

3.3.2 目標値の設定

調布市総合交通計画における目標設定も参考に、本計画の目標値を次のように設定することとします。

表 3-2 計画目標値の設定

基本方針	指標	評価に用いるデータ	現在	目標値 平成 40 年 (2028 年)
【安全・快適】	・ 自転車関連の事故件数	・ 事故件数データ (警視庁)	158 件 (平成 29 年中)	80 件
	・ 道路が安全と感じる市民の割合	・ 市民意識調査 (調布市)	48.7% (平成 28 年度調査)	60%
【くらし】	・ 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)	22% (平成 20 年調査)	25%
	・ 自転車走行空間の満足度	・ 市民意識調査 (独自調査)	29% (平成 21 年度調査 P34 図 3-8 参考)	60% (平成 42(2030)年 P34 図 3-8 参考)
【にぎわい】	・ 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	891,015 台 (平成 28 年度実績)	92 万台
	・ 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)	54.8% (平成 28 年度調査)	60%

4. ネットワーク候補路線の選定及び重点整備エリアの選定

4.1 自転車ネットワーク構築の全体構成

調布市における自転車ネットワークの構築にあたっては、整備の実現性の観点から、原則として調布市道路網計画に位置づけのある路線を候補路線の検討対象とします。

また、上位関連計画の整理や現状分析の結果を踏まえ、「広域自転車交通軸」と「広域自転車交通軸以外」に大別します。広域的な自転車利用を支える「広域自転車交通軸」は、調布市道路網計画の「広域道路網」に位置づけのある路線を設定し、「広域自転車交通軸以外」の路線のうち、3つの構築の視点に該当する路線を「アクセス路線」に設定します。

なお、道路網計画に位置づけのない路線についても、連続性の視点から追加する路線や、並行する裏道路線の追加を検討するとともに、関係者協議により、候補路線の除外や代替路線の選定、整備形態の工夫における配慮等を検討します。

