





# 目 次

第1章 はじめに .....	1
1. 計画策定の目的.....	1
2. 本方針の対象地区.....	2
3. 計画の位置付け.....	3
第2章 対象地区の現況.....	4
1. まちづくりの動向と上位計画における対象地区の位置付け .....	4
(1) まちづくりの動向 .....	4
(2) 基本計画及び都市計画マスタープランにおける位置付け.....	5
2. つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちの現況 .....	8
(1) 人口 .....	8
(2) 土地利用・建物利用.....	9
(3) 交通・道路.....	11
(4) 環境・景観.....	15
(5) 防災 .....	16
(6) 福祉・住環境.....	17
(7) 地域活性化.....	18
(8) 公共施設の再編成 .....	19
第3章 つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における取組の経緯.....	20
(1) 柴崎駅周辺地区のまちづくり検討.....	20
(2) つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくり及びまちづくり方針策定までの経緯...	21
第4章 対象地区のまちづくりにおける課題.....	23
1. にぎわい .....	23
2. 住みやすさ .....	24
3. 安全性・利便性.....	25
第5章 まちの将来像とまちづくりの目標.....	26
1. まちの将来像.....	26
2. まちづくりの目標 .....	26
3. 将来のまちの構造.....	26
(1) 拠点・軸.....	27
(2) ゾーン .....	28
(3) つながり.....	29

第6章 まちづくりの方針と主要な施策・取組.....	30
方針1 拠点にふさわしい都市機能の誘導.....	31
(1) 土地利用の誘導.....	31
(2) 人々の交流を生む空間の整備.....	31
(3) 公共施設等の機能再編.....	31
方針図.....	32
方針2 住み良い住環境の形成.....	33
(4) 安全・安心に住み続けられる住環境の形成.....	33
(5) 快適な住環境の形成.....	33
(6) 自然環境との調和.....	33
方針図.....	35
方針3 都市基盤の強化.....	36
(7) 南北一体のまちづくり.....	36
(8) 体系的な道路ネットワークの形成.....	36
(9) 利便性が高い公共交通ネットワークの構築.....	36
方針図.....	37
第7章 まちづくりの進め方.....	38
1. 計画的・段階的なまちづくりの推進.....	38
2. まちづくりの推進体制.....	38

# 第1章 はじめに

## 1. 計画策定の目的

つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区は、駅を中心に商店街が広がり、多様な世代の人が暮らしている住宅街です。鉄道の利便性や落ち着きのある住宅街は、地区の大きな魅力となっています。一方で、鉄道によって市街地が南北に分断されており、地区としての一体性や回遊性が低くなっています。

市では令和元年頃から、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における一体的なまちづくりの検討に着手しました。併せて、柴崎駅と周辺改善街づくり準備会及びつつじヶ丘駅周辺の住民に対し市の取組状況を説明し、まちづくりの進め方について意見交換を重ね、令和5年度に「調布市ほっとするふるさとをはぐくむ街づくり条例（以下、街づくり条例）」に基づき、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区を「街づくり推進地区」に指定しました。さらに、つつじヶ丘駅周辺地区において街づくり条例に基づく「つつじヶ丘まちづくり準備会」が設立、柴崎駅周辺地区においては「柴崎駅と周辺街づくり協議会」が設立（「柴崎駅と周辺改善街づくり準備会」が協議会に移行）されました。

また、市では、都市計画マスタープラン・立地適正化計画に定めるまちの将来像を実現するため、東部地域における連続立体交差事業<sup>※</sup>を見据えた取組の検討や、都市計画道路の整備など都市基盤整備の推進を図っています。連続立体交差事業は、踏切による慢性化した交通渋滞を解消するだけでなく、鉄道で分断されている市街地を一体化し、安全・安心なまちづくりを総合的に進めていくための事業です。市は、連続立体交差事業及び鉄道と交差している道路の整備をもって最終目的とするのではなく、それ自体をまちづくりの手段として、様々なまちづくり手法を活用し、その効果を最大限に発揮していくことが重要であると考えています。これらの都市基盤整備を見据え、当地区の魅力を最大限に引き出すためのまちづくりの方向を示すことが重要となります。

「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」（以下「本方針」という。）は、これまで検討してきた内容を踏まえ、地域住民、事業者及び市が目指すまちの将来像を共有し、まちづくりの取組を推進するために策定するものです。

---

<sup>※</sup>連続立体交差事業：道路整備の一環として鉄道を連続的に高架化又は地下化し、多くの踏切を一挙に除却する。踏切による交通渋滞の解消や、鉄道により分断されている市街地の一体化、高架下空間の活用など周辺のまちづくりに寄与する極めて効果の大きな事業。

## 2. 本方針の対象地区

本方針の対象地区は、都市計画マスタープランにおける「東部地域」に含まれており、京王線を中心に、北は甲州街道と南は品川通り、西は野川と東は市道 E-202 号線・市道 E-203 号線に囲まれたつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺地区（約 58.9ha）とします。

対象地区は、両駅を中心に商店街が広がり、多世代が暮らす落ち着いたきのある住宅街となっています。地区周辺においては、国分寺崖線や野川の水辺など緑の広がりによりうるおいのある都市環境が形成されています。また、地区の南側には神代団地が立地しており、両駅を中心に良好な住環境が形成されています。

さらに、つつじヶ丘駅からは深大寺や神代植物公園へのバスアクセスの利便性がよく、観光における交通拠点となっています。

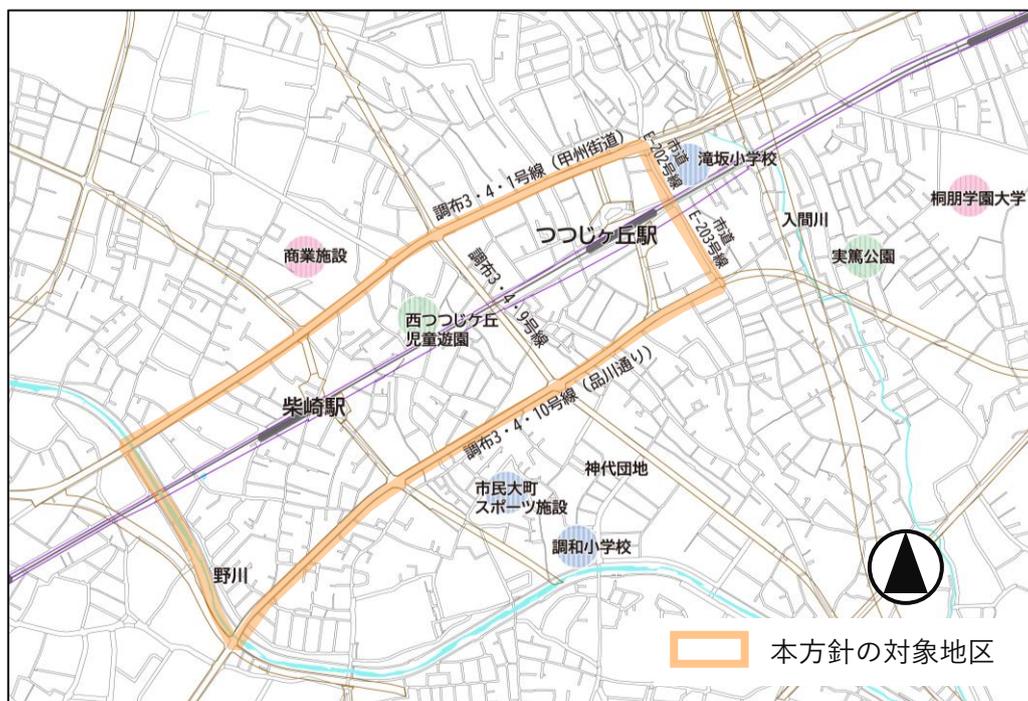
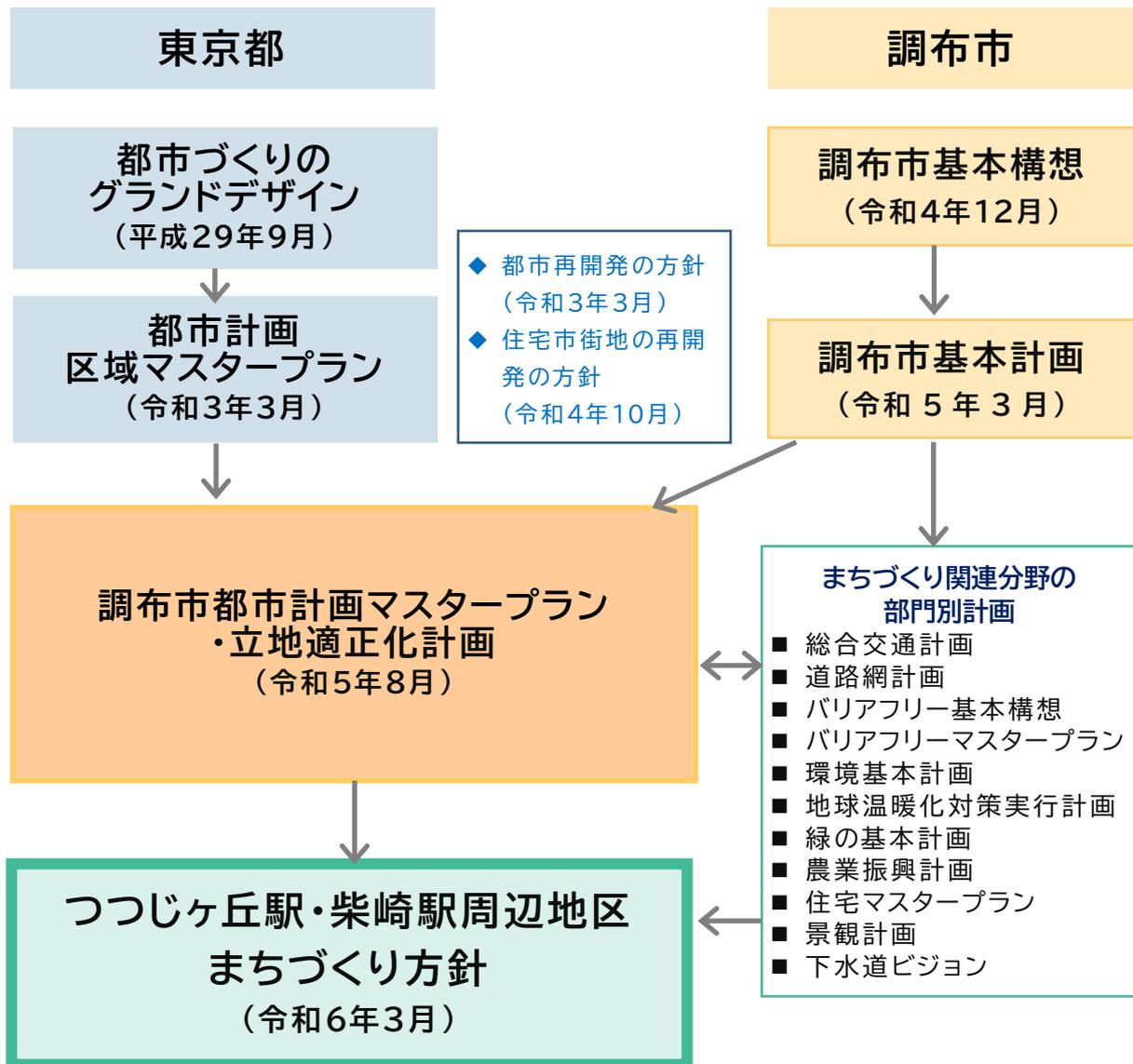


図 対象地区の範囲

### 3. 計画の位置付け

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



## 第2章 対象地区の現況

### 1. まちづくりの動向と上位計画における対象地区の位置付け

#### (1) まちづくりの動向

本方針の策定に当たり、まちづくりに関連する近年の社会情勢等について整理します。

##### ① 全国的な社会環境の変化

###### ○人口減少・超高齢社会の到来

- ・全国的な人口減少の中で、調布市の総人口は今後も緩やかに増加しますが、徐々に増加幅は縮小し、令和 12 (2030) 年の 24 万 2,079 人をピークに減少に転じることが見込まれています。こうした人口減少や少子高齢化による労働力の低下や医療・介護の需要の増加、地域コミュニティの希薄化に伴う高齢者世帯・子育て世帯の孤立などに対応したまちづくりが求められています。

###### ○新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の暮らしの多様化

- ・令和元 (2019) 年度に流行が始まった新型コロナウイルス感染症は世界中で猛威を振るい、国民の生活や経済活動に大きな影響を与えました。今後は、パンデミックを想定した医療体制や国民の生活を守るセーフティーネットの在り方が問われています。
- ・まちづくりに関しても、市民の安全・安心の確保とともに、暮らし方の多様化に対応した社会基盤の整備や仕組みの構築が求められています。

##### ② まちづくりの動向

###### ○大規模災害への対応

- ・近年、地震や地球温暖化等の気候変動の影響による大雨や暴風を伴う台風勢力の強大化や、短時間に狭い地域で発生する線状降水帯の発生など、激甚化・頻発化する気象災害への対応が求められています。国の地震調査委員会では、今後 30 年以内にマグニチュード 7 クラスの首都直下地震が 70% 程度の確率で発生するとの見解が示され、東京都防災会議が公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」について建物・交通インフラ被害等が想定されています。そのため、大地震に備え、耐震化・不燃化などの予防対策を進めることが求められているとともに、人々の防災に対する意識が高まっています。
- ・令和元 (2019) 年 10 月に発生した「令和元年東日本台風 (台風第 19 号)」では、市内の 6,000 人以上の方が避難所に避難され、多くの家屋が床上床下浸水の被害に見舞われました。そのため、防災・減災の取組の推進や復興対策の検討を行い、災害リスクに対応した強靱な都市づくりが必要です。

### ○ウォーカブルなまちづくりへの注目の高まり

- ・近年、全国的に人口減少・少子高齢化が進行する中、中心市街地の活力の低下が懸念されています。そのため、人々が集い回遊する、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成が求められており、市においては、国土交通省の「ウォーカブル推進都市」として、実現に向けた施策を推進しています。

### ○市民・事業者・行政（市）によるまちづくりの推進

- ・人口減少・少子高齢化を背景に、地域の持続性を維持していくため、都市の付加価値を高める魅力づくりの重要性が認識されつつあります。こうした状況の中、都市空間の価値や魅力を高めるため、近年、公有地・民有地を一体的に捉えた、公民連携による都市空間の「マネジメント」が各所で進められています。
- ・そのため、既存ストックの有効活用や適切な維持管理・運営、また、それらを実現するための市民参加や情報発信など、都市のマネジメントの視点に立ったまちづくりの推進が求められています。

## (2)基本計画及び都市計画マスタープランにおける位置付け

### ①調布市基本計画(令和5(2023)年度～令和8(2026)年度)(令和5年3月)

- 調布市基本計画は、調布市基本構想に即して、まちの将来像『ともに生き ともに創る 彩りのまち調布』を具現化するための基本的な施策を体系化するとともに、各施策における主要な事業及び行政改革の取組の概要を一体的に示すものです。
- 分野別計画及び地区別計画において、対象地区は以下のように位置付けています。

### ○都市交通の円滑化の推進

#### ◆東部地区における交通環境改善の取組の推進

- ・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、国や東京都をはじめ、関係機関との協議・調整を図りながら、当該区間における連続立体交差事業の促進に取り組み、駅周辺における利便性向上や歩行者、自転車の安全確保など、交通環境の改善に取り組みます。

#### ◆関連する都市基盤の整備

- ・東部地区における交通環境の改善に向けた取組と併せて、柴崎駅周辺の都市計画道路（調布3・4・8号線及び調布3・4・11号線）の整備を推進し、鉄道駅へのアクセス性や利便性の向上、自転車・歩行者の安全確保を図ります。

#### ◆沿線まちづくりの推進

- ・つつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺における地区の特性やまちづくりの課題を踏まえ、目指すべき将来像やまちづくりの方向について、地域住民との共有を図りながら、沿線地域のまちづくり計画の策定に取り組みます。

### ○地域特性を生かしたまちづくりの推進

#### ◆駅周辺のまちづくり

- ・鉄道駅周辺における交通の利便性の向上を図るとともに、各地域の市民の日常生活の利便性とにぎわいを兼ね備え、各地域の個性を生かした地域の核となる拠点づくりを推進します。

#### ◆地区計画制度の活用

- ・各地域の特性にふさわしい良好な街なみを創出するため、各地域の市民の合意形成を図りながら地区計画制度を活用し、地域特性を生かした市街地形成や緑豊かな都市環境の創出を図ります。

