

調布市道路網計画(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

【パブリック・コメント手続の実施概要】

1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和7年12月26日(金)～令和8年2月10日(火)
- (2) 周知方法 市報(令和7年12月20日号, 令和8年1月20日号)及び市ホームページ, X, LINE
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階まちづくり推進課, 公文書資料室, 各図書館・各公民館・各地域福祉センター,
みんなの広場(たづくり11階)市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階), みちの井戸端会議会場内
- (4) 意見の提出方法 氏名, 住所, 御意見を記入し, 直接又は郵送, FAX, Eメール, 専用フォームにて市役所まちづくり推進課まで提出
※資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

2 意見募集の結果概要

- (1)意見提出件数:35件(14人, 0団体)

<提出意見の内訳>

全般に対する意見	4件
はじめに対する意見	0件
「1 調布市道路網計画改定の目的と位置付け」	0件
「2 現状と課題」に対する意見	0件
「3 これからのみちづくり」に対する意見	0件
「4 道路網構築の目標」に対する意見	0件
「5 目指すべき道路網」に対する意見	11件
「6 道路整備プログラム」に対する意見	15件
「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見	1件
その他の意見	4件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見等の概要	市の考え方
全般	1	<p>・P16～19で、道路網の将来ビジョンとして7項目、P22で道路構築の目標として5項目、P25～27で道路網構築の視点として10項目、P29で地区内道路網における市民の考え方として5項目示されているが、それぞれがリンクしていないので非常にわかりにくい。項目数をそろえて整理し直す必要がある。</p>	<p>調布市道路網計画（以下「道路網計画」という。）では、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、市の道路が創る未来として「調布市の道路網の将来ビジョン」を位置付けました。</p> <p>当ビジョンは、市のまちづくりの最上位計画である「調布市都市計画マスタープラン」に記載している、まちづくり基本方針の「交通」、「環境」、「福祉」、「防災」、「住環境」、「景観」、「地域活性化」に対応させた7つのビジョンで構成しています。</p> <p>道路網構築の目標については、社会状況の変化、市民ニーズやま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設定しています。</p> <p>また、道路網構築の視点については、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、設定しています。</p> <p>これら調布市の道路網の将来ビジョン、道路網構築の目標の関連性について、計画書のP.31に新たに記載しました。</p>
全般	2	<p>道路計画が、人口減少社会に移行するこの10数年の間に、「道路整備「命」」という視野狭窄・自己満足・猪突猛進型の考え方から、一定程度自然環境や生活環境と調和を図る方向に変わりつつあるが、このことを行政職員は理解すべきであり、関係住民と対話を重ねるべきである。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、計画幅員、優先的に整備する路線等を定める計画であり、市民の生活に直接的に影響を及ぼす場合があります。このため、検討の進め方など初期の段階から、複数の手法で市民参加を実践してきました。</p>
全般	3	<p>（1）道路計画は、一応、住民参加の「みちの井戸端会議」などを駅前などで行って、道路計画案を作成・変更し、修正が間に合わない最後の段階でパブリック・コメントを「アリバイ作り」程度に行う「中身の無い」儀式とした、行政担当者の自己正当ルーチンになっている。10年前の作成時のときも批判したが、地域住民と十分な意見交換を行わず、道路計画案を作成する姿勢を見直すべきである。</p>	<p>具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」等による意見聴取、パブリック・コメント手続等、広範かつ多様な市民参加の機会を積極的に確保しながら検討を進めました。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただきます。</p> <p>これまでの市民参加の実施結果や「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、令和7年12月26日から令和8年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様に「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、令和8年1月24日から30日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p>
全般	4	<p>パブリックコメントを求めるのは単にパフォーマンスにすぎません。本当に道路を改良したいのであれば、調布市全体の考えや方針をもとに地域住民と対話して、検討して決めるべきです。井戸端会議など来てもあまり意味がありません。また本当に必要であれば、交通実態を調査して意見を聞いて進めるべきではないでしょうか。道路の土地は住民が頑張って買った土地を簡単に道路計画があるからどけというおかみの発想はやめるべきです。住民が払っている税金が無駄に使われないようにしていただきたい。住民と対話することが怖いとか邪魔されるとか、めんどくさいと思っているのであれば、陥没事故と同じ運命になります。きちんと話し合いを持ち進めるべきです。道路を造ることは地域住民への環境破壊です。ゼロカーボンシティを標榜している調布市としてはおかしい、それこそ意味のない標榜です。ただ、職務として道路を計画しないと仕事をしていないと思われるのが嫌だなんて思ってすすめるのはもってのほかです。いくら意見をしても自分たちに不利なことは握りつぶしてしまうのでしょうか。意味のない意見徴収です。まず対話が必要です。実態が必要です。</p>	

