

調布市道路網計画(案)

＜技術検討レポート＞

令和7年12月

調布市

目 次

1. 現状と課題	1 - 1
(1) 市を取り巻く状況	
(2) 道路を取り巻く環境の変化	
(3) 道路網計画の進捗状況	
(4) 上位関連計画の整理	
2. これからのみちづくり	2 - 1
(1) 調布市の道路網の将来ビジョンの位置付け	
(2) 実務者ワーキンググループ	
(3) 調布市の道路網の将来ビジョン	
3. 道路網構築の目標	3 - 1
4. 目指すべき道路網	4 - 1
4-1 目指すべき道路網	
(1) 道路網計画の構成	
(2) 検討の方法	
(3) 道路網構築の視点	
4-2 目指すべき広域道路網（案）	
(1) 道路網構築の視点（広域道路網）ごとに必要な道路網	
(2) 目指すべき広域道路網（案）	
(3) 廃止候補路線（広域道路網）	
(4) 広域道路網の比較評価	
4-3 目指すべき地区内道路網（案）	
(1) 道路網構築の視点（地区内道路網）ごとに必要な道路網	
(2) 目指すべき地区内道路網（案）	
(3) 幅員の考え方	
(4) 計画の位置付けを廃止する路線（地区内道路網）	

5. 道路整備プログラム	5 - 1
5-1 道路整備プログラム	
(1) 検討の方法	
5-2 広域道路整備プログラム（案）	
(1) 広域道路整備プログラム（案）の検討	
(2) 優先的に整備すべき路線（優先整備路線，準優先整備路線）	
(3) 計画検討路線	
(4) 広域道路整備プログラム（案）	
5-3 地区内道路整備プログラム（案）	
(1) 地区内道路整備プログラム（案）の検討	
(2) 優先整備路線	
(3) 機能確保の取組	
(4) 地区内道路整備プログラム（案）	

参 考	参考 1
(1) 検討体制	
(2) 検討プロセス	

1. 現状と課題

調布市道路網計画（以下「道路網計画」という。）の改定に当たり、市を取り巻く状況、道路を取り巻く環境の変化、道路網計画の進捗状況、上位関連計画を整理する。

（１）市を取り巻く状況

1) 市の概況

・調布市の位置、規模

調布市は、東京都のほぼ中央、多摩地区の南東部に位置し、都心へ約20kmの距離にある。

面積は21.58km²で、東京都の約1%にあたる。調布市の東は世田谷区と狛江市、北は三鷹市と小金井市、西は府中市、南は多摩川をはさんで稲城市と神奈川県川崎市に接している。

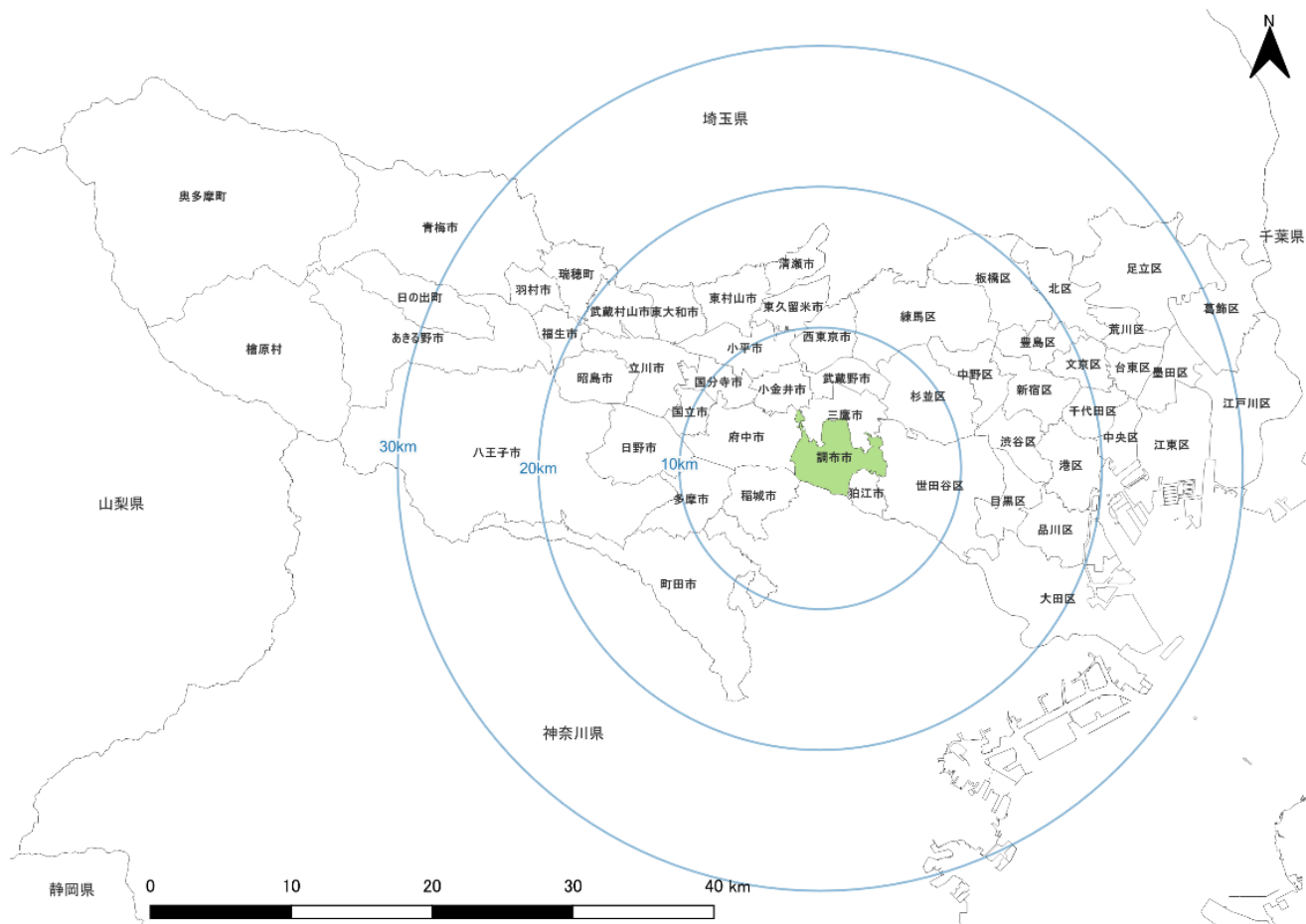


図 調布市の位置

境界線出典：国土数値情報（令和7年）

・地勢

調布市は、武蔵野台地の南西部に位置し、地形的には最も高い武蔵野段丘面、調布市の中心部が位置する立川段丘面、最も低い多摩川沖積面できている。市内で最も高いところは深大寺北町6丁目付近で海拔56m、低い所は染地3丁目の多摩川沿いで海拔24m、高低差は約32mある。この武蔵野段丘面と立川段丘面の境は、「国分寺崖線（はけ）」と呼ばれ、崖下からは地下水が豊富に湧き出し、市内の中央部を貫流する野川や、東部を流れる野川支流の入間川、仙川の主な水源になっている。

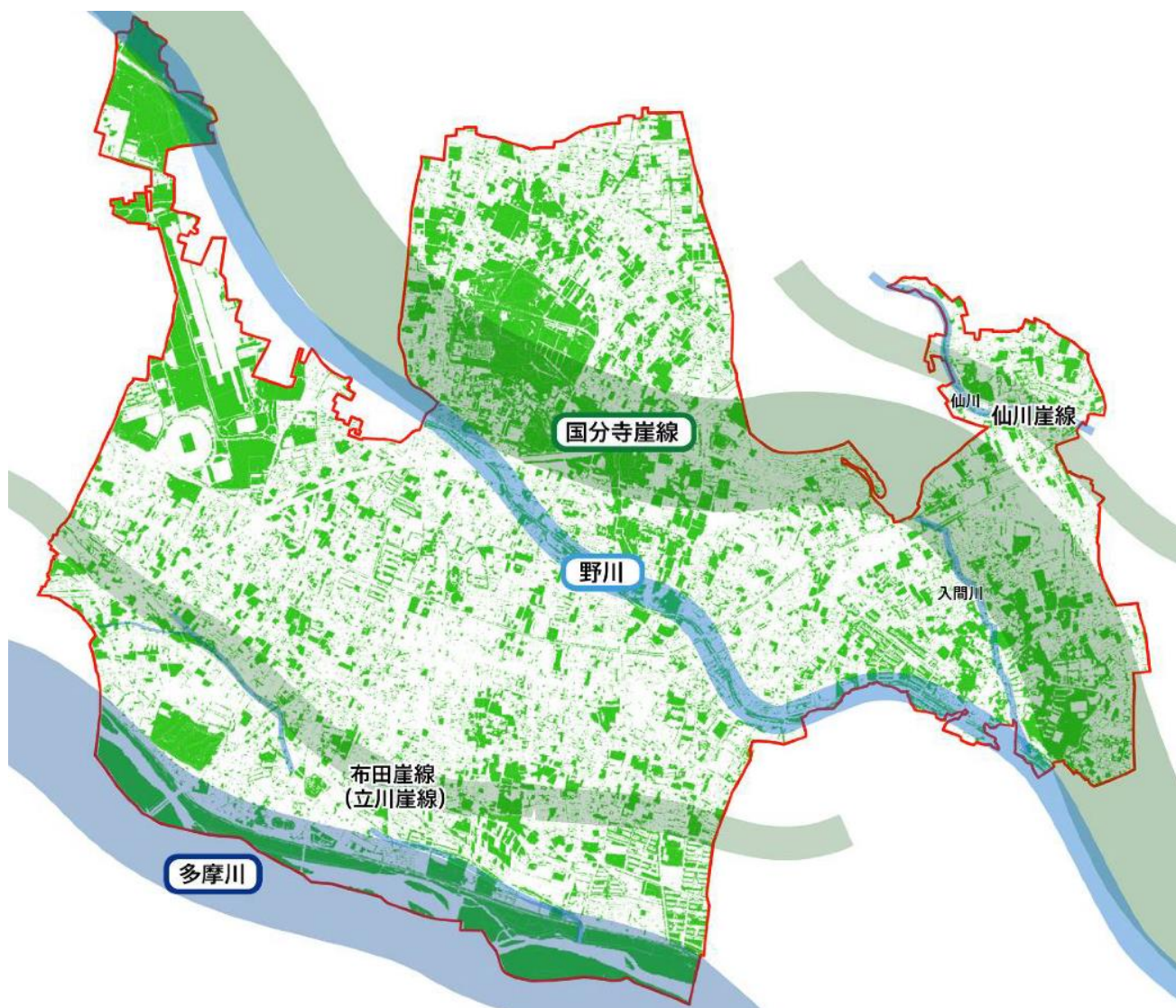


図 調布市の地勢

出典：調布市景観計画（平成26年）

・土地利用の状況

市の土地利用の状況は、住宅系が39％、商業系が7％、工業系が2％、公共系が9％、緑地系が21％、その他道路や鉄道などが21％となっている。＊

商業系は、京王線沿線を中心として分布しているが、主要な道路の沿道など駅から離れた場所にも点在している。

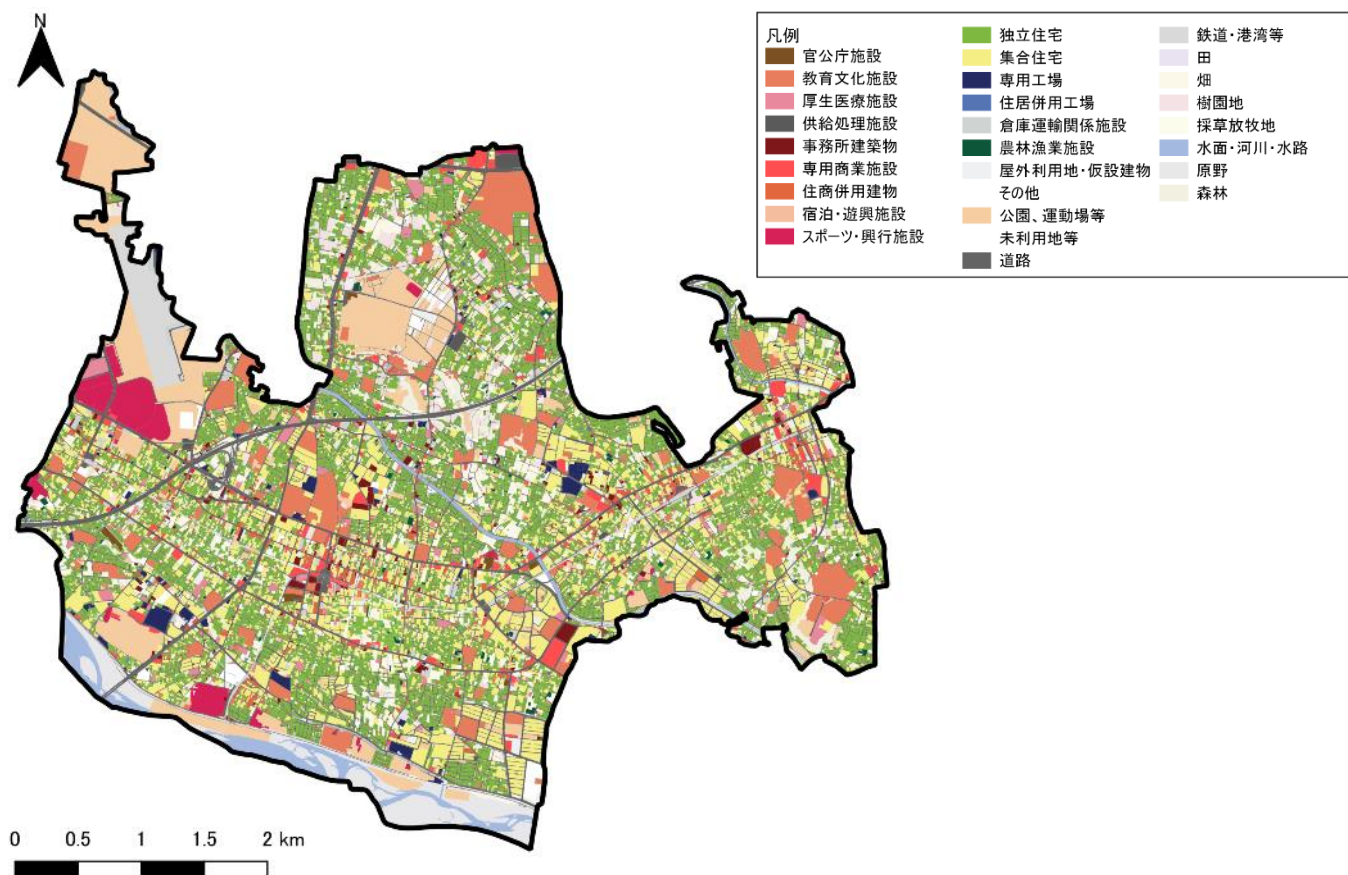


図 土地利用の状況

出典：令和4年度土地利用現況（多摩地域）より作成

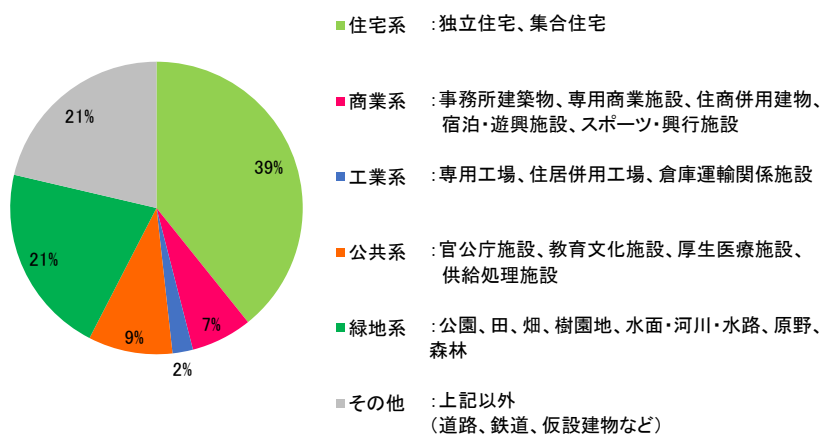


図 土地利用面積割合

出典：令和4年度土地利用現況（多摩地域）より作成

※内訳の合計が100%とならないのは、四捨五入の関係による。

・人口

市の人口は、令和12（2030）年にピークを迎え、その後は減少することが予測されている。

生産年齢人口は、令和7（2025）年以降減少する見通しであるものの、市の総人口に占める割合は依然として50%を超えています。また、高齢人口は、今後も上昇する見通しであり、令和22（2040）年には30.4%になることが予測されている。

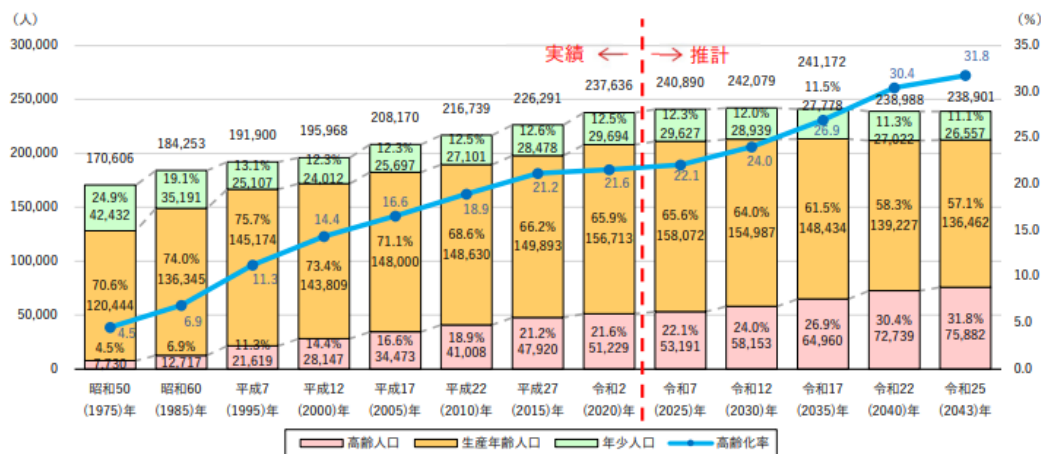


図 年齢区分別人口・高齢化率の推移

出典：住民基本台帳・調布市の将来人口推計（令和4（2022）年3月）

・地震や気象災害の懸念

首都直下地震が発生すると、調布市は震度6弱以上の揺れになる可能性があることが予測されている。

調布市洪水ハザードマップでは、洪水時の浸水想定区域が多摩川沿い、浸水予想区域が野川、入間川、仙川沿いに多く存在している。調布市内水ハザードマップでは、内水氾濫時の浸水想定区域が河川沿いに存在している。

また、深大寺、佐須町、入間町、飛田給周辺の自然的土地利用の箇所には、土砂災害が発生した場合に住民の生命または身体に危害が生じるおそれがある土砂災害計画区域、建築物の損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがある土砂災害特別計画区域が、東京都により指定されている。

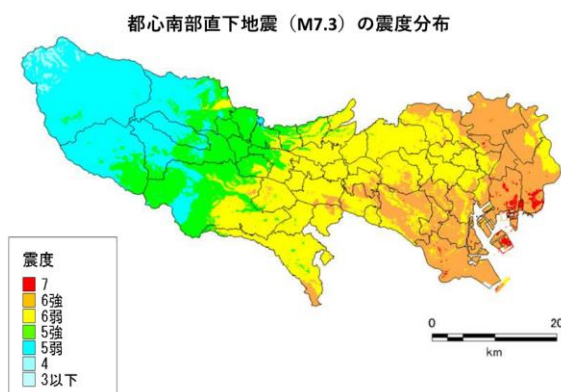


図 東京における首都直下地震の被害想定

出典：「東京都の新たな被害想定～首都直下地震等における東京の被害想定～」（令和4年5月）

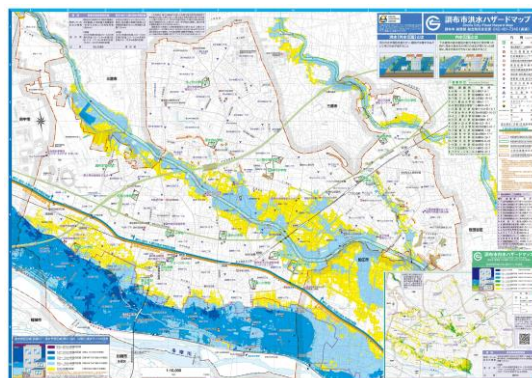


図 調布市洪水・内水ハザードマップ

出典：調布市洪水・内水ハザードマップ（令和5年3月）

・地域資源

市内の地域資源には、深大寺、都立神代植物公園、味の素スタジアム、多摩川などがある。

深大寺は、関東屈指の古刹として知られ、国宝の白鳳仏、国の重要文化財である梵鐘などが安置されている。門前には、参拝者が憩う茶屋や名物・深大寺そば店が軒を連ねている。

都立神代植物公園は武蔵野の面影が残る園内で、四季を通じて草木の姿や花の美しさを楽しむことができる。令和4年度以降の年間来園者数は65万人を超えており、多くの方が訪れる公園である。

味の素スタジアムは、市が応援しているF C東京がホームとしているほか、国際的なスポーツの試合会場や音楽ライブ会場としても使用されている。

多摩川は、映画やテレビの撮影でも多く利用されており、スポーツやイベントなどでの利用も含めて、多くの方が親しむ河川である。また、調布花火大会の会場にもなっている。



図 市内の地域資源の例

出典：調布市産業振興ビジョン（令和7年）を基に作成

・脱炭素化の推進

市は、令和3年4月に2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ調布」の実現に向けて、様々な取組を進めている。

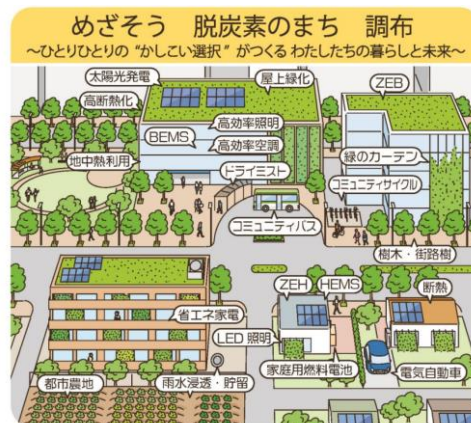


図 令和12（2030）年のまちのイメージ

出典：調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和3年3月）

・財政状況への配慮

令和6年度一般会計予算額（歳出）は、総額1,065億円で、平成27年度と比較すると総務費、民生費が主に増加し25%の増となっている。このうち、土木費については一定値で推移している。

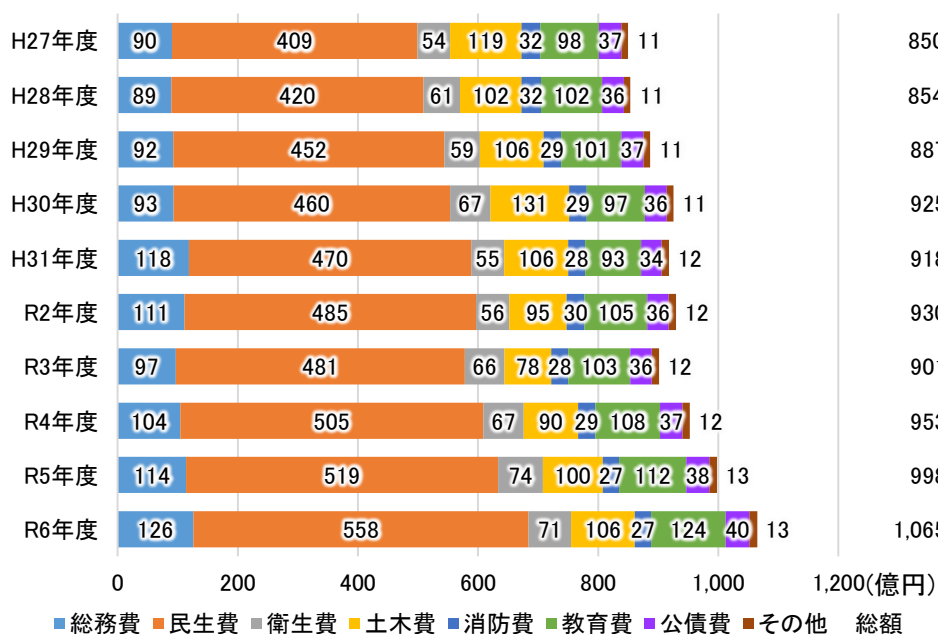


図 予算（歳出）全体の用途別内訳の推移

出典：市政経営の概要《施策と予算》（平成27年度～令和6年度）（調布市）を基に作成

2) 交通の状況

・高速道路

中央自動車道は、調布市の東西を横断しており、調布市の西部にある調布インターチェンジから利用が可能である。また、東京外かく環状道路（関越～東名）（以下「外環」という。）が調布市東部の南北方向に都市計画決定されている。外環は平成21年5月に事業化されており、三鷹市・世田谷区境付近に東八インターチェンジ（仮称）が設置される予定である。

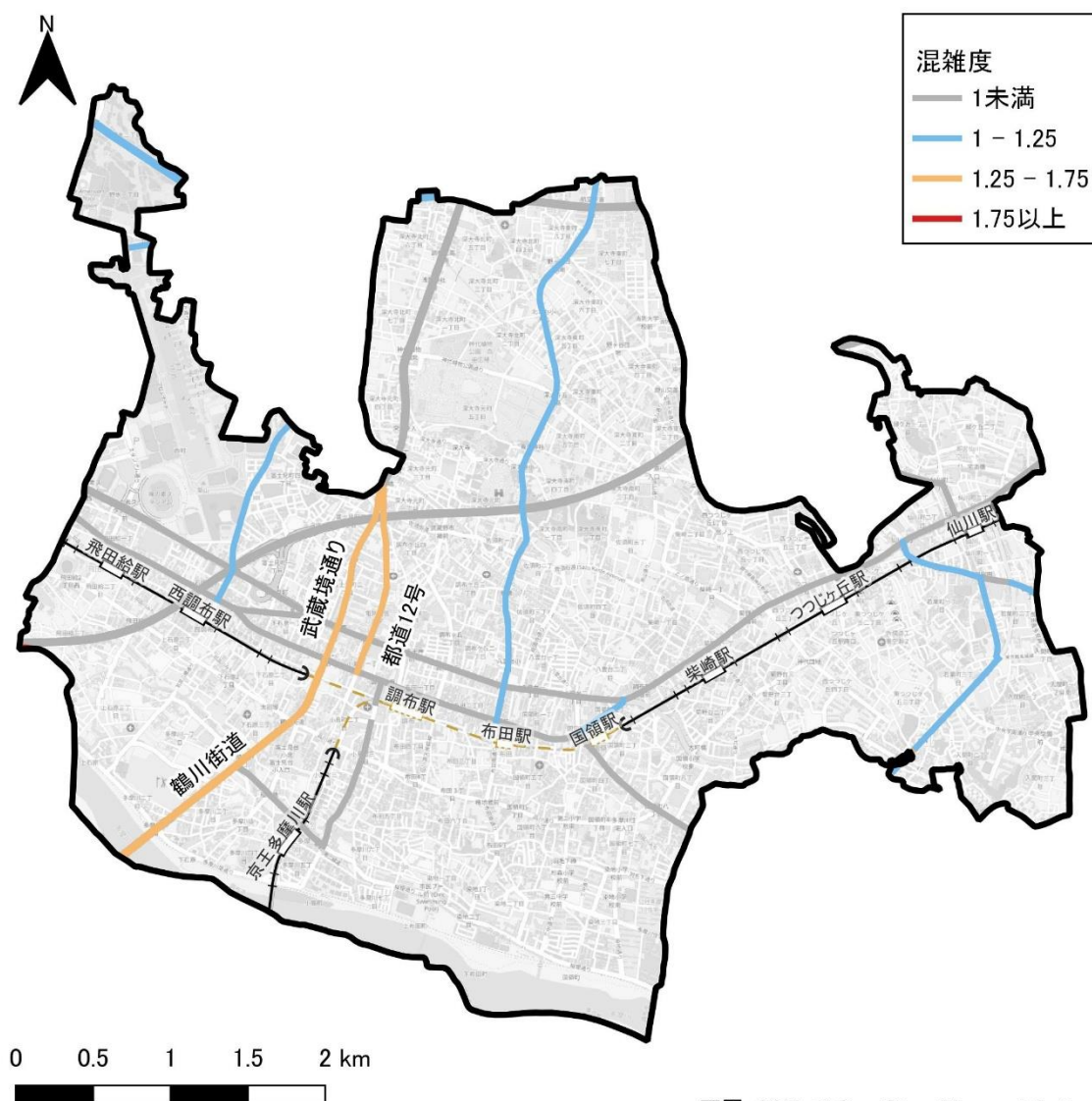


図 高速道路

出典：外環（東京外かく環状道路）（国土交通省HP）

・道路混雑の状況

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査の結果では、市内に慢性的に混雑（混雑度1.75以上）している路線はないが、ピーク時以外でも混雑する可能性が高い路線（混雑度1.25～1.75）やピーク時間に道路が混雑する可能性がある路線（混雑度1.0～1.25）が一部存在している。



下図: OSM © OpenStreetMap contributors

図 市内の道路混雑度（令和3年度）

出典：全国道路・街路交通情勢調査（令和3年度），国土数値情報（令和4年），
デジタル道路地図データベース（令和5年）を基に作成

※対象路線は高速自動車国道から一般都道府県道（主要地方道となっている指定市の市道を含む）までの全路線及び指定市の一般市道の一部

・ 鐵道

市の中央部には東西方向に京王線及び京王相模原線があり、市内には、「仙川駅」「つつじヶ丘駅」「柴崎駅」「国領駅」「布田駅」「調布駅」「西調布駅」「飛田給駅」「京王多摩川駅」の9駅がある。

平成24年8月には、京王線連続立体交差事業によって、京王線の柴崎駅～西調布駅間の約2.8mの区間と相模原線の調布駅～京王多摩川駅間の約0.9mの区間の地下化が実現した。仙川駅～国領駅付近については、開かずの踏切解消に向けた取組を実施している。

また、神奈川県相模原市の橋本駅付近では、東京と名古屋を結ぶリニア中央新幹線の神奈川県内駅の整備が進められている。

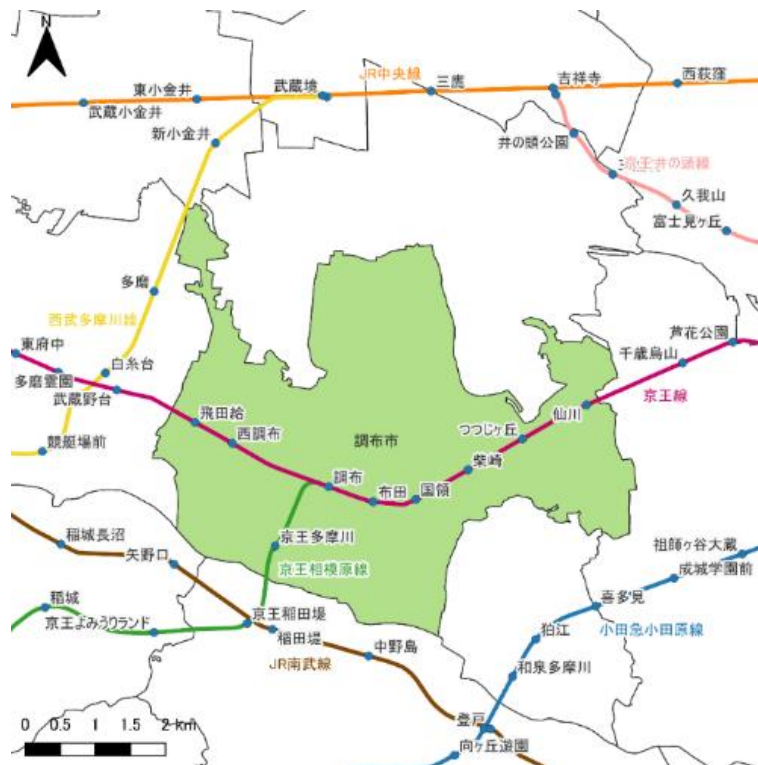


図 市内の鉄道

出典：国土数値情報（令和4年時点）



図 リニア中央新幹線ルート

出典：JR東海HP

・鉄道の利用者数

令和6年度における市内の駅別利用者数は、中心駅である調布駅が最も多く、次いで仙川駅、つつじヶ丘駅が多い。

市内合計の駅別利用者数は、これまで増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症拡大によって大幅に減少した。なお、現在は回復基調にある。

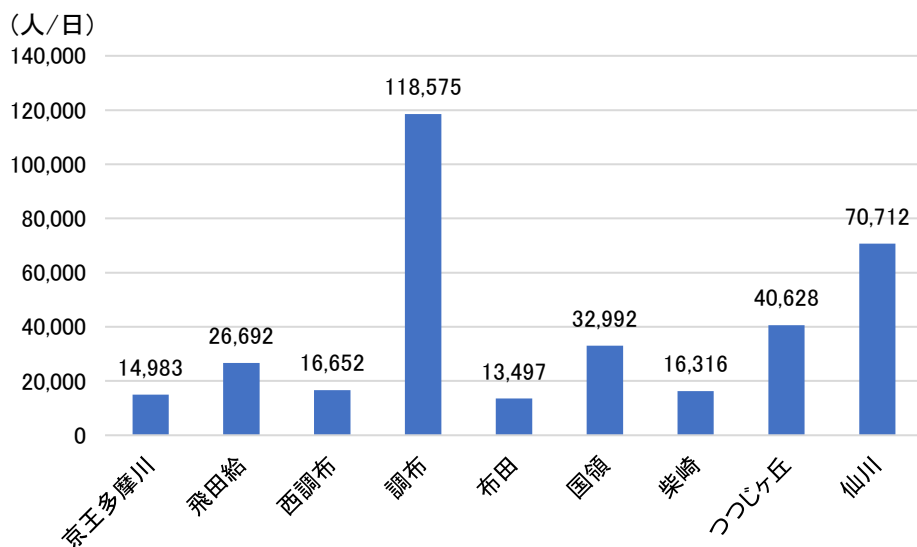


図 市内の駅別利用者数（R6年度）

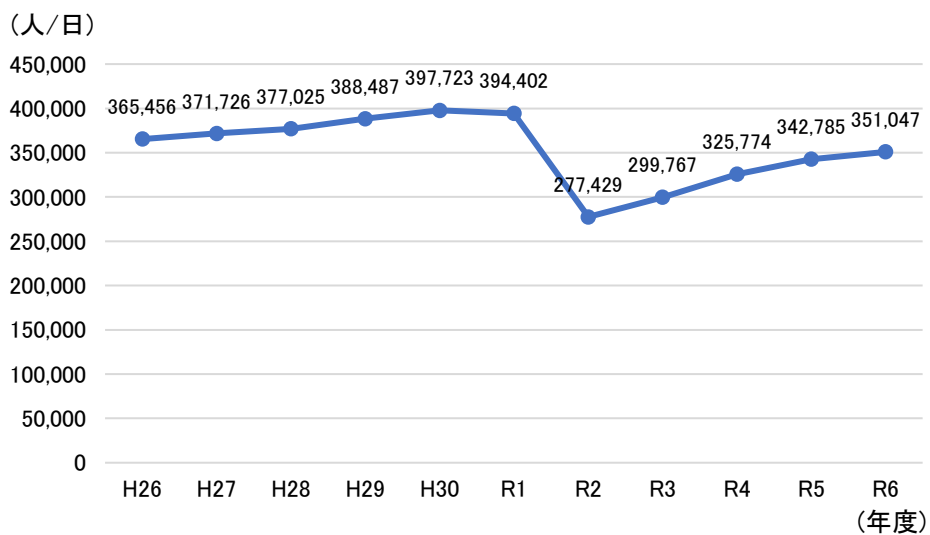


図 市内の鉄道駅利用者数の推移

出典：京王ハンドブック（平成25年度～令和6年度）を基に作成

・路線バス

市内には調布駅へ向かうバス路線のほか、三鷹市、狛江市等の隣接市区を結ぶバス路線も多く、バスは南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道が通っていない地域の交通手段として、主要な役割を果たしている。

また、市は、公共交通が利用しにくい地域への対応や高齢者の社会参加の促進など生活の利便性の向上を目的として、調布市ミニバスを運行している。

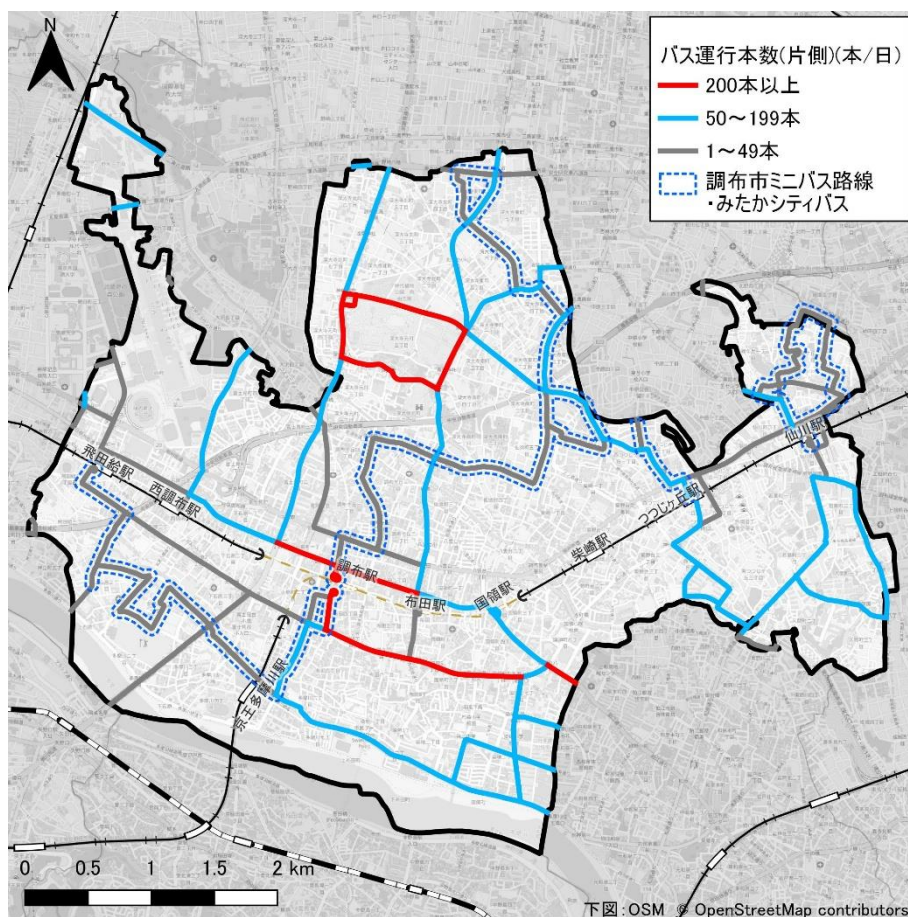


図 市内の路線バス運行本数

出典：各社時刻表より作成（令和7年12月末時点）

・移動の状況

市における交通手段は、近年、鉄道利用の割合が増加し、同様に徒歩が増加傾向になっている。一方で、自動車の割合は減少傾向にある。

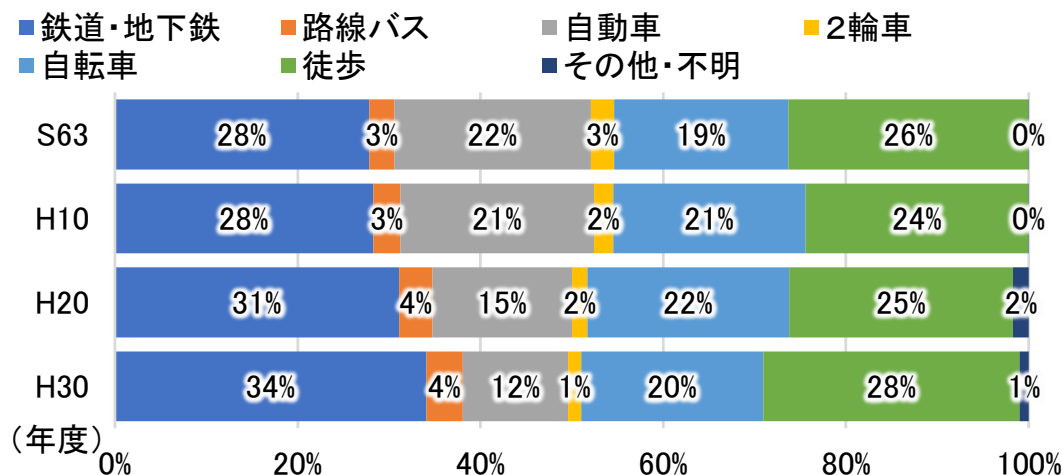


図 代表交通手段分担率の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（昭和63年～平成30年）を基に作成

・自動車以外の移動手段の利用

市は、令和元年度からシェアサイクルの実証実験を開始し、令和4年度にシェアサイクルの本格実施を開始した。シェアサイクルの利用台数は令和元年度で約4万回、令和6年度で約48万回と利用者が増加している。



写真 市内のシェアサイクルポート（調布駅）

出典：HELLO CYCLING HP

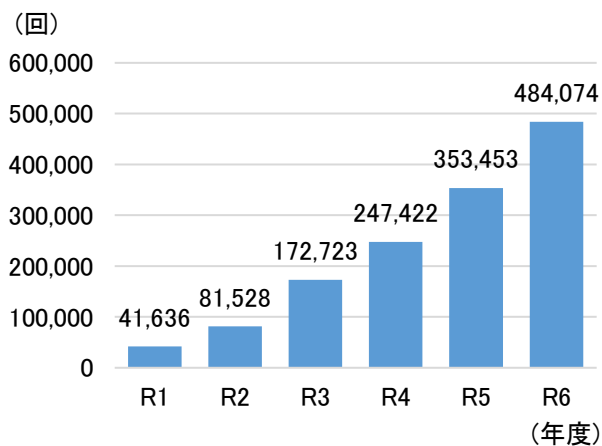


図 市内のシェアサイクル利用台数

出典：調布市事務報告書（令和3～6年度）

・自転車事故

市の自転車関連事故発生率（人口1,000人当たりの自転車関連事故件数）は、周辺8市区の平均より高い状況である。

市内の自転車事故発生密度を見ると、人が集中する乗降客数の多い駅周辺で事故発生密度が特に高い。また、自動車・自転車・歩行者が多い甲州街道や武蔵境通り・鶴川街道のほか、品川通り、三鷹通り、若宮八幡通り、松原通りの事故発生密度が比較的高い。その他、道路の交差点部の事故発生密度が比較的高い。

