

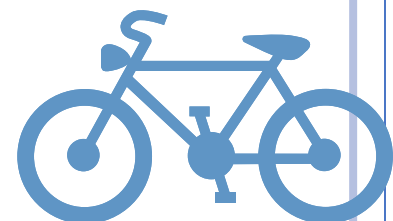
# これまでの検討会の取組

計画の位置づけとスケジュール・・・2

前回の検討会からの主な変更点・・・6

1

令和8年3月26日



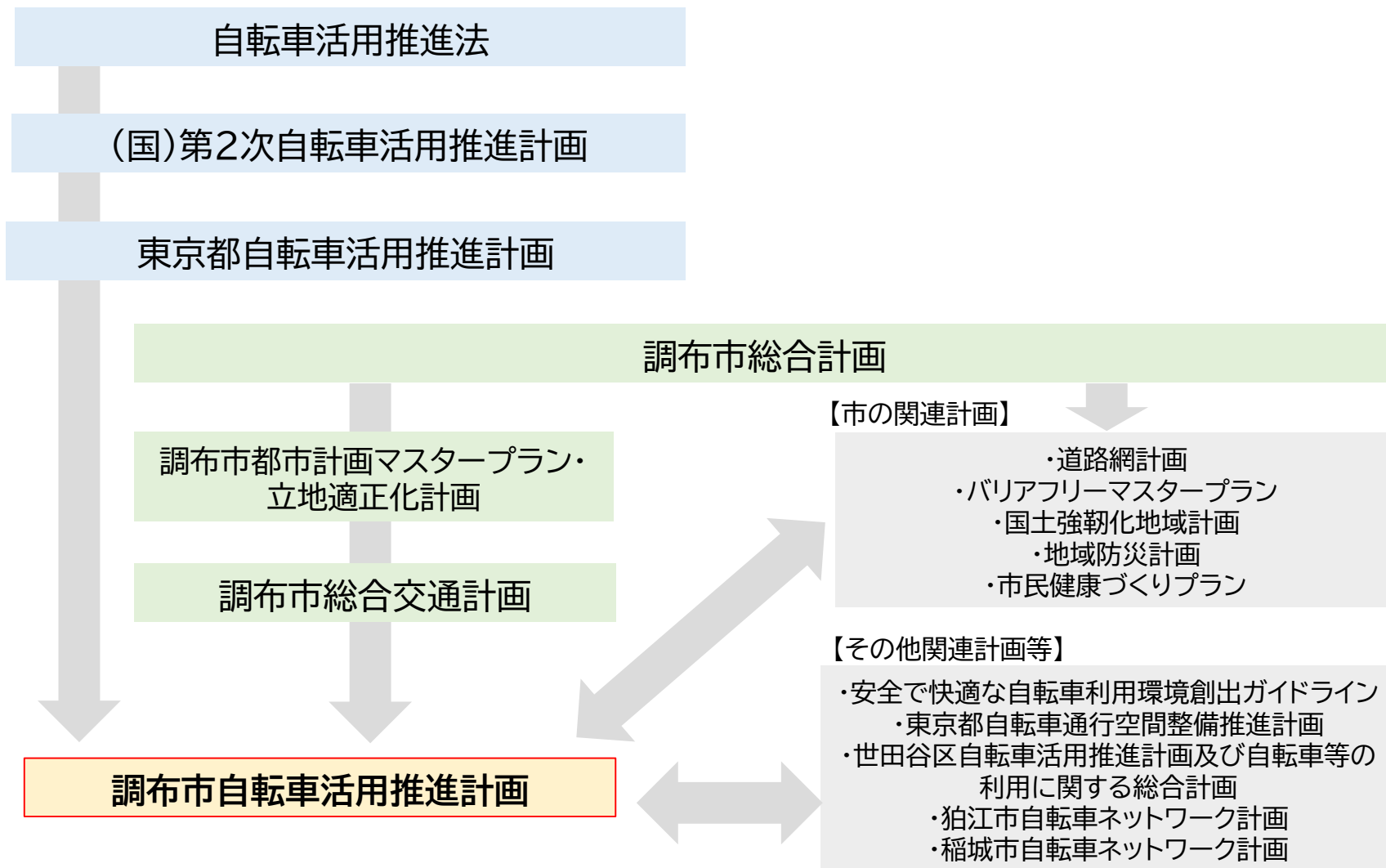
# 1. 計画の位置づけとスケジュール



2

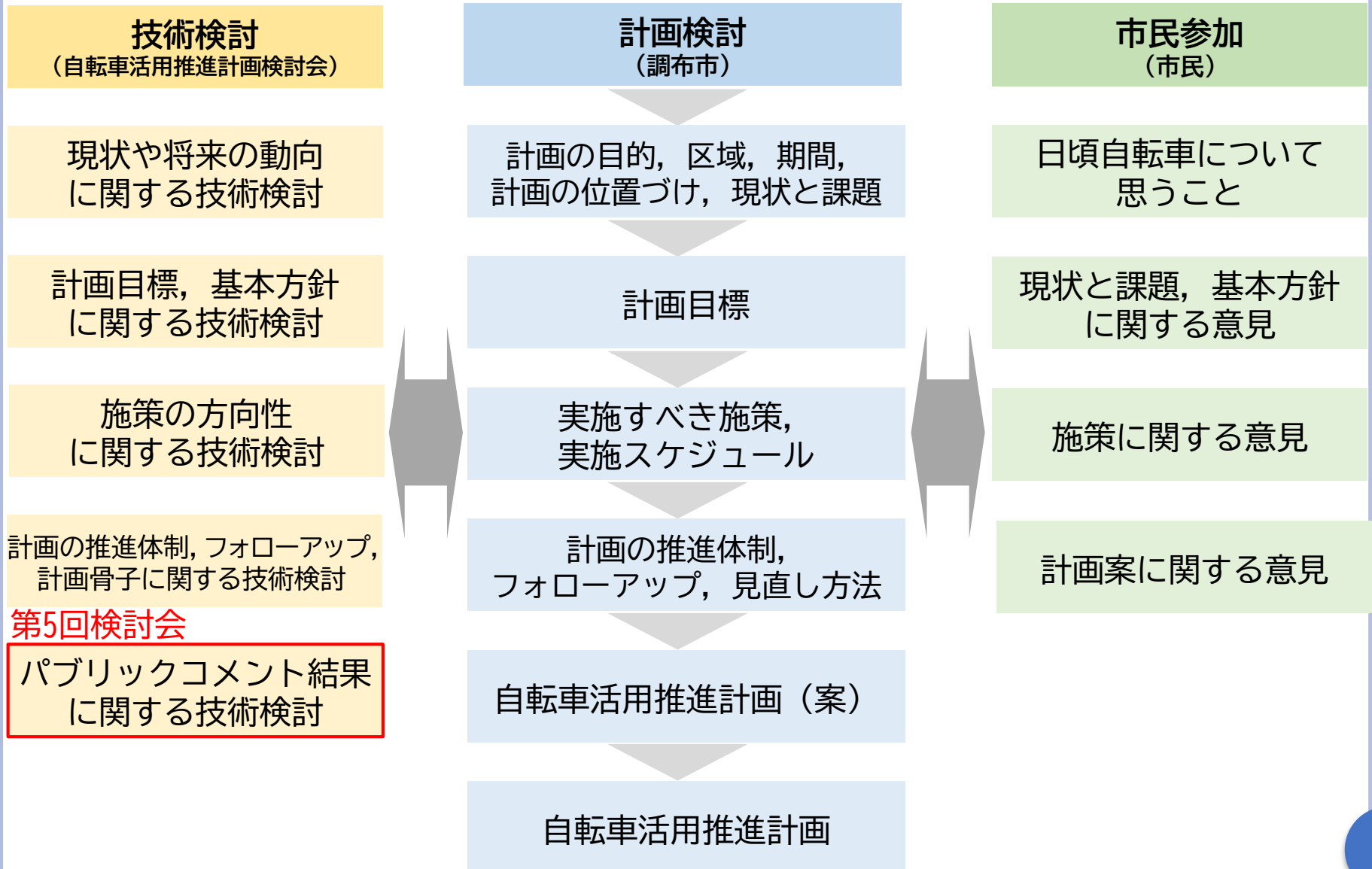
# 計画の位置づけ

- ・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。



# 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。

## ●本検討会

3か月に1回のペースで実施  
(書面)

R6.12.13

R7.3.21

R7.5.29

R7.8.7

R7.10.17

R7.12.25

第5回  
R8.3.26

計画策定  
(令和8年3月)

主な議題

実施すべき施策  
の設定(方向性)

