

2. 道路網計画の検討

(1) 道路網計画の構成

道路網計画は、計画の目標を踏まえ、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生活道路を対象とした「地区内道路網計画」により構成する。

(広域道路網計画)

- 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、目指すべき広域道路網を設定する。
- 必要性が確認されなかった路線については、廃止候補路線として位置付ける。
- 広域道路整備プログラムは、目指すべき広域道路網の各路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方にに基づき、優先的に整備すべき路線と③それ以外の路線に分類する。
- 優先的に整備すべき路線を平成28年度から平成37年度までの今後10年間で整備または着手する①優先整備路線と、優先整備路線の次に整備または着手する②準優先整備路線に分類する。
- 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④計画検討路線として選定する。

(地区内道路網計画)

- 地区内道路網は、地区レベルからみた道路網構築の視点により路線の必要性を確認し、目指すべき地区内道路網を設定する。
- 地区内道路整備プログラムは、目指すべき地区内道路網の各路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方にに基づき、①優先整備路線、局所的改良や交通安全の視点も含めた②機能確保のための総合的な取組、③それ以外の路線を選定する。

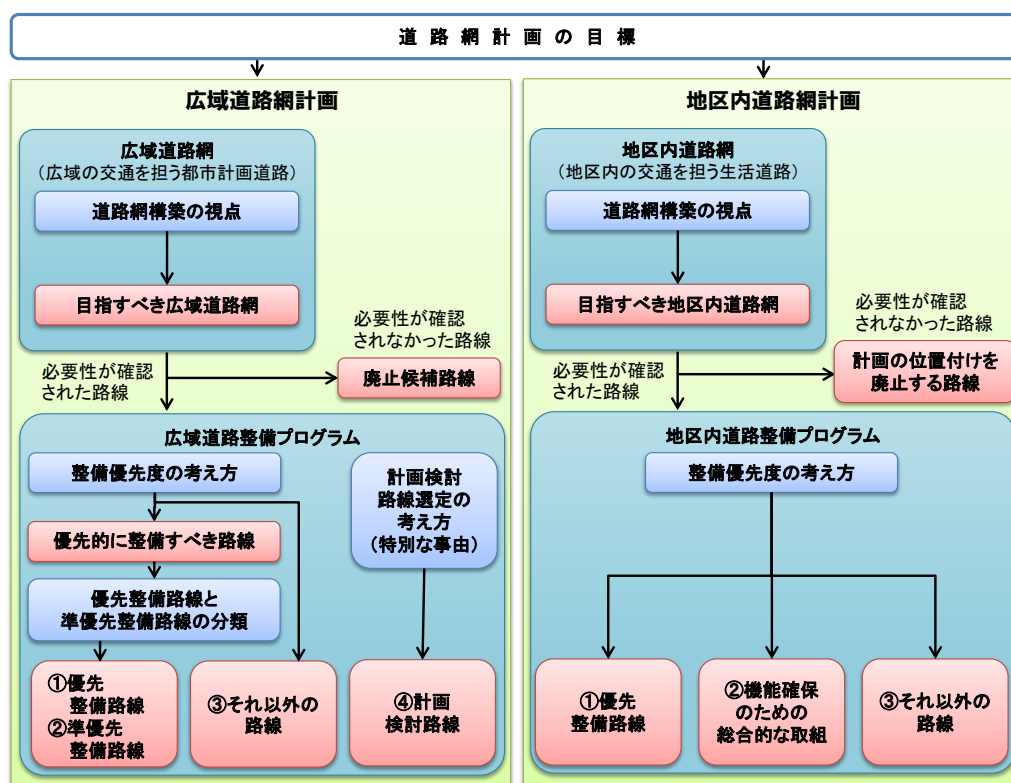


図 道路網計画の全体構成

(2) 広域道路網計画の検討の流れ

広域道路網計画は、下図のとおり、STEP 1「目指すべき広域道路網の検討」、STEP 2「広域道路整備プログラムの検討」の流れで検討を進める。

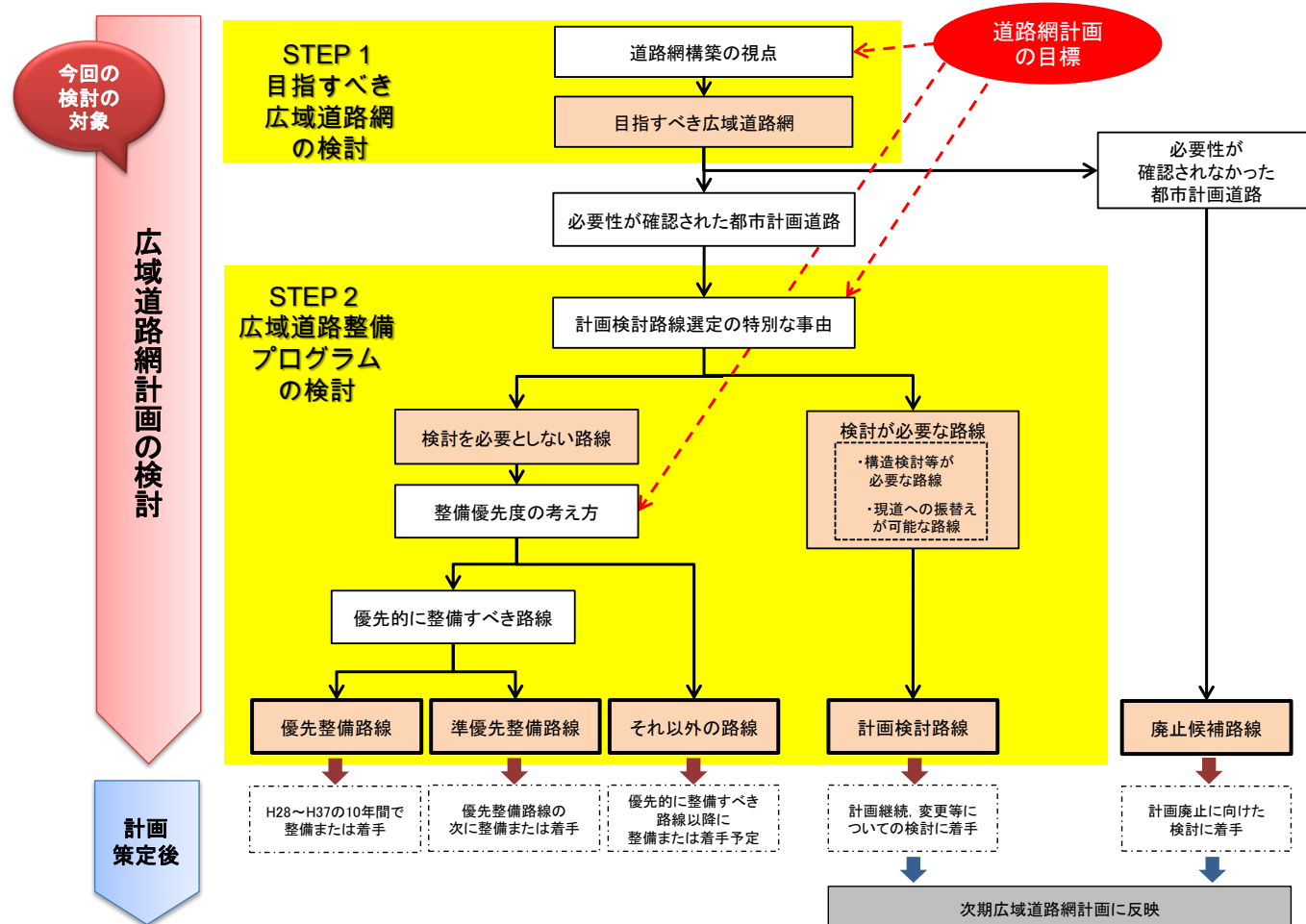


図 広域道路網計画の検討の流れ

・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を基本とする。(注1)