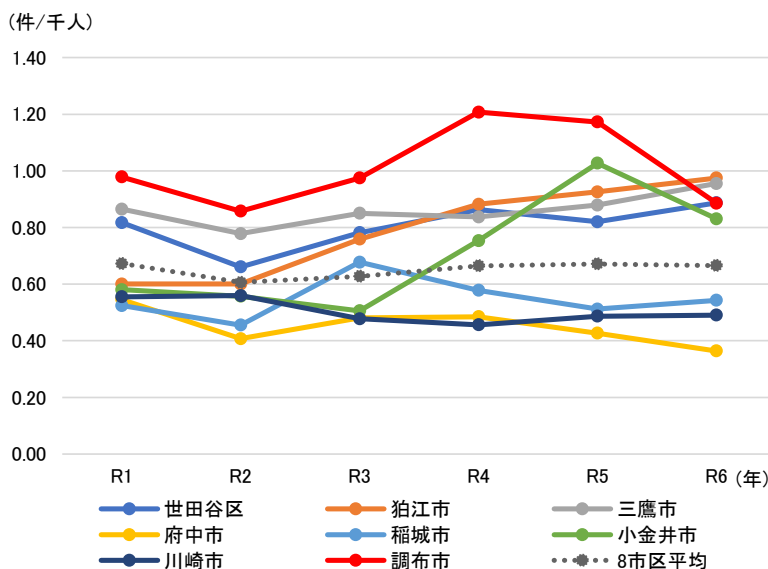


図 総人口1,000人当たり自転車関連事故件数の推移

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（平成31年～令和6年）（警察庁），

住民基本台帳に基づく人口（令和2～7年各1月1日）（総務省）を基に作成

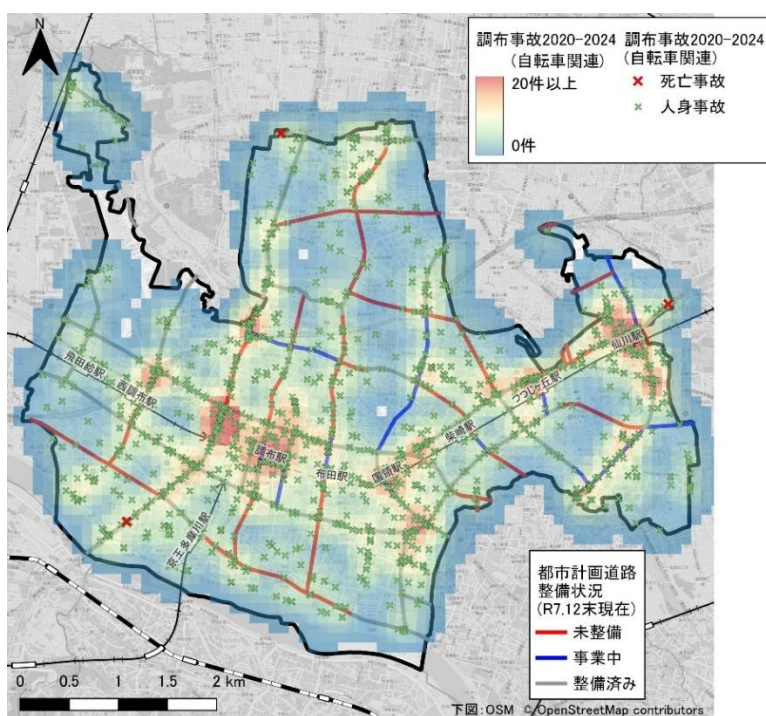


図 市内の自転車の事故発生密度・発生箇所（令和2～6年）

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（令和2～6年）（警察庁）を基に作成

・歩行者事故

市の歩行者事故発生率（人口1,000人当たりの歩行者関連事故件数）は、周辺8市区平均より少ないが、近年増加傾向にある。歩行者事故の発生密度を見ると、人が集中する乗降客数が最も多い調布駅周辺で事故発生密度が特に高く、次いで仙川駅、つつじヶ丘駅周辺の事故発生密度が比較的高い。

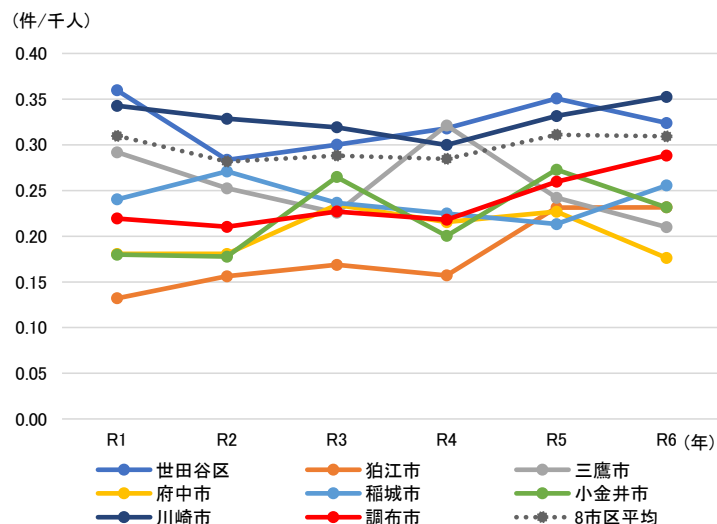


図 総人口1,000人当たり歩行者関連事故件数の推移

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（平成31年～令和6年）（警察庁），
住民基本台帳に基づく人口（令和2～7年各1月1日）（総務省）を基に作成

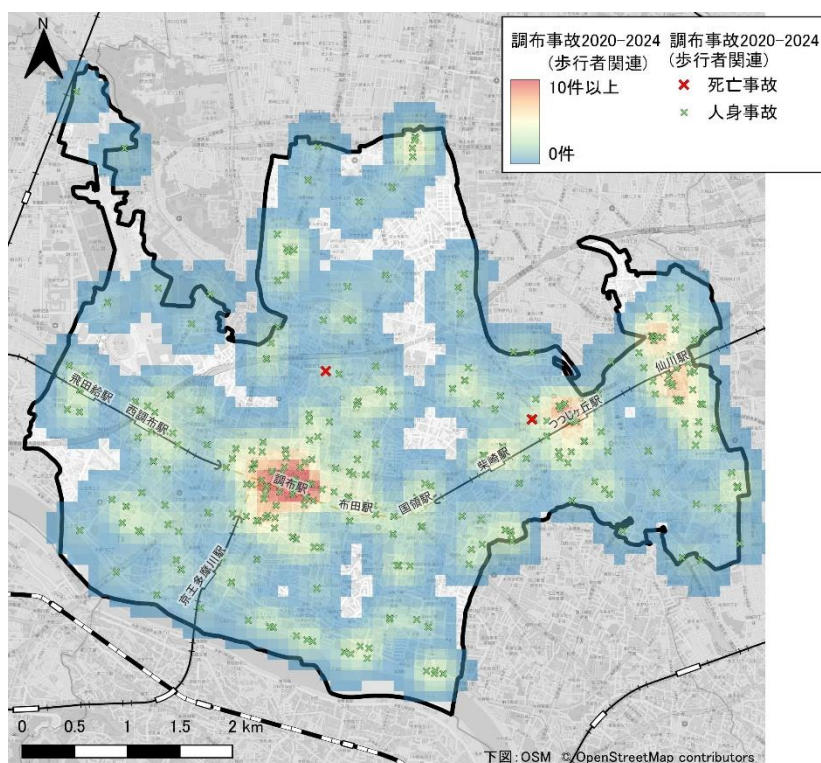


図 市内の歩行者関連事故の発生密度・発生箇所（令和2～6年）

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（令和2～6年）（警察庁）を基に作成

・救急出場件数の状況

市内における救急出場件数※は毎年 1 万件以上あり、コロナ禍以降、増加傾向にある。

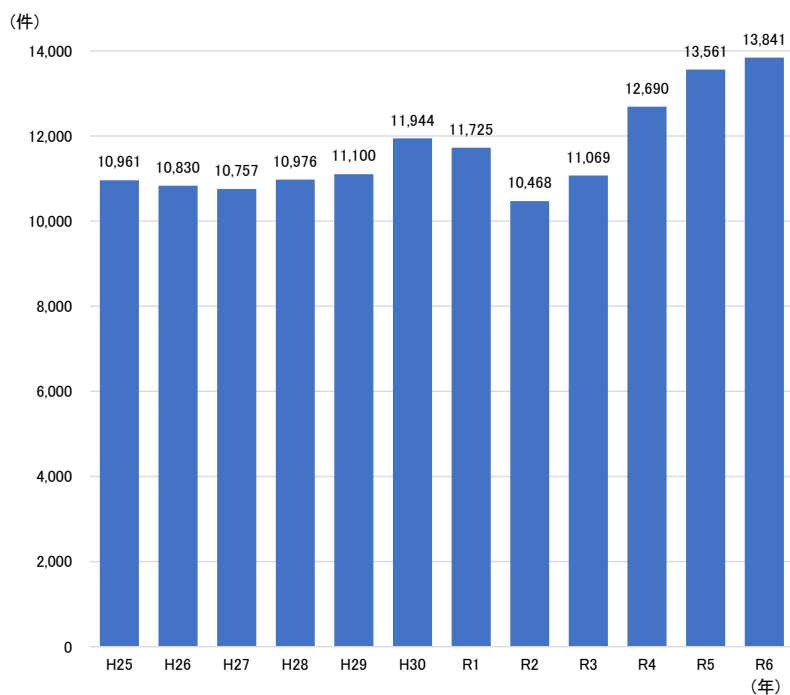


図 市内の救急出場件数の推移

出典：東京消防庁統計書（平成 25 年～令和 6 年）より作成

※救急出場件数：救急隊が救護の目的で出場した件数

・魅力的な中心市街地の形成

調布駅付近の京王線地下化と連動した駅前広場の整備や鉄道敷地を活用した緑道整備等により、中心市街地（調布駅・布田駅・国領駅周辺）を安全・快適に回遊できる道路網の形成を進めている。



図 調布駅前広場整備計画図

出典：調布駅前広場整備計画図（令和 5 年 3 月改訂）



写真 市道 S 4 5 ・ S 5 6 号線
（調布駅～西調布駅間）

・都市交通の円滑化の推進

市は、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺における開かずの踏切の解消に向け、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推進に取り組み、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んでいる。

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

18

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。

【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決定されます。

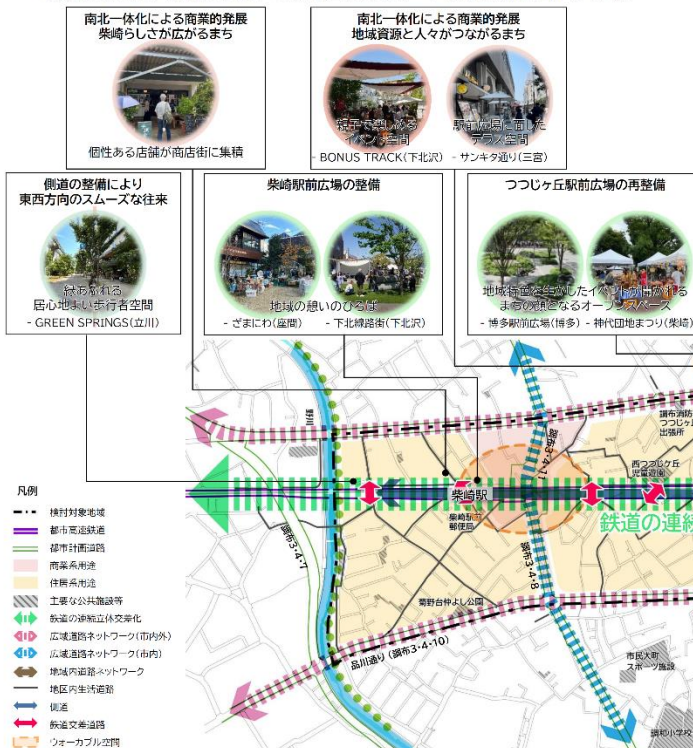


図 報告書まとめ

出典：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（令和7年11月）

・物流の状況

中央自動車道及び甲州街道は、国土交通省により、物流のさらなる円滑化等を図るため物流の観点から重要な道路として「重要物流道路」に指定されている。

また、商業エリアを中心に荷捌き車両も多くみられ、歩行空間の阻害要因になるケースも見受けられるため、地域活性化に当たっては荷捌き車両への対応が必要である。



図 重要物流道路

出典：国土交通省HP 重要物流道路から抜粋

・狭あい道路の整備状況

市は、建築基準法第42条第2項（以下「2項道路」）という。）に該当する公道を対象に、通常の車両通行はもとより、災害時における緊急車両の通行に支障をきたすことや、日照・通風が阻害され生活環境が悪化する問題を解決するため、狭あい道路拡幅整備事業を促進している。

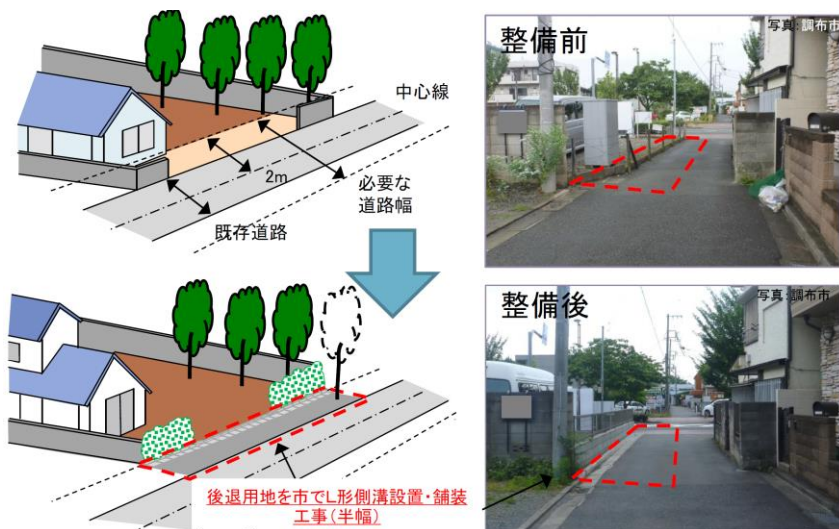


図 狭あい道路の整備イメージ

出典：狭あい道路拡幅整備事業パンフレット（平成29年）（調布市）

（２）道路を取り巻く環境の変化

・交通需要の変化

都内の平均交通量は平成２２（２０１０）年や平成２７（２０１５）年と比べると減少している。

一方、貨物１件当たりの貨物量は減少傾向にあるが、物流件数は増加傾向にあり、物流の小口・多頻度化が進んでいる。

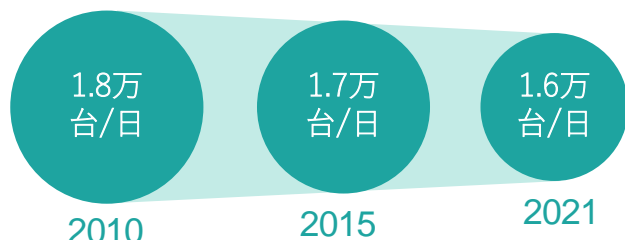


図 国道・都道における24時間平均交通量

出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成２２年～令和３年）より作成

	平成27年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

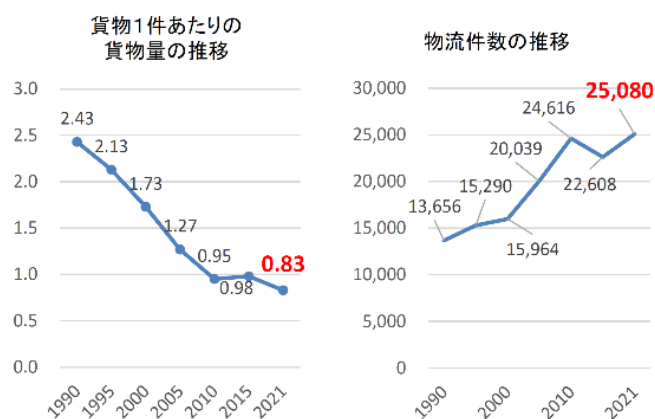


図 貨物量と物流件数の推移

出典：国土交通省、第1回自動物流道路に関する検討会資料（令和6年）

・道路に求められるニーズの多様化

コロナ禍によって変化したライフスタイルに併せて、ゆとりある屋外空間や回遊空間に対するニーズが高まっている。

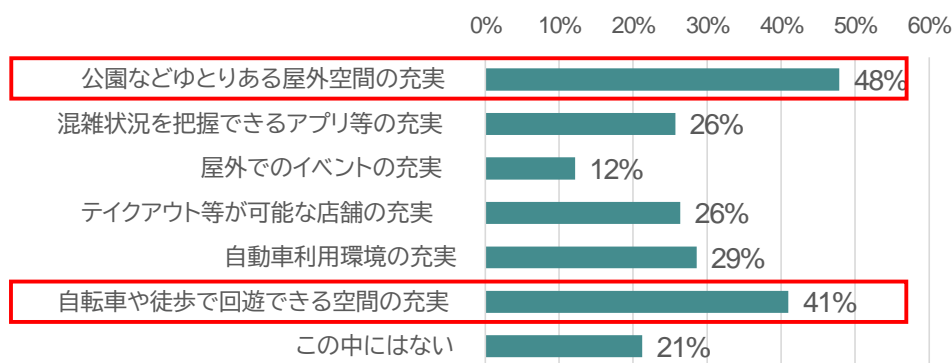


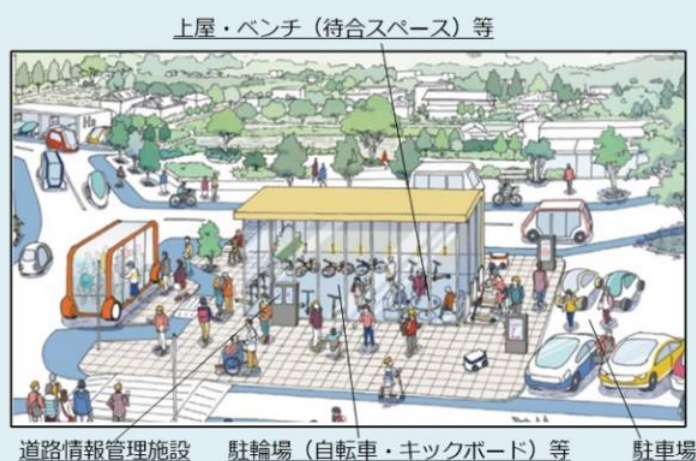
図 都市空間に対する意識

出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（令和4年12月実施）」
地域別集計，東京都市圏より作成

・道路分野の脱炭素化への対応

道路は、重要な社会基盤である一方、国内CO₂排出量の約2割を占めており、道路管理者としても脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要があることから、国土交通省は「道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 2.0」を令和7年10月に公表した。政策集の中では、自動車から新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な移動手段への転換の促進や、LED道路照明による消費電力削減、道路緑化（高木植樹数）によるCO₂吸収量の増加などの取組が記載されている。

▼ モビリティハブのイメージ



▼ ほこみち活用のイメージ



市道若菜神戸駅線（サンキタ通り）

図 自動車から新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な移動手段への転換を促進



図 LED 照明導入による消費電力削減

出典：道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 2.0（令和7年）（国土交通省）

・通学路に関する状況

令和3年6月に千葉県八街市で通学中の児童5人が死傷する交通事故が発生した。この事故を受け、令和3年度には全国一斉に通学路の合同点検が行われ、道路管理者や交通管理者による通学路の安全対策が実施された。

また、生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数は、小学生が最も多い状況である。

●歩道の整備



●防護柵の設置

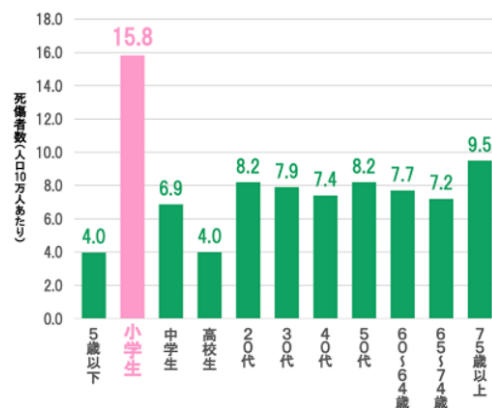


図 道路管理者による対策の例

出典：道路管理者が実施する対策の進捗状況（令和7年）（国土交通省）

図 生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数（令和4年）

出典：国土交通省HP，道路交通安全対策 交通事故の状況

・生活道路における安全対策

警視庁は、平成23年以降、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保するため、道路管理者と連携してゾーン30の整備を推進している。

令和3年以降は、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、警視庁及び道路管理者が連携しながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進が全国で行われている。

市においては、小島町3丁目にゾーン30が設定されている。



図 ゾーン30プラス

出典：令和7年版警察白書



図 市におけるゾーン30
（小島町3丁目）

出典：警視庁HP

(3) 道路網計画の進捗状況

1) 広域道路整備プログラム

道路網計画の広域道路整備プログラムの進捗状況（令和7年12月末時点）を示す。

目指すべき広域道路網・広域道路整備プログラム

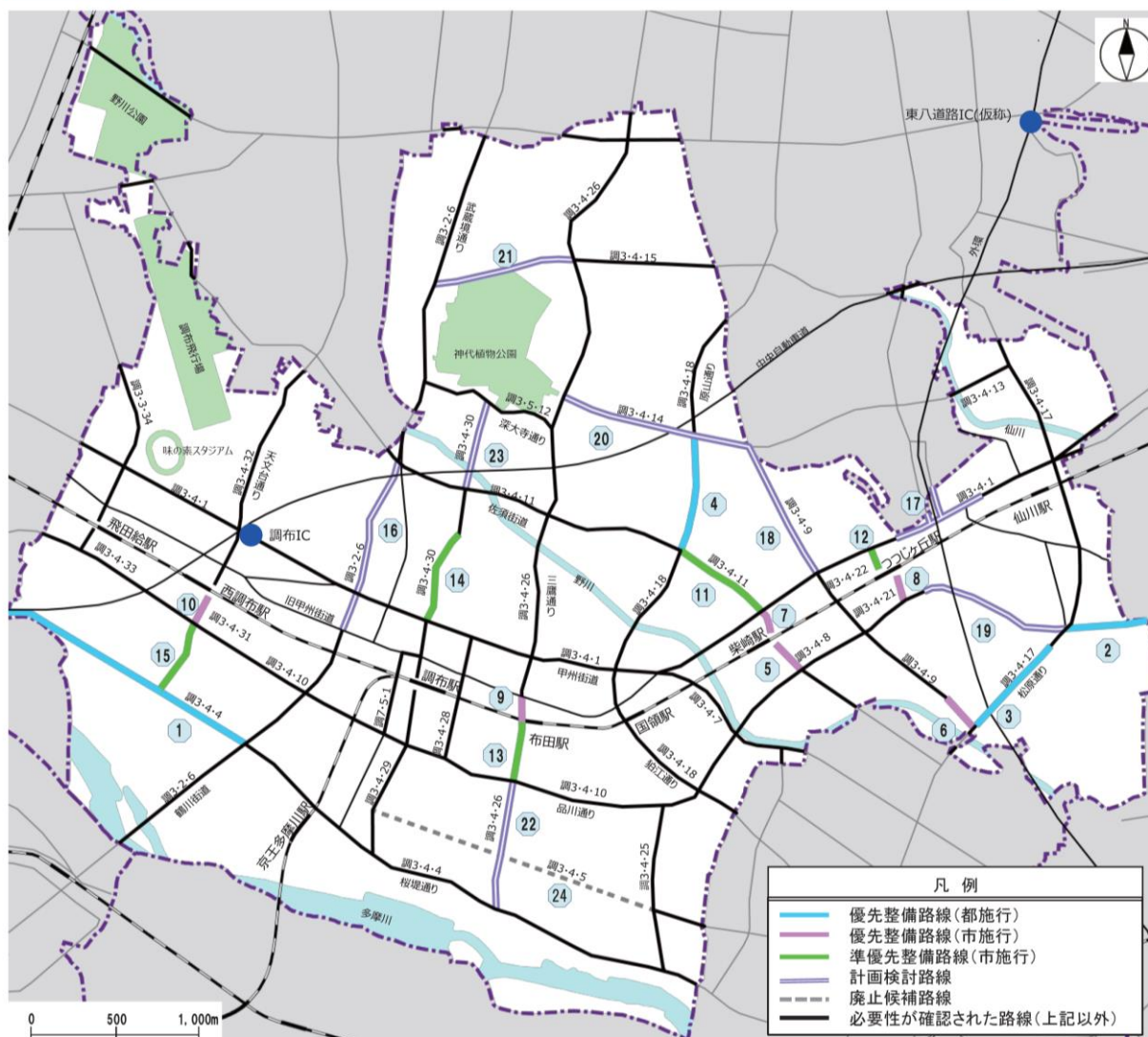


図 広域道路整備プログラム（平成28年度～令和7年度）

表 広域道路網 優先整備路線の進捗状況

■ 優先整備路線（都施行）（4路線）

No.	路線	区間	延長 (m)	進捗状況
1	調布3・4・4号線	調布3・2・6～府中市境	1,470	—
2	調布3・4・10号線	世田谷区境～調布3・4・17	340	事業中
3	調布3・4・17号線	調布3・4・9付近～ 調布3・4・10付近	690	事業中
4	調布3・4・18号線	調布3・4・11～ 調布3・4・14付近	740	事業中

■ 優先整備路線（市施行）（6路線）

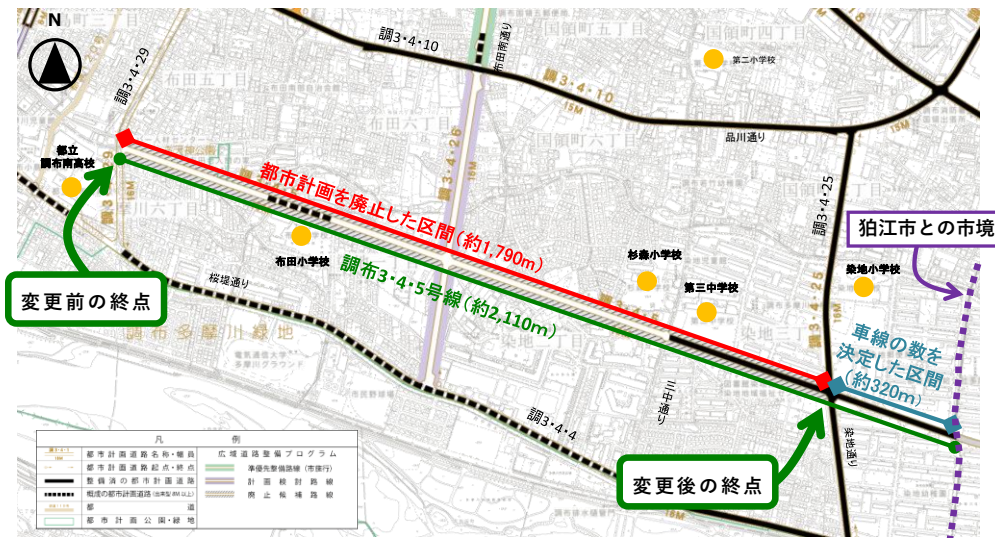
No.	路線	区間	延長 (m)	進捗状況
5	調布3・4・8号線	柴崎駅～調布3・4・10 (交通広場約2,500㎡)	190	一部区間事業中
6	調布3・4・9号線	調布3・4・17～西つじヶ丘4丁目	240	事業中
7	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1 (交通広場約2,500㎡)	100	事業準備中
8	調布3・4・21号線	つじヶ丘駅～調布3・4・10 (交通広場約2,500㎡)	150	事業中
9	調布3・4・26号線	布田駅～都道119	130	事業中
10	調布3・4・31号線	西調布駅～調布3・4・10 (交通広場約2,000㎡)	190	事業準備中

・廃止候補路線

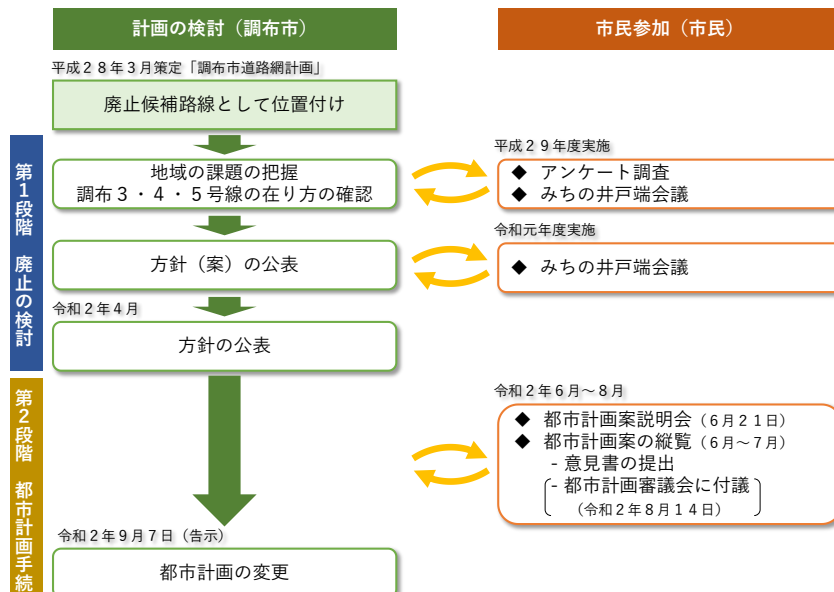
■ 調布3・4・5号線（調布3・4・25号線～調布3・4・29号線）

調布都市計画道路3・4・5号狛江下布田線（調布3・4・25号線から調布3・4・29号線までの区間）は、平成28年3月に東京都と特別区及び26市2町で策定した「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）」において検証を行った15項目、及び道路網計画において検証を行った7項目のいずれにも該当しなかったことから、道路網計画において「廃止候補路線」に位置付けた。その後、アンケート調査や「みちの井戸端会議」等の市民参加を実践しながら検討を進め、令和2年4月に「調布都市計画道路3・4・5号線の都市計画に関する方針」を定め、令和2年9月に、調布3・4・25号線から調布3・4・29号線までの延長約1,790mの区間の都市計画を廃止した。

なお、併せて狛江市境から調布3・4・25号線までの延長約320mについて、車線の数を決めた。



都市計画道路の廃止に当たっては、廃止した際の課題の把握、当該路線の必要性の確認、市の方針公表の流れを経て、各段階において市民参加を実践しながら検討を進めた。



・ 計画検討路線

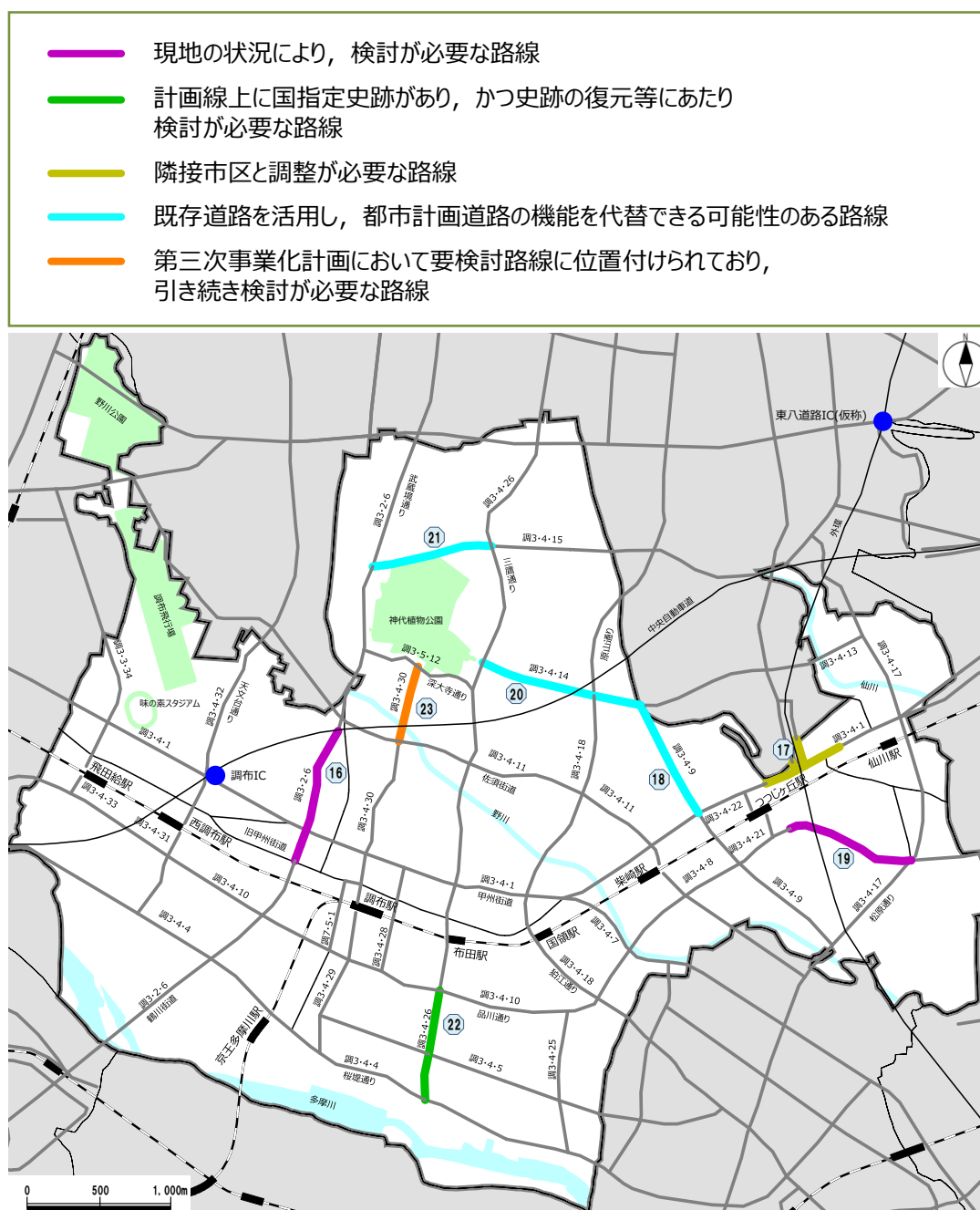


図 計画検討路線の選定の考え方（特別な事由）

・計画検討路線（検討主体：市）

■ 神代植物公園通り周辺の都市計画道路（調布3・4・9号線，3・4・14号線，3・4・15号線）

「神代植物公園通り周辺の都市計画道路（調布3・4・9号線，3・4・14号線，3・4・15号線）」（以下「計画検討3路線」という。）は，既存道路を活用し，都市計画道路の機能代替の可能性がある路線として，計画検討路線に位置付けた。

計画検討3路線と並行する神代植物公園通りは，市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な道路で，つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっているが，ほとんどの区間で歩道がなく，歩行空間の確保と安全性の向上が必要な状況にある。

このため，神代植物公園通りの機能改善を図ることにより，都市計画道路の機能代替の可能性について検討を進めてきた。

これまで市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ，以下のとおり，計画検討3路線の見直し方針を令和3年3月に定めた。

- 1 調布3・4・9号線は，現都市計画案（現計画位置のまま）とする。
- 2 調布3・4・14号線は，ルート変更案（神代植物公園通りの機能強化）とする。
今後，道路線形等について検討を進めます。その後，都市計画変更手続きに着手する。
- 3 調布3・4・15号線は，現都市計画案（現計画位置のまま）とする。

【計画検討3路線の見直しと併せた地区内道路網計画の変更】

1 神代植物公園通り（地区内道路：計画幅員12.0m）のうち次の2区間は，計画幅員を変更（縮小）する。

- ア 調布3・4・9号線と並行する区間
- 計画幅員を12.0mから7.5mへ変更
 - 沿道建物の建替えや開発事業などの機をとらえ，関係権利者のご協力をいただきながら，道路空間の確保に努める。

- イ 調布3・4・15号線と並行する区間
- 計画幅員を12.0mから8.0mへ変更
 - これにより，整備済区間となる。

2 市道N4号線（市道北164号線）の一部を新たに計画幅員6.0mの地区内道路として位置付ける。

- 幅員6.0mに拡幅整備することで，消防活動困難区域の解消に期待できる。
- 具体的な計画の検討と併せて整備の優先度を検討していく。



■ 調布3・4・10号線

当該区間は、現地の状況により検討が必要な路線として計画検討路線に位置付けた。

本路線は、多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり、防災都市づくり推進計画において一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも、重要な路線である。

一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域(東京都指定)と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要である。

道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮し、地域の意見把握に努めながら、引き続き検討していく。

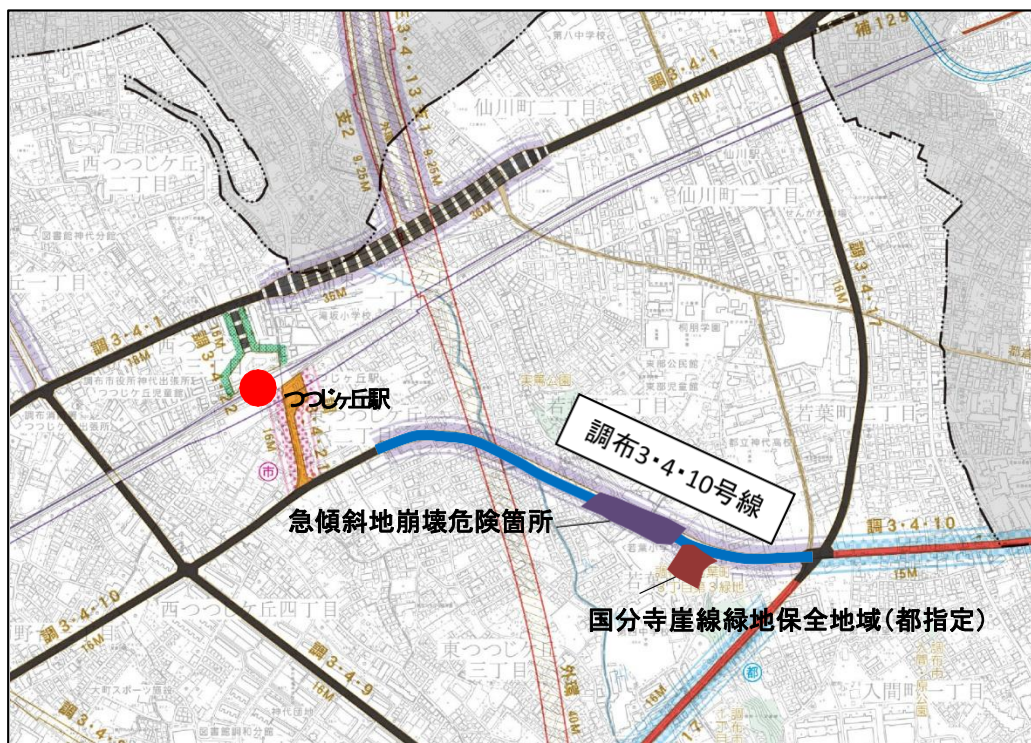


図 計画検討路線（調布3・4・10号線）

■ 調布3・4・26号線

当該区間は、計画線上に国指定史跡がありかつ史跡の復元等にあたり検討が必要な路線、隣接市区との調整が必要な路線として、計画検討路線に位置付けた。

当該区間は、計画線の一部が国の指定史跡である「下布田遺跡」と重複しており、当史跡に配慮した検討が必要である。併せて、当該区間の南側には、東京都の多摩川中流部架橋計画において、(仮称)第二多摩水道橋が構想橋梁として位置付けられており、構想橋梁を視野に入れた検討が必要となっている。

これまで、令和3年度に交通環境の課題に関する市民参加、令和4年度に代替案に関する市民参加を実施し、いただいたご意見を踏まえ、道路線形、構造などの検討を進めてきた。構想橋梁については、関係機関との協議・調整が必要なことから、その動向を踏まえ、調布3・4・26号線を検討していく。

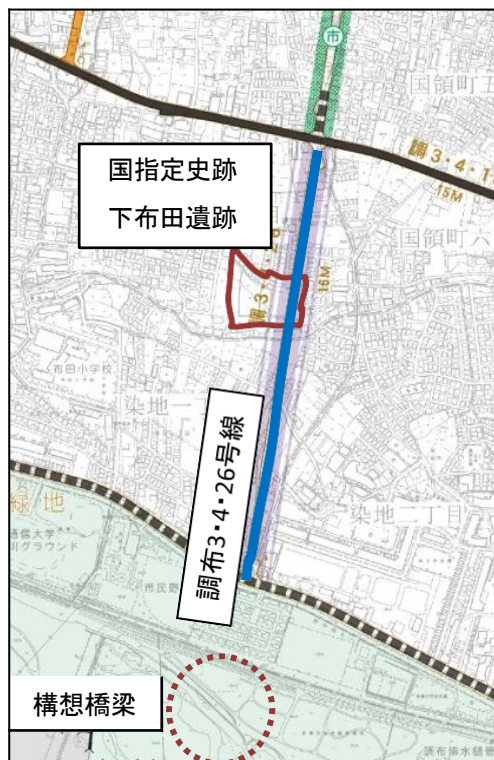


図 計画検討路線（調布3・4・26号線）

■ 調布3・4・30号線

当該区間は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」（平成18年4月）において、今後検討が必要と思われる「要検討路線」に位置付け、平成18年に「深大寺地区まちづくり検討会」を設置し、当該路線も含めたまちづくりの検討を進めてきたことから、引き続き検討が必要な路線として、計画検討路線に位置付けた。

これまでの検討を踏まえ、調布駅周辺や深大寺周辺等へのアクセス機能や防災機能等を確保するとともに、都市計画マスタープランの「緑の軸」を形成する当該路線は必要として基本方針を整理した。

令和6年度に周辺の交通環境の課題等に関する市民参加、令和7年度に道路構造案を評価する上で留意すべき視点に関する市民参加を実施し、いただいたご意見を踏まえ、道路構造などの検討を進めてきた。

その結果、道路構造上は、都市計画線内で整備できることが確認できたため、計画検討路線には位置付けず、今後、みちづくりの方向性を整理し、方針案の作成を進めていく。

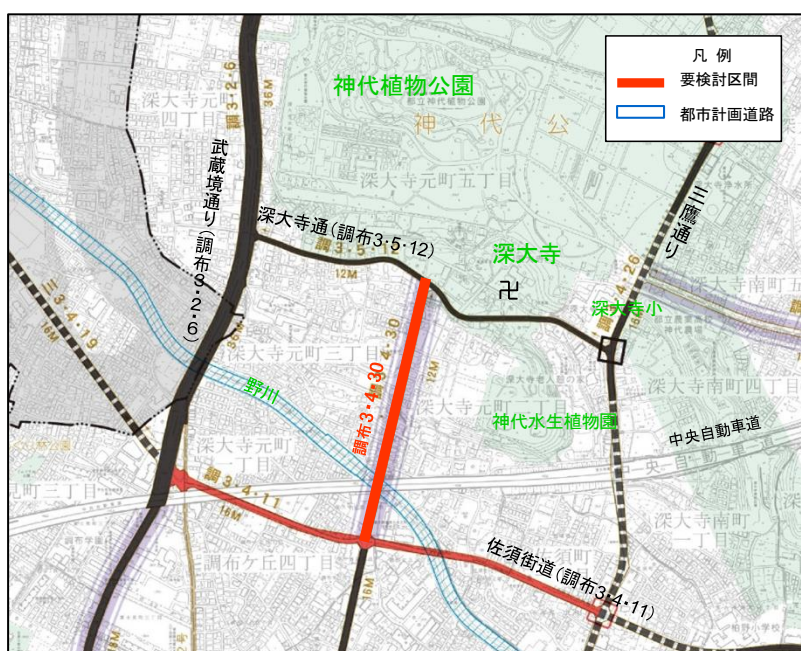


図 計画検討路線（調布3・4・30号線）

・計画検討路線（検討主体：都）

■ 調布3・2・6号線

当該区間は、現地の状況により検討が必要な路線として、計画検討路線に位置付けた。

調布3・2・6号線は、多摩地域の骨格を成す南北方向の幹線道路である。当該区間は計画幅員18m～22mで都市計画決定され、2車線で整備されているが、当該区間を除く路線の大半は計画幅員25m～36mで都市計画決定され、4車線整備が進んでいる。

将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、路線として車線数の整合を図る必要がある。

当該区間について、車線数などの現状の課題や4車線化した場合の効果や周辺への影響等について検討されている。引き続き、東京都において関係機関と協議しながら当該区間の車線数の整合等について検討される。

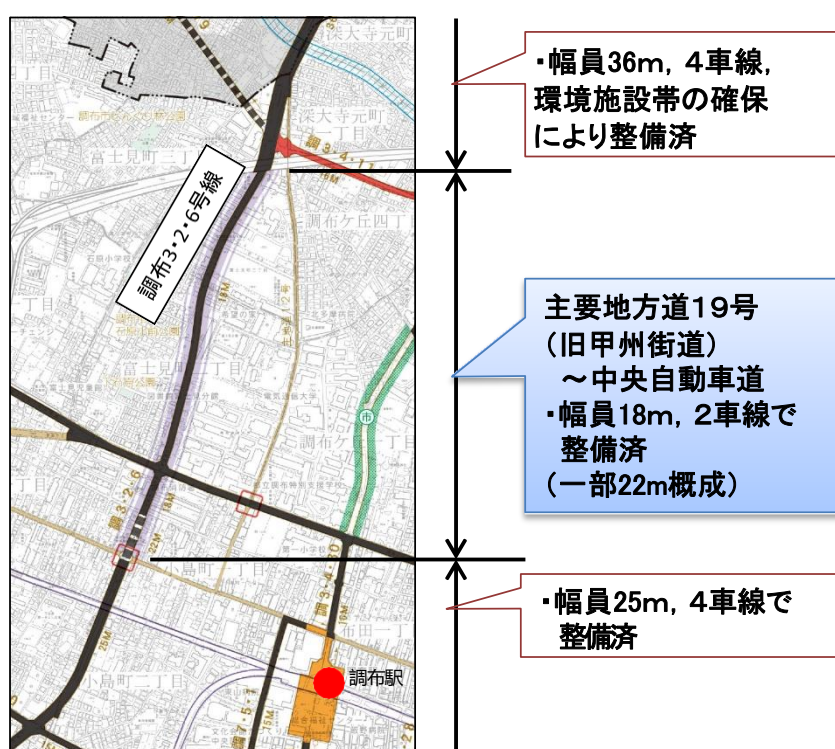


図 計画検討路線（調布3・2・6号線）

■ 三鷹3・4・13号線支線1，支線2，調布3・4・1号線

当該区間は，隣接市区と調整が必要な路線として計画検討路線に位置付けた。

外環地上部に計画されている三鷹3・4・13号線支線1，支線2については，外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ，当該区間の計画や構造について，接続する調布3・4・1号線（甲州街道）と併せて検討されている。

