

調布市京王電鉄京王線つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における 交通環境改善に関する報告書

目 次

1. はじめに	P1
2. 検討の流れ	P2
3. 地域の現況・課題	P3
4. 現都市計画の整理	P5
5. 上位計画等の整理	P6
6. 交通環境改善のための方策の検討	P8
7. 鉄道の連続立体交差化の効果	P10
8. 道路ネットワークの考え方	P12
9. 駅周辺のまちづくりに向けて	P14
10. まとめ	P18
11. 今後の動き	P19

※本資料は、「調布市京王電鉄京王線つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における交通環境改善に関する検討会」での議論を踏まえ、調布市の基本的な考え方をとりまとめたものである。

1.はじめに

調布市は、昭和30年4月、当時の調布町と神代町の合併により誕生し、本年4月に市制施行70周年という記念すべき節目を迎えました。

この節目の年である、令和7年度は、調布駅付近の連続立体交差事業と連動する中心市街地の基盤整備の核となる鉄道敷地及び調布駅前広場の事業が、一部を除いていよいよ完了する予定です。

一方で、市の東部に位置するつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺には、いまだ開かずの踏切が5箇所存在しています。これらの地域では、慢性的な交通渋滞が発生しており、市民の日常生活に多大な影響を及ぼしています。

また、つつじヶ丘駅及び柴崎駅の間を南北に走る調布都市計画道路3・4・9号線は、開かずの踏切の迂回路として通過する車両が多い中、京王線との交差部である清水架道橋がボトルネックとなっており、児童・生徒の安全確保が喫緊の課題となるなど、地域の交通環境の改善に向けた課題が山積しています。

こうした中、市は、学識経験者や関係機関等を交えた検討会において、踏切道改良方法の比較検討を行う中で、対象地域での最適案の検討を進めてきました。令和6年3月には、当該区間の抜本的な踏切対策としては、鉄道の連続立体交差化が望ましいとの中間報告を取りまとめました。

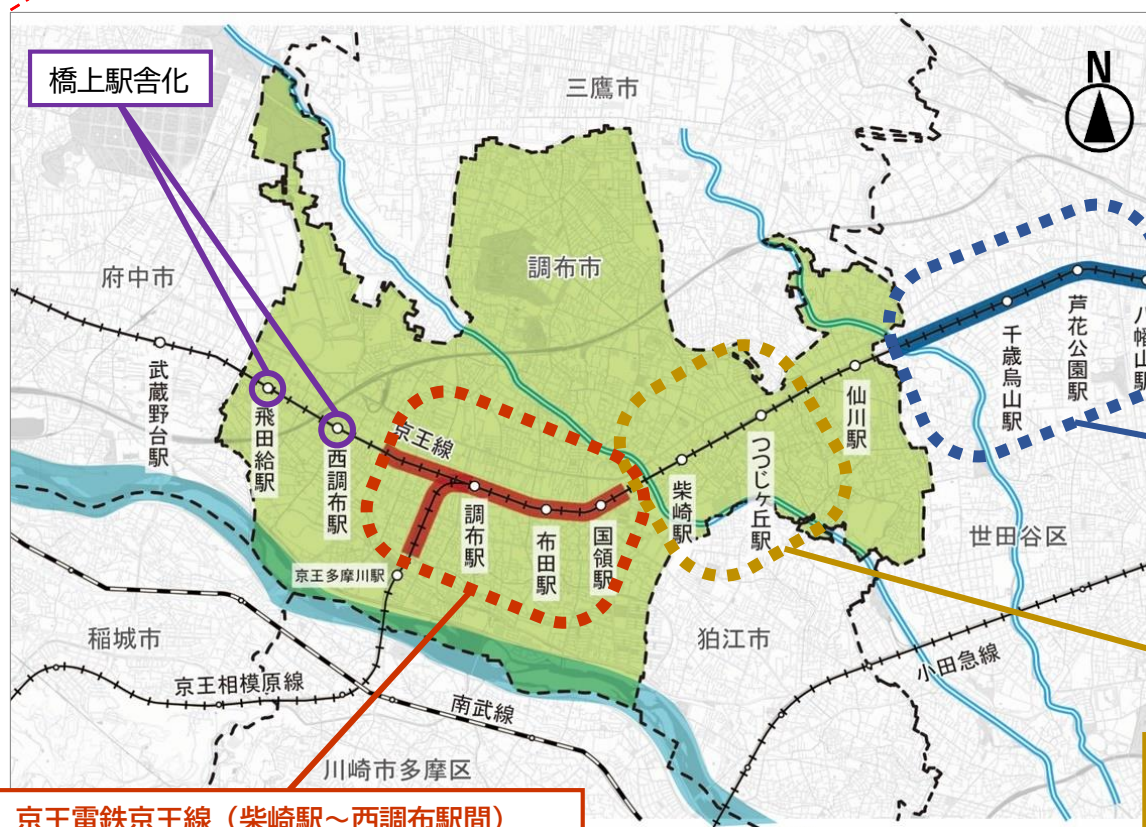
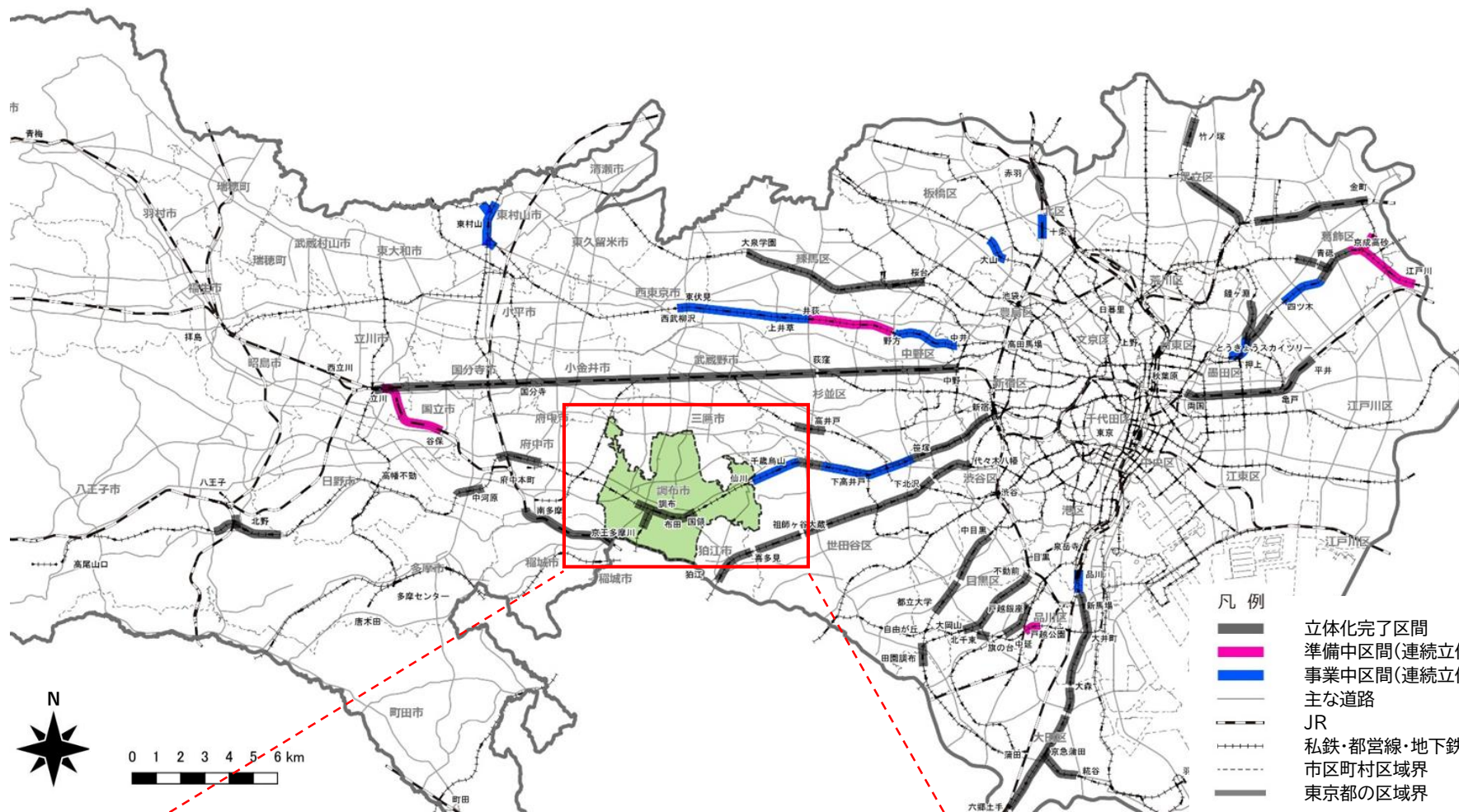
その後、更に検討を進め「調布市京王電鉄京王線つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における交通環境改善に関する報告書」を作成しました。

本報告は、開かずの踏切解消の早期実現に向け、調布市の基本的な考え方を示すものです。

■検討会の概要

名称:調布市京王電鉄京王線つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における交通環境改善に関する検討会
期間:令和5年度～令和7年度
メンバー:下表のとおり

役 職	所 属
座 長	岸井 隆幸 一般財団法人計量計画研究所 代表理事
副 座 長	中村 英夫 日本大学理工学部土木工学科 教授
委 員	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長
〃	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部長
〃	調布市 都市整備部長
〃	調布市 都市整備部 外環・交通担当部長 兼 参事(調整担当)
オブザーバー	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路交通施設企画室長
〃	国土交通省 関東地方整備局 建政部 都市整備課長
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長



京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）連続立体交差事業【完了】
【事業期間】平成14年度～平成26年度
【延長】約3.7 km
【構造形式】地下式

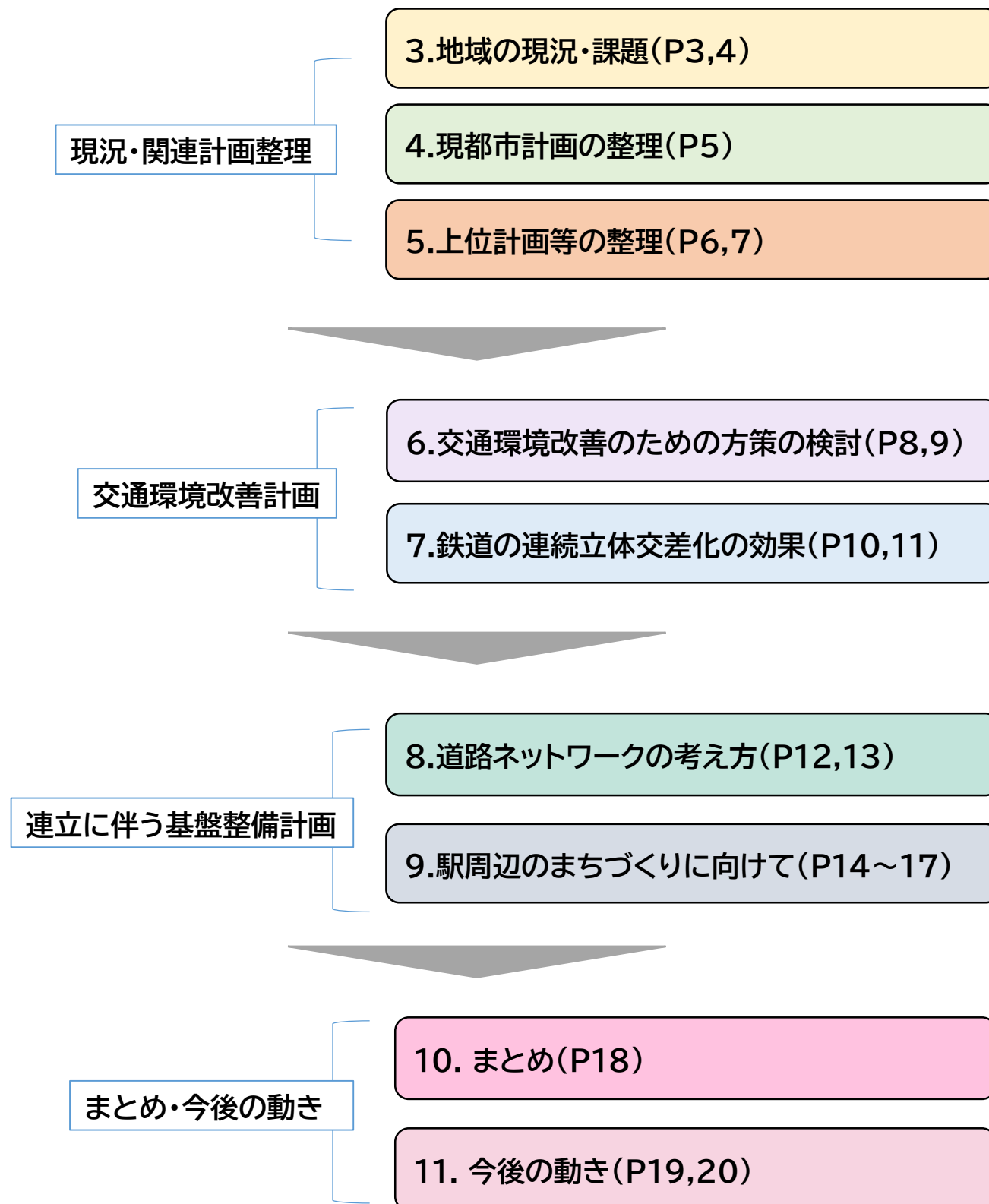
京王電鉄京王線（笹塚駅～仙川駅間）連続立体交差事業【事業中】
【事業期間】平成25年度～令和12年度(予定)
【延長】約7.2 km
【構造形式】高架（高上）式，掘割式

【当該区間】
仙川駅～国領駅付近【未着手】
【延長】約2.1 km
【構造形式】掘割式，高架（高上）式，地下式（現都市計画）

2.検討の流れ

京王電鉄京王線つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における交通環境改善に関する検討を進めるにあたり、地域の現況把握を進めた上で、現都市計画や上位計画等の整理を行い、交通環境改善に係る比較検討や各種計画に対する効果について確認し、目指すべきまちづくりについて検討を進めました。