「5 目指すべき道路網」に対する意見

案	No	御意見等の概要	市の考え方
目指すべき道路網	5	<p>その結果できた計画乃至計画案は問題がある。一例は、P.29の「表 道路幅員設定の考え方」で、自己満足の計画正当化の手段になっている。あくまで柔軟な思考（関係者と熟議するなど）をするための「考え方」であるべきだが、それを根拠にして偏った考えを住民に押し付け、住民から唾われている。「表 道路幅員設定の考え方」の「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」幅員「6.0m、8.0m」である。</p> <p>ここでの行政の偏った考えは、「地域福祉センター」の使われ方を十分に理解していないことである。つまり、「地域福祉センター」にもいろいろあるだろうが、東部地区の入間地域福祉センターの利用者、特に高齢者は地域住民であり、歩行者や自転車利用者であり、必ずしも道路整備を必要としない。あるいは、道路整備による弊害（立退きなど、交通量増加）を招くことを考慮してない。ストレートに言うと、都市計画道路などと距離をとった、平穏な住宅地にあることが、通過交通を招かず、最適だともいえるのである。</p>	<p>目指すべき地区内道路網では、道路網構築の視点（地区内道路網）ごとに幅員の考え方を整理し、計画幅員を設定しました。このうち、道路網構築の視点（地区内道路網）の「住みやすいまちの形成」の「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」の道路幅員については、地域福祉センターへアクセスする路線は、高齢者や地域住民などが安全に通行できるように片側に歩道を設置するという考え方の下、設定しています。なお、その幅員設定の考え方については、「地区内道路網における幅員の考え方」（P.39）に詳細な説明を追加しました</p>
目指すべき道路網	6	<p>2. 調3・4・13道路について、白百合女子大学周辺の分断と安全面から再検討してほしい</p> <p>調3・4・13道路は、白百合女子大学の周辺を分断する形になり得ると考えます。学生の徒歩移動が多い区域で、道路新設・拡幅により横断機会が増えることは、安全性（事故リスク）の観点から懸念があります。計画（案）では歩行者・自転車の安全性向上や通学路の安全対策を重要視しているため、当該路線については「本当にこの場所で道路整備が必要なのか」「代替策（既存道路の改良、速度抑制、横断施設の充実等）で目的を達成できないか」を、学生の安全確保を前提に、必要性・妥当性を改めて検討していただきたいです。</p>	<p>調布3・4・13号線は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の「延焼遮断機能の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p>
目指すべき道路網	7	<p>神代植物公園付近の武蔵境通りの西側の住宅地で幅員6m道路の必要性に対して、普段で、自動車の交通の往来が多い道路で、拡幅した場合、更なる交通往来を招き住民や通学、歩行者などの危険性がさらに高まり、交通事故等の発生が高くなる可能性が高くなる。</p> <p>もし拡幅した場合に、武蔵境通りと天文台通りの相互往来に伴う抜け道として利用される可能性が高く危険性が増す。</p> <p>今の幅員であれば、高速度に往来する車両が少ないので、まだ安全性が担保できると思います。</p>	<p>市道N44号線は、「道路網計画」において道路網構築の視点（地区内道路網）の「災害時の輸送性・移動性の向上」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員6mとしております。</p> <p>なお、市は、道路整備を実施する際、狭さくの設定やカラー舗装等により歩行者の安全対策を実施しています。（計画書P.41道路の安全対策に関するコラム参照）</p> <p>道路付属物や舗装構造など、道路を整備する時の形態については、個別路線の事業化段階で調査検討し、地域の皆様への情報提供に努めます。</p>
目指すべき道路網	8	<p>（2）鈴木商店の交差点（調布3・4・10号線の東側部分）から南に中央学園通りへの道路は、10年前の計画作成時に、一部道路が住宅になっている状況も確認せずに「表 道路幅員設定の考え方」や防災を理由に自己満足の線引きを行って成城富士見橋通りへの線引きを行おうとして、周辺住民のひんしゅくを買い、NTT研修センター沿いに中央学園通りへのルートに変更した。それも実施となるという問題があるが、計画案のままで10年間来たことはそれ自体無駄（税金の無駄遣い）だが、事業化しなかったことは賢明である。この路線は、相互交通が困難なところがあるが、今後15年間も原則計画のままとしておくことが賢明であろう。</p>	<p>市道E350号線（調布3・4・10～市道E359号線）は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（地区内道路網）の「災害時の輸送性・移動性の向上」、「住みやすいまちの形成」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員8mとしております。</p> <p>また、市道E359号線（市道E350号線～E368号線）、市道E368号線及び市道E370号線（市道E368号線～E371号線）は、道路網構築の視点（地区内道路網）の「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員6mとしております。</p> <p>なお、「道路網計画」では、効率的・効果的に道路の整備を進めるために、整備の優先度を明示した道路整備プログラムを位置付けていますが、当該路線は、この考え方の下検討した結果、優先整備路線には選定していません。</p>

