

調布市自転車等対策実施計画 (骨子案)

令和 7 年 10 月 17 日

調 布 市

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 調布市の自転車等対策の取組.....	1
1.2 計画の位置づけ	5
1.3 計画の基本的な考え方	7
2. 駐輪場施策	10
2.1 恒久的な駐車施設の設置	12
2.2 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	15
2.3 施設の運営管理の適正化	19
2.4 既存対策の改善・再構築	29
3. 各駅における自転車等駐車場の施策の方向性	36
3.1 仙川駅	38
3.2 つつじヶ丘駅	40
3.3 柴崎駅	42
3.4 国領駅	44
3.5 布田駅	46
3.6 調布駅	48
3.7 西調布駅	50
3.8 飛田給駅	52
3.9 京王多摩川駅	54

1. 計画の概要

1.1 調布市の自転車等対策の取組

(1) 自転車等対策総合計画の策定

調布市では、放置自転車等の課題を解決するため、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^(*1)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。

総合計画においては、4つの重要課題を設定し、4つの基本方針を定めています。

(*1) 「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」

（自転車等の駐車対策の総合的推進）

第五条第一項 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

（総合計画）

第七条第一項 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画を定めることができる。

【重要課題】

① 自転車等駐車施設の確保

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ることから、自転車等駐車施設の新設に取り組むことが必要です。

また、既存の自転車等駐車施設は、民地などを借用した駐車施設や平面式のものが多く、長期的な維持・確保という観点から不安定な状況と言えることから、既存の自転車等駐車施設を恒久的に維持・確保していく対策に取り組むことが必要です。

② 自転車等駐車施設設置に対する関係者の協力

市内各駅周辺の自転車等駐車施設は、調布市が中心となって設置し、運営・管理していますが、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。

また、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施設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。

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享受することが適當、公平であり、その事が民営の自転車等駐車施設事業が成立する事業環境の要となる条件であることから、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。

また、公共交通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、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。

④ 既存の自転車等対策の再点検

調布市では、条例などに基づき、総合的な自転車等対策を実施していますが、まだまだ改善すべき箇所があります。

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。

【基本方針】

① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進

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ていきます。

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組に対し、積極的な協力をし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施設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。

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、自転車等駐車施設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

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に再構築していきます。

(2) 放置自転車対策の効果

調布市では放置自転車の発生を抑制することを重要課題として、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。

