

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～平成22年度

5 調査概要：

調布市では、平成12年6月に『調布市基本構想』を策定し、「みんながつくる・笑顔輝くまち調布」をまちの将来像として、ひと、暮らし、まちに焦点を当ててまちづくりを進めているところである。

また、平成10年6月に策定した『調布市都市計画マスタープラン』では、「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」を将来都市像として、まちづくりの基本方針の一つを「安全に、快適に“動く”」としている。

このような背景のもと、調布市都市計画マスタープランの交通部門を補完し、これらの目指すべき将来像を実現するため、調布市総合交通計画を策定する。

## I 調査概要

### 1 調査名

平成22年度調布市交通計画等策定調査

### 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 将来都市像の検討

- 2-1 社会経済構造の将来シナリオの検討
- 2-2 将来都市構造の検討

#### 第3章 都市交通計画の目標の検討

- 3-1 都市交通計画の基本的考え方
- 3-2 目指すべき計画目標の検討
- 3-3 計画目標指標の検討

#### 第4章 都市交通施策（代替案）の検討

- 4-1 交通施策検討に関わる詳細分析
- 4-2 交通施策の基本方針及び基本交通施策の検討
- 4-3 交通施策の検討

#### 第5章 将来交通需要の予測・評価

- 5-1 将来交通需要予測モデルの検討
- 5-2 評価ケースの設定
- 5-3 将来需要予測結果

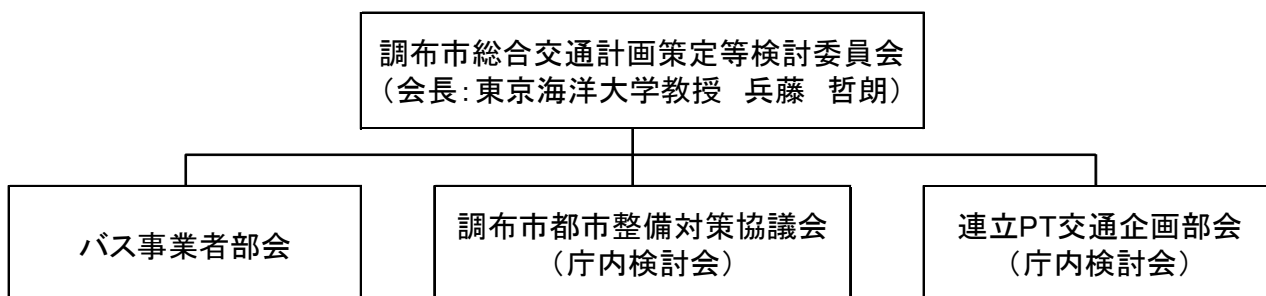
#### 第6章 総合交通計画の検討

- 6-1 総合交通計画の策定にあたって
- 6-2 パブリック・コメントの実施
- 6-3 総合交通計画の策定

#### 第7章 委員会等の運営補助及び資料作成

- 7-1 委員会の開催経緯
- 7-2 議事概要

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

氏名	所属
兵藤 哲朗 ヒロウドウ テツロウ	東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 教授
大森 宣暁 オオモリ ノブアキ	東京大学 大学院 工学系研究科 准教授
橋本 正明 ハシボク マサアキ	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長
窪田 洋 クボタ ヒロシ	京王電鉄バス株式会社 営業部 営業第一担当課長
鈴木 孝浩 スズキ タカヒロ	小田急バス株式会社 運輸部 計画課長
矢田部 正照 ヤタベ マサアキ	調布市自治会連合協議会 推薦
柳澤 勇 ヤナギサワ イサム	調布市商工会 推薦
橋本 ゆかり ハシボク ユカリ	調布市社会福祉協議会 推薦
島田 豊保 シマダ トヨヤス	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官
高森 治 タカモリ オサム	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所 調査課長
野崎 元 ノザキ ハジメ	東京都 建設局 北多摩南部建設事務所 管理課長
河合 正行 カワイ マサユキ	警視庁 調布警察署 交通課長
井上 稔 イノウエ ミル	都市整備部長

