



調布市道路網計画

参考資料
＜市民参加レポート＞

令和8年3月

調布市

目次

1. 市民参加の取組の概要	1-1
(1) 市民参加の目的	1-1
(2) 検討の流れ	1-1
(3) 市民参加の手法	1-2
(4) 市民参加実施の概要	1-3
(5) 意見の整理方法	1-10
2. 市民参加の結果	2-1
(1) 第1回みちの井戸端会議	2-1
(2) 市民アンケート調査	2-5
(3) 第2回みちの井戸端会議	2-12
(4) 道路ユーザーヒアリング	2-17
(5) 第3回みちの井戸端会議	2-19
(6) 第4回みちの井戸端会議	2-21
(7) パブリック・コメント手続(意見募集)	2-23
3. 道路網計画への反映	3-1
(1) 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方に関する意見	3-1
(2) 道路網構築の目標や視点に対する意見	3-2
(3) 道路ユーザーの意見	3-4
(4) 道路整備プログラムに対する意見	3-5

参考資料 目次

【参考資料1.】

- 市民参加 [STEP1] 第1回みちの井戸端会議 詳細結果……………参-1
 (1)道路の利用状況に関する結果
 (2)自由意見に関する結果

【参考資料2.】

- 市民参加 [STEP1] 市民アンケート調査 詳細結果……………参-3
 (1)道路の利用状況に関する結果
 (2)自由意見に関する結果

【参考資料3.】

- 市民参加 [STEP2] 第2回みちの井戸端会議 詳細結果……………参-6
 (1)道路の利用状況に関する結果
 (2)自由意見に関する結果

【参考資料4.】

- 市民参加 [STEP3] 第3回みちの井戸端会議 詳細結果……………参-8
 (1)道路の利用状況に関する結果
 (2)自由意見に関する結果

【参考資料5.】

- 市民参加 [STEP4] 第4回みちの井戸端会議 詳細結果……………参-10
 (1)道路の利用状況に関する結果
 (2)自由意見に関する結果

【参考資料6.】個別路線に関する意見(抜粋)……………参-12

- (1)都市計画道路
 (2)生活道路

【参考資料7.】「市内の道路に関しておもうこと」の分類……………参-17

【参考資料8.】道路に関するアンケート調査票……………参-19

【参考資料9.】みちの井戸端会議開催案内ポスター・チラシ……………参-23

【参考資料10.】みちの井戸端会議の展示パネル……………参-27



1. 市民参加の取組の概要

(1) 市民参加の目的

調布市道路網計画(以下「道路網計画」という。)では、道路の位置、計画幅員、優先的に整備する路線等を定めていることから、市民生活に直接的に影響を及ぼす場合があります。

このため、検討の進め方など初期の段階から市民参加を実践し、広範かつ多様な市民参加の機会を積極的に確保することで、市民ニーズを的確に把握して道路網計画に反映させ、事業の円滑な推進につなげることを目的に取り組みました。

(2) 検討の流れ

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」を並行して実施しており、「市民参加」については、各計画検討のSTEPごとに適切な手法を用いて進めました。

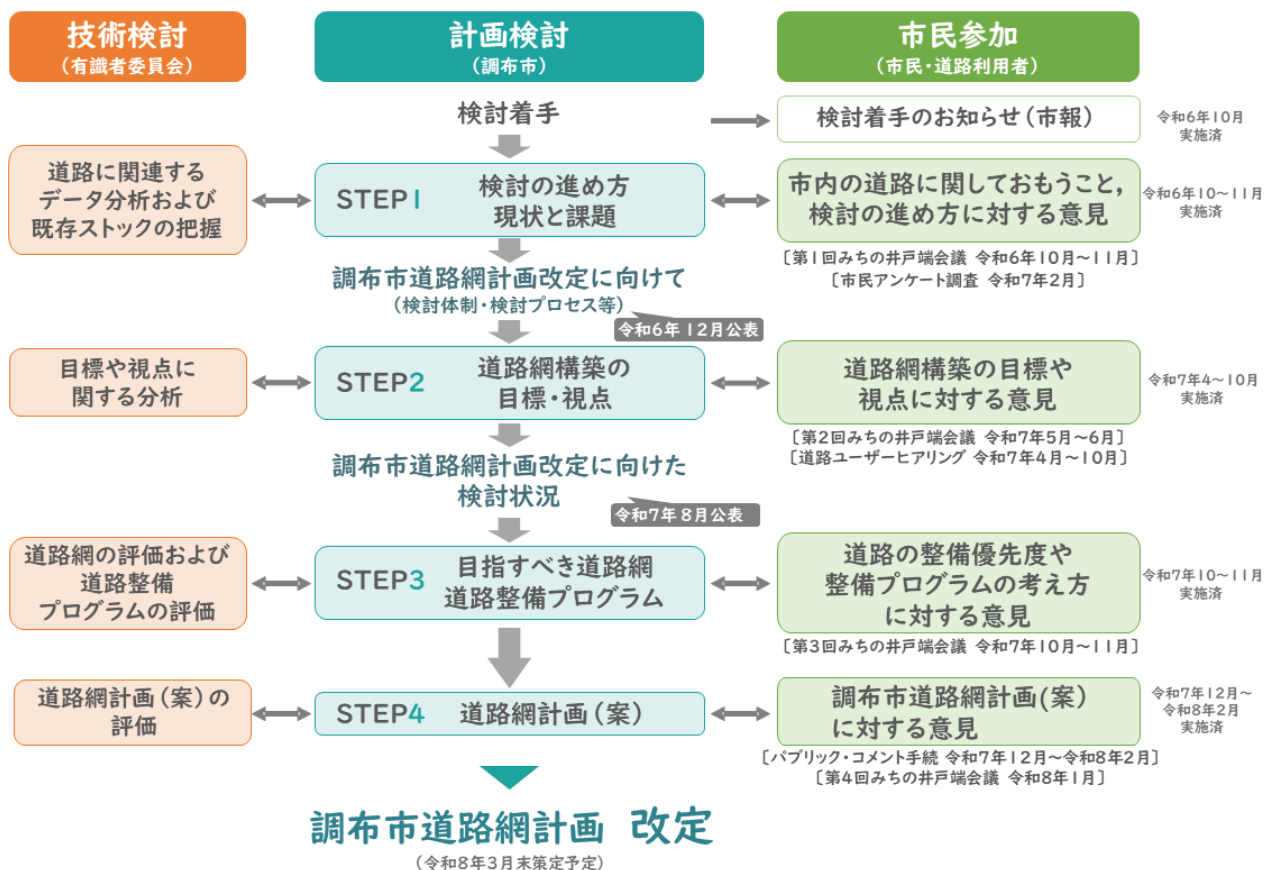


図 計画検討と市民参加の概要



(3)市民参加の手法

市民参加には様々な手法がありますが、道路網計画の改定に当たっては、現計画策定時と同様、職員が対面形式で直接市民の皆さんのご意見を聴く、オープンハウス手法を活用しました。その愛称は、親しみやすい場をイメージして、「みちの井戸端会議」としています。

また、みちの井戸端会議の他には、満16歳以上の市民から無作為に選んだ方にお願ひする「市民アンケート」を実施しています。

意見聴取に当たっては、開催周知、みちの井戸端会議会場や実施時間の工夫、Webアンケートの導入など、創意工夫を重ねながら、次世代を担う若年層をはじめ、幅広い年代からの意見把握に努めました。

表 計画検討の各ステップで実施した市民参加手法

計画検討の STEP	意見聴取の内容	市民参加手法
STEP1 検討の進め方・ 現状と課題	市内の道路に関しておもうこと、 検討の進め方に対する意見	・第1回みちの井戸端会議 ・市民アンケート調査
STEP2 道路網構築の 目標・視点	道路網構築の目標や視点に 対する意見	・第2回みちの井戸端会議 ・道路ユーザーヒアリング
STEP3 目指すべき道路網 道路整備プログラム	道路の整備優先度や整備プログラムの 考え方に対する意見	・第3回みちの井戸端会議
STEP4 調布市道路網計画 (案)	調布市道路網計画(案)に 対する意見	・パブリック・コメント手続 ・第4回みちの井戸端会議



(4) 市民参加実施の概要

1) 第1回みちの井戸端会議

第1回みちの井戸端会議では、日頃利用する道路に対して感じていること、道路網計画改定の検討の進め方に関することについてご意見を伺いました。

駅前広場及び地域福祉センター、商業施設の21会場で計25回実施し、来場者数は1,045人、意見者数は590人でした。

○開催時期

- 令和6年10月～11月

○開催場所

- 地域福祉センター、京王線の各駅前広場、商業施設等計21会場

○開催時間

- 午前10時から午後8時までのうちの3時間

○意見者数

- 590人
(会場:566人, Web:24人)

○実施手法

- 説明パネルを展示して、道路網計画の検討内容について情報提供
- 市職員が、対面形式で市民の皆さんと意見交換を実施

○周知手法

- 市報ちょうふ、市ホームページに開催日時を掲載
- 市役所等の公共施設に開催日時のポスターを掲示、チラシを配架
- 市公式 X, LINE による周知

表 第1回みちの井戸端会議(OH)開催状況
(令和6年10月から11月)

施設		実施日	実施時間帯	来場者数
地域福祉センター	染地	10/24(木)	11:00～14:00	11人
	深大寺	10/25(金)	14:00～17:00	14人
	調布ヶ丘	10/30(水)	11:00～14:00	11人
	富士見	10/30(水)	11:00～14:00	13人
	入間	10/31(木)	11:00～14:00	9人
	緑ヶ丘	11/5(火)	11:00～14:00	23人
駅前広場	調布駅	10/30(水)	17:00～20:00	88人
		11/16(土)	15:00～18:00	93人
	つつじヶ丘駅	11/22(金)	17:00～20:00	70人
		11/23(土・祝)	15:00～18:00	89人
	仙川駅	10/26(土)	14:00～17:00	66人
		11/5(火)	17:00～20:00	105人
	布田駅	10/31(木)	17:00～20:00	48人
	国領駅	10/25(金)	17:00～20:00	96人
		11/23(土・祝)	15:00～18:00	20人
	柴崎駅	10/24(木)	17:00～20:00	33人
	飛田給駅	11/6(水)	17:00～20:00	33人
	西調布駅	11/14(木)	17:00～20:00	32人
	京王多摩川駅	11/13(水)	17:00～20:00	51人
商業施設等	ランチ調布	11/9(土)	10:00～13:00	20人
	深大寺	11/9(土)	10:00～13:00	16人
	イトーヨーカドー国領店	11/9(土)	15:00～18:00	24人
	トップ深大寺店	11/9(土)	15:00～18:00	30人
	キテラタウン調布	11/23(土・祝)	10:00～13:00	34人
	スーパーオザム調布多摩川店	11/23(土・祝)	10:00～13:00	16人
合計				1,045人



駅前広場での開催状況



夕方以降の開催状況



2)市民アンケート調査

市民アンケート調査は、現計画の検討段階で実施した市民アンケート調査結果(平成26年度実施)と比較し、市民意識の変化を把握するために実施しました。このため、設問は、現計画の検討段階で実施したアンケート調査とほぼ同様の内容としています。

○調査対象

- 住民基本台帳より、満16歳以上の方から、無作為抽出で3,000人(性別,年齢,居住地域が偏らないように考慮)を選定
- また、現計画策定時に実施したアンケート調査結果を踏まえて、回収率の低かった年齢層(10歳代~30歳代)に対して、追加で620人を抽出し、計3,620人を選定しました。

○実施時期

- 令和7年2月3日(月)~25日(火)

○実施方法

- 調査票を郵送し、郵送または Web 回答(調査票に二次元バーコードを付与)

○設問構成

- 「道路環境」に対する満足度(4段階評価)
- 「道路環境」の問題点や懸念,期待(選択肢)
- 属性(性別,年齢,職業,居住地)
- 行動特性(目的に応じた交通手段,自動車の運転頻度)

○発送数

- 3,620 票

○回収数

- 1,629 票

○回収率

- 45%



3) 第2回みちの井戸端会議

第2回みちの井戸端会議では、みちづくりの基本理念、道路網構築の目標や視点についてご意見を伺いました。

駅前広場及び商業施設など11会場で計13回実施し、来場者数は267人、意見者数は190人でした。

○開催時期

- 令和7年5月～6月

○開催場所

- 京王線の各駅前広場、商業施設等、京王線地下化後に整備した道路等 計11会場

○開催時間

- 午前10時から午後7時までのうちの2時間

○意見者数

- 190人
(会場182人, Web:8人)

○実施手法

- 説明パネルを展示して、道路網計画の検討内容について情報提供
- 市職員が、対面形式で市民の皆さんと意見交換を実施

○周知手法

- 市報ちょうふ、市ホームページに開催日時を掲載
- 市役所等の公共施設に開催日時のポスターを掲示、チラシを配架
- 調布 FM ラジオでの周知、デジタルサイネージを活用したパネル掲示
- 市公式 X, LINE による周知

表 第2回みちの井戸端会議開催状況
(令和7年5月から6月)

施設		実施日	実施時間帯	来場者数
駅前広場	つつじヶ丘駅	5/26(月)	17:00~19:00	37人
	仙川駅	5/28(水)	17:00~19:00	32人
		5/31(土)	10:00~12:00	11人
	調布駅	5/31(土)	10:00~12:00	21人
		6/3(火)	17:00~19:00	21人
	西調布駅	6/2(月)	17:00~19:00	12人
	飛田給駅	6/5(木)	17:00~19:00	11人
商業施設等	深大寺	5/27(火)	13:00~15:00	6人
	DCM 調布店	5/31(土)	14:30~16:30	13人
	イトーヨーカドー 国領店	6/7(土)	10:00~12:00	9人
	キテラタウン 調布	6/7(土)	10:00~12:00	43人
京王線地下化後 に整備した道路	つつみち	5/29(木)	13:30~15:30	20人
	鉄道敷地跡パークレット	6/4(水)	14:00~16:00	31人
お多摩川 散歩ロード	多摩川(多摩川 児童公園自由 広場付近)	5/31(土)	14:30~16:30	荒天中止
合計				267人



鉄道敷地パークレットでの開催状況



デジタルサイネージでの開催日時の周知状況



4)道路ユーザーヒアリング

「道路網構築の目標・視点」の確認, 道路網構築の視点の評価基準で使用する「救急車が広域的な移動に使用する路線」, 「救急車の主な搬送先」, 「消防活動時に使用する路線」, 「歩行者事故が多い路線」を確認することを目的に実施しました。

○対象団体

- 日頃の業務で市内の道路を運転, 利用する企業, 団体を選定

○実施時期

- 令和7年4月～10月

○主なヒアリング事項

- 道路等の利用特性
- 利用者ニーズ(道路に関する困りごと)
- 個別路線に対する意見

表 道路ユーザーヒアリングの対象団体

No	分野	ヒアリング対象
1	交通	小田急バス(株)
2		京王バス(株)
3		タクシー協議会 (京王タクシー(株))
4	防災・安全	調布警察署
5		調布消防署
6		調布市交通安全協会
7	物流	東京都トラック協会 (多摩支部)
8		調布郵便局
9	福祉・高齢者	調布市社会福祉協議会
10	子ども・教育	園児交通安全防犯連絡会
11		調布市公立学校 PTA 連合会
12		調布市立幼稚園 PTA 連合会



5) 第3回みちの井戸端会議

第3回みちの井戸端会議では、道路の整備優先度や整備プログラムの考え方に対するご意見を伺いました。

7会場で計8回実施し、来場者数は285人、意見者数は112人でした。

○開催時期

- 令和7年10月～11月

○開催場所

- 地域福祉センター、京王線の各駅前広場、商業施設等計7会場

○開催時間

- 午前10時から午後8時までのうちの2時間

○意見者数

- 112人
(会場110人、Web:2人)

○実施手法

- 説明パネルを展示して、道路網計画の検討内容について情報提供
- 市職員が、対面形式で市民の皆さんと意見交換を実施

○周知手法

- 市報ちょうふ、市ホームページに開催日時を掲載
- 市役所等の公共施設に開催日時のポスターを掲示、チラシを配架
- デジタルサイネージを活用した開催日時の周知
- 市公式 X, LINE による周知

表 第3回みちの井戸端会議開催状況
(令和7年10月から11月)

施設		実施日	実施時間帯	来場者数
地域福祉センター	深大寺	10/29(水)	18:00～20:00	1人
	駅前広場	仙川駅	10/27(月)	18:00～20:00
駅前広場	調布駅	11/8(土)	10:00～12:00	96人
	西調布駅	11/5(水)	18:00～20:00	20人
	商業施設等	深大寺	10/31(金)	13:00～15:00
商業施設等	深大寺	11/1(土)	10:00～12:00	37人
	キテラタウン調布	11/1(土)	14:30～16:30	57人
学校施設	杉森小学校	11/7(金)	17:30～19:30	20人
合計				285人



駅前広場での開催状況



商業施設での開催状況



6) 第4回みちの井戸端会議

第4回みちの井戸端会議では、調布市道路網計画(案)に対するご意見を伺いました。

6会場で計6回実施し、来場者数は304人、意見者数は59人でした。

なお、第4回みちの井戸端会議では、同時期に実施したパブリック・コメントの案内を行ったことから、パブリック・コメントにて意見を提出した来場者もいるため、意見者数などの結果については参考値として掲載します。

表 第4回みちの井戸端会議開催状況
(令和8年1月)

施設		実施日	実施時間帯	来場者数
駅前広場	仙川駅	1/26(月)	18:00~20:00	72人
	西調布駅	1/27(火)	10:00~12:00	8人
	京王多摩川駅	1/29(木)	18:00~20:00	21人
	調布駅	1/30(金)	18:00~20:00	156人
施設等 商業	深大寺	1/24(土)	10:00~12:00	23人
	キテラタウン 調布	1/24(土)	10:00~12:00	24人
合計				304人

○開催時期

- 令和8年1月

○開催場所

- 京王線の各駅前広場、商業施設等計6会場

○開催時間

- 午前10時から午後8時までのうちの2時間

○意見者数

- 59人

○実施手法

- 説明パネルを展示して、道路網計画の検討内容について情報提供
- 市職員が、対面形式で市民の皆さんと意見交換を実施

○周知手法

- 市報ちょうふ、市ホームページに開催日時を掲載
- 市役所等の公共施設に開催日時のポスターを掲示、チラシを配架
- デジタルサイネージを活用した開催日時の周知
- 市公式 X, LINE による周知



駅前広場での開催状況



商業施設での開催状況



7)パブリック・コメント手続(意見募集)

調布市道路網計画改定(案)について、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき意見募集を行いました。

○意見募集の期間

- 令和7年12月26日(金)～令和8年2月10日(火)

○資料の閲覧場所

- 市役所7階まちづくり推進課, 公文書資料室(市役所 4 階), 神代出張所, みんなの広場(文化会館たづくり 11 階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす 2 階), 各図書館(深大寺を除く), 公民館・地域福祉センター(染地を除く), 教育会館(1 階)

○意見の提出方法

- 住所, 氏名, 意見を記入し, 直接または郵送・ファクス・Eメール・専用フォームにて期間内に提出

○意見募集の結果概要

- 意見提出件数 35 件(14人, 0団体)
- 提出意見の内訳
 - ・ 全般に対する意見……………4件
 - ・ 「はじめに」に対する意見……………0件
 - ・ 「1 調布市道路網計画策定の目的と位置付け」に対する意見……………0件
 - ・ 「2 現状と課題」に対する意見……………0件
 - ・ 「3 これからのみちづくり」に対する意見……………0件
 - ・ 「4 道路網構築の目標」に対する意見……………0件
 - ・ 「5 目指すべき道路網」に対する意見……………11件
 - ・ 「6 道路整備プログラム」に対する意見……………15件
 - ・ 「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見……………1件
 - ・ その他意見……………4件

○周知手法

- 市報ちようふ(令和7年12月20日号・令和8年1月20日号)
- ホームページに実施案内を掲載
- 京王線の各駅, 地域福祉センター, 公民館及び図書館に実施案内のチラシを配架



(5)意見の整理方法

いただいたご意見のうち、道路に求められる期待やニーズに関する意見、道路網計画改定の進め方、市民との関わり方に関する意見を「市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方」に分類し、道路網構築の目標や視点などの内容に関する意見を「道路網構築の目標や視点に対する意見」、「道路の整備優先度や整備プログラムの考え方に対する意見」に分類しました。

また、「市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方」は、安全性、定時制、アクセス性、代替性、防災性、住環境、計画、検討の進め方に分類しました。

さらに、意見内容が近いものを中分類、中分類の中でニーズが近いものを小分類としました。

これにより、市民が道路に期待している役割は何か、どのように道路を利用したいのかがわかるように整理しています。詳細は、『参考資料7. 「市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方」の分類』をご覧ください。

なお、第4回みちの井戸端会議は、パブリック・コメント手続中に実施したことから、ご意見については原則としてパブリック・コメント手続にてご提出いただくように案内しました。ただし、パブリック・コメントとしての提出ではなく、みちの井戸端会議の会場でいただいた意見は、「市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方」に分類して整理を行いました。

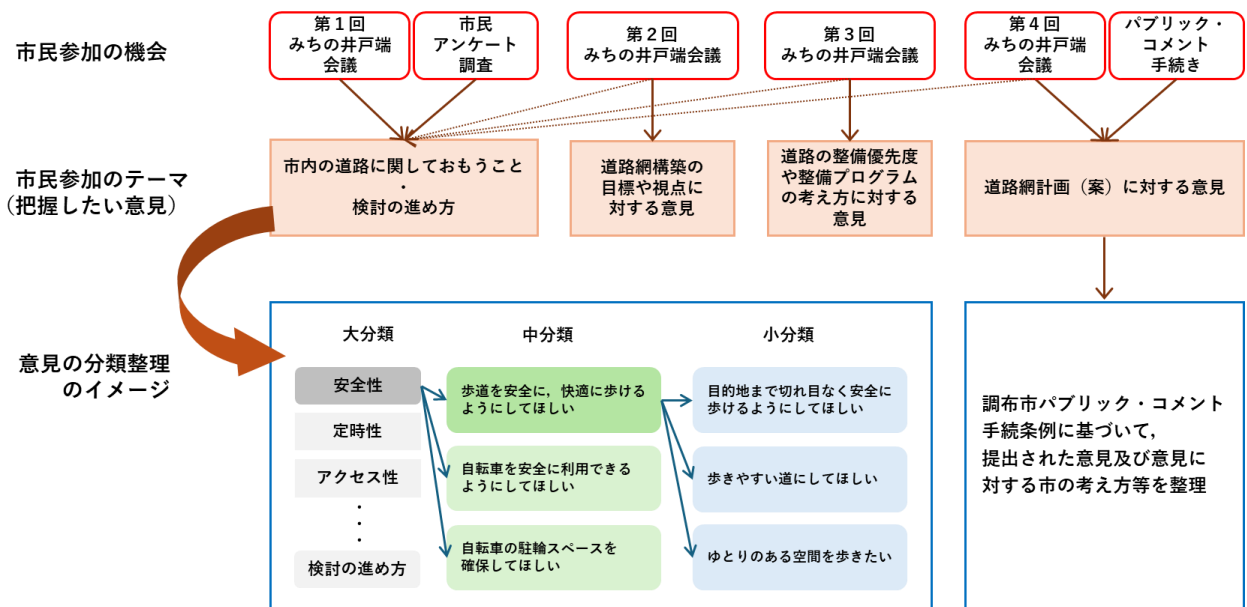


図 市民参加で把握した意見の整理方法



2. 市民参加の結果

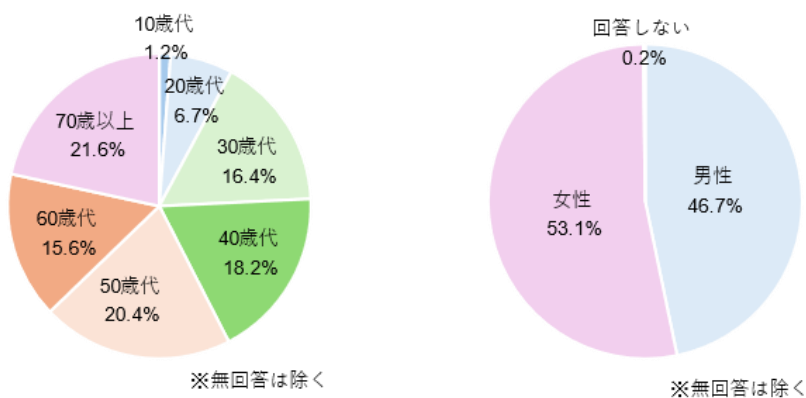
道路網計画の改定に当たり実施した市民参加について、市民参加手法ごとに結果をとりまとめました。