実施すべき施策  
の設定(案)  
実施スケジュール  
の設定

フォローアップ、  
見直し方法  
の設定

計画(骨子)の内容

パブコメ結果  
の対応

情報提供

技術的  
提言

## ●庁内会議

第1回

第2回

ニーズ  
把握、  
意見

情報提供

## ●市民参加

アンケート&  
オープンハウス

オープン  
ハウス

パブリック  
コメント

主なヒアリング内容

現状と課題に関する意見  
基本方針に関する意見



















施策に関する意見

計画(案)に関する意見

## 2. 前回の検討会からの主な変更点

# P.3 モビリティ一覧

- 普通自転車の扱いを明確にする必要があったため、各自治体の計画の抜粋から道路交通法、警察庁HPの記載を参考に変更した。

変更前	変更後																		
<p>本計画では「普通自転車」のみを対象とします。</p> <p>表 1-1 モビリティ一覧</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>モビリティ一覧</th> <th>定義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>                       原動機付自転車                 </td> <td>「原動機付自転車」とは、原動機を有する自転車または二輪の自動車であって、総排気量が50cc以下のもの、または定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。</td> </tr> <tr> <td>                       フル電動自転車                 </td> <td>「フル電動自転車」とは、ペダルを用いず、原動機のみで走行する二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。</td> </tr> <tr> <td>                       特定小型原動機付自転車                 </td> <td>「特定小型原動機付自転車」とは、原動機のみで走行することができる二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下であるものをいう。</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>                       自転車                 </td> <td>「自転車」とは、ペダル又はハンド・クラックを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のものである。</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>                       電動アシスト自転車                 </td> <td>「電動アシスト自転車」とは、人の力によるペダル操作を補助するために原動機を用いる自転車である。</td> </tr> <tr> <td>                       軽車両                 </td> <td>二人以上が同時に乗車し、ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前後に座席を備えたものをいう。</td> </tr> <tr> <td>                       大型バスケット付き自転車                 </td> <td>ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前部又は後部に通常の自転車よりも大きな積載用バスケットを備えたものをいう。</td> </tr> <tr> <td>                       歩行者                 </td> <td>「電動車いす」とは、身体の障害により歩行が困難な者が使用することを目的として設計された車であって、原動機により走行することができるものをいう。</td> </tr> </tbody> </table>	モビリティ一覧	定義	 原動機付自転車	「原動機付自転車」とは、原動機を有する自転車または二輪の自動車であって、総排気量が50cc以下のもの、または定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。	 フル電動自転車	「フル電動自転車」とは、ペダルを用いず、原動機のみで走行する二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。	 特定小型原動機付自転車	「特定小型原動機付自転車」とは、原動機のみで走行することができる二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下であるものをいう。	 自転車	「自転車」とは、ペダル又はハンド・クラックを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のものである。	 電動アシスト自転車	「電動アシスト自転車」とは、人の力によるペダル操作を補助するために原動機を用いる自転車である。	 軽車両	二人以上が同時に乗車し、ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前後に座席を備えたものをいう。	 大型バスケット付き自転車	ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前部又は後部に通常の自転車よりも大きな積載用バスケットを備えたものをいう。	 歩行者	「電動車いす」とは、身体の障害により歩行が困難な者が使用することを目的として設計された車であって、原動機により走行することができるものをいう。	<p>本計画では主に「普通自転車」を対象とします。