

ご自由にご覧ください

みちの井戸端会議



「調布市道路網計画」で計画検討路線として位置付けた
「神代植物公園通り周辺の都市計画道路」の検討状況をご報告します。

調布市 都市整備部 街づくり事業課

はじめに

市は、平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」において、「神代植物公園通り周辺の都市計画道路(調布3・4・9号線, 調布3・4・14号線, 調布3・4・15号線)」(以下「計画検討3路線」という。)を計画検討路線として位置付け、検討を進めて参りました。

令和3年3月に、これまで市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、「神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針」を定めました。

また、令和4年1月には、見直し方針に基づく検討状況について、市ホームページに掲載いたしました。

今回のみちの井戸端会議は、**令和4年11月時点での、見直し方針に基づく検討状況を報告することを目的に実施**するものです。

皆様のお考えをお聴かせください。



計画検討3路線の位置付け

神代植物公園通りと並行する計画検討3路線は、平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」(以下「道路網計画」という。)において既存道路を活用し、都市計画道路の機能代替の可能性のある路線として、計画検討路線に位置付けています。

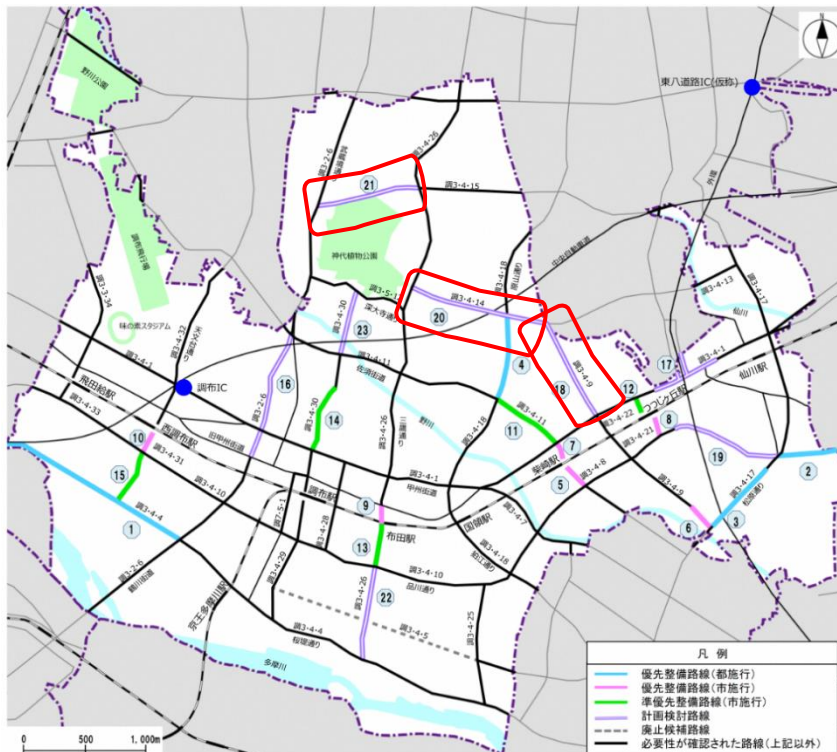
計画検討路線とは、道路網構築の視点により広域道路網として必要性が確認された路線のうち、特別な事由により、道路の線形、幅員、位置、構造の変更など都市計画の内容について検討する必要がある路線です。

計画検討路線（検討主体：都）（2路線）

No.	路線	区間	延長(m)
16	調布3・2・6号線	都道119～中央自動車道	980
17	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

計画検討路線（検討主体：市）（6路線）

No.	路線	区間	延長(m)
18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	830
19	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つづじ丘2丁目	920
20	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	1,150
21	調布3・4・15号線	調布3・4・26～調布3・2・6	840
22	調布3・4・26号線	調布3・4・4～調布3・4・10	770
23	調布3・4・30号線	調布3・4・11～調布3・5・12	420



広域道路整備プログラム

神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針

令和3年3月に、これまで市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、以下のとおり「**神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針**」を定めました。

1 調布3・4・9号線

(甲州街道から上ノ原五差路までの区間)

→ 現都市計画案(現計画位置のまま)とします。

2 調布3・4・14号線

(上ノ原五差路から深大寺五差路までの区間)

→ ルート変更案(神代植物公園通りの機能強化)とします。

今後、道路線形等について検討を進めます。

その後、都市計画変更手続に着手します。

3 調布3・4・15号線

(三鷹通りから武蔵境通りまでの区間)

→ 現都市計画案(現計画位置のまま)とします。

令和3年3月
調布市

神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針

日頃から、市政にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。
市は、平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」において、「神代植物公園通り周辺の都市計画道路(調布3・4・9号線、3・4・14号線、3・4・15号線)」(以下「計画検討3路線」という。)を計画検討路線として位置付け、検討を進めて参りました。
この度、これまで市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、以下のとおり、計画検討3路線の見直し方針を定めました。
見直し方針の詳細とこれまでの経過等は市ホームページでご覧いただけます。
(URL: <https://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1614307802238/index.html>)

図 計画検討3路線の見直し方針 概要図

■ 計画検討3路線の見直し方針

- ① 調布3・4・9号線は、**現都市計画案(現計画位置のまま)**とします。
- ② 調布3・4・14号線は、**ルート変更案(神代植物公園通りの機能強化)**とします。
今後、道路線形等について検討を進めます。その後、都市計画変更手続に着手します。
- ③ 調布3・4・15号線は、**現都市計画案(現計画位置のまま)**とします。

▶ 現在、市は、調布市道路網計画において位置付けた優先整備路線(令和7年度までに整備または着手する路線)のうち、未着手路線について事業化に向けた検討を進めています。
計画検討3路線については、今後、具体的な計画の検討と併せて整備の優先度を検討して参ります。

《お問合せ先》 調布市
都市整備部街づくり事業課 事業計画係
TEL: 042-481-7587 / FAX: 042-481-6800
E-mail: tokeido@w2.city.chofu.tokyo.jp

