

調布市道路網計画



PARKLET
令和8年3月
調布市

はじめに

都市計画道路は、都市の骨格の形成、円滑な移動の確保、都市環境や防災、ライフラインの収容など、都市空間の形成に多様な役割を担っています。市は、都市計画法に基づき昭和37年に都市計画道路を計画決定し、これまで段階的に整備を進めてきました。

地区内道路は、都市計画道路などの幹線道路と地区の地先道路(建築敷地が接する前面道路)の間に位置し、地区内の施設を連絡する、通勤・通学や買い物など、日常生活に密接に関わる道路です。地区内道路は、歩行者や自転車などの交通を重視し、安全性の確保のほか、防災性、快適性、コミュニティ機能の向上などにも寄与します。市は、昭和61年に「調布市生活道路網整備計画」を策定し、整備を進めてきました。

平成28年3月に、市の最上位計画である「調布市総合計画」におけるまちの将来像及び都市計画(まちづくり)分野の最上位計画である「調布市都市計画マスタープラン」における将来都市像の実現に向けて、市を取り巻く状況等を踏まえ、都市計画道路と地区内道路を一体的な計画とした「調布市道路網計画(以下、「道路網計画」という。)」を策定しました。

道路網計画の策定以降も、自動車以外の移動手段の利用の変化、道路空間に求められるニーズの多様化等、市を取り巻く状況や道路を取り巻く環境は大きく変化しており、このような変化に対応した計画とするため、計画を改定することとしました。

道路網計画の改定に当たっては、市民ニーズ等を計画に反映するため、検討の進め方も含め、検討の各段階で「みちの井戸端会議(第1回～第4回、合計52箇所)」や「道路に関する市民アンケート調査」、「調布市道路網計画(案)に関するパブリック・コメント手続」など複数の手法で市民参加を実践してきました。市民参加では、約1,900人の方にご来場・ご回答いただき、約2,500人(市民アンケート調査結果含む)の方からご意見をいただきました。ご参加・ご協力いただいた市民の皆さんに心より感謝申し上げます。

市は、引き続き、目指すべき道路網の実現に向けて、取り組んで参りますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

目次

1. 調布市道路網計画改定の目的と位置付け	1
(1) 改定の目的.....	1
(2) 計画期間.....	1
(3) 道路網計画の位置付け	2
(4) 道路網構築の体系.....	3
(5) 道路網計画の構成.....	4
2. 現状と課題	7
(1) 社会状況の変化.....	7
(2) 市民ニーズの把握.....	18
3. これからのみちづくり	21
(1) 調布市の道路網の将来ビジョン	21
(2) みちづくりの基本理念	29
4. 道路網構築の目標	31
5. 目指すべき道路網	33
(1) 検討の方法.....	33
(2) 道路網計画の検討対象路線	34
(3) 広域道路網と地区内道路網に期待される機能と役割	34
(4) 道路網構築の視点	35
(5) 必要性が確認されなかった路線.....	38
(6) 地区内道路網における計画幅員の考え方	39
(7) 目指すべき広域道路網	42
(8) 目指すべき地区内道路網	43
6. 道路整備プログラム	47
(1) 道路整備プログラムの構成.....	47
(2) 広域道路整備プログラム検討の視点	48
(3) 広域道路整備プログラム	52
(4) 地区内道路整備プログラム検討の視点	55
(5) 地区内道路整備プログラム	58
7. 目指すべき道路網の実現に向けて	61
(1) 道路網計画で位置付けた各路線の検討の進め方	61
(2) 定期更新の仕組み	62
(3) 道路網計画の進捗状況の周知	62
(4) 道路整備の推進	62



1. 調布市道路網計画改定の目的と位置付け

(1) 改定の目的

都市計画道路については、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に取り組んできました。平成28年3月には、平成28年度から令和7年度までを計画期間とした「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)」を東京都、関係市区町と協働で策定しました。

これと併せて、市は、まちの骨格となる都市計画道路と地区内交通を担う地区内道路を一体的に計画し整備を進めるため、平成28年3月に「調布市道路網計画」(以下、「道路網計画」という。)を策定し、この計画を基に道路整備を推進しています。

平成28年3月の道路網計画の策定以降、自動車以外の移動手段の利用の変化、道路空間に求められるニーズの多様化等、市を取り巻く状況や道路を取り巻く環境は大きく変化しており、このような変化に対応した計画とするため、同計画を改定することとしました。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、東京都と関係市区町で検討し、令和8年3月に策定した「東京における都市計画道路の整備方針」と整合を図り、令和8年度から令和22年度までの15年間とします。なお、社会状況の変化等に対応するため、計画期間内においても必要な見直しを行っていきます。

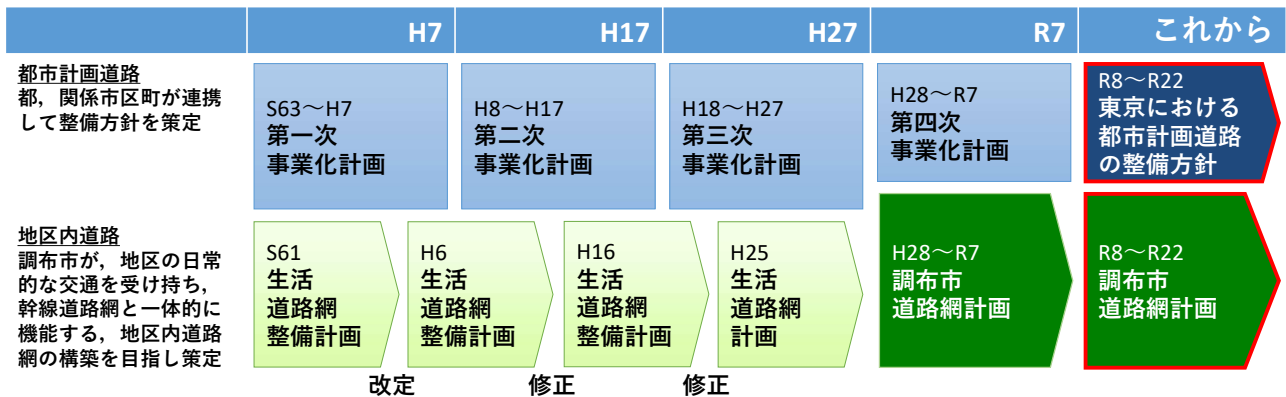


図 都市計画道路、地区内道路の計画の変遷



(3)道路網計画の位置付け

道路網計画は、市の最上位計画である「調布市総合計画」におけるまちの将来像及び、都市計画(まちづくり)分野の最上位計画である「調布市都市計画マスタープラン」における将来都市像の実現に向けた関連計画として策定するものです。

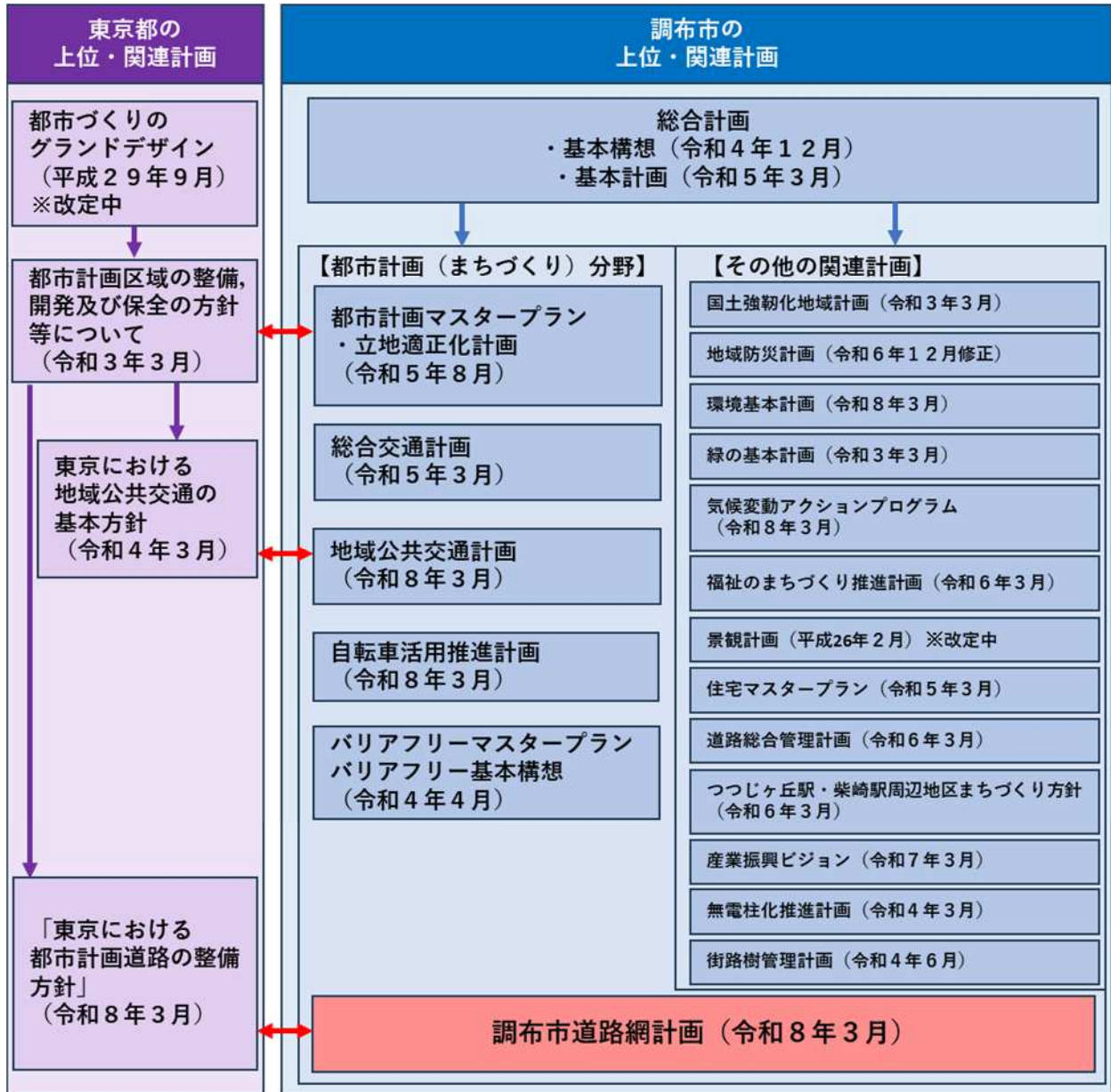
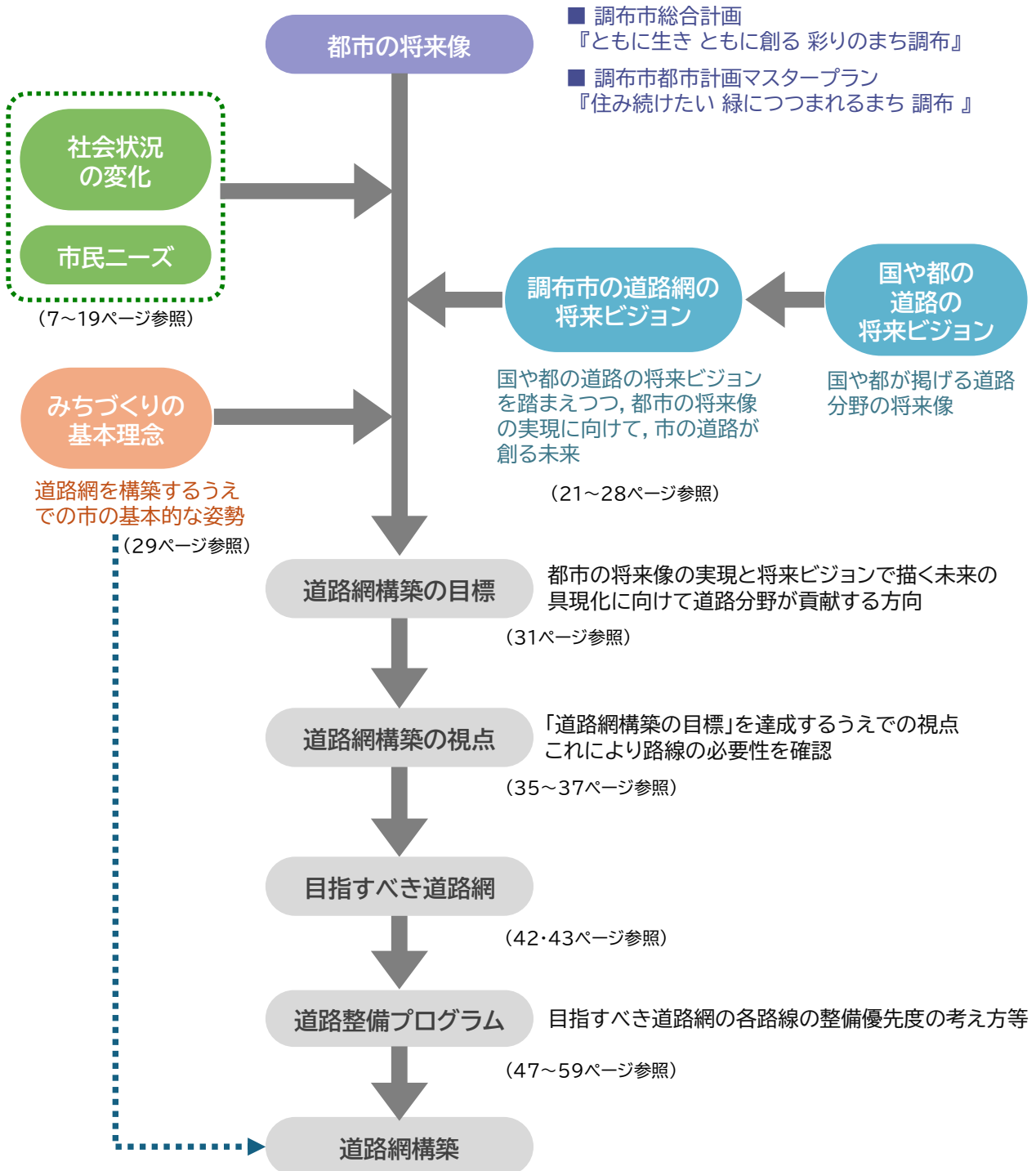


図 道路網計画の位置付け



(4)道路網構築の体系

市における都市の将来像を実現するため、「社会状況の変化」や「市民ニーズ」、「みちづくりの基本理念」と新たに位置付ける「調布市の道路網の将来ビジョン」を踏まえ、道路網を構築していきます。





(5)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区内内の移動を支える区内道路を対象とした「区内道路網計画」により構成します。

1)広域道路網計画

・目指すべき広域道路網	：道路網構築の目標を達成するうえで必要な道路網です。道路網構築の視点により路線の必要性を確認して設定します。
・廃止候補路線	：必要性が確認されなかった路線を位置付け、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検討したうえで、今後、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。
・広域道路整備プログラム	：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す。
・優先的に整備すべき路線	：整備優先度の考え方に該当する路線です。この路線をさらに、優先整備路線(①)と準優先整備路線(②)に分類します。
・優先整備路線(①)	：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路線です。
・準優先整備路線(②)	：優先整備路線の次に事業着手する路線です。
・それ以外の路線(③)	：整備優先度の考え方に該当しない路線です。
・計画検討路線(④)	：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です。特別な事由に該当する路線を位置付けます。

2)区内道路網計画

・目指すべき区内道路網	：道路網構築の目標を達成するうえで必要な道路網です。道路網構築の視点により路線の必要性を確認して設定します。
・計画の位置付けを廃止する路線	：必要性が確認されなかった路線は、道路網計画の改定をもって廃止します。
・区内道路整備プログラム	：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す。
・優先整備路線(①)	：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路線です。
・それ以外の路線(②)	：整備優先度の考え方に該当しない路線です。
・機能確保の取組(③)	：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)などにより短期・中期的に対策を行う路線です。機能確保のための総合的な取組の考え方にに基づき、選定します。