#### ○東部地区におけるまちづくりの方向

##### ◆東部地区における交通環境の改善と沿線まちづくりの推進

- ・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、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を促進し、駅周辺における利便性向上や歩行者、自転車の安全確保など、交通環境の改善に取り組みます。併せて、地域住民とまちづくりの将来像を共有しながら、沿線まちづくりを推進します。

##### ◆神代出張所の機能移転・跡地活用の検討

- ・神代出張所における老朽化や狭あい化、バリアフリー化などの課題への対応として、つつじヶ丘駅周辺への機能移転について、一時的な暫定移転も視野に検討を進めていきます。併せて、神代出張所の機能移転後の跡地活用について、民間活力の活用をはじめとする市の公共施設マネジメントに関する基本的な方針などを踏まえ検討していきます。

#### ②調布市都市計画マスタープラン(令和5年8月)

- 都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2の規定により、市の都市計画の基本的な考え方を示すものであり、市におけるまちづくりの総合的な指針となるものです。居住や都市機能の誘導、防災指針を示す立地適正化計画は、都市計画マスタープランと併せて策定しました。
- 市全体の将来都市像は以下のとおりです。

「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」

- 将来都市構造図において対象地区が含まれる東部地域は、「にぎわい交流ゾーン」に位置付け、「駅周辺の活気ある商店街や大学などの文化拠点を核として、多世代の人々が交流するまちづくりを進めます」としています。
- 将来都市構造において対象地区は以下のように位置付けています。

#### ○地域拠点

##### ■つつじヶ丘駅周辺（東部地域）（区域マスタープラン：生活の中心地）

- ・連続立体交差事業を見据えた交通環境の改善等により、市街地の南北一体化を図るとともに、地域コミュニティ関連施設等の立地による多様な機能の集積を図り、にぎわいある拠点を形成します。

##### ■柴崎駅周辺（東部地域）（区域マスタープラン：生活の中心地）

- ・連続立体交差事業を見据えた交通環境の改善等により、市街地の南北一体化を図るとともに、駅前広場の整備等により、交通結節機能の向上に資する利便性の高い拠点を形成します。

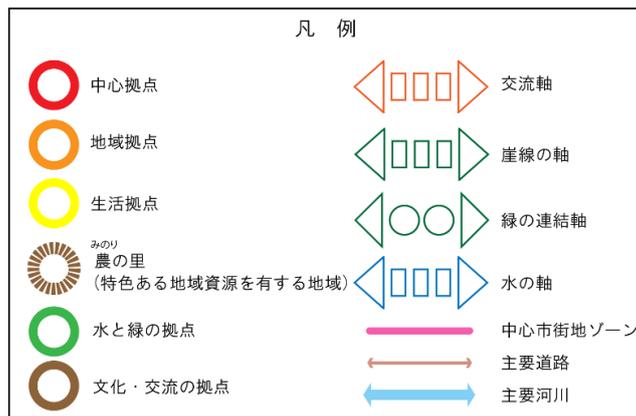
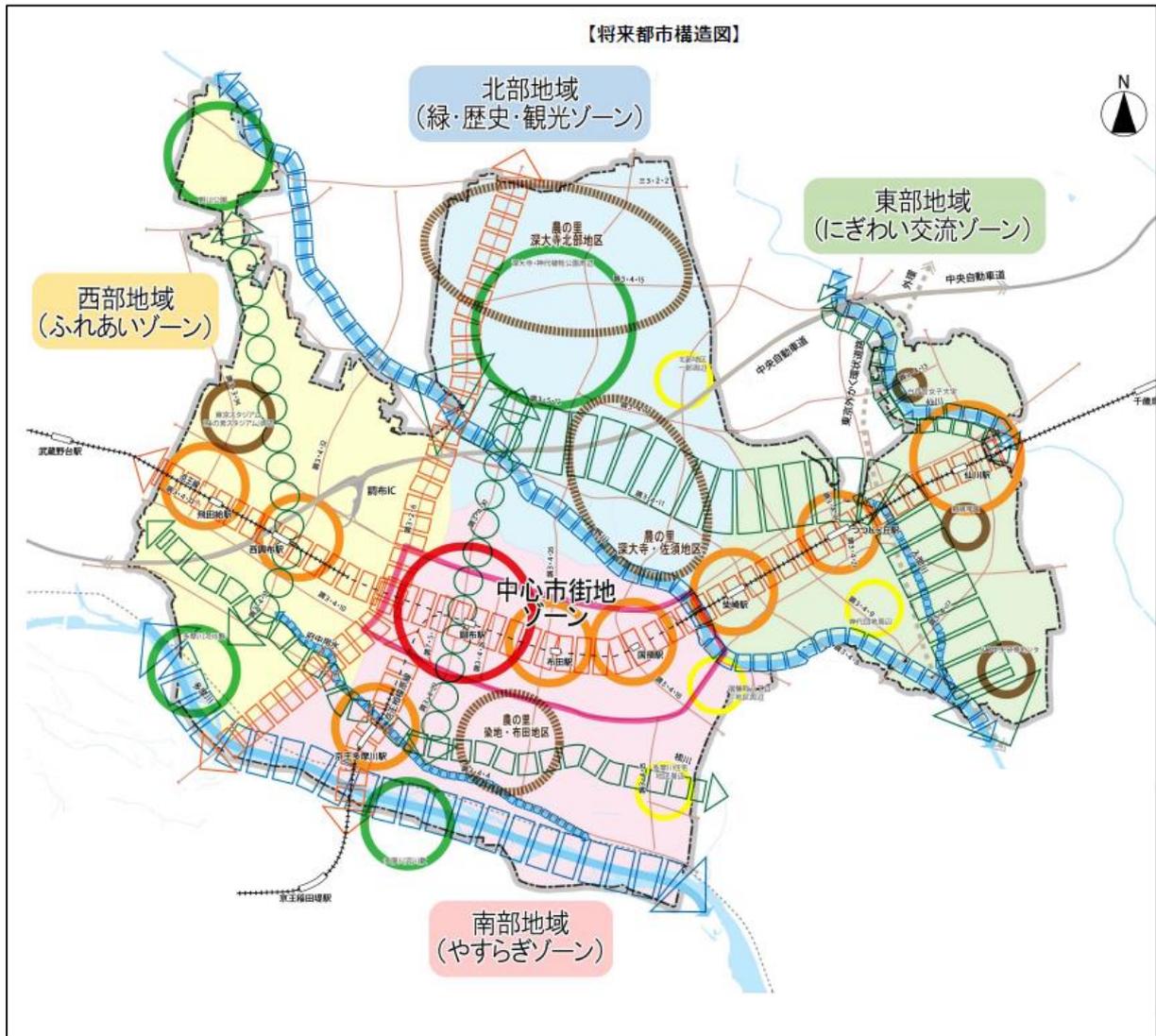


図 将来都市構造図

出典：調布市都市計画マスタープラン（令和5年8月）

## 2. つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちの現況

### (1)人口

調布市全体の人口・世帯数の推移をみると、平成20年以降増加傾向にあります。対象地区に該当する7町丁目の人口・世帯数の推移をみると、西つつじヶ丘3丁目及び4丁目、菊野台1丁目、東つつじヶ丘1丁目では増加傾向にありますが、他の町丁目では減少傾向または変動があまりみられません。

年齢3区分別人口構成比をみると、生産年齢人口割合は調布市全体では減少傾向ですが、対象地区に該当する7町丁目では令和2年度は増加しています。また、老年人口割合は調布市全体では増加傾向ですが、対象地区に該当する7町丁目では令和2年度は減少しています。年少人口割合は調布市全体・対象地区に該当する7町丁目とも増加しています。



図 対象地区に該当する7町丁目

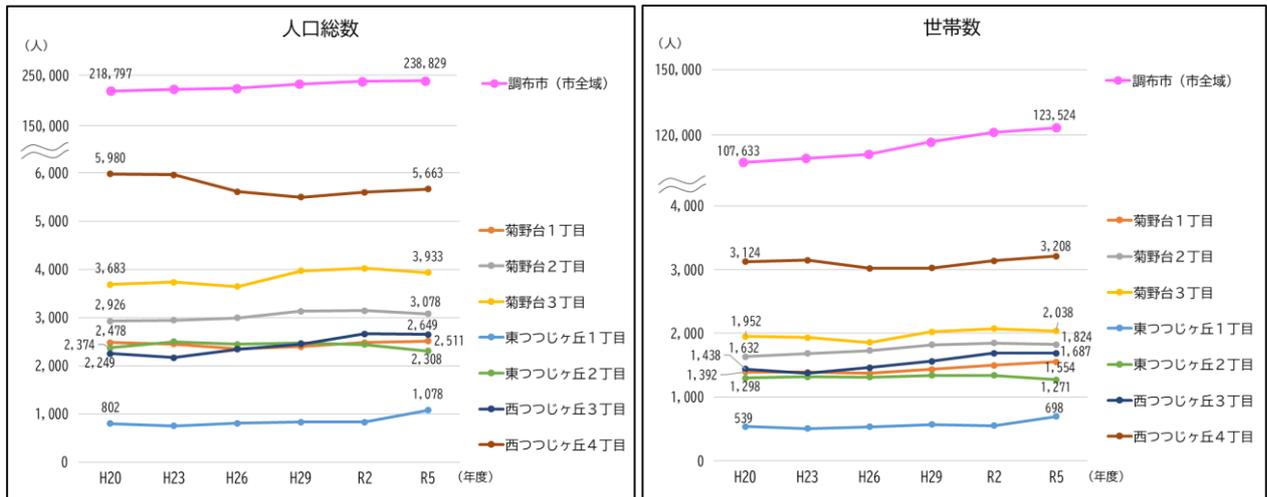
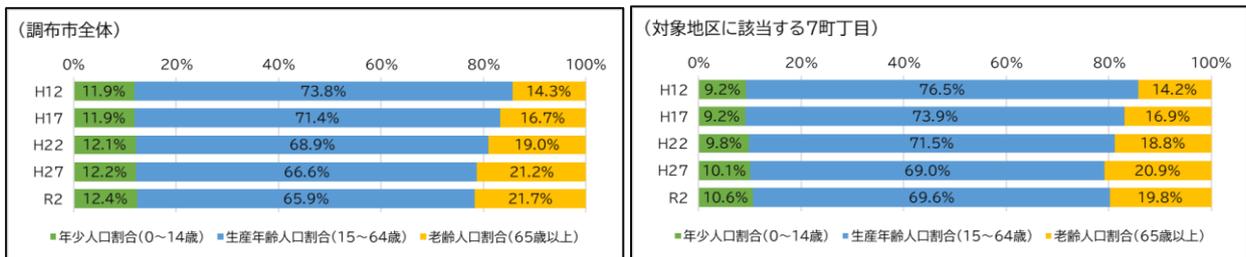


図 人口の推移

出典：調布市住民基本台帳より作成



凡例  
■ 年少人口割合 (0~14歳)      ■ 生産年齢人口割合 (15~64歳)      ■ 高齢人口割合 (65歳以上)

図 年齢3区分別人口構成比の推移

出典：国勢調査より作成

## (2)土地利用・建物利用

対象地区の土地利用をみると、住宅用地（独立住宅・集合住宅）の割合が約5割を占めており、特に対象地区の東側に住宅用地が集中しています。また、つつじヶ丘駅南側を中心にまとまりのある果樹園がみられます。建物利用をみると、独立住宅・集合住宅が約8割近くを占めており、つつじヶ丘駅・柴崎駅北側の商店街沿道を中心に住商併用建物がみられます。

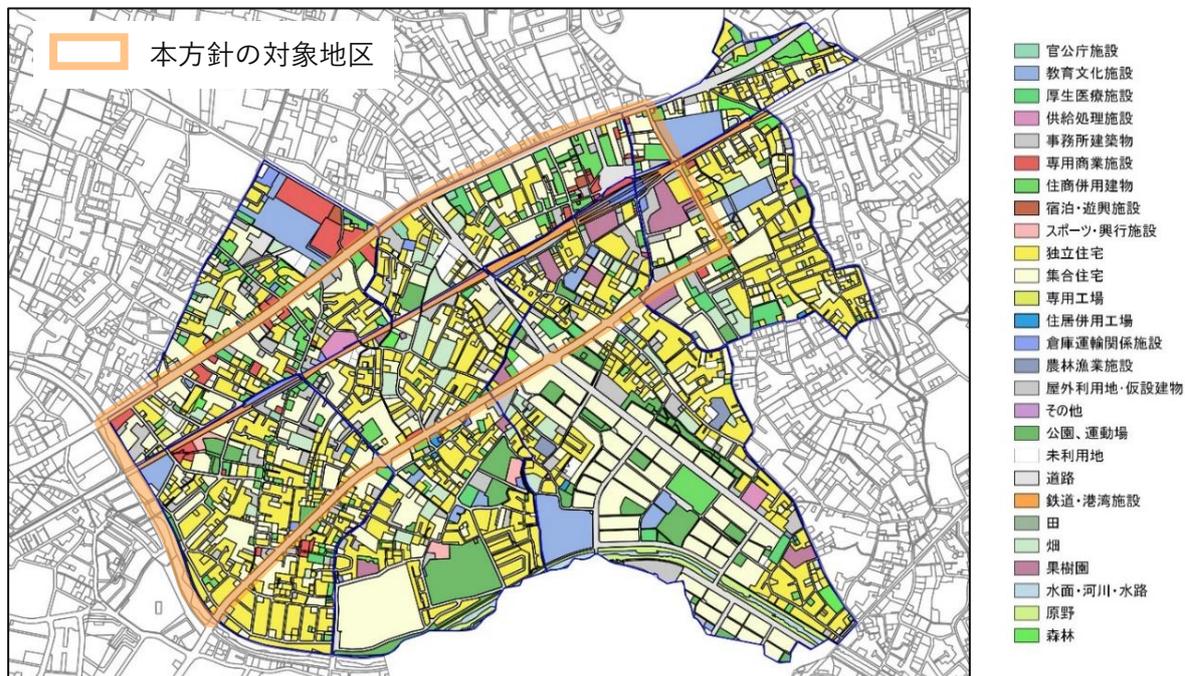


図 土地利用現況図

表 土地利用の割合

	施設名称	平成29年		
		面積(m <sup>2</sup> )	構成比(%)	
公共用地	官公庁施設	1,967.5	0.3%	3.1%
	教育文化施設	6,142.3	1.0%	
	厚生医療施設	8,055.4	1.3%	
	供給処理施設	2,804.0	0.5%	
商業用地	事務所建築物	7,157.6	1.2%	8.6%
	専用商業施設	11,119.3	1.8%	
	住商併用建物	31,305.2	5.2%	
	宿泊・遊興施設	1,195.9	0.2%	
住宅用地	独立住宅	130,641.3	21.5%	46.3%
	集合住宅	150,541.4	24.8%	
工業用地	専用工場	1,700.1	0.3%	1.8%
	住居併用工場	358.2	0.1%	
	倉庫運輸関係施設	8,717.5	1.4%	
農業用地	農林漁業施設	0.0	0.0%	0.0%
農用地	田	0.0	0.0%	5.7%
	畑	20,473.1	3.4%	
	樹園地	14,210.8	2.3%	
	採草放牧地	0.0	0.0%	
屋外利用地・仮設建物	屋外利用地・仮設建物	38,791.1	6.4%	
公園、運動場等	公園、運動場等	10,623.6	1.7%	
未利用地等	未利用地等	9,298.1	1.5%	
道路	道路	132,294.4	21.8%	34.5%
鉄道・港湾等	鉄道・港湾等	15,742.2	2.6%	
水面・河川・水路	水面・河川・水路	399.2	0.1%	
原野	原野	0.0	0.0%	
森林	森林	2,276.8	0.4%	
その他	その他	161.9	0.0%	
合計		607,323.1	100%	100%

