

調布市道路網計画(案)に対するパブリック・コメントの実施結果

【パブリック・コメント手続の実施概要】

1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 平成27年12月21日(月)～平成28年2月10日(水)
- (2) 周知方法 市報(平成27年12月20日号,平成28年1月20日号,2月5日号)及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階街づくり事業課,公文書資料室,神代出張所,みんなの広場(たづくり11階),市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階),教育会館,各図書館・各公民館・各地域福祉センター(染地を除く),
- (4) 意見の提出方法 氏名,住所,御意見を記入し,直接または郵送,FAX,Eメールで市役所街づくり事業課まで提出

2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数:200件(75人,1団体)

<提出意見の内訳>

全般に対する意見	18件
「はじめに」に対する意見	0件
「1 道路網計画策定の目的と位置付け」に対する意見	2件
「2 現状と課題」に対する意見	1件
「3 これからのみちづくり」に対する意見	0件
「4 道路網計画の目標」に対する意見	0件
「5 目指すべき道路網」に対する意見	63件
「6 道路整備プログラム」に対する意見	63件
「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見	12件
その他意見	41件

- (2) 意見の概要と意見に対する市の考え方 別紙のとおり

【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

項目	No	御意見の概要	市の考え方
全般	1	ご担当がパブリック・コメントの意見の概要を作成するにあたって、提出者の意見の趣旨を曲げられることがあるので、無断で要約しないこと。要約する必要がある場合は、必ず意見提出者の了解を得ること。なお、要約不要になるように簡潔に記載したつもりである。	御意見のとおり、全文を掲載します。
全般	2	行政が作成するような計画は、いつも、縦割り感が強く、そのためにコストパフォーマンスの悪い計画が作成されがちなので改善してほしい。	「調布市道路網計画」（以下「道路網計画」という。）の検討に当たっては、公正性及び客観性を確保するため、外部の有識者等で構成する「調布市道路網計画有識者委員会」を設置し、技術的な助言等をいただきながら検討を進めるとともに、庁内においても「調布市道路網計画庁内調整会議」を設置し検討を進めてきました。
全般	3	道路に関する似ている専門用語が多いため、イメージ図を追加してほしいです。 道路に関する用語（都市計画道路、幹線道路、生活道路、幹線街路、区画街路、広域道路網、生活道路網、地区内道路網など）が多く、読んでいて混同します。	都市計画道路等の用語については、「はじめに」、「道路網計画の構成（P8）」、「道路網計画の検討対象路線（P9）」及び「広域道路網と地区内道路網に期待される機能と役割（P9）」で説明しております。 なお、地区内道路については、御意見を踏まえ、断面のイメージ写真を追加します。（P18）
全般	4	京王線の地下化計画は10年以上前に計画されたものであり、その時点で、これに伴う道路計画は検討していなければならぬ。調布市の道路計画のビジョンはどうなっているのか。市民に早急に提示し進めなければ前進できる問題では無い。	調布市では、平成24年8月に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、市を取り巻く交通環境が大きく変化しています。このような状況を踏まえ、都市計画マスタープランの将来都市像として掲げる「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」の実現に向けて、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に見直し、調布市を取り巻く状況等に対応した「道路網計画」を策定することとしました。「道路網計画」では、これからのみちづくりの基本理念として、【基本理念1】道路に期待される多様な役割が発揮されることを重視したみちづくり、【基本理念2】選択と集中により短期間で効果が発現されるみちづくり、【基本理念3】定期的に道路の必要性や優先度を確認する、柔軟かつ継続的なみちづくりを定めています。
全般	5	担当課の仕事として、机上で計画すると一般的にこうなるという案で、調布の未来をどうするかという当事者意識があまり無いイメージのみえない浅いアイデアである。道路整備で、生活が豊かになるという案では将来展望は希薄である。	道路は、日常生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようみちづくりに取り組んでいきます。 また、「道路網計画」では、道路空間の確保だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要と考え、部分的に解決する必要のある課題として、ボトルネックとなっている箇所及び小学校の周辺などで、「機能確保のための総合的取組」を位置付けています。 この取組では、部分的な拡幅や交通規制の変更（速度規制、ゾーン30の設定等）、既存道路の有効活用（交差点改良、物理的デバイスの設置等）により、機能の確保ができないかなどを検討します。今後、各地域の状況を適切に把握し、早期の課題解決に向けて検討を進めていきます。
全般	6	「道路網計画（案）」の考え方について 全国で過疎化が進み東京一極集中が進むなかで、調布市でも空き家が目立ち、人口の増減は凸凹状態です。将来的には減少に向かうことを前提にすべきです。 都内におけるトラックの輸送トン・キロは、20年間にほぼ半減しています。市内を通過する車も減少すること、市民の車保有も減少することを踏まえ、財政の将来・担税能力の減少・既存インフラの維持管理、という面からも、新たな道路の「整備」を抑制すべきだと思います。	
全般	7	このたび調布市道路網計画が新たに策定されるとのことですが、この道路にはすでに昭和の時代から「生活道路整備計画」があります。 現在、計画とともに数十年が過ぎましたが、実際の道路の状況はというと、相変わらず危険なままです。こういったこれまでの経緯を考えると、今回の新しい計画が、次の「状況が変わらない数十年」のスタートとなりやしないかとの不安になります。 行政として、長期的な視点に立った計画を持つ必要性があるので理解できますが、日々の市民の生活に寄り添う視点からの「現在の状況を少しでも改善してゆく具体的な対応策」も、そろそろ実施していただきたいと思えます。 重大な事故が起きてからでは遅いですが、今後もし、数十年後に計画が完成したとしても、いま危険を感じている住民は、そこに住んでも生きていても限りません。 道路幅の拡幅計画に解決を求めただけでなく、電柱の地中化や歩行者の防護柵設置、車両の一方通行化、歩行帯のカラー舗装といった改善策を通じ、歩行者の安全の早期確保を切に望みます。	

全般	8	<p>計画案の公表スケジュールと今からでもできること</p> <p>前項でも触れたように、本計画案が具体的な路線名を明示して公表されたのは12月末です。年末年始という社会活動にとって特別な時期を挟んで2月10日を意見募集の締切りとするのは、案の具体的な内容の周知と市民自身によるその検討にとって、十分な時間とは到底言えない、暴挙です。</p> <p>その前段で、「考え方」や「視点」について広報し、意見を聴いても、いったいどれぐらいの市民が応じたのか、その人数を含むデータと意見内容を公表し、しっかり振り返るべきです。私が知る限りでも、「視点」についての説明を聞いた住民から、地域の実情を知らず踏まえない「上から目線」の議論だとの厳しい意見が出ていました。</p> <p>最も身近で住民の関心が高い生活道路網の説明とディスカッションから始めて、都市計画道路（広域道路網）についても具体的な路線計画を示したうえで、市民との対話の場を今からでも遅くないからできるだけ多く開催し、計画策定に反映させるべきです。それができないなら、計画策定を延期すべきです。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいており、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、平成27年12月21日から平成28年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様へ「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p> <p>パブリック・コメントの意見提出期間については、調布市パブリック・コメント手続条例において政策等の案を公表した日から起算して30日以上となっていますが、「道路網計画」での意見提出期間は、より多くの市民の皆さんに計画を周知し御意見をいただくため、平成27年12月21日から平成28年2月10日までの52日間を意見募集期間とし、計画内容の周知及び幅広い意見募集に努めました。</p>
全般	9	<p>「市民参加（市民参画）」の基本的な考え方について</p> <p>「本業務（引用者注：調布市道路網計画策定調査業務）で行う市民参画は、例えば優先的に整備する道路を市民の声で決めていただくということではなく、今後策定する道路網計画全体について市民に理解してもらおうということが趣旨である。道路網計画を策定する時点で市民参画を図り、事業化した際に市民から理解を得たいと考えている。」</p> <p>これは、2012年5月7日に行われた、道路網計画策定の業務委託業者を選定するためのプロポーザル審査委員会の議事録の一部で、事務局を務めた街づくり事業課員が、「市民参画」の目的について説明した箇所です。なお、この文書は私の情報開示請求によって開示されたものです。</p> <p>確かに「優先的に整備する道路を市民の声で決め」ることに、日本の現状ではまだまだその仕組みな検討・模索すべき課題があると私も考えますが、「市民の声で決めていただくということではなく」と一刀両断に否定した上で、「今後策定する道路網計画全体について市民に理解してもらおう」「事業化した際に市民から理解を得」るのが目的であると断じるのは、「市民参画（参加）」を理解取り付けのための手段として、非常に狭く位置付ける考え方であり、市民の意見を計画段階から反映させる仕組みをつくっていくという、本来の市民参加の考え方、あるいは現在、世界的にもスタンダードとなりつつある住民自治の基本理念とは大きな開きがあります。そのことをまず自覚していただき、市民参加とは何かをきちんと学習してください。ここで開陳された「市民参画（参加）」では、行政による行政のための「市民参加」と言わざるをえないのです。</p>	
全般	10	<p>今回、調布市道路網計画の策定プロセスでは「みちの井戸端会議」と称して、職員が駅前などで直接市民の意見を聴くことが行われ、それを「市民参加」の主要な契機と位置づけました。私は、その具体的な中身には問題があっても、その姿勢と努力は評価すべきものと思います。しかしながら、ここに至って拙速に計画案策定に進もうとする市の在り方は、先ほど引用した、市民参加によって「市民に理解してもらおう」「市民から理解を得る」ことさえも困難にしているではありませんか。</p> <p>せっかく市民と向きあって、学ぶところも少なからずあったであろう若い職員たちの労苦が、このような市のやり方では活かされないのではないかと私はそのことを不憫に感じます。</p>	
全般	11	<p>拡幅計画沿線住民からも「寝耳に水の話」という意見が出されたが、セットバックのみならず家屋の立退きまでも強いられる住民がどのくらいいるのか、その対象住民に対して、個別に丁寧な説明周知がなされることなく、計画ありきで進められようとしている。</p>	

全般	12	<p>【総論】</p> <p>●この道路網案は全体構造が根本的に間違っている。また、内容が非科学的である。また、策定プロセスは、情報非開示、市民不参加の密室で策定された、民主主義に反するものであり、行政の裁量権を逸脱している。全面的に撤回し、以下の方策を実施されたい。</p> <p>①本道路網案は全面撤回し、道路政策を転換すること。</p> <p>②都市計画道路を含む道路整備は、路線ごとに住民協議会を設置すること。</p> <p>③現況交通実態及び将来交通需要及び地域開発計画等の資料を常時公開すること。必要な道路は、以下のことをまず行ったうえで確定すべきである。</p> <p>①現状で交通容量が著しく不足している地域、路線を調査すること。ただし、調査には最新の道路センサスを用いること。</p> <p>②将来交通量の推計と交通容量の過不足地域を定性的、定量的に調査すること。</p> <p>③既存道路で改良、再生すべき路線を調査すること。</p> <p>④現状から防災上改善すべき地域と都市施設を明らかにすること。</p> <p>以下（NO.13・14・17・18・32・178）詳細に述べる。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいており、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、平成27年12月21日から平成28年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様へ「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p> <p>なお、「調布市道路網計画有識者委員会」及び「調布市道路網計画庁内調整会議」については、審議検討中の情報についての助言・意見交換を行っているため、調布市情報公開条例に基づき、会議自体は非公開としています。</p> <p>また、御意見いただきました各項目に対する市の考え方については、個別（NO.13・14・17・18・32・177）にお示しします。</p>
全般	13	<p>●全体構造が根本的に間違っている。</p> <p>○公益性に反している。市民の生活者としての要望を無視・破壊するものである。</p> <p>まち壊しの道路計画（都市計画法違反）、関係住民を追い出す財産権侵害（憲法29条）、道路公害や交通安全に反する人格権侵害（憲法13条）などの評価が正当になされていない。</p> <p>○現実から遊離した不合理な論理や都合の良いデータをもとに検証項目や選定項目を選定し、全ての路線を必要と評価したり、優先整備路線の選定を行っている。</p> <p>○車優先の道路政策に囚われ、少子高齢化社会の市民要求にこたえてない。</p> <p>総量規制を行うべきである。</p> <p>自動車優先の道路計画で、自転車や歩行者優先の要望は理解しても、道路整備（新設や拡幅）以外の施策を具体化できてない。</p> <p>○市民、関係住民のチェックを基本的に拒絶し、非現実的な計画になっている。</p> <p>○次のような課題を消化した計画になってない（第3次計画の正当な評価。環境破壊等の負の要素を見てない。現況でどの程度充足しているかみてない。財源を見てない。市民の満足度を見てない）。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいており、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、平成27年12月21日から平成28年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様へ「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p> <p>パブリック・コメントの意見提出期間については、調布市パブリック・コメント手続条例において政策等の案を公表した日から起算して30日以上となっていますが、「道路網計画」での意見提出期間は、より多くの市民の皆さんに計画を周知し御意見をいただくため、平成27年12月21日から平成28年2月10日までの52日間を意見募集期間とし、計画内容の周知及び幅広い意見募集に努めました。</p>
全般	14	<p>●市民要求に応えた内容になっていない。</p> <p>アンケートやみちの井戸端会議を行ったことは評価するが、それを消化できてない。市民の強い要求が、車優先の道路整備でなく、安全、快適な歩行者や自転車通行であることが理解できたはずだが、それに応える施策が今後の課題として先送り、時間と費用の浪費である。</p>	
全般	15	<p>我家に接する生活道路が優先整備路線に指定されていることを知ったのは、人から教わってである。</p> <p>整備路線に接している、まさに当事者には一軒一軒直接知らせていただきたかった。</p>	

<p>全般</p>	<p>16</p> <p>生活道路（地区内道路）関係の計画について 従来の「調布市生活道路網計画」の路線を絞り込んで、今回の調布市道路網計画（案）に拡幅対象路線を載せ、その中から優先路線を選んだことも、基本的には適切な措置と考えます。しかしながら、対象路線を明示した案の公表が12月末で、年末年始を挟んだ2月10日までに意見を出せとは、あまりに大変急なスケジュールです。 しかも、現状が4m程度の生活道路を2倍の8mに拡幅するという計画では、大きな影響を受ける住民が多数あり、そのような計画がなぜ必要か、十分な情報提供のもとに住民自身が検討し納得するプロセスが不可欠です。また、そのような地域住民とともに、必要な機能やそれにふさわしいスペックを検証するプロセスに耐えられなければ、その計画には問題があるとみるべきです。 もともと従来の生活道路網計画もほとんど知られていない状態で、「それを再検討して絞り込んだ結果だ」と今回の案を示しても、多くの住民が抱くのは、唐突感と不安、自分たちが無視されたとの不満です。そのことは1月30日に入間地域福祉センターで行われた集会でも十分認識されたはずで、 2007年12月に都市計画道路・調布3・4・10号線の現況測量説明会が同じつつじヶ丘・若葉町・入間町地域で行われた時、多くの住民は唐突感と一種の驚きに襲われました。行政としては所定の手続きを踏んだと説明されましたが、それが住民にはほとんど届いていなかったことを認識し、反省された言葉を、その後、市の幹部から何度も聞きました。その轍をまた踏んではならないでしょう。同地域ではその後の住民団体の動きや市の広報、住民団体と市の継続的協議によって、都市計画道路については一定の理解が共有されつつあると思いますが、生活道路についてはまさに「震耳に水」です。 いま行うべきなのは、市道路網計画の生活道路拡幅計画については、一次案として提示することと、今後少なくとも数年間をかけて、地域住民が参加する場で検討することを約束することです。 同時に、「拡幅計画ありき」ではなく、今回の計画に盛り込まれている小学校周辺などの「機能確保のための総合的な取り組み」（p.26の検討を先行させ、道路の拡幅以外でもできること、緊急に必要なことを地域住民から出してもらう作業に、まず取り組むべきです。地域住民は一般的な「考え方」や「視点」を示され、意見を求められても反応しにくいし、もともと個別具体的に考えなければ、よい解決策は見いだせない課題です。職員やコンサルタントが現場を十分に知らないまま計画をたて、「考え方」「視点」について住民から意見を聞いたから良いだろうというのは、間違っています。</p>	<p>No13・14・15と同回答</p>
-----------	---	-----------------------

全般	17	<p>●策定プロセスが不当、裁量権の乱用である。 ○徹底した秘密主義の下に、住民不在の密室で、独断と偏見で策定された。 ○情報非公開、裁量権の乱用。 ○住民参加や関係住民の要望の反映がほとんどされてない。 ○「アリバイ作り」の意見募集で、市民、関係住民によるチェックが実質的に機能しない。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。</p> <p>具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいており、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、平成27年12月21日から平成28年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p> <p>なお、「調布市道路網計画有識者委員会」及び「調布市道路網計画庁内調整会議」については、審議検討中の情報についての助言・意見交換を行っているため、調布市情報公開条例に基づき、会議自体は非公開としています。</p>
全般	18	<p>●市民と協働の「みちづくり」を実行すること 住民参加のない計画作りは違法であり、この道路網計画も撤回すべきである。市民と協働のみちづくりを実行すること。</p> <p>みちの井戸端会議などを開催したことは評価できるが、ほとんど一方的な情報収集に過ぎず、策定プロセスは、庁内調整会議や有識者会議という、非公開の場で進められ、その結果も公表されない。情報公開請求にも黒塗りのものが多い。</p> <p>その結果、市民要望を反映してない計画案、市民のチェックに耐えられない代物の計画案が出来上がった。大きな時間と費用の浪費である。</p> <p>東京都は、1997年の「新たな東京都道路計画―整備の基本方針」に示したように「市民の理解が得られる道づくり」を目指すべきである。</p> <p>「市民の理解が得られる」とは、市民が決定に参加できることである。より具体的に言えば、検討すべき情報が常に提供されており、構想段階から議論に参加し、そしてなにより計画の決定に参画できることである。</p> <p>国土交通省社会資本整備審議会道路分科会は、「道路が変わる、道路を変える」（2012年6月に建議）の中で、これまでの道路建設にまい進することから、今は以下のような考え方に移行すべきであると提言している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり等の関係機関や関係する道路管理者が一体的な計画を策定し、実施する仕組みを新たに構築すべきである。 ・その際、NPO等の多様な主体と協働しながら効果的・効率的な取り組みを進めることが必要である。 ・また、行政と地域住民との合意形成や地域における様々な意見を学識経験者やNPO等がコーディネートする仕組みの構築が必要である。 <p>この提言は、道路を賢く使うことこそ現在の社会情勢の中では考慮すべきことと判断し、関係住民との十分な話し合いにより計画そのものが策定されるべきであるとしている。</p> <p>こうした視点を、政策立案の基本に据えることを市民が要望したが、それに応えることなく、秘密主義で策定したことは、行政の裁量権の濫用であり、違法である。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。</p> <p>具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいており、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、平成27年12月21日から平成28年2月10日まで、パブリック・コメントを募集するとともに、市民の皆様「道路網計画（案）」の内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p> <p>なお、「調布市道路網計画有識者委員会」及び「調布市道路網計画庁内調整会議」については、審議検討中の情報についての助言・意見交換を行っているため、調布市情報公開条例に基づき、会議自体は非公開としています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

1 道路網計画策定の目的と位置付け

案	No	御意見等の概要	市の考え方
道路網計画策定の目的と位置付け	19	<p>新「道路網計画」の考え方は良い。 広域道路網と地区内道路網を一体的に捉えて計画し、公表して進めるやり方は良いと思います。 従来は両者バラバラで、かつ生活道路計画の周知が不徹底で実効性も弱かったと考えられます。 地区内道路網の整備は時と金がかかって一気に進まないが、全線でなく部分的でも整備が進めば、道路の重要な機能が果たせます。(1.5車線の考え方) (毎年1%ずつ整備してとしても、60年経てば60%達成できます)</p>	<p>都市計画道路は、多様な機能を有する最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて計画決定された道路です。また、生活道路は、都市計画道路などの幹線道路と地区の地先道路(建築敷地が接する道路)の中間に位置し、地区の施設を連絡し、通勤・通学や買い物などで移動する際に利用する日常生活に密接な関わりを持つ道路です。 都市計画道路と生活道路は、これまでそれぞれの計画に基づき、個別に整備を進めてきましたが、都市計画道路と生活道路を体系的、機能的に連携した道路網として形成していくためには、双方の道路をバランスよく整備していくことが重要であると考え、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に検討し、調布市を取り巻く状況等に対応した「道路網計画」を策定することとしました。 「道路網計画」は、目指すべき道路網や優先的に整備すべき路線等をとりまとめた計画としています。引き続き、目指すべき道路網の実現に向けて取り組んでいきます。</p>
道路網計画策定の目的と位置付け	20	<p>P. 1 策定の目的 道路づくりの必要性に「整備率」は関係ない。 都市計画道路を100%整備しようという理念が間違っている。国土交通省道路局は平成20年の新政策で新設道路は最新の道路需要で必要とされた場合に限りとしている。また、都市局も平成16年以降の都市計画運用指針で毎回計画主義の都市計画道路整備は止揚し、必要性に基づく整備を進めるように指針で指摘している。 今回の調布市道路網計画では、東京都も同様だが、現況分析に基づく必要性を検証せずに事業化を進めておりこの政策は都市計画法第1条、第2条及び第13条第1項前文及び11都市施設等に全面的に違反している。 多摩地区の都市計画決定は50数年前のことであり、現在は決定当時とは土地利用をはじめ社会経済的状況は著しく変化し、決定用地の殆どは住宅や商店街に利用されている。そして未着手都市計画道路を整備しなくても、必要な道路ネットワークは整備済みである。 形式的な整備率を完成するために未着手道路を事業化するの都市計画論からも不適切であり、非科学的な政策である。</p>	<p>調布市内の都市計画道路は、大部分が計画策定から50年以上が経過しており、生活道路も当初の計画策定から30年以上が経過している状況です。そうした中、人口減少や本格的な超高齢社会の到来、大規模な地震をきっかけとした防災意識の高まりなど、社会経済状況が大きく変化しています。また、京王線(西調布～柴崎間、調布～京王多摩川間)の地下化の実現、東京外かく環状道路(関越～東名)の事業化及び周辺基盤整備の進捗など、調布市を取り巻く交通環境が大きく変化しています。 こうしたことから、「道路網計画」の検討に当たっては、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、道路の必要性を改めて確認し、真に必要な道路を位置付けています。 なお、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、広域道路網では都市計画の廃止を前提とした「廃止候補路線」、地区内道路網では、「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する「計画の位置付けを廃止する路線」に位置付けています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