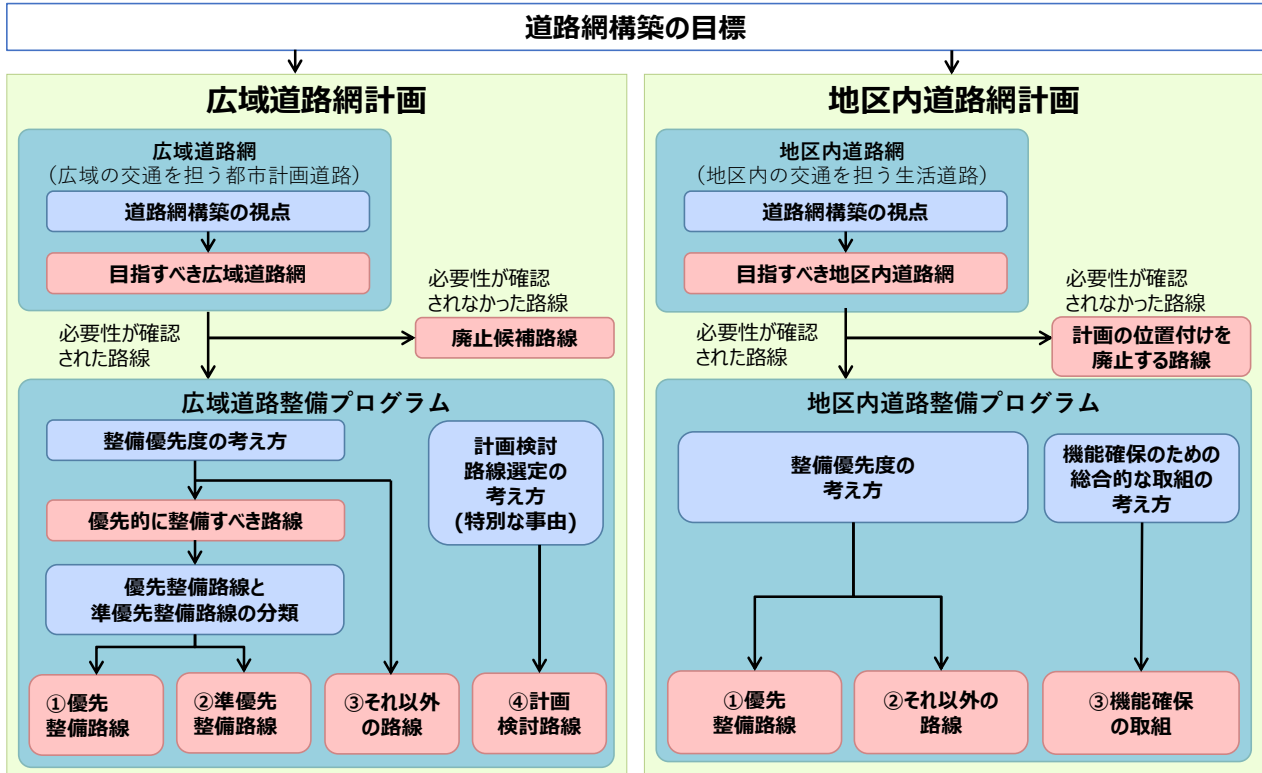


図 道路網計画の構成



2. 現状と課題

(1) 社会状況の変化

1) 道路網計画の進捗状況(平成28年度～令和7年度)

市は、効率的・効果的に道路の整備を進めるために、整備の優先度を定め、都市計画道路や地区内道路の整備を計画的に推進してきました。また、近年多様化する道路空間へのニーズに対応するため、道路空間を活用して、にぎわいや憩いの場を創出する取組を実施してきました。

都市計画道路

都市計画道路については、「優先整備路線」として位置付けた路線のうち、約8割の路線について、事業着手または整備完了しています。(令和8年3月末時点)

一方、調布市内の都市計画道路(延長約55km)の整備率は約56%(令和6年3月末時点)であり、多摩地域の平均整備率約63%(令和6年3月末時点)より低い状況にあります。

表 広域道路整備プログラム 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	事業化準備中
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	整備済
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2,100㎡)	190	事業中



地区内道路

地区内道路については、優先整備路線として位置付けた路線のうち、8路線が整備済(一部整備済を含む)、6路線が事業中です。また、「機能確保のための総合的な取組」では、ボトルネックは5箇所のうち2箇所で整備を実施し、小学校周辺は5箇所全ての対策を実施しました。(令和8年3月末時点)

また、道路網計画で位置付けた地区内道路網の計画延長の合計は約59kmであり、整備率は約54%(令和8年3月末時点)です。

表 地区内道路整備プログラム 優先整備路線等の進捗状況

■ 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	整備済 (R 7 年度)
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12月に更新したため、「新路線名(旧路線名)」を記載しています。



2) 道路網の整備状況

都市計画道路

・調布駅前広場(調布3・4・29号線, 調布3・4・30号線)

ベンチ設置による憩いの場やイベント空間の設定によるにぎわいのある空間を創出しました。



調布駅前広場

・調布3・4・28号線(品川通り～甲州街道)

歩行者や自転車の安全性や快適性を確保し、住宅地への通過交通の抑制に寄与する南北道路ネットワークを構築します。



旧甲州街道から甲州街道までの区間



京王線から品川通りまでの区間

・調布3・4・21号線(つつじヶ丘駅南側)

幹線道路から鉄道駅に至る交通動線の確保と、駅周辺の安全かつ快適な歩行環境を創出しました。



調布3・4・21号線



地区内道路

・市道S104号線(調布駅～布田駅間)

調布駅付近の京王線地下化によって創出された鉄道敷地を活用し、緑道及び地区内道路を整備しました。

緑道には、樹木やベンチを設置して歩いて楽しめるスポットや仕掛けを施すことで、回遊性を向上させ、交流、うるおい、やすらぎのある都市空間を創出しました。地区内道路には、車両の通行速度を低減させる狭さくの設置や、沿道住宅の安全性を確保するため、住宅側に歩行空間を整備しました。



市道S104号線(調布駅～布田駅間)

・市道S56号線(市役所前通り西側)

鉄道敷地(市役所前通り西側)は歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度を活用し、にぎわいのある空間を創出しました。



ほこみち制度を活用した状況

・機能確保のための総合的な取組(多摩川小学校周辺)

多摩川小学校交差点のカラー舗装等を実施し、小学校周辺の安全性向上を図りました。



多摩川小学校周辺



3)市を取り巻く状況

平成28年3月の道路網計画の策定以降、本格的な超高齢社会への対応、自動車以外の移動手段の利用の変化、地震や気象災害の懸念、魅力的な中心市街地の形成など市を取り巻く状況は変化しています。

・本格的な超高齢社会への対応

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ます。

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最多です。

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ます。

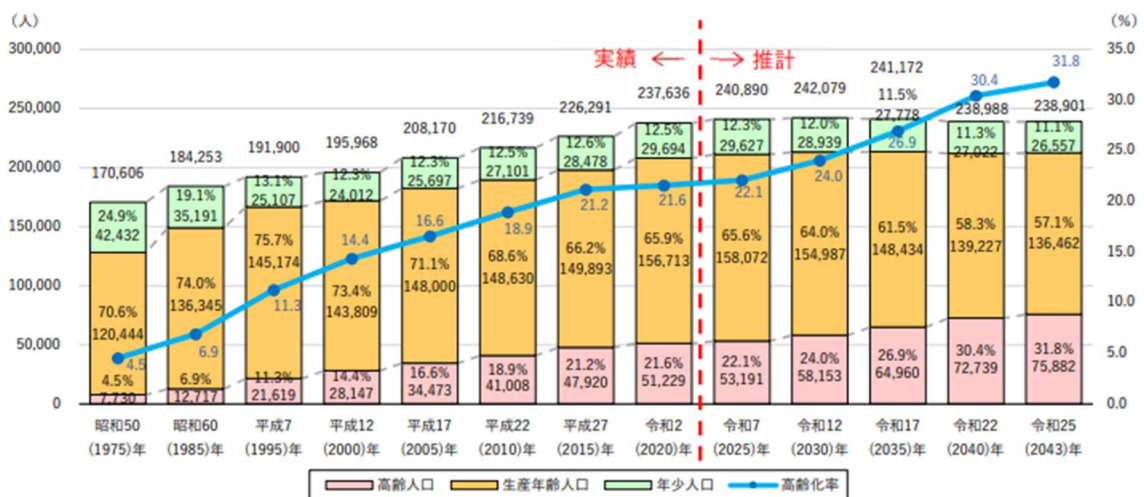


図 年齢区分別人口・高齢化率の推移

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)

・自動車以外の移動手段の利用の変化

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ました。シェアサイクルの利用台数(回)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ます。



シェアサイクルポート(調布駅)

出典：HELLO CYCLING HP

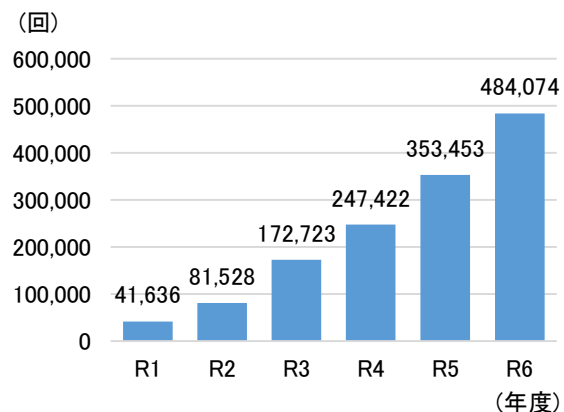


図 市内のシェアサイクル利用台数(回)

出典：調布市事務報告書(令和3～6年度)



・交通事故の発生状況

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す。市内の自転車関連事故の発生密度をみると、自転車事故は特に乗降客数の多い駅周辺や道路の交差点部で発生しています。

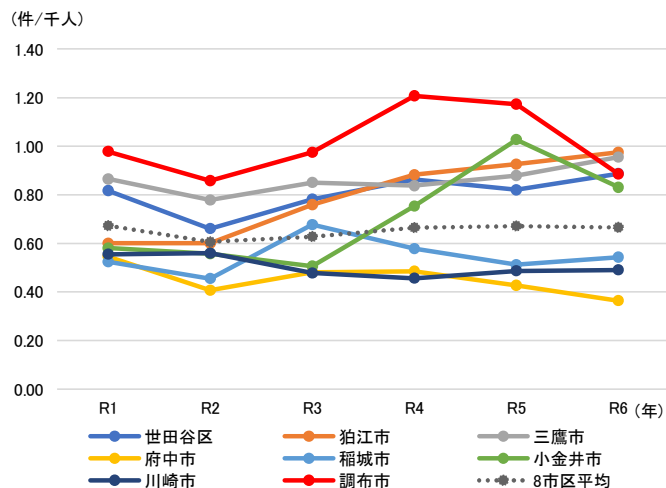


図 総人口1,000人当たり自転車関連事故件数の推移

※交通事故統計情報のオープンデータは、車両(自動車、原動機付自転車及び軽車両)、路面電車及び列車の交通によって、死傷者が発生した交通事故すべてを集計対象としている。
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

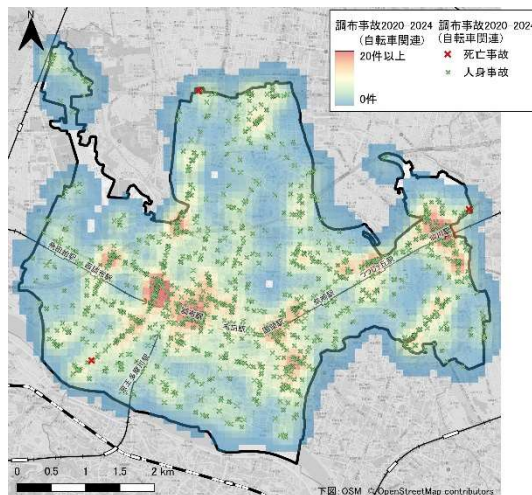


図 市内の自転車関連事故発生密度・発生箇所(令和2～6年)

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

・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弱や6強の揺れが想定されています。

また、令和元年東日本台風(台風19号)では市内の一部の道路が冠水する被害が発生するなど、近年、気象災害が激甚化・頻発化しています。

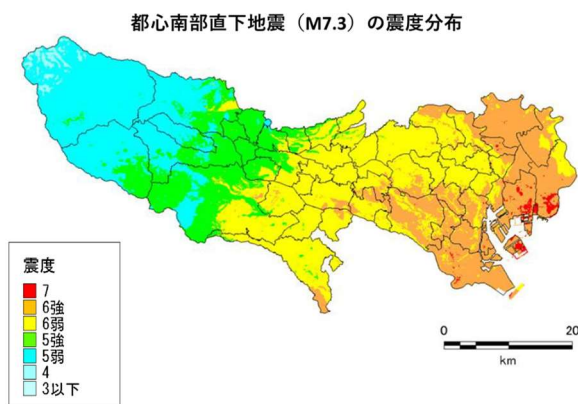


図 東京における首都直下地震の被害想定

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)



市内における台風による道路冠水の状況

出典:「令和元年東日本台風(台風第19号)調布市の記録」(令和3年3月)



・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、近年の猛暑も相まって、増加傾向にあります。

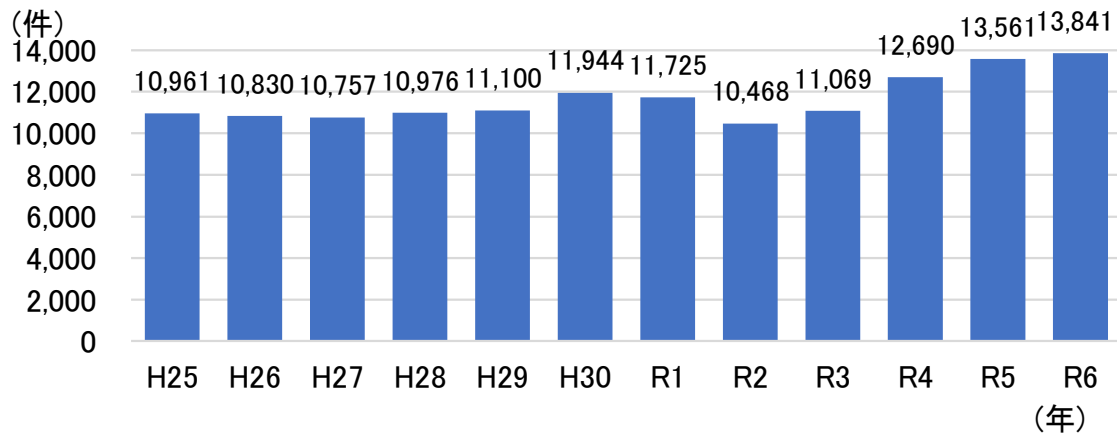


図 市内の救急出場件数の推移

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・快適に回遊できる都市空間の創出を進めました。



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)



市道S45・S56号線
(調布駅～鶴川街道間)



・財政状況への配慮

令和7年度一般会計予算額(歳出)は、総額1,120億円で、平成27年度と比較すると総務費、民生費が主に増加し約32%の増となっています。このうち、土木費については一定値で推移しています。

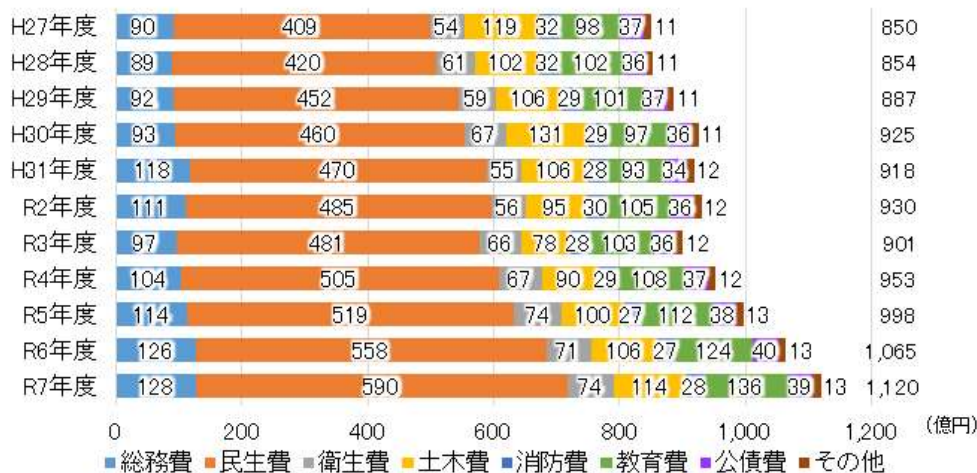


図 予算全体の用途別内訳の推移

出典:市政経営の概要《施策と予算》
(平成27年度～令和7年度)(調布市)を基に作成

・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)



4)道路を取り巻く環境の変化

平成28年3月の道路網計画の策定以降、交通需要の変化、道路に求められるニーズの多様化、道路分野の脱炭素化への対応など道路を取り巻く環境は変化しています。

・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ます。

一方、貨物1件当たりの貨物量は減少傾向にあります。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ます。

