

參考資料

調布駅周辺地区の変遷

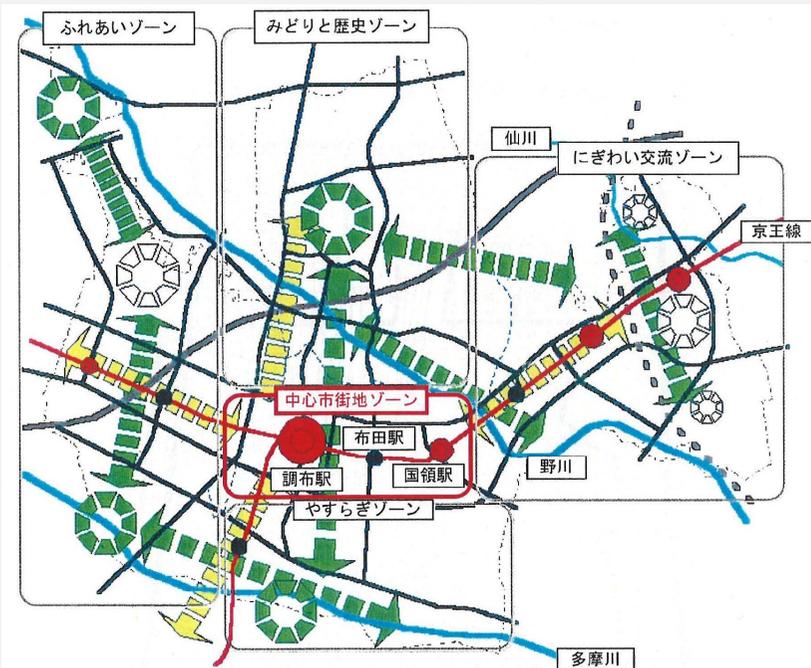
1. 上位関連計画における調布駅周辺地区の位置づけの変化と調布駅周辺地区の動き

★印付きは次頁で都市構造図等を示す

調布市の計画	年度	調布駅周辺地区の動き	東京都の計画
都市計画マスタープラン策定 ★1	H10		
調布駅周辺地区地区計画決定	H11		
中心市街地街づくり総合計画策定 ★2	H12		
	H13		東京都の都市づくりビジョン策定
	H14		
	H15		新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針策定
	H16		都市計画区域の整備，開発及び保全の方針策定
	H17		
	H18		「10年後の東京」計画策定
	H19		
	H20		
	H21		東京の都市づくりビジョン改定
	H22		
小島町二丁目地区地区計画が調布駅周辺地区地区計画に統合	H23		
	H24		
	H25		
都市計画マスタープラン改定版策定 ★3	H26		都市計画区域の整備，開発及び保全の方針改正
	H27		
調布駅周辺地区地区計画変更	H28		
	H29		都市づくりのランドデザイン
	H30		新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針改正
	R1		
	R2		新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針改定
	R3		都市計画区域の整備，開発及び保全の方針改定
	R4		
調布市基本計画策定，都市計画マスタープラン策定 ★4	R5		
	R6		
調布駅周辺地区街づくりビジョン策定	R7		

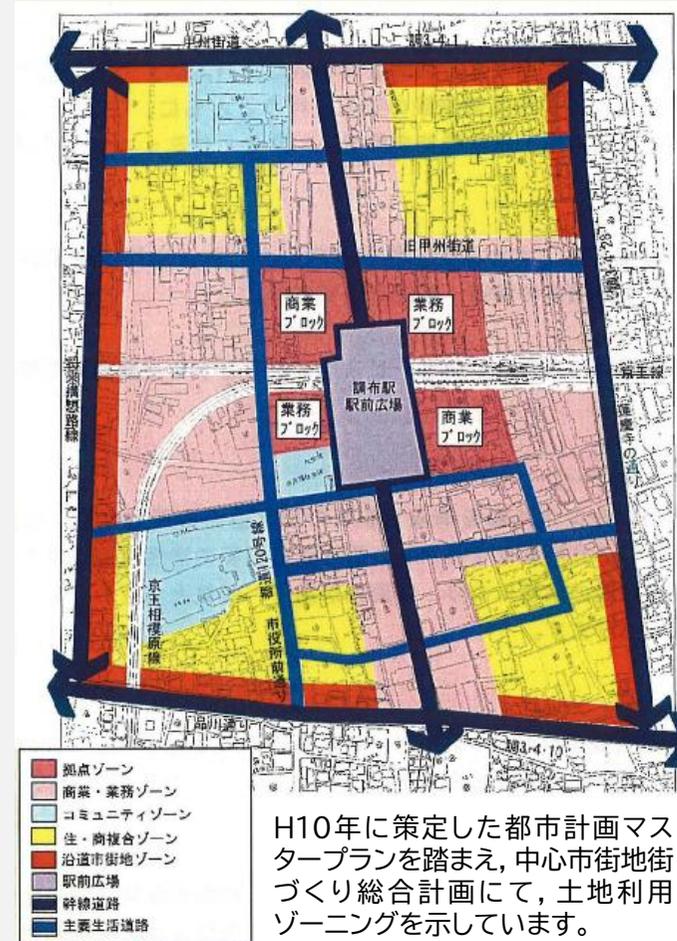
調布駅周辺が，商業，医療・福祉などの生活に必要な都市機能や柔軟な働き方，暮らし方にも対応する都市機能の集積を図る「枢要な地域の拠点地区」に指定されました。

★1 都市計画マスタープラン（H10年）将来都市構造図



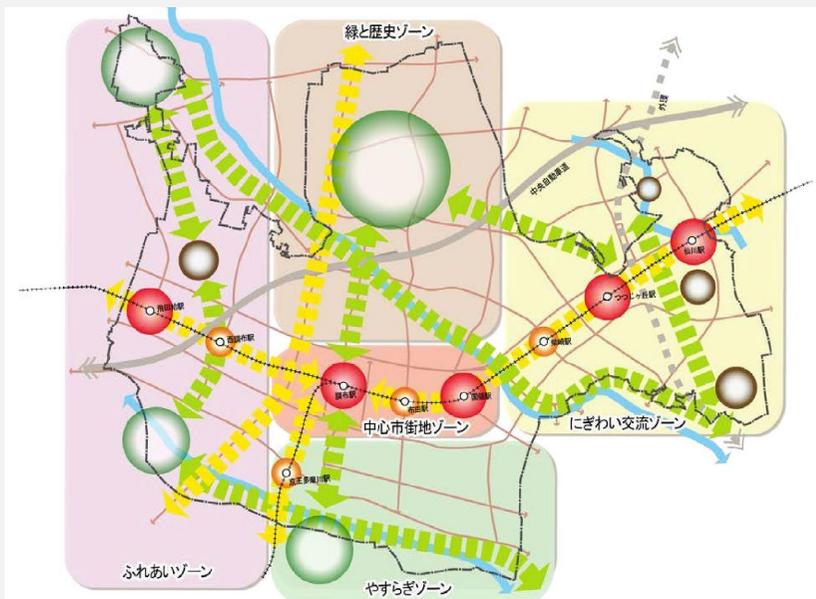
H10年に策定した都市計画マスタープランにおいて、調布駅、布田駅、国領駅周辺を中心市街地ゾーンと位置づけており、調布駅周辺地区については市の中心としてだけでなく多摩地域の主要な玄関口にふさわしい広域的な拠点の形成を図るとし、「業務・商業の拠点」と位置付けています。

★2 中心市街地街づくり総合計画(H12年) 土地利用ゾーニング図



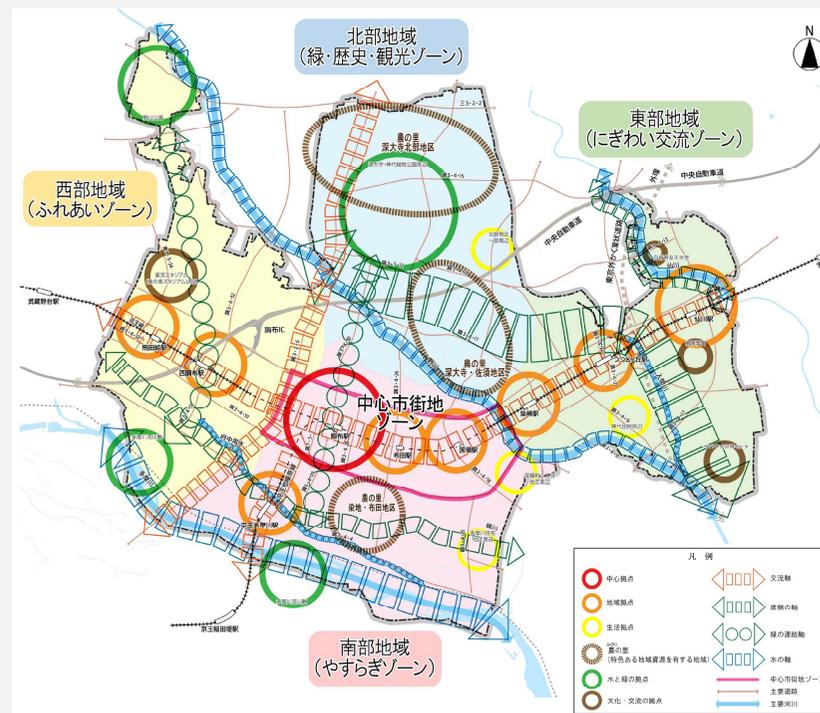
H10年に策定した都市計画マスタープランを踏まえ、中心市街地街づくり総合計画にて、土地利用ゾーニングを示しています。

★3 都市計画マスタープラン（H26年） 将来都市構造図



H26年に改定した都市計画マスタープラン改定版では、中心市街地ゾーンの位置づけや、業務・商業の拠点としての位置づけは変更ありませんが、中心市街地ゾーン内の京王線沿いを新たに交流軸に位置づける等の変更を行いました。

★4 都市計画マスタープラン（R1年） 将来都市構造図



R5年に策定した都市計画マスタープランでは、中心市街地ゾーンの位置づけは継続する一方で、調布駅周辺を、多摩地域内の主要な玄関口、交通ターミナルにふさわしい広域的な中心性を備えた拠点「中心拠点」と位置づけています。市内で「中心拠点」と位置づけているのは、調布駅周辺のみであり、調布駅周辺の拠点としての重要性が高まっています。

2. 調布市都市計画マスタープラン（R5年策定）の概要

p. 50で紹介した変遷を経た、現在の調布駅周辺地区の様子を示します。（番号は、前ページの年表における「調布駅周辺地区の動き」と対応しています）

(1) 策定の視点

詳細は、都市計画マスタープランP.62-65参照

策定の視点として9つの視点を示しており、その中でも特に視点5, 6, 8が調布駅周辺地区に関連の深い内容となっています。

視点5 「景観、地域活性化」において新たな視点に立った方針を示す

視点6 駅を中心とした業務・商業の拠点機能強化、鉄道敷地の回遊軸整備に伴うまちなかの活性化を進める

視点8 上位・関連計画との整合を図る

(2) まちづくりの方向性

詳細は、都市計画マスタープランP.69参照

(1)の視点を踏まえ、今後おおむね20年間で取り組むべきまちづくりの方向性として右記の内容が示されています。

1. だれもが安全・安心・快適に暮らせるまち

- ◆近年、激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける居住安全性の確保や、自助・共助のソフト対策を組み合わせた防災対策を推進し、安心して暮らせるまちづくりを推進します。
- ◆市営団地や集合住宅等の既存住宅ストックについては、高齢者福祉機能や商業機能・子育て支援機能の導入、バリアフリー化整備を促進し、あらゆる世代が快適に暮らせる環境整備を推進します。
- ◆歩行者中心の道路整備や、多様な移動手段に対応できる交通環境の整備、狭あい道路の解消による避難経路の確保など、だれもが安全・快適に移動できる環境整備を推進します。

【主な関係分野】交通、福祉、防災、住環境

4. ゆとりある都市空間の形成

- ◆公園・緑地や農地などのオープンスペースの保全・創出により、人々の暮らしの中にゆとりとうるおいをあたえるとともに、防災性の高い市街地を形成します。
- ◆駅周辺などまちなかでの広場空間や歩行者空間の充実により、回遊性の向上や滞留空間の創出を図り、だれもが安全・快適に利用できる居心地の良いまちなかを形成します。

【主な関係分野】交通、環境、福祉、防災、住環境、景観、地域活性化

2. 豊かな自然環境と調和した うるおいのあるまち

- ◆河川や産線樹林地、農地、社寺林などの多彩なみどりを保全していくとともに、脱炭素社会、グリーンインフラの考え方を踏まえ、自然環境と調和した良質な都市環境の形成を図ります。
- ◆公園や緑地は、多様な主体による維持管理をし、従来の機能に加え、多様な公園・緑地の活用を促進します。
- ◆都市農地は、今後も保全を前提とするとともに、直売所、農家レストランの設置や、学校給食における市内産野菜の提供などのs&a(スクール・アンド・アグリカルチャー)の活動等、都市農業の振興に向けた取組を促進します。

【主な関係分野】環境、住環境、景観、地域活性化

3. 多くの人が訪れるにぎわい・ 活力あふれるまち

- ◆鉄道駅周辺においては、京王線連続立体交差事業を契機としたまちづくりを推進するとともに、交通結節点としての機能強化やウォーカブルな都市空間の創出により、多くの人が活発に交流・回遊するまちなかを形成します。
- ◆建築物の機能更新や空き家等の既存ストックを有効に活用し、地域の居場所づくりや交流につながる多面的な活用場の場づくりを進めるなど、地域特性に応じたまちの魅力や価値を高める取組を推進します。
- ◆深大寺や東京スタジアム、味の素スタジアムなどの観光交流資源周辺の移動環境の充実や回遊性の向上により、訪れる人々の回遊を促し、市全体のにぎわいと活力の向上につながります。