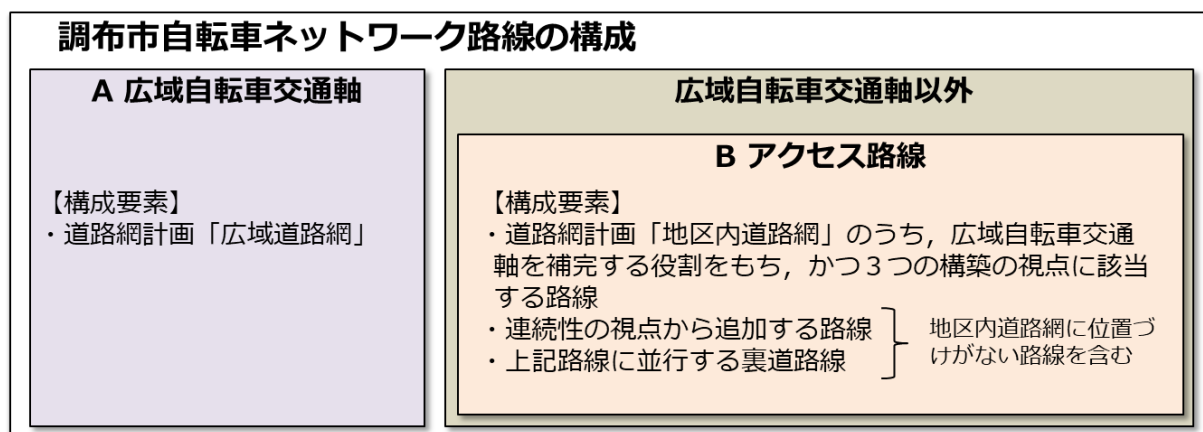


図 4-1 調布市自転車ネットワーク路線の構成

4.2 調布市自転車ネットワーク計画の検討の流れ

4.2.1 自転車ネットワーク構築の考え方

3.2.1 基本方針 で設定した基本方針ごとに検討を行った「自転車ネットワーク構築の視点」について、自転車ネットワークの構築の考え方を検討しました。

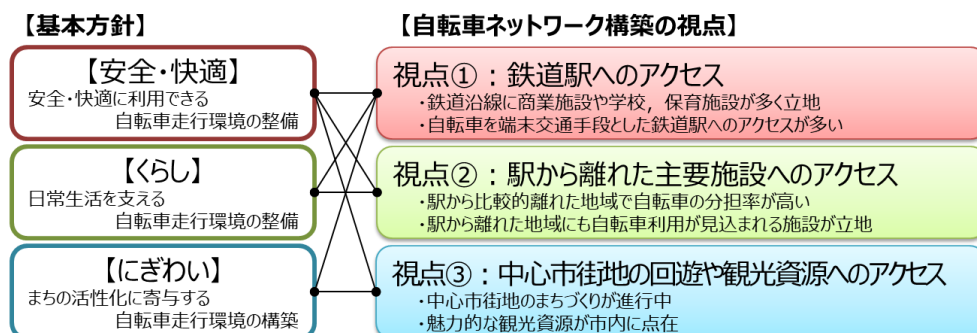


図 4-2 自転車ネットワーク構築の基本方針と視点

表 4-1 アクセス路線の選定の考え方

自転車ネットワーク構築の視点		アクセス路線の選定の考え方
視点①	鉄道駅へのアクセス	広域自転車交通軸と駅周辺を結ぶ
視点②	駅から離れた主要施設へのアクセス	広域自転車交通軸と郊外部の学校等の主要な施設を結ぶ
視点③	中心市街地の回遊や観光資源へのアクセス	- 中心市街地の回遊性向上 - 広域自転車交通軸と観光資源を結ぶ

