

調布市自転車ネットワーク計画

(案)

(概要版)

調 布 市

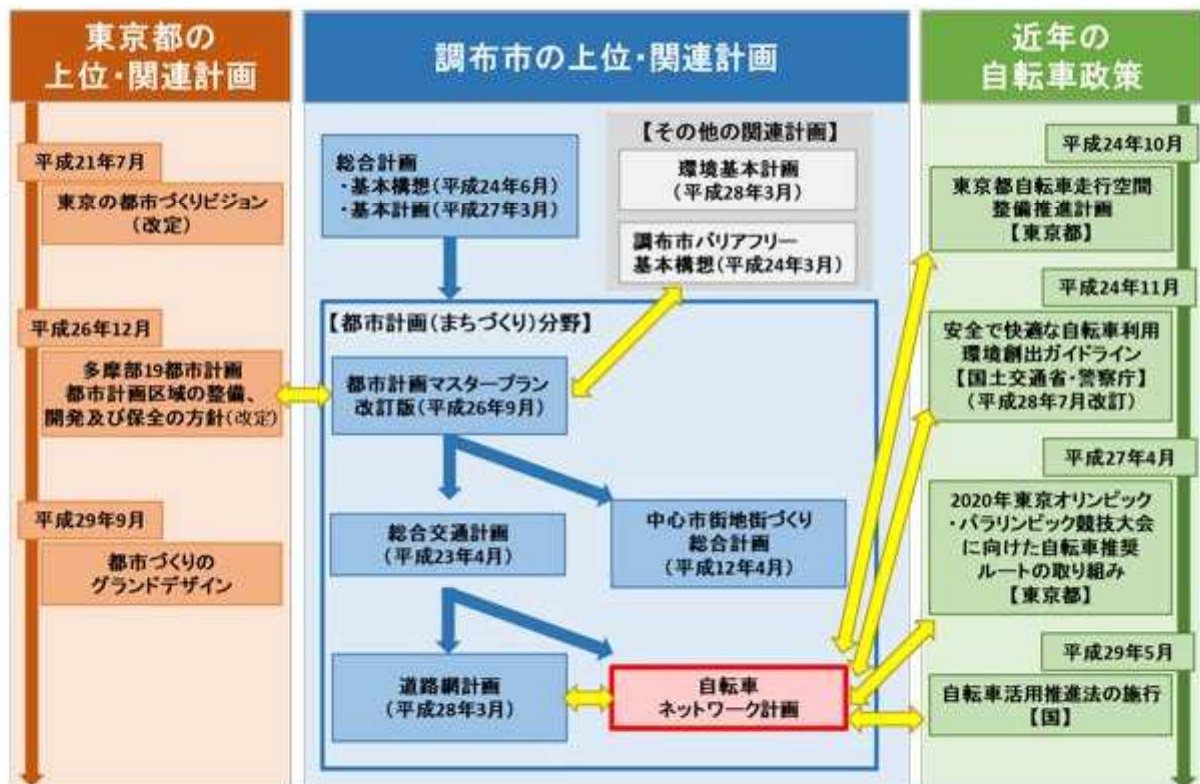
1. 計画の概要

1.1 計画の目的

自転車は、身近な移動手段・交通手段として多くの市民に利用され、近年は環境への配慮や健康志向、災害時の機動性などを背景に利用ニーズが高まっています。このため、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の利用環境整備が喫緊の課題となっています。

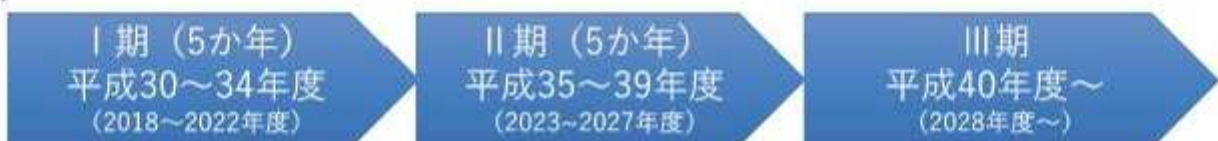
調布市では、平成 28 年度に調布市自転車走行空間検討調査を実施して自転車利用に関わる基礎データや地域概況の把握等を行いました。平成 29 年度は、自転車ネットワーク路線の選定と整備形態の検討等を行い、「調布市自転車ネットワーク計画」(案)を作成しました。

