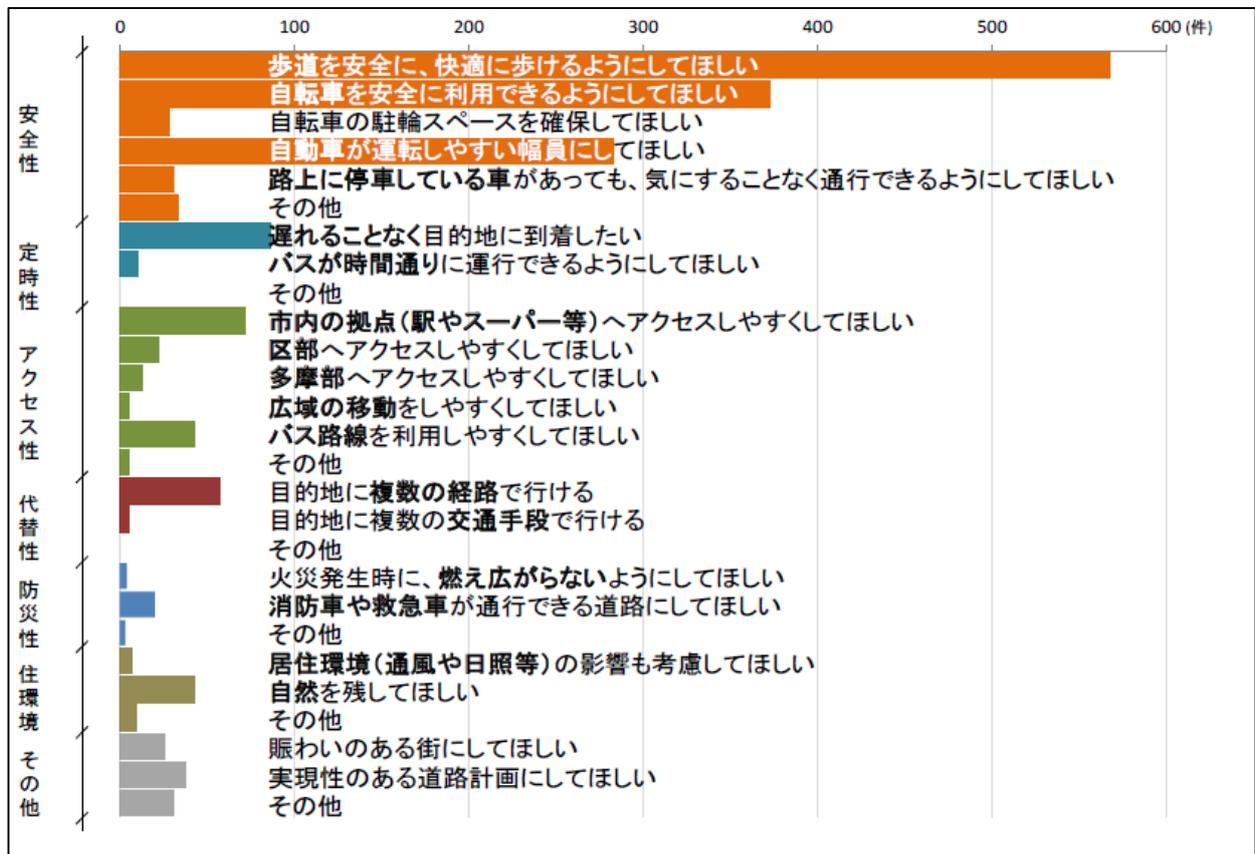


(2) 道路網計画におけるアンケート調査

道路網計画の検討に関する市民との意見交換の場として開催された「みちの井戸端会議」では、自転車と歩行者の安全性に対する意見が大多数を占めていました。



資料：調布市道路網計画（参考資料）市民参加レポートより引用

図 2-19 みちの井戸端会議での意見集計結果

2.3 自転車通行空間等の整備状況

調布市内では、平成30年3月現在、東八道路、武蔵境通り、三鷹通り、甲州街道、鶴川街道、品川通り、松原通りなどで自転車通行空間等が整備されています。



図 2-20 自転車通行空間等整備状況

表 2-2 自転車通行空間整備済み区間一覧

番号	路線名	整備形態	距離(概算) km
①-1	東八道路 (主要地方道14号)	自転車歩行者道	0.05
①-2			0.14
①-3			0.77
①合計			0.95
②-1	武蔵境通り (主要地方道12号)	自転車歩行者道	1.70
②-2			0.32
②合計			2.02
⑤	調布3・4・33号 飛田給南口線(市道西53号線)	車道混在路面表示	0.17
⑥	調布3・4・32号 西調布境橋線(主要市道16号線)	車道混在路面表示	0.13
⑦	鶴川街道(主要地方道19号)	自転車専用通行帯	0.47
⑧	品川通り(主要市道12号線)	自転車歩行者道	0.31
⑨	調布3・4・28号 品川道天神前線(市道南24号線)	車道混在路面表示	0.12
⑪-1	松原通り(都道114号)	自転車専用通行帯	0.21
自転車通行空間 整備済み区間 総延長			4.38

