

3) 中心市街地街づくり総合計画（平成 12 年 4 月）

京王線連続立体交差事業と一体となったまちづくりを推進し、将来にわたって快適に住み続けられるまちの形成を目指し、まちづくりを計画的、総合的に進めるための基本となる計画として策定しました。自転車施策に関しては、目標として「自転車が利用しやすい環境づくり」を示しました。

4) 調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）

調布市では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するために優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去 3 回にわたって策定し、事業の推進に努めてきました。同時に、生活道路についても「調布市生活道路網整備計画」（昭和 61 年 3 月策定、平成 6 年 3 月、平成 25 年 5 月に改定）を策定して整備を進めてきました。しかしながら、都市計画道路の整備率は多摩地域の平均より低水準であり、生活道路も約 7 割が未整備となっていました。

そのようななかで、昨今の社会経済状況の変化や周辺基盤整備の進捗によって時代に応じた道路計画を構築する必要性が生じてきたこともあり、都市計画道路と生活道路を体系的、機能的に連携した道路網として形成していくためには双方をバランスよく整備していくことが重要であると考え、一体的に検討し、道路網計画を策定しました。

自転車施策に関しては、計画の目標として「快適、便利、そして安全な移動空間の確保」「商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成」「低炭素なまち、生活環境に配慮した住みやすいまちの形成」を示しました。

5) 調布市バリアフリー基本構想（平成 24 年 3 月）

調布市としてのバリアフリーの考え方を明らかにするとともに、バリアフリー化事業を積極的に推進していく必要があることから、バリアフリー法の枠組みを活用し、市内における移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することを目的に策定しました。

自転車施策に関しては、基本方針として「歩行者が安全・安心に移動できる環境を整備」「自転車マナーの普及・啓発及び自転車対策の強化」を示しました。

6) 調布市環境基本計画（平成 28 年 3 月）

調布市の環境特性を踏まえ、目指す環境の将来像、計画の基本目標を示すとともに、実現するための施策、主な事業、推進体制、進行管理のあり方等を示して総合的かつ計画的に推進することにより、市民の健康で文化的な生活の確保と福祉の向上に寄与することを目的として策定しました。

自転車施策に関しては、施策「環境に配慮したまちづくり」を示しました。

1.3.2 近年の自転車施策に関する指針等

(1) 国の指針等

1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン【国土交通省・警察庁】（平成 28 年 7 月改訂）

平成 24 年 11 月に面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間設計の考え方を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が作成されました。

自転車ネットワーク路線の選定については、既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標達成のために必要となる面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとし、その際、地域内の主要施設立地の現状や見込み、自転車関連事故、地域の課題、ニーズ、自転車通行空間の整備状況などの観点から、連続性を確保するために必要な路線を適宜組み合わせて選定するものと記載されています。

整備形態の選定については「車道を通行する自転車」の安全性向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討するものと記載されています。

平成 28 年 7 月には、自転車ネットワーク計画の策定を全国的に促進するために内容が一部改定されました。具体的には、「段階的な計画策定方法の導入」「暫定形態の積極的な活用」「路面表示の仕様の標準化」「自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入」などが加えられています。

I. 自転車通行空間の計画
● 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標等の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など<u>計画作成手順</u>を提示 ● 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした<u>整備形態の選定の考え方、目安</u>を提示 ※自転車道、自転車専用通行帯、車道で自動車と混在する方法等 ● 整備に当たり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、<u>整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応</u>を提示
II. 自転車通行空間の設計
● 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における<u>設計の基本的な考え方</u>（分離工作物、幅員、路面表示等）を提示 ● <u>直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方</u>を示し、<u>自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案</u>を提示 等
III. 利用ルールの徹底
● 以下の3つの観点から利用ルール徹底の取組を提示 ・全ての利用者への<u>ルール周知</u>（学校教育、免許証更新時等） ・ルール遵守の<u>インセンティブ付与</u>（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等） ・<u>指導取締り</u>（悪質、危険な違反への検挙措置等）
IV. 自転車利用の総合的な取組
● 駐停車・駐輪対策として、<u>自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組</u>を提示 ● 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組を提示