【主な関係分野】交通、景観、地域活性化

(3) 「中心拠点」の形成方針

調布駅周辺は、将来都市構造図において「中心拠点」に位置づけています。「中心拠点」の形成方針は以下の通りです。

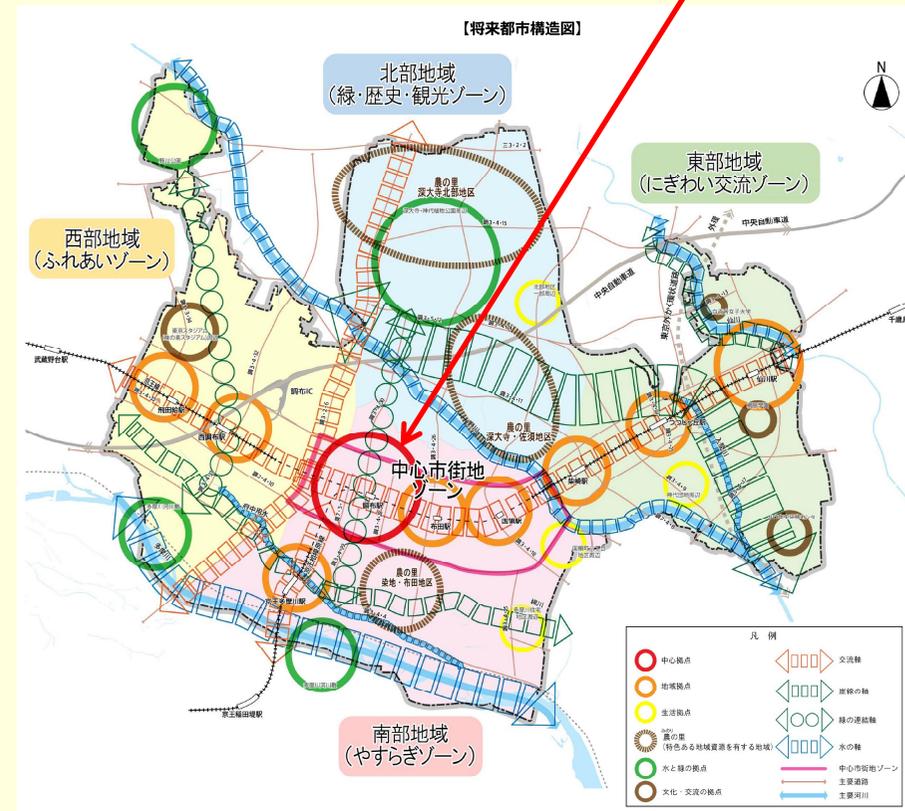
<調布駅周辺> 区域マスタープラン：枢要な地域の拠点

- 多摩地域内の主要な玄関口、交通ターミナルにふさわしい広域的な中心性を備えた拠点として位置付け、魅力ある市街地の形成を目指す
- 駅前広場等のまちなかの公共空間等を活用し、多様な世代の活発な交流・活動を促すことで、エリアの価値・魅力の向上やイノベーションの創出を図るとともに、だれもが安心して快適に回遊・滞在できる拠点を形成
- 道路等の都市基盤施設の整備の推進・促進と市街地再開発事業等による土地の有効・高度利用を図り、行政・商業・業務・文化・医療・学術・研究・居住等の生活機能がバランスよく整えられた、市の中心として魅力ある市街地を形成

また、調布駅周辺は、京王線沿線の「地域拠点」と「交流軸」でつながっているほか、南北に立地する「水と緑の拠点」（深大寺周辺や多摩川河川敷）と「緑の連結軸」でつながっており、これらの各拠点との連携強化を図っていくことを方針としています。

詳細は、都市計画マスタープランP.71-75参照

調布駅周辺



将来都市構造図

(4) 分野別方針

各分野ごとのまちづくりの基本的な方針と実現のための施策のうち、調布駅周辺に関連の深い内容は以下の通りです。

交通

- ・連続立体交差事業による京王線地下化後の鉄道敷地の活用
- ・「居心地が良く歩いて楽しいまちなか」を形成
- ・ゆとりと利便性を兼ね備えた人中心の空間を創出するための駅前空間の整備
- ・にぎわいや交流の創出に向けた駅前空間の活用を推進 など

環境

- ・鉄道敷地を活用した中心市街地における緑地の整備
- ・省エネルギー化や再生可能エネルギーの導入をはじめとするゼロカーボンシティに向けた取組の推進 など

福祉

- ・生活関連経路のバリアフリー化の取組を促進 など

防災

- ・大規模地震等の駅前滞留者対策となる防災機能の活用を検討 など

住環境

- ・敷地面積の最低限度・壁面の位置・色彩・高さ・緑地等に関するルールづくりの推進 など

景観

- ・敷地内においてできる限りの緑化を図り、周辺の緑と連動
- ・緑化に当たっては樹種の選定に配慮し、周辺の緑化との調和を図る
- ・水と緑の拠点間をつなぐ都市計画道路沿道等の緑化を図る など

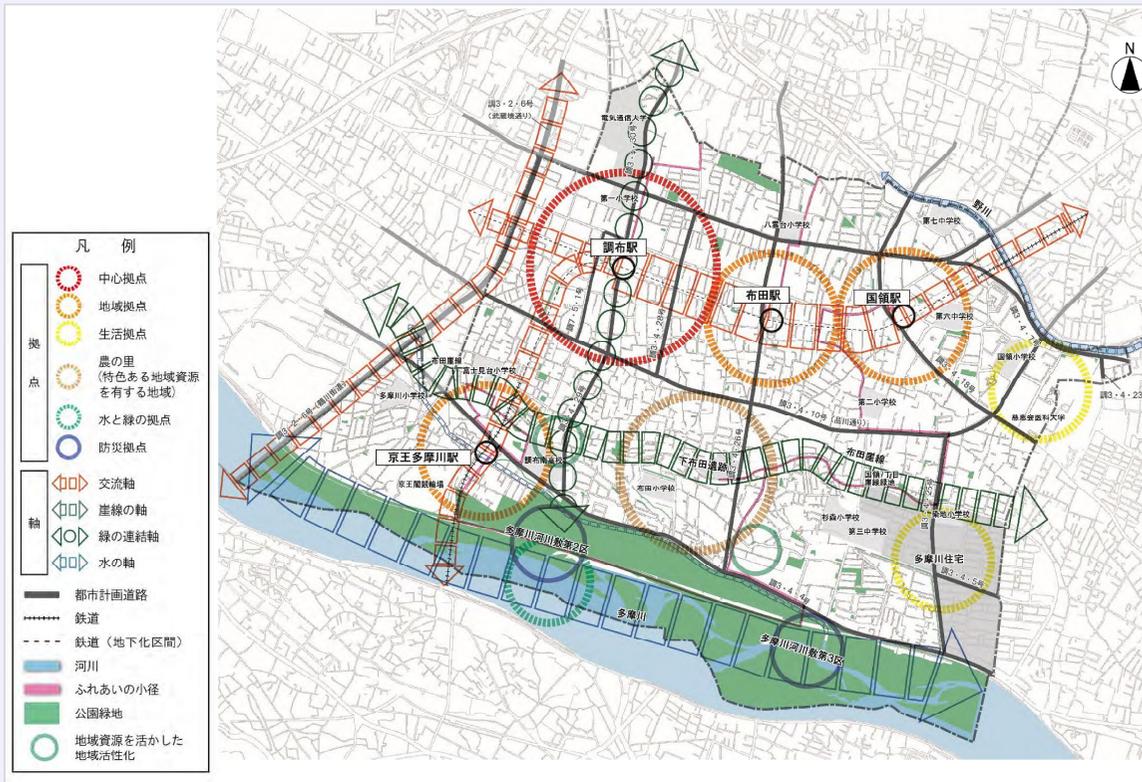
地域活性化

- ・人々の活発な活動や交流を促す都市空間の充実
- ・多様な人々のニーズに対応した情報の発信 など

詳細は、都市計画マスタープランP.81-123参照

(5) 南部地域のまちづくり方針(実現に向けた施策)

調布駅周辺が含まれる南部地域のまちづくり方針（実現に向けた施策）のうち、調布駅周辺に関連の深い内容は以下の通りです。



南部地域の将来都市構造図

交通施策③-2

駅前広場では、駅利用者の利便性とゆとりを兼ね備えた空間を整備し、回遊性・滞在性の向上を図るとともに、にぎわいや交流の創出に向けた駅前空間の活用を推進。

地域活性化施策①-1

映画・映像関連資源等の地域資源を活かした地域活性化に取り組む。

地域活性化施策④-2

駅前広場等の屋外の公共空間を活用した様々なイベント・事業を実施し、エリア価値の向上に資する公共空間の新たな活用に向けた検討の推進 など

詳細は、都市計画マスタープランP.175-183参照

(6) 共創によるまちづくりの推進

今後は、市民、事業者、行政がともに考え、ともに行動して取り組む「共創のまちづくり」を推進するとしています。

【共創によるまちづくりとしての取組例】

「調布スマートシティ協議会の設立」

産学官民の連携の下、デジタル技術等を活用して、調布市民の生活の豊かさや地域の持続的成長につながる新しいサービス・事業の創出等により、市が抱える社会的課題の解決を目指しています。



出典：調布市 HP
「調布スマートシティ協議会の設立」

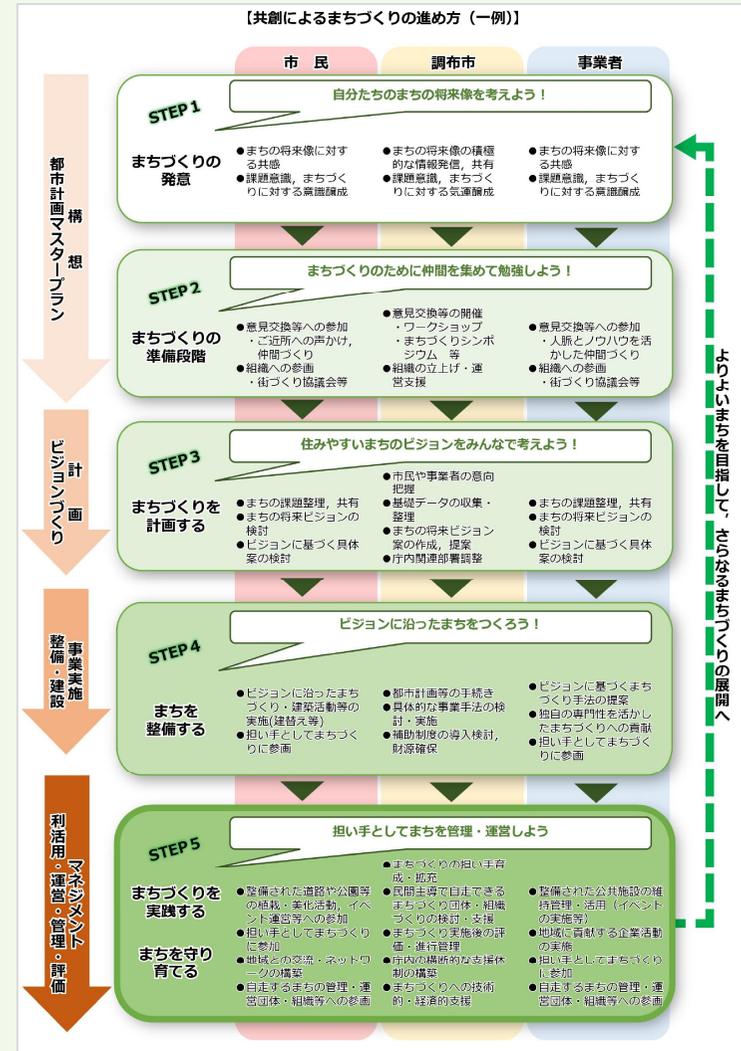
「エリアマネジメントの促進」

近年、各地で住民・事業者等による自主的な取組が進められています。例えば、公共的な広場の管理やそれらを手掛かりとしたイベントの開催等のにぎわいづくり、公園管理や植樹活動といったみどりの創出等の取組が進められています。



出典：国土交通省
「エリアマネジメントのすすめ」

【共創によるまちづくりの進め方（一例）】



1. 調布駅周辺地区の現況 調布駅周辺地区の都市計画や、土地利用・建物利用、道路整備の現況を整理します。

(1) 用途地域等

調布駅周辺地区内の大半は商業系の用途地域に指定されており、駅前広場周辺の商業地域では容積率が500~600%に指定されているほか、高度利用地区の指定があるエリアも存在します。