(注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

(3) 地区内道路網計画の検討の流れ

地区内道路網計画は、下図のとおり、STEP 1「目指すべき地区内道路網の検討」、STEP 2「地区内道路整備プログラムの検討」の流れで検討を進める。

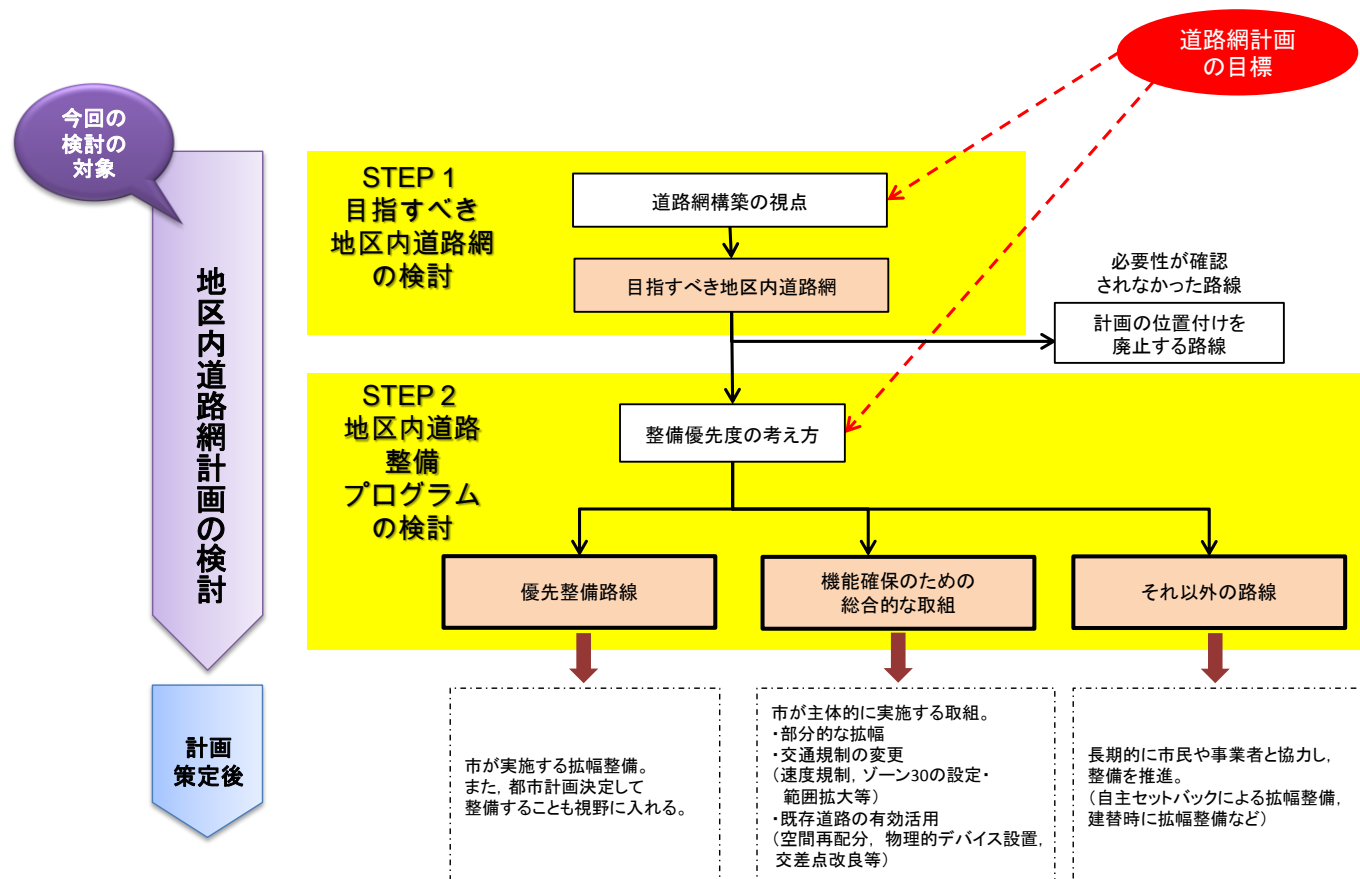


図 地区内道路網計画の検討の流れ

・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、調布市生活道路網計画において、生活道路として位置付けている路線を基本とする。

なお、必要に応じ、現在、計画に位置付けのない路線についても検討対象とする。

(4)道路網計画の目標

調布市を取り巻く状況, 上位関連計画の目標及び市民ニーズを踏まえ, 道路網計画の目標を設定した。

このうち, 「快適・便利・安全」, 「防災・減災」, 「活性化」, 「環境・住環境」は, 道路網を構築することによる効果を目指とするものとし, 「効率性」は, みちづくりを推進することを目標とする。

快適
便利
安全

快適、便利、そして安全な移動空間の確保

調布市は, 本格的な超高齢社会を迎える一方で, 子育て世帯が多く居住する地域である。しかし, 駅周辺や交差点付近では, 歩行者や自転車の事故が多く起こっている状況にあり, 安全な移動空間の確保が必要である。これにより, 高齢者は外出しやすくなり, 健康な暮らしにつながるとともに子育て世帯は安心して子どもを育てられるようになる。

そこで, 誰もが快適, 便利, 安全に移動することができるみちづくりを進めていく。

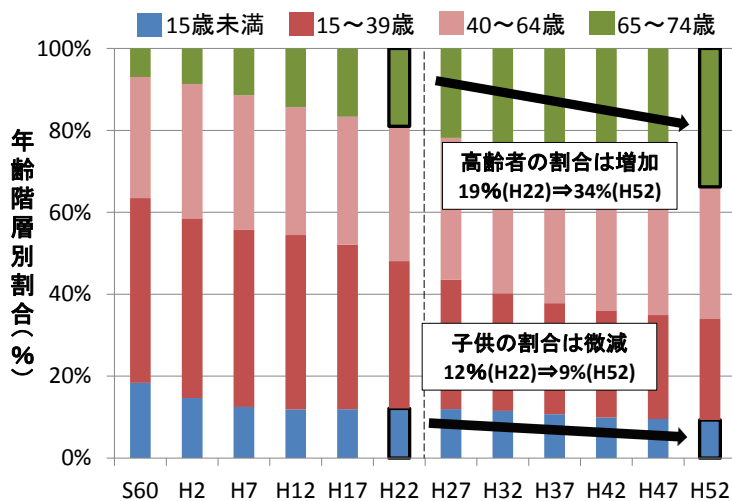


図 夜間人口の年齢区分別割合

資料：国勢調査（平成23年，総務省），調布市の将来人口推計（平成26年3月，調布市）より作成

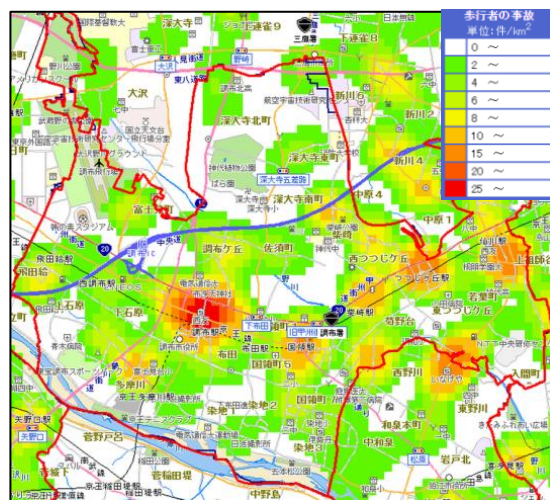


図 歩行者事故発生場所

出典：事件事故発生状況マップ（平成26年，警視庁）

防災
減災

防災・減災機能の強化

首都直下地震が今後30年以内に約70%という高い確率で発生すると予測され、調布市においても、震度6以上が想定されており、調布市基本計画の重点プロジェクトにおいて、災害に強いまちづくりを掲げている。

そこで、防災・減災機能を強化したまちづくりを進めていく。

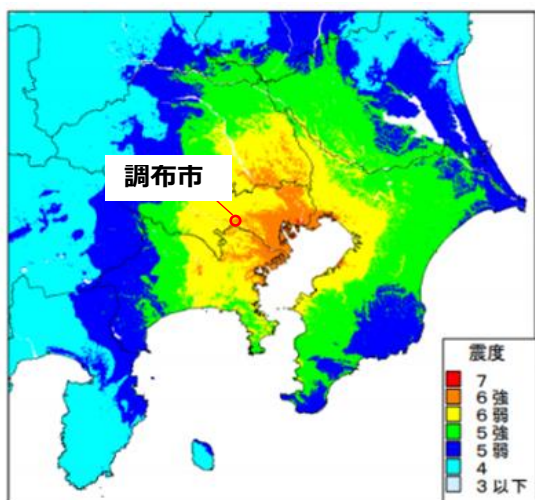


図 首都直下地震の震度分布

資料：首都直下地震対策検討ワーキンググループ
最終報告の概要（平成25年，内閣府）より作成



図 調布市洪水ハザードマップ

出典：調布市洪水ハザードマップ（平成26年11月，調布市）

活性化

商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成

調布市では、京王線連続立体交差事業により京王線の地下化が実現したことで、鉄道で分断されていた市街地の南北一体化など、様々な面で都市構造が大きな変貌を遂げた。

そこで、中心市街地を活性化するとともに、観光拠点の魅力の向上と積極的な活用により、にぎわいのあるまちづくりに寄与するまちづくりを進めていく。

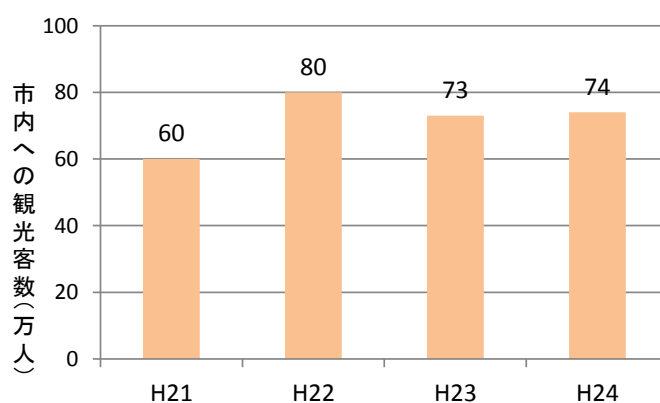


図 観光客数の推移

資料：調布市まちづくりデータブック2013より作成

環境・住環境

低炭素なまち、生活環境に配慮した住みやすいまちの形成

調布市では、平成22年に調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)を策定し、温室効果ガスの総排出量の削減を目指し、地球温暖化対策に取り組んでいる。

