

1 調査名称：調布市都市交通計画策定調査

2 調査主体：調布市

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：平成21年度から平成22年度

5 調査概要：調布市における総合的な交通計画策定に向けた調査

I 調査概要

1 調査名

調布市都市交通計画策定調査

2 報告書目次

第1章 業務の目的等

- 1－1 業務目的
- 1－2 業務フロー
- 1－3 業務概要

第2章 基礎情報の確認・整理

- 2－1 国の関連計画
- 2－2 都の関連計画
- 2－3 市の関連計画
- 2－4 その他周辺・類似都市の事例

第3章 交通特性に係る現状整理

- 3－1 調布市の現況
- 3－2 道路交通
- 3－3 公共施設・観光資源等の立地状況
- 3－4 公共交通の現況
- 3－5 交通関連施設の現況

第4章 市民意向の把握

- 4－1 調査内容の企画・実施
- 4－2 調査結果

第5章 総合的な交通計画の方向性検討

- 5－1 交通体系に関する課題整理
- 5－2 将来都市交通のあり方検討

第6章 計画策定体制等の検討

- 6－1 検討内容（案）
- 6－2 計画策定体制（案）
- 6－3 検討スケジュール（案）

3 調査体制

平成 22 年度に委員会を開設（平成 21 年度はなし）

4 委員会名簿等：

平成 22 年度に開設（平成 21 年度はなし）

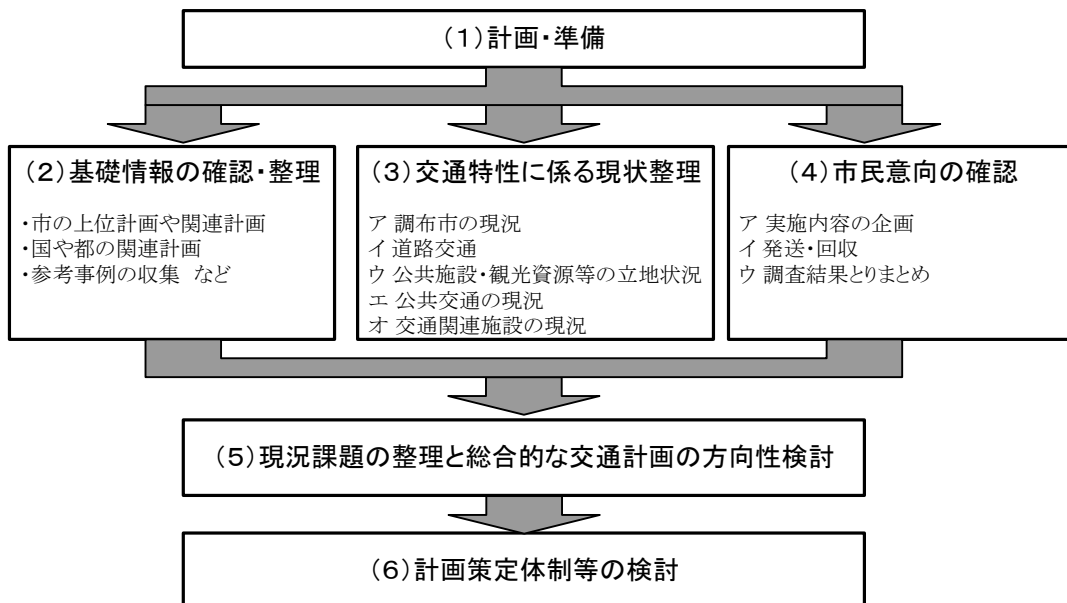
II 調査成果

1 調査目的

調布市都市計画マスタープランで示されたまちの将来像を実現するうえで重要な要素である交通に関する考え方をまとめ、各種交通計画と施策の連携のもとに効率的な展開を図る必要がある。

このため、各種交通手段の役割分担、交通計画と土地利用計画、ハード施策とソフト施策、広域交通計画と地区交通計画、長期計画と短期計画のそれぞれの整合について、将来人口対応、高齢化社会対応、中心市街地の活性化、環境負荷軽減等の視点から検討し、総合的な交通計画に関する考え方及び策定体制について検討することを目的とする。

