

Ⅱ まちづくりの動向と策定の視点

1. 調布市を取り巻く社会情勢

本計画の策定に当たり、都市づくりに関連する近年の社会情勢や、東京都の都市づくりにおける市の位置付けなどについて整理します。

(1) 都市づくりに関連する社会情勢

①全国的な社会環境の変化

人口減少・超高齢社会の到来

我が国では、平成20（2008）年度をピークに人口減少の局面に入り、今後も人口減少が予測されるとともに、さらに高齢化率は上昇を続けるなど、少子高齢化が進行することが予測されています。

こうした人口減少や少子高齢化は、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を引き起こすことが懸念されます。

市においては、現在も人口増加が続いていますが、令和12（2030）年頃には減少に転じることが予測されており、おおむね20年後の将来都市像を想定するうえでは、人口減少・少子超高齢社会に対応したまちづくりが求められています。

脱炭素社会の実現に向けた取組のさらなる推進

地球温暖化に起因した気候変動により深刻化する環境問題に対応するため、温室効果ガスの排出削減対策を国内外で進めるなか、市においても、脱炭素社会の実現に向けた取組が急務となっています。令和3（2021）年4月、市は、市議会と共同で、令和32（2050）年までに温室効果ガス（二酸化炭素）の排出を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを宣言しました。

ゼロカーボンシティ実現に向け、環境負荷低減の取組や再生可能エネルギー、グリーンインフラ等の活用促進をはじめ、さらなる地球温暖化対策を進める必要があります。

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、新しい生活様式や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

令和元年東日本台風(台風第19号)による浸水被害

近年、激甚化・頻発化する豪雨災害等により、人々の防災に対する意識が高まっています。令和（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。

立地適正化計画制度の創設

人口減少・少子高齢化の進行やそれに伴う市街地の拡散・低密度化が進むと、一定の人口集積に支えられている医療、福祉、子育て施設、商業などの都市機能や公共交通の維持・存続が困難となり、日常生活が不便になることが懸念されます。

そのため、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりと連携した公共交通のネットワークを確保することを目的として、平成26（2014）年度に立地適正化計画制度が創設されました。

ウォーカブルなまちづくりへの注目の高まり

近年、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。

都市農地の位置付けの変化（都市にあるべきもの）

都市農業の安定的な継続を図るとともに、多様な機能の適切かつ十分な発揮を通じて良好な都市環境の形成に資することを目的として、国は「都市農地振興基本法」を平成27年4月に制定しました。

また、翌年5月には都市農業の振興と農地保全に関する基本的な考え方を示した「都市農業振興基本計画」が策定されたことで、農地の持つ多面的機能が示されたほか、都市農地が「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」と位置付けられました。その後、都市緑地法等の一部改正や都市農地の賃借の円滑化に関する法律の制定等、様々な法整備が行われたことで、都市農業が安定的に継続できる環境が整いつつあり、都市農業は大きな転機を迎えています。

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) 東京都の都市づくりにおける調布市の位置付け

■都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月 策定）

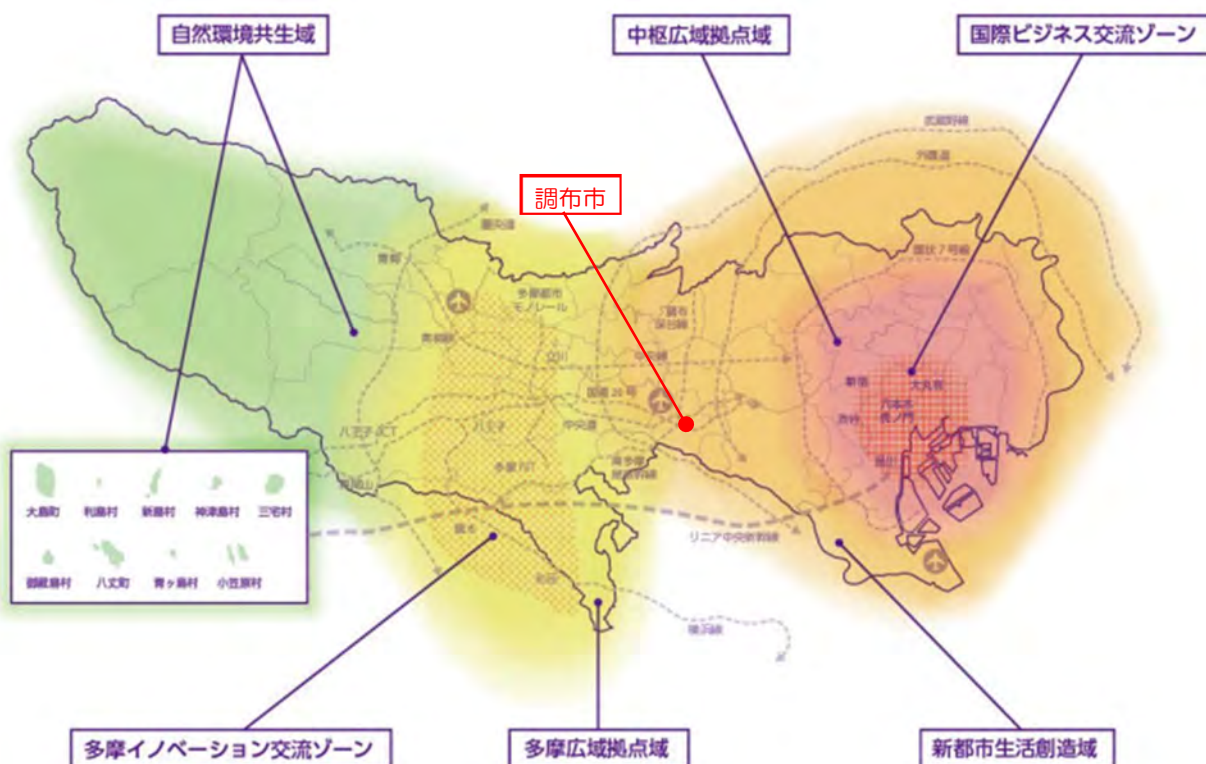
「新しい東京」への3つのシティである、「セーフ シティ」「ダイバーシティ」「スマートシティ」の実現に向け、2040年代を目標時期と設定し、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本方針と具体的方策を示しています。

都市づくりの目標を、「活力とゆとりのある高度成熟都市 ～東京の未来を創ろう～」と定め、実現に向けて分野を横断する7つの戦略を設定しています。

また、地域の特色ある個性を活かし、更に発展させていくために、都を4つの地域と2つのゾーンに区分し、広域的な圏域ごとの将来イメージを示しており、市は「新都市生活創造域」に位置付けられています。「新都市生活創造域」は、緑と水に囲まれたゆとりある住環境と、芸術・文化や教育、産業、商業などの機能が複合的に利用される多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となっています。その中でも調布駅周辺は、駅周辺に広場空間や歩行者空間が充実し、回遊性と利便性が高まるとともに、土地の有効活用により商業施設や高質な住宅が集積するなど、利便性が高く魅力的な拠点が形成された地域として将来像が示されています。

7つの戦略	<ol style="list-style-type: none"> 1 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 3 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 4 あらゆる人々の暮らしの場の提供 5 利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 6 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 7 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出
-------	---

【4つの地域区分と2つのゾーン】



■都市計画区域の整備，開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

（令和3（2021）年3月 改定）

調布市域は，狛江市域とともに「調布都市計画区域」に位置付けられています。東京都が都市計画区域における都市計画の基本的な方針を定める「都市計画区域の整備，開発及び保全の方針」では，調布都市計画区域内（調布市域）の各拠点や主な生活の中心地などの将来像について，以下のように定められています。

調布都市 計画区域 (調布市域)	(調布)	・ 駅周辺に広場空間や歩行者空間が充実し，回遊性と利便性が高まるとともに，土地の有効活用により商業施設や高質な住宅が集積するなど，利便性が高く魅力的な核となる地域の拠点を形成
	(仙川)	・ 道路や交通広場，公園，緑地が整備され，駅を中心に商業・業務・芸術・文化・コミュニティ施設の立地が進むとともに，周辺では，ゆとりある生活空間を備えた，良好な都市型住宅が立地する個性的で魅力ある地域の拠点を形成
	(深大寺周辺)	・ 神代植物公園の整備が進むとともに，住民参加のまちづくりの取組により，みどり豊かな自然環境と歴史的風情のある街なみの際立った個性やポテンシャルを有する地域を形成
	(多摩川住宅)	・ 多摩川住宅の大規模な建替え等に当たり，一団地の住宅施設から地区計画への移行により，地域のにぎわいと住み続けられる魅力ある居住機能の向上及び生活空間を確保し，良質な住宅による多様な世代が共生する生活の中心地を形成
	(つつじヶ丘・柴崎周辺)	・ 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
	(飛田給)	・ 駅周辺では，日常生活の利便性を高めるため既存商店街の活性化が図られ，地域の核となる魅力ある商業・業務の生活の中心地を形成
	(武蔵野の森地区)	・ 多摩地域のスポーツ振興の核となるとともに，大規模イベントでの活用や，スポーツ施設・駅周辺への飲食店等の商業施設の立地が進み，にぎわいや交流が生まれるスポーツクラスターを形成
	(京王多摩川)	・ 駅周辺では，地域に密着した商業集積と居住機能の保全・誘導を図り，地域の商業・生活の核となる生活の中心地を形成
	(布田・国領周辺)	・ 調布駅を含めた京王線3駅を核とする中心市街地として，商業・業務，文化，居住などの多様な生活機能が調和した魅力的な生活の中心地を形成
	(西調布)	・ 日常生活の利便性を高める様々な機能が集積し，地域の歴史を活かした，まちの活性化の核となる生活の中心地を形成

■集約型の地域構造への再編に向けた指針（令和4（2022）年3月 改定）

本指針は、都市づくりのグランドデザイン（平成29（2017）年9月策定）を踏まえ、区市町村が集約型の地域構造への再編を適切に進めていくため、目指すべき集約型の地域構造の在り方を示すとともに、その実現に向けての検討に関する方針や誘導方策及び支援策を示しています。

<p>指針の位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・区市町村が集約型の地域構造への再編を適切に進めていくため、目指すべき集約型の地域構造の在り方を示すとともに、その実現に向けての検討に関する方針や誘導方策及び支援策を示すもの ・区市町村においては、将来に向けた地域づくりに取り組むに当たって、都市計画マスタープランを適切に改定するとともに、本指針を技術的な助言などとして、立地適正化計画、地域公共交通計画の作成などの取組に効果的に活用するもの 
<p>新しい日常にも対応した目指すべき集約型の地域構造の在り方</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①集約型の地域構造への再編 <ul style="list-style-type: none"> ・人口密度の動向、公共交通サービスの集積状況、高齢化の進展状況等を踏まえ、おおむね環状第7号線外側の地域において、集約型の地域構造への再編に向け取組を推進する ・主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らすことができるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、みどり豊かな良質な環境を形成する ②エネルギー負荷の少ないまちづくりの誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導することにより、自家用車から公共交通、徒歩及び自転車への交通手段転換や、自家用車などを利用した移動距離の短縮等によるCO2排出量の削減を促進する ③災害にも強い集約型の地域構造の在り方 <ul style="list-style-type: none"> ・想定される災害リスクを分析し、まちづくりにおいて総合的な防災・減災対策を講じていく ・国の都市計画運用指針等を踏まえ、対策の検討に当たっては水災害のほか、地震や火災など様々な災害を想定される災害リスクを分析し、まちづくりにおいて総合的な防災・減災対策を講じていく ④建築物の用途制限等に係るまちづくり手法の柔軟な運用 <ul style="list-style-type: none"> ・居住環境の向上に資する病院、店舗等の日常生活に必要な施設（生活利便施設）について容積率及び用途制限の緩和を可能とすることで、これらの施設の立地を促進するよう、居住誘導区域内に「居住環境向上用途誘導地区」を定めることが考えられる。 

2. 調布市の現況

まちづくりの方針や施策の検討に当たり、市の現状や特性を把握したうえで検討するため、まちの歴史や人口、土地利用の状況、産業構造などについて整理します。

(1) まちの歴史

調布市域は、かつて多くの農村集落により形成されていました。江戸時代に入ると、甲州街道の開通とともに宿場が置かれ町が形成され、大正時代には、京王線の開通、関東大震災の発生などにより、日帰り行楽地あるいは安全な郊外住宅地として脚光を浴びました。また戦後は、高度経済成長に伴う東京の発展とともに、急激な都市化が進みました。

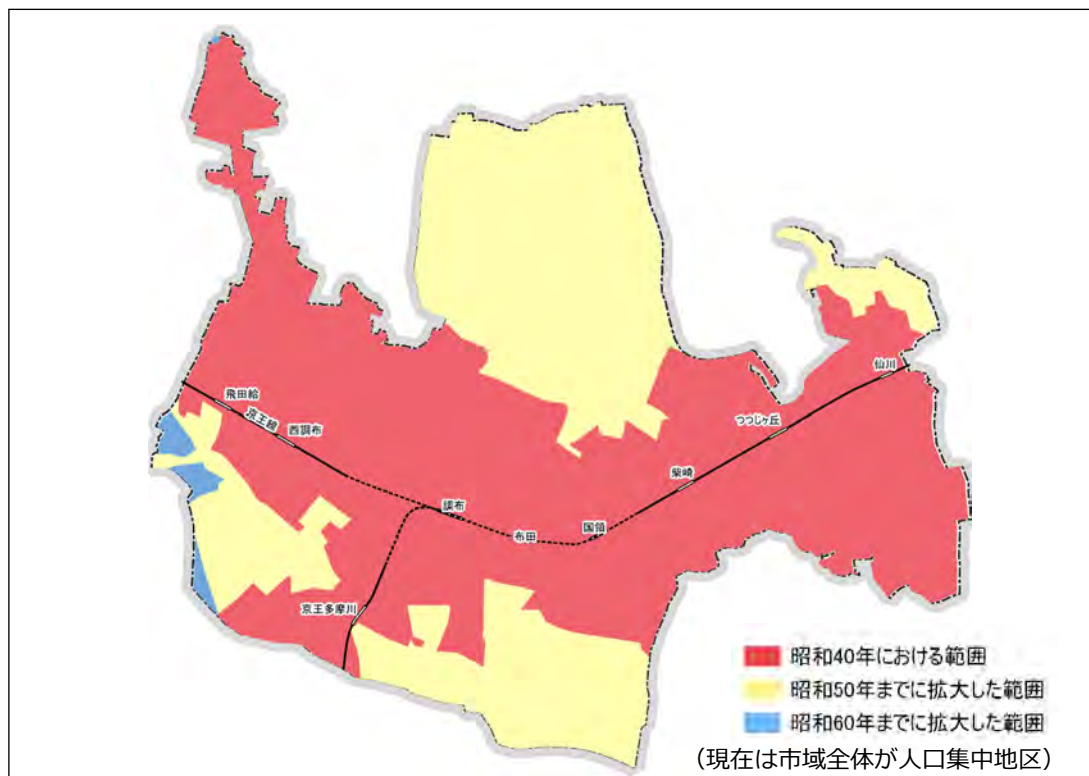
昭和30（1955）年4月、調布町と神代町が合併して、調布市が誕生しました。その年に実施された国勢調査による人口は、約4万5千人でした。現在では約23万8千人の都市へと大きく変貌を遂げました。特に、昭和30年代後半から40年代にかけての都市化の進展は著しく、人口が10年間で2倍以上となるなど、急激に開発が進みました。こうした状況に対応するため、学校や保育園、下水道など生活に必要な施設の整備を中心に、都市計画による環境整備が進みました。

昭和60年代に入って、人口の増加傾向も落ち着き、まちの基盤である道路、公園等の整備に財政投資できるようになったのもこの時期です。

平成の時代に入ると、文化・スポーツ、コミュニティ施設の建設や、調布駅付近の京王線連続立体交差事業による地下化の実現など、生活の利便性や豊かさをもたらす機能も備わりました。

令和の時代となった今、新たなまちづくりへ向けて、市民・事業者・行政（市）による共創のまちづくりを進めていきます。

【人口集中地区の変遷図】



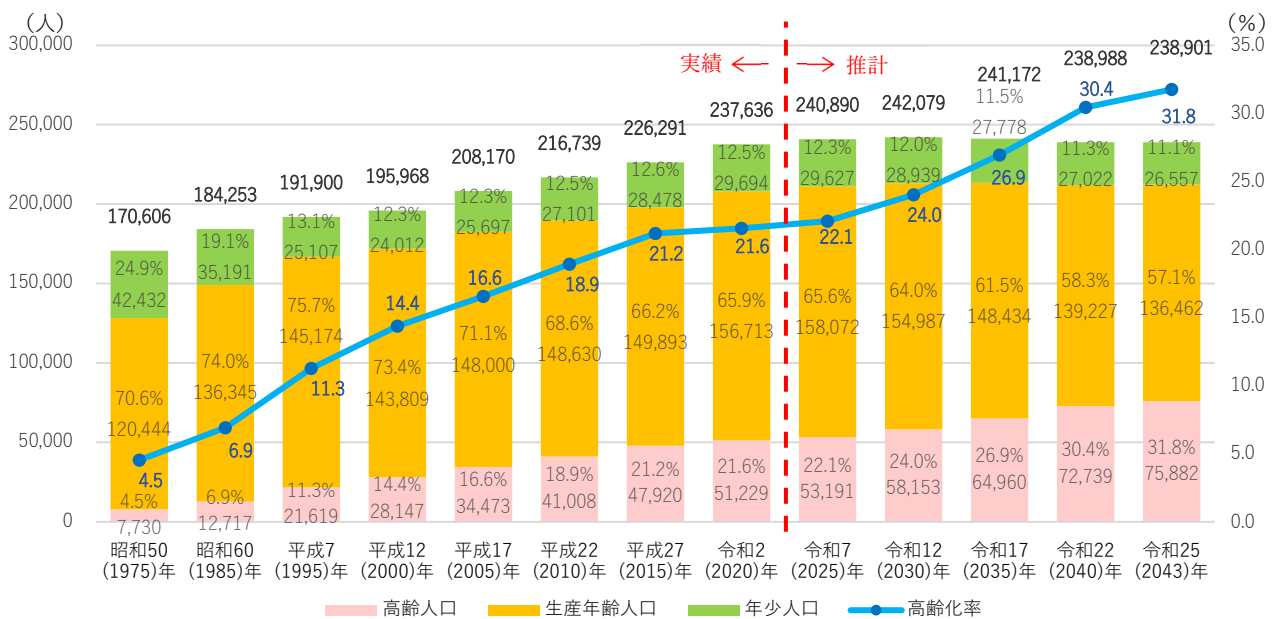
出典：国土数値情報

(2) まちの形成過程

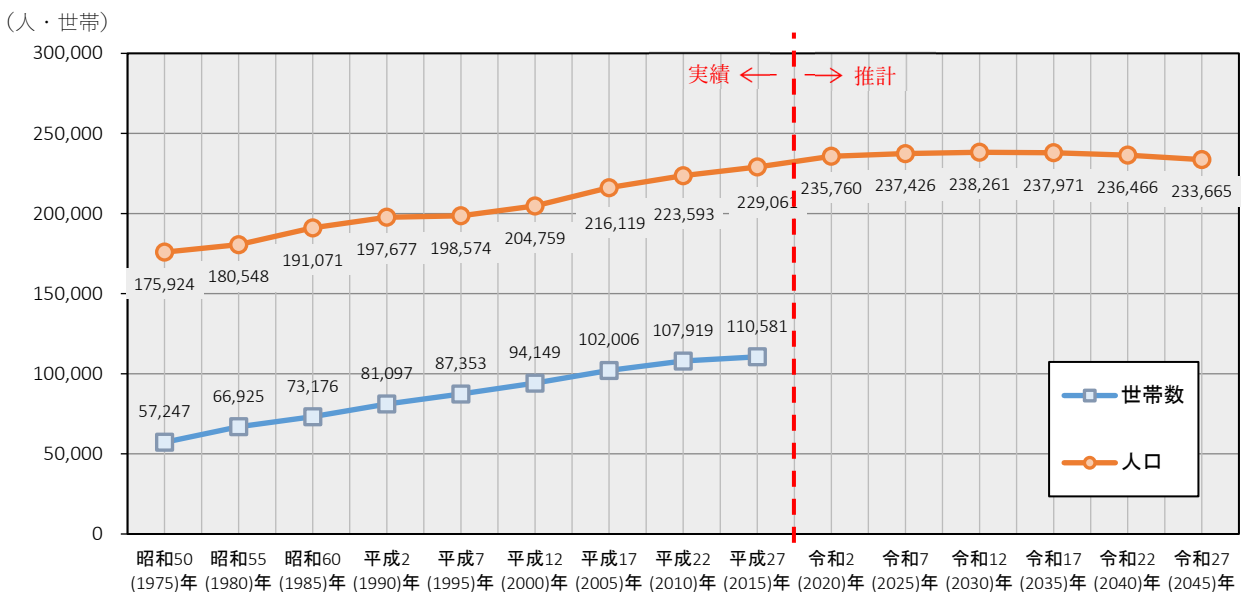
①人口・世帯数の推移

市の人口及び世帯数は、一貫して増加傾向が続いており、令和2（2020）年度の人口は約23万7千人に達しました。今後、市の人口は令和12（2030）年度にピークを迎え、その後は減少することが予測されています。

また、市の総人口における高齢化率の割合は、昭和50（1975）年以降増加しています。令和2（2020）年度の年少人口（0～14歳の人口）の割合は約12.5%、高齢人口（65歳以上の人口）の割合は約21.6%となっており、今後も高齢化が進行することが予測されています。



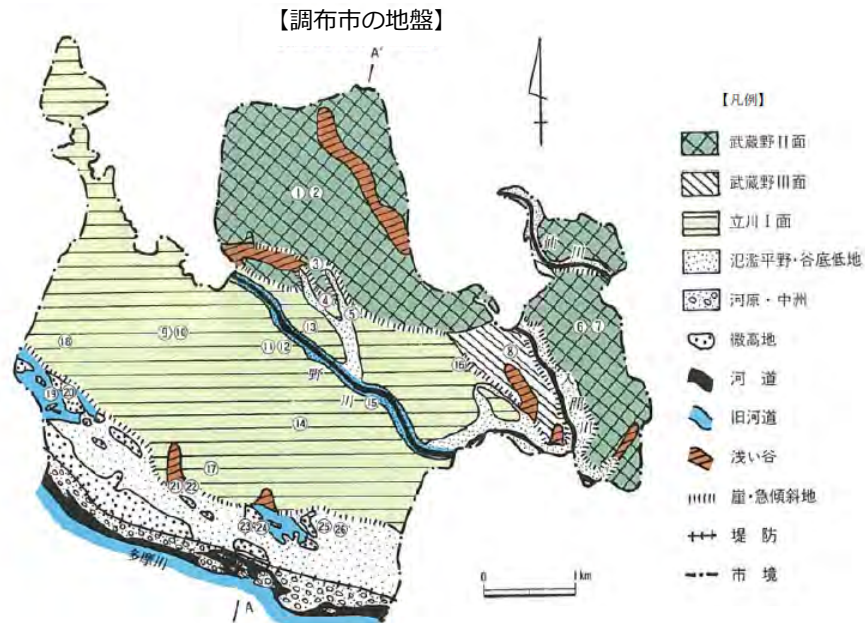
出典：住民基本台帳・調布市の将来人口推計（令和4（2022）年3月）
（各年10月1日現在）