目指すべき道路網	9	<ul style="list-style-type: none"> 特に地域福祉センターだけが特別に扱われているのは何故か？ P18 ビジョン5の地域のふれあいと憩いの場を繋ぐ道路とP29 住みやすいまちの形成に出てくるのは何故か？ 	<p>地域福祉センターは、地域住民の福祉、文化の向上及び住民相互の連帯と きずなを深め 豊かな地域社会の形成を図るため設置している公共施設です。 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あり、地域 福祉センターや初期救急医療機関と都市計画道路、都道を結ぶ路線を抽出し ています。</p>
目指すべき道路網	10	<ul style="list-style-type: none"> P29 道路幅員設定の考え方で、何を根拠に幅員を設定したのか不明。 	<p>地区内道路網で、道路網構築の視点（地区内道路網）ごとに考え方を整理 し、計画幅員を設定しています。（計画書P.39）</p>
目指すべき道路網	11	<ul style="list-style-type: none"> P30の断面構成は、交通管理者と協議した上で決めたものか？ 交通管理者が認めないものを想定しても意味はない。 	<p>横断面構成については、市民の皆様が幅員ごとの道路構成がわかりやすい ように3ケース（両側歩道、片側歩道、歩行者空間）をお示ししています。 なお、道路整備の具体的な計画・事業実施段階では、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。 いただいたご意見を踏まえ、写真を変更し、横断面構成を更新しました。</p>
目指すべき道路網	12	<ul style="list-style-type: none"> ③～⑥は一方通行を想定しているのか？ 相互通行なら車を2台書くべき。意図的に安全性をアピールしている様に見える。 	
目指すべき道路網	13	<ul style="list-style-type: none"> 写真④の断面イメージ写真は、N80号線と思われるが、実際の断面構成とケース④の断面構成は違う。イメージ写真とはいえ不適切。 	
目指すべき道路網	14	<ul style="list-style-type: none"> P32、33の図で示されている各地区内道路の幅員は、P29の表のどれに該当するのか不明。各路線の幅員を決めた根拠がわからなければ計画の妥当性を評価できない。P29の表に欄を加えて、各路線名を書く等工夫が必要。特に交通安全を目的に幅員を決める場合は交通量のデータが不可欠。 	
目指すべき道路網	15	<ul style="list-style-type: none"> P39の図のN80号線は計画現在計画幅員6m、事業幅員8mだが、図の表し方だと100%の人が6mの幅員で事業化されていると誤解する。市が公に出すものとして、この様なことは絶対にあってはならない。右表に欄を加え、事業幅員が8mであることを記載する等工夫が必要。 そもそも、何故計画幅員と事業幅員が違うのか説明が必要。計画を実現するのが事業であり、事業の根拠は計画なのだから、計画と事業は一体でなければならない。これは常識。計画と事業が別と言うなら、そもそもこの計画を作る意味はない。 	<p>現在、市が事業中の地区内道路については、計画書P.44～45に記載の 路線です。 事業化をした時点の道路網計画に基づき事業を推進しているため、その 後、計画を見直した場合においても、事業の継続性の視点から従前の計画で 推進します。</p>

