

## 調布市自転車等対策実施計画改定版(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

### 【パブリック・コメント手続の実施概要】

#### 1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和2年8月4日(火)～令和2年9月4日(金)
- (2) 周知方法 市報(令和2年7月20日号, 8月5日号, 8月20日号)
- (3) 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)
- (4) 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, F A X, Eメールで市役所交通対策課まで提出

#### 2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数: 43件(6人)

##### <提出意見の内訳>

全般に対する意見	1件
「I 計画の概要」に対する意見	8件
「II 計画の実現に向けての4つの施策」に対する意見	13件
「III 実態調査を踏まえた各駅における自転車等駐車場の施策の方向性」に対する意見	7件
「IV 計画の実現化に向けて」の意見	1件
その他意見	13件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
全般	1	-	全体構成を眺めると、どこかの資料の引き写しのような生硬な総論と、調布市の各駅ごとの（根拠が示されていない）具体計画からなっているようだが、両者のつながりも明確でなく、大変出来が悪い。	貴重なご意見として、今後の交通政策の参考とさせていただきます。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

I.章 計画の概要

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
1 自転車利用をとりまく現状	2	P1	今次改定案の上位計画である調布市自転車等対策総合計画は本改定案79ページにあるように自転車駐輪等の課題対応の計画であり 中長距離の自転車通勤の促進やスポーツとしての自転車利用をこの計画の枠内で行うのは無理がある。時速15キロ程度までのスピードで自宅から鉄道駅までの通勤・買い物利用、5キロ圏内程度の市内観光・通学利用を対象にした方が無理がない。また今次計画では無理だろうが、自転車等対策総合計画最終年次までには自転車による宅配事業への対応も調査・研究の必要がある。	本計画は、駐輪自転車等の課題に対応するための対策を示した計画であり、自転車活用の総合的な計画には至っていません。今後は、策定済みの自転車ネットワーク計画とあわせて、本市における総合的な自転車政策に関する計画の策定の必要性について検討していきます。
1 自転車利用をとりまく現状	3	P1	P.1 自転車利用を取り巻く現状 (1) 自転車保有台数の推移 この計画は調布市の計画だから、「日本における自転車保有台数は増加傾向にあり、約7,000万台と自動車保有台数と同程度」と記載することを否定しないが、それだけでなく、調布市における自転車保有台数、増加傾向かどうか（年次の数字）、自動車保有台数（年次の数字）の数字を記載すること。でないと調布市の計画にならない。	調布市における自転車保有台数、自動車保有台数の増加傾向かどうか（年次の数字）を記載すべきと考えてはありますが、今回、市町村別の自転車保有台数の信頼できる公的な統計資料がなかったため、「日本における自転車保有台数は増加傾向にあり、約7,000万台と自動車保有台数と同程度」の記載に留めております。
1 自転車利用をとりまく現状	4	P2	鉄道等との交通ネットワークの一環としての自転車利用について、バス利用との関係を整理する必要がある。調布市自転車総合計画では、放置自転車対策が重点だったせい、33ページの自転車利用の適正化の項では、「徒歩・バス利用が可能な人でも自転車を利用する場合も想定され、バスや徒歩等の役割分担の適正化。」と記されている。今次実施計画案では「公共交通などの役割分担の適正化、自転車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むけた取組が必要」となっている。一方、自転車活用推進法は「自転車は二酸化炭素等を発生せず」「自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的効果」をうたっている。バスを利用可能な地域の自転車利用を「①抑制するのか、②推進するのか、③現状維持で今後の利用者の動向も踏まえて考えていくのか」方向性を示した上で市民的議論が必要なのではないか？	本計画は、駐輪自転車等の課題に対応するための対策を示した計画であり、自転車利用について、バス利用との関係を整理した総合的な計画には至っていません。 市では、「調布市総合交通計画」を策定しており、この中の基本方針で「公共交通が利用しやすく、環境にやさしい交通機関の整備」や「歩行者・自転車が安全・安心の移動できる環境の整備」などを掲げており、公共交通も自転車も利用しやすい交通体系の構築を目指してまいります。
2 調布市の自転等対策の取組	5	P4~5	平成20年3月の「調布市自転車等対策実施計画」から何を变えたのか、また、その理由や根拠は何か？見当たらない。逐一でなくてよいので、それらを示すこと。これは、適切な改定を行ったかの検証に必要な情報である。	調布市自転車等対策実施計画は平成20年3月の策定から12年が経過しており、駅周辺の自転車等駐車場の整備状況や放置自転車等の状況等が変化したため、調布市自転車等対策総合計画の範囲内で、本計画の進捗状況を再確認および再検討した上で必要な時点修正を行っています。
3 自転等対策実施計画の位置づけ等	6	P8	P8 3自転車等対策実施計画の位置づけ等 (5) 計画の基本的な考え方 [受益者負担の原則]が強調されすぎていて、大変違和感を覚える。 交通政策（マイカーなどの車優先の交通政策から徒歩、自転車、公共交通への転換）、地球気候危機（エネルギー政策、環境政策）、高齢者（運転免許返上）、健康面（社会福祉政策）など、自転車利用を積極的に促進すべき社会的要求の時代にあるにもかかわらず、それに向き合っていない。市の財政面から民営化を推進しているのだから、露骨すぎる。全体としてどの程度税金を投入するか、また、低所得者（学生を含む）への配慮など、もう少し広くとらえて積極的推進にむけて検討すべきである。 たとえば、過大な、あるいは、右肩上がりの車交通需要予測により未だに新しい道路がつかられ、実態として路上駐車、すなわち特に大型車のための駐車場化している道路もある。自転車を歩道から車道に戻す政策（自転車通行帯設置など）がとられているのだから、止まっている自転車に対しても車道を提供する（駐輪場化）政策がとられてよい。	本計画は、平成18年3月に策定した「調布市自転車等対策総合計画」の実施計画であり、「調布市自転車等対策総合計画」で掲げられた「受益者負担の原則」について、記載したものです。 自転車等駐車施設の有料化は、市民負担の公平性確保、民営自転車等駐車場事業が成立する環境づくり、徒歩やバスなどとの分担の適正化などの観点から重要と考えています。
3 自転等対策実施計画の位置づけ等	7	P8	P8 3 自転車等対策実施計画の位置づけ等 (5) 計画の基本的な考え方 [受益者負担の原則]が強調されすぎていて、大変違和感を覚える。 社会福祉政策の観点から、低所得者への配慮も必要で、駅から多少遠くてよいから無料駐輪場を確保すべきである。全ての駐輪場を有料駐輪場にすべきではない。	No.6と同回答
3 自転等対策実施計画の位置づけ等	8	P8	今次実施計画改定案8ページでは「受益者負担の原則」を一項おこして説明している。 一方、調布市自転車等対策総合計画では32ページの課題③自転車駐輪施設の運営・管理の見直し〇自転車駐車施設の有料化促進の項で2行ほどの言及である。 平成27年度第一回の調布市自転車駐輪対策協議会のプレゼン資料では自転車駐車施設利用者の受益と負担の公平性の考え方にもとづく検討課題は「距離別料金の導入」のみであり、他は駐輪場の目的別の自転車駐車施設の有効活用に向け利用者の誘導に適した料金設定の議論であった。 また、現在も学生向けや生活困窮者向けの料金設定を行うなど、利用者負担では事実上応能負担の側面も考慮されている。 自転車活用推進法では、環境面、健康面から自転車利用の推進をうたっており、公益性の観点から自転車利用の推進をはかっていると考えられる。鉄道事業者等への自転車駐輪施設設置義務との関係で事業者等への受益者負担原則の適用は理解できるが、利用者に対して受益者負担の面を過度に強調することは、この自転車活用推進法の方向性とも矛盾をきたす。	No.6と同回答