出典：住民基本台帳・国立社会保障人口問題研究所
（各年1月1日現在）

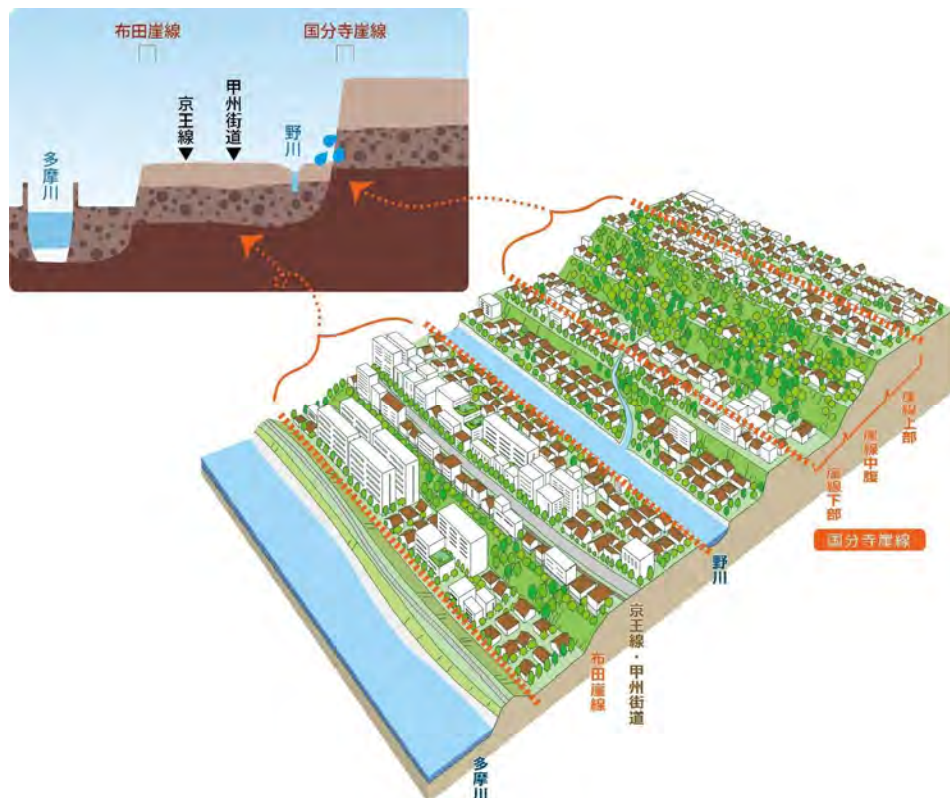
②地勢

市は、武蔵野台地の南西部に位置し、地形的には最も高い武蔵野段丘面、市の中心部が位置する立川段丘面、最も低い多摩川沖積面できています。市内で最も高い所は深大寺北町6丁目付近で海拔56m、低い所は染地3丁目の多摩川沿いで海拔24m、高低差は約32mあります。この武蔵野段丘面と立川段丘面の境は「国分寺崖線（はげ）」と呼ばれ、崖下からは地下水が豊富に湧き出し、市内の中央部を貫流する野川や、東部を流れる野川支流の入間川、仙川の主な水源になっています。



出典：図説調布の歴史（平成12（2000）年3月）

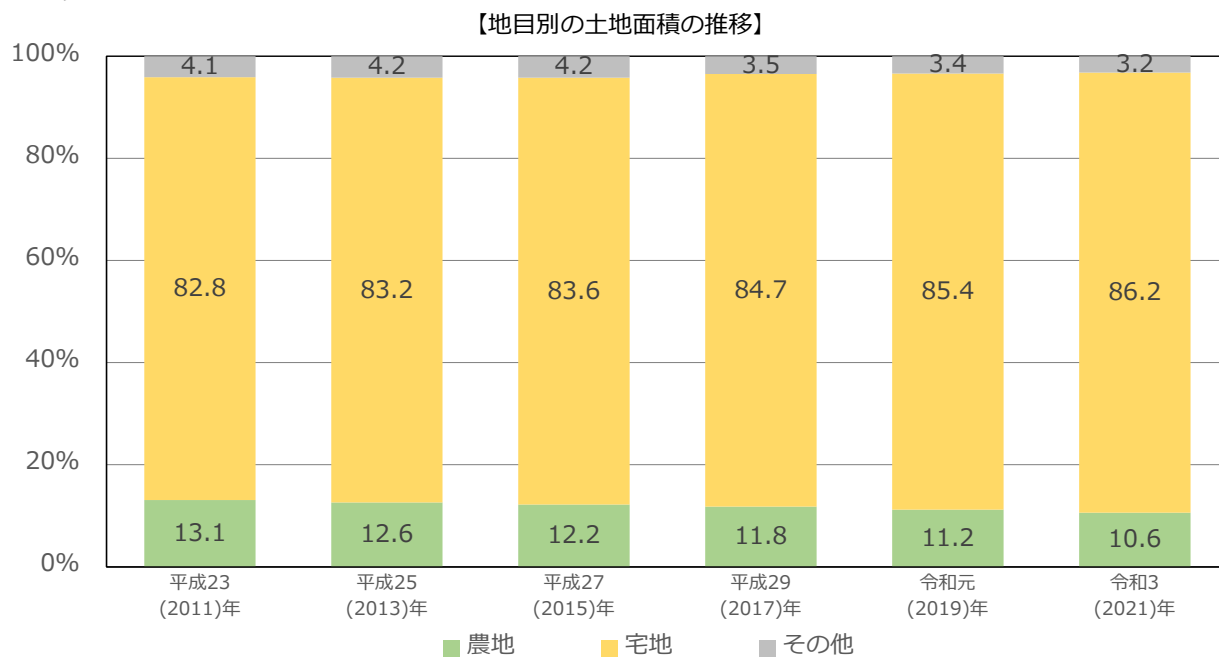
【建築物と地形の位置関係イメージ】



出典：調布市景観形成ガイドライン（緑の景観づくり国分寺崖線編）〔第2版〕
（令和2（2020）年3月）

③地目別の土地面積の推移

土地面積の割合は、年々宅地面積が増加しており、令和3（2021）年度時点では、約86%が宅地となっています。一方、農地や、山林・原野等を含むその他の土地については、年々減少しています。



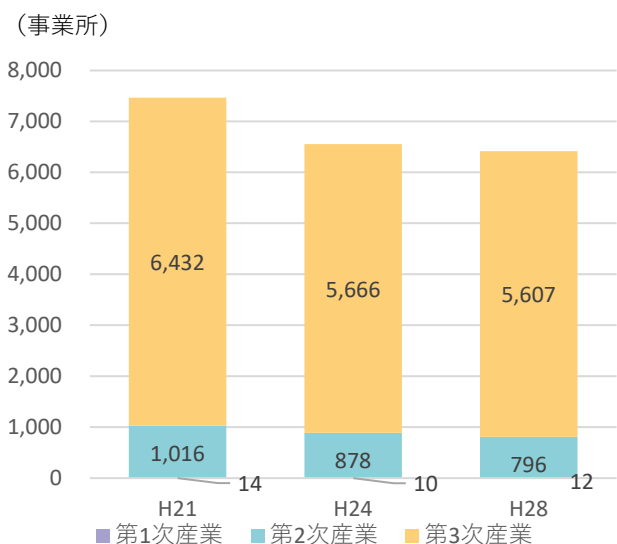
出典：調布市統計書
(各年1月1日現在)

④産業の推移

過去7年間において総事業所数は減少傾向にあり、第3次産業の割合が増加しています。総事業者数についても、減少傾向にあります。第1次産業及び第3次産業の事業者数は、平成28（2016）年度には増加しています。

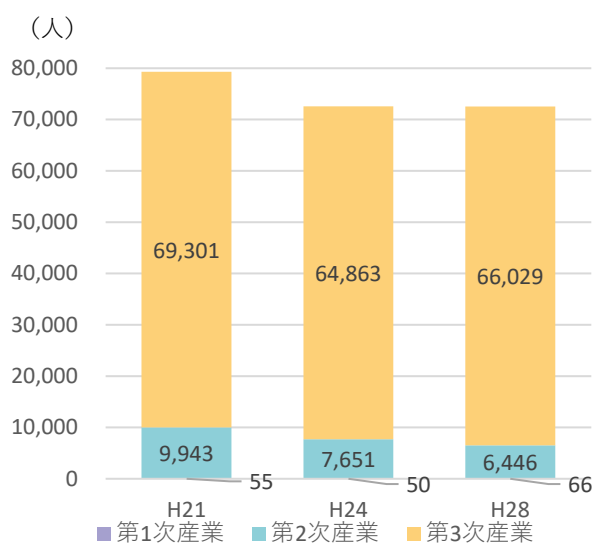
年間商品販売額について、平成24（2012）年度以降は上昇傾向にあり、製造品出荷額は、平成18（2006）年度以降、一貫して減少しています。

【産業大分類別事業所数の推移】



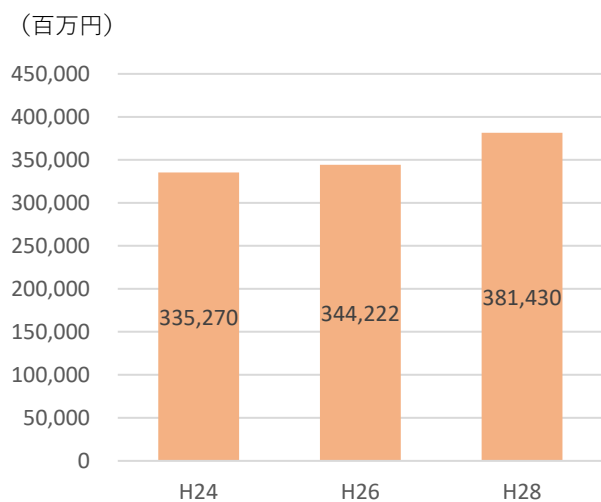
出典：調布市統計書
(各年12月31日現在)

【産業大分類別事業者数の推移】



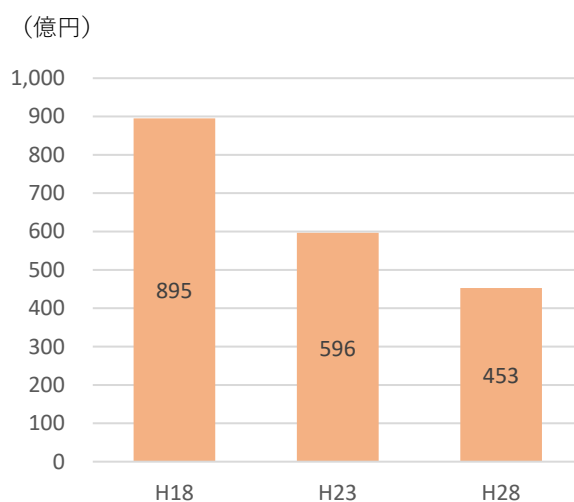
出典：調布市統計書
(各年12月31日現在)

【年間商品販売額の推移】



出典：経済構造実態調査
(各年6月1日現在)

【製造品出荷額等の推移】



出典：経済構造実態調査
(各年6月1日現在)

3. まちづくりの現況と課題

まちづくりの基本方針や施策を示すに当たり、まちづくりを進めるうえで重要な、交通、環境、福祉、防災、住環境、景観及び地域活性化の7分野における現況と課題について以下に整理します。

(1) 交通の現況と課題

市は、京王線や中央自動車道などが整備され、新宿をはじめとした区部への交通利便性は高く、区部中心部と多摩地域をつなぐ広域的なネットワークの要衝としての役割を果たしています。令和5（2023）年3月に「調布市総合交通計画」を改定し、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進していますが、人口減少時代の到来や高齢社会の進行、環境にも人にも優しい都市交通への期待など、時代とともに変容する交通ニーズに対して、一層の都市基盤の整備が求められています。

①現況

■都市計画道路

平成28（2016）年3月に「調布市道路網計画」を策定し、計画的な道路整備を推進しています。

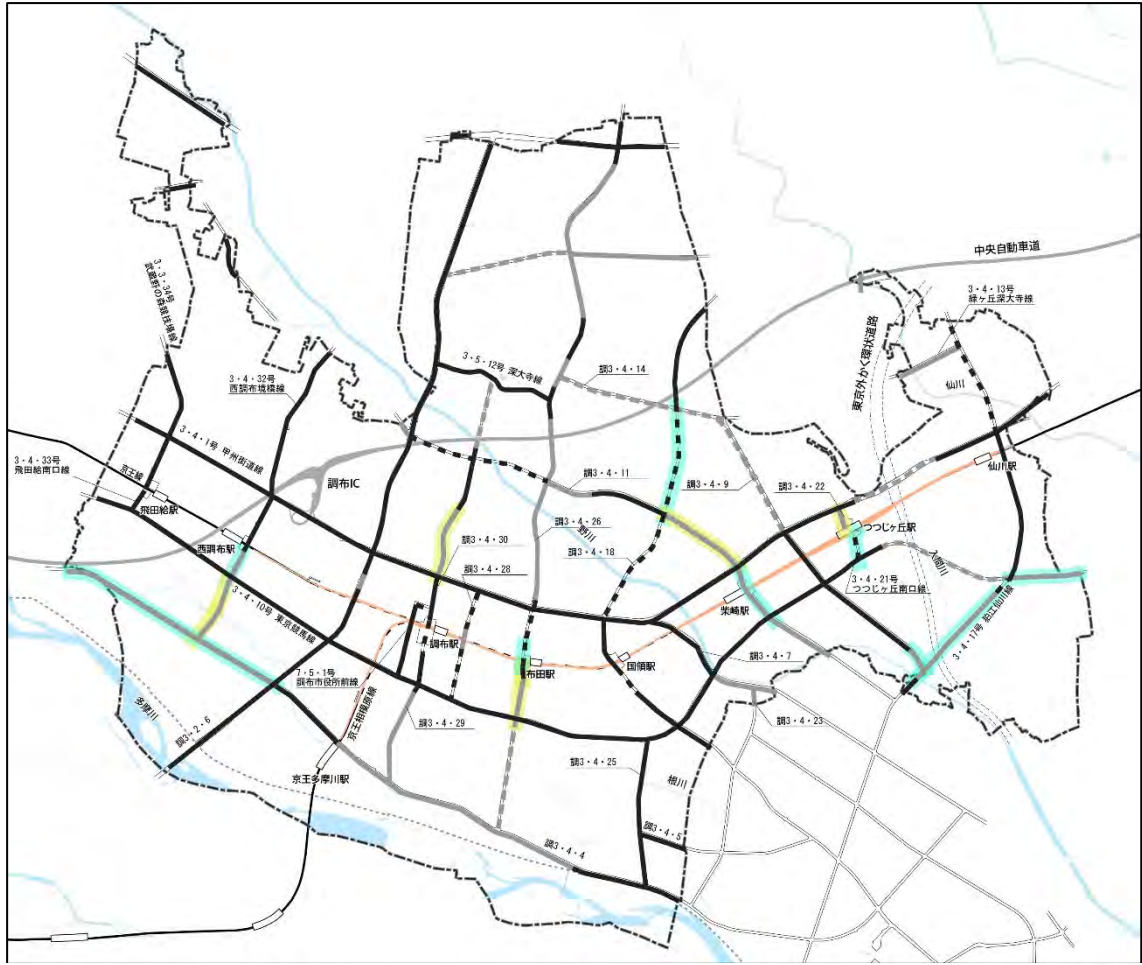
平成10（1998）年度から令和3（2021）年度までの23年間における都市計画道路の整備率は、約33%から約54%へと向上しています。

【都市計画道路整備状況】

種別	番号	名称	平成10(1998)年度		令和3(2021)年度		
			計画延長(m)	施工済延長(m)	計画延長(m)	施工済延長(m)	
幹線道路	3・4・1	甲州街道線	6,950	6,370	6,950	6,370	
	3・4・4	狛江国立線	4,620	280	4,620	1,433	
	3・4・5	狛江下布田線	2,110	740	320	320	
	3・2・6	調布保谷線	4,970	830	4,970	4,850	
	3・4・7	喜多見国領線	980	0	980	0	
	3・4・8	柴崎駅小足立線	680	0	680	0	
	3・4・9	入間蛇久保線	2,160	760	2,160	1,070	
	3・4・10	東京競馬場線	7,400	6,145	7,400	6,145	
	3・4・11	柴崎駅下石原線	2,620	0	2,620	530	
	3・5・12	深大寺線	790	790	790	790	
	3・4・13	緑ヶ丘深大寺線	440	0	440	0	
	3・4・14	緑ヶ丘深大寺線	1,150	0	1,150	0	
	3・4・15	新川神代緑地線	1,700	0	1,700	0	
	3・4・17	狛江仙川線	2,820	0	2,820	1,205	
	3・4・18	狛江銀座吉祥寺線	840	0	4,120	1,947	
	3・4・21	つつじヶ丘南口線	160	0	160	0	
	3・4・22	つつじヶ丘北口線	90	0	90	0	
	3・4・23	稲荷前線	-	-	125	0	
	3・4・24	国領駅吉祥寺線	3,160	842	-	-	
	3・4・25	多摩川団地下布田線	970	970	970	970	
	3・4・26	多摩川三鷹線	-	-	4,830	140	
	3・4・26	布田駅南口線	1,120	0	-	-	
	3・4・27	布田北口三鷹線	3,610	0	-	-	
	3・4・28	品川道天神前線	750	0	750	125	
	3・4・29	調布駅南口線	1,050	330	990	270	
	3・4・30	調布駅深大寺線	1,670	368	1,670	691	
	3・4・31	西調布駅南口線	650	0	650	0	
	3・4・32	西調布境橋線	1,370	0	1,370	1,370	
	3・4・33	飛田給南口線	130	0	130	130	
	3・3・34	武蔵野の森競技場線	890	0	890	890	
		小計	55,850	18,425	54,345	29,246	
	区画街路	7・5・1	調布市役所前線	-	-	590	490
	特殊街路	8・6・1	飛田給駅南北線	30	0	30	30
		合計	55,880	18,425	54,965	29,766	

出典：調布市都市計画概要（平成11（1999）年1月及び令和4（2022）年3月作成）

【都市計画道路整備現況図】



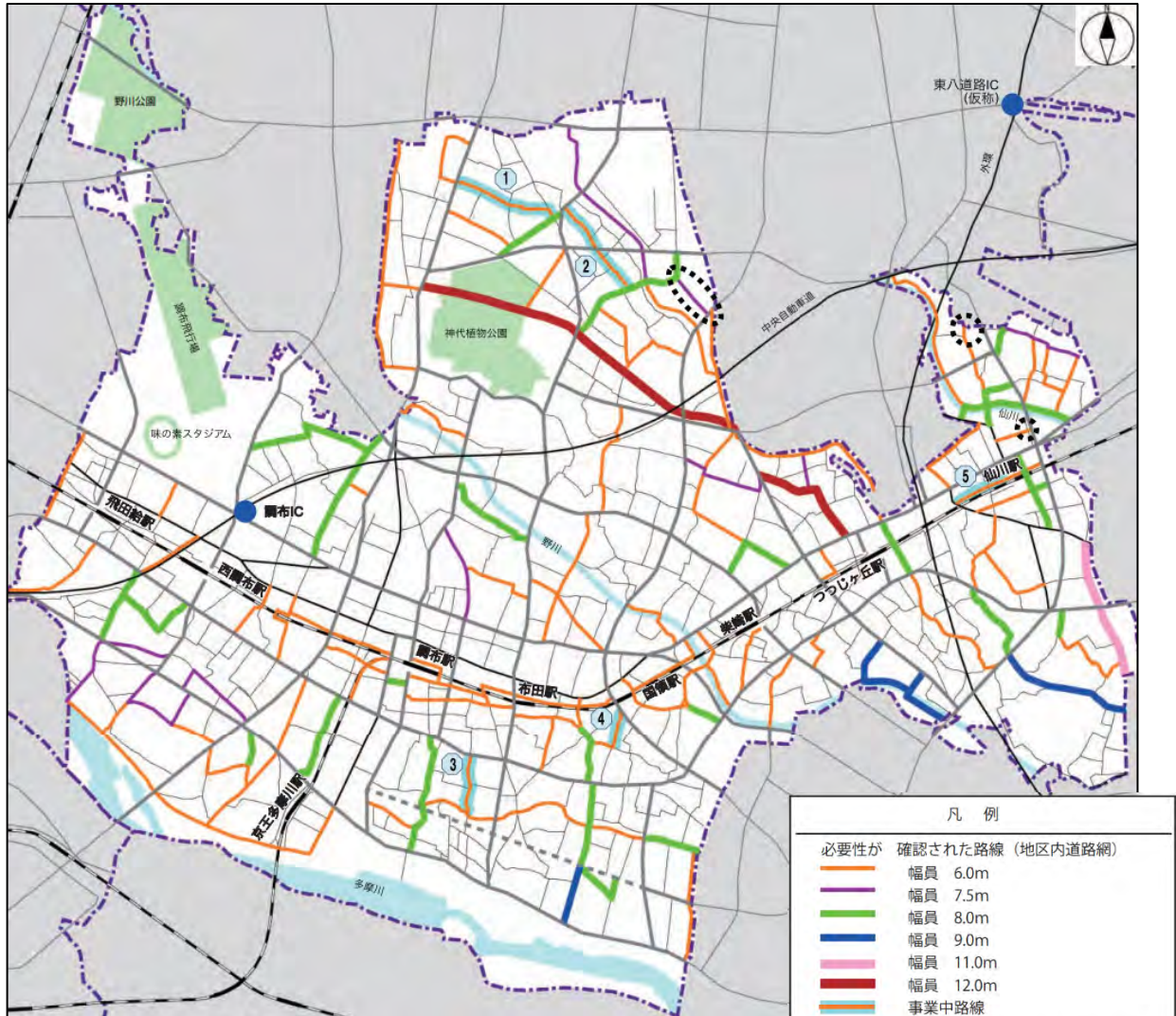
- | | | | |
|-----------|-------------------|------------|-----------|
| —— 整備済 | —— 未整備 | —— 優先整備路線 | —— 都市高速鉄道 |
| - - - 事業中 | - - - 未整備(計画検討路線) | —— 準優先整備路線 | |

参考：調布市道路網計画 事業現況図（令和4（2022）年3月）

■生活道路

広域的な道路を補完し、地区内の移動を支える生活道路の整備状況については、調布市道路網計画（平成28（2016）年3月策定）において位置付けた「地区内道路網計画」に基づき、整備を進めています。

【地区内道路網図】



※計画の位置付けを廃止した路線（地区内道路網）
 地区内道路網において、計画の位置付けを廃止した路線については、下記3種類のいずれかに該当します。

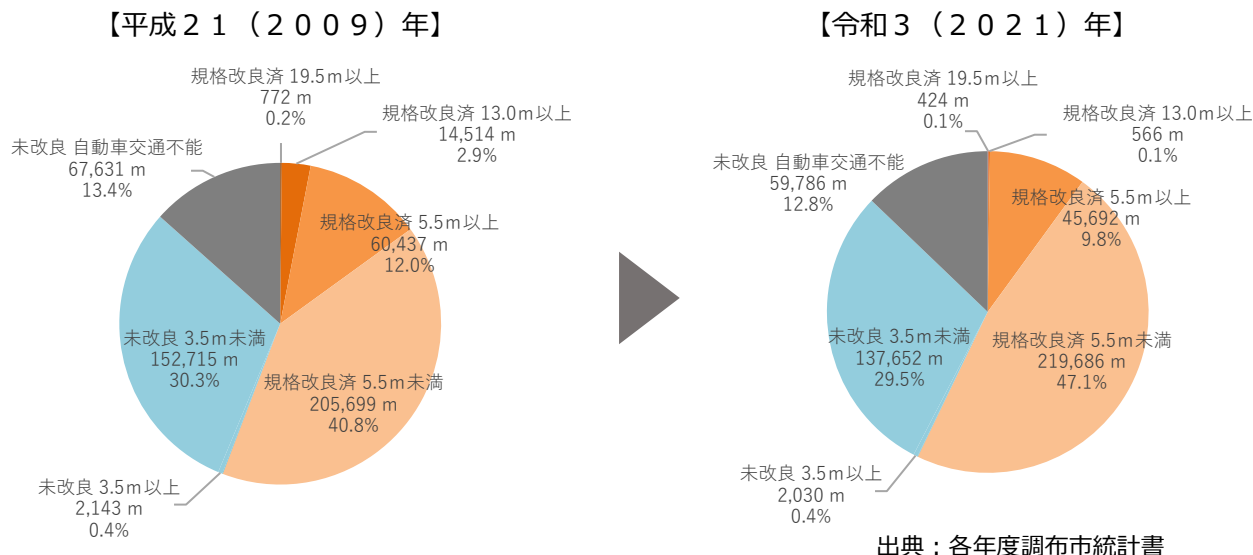
- ① 現在、道路がある場所
 →新たに道路の拡幅整備は行いませんが、現道はそのまま道路として残ります。
- ② 現在、道路がない場所
 →新たに道路の整備は行いません。
- ③ ①のうち、建築基準法第42条第2項に該当する公道
 →地権者等からの申請に基づき、「狭あい道路拡幅整備事業」により、セットバック部分のL型側溝の整備を行っています。

出典：調布市におけるこれからのみちづくりー調布市道路網計画ー（平成28（2016）年10月）

■ 幅員

市道のうち、規格改良済の道路（道路構造令に適合した道路）の延長割合は、約6割となっています。車道幅員が3.5m未満の未改良道路は、12年間で約0.8%減少し、29.5%に改善しています。