「6 道路整備プログラム」に対する意見

案	No	御意見等の概要	市の考え方
道路整備プログラム	16	柴崎駅近辺に住んでいるが、開かすの踏切について不便さを感じていた。優先整備路線として検討されていて安心しました。具体的にどれぐらいの期間を目安に計画しているかがわかるとより良いと感じました。	柴崎駅南北の調布3・4・8号線（柴崎駅～菊野台3丁目）及び11号線（柴崎駅～調布3・4・1号線）は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上」、「災害時の輸送性・移動性の向上」、「延焼遮断帯の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 また、同2路線は、広域道路整備プログラムにおいて、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手すべき優先整備路線に位置付けています。 優先整備路線に位置付けた路線の進め方については、道路整備の一般的な進め方に関するコラムのページを追加しました。 また、地区内道路整備プログラムの優先整備路線の考え方において、児童の安全な歩行者空間の確保を図るために、「通学路の安全性向上に資する路線」を設定しました。
道路整備プログラム	17	また、自分の視点ではない通学路の安全性向上についても検討がされていて安心しました。今後もより良い街づくりをよろしく願います。	
道路整備プログラム	18	調3・4・10号線の都市計画（若葉町2丁目からつつじヶ丘にかかる未着手部分）を断固として反対し、廃止路線にすることを要望します。 理由は以下の通り。 ①国分寺崖線の緑豊かな森を含む貴重な環境を断裂させてしまうこと →これは「2050ゼロカーボンシティ」を謳う調布市の方針からも相反することであり、ただでさえ減少している緑を伐採し、都市計画の利便性を優先することは、市民として如何なる理由でも反対する。 地域の子もたち、住民の憩いの場でもある。かけがえのない自然をこれ以上削ってはいけない。 ②この区域は、若葉小、第四中、東部保育園、滝坂小、桐朋学園などの学区であり、安全性が非常に脅かされること →未来の宝である子どもたちが行き来する区域を横断する形での交通量増は、危険であることは言うまでもなく、一保護者としても非常に不安。若葉小第四中学の建築計画も進んでいる中、この道路計画だけは廃止を強く要望する。 ③ルートをずらすことでの計画も強く反対 →現在地図上で示されている道路図（道筋、幅員）をずらすことで、3.4.10を繋げる再案も断固として反対。上の②に述べたように、どのルートを取ったとしても、この区域は学区であり子どもたちの登下校や活動（図書館や若葉の森は保育園で頻りに活用）で行き来が最も激しい場所である。したがって、交通量増になる通りを新たに設けること自体、絶対にあってはならない事とお伝えしたい。 ④住宅密集地であり、崖崩れの恐れから、広範囲の家屋の安全性も失われる事 →国分寺崖線のこの区域は住宅密集地でもあり、道路設置に伴い、崖崩れの危険性がある。ハザードマップだけでなく、地域全般の地盤も緩い。勾配も強いので、広範囲の住宅に傾きなどの悪影響を及ぼしかねないため、通常の道路計画とは全く質が違う事を認識し、廃止以外の選択肢はないと考える。 この意見は一市民、一保護者、そしてこの区域の学校に勤める一教員として、切に願っていることです。 どうか、子どもたちの大事な居場所、そして安心安全を社会が奪わぬよう、都市計画に携わる皆様には、（廃止路線に向けて）再検討していただくようお願いいたします。	調布3・4・10号線は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の、「救急搬送時のアクセス性向上」、「歩行者、自転車の安全性・快適性の向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」、「延焼遮断帯の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 また、「道路網計画」では、目指すべき広域道路網として必要性が確認された路線のうち、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造など、都市計画の内容を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ています。 調布3・4・10号線（調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目）は、多摩地域と区部を結び広域的な幹線道路であり、東京都防災都市づくり推進計画で、一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線です。 その一方で、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。 今後、課題の解決に向けて地域の状況を踏まえながら検討し、見直しの方針が定まった段階で必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めています。
道路整備プログラム	19	「計画検討路線（検討主体：市）」No.13、「調布3・4・10号線」いわゆる「品川通の延伸」についてこの部分は、道路として整備する必要がありません。 「事業化」ではなく、「計画の廃止」を求めます。 現状は、国分寺崖線の緑地を含み、入間川沿いの密集住宅地となっており、京王線の駅「つつじヶ丘」「仙川」への徒歩圏です。約20年居住しての実感、新しい道路（「品川通の延伸」）は必要ではない、に尽きます。 この路線予定地は、2020年に外環道路工事のために陥没し、その地盤補修工事のために多くの人々が健康を損ね、住宅を損傷され、立ち退かされてきました。新たな道路工事が、環境を破壊し、人生を狂わせている実例を目の当たりにしています。 必要なのは、国分寺崖線の景観を壊して新しい道路を作る「整備」ではなく、今ある生活道路を改良することです。 この地域の道路は、若葉小・四中への通学道路でもあり、高齢者施設へのアクセスでもあるのに、路面は凹凸が多く、歩道・車道の出入りに段差があり、乳母車・車いすを押して歩くのに難儀をしています。 もっと、車いすでも杖でも安心して歩けるように改良してください。 財政的に、この若葉小・四中の学区こそ、当面する10年間ほどは住宅増加・人口増が見込まれていますが、広く調布市・東京都・日本国を見れば、人口減少は明らかであり、納税者が減る一方なのに、インフラの劣化は各地での「陥没」でも明らかです。 新しいコンクリートの塊をつくって子孫に借金を残すのではなく、今あるインフラの維持・改良に注力すべきだと思います。	No.18と同回答