しかし、今後、何も対策を講じないと、温室効果ガスの排出量は増加することが想定される。

そこで、低炭素で生活環境や沿道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く。

効率性

効率的かつ効果的なみちづくりの推進

限られた経営資源を効率的・効果的に活用し、市民ニーズ等を踏まえた道路網を構築するためには、道路に期待される多様な役割を踏まえて、効率的かつ効果的にみちづくりを進めていく必要がある。

そこで、目指すべき道路網を実現化するために、路線の必要性や優先度を定期的に確認することや路線に整備の優先度などを定めることで、効率的かつ効果的なみちづくりを進めていく。

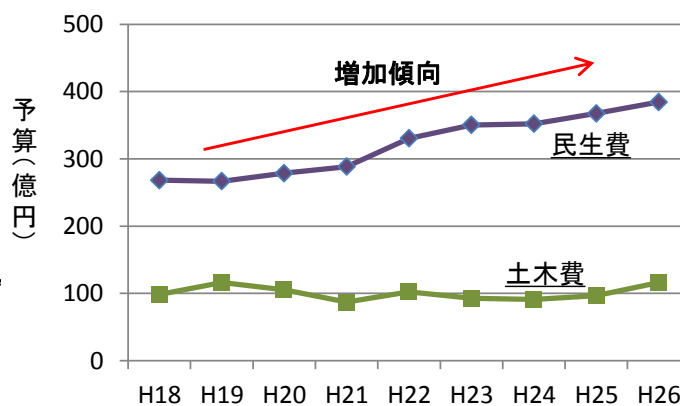


図 民生費と土木費の推移

資料：内部資料（調布市）より作成

3. 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役割や機能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する。

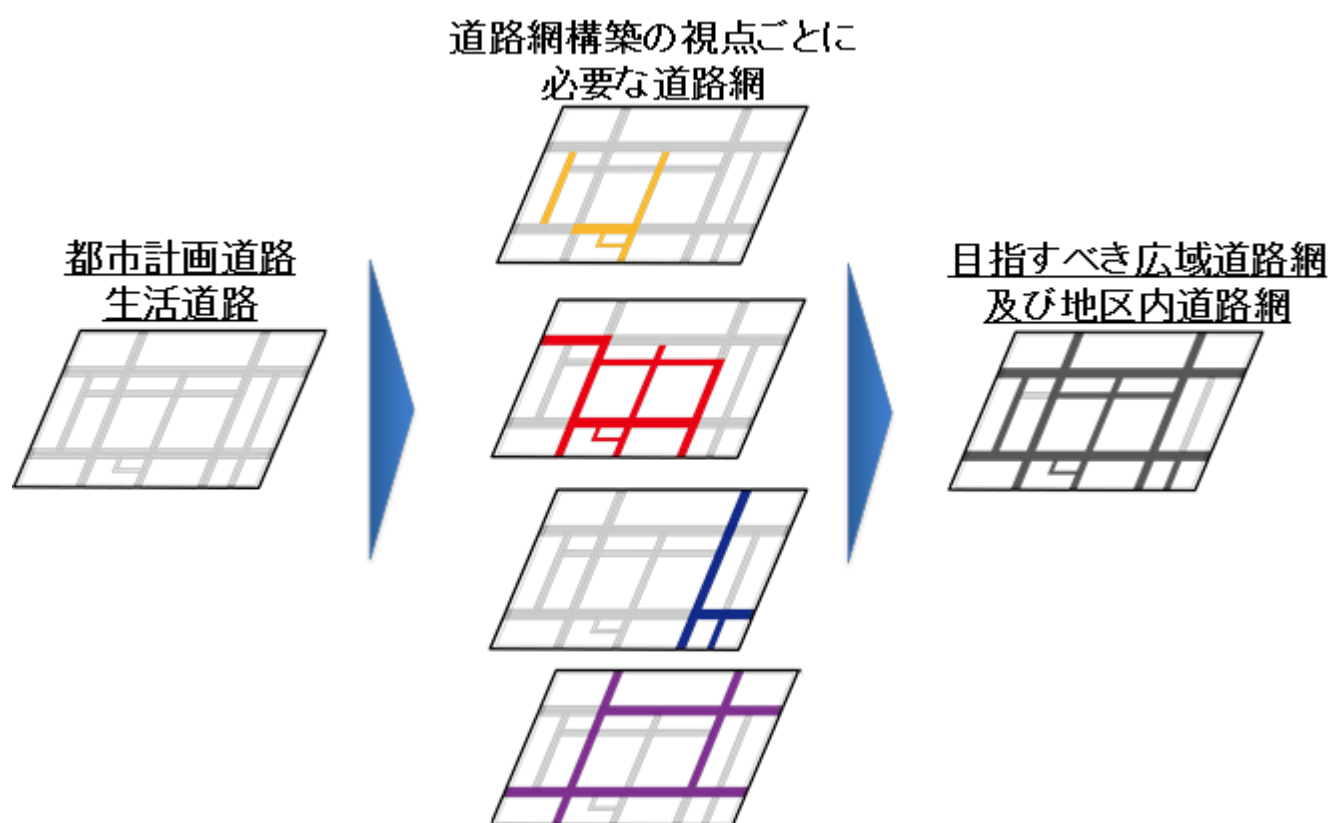


図 目指すべき道路網の検討のイメージ

(2)道路網構築の視点

道路網計画の目標を踏まえ、道路に期待される機能と役割の観点から、道路網構築の視点を設定する。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する。

道路網構築の視点（広域道路網）については、交通機能や防災機能を確保する観点から設定する。

道路網構築の視点（地区内道路網）については、歩行者の安全性確保や地域の施設間の連絡等に主眼を置き、設定する。

道路網構築の視点	広域道路網	地区内道路網	目標
鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築	●	●	快適 便利 安全
救急搬送を支える道路網の構築	●		快適 便利 安全
地域の拠点や主要施設への安全で快適な移動を支える道路網の構築		●	快適 便利 安全
道路混雑の解消に資する道路網の構築 ※	●		快適 便利 安全
緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築	●	●	防災 減災
緊急時の避難を支える道路網の構築		●	防災 減災
火災時の延焼を防ぐ道路網の構築	●		防災 減災
中心市街地のにぎわいの創出に寄与する道路網の構築		●	活性化
観光振興に寄与する道路網の構築	●		活性化
都市の低炭素化を促進する道路網の構築 ※	●		環境・ 住環境
住みやすいまちを形成する道路網の構築		●	環境・ 住環境

図 道路網構築の視点

※道路網構築の視点のうち、「道路混雑の解消に資する道路網の構築」「都市の低炭素化を促進する道路網の構築」は、道路整備による効果を確認する視点として設定

4. 目指すべき広域道路網

(1) 道路網構築の視点（広域道路網）ごとに必要な道路網

道路に期待される機能と役割が発揮されることを重視し、道路網構築の視点ごとに必要な道路網を重ね合わせ、目指すべき広域道路網を検討する。

道路網構築の視点（広域道路網）のうち「道路混雑の解消に資する道路網の構築」と「都市の低炭素化を促進する道路網の構築」の視点は、道路整備による効果を確認する視点として設定する。