4.2.2 自転車ネットワーク路線検討の流れ

自転車ネットワークの全体構成を踏まえ、候補路線の選定の流れを以下に示します。

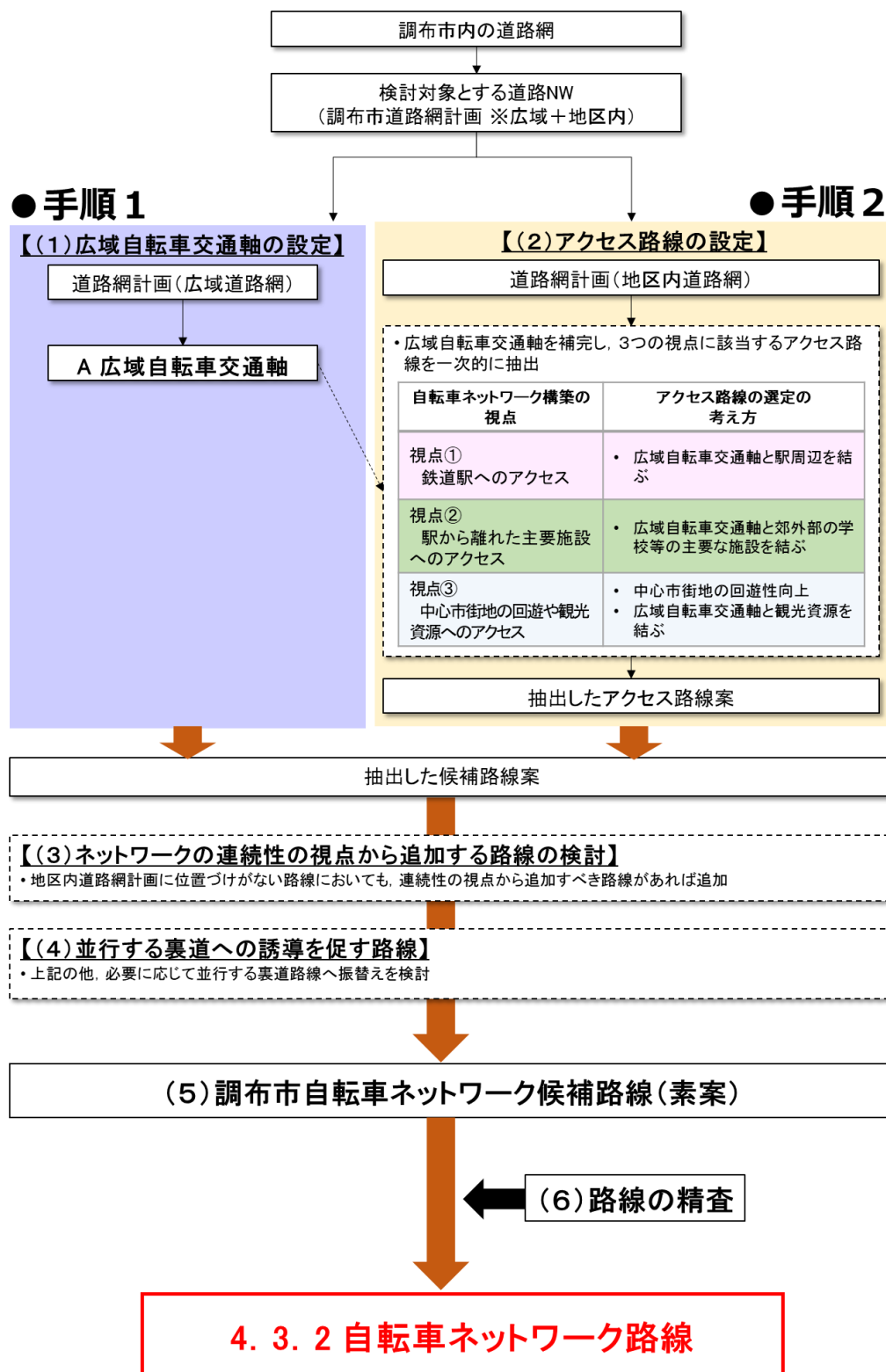


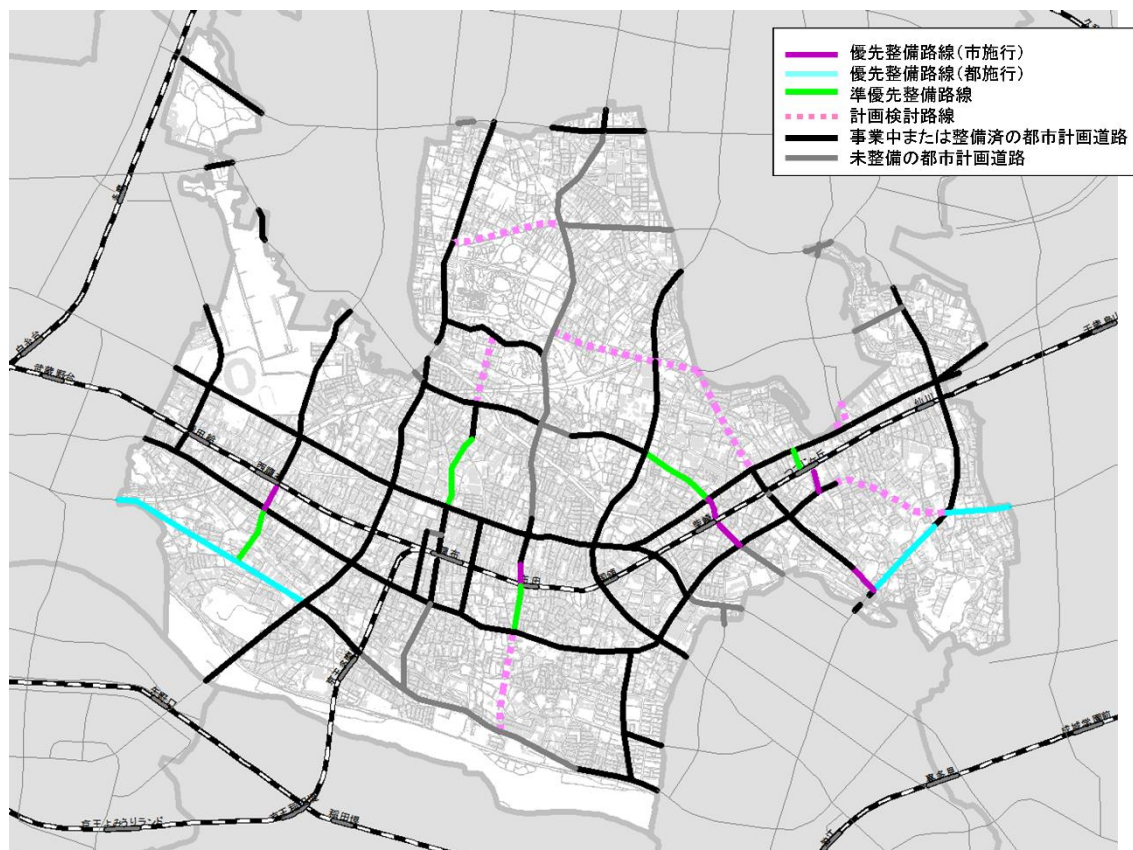
図 4-3 自転車ネットワーク路線検討の流れ

4.3 自転車ネットワーク候補路線の選定

4.3.1 自転車ネットワーク候補路線の検討

(1) 広域自転車交通軸の設定

調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）において，広域的な移動を支える道路として位置づけられている「広域道路網」を，広域自転車交通軸として設定します。



資料：調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）より引用

図 4-4 調布市道路網計画における目指すべき広域道路網

(2) アクセス路線の選定

原則として、調布市道路網計画において「地区内道路網」に位置づけられている路線から選定します。

また、自転車利用者へのアンケート結果等に基づき、利用が多い路線かつ危険の指摘が多い路線を優先的に抽出します。

路線の選定においては、図 4-2 及び表 4-1 で示した、自転車ネットワーク構築における 3 つの視点に対応した路線を抽出します。

1) 視点①の具体のアクセス路線の抽出

視点①「広域自転車交通軸と駅周辺を結ぶ」考え方に該当する路線のうち、アンケート結果の「普段よく利用する路線」または「危険と感じる箇所」の回答が概ね 20 以上の路線を抽出します。

