

# 調布市自転車活用推進計画の 方向性

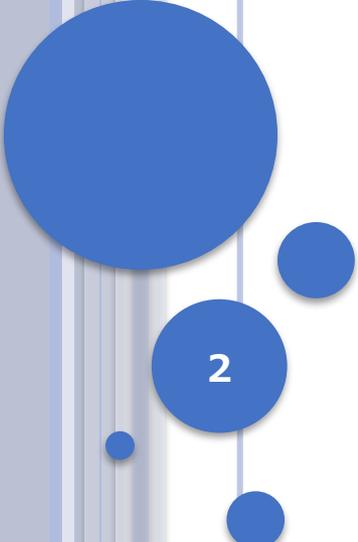
1. 計画の位置づけの整理 . . . . . 2
2. 現状及び課題の整理 . . . . . 5
3. 計画目標の設定 . . . . . 27

1

令和6年12月13日



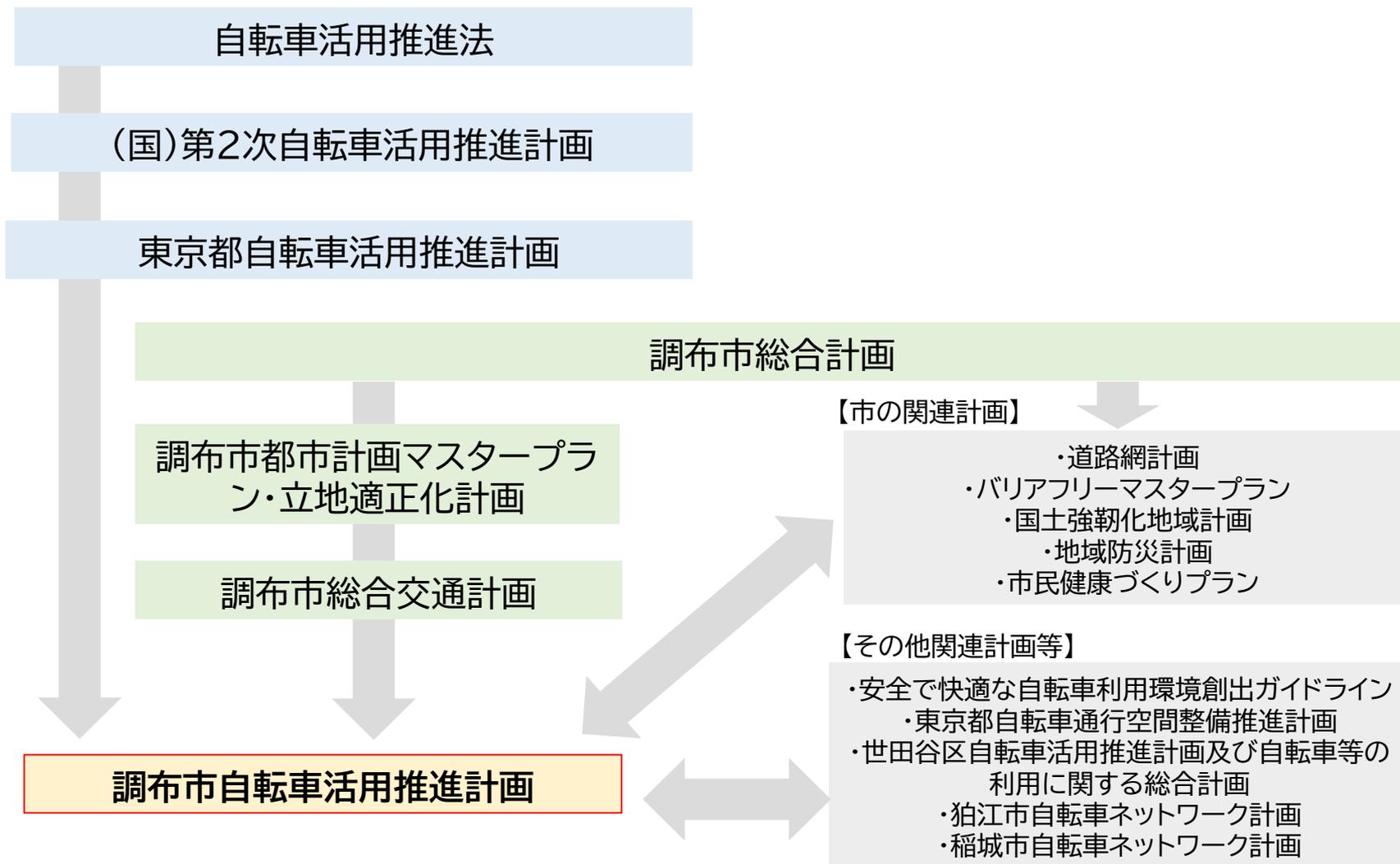
# 1. 計画の位置づけの整理



2

# 自転車活用推進計画の位置づけ（体系図）

- ・ 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。



# 上位・関連計画における考慮すべき視点

- ・上位・関連計画の基本目標等から本計画の重視すべき視点として「都市環境」「健康」「観光」「安全・安心」が抽出される。

計画名	目標等	
調布市総合計画	目標	安全に安心して住み続けられるために 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 調布ならではの魅力にあふれ、活気に満ちたまちにするために 豊かな自然と人が共生する、持続可能なまちをつくるために
都市計画マスタープラン	まちづくりの方向	だれもが安全・安心・快適に暮らせるまち ゆとりある都市空間の形成 豊かな自然環境と調和したうるおいのあるまち
総合交通計画	目標	“環境”に配慮した交通
調布市総合計画	目標	学びやスポーツを通じ、誰もが充実した毎日を過ごすために
調布市総合計画	目標	調布ならではの魅力にあふれ、活気に満ちたまちにするために
都市計画マスタープラン	まちづくりの方向	多くの人を訪れるにぎわい・活力あふれるまち
総合交通計画	目標	“活力・魅力”を支える交通
調布市総合計画	目標	安全に安心して住み続けられるために
都市計画マスタープラン	まちづくりの方向	だれもが安全・安心・快適に暮らせるまち
総合交通計画	目標	“安全・安心・快適”を支える交通