2 現状と課題

案	No	御意見等の概要	市の考え方
現状と課題	21	<p>最初に道路計画を整備率の視点で見るとはやめていただきたい。これが、不必要な整備を進める元になります。 実際の現場を見て、地元の住民が何を必要としているのかをまず聴いていただきたい。</p>	<p>「道路網計画」の検討に当たっては、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、道路の必要性を改めて確認し、真に必要な道路を位置付けています。</p> <p>また、「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聴く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。</p> <p>いただいた御意見については、道路網計画の目標や道路網構築の視点の検討、優先的に整備すべき路線等の選定の考え方など、検討の各段階において、参考にさせていただいています。</p> <p>なお、「道路網計画」への反映については、参考資料「市民参加レポート」で公開しています。</p> <p>また、「道路網計画（案）」の公表にあわせ、市民の皆様にもその内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に「みちの井戸端会議」を5日間開催しています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

5 目指すべき道路網

案	No	御意見等の概要	市の考え方
目指すべき道路網	22	通学路における安全確保について 通学路における児童・学生の安全確保についてメインテーマとなされていない。 通学路における児童・学生の安全確保を重点的に検討すべきである。	「道路網構築の視点（P13）」において、「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」を設定しており、小学校周辺の道路について、子供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という考え方を示しています。
目指すべき道路網	23	通学路における安全確保の具体的な内容について 通学路であるにもかかわらず、適切な速度制限や規制がなされていないために子どもたちが危険にさらされている道路が調布市内に数多く存在する。 たとえば、青渭神社前から深大寺南町3丁目へ抜ける道路（農業高校の脇の道）について、トラックやバイクが50km/h以上で裏道として走り抜けるため非常に危険である。 30km/h制限ではなく20km/h制限とすることや、警邏の実施を調布警察署へ申し入れたが調布警察署の担当者からは「規制緩和が自民党の意向だから規制を強めることはできない」と主張し、何ら対策を講じていただけなかった。（信じられない発言ですが、事実です） 登校時だけでなく下校時の時間帯も居住者以外の通行を禁止する、速度制限を強化するなど、児童・学生を保護する施策が必要である。	また、「機能確保のための総合的取組（P26）」では、小学校の周辺について、早急に児童の安全対策を実施することが必要であることから、短期的に実施可能な方策を、地域の方々と協議し、安全性の向上を図っていくこととしています。
目指すべき道路網	24	小さな小路を大切にしたい。 道のみどりを大切にするために ×道を広げるのではなくて ・道ばたの緑の保全に協力した方がよいと思います。 ・みんなの道なのだから、いきものを大切にできるとよいと思います。 ・工事をしないでほしい。	道路は、日常生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようみちづくりに取り組んでいきます。
目指すべき道路網	25	住民の心の亀裂を生じる 計画案について周辺住民の意見にズレが生じ不仲を招くことになります。 時間をかけて築いてきた良好な人間関係・ご近所づきあいを崩すような計画案を推し進めることは正しい市政のあり方とは思えません。	道路は、日常生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようみちづくりに取り組んでいきます。
目指すべき道路網	26	交通渋滞の解消が主要な目的とされているが、「道路交通の課題」で示されている指標や数値が現状を正確には反映しているのか疑問。都の自動車保有数は、2002年の462万台をピークに減少し、2015年には332万台。自動車交通量もピーク時比 67.2%と 約3分の2に落ち込んでいる。一般道路の渋滞に関しては、自動車走行量の減少を上回って渋滞改善が進んでいる。超高齢化社会を迎えようとしている現在において、車社会の視点に基づく道路計画は時代錯誤というべき。	道路の必要性の確認は、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て、それらを重ね合わせ、目指すべき広域道路網と地区内道路網を構築し、確認しました。
目指すべき道路網	27	計画案に接する家の立ち退き、土地の提供は不当 計画案の道路に面している住民の財産・生活の安心感・安全を犠牲にしてまで道幅を拡張する意味はないと思います。 「道路拡張に伴い、提供する土地を買い取るあるいは立ち退き料を支払うなどお金で解決すれば良い」というのはあまりに安易です。 調布市民は調布を選び住居を定め調布に根差して生活しています。道幅を広げるといふ大義名分の前に、そうした市民の調布への愛着を奪い立ち退かせ調布から追い出すというのは正しい市政のあり方とは思えません。市政に裏切られたという怒りさえ感じます。 調布市が将来都市像として掲げる「住み続けたい 緑につつまれるまち調布」の実現に大きく外れます。 「住み続けたいけれど住ませてくれない調布・・・」になってしまいます。とても悲しいです。	

<p>目指すべき道路網</p>	<p>28</p>	<p>広域道路網（都市計画道路）の大半の路線において、必要性が確認されているのは検証した結果の合格点が高いためであり、合格点を下げて検証すべきと考えます。</p> <p>（１）昭和37年に都市計画決定されてから、時代背景が大きく変貌し、当初計画決定した際の必要性と、現代もしくは次世代に求められている必要性は大きく異なります。必要性を検証する上で、合格点が過ぎるのは、次世代に未整備の都市計画道路が先送りされることとなります。</p> <p>（２）人口の減少や超高齢化社会により、将来的に交通量が多くなることは考えにくく、昭和37年当時が必要とされた都市計画道路が、現代の時代背景を勘案して検討を進められている「調布市道路網計画（案）」の中で廃止候補路線が1路線という現状は、必要性の判断が甘く、本当に厳選されたのか疑問です。</p> <p>（３）今回の検討の中で、合格点を下げ、「廃止候補路線」を多く抽出し、関係権利者や地元自治会等の意見を聞きながら、真の廃止路線を厳選し、「調布市道路網計画」の定期更新の仕組みの中で、廃止路線を反映していくべきと考えます。</p>	<p>道路の必要性の確認は、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て、それらを重ね合わせ、目指すべき広域道路網と地区内道路網を構築し、確認しました。</p> <p>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。</p> <p>道路網構築の視点については、平成27年6月に公表した「調布市におけるこれからのみちづくり」パンフレットで考え方をお示しし、その後、「みちの井戸端会議」等で市民の方々からいただいた御意見を参考に設定しています。</p> <p>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ています。</p> <p>なお、道路網構築の視点（広域道路網）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1路線（調布3・4・5（調布3・4・25～調布3・4・29）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ています。</p> <p>また、「道路網計画」は、最新の社会経済状況や調布市を取り巻く状況等に対応した計画となるよう、必要に応じて定期的に更新することとしており、更新を行う際には、個別路線（計画検討路線、廃止候補路線等）の検討結果については、次期「道路網計画」に反映します。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>29</p>	<p>原点に戻り、その路線が都市計画道路とするべきか生活道路とするべきか整理してから一体的に検討するべきだと思います。</p> <p>（１）都市計画道路と生活道路を一体的に検討することはとても画期的であると思います。一体的に検討するのであれば、前段で、P9に示されている表の内容について、その路線が都市計画道路としての役割なのか、生活道路としての役割なのかを再度整理してから検討を始めるべきです。</p> <p>（２）同様に、P8に示されている図「道路網計画の構成」は、道路網計画の目標以降、「広域道路網計画」と「地区内道路網計画」の2つの軸で別々のフローで検討が進められています。対象となる路線が「広域道路網」としてふさわしいのか、「地区内道路」としてふさわしいのか整理されないまま検討が進められ、一体的に検討しているというより、2つの話が並列に進められているだけという印象を受けます。</p> <p>（３）一体的に検討するのであれば、2つの軸を相互に連動させる仕組みとして、「広域道路網」から「地区内道路網」に位置付けが変更される路線や、「地区内道路」から「広域道路網」に格上げする路線も考えられると思います。</p>	<p>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、機能に合った道路網構築の視点をそれぞれ設定しました。</p> <p>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ています。</p> <p>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、設定しています。</p> <p>道路の必要性の確認により、広域道路網の廃止候補路線となった路線（調布3・4・5（調布3・4・25～調布3・4・29））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。なお、「道路網計画」は最新の社会経済状況や調布市を取り巻く状況等に対応した計画となるよう必要に応じ定期更新を行うこととしており、個別路線の検討結果については、次期「道路網計画」に反映します。</p> <p>また、計画検討路線の選定の考え方（特別な事由）のひとつとして、「既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線」を位置付けており、該当する路線を「計画検討路線」に位置付け、今後検討を進めていくこととしています。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>30</p>	<p>「調布市道路網計画（案）」冊子についての意見</p> <p>P9の「広域道路網と地区内道路網に期待される機能と役割」の「都市計画道路の主な機能」には「安全性の確保」を取り上げていませんが、地域の歩行者、自転車の安全確保とは、幹線道路を設け、生活道路と機能分担することによって、はじめて可能であると思います。すなわち両輪があいまって安全性が確保されるのであって、“都市計画道路の整備は自動車のため”という発想はあやまりと考えます。</p> <p>従ってP13の表の3行目「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」及び11行目「住みやすいまちを形成する道路網の構築」の「広域道路網」のついても●とすべきと考えます。</p>	<p>都市計画道路と生活道路は、これまでそれぞれの計画に基づき、個別に整備を進めてきましたが、都市計画道路と生活道路を体系的、機能的に連携した道路網として形成していくためには、双方の道路をバランスよく整備していくことが重要であると考え、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に検討し、調布市を取り巻く状況等に対応した「道路網計画」を策定することとしました。</p> <p>御意見いただきました「道路網構築の視点（P13）」における「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」については、地区内道路網のうち、移動の安全性を確保するために、小学校の周辺路線、地域福祉センターへのアクセス路線を抽出しています。この小学校及び地域福祉センターへのアクセス路については、それぞれ都市計画道路または都道と小学校及び地域福祉センターを結ぶ地区内道路を抽出しており、広域道路網と連携した考え方となっています。</p> <p>なお、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」については、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ており、道路網構築の視点（地区内道路網）のみの該当としています。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>31</p>	<p>豊かな自然の多い調布を今あるものを他の方法で活性化するよう総合的な各部署の連携を望む。特に少子化により大きな税収はのぞめない状況下、視点を変える必要はご存知だろう。</p>	<p>「道路網計画」の検討に当たっては、公正性及び客観性を確保するため、外部の有識者等で構成する「調布市道路網計画有識者委員会」を設置し、技術的な助言等をいただきながら検討を進めるとともに、庁内においても「調布市道路網計画庁内調整会議」を設置し検討を進めてきました。</p>

<p>目指すべき道路網</p>	<p>32</p>	<p>●内容が非科学的である。 ○現場をしっかりと見ない、非現実的な机上の空論で、説得力がない。 ○最初に道路整備ありきで、そのために我田引水の無理な理由づけをしている。 ○防災対策のひとつとしての道路整備でなく、道路整備のために防災を持ってきているので、安く効果的な防災対策を無視して、市民の生活を破壊する。 ○客観的で公平公正な評価をするための定量的なデータが示されていない。 ○現況及び将来予測の交通量のデータなどである。 ○結果だけ示されても正しいかどうか検証しようがない。 ○効用、公益性が客観的、公正に評価されていない。</p>	<p>道路の必要性の確認については、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て、それらを重ね合わせ、目指すべき広域道路網と地区内道路網を検討しました。</p> <p>道路網構築の視点については、平成27年6月に公表した「調布市におけるこれからのみちづくり」パンフレットで考え方を示し、その後、「みちの井戸端会議」等で市民の方々からいただいた御意見を参考に設定しています。</p> <p>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しており、「現況の道路網」、「フルネットワーク（都市計画道路全線整備）」、「目指すべき広域道路網」のケースにおいて、調布市内の平均旅行速度、道路ネットワーク形成によるCO2の削減効果を算出しており、参考資料「技術検討レポート」で公開しています。</p> <p>なお、道路を整備する時の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えています。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>33</p>	<p>● P. 25 消防活動困難区域の解消に資する路線 調布消防署にヒアリングした結果、作成したとのことだが、私が調布消防署に入間町1丁目に限ってヒアリングした結果と食い違っている。何が正しい認識か三者（市、消防署、住民）の間で確認すべきである。 以下は、私が調布消防署に入間町1丁目に限ってヒアリングした結果である。 「入間町1丁目のこの地域に消防活動困難区域はありません。消火栓や防火水槽が50m間隔程度にある。はしご車を除く消防車は車幅2.3～2.5m（小型車は1.9m）で4m道路をどこまでも入っていただけます。駐車車両や樹木が通行を阻害するが、消防車がいけなくなると、ホースを積んだ台車をおろして、ホースを伸ばしていく。入間町1丁目には、消火栓が50～100m間隔である。ホースは、消防車1台に1本20mのものを12～13本（その倍のものも）積んでいる。240m～260mや、480m～520mになる（市は、何を根拠に「消防ホース140m」としたのか示すこと）。水圧を上げればホースは延長できます。通常消防車は10台出動します。などなどである。」</p>	<p>「道路網計画」では、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、震災時に消防自動車を通れる幅員6m以上の道路から140m以上を「消防活動困難区域」として設定しています。なお、「消防化活動困難区域」の設定については、「密集市街地のための集団規定の運用ガイドブック」（国土技術政策総合研究所資料）などを参考に設定しています。調布市内には、「消防活動困難区域」が点在している状況のため、「消防活動困難区域」を解消し、防災性の向上を図ることが重要と考えています。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>34</p>	<p>災害（ネットワークと直接関係しないかもしれないが、） 道路網構築の視点に「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網」「緊急時の避難を支える道路網の構築」に関して：震災・竜巻等による電柱の倒壊への配慮をする。震災の起こる確率も高まっていると言われているほか、温暖化によるためか、毎年竜巻被害が発生している。倒れた電柱、電線類は緊急自動車の通行を妨げることになり、消防、救助、避難活動にも支障きたすことになる。また、倒れた電柱による家屋への二次被害も見られる。電線類の地中化は、災害時に起こる障害の可能性の一を排除することにもなるので、長期的展望のなかに、実現の方策を考慮すべきと思われる。 また、日本は電線類の埋設が世界的にみても相当遅れており、街並みの景観を損なうものとして、昨今取沙汰もされている。親しみのある道路の構築との観点からも配慮が必要ではないか。</p>	<p>道路網構築の視点の「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」については、広域道路網において、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という考え方のもと、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等を抽出しています。また、地区内道路網において、震災等の災害発生時の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が重要という考え方のもと、消防活動困難区域の解消に資する路線等を抽出しています。</p> <p>また、「緊急時の避難を支える道路網の構築」については、地区内道路網において、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、安全な避難路を確保することが重要という考え方のもと、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ています。</p> <p>なお、車道と歩道が分離されており、ある程度の空間が確保されている都市計画道路では基本的には無電柱化を進めていく予定です。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>35</p>	<p>狭い道路の対策について 狭い道路については、一定のエリアの中で迂回できること、地元住民の同意を前提に一方通行にして、自転車や歩行者通行部分の拡張を図るべき。 対面通行を縦横にめぐらすことは、通過交通の抜け道となる恐れが多い。 地元にはわかりやすく、住民以外の利用はしにくい道路網を考えてはどうか。</p>	<p>「道路網計画」では、道路空間の確保だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要と考え、部分的に解決する必要のある課題として、ボトルネックとなっている箇所及び小学校の周辺などで、「機能確保のための総合的取組」を位置付けています。</p> <p>この取組では、部分的な拡張や交通規制の変更（速度規制、ゾーン30の設定等）、既存道路の有効活用（交差点改良、物理的デバイスの設置等）により、機能の確保ができないかなどを検討します。今後、各地域の状況を適切に把握し、早期の課題解決に向けて検討を進めていきます。</p>

<p>目指すべき道路網</p>	<p>36</p> <p>調布市におけるこれからのみちづくり—調布市道路網計画(案)〈技術検討レポート〉5—15に提示されている歩道1.0mは車いす使用者についての幅員の設定です。 近年、調布市においても社会の要せいで保育園・所が増加している。その園庭があっても(無い所も多い)園児の健康・遊びのために外部の公園などに掛けることは、必要不可欠だ。毎日出掛ける際使う、利用される乳幼児用運搬車(四輪車)は通行できるのか疑問だ。現に保育園・保育所で使用している乳幼児用運搬車で実踏して、幅員1.0mの歩道設定について再考ねがいたい。 ガードレールがある現状の歩道について、歩道として1m幅が設定されている所でも、電柱・ミラーが歩道内に設置されている所では、歩道が狭くなっている。 ガードレール付け替えの際は、設計図の運用で歩行者が安心して通行できる。留意して欲しい。</p>	<p>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す。歩道は、有効幅員2.0mを確保することが望ましいと考えていますが、歩道を含む断面構成については、道路整備の具体的な計画・実施段階で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設定します。なお、P18に記載の断面構成については、想定断面としてお示ししているものです。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>37</p> <p>地区内道路網における幅員の考え方は、もっと安全・安心を反映してほしいです。 (1) P18に示されている断面構成は、市民の意見として多い自転車走行空間の安全が十分に反映されていません。幸せにも調布市、武蔵野市、三鷹市内は他地域に比べて、多くの自転車走行空間が確保されています。この断面構成にも自転車走行空間を確保した構成となるよう検討をお願いします。 (2) 同様に、歩行者空間の安全・安心を確保することが最重要課題になりますが、P18に示されている断面構成ケース1の②③は、利用者にとって危険な断面構成です。どちらも歩道と車道の間にブロックがある状況で、歩道1mとなると、歩行者と自転車(車道走行が原則ですが)等がすれ違う際にブロックが障害物となり、自転車等が車道側に転倒する危険性が増します。歩道と車道の高さが平坦な歩行空間であれば、ブロックがなくなるため、危険性は軽減されると思います。 (3) さらに、歩道には路上施設のほかに、電柱や信号の柱、標識など思いつけないものも多くあり、条件によっては通行に支障をきたすことも懸念されます。歩道が2m確保できない場合は、路上施設のブロックや柵がない歩行空間とすることも視野に入れることが必要だと思います。(危険なイメージとして、P18に示されている写真で歩道1.5mもない空間に電柱がありますが、仮に白線部分付近に路上施設のブロック等が整備されていたと想定すると、電柱がある場所ですれ違う際に、誰もが危険を感じる印象を受けると思います。)</p>	<p>P18にお示ししている断面構成については、想定断面としてお示ししているものであり、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。 なお、調布市内の移動は、徒歩や自転車が多く利用されていますが、安全に利用できる空間は十分ではありません。みちの井戸端会議や道路に関するアンケートでは「歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい」や「自転車を安全に利用できるようにしてほしい」という意見を多くいただいています。これは、自転車の走行空間が明確になっていないために、結果として、歩行者や車と自転車利用者が混在している道路利用の現状を示していると考えられます。道路を利用する誰もが安全に快適に通行できるようにするには、自転車利用の環境づくりが必要です。すなわち、自転車が安全に利用できる環境を整えることにより、歩行者や車も、道路を安全に利用出来るようになることと考えられます。 今後、自転車の日常的な移動の安全性及び利便性向上を図るため、高齢者や子どもなど、誰もが安全かつ快適に移動できるような環境づくりを推進していきます。 また、以下の点については、今後も引き続き検討を進めていきます。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>38</p> <p>● P. 17~18 (4)地区内道路網における幅員の考え方 ① 道路網構築の視点(地区内道路網)と想定断面が不整合で、支離滅裂である。徒歩・自転車によるアクセス路線の想定断面⑥の図に自転車走行の図がないのはなぜか? ② 自動車、歩行者だけでなく、自転車を必ず各想定断面に追加すること。また、必要に応じてバスや大型車なども追加すること。一つの計画幅員に複数の想定断面を用意すること。 ③ じっくりとこの考え方が適切か関係住民と具体例で話し合って、検証すべきである。</p>	<p><広域道路網計画> ・広域道路を新規整備する場合には、交通管理者との協議を踏まえ、車道通行を原則とした自転車走行空間の設置を検討する。 ・既存道路において自転車走行空間を設置する場合には、交通管理者との協議を踏まえ、緊急性などを考慮したうえで、順次車道にピクトグラムなどの路面表示を検討する。また、道路の機能や役割に応じて、道路空間の再配分等により自転車走行空間の確保を検討する。 ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルートに指定されている地区では、車道の利用を基本とした整備方針に基づき、整備を進めていく。 <地区内道路網計画> ・地区内道路については、自転車等駐車場の周辺や人が集まる駅前など、道路の機能や役割に応じて、順次車道の左側端へ自転車を誘導するため、ピクトグラムなどの路面表示の設置を検討し、自転車走行空間の明確化に努める。 ・鉄道敷地に沿って計画されている地区内道路では、自転車走行空間の明確化と連続性を創出することとしている。 <自転車利用者のルールやマナーの啓発> ・自転車の安全な走行に関する啓発については、自転車利用者の目につきやすい自転車等駐車場の看板へのポスターの掲示を行うとともに、年2回の交通安全のつどいや自転車安全教室など、交通管理者や交通安全協会と連携して、様々な年代に対応した形で各種啓発活動を実施している。引き続き、交通管理者等と連携をし、自転車の正しいルールやマナーの浸透を図る。 <今後の検討> ・平成28年度からの2か年で、利用実態を把握したうえで、市内の自転車ネットワーク計画について検討を行う予定</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>39</p> <p>● 18ページのケース1~4について、説明会で歩道の幅員を2mとしたのはベビーカーや車いすがすれ違うことができるようにするためであるとお聞きしました。歩道の幅が狭い場所で、車いすが車道を通行しているのを見かけることがあります。歩道の幅員は、やむを得ず道路の片側だけになったとしても、是非2m以上確保していただきたい。</p>	<p>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す。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>40</p> <p>● 18ページの道路の断面構成に関連して、道路の幅員を拡大することなく、低コストで迅速に狭い歩道を解消できるので、既設の生活道路はケース2~4のように片側の歩道だけでも幅員2mにして、整備対象道路を増やしたり、整備のスピードアップを図ってほしい。</p>	<p>なお、P18にお示ししている断面構成については、想定断面としてお示ししているものであり、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。</p>