引き続き，東京都において，周辺の土地利用や地域の実情に配慮しつつ，市や三鷹市とともに検討が進められる。

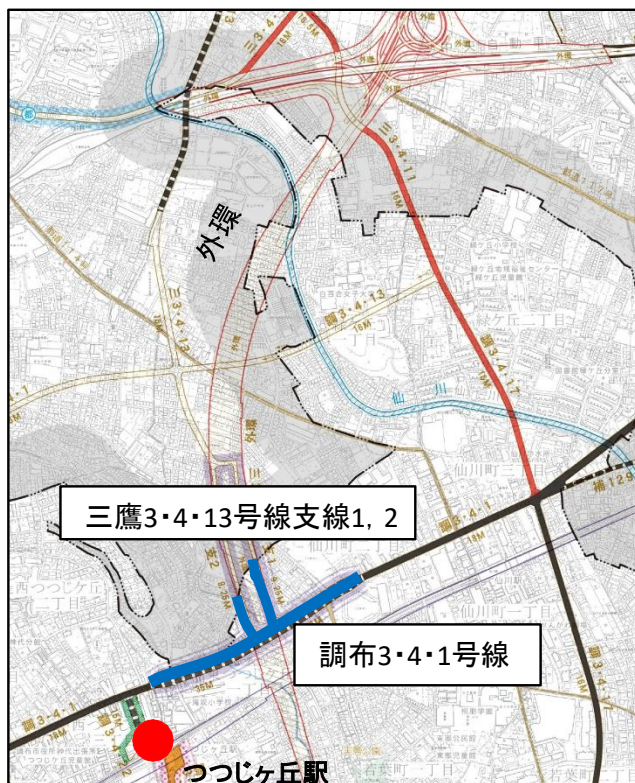


図 計画検討路線（三鷹3・4・13号線支線1，支線2，調布3・4・1号線）

2) 目指すべき地区内道路網・地区内道路整備プログラム

道路網計画の地区内道路整備プログラムの進捗状況（令和7年12月末時点）を示す。



図 地区内道路整備プログラム（平成28年度～令和7年度）

表 地区内道路網 優先整備路線の進捗状況

■ 優先整備路線（15路線）

No.	路線 ※	区間	延長 (m)	進捗状況
1	市道 N 5 2 8 号線ほか 4 路線 (市道北 1 6 5 号線ほか 4 路線)	調布 3・4・1 4 号線 ～調布 3・4・1 1 号線 (佐須街道)	730	一部区間事業中
2	市道 E 2 5 2 号線ほか 2 路線 (市道東 8 1 号線ほか 2 路線)	調布 3・4・1 0 号線 (品川通り) ～調布 3・4・1 7 号線	900	—
3	市道 W 1 7 3 号線 (市道西 1 0 0 号線)	下石原 1 丁目地内	70	一部整備済 (H 2 8 年度)
4	市道 S 4 5・S 5 6 号線 (市道南 1 3・1 4 号線)	調布 3・2・6 号線 (鶴川街道) ～調布 7・5・1 号線 (市役所前通り)	400	事業中
5	市道 S 4 7 号線 (市道南 1 5 号線) (調布駅周辺地区・区画道路 7 号)	市道 S 4 4 号線 (市道南 1 7 号線) ～市道 S 5 7 号線 (市道南 1 8～9 号線)	80	整備済 (H 2 9 年度)
6	市道 S 5 7 号線 (市道南 1 8～9 号線) (調布駅周辺地区・区画道路 9 号)	調布 7・5・1 号線 (市役所前通り) ～市道 S 4 7 号線 (市道南 1 8 号線)	150	整備済 (R 元年度)
7	市道 S 6 6 号線 (市道南 2 7 号線) (調布駅周辺地区・区画道路 2 号)	小島町 2 丁目地内	60	事業中
8	市道 S 7 4 号線 (市道南 2 6 号線) (調布駅周辺地区・区画道路 12 号)	調布 3・4・2 8 号線 (蓮慶寺の通り) ～調布駅前広場	200	事業中
9	市道 S 7 5 号線 (市道南 2 6～1 7 号線) (調布駅周辺地区・区画道路 13 号)	市道 S 7 3 号線～市道 S 7 4 号線 (市道南 2 2 号線～市道南 2 6 号線)	40	整備済 (H 2 9 年度)
10	市道 S 1 0 4 号線 (市道南 2 5-4 号線)	調布 3・4・2 6 号線 (布田南通り) ～市道 S 9 5 号線 (市道南 2 5 号線)	200	事業中
11	市道 S 1 1 7 号線 (市道南 1 9 9 号線)	市道 S 1 4 6 号線 (市道南 1 3 7 号線) ～調布 3・4・2 6 号線 (布田南通り)	350	事業中
12	市道 S 1 1 7 号線 (市道南 1 9 9 号線)	調布 3・4・1 8 号線 (狛江通り) ～市道 S 1 4 6 号線 (市道南 1 3 7 号線)	220	整備済 (R 6 年度)
13	市道 S 1 4 6 号線 (市道南 1 3 7 号線・ 市道南 1 4 0 号線)	都道 1 1 9 号線 (旧甲州街道) ～市道 C 2 2 号線 (主要市道 2 2 号線)	180	事業中
14	市道 S 1 7 0 号線 (市道南 1 5 5-4 号線)	都道 1 1 9 号線 (旧甲州街道) ～鉄道敷地	140	整備済 (R 元年度)
15	市道 S 1 8 9 号線 (市道南 1 5 6-8 号線) (国領駅周辺地区・区画道路 2 号)	調布 3・4・7 号線～ 市道 E 8 0 号線 (市道東 4 5 号線)	100	整備済 (R 2 年度)

■ 機能確保のための総合的な取組 (ボトルネック) (5か所)

No.	路線 ※	進捗状況
16	計画路線	—
17	市道 S 3 1 5 号線 (市道南 1 1 6 号線 (白山通り))	整備済 (H 2 9 年度)
18	市道 C 2 0 号線 (主要市道 2 0 号線 (三中通り))	—
19	市道 N 5 8 2 号線 (市道北 2 7 2 号線)	整備済 (H 2 8 年度)
20	市道 E 3 1 0 号線 (市道東 1 1 0-3 号線)	—

■ 機能確保のための総合的な取組 (小学校周辺) (5か所)

No.	路線	進捗状況
21	北ノ台小学校周辺	対策済 (R 元年度)
22	第三小学校周辺	対策済 (R 2 年度)
23	多摩川小学校周辺	対策済 (R 2 年度)
24	富士見台小学校周辺	対策済 (R 2 年度)
25	若葉小学校周辺	対策済 (R 2 年度)

※市道路線名を令和 5 年 1 2 月に更新したので、「新路線名 (旧路線名)」で記載している。

・優先整備路線

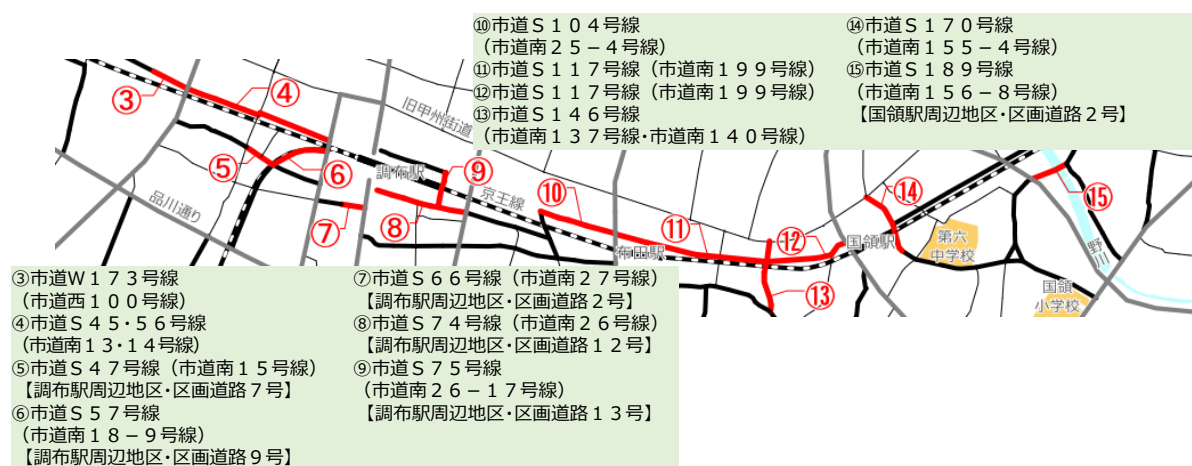


図 中心市街地における地区内道路網の優先整備路線の位置

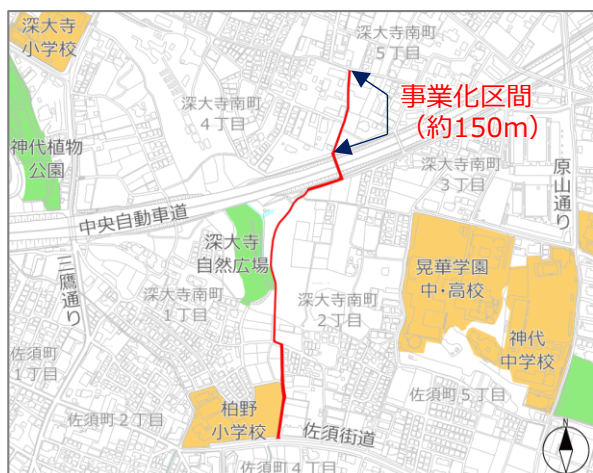
■ 整備済の優先整備路線



■ 事業中の優先整備路線

<p>④市道S45・S56号線 (市道南13・14号線)</p>  <p>事業中(令和4～7年度工事(予定))</p>	<p>⑦市道S66号線(市道南27号線) 【調布駅周辺地区・区画道路2号】</p>  <p>事業中(令和6・7年度工事(予定)) ※総合福祉センター南側はセンター解体後、整備</p>	<p>⑧市道S74号線(市道南26号線) 【調布駅周辺地区・区画道路12号】</p>  <p>事業中(令和7年度工事(予定))</p>
<p>⑩市道S104号線 (市道南25～4号線)</p>  <p>事業中(令和5・6・7年度工事(予定))</p>	<p>⑪市道S117号線 (市道南199号線)</p>  <p>事業中(令和6・7年度工事(予定))</p>	<p>⑬市道S146号線 (市道南137号線・市道南140号線)</p>  <p>事業中</p>

市道N528号線4路線 (市道北165号線ほか4路線)



総延長730mのうち、一部区間(延長約150m)において、令和4年8月に事業化(道路区域編入)し、事業を進めている。

・機能確保のための総合的な取組

部分的な拡幅や交通規制の変更（速度規制，ゾーン30の設定等），既存道路の有効活用（交差点改良，物理的デバイスの設置等）により，機能の確保ができないか等を検討する箇所を機能確保のための総合的な取組として位置付けた。

■ ボトルネックとなっている箇所

前後区間が整備済となっている区間や広域道路に接続する道路において，部分的に未整備となっている区間等がある場合に拡幅整備等を行うことで，アクセス性の向上や生活道路への通過交通の抑制，事故の減少等を図る。

道路網計画において位置付けている5か所のうち，市道S315号線（市道南116号線（白山通り））と市道N582号線（市道北272号線）の2か所において拡幅整備を行った。



その他のボトルネックとなっている箇所への取組

■ 飛田給駅付近

東京スタジアム周辺における整備の一環で，飛田給駅西側の飛田給1号踏切の拡幅整備を実施し，歩行者動線等の改善を図った。



■ 市道W208号線（市道西123号線）の一部

飛田給小学校の通学路で，ミニバス西路線の折返し地点に隣接しており，地域住民や近隣の自治会等から拡幅の要望が挙がっていた市道W208号線（市道西123号線）において，拡幅整備を行った。



■ 小学校周辺

小学校の周辺では、早急に児童の安全対策を実施することが必要であることから、短期的に実施可能な方策について地域の方々と協議し、安全性の向上を図る。

道路網計画において対策箇所として位置付けている5校（北ノ台小学校、第三小学校、多摩川小学校、富士見台小学校、若葉小学校）の周辺において、令和2年度までにカラー舗装等の対策を実施した。また、若葉小学校周辺において実施したカラー舗装等の効果を確認したところ、対策の実施後は交差点に進入する車両のうち、交差点手前で減速し徐行で侵入する車両の割合が増えるなど、一定の効果があつたことを確認した。



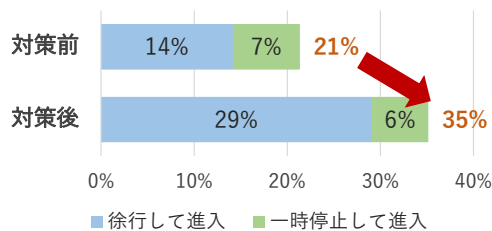
[各小学校の位置]

②5若葉小学校



[第四中学校－若葉小学校間]

【交差点に進入する車両の挙動の割合】



②1北ノ台小学校



[正門前の通り]

②3多摩川小学校



[通学路の一部]

②2第三小学校



[正門前]


②4富士見台小学校



[正門前の通り]

（４）上位関連計画の整理

１）東京都の上位計画

都市づくりのグランドデザイン			
策定年月	平成２９（２０１７）年９月 改定中	目標年次	２０４０年代
概要	<p>●都市づくりの目標 「活力とゆとりのある高度成熟都市」～東京の未来を創ろう～</p> <p>●東京圏における今後の都市構造の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・概成する環状メガロポリス構造を最大限活用 ・コンパクトで多様な特色のある地域構造をつくる ・業務機能の受け皿としての都心、副都心の考え方から脱却 <p>●都市づくりの７つの戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> １．持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 ２．人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 ３．災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 ４．あらゆる人々の暮らしの場の提供 ５．利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 ６．四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 ７．芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出 		
道路についての記載 (抜粋)	<p>道路ネットワークの概成により自動車交通が円滑化した幹線道路では、緑の歩行者空間や新たな交通モードの導入など、多様な道路の使い方が実現しています。</p> <p>高齢者や子育て世代が、安全で快適な移動により、時間にゆとりのある暮らしを送り、緑豊かな風景の中で行われる水辺のにぎわいやイベントを楽しんでいます。</p> 		

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			
策定年月	令和3（2021）年3月	目標年次	2040年代
概要	<p>●都市づくりの戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 ② 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 ③ 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 ④ あらゆる人々の暮らしの場の提供 ⑤ 利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 ⑥ 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 ⑦ 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出 ⑧ デジタル技術を生かした都市づくりの推進 		
道路についての記載 (抜粋)	<p>●道路ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、社会経済情勢や道路に対するニーズ、地域のまちづくりの変化等を踏まえ、都市計画道路の不断の見直しを行っていく。 ・ 都市計画道路の整備に当たっては、必要に応じて、まちづくり手法（沿道街路整備事業等）を活用して整備を推進する。 ・ 踏切を除去して道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や踏切事故、地域分断を解消し、地域の活性化などを図るため、「踏切対策基本方針」に基づき、連続立体交差事業などにより道路と鉄道との立体交差化を推進していく。 ・ 道路ネットワークの形成により円滑な交通が実現する地域において、まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車走行空間や駐輪場の整備による自転車の利用環境の充実や歩道整備等による歩行者空間の確保により、自転車や歩行者の快適な通行空間の充実を図る。無電柱化を行う際は、T O K Y O D a t a H i g h w a yの実現に資する高速通信網の構築も視野に入れながら事業を推進していく。 		

2) 市の上位関連計画

調布市総合計画			
策定年月	令和5（2023）年3月	計画期間	令和5（2023）年度～令和8（2026）年度
概要	<p>●まちの将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの基本理念 1 個の尊重 2 共生の充実 3 自治の発展 ・まちの将来像：『ともに生き ともに創る 彩りのまち調布』 <p>●まちづくりの基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安全に安心して住み続けられるために 2 安心して子どもを産み育てられ、将来を担う子ども・若者が力を発揮できるために 3 みんなで支え合い、いつまでも心穏やかに暮らすために 4 学びやスポーツを通じ、誰もが充実した毎日を過ごすために 5 多様性を認め合い、安心して自分らしく暮らせるために 6 調布ならではの魅力にあふれ、活気に満ちたまちにするために 7 地域の特徴を生かした快適で利便性に富むまちをつくるために 8 豊かな自然と人が共生する、持続可能なまちをつくるために 		

<p>道路について の記載 (抜粋)</p>	<p>●地域の特徴を生かした快適で利便性に富むまちをつくるために</p> <p>2 誰もが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち</p> <p>【交通環境・道路整備】</p> <p>都市計画道路や生活道路の整備を進め，地域の特徴に応じた道路ネットワークを形成するとともに，歩行者や自転車利用者が安全・便利に移動できるまちづくりを進めます。</p> <p>あわせて，東部地域における開かずの踏切対策をはじめとした交通環境の改善を図るため，連続立体交差事業を視野に入れた取組を検討・推進します。</p> <p>また，シェアサイクルやデマンド交通等のデジタル技術を活用した交通サービスに加え，これらのサービスを組み合わせたM a a Sの導入促進等，地域の特性を踏まえた公共交通ネットワークの構築による市内の交通利便性の向上を図ります。</p> <p>●地域特性を生かした都市空間の形成</p> <p>2 3 - 1 魅力的な中心市街地の形成</p> <p>◆魅力的な駅前広場の整備</p> <p>◆鉄道敷地整備による都市空間の創出</p> <p>◆歩行者の回遊性の向上</p> <p>◆道路空間の利活用の検討</p> <p>●利便性の高い交通体系の確立</p> <p>2 5 - 1 円滑な道路ネットワークの形成</p> <p>◆道路網の計画的な整備</p> <p>◆都市計画道路の見直しの取組</p> <p>◆中心市街地における道路網の形成</p> <p>2 5 - 2 都市交通の円滑化の推進</p> <p>◆東部地区における交通環境改善の取組の推進</p> <p>◆関連する都市基盤の整備</p> <p>◆沿線まちづくりの推進</p> <p>2 5 - 3 人と環境にやさしい道路空間の整備</p> <p>◆誰にもやさしい安全な道路の整備</p> <p>◆環境に配慮した道路の整備</p> <p>◆自転車通行空間の整備</p> <p>◆無電柱化の推進</p> <p>◆街路灯のL E D化の推進</p>
--------------------------------	---

調布市都市計画マスタープラン改定版・立地適正化計画			
策定年月	令和5（2023）年8月	目標年次	令和24（2042）年度
概要	<p>●まちづくりの方向</p> <ol style="list-style-type: none"> だれもが安全・安心・快適に暮らせるまち 豊かな自然環境と調和したうるおいのあるまち 多くの人が訪れるにぎわい・活力あふれるまち ゆとりある都市空間の形成 <p>●将来都市構造</p> 		
道路について の記載 (抜粋)	<p>●まちづくりの基本方針</p> <p>方針① 道路の持つ機能や役割に応じた体系的な道路ネットワークを形成します。</p> <p>方針② まちの自立を促進し、交流の基礎となる道路の整備など、交通網の骨格づくりを進めます。</p> <p>方針③ 住宅地内の生活道路については、地域特性に応じた整備を計画的に進めます。</p> <p>方針④ 交通利便性の向上のため、公共交通体系の充実を図ります。</p> <p>方針⑤ 市の活力向上・持続可能に資する交通環境の整備を推進します。また、生活環境に配慮した交通需要管理の在り方を検討します。</p>		

調布市総合交通計画			
改定年月	令和5（2023）年3月	目標年次	令和12（2030）年度
概要	<p>●基本目標</p> <p>（1）“安全・安心・快適”を支える交通</p> <p>（2）“環境”に配慮した交通</p> <p>（3）“活力・魅力”を支える交通</p> <p>●基本方針</p> <p>基本方針1 便利で快適な交通環境の確保</p> <p>基本方針2 環境負荷の少ない交通機関の整備</p> <p>基本方針3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築</p> <p>基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備</p> <p>基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成</p>		
道路についての記載 (抜粋)	<p>●適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築</p> <p>基本交通施策3-1 効率的かつ効果的な広域道路網の整備</p> <p>施策実施方針10 効率的かつ効果的な道路整備</p> <p>（1）道路の交通，環境，防災の機能を十分発揮し，良好な都市形成に寄与するため，路線の必要性や優先度を定期的に確認し，効率的かつ効果的なみちづくりを進めます。</p> <p>（2）隣接する自治体との円滑な移動と交流の活発化を支えるため，より効率的かつ効果的な道路網の整備を推進します。</p> <p>■23■ 道路ネットワークの整備</p> <p>（1）調布市道路網計画における優先的に整備すべき路線について，調布市基本計画等と整合を図り，現在事業中である路線の進捗状況や財政状況，まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進めます。</p> <p>（2）関連する都市基盤整備事業と連携を図ることで，道路の整備効果を一体的に発現し，渋滞箇所の解消や道路整備による効果の大幅な向上を図ります。</p>		

調布市バリアフリーマスタープラン・基本構想			
改定年月	令和4（2022）年4月	目標年次	令和12（2030）年度
概要	<p>●基本理念</p> <p>「みんなの“からだ”と“こころ”にやさしいまち 調布」</p> <p>●基本方針</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><基本方針></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>■ハード面のバリアフリー方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ユニバーサルデザインの考え方に基づく環境整備を推進 ○施設間の移動の連続性に留意したバリアフリーを推進 ○歩行者が安全・安心に移動できる環境整備 ○関連事業についてもバリアフリー化に向け段階的に対応 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>■ソフト面のバリアフリー方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業者・市民の心のバリアフリーを推進 ○施設整備と連動した適切なバリアフリー情報の発信を推進 ○自転車マナーの普及・啓発及び自転車対策の強化を推進 ○市民の参加・協働によるバリアフリーの取組を推進 ○関係者との十分な調整 </div> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>■展開方針</p> <p>○移動等円滑化促進地区、重点整備地区以外の地区についてもバリアフリーの考え方を提示</p> </div> </div>		
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点では車いす使用者が滞留できる平坦な部分を設け、歩行者が安全に信号待ちできる空間をできるだけ広く確保 ・ 視覚障害者が歩道と車道の区別ができ、かつ車いす使用者が円滑に通行できるように、歩車道境界の段差は1 c m程度 ・ バス停は、バスが正着しやすく車両との段差が生じない構造 ・ 十分な幅員が確保できない歩道は、沿道敷地内での通行スペースを確保するなど、沿道敷地と連携 ・ 歩行者が安全かつ安心して利用できる道路環境の整備を促進（歩道の設置等）。 <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>道路についての記載 (抜粋)</p> </div> <div style="flex: 3;"> </div> </div>		

3) 上位関連計画の目標

調布市の上位関連計画の目標や方針、理念から、「安全・安心」「福祉・子育て」「快適・便利」「環境」「活力」の、5つのキーワードに分類した。道路網構築の目標設定に当たっては、このキーワードを考慮する。

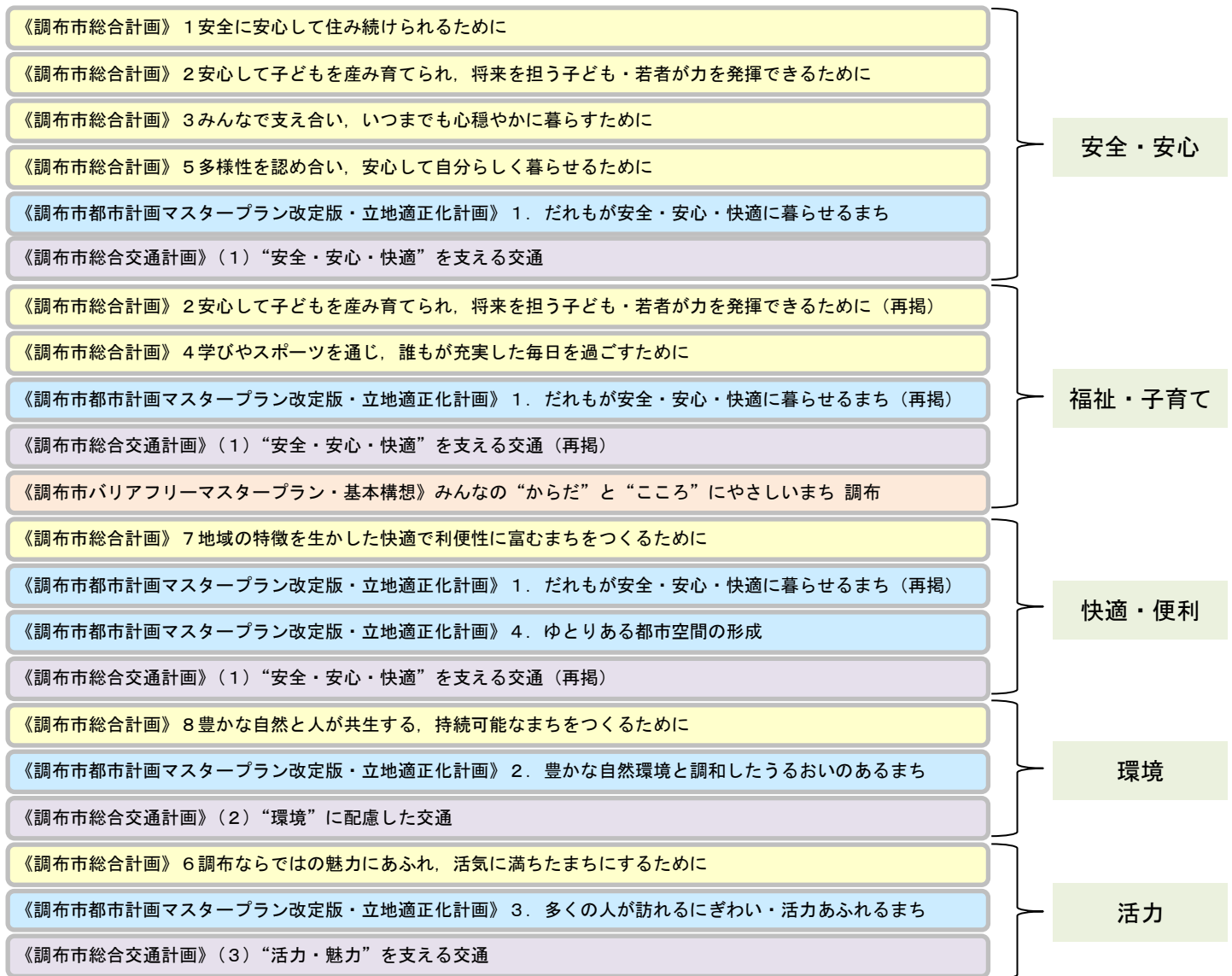


図 上位関連計画の目標の整理

2. これからのみちづくり

（１）調布市の道路網の将来ビジョンの位置付け

1) 将来ビジョンの必要性

国や東京都は、道路における機能として、これまでの「交通インフラ」から「生活・交流インフラ」へと道路空間の再編と多機能を図ることを目的に、将来的に道路に持たせたい機能を将来ビジョンとして公表している。

国土交通省が令和2年7月に策定した「2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～」では、道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンを示しており、路肩の新たな利用形態の導入や、沿道の建築物と調和した照明・舗装等の採用などが示されている。

同じく国土交通省が令和5年10月に公表した「WISENET2050（ワイズネット2050）」では、2050年を見据えた道路ネットワークの未来像「世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム」の実現を目指す政策方針を示しており、自動運転対応、低炭素化・持続可能な交通、物流強化など、多様な社会課題の解決と価値創造に貢献することを狙いとしている。

また、国土交通省が令和6年12月に公表し、令和7年10月に更新した「道路分野の脱炭素化政策集Ver2.0」では、渋滞対策の推進や道路緑化の推進など、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化政策が示されている。

さらに、東京都が令和7年3月に策定した「2050東京戦略～東京 もっとよくなる～」では、2050年代に目指す東京の姿「ビジョン」を実現するため、2035年に向けて取り組む政策をとりまとめており、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワークの形成や次世代モビリティの社会実装など、インフラ・交通分野の将来ビジョン「世界一のインフラが人をつなぎ、暮らしを支える」の実現に向けた、政策の方向性が示されている。



図 国や都が示す道路の将来ビジョン（一例）

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（令和2年）（国土交通省）、道路分野の脱炭素化政策集Ver2.0（令和7年）（国土交通省）、2050東京戦略～東京 もっとよくなる～（令和7年）（東京都）、WISENET2050（ワイズネット2050）（令和5年）（国土交通省）

そこで、市においても、国や東京都が掲げる道路の将来ビジョンを踏まえ、『調布市の道路網の将来ビジョン』を位置付けることで、調布市都市計画マスタープランにおける将来都市像を実現する市の道路の将来イメージを示す。

2) 策定プロセス

調布市の道路網の将来ビジョンは、都市計画マスタープランに記載している基本方針の7分野「交通」、「環境」、「福祉」、「防災」、「住環境」、「景観」、「地域活性化」に対応させた7つのビジョンで構成する。

また、本将来ビジョンは、国や都が掲げる将来ビジョン及び市の道路行政や関連計画に携わる市職員で実施した実務者ワーキンググループの結果も踏まえ作成した。

調布市都市計画マスタープラン

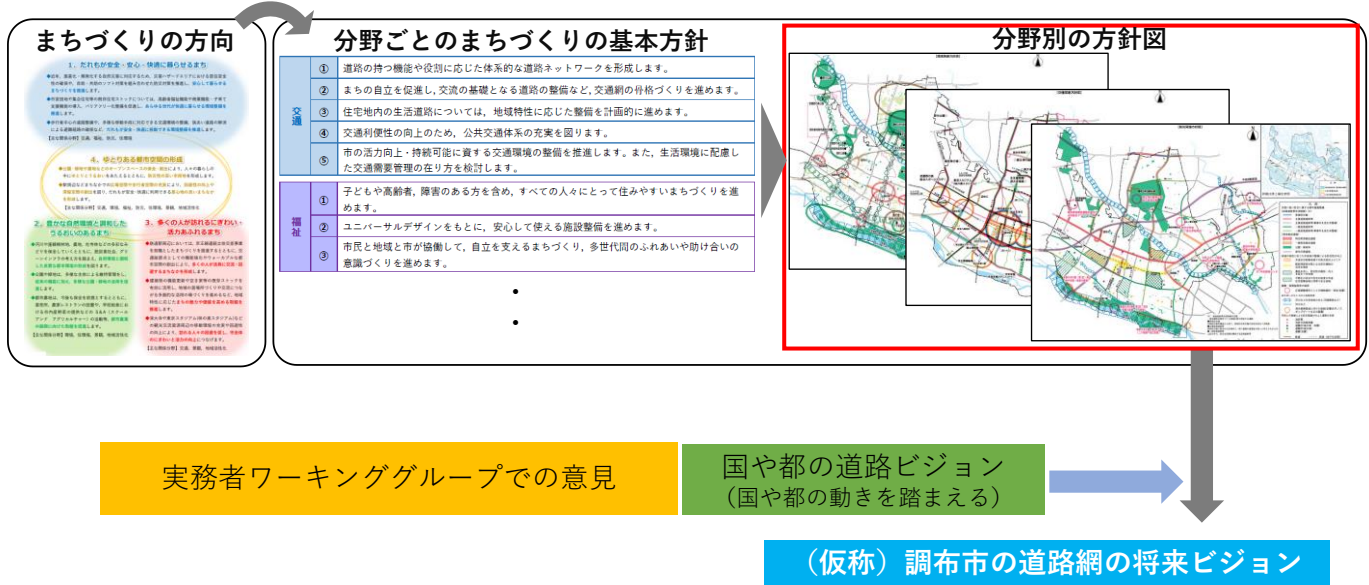


図 調布市の道路網の将来ビジョンの策定プロセス

(2) 実務者ワーキンググループ

1) 実務者ワーキンググループの概要

調布市の道路網の将来ビジョンの検討に当たり、関連計画に携わる職員の意見を聞く実務者ワーキンググループを実施した。なお、実務者ワーキンググループでは、市の施策で実施を考えている内容に限定せず、自由に意見を出し合った。

○開催日時

- 令和7年9月29日（月）午後2時30分から午後4時30分まで

○開催場所

- 調布市文化会館たづくり

○出席者

- 以下の課から1，2名程度。

行政経営部企画経営課	市民部総合防災安全課	生活文化スポーツ部産業振興課
福祉健康部福祉総務課	環境部環境政策課	環境部緑と公園課
都市整備部交通対策課	都市整備部住宅課	都市整備部道路管理課
都市整備部まちづくり推進課		

○実施手法

- 3グループに分かれてグループワークを実施

○ワーキングテーマ

- テーマ1

調布市の道路は将来どのようなになっていると良いか、どのような使われ方をしていると良いかについて、自由に意見を出す

- テーマ2

テーマ1の内容が実施可能な道路はどこだと思うか自由に意見を出す



2) 実務者ワーキンググループでの意見

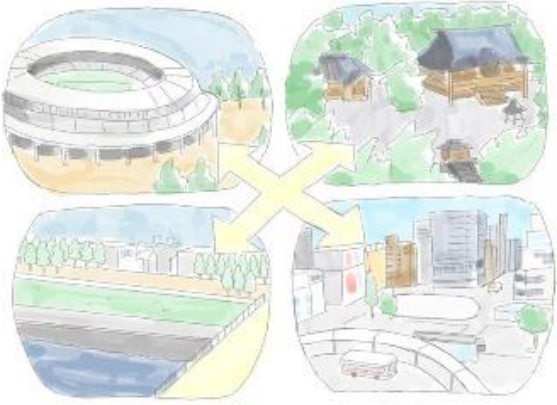
実務者ワーキンググループでの意見を取りまとめ、都市計画マスタープランの基本方針の7分野ごとに整理した。

調布市都市計画 マスタープラン の7つの分野	テーマ1	テーマ2
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅まで行きやすい道路 ・ どこへでも行ける道路 ・ 車，自転車，歩行者が安全に通行できる道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市全域
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日影がある暑くない道路 ・ 豊かな自然と調和した道路 ・ ゼロカーボンシティの実現へ寄与する道路 ・ 緑がある道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深大寺や神代植物公園通り周辺 ・ 調布3・4・29 ・ 調布3・4・30 他
福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・ 段差や傾斜がない高齢者，車いす利用者，子どもに安全な道路 ・ 子どもと手をつないで歩けるゆとりある歩行者空間がある道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅の周辺 ・ 市の東部地域
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時に対応できる道路 ・ 大雨に対応できる道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺 ・ 市の北部地域
住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 狭あいではない道路 ・ 子どもや歩行者が安全に歩ける道路 ・ 夜間でも安全に歩ける道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域福祉センターや学校の周辺
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電柱がない道路 ・ 景観に配慮した色やデザインの標識がある道路 ・ ごみが落ちていない道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 深大寺通り ・ 市全域
地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベンチなどある人中心の道路空間や滞留空間がある道路 ・ 賑わいを創出する道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺


（３）調布市の道路網の将来ビジョン

国や都のビジョンや、実務者ワーキンググループの結果を踏まえ、調布市の道路網の将来ビジョンを作成した。

ビジョン１【交通】いつでもどこにでも移動しやすい道路

<p>地域同士をつなぐ「交流軸」の形成と、道路の機能や役割に応じた体系的なネットワークづくりによって、誰もがいつでもどこへでも移動しやすい交通環境を実現することを目指します。</p>	
<p>【関連する主な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 主な混雑箇所における渋滞対策 ・ 開かずの踏切解消 ・ 鉄道駅へのアクセス性向上 ・ シームレスネットワーク※^１の構築 	
<p>【主に想定する路線やエリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地（調布駅・布田駅・国領駅付近） ・ 東部地区（つつじヶ丘駅・柴崎駅付近） 他 	

ビジョン２【環境】公園や緑地の緑をつなぐ環境に配慮した道路

<p>「緑の連結軸※^２」の形成と、道路法改正などの国の脱炭素方針を踏まえた環境にやさしい道路空間の実現を目指します。</p>	
<p>【関連する主な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 街路樹の適正な維持管理 ・ 植樹帯の設置 ・ 街路灯のＬＥＤ化 	
<p>【主に想定する路線やエリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 調布３・４・９，調布３・４・１４，調布３・４・３０ 他 ・ 周辺市と接続する広域道路（調布３・４・１０他） 	

※１：道路種別や管理主体などにとらわれない、重要拠点を一連のサービスレベルで連結した道路網

※２：調布市都市計画マスタープランにおいて、水と緑の拠点間を結ぶ連続性のある緑の軸として位置付けている区間

※イラストはビジョンのイメージを示しております。（今後変更する可能性があります）

ビジョン3【福祉】子どもから高齢者までみんなが安全に歩ける道路

安全・快適な道路の整備が求められる中で、子どもから高齢者まで誰もが使いやすい移動環境の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・ 自転車通行空間や駐輪設備の確保
- ・ 道路のバリアフリー化
- ・ 休憩用ベンチ等の設置
- ・ バス待ち環境やモビリティハブ機能の確保

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 移動等円滑化促進地区※内



※バリアフリー法に基づき面的・一体的なバリアフリー化の方針を設定する旅客施設を中心とした地区や高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区

ビジョン4【防災】災害時に避難しやすい、命を守る道路

激甚化・頻発化する災害に備え、安全に避難できる避難路や緊急輸送道路を確保し、災害時に命を守ることができる防災機能の高い道路の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・ 電線類を地中化することにより災害時の電柱倒壊による道路閉塞を防ぐ
- ・ 家屋倒壊しても閉塞しない幅員の確保

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 風水害時の避難に資する路線



ビジョン5【住環境】地域のふれあいと憩いの場を繋ぐ道路

在宅勤務の広がりなどにより自宅周辺で過ごす時間が増える中、快適で生活しやすい住環境と豊かなコミュニティ形成に寄与するみちづくりを目指します。

【関連する主な施策】

- ・ ゾーン30プラスの導入
- ・ 狭さくやハンプなどの設置

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 地域福祉センターや学校の周辺



ビジョン6【景観】地域資源や景観と調和した道路

歴史・文化・自然などの地域資源を道路でつなぐネットワークを形成し、また、周囲の景観と調和したみちづくりを進めることで、調布らしい魅力ある景観を形成する道路の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・ 地域と調和した照明、防護柵、舗装等のデザイン

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 国分寺崖線景観形成重点地区、駅の景観形成推進地区内



ビジョン7【地域活性化】まちのにぎわいや、やすらぎの空間を創出する道路

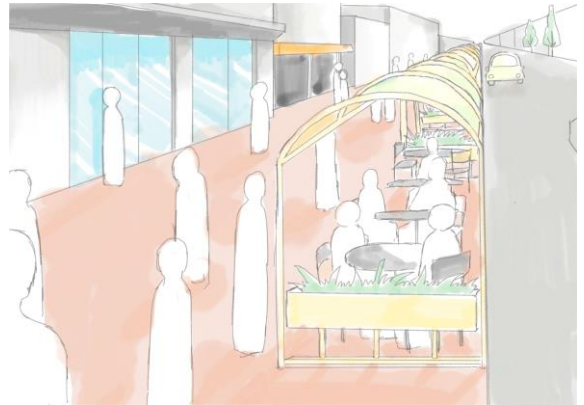
地域のつながりや交流を生む「中心拠点」「地域拠点」の形成や、時間消費・コト消費型の活動に対応したウォーカブルな環境を整備することで、歩いて楽しめる魅力的なみちづくりを目指します。

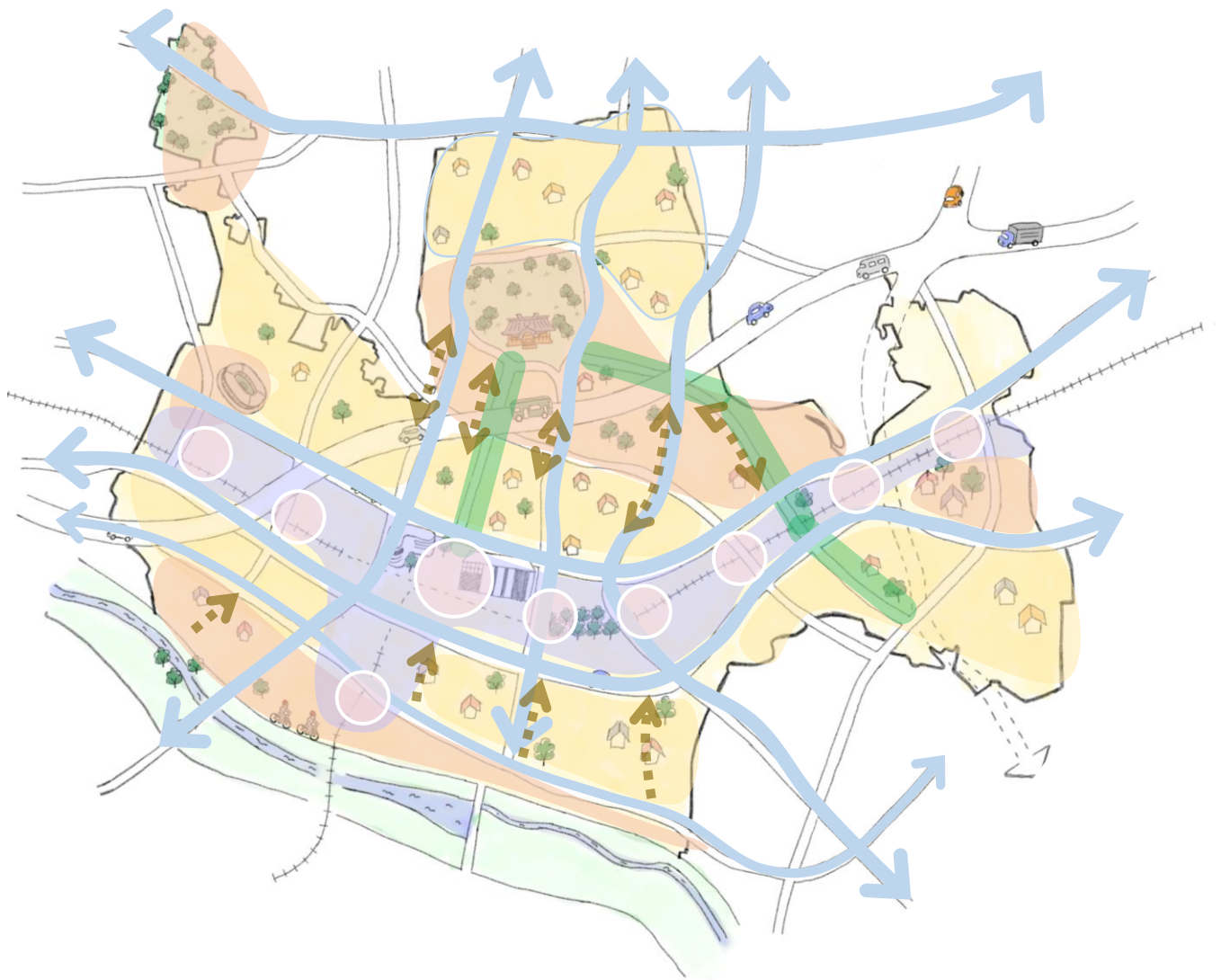
【関連する主な施策】

- ・ パークレット、ベンチ等の設置
- ・ 「歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）」の活用等
- ・ 歩行空間を広く確保（荷捌きスペースの時間制限）

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 各鉄道駅の周辺





- | | |
|---|---|
|  <p>ビジョン1【交通】
いつでもどこにでも
移動しやすい道路</p> |  <p>ビジョン5【住環境】
地域のふれあいと
憩いの場を繋ぐ道路</p> |
|  <p>ビジョン2【環境】
公園や緑地の緑をつなぐ
環境に配慮した道路</p> |  <p>ビジョン6【景観】
地域資源や景観と
調和した道路</p> |
|  <p>ビジョン3【福祉】
子どもから高齢者まで
みんなが安心して
歩ける道路</p> |  <p>ビジョン7【地域活性化】
まちのにぎわいや、
やすらぎの空間を創出する道路</p> |
|  <p>ビジョン4【防災】
災害時避難しやすい、
命を守る道路</p> | |

