

調布市道路網計画(案)

令和7年12月

調布市

はじめに

都市計画道路は、多様な機能を有する最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づき計画決定された道路です。都市計画道路は、市民生活を支える重要な都市基盤として、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。調布市の多くの都市計画道路は昭和37年に計画決定され、市は、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し、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月には、市における最上位計画である「調布市基本構想」における将来都市像及び都市計画（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、これまでの都市計画道路と地区内道路の計画を一体的に見直し、市を取り巻く状況等に対応した「調布市道路網計画」を策定しました。

調布市道路網計画の策定以降、自動車以外の移動手段の利用、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、調布市道路網計画を改定することとしました。

令和6年12月には、調布市道路網計画の改定に向けてのポイント、検討体制及び検討プロセスを定めた「調布市道路網計画の改定に向けて」を公表し、検討の各段階から市民の皆さんに意見を伺うため、「みちの井戸端会議」や「道路に関するアンケート調査」など複数の手法で市民参加を実践してきました。

この度、これまで市民の皆さんからいただいたご意見等を踏まえ、『調布市道路網計画（案）』を取りまとめましたので、本案に対する皆さんからのご意見を募集します。

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	
	(2) 計画期間	
	(3) 道路網計画の位置付け	
	(4) 道路網構築の体系	
	(5) 道路網計画の構成	
2	現状と課題	5
	(1) 社会状況の変化	
	(2) 市民ニーズの把握	
3	これからのみちづくり	16
	(1) 調布市の道路網の将来ビジョン	
	(2) みちづくりの基本理念	
4	道路網構築の目標	22
5	目指すべき道路網	23
	(1) 検討の方法	
	(2) 道路網計画の検討対象路線	
	(3) 広域道路網と地区内道路網に期待される機能と役割	
	(4) 道路網構築の視点	
	(5) 必要性が確認されなかった路線	
	(6) 地区内道路網における幅員の考え方	
	(7) 目指すべき広域道路網（案）	
	(8) 目指すべき地区内道路網（案）	
6	道路整備プログラム	34
	(1) 道路整備プログラムの構成	
	(2) 広域道路整備プログラム（案）検討の視点	
	(3) 広域道路整備プログラム（案）	
	(4) 地区内道路整備プログラム（案）検討の視点	
	(5) 地区内道路整備プログラム（案）	
7	目指すべき道路網の実現に向けて	42
	(1) 道路網計画で位置付けた各路線の検討の進め方	
	(2) 定期更新の仕組み	
	(3) 道路網計画の進捗状況の共有	

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、街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。

道路網計画の策定以降、自動車以外の移動手段の利用、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。

(2) 計画期間

本計画は、現在、東京都と関係市区町で検討している、「東京における都市計画道路の整備方針」の計画内容及び計画期間と整合を図り、計画期間を15年とします。また、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。

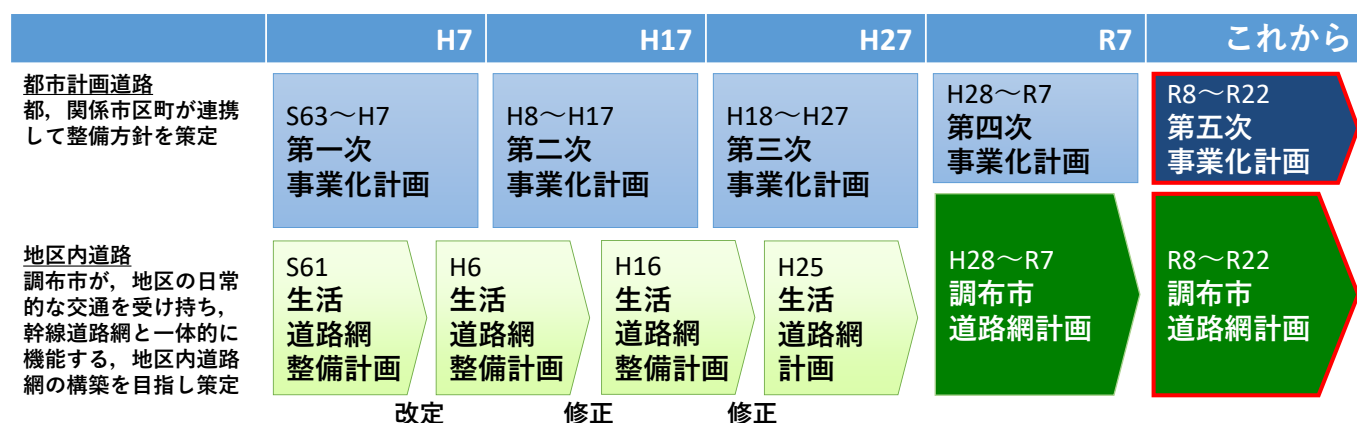


図 市における都市計画道路、地区内道路の計画の変遷

（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「調布市基本構想」における将来都市像「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」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「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」の実現に向けた関連計画として策定するものです。

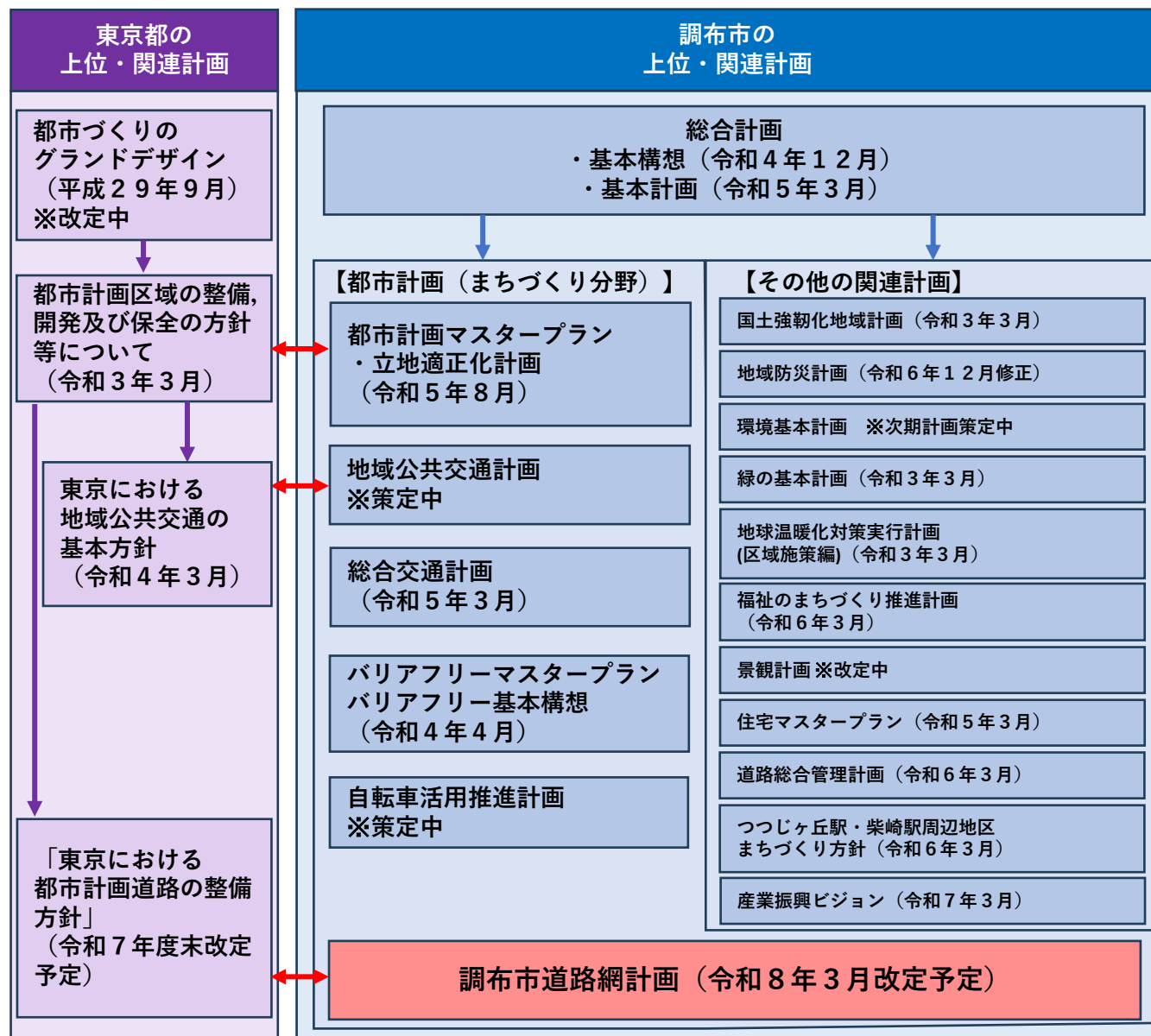
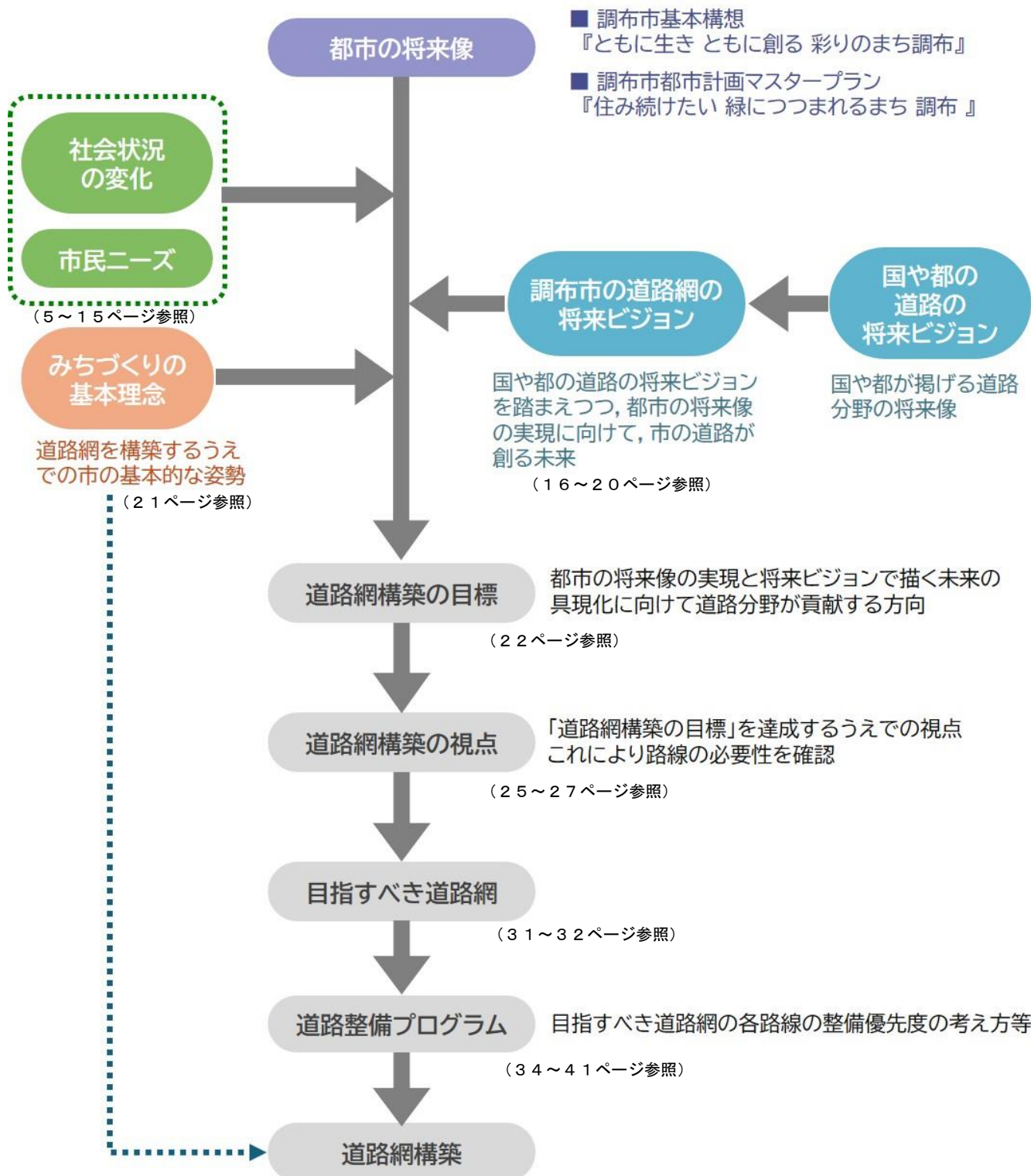