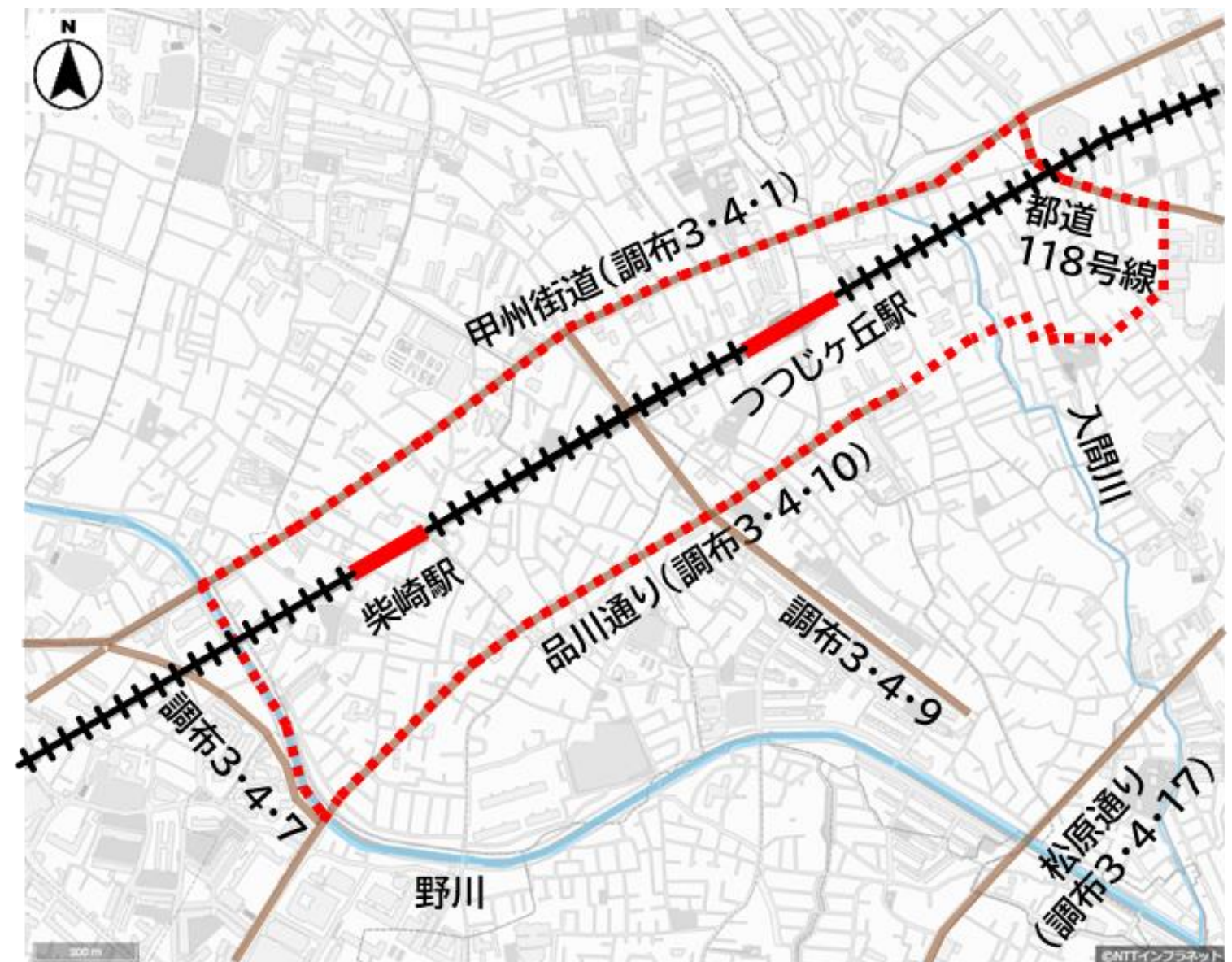
■検討フロー



■検討対象地域について

検討対象地域(以下「対象地域」という。)は、京王電鉄京王線を中心に、北は甲州街道と南は品川通り、西は野川と東は都道118号線までのつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺の地域とする。

検討対象地域



3.地域の現況・課題

交通に関する現況・課題(踏切関連)

対象地内に存在する5箇所の踏切とその周辺交通に関して、どのような課題が生じているかを整理しました。

〈法指定踏切への対応〉

- ・京王線のほか相模原線等直通列車が通過するため、5箇所全ての踏切が開かずの踏切※となっている。
- ・柴崎駅に隣接するつつじヶ丘5号踏切では、歩行者・自転車交通が集中しており、歩行者ボトルネック踏切※となっている。
- ・つつじヶ丘5号踏切では踏切内の誘導表示が未整備であり、視覚障害者の安全な通行に支障をきたしているため、地域課題踏切※となっている。なお、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(令和6年1月改定)」の内容を踏まえ、関係機関等と整備に向けた協議を進めている。
- ・5箇所の踏切は踏切道改良促進法において「改良すべき踏切道」に指定されており、令和7年度末までに「地方踏切道改良計画」を作成し、国土交通大臣に提出するため、踏切改良に向けた具体的な検討を進める必要がある。

〈交通輸送ネットワークへの影響〉

- ・都市高速鉄道第10号線の範囲内のうち、前後区間では連続立体交差事業が完了または事業中である一方で、当該区間は事業未着手となっている。
- ・踏切支障が生じた場合、交通輸送ネットワークへの影響が懸念される。

踏切道名	法指定踏切			踏切遮断時間 ピーク時 (分/時)	交通量		踏切遮断交通量		
	開かずの踏切	ボトルネック踏切 歩行者	地域課題踏切		自動車 (台/日)	歩行者等 (人/日)	自動車 (台・時/日)	歩行者等 (人・時/日)	合計 (台人・時/日)
①柴崎3号	○			48	488	967	6,198	12,281	18,479
②つつじヶ丘5号	○	○	○	47	1,115	11,208	14,607	146,825	161,431
③つつじヶ丘4号	○			44	0	594	0	7,187	7,187
④つつじヶ丘1号	○			54	70	1,250	1,071	19,125	20,196
⑤仙川2号	○			52	1,419	2,097	19,866	29,358	49,224
清水架道橋(参考)					6,261	3,625			

※①～⑤:踏切道安全通行カルテ(令和7年1月公表)より
※清水架道橋(参考):市調査結果(令和4年10月実施)より
※開かずの踏切:ピーク時遮断時間40分/時以上のもの
※歩行者ボトルネック踏切:一日当たりの踏切自動車交通遮断量と一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、一日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの
※地域課題踏切:踏切道改良促進法に基づき、踏切道における交通量、事故の発生状況、踏切道の構造、地域の実情その他の事情を考慮して、踏切道の改良による事故の防止又は交通の円滑化の必要性が特に高いと認められるもの



3.地域の現況・課題

まちづくり全体の現況・課題

対象地域におけるまちづくりの現況把握を行い課題を抽出しました。課題は主に〈鉄道による対象地域の南北分断〉、〈安全・快適な交通環境の確保〉、〈公園・オープンスペースの確保〉、〈つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺におけるにぎわいづくり〉の4つに分類し整理しました。

〈鉄道による対象地域の南北分断〉

- ・開かずの踏切により南北方向の往来に大きな支障をきたしている。
- ・鉄道により対象地域が南北に分断されており、回遊性が低下している。

〈安全・快適な交通環境の確保〉

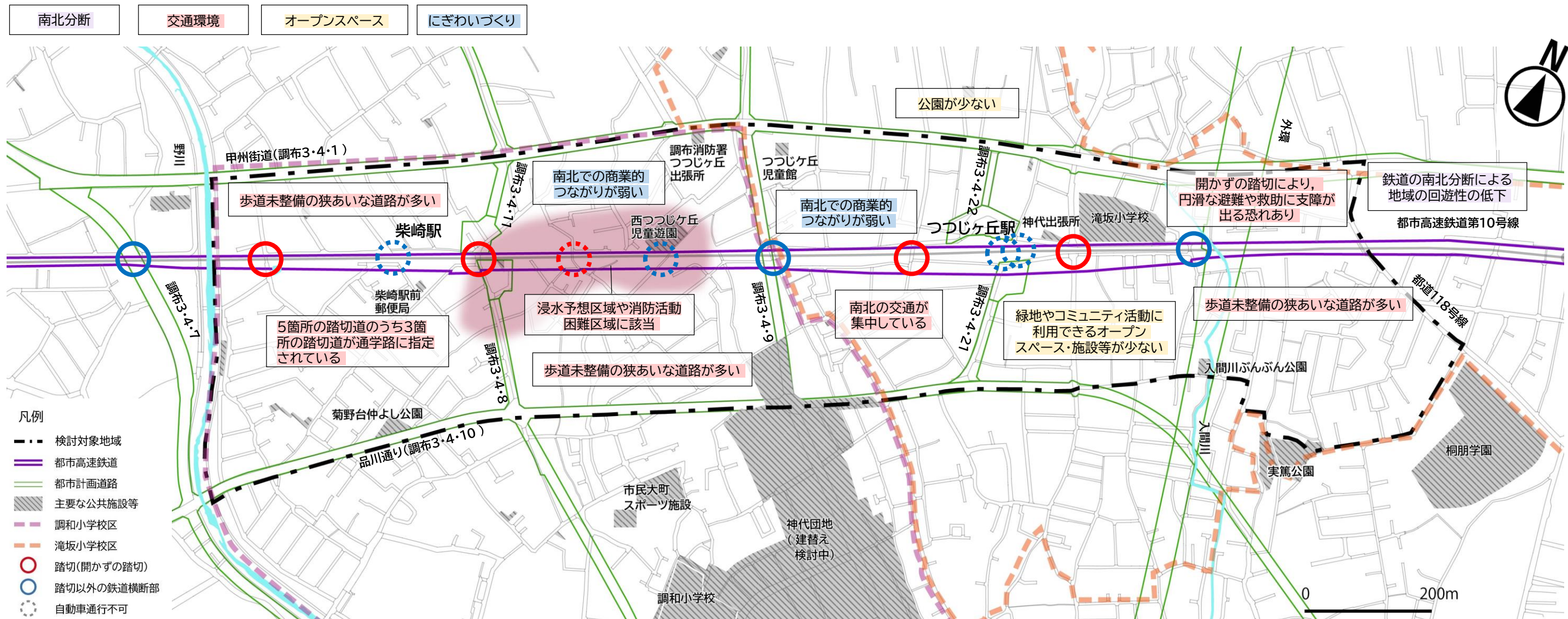
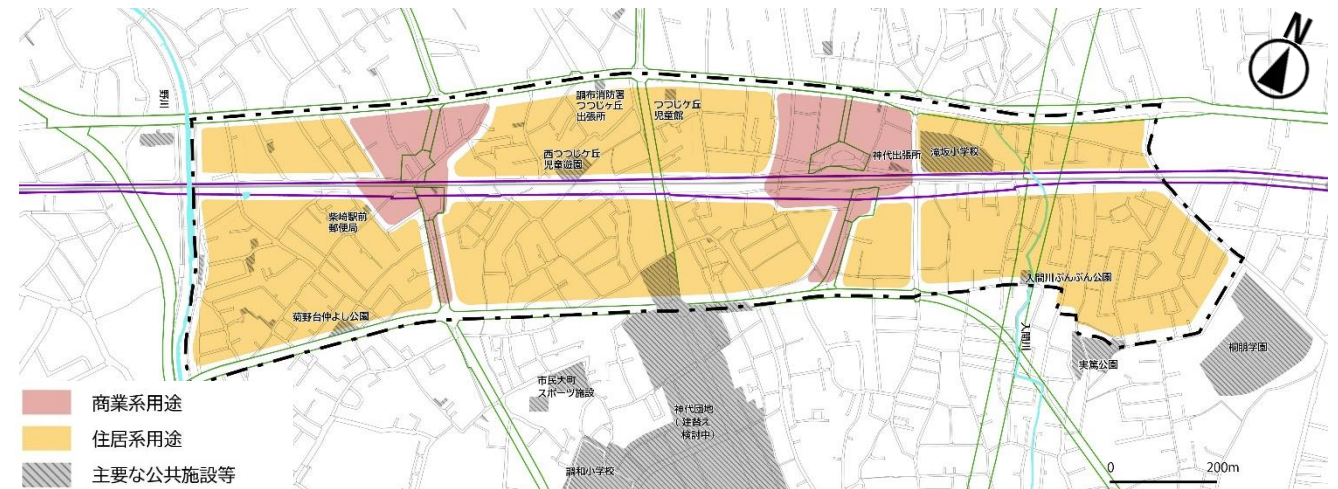
- ・対象地域の小学校において、5箇所の踏切道のうち3箇所の踏切道が通学路に指定されており、児童の安全性確保に課題がある。
- ・踏切による待ち時間を避けるため、対象地域の南北の交通はボトルネックとなっている清水架道橋に集中している。
- ・幅員4m未満の狭あいな道路が多く、歩道が整備されている箇所が少ないため、歩行者の安全性確保に課題がある。
- ・対象地域の踏切全てが開かずの踏切であるため、災害時の円滑な避難や救助に支障が出る恐れがある。
- ・柴崎駅周辺は浸水予想区域や消防活動困難区域に該当する。

〈公園・オープンスペースの確保〉

- ・敷地面積1,000㎡以上の公園、緑地やコミュニティ活動に利用できるオープンスペース・施設等が少ない。
- ・対象地域の1人あたりの公園面積(大規模な公園を除く)は、市全体と比較して少ない。

〈つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺におけるにぎわいづくり〉

- ・大部分は住居系の用途に指定しており、駅の南北は商業系の用途に指定しているが、南北での商業的つながりが弱く、駅周辺の商業的な発展が図られていない。



告示年月日	都市計画決定(変更)内容
昭和37年12月22日	当初決定 (従前の都市計画街路を全て廃止し、市内一括で新規決定) 【決定理由】調布都市計画区域は区部に連担する地域であるため近年めざましい発展をしているので、土地利用を勘案し既定都市計画街路を再検討した結果、本案のように街路網を改定し、都市機能の確立と増進をはかろうとするもの
平成元年6月16日	名称変更 (都市計画道路名称を現都市計画法の規定により一括変更) 【変更理由】都市計画道路の名称を都市計画法施行についての建設省都市局長通達により改める

5.上位計画等の整理

関係法令や東京都及び調布市の上位計画等について、対象地域の位置付けを整理し、まちづくりにおける方向、土地利用の方針、基盤整備のあり方、都市機能の導入方針等について確認しました。