図 調布市の道路網の将来ビジョンの全体像

※イラストはビジョンのイメージを示しております。（今後変更する可能性があります）

3. 道路網構築の目標

社会状況の変化，市民ニーズやみちづくりの基本理念を踏まえ，都市の将来像の実現と調布市の道路網の将来ビジョンで描く未来の具現化に向けて道路分野が貢献する方向を，道路網構築の目標として設定した。

快適
便利
安全

快適，便利，そして安全な移動空間の確保

歩行者や自転車利用者など自動車以外の移動空間を充実させることにより，市民の快適，便利，安全な移動の実現に向けてみちづくりを進めていく。

防災
減災

防災・減災機能の強化

近年高まる災害リスクに備えるため，防災・減災機能を強化したみちづくりを進めていく。

活性化

商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成

歩行者の快適な移動や滞留空間・駅周辺の回遊性を高めるとともに，物流交通の円滑化や観光拠点へのアクセス性向上と道路空間の活用により，にぎわいのあるまちづくりに寄与するみちづくりを進めていく。

環境
住環境

脱炭素なまち，生活環境に配慮した住みやすいまちの形成

ゼロカーボンシティの実現や生活道路への通過交通の抑制，狭あい道路の拡幅など，良好な住環境の形成を目指し，脱炭素で生活環境に配慮した，住みやすいまちを形成するみちづくりを進めていく。

効率性

効率的かつ効果的なみちづくりの推進

道路の必要性や整備優先度等を定期的に確認することで，効率的かつ効果的なみちづくりを進めていく。

4. 目指すべき道路網

4-1 目指すべき道路網

(1) 道路網計画の構成

道路網計画は、道路網構築の目標を踏まえ、広域的な移動を支える都市計画道路を対象とした「広域道路網計画」と、広域的な道路を補完し地区内の移動を支える地区内道路を対象とした「地区内道路網計画」により構成する。

1) 広域道路網計画

目指すべき広域道路網は、道路網構築の視点により路線の必要性を確認して設定する。なお、必要性が確認されなかった路線は、廃止候補路線として位置付け、今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認したうえで、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていく。

広域道路整備プログラムは、必要性が確認された路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方にに基づき、優先的に整備すべき路線とそれ以外の路線(③)に分類する。さらに、優先的に整備すべき路線を令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する優先整備路線(①)と、優先整備路線の次に事業着手する準優先整備路線(②)に分類する。また、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造の変更など都市計画の内容について検討する必要がある路線を計画検討路線(④)として選定する。

2) 地区内道路網計画

目指すべき地区内道路網は、道路網構築の視点により路線の必要性を確認して設定する。なお、必要性が確認されなかった路線は、地区内道路網計画の位置付けを廃止する。

地区内道路整備プログラムは、必要性が確認された路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方にに基づき、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する優先整備路線(①)とそれ以外の路線(②)に分類する。さらに、機能確保のための総合的な取組の考え方にに基づき、部分的な拡幅や既存道路の有効活用(カラー舗装や物理的デバイスの設置等)などにより対策を行う機能確保の取組(③)を位置付ける。

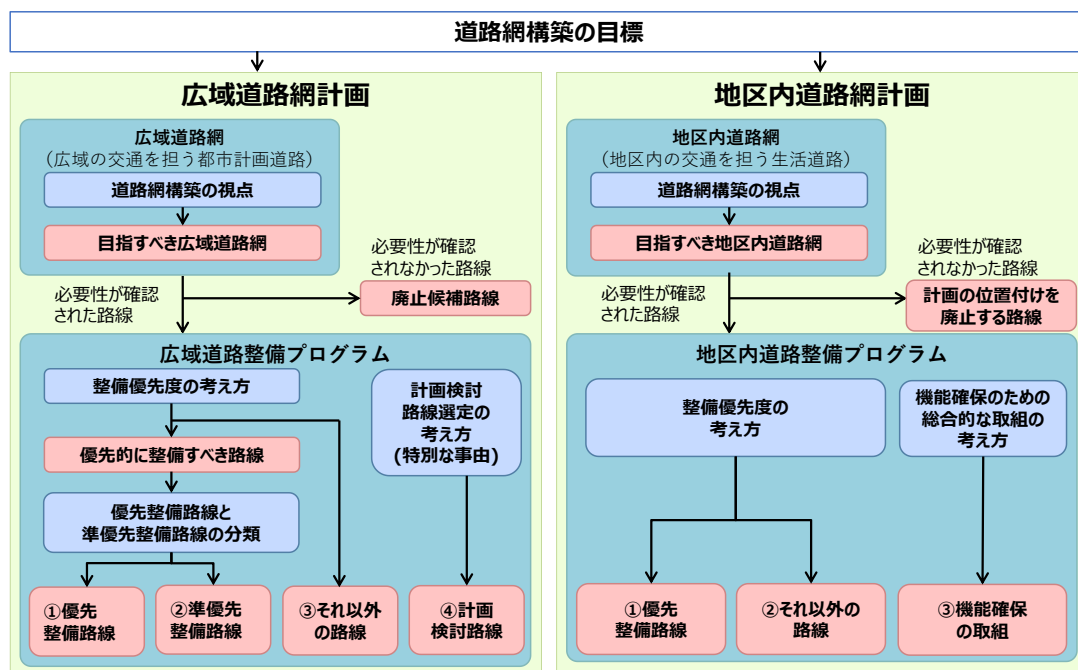


図 道路網計画の構成

(2) 検討の方法

広域道路網計画，地区内道路網計画において，道路に期待される多様な機能や役割の観点から道路網構築の視点を設定して，視点ごとに構築すべき道路網を明らかにし，それらを重ね合わせて目指すべき広域道路網と地区内道路網を検討した。

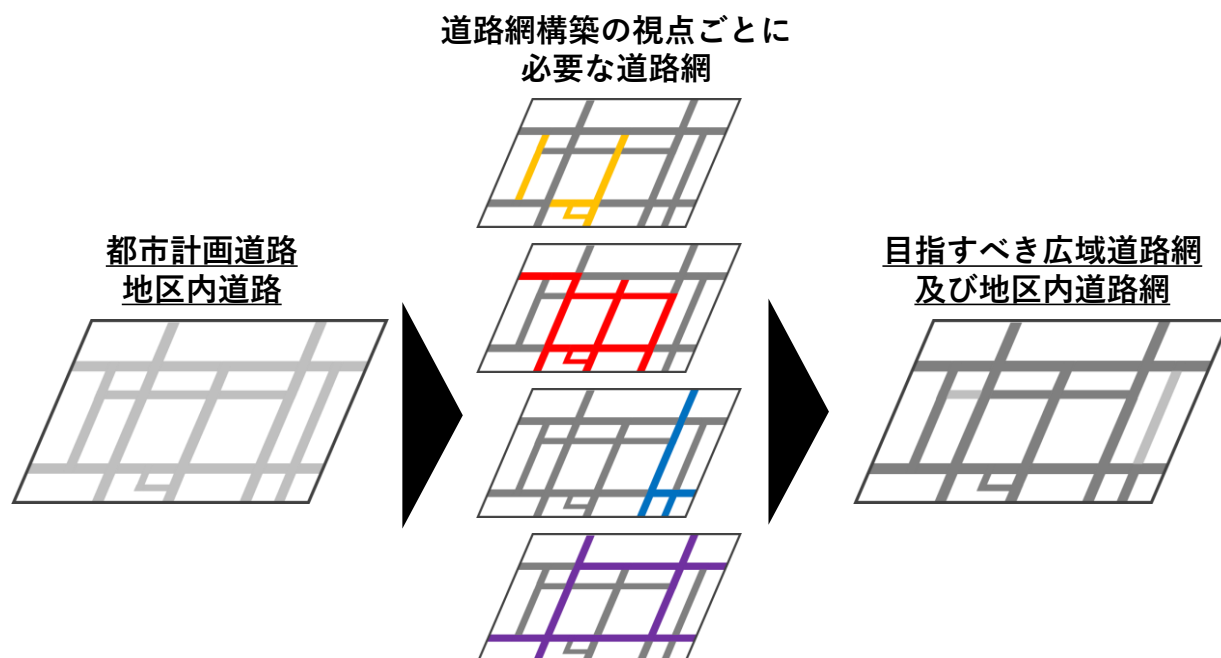


図 目指すべき道路網の検討のイメージ

（３）道路網構築の視点

道路網構築の目標を踏まえ、道路に期待される機能と役割の観点から、道路網構築の視点を設定する。広域道路網と地区内道路網では、それぞれ期待される機能と役割が異なるため、機能に合った視点をそれぞれ設定する。

表 道路網構築の視点

道路網構築の視点	広域 道路網	地区内 道路網	目標
１．鉄道駅へのアクセス性向上	●	●	快適 便利 安全
２．救急搬送時のアクセス性向上	●		快適 便利 安全
３．道路混雑の解消※１	●		快適 便利 安全
４．歩行者、自転車の安全性・快適性の向上	●	●	快適 便利 安全
５．災害時の輸送性、移動性の向上	●	●	防災 減災
６．延焼遮断機能の形成	●		防災 減災
７．にぎわいの創出		●	活性化
８．観光振興の実現	●		活性化
９．都市の脱炭素化の推進※２	●		環境 住環境
１０．住みやすいまちの形成		●	環境 住環境

※１：「道路混雑の解消」は、道路整備による効果を確認する視点として設定

※２：「都市の脱炭素化の推進」は、道路の必要性の確認に加え、道路整備による効果を確認する視点としても設定

4-2 目指すべき広域道路網（案）

（１）道路網構築の視点（広域道路網）ごとに必要な道路網

道路に期待される機能と役割が発揮されることを重視し、道路網構築の視点ごとに必要な道路網を重ね合わせて目指すべき広域道路網を検討する。

道路網構築の視点（広域道路網）のうち「道路混雑の解消」は道路整備による効果を確認する視点として、「都市の脱炭素化の推進」は、道路の必要性の確認に加え、道路整備による効果を確認する視点として設定する。

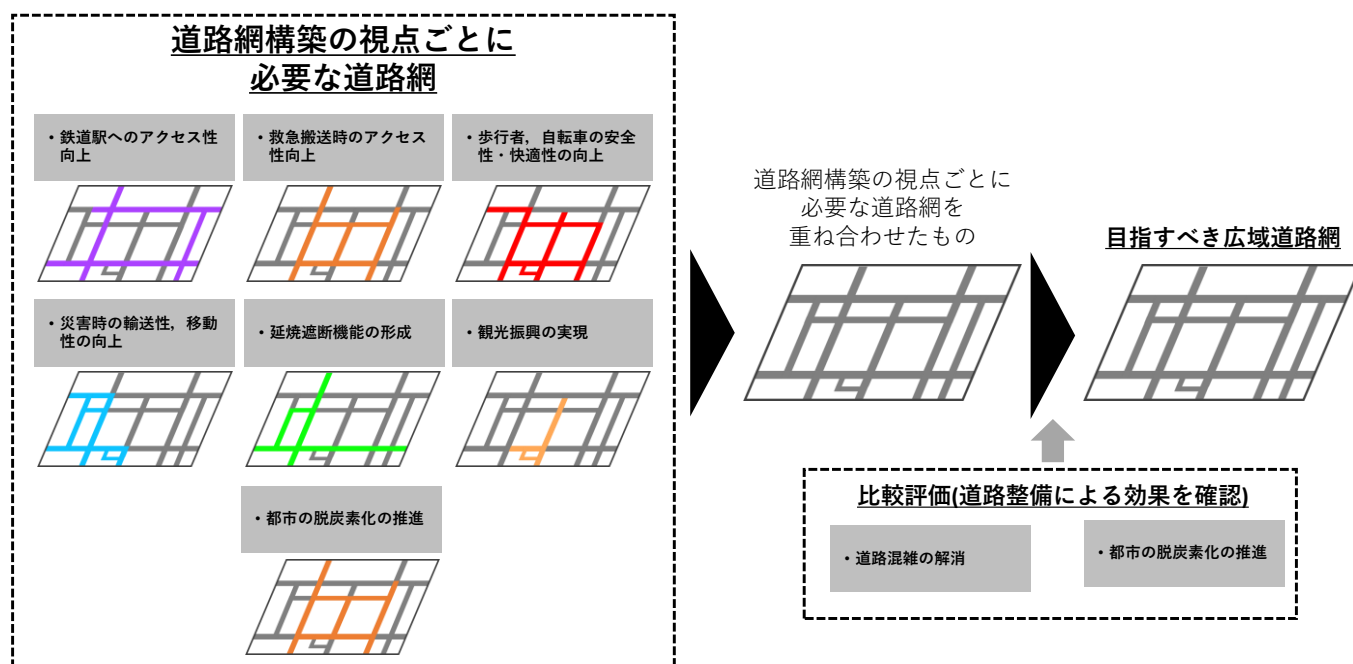


図 目指すべき道路網の検討のイメージ（広域道路網の場合）

1. 鉄道駅へのアクセス性向上

道路網構築の考え方	○居住地から鉄道駅へは様々な交通手段により移動する人が多いため、最寄りの鉄道駅へのアクセス性を向上させることが重要。
評価基準	○バスによる鉄道駅へのアクセス性を向上させるために、以下の路線を抽出する。 - 市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね 50 本／日以上路線 ○自転車や徒歩による鉄道駅へのアクセス性を向上させるために、以下の路線を抽出する。 - 自転車または徒歩で鉄道駅にアクセスする甲州街道～品川通り間の路線

● 市内のバス路線

- ・バスは、市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道の通っていない地域の主要な交通手段としての役割を担う。
- ・市内には調布駅へ向かうバス路線、三鷹市、狛江市などの隣接市区を結ぶ路線が多い。

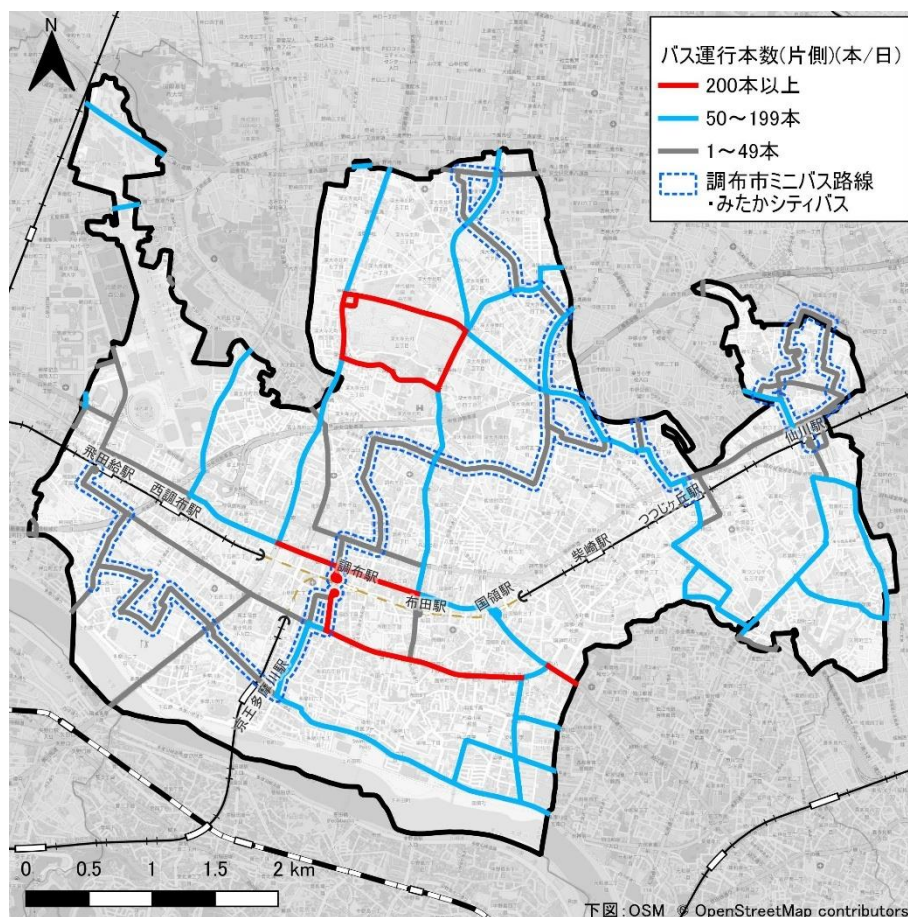
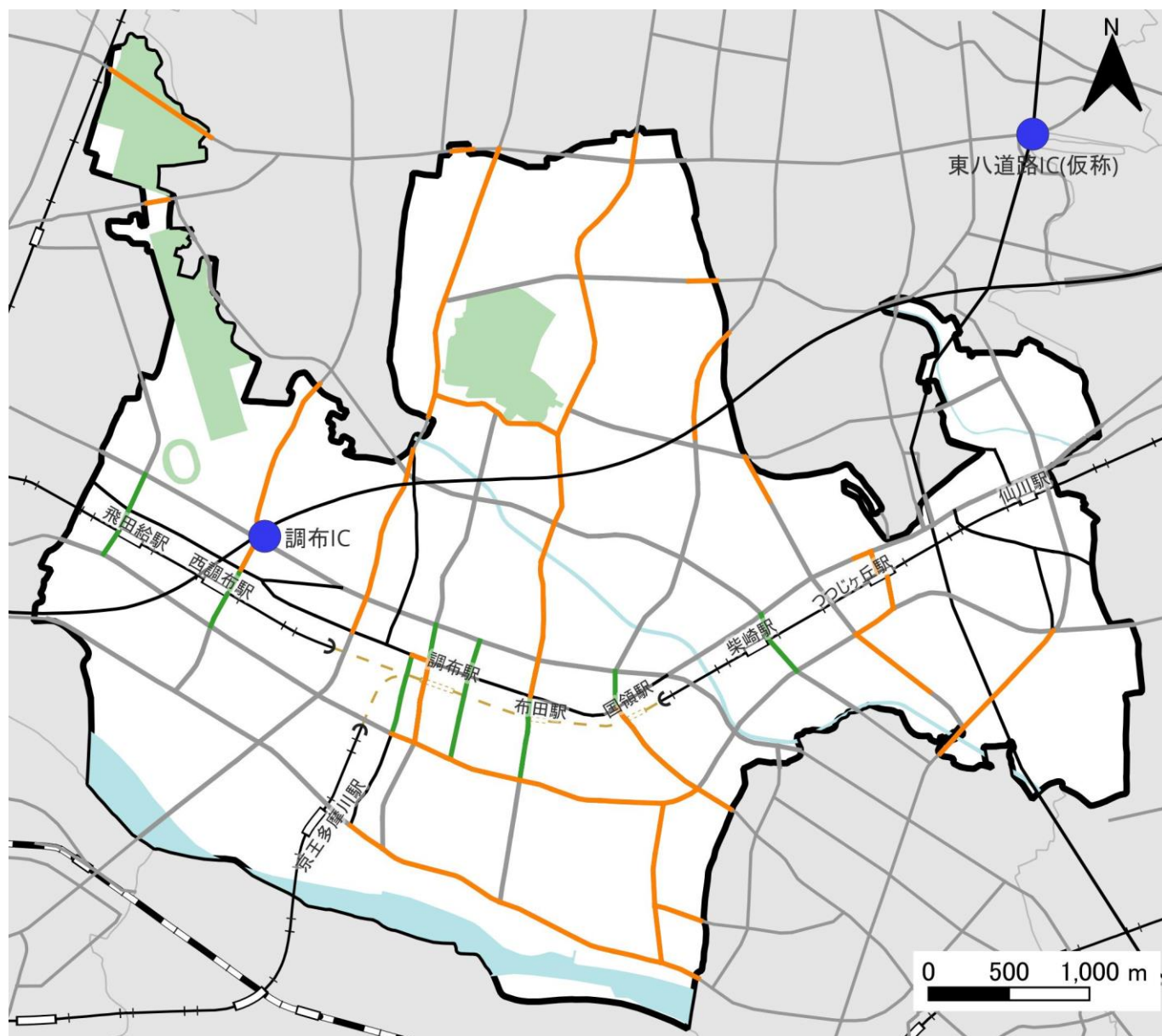


図 市内のバス路線

出典：各社時刻表より作成（令和7年度末時点）

抽出結果	<p>○市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね50本/日以上路線 (—)</p> <p>○自転車または徒歩で鉄道駅にアクセスする甲州街道～品川通り間の路線 (—)</p>
------	---



凡例
— 検討対象路線
● インターチェンジ

図 鉄道駅へのアクセス性向上（広域道路網） 抽出結果

2. 救急搬送時のアクセス性向上

道路網構築の考え方	○救命活動においては、救急医療機関までの所要時間の短縮が求められるため、主要な救急搬送先（第三次、第二次救急医療機関など）へのアクセス性の向上が求められる。
評価基準	○傷病者を短時間で救急搬送先へ搬送するために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 救急車が広域的な移動（市域を横断、縦断）のために利用する主要路線（想定路線も含む） - 主要路線と第三次・第二次救急医療機関等を結ぶ方向別の最短路線

● 第三次救急医療機関（調布市と周辺市区）

・第二次救急医療機関では対応できない、または複数の診療科領域にわたる重症、重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関

- ー 東京都立多摩総合医療センター（府中市）
- ー 東京都立小児総合医療センター（府中市）
- ー 杏林大学病院（三鷹市）
- ー 武蔵野赤十字病院（武蔵野市）

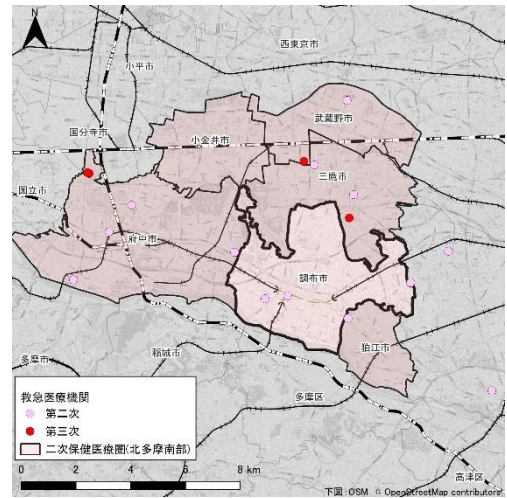


図 救急医療機関

出典：国土数値情報（令和2年），東京都における救急医療体制（東京都HP・令和6年）を基に作成

● 第二次救急医療機関

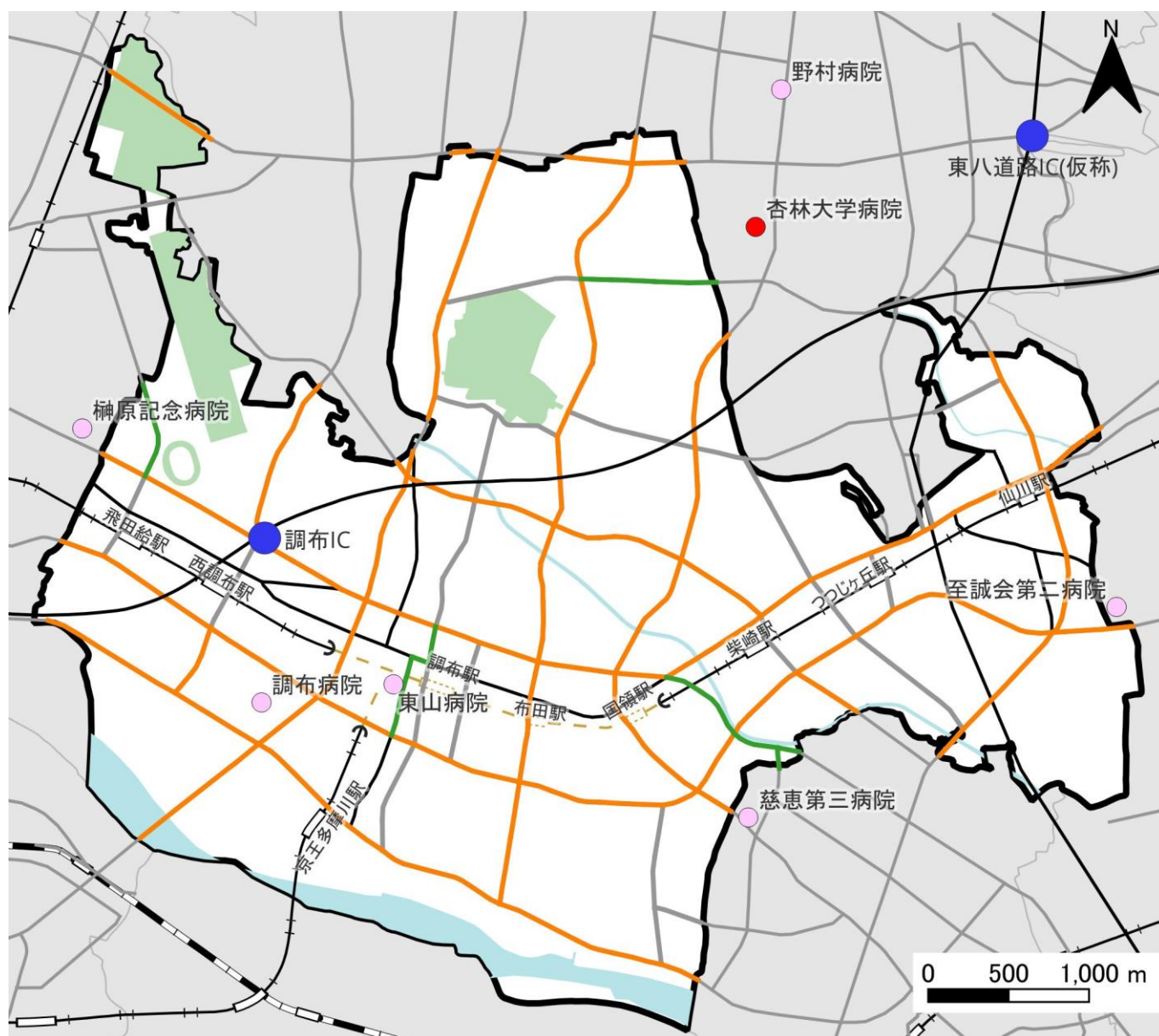
・原則として、2科（内科系及び外科系）、3科（内科系、小児科又は産科及び外科系）、又は4科（内科系、産科、小児科及び外科系）の初期診療及び入院・手術等の専門的な診療を行い、患者の受入れ可能な救急用病床を知事の指定に基づき確保している医療機関

- ー 調布病院，調布東山病院（調布市）
- ー 慈恵第三病院（狛江市）
- ー 榊原記念病院，府中恵仁会病院，府中病院，府中医王病院（府中市）
- ー 三鷹中央病院，野村病院（三鷹市）
- ー 武蔵野陽和会病院（武蔵野市）
- ー 至誠会第二病院，日産厚生会玉川病院，世田谷北部病院（世田谷区）

● 消防署へのヒアリング結果

- ・救急車は最初に、甲州街道，武蔵境通り，三鷹通り，品川通りなどの道路幅員が広い道路を通行し、目的地に向かう。
- ・甲州街道より北側の地域から甲州街道に行くのは、道路が混雑していて時間を要する。

抽出結果	<p>○救急車が広域的な移動（市域を横断，縦断）のために利用する主要路線（想定路線も含む）（—）</p> <p>○主要路線と第三次・第二次救急医療機関等を結ぶ方向別の最短路線（—）</p>
------	---



凡例	
●	第三次救急医療機関
●	第二次救急医療機関
—	検討対象路線
●	インターチェンジ

図 救急搬送時のアクセス性向上（広域道路網）抽出結果

出典：国土数値情報（令和2年），東京都における救急医療体制（東京都HP・令和6年）を基に作成

4. 歩行者、自転車の安全性・快適性の向上

道路網構築の考え方	○徒歩や自転車での移動頻度の高まりや、通学路における事故発生状況を踏まえると歩行者、自転車利用者や児童の安全を確保することが重要。
評価基準	○歩行者、自転車利用者や児童の安全を確保するために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 自転車の安全・快適な移動に資する路線 - ゾーン30指定箇所の外周や小学校周辺の路線、歩行者関連事故が多く発生している箇所周辺の路線

● 自転車の安全・快適な移動に資する路線

- ・令和7年12月現在、市が策定に向け検討中の「調布市自転車活用推進計画」での検討内容を踏まえ今後評価する。

● ゾーン30

- ・ゾーン30は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。
- ・区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度増加や通り抜けを抑制する。

出典：警視庁HP

● 小学校周辺の都市計画道路

- ・小学校周辺の都市計画道路を整備することで、小学校周辺の生活道路への通過交通の抑制を図る。

● 歩行者関連事故が多く発生している箇所周辺

- ・市における歩行者関連事故発生密度（令和2～6年）は、調布駅周辺が特に高い状況となっている。

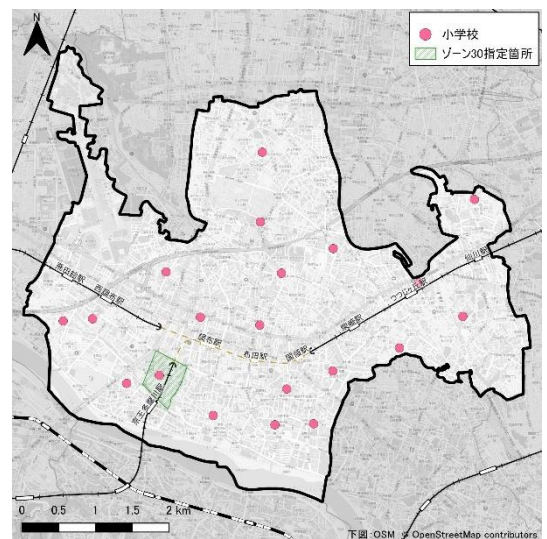


図 小学校・ゾーン30 位置図

出典：国土数値情報（令和5年時点）、警視庁

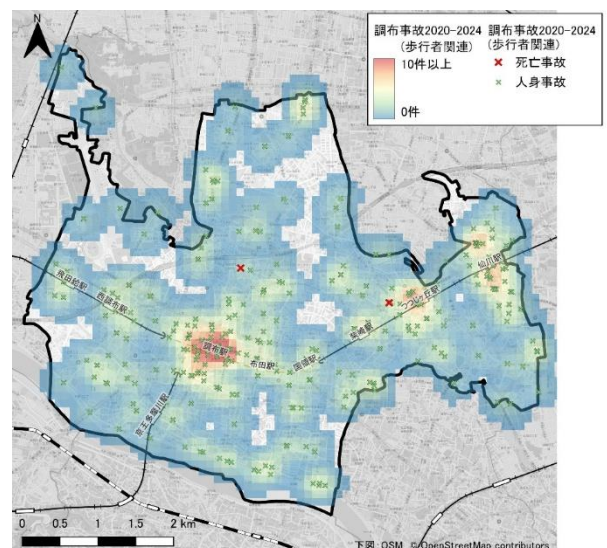
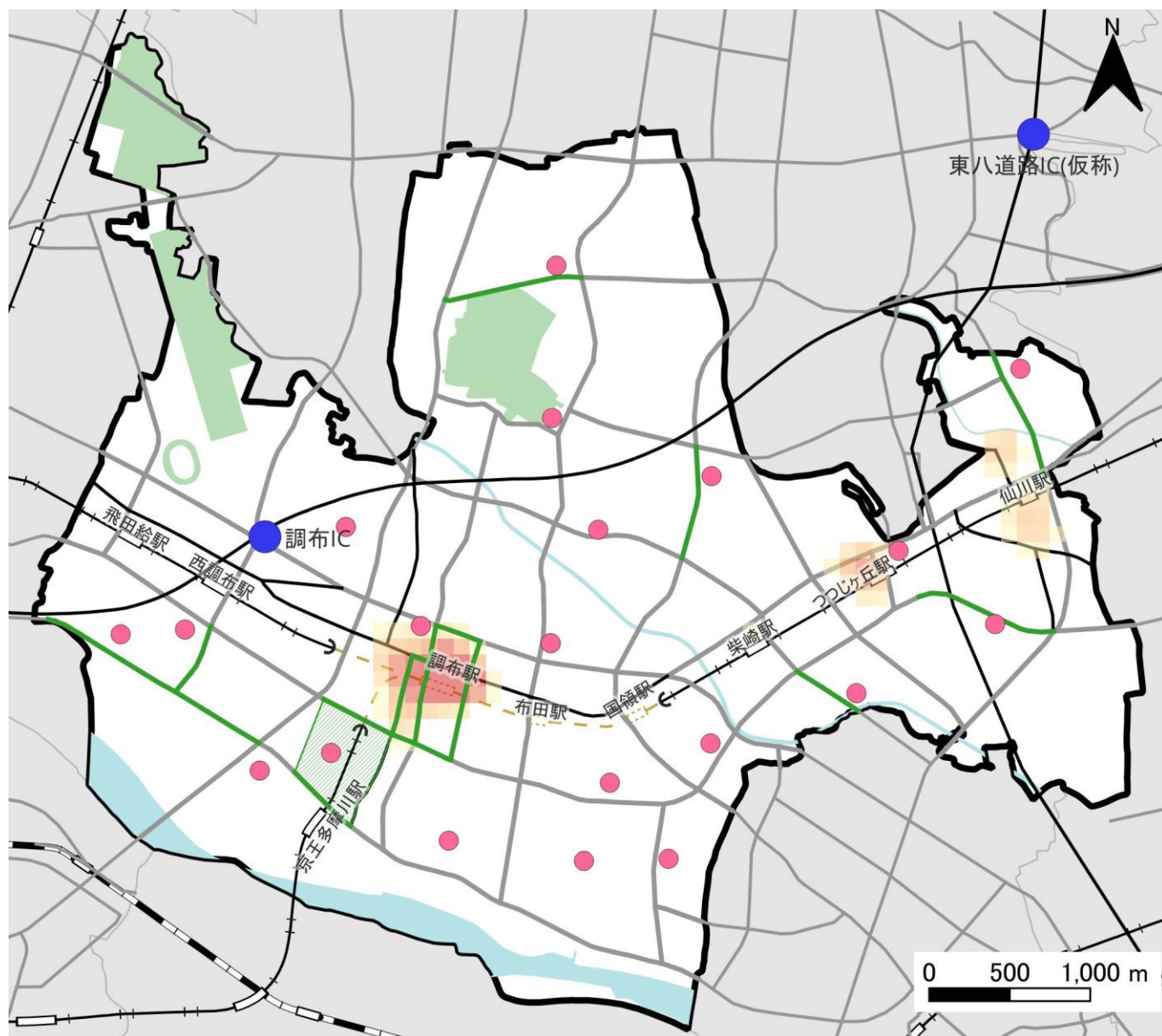


図 歩行者関連事故の発生密度・発生箇所（令和2～6年）

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（令和2～6

抽出結果	<p>○自転車の安全・快適な移動に資する路線（—）</p> <p>○ゾーン30指定箇所の外周や小学校周辺の路線，歩行者関連事故が多く発生している箇所周辺の路線（—）</p>
------	---



凡例		
●	小学校	
	ゾーン30指定箇所	
	歩行者関連事故が多く発生している箇所	— 検討対象路線
5件 10件以上		● インターチェンジ

図 歩行者，自転車の安全性・快適性の向上（広域道路網）抽出結果

出典：国土数値情報（令和5年）

5. 災害時の輸送性、移動性の向上

道路網構築の考え方	○災害発生直後は道路啓開等を早急に実施し、人命の安全確保、被害の拡大防止、活動人員や物資輸送を円滑に実施することが必要。また、災害発生時に市民が避難場所まで速やかに避難するためには、安全な避難路を確保することが重要。
評価基準	<p>○災害時における活動人員や物資を円滑・確実に輸送するために、東京都が指定する緊急輸送道路や輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線として、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 東京都が指定する緊急輸送道路 - 調布市及び東京都などが指定する緊急道路障害物除去路線 - 輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線 <p>○災害時の避難を支える路線として、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 水害、土砂災害発生時の避難に資する路線

● 緊急輸送道路

- ・緊急輸送道路とは、阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、第1次～第3次まで設定されている。

出典：東京都の緊急輸送道路（令和7年）（東京都建設局HP）

● 緊急道路障害物除去路線

- ・緊急輸送道路を補完して、避難所や防災備蓄倉庫などの地域の防災拠点及び都知事が指定する防災拠点等を結ぶ路線

出典：調布市耐震改修促進計画(改定)（令和5年度）

● 輸送拠点

- ・避難所等への備蓄物資等を輸送するための仕分け・一時的保管等の管理運営業務を行う拠点
 - ー広域輸送基地（調布飛行場）
 - ー地域内輸送拠点（味の素スタジアム、大町防災倉庫、小島町防災倉庫）

● 広域避難場所

- ・大地震時に発生する延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園、緑地等のオープンスペース

● 洪水・内水・土砂災害

- ・浸水深0.5m以上の地域は2階の床下まで浸水する可能性がある。また、歩行可能な水深の目安は0.5mである。そのため、浸水深0.5m以上の範囲内から範囲外への避難路が必要。
- ・土砂災害が起きた場合、建築物の損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがある土砂災害特別警戒区域や住民の生命または身体に危害が生じるおそれなどがある土砂災害警戒区域からの避難路が必要。

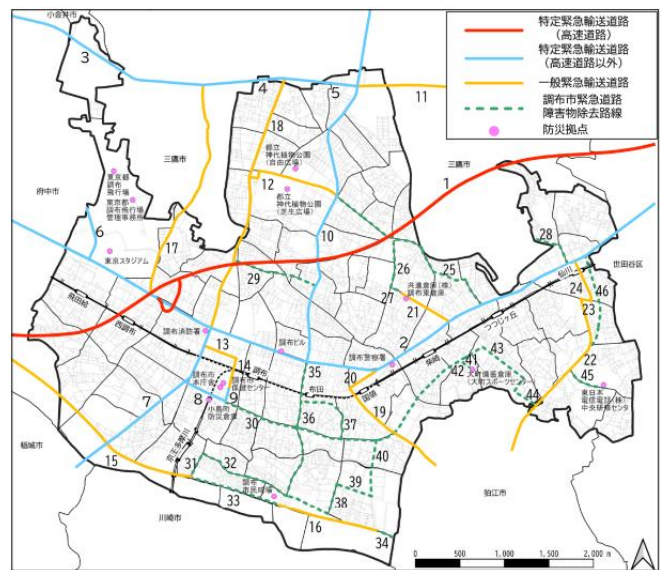
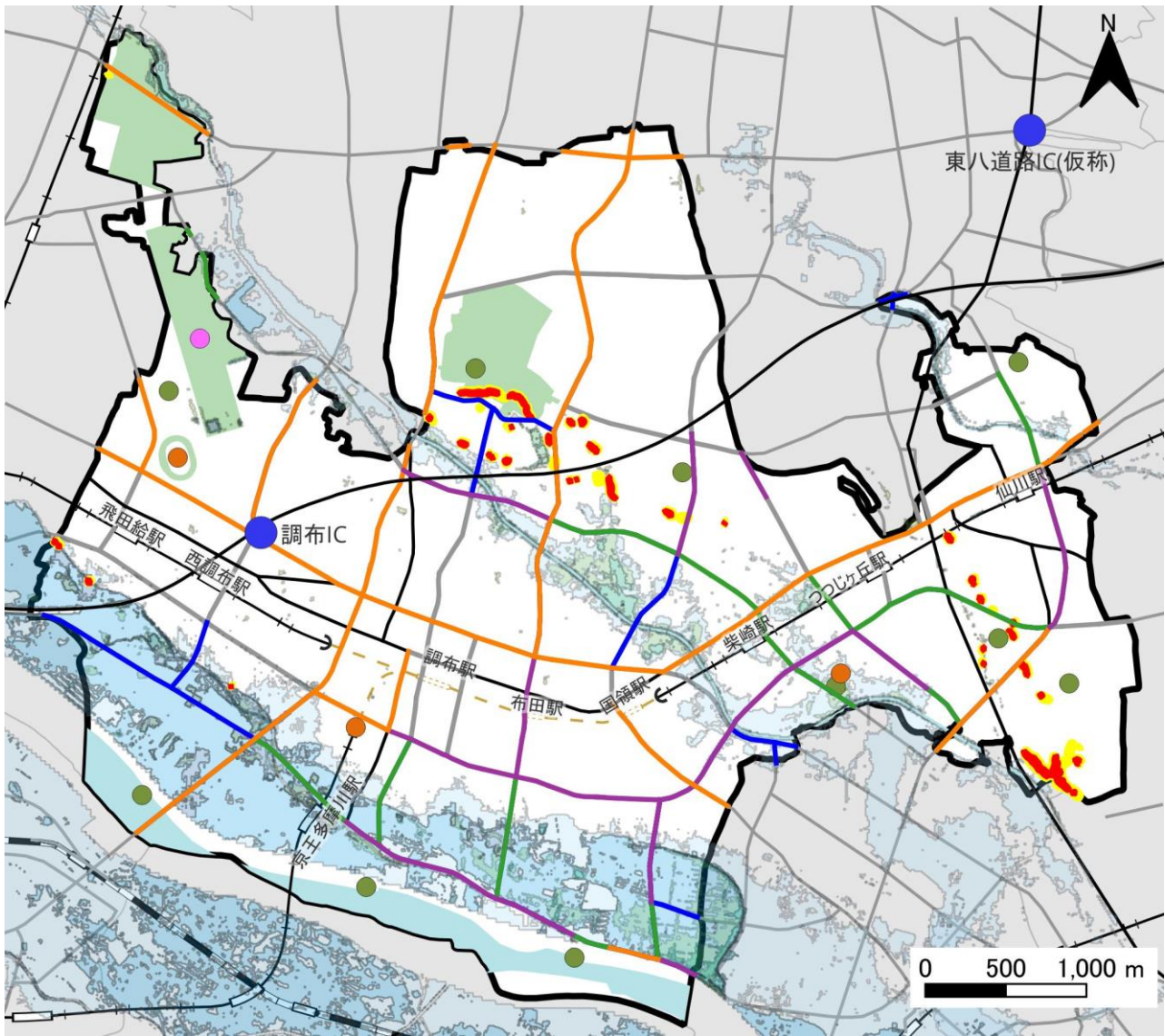


図 緊急輸送道路など

出典：調布市耐震改修促進計画(改定)（令和5年度）

抽出結果	<p>○東京都が指定する緊急輸送道路（—）</p> <p>○調布市及び東京都などが指定する緊急道路障害物除去路線（—）</p> <p>○輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線（—）</p> <p>○水害、土砂災害発生時の避難に資する路線（—）</p>
------	---



凡例				
● 広域避難場所	洪水浸水想定区域	内水想定最大外水位	土砂災害警戒区域	<div>— 土砂災害特別警戒区域</div> <div>— 検討対象路線</div> <div>● インターチェンジ</div>
● 広域輸送基地	<div>0. 5m以上</div> <div>3. 0m未満</div> <div>3. 0m以上</div> <div>5. 0m未満</div> <div>5. 0m以上</div> <div>10. 0m未満</div> <div>10. 0m以上</div> <div>20. 0m未満</div>	<div>0. 5m以上</div> <div>1. 0m未満</div> <div>1. 0m以上</div> <div>2. 0m未満</div> <div>2. 0m以上</div> <div>3. 0m未満</div> <div>3. 0m以上</div> <div>5. 0m未満</div> <div>5. 0m以上</div>	<div>土砂災害警戒区域</div> <div>土砂災害特別警戒区域</div>	
● 地域内輸送拠点				

図 災害時の輸送性、移動性の向上（広域道路網）抽出結果

出典：国土数値情報（令和6年），調布市資料

6. 延焼遮断機能の形成

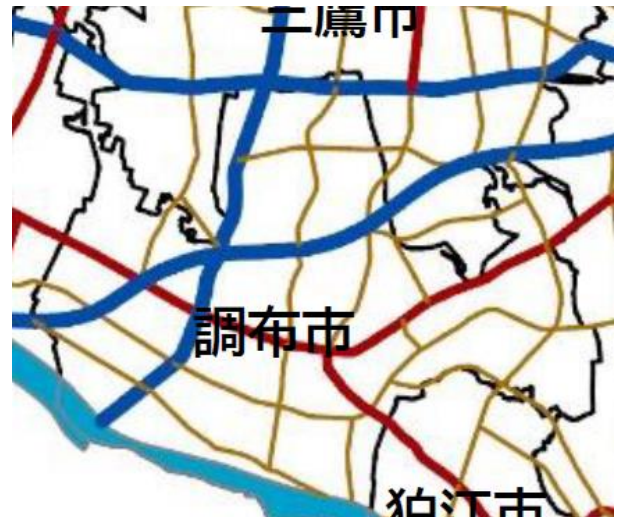
道路網構築の考え方	○火災時の延焼を防ぐためには、延焼遮断に寄与する道路網を構築することが重要。また、地域危険度が高く火災等で大きな被害が想定される木造住宅密集地域において、延焼を防止することが重要。
評価基準	○火災時の延焼を防ぐために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 東京都が指定する骨格防災軸、主要延焼遮断帯、一般延焼遮断帯に位置付けられている路線 - 木造住宅密集地域内、または農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域内の路線