図 道路網計画の位置付け

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

１）広域道路網計画

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

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

２）地区内道路網計画

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

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

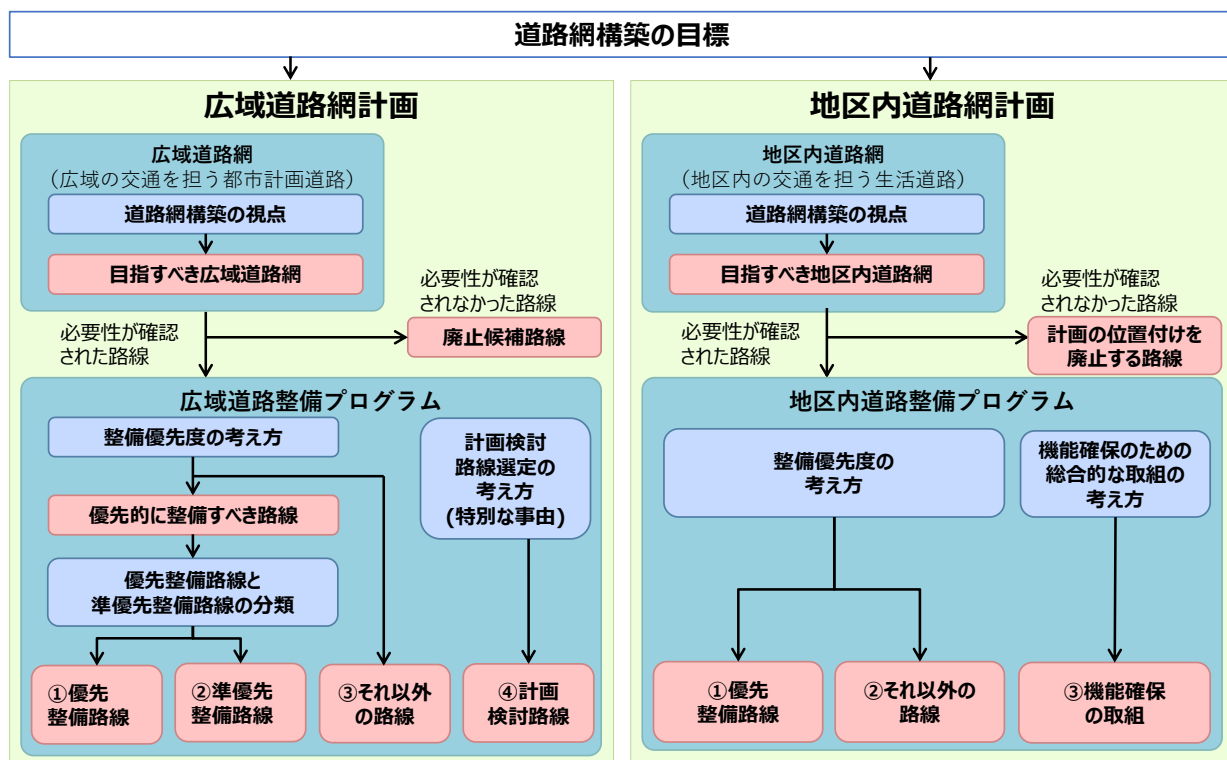


図 道路網計画の構成

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7割の路線について、事業着手しています。（令和7年12月末時点）

一方、調布市内の都市計画道路（延長約5.5km）の令和7年12月末時点の整備率は約56%であり、多摩地域の平均整備率約63%（令和5年度末時点）より低い状況にあります。

表 広域道路網 優先整備路線の進捗状況

■ 優先整備路線（都施行）（4路線）

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

■ 優先整備路線（市施行）（6路線）

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

・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、7路線が整備済み、7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か所のうち2か所で整備を実施し、小学校周辺は5箇所全ての対策を実施しました。（令和7年12月末時点）

一方、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7年12月末時点）です。

表 地区内道路網 優先整備路線の進捗状況

■ 優先整備路線（15路線）

No.	路線 ※	区間	延長 (m)	進捗状況
1	市道 N528 号線ほか4路線 (市道北165号線ほか4路線)	調布3・4・14号線 ～調布3・4・11号線（佐須街道）	730	一部区間事業中
2	市道 E252 号線ほか2路線 (市道東81号線ほか2路線)	調布3・4・10号線（品川通り） ～調布3・4・17号線	900	—
3	市道 W173 号線 (市道西100号線)	下石原1丁目地内	70	一部整備済（H28年度）
4	市道 S45・S56 号線 (市道南13・14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 S47 号線 (市道南15号線) (調布駅周辺地区・区画道路7号)	市道 S44 号線（市道南17号線） ～市道 S57 号線（市道南18～9号線）	80	整備済（H29年度）
6	市道 S57 号線 (市道南18～9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 S47 号線（市道南18号線）	150	整備済（R元年度）
7	市道 S66 号線 (市道南27号線) (調布駅周辺地区・区画道路2号)	小島町2丁目地内	60	事業中
8	市道 S74 号線 (市道南26号線) (調布駅周辺地区・区画道路12号)	調布3・4・28号線（蓮慶寺の通り） ～調布駅前広場	200	事業中
9	市道 S75 号線 (市道南26～17号線) (調布駅周辺地区・区画道路13号)	市道 S73 号線～市道 S74 号線 (市道南22号線～市道南26号線)	40	整備済（H29年度）
10	市道 S104 号線 (市道南25-4号線)	調布3・4・26号線（布田南通り） ～市道 S95 号線（市道南25号線）	200	事業中
11	市道 S117 号線 (市道南199号線)	市道 S146 号線（市道南137号線） ～調布3・4・26号線（布田南通り）	350	事業中
12	市道 S117 号線 (市道南199号線)	調布3・4・18号線（狛江通り） ～市道 S146 号線（市道南137号線）	220	整備済（R6年度）
13	市道 S146 号線 (市道南137号線・ 市道南140号線)	都道119号線（旧甲州街道） ～市道 C22 号線（主要市道22号線）	180	事業中
14	市道 S170 号線 (市道南155-4号線)	都道119号線（旧甲州街道） ～鉄道敷地	140	整備済（R元年度）
15	市道 S189 号線 (市道南156～8号線) (国領駅周辺地区・区画道路2号)	調布3・4・7号線～ 市道 E80 号線（市道東45号線）	100	整備済（R2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 S315 号線（市道南116号線（白山通り））	整備済（H29年度）
18	市道 C20 号線（主要市道20号線（三中通り））	—
19	市道 N582 号線（市道北272号線）	整備済（H28年度）
20	市道 E310 号線（市道東110-3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（R2年度）
23	多摩川小学校周辺	対策済（R2年度）
24	富士見台小学校周辺	対策済（R2年度）
25	若葉小学校周辺	対策済（R2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を創出します。



写真 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。



写真 旧甲州街道から甲州街道までの区間



写真 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す。



写真 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、にぎわいや交流，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。



写真 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。



写真 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。



写真 多摩川小学校周辺の対策事例

3) 市を取り巻く状況

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、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50%を超えています。また、高齢人口は、今後も上昇する見通しであり、令和22（2040）年には30.4%になることが予測されています。

