

ご自由にご覧ください

まちの 井戸端会議



調布市道路網計画（案）について、
ご意見をお聴かせください。

調布市都市整備部まちづくり推進課
令和8年1月



みちの井戸端会議とは？

調布市は、令和6年度から、市内の都市計画道路や生活道路を一体的に計画した「調布市道路網計画」の改定に向けて検討を進めています。

この度、これまで市民の皆さんからいただいたご意見等を踏まえ、『調布市道路網計画（案）』を取りまとめましたので、本案に対する皆さんのご意見をお聴きします。

「**みちの井戸端会議**」は、市民の皆さんのご意見をお聴きする場です。



「調布市道路網計画」とは？

- 調布市道路網計画（平成28年3月策定）は、都市計画道路を対象とした「**広域道路網計画**」と、生活道路を対象とした「**地区内道路網計画**」により構成します。
- それぞれの計画に、調布市の将来都市像の実現に必要な「目指すべき道路網」、整備優先度を明示した「道路整備プログラム」を設けました。
- 広域道路整備プログラムの優先整備路線（※）に関しては、多くの路線が事業中または事業準備中です。
- 地区内道路整備プログラムに関しては、多くの路線が事業中であり、整備が完了した路線もあります。

※H28年度～R7年度の10年間で、整備または着手する路線



▲ 調布市道路網計画



▲「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」パンフレット

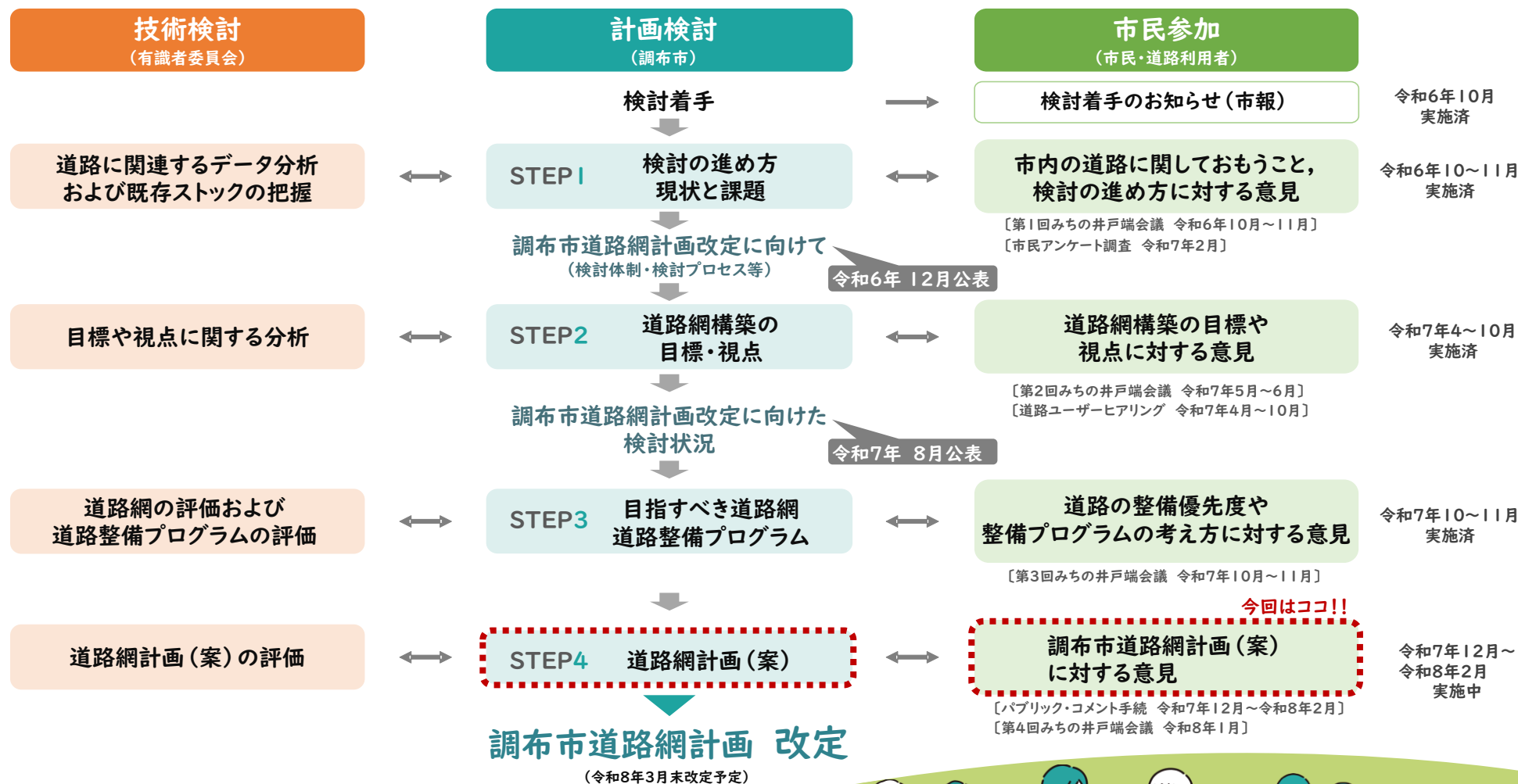


▲「調布市におけるこれからのみちづくり
調布市道路網計画の進捗状況」パンフレット



検討の進め方について

- 道路網計画の改定に当たっては、「計画検討」、「技術検討」、「市民参加」を並行して実施しながら検討を進めます。



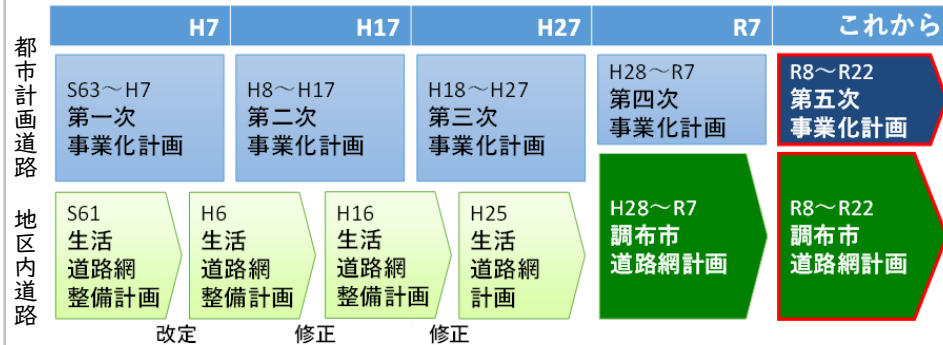
計画期間と道路網構築の体系

- 計画期間は、令和8年度から令和22年度までの15年間とします。
- 市における都市の将来像を実現するため、「社会状況の変化」や「市民ニーズ」、「みちづくりの基本理念」と新たに位置付ける「調布市の道路網の将来ビジョン」を踏まえ、道路網を構築していきます。