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」国土交通省（平成 24 年 11 月）より作成

図 1-2 ガイドラインのポイント

2) 自転車活用推進法の施行（平成 29 年 5 月公布）

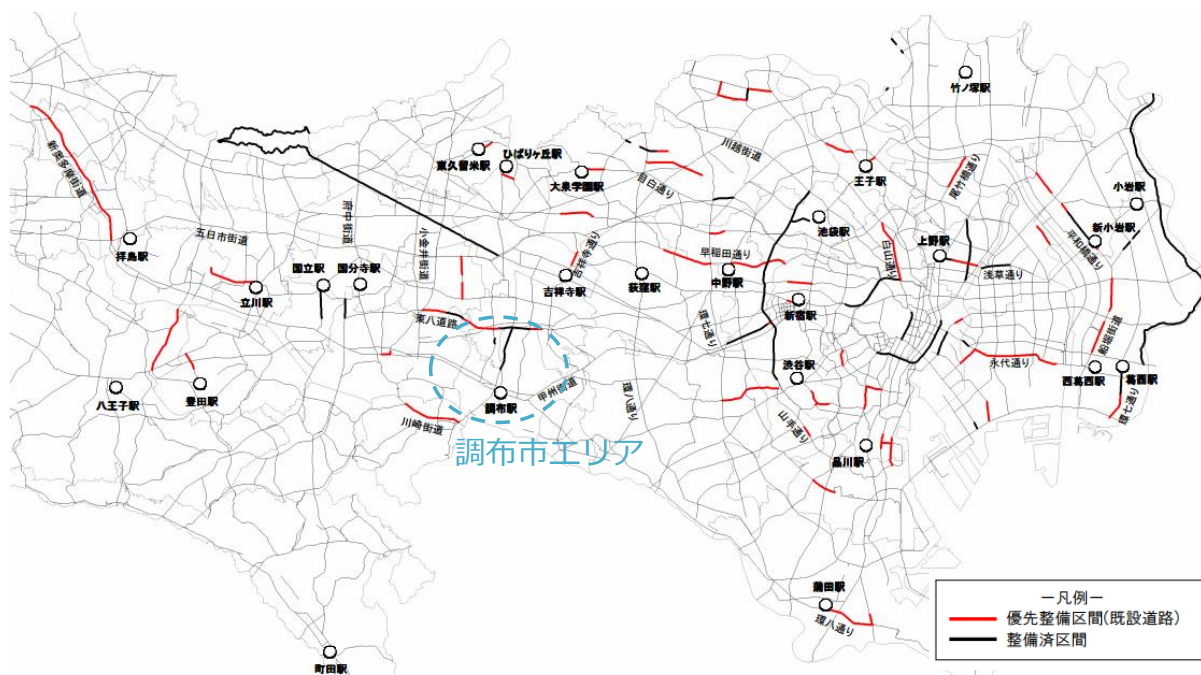
「自転車の活用を総合的・計画的に推進」することを基本理念として公布されました。14 の施策が重点的に検討・実施する項目として示されたほか、各立場の責務が定められ、市町村には「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めることが求められています。

(2) 東京都の指針等

1) 東京都自転車走行空間整備推進計画（平成 24 年 10 月）

東京都内における自転車走行空間の整備目的や整備手法を提示するとともに、事故の危険性がある区間や、自転車乗入台数が多い駅周辺、観光スポットや集客施設を結ぶ路線などの視点から、優先して整備する区間などを取りまとめています。

自動車走行空間は、自転車歩行者道、自転車道、自転車歩行者専用道路、自転車専用道路、自転車レーン（普通自転車専用通行帯）に分類され、自転車走行空間の整備手法と各整備手法の特徴やその整備要件をまとめています。

