

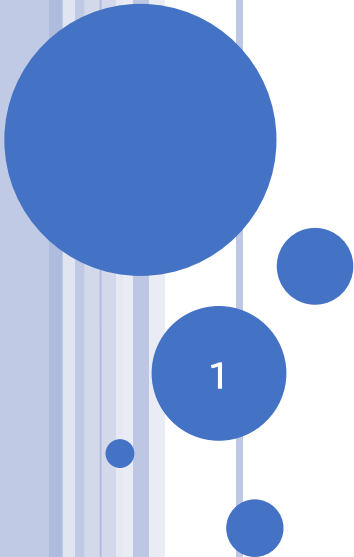
これまでの検討会の取組

計画の位置づけとスケジュール 2

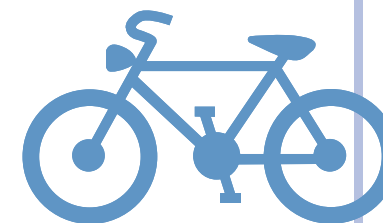
前回の検討会の意見と対応 6

計画の修正箇所の補足説明 9

今後の進め方 14



令和7年12月25日



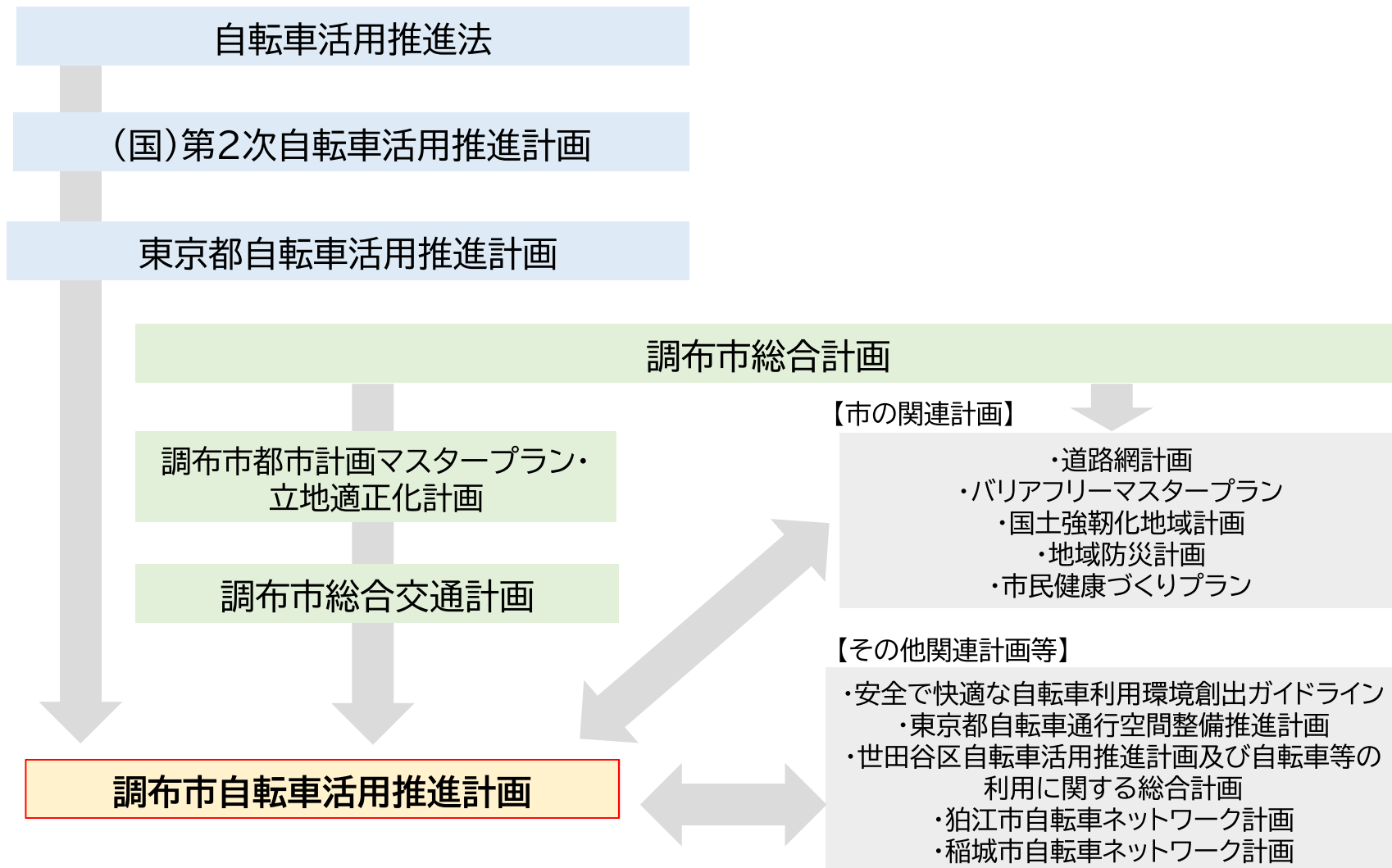
1. 計画の位置づけとスケジュール



2

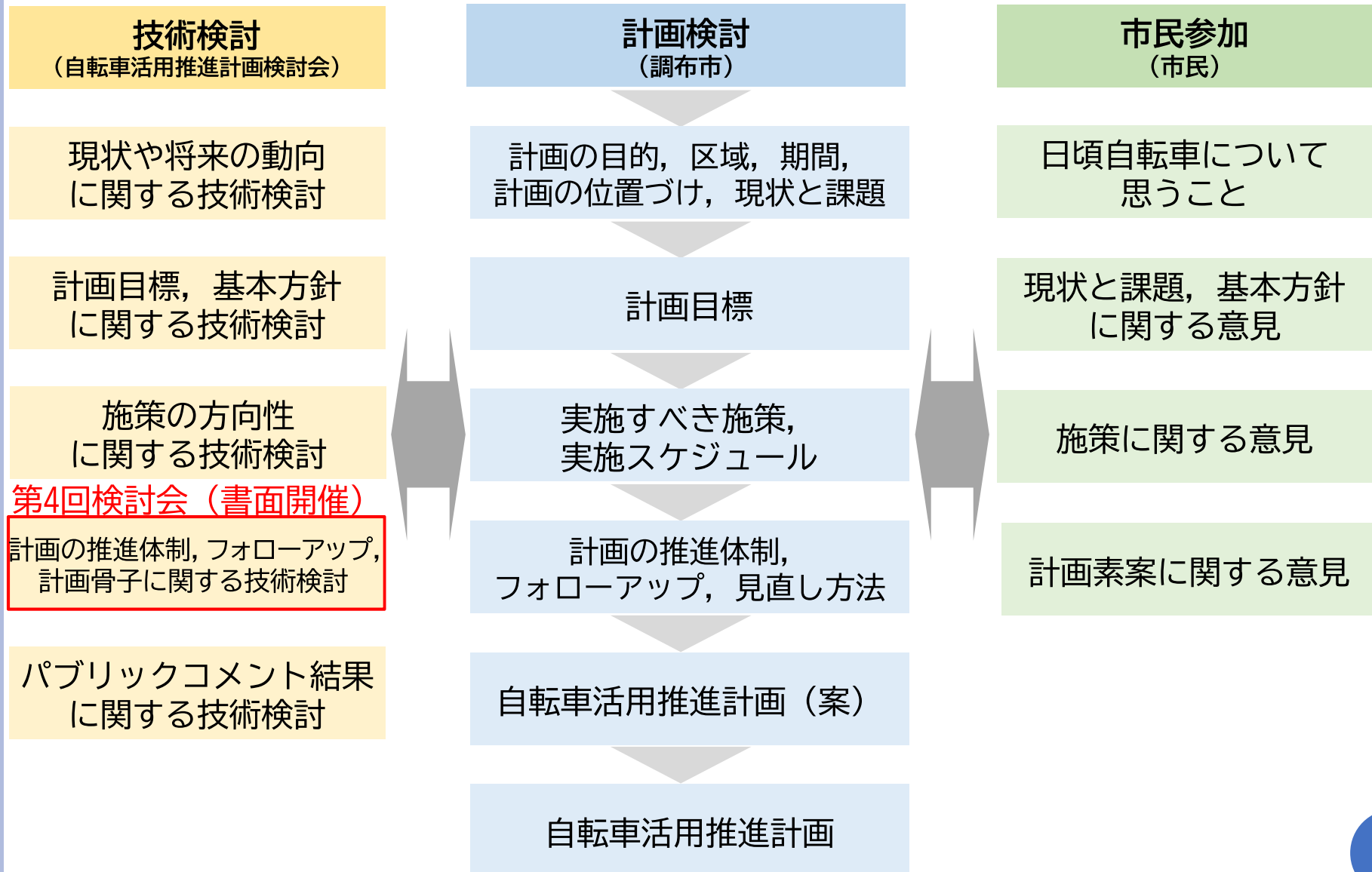
計画の位置づけ

- ・ 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