計画期間

計画(案)p.1

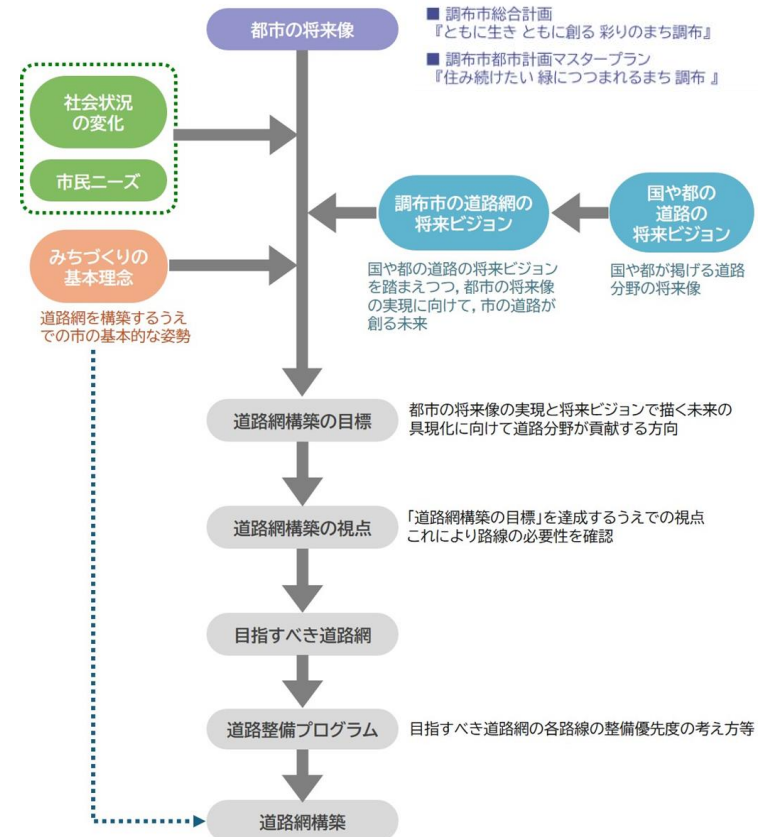
- 東京都と関係市区町で検討している、「東京における都市計画道路の整備方針」の計画内容及び計画期間と整合を図り、**計画期間を15年**とします。
- また、社会状況の変化等に対応するため、計画期間内においても必要な見直しを行っていきます。



市における都市計画道路, 地区内道路の計画の変遷

道路網構築の体系

計画(案)p.3



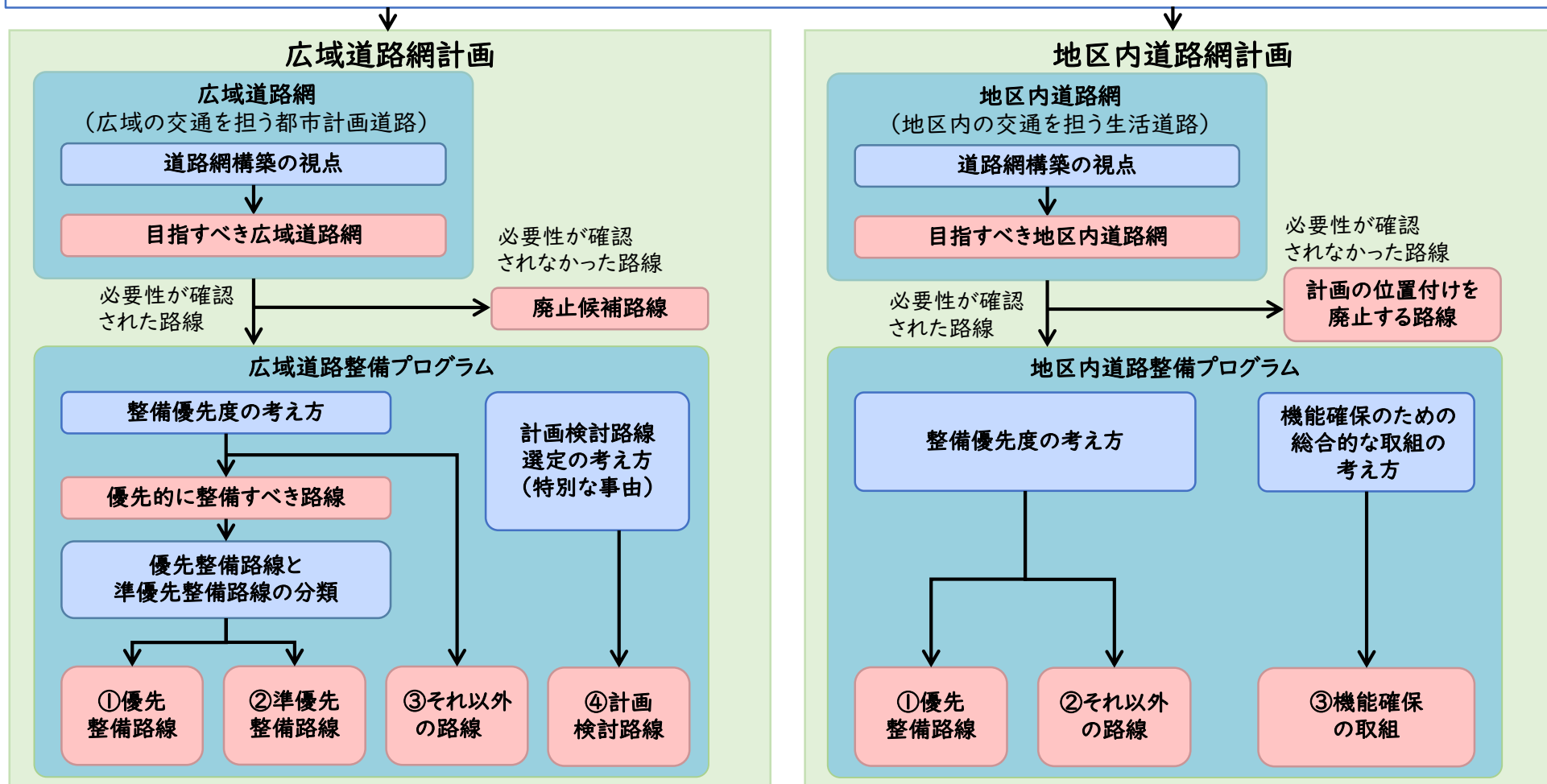
道路網計画の構成

計画(案)p.4

みちの
井戸端会議

- 広域的な移動を支える都市計画道路を対象とした「広域道路網計画」と、広域的な道路を補完し地区内の移動を支える地区内道路を対象とした「地区内道路網計画」により構成します。

道路網構築の目標



道路網の整備状況

計画(案)p.5~8

みちの
井戸端会議

- 市は、効率的・効果的に道路の整備を進めるために、整備の優先度を定め、都市計画道路や地区内道路の整備を計画的に推進してきました。また、近年多様化する道路空間へのニーズに対応するため、道路空間を活用して、にぎわいや憩いの場を創出する取組を実施してきました。