詳細な結果については、参考資料をご覧ください。

(1) 第1回みちの井戸端会議

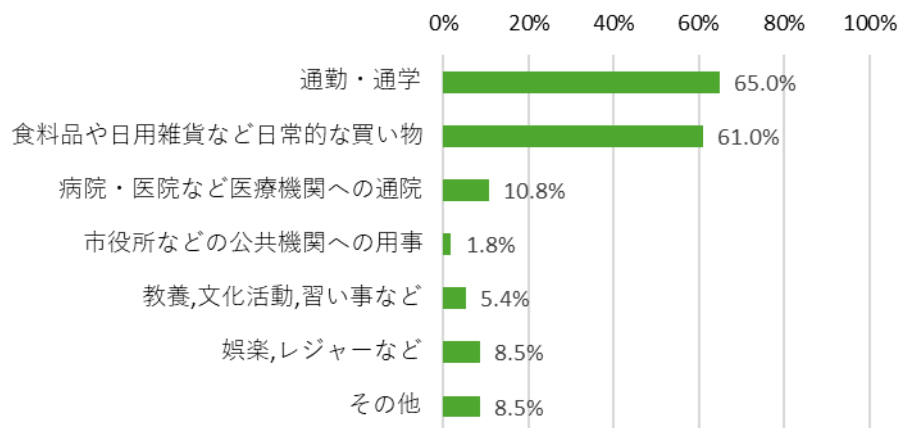
① 回答者の属性

● 年齢及び性別



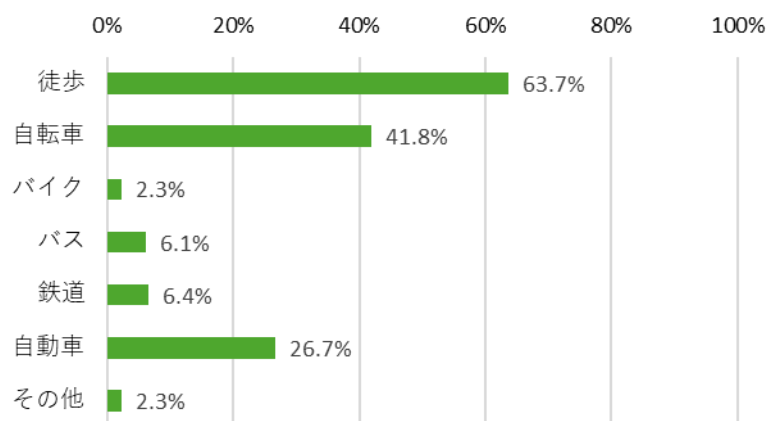
② 道路の利用状況

● 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

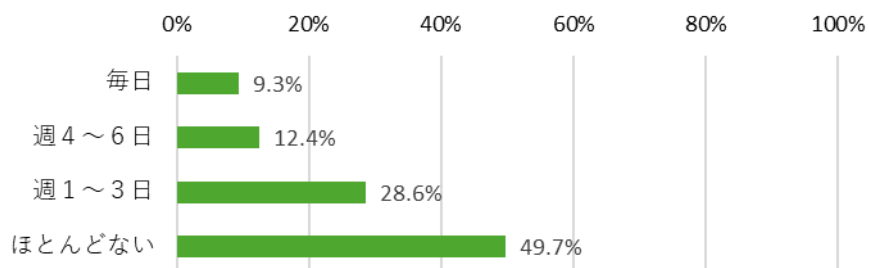




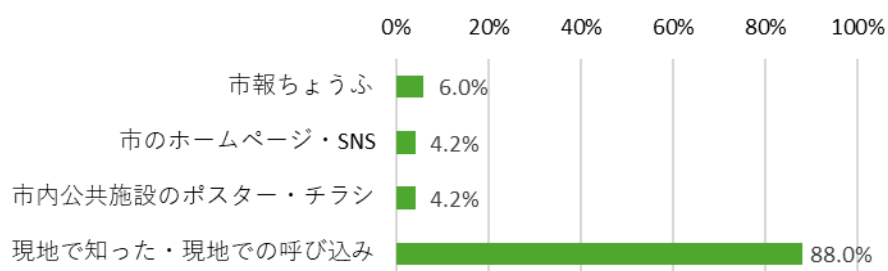
●市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」



●自動車の運転頻度



③ みちの井戸端会議の開催の情報源



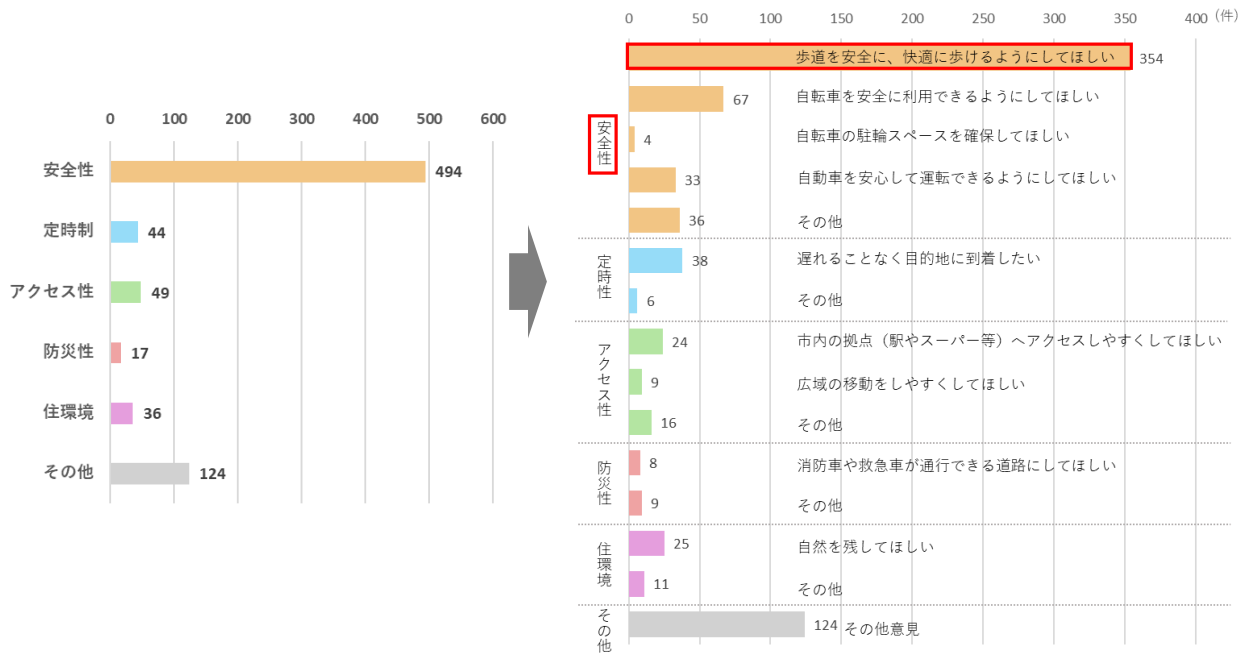


④ 意見内容

【設問】日ごろ道路を利用する際に、何か問題や心配なこと、改善してほしいことなどがありますか。

- ・安全性に対する意見が最も多く、その中でも、「歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい」との意見が多く寄せられました。

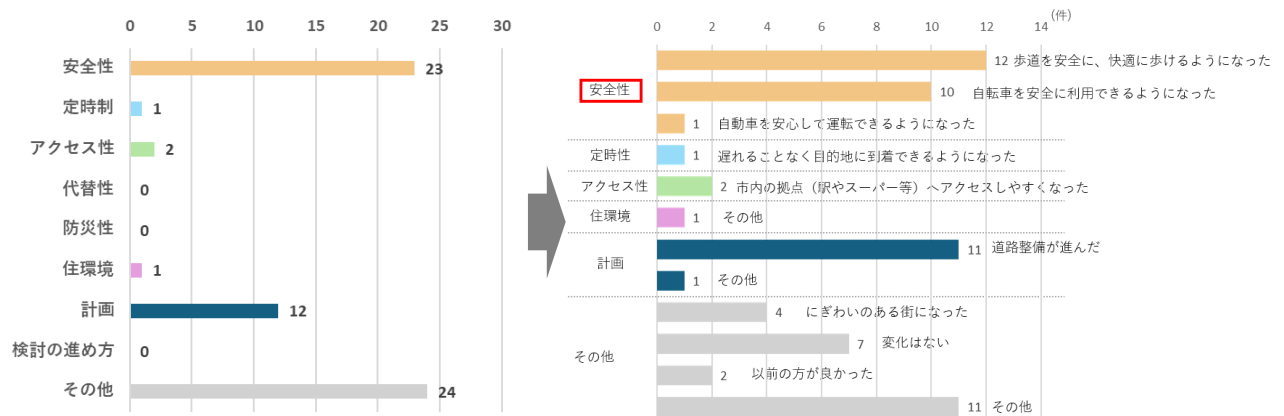
(各分野の意見詳細)



【設問】道路について、10年前から変わったと感じることはありますか。

- ・安全性に関する意見が多く寄せられました。

(各分野の意見詳細)

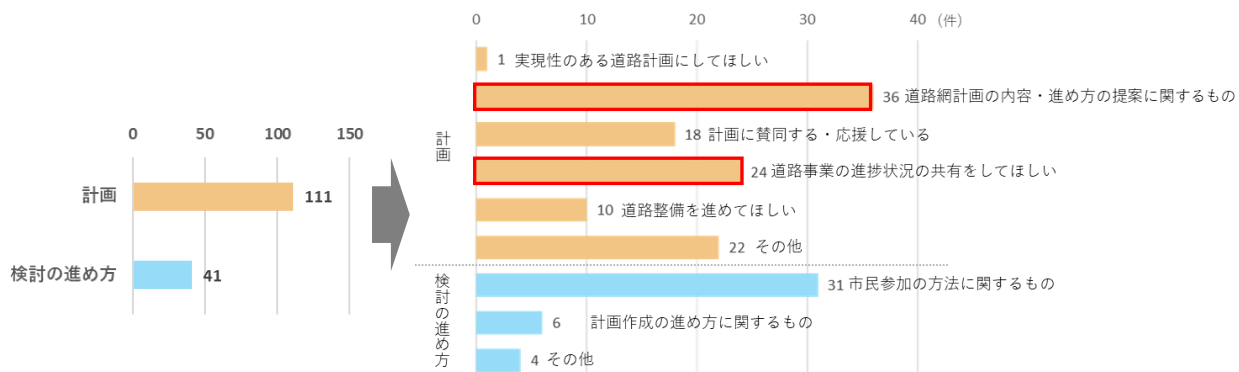




【設問】道路網計画の改定の進め方や市民との関わり方について教えてください。

- ・「道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの」、「道路事業の進捗状況を共有してほしい」など、計画に関する意見が多く寄せられました。

(各分野の意見詳細)





(2) 市民アンケート調査

現計画策定時に実施した市民アンケート調査と同じ設問で調査を実施することにより、道路整備の進捗による市民意識の変化を確認しました。

① 回答者の属性(平成26年度との比較)

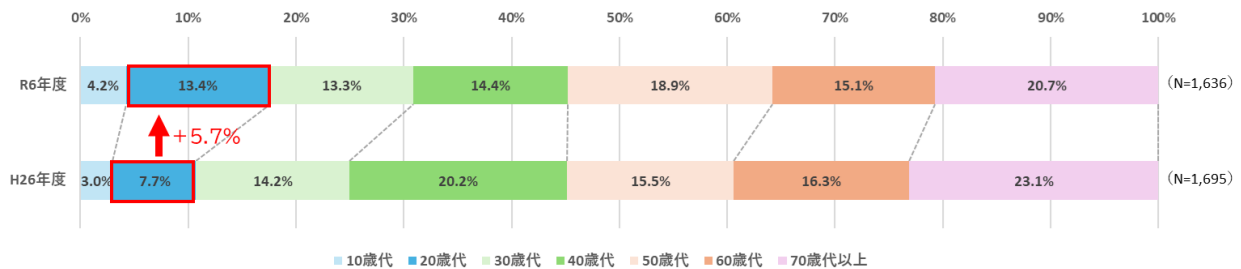
■ 令和6年度調査結果

各年代、性別から概ね偏りなく回答が得られました。

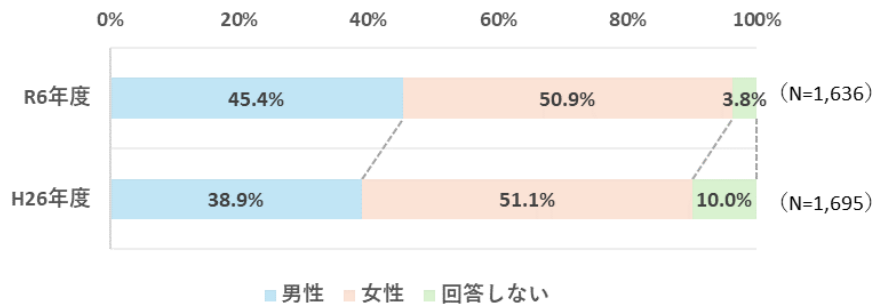
■ 平成26年度調査結果との比較

20歳代の層の回答割合が特に増加しました。

● 年代別回答割合



● 性別回答割合





② 道路の利用状況に関する情報(平成26年度調査との比較)

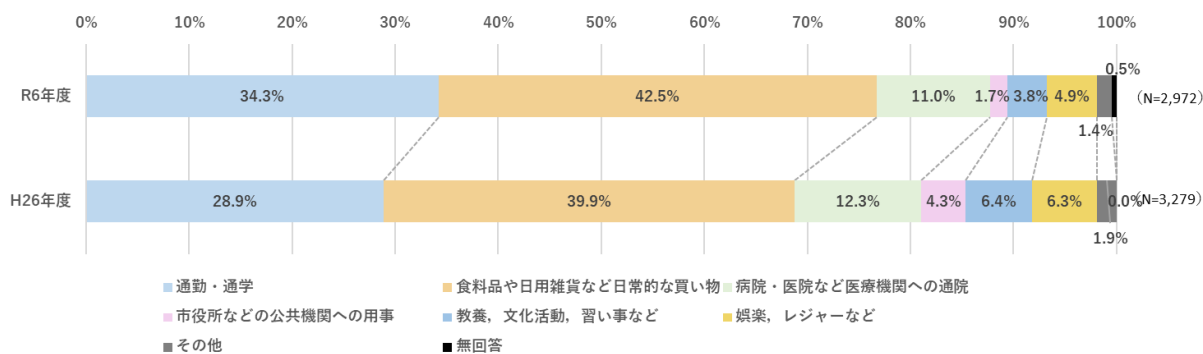
■令和6年度調査結果

「市内の道路を日常的に利用する主な移動手段」では、徒歩・自転車が大半を占めました。

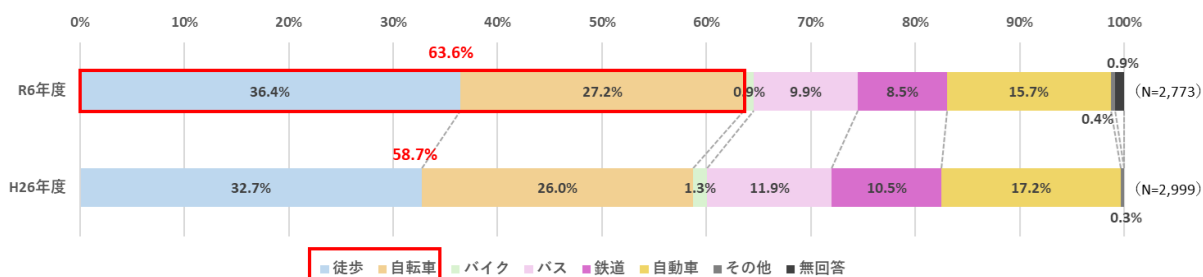
■平成26年度調査結果との比較

「自転車の運転頻度」は、ほとんどないという回答が増加しました。

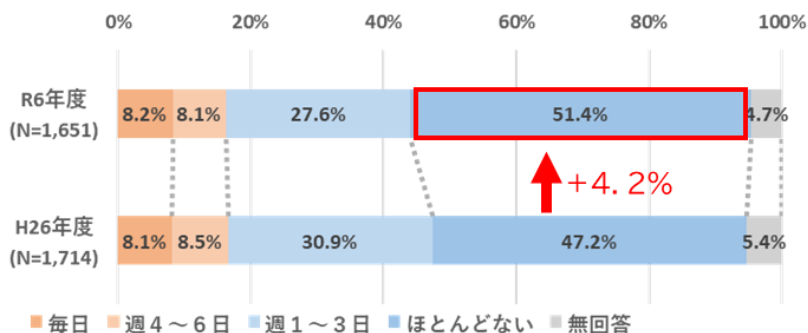
●市内の道路を日常的に利用する「主な目的」



●市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」



●自転車の運転頻度





③ 意見内容

【設問】日常的に利用している道路、お住まい周辺の道路整備の状況について、どのように感じていますか。

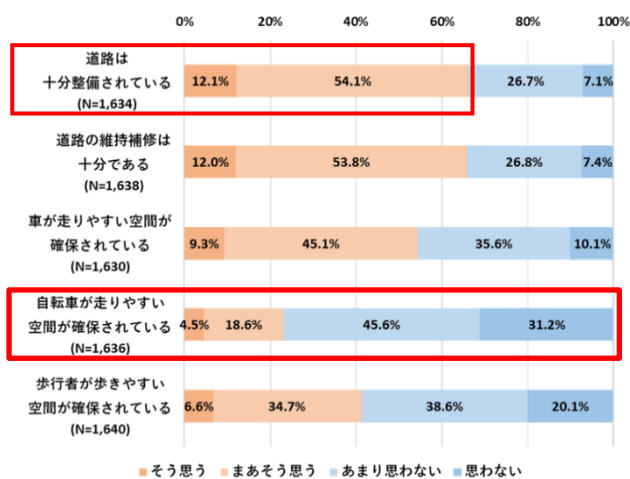
■令和6年度調査結果

「自転車が走りやすい空間が確保されている」について、あまり思わない、思わないという評価が多く見られました。

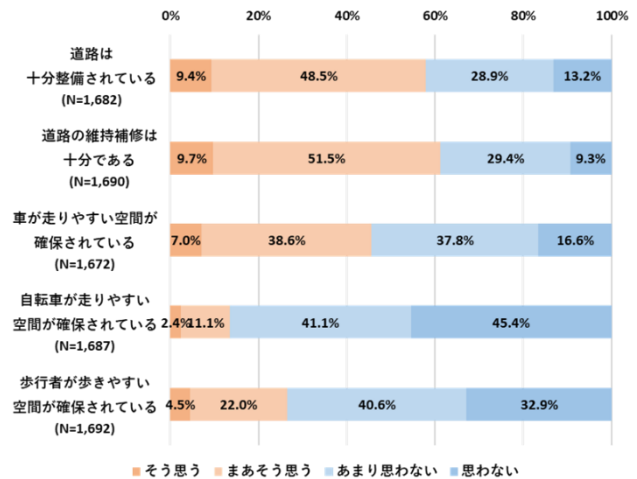
■平成26年度調査結果との比較

「道路は十分整備されている」について、そう思う、まあそう思うという評価が増加しました。

〈R6年度調査〉



〈H26年度調査〉





【設問】普段の暮らしの中で、それぞれの道路の役割について、どのように感じていますか。

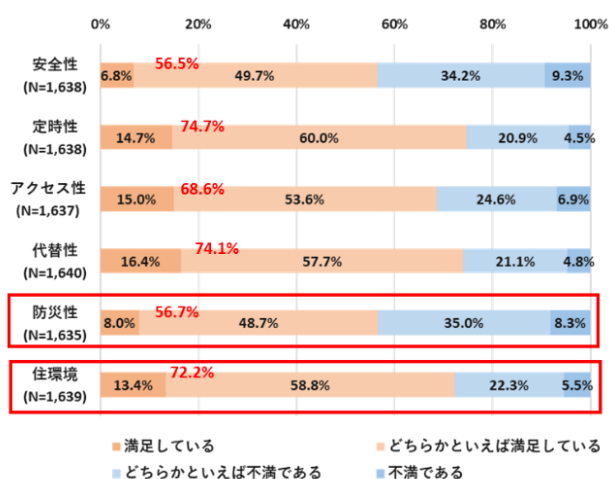
■令和6年度調査結果

全ての項目で、満足している、どちらかと言えば満足しているという評価が半数を超えました。

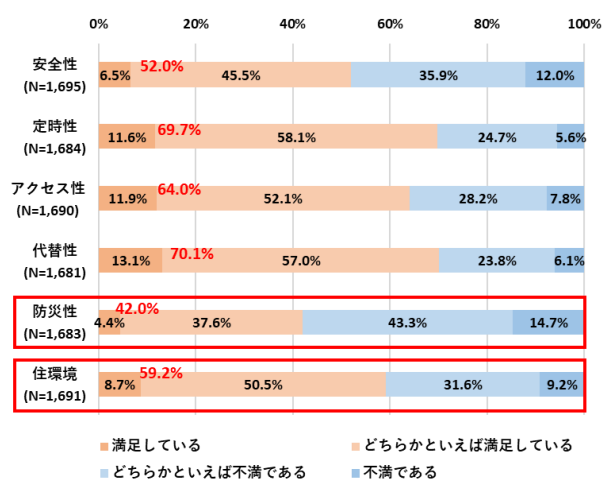
■平成26年度調査結果との比較

防災性、住環境の項目において、満足している、どちらかといえば満足しているという評価が特に増加しました。

〈R6年度調査〉



〈H26年度調査〉





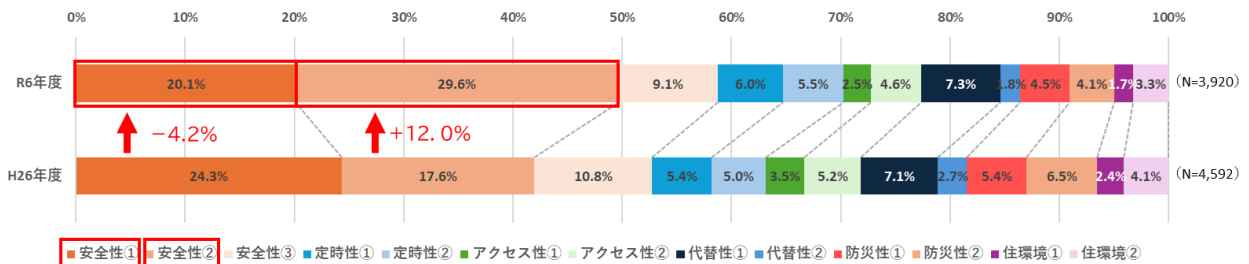
【設問】前問で、特に困っている項目を3つまで選んでください。

■令和6年度調査結果

安全性に対する項目が多く見られました。

■平成26年度調査結果との比較

歩道が少ない、または狭いという意見は減少しました。一方で、徒歩、自転車などで道路を通行する際に危険な場面があるという意見が特に増加しました。



〈各項目の内容〉

安全性	①歩道が少ない、または狭い。 【R6年度】②徒歩、自転車などで道路を通行する際に危険な場面がある。【H26年度】②自動車や自転車がスピードを出すので危ない。 ③路上に停車している車が通行動線を妨げている。
定時性	①道路が混むため、バスで時間どおりに移動できない。 ②道路が混むため、車での移動に時間がかかる。
アクセス性	①道路が狭く、最寄りの駅に行きにくい。 ②道路が狭く、車による移動が不便である。
代替性	①雨の日などバスを利用したいこともあるが、バス路線が充実していない。 ②目的地までの迂回ルートが十分確保されていない。
防災性	①火災が発生すると、燃え広がりそうで心配である。 ②道路が狭く、消防車や救急車が通れない。
住環境	①道路が狭く、居住環境（通風や日照など）が悪い。 ②緑が少なく、うるおいがない。

※安全性②の項目のみR6年度とH26年度で内容が異なる

〈意見内訳〉

項目		意見数
安全性 (2,302件)	歩道が少ない、または狭い。	787
	徒歩、自転車などで道路を通行する際に危険な場面がある。	1,160
	路上に停車している車が通行動線を妨げている。	355
定時性 (451件)	道路が混むため、バスで時間どおりに移動できない。	235
	道路が混むため、車での移動に時間がかかる。	216
アクセス性 (278件)	道路が狭く、最寄りの駅に行きにくい。	98
	道路が狭く、車による移動が不便である。	180
代替性 (357件)	雨の日などバスを利用したいこともあるが、バス路線が充実していない。	286
	目的地までの迂回ルートが十分確保されていない。	71
防災性 (336件)	火災が発生すると、燃え広がりそうで心配である。	177
	道路が狭く、消防車や救急車が通れない。	159
住環境 (196件)	道路が狭く、居住環境（通風や日照など）が悪い。	67
	緑が少なく、うるおいがない。	129
合計		3,920



【設問】道路整備に対してどのくらい満足していますか。

■令和6年度調査結果

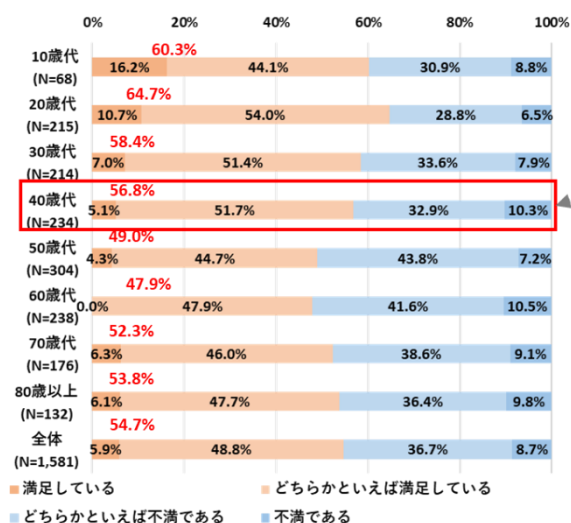
多くの年代で、満足している、どちらかといえば満足しているという評価が半数を超えました。

■平成26年度調査結果との比較

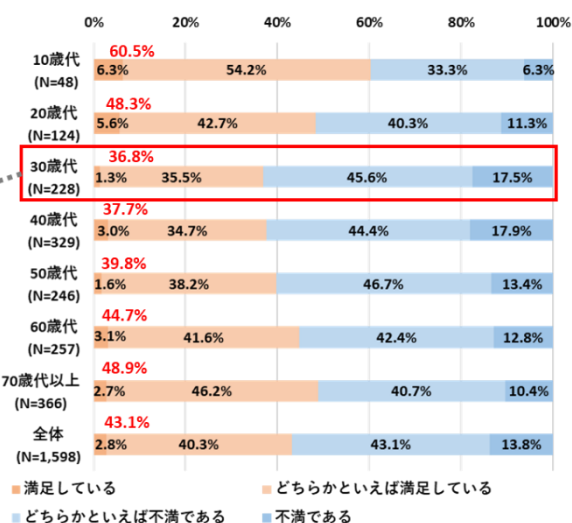
特に40歳代(平成26年度調査で30歳代の層)の満足度が他の年代と比べて上昇しました。