● 延焼遮断帯

・地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。

＜延焼遮断帯の区分＞

- ・骨格防災軸（参考値：約3～4 kmメッシュ）
広域的な都市構造から見て、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線
- ・主要延焼遮断帯（参考値：約2 kmメッシュ）
骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高いと考えられるもの
- ・一般延焼遮断帯（参考値：約1 kmメッシュ）
上記以外で、防災生活圏を構成する延焼遮断帯



— 骨格防災軸（都市計画道路等）
— 主要延焼遮断帯
— 一般延焼遮断帯

図 延焼遮断帯

出典：防災都市づくり推進計画 基本方針（令和7年3月版，東京

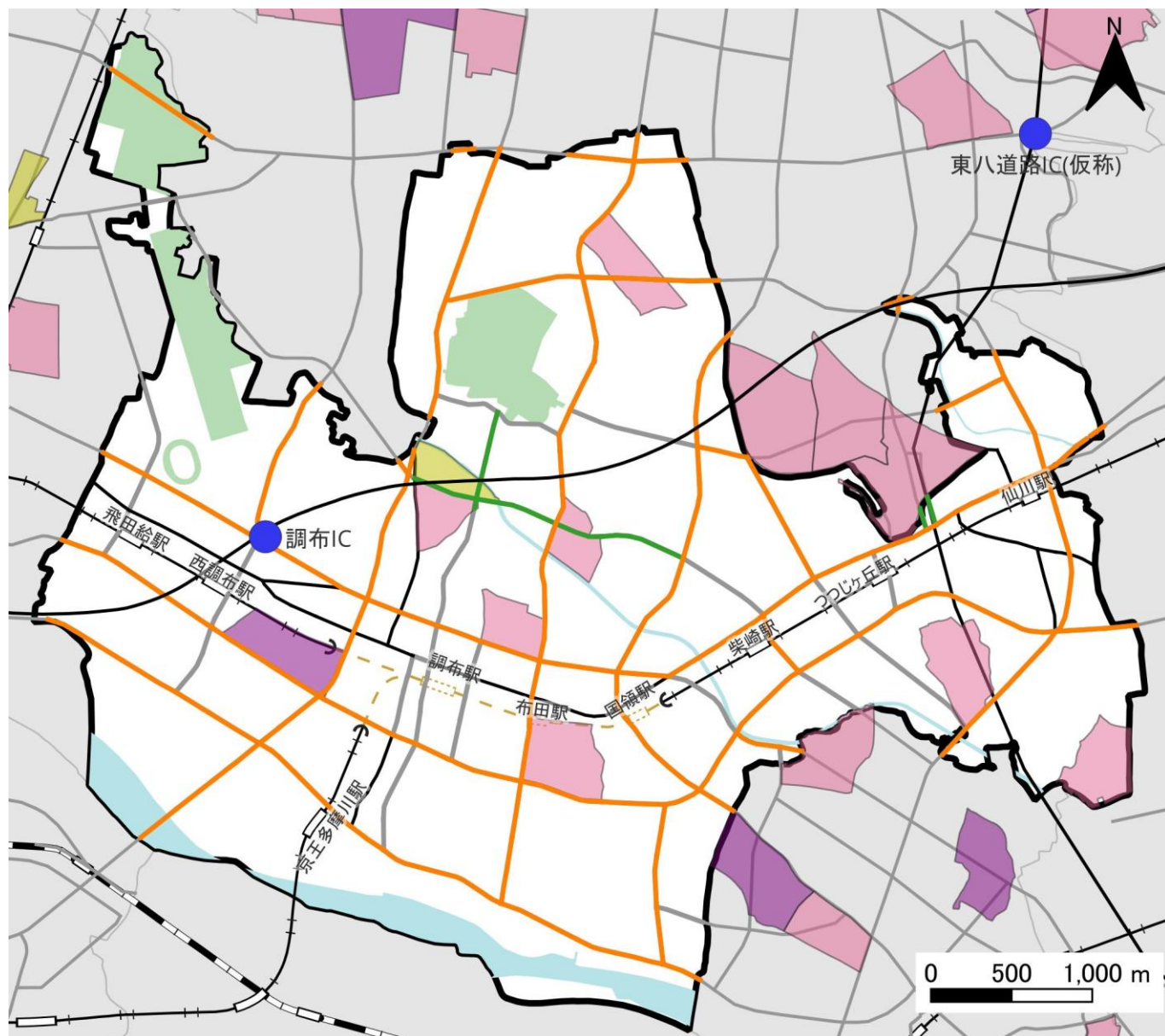
● 木造住宅密集地域

- ・東京都防災都市づくり推進計画基本方針（令和7年3月）において、令和2年に抽出した木造住宅密集地域のうち、令和4年土地利用現況調査（多摩）により算出した補正不燃領域率が60%未満の町丁目を木造住宅密集地域としている。なお、令和2年では、昭和55年以前の老朽木造建築物棟数率30%以上、補正不燃領域率60%未満、住宅戸数密度55世帯／ha以上、住宅戸数密度（3階以上共同住宅を除く）45世帯／ha以上のいずれにも該当する町丁目を木造住宅密集地域としている。

● 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

- ・東京都防災都市づくり推進計画基本方針（令和7年3月）において新たに、補正不燃領域率60%未満、住宅戸数密度55世帯／ha以上、住宅戸数密度（3階以上共同住宅を除く）45世帯／ha以上、農地率2%以上のいずれにも該当する町丁目を、農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域（農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に防災性が低下するおそれのある住宅市街地）として抽出している。

抽出結果	<p>○東京都が指定する骨格防災軸，主要延焼遮断帯，一般延焼遮断帯に位置付けられている路線（—）</p> <p>○木造住宅密集地域内または農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域内の路線（—）</p>
------	--



凡例	
■ 木造住宅密集地域	— 検討対象路線
■ 農地を有し，防災性の維持・向上を図るべき地域	● インターチェンジ
■ （双方に該当）	

図 延焼遮断機能の形成（広域道路網）抽出結果

出典：防災都市づくり推進計画の基本方針（令和7年3月版）を基に作成

8. 観光振興の実現

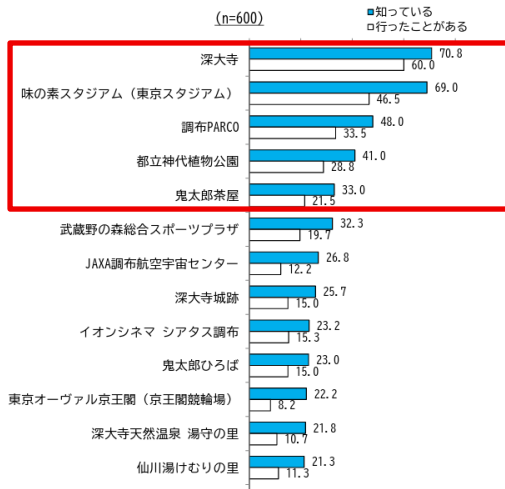
道路網構築の考え方	○深大寺等の観光拠点へのアクセス性を向上させ、利便性を高めることが重要。
評価基準	○観光拠点へのアクセス性を向上させるために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 鉄道駅と主要な観光拠点を結ぶバス路線のうち概ね50本／日以上路線 - 鉄道駅と主要な観光拠点を最短経路で結ぶ路線 - インターチェンジ（調布IC，東八道路IC（仮称））や甲州街道と観光拠点を結ぶ路線

● 市内の主要な観光拠点

・「調布市産業振興ビジョン（令和7年）」策定時に実施した「来街者実態調査」にて、「調市内の施設や観光スポットで行っている・行ったことがある場所」または「調布市内で開催されるイベントで知っている・行ったことがある」の上位5箇所を主要な観光拠点として設定（深大寺，味の素スタジアム，都立神代植物公園，多摩川（調布花火），調布駅周辺（調布PARCO，鬼太郎茶屋，映画のまち調布シネマフェスティバル，ゲゲゲ忌）を設定）。

調査種別	来街者実態調査
調査対象	○16歳以上 ○東京都，神奈川県，千葉県，埼玉県，山梨県に在住の方 ○令和元(2019)年1月以降，「遊びや観光」を目的として，1回以上調布市に行ったことがある方
調査方法	インターネットモニター調査
調査期間	令和5(2023)年12月12日～12月26日
標本数	600件
調査内容	○来街目的 ○来街頻度 ○利用店舗 ○好きな場所，モノ，コト，体験，移動手段 など

図表 3-21 調布市内の施設や観光スポットで知っている・行ったことがあるもの



図表 3-22 調布市内で開催されるイベントで知っている・行ったことがあるもの

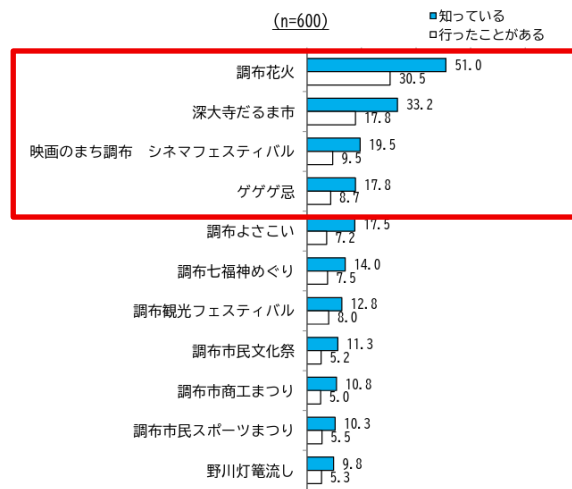
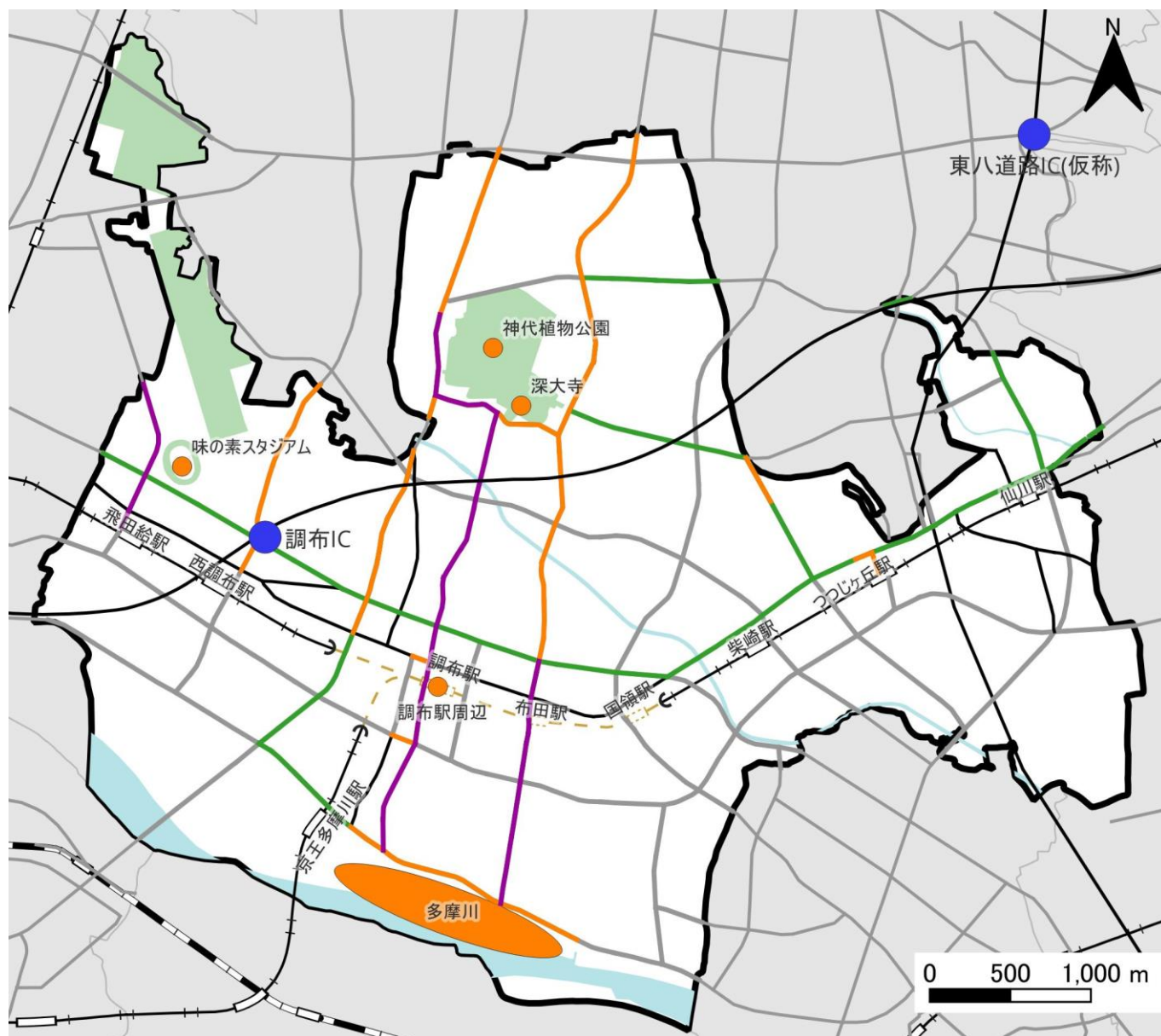


図 来街者実態調査

出典：調布市産業振興ビジョン（令和7年）

抽出結果	<p>○鉄道駅と主要な観光拠点を結ぶバス路線のうち概ね50本／日以上 の路線（—）</p> <p>○鉄道駅と主要な観光拠点を最短経路で結ぶ路線（—）</p> <p>○インターチェンジ（調布IC，東八道路IC（仮称））や甲州街道と観光拠点を結ぶ 路線（—）</p>
------	--



凡例
○ 主要な観光拠点
— 検討対象路線
● インターチェンジ

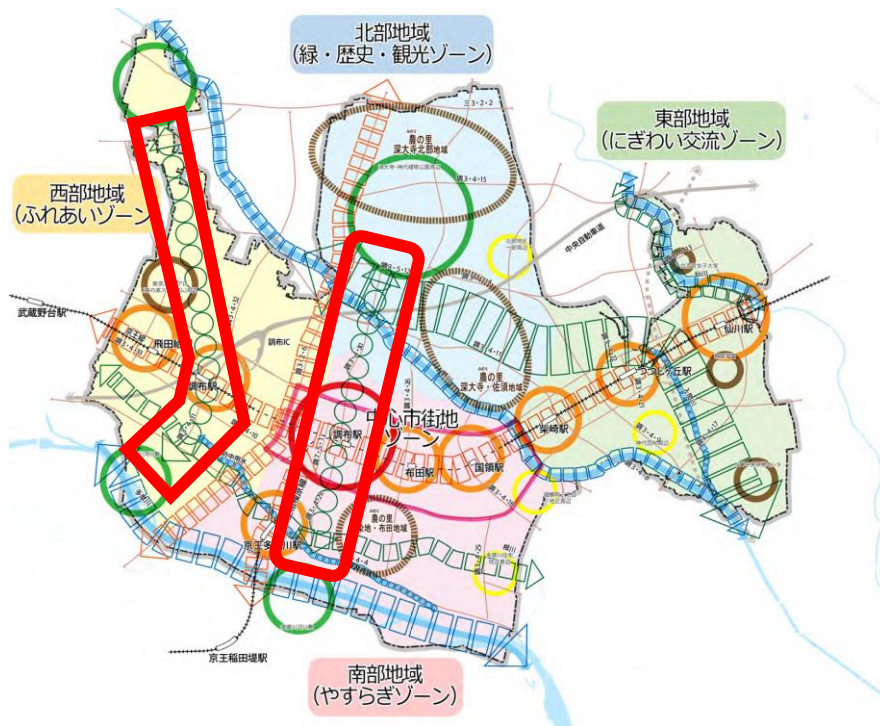
図 観光振興の実現（広域道路網）抽出結果

9. 都市の脱炭素化の推進

道路網構築の考え方	○都市の脱炭素化の推進に当たっては、二酸化炭素排出量を低減するだけでなく、緑化などにより、二酸化炭素吸収を促進することも期待される。
評価基準	○都市の脱炭素化を推進するため、以下の路線を抽出する。 － 「調布市都市計画マスタープラン」で位置付けている「緑の連結軸」の形成に寄与する路線

● 緑の連結軸

- ・調布市都市計画マスタープランにおいて、人の流れを伴い、水と緑の拠点間及び中心市街地を連続した緑で結ぶ軸を「緑の連結軸」として位置付けている。
- ・「緑の連結軸」の形成に当たっては、都市計画道路の整備に併せた街路樹の植樹等の緑化の推進や都市計画道路沿道等の緑化を図ることとしている。



水と緑の拠点

市内外の広域的な利用がある公園や河川敷を「水と緑の拠点」とします。

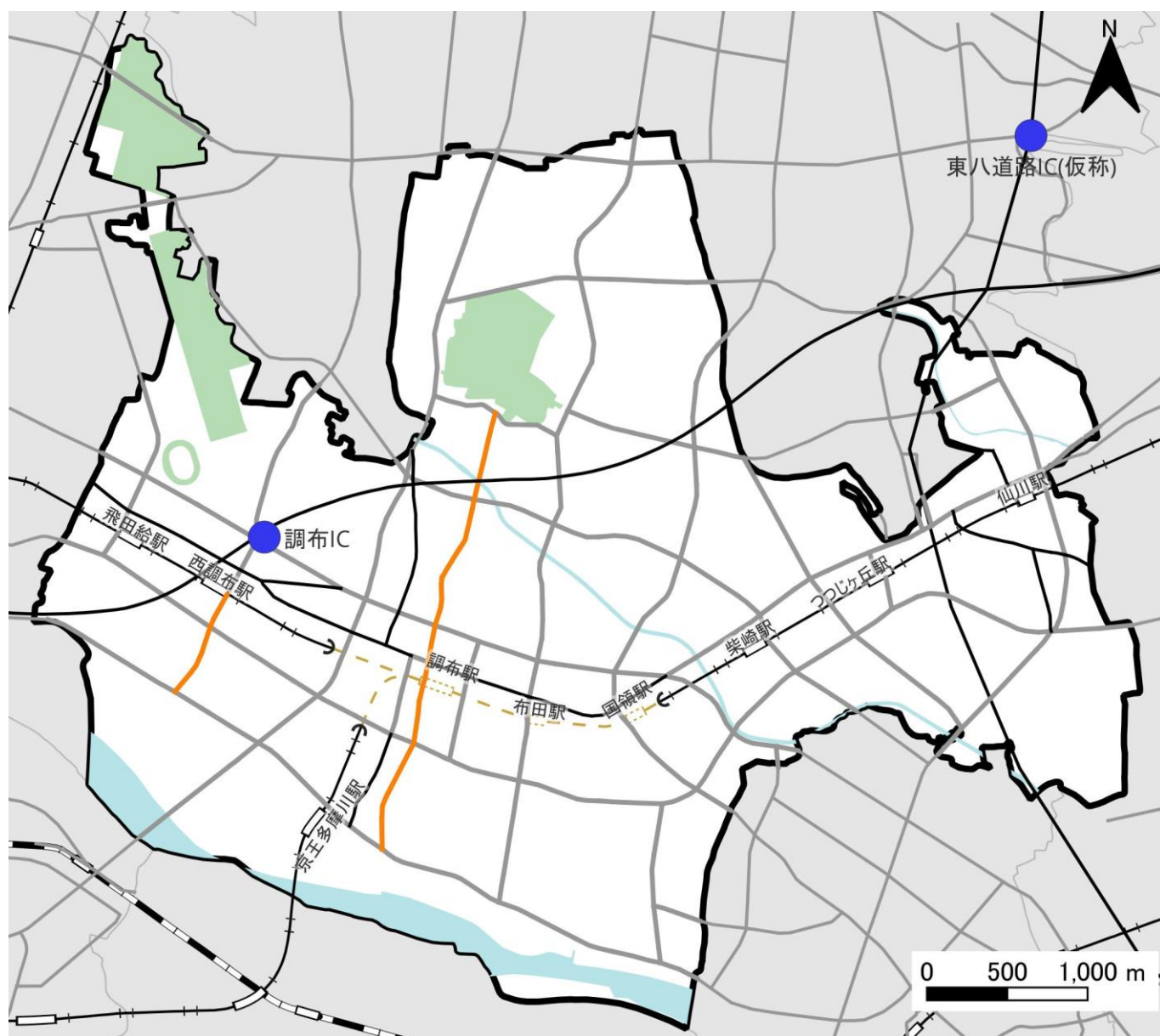
■ 深大寺・神代植物公園周辺、野川公園及び多摩川河川敷

市の魅力である豊かな自然と景観を将来にわたり守り育てていくとともに、人々のふれあいや交流・多様な活動の受け皿となりうる拠点を形成します。

図 緑の連結軸

出典：調布市都市計画マスタープラン（令和5年）

抽出結果	○「調布市都市計画マスタープラン」で位置付けている「緑の連結軸」の形成に寄与する路線（ — ）
------	---



凡例
— 検討対象路線
● インターチェンジ

図 都市の脱炭素化の推進（広域道路網）抽出結果

(2) 目指すべき広域道路網（案）

7つの道路網構築の視点から、抽出した路線を重ね合わせて目指すべき広域道路網（案）とした。

広域道路網については、道路整備による効果を確認する。




凡 例	
	必要性が確認された路線

図 目指すべき広域道路網（案）

(3) 廃止候補路線（広域道路網）

道路網構築の視点により道路網の必要性を確認した結果、いずれの視点にも該当しなかった路線を、都市計画の廃止を前提とした廃止候補路線として位置付ける。

今回、必要性が確認されなかった路線はないため、廃止候補路線として位置付ける路線はない。

（４）広域道路網の比較評価

１）整備効果の検証方法

道路網構築の視点「道路混雑の解消」、「脱炭素化の推進」の観点から、目指すべき広域道路網の整備効果を現況道路網と比較して確認する。道路混雑の解消は、平均旅行速度、等時間圏域、混雑度を分析し、脱炭素化の推進では二酸化炭素排出量を分析する。

なお、コロナ禍のような、人々の移動形態を大きく変える要因が将来的に生じる可能性を踏まえ、目指すべき広域道路網が構築された時点の社会状況として「趨勢」、「将来ビジョンを実現した場合」、「自動車利用が多様化した場合」の複数の将来シナリオを設定して分析する。

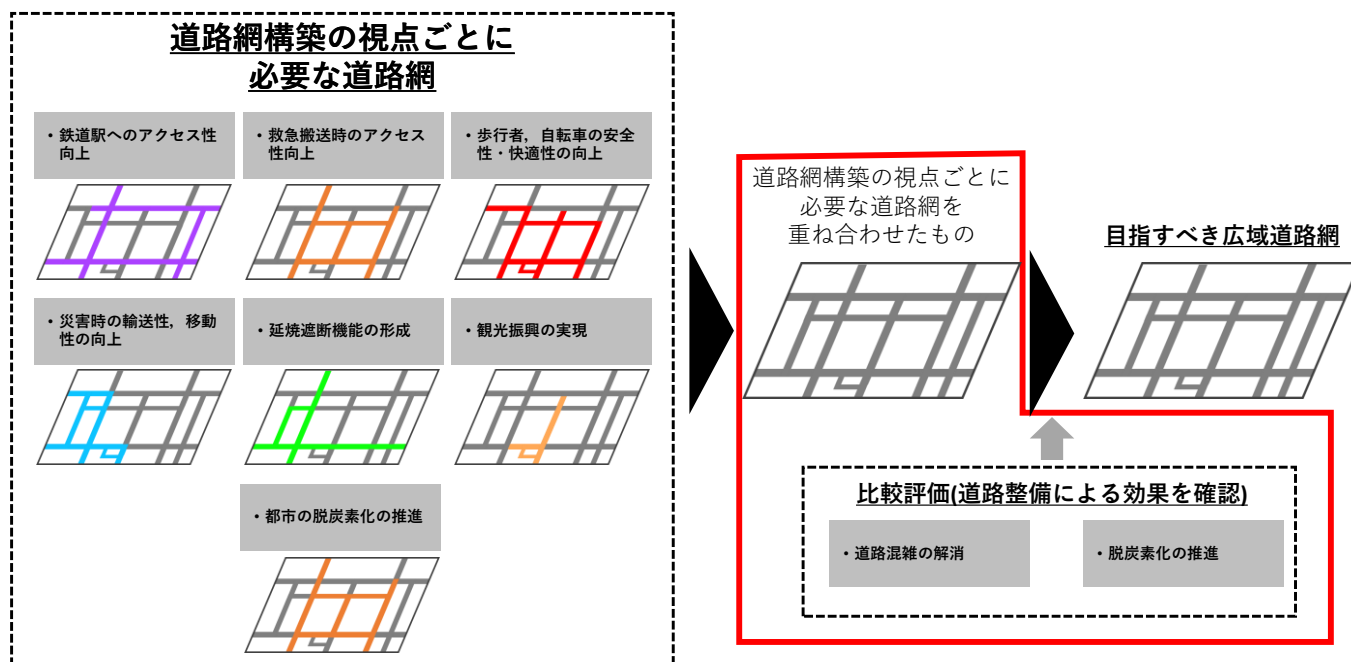
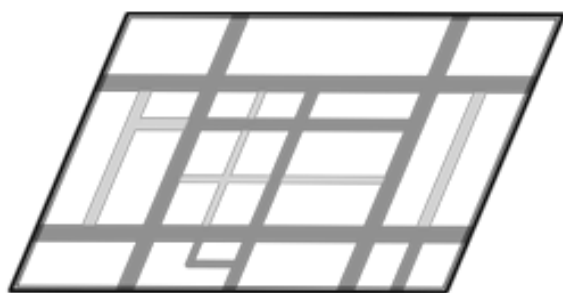


図 目指すべき道路網の検討イメージ（比較評価の考え方）

- 現況の道路網（整備済み都市計画道路）
⇒整備済・概成済の都市計画道路ネットワーク



- 目指すべき広域道路網
⇒必要性が確認された全ての都市計画道路が整備された場合のネットワーク

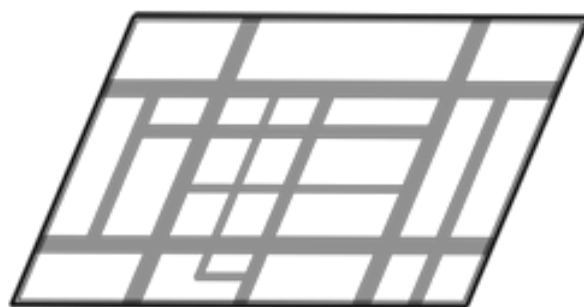


図 目指すべき広域道路網を比較評価する道路ネットワーク

表 設定する将来シナリオ

設定する 将来シナリオ	内容	自動車交通量の設定
趨勢	2018年の行動パターンが継続するケース	・現況交通量から+4% した値。
将来ビジョンを実現 した場合 (将来ビジョン実現)	調布市の道路網の将来ビジョンに示すように、歩行者が回遊・滞留したくなる道路空間や自転車通行空間を整備したことで、自動車利用者の一部が歩行者・自転車へ転換することを想定。	・趨勢から-5%、-10%とした値を設定。
自動車利用が多様化した場合 (自動車利用多様化)	自動運転技術やシェアリングの普及等により、自動車利用が増えることを想定。	・趨勢から+5%、+10%とした値を設定。

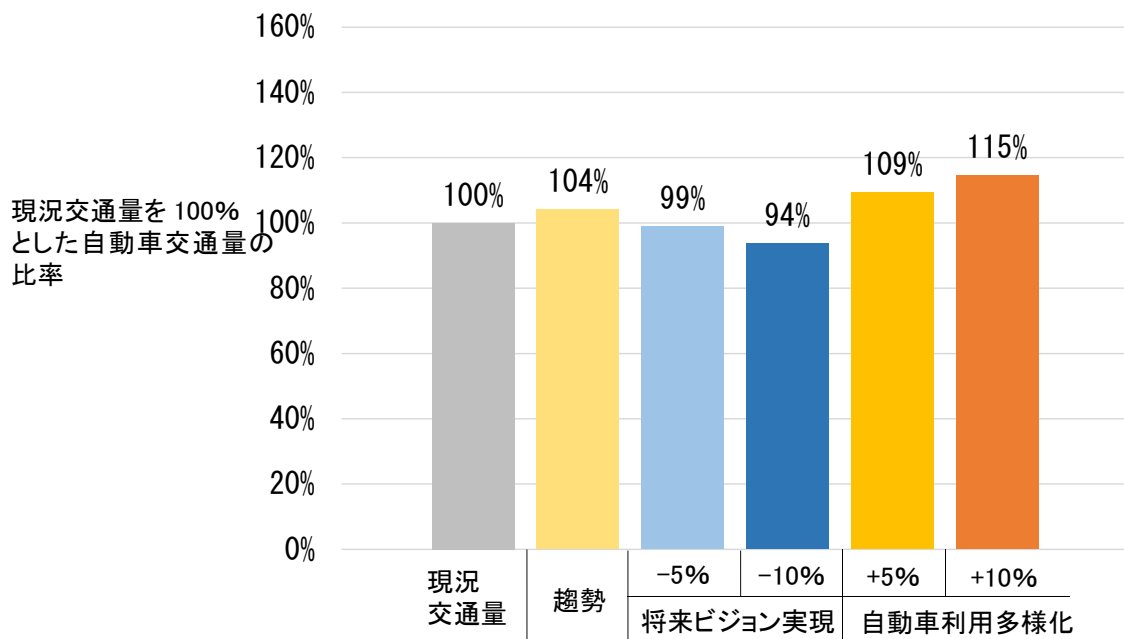


図 各シナリオの自動車交通量の比較

表 道路整備による効果検証の内容

道路網構築の視点	分析事項
道路混雑の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・平均旅行速度 ・等時間圏域 ・混雑度
都市の脱炭素化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量

2) 道路整備による効果の確認結果（市内の平均旅行速度，CO2 排出量）

①評価指標：平均旅行速度

市内の平均旅行速度※を用いて分析すると、目指すべき広域道路網（趨勢）の場合、36.4 km/h となり、現況の道路網よりも平均旅行速度が約3 km/h 上昇する。また、各将来シナリオでも平均旅行速度は上昇する。

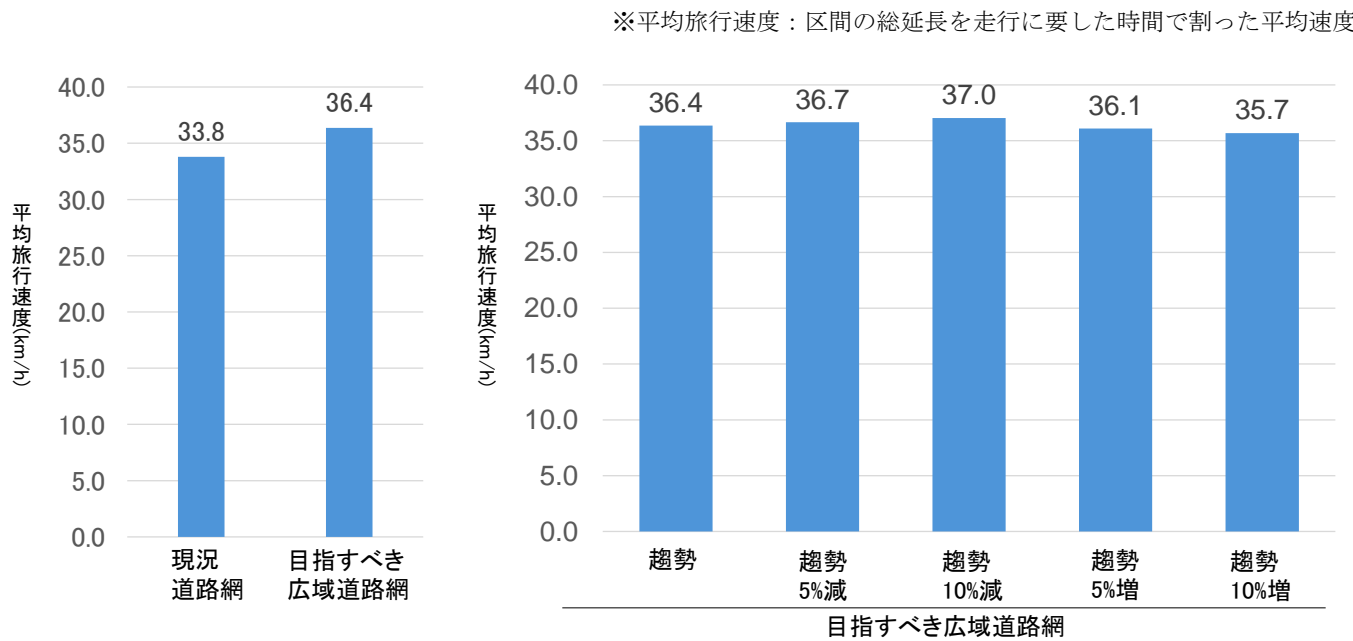


図 市内の平均旅行速度の変化（左：現況と将来趨勢，右：将来シナリオ）

②評価指標：主要施設への等時間圏域

道路混雑の解消に資する道路網の構築の視点として、市内の各施設へ到達するまでの所要時間（等時間圏域）を用いて分析する。

ア）対象施設：鉄道駅

鉄道駅へのアクセスとして調布駅への等時間圏域は、目指すべき広域道路網（趨勢）の場合、2.5～5分以内到達の人口カバー率は74%となり、現況の道路網より7%ほど上昇する。5～7.5分以内到達の人口カバー率も93%と現況の道路網より3%ほど上昇する。将来シナリオ別では将来ビジョン実現では到達時間が短く、自動車利用多様化では到達時間が長くなる傾向がある。

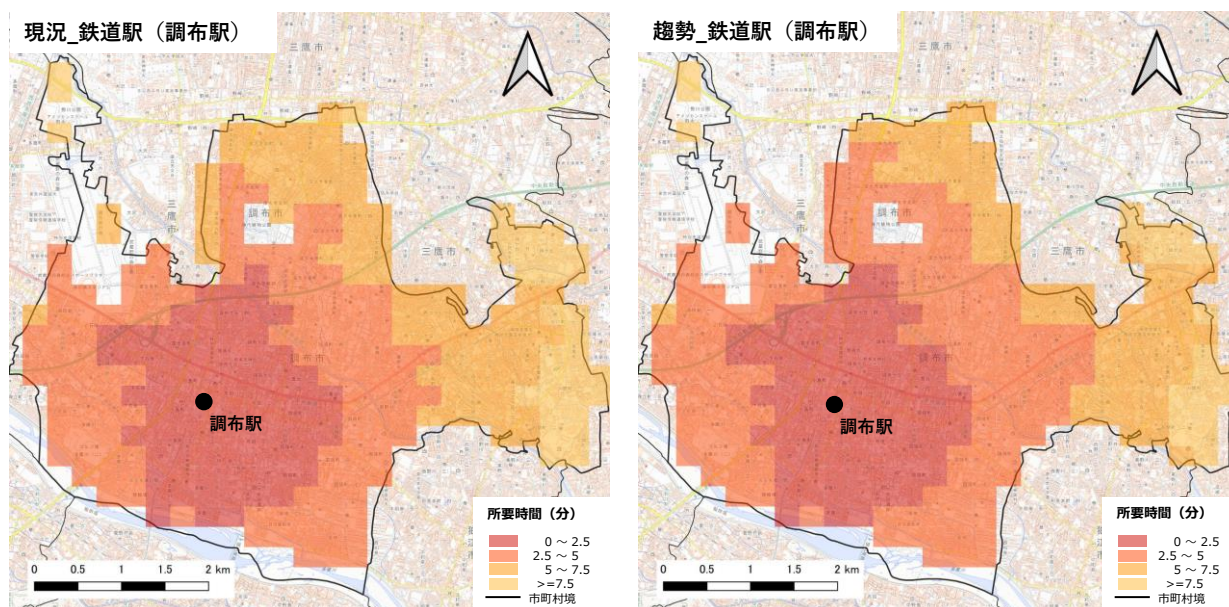


図 等時間圏域 現況と趨勢（鉄道駅（調布駅））

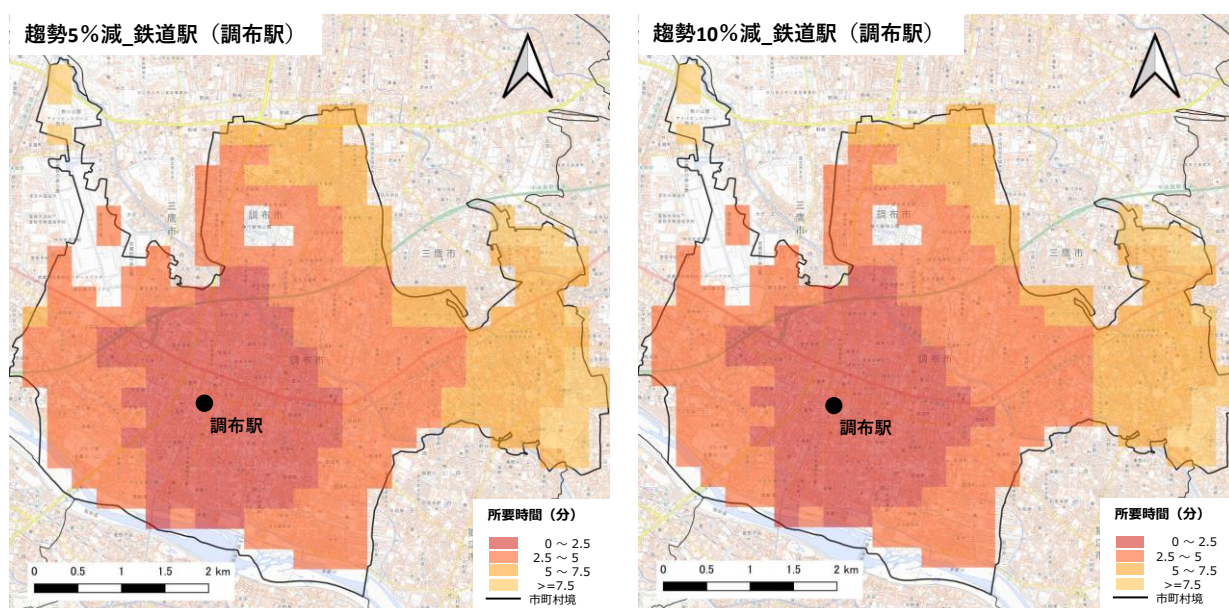


図 等時間圏域 趨勢5%減と趨勢10%減（鉄道駅（調布駅））

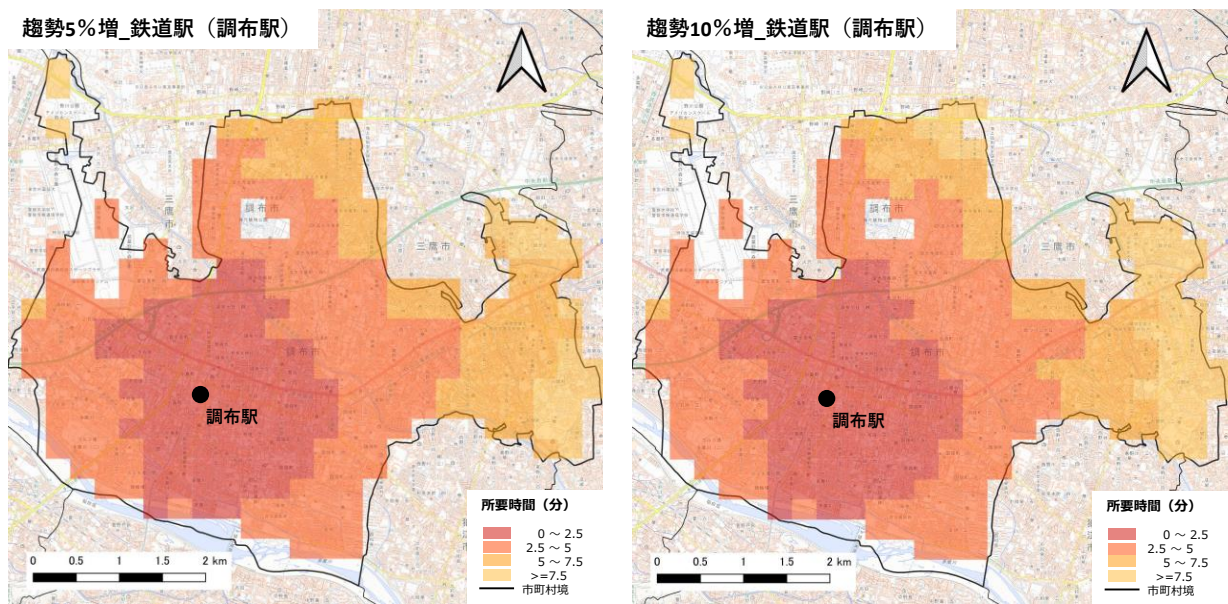


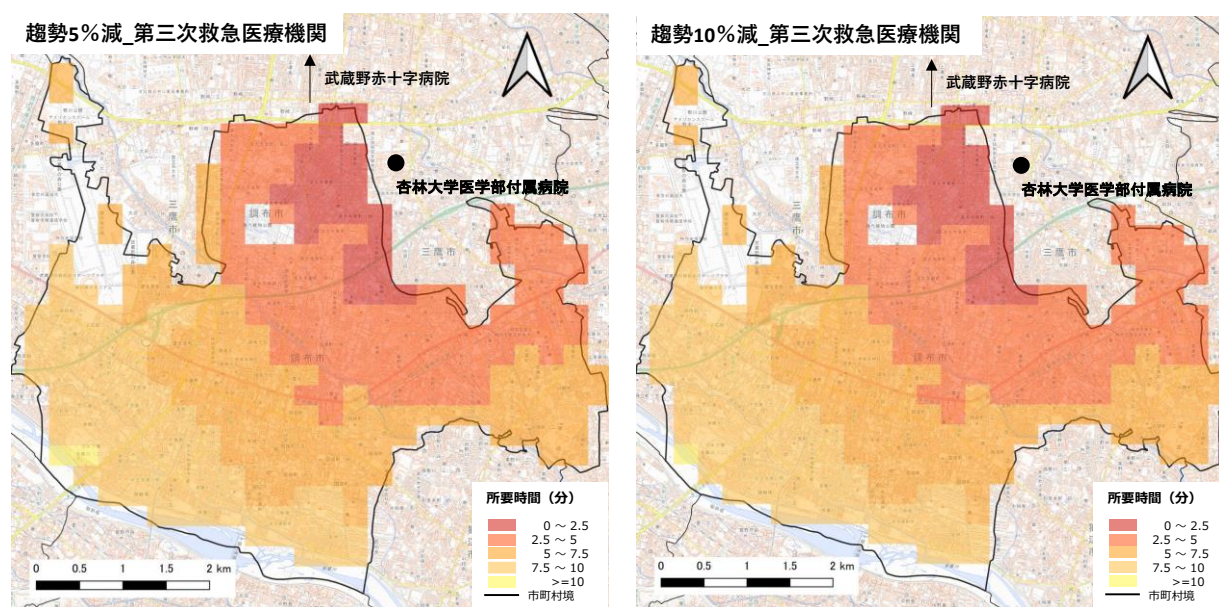
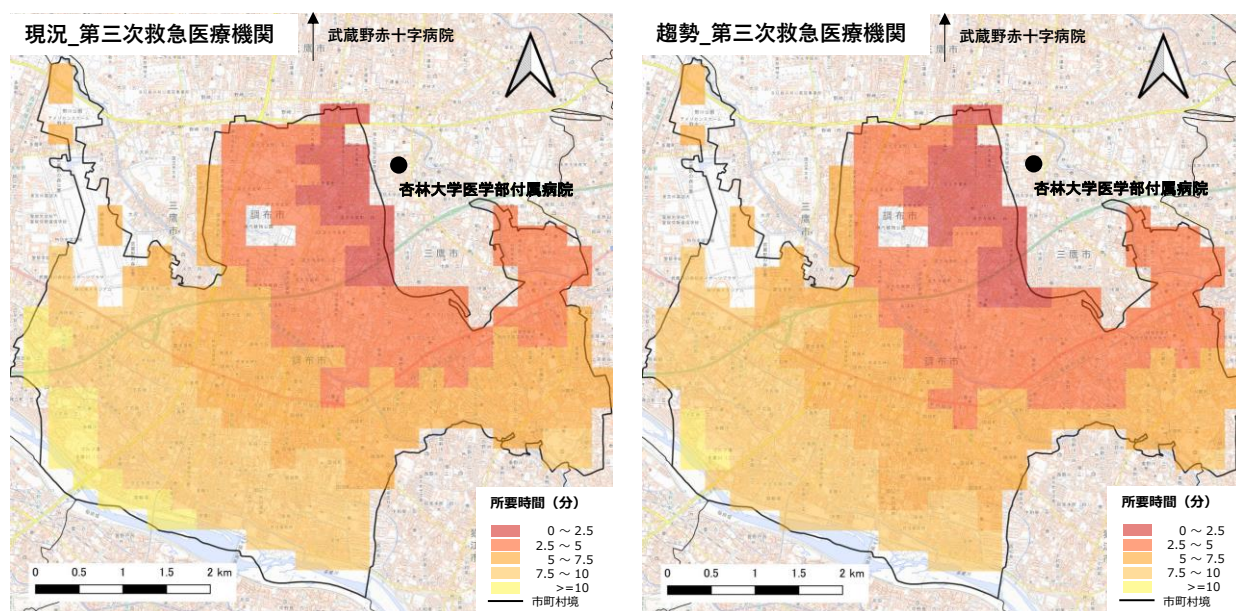
図 等時間圏域 趨勢5%増と趨勢10%増（鉄道駅（調布駅））