	平成2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

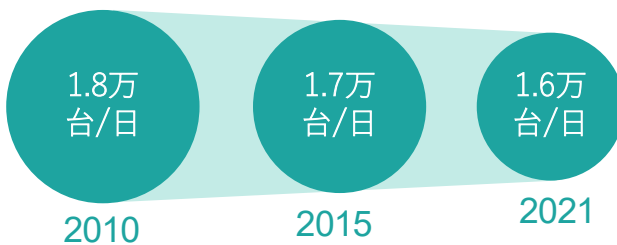


図 国道・都道における24時間平均交通量

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



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ます。

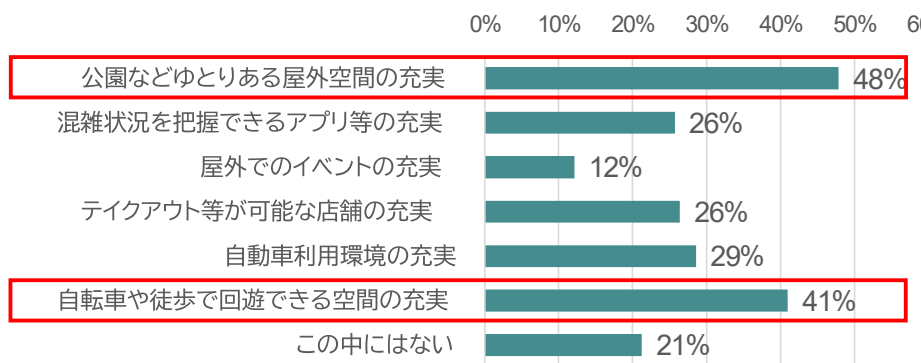


図 都市空間に対する意識

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18%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月に公表しました。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ます。

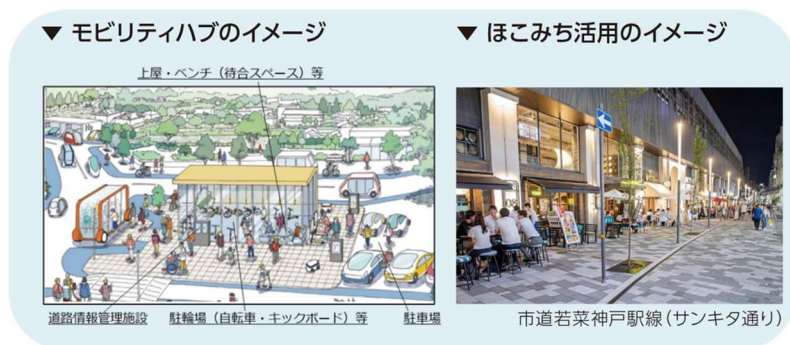


図 新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な移動手段への転換を促進



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

通学中の児童が死傷する交通事故の発生を受け、令和3年度には全国で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ました。

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す。

●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)

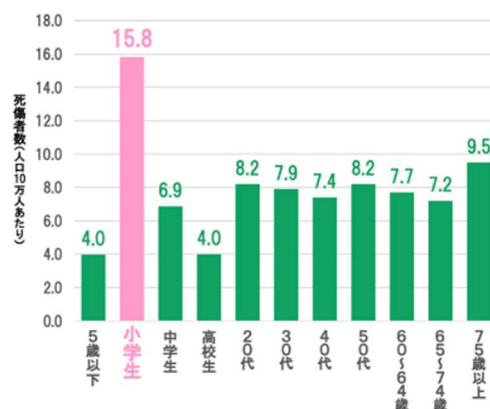


図 生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数(令和4年)

出典:国土交通省HP, 道路交通安全対策 交通事故の状況



・自動運転技術の進展

自動運転の技術は急速に進展しており、都内の一部地域においては、レベル2(運転手が乗車し、状況に応じて手動運転)による自動運転バスの運行が開始されています。



図 車両イメージ

出典:海の森公園と新木場駅を結ぶルートに自動運転バスを運行します(令和7年6月)(東京都)

・グリーンインフラの推進

令和5年10月に国土交通省がとりまとめた「グリーンインフラ実践ガイド」において、道路整備に関連するグリーンインフラの取組例として、気候変動対策のため街路樹の育成・管理と緑陰形成や、「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりのため街路樹・民有地接道部の緑化による連続した緑陰の形成等が記載されています。

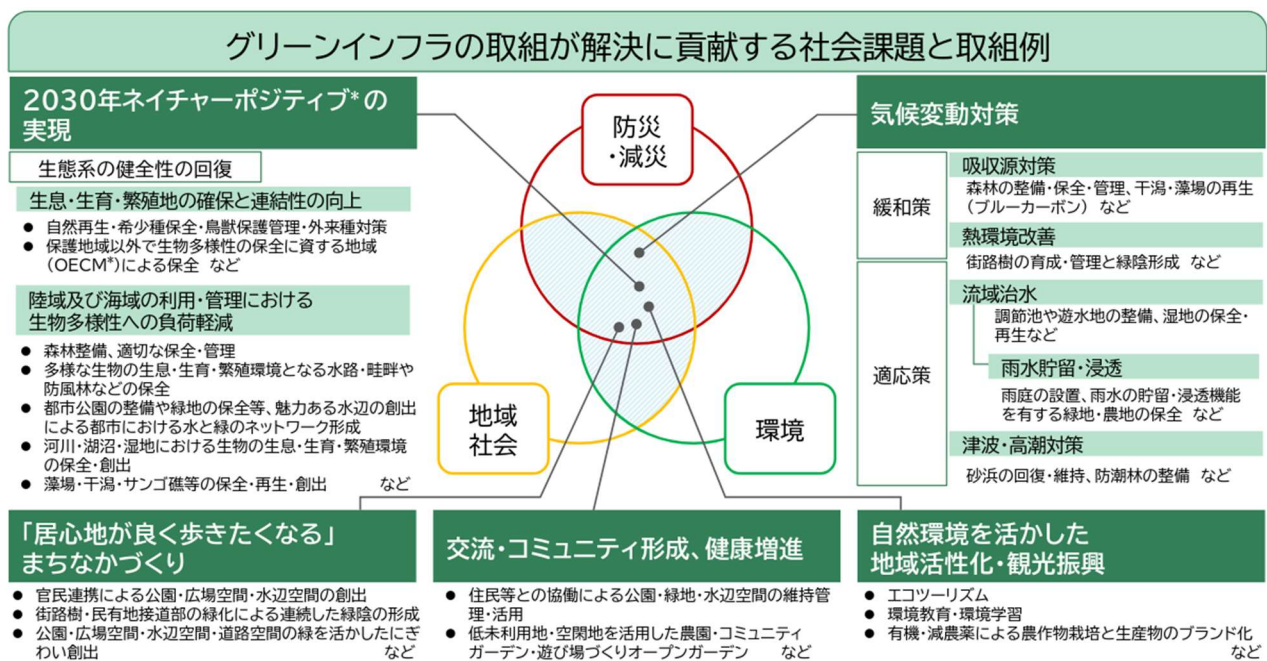


図 グリーンインフラの取組例

出典:グリーンインフラ実践ガイド(令和5年10月)(国土交通省)



(2) 市民ニーズの把握

道路網計画の改定に当たっては、市民ニーズ等を計画に反映するため、検討の進め方も含め、検討の各段階で「みちの井戸端会議※(第1回～第4回, 合計52箇所)」や「道路に関する市民アンケート調査」、「調布市道路網計画(案)に関するパブリック・コメント手続」など複数の手法で市民参加を実践してきました。こうした市民参加を通じて、安全性、定時性、アクセス性、防災性、住環境、活性化、効率性などに関して、幅広い世代の皆さんからご意見をいただきました。

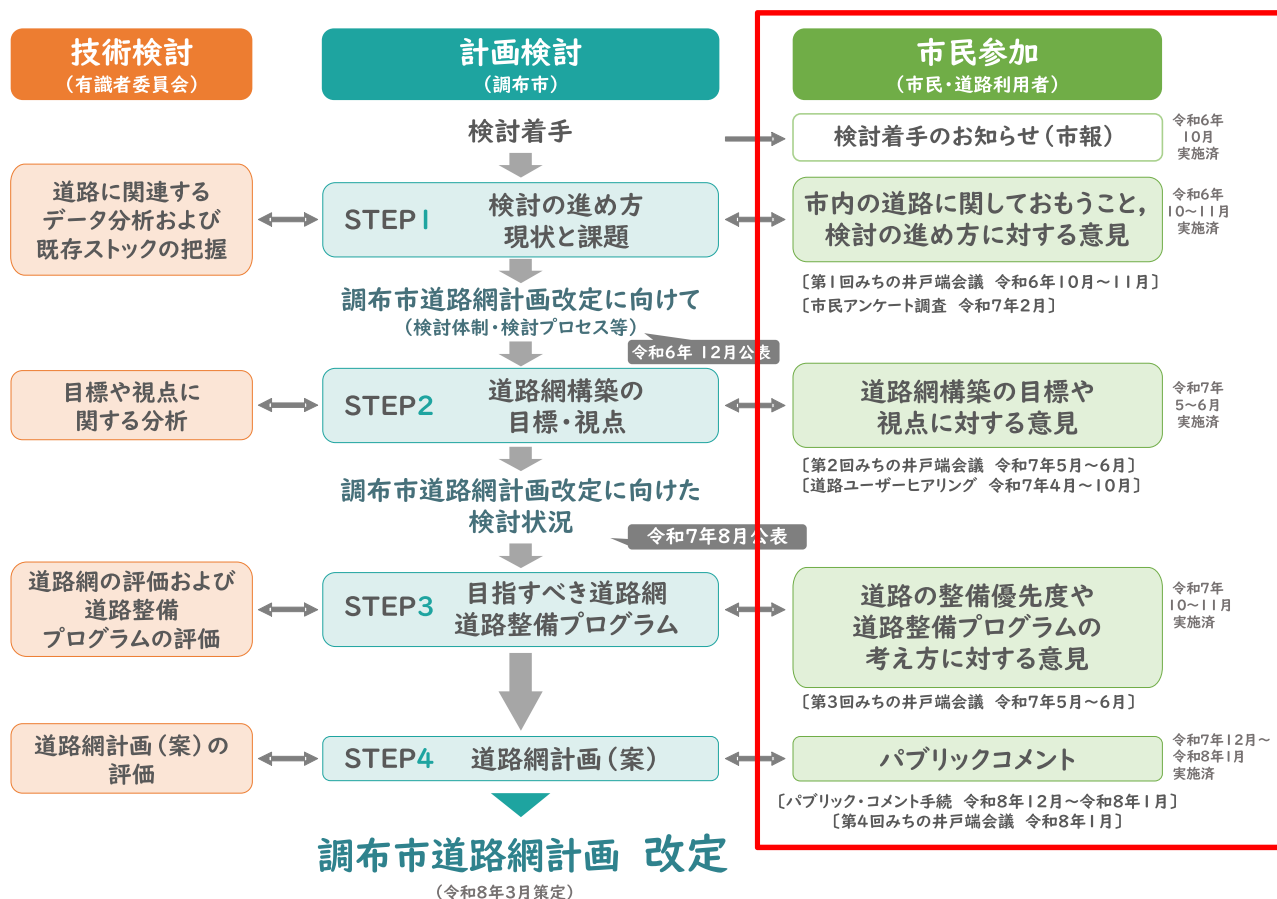


図 道路網計画の検討プロセス



みちの井戸端会議の開催状況

※みちの井戸端会議は、説明パネルを展示し、市職員が対面形式で市民の皆さんのご意見等を聴き取る場です。



表 市民参加の実施状況

	実施日時	実施回数	内容	来場者数・意見者数・意見者の年齢構成
第1回 みちの 井戸端会議	令和6年 10月, 11月	21会場 計25回	・検討の進め方 ・日頃利用する道路に対して感じること	来場者数;1,045人 意見者数:590人
市民 アンケート 調査	令和7年 2月	-	・道路整備の満足度 ・これからの道路計画で 配慮すべき事項等	発送数:3,620票 回収数:1,629票 回収率:45%
第2回 みちの 井戸端会議	令和7年 5月, 6月	11会場 計13回	・みちづくりの基本理念 ・道路網構築の目標 ・道路網構築の視点 ・道路整備に対する満足 度の変化	来場者数:267人 意見者数:190人
第3回 みちの 井戸端会議	令和7年 10月, 11月	7会場 計8回	・道路の整備優先度や整 備プログラムの考え方	来場者数:285人 意見者数:112人
パブリック・ コメント 手続	令和7年 12月～ 令和8年 2月	-	・道路網計画(案)	意見者数:14人 意見数 :35件 —
第4回 みちの 井戸端会議	令和8年 1月	6会場 計6回	・道路網計画(案)	来場者数:304人 意見者数:30人
合計	—	計52回	—	来場者数:1901人 意見者数:2565人(市民アンケート調査 結果含む)



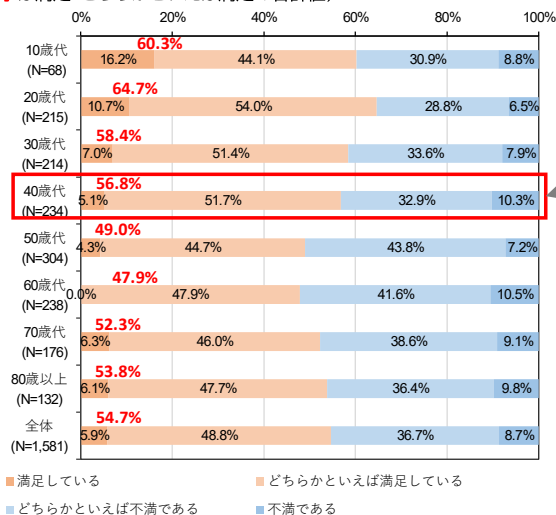
column 道路整備に対する満足度の変化

市民アンケート調査(令和7年2月)では、道路整備に対して満足している、どちらかといえば満足しているという評価が多く年代で半数を超えました。平成26年度の市民アンケート調査結果と比較すると、特に40歳代(平成26年度調査で30歳代の層)の満足度が上昇しました。

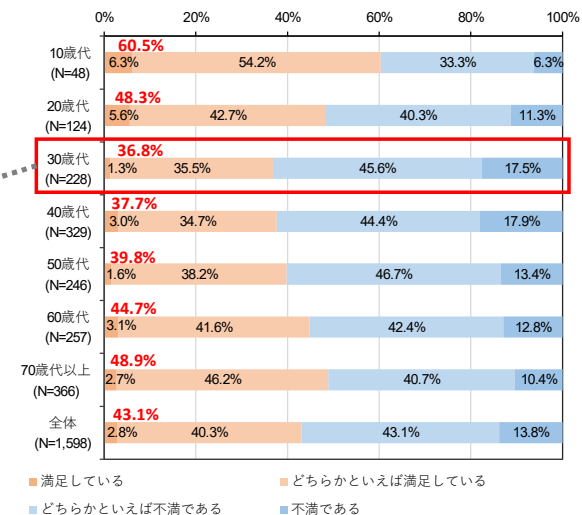
図 道路整備に対する満足度の変化(市民アンケート調査)

<R6年度調査結果>

(赤字は満足・どちらかといえば満足の合計値)



<H26年度調査結果>



第2回みちの井戸端会議(令和7年5, 6月実施)において、「10年前と現在を比較した際に、道路整備に対する満足度の変化」を伺ったところ、幹線道路, 地区内道路, 京王線地下後に整備した道路において、満足度が高まった, やや高まったという意見が半数を超えました。

特に京王線地下化後に整備した道路に対する満足度が高まっています。

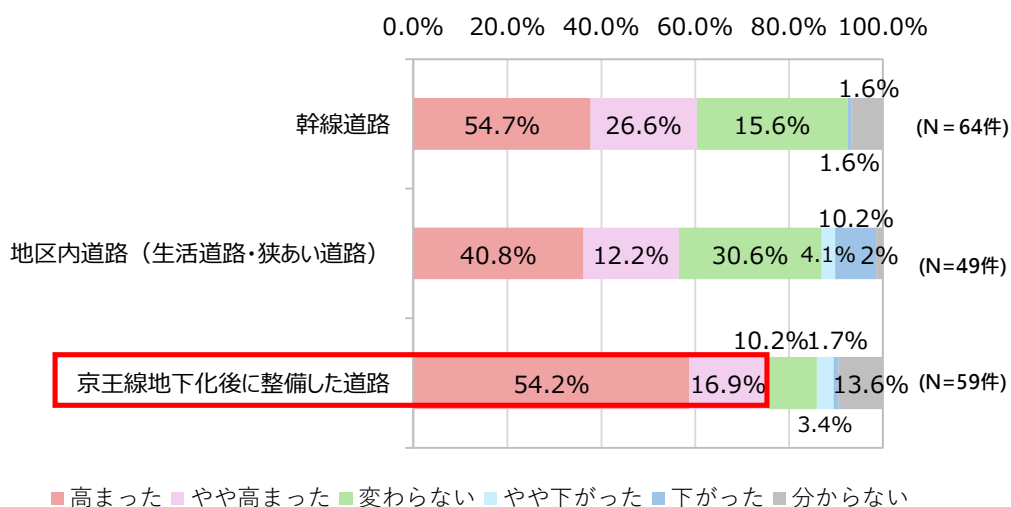


図 道路整備に対する満足度の変化(第2回みちの井戸端会議)



3. 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

国や都では、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ます。

市においても、市が目指す道路の将来像を市民の皆さんに分かりやすく示すため、15年後を見据え、道路が創る未来を描いた「調布市の道路網の将来ビジョン」を位置付けます。