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
3 自転等対策実施計画の位置づけ等	9	P10	P.10 (7) 計画の事業化スケジュール 短期計画 (R2-5年度) と長期計画 (R2-7年度) は達成可能ですね? 「協議中」などのものがあるが、達成可能な根拠はありますか? 現計画のこれまでの10年間の年度ごとの達成度を示す資料があるなら、それを示すこと。 また、調布市全体の表でなく、ブレークダウンして各駅ごとの表を作成すること (そうすれば、この計画がどれくらい練られたものかそうでないかわかるであろう)	本計画の施策内容を、調布市基本計画に位置付けるなどして実施してまいります。 26の計画の進捗状況は、令和2年7月末までの内容を、計画案のP12からP46にわたって実施済み(完了)、実施済み(継続)、協議中、未実施の4つの区分で記載しております(駅ごとに示せるものは、駅ごとに示しています。)

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

## II. 計画の実現に向けての4つの施策

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
1 恒久的な駐車施設の設置	10	P12~17	民有地賃貸が延長されてよかった。計画以前に、借地契約延長に最大限の努力をしたのか?	市では、従来から、自転車等駐車場の安定的な使用のため、民間等からの借地による自転車等駐車場は、土地所有者と基本的に1年である賃貸借契約期間の見直しや、定期借地権の活用及び土地の購入について協議などを進めています。
1 恒久的な駐車施設の設置	11	P17	地下駐輪場がなくなり樹木が戻って来ることは大変よかった。	御意見については、今後の参考とさせていただきます。
1 恒久的な駐車施設の設置	12	P18~19	P.18 生産緑地の活用 生産緑地を本来の目的(農業生産)に使用しないことに違和感があるが、駐輪場用地としての契約解除を迫られないのか? その場合、買い取ることができるのか?	P18に記載の通り、生産緑地地区内に市が自転車等駐車施設(公共施設)の設置等に係る行為をする場合においては、地権者との協議が必要となりますが、生産緑地の指定を解除した上で、当該用地に自転車等駐車施設を設置することが可能です。 使用の際の契約については、市が土地所有者から土地を買い取る不動産売買や、賃貸借契約及び事業用定期借地権など土地所有者と協議を行います。
2 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	13	P26~27	駅周辺の隙間にチョコット駐輪ができることが望ましい。	買い物利用による駐輪需要(ちょこっと駐輪)については、P27の計画13「道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討」において記載のとおり、現在、設置に向けて検討を進めております。
2 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	14	P26~27	計画の中で、路上駐輪の検討をしてくれるのは有難いです。	No.13と同回答
2 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	15	P26~27	銀行、商業施設など事業者が店舗の近くにちょこっと駐輪を用意するべきだと思います。駅前の銀行にちょこっと入るのに、建物裏の駐輪場に廻れと言われたら、解約したくなります。	No.13と同回答
2 関係者による自転車等駐車施設の設置推進	16	P26~27	ちょこっと駐輪場 買い物等、短時間無料駐輪場を道路わき等に設置すべきである。	No.13と同回答
3 施設の管理運営化の適正化	17	P28	・無料駐輪場を復活させること 平成29年10月17日の鉄道敷地上部自転車駐車場等に関する整備計画説明会(西地区)では、染地在住の方が、調布駅東側丸善ビル(auショップ)付近の無料駐輪場調布駅東自転車等駐車場の存続必要性を訴えていた。特に学生には無料駐輪場の存在は大きく、地方出身者の中には、無料駐輪場があるために調布に住むことを決断した人もいないのか。駐輪場は受益者負担のために有料化の方針で無料から有料に転換された。駅から少し距離があるので無料という懐に優しい駐輪場は復活できないのであろうか。無料駐輪場廃止は、近隣沿道への無断放置駐輪が増える要因になる。それら増える放置自転車の撤去回収コストと無料駐輪場維持を比較するなら、市民は圧倒的に無料駐輪場を支持するであろう。 無料駐輪場廃止は、路上ではなく駐輪場に自転車を停めている「マナーを守る市民」を困らせることになってしまった。 平置き式で雨ざらしでも有料という駐輪場を造り、更に無料駐輪場を廃止して有料への転換では、モビリティ政策として市民に優しくないとばかりである。 無料駐輪場設置によって市民の自転車利用機会を促進し、地域振興の施策とすれば、平成29年5月に施行された自転車活用推進法の目的にも沿うものとなる。 自転車はマイカー移動に比べ、健康づくりにも資する交通手段であり、無料駐輪場の存在は近隣への気軽なお出かけや買物行動を促す効果をもたらすものである。駐輪場有料化によって受益者負担を求めるという視点だけではなく、市民に優しい交通政策が感じられる調布市で暮らすことができるよう願うものである。 無料駐輪場候補地は、調布駅から最遠部の駐輪場とし、元無料駐輪場であった調布東代替自転車等駐車場と調布西第3自転車駐車場を無料化対象とすることを提案する。	自転車等駐車施設の有料化は、市民負担の公平性確保、民営自転車等駐車場事業が成立する環境づくり、徒歩やバスなどとの分担の適正化などの観点から重要と考えています。 調布市では、駐車環境の維持管理や違法駐車対策のため、令和元年度を例にすると自転車の撤去や整理等に要する費用として約4億3千万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2億5千万円となっており、年間約1億8千万円を税金で補っていることとなります。有料化により使用料をいただくことは、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、受益者負担による公平な行政運営となります。 市では、駐輪場の利用料金は、学生に対する割引や、施設の構造、駅からの距離により細分化を図っております。
3 施設の管理運営化の適正化	18	P28~32	今市内に残存している無料の自転車駐車場施設は駅から遠い、または幹線道路で隔てられ駅との交通の利便性が悪いが、相当数の利用がある。したがってこの施設を有料化したときに利用者の数が見込めるのか、放置自転車の増加につながらないか 慎重な検討が必要である。(西調布は駅近隣に公園など駐輪可能なスペースが存在する。放置が増えれば取り締まりや回収・廃棄のコストがかかる) コロナ渦で経済状況も不透明ななかで市民生活支援の観点からも廃止を急ぐべきではない。(他市では学生支援の一環として駐輪料金の減免をおこなっている事例もある)	各駅に駐輪場の利用状況や駐輪需要の動向を注視しながら駐輪場の適切な運用について検討していきたいと思っています。 また、市においても、高校等が臨時休校となった期間(4月から5月)については、学生区分での利用者全員に、利用期間を2か月間延伸する取り組みを実施いたしました。