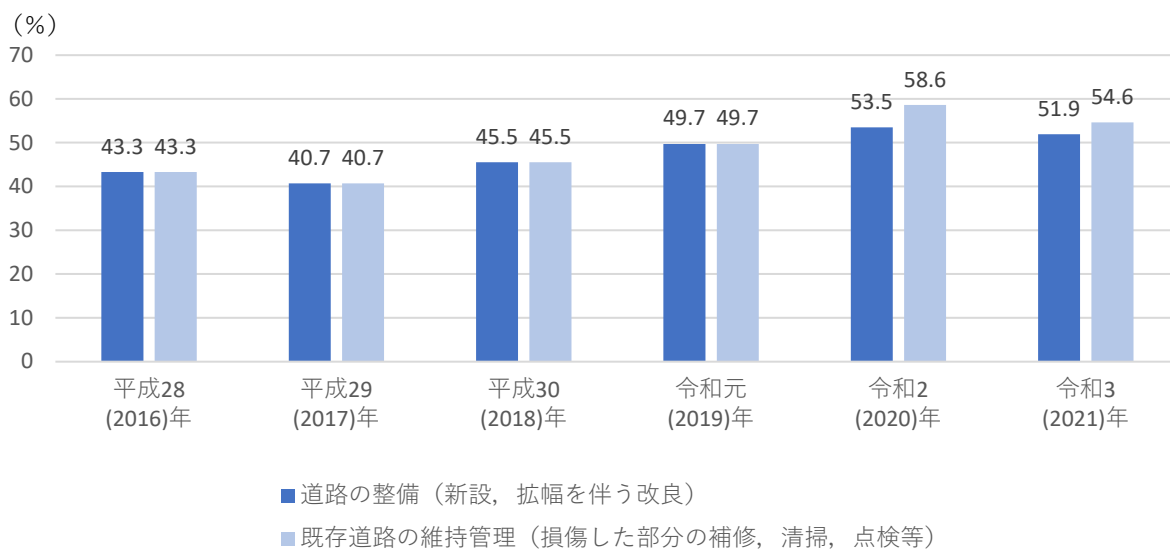
【車道幅員別道路延長】



■ 道路に関する市民意識調査

道路の整備，既存道路の維持管理に関する満足度について，平成28（2016）年度に比べて，令和3（2021）年度は増加しています。

【道路に関する満足度の推移】

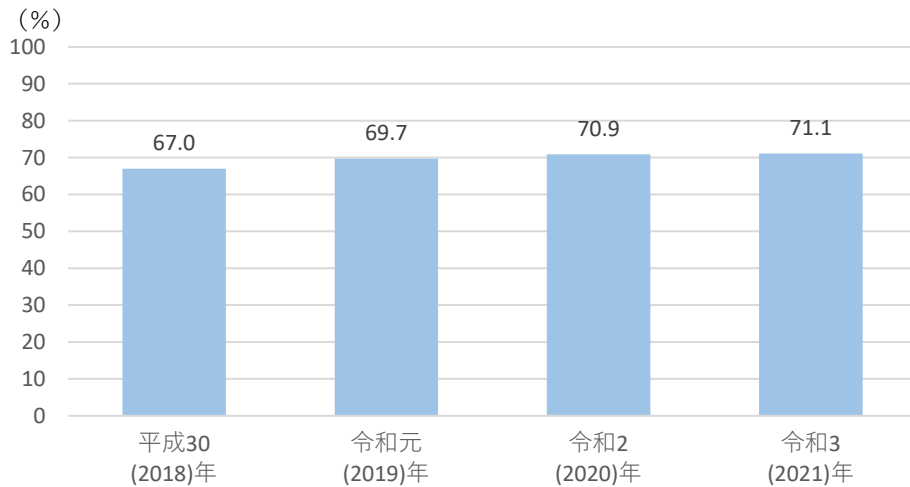


出典：市民意識調査

■ 駅周辺の利便性に関する市民意識調査

駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合について、平成30（2018）年度より増加傾向にあります。

【駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合の推移】

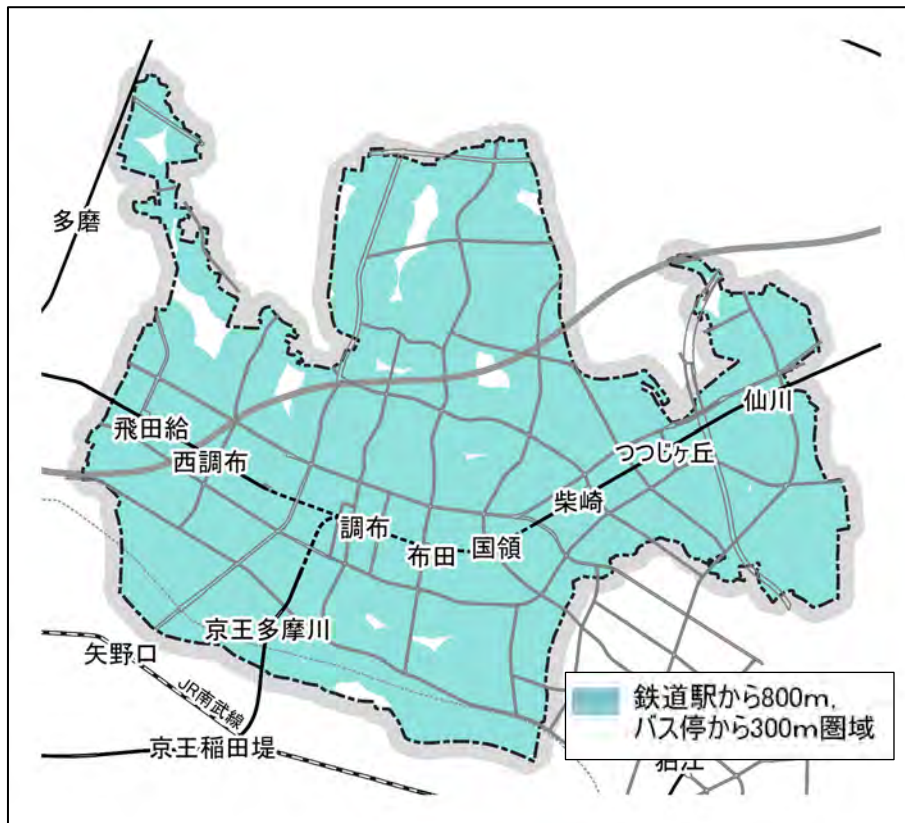


出典：市民意識調査

■ 公共交通（鉄道・バス）

市内のおおむねの範囲が鉄道駅からの一般的な徒歩圏である半径800m、バス停留所からの誘致距離である半径300mの圏域内であり、公共交通が利用しやすい状況になっています。

【公共交通（鉄道・バス）の利用圏域図】



出典：バス・各事業者ホームページ（令和5（2023）年3月現在）

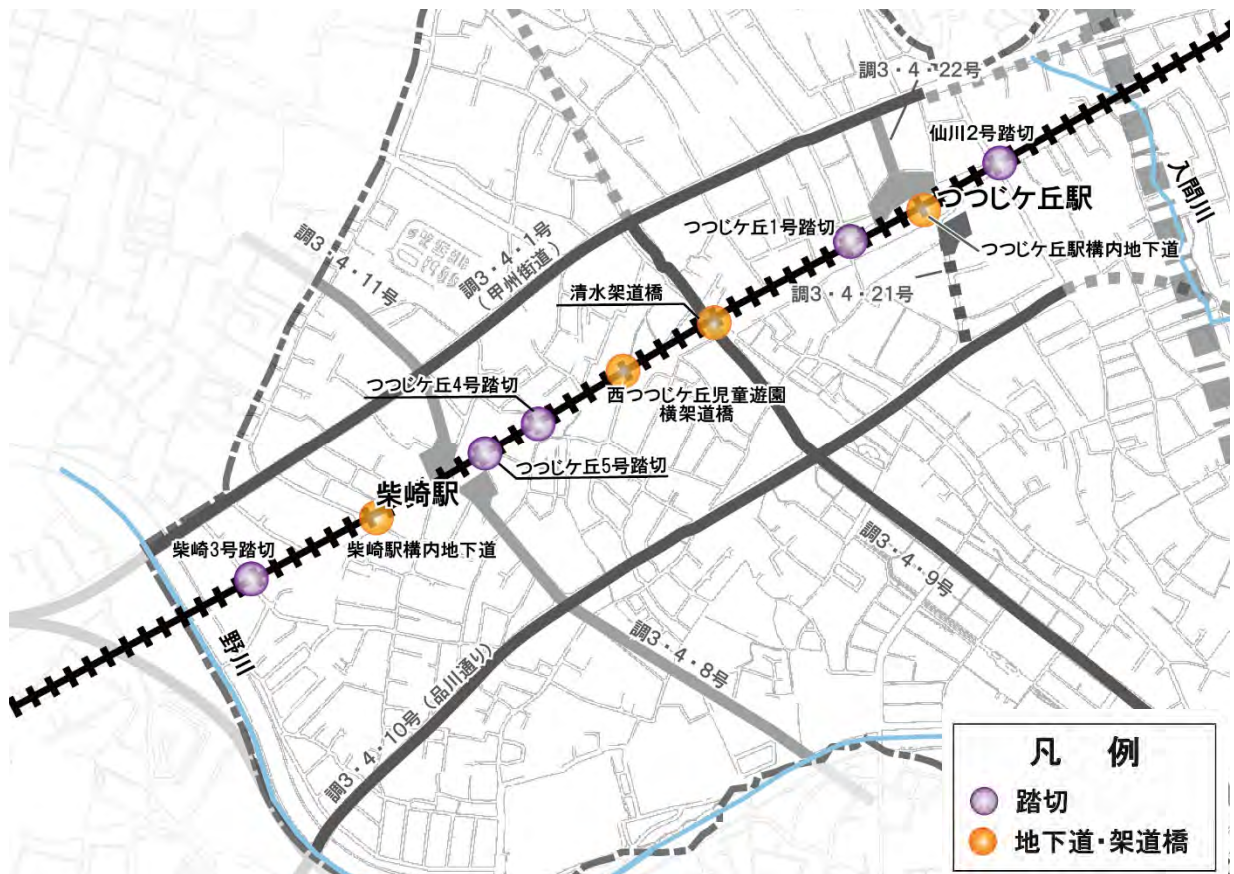
■踏切などの状況

市を通る京王線は、昭和44(1969)年度に都市高速鉄道第10号線として都市計画決定されています。そのうち、柴崎駅～西調布駅間約2.8kmの区間及び相模原線の調布駅～京王多摩駅間約0.9kmにおいて連続立体交差事業が完了し、18箇所の踏切道が解消され、8箇所の都市計画道路が立体交差化されています。

一方、市の東部地域におけるつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺には、踏切の遮断時間がピーク時で1時間あたり40分以上になる踏切が5箇所存在し、慢性的な交通渋滞が発生しており、踏切開放時には、自動車のみならず、歩行者や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るなど、市民の日常生活に大きな支障が生じています。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、十分な幅員が確保されておらず、周辺の踏切を迂回する自動車が集中します。

令和3年4月には、踏切道改良促進法に基づき、京王線仙川駅～国領駅間の5箇所の踏切が改良すべき踏切道の指定を受けました。

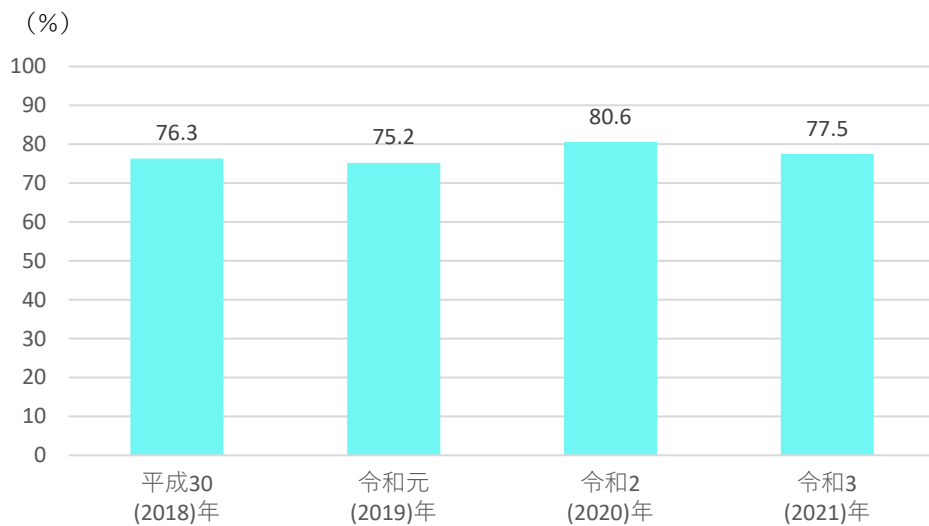
【つつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺の踏切などの状況】



■公共交通に関する市民意識調査

市内の公共交通（電車・バス）を利用しやすいと感じている市民の割合について、令和2（2020）年度は80.6%まで増加していましたが、令和3（2021）年度には77.5%まで減少しています。

【市内の公共交通（電車・バス）を利用しやすいと感じている市民の割合の推移】

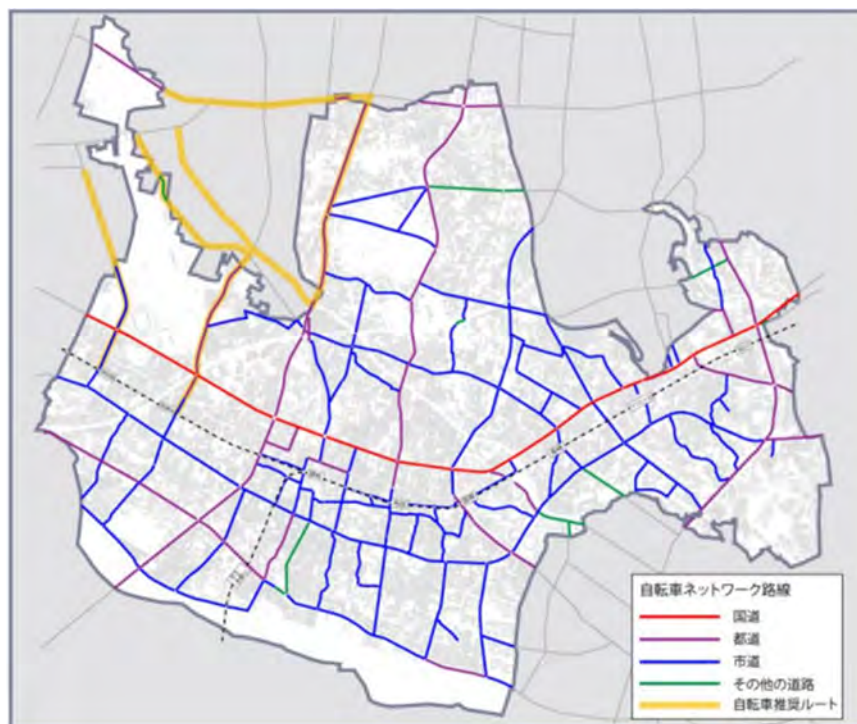


出典：市民意識調査

■自転車ネットワーク

平成30（2018）年度に自転車ネットワーク計画を策定し、良好な自転車走行環境を実現するため、自転車ネットワーク路線を整備しています。

【自転車ネットワーク路線】



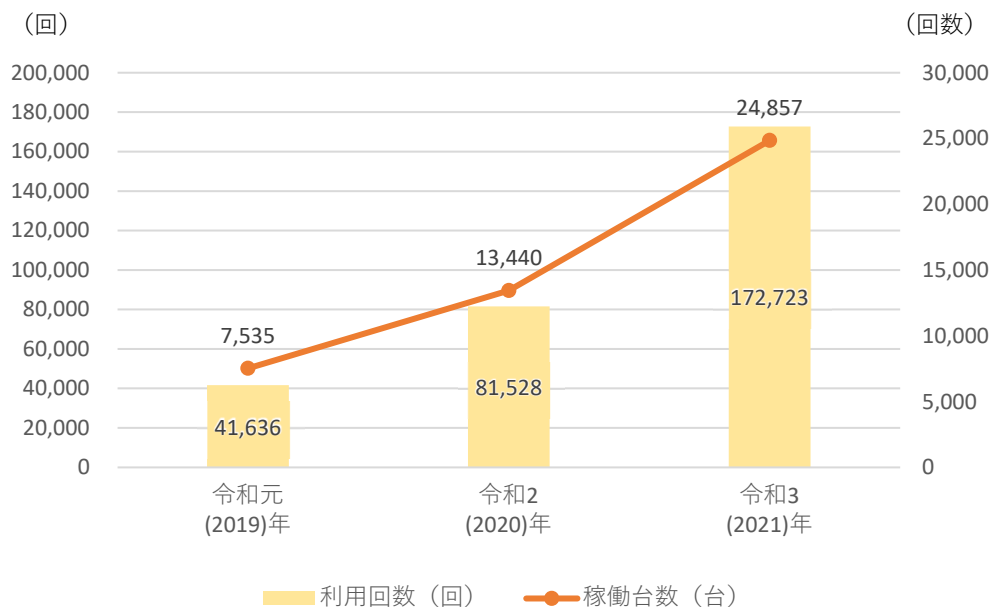
出典：調布市自転車ネットワーク計画（平成30（2018）年11月）

■シェアサイクルの稼働状況

市民や来訪者の回遊性・利便性の向上を図るため、令和元（2019）年度から令和3（2021）年度まで、民間事業者と連携して市内の公共施設等へのサイクルステーション設置の協力や利用状況の調査等、電動アシスト自転車のシェアサイクル事業の実証実験を実施しました。

シェアサイクルの利用回数及び稼働台数は、実証実験の期間中、増加傾向にあり、令和3（2021）年度の利用回数は約17万回、稼働台数は約2.5万台でした。

【シェアサイクルの利用回数，稼働台数の推移】

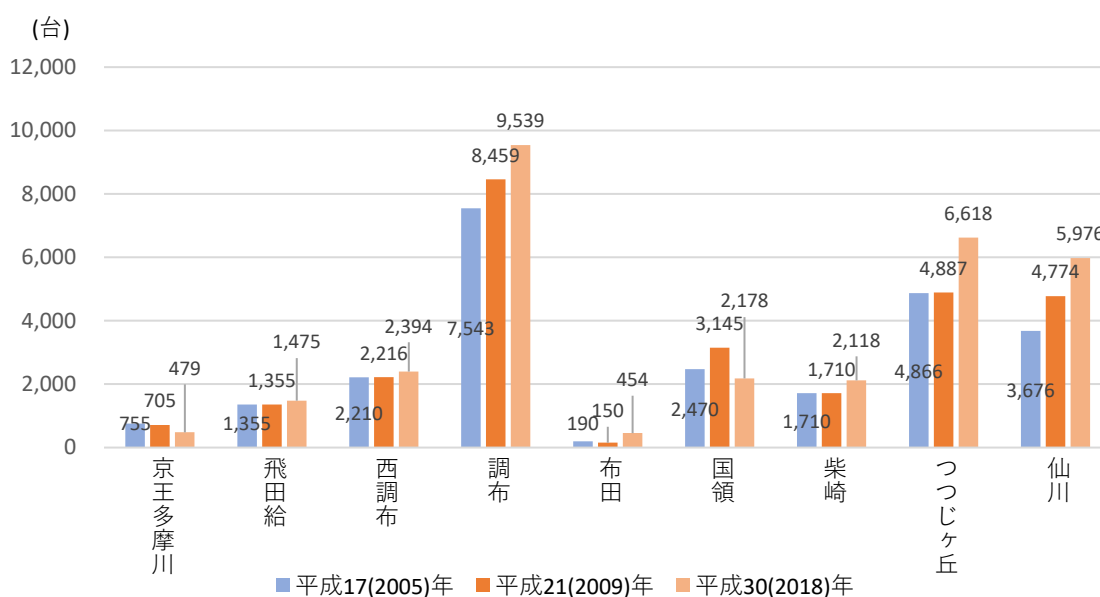


出典：調布市総合交通計画（令和5（2023）年3月）

■自転車の利用環境

自転車等駐車施設の収容台数について、ほとんどの駅において、増加しています。

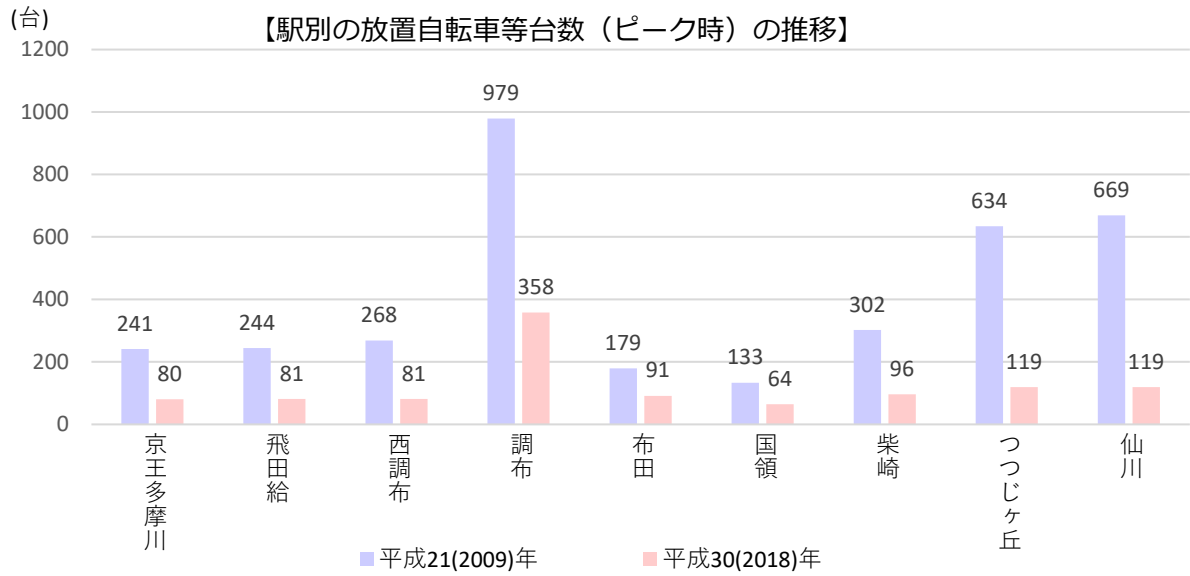
【駅別の自転車等駐車施設の収容台数の推移】



(注) 民間の自転車等駐車施設の台数を含む

出典：調布市総合交通計画（令和5（2023）年3月）

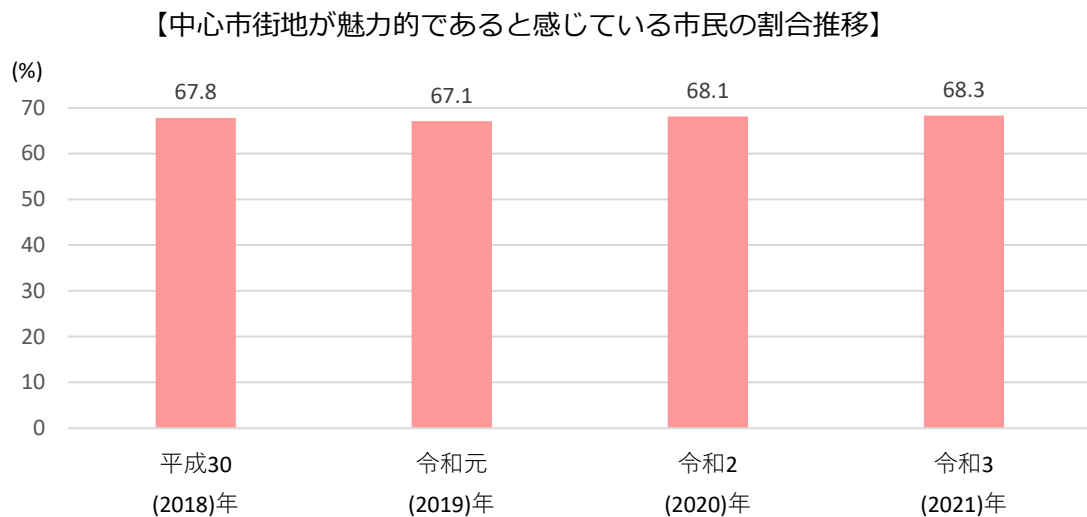
放置自転車等台数について、全ての駅において減少しています。



出典：調布市総合交通計画（令和5（2023）年3月）

■ 中心市街地に関する市民意識調査

中心市街地が魅力的であると感じている市民の割合について、令和元（2019）年度に一度減少しましたが、増加傾向にあります。



出典：市民意識調査

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

① 計画的な道路の整備

市では、これまで都市計画道路や生活道路の整備を進めており、今後も安全で快適な交通環境の形成に向けて、都市計画道路・生活道路のさらなる整備改善を進め、交流の基礎となる道路ネットワークを形成していく必要があります。