都市環境

健康

観光

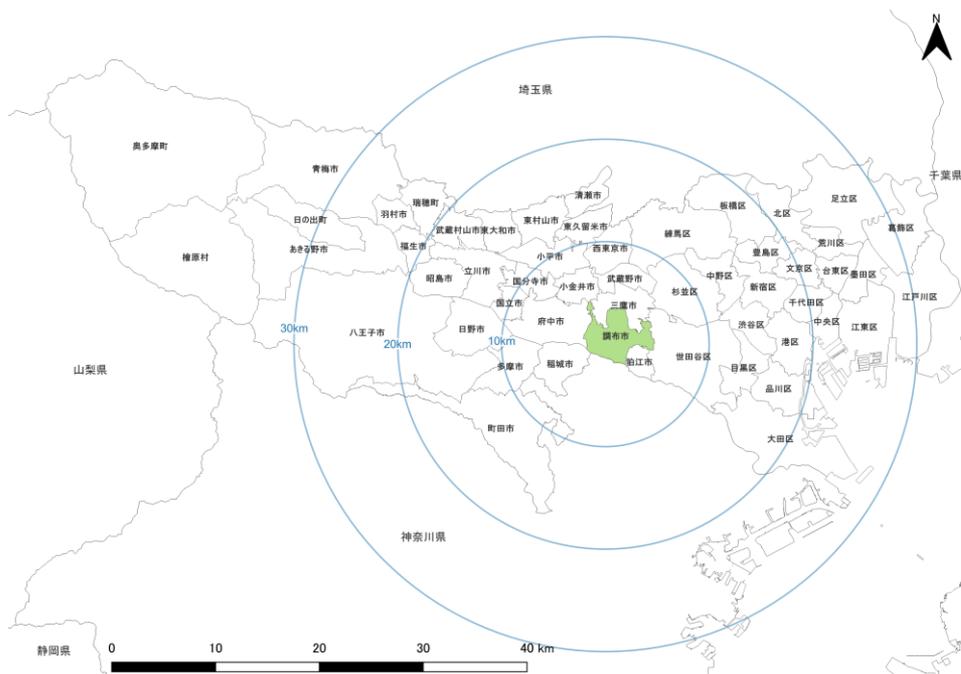
安全・安心

## 2. 現状及び課題の整理

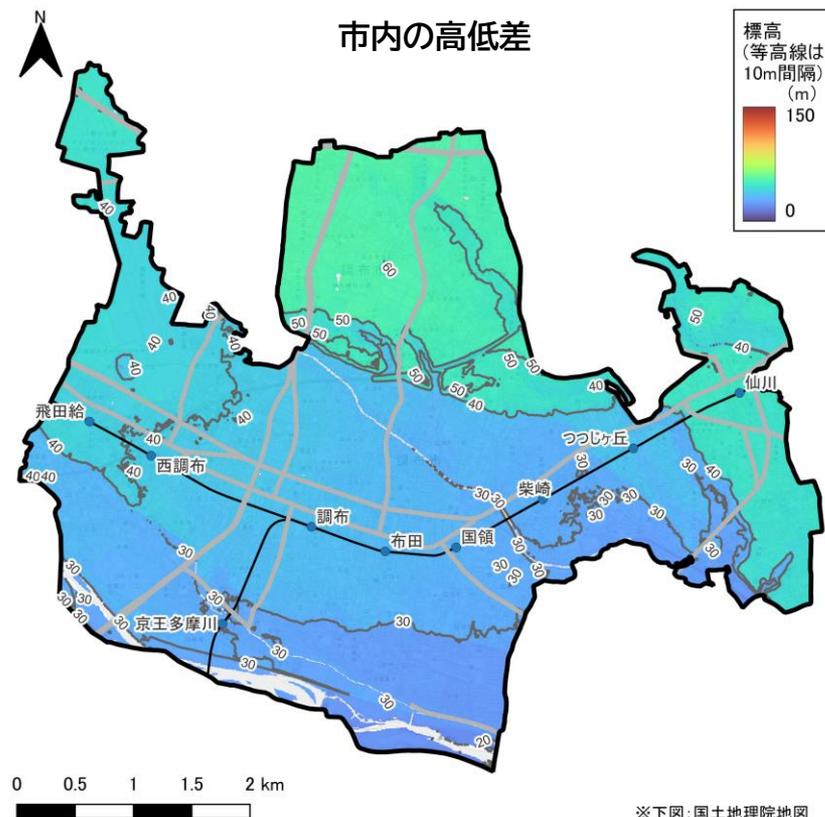
# 概況 -位置・地勢-

- 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の距離にある。面積は21.58km<sup>2</sup>で、東京都の約1%にあたる。
- 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する。

調布市の位置



市内の高低差



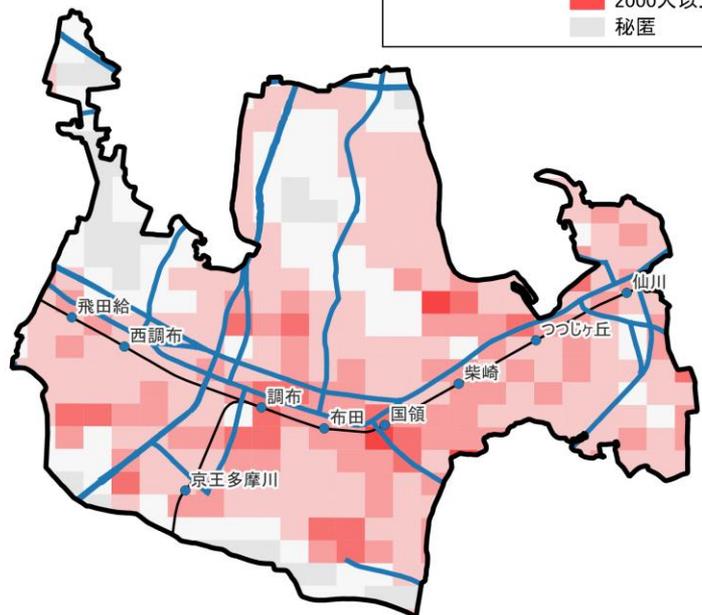
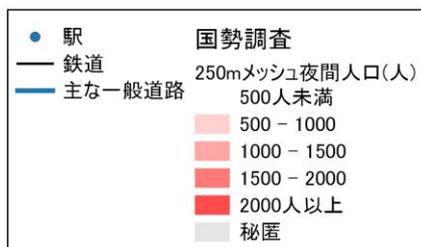
※下図：国土地理院地図

出典：基盤地図情報 数値標高モデルを基に作成

# 概況 -人口推移・分布-

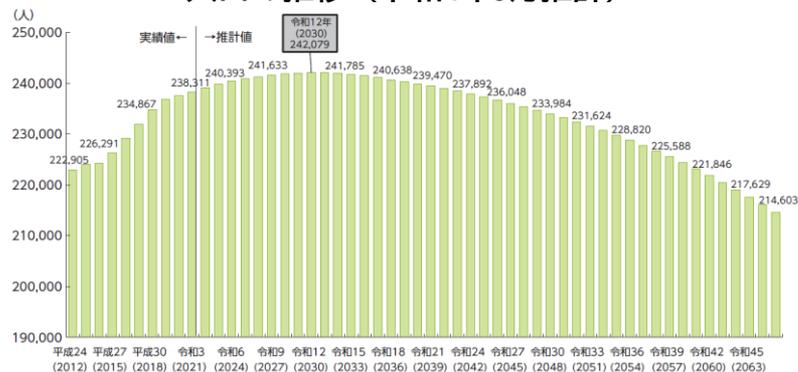
- 調布市の夜間人口は、京王線と甲州街道を軸とした周辺地域とその南側に密集して分布している傾向がある。
- 市の将来人口は今後も緩やかに増加を続けることが予想され、令和12年をピークに減少に転じることが見込まれる。高齢化率は、増加傾向で推移し、令和47年では36.9%まで増加すると見込まれる。