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方（坂本課長案）
3 施設の管理運営化の適正化	19	P29～32	税金で賄われている事業である以上、放置自転車対策等にかかる経費も含めて、自転車対策全体の費用対効果を検証して最適の施策を行うことこそ重要である。 2016年(平成28年)10月の市営の自転車駐車場の一時利用料金の値上げは、通勤者が利用する自転車駐車場で一律に近隣市の民間駐輪施設の相場をはるかに上回る6時間100円(買い物などの駐輪場で利用者の回転をよくするための料金設定)にしたために利用者が大幅に減る一方、無料駐輪場は通勤ピーク前に満車になり、市役所駐輪場などでは違法駐輪対策に追われることとなった。駅から比較的遠い市営の自転車駐車場の中にはゲートや料金器などの設備投資をしたにも関わらず利用がほとんどないところも生まれた。 これによって空き地などを活用した100円で8～11時間程度の価格設定の民間駐輪場が増加し、市営の自転車駐車場の収容台数が有効活用されれば、通勤者向けの駐輪需要のかなりの部分が満たされるという皮肉な結果となった。 結局2019年(平成31年)4月より市営の自転車駐車場は12時間100円という料金設定に変更され、市営の自転車駐車施設の利用は回復したが、国領駅西自転車等駐車場は以前に比べかなり空きがあり、駅周辺の建物付帯駐輪施設と稼働率で差がでている。 こうした経験についても検証し今後の施策展開に生かしていくべきである。	料金制度については、御意見のとおり、今後民間事業の圧迫とならないよう配慮するとともに、近隣市の状況も踏まえ検討してまいります。
3 施設の管理運営化の適正化	20	P29～32	1時間半まで100円のところが多いが、2時間まで100円にならないでしょうか？ クルマよりも自転車での移動が社会的に望まれるなか。駐輪費用は廉価が助かります。	貴重なご意見として、今後の自転車等駐車場政策の参考とさせていただきます。
3 施設の管理運営化の適正化	21	P14,23,27,33	駐輪場の基本的考え方 原則、低コストの駐輪場（平置き）にすべきである。しかし、土地の高度利用のために、立体化等（地表面だけでなく、地下使用や2段式など）が必要な地域については、維持管理・修繕や縮小・廃止まで考えた経済性を検討すべきである。巨大駐輪場1つよりは、小さな駐輪場（ちょっと駐輪場？）を多く持つべきである。収容台数1台の駐輪場があってもよい。ICTを活用して空き状況が見えると仮想的に大きな駐輪場として扱える。200平米以下でも補助制度を適用していくことも必要である。	ご指摘の通り、自転車等駐車場の設置に当たっては、設置場所の条件などから最適な施設を、経済性や周辺環境への影響などを考慮して選定すべきものと考えています。 P14に記載の通り、立体化に当たっても、その地域の特性や不足している容量などの状況により、機械式の自転車駐車場や自走式の立体利用など、比較検討を図ったうえで、適した施設を選定します。 ICTを活用した満空情報の提供についても、P33の計画17「満空情報システムの導入検討」に記載の通り検討してまいります。 民間事業者による補助制度についても、P23の計画9「補助対象施設の制限緩和」に記載の通り制限緩和に向けた検討を行います。
4 既存対策の改善・再構築	22	P45～46	・シェアサイクルを普及させること シェアサイクルは、通勤通学のみならず、観光・買い物等2～3km程度の移動に優れた交通手段である。同じサービス事業者ステーション専用駐輪スペース間で片道利用ができ、調布市と府中市、稲城市、川崎市などと市域を跨いだサービスが展開されている（ハローサイクリング）。利用料金も15分70円からと安価である。自宅あるいは通勤通学先付近のステーションから駅付近のステーション間での利用が普及すれば、駐輪場（特に月極め利用）の需要台数は減少する。便利な交通手段として、ステーションを増加させ、より普及を図るべきである。シェアサイクルの普及調査を2～3年毎に行い、調布市自転車等対策実施計画に反映させるべきである。	市では、平成31年4月から、シェアサイクルの有用性について確認するため実証実験を開始していますが、すでに多くの人々の有用な交通手段になっているものと考えています。本計画の中でもP45の計画25「サイクルステーションの拡大」及び計画26「市民を対象とした利用促進等」の通り、ステーションを増やしていくことなどを挙げています。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