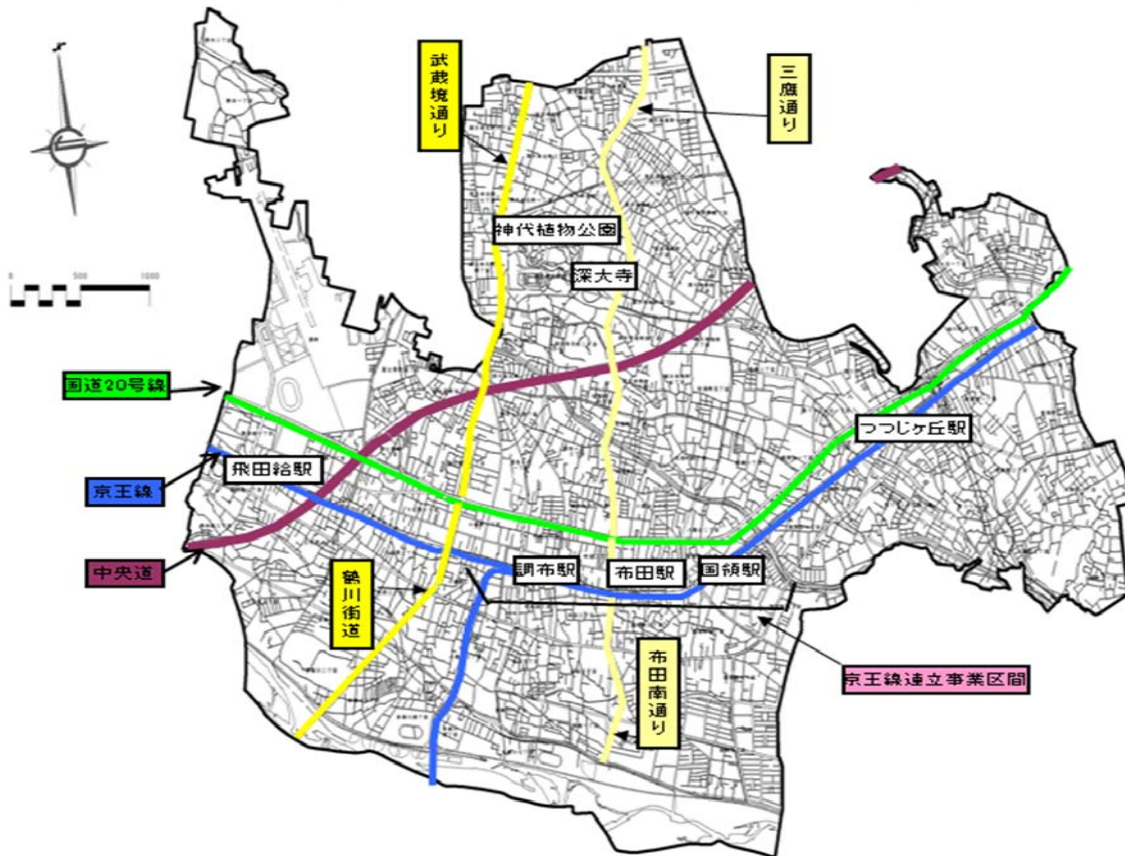
2 調査フロー



3 調査圏域図



調布市全域



4 調査成果

人口・都市配置動向

- 今後もしばらくは人口増加，高齢化は増加の一途で超高齢社会を迎える
- 駅周辺で人口集積・増加し，駅を中心としたコンパクト化した人口配置が形成
- 医療・福祉・買物などの日常生活基盤は駅周辺に多く立地

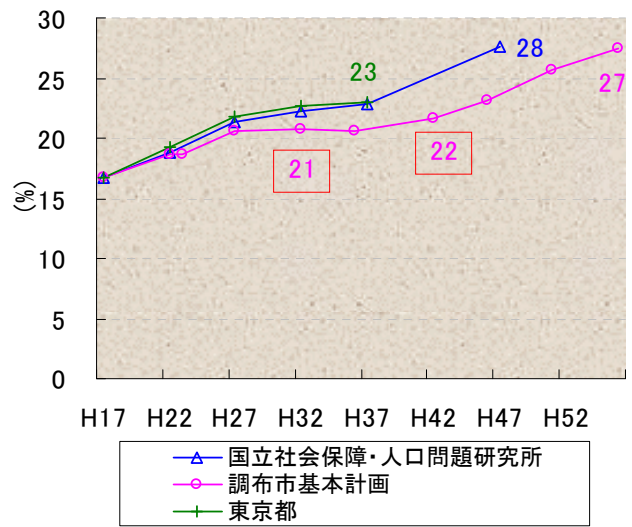
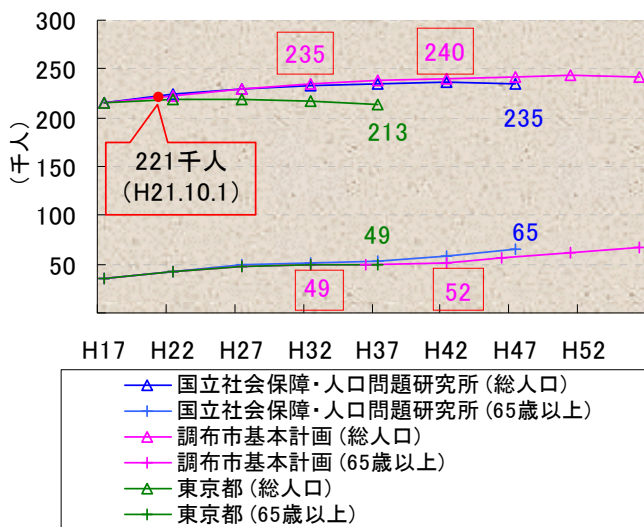


図 調布市における将来人口 (推計値)

図 調布市における将来高齢化割合 (推計値)

注) 調布市基本計画「調布市の将来人口推計 (平成 21 年)」
 東京都男女年齢 (5 歳階級) 別人口の予測 (平成 17 年)
 国立社会保障・人口問題研究所「市区町村別将来推計人口 (平成 17 年)」に基づき作成

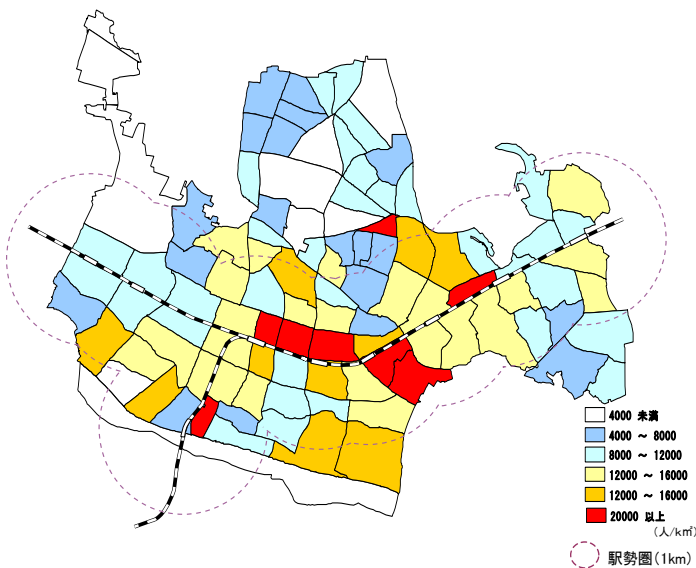


図 町丁目別人口密度 (H20)

注) 「調布市統計書」に基づき作成



図 市内の各種施設分布状況 (商業施設: H21)