※ビジョンは現時点での将来の道路イメージです。

ビジョン1【交通】

いつでもどこにでも移動しやすい道路

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

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

ビジョン4【防災】

災害時に避難しやすい、命を守る道路

ビジョン5【住環境】

地域のふれあいと憩いの場をつなぐ道路

ビジョン6【景観】

地域資源や景観と調和した道路

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



ビジョン1【交通】 いつでもどこにでも移動しやすい道路

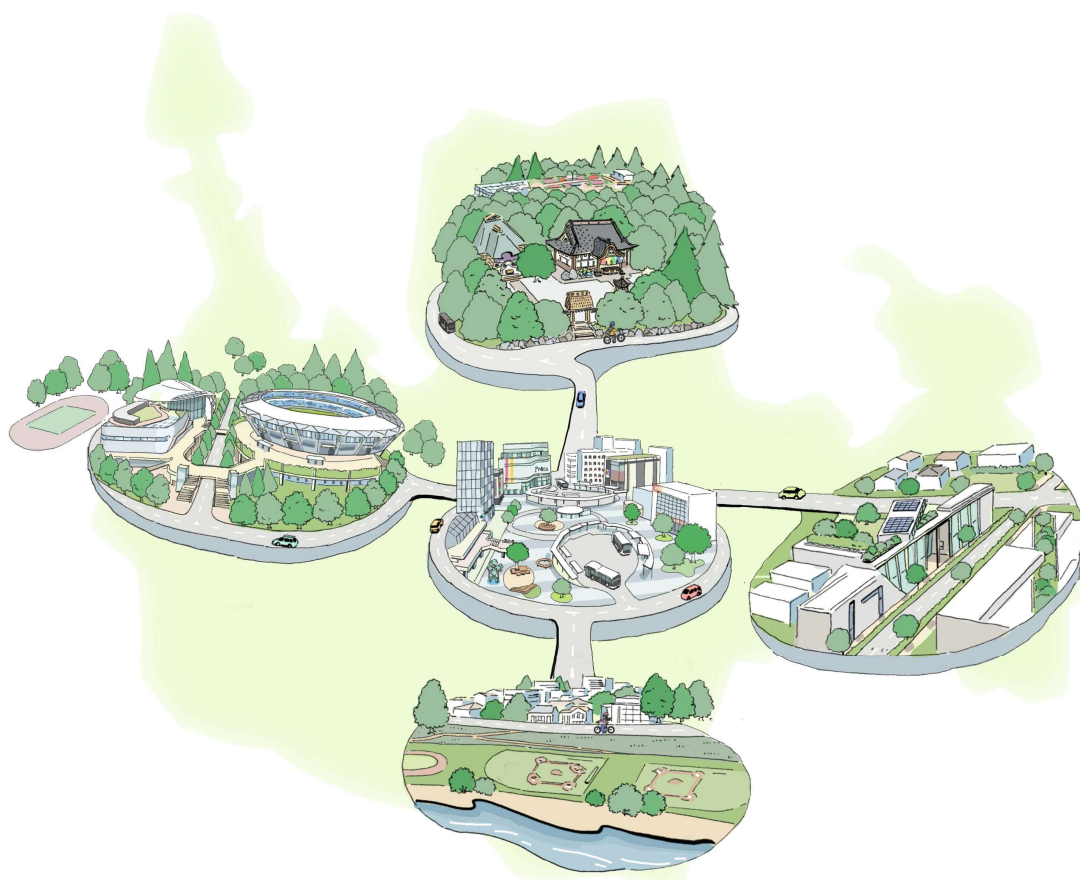
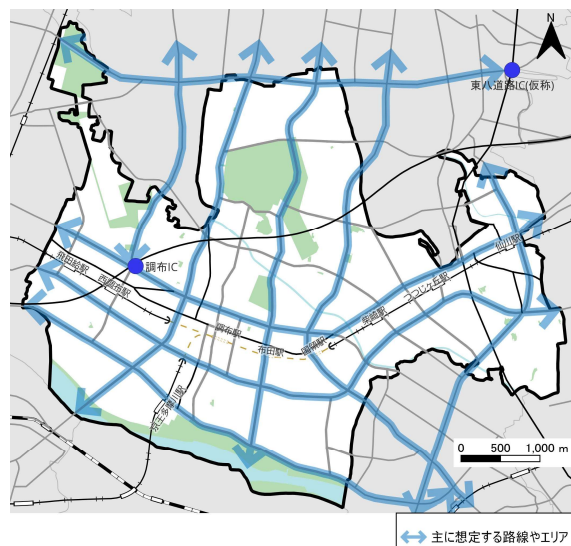
道路の機能や役割に応じた体系的なネットワークづくりによって、誰もがいつでもどこへでも移動しやすい交通環境の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・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※の構築

【主に想定する路線やエリア】

- ・調布 3・2・6, 調布 3・4・1, 調布 3・4・10, 調布 3・4・17, 調布 3・4・18, 調布 3・4・26
- ・調布 3・4・32, 三鷹 3・2・2 他



※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



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

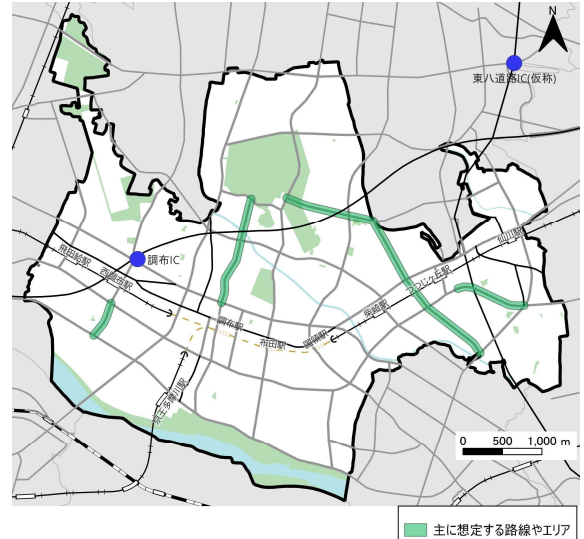
「緑の連結軸[※]」の形成と、国の脱炭素方針を踏まえた、環境にやさしい道路空間の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・街路樹の適正な維持管理
- ・街路灯のLED化

【主に想定する路線やエリア】

- ・調布3・4・9, 調布3・4・14, 調布3・4・30, 調布3・4・31 他
- ・周辺市と接続する広域道路(調布3・4・10他)



※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



ビジョン4【防災】 災害時に避難しやすい, 命を守る道路

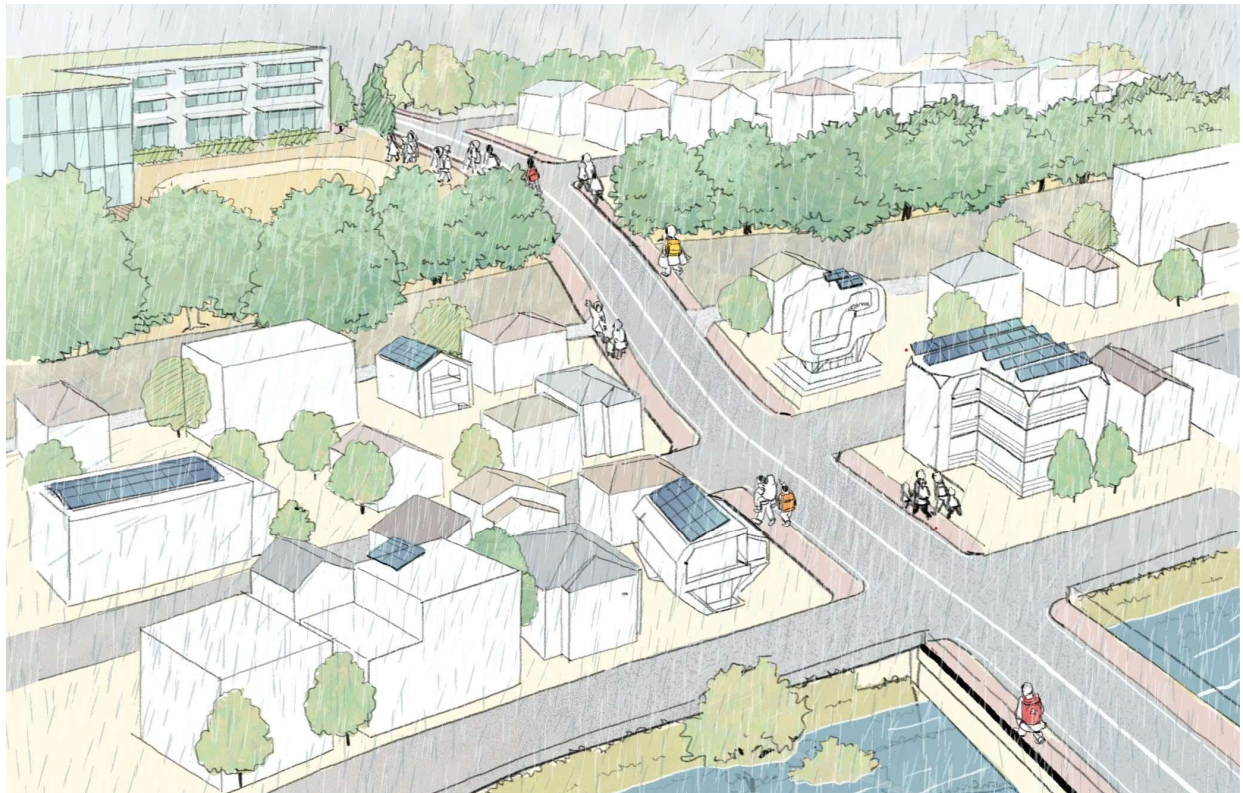
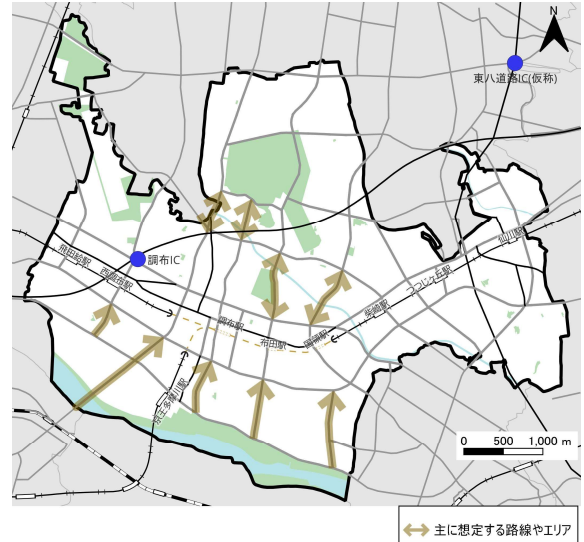
激甚化・頻発化する災害に備え, 安全に避難できる避難路や緊急輸送道路を確保し, 災害時に命を守ることができる, 高い防災機能の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・電線類地中化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道路幅員の確保

【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つなぐ道路

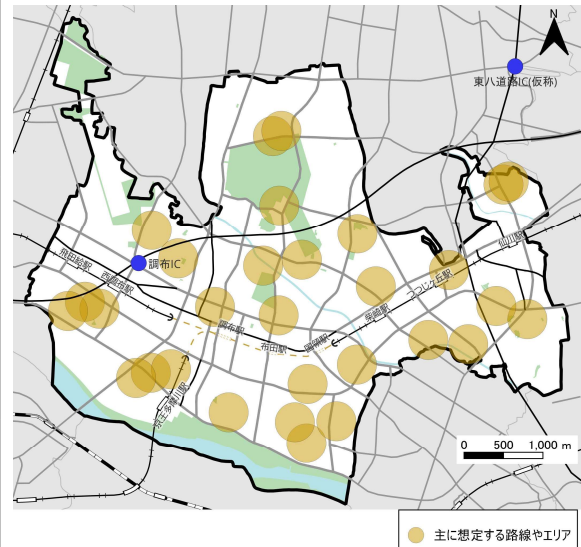
快適で生活しやすい住環境と豊かなコミュニティ形成に寄与するみちづくりを目指します。

【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

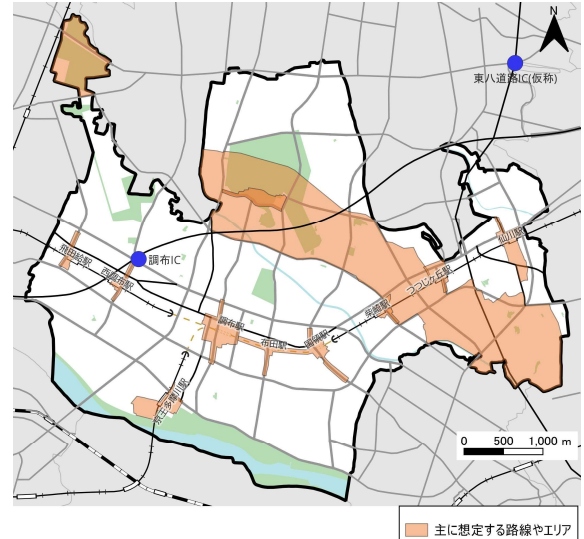
歴史・文化・自然などの地域資源を道路でつなぐネットワークを形成し、周囲の景観と調和したみちづくりを進めることで、調布らしい魅力ある景観の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・地域と調和した色・デザインの街路灯, 舗装等の採用

【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,
- ・深大寺通り周辺景観形成重点地区,
- ・駅の景観形成推進地区





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

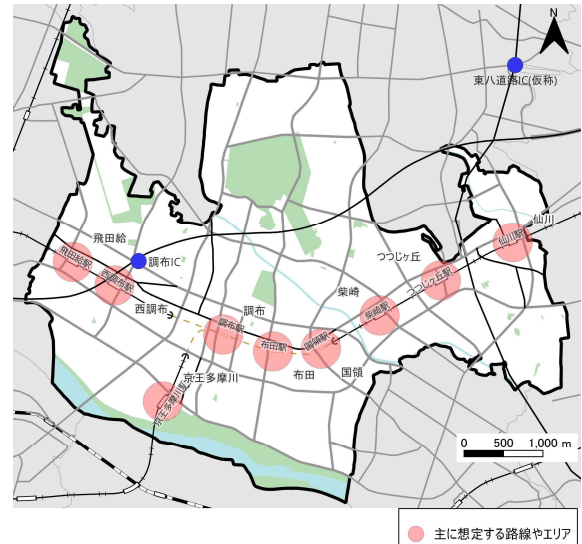
地域のつながりや交流を生む「中心拠点」「地域拠点」の形成や、時間消費・コト消費型の活動に対応したウォークブルな環境空間の創出に資する、歩いて楽しめる魅力的なみちづくりを目指します。

【関連する主な施策】

- ・パークレット※, ベンチ等の設置
- ・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



※車道の一部を転用し、ウッドデッキ、ベンチ、植栽などを設けて歩行者用の憩いの場にする「小さな公園」のような公共空間



(2) みちづくりの基本理念

市における都市の将来像の実現に向けて、道路網構築に取り組むうえでの市の基本的な姿勢をみちづくりの基本理念として位置付けます。

【基本理念1】道路に期待される多様な役割が発揮されることを重視したみちづくり

道路は、日常の生活においては自動車・自転車・徒歩といった交通手段の移動時における快適性・利便性・安全性を確保するとともに、住宅地の防災性を向上させ、災害時には、迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせないインフラのひとつです。国の最新の動向を注視し、道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を十分発揮させ脱炭素化の推進にも配慮したみちづくりに取り組んでいきます。

【基本理念2】選択と集中により短期間で効果が発現されるみちづくり

道路の整備は、地域の皆さんや関係権利者との合意形成が必要なことから、長期の時間を要します。また、道路整備には多額の事業費が必要であることから、市の財政状況を考慮すると、今後はますます整備に時間を要することが想定されます。このことから、さらに長期にわたり目の前にある課題が残されたままになってしまいます。このため、整備の優先度を明確にすることで、効率的かつ効果的に道路整備を進め、早期に問題が解決されるみちづくりを目指します。

【基本理念3】定期的に道路の必要性や優先度を確認する、柔軟かつ継続的なみちづくり

市は、長い年月をかけて道路整備を進めてきましたが、未整備の道路も多く存在します。道路は市民生活に欠かすことのできないインフラであるため、今後の社会状況や上位関連計画等の変化に対応した計画が必要です。定期的に道路の必要性や優先度を確認し、効果的な計画の推進を目指します。



4. 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ました。

(関連する将来ビジョン)

快適
便利
安全

快適，便利，そして安全な移動空間の確保

ビジョン1【交通】

ビジョン3【福祉】

歩行者や自転車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きます。

防災
減災

防災・減災機能の強化

ビジョン4【防災】

震災や水害、土砂災害など、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きます。

活性化

商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成

ビジョン1【交通】

ビジョン6【景観】

ビジョン7【地域活性化】

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きます。

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

ビジョン2【環境】

ビジョン5【住環境】

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きます。

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きます。



5. 目指すべき道路網

(1) 検討の方法

広域道路網計画及び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たうえで、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ました。