◀ 掲載ページはこちら

裏面もご覧ください

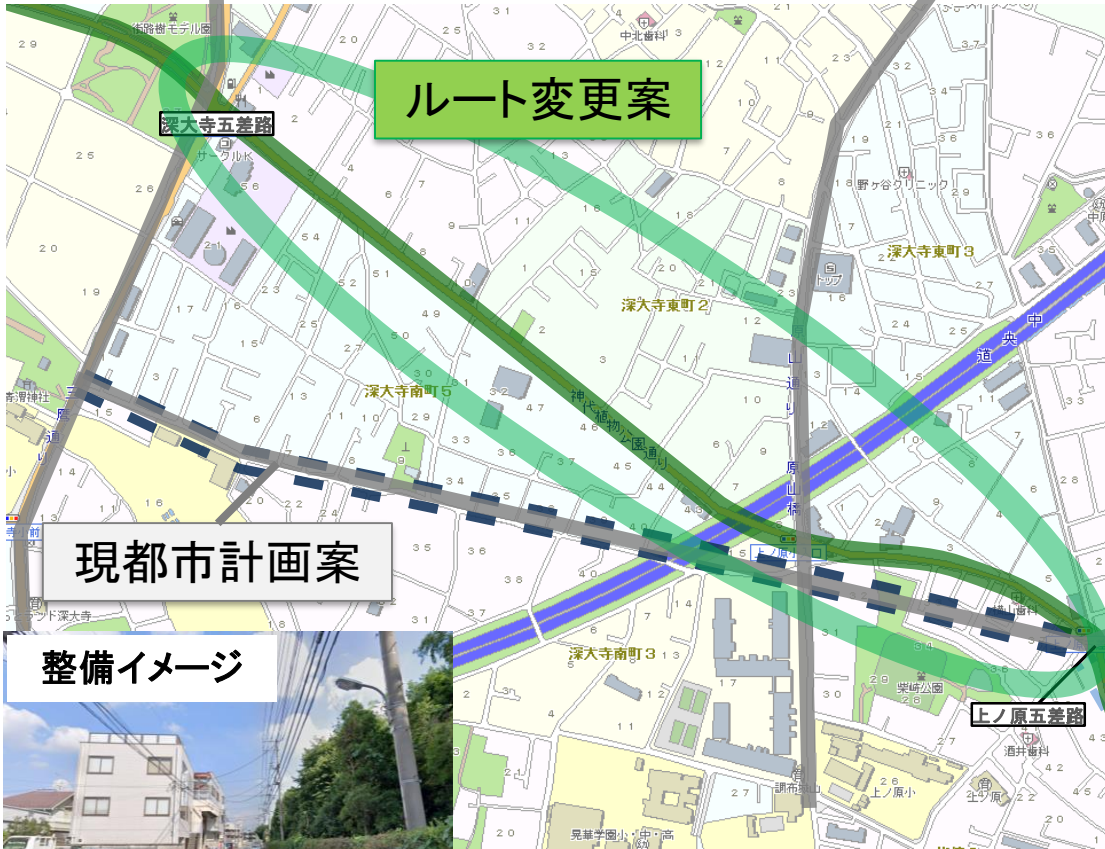
※ 当案内は、計画検討3路線及び神代植物公園通りの周辺にお住まいの皆さまに配布しております。

神代植物公園通り周辺の都市計画道路の見直し方針

■ 調布3・4・14号線について

【ルート変更案】とする

- ・ 神代植物公園通りにおける歩行者・自転車の安全性やバス待ち環境などの改善が図られます。



	【ルート変更案】	【現都市計画案】
安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路を拡幅し新たに歩道の設置を行うことで、誰もが安全に移動できる環境が確保されます。 ・ バス待ち環境の改善が図られます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の神代植物公園通りのバス待ち環境の改善は困難です。
快適性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路を拡幅し新たに歩道の設置を行うことで、誰もが快適に歩ける空間が確保されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 神代植物公園通りの交通量は変わらないことを予測しています。 ・ 神代植物公園通りの自動車の安全かつ円滑な走行性の向上には繋がりません。
利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路拡幅することで、自転車の走行環境が改善されます。 ・ 深大寺や神代植物公園へのアクセス性の向上が図られます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たにバスルートの新設(または転換)が期待されます。
住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植樹帯の設置により、良好な景観の形成が期待できます。 	
防災性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路拡幅と無電柱化を行うことで、災害時でも車両通行が可能になります。 ・ 道路拡幅することで、延焼遮断機能が形成されます。 ・ 広域避難場所である神代植物公園へのアクセス性の向上が図れます。 	
事業性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移転対象：約60棟 ・ 堅ろうな建物が多いエリアがあります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移転対象：約100棟 ・ 都市計画により既に建築制限が課されています。

ルート変更する調布3・4・14号線の計画幅員の検討

- 道路は主に以下の要素で構成され、道路の総幅員は各要素の幅員の合計になります。
- 今回のみちの井戸端会議では、検討している計画幅員を3案お示しします。

道路の主な構成要素

①車線

1 縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分

②停車帯

主として車両の停車の用に供するために設けられる帯状の車道の部分

③路肩

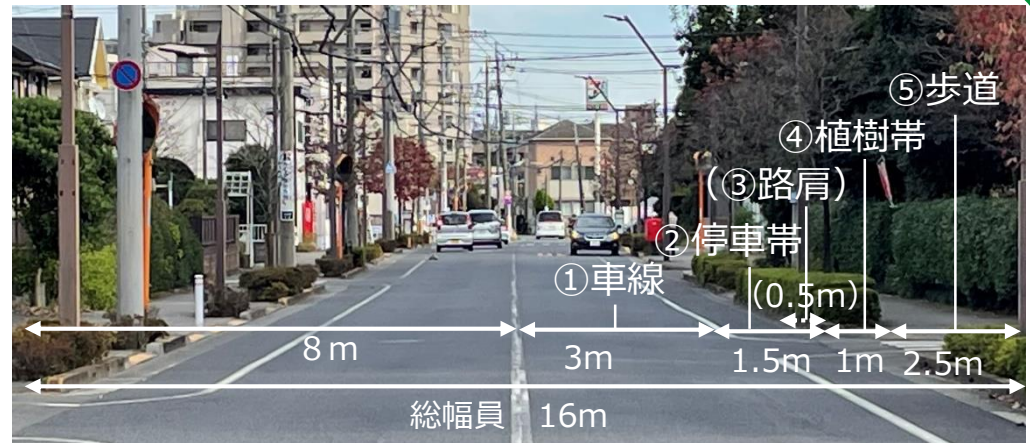
道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分

④植樹帯

専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために緑石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる帯状の道路の部分

