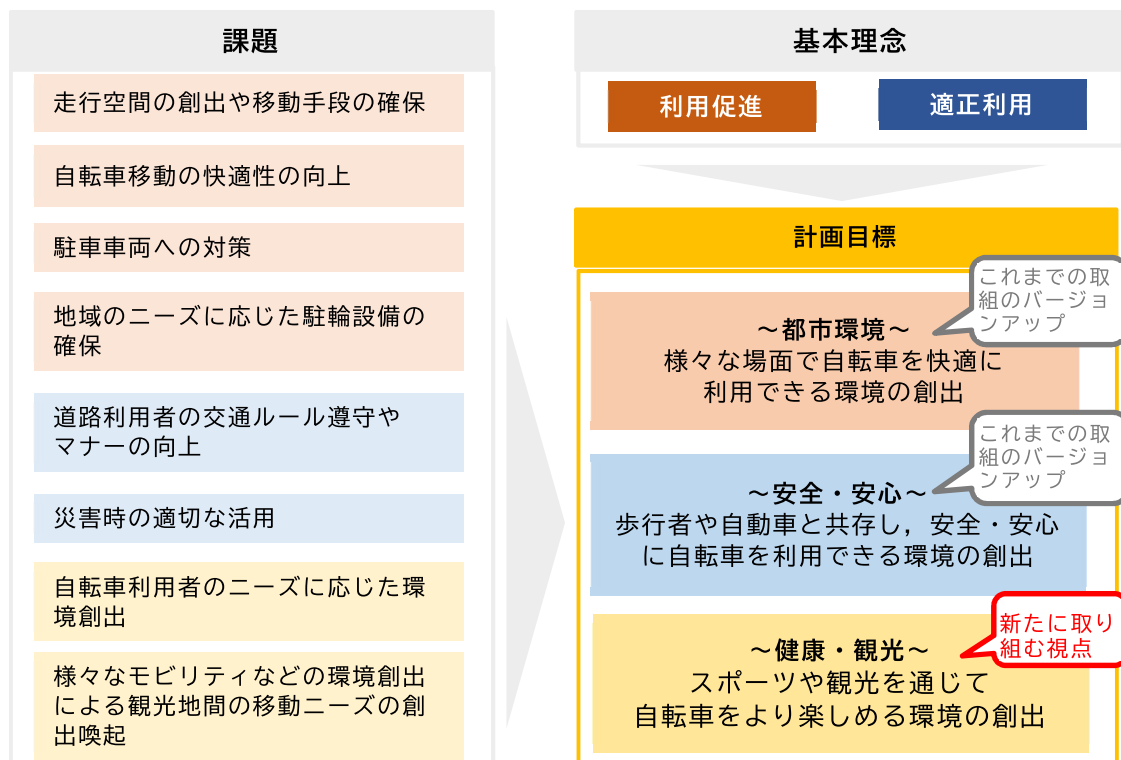


図 3-2 計画目標

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	- コンパクトなまちづくりと併せて、交通分野の低炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ります。 - このため、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。 - また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、目的に合った自転車を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。
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	- 自転車利用者は、自己の身の安全を確保するとともに、自動車や歩行者と思いやりをもって乗ることが求められます。 - このため、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削減を図ります。 - また、自転車の販売段階及び販売後の段階において、安全で質の高い自転車の供給体制の整備を図ります。 - さらに、災害時における輸送の手段として地域社会の安全・安心を向上させます。
健康・観光 スポーツや観光を通じて自転車をより楽しめる環境の創出	- 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。 - このため、生活の質の向上に資するよう、自転車の利用促進につながるまちづくりと連携し、日常の身体活動量の増加・底上げを図ります。 - さらに、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。

4. 実施すべき施策およびスケジュール

本計画の目標およ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. 自転車通行空間の計画的な整備推進	● 自転車ネットワーク計画の策定	●	●
	● 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. 違法駐車の抑制	● 違法駐車への抑制に向けた警察との連携強化		●
3. シェアサイクルの普及促進	● サイクルステーションの拡充	●	
4. 恒久的な駐車施設の設置	● 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保		●
5. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	● 民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力		●
6. 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進	● 施設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		
7. 既存対策の改善・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施設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		
8. まちづくりと連携した総合的な取組の実施	● サイクル・アンド・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ルールの検討		

