

鉄道敷地と併せて整備する 生活道路について

2 各区間の現状・位置付け

各区間の現状

	区間A・A'	区間B	区間C
一方通行の交通規制	・なし	・なし	・区間両端に交通規制あり
自動車交通量	・23台/12時間(区間A) ・220台/12時間(区間A')	・19台/12時間	・22台/12時間 (一部区間は現道なし)
歩行者・自転車交通量	・3,394人・台/12時間(区間A) ・5,942人・台/12時間(区間A')	・2,684人・台/12時間	・1,564人・台/12時間

「調布市道路網計画(H28.3策定)」における位置付け

・各区間は地区の交通の集散を受け持ち、安全性、防災性、快適性、コミュニティ機能の向上等に寄与する計画幅員6mの「地区内道路」として位置付けている。

・中心市街地内を回遊するために必要な路線、鉄道駅周辺の駐輪場へのアクセス路線として、その必要性が確認されている。

・中心市街地のにぎわいの創出に寄与する道路網の構築

道路網構築の考え方	○中心市街地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。
抽出結果	○歩行者が安全・安心に回遊できる路線として、以下の路線を抽出する。 - 中心市街地内を回遊するために必要な路線

【これまで市民参加等でいただいたご意見】

- ・家を出て目の前を車や自転車が通るのは避けてほしい。
- ・道路が拡幅され、車の交通量が多くなることで、歩行者の危険性が増すのではないかと。
- ・区間Cについては、交通規制を変更すると車が流入して交通量が増加することで歩行者等の安全性が低下しそう。

3 各区間の断面構成, 交通規制の考え方

整備方針

- 生活道路沿道の安全性を確保するため、**生活道路の住宅側に歩行空間を整備**する。
- 自転車の走行する空間を明確化するため、**自転車ナビマークを設置**する。
- 生活道路に流入する車両の通行速度を抑制するため、**交通安全対策を実施**する。



自転車ナビマーク

道路の断面構成の考え方

(幅員)

- 当該区間に並行して緑道を整備するため、歩道の機能は緑道が担うが、沿道の住宅に配慮し、生活道路の住宅側に**2mの歩行空間**を設ける



交通安全対策

- 各区間に「**狭さく**」を設置し、自動車の通行速度を低減させる



狭さくのイメージ

出典:生活道路の交通安全対策ポータル(国土交通省HP)

交通規制の考え方

(区間A・A', Bの交通規制)

- 沿道住宅の利便性等を考慮し、整備後も**現状と同様の相互通行**を維持する。

(区間Cの交通規制)

- 区間Cの両端に一方通行の交通規制があるが、この交通規制を解除して相互通行とした場合、利便性は高まるものの、自動車交通量が増加し、安全性が低下する可能性がある。
- 西側については布田駅前広場への自動車の流入を抑制し、歩行者の安全性を確保する必要がある。
- こうしたことから、区間C両端の交通規制は**現状と同様の一方通行**を維持する。
- 区間Cの中央部は、沿道住宅の利便性等を考慮し、**相互通行**とする。



「区間C」周辺の交通規制

4 段階的な整備スケジュール

・生活道路(区間A・A', B, C)は隣接する緑道の整備や用地の取得の進捗に合わせて段階的に整備を行う。

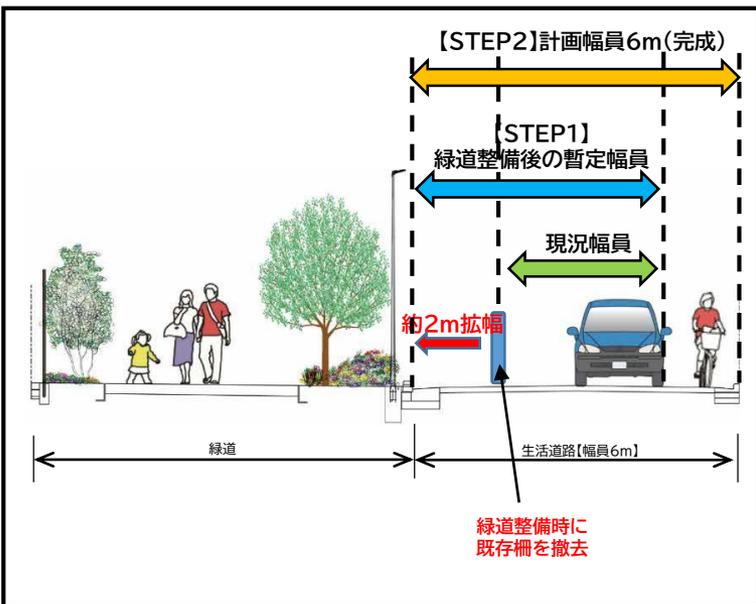
【STEP1】隣接する緑道の整備に合わせて、緑道側に約2m拡幅

【STEP2】用地取得完了後、計画幅員(6m)に拡幅

案内図



生活道路の段階的な拡幅イメージ



区間A



区間A'



区間B



区間C



		R4	R5	R6	R7	R8
A	生活道路	現況幅員	暫定幅員			計画幅員(完成)
	緑道	整備	用地取得			整備
A'	生活道路	現況幅員		計画幅員(完成)		
	緑道	整備		整備		
B	生活道路	現況幅員	暫定幅員	計画幅員(完成)		
	緑道	整備	整備	用地取得		
C	生活道路	現況幅員			計画幅員(完成)	
	緑道	用地取得			整備	整備