注) 「調布マップ」に基づき作成

調布市の交通特性

(1) 交通需要

- 市内外移動の活発化，特に中心拠点である調布駅周辺で大きく増加
- 東京区部との流動が主体，一方私事目的の市内移動では調布駅周辺との流動が多い

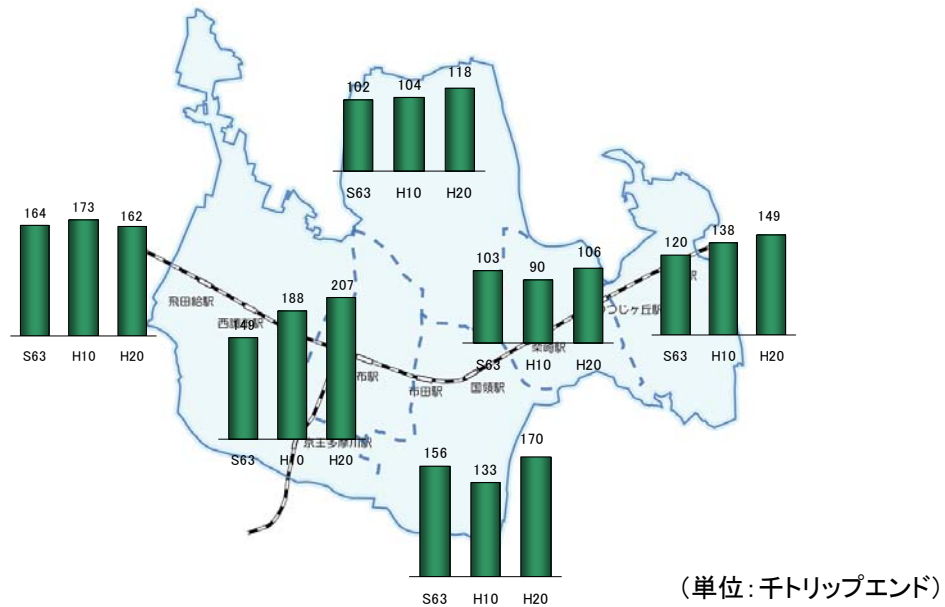


図 地域別トリップ数の推移

注) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

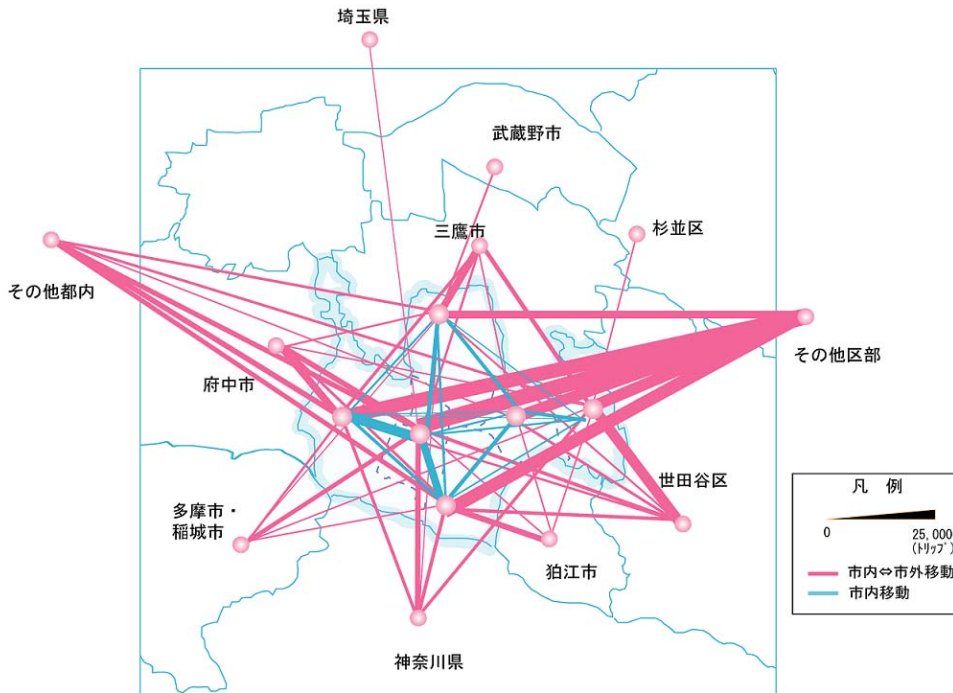


図 地域間移動状況 (全目的手段: H20)

注) H20「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

- 鉄道が主要な交通手段、近年では鉄道、自転車利用が大きく増加
- また、鉄道へのアクセス手段として徒歩が大きく増加
- 通勤・業務活動における鉄道の役割が高まり、私事は自転車・徒歩が主要な交通手段。バス利用は私事目的を中心に微増傾向