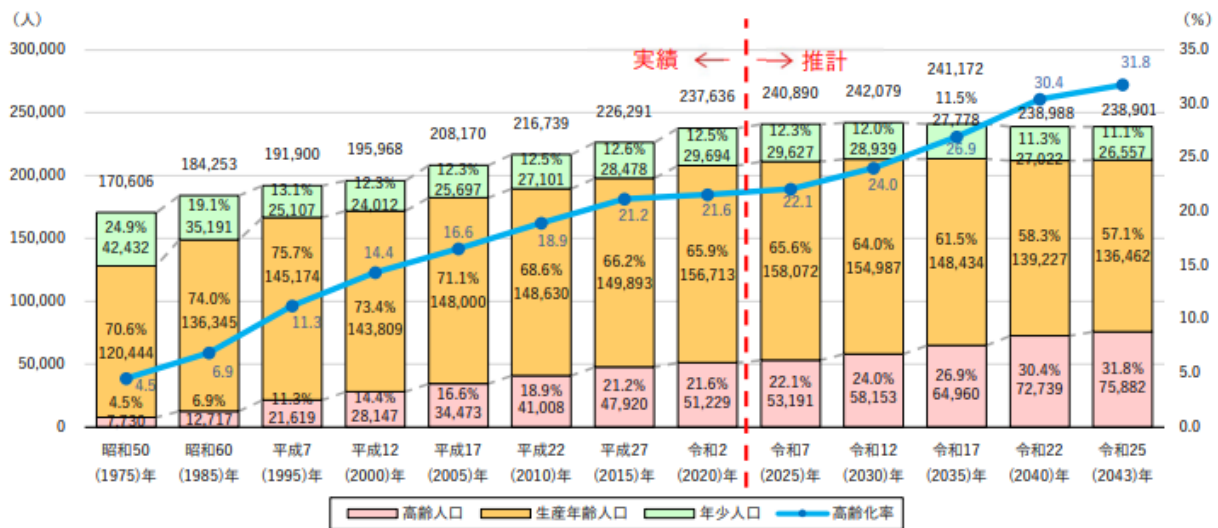


図 年齢区分別人口・高齢化率の推移

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

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。



写真 シェアサイクルポート（調布駅）

出典：HELLO CYCLING HP

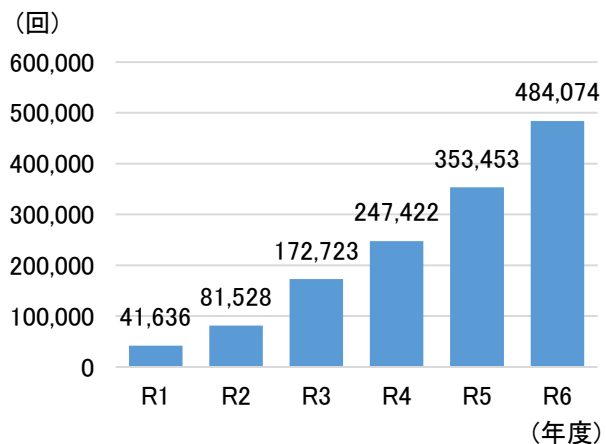


図 市内のシェアサイクル利用台数

出典：調布市事務報告書（令和3～6年度）

・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。

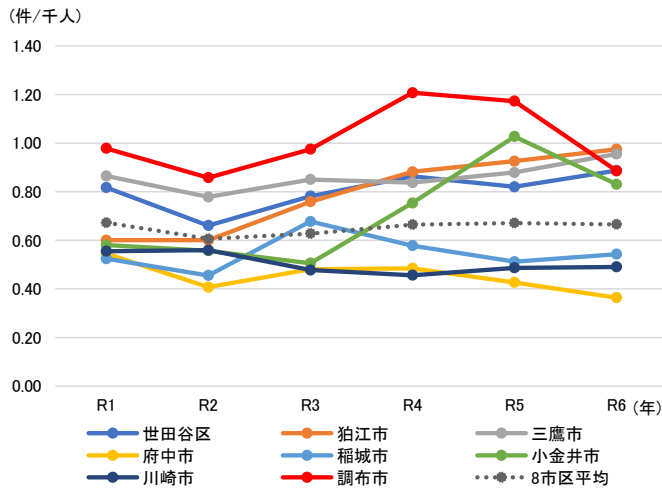


図 総人口1,000人当たり自転車関連事故件数の推移

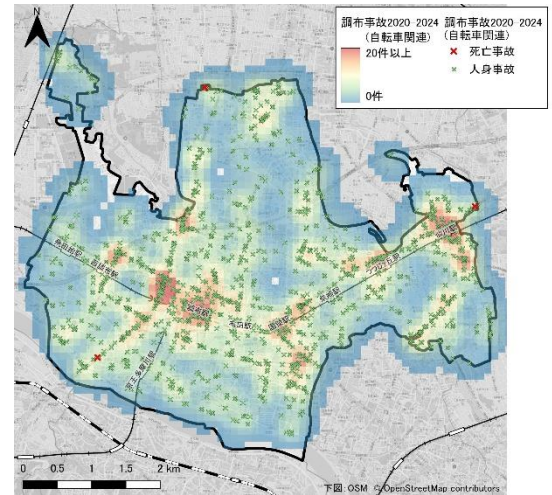


図 市内の自転車関連事故発生密度・発生箇所（令和2～6年）

※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（令和2～6年）（警察庁）を基に作成

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

・地震や気象災害の懸念

首都直下地震が発生すると、調布市は震度6弱以上の揺れになる可能性があると言われています。

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。

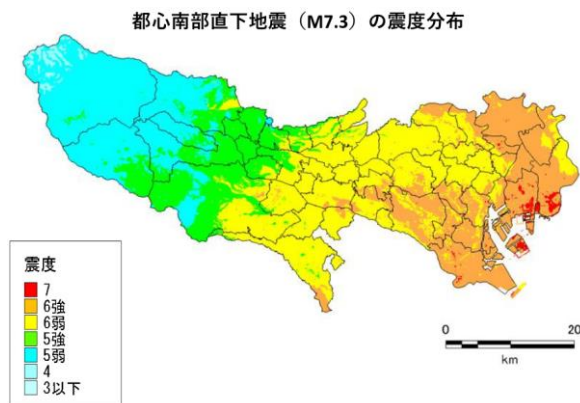


図 東京における首都直下地震の被害想定

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）



写真 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、増加傾向にあります。

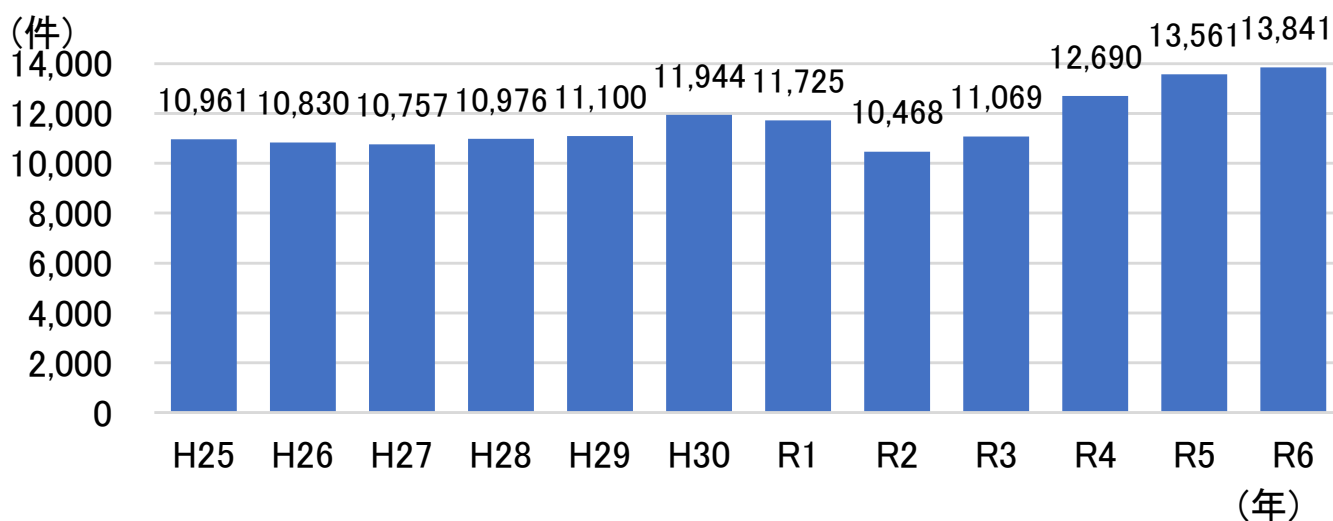


図 市内の救急出場件数の推移

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・快適に回遊できる道路網の形成を進めています。



図 調布駅前広場整備計画図

出典：調布駅前広場整備計画図（令和5年3月改訂）



写真 市道S45・S56号線
（調布駅～鶴川街道間）

・財政状況への配慮

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

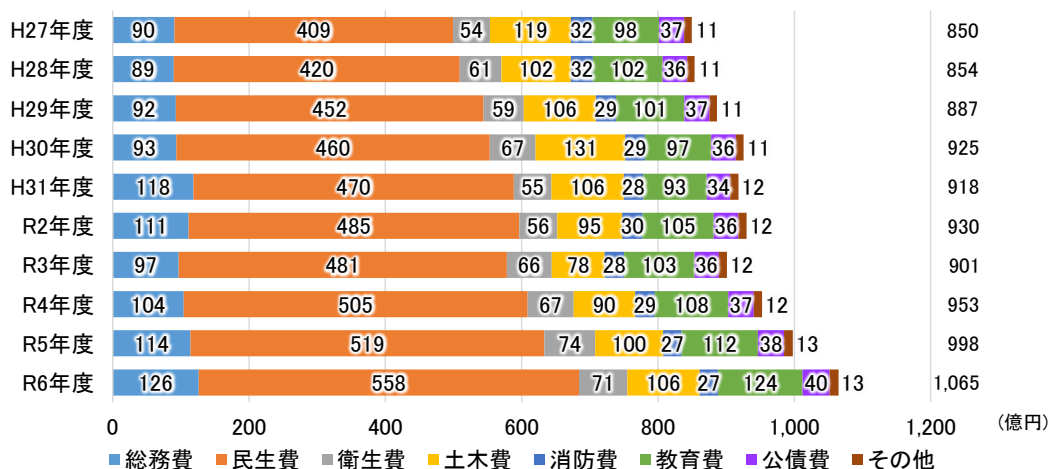


図 予算全体の用途別内訳の推移

出典：市政経営の概要《施策と予算》
（平成27年度～令和6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

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が、物流件数は増加傾向にあり、物流の小口・多頻度化が進んでいます。

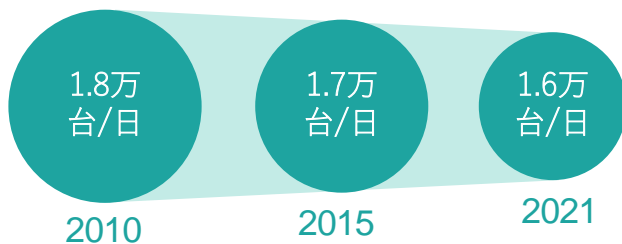


図 国道・都道における24時間平均交通量

出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成22年～令和3年）より作成

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

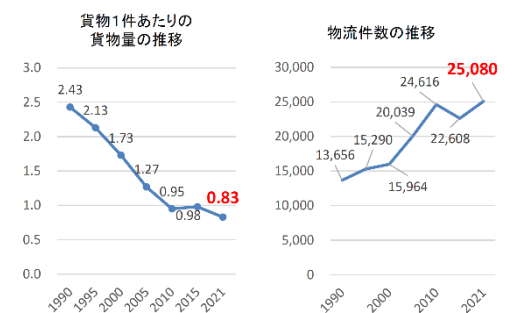


図 貨物量と物流件数の推移

出典：国土交通省、第1回自動車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。

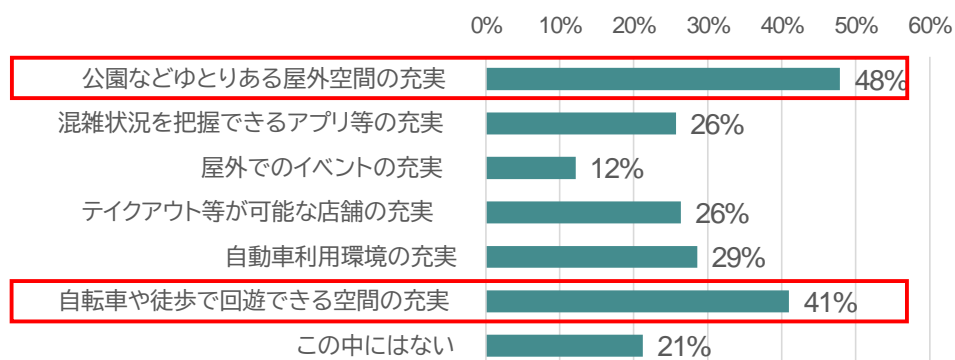


図 都市空間に対する意識

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2割を占めており、道路管理者としても脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要があることから、国土交通省は「道路分野の脱炭素化政策集Ver. 2.0」を令和7年10月に公表しました。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