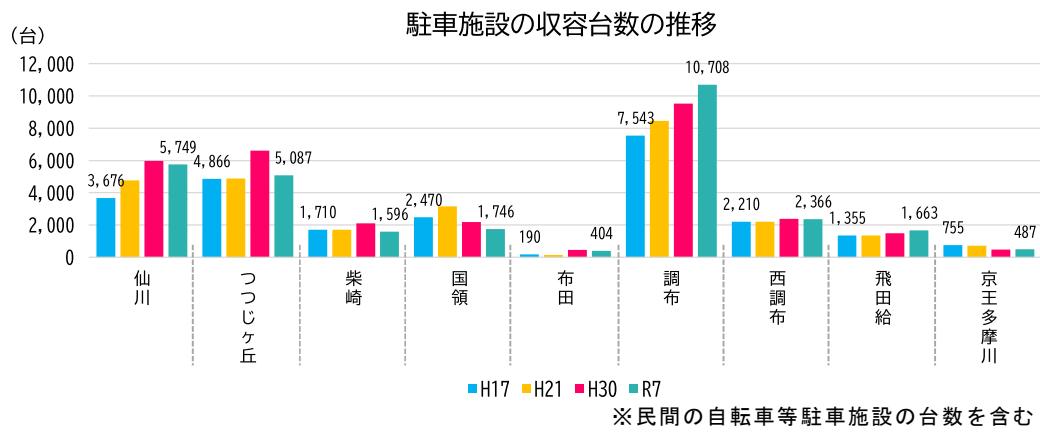


図 1-1 駅別の自転車等駐車施設の収容台数の推移

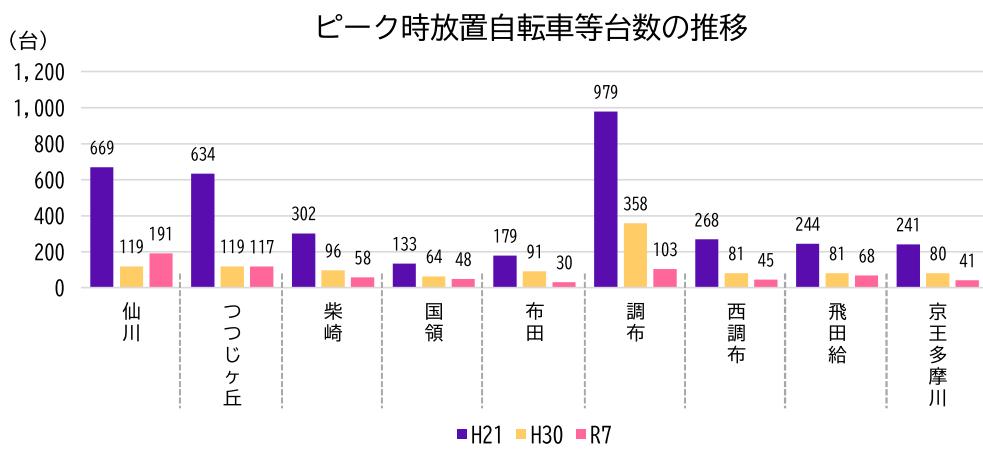


図 1-2 駅別の放置自転車等台数の推移（ピーク時）

1.2 計画の位置づけ

(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、近年の自転車や駐輪場を取り巻く状況に対応できるように見直しおよび更新をし、「調布市自転車活用推進計画」の駐輪場に関する各施策を具体的に実現するための計画として位置付けます。

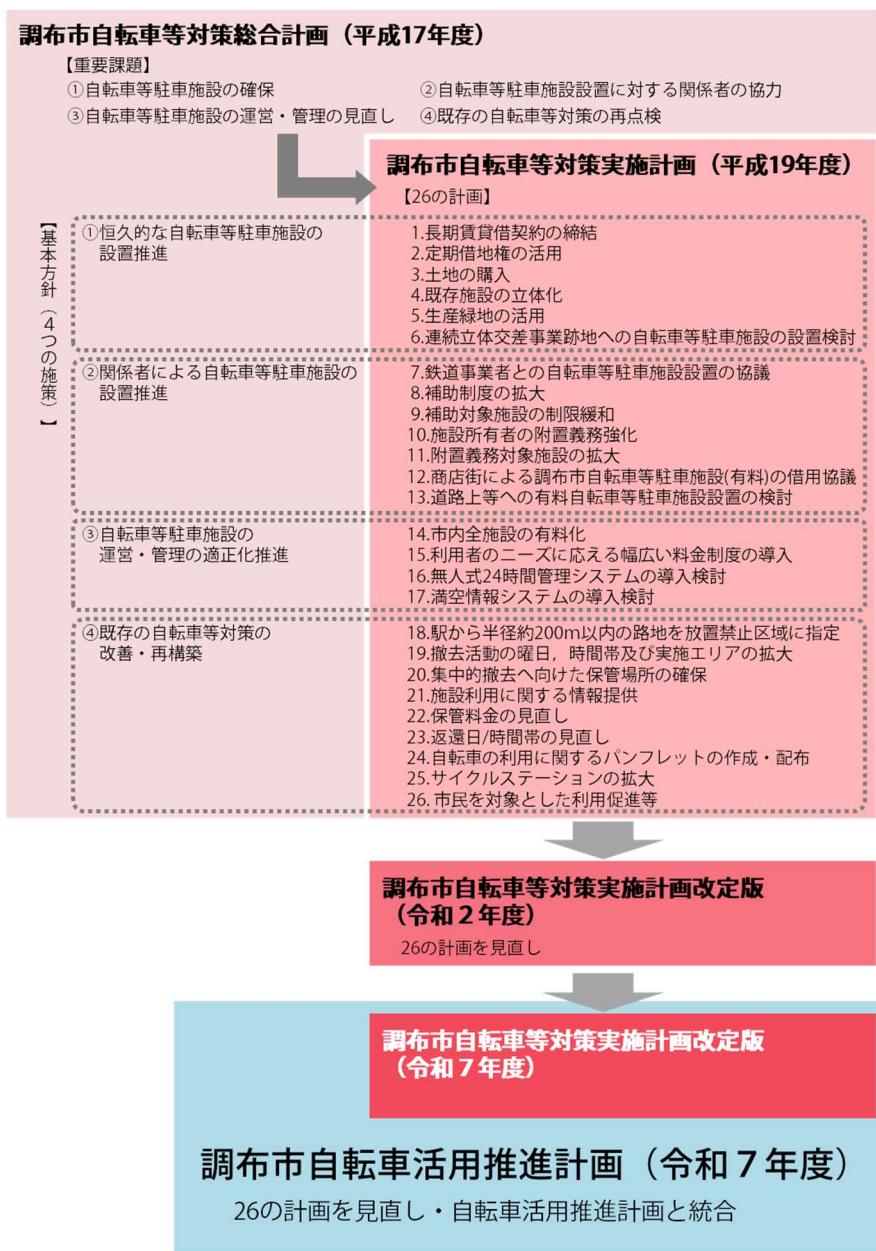


図 1-3 調布市自転車等対策実施計画の位置付け

(2) 計画期間

調布市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。

(3) 計画の対象区域

調布市自転車活用推進計画の計画区域に合わせて調布市全域とします。

(4) 計画の対象者

対象者は受益者とします。

【受益者負担の原則】

税金を投入し、設置している市営自転車等駐車施設の利益を受けているのは利用者です。また、買い物や、通勤・通学目的で市営自転車等駐車施設を利用した場合、店舗や鉄道会社・バス会社も利益を受けているといえます。

このことから、自転車等駐車施設の設置、運営・管理等は、利益を受ける者全員が協働して対応することを基本的な考え方とします。市としても、自転車対策には積極的に取り組んでまいります。