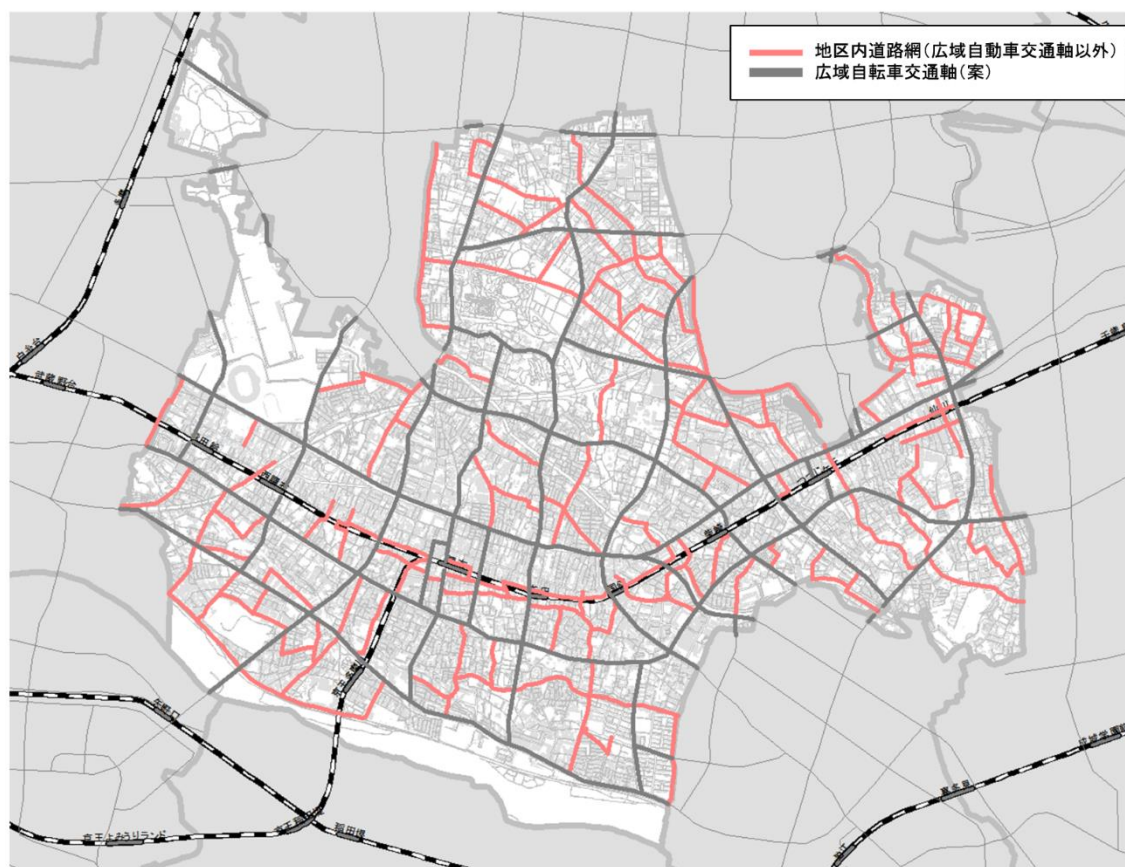
2) 視点②の具体のアクセス路線の抽出

視点②「広域自転車交通軸と郊外部の学校等の主要な施設を結ぶ」考え方に該当する、自転車利用が多い学校や、市内の主要な公共施設等のアクセスする路線を抽出します。

3) 視点③の具体のアクセス路線の抽出

「中心市街地の回遊」における抽出の考え方に該当する路線においては、中心市街地内における地区内道路網に位置づけのある路線を抽出します。

「観光資源へのアクセス」における具体の抽出路線については、広域自転車交通軸から観光資源へアクセスする路線を抽出します。



資料：調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）より作成

図 4-5 調布市道路網計画における目指すべき地区内道路網

(3) 自転車ネットワークの連続性の視点から追加する路線の検討

上記(1)、(2)で抽出された路線のみでは、他の自転車ネットワーク路線に接続しない箇所が発生し、連続性の確保が不十分となります。

自転車ネットワークは、連続性が確保されていないと整備効果を最大限に発揮させることができないため、(1)、(2)で抽出された路線間をつなぐための路線を追加します。

(4) 並行する裏道への誘導を促す路線

自転車ネットワーク候補路線の選定にあたり、整備の実現性の観点から、原則、道路網計画に位置づけがある路線及び連続性の視点から加える一部の都道より選定する事としていますが、並行する裏道路線への振り替えという観点から、上記に該当しない一部の路線についても自転車ネットワーク候補路線として選定します。