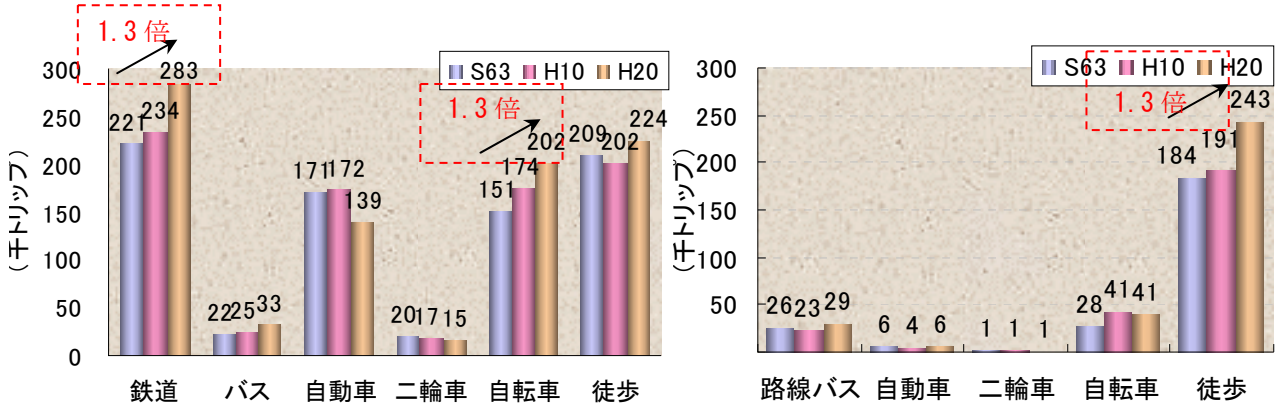


図 調布市における代表交通手段別トリップ数の推移

図 調布市における駅端末手段別トリップ数の推移

注) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

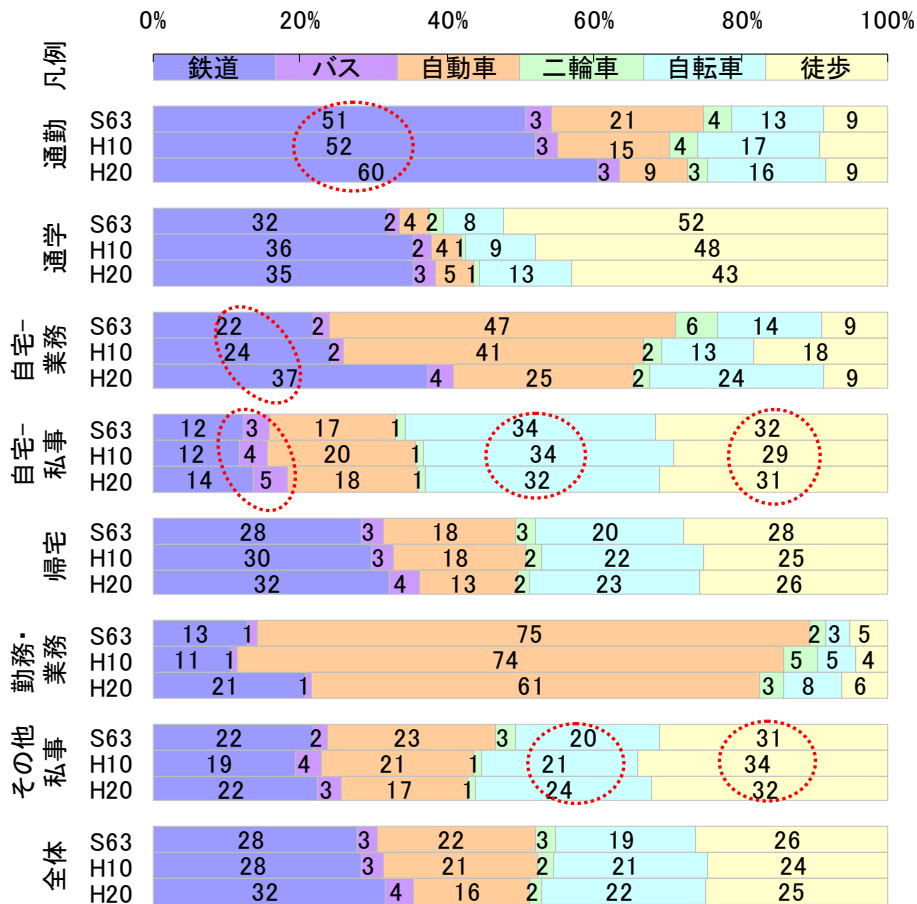


図 調布市における目的別代表交通手段構成

注) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

(2) 鉄道

- 鉄道需要は増加傾向であり、今後も主要な役割を果たしていく
- 鉄道利用は東京区部への移動が主体
- 鉄道駅へのアクセス手段は徒歩が主体であり、駅周辺の歩行環境の整備が重要、つつじヶ丘駅・仙川駅では自転車の役割が大きい、調布駅、つつじヶ丘駅ではバスも重要な交通手段
- 鉄道駅へのアクセス性に関する満足度は高く、市民は利便性を感じている
- 深大寺ゾーンでは、他ゾーンに比べて鉄道駅までの所要時間が多くかかっている

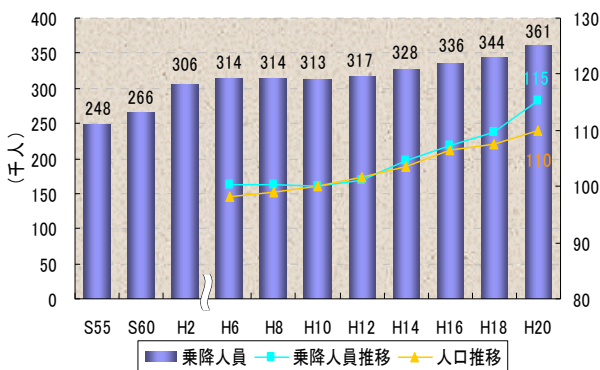


図 鉄道乗降人員の推移

注) 各年「調布市統計書」に基づき作成

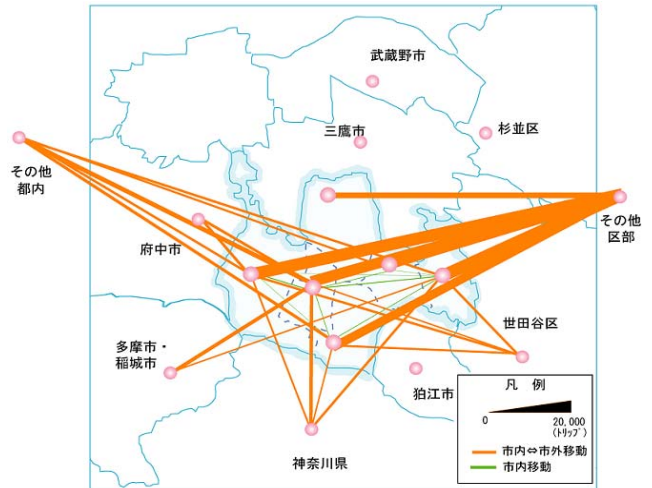


図 鉄道における地域間流動 (H20)

注) H20「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

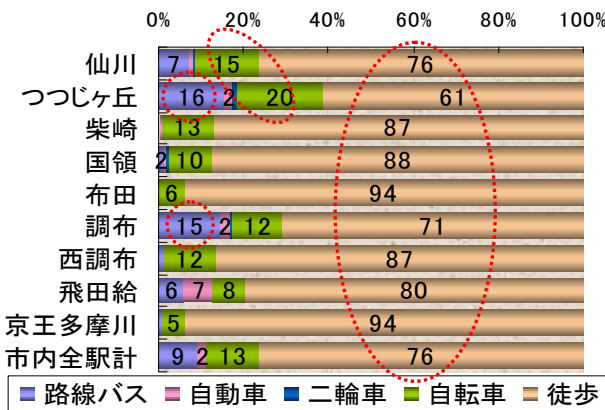


図 鉄道端末交通手段分担率

注) H20「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成



図 ゾーン設定

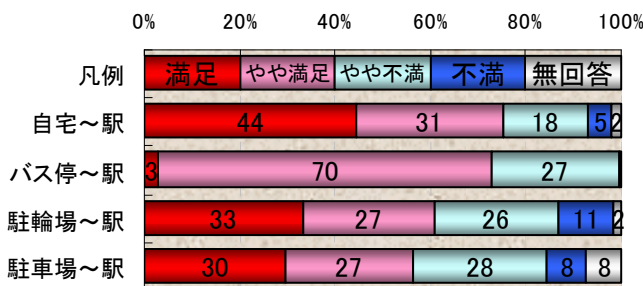


図 駅までの所要時間に対する満足度

注) 「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成

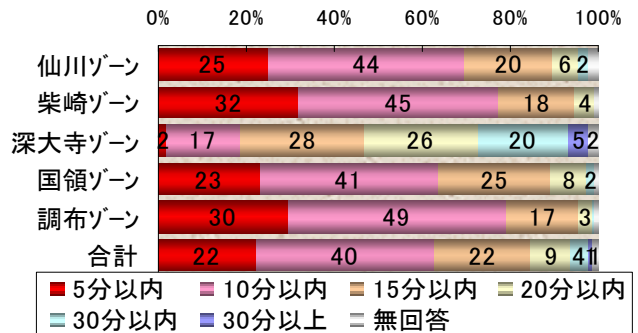


図 鉄道駅までの所要時間 (地域別)