なお、「7. 鉄道の連続立体交差化の効果」においても事業化による関係法令や上位計画等への影響について確認しています。

➤ 関係法令

法令	位置付け
踏切道改良促進法 (昭和三十六年法律第百九十五号)	対象地域の5箇所の踏切は、令和3年3月の改正により、同年4月13日に改良すべき踏切道として位置付けられており、令和7年度末までに「地方踏切道改良計画」を作成し、国土交通大臣に提出する必要がある。

➤ 東京都

上位計画	上位計画内での方針等
2050東京戦略 (令和7年3月)	〈P277〉誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成 社会情勢等の変化を踏まえた道路整備や踏切対策の検討 ・新たな「都市計画道路の整備方針」の策定【新】(道路に対するニーズの多様化等を踏まえ検討) ・「踏切対策基本方針」の改定【新】(高齢化や防災意識の高まり等を踏まえ検討)
都市づくりのグランドデザイン (平成29年9月) ※改定作業中	〈P86〉様々な取組で道路交通を円滑化する 連続立体交差事業を計画的に進め、踏切による交通渋滞や地域分断の解消を進めます。 〈P94〉まちの中心となる誰もが使いやすい交通結節点をつくる 連続立体交差事業で生み出された高架下等の空間を活用し、子育て支援、防災、にぎわいなど、様々な機能を誘導します。
都市計画区域マスタープラン ー多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針ー (令和3年3月)	〈P77〉人が輝く東京の個性ある地域づくり(特色ある地域の将来像) (つつじヶ丘・柴崎周辺)都市計画道路の整備や連続立体交差事業を見据え、駅前のにぎわいと周辺のゆとりある住環境を確保するため、都市計画制度を活用した土地利用の規制誘導により、快適な生活の中心地を形成
多摩部17都市計画 都市再開発の方針 (令和3年3月)	〈P94〉計画的な再開発が必要な市街地(1号市街地) 【調布東部地域(仙川町、若葉町、つつじヶ丘、菊野台など)】 〈P98〉再開発促進地区(2項地区) 【つつじヶ丘・柴崎駅周辺地区】駅周辺は、地区の中心にふさわしい商業施設等の充実と防災機能の向上を図り、幹線道路沿い及び周辺地域については、地域特性に応じた環境整備の改善を図る。
防災都市づくり推進計画 基本方針 (令和7年3月)	〈P47〉延焼遮断帯形成の方針 延焼遮断帯の形成に当たっては、特定整備路線などの都市計画道路を中心に整備を進めるとともに、防火地域等の指定や都市防災不燃化促進事業、不燃化特区制度などによる沿道建築物の不燃化の促進など、重層的に施策を実施していきます。 また、延焼遮断帯の形成においては、道路整備に併せて、沿道のまちづくりも適切に行っていきます。
東京都地域防災計画(震災編) (令和5年修正)	〈P33〉安全な交通ネットワーク及びライフライン等の確保 道路整備のさらなる推進による緊急輸送ネットワークの強化や、道路閉塞など陸路による輸送等が困難な状況を見据え、水上ルートを活用も含めた緊急輸送ルート確保を具体化
踏切対策基本方針 (平成16年6月) ※改定作業中	〈P24〉対象地域の5箇所の踏切はピーク1時間の遮断時間が40分以上であること等から「重点踏切」として抽出されている。 〈P61〉道路の単独立体交差化、踏切道の拡幅、自由通路や歩道橋・地下道の設置等の早期に実施可能な対策を、関係者間で検討すべき区間として「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に位置付け
東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画) (平成28年3月) ※改定作業中	〈P70〉第四次事業化計画における優先整備路線 今後10年間(平成28年度～平成37年度(令和7年度)まで)で優先的に整備すべき路線として、対象地域の調布3・4・8号線、調布3・4・11号線、調布3・4・21号線を位置付け

上位計画	上位計画内での方針等
多摩のまちづくり戦略 (令和7年3月)	〈P251〉TAMA拠点形成プロジェクト 生活の中心地：つつじヶ丘・柴崎周辺

➤ 調布市

上位計画	上位計画内での方針等
調布市基本計画 (令和5年3月)	〈P256〉都市交通の円滑化の推進 ◆東部地区における交通環境の改善 国や東京都をはじめ、関係機関との協議・調整を図りながら、当該区間における連続立体交差事業の促進に取り組み、駅周辺における利便性向上や歩行者、自転車の安全確保など、交通環境の改善に取り組みます。 ◆関連する都市基盤の整備 柴崎駅周辺の都市計画道路(調布3・4・8号線及び調布3・4・11号線)の整備を推進し、鉄道駅へのアクセス性や利便性の向上、自転車・歩行者の安全確保を図ります。
調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画 (令和5年8月)	〈P73〉【拠点の形成方針】 地域拠点 ■つつじヶ丘駅周辺 地域コミュニティ関連施設等の立地による多様な機能の集積を図り、にぎわいある拠点を形成します。 ■柴崎駅周辺 駅前広場の整備により、交通結節機能の向上に資する利便性の高い拠点を形成します。 〈P75〉【軸の形成方針】 交流軸 ■つつじヶ丘駅周辺から柴崎駅周辺まで】 つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺における開かずの踏切解消に向け、当該区間における連続立体交差事業を見据えた取組の検討を進め、駅周辺における利便性の向上や、歩行者及び自転車の安全性の確保などを実現する軸を形成します。
調布市道路網計画 (平成28年3月) ※改定作業中	〈P26〉広域道路整備プログラム 平成28年度から平成37年度(令和7年度)までの今後10年間で優先的に整備または着手する「優先整備路線」として調布3・4・8号線、調布3・4・11号線及び調布3・4・21号線に位置付け
つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区 まちづくり方針 (令和6年3月)	〈P30〉まちづくりの方針 方針1：拠点にふさわしい都市機能の誘導 方針2：住み良い住環境の形成 方針3：都市基盤の強化

■調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画(令和5年8月)より一部抜粋

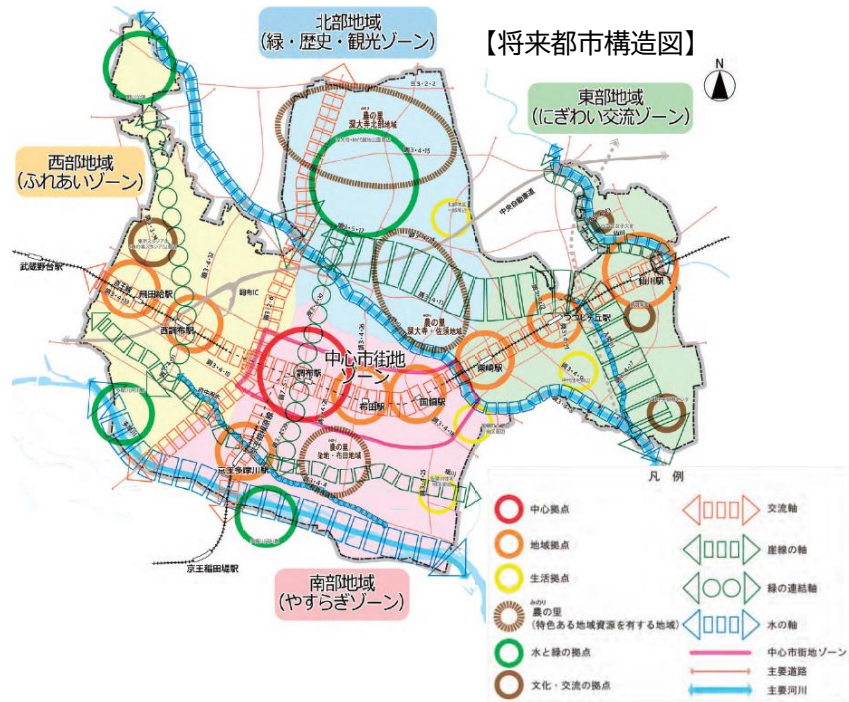
都市計画法に基づき、市の都市計画の基本的な考え方を示したものであり、市におけるまちづくりの総合的な指針となるものである。

調布市の将来都市像

「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」

将来都市構造

- 対象地域が位置する東部地域を「にぎわい交流ゾーン」として位置付けている。
- 駅周辺の活気ある商店街や大学などの文化拠点を核として、多世代の人々が交流するまちづくりを進めることとしている。



5.上位計画等の整理

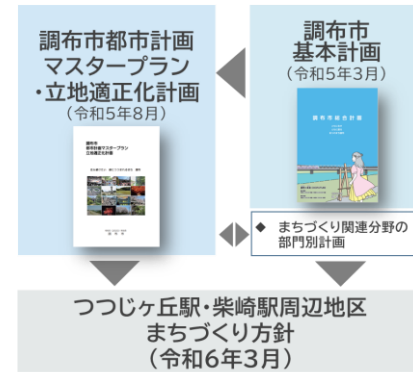
つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針(令和6年3月 調布市)より一部抜粋

策定の目的

「調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」に基づき、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区の将来都市像の具体化とともにその実現に向けた基本的な方向を示すため策定します。

方針の位置付け

本方針は、都市計画分野における、市の最も基本的な計画である調布市都市計画マスタープランに即し、対象地区の将来都市像をより具体的に示すとともに、それを実現していくための基本的な方向を示したものです。



まちの将来像

つつじヶ丘駅周辺地区

地域資源と人々がつながり
ほっと一息つける
ゆとりのあるまち

柴崎駅周辺地区

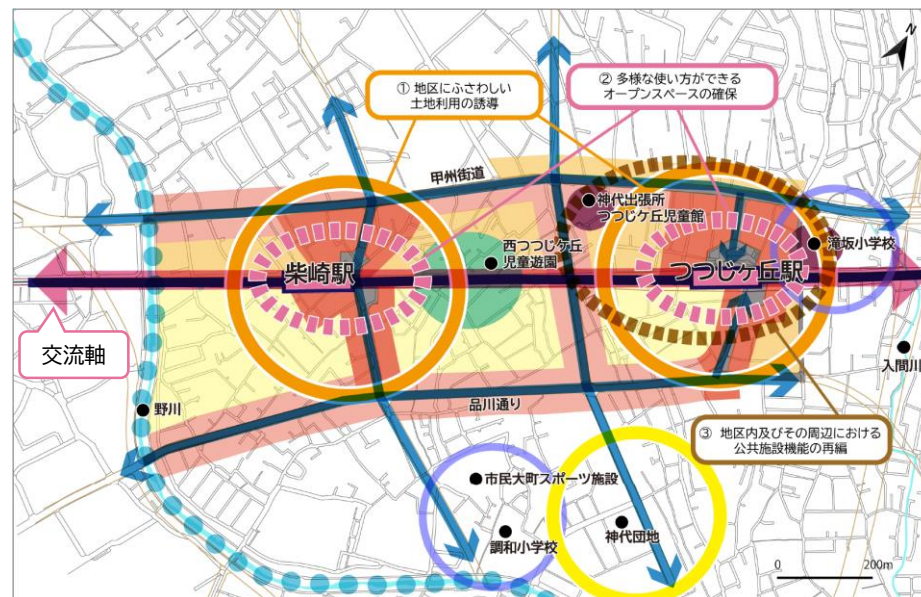
ほどよいにぎわいと
住民同士の交流があり
誰もが安全に暮らせるまち

まちづくりの目標

- 目標1** 住民や来街者が集いにぎわう回遊性が高いまち
- 目標2** 誰もが安全で安心して過ごせる緑豊かで居心地のよいまち
- 目標3** 安全で利便性が高く人と人の繋がりを育むまち

方針1：拠点にふさわしい都市機能の誘導

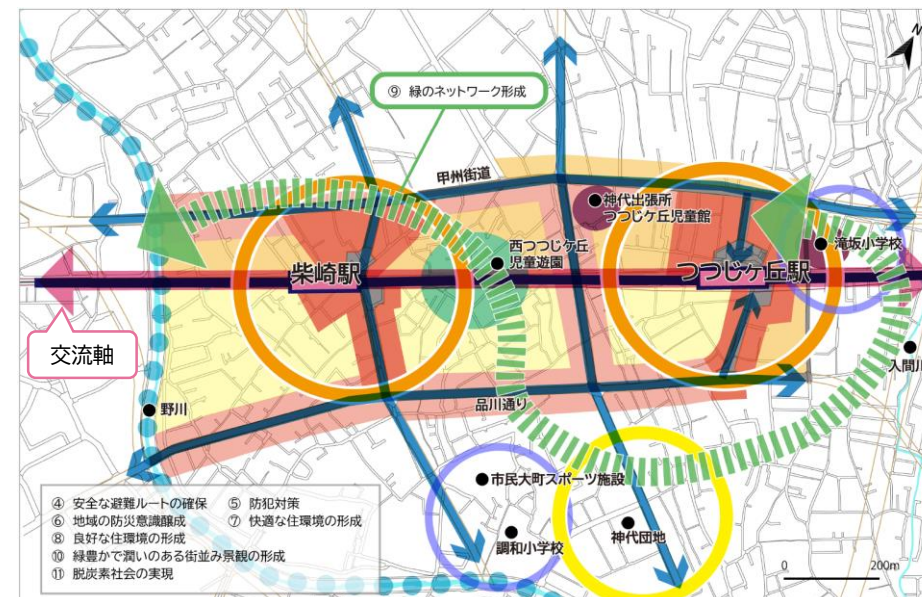
(1) 土地利用の誘導	① 地区にふさわしい土地利用の誘導
(2) 人々の交流を生む空間の整備	② 多様な使い方ができるオープンスペースの確保
(3) 公共施設等の機能再編	③ 地区内及びその周辺における公共施設機能の再編



地域拠点としてふさわしい駅周辺の交通環境の整備や土地利用を誘導するとともに、周辺の公共施設等の機能再編や人々の交流を生む空間の活用を検討し、多様な都市機能の充実・強化を図ります。