人口分布

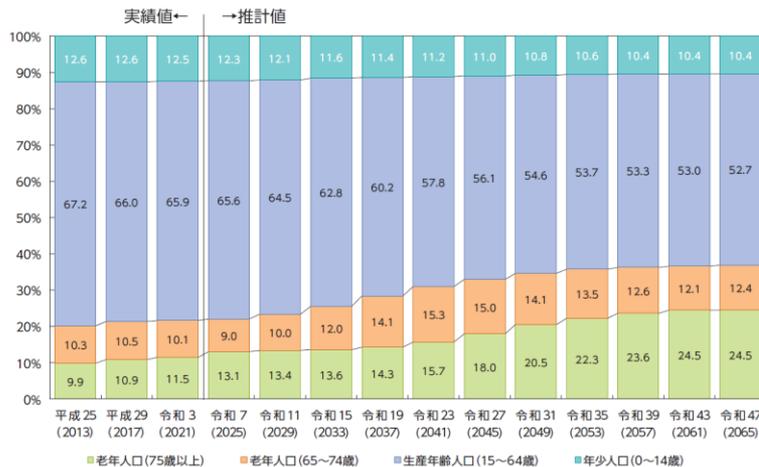


出典：国勢調査（令和2年）、国土数値情報（令和4年）、デジタル道路地図データベース（令和5年）を基に作成

人口の推移（令和4年3月推計）



年齢4区分別人口（構成比）の推移



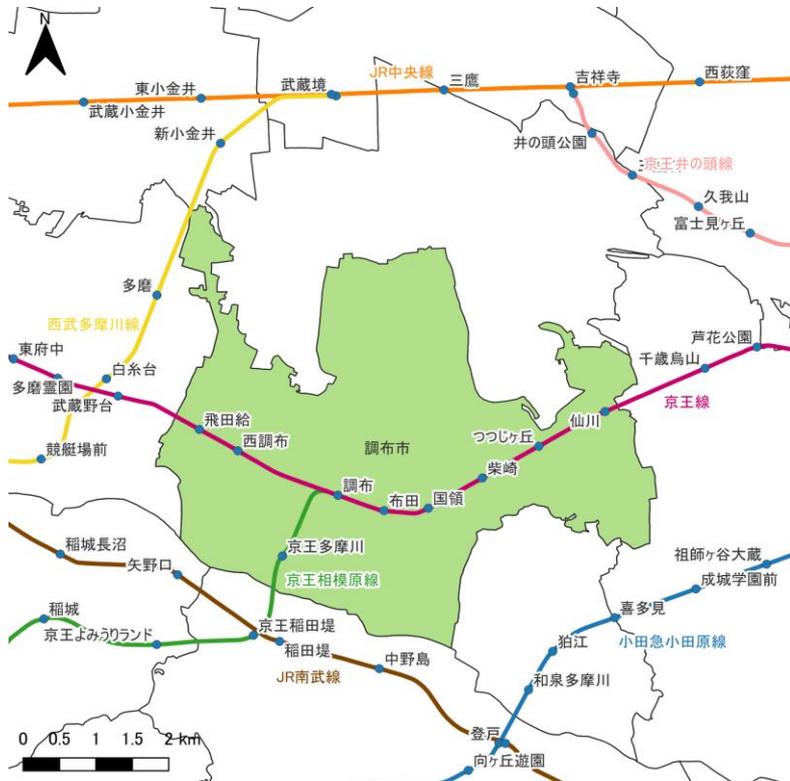
出典：調布市基本計画

※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））

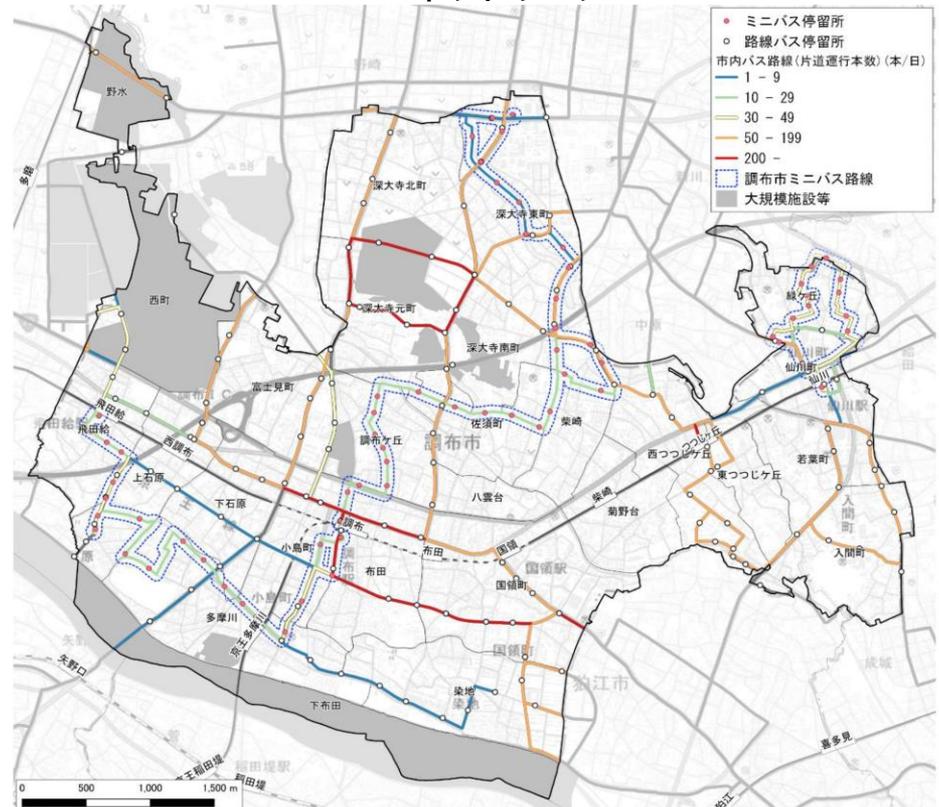
# 概況 - 公共交通ネットワーク (鉄道・バス) -

- 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る。
- 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駅がある。
- 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いとなっている。

鉄道ネットワーク



バスネットワーク



出典：調布市総合交通計画 (令和5年)