※距離(概算)は、地図上での計測により算出した。

※四捨五入をしているため、合計は一致しない。

表 2-3 警視庁ナビマーク³設置路線一覧

番号	路線名	距離(概算) km
②-3	武蔵境通り(主要地方道12号)	0.76
③	三鷹通り(都道121号)	3.49
④	甲州街道(国道20号)	6.93
⑩	都道114号	0.32
⑪-1	松原通り (都道114号)	1.65
⑪-2		0.10
⑪合計		1.76
整備済み区間 総延長		13.25

※距離(概算)は、地図上での計測により算出した。

※四捨五入をしているため、合計は一致しない。

³警視庁ナビマーク：P57参照。

3. 基本方針と計画目標の設定

3.1 課題の整理

基本方針の設定にあたり、1.3 計画の位置づけ で整理した上位・関連計画における自転車に関連する基本方針・取組等から、自転車ネットワーク路線の整備において考慮すべき視点を以下の通り整理しました。

【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付け、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」



【考慮すべき視点(案)】

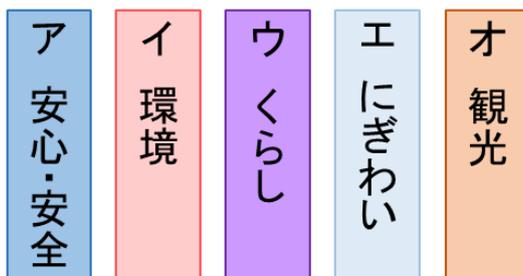


図 3-1 上位・関連計画から見た自転車ネットワーク計画で考慮すべき視点

2.自転車利用等の現状 で把握した調布市の自転車利用等の現状から、自転車利用に関する課題を図3-2の通り整理しました。また、この課題に係る地域の現状は図3-3のように整理されます。