</p> <div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>原動機付自転車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>総排気量50cc以下又は定格出力0.60キロワット以下の二輪のもの及び内閣総理大臣が指定する三輪以上のもの</li> <li>上記に該当するもの以外のものであって総排気量20cc以下又は定格0.25キロワット以下の三輪以上のもの</li> <li>構造上出ることができる最高出力を4.0キロワット以下に制御した総排気量125cc以下の二輪車</li> </ul> <p>ペダル付き電動バイクについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>原動機及びペダルを備えている車両であって、原動機のみを用いて走行させることができ、ペダルを用いて走行させることもできるもので、一般的に「モペット」「フル電動自転車」等の表現で販売されているが、一般原付以上の車両に当たるので、運転するには運転免許の取得が必要である</li> <li>原動機及びペダルを併用するもので、法令上、電動アシスト自転車の基準に適合しないものもペダル付き電動バイクに該当する</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>特定小型原動機付自転車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること</li> <li>原動機として、定格出力が0.60キロワット以下の電動機を用いること</li> <li>時速20キロメートルを超える速度を出すことができないこと</li> <li>走行中に最高速度の設定を変更することができないこと</li> <li>オートマチック・トランスミッション(AT)機構がとられていること</li> <li>最高速度表示灯が備えられていること</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>普通自転車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車体の大きさは、長さ190センチメートル以下、幅60センチメートル以下であること</li> <li>車体の構造は、四輪以下の自転車であること</li> <li>側車を付していないこと</li> <li>運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く）を備えていないこと</li> <li>制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること</li> <li>歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>電動アシスト自転車とは次の基準を全て満たすものをいう</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電動機であること</li> <li>24キロメートル毎時未満の速度で、自転車を走行させることとなる場合において、人の力に対する原動機を用いて人の力を補う力の比率が、下記に定める数値以下であること</li> <li>10キロメートル毎時未満の速度2</li> <li>10キロメートル毎時以上24キロメートル未満の速度</li> <li>(注記) 走行速度をキロメートル毎時で表した数値から10を減じて得た数値を7で除したものを2から減じた数値</li> <li>24キロメートル毎時以上の速度で、自転車を走行させることとなる場合において、原動機を用いて人の力を補う力が加わらないこと</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p><b>タンデム自転車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた二輪の自転車</li> <li>普通自転車ではないため、乗車して歩道を通行することはできない</li> <li>ただし、自転車から降りて押して歩いた場合は歩行者とみなす(側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを除く)</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>電動車いす</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車体の大きさは、長さ120センチメートル以下、幅70センチメートル以下、高さ120センチメートル以下であること</li> <li>車体の構造は、原動機として、電動機を用いること</li> <li>6キロメートル毎時を超える速度を出すことができないこと</li> <li>歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと</li> <li>自動車又は原動機付自転車と外観を通じて明確に識別することができること</li> </ul> </div> </div>
モビリティ一覧	定義																		
 原動機付自転車	「原動機付自転車」とは、原動機を有する自転車または二輪の自動車であって、総排気量が50cc以下のもの、または定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。																		
 フル電動自転車	「フル電動自転車」とは、ペダルを用いず、原動機のみで走行する二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下のもの（側車付きのものを含む）をいう。																		
 特定小型原動機付自転車	「特定小型原動機付自転車」とは、原動機のみで走行することができる二輪の車であって、定格出力が0.6キロワット以下であるものをいう。																		
 自転車	「自転車」とは、ペダル又はハンド・クラックを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車、小児用の車及び歩行補助車等以外のものである。																		
 電動アシスト自転車	「電動アシスト自転車」とは、人の力によるペダル操作を補助するために原動機を用いる自転車である。																		
 軽車両	二人以上が同時に乗車し、ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前後に座席を備えたものをいう。																		
 大型バスケット付き自転車	ペダル又はハンド・クラックを用いて人の力により運転する二輪以上の車であって、前部又は後部に通常の自転車よりも大きな積載用バスケットを備えたものをいう。																		
 歩行者	「電動車いす」とは、身体の障害により歩行が困難な者が使用することを目的として設計された車であって、原動機により走行することができるものをいう。																		
	<p>図 1-2 モビリティ一覧</p> <p>資料：道路交通法、警察庁ホームページより作成</p>																		