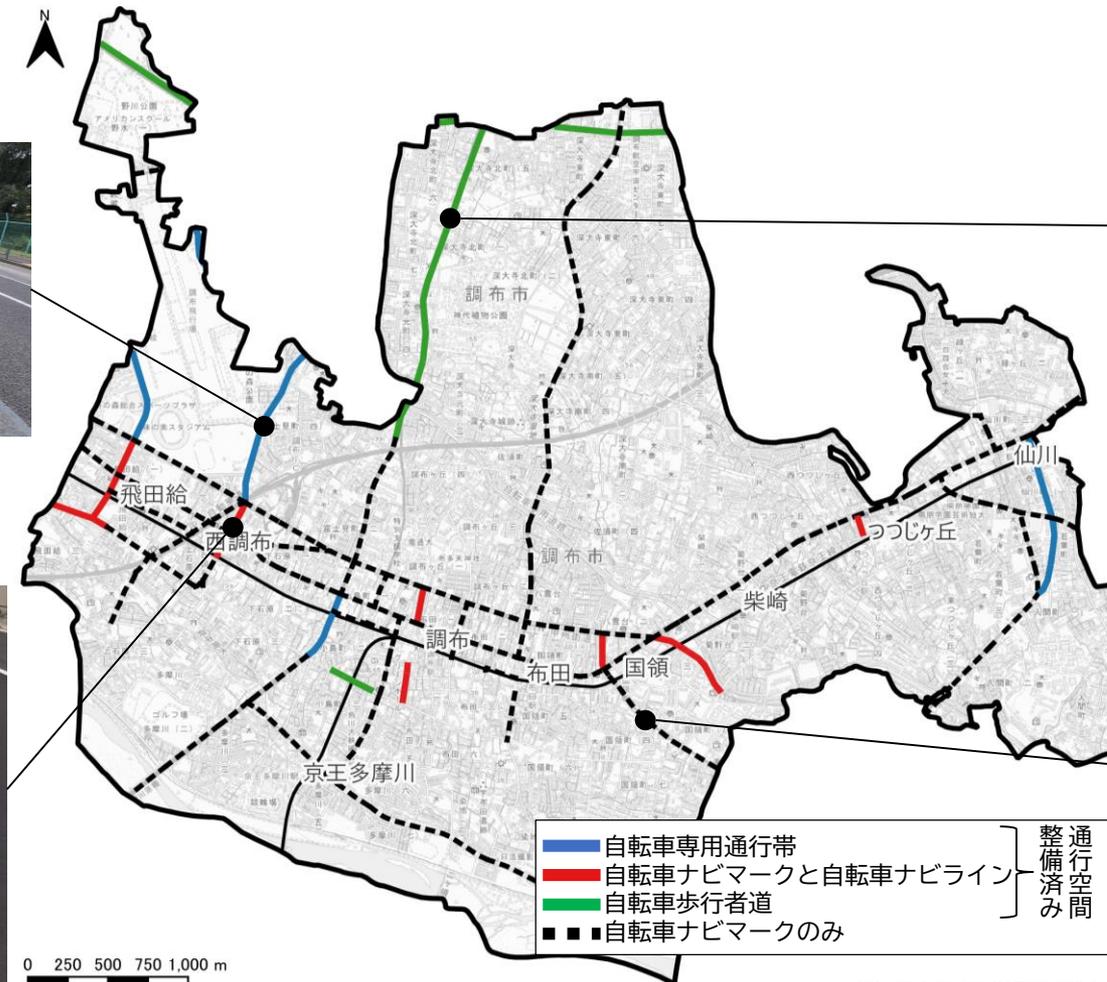
# 概況 - 自転車通行空間（整備形態） -

- 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る。

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



③自転車歩行者道



④自転車ナビマークのみ

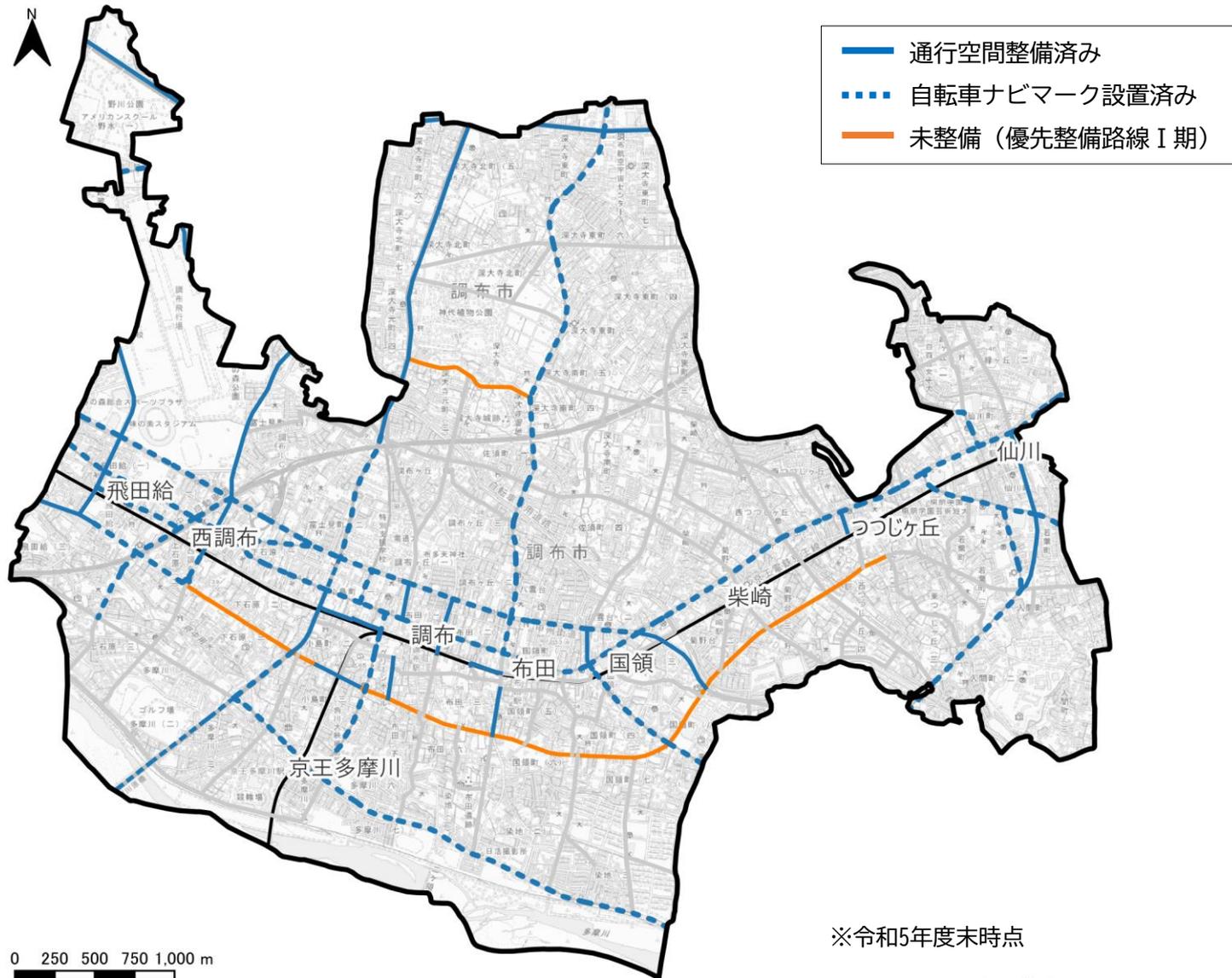


※下図：国土地理院地図

※令和5年度末時点

# 概況 - 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る。
- 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る。



# 概況 - 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。
- 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る。



※ビッグデータを用いて高校・大学、商業施設以外に自転車利用が多い施設を確認していきます