方針2：住み良い住環境の形成

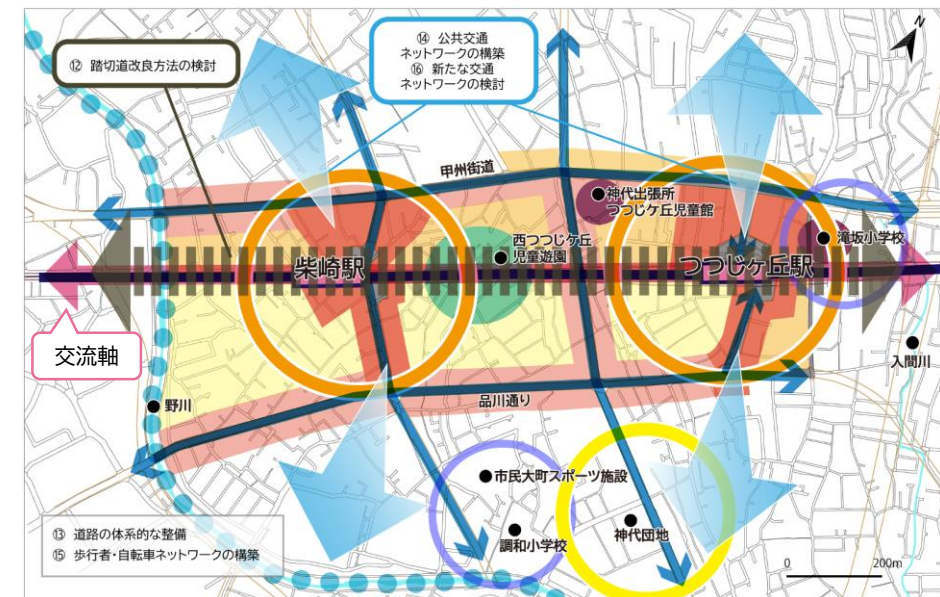
(4) 安全・安心に住み続けられる住環境の形成	④ 安全な避難ルートの確保 ⑤ 防犯対策 ⑥ 地域の防災意識醸成
(5) 快適な住環境の形成	⑦ 快適な住環境の形成
(6) 自然環境との調和	⑧ 良好な住環境の形成 ⑨ 緑のネットワーク形成 ⑩ 緑豊かで潤いのある街並み景観の形成 ⑪ 脱炭素社会の実現



自然環境と調和し、歩きやすく安全な道路空間や避難ルートが確保され、地区の特性を生かした住み良い住環境の形成を図ります。

方針3：都市基盤の強化

(7) 南北一体のまちづくり	⑫ 踏切道改良方法の検討
(8) 体系的な道路ネットワークの形成	⑬ 道路の体系的な整備
(9) 利便性が高い公共交通ネットワークの構築	⑭ 公共交通ネットワークの構築 ⑮ 歩行者・自転車ネットワークの構築 ⑯ 新たな交通ネットワークの検討



災害時にも配慮した安全で快適に移動できる道路空間づくりや利便性が高い公共交通ネットワークを構築するとともに、都市基盤の強化を図ります。

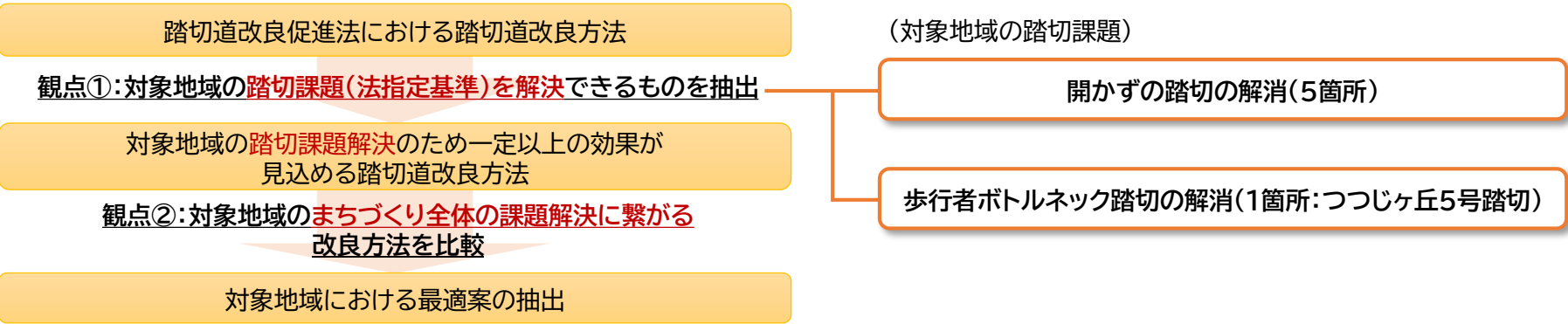
6.交通環境改善のための方策の検討

対象地域の交通環境を改善するため、踏切道改良方法について比較検討を行いました。

はじめに、踏切道改良促進法における踏切道改良方法を整理した上で、対象地域の踏切課題（法指定基準）を解決できる改良方法を抽出しました。（観点①）

次に、観点①で抽出した改良方法について、対象地域のまちづくり全体の課題解決に繋がる改良方法を比較し（観点②）、対象地域における交通環境改善のための最適案を抽出しました。

【踏切道改良方法の検討フロー】



観点①:対象地域の踏切課題(法指定基準)を解決できるものを抽出

踏切道改良促進法で挙げられている踏切道改良方法を整理した上で、対象地域の踏切課題（法指定基準）を解決できる改良方法を抽出しました。

踏切道改良方法	概要・整備イメージ		対象地域における過去の取組状況	観点①:対象地域の踏切課題(法指定基準)解決		評価
				開かずの踏切の解消(5箇所)	歩行者ボトルネック踏切の解消(1箇所:つつじヶ丘5号踏切)	
1. 鉄道の連続立体交差化	鉄道を連続的に立体交差化(高架化または地下化)することで、複数の踏切道を一挙に除却することができる。		— (※柴崎駅～西調布駅間及び調布駅～京王多摩川駅間は完了(平成26年度)、笹塚駅～仙川駅間は事業中)	対象地域の <u>全ての開かずの踏切が除却されるため、課題が解決</u> する。	踏切の除却により、 <u>歩行者ボトルネック踏切は解消</u> する。	対象地域の <u>全ての法指定踏切が除却されるため、課題が解決</u> する。
2. 道路の単独立体交差化	道路を単独で立体交差化し、踏切道を除却することができる。		— (※調布3・4・7号線(都施行)にて、柴崎4号踏切を除却(令和4年度))	対象地域の <u>全ての開かずの踏切が除却されるため、課題が解決</u> する。	踏切の除却により、 <u>歩行者ボトルネック踏切は解消</u> する。	
3. 橋上駅舎化・自由通路整備	駅舎の橋上化を行うとともに、駅構内に自由通路を整備し、踏切道を通行する歩行者等を迂回させることで、踏切道の歩行者等の横断交通量を減少させることができる。		・つつじヶ丘駅橋上駅舎・自由通路整備(平成23年度)	柴崎駅直近の <u>つつじヶ丘5号踏切を利用する歩行者等においては一定の効果が期待されるが、車両の通行が可能な踏切においては、踏切渋滞や事故の危険性等の課題が残る。</u>	・つつじヶ丘5号踏切の歩行者が自由通路を利用することが想定されるため、 <u>踏切道の歩行者等交通量が減少し、歩行者ボトルネック踏切の解消に寄与</u> する。	対象地域の <u>開かずの踏切は除却されないが、歩行者ボトルネック踏切の解消には効果がある。</u>
4. 歩行者等立体横断施設整備	踏切道の近傍に横断歩道橋や地下通路などの立体横断施設を整備し、踏切道の歩行者等の横断交通量を減少させることができる。		・つつじヶ丘駅地下道(平成6年度)※仙川2号・つつじヶ丘1号の迂回路として想定 ・柴崎駅地下道(平成5年度)※つつじヶ丘4号・5号・柴崎3号の迂回路として想定	各駅周辺に整備済のため、 <u>歩行者等においては一定の効果が出ているが、車両の通行が可能な踏切においては、踏切渋滞や事故の危険性等の課題が残る。</u>	・つつじヶ丘5号踏切の歩行者が立体横断施設を利用することが想定されるため、 <u>踏切道の歩行者等交通量が減少し、歩行者ボトルネック踏切が解消の寄与</u> する。	
5. 踏切道の拡幅	幅員の狭い踏切道において、歩道新設・拡幅、車道拡幅等の改良を行うことで、踏切を通行する歩行者等の安全性を向上させることができる。		・つつじヶ丘5号踏切 ・柴崎3号踏切	車両の通行が可能な踏切においては、 <u>踏切渋滞や事故の危険性等の課題が残る。</u>	実施済みであるが、柴崎駅直近であるため、 <u>踏切道への歩行者等交通量の集中について大幅な改善はされていない。</u>	⇒観点②へ
6. 踏切道密接関連道路の整備	周辺道路を整備することにより、立体交差道路等へ交通転換を図り、踏切道の横断交通量を減少させることができる。		— 【車両の迂回路として想定】 (※調布3・4・7号線(都施行)) (※清水架道橋(調布3・4・9号線))	・ <u>車両の迂回路は、幅員が狭い清水架道橋に集中</u> している。また、調布3・4・7号線までは、甲州街道や品川通りを経由する必要がある。	歩行者の立体道路への迂回は一定程度想定されるが、 <u>踏切道への歩行者等交通量の集中について大幅な改善は見込めない。</u>	地域内での <u>踏切課題(法指定基準)に対しては効果が見込めない。</u>
7. 歩行者滞留スペースの確保	沿道民地や道路外滞留施設の整備により、踏切遮断中の歩行者滞留スペースを確保することができる。		—	車両の通行が可能な踏切においては、 <u>踏切渋滞や事故の危険性等の課題が残る。</u>	歩行者滞留スペースの整備により <u>踏切待ちの安全性は高まるが、踏切道への歩行者等交通量の集中について大幅な改善は見込めない。</u>	
8. カラー舗装	踏切道の舗装を着色し、自動車と歩行者等の通行空間を分離することで、踏切を通行する歩行者等の安全性を向上させることができる。		・5箇所の踏切全てで実施済み		—	—
9. 保安設備の整備	踏切遮断機や踏切支障報知装置等を設置することにより、踏切道を通行する歩行者等の安全性を向上させることができる。		・5箇所の踏切全てで実施済み		—	—

6.交通環境改善のための方策の検討

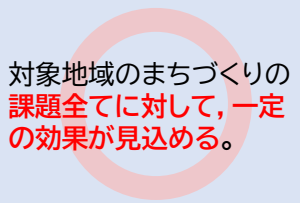
観点②：対象地域のまちづくり全体の課題解決に繋がる改良方法を比較

対象地域のまちづくりの課題を大きく4つに分類して整理した上で、観点①で抽出した4つの踏切道改良方法について、まちづくりの主な課題の解決に繋がる改良方法を比較、整理しました。

○まちづくりの主な課題

〈鉄道による対象地域の南北分断〉	・開かずの踏切により南北方向の往来に大きな支障をきたしている。 ・鉄道により対象地域が南北に分断されており、回遊性が低下している。
〈安全・快適な交通環境の確保〉	・対象地域の小学校において、5箇所の踏切道のうち3箇所の踏切道が通学路に指定されており、児童の安全性確保に課題がある。 ・踏切による待ち時間を避けるため、対象地域の南北の交通はボトルネックとなっている清水架道橋に集中している。 ・幅員4m未満の狭あいな道路が多く、歩道が整備されている箇所が少ないため、歩行者の安全性確保に課題がある。 ・対象地域の踏切全てが開かずの踏切であるため、災害時の円滑な避難や救助に支障が出る恐れがある。 ・柴崎駅周辺は浸水予想区域や消防活動困難区域に該当する。
〈公園・オープンスペースの確保〉	・敷地面積1,000㎡以上の公園、緑地やコミュニティ活動に利用できるオープンスペース・施設等が少ない。 ・対象地域の1人あたりの公園面積(大規模な公園を除く)は、市全体と比較して少ない。
〈つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺におけるにぎわいづくり〉	・大部分は住居系の用途に指定しており、駅の南北は商業系の用途に指定されているが、南北での商業的つながりが弱く、駅周辺の商業的な発展が図られていない。

○踏切道改良方法によるまちづくりの主な課題解決に繋がる改良方法の比較、整理

踏切道改良方法	観点②：対象地域のまちづくり全体の課題解決				結論
	南北分断	安全・快適な交通環境	公園・オープンスペース	にぎわいづくり	
1. 鉄道の連続立体交差化 	・南北方向の往来が自由になり、回遊性が向上し、地域の一体化が図られる。	・鉄道の立体化と併せて都市計画道路や側道を整備することにより、歩行者等の安全性が向上し、南北方向だけではなくつつじヶ丘、柴崎の交流軸を担う東西方向の回遊性も向上し、沿線全体の活性化に寄与する。 ・歩道未整備の狭あいな道路が多い地域であるため、側道の整備によって歩行者動線を確保でき、まちの安全性が向上する。 ・踏切が除却され各横断部の交通が円滑になるため、交通量が分散する。 ・開かずの踏切が解消され、災害時に円滑な避難や救助が可能となる。	・高架下または鉄道上部空間を利用して、市民から整備を望む声が多く寄せられている公園等のオープンスペースの確保が可能である。	・つつじヶ丘商店会、柴崎駅商店会を南北で分断していた鉄道が立体化することで、地域分断の解消、地域の一体化及び回遊性の向上が図られ、駅周辺の商業的発展やまちの活性化が期待できる。	 対象地域のまちづくりの課題全てに対して、一定の効果が見込める。
2. 道路の単独立体交差化 	・交差部では、南北方向の往来が自由になる一方で、鉄道が地上に残る。	・歩行者等の安全性は向上するが、道路が立体化することにより、地平との高低差による縦断勾配が生じる。 ・踏切が除却され、各横断部の交通が円滑になるため交通量が分散する。 ・開かずの踏切が解消され、災害時に円滑な避難や救助が可能となるが、道路構造物の直近の沿道から直接本線に乗り入れることができず、副道から、甲州街道や品川通りを介し、迂回する必要がある。	・鉄道は地上に残るため、まとまったオープンスペースが生まれない。	・踏切横断を伴わない歩行者動線が構築される。 ・つつじヶ丘駅、柴崎駅ともに商店街が駅を中心に広がるため、一体感が形成されにくく、にぎわいが連続しないと考えられる。	
3. 橋上駅舎化・自由通路整備 	・駅周辺では、橋上駅舎内自由通路により歩行者等の南北方向の往来が可能となる。 ・地域内の踏切は除却されない。	・柴崎駅に隣接するつつじヶ丘5号踏切においては、橋上駅舎内自由通路により歩行者等の安全性が向上する。 ・踏切が除却されないため、南北の交通が清水架道橋に集中する状況は解決されない。 ・開かずの踏切が解消されないため、大町スポーツ施設・調和小学校周辺など広域避難場所への災害時の円滑な避難に支障が出る恐れがある。	・鉄道は地上に残るため、新たなオープンスペースが生まれない。	・踏切横断を伴わない歩行者動線が構築される。 ・鉄道を横断する際に上下移動を伴うため、南北に商店街が連なる当地域においては一体感が形成されにくい。	南北分断・交通環境・にぎわいづくりの課題に対して一定の効果がある一方で、改善できない課題が残存する。
4. 歩行者等立体横断施設整備 	・歩行者等立体横断施設整備により歩行者等の南北方向の往来が可能となる。 ・地域内の踏切は除却されない。	・歩行者等立体横断施設整備により、歩行者等の安全性が向上する。 ・踏切が除却されないため、南北の交通が清水架道橋に集中する状況は解決されない。 ・開かずの踏切が解消されないため、大町スポーツ施設・調和小学校周辺など広域避難場所への災害時の円滑な避難に支障が出る恐れがある。	・鉄道は地上に残るため、新たなオープンスペースが生まれない。	・踏切横断を伴わない歩行者動線が構築される。 ・鉄道を横断する際に上下移動を伴うため、南北に商店街が連なる当地域においては一体感が形成されにくい。	南北分断・交通環境・にぎわいづくりの課題に対して一定の効果がある一方で、改善できない課題が残存する。