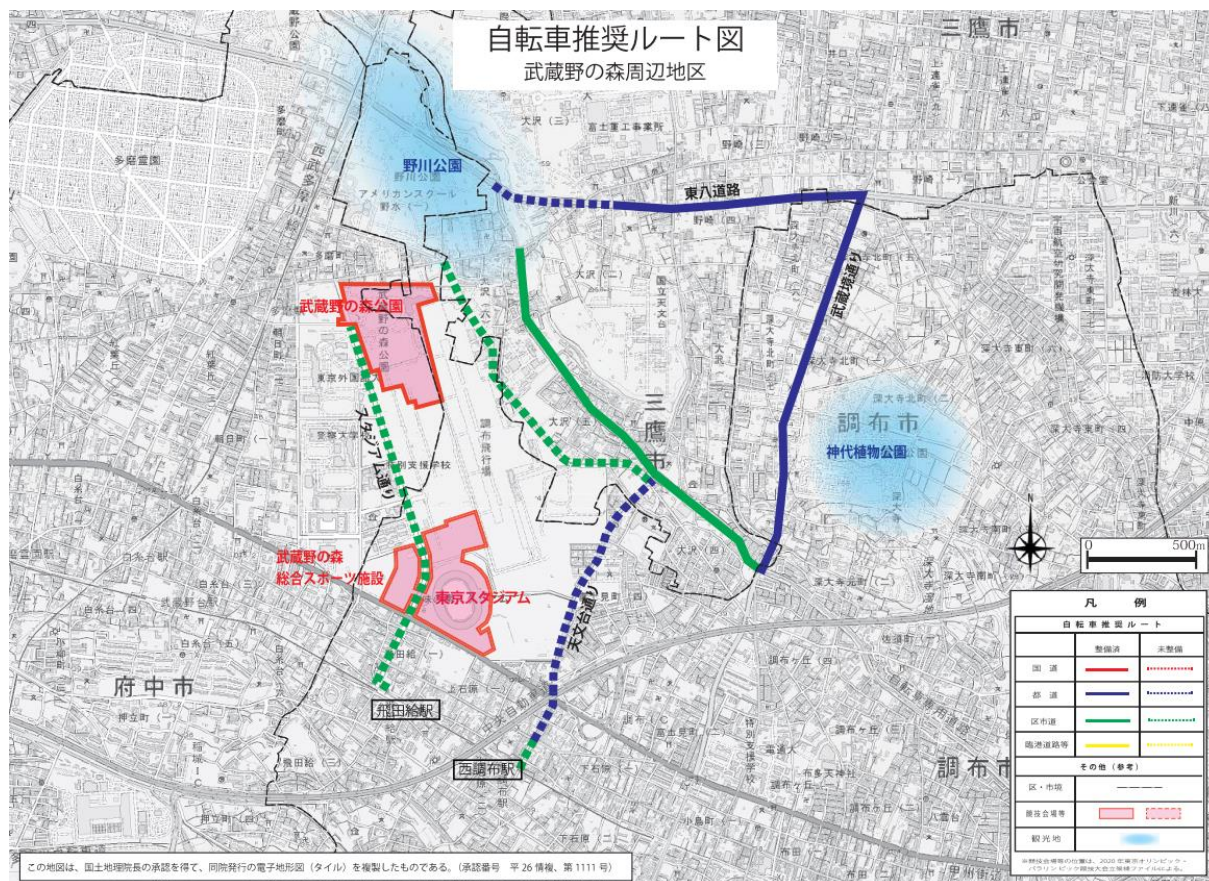


出典：「東京都自転車走行空間整備推進計画」東京都（平成 24 年 10 月）より作成
図 1-3 優先整備区間

2) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルートへの取り組み（平成 27 年 4 月）

2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会会場や主要な観光地の周辺において、自転車がより安全に回遊できるよう、自転車が走行しやすい空間を連続させてネットワーク化を図る自転車推奨ルートを設定し、国や区市等と整備に取り組むとしています。