目指すべき道路網	41	歩行通行帯の確保 狭い路側帯や電柱食み出しにより、歩行通行帯が確保されない狭隘道路に対し最低でも車椅子が通れる歩行通行帯を確保すべきである。（結果として車道幅員が狭くなるので、自動車の速度がセーブされ「ゾーン30」の設定ができるようになります。）	No39・40と同回答
目指すべき道路網	42	また、高齢者が多くなってきているので、歩道の整備をお願いします。 自転車と衝突する場面も見かけます。	
目指すべき道路網	43	● P. 17 (4)地区内道路網における幅員の考え方 この考え方の適用の考え方をつくる必要がある。新たな道路整備はあまり問題ないだろうが、既存の住宅街で拡幅を行う場合は、このような考え方が「理想形」だとしても、それを押し付けるのではなく、関係住民の合意のもとに現実的な解を求めなければならない。	
目指すべき道路網	44	道路断面について 6m道路の断面構成が0.75mの歩行者空間（両側）＋4.5m車道となっているが、0.75mの歩行者空間には電柱・側溝・道路標識・カーブミラーなどの道路施設があって歩行者にとっての障害物になっており、歩行者は車道部分を歩かざるを得ない状況になっている。また、幼い子供を連れた親子、車椅子等の移動補助具を使用されている方にとっても、歩行者空間は不十分である。一方、車道は4.5mの幅員があり、車両優先の道路形態になっているといわざるを得ない。0.75mの中の歩行者空間は、通過車両からの避難スペースでしかない。自動車より、人・自動車への配慮を優先すべきで、車道・歩行者空間の幅員は再考すべきと思われる。（道路網計画の目標の「快適、便利、そして安全な移動空間の確保」に逆行している。） また、6m道路での歩車分離を成立させるのには困難な場合があり、ポンエルフなど歩車共存道路の考え方を取り入れた断面計画も考慮すべきではないかと思われる。もともと、ポンエルフは歩車分離が困難な幅員の市街地居住エリアの道路での歩車共存道路形態を目指したもので、自動車の速度を低速化させる工夫（物理的ディバイス）のほか、道路の延長方向にそっての線的なものは、歩車分離して、車道部分は自動車用のゾーンとの意識をドライバーに起こさせ、スピード出しやすくすることになるため、道路延長方向に連続する線的なものはできないことになっていると聞いている。	
目指すべき道路網	45	「5-（4）地区内道路における幅員の考え方」のなかで、6つの想定断面図が示されていますが、このどれを見ても、歩行者と自転車と自動車の共存を真面目に考えていたものとは思えません。 例えば④の幅員8メートルの道路は、神代高校前の都道の現状とほぼ同じ構成（ただし現状では歩道は段差がある）ですが、その利用状況を日々目の当たりにしている私には幅員8メートル道路で、自動車の対面交通を前提としては、歩行者と自転車と自動車の共存は難しいと思われる。本当に、この3者の共存をはかる気があるのであれば、地区内道路網の場合、幅員8メートルの道路は、自動車を一歩通行とし、残りの幅員で歩行者と自転車の分離を実現するなどの新しい発想が必要だろうと思います。そうした場合には、地区内の自動車の動きを新たにシミュレーションすることも必要でしょうし、今回の「調布市道路計画（案）」の大幅な見直しが必要と思われる。	
目指すべき道路網	46	● 11ページの市民ニーズのアンケート結果で一番多い回答は「歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい」であり、特に生活道路は、車より歩行者の利便性を優先すべきである。具体的には、18ページの断面構成に関連して、歩道に電柱や標識のポールなどを設置する場合であっても、ベビーカーや車いすのために、歩道の幅は常に2m以上を確保するか、確保できないのであれば、センターラインを引かずに、電柱や標識のポールなどを車道に設置するようにしてほしい。また、沿道の住宅などからの車が入り出す箇所の歩道上の傾斜をなくしてほしい。	

<p>目指すべき道路網</p>	<p>47</p>	<p>● P. 17 (4) 地区内道路網における幅員の考え方 表 道路幅員設定の考え方 ① 地域福祉センターへのアクセス路線 地域福祉センターへのアクセス路線を一律に計画幅員8mとすることは過大である。 地域福祉センターの置かれた環境が多様なので、全市の地域福祉センターに一律の計画幅員や想定断面を当ててはべきでない。各地域福祉センター毎に住民協議会を設置して、それぞれにどのような道路が必要か決めることである。 新たに地域福祉センターを建設する場合も需要調査すべきだが、少なくとも入間地域福祉センターについては、現行の4mで満足ではなく、曲がり角の隅切りなど必要な改良はある。しかし、幅員8mは不要である。地域福祉センター利用者の交通手段は、徒歩ないし自転車が多く、ほとんどであり、また、起点は地域福祉センターの周囲360度の地域である。従って、アクセス路線も一本に絞れない。 計画幅員8mの想定断面④の図も誤っている。車両交通量が少なく、譲り合って通行している現状に大きな不満はなく、歩道と車両の双方向通行に拡張しても無駄あるいは、通過車両を呼び込むだけである。また、自転車通行を想定した断面図にすること。交通量は地域福祉センター利用でなく、その位置する環境によって決まる。 ② 地域福祉センターへのアクセス路線以外についても、その根拠を明確にすること。 たとえば、消防活動困難区域の解消に資する路線として、「震災時に消防車が通れる幅員を確保する。」とのことだが、ほとんど全ての4m道路を6m道路にすることにしないか？また、駐車車両があっても通れるように6mということが、説得力のある道路拡張の理由とは思えない。</p>	<p>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、幅員を設定しました。 このうち、道路網構築の視点（地区内道路網）の「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」の「地域福祉センターへのアクセス路線」の道路幅員については、高齢者や地域住民など施設利用者の安全性を確保するため、片側に歩道を設置するという考え方により設定しています。 なお、その他の幅員設定の考え方については、「地区内道路網における幅員の考え方」（P18）に記載のとおりです。 また、「道路網計画」では、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、震災時に消防自動車を通れる幅員6m以上の道路から140m以上を「消防活動困難区域」として設定しています。なお、「消防化活動困難区域」の設定については、「密集市街地のための集団規定の運用ガイドブック」（国土技術政策総合研究所資料）などを参考に設定しています。調布市内には、「消防活動困難区域」が点在している状況のため、「消防活動困難区域」を解消し、防災性の向上を図ることが重要と考えています。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>48</p>	<p>成城通りピンク色は、確かに現状では歩道が不十分、バスのすれ違いが出来ない場所が多い、また救急車が調布市の住民は元より世田谷区の患者さんが多く、救急車も品川ナンバー車が過半数、またパトカーも品川ナンバーが過半数を占めています。従って早急に検討し整備は事業認定を5年以内に、さらに5年間リードタイムを置き着工、整備の事業認定から10年以内に完成を希望します。 当該地区は「長・中期計画で何時整備出来るか」云々より、「現状の問題を抱えている道路がいつまでに整備されるか」が問題にしています。</p>	<p>当該路線は、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員11mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」の「路線バスの走行路線」で抽出されているため、計画幅員は11mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 また、「道路網計画」では効率的・効果的に道路の整備を進めるために、整備の優先度を明示した道路整備プログラムを位置付けています。地区内道路網整備プログラムでは、整備優先度の考え方として「消防活動困難区域の解消に資する路線」及び「都市基盤整備事業の関連路線」に該当する路線を「優先整備路線」として選定していますが、当該路線については、この考え方のもと検討した結果、優先整備路線には選定していません。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>49</p>	<p>野ヶ谷通り（主要市道7号線）について 上記沿線に住んでいます。ミニバスが通行するようになり、道路のラインが変更されてから、車がビュンビュン通ることが多くなり、危険です。バイクや大型車の音もうるさく、小さな子供は家にいてもびくっとしたり、しがみついたりします。今回、幅員7.5mに拡張する計画となっていますが、そんなことをしたら、ますます車が通りやすくなり、交通量も増え、生活道路なのに危なさが増してしまうと思います。東西方向の道路が少なく抜け道とされてしまっているため、まず、東西方向の幹線道路の整備をすると共に、居住者以外の通行を時間を区切って規制して欲しいです。又、道路に面しては住宅がびっしり建っているため、土地の確保もスムーズに進まないと思います。（市内全域に言えますが環境を良く保つには、住居地域の最低敷地面積を定め、細分化してぎゅうぎゅうと家が建つことを防ぐのも同時に必要だと思います。狭い土地の家は道路のために土地を切り取るのは難しいです。） 実際、雨の日に傘をさすと、車とすれちがうのも危なかったりするのですが、それにはまず、電柱を地中化してほしいです。かなりじゃまです。又、ミニバス路線の必要車道幅4.5mというのでも一律に当てはめるのではなく、1時間に1本くらいしか走らないミニバスとすれちがう時の事を考えれば、車道は4.5m未満でも、歩道を広くとるべきだと思います。 又、前回白いラインの工事変更が突然行なわれてびっくりしました。その後、住民の声を聞いて引き直しされましたが、お金がもったいないです。最初から住民の声をちゃんと反映し、ムダのないように進めてほしいです。</p>	<p>野ヶ谷通りは、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員8mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」の「ミニバスの走行路線」で抽出されているため、計画幅員は7.5mで設定しています。なお、ミニバスの走行路線については、計画幅員を6.0m～8.0mとしています。現地の整備状況等を考慮し、当該路線は7.5mで設定しています。 道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 また、車道と歩道が分離されており、ある程度の空間が確保されている都市計画道路では基本的には全て無電柱化を進めていく予定です。</p>

<p>目指すべき道路網</p>	<p>50</p>	<p>野ヶ谷通りの整備について意見をのべます。 7, 5mの拡幅として位置づけられています。以前は8mとしていました。全体的な見直しとミニバスを通しての視点から少し計画内容を変更したように聞いておりますが、拡幅だけが防災上絶対なのかは疑問です。</p> <p>現行の野ヶ谷通りは抜け道化しており、地元の住民からすると危険な通りとの認識が広がっています。更に北野付近での新たな道路開通により東八道路は交通量は断然多くなると予測され、その影響は野ヶ谷通りにも及んできます。生活道路は地元住民の安全性を第一に考え、安全安心な施策の実行を切望します。</p> <p>地域にとって何が安全で利便性の高い公共サービスとなるのか、もっと住民と行政の話し合いを重要に捉えて欲しいと思います。</p> <p>*ミニバスのサイズが起因しての道路幅であるならば、そのミニバスが地域にどの程度必要としているのか、他の代替措置も含めた新たな利便性の確保との視点はないのかを考え、評価する事がなくてはならない。 *地域の街づくりは交通対策、福祉の点も含めた連携と総合的な検討がされるべきだと思います。</p>	<p>No49と同回答</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>51</p>	<p>道路拡幅について 野ヶ谷通りの一部が7.5mに拡幅する案になっている。野ヶ谷通りで計画幅員を7.5mにするのはミニバス路線になっているためと思われる（該当する他の道路網構築の視点では6m）。道路の幅員設定はバスの走行に伴う歩行者の安全性を確保するためとあるが、実際には、速度を落とすとして走るミニバスより、速度を落とさない他の多くの一般車両の方に危険を感じる。（ミニバスダイヤは1時間に1本程度に対し、ピーク時の交通量の多い部分では500台/時の一般車両の通行があった。：野ヶ谷通りを考える会の交通量調査）。通過車両の速度抑制が求められている中、道路を拡幅することは通過する自動車が速度を出しやすくなり、致命的な事故につながりかねない。</p> <p>また、拡幅整備に伴い、現状での域外からの通過のための流入車両と思われる通過台数がさらに増えるとの危惧も拭いされない。</p> <p>さらに、成熟した低層の住宅地において、拡幅部分の用地を獲得する財源、沿道の住宅の建替え・改修を行う負担を考えると、実現の姿が見えない。</p> <p>拡幅して歩行者空間を確保する「+」と、拡幅に伴う「-」・実現の困難さを考えれば、あえて、道路を広げるのではなく、現状の幅員でもよいのかと思われる。 (現状6mであり、案の中では、6.0m~12.0mが計画幅員になっている。また他ミニバス路線では案の中でも6.0mとなっている路線がある。)</p>	
<p>目指すべき道路網</p>	<p>52</p>	<p>●20ページの(6) 目指すべき地区内道路網(案)で、祇園寺通りが幅員6メートルで表示されていますが、以前に「調布市生活道路網整備計画の中で、整備計画幅員10mになっている」と聞いており、現状でも幅員は6メートル以上で、宅地造成した箇所ではそうでない箇所よりも広がっています。18ページでは道路幅6mだと歩道をなくすということになりますが、小学校の通学路であり、また、整備途中の調3・4・11号線の抜け道として使われていることもあり、日中の車の交通量は比較的多いので、歩道は引き続き設置することが必要です。また、28ページの「地区内道路整備プログラム(案)」では整備計画の対象から外されたようですが、道幅を拡幅しなくとも、調3・4・11号線の整備と併せて、片側だけでも歩道を2メートル以上確保する道路として整備することを検討してください。</p>	<p>祇園寺通りは、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員10mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点(地区内道路網)の「緊急時の活動人員の輸送を支える道路網の構築」、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しており、計画幅員は6mで設定しています。 なお、既に6m以上で整備されている区間など、現道がある場所については、新規に道路の拡幅整備は行いませんが、現道はそのまま残ることとなります。</p>
<p>目指すべき道路網</p>	<p>53</p>	<p>●祇園寺通りの整備済みの箇所に植え込みが作られているが、雑草が生い茂って植えた木が見えず、あるいは木がなくなった箇所がある。整備費用に加え維持コストが嵩む割に見栄えもしないので、生活道路の歩道には植え込みを作るべきではないと思います。</p>	

目指すべき道路網	54	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和61年にきまっているとはビックリ ・住宅地に8m道路は必要ない ・NTTにあいている場所があるので考えてほしいです 	<p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「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」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。</p> <p>このうち、「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」の「地域福祉センターへのアクセス路線」に該当するため、「道路網計画（案）」では、計画幅員は8mで設定していましたが、「道路網計画」では、現在の土地利用状況等を考慮し、選定路線及び幅員を一部変更しました。</p> <p>「道路網計画（案）」と同様に、調布3・4・10号線から入間地域福祉センターへのアクセス路を幅員8mで位置付けますが、入間地域福祉センターから南側の路線については、選定する路線を変更するとともに道路網構築の視点「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」のみの該当とし、幅員6mで位置付けます。</p> <p>なお、上記路線については、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6mに位置付けられています。</p>
目指すべき道路網	55	この計画が以前からあったと急に知らされたのでおどろきました生活道路なので良く調査をしながら行ってください	
目指すべき道路網	56	入間町1丁目に計画されている8m道路の計画を知りましたが、やめて頂きたい。渋滞が減っている現在新しい道路は作らないでほしい。先日あった火事では問題なく消火できました。手押しポンプで初期消火できています。ぜひとも、計画を中止して頂きたい。	
目指すべき道路網	57	<p>目指すべき地区内道路網（案）において幅員8mに拡張する計画地上に入間町一丁目が入っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員はやめてほしい。 ・消防、防災の見地から拡張計画なのかもしれないが、他のやり方はないのか。消防車の中がないもの考えるなり、他に検討してほしい。 ・道路としてこの道ができると、成城方面への抜け道として使われるのは目に見えている。学校の通学路として使う道だったが、それで良いのか。 	
目指すべき道路網	58	<p>早速申し上げますのでよろしく申し上げます。</p> <p>本計画となる道路境界について、以前、市の職員の立会でNTTや私などの境界の立合を実施しました。</p> <p>道路が広くなること（ある程度）については誰も反対しないと存じます。</p> <p>立合が済んで私は所要の用地を市に寄付をしました。</p> <p>しかし、NTTは立合済の境界にコンクリート基礎を施工して、その内側に境界植樹をして現在に致っています。</p> <p>私は市の要請どおり用地を提供しましたが、NTTには市からの要請がなかったのだろうか不信感が募るばかりです。函面で見ると小住宅の並ぶところを8m巾員の道路を通すことは大変なことと思います。</p> <p>境界がNTTと接している箇所はNTTにご協力を頂いての進捗を期待しています。</p>	
目指すべき道路網	59	<p>家の前の道路が8mに拡張されるのは反対です！私は「ぜんそく患者」です。家の前の道路の交通量が増えるとぜんそくが悪化します！家の土地も減って生活がやりにくくなります。入間町地域センターへのアクセスに便利という名目なら皆様は今でも普通にうちの前を利用されています。緑が多く、静かな地域を皆様が散歩やジョギングを楽しんでいます。</p> <p>絶対反対！やめて下さい！絶対反対！やめて下さい！</p>	
目指すべき道路網	60	<p>当地区のNTT研修センターグラウンドに、中高一環学校が開校する事が決まり、平成28年着工、同開校が平成30年となっています。またお隣に特別養護老人ホームが設立予定、その他福祉関係施設も予定されています。</p> <p>当然当該施設へのアクセス道路が必要です、今回の「調布市道路網計画」から見ると6m～8mの幅員が必要です、また本件は数年以内に確保しなければと考えています、当然市側もお考えの事と思います。</p> <p>従って本件に合わせ、今回の調布市道路網計画を検討したらと考えます。</p>	

目指すべき道路網	61	小生の考え方は まず第一段階として、調3・4・17号道路の途中からNTT研修センター裏門まで間を整備する。 第2段階でNTT研修センター東側道路を拡幅、曲線は直線にし、大規模災害の時「はしご車」等がNTTの災害対策にも活用出来るようにする。	No54・55・56・57・58・59・60と同回答
目指すべき道路網	62	すでに4m道路がある静かな住宅街の中に、このような8m道路計画は全く不要と考えます。	
目指すべき道路網	63	目指すべき地区内道路網(案)の入間町8m道路(調3・4・10と成城富士見橋通りの間)の拡幅をやめる。	
目指すべき道路網	64	<入間町1丁目の自宅前の生活道路を4m→8mにする計画案に対して> 以下の理由で道路拡張案に反対する。 ・現行道路で消防車は通行可能であり、入間原公園と公園付近の道路にある散水栓、消火栓を使い、消火活動に支障はないと考える。また大型の消防車が必要なほど大きい建物は付近にない。 ・(計画理由に「地域センターへのアクセスを考えて・・・」とあるが) 普段入間地域福祉センターを利用する人は、極めて限られているので道路が必要な理由にあたらぬ。緊急時も現在の道路で充分機能すると考える。 ・道路が広くなることにより、車の通行量が増え、現在の静かな環境が破壊され、安全な暮らしがおびやかされる。	
目指すべき道路網	65	調布市道路網計画(案)のうち、調布市入間町1丁目25番付近の生活道路を道幅8mに拡幅する計画に対して、以下のとおり意見を提出しますので、検討方よろしくお願い致します。 なお、本計画については、平成28年1月22日(金)に、入間地域福祉センターで開催された「みちの井戸端会議(個別説明)」において、調布市都市整備部街づくり事業課より、説明をうけたもの。 [意見] 1. 現行の道路幅でも、火災時等における消防車の通行は十分可能であり、入間原公園内の散水栓、及び入間原公園隣接の道路下の消火栓を用いて、消火活動を行うことに全く支障がないため、本計画案は必要ないと考えます。 2. 道路幅が現状よりも拡幅されると、車両通行量の増加が予想され、静かな生活環境が破壊されるときも、交通事故の発生可能性が高まることで、安全安心かつ平穏な日々の暮らしが脅かされる恐れがあることから、本計画案は廃案が妥当と考えます。 上記2点により、本計画について反対の意見を提出いたします。	
目指すべき道路網	66	キチンとした計画でも、なんじゅう年も時間がたつと、無計画と同じです。 田畑だった場所も道ができ、家が建ち、人々の生活ができます。家は少なからず、人々の財産です。その財産をどんな権力も奪うことはできません。 十分に道路として機能をはたし、消防車も通る道をなぜわざわざ8m道路に拡長して個人の財産をうばいとるのか、そんなことをして良いはずがない。 道が4mでせまいなら、一方通行道路にすれば良い。調布市入間町1-25地区の道路拡張はできることなら止りやめてほしい。 必要なら、NTTの草むらさを道路拡張の為に買収すれば、一般の人々の財産をうばわないと思います。 畑としてまったく機能していない土地を道路として一番の候補地にすべきです。	
目指すべき道路網	67	● 入間町1丁目内の地区内道路(幅員8m)を削除すること	
目指すべき道路網	68	● P. 20 入間町1丁目内の地区内道路(幅員8m)を削除すること 地域福祉センターへのアクセス路線及び消防活動困難区域の解消に資する路線とのことだが、全く不要である。机上の空論をもとに導き出した結果で、地域住民からすれば非常識以外の何物でもない。必要性がないばかりか、多くの住宅が立退きやセットバックを強いられ、街こわし、道路公害、抜け道になる。 調布消防署にヒアリングした結果は、「入間町1丁目のこの地域に消防活動困難区域はありません。」である。	