都市計画道路

■調布駅前広場

(調布3・4・29号線, 調布3・4・30号線)

ベンチ設置による憩いの場やイベント空間の設定によるにぎわいを創出します。



調布駅前広場

■調布3・4・28号線(品川通り~甲州街道)

歩行者や自転車の安全性や快適性を確保し、住宅地への通過交通の抑制に寄与する南北道路ネットワークを構築します。



京王線から品川通りまでの区間

■調布3・4・21号線

(つつじヶ丘駅南側)

幹線道路から鉄道駅に至る交通動線の確保と、駅周辺の安全かつ快適な歩行環境を創出します。



調布3・4・21号線

地区内道路

■市道S104号線

(調布駅~布田駅間)

調布駅付近の京王線地下化によって創出された鉄道敷地を活用し、緑道及び地区内道路を整備しました。



市道S104号線(調布駅~布田駅間)

■市道S56号線(市役所前通り西側)

鉄道敷地(市役所前通り西側)は歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度を活用し、にぎわいのある空間を創出しました。



ほこみち制度を活用した状況

■機能確保のための総合的な取組(多摩川小学校周辺)

小学校交差点のカラー舗装等を実施し、安全性向上を図りました。



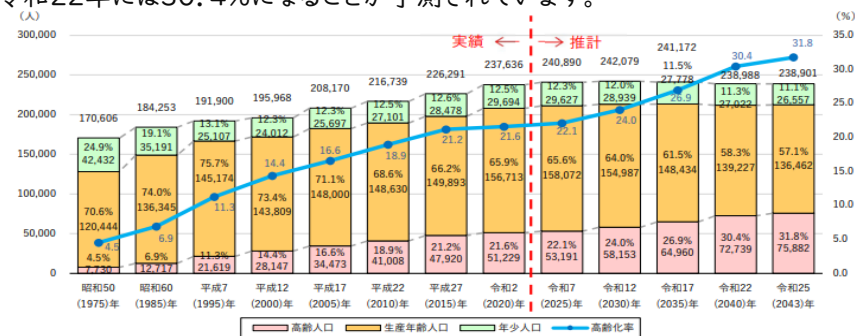
調布市を取り巻く状況

計画(案)p.9~12

- 現計画の策定以降、本格的な超高齢社会への対応、自動車以外の移動手段の利用、地震や気象災害の懸念、魅力的な中心市街地の形成など市を取り巻く状況は変化しています。

● 本格的な超高齢社会への対応

市の人口は令和12年にピークを迎え、その後は減少することが予測されていますが、生産年齢人口は、令和7年以降も市の総人口に占める割合は依然として50%を超えています。また、高齢人口は、今後も上昇する見通しであり、令和22年には30.4%になることが予測されています。



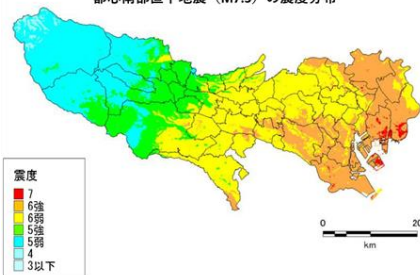
年齢区分別人口・高齢化率の推移

出典:住民基本台帳・調布市の将来人口推計(令和4年3月)

● 地震や気象災害の懸念

首都直下地震が発生すると、調布市は震度6弱以上の揺れになる可能性があるとして予測されています。また、令和元年東日本台風(台風19号)では市内の一部の道路が冠水する被害が発生するなど、近年、気象災害が激甚化・頻発化しています。

都心南部直下地震(M7.3)の震度分布



東京における首都直下地震の被害想定

出典:「東京都の新たな被害想定～首都直下地震等における東京の被害想定～」(令和4年5月)



市内における台風による道路冠水の状況

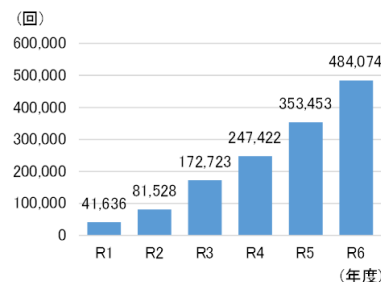
出典:「令和元年東日本台風(台風19号)調布市の記録」(令和3年3月)

● 自動車以外の移動手段の利用

市は、令和元年度からシェアサイクルの実証実験を開始し、令和4年度に本格実施を開始しました。シェアサイクルの利用台数は、令和元年度で約4万回、令和6年度で約48万回と利用者が増加しています。



調布市内のシェアサイクルポート(調布駅)
出典:HELLO CYCLING HP

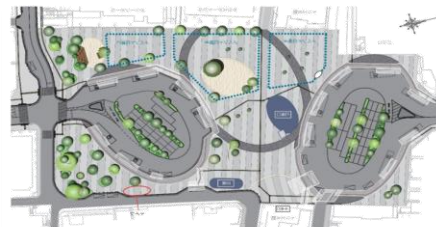


市内のシェアサイクル利用台数

出典:調布市事務報告書(令和3～6年度)

● 魅力的な中心市街地の形成

調布駅付近の京王線の地下化と連動した駅前広場の整備や鉄道敷地を活用した緑道整備等により、中心市街地を安全・快適に回遊できる道路ネットワークの形成を進めています。



調布駅前広場整備計画図

出典:調布駅前広場整備計画図
(令和5年3月改訂)



市道S45・S56号線
(調布駅～鶴川街道間)



道路を取り巻く環境の変化

計画(案)p.13~14

- 現計画の策定以降、交通需要の変化、道路に求められるニーズの多様化、道路分野の脱炭素化への対応、通学路に関する状況など道路を取り巻く環境は変化しています。

● 交通需要の変化

都内の平均交通量は平成22年や平成27年と比べると減少しています。

一方、貨物1件当たりの貨物量は減少傾向にありますが、物流件数は増加傾向にあり、物流の小口・多頻度化が進んでいます。



国道・都道における24時間平均交通量

出典:国土交通省「道路交通センサス」
(平成22年~令和3年)より作成

	平成22年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

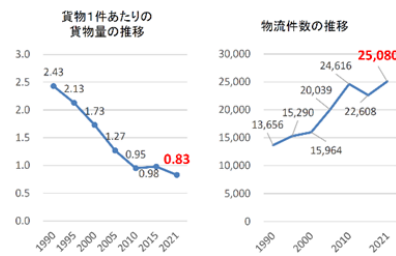


図 貨物量と物流件数の推移

出典:国土交通省,第1回自動物流道路に関する検討会資料
(令和6年)

● 道路分野の脱炭素化への対応

道路は、重要な社会基盤である一方、国内CO2排出量の約2割を占めており、道路管理者としても脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要があることから、国土交通省は「道路分野の脱炭素化政策集Ver. 2.0」を令和7年10月に公表しました。