⑤歩道

専ら歩行者の通行の用に供するために、緑石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分



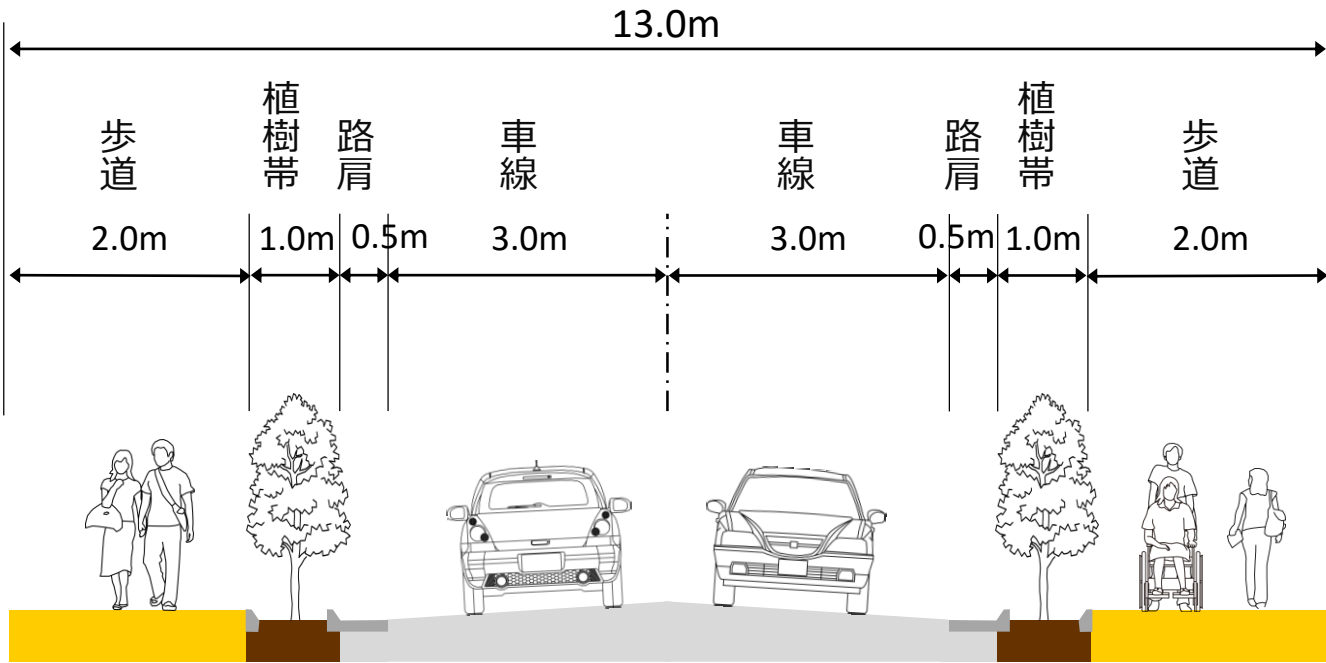
道路の主な構成要素のイメージ

案 1 (計画幅員 13m)

○神代植物公園通りの交通量から必要とされる道路の基本的な機能を確保した案

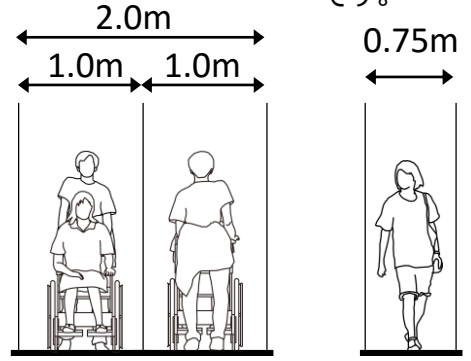
- ① 車線 3.0 m × 2 (両側) = 6.0 m
 - ② 停車帯 設けない
 - ③ 路肩 0.5 m × 2 (両側) = 1.0 m
 - ④ 植樹帯 1.0 m × 2 (両側) = 2.0 m
 - ⑤ 歩道 2.0 m × 2 (両側) = 4.0 m
- 合計 13.0m

幅員の類似路線
主要市道 9 号線 (原山通り) 幅員 12m



※歩道における車椅子のすれ違いには幅員 2m が必要です。

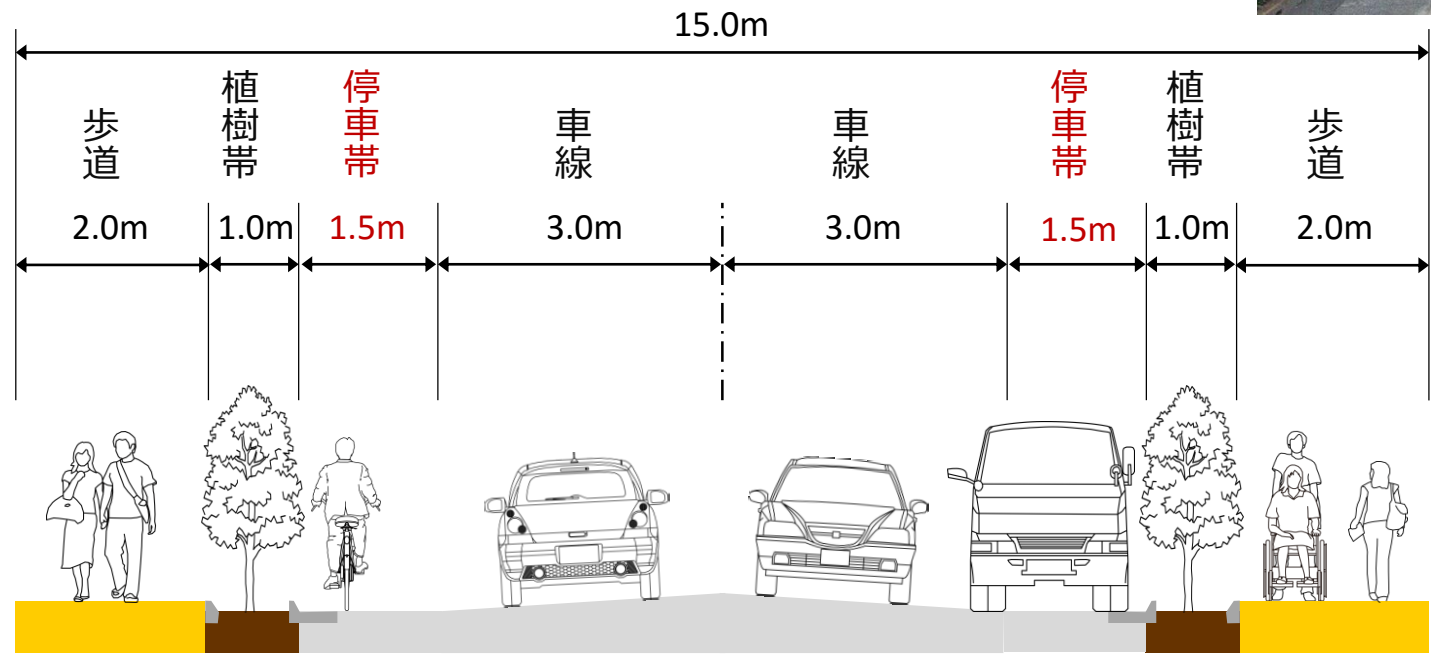
※歩行者の通行には幅員 0.75m が必要です。



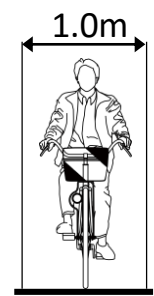
案2 (計画幅員 15m)