② 快適な公共交通機関の充実，利便性の維持

市内全域でおおむねバスが利用しやすい状況ですが、一部の地域において公共交通が利用しにくいエリアが存在しています。そのため、都市計画道路などの道路ネットワークの整備と合わせて、地域間交通ネットワークの充実等により、利便性の向上を図る必要があります。

③ 自転車・歩行者の安全性の確保

市内の道路には、歩行者や自転車が安全に通行できるだけの幅員が確保されていない道路が存在しています。そのため、自転車ネットワーク計画に基づくネットワークの整備や、安全に歩ける歩道の整備など、道路機能の役割に応じて、人中心の交通環境を形成していく必要があります。

④ 災害に強い道路網の構築

近年、激甚化・頻発化する風水害などの自然災害が発生した際に、市民が避難所などへ速やかに避難できる安全・安心な避難路の確保に向け、開かずの踏切及び狭あい道路の解消や放置自転車対策など、災害に強い道路網の構築を推進していく必要があります。

⑤ 快適に移動・回遊できる歩行空間の整備

全国的に少子・高齢化が進行する中、市においても、超高齢社会を迎えています。そのため、だれもが安全で快適に移動できる交通環境を形成するために、歩きやすい歩行空間の整備や、公共サインの整備などを推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

① にぎわい・回遊性の向上に向けた都市空間の形成

調布駅付近の京王線連続立体交差事業により、京王線の調布・布田・国領の3駅の地下化が実現しました。今後は地下化後の鉄道敷地や駅前広場の空間を活かし、にぎわい・回遊性の向上に向け、魅力ある居心地のよい都市空間を形成していく必要があります。

② 持続可能な交通の形成

温室効果ガスの排出削減対策を国内外で進める中、市においても脱炭素社会の実現に向けた取組が急務となっています。そのため、交通における環境負荷の低減に向け、環境に配慮した移動手段、道路空間の形成を推進していく必要があります。

③開かずの踏切の解消

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の促進に取り組み、駅周辺における利便性の向上や、歩行者・自転車の安全確保など、東部地区における交通環境改善の取組を推進していく必要があります。

(2) 環境の現況と課題

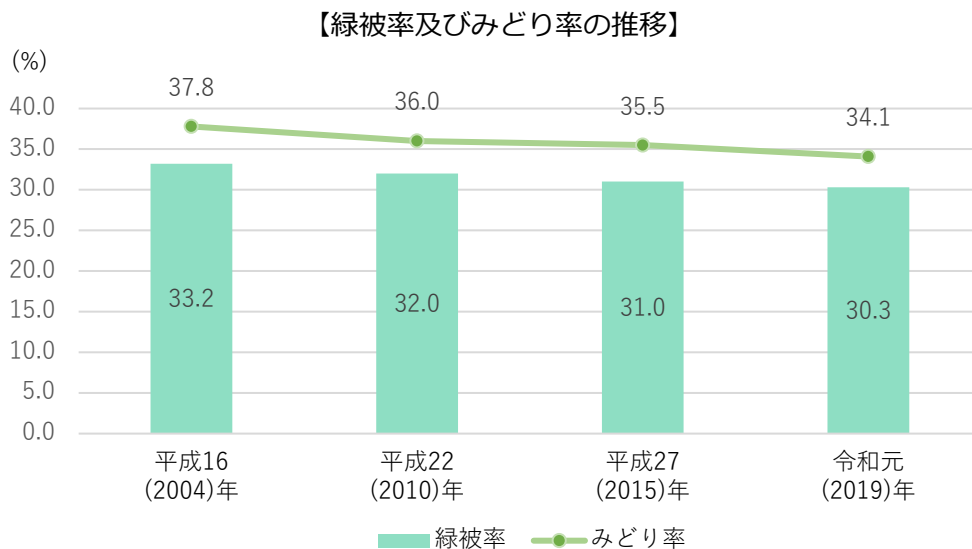
市内には、神代植物公園、野川公園、多摩川河川敷などの大規模な公園緑地などがあり、市民はもとより、東京都民の憩いの空間となっています。

世界規模での気候変動による地球温暖化対策が必要とされている中で、市では、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）」、「調布市緑の基本計画」を策定しており、これらに基づき、残されている豊かな自然環境を守り、育てていくことが求められています。

①現況

■緑被率

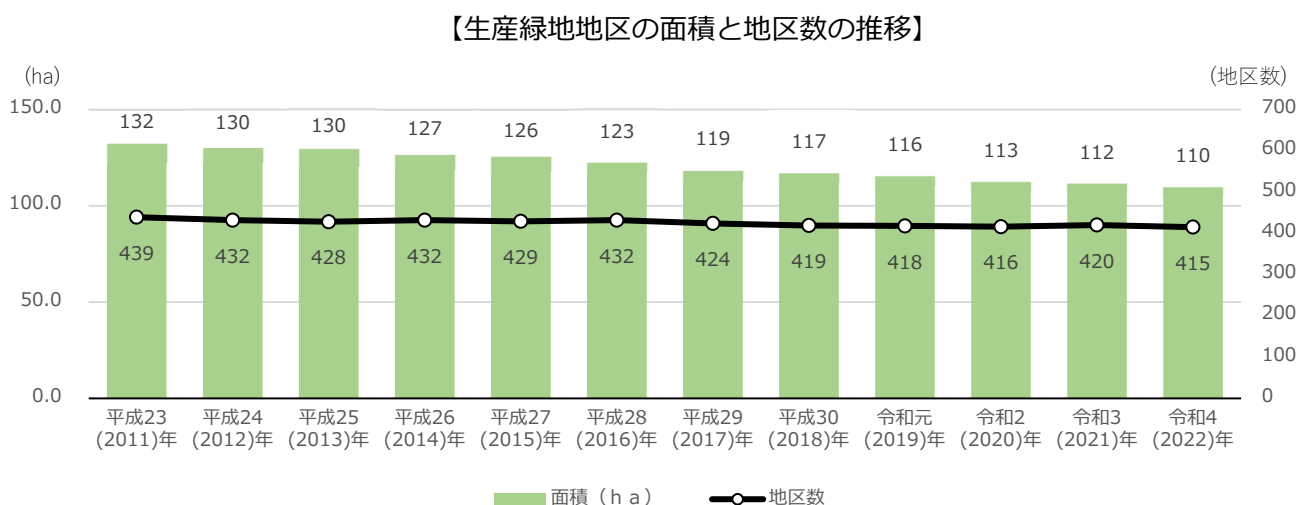
平成16（2004）年度以降、緑被率・みどり率ともに年々減少傾向にあります。



出典：調布市緑の基本計画（令和3（2021）年3月）

■生産緑地面積

生産緑地地区は市内に広く分布するものの、面積及び地区数は年々減少傾向にあります。



出典：調布市資料

■公園

令和4（2022）年度の市内の公立公園の整備状況は、全体で231箇所、129.6haとなっています。

【公園の整備状況】

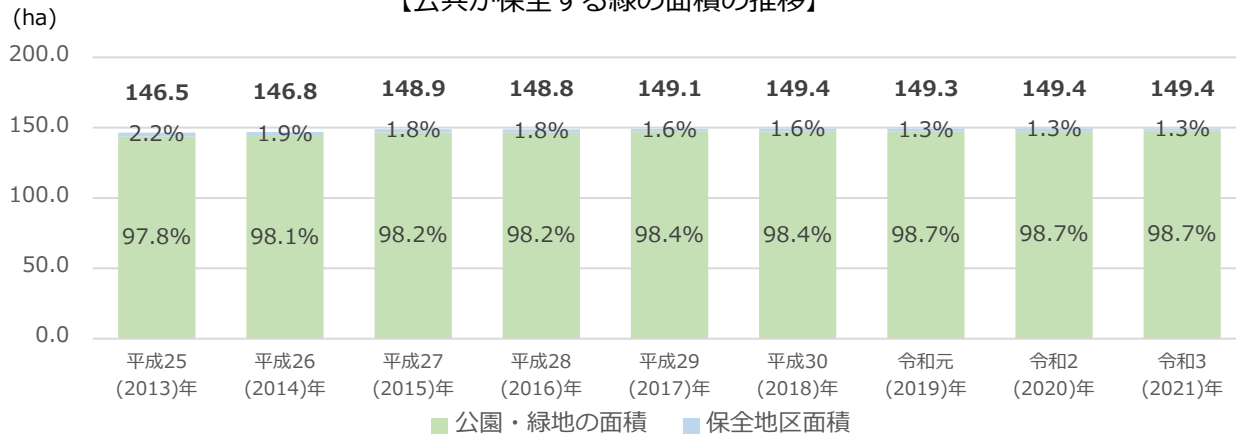
		種別	設置数	面積(ha)
市立	都市公園	公園	108	24.0
		児童遊園	98	5.4
		小計	206	29.4
	仲よし広場		22	5.6
	市立公園合計		228	34.9
都立	都市公園	神代植物公園	1	49.0
		野川公園	1	25.8
		武蔵野の森公園	1	19.9
		小計	3	94.7
公立公園の合計			231	129.6

出典：公園調書（東京都建設局発行）
（令和4（2022）年4月1日現在）

■公共が保全する緑

公共が保全する緑は、平成27（2015）年度以降は微増傾向にあり、令和3（2021）年度は149.4haとなっています。

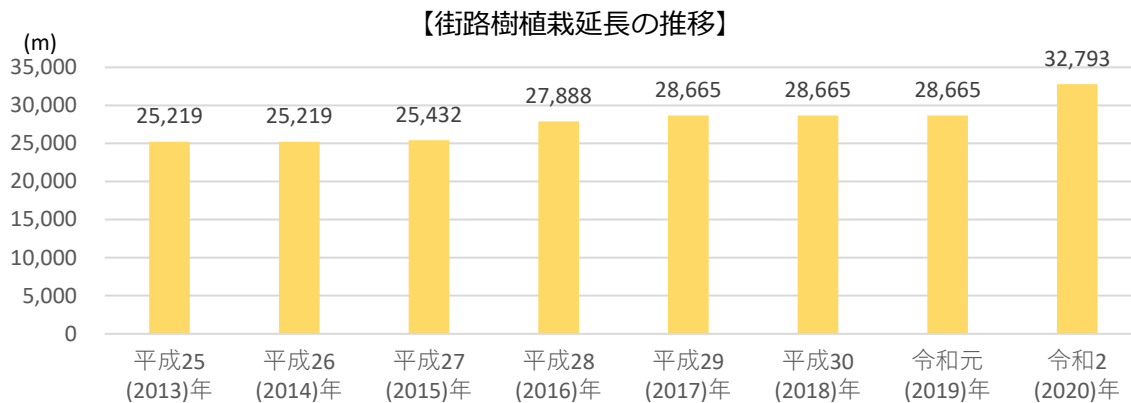
【公共が保全する緑の面積の推移】



出典：調布市資料

■街路樹の維持管理

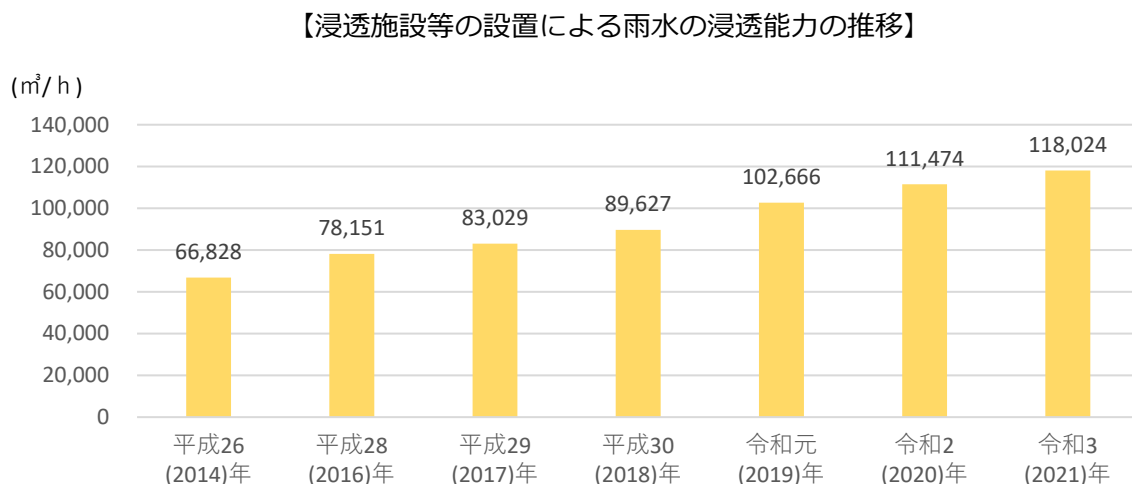
街路樹植栽延長は、平成25（2013）年度以降は微増傾向にあり、令和2（2020）年度は32,793mとなっています。



出典：令和2年度緑の基本計画年次報告書（令和3（2021）年12月）

■浸透施設等の設置による雨水の浸透能力

植一般家屋の雨水浸透ますや、道路の透水性舗装などの浸透施設等の設置による雨水の浸透能力は、平成26（2014）年度以降は増加傾向にあります。

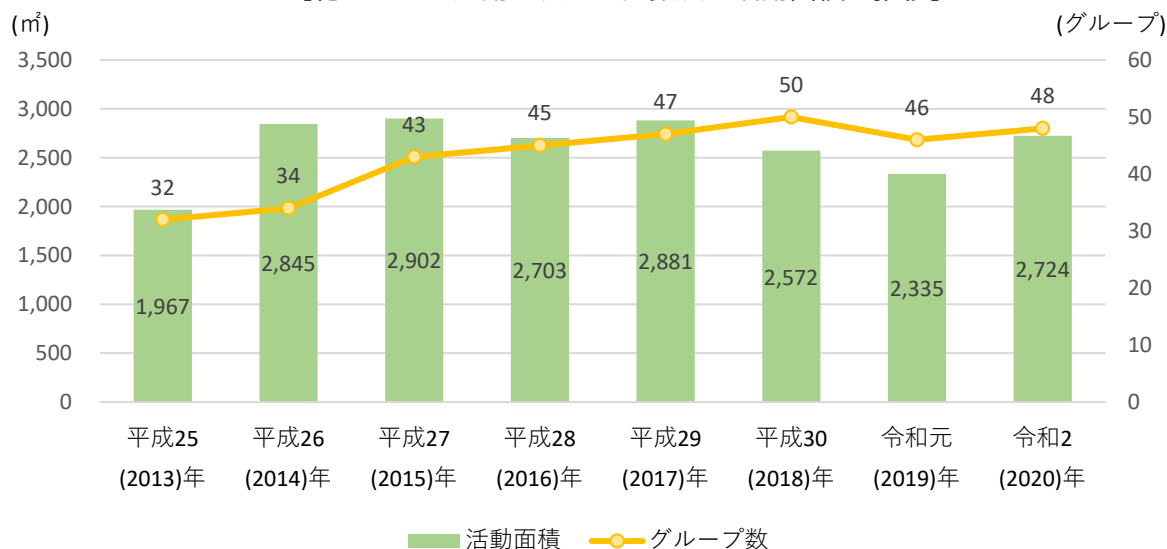


出典：令和3年度環境年次報告書（令和5（2023）年1月）

■花いっぱい運動

市内の地域グループが主体となり、公園等の空地等に花・苗を植え、花を咲かせ、地域の緑を豊かにすることを目的に活動をしている花いっぱい運動について、グループ数は令和元（2019）年度に減少していますが、年々増加傾向にあります。活動面積は、平成27（2015）年度をピークに減少・増加しており、令和2（2020）年度は2,724㎡となっています。

【花いっぱい運動のグループ数及び活動面積の推移】

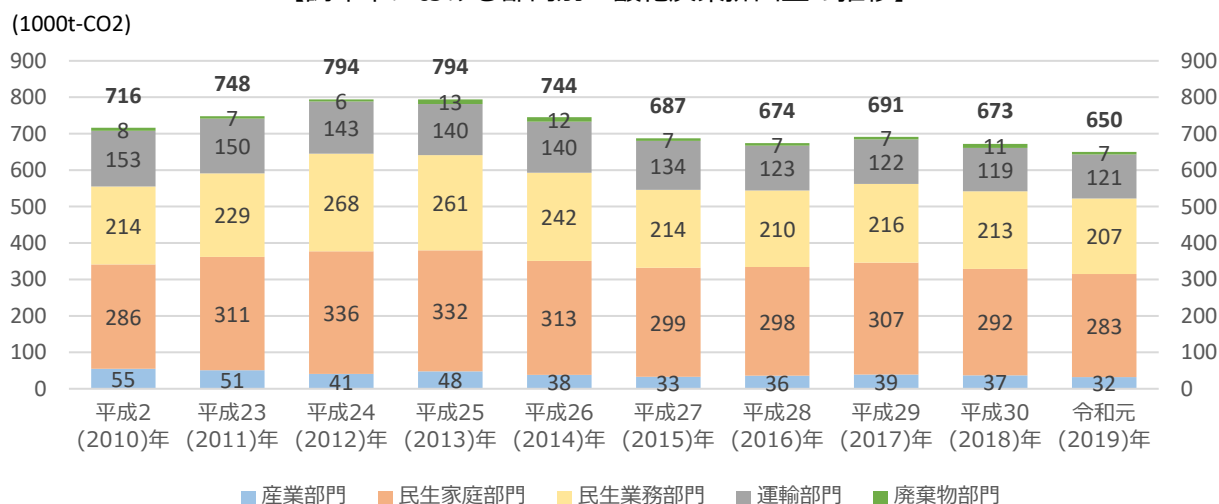


出典：令和3年度環境年次報告書（令和5（2023）年1月）

■二酸化炭素排出量

二酸化炭素排出量は、平成25（2013）年度をピークに減少に転じ、平成27（2015）年度以降は70万t-CO₂を下回っています。

【調布市における部門別二酸化炭素排出量の推移】



出典：オール東京62市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

①みどりの保全と創出

近年の緑被率は年々減少傾向にあるものの、東京都区部における緑被率と比較して高い数値を示しており、公共が保全する緑は増加しています。また、多摩川、野川、仙川、入間川の4つの河川が流れ、29箇所の湧水（令和4（2022）年度現在）が確認されており、豊かな都市部のみどり空間と自然環境を保持しています。そのため、これらの貴重な自然環境を次世代へ引き継ぐべく、将来にわたり維持・保全していく必要があります。

また、市の魅力向上に向け、水辺空間や緑地・公園、公共施設等を結んだ水と緑のネットワークを形成し、人々にうるおいを与える豊かな自然環境として活用していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

①都市農地の保全・活用

国において、平成28（2016）年に「都市農業振興基本計画」が策定され、都市農地が「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」と位置付けられました。そのため、農地の持つ多面的な機能に着目し、都市農地の保全・活用を図っていく必要があります。

②脱炭素・循環型社会の実現

温室効果ガスの排出削減対策を国内外で進めるなか、市においても脱炭素社会の実現に向けた取組が急務となっています。市は、市議会と共同で、令和3（2021）年に脱炭素社会の実現に向けて、「2050年までに二酸化炭素排出を実質ゼロ」にする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを宣言しました。そのため、脱炭素・循環型社会の実現に向けた取組を推進していく必要があります。

(3) 福祉の現況と課題

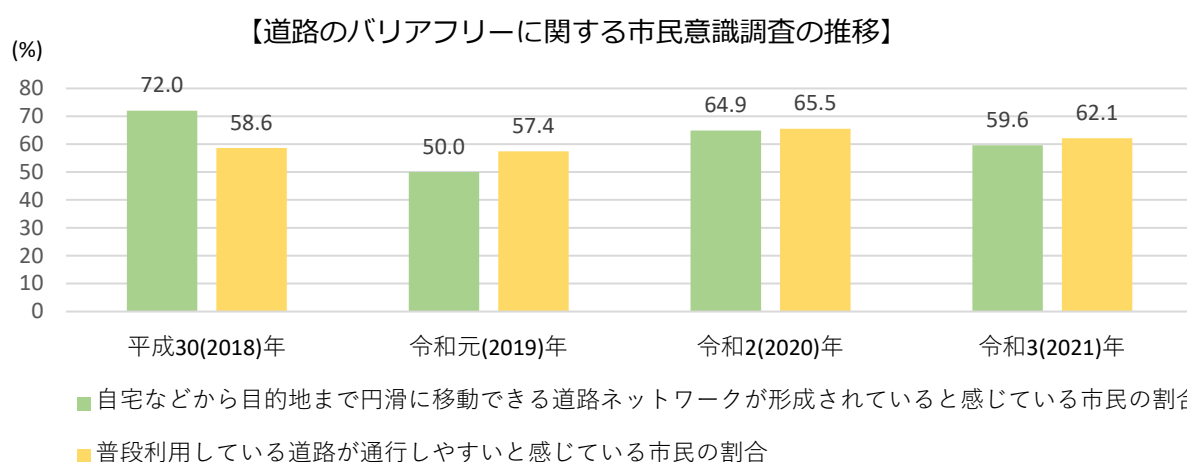
市では、だれもが安心して快適に暮らし、集うことのできる、ユニバーサルデザインの考え方に配慮した福祉のまちづくりを進めるため、「調布市バリアフリーマスタープラン」,「調布市バリアフリー基本構想」を令和4(2022)年4月に策定しました。また、バリアフリー基本構想に基づく具体的な事業の計画として、「調布市バリアフリー特定事業計画」を取りまとめました。

①現況

■道路のバリアフリーに関する市民意識調査

自宅などから目的地まで円滑に移動できる道路ネットワークが形成されていると感じている市民の割合は、令和元年(2019)年度で減少したものの、回復傾向にあります。

また、普段利用している道路が通行しやすいと感じている市民の割合は、令和2(2020)年度をピークに減少し、令和3(2021)年度は62.1%となっています。



出典：市民意識調査

■鉄道駅の乗降客数・バリアフリー状況

市内の全ての鉄道駅において、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」に基づくバリアフリー化が完了しています。

事業者	路線名	駅名	日平均乗降客数(人)	バリアフリー状況				
				昇降設備	車いす使用者用トイレ	ベビーシート	オストメイト対応設備	拡幅改札
京王電鉄株式会社	京王線	仙川駅	82,714	○	○	○	○	○
		つつじヶ丘駅	45,169	○	○	○	○	○
		柴崎駅	18,042	○	○	○	○	○
		国領駅	38,713	○	○	○	○	○
		布田駅	16,784	○	○	○	○	○
		調布駅	130,065	○	○	○	○	○
		西調布駅	17,610	○	○	○	○	○
	飛田給駅	28,284	○	○	○	○	○	
京王相模原線	京王多摩川駅	17,021	○	○	○	○	○	

出典：調布市バリアフリーマスタープラン～移動円滑化促進方針～
(令和4(2022)年4月)