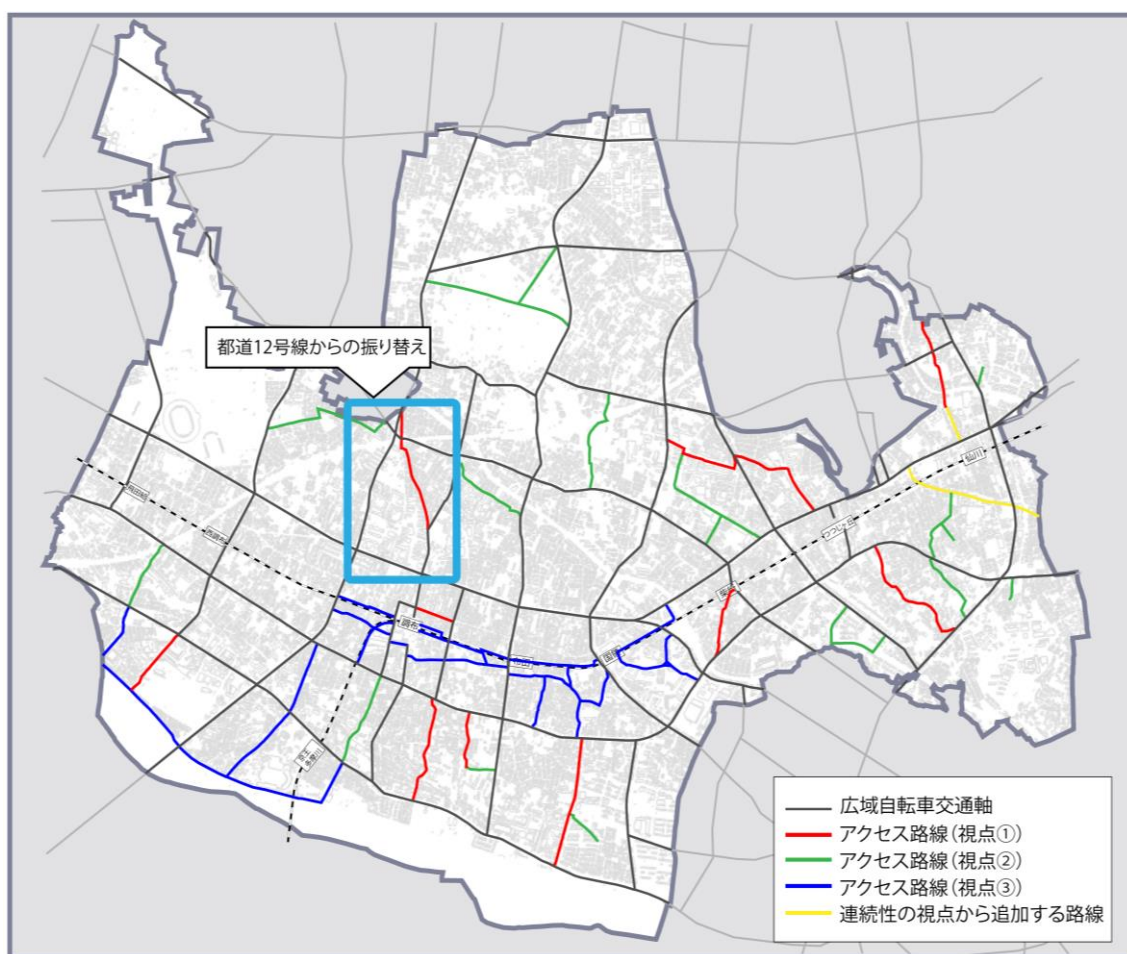


図 4-6 並行する裏道路線への誘導を促す候補路線

都道 12 号線（電気通信大横）は、多くの自転車利用が確認されていますが、同様に自動車交通量も多く、アンケート結果より危険であるとの指摘が多く挙がっているうえ、調布市総合交通計画策定等検討委員会においても危険との指摘がありました。

広域自転車交通軸に設定される武蔵境通りに自転車利用を振替えることも考えられますが、調布駅へのアクセスの面では迂回する形になってしまうため、比較的自動車交通量が少ない振替路線に自転車を誘導することとします。

