

5 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機能や役割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しました。

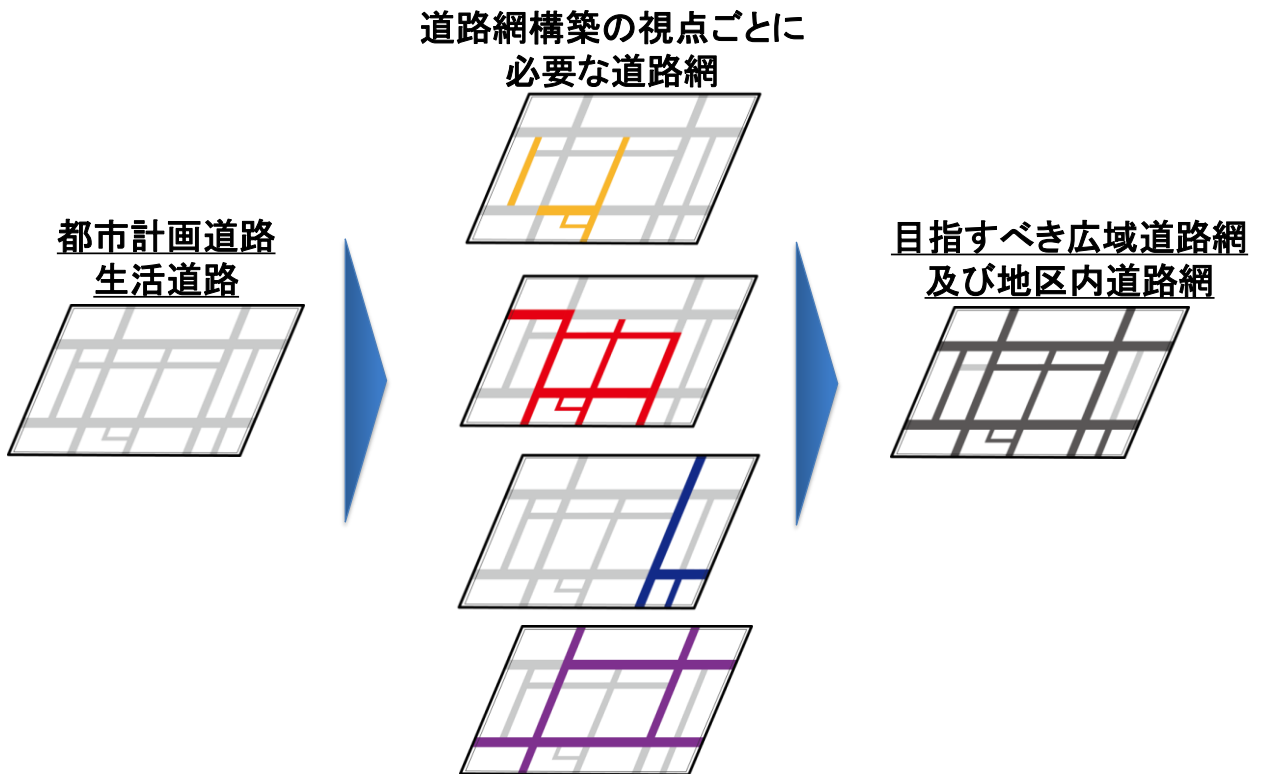


図 目指すべき道路網の検討のイメージ

(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しました。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しました。

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しました。

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、設定しました。

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

<道路網構築の視点の解説>

● 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>

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です。

そこで、バスによる鉄道駅へのアクセス路線、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の路線を抽出しました。

<地区内道路網>

地区内道路を通行するバス路線では、幅員が狭い場合、アクセス性が低下するとともに歩行者や自転車の安全性が確保されていないことがあります。また、鉄道駅周辺においては、歩行者と自転車の錯綜が懸念されるため、歩車分離を図る道路ネットワークを形成することが重要です。