〈R6年度調査〉

(赤字は満足・どちらかといえば満足の合計値)



〈H26年度調査〉



【設問】これからの道路計画で配慮すべき事項について、どの程度重要だと思いますか。

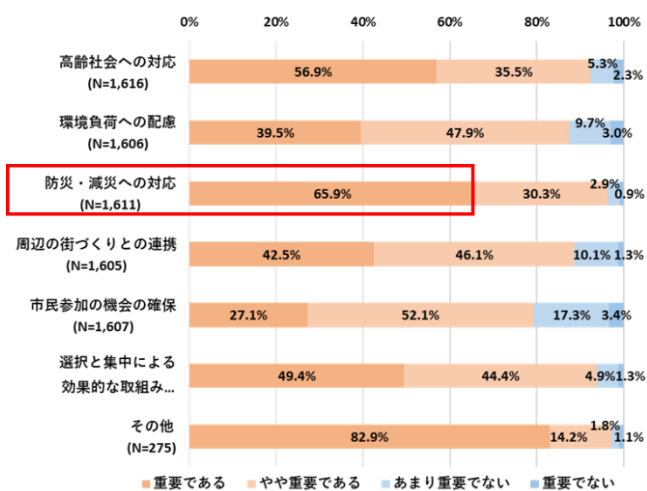
■令和6年度調査結果

すべての項目で重要である、やや重要であるという評価が大半でした。

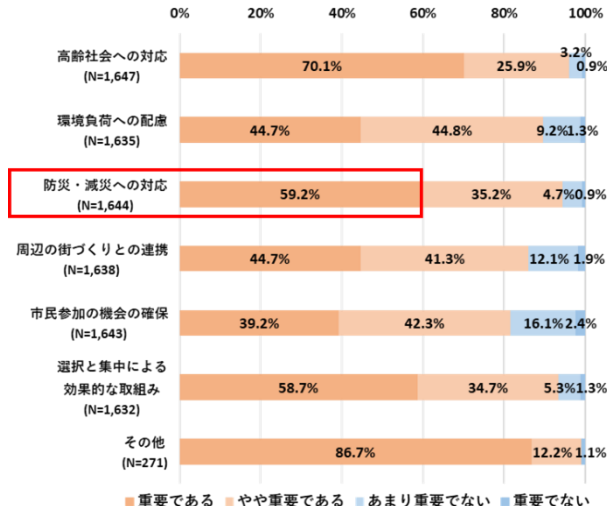
■平成26年度調査結果との比較

防災・減災への対応について、重要であるという評価が増加しました。

〈R6年度調査〉



〈H26年度調査〉





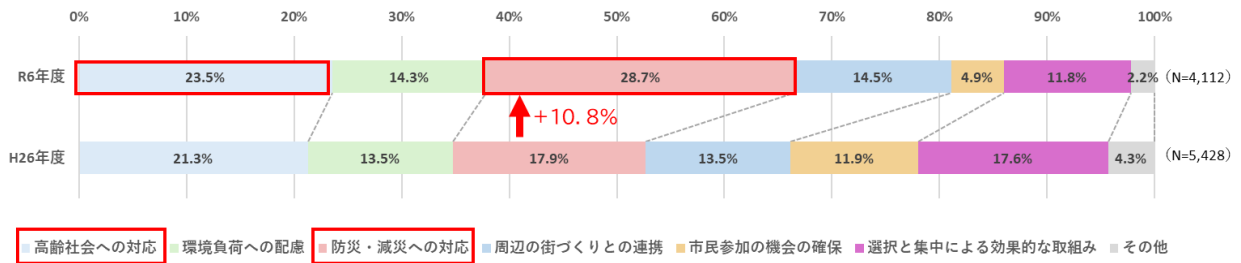
【設問】前問で、特に重要だと思う事項を3つまで選択して回答してください。

■令和6年度調査結果

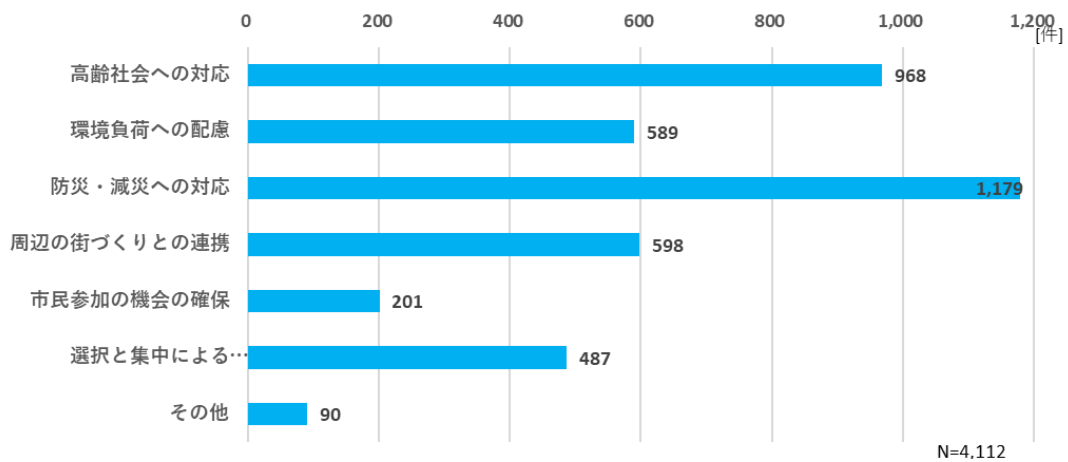
防災・減災への対応，高齢社会への対応が多くなりました。

■平成26年度調査結果との比較

防災・減災への対応が最も増加しました。



〈意見内訳〉

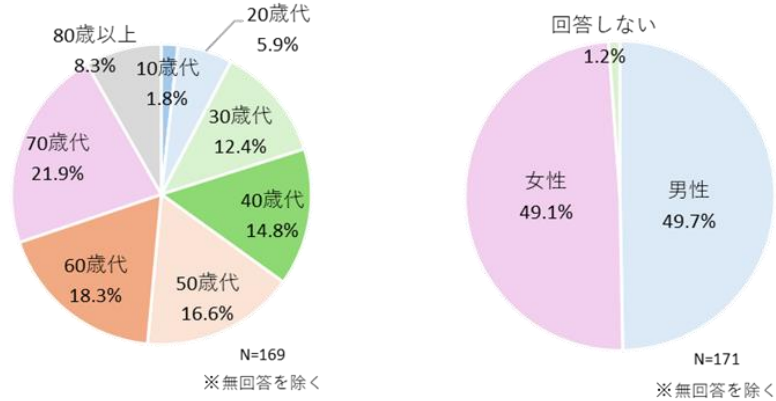




(3) 第2回みちの井戸端会議

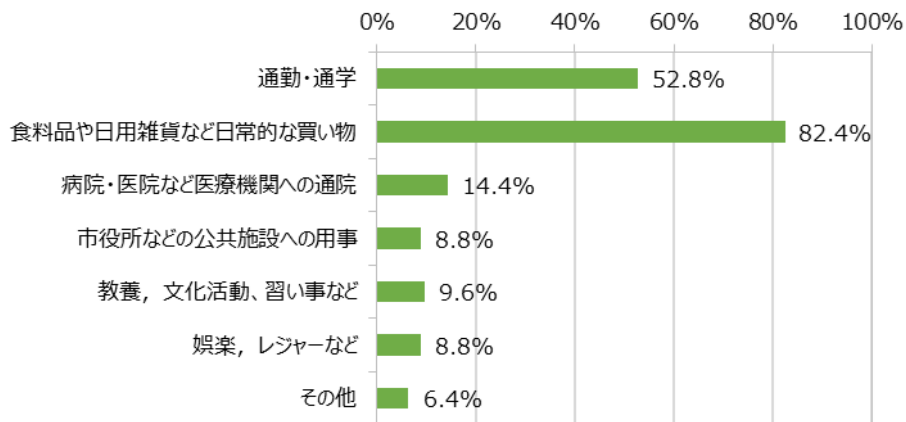
① 回答者の属性

●年齢及び性別

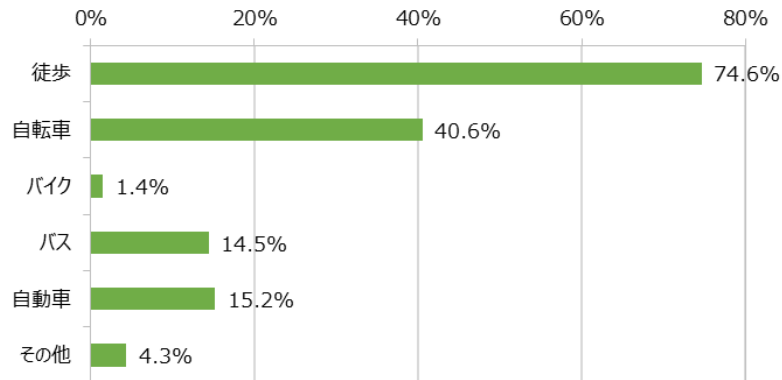


② 道路の利用状況

●市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

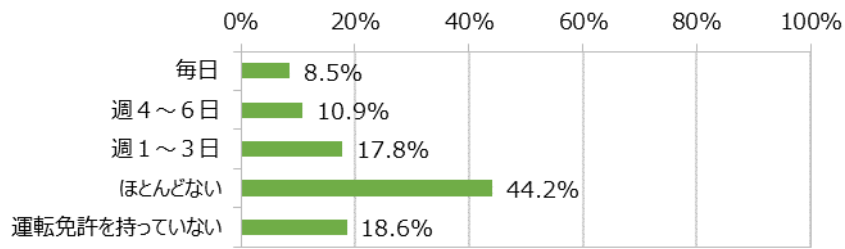


●市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

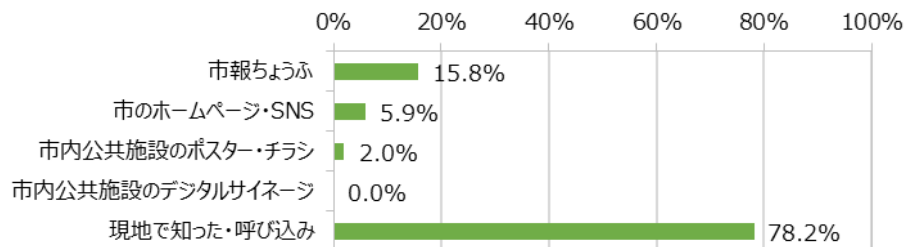




●自動車の運転頻度



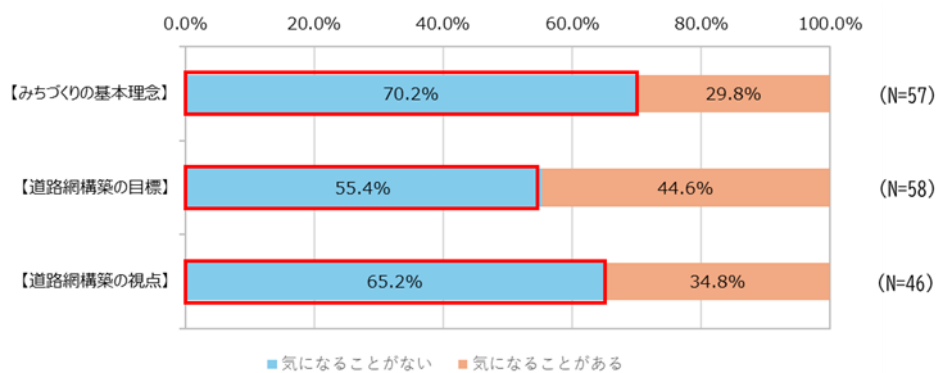
③ みちの井戸端会議の開催の情報源



④ 意見内容

【設問】みちづくりの基本理念，道路網構築の目標，道路網構築の視点について，気になることはありますか。

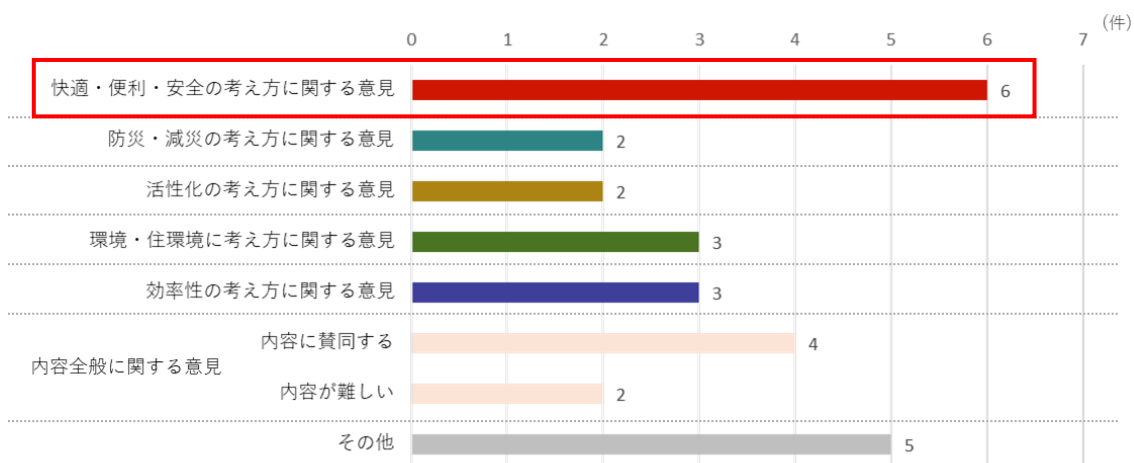
・各項目とも気にならないというご意見が大半でした。





【設問】みちづくりの基本理念，道路網構築の目標，道路網構築の視点に関するご意見はありますか。

・各項目とも「快適・便利・安全」に関するご意見が多く寄せられました。



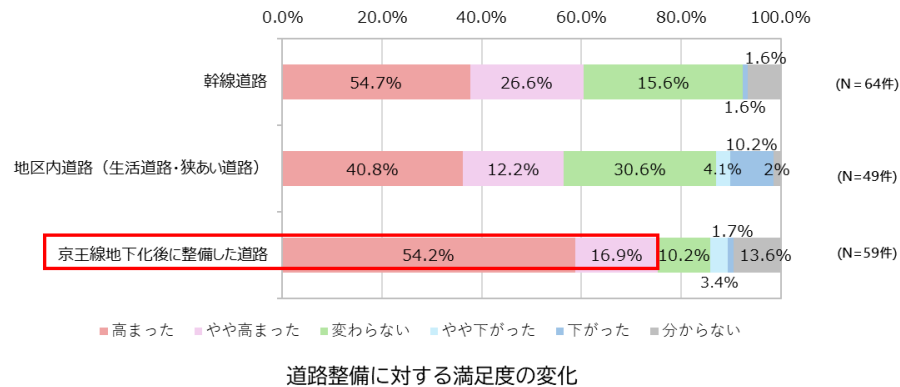
なお，道路網構築の目標や視点の考え方に関する意見要旨は以下のとおりでした。

分類	意見要旨
快適・便利・安全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性を重視してほしい ・ 自転車の観点をいれてほしい ・ 様々な立場(子ども, 高齢者, 障がい者など)の観点をいれてほしい
防災・減災	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災・減災を重視してほしい ・ 平時, 災害時ともに機能する道路にしてほしい
活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流についての検討をしてほしい
環境・住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ みどりの観点を配慮してほしい
効率性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の必要性・優先性を検討してほしい



【設問】「幹線道路」,「地区内道路(生活道路・狭あい道路)」,「京王線地下化後に整備した道路」について、10年前と現在を比較した際に、道路整備に対する満足度は変化しましたか。

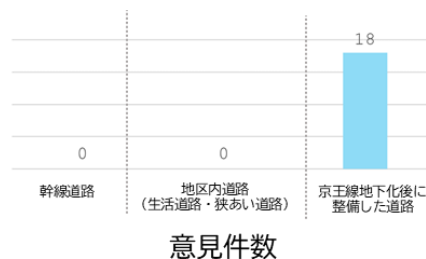
- ・すべての道路種別において、満足度が高まった、やや高まったという意見が半数を超えました。特に京王線地下化後に整備した道路の満足度が高いという結果になりました。



【設問】前問について、特筆すべき内容を教えてください。

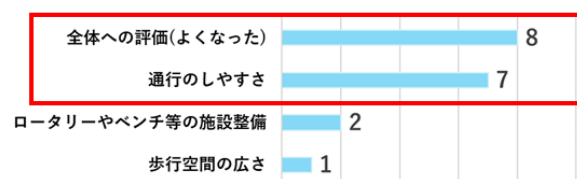
- ・京王線地下化後に整備した道路について、全体的に良い空間になった、通行しやすくなったなどの意見が寄せられました。
- ・幹線道路, 地区内道路(生活道路・狭あい道路)について、歩行者・自転車の安全性向上に関する要望などが寄せられました。

●道路整備に対する特筆すべき内容(良くなった点)



各分野の意見詳細

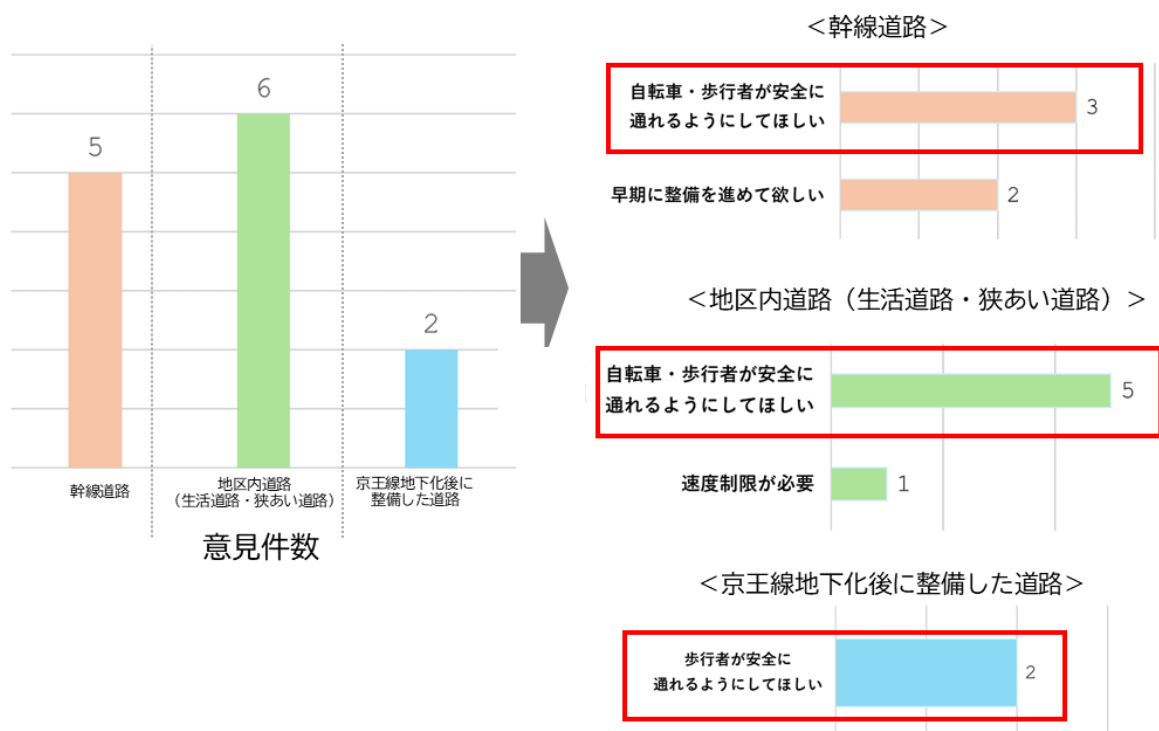
<京王線地下化後に整備した道路>





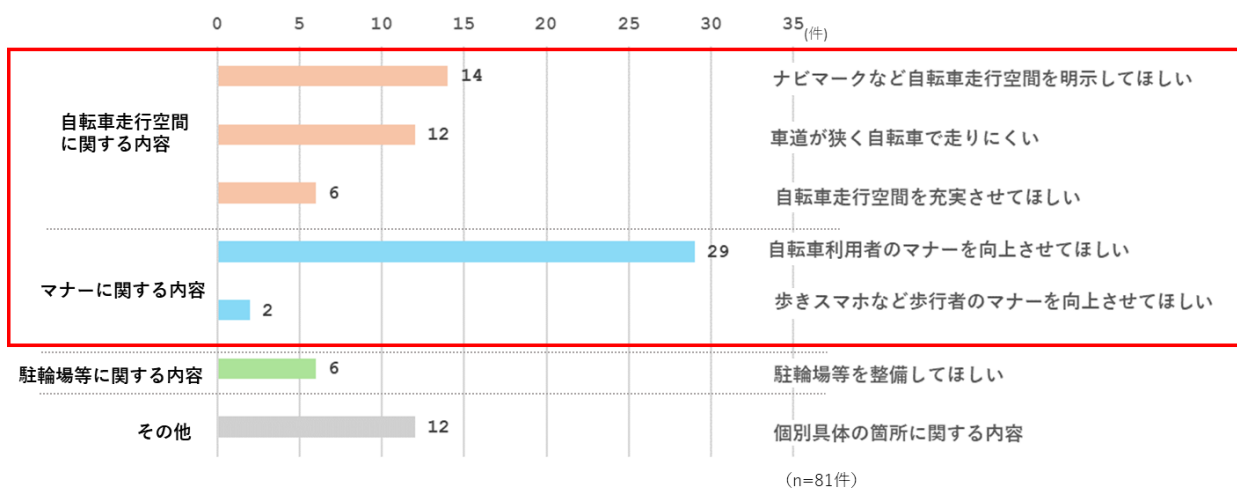
●道路整備に対する特筆すべき内容(要望)

(各分野の意見詳細)



【設問】普段、自動車を利用する際に感じることを、自転車利用者に対して感じることを教えてください。

・自転車走行空間に関する内容やマナーに関する意見が多く見られました。





(4) 道路ユーザーヒアリング

1) 道路ユーザーのニーズ

道路ユーザーヒアリングでは、道路ユーザーのニーズ、道路網構築の視点の評価基準についてヒアリングを実施しました。

目標	道路網構築の視点	意見内容	意見主体
快適 ・ 便利 ・ 安全	道路混雑の解消	・右折待ちによる渋滞が発生する交差点が存在する。	複数事業者
		・道路が混雑する時間帯の送迎は定時性が確保できない。	社会福祉協議会
	歩行者、自転車の安全性・快適性の向上	・歩道に電柱があると、幅が狭くなるため車いすで通行するのに苦労する。 ・歩行空間は、車いすと目の不自由な方が十分にすれ違える幅があるとよい。	社会福祉協議会
		・片側だけでも歩道があるとよい。人が十分すれ違える幅員が必要。 ・歩道幅員が狭い箇所に電柱があると、すれ違いが困難になる。傘を差しているときは、接触する可能性もある。	公立学校PTA連合会
		・通学路はカラー舗装や、注意喚起の表示があるとよい。	私立幼稚園PTA連合会
		・散歩経路は車通りが少なく、歩道やガードレールがある路線がよい。 ・カラー舗装がしてあると、歩行する箇所を園児が認知しやすい。	園児交通安全防犯連絡会
		・駅周辺の人通りが多い時間を通行する場合もあるため、通勤・通学等の時間に合わせた通行規制が必要。 ・幹線道路が渋滞し、生活道路に通過交通の車両が流入している。	タクシー協会
		・交差点の形状や、信号制御が複雑なため歩行者が飛び出す交差点が存在。	小田急バス交通安全協会
防災 ・ 減災	災害時の輸送性、移動性の向上	・幹線道路や交差点で常時混雑している路線があり、時間を要してしまう。	調布消防署
		・東西方向は移動がしやすいが、南北方向に幅員が広い路線が少ない。	トラック協会
活性化	にぎわいの創出	・大型のマンションが増えており、配達件数が増加している。配達にも時間がかかっており、周辺に荷捌きスペースがあると配達もスムーズになる。	調布郵便局



2)道路網構築の視点の評価基準について

道路網構築の視点の評価基準について、ヒアリングを行いました。

下表で整理したヒアリング結果をもとに、路線の抽出を行いました。

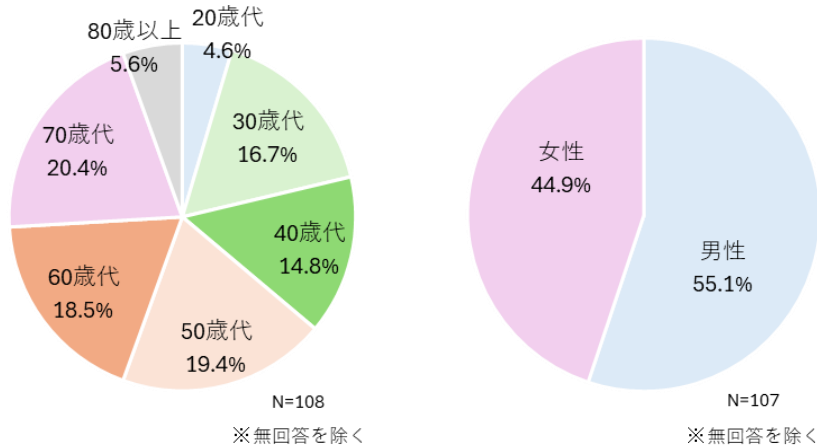
目標	道路網構築の視点 (評価基準)	意見(利用者からの要望)	意見主体
快適 ・ 便利 ・ 安全	<p>【広域道路網の評価基準】 救急車が広域的な移動のために利用する主要路線 主要路線と第三次・第二次救急医療機関等を結ぶ方向別の最短経路</p> <p>【地区内道路網の評価基準】 消防活動時に必要な路線</p>	<p>・地図に現計画策定時の路線抽出箇所を記入し、過不足等がないか確認。 【主な搬送先】</p> <p>【調布市】調布病院, 調布東山病院</p> <p>【狛江市】東京慈恵会医科大学西部医療センター</p> <p>【府中市】榊原記念病院</p> <p>【三鷹市】杏林大学医学部附属病院</p> <p>【世田谷区】至誠会第二病院</p> <p>・通行ルートは、幹線道路を目指し現場近くで生活道路を利用する。</p>	調布 消防署
	<p>【広域・地区内道路網の評価基準】 歩行者関連事故等が多く発生している路線</p>	<p>・事故の多い路線については、被害者の特定などの恐れがあることからお伝えできない。事故の箇所は、警視庁 HP に交通事故マップがあるので、そちらを参考にすること。</p>	調布 警察署