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	● 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	● 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促進	● 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 ● 高齢者向けの安全教育の実施 ● 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 ● 生活道路における暫定的な安全対策の実施 ● 市職員に対するルールの遵守の徹底 ● 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		●
12. 学校における交通安全教育の推進	● 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		●
13. 災害時における自転車活用の推進	● シェアサイクルの防災協定の締結	●	●

目標③ 健康・観光： スポーツや観光を通じて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駐輪場の整備	●	

<施策1> 自転車通行空間の計画的な整備推進

利用促進

適正利用

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促進します。

1-1 自転車ネットワーク計画の策定

地域の自転車利用の実情や、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。

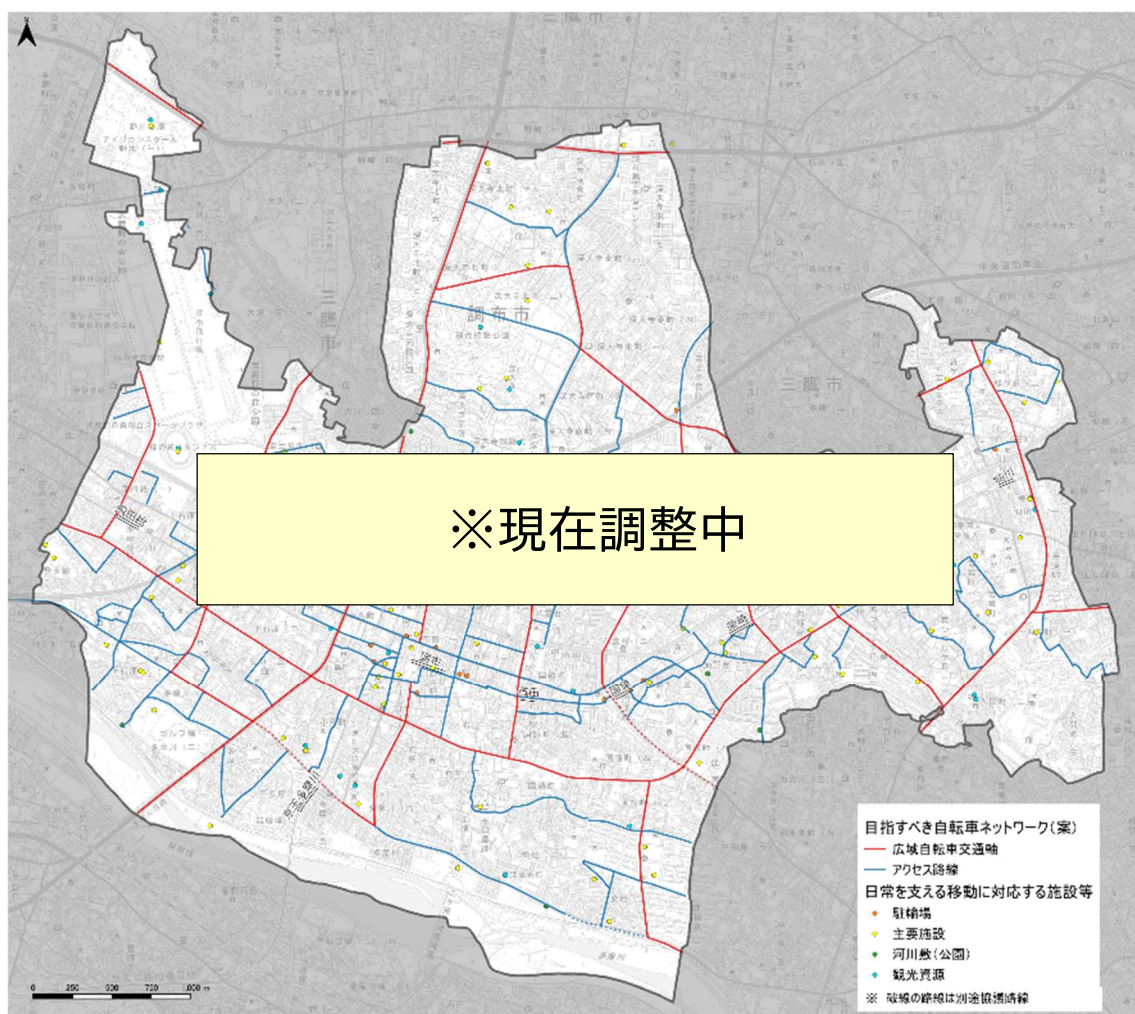


図 4-1 自転車ネットワーク（案）

※この地図は東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである

1-2 自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク計画に基づき、自転車ネットワークに位置付けられた路線において、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、自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）または車道混在（自転車ナビライン）の3つの整備形態から選定します。

幅員が狭く、自転車通行空間が困難であるものの、自転車ネットワークとして必要な区間においては、安全対策としてピクトグラム表示（自転車ナビマーク）や小型の自転車ナビラインの設置を検討します。

※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。本ガイドラインにおいて自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、下図を参考に自転車が車道を通行するための道路空間の整備形態について選定するものとされています。

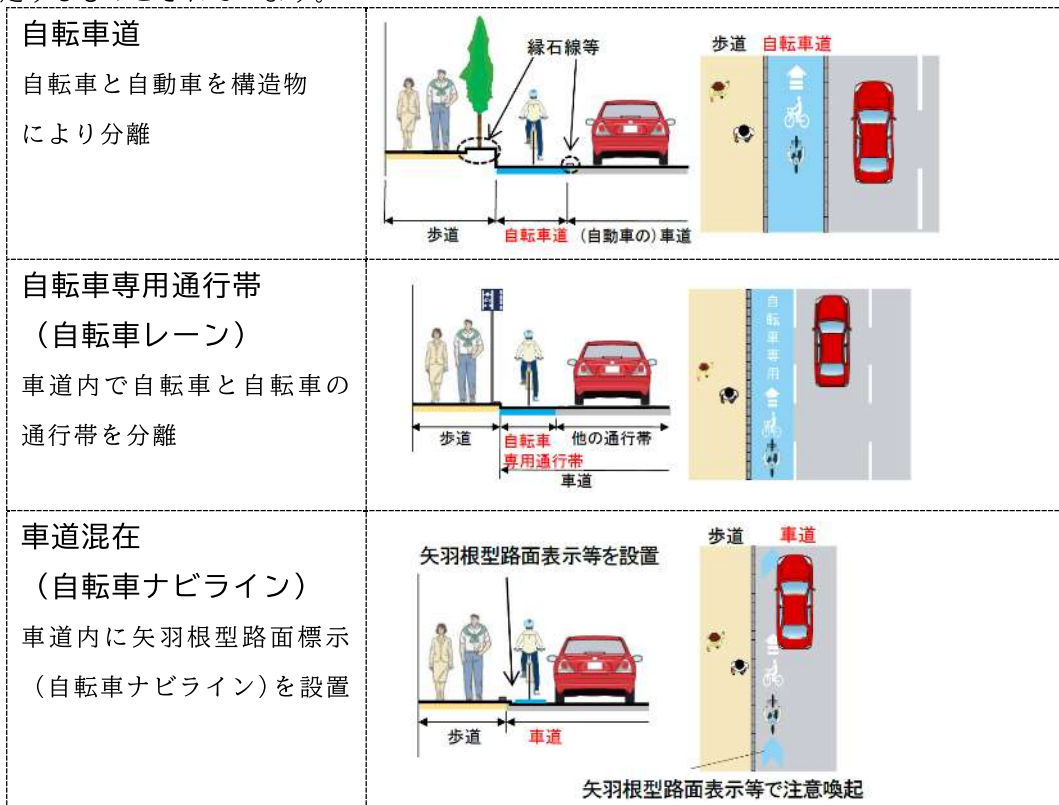


図 4-2 今後の自転車通行空間の整備形態について

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リングステーションの位置、駐輪場の位置等を市のHP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。