そこで、最寄りの鉄道駅へのアクセス路線として、鉄道駅へのバス路線、徒歩・自転車によるアクセス路線、駐輪場へのアクセス路線を抽出しました。

● 救急搬送を支える道路網の構築

<広域道路網>

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です。

そこで、傷病者を短時間で救急搬送先へ搬送するための主要路線、第三次・第二次救急医療機関へのアクセス路線を抽出しました。

● 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

<地区内道路網>

小学校の通学路において、子どもを危険から守るために歩行者と車両の歩車分離等を図り、安全性を確保することが重要です。また、地域福祉センターは、地域活動で多く利用されるため、利用者が集まるアクセス路線の安全性の確保が重要です。

そこで、移動の安全性を確保するために、小学校周辺の路線、地域福祉センターへのアクセス路線を抽出しました。

● 道路混雑の解消に資する道路網の構築

<広域道路網>

渋滞による道路混雑を解消するためには、将来の自動車交通需要に対応して一定の自動車交通を処理する機能を確保することが重要です。

そこで、目指すべき広域道路網について、道路整備による効果を確認しました。

● 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>

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、活動人員や物資輸送を円滑に実施することが重要です。

そこで、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、東京都が指定する緊急輸送道路や輸送拠点と広域避難場所を結ぶ路線などを抽出しました。

<地区内道路網>

震災等の災害発生時において、消火活動等を迅速かつ円滑に行うために、消防活動困難区域を解消することなどが重要です。

そこで、火災時における消火活動等を迅速かつ円滑に行うため、消防活動困難区域の解消に資する路線などを抽出しました。

● 緊急時の避難を支える道路網の構築

<地区内道路網>

大規模火災やゲリラ豪雨による浸水等が発生した際に、市民が避難場所まで速やかに避難するためには、安全な避難路を確保することが重要です。

そこで、緊急時の避難を支えるため、広域道路と広域避難場所・避難所を結ぶ路線を抽出しました。

● 火災時の延焼を防ぐ道路網の構築

<広域道路網>

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です。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です。

そこで、火災時の延焼を防ぐため、東京都が指定する延焼遮断帯に位置付けられている路線、木造住宅密集地域内の路線を抽出しました。

● 中心市街地のにぎわいの創出に寄与する道路網の構築

<地区内道路網>

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です。

そこで、歩行者が中心市街地内を安全・安心に回遊できる路線を抽出しました。

● 観光振興に寄与する道路網の構築

<広域道路網>

深大寺等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です。

そこで、観光拠点へのアクセス性を向上させるため、鉄道駅と観光拠点を結ぶバス路線、インターチェンジや甲州街道と観光拠点を結ぶ路線を抽出しました。

● 都市の低炭素化を促進する道路網の構築

<広域道路網>

地球温暖化を抑制するためには、温室効果ガスの排出量を削減することが必要であり、道路混雑の解消により、円滑な自動車走行を確保することが重要です。

そこで、目指すべき広域道路網について、道路整備による効果を確認しました。

● 住みやすいまちを形成する道路網の構築

<地区内道路網>

良好な生活空間を創出するためには、地域住民が愛着と親しみを持って利用するとともに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す。

そこで、良好な生活空間を創出するために、市民が普段から頻繁に利用している路線として、道路愛称の付いている路線のうち、市民生活に密接に関連し、日常の交通を支える路線を抽出しました。

(3)必要性が確認されなかった路線

廃止候補路線（広域道路網）

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ました。

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します。

計画の位置付けを廃止する路線（地区内道路網）

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た路線について、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については、道路網計画の策定をもって地区内道路網から位置付けを廃止します。

広域道路網における廃止候補路線や地区内道路網における計画の位置付けを廃止する路線については、下記の3種類の取扱いが考えられます。

(1) 現道がある場所

新規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) 現道がない場所

新規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。

(4) 地区内道路網における幅員の考え方

都市計画道路は、あらかじめ位置・経路・幅員等が決められた道路です。

一方、生活道路は、昭和61年に「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員を設定し、その後、計画の修正等を行っているものの、その多くは昭和61年に検討された計画幅員となっています。