出典：土地利用現況調査（東京都 平成29年）を用いて作成

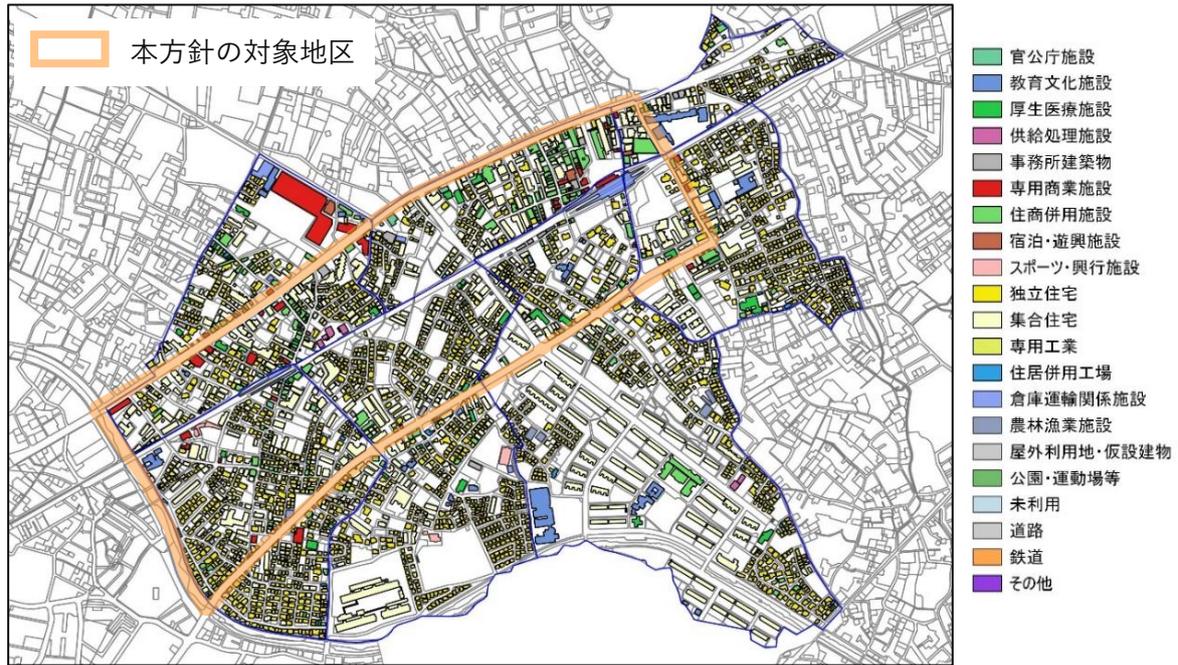


図 建物利用現況図

表 建物利用の割合

建物種別		平成29年		
区分	主用途	面積(m <sup>2</sup> )	構成比(%)	
公共用地	官公庁施設	915.4	0.5%	4.4%
	教育文化施設	2,375.3	1.2%	
	厚生医療施設	4,225.8	2.2%	
	供給処理施設	993.4	0.5%	
商業用地	事務所建築物	3,816.4	2.0%	16.1%
	専用商業施設	5,792.9	3.0%	
	住商併用建物	19,664.5	10.2%	
	宿泊・遊興施設	872.4	0.5%	
	スポーツ・興行施設	805.2	0.4%	
住宅用地	独立住宅	64,763.6	33.8%	76.2%
	集合住宅	81,495.8	42.5%	
工業用地	専用工場	726.2	0.4%	3.2%
	住居併用工場	170.6	0.1%	
	倉庫運輸関係施設	5,263.6	2.7%	
農業用地	農業漁業施設	0.0	0.0%	0.0%
合計		191,881.0	100%	100%

出典：土地利用現況調査（東京都 平成29年）を用いて作成

### (3)交通・道路

#### ①鉄道・駅周辺の状況

つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺は、鉄道により地区が南北に分断されており、地区内の回遊性が低くなっているほか、開かずの踏切が残置されており、踏切開放時には自動車や歩行者、自転車が一齐に横断しています。

また、地震等の災害が発生した場合においては、避難ルートを確認する必要があることから、こうした踏切の解消が求められます。

また、京王線と調布3・4・9号線の交差点である清水架道橋は通学路に指定されていますが、踏切を迂回する自動車が通学時間帯に集中するため、児童・生徒の安全確保が喫緊の課題となっています。

さらに、鉄道による南北地区の分断の問題や、災害時における避難経路の迂回の必要性など、特に交通環境において課題が山積しており、駅及び駅周辺において、誰もが安全・安心に移動できる歩行空間の整備が求められます。



つつじヶ丘5号踏切



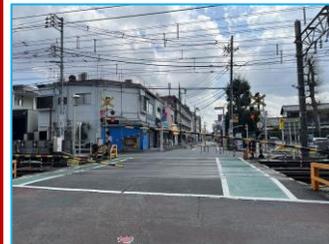
つつじヶ丘4号踏切



清水架道橋



つつじヶ丘駅構内地下道



仙川2号踏切



柴崎駅構内地下道



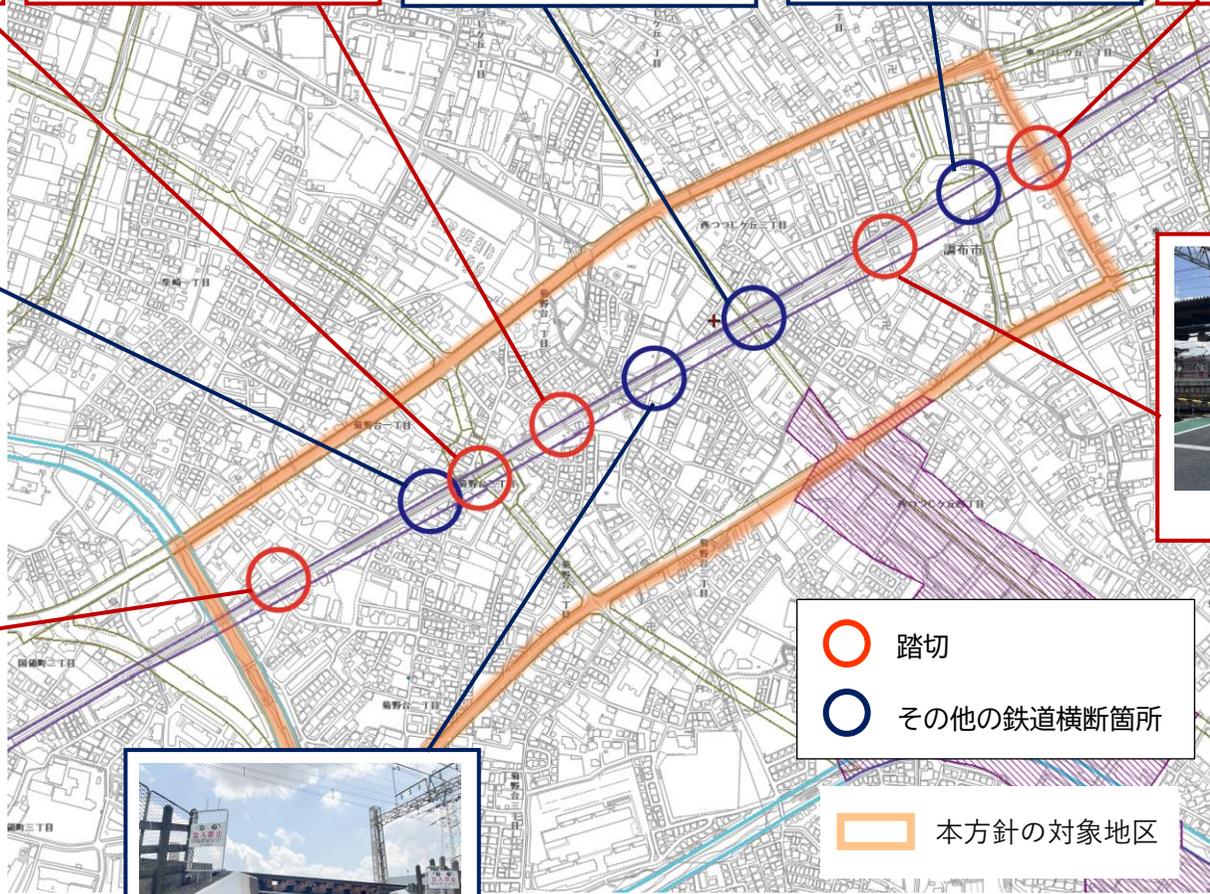
つつじヶ丘1号踏切



柴崎3号踏切



西つつじヶ丘児童遊園横架道橋



○ 踏切  
○ その他の鉄道横断箇所  
 本方針の対象地区

図 鉄道、駅周辺の状況

出典：調布まっぷより作成

## ②道路状況

「調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）」において、市施行の都市計画道路として優先整備路線が 3 か所、準優先整備路線が 1 か所位置しています。

つつじヶ丘駅周辺地区では、駅南側において調布 3・4・21 号線の整備を進めており、駅北側の調布 3・4・22 号線は、準優先整備路線に位置付けています。

柴崎駅周辺地区では、調布 3・4・8 号線及び調布 3・4・11 号線を令和 7 年度末までに整備または着手する優先整備路線に位置付けています。

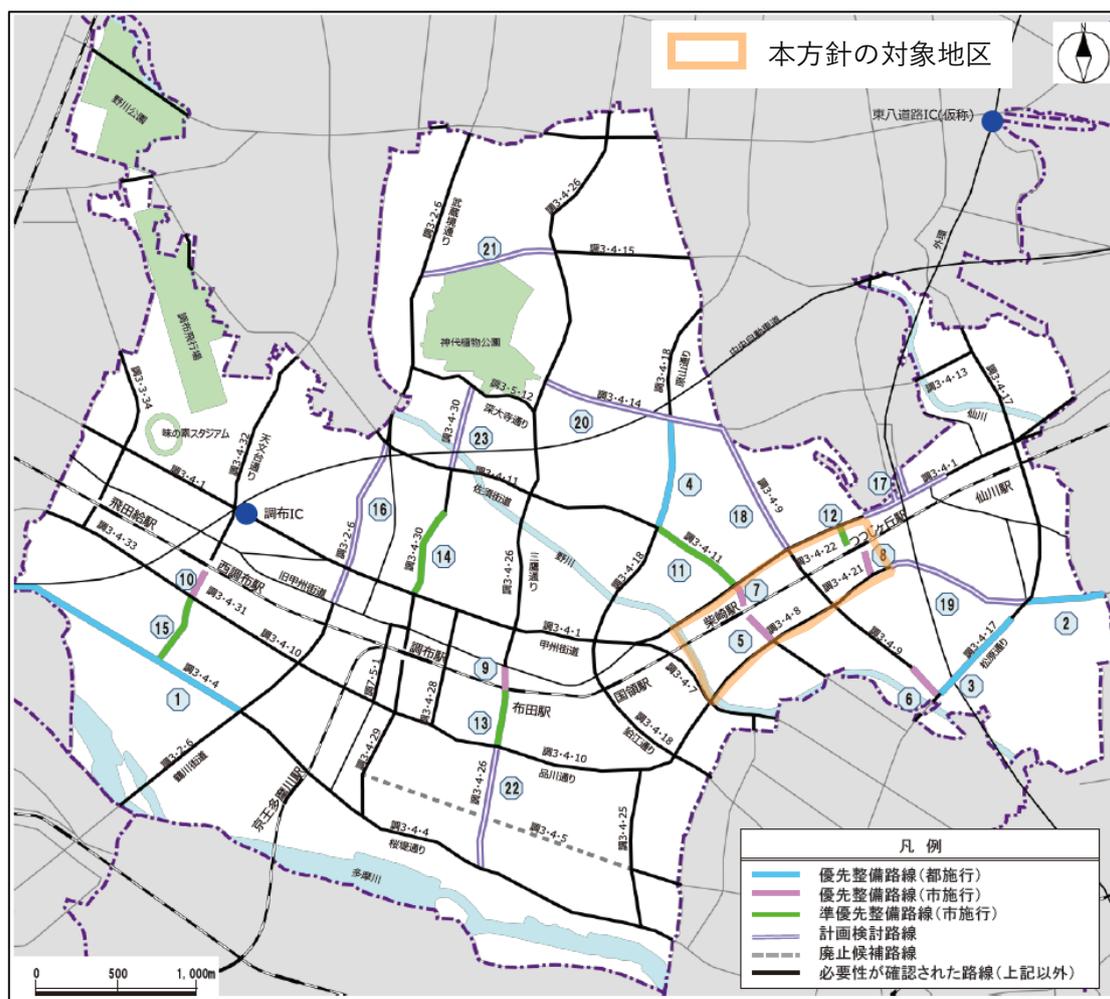


図 目指すべき広域道路網・広域道路整備プログラム

出典：調布市道路網計画（平成 28 年 3 月）

本方針の対象地区全体において狭い道路や行き止まり道路が多く、特につつじヶ丘駅西側や、柴崎駅の東側及び南側は幅員が4 m 未満の道路が多い状況です。

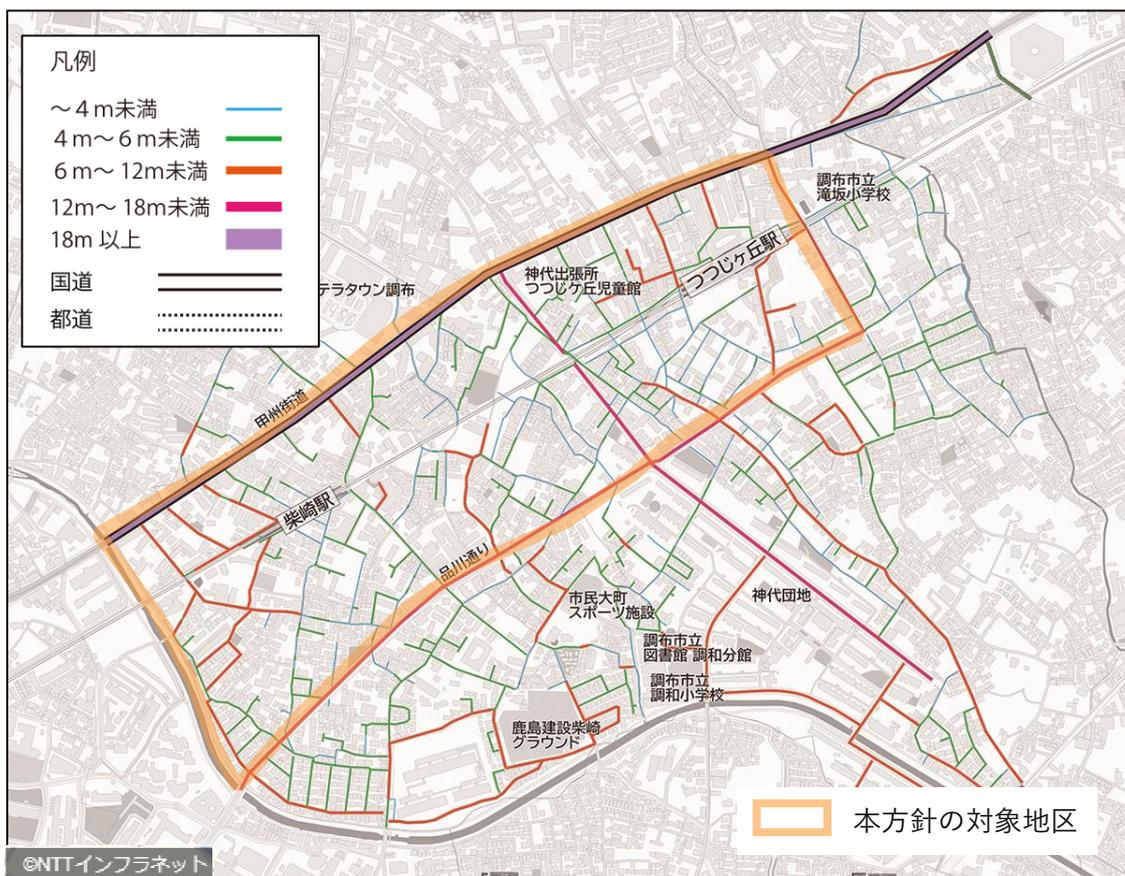


図 対象地区及び周辺の道路幅員

出典：国道位置及び幅員・市道位置「道路台帳（令和2年3月補正）」  
 都道位置及び幅員「道路台帳（平成31年）」  
 市道幅員「調布市道路情報管理システム（令和3年7月時点）」に基づき作成



ブロック塀のある狭い道路



歩道が狭く通行しづらい道路



自動車・自転車・歩行者が錯綜

#### (4)環境・景観

本方針の対象地区とその周辺には野川や生産緑地、国分寺崖線など、地区を特徴づける自然環境や緑が多く存在します。しかし、町丁目別のみどり率※をみると、市全体の平均と比較して低い傾向にあります。

つつじヶ丘駅北口ロータリーの花壇では、市民による花いっぱい運動の活動が行われています。また、京王線沿いの菊野台3丁目では、「ふれあいのみちづくり事業」により、市民の手で緑化活動が行われています。