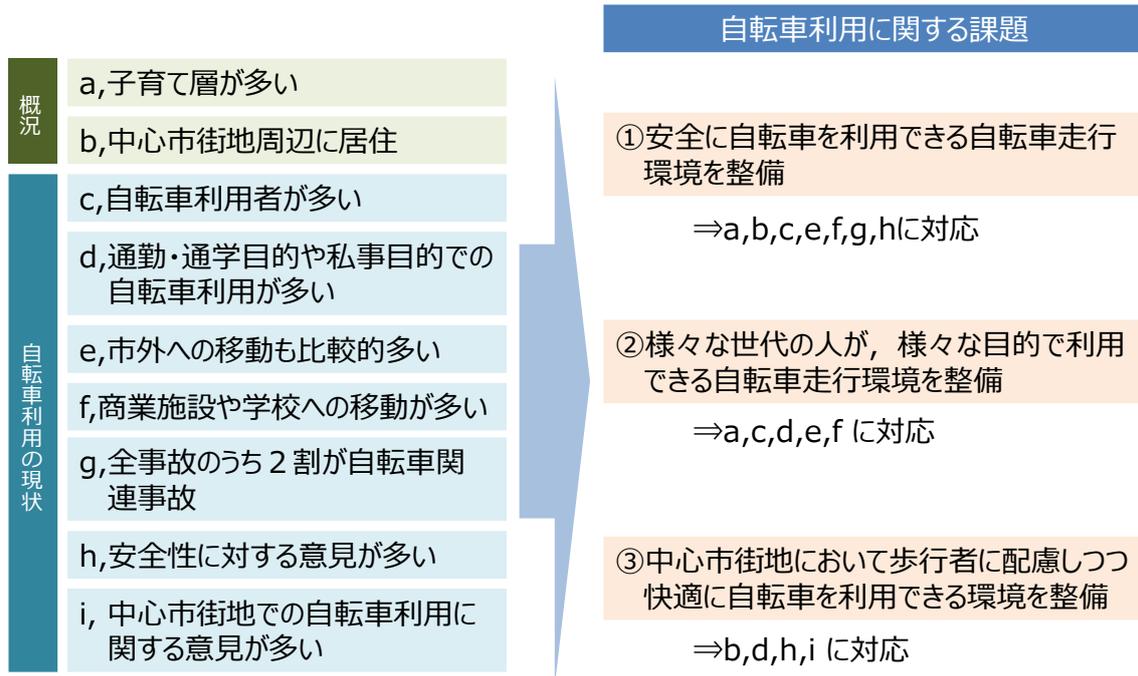


図 3-2 自転車利用に関する課題

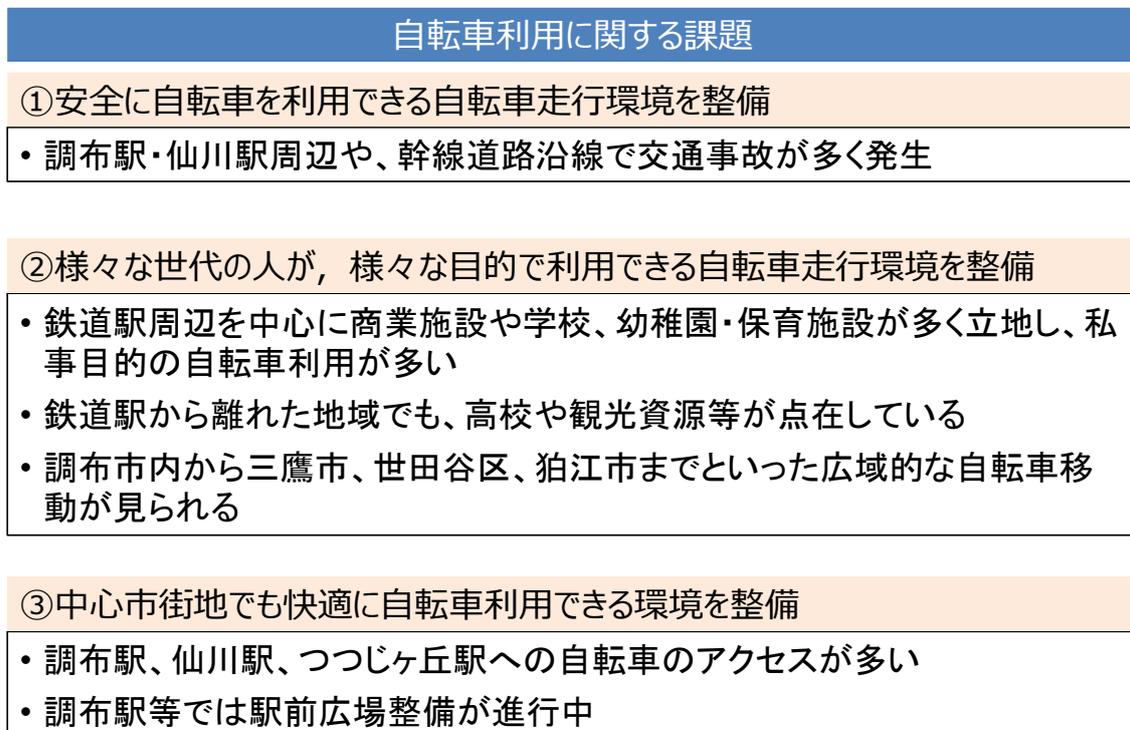


図 3-3 自転車利用に関する課題に係る地域の現状

3.2 基本方針

3.2.1 基本方針

前節で整理した考慮すべき視点と自転車利用に関する課題等を踏まえ、調布市自転車ネットワーク計画の基本方針を図 3-4 のとおり設定しました。

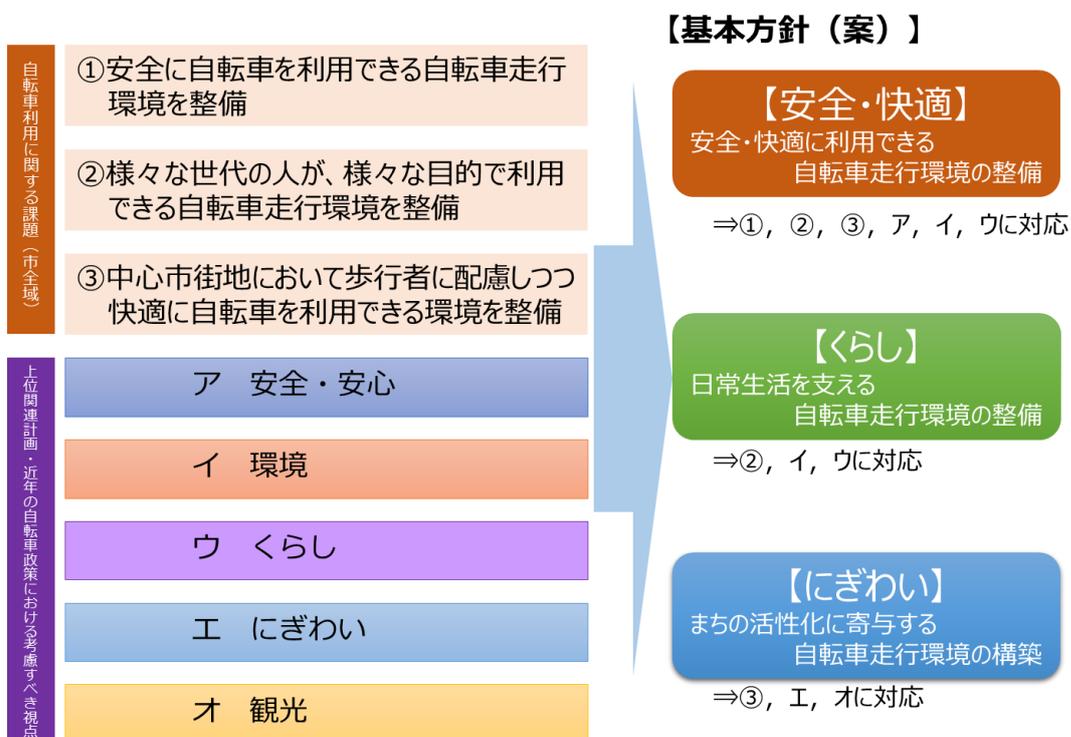


図 3-4 基本方針

3.2.2 ネットワーク構築の視点