調布市周辺では、「武蔵野の森周辺地区」において以下に示す自転車推奨ルートが設定されています。



出典：「東京都建設局 報道発表資料」東京都建設局（平成 27 年 4 月）より引用
図 1-4 自転車推奨ルート

1.3.3 上位・関連計画等の整理

上位計画・関連計画，国や東京都などの近年の自転車政策と調布市自転車ネットワーク計画の位置づけは，図 1-5 のとおり整理されます。

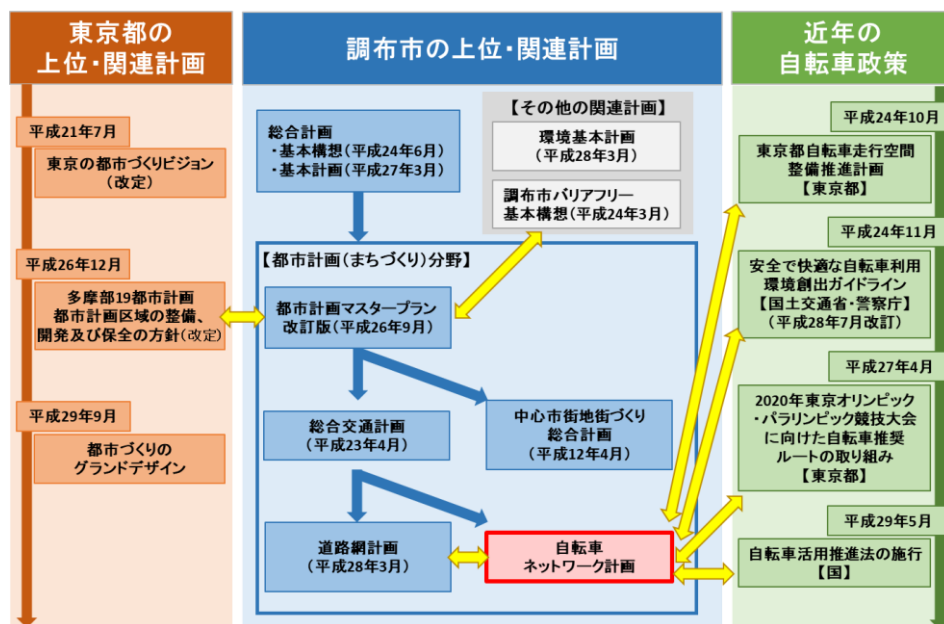


図 1-5 調布市自転車ネットワーク計画の位置づけ

上位計画・関連計画等から自転車に係る基本方針・取組等を抽出すると，表 1-2 のとおり整理することができます。

表 1-2 上位計画・関連計画における自転車に関する基本方針・取組

【上位・関連計画】	【自転車に関連する基本方針・取組み等】
多摩部19都市計画 都市計画区域の整備，開発及び保全の方針	方針「環境負荷の少ない交通手段である自転車が安心して通行できる道路空間の創出」 方針「多摩湖周辺の自転車道など，快適で便利な自転車走行環境を形成」
都市づくりのグランドデザイン	取組「道路空間を再編し，自転車の快適な通行空間を実現」 取組「自転車シェアリングのサイクルポートを利便性の高い場所に設置することにより，他交通機関と組み合わせて交通環境を充実」 取組「自転車走行空間や駐輪場の整備，ルール・マナーの啓発などにより自転車利用環境を充実し，自転車活用を推進」
調布市都市計画マスタープラン	まちづくりの方針「自転車をひとつの交通手段として位置づけ，走行環境等を整備」
調布市総合交通計画	基本方針「歩行者・自転車が安全・安心に移動できる環境の整備」
中心市街地街づくり総合計画	目標「自転車が利用しやすい環境づくり」
調布市道路網計画	計画の目標「快適，便利，そして安全な移動空間の確保」 計画の目標「商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成」 計画の目標「低炭素なまち，生活環境に配慮した住みやすいまちの形成」
調布市バリアフリー基本構想	基本方針「歩行者が安全・安心に移動できる環境を整備」 基本方針「自転車マナーの普及・啓発及び自転車対策の強化」
調布市環境基本計画	施策「環境に配慮したまちづくり」
【近年の自転車政策】	
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	目的「自転車ネットワーク計画の作成やその整備，通行ルールの徹底等を推進」
自転車活用推進法の施行	基本理念「自転車の活用を総合的・計画的に推進」
東京都自転車走行空間整備推進計画	整備目的「歩行者，自転車，自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間の創出」 整備目的「CO ₂ 削減など環境への寄与」 整備目的「自転車走行環境の利便性向上による観光振興への寄与」
オリ・パラに向けた自転車推奨ルート	目的「誰もがオリ・パラの雰囲気や観光地のにぎわいを楽しめるよう取組を実施」

1.4 計画検討の経過

平成 28 年度に自転車利用者アンケート等の意見や調布市総合交通計画策定等検討委員会における協議を踏まえてまとめられた調布市自転車ネットワーク計画（素案）について、平成 29 年度は市民参加の手法を用いることで、市民の方々をはじめとした各関係者へ積極的に情報を提供し、意見交換を行いました。