このため、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、改めて幅員を設定しました。

表 道路幅員設定の考え方

道路網構築の視点 (地区内道路網)		道路幅員設定の考え方	計画幅員	想定断面構成*
鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築	・路線バスの走行路線	路線バスの走行に伴う歩行者の安全性を確保する。 両側に、歩道または歩行者空間を確保する。	7.5～12.0m	①～⑤
	・ミニバスの走行路線	ミニバスの走行に伴う歩行者の安全性を確保する。 両側に歩行者空間を確保する。	6.0～8.0m	④～⑥
	・徒歩・自転車によるアクセス路線	歩行者と自転車を優先させる道路とする。 車道は4.5mを確保し、両側に歩行者空間を確保する。	6.0m	⑥
	・駐輪場へのアクセス路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。 車道は4.5mを確保し、両側に歩行者空間を確保する。	6.0m	⑥
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	・小学校へのアクセス路線	通学時の児童の安全性を確保する。 片側歩道または両側に歩行者空間を確保する。	7.5m・8.0m	④、⑤
	・地域福祉センターへのアクセス路線	高齢者や地域住民など施設利用者の安全性を確保する。 片側に歩道を設置する。	8.0m	④
緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築	・消防活動困難区域の解消に資する路線	震災時に消防車がスムーズに通れる幅員を確保する。	6.0m	⑥
	・消防活動時に必要な路線	消防署へのヒアリング結果より、幅員6mを確保する。	6.0m	⑥
緊急時の避難を支える道路網の構築	・都市計画道路、都道と避難所間の路線	徒歩で避難所や広域避難場所に確実に到達できるようにする。 建物等の倒壊によって道路が閉塞されない幅員を確保する。	6.0m	⑥
	・広域避難場所と都市計画道路間の路線			
中心市街地のにぎわいの創出に寄与する道路網の構築	・中心市街地を回遊するために必要な路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6.0m	⑥
住みやすいまちを形成する道路網の構築	・道路愛称の付いている路線のうち、市民生活に密接に関連し日常の交通を支える路線	歩行者と自転車がそれぞれ安全に通行できる道路とする。	6.0m	⑥