目指すべき道路網	69	<p>【パブリックコメントの背景】 私どもの家の前の道路が、東京都の道路として8mに拡幅される対象になっていることを「国分寺崖線の緑を守り、調布3・4・10号線を考える会」の自宅への投げ込みパンフレットで初めて知りました。2016年1月30日(土)に人間地域福祉センターで調布市様との協議の場がある事を知り家内と共に参加いたしました。 調布市様は質問に対し逃げることなく、答えられる部分はしっかり回答をされていました。しかしながら、現段階では不明な点も多く、特に私どもの前の道路は都道になるということなので必ずしも我々が満足する回答はいただけませんでした。 ○どのように拡幅されるのか(自分たちの所有地のどこが収用の対象になるのか等) ○これによりどのような環境変化が発生するのか ○自分の所有地が収用の対象になったときの補償額、もしも自宅を売却する時にどのような注意が必要なのか等分からないことも多くありました。</p> <p>拡幅される道路際に住む、我々にとっては寝耳に水の感覚であり、これが本当に現実かとも疑いました。曖昧な点が多い中、2月10日がパブリックコメントの期日であるのも少し戸惑っています。</p>	No54・55・56・57・58・59・60と同回答
目指すべき道路網	70	<p>○自宅周辺は緑も多く、とても静かな環境でした。道路拡幅でどの程度環境が乱されるのか、やはり知りたいと思います。引き続き静かな環境を望みます。 ○また何らかの開発計画が周辺であるのかも知りたいと思います。</p>	
目指すべき道路網	71	<p>さて、若葉町地区「実篤記念館から人間歩道橋まで」の間の道路を8mに拡張する件について、現在6m道路になっている箇所に居住しておりますが、8mへの拡張は不要と考えます。若葉小学校PTAからの危険であるから、道路の整備をして欲しいという要望に基づき行うとの話を伺っておりますが、極端に狭くなっている箇所や、歩道が整備されていない箇所は危険箇所と言えますが保護者の立場から言わせていただければ、8m道路にして車の通行量が増えることの方が危険であると認識しております。</p> <p>従って、若葉町地区「実篤記念館から人間歩道橋まで」の間の道路を8mに拡幅する件は反対させていただきますのでよろしくお願いいたします。</p>	<p>当該路線は、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6～7mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点(地区内道路網)の「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」、 「緊急時の避難を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「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」の「小学校へのアクセス路線」で抽出されているため、計画幅員は8mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 当該路線については、小学校の通学路において、子どもを危険から守るため、歩行者と車両の歩車分離等を図り、歩行者空間を確保することにより、安全な歩行者空間を確保することが重要と考えております。 なお、「道路網計画」では、道路空間の確保だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要と考え、部分的に解決する必要がある課題として、ボトルネックとなっている箇所及び小学校の周辺などで、「機能確保のための総合的取組」を位置付けています。小学校の周辺については、合計5箇所を選定しており、その1箇所として若葉小周辺を位置付けています。 この取組では、部分的な拡幅や交通規制の変更(速度規制、ゾーン30の設定等)、既存道路の有効活用(交差点改良、物理的デバイスの設置等)により、機能の確保ができないかなどを検討します。今後、各地域の状況を適切に把握し、早期の課題解決に向けて検討を進めていきます。</p>
目指すべき道路網	72	<p>特に若葉小と四中の間の道路拡幅による交通量の増加、スピードアップは児童生徒の往来と学習環境にとって、危険要因となることが懸念される</p>	
目指すべき道路網	73	<p>●目指すべき地区内道路網(案)の若葉町8m道路(調3・4・10と調3・4・17の間)の拡幅をやめる。</p>	
目指すべき道路網	74	<p>拡幅される理由が通学路のためと聞きましたが、それは本当ですか!?それなら、全く無意味な計画だとも思います。なぜなら、通学路として使っている児童がごく僅かではないからです。若葉小学校に通う生徒は実篤公園から南側は数件で実篤公園から北側は滝坂小学校に通うためです。中学生に関しても、同様です。滝坂小学校から第四中学校に通うには、この道路はあまり使われず、多くは、ドングリ坂と呼ばれている坂に繋がる道を多く通ります。この計画実施されたとしても、その頃には何人がここを通学するのでしょうか。 調布市は、なにを持ってこの計画を発案したのか教えてください。</p>	
目指すべき道路網	75	<p>「調布市道路網計画(案)」への意見 この度は「調布道路網計画(案)※」について意見を述べる機会を作ってくださいありがとうございます。※以下「計画案」と記す 計画案に掲げられた道路に面して自宅があります。 早速ですが、計画案に反対です。 反対理由は以下の通りです(他NO.25・27・76・77・173・179)。 必要のない拡幅整備 自宅前の道路は既に十分な道幅があり、緊急車両も十分通行でき何の不自由も感じていません。 そのような道路を税金をかけてまで拡幅する必要はないです。まっ先に手をつける道路ではなく、まっ先に候補からはずすべき道です。 計画道路の整備完了後道幅6mの箇所が一箇所でもあるのならそれにつながる道路の道幅も6mあれば十分です。 品川道路の完成後計画案を推進するのであればまだ理解できますが品川道路の完成前に推進するのは順不同です。</p>	

目指すべき道路網	76	町並みを壊す計画案 自宅前の道路の両側に建てられた家は同じ施行会社で長い年月をかけよく考えた開放的な雰囲気の良い町並みです。それを敢えて壊す必要はないです。	No71・72・73・74・75と同回答
目指すべき道路網	77	歩行者の安全が確保されない。 自宅前の道路は近くの高齢者用施設の利用者・近くの保育園の園児・周辺住民のお散歩ルートとなっています。 諸外国に比べ日本は車のドライバーさんの歩行者優先意識が低く、道路が広いとスピードを上げる可能性が高いです。 上記の方々の交通事故発生の確立が高くなります。 また道幅を広げるとかえって危険です。 広げたとしてもその道路につながる道の幅は狭いままなので急にスピード上げたりスピードを落とさなかったりと危険が増大します。 計画案に記されている“生活道路の定義”（歩行者などの交通を重視・歩行者などの安全性の確保）から外れます。	
目指すべき道路網	78	調布若葉小学校第四中学から品川通りの延伸部分につながる生活道路の幅を8mにする計画についての意見です。 若葉町1ー7あたりの道は、昔狭い道でしたが沢山の住宅が出来綺麗に整備され今では歩道を入れると7m強の幅の道になっています。救急車や消防車にも十分な道幅です。こんな所に私達の無駄な税金を使うのではなく、今あるこの道を上手に使うことを考えて下さい。 このあたりの住民は、3・4・10号線、入間川洪水の恐れ、ゲリラ豪雨による地下水の問題等沢山問題を抱えています。それに今度は、皆さんが知らない間に8mの線を引きました。今度は、セットバックの問題を突きつけて来ました。 もう少し住民に寄り添って頂けないでしょうか？地図の上だけで線を引かれても、そこで生活をして生きています。	
目指すべき道路網	79	調布市道路網計画（案）については、近所の方からうかがうまでこのような話が出ていた事を知らず、驚いています。 計画が実行されれば、我が家も含めてご近所の方々の玄関と駐車場が1メートル以上セットバックされる可能性があります。 車を持って維持するために現在の家を購入したのですが、駐車場が削られれば、車が置けなくなってしまい、土地の価値も下がります。 また我が家の前は小学校と中学校の通学路です。 今でもスピードを出して飛ばす車がいる危険なのですが、道路が広くなればさらに飛ばす車が増えることも心配しています。 一番影響のある住民がこの計画について説明がないまま計画が進むことには賛成できかねます。	

目指すべき道路網	80	<p>標記の「調布市道路網計画（案）への意見」について意見を述べさせていただきます。</p> <p>第4中学校と若葉小学校の間を通過している4m程度の道路幅を8m道路幅にする計画を策定されている様ですが、声を大にして反対させていただきます。</p> <p>私の家は道路幅拡張の対象となる道路に面しており、当然ながら賛成することはできません。</p> <p>この拡張によって、閑静な住宅街が騒音、振動、大気汚染などの悪影響が出るだけでなく、交通事故が増加する事も懸念され、住環境や資産価値まで大きく下がるものと予想されます。従いまして、この道路の拡張計画について中止を強く要請します。</p>	<p>当該路線は、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6～7mに位置付けられています。</p> <p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「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」、「緊急時の避難を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「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」の「小学校へのアクセス路線」で抽出されているため、計画幅員は8mで設定されています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。</p> <p>なお、道路を整備する時の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えております。</p>
目指すべき道路網	81	<p>例えば、若葉小学校横の道路の幅員を広げると、車の流入が増え尚且つ、車のスピードが上がる。生活道路での環境、安全を道路計画のみで解決しようとする事は反対。</p>	
目指すべき道路網	82	<p><生活道路 入間町・若葉町の拡幅等の計画について></p> <p>1) 市の説明では、4mから8mへの拡幅は主に歩道の確保のためであり、車道の幅はそれほど変わらないということだが、車道のみで4.5m幅を確保するという事は、結局その分、車は歩行者を気にすることなくスピードを上げて走行できることになる。沿線住民の住環境は著しく損なわれる恐れがあり、騒音、大気汚染、振動などが憂慮される。</p>	<p>入間町の地区内道路は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（地区内道路網）の「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」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。</p> <p>このうち、「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」の「地域福祉センターへのアクセス路線」に該当するため、「道路網計画（案）」では、計画幅員は8mで設定していましたが、「道路網計画」では、現在の土地利用状況等を考慮し、選定路線及び幅員を一部変更しました。</p> <p>「道路網計画」では、「道路網計画（案）」と同様に、調布3・4・10号線から入間地域福祉センターへのアクセス路を幅員8mで位置付けますが、入間地域福祉センターから南側の路線については、選定する路線を変更するとともに道路網構築の視点「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」のみの該当とし、幅員6mで位置付けます。</p> <p>なお、上記路線については、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6mに位置付けられています。</p> <p>若葉町の地区内道路は、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6～7mに位置付けられています。</p> <p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「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」、「緊急時の避難を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「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」の「小学校へのアクセス路線」に該当するため、計画幅員は8mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。</p> <p>なお、道路を整備する時の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えております。</p>
目指すべき道路網	83	<p>●目指すべき地区内道路網（案）の若葉町6m道路（調3・4・10と都道118）の拡幅をやめる。</p>	<p>当該路線は、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員6mに位置付けられています。</p> <p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（地区内道路網）の「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「消防活動困難区域を解消する路線」に該当するため、計画幅員6mの路線として位置付けています。</p>
目指すべき道路網	84	<p>市は、先月の協議は若葉町の住民に周知されていなかったことを踏まえて、再度協議をすべきだと考えます。</p>	<p>平成28年1月30日（土）に開催されました、「国分寺産線の緑を守り、調布3・4・10号線を考える会」との協議については、同会が主催し、調布市が説明に伺った会であるため、市から住民の皆さんに周知しておりません。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

6 道路整備プログラム

案	No	御意見等の概要	市の考え方
道路整備プログラム	85	<p>計画検討路線は、検討結果によって、廃止も含めた内容にすべきと考えます。</p> <p>計画検討路線については、検討した結果、他の生活道路に代替できる場合等、都市計画道路として廃止することも考えられます。P8やP29に示されている図にも廃止を含めた内容にすべきと考えます。</p>	<p>「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線等々を選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p>
道路整備プログラム	86	<p>計画検討路線について</p> <p>計画検討路線となった路線（区間）についての「検討」は、その路線の必要性についても検討の対象とし、その路線の環境負荷などマイナス面についても具体的に検討し、計画廃止の可能性を排除せず、これらの検討を形式的ではない市民参加のもとで、十分に時間をかけて行うことが不可欠です。</p> <p>より具体的には、調布市道路網計画（案）に次（NO.87）のように記載することを求めます。</p>	<p>「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。このため、「必要性を含めて改めて検証し」という文章は「計画検討路線」の説明に記述する内容ではないと考えます。</p> <p>また、「計画検討路線」選定に当たっては、「既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線」を検討の考え方のひとつとしていますが、当項目は都市計画道路と並行する既存道路の機能の向上を図ることで当該道路が都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性がある路線を選定することとしたものです。</p>
道路整備プログラム	87	<p>（p.24の記述の改訂案）</p> <p>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を計画検討路線として位置付けます。計画検討路線には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、【必要性を含めて改めて検証し】既存道路【や他の都市計画道路】への振り替えを検討する路線等を選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに【地域の状況・課題に即した具体的な】道路整備の実現に向けて検討を進めていきます。【この検討には、地域住民をはじめ市民が参加して、検討結果について合意が得られなければ、事業化には進まないこととします。住民・市民の参加の仕組みについては、初年度に市民の意見を踏まえて検討します。計画検討路線については、検討結果によって、他路線への振り替えや計画の廃止もあり得ます。】</p> <p>注：原案でも「既存道路への振り替えを検討する」ことを想定しているのだから、必要性の再検証や検討結果による都市計画廃止がありうることは、論理的に推論できる、その点をより明瞭にするために上記の加筆を求めているのであり、案以上のことを要求しているではありません。</p> <p>ただし、市民参加について案で全く触れていないのは、まことに不当です。調布市道路網計画策定過程で「市民参加」を標榜してきたのですから、これからの「検討」プロセスにこそ市民の存在がより重要です。</p> <p>また、住民との合意形成については、第3次事業化計画で優先整備路線であった調布3・4・10号線に関する住民との協議において、市幹部が「合意がなければ事業化しない」との主旨の発言をなさってきた経緯があり、それを踏まえれば、また今回設定する「計画検討路線」では尚更のこと、合意形成を事業化へ進む前にクリアすべき条件として設定するのは当然です。</p> <p>（p.29の記述の改定案）</p> <p>「計画検討路線」については、今後、地域の【具体的な】状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、【市民参加のもとで地域の合意を得るべく】実現に向けた検討を進めていきます。【計画検討の結果、事業化検討に進む路線がある一方で、他路線への振り替えや計画の廃止にいたる路線がある可能性があります。】</p> <p>注：案の「実現に向けた検討を進める」は「計画検討路線」の検討をあくまで地域の実情と課題を踏まえて予断なく進める上で、不適切な表現だと思います。なお、p.24には「事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線」との記述が案にあり、「事業化を見据えて」は予断を含んでいますが、これは次の文の「既存道路への振り替えを検討する路線」と並記したものですから、論理的に許容されると判断しました。</p> <p>注：取消線部分は削除すべき箇所 【 】内は加筆すべき箇所</p>	<p>また、「計画検討路線」については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。</p> <p>第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等（変更等が必要な場合）を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。</p> <p>なお、市民参加のやり方等については、第一段階の「計画検討」の中で検討する予定です。</p>

<p>目指すべき道路網</p>	<p>88</p>	<p>調布市道路網計画(案)が公表されました。 私はつつじヶ丘駅北側に住んでおります。 現在つつじヶ丘駅北口は、甲州街道で途切れ、クランク状で神代植物園通りに入ります。 車、バス、トラックが、このクランクを走行すれば、渋滞を招いているのが現状です。渋滞なら回避も有りますが、人や自転車などは、危険の上ない状態です。 特に子供にとっては、いつ事故が起きてもおかしくない状態です。 つつじヶ丘駅北口から甲州街道を横切る道路は出来ないものなのでしょうか？ 突き当たりには、曹洞宗 金龍寺があります。 簡単な問題ではありませんが、計画(案)として取り上げていただけると有難いです。</p>	<p>神代植物園通りは、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員10～11mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点(地区内道路網)の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」(一部区間)、「緊急時の避難を支える道路網の構築」(一部区間)、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」の「路線バスの走行路線」で抽出されているため、計画幅員は12mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 また、「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>89</p>	<p>居住地に隣接する計画道路について 駅への主要な通り道になっており、人通りもけっこうありますが、バス路線にもなっておりバスの往来があったり、大きなミキサー車が通るなどもあります。 しかし、道路が狭く、歩道をすれ違う際にも止まって車をやり過ごすなどが必要です。 ペーパークーパーを押して駅に向かう際などは、電柱が邪魔になり、歩道側をすり抜けることが難しく、車がすべて信号で停止するまで待たなければならない場所もあります。 保育園に通わせていますが、他のお母さん方からも「通るのに危ないし、時間に遅れる」との声が多く聞かれます。 今は大人が配慮するとしても、今後、子どもを学区の滝城小学校へ通わせるにはこの道路を使わざるえなく、大きなトラックなどが通る道を、小さい子どもが1人で安全に歩けるか今から心配です。 夫婦では、大回りさせることも検討しています。 については、早期にこの計画道路の整備を行って欲しいと希望します。 道路の拡張は難しいとしても、電柱を地下化する、歩道に柵をつける、横に抜け道を作るなど、小さい子どもが安全快適に歩けるようにしてほしいと思います。 どうぞよろしくお願ひいたします。</p>	<p>神代植物園通りについては、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路となっているとともに、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者等の安全性が確保されていない状況です。 このようなことから、神代植物園通りと並行する都市計画道路(3路線：調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線)を「計画検討路線」として位置付けるとともに、神代植物園通りについても、「計画検討路線」と合わせて今後検討する路線とし、当該路線の機能の向上を図ることにより、並行する都市計画道路の機能代替の可能性について検討していくこととしており、その方法について決定したものではありません。 なお、「計画検討路線」については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。 第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等(変更等が必要な場合)を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>90</p>	<p>計画検討路線である調布3・4・15号線は、地区内道路として位置づけを見直し、児童の安全を十分に配慮した生活道路となることを視野に入れ、検討をお願いします。 (1)当該路線は、P14に示されている、「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」の(地区内道路)の内容に完全合致しており、かつ、P26に示す小学校周辺では、早急に児童の安全対策を実施することが明確になっています。 このことから、小学校に面して広域道路網(都市計画道路)を整備することは、児童への危険性が増すことにもつながるため、地区内道路や生活道路としての位置づけとして整備することが適当であると判断できます。 (2)当該路線は、北ノ台小学校と深大寺地域福祉センターにかかると都市計画決定されています。もし、計画検討する中で、都市計画道路として必要性が明確になるのであれば、子供の学習の場と地域の憩いの場が都市計画道路によって縮小することは回避していただき、都市計画変更の中で道路線形を南側に寄せ、広大な都市計画公園と重ねる(もしくは、都市計画公園を縮小する)ことも視野に入れ、安全対策を十分に施した整備となるようお願ひいたします。 (3)当該路線の代替えとして、並走している「神代植物園通り」が考えられます。「神代植物園通り」は、現状で都市計画道路の持つ機能を十分に備えている路線だと想定できます。今後、計画検討路線として検討する中で、並走している「神代植物園通り」で十分に満足できるのであれば、都市計画道路と地区内道路の位置づけ(役割)が逆転し、当該路線が都市計画道路としての必要性もなくなると考えます。以上</p>	<p>神代植物園通りについては、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員10～11mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点(地区内道路網)の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」(一部区間)、「緊急時の避難を支える道路網の構築」(一部区間)、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」の「路線バスの走行路線」で抽出されているため、計画幅員は12mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 また、「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>91</p>	<p>「神代植物園通り」の12m幅員には絶対に反対です。 「神代植物園通り」はラッシュ時は開かない京王電鉄の一方通行の踏切に通じ「品川通り」まで通じておりません。「調布3・4・9号線」は京王電鉄ガード下を通り、「品川通り」まで通じており、大変に便利です。 したがって当初より、良く考えて計画された甲州街道北側の「調布3・4・9号線」(都市計画道路)の整備を早期実現することが、一番の解決方法であります。 「神代植物園通り」を拡幅しても甲州街道から北側300mの交通渋滞は解消されず、拡幅によって車輦が殺到し、ますます渋滞が激しくなることは明らかであります。</p>	<p>神代植物園通りについては、昭和61年に策定した「調布市生活道路網整備計画」において、計画幅員10～11mに位置付けられています。 「道路網計画」においては、道路網構築の視点(地区内道路網)の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」(一部区間)、「緊急時の避難を支える道路網の構築」(一部区間)、「住みやすいまちを形成する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」の「路線バスの走行路線」で抽出されているため、計画幅員は12mで設定しています。なお、道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定しています。 また、「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p>