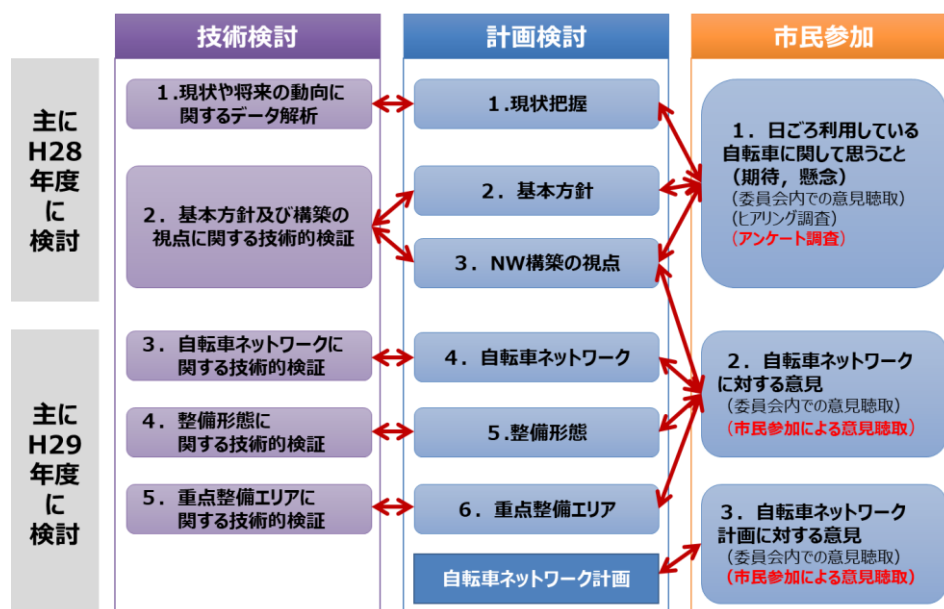


図 1-6 計画検討と市民参加の関係について

(仮称) 調布市自転車走行空間ネットワーク計画の検討についてご意見を伺ひします

～ 市民等の皆様からのご意見を募集しております ～

- 調布市では、平成28年度に、自転車利用に関するアンケート調査や、関係者による検討委員会による協議を経て、「(仮称) 調布市自転車走行空間ネットワーク計画 (素案)」を作成しました。
- 今回は、この素案についてご意見を伺ひ、今後の計画策定に反映させていただきたいと考えております。

※ なぜ、自転車の通行空間の整備が必要なのでしょうか

安全で快適な自転車通行空間の不足

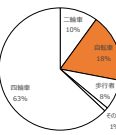
徒歩や自転車にとって、安全に利用できる空間は十分ではないと感じる市民が多いです。



（調布市自転車利用実態調査の結果）

自転車通車事故の比率が高い

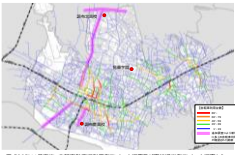
平成28年度の調布市の事故発生件数は443件で、そのうち自転車の事故が約2割を占めています。



資料：警察庁「交通事故発生状況」平成28年度

歩行者の多い駅周辺等への自転車の集中

調布駅、つづき山駅、仙川駅、高瀬戸へ向かう南北方向の利用が多く、東西方向では、品川通りの利用が多くなっています。



平成28年11月調査、自転車通車事故発生件数（駅周辺300メートル以内の調査ポイント周辺図）

※ 調布市が検討している「(仮称) 調布市自転車走行空間ネットワーク計画」について

- 道路には、車、歩行者、そして自転車といった、いろいろな方法で移動している方がいます。車は車道を通行し、歩行者は歩道や路肩帯を通行します。**自転車は原則として車道の左側を通行することになっています。**
- しかし、現状では歩道を通行する自転車が多く、歩行者の安全が保たれていません。車は車道を通行し、歩行者は歩道や路肩帯を通行できる空間が不足しており、**自転車の明確な走行空間の確保が課題**となっています。
- また、自転車と安全に目的地的に、**自転車通行空間の整備は、断片的ではなく、交差点を含めた「連続性の確保」が重要**です。
- すべての自転車利用者のために全ての道路で自転車通行空間を整備することが理想ですが、現実的には、**地域ごと、区ごとに対応**して、**安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備**するため、**地域と連携して、面的な自転車ネットワーク計画を策定**することが重要です。
- したがって、「**自転車走行空間ネットワーク計画**」の策定には**地域の意見**を考慮した**計画の作りかえ**が重要であると考えます。