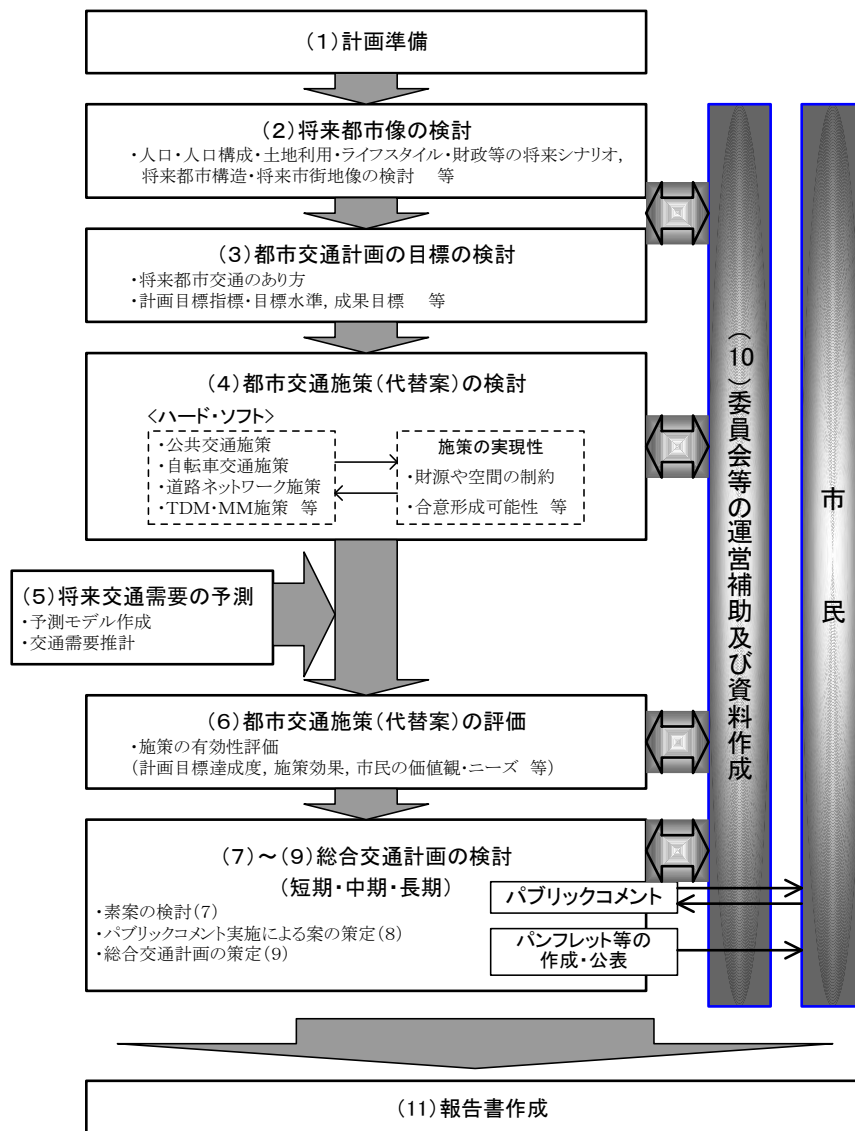
## II 調査成果

### 1 調査目的

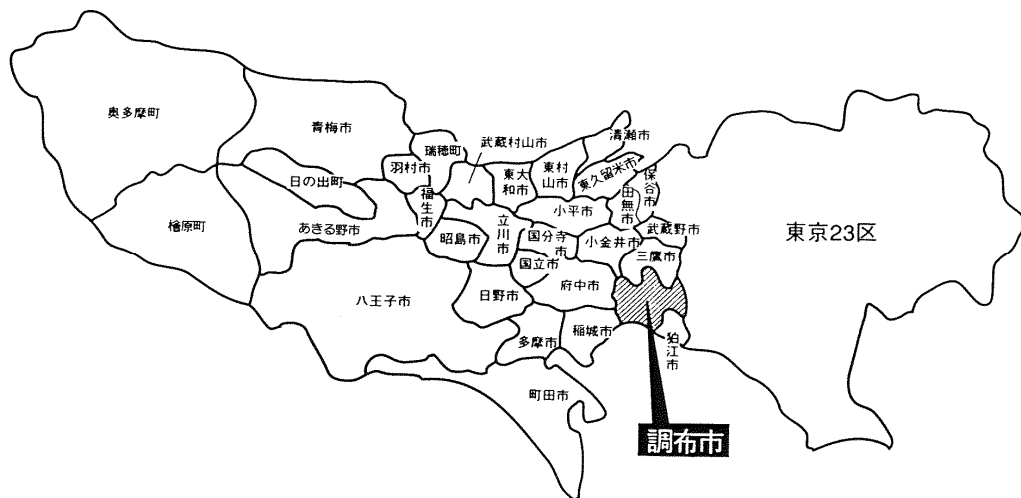
調布市では、調布市都市計画マスタープランに示された将来像を実現するため、重要な要素の一つである交通に関する考え方をまとめ、各種交通関連施策の連携のもとに効率的な展開を図る必要があることから、平成21年度から交通計画策定に係る市民意識調査の実施や既存交通データを活用した現況分析・課題整理等の検討を進めている。

平成22年度は、平成21年度の成果を踏まえ、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、総合的な交通計画を策定することを目的とする。