*P18 参照

断面構成については、3ケース（両側歩道、片側歩道、歩行者空間）を想定しました。

なお、道路整備の具体的な計画・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断面構成を設定します。

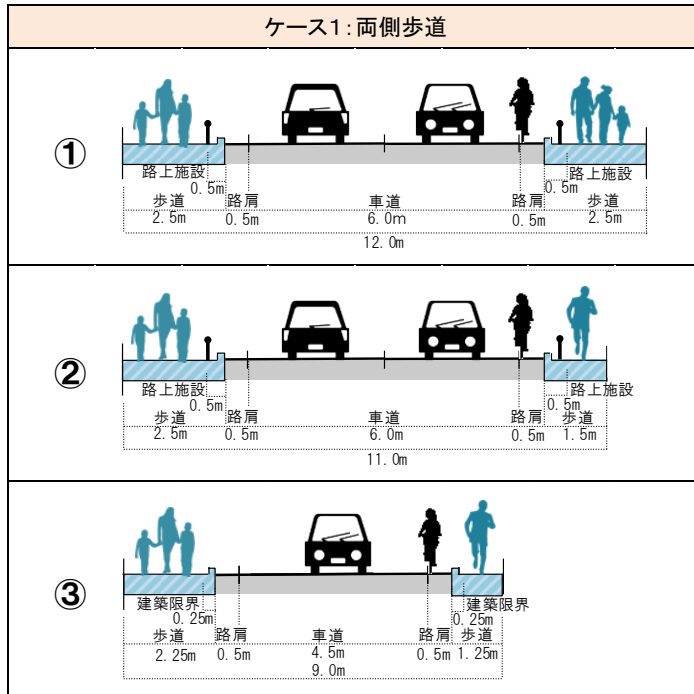