3.2.1 基本方針で設定した基本方針を実現するための自転車ネットワーク構築の視点として、①鉄道駅へのアクセス、②駅から離れた主要施設へのアクセス、③中心市街地の回遊や観光資源へのアクセスの3つの視点を設定しました。

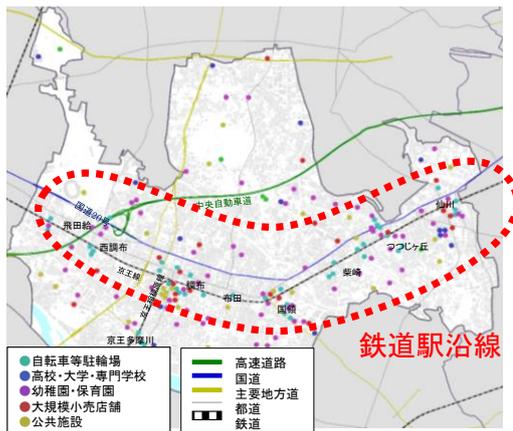
(1) 視点①：鉄道駅へのアクセス

鉄道駅沿線に商業施設や学校、保育施設が多く立地しています。また、大都市交通センサスに基づく分析により、自転車を端末交通手段とした鉄道駅へのアクセスが多いことから、鉄道駅への自転車アクセスを支える自転車ネットワークが必要です。

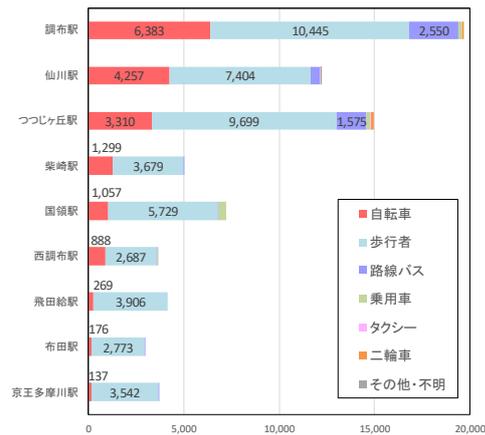
こうした鉄道駅へのアクセスのための自転車ネットワークが構築されれば、基本方針の「安全・快適」「くらし」「にぎわい」の実現に資するものと考えられます。