(3) バス交通

- 利用者数はほぼ横ばいで推移するも、輸送密度は低下しており利用者増に繋がる施策の展開が必要
- 鉄道駅までのアクセス性（所要時間）では、バスの利便性強化に対する要望が強い
- 運行間隔は飛田給駅・西調布駅の南側及び深大寺地区で不満が高い
- 所要時間は深大寺地区などで不満が高い

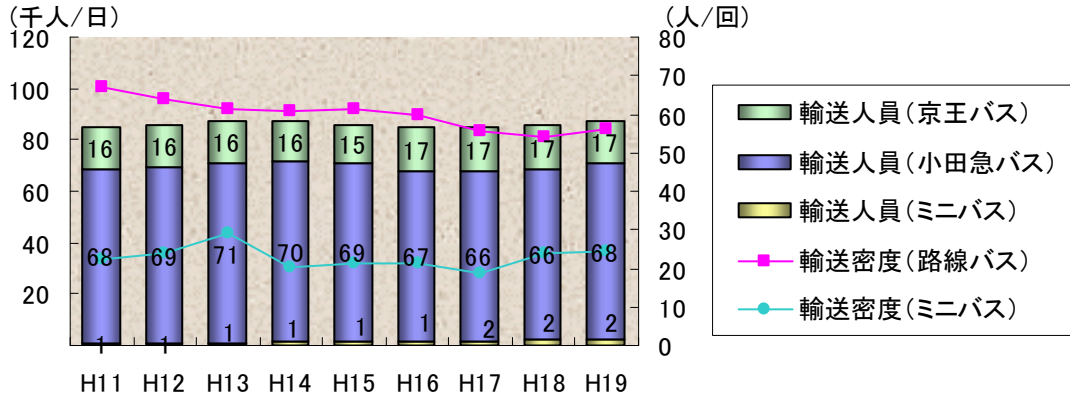


図 バスの輸送人員の推移

注) 各年「調布市統計書」に基づき作成

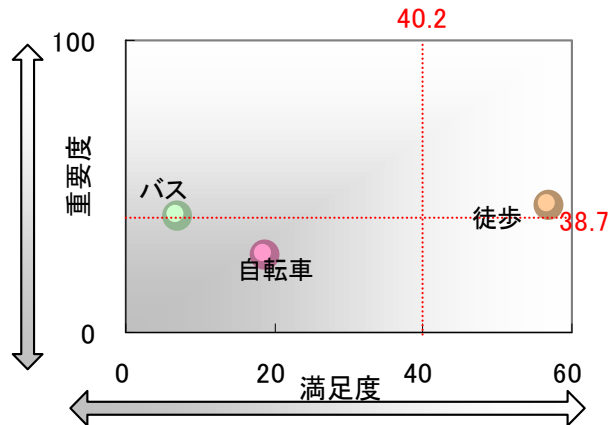


図 鉄道駅までの所要時間の満足度・重要度(交通手段別)

注) 「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成

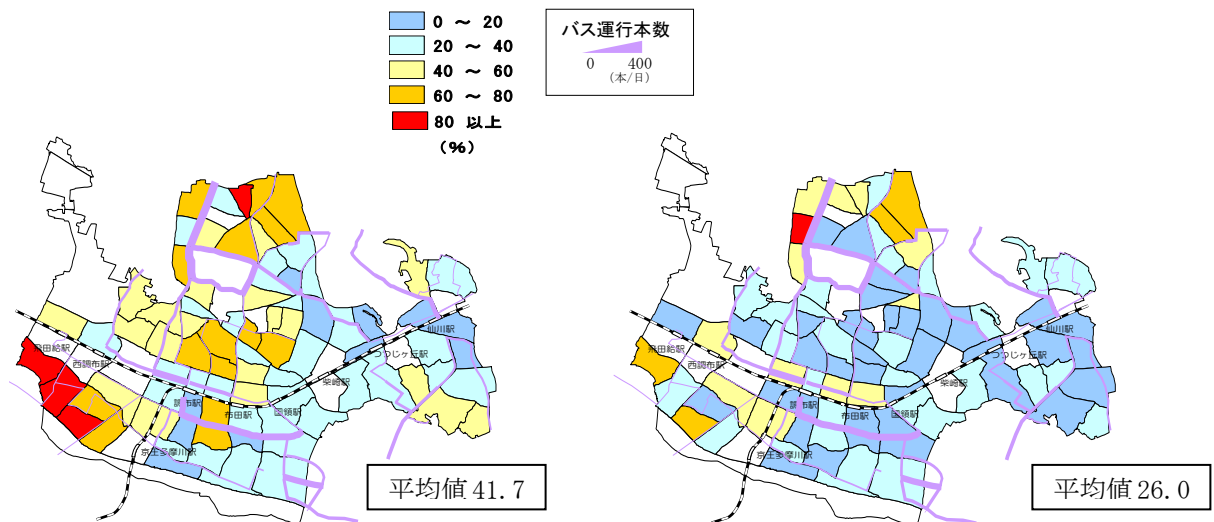


図 バス運行間隔に関する不満度(町丁字別)

図 バス所要時間に関する不満度(町丁字別)

(4) 自動車交通

- 自動車の満足度は約7割と高い
- 甲州街道や武蔵境通り、鶴川街道ではピーク時に混雑が発生、混雑時旅行速度が20km/h未滿の路線も駅周辺に多くみられる
- 環境的な観点からの自動車利用の抑制については、公共交通の利便性向上が必要であり、鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造を活かした都市・交通対策が重要
- 現状では、車維持費の上昇や車利用制限等も大きな利用抑制となっている

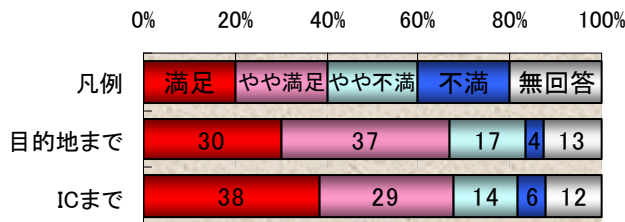


図 自動車の所要時間に対する満足度

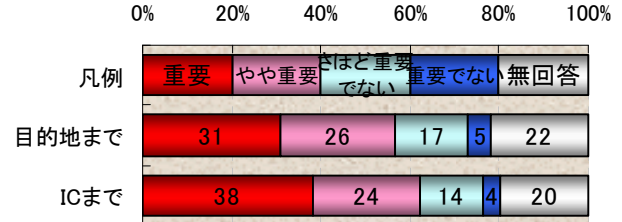


図 自動車の所要時間に対する重要度

注) 「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成



図 主要道路の混雑状況 (混雑度) (H17)