○道路の基本的な機能の確保に加え、**車両の交通の円滑化**、**自転車の安全性**等を考慮した案

- ① 車線 $3.0\text{ m} \times 2$ (両側) = 6.0 m
 - ② 停車帯 $1.5\text{ m} \times 2$ (両側) = 3.0 m
 - ③ 路肩 (停車帯がある場合は不要)
 - ④ 植樹帯 $1.0\text{ m} \times 2$ (両側) = 2.0 m
 - ⑤ 歩道 $2.0\text{ m} \times 2$ (両側) = 4.0 m
- 合計 15.0m



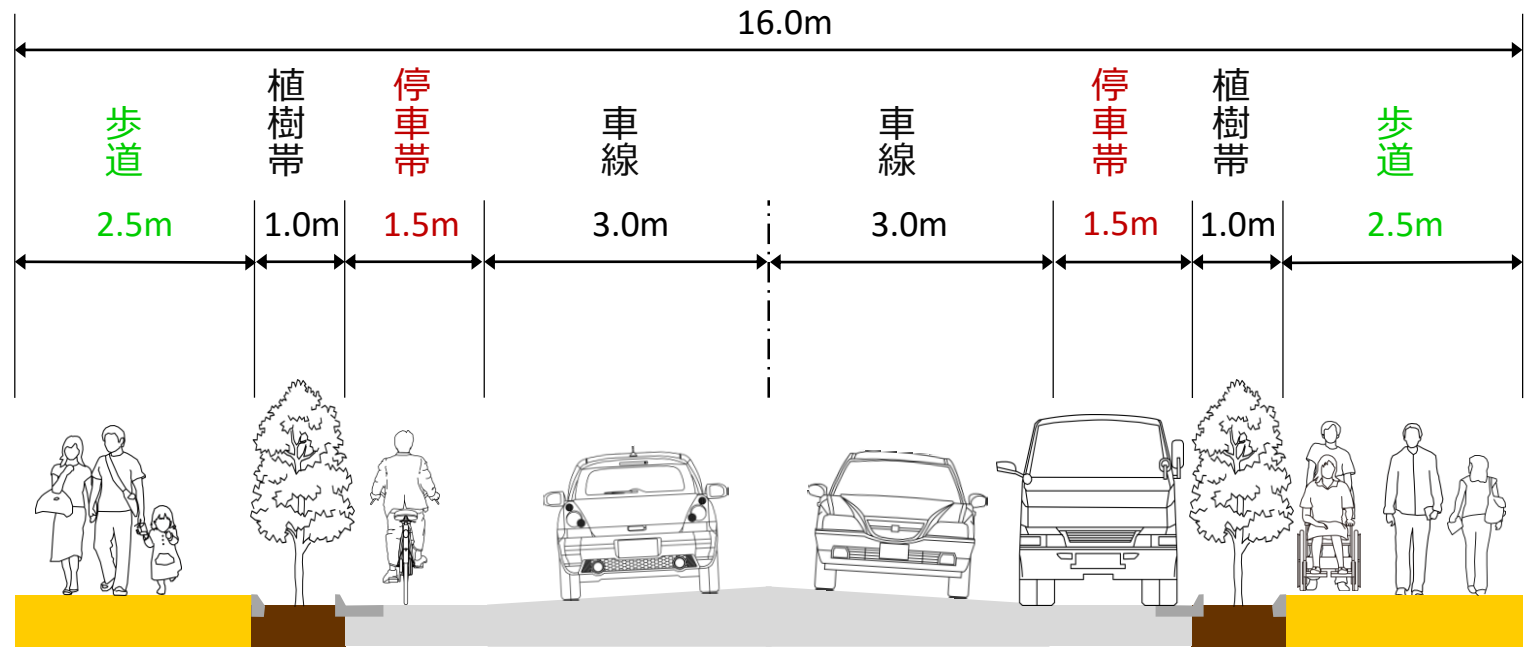
※自転車の通行には幅員1mが必要です。



案3 (計画幅員 16m)

○道路の基本的な機能の確保に加え、**車両の交通の円滑化**、**自転車の安全性**等を考慮し、かつ**歩行者空間を広く確保した案**

- ① 車線 $3.0\text{ m} \times 2$ (両側) = 6.0 m
 - ② 停車帯 $1.5\text{ m} \times 2$ (両側) = 3.0 m
 - ③ 路肩 (停車帯がある場合は不要)
 - ④ 植樹帯 $1.0\text{ m} \times 2$ (両側) = 2.0 m
 - ⑤ 歩道 $2.5\text{ m} \times 2$ (両側) = 5.0 m
- 合計 16.0m



各案の比較（現状の神代植物公園通りとの比較）

項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
①安全性	歩道の設置を行うことで、 誰もが安全 に移動できる環境が確保されます。		
	バス待ち環境の改善 が図られます。		
②快適性	歩道の設置を行うことで、 誰もが快適 に移動できる環境が確保されます。		歩行者空間を広く確保することで、 歩行者が案1, 2より快適 に移動できる環境が確保されます。
	—	停車帯を設置することにより、 交通の円滑化 が図られます。	
③利便性	道路を拡幅することで、 自転車の走行環境が改善 されます。	停車帯を設置することで、 自転車の走行環境が案1より改善 されます。	
④防災性	道路拡幅と無電柱化を行うことで、 災害時でも緊急車両の通行がスムーズ になります。		
	道路拡幅することで、 延焼遮断機能が形成 されます。		
	広域避難場所である神代植物公園へのアクセス性の向上 が図られます。		
⑤住環境	植樹帯の設置により、 良好な景観の形成 が期待できます。		
	電線類を地中化することにより、 良好な都市景観が創出 されます。		
⑥事業性	計画幅員によって、影響範囲が変わります。		