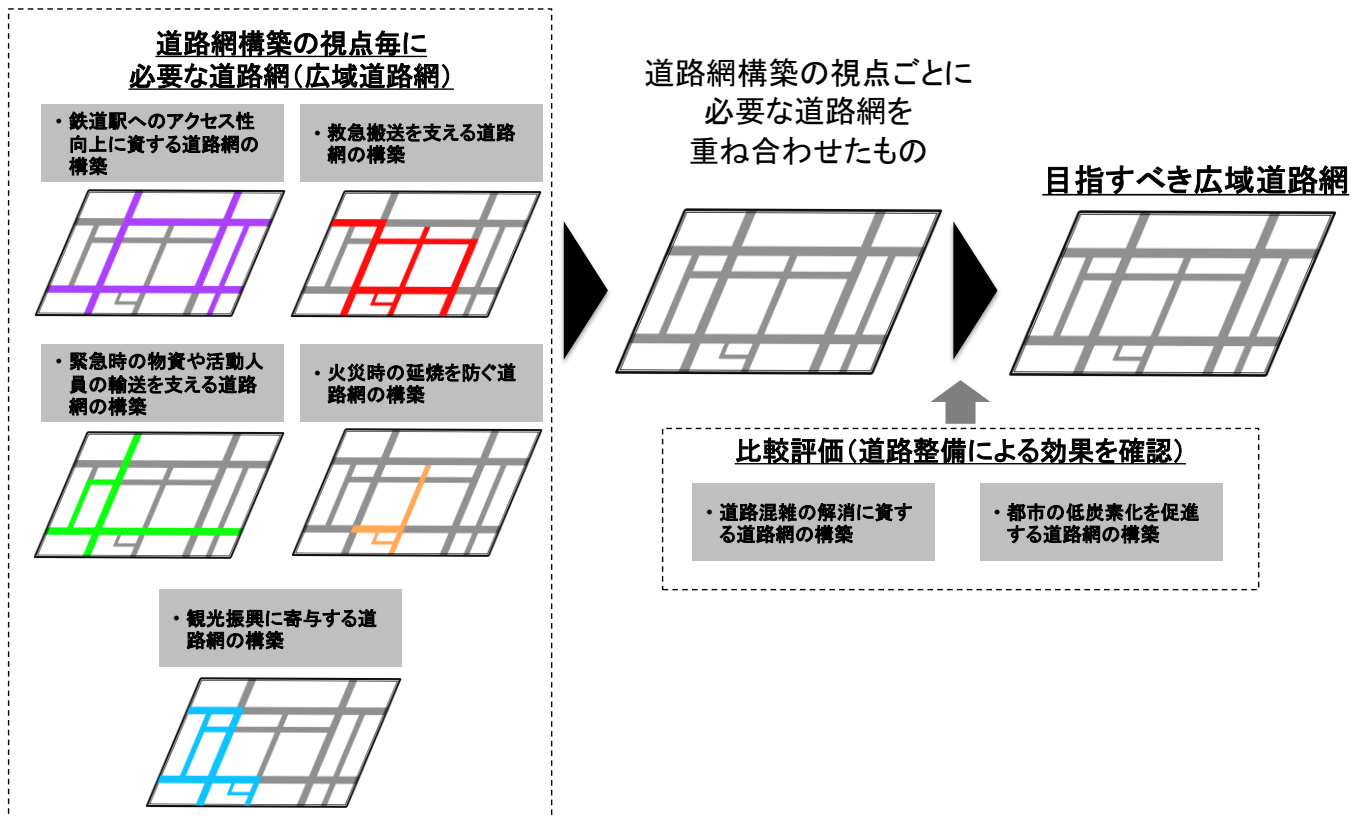


図 目指すべき広域道路網の検討イメージ

・鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築

道路網構築の考え方	○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。
抽出条件	○バスによる鉄道駅へのアクセス性を向上させるために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線 - 今後新たにバス路線として必要と考えられる路線 ○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ために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 自転車や徒歩で鉄道駅にアクセスする甲州街道～品川通り間の路線

● 市内のバス路線

- ・バスは、市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道の通っていない地域の主要な交通手段としての役割を担う。
- ・市内には調布駅へ向かうバス路線、三鷹市、狛江市などの隣接市区を結ぶ路線が多い。

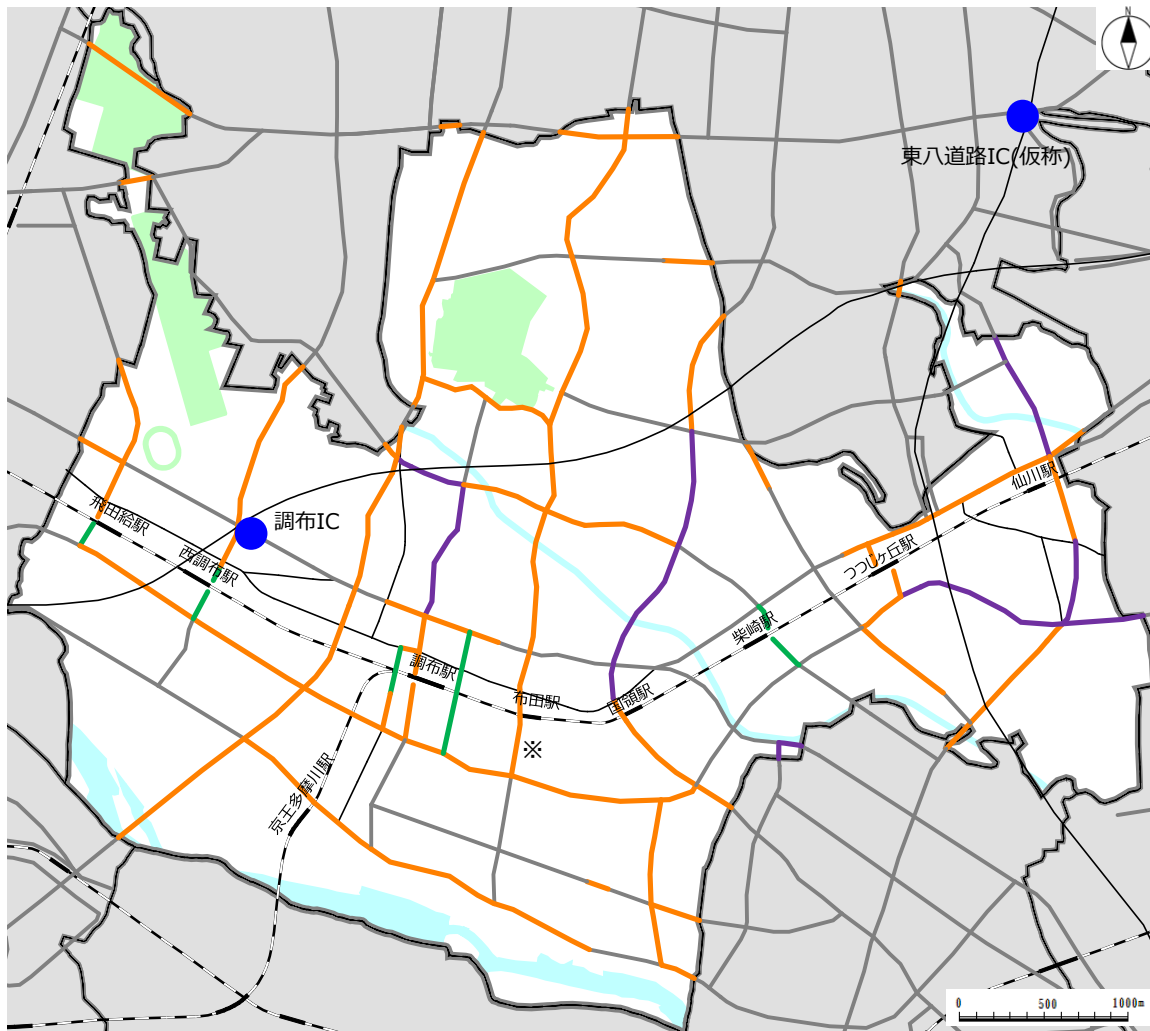


出典：調布市総合交通計画（平成23年4月）

● 調布市が新たに必要と考えているバス路線

- ・将来的に新たなバス路線としての位置付けが必要と考えている路線。

抽出結果	<ul style="list-style-type: none"> ○市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線（—） ○今後新たにバス路線として必要と考えられる路線（—） ○自転車や徒歩で鉄道駅にアクセスする甲州街道～品川通り間の路線（—）
------	--



凡例	
●	・・・インターチェンジ

図 鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築（広域道路網）抽出結果

※布田駅前広場の工事完了後に、調布駅北口から車庫に戻るバスが布田駅前広場に停まるようになったため、調布3・4・26号線の甲州街道から品川通りまでの区間を「市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線」として抽出

・救急搬送を支える道路網の構築

道路網構築の考え方	○緊急時の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重要。
抽出条件	○傷病者を短時間で救急搬送先へ搬送するために、以下の路線を抽出する。 - 救急車が広域的な移動（市域を横断、縦断）のために利用する主要路線（想定路線も含む） - 主要路線と第三次・第二次救急医療機関等を結ぶ方向別の最短路線

● 第三次救急医療機関（調布市と周辺市区）

・第二次救急医療機関では対応できないまたは、複数の診療科領域にわたる重症、重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関