令和3年6月に千葉県八街市で通学中の児童5人が死傷する交通事故が発生しました。この事故を受け、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）

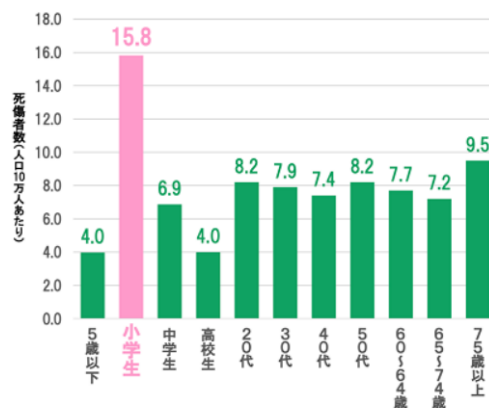


図 生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数（令和4年）

出典：国土交通省HP，道路交通安全対策 交通事故の状況

（２）市民ニーズの把握

「調布市道路網計画の改定に向けて」を令和６年１２月に公表して以降、計３回の「みちの井戸端会議」との市民アンケート調査を実施しました。安全性、定時性、アクセス性、防災性、住環境、活性化、効率性などに関する内容について、幅広い世代の皆さんからご意見をいただきました。

表 市民参加の実施状況

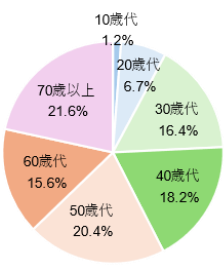
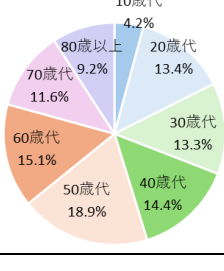
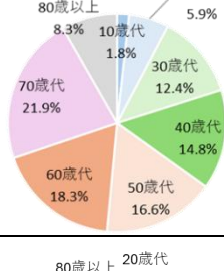
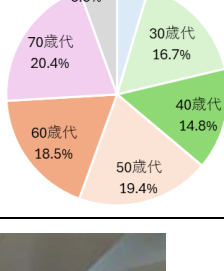
	実施日時	実施回数	内容	来場者数・意見者数・意見者の年齢構成
第１回 みちの 井戸端 会議	令和６年 １０月， １１月	２１会場 計２５回	<ul style="list-style-type: none"> ・検討の進め方 ・日頃利用する道路に 対して感じること 	来場者数；１，０４５人 意見者数：５９０人 
市民ア ンケー ト調査	令和７年 ２月	－	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備の満足度 ・これからの道路計画で 配慮すべき事項等 	発送数：３，６２０票 回収数：１，６２９票 回収率：４５％ 
第２回 みちの 井戸端 会議	令和７年 ５月， ６月	１１会場 計１３回	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 



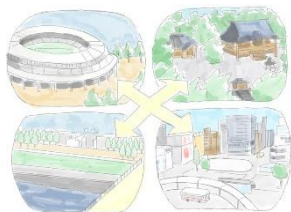
写真 みちの井戸端会議の実施状況

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、市における都市の将来像実現に向けて、国や都が掲げる道路の将来ビジョンを踏まえ、「調布市の道路網の将来ビジョン」を位置付けます。



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5【住環境】
地域のふれあいと
憩いの場を繋ぐ道路



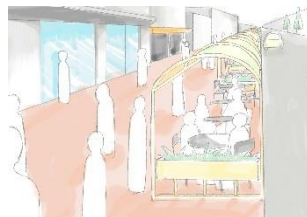
ビジョン2【環境】
公園や緑地の緑をつなぐ
環境に配慮した道路



ビジョン6【景観】
地域資源や景観と調和
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4【防災】
災害時に避難しやすい、
命を守る道路

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

ビジョン1【交通】いつでもどこにでも移動しやすい道路

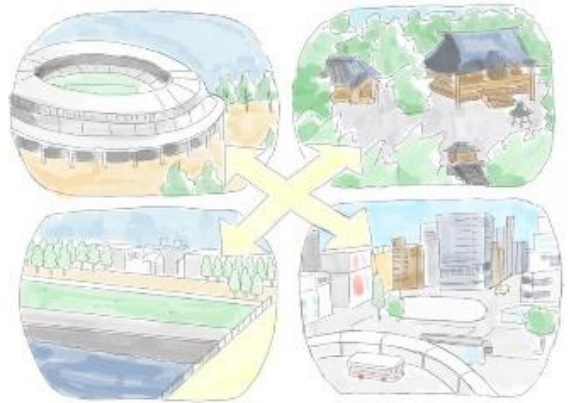
地域同士をつなぐ「交流軸」の形成と、道路の機能や役割に応じた体系的なネットワークづくりによって、誰もがいつでもどこへでも移動しやすい交通環境を実現することを目指します。

【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※¹の構築

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 中心市街地（調布駅・布田駅・国領駅付近）
- ・ 東部地区（つつじヶ丘駅・柴崎駅付近） 他



ビジョン2【環境】公園や緑地の緑をつなぐ環境に配慮した道路

「緑の連結軸※²」の形成と、道路法改正などの国の脱炭素方針を踏まえた環境にやさしい道路空間の実現を目指します。

【関連する主な施策】

- ・ 街路樹の適正な維持管理
- ・ 植樹帯の設置
- ・ 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 他
- ・ 周辺市と接続する広域道路（調布3・4・10他）



ビジョン3【福祉】子どもから高齢者までみんなが安全に歩ける道路

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

【関連する主な施策】

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

【主に想定する路線やエリア】

- ・ 移動等円滑化促進地区※³内



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

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

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

ビジョン4【防災】災害時に避難しやすい、命を守る道路

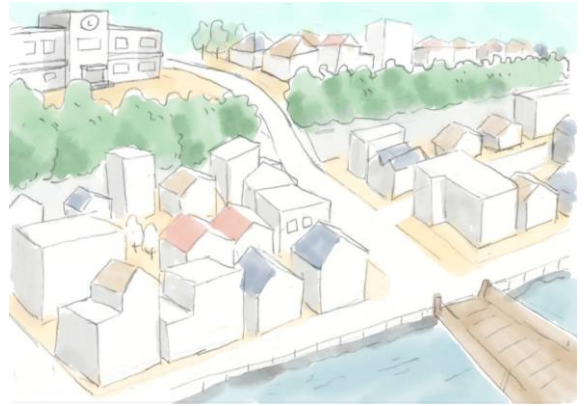
激甚化・頻発化する災害に備え、安全に避難できる避難路や緊急輸送道路を確保し、災害時に命を守ることができる防災機能の高い道路の実現を目指します。

【関連する主な施策】

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

【主に想定する路線やエリア】

- ・風水害時の避難に資する路線



ビジョン5【住環境】地域のふれあいと憩いの場を繋ぐ道路

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

【関連する主な施策】

- ・ゾーン30プラスの導入
- ・狭さくやハンプなどの設置

【主に想定する路線やエリア】

- ・地域福祉センターや学校の周辺



ビジョン6【景観】地域資源や景観と調和した道路

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

【関連する主な施策】

- ・地域と調和した照明、防護柵、舗装等のデザイン

【主に想定する路線やエリア】

- ・国分寺崖線景観形成重点地区、駅の景観形成推進地区内



ビジョン7【地域活性化】まちのにぎわいや、やすらぎの空間を創出する道路

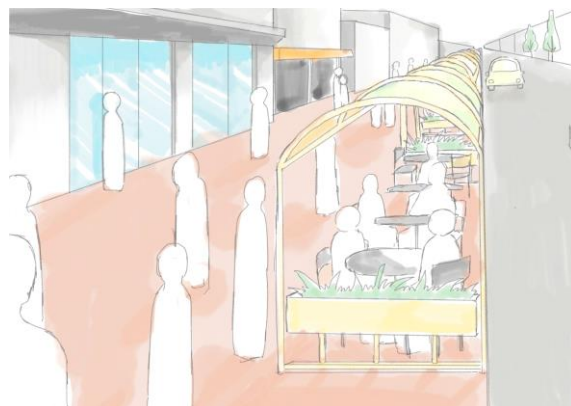
地域のつながりや交流を生む「中心拠点」「地域拠点」の形成や、時間消費・コト消費型の活動に対応したウォーカブルな環境を整備することで、歩いて楽しめる魅力的なみちづくりを目指します。