表 到達時間（分）別の人口カバー率（鉄道駅（調布駅））

到達時間（分）	現況道路網	目指すべき広域道路網				
		趨勢	将来ビジョン実現		自動車利用多様化	
			－5%	－10%	＋5%	＋10%
～2.5	32%	32%	33%	33%	32%	32%
2.5～5	67%	74%	74%	76%	74%	73%
5～7.5	90%	93%	94%	95%	93%	88%
7.5～10	100%	100%	100%	100%	100%	100%

イ) 対象施設：第三次救急医療機関

第三次救急医療機関への等時間圏域は、目指すべき広域道路網（趨勢）の場合、2.5～5分以内到達の人口カバー率は37%となり、現況の道路網より8%ほど上昇する。5～7.5分以内到達の人口カバー率も72%と現況の道路網より8%ほど上昇する。将来シナリオ別では将来ビジョン実現では到達時間が短く、自動車利用多様化では到達時間が長くなる傾向がある。



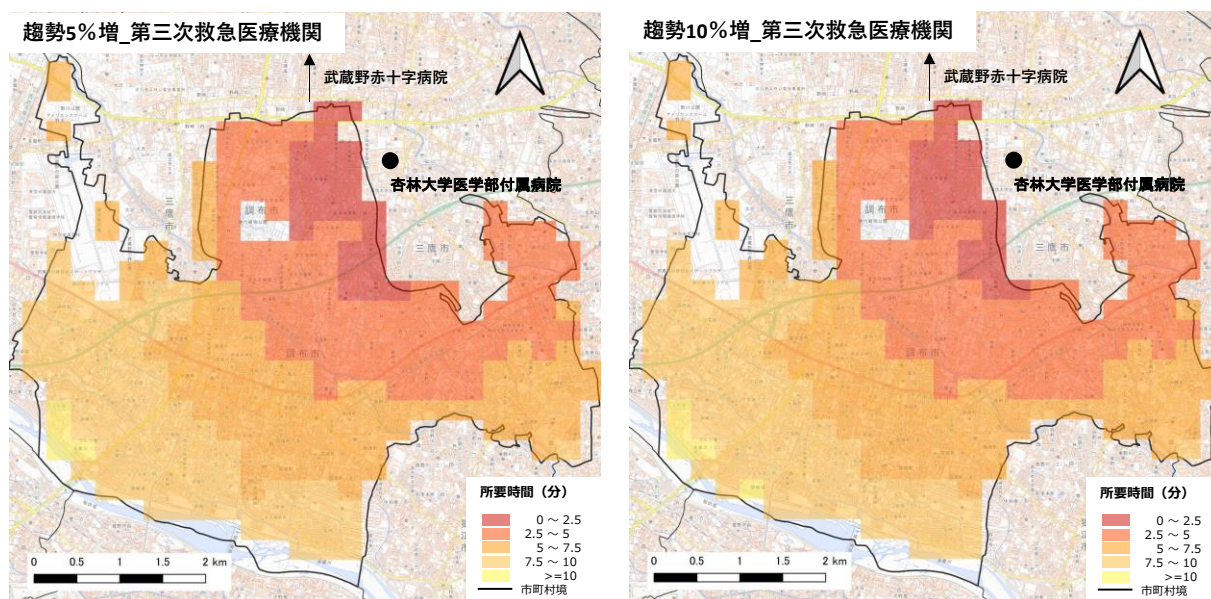


図 等時間圏域 趨勢5%増と趨勢10%増（第三次救急医療機関）

表 到達時間（分）別の人口カバー率（第三次救急医療機関）

到達時間（分）	現況道路網	目指すべき広域道路網				
		趨勢	将来ビジョン実現		自動車利用多様化	
			-5%	-10%	+5%	+10%
～2.5	5%	6%	6%	6%	6%	6%
2.5～5	29%	37%	37%	38%	35%	35%
5～7.5	64%	72%	73%	74%	71%	70%
7.5～10	94%	99%	100%	100%	99%	99%
10～12.5	100%	100%	100%	100%	100%	100%

ウ) 対象施設：第二次救急医療機関

第二次救急医療機関への等時間圏域は、目指すべき広域道路網（趨勢）の場合、2.5～5分以内到達の人口カバー率は97%となり、現況の道路網より3%ほど上昇する。将来シナリオ別では将来ビジョン実現では到達時間が短く、自動車利用多様化では到達時間が長くなる傾向がある。

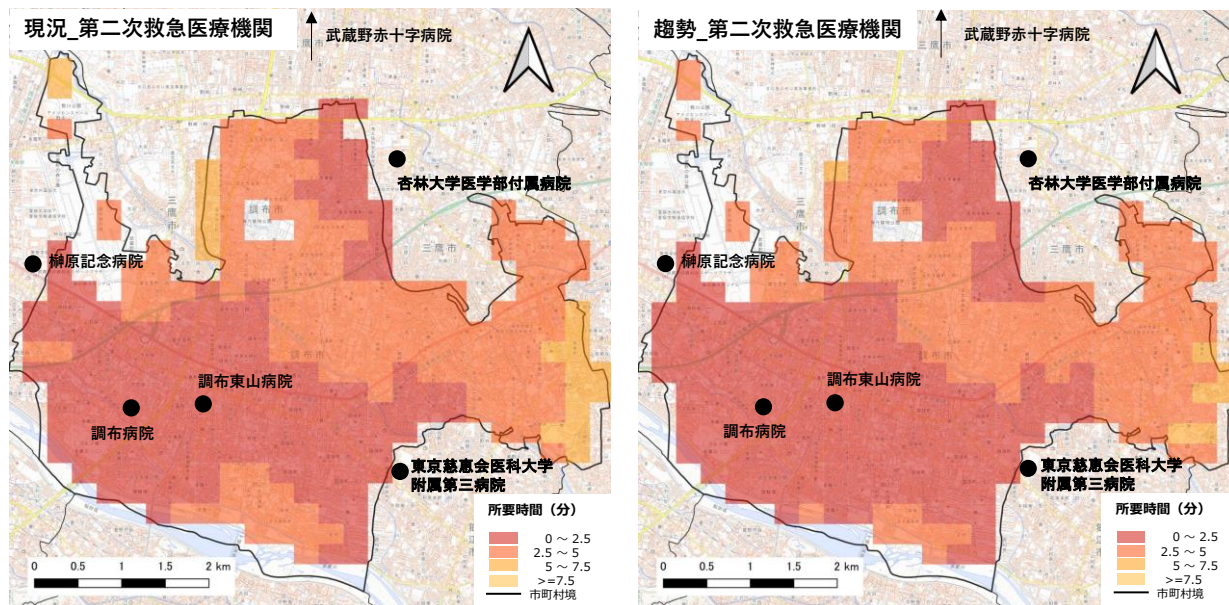


図 等時間圏域 現況と趨勢（第二次救急医療機関）

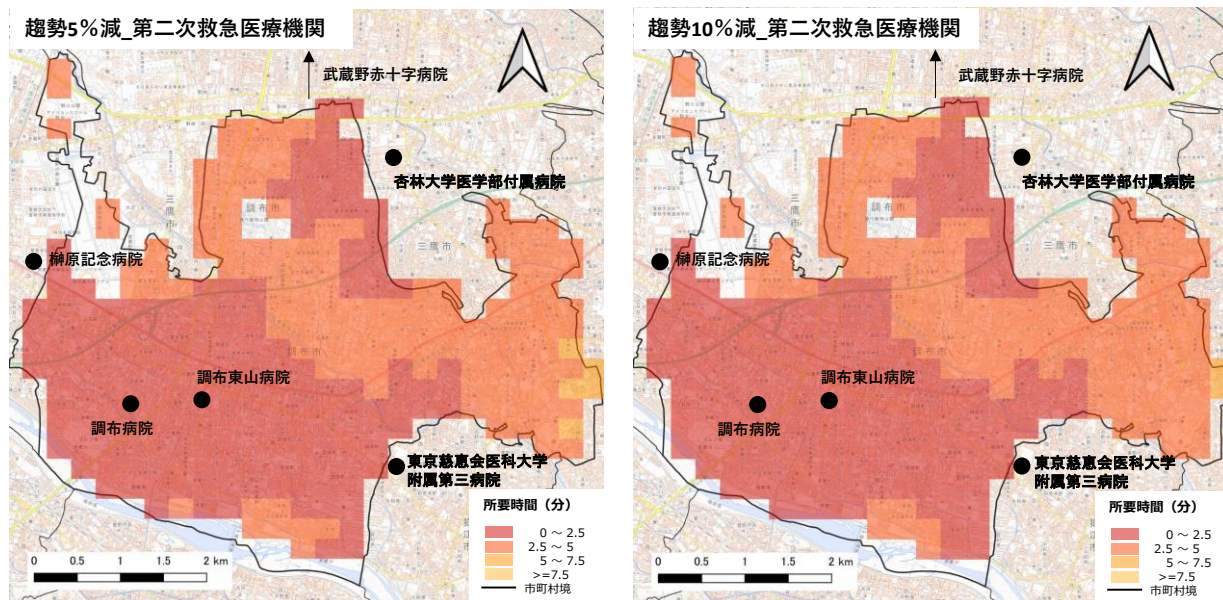


図 等時間圏域 趨勢5%減と趨勢10%減（第二次救急医療機関）

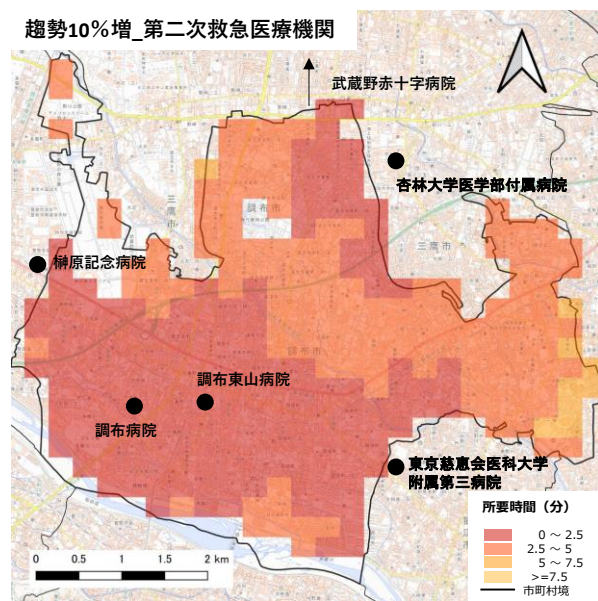
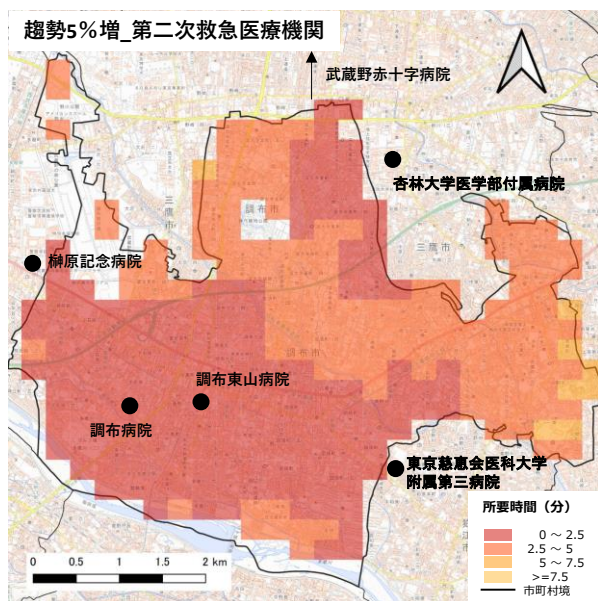


図 等時間圏域 趨勢5%増と趨勢10%増（第二次救急医療機関）

表 到達時間（分）別の人口カバー率（第二次救急医療機関）

到達時間（分）	現況道路網	目指すべき広域道路網				
		趨勢	将来ビジョン実現		自動車利用多様化	
			-5%	-10%	+5%	+10%
～2.5	55%	61%	61%	62%	61%	59%
2.5～5	94%	97%	98%	99%	97%	97%
5～7.5	100%	100%	100%	100%	100%	100%
7.5～10	100%	100%	100%	100%	100%	100%

エ) 対象施設：高速道路 I C

高速道路 I C への等時間圏域は、目指すべき広域道路網（趨勢）の場合、2.5～5分以内到達の人口カバー率は65%となり、現況の道路網より10%ほど上昇する。5～7.5分以内到達の人口カバー率も99%と現況の道路網より6%ほど上昇する。将来シナリオ別では将来ビジョン実現では到達時間が短く、自動車利用多様化では到達時間が長くなる傾向がある。

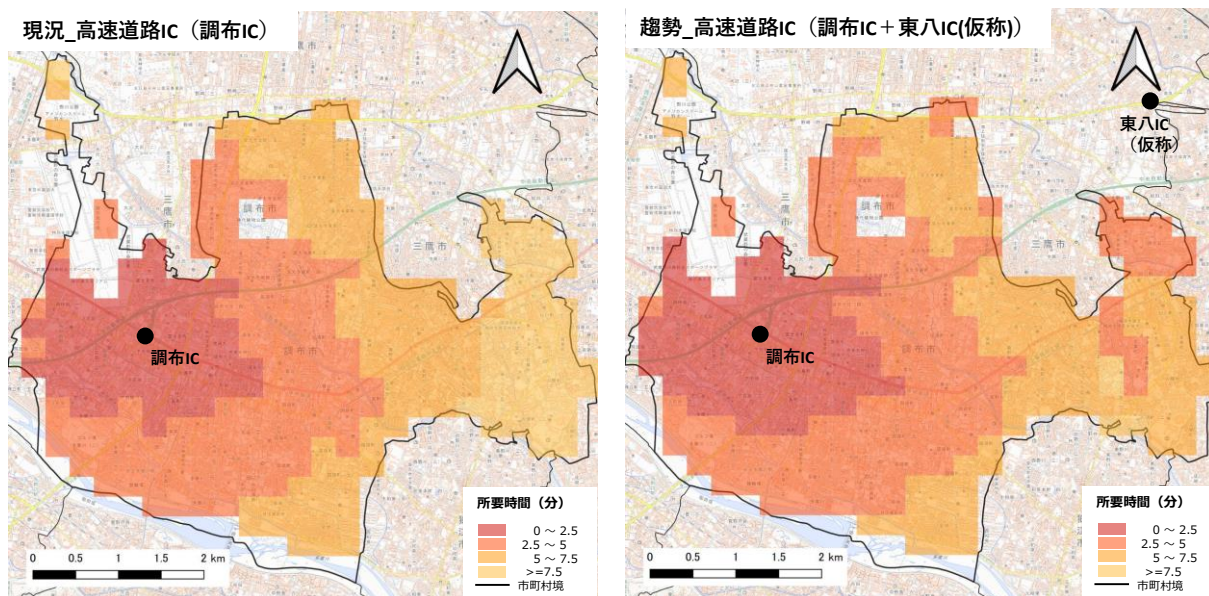


図 等時間圏域 現況と趨勢（高速道路 I C）

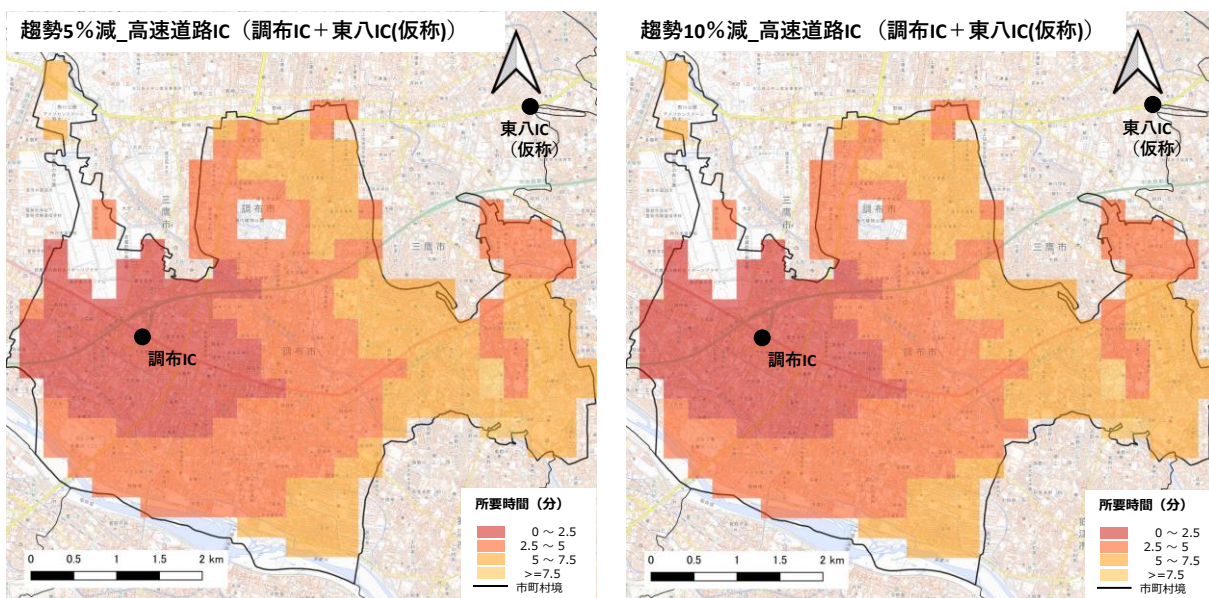


図 等時間圏域 趨勢5%減と趨勢10%減（高速道路 I C）

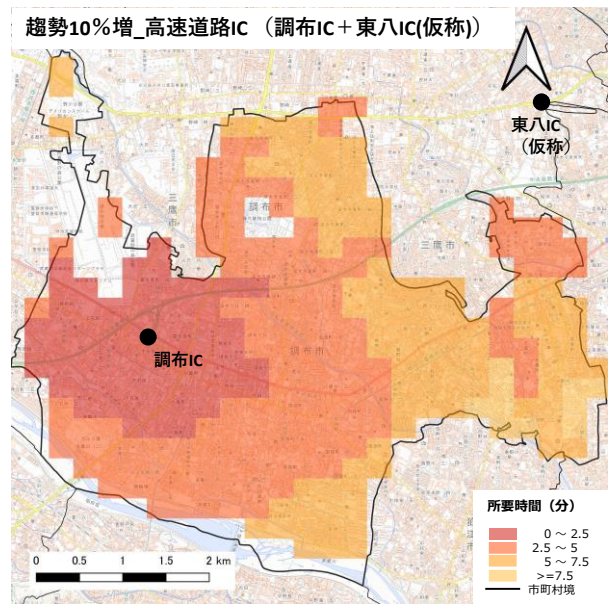
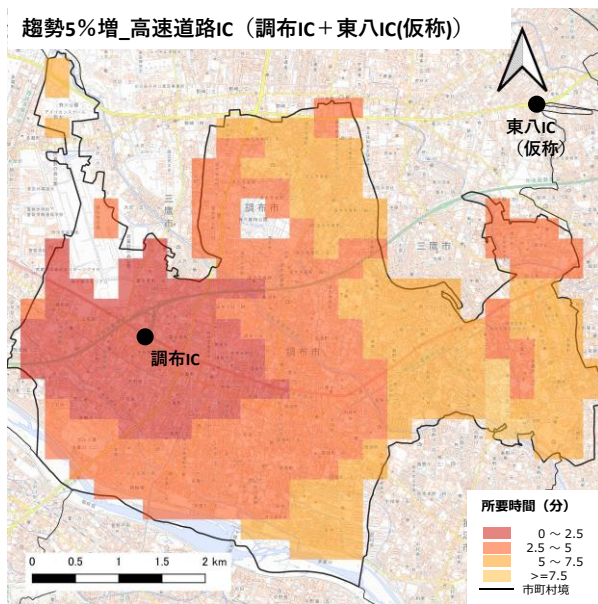


図 等時間圏域 趨勢5%増と趨勢10%増（高速道路IC）

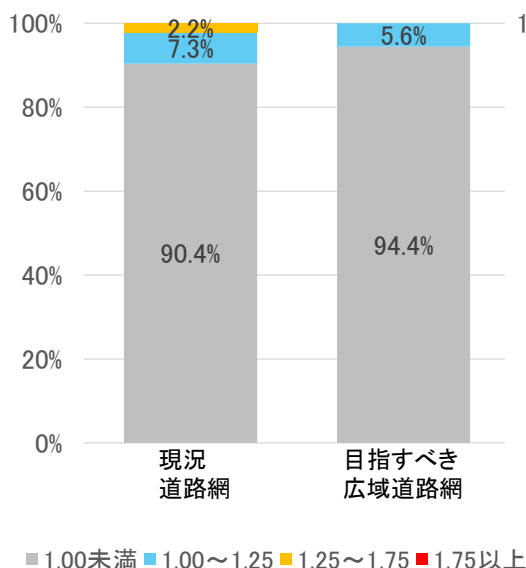
表 到達時間（分）別の人口カバー率（高速道路IC）

到達時間（分）	現況道路網	目指すべき広域道路網				
		趨勢	将来ビジョン実現		自動車利用多様化	
			-5%	-10%	+5%	+10%
～2.5	19%	22%	23%	24%	22%	21%
2.5～5	55%	65%	66%	67%	65%	64%
5～7.5	85%	99%	99%	99%	98%	97%
7.5～10	100%	100%	100%	100%	100%	100%

③評価指標：混雑度

目指すべき広域道路網（趨勢）の場合だと混雑度1.25～1.75の割合が0%，混雑度1.00～1.25の割合が減少し、混雑度が低下している。また、各将来シナリオで混雑度は低下している。

各混雑度の占める割合



各混雑度の占める割合

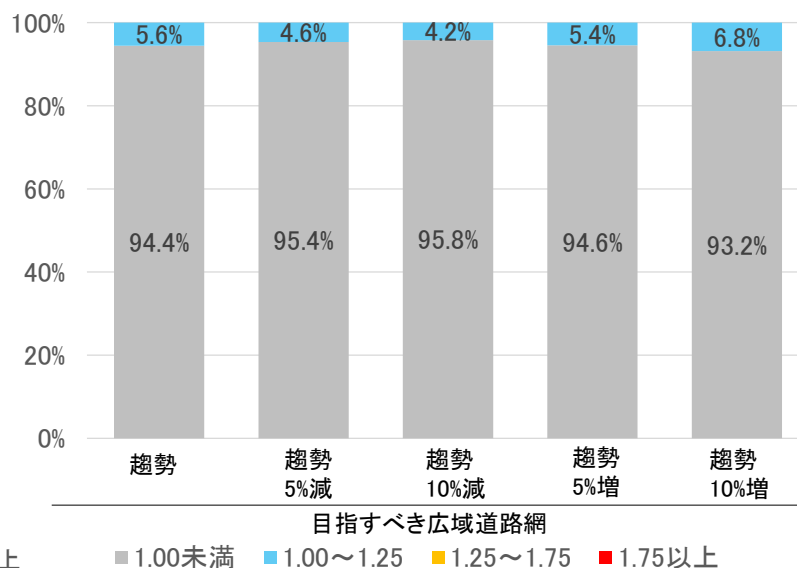


図 道路ネットワーク形成による混雑度の変化

（左：現況と将来趨勢（0～100%），右：将来シナリオ（80～100%部分拡大））

※混雑度とは：道路の混み具合を表す数値

表 混雑度の解説

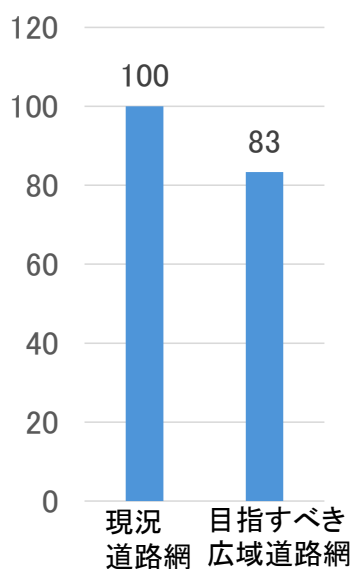
混雑度	交通状況の推定		
	飽和時間	交通量/道路容量	状況
1.0 未満	なし	1 以下	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～ 1.25 未満	1～2 時間以下	ほとんどの区間で 1 以下	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～ 1.75 未満	0～12 時間	1 以上の時間が 10～15%	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	ほとんどの時間	1 以上の時間が 50%を 超える	慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（昭和59年9月 社団法人日本道路協会）

④評価指標：CO₂排出量

現況の道路網を100として比較した場合、目指すべき広域道路網（趨勢）では17%削減される。
また、各将来シナリオで、現況の道路網と比較してCO₂排出量の削減が見られる。

現況の道路網でのCO₂排出量=100
とした場合のCO₂排出量



現況の道路網でのCO₂排出量=100
とした場合のCO₂排出量

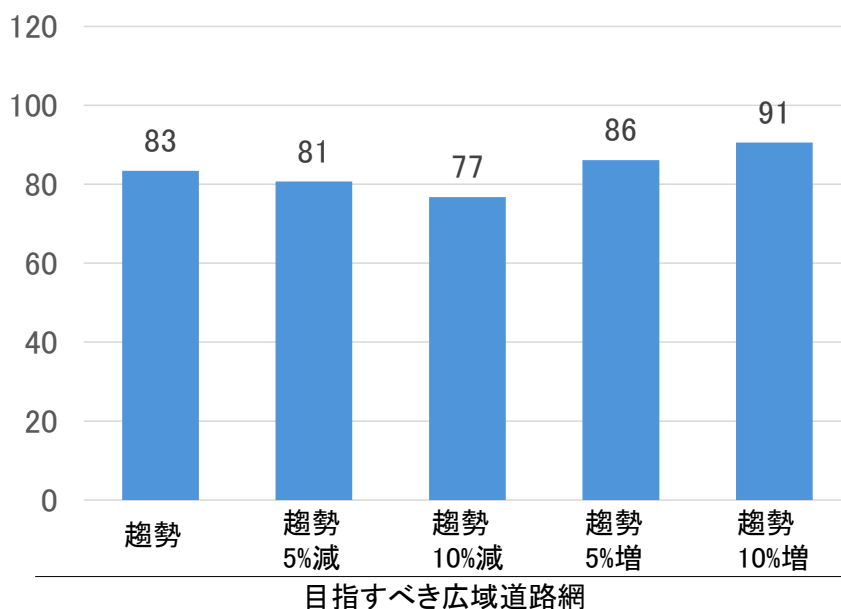


図 道路ネットワーク形成によるCO₂排出量の変化（左：現況と将来趨勢，右：将来シナリオ）

注）CO₂排出量は「資料：国土技術総合研究所 環境研究部 道路環境研究室，定量的評価指標の算出に用いるCO₂，NO_x，SPM排出原単位（H12）の算定について」から算出した値で，自動車側の機能改善（電気自動車の普及等）は考慮していない

4-3 目指すべき地区内道路網（案）

（１）道路網構築の視点（地区内道路網）ごとに必要な道路網

道路に期待される機能と役割が発揮されることを重視し、道路網構築の視点ごとに必要な道路網を重ね合わせて目指すべき地区内道路網を検討する。

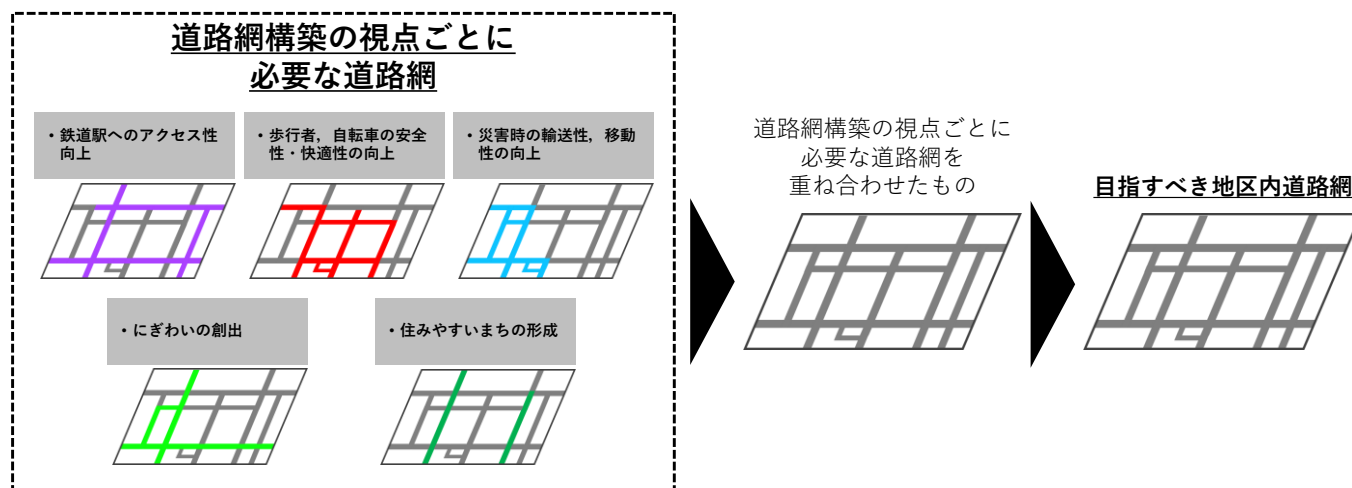


図 目指すべき道路網の検討のイメージ（地区内道路網の場合）

1. 鉄道駅へのアクセス性向上

道路網構築の考え方	<p>○生活道路を通行するバス路線では、バスが円滑に通行できる空間を確保するとともに、歩行者や自転車の安全性を確保することが重要。</p> <p>○鉄道駅周辺においては、歩行者と自転車の錯綜が懸念されるため、歩車分離を図る道路網の形成が重要。</p>
評価基準	<p>○最寄りの鉄道駅へのアクセス路線として、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 鉄道駅へのバス路線のうち概ね50本/日以上、及びミニバス運行の路線 - 鉄道駅への徒歩または自転車によるアクセス路線 - 鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセス路線

● バス路線

- ・バスは、市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道の通っていない地域の主要な交通手段としての役割を担う。
- ・市内には調布駅へ向かうバス路線、三鷹市、狛江市などの隣接市区を結ぶ路線が多い。

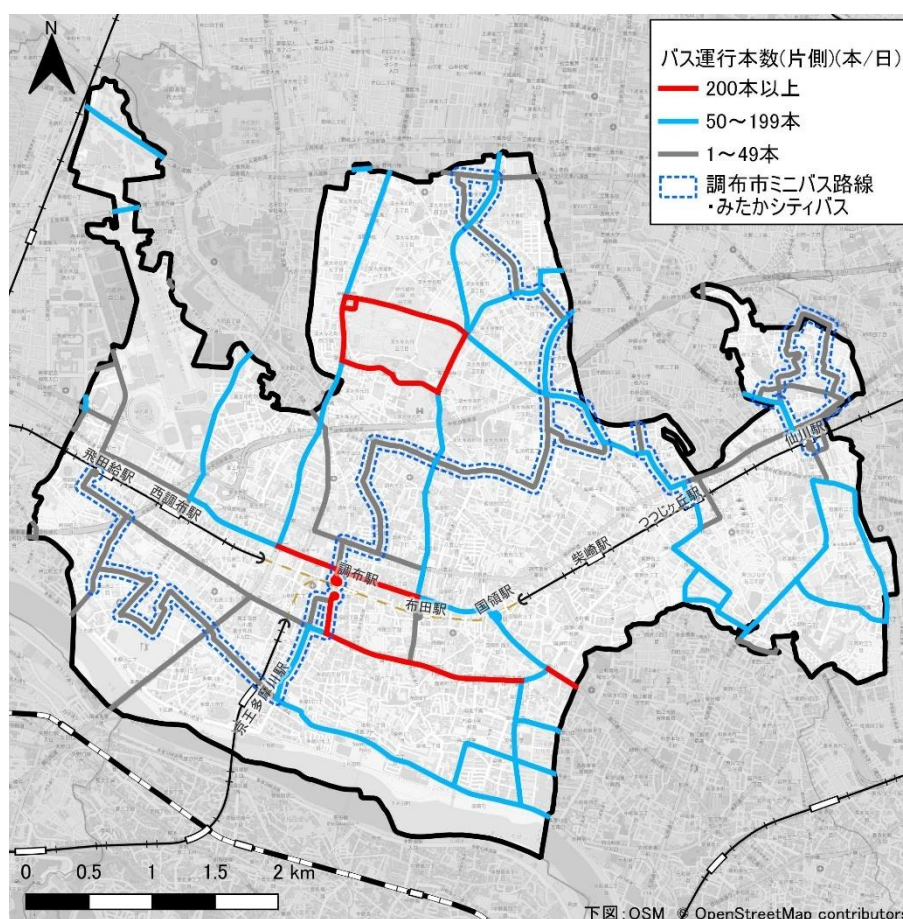
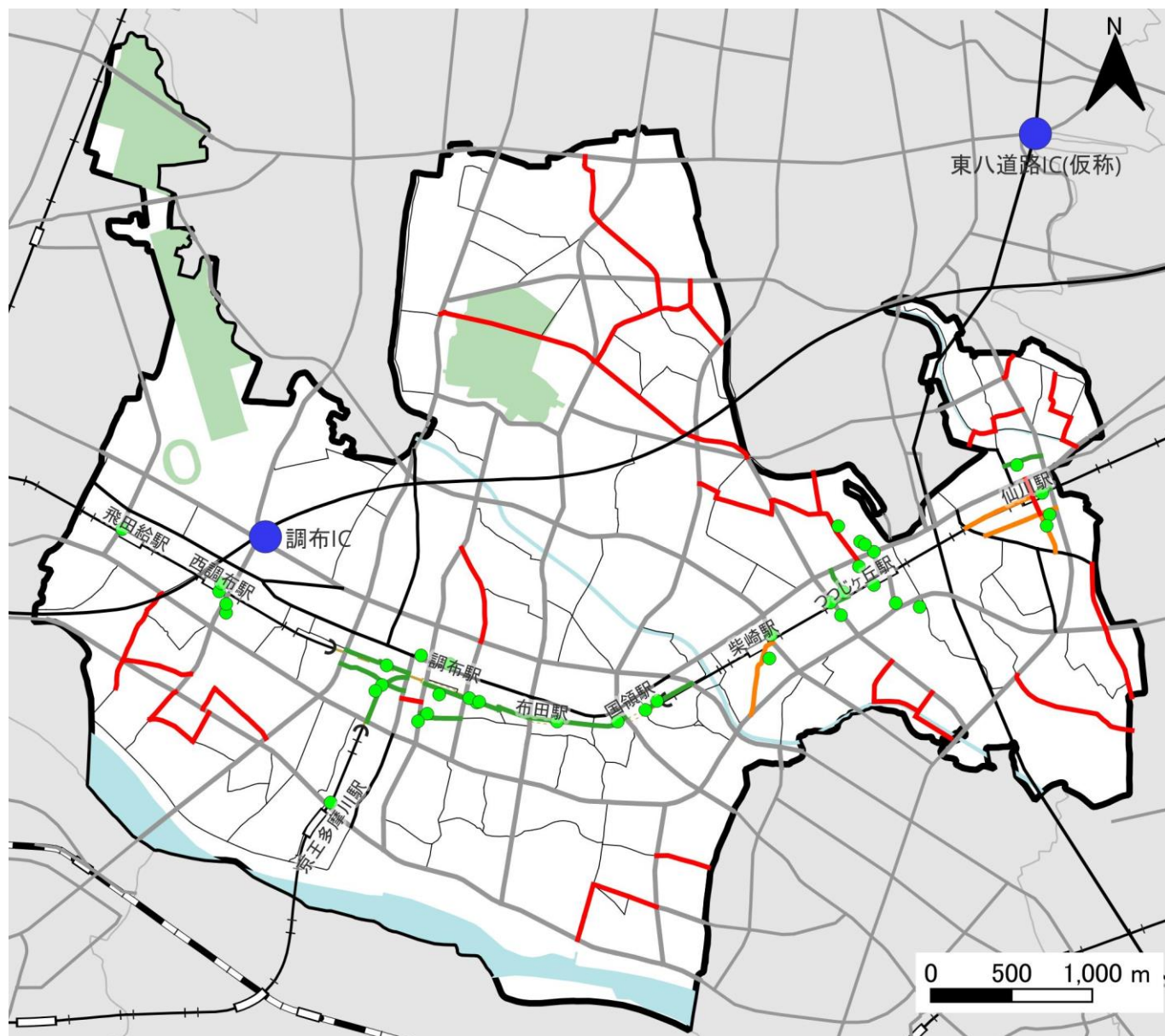


図 市内のバス路線

出典：各社時刻表より作成（令和7年度末時点）

抽出結果	○鉄道駅へのバス路線のうち概ね50本/日以上の道路、及びミニバス運行の路線 (—)
	○鉄道駅への徒歩または自転車によるアクセス路線 (—)
	○鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセス路線 (—)



凡例	
● 駐輪場（自転車）	— 都市計画道路
	— 検討対象路線
	● インターチェンジ

図 鉄道駅へのアクセス性向上（地区内道路網）抽出結果

4. 歩行者、自転車の安全性・快適性の向上

道路網構築の考え方	<p>○小学校の通学路においては、児童を事故から守るために歩行者と車両の歩車分離等を図り、安全性を確保することが重要。</p> <p>○徒歩や自転車での移動頻度の高まりを踏まえると、歩行者や自転車利用者の安全性を確保することが重要。</p>
評価基準	<p>○児童の安全性を確保するため、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 小学校と都市計画道路または都道を結ぶ路線 <p>○歩行者や自転車利用者の安全性・快適性を向上させるため、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 自転車の安全・快適な移動に資する路線 - 歩行者関連事故が多く発生している箇所周辺の路線

● 小学校と都市計画道路または都道を結ぶ路線

- ・小学校の通学路のうち、校門に面している路線は、各方面から登下校する児童が集中するため、都市計画道路、または都道と小学校を結ぶ路線を抽出する。



写真 小学校の通学時間帯の通学路の様子

● 自転車の安全・快適な移動に資する路線

- ・策定に向け検討中の自転車活用推進計画での検討内容を踏まえ今後評価する。

● 歩行者関連事故が多く発生している箇所

- ・乗降客数が最も多い調布駅周辺で事故発生密度が特に高く、次いで仙川駅、つつじヶ丘駅周辺で事故発生密度が比較的高い。

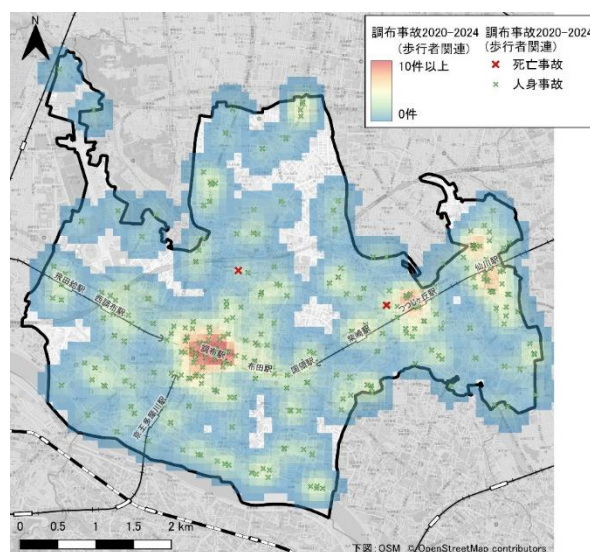
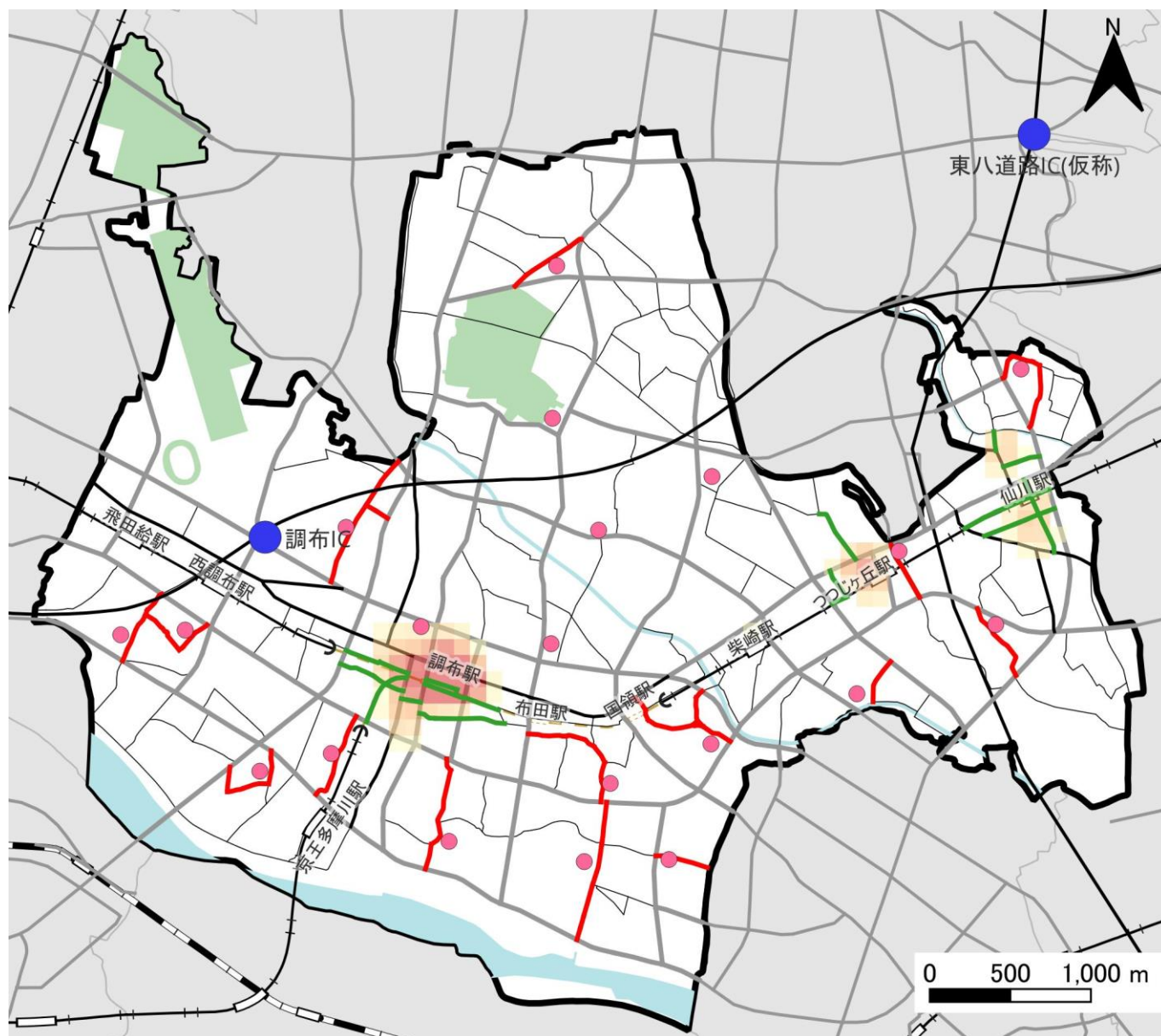