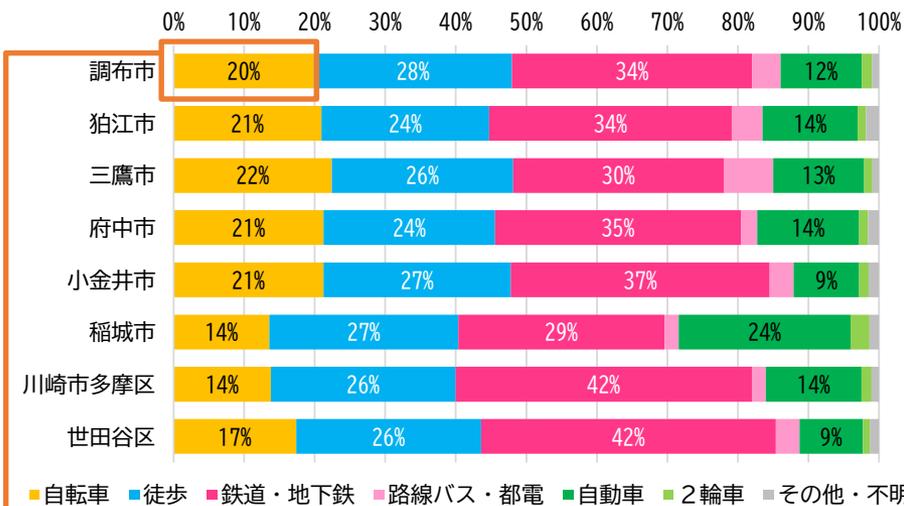
出典:国土数値情報、日本ショッピングセンター協会SCデータより作成

※下図:国土地理院地図

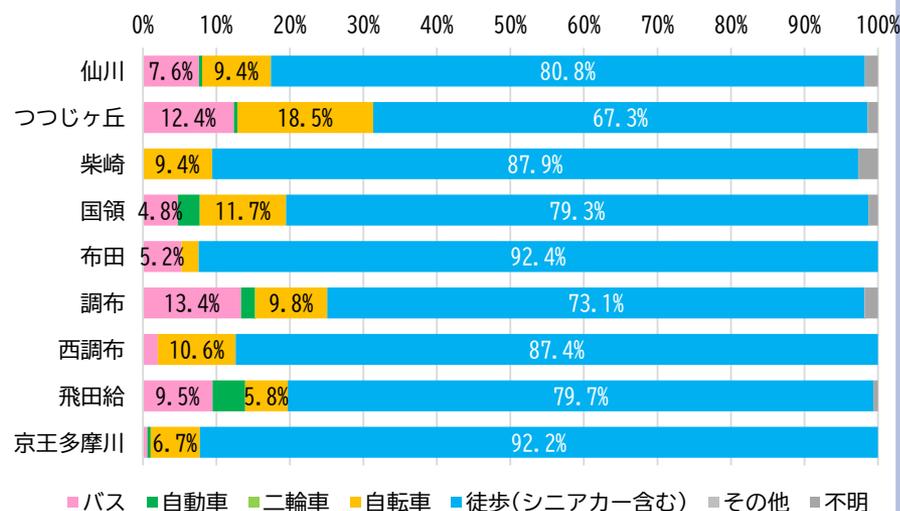
# 概況 - 自転車に関わる移動の状況 -

- 市内の移動全体の2割程度で自転車が利用されている。
- 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る。
- 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る。

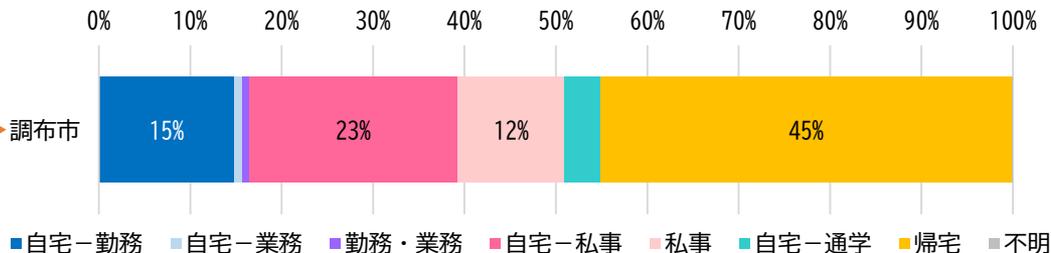
代表交通手段※分担率



駅までのアクセス交通手段（調布市内）



自転車を利用する人の移動の目的



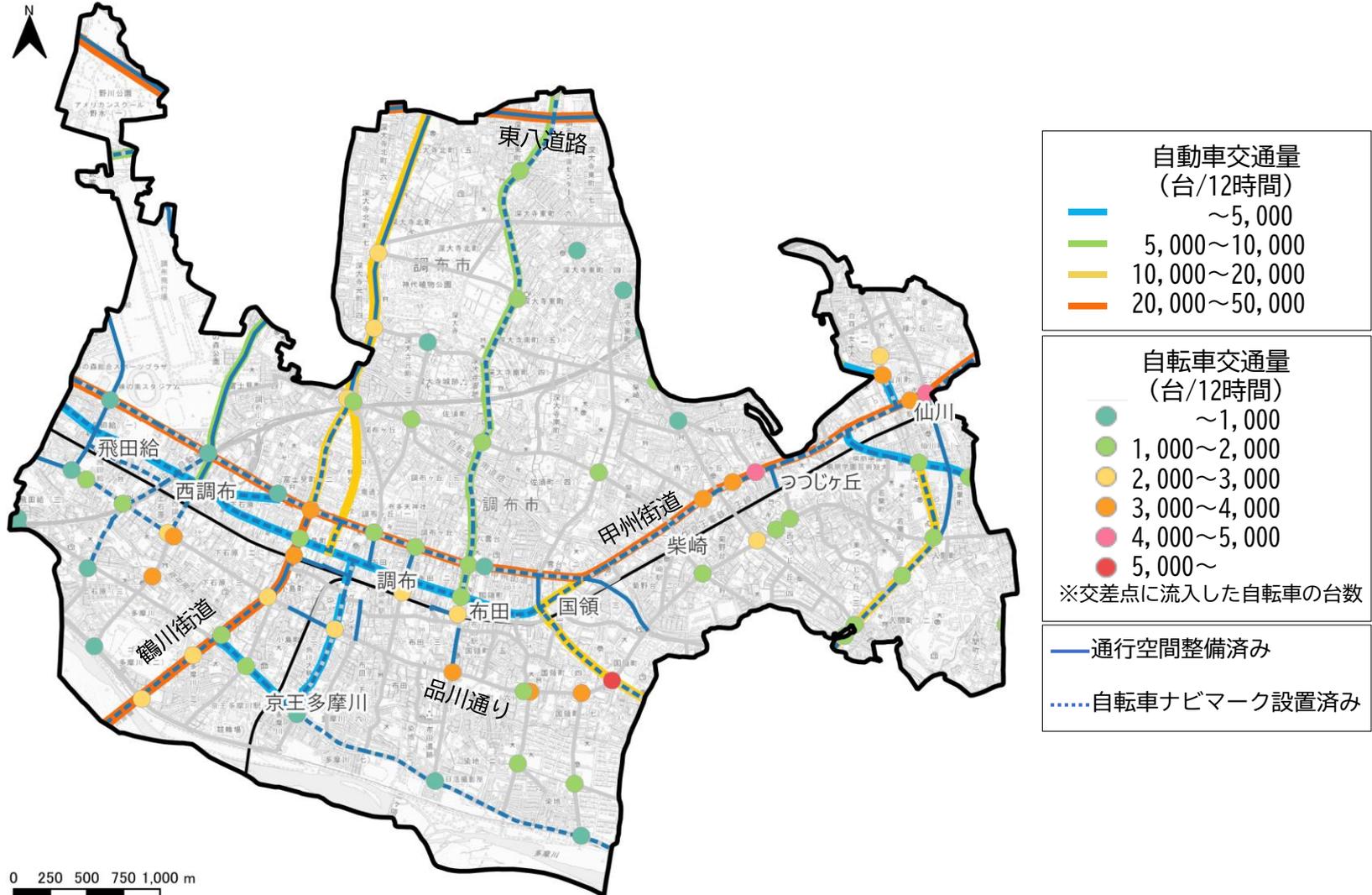
※自転車利用トリップのみ

※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、2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