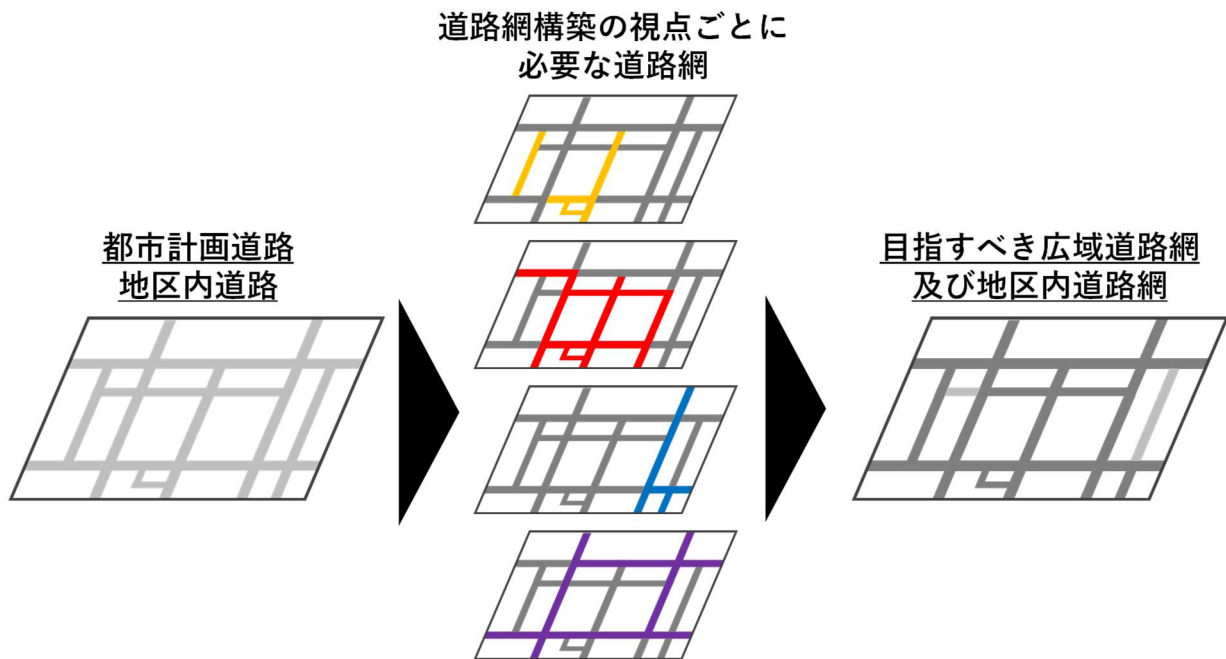


図 目指すべき道路網の検討のイメージ



(2)道路網計画の検討対象路線

・広域道路網の検討対象路線

広域道路網の検討対象路線は、広域的な移動を支えるという観点から、都市計画道路のうち幹線街路と区画街路とします。*

(※) 幹線街路:名称「区分三」の都市計画道路
 区画街路:名称「区分七」の都市計画道路
 「調布 区分・規模・一連番号」の区分が、「3」または「7」と表記されている都市計画道路

・地区内道路網の検討対象路線

地区内道路網の検討対象路線は道路網計画において、目指すべき地区内道路網として位置付けている路線とします。また、都市計画道路の都市計画変更に併せて見直しが必要な路線や公共施設の移転などに関連する路線、駅周辺の回遊性を向上させる路線は、検討対象に追加します。

(3)広域道路網と地区内道路網に期待される機能と役割

広域道路網の対象路線である都市計画道路は、交通、環境、防災など様々な機能があり、これらの機能を十分発揮し、良好な都市の形成に寄与するよう計画された道路です。

地区内道路網の検討対象路線である地区内道路は、地区の交通の集散を受け持ち、安全性の確保のほか、防災性、快適性、コミュニティ機能の向上等に寄与する道路です。

道路網計画においても、これらの機能と役割が十分に発揮されるように、市域全体の道路網を検討しました。

表 都市計画道路の主な機能

機能の区分	
都市交通施設機能	道路としての機能
	沿道利用のための機能
都市環境保全機能	
都市防災機能	避難路・救援路
	災害遮断
都市施設のための空間機能	他の交通機関のための空間
	供給処理施設のための空間
	通信情報施設のための空間
	その他の施設のための空間
街区の構成と市街化の誘導	街区の構成
	市街化の誘導

出典:国土交通省HP 街路事業とは

表 地区内道路の主な機能

機能	役割
安全性の確保	通勤や通学などに利用される道路において、自動車や歩行者及び自転車にとって交通の安全性を確保する
防災性の確保	震災や火災などが発生した場合の救急活動の場所となり、命や財産を守る
コミュニティ機能の向上	コミュニティ施設をはじめ公共施設への連絡がよくなり、住民の利用が向上する
快適性の向上	駅周辺や商店が多い道路などで、買い物が楽しくできる商店街を形成する
にぎわい空間の創出	滞在・交流を促す居心地の良い空間から、地域の魅力向上や回遊性の向上、にぎわいを創出する



(4)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の必要性を確認するため、道路網構築の視点を設定しました。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しました。

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



<道路網構築の視点の内容>

1. 鉄道駅へのアクセス性向上

<広域道路網>

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向上が重要です。

そこで、バスによる鉄道駅へのアクセス路線、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路線を抽出しました。

<地区内道路網>

地区内道路を通行するバス路線では、幅員が狭い場合、アクセス性が低下するとともに歩行者や自転車の安全性が確保されていないことがあります。また、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です。

そこで、最寄りの鉄道駅へのアクセス路線として、鉄道駅へのバス路線、徒歩・自転車によるアクセス路線、駐輪場へのアクセス路線を抽出しました。

2. 救急搬送時のアクセス性向上

<広域道路網>

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重要です。

そこで、傷病者を短時間で救急搬送先へ搬送するための主要路線、第三次・第二次救急医療機関へのアクセス路線を抽出しました。

3. 道路混雑の解消

<広域道路網>

渋滞による道路混雑を解消するためには、将来の自動車交通需要に対応して一定の自動車交通を処理する機能を確保する必要があります。

そこで、目指すべき広域道路網について、道路整備による効果を確認しました。

4. 歩行者、自転車の安全性・快適性の向上

<広域道路網>

徒歩や自転車での移動頻度の高まりや、通学路における交通事故が発生している状況を踏まえると歩行者、自転車や児童の安全を確保することが重要です。

そこで、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を抽出しました。

<地区内道路網>

小学校の通学路においては、児童を交通事故から守るために歩車分離等を図り、安全性を確保することが重要です。

また、徒歩や自転車での移動頻度の高まりを踏まえると、歩行者や自転車の安全性を確保することが重要です。

そこで、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を抽出しました。



5. 災害時の輸送性、移動性の向上

<広域道路網>

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必要があります。また、災害発生時に市民が避難場所まで速やかに避難できる安全な避難路の確保が重要です。

そこで、東京都が指定する緊急輸送道路、輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線や水害・土砂災害からの避難路などを抽出しました。

<地区内道路網>

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は、一定の幅員がある道路が必要です。また、市民が避難場所まで速やかに避難するためには、安全な避難路の確保が重要です。

そこで、消防活動困難区域の解消に資する路線、広域道路と広域避難場所・避難所を結ぶ路線、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を抽出しました。

6. 延焼遮断機能の形成

<広域道路網>

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です。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です。

そこで、東京都が指定する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を抽出しました。

7. にぎわいの創出

<地区内道路網>

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です。

そこで、歩行者が駅周辺を安全・安心に回遊できる路線を抽出しました。

8. 観光振興の実現

<広域道路網>

観光振興の実現には、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です。

そこで、鉄道駅と観光拠点を結ぶバス路線、鉄道駅と観光拠点を最短経路で結ぶ路線、インターチェンジや甲州街道と観光拠点を結ぶ路線を抽出しました。

9. 都市の脱炭素化の推進

<広域道路網>

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量を増加することも期待されています。

そこで、都市計画マスタープランに位置付けた緑の連結軸の形成に寄与する路線を抽出しました。また、目指すべき広域道路網について、道路整備による効果を確認しました。

10. 住みやすいまちの形成

<地区内道路網>

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です。

そこで、地域福祉センターや初期救急医療機関へのアクセス路線を抽出しました。



(5) 必要性が確認されなかった路線

・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廃止候補路線として位置付けます。廃止候補路線は、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検討したうえで、今後、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

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ありません。

・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、道路網計画の改定をもって、地区内道路網から位置付けを廃止します。

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ます。

(1) 現道がある場所

新規に道路の拡幅整備は行いませんが、現道はそのまま道路として残ります。

(2) 現道がない場所

新規に道路の整備は行いません。

(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形側溝の整備を行っています。



(6) 地区内道路網における計画幅員の考え方

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)ごとに計画幅員設定の考え方を整理して、計画幅員を設定しました。

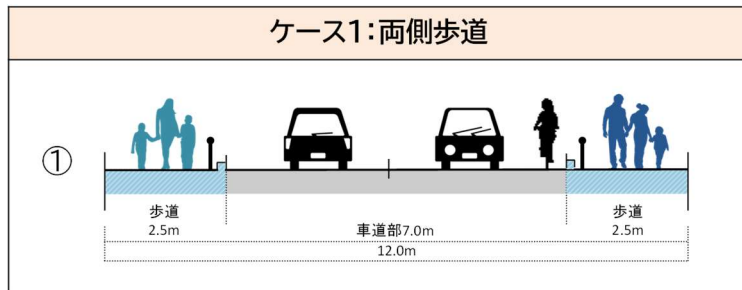
表 計画幅員設定の考え方

道路網構築の視点 (地区内道路)		計画幅員設定の考え方	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します。 両側に、歩道または歩行者空間が確保できる幅員と します。	7.5 ~12.0m
	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します。 両側に歩行者空間が確保できる幅員とします。	6.0 ~8.0m
	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します。 両側に歩行者空間が確保できる幅員とします。	6.0m
	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 します。 両側に歩行者空間が確保できる幅員とします。	6.0m
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します。 片側歩道または両側に歩行者空間が確保できる幅員と します。	7.5m 8.0m
	自転車の安全・快適な移動に 資する路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路としま す。 両側に歩行者空間を確保し、自転車通行空間が設置でき る幅員とします。	6.0m
	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します。 両側に歩行者空間が確保できる幅員とします。	6.0m
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	災害時に迅速かつ円滑な消火活動が行える道路と します。 災害時に消防車が通れる幅員とします。	6.0m
	消防活動時に必要な路線	災害時に迅速かつ円滑な消火活動が行える道路と します。 災害時に消防車が通れる幅員とします。	6.0m
	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 にします。 建物等の倒壊によって道路が閉塞されない幅員を確保 します。	6.0m
	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	災害時に迅速かつ円滑な消火活動が行える道路と します。 災害時に消防車が通れる幅員とします。	6.0m
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 します。 両側に歩行者空間が確保できる幅員とします。	6.0m
住みやすい まちの形成	地域福祉センターや初期救急医 療機関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が安全に通行できる 道路とします。 片側歩道または両側に歩行者空間が確保できる幅員と します。	6.0m 8.0m

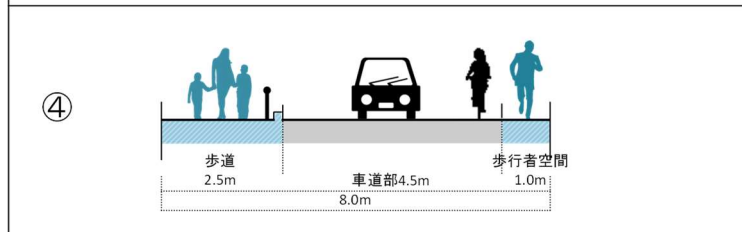
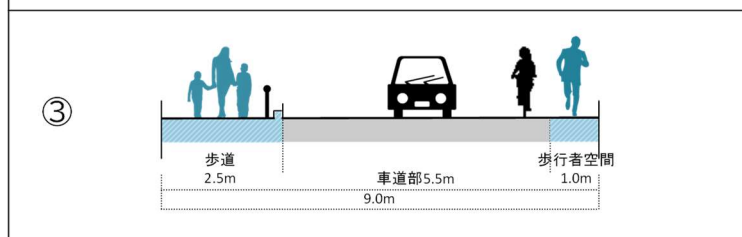
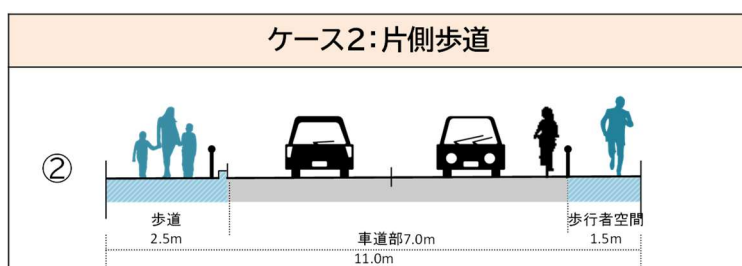


横断面構成については、3ケース(両側歩道, 片側歩道, 歩行者空間)を想定しました。

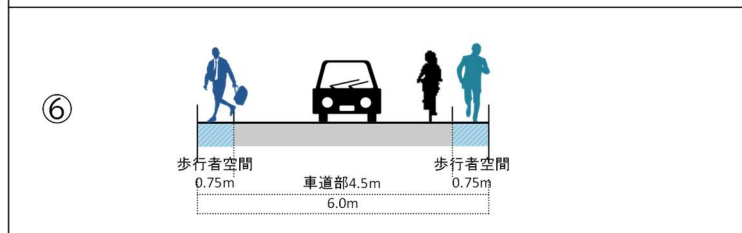
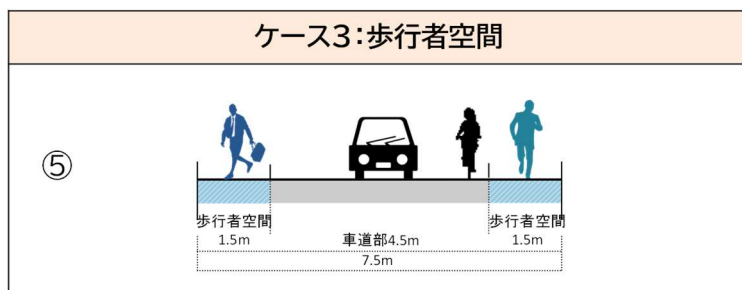
なお、道路整備の具体的な計画・実施段階では、道路に期待される機能と役割を考慮し、現地の状況を踏まえて横断面構成を設定します。



①の断面



④の断面



⑥の断面

※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。



column 道路の安全対策

市道S45号線(トリエ京王調布C館～鶴川街道)では、車両の通行速度を低減させる狭さくの設置や、沿道住宅の安全性を確保するため、住宅側に歩行空間を整備しました。

市道S74号線(蓮慶寺通り～調布駅前広場)では、車と歩行者空間を明確にするため、カラー舗装を実施しました。



市道S45号線(トリエ京王調布C館～鶴川街道) 市道S74号線(蓮慶寺通り～調布駅前広場)

調布市立小学校通学路の合同点検では、道路管理者、調布警察署、教育委員会及び学校関係者が合同で現地調査を行い、安全対策を検討、実施しています。

【現地の状況】

幅員が狭く見通しが悪いT字路。

【対応事例】

注意喚起看板「交差点事故多発注意」を設置し、併せてT字路の認識ができるようカラー舗装を実施しました。

(対応前)



(対応後)