▼ モビリティハブのイメージ

▼ ほこみち活用のイメージ



図 新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の
低炭素な移動手段への転換を促進

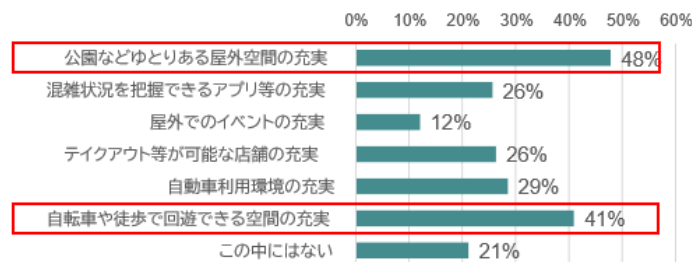


図 LED照明導入による省エネ化

出典:道路分野の脱炭素化政策集Ver.2.0
(令和7年)(国土交通省)

● 道路に求められるニーズの多様化

コロナ禍によって変化したライフスタイルに併せて、ゆとりある屋外空間や
回遊空間に対するニーズが高まっています。



都市空間に対する意識

出典:国土交通省「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査(令和4年12月実施)」
地域別集計,東京都市圏より作成

● 通学路に関する状況

令和3年6月に千葉県八街市で通学中の児童5人が死傷する交通事故を受け、令和3年度には全国で一斉に通学路の合同点検が行われ、道路管理者や交通管理者による通学路の安全対策が実施されました。生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数は、小学生が最も多い状況です。



図 道路管理者による対策の例

出典:道路管理者が実施する対策の進捗状況
(令和7年)(国土交通省)

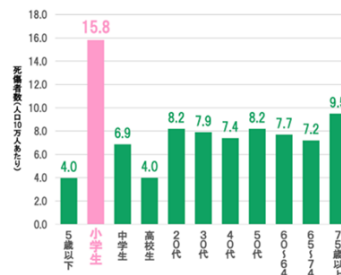


図 生活道路における人口10万人当たりの
年齢層別死傷者数(令和4年)

出典:国土交通省HP,道路交通安全対策 交通事故の状況

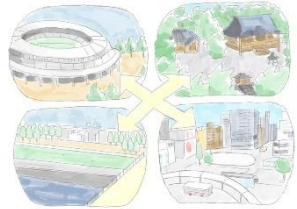


調布市の道路網の将来ビジョン

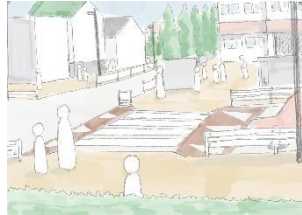
計画(案)p.16~20

- 市における都市の将来像実現に向けて、国や都が掲げる道路の将来ビジョンを踏まえ、「調布市の道路網の将来ビジョン」を位置付けます。

<各分野におけるビジョン>



ビジョン1
【交通】
いつでもどこにでも
移動しやすい道路



ビジョン5
【住環境】
地域のふれあいと
憩いの場を
繋ぐ道路



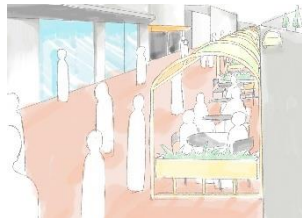
ビジョン2
【環境】
公園や緑地の緑
をつなぐ環境に
配慮した道路



ビジョン6
【景観】
地域資源や景観
と調和した道路



ビジョン3
【福祉】
子どもから高齢者
までみんなが安全に
歩ける道路

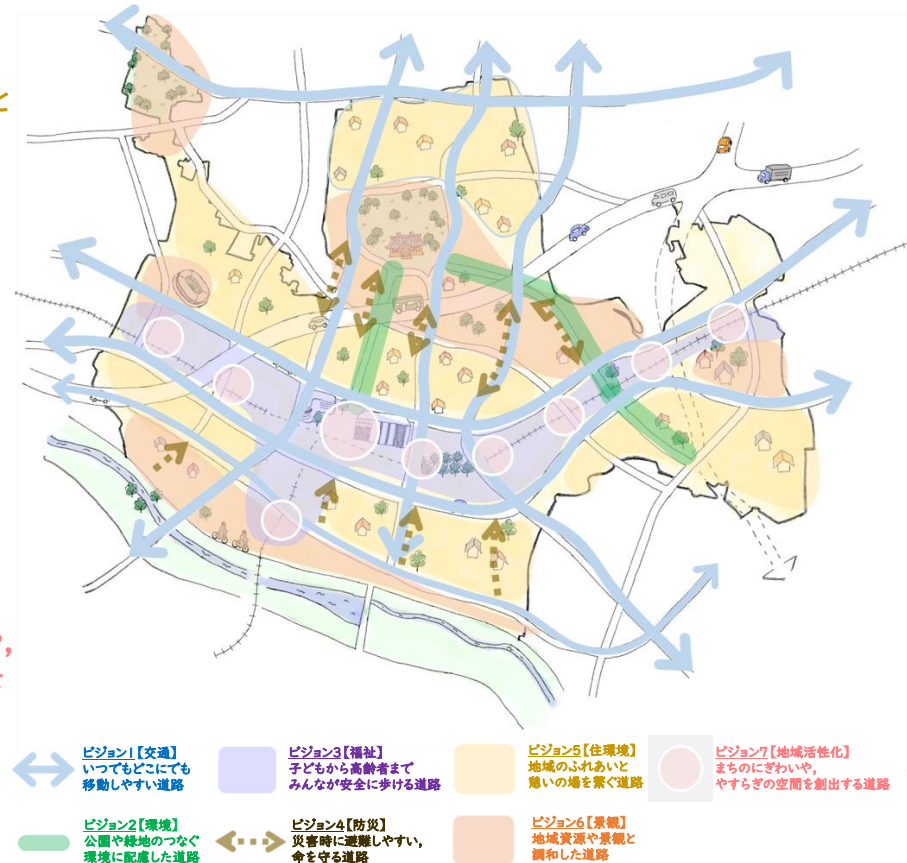


ビジョン7
【地域活性化】
まちなにぎわいや、
やすらぎの空間を
創出する道路



ビジョン4
【防災】
災害時に
避難しやすい、
命を守る道路

<ビジョンの全体像>



※イラストはビジョンのイメージを示しております(今後変更する可能性があります)。



みちづくりの基本理念

計画(案)p.21



- 都市の将来像の実現に向けて、道路網構築に取り組むうえでの市の基本的な姿勢を、みちづくりの基本理念として位置付けます。

【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

道路は、日常の生活においては多様な交通手段の移動時の快適性・利便性・安全性を確保するとともに、防災性の向上、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インフラのひとつです。国の最新の動向に注視し、道路の多様な役割を十分発揮させ脱炭素化の推進にも配慮したみちづくりに取り組んでいきます。

【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

道路の整備には、長期の時間と多額の事業費を要します。このため、整備の優先度を明確にすることで、効率的かつ効果的に道路整備を進め、早期に問題が解決されるみちづくりを目指します。