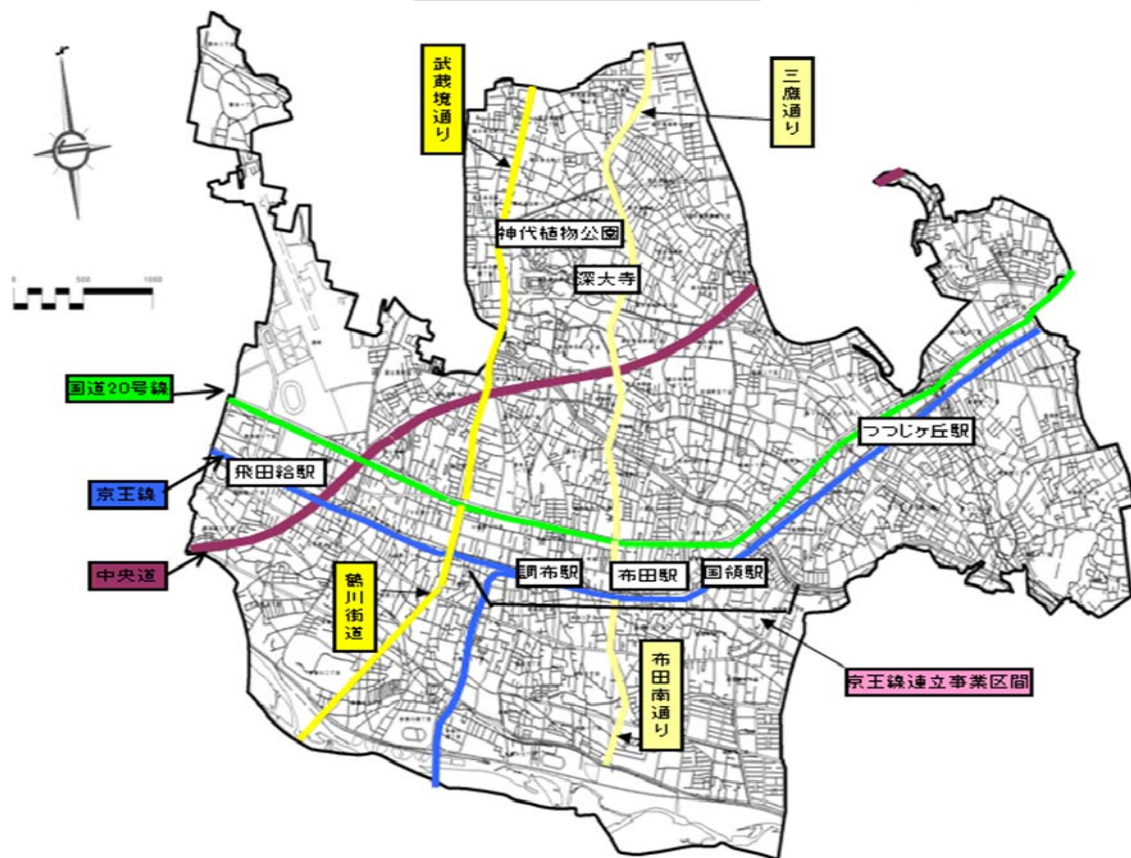
### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



調布市全域



## 4 調査成果

## 計画策定の背景と位置づけ

## (1) 調布市の諸計画における将来像の実現

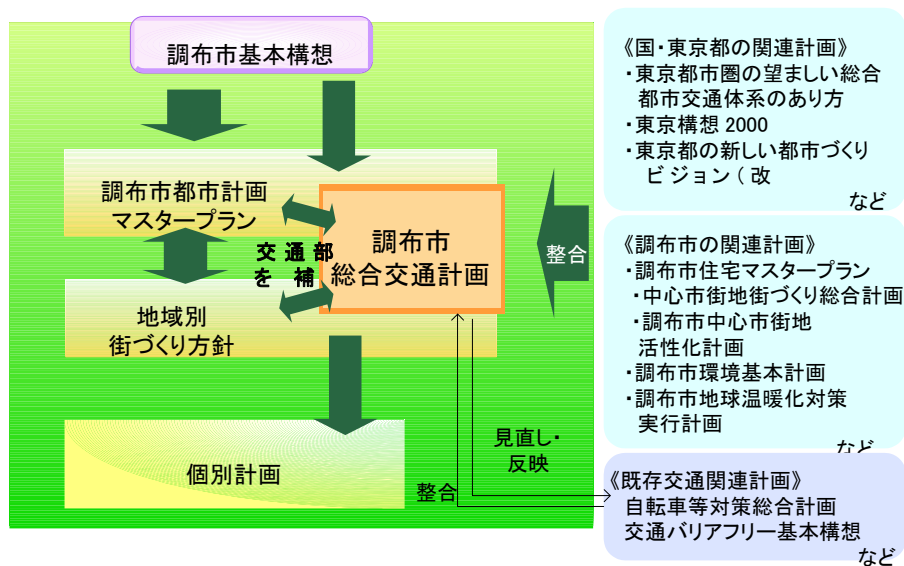
調布市では平成12年6月に『調布市基本構想』を策定し、「みんながつくる・笑顔輝くまち調布」をまちの将来像として、ひと、くらし、まちに焦点を当ててまちづくりを進めてきました。基本構想の実現を図るための『調布市基本計画（後期）』では、重点的な取組として「安全・安心のまちづくり」「京王線連続立体交差事業と一体となった中心市街地の街づくり」が挙げられています。

また、平成10年6月に策定した『調布市都市計画マスタープラン』では、「住み続けたい緑に囲まれるまち調布」を将来都市像として、まちづくりの基本方針の一つを「安全に、快適に“動く”」としています。

これらの方針を踏まえ、将来都市像を見据えた総合交通計画の方向性を設定することが必要です。

## (2) 計画の位置づけ

『調布市都市計画マスタープラン（平成10年6月策定）』および『調布市地域別街づくり方針（平成22年3月策定）』の交通部門を補完し、目指すべき将来像や将来都市像などを実現するため、今後実施すべき交通施策の基本方針を示すものです。



## (3) 計画の期間

調布市総合交通計画は、平成42年（2030年）を目標年次と想定しています。

なお、施策の実施時期は短期（概ね5年）、中期（概ね10年）、長期（20年）に分けて展開していきます。

短期では、市の緊急的な課題や、既に事業計画に位置付けのある施策について、既存の計画などと整合を図り、取組を進めていきます。

中・長期的な施策については、総合交通計画の基本目標の実現に向けて、本計画に基づき実現に向けた具体的な準備を図りながら、取組を展開していきます。

## (4) 対象区域



## 自動車利用による環境問題への対応

環境負荷軽減への対策を講じない場合、運輸部門を含めて二酸化炭素排出量は増加する見込みであり、低公害車の普及促進や自家用自動車の利用抑制などが必要です。また、公共交通への転換促進のため公共交通の利用環境整備が重要となります。