(5) 第3回みちの井戸端会議

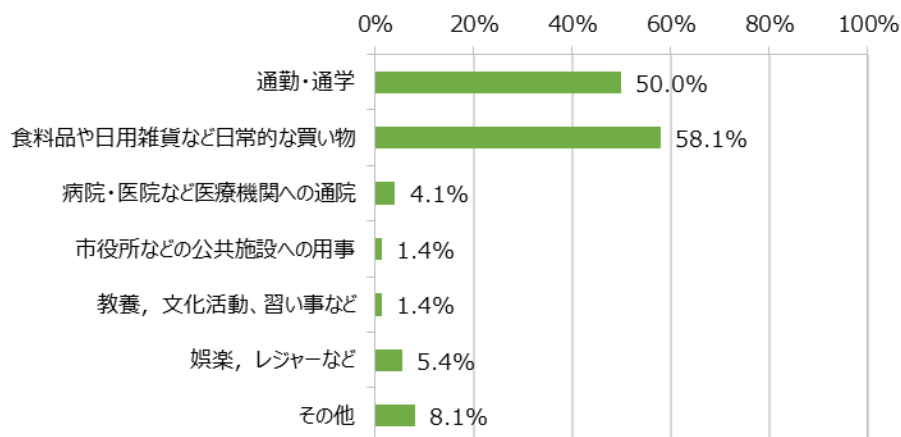
① 回答者の属性

●年齢及び性別

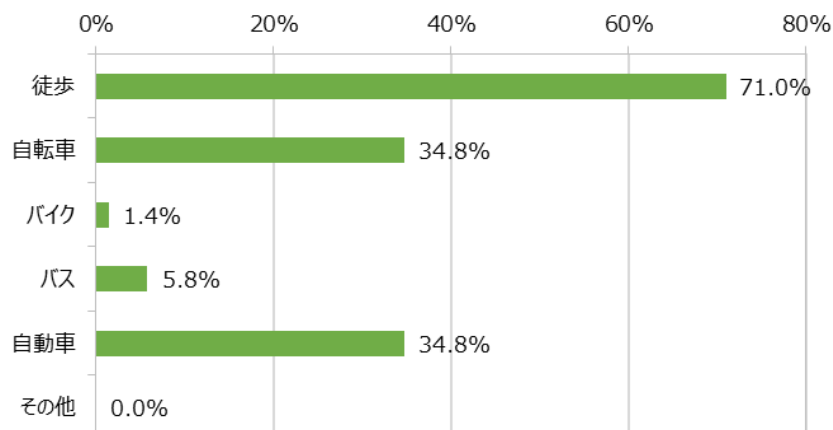


② 道路の利用状況

●市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

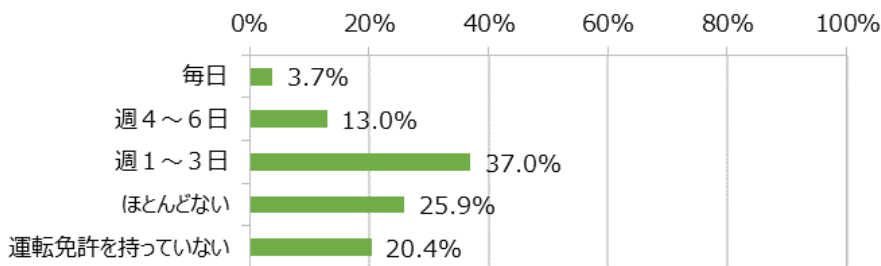


●市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

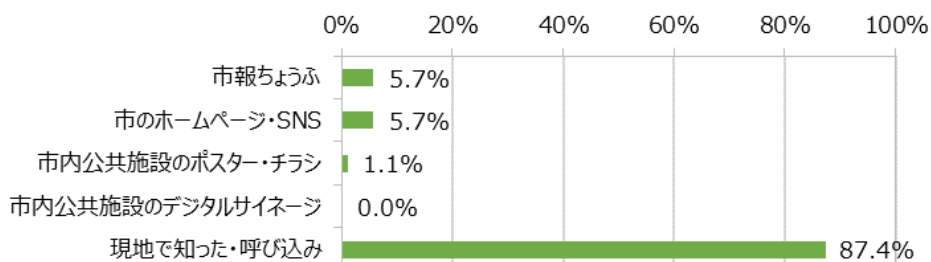




●自動車の運転頻度



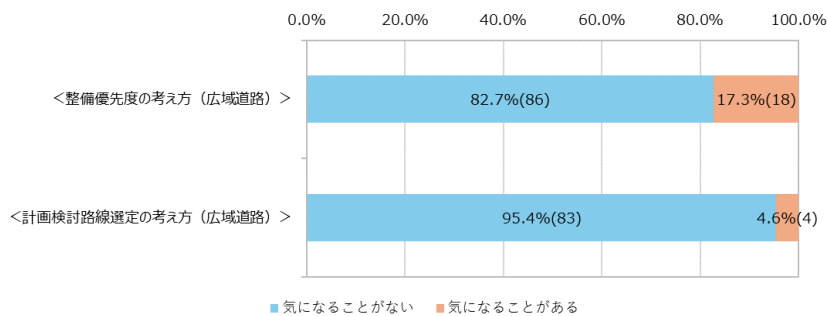
③ みの井戸端会議の開催の情報源



④ 意見内容

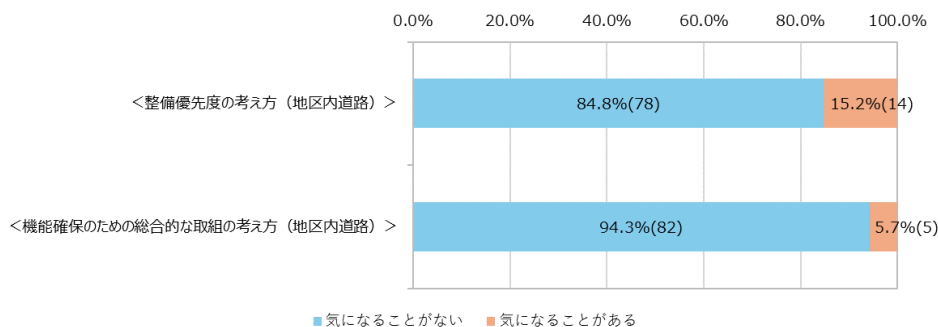
【設問】整備優先度の考え方(広域道路), 計画検討路線の考え方(広域道路)について, 気になることはありますか。

・各項目とも, 「気になることがない」という意見が大半でした。



【設問】整備優先度の考え方(地区内道路), 機能確保のための総合的な取組の考え方(地区内道路)について, 気になることはありますか。

・各項目とも, 「気になることがない」という意見が大半でした。

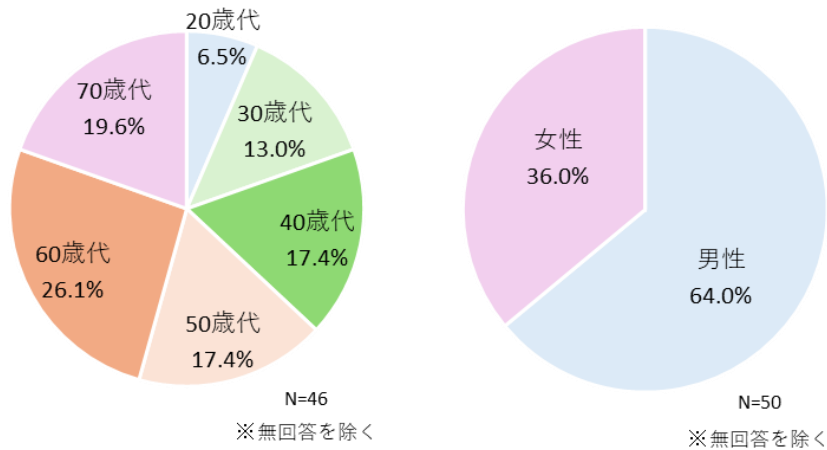




(6) 第4回みちの井戸端会議

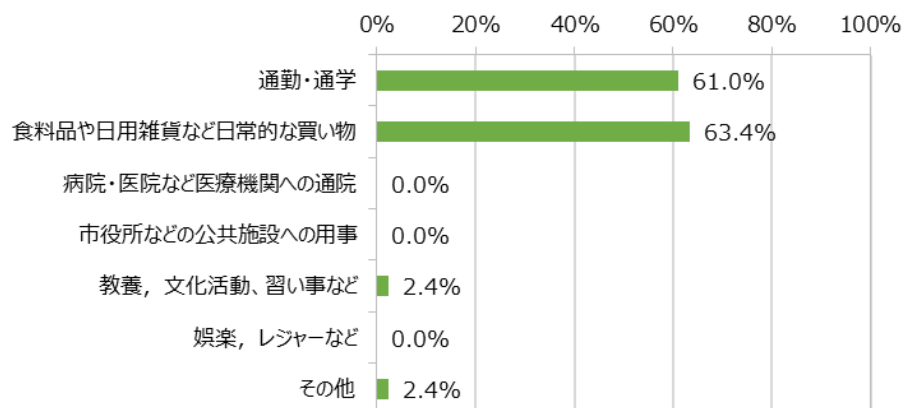
① 回答者の属性

●年齢及び性別

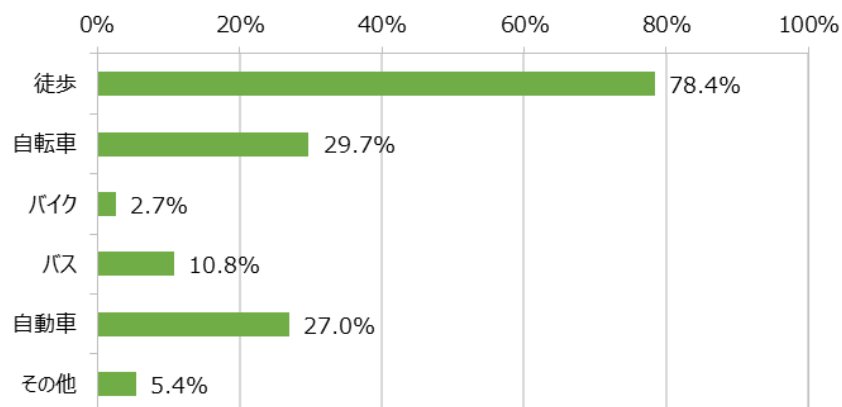


② 道路の利用状況

●市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

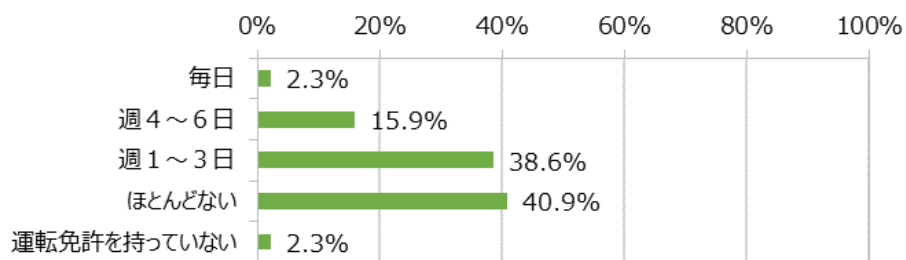


●市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

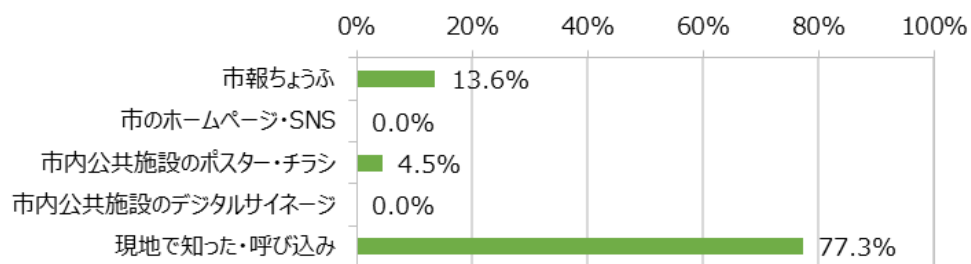




●自動車の運転頻度



③みちの井戸端会議の開催の情報源





(7)パブリック・コメント手続(意見募集)

パブリック・コメント手続において提出された意見は、全般に対する意見、道路網計画(案)の各章に対する意見、その他意見に分類し、これらの意見について、市の考え方を示しました。提出されたすべての意見とそれに対する市の考え方は、調布市パブリック・コメント手続条例に基づき、市役所7階窓口や市ホームページ等で公開しています。

注)いただいた意見は原則として、原文のまま掲載しています。ただし、個人情報等プライバシーに関する記述がある場合は、該当部分を省略している場合があります。また、意見の概要に記載しているページ数は、道路網計画(案)のページを示しており、市の考え方に記載しているページ数は道路網計画のものを示しています。

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 令和7年12月26日(金)～令和8年2月10日(火)

(2)周知方法 市報, 市ホームページ, 市内での市民参加実施会場

(3)資料の閲覧場所

まちづくり推進課(市役所7階), 公文書資料室(市役所4階), 神代出張所, みんなの広場(文化会館たづくり11階), 市民活動支援センター(市民プラザあくろす2階), 各図書館(深大寺を除く), 公民館・地域福祉センター(染地を除く), 教育会館(1階)

(4)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、御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

2 意見募集の結果概要

(1)意見提出件数 35件(14人, 0団体)

<提出意見の内訳>

全般に対する意見	4件
「はじめに」に対する意見	0件
「1 調布市道路網計画策定の目的と位置付け」に対する意見	0件
「2 現状と課題」に対する意見	0件
「3 これからのみちづくり」に対する意見	0件
「4 道路網構築の目標」に対する意見	0件
「5 目指すべき道路網」に対する意見	11件
「6 道路整備プログラム」に対する意見	15件
「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見	1件
その他意見	4件

(2)意見の概要と意見に対する市の考え方 次頁のとおり



【意見の概要と意見に対する市の考え方】

全般

No	御意見等の概要	市の考え方
1	<p>・P16～19 で、道路網の将来ビジョンとして7項目、P22 で道路構築の目標として5項目、P25～27 で道路網構築の視点として10項目、P29 で地区内道路網における中員の考え方で5項目示されているが、それぞれがリンクしていないので非常にわかりにくい。項目数をそろえて整理し直す必要がある。</p>	<p>調布市道路網計画(以下「道路網計画」という。)では、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、市の道路が創る未来として「調布市の道路網の将来ビジョン」を位置付けました。</p> <p>当ビジョンは、市のまちづくりの最上位計画である「調布市都市計画マスタープラン」に記載している、まちづくり基本方針の「交通」、「環境」、「福祉」、「防災」、「住環境」、「景観」、「地域活性化」に対応させた7つのビジョンで構成しています。</p> <p>道路網構築の目標については、社会状況の変化、市民ニーズやま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の具現化に向けて道路分野が貢献する方向を設定しています。また、道路網構築の視点については、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、設定しています。</p> <p>これら調布市の道路網の将来ビジョン、道路網構築の目標の関連性について、計画書のP.31に新たに記載しました。</p>
2	<p>・道路計画が、人口減少社会に移行するこの10数年の間に、「道路整備「命」という視野狭窄・自己満足・猪突猛進型の考え方から、一定程度自然環境や生活環境と調和を図る方向に変わりつつあるが、このことを行政職員は理解すべきであり、関係住民と対話を重ねるべきである。</p>	<p>「道路網計画」は、道路の位置、計画幅員、優先的に整備する路線等を定める計画であり、市民の生活に直接的に影響を及ぼす場合があります。このため、検討の進め方など初期の段階から、複数の手法で市民参加を実践してきました。</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」等による意見聴取、パブリック・コメント手続等、広範かつ多様な市民参加の機会を積極的に確保しながら検討を進めました。</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きます。</p> <p>これまでの市民参加の実施結果や「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、令和7年12月26日から令和8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、令和8年1月24日から30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>



No	御意見等の概要	市の考え方
3	(1)道路計画は、一応、住民参加の「みちの井戸端会議」などを駅前などで行って、道路計画案を作成・変更し、修正が間に合わない最後の段階でパブリック・コメントを「アライバイ作り」程度に行う「中身の無い」儀式とした、行政担当者の自己正当ルーチンになっている。10年前の作成時のときも批判したが、地域住民と十分な意見交換を行わず、道路計画案を作成する姿勢を見直すべきである。	No.2 と同回答
4	・パブリックコメントを求めるのは単にパフォーマンスにすぎません。本当に道路を改良したいのであれば、調布市全体の考えや方針をもとに地域住民と対話して、検討して決めるべきです。井戸端会議など来てもあまり意味がありません。また本当に必要であれば、交通実態を調査して意見を聞いて進めるべきではないでしょうか。道路の土地は住民が頑張って買った土地を簡単に道路計画があるからどけというおかみの発想はやめるべきです。住民が払っている税金が無駄に使われないようにしていただきたい。住民と対話することが怖いとか邪魔されとか、めんどくさいと思っているのであれば、陥没事故と同じ運命になります。きちんと話し合いを持ち進めるべきです。道路を造ることは地域住民への環境破壊です。ゼロカーボンシティを標榜している調布市としてはおかしい、それこそ意味のない標榜です。ただ、職務として道路を計画しないと仕事をしていないと思われるのが嫌だなんて思っすすめるのはもってのほかです。いくら意見をしても自分たちに不利なことは握りつぶしてしまうのでしょうか。意味のない意見徴収です。まず対話が必要です。実態が必要です。	

「5 目指すべき道路網」に対する意見

No	御意見等の概要	市の考え方
5	<p>・その結果できた計画乃至計画案は問題がある。一例は、P.29 の「表 道路幅員設定の考え方」で、自己満足の計画正当化の手段になっている。あくまで柔軟な思考（関係者と熟議するなど）をするための「考え方」であるべきだが、それを根拠にして偏った考えを住民に押し付け、住民から唾われている。「表 道路幅員設定の考え方」の「住みやすいまちの形成」「地域福祉センターや病院と都市計画道路または都道を結ぶ路線」「高齢者や地域住民など施設利用者の安全性を確保する」幅員「6.0m, 8.0m」である。</p> <p>ここでの行政の偏った考えは、「地域福祉センター」の使われ方を十分に理解していないことである。つまり、「地域福祉センター」にもいろいろあるだろうが、東部地区の入間地域福祉センターの利用者、特に高齢者は地域住民であり、歩行者や自転車利用者であり、必ずしも道路整備を必要としない。あるいは、道路整備による弊害（立退きなど、交通量増加）を招くことを考慮してない。ストレートに言うと、都市計画道路などと距離をとった、平穏な住宅地にあることが、通過交通を招かず、最適だともいえるのである。</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、計画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「住みやすいまちの形成」の「地域福祉センターや初期救急医療機関と都市計画道路または都道を結ぶ路線」の道路幅員については、地域福祉センターへアクセスする路線は、高齢者や地域住民などが安全に通行できるように片側に歩道を設置するという考え方の下、設定しています。なお、そ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」(計画書P.39)に詳細な説明を追加しました</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
6	<p>2. 調 3・4・13 道路について、白百合女子大学周辺の分断と安全面から再検討してほしい</p> <p>調 3・4・13 道路は、白百合女子大学の周辺を分断する形になり得ると考えます。学生の徒歩移動が多い区域で、道路新設・拡幅により横断機会が増えることは、安全性(事故リスク)の観点から懸念があります。計画(案)では歩行者・自転車の安全性向上や通学路の安全対策を重要視しているため、当該路線については「本当にこの場所で道路整備が必要なのか」「代替策(既存道路の改良, 速度抑制, 横断施設の充実等)で目的を達成できないか」を、学生の安全確保を前提に、必要性・妥当性を改めて検討していただきたいです。</p>	<p>調布3・4・13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「延焼遮断機能の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p>
7	<p>・ 神代植物公園付近の武蔵境通りの西側の住宅地で幅員 6m 道路の必要性に対して、普段で、自動車の交通の往来が多い道路で、拡幅した場合、更なる交通往来を招き住民や通学、歩行者などの危険性がさらに高まり、交通事故等の発生が高くなる可能性が高くなる。もし拡幅した場合に、武蔵境通りと天文台通りの相互往来に伴う抜け道として利用される可能性が高く危険性が増す。</p> <p>今の幅員であれば、高速度に往来する車両が少ないので、まだ安全性が担保できると思います。</p>	<p>市道 N44号線は、「道路網計画」において道路網構築の視点(地区内道路網)の「災害時の輸送性・移動性の向上」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員6mとしております。</p> <p>なお、市は、道路整備を実施する際、狭さくの設置やカラー舗装等により歩行者の安全対策を実施しています。(計画書 P.41 道路の安全対策に関するコラム参照)</p> <p>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し、地域の皆様への情報提供に努めます。</p>
8	<p>(2)鈴木商店の交差点(調布3・4・10号線の東側部分)から南に中央学園通りへの道路は、10年前の計画作成時に、一部道路が住宅になっている状況も確認せずに「表 道路幅員設定の考え方」や防災を理由に自己満足の線引きを行って成城富士見橋通りへの線引きを行おうとして、周辺住民のひんしゅくを買い、NTT 研修センター沿いに中央学園通りへのルートに変更した。それも実施となるといろいろ問題があるが、計画案のまま10年間来たことはそれ自体無駄(税金の無駄遣い)だが、事業化しなかったことは賢明である。この路線は、相互交通が困難なところがあるが、今後15年間も原則計画のままとしておくことが賢明であろう。</p>	<p>市道 E350号線(調布3・4・10～市道 E359号線)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「災害時の輸送性・移動性の向上」、「住みやすいまちの形成」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員8mとしております。</p> <p>また、市道 E359号線(市道 E350号線～E368号線)、市道 E368号線及び市道 E370号線(市道 E368号線～E371号線)は、道路網構築の視点(地区内道路網)の「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要な路線として抽出し、計画幅員6mとしております。</p> <p>なお、「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が、当該路線は、この考え方の下、検討した結果、優先整備路線には選定していません。</p>
9	<p>・ 特に地域福祉センターだけが特別に扱われているのは何故か？ P18 ビジョン5の地域のふれあいと憩いの場を繋ぐ道路とP29 住みやすいまちの形成に出てくるのは何故か？</p>	<p>地域福祉センターは、地域住民の福祉、文化の向上及び住民相互の連帯ときずなを深め、豊かな地域社会の形成を図るため設置している公共施設です。</p> <p>良好な生活空間を創出するためには、地域住民の地域活動や生活に密接に関連した路線を、安全かつ快適に使えるようにすることが重要であり、地域福祉センターや初期救急医療機関と都市計画道路、都道を結ぶ路線を抽出しています。</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
10	・P29 道路幅員設定の考え方で、何を根拠に幅員を設定したのか不明。	地区内道路網で、道路網構築の視点(地区内道路網)ごとに考え方を整理し、計画幅員を設定しています。(計画書 P.39)
11	・P30 の断面構成は、交通管理者と協議した上で決めたものか？ 交通管理者が認めないものを想定しても意味はない。	横断面構成については、市民の皆様が幅員ごとの道路構成がわかりやすいように3ケース(両側歩道、片側歩道、歩行者空間)をお示ししています。
12	・③~⑥は一方通行を想定しているのか？ 相互通行なら車を2台書くべき。意図的に安全性をアピールしている様に見える。	なお、道路整備の具体的な計画・事業実施段階では、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横断面構成を設定します。
13	・写真④の断面イメージ写真は、N80号線と思われるが、実際の断面構成とケース④の断面構成は違う。イメージ写真とはいえ不適切。	いただいたご意見を踏まえ、写真を変更し、横断面構成を更新しました。
14	・P32, 33 の図で示されている各地区内道路の幅員は、P29 の表のどれに該当するのか不明。各路線の幅員を決めた根拠がわからなければ計画の妥当性を評価できない。P29 の表に欄を加えて、各路線名を書く等工夫が必要。特に交通安全を目的に幅員を決める場合は交通量のデータが不可欠。	地区内道路網は、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、幅員を設定しました。各視点において抽出した路線については技術検討レポートに記載しています。
15	・P39の図のN80号線は計画現在計画幅員6m、事業幅員8mだが、図の表し方だと100%の人が6mの幅員で事業化されていると誤解する。市が公に出すものとして、この様なことは絶対にあってはならない。右表に欄を加え、事業幅員が8mであることを記載する等工夫が必要。 ・そもそも、何故計画幅員と事業幅員が違うのか説明が必要。計画を実現するのが事業であり、事業の根拠は計画なのだから、計画と事業は一体でなければならない。これは常識。計画と事業が別と言うなら、そもそもこの計画を作る意味はない。	現在、市が事業中の地区内道路については、計画書 P.44~45に記載の路線です。 事業中路線については、事業化をした時点の道路網計画に基づき事業を推進しているため、その後、計画を見直した場合においても、事業の継続性の観点から、従前の計画で推進します。