【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

道路は市民生活に欠かすことのできないインフラであるため、今後の社会状況や上位関連計画等の変化に対応した計画とすることが必要です。定期的に道路の必要性や優先度を確認し、効果的な計画の推進を目指します。



道路網構築の目標

計画(案)p.22

みちの
まちづくり
会議

- 社会状況の変化, 市民ニーズやみちづくりの基本理念を踏まえ, 都市の将来像の実現と将来ビジョンで描く未来を具現化するために道路分野が貢献する方向を, 道路網構築の目標として設定しました。

快適・便利
安全

快適, 便利, そして安全な移動空間の確保

歩行者や自転車利用者など自動車以外の移動空間を充実させることにより, 市民の快適, 便利, 安全な移動の実現に向けてみちづくりを進めていきます。

防災
減災

防災・減災機能の強化

震災や水害, 土砂災害など, 近年高まる災害リスクに備えるため, 防災・減災機能を強化したみちづくりを進めていきます。

活性化

商業・文化・にぎわいが織りなすまちの形成

歩行者の快適な移動や滞留空間・駅周辺の回遊性を高めるとともに, 物流交通の円滑化や観光拠点へのアクセス性向上と道路空間の活用により, にぎわいのあるまちづくりに寄与するみちづくりを進めていきます。

環境
住環境

脱炭素なまち, 生活環境に配慮した 住みやすいまちの形成

ゼロカーボンシティの実現や生活道路への通過交通の抑制, 狭あい道路の拡幅など, 良好な住環境の形成を目指し, 脱炭素で生活環境に配慮した, 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。

効率性

効率的かつ効果的なみちづくりの推進

道路の必要性や整備優先度等を定期的に確認することで, 効率的かつ効果的なみちづくりを進めていきます。



道路網構築の視点

計画(案)p.25~27

- 道路網構築の目標を踏まえ、道路に期待される機能と役割の観点から、道路の必要性を確認するため、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	地区内 道路網	目標
1. 鉄道駅へのアクセス性向上	●	●	快適・便利・安全
2. 救急搬送時のアクセス性向上	●		快適・便利・安全
3. 道路混雑の解消※1	●		快適・便利・安全
4. 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上	●	●	快適・便利・安全
5. 災害時の輸送性, 移動性の向上	●	●	防災・減災
6. 延焼遮断帯の形成	●		防災・減災
7. にぎわいの創出		●	活性化
8. 観光振興の実現	●		活性化
9. 都市の脱炭素化の推進※2	●		環境・住環境
10. 住みやすいまちの形成		●	環境・住環境

※1:「道路混雑の解消」は、道路整備による効果を確認する視点として設定

※2:「都市の脱炭素化の推進」は、道路の必要性の確認に加え、道路整備による効果を確認する視点としても設定




目指すべき広域道路網(案)

計画(案)p.31

- 道路網構築の視点ごとに特筆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(案)としました。

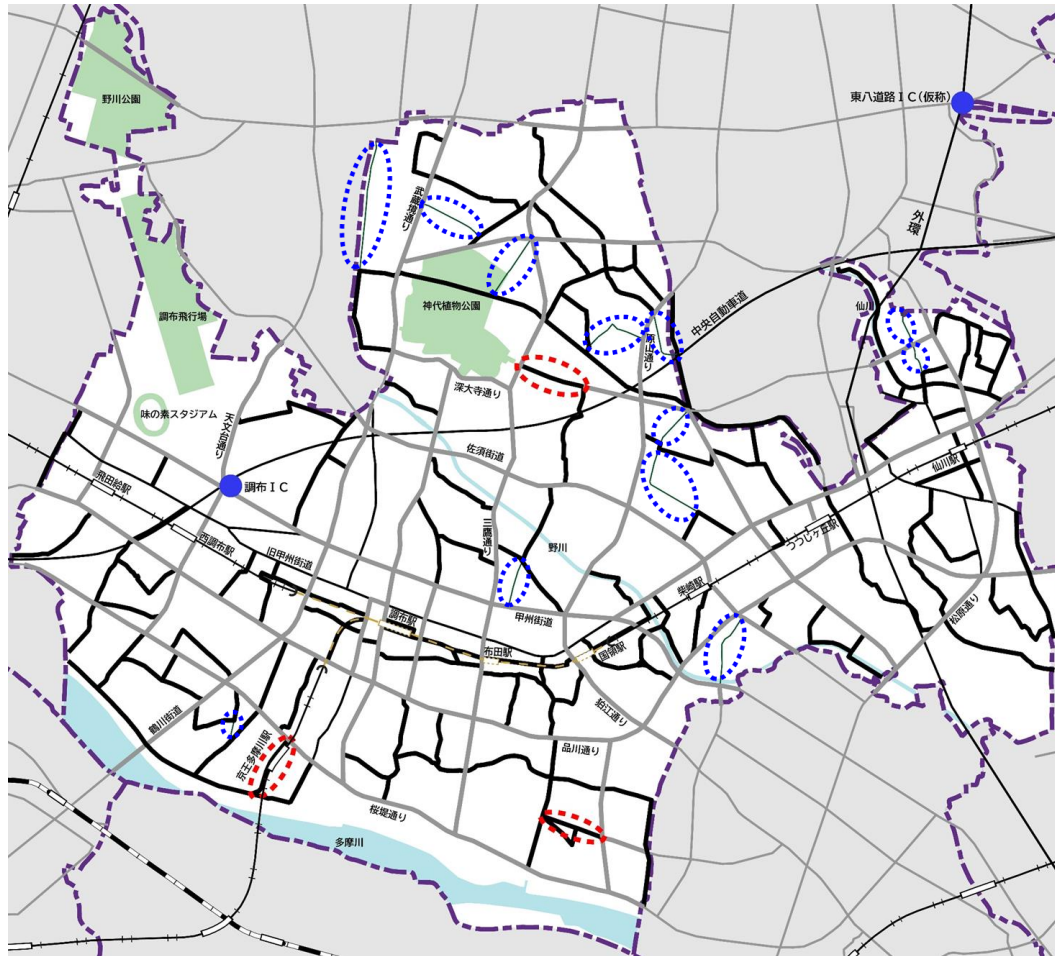


凡 例	
	必要性が確認された路線

目指すべき地区内道路網(案)

計画(案)p.32

- 道路網構築の視点ごとに特筆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地区内道路網(案)としました。



凡 例	
	必要性が確認された路線(地区内道路網)
	計画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

※道路網構築の視点「4. 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上」の抽出条件である「自転車の安全・快適な移動に資する路線」は、策定に向け検討中の自転車活用推進計画での検討結果によるため、位置付けを廃止する路線は変わる可能性があります。

目指すべき地区内道路網の幅員

計画(案)p.33

- 地区内道路は、道路網計画で道路網構築の視点(地区内道路網)ごとに道路幅員設定の考え方を整理して、道路幅員を設定しました。

事業中路線(9路線)