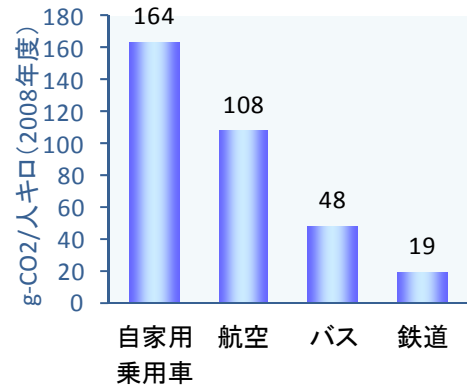
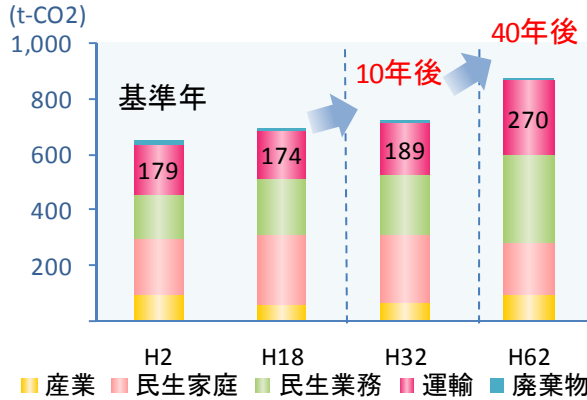


図 調布市における部門別二酸化炭素排出量推計

図 旅客輸送機関における輸送量当たりの二酸化炭素排出量

## 中心市街地活性化の必要性と回遊性の向上

調布市では経済の悪化を背景に小規模小売店舗が低迷する傾向にあり、中心市街地の活性化が必要です。京王線の連続立体交差事業を契機として、中心市街地で多い歩行者が安全・安心・快適に回遊できるまちづくりを展開することが重要です。

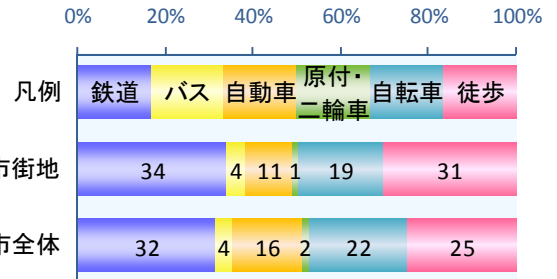
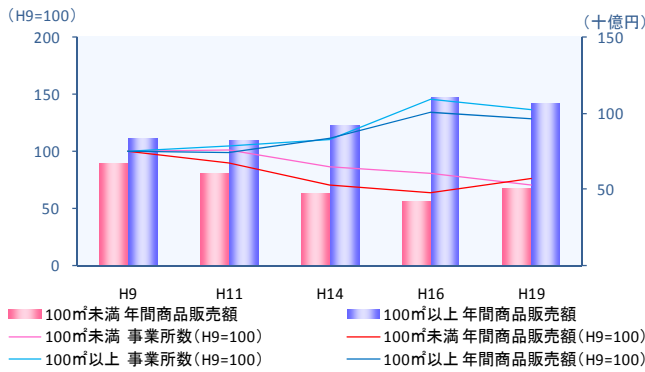