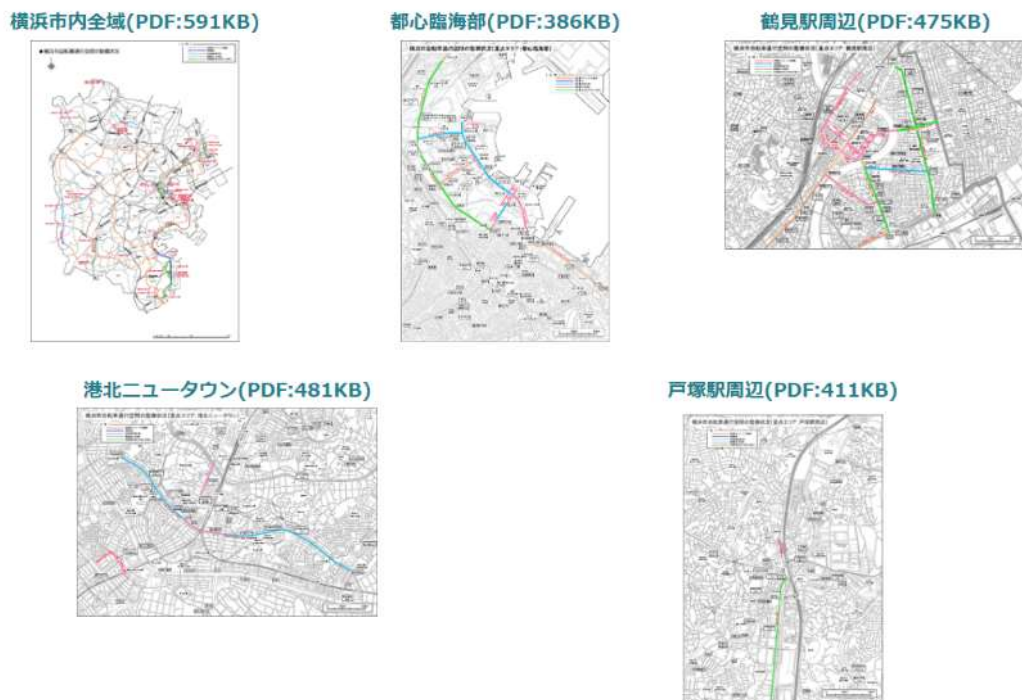


図 4-3 HP上の情報発信のイメージ

出典：横浜市HP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計画の策定					
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	時期を捉えて実施	→	→	→	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の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	→	→	→	→	→

シェアサイクルと公共交通機関との接続強化や、サイクルステーション設置促進等により、シェアサイクルの普及を促進します。

3-1 サイクルステーションの拡充

調布市では、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）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調布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ステーション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。

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 サイクルステーションの拡充					
継続実施	→	→	→	→	→

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施設の確保とともに、既存の自転車等駐車施設を恒久的に維持・確保するための対策を推進します。

4-1 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保

現在利用されている公共の自転車等駐車施設は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施設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利用者等と調整を図り、長期的な用地の確保に努めます。

また、市内の自転車等駐車場施設の中には、都市計画事業の進展により、自転車等駐車施設の維持が難しい施設があります。そのような施設については、代替となる用地を検討していきます。

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 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保					
継続実施	→	→	→	→	→

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、あるいは駐車施設の設置への取組に対し、協力を行っていくことを検討します。

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施設で対応していく視点を導入します。

5-1 民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力

調布市では、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、自転車等駐車施設の建設を義務付けており、民間事業者や鉄道事業者等と協力して自転車等駐車施設の設置、推進に努めます。

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 民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力					
継続実施	→	→	→	→	→

近年の社会経済ニーズを踏まえて、自転車等駐車施設の適正な利用を推進します。

6-1 施設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の自転車等駐車施設の適正な利用を推進していきます。

6-2 定期・一時利用台数見直しの検討

一部の公共駐輪場では、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。

6-3 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。



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、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。



出典：経済産業省HP

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 施設の運営管理の適正化					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
6-2 定期・一時利用台数見直しの検討					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
6-3 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					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

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、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を再構築します。