1.2 自転車ネットワーク計画の位置づけ



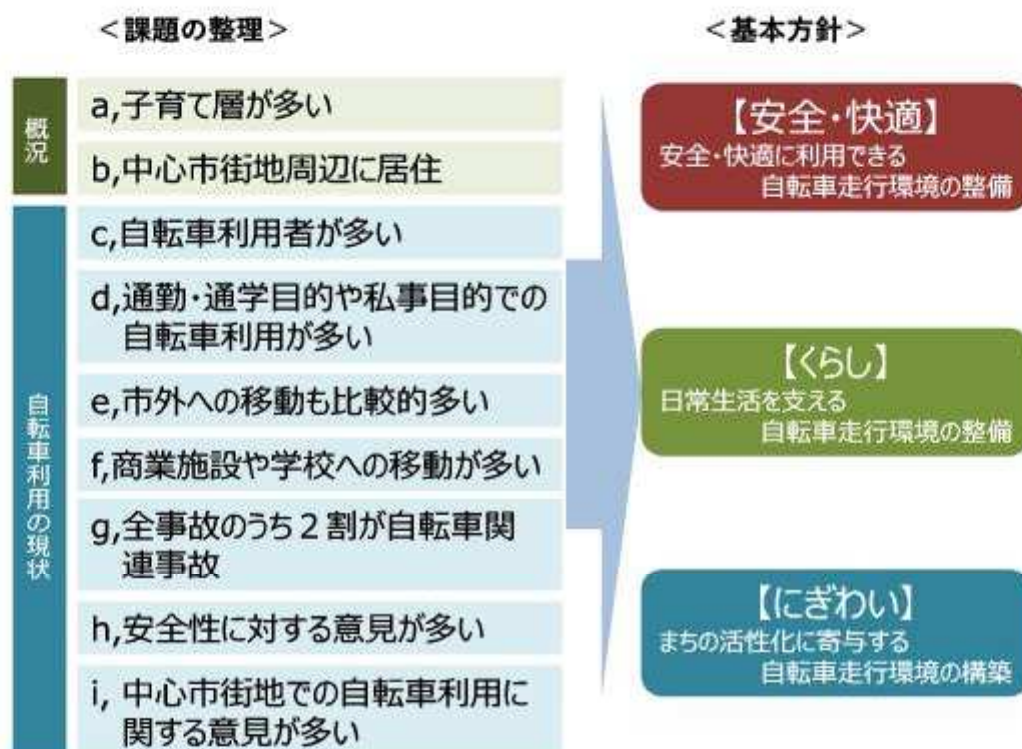
1.3 計画の期間

平成 34 年度（2022 年度）までの 5 か年をⅠ期、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、各期の終わりに見直しを図ります。