出典：国土交通省道路局「踏切対策のイメージ」https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fumikiri/fu_05.html



比較検討した結果、踏切課題及び対象地域のまちづくり全体の課題解決に向けた交通環境改善方策としては、「鉄道の連続立体交差化」が望ましいと考えられます。

7.鉄道の連続立体交差化の効果

鉄道の連続立体交差化により、対象地域の交通課題解決だけでなく、都市の防災力強化・沿線価値向上、地域の利便性など、広域から狭域までの様々な効果が期待されます。

➤ 効果については次の3項目で整理しました。

交通環境

土地利用

防災

広域的な効果

○「踏切道改良促進法」への寄与

令和3年4月13日
国土交通省 国土政策局 鉄道部
改正踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道について
第一弾指定を行いました。

国土交通省は国会で改正された踏切道改良促進法に基づき、改正後第一弾となる改良すべき踏切道として、新たに全国93箇所(別紙1)の指定を行いました。

- 国土交通大臣が国会に提出した踏切道改良促進法等の一部を改正する法律が令和3年3月31日に成立し、4月1日から施行されました。
- 今回指定する踏切道は、改正後の踏切道改良促進法に基づく最初の指定となるものです。
- これらの箇所においては、法の規定に基づき、立体交差化や拡幅等の従来の対策に加え、周辺迂回路の整備などの面的・総合的対策や踏切道のバリアフリー化など、地域の実情に応じた幅広い踏切道対策が検討・実施されることとなります。
- また、今回新たに指定された踏切道については、踏切道の諸元等を記載した「踏切安全通行カルテ」(別紙2)を作成し、定期的に更新することで、対策状況等を「見える化」を進めていくことにしました。
- 国土交通省としても、地方踏切道改良協議会等を通じて改良計画の策定を支援するなど、対策促進を図ってまいります。

○「都市づくりグランドデザイン」への寄与



課題・上位計画
対象地域の踏切により交通渋滞が生じ、南北の往来に大きな支障をきたしており、地域の回遊性が低下している。(都市づくりグランドデザイン)

効果
5箇所の踏切が除却されることにより、南北の分断が解消し、地域の回遊性が向上する。

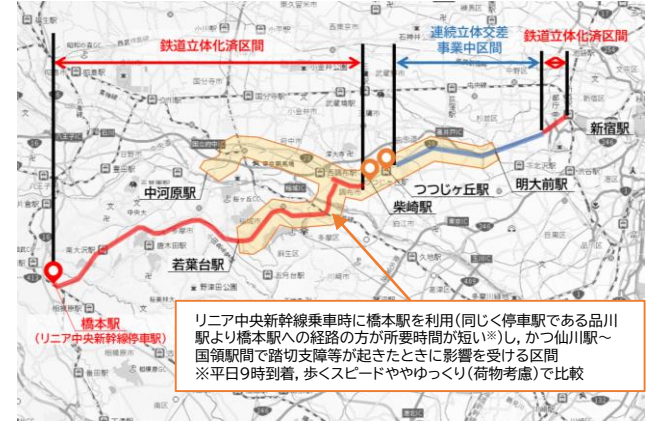
○「踏切対策基本方針」への寄与(重点踏切の解消)



課題・上位計画
対象地域の踏切はピーク時の遮断時間が40分以上であること等から重点踏切として抽出されており、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に位置付けられている。(踏切対策基本方針)

効果
・重点踏切抽出指標に合致した対策を実施できる。
・東京の国際都市としての魅力向上、都市再生の推進が図られる。

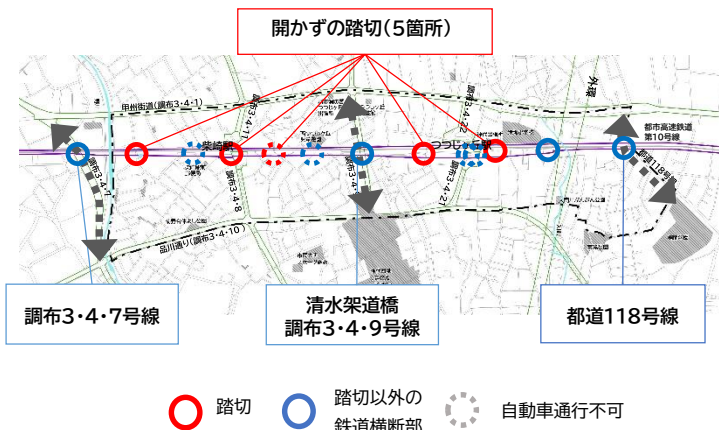
○踏切道における列車支障の解消・リニア経路円滑化



課題
都市高速鉄道第10号線のうち、当該区間は連立事業が未着手であるため、都心からリニア中央新幹線駅である橋本駅へ向かう際の経路で踏切支障による影響が懸念される。

効果
・都市高速鉄道第10号線内の塚塚～調布までの全ての踏切が除却され、踏切道における列車支障(運休)が解消される。
・一部区間において都心からリニア中央新幹線駅までの移動経路が円滑化される。

○立体交差部への交通集中の緩和



課題
踏切による待ち時間を避けるため、対象地域の南北の交通は歩道と車道の区分がない都道118号線及び清水架道橋に集中している。

効果
鉄道の連続立体交差化及び交差道路整備により、南北の往来が円滑になり複数箇所への交通分散が期待できる。

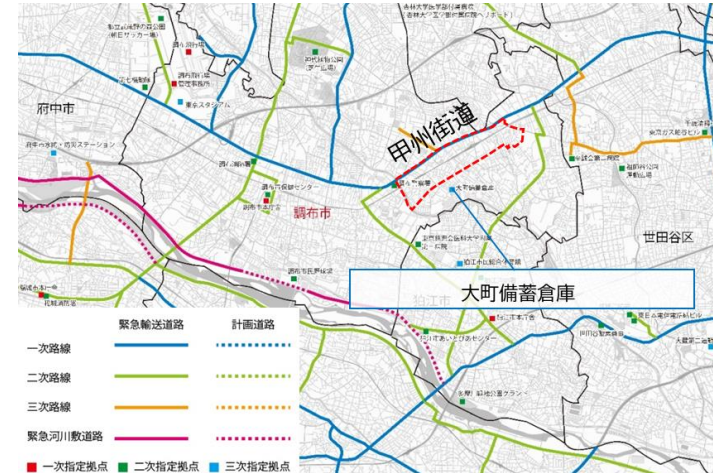
○「多摩のまちづくり戦略」への寄与



上位計画
現行計画を発展的に見直し、成長と成熟が両立した多摩の実現を目指して、広域的なまちづくりを進める。(多摩のまちづくり戦略)

効果
TAMA拠点形成プロジェクトの拠点づくりの将来像や具体的な取組に寄与できる。

○緊急時の円滑な物資輸送経路の創出



上位計画
甲州街道が緊急輸送道路の一次路線に、大町備蓄倉庫が三次指定拠点に位置付けられている。(東京都地域防災計画、東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例)

効果
鉄道の連続立体交差化と併せた都市計画道路等の整備により、大町備蓄倉庫から都立神代植物公園周辺等の広域避難場所への最短ルートが整備され、円滑な物資輸送に寄与できる。

○防災まちづくりへの寄与(延焼遮断帯の形成)



上位計画
甲州街道が主要延焼遮断帯、品川通り、調布3・4・8号線、調布3・4・11号線が一般延焼遮断帯に位置付けられている。(防災都市づくり推進計画)

効果
都市計画道路(調布3・4・8号線、調布3・4・11号線)整備により、一般延焼遮断帯の形成及び主要延焼遮断帯の機能強化に寄与できる。

7.鉄道の連続立体交差化の効果

交通環境

土地利用

防災

地域的な効果

○鉄道による地域の南北分断

【東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業】

<施工前>



出典:足立区HPより抜粋

<施工後>



R7.4月 撮影

課題

対象地域に開かずの踏切が5箇所あり、「改良すべき踏切道」に指定されている。ピーク時の遮断時間は40分/時以上であり、自動車・歩行者の南北方向の往来に大きな支障がある。

効果

鉄道の連続立体交差化により、対象地域の5箇所の開かずの踏切は全て除却され、踏切事故が解消される。また、自転車・歩行者の往来がスムーズになり、地域の南北分断が解消される。

○安心安全な通学路の形成



課題

対象地域の2つの小学校区が鉄道をまたいで指定されているため、通学時に鉄道を横断する必要がある。

効果

鉄道の連続立体交差化により、対象地域の南北分断が解消され、踏切事故の心配がない安心安全な通学路の形成に寄与できる。

○交通結節点整備・再整備の推進



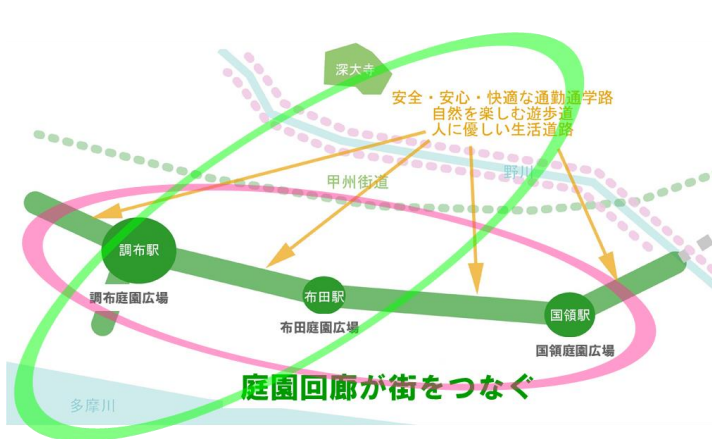
上位計画

市街地の南北一体化を図るとともに、駅前広場の整備により、交通結節機能の向上に資する利便性の高い拠点を形成。(調布市都市計画マスタープラン)

効果

駅周辺における利便性向上や歩行者、自転車の安全確保など、交通環境の改善に寄与できる。

○回遊軸整備に伴う沿線全体の活性化



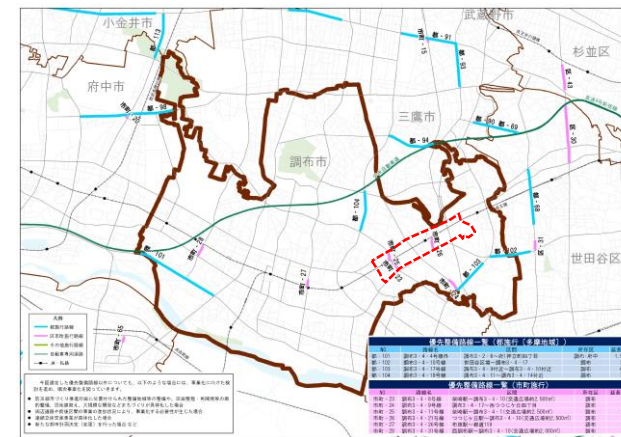
上位計画

鉄道敷地の回遊軸整備に伴うまちなかの活性化を進める。(調布市都市計画マスタープラン)

効果

側道を整備することで、調布連立区間で創出された鉄道敷地及び生活道路と併せた東西一帯の空間が創出される。回遊性の向上により、来街者が増え、深大寺や都立神代植物公園、多摩川を含めた市域全体の活性化に寄与できる。

○「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」への寄与



出典:東京都都市整備局HPより抜粋

上位計画

東京都と特別区及び26市2町は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、「事業化計画」を策定。(東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)及び調布市道路網計画)

効果

対象地域の優先整備路線である調布3・4・8号線、調布3・4・11号線、調布3・4・21号線が整備され、円滑な道路ネットワークの構築や交通結節機能の向上に寄与できる。

○オープンスペースの創出



課題・上位計画

対象地域はコミュニティ活動に利用できるオープンスペース・施設等が少ないため、公園などのオープンスペースの保全・創出が求められる。(調布市都市計画マスタープラン)

効果

鉄道の連続立体交差化により創出された鉄道敷地や側道を活用することで、街路や公園、オープンスペース等の公共空間の形成に寄与できる。

○地域内道路網の充実(側道整備)



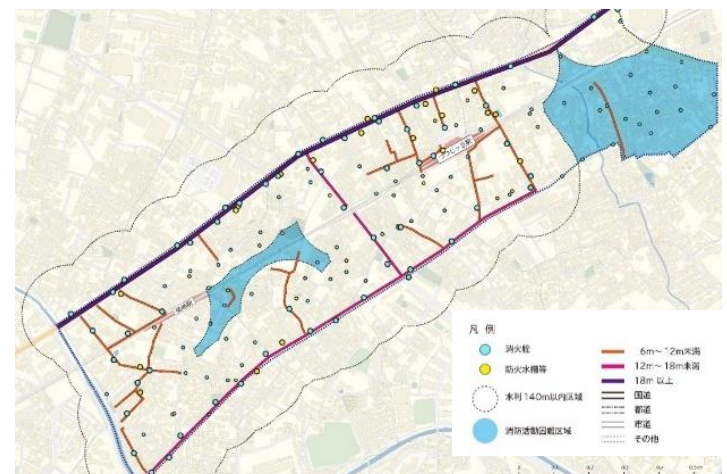
課題・上位計画

対象地域は幅員4m未満の狭い道路が多く、歩行空間の不足や災害時の円滑な避難や救助に支障が出る恐れがある。(調布市道路網計画)