- 多摩総合医療センター（府中市）
- 杏林大学病院（三鷹市）
- 武蔵野赤十字病院（武蔵野市）



図 調布市及び周辺市区の主な救急搬送先

● 第二次救急医療機関

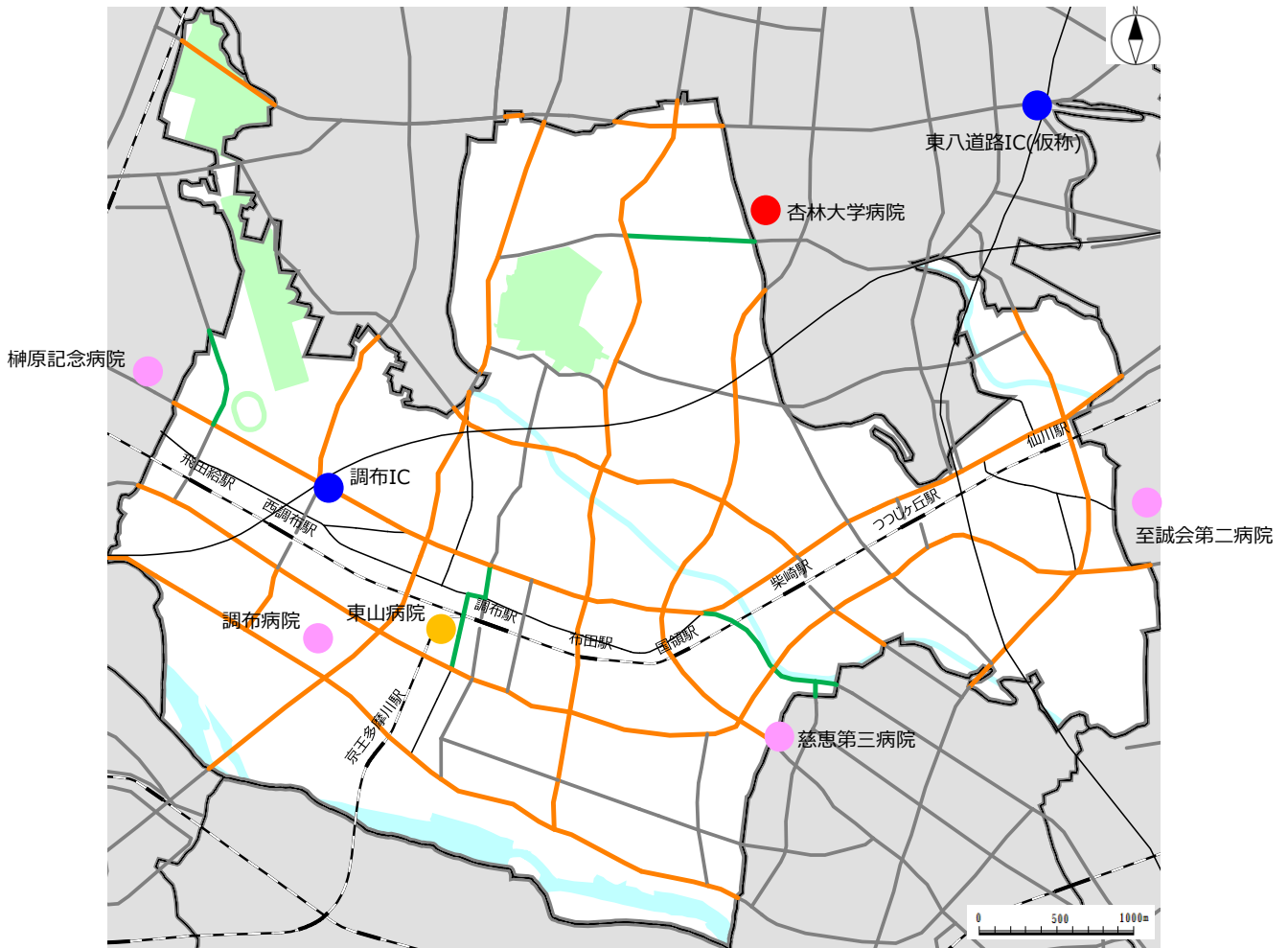
・原則として、2科（内科系及び外科系）、3科（内科系、小児科又は産科及び外科系）、又は4科（内科系、産科、小児科及び外科系）の初期診療及び入院・手術等の専門的な診療を行い、患者の受入れ可能な救急用病床を知事の指定に基づき確保している医療機関

- 調布病院、慈恵第三病院（調布市）
- 榊原記念病院、府中恵仁会病院（府中市）
- 至誠会第二病院、日産厚生会玉川病院、世田谷下田総合病院（世田谷区）

● 消防署へのヒアリング結果

- ・救急車は、第一に幹線道路（甲州街道、品川通り等の主要路線）を目指す
- ・調布市周辺で搬送が多い主な医療機関（第三次救急医療機関、第二次救急医療以外の医療機関）
- 東山病院（調布市）

抽出結果	<p>○救急車が広域的な移動（市域を横断，縦断）のために利用する主要路線（想定路線も含む）（—）</p> <p>○主要路線と救急搬送先（第三次救急医療機関，第二次救急医療機関，ヒアリング結果で得た主な搬送医療機関）を結ぶ方向別の最短路線（—）</p>
------	--



凡例	
●	第三次救急医療機関
●	第二次救急医療機関
●	その他医療施設 (ヒアリング結果)
●	・・・インターチェンジ

図 救急搬送を支える道路網の構築（広域道路網）抽出結果

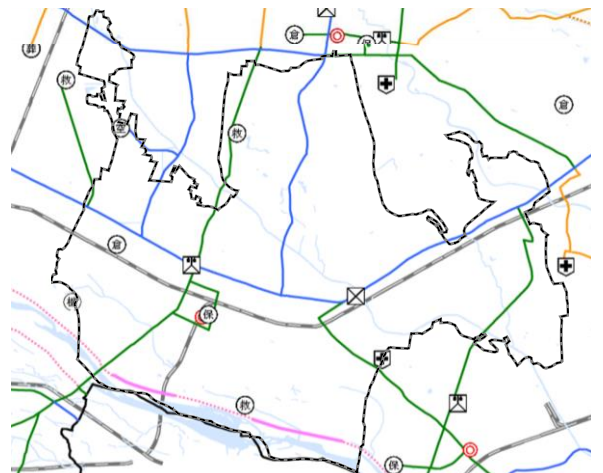
● 緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築

道路網構築の考え方	○災害発生直後から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、活動人員や物資の輸送を円滑に実施することが重要。
抽出条件	○緊急時における活動人員や物資を円滑・確実に輸送するために必要な路線として、以下の路線を抽出する。 - 東京都が指定する緊急輸送道路 - 調布市及び東京都などが指定する緊急道路障害物除去路線 - 輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線

● 緊急輸送道路

- ・ 阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため指定した、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路、並びにこれらの道路と東京都知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路
- ・ 震災時に果たすべき機能に応じて第一次、第二次、第三次に分類している

出典：東京都の緊急輸送道路（東京都建設局 HP）



緊急輸送道路の分類	記号
第一次緊急輸送道路	青線
第二次緊急輸送道路	緑線
第三次緊急輸送道路	オレンジ線
緊急用河川敷道路(第二次)	赤線

※計画路線は点線で表示
※鉄道はJRF線を表示(貨物路線を除く)