### Ⅲ.実態調査を踏まえた各駅における自転車等駐車場の施策の方向性

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
(1) 調布駅	23	P65～68	・路上駐輪を優先的に実施させること 駐輪台数を増加させるために費用低廉な手法である。また路上駐輪を制度化することで、放置自転車の減少に寄与する。 ①スーパー調布とうきゅう前の歩道上の駐輪（ちょっと駐輪）を一定時間無料その後有料として認める。これにより利用者の自転車利用者利便向上、商店の商業振興、行政の駐輪場利用料収入増と三方良しの施策となる。 ②蓮慶寺から甲州街道までの通り都市計画道路3・4・28号線相互通行化までの期間限定利用として、ガードレールで道路を塞いでいる部分を暫定路上駐輪場として整備すること。令和2年8月4日の調布駅南地下自転車駐車場の都市計画（廃止）に伴う説明会等議事録で坂本交通対策課長が「都市計画道路3・4・28号線の活用については、道路用地であるため駐輪場としての利用については考えていません」と発言しているが、道路用地であっても土地を遊ばせず、期間限定の暫定駐輪場として活用する施策の検討を希望する。 また、令和2年9月1日開催の中心市街地基盤整備等特別委員会の資料4「調布駅周辺における一方通行規制及び車両の駐停車の検討について」の「2一般車乗降場について」に調3・4・28号の整備検討として京王線線路付近での一般車乗降場整備が検討して記載されている。しかし、当該路線は京王線東口改札口から100m以上東側にあり、送迎目的の乗降場としては改札口から遠いため不便であり、利用されない乗降場となる可能性が高い。品川通り側から来た送迎用自動車は南に戻り、旧甲州街道側からの送迎用自動車は北に戻りたい筈で、南北交通の充実を図るために建設される道路が線路付近で乗降場して使われ、車両を滞留させると本来の道路建設目的から外れる可能性がある。幅員が余るならば路上駐輪場か、地下機械式駐輪場を建設し、自転車の入出庫口として整備した方が役立つ。	路上駐輪については、P27の計画13「道路路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討」において記載のとおり、現在、設置に向けての検討を進めております。 また、都市計画道路3・4・28号線の一時的な駐輪場としての活用については、現段階で駐輪場が不足している状況にないため、検討の対象とはしていませんが、都市計画道路の供用開始に合わせた、路上駐輪場の設置については、今後の自転車駐車場の需給状況などを見ながら検討してまいります。  今後の検討の参考にさせていただきます。

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
(1) 調布駅	24	P65~68	<p>・鉄道敷地上部自転車駐車場等（東地区・西地区）について 平置き式ラックから垂直昇降2段ラック化改造で収容台数を増加させること 線路上敷地は2012年の京王線地下化により新たに生まれた土地である。京王線地下化以前は、架線柱があり、騒音を立てて複線本線を列車が頻りに通過していた土地である。線路の上であることから駅と地続きと見られることも出来、これ以上ない駐輪場好適地を徹底的に活用すべきではないか。線路の地下化で新しく地上に出現した土地を有効に活用し、できるだけ自転車が多くの駐輪できるよう、平置き式ラックから垂直昇降2段ラック化への改修工事を行うことにより、同じ敷地に平置き式と比して1.5倍程度の設置台数となるよう設置台数増を図るべきと考える。平置き式の駐輪場は土地利用効率の低い、実にもったいない仕様である。トリエA館東側の鉄道敷地上部に京王電鉄が造った駐輪場も（自走スロープ式）2階建構造であり、平置き式ではない。</p> <p>平成29年10月16日の鉄道敷地上部自転車駐車場等に関する整備計画説明会（東地区）で、交通対策課塚田交通対策課長補佐（当時）は線路敷地上部の駐輪場が平置き式である理由として、サイクルラックは使い勝手が悪い旨回答していた。また、令和2年8月2日坂本交通対策課長が「やはり2段ラック式は使いにくいという声が多く、できれば平面で整備していきたいと思っています」と回答している。</p> <p>既設の布田東路上自転車等駐車場や、調布南第1自転車駐車場の2段式ラックは上段ラックを手前に引降ろす方式で、これらは使い勝手のよい設計とは言えないものである。</p> <p>しかし、垂直昇降2段式ラックには力をかけずに昇降できる使い勝手のよいものがある。</p> <p>株式会社OSS製の「垂直昇降2段式(ARS型)」は、業界で唯一の「ガススプリング方式」を採用（特許取得済）（同社HPによる）によって安全なラック昇降を実現している。近隣市区でも多く採用されていることから、調布市でも採用の検討を希望する。（京王八王子南臨時自転車駐車場、世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場、世田谷区立烏山中央自転車等駐車場等で採用されている）</p>	<p>情報提供いただきました2段ラック式は、今後の駐輪場政策の参考とさせていただきます。</p>
(1) 調布駅	25	P65~68	<p>・今後建設する駐輪場は機械式駐輪場を採用すること 調布駅周辺には敷地の高度利用が出来、利用者がICカードをタッチして15秒程度で入庫出庫できるという利便性・高速性・安全性・防犯性いすれにも優れた機械式駐輪場の採用を希望する。多摩地域においては三鷹市すすかけ駐輪場(8基・1,440台や、八王子駅南口地下タワー式自転車駐車場(6基・1,224台でも採用されている。三鷹市、八王子市で採用されている地下機械式駐輪場「エコサイクル」株式会社技研製作所)であれば1基で204台収容できる。三鷹市のすすかけ駐輪場では、周辺の住環境に影響を与えず、従前の平置き時に比べ3倍の収容能力を確保した。地上型で短工期の「モバイルエコサイクル」58台基)という製品もある。また、調布近隣の川崎市多摩区登戸駅北側駐輪場では地上タワー式3基・594台収容の機械式駐輪場「サイクルツリー」JFEエンジニアリング株式会社が採用されている。サイクルツリーは円筒型だけでなく、地上水平式（横浜市鶴見区弁天橋駅駐輪場）や、ビル屋上階型（枚方TSITE）、ビル組込み型（GINZA SIX）も選択できる。</p> <p>地下機械式駐輪場の参考例として、平成29年4月に設置された品川区大森駅水神口自転車等駐車場（サイクルツリー3基・計765台収容）を挙げる。大森駅水神口では当初の平置き式駐輪場計画から平成27年度に地下機械式駐輪場への設計変更を行ったことが特に参考になる。品川区は、地下機械式駐輪場のメリットとして、①限られた敷地内で多くの収容台数が可能、②効果的に地上部を有効活用できる、③車両の盗難等の心配がなく、入出庫が容易などを挙げている。（平成28年4月20日品川区工事説明会資料より建設予定候補地は、以下となる。</p> <p>①飯野病院脇の調布南暫定駐車場に地下または地上機械式駐輪場を建設する。 ②旧タコ公園南側にあった旧調布南自転車駐車場(1,580台収容部分に地下または地上機械式駐輪場を建設する。 ③パークサイドビル跡地に地下または地上機械式駐輪場を建設する。 ④パークサイドビル跡地と旧調布南自転車駐車場部分を合わせた敷地に商業ビル組込み型の機械式駐輪場を建設する。 ⑤調布駅南口駅前広場社会実験として、モバイルエコサイクルを設置する。</p>	<p>自転車等駐車場の設置については、設置場所の条件などから最適な施設を、経済性や周辺環境への影響などを考慮して選定すべきものと考えています。御意見のありました機械式駐輪場につきましても立地の特性や駐輪需要を見ながら判断してまいります。この度は、情報提供ありがとうございました。</p>