【自転車利用の現状】

鉄道沿線に商業施設や学校、
保育施設が多く立地



自転車を端末交通手段とした
鉄道駅へのアクセスが多い



資料：大都市交通センサス(平成22年)より作成

視点①：鉄道駅へのアクセス

基本方針【安全・快適】【くらし】【にぎわい】に対応

図 3-5 視点①の設定

(2) 視点②：駅から離れた主要施設へのアクセス

調布市内では、北部地域を中心に、鉄道駅から比較的離れた地域で自転車の分担率が高くなっています。また、多くの自転車利用が見込まれる施設が駅から離れた施設にも立地していることから、視点①で考慮する鉄道駅へのアクセスだけでなく、駅から離れた主要施設への自転車アクセスを支える自転車ネットワークが必要です。

こうした駅から離れた主要施設へのアクセスのための自転車ネットワークが構築されれば、基本方針の「安全・快適」「くらし」の実現に資するものと考えられます。

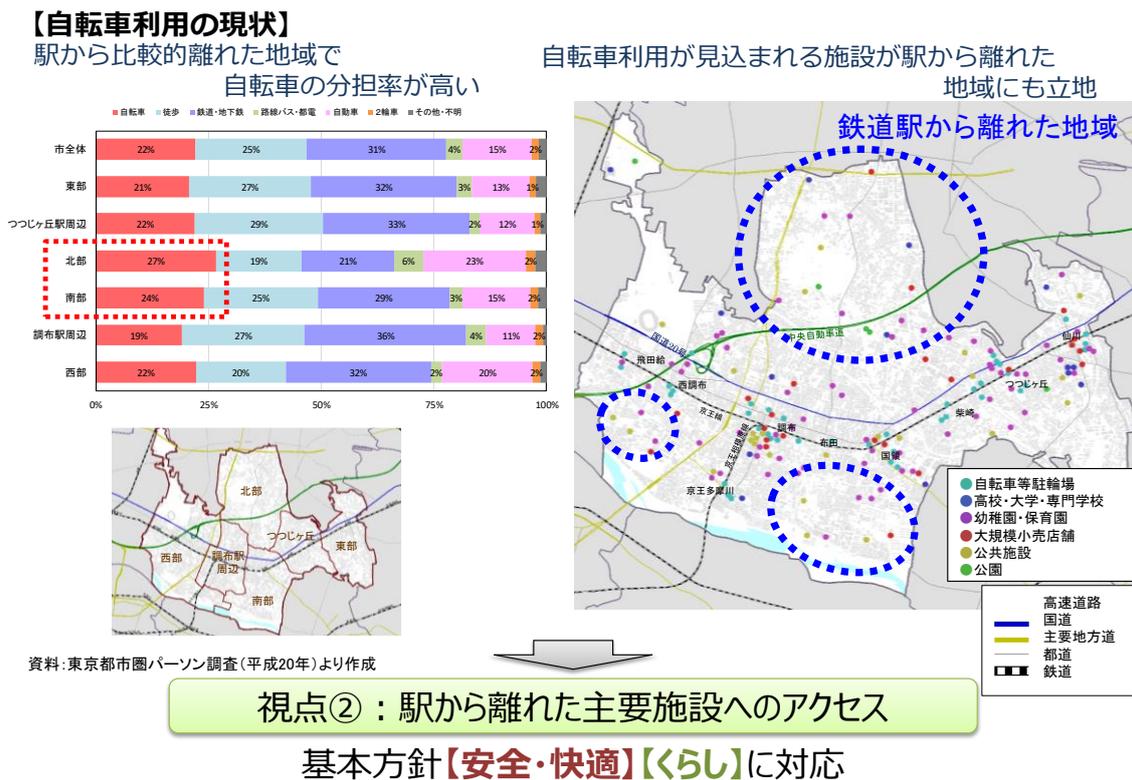


図 3-6 視点②の設定

(3) 視点③：中心市街地の回遊や観光資源へのアクセス

調布市では、調布駅付近連続立体交差事業による京王線地下化に伴い、中心市街地のまちづくりが進行しています。多くの市民にとって便利で身近な交通手段である自転車、中心市街地内の回遊性の向上を図ることで、にぎわい創出に資するものと考えられます。