No	路線	区間	延長(m)
1	市道N80号線	調布3・2・6号線(武蔵境通り)～市道N89号線	330
2	市道S154号線	調布3・4・18号線(狛江通り)～市道S155号線	250
3	市道C20号線	調布3・4・4号線(桜堤通り)～市道S449号線	140
4	市道N528号線ほか1路線	調布3・4・14号線～市道N523号線	150
5	市道S45・S56号線	調布3・2・6号線(鶴川街道)～調布7・5・1号線(市役所前通り)	400
6	市道S74号線	調布3・4・28号線(蓮慶寺通り)～調布駅前広場	200
7	市道S104号線	調布3・4・26号線(布田南通り)～市道S95号線	200
8	市道S117号線	市道S146号線～調布3・4・26号線(布田南通り)	350
9	市道S146号線	都道119号線(旧甲州街道)～市道C22号線	180
合計			2,200

※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)

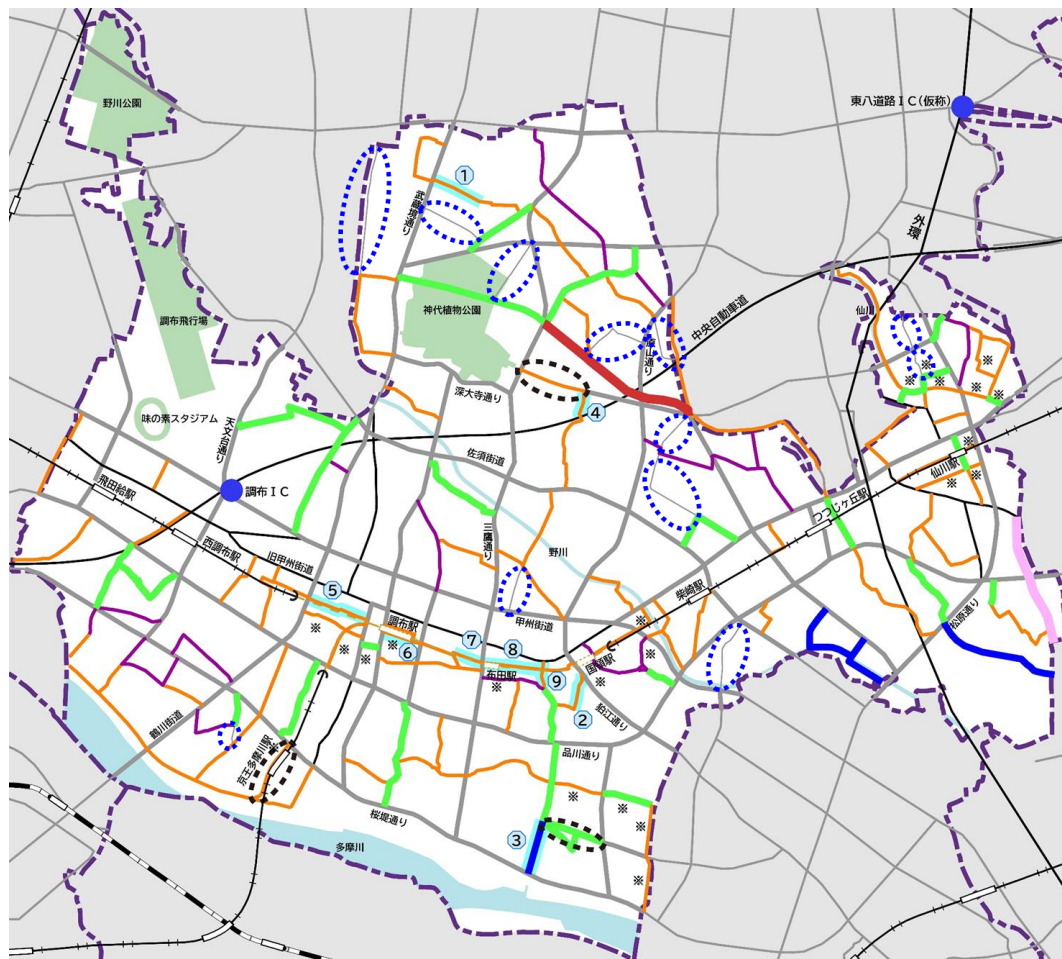
- 幅員 6.0m
- 幅員 7.5m
- 幅員 8.0m
- 幅員 9.0m
- 幅員 11.0m
- 幅員 12.0m

事業中路線

計画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



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、進めています。



広域道路整備プログラム(案)検討の視点

計画(案)p.35~36

みちの
井戸端会議

整備優先度の考え方

・必要性が確認された路線について、整備優先度の考え方に基づき、優先的に整備すべき路線を選定しました。

1. 円滑な道路ネットワークの構築
2. 関連する都市基盤整備事業との連携
3. 災害に強い都市基盤の整備
4. 快適でより便利なまちの形成
5. 安全な通行空間の確保
6. 地域特性を活かした都市空間の形成

優先整備路線と準優先整備路線の分類

・優先的に整備すべき路線を、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する『優先整備路線』と優先整備路線の次に事業着手する『準優先整備路線』に分類しました。

1. 都市交通の円滑化の推進
2. 東京都施行路線との連携
3. 実現可能な整備延長
4. 現在, 事業化準備中の路線



計画検討路線選定の考え方

- ・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、計画幅員、位置、構造形式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。計画検討路線は、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きます。