1.3 計画の基本的な考え方

【基本方針】

① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進

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ていきます。

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組に対し、積極的な協力をし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施設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。

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、自転車等駐車施設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

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、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) 現行計画の取り組みの状況

「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 1-1 調布市自転車等対策実施計画における26の計画の取り組み状況

4つの施策	26の計画	これからの取り組みの状況
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 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 (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	(協議継続) (協議継続) (協議継続) 調布駅1施設（継続）※1 実施済み・完了 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 (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 助制度の拡大 計画9 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 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・完了※2 (協議継続) (協議継続) (協議継続) (協議継続) (協議継続) 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 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	(協議継続) 実施済み・継続 実施済み・継続 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 (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 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 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 (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	実施済み・継続※4 (協議継続) 実施済み・継続※5 (協議継続) 実施済み・継続 実施済み・継続 (協議継続) 実施済み・継続 実施済み・継続 (協議継続) 実施済み・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）の鉄道敷地東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駐輪場施策

「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」の駐輪場に関する取り組みから構成することとします。

表 1-2 現行計画での取り組み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	目標① 都市環境	
		施策の方向性	施策の具体的な内容・取組
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 （2）オープンスペースへの自転車等駐車施設の設置 （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1 長期賃貸借契約の締結 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 計画5 生産緑地の活用 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	4. 恒久的な駐車施設の設置 4-1 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保 実施済み 実施済み
2. 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 （2）民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進 （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7 鉄道事業者との自転車等駐車施設設置の協議 計画8 補助制度の拡大 計画9 補助対象施設の制限緩和 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 計画13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討	5. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進 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
3. 施設の運営管理の適正化		計画14 市内全施設の有料化 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	6. 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進 6-1 施設の運営管理の適正化 6-2 定期・一時利用台数見直しの検討 6-3 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
該当なし			
4. 既存対策の改善・再構築	（1）放置禁止区域の拡大 （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 （3）撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し （4）利用・駐車マナー啓発 （5）シェアサイクルの活用等	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 計画19 撤去活動の曜日・時間帯及び実施工リアの拡大 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 計画22 保管料金の見直し 計画23 返還日・時間帯の見直し 計画24 自転車の利用に関するパンフレットの作成・配布 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. 既存対策の改善・再構築 7-1 放置禁止区域の見直し 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 7-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し 7-4 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 3. シェアサイクルの普及促進 3-1 サイクルステーションの拡充

2. 駐輪場施策

計画の実現に向けて、以下の駐輪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 2-1 駐輪場施策の一覧と自転車活用推進計画との対応（1／2）

駐輪場施策	自転車活用推進計画における取組	
1. 恒久的な駐車施設の設置	4. 恒久的な駐車施設の設置	4-1 既存自転車等駐車施設用地の長期的担保
(1)既存の自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用		
1)長期賃貸借契約の締結		
2)定期借地権の活用		
3)土地の購入		
4)既存施設の立体化		
2. 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	5. 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	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
(1)民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進		
(2)商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応		
1)施設所有者の附置義務強化、附置義務対象施設の拡大		
2)商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議		
3)道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討		

表 2-2 駐輪場施策の一覧と自転車活用推進計画との対応（2／2）

駐輪場施策	自転車活用推進計画における取組	
3. 施設の運営管理の適正化	6. 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進	6-1 施設の運営管理の適正化
1)市で管理運用している施設の有料化		
2)利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入		
3)無人式 24 時間管理システムの導入検討		
4)満空情報システムの導入検討		
5)料金システムの更新		6-2 定期・一時利用台数見直しの検討
6)定期・一時利用台数見直しの検討		6-3 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
7)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		
4. 既存対策の改善・再構築	7. 既存対策の改善・再構築	7-1 放置禁止区域の見直し
(1)放置禁止区域の拡大		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
(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		
(3)撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し		7-3 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し
1)保管料金の見直し		
2)返還日/時間帯の見直し		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
(4)利用・駐車マナー啓発		
(5)シェアサイクルの普及促進	3. シェアサイクルの普及促進	3-1 サイクルステーションの拡充
1)サイクルステーションの拡充, 利用促進		

2.1 恒久的な駐車施設の設置

(1) 既存の自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用

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年ごとの契約を締結しており、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、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。自転車等駐車施設の場合には、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の自転車等駐車施設は対象外となり、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 2-3 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 2-4 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）の收受が可能である 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・転貸が可能である（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 2-5 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・ 謹渡価額が取得費や謹渡費用を上回ると謹渡所得が生じる →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施設がありますが、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駐輪場では、立体化を検討しています。

自転車等駐車施設だけではなく、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、下図のように、地下式自転車等駐車施設と駐車施設の組み合わせも考えられます。

2.2 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

(1) 民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進

原則的に、自転車等駐車施設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、補助制度を下記(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施設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 10,000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 35,000円
- ・立体重層式－1台あたりの建設費 62,000円

上記基準額を収容台数に乘じた額の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、平置式 500万円、立体自走式 1,000万円を限度とする。