効果

当該区間の鉄道の連続立体交差化に併せた側道整備により、安全な歩行空間の確保や地域内生活道路が充実し、エリア内ネットワークの構築に寄与できる。

○緊急車両のアクセシビリティ向上



課題

柴崎駅周辺は浸水予想区域や消防活動困難区域に該当する。水利施設はあるものの、消防自動車が通行できる幅員の道路がないため、消防活動困難区域となっている。

効果

鉄道の連続立体交差化に併せた側道整備により、災害時に消防車が通行できる道路の機能が向上し、消防活動が容易にできるようになる。

8.道路ネットワークの考え方

鉄道の連続立体交差化に併せた道路ネットワークの考え方

鉄道の連続立体交差化に併せた道路ネットワーク計画について検討しました。

鉄道と交差する調布3・4・9号線や調布3・4・8号線、調布3・4・11号線は、鉄道の連続立体交差化と併せて整備することで、市内の幹線道路である甲州街道(国道20号)や品川通り(調布3・4・10号線)と接続する道路となり、対象地域からのネットワークが構築されます。

また、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における都市基盤整備として、東西の往来をスムーズにする側道及び南北の往来を促進する交差道路の整備並びに駅前広場の整備などを進めることで、円滑な道路ネットワークを構築し、交通結節機能の向上や駅利用者等の安全かつ快適な歩行環境が創出されます。

さらに、駅前をウォーカブルな空間として自動車や自転車の流入を抑制するような施策も併せて実施することで、地域内の安全な歩行者回遊動線の形成に寄与します。

○広域道路ネットワークの整備

【都市計画道路の広域的な接続】

調布3・4・9号線や調布3・4・8号線、調布3・4・11号線を整備することで、武蔵境通り(調布保谷線)や三鷹通り(調布3・4・26号線)などの市内外へ接続する広域ネットワークを構築する。

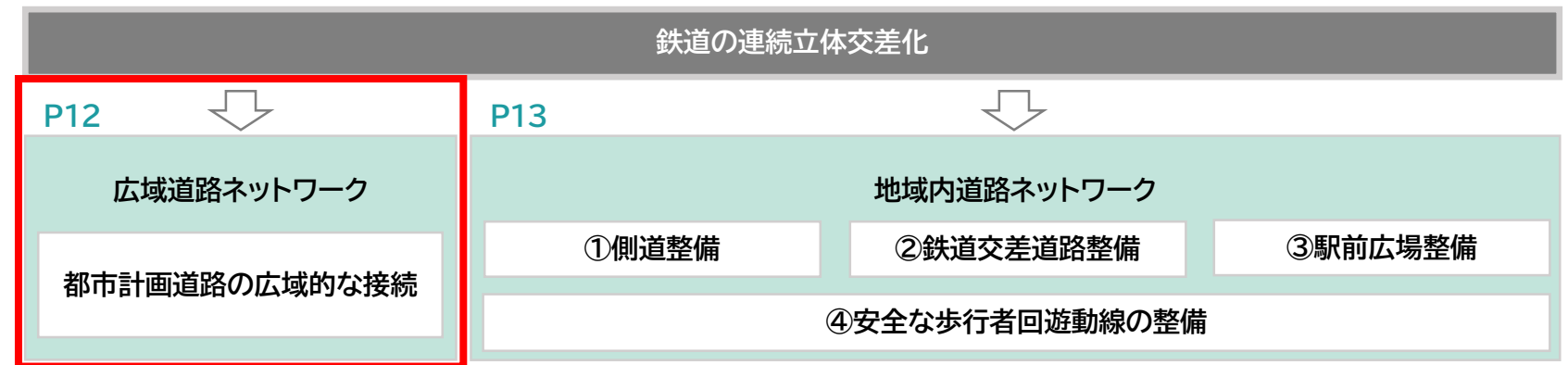
■調布3・4・8号線、調布3・4・11号線の整備

狛江市境から武蔵境通り(調布保谷線)までの一連の広域道路ネットワークを構築する。

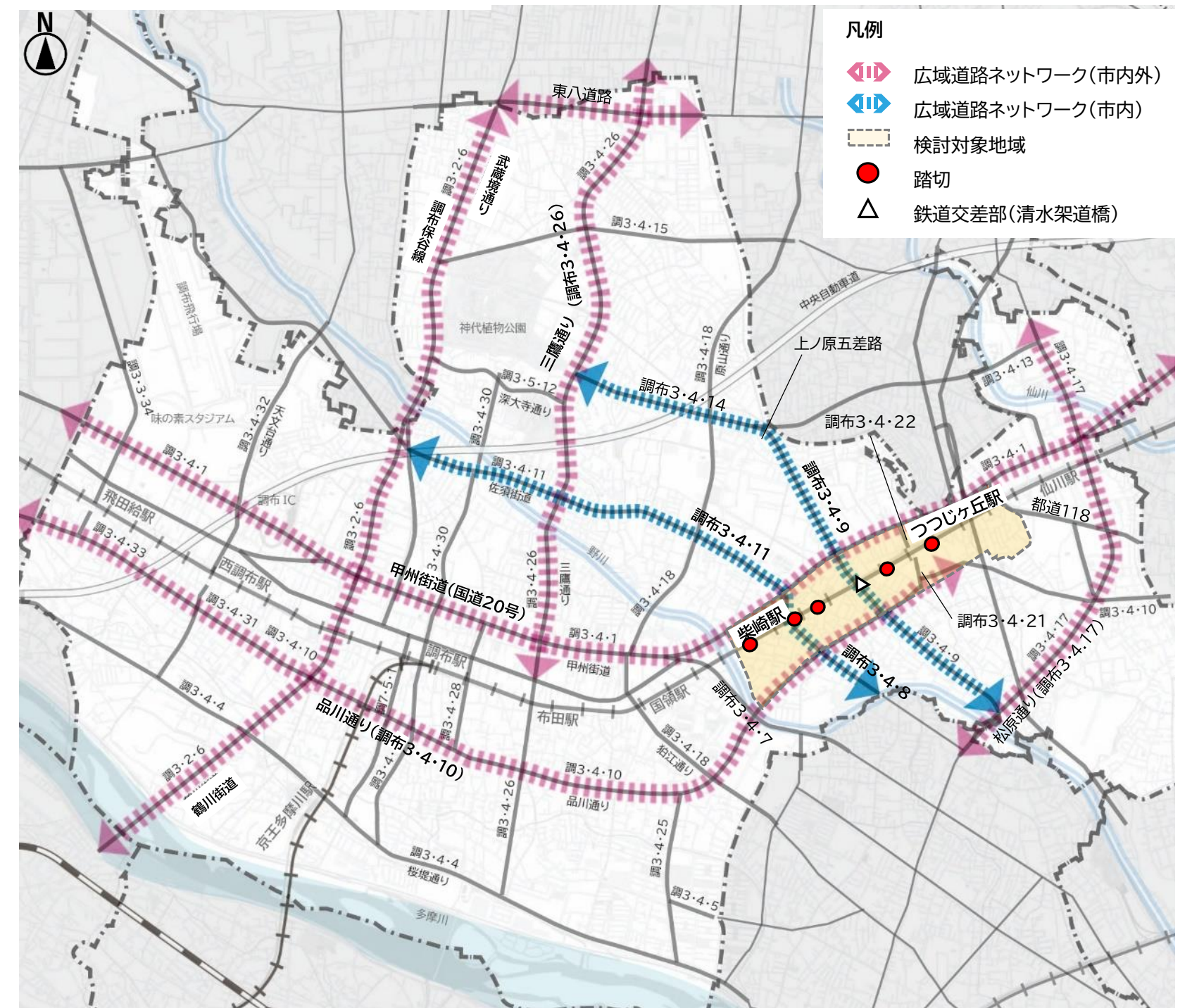
■調布3・4・9号線の整備

松原通り(調布3・4・17号線)から三鷹市境(上ノ原五差路)を経て、三鷹通り(調布3・4・26号線)へつながる広域道路ネットワークを構築する。

- 武蔵境通り、鶴川街道(調布保谷線)
稲城市矢野口を起点とし、稲城市・調布市・三鷹市・武蔵野市及び西東京市の埼玉県境までの区間、延長約14.2kmの都市計画道路
- 甲州街道(国道20号)
東京都中央区を起点とし、八王子市、相模原市、甲府市などを経て長野県塩尻市までの区間、延長約230kmの主要幹線道路
- 松原通り(調布3・4・17号線)
狛江市から調布市までの区間、延長約5.1kmの多摩東部を南北に結ぶ幹線道路
- 東八道路
三鷹市・調布市・小金井市・府中市・国立市・日野市及び八王子市までの区間、延長約34.2kmの幹線道路



鉄道の連続立体交差化に併せた道路ネットワーク計画



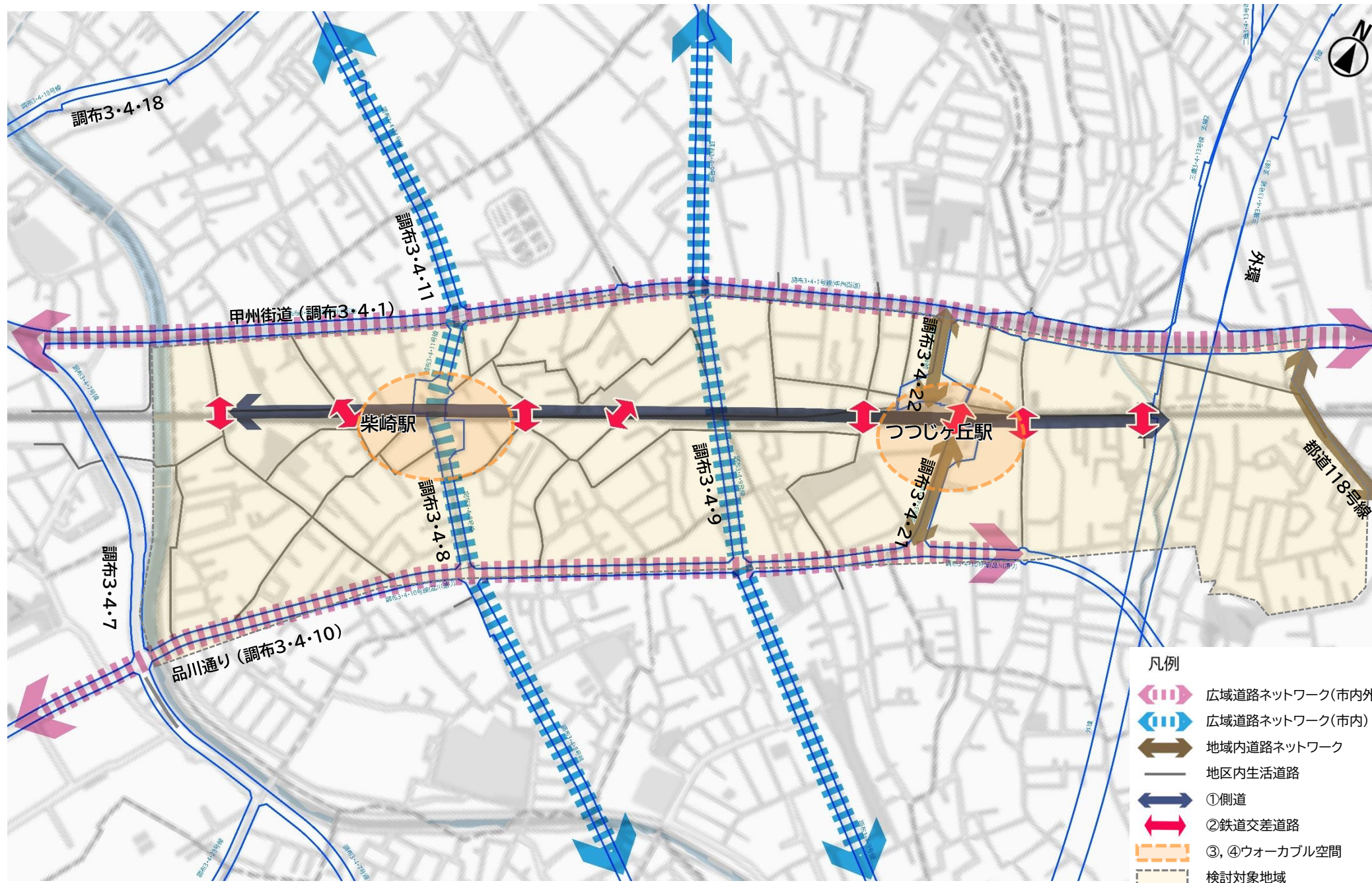
8.道路ネットワークの考え方

○地域内道路ネットワークの考え方

広域道路ネットワークの検討と併せて、地域内道路ネットワークについても確認しました。
下記のような地域内道路ネットワークが構築されることで、自動車と歩行者等の交通分散が可能となり、安心安全な交通環境の向上が図られます。

- ①東西の往来をスムーズにする鉄道の側道整備
- ②南北の往来を活性化を促進する鉄道交差道路整備
- ③都市計画道路整備と併せた駅前広場整備
- ④地域内の安全な歩行者回遊動線を形成しつつ、駅前をウォーカブル空間として自動車や自転車の流入を抑制