(参考) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

(国土交通省・警察庁、平成28年7月改定)

- ガイドラインでは面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間設計の考え方が示されています。

■ 自転車通行空間設計の考え方



安全で快適な自転車通行空間の整備のイメージ

※ ご意見をいただきたいこと

市で検討中の素案（次ページ以降）について以下の意見をいただければと思います。

- ① 基本方針（何のために）
- ② 整備を行う路線（どこに）
- ③ 整備の仕方（どのように）
- ④ ソフト施策（走り方など）



図 1-7 オープンハウスの様子（調布駅）



図 1-9 のぼりによる周知（仙川駅）

1.5 計画の期間

本計画は、平成 30 年度を初年度とした計画です。道路網計画の進捗にあわせて自転車ネットワーク路線の整備を行うことを基本とします。

平成 34 年度(2022 年度)までの 5 か年をⅠ期と設定し、平成 35 年度(2023 年度)から 39 年度(2027 年度)の 5 か年をⅡ期、平成 40 年度(2028 年度)以降をⅢ期として計画します。

なお、各期の終わりに見直しを図ります。



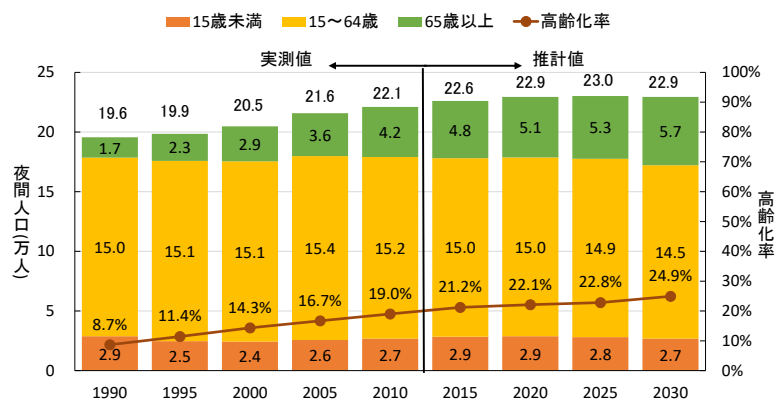
図 1-10 整備時期分類

2. 自転車利用等の現状

2.1 人口

2.1.1 人口推移

調布市の人口は下図のように推計されています。高齢化の進展が見られますが、国の推計値に比べると生産年齢人口の減少は緩やかであり、子育て層も比較的多い状況にあると考えられます¹。

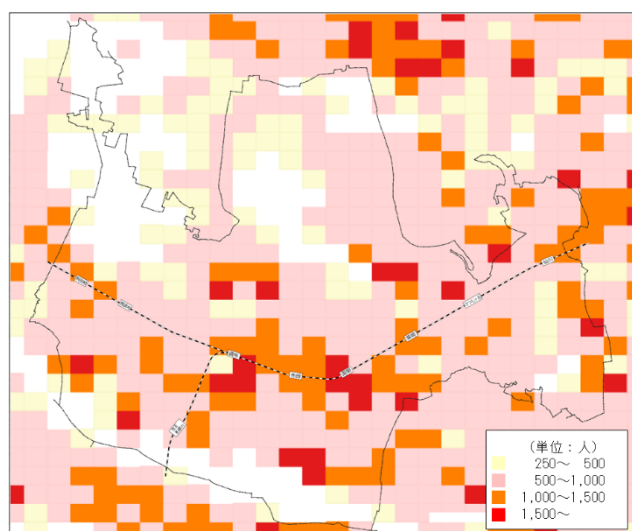


資料：1990-2010 総務省統計局「国勢調査」 2015-2030 調布市の将来人口推計（平成 26 年 3 月）より作成

図 2-1 夜間人口の推移と将来人口

2.1.2 人口分布

人口分布を見ると、調布・布田・国領の 3 駅周辺の中心市街地周辺に人口の多いエリアが連坦していることがわかります。



資料：夜間人口：総務省統計局「国勢調査（平成 27 年）」より作成

図 2-2 人口分布

¹ 2030 年の生産年齢人口構成比は調布市 63%、国 58%と推計されています（調布市：上記資料、国：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 平成 24 年 1 月 出生中位・死亡中位推計」）。