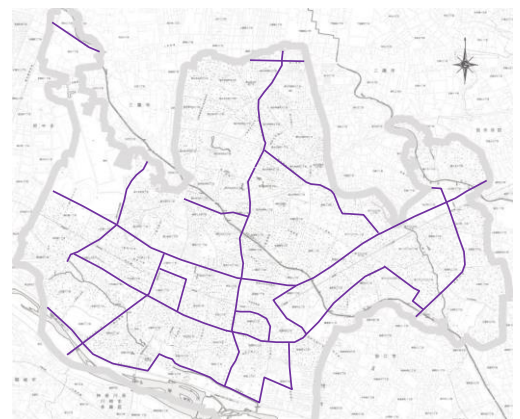
図 東京都が指定する緊急輸送道路

出典：東京都緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年4月，東京都）

● 緊急道路障害物除去路線

- ・ 関係機関の迅速な復旧活動や救急・救助や資機材等の輸送経路を確保するため、調布市及び東京都等が指定する道路

出典：調布市地域防災計画（調布市）



緊急道路障害物除去路線

図 緊急道路障害物除去路線

出典：調布市地域防災計画（平成25年9月，調布市）より作成

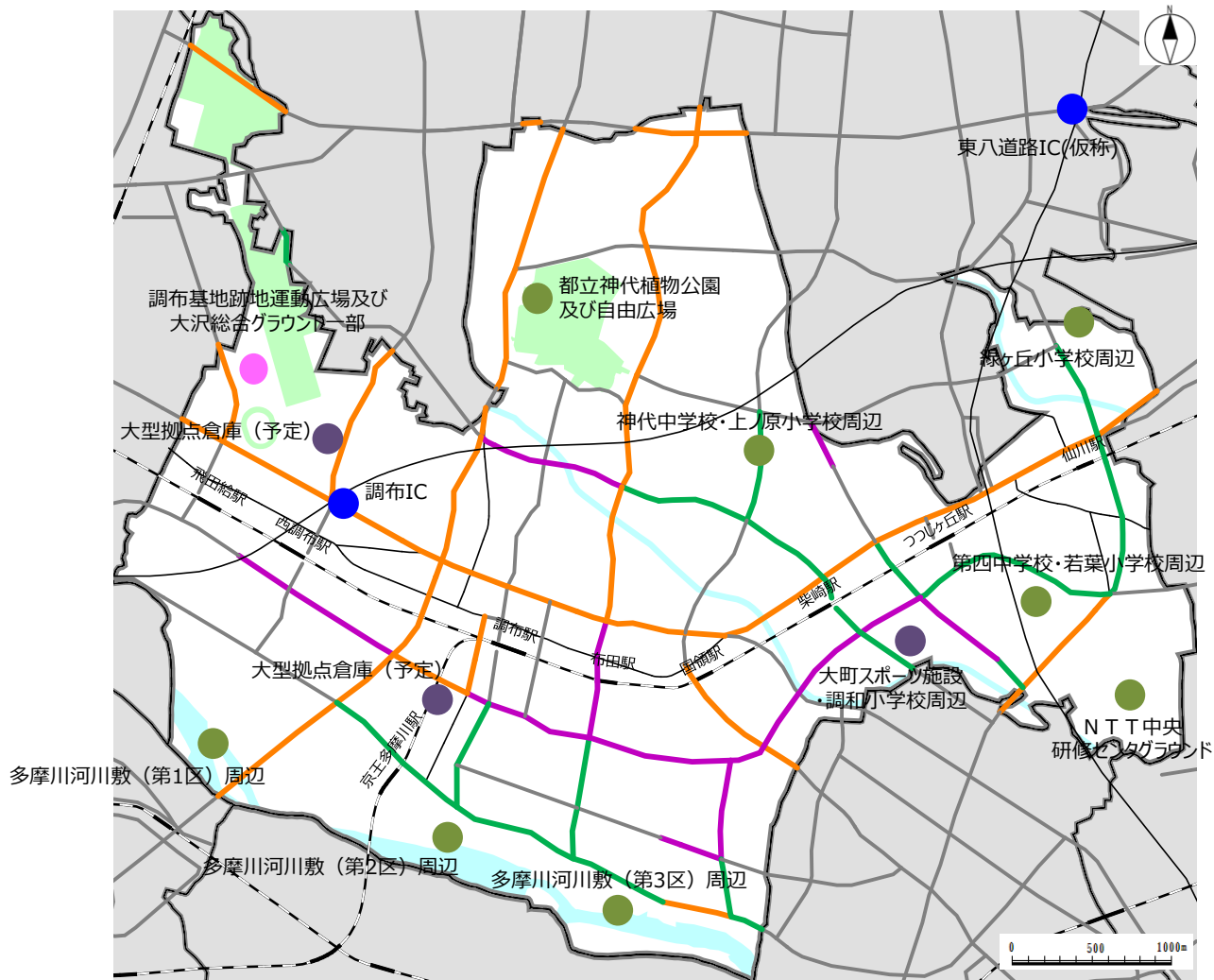
● 輸送拠点

- ・ 避難所等への備蓄物資等を輸送するための仕分け・一時的保管等の管理運営業務を行う拠点
 - 広域輸送基地（調布飛行場）
 - 地域内輸送拠点（大町スポーツ施設等）

● 広域避難場所

- ・ 大地震時に発生する延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園、緑地等のオープンスペース

抽出結果	<ul style="list-style-type: none"> ○東京都が指定する緊急輸送道路（ — ） ○調布市及び東京都等が指定する緊急道路障害物除去路線（ — ） ○輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線（ — ）
------	---



凡例	
●	広域輸送基地
●	地域内輸送拠点
●	広域避難場所
●	…インターチェンジ

図 緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築（広域道路網）抽出結果

・火災時の延焼を防ぐ道路網の構築

道路網構築の考え方	○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。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。
抽出条件	○火災時の延焼を防ぐために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 東京都が指定する骨格防災軸，主要延焼遮断帯，一般延焼遮断帯に位置付けられている道路 - 木造住宅密集地域内の路線

● 延焼遮断帯

- ・地震に伴う市街地火災の延焼を防止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間

<延焼遮断帯の区分>

- ・骨格防災軸

広域的な都市構造から見て、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線

- ・主要延焼遮断帯（参考値：約2kmメッシュ）

骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高いと考えられるもの

- ・一般延焼遮断帯（参考値：約1kmメッシュ）

上記以外で、防災生活圏を構成する延焼遮断帯



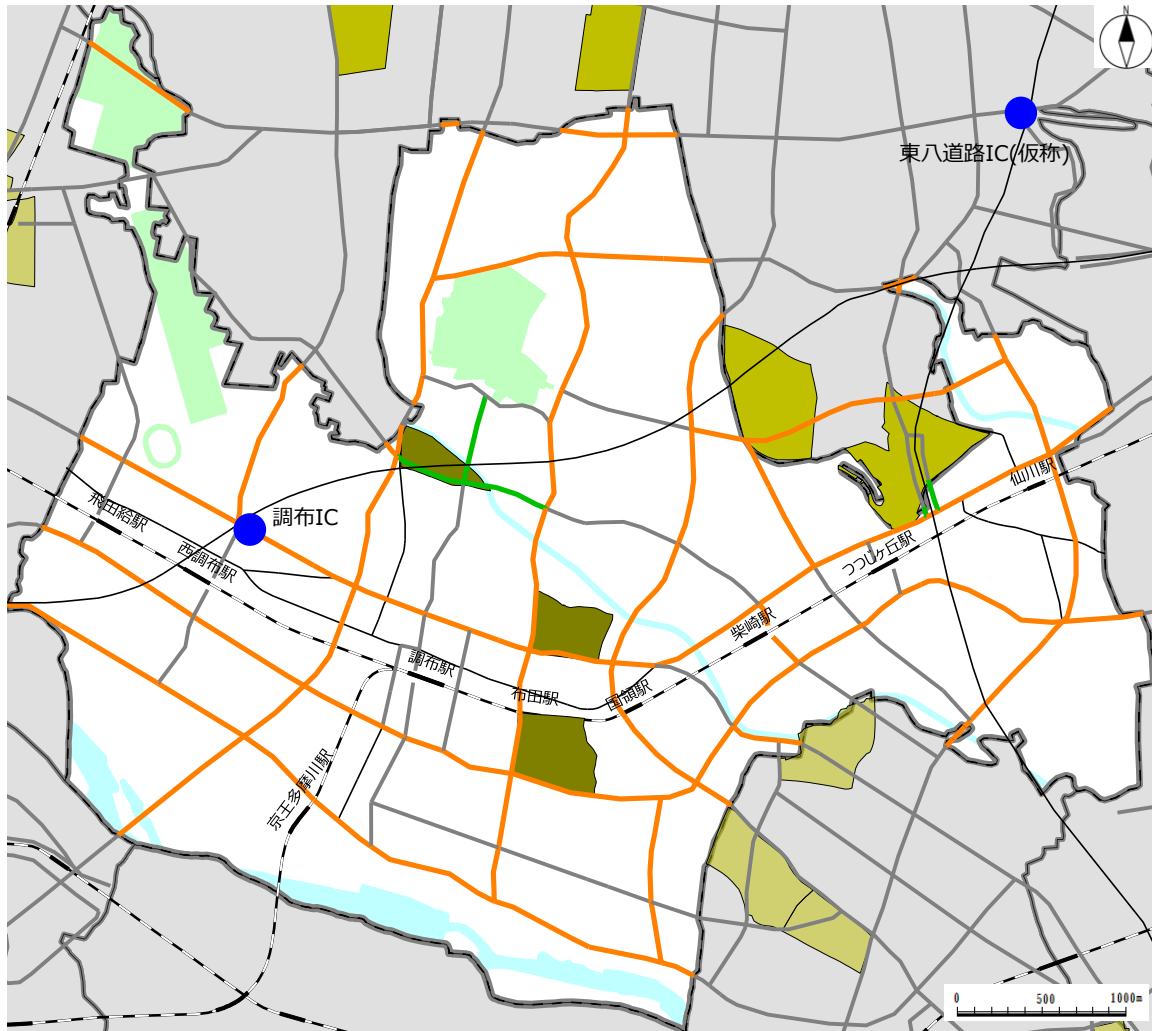
図 延焼遮断帯

出典：東京都防災都市づくり推進計画（平成28年3月改定，東京都）

● 木造住宅密集地域

- ・ 東京都防災都市づくり推進計画（平成28年3月改定）において、老朽木造建築物棟数率（昭和55年以前の木造建築物／全建築物棟数）が30%以上、補正不燃領域率が60%未満、1ha当たりの住宅戸数密度が55世帯以上の各指標のいずれにも該当する地域（町丁目）を木造住宅密集地域とする。

抽出結果	<p>○東京都が指定する骨格防災軸，主要延焼遮断帯，一般延焼遮断帯に位置付けられている道路（ — ）</p> <p>○木造住宅密集地域内の路線（ — ）</p>
------	--



凡例	
	木造住宅密集地域(市内)
	木造住宅密集地域(市外)
	・・・インターチェンジ

図 火災時の延焼を防ぐ道路網の構築（広域道路網）抽出結果

・観光振興に寄与する道路網の構築

道路網構築の考え方	○深大寺などの観光拠点に集まる観光客にとって、アクセス性を向上させ、利便性を高めることが重要。
抽出条件	○観光拠点へのアクセス性を向上させるために、以下の路線を抽出する。 <ul style="list-style-type: none"> - 鉄道駅と主要な観光拠点を結ぶバス路線 - 鉄道駅と主要な観光拠点を最短経路で結ぶ路線 - インターチェンジ（調布 IC，東八道路 IC（仮称））や甲州街道と観光拠点を結ぶ路線