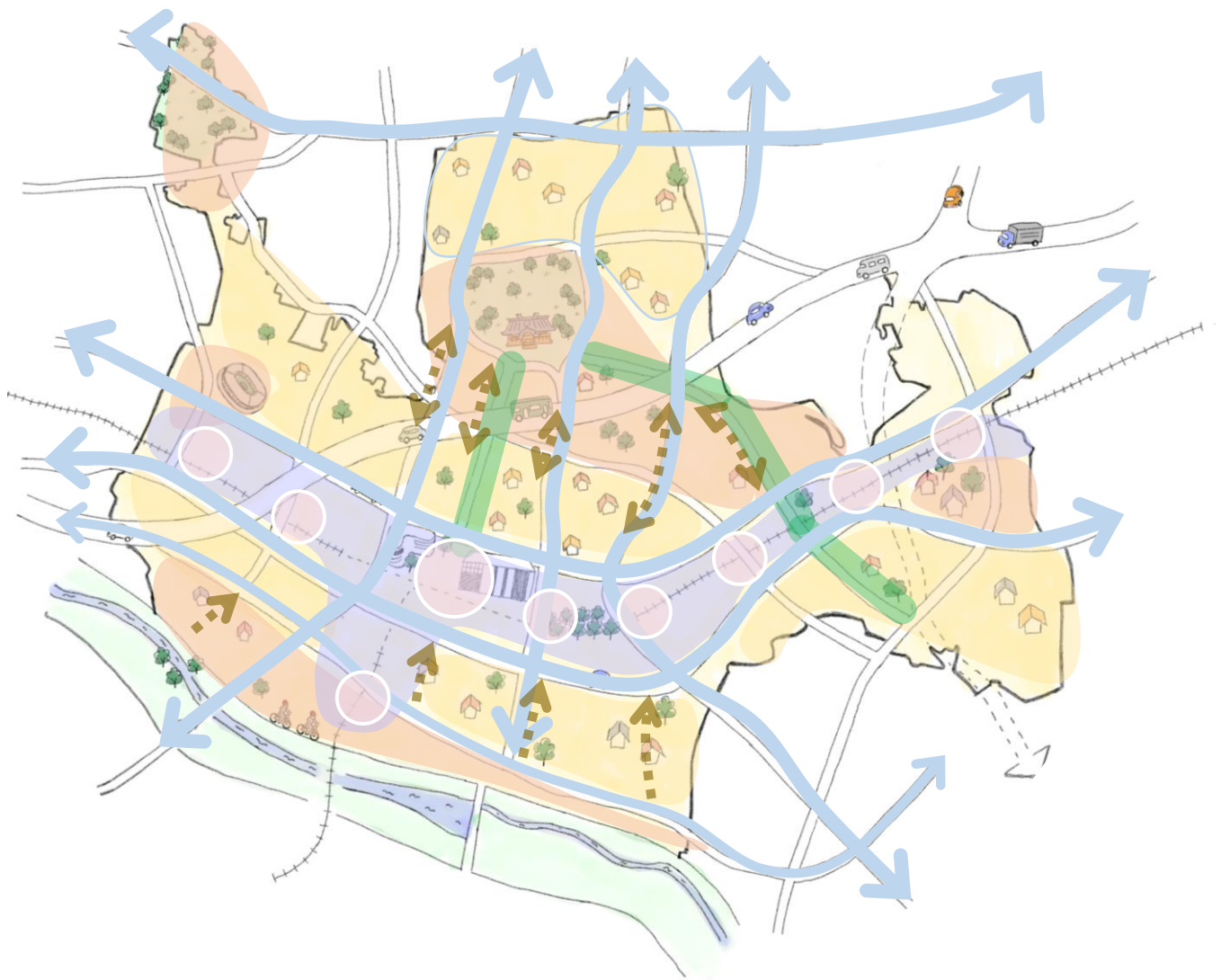
【関連する主な施策】


- ・パークレット、ベンチ等の設置
- ・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








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
 みんなが安心して
 歩ける道路


ビジョン4【防災】
 災害時避難しやすい、
 命を守る道路


ビジョン5【住環境】
 地域のふれあいと
 憩いの場を繋ぐ道路


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

図 調布市の道路網の将来ビジョンの全体像

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

（２）みちづくりの基本理念

「調布市基本構想」及び「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、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・歩行者といった多様な交通手段の移動時の快適性・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。国の最新の動向に注視し、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に、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問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。

快適
便利
安全

快適，便利，そして安全な移動空間の確保

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

防災
減災

防災・減災機能の強化

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

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

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，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，視点ごとに構築すべき道路網を明らかにし，それらを重ね合わせて目指すべき広域道路網と地区内道路網を検討しました。

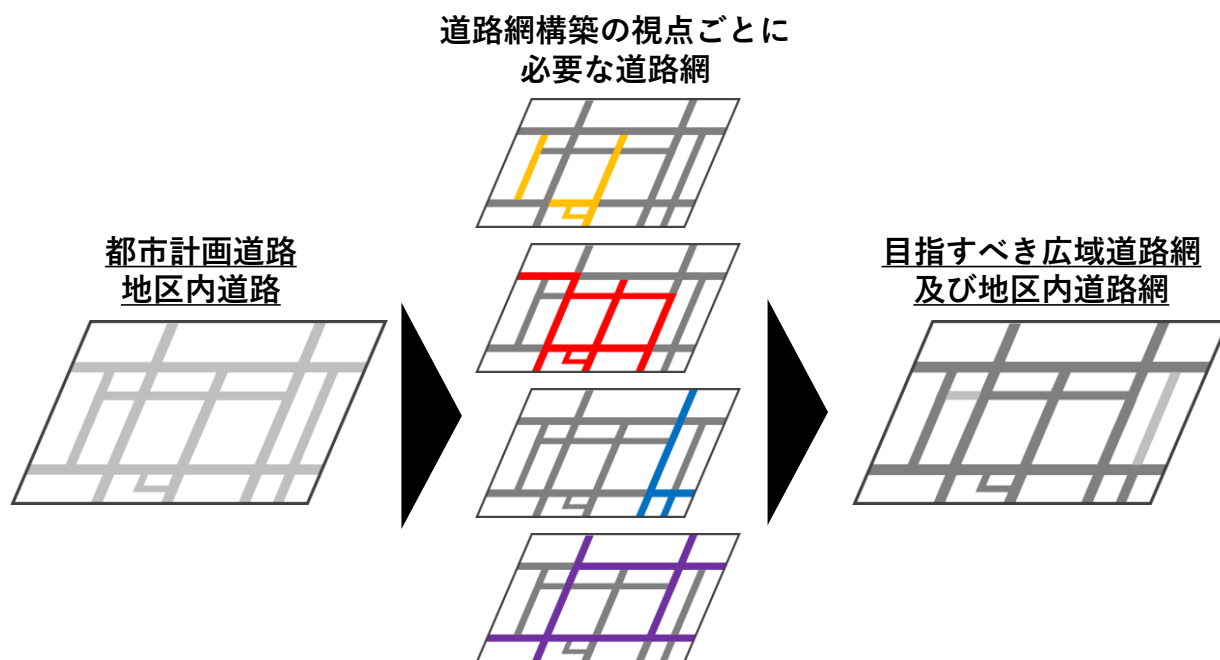


図 目指すべき道路網の検討のイメージ

（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。※¹

（※１）

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伴っ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利用者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
賑わい空間の創出	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、賑わいを創出する

(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を向上させることが重要です。

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求められます。

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、通学路における事故が発生している状況を踏まえると歩行者、自転車利用者や児童の安全を確保することが重要です。

そこで、自転車での安全・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、歩行者や自転車利用者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、自転車での安全・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するためには、安全な避難路を確保することが重要です。

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、消防活動困難区域を解消することなどが重要です。また、市民が避難場所まで速やかに避難するためには、安全な避難路を確保すること及び地域危険度が高く火災等で大きな被害が想定される木造住宅密集地域において、延焼を防止することが重要です。

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、火災時の延焼を防ぐため、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＞

中心市街地や鉄道敷地、駅周辺のにぎわいを創出し、地域の活性化を図るためには、歩行者が安全・安心に回遊できる道路網を形成することが重要です。

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＞

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、地域住民の地域活動や生活に密接に関連する地域福祉センターや病院へのアクセス路線を抽出しました。

（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、都市計画の廃止を前提とした廃止候補路線として位置付けます。

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、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型側溝の整備を行っています。

(6) 地区内道路網における幅員の考え方

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）ごとに道路幅員設定の考え方を整理して、道路幅員を設定しました。

表 道路幅員設定の考え方

道路網構築の視点 (地区内道路)		道路幅員設定の考え方	計画幅員
鉄道駅への アクセス性 向上	鉄道駅へのバス（路線バス）路線	路線バスの走行に伴う歩行者の安全性を確保する。	7.5 ～12.0m
	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する。	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する。	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する。	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する。	7.5m 8.0m
	自転車活用推進計画で目指すべ き自転車ネットワークに位置付 けている路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6.0m
	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する。	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	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6.0m
	消防活動時に必要な路線	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6.0m
	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する。建物等の倒壊によって道路が閉塞されない幅員を確保する。	6.0m
	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	災害時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	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する。	6.0m
住みやすい まちの形成	地域福祉センターや病院と都市 計画道路または都道を結ぶ路線	高齢者や地域住民など施設利用者の安全性を確保する。	6.0m 8.0m