。

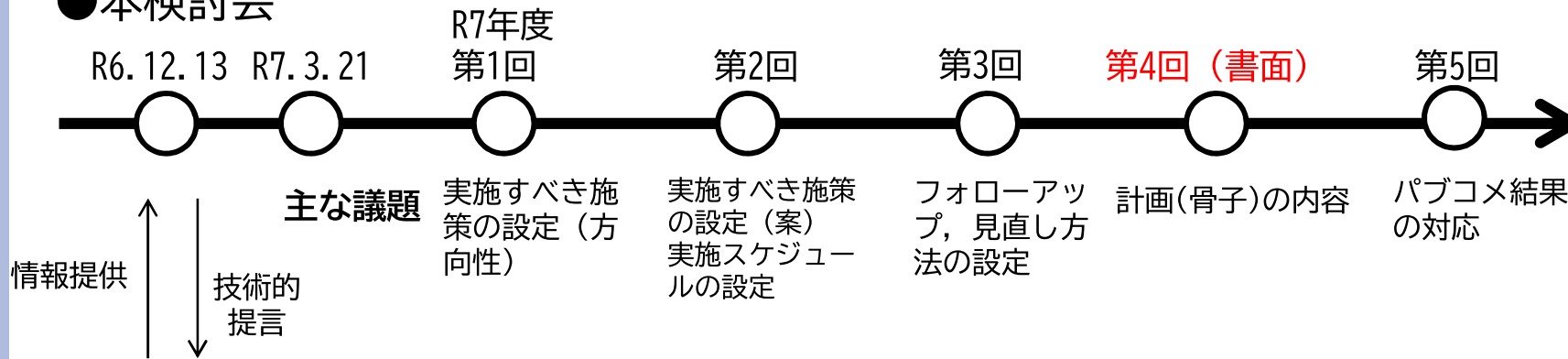


検討スケジュール

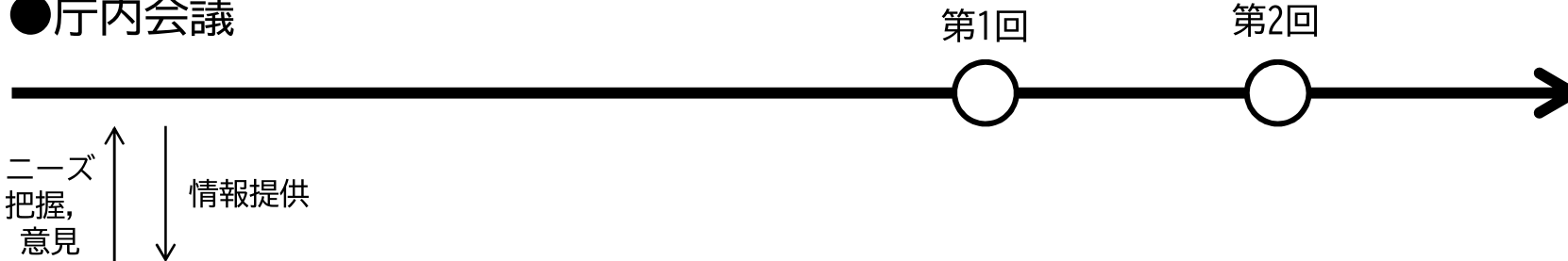
- 令和8年3月の策定に向けて、節目ごとに意見や助言をいただきながら検討を進める。