● 市内の主要な観光拠点

- ・ 平成26年度市民意識調査の中で、市民が知人などに紹介したい場所やものを調査
- ・ 回答が多い場所は、広域からも来街者が集まる場所と想定
- ・ 観光振興に寄与する観光施設として、上位5つの施設を設定（深大寺、神代植物公園、味の素スタジアム、多摩川、野川公園を設定）

問 44) あなたは、知人などに紹介したい場所やものとして、どのようなものがあると思いますか。次の中から3つまで選んで○をつけてください。（※複数回答可）

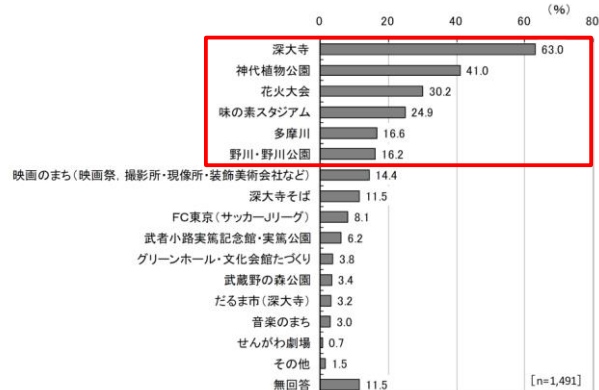


図 市民アンケート調査結果

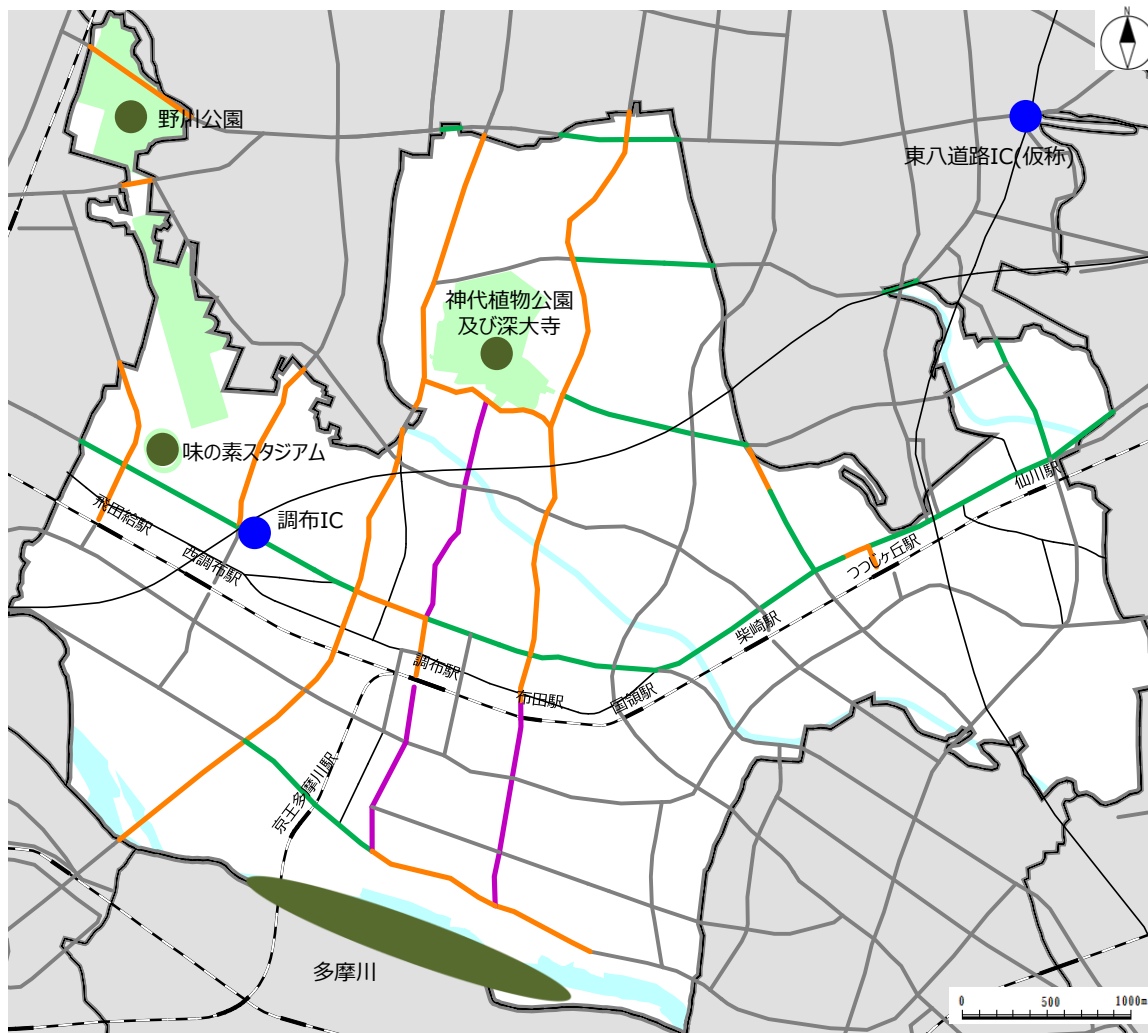
出典：調布市市民意識調査（平成26年）



図 調布市観光マップ

出典：調布市観光マップ

抽出結果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道駅と主要な観光拠点を結ぶバス路線 (—) ○ 鉄道駅と主要な観光拠点を最短経路で結ぶ路線 (—) ○ インターチェンジ (調布IC, 東八道路IC (仮称)) や甲州街道と観光拠点を結ぶ路線 (—)
------	---



凡例	
●	主要な観光施設
●	・・・インターチェンジ

図 観光振興に寄与する道路網の構築 (広域道路網) 抽出結果

(2) 目指すべき広域道路網

5つの道路網構築の視点から、抽出した路線を重ね合わせ、目指すべき広域道路網を構築した。広域道路網については、道路整備による効果及び廃止候補路線を廃止した際の周辺への影響を確認する。