# P.64 ライフステージに応じた自転車安全教育の実施

- 自転車教育について小学生や高齢者だけでなく、全世代ををカバーしていることを見せるために表を追加した。

変更前	変更後																		
(なし)	<div data-bbox="1064 315 1731 351" style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;"> <b>ライフステージに応じた自転車安全教育の実施</b> </div> <p data-bbox="1089 358 1725 436">自転車の安全利用には、自転車利用者に対する体系的かつ継続的な教育を実施することが重要です。自転車は様々な世代が利用するため、それぞれのライフステージごとに適切な教育を実施していきます。</p> <p data-bbox="1219 444 1576 465" style="text-align: center;">表 4-13 ライフステージに応じた教育内容</p> <table border="1" data-bbox="1070 468 1725 1293"> <thead> <tr> <th style="background-color: #D9E1F2;">属性</th> <th style="background-color: #D9E1F2;">教育内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>未就学児</td> <td>道路には多様な車や人がいることを理解し、周囲確認の大切さを学ぶという考え方のもと、親子交通安全フェスタや交通安全教室で、幼児と保護者に基本的な交通ルールや安全な乗り方を伝えます。 ⇒施策 12-1 交通安全教室の開催</td> </tr> <tr> <td>小学生 (低学年)</td> <td>発達段階を踏まえ、安全不確認による事故防止と通行場所の理解を重視する考え方のもと、親子交通安全教室やコース指導、映像教材を使って交通ルールを学びます。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催</td> </tr> <tr> <td>小学生 (高学年)</td> <td>車道通行が原則となる年齢を見据え、車道に必要なルール・技能と危険理解を深める考え方のもと、DVD・講話とコース走行による実践的な安全教育を行います。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催</td> </tr> <tr> <td>中学生</td> <td>交通ルールの定着と、携帯電話使用など危険行動の防止、他者への配慮を重視する考え方のもと、スクアード・ストレート方式を用い、危険性を実感しながら意識向上を図ります。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施</td> </tr> <tr> <td>高校生</td> <td>被害者にも加害者にもなり得る立場であることを踏まえ、重要な交通ルールの理解と行動変容を促す考え方のもと、スクアード・ストレート方式で危険性と社会的責任への理解を深めます。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施</td> </tr> <tr> <td>成人</td> <td>交通ルールの再確認と、飲酒運転など悪質違反の責任を理解させる考え方のもと、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力</td> </tr> <tr> <td>高齢者</td> <td>歩道通行ルールの再確認と、加齢による変化への理解、短時間移動でもヘルメット着用など自己防衛を重視する考え方のもと、高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)講習会を通じて安全意識を高めます。 ⇒施策 12-4 高齢者向けの安全教育の実施</td> </tr> <tr> <td>(保護者・家族)</td> <td>子どもの成長に合わせて日常生活の中で繰り返し教えることができ、高齢者に対しては継続的に注意喚起できるため、保護者・家族が正しい交通ルール等を理解していることが必要となる。そのため、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力</td> </tr> </tbody> </table>	属性	教育内容	未就学児	道路には多様な車や人がいることを理解し、周囲確認の大切さを学ぶという考え方のもと、親子交通安全フェスタや交通安全教室で、幼児と保護者に基本的な交通ルールや安全な乗り方を伝えます。 ⇒施策 12-1 交通安全教室の開催	小学生 (低学年)	発達段階を踏まえ、安全不確認による事故防止と通行場所の理解を重視する考え方のもと、親子交通安全教室やコース指導、映像教材を使って交通ルールを学びます。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催	小学生 (高学年)	車道通行が原則となる年齢を見据え、車道に必要なルール・技能と危険理解を深める考え方のもと、DVD・講話とコース走行による実践的な安全教育を行います。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催	中学生	交通ルールの定着と、携帯電話使用など危険行動の防止、他者への配慮を重視する考え方のもと、スクアード・ストレート方式を用い、危険性を実感しながら意識向上を図ります。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施	高校生	被害者にも加害者にもなり得る立場であることを踏まえ、重要な交通ルールの理解と行動変容を促す考え方のもと、スクアード・ストレート方式で危険性と社会的責任への理解を深めます。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施	成人	交通ルールの再確認と、飲酒運転など悪質違反の責任を理解させる考え方のもと、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力	高齢者	歩道通行ルールの再確認と、加齢による変化への理解、短時間移動でもヘルメット着用など自己防衛を重視する考え方のもと、高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)講習会を通じて安全意識を高めます。 ⇒施策 12-4 高齢者向けの安全教育の実施	(保護者・家族)	子どもの成長に合わせて日常生活の中で繰り返し教えることができ、高齢者に対しては継続的に注意喚起できるため、保護者・家族が正しい交通ルール等を理解していることが必要となる。そのため、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力
属性	教育内容																		
未就学児	道路には多様な車や人がいることを理解し、周囲確認の大切さを学ぶという考え方のもと、親子交通安全フェスタや交通安全教室で、幼児と保護者に基本的な交通ルールや安全な乗り方を伝えます。 ⇒施策 12-1 交通安全教室の開催																		
小学生 (低学年)	発達段階を踏まえ、安全不確認による事故防止と通行場所の理解を重視する考え方のもと、親子交通安全教室やコース指導、映像教材を使って交通ルールを学びます。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催																		
小学生 (高学年)	車道通行が原則となる年齢を見据え、車道に必要なルール・技能と危険理解を深める考え方のもと、DVD・講話とコース走行による実践的な安全教育を行います。⇒施策 12-1 交通安全教室の開催																		
中学生	交通ルールの定着と、携帯電話使用など危険行動の防止、他者への配慮を重視する考え方のもと、スクアード・ストレート方式を用い、危険性を実感しながら意識向上を図ります。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施																		
高校生	被害者にも加害者にもなり得る立場であることを踏まえ、重要な交通ルールの理解と行動変容を促す考え方のもと、スクアード・ストレート方式で危険性と社会的責任への理解を深めます。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施																		
成人	交通ルールの再確認と、飲酒運転など悪質違反の責任を理解させる考え方のもと、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力																		
高齢者	歩道通行ルールの再確認と、加齢による変化への理解、短時間移動でもヘルメット着用など自己防衛を重視する考え方のもと、高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)講習会を通じて安全意識を高めます。 ⇒施策 12-4 高齢者向けの安全教育の実施																		
(保護者・家族)	子どもの成長に合わせて日常生活の中で繰り返し教えることができ、高齢者に対しては継続的に注意喚起できるため、保護者・家族が正しい交通ルール等を理解していることが必要となる。そのため、スクアード・ストレート方式の教育のほか、企業等にも最新手引きに基づく自転車利用の啓発を行います。 ⇒施策 12-3 スクアード・ストレートの実施 ⇒施策 11-6 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力																		