横断面構成については、4 ケース（両側歩道、片側歩道、歩行者空間、自転車通行空間）を想定しました。

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。

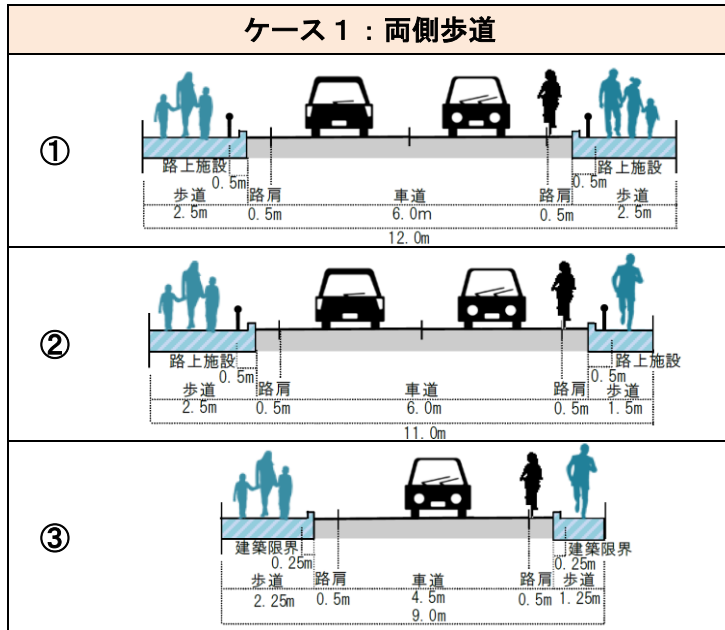


写真 ①・②の断面イメージ



写真 ③の断面イメージ

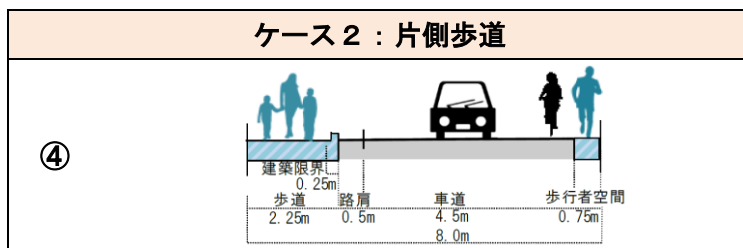


写真 ④の断面イメージ

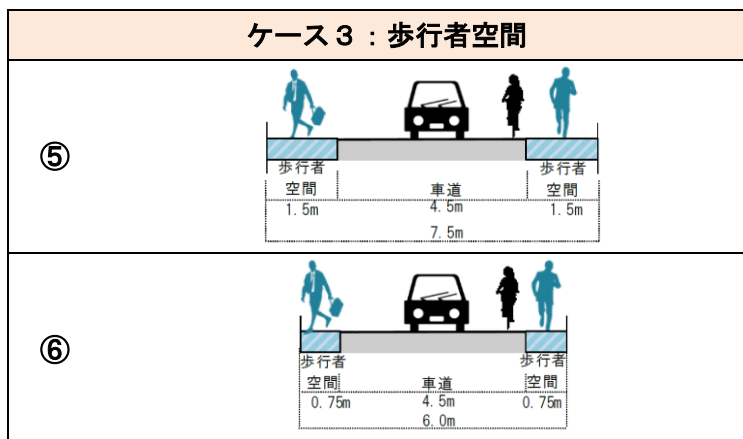


写真 ⑤・⑥の断面イメージ

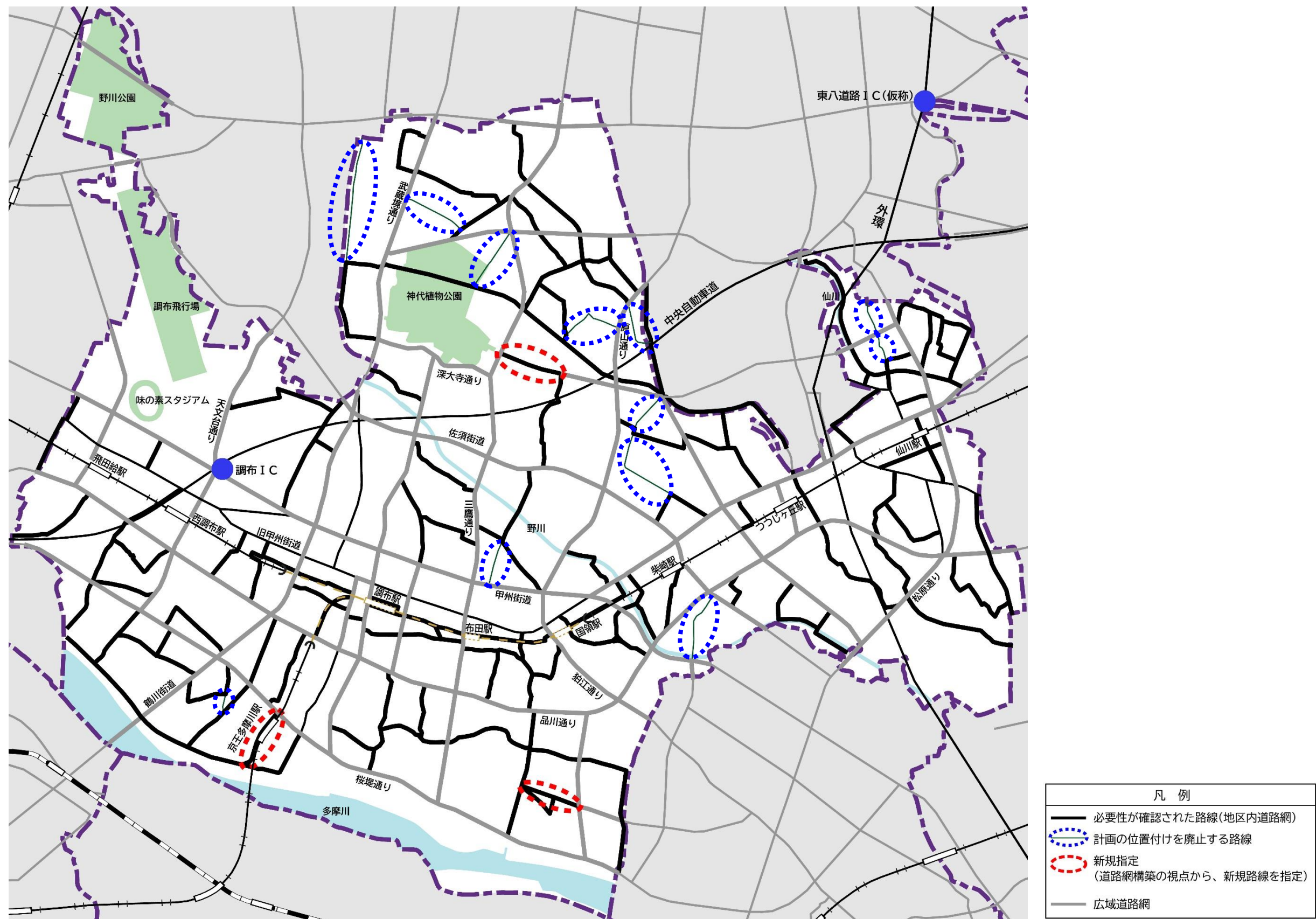
※必要に応じて、自転車ナビマーク等を設置し、自転車通行空間を明示します。

(7) 目指すべき広域道路網（案）



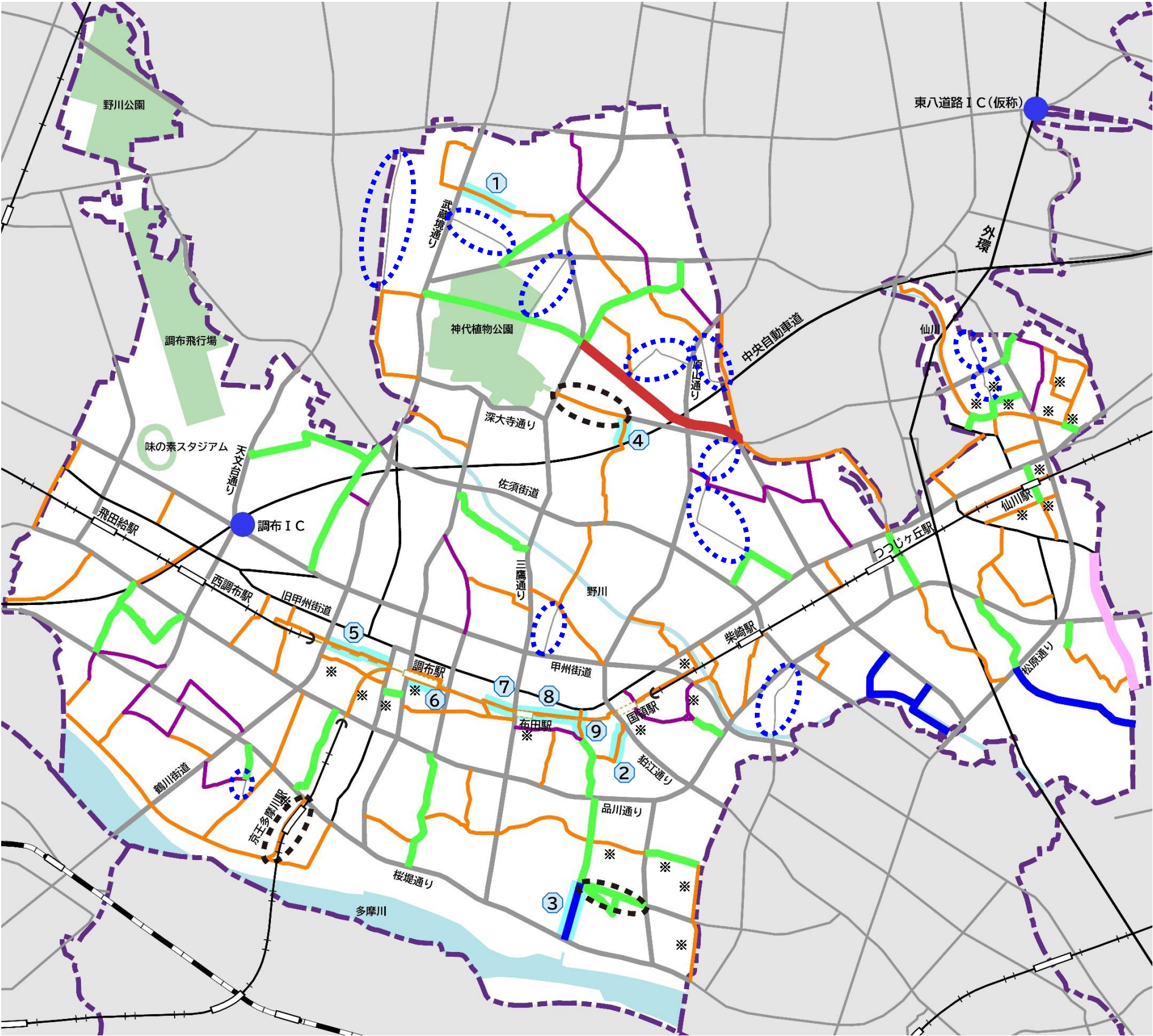
凡 例	
	必要性が確認された路線

(8) 目指すべき地区内道路網(案)