駅前広場を中心に商業地域が広がっています。また、その外側に近隣商業地域が広がっています。調布駅周辺地区の大半は商業系の用途地域に指定されていると言えます。



商業地域では、500~600%と、高い容積率が指定されています。

近隣商業地域や第1種住居地域の容積率は、200~300%です。

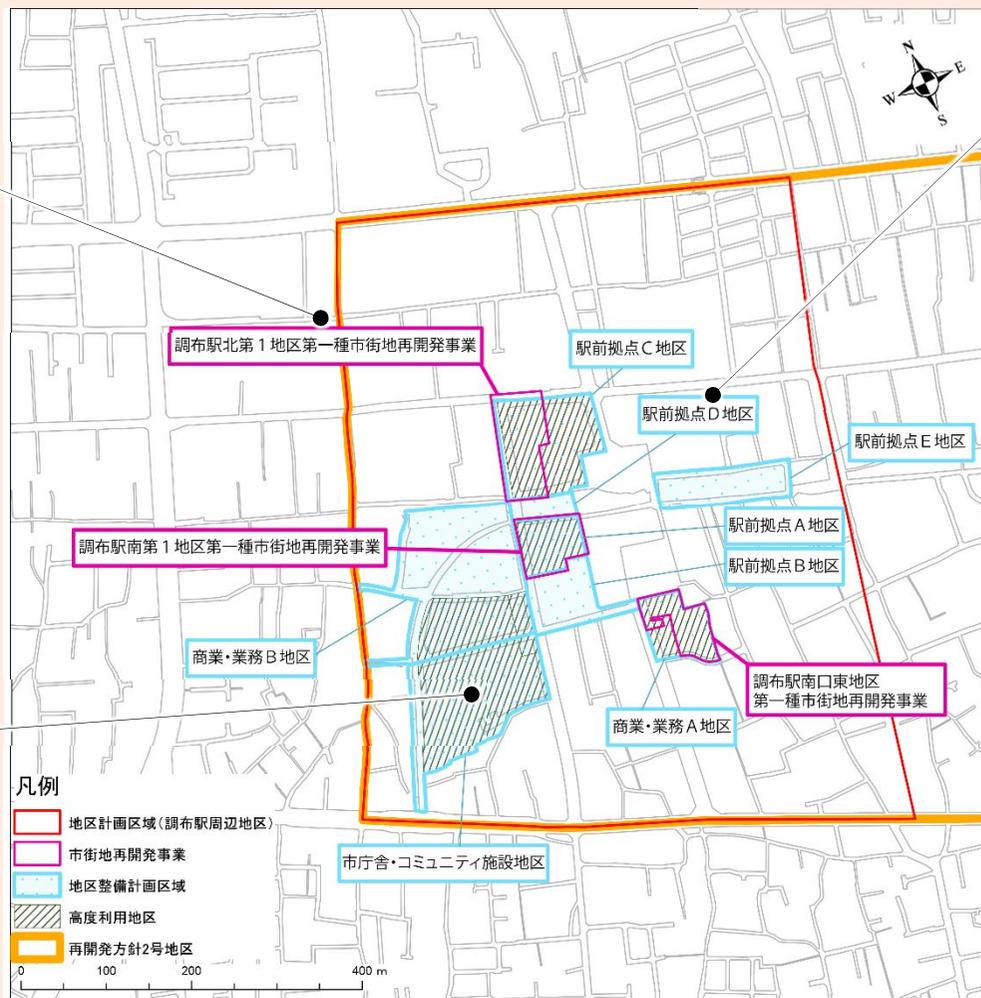
▲用途地域・都市計画道路

調布駅周辺地区の現況

調布駅周辺地区内では、市街地再開発事業が完了した地区が3ヶ所存在します。

駅前広場周辺及び調布市役所周辺に高度利用地区が指定されています。

駅前広場周辺の街区に地区整備計画区域がかかっています。



▲市街地再開発事業，地区整備計画区域，高度利用地区，再開発方針2号地区

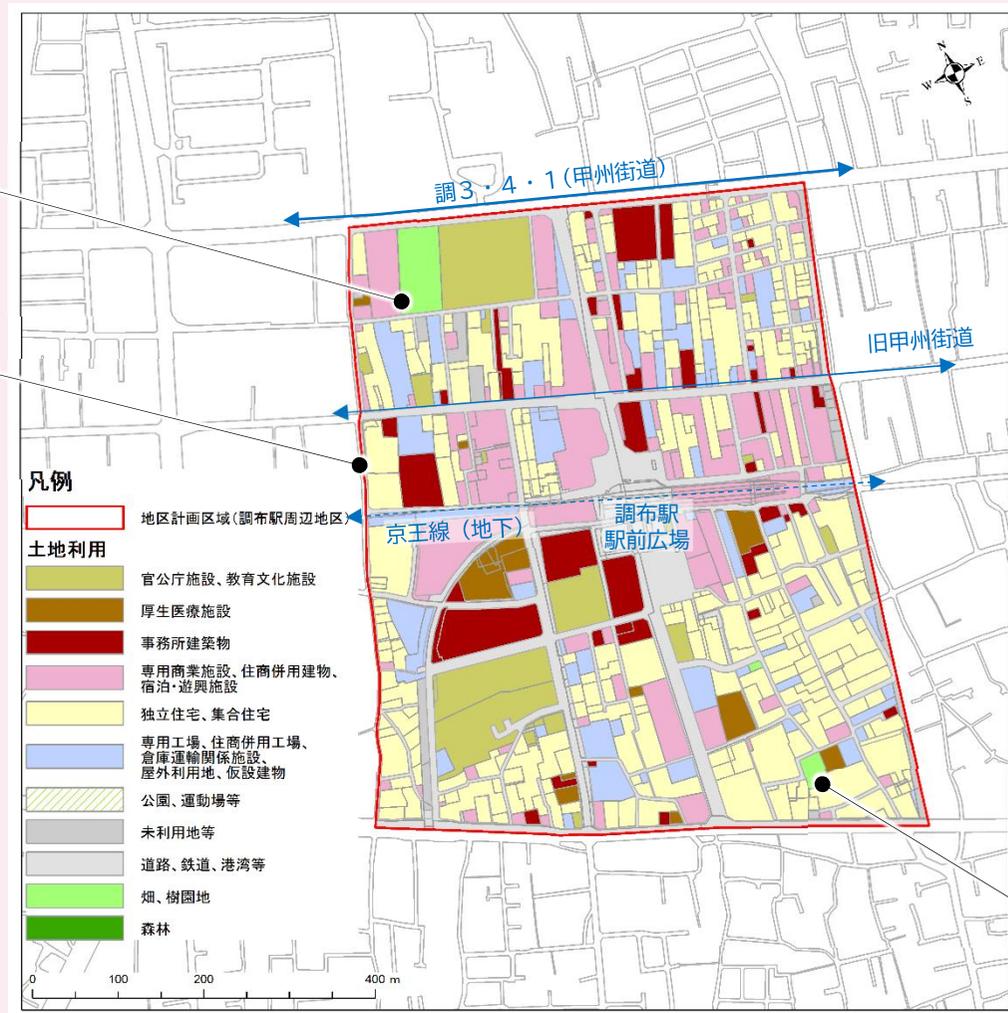
調布駅周辺地区の現況

(2) 土地・建物利用

調布駅周辺地区では、**駅周辺や旧甲州街道沿い等を中心に商業施設が集積し、地区の周縁部に住宅が集積**しています。

地区内には生産緑地が1か所立地しています。

地区内には公園等のオープンスペースが少
ないです。

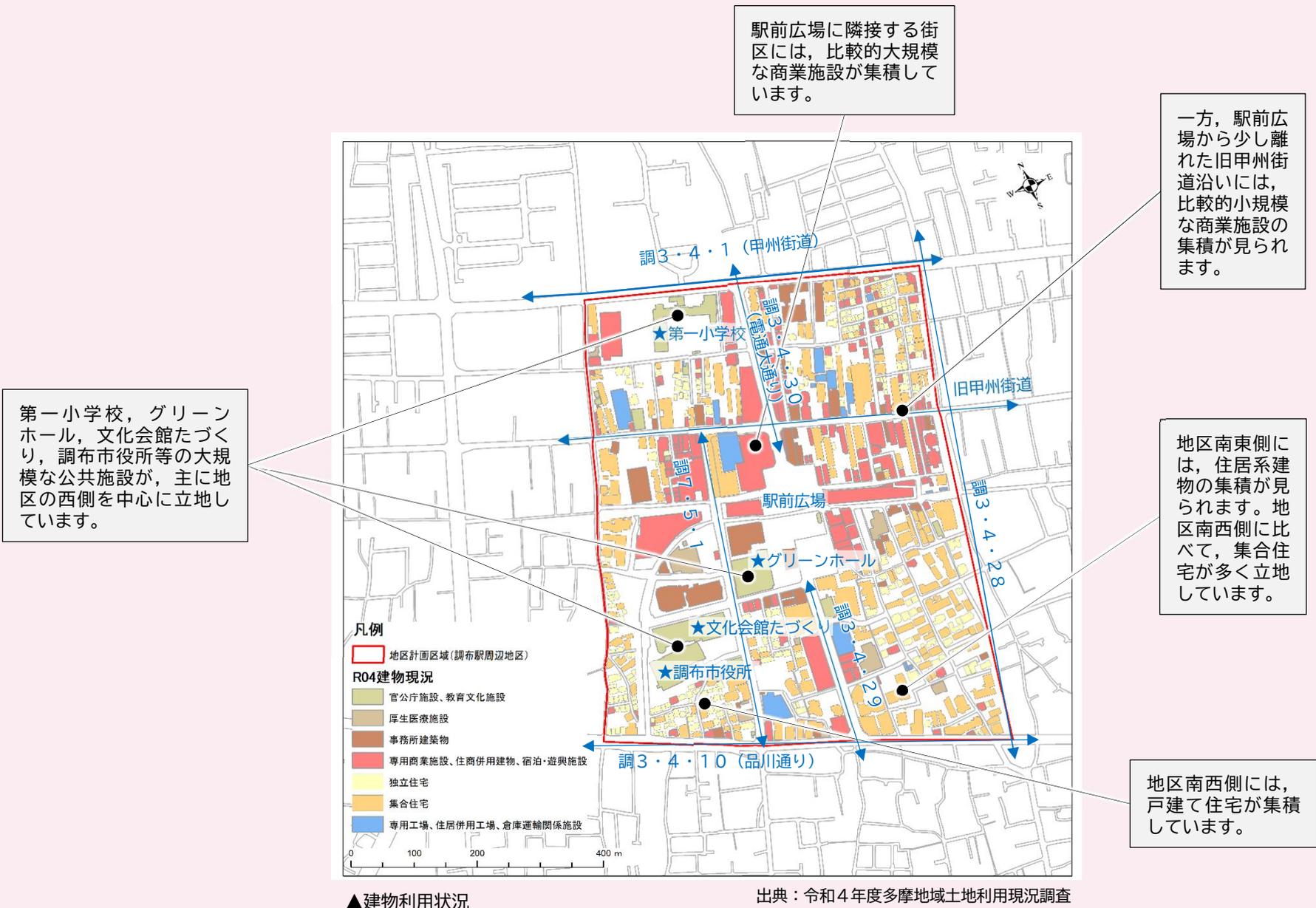


地区内にはわずかに畑が存在します。

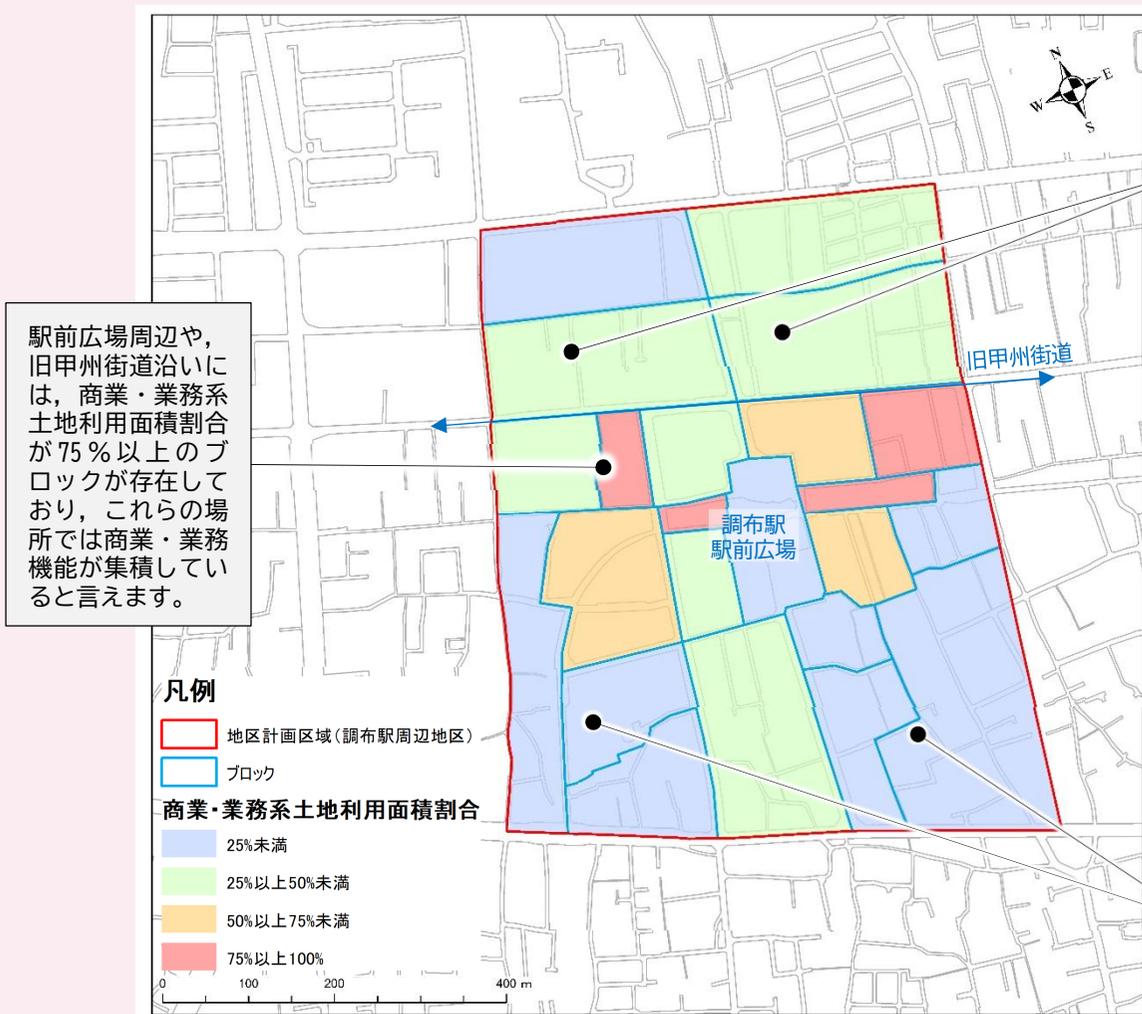
▲土地利用状況

出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

調布駅周辺地区の現況



商業系用途地域に指定されているにもかかわらず**商業・業務系土地利用割合が低いブロック**が存在します。



▲ブロック別商業・業務系土地利用割合 出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

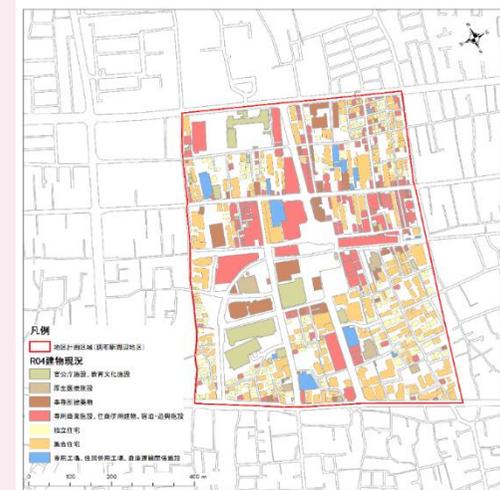
※事務所建築物、専用商業施設、住商併用建物、宿泊・遊興施設、スポーツ・興行施設を商業・業務系土地利用とし、ブロック内の宅地面積合計に占める割合を算出しました。

商業・業務系の土地利用割合が50%未満となっている緑色のブロックは、全て商業系用途地域がかかっている場所です。

住居系用途地域のかかる地区南西側や、南東側では、商業・業務系建物棟数率は25%未満と低い値のブロックが多く立地しており、用途地域に沿った土地利用誘導が進んでいると言えます。