図 公園及び緑地分布図

出典：調布市公園・緑地機能再編指針（平成27年度）より作成

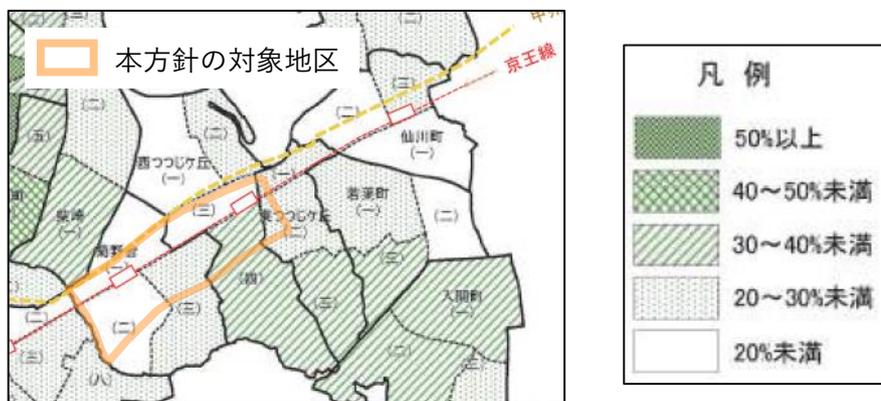


図 町丁目別のみどり率

出典：調布市緑に関する実態調査（令和元年度）



野川



つつじヶ丘駅北口花いっぱい運動



ふれあいのみちづくり事業

※みどり率：緑被率の集計対象地に河川などの水面及び公園内の園路や広場など樹林や草地の緑で覆われていない人工被覆面を加えた面積が市域面積に占める割合のこと。

## (5)防災

調布市洪水・内水ハザードマップをみると、洪水時においては、特に柴崎駅周辺の地区のほとんどは浸水が予想されるエリアで、内水の場合には西つつじヶ丘児童遊園周辺において浸水が予想されます。特に洪水時においては浸水時の避難場所である滝坂小学校までの避難経路で迂回が必要な箇所が散見されます。

また、「東京都地震危険度（令和4年度）」をみると、対象地区は比較的危険度が低い地区となっています。しかし、地区内には4m未満の狭い道路や行き止まりの箇所が多い上に、鉄道で地区の南北が分断されているため、スムーズな移動が困難な箇所が散見され、避難時の安全性が低い状況にあるとともに、緊急車両が進入できず、消防活動等が困難なエリアがあります。

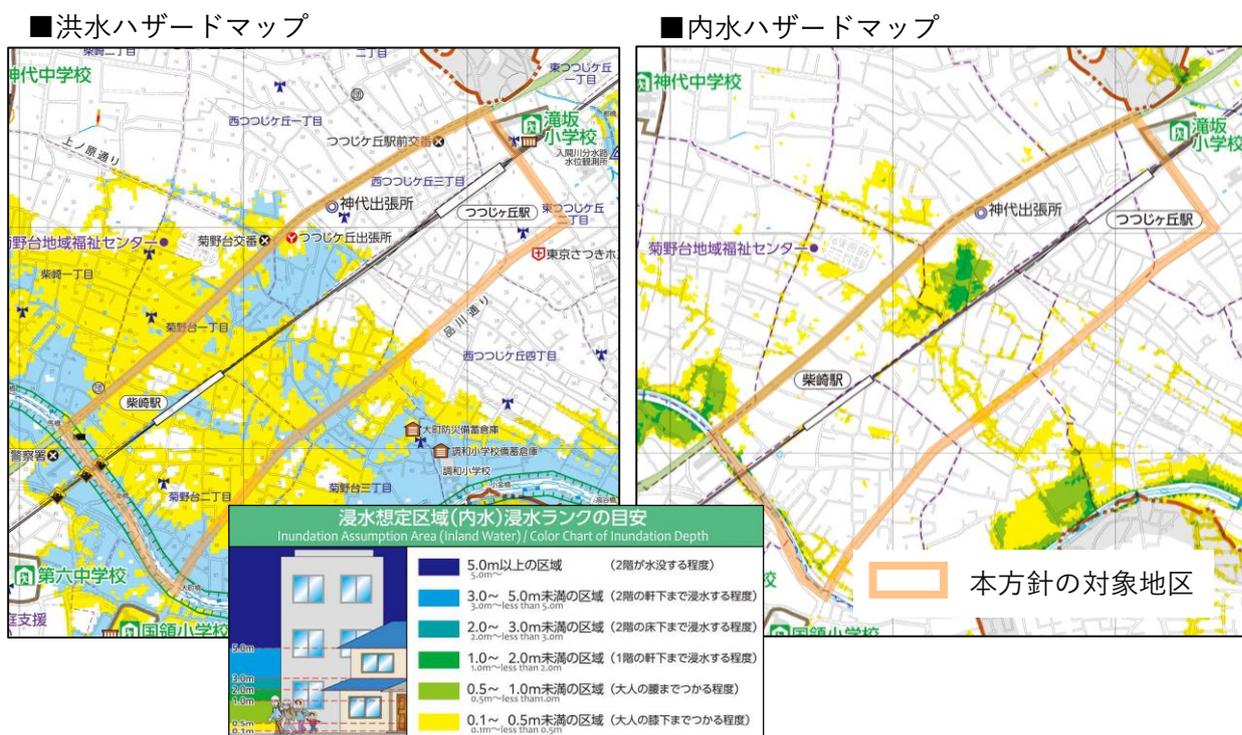
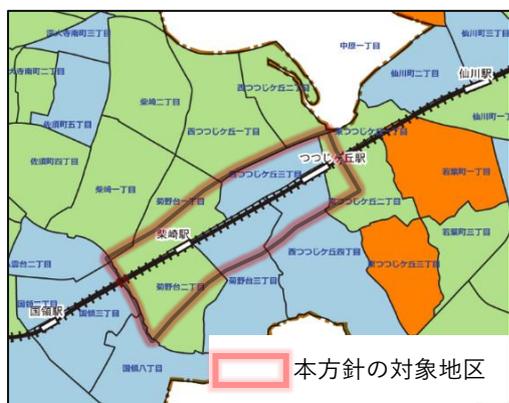


図 調布市洪水・内水ハザードマップ

出典：調布市洪水・内水ハザードマップ（令和5年3月改訂）



町丁目名	地盤分類	建物倒壊危険度			火災危険度			災害時活動困難係数	総合危険度		
		危険量 (棟/ha)	順位	ランク	危険量 (棟/ha)	順位	ランク		危険量 (棟/ha)	順位	ランク
菊野台1丁目	台地1	1.19	2913	1	0.04	3229	1	0.21	0.26	2666	2
菊野台2丁目	台地1	1.55	2301	2	0.25	1602	2	0.23	0.41	1859	2
菊野台3丁目	台地1	1.03	3259	1	0.12	2330	2	0.21	0.24	2867	1
西つつじヶ丘3丁目	台地1	0.99	3327	1	0.05	3127	1	0.17	0.17	3361	1
西つつじヶ丘4丁目	谷底低地2	0.9	3521	1	0.04	3404	1	0.21	0.19	3190	1
東つつじヶ丘1丁目	谷底低地2	1.6	2224	2	0.09	2563	2	0.21	0.35	2133	2
東つつじヶ丘2丁目	台地1	1.27	2766	2	0.3	1440	2	0.31	0.49	1533	2

危険度が低い ← → 危険度が高い

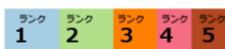


図 東京都地震危険度

出典：地震に関する地域危険度測定調査（第9回）より作成

## (6)福祉・住環境

対象地区において福祉関連の施設の立地状況をみると、特につつじヶ丘駅周辺では保育園・幼稚園が多く立地しています。高齢者福祉施設は地区内には立地していません。

バリアフリーに関しては、「調布市バリアフリーマスタープラン(令和4年4月)」において、対象地区を移動等円滑化促進地区に設定しています。このため、つつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺の生活関連施設や生活関連経路などはバリアフリー方針を示し、多様な利用者が利用しやすい施設の整備等を推進していく必要があります。

また、つつじヶ丘駅周辺地区で4路線、柴崎駅周辺地区で2路線の道路(生活関連経路)が国によりバリアフリー法に定める特定道路<sup>※</sup>に位置付けられています。

住環境においては、全国的に空き家が諸問題の発生要因となっていることを受け、平成27(2015)年度に「空家等対策の推進に関する特別措置法」が施行されました。今後は人口減少とともにさらなる増加が懸念されています。そのため、対象地区内においても空き家による安全性の低下や景観の阻害などを改善するため、多面的な利活用を推進していく必要があります。



図 福祉関連施設分布図

出典：調布まっぷより作成

図 移動等円滑化促進地区図

出典：調布市バリアフリーマスタープラン(令和4年4月)



幅が狭く歩きにくい歩道



歩道幅が狭く障害物があるためベビーカーなどが通りづらい歩道

※特定道路：生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる道路(国土交通大臣が指定)で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準(省令)又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

## (7)地域活性化

つつじヶ丘駅・柴崎駅ともに駅北側を中心に商店街が位置しています。また、両駅とも駅の南側にも個人店舗がいくつか立地しています。しかし、鉄道により地区が南北に分断されており、地区内の回遊性が低い状況です。

対象地区内には公園が点在しているほか、つつじヶ丘児童館には子育てひろばもあり、住民の交流の場として活用されています。

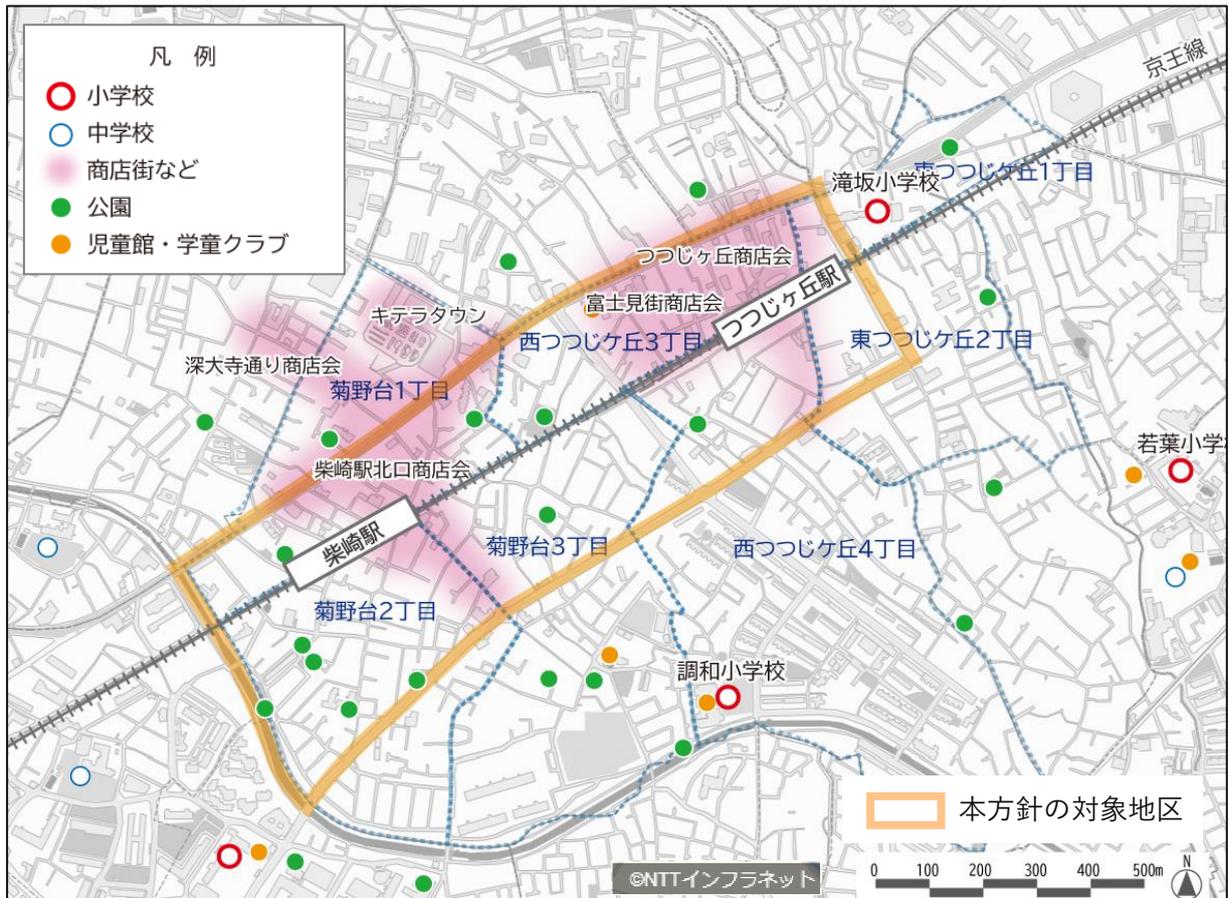


図 施設分布図

出典：調布まっぷより作成



富士見街商店会



柴崎駅北口商店会



神代出張所・つつじヶ丘児童館



児童公園

## (8) 公共施設の再編成

対象地区内には、つつじヶ丘駅の北側に滝坂小学校、甲州街道沿いに神代出張所・つつじヶ丘児童館が立地しています。神代出張所・つつじヶ丘児童館は、建物の老朽化が進んでおり、計画的に対策を検討する必要があります。

「調布市公共施設マネジメント計画（令和5年2月）」において、神代出張所は、つつじヶ丘駅周辺の動向を踏まえ出張所の機能移転を検討、つつじヶ丘児童館・学童クラブは、神代出張所の機能移転後の跡地活用と併せた周辺施設機能の集約・複合化などを検討、滝坂小学校については、施設整備の手法検討、校舎等改築を検討するとしています。

また、公共施設の再編成にあたっては、防災機能の強化・安全性の向上や脱炭素化を推進するとしています。



図 施設分布図

出典：調布まっぷより作成



神代出張所・つつじヶ丘児童館



滝坂小学校

## 第3章 つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における取組の経緯

対象地区周辺における、これまでのまちづくりの経緯などについて以下に示します。

### (1) 柴崎駅周辺地区のまちづくり検討

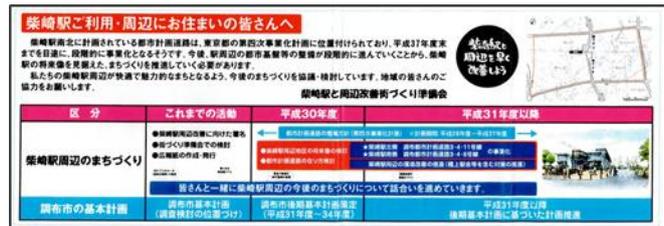
平成 22 年に提出された柴崎駅周辺の交通環境改善の早期整備を求める地域住民の要望をきっかけに、市と柴崎駅周辺地域住民の皆さんとの意見交換やまちづくりの検討が始まりました。

平成 22 年度 (2010)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地元住民が任意団体「柴崎駅と周辺改善協議会」を設立</li> <li>■ 柴崎駅と周辺改善協議会が柴崎駅周辺の早期整備を求める 14,711 名の署名を集め、調布市・東京都・京王電鉄（株）に提出</li> </ul>
平成 24 年度 (2012)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅周辺のまちづくりの検討に着手</li> <li>■ 街づくり条例に基づく「柴崎駅と周辺改善街づくり準備会」設立</li> </ul>
平成 26 年度 (2014)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅付近の南北横断公共通路の検討に着手</li> <li>■ 柴崎駅と周辺改善街づくり準備会が会報 Vol.1 を発行</li> </ul>
平成 27 年度 (2015)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 柴崎駅と周辺改善街づくり準備会が会報 Vol.2 を発行</li> <li>■ 市が橋上駅舎の検討に着手、柴崎駅の橋上駅舎化を軸とする整備方針を示す</li> </ul>
平成 28 年度 (2016)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が調布市道路網計画において調布 3・4・8 号線（柴崎駅南側）、調布 3・4・11 号線（柴崎駅北側）、調布 3・4・21 号線（つつじヶ丘駅南側）を優先整備路線に位置付け</li> <li>■ 柴崎駅と周辺改善街づくり準備会が会報 Vol.3 を発行</li> <li>■ 市が柴崎駅と周辺改善街づくり準備会臨時総会にて橋上駅舎の整備方針について説明</li> </ul>
平成 29 年度 (2017)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 柴崎駅と周辺改善街づくり準備会が柴崎駅前に広報パネルを設置（駅周辺の交通環境改善に関する市の検討状況を地域住民に周知し、まちづくりの必要性を呼びかけるもの）</li> </ul>
平成 30 年度 (2018)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅周辺住民向けの街づくり懇談会を実施（まちの将来像や都市計画道路の在り方についてオープンハウス形式で説明）</li> </ul>
令和元年度 (2019)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅周辺における交通環境改善の短期的対策として踏切前後の歩行空間のカラー舗装を実施</li> <li>■ 市が柴崎駅と周辺改善街づくり準備会に対し東部地区の交通環境改善に関する市の取組方針について説明、意見交換を実施（以降継続）</li> </ul>
令和 2 年度 (2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が東部地区における抜本的な交通環境改善に向けた検討に着手</li> </ul>
令和 3 年度 (2021)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」の策定に向けた検討に着手</li> </ul>
令和 4 年度 (2022)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅周辺における交通環境改善の短期的対象として北側の歩行空間を整備</li> <li>■ 市が柴崎駅周辺住民向けに柴崎駅周辺地区のまちづくりに関するオープンハウスを実施</li> </ul>