2. 路線選定の考え方

2.1 課題の整理と基本方針

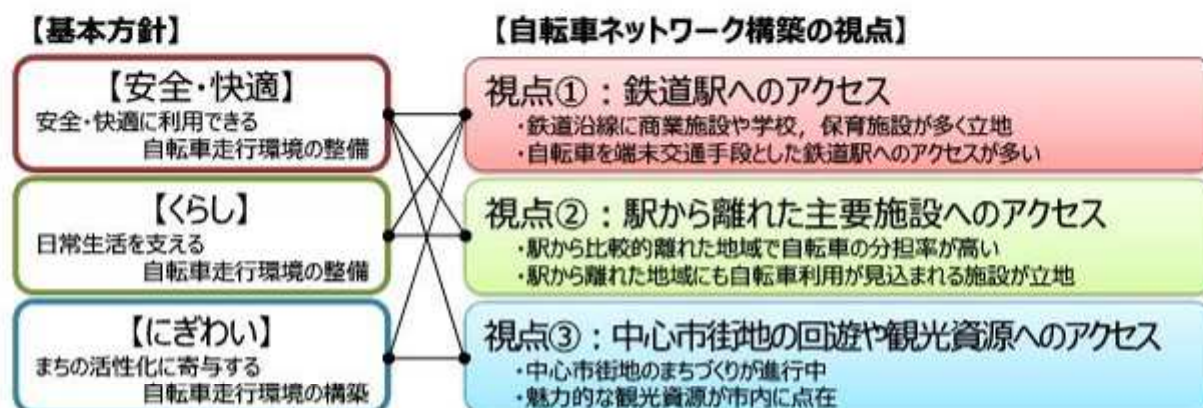


2.2 自転車ネットワークの構成

広域利用のための「広域自転車交通軸」と、広域自転車交通軸と駅や主要施設及び各施設間を結ぶ「アクセス路線」で構成します。

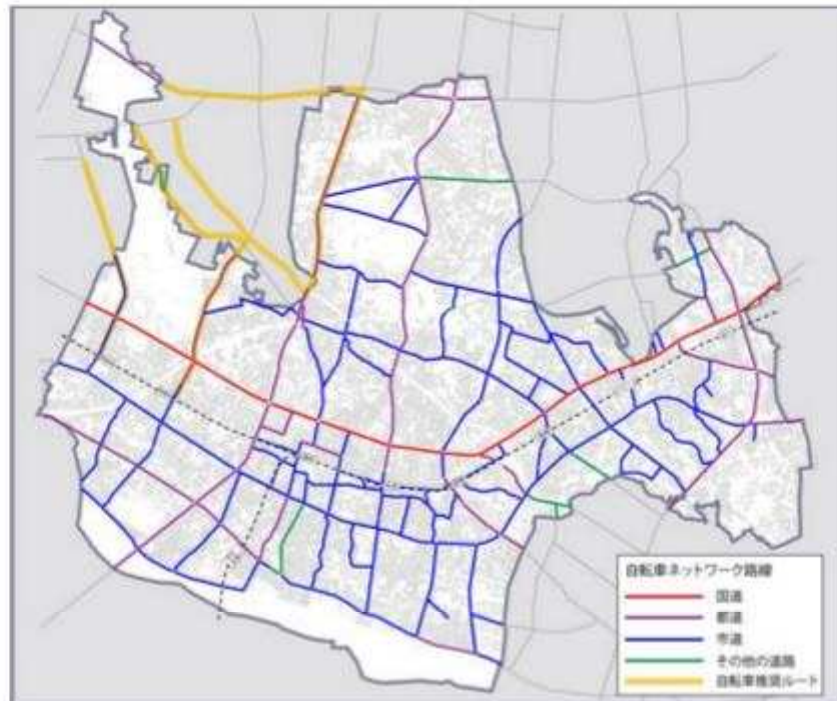
「広域自転車交通軸」は調布市道路網計画の「広域道路網」路線とし、「アクセス路線」は同計画の「地区内道路網」から下記の考え方で抽出します。