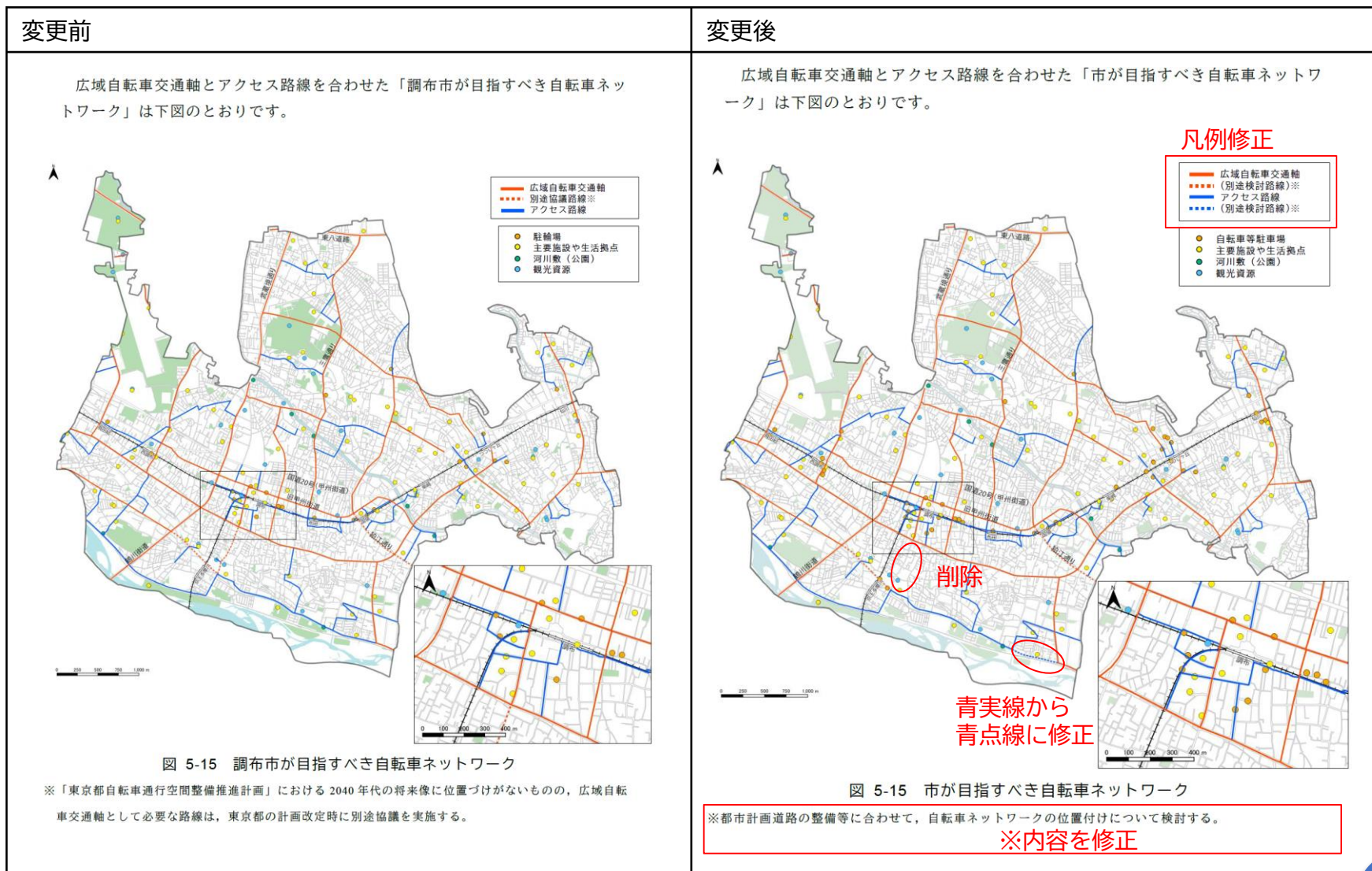
# P.40 施策一覧

- ・ P.64の修正に伴い，施策11-4を施策12-4に移動。

変更前				変更後			
施策の方向性	施策の具体的内容・取組	利用促進	適正利用	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全性の高い製品購入につながる広報啓発</li> </ul>		●	9. 安全性の高い自転車普及の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全性の高い製品購入につながる広報啓発</li> </ul>		●
10. 自転車の点検整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● イベントにおける自転車無料点検の実施</li> </ul>		●	10. 自転車の点検整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● イベントにおける自転車無料点検の実施</li> </ul>		●
11. 自転車の安全利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知</li> <li>● 交通安全意識向上を図る広報啓発</li> <li>● ヘルメット着用の購入補助</li> <li>● 高齢者向けの安全教育の実施</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力</li> </ul>		●	11. 自転車の安全利用の広報啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知</li> <li>● 交通安全意識向上を図る広報啓発</li> <li>● ヘルメット着用の購入補助</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 企業等への通勤及び業務利用時の安全利用への協力</li> </ul>		●
12. 学校における交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全教室の開催</li> <li>● 通学路周辺の安全点検の実施</li> <li>● スケアード・ストレートの実施</li> </ul>		●	12. 学校等におけるライフステージごとの交通安全教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全教室の開催</li> <li>● 通学路周辺の安全点検の実施</li> <li>● スケアード・ストレートの実施</li> <li>● 高齢者向けの安全教育の実施</li> </ul>		●
13. 災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● シェアサイクルの防災協定の締結</li> </ul>	●	●	13. 災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● シェアサイクルの防災協定の締結</li> </ul>	●	●

# P.87 調布市が目指すべき自転車ネットワーク

- 都道120号の代表断面の道路幅員は9m，車道幅員は6mであるが，実際はこれらの値の未満の区間が多く，広域自転車交通軸及びアクセス路線の選定基準以下のため削除した。