図 主要道路の混雑状況 (混雑時旅行速度) (H17)

注) 「道路交通センサス (一般交通量調査)」(平成 17 年)に基づき作成

※甲州街道から矢野口までの鶴川街道については平成 18 年に 2 車線から 4 車線に拡幅

佐須街道から東八道路付近までの武蔵境通りについては平成 21 年に 2 車線から 4 車線に拡幅

(参考) 混雑度について

混雑度	昼間 12 時間の交通状況
1.0 未滿	混雑することなく、円滑に走行できる
1.0~1.25	1~2 時間 (ピーク時間に) 混雑する可能性がある
1.25~1.75	ピーク時間を中心に混雑が連続する可能性が高い
1.75 以上	慢性的な混雑状態

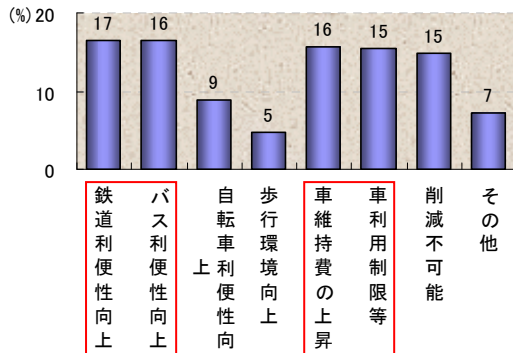


図 自動車の利用抑制条件

注) 「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成

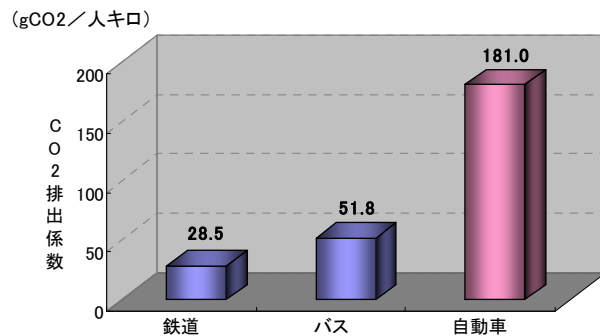


図 交通手段別の CO2 排出係数

注) 「交通関係エネルギー要覧」及び「地球温暖化の推進に関する法律施行令第三条」のエネルギー排出係数に基づき作成

(5) 自転車交通

- 自転車走行空間・駐輪場ともに不満、重要度が高く、特に優先的な対策が必要
- つつじヶ丘北側や布田駅北側などで自転車駐車需要が駐車施設容量を上回っている
- 駅周辺で自転車の交通事故が多く発生しており、駅周辺の走行環境整備が望まれる

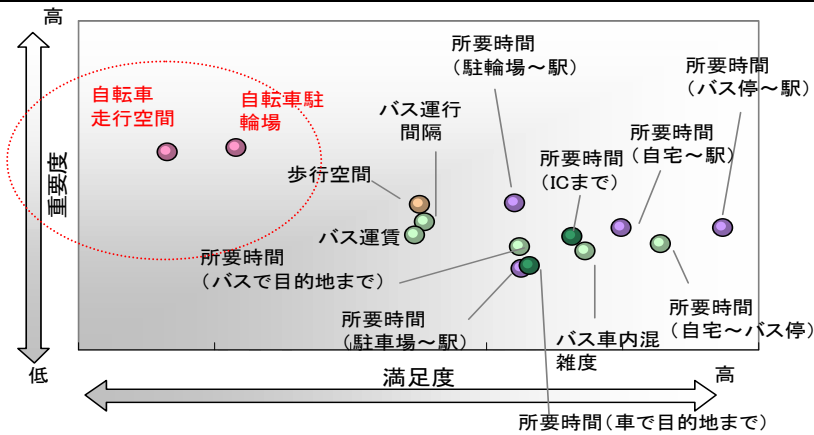


図 交通手段別項目別満足度と重要度の関係（利用頻度が月1回以上）

注)「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成

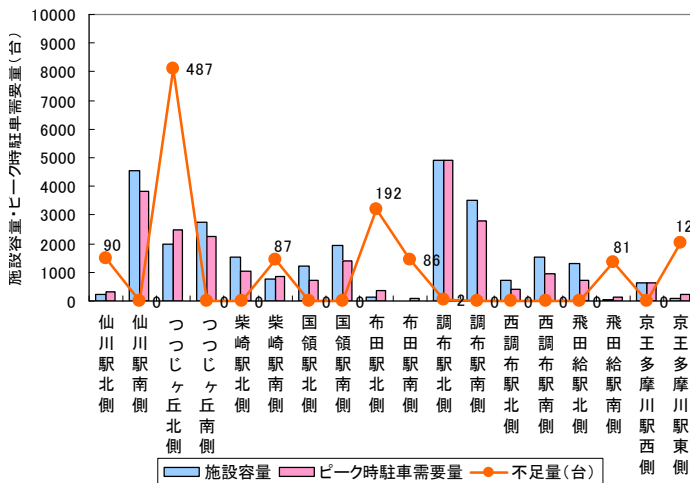


図 自転車駐車施設容量と駐車需要 (H21)

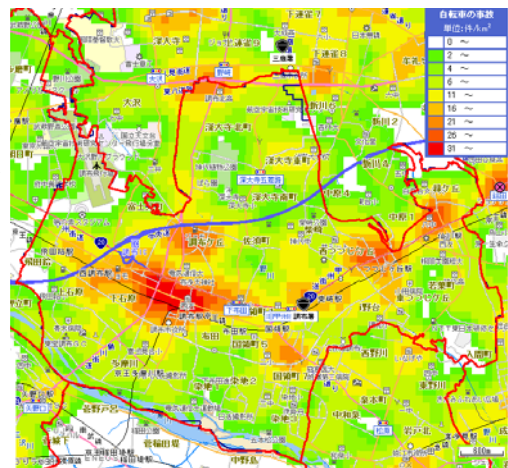


図 自転車事故の発生状況 (H21)