表 2-6 隣接地域の民間補助対象・補助率（額）

	補助等対象	補助率（額）
狛江市	なし	—
三鷹市 累計実績 14 件 計 4,070 台	(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 m ² 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	(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。 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	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。 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	建設費の 1/3 以内。ただし、平置式 500 万円、立体自走式 1,000 万円を限度。
府中市	なし	—
杉並区 累計実績 22 件 計 2,513 台	(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	(1) 建設費 標準建設費（収容台数 1 台につき、単価 110,000 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、1,000 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 1,000 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 3,000 円を乗じて得た額とする。
小金井市 3 件 計 459 台	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	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。

資料：東京都 令和 6 年度「駅前放置自転車の現況と対策」

(2) 商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応

1) 施設所有者の附置義務強化、附置義務対象施設の拡大

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施設の設置基準を見直し、条例等を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

2) 商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議

放置自転車は減少傾向にありますが、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、調布市では問題解決に向け、商店街周辺に設置された調布市立有料自転車等駐車施設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。

3) 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討

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。

公安委員会等と協議を行い、道路上への駐車施設設置について、検討を開始します。

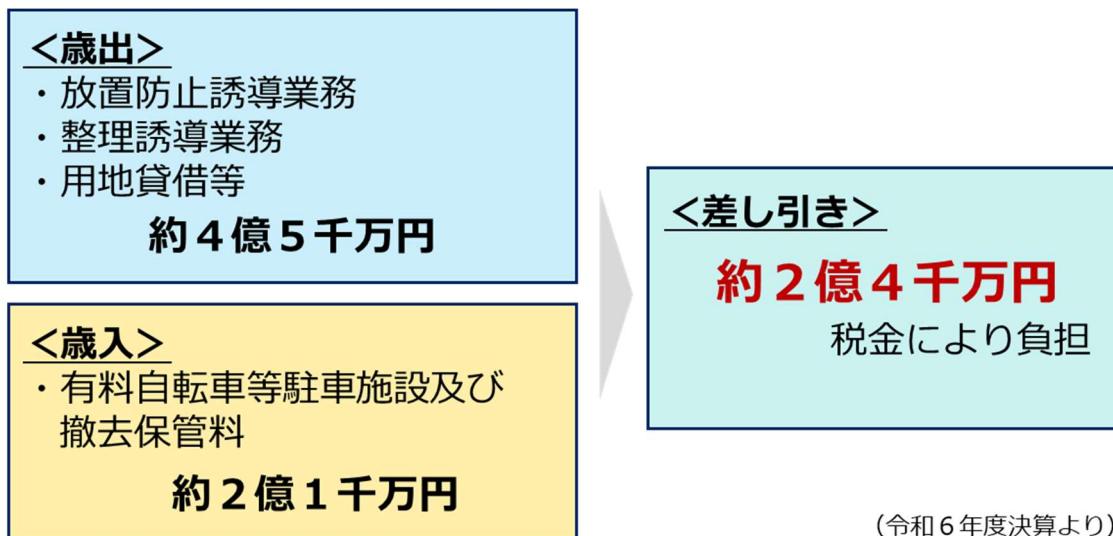


図 2-1 路上駐輪場の整備例（調布駅周辺）

2.3 施設の運営管理の適正化

調布市では、駐車環境の維持・向上のため、既設自転車等駐車施設の整理誘導業務、用地貸借等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2億1千万円であることから、年間約2億4千万円を税金で補っています。



(令和6年度決算より)

図 2-2 市の自転車等駐車施設に関する費用

- ※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施設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、駐車施設の容量確保が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、駐車施設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、恒久的な駐車施設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施設を有料化しますが、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 2-3 西調布駅北自転車等駐車場

2) 利用者のニーズに応える幅広い料金制度の導入

現行（平成20年3月時点）の料金体系は、屋根の有無にかかわらず同一料金であり、契約期間は最長で3ヶ月までとなっていたことから、基本料金（自転車・地下及び1階）は周辺自治体の状況も参考に、利用者のニーズに応えた細分化を図り、施設の構造に沿った料金表としました。また、6ヶ月契約の新設や学生及び長期契約に対する割引率の拡大、市民以外の利用者料金の追加などについても実施しました。

《実施方針》

- ① 施設の構造による料金の細分化
- ② 長期（6ヶ月）契約の新設
- ③ 学生、長期契約に対する割引率の拡大
- ④ 市民以外の利用者の料金を追加
- ⑤ 商店街における買い物などの短時間利用者が利用しやすいよう、時間制料金を追加

◇ 改正後

・定期利用

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	2,000	5,700	10,800
			市外	2,200	6,300	12,000
		無	市内	1,500	4,200	7,800
			市外	1,700	4,800	9,000
	2階	有	市内	1,600	4,500	8,600
			市外	1,800	5,100	9,800
	屋上	無	市内	700	1,900	3,400
			市外	900	2,500	4,600
原動機付自転車	—	有	市内	3,000	8,500	16,200
			市外	3,200	9,100	17,400
		無	市内	2,500	7,000	13,200
			市外	2,700	7,600	14,400
自動二輪車	—	無	市内	4,000	11,300	21,300
			市外	4,200	11,900	22,500