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

目指すべき地区内道路網の幅員



事業中路線（９路線）

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

※ 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。

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

市区境道路の取扱い
市区境の路線は、隣接市区と調整のうえ、進めていきます。

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。

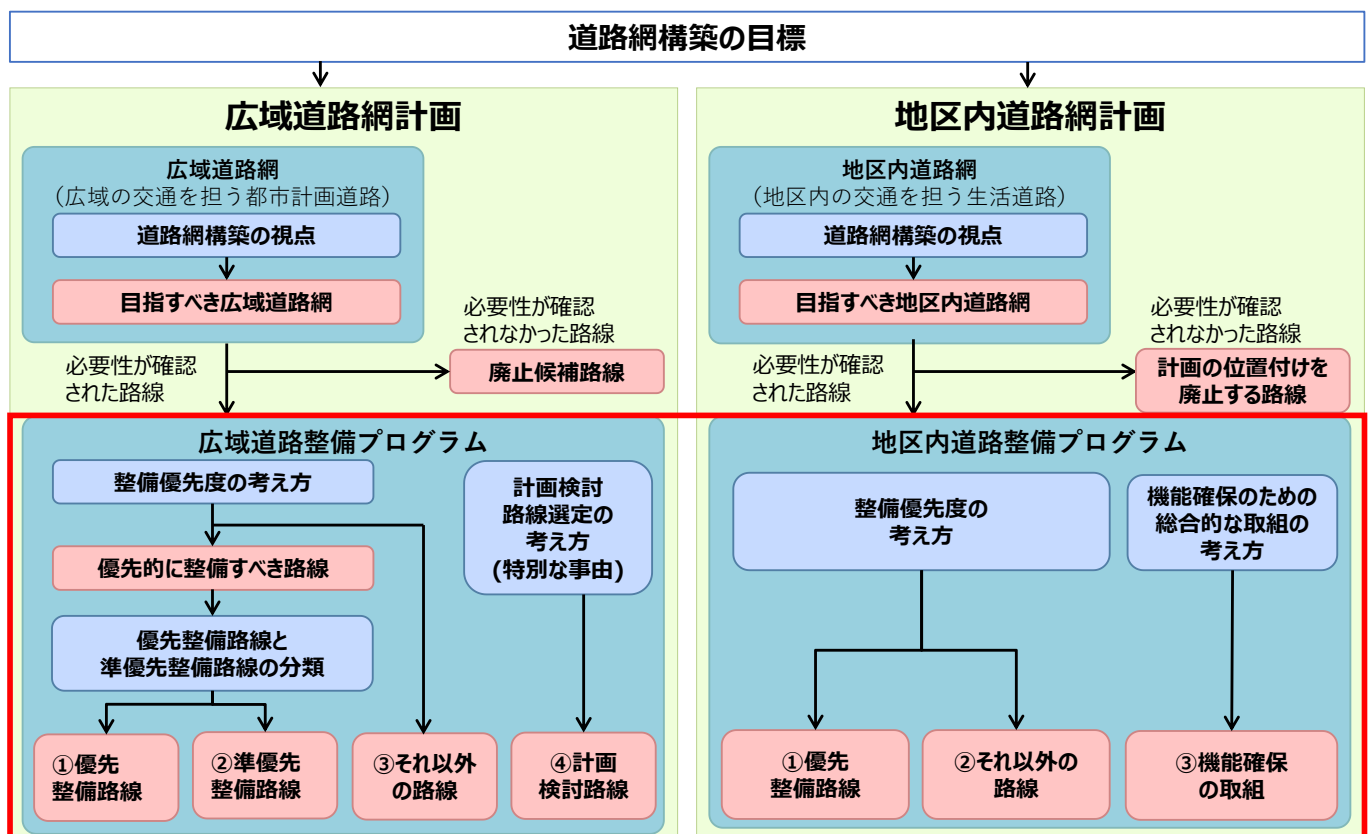


図 道路整備プログラムの構成

（２）広域道路整備プログラム（案）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、事故の削減、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などを防止し、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．現在、事業化準備中の路線

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

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

事業の実現可能な整備延長を考慮し、路線を分類しました。

４．現在、事業化準備中の路線

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

・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、前後区間との車線数不整合によりボトルネックとなっている路線等について、今後、事業化を見据えて、構造、幅員等の検討が必要な路線を選定しました。

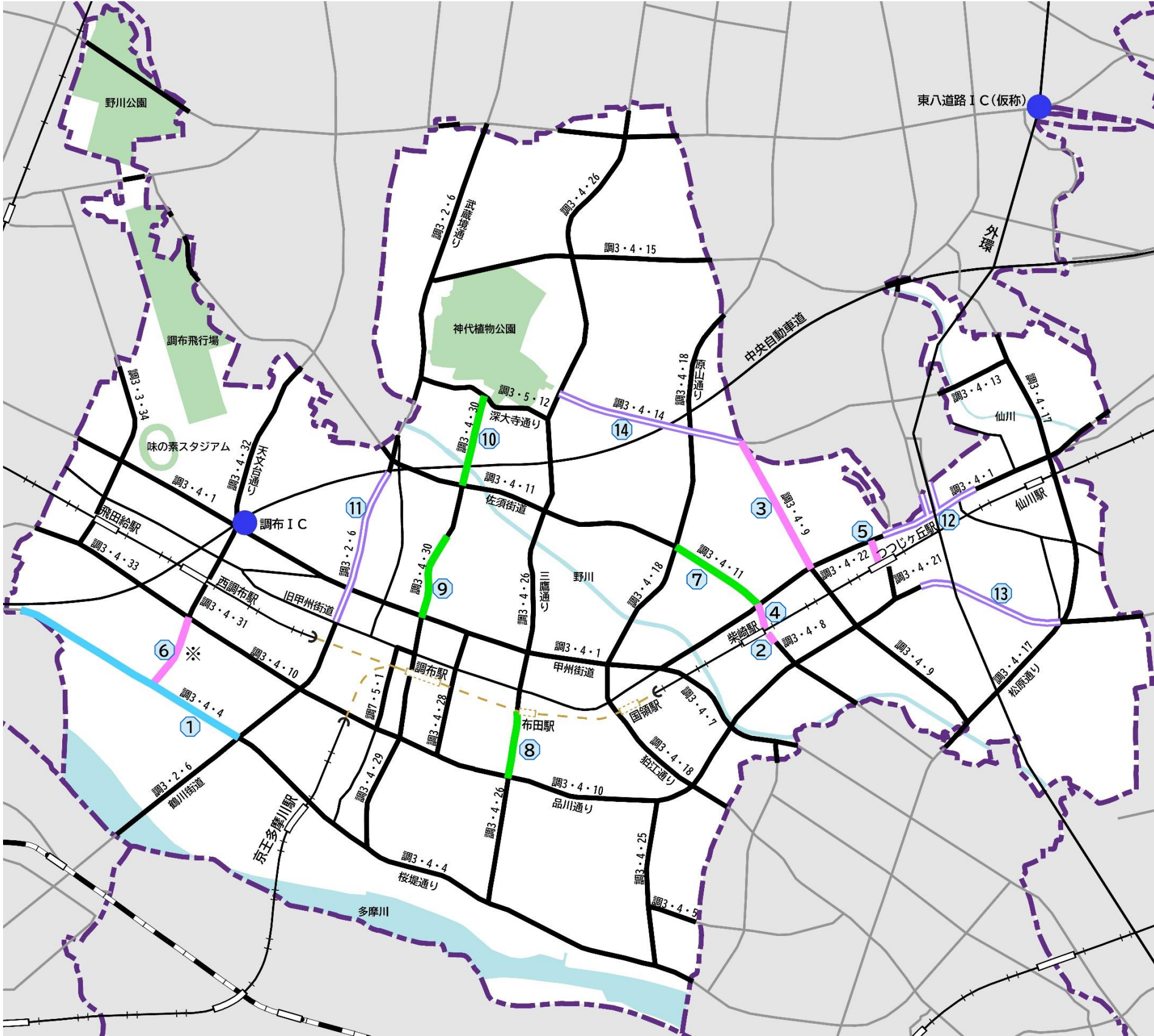
2. 隣接市区と調整が必要な路線

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

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のある路線を選定しました。

(3) 広域道路整備プログラム(案)



優先整備路線（都施行）（1路線）

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

優先整備路線（市施行）（5路線）

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

※東京都施行の優先整備路線に関連する路線

準優先整備路線（市施行）（4路線）

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

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

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）

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。
※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。

(4) 地区内道路整備プログラム(案) 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て効果的な整備を進めることで、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、『機能確保の取組』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、アクセス性の向上や事故の削減等を図ります。

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。

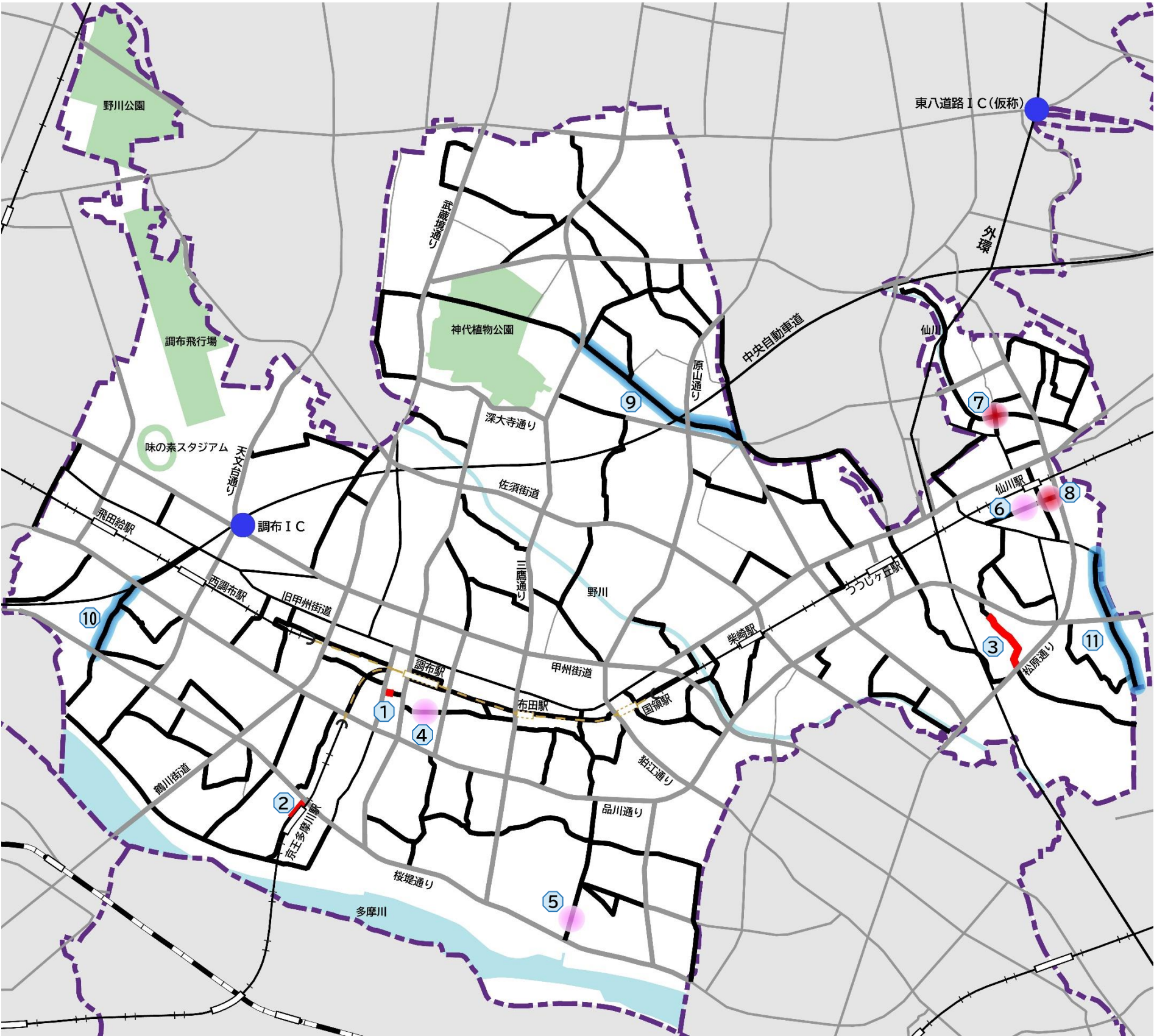
3. バス待ち環境の改善

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

※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30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組合せ、ゾーン内における速度規制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策をいう。