■ノンステップバスの導入状況

ノンステップバスの導入状況について、全ての営業所において90%以上の導入率となっています。

【ノンステップバスの導入状況（令和2（2020）年8月末時点）】

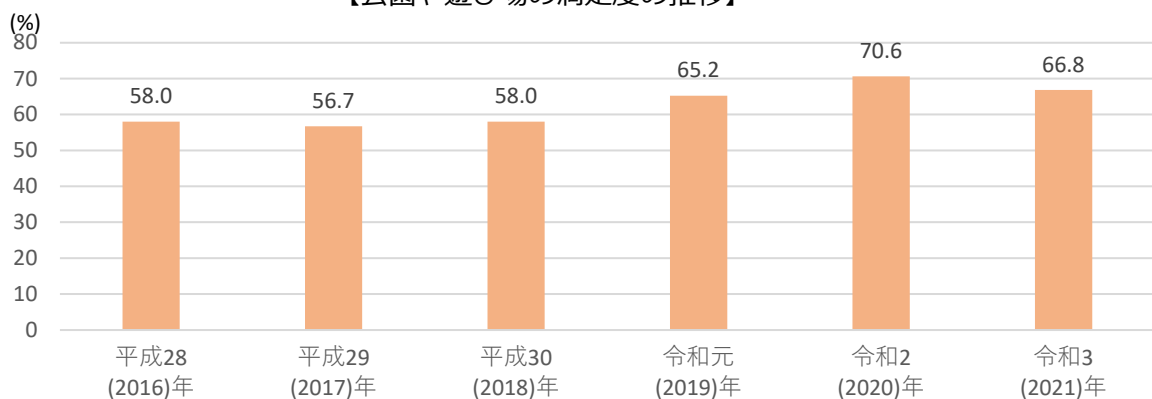
事業者	営業所	全車両 (うちミニバス台数)	低床バス車両 (上段：台数 下段：導入率)		
			ノンステップバス	ワンステップバス	
小田急バス (株)	吉祥寺	71	71	71	0
		(0)	100.0%	100.0%	0.0%
	武蔵境	143	143	143	0
		(13)	100.0%	100.0%	0.0%
	狛江	123	123	123	0
		(9)	100.0%	100.0%	0.0%
京王バス(株)	調布	59	58	54	4
		(10)	98.3%	91.5%	6.8%
	府中	90	88	88	0
		(34)	97.8%	97.8%	0.0%

出典：調布市バリアフリーマスタープラン～移動円滑化促進方針～
(令和4（2022）年4月)

■公園・施設のバリアフリーに関する市民意識調査

公園や遊び場の満足度について、令和2（2020）年度まで増加傾向にありましたが、令和3（2021）年度に減少し、66.8%となっています。

【公園や遊び場の満足度の推移】

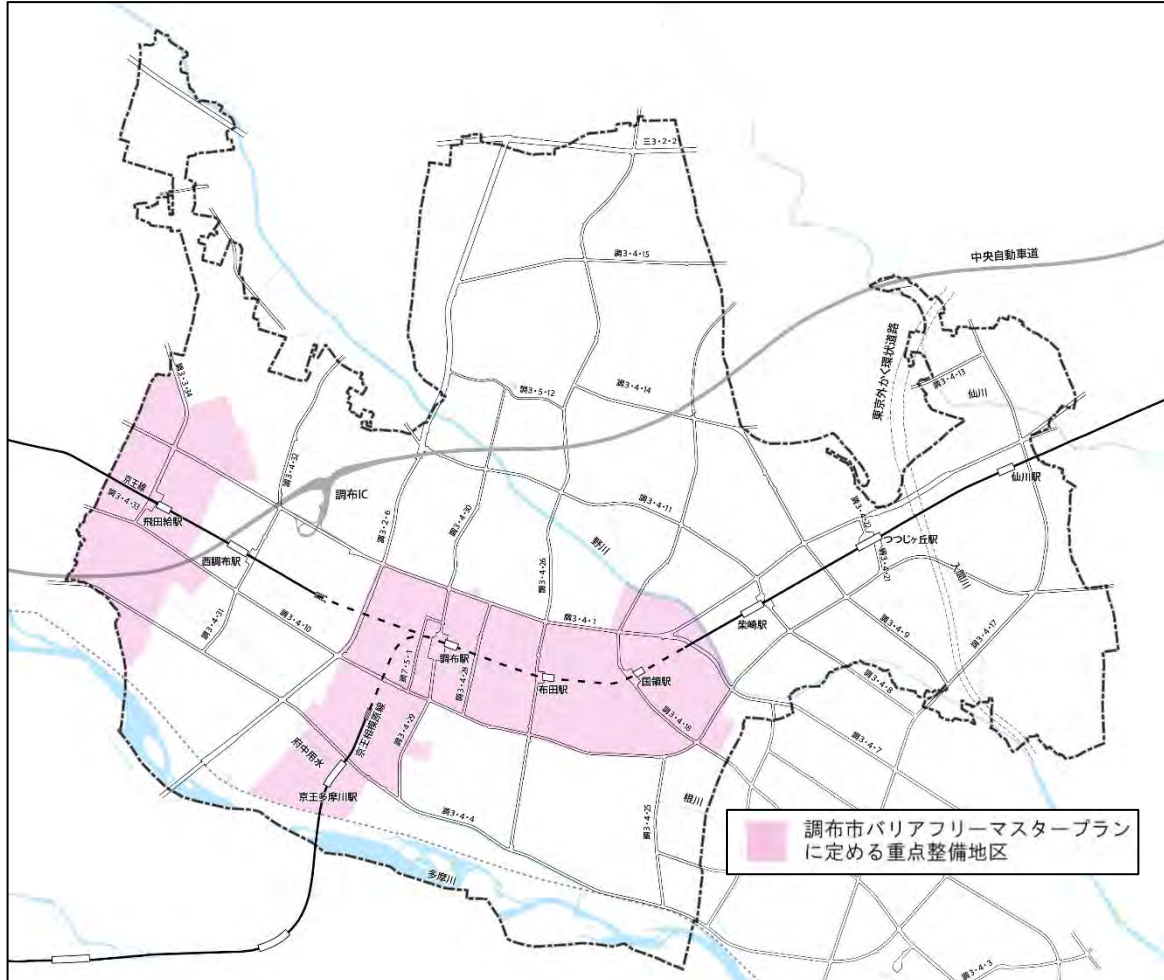


出典：市民意識調査

■ バリアフリー重点整備地区

バリアフリー基本構想に基づき、生活関連施設及び生活関連経路を含み、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われ、バリアフリー化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区を重点整備地区とし、以下の場所を設定しています。

【重点整備地区図】

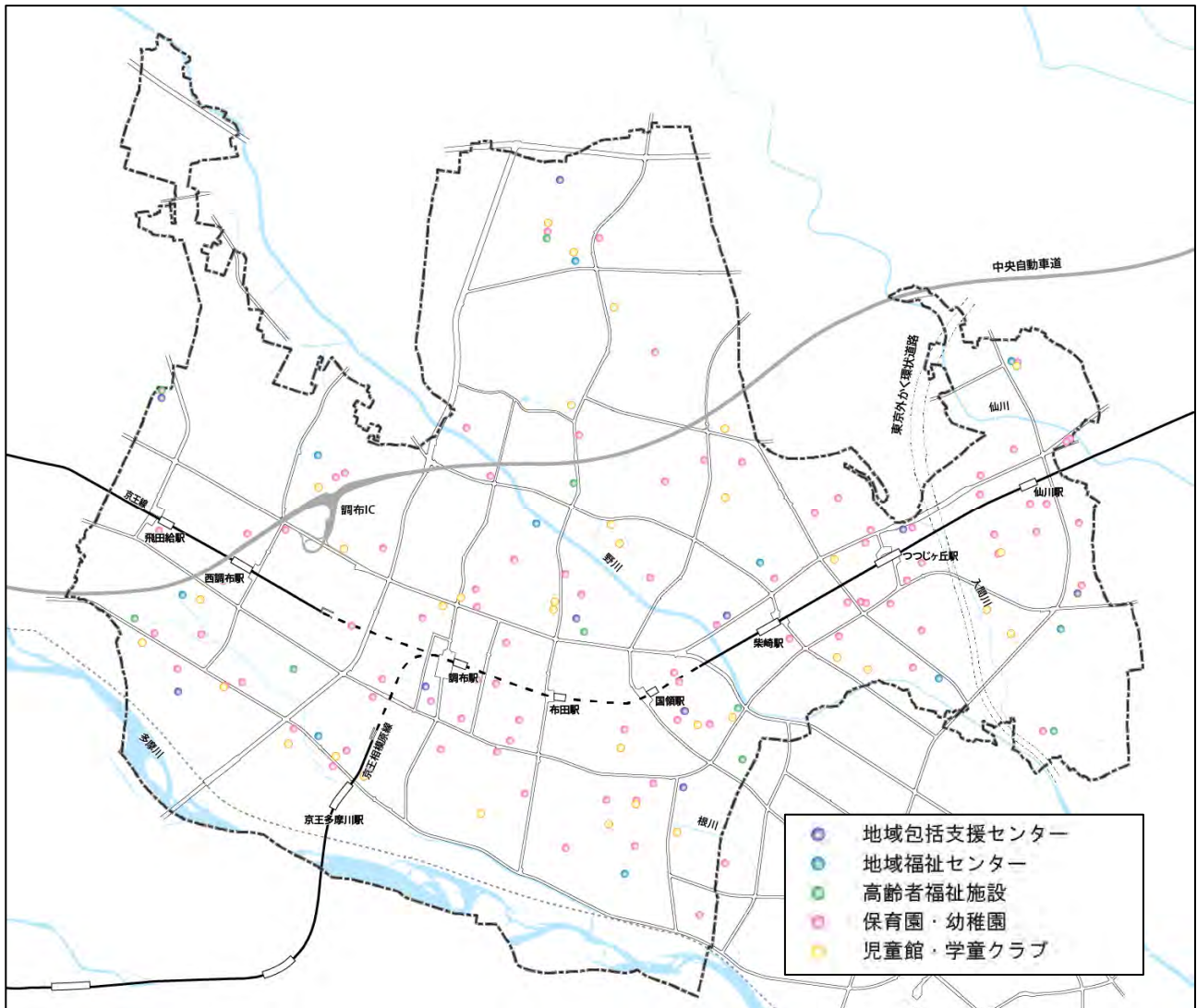


出典：調布市バリアフリーマスタープラン（令和4（2022）年4月）

■ 福祉施設

市内において、地域包括支援センターが10箇所（サブセンター2箇所含む）、地域福祉センターが10箇所、高齢者福祉施設が9箇所、保育園・幼稚園が85箇所、児童館・学童クラブが41箇所立地しています。

【福祉施設分布図】



出典：調布市資料

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

①ユニバーサルデザインのまちづくり

市ではこれまで「すべての人」が利用しやすいよう、「ユニバーサルデザイン」の考えを基本理念とし、福祉のまちづくりを推進してきました。今後も、市民の意見を聞きながら、だれもが参加できるまちづくりの仕組みを考えるとともに、地域共生社会の充実に向けた取組を推進していく必要があります。

②道路や施設のバリアフリー化の推進

平成25（2013）年3月に取りまとめた「調布市バリアフリー特定事業計画」に基づき、道路や施設のバリアフリー化整備を行ってきました。そして、計画期間の終了に伴い、「調布市バリアフリー特定事業計画」を令和5（2023）年3月に取りまとめました。事業を推進するとともに、バリアフリー法やまちづくり条例に基づき、だれもが生活しやすい環境整備を推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

①バリアフリーの移動環境の構築

市においても、超高齢社会を迎えているため、だれもが安全で快適に移動できる移動環境を形成するために、デマンド交通等の導入や交通施設等のバリアフリー化を推進していく必要があります。

②子どもが安心して過ごせる環境の形成

令和2（2020）年に「第2期調布っ子すこやかプラン」を策定し、子どもが安心して過ごせるよう、安全に配慮したまちづくりを推進することを決めました。そのため、防犯カメラの設置や、元気よく遊べるふれあいの場の整備など、子どもの生活環境整備を推進していく必要があります。

(4) 防災の現況と課題

平成 23 (2011) 年 3 月に発生した東日本大震災や、令和元 (2019) 年 10 月に発生した東日本台風 (台風第 19 号) など、近年多発する大雨等による風水害被害などを受け、全国的に、まちの防災・減災に向けた取組や備えに対する意識が高まっていることから、災害に強いまちづくりに向けた都市基盤の整備や、災害発生時の一時対応、震災復旧時における地域コミュニティの維持など、防災の視点からのまちづくりが強く求められています。

①現況

■特定緊急輸送道路・一般緊急輸送道路等の沿道建築物耐震化率

平成 27 (2015) 年度の特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率は 85.7% であり、令和 7 (2025) 年度の目標値は 100% となっています。また、一般緊急輸送道路沿道建築物の耐震化率の目標値は 90% となっています。

【特定緊急輸送道路の沿道建築物耐震化率の現状】

種別	昭和 56 年 以前の 建築物 A	昭和 57 年 以前の 建築物 B	合計 A+B=C	A のうち 耐震性の あるもの D	耐震化率 (B+D)/C
特定緊急輸送道路 沿道建築物	63	265	328	16	85.7%

【耐震化率の現状と目標】

建築物の種類	耐震化率							
	平成 27 年度	平成 27 (2015) 年度	平成 29 (2017) 年度	~	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	~	令和 7 (2025) 年度
特定緊急輸送道路 沿道建築物	85.7%	耐震化率 90%				耐震化率 100%		
一般緊急輸送道路 沿道建築物	-	耐震化率 90%						

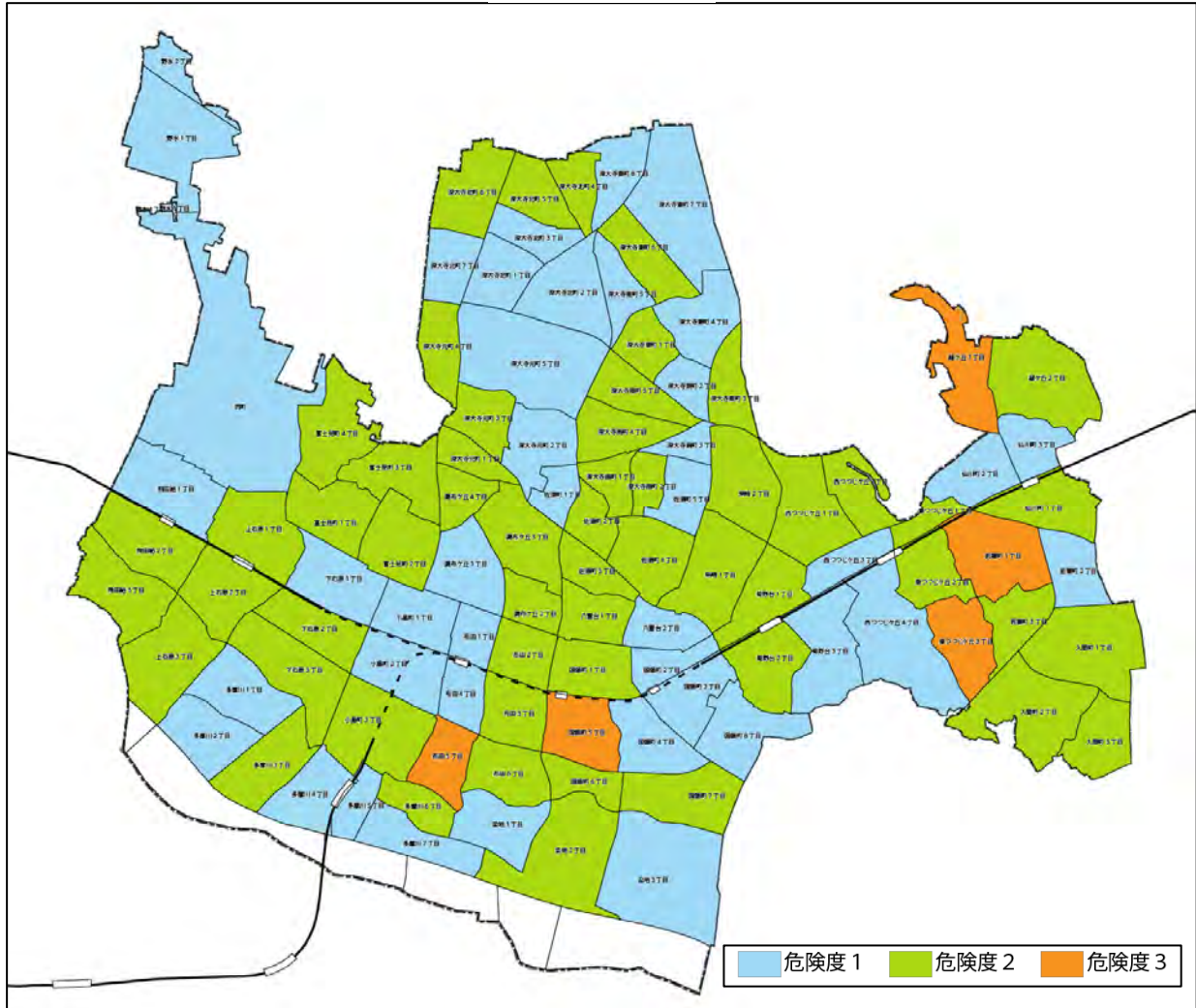
出典：調布市耐震改修促進計画（平成 29 (2017) 年 3 月）

■ 地域総合危険度

総合危険度[※]については、一部地域で危険度3があるものの、おおむねの範囲が危険度2であることから、相対的に危険度が低いといえます。

([※]総合危険度・建物倒壊危険度・火災危険度の2指標を合算し、災害時活動困難係数を乗じて、総合化したもの)

【総合危険度図】



出典：地震に関する地域危険度測定調査（第9回）
（令和4（2022）年9月）

(注) 危険度のランクは相対評価のため、安全性が向上していても、他の町丁目の安全性が一層向上している場合には、危険な方向にランクが変化している場合がある。

出典：東京都都市整備局 地震に関する地域危険度測定調査

危険性が低い ← → 危険性が高い

ランク	ランク	ランク	ランク	ランク
1	2	3	4	5
2,344 町丁目 45.2%	1,653 町丁目 31.8%	822 町丁目 15.8%	288 町丁目 5.6%	85 町丁目 1.6%

■木造建築物

平成9（1997）年度から平成29（2017）年度までの20年間で、木造建物棟数の割合は15.8%から7.5%と半減し、準耐火構造・防火構造の割合は増加しています。

【建物構造構成】

区分	1997年		2017年	
	棟数	構成比	棟数	構成比
耐火構造	3,844	9.9%	4,395	9.7%
準耐火構造	4,213	10.9%	5,824	12.9%
防火構造	24,538	63.4%	31,487	69.8%
木造	6,104	15.8%	3,377	7.5%
合計	38,699	100.0%	45,083	100.0%

出典：各年度土地利用現況調査

■氾濫浸水

多摩川が氾濫した場合、旧甲州街道の南側まで浸水が想定されるとともに、野川・仙川・入間川沿いにおいても浸水が想定されます。

■避難場所

市内10箇所を広域避難場所、36箇所を避難所として指定しています。

【浸水想定、避難場所図】



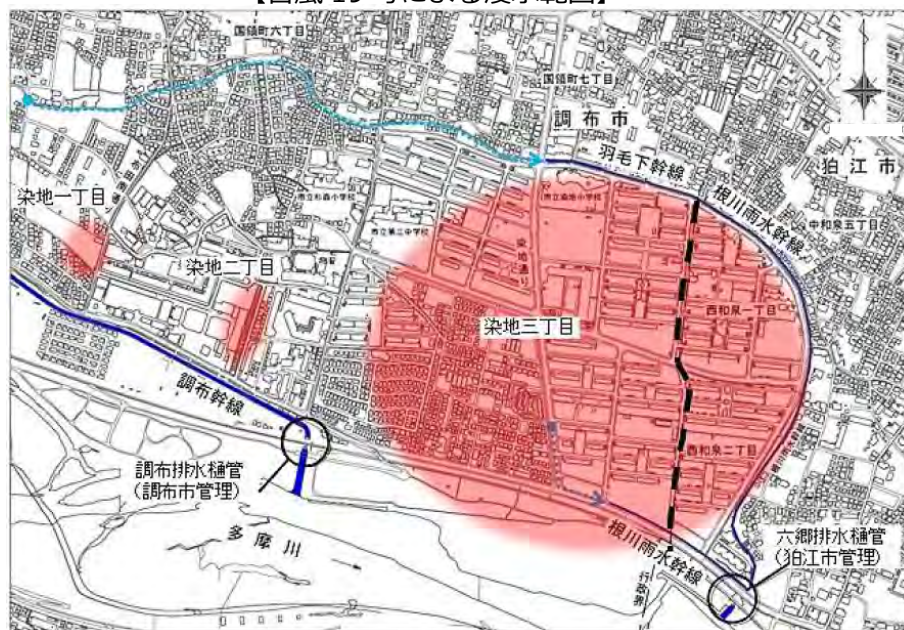
出典：調布市ハザードマップ（令和2（2020）年9月）、
調布市防災マップ（令和2（2020）年12月）

■近年の被災状況

令和元（2019）年10月の台風第19号によって246世帯が浸水被害を受け、避難者数は約6,000人にのぼりました。

これらを受けて、シミュレーションにより、浸水状況の再現を行い、ハード対策として、水位計等の設置、排水樋管の遠隔操作化や逆流防止ゲートの設置を行うとともに、可搬式排水ポンプを設置しました。また、ソフト対策としては土のうステーションを一部で設置するとともに、電柱への想定浸水深を表示し、注意喚起として啓発を図っています。

【台風19号による浸水範囲】



出典：令和元年東日本台風（台風19号）調布市の記録（令和3（2021）年3月）

【実施済み・実施予定の水害対策】

ハード対策		ソフト対策	
施設や設備等の設置	完了予定時期	わかりやすい情報発信	完了予定時期
水位計等の設置	令和2(2020)年7月完了	水位情報等の公開	令和2(2020)年6月完了
排水樋管等の遠隔操作化	令和4(2022)年5月完了	内水ハザードマップの作成・公表	令和5(2023)年3月完了
調布幹線に流入する水路への逆流防止ゲート（フラップゲート）設置	令和3(2021)年6月完了	電柱等への浸水深表示	令和3(2021)年度完了
雨水浸透施設の設置	継続実施	市内気象情報及び防災情報の発信 既往の浸水記録等の公表	継続実施
可搬式排水ポンプの配備	令和2(2020)年5月完了	広報誌による情報発信	継続実施
土のうステーションの設置	継続実施	早めの避難につなげる対策、避難所	完了予定時期
	令和4(2022)年5月1期増設	マイ・タイムライン作成支援	継続実施
	令和4(2022)年10月1期増設	避難所の開設訓練	継続実施
河道掘削・樹林伐採（国土交通省）	令和7(2025)年度完了予定	避難所の開設・混雑情報の提供	継続実施
小河内ダムの洪水対策への協力（多摩川水系治水協定）	令和2(2020)年5月協定締結	自動車での避難場所の拡充 要配慮者専用駐車場の拡充	拡充に向けて協議

出典：調布市下水道浸水被害軽減総合計画（令和5（2023）年1月）

■市民と地域の防災力向上

市では、防災マップの配布や市報による防災特集等の広報，出前講座や講演会による啓発活動を通じ，自助の必要性，自助の備えに関する意識啓発を行うとともに，「調布市防災教育の日」の制定をはじめとした防災教育の推進，地区ごとの地域防災訓練や関係機関と連携した総合防災訓練などを実施しています。

また，共助の体制強化を目的として，消防団の対応能力の向上，防災市民組織の結成と活動促進，地域や事業所が行う防災活動への支援，ボランティアが円滑に活動できる体制づくり等を進めています。

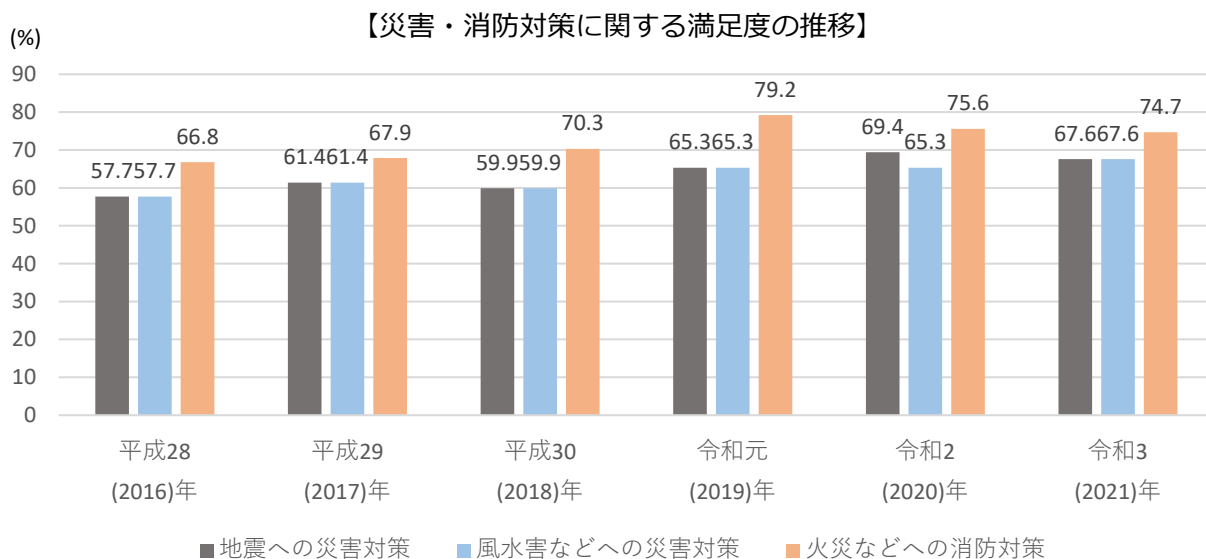
【現在の対策状況】

市民意識 調査 (令和2(2020)年3月)	3日以上の水や食料品を備蓄している市民の割合	63.2%
	家族との連絡手段を決めている市民の割合	70.7%
	家具が倒れたり移動しないよう固定している市民の割合	57.7%
自助・共助の 推進	市立小中学校で一斉に防災教育を行う「調布市防災教育の日」を制定し，防災教育を推進するとともに，あわせて地域と連携した防災訓練を実施	
	市内の防災市民組織は132組織， 120,868世帯中36,836世帯（30.5%）の参加（令和2（2020）年4月現在）	
	総合防災訓練等を通じ，事業所を含む地域の連携を図る取組を推進	
	市把握のボランティア登録者 ・被災建築物応急危険度判定員 204人（令和元（2019）年12月3日現在） ・被災地危険度判定士 58人（令和2（2020）年3月31日現在） ・災害時支援ボランティア(調布消防署) 63人（令和2（2020）年8月31日現在）	
消防団の活動 体制の充実	消防団員数：消防団本部及び15個分団で304名（令和3（2021）年3月末）	