<p>道路整備プログラム</p>	<p>20</p>	<p>「計画検討路線（検討主体：市）」⑬「調布3・4・10号線」についての見直し要請 標記の件、区間を限定した上で、位置づけを「優先整備路線（市施行）」または「準優先整備路線（市施行）」に復すよう検討されたい。</p> <p>【結論】 「調布3・4・10号線」は「計画検討路線（検討主体：市）」と位置付けられているが、当面、東つつじが丘二丁目交差点から武者小路実篤記念館までの区間*に限定して（以下、「限定調布3・4・10号線」と表記する。）、位置づけを「優先整備路線（市施行）」または「準優先整備路線（市施行）」に変更して頂きたい。 *約300m程度 （なお、武者小路実篤記念館以东については、特段の意見はない。）</p> <p>【理由】 そのⅠ：東つつじが丘2・3丁目／若葉町1丁目を中心とした「すり鉢状地域」の交通の利便性や防災・安全性の向上には、「幹線道路」としての「限定調布3・4・10号線」の構築が必要不可欠であること 1.（地勢）東つつじが丘2・3丁目／若葉町1丁目を中心とした地域は、東側は国分寺崖線（3-40m高）、西側は東つつじヶ丘2・3丁目の傾斜面（20m高）、北側は京王線の高架壁（30m高）に囲まれ、かつ、南側松原通りへの出口は一ヶ所に限られているような場所である。いわば、四方を崖・坂に囲まれた“すり鉢状地域”にある。 2.（道路）しかもこの地域の道路はほとんどが4m巾で、6m巾道路ですらわずか南北の一本のみで「幹線道路」は皆無である。 3.（人口動態など）こうした状況下で、この地域は、概ね人口1万人で、一方で高齢化に伴う、老人の一人歩行や大型宅急便車が増えると伴に、他方で世代交代に伴う、分割住宅／アパートの増、幼少児の増、自家用車保有者の増もある。決して一方的な少子化・人口減少とはなっていない。 4. こうしたことから、平時でも4m道路上の歩行者／自転車／自動車の交錯が日々増え、安全が危惧される状況にある。更に、大地震時もしくは大火災時には、4m道路では家屋／電信柱等の倒壊や、消防・救急車の到着の遅れなどにより、避難路の確保が困難となり、延焼により地域壊滅すら危惧されるところである。 5. こうしたことを解消するためにはこの地区に、せめて東西一本の「幹線道路」、即ち「調布3・4・10号線」延伸計画のうち、せめて「東つつじヶ丘2丁目交差点」から「武者小路実篤記念館」までの道路（先に述べた「限定調布3・4・10号線」）を設けることにより、すり鉢状地域の利便性、防災・安全性の確保が必要不可欠と考えられる。</p> <p>そのⅡ：この地域に残存する「ウォーター・ハザード」の解消のためには「限定調布3・4・10号線」との一体施行が必要なこと 1. この“すり鉢状地形”には、北から南に一級河川「入間川」が流れておりたびたび浸水が起きてきた。平成13年東京都建設局により分水路が設けられたが、その後も集中豪雨時には浸水が起きている。原因は、3・4・10号の計画線と交差する地点で、入間川が“クランク状”に屈折しているためである。 2. 調布市はこの箇所を「ウォーター・ハザード」に指定し、住民に注意を喚起しているが、この解消には、二度手間を避ける意味からも、「限定調布3・4・10号線」の敷設に際し、道路下に穏やかにカーブさせた入間川を入り込ますなど両者を同時に施工することが望ましい。</p> <p>そのⅢ：「限定調布3・4・10号線」の計画線は「外環道陥没事故のあと地」に重なる部分が多い。あと地利用協議体にも積極的に参画することにより、「限定調布3・4・10号線」の用地取得の「時間」「手続」「コスト」を大幅に圧縮することが可能であること 1. 令和2年外環道路（大深度地下を利用）の工事中に陥没事故が生じたが、その地上の地盤補修地（及び付帯用地）は、「限定調布3・4・10号線」と重なる部分が多い。また地盤補修工事は近年中に完了の見込みである。 2. しかも、外環道の事業者である東日本高速道路株式会社（ネクスコ東）は、令和4年住民、自治体に対し次の通り約束している。「地盤補修後の土地利用については、地盤補修後にお住まいになる皆さま*、地盤補修範囲周辺にお住まいの皆さまのご意見をお聞きし、自治体と調整しながら検討を進めてまいります」と。 *「地盤補修後にお住まいになる皆さま」の大半は既に補償を受け退去済である。 3. よって、調布市および東京都など行政部門（自治体）が「限定調布3・4・10号線」の建設に先行して、外環道地盤補修後のあと地利用の検討に参画することにより、「限定調布3・4・10号線」の用地買収そのものの「時間」、「手続」、そして何よりも「費用」を大幅に圧縮することも可能となる。 （しかもこのチャンスを逃すと、いわば“元の木阿弥”となりかねないことに留意すべき。）</p> <p>以上 別紙 一葉</p>	<p>No.18と同回答</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>21</p>	<p>P.38 計画検討路線（検討主体：市）No.13 調布3・4・10号線 延長920m は、国分寺崖線の自然を破壊し、住宅地を破壊し、若葉小学校児童などの呼吸器疾患を増加させるおそれがあるので、今後15年間をこの位置付けにするのは賢明である。なお、一部、西側の東京外環道陥没地域の再興との関係は考慮すべきかもしれない。</p>	<p>No.18と同回答</p>