▲参考：用途地域等（再掲）

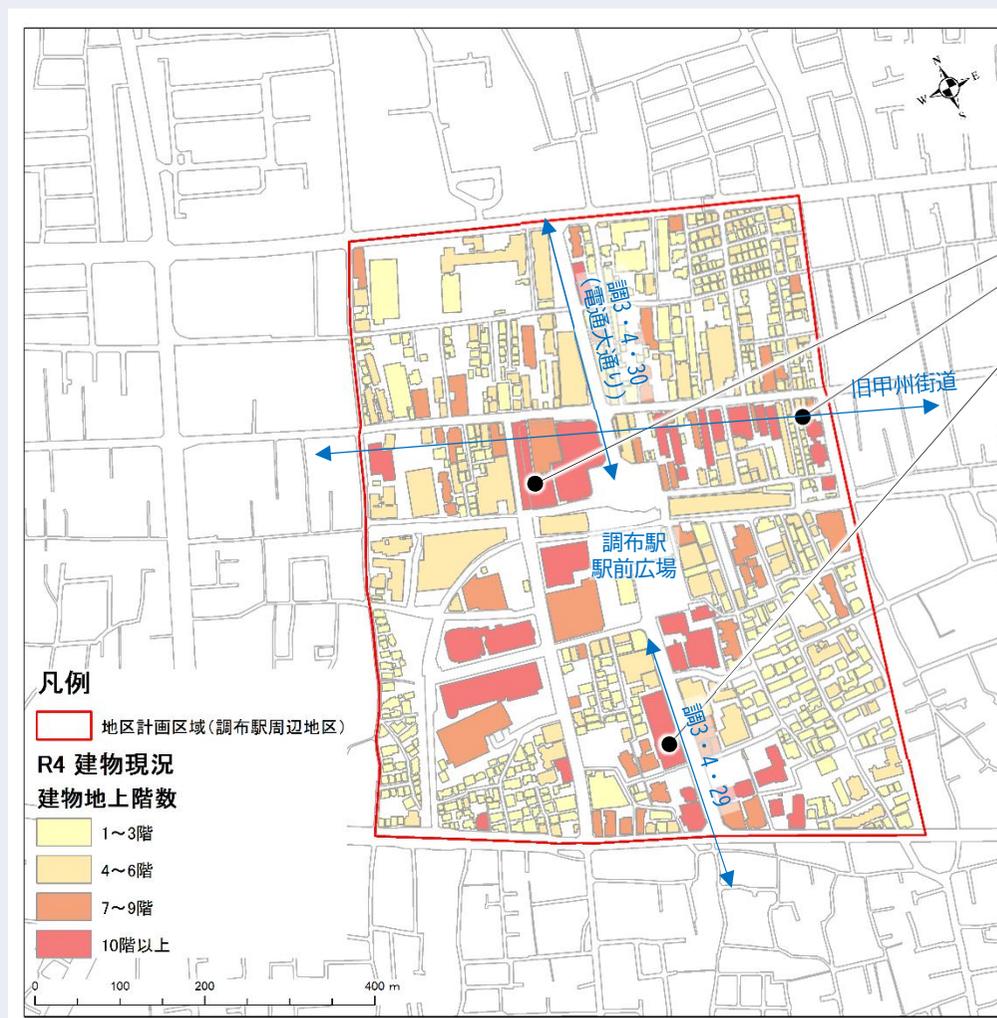


▲参考：建物利用現況（再掲）

(3) 建物階数・指定容積充足率

調布駅周辺地区では、駅前広場周辺や旧甲州街道や都市計画道路調3・4・30沿い等に比較的高層な建物が立地していますが、それ以外の多くの場所では3階建てまでの低層建物が中心となっています。

駅前広場周辺や都市計画道路調3・4・29の東側沿い、地区西側の調布市役所等の大規模施設が立地するブロック等では、指定容積を活用できているものの、**地区内の多くの街区で指定容積充足率が75%未満**となっています。



凡例

地区計画区域(調布駅周辺地区)

R4 建物現況

建物地上階数

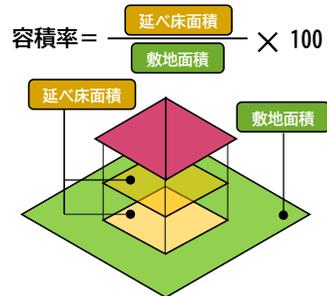
- 1~3階
- 4~6階
- 7~9階
- 10階以上

▲建物階数

出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

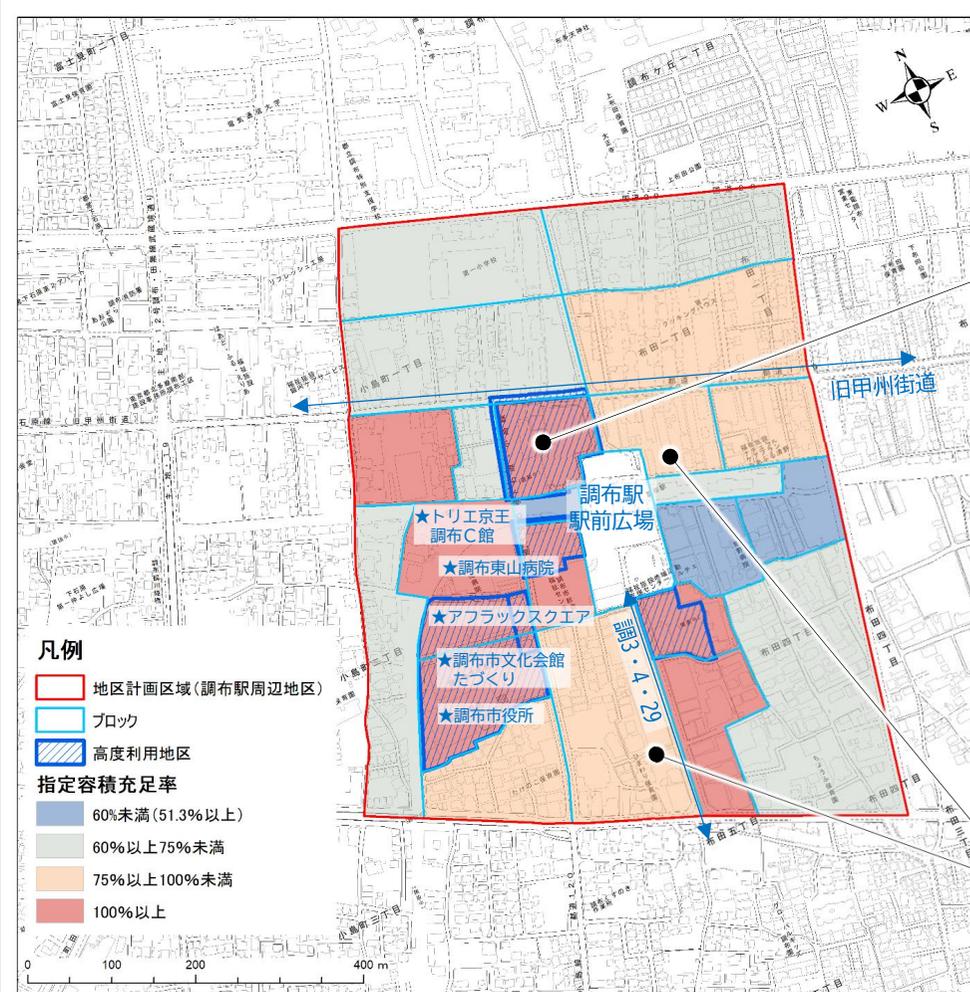
駅前広場周辺や旧甲州街道沿い、都市計画道路調3・4・29及び都市計画道路調3・4・30沿いで、10階建て以上の比較的高層な建物の立地が多く見られます。

それ以外の場所の建物は多くが3階建てまでの低層なものとなっています。



※1：ブロック内に複数の用途地域が混在している場合は、ブロックに占める割合に応じて按分したものをそのブロックの指定容積率としました。

※2：各ブロック内の、宅地面積の合計を敷地面積とし、各ブロック内の建物の延べ床面積の合計を除すことにより、各ブロックの概算容積率として算出しました。



地区内の多くの街区で、指定容積充足率が75%未満となっており、指定された容積を使いきれっていない状態にあります。

指定容積充足率が100%を超えているブロックは基本的に高度利用地区の指定がかかっている場所となります。

駅前広場周辺や旧甲州街道沿い、都市計画道路調3・4・29沿い等では、指定容積充足率が75%を超えているブロックが多いです。

▲ブロック別指定容積充足率
各ブロックにて、指定容積率※1と概算容積率※2の比を、指定容積充足率として算出しました。

出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

(4) 防火・耐震性等

地区の周縁部において、比較的防火性能の低い構造の建築物が集積しています。また、地区の一部のエリアにおいて、旧耐震基準が適用されていた1981年までに建築された建築物がまとまって存在しています。こうした箇所では、市街地更新による防災性の向上が望まれます。

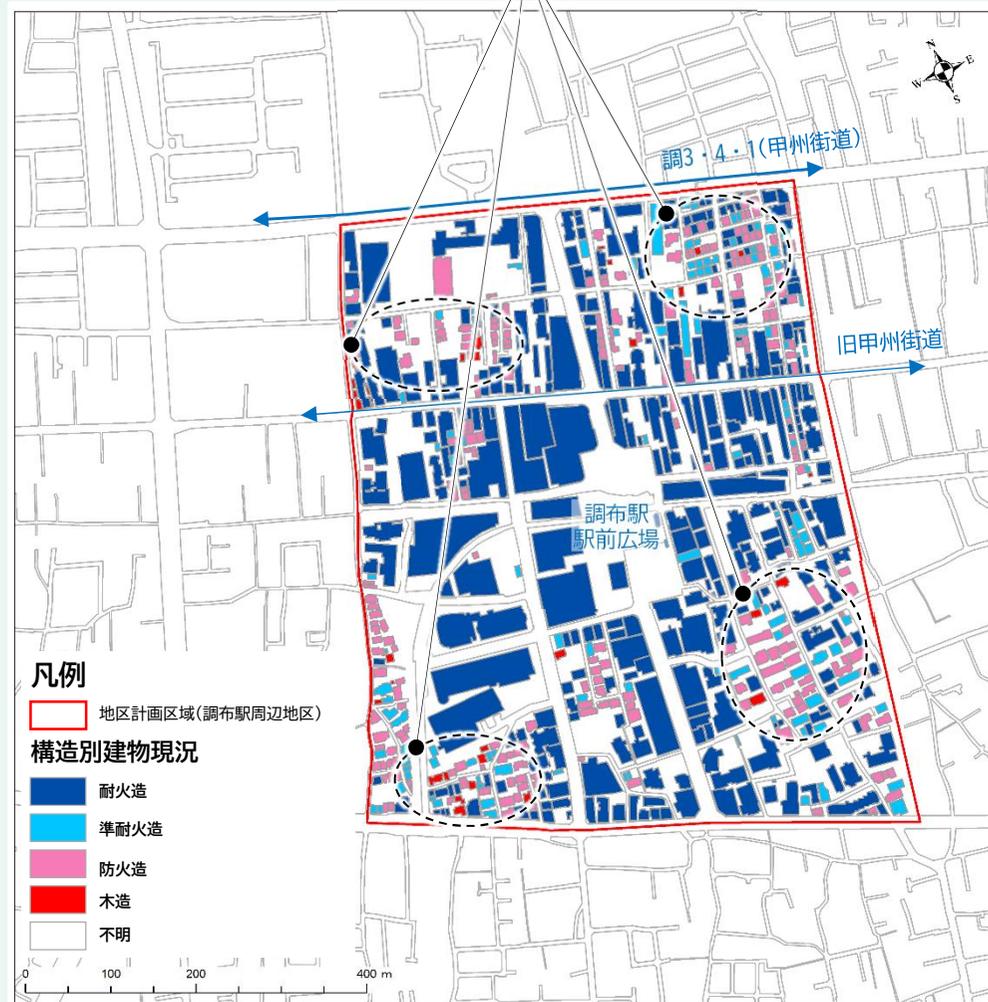
建築物が立地する土地ごとに表示しています。
着色が無い場所は、建築物が無いか、建築年数が不明の土地です。

▼凡例

耐火構造	耐火造	主要構造部(柱,梁,壁,屋根等)が耐火構造(鉄筋コンクリート造)
	準耐火造	①外壁が耐火造で屋根が不燃材料(コンクリート,モルタル,れんが,瓦,網入りガラス等)できているもの ②主要構造部が不燃材料できているもの ③防火被覆した木材
木構造	防火造	柱及びはりが木造で,屋根及び外壁が不燃材料(モルタル,しっくい,タイル,スレート等)できているもの
	木造	主要構造部が木造で,他の区分に該当しないもの