# 概況 - 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。
- 自転車交通量も甲州街道，鶴川街道が多いが，品川通りも多くなっている。

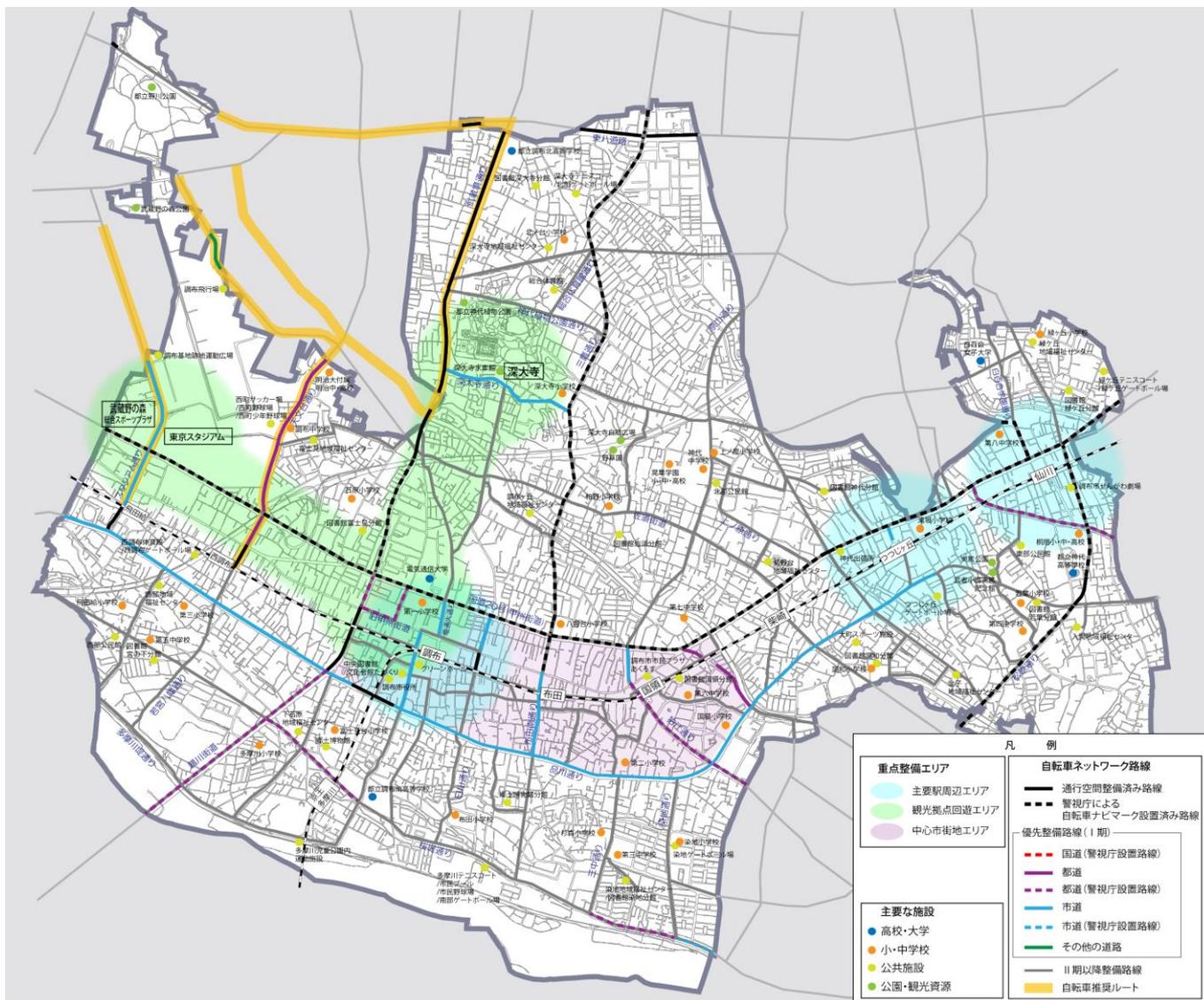


※下図: 国土地理院地図

出典: 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

# 都市環境 - 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る。

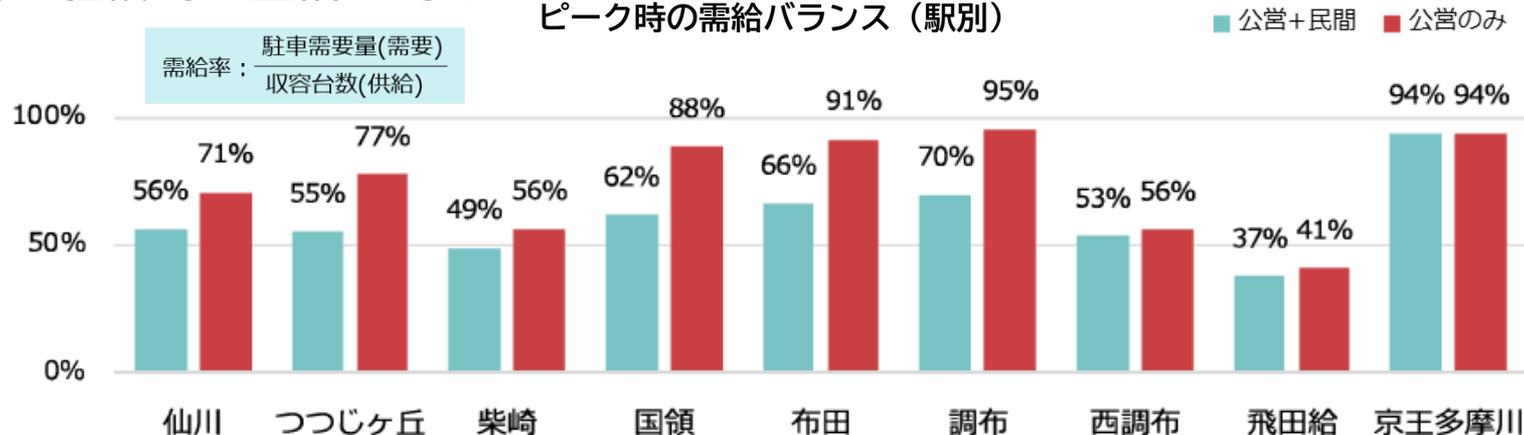


出典：調布市自転車ネットワーク計画（平成30年）

# 都市環境 – 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る。
- 調布市自転車等対策実施計画改定版に基づき、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る。

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」

ちょこっと駐輪（調布駅周辺）



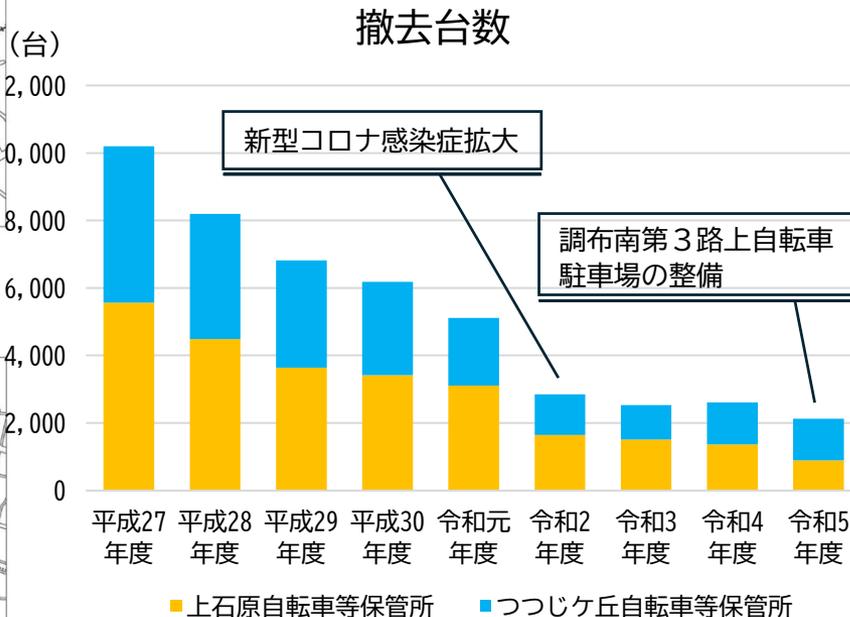
公営の駐輪場（国領駅周辺）



# 都市環境 - 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る。
- ・放置自転車の撤去台数は減少傾向にある。

## 放置自転車禁止区域



上石原自転車等保管所： 布田、調布、西調布、飛田給、京王多摩川の各駅周辺で撤去された台数

つつじヶ丘自転車等保管所： 国領、柴崎、つつじヶ丘、仙川の各駅周辺で撤去された台数

出典：一般財団法人調布市市民サービス公社

## 都市環境 – 違法駐車の状態 –

- 調布駅など利用者の多い駅の周辺などでは、路上駐輪がみられる。
- 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る。