道路整備プログラム	22	調布3・4・10号線を早期着手してほしい。	No.18と同回答
道路整備プログラム	23	<p>調布3・4・10号線の東側340m（都施行、事業中）は、限られた住民以外の周辺住民や通行人の意見を聴取せずに事業を推進しているが、次の問題があり許容できない。既存の南北方向の生活道路を3本ほど横断するにもかかわらず、横断歩道を廃止したり、つけないという。東京都の道路行政担当部署は、車優先や新設道路の歩行者のことは考慮しているが、分断する道路の通行（徒歩、自転車、4輪車等）の安全を軽視し、地域社会の安全を危険にしている。そこで、以下の要請をする。</p> <p>1. 現在一方通行の道路だが、一番西側の交差点は横断歩道とミラーが設置されている。（住民要請として各交差点に）横断歩道を設置するように、調布市から東京都に強く要請してください。また、その結果を報告してください。</p> <p>2. この要請の根拠の妥当性を把握するために、南北道路の一日の時間交通量、歩行者通行量や車両（主として自転車、一部4輪車も）交通量を（把握していないなら調査して）公表してください。</p> <p>3. 近隣の松原通りの建設においても、既存道路を分断するだけで、何の安全対策もしておらず、横断歩道を通るために遠回りすることの不便さを地域住民に強いている。このデメリットを無視していることに配慮しない道路計画（新しい道路を造ることしかない視野にない。自己満足）を認識すべきである。このことは、調布市の道路関係者についても大なり小なり共通する。</p>	<p>調布3・4・10号線（世田谷区境～調布3・4・17号線）は、現在、東京都により事業が実施されています。</p> <p>いただいたご意見については、同路線の道路管理者である東京都にお伝えします。</p>
道路整備プログラム	24	<p>調布3・2・6号線旧甲州街道～中央道路境までの区間について、町田から西東京へと縦貫する主要な路線におけるボトルネックとなっていると感じる。周辺地域の住人として、数少ない東京都を縦に貫く道路であり、防災や交通の観点から非常に重要な路線であると感じるので、ぜひ整備に向けて前向き検討していただけたらと思う。</p> <p>また、調布市と府中市境において、大規模な商業施設の建設が予定されている。その事も踏まえて、人見街道周辺の調布市道について車両の流入・渋滞・路駐などを府中市や施設運営会社と連携して慎重に検討していただき、必要であれば都市計画の変更や追加・削除をしていただければと思う。地域の防災・安全そして都市の発展の為、急速に発展してきた東京都や調布市において都市計画道路は必要不可欠なものであると考える。是非他地域の路線とともに完成に向けて努力していただければと思う。</p>	<p>調布3・2・6号線は、都道119号線から中央自動車道までの区間（以下、「当該区間」という）を除く路線の大半は4車線で整備されていますが、当該区間のみ2車線で整備されています。</p> <p>当該区間は、将来、ボトルネックとなることが想定され、路線として車線数の整合を図る必要があることから、「東京における都市計画道路の整備方針」において、計画内容再検討路線に位置付けられ、東京都により検討が進められます。</p> <p>市としても、当該区間のボトルネック解消は現時点でも課題と認識しており、「道路網計画」においても、「計画検討路線（検討主体：都）」として位置付けています。</p> <p>道路網計画は、市を取り巻く状況や道路を取り巻く環境の変化等に対応するため計画期間内（令和8年度～令和22年度）においても、必要な見直しを行っていきます。調布市内の交通状況の変化等も把握しつつ、必要に応じて道路網計画の見直しを行います。</p>
道路整備プログラム	25	調布3・2・6号線を早期着手してほしい。	(No.24と同回答)
道路整備プログラム	26	調布3・4・11号線を早期着手してほしい。	<p>調布3・4・11号線（柴崎駅～調布3・4・1）は、道路網構築の視点（広域道路網）の、「鉄道駅へのアクセス性向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」、「延焼遮断機能の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>また、当該区間は、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、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」に位置付けています。</p> <p>調布3・4・11号線（調布3・4・1～調布3・4・18）は、道路網構築の視点（広域道路網）の、「救急搬送時のアクセス性向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するためするため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>また、当該区間は、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、優先整備路線の次に事業着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p>