道路整備プログラム	92	<p>☆神代植物公園通りの12m拡幅に反対致します。</p> <p>当初から計画されている品川通りからガード下（京王線）を越えて、神代植物公園に通じる「調布3・4・9号線」により地域の移動をスムーズにする計画を途中まで作って中途半端な形でやめて、他の道を作るのは、将来形として残り、道路行政の汚点として、永く残っていくと思います。</p> <p>神代植物公園通りを12m幅に拡幅して、京王線から品川通りに抜ける道を作らないのであれば甲州街道入口の交通渋滞は更に悪化し、問題になると思われます。</p>	No88・89・90・91と同回答
道路整備プログラム	93	<p>調布道路網計画、神代植物園通り12m拡幅には、絶対に反対です。</p> <p>1. 以前より進められていた「調布3・4・9号線」は、甲州街道から京王線高架下を通り、すでに品川通りまで通じています。</p> <p>このまま進めて直進にして、深大寺までスムーズに通じる利便性の高い有意義な道路となります。</p> <p>2020年の東京オリンピックの際には、味の素スタジアムを中心に市内を廻る道路としても活用される事となります。よって現在工事の進んでいる調布3・4・9号線を完成させる事が理に適っていることとあります。</p> <p>2. 神代植物園通りは、甲州街道まで、その先は一方通行で京王線の踏切は、開かずの踏切、そしてその先品川通りまで繋げる計画さえありません。</p> <p>あまりにも現実的でなく、意味の無い事は、明らかであります。又、植物園通りには、保育所や老人ホームもあり、そのような施設が移転や廃業となれば、利用客も大変困ると事となります。</p> <p>依って、植物園通りの拡幅計画は絶対に反対です。</p> <p>今迄進められていた「調布3・4・9号線」の完成を希望します。</p>	
道路整備プログラム	94	<p>調布道路網計画</p> <p>神代植物園通りの拡幅工事には、絶対反対です。</p> <p>以前より進められ着手している「調布3・4・9号線」は、甲州街道より京王線高架下を通り、直進に品川通りまで通っています。このまま深大寺まで計画通りに拡幅工事が進んだら、市内の導線として有意義な道路となると思いますが。</p> <p>一方、神代植物公園通りは甲州街道までの道路であり、京王線までは時間帯により進入禁止、踏切は開かずの踏切、その先は道幅も狭い住宅街となっています。</p> <p>甲州街道と深大寺までを繋ぐのみの道路の拡幅は上記の「調布3・4・9号線」と比べて利便性も低く意味の薄いものと思えます。よって計画の進められていた「調布3・4・9号線」を完成させて頂きたくお願い致します。</p>	
道路整備プログラム	95	<p>現在、道路沿いに住んでいますが、バス通りが拡張されると、車両などがスピードを出しやすくなり、急カーブのところ、曲がりきれなかつたりなどとして、事故が多発する可能性が考えられます。</p> <p>それとも歩道を作るために拡張されるのでしょうか？</p> <p>拡張を検討された際の目的を教えてください。</p>	
道路整備プログラム	96	<p>「神代植物公園通り」の12メートル拡幅計画には絶対に反対です。この計画を即時、廃止し、「調布市道路網計画」から外してください。「甲州街道」以南には、京王線の踏切があるため、「品川通り」や「松原通り」へと抜けることはできません。12メートル拡幅の場合、「甲州街道」と「甲州街道」以北の「神代植物公園通り」の渋滞を悪化させますし、まわりの細い生活道路へと迂回する車が増えますので、迷惑です。</p> <p>「調布3・4・9号線」を一刻も早く完成するのが、「調布市道路網計画」として、ふさわしいです。「調布3・4・9号線」は京王線の高架下を通るため、「三鷹通り」、「原山通り」から、「品川通り」、「松原通り」へと直線に抜けられます。また、「甲州街道」や「神代植物公園通り」など周辺的生活道路への負担が減り、良い計画です。現行の「調布3・4・9号線」の計画を推進し、「神代植物公園通り」の12メートル拡幅計画は廃止してください。</p> <p>「神代植物公園通り」12メートル拡幅計画は、新たな問題を増やしこそすれ、今ある問題の解決にはなりません。「調布3・4・9号線」を推進することとし、「神代植物公園通り」の12メートル拡幅計画は「調布市道路網計画」から絶対に外して下さい。</p>	

道路整備プログラム	97	<p>今回「※広域道路と合わせて、今後検討する路線（神代植物公園通り）」とされた対象地域の道路沿いのマンションの理事長を務めています。</p> <p>今回の対象決定が「急ぎょ・強引に」されたことに驚き、憤っております。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 対象に決定された理由が知りたい。 2. 何年度に施行される計画なのか知りたい（明確に言えない場合、10年単位でも良い） 3. 優先整備路線「調布3・4・9号線」との相関する計画なのか知りたい。 <p>というのが質問です。その返答内容によっては、マンション住民だけでなく、地域住民、地域団体を巻き込んだ大掛かりな反対運動に発展する可能性があることを宣言しておきます。</p> <p>この意見を無視する形で、パブリックコメントを集めるだけ集め既住する市民を無視する進捗をかけた場合、調布市民としてすべき行動をとるつもりです。必ず、文書による説明をお願いします。</p> <p>住民を無視した市政運営は許されるものではありません。</p>	No88・89・90・91と同回答
道路整備プログラム	98	<p>これからのみちづくりの2OP</p> <p>※印の所はいつごろの計画か？</p> <p>小学生の通学路に車台数ふえる？</p>	
道路整備プログラム	99	<p>「神代植物公園通り」の12m拡幅には絶対に反対です。</p> <p>「神代植物公園通り」はラッシュ時は開かない京王電鉄の一方通行の踏切りに通じ「品川通り」まで通じておりません。「調布3・4・9号線」は京王電鉄ガード下を通り「品川通り」まで通じており、大変に便利です。</p> <p>したがって当初より、良く考えて計画された甲州街道北側の「調布3・4・9号線」（都市計画道路）の整備を早期実現することが、一番の解決方法であります。</p> <p>「神代植物公園通り」を拡幅しても甲州街道から北側300mの交通渋滞は解決されず、拡幅によって車輦が殺到し、ますます渋滞が激しくなることは明らかであります。</p>	
道路整備プログラム	100	<p>調布市道路網計画（案）P28※広域道路網と合わせて今後検討する路線について</p> <p>「神代植物公園通り」を都市計画道路「調布3・4・9号線」の機能代替として12m拡幅する計画案が協議されていますが、このような無謀な案は絶対反対です。</p> <p>近隣住民の100%が発耳で全員驚きました。</p> <p>説明するまでもなく、公園通りは甲州街道以南には踏み切りがあり、品川通には通じていません。拡幅すれば、交通量が増え、渋滞が一層ひどくなることは自明です。</p> <p>更に交差点は、甲州街道の渋滞ネックにもなっています。現状解決にならないばかりか時代に逆行する無意味な計画に税金を投入する理由が分かりません。</p> <p>現在の劣悪な状況を招いた原因は、都市計画道路「調布3・4・9号線」の整備を何十年と放置してきた事にあります。54年前に調布市計画道路に決定され、20年前には、今日を想定し、バスを生活道路から幹線道路に移すという本来あるべき計画であったと聞いています。近隣住民の100%が計画道路と認知してきた「3・4・9号線」の整備を今こそ機をとらえて実現すべきです。</p> <p>既に甲州街道以南は整備済みです（ガード下除く）周辺地域も着々と整備が進み、松原通りにもつながり、ようやく始まるものと誰もが思っています。</p> <p>一段と利便性が良くなり、都市計画との一体性、整合性を考えれば将来最も必要とされる道路です。</p> <p>再び問題を先送りするような、まやかし道路を作ることが、調布市の目指すべき都市計画のマスタープランになり得るのでしょうか。他地域との差は広がる一方です。この案を廃案とし、将来を見据えて、早急に「調布3・4・9号線」の整備を優先的に進めることが最善の道です。</p>	
道路整備プログラム	101	<p>神代植物公園通りの12m拡幅には、絶対反対です。</p> <p>「調布市道路網計画」から外しこの計画を即廃止して下さい。なんの為に拡幅するのかわかりません。甲州街道の信号先は、商店街、踏切があり、拡幅しても基本的には、現状は変わりません。ますます迂回する車が多くなり、危険な道路が増えるだけです。カーブの多い道路を拡幅するより、市民の事を考えたら、当初計画の「調布3・4・9号線」を中途半端な道路にしないで、「市の道路網計画」の「基本理念2」「目標の活性化」を実現し、周辺の生活道路への負担を減らす為に、最優先で、早急に完成させて下さい。</p>	

道路整備プログラム	102	<p>計画案について</p> <p>1) 宮の上交差点から、エストハイムの前を通りつつじが丘交差点に通じる「神代植物公園通り」の12メートルの拡幅工事には絶対反対です。この通りは狭く、交通安全上問題のあることは確かです。しかしこれは今まで何も手を打って来なかった市政にも一因があります。7年ほど前、調布市第1消防分団前の土地(現 陽光出版保有)13メートルを市が買い上げて、「西つつじが丘1丁目」と「西つつじヶ丘2丁目」を東西に繋ぐ道路を作り、安全と便宜向上を図るべきだと私は市に提案しましたが、予算がないとの理由で蹴されました。この植物公園通りは次の案の実施と共に、ミキサー車の乗り入れ制限、一方通行化で安全を図るべきです。</p> <p>2) 現実的な案としては</p> <p>①「宮の上交差点」から南下し「柴崎2丁目交差点」(「業務スーパー」角)、「柴崎1丁目交差点」を通り「菊野台交番」(西つつじヶ丘3丁目交差点)に通じる道路を拡幅すべきです。この通りに沿った堅固な建物は少なく費用・手続き的にも優位です。ミキサー車はここを通るようすべきです。</p> <p>②同時に、「宮の上交差点」から「柴崎2丁目交差点」、厳島神社の北側を通り、「小林園芸」の用地を横切って「くら寿司」と「東京トヨタ調布店」の間に出る道路の整備を考えるべきです。この案では収用すべき土地には建築物が余りありません。その先は京王線の軌道を潜って品川道に繋げることが出来ます。</p>	No88・89・90・91と同回答
道路整備プログラム	103	<p>調布市におけるこれからのみちづくり(案)の中</p> <p>「神代植物公園通り」の12m拡幅の案があることを突然耳にし驚いております。確かにこの道路は大型ミキサー車やバス路線である為に歩行者は危険にさらされています。公園通りとは名ばかりです。一番の問題はミキサー車です。</p> <p>この道路を拡幅する前にすべきことは、以前より都市計画道路として「調布3・4・9号線」を通すことを優先すべきであると思います。調布市の力で東京都都市整備局への協力を申し出る位のことをすべきです。予算がない予算がないの挿替にこの公園通りの一時的拡幅をしたところで問題は解決しません。</p> <p>この土地に住んで60年余。この様な話しを耳にしたことは一度もありませんでした。道路周辺の土地所有者の一部と市での案づくりに断固として反対いたします。誰も知らないところで進められるという汚いやり方です。市道より都道計画の方を優先順位にすべきです。品川道まで抜ける「調布3・4・9号線」が計画優先道路であると思います。広い目で道路は作るべきです。</p>	
道路整備プログラム	104	<p>(1) 3・4・9号線の代替路線とする必要があるのか。</p> <p>現在、代替路線として充分の目的を果たしている。</p> <p>道路拡幅すると、住民の移転、マンションのたて直し、電柱の地下化等々、多額の費用が市側に発生する。むしろ、3・4・9路線を拡幅する方が、現道路の中も広い、拡幅する地点も少なく済む。即ち費用も押さえられると予想する。</p> <p>(2) 本格的な代替工事となれば、住民は生活居住環境の大巾な変化に対応しなければならず、以下の点を解決しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○肉体的、精神的負担増大への対応 ○マンションのたて直し資金の念出(全て市が負担するのが原則だが、住民サイド側に経費が必らず発生する) ○資産価値の変化への対応(特に移転する住民) ○マンションの買換時期や職場の転勤、転校が重なる住民は大変。 <p>(3) 住民に必要な情報のタイムリーですみやかな開示が求められる。</p> <p>現計画では平成32年ころまでに計画の骨子が固まると理解しているが、(2)項は主に住民側が判断、行動していくので、住民からの質問、要求にタイムリー、すみやかに対応してほしい。</p>	
道路整備プログラム	105	<p>この様な話が急に出てきたので、びっくりしています。</p> <p>①そもそも計画検討道路、調布3・4・9の設置目的、ねらいは何か。</p> <p>②当初計画の調布3・4・9の代替として、現道バス通りを検討することになった理由、経緯は何か</p> <p>について説明いただきたい。</p> <p>当初の理念が良いのであるなら、理念通り進めるべきではないか?</p>	
道路整備プログラム	106	<p>現在の植物公園道りを都市計画通りとする案は一つの妥当な案であるが、今でも、車、自転車、人の往来が激しく大変危険な状態である。道路の幅員を5mは拡幅する必要がある。用地確保のために、早く具体化してもらいたい。</p>	

道路整備プログラム	107	調布3・4・9案も次の有力案と考える。これにより、植物公園通りの危険性はかなり軽減されると思う。	No88・89・90・91と同回答
道路整備プログラム	108	神代公園通りを産業道路化する市民の必要性よりも、当該地区にある生コン工場等の移転促進、跡地の生活施設開発の方が地域の幼児、小学生、中学生等（保育園多数、上ノ原小学校、滝坂小学校、神代中学校、晃華学園）をはじめとする地域住民の通学、生活上の安全性向上に多大の貢献する市政施策となるのではないのでしょうか。	
道路整備プログラム	109	神代植物公園通り（甲州街道「つつじヶ丘」交差点を起点として北方向に約150メートル程の区間）を日常的に徒歩で利用している者ですが、以下のような道路の状況に、日々危険を感じています。 ・歩道の幅が狭いにもかかわらず防護柵が無く、歩く人の体のすぐ横を車体が通過してゆきます。 ・路線バスや生コン車等の大型車が頻繁に通行します。 ・信号待ちの車列と歩道上に設置された電柱に阻まれると、車列を縫うように車道上を歩行（横断）しなければ前に進めません。 ・できれば他の安全な道を使いたいのですが、つつじヶ丘駅に向かう他の道が無く、この危険な道を利用せざるを得ません。	
道路整備プログラム	110	調布市道路網計画（案）への意見 平成27年12月に公表された調布市道路網計画（案）に記載されている「都市計画道路（調布3・4・9）の機能代替としての神代植物公園通りの機能改善検討」について、意見を述べさせていただきます。 本件は、都市計画道路（調3・4・9）の機能代替として並行する生活道路（神代植物公園通り）の機能改善を図る、とされてありますが、甲州街道以南は商店街、京王線の踏切等があり、広域道路としての目的（広域移動）には効果的とは思えません。 調3・4・9の京王線高架下および品川通り方面へ抜けるためには、一時的に甲州街道に流入する事になり、むしろ甲州街道と植物公園通りの交差点一体の渋滞を助長する可能性もあります。 代替を検討するより、都市計画道路（調3・4・9）の早期実現を検討いただきたいと思います。 三鷹方面から一直線に京王線を越えられることで、つつじヶ丘駅方面と品川通り方面へ向かう交通の分散も図られ、渋滞緩和、生活道路の安全性の向上にも寄与すると思われまますので、調布3・4・9の積極的な推進をぜひともご検討ください。	
道路整備プログラム	111	計画検討路線 調布3・4・9が設定された理由？	「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。 調布3・4・9号線、調布3・4・14号線及び調布3・4・15号線の3路線については、並行する既存道路（神代植物公園通り）の機能の向上を図ることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について、検討が必要なため、「計画検討路線」に位置付けています。
道路整備プログラム	112	No.18調布3・4・9、No.20調布3・4・14が計画検討路線となった時期はいつでしょうか。公表されたのはいつでしょうか。	平成27年12月に公表した「道路網計画（案）」で提示し、案に関する「説明会」、「みちの井戸端会議」及び「パブリック・コメント手続」を行っています。

道路整備プログラム	113	No.18及びNo.20が計画検討路線となった背景は何でしょうか。計画内容はどのようなものでしょうか（拡幅、新設、それ以外の道路整備か） 地域住民からの要望か、住民以外の通過市民からの要望か、市民以外からの要望か、或いは産業利便からの要望か	「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。 調布3・4・9号線、調布3・4・14号線及び調布3・4・15号線の3路線については、並行する既存道路（神代植物公園通り）の機能の向上を図ることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について、検討が必要なため、「計画検討路線」に位置付けています。 神代植物公園通りについては、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路となっているとともに、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者等の安全性が確保されていない状況です。 このようなことから、神代植物公園通りと並行する都市計画道路（3路線：調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）を「計画検討路線」として位置付け、今後、検討を進めていくこととしています。
道路整備プログラム	114	No.18及びNo.20は計画が進まないと言いましたが、その事情は何でしょうか。進まないと言った理由になるようですが、その場合の責任はだれが取るのでしょうか。	No.18「調布3・4・9号線」及びNo.20「調布3・4・14号線」については、市の財政状況などを考慮し、現状では、事業化に向けた検討を進める段階には至っておりません。 なお、調布3・4・9号線、調布3・4・14号線及び調布3・4・15号線の3路線については、並行する生活道路（神代植物公園通り）の機能の向上を図ることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について検討が必要なため、「計画検討路線」に位置付けており、今後、検討を進めていくこととしています。
道路整備プログラム	115	No.18及びNo.20は計画が進まない代替として「神代植物公園通り」を今後検討する、とする路線にどの案の検討はいつから始まったのでしょうか。	「道路網計画」については、平成26年11月に検討に着手し、平成26年度と平成27年度の2か年で検討を進めてきました。
道路整備プログラム	116	神代植物公園通りを今後検討する路線とする、との公表はいつ、どのような形で、行われ、どの程度の具体的内容を盛り込まれたのでしょうか。	平成27年12月に公表した「道路網計画（案）」で提示し、案に関する「説明会」、「みちの井戸端会議」及び「パブリック・コメント手続」を行っています。 具体的な内容については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。 第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等（変更等が必要な場合）を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。
道路整備プログラム	117	神代植物公園通りの機能改善の要望は道路沿い地区住民からなされていたのでしょうか。具体的にはどのような機能改善を想定されているのでしょうか。具体的内容が示されていないと検討のしようがないのではないのでしょうか。 地域社会生活、経済活動においては少数大量生産、大量消費政策（大型車両で、大量輸送政策）は30年前には破綻し、社会は必要に応じた個別適時に、多数必要量清算、消費に転換、進展してきている。深大寺・神代植物園観光振興ということであれば、一年中毎日、又一日中絶え間なく乗車需要がある訳ではない。今は、中型或いはシティバスクラスを適時、適量の弾力的運行が効率的であり、空席が目立つ大型車の運行の社会的必要性は低い。又大型車よりも歩行者、自転車の安全にも有効である。更に当該道路の産業道路化を進める必要があるとは考えられない。 東西方向の産業道路の観点で言えば既に着工した旧甲州街道の布田駅入口から現甲州街道間の拡幅工事に合わせ、三鷹通りの機能改善を進捗させる方が現実的で、効果的ではないでしょうか。 深大寺・神代植物公園への足向上ならば、広がった国領駅、布田駅前からも運行し、分散かつ選択肢の多様化を図った方が効果的ではないか。	「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。 調布3・4・9号線、調布3・4・14号線及び調布3・4・15号線の3路線については、並行する既存道路（神代植物公園通り）の機能の向上を図ることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について検討が必要な「計画検討路線」に位置付けています。 神代植物公園通りについては、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路となっているとともに、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者等の安全性が確保されていない状況です。 このようなことから、神代植物公園通りと並行する都市計画道路（3路線：調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）を「計画検討路線」として位置付け、今後、検討を進めていくこととしており、その方法について決定したものではありません。 なお、三鷹通り（調布3・4・26号線）については、機能改善のため数か所局所対策を東京都が行っております。