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・時間貸し利用

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
時間ぎめ使用 (12時間)	自転車※	100
	原動機付自転車	200
	自動二輪車	300

※この表において自転車の時間ぎめ使用は入庫後90分無料

◇ 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 2-7 隣接地域の自転車等駐車施設利用料金

利用料金				
三鷹市	定期利用 :		月 1,500～5,500 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	1,000～ 2,000円	1,500～ 3,000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～ 2,000円	2,500円	3,000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2,000円、2,500円、2,800円		施設により3,000円、3,700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w e b サイト, 川崎市w e b サイト

表 2-8 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	1,500	4,200	7,200
	学生	1,000	2,800	4,800
地下1階下段	一般	2,000	5,700	9,600
	学生	1,500	4,200	7,200
地下2階上段	一般	1,200	3,400	5,700
	学生	700	1,900	3,300
地下2階下段	一般	1,700	4,800	8,100
	学生	1,200	3,400	5,700

資料:練馬区w e b サイト

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 2-9 24時間管理システムの特性

	有人管理	無人管理
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 整理整頓が逐次可能である 	<ul style="list-style-type: none"> 人件費の抑制が可能である
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 管理人の常駐時間に比例して人件費を必要とする 	<ul style="list-style-type: none"> 初期コストがかかる(標準タイプで約20,000千円強) ※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

ロック式システム
調布市立布田東路上自転車等駐車場

図 2-4 ゲート式システム／ロック式システムの例

4) 満空情報システムの導入検討

「駐車施設に到着したが、満車のため駐車できない」、「他に空いている駐車施設が分からず」といった理由から、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に、満空情報システムの導入を検討します。

現在、自転車等駐車場入口に満空情報をリアルタイムに掲示していますが、将来的にはwebサイトやスマートフォンのアプリなどを使用して、自転車等駐車場に行かなくても満空情報が分かるようなシステムの導入を目指しています。

また、自転車等駐車施設表示看板については、放置禁止区域も分かるように掲載し、情報システム導入とともに設置について検討します。

＜満空情報システムの例＞



調布市立国領西自転車等駐車場



調布市立調布西第2路上自転車等駐車場

図 2-5 満空情報システムの例

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、駐輪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。

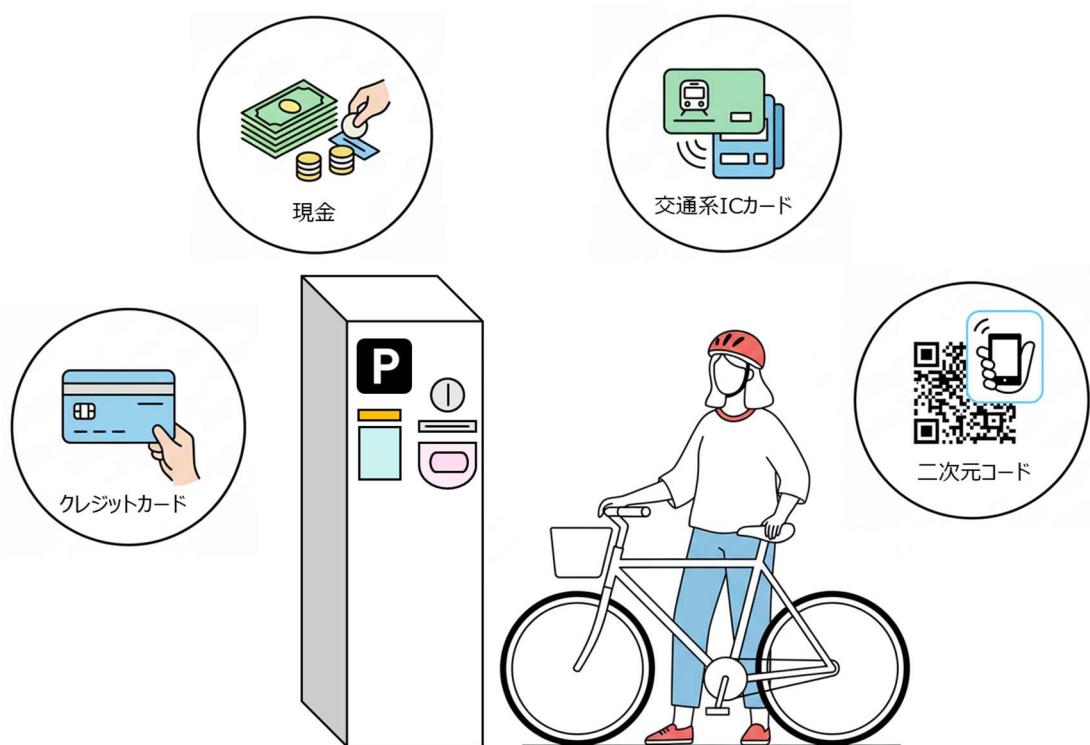


図 2-6 多様な支払方法のイメージ

6) 定期・一時利用台数見直しの検討

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駐輪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、一部の公共駐輪場では、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、公共駐輪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。