図 歩行者の事故発生密度・発生箇所（令和2～6年）

出典：交通事故統計情報のオープンデータ（令和2～6年）（警察庁）を基に作成

抽出結果

- 小学校と都市計画道路または都道を結ぶ路線 (—)
- 自転車の安全・快適な移動に資する路線 (—)
- 歩行者関連事故が多く発生している箇所周辺の路線 (—)



凡例

- | | | | |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|----------|
| ● | 小学校 | — | 都市計画道路 |
| — | 歩行者関連事故が多く発生している箇所 | — | 検討対象路線 |
| 5件 | 10件以上 | ● | インターチェンジ |

図 歩行者、自転車の安全性・快適性の向上（地区内道路網）抽出結果

5. 災害時の輸送性、移動性の向上

道路網構築の考え方	<p>○災害発生時において、消火活動等を迅速かつ円滑に行うために、消防活動困難区域を解消することなどが重要。</p> <p>○災害発生時に市民が避難場所まで速やかに避難するためには、安全な避難路を確保すること及び地域危険度が高く火災等で大きな被害が想定される木造住宅密集地域において、延焼を防止することが重要。</p>
評価基準	<p>○火災時における消防活動等を迅速かつ円滑に行うための路線として、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 消防活動困難区域の解消に資する路線 - 消防署へのヒアリング結果を参考に検討した消防活動時に必要な路線 <p>○災害時の避難を支える路線として、以下の路線を抽出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 都市計画道路または都道と避難所を結ぶ路線 - 都市計画道路と広域避難場所を結ぶ路線 - 木造住宅密集地域内または農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域内の路線

● 消防活動困難区域の解消に資する路線

- ・消防活動を円滑に行うために、消防ホースの曲折を考慮し、震災時に消防自動車を通れる幅員6m以上の道路から140m以遠の区域を消防活動困難区域と設定。
- ・消防活動困難区域を解消するため、区域内の路線を抽出する。

● 消防署へのヒアリング結果

- ・通常の火災や緊急事案のため住宅街も日常的に走行しているが、市内の生活道路は狭い道路が多いため苦慮している。
- ・迅速かつ円滑な消防活動を実施するため、道路網計画策定時に抽出した最低限必要な路線に基づき抽出する。

● 避難所

- ・避難所とは、地震等による家屋の倒壊、焼失などで被害を受けた人または現に被害を受ける恐れのある人を一時的に受け入れ、保護するために開設する市立小中学校・都立高校をいう。
- ・市には、市内の小中学校などの32ヶ所を避難所として指定している。

● 木造住宅密集地域

- ・東京都防災都市づくり推進計画基本方針（令和7年3月）において、令和2年に抽出した木造住宅密集地域のうち、令和4年土地利用現況調査（多摩）により算出した補正不燃領域率が60%未満の町丁目を木造住宅密集地域としている。なお、令和2年では、昭和55年以前の老朽木造建築物棟数率30%以上、補正不燃領域率60%未満、住宅戸数密度55世帯/ha以上、住宅戸数密度（3階以上共同住宅を除く）45世帯/ha以上のいずれにも該当する町丁目を木造住宅密集地域としている。

● 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

- ・東京都防災都市づくり推進計画基本方針（令和7年3月）において新たに、補正不燃領域率60%未満、住宅戸数密度55世帯/ha以上、住宅戸数密度（3階以上共同住宅を除く）45世帯/ha以上、農地率2%以上のいずれにも該当する町丁目を、農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域（農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に防災性が低下するおそれのある住宅市街地）として抽出している。

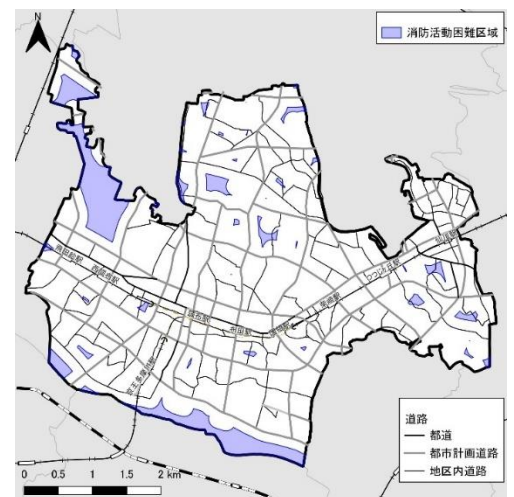
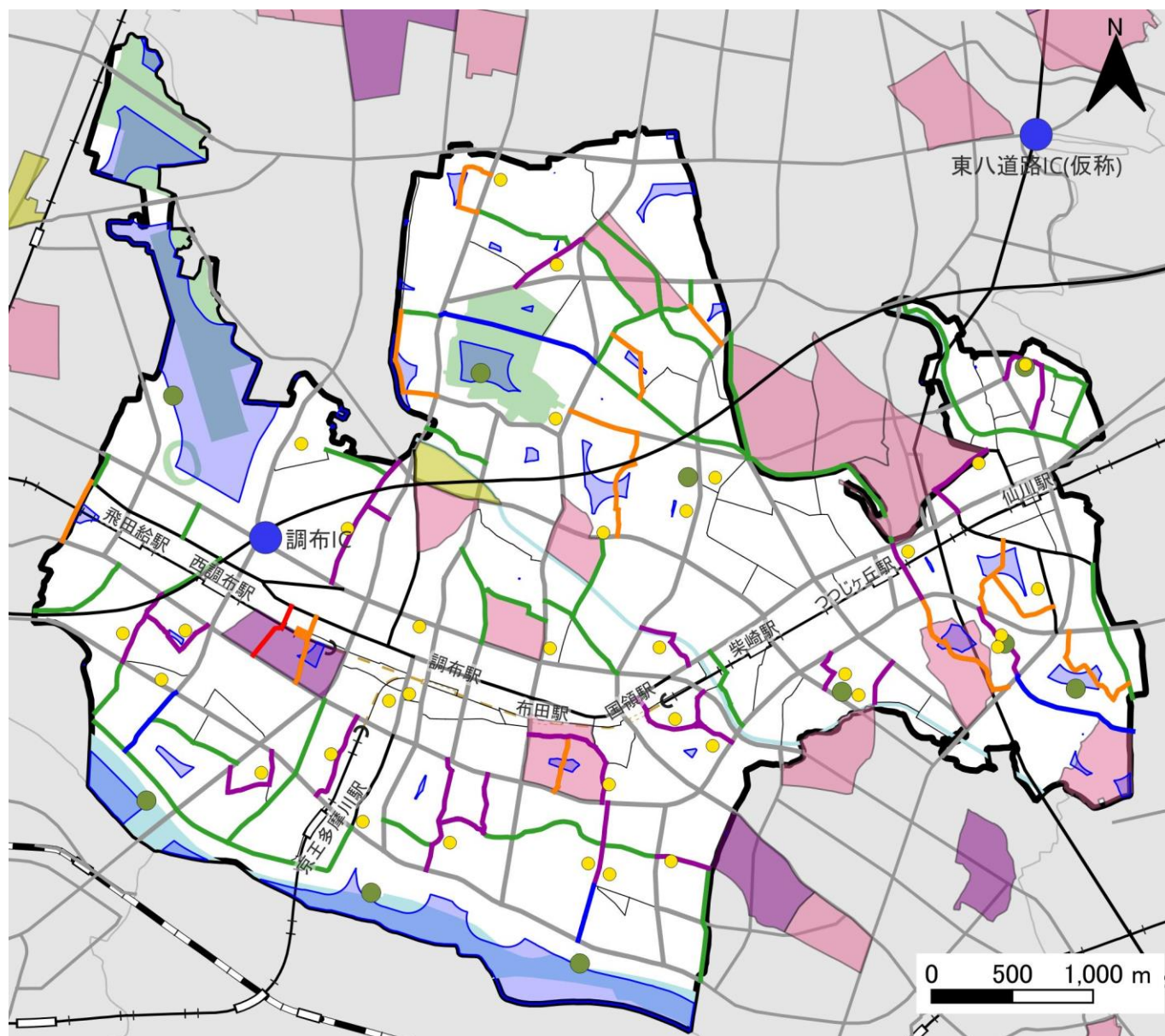


図 消防活動困難区域

出典：調布市資料より作成

抽出結果	<p>○消防活動困難区域の解消に資する路線（—）</p> <p>○消防署へのヒアリング結果を参考に検討した消防活動時に必要な路線（—）</p> <p>○都市計画道路または都道と避難所を結ぶ路線（—）</p> <p>○都市計画道路と広域避難場所を結ぶ路線（—）</p> <p>○木造住宅密集地域内または農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域内の路線（—）</p>
------	--



凡例		
● 広域避難場所	■ 木造住宅密集地域	— 都市計画道路
● 避難所	■ 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域	— 検討対象路線
■ 消防活動困難区域（都市計画道路フルネット時）	■ （双方に該当）	● インターチェンジ

図 災害時の輸送性、移動性の向上（地区内道路網）抽出結果

出典：防災都市づくり推進計画の基本方針（令和7年3月版）を基に作成

7. にぎわいの創出

道路網構築の考え方	○中心市街地や鉄道敷地、駅周辺のにぎわいを創出し、地域の活性化を図るためには、歩行者が安全・安心に回遊できる道路網を形成することが重要。
評価基準	○歩行者が安全・安心に回遊できる路線として、以下の路線を抽出する。 － 甲州街道～品川通り間および京王多摩川駅周辺を回遊するために必要な路線

● 甲州街道～品川通り間および京王多摩川駅周辺を回遊するために必要な路線

- ・ 調布市都市計画マスタープランの地域活性化関連方針図中の「駅周辺のにぎわいづくり」に該当する鉄道駅から周辺に所在する路線を抽出する。

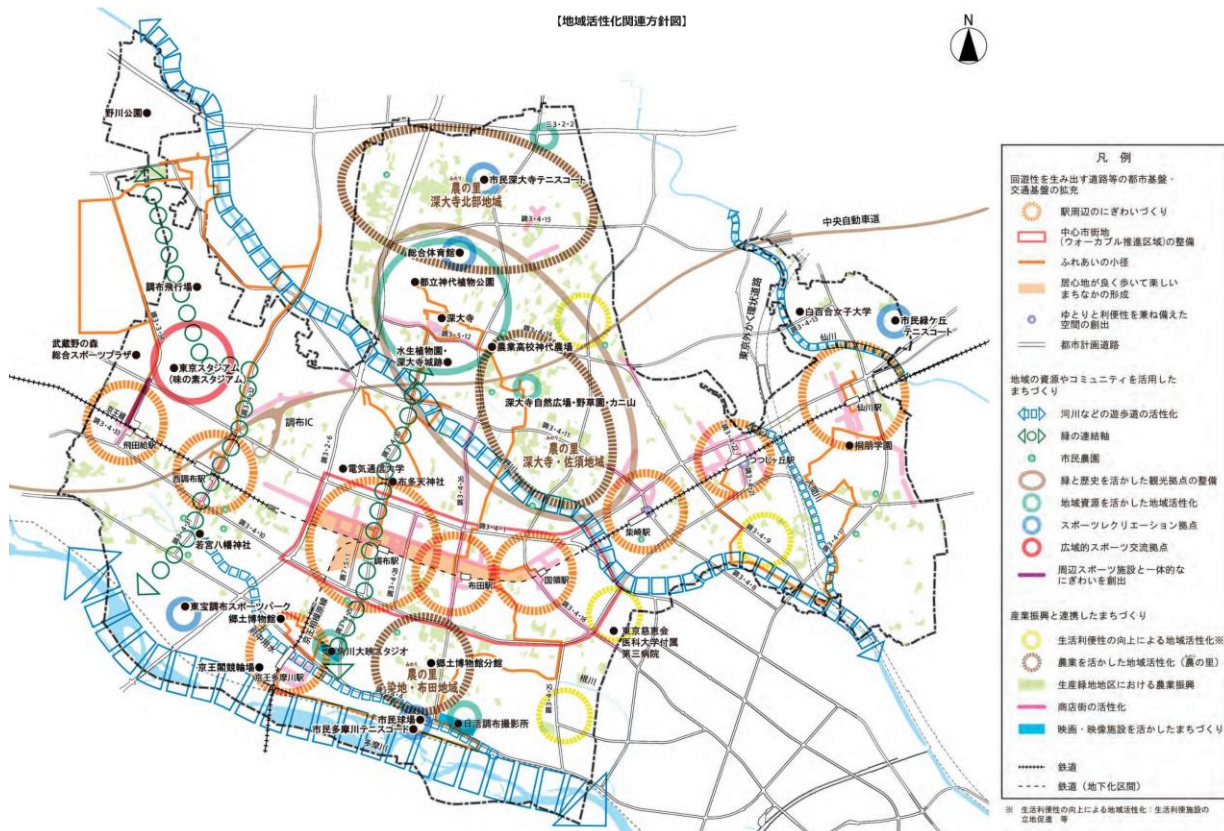
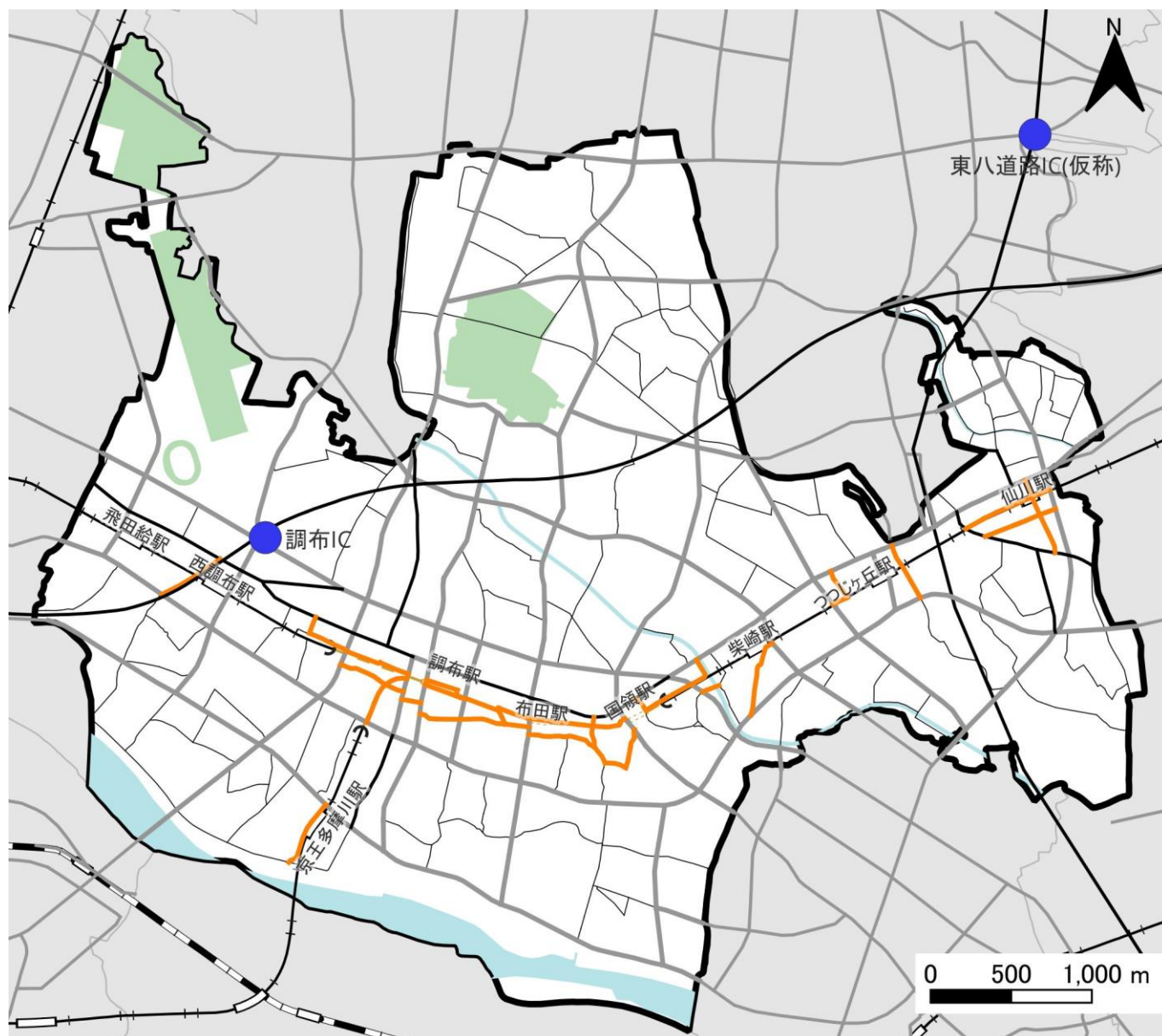


図 地域活性化関連方針図

出典：調布市都市計画マスタープラン

抽出結果

○甲州街道～品川通り間および京王多摩川駅周辺を回遊するために必要な路線（—）



凡例	
—	都市計画道路
—	検討対象路線
●	インターチェンジ

図 にぎわいの創出（地区内道路網）抽出結果

10. 住みやすいまちの形成

道路網構築の考え方	○良好な生活空間を創出するためには、地域住民の地域活動や生活に密接に関連した路線を、安全かつ快適に使えるようにすることが重要。
評価基準	○良好な生活空間を創出するために、地域住民の地域活動や生活に密接に関連する地域福祉センターや病院へのアクセス路線として、以下の路線を抽出する。 － 地域福祉センターや病院と都市計画道路または都道を結ぶ路線

● 地域福祉センター

- ・地域福祉センターとは、地域住民の福祉、文化の向上及び住民相互の連帯ときずなを深め、豊かな地域社会の形成を図るため、市内10箇所に設置された公共施設。



写真 地域福祉センター

出典：調布市コミュニティ施設予約システム

● 初期救急医療

- ・主に、自力で受診可能で、入院や手術を必要としない軽度の救急患者への夜間及び休日における外来診療を行う医療機関
 - － 調布市保健センター，調布市休日夜間急患診療所（調布市）
 - － 慈恵第三病院（狛江市）

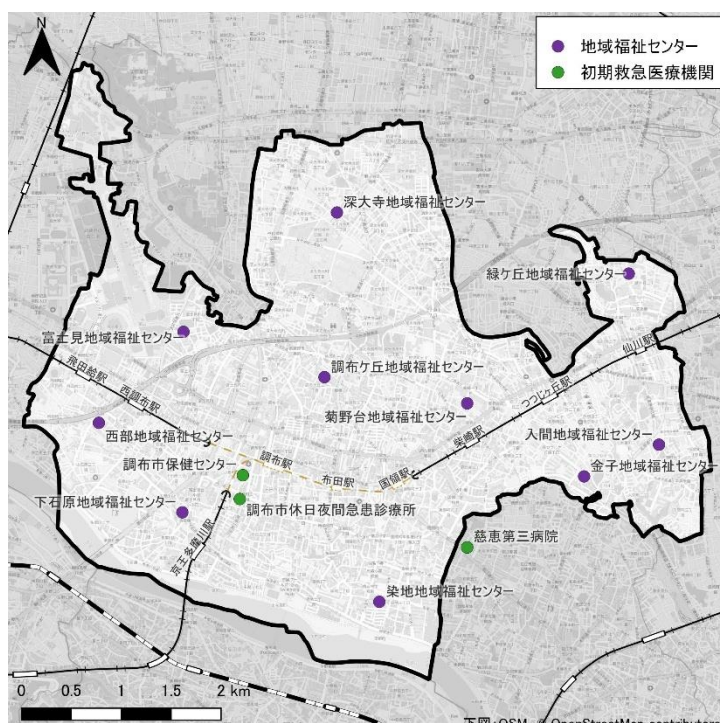
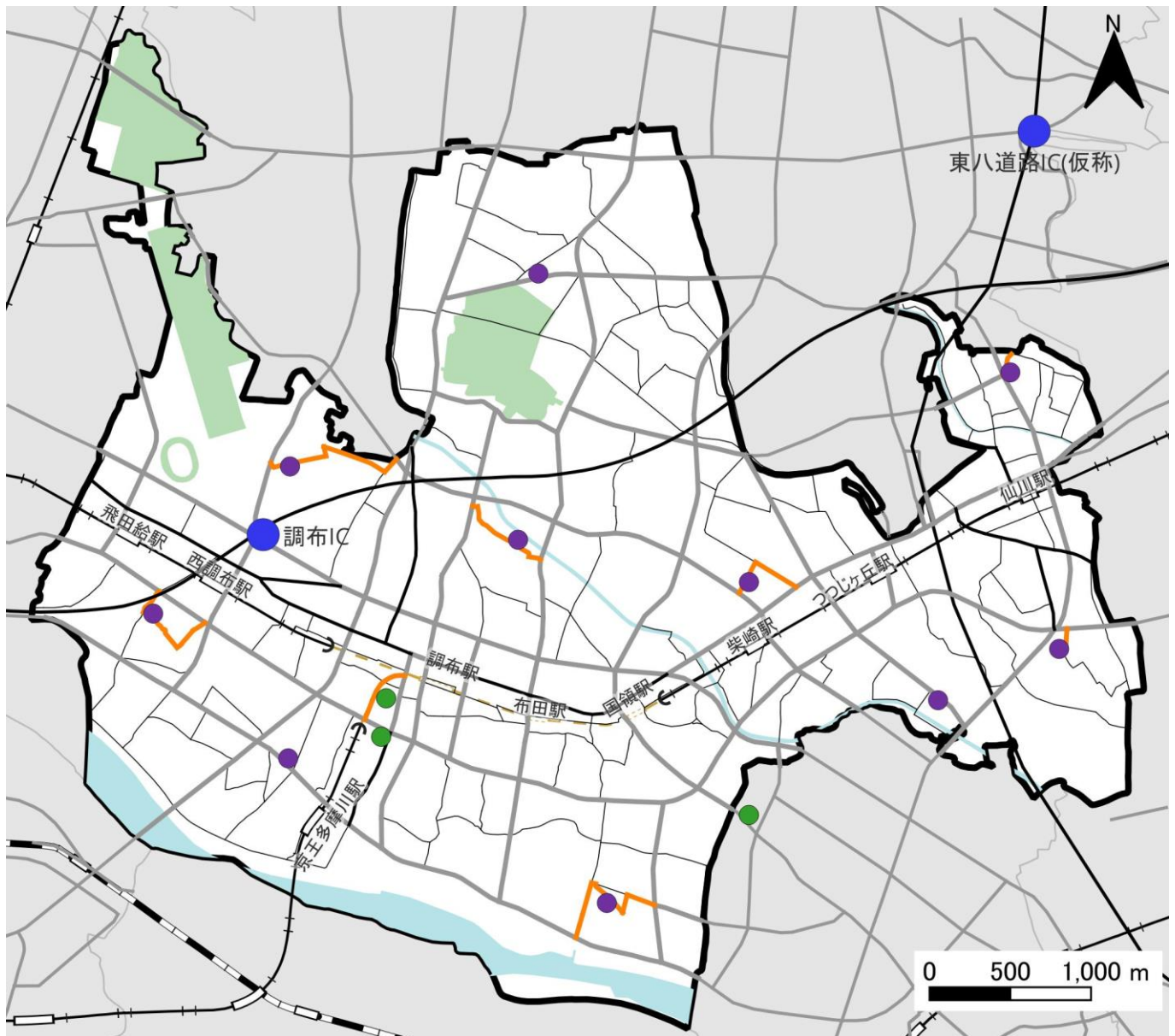


図 地域福祉センター，病院の位置

出典：（地域福祉センター）調布市HP，
（病院）国土数値情報（令和2年），
東京都における救急医療体制（令和6年）（東京都HP）を基に作成

抽出結果

○地域福祉センターや病院と都市計画道路または都道を結ぶ路線 (—)



凡例

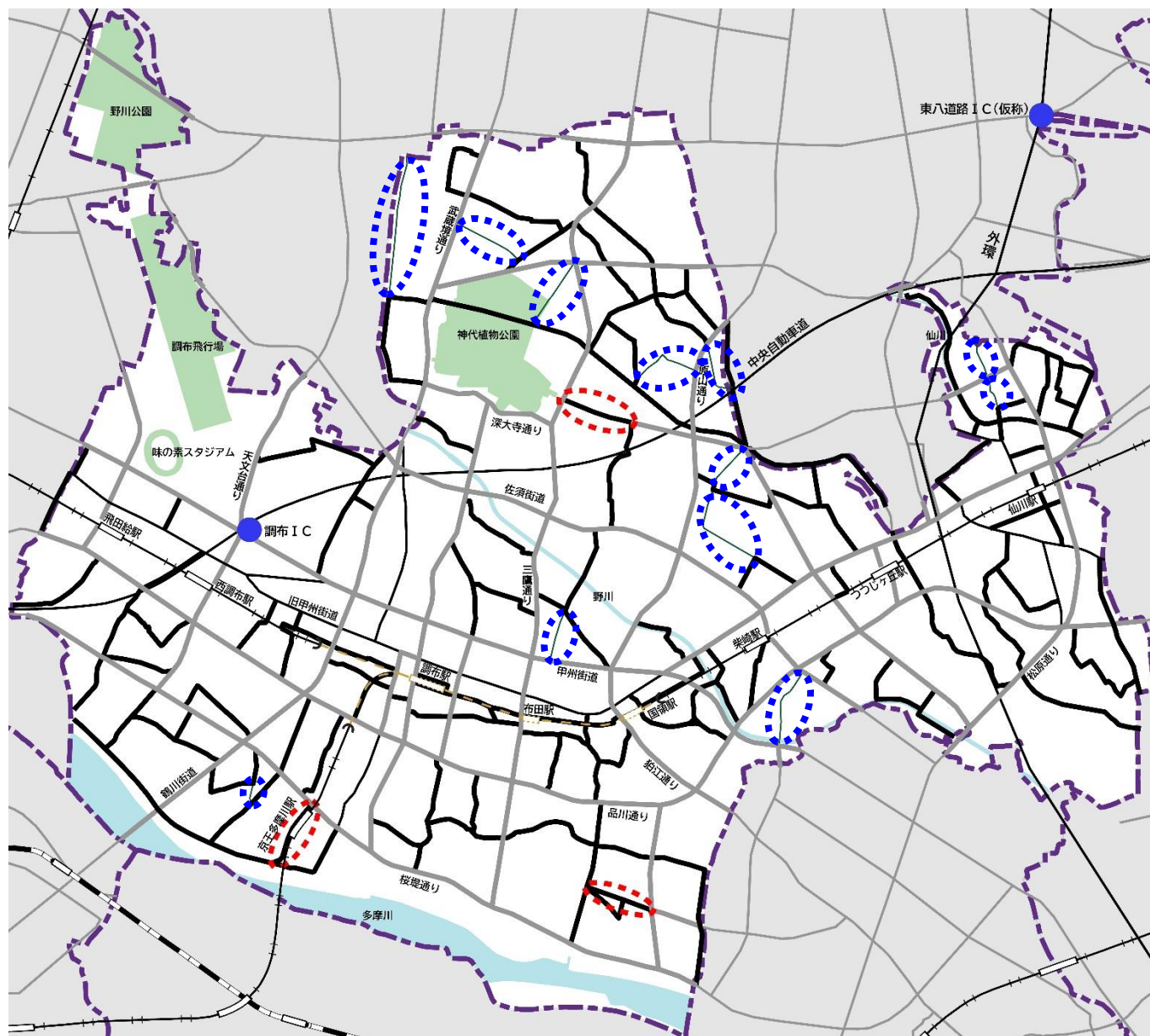
- | | |
|------------|------------|
| ● 初期救急医療機関 | — 都市計画道路 |
| ● 地域福祉センター | — 検討対象路線 |
| | ● インターチェンジ |

図 住みやすいまちの形成（地区内道路網）抽出結果

(2) 目指すべき地区内道路網（案）

5つの道路網構築の視点から、抽出した路線を重ね合わせて目指すべき地区内道路網（案）を構築した。

なお、道路網構築の視点「4. 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上」の抽出条件である「自転車の安全・快適な移動に資する路線」は、策定に向け検討中の自転車活用推進計画での検討結果によるため、位置付けを廃止する路線が変わる可能性がある。



凡 例	
	必要性が確認された路線(地区内道路網)
	計画の位置付けを廃止する路線
	新規指定 (道路網構築の視点から、新規路線を指定)
	広域道路網

図 目指すべき地区内道路網（案）

（３）幅員の考え方

１）地区内道路網の計画幅員

地区内道路は、道路網計画で道路網構築の視点（地区内道路網）ごとに道路幅員設定の考え方を整理して、道路幅員を設定した。

表 道路幅員設定の考え方

道路網構築の視点 （地区内道路）		道路幅員設定の考え方	計画幅員
鉄道駅への アクセス性 向上	鉄道駅へのバス（路線バス）路線	路線バスの走行に伴う歩行者の安全性を確保する。	7. 5 ～ 12. 0 m
	鉄道駅へのバス（ミニバス）路線	ミニバスの走行に伴う歩行者の安全性を確保する。	6. 0 ～ 8. 0 m
	鉄道駅への徒歩・自転車による アクセス路線	歩行者と自転車を優先させる道路とする。	6. 0 m
	鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセ ス路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6. 0 m
歩行者、自転 車の安全性・ 快適性の向上	小学校と都市計画道路または都 道を結ぶ路線	通学時の児童の安全性を確保する。	7. 5 m 8. 0 m
	自転車活用推進計画で目指すべ き自転車ネットワークに位置付 けている路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6. 0 m
	歩行者関連事故が多く発生して いる箇所周辺の路線	歩行者が安全に通行できる道路とする。	6. 0 m
災害時の輸送 性、移動性の 向上	消防活動困難区域の解消に資す る路線	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6. 0 m
	消防活動時に必要な路線	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6. 0 m
	都市計画道路または都道と避難 所を結ぶ路線	徒歩で避難所や広域避難場所に確実に到達できるようにす る。建物等の倒壊によって道路が閉塞されない幅員を確保 する。	6. 0 m
	都市計画道路と広域避難場所を 結ぶ路線		
	木造住宅密集地域内または農地 を有し防災性の維持・向上を図 るべき地域内の路線	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6. 0 m
にぎわいの 創出	甲州街道～品川通り間及び京王 多摩川駅周辺を回遊するために 必要な路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6. 0 m
住みやすい まちの形成	地域福祉センターや病院と都市 計画道路または都道を結ぶ路線	高齢者や地域住民など施設利用者の安全性を確保する。	6. 0 m 8. 0 m

横断面構成については、4 ケース（両側歩道、片側歩道、歩行者空間、自転車通行空間）を想定した。自転車ナビマーク等の自転車通行空間の明示は必要に応じて実施する。

なお、横断面構成は一例であり、道路整備の具体的な計画・実施段階では、道路に期待される機能と役割を考慮し、現地の状況を踏まえて横断面構成を設定する。

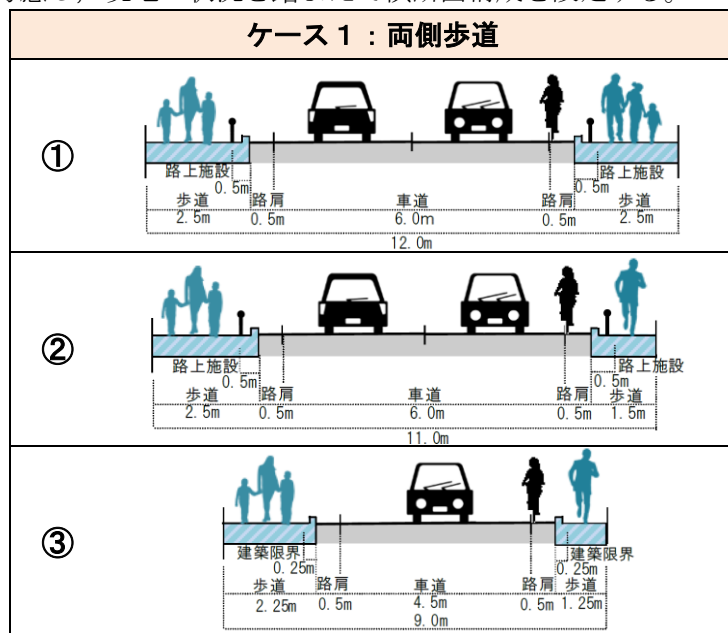


写真 ①・②の断面イメージ



写真 ③の断面イメージ

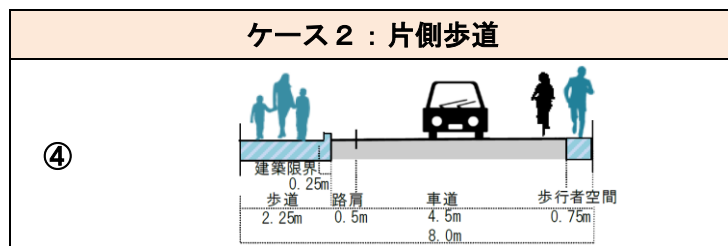


写真 ④の断面イメージ

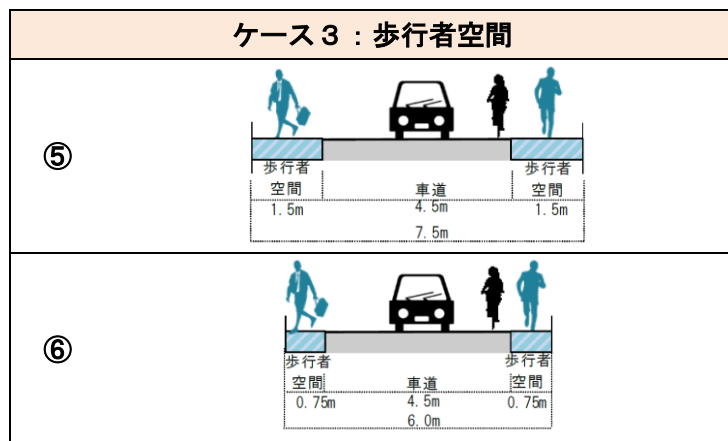
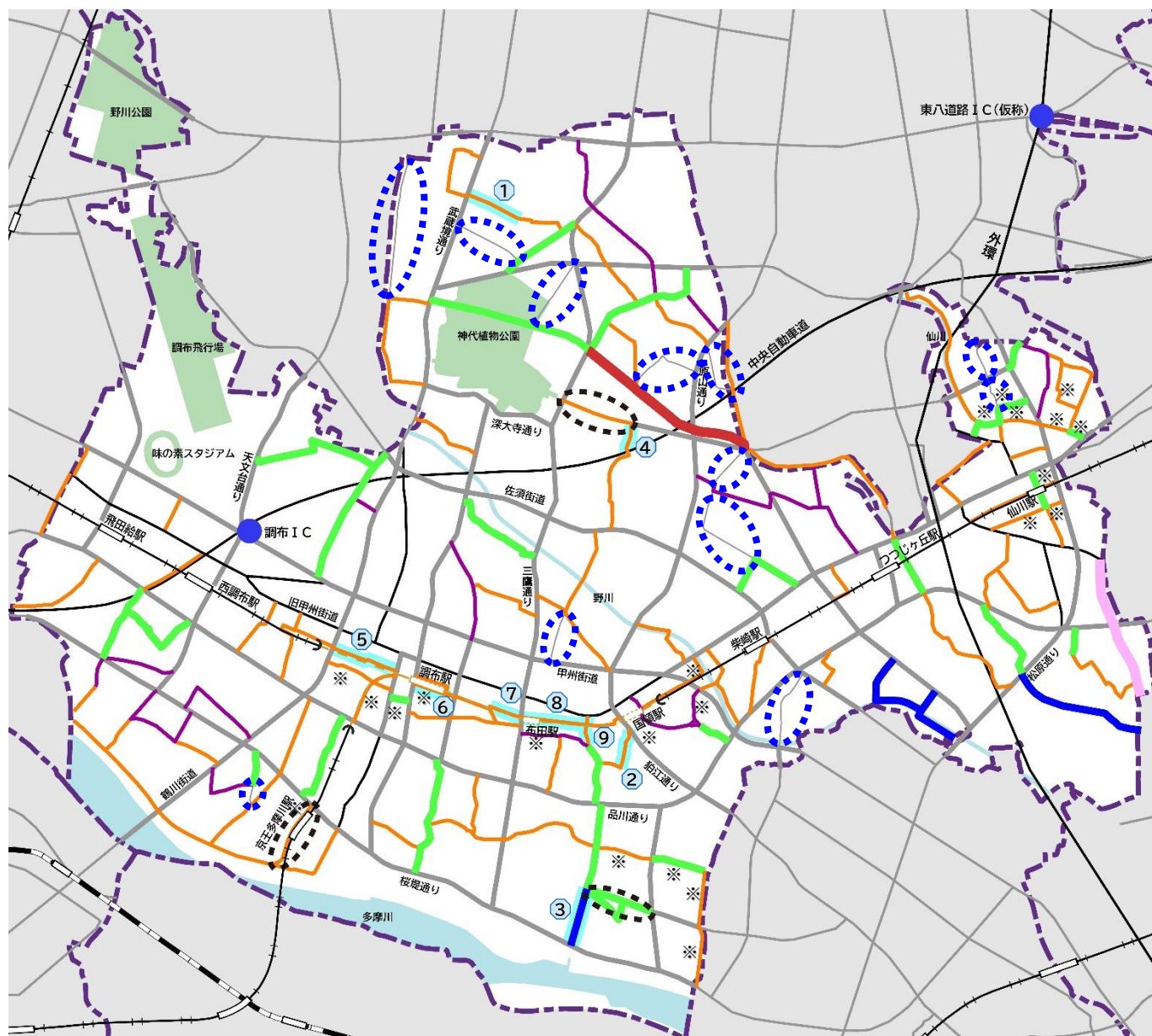


写真 ⑤・⑥の断面イメージ

※必要に応じて、自転車ナビマーク等を設置し、
自転車通行空間を明示します



凡 例	
必要性が確認された路線（地区内道路網）	
幅員 6.0m	
幅員 7.5m	
幅員 8.0m	
幅員 9.0m	
幅員 11.0m	
幅員 12.0m	
事業中路線	
計画の位置付けを廃止する路線	
新規指定 (道路網構築の視点から、新規路線を指定)	
広域道路網	

※ 地区計画で路線の位置付けがある道路

地区計画で区画道路の計画がある道路は、区画道路の幅員で整備する。

市区境道路の取扱い

市区境の路線は、隣接市区と調整のうえ、進める。

図 目指すべき地区内道路網（案）の幅員

事業中路線（９路線）

No	路線	区間	延長(m)
1	市道N80号線	調布3・2・6号線（武蔵境通り） ～市道N89号線	330
2	市道S154号線	調布3・4・18号線（狹江通り） ～市道S155号線	250
3	市道C20号線	調布3・4・4号線（桜堤通り）～ 市道S449号線	140
4	市道N528号線ほか1路線	調布3・4・14号線～ 市道N523号線	150
5	市道S45・S56号線	調布3・2・6号線（鶴川街道）～ 調布7・5・1号線（市役所前通り）	400
6	市道S74号線	調布3・4・28号線（蓮慶寺通り）～ 調布駅前広場	200
7	市道S104号線	調布3・4・26号線（布田南通り）～ 市道S95号線	200
8	市道S117号線	市道S146号線～ 調布3・4・26号線（布田南通り）	350
9	市道S146号線	都道119号線（旧甲州街道）～ 市道C22号線	180
	合計		2,200

（４）計画の位置付けを廃止する路線（地区内道路網）

道路網構築の視点により道路網の必要性を確認した結果、いずれの視点にも該当しなかった路線については、地区内道路網から位置付けを廃止する。

広域道路網における廃止候補路線や地区内道路網における計画の位置付けを廃止する路線については、下記の３種類の取扱いが考えられる。

（１）現道がある場所

新規に道路の拡幅整備は行わないが、現道はそのまま道路として残る。

（２）現道がない場所

新規に道路の整備は行わない。

（３）（１）のうち、建築基準法第42条第2項に該当する公道

地権者等からの申請に基づき、「狭あい道路拡幅整備事業」により、セットバック部分のL型側溝の整備を行っている。

5. 道路整備プログラム

5-1 道路整備プログラム

(1) 検討の方法

効率的・効果的に道路の整備を進めるために，道路整備プログラムでは，整備優先度の考え方をまとめたうえで，優先的に整備すべき路線を定める。

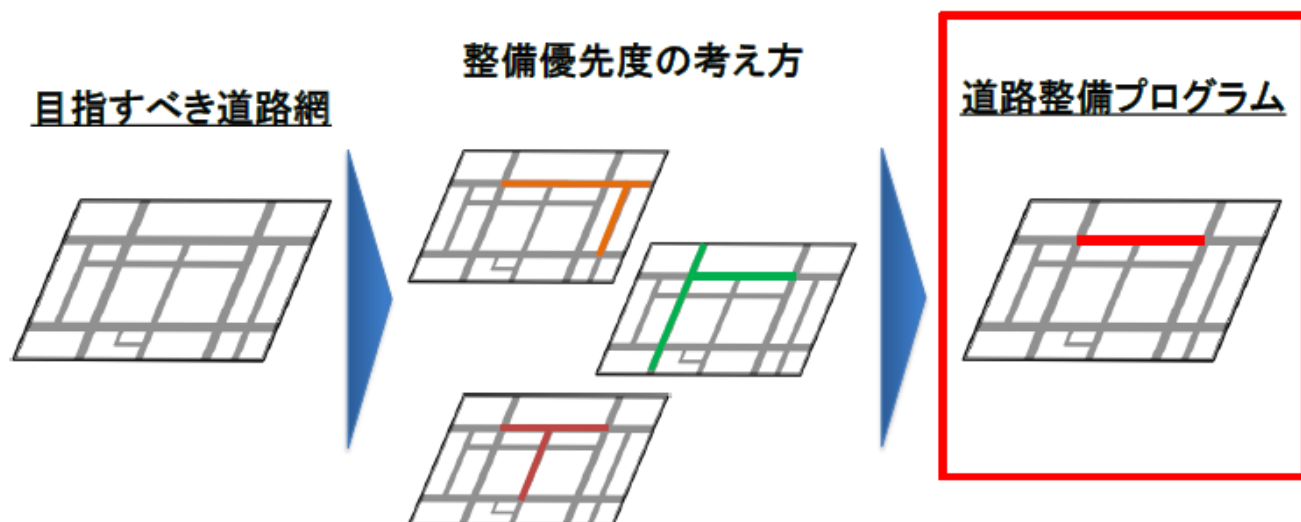


図 道路整備プログラムの検討イメージ

5-2 広域道路整備プログラム（案）

（１）広域道路整備プログラム（案）の検討

広域道路整備プログラムは、必要性が確認された路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方に基づき、優先的に整備すべき路線とそれ以外の路線（③）に分類する。さらに、優先的に整備すべき路線を令和８年度から令和２２年度までの１５年間で事業着手する優先整備路線（①）と、優先整備路線の次に事業着手する準優先整備路線（②）に分類する。また、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造の変更など都市計画の内容について検討する必要がある路線を計画検討路線（④）として選定する。