7-1 放置禁止区域の見直し

改正前（平成31年1月1日）は駅周辺の調布市が管理する市道を中心とした区域の指定でしたが、自転車等駐車施設の収容台数確保等に併せて、各駅とも半径200m以内に自転車等駐車施設が設置されており、また、駅利用者は概ね徒歩3分以内の範囲に自転車等を駐車することなどから、駅を中心に概ね半径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。

今後は調布駅周辺における都市計画道路3・4・28号線の事業完了にともない、放置禁止区域の見直しを検討していきます。

7-2 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

施設の有料化及び概ね収容台数の確保がされた駅周辺から、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。

7-3 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に合わせる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あわせて時間帯を午前10時から午後7時に見直しています。

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 放置禁止区域の見直し					
継続実施	→	→	→	→	→
7-2 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					
継続実施	→	→	→	→	→
7-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し					
継続実施	→	→	→	→	→

歩行者中心のまちづくりや公共交通と連携し、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・アンド・バスライドの設置・推進

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、シェアサイクルステーションの設置を推進するほか、駐輪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HP



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ルールの検討

中心市街地は歩行者交通量が特に多い箇所であるものの、駐輪場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。自転車利用者が駐輪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通行空間（標準型の自転車ナビライン）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。

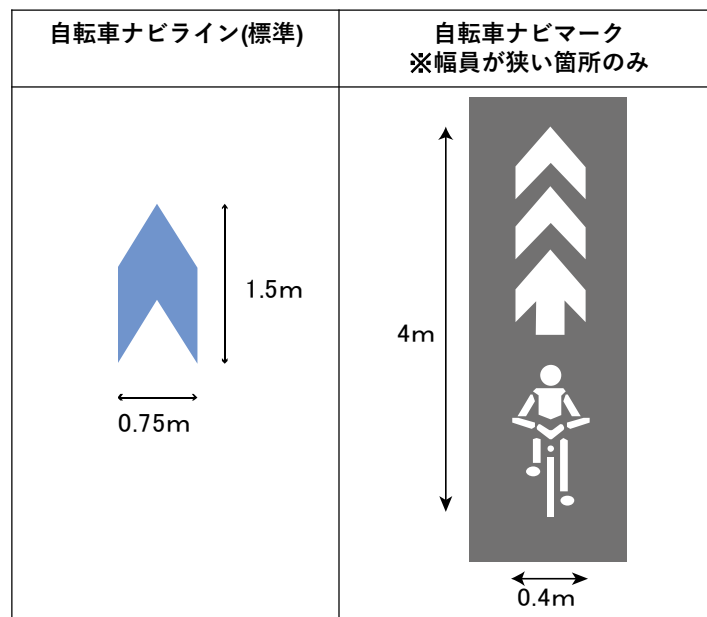


図 4-9 自転車の誘導表示のパターン

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・アンド・バスライドの設置・推進					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
8-2 中心市街地における自転車の通行ルールの検討					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

自転車が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HP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促進します。



警察庁・都道府県警察

図 4-10 ペダル付き電動バイク（モペット）の利用に関する注意喚起リーフレット

出典：警察庁

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促進します。

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、啓蒙ポスターの作成やHP・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。

また春の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、広報啓発活動の中で、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	時期を捉えて実施	→	→	→	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	時期を捉えて実施	→	→	→	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する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：警察庁

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 ヘルメット着用の購入補助

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が普及するまでは、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。

1 1-4 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、調布市と調布市商工会、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。

1 1-5 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

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、啓蒙ポスターの作成、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。

1 1-6 生活道路における暫定的な安全対策の実施

自転車通行空間を整備しようとする箇所が未整備の都市計画道路等で、かつ並行する生活道路の自転車交通量や事故が多い場合は、必要に応じて並行する生活道路に対して自転車ナビマークの設置等により自転車通行箇所であることを示し、注意喚起に努めます。