出典：調布市地域防災計画（令和3（2021）年4月）

■防災に関する市民意識調査

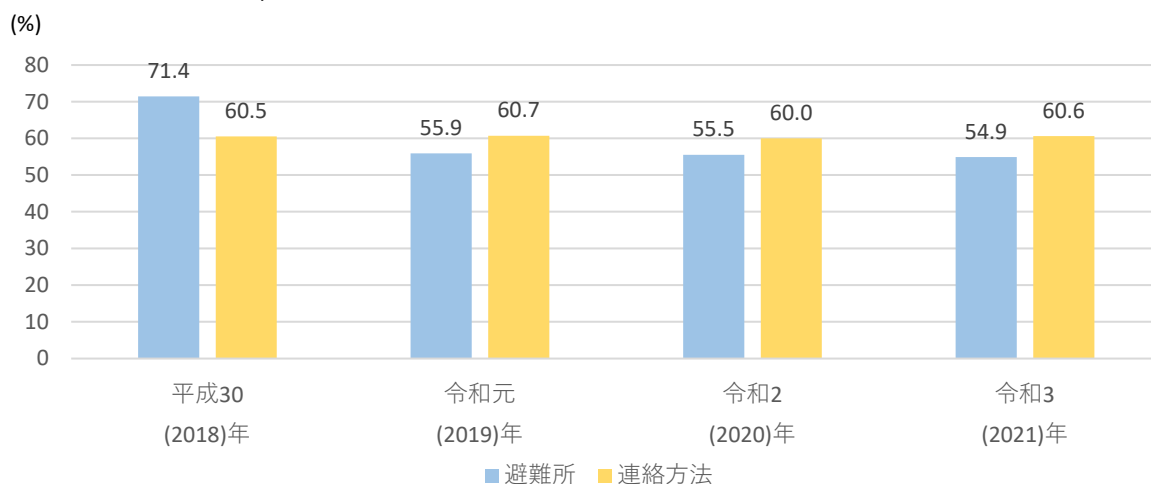
災害・消防対策に関する市民の満足度について、地震への災害対策は増加傾向にありましたが、令和3（2021）年度は減少しています。風水害などへの災害対策は、年々増加傾向にあります。火災などへの消防対策は、令和元（2019）年度をピークに減少傾向にあります。



出典：市民意識調査

災害が発生した際、避難する避難所や家族等との連絡方法を決めている市民の割合について、連絡方法を決めている割合は概ね一定となっていますが、避難所を決めている割合は年々減少傾向にあります。

【災害が発生した際、避難する避難所や家族等との連絡方法を決めている市民の割合の推移】



出典：市民意識調査

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

①ハード・ソフト両面からの防災対策

令和元（2019）年10月に発生した台風第19号の経験を踏まえ、災害の防止に向け、近隣市と連携した大規模ポンプ施設等の設置などを行っていく必要があります。また、気候変動の影響等により、激甚化・頻発化する気象災害への対応が求められており、今後も、水害、土砂災害、地震などにおける災害被害を軽減するためのハード施策や、災害に対する危機意識の醸成に向けたソフト施策を推進していく必要があります。

②災害に強い都市基盤整備

近年、各所で風水害などの自然災害が激甚化・頻発化しています。そのため、被害の軽減に資する避難路の確保に向けた道路整備などの都市基盤の整備や、災害時も活用できる公共空間の整備、市に多くある自然環境を活かした防災対策など、防災・減災に向けた様々な取組を推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

① 安心して避難できる避難所の整備・充実

新型コロナウイルス感染症の蔓延など、様々な理由から避難所に対するニーズが多様化しています。そのため、だれもが安心して過ごせる避難所とするため、バリアフリー化の推進や、避難場所及び防災拠点のさらなる整備などを推進していく必要があります。

②市民と協働した防災対策の推進

災害被害を最小限に留めるためには、個人の行動が基礎となりますが、地域の協働による行動が重要となります。そのため、防災訓練の実施や防災市民組織の育成支援などにより、自助・共助による地域の防災体制づくりを推進していく必要があります。

また、市民が適切な防災行動に移せるように、情報提供などを充実していく必要があります。

(5) 住環境の現況と課題

市では、戦後の高度成長期に急速に都市化が進み、人口の増加に伴う宅地開発が、昭和30年代後半から40年代にかけて進められました。そのため、住宅の老朽化が進み、災害時の被害発生の可能性が懸念される現状にあります。

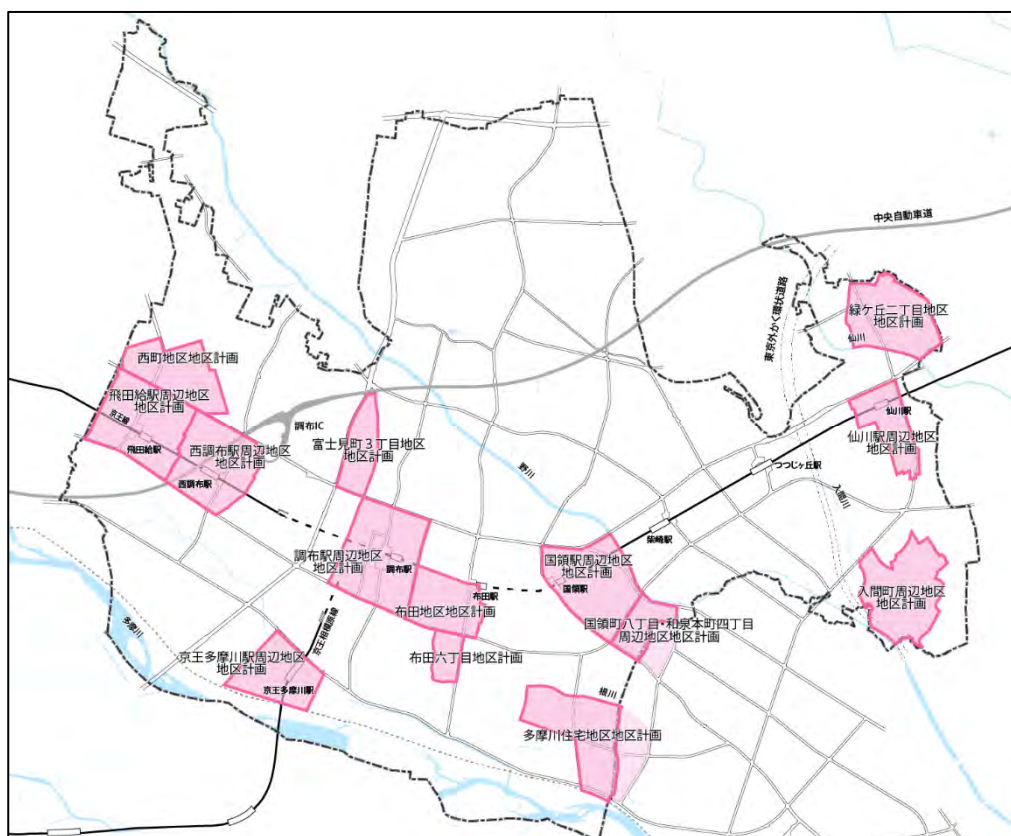
また、気候変動により深刻化する環境問題に対応するため、環境負荷の少ないまちづくりなど持続可能な社会の構築に向けた、環境に配慮した住宅の普及促進などが求められています。

①現況

■地区計画

地区計画は、鉄道駅周辺を中心に14地区で決定しており、地域の特性に応じたまちづくりが進められています。

【地区計画】

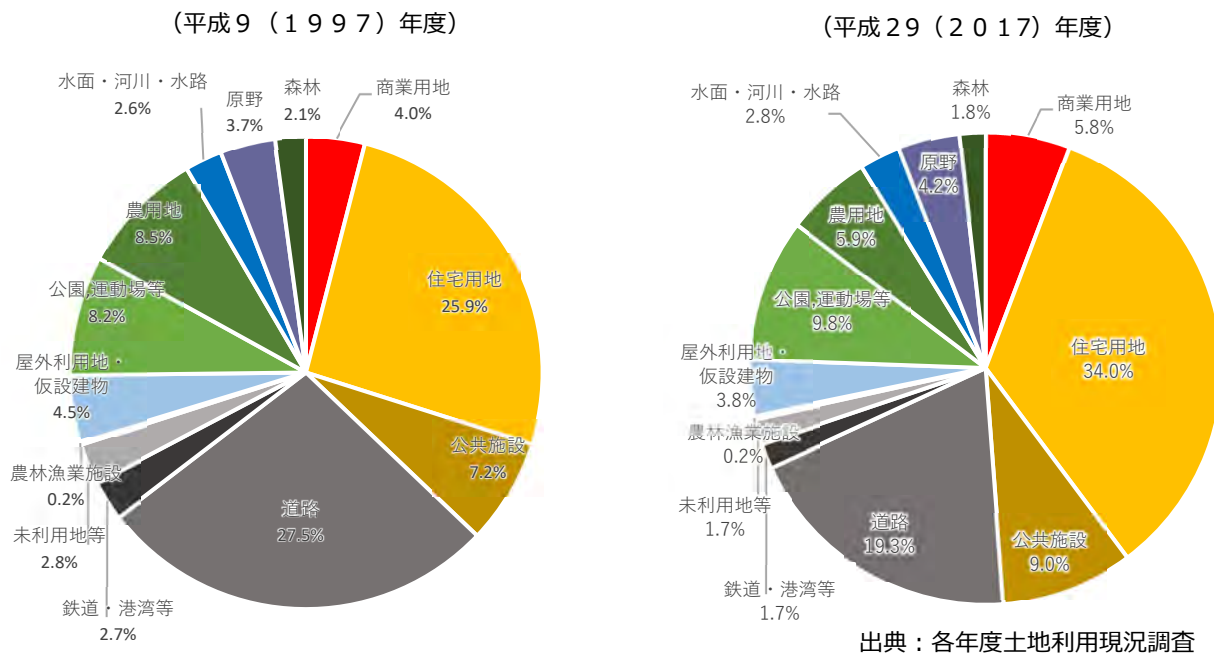


出典：調布市資料

■土地利用

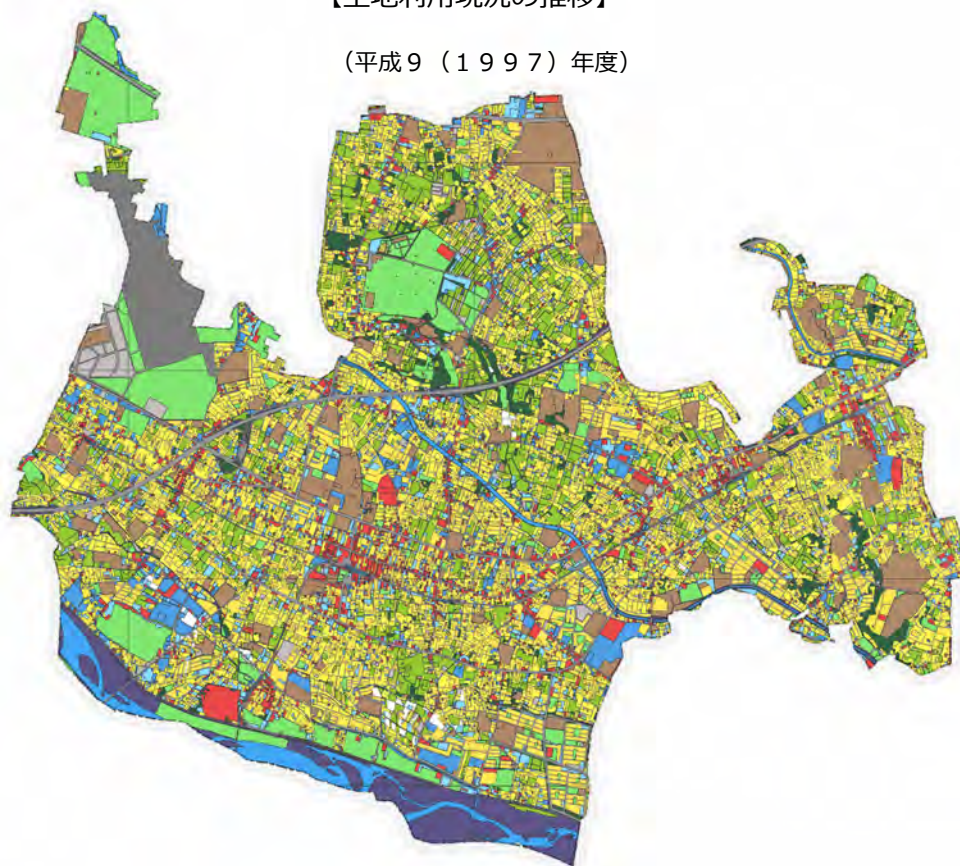
平成9（1997）年度から平成29（2017）年度までの20年間において、住宅用地が約7.0%、商業用地が約1.8%増加しています。

【土地利用現況の推移】

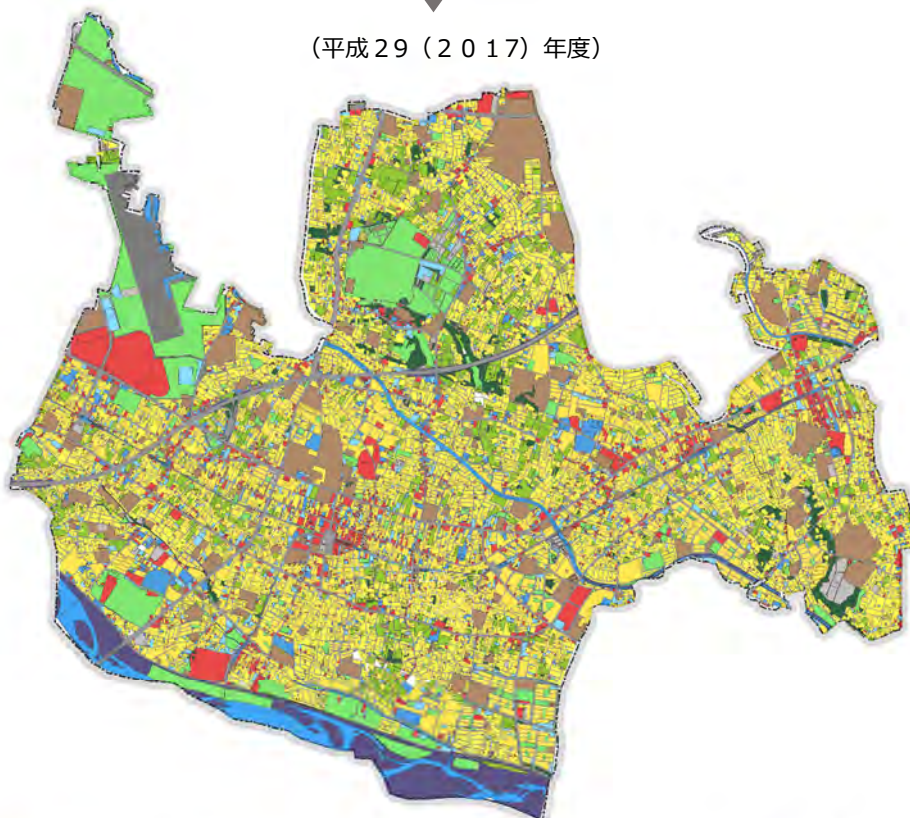


【土地利用現況の推移】

(平成9 (1997) 年度)



(平成29 (2017) 年度)

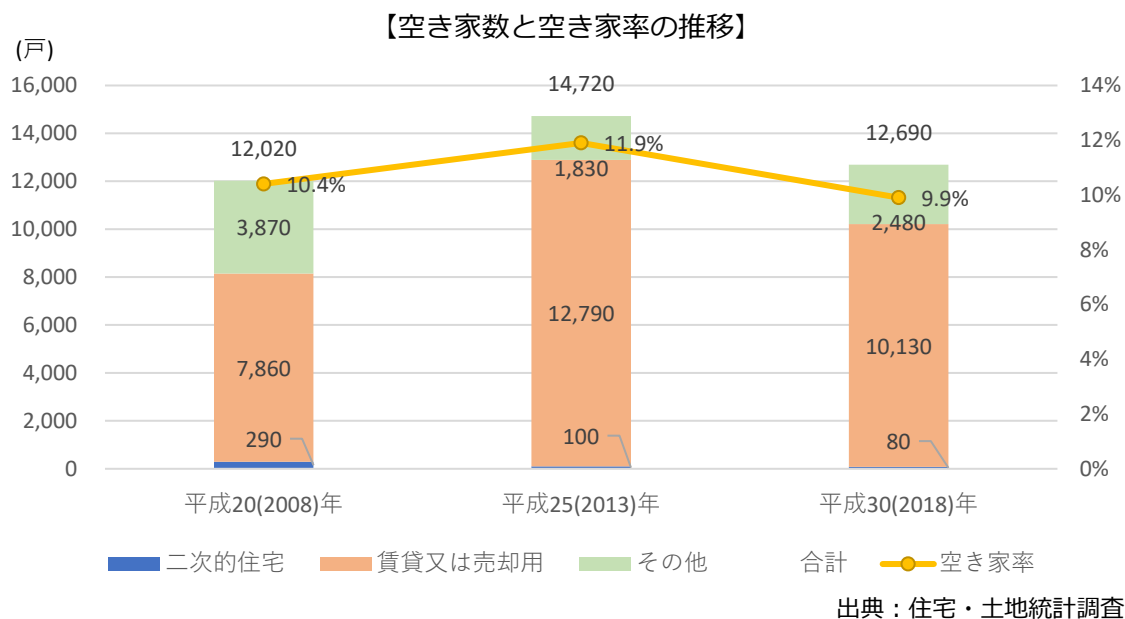


商業用地	道路	屋外利用地・仮設建物	原野
住宅用地	鉄道・港湾等	公園、運動場等	森林
工業用地	未利用地等	農用地	
公共施設	農林漁業施設	水面・河川・水路	

出典：各年度土地利用現況調査

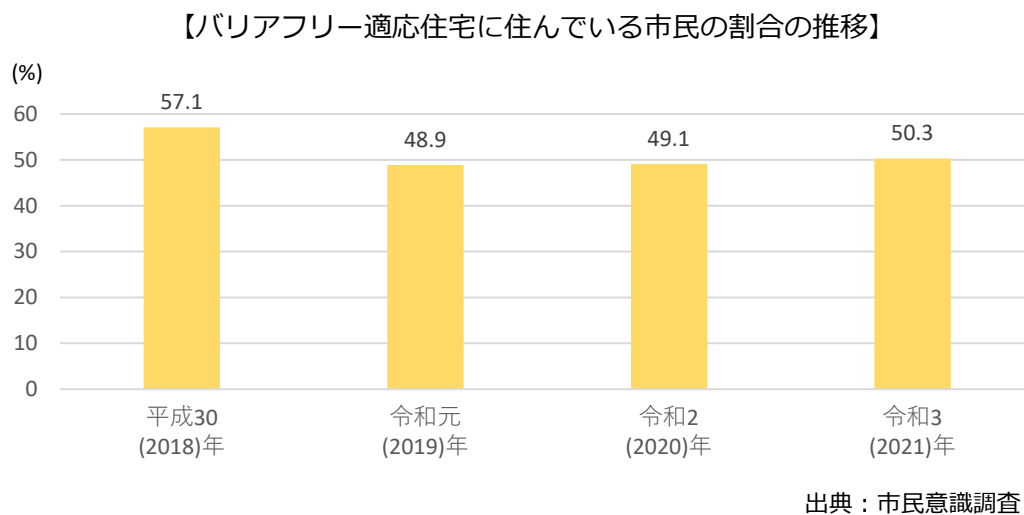
■ 空き家

平成30（2018）年の空き家数は12,690戸と5年間で2,000戸程度減少しています。空き家の約80%は賃貸又は売却用で、その他空き家が約20%となっています。



■ バリアフリー適応住宅に関する市民意識調査

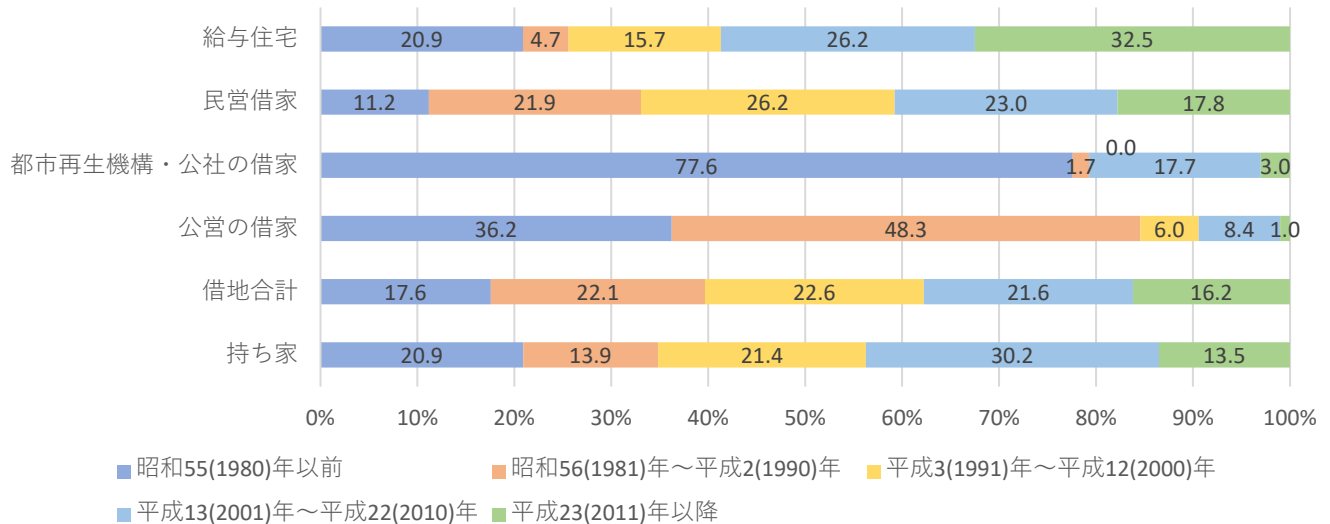
バリアフリー適応住宅に住んでいると答えた市民の割合について、平成30（2018）年度がピークとなっており、令和3（2021）年度は50.3%となっています。



■ 建築の時期別住宅数

旧耐震基準に相当する昭和55（1980）年度以前の住宅の比率は、持ち家では約20%と比較的少ない一方、公営の借家では36.2%，都市再生機構・公社の借家では77.6%と多い傾向になっています。