【現状自転車利用が多い路線】



- 自動車交通量が多いうえ、車道・歩道ともに幅員に余裕がない
- アンケート結果から、危険の指摘が多い

【自転車利用を振り変える路線】



- 自動車交通量が比較的少ない
- 並行する武蔵境通りと比べて駅アクセスの観点で優れている

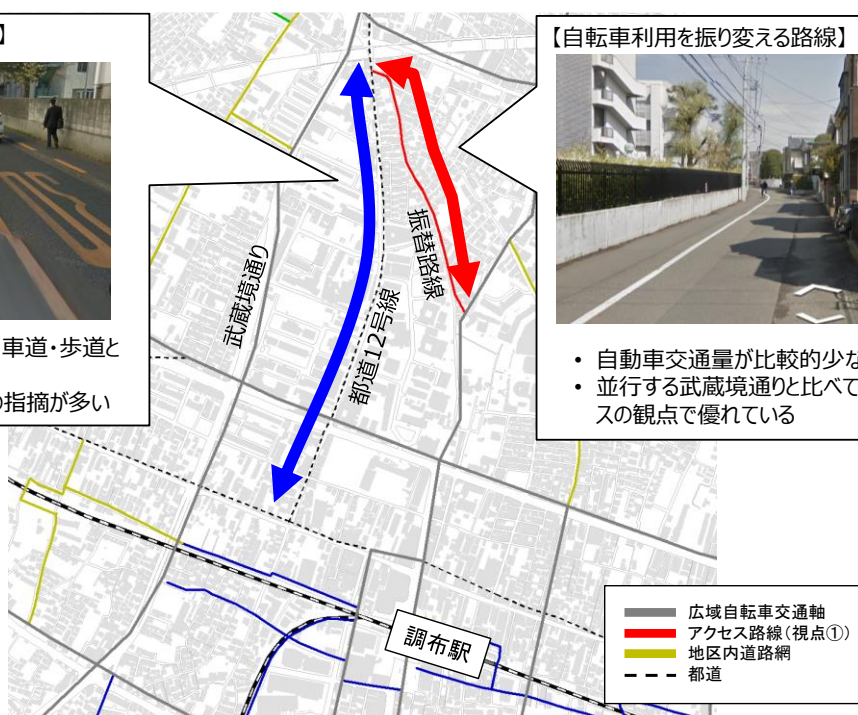


図 4-7 並行する裏道への誘導を促す路線

(5) 自転車ネットワーク候補路線（素案）

これまで抽出した路線を重ね合わせ、自転車ネットワーク候補路線（素案）を以下の通り設定しました。

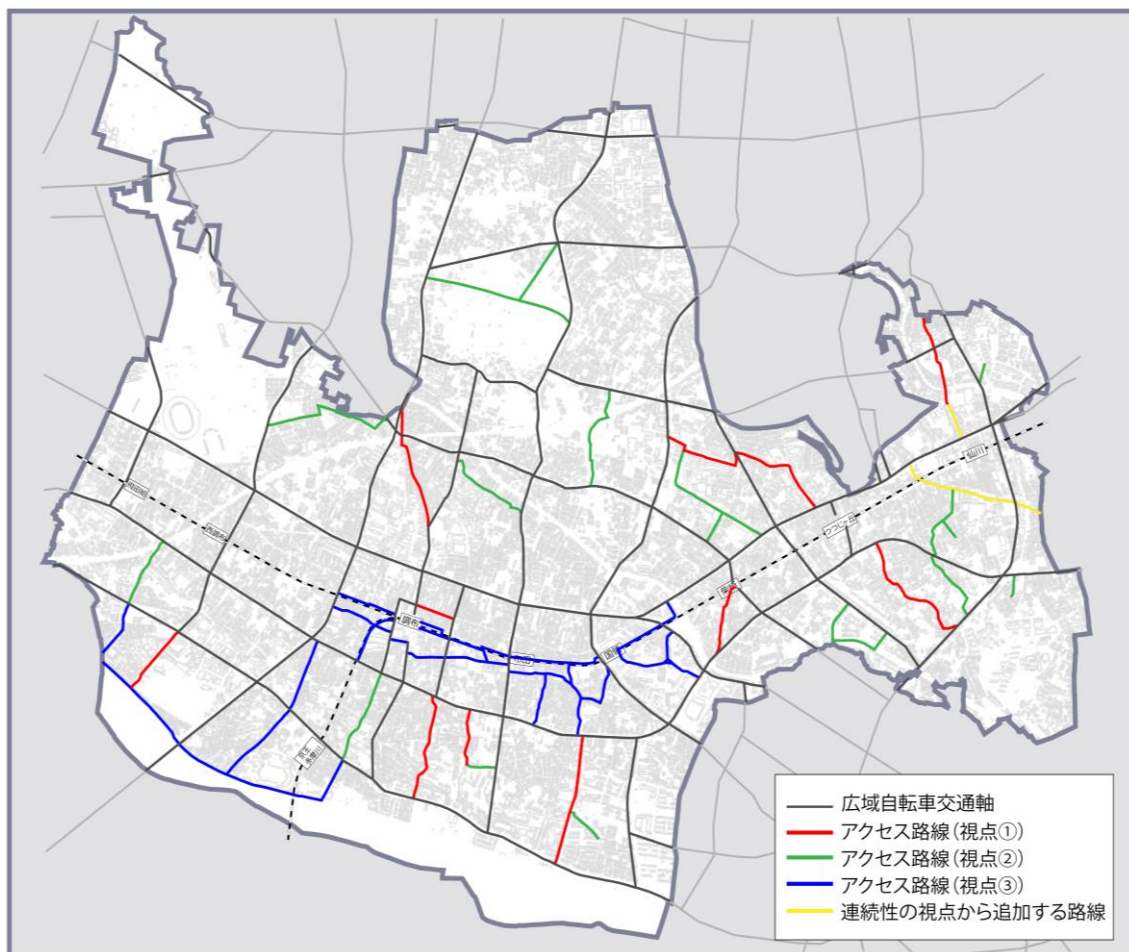


図 4-8 自転車ネットワークの候補路線（素案）