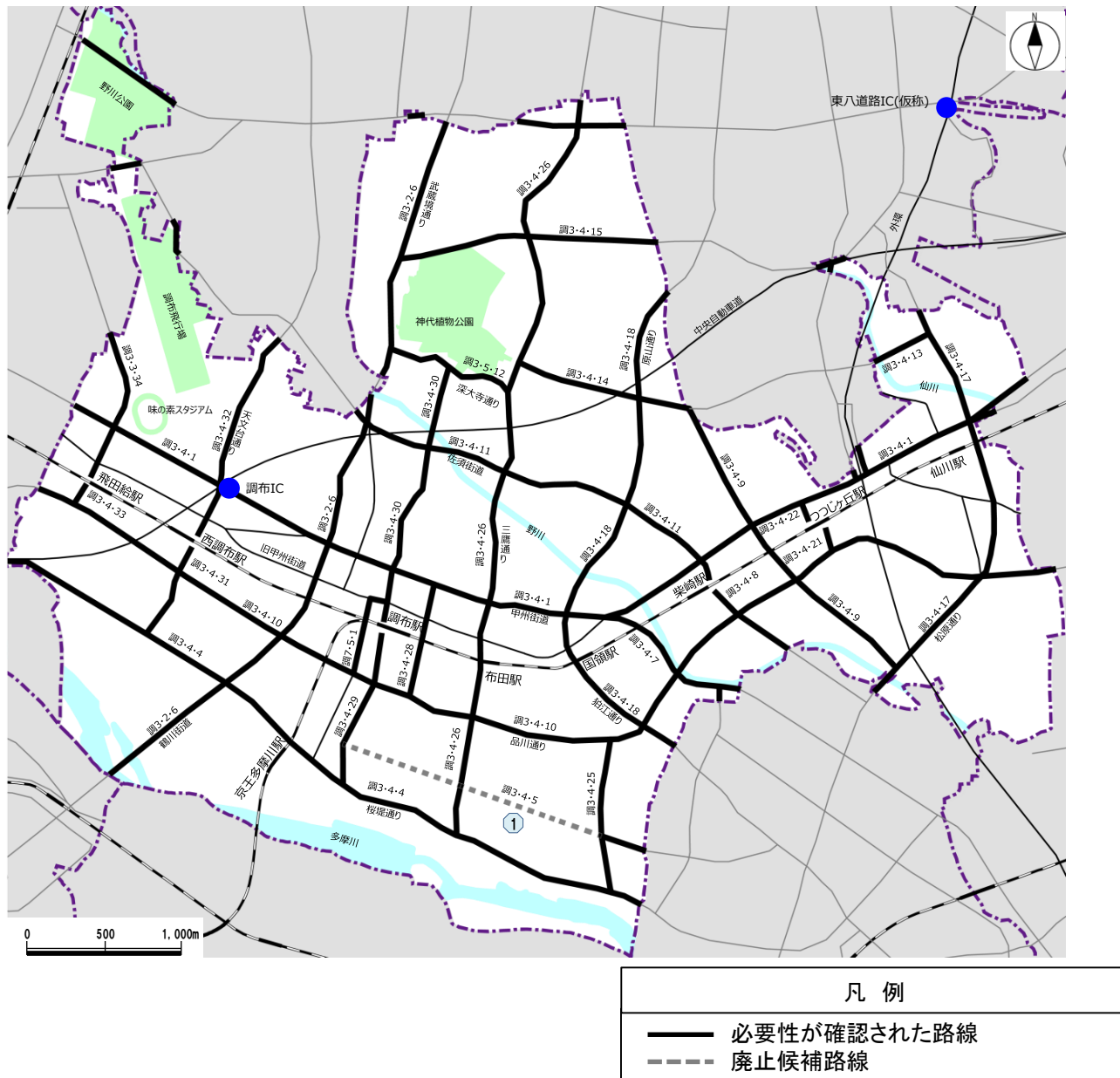


図 目指すべき広域道路網

※廃止候補路線の区間について

廃止候補路線の一部区間については、既に整備済となっているが、道路網の連続性を考慮し、廃止候補路線の区間を調布3・4・25号線～調布3・4・29号線とした。

(3) 廃止候補路線

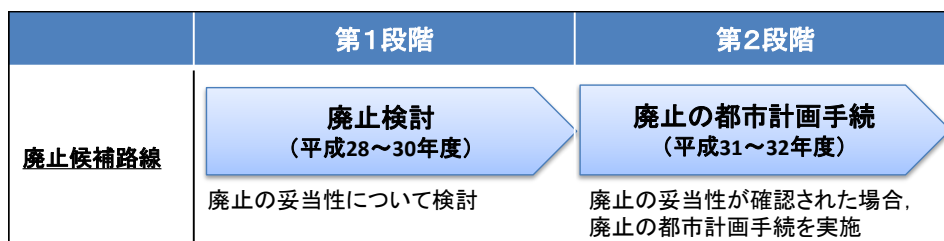
道路網構築の視点により道路網の必要性を確認した結果、いずれの視点にも該当しなかった路線を、都市計画の廃止を前提とした廃止候補路線として位置付ける。

廃止候補路線については、今後、都市計画の廃止の妥当性について検討を進めた後、必要な都市計画手続に着手する。

表 廃止候補路線

No	路線	区間	延長(m)
1	調布3・4・5号線	調布3・4・25～調布3・4・29	1790
	合計		1,790

表 廃止候補路線の検討スケジュール（案）



(4) 道路網複数案と比較評価の進め方

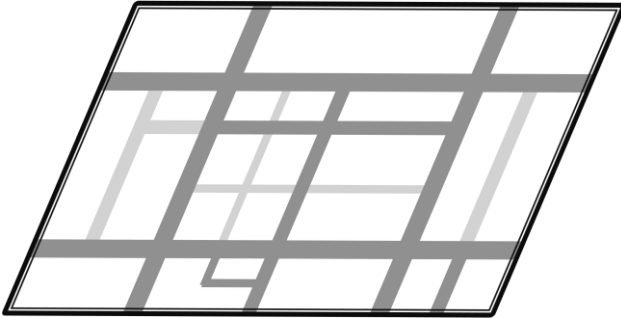
・道路網複数案の考え方

道路網の複数案とは、現況の道路網、フルネットワーク（都市計画道路全線整備）、今回検討した広域道路網の3案とする。

検討した広域道路網について、道路網構築による効果を確認する。

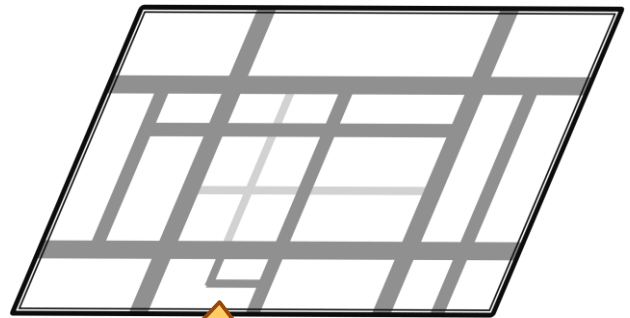
- 現況の道路網(整備済み都市計画道路)

⇒整備済・概成済の都市計画道路ネットワーク



- 広域道路網(案)

⇒今回検討した道路網



広域道路網構築の視点毎に必要な道路を重ね合わせたもの

- フルネットワーク

⇒都市計画道路が全線整備された場合のネットワーク

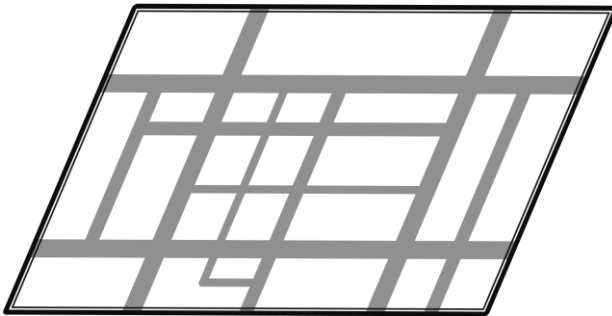


図 道路網複数案のイメージ

・道路整備による効果の確認（調布市内の平均旅行速度，CO₂排出量）

広域道路網について、道路整備による効果を確認した。

道路混雑の解消に資する道路網の構築の視点として、調布市内の平均旅行速度^{*}を用いて分析すると、フルネットワーク（都市計画道路全線整備）を構築した場合だと31.9 km/hとなり、現況の道路網よりも平均旅行速度が約6 km/h上昇する。また、廃止候補路線を廃止したのとして、広域道路網を構築した場合だと、31.4 km/hとなり、フルネットワークと同程度の平均旅行速度となる。

都市の低炭素化を促進する道路網の構築の視点として、CO₂排出量を用いて分析すると、広域道路網でのCO₂排出量はフルネットワークの排出量よりも若干増加するものの、大きな変化は見られない。

※平均旅行速度：区間の総延長を走行に要した時間で割った平均速度

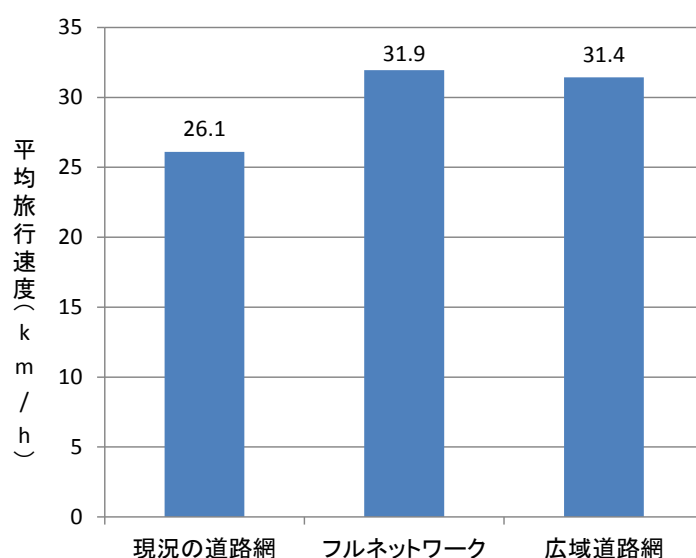


図 調布市内の平均旅行速度

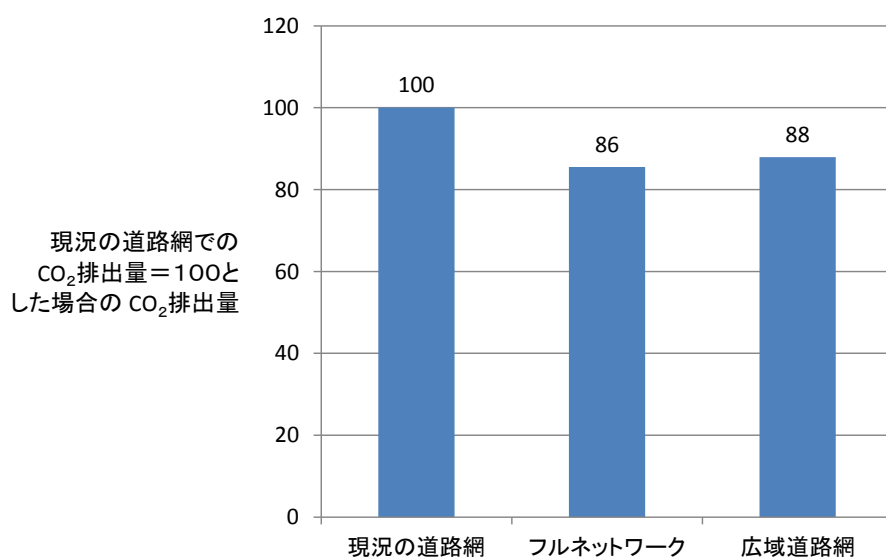


図 道路ネットワーク形成によるCO₂の削減効果