出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

地区周縁部に防火造や木造の建築物が集積しています。

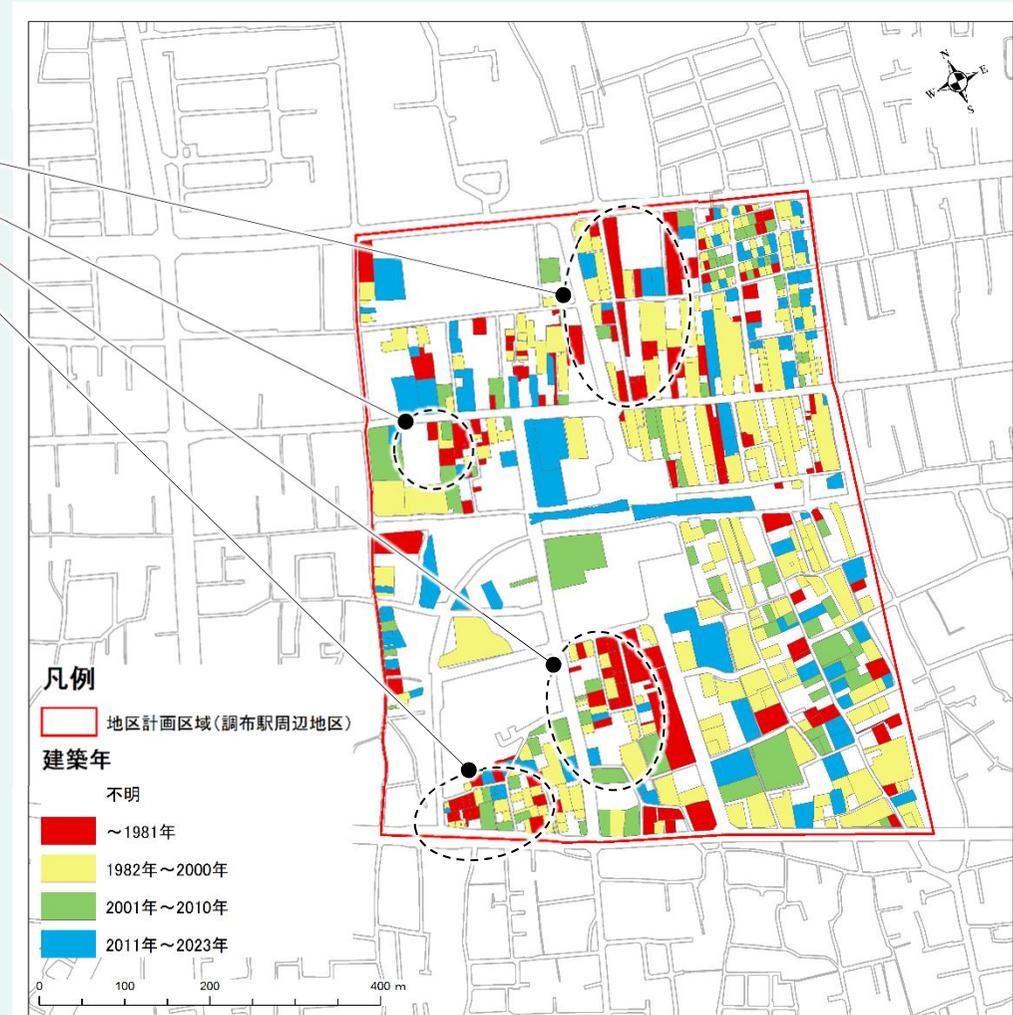


▲構造別建物現況

出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

調布駅周辺地区の現況

一部のエリアでは、旧耐震基準が適用されていた1981年までに建築された建築物がまとまって存在しています。



建築物が立地する土地ごとに表示しています。
着色が無い場所は、建築物が無いか、建築年数が不明の土地です。

▲構造別建物現況

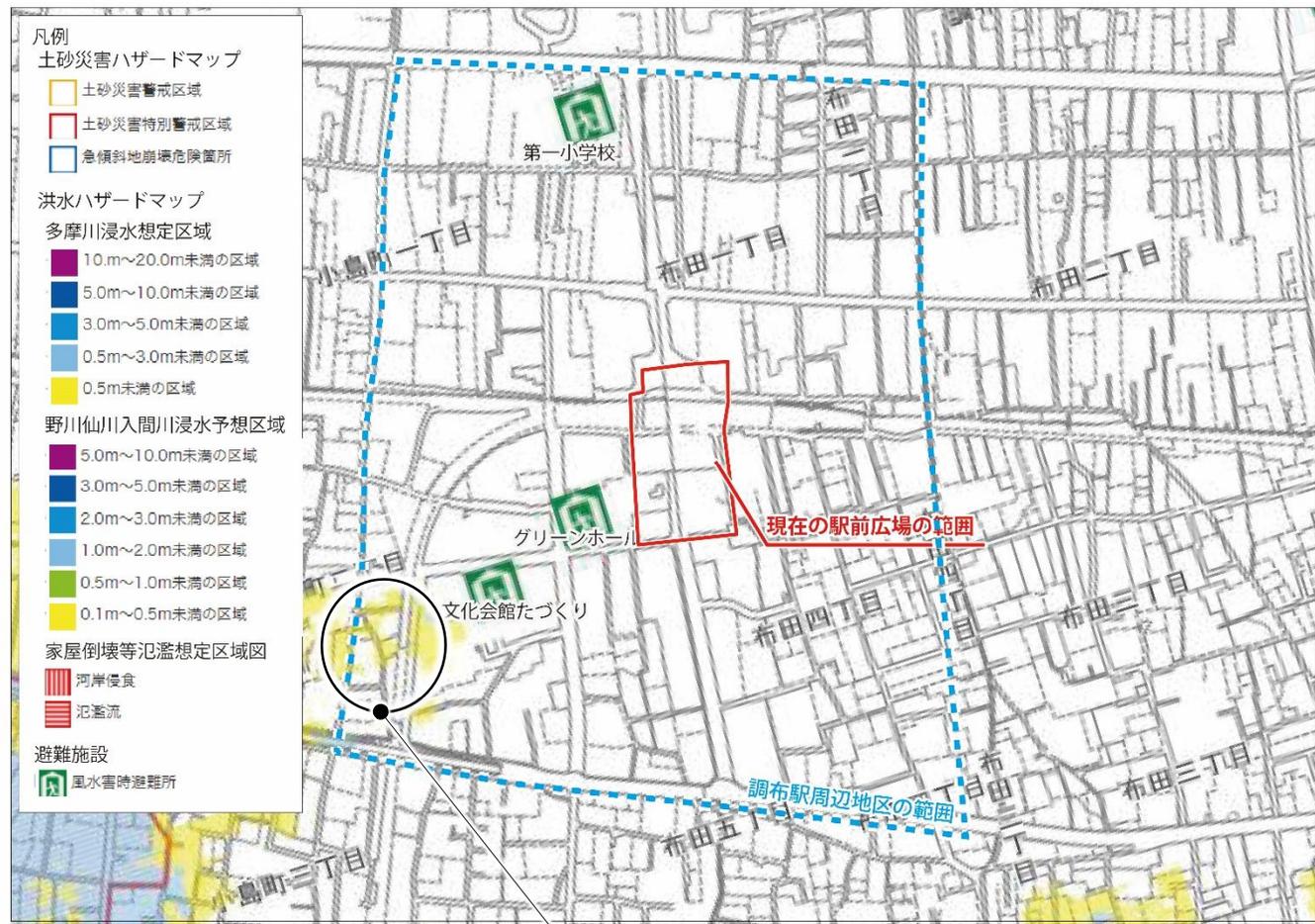
出典：令和4年度多摩地域土地利用現況調査

(5) 災害危険性・避難場所等

地区の南西部の一部に、0.5m未満の浸水が予想・想定される区域が存在するものの、**地区の大部分において、土砂災害や洪水等の災害危険性は低いとされています。**地区内では第一小学校、グリーンホール、文化会館たづくりの3施設が風水害時の避難所として指定されていますが、**地区西側に立地が偏っています。**

地区の大部分において、土砂災害や洪水等の災害の危険性は低いとされています。

地区内には、第一小学校、グリーンホール、文化会館たづくりの3施設が風水害時の避難所として指定されています。



▲ハザードマップ

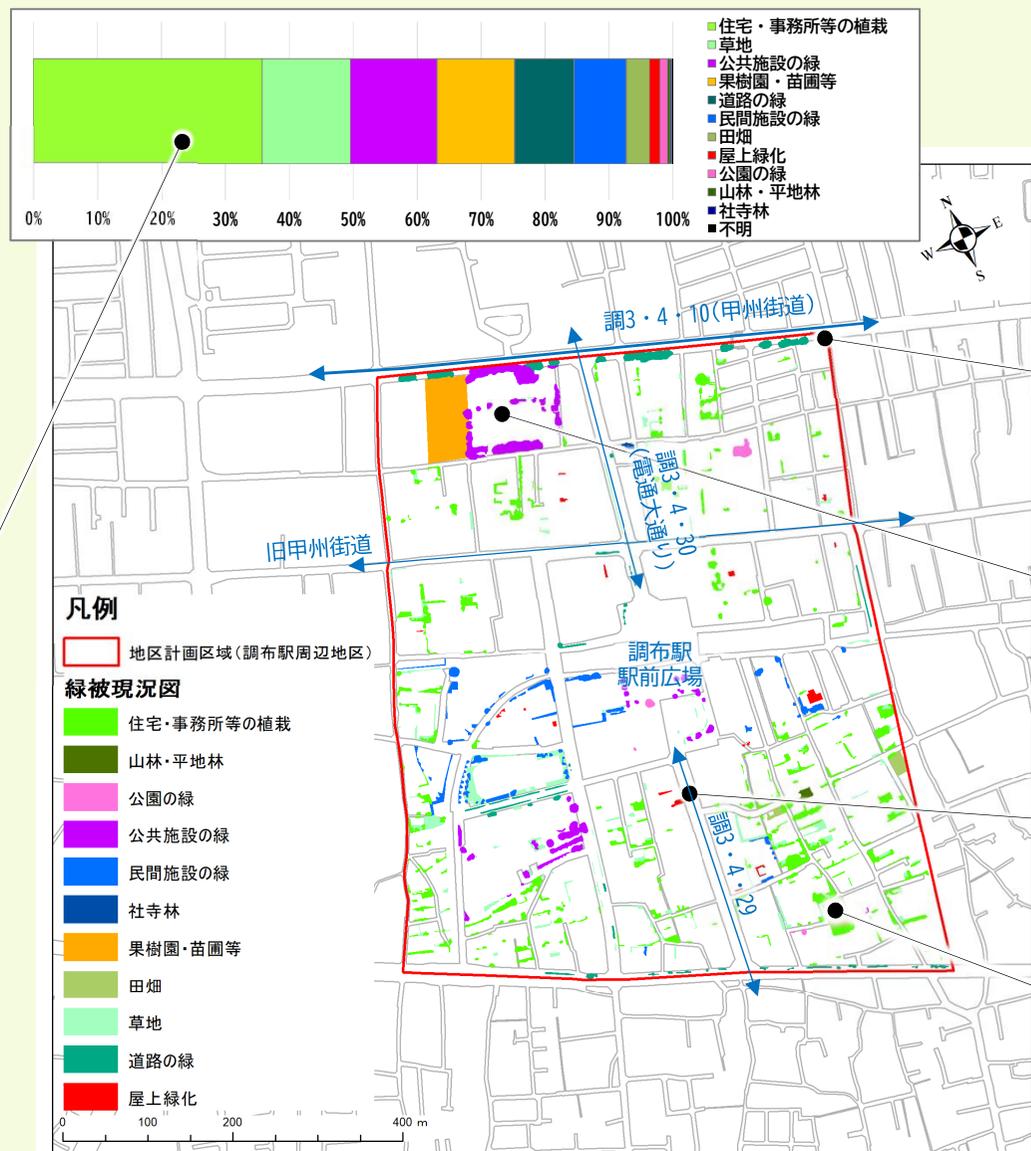
地区の南西部の一部に、多摩川浸水想定区域（0.5m未満）がかかっています。

出典：調布まっぴ

(6) 緑被率

調布駅周辺では、まとまった緑は少ないものの、住宅・事務所の植栽により地区内全体にまんべんなく緑が存在しています。しかし、調布市全体の緑被率が約30%であるのに対して、調布駅周辺地区の緑被率は9%となっています。

地区内の緑の多くは、住宅・事務所の植栽によるものです。



甲州街道沿いに連続する緑が見られます。

第一小学校の緑及び隣接する生産緑地の存在により、地区北西側にはまとまった緑が存在します。

都市計画道路調3・4・30, 都市計画道路調3・4・29沿いを中心に、屋上緑化が点在しています。

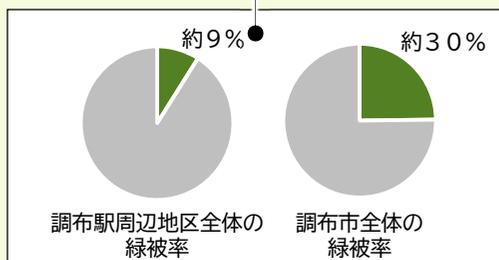
地区南東部に農地が点在しています。

▲令和元年度調布市緑被調査

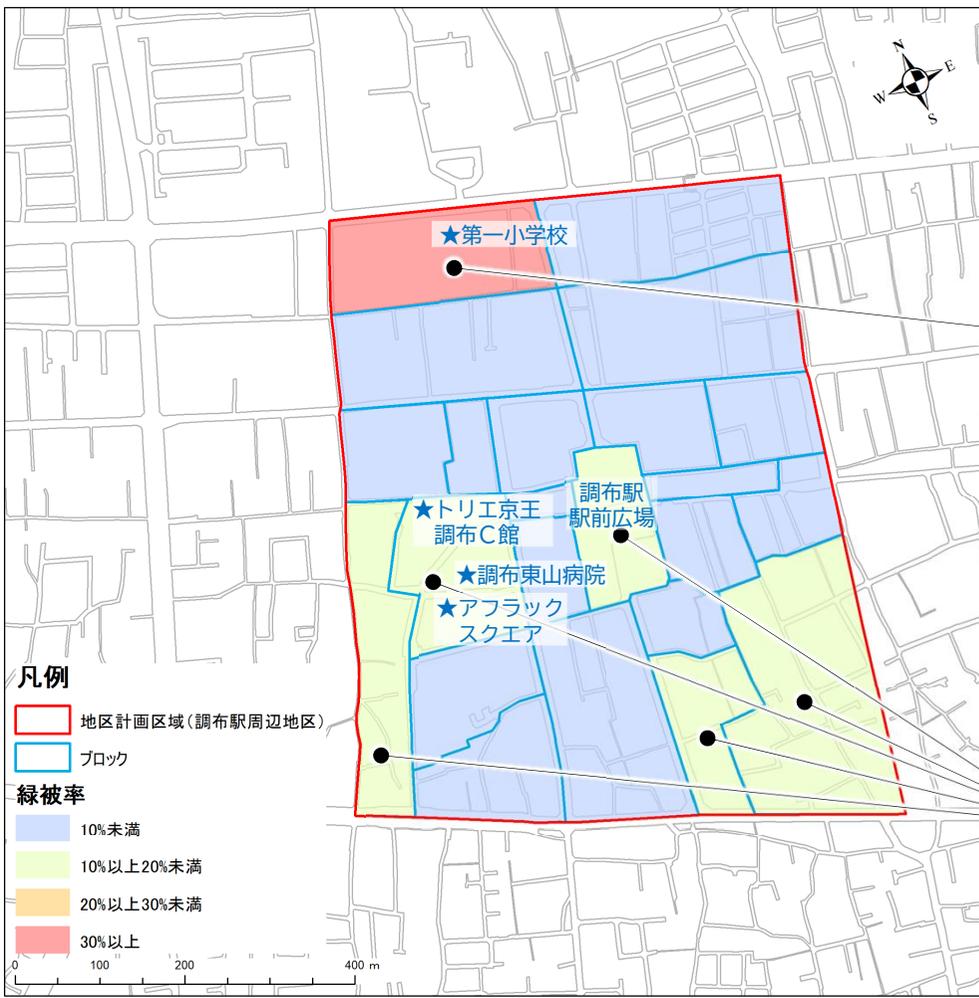
出典：調布まっぴ

調布駅周辺地区の現況

調布市全体の緑被率が約30%であるのに対して、調布駅周辺地区は約9%となっています。



都市機能が集積している調布駅周辺地区内の緑被率はほとんどのブロックで20%未満にとどまっています。



第一小学校及び生産緑地のまとまった緑の存在は、緑被率の高さにも表れています。

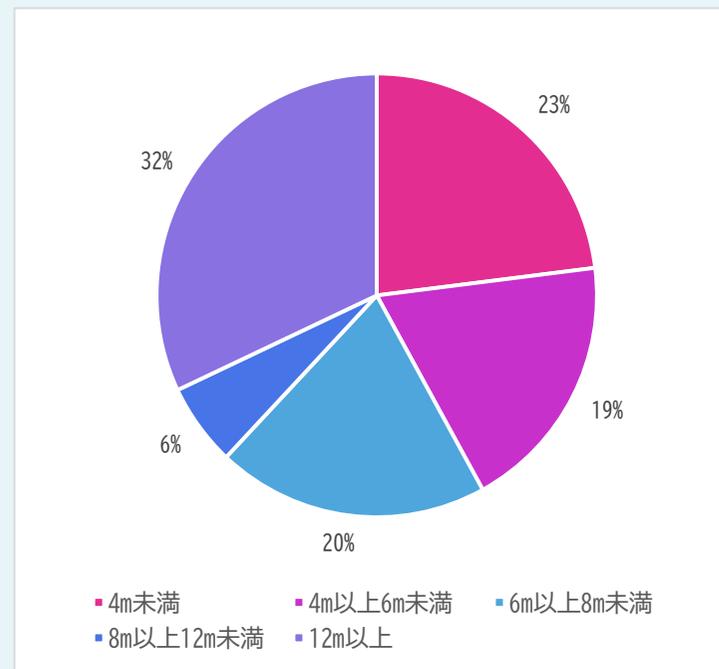
大規模な民間施設や公共施設が立地するブロックや、農地が点在するブロック、オープンスペースが豊富なブロックでは、地区の中で比較的高い緑被率を示しています。