●本検討会

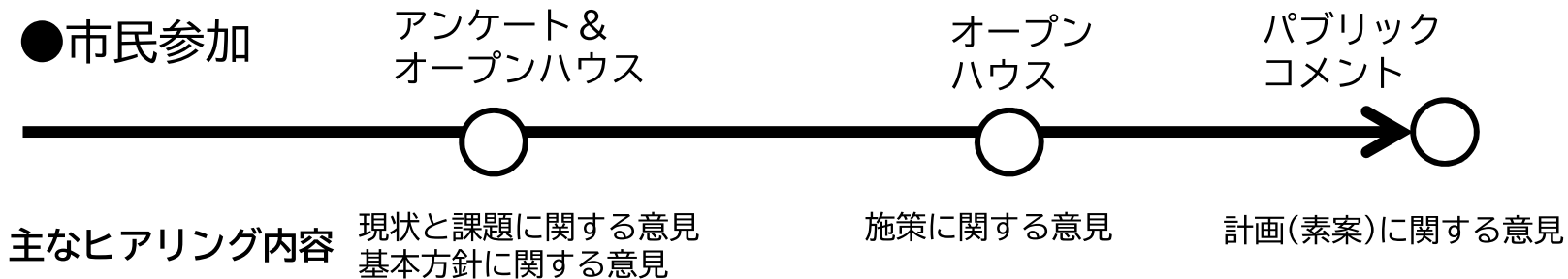
3か月に1回のペースで実施



●庁内会議



●市民参加



計画策定 (令和8年3月)

2. 前回の検討会の意見と対応

6

令和7年度第3回検討会の意見と対応

No.	大分類	小分類	意見	委員	対応
1	現状分析	アンケート分析	保険の加入について、10,20,30代では対応が異なるので分けて考えたほうがよい。高齢者は入りたくても入れないのではないか。	本間委員	保険の加入条件と合わせて10～20代、30～40代、50～60代、70代以上に分けて示す。 (27ページ)
2	計画目標	-	調布らしさというのが弱いので目標3をブラッシュアップしたほうが良いのではないか。	森田委員	総合計画、都市計画マスタープランあたりの記載を参考にする と、「歴史」や「自然」がキーワードになると考えらえるため、以下のように修正する。 「サイクリングや観光を通じて歴史や自然を感じられ自転車をより楽しめる環境の創出」 (37ページ)
3	施策	都市環境	違法駐車抑制と書くと、無くさないといけないように見えるが内容はそうっていない。自転車通行空間がある場所は駐車しないでくださいということを少し柔らかい表現で書けないか。	鈴木副会長	原文のままとする。 (実際に取り締まるのは警察であり、このような表現となっている)
4	施策	都市環境	市の駐輪場の1台あたりの面積はどうなっているのか。民間の駐輪場と基準が異なるのか。	森田委員	設計では市と民間では整合が図れている。

令和7年度第3回検討会の意見と対応（続き）

No.	大分類	小分類	意見	委員	対応
5	施策	安全・安心	自転車利用を勧めている企業へのアプローチが抜けているのではないか。	森田委員	施策として、11-7「企業等への通勤および業務利用時の安全利用への協力」を追加する。 (60ページ)
6	施策	安全・安心	自転車通行空間が十分整備されていない状況下では、自転車が歩道走行してよい条件をクローズアップする必要がある。	森田委員	コラムとして歩道を通れる条件を追加する。 (106ページ)
7	施策	安全・安心	特定小型が歩道を走れる条件と、自転車が歩道を走れる条件が異なるということを知らない人が多いと思うので、その周知は必要だと思う。	本間委員	コラムのような形で歩道を走れる条件を追加する。 (106ページ)
8	自転車ネットワーク	NWの選定	自転車ネットワークはバス&ライドを意識した路線設定になっているか。	鈴木副会長	バス&ライドの整備箇所が決まっていないため、関連計画改定時に合わせて路線を見直す。 (70ページ)
9	自転車ネットワーク	整備の進め方	整備優先度というと、優先度が大中小のようなものを想像してしまうが、内容はそのようになっている。	本間委員	「整備優先視点別の優先付け」に変更する。 ※なお、当該箇所は本資料11ページの通り、構成を大幅に変更 (91ページ)