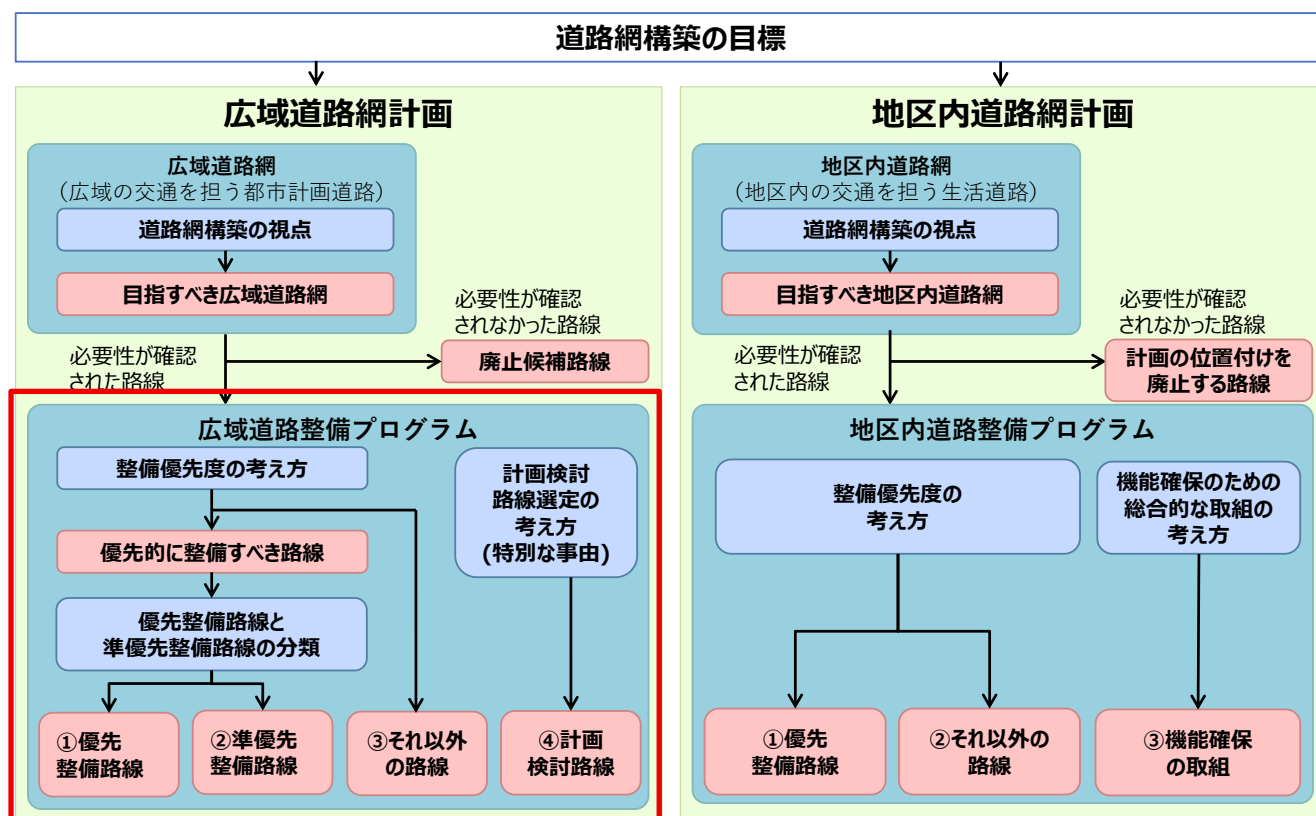


図 広域道路整備プログラム

(2) 優先的に整備すべき路線（優先整備路線，準優先整備路線）

1) 整備優先度の考え方

道路網構築の目標を踏まえ、整備優先度の考え方を設定し、優先的に整備すべき路線を選定する。

1. 円滑な道路ネットワークの構築

- 部分的に未整備となっている区間を整備することで、早期に整備効果を発現する

快適
便利
安全

効率性

<整備による効果>

- 生活道路への通過交通の抑制、事故の削減
- 渋滞箇所（ボトルネック区間）の解消
- 移動時間の短縮

2. 関連する都市基盤整備事業との連携

- 東京都施行路線と連携を図ることで、道路の整備効果を一体的に発現し、渋滞箇所の解消や道路整備による効果の大幅な向上を図る

快適
便利
安全

効率性

<整備による効果>

- 生活道路への通過交通の抑制、事故の削減
- 広域的な道路周辺に発生する渋滞箇所の解消
- 道路整備による効果の大幅な向上

3. 災害に強い都市基盤の整備

- 地域の防災上重要な機能を果たす路線を整備することで、災害に強いまちを形成する

防災
減災

<整備による効果>

- 緊急時に早急かつ安全に移動できる避難路の確保
- 円滑な救援活動や緊急物資の輸送
- 市街地の延焼を遮断することによる大規模火災の防止

4. 快適でより便利なまちの形成

- バス路線や駅周辺駐輪場へのアクセス路線、住民発意によるまちづくりが進められている地区と関連する路線、緑の連結軸の形成に寄与する路線を整備することで、快適でより便利なまちを形成します。

快適
便利
安全

環境
住環境

<整備による効果>

- バス路線の安全性・快適性の確保
- 駅周辺の歩行者・自転車の安全な通行空間の確保
- 地域住民と進める街づくり活動への支援
- 脱炭素化の推進

5. 安全な通行空間の確保

- 駅周辺のバリアフリー化や、通学路に歩道を設置することで、安全な歩行者空間の確保を図る

快適
便利
安全

環境
住環境

<整備による効果>

- 高齢者や児童等の安全な歩行者空間の確保，事故の削減

6. 地域特性を活かした都市空間の形成

- 駅周辺における交通の利便性の向上を図るとともに、深大寺地区へのアクセス性の向上を図る



深大寺地区

快適
便利
安全

活性化

<整備による効果>

- 駅周辺の活性化，利便性，回遊性の向上
- 観光拠点（深大寺地区）へのアクセス性向上

2) 優先整備路線と準優先整備路線の分類の考え方

優先的に整備すべき路線を、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する「優先整備路線」と、優先整備路線の次に優先的に事業着手する「準優先整備路線」に分類する。

なお、「優先整備路線」は、「東京における都市計画道路の整備方針」と整合を図る。

1. 都市交通の円滑化の推進

つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺における開かずの踏切の解消に向けた取組との連携を考慮し、路線を分類した。

2. 東京都施行路線との連携

東京都施行路線との連携を考慮し、路線を分類した。

3. 実現可能な整備延長

道路網計画では、市施行の優先整備路線を6路線（延長約1,000m）選定し、事業化した路線は、4路線（延長約660m）、他に事業準備中の路線が2路線となっています。

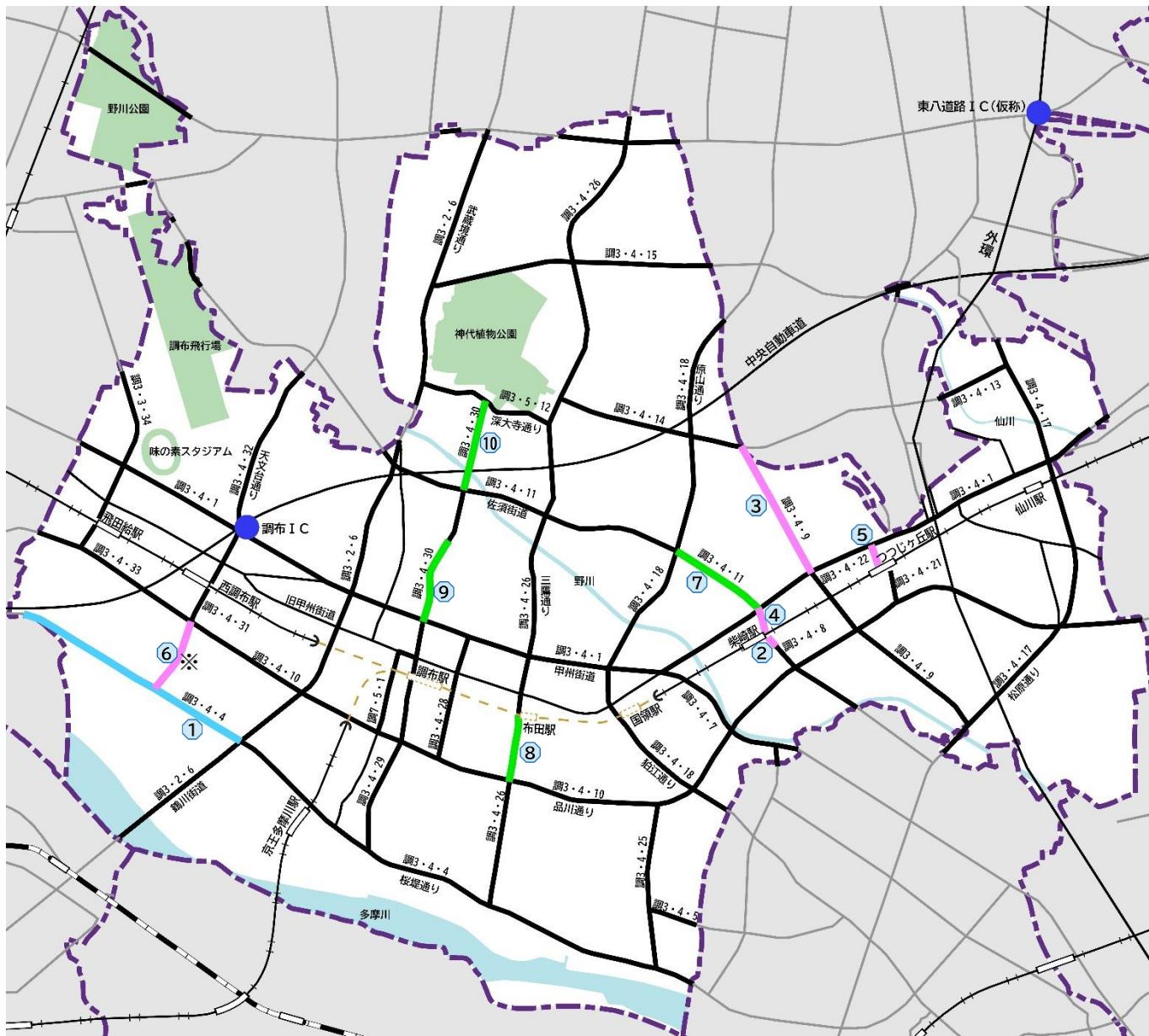
事業の実現可能な整備延長を考慮し、路線を分類した。

4. 現在、事業化準備中の路線

現在、測量や設計などを実施し事業化を準備している路線については、事業の継続性を考慮した。

3) 優先的に整備すべき路線（優先整備路線・準優先整備路線）

優先的に整備すべき路線を、優先整備路線と準優先整備路線として以下のとおり分類した。







凡 例	
	優先整備路線（都施行）
	優先整備路線（市施行）
	準優先整備路線（市施行）
	必要性が確認された路線（上記以外）

図 優先的に整備すべき路線（案）

優先整備路線（都施行）（１路線）

No	路線	区間	延長(m)
1	調布３・４・４号線	調布３・２・６～府中市境	1,470
	合計		1,470

優先整備路線（市施行）（５路線）

No	路線	区間	延長(m)
2	調布３・４・８号線	柴崎駅～菊野台３丁目 (交通広場約2,500㎡)	50
3	調布３・４・９号線	調布３・４・１～調布３・４・１４	830
4	調布３・４・１１号線	柴崎駅～調布３・４・１ (交通広場約2,500㎡)	100
5	調布３・４・２２号線	つつじヶ丘駅～調布３・４・１ (交通広場約3,950㎡)	90
6	調布３・４・３１号線※	調布３・４・１０～調布３・４・４	460
	合計		1,530

※東京都施行の優先整備路線に関連する路線

準優先整備路線（市施行）（４路線）

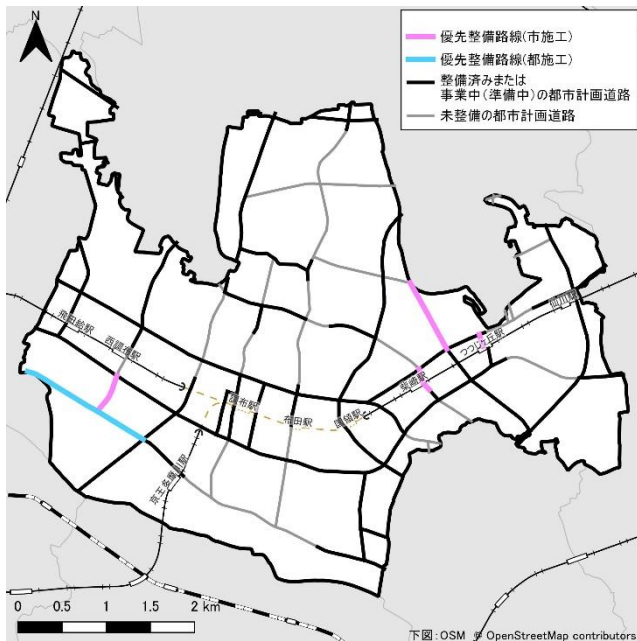
No	路線	区間	延長(m)
7	調布３・４・１１号線	調布３・４・１～調布３・４・１８	610
8	調布３・４・２６号線	調布３・４・１０～布田駅	380
9	調布３・４・３０号線	調布３・４・１～調布ヶ丘１丁目	500
10	調布３・４・３０号線	調布３・４・１１～調布３・５・１２	420
	合計		1,910

4) 優先的に整備すべき路線を整備することにより期待される効果

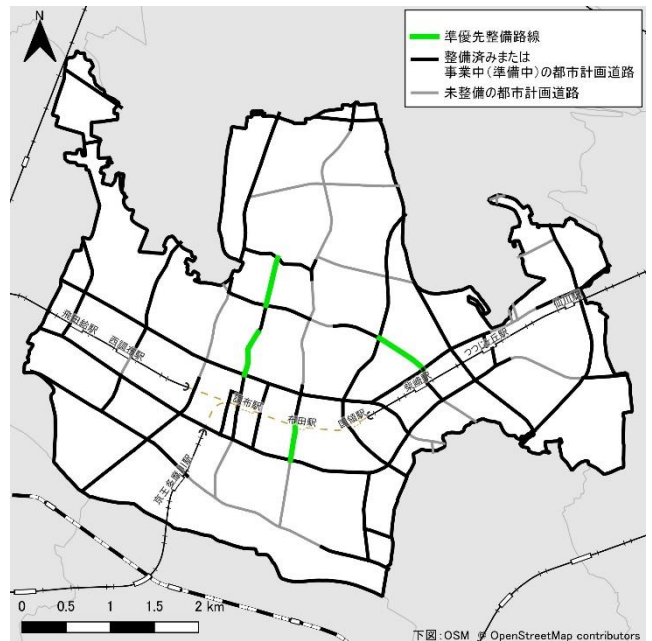
「優先整備路線」を整備することによって、鉄道駅へのアクセス性の向上に重点を置いた交通結節機能の強化が図られるとともに、道路ネットワーク機能の強化が図られる。

また、「準優先整備路線」を整備することによって、市内における鉄道駅へのアクセス路線は全て整備済となり、連続性を確保することにより道路ネットワーク機能の更なる強化が図られる。

● 第1段階：優先整備路線（市施行+都施行）



● 第2段階：準優先整備路線（市施行）



（３）計画検討路線

１）計画検討路線の選定の考え方（特別な事由）

広域道路網として必要性が確認された路線のうち、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造形式の変更など都市計画の内容について検討する必要がある路線を計画検討路線として位置付ける。計画検討路線には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていく。

【特別な事由】

１．現地の状況により、検討が必要な路線

計画地周辺の地形条件や自然環境、前後区間との車線数不整合によりボトルネックとなっている路線等について、今後、事業化を見据えて、構造、幅員等の検討が必要な路線を選定した。

２．隣接市区と調整が必要な路線

隣接市区と接続する都市計画道路で、都市計画の不整合が生じている路線や隣接市区と調整が必要な路線を選定した。

３．既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線

都市計画道路と並行する既存道路の機能の向上を図ることで、当該道路が都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性のある路線を選定した。

2) 計画検討路線選定の考え方（特別な事由）により抽出する路線

- 現地の状況により、検討が必要な路線

調布3・4・10号線

<区間>

調布3・4・17号線～東つつじヶ丘2丁目

<計画幅員>

計画幅員16m（未整備）

<選定理由>

本路線は、多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり防災都市づくり推進計画で一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線である。

一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要である。

<検討主体>

市



図 計画検討路線（調布3・4・10号線）

● 現地の状況により、検討が必要な路線

調布 3・2・6 号線

< 区間 >

都道 119 (旧甲州街道) ～中央自動車道

< 計画幅員 >

計画幅員 18m (整備済 (一部 22m 概成))

< 選定理由 >

調布 3・2・6 号線は、多摩地域の骨格を成す南北方向の幹線道路である。

当該区間を除く路線の大半は、計画幅員 25～36m で都市計画決定され、4車線で整備されているが、当該区間のみ計画幅員 18m～22m で決定され、2車線で整備されている (一部 22m は概成)。

将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、路線として車線数の整合を図る必要がある。

< 検討主体 >

東京都

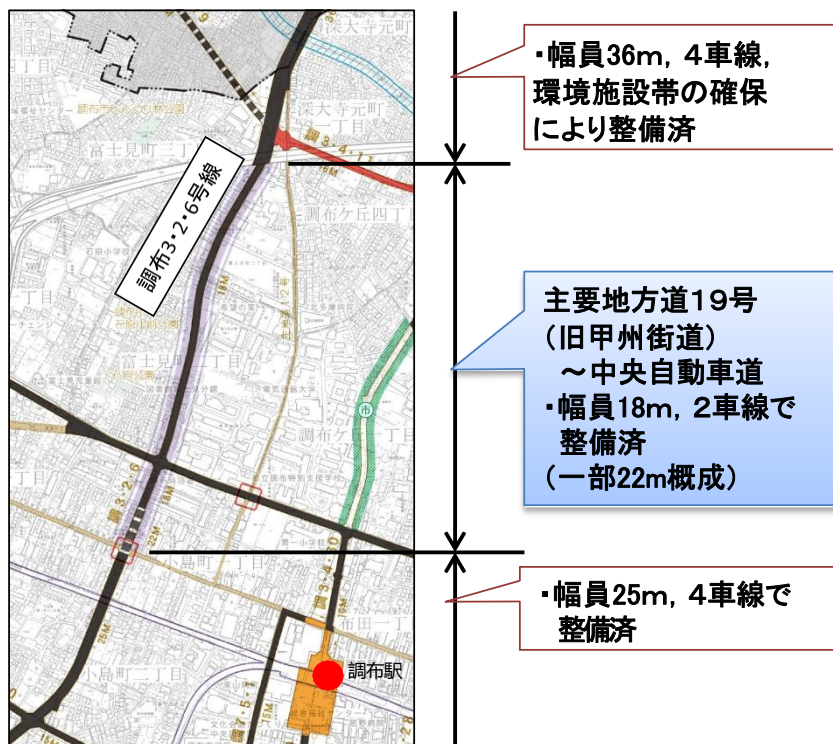


図 計画検討路線 (調布 3・2・6 号線)

● 隣接市区と調整が必要な路線

三鷹 3・4・13 号線支線 1，支線 2

<計画幅員>

計画幅員 9. 2 5 m（未整備）

調布 3・4・1 号線

<計画幅員>

計画幅員 3 6 m（概成）

<区間>

調布 3・4・1 号線～三鷹市境

<選定理由>

外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布 3・4・1 号線（甲州街道）と併せて検討されている。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、市及び三鷹市と共に検討が進められる。

<検討主体>

東京都

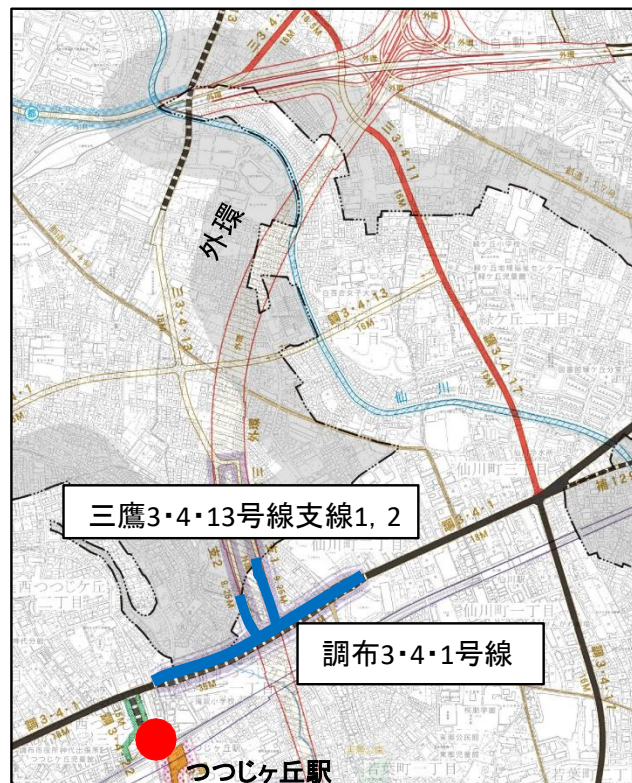


図 計画検討路線（三鷹 3・4・13 号線支線 1，支線 2，調布 3・4・1 号線）

- 既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線

調布 3・4・14 号線

< 区間 >

調布 3・4・9 号線～調布 3・4・26 号線

< 計画幅員 >

計画幅員 16m（未整備）

< 選定理由 >

当該路線と並行する生活道路（神代植物公園通り）は、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路である。また、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっているが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者の安全性が確保されていない状況にある。

このため、神代植物公園通りの機能改善により、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性をについて検討し、令和 3 年 3 月にルート変更（神代植物公園通りの機能強化）案とする見直し方針を定めた。

今後、道路線形等の検討を進め、その後、都市計画変更手続きに着手する予定である。

< 検討主体 >

市



図 神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針（令和 3 年 3 月）



図 調布 3・4・14 号線と並行する生活道路（神代植物公園通り）の現状

3) 計画検討路線（案）

計画検討路線選定の考え方（特別な事由）により，道路の線形，計画幅員，位置，構造形式の変更など都市計画の内容について検討する「計画検討路線」として，以下の路線を選定する。

抽出結果	<ul style="list-style-type: none">○現地の状況により，検討が必要な路線（—）○隣接市区と調整が必要な路線（—）○既存道路を活用し，都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線（—）
------	---



図 計画検討路線（案）

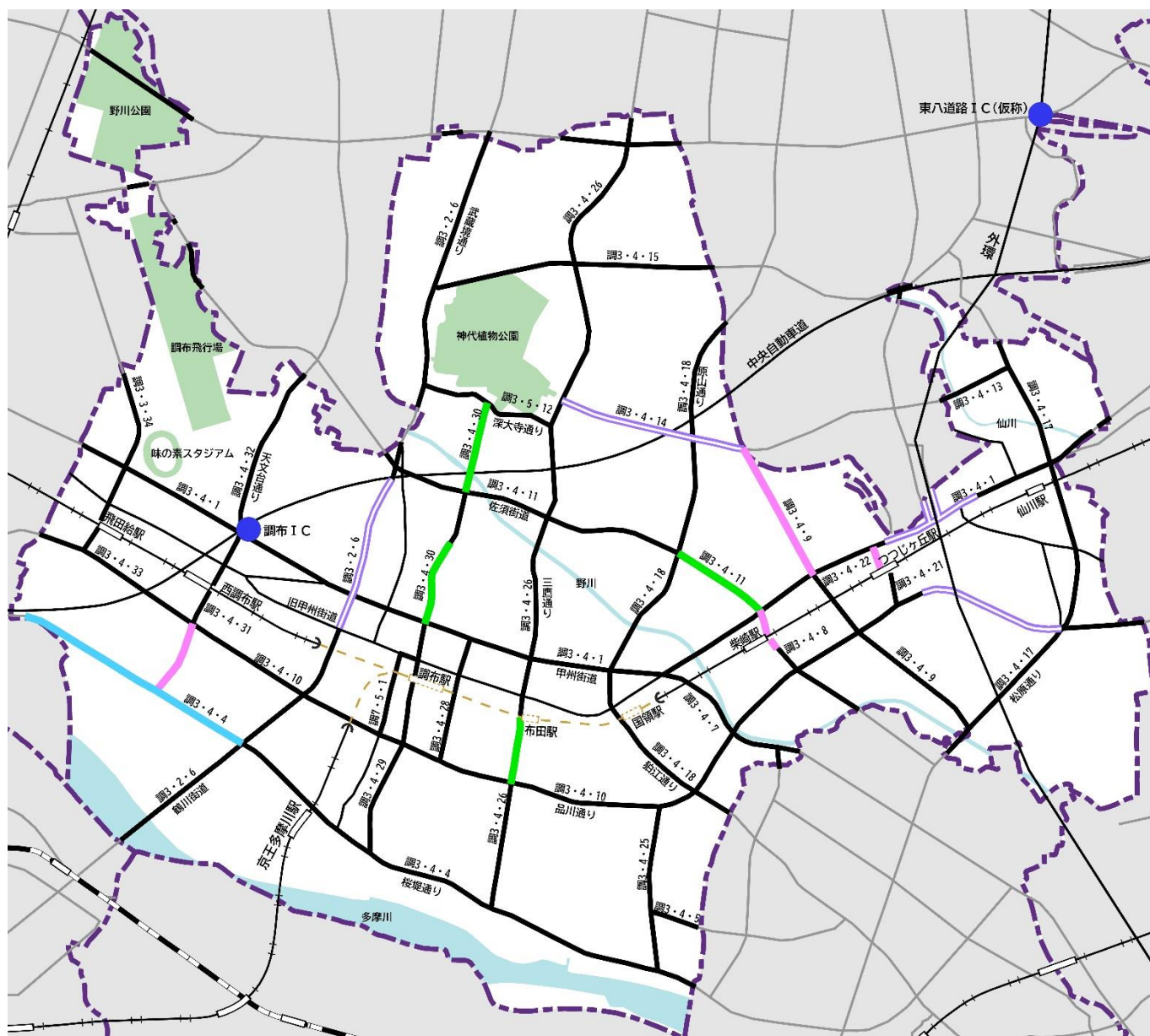
計画検討路線（検討主体：都）（2路線）

No	路線	区間	延長(m)
11	調布3・2・6号線	都道119～中央自動車道	980
12	三鷹3・4・13号線支線1, 支線2 調布3・4・1号線	調布3・4・1～三鷹市境	870
	合計		1,850

計画検討路線（検討主体：市）（2路線）

No	路線	区間	延長(m)
13	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目	920
14	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	1,150
	合計		2,070

(4) 広域道路整備プログラム(案)



凡 例	
—	優先整備路線（都施行）
—	優先整備路線（市施行）
—	準優先整備路線（市施行）
—	計画検討路線
—	必要性が確認された路線（上記以外）

5-3 地区内道路整備プログラム（案）

（１）地区内道路整備プログラム（案）の検討

地区内道路整備プログラムは、必要性が確認された路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方に基づき、令和８年度から令和２２年度までの１５年間で事業着手する優先整備路線（①）とそれ以外の路線（②）に分類する。さらに、機能確保のための総合的な取組の考え方に基づき、部分的な拡幅や既存道路の有効活用（カラー舗装や物理的デバイスの設置等）などにより対策を行う機能確保の取組（③）を位置付ける。

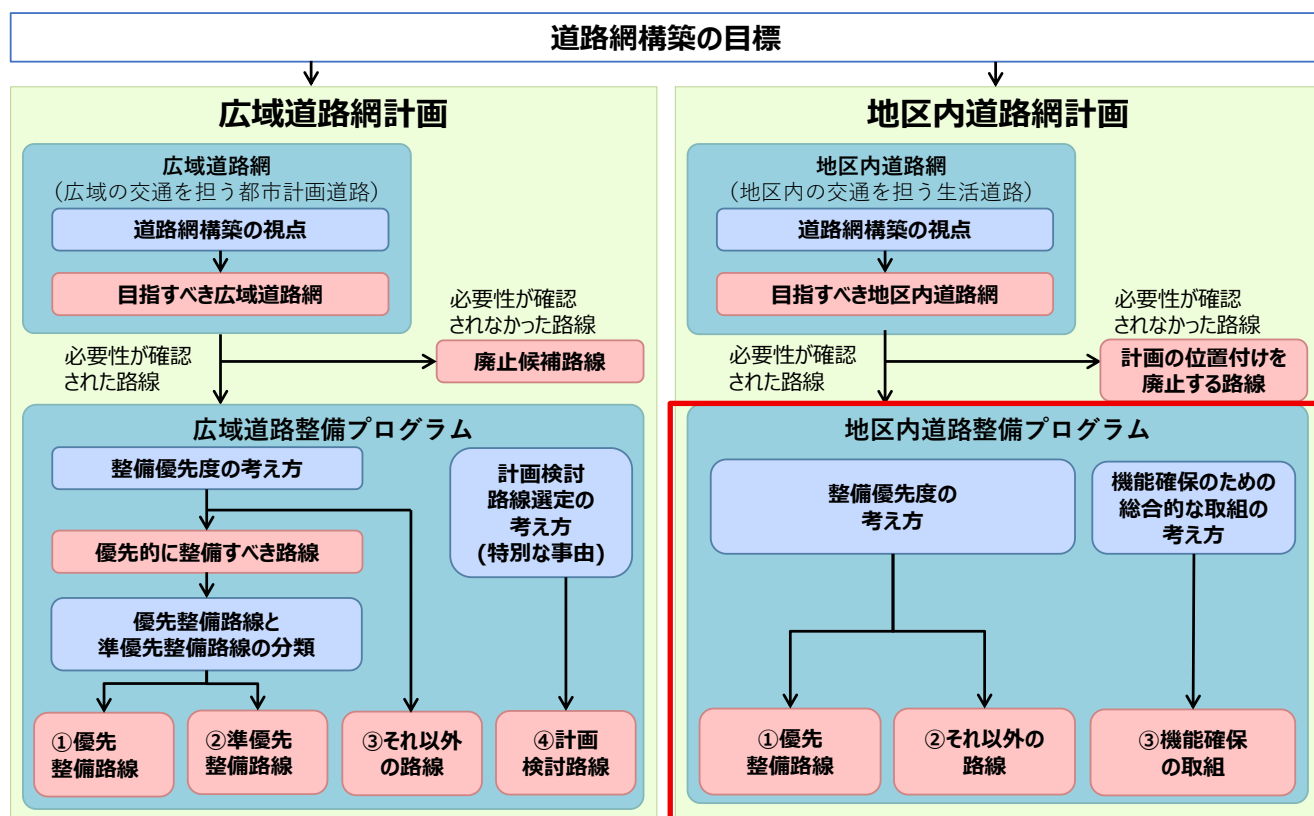


図 地区内道路整備プログラム

(2) 優先整備路線

1) 整備優先度の考え方

目指すべき地区内道路網から、整備優先度の考え方に基づき、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する優先整備路線を選定する。

1. 震災や風水害時の避難に資する路線

- 都市計画道路または都道と広域避難場所・避難所を結ぶ路線を整備することで、防災性の向上を図る

快適
便利
安全

防災
減災

<整備による効果>

- 緊急時に速やかに避難所へ移動できる避難路の確保

2. 公共施設建替えと関連する路線

- 学校施設の建替えなどと連動して効果的な整備を進めることで、歩行者の安全性向上を図る

快適
便利
安全

効率性

<整備による効果>

- 児童の安全な歩行者空間の確保、事故の削減

3. 通学路の安全性向上に資する路線

- 校門に面している路線のうち、見通しが悪い交差点がある路線などを整備することで、児童が安全に通行できる歩行者空間の確保を図る

快適
便利
安全

<整備による効果>

- 児童の安全な歩行者空間の確保、事故の削減

（３）機能確保の取組

地区内道路網として必要性が確認された路線については、拡幅整備だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要である。

そこで、部分的に解決する必要がある課題を設定した機能確保のための総合的な取組の考え方にに基づき、『機能確保の取組』を位置付ける。

この取組では、部分的な拡幅や交通規制の変更（速度規制、ゾーン30※¹の設定等）、既存道路の有効活用（交差点改良、物理的デバイス※²の設置等）、バス待ち環境の改善により、道路の機能を確保ができないか検討する。

１．ボトルネックとなっている区間の解消

前後区間が整備済となっている区間について、アクセス性の向上や事故の削減等を図る。

２．歩行者・自転車の交通事故が多い箇所

交通事故が多く発生している箇所は、短期的に実施可能な方策を検討し、安全性の向上を図る。

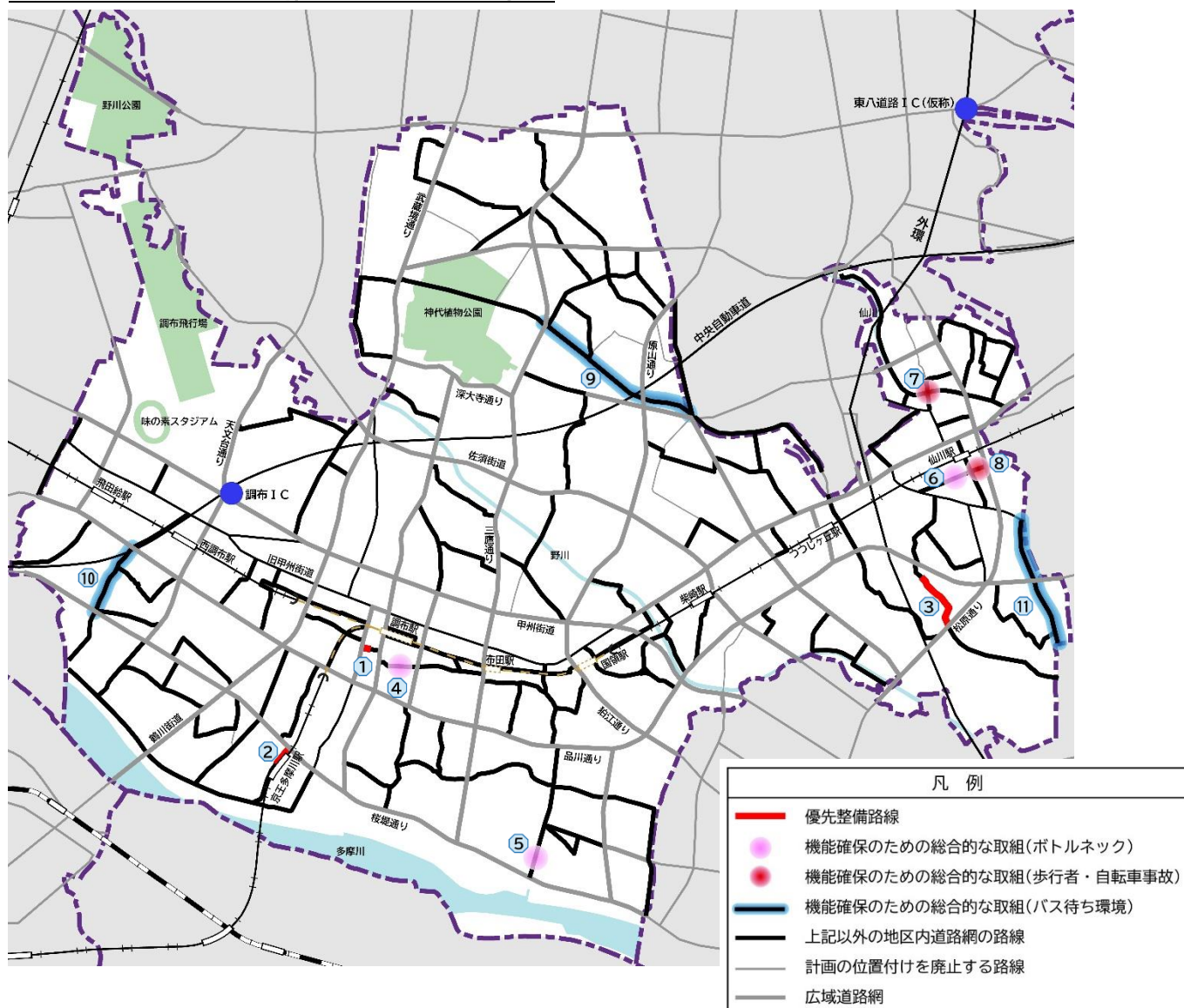
３．バス待ち環境の改善

バスの運行本数が多い路線のうち、歩道等のバス待ち環境が整備されていない路線について、短期的に実現可能な方策を検討し、安全性の向上を図る。

※１：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組合せ、ゾーン内における速度規制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策をいう。

※２：道路上に設置することで、物理的に自動車の速度を低減させるとともに、抜け道利用などの通過交通を抑制し、歩行者等の安全を確保するための道路構造をいう。ハンプ（路面に設けるなだらかなこぶ）、狭さく（車道幅員を部分的に狭くする手法）などがある。

(4) 地区内道路整備プログラム(案)



優先整備路線 (3路線)

No	路線	区間	延長(m)
1	市道S66号線	調布7・5・1～市道S67号線	70
2	市道S289号線	市道S274号線～調布3・4・4	120
3	市道E249号線	調布3・4・17～市道E230	320
	合計		440

機能確保の取組
(ボトルネック) (3箇所)

No	路線
4	計画路線
5	市道C20号線
6	市道E310号線

機能確保の取組
(歩行者・自転車事故) (2箇所)

No	路線
7	市道E3号線
8	市道E325号線

機能確保の取組 (バス待ち環境) (3箇所)

No	路線
9	市道C6号線
10	市道C14号線ほか1路線
11	市道C30号線

参 考

(1) 検討体制

道路網計画の改定に当たっては、公平性及び客観性を確保するため、有識者を含めた検討委員会を設置し、意見や助言をいただきながら検討を進めている。

また、市民や多様な道路利用者の特性やニーズを十分に反映した計画とするため、様々な手法の市民参加の実施や道路利用者にヒアリングを行いながら検討を進めている。

庁内で横断的な連携を図るため、庁内会議を活用し、情報提供や意見交換を行いながら検討を進めた。

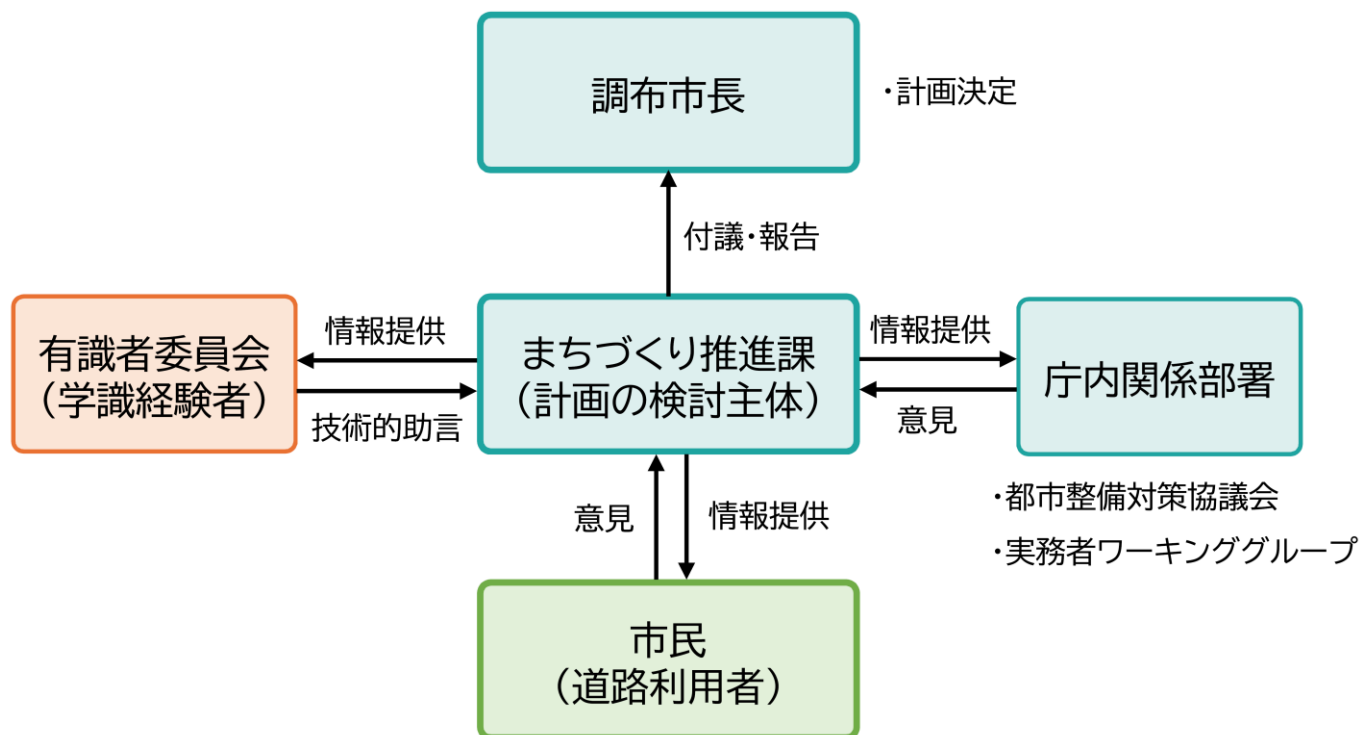


図 検討体制

<調布市道路網計画有識者委員会 委員>

	所 属	氏 名
委員長	東京科学大学 特任教授・名誉教授	屋 井 鉄 雄
副委員長	日本大学 理工学部 教授	大 沢 昌 玄
委員	東京理科大学 創域理工学部 教授	寺 部 慎 太 郎
委員	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授	小 嶋 文
委員	調布市都市整備部長	渡 辺 直 樹
委員	調布市都市整備部 外環・交通担当部長 兼参事（調整担当）	代 田 敏 彦

以上、敬称略

(2) 検討プロセス

道路網計画の改定に当たっては、現計画の検討プロセスと同様に「計画検討」、「技術検討」、「市民参加」を並行して実施しながら検討を進めている。

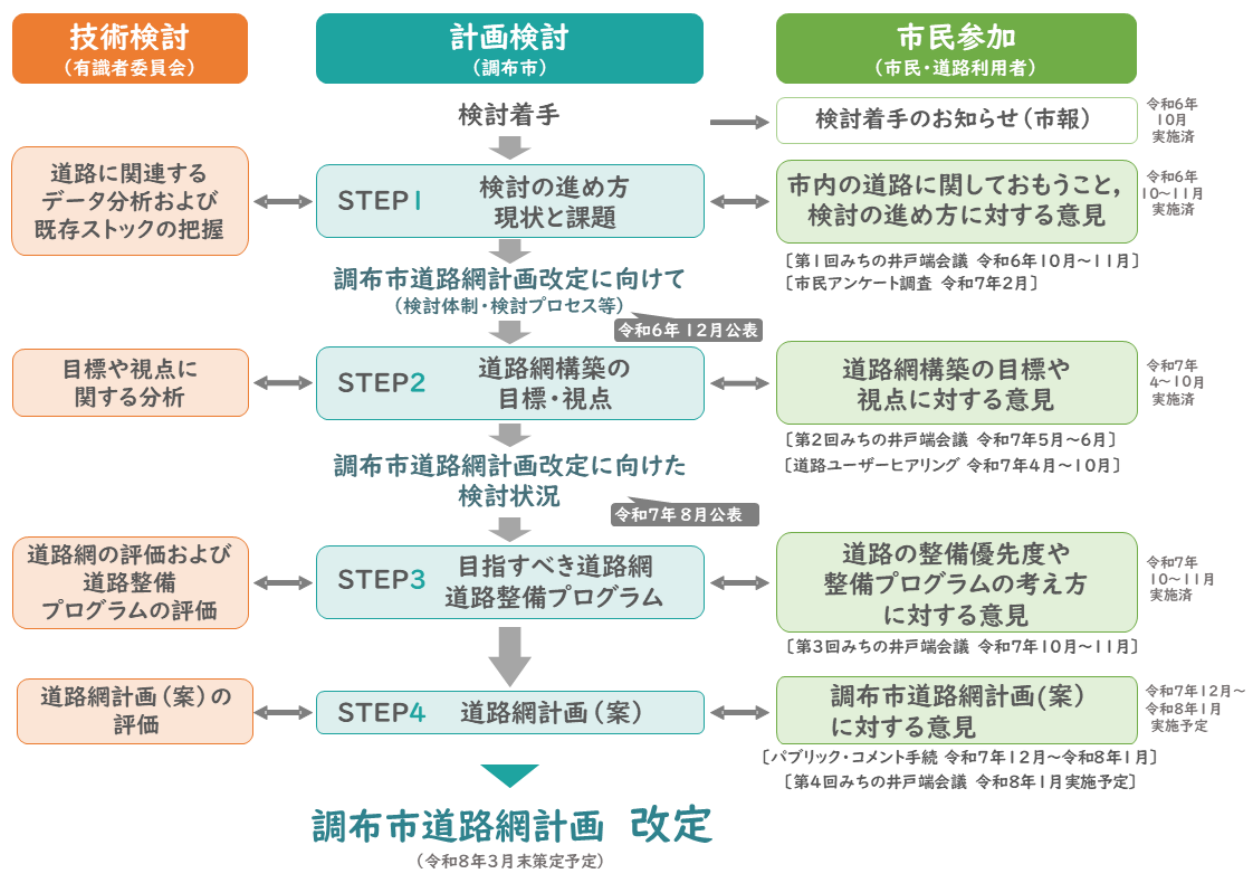


図 検討プロセス

市民参加の考え方及び手法

- 検討の進め方など初期の段階から、オープンハウス(みちの井戸端会議)※やアンケート等による意見聴取、パブリック・コメント手続等、広範かつ多様な市民参加の機会を積極的に確保する。
- 意見聴取に当たっては、オープンハウス(みちの井戸端会議)※の実施場所や実施時間の工夫、Webアンケートの導入など、創意工夫を重ねながら、次世代を担う若年層をはじめ、幅広い年代からの意見把握に努める。

※オープンハウスとは、説明パネルを展示し、市職員が対面形式で市民の皆様のご意見等をお聴きする、市民参加の手法である。また、親しみやすい場をイメージして、愛称を「みちの井戸端会議」としている。