<p>道路整備プログラム</p> <p>118</p>	<p>神代植物公園通りは歩行者・自転車の危険度の高さ、市内No.1であり、しかも三鷹市民の利用者の多いことをご存知でしょうか。危険の原因を検証考察されたことがあるのでしょうか。通りを拡幅する前に、つつじヶ丘駅北口ロータリー拡幅整備が先行優先されるべき、最も喫緊の市民的課題ではないでしょうか。北口側の放置自転車市内No.1の解消とともに。</p>	<p>「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p> <p>調布3・4・9号線、調布3・4・14号線及び調布3・4・15号線の3路線については、並行する既存道路（神代植物公園通り）の機能の向上を図ることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について検討が必要な「計画検討路線」に位置付けています。</p> <p>神代植物公園通りについては、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路となっているとともに、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者等の安全性が確保されていない状況です。</p> <p>このようなことから、当該路線と並行する都市計画道路（3路線：調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）を「計画検討路線」として位置付け、今後、検討を進めていくこととしており、その方法について決定したものではありません。</p> <p>なお、つつじヶ丘駅北口の都市計画道路「調布3・4・22号線」については、広域道路整備プログラムにおいて、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「優先整備路線」の次に整備または着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p>
<p>道路整備プログラム</p> <p>119</p>	<p>●27ページの「広域道路網整備プログラム（案）」、28ページの「地区内道路整備プログラム（案）」について、調3・4・11号線（佐須街道）は、佐須町5丁目より東側が整備されていないため、ボトルネックになっており、佐須町3丁目と4丁目、八雲台1丁目と2丁目の生活道路が甲州街道や狛江通りへの通過車両の抜け道として使われ、迷惑している。優先道路として、外環道の開通より早い時期に調3・4・18号線を狛江通りまで整備するよう東京都に働きかけるとともに、柴崎駅入口か菊野台交番前で甲州街道に接続する道路を整備する計画にしてほしい。</p>	<p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「救急搬送を支える道路網」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。</p> <p>現状では、市の財政状況を考慮し、事業化に向けた検討を進める段階には至っておりませんが、広域道路整備プログラムの「整備優先度の考え方」のうち、「円滑な道路ネットワークの構築」、「関連する都市基盤整備事業との連携」、「快適でより利便なまちの形成」に該当するため、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「優先整備路線」の次に整備または着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p> <p>また、調布3・4・18号線の調布3・4・1号線から調布3・4・11号線までの区間については、平成28年2月に東京都が事業主体となり、事業化されています。</p> <p>調布3・4・11号線から調布3・4・14号線付近までの区間については、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、東京都施行の「優先整備路線」に位置付けられており、「道路網計画」においても、整合を図り、東京都施行の「優先整備路線」に位置付けています。</p>
<p>道路整備プログラム</p> <p>120</p>	<p>優先整備路線 No.6 調布3・4・9号線（調布3・4・17～西つつじヶ丘4丁目：240m）が優先整備されるのは良い。（下記8項（NO.134）関連）</p>	<p>「道路網計画」における広域道路網計画の「優先整備路線」の選定については、「整備優先度の考え方」及び「優先整備路線と準優先整備路線」の分類の考え方にに基づき選定しています。</p> <p>調布3・4・9号線については、「整備優先度の考え方」のうち、「円滑な道路ネットワークの構築」、「関連する都市基盤整備事業との連携」、「災害に強い都市基盤の整備」に該当するため、優先整備路線として選定しています。</p>
<p>道路整備プログラム</p> <p>121</p>	<p>計画検討路線（検討主体：都） No.16 調布3・2・6号線（主地19～中央自動車道：980m）の検討主体が都となっているが、同路線調布区間の整備を行った時の課題として、地元調布の意向が問われていた。同路線三鷹区間が開通して、全線開通後の交通状況を見て、調布市の意向を都へ伝える必要がある。</p>	<p>No16「調布3・2・6号線」（都道119～中央自動車道）については、将来、ボトルネックとなることが想定されることから、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、「計画内容再検討路線」として位置付けられ、今後、東京都が主体となって、路線として車線数の整合を図る必要があるとしています。</p> <p>調布市としても、当該区間のボトルネック解消は現時点でも課題と認識しており、「道路網計画」においても、「計画検討路線」として位置付けています。</p>
<p>道路整備プログラム</p> <p>122</p>	<p>深大寺入口・神代植物公園正門前を通る武蔵境通りは、甲州街道に比すと年間、一日の通行量は1割にも満たず、公園道路の見本のような存在。税金無駄遣いの典型で大きい（広い）ことは良いことだとするのは何十年先になることか（市民、都民、国民の利益と負担が見合っていない）。</p>	<p>武蔵境通りは、多摩の南北幹線道路のひとつで、稲城・調布・三鷹・武蔵野・西東京の5市を經由する都市計画道路です。</p> <p>当該路線の整備により、多摩地域の幹線道路ネットワークの形成や都市間相互の連携強化が図られるとともに、甲州街道や東八道路などの東西方向の幹線道路と接続することにより、南北方向の交通利便性が向上します。</p>

道路整備プログラム	123	<p>通称保健所通りに面した所に住む住民です。 この度近所の畑が分譲される広告が入りました。 保健所通りは、都市計画道路として16米に拡幅と聞いておりました。 この道路は歩行者が多い上、保健所の催しに参加される方も多く道路が狭い為に、車のすれ違いが出来ないのが多い。歩行者として危険を感じます。 ここ数年新築されるお宅は道路よりさがって建築されているお宅が多い。現状をご覧いただきたいと思います。 一日も早く道路の拡幅をお願い致し度く、一筆書きました。 よろしくお願い申し上げます。</p>	<p>保健所通り沿道に計画されている都市計画道路（調布3・4・29号線）は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」、 「観光振興に寄与する道路網の構築」の観点から必要な路線と認識していますが、整備優先度の考え方に基づき検討した結果、「優先的に整備すべき路線」として選定はされませんでした。</p>
道路整備プログラム	124	<p>○「調布市道路網計画（案）への意見」 ○調布3・4・30号線について ・計画決定後45年以上経過しているが、今回の計画案によるとこれまでの「優先整備路線」から「準優先整備路線」に変わっており、整備又は着手する時期がさらに伸びることが予想される。 ・この状態では、本学として長期にわたり貴重な土地資産を有効かつ計画的に活用することができないため、本計画については中止を含めた見直しを検討していただきたい。 ・なお、建築制限の緩和について、本学施設は国費で建設する校舎であることから、容易に移転・除去することが難しく、かつ建物規模も緩和条件には該当しないため、本学にとってメリットはない。</p>	<p>調布3・4・30号線は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、 「観光振興に寄与する道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。 また、調布3・4・30号線は広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方のうち、「円滑な道路ネットワークの構築」、 「快適でより便利なまちの形成」、 「地域特性を活かした都市空間の形成」に該当するため、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「優先整備路線」の次に整備または着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p>
道路整備プログラム	125	<p>調布市は「調布市都市計画マスタープラン」において、将来都市像「住み続けたい線につつまれるまち 調布」の実現に向けて、みちづくりの基本理念を定めているとしています。 しかし、調布3・4・10号線のつつじヶ丘駅から東側への延伸上には、国分寺崖線（若葉の森）という貴重な自然が保存されている地域があります。我が家が15年前に都心から調布市東つつじヶ丘に居を構えようと決めた理由は、まさにこの国分寺崖線の豊かな緑に囲まれた地域だったからです。この「若葉の森」を調布の大切な魅力の一つと思う市民は少なくないと思います。1月30日に入間地域センターで行われた市との協議に出席した感想を踏まえ、以下に調布3・4・10号線の延伸計画と生活道路（入間町と若葉町の拡幅等）の計画について反対意見を述べさせていただきます。</p> <p><都市計画道路 調布3・4・10号線延伸について> 1) 調布3・4・10号線延伸計画ルートを、都道114号線との交差点を境にして、東側を東京都担当の「優先整備路線」に、西側を調布市担当の「計画検討路線」の2つに分けた理由について、「広域ネットワークとして捉え、都が施工することとした」との説明があった。しかし計画当初からこの道路が広域ネットワークであることは周知の事実であり、なぜ今のタイミングで急に二つに分けられたのか納得できる説明になっていなかった。住民に対する担当窓口を事業主体ごとに分けることで、住民との協議が複雑化するのではないかと、都の「優先整備路線」部分だけを先に完成させ既成事実化して、「計画検討路線」部分に着工したいという思惑があるのではないかと、市民に疑念を抱かせる。</p>	<p>調布3・4・10号線は、「道路網計画」において、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、 「救急搬送を支える道路網の構築」、 「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」、 「火災時の延焼を防ぐ道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。 また、「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。 調布3・4・10号線（調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目）については、周辺に国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要なことから、「計画検討路線」に位置付けています。 調布3・4・10号線（世田谷区境～調布3・4・17の区間）については、地域の安全性向上等に寄与し、また、多摩地域と区部を結ぶ道路ネットワークを強化する広域的な路線であることから、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、東京都施行の「優先整備路線」に選定されています。「道路網計画」においても、整合を図り東京都施行の「優先整備路線」に位置付けています。</p>
道路整備プログラム	126	<p>調布市の説明責任について 調布市道路網計画（案）と4次事業化計画において、調布3・4・10号線のように、一部区間の施行主体が都になった路線があります。こうした変更は市と都で調整した結果なので、今後とも市が都と連携して説明責任を果たすべきです。また、市民・住民の声を新たな施行主体である都に積極的に伝え、市民・住民の要求を実現させる役割を果たすべきです。</p>	
道路整備プログラム	127	<p>〔個別路線について〕 ● 調布3・4・10号線を優先整備路線から削除すること</p>	

道路整備プログラム	128	<p>● P. 27 調布3・4・10号線 340m</p> <p>① 延長約1250mの東側のこの区間だけを、第3次での市施行から都施行にした理由を公表すること。</p> <p>② 選定理由の詳細を明らかにすること</p> <p>③ 現況及び将来予測の交通量（大型車混入率を含む）を、周辺道路を含めて公表すること</p> <p>④ この道路を南北に横断する、通勤・通学・買い物等の歩行者、自転車利用者の交通量を公表すること</p> <p>⑤ この道路整備に伴う、沿道の環境（大気汚染：No2, PM2.5, 粉じん, 騒音, 振動）を、現況及び将来予測の値を公表すること</p>	<p>調布3・4・10号線は、昭和37年に計画決定した都市計画道路です。</p> <p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「救急搬送を支える道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」、「火災時の延焼を防ぐ道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。</p> <p>また、「道路網計画」では、目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p>
道路整備プログラム	129	<p>● P. 27 調布3・4・10号線 340m を優先整備路線から削除すること</p> <p>理由：</p> <p>① 通過交通が交通量の多くを占めているが、基本は地域の生活道路であり、これを幹線道路にして、環境悪化を招き、交通安全を脅かすべきでない。</p> <p>現状は、東向き一方通行で現況の交通量は3000台以下である。</p> <p>これを幅員15mの双方向の道路にすることで、交通量が2倍の6千台から3倍超えの1万台に増加することが予測される。また、大型車も走行可能となり、沿道の環境（大気汚染：No2, PM2.5, 粉じん, 騒音, 振動）は大きく悪化することが予想される。</p> <p>② 交通安全が脅かされる。</p> <p>ここでの主要な交通は、この道路を横断する歩行者・自転車である。</p> <p>主な選定理由が安全のようだが、どのように安全になるのか大変疑問である。整備によって交通量が2倍増以上に増加することが予想され、約20秒に1台の交通量が、10秒以下に1台となり、この道路を横断する、多くの通勤・通学・買い物等の歩行者、自転車利用者の安全が脅かされる。</p> <p>③ 関係住民への説明責任が果たされていない。</p>	<p>調布3・4・10号線（調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目）については、周辺に国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要なことから、「計画検討路線」に位置付けています。</p> <p>調布3・4・10号線（世田谷区境～調布3・4・17の区間）については、地域の安全性向上等に寄与し、また、多摩地域と区部を結ぶ道路ネットワークを強化する広域的な路線であることから、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、東京都施行の「優先整備路線」に選定されています。「道路網計画」においても、整合を図り東京都施行の「優先整備路線」に位置付けています。</p>
道路整備プログラム	130	<p>結論：この都市計画道路延伸・生活道路拡幅のいずれの計画も、近隣で暮らしている住民の生活の視点が置き去りにされており、地図上に描かれる「美しい」道路網を整備することのみが行政の使命となっているように思われます。調布の財産ともいえる若葉の森は、一度破壊されてしまったら、二度と再生することはできません。車社会にとっての利便性を追求した街づくりはもはや時代遅れではないでしょうか。小さな路地も含めて、地域住民が築いてきたコミュニティを道路建設によって分断するのではなく、活性化していくためのソフトな発想こそが求められています。地域住民の合意なしに行政主導でこの計画が進められることがないよう、今後、住民参加の協議が継続され、計画が変更されることを強く望みます。</p>	<p>「計画検討路線」については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。</p> <p>第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等（変更等が必要な場合）を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。</p>

道路整備プログラム	131	<p>◇環境・防災の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調布市に残された緑地はごくわずかになってきています。国分寺崖線の残された緑地を壊すのはやめていただきたい。 ・東つつじヶ丘から若葉町は入間川を挟んだすり鉢状の地形になっています。ここに大きな道路を通すことは入間川の氾濫のみならず、内水氾濫の危険を増大させます。防災上の観点からも問題です。 ・すり鉢状の地形に幹線道路を通すことは児童のぜん息の発症を呼び込みます。排気ガスが若葉小学校を直撃します。 ・生活道路を必要以上に拡げることはかえって通過交通を増やし、安全を損ないます。 ・火災に備えては大きな消防車を入れなくても他に方法があるはず。道路の拡幅だけを防災の手段と考えるやり方は改めてください。 <p>◇財政の要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度成長期に整備されたインフラは修繕の時期を迎えています。これから少子高齢化が加速される中で、財政的にはこの修繕の費用だけでいっぱいのはずです。道路の陥没、橋のチェックなど莫大な費用が必要になってくると想定されます。 <p>以上（上記及びNO.21）の観点から、以下（上記及びNO.63・73・83）を希望します。</p> <p>●（4）広域道路整備プログラム（案）の計画検討路線19の調布3・4・10号線を廃止路線にする。</p>	<p>「道路網計画」においては、道路網構築の視点（広域道路網）の「鉄道駅へのアクセス性向上に資する道路網の構築」、「救急搬送を支える道路網の構築」、「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」、「火災時の延焼を防ぐ道路網の構築」に該当するため、必要な路線として抽出しています。</p> <p>目指すべき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を「計画検討路線」として位置付けています。「計画検討路線」には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振り替えを検討する路線などを選定し、今後、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていくこととしています。</p> <p>調布3・4・10号線（調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目）については、周辺に国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要なことから、「計画検討路線」に位置付けています。</p> <p>「計画検討路線」については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。</p> <p>第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等（変更等が必要な場合）を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。</p> <p>なお、市民参加のやり方等については、第一段階の「計画検討」の中で検討する予定です。</p>
道路整備プログラム	132	<p>1月30日（土）の調布市との第10回協議には都合により欠席しました。それで「国分寺崖線の緑を守り、調布市3・4・10号線を考える会」の世話人の方にその時の様子をききました。</p> <p>私個人としては、今ある道路で十分だと考えています。（土地の西側に6mの生活道路があります。）必要性としては・それらの道の下にある水道、ガス、の安全性です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静かな環境を保つ道であることです。 <p>（春にはウグイスのさえずりがする、今の自然を守れる道づくりが大切）</p> <p><道路の幅を広げない、交通量をふやさない、大型車を入れない他…></p> <p>路上で会話が出来る道を考えてほしい</p> <p>（出来るだけ散歩の出来る道を希望します）ここはムシャノコウジサネアツ先生が居所を決められた所です。</p> <p>道路は多くのお金（税金）が必要です。又その維持費のことも十分に考えて案は作られるべきでしょう。<30年～50年先を見ずえるのも当然です。></p>	
道路整備プログラム	133	<p>調布市の道路計画についての意見です。</p> <p>40年近く、国分寺崖線近くであるこの付近に住んでいます。</p> <p>ぜひこれからも、国分寺崖線の緑を守ってください。</p>	
道路整備プログラム	134	<p>計画検討路線（検討主体：市）</p> <p>No.19 調布3・4・10号線（調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目：920m）は貴重な国分寺崖線の緑地を斜め横断する計画になっている。崖線地では道路沿いの住いへのアクセス道路が必要となり、道路の上下両側の広大な崖線が潰される。</p> <p>（調布3・2・6号線の調布区間・御塔坂橋北部の拡幅工事で実証されている）</p> <p>また「調布市環境基本計画（案）」では重点プロジェクト1 市民の心の安らぎ線と水を守るプロジェクトとして、崖線樹林等の公有化・保全管理を謳っている。依ってこの計画は廃止すべきである。代替え交通路線として、上記6項（NO.120）により達成できる。</p> <p>以上</p>	
道路整備プログラム	135	<p>品川道り延伸について断固反対です。</p> <p>若葉の森、周辺の環境を御存知ですか？</p> <p>都心から近い場所で、あの様な自然がある事は、調布市が誇る事です。自然を壊してまでも品川通りを拡張しなければならない程車は混雑していません。</p> <p>又、道路を拡張する事によって、近隣の小学校児童やお年寄りの交通事故も想定されます。その様な所に税金を投入する事が今やるべき事でしょうか？</p> <p>これまで大事にしてきた若葉の森を守る事、調布市が誇る森を市外の人達にアピールすべきです。再度、検討して頂ける様に願います。</p>	
道路整備プログラム	136	<p>友人より聞いてしりました。若葉のもりは守っていきたい。</p> <p>あの自然がなくなったらこの地域の良さがなくなります。</p>	

<p>道路整備プログラム</p>	<p>137</p>	<p>・1月30日 入間地域センターの会に出席しました。 16年程前に国分寺崖線の近く、入間町に住んでいたこともあり「若葉の森」は近隣の皆様や、緑豊かな調布にとっても子どもたちに手渡してゆきたい財産です。 ・この計画が実行に移されると、私の現在の住居のすぐそばを沢山の車が通行するようになり排気ガスによる被害も出てくることも懸念されます。 ・東つつじヶ丘の交差点から実篤公園資料館までは、かなりの高低差があり、どのような施行方法をとられるのかわかりませんが、又、幅を広げるにしてもそこに住む人々の生活に影響を及ぼしますので、このような計画があることを直接1軒1軒に知らせるべきだと考えます。 ・市報やインターネットなどで知らされても、なかなか自分の身近なことであると気付かないです。特にご高令の方は転居などになると健康を害されたり経済的な負担も大きいものだと思います。 ・車社会優先ではなく、緑の自然を大事にし、人のくらしを大切にするように、この計画は中止にさせていただきたく、お願い申し上げます。</p>	<p>No131・132・133・134・135・136と同回答</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>138</p>	<p>「調・3・4・10号線（計画検討路線）」と「周辺地域」整備の一括検討について 1. 「調3・4・10号線（計画検討路線）」の検討には、「防災」、「安心・安全な移動」、「災害時緊急対応」など本来の狙い目以外に、ややもすれば周辺地域で危惧される負の側面、即ち「大気・粉塵」、「振動」、「騒音」、「みどりの安全」、「防水」さらには「学童減少対策」などの諸問題を一括かつ総合的に解決する-折り合いをつける-ことが必要と考えます。 2. このためには、調・3・4・10号線の実行を前提に、市の街づくり部門、道路部門、環境部門、上下水道部門、教育部門、警察、消防、都の河川部門などが個別、縦割りで検討するのではなく、この際やってほしい事項をすべて持ち寄り一同に会して一括解決するような進め方が肝要と考えます。 3. 具体的には、「東つつじヶ丘2丁目、3丁目、若葉町1丁目、3丁目」（東西の丘陵と間の谷を占める一帯）を統一地域として捉え、例えば次なる案はいかがであろうか。 ①調・3・4・10号線を幹線道路として、「国分寺崖線部分をトンネル化」して整備し、そのうえで ②それを覆う部分を含め、広く「国分寺崖線里山公園」を整備し、 ③「この地域全体の生活道路を面としてとらえ制限速度20キロ」（さらに、できれば、車両重量2トン制限、カリフォルニア方式を参考にした「低公害車」の採用など）を実施し、 ④若葉小学校および調布第四中学校の学童減少に伴い思い切って「小中学併設校」とするとともに、同時に通学道路の直線化、シンプル化等を図る。（また、水害対策として「現四中グラウンドの地下を水害防止貯水場」とする） ⑤以上のように国分寺崖線保護論者たちもびっくりするような素晴らしい街をつくり、この地域を「調布市住みたいまち特区」に指定する。 4. 上記のような一括解決案を提案し、住民に一括提示し了解を取り付けたうえで、実行にあたっては、調・3・4・10号線は災害時緊急道路として「東つつじヶ丘2丁目交差点から実篤公園まで」を先行整備することも可とする。</p>	