各案の比較 (①安全性, ②快適性について)

項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
①安全性	歩道の設置を行うことで、 誰もが安全 に移動できる環境が確保されます。 バス待ち環境の改善 が図られます。		
②快適性	歩道の設置を行うことで、 誰もが快適 に移動できる環境が確保されます。		歩行者空間を広く確保することで、 歩行者が案1, 2より快適 に移動できる環境が確保されます。

現状



- ・歩車道が構造的に分離されていないため、**歩行者, 自転車, 自動車**が混在しています。
- ・バス利用者は、**歩行者, 自転車, 自動車**が混在した中で**バスを待つ**必要があります。
- ・歩行者は、車線に出なければ**歩行者のすれ違いが困難な状況**です。

整備イメージ



【案1・2の場合】

- ・歩道の設置を行うことで、歩行者, 自転車, 自動車の通行空間を構造的に分離でき、**誰もが安全かつ快適に移動できる**環境が確保されます。
- ・バス利用者は、**歩道で安全にバスを待つことが可能**です。
- ・歩道内で**歩行者(車椅子含む)のすれ違いが可能**になります。

【案3の場合】

- ・上記に加えて、歩行者空間を広く確保することで、**歩行者が案1, 2より快適に移動できる**環境が確保されます。

各案の比較 (②快適性について)

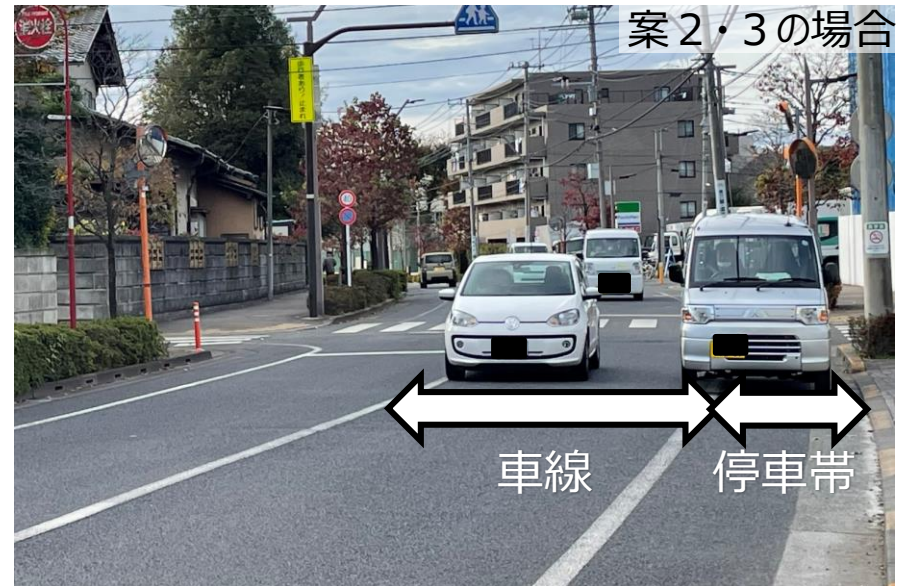
項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
②快適性	—	停車帯を設置することにより、 <u>交通の円滑化が図られます。</u>	

現状



・車道に、沿道へのアクセス等で車両が停車すると、後続車の追い越しが難しいため、円滑な通行に影響があります。

整備イメージ



【案1の場合】

・現状と大きく変わりません。

【案2・3の場合】

・停車帯を設置することで、荷捌き、沿道へのアクセス等で車両が停車した場合でも、後続車の追い越しが可能となるため、円滑な通行が確保されます。

各案の比較 (②快適性 (バス停付近) について)

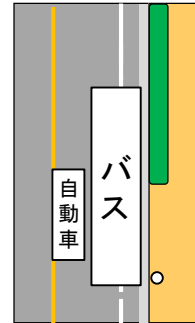
項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
②快適性	—	停車帯を設置することにより、 交通の円滑化が図られます。	

現状



- ・バス停車時、後続車の追い越しが難しく、**円滑な通行に影響がある**とともに、対向車との事故の危険性があります。

整備イメージ



【案1の場合】

- ・現状と大きく変わりません。

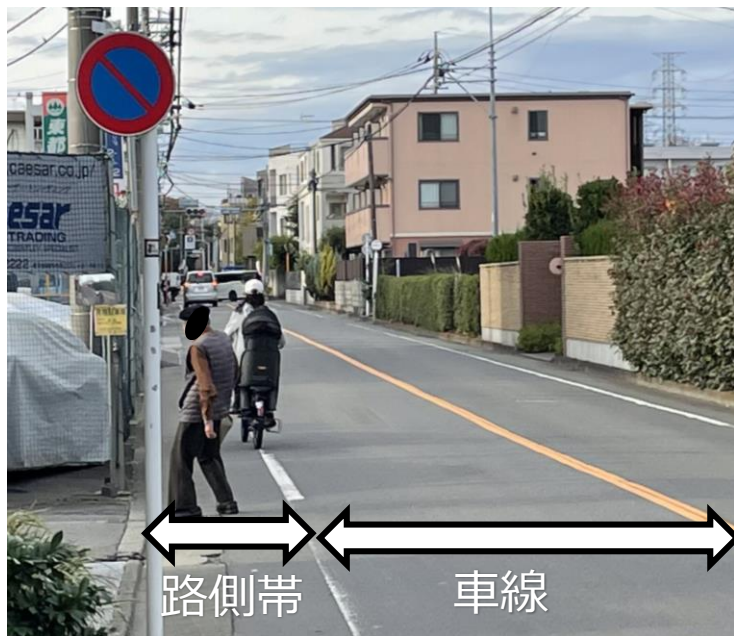
【案2・3の場合】

- ・停車帯を設置することで、バス停車時の交通への影響が小さくなり、**円滑な通行が確保される**とともに、対向車との事故の危険性が軽減できます。

各案の比較 (③利便性について)

項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
③利便性	道路を拡幅することで、 自転車の走行環境が改善 されます。	停車帯を設置することで、 自転車の走行環境が案1より改善 されます。	

現状



- ・**自転車は**車線，路側帯を通行するため，**歩行者，自動車と混在**します。

※自転車は，著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き，路側帯（歩行者用路側帯を除く）を通行することができます。
（道路交通法第17条の2第1項）