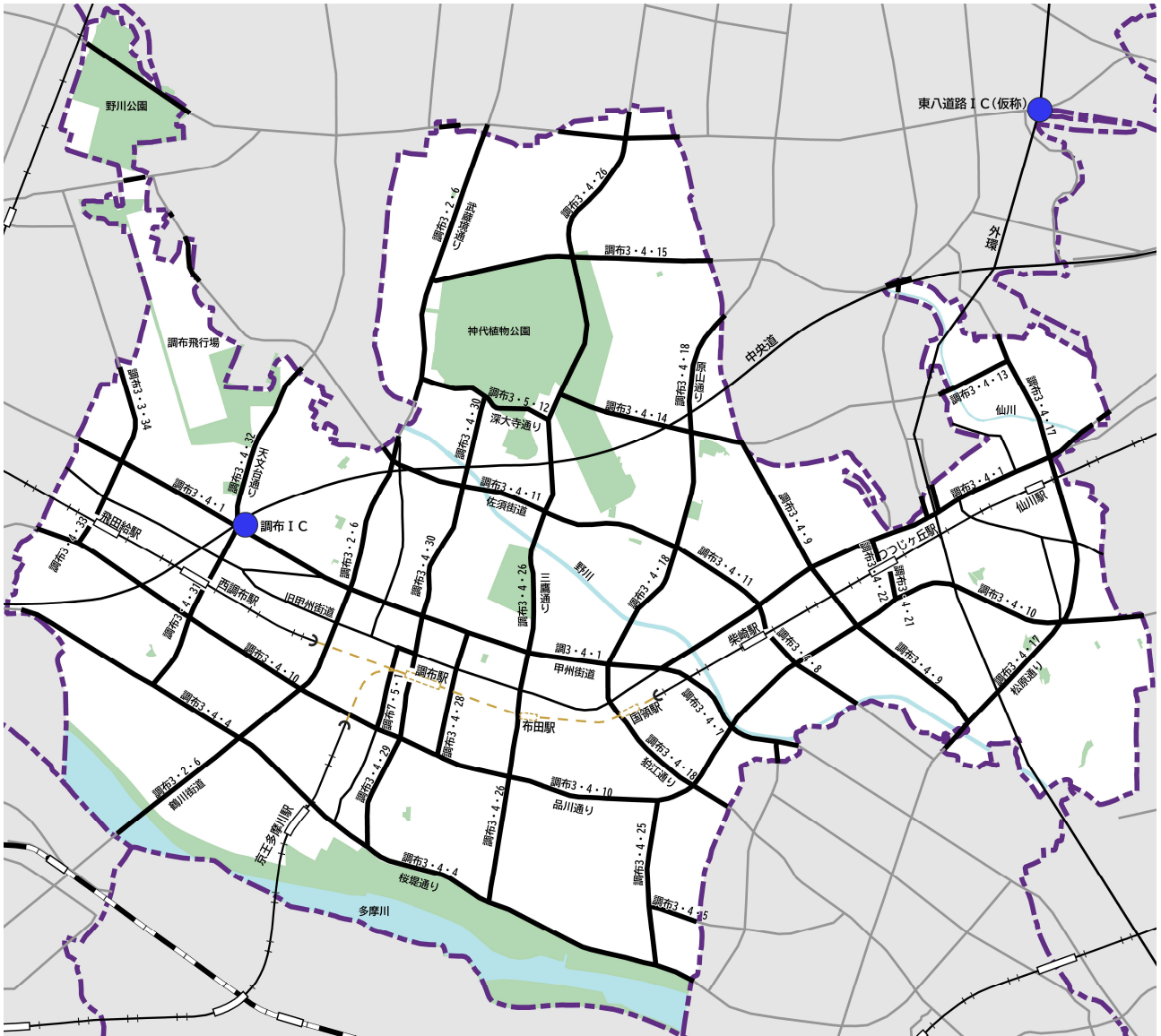


図 合同点検による安全対策の事例

出典: 合同点検 対応事例(市HP)



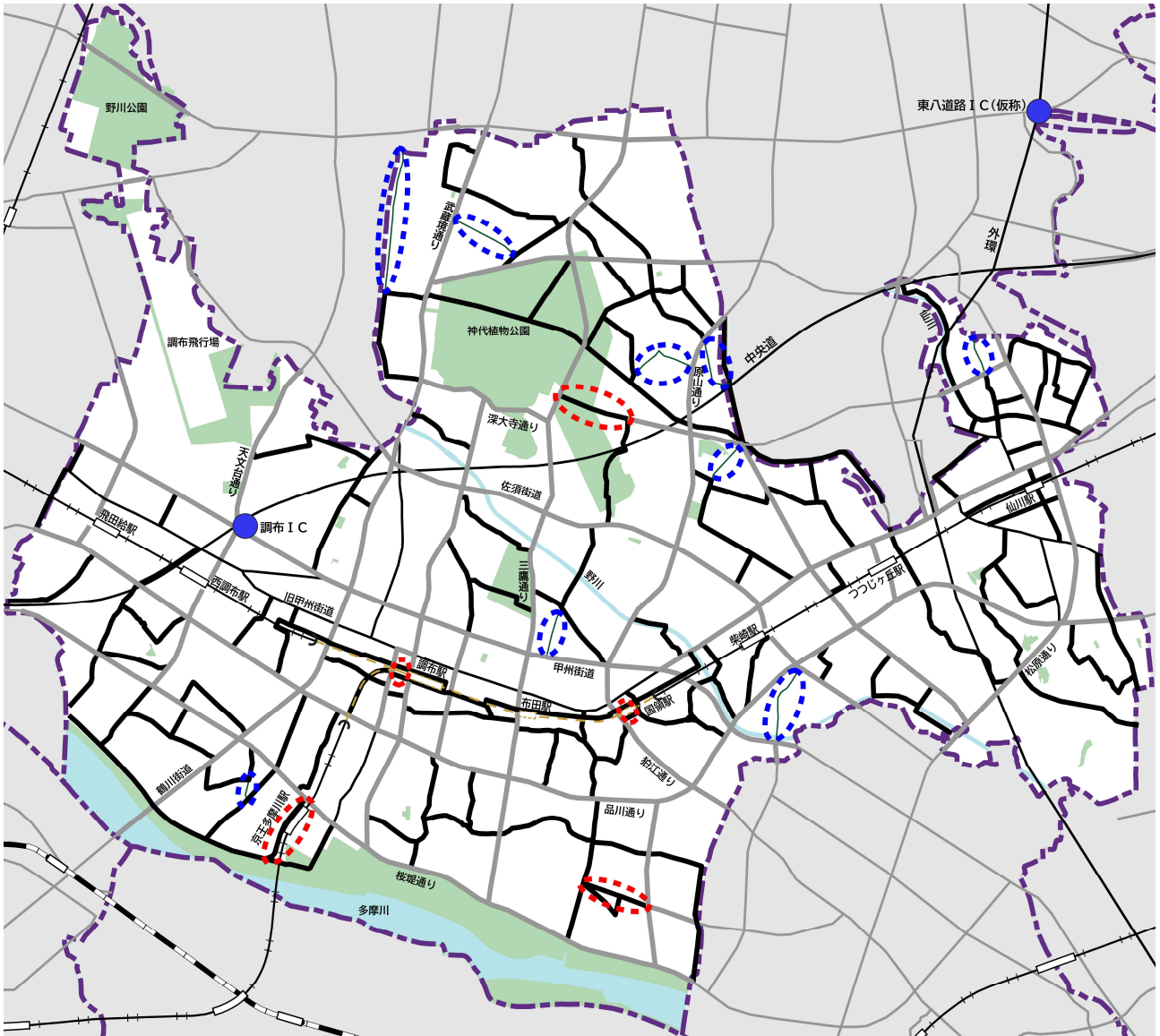
(7) 目指すべき広域道路網



凡 例
必要性が確認された路線



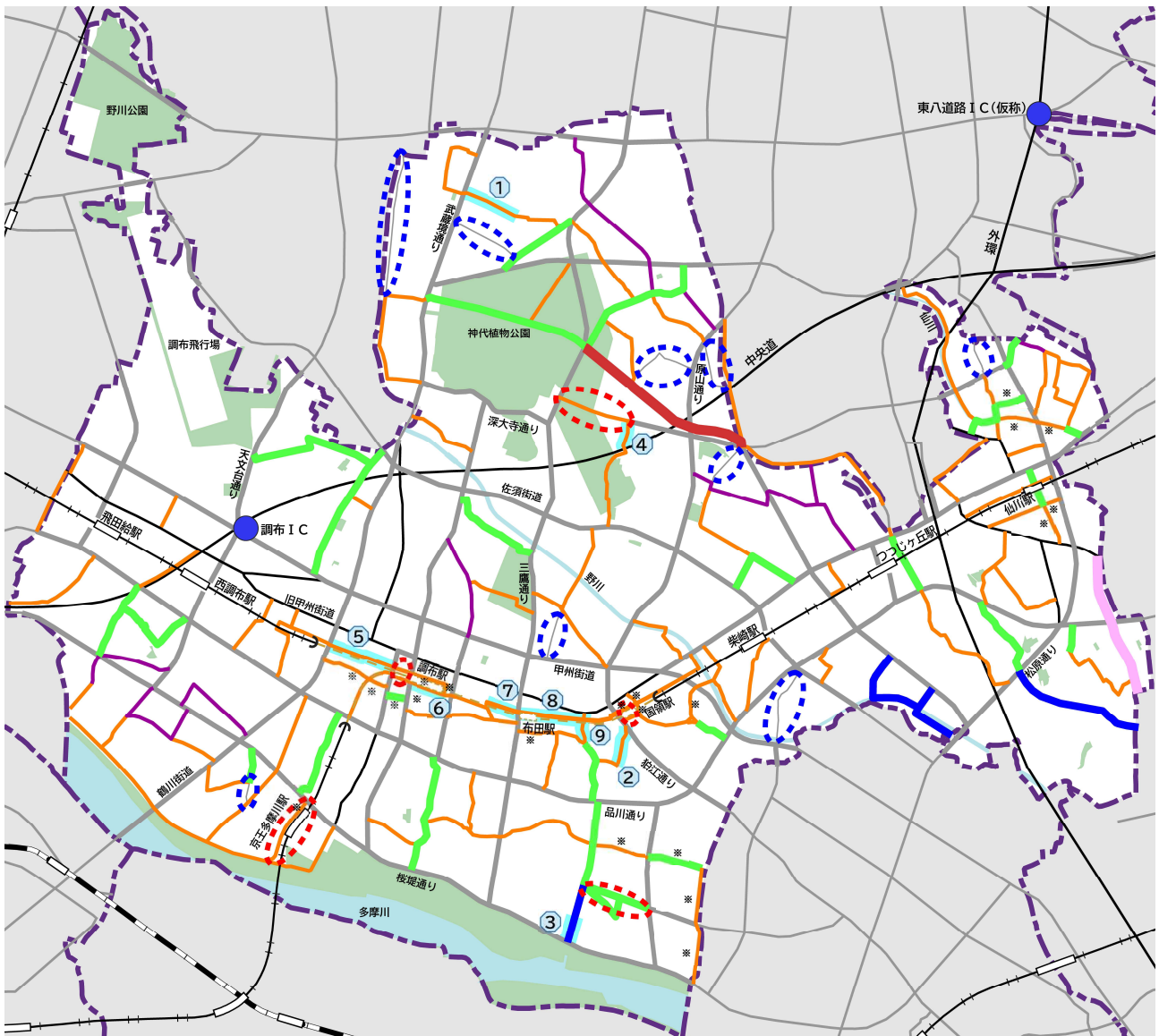
(8) 目指すべき地区内道路網



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



目指すべき地区内道路網の計画幅員



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します。

市区境の路線の取扱い

市区境の路線は、隣接市区と調整のうえ、整備を進めていきます。



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(狛江通り) ～市道S155号線	250
3	市道C20号線 (三中通り)	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N532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 (調布駅周辺地区・区画道路12号)	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



column 区画道路の整備

地区計画で位置付けた地区施設(道路)の区画道路(以下、「区画道路」という。)については、道路網計画で位置付けた都市計画道路及び地区内道路と併せて整備する場合があります。

区画道路と地区内道路が重複している場合には、区画道路の計画幅員で整備しています。



調布駅周辺地区地区計画・区画道路7号



国領駅周辺地区地区計画・区画道路6号

また、区画道路と地区内道路が重複していない場合にも、都市計画道路事業と密接に関連する場合には、都市計画道路事業と併せて整備しています。



調布駅周辺地区地区計画・区画道路1号

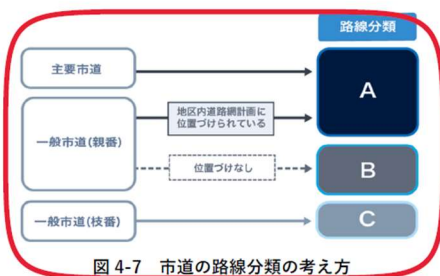


調布駅周辺地区地区計画・区画道路3号

column 市の道路の維持管理

調布市道路総合管理計画では、道路管理の基本方針を踏まえ6つのプログラムと主要施策などを定めています。

主要施策「②施設横断的な管理の優先度設定」では、市道について、路線の特性によりA, B, Cに分類し、維持管理の優先度を設定しています。都市計画道路などの主要市道や、道路網計画で位置付けた地区内道路は、A分類の路線に分類しています。



		管理区分		
		予防保全	事後保全 (H・D-M)	事後保全 (通報)
路線分類	A	優先度 高		
	B		優先度 中	
	C			優先度 低

図 4-8 管理区分・路線分類に基づく優先度の考え方

図 市道の路線分類の考え方, 管理区分・路線分類に基づく優先度の考え方

出典:調布市道路総合管理計画(令和6年3月)



6. 道路整備プログラム

(1) 道路整備プログラムの構成

道路整備には、多額の事業費が必要であり、市の財政状況を考慮すると、今後はますます整備に時間を要することが想定されます。

このことから、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等を定めました。

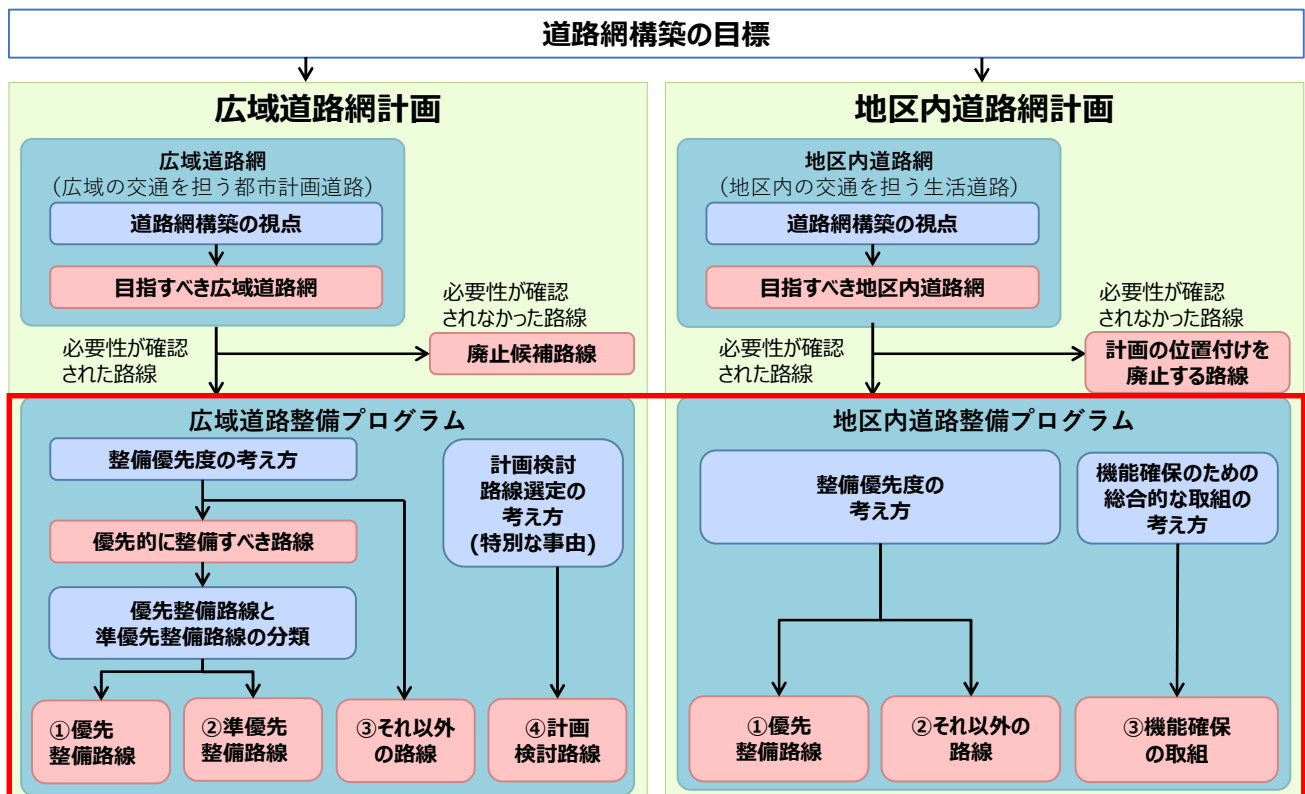


図 道路整備プログラムの構成



(2) 広域道路整備プログラム検討の視点

・整備優先度の考え方

必要性が確認された路線について、整備優先度の考え方に基づき、優先的に整備すべき路線を選定しました。

1. 円滑な道路ネットワークの構築
2. 関連する都市基盤整備事業との連携
3. 災害に強い都市基盤の整備
4. 快適でより便利なまちの形成
5. 安全な通行空間の確保
6. 地域特性を活かした都市空間の形成

図 整備優先度の考え方

<整備優先度の考え方の内容>

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し、生活道路への通過交通の抑制や、交通事故の減少、ボトルネックとなっている渋滞箇所の解消を図ります。

2. 関連する都市基盤整備事業との連携

東京都施行の路線等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。

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し、災害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など、防災性の向上を図ります。