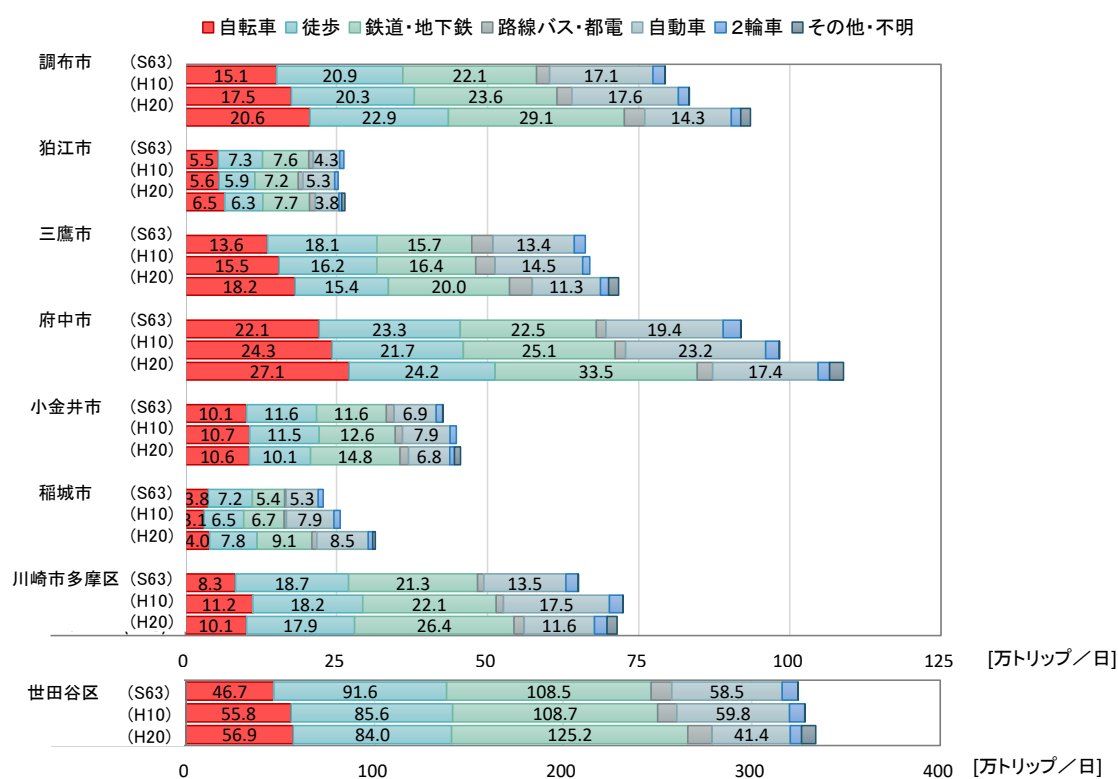
2.2 自転車利用の状況

東京都市圏パーソントリップ調査、大都市交通センサス、交通事故マップ、市民意識調査、道路網計画におけるアンケート等の既存調査の結果を用いて、調布市における自転車利用の現状を整理します。

2.2.1 自転車による移動の状況

(1) 自転車トリップ数

東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）による交通手段別発生集中トリップ²数の経年推移をみると、調布市をはじめ、周辺市区において自転車トリップ数は増加傾向にあります。調布市では、平成 20 年で 20.6 万トリップと、平成 10 年のトリップ数と比較して 3 万トリップ程度増加しています。