「6 道路整備プログラム」に対する意見

No	御意見等の概要	市の考え方
16	・柴崎駅近辺に住んでいるが、開かずの踏切について不便さを感じていた。優先整備路線として検討されていて安心しました。具体的にどれぐらいの期間を目安に計画しているかがわかるとより良いと感じました。	柴崎駅南北の調布3・4・8号線(柴崎駅~菊野台3丁目)及び11号線(柴崎駅~調布3・4・1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」、「災害時の輸送性・移動性の向上」、「延焼遮断帯の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。
17	・また、自分の視点ではない通学路の安全性向上についても検討がされていて安心しました。今後もより良い街づくりをよろしくお願いいたします。	また、同2路線は、広域道路整備プログラムにおいて、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に位置付けています。 優先整備路線に位置付けた路線の進め方については、道路整備の一般的な進め方に関するコラムのページを追加しました。 また、地区内道路整備プログラムの優先整備路線の考え方において、児童の安全な歩行者空間の確保を図るために、「通学路の安全性向上に資する路線」を設定しました。



No	御意見等の概要	市の考え方
18	<p>・ 調3・4・10号線の都市計画(若葉町2丁目からつじヶ丘にかかる未着手部分)を断固として反対し、廃止路線にすることを要望します。</p> <p>理由は以下の通り。</p> <p>①国分寺崖線の緑豊かな森を含む貴重な環境を断裂させてしまうこと →これは「2050 ゼロカーボンシティ」を謳う調布市の方針からも相反することであり、ただでさえ減少している緑を伐採し、都市計画の利便性を優先することは、市民として如何なる理由でも反対する。</p> <p>地域の子どもたち、住民の憩いの場でもある。かけがえのない自然をこれ以上削ってはいけない。</p> <p>②この区域は、若葉小、第四中、東部保育園、滝坂小、桐朋学園などの学区であり、安全性が非常に脅かされること →未来の宝である子どもたちが行き来する区域を横断する形での交通量増は、危険であることは言うまでもなく、一保護者としても非常に不安。若葉小第四中学の建築計画も進んでいる中、この道路計画だけは廃止を強く要望する。</p> <p>③ルートをずらすことでの計画も強く反対 →現在地図上で示されている道路図(道筋、幅員)をずらすことで、3.4.10を繋げる再案も断固として反対。上の②に述べたように、どのルートを取ったとしても、この区域は学区であり子どもたちの登下校や活動(図書館や若葉の森は保育園で頻繁に活用)で行き来が最も激しい場所である。したがって、交通量増になる通りを新たに設けること自体、絶対にあってはならない事とお伝えしたい。</p> <p>④住宅密集地であり、崖崩れの恐れから、広範囲の家屋の安全性も失われる事 →国分寺崖線のこの区域は住宅密集地でもあり、道路設置に伴い、崖崩れの危険性がある。ハザードマップだけでなく、地域全般の地盤も緩い。勾配も強いため、広範囲の住宅に傾きなどの悪影響を及ぼしかねないため、通常の道路計画とは全く質が違う事を認識し、廃止以外の選択肢はないと考える。</p> <p>この意見は一市民、一保護者、そしてこの区域の学校に勤める一教員として、切に願っていることです。</p> <p>どうか、子どもたちの大事な居場所、そして安心安全を社会が奪わぬよう、都市計画に携わる皆様には、(廃止路線に向けて)再検討していただくようお願いいたします。</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、「救急搬送時のアクセス性向上」、「歩行者、自転車の安全性・快適性の向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」、「延焼遮断機能の形成」に該当するため、必要性が確認された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、構造など、都市計画の内容を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。</p> <p>調布3・4・10号線(調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目)は、多摩地域と区部を結び広域的な幹線道路であり、東京都防災都市づくり推進計画で、一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線です。</p> <p>一方で、当該区間には、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です。</p> <p>今後、課題の解決に向けて地域の状況を踏まえながら検討し、見直しの方針が定まった段階で、必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
19	<p>・「計画検討路線(検討主体:市)」№13,「調布 3・4・10号線」いわゆる「品川通の延伸」について この部分は、道路として整備する必要がありません。「事業化」ではなく、「計画の廃止」を求めます。</p> <p>現状は、国分寺崖線の緑地を含み、入間川沿いの密集住宅地となっており、京王線の駅「つつじが丘」「仙川」への徒歩圏です。約 20 年居住しての実感、新しい道路(「品川通の延伸」)は必要ではない、に尽きます。</p> <p>この路線予定地は、2020 年に外環道路工事のために陥没し、その地盤補修工事のために多くの人々が健康を損ね、住宅を損傷され、立ち退かされてきました。新たな道路工事が、環境を破壊し、人生を狂わせている実例を目の当たりにしています。</p> <p>必要なのは、国分寺崖線の景観を壊して新しい道路を作る「整備」ではなく、今ある生活道路を改良することです。</p> <p>この地域の道路は、若葉小・四中への通学道路でもあり、高齢者施設へのアクセスでもあるのに、路面は凹凸が多く、歩道・車道の出入りに段差があり、乳母車・車いすを押して歩くのに難儀をしています。</p> <p>もっと、車いすでも杖でも安心して歩けるように改良してください。</p> <p>財政的に、この若葉小・四中の学区こそ、当面する 10 年間ほどは住宅増加・人口増が見込まれていますが、広く調布市・東京都・日本国を見れば、人口減少は明らかであり、納税者が減る一方なのに、インフラの劣化は各地での「陥没」でも明らかです。</p> <p>新しいコンクリートの塊をつくって子孫に借金を残すのではなく、今あるインフラの維持・改良に注力すべきだと思います。</p>	No.18と同回答
20	<p>・「計画検討路線(検討主体:市)」⑬「調布 3・4・10号線」についての見直し要請</p> <p>標記の件、区間を限定した上で、位置づけを「優先整備路線(市施行)」または「準優先整備路線(市施行)」に復すよう検討されたい。</p> <p>【結論】</p> <p>「調布 3・4・10号線」は「計画検討路線(検討主体:市)」と位置付けられているが、当面、東つつじが丘二丁目交差点から武者小路実篤記念館までの区間*に限定して(以下、「限定調布 3・4・10号線」と表記する。),位置付けを「優先整備路線(市施行)」または「準優先整備路線(市施行)」に変更して頂きたい。</p> <p>*約300m程度 (なお、武者小路実篤記念館以东については、特段の意見はない。)</p> <p>【理由】</p> <p>そのⅠ:東つつじが丘 2・3 丁目/若葉町 1 丁目を中心とした「すり鉢状地域」の交通の利便性や防災・安全性の向上には、「幹線道路」としての「限定調布 3・4・10号線」の構築が必要不可欠であること</p> <p>1.(地勢)東つつじが丘 2・3 丁目/若葉町 1 丁目を中心とした地域は、東側は国分寺崖線(3-40m 高),西側は東つつじが丘 2・3 丁目の傾斜面(20m 高),北側は京王線の高架壁(30m 高)に囲まれ、かつ、南側松原通りへの出口は一ヶ所に限られているような場所である。いわば、四方を崖・坂に囲まれた“すり鉢状地域”にある。</p>	No.18と同回答



No	御意見等の概要	市の考え方
20	<p>2.(道路)しかもこの地域の道路はほとんどが4m巾で、6m巾道路ですらわずか南北の一本のみで「幹線道路」は皆無である。</p> <p>3.(人口動態など)こうした状況下で、この地域は、概ね人口1万人で、一方で高齢化に伴う、老人の一人歩行や大型宅急便車が増えると伴い、他方で世代交代に伴う、分割住宅／アパートの増、幼少児の増、自家用車保有者の増もある。決して一方的な少子化・人口減少とはなっていない。</p> <p>4.こうしたことから、平時でも4m道路上の歩行者／自転車／自動車の交錯が日々増え、安全が危惧される状況にある。更に、大地震時もしくは大火災時には、4m道路では家屋／電信柱等の倒壊や、消防・救急車の到着の遅れなどにより、避難路の確保が困難となり、延焼により地域壊滅すら危惧されるところである。</p> <p>5.こうしたことを解消するためにはこの地区に、せめて東西一本の「幹線道路」、即ち「調布3・4・10号線」延伸計画のうち、せめて「東つつじヶ丘2丁目交差点」から「武者小路実篤記念館」までの道路(先に述べた「限定調布3・4・10号線」)を設けることにより、すり鉢状地域の利便性、防災・安全性の確保が必要不可欠と考えられる。</p> <p>そのII:この地域に残存する「ウォーター・ハザード」の解消のためには「限定調布3・4・10号線」との一体施行が必要なこと</p> <p>1.この“すり鉢状地形”には、北から南に一級河川「入間川」が流れておりたびたび浸水が起きてきた。平成13年東京都建設局により分水路が設けられたが、その後も集中豪雨時には浸水が起きている。原因は、3・4・10号の計画線と交差する地点で、入間川が“クランク状”に屈折しているためである。</p> <p>2.調布市はこの箇所を「ウォーター・ハザード」に指定し、住民に注意を喚起しているが、この解消には、二度手間を避ける意味からも、「限定調布3・4・10号線」の敷設に際し、道路下に穏やかにカーブさせた入間川を入り込ますなど両者を同時に施工することが望ましい。</p> <p>そのIII:「限定調布3・4・10号線」の計画線は「外環道陥没事故のあと地」に重なる部分が多い。あと地利用協議体にも積極的に参画することにより、「限定調布3・4・10号線」の用地取得の「時間」「手続」「コスト」を大幅に圧縮することが可能であること</p> <p>1.令和2年外環道路(大深度地下を利用)の工事中に陥没事故が生じたが、その地上の地盤補修地(及び付帯用地)は、「限定調布3・4・10号線」と重なる部分が多い。また地盤補修工事は近年中に完了の見込みである。</p> <p>2.しかも、外環道の事業者である東日本高速道路株式会社(ネクスコ東)は、令和4年住民、自治体に対し次の通り約束している。</p> <p>「地盤補修後の土地利用については、地盤補修後にお住まいになる皆さま*、地盤補修範囲周辺にお住まいの皆さまのご意見をお聞きし、自治体と調整しながら検討を進めてまいります」と。</p> <p>*「地盤補修後にお住まいになる皆さま」の大半は既に補償を受け退去済である。</p>	No.18と同回答



No	御意見等の概要	市の考え方
20	<p>3. よって、調布市および東京都など行政部門(自治体)が「限定調布 3・4・10 号線」の建設に先行して、外環道地盤補修後のあと土地利用の検討に参画することにより、「限定調布 3・4・10 号線」の用地買収そのものの「時間」、「手続」、そして何よりも「費用」を大幅に圧縮することも可能となる。</p> <p>(しかもこのチャンスを逃すと、いわば“元の木阿弥”となりかねないことに留意すべき。)</p> <p>以上 別紙 一葉</p>	No.18と同回答
21	<p>・ P.38 計画検討路線(検討主体:市)No.13 調布 3・4・10号線 延長920m は、国分寺崖線の自然を破壊し、住宅地を破壊し、若葉小学校児童などの呼吸器疾患を増加させるおそれがあるので、今後15年間をこの位置付けにするのは賢明である。なお、一部、西側の東京外環道陥没地域の再興との関係は考慮すべきかもしれない。</p>	No.18と同回答
22	<p>・ 調布3・4・10号線を早期着手してほしい。</p>	No.18と同回答
23	<p>・ 調布3・4・10号線の東側340m(都施行、事業中)は、限られた住民以外の周辺住民や通行人の意見を聴取せずに事業を推進しているが、次の問題があり許容できない。既存の南北方向の生活道路を3本ほど横断するにもかかわらず、横断歩道を廃止したり、つけないという。東京都の道路行政担当部署は、車優先や新設道路の歩行者のことは考慮しているが、分断する道路の通行(徒歩、自転車、4輪車等)の安全を軽視し、地域社会の安全を危険にしている。そこで、以下の要請をする。</p> <p>1. 現在一方通行の道路だが、一番西側の交差点は横断歩道とミラーが設置されている。(住民要請として各交叉点に)横断歩道を設置するように、調布市から東京都に強く要請してください。また、その結果を報告してください。</p> <p>2. この要請の根拠の妥当性を把握するために、南北道路の一日の時間交通量、歩行者通行量や車両(主として自転車、一部4輪車も)交通量を(把握してないなら調査して)公表してください。</p> <p>3. 近隣の松原通りの建設においても、既存道路を分断するだけで、何の安全対策もしておらず、横断歩道を通るために遠回りすることの不便さを地域住民に強いている。このデメリットを無視していることに配慮しない道路計画(新しい道路を造ることしかない視野にない。自己満足)を認識すべきである。このことは、調布市の道路関係者についても大なり小なり共通する。</p>	<p>調布3・4・10号線(世田谷区境～調布 3・4・17号線)は、現在、東京都により事業が実施されています。</p> <p>いただいたご意見については、同路線の道路管理者である東京都にお伝えします。</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
24	<p>・ 調布 3・2・6 号線旧甲州街道～中央道路境までの区間について、町田から西東京へと縦貫する主要な路線におけるボトルネックとなっていると感じる。周辺地域の住人として、数少ない東京都を縦に貫く道路であり、防災や交通の観点から非常に重要な路線であると感じるので、ぜひ整備に向けて前向き検討していただけたらと思う。</p> <p>また、調布市と府中市境において、大規模な商業施設の建設が予定されている。その事も踏まえて、人見街道周辺の調布市道について車両の流入・渋滞・路駐などを府中市や施設運営会社と連携して慎重に検討していただき、必要であれば都市計画の変更や追加・削除をしていただければと思う。地域の防災・安全そして都市の発展の為、急速に発展してきた東京都や調布市において都市計画道路は必要不可欠なものであると考える。是非他地域の路線とともに完成に向けて努力していただければと思う。</p>	<p>調布3・2・6号線は、都道119号線から中央自動車道までの区間(以下、「当該区間」という)を除く路線の大半は4車線で整備されていますが、当該区間のみ2車線で整備されています。</p> <p>当該区間は、将来、ボトルネックとなることが想定され、路線として車線数の整合を図る必要があることから、「東京における都市計画道路の整備方針」において、計画内容再検討路線に位置付けられ、東京都により検討が進められます。</p> <p>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(検討主体:都)」として位置付けています。</p> <p>道路網計画は、市を取り巻く状況や道路を取り巻く環境の変化等に対応するため計画期間内(令和8年度～令和22年度)においても、必要な見直しを行っていきます。調布市内の交通状況の変化等も把握しつつ、必要に応じて道路網計画の見直しを行います。</p>
25	<p>・ 調布3・2・6号線を早期着手してほしい。</p>	<p>No.24と同回答</p>
26	<p>・ 調布3・4・11号線を早期着手してほしい。</p>	<p>調布3・4・11号線(柴崎駅～調布3・4・1)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」、「災害時の輸送性、移動性の向上」、「延焼遮断機能の形成」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>また、当該区間は、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、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」に位置付けています。</p> <p>調布3・4・11号線(調布3・4・1～調布3・4・18)は、道路網構築の視点(広域道路網)の、「救急搬送時のアクセス性向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するためするため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>また、当該区間は、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、優先整備路線の次に事業着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
27	<p>・ 調布3・4・30号線を早期着手してほしい。</p>	<p>調布3・4・30号線(調布3・4・1～調布ヶ丘1丁目)及び調布3・4・30号線(調布3・4・11～調布3・5・12)は、道路網構築の視点(広域道路網)の「観光振興の実現」、「都市の脱炭素化の推進」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>同路線2区間については、広域道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方及び優先整備路線と準優先整備路線の分類に基づき、優先整備路線の次に事業着手する「準優先整備路線」に位置付けています。</p>
28	<p>・ 画像添付いたしました、つつじヶ丘駅から近い神代植物公園通りについてです。大変狭く歩道がないのに大型バスがすれ違い、待つスペースもないのにバス停もあります。先日バスの事故もありました。学習塾があり夜に自転車の小学生もたくさん通ります。住宅街へ続く道のため朝晩歩行者も非常に多く大変危険です。安全な歩行空間の確保はもちろんですが、整備に時間がかかるのであれば とりあえずは早急にバスが通らないようにバスルートを変えていただきたいです。 画像 2 枚</p>	<p>市道C6号線(神代植物公園通り)のうち甲州街道から宮ノ上交差点までの区間については、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」、「歩行者、自転車の安全性、快適性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>このうち、「市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね50本/日以上の上の路線」で抽出しているため、計画幅員は7.5mで設定しています。なお、バス路線については、計画幅員を7.5mから12.0mとしていますが、現地の状況等を考慮し、当該路線は計画幅員7.5mで設定しています。</p> <p>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、通常は広い方の幅員で設定します。</p> <p>また、当該区間は、地区内道路整備プログラムにおいて、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> <p>一方、当該区間と並行する都市計画道路調布3・4・9号線(調布3・4・1～調布3・4・14)については、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に位置付けており、当該路線を整備することで、市道C6号線を含む生活道路への自動車の通過交通の抑制等を図ります。</p>
29	<p>・ P.41 優先整備路線 No.3 市道 E249 号線(調布3・4・17～市道E230)延長320mの詳細が示されていないが、関係住民に示さずに、優先整備路線指定すべきでない。現況約6m(部分的には7.5m?)を8mに拡幅するような話だが、若葉小学校や第四中学校をセットバックするのは問題ないだろうが、南東端の住宅と接する部分や、特に西北側の両側が住宅地の部分については問題があるでしょう。また、この路線の西側道路との接続部で幅員が違ってこないのか、などなど課題はあるし、拡幅整備が必ずしもメリットだけとは限らない。区間を縮小することも含め、住民参加、住民合意をとらずに住民無視のまま計画を造ることとは問題である。どのような住民合意を行ってきたか？</p>	<p>市道E249号線(調布3・4・17～市道E230号線)については、道路網構築の視点(地区内道路網)の「歩行者、自転車の安全性・快適性の向上」、「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>当該区間については、地区内道路整備プログラムにおいて、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に位置付けており、学校施設の建替えと連動して効果的な整備を進めることで、児童や歩行者の安全性向上を図ります。</p> <p>なお、道路整備の内容については現在検討中です。</p>



No	御意見等の概要	市の考え方
30	<p>・ 若葉町2丁目信号付近に住む住民です。道路計画図を見ると道路拡張計画(案)が出ておりますが、なぜ幅を広げるのか明確な理由の説明が欲しいです。(世田谷区では「成城富士見通り」と名称がついております)</p> <p>若葉町2丁目信号のところで、都道とぶつかっておりますが、この都道は狭くバスが通っていてしばしば渋滞になることがあります。この道路(成城富士見通り)はほとんど渋滞がありません。バスが通っていて便利なのですが、環境はバスの排ガスで悪いです。いくら幅を広げても都道が狭くては、渋滞が発生し、環境は凶りしれないぐらい悪くなります。しかも最近車が減ってきており、スピードが速くなって危ないです。都道は狭いために車が注意して交通事故はありません。幅を広げれば、危険が多くなります。</p>	<p>市道C30号線は、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」、「災害時の輸送性、移動性の向上」に該当するため、必要性が確認された路線として抽出しています。</p> <p>このうち、「鉄道駅へのアクセス性向上」の「市内や周辺市の鉄道駅にアクセスするバス路線のうち概ね50本/日の路線」で抽出しているため、計画幅員は11.0mで設定しています。バス路線については、計画幅員を7.5mから12.0mとしていますが、現地の状況等を考慮し、計画幅員11.0mで設定しています。</p> <p>道路網構築の視点に2つ以上当てはまり、視点ごとの計画幅員が異なる場合は、広い方の幅員で設定します。</p> <p>なお、当該路線の現況幅員は8.0mから9.5mであり、計画幅員11.0mに整備する際には、車道部を大きく拡幅するのではなく、片側に歩道、歩道が設置されない側に歩行者空間を設置する想定です。</p> <p>また、当該区間は、地区内道路整備プログラムにおいて、整備優先度の考え方に基づいて検討した結果、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には選定していませんが、機能確保のための総合的な取組の考え方に基づいて検討した結果、部分的な拡幅や交通規制の変更、バス待ち環境の改善等により、道路の機能の確保について検討する機能確保の取組に位置付けています。</p> <p>今後、当該区間のバス待ち環境の改善に向け、短期・中期的に実現可能な方策を検討し、安全性の向上を図ります。</p>



「7 目指すべき道路網の実現に向けて」に対する意見

No	御意見等の概要	市の考え方
31	<p>・ P42「沿道建物の建替えや開発事業などの機をとらえ関係権利者のご協力をいただきながら道路空間の確保に努めていきます。」とあるが、権利者への PR がまったく足りない。どうやって土地の売買、相続、建替の情報をキャッチするのか具体策はあるのか？</p>	<p>開発申請や市窓口において問い合わせがあった際は、市から後退等の協力をお願いしています。</p> <p>生活道路の整備は長い時間を要することから、道路整備における住民合意形成の一助とするため、道路網計画について、SNS等の媒体を使った情報発信や、地域住民向けのオープンハウス・出前講座等を利用した情報提供を行い、道路整備に対する理解を深める取組を実施して参ります。</p>

「その他」に対する意見

No	御意見等の概要	市の考え方
32	<p>・ 調布市道路網計画(案)に関し、下記のとおり意見を提出いたします。</p> <p>1. 新規道路整備よりも既存インフラの維持・更新を優先してほしい</p> <p>日常生活において、現状の道路で大きな不便は感じていません。限られた財源の中では、新しい道路を増やすことよりも、既存道路の補修、歩道の安全確保、交差点改良、通学路の安全対策など、現在のインフラの維持・更新を優先して進めていただきたいです。計画(案)でも「安全に歩ける道路」や通学路の安全性が重視されているため、それに沿った投資配分を求めます。</p>	<p>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都市施設のひとつです。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。</p> <p>なお、市内の道路は、道路総合管理計画に基づき適切に管理しております。道路の維持管理に関するコラムを追加しました。</p>
33	<p>・ 全般に渡って根拠が不明だったり必要な情報、データが不足していたりして、よくわからない。</p> <p>市民に意見を求めるなら、もう少しわかりやすく正確に表現する必要がある。</p>	<p>詳細な根拠データ等については、技術検討レポートでご覧いただけます。</p>
34	<p>・ 最近、「樹冠被覆率」という指標が、気候危機だけでなく、住みやすい都市を測る指標として用いられつつある。担当課は緑と公園課かもしれないが、調布市域の「樹冠被覆率」はどの程度か？道路整備においてどの程度考慮しているか？</p>	<p>道路緑化については、「調布市の将来ビジョン」の中で、「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」の中で、主な施策として、街路樹の適正な維持管理や植樹帯の設置をあげています。また、「道路網構築の目標」や「道路網構築の視点」の中で脱炭素化について記載しており、道路整備に当たっては、街路樹等を適切に設置する検討をすすめ、快適な歩行空間の創出を推進します。</p>
35	<p>・ トイレ改装 トイレ便座機能無理でしょうか？ 普通今、どこでもついています。市役所に話して下さい。手の乾燥機もあると便利です。2026年ですよ。保健所にかかけあいませんか。府中の環境衛生が来るはずですよ</p>	<p>いただいたご意見は今後の公共施設における整備や改修等の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、ご指摘のありました施設については、現在、施設の老朽化に伴う移転整備を進めています。</p>

※御意見は、原則、いただいた原文を基に掲載しています。



3. 道路網計画への反映

(1) 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方に関する意見

第1回～4回みちの井戸端会議及び市民アンケート調査における、道路に関する問題点や心配なことに対する意見は、「道路網計画の目標」で分類したうえで、「道路網構築の視点」(評価視点)を検討するための参考としました。

意見の分類(中分類)	道路網構築の目標	道路網構築の視点
歩道を安全に・快適に歩けるようにしてほしい	快適 ・ 便利 ・ 安全	歩行者・自転車の安全性・快適性の向上
自転車を安全に利用できるようにしてほしい		
自動車を安心して運転できるようにしてほしい		鉄道駅へのアクセス性向上
駐輪スペースを確保してほしい		
市内の拠点へアクセスしやすくしてほしい		
広域移動をしやすくしてほしい		鉄道駅へのアクセス性向上及び道路混雑の解消
遅れることなく目的地に到着したい		
消防・救急が通行できる道路にほしい	防災 ・ 減災	救急搬送時のアクセス性向上
複数の経路で行けるようにしてほしい		災害時の輸送性・移動性の向上
複数の交通手段で行けるようにしてほしい		
火災時に燃え広がらないようにしてほしい	延焼遮断機能の形成	
にぎわいのある街にほしい	活性化	にぎわいの創出
居住環境に配慮してほしい	環境 ・ 住環境	住みやすいまちの形成
自然を残してほしい		都市の脱炭素化の推進
実現性のある道路計画にほしい	効率性	※効率性は視点の設定はありませんが、道路の必要性や整備優先度等を定期的を確認することで、効率的かつ、効果的なみちづくりを進めていきます。
道路整備を進めて欲しい		



(2)道路網構築の目標や視点に対する意見

第2回みちの井戸端会議でいただいた意見のうち、「みちづくりの基本理念」、「道路網構築の目標」、「道路網構築の視点」に対する意見については、「道路網構築の目標」、「道路網構築の視点」(評価視点)の妥当性を確認しました。

1)道路網構築の目標に関する意見について

意見の要旨	道路網構築の目標の確認
道が狭くて、自転車で通行しにくい。 自転車の走行空間を確保して欲しい。 歩行者が安全に通行できる歩道にしてほしい。 障害者や高齢者に優しい歩行空間が欲しい。	道路網構築の目標「快適・便利・安全」のうち、歩行者や自転車利用者など自動車以外の移動空間の充実の妥当性について確認しました。
防災に配慮して欲しい。 防災・減災は大事。	道路網構築の目標「防災・減災」のうち、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の妥当性について確認しました。
ゼロカーボン的大事である。 並木道があると良い。	道路網構築の目標「環境・住環境」のうち、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の妥当性について確認しました。