道路整備プログラム	139	<p>調・3・4・10号電を中心とした今後の進め方</p> <p>1. 調・3・4・10号線のこの10年間は「優先整備路線」としておきながら、市当局は一部住民の顔色をうかがい、いたずらに右顧左眈し、結果的に（あえて意図的！とは言わないが）何も決めませんでした。一部住民はこれをもって「凍結状態」と喧伝しました。しかるに、最近東京都が東側を優先整備すると決めたことから、調布市としても凍結するわけにもいかず、「計画検討路線」として残さざるを得なくなったと思われる。10年というこの長い時期は一体何だったのでしょうか？</p> <p>2. この路線は昭和37年から計画されており、既に50年以上たっています。「外環」の例を見るまでもなく、東京都全体の広域道路網整備としてのニーズが消滅しない限り、大きな方向性はつがえし難いものです。言い換えれば、それだけ計画は先見性があったともいえます。今、当該道路が東西から徐々に進捗してきている限り、ニーズがなくなることはまずありえません。計画を遅らせることは、土地収用、工事工法等のコストが膨らむだけにすぎません。これも「外環」が証明しています。</p> <p>3. 以上より、「調・3・4・10号線」については、市当局として、「実現しなくてはならない」との強い意志を持つことが何より大切であります。その上で、東京郊外地域で最も素晴らしい、モデル的なプランを策定し、また実行いただくことを望んでやみません。</p> <p>以上</p> <p><参考>東京都都市整備局都市整備基盤部街路計画課あて、パブコメとして下記を送付しております。（平成28年2月8日）</p> <p>東京都における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（案）[概要版]を見て、次の事を要望します。</p> <p>「計画検討路線」の検討期間、着手時期について、特に明記されていませんが、P2の「優先整備路線」では“今後10年間（平成28年度から平成37年度まで）で優先的に整備すべき路線”と記載されていることから類推すると、「計画検討路線」については、検討が早期に終了し事業化すべきという結論を得られた場合でも、着手は平成37年以降と解釈されます。</p> <p>たとえば「計一25調布3・4・10号線」のように東京都広域道路網を整備するうえで重要な路線もあることから、「計画検討路線」について、検討が早期に終了し事業化すべきという結論が得られた場合は、今後10年以内（平成37年度まで）であっても着手することがある。</p>	No131・132・133・134・135・136と同回答
道路整備プログラム	140	<p>国分寺崖線の森を壊し品川通りを延長すること、周辺道路を拡張することに強く反対します。</p> <p>森を壊して道路を作れば、調布市の貴重な自然を破壊し野生の生き物たちの住みかかなくなってしまいます。生物多様性が叫ばれる今、森を壊し生態系を破壊することは断じて許しません。</p> <p>また、森は人工的な公園とは違い、子どもたちや大人にとっても心を豊かにしてくれる癒しの場所です。地域住民にとっても大切な森なのです。</p> <p>そして、道路を作り車の通行量が増えると、若葉小学校や周辺地域に排気ガスや騒音も増えます。健康被害も予測されますし、通学路の安全面もとても心配です。</p> <p>若葉と人間の自然豊かな環境をどうか壊さないでください。</p> <p>宜しくお願い致します。</p>	
道路整備プログラム	141	<p>これから子育て世代です。</p> <p>交通量が増えることで事故の可能性が上がること。</p> <p>何より森の緑。自然がなくなること環境が悪くなり反対です。</p> <p>子供も若葉の森を見てトトロの森。と喜んでいました。</p> <p>何がこれからの未来に必要なになるか、本当に大切なことは何か。是非考えてみてほしいです。</p> <p>便利はいいことですか？</p> <p>私はこわいことだと思います。</p> <p>先をみて市には冷静に考えてほしいです。のどかな緑を守りたい。</p> <p>よろしく願いいたします。</p>	
道路整備プログラム	142	<p>多様で希少な動植物を育む国分寺崖線樹林（若葉の森）の破壊、若葉小学校・第四中学校とその周辺環境への悪影響、児童・生徒の健康と学習環境への影響、若葉の森の保水力変化と入間川氾濫の危険性等に関する環境アセスメントが十分に示されていない。</p>	

<p>道路整備プログラム</p>	<p>143</p>	<p>「公害拡散論」とでも呼ぶべき「妄説」について 1月30日に入間地域福祉センターで行われた、本計画をめぐる住民団体との話し合いの場で、住民団体があらかじめ提出した道路の公害に関する質問に答えるかたちで、若い職員が次のように述べました。 「市では個別路線を整備する際の影響については事業化段階で調査・検討するものと認識している。現在ある道路が拡幅されれば、交通量が増えることが想定され、沿道では騒音・振動が発生する恐れがあるが、そのほかの地域を通行してきた車両が分散・平準化すると捉えると、広域的には渋滞の解消や平均的な車両の速度が向上して排気ガス等の相対的な抑制にもつながることから、全体的に見ると影響は軽減すると考えている。」（引用者注：文体を「である」体に統一しています） この主張には、いくつもの誤りがあります。「他の車両が分散・平準化する」との認識は、新しい道路の供用によって誘発交通が発生し、広いエリアで交通量が増えることが多いとの定説化している研究を無視しています。また新たな道路による大気汚染の悪化はその道路の直近だけでなく、広く面的に影響を及ぼすことも明らかにされています。 そして、何よりも私たちが理解すべきは、現在のこの国の政策になっているのは、汚染物質等の総量を減らすことであり（濃度規制と総量規制の区別）、それに伴って、汚染源である車両の通行量も減らす交通政策も求められているということです。公務員の皆さんに対してこういうことは言いたくないけれど、大気汚染防止法をしっかりと勉強してください。また、東京大気汚染訴訟の和解条項を読み直してください。そうすれば、上記のような説明はできなくなるはずですよ。</p>	<p>No131・132・133・134・135・136と同回答</p>
<p>道路整備プログラム</p>	<p>144</p>	<p>p.10「4 道路網計画の目標」について 「・市民ニーズ」の項目には、「現状を変えて欲しい」という願望が並んでいます。みちの井戸端会議・市民アンケートにおける質問からは、「現在の暮らしを続けたい」「現状を変えないで欲しい」という声は出にくいのだと思います。 現実には、p.27「No.19 調布3・4・10号」、p.28「No.25 若葉小学校周辺」は、静かな住宅地で交通事故が少なく、国分寺崖線（武者小路実篤公園から若葉の森）の緑豊かで空気が良く、小鳥のさえずりが聞かれる地域です。若葉小・市立四中の児童・生徒たちにとって極めて良好な環境です。都市化・宅地化の流れにあって、僅かに残されてきた、そして現在は調布市と住民ボランティアの保全活動により保たれている「みどり豊かな都市空間」です。ここに都市計画道路を整備した後に緑化を図るのは、現在ある樹林を破壊して人工物に置き換えればよしとするもので、現存する環境と同レベルの環境の創出は不可能です。 つつじヶ丘駅・仙川駅とその周辺商店街にも徒歩・自転車で行かれます。崖線の坂道が辛い人はバス利用が可能です。曲がりくねった現状道路にわざわざ入り込む通過交通はないし、宅配便や高齢者送迎車などを抑制排除する生活道路はありません。 この環境を選び、住み続けている住民にとっては、「現状を変えないで欲しい」「環境を破壊する道路を作らないで欲しい」というのがニーズです。 その上で、「より良く」暮らし続けるためには、歩道の凸凹をなくしてほしい、通学時の車を規制してほしい、という声があります。単に拡幅や直線化では、かえって車の通行量が増え、スピードが出て、危険が増してしまいます。 高齢社会における移動手段としては、幹線を走る大型バスではなく、小回りのきくコミュニティバスのきめ細かな運行が望まれます。 行政担当者の知恵と工夫を望むところです。</p>	

道路整備プログラム	145	<p>p.28「機能確保のための総合的な取組（小学校周辺）」について</p> <p>都の（第4次整備計画案）（案）「第2章 検証項目7 避難場所へのアクセス向上」に、</p> <p>「一時的に避難する避難場所（一定の空地を有する場）にアクセスする都市計画道路は今後必要であると評価しました。」とありますが、地震時など、一時的避難場所へは徒歩で行くことが現実です。クルマを使うことを前提とするのは空論です。</p> <p>現実には、「No.25 若葉小学校周辺」では、学区のうちで、東側の台地上と、西側の低地との間に国分寺崖線の坂道があり、歩行困難者などの移動が難しいという課題があります。これは避難場所の設定という、道路整備では解決できない課題だと思います。</p>	No131・132・133・134・135・136と同回答
道路整備プログラム	146	<p>都の（第4次整備計画案）（案）「第2章 検証項目11 良好な都市空間の創出」において「計画検討路線」とされた、p.27「No.19 調布3・4・10号」予定地は、上述のように国分寺崖線・地元では「若葉の森」と呼ばれて親しまれている樹林です。</p> <p>「調布3・4・10号」を「計画検討路線」からはずして「廃止候補路線」とし、計画廃止することを求めます。</p>	
道路整備プログラム	147	<p>今回の「調布市道路網計画」は、「緑の環境を守る」とある調布市の憲章を無視しているものと思われます。</p> <p>道路整備はある程度必要ですが、通学児童の生命の安全と車両通行量増大に伴う排気ガス問題や、住民が宝ともしてきた、この緑の環境を市が自ら無視することは許されません。50年、100年先を見据えた「計画断念」の勇断を期待します。</p>	

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

7 目指すべき道路網の実現に向けて

案	No	御意見等の概要	市の考え方
目指すべき道路網の実現に向けて	148	P29の「計画検討路線」は「概ね10年後の平成37年を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。」とありますが、検討のためにだけ10年間をかけるというのは、事実上検討を次世代に譲るといことになりかねません。現在の当事者は全力でスピードを上げて検討すべきと考えます。せめて5年以降であれば検討段階から実行段階へ移行可能な余地を明記していただきたい。	「計画検討路線」については、今後、地域の状況を踏まえつつ、計画検討、都市計画手続等、事業化検討の3段階に分け、平成28年度から概ね10年後の平成37年度を目標とし、実現に向けた検討を進めていきます。 第一段階の「計画検討」では、計画の変更等について検討し、第二段階の「都市計画手続等」では、計画の変更等の妥当性が確認された場合、都市計画手続等を実施し、第三段階の「事業化検討」では、都市計画手続等（変更等が必要な場合）を実施後、事業化に向けた検討をする予定となっています。
目指すべき道路網の実現に向けて	149	計画道路に決定するまでに10年かかるとのことだが、これではいつ実現できるのか全くわからない。強い行政指導力をもって対応しなければ絵に描いた餅である。	今後、市民参加のやり方等については、第一段階の「計画検討」の中で検討する予定です。
目指すべき道路網の実現に向けて	150	計画の定期更新について 本計画案では「定期的更新の仕組み」（p.30）をうたっていますが、何年後をメドとして見直すのか、など具体性を持たせるべきです。都の第4次事業化計画との改訂と整合を図る旨が書かれているが、ならば10年後が見直しの機会になるのでしょうか。前記した生活道路の計画を案に留めることを含めて、柔軟性のある計画の運用が必要です。「一度決めてしまえば、10年はこれで行く」は不可です。 また「最新の社会経済状態や調布市を取り巻く状況等に対応した計画」にすることは正しいが、そうしたいのなら、本計画案の冒頭（p.3）のように、半世紀前に立てた計画の達成率（整備率）が低いことにとさら言及するのは、もう止めた方がいいでしょう。	「道路網計画」の具体的な更新期間は定めていませんが、最新の社会経済状況や調布市を取り巻く状況に対応した計画となるよう、必要に応じ定期的に更新する予定です。 なお、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の改定時には整合を図るため、少なくとも、第四次事業化計画の計画期間の平成37年度には、更新する予定です。
目指すべき道路網の実現に向けて	151	● P. 29～30 7. (1) (2) 事業の推進や、見直し（定期更新）においても、この計画案策定同様、エセ市民参加のやり方を行うことは、行政の裁量権の濫用であり、改めること。	
目指すべき道路網の実現に向けて	152	意見 (1) 高齢社会への対応 本格的な超高齢社会の到来を、調布市を取り巻く状況の第一にあげていますが、超高齢社会の到来によって、道路に対する需要がどのように変化して行く想定しているのでしょうか。高齢化により、自動車交通への需要は増えるのか減るのか、またその中身はどう変化するのか、自動車保有台数にしても、大幅に減少する可能性もあります。そうした社会動向の変化によって自動車交通量の推計が過大となれば、それに基づく計画での道路への投資が過大となる可能性もあります。そのような変化に柔軟に対応できる計画となっているのか疑問をいただきます。	道路は、日常生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようなみちづくりに取り組んでいきます。 なお、「道路網計画」は、最新の社会経済状況や調布市を取り巻く状況等に対応した計画となるよう、必要に応じ定期的に更新します。

目指すべき道路網の実現に向けて	153	自転車の通行について 三鷹通りほか、調布市内は車道・歩道の幅が狭く、自転車による通行がしづらい。 逆に自動車で行く中、自転車により阻まれ渋滞の原因となっている。 自動車の妨げにならずかつ安全が確保されるよう自転車の走行帯も確保いただきたい。	調布市内の移動は、徒歩や自転車が多く利用されていますが、安全に利用できる空間は十分ではありません。みちの井戸端会議や道路に関するアンケートでは「歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい」や「自転車を安全に利用できるようにしてほしい」という意見を多くいただいています。これは、自転車の走行空間が明確になっていないために、結果として、歩行者や車と自転車利用者が混在している道路利用の現状を示していると考えられます。 道路を利用する誰もが安全で快適に通行できるようにするには、自転車利用の環境づくりが必要です。すなわち、自転車が安全に利用できる環境を整えることにより、歩行者や車も、道路を安全に利用出来るようになると思えます。 今後、自転車の日常的な移動の安全性及び利便性向上を図るため、高齢者や子どもなど、誰もが安全かつ快適に移動できるような環境づくりを推進していきます。 また、以下の点については、今後も引き続き検討を進めていきます。
目指すべき道路網の実現に向けて	154	道路の事(要するに車)も大切ですが、車の事はかりが中心で、人間の生命を考えていない所が気になります。未だに自転車は法令を守らないし、人間はなかなか自由に歩く事ができません。警察の方でも、もっと自転車を厳しく取り締まってもらえないでしょうか?何度も何度も自転車や車におびやかされた事があります!!地震等の対策に道路も必要なのでしょうが、守るべきは人間の命だと思います。	
目指すべき道路網の実現に向けて	155	1日調布市内を自転車で移動する時、さながら《Urwald》(Primeval Forest) 原生林の中の《ケモノ道》を「ホソウ」しただけの通路という印象しか持てないのは、《住民の公共の福祉》を表現しないで道路行政が進行した感があります。 せまい道幅のところを《自動車》が「ワカモノ顔」で進行しているのに接すると、恐怖を感じます。 「道路上の進行」をゆづっても、《能面》のような不快な顔で通りすぎて行くことは、民度の低さを表現していると思われまます。道路信号無視が、自転車乗者に多い。 教育指導が必要ではありませんか。	
目指すべき道路網の実現に向けて	156	自転車通行帯の明確化 道路構造・幅員に応じ、自転車通行帯を路面標示やカラー舗装で明確にする。 早急に路面標示や舗装色の全国統一を図るよう提言してもらいたい。 (青・緑・茶色などバラバラなので、例：都・北南建が定めた標示の全国展開)	
目指すべき道路網の実現に向けて	157	P31の「自転車利用の環境づくり」について、自転車愛好者の一人として意見を述べます。道路交通法上、本来自転車は車道を走行することになっていますが、実際に車道で運転してみると、意外にも歩道より快適で安全なものです。そこで、現行の「調布3・4・10号線」の「東つじが丘2丁目から狛江通り前の間」を、(比較的車両が少ないこともあり)車道に青塗りをを行い、自転車側道化を進めていきたいと思えます。	
目指すべき道路網の実現に向けて	158	● P. 31 今後の課題 自転車利用の環境づくり 自転車走行の安全性向上(歩行者にも自動車運転者にも)が、大きな市民要求にもかかわらず、今後の課題として先送りしたことは、この案は失格であることを作成者が自ら認めていることになる。 つまり、相変わらず車優先の道路網計画案であるということである。	
目指すべき道路網の実現に向けて	159	「自転車利用の環境づくり」の具体像が明らかでない 環境負荷の少ない交通手段として、また身体を動かす心地よさを味わえる手段として自転車利用への関心が高まっていると考えられます。また、市民のニーズのなかでは「自転車を安全に利用できるようにしてほしい」という声が多く寄せられおり、自転車が安全に利用できる環境の整備は、歩道の安全性・快適性や、自動車を安心して運転できる環境整備にも資すると思えます。しかるに、今回の「調布市道路計画(案)」においては、その末尾において「自転車利用の環境づくり」が、まるで付け足しのように抽象的に記されているにすぎず、具体的に何をしようとしているのか、何を検討したのかがまるでわかりません。	

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。

その他意見

案	No	御意見等の概要	市の考え方
その他意見	160	災害に対する対策 都市型水害への対応として、道路地下に貯留槽（散水用にも使用）を設置する。	「道路網計画」は、目指すべき道路網や優先的に整備すべき路線等をとりまとめた計画であり、具体的な道路整備の内容を定めるものではありません。 このため、道路付属物や舗装構造など、道路を整備する時の形態については、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えています。 なお、道路整備を行う際には、説明会等を開催し地域の皆様への情報提供に努めます。
その他意見	161	〇幅幅に当たっては、防災・防犯にも配慮していただきたいと思います。 〇これからもことあるごとに情報発信はしていただきたいです。そうでないと疎外感を感じます。 よろしく願い申し上げます。	
その他意見	162	計画内容への希望としては、美しい街づくりと防災対策の充実をお願いしたい。ヨーロッパの街のような石畳、おしゃれな街燈、植栽、果樹、菜園スペース、井戸、被災時に地下水を利用できるようにする、それは消火活動にも使えるなど。	
その他意見	163	温暖化に対する対策について 計画には具体的な施策が乏しい。整備して渋滞をなくすことしか対策がない。 温暖化に対しては、以下の施策の検討を願いたい。 1. 夏の道路高温化への対策（貯留雨水を利用した高温時の自動散水） 2. 道路の整備より、車両のエコ推進（再生エネルギーを活用した安価な充電ポスト設置） 3. 自家用車より公共交通の充実（オンデマンド乗合自動車の導入） 4. 中央分離帯に配置する落葉樹の街路樹による道路の高温化防止（夏は日陰により高温化防止になる） 5. 幅が広く、調布駅に接続する道路には路面電車などを導入し、車の抑制を図ることで温暖化の防止に貢献する。	「道路網計画」では、「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」を目標のひとつとして設定しています。 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ます。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ます。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きます。 また、道路を整備する時の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えております。 いただいた御意見については、検討時の参考とさせていただきます。
その他意見	164	道路の活用 道路の地下を有効活用し、一時的にはコストがかかっても、長期間で見てコスト削減が期待できることを検討すべき。貯留槽、電気、ガス、通信、下水道などのインフラの共同溝は将来的に有効ではないか	車道と歩道が分離されており、ある程度の空間が確保されている都市計画道路では基本的には全て無電柱化を進めていく予定です。
その他意見	165	景観対策 電柱などの地下化を実現し、景観の向上を目指してほしい。地下化に当たっては、他の施設も地下に共同で敷設するなど、コスト面の対策も取ってほしい。	
その他意見	166	調布市道路網計画(案)に対するコメント 説明会を行う場合 市全体の地図だけでなく 説明会の当該地区図の切り図をご提示ください、特に今回は理解し難い図面でしたので。	「道路網計画」は市域全体に関わる計画のため、「道路網計画(案)」に関する「説明会」及び「みちの井戸端会議」では、市全体の図面を作成し説明を行いました。御意見を踏まえ、今後は、個別に図面等を準備するなど、わかりやすい説明に努めます。
その他意見	167	今回の説明会の位置付け(全体工程の中での)が分かりにくかった。(質疑にておおよそ分かった)	平成28年1月15日、16日に開催した説明会は、平成27年12月に「道路網計画(案)」を公表し、その内容について周知し、市民の方々にわかりやすく説明するために開催したものです。
その他意見	168	・過去にも数回、駅等で開催されたという事だったが、その際に出た意見等がどのように反映されたか等についての説明がなかった。実際に反映されたのか？ ・「こういった地元の方の意見から、ここの整備計画が発生した」などあれば自分達の意見が持ち上がったんだという気持ちになると思う。 ・個別説明会では、地権者の方が「こんな会議が実施されて意見を述べても反映されず、このまま計画が実施されるんだろう」と言われていたのが印象的だった。上記にも書いたような手順を行ってれば、そんな意見も少しは減るのではないか。形だけの説明会に終わって欲しくない。	「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。 具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聞く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々に「道路に関するアンケート」を実施しています。 いただいた御意見については、検討の各段階において、参考にさせていただいています。 なお、道路網計画への反映については、「道路網計画」の参考資料「市民参加レポート」で公開しています。
その他意見	169	現地の実情を足で調査し、その上で住民と擦り合わせを実施したらと考えます。	また、広域道路網プログラムにおける「計画検討路線」や「廃止候補路線」については、今後、各路線の課題を踏まえ市民参加の方策を検討し、検討の各段階に応じて適切な情報提供を行うとともに、地域の皆さんの意見把握に努めながら検討を進めていきます。
その他意見	170	道路に隣接する住民への直接説明は？	地区内道路網における「機能確保のための総合的な取組」は、各地域の状況を適切に把握し、地域の皆さんと連携を図りながら、早期の課題解決に向けて検討を進めていきます。