2.3 アクセス路線選定の考え方



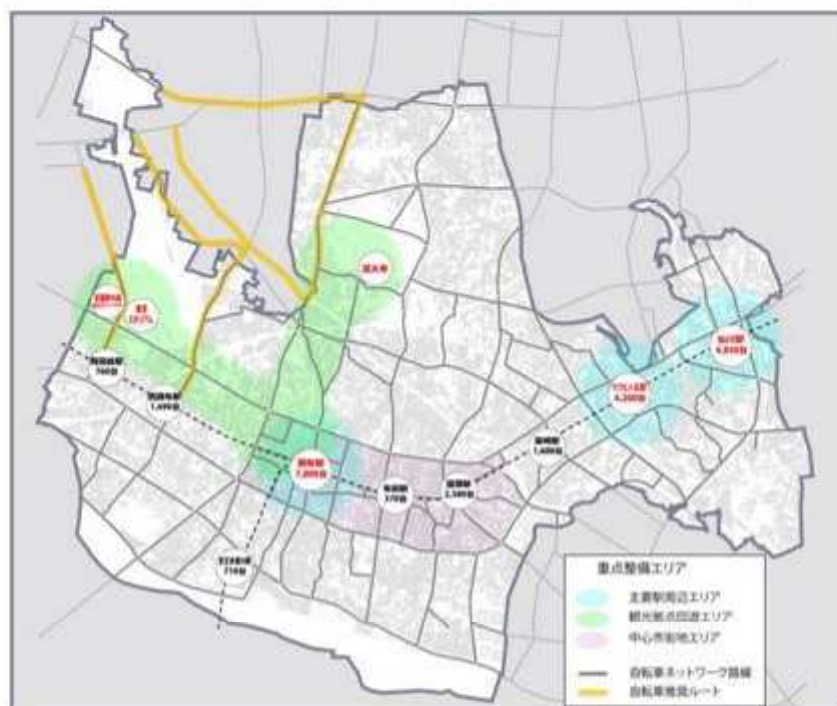
3. ネットワーク路線と重点整備エリア

3.1 自転車ネットワーク路線



3.2 重点整備エリアの設定

- 自転車の集中する調布駅、つつじヶ丘駅、仙川駅の周辺
- 調布市基本計画における「中心市街地エリア」
- 東京オリンピック・パラリンピック会場、深大寺周辺、これらを結ぶ回遊エリア



4. 整備形態

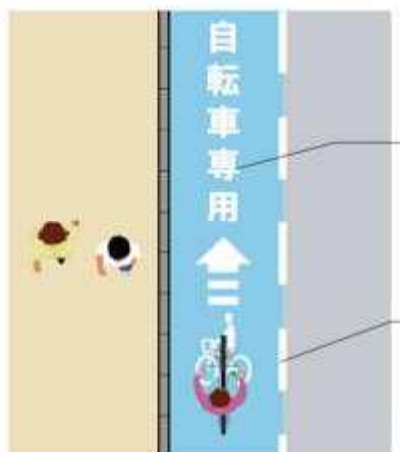
今後整備する自転車走行空間の整備形態は、国のガイドラインに基づき「自転車専用通行帯」と「車道混在」とします。

既存の「自転車歩行者道」もネットワークに含みますが、自転車は基本的に徐行して通行する必要があります。また、警視庁による自転車ナビマーク整備路線も、原則としてネットワークに含みます。

4.1 自転車専用通行帯

「自転車専用通行帯」は、車道に 1.5m以上の幅員が確保できる場合に、沿道土地利用の状況等を踏まえたうえで設置します。

<自転車専用通行帯の整備イメージ>



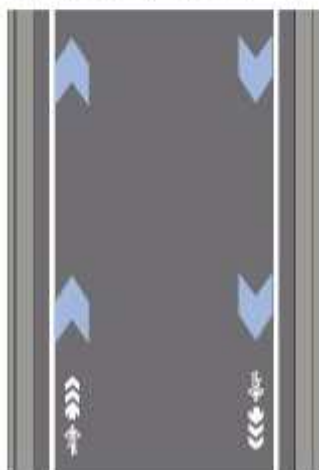
<調布市内の整備事例（鶴川街道）>



4.2 車道混在

「車道混在」は、歩行者空間を確保したうえで、車道に自転車の走行位置と進行方向を矢羽根型路面表示（自転車ナビライン）や自転車ナビマークで明示して、自転車の走行する空間を示すものです。