# P.102 通行方法（自転車専用通行帯）

- 通行方法の表現について道路交通法及び安全で快適な自転車利用環境ガイドラインの記載に合わせた。

## 変更前

### 4) 通行方法

自動車は、自転車専用通行帯に入ってははいけません。

自転車は、自転車専用通行帯内を矢印の方向に従い、左側通行してください。

高齢者や子どもは自転車専用通行帯内を走る必要はありませんが、歩道を走行するときは歩道の中央から車道側を通行のうえ、すぐに止まれるように徐行してください。

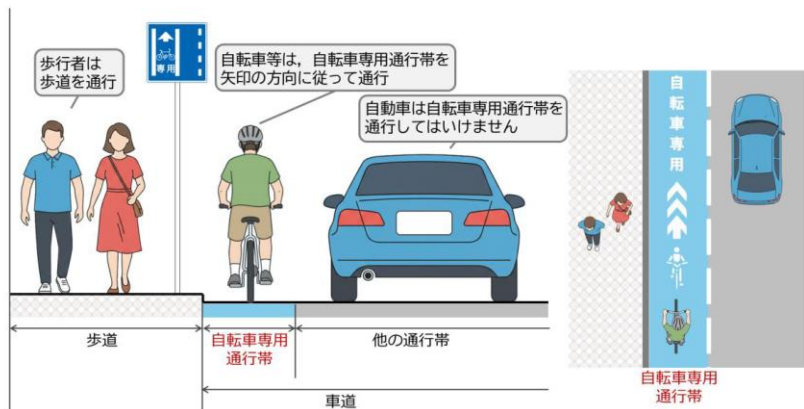


図 5-29 自転車専用通行帯がある場合の通行方法

## 変更後

### 4) 通行方法

普通自転車は、自転車専用通行帯を通行しなければならない（道路交通法第 20 条第 2 項より）。また道路の左側を通行しなければならない（道路交通法第 17 条第 4 項より）。

自動車は、自転車専用通行帯を通行してはならない（道路交通法第 20 条第 2 項より）。

13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているときは歩道を通行することができる。普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない（道路交通法第 63 条の 4 より）。

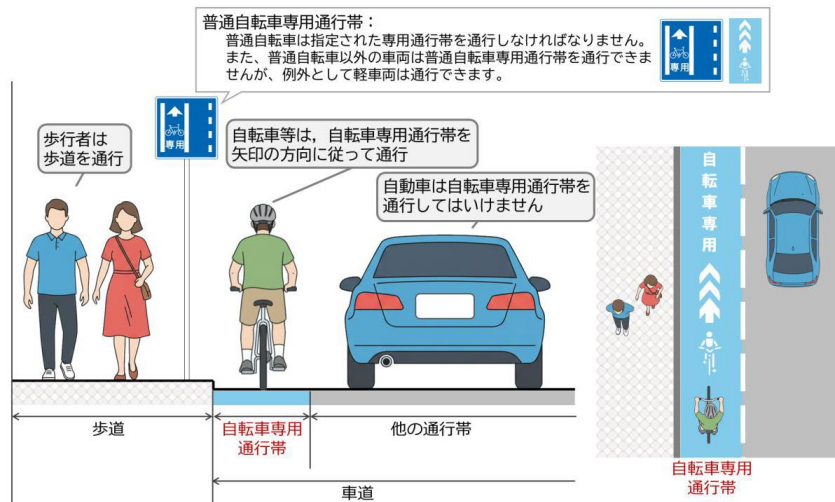


図 5-29 自転車専用通行帯がある場合の通行方法

# P.106 通行方法（車道混在）

- （前スライドと同じ）

## 変更前

### 4) 通行方法

自動車は、自転車がない場合は矢羽根を踏んで走行しても構いません。自転車がある場合は、適度な距離を保って追い越してください。

自転車は、矢羽根の矢印の方向に従い、車道を左側通行してください。高齢者や子どもは車道を走る必要はありませんが、歩道を走行するときは歩道の中央から車道側を通行のうえ、すぐに止まれるように徐行してください。

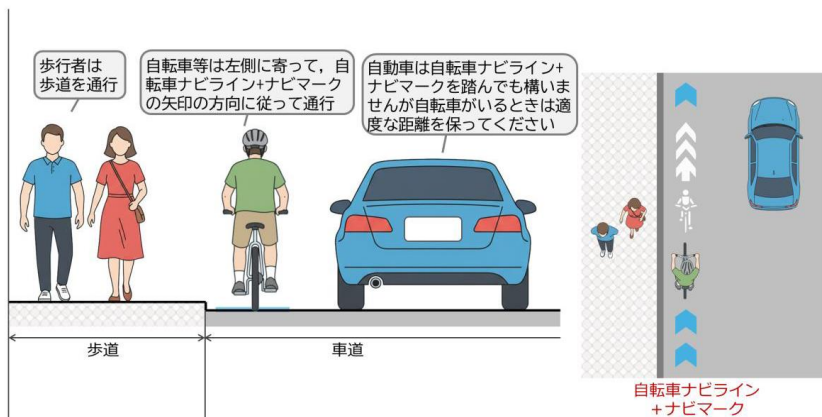


図 5-35 車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）の場合の通行方法

## 変更後

### 4) 通行方法

矢羽根型路面表示等は、道路交通法に従って通行する場合の通行位置の目安である（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ 自転車通行空間の運用より）。