鉄道の連続立体交差化に併せた地域内道路ネットワーク整備方針



鉄道の連続立体交差化

P12

広域道路ネットワーク

都市計画道路の広域的な接続

P13

地域内道路ネットワーク

①側道整備

②鉄道交差道路整備

③駅前広場整備

④安全な歩行者回遊動線の整備

①側道整備

鉄道の連続立体交差化に併せて側道を整備。地区内の東西道路ネットワークを強化し、安全性や回遊性向上に寄与する。

②鉄道交差道路整備

鉄道の連続立体交差化に併せて、鉄道との交差道路を整備。踏切除却に加えて南北の往来をより活性化させる。

③駅前広場整備

鉄道の連続立体交差化に併せて、まちの玄関口となる利便性や快適性を備えた駅前広場を整備する。

④安全な歩行者回遊動線の整備

- ・ 鉄道敷地や既存商店街をつなぐ、安全で歩きやすい回遊動線を整備する。
- ・ 道路空間は極力自動車・自転車を抑制し、駅前はウォーカブルな空間として整備する。
- ・ 通過交通の流入を抑制するため、地域内道路ネットワークを整備する。
- ・ 駐車場・駐輪場をウォーカブルな空間の外側に配置する。

現在、東京都と特別区及び26市2町は、新たな「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の策定の検討を進めています。また、市でも、最新の社会状況と市を取り巻く状況等の変化に対応した計画となるよう「調布市道路網計画(平成28年3月)」の改定に向けて検討を行っていることから、今後、対象地域の道路ネットワークの検討を進めるに当たって、前述の計画と整合を図ります。

9.駅周辺のまちづくりに向けて

駅前広場整備の考え方

鉄道の連続立体交差化に併せた道路ネットワークの考え方を前提に、つつじヶ丘駅及び柴崎駅について、それぞれの駅前広場整備の考え方を整理し、駅前広場の配置パターンのイメージ図を3案ずつ作成し、比較しました。

つつじヶ丘駅

- 都市計画道路整備に併せて**南北に駅前広場を整備**し、鉄道の連続立体交差化によって生み出される**鉄道敷地や歩行者回遊動線に配慮**した、**にぎわいや憩い空間がつながる魅力的な駅まち空間**を創出する。

つつじヶ丘駅前広場の考え方

- ① 現都市計画をベースとし整備を検討する
- ② 南北の回遊性を高める自由通路を整備する
- ③ 駅周辺で不足しているオープンスペースを確保し、地域のにぎわいや発展に繋がる空間を創出する
- ④ 駅前広場に接続する道路は極力歩行者優先で歩きやすい空間とする



つつじヶ丘駅北口駅前広場(現況)

柴崎駅

- 都市計画道路を**鉄道の南北で接続させ、道路ネットワークを改善**しつつ、鉄道の**南北に交通広場とオープンスペースを確保**し、鉄道の連続立体交差化によって生まれる**鉄道敷地と既存商店街の魅力**が**合わさった駅まち空間**を創出する。

柴崎駅前広場の考え方

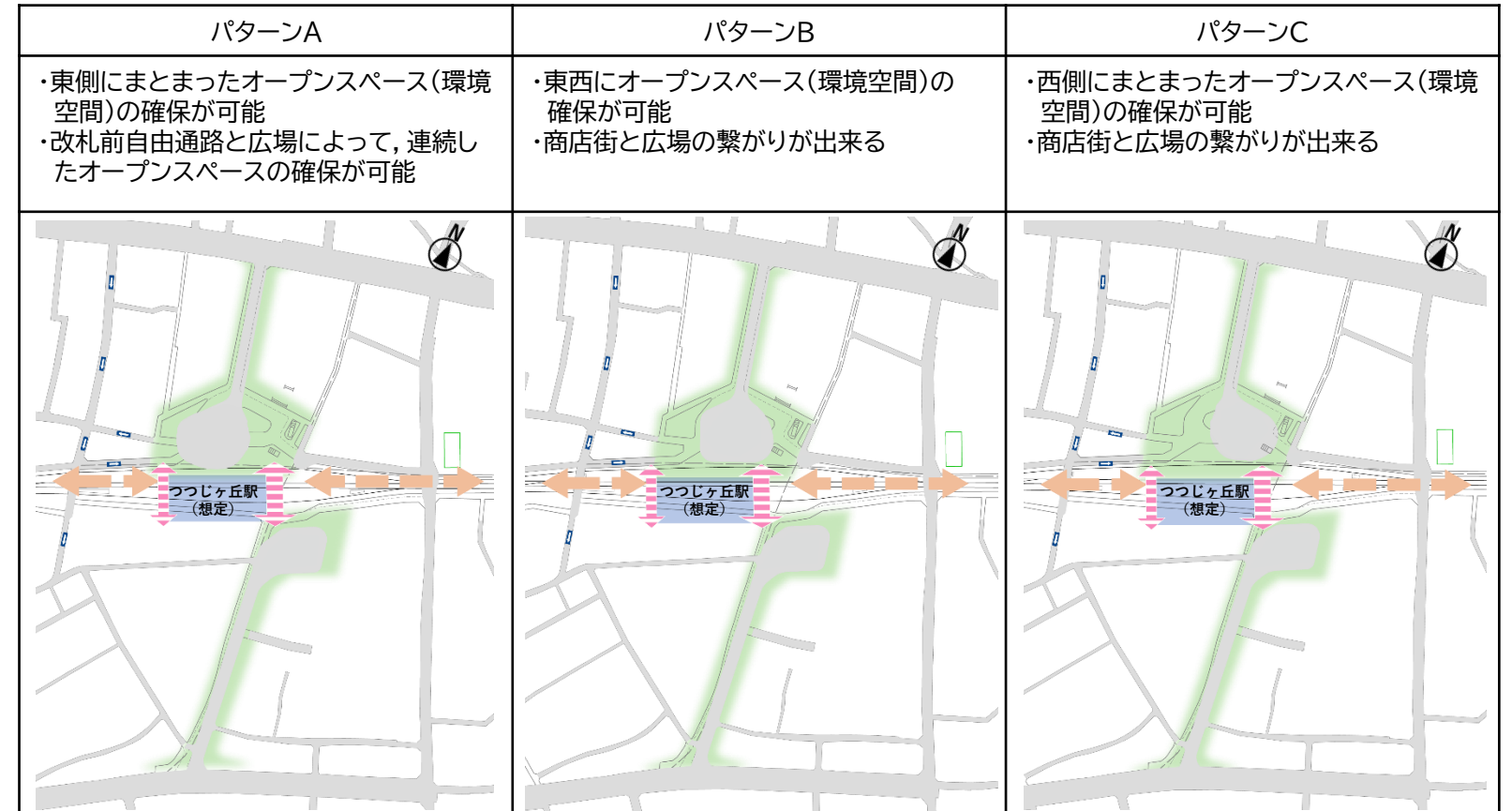
- ① 地域の利便性を高めるため、柴崎駅周辺の実状に合わせた交通広場を整備する
- ② 調布3・4・8号線と調布3・4・11号線を接続させ、既存の南北の往来をネットワーク化する
- ③ 駅周辺で不足しているオープンスペースを確保し、地域のにぎわいや発展に繋がる空間を創出する
- ④ 駅前広場に接続する道路は極力歩行者優先で歩きやすい空間とする



柴崎駅周辺道路(現況)

凡例

車道 オープンスペース等 駅舎(想定) 側道 自由通路



道路ネットワークの考え方や「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」を基に、地域住民および関係機関との議論を深めた上で駅前広場整備の方向を決定していきます。

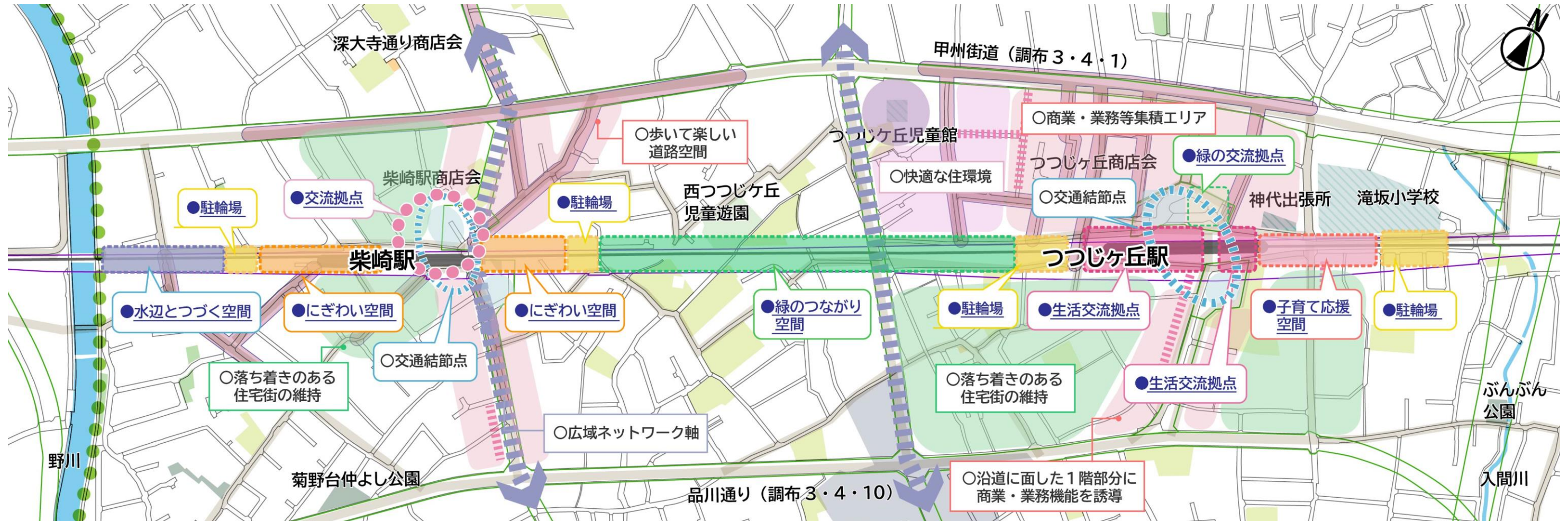
9.駅周辺のまちづくりに向けて

まちづくりのイメージ

まちづくり方針やオープンハウス等での地域住民からのご意見、現況の施設配置を踏まえ、駅周辺のまちづくりのイメージについて検討を進めました。

まちづくり方針で示した将来像の実現に向けては、引き続き、地域住民と意見交換を行いながら、(仮称)まちづくり基本計画の検討を進めていきます。本まちづくりのイメージに関しても、地域住民からの意見も踏まえながら、ブラッシュアップしていく予定です。

各駅周辺の導入機能検討



柴崎駅周辺への主な導入機能イメージ

- **交流拠点**…地域住民や来街者にとって魅力的な駅前空間を配置
- **にぎわい空間**…住民の利便性を高めるような商業空間と、個性的なまちの魅力を高めコミュニティを活性化するような交流空間を配置
- **水辺とつづく空間**…水辺環境の保全やスポーツ・健康づくりなど野川に近接する特徴を生かした機能を配置

つつじヶ丘駅周辺への主な導入機能イメージ

- **生活交流拠点**…商業・業務等集積エリアと相乗効果を生み出すような生活利便性を高める商業空間を配置
- **緑の交流拠点**…駅前広場に緑を感じられる空間を配置
- **子育て応援空間**…滝坂小学校、神代出張所に加え、鉄道敷地に子育て応援空間を配置

- **駐輪場**…必要台数を満たす駐輪場を整備しつつ、新たなモビリティのレンタルスペースとしても活用

- **緑のつながり空間**…生産緑地や公園と連動するような緑あふれる、歩いて楽しい沿線及び鉄道敷地を整備

家族や友達と楽しめる食の拠点 にぎわいが連続するテラス

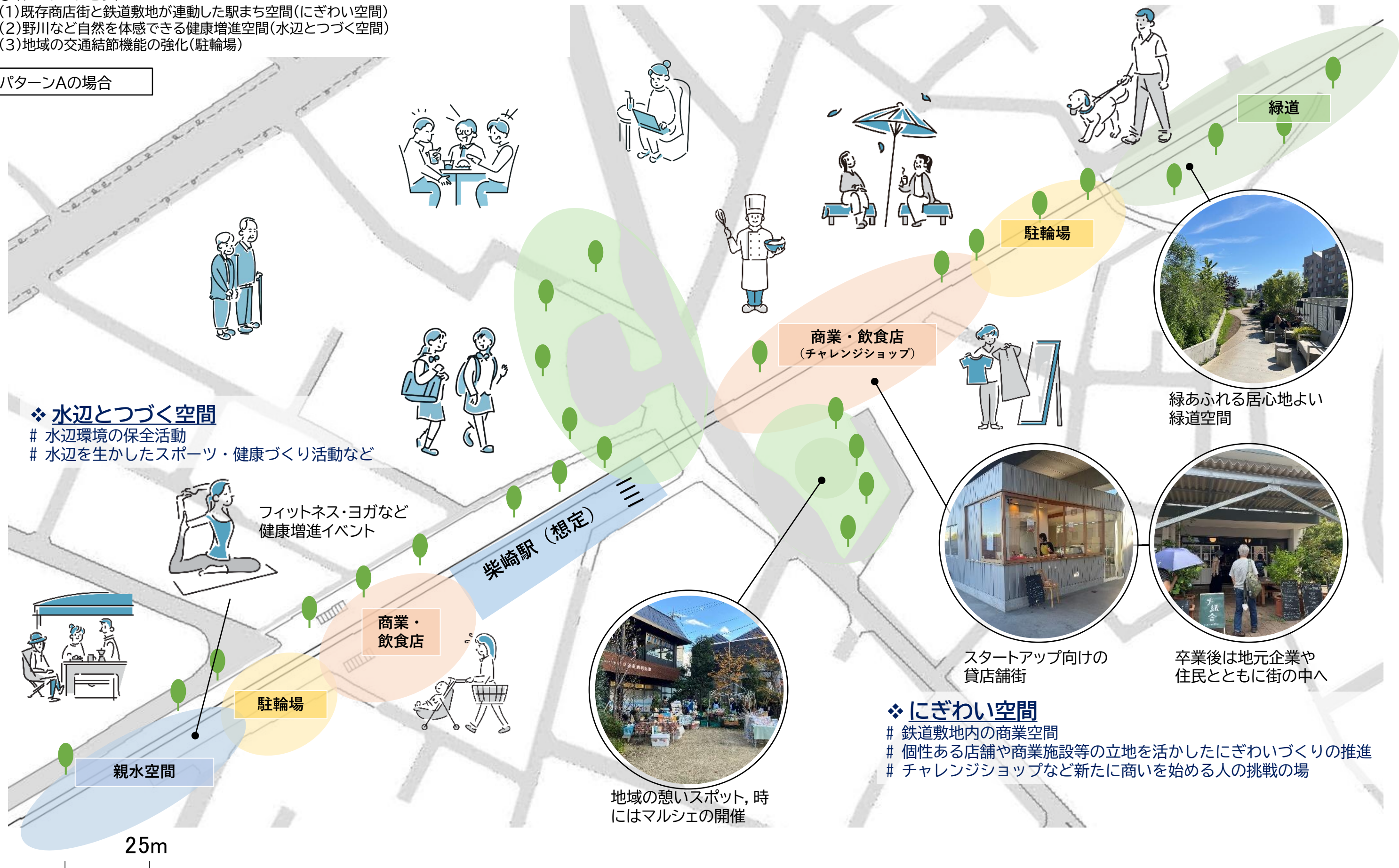
9.駅周辺のまちづくりに向けて

柴崎駅周辺の将来イメージ

○イメージコンセプト

- (1) 既存商店街と鉄道敷地が連動した駅まち空間(にぎわい空間)
- (2) 野川など自然を体感できる健康増進空間(水辺とつづく空間)
- (3) 地域の交通結節機能の強化(駐輪場)