注)「警視庁事故発生マップ」に基づき作成(平成21年上半期事故件数 1k m²当りの発生件数に換算した値)

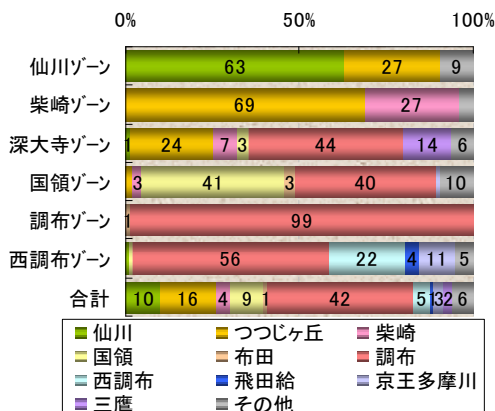


図 地域別自転車利用者における普段の利用駅

注)「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成



図 ゾーン・駅周辺区分

(6) 歩行者交通

- 鉄道駅へのアクセス手段では徒歩が主体
- 満足が不満をやや上回っているものの、重要と考える人は約8割

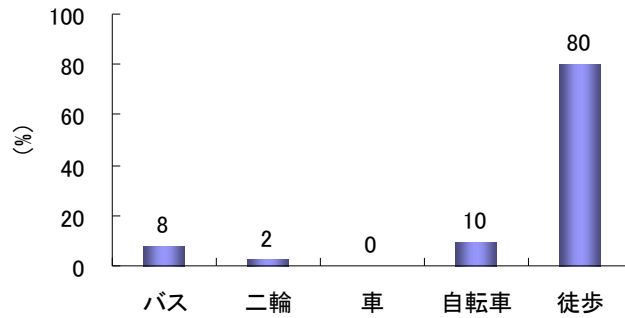


図 鉄道端末交通手段

注) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

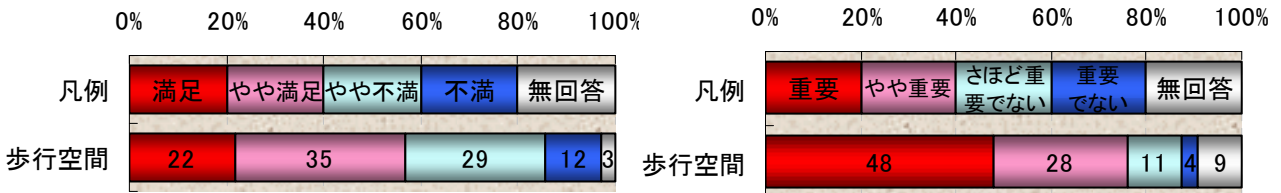


図 歩行環境の整備に対する満足度

図 歩行環境の整備に対する重要度

注) 「H21 交通に関する市民意識調査」に基づき作成

(7) 高齢者交通

- 高齢者は非高齢者に比べてバスや徒歩の利用が高く、バス等の身近な公共交通や歩行環境の整備が重要
- 前期高齢者は自転車利用も多く、自転車走行環境の充実も求められる
- 75歳以上では75歳未満に比べてバスや徒歩の利用頻度が高くなっている