また、調布市内には、深大寺や神代植物公園、多摩川などといった魅力的な観光資源が点在しているため、これら観光資源への自転車アクセスを支えることで、にぎわい創出が期待できると考えられます。

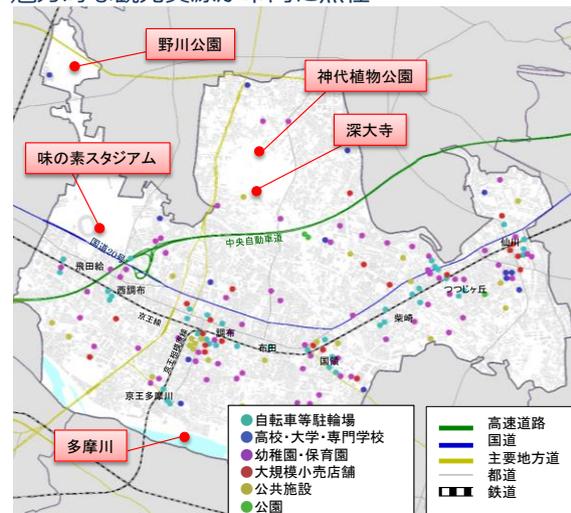
【自転車利用の現状】

中心市街地のまちづくりが進行中



出典：「中心市街地のまちづくりパンフレット」(平成27年5月)

魅力的な観光資源が市内に点在



視点③：中心市街地の回遊や観光資源へのアクセス

基本方針【安全・快適】【にぎわい】に対応

図 3-7 視点③の設定

3.3 計画目標の設定

3.3.1 指標の検討

3.2.1 基本方針 で設定した基本方針ごとに、計画の目標を設定します。

計画目標の設定にあたっては、目標達成状況が把握しやすいよう、できる限り客観的かつ定量的なデータの活用を考慮するものとします。

表 3-1 目標の評価に用いる指標とデータ

基本方針	指標	評価に用いるデータ	ネットワーク構築の視点 (P31-33)との関連 ※
【安全・快適】 安全快適に利用できる自転車走行環境の整備	・ 自転車関連の事故件数	・ 事故件数データ（警視庁）	視点①, ②, ③
	・ 道路が安全と感じる市民の割合	・ 市民意識調査（調布市）	
【くらし】 日常生活を支える自転車走行環境の整備	・ 自転車分担率 （目的地への代表交通手段）	・ パーソントリップ調査 （東京都市圏交通計画協議会）	視点①, ②
	・ 自転車走行空間の満足度	・ 市民意識調査（独自調査）	
【にぎわい】 まちの活性化に寄与する自転車走行環境の構築	・ 鉄道駅周辺の市営自転車等駐車場における一時利用者数	・ 施設管理データ集計	視点①, ③
	・ 中心市街地が魅力的なまちであると感じている市民の割合	・ 市民意識調査（調布市）	

※ ネットワーク構築の視点

視点①：鉄道駅へのアクセス（P31 参照）

視点②：駅から離れた主要施設へのアクセス（P32 参照）

視点③：中心市街地の回遊や観光資源へのアクセス（P33 参照）

調布市総合交通計画（平成 23 年 4 月）では、歩行者・自転車が安全・安心に移動できる環境の整備について、計画目標を次のように設定しています。

施策の基本方針	基本交通施策	指標	現況値	目標値 (H42)
3 歩行者・自転車が安全・安心に移動できる環境の整備	自転車利用環境の整備	自転車走行空間の満足度	29% (H21)	60%
		自転車走行空間の整備延長	10.4km (H21)	25km
		適正な自転車等駐車場 ⁹ の整備済駅数	5 駅 (H22)	9 駅 (市内全駅)
	安全・安心な歩行空間の確保	道路が安全と感じる市民の割合	49.2% (H21)	70%
		歩行空間の満足度	58% (H21)	70%

出典：調布市総合交通計画（平成 23 年 4 月）より引用

図 3-8（参考）設定指標（調布市総合交通計画）