【建築の時期別住宅数（平成30（2018）年）】

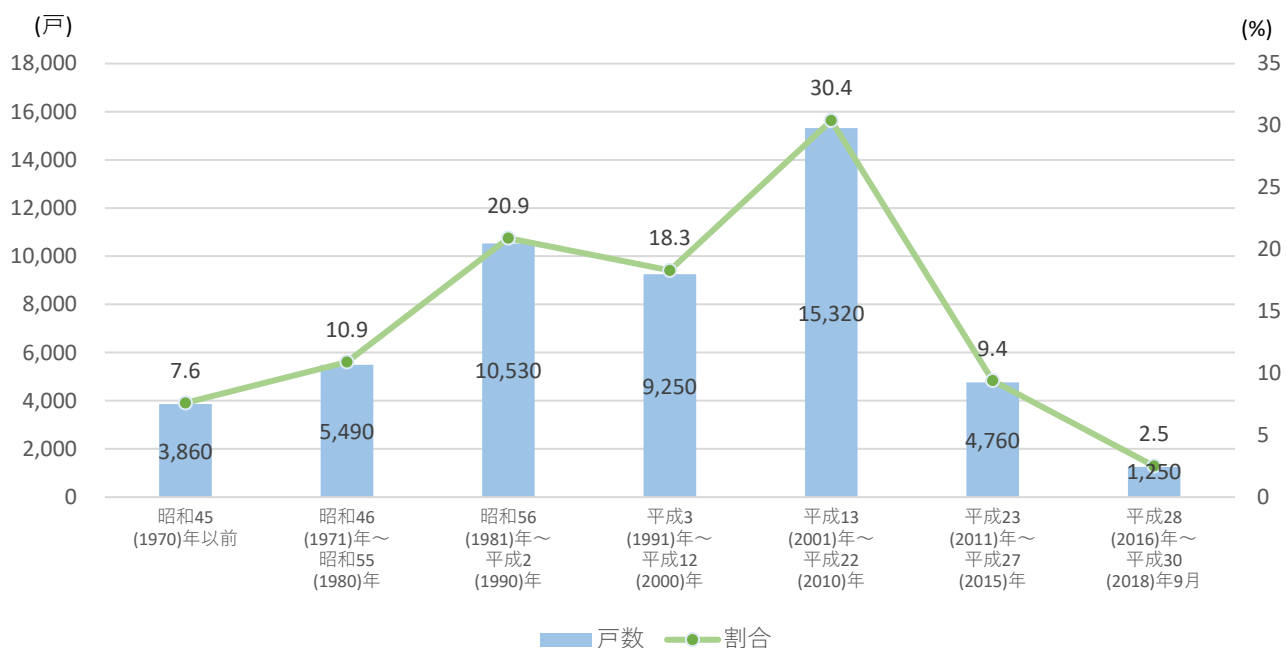


出典：調布市住宅マスタープラン（令和5（2023）年3月）

■ 3階建て以上の非木造共同住宅の建築時期

市内の3階建て以上の非木造共同住宅では、築40年以上(昭和55（1980）年度以前に建築)が18.5%，築30年以上(平成2（1990）年度以前に建築)が39.4%と、老朽化が進む住宅が増加しつつあります。

【3階建て以上の非木造共同住宅の建築時期（平成30（2018）年）】



出典：調布市住宅マスタープラン（令和5（2023）年3月）

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

①良好な住環境の形成

地区の特性に応じたきめ細かなまちづくりの手法である「地区計画制度」を活用したまちづくりを進めています（令和5（2023）年3月時点で13地区）。今後も引き続き、都市計画制度を活用した質の高い住環境・街なみの維持・形成を推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

①地域の特性に応じた住宅施策の推進

住環境の向上に向けては、地域の立地条件や特性に応じた施策を展開することが重要です。そのため、住宅の老朽化・耐震対策や、市民の利便性向上に向けたデジタル技術の活用など、地域の課題と特性を考慮した住宅施策を推進していく必要があります。

②持続可能な居住環境づくり

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、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。

温室効果ガスの排出削減対策を国内外で進める中、市においても脱炭素社会の実現に向けた取組が急務となっています。そのため、環境性能の高い住宅の普及推進等による、環境に配慮した住環境づくりを推進していく必要があります。

③まちへの愛着や安心感を深めるコミュニティの形成

高齢化、世帯の小規模化の進展によるコミュニティの希薄化が進んでいます。そのため、地域の見守りや支えあいによる安心感の向上や、地域コミュニティの活性化による地域のにぎわい・魅力の向上に向け、地域の活動拠点を整備するなどの取組を推進し、住民同士のつながりや交流による地域コミュニティの形成をより一層促していく必要があります。

(6) 景観の現況と課題

市では、河川や崖線などを骨格とした、豊かな水と緑による自然景観が形成されています。また、深大寺周辺をはじめとして、歴史的・文化的な景観が形成されている地区も市内に点在しています。

これらの地域固有の魅力ある風情や周辺環境に合わせ、まちの面影や風景を残しながら地域の特性に応じた景観づくりを進めていくことが求められています。

①現況

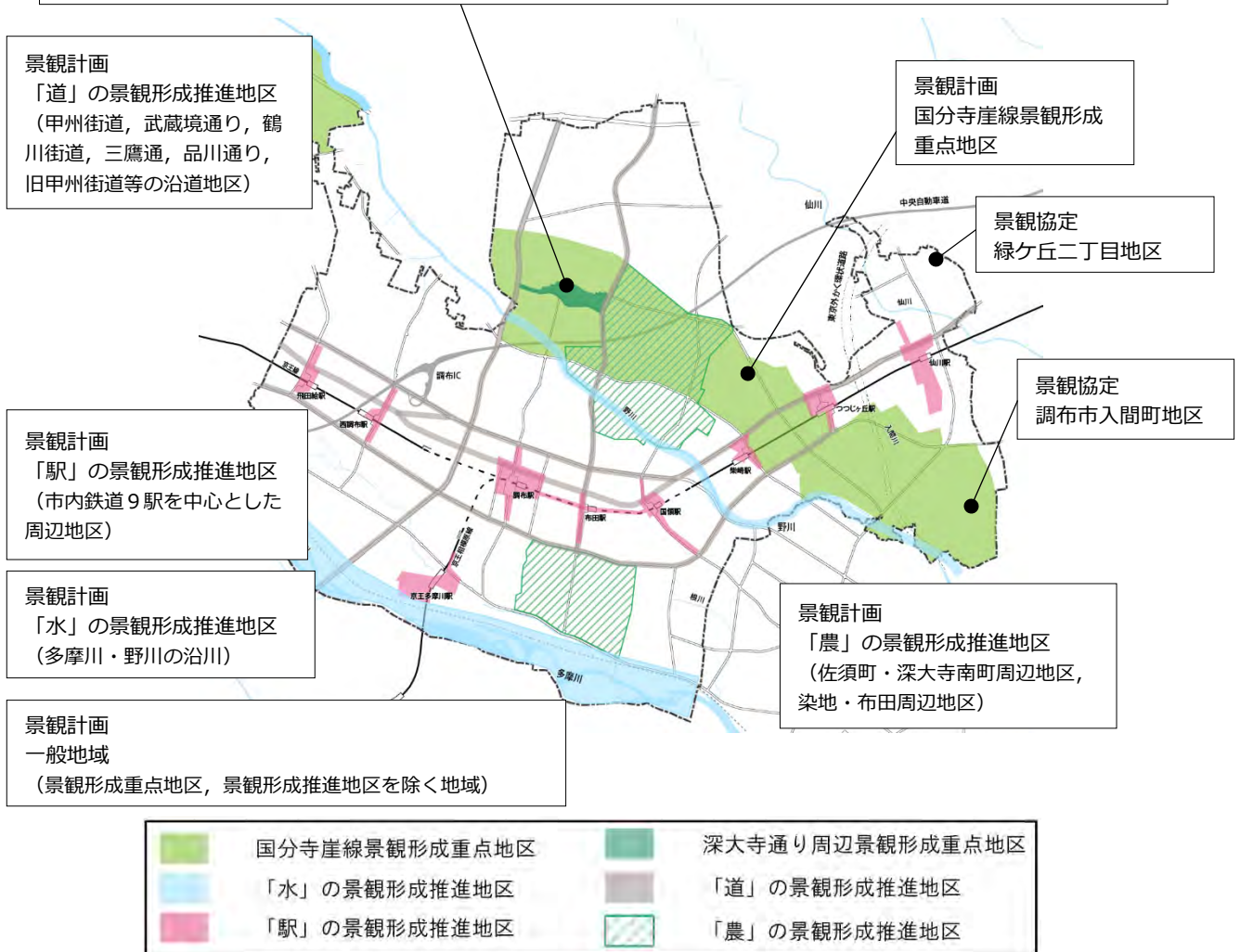
■景観保全

深大寺周辺をはじめ、崖線や河川において、景観計画などに関する様々な取組を実施しています。

【市の景観に関する取組】

【深大寺周辺における取組】

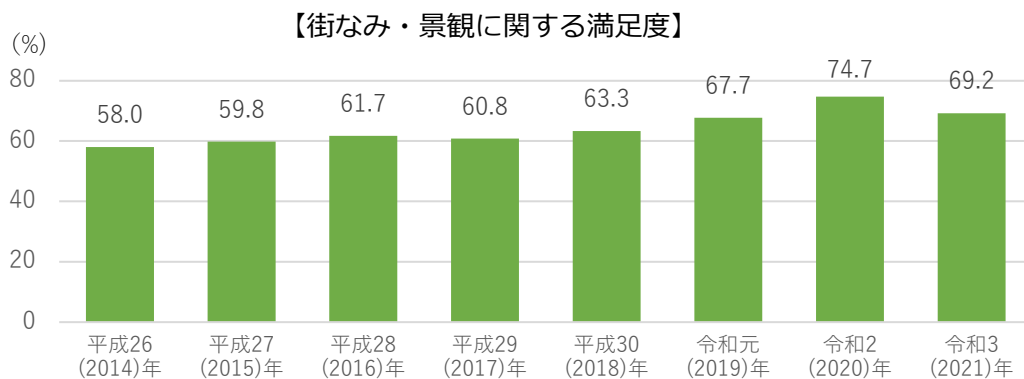
- ・景観計画 深大寺通り周辺景観形成重点地区
- ・街づくり協定 深大寺通り周辺地区
- ・修景整備助成 深大寺通り、寺前通り、参道の沿道
- ・特別用途地区 深大寺通り沿道地区
- ・街なみ環境整備 深大寺地区
- ・公共サイン整備 深大寺地区



出典：調布市景観計画（平成26（2014）年2月）

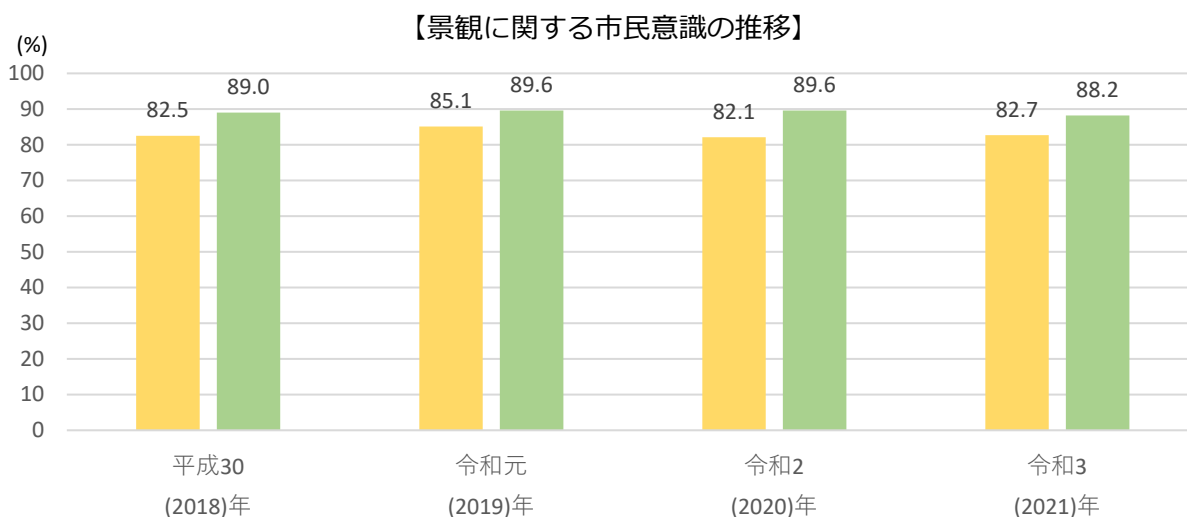
■街なみ・景観に関する市民意向

街なみ・景観の満足度は令和2（2020）年度まで上昇傾向にありましたが、令和3（2021）年度において満足度割合が減少しています。



出典：市民意識調査

景観に関する市民意識調査について、市内に優れた景観があると感じている市民の割合と、深大寺周辺の景観が優れていると感じている市民の割合はどちらも80%を超えています。



- 市内に優れた景観があると感じている市民の割合
- 深大寺周辺の景観が優れていると感じている市民の割合

出典：市民意識調査

■街づくり協定・景観協定・建築協定

令和5（2023）年3月において、街づくり協定が1地区、景観協定が2地区、建築協定が6地区で締結され、地域の特性に応じた住民参加の景観まちづくりが進められています。

【街づくり協定・景観協定・建築協定】



出典：調布市資料

■ 景観法に基づく届出情報

国分寺崖線景観形成重点地区の82件が一番多い数字となっています。これは景観形成推進地区・一般地域は高さ20m以上、延べ面積3,000㎡以上での届出対象となりますが、国分寺崖線景観形成重点地区では高さ10m以上、延べ面積500㎡以上の建築物の新築等の行為、及び開発行為等についてが届出対象となっているため、きめ細かく届出による確認が行われている結果です。

【景観法に基づく届出状況（平成28（2016）年度～令和3（2021）年度）】

地域区分	新築	増築	色彩 変更	その他 (修繕等)	開発 行為	工作物	小計 (件)
深大寺通り周辺 景観形成重点地区	6		2	4			12
国分寺崖線 景観形成重点地区	23	7	9	7	31	5	82
水の景観形成推進地区	3		1	6			10
道の景観形成推進地区	17	1	5	10			33
駅の景観形成推進地区	8		6	2		1	17
農の景観形成推進地区	1	1	2	1	1		6
一般地域	9	2	16	11	1		39
合計（件）	67	11	41	41	33	6	199

出典：調布市資料

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

① 総合的な景観施策の展開

市では、これまで地区計画制度の活用や、「調布市景観計画」の策定、景観法に基づく届出制度など、良好な景観形成に向けた取組を実施してきました。今後は、これまでのまちづくりの取組などを踏まえ、景観法や都市計画法などの諸制度の適切な活用や運用、関係機関などとの連携による推進体制づくり、様々な市民活動の推進や景観学習の充実など、総合的な景観施策を展開していく必要があります。

② 自然を活かした景観の形成

崖線や河川、湧水、都市農地など、市は豊かな自然環境を保持しています。今後も周辺の街なみとの調和に配慮した緑の創出などを推進し、豊かな自然を活かしたうるおいある景観形成を推進していく必要があります。

③ 歴史・文化を活かした景観の形成

深大寺周辺には、歴史的・文化的風情の感じられる街なみ、社寺林や周辺の里山景観が残されており、市を特徴付ける良好な景観が形成されています。これらの資源を適切な維持管理により保全するとともに、地域固有の文化、自然等を保全、活用した景観形成を推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

① 魅力ある市街地景観の形成

京王線連続立体交差事業により、京王線の調布・布田・国領の3駅で地下化が実現しました。地下化により創出された鉄道敷地や駅前広場の空間を活かし、魅力ある都市景観を形成していく必要があります。

また、これらの魅力ある景観整備と豊かな地域資源をネットワーク化し、回遊性・滞在性の向上に資する取組を推進していく必要があります。

(7) 地域活性化の現況と課題

市は、新宿をはじめとした区部へのアクセス性が良好であることから、都心のベッドタウンとして発展してきた歴史があります。そのため、商業、産業の側面では、区部をはじめとする周辺都市に、人々が流出する状況にあることから、地域にとって利用しやすい商業環境を充実させるとともに、新たな来訪者を呼び込むための、地域活性化の取組が求められています。

①現況

■生活利便性の状況

医療や子育て、商業、金融などの日常生活サービス施設による都市機能は、市内の一部を除いたほとんどの地域において徒歩圏域になっており、市街化区域全体で生活利便性が確保されています。

【都市機能の状況】

医療



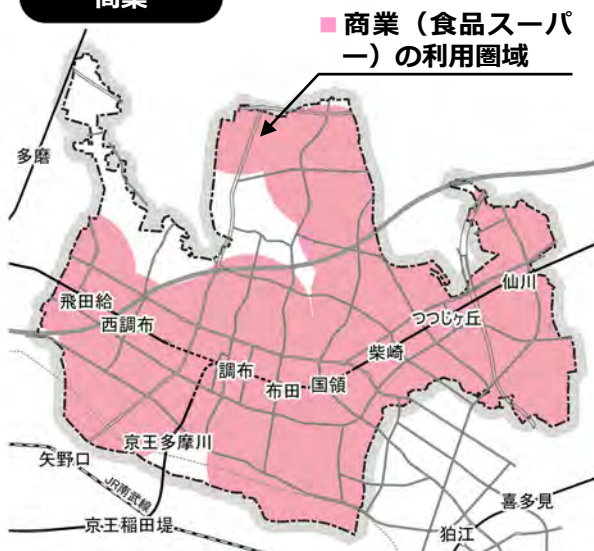
出典：調布まっぷ

子育て



出典：調布まっぷ

商業



出典：全国スーパーマーケットマップ

利用圏域：

「都市構造の評価に基づくハンドブック（国土交通省）」に基づく一般的な徒歩圏である、各施設から半径800mの圏域を採用

金融

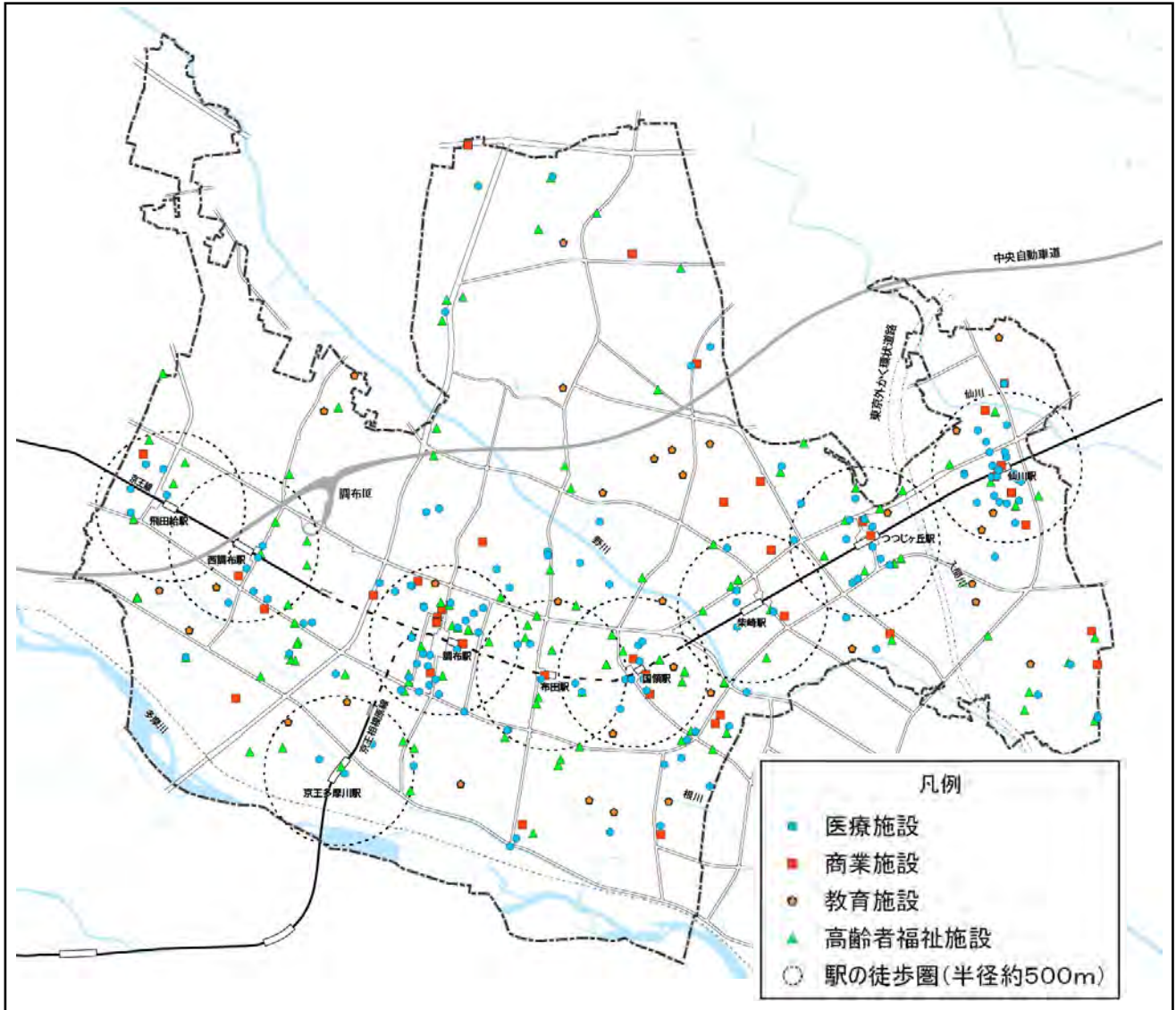


出典：調布まっぷ

■都市機能

国道20号沿道及び京王線沿線を中心に様々な都市機能が立地しています。

【都市機能の分布】



出典：調布市資料

■観光振興の状況

調布市観光協会と連携し、古刹・深大寺や調布花火をはじめ、「映画のまち調布」、「水木マンガの生まれた街 調布」など、豊富な地域資源を活用し、商業振興施策とも連動した、多様な主体との連携による取組を展開することで、まちのにぎわいの創出や回遊性の向上を図っています。

深大寺では、平成29（2017）年3月に国宝に指定された釈迦如来像を本尊として安置する白鳳院の建設を計画しています。建立に際し、多くの来場者が予想されることから、深大寺地区の歴史的文化的風情と自然環境が調和した街なみ景観を保全しながら、来場者の安全性確保に向けた周辺整備を進めています。

調布花火については、調布の風物詩として、安全・安心を第一に、継続的に開催し、市民にうまいと憩いの場を提供するとともに、市内消費の活性化につなげています。

「映画のまち調布」の推進では、市内の映画・映像関連企業と連携し、映画・映像を「つくる」「楽しむ」「学ぶ」をテーマとして、世代に合わせた様々な企画に取り組んでいます。

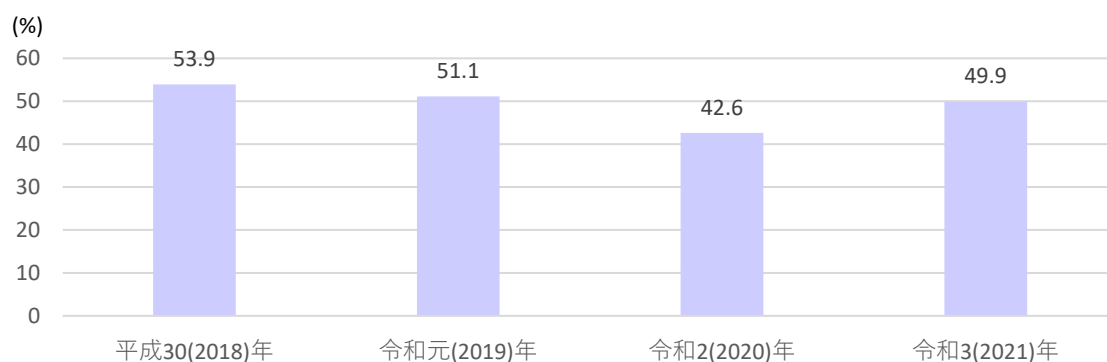
「水木マンガの生まれた街 調布」の推進に当たっては、「（仮称）水木しげるミュージアム」の建設に向けた水木プロダクションからの要望を踏まえ、水木氏の作品や世界観を後世に伝えつつ、まちづくりにも活かす取組の充実を図っています。

また、東京スタジアム（味の素スタジアム）にも、市内外より多くの方が来場しています。

■芸術文化に関する市民意識

1年間で芸術文化を鑑賞、または自ら芸術文化活動を行った市民のうち市内公共施設を利用した割合について、平成30（2018）年度をピークに年々減少傾向にありましたが、令和3（2021）年度には増加しています。