<車道混在の整備イメージ>



<調布市内の整備事例>



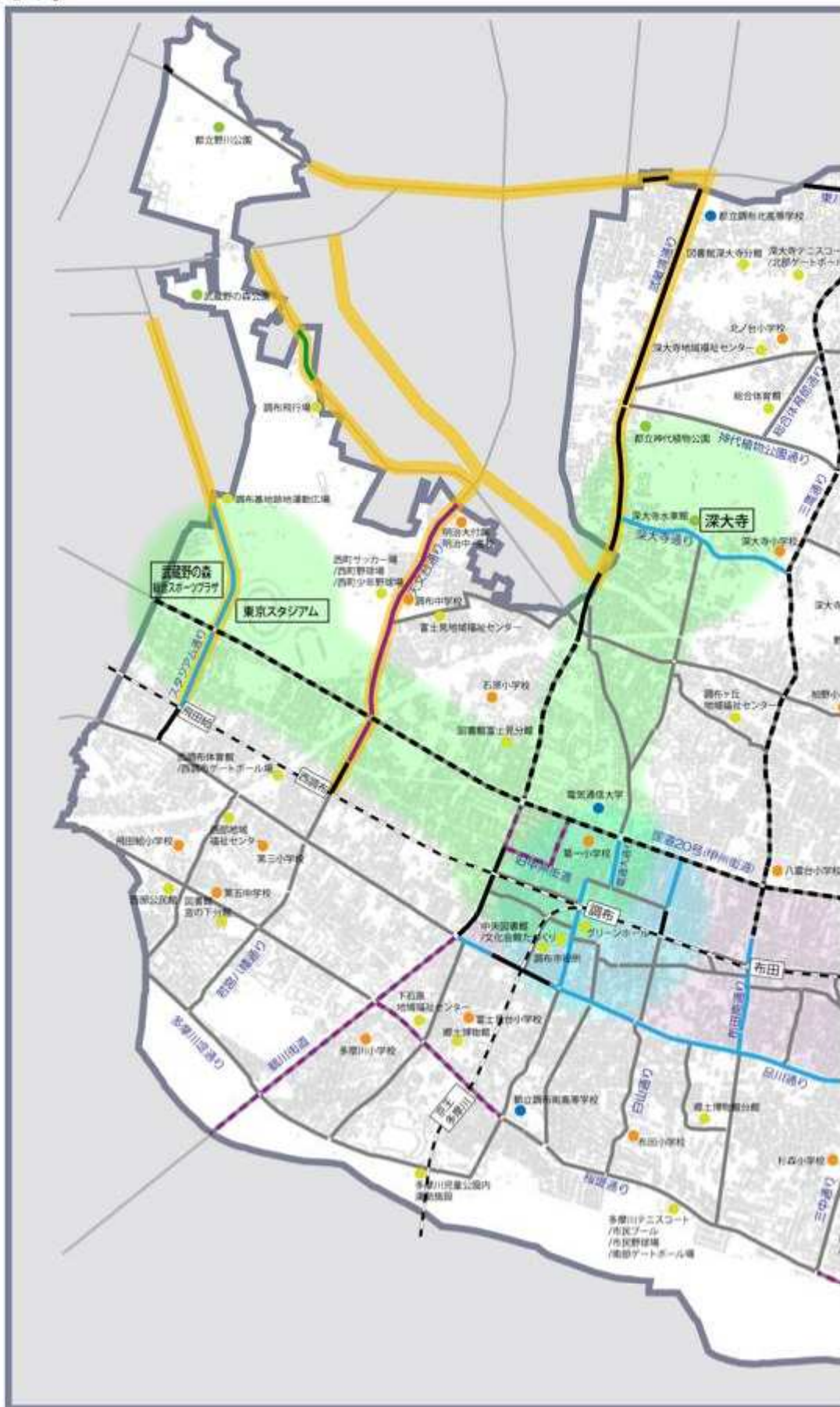
(主要市道 16 号線)

<警視庁のナビマーク>



5. 優先整備路線（1期）

重点整備エリア内において、一定以上の道路幅員があり整備の実現性と整備効果の高い路線を、優先整備路線（1期）に設定します。



【優先整備路線（1期）の選定項目】

(1) 自転車の集中する駅周辺	● 調布駅、仙川駅、つつじヶ丘駅周辺の自転車駐車場への路線
(2) 中心市街地エリア	● 中心市街地エリアの回遊性に資する路線
(3) 観光拠点間の回遊エリア	● 自転車推奨ルート（東京オリンピック・パラリンピック関係） ● 東京都の自転車推奨ルートと調布駅、深大寺を結ぶ路線
その他	● 整備に際しての準備が整った路線から順次事業を進めていく