(6) 自転車ネットワーク候補路線（素案）の精査

(5) の自転車ネットワーク候補路線（素案）について、関係者協議及び市民参加の結果を基として、精査を行いました。

4.3.2 自転車ネットワーク路線

前項までの検討を行った結果、自転車ネットワーク路線を以下の通りに選定しました。

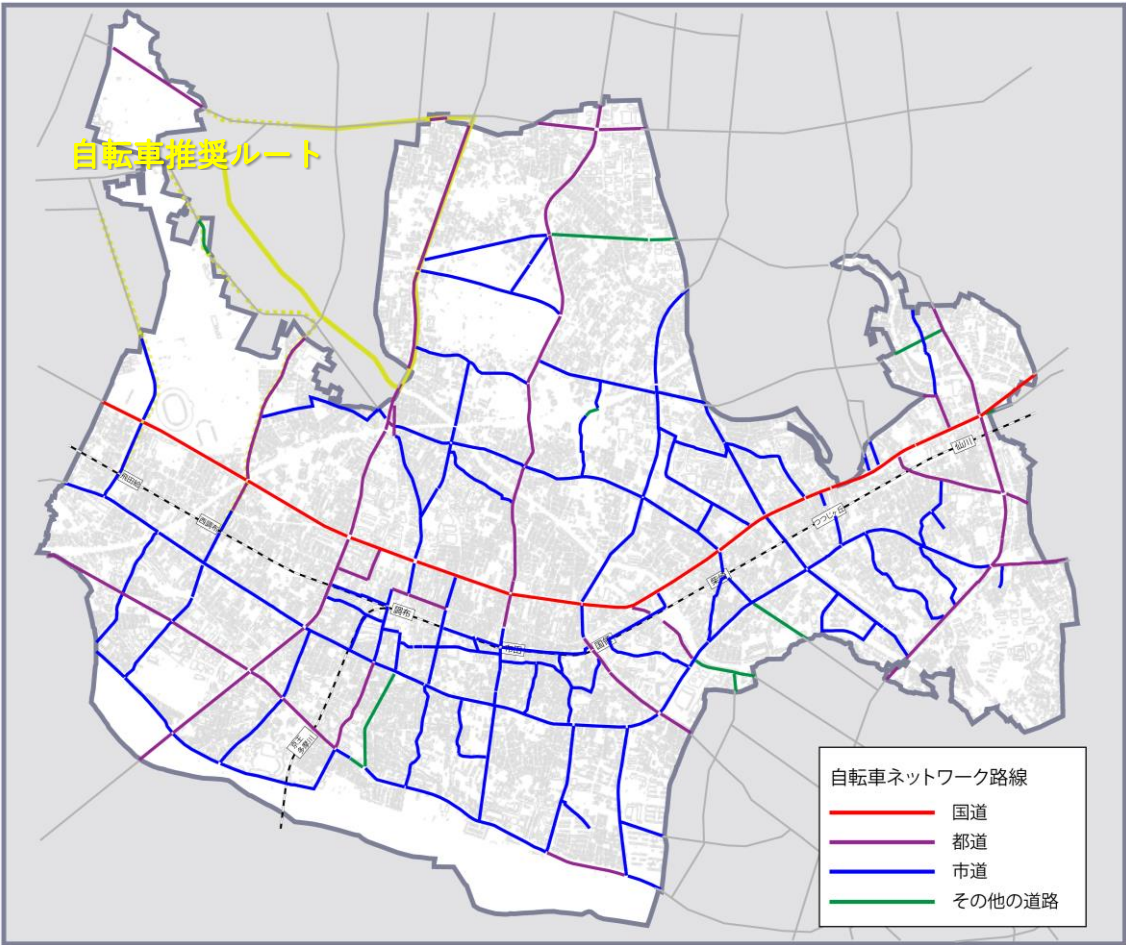


図 4-9 自転車ネットワーク路線（完成形）

表 4-2 管理者別概算延長距離

管理者	距離 (km)
国道	6.9
都道	21.5
市道	49.7
その他	3.3
計	81.3

※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。