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。

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ります。

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向上を図ります。



・優先整備路線と準優先整備路線の分類

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事業着手する『準優先整備路線』に分類しました。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」と整合を図りました。

1. 都市交通の円滑化の推進

2. 東京都施行路線との連携

3. 実現可能な整備延長

4. 事業化準備中の路線の継続性

図 優先整備路線と準優先整備路線の分類

< 優先整備路線と準優先整備路線の分類の内容 >

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、路線を分類しました。

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、路線を分類しました。

3. 実現可能な整備延長

平成28年3月の道路網計画では、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、5路線(延長約850m)、他に事業化準備中の路線が1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、路線を分類しました。

4. 事業化準備中の路線の継続性

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ました。



・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、計画幅員、位置、構造形式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ます。計画検討路線は、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きます。

1. 現地の状況により、検討が必要な路線

2. 隣接市区と調整が必要な路線

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

図 計画検討路線の選定の考え方(特別な事由)

<計画検討路線の選定の考え方(特別な事由)の内容>

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、前後区間と車線数が異なること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ました。

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、都市計画の整合性について検討が必要な路線や隣接市区と調整が必要な路線を選定しました。

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がある路線を選定しました。



column 建築制限の緩和

都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築物の建築に一定の制限が設けられています。都市計画法では、第53条に建築の許可に関する規定が、第54条にその許可基準が定められています。

都市計画道路の区域内における建築制限の基準（都市計画法第54条第1項第3項）

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ・階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ・主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

図 都市計画法第54条(一部抜粋)

一方、長期にわたり事業が実施されない場合、地権者にとっては、生活設計を立てにくく長期間にわたり土地を有効に利用できないといった課題があります。

このため、地権者の負担軽減策として、都内の都市計画道路の区域内では、都市計画法で認められている2階建てまでの建築の許可基準を緩和し、3階建ての建築を可能とするなど、建築制限を緩和しています。

都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準(平成28年4月以降)

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

- ・ i 市街地開発事業(区画整理・再開発など)等の支障にならないこと。
- ・ ii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ地階を有しないこと。
- ・ iii 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造であること。
- ・ iv 建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

※江戸川区と青梅市では、優先整備路線を対象とした建築制限の緩和措置を適用していません。

図 建築制限緩和策

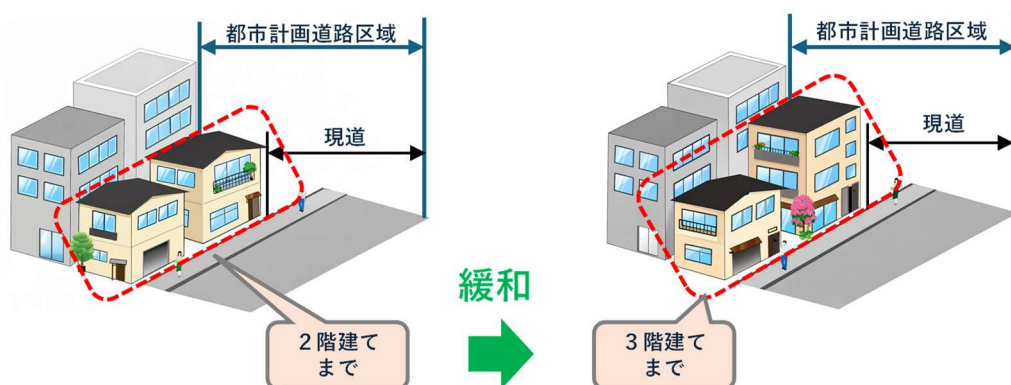
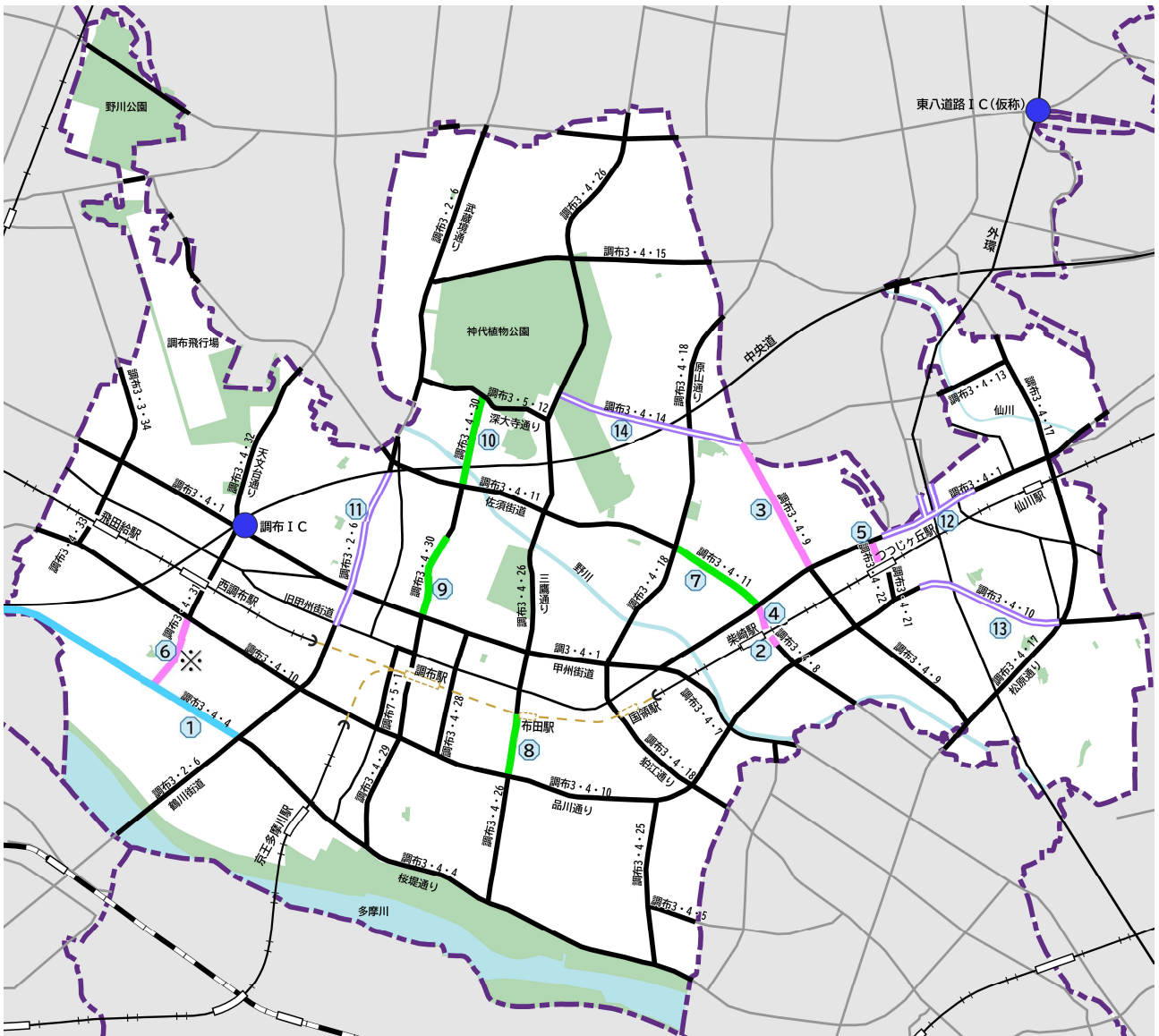


図 建築制限の緩和イメージ



(3) 広域道路整備プログラム



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）



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

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

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量の実施により変わる場合があります。

※各路線に示した番号は、整備の優先順位を示すものではありません。

※現在事業中の路線については、引き続き事業を継続します。



column 調布3・4・9号線の鉄道交差点への対応

調布3・4・9号線については、鉄道交差点を除き、金子地域福祉センターから甲州街道まで整備済です。

調布3・4・9号線の鉄道交差点(以下、「清水架道橋」という。)はボトルネックとなっており、これまで市民の皆さんから安全対策実施のご要望等をいただいておりますが、京王線の橋台や橋脚など鉄道施設の移設が必要なことや営業線直下の工事となることから、短期間で抜本的な対策を実施することは困難な状況です。

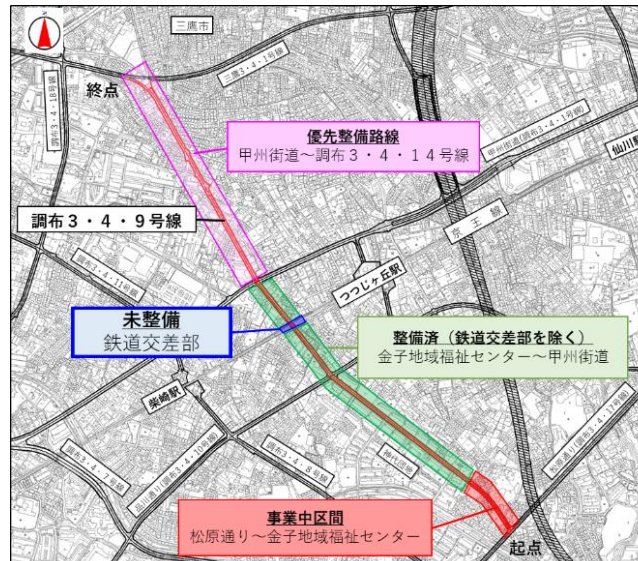


図 調布3・4・9号線の状況



調布3・4・9号線の鉄道交差点(清水架道橋)

市は、市の東部に位置するつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺の鉄道の連続立体交差化により、開かずの踏切の5箇所の除却と清水架道橋のボトルネック解消を実現することで、交通渋滞の緩和、踏切事故の解消、通学路の安全確保及び緊急・救急活動の円滑化など地域の長年の課題を解決していきます。



(4) 地区内道路整備プログラム検討の視点

・整備優先度の考え方

必要性が確認された路線について、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』を選定しました。

1. 震災や風水害時の避難に資する路線

2. 公共施設建替えと関連する路線

3. 通学路の安全性向上に資する路線

図 整備優先度の考え方

<整備優先度の考え方の内容>

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、防災性の向上を図ります。

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た路線を整備することで、児童や歩行者の安全性向上を図ります。

3. 通学路の安全性向上に資する路線

小学校の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ります。



・機能確保のための総合的な取組の考え方

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、道路空間の確保だけでなく、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す。

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」に基づき、取組箇所を位置付けました。

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、道路の機能を確保できないかを検討します。

1. ボトルネックとなっている区間の解消

2. 歩行者・自転車の交通事故が多い箇所の安全対策

3. バス待ち環境の改善

図 機能確保のための総合的な取組の考え方

<機能確保のための総合的な取組の考え方の内容>

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、拡幅整備することで、アクセス性の向上や交通事故の減少等を図ります。

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・中期的に実施可能な方策を検討し、安全性の向上を図ります。

3. バス待ち環境の改善

バスの運行本数が多い路線等のうち、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・中期的に実現可能な方策を検討し、安全性の向上を図ります。

※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30km/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。