2) 道路網構築の視点に関する意見について

意見の要旨	道路網構築の視点の確認
駅周辺のネットワーク化をしてほしい。	道路網構築の視点「鉄道駅へのアクセス向上」のうち、鉄道駅周辺においては、歩行者と自転車の錯綜が懸念されるため、歩車分離を図る道路網形成の妥当性を確認しました。
道路の混雑、渋滞を解消して欲しい。	道路網構築の視点「道路混雑の解消」については、道路整備による効果を確認しました。(技術検討レポートP.4-21~4-33参照)
子ども、高齢者が安全に歩行できる空間が欲しい。	道路網構築の視点「歩行者、自転車の安全性・快適性の向上」のうち、児童や歩行者、自転車利用者の安全性の確保の妥当性を確認しました。
歩行者が安全に歩くことができる道がほしい。	
自転車空間を整備して欲しい。	
災害時に緊急車両が動ける道にしてほしい。	道路網構築の視点「災害時の輸送性、移動性の向上」のうち、災害発生直後は、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の妥当性を確認しました。
環境への配慮のため緑は残してほしい。	道路網構築の視点「都市の脱炭素化の推進」については、道路整備による効果を確認しました。
自然環境は破壊しないでほしい。	
住民が暮らしやすくなるようにしてほしい。	道路網構築の視点「住みやすいまちの形成」のうち、地域住民の地域活動や生活に密接に関連した路線を、安全かつ快適に使えるようにすることの妥当性を確認しました。



(3)道路ユーザーの意見

道路ユーザーからいただいた意見については、道路ユーザーのニーズを「道路網構築の目標」で分類した上で、「道路網構築の視点」(評価基準)の妥当性を確認しました。

また、道路網構築の視点の評価基準について、該当する団体に聴き取りを行い、路線抽出を実施しました。

意見の分類	対応
道路ユーザーのニーズ	・「道路網構築の視点・目標」の確認(本書P.2-17)
道路網構築の視点の評価基準	・評価基準に該当する路線を聴き取り、路線抽出を実施(本書P.2-18)



(4) 道路整備プログラムに対する意見

第3回みちの井戸端会議でいただいた「道路整備プログラム」に対する意見から、整備優先度等の考え方の妥当性を確認しました。

1) 広域道路網, 地区内道路網の整備優先度の考え方に関する意見について

	意見要旨	考え方の確認
広域道路網	・道路整備をまちづくりと連携して進めてほしい。	整備優先度の考え方「快適でより便利なまちの形成」のうち、住民発意によるまちづくりが進められている地区と関連する路線の妥当性を確認しました。
	・京王線周辺の整備を連携して進めてほしい。	整備優先度の考え方「地域特性を活かした都市空間の形成」のうち、駅周辺における交通の利便性の向上の妥当性を確認しました。
地区内道路網	・通学路の安全性向上は重要。	整備優先度の考え方「通学路の安全性向上に資する路線」の妥当性を確認しました。
	・通学路に歩道を設置して欲しい。	
	・校門に限定する必要はないのではないか。	小学校の通学路のうち、校門に面している路線は、各方面から登下校する児童が集中します。そのため、小学校の校門に面している路線のうち、見通しが悪い交差点がある路線などを整備することで、児童が安全に通行できる歩行空間の確保を、整備優先度の考え方「通学路の安全性向上に資する路線」としました。
	・避難に資する路線は重要。無電柱化を合わせて検討すべき。	地区内道路の整備優先度の考え方「震災や風水害時の避難に資する路線」の妥当性を確認しました。無電柱化については、広域道路から整備を進めていきます。



2) 広域道路網の計画検討路線選定の考え方に関する意見について

区分	意見要旨	考え方の確認
計画検討路線選定の考え方	・自然を守って欲しい。	計画検討路線の選定の考え方「現地の状況により、検討が必要な路線」の妥当性を確認しました。

3) 地区内道路網の機能確保のための総合的な取組の考え方に関する意見について

区分	意見要旨	考え方の確認
機能確保のための総合的な取組の考え方について	・ボトルネック箇所を優先すべき。	地区内道路の機能確保のための総合的な取組の考え方「ボトルネックとなっている区間の解消」の妥当性を確認しました。
	・バス停と電柱が近くて危険。	機能確保のための総合的な取組の考え方「バス待ち環境の改善」の妥当性を確認しました。
	・バス待ち環境を改善してほしい、バス待ちの環境をつくるだけならすぐにできそう。	
	・バス待ち環境の改善の考え方は良い。	
・歩行者、自転車の接触を防ぐことが重要。	地区内道路の機能確保のための総合的な取組の考え方「歩行者・自転車の交通事故が多い場所」の妥当性を確認しました。	

参考1. 市民参加[STEP1]第1回みちの井戸端会議 詳細結果

(1)道路の利用状況に関する結果

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
通勤・通学	144	75	62	0	4	14	28	34	32	17	4
食料品や日用雑貨など☑常的な買い物	135	61	68	1	0	6	20	27	21	25	26
病院・医院など☑療機関への通院	23	8	13	1	0	1	3	1	8	2	6
市役所などの☑共機関への用事	4	3	1	0	0	0	1	0	1	1	1
教養,文化活動,☑い事など	11	3	8	0	0	0	2	3	0	2	4
娯楽,レジャーなど	19	12	6	0	0	1	4	4	3	1	5
その他	19	9	7	0	0	1	3	3	3	1	5

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
徒歩	196	86	102	0	4	18	32	29	31	25	41
自転車	130	53	71	1	1	8	23	27	27	13	11
バイク	7	4	3	0	0	0	0	2	1	3	1
バス	19	3	13	1	0	1	2	2	2	2	9
鉄道	20	11	8	0	0	1	0	8	7	2	1
自動車	83	43	36	0	1	5	10	19	18	14	7
その他	7	3	4	0	0	0	2	1	1	2	1

■ 自動車の運転頻度

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
毎日	15	5	10	0	0	0	3	0	5	4	2
週4～6日	20	16	4	0	1	2	2	6	5	2	1
週1～3日	46	24	20	0	0	5	6	9	9	9	4
ほとんどない	78	31	43	1	0	5	14	18	17	6	14

※参考1～参考5に掲載している総数は、性別や年齢が無回答のものを含むため、性別および年齢の回答の合計数と一致しない場合があります。

(2)自由意見に関する結果

■ 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢							
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～	
安全性	歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい	ゆとりのある空間を歩きたい	105	42	49	0	1	8	13	19	19	8	17	
		歩きやすい道にしてほしい	69	25	33	1	1	8	8	15	8	4	9	
		自動車や自転車との錯綜が心配だ	97	41	50	0	2	8	21	18	15	10	11	
		歩行空間の見通しをよくしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
		学校に安全に通学できる道にしてほしい	15	5	10	0	0	2	3	4	3	0	2	
		踏切を安全に渡れるようにしてほしい	3	2	1	0	0	0	0	0	2	1	0	
		道路や交差点を安全に渡れるようにしてほしい	39	17	17	0	0	6	10	4	5	4	4	
		その他	25	5	12	0	0	1	2	2	5	2	5	
	自転車や自転車を安全に利用できるようにしてほしい	自転車や自転車で安全・快適に走行したい	58	19	34	1	1	2	9	11	11	8	6	
		見通しを確保してほしい	2	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	
		その他	7	2	3	0	0	0	0	1	2	0	1	
	自転車の駐輪スペースを確保してほしい	駐輪場スペースを確保してほしい	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
		その他	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
	自動車を安心して運転できるようにしてほしい	歩行者との接触を心配せずに走行したい	12	6	5	0	0	3	4	0	0	2	1	
		自転車との接触の心配をせずに走行したい	9	4	4	0	0	3	4	0	0	0	1	
		ゆとりのある空間を快適に走行したい	9	5	3	0	0	2	0	3	0	1	2	
		その他	3	2	1	0	0	0	0	1	2	0	0	
		その他	36	11	19	0	0	0	8	6	7	2	5	
	定時性	遅れることなく目的地に着きたい	南北方向をスムーズに移動したい	7	4	3	0	0	0	1	1	4	0	1
			線路をスムーズに渡りたい	16	9	5	0	0	1	4	1	3	3	0
交差点をスムーズに渡りたい			13	2	8	0	0	0	0	0	4	1	0	
その他			2	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	
その他		6	5	1	0	0	1	0	0	1	3	1		
アクセス性	市内の拠点（駅やスーパー等）へアクセスしやすくしてほしい	鉄道駅に行きやすくしてほしい	12	2	10	0	0	0	1	1	4	4	0	
		その他	12	8	3	0	0	0	0	3	2	0	5	
	広域の移動をしやすくしてほしい	世田谷区方面に行きやすくしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
		わかりやすい経路を通りたい	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	
		その他	6	5	1	0	0	0	0	2	0	2	2	
その他	16	8	5	0	0	0	3	4	2	3	1			
防災性	消防車や救急車が通行できる道路にほしい	8	5	3	0	0	0	0	2	1	1	4		
	その他	9	7	2	0	0	0	0	2	1	2	4		
住環境	自然を残してほしい	25	8	14	0	0	1	1	4	3	4	8		
	その他	11	4	3	0	0	0	2	1	1	0	3		
計画	表現性のある道路計画にしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0		
	道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの	36	18	10	0	0	0	3	5	5	6	10		
	計画に賛同する・応援している	18	12	3	0	0	2	3	2	5	3	1		
	道路事業の進捗状況の共有をしてほしい	24	13	7	0	0	0	3	4	4	5	3		
	道路整備を進めてほしい	10	7	2	0	0	0	2	0	2	3	1		
	その他	22	12	9	0	0	0	3	3	3	4	7		
検討の進め方	市民参加	情報発信を充実させてほしい	11	7	4	0	0	1	2	0	2	4	2	
		様々な方法で市民参加をしてほしい	9	7	1	1	0	0	1	2	3	0	1	
		その他	11	6	5	0	0	0	2	1	3	1	3	
	進め方	意思決定を透明化してほしい	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
		その他	4	2	2	0	0	0	0	2	0	2	0	
その他	4	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0			
その他	にぎわいのある街にほしい	21	8	12	0	0	0	3	1	6	2	7		
	その他	103	40	42	0	1	3	6	14	15	17	26		

参考2. 市民参加[STEP1] 市民アンケート調査 詳細結果

(1)道路の利用状況に関する結果

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
通勤・通学	1627	681	763	54	58	193	170	188	235	130	40
食料品や日用雑貨など☒常的な買い物	1638	683	770	55	33	151	175	198	245	207	251
病院・医院など☒療機関への通院	1615	677	759	55	7	17	23	16	35	52	175
市役所などの☒共機関への用事	1599	671	752	54	3	1	8	3	8	6	21
教養,文化活動,☒い事など	1597	671	751	54	6	5	12	13	11	17	50
娯楽,レジャーなど	1599	673	751	54	10	25	16	15	30	25	24
その他	1597	670	752	54	1	5	4	4	6	12	10

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
徒歩	1625	684	758	57	48	144	148	155	186	147	179
自転車	1626	678	763	57	41	106	119	138	134	94	118
バイク	1598	672	749	56		4	2	4	10	3	3
バス	1611	676	755	56	16	17	19	28	45	42	108
鉄道	1605	675	751	56	12	66	40	26	35	31	27
自動車	1611	677	754	56	4	46	52	65	124	85	58
その他	1598	672	749	56		1			2	1	7

■ 自動車の運転頻度

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
毎日	136	73	50	2	8	9	23	19	31	31	14
週4～6日	134	64	57	5	11	20	15	20	34	16	17
週1～3日	456	240	168	18	4	43	55	82	122	85	65
ほとんどない	848	295	463	31	44	145	123	113	123	110	188

(2)自由意見に関する結果

■ 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方(その1)

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢							
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～	
安全性	歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい	ゆとりのある空間を歩きたい	54	11	34	5	1	9	8	13	12	6	4	
		歩きやすい道にしてほしい	71	15	44	7	2	8	11	14	13	5	9	
		自動車や自転車との錯綜が心配だ	67	14	40	8	0	5	13	11	17	17	3	
		歩行空間の見通しをよくしてほしい	6	1	5	0	0	0	1	2	0	1	1	
		学校に安全に通学できる道にほしい	14	4	7	2	0	0	6	2	2	2	0	
		踏切を安全に渡れるようにしてほしい	2	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	
		道路や交差点を安全に渡れるようにしてほしい	22	12	7	0	0	0	4	3	4	8	1	
		その他	26	7	15	1	1	0	1	6	10	5	1	
		自転車を安全に利用できるようにしてほしい	自転車で安全・快適に走行したい	71	25	40	4	4	14	12	13	12	10	4
	見通しを確保してほしい		3	1	2	0	0	1	1	0	0	0	0	
	その他		12	6	6	0	0	0	0	2	5	1	3	
	自転車の駐輪スペースを確保してほしい	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0		
	自動車を安心して運転できるようにしてほしい	歩行者との接触を心配せずに走行したい	7	2	3	1	0	0	2	0	3	2	0	
		自転車との接触の心配をせずに走行したい	7	4	3	0	0	1	0	2	2	2	0	
		ゆとりある空間を快適に走行したい	15	3	10	0	0	4	1	1	3	1	3	
		その他	9	3	5	1	0	0	2	2	3	2	0	
		その他	74	31	35	2	2	6	12	11	19	9	4	
	定時性	遅れることなく目的地に到着したい	南北方向をスムーズに移動したい	2	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0
			鉄道駅へ遅れることなく移動したい	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	
			線路をスムーズに渡りたい	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
			交差点をスムーズに渡りたい	4	1	3	0	0	0	1	0	1	2	0
			その他	5	4	1	0	0	0	1	1	1	1	1
		その他	13	6	5	0	0	2	1	3	3	2	0	
アクセシビリティ	市内の拠点(駅やスーパー等)へアクセスしやすくしてほしい	鉄道駅に行きやすくしてほしい	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
		その他	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
	広域の移動をしやすくしてほしい	都心方面に行きやすくしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
		三鷹市方面に行きやすくしてほしい	2	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	
		府中市方面に行きやすくしてほしい	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
		わかりやすい経路を通りたい	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
	その他	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0		
その他	12	4	8	0	1	0	1	0	2	4	4			
代替性	その他	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1		
防災性	消防車や救急車が通行できる道路にほしい	—	6	0	3	0	0	1	0	1	1	0		
		その他	6	2	4	0	0	0	0	1	2	0	1	
住環境	居住環境(通風や日照等)の影響も考慮してほしい	—	2	1	1	0	0	0	1	0	1	0		
		—	7	2	4	1	0	0	0	0	2	2	1	
その他	6	5	1	0	0	0	0	1	1	2	0			

■ 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方(その2)

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢							
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～	
計画	実現性のある道路計画にしてほしい	道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		道路事業の進捗状況の共有をしてほしい	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	
		道路整備を進めてほしい	5	4	0	1	0	0	0	1	2	2	0	
		その他	10	7	2	0	1	0	1	2	0	3	2	
検討の進め方	市民参加	様々な方法で市民参加をしてほしい	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
		その他	2	2	0	0	0	0	0	1	1	0		
	進め方	計画の進捗状況の共有をしてほしい	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
		その他	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
その他	にぎわいのある街にしてほしい	駅前をきれいにしてほしい	2	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	
		便利なまちになってほしい	3	3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	
		その他	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	
	その他	その他	124	55	50	6	6	10	15	19	20	21	15	

参考3. 市民参加[STEP2]第2回みちの井戸端会議 詳細結果

(1)道路の利用状況に関する結果

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
通勤・通学	66	34	27	2	2	7	11	15	18	7	1
日常的な買い物	103	46	46	2	2	5	6	15	17	19	31
医療機関への通院	18	7	10	0	0	3	0	1	1	4	7
公共施設への用事	11	5	4	0	0	1	1	3	1	0	3
教養,文化活動,☒い事など	12	3	8	0	0	1	0	3	0	2	5
娯楽,レジャーなど	11	6	4	0	1	0	1	3	1	2	2
その他	8	2	5	0	0	0	0	2	0	2	3

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
徒歩	103	34	56	2	1	6	12	15	13	18	28
自転車	56	28	26	0	1	4	7	15	8	10	10
バイク	2	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0
バス	20	11	9	0	1	3	2	1	6	2	5
自動車	21	12	8	1	0	1	1	3	8	2	6
その他	6	3	2	0	0	0	0	0	1	2	2

■ 自動車の運転頻度

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
毎日	11	7	3	0	0	1	1	2	1	1	5
週4～6日	14	6	6	0	0	1	1	3	3	5	0
週1～3日	23	16	5	2	0	1	3	3	7	4	5
ほとんどない	57	22	29	0	0	2	6	10	11	9	12
運転免許を持っていない	24	8	16	0	2	3	2	1	1	1	13

(2)自由意見に関する結果

■ 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢							
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~	
安全性		ゆとりのある空間を歩きたい	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		歩きやすい道にしてほしい	7	2	5	0	0	0	0	1	3	2	1	
		自動車や自転車との錯綜が心配だ	10	4	5	0	1	1	3	1	1	2		
		学校に安全に通学できる道にしてほしい	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0		
		その他	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0		
	自転車	自転車を安全に利用できるようにしてほしい	16	8	7	0	1	0	2	4	3	5		
		自転車の駐輪スペースを確保してほしい	2	1	1	0	0	1	0	0	1	0		
		自動車を安心して運転できるようにしてほしい	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		ゆとりある空間を快適に走行したい	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		その他	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0		
その他	6	2	3	0	0	0	2	3	0	0				
定時性	その他	その他	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0		
アク 防 災 性	市内の拠点（駅やスーパー等）へアクセスし	鉄道駅に行きやすくしてほしい	2	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	
	消防車や救急車が通行できる道路にしてほしい	—	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0		
	その他	—	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0		
住環境	自然を残してほしい	—	2	2	0	0	0	0	0	1	1	0		
検討の 進め方	市民参加	情報発信を充実させてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
	進め方	計画の進捗状況の共有してほしい	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	
そ の 他	にぎわいのある街にしてほしい	駅前をきれいにしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	その他	その他	9	5	2	1	0	1	1	1	3	1	1	

■ 道路網構築の目標や視点に対する意見

大分類	小分類	意見総数	性別			年齢						
			男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~
道路 網 構 築 の 考 え 方	快適・便利・安全の考え方に関する意見	6	3	1	0	0	0	0	0	2	0	2
	防災・減災の考え方に関する意見	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	活性化の考え方に関する意見	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
	環境・住環境に考え方に関する意見	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	効率性の考え方に関する意見	3	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1
内容全般	内容に賛同する	4	0	4	0	0	0	1	1	0	0	1
	内容が難しい	2	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
その他	—	5	3	0	0	0	0	0	0	1	2	1

参考4. 市民参加[STEP3]第3回みちの井戸端会議 詳細結果

(1)道路の利用状況に関する結果

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
通勤・通学	37	22	13	2	0	2	12	8	6	4	3
日常的な買い物	43	18	23	2	0	2	8	6	9	7	11
医療機関への通院	3	2	1	0	0	0	0	1	0	0	2
公共施設への用事	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
教養,文化活動,園い事など	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
娯楽,レジャーなど	4	2	2	0	0	0	0	1	0	0	3
その他	6	5	1	0	0	1	1	1	0	1	2

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
徒歩	49	30	15	4	0	1	9	10	9	4	14
自転車	24	12	12	0	0	2	8	5	3	2	4
バイク	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
バス	4	1	2	1	0	0	1	0	2	0	0
自動車	24	12	11	1	0	3	5	2	8	4	2
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

■ 自動車の運転頻度

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
毎日	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1
週4～6日	7	3	3	1	0	0	1	0	3	2	0
週1～3日	20	12	7	1	0	1	5	6	4	2	1
ほとんどない	14	7	5	2	0	2	4	3	1	1	2
運転免許を持っていない	11	5	6	0	0	0	0	0	3	0	8

(2)自由意見に関する結果

■ 市内の道路に関しておもうこと・検討の進め方

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢						
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~
安全性	歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい	ゆとりのある空間を歩きたい	4	1	3	0	0	0	0	1	0	3	0
		歩きやすい道にしてほしい	3	2	1	0	0	0	1	1	0	1	
		自動車や自転車との錯綜が心配だ	3	1	2	0	0	0	0	2	0	1	
		学校に安全に通学できる道にしてほしい	17	7	8	0	1	6	5	3	2	0	
		踏切を安全に渡れるようにしてほしい	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	
		道路や交差点を安全に渡れるようにしてほしい	2	2	0	0	0	0	1	0	1	0	
		その他	7	1	5	0	0	3	2	1	0	1	
	自転車を安全に利用できるようにしてほしい	自転車で安全・快適に走行したい	3	0	3	0	1	0	0	2	0	0	
		その他	3	2	1	0	0	1	1	0	1	0	
	自転車の駐輪スペースを確保してほしい	鉄道駅のまわりで駐輪しやすくしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	
その他		1	0	1	0	0	0	0	1	0	0		
その他	その他	4	3	1	0	1	1	1	0	1	0		
	市内の拠点（駅やスーパー等）へアクセスしやすくしてほしい	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1		
アクセシビリティ	その他	2	1	1	0	0	0	0	0	1	1		
	その他	2	1	1	0	0	0	0	0	1	1		
防災性	その他	6	3	3	0	0	1	2	2	0	1		
住環境	自然を残してほしい	5	3	1	0	0	0	1	1	2	0		
検討の進め方	道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2		
	その他	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1		
その他			4	3	0	0	0	1	1	0	1	0	

■ 道路の整備優先度や整備プログラムの考え方

大分類	中分類	意見総数	性別			年齢						
			男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~
道路整備プログラム	広域道路の整備優先度の考え方に対する提案	9	4	4	0	0	0	0	4	0	2	2
	計画検討路線選定の考え方に対する提案	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	地区内道路の整備優先度の考え方に対する提案	6	4	1	0	0	1	1	1	2	1	
	地区内道路の機能確保のための総合的な取組の考え方に対する提案	6	3	2	0	1	0	1	1	1	0	
	考え方に賛同する	9	3	6	0	0	0	4	1	3	0	1
	その他	3	3	0	0	0	0	0	1	1	1	0

参考5. 市民参加[STEP4]第4回みちの井戸端会議 詳細結果

(1)道路の利用状況に関する結果

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な目的」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
通勤・通学	25	16	9	0	0	3	5	3	4	8	2
日常的な買い物	26	16	10	0	0	0	2	3	6	7	8
医療機関への通院	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
公共施設への用事	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
教養,文化活動,園い事など	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
娯楽,レジャーなど	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0

■ 市内の道路を日常的に利用する「主な移動手段」

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
徒歩	29	17	12	0	0	2	2	4	6	9	6
自転車	11	7	4	0	0	1	5	3	1	0	1
バイク	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
バス	4	2	2	0	0	0	0	1	0	0	3
自動車	10	6	4	0	0	0	1	2	2	3	2
その他	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1

■ 自動車の運転頻度

	総数	性別			年齢						
		男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
毎日	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
週4～6日	7	3	2	2	0	0	2	0	1	2	2
週1～3日	17	12	5	0	0	1	3	2	4	3	4
ほとんどない	18	11	7	0	0	1	0	4	3	5	5
運転免許を持っていない	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0

(2)自由意見に関する結果

■ 調布市道路網計画(案)に関する自由意見

大分類	中分類	小分類	意見総数	性別			年齢							
				男性	女性	その他	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~	
安全性	歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい	ゆとりのある空間を歩きたい	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		道路や交差点を安全に渡れるようにしてほしい	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
		その他	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	自転車	自転車を安全に利用できるようにしてほしい	6	2	3	0	0	0	1	3	0	0	0	1
その他		3	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	
定時性	遅れることなく目的地に到着したい	南北方向をスムーズに移動したい	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
		線路をスムーズに渡りたい	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
防災性	火災発生時に、燃え広がらないようにしてほしい	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
住環境	自然を残してほしい	—	2	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	
		その他	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
検討の進め方	道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの	計画に賛同する・応援している	5	3	2	0	0	0	1	0	1	1	1	2
		道路事業の進捗状況の共有をしてほしい	3	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
		道路整備を進めてほしい	9	8	1	0	0	1	3	0	1	2	2	1
		—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
作成画	市民参加	その他	3	1	2	0	0	0	0	2	0	0	1	
		進め方	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
		その他	4	2	1	0	0	0	0	0	2	1	0	

参考6. 個別路線に関する意見(抜粋)

みちの井戸端会議でいただいた意見と、道路に関する市民アンケート調査の自由回答欄に記載のあった意見について、個別の道路に対する意見を抜粋して掲載します。

注)道路に関する市民アンケート調査の自由回答欄に記載のあった意見は原則として、原文のまま掲載しています。ただし、個人名等プライバシーに関する記述がある場合は、該当部分を省略している場合があります。