道路整備プログラム	27	調布3・4・30号線を早期着手してほしい。	調布3・4・30号線（調布3・4・1～調布ヶ丘1丁目）及び調布3・4・30号線（調布3・4・11～調布3・5・12）は、道路網構築の視点（広域道路網）の「観光振興の実現」, 「都市の脱炭素化の推進」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 同路線2区間については、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、優先整備路線の次に事業着手する「準優先整備路線」に位置付けています。
道路整備プログラム	28	画像添付いたしました、つつじヶ丘駅から近い神代植物公園通りについてです。大変狭く歩道がないのに大型バスがすれ違い、待つスペースもないのにバス停もあります。先日バスの事故もありました。学習塾があり夜に自転車の小学生もたくさん通ります。住宅街へ続く道のため朝晩歩行者も非常に多く大変危険です。安全な歩行空間の確保はもちろんです、整備に時間がかかるのであればとりあえずは早急にバスが通らないようにバスルートを変えていただきたいです。 画像2枚	市道C6号線（神代植物公園通り）のうち甲州街道から宮ノ上交差点までの区間については、道路網構築の視点（地区内道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上」, 「歩行者、自転車の安全性、快適性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上」の「市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね50本/日以上以上の路線」で抽出しているため、計画幅員は7.5mで設定しています。なお、バス路線については、計画幅員を7.5mから12.0mとしていますが、現地の状況等を考慮し、当該路線は計画幅員7.5mで設定しています。道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、通常は広い方の幅員で設定します。 また、当該区間は、地区内道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方に基づき検討した結果、「優先的に整備すべき路線」として選定はされませんでした。 一方、当該区間と並行する都市計画道路調布3・4・9号線（調布3・4・1～調布3・4・14）については、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に位置付けており、当該路線を整備することで、市道C6号線を含む生活道路への自動車の通過交通の抑制等を図ります。
道路整備プログラム	29	P.41 優先整備路線 No.3 市道E249号線（調布3・4・17～市道E230）延長320mの詳細が示されていないが、関係住民に示さずに、優先整備路線指定すべきでない。現況約6m（部分的には7.5m?）を8mに拡幅するような話だが、若葉小学校や第四中学校をセットバックするのは問題ないだろうが、南東端の住宅と接する部分や、特に西北側の両側が住宅地の部分については問題があるでしょう。また、この路線の西側道路との接続部で幅員が違ってこないのか、など課題はあるし、拡幅整備が必ずしもメリットだけとは限らない。区間を縮小することも含め、住民参加、住民合意をとらずに住民無視のまま計画を造ることは問題である。どのような住民合意を行ってきたか？	市道E249号線（調布3・4・17～市道E230号線）については、道路網構築の視点（地区内道路網）の「歩行者、自転車の安全性・快適性の向上」, 「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 当該区間については、地区内道路整備プログラムにおいて、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に位置付けており、学校施設の建替え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。 なお、道路整備の内容については現在検討中です。
道路整備プログラム	30	若葉町2丁目信号付近に住む住民です。道路計画図を見ると道路拡張計画（案）が出ておりますが、なぜ幅を広げるのか明確な理由の説明が欲しいです。（世田谷区では「成城富士見通り」と名称がついております） 若葉町2丁目信号のところ、都道とぶつかっておりますが、この都道は狭くバスが通っていてしばしば渋滞になることがあります。この道路（成城富士見通り）はほとんど渋滞がありません。バスが通っていて便利なのですが、環境はバスの排ガスで悪いです。いくら幅を広げても都道が狭くては、渋滞が発生し、環境は図りしれないぐらい悪くなります。しかも最近車が減ってきており、スピードが速くなって危ないです。都道は狭いために車が注意して交通事故はありません。幅を広げれば、危険が多くなります。	市道C30号線は、道路網構築の視点（地区内道路網）の鉄道駅へのアクセス性向上」, 「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。 このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上」の「市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね50本/日以上以上の路線」で抽出しているため、計画幅員は11.0mで設定しています。バス路線については、計画幅員を7.5mから12.0mとしていますが、現地の状況等を考慮し、両側に歩道を設置し歩行者の安全を確保する必要があることから、計画幅員11.0mで設定しています。道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、通常は広い方の幅員で設定します。 なお、当該路線の現況幅員は8.0mから9.5mであり、計画幅員11mに整備する際には、車道部を大きく拡幅するのではなく、片側に歩道、歩道が設置されていない側に歩行者空間を設置する想定です。 また、当該区間は、地区内道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方に基づいて検討した結果、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には選定していませんが、機能確保のための総合的な取組の考え方に基づいて検討した結果、部分的な拡幅や交通規制の変更、バス待ち環境の改善等により、道路の機能の確保について検討する機能確保の取組に位置付けています。 今後、当該区間のバス待ち環境の改善に向け、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。