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
(1) 調布駅	26	P65~68	<p>・京王電鉄に附置義務プラスアルファ台数分の駐輪場を造らせること 平成20年の「調布市自転車等対策実施計画」策定時、トリエの売場面積によって算出される駐輪場附置義務台数は未定であった筈である。 平成28年2月には京王電鉄はトリエA館については、6階建を5階建に設計変更を発表しているが、階数減によって延床面積が約3,000㎡減少した。この設計変更によって売場面積が減少することとなり、駐輪場附置義務台数の減少に作用したはずである。 トリエ京王調布の法令に係る附置義務分の駐輪場台数は795台であり、ほぼ附置義務台数分の駐輪場しか設置されなかった。 調布市は、平成27年8月17日市議会全員協議会での岩本宏樹都市整備部長（当時）の発言で「市では、これまで京王電鉄株式会社と調布駅周辺の開発に係る包括的な協議を進めてまいりました。その中で自転車駐輪場については、設置する商業施設に係る附置義務台数以上の設置を強く要望してまいりましたが、最終的には附置義務プラスアルファ分として300台程度は確保できる見込みとなりました」（議事録より）としていた。附置義務プラスアルファ分として300台の駐輪場を京王に協力させるとしていたにも関わらず、平成28年6月14日建設委員会の塚田交通対策課長補佐当時の発言にあるように「調布市立調布西オートバイ駐輪場は、調布駅周辺で京王電鉄が進めるA、B、C、3カ所の開発の附置義務プラスアルファ分の設置を予定していた土地でございますが、協議の結果、この土地を市が無償で使用できる方向で公共貢献いただけることとなりましたので、調布駅周辺で不足しているオートバイ駐輪場として整備いたします。」（議事録より）と計画変更されてしまった。令和2年8月に調布市立調布西オートバイ駐輪場は調布駅西第3自転車駐輪場（175台）に転換されたが、附置義務プラスアルファとして調布市が京王電鉄に約束させた300台より125台も少ない台数の自転車駐輪場台数の確保に留まっている。調布市は今後も京王電鉄に対し、商業施設附置義務設置分だけでなく、自社の顧客である京王線通勤通学利用者を対象とした駐輪場を用意するよう協力を求めるべきである。</p>	<p>利便性に高い自転車等駐輪場の安定的な利用確保に向けて、今後も鉄道事業者と継続的に協議していきま</p>
(1) 調布駅	27	P65~68	<p>自転車利用や駐輪場へのニーズは、調布市の各地域の人口増減、発展・衰退などに関係するわけだから、その分析や予測が必要である。</p>	<p>ご指摘の通り、地域によって将来推計人口に差が出てくることは考えられます。自転車利用者については、駅から市内各地への利用（逆利用）も想定できるため、改定に当たっては、需要予測を行う際、駅別の乗降客数の伸びを用いました。</p>
(1) 調布駅	28	P65~68	<p>P.47 実態調査を踏まえた各駅における自転車等駐輪場の施策の方向性 重点的に進める施策として、計画1~26がどの駅にも記載されているが、実際に行うものみに絞り、R2~5~7年度の年度ごとの計画の表にすること</p>	<p>本計画の施策内容を、調布市基本計画に位置付けるなどして実施してまいります。 26の計画の進捗状況は、令和2年7月末までの内容を、計画案のP12からP46にわたって実施済み（完了）、実施済み（継続）、協議中、未実施の4つの区分で記載しております（駅ごとに示せるものは、駅ごとに示しています。）。</p>
(1) 調布駅	29	P65~68	<p>P.49 施策取り組みの方向性 大型自転車とは 「大型自転車の増加への対応を行う」とあるが、大型自転車とは何か（その定義など）また、「増加」を具体的に年度別の数字（過去から現在、将来予測）を示すこと。</p>	<p>ご指摘の通り、大型自転車についての説明をP50に追加いたします。 大型自転車は、子どもを乗せる椅子のついた自転車や電動アシスト自転車等を指しています。また、高齢化の進展により三輪型自転車などの増加も考えられます。 このような大型自転車は需要が増えていますが、現段階では具体的に把握できていません。今後、具体的な増加の傾向を把握し、検討を進めていくこととします。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