図 売場面積規模別小売業事業所数及び年間商品販売額

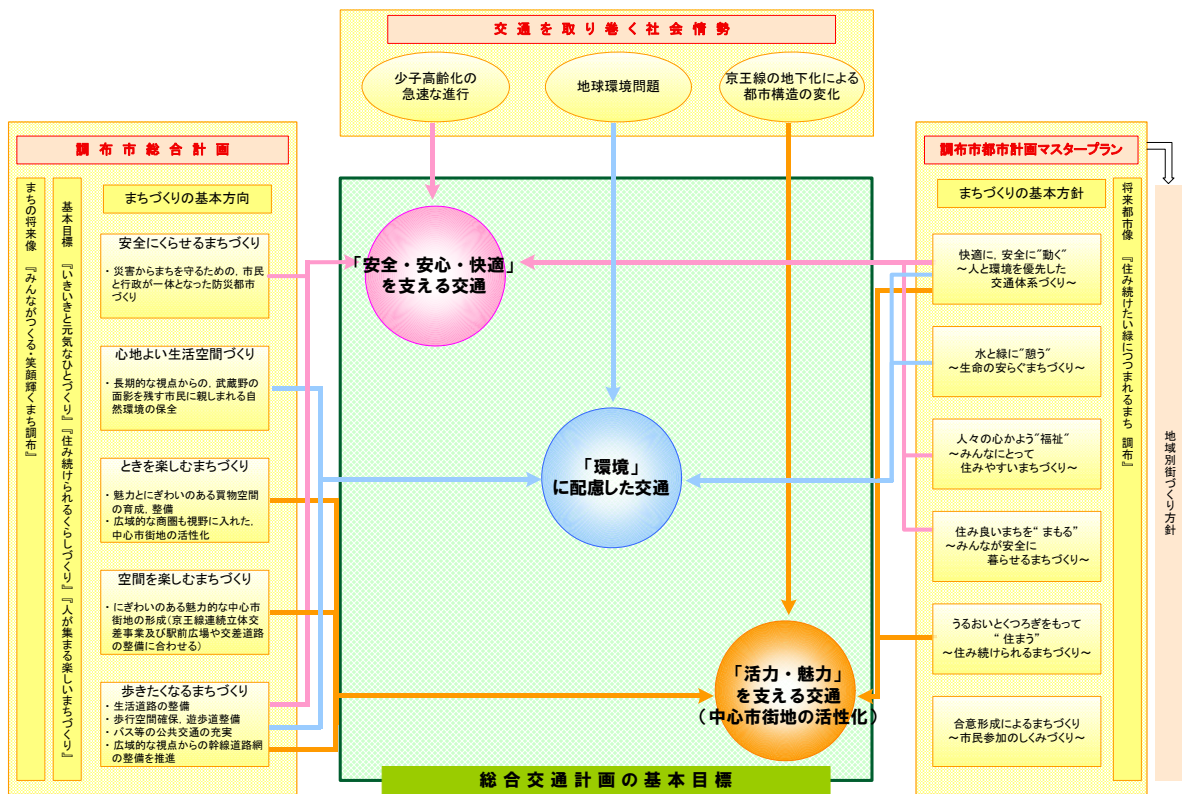
図 中心市街地における代表交通手段分担率



図 中心市街地デザインコンセプト



調布市を取り巻く課題や上位計画などの整合性を考慮し、3つの基本目標を設定します。また、基本目標の実現のため、交通施策の基本方針と施策体系を設定します。



**総合交通計画の基本目標**

- 「安全・安心・快適」を支える交通
- 「環境」に配慮した交通
- 「活力・魅力」を支える交通(中心市街地の活性化)

**調布市をとりまく交通課題**

- 高齢化の進行 公共交通不便 地域への対応
- バスサービス向上への要望 乗り継ぎ利便性の向上 徒歩・自転車利用の増加
- 生活道路の安全性向上 自転車利用環境整備の要望 将来バス需要の増加
- 自動車利用時の環境負荷の低減 自動車利用の抑制
- 渋滞解消・効率的な道路網の構築 公共交通・徒歩・自転車が利用しやすいまちづくり(自動車からの転換)
- 中心市街地へのアクセス性向上(公共交通・自転車・徒歩) 人が集まるゆとり空間の創出
- 歩きたくなるまちづくり 乗継利便性の向上(歩行空間の確保)
- 放置自転車対策 中心市街地回遊性の向上(歩行空間の確保)

**交通施策の基本方針**

- 1 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
- 2 適切に機能分担された快適な道路整備
- 3 歩行者・自転車が安全・安心に移動できる環境の整備
- 4 活力・魅力を支える中心市街地(駅周辺)の形成

## 本方針

公共交通が利用しやすく、環境にやさしい交通環境の整備

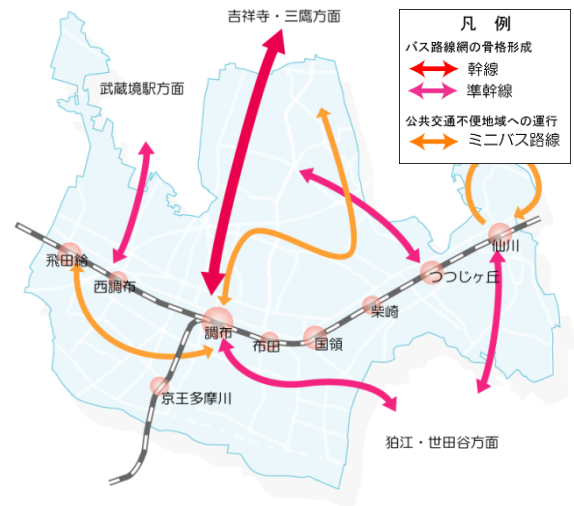
高齢化のさらなる進行が予想される中で、公共交通ネットワークや公共交通の利用環境を整備することにより、だれもが移動しやすい環境を創出し「安全・安心・快適」な交通を支えます。

また、「環境」負荷の軽減を図るため、環境にやさしい自動車利用の促進に加えて、公共交通を利用しやすくすることで自動車利用からの転換を図ります。

同時に、効率的な公共交通ネットワークの提供により中心市街地へのアクセス性が向上し、まちの「活力・魅力」の向上を図ることができます。

### 基本交通施策

- 効率的な公共交通ネットワークの実現
- 公共交通利用環境整備
- 環境にやさしい自動車利用の実現



### 主な施策

- バス路線が利用しにくい地域への延伸
- 需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編
- まちづくりと一体となった交通結節点の空間整備
- 公共サイン計画
- 自転車等駐車場整備
- 低公害自動車などの普及促進

## 基本方針

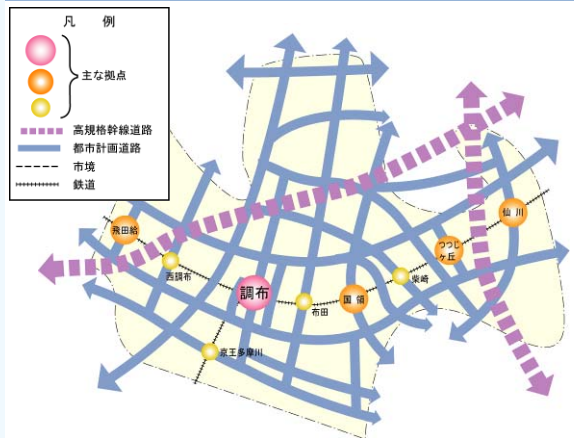
2 適切に機能分担された快適な道路整備

効率的な幹線道路網の構築は自動車走行性の向上につながり、環境負荷の軽減や中心市街地へのアクセス性向上、移動の活発化を図ることができます。

また、バスなどの公共交通や貨物車、通過交通などが走行する幹線道路網の整備や、住宅地内における生活道路の安全性の確保などにより、基本目標である「安全・安心・快適」な交通環境の実現を図ります。