(1)都市計画道路

■ 調布3・4・1号線(甲州街道) 138件

幹線道路(甲州街道)を渡るのに時間がかかってしまう。歩行者のことも考えて、道路を作ってほしい。
甲州街道の右折待ちをしていると対向車が近くてこわい,甲州街道の歩道がガタガタしている,甲州街道の自転車が車道通るのはこわい・バスも通り,歩行空間がせまい。傘を折りたたんで通行しなきゃならない位せまい。
甲州街道の歩道が狭く斜めになっている箇所があつたりして歩きにくい。段差で転んだ老人を見かけた事がある。
甲州街道沿いの歩道が雨の日になると水捌けが悪く,水溜まりの中を歩く状況になるので改善されればと思う。調布駅北口交差点が車の流れが悪く,バスなどなかなか曲がれないことがあるため,矢印信号にするなどの対策が必要だと思う。
個人的に自転車移動が多いのですが,自転車走行レーンが後付けなので,自動車と接触しそうでいつも怖い。歩道の植樹・植栽が道路にはみ出ている夏場の繁茂期は自転車走行すると目や体に当たって危険。また,地面が凸凹している箇所も多いのでタイヤを取られる。特に甲州街道などは自動車の運転が荒く,自転車走行レーンは怖いので歩道を徐行運転しようとするので植樹の根元のブロックが凸凹で,道幅も狭いので今度は歩行者が危険。交通ルールを守るにしても,安全が確保されてないので守りにくい。
水溜りや急斜面など配慮して道路を丁寧に作ってくれてありがとうございます。調布市は甲州街道も通っていて比較的排気ガスが多くパリのような空気です。10年後までに甲州街道沿いの建物に立ち退いて貰い広くてクリーンな道路をつくり,45km 制限道路にして新たに生まれ変わった街道にシトロエン Amiのような4輪EVが走ったら最高の未来です。LOOPはとても危険だと思います。
つつじヶ丘・柴崎周辺が生活圏だが,甲州街道沿いの歩道が狭いのに歩道を走る自転車が多いため,ベビーカーや子供連れには危険と感じる場面が多い。また,街路樹の根が浮き上がってる箇所が多々あり,ベビーカーや車椅子での通行が難しい。
駅前開発,整備にともない自転車放置は目にみえて減ったが,駅前広場や甲州街道沿いでの歩行者,自転車のすみわけ,安全性の保たれた道の利用をすすめてほしい。(PARCO とドンキホーテの前の通りなどやすみわけが曖昧)
甲州街道の歩道が樹木が大きくなりすぎて根ぶくれが多くあり,歩道がぼこぼこの状態。歩いてつまづいたことがある。柴崎～菊野台。

■ 調布3・2・6号線(武蔵境通り・鶴川街道) 11件

調布3・2・6号線のボトルネック箇所何とかならないか
武蔵境通りは自転車専用道路と歩行者用道路がしっかり分けられていて、又、景観もよく素晴らしいと思います。
電気通信大学の道路が狭い(電柱とバスが迫って危険)。武蔵境通りの甲州街道に出る信号のサイクルが悪い。何時も渋滞している。

■ 調布3・4・8号線, 調布3・4・11号線(柴崎駅南側・北側) 5件

調布3・4・11号線を早く広げてほしい
調布3・4・11号線が狭い 歩道の線内に車が入ってくる

■ 調布3・4・9号線 13件

調布3・4・9号線を早く進めて欲しい
草を刈っていていい。調布3・4・9号線の慈恵大の周りが綺麗。
調布3・4・9号線と調布3・4・17号線の交差点付近, すき家の手前らへん横断歩道ないのにわたっている。車が止まり渋滞になってる。渡れないようにしてほしい。
計画検討3路線について, 実現性があると思えない調布市3・4・9号線は本当にやるのか? 住宅密集地だし, マンションも立ち並んでいると思う。税金を使ってまでやる意味がある路線だと思えない。やめてもらいたい。(意見である)
植物公園通りの計画が気になる。OH がある都度, 気になっている。また, 上ノ原五差路部分のバス停が混雑してきており, バス停部だけでも広げられないかと思った。(歩道がないため)

■ 調布3・4・10号線(品川通り) 36件

調布3・4・10号線を早期に整備して欲しい
調布3・4・10号線は, 反対ではないが, 周辺の地区内通路を整備するなど, 様々な視点が必要だと思う
品川通り, 信号ごとに止まってしまう(つつじ~国領)青・黄・赤の点灯の長さ考えてほしい
品川通りが混むため, 南北の通りを迂回する
調布3・4・10号線(検討路線)はいつ出来るのか
品川通りの自転車が危ない。
都道 補助 54 号線 調布 3・4・10 号線の入間町~若葉町区間の事業が開始されました。今後, 環八 千歳船橋交差点からの通過交通が松原通りを経て調布・狛江市内に大きな流れができると感が得られます。3・4・10 号線の若葉町方面への延伸の可否, 延伸が難しいのであれば, 松原通りとの交差点の拡幅, 3・4・9 号線との交差点の右折エリアなど, 将来を見据えた整備を検討いただきたいと思います。
調布 3・4・10 号線と品川通りの接続に関して, 周辺地域で外環道のトンネル工事陥没事件が起き, 工事が停滞しています。外環道は調布市の交通にも非常に重要であること, 該当地域が入間川流域の元沼地であり非常に脆弱であることなどを踏まえ, 調布 3・4・10 号線を該当エリアの地盤強化事業と組み合わせ, 東京都・NEXCO と協力して整備を進められないでしょうか? 該当エリアの北部には, 外環道整備の関連道路として三鷹 3・4・13 号線の計画も残っており, 調布 3・4・

10号線を分岐させ三鷹 3・4・13号線と甲州街道滝坂付近で交差させることで、地盤強化事業や下落した周辺地価の上昇、外環道トンネル工事を進展させる力になるのではないかと考えます。仙川とつつじヶ丘の間には国分寺崖線の険しい坂道が偏在しており、国道20号線と滝坂以外にスムーズに移動できるルートがありません。長期的には京王線のつつじヶ丘高架化や複々線化の事業とからめ、線路沿いになだらかな歩行者・自転車専用道路を整備する計画を立てていただきたいと思います。また、現在の国道20号線、特に仙川二丁目～滝坂下の坂道部分は車道も歩道も非常に狭く、車の通行速度が非常に速い地点で自転車が車道に出れば死の危険を感じるほどであり、登り路線では逆に自転車のノロノロ登坂が車の通行を妨げて渋滞の原因になっています。かといって、歩道側はすれ違うのも厳しいほど狭い歩道で路面も波打っており、こちらも非常に危険な状態です。区間全体は厳しいかもしれませんが、一部でも歩道を崖側に拡幅し通行をしやすい環境を作れないでしょうか？

調布3・4・10号線の自然が守られると良い

調布3・4・10号線は廃止すべき。国分寺がいせん分断、学校近くで排気ガス、3・4・9もできるからそっち通るからいらぬ。
調布3・4・10号線は、横断歩道をつけるのはマスト。つけなければ反対する。将来交通量出すべき。

■ 調布3・4・11号線(佐須街道) 8件

調布3・4・11号線を早く広げてほしい

保育園や小学校の近くの道路にも関わらず、携帯を見ながらの運転や、危険な運転をする人が多々見受けられますので、警察と連帯し取り締まりを強化していただきたいです。特に、佐須街道沿いは歩道が狭まったり、事故も多いです。未然に防ぐことができる事故は防いでいただきたいです。

調布3・4・11号線はいつ完成するのか

■ 調布3・4・17号線 12件

調布3・4・17号線のY字路危険。

調布3・4・17号線の完成形について(都施工中)どうなるか近くに住んでいて気になった。

調布3・4・17号の地区内道路特に交差点が渋滞する。右折レーンもほしい。

調布3・4・17号が整備されると、杏林病院～慈恵大病院までのアクセスが良くなる

■ 調布3・4・18号線(狛江通り・原山通り) 28件

調布3・4・18号線(学校前)を優先的に進めて欲しい。

調布3・4・18号線の整備中が完了しても、ネットワークの効果が出ない

原山通りの横断歩道をつかわないで、最短距離を横断する高齢者が多く危ない

調布3・4・18号線(Ⅱ期)を早く進めて欲しい

原山通りの植え込みが歩道に飛び出ている、歩行者がすれ違うときに待たないといけない

調布3・4・18号線がいつ施工完了するかの確認してほしい

国領駅前の横断歩道(狛江通り)が長いので渡る時に焦ってしまう

■ 調布3・4・26号線(三鷹通り, 布田南通り) 47件

布田南通りせまくて危ない。調布3・4・26号線(計画検討)は整備されると良いかな。
調布3・4・26号線の整備について、バス利用で使うので、安全に通りたい。
多摩川原橋から登戸まで橋がないので調布3・4・26号線の先に構想橋の計画があったときいて いるがもうないのか。歩行者専用でも。
調布3・4・26号線はいつできるか？布田天神社付近の道が暗い。街灯を増やしてほしい。
調布3・4・26号線について1日中工事でするさい
調布3・4・26号線は、自転車は車道走るの危ない、歩道狭くて通れない
調布3・4・26号線(三鷹通り)の拡張工事を更に進めていただきたい。現在の道路網計画に含ま れていない区間においても、交通量に対して歩道が非常に狭く、場所によっては歩行者同士ですら すれ違いにくい(JAXA 付近など)。歩行者を避けて車道に飛び出す自転車も危険である。地形的 に難しい面もあると思うが、将来的に改善されることを願っている。
三鷹通りを利用しているが、歩道も車道も狭く蛇行しているため、大変危険。三鷹市側は大変整備 されているのに…。武蔵境通り以外の駅への道が、どこも細すぎて危険。どうにかして欲しい。

■ 調布3・4・30号線(調布駅北側) 5件

調布3・4・30号線道路が出来ない
調布3・4・30号線について、セイユ-付近の交差点が危ない。歩行者信号はあるが、自動車用が ないので、歩行者が渡っているときに車が来て危ない。

■ 調布3・4・31号線(西調布駅南側) 10件

調布3・4・31号線(準優先)のところ一方通行と相互通行にして欲しい。
調布3・4・31号線がいつ整備されるのか。
調布3・4・31号線を早く整備して欲しい歩道が広くなると嬉しい
西調布南側の調布3・4・31号線を自転車で走行したい。調布駅の駐輪場がうまってること多いの で、ふやしてほしい車と接触しそうで危ない。

(2)生活道路

■ 神代植物公園通り 25件

神代植物公園通り, 全拡幅は難しいと思うので, バス停だけ部分的に拡幅する等で早く整備してほしい。
神代植物公園通りを通過して甲州街道に出るところの信号を歩車分離式にしてほしい。深大寺五差路, 深大寺から右折のラインはあるが, 右折の信号が全然ない・上ノ原の五差路つまる 信号のタイミングを変えてほしい。
植物公園通りの南側の通りの通過交通が多い。
植物公園通りがせまくて歩きにくい。植物公園通りのファミマ前の横断歩道で車をとまってくれないので渡れない。渡ろうとすると事故にあいそうになった。
神代植物公園通りのつつじヶ丘周辺は, 電線が邪魔で, 歩行者も自転車も車にとっても通りにくい箇所がある。地中化の検討をしてほしい。
神代植物公園通りのバス待ち環境を整備してほしい
神代植物公園通りいつ事業するのか。

■ 主要市道7号線(野ヶ谷通り) 7件

三鷹通りから住宅街へ入っていく生活道路(野ヶ谷通り)についてバイクや宅配の車などがスピードを出して走っていて危ない。子どもや高齢者の歩行者も通るのでこわいと感じる, 心配。曲がっていて見通しが悪い道路なので余計に。道路をつくるとか大きくするとあわせてスピード面での規制などもきめ細やかにしてほしい。
野ヶ谷通りの交通量が多く歩道が狭い。自動車でも車でもこわい。ベビーカーを押して歩けないのでうかいしてる。
野ヶ谷通り歩道整備してほしい。

■ 主要市道20号線(桜堤通り・三中通り) 13件

三中通りについて, 歩道が狭くベビーカーを押していると, すれ違いが難しい。小学生とかも通学で使用しているので, 自分が車道におりて, よける場合もある。
桜堤通りの車道混雑緩和策をお願いしたい。

参考7.「市内の道路に関しておもうこと」の分類

みちの井戸端会議でいただいた意見と、道路に関するアンケートの自由回答欄の意見を、安全性、定時性、アクセス性、代替性、防災性、住環境、計画、検討の進め方に分類しました。


各分類の考え方については、p.1-10をご覧ください。

大分類	中分類	小分類
安全性	歩道を安全に、快適に歩けるようにしてほしい	ゆとりのある空間を歩きたい
		歩きやすい道にしてほしい
		目的地まで切れ目なく安全に歩けるようにしてほしい
		自動車や自転車との錯綜が心配だ
		歩行空間の見通しをよくしてほしい
		学校に安全に通学できる道にほしい
		踏切を安全に渡れるようにしてほしい
		道路や交差点を安全に渡れるようにしてほしい
		その他
	自転車を安全に利用できるようにしてほしい	自転車に安全・快適に走行したい
		見通しを確保してほしい
		その他
	自転車の駐輪スペースを確保してほしい	鉄道駅のまわりで駐輪しやすくしてほしい
		近隣のスーパーなどに来た時に駐輪をしやすくしてほしい
		駐輪場スペースを確保してほしい
		その他
自動車を安心して運転できるようにしてほしい	歩行者との接触を心配せずに走行したい	
	自転車との接触の心配をせずに走行したい	
	ゆとりある空間を快適に走行したい	
	その他	
その他	その他	
	その他	
定時性	遅れることなく目的地に到着したい	南北方向をスムーズに移動したい
		鉄道駅へ遅れることなく移動したい
		線路をスムーズに渡りたい
		交差点をスムーズに渡りたい
		その他
	その他	
アクセス性	市内の拠点(駅やスーパー等)へアクセスしやすくしてほしい	鉄道駅に行きやすくしてほしい
		味の素スタジアムに行きやすくしてほしい
		その他
	広域の移動をしやすくしてほしい	都心方面に行きやすいしてほしい
		世田谷区方面に行きやすくしてほしい
		三鷹市方面に行きやすくしてほしい
		府中市方面に行きやすくしてほしい
		川崎市方面へアクセスしやすくしてほしい
		外環を整備してほしい
		わかりやすい経路を通りたい
		その他
	その他	

大分類	中分類	小分類
代替性	目的地に複数の経路で行ける	—
	目的地に複数の交通手段で行ける	—
	その他	その他
防災性	火災発生時に、燃え広がらないようにしてほしい	—
	消防車や救急車が通行できる道路にしてほしい	—
	その他	—
住環境	居住環境(通風や日照等)の影響も考慮してほしい	—
	自然を残してほしい	—
	その他	その他
計画	実現性のある道路計画にしてほしい	—
	道路網計画の内容・進め方の提案に関するもの	—
	計画に賛同する・応援している	—
	道路事業の進捗状況の共有をしてほしい	—
	道路整備を進めてほしい	—
	その他	—
検討の進め方	市民参加	情報発信を充実させてほしい
		様々な方法で市民参加をしてほしい
		住民同士で議論できる場がほしい
		その他
	進め方	意思決定を透明化してほしい
		計画の進捗状況の共有をしてほしい
その他	その他	
その他	にぎわいのある街にしてほしい	駅前をきれいにしてほしい
		便利なまちになってほしい
	その他	その他
	その他	その他

参考8. 道路に関するアンケート調査票

道路に関するアンケートでは、こちらの調査票を使用しました。

		事務局記入欄 通し番号 ()			
<h3 style="margin: 0;">調布市の道路に関するアンケート調査</h3>					
<p>右記のQRコードを読み取りweb上でご回答、 または、本用紙にご記入いただきご回答ください。 ※URLからもご回答できます。 https://questant.jp/q/chofu_road_questionnaire_202502</p>					
<p>問1 日常的に利用している道路や、お住まい周辺の道路整備の状況について、どのように感じていますか。(1)～(5)の項目ごとの該当する番号に1つずつ○をつけてください。</p>					
項目番号	設問項目	そう思う	まあ そう思う	あまり 思わない	思わない
記入例	該当するものに○印をつけてください →	1	②	3	4
(1)	道路は十分整備されている。	1	2	3	4
(2)	道路の維持補修は十分である。	1	2	3	4
(3)	車が走りやすい空間が確保されている。	1	2	3	4
(4)	自転車が走りやすい空間が確保されている。	1	2	3	4
(5)	歩行者が歩きやすい空間が確保されている。	1	2	3	4
<p>問2 道路の役割について</p> <p>(1) 道路には様々な役割があります。普段の暮らしの中で、それぞれの道路の役割について、どのように感じていますか。(1)～(6)の項目ごとに、満足度について該当する番号に1つずつ○をつけてください。</p>					
道路の役割		満足している	どちらかといえば 満足している	どちらかといえば 不満である	不満である
(1)安全性	交通安全が確保されている。	1	2	3	4
(2)定時性	移動にかかる時間が読める。	1	2	3	4
(3)アクセシビリティ	行きたい所に遠回りせずに行ける。	1	2	3	4
(4)代替性	行きたい所に複数の経路や交通手段で行ける。	1	2	3	4
(5)防災性	緊急車両が円滑に通行できるなど、防災空間が確保されている。	1	2	3	4
(6)住環境	通風、採光、緑化、景観などに寄与している。	1	2	3	4

(2) 前問(1)の道路の役割からみて、道路に関わる日常生活への影響や困りごとについてお聞きします。下の表の項目番号(1~13)の中で、特に困っている項目を3つまで選んで、項目番号(1~13)に○をつけてください。

道路の役割	項目番号	道路に関わる日常生活への影響や困りごとの項目
(1)安全性	1	歩道が少ない、または狭い。
	2	徒歩、自転車などで道路を通行する際に危険な場面がある。 ※危険な場面とは、交通安全に関するもの
	3	路上に停車している車が通行動線を妨げている。
(2)定時性	4	道路が混むため、バスで時間どおりに移動できない。
	5	道路が混むため、車での移動に時間がかかる。
(3)アクセス性	6	道路が狭く、最寄りの駅に行きにくい。
	7	道路が狭く、車による移動が不便である。
(4)代替性	8	雨の日などバスを利用したいこともあるが、バス路線が充実していない。
	9	目的地までの迂回ルートが十分確保されていない。
(5)防災性	10	火災が発生すると、燃え広がりそうで心配である。
	11	道路が狭く、消防車や救急車が通れない。
(6)住環境	12	道路が狭く、居住環境(通風や日照など)が悪い。
	13	緑が少なく、うるおいがない。

問3 問1,問2の設問に対する回答を踏まえ、道路整備に対してどのくらい満足していますか。該当する番号に1つだけ○をつけてください。

1. 満足している	2. どちらかといえば満足している
3. どちらかといえば不満である	4. 不満である

問4 これからの道路計画で配慮すべき事項

(1) あなたにとって、以下のア～カの6つの事項について、どの程度重要だと思いますか。
ア～カの項目ごとの該当する番号に1つずつ○をつけてください。

これからの道路計画で配慮すべき事項	重要である	やや重要である	あまり重要でない	重要でない
ア. 高齢社会への対応 安全で歩きやすい歩行環境の創出やバスなどを利用しやすい道路ネットワークの充実	1	2	3	4
イ. 環境負荷への配慮 公共交通の利用促進や自動車の流れをスムーズにする低炭素化への取組, 自然環境への配慮	1	2	3	4
ウ. 防災・減災への対応 災害に備えた避難路や火災による燃え広がりを防ぐ防災空間となるような道路の重点的な整備	1	2	3	4
エ. 周辺の街づくりとの連携 まちづくり事業に合わせて, 幹線道路や生活道路などを一体的に整備	1	2	3	4
オ. 市民参加の機会の確保 市民が利用しやすい道路整備には, 市民参加により, きめ細かく意見を踏まえることが必要	1	2	3	4
カ. 選択と集中による効果的な取組み 社会福祉費や都市基盤の維持管理費が増大する中において, 道路整備は無駄のない取組が必要	1	2	3	4
キ. その他 ※上記のア～カの事項以外に重要な事項があれば, 以下に具体的な内容を記入し, 番号に○をつけてください。 【具体的にご記入ください】	1	2	3	4

(2) 前問(1)の(ア～キ)のうち、特に重要だと思う事項を3つまで選び、○をつけてください。

ア. 高齢社会への対応 イ. 環境負荷への配慮 ウ. 防災・減災への対応
エ. 周辺の街づくりとの連携 オ. 市民参加の機会の確保 カ. 選択と集中による効果的な取組み
キ. その他

問5 その他、何かご意見がございましたら、ご自由にお書きください。

【自由回答欄】

問6 あなたご自身のことについてお聞きします。差し支えない範囲でご回答ください。

(1) あなたの性別、年齢、ご職業などについて、それぞれ該当する番号を1つずつ選んで○をつけてください。

性別	1. 男性	2. 女性	3. 回答しない	
年齢	1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
	5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳以上
ご職業	1. 自営業	2. 農業	3. 会社員・公務員	
	4. 派遣・契約・嘱託社員、パート・アルバイト		5. 学生	
	6. 専業主婦(主夫)	7. 無職	8. その他()	

(2) あなたのお住まいの住所はどちらですか。下記の回答欄に『〇〇町▲丁目』のようにご記入ください。

【回答欄】 記入例：小島町 2丁目

		丁目
--	--	----

(3) あなたが市内の道路を日常的に利用する「主な目的」や「主な移動の手段」はなんですか。それぞれ該当する番号に2つまで○をつけてください。

主な目的	1. 通勤・通学		
	2. 食料品や日用雑貨など日常的な買い物		
	3. 病院・医院など医療機関への通院		
	4. 市役所などの公共機関への用事		
	5. 教養、文化活動、習い事など		
	6. 娯楽、レジャーなど		
	7. その他()		
主な移動手段	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク
	4. バス	5. 鉄道	6. 自動車
	7. その他()		

(4) あなたの自動車を運転する頻度は、どの程度ですか。

自動車の 運転頻度	1. 毎日	2. 週4～6日	3. 週1～3日	4. ほとんどない
--------------	-------	----------	----------	-----------

質問は以上で終わりです。

最後までご協力いただき、誠にありがとうございました。

返送期限

ご記入いただいた調査票は、折りたたんで、同封の返信用封筒(切手不要)に入れ、

令和7年2月17日(月)まで に郵便ポストへ投函してください。

なお、調査票や返信用封筒にお名前・ご住所などの記入は必要ありません。

参考9. みちの井戸端会議開催案内ポスター・チラシ

第1回～第4回みちの井戸端会議では、こちらのポスター・チラシを使用しました。

市民参加[STEP1] 第1回みちの井戸端会議



お問い合わせ先

調布市都市整備部まちづくり推進課
 〒 182-8511
 調布市小島町 2-35-1 市役所 7 階
 ☎ 042-481-7587
 ✉ tokeido@city.chofu.lg.jp

「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場



調布市は、「調布市道路網計画の改定」の検討に当たり、市民の皆さんが日頃道路に対して感じている疑問やご意見などをお聴きする「みちの井戸端会議」を開催します。下記の会場・日時で行いますので、お気軽にお立ち寄りください！

事前の申込みは必要ありません。当日直接会場へお越しください。

検討内容 (10/24 公開) ・
WEB アンケート回答はこちらの QR コードから



会場・日時

染地地域福祉センター 10月24日(木) 11:00～14:00	柴崎駅 10月24日(木) 17:00～20:00	深大寺地域福祉センター 10月25日(金) 14:00～17:00	国領駅 10月25日(金) 17:00～20:00
仙川駅 10月26日(土) 14:00～17:00	調布ヶ丘地域福祉センター 10月30日(水) 11:00～14:00	富士見地域福祉センター 10月30日(水) 11:00～14:00	調布駅 10月30日(水) 17:00～20:00
入間地域福祉センター 10月31日(木) 11:00～14:00	布田駅 10月31日(木) 17:00～20:00	緑ヶ丘地域福祉センター 11月5日(火) 11:00～14:00	仙川駅 11月5日(火) 17:00～20:00
飛田給駅 11月6日(水) 17:00～20:00	京王多摩川駅 11月13日(水) 17:00～20:00	西調布駅 11月14日(木) 17:00～20:00	調布駅 11月16日(土) 15:00～18:00
つつじヶ丘駅 11月22日(金) 17:00～20:00	つつじヶ丘駅 11月23日(土) 15:00～18:00	国領駅 11月23日(土) 15:00～18:00	※このほかの会場・日時は 適宜、市のHPに掲載します

みちの井戸端会議は、説明パネルを展示し、市職員が対面形式で市民の皆様のご意見等をお聴きする場です。時間内であれば、ご自由に出入りできます。



市民参加[STEP 2] 第2回みちの井戸端会議

みちの井戸端会議

お問い合わせ先

調布市都市整備部まちづくり推進課
 〒 182-8511
 調布市小島町 2-35-1 市役所 7階
 ☎ 042-481-7587
 ✉ tokeido@city.chofu.lg.jp

「調布市道路網計画」改定のための
 検討に関する意見交換の場



調布市は、「調布市道路網計画」の改定の検討に当たり、道路網の目標や視点について、ご意見をお聴きする「みちの井戸端会議」を開催します。
 下記の会場・日時で行いますので、お気軽にお立ち寄りください！
 事前の申込みは必要ありません。当日直接会場へお越しください。

検討内容の閲覧、WEB アンケート回答は
 こちらのQRコードから
 (5/26(月)から閲覧・回答が可能です)

会場・日時

つつじヶ丘駅 (北口1階エスカレーター脇) 5月26日(月) 17:00~19:00	深大寺(駐輪場) 5月27日(火) 13:00~15:00	仙川駅(駅前広場) 5月28日(水) 17:00~19:00
てつみち(トリエ京王調布C館北側) 5月29日(木) 13:30~15:30	調布駅(駅前広場 広場口前付近) 5月31日(土) 10:00~12:00	仙川駅(駅前広場) 5月31日(土) 10:00~12:00
多摩川 (多摩川児童公園自由広場付近) 5月31日(土) 14:30~16:30	DCM調布店(1階店舗入口) 5月31日(土) 14:30~16:30	西調布駅(南口駅舎横) 6月2日(月) 17:00~19:00
調布駅(駅前広場 広場口前付近) 6月3日(火) 17:00~19:00	鉄道敷地(布田一国領間) (パークレット付近) 6月4日(水) 14:00~16:00	飛田給駅(南口駅舎横) 6月5日(木) 17:00~19:00
イトーヨーカドー国領店 (2階 駐車場連絡通路) 6月7日(土) 10:00~12:00	キテラタウン調布 (1階 正面玄関入口エスカレーター前) 6月7日(土) 10:00~12:00	

みちの井戸端会議は、説明パネルを展示し、市職員が対面形式で市民の皆様のご意見等をお聴きする場です。時間内であれば、ご自由に入退場いただけます。



市民参加[STEP 3] 第3回みちの井戸端会議

みちの井戸端会議

お問い合わせ先

調布市都市整備部まちづくり推進課
 〒 182-8511
 調布市小島町 2-35-1 市役所 7 階
 ☎ 042-481-7587
 ✉ tokeido@city.chofu.lg.jp