パターンAの場合



10. まとめ

検討会での意見も踏まえ、調布市は、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における踏切道の課題、まちづくりの課題を解決するべく、踏切道改良方法の中から鉄道の連続立体交差化が望ましいと結論付けました。更に検討会の中では、鉄道の連続立体交差化と併せた施策により、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区の交通環境改善のための基盤整備を行い、安全で安心な市街地の形成を進めていくことを議論しました。

一方、当該区間は、東京都の現行の、踏切対策基本方針において、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に位置付けられていることから、市は、連続立体交差事業による踏切対策を進めていくため、本報告書に示した基本的な考え方の下、地元住民をはじめとする関係者と、まちづくりや連続立体交差事業について検討の深度化を図って参ります。

南北一体化による商業的發展
柴崎らしさが広がるまち

個性ある店舗が商店街に集積

南北一体化による商業的發展
地域資源と人々がつながるまち親子で楽しめる
イベント空間駅前広場に面した
テラス空間

- BONUS TRACK(下北沢) - サンキタ通り(三宮)

側道の整備により
東西方向のスムーズな往来緑あふれる
居心地よい歩行者空間
- GREEN SPRINGS(立川)

柴崎駅前広場の整備



地域の憩いのひろば



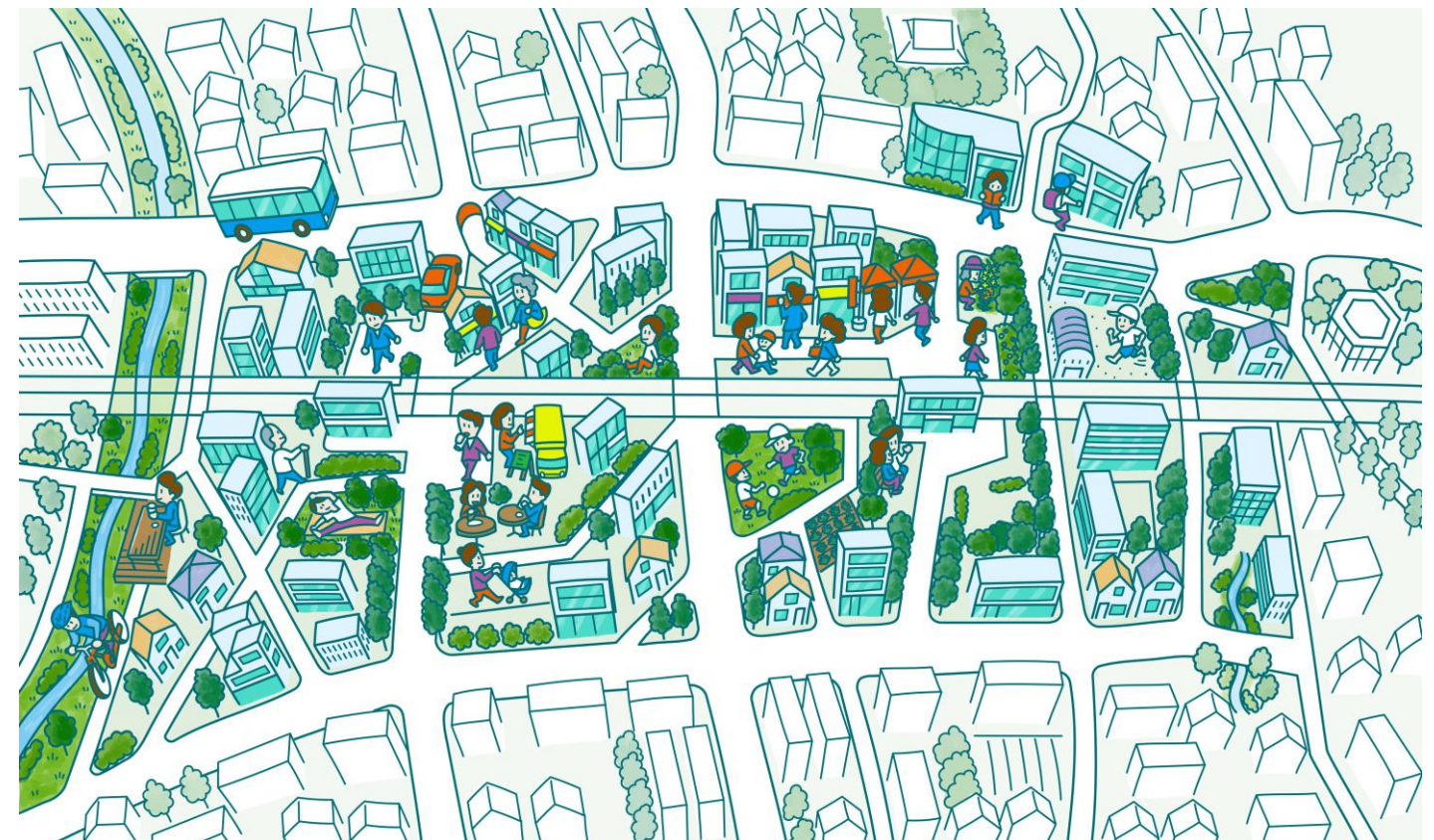
- ざまにわ(座間) - 下北線路街(下北沢)

つつじヶ丘駅前広場の再整備

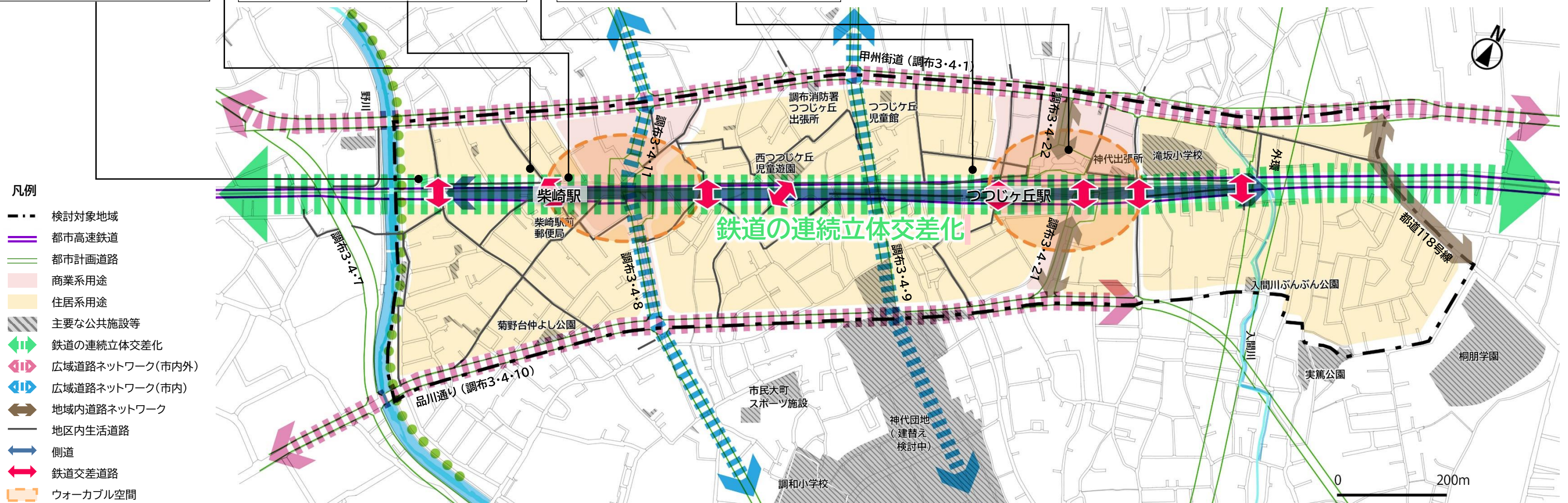
地域特色を生かしたイベントが開かれる
まちの顔となるオープンスペース

- 博多駅前広場(博多) - 神代団地まつり(柴崎)

【参考】イメージイラスト



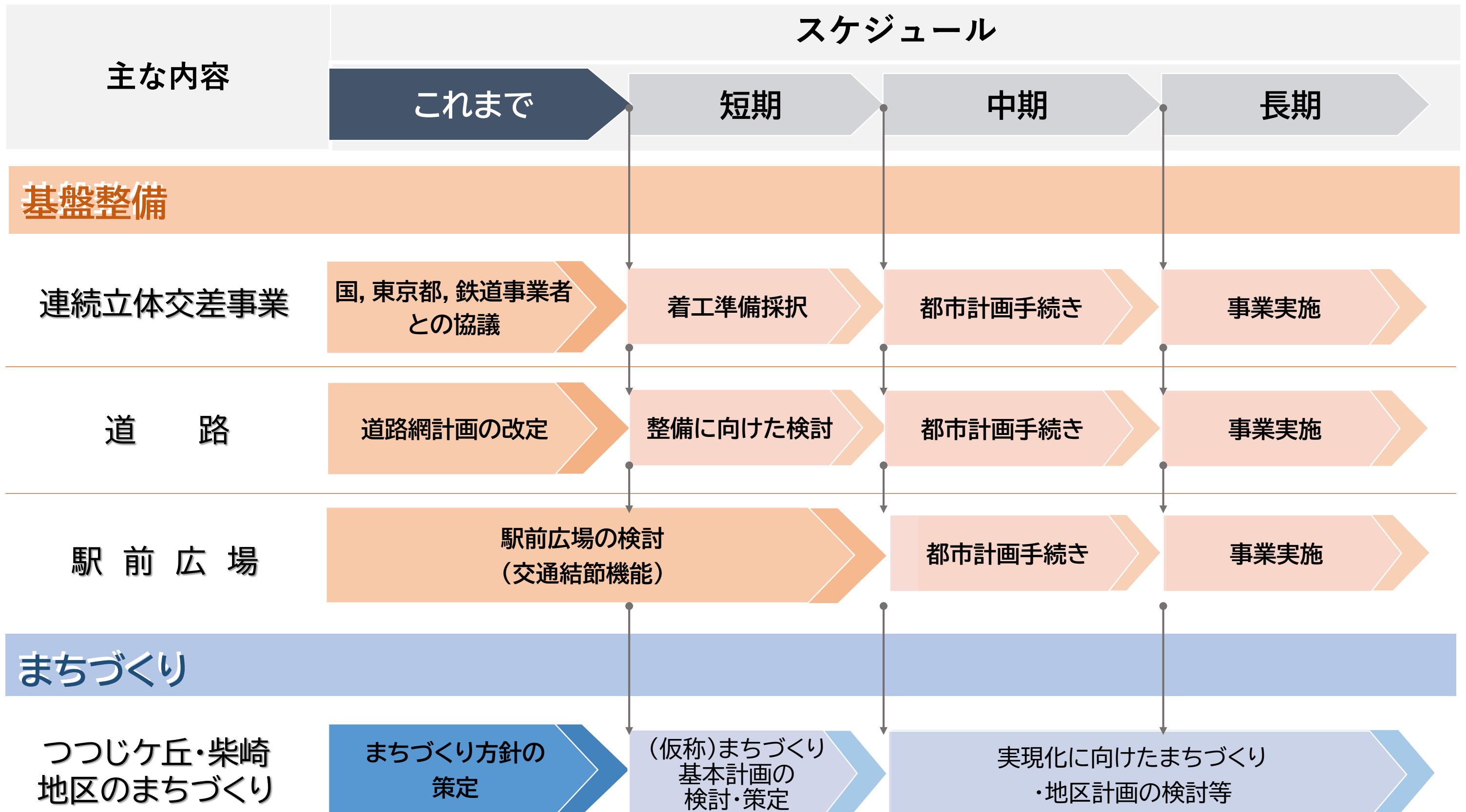
※当該区間の構造形式は、連続立体交差事業の検討の深度化や関係機関との協議を進める中で選定されます。



11. 今後の動き

本地域のまちづくりについて、地域住民との合意形成や関係機関協議を進めながら、短期、中期、長期を目安としたスケジュールを基に、順次、事業化に向けた検討を進めていきます。

進め方については、東京都、鉄道事業者やまちづくり協議会をはじめとする地元まちづくり組織等と連携・調整を図り、一体的かつ効果的なまちづくりを展開して参ります。



11. 今後の動き

駅周辺まちづくりの具現化に向けて(地域住民が主体となったまちづくりの動き)

まちづくり方針の策定に際しては、つつじヶ丘まちづくり準備会及び柴崎駅と周辺街づくり協議会をはじめとした地域住民との意見交換を重ね、まちづくりの検討を進めてきました。

現在は、土地利用や導入機能・施設、生活道路・避難ルートの確保に向けた考え方、オープンスペースの必要性・利活用イメージなど、まちづくり方針で示した将来像の実現に向け、引き続き地域住民と意見交換を行いながら、(仮称)まちづくり基本計画の検討を進めています。



つつじヶ丘まちづくり準備会の状況



柴崎駅と周辺街づくり協議会設立総会の状況

▼まちづくり方針策定前後における地域住民が主体となったまちづくりの主な動き

▼まちづくり方針、まちづくりに関するオープンハウス及びつつじヶ丘まちづくり準備会における主な意見

地域の現況・課題に
基づく色分け

・ 南北分断

・ 交通環境

・ オープンスペース

・ にぎわいづくり



※つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくり及びまちづくり方針策定までの詳しい経緯は、まちづくり方針を参照。