### 基本交通施策

- 選択・集中による重点的な幹線道路網の整備
- 地域特性に応じた生活道路網の整備



### 主な施策

- 道路ネットワークの整備
- まちづくりの視点による道路整備
- 地域特性および役割に応じた生活道路網の見直しと整備
- 幹線道路整備と併せた道路整備による機能向上
- 身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進

基本方針 3

移動できる環境の整備  
歩行者・自転車  
が安全・安心に

最も身近な移動手段である徒歩や自転車を利用する際の「安全・安心・快適」を確保するため、歩行者や自転車の通行空間を整備します。

また、空間の確保や自転車等駐車場整備、バリアフリー化といった環境整備により、自動車の短距離利用から徒歩や自転車への転換を図ります。

特に、中心市街地における歩行環境の改善は回遊性を向上させ、「活力・魅力」を支えることができます。

基本交通施策

- 自転車利用環境の整備
- 安全・安心な歩行空間の確保



主な施策

- 空間の有効活用やルールに基づくネットワークの構築
- 既存自転車等駐車場の有効活用と適切な自転車等駐車場整備
- 市外からの来訪者にも分かりやすい環境整備
- 歩行空間と自転車走行空間の分離
- 鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備

基本方針 4

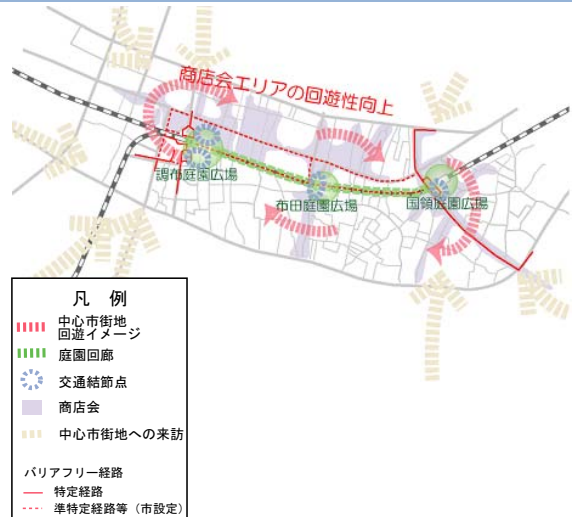
活力・魅力を支える中心市街地  
(駅周辺)の形成

「活力・魅力を支える中心市街地(駅周辺)」を形成するためには、これまでの1～3の基本方針と基本交通施策を連携して実施することが必要です。

公共交通ネットワークの構築や幹線道路網の整備、中心市街地までの安全な徒歩・自転車経路を確保することで中心市街地へのアクセス性を向上させ、中心市街地内の歩行環境を整えることにより回遊性の向上を図り、中心市街地の活力・魅力を支えます。