3. 計画の修正箇所への補足説明

計画の構成整理

- 自転車活用推進計画を上位計画とし、施策の内容を具体化した計画として別冊で策定予定であったが、調布市の他計画の章立てと整合を図るため、1つの計画にまとめることとし、特化した章を設けることとする。

前回

自転車活用推進計画

1. 計画の概要
2. 現状分析及び課題整理
3. 計画目標
4. 実施すべき施策及びスケジュール
5. 計画の推進

自転車ネットワーク計画

1. 計画の概要
2. ネットワーク路線の選定
3. 整備順序の設定
4. 整備形態の選定
5. 整備状況の情報発信（前回未掲載）

施策1の内容を具体化した計画として位置づけ

自転車等駐車場対策実施計画

1. 計画の概要
2. 駐輪場施策
3. 各駅における自転車等駐車場の施策

施策3～7の内容を具体化した計画として位置づけ

今回

自転車活用推進計画

1. 計画の概要
2. 現状分析及び課題整理
3. 計画目標
4. 実施すべき施策及びスケジュール
5. 自転車ネットワーク整備方針
 - 5.1. 自転車ネットワーク整備方針の概要
⇒1. 計画の概要と重複する内容を省略
 - 5.2. ネットワーク路線の選定
 - 5.3. 整備順序の設定
 - 5.4. 整備形態の選定
 - 5.5. 整備状況の情報発信
6. 駐輪対策方針
 - 6.1. 駐輪対策方針の概要
⇒1. 計画の概要と重複する内容を省略
 - 6.2. 駐輪場施策
 - 6.3. 各駅における自転車等駐車場の施策
7. 計画の推進

1つの章として組み込み

1つの章として組み込み

ネットワークの構成の変更

- ・ 自転車ネットワークはある程度都市計画道路等が整備されることを想定して構成していたが、他事業の進捗状況を考慮してネットワークを構成し直した。

変更前	変更後
○ネットワークの想定年次	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 調布市が目指すべき自転車ネットワークは「設定なし」 ・ 上記とは別に10年間で整備する路線を設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調布市が目指すべき自転車ネットワークは「2040年代」(70ページ) ・ 上記とは別に10年間で整備する路線を設定(87ページ)
○路線の選定の流れ	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な路線を抽出し、幅員など安全性に問題がある路線は未整備都市計画道路などに振り替えあるいは除外 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員など安全性が確保される路線に絞り、今後他計画で整備される路線を踏まえたうえで、必要な路線を抽出(72ページ以降) <p>※未整備の都市計画道路は抽出しない</p>
○整備済み路線の考え方	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車専用通行帯設置路線 ・ 自転車ナビライン+ナビマーク設置路線 ・ 自転車歩行者道の構造的、視覚的分離路線(東八道路、武蔵境通り、品川通りの一部) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車専用通行帯設置路線 ・ 自転車ナビライン+ナビマーク設置路線 ・ 自転車ナビマーク設置路線(アクセス路線に限る)(73ページ) ・ 自転車歩行者道の構造的、視覚的分離路線
○整備順序の設定	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他事業で整備される路線を含んで設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現道で整備する路線を設定 ※他事業で整備される路線は入れない(88ページ)