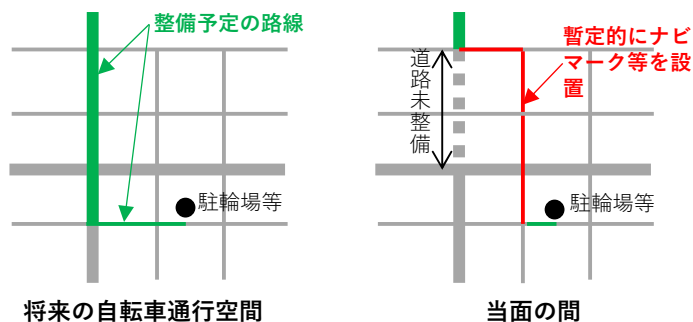


図 4-13 当面の間並行する道路に自転車ナビマーク等を設置するイメージ

11-7 市職員に対するルールの遵守の徹底

市職員に対しては自転車安全利用講習会を実施し、自転車保険等への加入促進を目的に参加者にTSマーク付帯保険の一部助成するための助成券の配布や、積極的な交通ルールの啓発を実施します。

11-8 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。

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～)
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					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
11-2 交通安全意識向上を図る広報啓発					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
11-3 ヘルメット着用の購入補助					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
11-4 高齢者向けの安全教室の実施					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
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					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
11-6 生活道路における暫定的な安全対策の実施					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施
11-7 市職員に対するルールの遵守の徹底					
継続実施	→	→	→	→	→
11-8 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	→	→	→	→	→

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DVD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、

- 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

など、日常的な自転車の正しい乗り方を指導しています。

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、スライドやビデオ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。

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（特に自転車走行空間が整備された道路）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。

調布市では、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

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～)
12-1 交通安全教室の開催					
継続実施	→	→	→	→	→
12-2 通学路周辺の安全点検の実施					
継続実施	→	→	→	→	→
12-3 スケアード・ストレートの実施					
継続実施	→	→	→	→	→

<施策13> 災害時における自転車活用の推進**利用促進****適正利用**

危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・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、各種活動の効率化を図るために、市の職員が緊急移動手段として、シェアサイクルを活用できるようにするものです。市内での、地震・風水害その他災害が発生し、または、災害が発生するおそれがある場合に緊急移動手段として自転車を活用するため、定期的に訓練等を実施するなど、シェアサイクル事業者と連携を図っていきます。

表 4-13 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	→	→	→	→	→

＜施策14＞観光周遊環境の創出

利用促進

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 観光協会と連携した自転車マップの作成

日常で自転車を通行できるルートとして、自転車で調布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ると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。