▲ブロック別緑被率

出典：令和元年度調布市緑被調査

(7) 道路幅員等

調布駅周辺地区では、甲州街道、旧甲州街道、品川通りといった幹線道路の他に、都市計画道路の整備も進んでおり、幅員12m以上の広幅員の公道が地区内公道総延長の約30%を占めています。
 一方で、地区南東側を中心に、幅員4m未満の公道が多く存在しており、地区内公道総延長の約4分の1を占めています。
 また、旧甲州街道等、幅員は確保できているものの、歩道が狭い路線が存在しています。

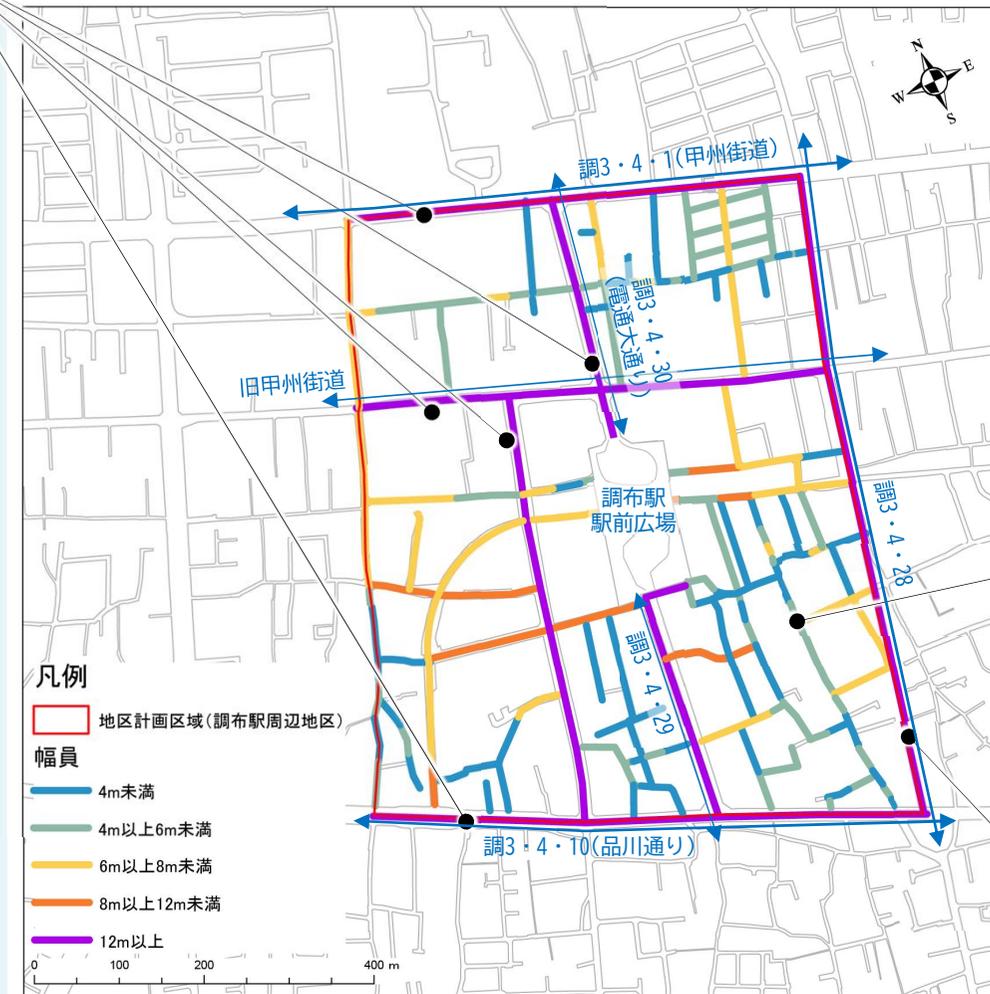


▲地区内公道の総延長に占める幅員別公道延長の割合

出典：調布市道路台帳

調布駅周辺地区の現況

地区の骨格を形成する幹線道路等は、幅員12m以上となっています。



▲道路幅員

出典：調布市道路台帳

地区南東側に、幅員4m未満の公道が多く存在しています。地区内の公道総延長のうち、幅員4m未満の公道の総延長が約4分の1を占めています。

整備中の都市計画道路調3・4・28も幅員12m以上となる予定です。

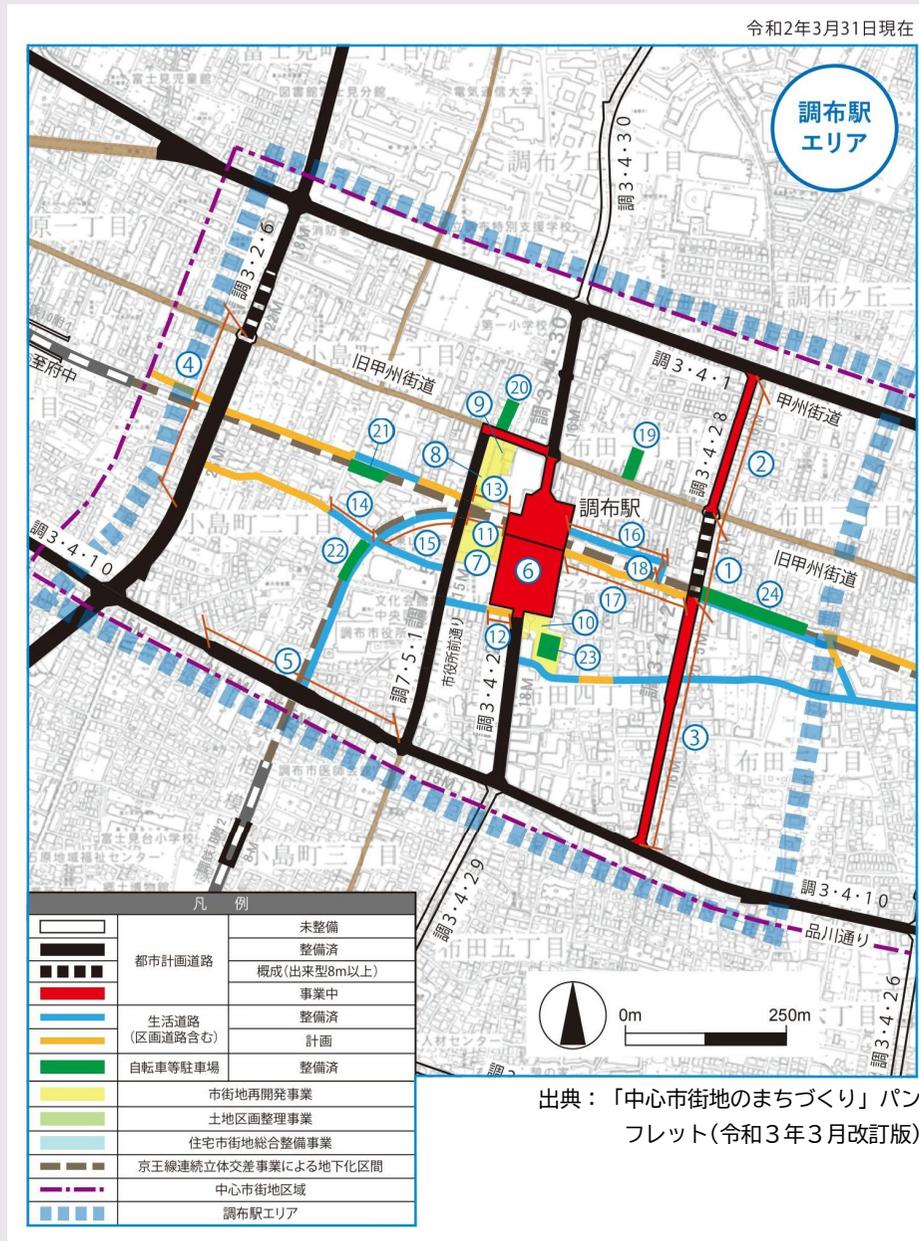
(8) 道路等の整備状況

近年の主な調布駅周辺の道路等の市街地整備状況について示します。

- 調布駅前広場については、平成26年(2014)年10月に事業認可を取得し、平成28年(2016)年度から段階的に整備を進めています。
- 駅前広場を整備することで、鉄道やバスなどの公共交通への乗り継ぎの利便性を向上させるとともに、うるおいとにぎわいのある空間を創出していきます。
- 都市計画道路は、道路交通ネットワークの形成と交通円滑化を図るために整備を推進するとともに、駅周辺の回遊性を高めるため、あわせて生活道路・地区施設整備事業を推進します。
- 自転車等駐車場については、平成27年度に調布南第1自転車駐車場、平成29年度に調布西第1路上自転車等駐車場などを整備しました。

事業種別	番号	名称	事業者	概算 総事業費 (百万円)	整備期間(年度)							
					R1以前	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
都市計画道路 整備事業	1	調布3・4・28号線(京王線~旧甲州街道)	調布市	2,583	H28概成							
	2	調布3・4・28号線(旧甲州街道~国道20号)	調布市	3,889	(H24~)			(R4予定)				
	3	調布3・4・28号線(品川通り~京王線)	調布市	5,535	(H24~)							(R8予定)
	4	調布3・2・6号線	東京都	-	H27完了							
京王線連続立体交差事業	5	調布3・4・10号線	調布市	198	H26完了							
駅前広場整備事業	6	調布駅前広場	調布市	検討中	(H26~)						(R7予定)	
市街地再開発事業	7	調布駅南第1地区第一種市街地再開発事業	組合	8,920	H20完了							
	8	調布駅北第1A地区第一種市街地再開発事業	組合	8,980	H29完了							
	9	調布駅北第1B地区第一種市街地再開発事業	個人施行者	4,350	H27完了							
	10	調布駅南口東地区第一種市街地再開発事業	組合	10,010	H27完了							
生活道路・ 地区施設整備事業	11	市道南29-5号線(調布区画道路1号)	調布市	検討中	検討中							
	12	市道南27号線(調布区画道路2号)	調布市	検討中	検討中							
	13	市道南20号線(調布区画道路3号)	調布市	検討中	検討中							
	14	市道南15号線(調布区画道路7号)	調布市	74	H29完了							
	15	市道南18-9号線(調布区画道路9号)	調布市	18	R1完了							
	16	市道南22号線(調布区画道路11号)	調布市	81				(R5予定)				
	17	市道南26号線(調布区画道路12号)	調布市	874	(H19~)						(R7以降)	
	18	市道南26-17号線(調布区画道路13号)	調布市	63	H29完了							
自転車等駐車場整備事業	19	調布駅北第1自転車駐車場	自転車駐車場整備センター	-	H26完了							
	20	調布駅北第2自転車駐車場	自転車駐車場整備センター	-	H25完了							
	21	調布市立調布西第2路上自転車等駐車場	調布市	-	H30完了							
	22	調布市立調布西第1路上自転車駐車場 調布市立調布西第3自転車駐車場	調布市	-	H29完了			R2完了				
	23	調布市立調布南第1自転車駐車場	調布市	-	H26完了							
	24	調布市立調布東第1、2路上自転車等駐車場	調布市	-	H30完了							

調布駅周辺地区の現況



2. 駅前広場の整備計画

調布駅前広場は、交通ロータリーの整備による交通結節機能の向上と、市民が利用できるイベント空間及び災害時への対応を兼ね備えた環境空間としての広場機能の創出に向けて、平成28年度から段階的に整備を進めており、以下に示す内容で令和7年度までに完成を予定しています。



ゾーニングについて

4つのゾーニングを設定し、それぞれのゾーンのイメージに合わせた整備を行っていきます。

- ① イベントゾーン**
 - ハレの場として賑わいや交流を創出する空間
 - 日常の憩いや交流を創出する空間

- ② コミュニティゾーン**
 - 品のある落ち着いた空間
 - 子どもからお年寄りまで誰もが憩い・くつろぐ空間

- ④ おもてなしゾーン**
 - 市の新たな顔・玄関口としての雰囲気演出する空間

- ③ みどりの庭ゾーン**
 - テナントビル等と緩やかに分節する空間



歩行者動線



調布駅から南北バスロータリーや周辺商業施設、駅周辺の公共施設をつなぐ経路を歩行者動線に設定しました。

誘導用ブロック



視覚障害者団体との意見交換でのご意見を踏まえ、歩行者動線の上に誘導用ブロックを配置します。

イベント空間



歩行者動線や調布駅前広場周辺の空間特性を踏まえ、イベント空間(約2,000㎡)を設定しました。

利用のイメージ



3. 幹線・生活道路の位置づけ

調布市道路網計画や地区計画，バリアフリー基本構想に基づく，調布駅周辺地区周辺における幹線道路，生活道路の位置づけ状況について整理します。また，都市再生整備計画に基づく基幹事業実施箇所を示します。

凡例	
	①調布市道路網計画における広域道路網
	②調布市道路網計画における地区内道路網
	③地区計画における歩行者回遊軸
	④地区計画における区画道路
	⑤地区計画における敷地内通路
	⑥地区計画における歩行者用通路
	⑦調布市バリアフリー基本構想における生活関連経路等
	⑧都市再生整備計画基幹事業(まちなかウォークアプル推進事業)実施箇所





凡例

- ①調布市道路網計画における広域道路網
- ②調布市道路網計画における地区内道路網
- ③地区計画における歩行者回遊軸
- ④地区計画における区画道路
- ⑤地区計画における敷地内通路
- ⑥地区計画における歩行者用通路
- ⑦調布市バリアフリー基本構想における生活関連経路等
- ⑧都市再生整備計画基幹事業(まちなかウォーカブル推進事業)実施箇所

①調布市道路網計画における広域道路網【広域道路網に期待される役割と機能】

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、良好な都市形成に寄与するよう計画された道路です。

②調布市道路網計画における地区内道路網【地区内道路網に期待される役割と機能】

地区内道路網の検討対象路線である生活道路は、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。

④地区計画における区画道路【地区施設の整備の方針】

商業・業務・文化・居住等の生活機能がバランスよく整えられ、にぎわいと活気ある市街地形成のため、道路、公園等の公共施設を適切に配置します。また、駅前広場と周辺地区の歩行者のアクセス性及び安全性に配慮した快適な歩行空間を確保するとともに、回遊性を高め、合わせて防災性の向上を図るため、公共空地を適切に配置します。

⑦バリアフリー基本構想における生活関連経路等

【移動等円滑化に関する事項 道路の移動等円滑化】

引き続き未完了事業を推進するとともに、調布駅前広場整備等の関連事業と合わせて、道路のバリアフリー化を進めていきます。また、既にバリアフリー化が図られている経路については、舗装や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽等の適切な維持管理を実施します。

⑧都市再生整備計画(令和5年3月15日公表)における基幹事業を実施する道路

【都市再生整備計画の整備方針等】

【魅力ある滞留空間の創出】 【調布駅前広場】

- ・ 調布駅周辺のウォーカブル区域の人々が集いやすい駅前広場に整備することで、駅前広場の各ゾーンをつなぎ、周辺の公共施設や商業施設への移動や滞在の快適性に寄与する役割を持たせます。