整備イメージ



【案1の場合】

- ・歩道の設置を行うことで，歩行者，自転車，自動車の通行空間を分離でき，**自転車の走行環境が改善**されます。

【案2・3の場合】

- ・自転車は停車帯を通行できるため，**自転車の走行環境が案1より改善**されます。

各案の比較 (④防災性について)

項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
④防災性	道路拡幅と無電柱化を行うことで、 災害時でも緊急車両の通行がスムーズ になります。		
	道路拡幅することで、 延焼遮断機能が形成 されます。		
	広域避難場所である神代植物公園へのアクセス性の向上 が図られます。		

現状



・台風や地震などの災害時に、電柱が倒れたり電線が垂れ下がったりすることにより、**道路の通行に支障がでる可能性**があります。

整備イメージ



【案1・2・3の場合】

出典:「防災都市づくり推進計画」(東京都)

- ・台風や地震などの災害時に電柱が倒れた場合でも、**通行機能が確保しやすくなります。**
- ・**延焼遮断機能の形成**が期待できます。
- ・災害時における**広域避難場所へのアクセス性が向上**します。

各案の比較 (⑤住環境について)

項目

案1【計画幅員13m】

案2【計画幅員15m】

案3【計画幅員16m】

⑤住環境

植樹帯の設置により、**良好な景観の形成**が期待できます。

電線類を地中化することにより、**良好な都市景観が創出**されます。

現状



- ・植樹帯の設置及び電線類等の地中化の実施は困難な状況です。

整備イメージ



【案1・2・3の場合】

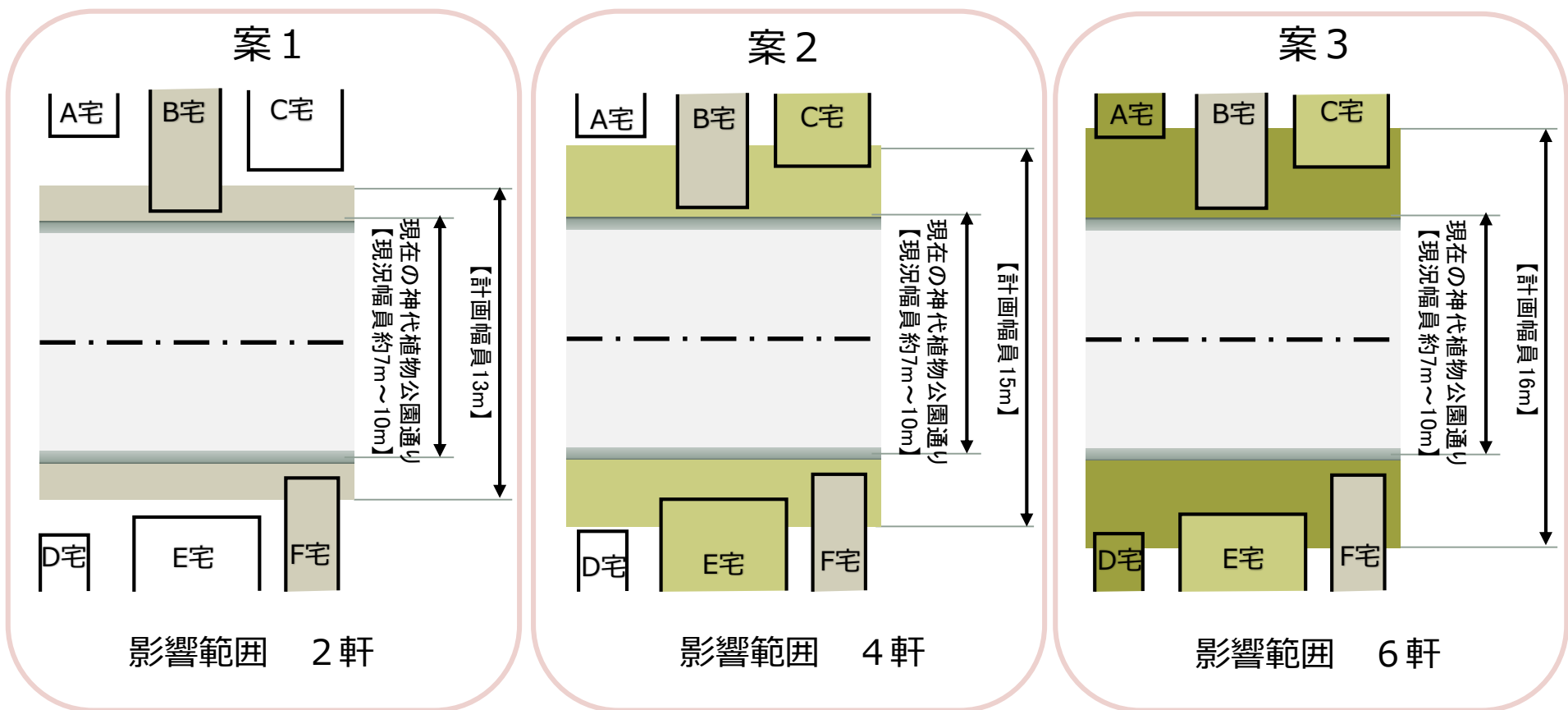
- ・植樹帯の設置により、**良好な景観が形成が期待**できます。
- ・電線類を地中化することにより、**良好な都市景観が創出**されます。

各案の比較 (⑥事業性について)

項目	案1【計画幅員13m】	案2【計画幅員15m】	案3【計画幅員16m】
----	-------------	-------------	-------------

⑥事業性 計画幅員によって、影響範囲が変わります。

下図は、神代植物公園通りの道路中心から両側に拡幅したイメージです。計画幅員が広いほど、影響範囲が大きくなることが想定されます。
※下図はイメージであり、詳細は今後検討していきます。



計画幅員により影響範囲が変化するイメージ

計画幅員の今後の検討について

今後、調布市都市計画マスタープラン等の上位計画やまちづくりの視点を考慮し、各案の比較検討を進め、引き続き、皆様からのご意見等も伺いながら計画幅員等を検討していきます。