#### IV.計画の実現化に向けて

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
(3) 自転車活用推進計画の策定	30	P79	<p>自転車活用推進法での中長距離の自転車通勤やスポーツ利用は現状の東京の道路インフラと自動車交通量を考えれば明らかに無理があり、国のインフラ整備が前提になる。また速度の割に制動能力が劣り、運転者も無防備な自転車の特性を考えれば、速度制限・整備の義務付けや重大事故の発生可能性を考慮した保険の制度設計など、国レベルの対策推進抜きには安易に推奨すべきではない。</p>	<p>本計画は、駐輪自転車等の課題に対応するための対策を示した計画であり、自転車活用の総合的な計画には至っていません。今後は、策定済みの自転車ネットワーク計画とあわせて、本市における総合的な自転車政策に関する計画の策定の必要性について検討してまいります。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

その他意見

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
その他意見	31	-	<p>調布駅南地下自転車駐車場建設中止の総括と反省を調布市自転車等対策実施計画に活かすこと  調布市自転車等対策実施計画は、平成20年度から平成37年度までの18年間に渡る長期計画として策定された。12年が経過し、令和2年の改定版（案）で調布駅周辺での需要台数が7,250台に修正されたが、修正前の需要台数は7,800台であり、この需要台数をもとに1,400台（線路敷地）+1,900台の調布駅南地下自転車駐車場（駅前広場地下駐輪場）の建設が計画されていた。  調布駅南地下自転車駐車場の建設計画については、駅前広場の地下にまず自走式の駐輪場を建設し、その後に1.8倍面積のロータリーが造られる予定地となり、駅前広場やタコ公園にある樹木の伐採中止を求める16,000筆もの署名が集まった。  当該地下自転車駐車場は地下施設でありながら、京王線調布駅の地下改札階と地下階では接続されない構造であった。また、都市計画駐輪場として1,900台の収容台数は設計上の数値であり、運用時には管理者の人手によって自転車間隔を詰める作業が必要であることが判明し、非常に利用者を使い勝手の悪い設計であることや、駐輪場躯体の巨大コンクリートの箱が地下に埋設されれば、駅前広場・タコ公園に大樹が根を地下に向かって伸ばすことが難しくなることなど、19億円もの事業費に対し、問題の多い計画であった。  平成28年6月8日「都市計画自転車駐車場事業認可及び調布駅前広場の事業進捗状況に関する説明会」の質疑応答で、調布市は「現在、調布駅周辺の自転車駐車場は、無料の施設を含めると台数的には必要量を満たしており、どこかの駐輪場にとめられる状況である。今後、無料時間帯の料金設定を導入するなどして、放置自転車の削減に取り組んでまいりたい」（議事録より）と回答を行っており、平成28年時点で既に駐輪場が不足している状況ではなかった。</p> <p>平成28年9月30日には駅前広場タコ公園でお別れ会が開催され、2000人とも言われる来園者がある中、同日に同公園は惜しまれつつ閉鎖された。第一小学校跡地のレガシーとして存在していたタコの滑り台や砂場などの子どもたちの遊び場が調布駅前広場から失われた。平成29年9月29日にトリエ京王調布の開業に伴い、京王電鉄により新規に800台の駐輪場が開設され、調布駅周辺で民間分を含めた駐輪場施設の設置状況は激変し、駐輪場台数は大幅増となった。それにも係わらず、市は直ちに駐輪状況の調査、需要台数の見直しを実施しなかった。  調布市は、平成30年1月16日の市民向け説明会で、最高責任者である長友市長が登壇し、「自らの責任で工事を実行する」と調布市商工会の名前を出しながら明言した。  平成30年2月・3月、サウスゲートビル前の記念樹4本を残すための修正設計期間（平成30年9月末まで）途中だったにもかかわらず、市民の思いを無視し、駅前広場の56本の樹木を見切り発車で伐採/移植を実施し、駅前広場の大半の樹木が失われてしまった。  平成30年7月31日、東京都はラグビーワールドカップ2019大会のファンゾーン多摩会場として、調布駅前広場・グリーンホールを選定した。都が行った都が行ったこの選定は、世界的イベントの開催会場を確保するために、調布駅前広場で地下駐輪場工事仮囲いを設置したまま（工事休止）とすることができなくなった決定的瞬間だったと推察される。平成30年9月28日、読売新聞にて地下駐輪場が記念樹木の保存と両立できないためという理由で、地下駐輪場が建設困難であることが記事になった。  調布市は、修正設計の期間終了を丸1ヶ月以上超過した、平成30年11月12日に議会全員協議会を開催して議員に対し地下駐輪場建設中止を伝えた。一方、市民に対しては、市報やホームページといった周知手段があるにも関わらず、公式に市民に対しての地下駐輪場の建設中止を知らせることを全く行わなかった。市報平成30年12月20日号のトピックスに初めて市民向けに地下駐輪場の建設取り止めが小さく記事となった。同日ホームページには市議宛の文書である11月12日議会報告会資料が掲載された。市民への説明は越年し、ホームページ掲載後2ヵ月以上経った平成31年1月17日の駅前広場の整備に関する説明会で行われた。</p> <p>当該地下駐輪場問題の端緒は平成20年の調布市自転車等対策実施計画策定を基に1,900台収容の調布駅南地下駐輪場が計画されたことである。平成28年6月時点か、遅くとも平成29年9月のトリエ京王調布開業のタイミングで調布駅周辺の駐輪状況を調査し、需要台数について再試算し、駐輪場建設計画の見直しを行っていたら、調布駅南地下自転車駐車場の建設をせすとも需要を満たしているという現況が確認できたはずである。少なくとも平成30年2月・3月時点で見切り発車状態での駅前樹木の伐採を強行せずに済んだと考えられる。イベント開催についてもシネマフェスティバルをタコ公園部分含めて会場とした実績もあり、完全に更地でなければ開催できなかったわけではない。  市民の税金を（調査費、当初設計費、修正設計費、旧駐輪場解体費で）合計約1億5千万円使ったこと、取返しのつかない樹木伐採を修正設計終了前に行った市の責任は重大であり、事業中止と樹木伐採強行についての総括と反省が求められる。  今回は平成20年の計画策定から11年が経過した時点での見直しとなったが、令和2年度以降も駐輪場の需給調査を2～3年毎に見直しを行い、調布市自転車等対策実施計画に反映させ、駐輪場建設計画見直しを適時行う必要がある。さもなければ、過去に算出した実情に合わない需要台数試算に基づいた駐輪場建設計画を進めようとした調布駅南地下自転車駐輪場建設計画中止の反省を活かすことにはならない。</p> <p>地下自転車駐輪場建設計画中止に続き、安藤忠雄コンセプト案由来の巨大な楕円形ロータリー案を根本から設計を見直し、スーパー調布とうきゅうから京王線公園口までの歩行者動線を直線化してロータリーの大きさを大幅に縮小することを希望する。連続屋根でバスが正着可能な交通ロータリーと、イベント広場、樹木あふれる旧タコ公園のような児童公園に加え、機械式駐輪場、商店、噴水等を配置して、駅前広場に交通結節機能と市民の憩いと賑わいを全部実現することが可能になる。</p>	<p>調布駅南地下自転車駐車場の見直しは、①都市計画決定後に調布駅南地下自転車駐車場に比べ、調布駅入口により近く交通利便性が極めて高い場所に地下自転車駐車場の代替施設の設置が可能となったため。（返還を求められていた自転車駐車場用地の長期の契約が可能となった。）②周辺の土地利用の状況から立体式の自転車駐車場を設置した場合でも、駅周辺の景観に与える影響は小さいこと。③自転車駐車場用地の一部を立体化することなどにより、当初予定していた地下自転車駐車場の計画台数1,900台を確保することができるため。であり、市としての整備方針に変わりはなく、必要台数については、社会経済情勢の変化に伴う、最新データによる推計結果と考えています。</p> <p>御意見の内容は本計画に記述する内容ではありません。  なお、調布駅前広場については、これまでの検討の経緯や市民の皆さんからいただいた声を踏まえ、令和7年度の完成を前提に南側ロータリーの一部を修正し、ロータリー計画図が決定しました。</p>