基本交通施策

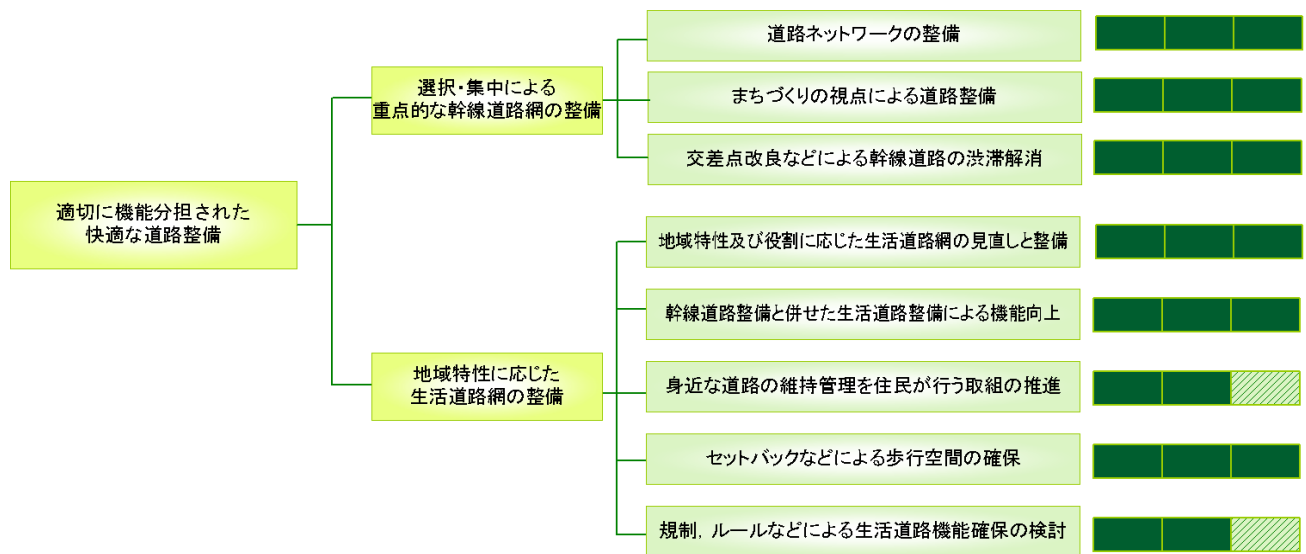
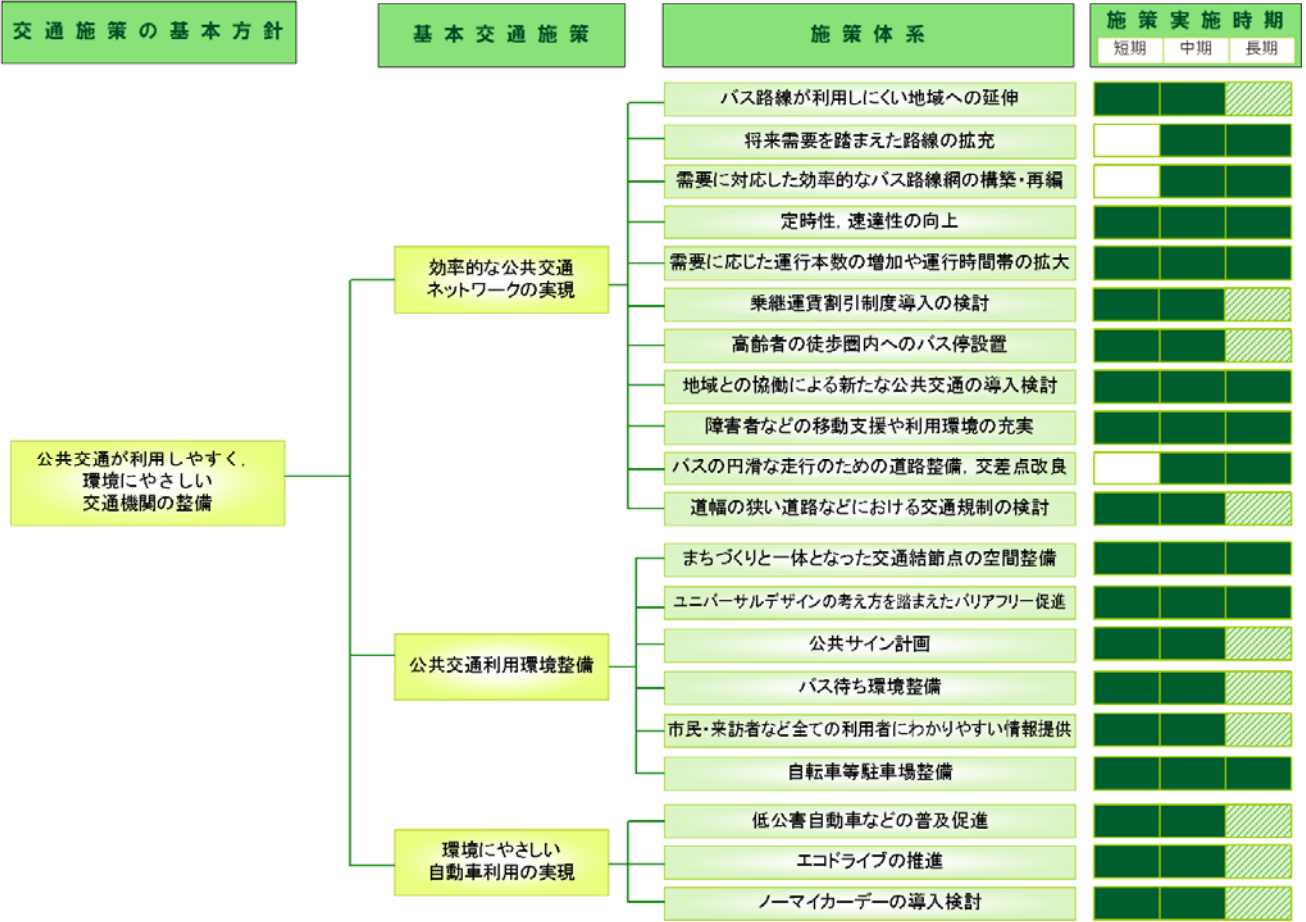
- 基本方針1～3および各基本交通施策を連携して展開