<p>令和5年度 (2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 街づくり条例に基づきつつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区を「街づくり推進地区」に指定</li> <li>■ 街づくり条例に基づく「柴崎駅と周辺街づくり協議会」が設立（「柴崎駅と周辺改善街づくり準備会」が協議会に移行）</li> <li>■ 市が「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」策定</li> </ul>
-------------------------	---



◀ 柴崎駅と周辺改善街づくり準備会 会報（H26-28）



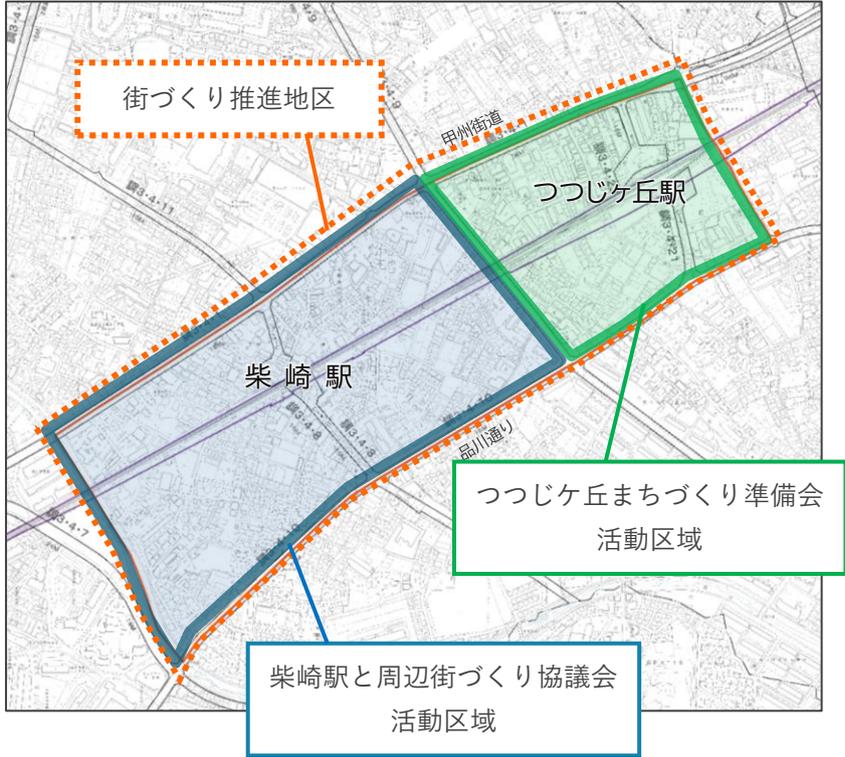
▲ 柴崎駅前に設置された広報看板（H29）

## (2) つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくり及びまちづくり方針策定までの経緯

市では、令和元年頃から、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区における一体的な沿線まちづくりの検討に着手しました。これに伴い、柴崎駅と周辺改善街づくり準備会及びつつじヶ丘駅周辺住民に対し市の取組状況を説明し、まちづくりの進め方について意見交換を重ねました。

<p>令和元年度 (2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅と周辺改善街づくり準備会に対し東部地区の交通環境改善に関する市の取組方針について説明，意見交換を実施（以降継続）</li> </ul>
<p>令和2年度 (2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が東部地区における抜本的な交通環境改善に向けた検討に着手</li> <li>■ 市がつつじヶ丘商店会役員会にて東部地区の交通環境改善に関する市の取組について説明，まちづくりに関する意見交換を実施</li> </ul>
<p>令和3年度 (2021)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」の策定に向けた検討に着手</li> <li>■ 市がつつじヶ丘駅周辺住民とつつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくりに関する勉強会・意見交換会を実施（以降継続）</li> </ul>
<p>令和4年度 (2022)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 市が柴崎駅周辺住民向けに柴崎駅周辺地区のまちづくりに関するオープンハウスを実施</li> <li>■ 「調布市基本計画」策定（つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺における交通環境改善の取組及び関連する都市基盤の整備，沿線まちづくりの推進について位置付け）</li> </ul>

<p>令和5年度 (2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画」策定（つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区の一体的なまちづくりについて位置付け）</li> <li>■ つつじヶ丘駅周辺住民向けにつつじヶ丘駅周辺地区のまちづくりに関するオープンハウスを実施</li> <li>■ 街づくり条例に基づく「柴崎駅と周辺街づくり協議会」及び「つつじヶ丘まちづくり準備会」が設立（「柴崎駅と周辺改善街づくり準備会」が協議会に移行），つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区を「街づくり推進地区」に指定</li> <li>■ 市が「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」策定</li> </ul>
-------------------------	--



柴崎駅周辺地区のまちづくりに関するオープンハウス (R4.12)



柴崎駅と周辺改善街づくり準備会役員会 (R5)



つつじヶ丘まちづくり準備会 (R5)



つつじヶ丘まちづくり会議(ワークショップ) (R6.1)



柴崎駅と周辺街づくり協議会設立総会 (R6.3)

## 第4章 対象地区のまちづくりにおける課題

第1章～第3章をふまえて、対象地区のまちづくりにおける課題を整理しました。

### 1. にぎわい

#### 現況

- 対象地区において、つつじヶ丘駅及び柴崎駅のどちらにも駅の北側を中心に商店街が分布していますが、地区全体をみると住宅系の土地利用が多くなっています。
- イベントの開催などによるにぎわいの創出や、地域住民が憩い交流できる居場所となるオープンスペースが不足しています。
- つつじヶ丘駅周辺には神代出張所やつつじヶ丘児童館等があることから、これらの行政機能をはじめ、地域拠点にふさわしい都市機能の集積が求められます。

#### 上位計画・関連計画・関連法

##### 【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】

対象地区は、「都市計画道路の整備や連続立体交差事業を見据え、駅前のにぎわいと周辺のゆとりある住環境を確保するため、都市計画制度を活用した土地利用の規制誘導により、快適な生活の中心地を形成」する地域に位置付けられています。

##### 【調布市都市計画マスタープラン】

つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺を「地域拠点」とし、つつじヶ丘駅周辺は「地域コミュニティ関連施設等の立地による多様な機能の集積を図り、にぎわいある拠点」、柴崎駅周辺は「駅前広場の整備等により、交通結節機能の向上に資する利便性の高い拠点」に位置付けています。

##### 【調布市環境基本計画】

「令和3(2021)年3月に『調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)』を改定し、市域や市役所の事務事業から排出される温室効果ガスの更なる削減に取り組んでいく」としています。災害時対策も視野に入れ、市内で使用されるエネルギーの脱炭素化を進めていくため、住宅・事業所等における太陽光、太陽熱等の再生可能エネルギー利用設備の設置を促進し、エネルギーの地産地消を進めることが求められています。

##### 【公共マネジメント計画】

計画期間Ⅰ期における施設見直しの取組において、神代出張所の整備検討が位置付けられています。

#### 地域住民からの主な意見

- つつじヶ丘駅前のスーパーが減ってしまい買い物に不便。
- 個性的な個人商店でにぎわうまちにしたい。
- 神代出張所やつつじヶ丘児童館が老朽化している。
- 図書館分館が駅の近くなど利用しやすい場所にあるとよい。
- 地域住民が交流できるオープンスペースや、子どもを含め誰もが気軽に遊べる場所が少ない。

#### これからのまちづくりの視点

- 駅まち空間の一体的な整備や、柔軟で多様な働き方、暮らし方に対応できる都市機能の配置、様々な都市機能がコンパクトにまとまったまちづくりが求められています。
- 駅周辺のにぎわいを創出するため、人々が集い回遊する、居心地の良いまちの実現が求められています。

つつじヶ丘駅及び柴崎駅は地域拠点として交流やにぎわいの創出を図るとともに、各拠点にふさわしい都市機能の集積が求められています。

## 2. 住みやすさ

### 現況

- 対象地区内には4 m 未満の狭い道路や行き止まりの道路が多く、5か所の開かずの踏切もあるため、救急や消防活動に支障をきたす可能性があります。また、災害時の安全性の確保が十分ではなく、避難にも時間を要する状況となっています。
- 対象地区及びその周辺には野川や国分寺崖線、生産緑地など、地区を特徴づける自然環境が多く存在します。
- つつじヶ丘駅北口ロータリーの花壇では、市民による花いっぱい運動の活動が行われています。また、菊野台3丁目の京王線沿いでは、「ふれあいのみちづくり事業」により、市民の手で緑化活動が行われています。

### 上位計画・関連計画・関連法

#### 【調布市都市計画マスタープラン】

住環境の方針において、快適な生活空間づくりの推進や、だれもが安全・安心に住み続けられる持続可能な住環境の形成を目指すとしています。さらに、つつじヶ丘駅周辺においては、地域のふれあいと憩いの場づくりを検討します。

#### 【調布市緑の基本計画】

東部地域の将来像では、つつじヶ丘駅及び柴崎駅は「駅周辺の花と緑のあふれる空間づくり」に位置付けています。さらに、つつじヶ丘駅周辺においては、「公園不足地域や借地公園に依存する地域があり、これらの解消のために、公園の配置・整備を検討します」としています。

#### 【調布市環境基本計画】

崖線や河川敷等の連続したまとまりのある緑を適切に維持管理し、市内の自然環境の基盤となる緑の保全が求められています。

#### 【調布市景観計画】

対象地区は国分寺崖線景観形成重点地区に位置付けられており、「連続した緑の景観の形成」や「崖線の存在を生かした魅力ある地域の景観の形成」の方針において「現存する崖線の地形や緑の保全を図りながら、建築物の建築や道路等、部分的に緑が分断される場所では、屋上緑化や建築物周辺の緑化を推進し、崖線の連続する地形や緑の保全・回復を図ります。」「市街地の背景となる崖線の緑と調和した良好な市街地景観を形成するため、崖線周辺の建築物等の色彩を緑と調和したものに誘導するなどの景観形成を図ります。」としています。

### 地域住民からの主な意見

- 野川や農地など緑が豊かであり、まちづくりを進める上では自然と調和したまちづくりをしてほしい。
- 災害など有事の際に助け合うためには日ごろから地域の住民同士のつながりが必要だ。

### これからのまちづくりの視点

- 大規模災害への対応として、防災・減災の取組の推進や復興対策の検討を行い、災害リスクに対応した強靱な都市づくりが必要です。
- 野川など自然環境の維持とともに自然と住環境が調和したまちづくりが求められています。

災害時における安全性の確保や、緑が多い自然環境との調和を図るとともに、地区の特性を生かした住み良い住環境の形成が求められています。

### 3. 安全性・利便性

#### 現況

- 踏切開放時には自動車や歩行者、自転車が一齐に横断することから、事故の発生が危惧されます。また、対象地区を横断する鉄道により地区が南北に分断されており、地区内の回遊性が低くなっています。
- 対象地区内には、平成28年度に策定した「調布市道路網計画」において、市施行の優先整備路線が3か所、準優先整備路線が1か所位置しています。つつじヶ丘駅周辺地区では、駅の南側において都市計画道路調布3・4・21号線の整備が進んでおり、駅の北側の都市計画道路調布3・4・22号線は、準優先整備路線に位置付けています。柴崎駅周辺地区では、都市計画道路調布3・4・8号線及び調布3・4・11号線を優先整備路線に位置付けており、令和7年度末までの事業着手を目指しています。
- 通学路として指定されているつつじヶ丘5号踏切周辺の道路や、未整備である調布3・4・9号線と鉄道の交差点（清水架道橋）では、自動車、自転車、歩行者が錯綜する危険な状況です。
- 柴崎駅においては、滞留空間として利用できる駅前広場が未整備であり、バスやタクシーなどの公共交通へのアクセスが不便な状況です。

#### 上位計画・関連計画・関連法

##### 【調布市都市計画マスタープラン】

まちづくりの基本方針の交通分野の施策として、東部地区における開かずの踏切対策をはじめとした交通環境改善を図るため、京王線連続立体交差事業を見据えた取組の検討を進めるとしています。

##### 【調布市道路網計画】

対象地区内において3路線が優先整備路線（市施行）に位置付けられており、災害時において避難場所に速やかに安全に避難できるアクセス道路の整備や誰もが安心して歩けるまちづくり、ゆとりある歩行者や自転車の通行空間の拡充や緑豊かな道路空間の確保等が求められています。

##### 【調布市総合交通計画】

今後、高齢化の更なる進行が見込まれる中、公共交通ネットワークを構築することにより、誰もが移動しやすい環境を形成しますとしています。その中で、「公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討」や「需要に対応した効率的なバスネットワークの構築・再編」、「新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保」等を位置付けています。

#### 地域住民からの意見

- 開かずの踏切が不便で危険。
- 清水架道橋が狭く危険。
- 柴崎駅の駅前広場を整備し、バスやタクシーが乗り入れられるようにしてほしい。

#### これからのまちづくりの視点

- ウォーカブルな空間の充実や、自転車を利用しやすい環境整備、新たなモビリティサービスの導入環境の整備などが求められています。
- 都市基盤の整備などによる安全性と利便性の向上が必要です。

対象区域では交通結節機能の強化を図るとともに、安全性や利便性を備えた交通環境の整備が求められています。

## 第5章 まちの将来像とまちづくりの目標

対象地区のまちづくりの課題を解決するため、目指す「まち」の将来像と、将来像を実現するための目標を設定します。

### 1. まちの将来像

各駅周辺地区のまちの将来像を以下のとおり設定します。

#### つつじヶ丘駅周辺地区の将来像

地域資源と人々がつながり  
ほっと一息つける  
ゆとりのあるまち

#### 柴崎駅周辺地区の将来像

ほどよいにぎわいと  
住民同士の交流があり  
誰もが安全に暮らせるまち

### 2. まちづくりの目標

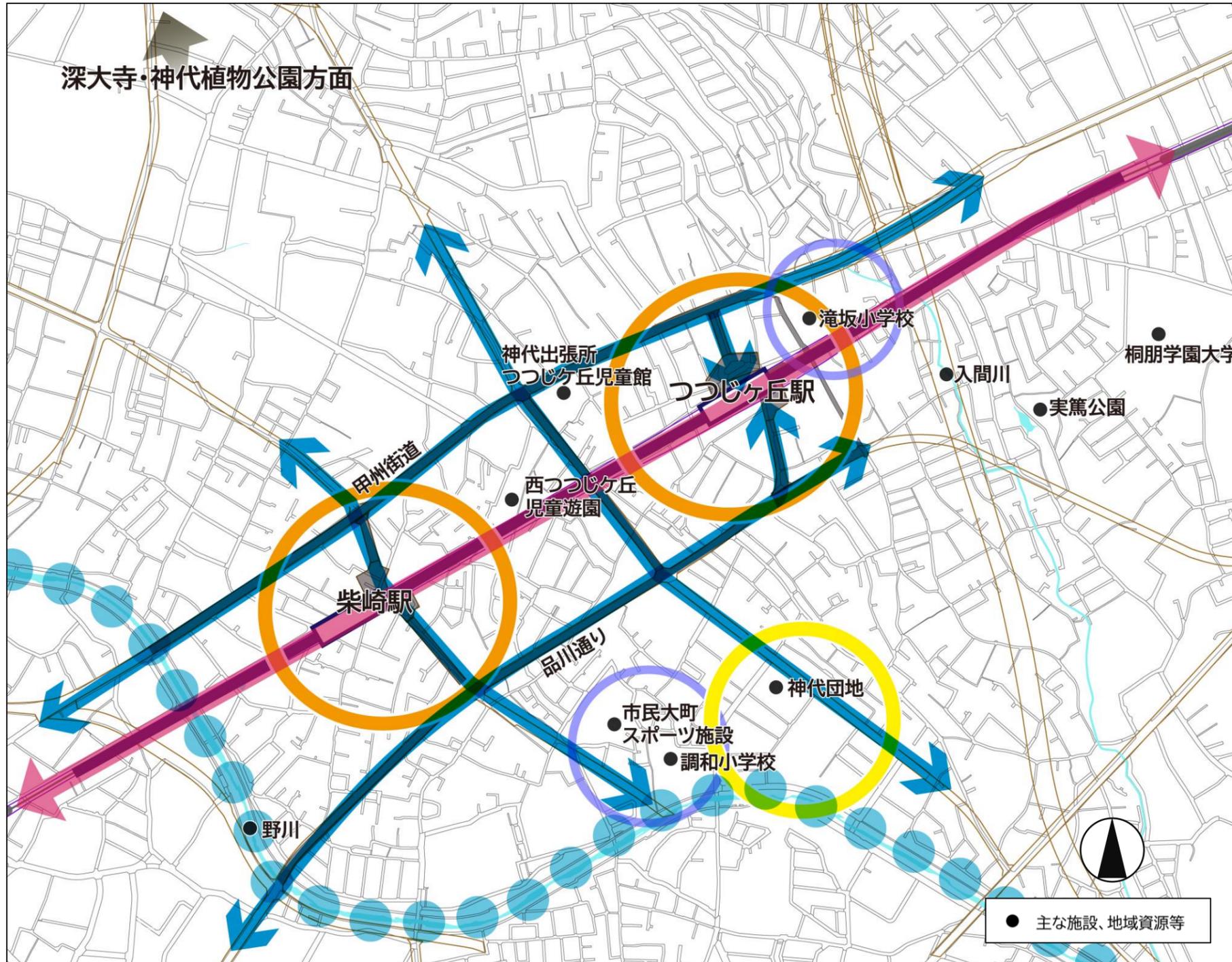
まちづくりの将来像を実現するため、目標を以下のとおりとします。

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

### 3. 将来のまちの構造

対象地区の将来の姿を目指すために、都市計画マスタープラン「将来都市構造」を基本とした上で対象地区独自の位置付けを加え、将来のまちの構造を「拠点」「軸」「ゾーン（土地利用）」「つながり」で表現しました。都市計画マスタープランに位置付けている拠点・軸・土地利用の方針と重複するものについては同じ名称としています。