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
その他意見	32	—	・鉄道敷地駐輪場には屋根を付けること 定期利用も含め、駅までの距離・屋根なし屋根ありで利用料金が異なっているが、調布市が総額47億円で取得する線路敷地に建設する地上駐輪場には、市民サービスとして屋根を設置すべきではないか。 事業費全体からみれば、全台分に屋根を取り付けしても工費への影響は微増のはずである。駐輪台数をできる限り増やした上で、料金を安い金額で統一することの方が、駐輪機会損失の低減を図りながら利用料収入を増やし、屋根によって日差しや突然の雨からも自転車を保護し、利用者に喜ばれる。近隣民間駐輪場との競争という視点でも「選ばれる」駐輪場として稼働率を高めることができる。更に、市営ならではの取組みとして、駐輪場屋根を緑化することや、太陽光発電パネルや蓄電池を設置してエコ施設に転換すれば、更に市民に評価される駐輪場にすることもできる。	貴重な御意見として、今後の自転車等駐車場政策の参考とさせていただきます。
その他意見	33	—	近年、運転手不足などで要望の多い路線のコミュニティバスの運行本数が増えない、利用者減でバスの大幅な減便が起きている。自転車は自動車を所有、運転できない市民にとって年代をとわず市民の交通・移動の自由を保障する大事な交通手段である。実施計画ではあるが、高齢化や若者の貧困化が進むなかですべての市民の交通・移動の自由を保障することを施策の前提として位置付けるべきである。	本計画は、駐輪自転車等の課題に対応するための対策を示した計画であり、自転車活用の総合的な計画には至っていません。今後は、策定済みの自転車ネットワーク計画とあわせて、本市における総合的な自転車政策に関する計画の策定の必要性について検討してまいります。
その他意見	34	—	新型コロナウイルス感染拡大の影響を注視し、駐輪需要の動向にあわせた施策展開など柔軟な対応をもとめる。	自転車駐車場の利用状況については、月毎、年度毎に集計するなど確認しており、適切な運用に努めます。
その他意見	35	P65~68	布田から駅前広場線路沿いに調布駅前広場に来、市役所等に向かう時、広場を引いて通ることは出来ないし、甲州街道へ回れないので、パチンコ屋街を逆走して南ロータリー出口の交差点を西に向かう。子どもを乗せた自転車も引いて広場内を通れないと思う。自転車がゆっくり走れるゾーンを広場内につくってほしい。	今後の検討の参考にさせていただきます。
その他意見	36	—	線路跡地に1,400台、トリエの設置義務の800台、それに民間の駐輪場を供給できる台数計算に入れば、1900台不足はなかったのではないかと？	本計画の自転車等駐車施設設置必要量は、商業施設の駐輪場は含んでいません。また、地下自転車駐車場の1,900台は、線路跡地の整備台数を考慮したものです。 商業施設の駐輪場は、その施設の利用者が主に利用するものと考えられ、通勤・通学や施設利用以外の目的での利用は少ないものと考えられます。ただし、商業施設の駐輪場でない民間の駐輪場は、通勤・通学での利用も考えられるとともに、利用者の選択肢を広げ、放置自転車対策にもつながると考えられることから、改定に当たっては、その動向を注視することとしています。
その他意見	37	—	地下駐建設ありきの計画で、前のめりだったのではないかと？	調布駅南地下自転車駐車場は平成27年11月に都市計画決定していますが、その理由は、当時、調布駅周辺地区では、9箇所の自転車駐車場を設置していたものの、その約6割が民間等からの借地となっており、継続性の面で不安定な運営となっていたこと。また、現在も事業中である調布都市計画道路3・4・29号線の交通広場内に調布市立調布南自転車駐車場（収容台数1,580台）があり、その代替機能の確保が必要であったことなどから、京王線調布駅周辺の放置自転車の発生を防止するとともに、交通利便性の向上、歩行者及び車両の安全性を確保し、併せて都市景観の向上を図るため、設置することとしました。
その他意見	38	—	3人乗り大型自転車や、三輪自転車の優先駐輪場はできないでしょうか？ 障がい者で3輪自転車を使っていますが、駅など目的地に一步でも近い方が助かるし、元トラック式では大型を使わせない駐輪場もあり、困惑します。	P47から78のⅢ実態調査を踏まえて各駅における自転車駐車の施策の方向性の「施策の方向性」に記載の通り、三輪自転車を含む大型自転車への対応として、平面の駐輪場において運用の中で大型自転車が停められるようスペースを確保するための工夫を今後検討していきます。
その他意見	39	—	調布市内は道が狭く、安心して走れる道は限られます。建物が建つたびに道が狭くなり、緑が失われているような気がします。難しい問題ですが、野放図な開発は、市の環境系や都市計画系など複数の部署で連携して一定の枠組みを決めて指導、ストップさせられないのでしょうか。	御意見については、今後の参考とさせていただきます。