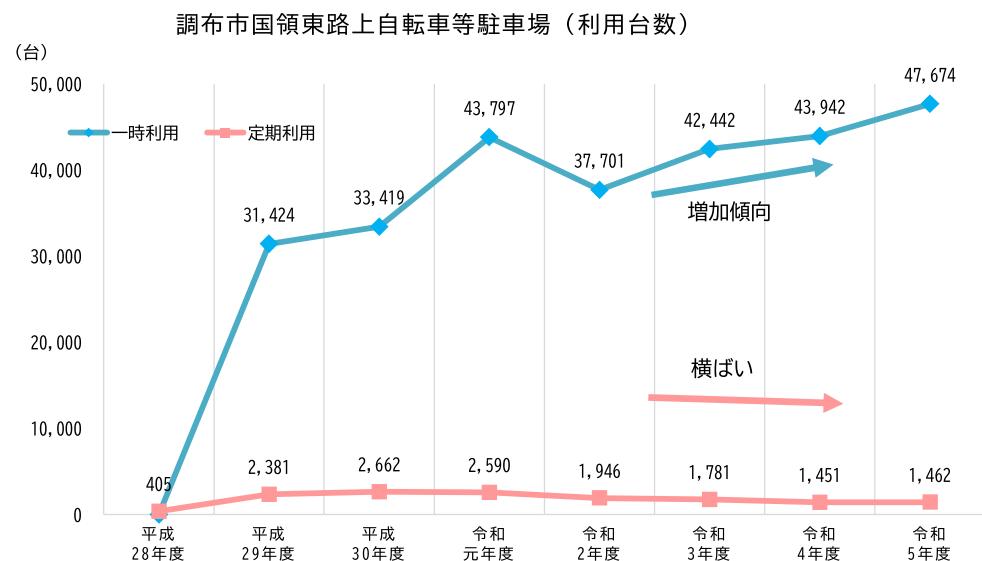


図 2-7 【参考】調布市国領東路上自転車等駐車場（利用台数）の推移

7) 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

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、公共駐輪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、既存の駐輪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 2-8 ラック式から平置き式への改修の例

2.4 既存対策の改善・再構築

(1) 放置禁止区域の拡大

改正（平成31年1月1日）前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、平成21年度、平成30年度と令和6年度および7年度の調査における放置自転車のピーク時間の台数を比較すると、つつじヶ丘駅では平成21年度にはピーク時には634台あった放置自転車が平成30年度には119台、令和6年度には117台と減少し、調布駅では平成21年度には979台であったが平成30年度には358台、令和7年度には103台へと大幅に減少しました。

なお、放置禁止区域表示看板の設置、市報及びホームページにて利用者へ告知しています。

◇ 改正前



◇ 改正後

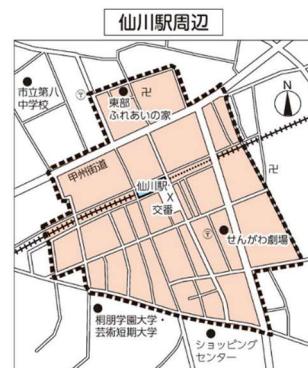


図 2-9 仙川駅の放置禁止区域

(*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聞くものとする。
- 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。

(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、下記のとおり取り締まりの回数を見直し、放置自転車等の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、空車施設の案内や市民に対する施設利用パンフレットの配布、市報・ホームページ上の施設利用案内等を行っています。

なお、引き続き、放置自転車の状況に合わせて検討していきます。

◇ 変更前（平成20年3月）

	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	月4~5回	月4~5回	月1回	月4~5回	月1回	平日	月1回	週2回	月1回
時間帯	概ね午前中	概ね午前中	概ね午前中	概ね午前中	概ね午前中	8-10	概ね午前中	概ね午前中	概ね午前中
エリア	放置禁止区域内								

保管所：上石原自転車等保管所、つつじヶ丘自転車等保管所

◇ 変更後（令和2年3月）

	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								

保管所：上石原自転車等保管所、つつじヶ丘自転車等保管所

※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 2-10 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）

(3) 撤去・保管・返還に係る費用負担の見直し

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 2-10 調布市における保管料金

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

表 2-11 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：3,000 円 原付：5,000 円	■撤去料 自転車：2,500 円 原付：4,000 円	■撤去手数料 自転車：3,000 円 原付：4,000 円	■撤去料 2,000 円 ■保管料 14 日まで無料 以降 1 日 50 円 限度 1,000 円	■撤去・保管料 自転車：2,500 円 原付：5,000 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 w e b サイト