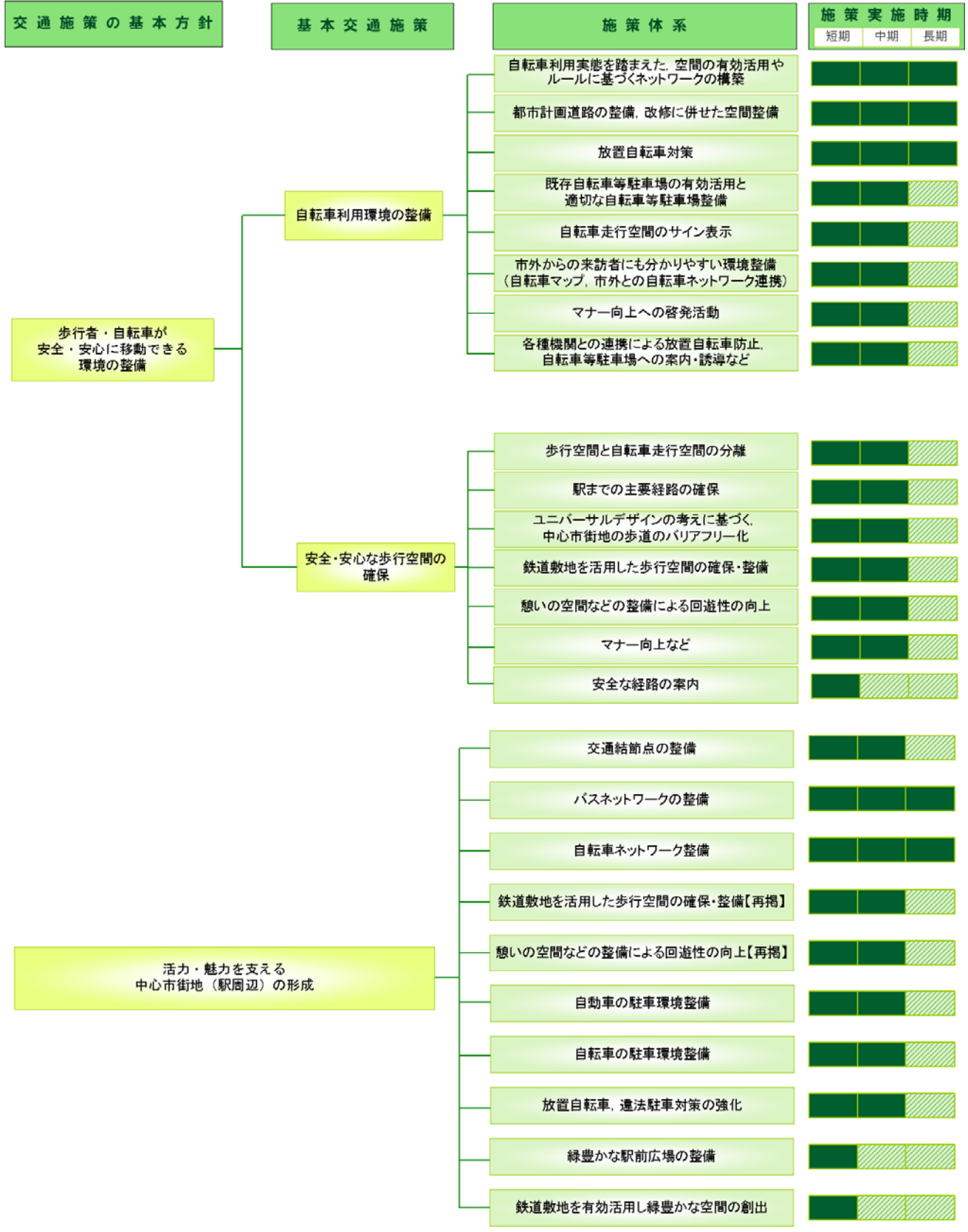
主な施策

- 交通結節点の整備
- バスネットワークの整備
- 自転車ネットワーク整備
- 鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備【再掲】
- 憩いの空間などの整備による回遊性の向上
- 自動車・自転車の駐車環境整備

# 施策一覧



- 施策の準備・検討
- 施策の展開・実施
- 実施した施策の継続・運用



## 計画の目標

計画の進捗状況を把握するため成果指標を設定し、導入効果や目標の達成度を確認しながら、進捗状況に応じて計画を見直し、実態に即した着実な推進を図ります。

施策の基本方針	基本交通施策	指標	現況値	目標値 (H42)
1 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	効率的な公共交通 ネットワークの実現	ミニバス利用者数	75 万人/年 (H21)	80 万人/年
		公共交通利用数	31.6 万トリップ エント <sup>※</sup> /日 (H20)	35 万トリップ エント <sup>※</sup> /日
		公共交通分担率（代表交通手段）	35% (H20)	35%
		公共交通に対する満足度	76.8% (H21)	80%
	公共交通利用環境の 整備	バリアフリー特定事業計画における 歩道のバリアフリー化率	26.7% (H21)	100%
	環境にやさしい 自動車利用の実現	運輸部門 CO <sub>2</sub> 排出量	17.8 万 t-CO <sub>2</sub> (H2)	現況比 45%減
2 適切に機能分担された 快適な道路整備	選択・集中による重点 的な幹線道路網の整備	都市計画道路整備率	46.9% (H21)	60%
	地域特性に応じた 生活道路網の整備	生活道路網整備率	30.1% (H21)	38%
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 <sup>1</sup> 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%
4 活力・魅力を支える 中心市街地（駅周辺）の形成		中心市街地がにぎわっていると 感じている市民の割合	52.3% (H21)	65%
		中心市街地内3駅 <sup>2</sup> 利用者数	169,116 人/日 (H21)	176 千人/日
		中心市街地歩行者通行量	36,963 人/日 (H21)	37 千人/日

## 今後の進め方

本計画の着実な実施にあたっては、行政（調布市）だけでなく市民や交通事業者及び関係機関などが連携・協働し一体となって、総合的に取り組んでいく必要があります。

また、総合交通計画で提案した施策の実施にあたっては、定期的に施策の進捗状況、導入効果、目標達成度などを確認し、必要に応じて計画の見直しを行っていきます（PDCA サイクル）。

それらの進捗状況や検討状況については、市の広報やホームページなどを通じて市民に公表し、透明性や公平性を確保しつつ進めていきます。



図 PDCA サイクルのイメージ

1 適正な自転車等駐車場：「調布市自転車等対策実施計画」で設定された自転車等駐車場設置必要量  
2 中心市街地内3駅：調布駅、布田駅、国領駅