項目	No	参照ページ	御意見の概要	市の考え方
その他意見	40	-	調布駅前広場に計画されていた地下駐輪場が廃止になったことはよいことである。なぜなら、地上の土地利用を大きく制限するものであり、また、巨大すぎるハコモノであったから。今回の計画は、この地下駐輪場廃止が前提になっているようだが、なぜ地下駐輪場を計画し、なぜ廃止に追い込まれたかを示すこと。その反省なしに、地下駐輪場なしの計画を今回平気な顔をして市民に提示することに大いに違和感を感じる。	調布市自転車等対策総合計画は、市が今後取り組むべき総合的な自転車等対策の基本方針として策定されており、調布市自転車等対策実施計画は各対策の具体化・実現化に向けて重点的に取り組む26の計画と各駅の方角性をとりまとめたものです。 調布駅南地下自転車駐車場は平成27年11月に都市計画決定していますが、その理由は、当時、調布駅周辺地区では、9箇所の自転車駐車場を設置していたものの、その約6割が民間等からの借地となっており、継続性の面で不安定な運営となっていたこと。また、現在も事業中である調布都市計画道路3・4・29号線の交通広場内に調布市立調布南自転車駐車場（収容台数1,580台）があり、その代替機能の確保が必要であったことなどから、京王線調布駅周辺の放置自転車の発生を防止するとともに、交通利便性の向上、歩行者及び車両の安全性を確保し併せて都市景観の向上を図るため、設置することとしました。 しかし、地下自転車駐車場の代替施設として、①都市計画決定後に調布駅南地下自転車駐車場に比べ、調布駅入口により近く交通利便性が極めて高い場所に地下自転車駐車場の代替施設の設置が可能となったため。（返還を求められていた自転車駐車場用地の長期の契約が可能となった。）②周辺の土地利用の状況から立体式の自転車駐車場を設置した場合でも、駅周辺の景観に与える影響は小さいこと。③自転車駐車場用地の一部を立体化することなどにより、当初予定していた地下自転車駐車場の計画台数1,900台を確保することができるため。などの状況の変化があり、地下自転車駐車場計画を見直すこととしました。 このことについては、現計画においても方向性の記述に留め得ているため、改定案の中でもP66◆令和2年度以降の自転車駐車施設の動きで記載するのに留めました。
その他意見	41	-	他の計画のパブリックコメントでは、改定前の計画や、計画（ないしは改訂版）作成過程がわかる情報（策定委員会の議事録など）が付けられているが、この計画改定案はどのようなプロセスを経て作成されたのか示すこと。	調布市自転車等対策実施計画の改定案を作成するにあたっては、調布市自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例に基づき設置された自転車等駐車対策協議会に諮りながら取りまとめています。 この協議会の議事内容については、市ホームページで公表していますが、今後もパブリックコメントの作成過程にあたっては、わかりやすく工夫してまいります。
その他意見	42	-	調布市の、90分まで無料の時間制限は短すぎる。また、有料の時間刻みも短い。他自治体と比較して、もう少し長くすべきである。	貴重なご意見として、今後の自転車等駐車場政策の参考とさせていただきます。
その他意見	43	-	「野川遊歩道への夜間立入禁止要請」市内を流れる野川には流れに沿って片側もしくは両側に未舗装の遊歩道があります、この道には照明がありません。日中は問題ありませんが、夜間は暗闇であり、警察もパトロールしていないと思われるので、夜間通行禁止にしてはいかがでしょうか。夜間若干の利用者があります、走る男がいます。女もいないわけではありません。橋から下へ降りる階段の入口に以下のごとき看板を取り付けてはいかがでしょうか。「日没30分前より夜明けまで進入禁止」事故が起きてからでは遅いので、予防措置として上記の通り提案します。	野川遊歩道につきましては、市の管理していない道路ですので、要望のいただいた看板類等の取り付けすることはできません。御意見については、管理者にお伝えします。貴重な御意見ありがとうございました。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。