2) 返還日/時間帯の見直し

市民のニーズに合った曜日・時間帯へ平成21年度より移行しました。

また、必要に応じて今後も返還日・時間帯の見直しの検討をしていきます。

◇ 改正後

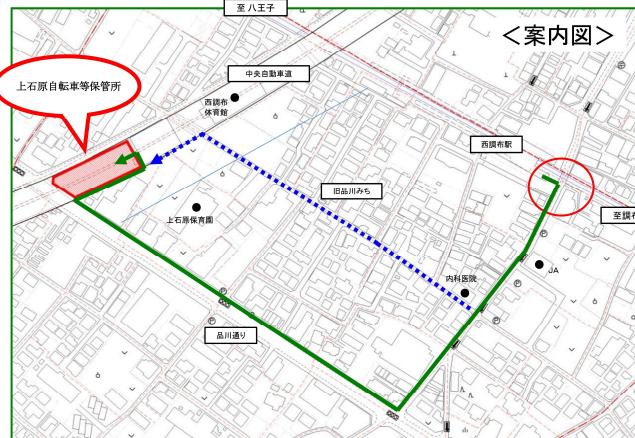
返還日：毎日
時間帯：午前10時30分から午後7時00分まで

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。



■ 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 2-11 自転車等の返還の案内

資料：調布市ウェブサイト

(4) 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】

- ・ 自転車等駐車施設の位置、料金体系、利用時間
- ・ 自転車等駐車施設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 2-12 放置禁止区域を示す路上表示（調布駅周辺）

(5) シェアサイクルの普及促進

1) サイクルステーションの拡大、利用促進

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（平成31年4月）を実施しています。

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、また災害発生時や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。

今後は、公共施設、公園、飛行場、団地、商店街等さらなるステーションの増設を進めていきながら、駅前広場でのイベント活動を通じて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っていきます。

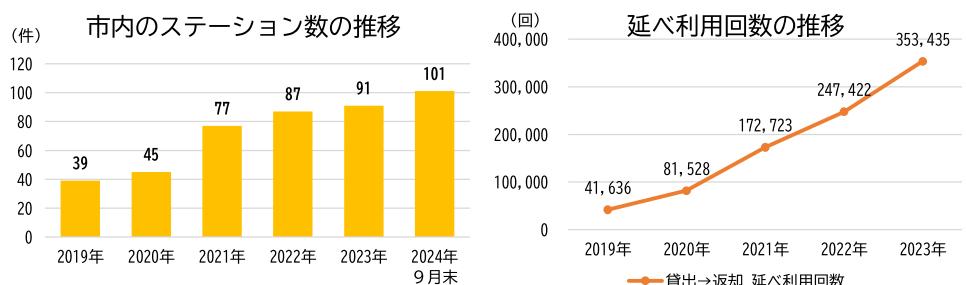


図 2-13 市内のシェアサイクルステーション数と延べ利用回数の推移

出典：OpenStreet（株）資料より作成



図 2-14 深大寺に設置されたシェアサイクルステーション

3. 各駅における自転車等駐車場の施策の方向性

平成20年3月に策定した実施計画から12年が経過する中で、京王線連立事業による南北交通の円滑化や民間事業者の自転車等駐車場の開設など、当初計画の時点修正を図る必要が生じました。

このため、平成31年1月に各駅における自転車等駐車場の利用実態調査を実施し、全市的な実施計画を基に、市内各駅の現況及び将来動向を見据えつつ、各駅においてその計画の実現化に向け、今後、重点的に取り組む施策の方向性を明らかにするとともに、各施策を具体化しました。

その際、次の理由から仙川駅、つつじヶ丘駅、柴崎駅、調布駅、西調布駅と京王多摩川駅を「重点地域」としました。

【指定理由】

1. 借用地中心の駐車施設設置であり、将来的に不安定であること。
2. 鉄道駅までの交通手段として、自転車の利用割合・利用台数が多いこと。
3. 既存の駐車施設の利用率が高いこと。
4. 放置自転車等が発生していること。
5. 無料の駐車施設があること。