【にぎわいのある歩行者空間の創出】 【鉄道敷地】

- ・ 緑道にはスポットに市民や来訪者が立ち寄りとなるような仕掛けづくりを整備し、にぎわいや回遊性を創出します。また、旧甲州街道や周辺の公園施設等を含め、だれもが憩い楽しめる空間整備に向けた整備を行います。

【快適に歩ける空間の創出による地域の回遊性向上】

- ・ 歩行者の利便性・まちの回遊性の向上を図り、ウォーカブル区域である駅前広場と鉄道敷地をつなぐ一体的な快適性の創出を図ります。

参考 2

調布駅周辺地区の現況

【調3・4・1（甲州街道）】



甲州街道の沿道では、電気通信大学や調布市立第一小学校など教育機関が多く立地している。

駅から天神通りを抜ける歩行者が多く、周辺には飲食店などの商業も集積している。

【主要地方道12号】



主要地方道12号の沿道は、生活用品店などが建ち並んでいるが、駅周辺の通りに比べて、人通りが少ない。

【市道S1号線・市道S2号線・市道S5号線】



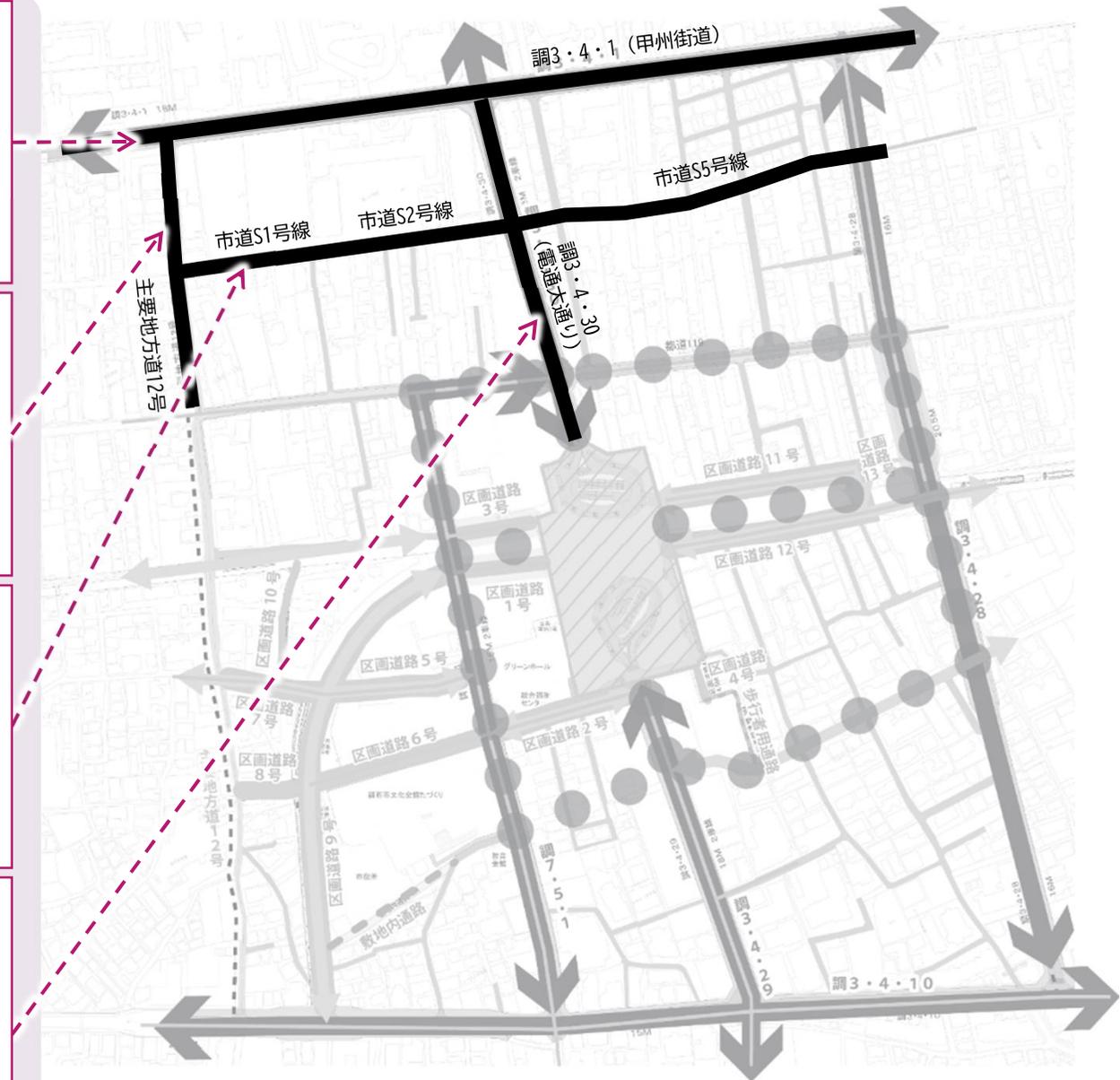
既存の複数の商店街を中心に個人商店が建ち並んでいるが、駅前広場周辺に比べて、人通りが少なくなっているエリアもある。

【調3・4・30】



都市計画道路調3・4・30の沿道では、パルコや西友など複合商業施設が建ち並んでおり、人通りが多い。

都市計画マスタープランにおいて、北の深大寺、南の多摩川とつながる緑の連結軸に位置付けているが、現状では連続性を感じられる緑が少ない。



【旧甲州街道】



旧甲州街道は、沿道商店街への買い物等の生活交通の中心的な役割を担っている。現況歩道は幅が狭く、地権者の協力のもと壁面セットバックによる歩行空間確保を進めている。

駅前広場や鉄道敷地から旧甲州街道へ歩行者が通り抜けしにくい。

都市計画道路調3・4・30と旧甲州街道のスクランブル交差点で信号を待つ歩行者のための滞留空間が不足している。

【区画道路3号から市道S56号】



区画道路3号沿いに整備された「つつみち」は、トリエ京王調布C館の敷地内にて誰もが利用できる場として一般に開放され、食事や遊びなどの多様な活動が行われる滞留空間として利用されている。

【区画道路1号・9号】



区画道路1号の沿道は、大規模な商業・業務施設が立地している。

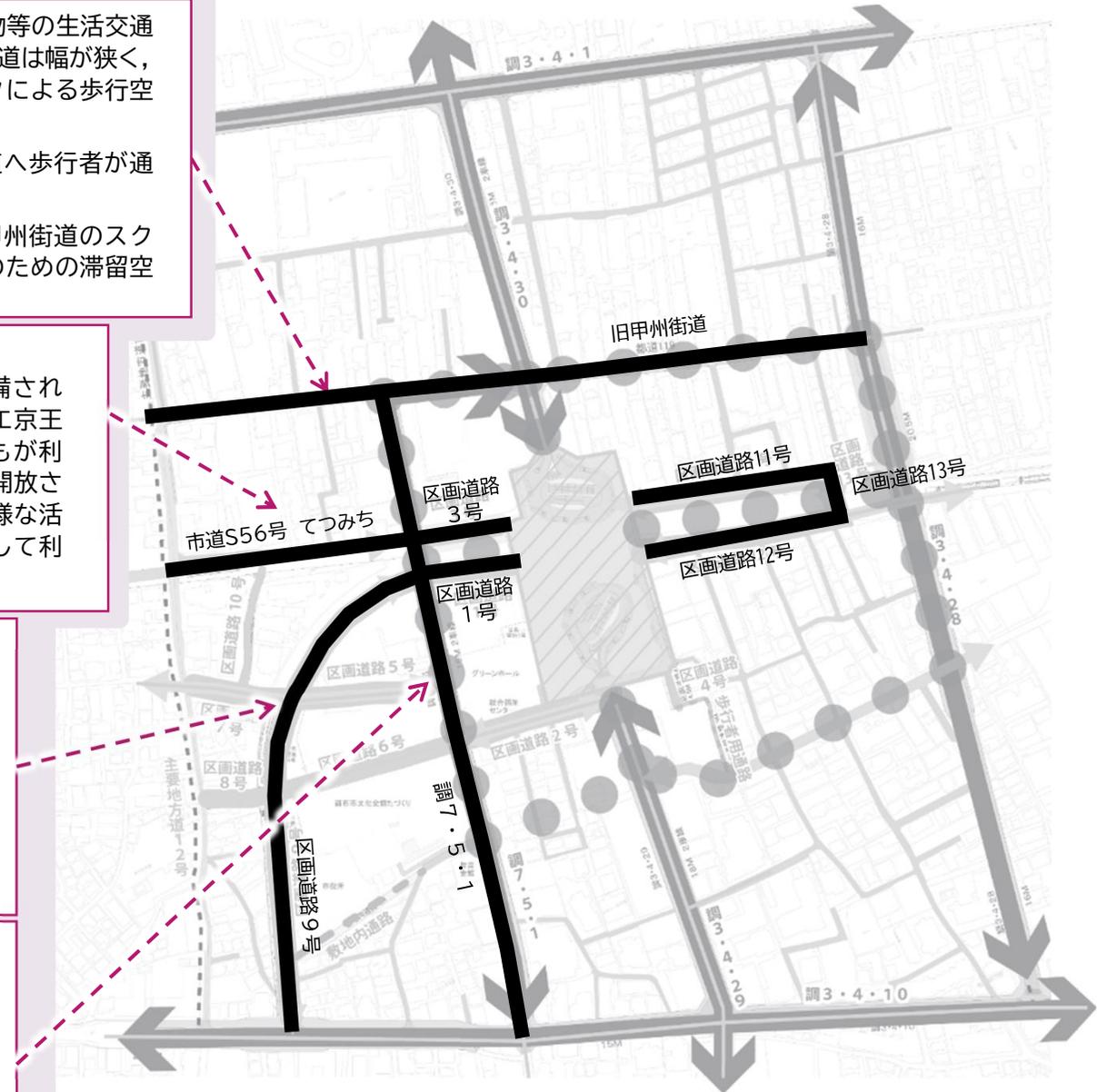
区画道路9号の沿道は、調布市役所や文化会館づくりなどの公共施設や駐輪場が立地しており、歩行者と自転車の通行量が多い。

【調7・5・1】



調布市役所等の公共公益施設や商業・業務施設が集積している。

沿道の開発にあわせて、空地が確保され、歩行者の通行や滞在の空間として利用されている。



参考 2

調布駅周辺地区の現況

【調3・4・28】



都市計画道路の整備が進んでおり、周辺の街並みが順次更新されている。

都市計画道路調3・4・28では、広幅員の歩道が整備されている。

【調3・4・29】



調布駅前広場へ接続する通りであり、主要な商業・業務施設が多く立地している。

都市計画マスタープランにおいて、北の深大寺、南の多摩川とつながる緑の連結軸に位置付けているが、現状では連続性を感じられる緑は限定的である。

【駅南側の歩行者回遊軸、市役所南側道路・敷地内通路】



都市計画道路調3・4・29の東側は、低層の住宅が集積している。

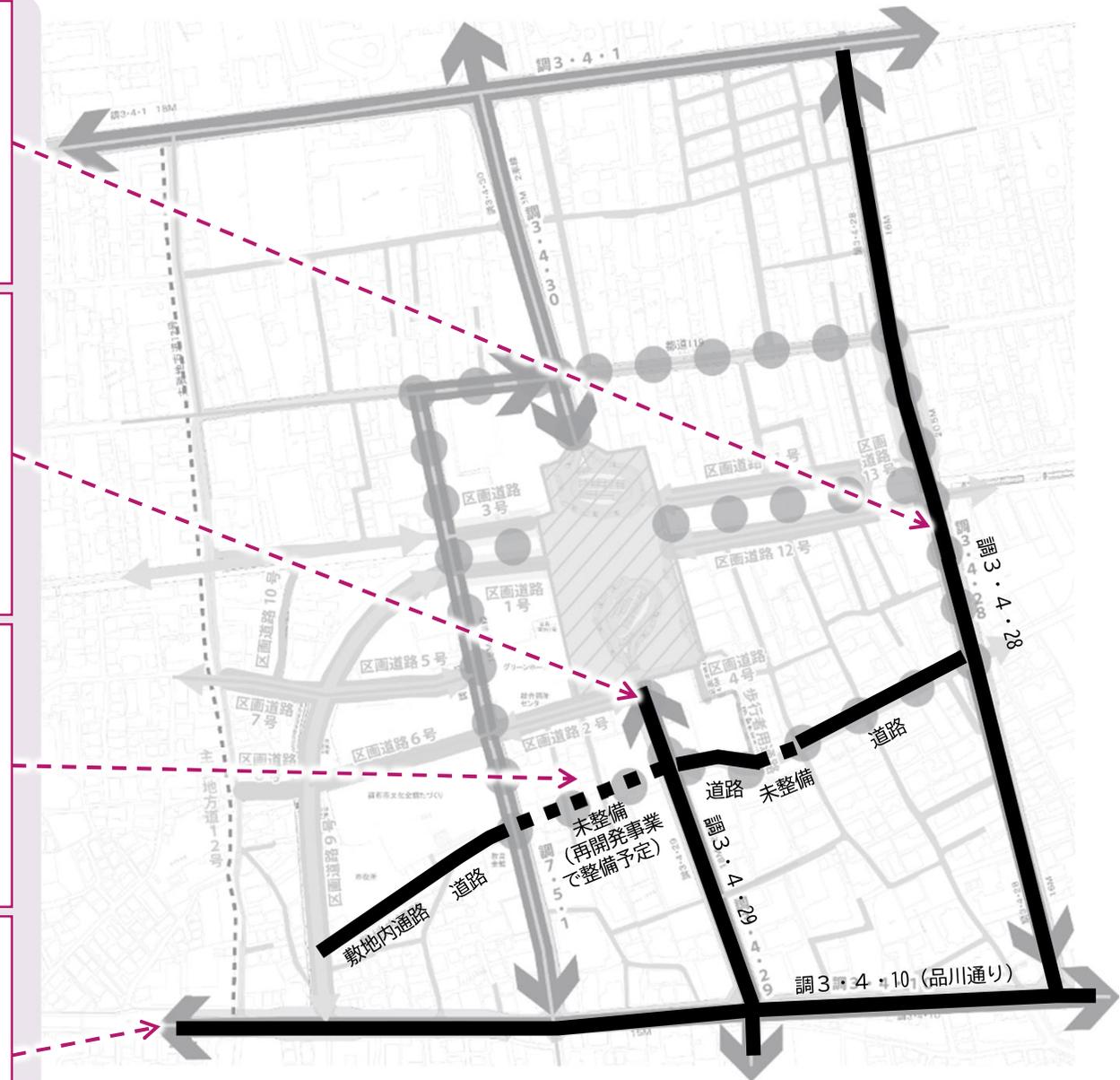
都市計画道路調3・4・29の西側は道路が未整備の部分もあるが、今後、再開発事業で歩行者空間の整備が予定されている。