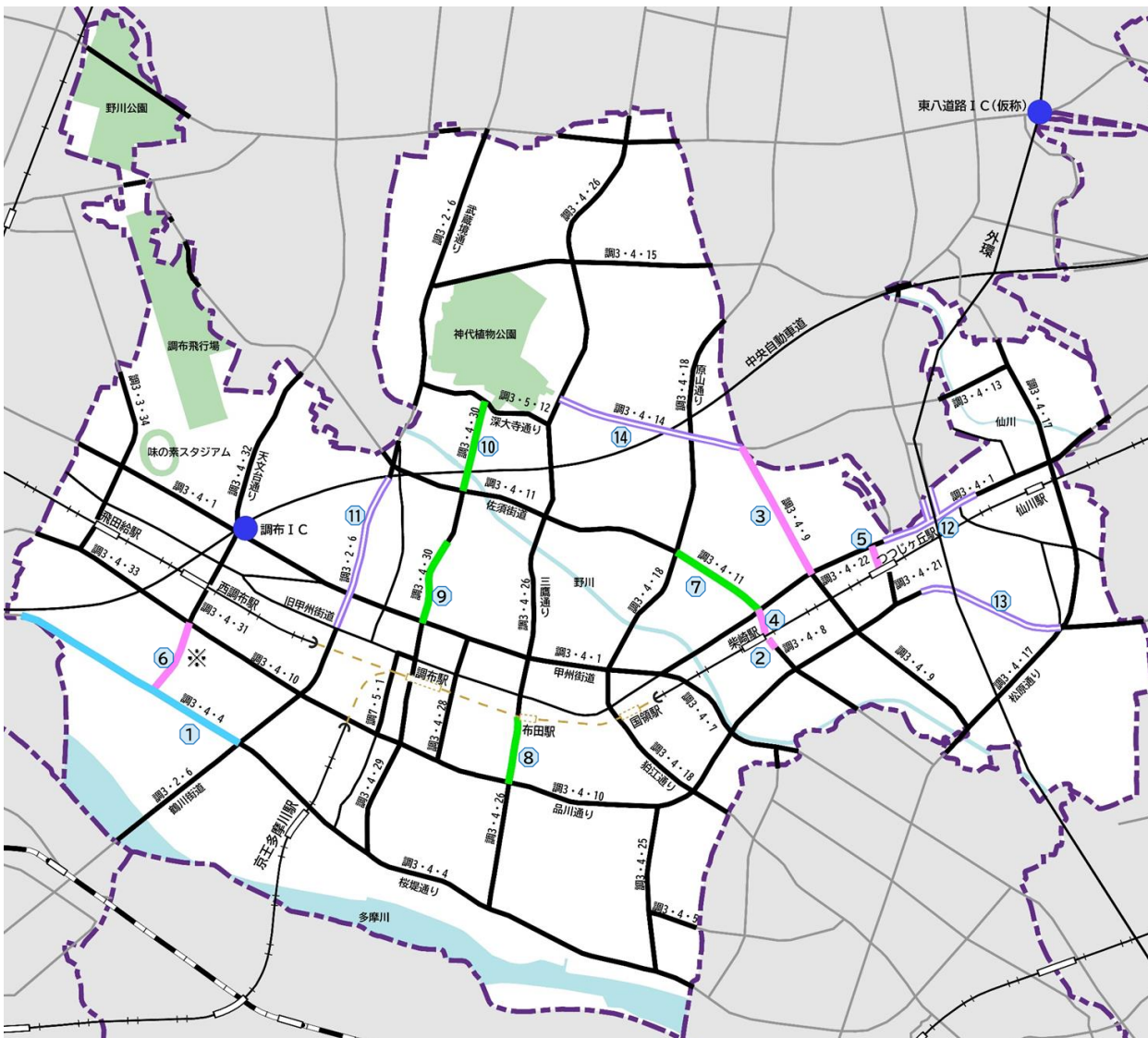
1. 現地の状況により、検討が必要な路線
2. 隣接市区と調整が必要な路線
3. 既存道路を活用し、都市計画道路の機能を代替できる可能性のある路線



広域道路整備プログラム(案)

計画(案)p.38

みちの
井戸端会議



優先整備路線(都施行)(1路線)

No	路線	区間	延長(m)
1	調布3・4・4号線	調布3・2・6～府中市境	1,470
	合計		1,470

優先整備路線(市施行)(5路線)

No	路線	区間	延長(m)
2	調布3・4・8号線	柴崎駅～菊野台3丁目 (交通広場約2,500m ²)	50
3	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	830
4	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1 (交通広場約2,500m ²)	100
5	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1 (交通広場約3,950m ²)	90
6	調布3・4・31号線※	調布3・4・10～調布3・4・4	460
	合計		1,530

※東京都施行の優先整備路線に関連する路線

準優先整備路線(市施行)(5路線)

No	路線	区間	延長(m)
7	調布3・4・11号線	調布3・4・1～調布3・4・18	610
8	調布3・4・26号線	調布3・4・10～布田駅	380
9	調布3・4・30号線	調布3・4・1～調布ヶ丘1丁目	500
10	調布3・4・30号線	調布3・4・11～調布3・5・12	420
	合計		1,910

計画検討路線(検討主体:都)(2路線)

No	路線	区間	延長(m)
11	調布3・2・6号線	都道119～中央自動車道	980
12	三鷹3・4・13号線支線1,支線2 調布3・4・1号線	調布3・4・1～三鷹市境	870
	合計		1,850

計画検討路線(検討主体:市)(2路線)

No	路線	区間	延長(m)
13	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目	920
14	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	1,150
	合計		2,070

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。
 ※各路線に示した番号は、整備の優先順位を示すものではありません。
 ※現在事業中の路線については、引き続き事業を継続します。



地区内道路整備プログラム(案)検討の視点

整備優先度の考え方

- ・必要性が確認された路線について、整備優先度の考え方に基づき、令和8年度から令和22年度までの15年間で事業着手する『優先整備路線』を選定しました。

1. 震災や風水害時の避難に資する路線
2. 公共施設建替えと関連する路線
3. 通学路の安全性向上に資する路線

機能確保のための総合的な取組の考え方

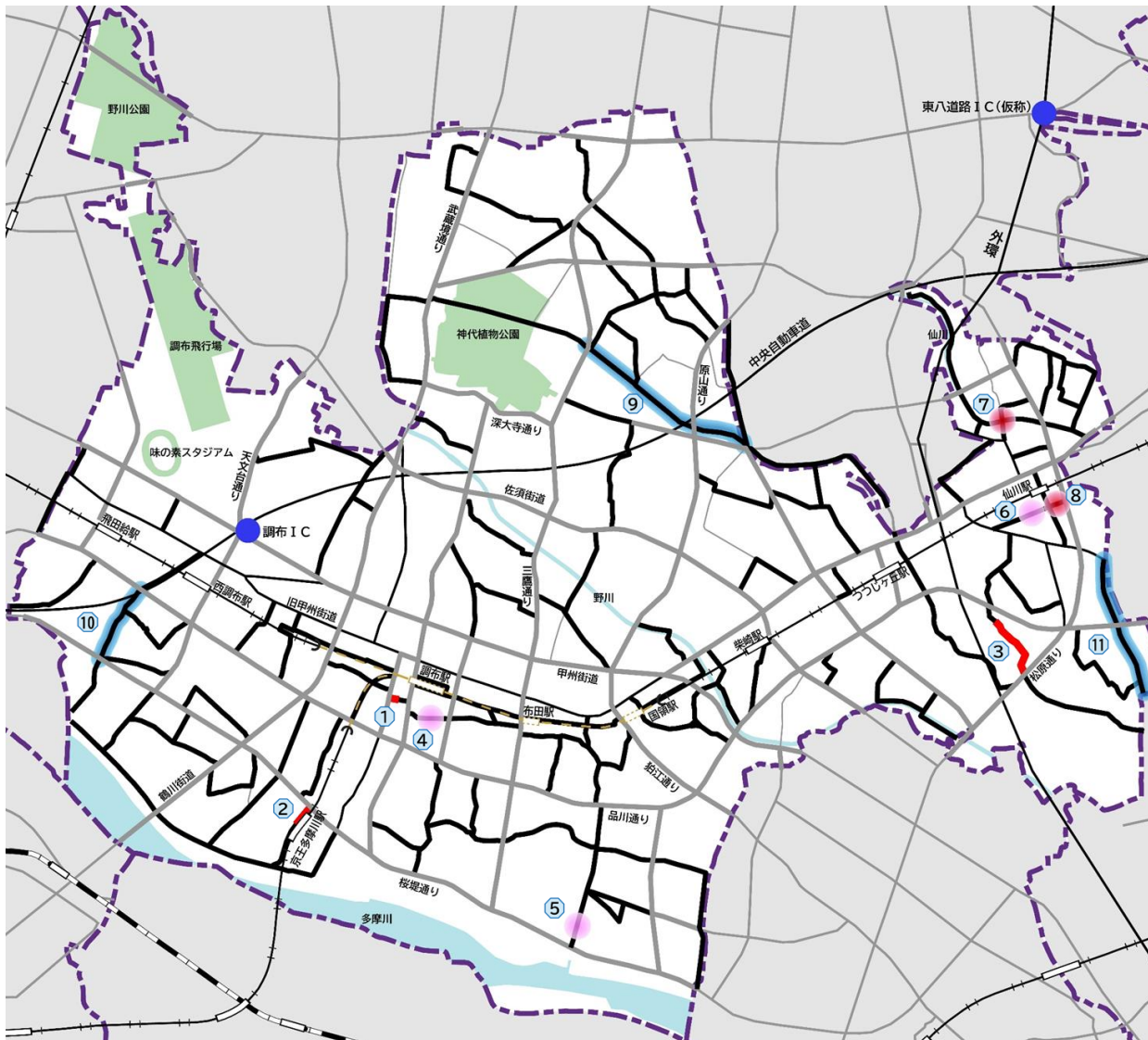
- ・地区内道路網として必要性が確認された路線については、道路空間の確保だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要です。
- そこで、部分的に解決する必要がある課題を設定した機能確保のための総合的な取組の考え方に基づき、『機能確保の取組』を位置付けました。