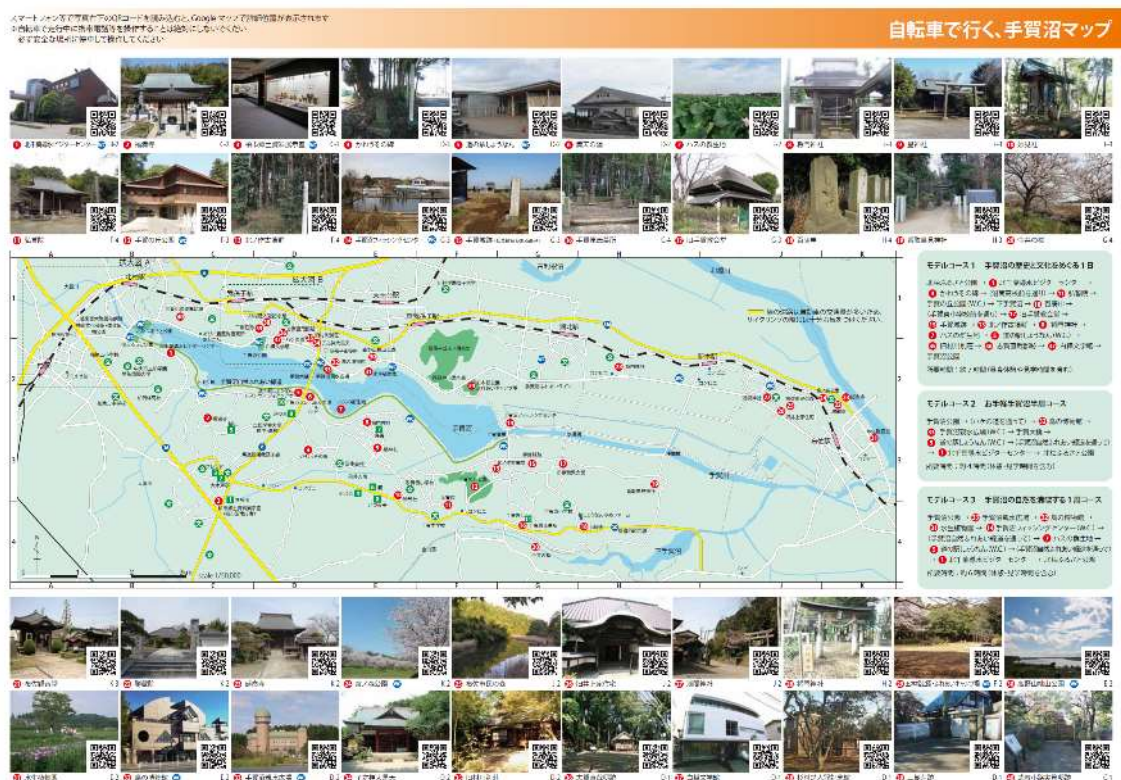


図 4-15 自転車マップのイメージ

出典：柏市観光協会

表 4-14 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～)
14-1 観光協会と連携した自転車マップの作成					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

市民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する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、自然環境に与える良い影響など、自転車を楽しく安全に活用するための情報提供等をHP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。



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HP つちうら健康サイクリングガイド

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～)
15-1 健康増進の広報啓発					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	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	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

<施策16> 地元商店会との連携強化

利用促進

地元商店会との情報共有により相互理解を深め、地元商店会の協力を得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へ情報共有し、相互理解を深めることにより、各施策の円滑な実現に向けてご協力いただけるよう働きかけ、自転車で買い物や飲食目的で周遊しやすくなるようにしていきます。

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～)
16-1 地元商店会との情報共有					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

公共施設等への駐輪場の整備等により、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駐輪場の整備

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ステーションを新設または拡充し、利用状況に応じて駐輪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ステーション

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～)
17-1 シェアサイクルと連携した公共施設等への駐輪場の整備					
準備・調整	時期を捉えて実施	→	→	→	検証・見直し・実施

5. 計画の推進

計画の推進のため，最新の自転車に関する動向の確認と施策の取組状況の確認は毎年，目標の達成度の検証は隔年に行うものとします。

5.1 最新の動向および施策の取組状況の確認

関係部局委員とする庁内会議を設置し，隔年において最新の自転車に関する動向の確認と，毎年施策の取組状況の把握を行うものとします。

5.2 目標の達成度の検証

関係部局，関連団体等を委員とする協議会を設置し，隔年において目標の指標の達成度の検証を行うものとします。

検証結果を踏まえて，令和18年度以降の次期計画の検討を行います。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。

表 5-1 計画推進の指標と目標値（※精査中）

目標		指標	評価に用いる データ	備考	現状値	将来値
都市環境	1	放置自転車台数	都内における 駅前放置自転 車の現状	市内9駅の合計	68 台 (R6)	
	2	シェアサイクル利用 回数	事業者データ	年間の延べ利用回数	35 万回 (R5)	
	3	走行性の満足度	市民意識調査	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	33% (R6)	
	4	自転車通行空間整 備延長	市のデータ			
	5	一時駐輪場稼働率	市のデータ			
	6	定期駐輪場稼働率	市のデータ			
	7	大型自転車に対応し た駐輪場の割合	市のデータ			
	8	サイクル・アンド・バス ライド整備数	市のデータ			
安全・安心	9	ヘルメット着用率	市民意識調査		8% (R6)	
	10	自転車関与事故件 数	警視庁データ		233 件 (R6)	
	11	自転車通行空間通 行ルールの理解	独自調査	7月に実施したようなアン ケート	79% (R7)	
	12	左側通行順守	独自調査	7月に実施したようなアン ケート	68% (R7)	
	13	安全教育受講者数	市のデータ			
健康・観光	14	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	7月に実施したようなアン ケート	74% (R7)	
	15	自転車マップの配布 数	市のデータ		-	
	16	自転車ルート作成数	市のデータ			

※グレーハッチは指標からアウトカム（成果）とは性質が異なるものや、入手が困難な内容があるため外すことを想定