「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見

案	No	御意見等の概要	市の考え方
目指すべき道路網の実現に向けて	31	<p>・P42「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。」とあるが、権利者へのPRがまったく足りない。どうやって土地の売買、相続、建替の情報をキャッチするのか具体策はあるのか？</p>	<p>開発申請や市窓口において問い合わせがあった際は、市から後退等の協力をお願いしています。 生活道路の整備は長い時間を要することから、道路整備における住民合意形成の一助とするため、道路網計画について、SNS等の媒体を使った情報発信や、地域住民向けのオープンハウス・出前講座等を利用した情報提供を行い、道路整備に対する理解を深める取組を実施して参ります。</p>

「その他」に対する意見

案	No	御意見等の概要	市の考え方
その他	32	<p>調布市道路網計画（案）に関し、下記のとおり意見を提出いたします。 1. 新規道路整備よりも既存インフラの維持・更新を優先してほしい 日常生活において、現状の道路で大きな不便は感じていません。限られた財源の中では、新しい道路を増やすことよりも、既存道路の補修、歩道の安全確保、交差点改良、通学路の安全対策など、現在のインフラの維持・更新を優先して進めていただきたいです。計画（案）でも「安全に歩ける道路」や通学路の安全性が重視されているため、それに沿った投資配分を求めます。</p>	<p>道路は、日常生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また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都市施設のひとつです。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確認し、これらの役割が十分発揮できるようなみちづくりに取り組んでいきます。 なお、市内の道路は、道路総合管理計画に基づき適切に管理しております。道路の維持管理に関するコラムを追加しました。</p>
その他	33	<p>・全般に渡って根拠が不明だったり必要な情報、データが不足していたりして、よくわからない。 市民に意見を求めるなら、もう少しわかりやすく正確に表現する必要がある。</p>	<p>詳細な根拠データ等については、技術検討レポートでご覧いただけます。</p>
その他	34	<p>最近、「樹冠被覆率」という指標が、気候危機だけでなく、住みやすい都市を測る指標として用いられつつある。担当課は緑と公園課かもしれないが、調布市域の「樹冠被覆率」はどの程度か？道路整備においてどの程度考慮しているか？</p>	<p>道路緑化については、「調布市の将来ビジョン」の中で、「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」の中で、主な施策として、街路樹の適正な維持管理や植樹帯の設置をあげています。また、「道路網構築の目標」や「道路網構築の視点」の中で脱炭素化について記載しており、道路整備に当たっては、街路樹等を適切に設置する検討をすすめ、快適な歩行空間の創出を推進します。</p>
その他	35	<p>トイレ改装 トイレ便座機能無理でしょうか？ 普通今、どこでもついてます。市役所に話して下さい。手の乾燥機もあると便利です。 2026年ですよ。保健所につけあいましょうか。府中の環境衛生が来るはずですよ。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の公共施設における整備や改修等の参考とさせていただきます。 なお、ご指摘のありました施設については、現在、施設の老朽化に伴う移転整備を進めています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。