1. ボトルネックとなっている区間の解消
2. 歩行者・自転車の交通事故が多い箇所の安全対策
3. バス待ち環境の改善



地区内道路整備プログラム(案)

計画(案)p.41



優先整備路線(3路線)

No	路線	区間	延長(m)
1	市道S66号線	調布7・5・1～市道S67号線	70
2	市道S289号線	市道S274号線～調布3・4・4	120
3	市道E249号線	調布3・4・17～市道E230号線	370
合計			560

機能確保の取組(ボトルネック)(3箇所)

No	路線
4	計画路線
5	市道C20号線
6	市道E310号線

機能確保の取組(歩行者・自転車事故)(2箇所)

No	路線
7	市道E3号線
8	市道E325号線

機能確保の取組(バス待ち環境)(3箇所)

No	路線
9	市道C6号線
10	市道C14号線ほか1路線
11	市道C30号線

凡 例	
—	優先整備路線
●	機能確保のための総合的な取組(ボトルネック)
●	機能確保のための総合的な取組(歩行者・自転車事故)
—	機能確保のための総合的な取組(バス待ち環境)
—	上記以外の地区内道路網の路線
—	計画の位置付けを廃止する路線
—	広域道路網

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。
 ※各路線に示した番号は、整備の優先順位を示すものではありません。
 ※現在事業中の路線については、引き続き事業が継続されます。



目指すべき道路網の実現に向けて

計画(案)p.42~43

道路網計画で位置付けた各路線の検討の進め方

広域道路網

<優先的に整備すべき路線>

地域の特性に配慮しつつ、基本計画との整合を図りながら、進捗や財政状況を踏まえて順次事業を進め、早期の道路網の構築を目指します。

<計画検討路線>

地域の状況に応じて、適切な情報提供を行いながら課題解決に向けた検討を進めます。

<廃止候補路線>

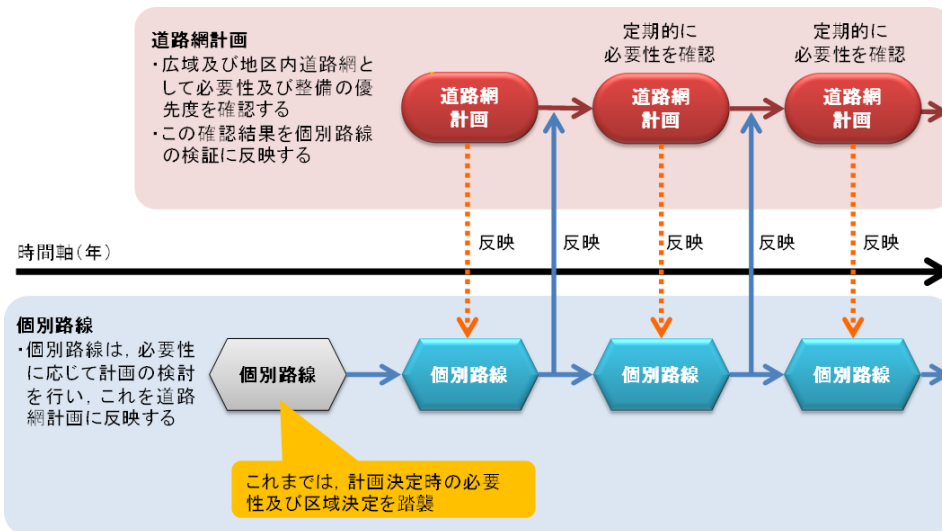
廃止検討、廃止の都市計画手続の検討を進めていきます。
※今回の改定で、廃止候補路線として位置付ける路線はありません。

地区内道路網

- 各地区の特性や道路の位置付けに合わせながら整備を進めるため、市民の理解と協力が不可欠であり、拡幅整備を必要とするため、事業には長期間を要します。
- 地域の特性に配慮しつつ、住民の協力を得ながら事業を進め、財源を確保して着実な整備推進を目指します。

定期更新の仕組み

- 道路網計画は、社会状況の変化等に対応するため、計画期間内においても必要な見直しを行っていきます。なお、「東京における都市計画道路の整備方針」の改定時には、整合を図ります。
- また、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）の検討結果を反映します。



パブリック・コメント手続

1. 意見の提出方法

表題に「調布市道路網計画(案)への意見」と記載し、住所、氏名、意見を明記したうえで、直接(土曜日・日曜日・祝日を除く)または郵送・ファクス・Eメール・専用フォームにて期間内に次の提出先に提出してください。様式は自由です。

2. 意見の提出先

調布市都市整備部まちづくり推進課

住所:182-8511 調布市小島町2-35-1

ファクス:042-481-6800

Eメール:tokeido@city.chofu.lg.jp

意見提出用専用フォーム:<https://logoform.jp/form/tbbj/1372075>



▲専用フォーム

3. 意見募集期間

令和7年12月26日(金)から令和8年2月10日(火)まで(必着)

●参考資料(別冊)について

- ・技術検討レポート
- ・市民参加レポート

【調布市道路網計画(案)、パブリックコメント手続の詳細は、下記にて公表しています。】



<https://www.city.chofu.lg.jp/080040/p052159.html>