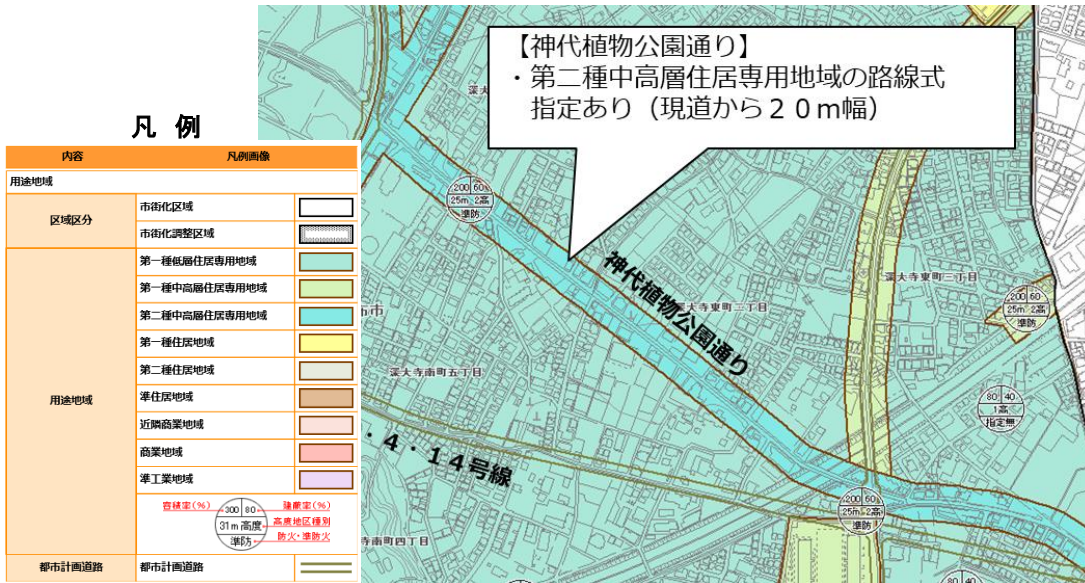


ルート変更に伴う影響

影響①：用途地域等の変更

都市計画道路(調布3・4・14号線)の神代植物公園通りへのルート変更にあわせて、用途地域の見直しを検討します。

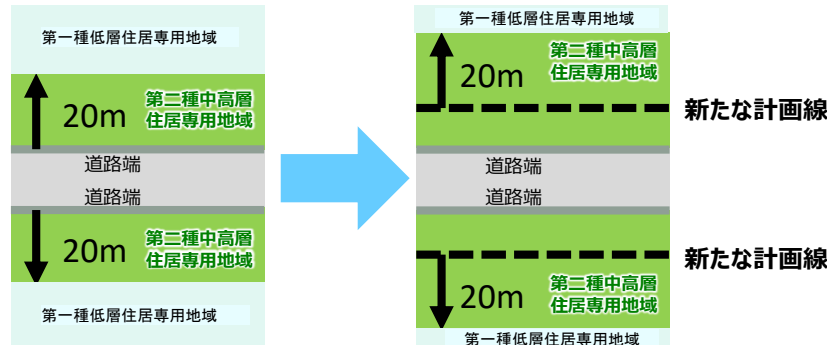
現在の用途地域の設定状況



用途地域とは

- 調布市では、都市計画区域の中にある土地の使い方を9種類に分けて、建築できる建物の用途や規模を決めています。
- 神代植物公園通り沿線では第二種中高層住居専用地域が指定されており、主に住宅のほか、床面積が1,500㎡以下のお店や事務所を建てることができます。

例) 拡幅する場合の用途地域の考え方



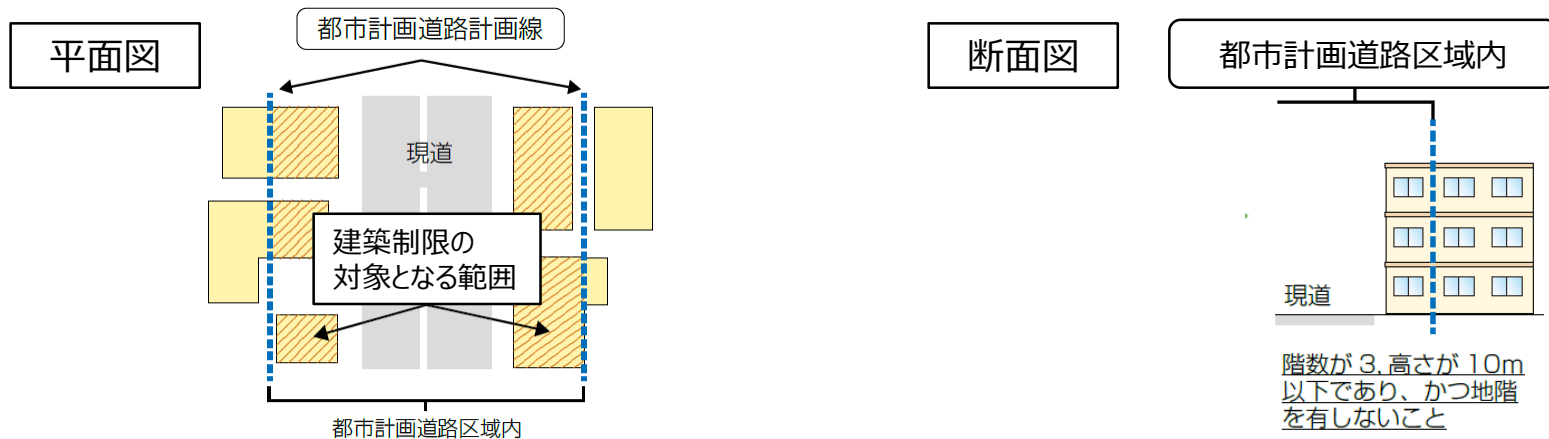
ルート変更に伴う影響

影響②：新たな都市計画道路区域の決定に伴う建築制限

- 都市計画道路(調布3・4・14号線)を神代植物公園通りにルート変更することにより、**新たに都市計画道路の区域内となるエリアには、都市計画法により建築行為に対する制限が課されます。**
- なお、調布3・4・14号線の現都市計画廃止区間においては、都市計画廃止により「都市計画予定地補正」の適用がなくなる場合、固定資産税及び都市計画税が変更になります。
(ただし、地方税法に基づき、税負担調整措置による激変緩和を行うため、急激に増額になることはありません。)

【建築制限の主な適用基準】

- 階数が3、高さが10m以下であり、かつ地階を有しないこと
- 主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること