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

(5) 地区内道路整備プログラム(案)



優先整備路線（3路線）

No	路線	区間	延長(m)
1	市道S66号線	調布7・5・1～市道S67号線	70
2	市道S289号線	市道S274号線～調布3・4・4	120
3	市道E249号線	調布3・4・17～市道E230	320
	合計		510

機能確保のための総合的な取組（ボトルネック）（3箇所）

No	路線
4	計画路線
5	市道C20号線
6	市道E310号線

機能確保のための総合的な取組（歩行者・自転車事故）（2箇所）

No	路線
7	市道E3号線
8	市道E325号線

機能確保のための総合的な取組（バス待ち環境）（3箇所）

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

凡 例	
	優先整備路線
	機能確保のための総合的な取組(ボトルネック)
	機能確保のための総合的な取組(歩行者・自転車事故)
	機能確保のための総合的な取組(バス待ち環境)
	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

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。
※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、引き続き事業が継続されます。

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と整合を図り、現在事業中である路線の進捗状況や財政状況、まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進めていきます。

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確保を図り、早期の道路網の構築を目指します。

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段階に分けて計画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方策を検討し、地域の皆さんに検討の各段階に応じて適切な情報提供を行うとともに、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、廃止検討、廃止の都市計画手続の2段階に分けて計画廃止に向けた検討を進めていきます。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

地区内道路の整備は、都市計画事業で整備する都市計画道路とは異なり、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。これまでも、路線ごとに関係権利者と丁寧な話し合いを重ねながら事業を推進してきましたが、大半の路線が拡幅整備を必要とするため、事業には長期間を要します。

優先整備路線、機能確保の取組は、周辺環境や地域の特性に配慮しつつ、地域のご理解とご協力を得ながら、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。特に、「機能確保の取組」は、早期の課題解決に向けて検討を進めます。

なお、それ以外の路線についても、引き続き、沿道建物の建替えや開発事業などの機をとらえ、関係権利者のご協力をいただきながら、道路空間の確保に努めていきます。

（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っていきます。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。

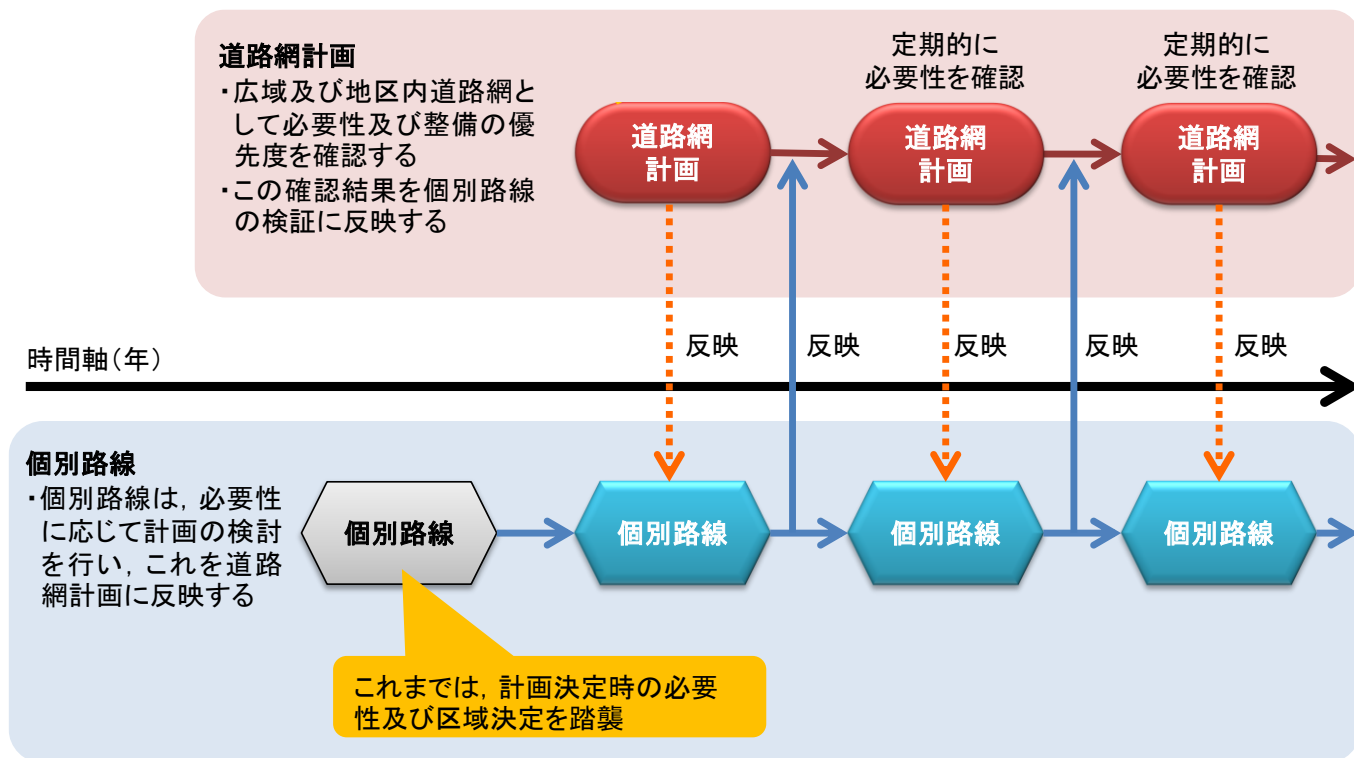


図 定期更新の仕組み

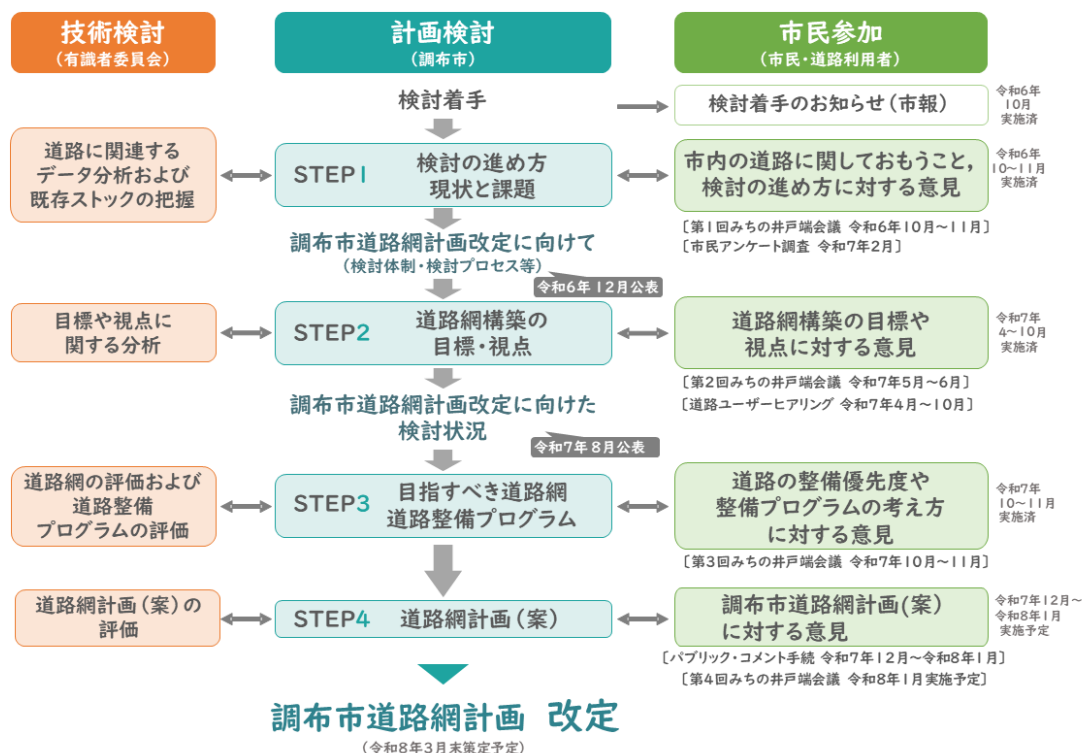
（３）道路網計画の進捗状況の共有

道路網計画の進捗状況を皆さんへ共有するため，「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に公表します。

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「道路に関するアンケート」などの市民参加の取組を実施し、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。

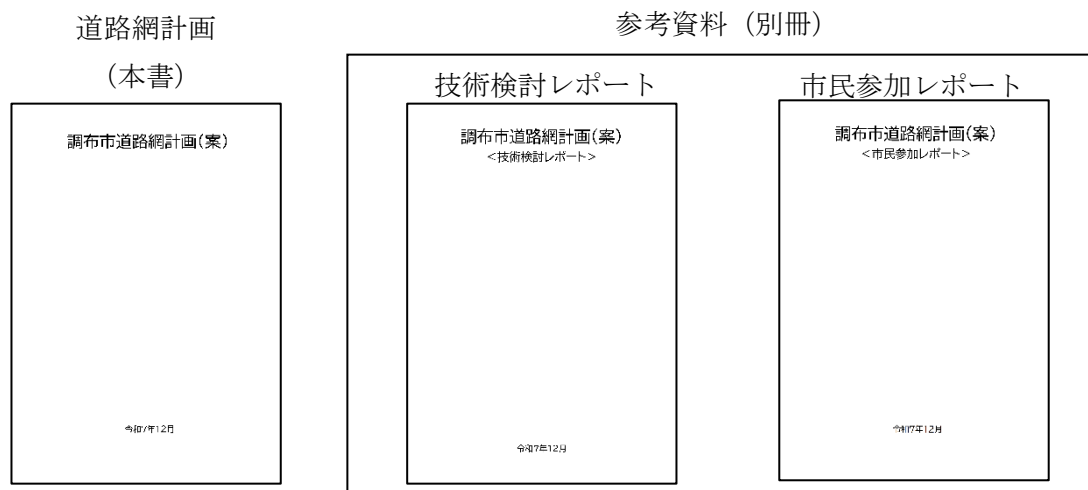
また、「調布市道路網計画有識者委員会」を設置し、技術的視点から助言などをいただきながら検討を進めました。



「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」



●お問い合わせ先●
調布市 都市整備部 まちづくり推進課
TEL : 042-481-7587 (直通)
FAX : 042-481-6800