【1年間で芸術文化を鑑賞、または自ら芸術文化活動を行った市民のうち市内公共施設を利用した割合の推移】

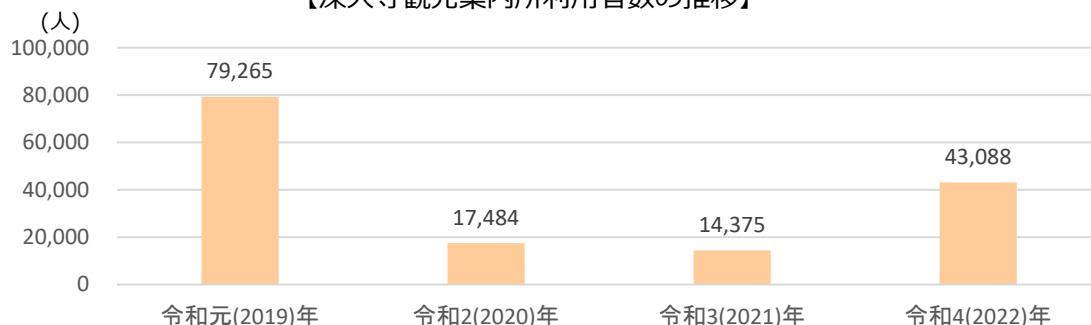


出典：市民意識調査

■ 深大寺観光案内所利用者数

深大寺観光案内所利用者数について、新型コロナウイルス感染症の流行により臨時閉所していたため、令和2（2020）年度及び令和3（2021）年度は大幅に減少していますが、令和4（2022）年度は43,088人と多くの方が観光案内所を利用しています。

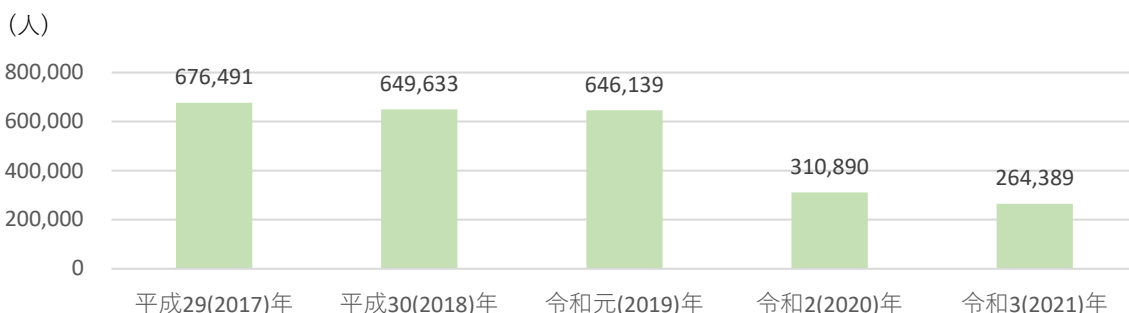
【深大寺観光案内所利用者数の推移】



出典：令和3年度調布市事務報告書・調布市資料

■ 神代植物公園の有料入園者数

神代植物公園の有料入園者数について、平成29（2017）年度からは減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の流行の影響を受け、令和3（2021）年度は264,389人となっています。

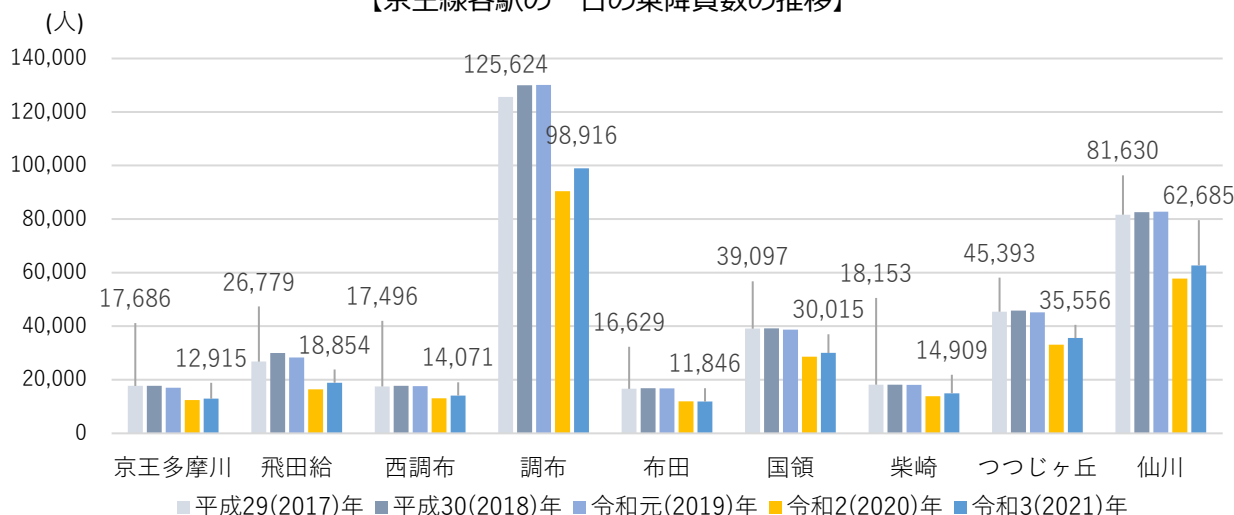


出典：神代植物公園マネジメントプラン
(令和4（2022）年9月)

■ 京王線各駅の一日の乗降員数

京王線各駅の一日の乗降員数について、全ての駅において令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の流行により減少していますが、令和3（2021）年度は回復傾向にあります。

【京王線各駅の一日の乗降員数の推移】



出典：京王ハンドブック 駅別乗降人員

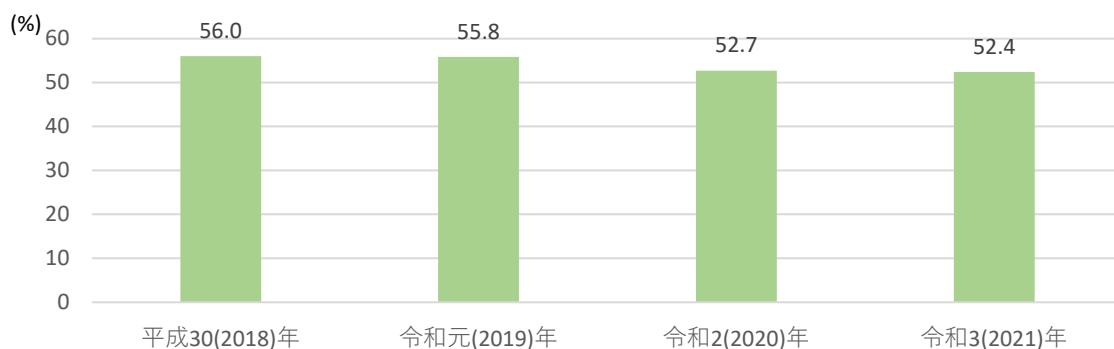
■ 農産物直売所

農産物直売所について,市内に59箇所の農産物直売所が広く分布しています。

■ 農産物直売所に関する市民意識調査

市内農家の農産物直売所を利用している市民の割合について,平成30(2018)年度をピークに減少傾向にあり,令和3(2021)年度は52.4%となっています。

【市内農家の農産物直売所を利用している市民の割合の推移】

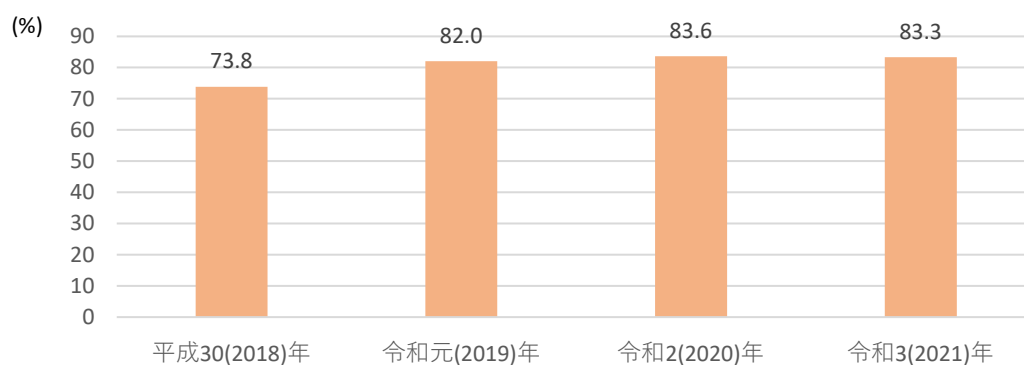


出典：市民意識調査

■ 日常の買い物に関する市民意識調査

日常の買い物が便利と感じている市民の割合について,令和元(2019)年度に80%を超え,以降横ばいとなっています。

【日常の買い物が便利と感じている市民の割合の推移】

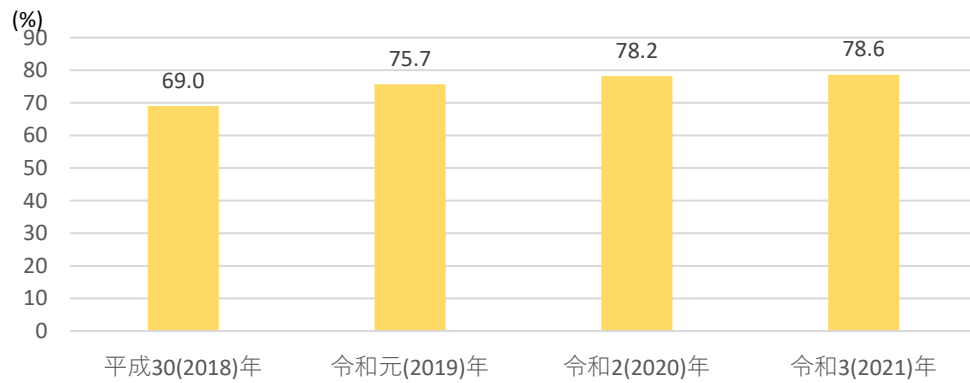


出典：市民意識調査

■映画に関する市民意識調査

「映画のまち調布」を進める取組に満足している市民の割合について、年々増加傾向にあり、令和3（2021）年度は78.6%となっています。

【「映画のまち調布」を進める取組に満足している市民の割合の推移】



出典：市民意識調査

②課題

市の現況や前計画における施策の進捗状況等を踏まえ、本計画において継続的に対応すべき課題を整理するとともに、上位・関連計画の改定やまちづくりを取り巻く社会潮流等から、新たに取り組むべき課題として以下の内容があげられます。

【継続的に対応すべき課題】

① 都市基盤整備と併せた地域活性化の推進

調布駅付近の京王線連続立体交差事業により、事業が完了した地域では、交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全性の向上、分断されていた市街地の一体化、鉄道敷地の有効活用など、様々な面で市の都市構造は大きな変化を遂げています。今後も利便性の高い生活環境の維持・充実を図るとともに、安全で快適な歩行空間の整備や、にぎわい、交流空間の創出により、回遊性の向上に資する取組を推進していく必要があります。

一方、市の東部地域におけるつつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺では、安全な交通環境の確保や南北一体の市街地整備に向けた取組が求められています。

②産業・観光振興による地域活性化の推進

これまで住宅地として発展してきた市は、市内に就業の場が少なく、多くの市民が市外で就業している状況です。また、産業構造の変化や住宅開発により、工場の操業環境を維持することが難しい状況にあり、土地利用に変化が起こっています。そのため、今後は、住宅地との調和を図りつつ、就業の場の確保や個性ある地域工業を守り、育成するための環境整備を推進していく必要があります。

映画・映像関連資源や、市の重要な歴史的・文化的資源となっている深大寺、また、スポーツ文化の発信拠点となっている東京スタジアム(味の素スタジアム)など、地域資源の有効活用を図り、まちの活性化に寄与する取組を推進していく必要があります。

③駅前広場・都市計画道路の整備に伴う地域活性化

駅前広場の整備によるにぎわい空間の創出や、都市計画道路の整備と合わせた沿道の土地利用誘導など、都市基盤・交通基盤の整備と合わせた活力あるまちづくりを推進していく必要があります。

【新たに取り組むべき課題】

①共創による地域活性化

地域を活性化していくには、行政（市）だけでなく、地域の人々や商店街等の事業者の協力が必要不可欠です。そのため、地区協議会等の設立・運営支援等による地域コミュニティの形成や、民間事業者と連携した既存ストックの活用による交流の場の創出など、市民、事業者、行政（市）の共創によるまちづくりを推進していく必要があります。

4. 策定の視点

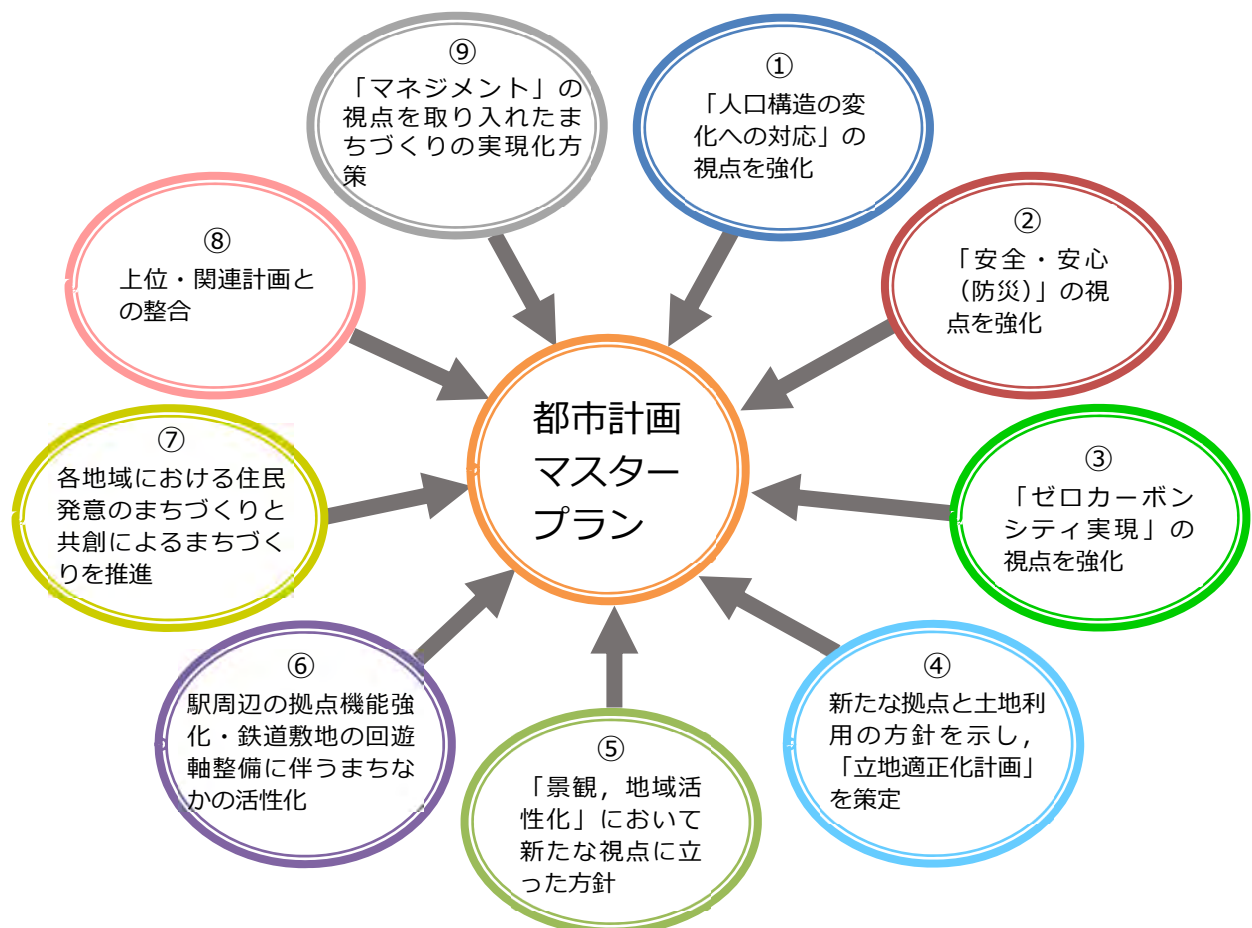
市では、令和4（2022）年度に、令和5（2023）年度から8年間を計画期間とする調布市基本構想を策定し、共生社会への想いを大切にするとともに、産学官民の多様な主体が連携して、市民一人一人の様々な生き方、まちのにぎわいやうるおい、地域の特性や資源等の魅力に満ちた彩りのまちを目指し、「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」をまちの将来像として決めました。まちの将来像の実現に向けて、市では様々な行政分野でのまちづくりに取り組んでいます。

本計画においては、基本構想で定めるまちの将来像を実現するため、都市計画分野における取組方針や施策を示します。また、これまで掲げてきたまちづくりの理念や将来都市像を継承しながら、おおむね20年後のまちづくりの目標を定めるため、社会経済情勢の変化・法改正等の新制度の状況、市のまちづくりの取組・進捗等を踏まえて、必要な内容の修正・変更、追加を行うものとします。

< 前計画策定以降の主な状況変化 >

- | | |
|---|--|
| <p>①全国的な社会環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ●人口減少・超高齢社会の到来 ●脱炭素社会の実現に向けた取組のさらなる推進 ●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 | <p>②まちづくりの動向</p> <ul style="list-style-type: none"> ●令和元年東日本台風（台風第19号）による浸水被害 ●立地適正化計画制度の創設 ●ウォークアブルなまちづくりへの注目の高まり ●都市農地の位置付けの変化（都市にあるべきもの） ●市民・事業者・行政（市）によるまちづくりの推進 など |
|---|--|

前計画では、8つの視点が示されています。これらの考え方を踏襲しつつ、策定の基本的な考え方を踏まえ、9つの策定の視点を示します。



① 「人口構造の変化への対応」の視点を強化する

全国的に本格的な人口減少・少子高齢化が課題となっている中で、国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成30（2018）年3月30日）によると、市の総人口は今後も増加し続けるものの、徐々に増加幅は縮小し、令和12（2030）年度をピークに減少に転じることが見込まれています。年齢階層別に見ると、年少人口は横ばいから微減の推移、生産年齢人口が減少傾向、老年人口は増加傾向が予測されており、超高齢社会や、今後予想される人口減少に向けて「人口構造の変化への対応」の視点を重視し、変化に応じたまちづくりの在り方を示します。

将来的に人口減少が見込まれる状況においても、持続的な発展を可能とするため、これまで培ってきた既存ストックを効果的・効率的に活用するとともに、民間等との連携により、都市をマネジメント（維持管理・活用）していくことで、高質な都市空間の形成に向けた考え方を示します。

② 「安全・安心（防災）」の視点を強化する

東日本大震災等の地震による被害や、近年各地で激甚化・頻発化する風水害被害を受けての安全・安心に関する市民意識の高まりなど、災害に強いまちづくりへの要請に対応する必要があります。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、市においても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、今回の策定では、地震に対する防災機能の向上に関する方向性を踏襲しつつ、帰宅困難者の一時滞在施設等に関する方向性を示します。

また、防災施設等を整備する際には、平常時と非常時のどちらにも対応することが可能な「フェーズフリー」の概念を取り入れた整備を促進します。更に、風水害に対応するための防災機能向上の視点を重視し、隣接する自治体との連携による流域治水対策等、あらゆる関係者が協働し、被害を軽減させる防災対策の在り方を示します。

本計画の実効性を高める立地適正化計画をあわせて策定し、防災指針を取りまとめ、災害ハザードエリアにおける取組を示します。

③ 「ゼロカーボンシティ実現」の視点を強化する

気候変動により、深刻化する環境問題に対応するため、脱炭素社会の構築が求められており、市は、市議会と共同で、2050年までに二酸化炭素の排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言しています。

その実現に向けて、交通・環境・住環境などの分野を横断して、水と緑のネットワークの形成、農の里などにおいてはまとまりのある農地の計画的な保全・活用、グリーンインフラの推進、公共交通体系の充実や自転車通行空間の整備などの取組を積極的に推進します。また、再生可能エネルギーや省エネルギーの取組、ごみの発生抑制・資源循環型の推進など、持続可能な脱炭素・循環型社会のまちづくりの考え方を示します。

④ 新たな拠点と土地利用の方針を示し、「立地適正化計画」を策定

少子高齢化が進み、将来的な人口減少が見込まれる状況においても、持続的な発展を可能とするためには、徒歩圏や公共交通を利用する圏域など、身近な地域で、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことのできる環境を実現する、集約型の地域構造への再編に向けた取組を講じていく必要があります。

この取組に向けて、日常生活に必要な機能を含む、多様な都市機能の集積を図り、さらなる都市空間の質の向上を図る観点から、まちづくりを実施するための方針や施策を示します。

本計画では、市街地の魅力を高め、まちづくりの方向にふさわしい拠点として形成していくため、各駅周辺を中心拠点又は地域拠点として位置付けたうえで、各拠点の形成方針を示すとともに、これと連動した土地利用の方針を示します。

また、併せて、本計画で示す各拠点の形成方針や土地利用の方針などを実現するため、新たに立地適正化計画を策定し、各拠点にふさわしい都市機能の誘導などを図ります。

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

「調布市景観計画（平成26（2014）年2月）」策定から約10年が過ぎ、現在、今後の実態に合わせた景観計画の改定に向けた検討を進めています。市民の関心が高い市内9駅周辺については、本計画において、中心拠点や地域拠点として位置付けながら、それぞれの特性に応じた拠点の形成方針を示し、調布市景観計画の改定へつなげていきます。

また、景観形成重点地区である深大寺・国分寺崖線周辺については、景観形成を含む環境としての質を高めていけるよう、まちづくりの方針を示します。

コロナ禍で人々のニーズが多様化する中、駅周辺や多摩川、野川などの周辺において、街路や公園、オープンスペース等の公共空間活用のニーズが高まっています。

市においては、京王線地下化後の駅前広場や鉄道敷地、再開発事業によって生み出される都市空間の活用が期待されることから、都市空間の活用に向けた方針を新たに示していきます。

今後は、観光まちづくりの視点を取り入れ、地域資源を活かした持続可能な地域活性化の促進に向け、拠点形成やアクセス性の向上に資する方針を新たに示します。

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

京王線地下化後の駅前広場や鉄道敷地の活用など、都市基盤の整備によって創出された都市空間の活用や周辺市街地における土地利用の更新等の新たなまちづくりの検討が進められています。

今後はこれらの事業によって生まれた貴重な都市空間を活用し、さらなる都市空間の質の向上が望まれることから、京王線地下化後の鉄道敷地を活用した緑道などの歩行者回遊軸の整備や、交通結節点をはじめ複合的な機能を有し、人々の活発な活動を可能とする駅前広場の整備等、拠点や軸の機能強化を進めていきます。

⑦ 各地域における住民発意のまちづくりと共創によるまちづくりを推進する

前計画や調布市ほっとするふるさとをはぐくむ街づくり条例に示す理念の下、住民発意のまちづくりが進み、現在では、市内14地区において地区計画（地区整備計画）を決定しています。また、今後のまちづくりに向けて、各地区における協議会・準備会活動が実施されています。

本計画の策定に当たっては、別冊で策定していた同条例に定める「調布市地域別街づくり方針」を、本計画における「地域別の整備方針」と統合し、地域毎のまちづくりに関する方針や、実現に向けた施策を示します。

特に重点的なまちづくりが必要な地区や住民が積極的にまちづくりを進めていこうとする地区を同条例に定める「街づくり推進地区」に指定し、地区計画や建築協定などの活用や都市空間の魅力や価値を高めるための活動を見据えた街づくり協議会の運営等、各地区における住民発意のまちづくりを支援します。

また、そうした取組を発展させ、市民・事業者・行政（市）などの多様な主体が共に考え行動することで、地域課題の解決や市街地の魅力を育み、「共創」によるまちづくりを推進します。

⑧ 上位・関連計画との整合を図る

調布市総合計画をはじめとした上位・関連計画の内容を反映し、整合を図ります。

⑨ 「マネジメント」の視点を取り入れたまちづくりの実現化方策を示す

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、まちの魅力づくりの重要性が認識されつつあります。また、都市の成長期から成熟期へと移り変わる中で、都市基盤や公共施設などをいかに「つかう」か、「活用する」かという視点に立つことも重要です。

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。

公共施設マネジメントについては、公共施設の適正な配置と総量の抑制と併せて、老朽化を踏まえた適切な維持保全や管理運営などの取組を、民間活力を活用しながら推進し、総合的かつ計画的な管理に取り組みます。

本計画に位置付ける施策や事業については、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を推進していきます。