(1)拠点・軸



凡例

【拠点】

○ 地域拠点

- それぞれの拠点にふさわしい土地利用の誘導による商業等の集積や駅前空間・オープンスペースの創出による市民交流など、にぎわいのある拠点を形成

○ 生活拠点

- まちのにぎわい創出や、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区と連携し良好な住環境を形成するとともに、多世代が安心して暮らし・交流できる拠点を形成

○ 防災拠点

- 広域避難場所を中心に、安全・安心に避難できる拠点を形成

【軸】

⇄ 広域ネットワーク軸

- 災害時に安全に安心して避難できる道路整備や緊急車両がスムーズに移動可能な交通環境、南北の回遊性の向上や通学路等の歩行空間の安全性の確保

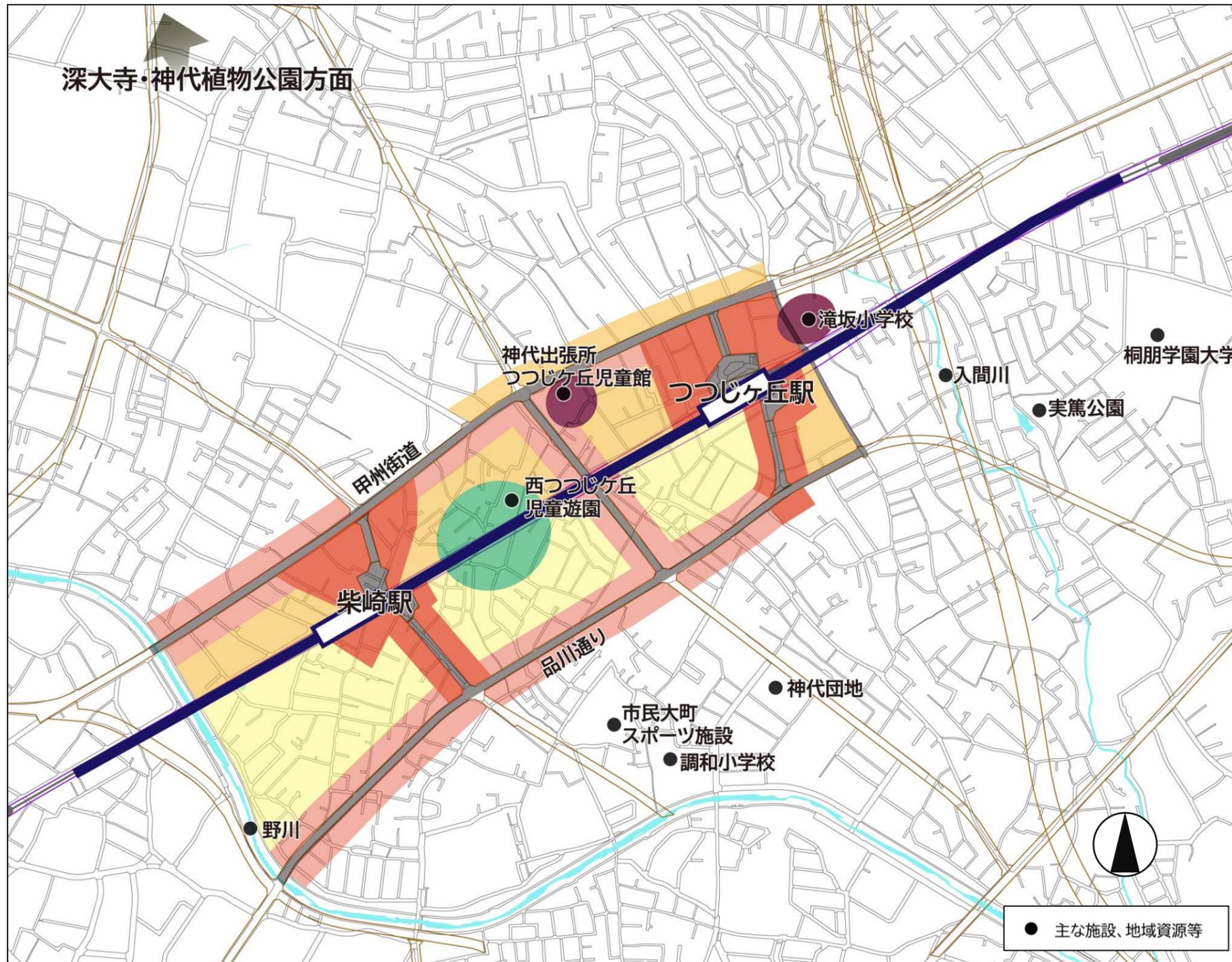
⇄ 交流軸

- 連続立体交差化等による安全性の向上とまちの南北一体化や、駅前広場等オープンスペースの創出による交流・にぎわいづくり、交通結節機能の強化

●●● 水の軸

- 野川の水辺や自然環境の保全と水に親しめる軸の形成

(2)ゾーン



凡例

【ゾーン】

業務・商業等複合地区

- ・ 連続立体交差事業による南北の一体化や、駅周辺における回遊性の向上、商業等の集積や交流の場の創出

業務・商業等沿道地区

- ・ 道路沿道における商業や交流の場の創出

中密度住宅地区

- ・ 日常サービスなどを扱う生活利便施設の立地の誘導

低密度住宅地区

- ・ 緑豊かでうるおいとくつろぎのある住環境の保全

緑のまちづくりゾーン

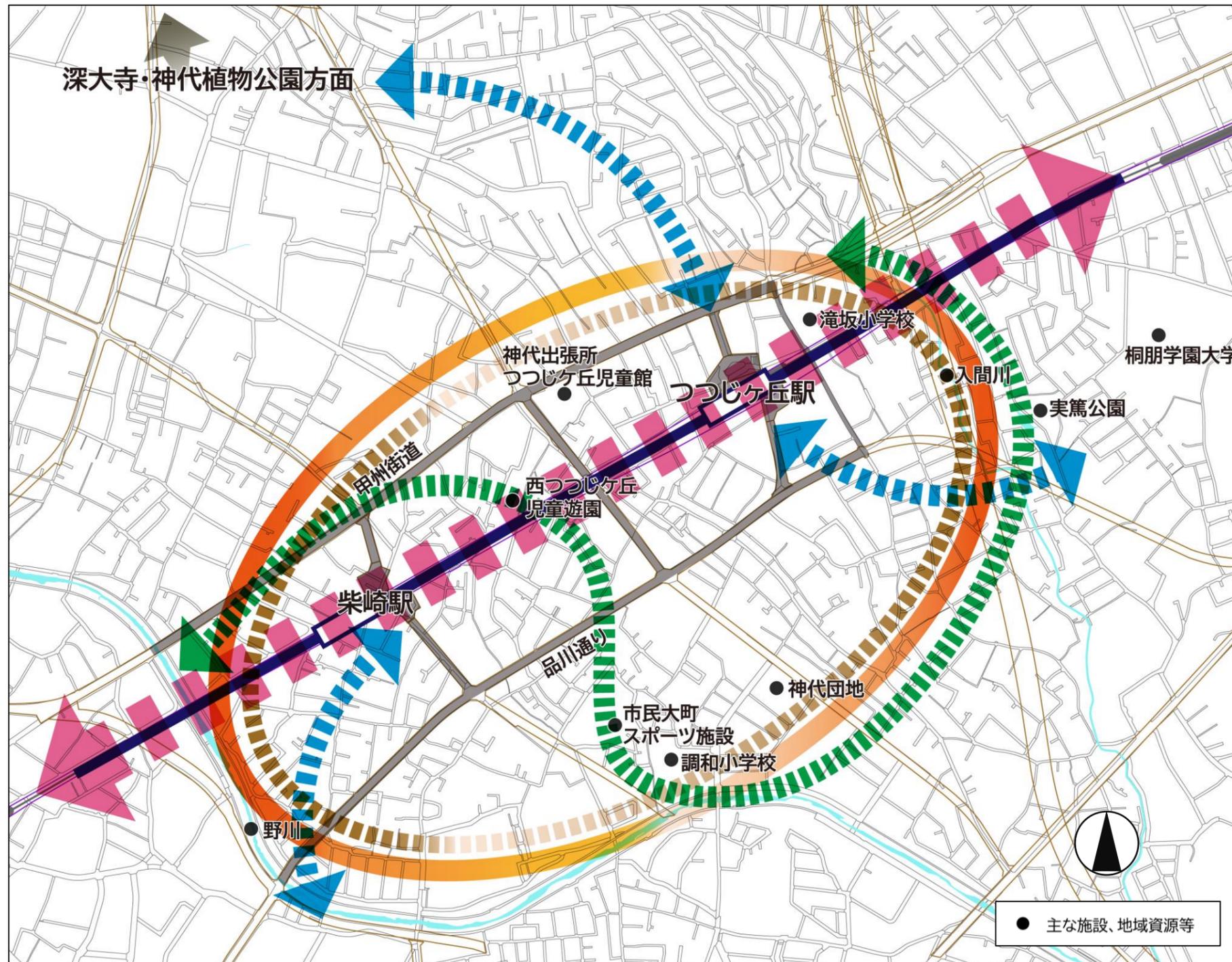
- ・ 市民との協働による緑のうるおいの創出(例;公園, 緑化ボランティア など)

公共・公益ゾーン

- ・ 公共施設等の立地

● 主な施設、地域資源等

(3)つながり



凡例

【つながり】

沿線のつながり

- 連続立体交差化等によるまちなかの回遊性や周辺地区との連携の向上

多様な交流や活動のつながり

- 周辺の地域資源や施設等と連携し、様々な活動・交流や新たな文化の創出

みどりや水のつながり

- 野川の水辺空間や入間川、周辺の緑の空間などを活かし、景観だけでなく様々な活動や交流への展開を推進

地域防災のつながり

- コミュニティ防災など防災力の向上によるまちの魅力へのつながり

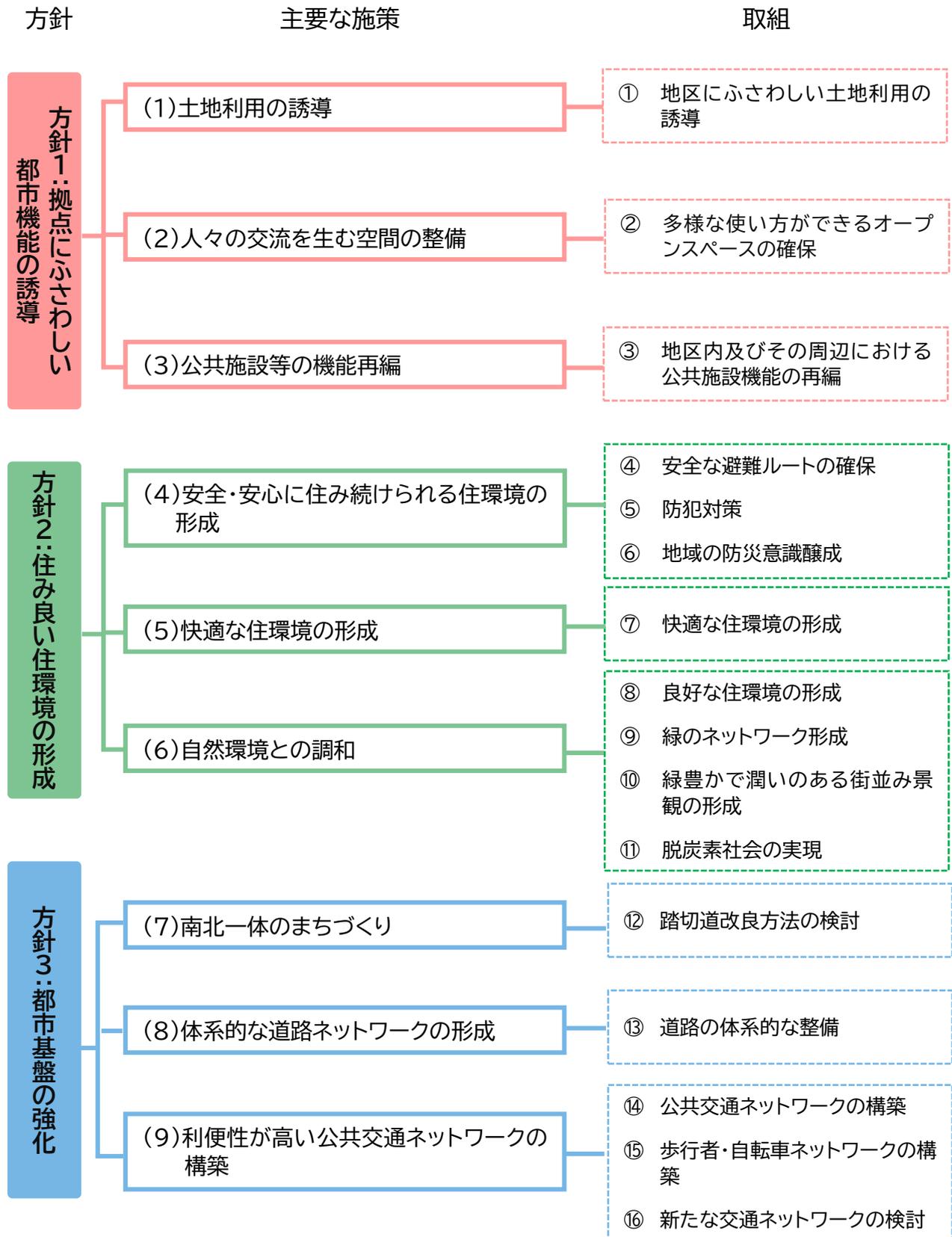
地域資源とのつながり

- 深大寺や神代植物公園、実篤公園や桐朋学園大学などの地域資源や施設と連携し、観光や文化の発信拠点としての魅力づくりを推進

● 主な施設、地域資源等

## 第6章 まちづくりの方針と主要な施策・取組

まちづくりの目標の達成に向けた、まちづくりの大きな方針を示します。また、まちづくりの方針に基づき、主要な施策及びまちづくりの取組を整理しました。



## 方針1 拠点にふさわしい都市機能の誘導

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

### (1)土地利用の誘導

#### ①地区にふさわしい土地利用の誘導

- 魅力的で活気のある商業・業務機能、公共施設、生活サービス施設の立地など、拠点にふさわしい都市機能を誘導します。
- 歩行者中心のゆとりある買い物空間の創出と店舗の集積を誘導し、地域住民や来街者にとって魅力的な駅前空間を目指します。