車道の右側を通行してはならない（道路交通法第 17 条第 4 項より）。

自動車は、矢羽根型路面表示等のある場所を無理に避けて通行する必要はない（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ 自転車通行空間の運用より）。

13 歳未満の子どもや 70 歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているときは歩道を通行することができる。普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない（道路交通法第 63 条の 4 より）。

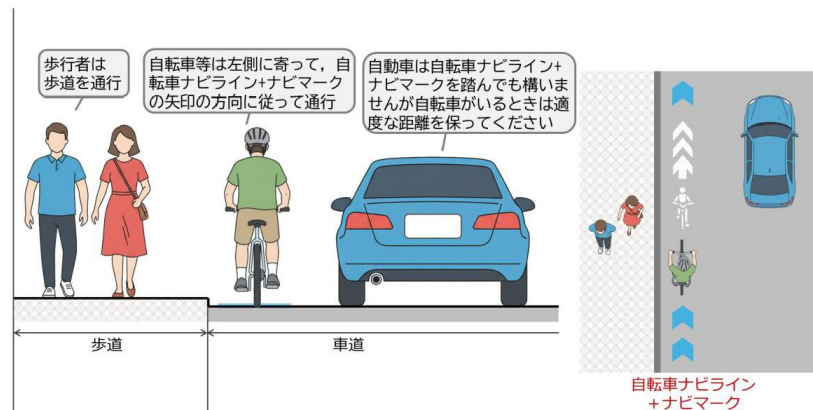


図 5-35 車道混在（自転車ナビライン+ナビマーク）の場合の通行方法

# P.110 自転車対策実施方針の概要

- ・市のこれまでの取組について簡潔に整理した。

変更前	変更後
<p>(1) 自転車等対策総合計画の策定</p> <p>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<sup>(※1)</sup>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。</p> <p>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。</p> <div data-bbox="117 511 871 919" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"><p>(※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」</p><p>（自転車等の駐車対策の総合的推進）</p><p>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。</p><p>（総合計画）</p><p>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。</p></div> <p><b>【重要課題】</b></p> <p>① 自転車等駐車施設の確保</p> <p>自転車等駐車施設の不足が放置自転車等発生のおお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。</p> <p>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。</p> <p>② 自転車等駐車施設設置に対する関係者の協力</p> <p>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</p>	<p>(1) 自転車等対策総合計画の策定</p> <p>市では、放置自転車等の課題解決を図るため、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」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。</p> <p>総合計画では、4つの施策の方向性を定めるとともに、その具体化・実現化に向けて、平成20年3月に26の計画からなる「調布市自転車等対策実施計画」を策定し、自転車等駐車場の整備・有料化や放置自転車対策などを総合的に推進してきました。</p> <p>総合計画における4つの方針は、次のとおりです。</p> <div data-bbox="1033 639 1779 782" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"><p>方針1 恒久的な自転車等駐車場の設置</p><p>方針2 関係者による自転車等駐車場の設置推進</p><p>方針3 自転車等駐車場の運営・管理の適正化の推進</p><p>方針4 既存の自転車等対策の改善・再構築</p></div> <p>その後、京王線の連続立体交差事業やこれに伴う市街地整備の進展により、駅周辺における自転車利用状況や放置状況が大きく変化したことから、本実施計画の進捗状況を再確認・再検討し、時点修正等を行う計画改定を実施しました。</p> <p>さらに、令和2年の改定以降は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴うライフスタイルの変化により、自転車利用を取り巻く状況が再び変化しています。このため、自転車活用推進計画の策定に合わせて、新たな施策の追加・検討を行うとともに、駅別の取組方針についても改めて見直しを行うこととしました。</p>

# P.110 自転車対策実施方針の概要

## ・ (前スライドの続き)

変更前	変更後
<p>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。</p> <p>また、市の財政事情が厳しさを増していき中、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。</p> <p>③ 自転車等駐車施設の運営・管理の見直し</p> <p>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楽しむことが適当、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。</p> <p>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。</p> <p>④ 既存の自転車等対策の再点検</p> <p>調布市では、条例などにに基づき、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。</p> <p>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ことが必要です。</p> <p>【基本方針】</p> <p>① 恒久的な自転車等駐車施設の設置推進</p> <p>既存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するとともに、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に努めます。</p> <p>② 関係者による自転車等駐車施設の設置推進</p> <p>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、積極的な協力を行っていくことを原則とします。</p> <p>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。</p>	

# P.110 自転車対策実施方針の概要

- (前スライドの続き)

変更前	変更後
<p>③ 自転車等駐車施設の運営・管理の適正化推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>④ 既存の自転車等対策の改善・再構築</p> <p>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。</p>	