写真 ①・②の断面イメージ



写真 ③の断面イメージ

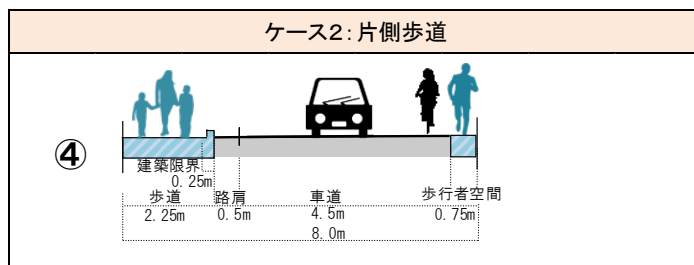


写真 ④の断面イメージ

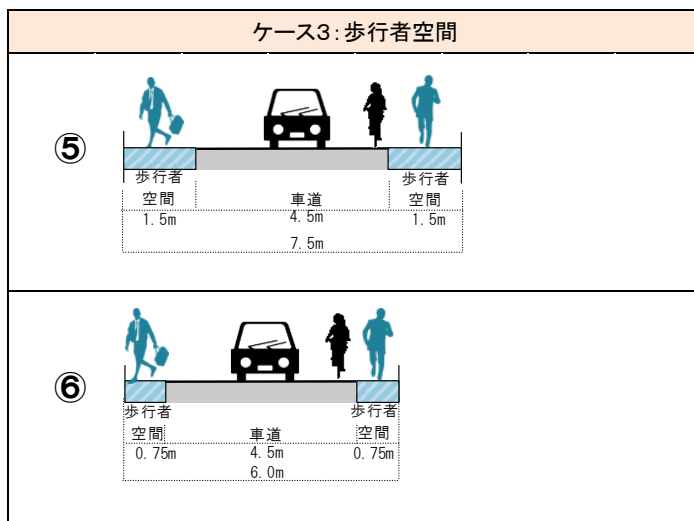
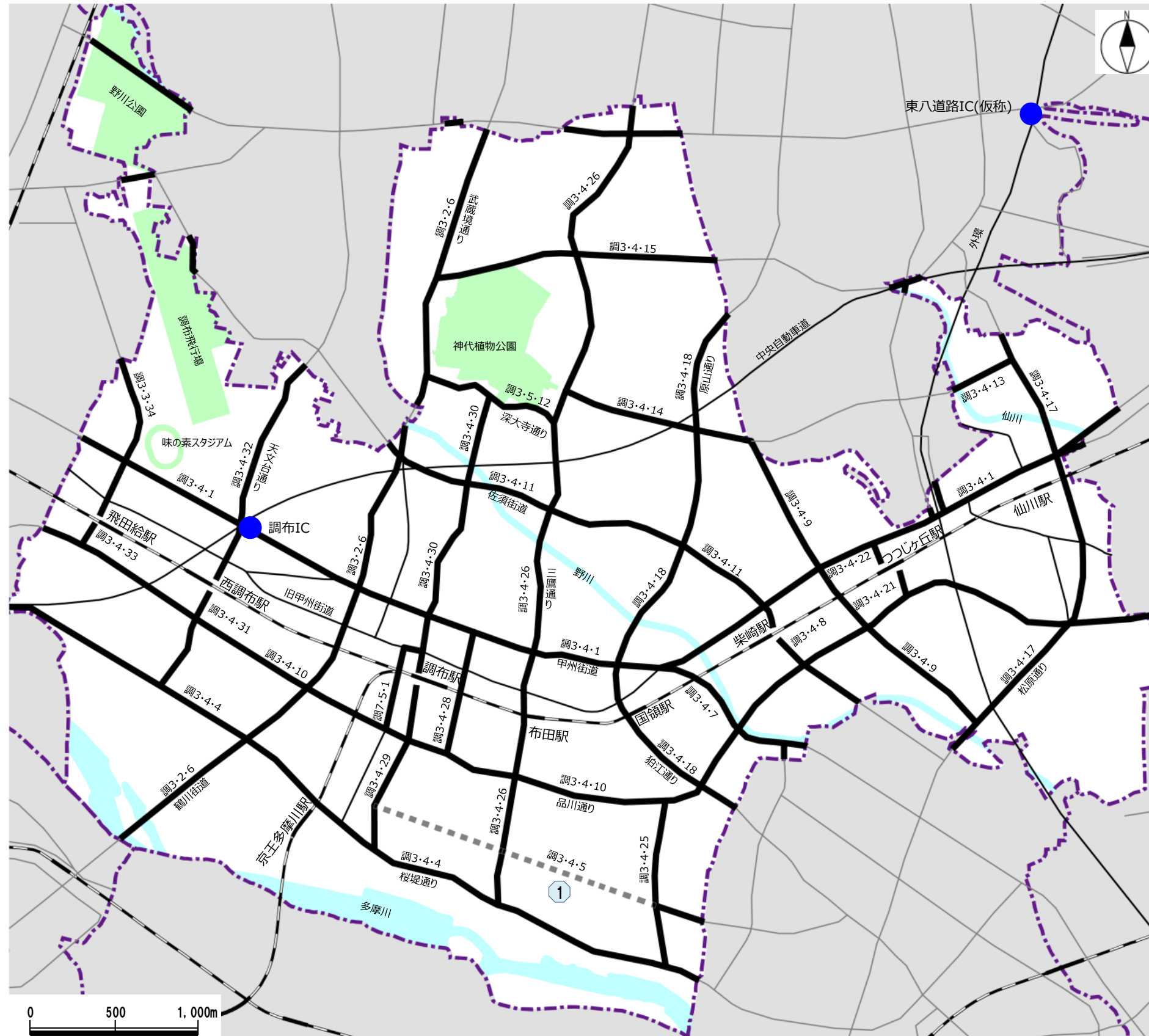