目標値の設定

- 評価指標ごとの目標値は以下のように設定した。

目標	指標	評価に用いるデータ	現状値	目標値 (R17)	考え方
都市環境	放置自転車台数 (年間) ※市内9駅の合計	市のデータ	2,005台 (R6)	778台	令和2年度以降の1年平均減少率 (約9%) から算出した (2005×0.91 ¹¹ ≒778)
	シェアサイクルステーション数	事業者データ	119箇所 (R6)	203箇所	毎年8か所程度整備箇所を増やすことを想定した
	走行性の満足度 ※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	市民意識調査	33% (R6)	40%	都内の自治体を参考として施策実施後2割増加とした (0.33×1.2≒0.40)
	自転車通行空間整備延長	市のデータ	8.6km (R7)	23.0km	広域自転車交通軸と調布駅周辺の通行空間が完成した場合の延長
安心・安全	自転車関与事故件数	警視庁データ	233件 (R6)	160件	都内の自治体を参考として施策実施後3割減少とした (233×0.7≒160)
健康・観光	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	74% (R7)	90%	都内の自治体を参考として施策実施後2割増加とした (0.74×1.2≒0.90)
	自転車マップの配布数 (年間)	市のデータ	-	2,000部	マップ配布の初年度は年間500部程度から開始し、最終年度には2,000部まで増加させることを想定

その他修正事項

順序	分類	庁内の意見	対応
1	全般	自転車安全利用五則の内容自体はこの計画の中で説明しているか。	用語集を追加し、その中で説明する。 (第8章)
2	現状分析	自転車事故増加の理由は通報件数の増加という分析だけでよいか。 そもそも自転車利用が増加しているのでそれに伴い事故件数が増加しているのではないか。	警察のヒアリングを基に記載したものであるが、公表データではこれ以上の分析は困難なため、客観的に判断できる内容のみ記載する。(21ページ)
3		事故発生理由の整理箇所を自転車通行空間に限定する理由は何か。 自転車事故増加理由を幹線道路を優先的に整備したこととされているが図面からは読み取れないため、整理として不適切であるので再整理していただきたい。	
4	施策	施策にナビマークナビラインという言葉が入っているほうが良いのではないか。	施策1を「自転車通行空間(ナビマーク、ナビライン等)の計画的な整備推進」に変更する。(40ページ)
5		安全安心の施策で、市職員のルール遵守は必要か。	これまで取り組んできた市職員のルール遵を継続するが、それらの経験を踏まえて新たに企業に広報啓発していくため 施策11-7「企業等への通勤および業務利用時の安全利用への協力」 に統合する。(60ページ)
6	自転車ネットワーク	施策11-6「生活道路における暫定的な安全対策」について、図中の緑文字「整備予定路線は、自転車ネットワーク計画の位置づけがある路線と正しく記載いただきたい。	ネットワークの選定方法を変更し、現道のない路線をネットワークに位置付けることがなくなったため、 この施策は削除する。
7		小学校正門前を自転車ネットワークに位置付けるのは適切でない。	小学校正門前の路線は外すこととする。(74ページ, 80ページ)
8		道路網計画でも優先整備路線, 準優先整備路線と表現しており, それらと混在する。	短期, 中期, 長期整備路線に変更する。(87ページ)

※軽微な修正は省略(意味が大きく変わらない文言修正, 図表データを最新版にする等)

4. 今後の進め方

今後のスケジュール

- ・ パブリック・コメントを2/20～3/22に実施し，意見整理を行う。
- ・ 第5回検討会を3/26に実施し，3月末に計画を策定する予定。

	12月		1月		2月			3月		
	下旬	中旬	下旬	中旬	下旬	中旬	下旬	中旬	下旬	
検討会	本検討会意見提出 (1/20迄)							資料送付 (3/19頃)	第5回検討会 (3/26)	
パブリック・コメント					概要版 提出 2/13	本編 提出 2/17	意見募集 (2/20～3/22)			
計画策定									3月末	

パブリック・コメントの実施

- パブリック・コメントは以下の方法で実施する。

意見の募集期間	令和8年2月20日（金）～ 3月22日（日）
周知方法	市報（令和8年2月20日号， 3月5日号）
資料の閲覧場所	市役所7階交通対策課， 公文書資料室， 神代出張所， みんなの広場（たづくり11階）， 市民活動支援センター（市民プラザあくろす2階）， 教育会館， 各図書館（若葉分館除く）・各公民館・各地域福祉センター（入間， 染地を除く）
意見の提出方法	氏名・住所・御意見を記入し， 直接または郵送・FAX・Eメールで市役所交通対策課まで提出