歩道上に路上駐輪がある様子（調布駅前）

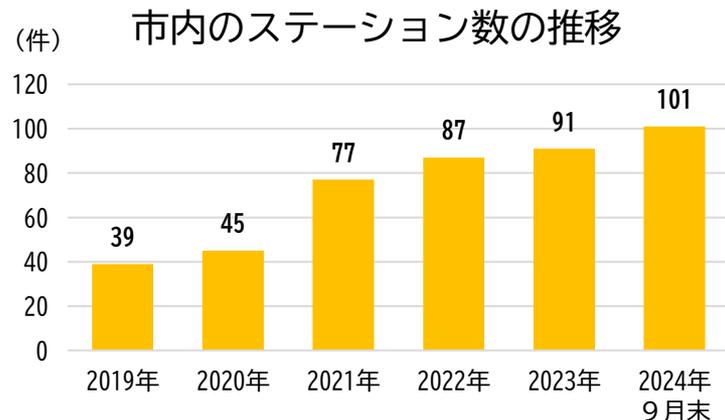


自転車レーン上に路上駐車がある様子（スタジアム通り）

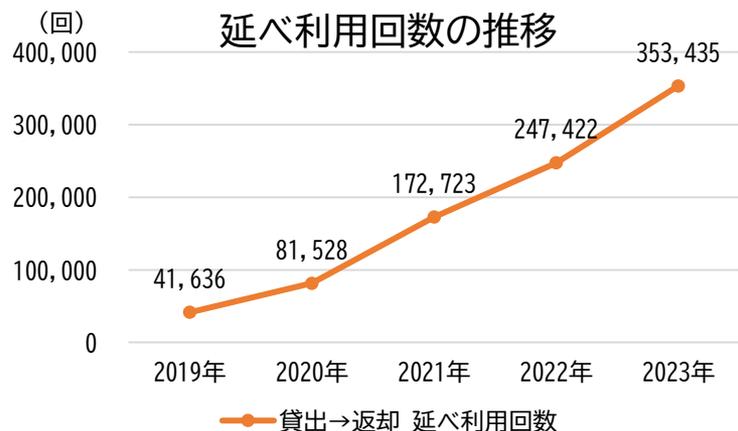


# 都市環境 - シェアサイクル環境・利用状況 -

- 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る。



シェアサイクルのステーションの位置



出典: OpenStreet (株) 資料より作成

# 健康 – 自転車通勤などの促進 –

- 国では令和2年に企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを創設した。
- 調布市では自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備し、シェアサイクル事業者によるステーションの設置も行っている。
- 市内のステーション数の増加もあり、シェアサイクルは通勤目的の利用が最も多くなっている。

## 『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト（令和2年4月）

### 宣言企業の要件

- ① 従業員用駐輪場を確保
- ② 交通安全教育を年1回実施
- ③ 自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化



### 優良企業の基準

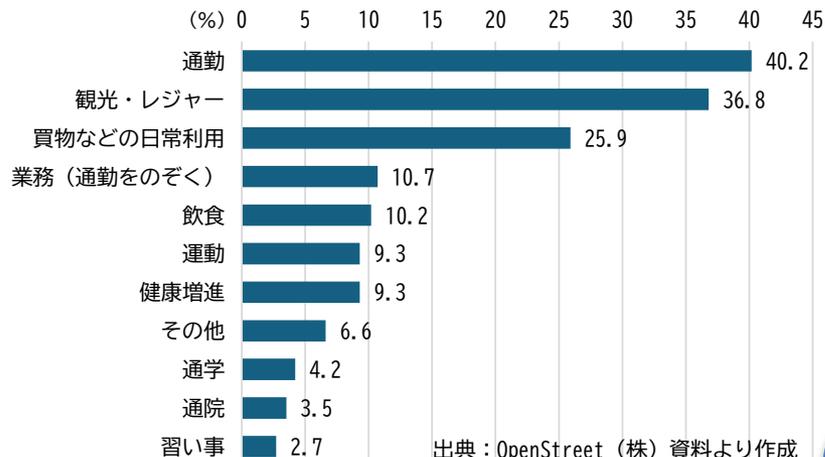
- ① 定期的な点検整備の義務化
- ② 自転車盗難対策の義務化
- ③ 自転車通勤時のヘルメット着用の義務化
- ④ その他、自転車利用に関する取組



## 調布市役所に設置されたシェアサイクルステーション



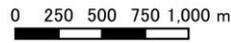
## シェアサイクルの主な利用目的（複数回答）



出典：OpenStreet（株）資料より作成

# 観光 - 観光地の立地 -

- 市内の主な観光地として、深大寺エリアや味の素スタジアムがある。
- 身近な多摩川や野川など自転車に乗りながら自然を楽しむ場所もある。



※下図：国土地理院地図

# 観光 - 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る。

## 東京多摩2020レガシーロード



○東京都内8市(八王子市、三鷹市、府中市、調布市、町田市、小金井市、多摩市及び稲城市)が、東京2020オリンピック競技大会自転車競技(ロード)のコースとなった事実を後世まで語り継ぐとともに、8市が連携し、サイクルツーリズムの推進を図ることを目的とする。

都内8市GOOD CYCLE JAPAN推進モデルルートに関する連携協議会メンバー  
自治体、観光協会、自転車に精通した民間事業者等



### 快適で安全安心にサイクリングができる環境の整備

- ルート案内サインの整備(検討中)
- ・統一ロゴによるルート案内板
- 自転車通行空間の整備(検討中)
- ・自転車通行箇所の道路表示



(イメージ図)



▲路面表示(イメージ図)

### サイクルツーリズム推進のための取組

- サイクリングルートマップの作成及び配布
- ホームページ等を活用した情報発信(コース沿線動画の作成、配信等)
- 自転車安全教室の開催
- レンタ(シェア)サイクルの促進