写真 ⑤・⑥の断面イメージ

(5) 目指すべき広域道路網



廃止候補路線（1路線）

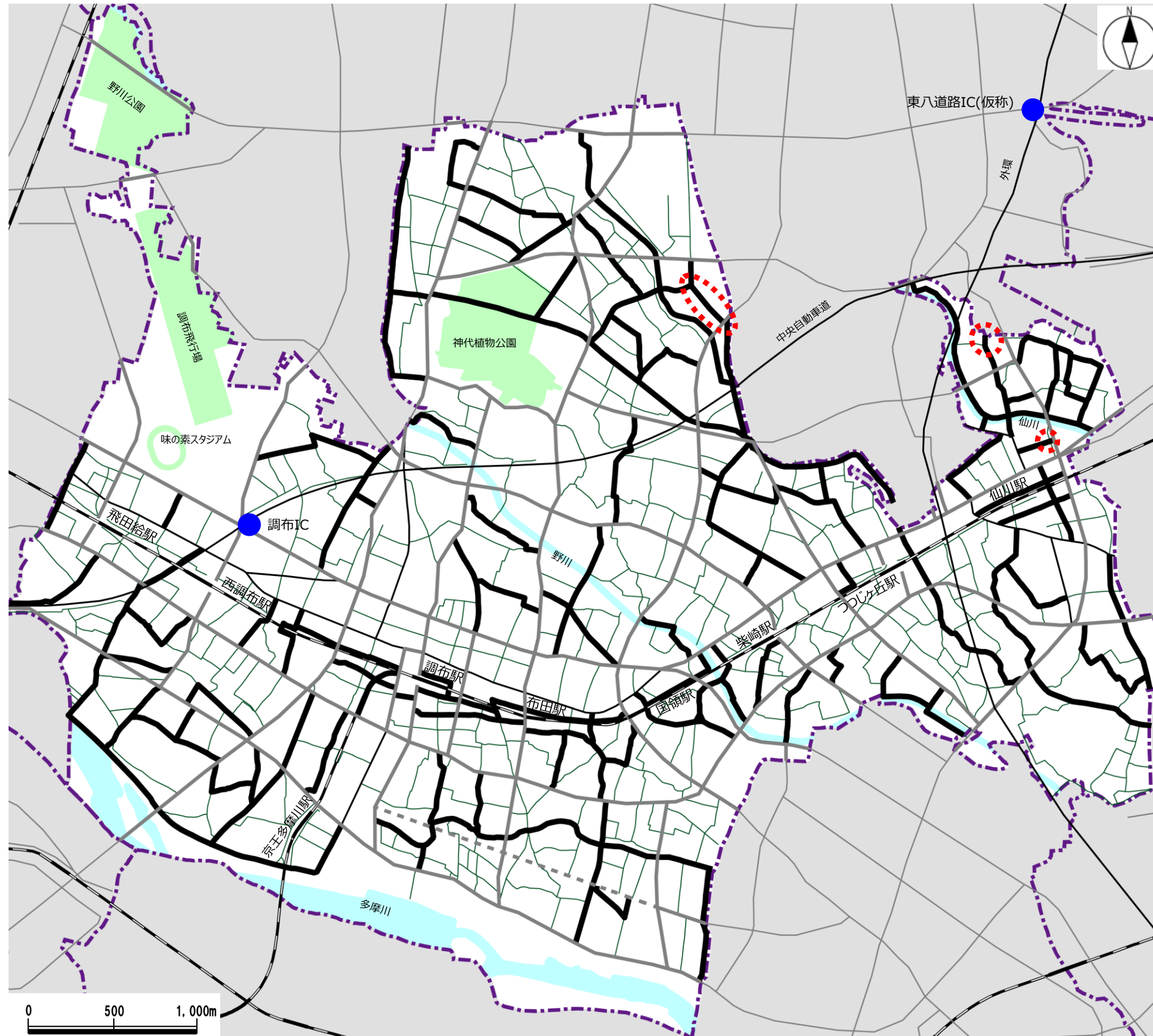
No	路線	区間	延長(m)
1	調布3・4・5号線	調布3・4・25～調布3・4・29	1790
	合計		1,790