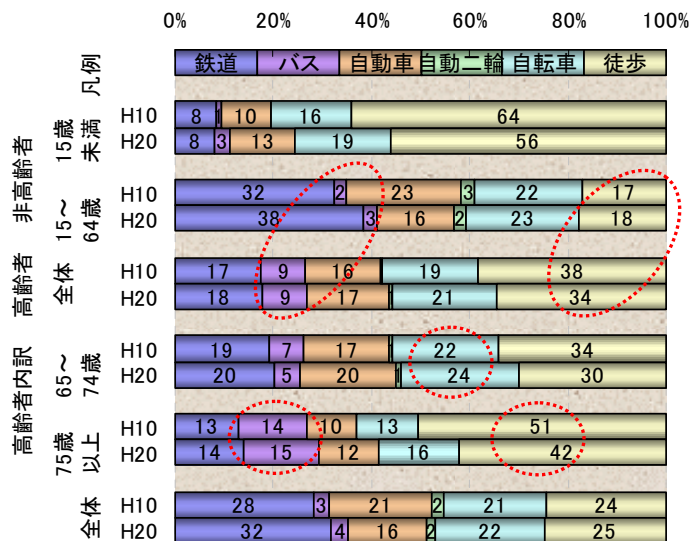


図 調布市における年齢別代表交通手段

注) 各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成

総合交通計画の基本目標（たたき台）

調布市の上位計画（調布市総合計画，調布市都市計画マスタープラン），交通を取り巻く社会情勢を踏まえ，次のように3つの基本目標（たたき台）を設定する。

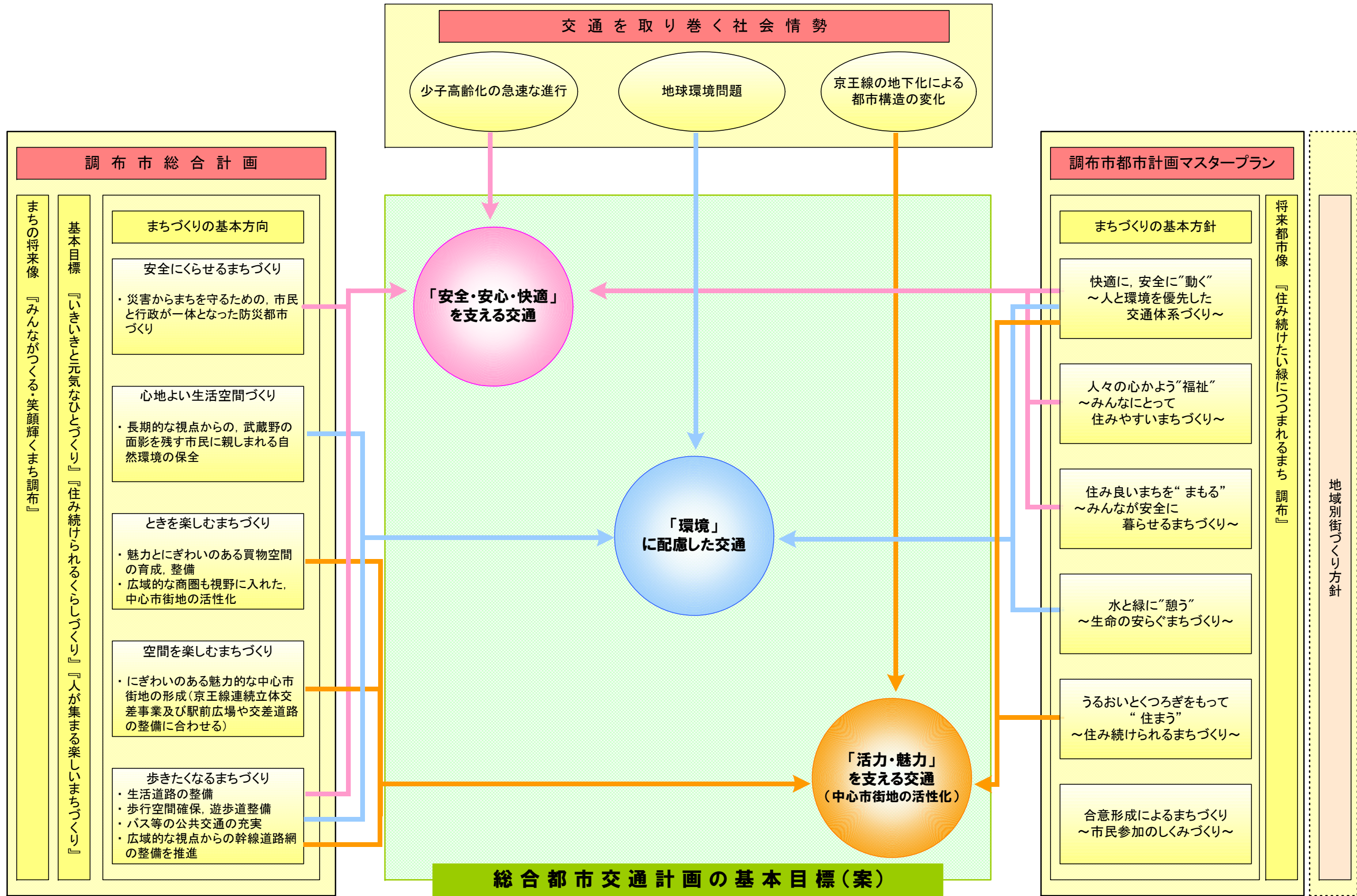


図 総合交通計画の基本目標（たたき台）

総合交通計画の基本方針（たたき台）

総合都市交通計画の基本目標（たたき台）に基づき、調布市都市マスタープランや交通実態・意識動向を踏まえ、次の4つの施策の基本方針（案）を定める。

また、交通計画の直接の上位計画（交通計画は都市マスタープランの交通部門計画となる）である調布市都市マスタープランの方向性を踏まえ、施策の基本方針（案）と対応した6つの施策の方向性（案）を設定する。

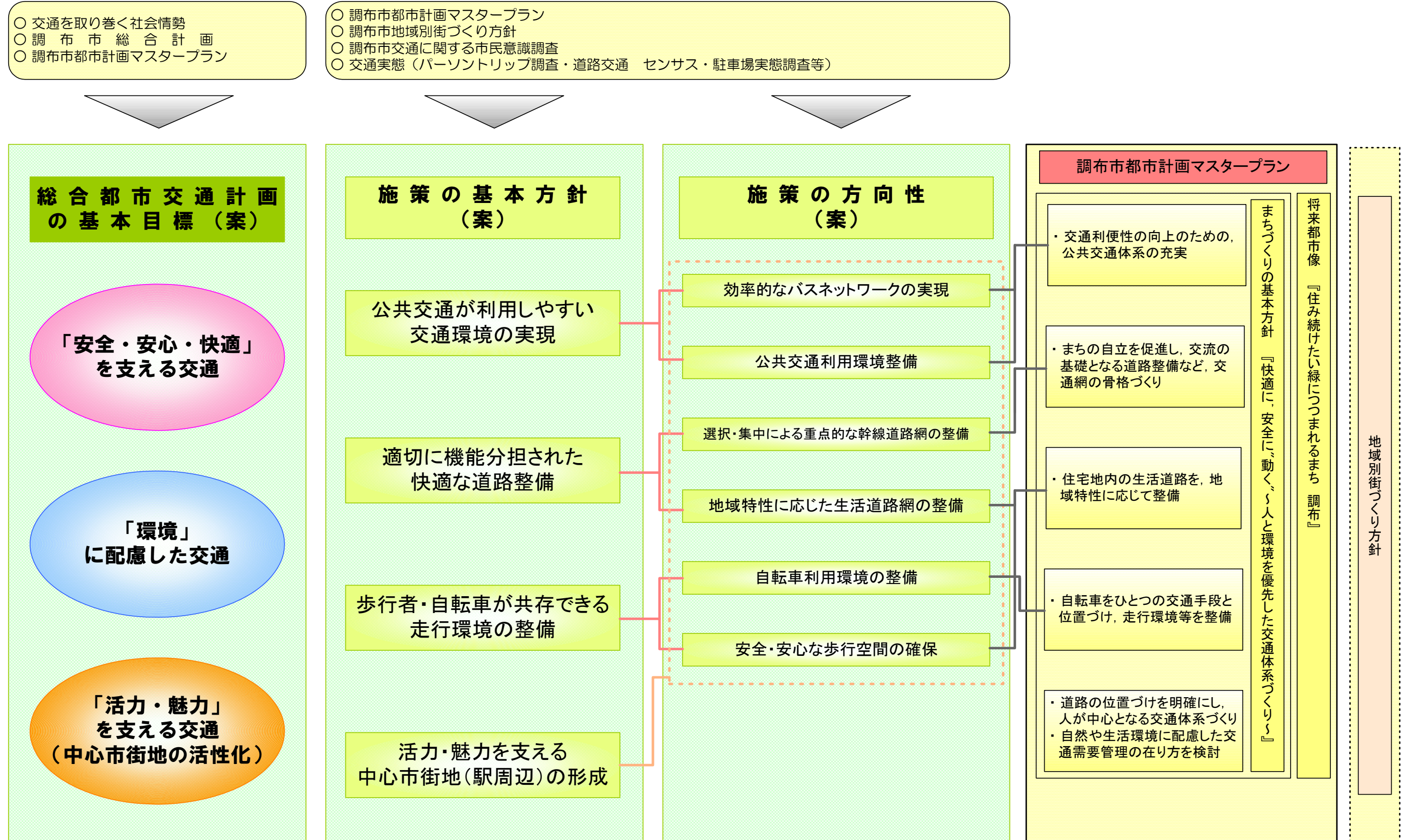


図 総合交通計画の基本方針（たたき台）