### (2)人々の交流を生む空間の整備

#### ②多様な使い方ができるオープンスペースの確保

- 人々の交流やにぎわいを生む空間の創出を目指すとともに、その利活用について、運用や仕組みづくりの検討を進めます。

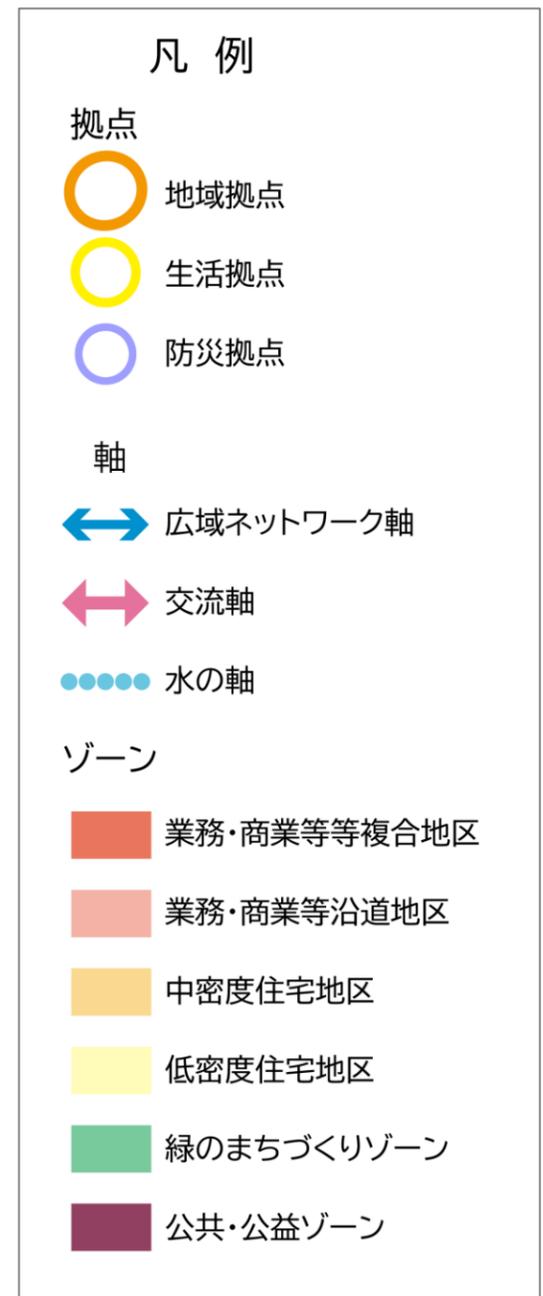
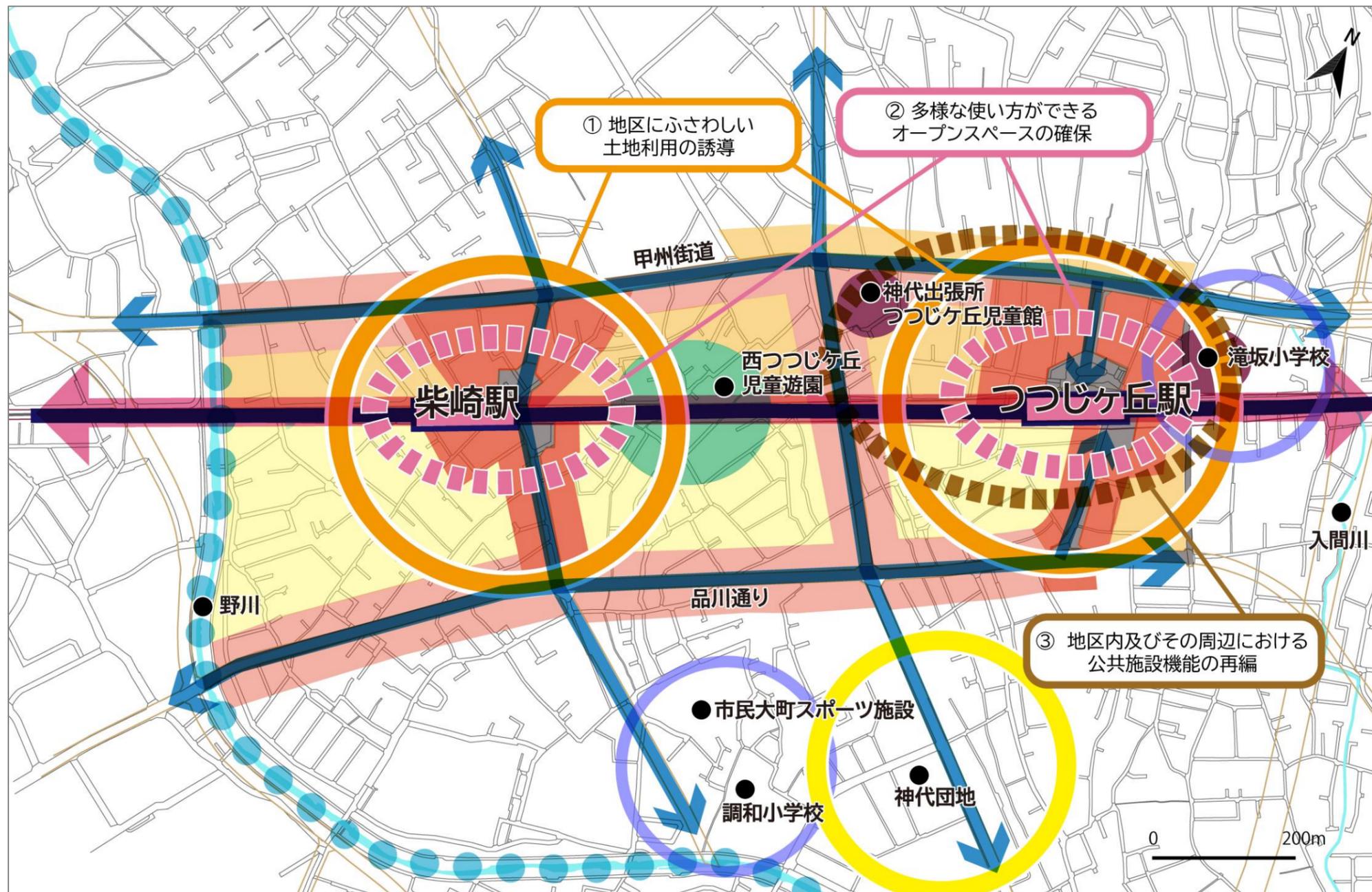
### (3)公共施設等の機能再編

#### ③地区内及びその周辺における公共施設機能の再編

- 公共施設の老朽化に伴い、再整備の検討を深度化します。再整備については、社会状況の変化を的確に捉え、対象地区の特性や公共サービスのニーズを踏まえて取り組みます。  
(例) 神代出張所、つつじヶ丘児童館、滝坂小学校等

方針図

方針1: 拠点にふさわしい都市機能の誘導



## 方針2 住み良い住環境の形成

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

### (4)安全・安心に住み続けられる住環境の形成

#### ④安全な避難ルートの確保

- 狭あい道路の解消に向けた建替えによる壁面後退や不燃化を促進する等、都市計画制度の活用等による改善に向けた検討を進めます。

#### ⑤防犯対策

- 街路灯や防犯カメラの設置等の防犯対策の推進による、安全・安心な居住環境の形成を図ります。

#### ⑥地域の防災意識醸成

- 地域の防災意識の向上を図り、自主防災組織の設置支援等の地域の共助による防災体制づくりを促進し、被災時の被害拡大防止に努めます。

### (5)快適な住環境の形成

#### ⑦快適な住環境の形成

- 良質な住宅・住環境の確保のため、敷地面積の最低限度や壁面の位置の制限などに関するルールづくりを積極的に行っていきます。

### (6)自然環境との調和

#### ⑧良好な住環境の形成

- 野川や国分寺崖線の緑、自然環境と調和した、ゆとりある住環境の形成を目指します。

#### ⑨緑のネットワーク形成

- 緑や河川の有効活用と周辺の緑地や公園、史跡などとの連続を活かしたまちづくりを進めます。

#### ⑩緑豊かで潤いのある街並み景観の形成

- 民地内での緑化を促し既存の街路樹との連続や、店舗の店先をはじめ、民地内の道路に面する場所への植栽、また、開発や建築物の建替えにあわせた民地内の緑化促進など、緑豊かで潤いのある街並みの創出を目指します。

#### ⑪脱炭素社会の実現

- 二酸化炭素排出削減につながるライフスタイルの普及啓発、住宅の省エネルギー化の支援を進めます。
- 住宅・事業所等における太陽光、太陽熱等の再生可能エネルギー利用設備の設置を促進します。
- 公共施設や民間施設の敷地や屋上、壁面の緑化など、地球温暖化対策につながる緑の保全・創出を進めます。

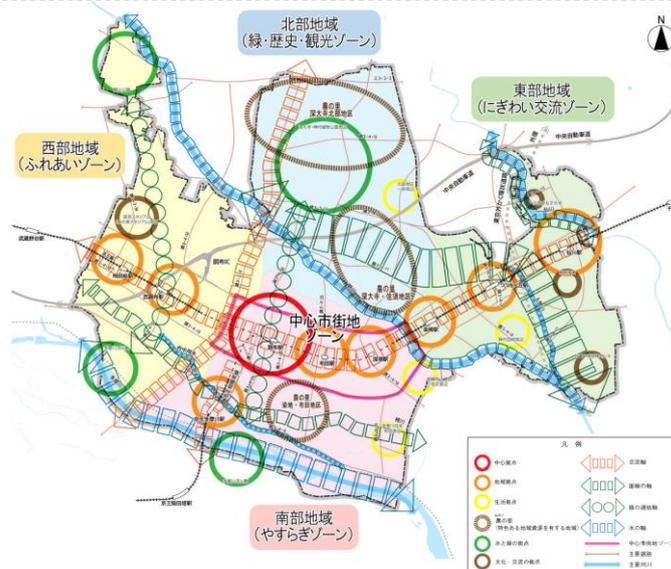
## ---コラム---神代団地について

対象地区の南に立地している「神代団地」は、市のまちづくりの方針において以下のような位置付けとなっています。

都市計画マスタープランにおいて、神代団地周辺は「生活拠点」として位置付けています。

### ■神代団地周辺（東部地域）

良好な住環境を形成するとともに、多世代が安心して暮らし・交流できる拠点を形成します。



出典：調布市都市計画マスタープラン（令和5年）

調布市住宅マスタープランにおいて、団地再生におけるまちづくりとの連携を位置付けています。

### (3) 団地等の再生による住環境整備の促進

#### 現状・課題

- 調布市内において、経年化が進む大規模団地の建替えが着実に進んでいますが、その他神代団地や、公有地・工場跡地などの大規模な土地の土地利用転換の可能性があります。
- 調布市において、新たな住宅供給や住宅地開発が進む場合においては、今後も環境にやさしく豊かな住環境の住宅地を形成するとともに、各地域のまちづくりの推進に向けた土地利用や機能の誘導を図ることが望まれます。

#### 施策展開

##### ① 団地再生におけるまちづくりとの連携

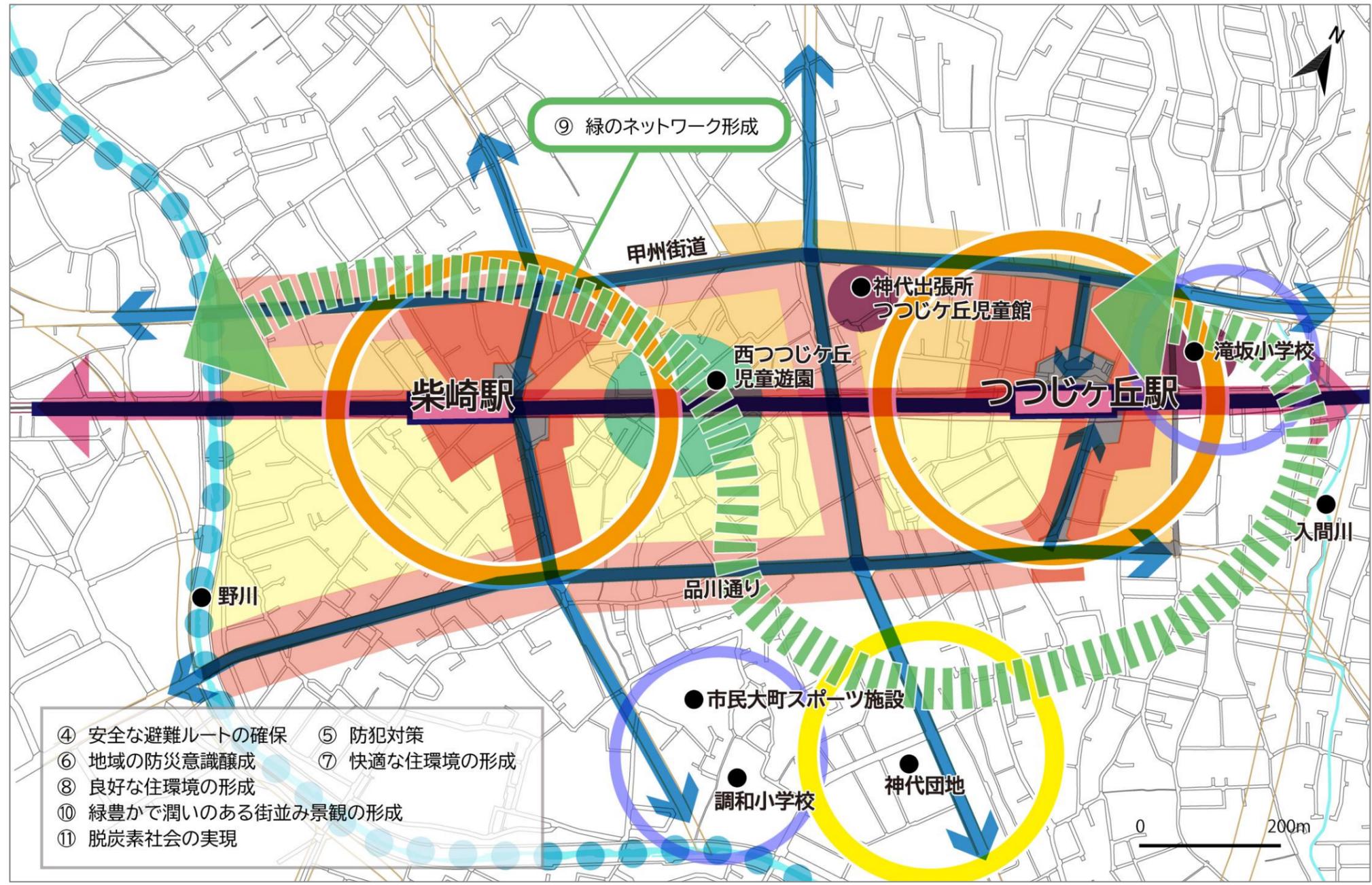
- 大規模団地の建替え等にあたっては、地区計画の策定が求められることから、残る1団地についても、都市計画マスタープランやその関連計画はもちろん、地域住民の意見も踏まえつつ、住宅政策上の課題解決や住環境の更なる向上を促します。

出典：調布市住宅マスタープラン（令和5年）

都市計画マスタープラン：道路・公園等の都市施設の整備に関する施策のほか、環境との共生や福祉への配慮など、各種の今日的課題への対応に関する施策を含めた都市計画の基本方針を総合的に定めるもの。

住宅マスタープラン：変化する社会情勢への対応や地域に根差した施策展開を実施し、誰もが安心して快適に暮らすことができる環境を実現するために、住宅施策全般を総合的かつ計画的に推進していくことを目的に策定をされた計画。

方針2 住み良い住環境の形成



- ④ 安全な避難ルート確保
- ⑤ 防犯対策
- ⑥ 地域の防災意識醸成
- ⑦ 快適な住環境の形成
- ⑧ 良好な住環境の形成
- ⑩ 緑豊かで潤いのある街並み景観の形成
- ⑪ 脱炭素社会の実現

凡例

拠点

- 地域拠点
- 生活拠点
- 防災拠点

軸

- ↔ 広域ネットワーク軸
- ↔ 交流軸
- 水の軸

ゾーン

- 業務・商業等等複合地区
- 業務・商業等沿道地区
- 中密度住宅地区
- 低密度住宅地区
- 緑のまちづくりゾーン
- 公共・公益ゾーン

## 方針3 都市基盤の強化

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

### (7)南北一体のまちづくり

#### ⑫踏切道改良方法の検討

- 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、当該区間における連続立体交差事業を見据えた取組の検討を進め、地区の南北一体化を図るとともに、駅周辺における安全性・利便性の向上やにぎわいの創出を目指します。

### (8)体系的な道路ネットワークの形成

#### ⑬道路の体系的な整備

- つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺には、優先整備路線及び準優先整備路線に位置付けている都市計画道路があり、引き続き整備を推進していきます。
- つつじヶ丘5号踏切周辺の道路や、調布3・4・9号線と鉄道の交差点（清水架道橋）の安全性の確保や、柴崎駅における滞留空間の創出など、交通結節機能の強化を図ります。
- 対象地区内の生活道路については、両駅周辺の地区の回遊性を高め、円滑な救急・消防活動を可能とするため、狭あい道路や行き止まり道路の解消を目指します。