その他意見	171	この度、急に調布市道路網計画なるものを発表されているようですが、このタイミングで突然出された事にまず疑問を持ちました。 住民への説明に対しても、案内が周知徹底されていない状況で開催しても無意味であると思われる。	「道路網計画」については、平成26年11月に検討着手を発議し、平成26年度と平成27年度の2カ年で検討を進めてきました。 「道路網計画」は、道路の位置、幅員、優先的に整備すべき路線等を定める計画であり、市民生活に直接影響を及ぼす場合があるため、これまでも策定過程の初期段階から、広く市民の皆さんと意見交換を行うため、複数の手法で市民参加を実施してきました。 具体的には、職員が対面方式で直接市民の皆さんの御意見を聞く「みちの井戸端会議」や無作為に抽出した市民の方々から「道路に関するアンケート」を実施しています。 いただいた御意見については、検討の各段階において、参考にさせていただいています。 なお、道路網計画への反映については、「道路網計画」の参考資料「市民参加レポート」で公開しています。
その他意見	172	2月10日がパブリックコメントの受け締切日と判明したが、あまりの唐突なことである。「今後検討する路線」との決定(?)は市報に掲載された(締切日もか)とのことであるが、当該地区住民で気が付いた人は1%にも満たないのではないかと。 気がつかない方が悪いということではなく、知らしめることが肝要。このような問題は関係地区住民宛に、市報とは別に個別に案内する必要がある。また、決定の前に地区住民へのオープン懇切な説明会等の開催も必要であると考えないでしょうか。 上から目線の市政、姿勢では、理解を得るのが難しくし、トラブルの発生を招き、計画進捗の長期化、ついには頓挫を招く事が多く、税金の無駄使いともなりかねない。主権住民の開かれた市政の進め方の方が、言ってみれば急がば回れで、結果的には理解を得るのが早いのではないかと、と考えられるが如何お考えでしょうか。	また、「道路網計画(案)」の公表に当たっては、市報12月20日号にて、案に関する説明会及びみちの井戸端会議の開催の案内とともに周知しています。また、案の公表と合わせて、同日に市のホームページでも周知しています。 他に案に関する説明会の周知等については、市内の京王線各駅及び地域福祉センター、図書館、公民館等の施設にも案内チラシを配架するとともにポスターを掲示し、周知しています。合わせて、地区協議会、自治会及び街づくり協議会へ開催案内を送付するとともに、無作為に抽出した市民約1,000人に開催案内を送付し、周知を図っています。 なお、パブリック・コメントの意見提出期間については、調布市パブリック・コメント手続条例において政策等の案を公表した日から起算して30日以上となっていますが、「道路網計画」での意見提出期間は、より多くの市民の皆さんに計画を周知し御意見をいただくため、平成27年12月21日から平成28年2月10日までの52日間を意見募集期間とし、計画内容の周知及び幅広い意見募集に努めました。
その他意見	173	計画案の告知、通知の方法に誠意が感じられない。 特に計画案に掲げられた道路に面した住民には個別に連絡通知するくらいでないと住民の理解は得にくいのではないのでしょうか。説明会や井戸端会議の日程連絡は町会の回覧版で回ったようですが町会に入っていないければ、回覧版は回って来ず日程などは知らされないままです。我が家には井戸端会議日程の前日に回覧版が回って来ました。 前日では予定のたてようがありません。既に説明会が終わっていました。「市報に一文掲載したから」「市のホームページに載せたから」とそれで済ませないでください。 日々の忙しい中で市報をすみずみまで目を通すのは不可能です。またパソコンを使いこなすことができない方、パソコンを持っていない方もいらっしゃいます。 ひとりよがりにならない伝達方法をよくお考えください。	
その他意見	174	質問 前述反対理由(NO.173)に記したように説明会に出席できなかったため 1 計画案はどこから声が上がって検討が始まったのか? 2 最終的にはどこからどこまで道路を拡張するのか? 3 道路拡張が終了するのはいつか? 4 計画案に掲げられた道路に面する住民の同意・用地買収・道路の設計などが全て終了してからの工事着工か? 一部のみ工事をしても意味がなく、税金の無駄使いです。	調布市では長い年月をかけて道路整備を進めてきましたが、都市計画道路の整備率は多摩地域の平均と比べ低い水準となっており、生活道路についても、約7割が未整備となっています。 このような状況の中、現行の「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」の計画期間が平成27年度で終了することや、生活道路の計画的な整備・事業効果の早期発現が求められていることなどから、昨今の社会経済状況の変化や周辺基盤整備の進捗により、時代に合った道路計画を構築する必要が生じてきました。 また、都市計画道路と生活道路は、これまでそれぞれの計画に基づき、個別に整備を進めてきましたが、都市計画道路と生活道路を体系的、機能的に連携した道路網として形成していくためには、双方の道路をバランスよく整備していくことが重要であると考え、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に検討し、調布市を取り巻く状況等に対応した「道路網計画」を策定することとしました。策定に当たっては、平成27年度・平成28年度の2カ年で検討を進めてきました。 また、「道路網計画」については、計画期間を定めておりませんが、最新の社会経済状況や調布市を取り巻く状況に対応した計画となるよう、必要に応じ定期的に更新する予定です。 なお、「道路網計画」は、目指すべき道路網や優先的に整備すべき路線等をとりまとめた計画であり、具体的な道路整備の進め方を定めるものではありません。
その他意見	175	都道114号線から武者小路実篤公園への生活用道路が拡幅計画があることを、つい先日知りました。わたくしの自宅は、まさにその計画対象にはいりません。 ですが、その計画の公表が12月21日で、意見の募集が2月10日というのはどういうことですか。また、市との協議が1月30日に入間地域福祉センターであったそうですが、その対象地域への協議日程の周知がされていないことに憤りを感じます。	「道路網計画(案)」の公表に当たっては、市報12月20日号にて、案に関する説明会及びみちの井戸端会議の開催の案内とともに周知しています。また、案の公表と合わせて、同日に市のホームページでも周知しています。 その他に案に関する説明会の周知等については、市内の京王線各駅及び地域福祉センター、図書館、公民館等の施設にも案内チラシを配架するとともにポスターを掲示し、周知しています。合わせて、地区協議会、自治会及び街づくり協議会へ開催案内を送付するとともに、無作為に抽出した市民約1,000人に開催案内を送付し、周知を図っています。 なお、パブリック・コメントの意見提出期間については、調布市パブリック・コメント手続条例において政策等の案を公表した日から起算して30日以上となっていますが、「道路網計画」での意見提出期間は、より多くの市民の皆さんに計画を周知し御意見をいただくため、平成27年12月21日から平成28年2月10日までの52日間としました。 また、平成28年1月30日(土)に開催されました、「国分寺崖線の緑を守り、調布3・4・10号線を考える会」との協議については、同会が主催し、調布市が説明に同った会であるため、市から住民の皆さんに周知しておりません。

その他意見	176	道路が拡幅されると交通量は？安全性は？	道路を整備する時の影響については、路線によって地形条件等が異なるため、個別路線の事業化段階で調査検討するのが適切と考えております。
その他意見	177	大きい道ができて便利になる反面、交通量が増えて空気汚染、騒音などの心配がある。また、敷地を削られ不便な生活を強いられる心配もある。そのような事から、移転を希望する場合、土地と家を買って取り返してもらえるのですか？	
その他意見	178	●負の側面を考えてない 幹線道路沿道の大気汚染や騒音、振動等の道路公害は、沿道の住民の受忍の限度をこえる公害を発生させます。東京を始め全国の公害裁判がその実態を明らかにし、すべての訴訟で行政が敗訴している現実を直視すべきです。長期にわたって喘息等で苦しんでいる人がいることは、大気汚染医療費助成認定患者数が平成26年度末で96754人、そのうち調布市では約2000人いることを銘記すべきです。また、PM2.5は環境基準を満たしていません。大きな道路をつくれれば、大型車が増え、PM2.5が増大することは明らかです。これらのことを意図的に無視した、この項目は撤回すべきです。総量規制は都の環境政策のはずです。	
その他意見	179	車ばかりが優先される 計画案は全てにおいて車の利便性が優先されているとしか思えません。また、車の利便性が優先されるのはおかしいと思います。 車のための道幅の広い道路ばかりでその隙間に家が建つという感じを受けます。 以上（NO.25・27・75・76・77・173）の理由により計画案に反対します。	「道路網計画」では、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たのに対し、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。
その他意見	180	パブリックコメント手続きについて 今回たまたまこういう道路拡幅案があることを知りましたが、近所の人たちに聞いても誰もこれを知りませんでした。1月20日の市報に載っていると聞きチェックしましたが、あの表現で市民に具体的にこの地域が対象になっていると分らせることは全く不可能です。しかし、地主等の一部はこれを知っていました。これを以って市民の意見を聴取したとするなら、中国共産党の土地収奪方法と似たり寄ったりです。貴方からこの手紙の妥当性について来る2月17日までに私宛に納得行く説明がなされない場合は、「調布市政の横暴」として私は「週刊文春」「週刊新潮」に取り上げて貰うよう動くつもりです。	「道路網計画（案）」については、平成27年12月21日に公表し、平成28年2月10日までパブリック・コメント手続による意見募集を行っていたものです。 また、案の公表にあわせ、市民の皆様はその内容を説明し、御意見をいただくため、平成28年1月15日及び16日に説明会を開催し、同月18日から24日までの期間に、市民の皆様との意見交換の場である「みちの井戸端会議」を5日間開催いたしました。 案の公表及びパブリック・コメント手続の実施などについては、市報ちょうふ12月20日号及びホームページなどでお知らせを行っておりますが、市域全体の道路計画となり、紙面の都合上、詳細な情報を掲載することが困難であることから、より多くの方に市の取組についてお知らせするため、市内の各自治会へ説明会などの御案内をするなど周知に努めてきたところです。 また、本計画の検討に当たっては、市民の皆様のご生活に直接的な関わりがあることから、アンケート調査の実施や検討の各段階において「みちの井戸端会議」をこれまで延べ42回開催し、1,000人を越える方との意見交換を行うなど、市民参加に努めてきたところです。 調布市としては、パブリック・コメント手続に限らず、様々な手法により市民の皆様から御意見を伺いながら、本計画の検討を進めてきています。
その他意見	181	道路拡張が決定した時の補償は？	現在お住まいの建物移転に伴う想定した補償を行っております。
その他意見	182	【意見】 ○現実の収用の対象になる個人に対しては、今後もより詳細に説明していただきたいと申します。 ○都がどのように収用するのか、その影響、収用までに土地建物を売却せざるを得なくなった時の注意点を調布市の法律相談なりでしっかりフォローする体制をとっていただきたいと思えます。収用はこだけではなく、東京都のあらゆるところで起きている訳ですから我々の悩みの多くは回答できるものが多いと思えます。	事業が始まると用地説明会を開催し、移転対象となる方に補償に関する説明を行います。また、ご不明な点については、個別に対応させていただいております。 国・都の基準に基づいて市も同等に事業を進めております。
その他意見	183	何故、拡幅が必要なのか？	道路は、日常の生活において、移動時の安全性・快適性の確保、住宅地の防災性の向上、また災害時には迅速な避難の一助となるなど、市民生活に欠かせない公共施設のひとつです。道路利用者や市民の皆さんの道路に対する様々な期待に応えられるよう、道路の多様な役割を確認し、これらの役割が十分発揮できるようみちづくりに取り組んでいきます。

その他意見	184	<p>計画案を廃案にした場合に生じる問題として以下が考えられます。</p> <p>○緊急車両が通行できない。 上記に関して以下を提案します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 消火栓の増設 2 消火器設置場所の増設 3 近隣住民に危険や救助を知らせる手段としての声かけ 各町会で協力する 4 防災意識を高める 市民も協力し防災訓練などに積極的に参加する 5 緊急小型車両を新設する <ul style="list-style-type: none"> ・初期消火のできる小型車両を東京都と協力し新設を検討する。 ・ドクターカー（お医者様が同乗する緊急医療救助サービス・有料でも良い）を東京都と協力し新設を検討する。 <p>上記の件 調布市から東京都へ働きかけ検討してください。</p>	<p>「道路網計画」では、「防災・減災機能の強化」を目標のひとつとして設定するとともに、道路網構築の視点として「緊急時の物資や活動人員の輸送を支える道路網の構築」を設定しています。</p> <p>道路網構築の視点（広域道路網）では、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と考え、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び路線などを抽出しました。</p> <p>道路網構築の視点（地区内道路網）では、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と考え、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。</p> <p>いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
その他意見	185	<p>道路清掃などの管理 地域の住民による清掃、標識などの管理をする仕組みを検討してはどうか。</p>	<p>住民参加による清掃作業等は、「ふれあいのみちづくり」事業として実施されています。 なお、道路上の標識は、道路管理者から許可を得て設置します。設置された後、道路管理者や交通管理者などが管理しております。</p>
その他意見	186	<p>車道を自転車が行きやすいように、路肩のデコボコや段差を小さくしてほしい</p>	<p>道路の補修等については、道路パトロールや市民の皆様からの連絡を受け、路面の状況等を調査した後、適時補修してまいります。</p>
その他意見	187	<p>住宅の壁や植樹によって、見通しが悪い交差点については、見通し良くするようにしてほしい。</p>	<p>越境している植栽等は、適時、所有者に剪定の依頼を行っております。 カーブミラーの新設は、周辺道路や宅地の利用状況等を総合的に検証し、隣接する市民の皆様のご理解が得て設置することとなります。</p>
その他意見	188	<p>道路網の維持管理 道路網の新増設・改変計画と呼応し、維持管理計画も合わせ考えるべきである。</p>	<p>道路パトロールや市民の皆様からの連絡を受け、路面状況等を調査した後、適時補修してまいります。 なお、対象となる道路は管理区分により所管が異なります。 この度は、貴重な御意見ありがとうございました。</p>
その他意見	189	<p>説明会等に行けず、わからないため、日ごろ思っていることをメール致します。 都市整備街づくりとして、街灯が少ないと思います。 大きい通りは、自動車や、テナントの明かりがありますが、脇に入ると暗いです。 つつじヶ丘の北口は商業地で栄えていますが、南口を出て、滝坂小学校から白菊幼稚園に行く道は、人通りがあるわりに、夜になると暗いので、もう少し、街灯を増やしてほしいです。 全体的に、街灯が少ないと思います。</p>	<p>周辺住宅の接道状況や道路幅員により、設置する場所、照度を検討し設置されております。 街灯の新設は、周辺道路や宅地の利用状況等を総合的に検証します。何よりも、隣接する市民の皆様のご理解が得られなければ設置することはできません。</p>
その他意見	190	<p>不用歩道橋の撤去 広域道路に所々設置されている、不用の歩道橋は撤去すべきである。 高齢化が進み益々バリアフリー化が求められる昨今、横断歩道が充実して殆ど利用されていない。なのに災害対応面から、経年補強も必要となっている。</p>	<p>対象となる歩道橋は管理区分により所管が異なりますが、通学路等の指定を受けている歩道橋は撤去することはできません。 この度は、貴重な御意見ありがとうございました。</p>
その他意見	191	<p>高齢化への対応 交通弱者と言われる高齢者に対して、利便性の高い公共交通の充実を図ってほしい。 出かける手段があることで、健康面や、消費の増大など、いろいろな面にメリットが生まれる。</p>	<p>公共交通が利用しにくく、運行要望が高い地域などについては、乗合タクシーなど地域との協働による公共交通機能の導入について、検討していきます。</p>
その他意見	192	<p>歩行者の多い道路における禁煙を条例化してほしい</p>	<p>歩行者の多い道路における禁煙の条例化については、先進自治体の取組状況を参考にしながら、検討してまいります。</p>
その他意見	193	<p>● 都道118号線の整備（一部区間の拡幅）するよう東京都に要望すること</p>	<p>都道118号線については、「道路網計画」の対象路線ではありませんが、いただいた御意見については、関係機関にお伝えします。</p>

その他意見	194	現状の段階では大型ポンプ車の出動を前提にした、グリーンカラー道路拡幅の必要がなく、初期消火ポンプ及び中型ポンプの方が良いのではないかと考えます。また消防署では大規模災害が発生した場合は申し訳ないが行かれません、消防署を守るのが精いっぱいとの事。	「道路網計画」では、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、震災時に消防自動車を通れる幅員6m以上の道路から140m以遠を「消防活動困難区域」として設定しています。
その他意見	195	災害時に消防車などの大型車両が迅速に消火活動に当たることも目的とされているが、消防車が侵入できない路地は、市内にいくらでもあり、一部の道路だけ拡幅しても災害対策にはならない。住環境に大きな影響を与える道路拡幅ではなく、消防車両の小型化や消火栓の増設など柔軟な解決策を検討すべきとの住民の意見を重視すべき	なお、「消防化活動困難区域」の設定については、「密集市街地のための集団規定の運用ガイドブック」（国土技術政策総合研究所資料）などを参考に設定しています。調布市内には、「消防活動困難区域」が点在している状況のため、「消防活動困難区域」を解消し、防災性の向上を図ることが重要と考えています。いただいた御意見については、今後の参考とさせていただきます。
その他意見	196	<p>拝啓、いつも美しい調布の街づくりをありがとうございます。 「市報ちょうふ」でこの計画を知り、ひとつ提言させていただきます。</p> <p>1. 小田急バス・新バス停留所設置の提言・要望 長年、小田急バスさんの【狛01】路線（多摩川住宅中央～狛江駅北口～慈恵第三病院）をよく利用しています。</p> <p>多摩川住宅を東西南北に周回する同路線は、多摩川住宅周辺に住む者にとって生活になくてはならないものですが、残念なことに同住宅の西側には停留所がひとつもありません。</p> <p>他の停留所と比較しても、「多摩川住宅南口～多摩川住宅中央」の間隔は、非常に長く感じられます。同住宅の西側・染地3丁目エリアに住む者にとっては、各々のバス停に行くまでの距離が非常に遠く感じられ、是非一か所その中間地点にバス停を新設していただいて生活の利便性を上げて頂けるとたいへん有り難く思います。</p> <p>昨年、小田急バスさんに要望したところ、次のような返答をいただきました。 「多摩川住宅南口～多摩川住宅中央までの区間が640mあり、通常の停留所間隔より距離があることは認識いたしております。新停留所を設置するには道路管理者（役所）および交通管理者（警察）ならびに停留所を設置いたします地権者の承諾が必要となります。停留所新設につきまして、今後の検討事項とさせていただきます」とのことでした。</p> <p>染地3丁目エリアは、近年新築住宅が増え人口が増加してきている地域だけに、利便性の良いバス停を希望している人は少なくないと思います。是非ご検討をお願い申し上げます。 【新停留所を希望する場所】(案) 「多摩川住宅交番前」の交差点の南側・多摩川寄り120～130m付近 調布市大型案内標識Y-13、「J.PARK染地」の染地通り付近 (桜堤通りから右折して直ぐの場所は、バスの後続車両にとって危険なため避けて頂きたいと思っております)</p> <p>今回の調布市道路網計画(案)で、小田急バス新停留所設置も街づくりの一環としてご理解され、ぜひ前向きにご検討いただきますようお願い申し上げます。</p>	御意見いただいている区間にバス停を増設する方向でバス事業者と協議を進めています。
その他意見	197	<p>道路拡張にかける予算があるのならば以下の事に充ててください。</p> <p>1 調布市内の貧困家庭への支援 子どもの貧困が深刻になっています 経済的な問題で進学を諦めざるをえない子どものための育英資金にしてください。</p> <p>2 教育の充実 先進国の中で日本は教育に充てる予算がたいへん低いです。 せめて調布市はそのレベルを上げてみませんか？</p> <p>3 高齢者への支援 高齢者の貧困も深刻になっています 経済的に苦しんでいる高齢者の市税・医療費の減額など検討して下さい。</p> <p>4 保育士さん介護士さんの賃金の値上げ 道路を作ったり道幅を広げたりすることよりも”人”を育てることに税金を使ってください。</p> <p>将来にとってはその方が有意義であると思います。</p> <p>反対意見を述べさせていただいたので言葉が所々きつくなりご不快に感じられたことと思います。たいへん申し訳ございません。 しかしながら「調布市道路網計画(案)」の廃案をお考えください。調布市民がいつも幸せに笑って過ごせる市政をお願いいたします。</p> <p>最後に貴重なお時間を割いてくださり読んでくださいましたこと感謝いたします。 どうもありがとうございました。</p>	御意見については、今後の参考とさせていただきます。

その他意見	198	駐車場の台数305台は少なすぎる。 南口駅前広場の地下駐車場は出来ませんか。 オリンピックまでに ☆中央高速のインターチェンジの整備 ☆甲州街道拡幅 ☆宿泊施設が少ないのでは。	御意見については、今後の参考とさせていただきます。
その他意見	199	当時は過去10年前には農地があり、戸建ての家が、ばらばらと建っていました。その後建売業者により、住宅密集ブロックが増加中です、今後益々増加が予想されます。 ご当地は景観条例等の手段を行使し、建売業者による住宅密集建設にストップを掛ける必要性があります。	御意見については、今後の参考とさせていただきます。
その他意見	200	許可しない。無駄・無意味 絶対反対！！	御意見については、今後の参考とさせていただきます。

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。