▲レンタサイクルスポット

出典：国土交通省「GOOD CYCLE JAPAN」公式webサイト

# 安全・安心 – 自転車事故の状況 –

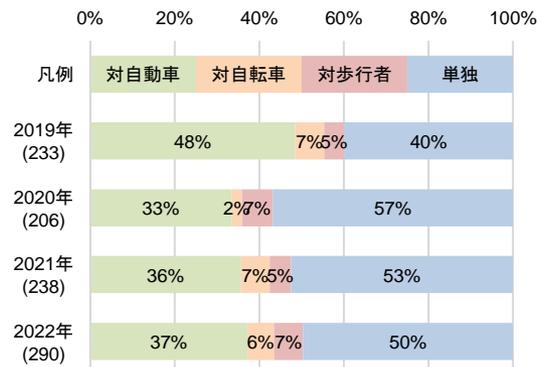
- 甲州街道、武蔵境通り等の幹線道路では自動車との事故が多い。
- 調布駅周辺、多摩川沿いでは歩行者との事故が多い。
- 単独事故は場所を問わず発生しており、近年は全件数の半数を占め、特に高齢者で多くなっている。



0 250 500 750 1,000 m

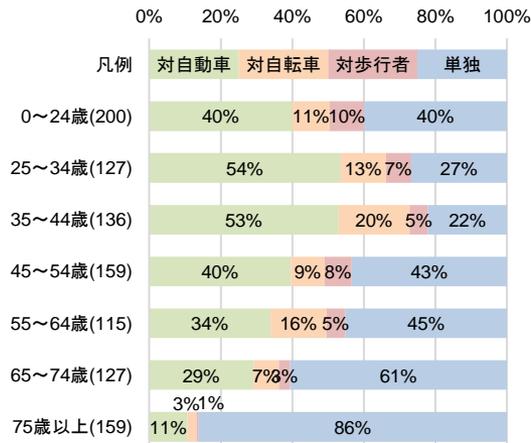
※下図：国土地理院地図

年次別自転車事故類型別の割合



※括弧内の値は件数

年齢別自転車事故類型別の割合



※括弧内の値は件数

資料：交通事故統計情報のオープンデータ（警察庁・平成31年～令和4年）を基に作成

# 安全・安心 – 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った。  
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った。
- 令和6年11月から施行された同法の改正では、運転中ながらスマホと酒気帯び運転の罰則が強化された。

## 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について

### 特定小型原動機付自転車とは？

主な交通ルール	保安基準
<b>① 車道通行の原則</b> 原則、車道通行し、左側の車道（歩道・自転車道）を通行し、また、直進直進制限を通行し、右側を通行してはいけません。	<b>ヘルメット</b> クラクション カウンター パンチガードの安全性 電動速度表示灯（黄色） フラッシュライト、赤色 テールランプ、ブレーキランプ 反射材 フレーズ
<b>② 右折の方法</b> どのような交通方式でも、いかなる「右折」を伴った走行も、また、後方視認インジケータの点灯が必要。	スピードリミッター 後部視認灯 フレーズ
<b>③ 信号・標識に従う義務</b> 信号機や一時停止等の交通標識に従わなければならない。	シールドの構造 後部視認灯 フレーズ
<b>④ その他のルール</b>	後部視認灯 フレーズ

### 『特例』特定小型原動機付自転車とは？

特定小型原動機付自転車の中でも、下記①、②などの条件を満たす車両は「特例特定小型原動機付自転車」とい、道路標識等により歩道を通行することができます。ただし、歩道を通行するときは、歩行者が優先です。

- 歩道を通行する際、最高速度表示灯を点滅させていること
- 歩道通行中、車体の横断に、6km/hを超える速度を出すことができないものであること

#### 罰則等について

- 交通反則通告制度・放逐反金制度の対象となります。
- 特定小型原動機付自転車運転者講習制度  
特定小型原動機付自転車の運転に際し、一定の違反（危険行為）を3回以内（2回以上）行った者が講習制度の対象となります。

## 令和6年11月1日道路交通法改正について

### 自転車のスマホ・酒気帯び罰則強化

ながらスマホ 酒気帯び運転

令和6年11月1日 道路交通法改正

自転車運転中の新たな罰則

警察庁・都道府県警察

### 令和6年11月1日 道路交通法の改正

#### 自転車の危険な運転に新しく罰則が整備されました

運転中ながらスマホ	酒気帯び運転および助動
スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。	自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備されました。
<b>違反者は、</b> 6月以下の懲役又は10万円以下の罰金 交通の危険を生じさせた場合、 1年以下の懲役又は30万円以下の罰金	<b>違反者は、</b> 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 自転車の提供者は、 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 酒類の提供者・同乗者は、 2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

「運転中ながらスマホ」、「酒気帯び運転」は自転車運転者講習制度の対象になります。

#### 自転車運転者講習制度

自転車の運転に際し、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反（危険行為）を反復して行った者は講習制度の対象となります。 ※受検の合格率 50%以下の罰金

**危険行為** 信号無視、指定場所一時不停止、譲歩無効立入り、安全運転義務違反、通行区分違反 など

重大事故を防ぐため、交通ルールを遵守しましょう。

出典：警察庁HP

## 安全・安心 –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る。  
（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る）
- 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る。

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

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

# 自転車に関する現状まとめ

## 現状

### 都市環境

- ・東西の移動軸として鉄道、南北の移動軸としては主にバス路線があるなかで、駅やバス停までのアクセスを考える必要がある
- ・自転車通行空間の整備が進んでいるものの、自転車利用の多い施設まで空間が確保されていない場所もある
- ・自転車通行空間上に駐車する車両があり通行に支障がある
- ・地域により駐輪場の需給バランスにばらつきがある

### 健康

- ・通勤時の自転車利用者（シェアサイクル）が増えてきている

### 観光

- ・深大寺や多摩川など魅力的な観光資源があるものの駅から離れている場所がある
- ・東京多摩2020レガシーロードを活用した、サイクルツーリズムの推進を図る必要がある

### 安全安心

- ・自転車事故は増加傾向で、自転車通行空間が整備済み路線であっても事故が発生している
- ・自転車の単独事故が増加傾向である
- ・自転車は災害時の移動代替手段として有効な場合と、道路が混雑して有効でない場合もある

（市民の意見を取り入れるため、今後オープンハウス等で市民と対話できる場を設ける予定）

## 課題

走行空間の創出や移動手段の確保

自転車移動の快適性の向上

駐車車両への対策

地域のニーズに応じた駐輪設備の確保

自転車通勤利用のニーズに応じた環境創出

観光客の移動ニーズに応じた環境創出

道路利用者の交通ルール遵守やマナーの向上

利用者に応じた安全な自転車利用の促進

災害時の適切な活用

（上記以外の課題が抽出されれば、計画に反映していく）

### 3. 計画目標の設定 (次回以降に設定)

# 計画目標の設定方法

- 地域の関連計画や、自転車に関する現状・課題を踏まえるとともに、国の推進計画の目標を勘案した上で設定する。

上位関連計画等における考慮すべき視点

都市環境

健康

観光

安全・安心

走行空間の創出や移動手段の確保

自転車移動の快適性の向上

駐車車両への対策

地域のニーズに応じた駐輪設備の確保

自転車通勤利用のニーズに応じた環境創出

観光客の移動ニーズに応じた環境創出

道路利用者の交通ルール遵守やマナーの向上

利用者に応じた安全な自転車利用の促進

災害時の適切な活用

自転車利用に関する課題

上位・関連計画の基本目標等と、  
自転車に関する  
現状・課題を踏まえて

次回の検討会で提示

## 本日の論点

- 次回の検討会で計画目標を設定していくが、計画目標の検討にあたり、確認、分析しておくべきデータや、取り組み等があればご意見いただきたい。
- また現状のデータから見た自転車活用の方向性として、良いアイデアがあればご意見いただきたい。