### (9)利便性が高い公共交通ネットワークの構築

#### ⑭公共交通ネットワークの構築

- 連続立体交差化及び都市計画道路の整備に合わせて、公共交通の整備を推進・促進します。

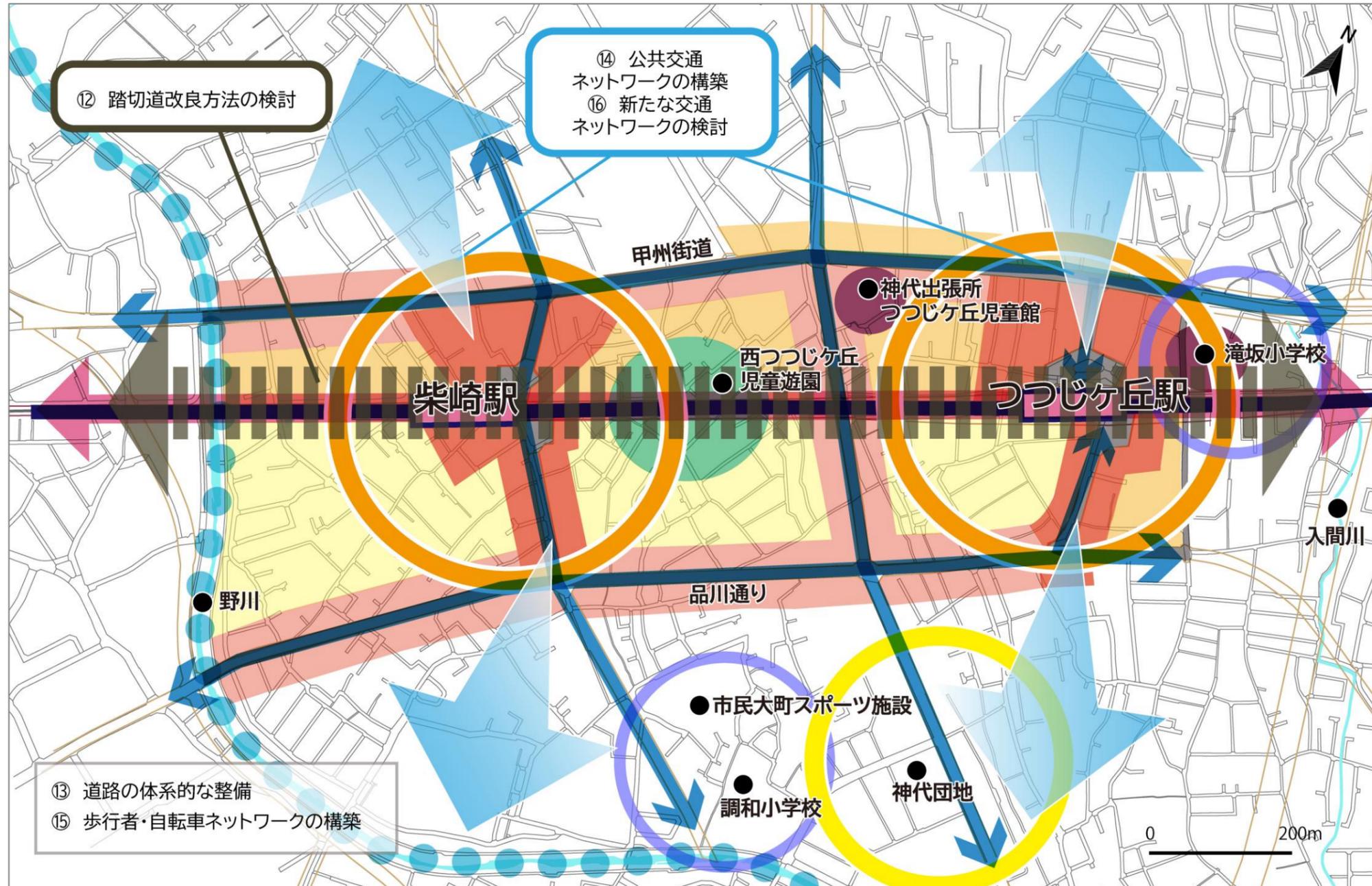
#### ⑮歩行者・自転車ネットワークの構築

- つつじヶ丘駅・柴崎駅を中心とした回遊性をもたらす歩行者・自転車ネットワークの構築を目指します。

#### ⑯新たな交通ネットワークの検討

- 自転車やパーソナルモビリティなど、多様な移動を支え、環境にやさしい新たな移動手段の導入を図り、移動しやすいまちを目指します。
- 駅前や鉄道高架下等の空間を活用し、様々な移動手段にアクセスできるモビリティハブの導入を検討します。

方針3 都市基盤の強化



## 第7章 まちづくりの進め方

本方針は、まちづくりの基本的な方向性を定めるものですが、まちの将来像の実現に向けては、調布市基本計画及び調布市都市計画マスタープランや関連計画と連携しながら、「つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針」の深度化・具体化を図ります。

まちづくりに関わる多様な主体の参画のもと、具体的な整備計画・ルールづくりや都市全体のマネジメントを視野に入れ、段階的に本方針の実現を図ります。

### 1. 計画的・段階的なまちづくりの推進

まちづくりの実現は長期に及ぶことから、実現に向けたプロセスを整理したまちづくりプログラムを作成し、社会的動向や財政状況等を勘案しながら、計画的・総合的にまちづくりを進めます。

### 2. まちづくりの推進体制

市では、「参加と協働のまちづくり」を市政経営の基本的な考え方として、まちづくりを推進してきました。都市計画においても、市民の視点に立ったまちづくりを実現するため、「地域の課題はできるだけ地域に近いところで解決する」という考えのもと、調布市ほっとするふるさとをはぐくむ街づくり条例に基づき、「住民の発意」によるまちづくりを推進しています。

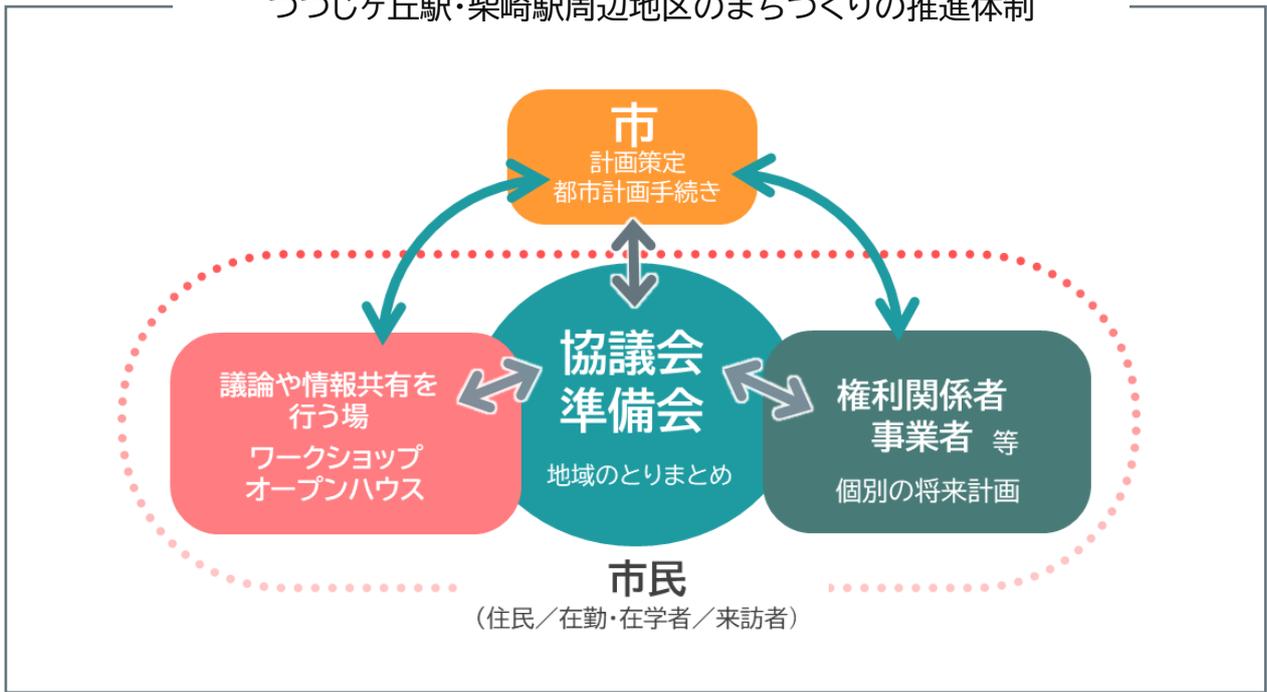
また、近年、激甚化・頻発化する自然災害や新型コロナウイルスの拡大といった社会状況の変化を受けて、まちづくりの課題や市民のニーズは、これまでより多様化・複雑化しています。また、多くの方々が利用する広場や公園などの公共空間に関する市民の関心は、地域の枠を超えて、高まりつつあります。

こうした多様化・複雑化する諸課題に対し、これまでの幅広い市民参加と協働によるまちづくりをさらに発展させ、多様な主体とともに考え、ともに行動することで、地域課題の解決や市街地の魅力を育てていく、「共創によるまちづくり」の推進が、これまで以上に求められています。

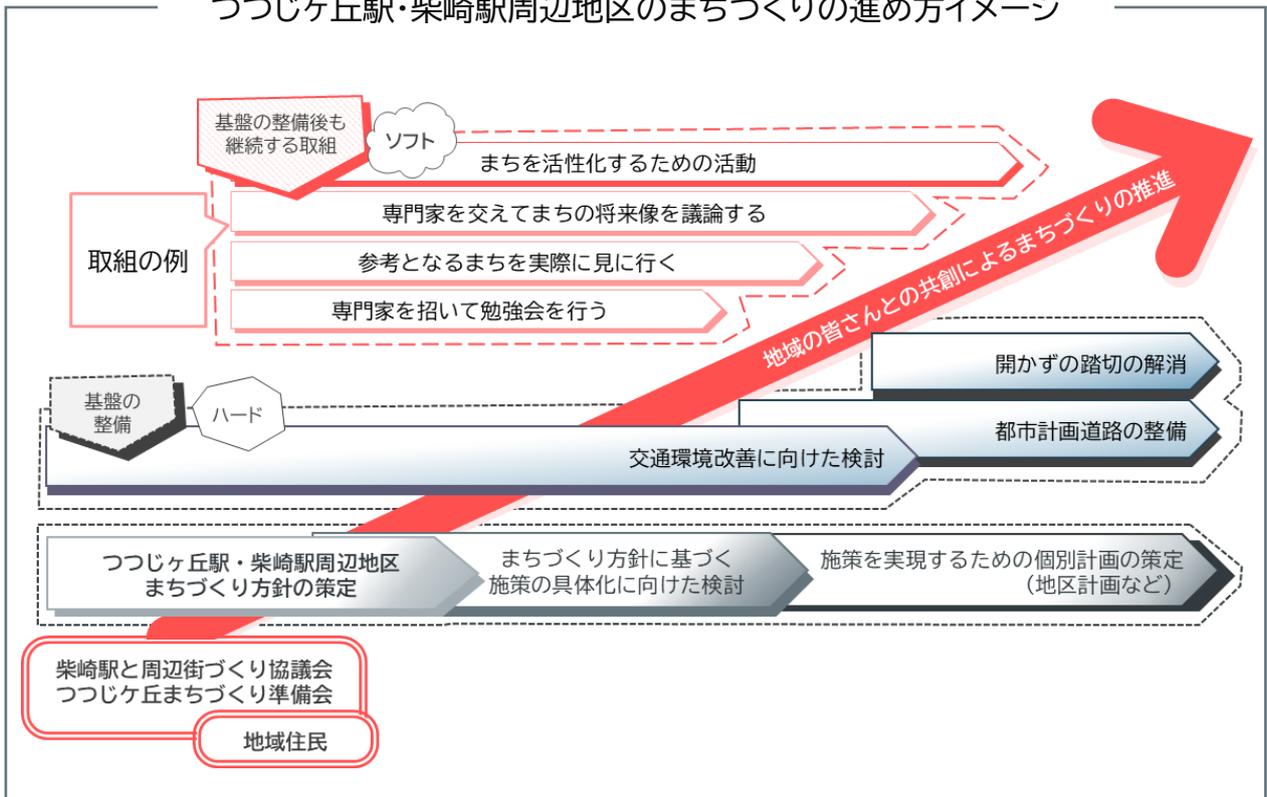
まちづくりを実現するためには、地域の方々の理解と協力が必要不可欠であるとともに、一定の時間が必要となります。また、まちづくりを実現し、より良いものとするためには、道路や駅前広場、施設などの整備だけで終わるものではなく、地域の方々が交流を深め、まちづくりに参加し、持続できる取り組みも必要となります。

このため、まちづくりに関わる様々な人々（市民・事業者等、多様な主体）が「まちづくり方針」を共有して、協働し、順序だてて一步一步まちづくりに取り組みます。

つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくりの推進体制

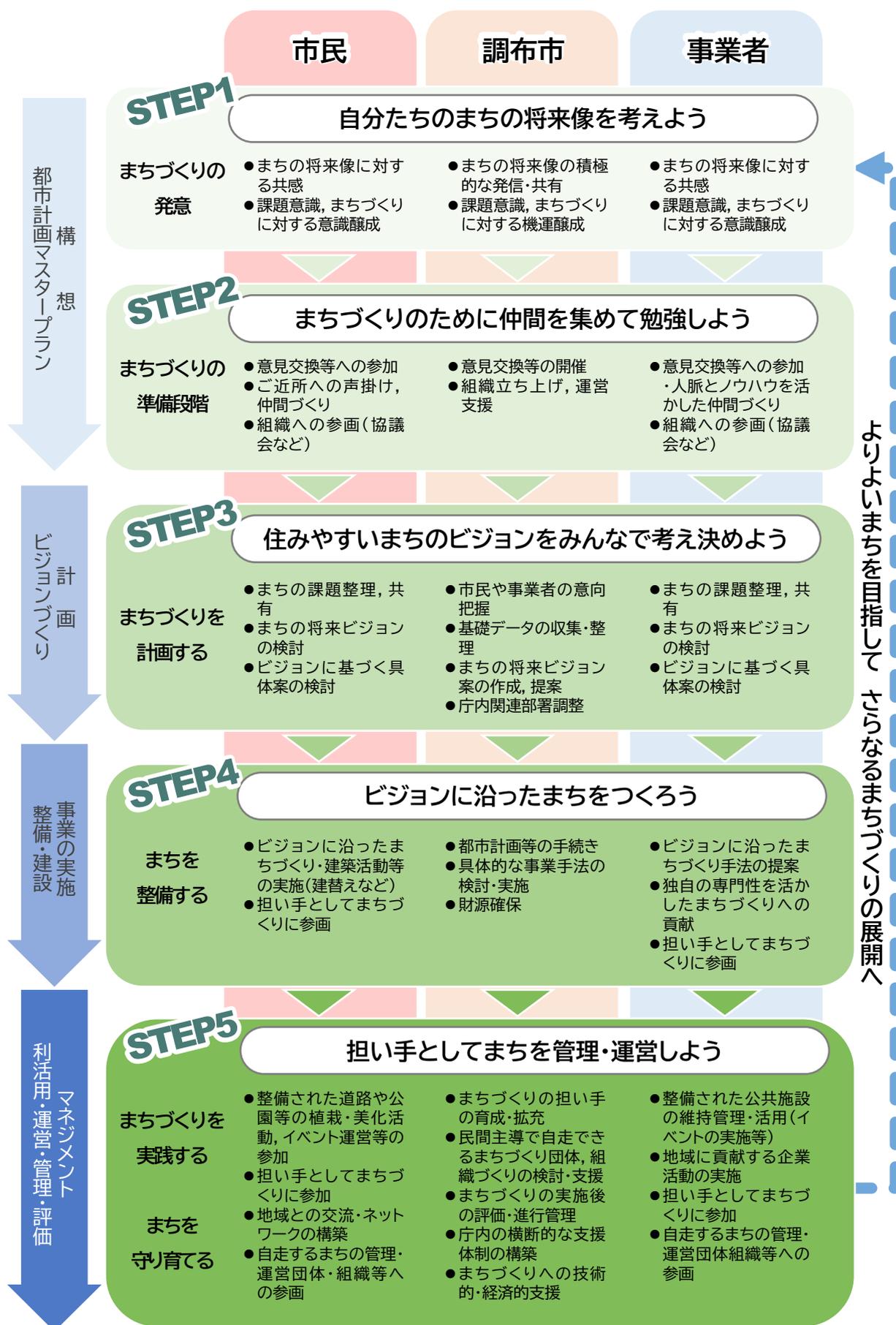


つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区のまちづくりの進め方イメージ



# 共創によるまちづくりの進め方(例)

(参考)



よりよいまちを目指してつらなるまちづくりの展開へ

出典:調布都市計画マスタープラン



---

## つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区まちづくり方針

---

発行日 令和 6 年 3 月

発 行 調布市

編 集 都市整備部 都市計画課

※組織改正に伴い令和 6 年 4 月より「まちづくり推進課」となります

〒182-8511 調布市小島町 2-35-1

TEL 042-481-7444

登録番号 (刊行物番号)
2023-253

- ・本調査は、基本的に調査段階の資料をまとめたものであり、最終的な結論等を示すものではありません。
- ・本報告書にて用いた地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) 5 都市基交著第 22 号



---

## 調布市

---