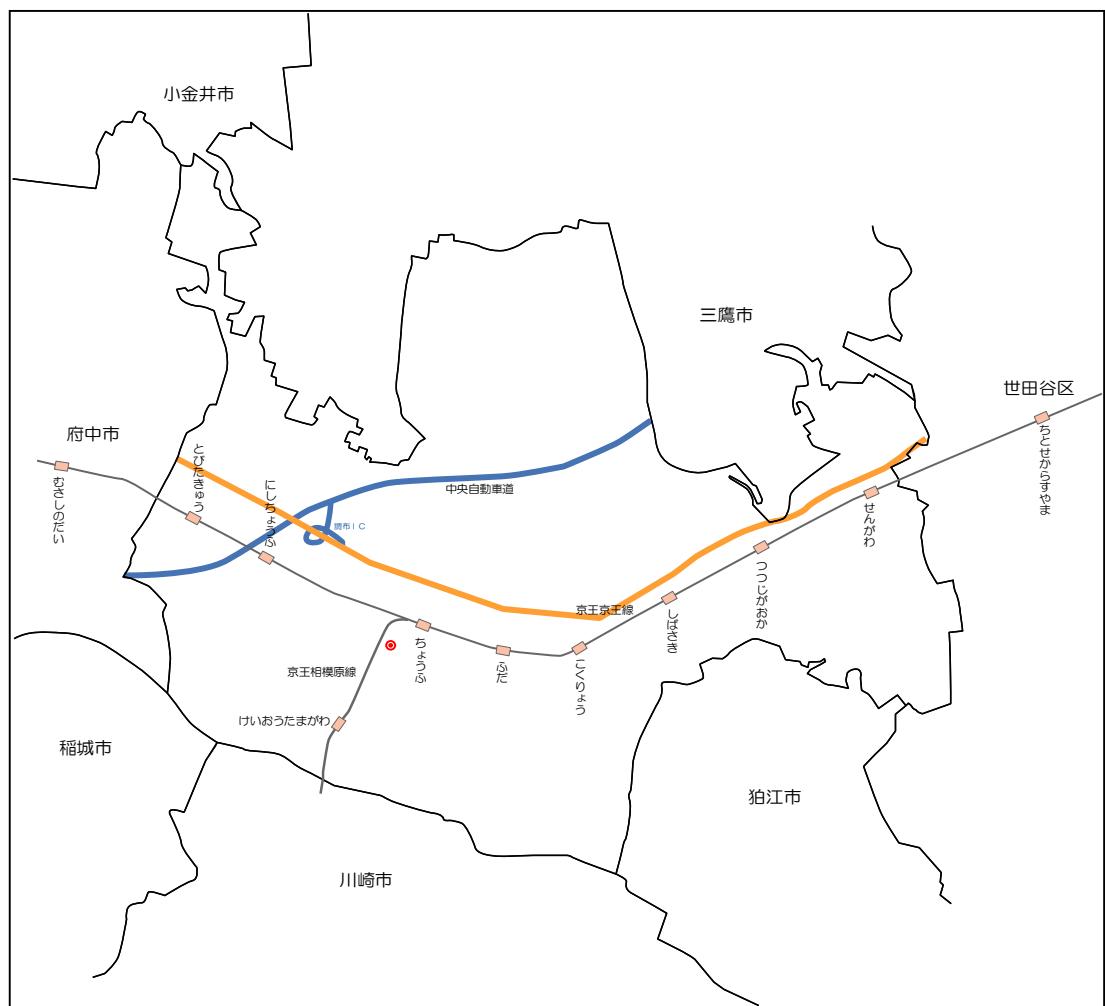


図 3-1 市内の鉄道駅

3.1 仙川駅

駅名：仙川

重点地域

- 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駐輪施設を整備しているが、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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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

・調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、4,200台とします。

■■ 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（ちょこっと駐輪）に対応するため、路上駐輪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駐輪場があり、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。

3.2 つつじヶ丘駅

駅名：つつじヶ丘

重点地域

- 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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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

・調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、4,000台とします。

■■ 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ステーションの設置を検討・協議していきます。
- ゲートのない駐輪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。
- 公共およ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。

3.3 柴崎駅

駅名：柴崎

重点地域

- 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場が借地上に立地しています。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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

・調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、1,250台とします。

■■ 施策の方向性 ■■

- 商店街等へのシェアサイクルステーションの設置を検討・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。

3.4 国領駅

駅名：国領

重点地域

- 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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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
 - 調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、1,300台とします。

■■ 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いきます。

3.5 布田駅

駅名：布田

重点地域

- 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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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

・調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、400台とします。

■■ 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ステーションの設置を検討・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駐輪場については、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。

3.6 調布駅

駅名：調布

重点地域

- 調布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。
- 平成24年8月の京王線地下化とともに、平成29年秋の調布駅周辺の商業施設オープンなど、交通環境等が大きく変化しました。
- 令和4年から駅前広場および周辺道路の整備が行われており、令和7年度中に整備が完了する予定です。
- 駅前の商業施設等の利用へ対応するため、路上に一時利用駐輪場（ちょこっと駐輪）を整備しました。

◆調布市の将来人口^{※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、調布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
- 調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、7,150台とします。

■■ 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。
- ゲートのない駐輪場や路上駐輪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。

3.7 西調布駅

駅名：西調布

重点地域

- 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自転車等駐車場は都市計画道路3・4・31号線上に立地しており、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駐輪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。

◆調布市の将来人口^{※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	2,100
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、調布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
 - 調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、2,100台とします。

■■ 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。
- ゲートのない駐輪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。

3.8 飛田給駅

駅名：飛田給

重点地域

- 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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、調布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
- 調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、1,350台とします。

■■ 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（ちょこっと駐輪）に対応するため、路上駐輪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。

3.9 京王多摩川駅

駅名：京王多摩川

重点地域

- 京王多摩川駅周辺には、2つの公共自転車等駐車場が整備されており、民間の自転車等駐車場が立地していません。
- 2つの公共自転車等駐車場のうち、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。
- 跡地を活用した再開発が進められており、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。

◆調布市の将来人口^{※1}増加見込みによる補正(R 7→R 17)

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、住宅や商業施設のほか市の福祉センターの移転先でもあり、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。附置義務制度による駐輪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。

[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、調布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

・調布市全体の将来推計人口：調布市の将来人口推計（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施設整備台数は、現状の水準を維持し、500台とします。

■■ 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。