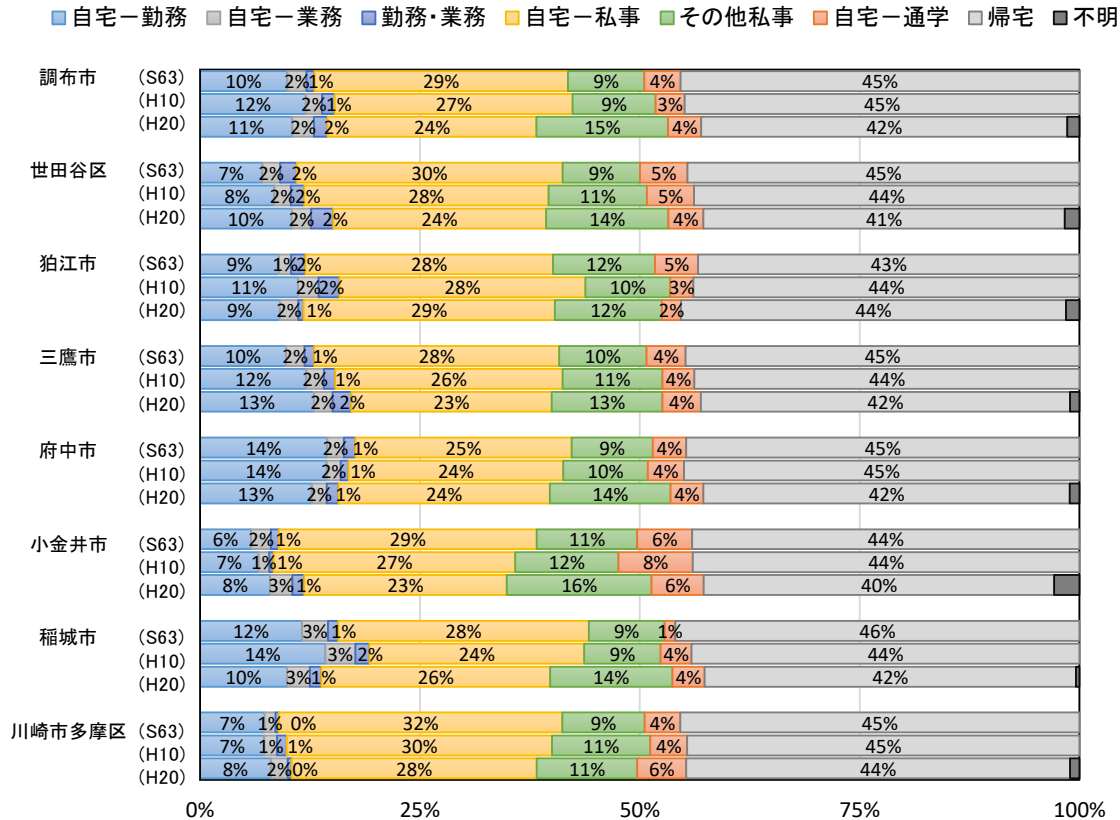
資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各該当年）より作成

図 2-3 調布市と周辺市区の交通手段別発生集中量

² トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップと呼びます。

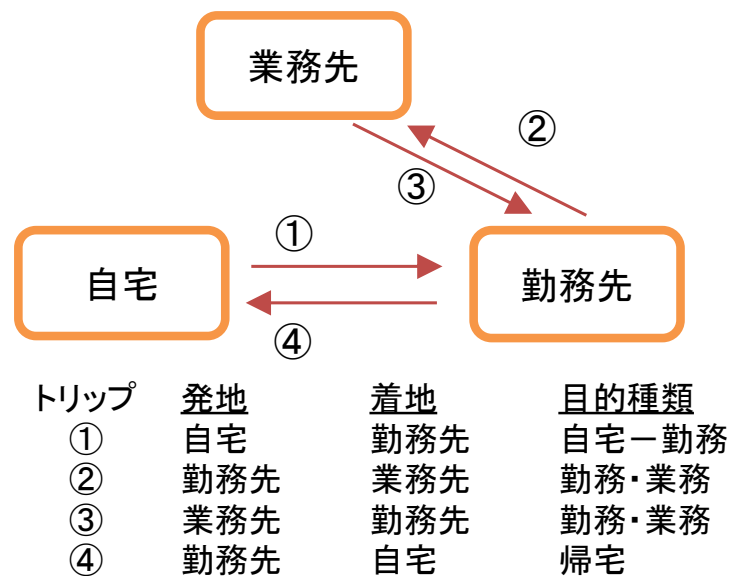
(2) 自転車利用者の目的構成

調布市では、私事目的の自転車移動が一番多く、次いで通勤や通学目的の移動が多くなっています。



資料：東京都市圏パーソントリップ調査（各該当年）より作成

図 2-4 調布市と周辺市区の目的別構成比（自転車）



資料：東京都市圏交通計画協議会ホームページより作成

図 2-5 目的種類の考え方