【調3・4・10（品川通り）】



地区の骨格を形成し東西に延びる都市計画道路調3・4・10（品川通り）の沿道は、中高層の商業・業務や住宅が集積している。

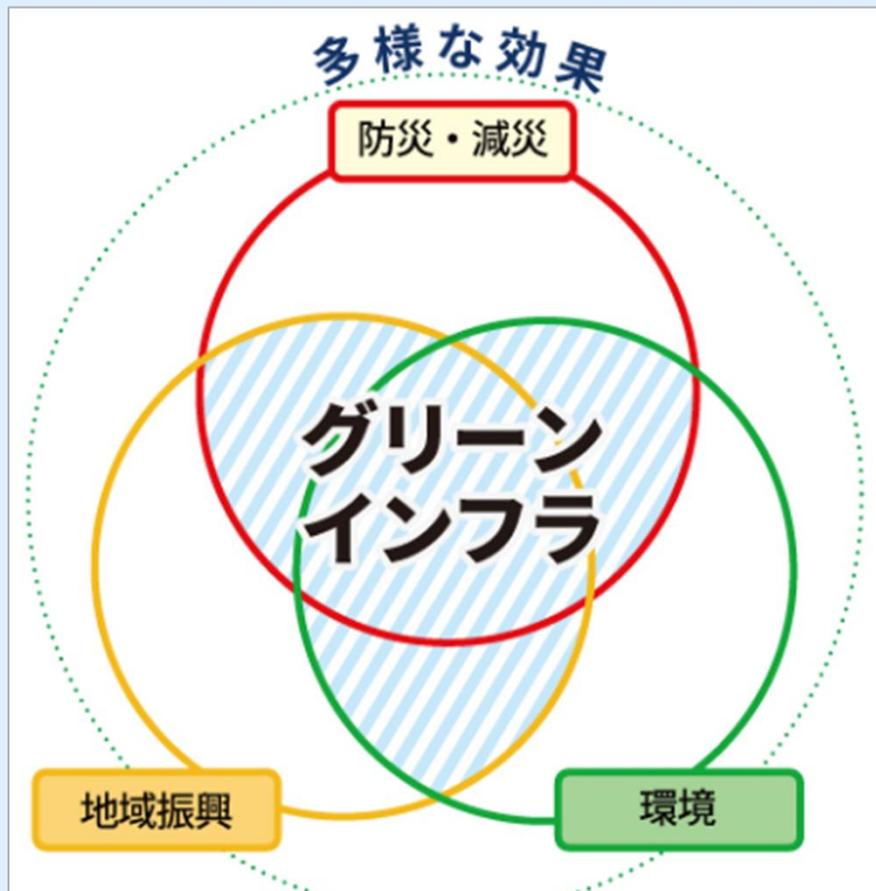
西側では自転車通行空間が整備されている。



社会情勢の変化 調布駅周辺地区を取り巻く社会情勢の変化を整理します。

近年の社会情勢の変化として、新型コロナ危機やデジタル化の進展、及びこれらに伴う人々の価値観の多様化、SDGsの考え方の普及、広域・激甚化する災害をはじめ深刻化する気候変動の影響への対応等が挙げられます。

こうした社会情勢の変化により、近年では、都市におけるオープンスペースのニーズの高まりや、歩きやすく快適な空間づくり、多様な働き方や暮らし方への対応、デジタル技術を活用したスマートシティへの転換、持続可能性の向上、多様性を受け入れる社会づくり、災害に強い街づくりやゼロカーボンシティ実現に向けた取組等が重要視されるようになっていきます。

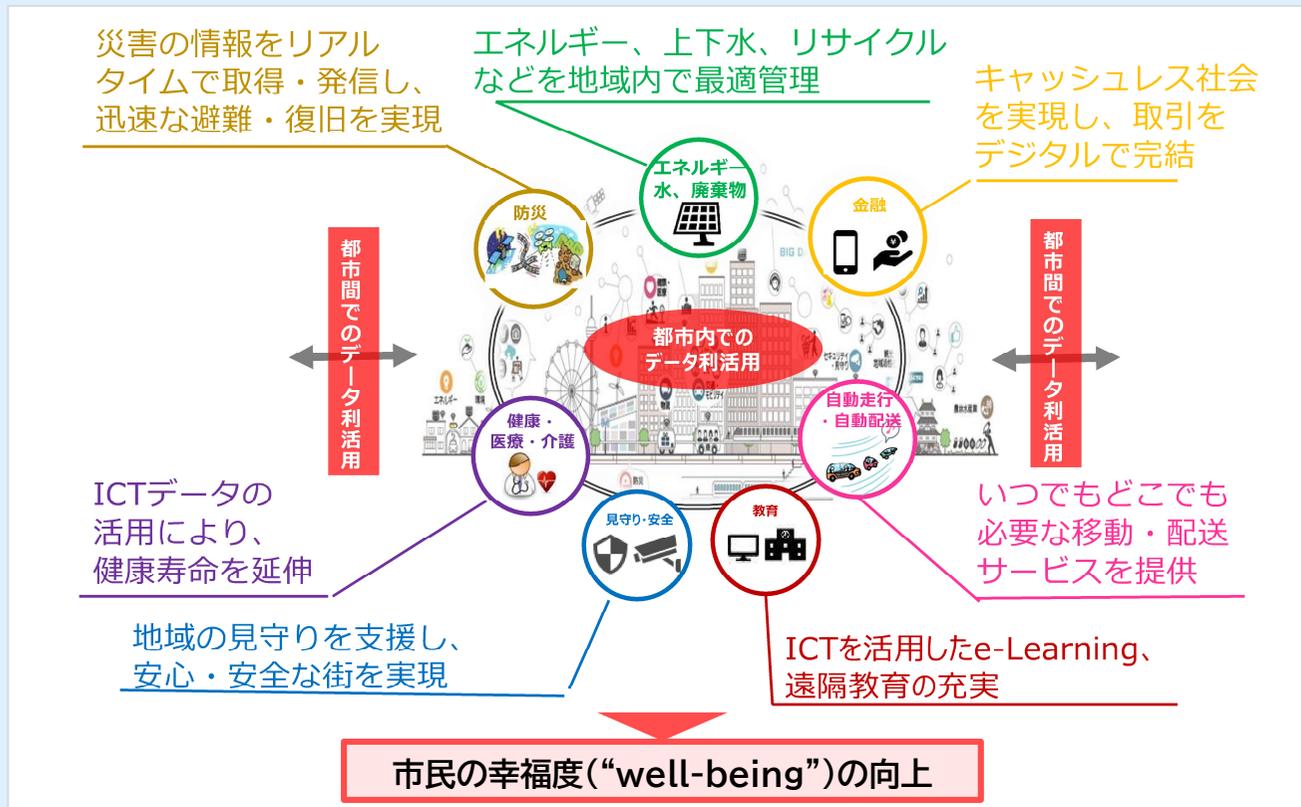


グリーンインフラの概念

出典：国土交通省グリーンインフラポータルサイト

グリーンインフラとは、**自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方**のことです。こうした考え方を取り入れた市街地整備をすることにより、コミュニティ活動の活発化等、地域振興に関する課題の解決につながることも期待できるといわれています。

調布市の考え方 調布市基本構想では、豊かでもくもりのある自然環境を次世代に継承するため、水と緑を創り、守り、育て人と自然が共生するまちづくりを進めるとしています。また、併せて、自然環境が有する機能を活用して、地域の魅力・住環境の向上や防災・減災等の多様な効果を得るグリーンインフラの考え方を取り入れた取組を推進するとしています。



スマートシティのイメージ

出典：スマートシティガイドブック（概要版），内閣府・総務省・経済産業省・国土交通省
スマートシティ官民連携プラットフォーム，令和3年

デジタル技術を活用して、**社会の様々な課題を解決し、生活利便性の向上や効率的な都市運営を実現**する都市のあり方＝「スマートシティ」への転換が注目されています。

調布市の考え方

調布市基本構想では、新型コロナウイルスの感染拡大と相まって、国や東京都は相次いで、デジタル化に関する方針を打ち出す中、市としても、行政手続きや市民サービスのデジタル化が求められており、デジタルディバイド対策に十分な配慮を行いつつ、デジタル技術やデータを活用した市民の利便性の向上を目指し、積極的な取組を推進するとしています。



SDGs 17のゴール

出典：国際連合広報センターホームページ

SDGsとは、平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載されている、**令和12年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標**です。

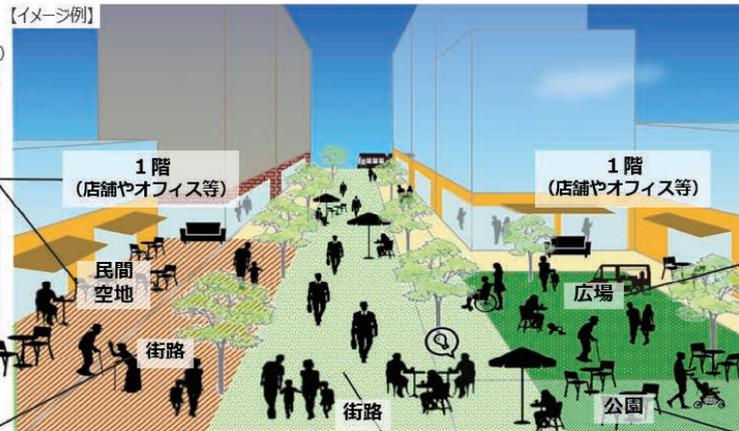
貧困や飢餓、ジェンダー平等などといった問題から、働きがいや経済成長、気候変動に至るまで、21世紀の世界が抱える様々な課題を包括的に捉えた、17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「**誰一人取り残さない (leave no one behind)**」ことを誓っています。

調布市の考え方 調布市基本構想では、SDGsに掲げられた各目標の達成に資する取組を推進するため、様々な主体と連携・協力しながら施策を展開していくことが不可欠としています。

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化 (宮崎県日南市)



【イメージ例】



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森 (東京都中央区)



駅前のトランジットモール化と広場創出 (兵庫県姫路市)



道路を占拠した夜間オープンカフェ (福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)

車中心から人中心の空間への転換や、**居心地が良く歩きたくなるまちなか**を形成していくことが重要とされています。

調布市の考え方

調布市都市計画マスタープランでは、駅周辺などまちなかでの広場空間や歩行者空間の充実により、回遊性の向上や滞留空間の創出を図り、だれもが安全・快適に利用できる居心地の良いまちなかを形成するとしています。

Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

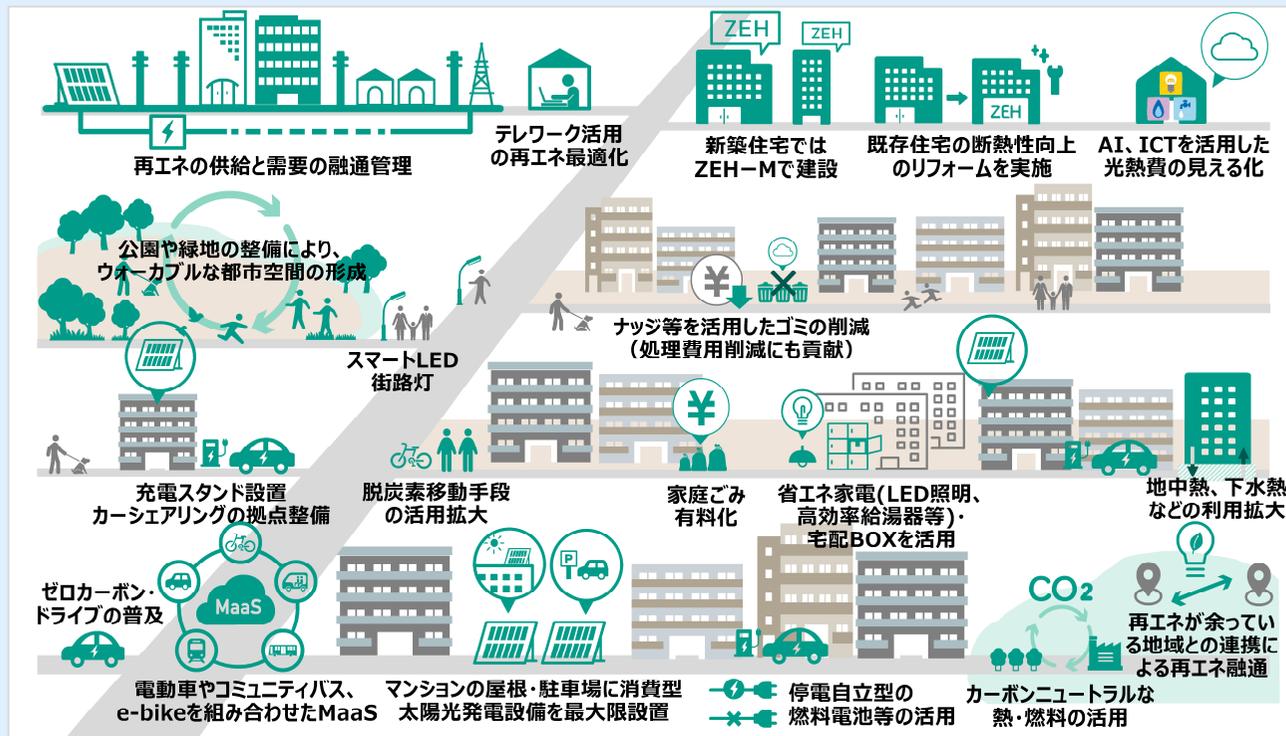
多様な人の多様な用途、使い方

Open

開かれた空間が心地よい

居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成イメージ

出典：ストリートデザインガイドライン (ver2.0), 国土交通省, 令和3年



地域における脱炭素化の取組イメージ (集合住宅)

出典：地域脱炭素ロードマップ (概要)，国・地方脱炭素実現会議，令和3年

脱炭素社会とは、令和32年までに**二酸化炭素など温室効果ガスの排出を全体としてゼロ**にする、2050年カーボンニュートラルを達成した社会のことです。地域における脱炭素化は、市民・市内事業者・自治体など地域の関係者が主役となり取り組むことで、**経済を循環させるとともに、防災や暮らしやすさの向上など地域の課題を合わせて解決していくことを期待**できます。

調布市の考え方 調布市基本構想に基づき、脱炭素・循環型社会へと変革し、気候変動の抑制に貢献できる環境にやさしいまちづくりを進めていきます。また、令和3年4月に市議会と共同で行った「調布市ゼロカーボンシティ宣言」の実現に向けて、市民や事業者等の多様な主体と協働し、オール調布で取組を推進します。