影響②：都市計画事業に必要な土地等の提供のお願い

- 都市計画事業を実施する際は、都市計画事業の施行に必要な土地等の提供をお願いすることになります。

ルート変更に伴う影響

影響③：地区内道路(生活道路)の見直し

- 現都市計画線沿道(市道北164号線)について、調布3・4・14号線をルート変更した場合でも、防災の観点から地区内道路としての位置付けが必要です。

現都市計画線部分の現状

- 現状では最小幅員が4.55mの道路であり、災害時等に消防車などの緊急車両の通行が困難となる可能性があります。



図①～④ 現都市計画部分の現状

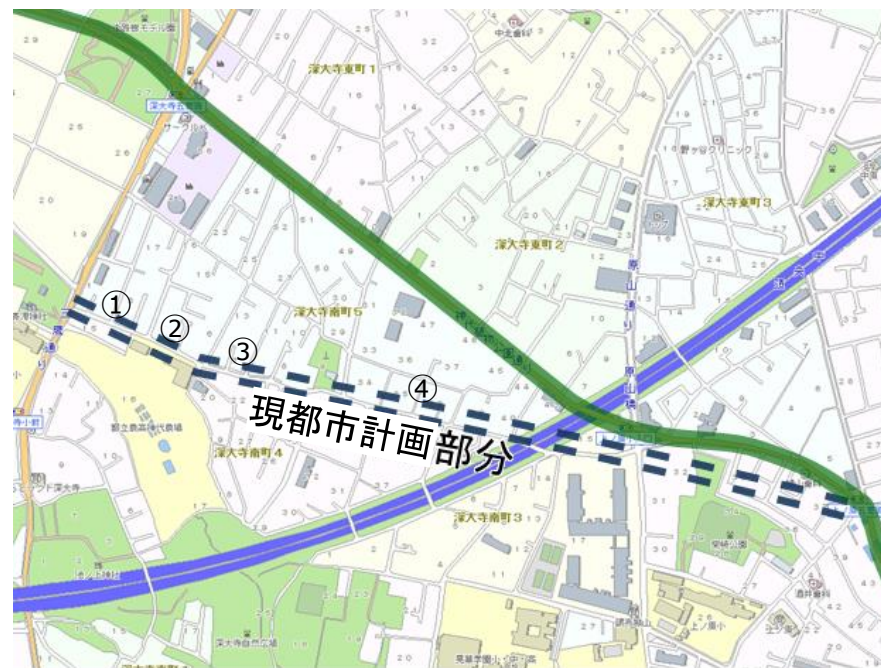


図 現都市計画部分

ルート変更に伴う影響

影響③：地区内道路(生活道路)の見直し

- 調布3・4・14号線をルート変更した場合でも、現都市計画線(市道北164号線)の一部を6.0mで整備することで、消防活動困難区域を縮小させて防災性の向上を図ります。

計画内容

- 消防活動困難区域の解消に資する路線として、災害時に**消防車が通れる幅員(6.0m)**を確保することで、**消防活動困難区域が縮小**されます。
- **地区内道路網**として**位置付けを進めます**。

道路線形の考え方

- 現行の道路中心線から両側に拡幅することを基本として、沿道での開発事業等の状況を踏まえ幅員を確保する方法を検討しています。

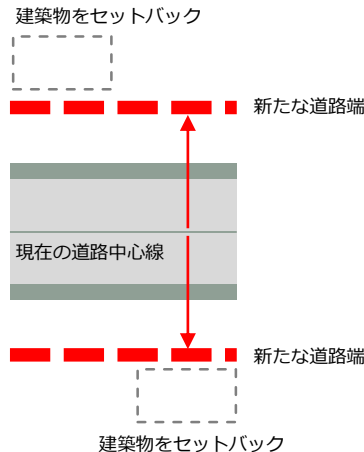


図 道路線形のイメージ

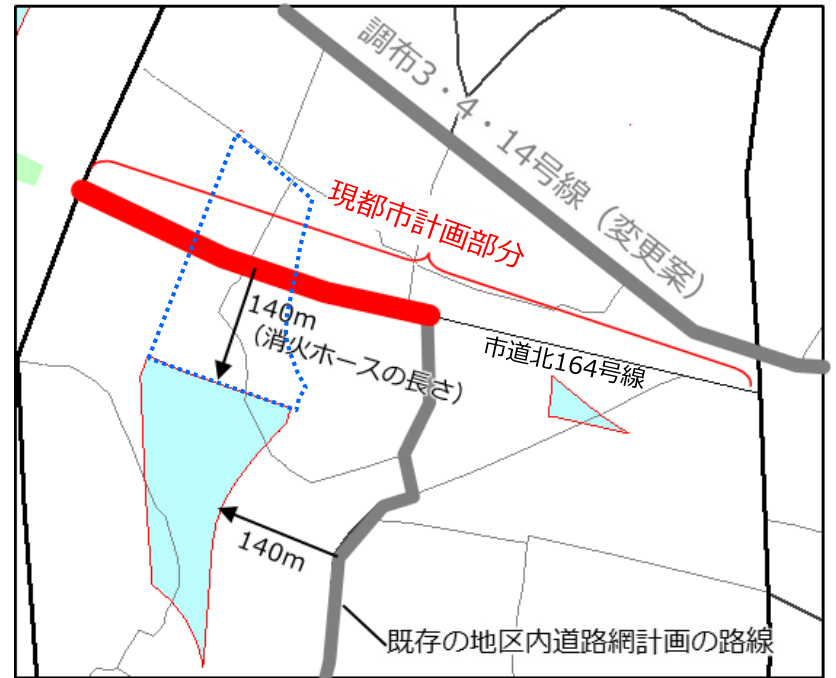


図 縮小後の消防活動困難区域

消防活動困難区域とは

- 消防活動を円滑に行うために、消防ホースの曲折を考慮し、災害時に消防自動車を通れる幅員6m以上の道路から140m以遠の区域

スケジュール (予定)

<計画の検討(調布市)>

<市民参加(市民)>

平成28年3月

調布市道路網計画 策定

令和元年9月

地域の交通課題と将来計画の考え方

令和2年8月

将来計画案の選定による
「見直し方針(案)」の公表

令和3年3月

「神代植物公園通り周辺の都市計画道路の
見直し方針」の公表

令和4年1月

見直し方針に基づく検討状況の報告①
(線形検討の考え方等について)

令和4年11月

見直し方針に基づく検討状況の報告②
(道路幅員の考え方等について)

令和5年度以降

道路線形等の検討, 都市計画変更手続



• 地元の各協議会



• 沿線住民アンケート
• みちの井戸端会議



• みちの井戸端会議



• みちの井戸端会議

新型コロナウイルスの新規感染者数が急増していることを考慮し、開催を中止しました。
※内容は、市のホームページに掲載しています。



• **みちの井戸端会議**

現在はこの段階



• みちの井戸端会議
• 説明会, 意見書の提出 など