※廃止候補路線の区間について

廃止候補路線の一部区間は、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。

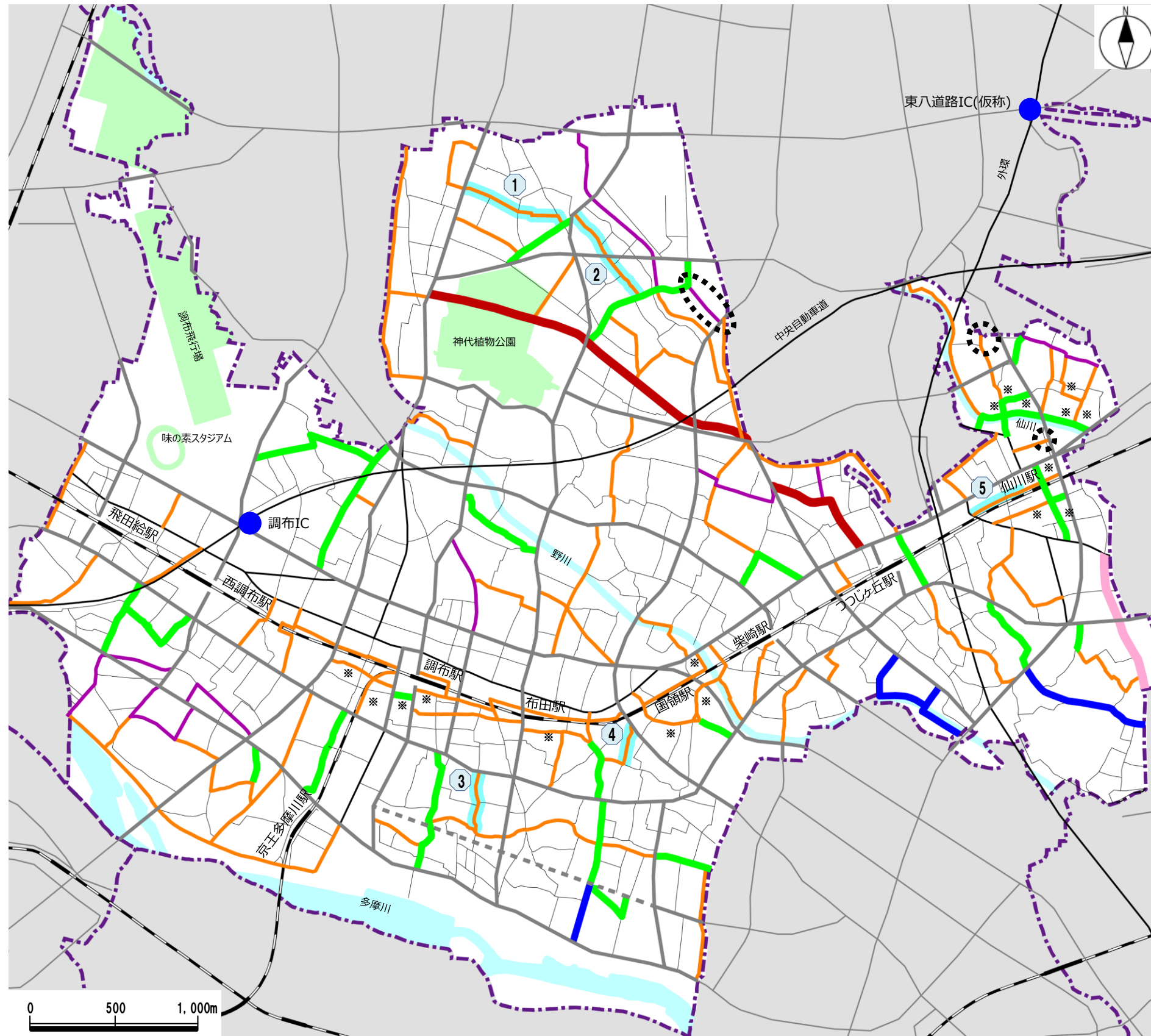
凡例	
	必要性が確認された路線
	廃止候補路線

(6) 目指すべき地区内道路網



凡 例	
	必要性が確認された路線(地区内道路網)
	生活道路の位置付けを廃止する路線
	新規指定 (道路網構築の視点から、新規路線を指定)
	広域道路網
	広域道路網(廃止候補路線)

目指すべき地区内道路網の幅員



事業中路線（5路線）

No	路線	区間	延長(m)
1	市道北37・48号線	調布3・2・6号線（武蔵境通り） ～市道北56号線	670
2	市道北69号線	調布3・4・26号線（三鷹通り） ～主要市道8号線（消防大学通り）	640
3	市道南123号線	調布3・4・10号線（品川通り） ～市道南124号線（羽毛下通り）	380
4	市道南148号線	調布3・4・18号線（狛江通り） ～市道南148号線	250
5	市道東110号線	都道118号～ 市道東112-3号線（ハーモニーロード）	360
	合計		2,300

※ 地区計画で路線の位置付けがある道路
地区計画で区画道路の計画がある道路は、区画道路の幅員で整備します。

凡例	
必要性が確認された路線（地区内道路網）	
幅員 6.0m	幅員 7.5m
幅員 8.0m	幅員 9.0m
幅員 11.0m	幅員 12.0m
事業中路線	
— 生活道路の位置付けを廃止する路線	
— 広域道路網	
- - - 広域道路網（廃止候補路線）	
● 新規指定（道路網構築の視点から、新規路線を指定）	

市区境道路の取扱い
市区境の路線は、隣接市区と調整のうえ、進めていきます。