column 道路整備の一般的な進め方

広域道路(都市計画道路)及び地区内道路の整備に当たっては、みちの井戸端会議等で、市民の皆さんに事業概要等を説明しながら事業を推進します。

※広域道路(都市計画道路)の事業化に当たっては、都市計画変更を行うことがあります。

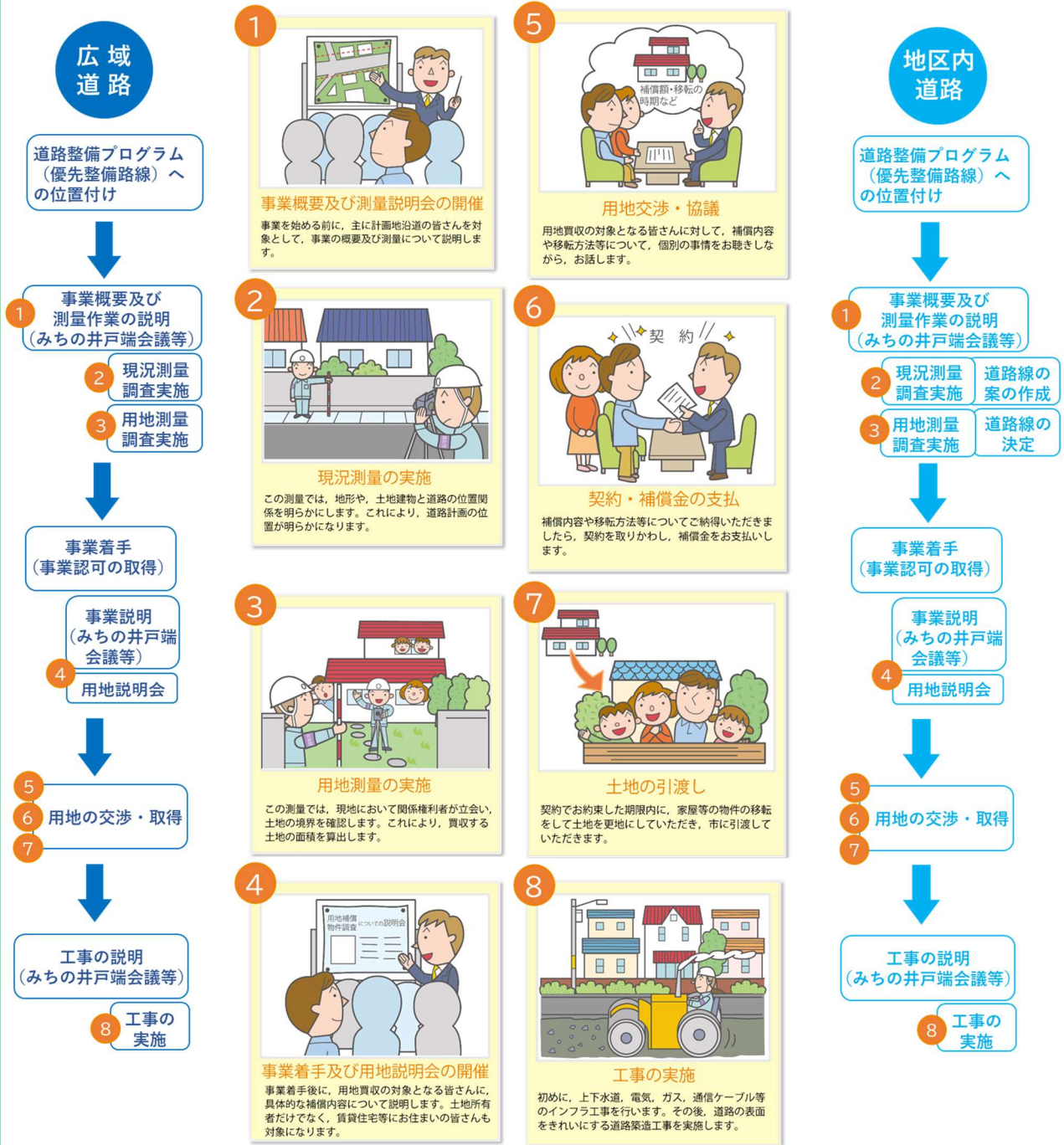


図 道路整備の一般的な進め方

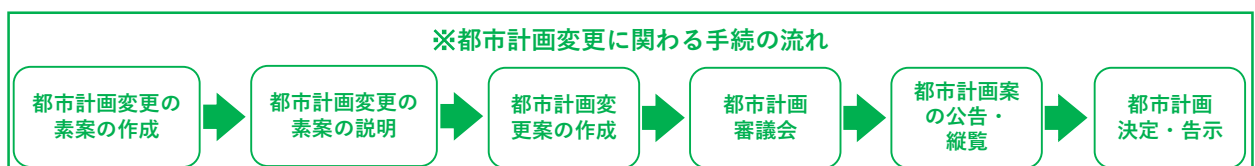
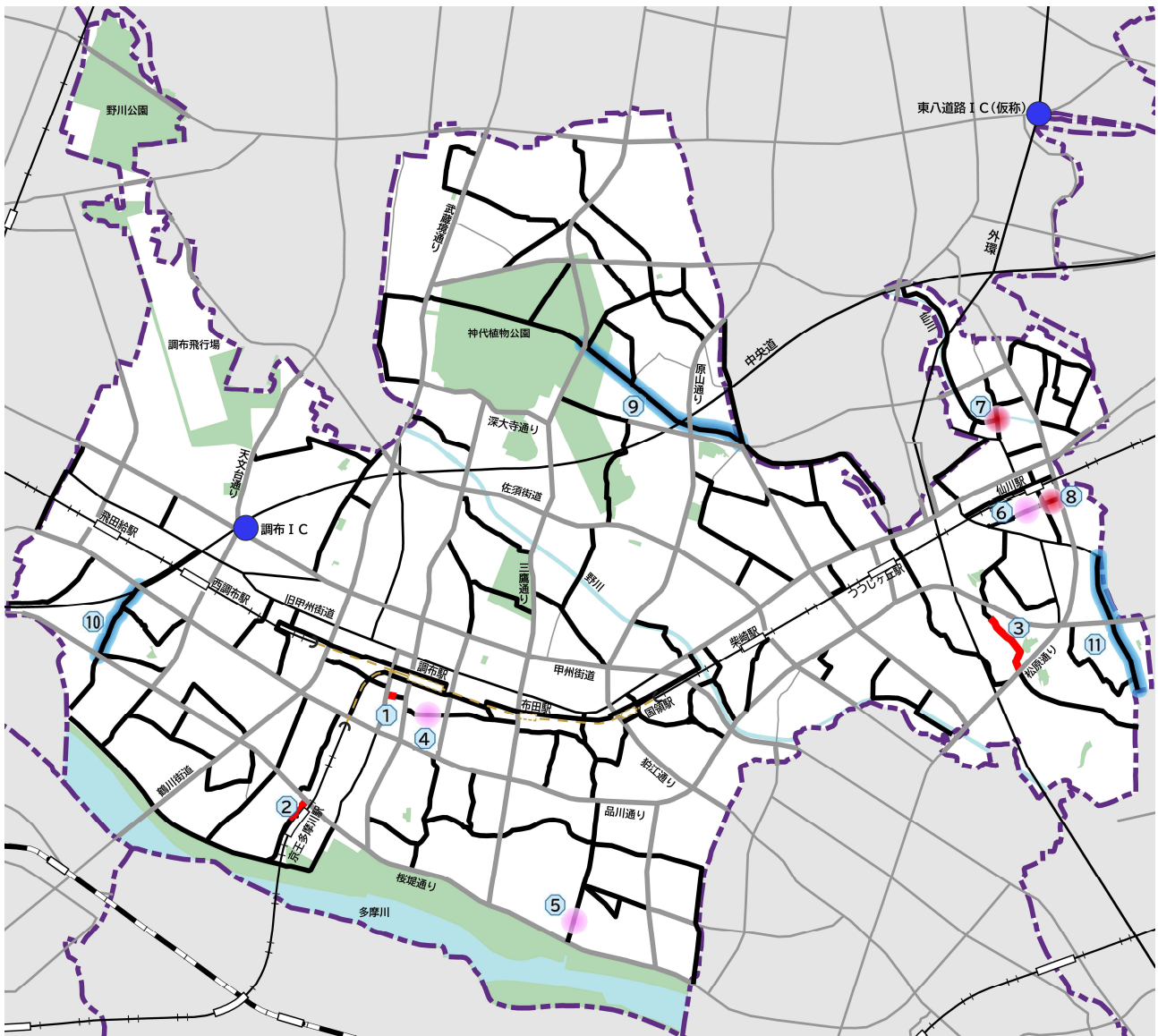


図 都市計画変更に関する手続の流れ



(5) 地区内道路整備プログラム



凡 例	
	優先整備路線
	機能確保の取組(ボトルネックの解消)
	機能確保の取組(歩行者・自転車事故が多い箇所)
	機能確保の取組(バス待ち環境の改善)
	上記以外の地区内道路網の路線
	計画の位置付けを廃止する路線
	広域道路網



優先整備路線(3路線)

No	路線	区間	延長 (m)
1	市道S66号線 (調布駅周辺地区・区画道路2号)	調布7・5・1(市役所前通り)～ 市道S67号線	70
2	市道S289号線 (京王多摩川駅周辺地区・区画道路1号)	市道S274号線～ 調布3・4・4(桜堤通り)	120
3	市道E234号線ほか1路線	調布3・4・17(松原通り)～ 市道E230号線	370
	合計		560

機能確保の取組(ボトルネックの解消)(3箇所)

No	路線
4	計画路線
5	市道C20号線(三中通り)
6	市道E310号線

機能確保の取組(歩行者・自転車事故が多い箇所)(2箇所)

No	路線
7	市道E3号線
8	市道E325号線(仙川駅周辺地区・区画道路4号)

機能確保の取組(バス待ち環境の改善)(3箇所)

No	路線
9	市道C6号線(神代植物公園通り)
10	市道C14号線ほか1路線
11	市道C30号線

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量の実施により変わる場合があります。

※各路線に示した番号は、整備の優先順位を示すものではありません。

※現在事業中の路線については、引き続き事業を継続します。



7. 目指すべき道路網の実現に向けて

(1) 道路網計画で位置付けた各路線の検討の進め方

・広域道路網

優先的に整備すべき路線(優先整備路線, 準優先整備路線)

道路に求められる様々な機能が効率的, 効果的に発現できるよう, 地域の特性に配慮しながら事業化に向けた検討を行うとともに, 調布市基本計画に位置付けた年度別計画を基に, 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ていきます。

なお, 事業化に当たっては, 地域の皆さんに適切な情報提供を行うとともに, 特定財源の活用により必要な財源を確保し, 早期の道路網構築を目指します。

計画検討路線

「計画検討路線」については, 今後, 地域の状況を踏まえつつ, 計画検討, 都市計画手続等, 事業化検討の3段階に分けて検討を進めていきます。

具体的には, 各路線の課題を踏まえ市民参加の手法を検討し, 市から検討の各段階に応じて適切な情報提供を行うとともに, 地域の皆さんの意見把握に努めながら検討を進めていきます。

廃止候補路線

「廃止候補路線」については, 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検討したうえで, 計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。なお, 今回, 廃止候補路線として位置付ける路線はありません。

・地区内道路網

地区内道路は, 都市計画として定めた道路ではなく, 各地区の特性や道路の位置付けに合わせながら整備を進めるため, より一層市民の皆さんのご理解とご協力を必要とします。

優先整備路線

「優先整備路線」については, 周辺環境や地域の特性に配慮しつつ, 順次事業化に向けた検討を進めます。また, 事業化に当たっては, 必要な財源確保を図り, 着実な整備推進を目指します。

機能確保の取組

「機能確保の取組」については, 周辺環境や地域の特性に配慮しつつ, 早期の課題解決に向けて検討を進めます。

それ以外の路線

それ以外の路線については, 沿道建物の建替えや開発事業などの機をとらえ, 道路空間の確保に努めていきます。



(2) 定期更新の仕組み

道路網計画は、社会状況の変化等に対応するため、計画期間内においても必要な見直しを行います。なお、「東京における都市計画道路の整備方針」の改定時には、整合を図ります。

また、更新を行う際には、個別路線(計画検討路線、廃止候補路線等)の検討結果を反映します。

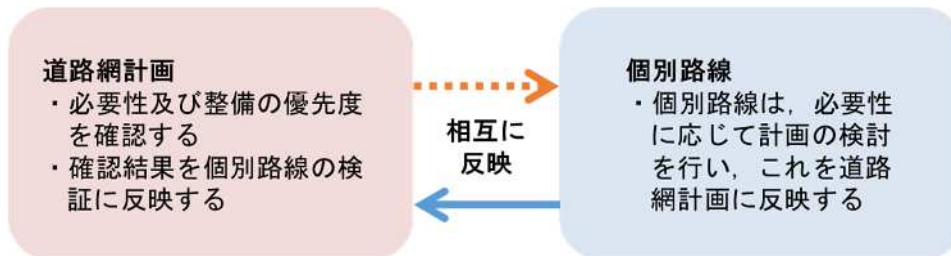


図 定期更新の仕組み

(3) 道路網計画の進捗状況の周知

道路網計画の進捗状況を市民の皆さんへ周知するため、「調布市道路網計画の進捗状況」を定期的に市ホームページで公表します。

(4) 道路整備の推進

1) 都市計画道路用地の先行取得

市には、「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づき、調布市土地開発公社により用地を先行取得できる制度があります。

先行取得した用地については、工事までの間、歩行者空間として一部開放する等の取組を行っています。

事例①: 調布3・4・11号線(柴崎駅～甲州街道)では、先行取得した用地の一部を開放し、カラー舗装することで歩行者空間を創出しました。

事例②: 調布3・4・31号線(西調布駅～品川通り)では、先行取得した用地の一部を開放し、西調布駅南口周辺に必要な機能を検討する実証実験を行いました。



調布3・4・11号線
(柴崎駅～甲州街道)



調布3・4・31号線
(西調布駅～品川通り)



2) 事業中路線の用地の利用

市は、事業着手後、一定の用地が取得できた段階で工事を実施しています。一方で、事業着手から工事までは時間を要することから、早期に事業効果が発現できるよう、取得した用地を歩行者空間として一部開放するなどの取組を行っています。

事例：調布3・4・28号線(品川通り～甲州街道)では、取得した用地の一部を開放することで歩行者空間を創出しました。



調布3・4・28号線(品川通り～甲州街道)

3) 道路の完成イメージの共有

市は、VR(バーチャルリアリティ)やイラスト等で道路の完成イメージを市民の皆さんに共有し、道路整備に対してご理解・ご協力を得られるよう努めていきます。

事例①：調布駅前広場の整備では、完成後の将来イメージをVRで作成し、Youtube 等で公開しました。
事例②：鉄道敷地の整備では、整備イメージのイラストを市HPやみちの井戸端会議で公開しました。



調布駅前広場の完成イメージのVR

鉄道敷地(区間C)の整備イメージ



column 無電柱化の推進

市は、令和4年3月に策定した無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進しています。また、地域の防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、都市計画道路の整備に併せて、電線共同溝等の整備により電線類を地中化する無電柱化を実施しています。

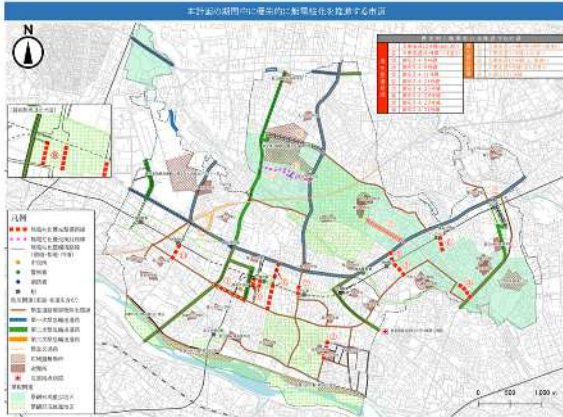
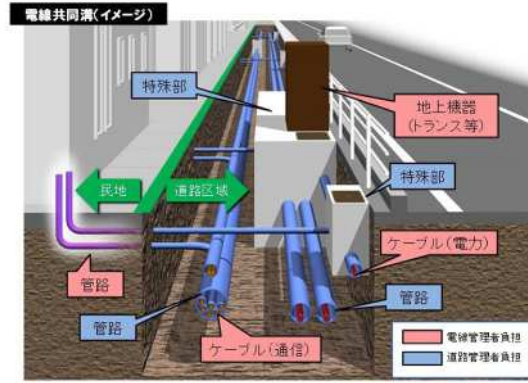


図 本計画の期間中に優先的に無電柱化を推進する市道



【出典】国土交通省ホームページ(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi19.html>)

図 電線共同溝(イメージ)

出典:調布市無電柱化推進計画(令和4年3月)

column 道路空間の再編

令和8年3月に東京都及び関係市区町で策定した「東京における都市計画道路の整備方針」では、ウォーカブルな都市東京の実現に向け、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取組を「東京ストリート+ (プラス)」として新たに位置付けています。こうした道路空間の再編を都内に幅広く展開するため、先導的なモデルケースとなるような路線を「リーディング路線」として選定しています。

市においては、リーディング路線として位置付けた路線はありません。一方で、多様化する市民ニーズや地域のまちづくりの状況等に応じて、今後、市においても道路空間の再編が必要となる場合もあります。



図 道路空間再編のイメージ(葺合南54号線)

出典:神戸市HP



column 道路網計画の進捗状況の周知

市HPにて、「調布市道路網計画の進捗状況」として、事業中路線や事業化準備中路線の状況、計画検討路線の検討状況等を周知します。また、整備が完了した道路については、整備後の状況や整備効果等を周知します。

■ 調布3・4・9号線（市施行）



路線名	調布都市計画道路3・4・9号入間蛇久保線
延長	約240m
計画幅員	16m
事業期間	令和5年12月19日から令和12年3月31日まで
概要	円滑な道路ネットワークの構築、関連する都市基盤整備事業との連携、災害に強い都市基盤の整備を図ります。 令和5年12月に事業認可を取得し、令和6年2月に事業概要等を説明するオープンハウスを開催して、事業を推進しています。

図 事業中路線の状況の掲載例



図 整備が完了した道路の状況や整備効果の掲載例

また、子ども向けの市HPの作成など、市の未来を担う子どもたちに、市の道路について知ってもらえるような取組を考えていきます。



図 他都市の取組例

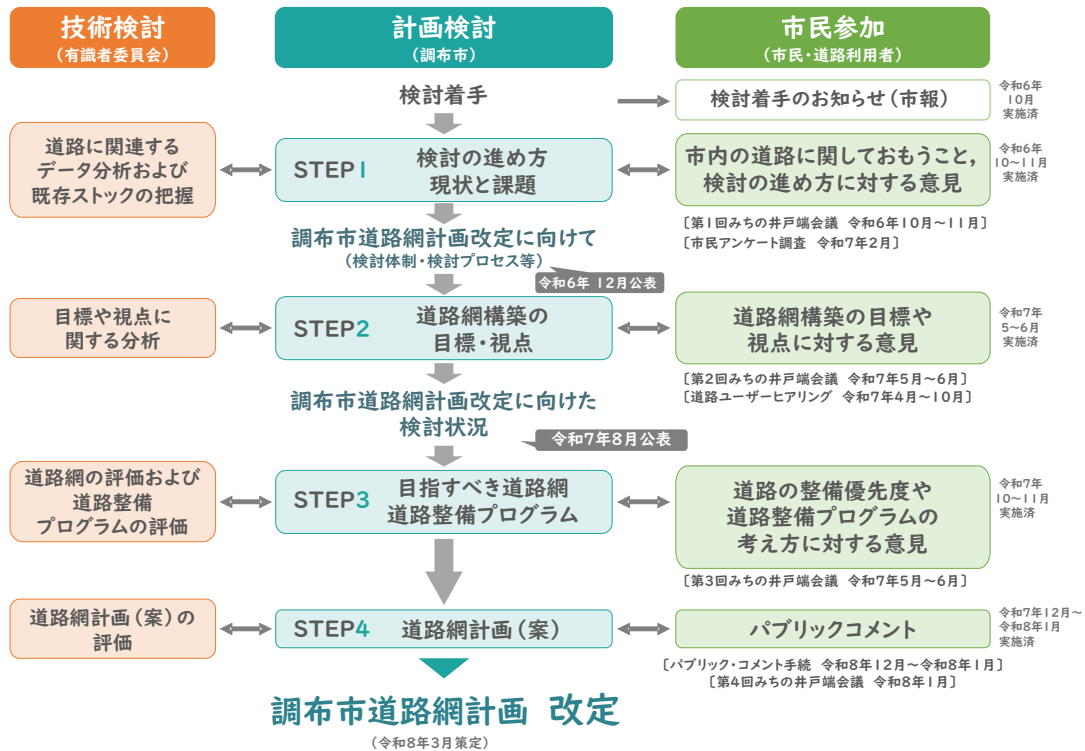
出典：船橋市HP



道路網計画の検討プロセス

道路網計画改定に当たっては、検討の各段階で、職員が対面形式で直接市民の皆さんの意見を聴く「みちの井戸端会議」や「道路に関する市民アンケート調査」などの市民参加の取組を実践し、市民の皆さんとコミュニケーションを図りながら、検討を進めました。

また、「調布市道路網計画有識者委員会」を設置し、技術的視点から助言などをいただきながら検討を進めました。



「調布市道路網計画」の参考資料

道路網計画の参考資料は、技術検討レポートと市民参加レポートがあります。

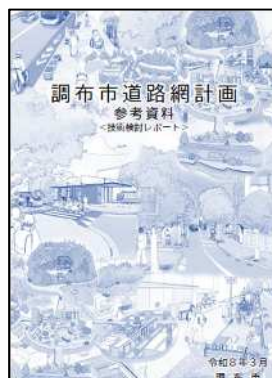
- ・参考資料(別冊):現状分析や道路網構築の視点等、計画検討の過程を示す「技術検討レポート」
- ・参考資料(別冊):市民参加の取組結果をまとめた「市民参加レポート」

道路網計画
(本書)

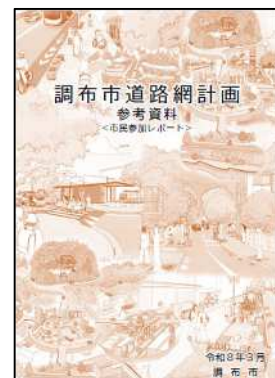


参考資料(別冊)

技術検討レポート



市民参加レポート



調布市道路網計画



発行日：令和8(2026)年3月

発行：調布市

編集：都市整備部 まちづくり推進課

〒182-8511 東京都調布市小島町2-35-1

TEL：042-481-7587（直通）

FAX：042-481-6800

登録番号
(刊行物番号)

2025-237



古紙パルプ配合率70%再生紙を使用