「調布市道路網計画」改定のための
 検討に関する意見交換の場



下記の会場・日時で行いますので、お気軽にお立ち寄りください！
 事前の申込みは必要ありません。当日直接会場へお越しください。

検討内容の閲覧、WEB アンケート回答は
 こちらのQRコードから
 (10/27 (月) から閲覧・回答が可能です)

会場・日時

仙川駅 (駅前広場)

10月27日(月)
 18:00~20:00

深大寺地域福祉センター
 (大集会室)

10月29日(水)
 18:00~20:00

深大寺 (駐輪場)

10月31日(金)
 13:00~15:00

深大寺 (駐輪場)

11月1日(土)
 10:00~12:00

キテラタウン調布
 (1階 正面玄関入口エスカレーター前)

11月1日(土)
 14:30~16:30

西調布駅 (南口駅舎横)

11月5日(水)
 18:00~20:00

杉森小学校 (1階会議室)

11月7日(金)
 17:30~19:30

調布駅
 (駅前広場 広場口前付近)

11月8日(土)
 10:00~12:00



市民参加[STEP 4] 第4回みちの井戸端会議

みちの井戸端会議

お問い合わせ先

調布市都市整備部まちづくり推進課

〒 182-8511

調布市小島町 2-35-1 市役所 7 階

☎ 042-481-7587

✉ tokeido@city.chofu.lg.jp

「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場



道路網計画改定（案）について、ご意見をお聴かせください。

みちの井戸端会議は、説明パネルを展示し、市職員が対面形式で市民の皆様のご意見等をお聴きする場です。時間内であれば、ご自由に入退場いただけます。

詳細情報やご意見・ご感想は
こちらのQRコードから

会場・日時

深大寺（駐輪場）

1月24日（土）
10:00～12:00

キテラタウン調布
（1階 正面玄関入口エスカレーター前）

1月24日（土）
10:00～12:00

仙川駅（駅前広場）

1月26日（月）
18:00～20:00

西調布駅（南口駅舎横）

1月27日（火）
18:00～20:00

京王多摩川駅
（駅前広場）

1月29日（水）
18:00～20:00

調布駅
（駅前広場 広場口前付近）

1月30日（金）
18:00～20:00



参考10. みちの井戸端会議の展示パネル

第1回～第4回みちの井戸端会議では、こちらの展示パネルを使用しました。

市民参加〔STEP1〕第1回みちの井戸端会議

「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場

ご自由にご覧ください

みちの 井戸端会議

日ごろ使う**道路**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



みちの井戸端会議とは？

調布市では、誰もが使いやすい道路を目指し、皆さんが日ごろ道路を利用している中で、感じていることを考慮しながらまちづくりの検討を進めていきたいと考えています。

本年度から、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。

「みちの井戸端会議」は、市民の皆さんのみちに対するお考えをお聴きする場です。



みちの
井戸端会議

「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、事業化できていない路線があるものの、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

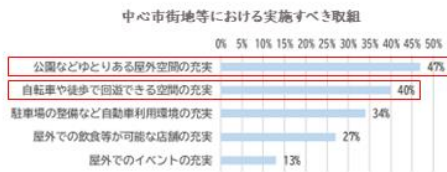


「調布市道路網計画」の改定について



「調布市道路網計画」の策定から8年が経過し、**みちを取り巻く状況**や、**社会情勢・市民ニーズ**の変化に対応した計画とするため、改定の検討を実施いたします。

コロナ禍によるライフスタイルの変化



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。

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)」より作成。

交通需要の変化

都道・国道における24時間平均交通量



都内の平均交通量はやや減少しており、交通量の変化等に応じた計画内容の見直しが必要です。

出典：国土交通省「道路交通センサス」より作成。

防災・減災の強化

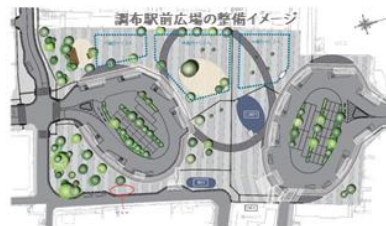
台風による市内での道路冠水の状況



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進めています。

出典：「令和元年東日本台風(台風第19号)調布市の記録」(令和3年3月) p.32

中心市街地の活性化



京王線の地下化に伴う地上部の鉄道敷地を活用して、歩いて楽しい空間の整備や、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。

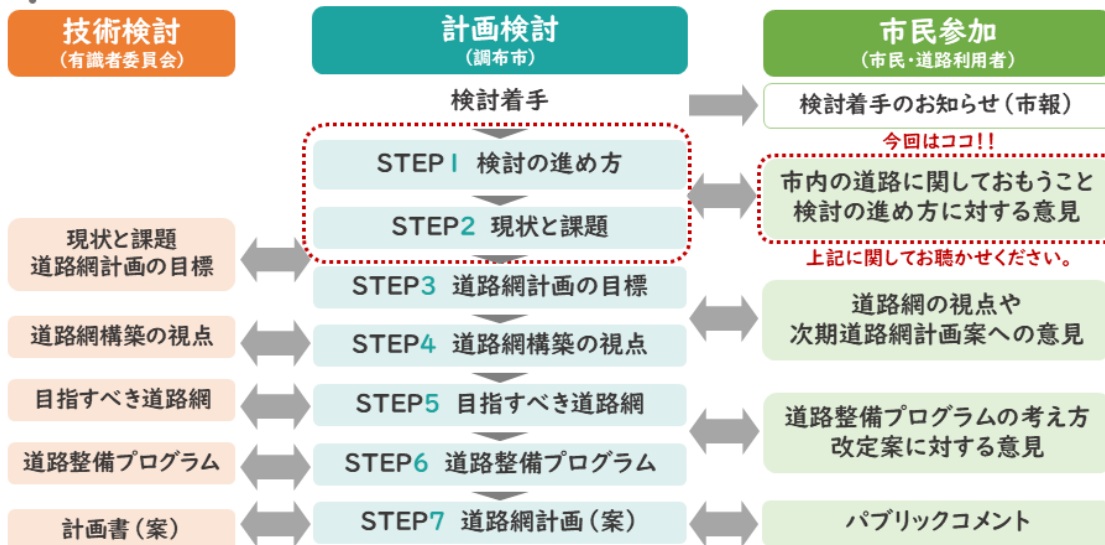
出典：調布駅前広場整備設計画(令和5年3月改訂)



検討の進め方について



- 計画の流れに沿ってSTEPを区切り、検討を進めます。
- 検討の各段階において、技術的な視点での検討と、市民・道路利用者の皆さんとのコミュニケーションを実施し、市民の皆さんからの意見を計画策定に活用します。



調布市道路網計画 改定 (令和8年春予定)



4

みちについて、気になっていること



みちをとおるとき、不便に感じることはありませんか？

このみちは危ないな

通しやすい、過ごしやすいお気に入りのみちはありませんか？

みちでこんなことができたらいいな

災害が起きた時のみちの使い方は想像できますか？

自分の意見は、道路網計画にどのように反映されますか？

どんなことでも結構です！
日頃、みちについて気になっていることをお聴かせください。



5

いただいたご意見の活用法(例)

皆さんからのご意見等を、考慮すべき視点として活用しながら、現在の道路網を見直していきます。

皆さんからのご意見

歩いて楽しい歩道
をつくってほしい!

この道がいつも
混んでいる!

自転車で走りにくい!

台風や豪雨の時は
大丈夫?!

考慮すべき視点

まちの魅力
の向上

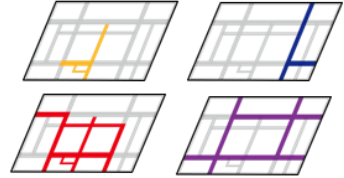
歩行者・自転車
の快適性の向上

緊急時の
アクセス確保

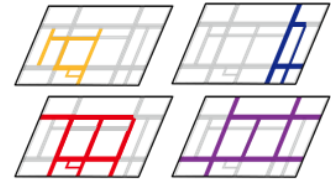
混雑緩和

道路網の見直し

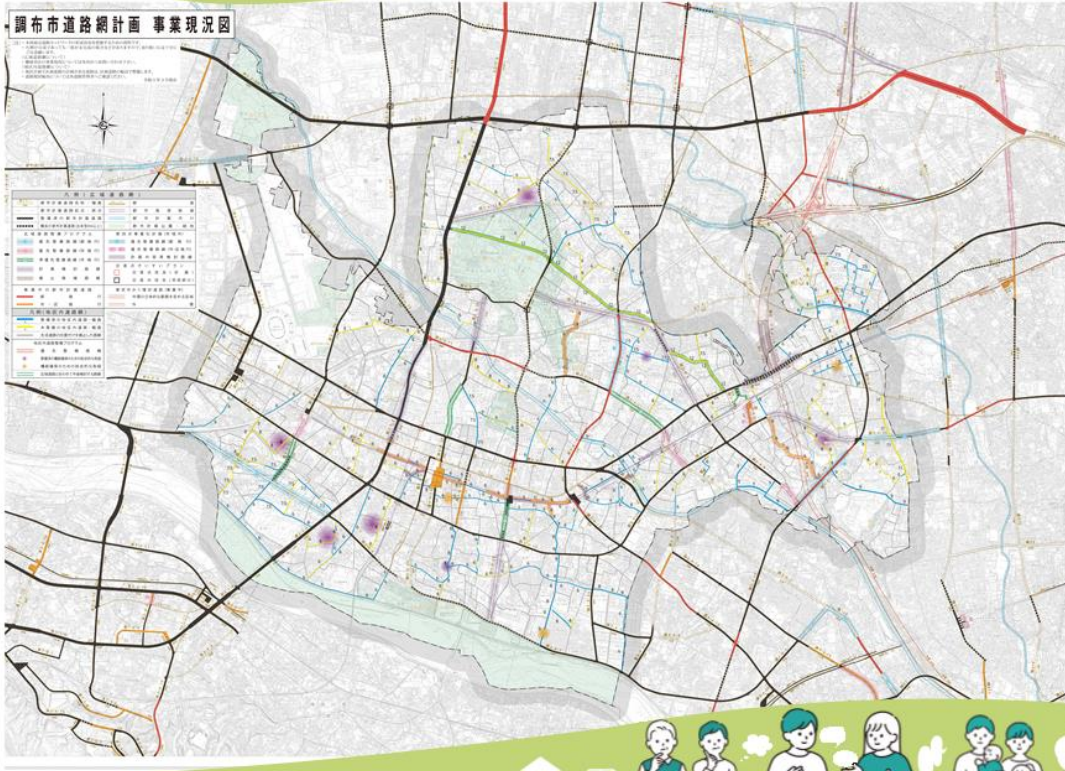
<現在の計画>



<計画の見直し>



参考(事業現況図)



「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場

ご自由にご覧ください

みちの 井戸端会議

道路網構築の
目標や視点について、
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7年5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」の改定を進めています。

この度、道路網構築の目標や視点について、皆様のご意見をお聴きし、道路網計画改定の検討を進めていきたいと考えています。

「みちの井戸端会議」は、市民の皆様のご意見をお聴きする場です。

みちの
井戸端会議



「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

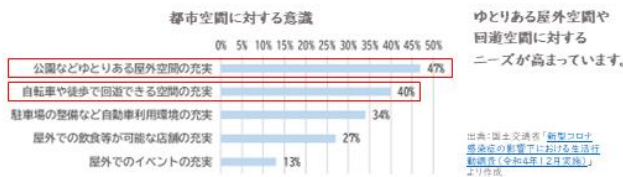


「調布市道路網計画」の改定について



- ・ 現在、計画の策定から約9年が経過し、**最新の社会経済状況や、市を取り巻く状況等**の変化に対応した計画とするため、「調布市道路網計画」の改定に向けて検討を進めています。

コロナ禍による ライフスタイルの変化



交通需要の変化



防災・減災の強化

市内における台風による道路冠水の状況

緊急時の物資輸送や活動人員の移動を支える道路網の構築を進めています。

出典：「令和元年豊日本台風(台風第19号)調布市の記録」(令和3年3月) p.32

中心市街地の活性化

調布駅前広場整備計画図

京王線の地下化に伴う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。

出典：調布駅前広場整備計画図(令和5年3月改訂)



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。



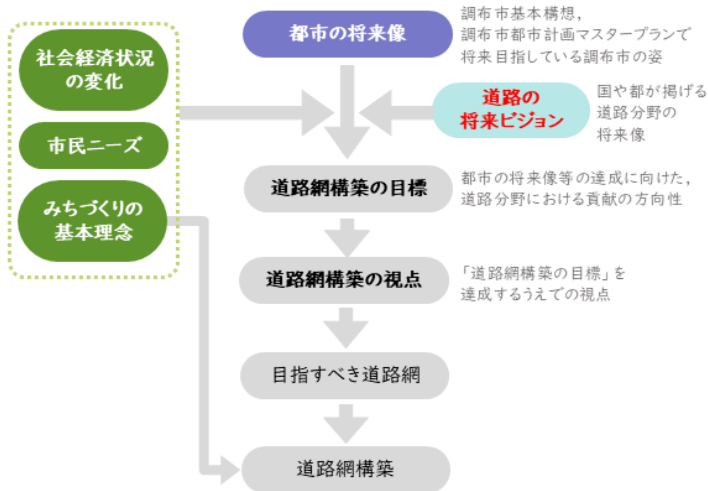
4

道路網構築の体系とみちづくりの基本理念



- 新たに「道路の将来ビジョン」も取り入れながら、道路網を構築していきます。
- みちづくりの基本理念は、道路網構築に取り組むうえでの市の基本的な姿勢です。

道路網構築の体系



みちづくりの基本理念

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

現計画同様の方向性を持ちつつ、**自動車・自転車・徒歩**といった多様な交通手段の利便性・安全性・快適性を確保する必要があります。

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

引き続き、効率的かつ効果的な道路整備を進めることを目指していく必要があります。

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

社会経済状況や上位関連計画の変化に対応するとともに、**予想される様々な将来に対応した計画**とする必要があります。

※赤字部分は、現道路網計画(H28.3策定)から更新した項目



5

道路網構築の目標



- 都市の将来像, 社会経済状況の変化, 市民ニーズ, みちづくりの基本理念や道路の将来ビジョンを踏まえ, 道路網構築の目標を設定します。

ウェルビーイング 便利 安全

**ウェルビーイング, 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て, 誰もがウェルビーイング, 便利, 安全に移動することができるみちづくりを進めていきます。

防災 減災

防災・減災機能の強化

水害, 土砂災害, 複合災害など, 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在空間・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の魅力の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の整備, 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。

※赤字部分は, 現道路網計画 (H28.3策定) から更新した項目



6

道路網構築の視点



- 道路網構築の目標達成に向けて, 考慮すべき視点を設定します。

ウェルビーイング・便利・安全

●鉄道駅へのアクセシビリティ向上

• 様々な交通手段による鉄道駅へのアクセシビリティの向上を図ります

●救急搬送時のアクセシビリティ向上

• 主要な救急搬送先 (第3次救急医療施設等) へのアクセシビリティの向上を図ります

●地域の拠点や主要施設への安全で快適な移動の実現

• 通学路や公共施設へのアクセシビリティにおいて, 安全性・快適性の向上を図ります

●道路混雑の解消

• 将来の自動車交通需要に対応した交通処理機能を確保します

●歩行者空間の確保や自転車利用環境の充実

• 自動車需要に対して相対的に高まっている徒歩や自転車の需要に対応します

活性化

●にぎわいの創出

• 歩行者の快適な移動空間の確保, 駅周辺の回遊性の向上を図ります

●観光振興の実現

• 市内の観光拠点へのアクセシビリティ・回遊性の向上を図ります

防災・減災

●火災時の延焼防止

• 木造住宅密集地域等における延焼遮断機能の形成を図ります

●緊急時の物資輸送や活動人員の移動

• 緊急時における物資や活動人員の円滑な輸送経路を確保します
• 消防活動困難区域の解消を図ります

●緊急時の避難のしやすさ向上

• 緊急時や近年多発・激甚化する水害や土砂災害に対応した安全に移動できる避難路を確保します

環境・住環境

●都市の脱炭素化の促進

• 道路ネットワーク構築によるCO₂削減効果を確認し, 都市の脱炭素化への影響を確認します

●住みやすいまちの形成

• 市民が愛着と親しみを持って普段から頻繁に利用している路線の安全性・快適性の向上を図ります

※赤字部分は, 現道路網計画 (H28.3策定) から更新した項目



7

前回の「みちの井戸端会議」でいただいたご意見



- 令和6年10月～11月に実施した「みちの井戸端会議」で、皆さんからいただいた主なご意見を紹介します。(意見の多かった内容を上から順に掲載しています。)

道路に関する困りごと

日ごろ道路を利用する際に感じている困りごとをみなさんに尋ねました。

歩道を安全、快適に歩けるようにしてほしい



自転車や自動車を安全・安心して利用できるようにしてほしい



遅れることなく目的地に到着したい



自然を残してほしい



駅やスーパーにアクセスしやすくしてほしい



道路に関する10年前からの変化

現計画の策定時(H28.3策定)より約9年が経過しているため、みなさんに10年前からの変化を尋ねました。

歩道を安全、快適に歩けるようになった



住環境(通風や日照等)が良くなった



車道や歩道が綺麗になった・広がった



自転車を安全に利用できるようになった



8

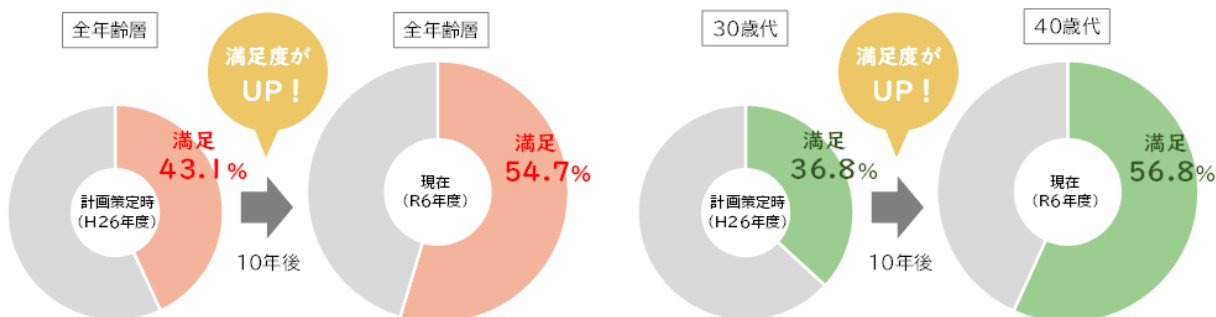
道路に対する満足度の変化



- 道路に対する満足度について、10年前と現在を比較すると、全ての年齢層で満足度が上昇しています。
- その中でも、現在の40歳代の層(計画策定時に30歳代であった層)は、大きく満足度が上昇しています。

●道路に関する市民アンケートの結果

設問:市内の道路に対する満足度を教えてください(選択式・単一回答)。



※ (H26年度) N=1,598 (R6年度) N=1,581
 ※ 満足: 「満足」「どちらかといえば満足」の合計値

※ (H26年度) N=228 (R6年度) N=234
 ※ 満足: 「満足」「どちらかといえば満足」の合計値



9

調布市における様々な道路



- 調布市には様々な道路が存在します。
これらの道路について、みなさんが思っていることをお聴かせください。

●幹線道路



調布3・4・17号線
(松原通り:若葉町2丁目付近)



調布3・4・21号線
(つつじヶ丘駅 南側)



調布3・4・28号線
(甲州街道-旧甲州街道間)



調布3・4・32号線
(西調布駅 北側)

●地区内道路(生活道路・狭あい道路)



●京王線地下化後に整備した道路

市道S56号線
(トリエ京王調布
C館北側)



市道S117号線
(狛江通り~布田東路
上自転車等駐車場)

市道S75号線
(トリエ京王調布A館東側)

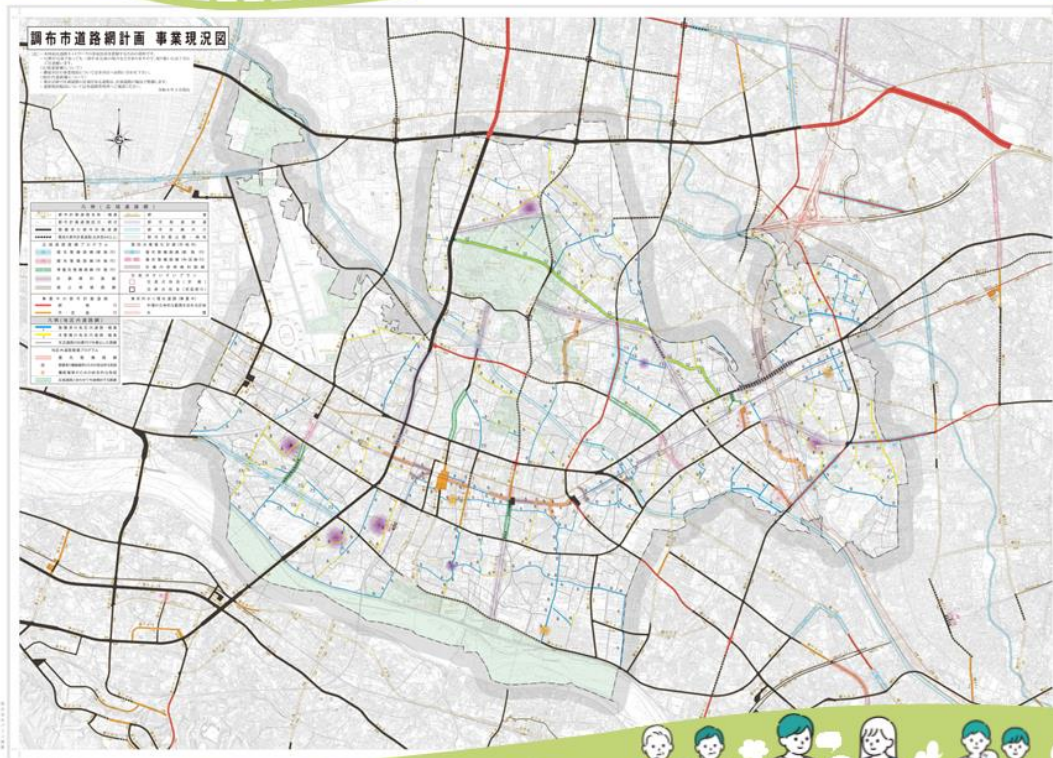


市道S170号線
(国領駅 東側)

10年前と現在を比較した際の
満足度をお聴かせください。



参考(事業現況図)



自転車活用推進計画とは

みらの
井戸端会議

これまで自転車に関する施策は個別の計画で対応してきましたが、近年の自転車を取り巻く状況に対応できるように、これらの計画を更新しつつ、健康や観光等の視点を加えて「自転車活用推進計画」としての策定を進めます。

現在

自転車等対策総合計画および 自転車等対策実施計画

・地域ニーズを踏まえた駐輪場整備



自転車ネットワーク計画

・自転車ネットワークの形成



これから

自転車活用推進計画

- ・地域ニーズを踏まえた駐輪場整備
- ・自転車ネットワークの形成
- ・健康づくりの推進
- ・観光への自転車活用
- ・安全な自転車利用の促進

検討の進め方(市民参加)

今回はココ!!

現状と課題に関する意見

上記に関してお聴かせください。

令和7年
5~6月
実施中

施策や計画素案に対する意見

令和7年
9~10月
実施予定

パブリックコメント

令和8年
1月
実施予定

自転車活用推進計画策定

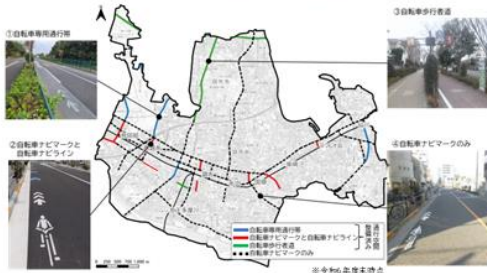


調布市の自転車を取り巻く状況について

みらの
井戸端会議

通行空間・駐輪場を取り巻く状況

自転車通行空間の整備状況



主要駅周辺エリア、観光拠点回遊エリア、中心市街地エリアにおいて、自転車通行空間の整備を進めてきました。

みちを通るとき
不便を感じることは
ありませんか？

ちよこつと駐輪(調布駅周辺)



地域ニーズに合わせた駐輪場を実施しており、例えば調布駅では路上駐輪場を整備しました。

自転車をとめるとき
不便を感じることは
ありませんか？

健康を取り巻く状況

運動種類別の運動強度(メッツ※)



自転車に乗る(通勤)と卓球は同程度の運動強度となっており、サイクリングとランニングは同程度の運動強度となっています。

調布市役所に設置されたシェアサイクルステーション



調布市では自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備し、シェアサイクル事業者によるステーションの設置も行いました。

適度な自転車
利用を意識し
ていますか？

※メッツとは、身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当する。
出典：健康づくりのための身体活動基準 2013(厚生労働省)より作成



調布市の自転車を取り巻く状況について



観光を取り巻く状況

調布市の主な観光地

市内には深大寺や味の素スタジアム、多摩川や野川など魅力的な観光資源があります。

出典：Guidoorより作成

東京多摩2020レガシーロード

出典：GOOD CYCLE JAPAN 推進モデルルート（協定名）

国の取り組み「GOOD CYCLE JAPAN」にて東京多摩2020レガシーロードが選定され、調布市もコースの一部となりました。

自転車で行きたい場所や気持ちよく走りたい場所がありますか？

安全・安心を取り巻く状況

警視庁からのご案内

自転車に乗るときは必ずヘルメットをかぶりましょう

自転車利用者は、対人賠償保険等への加入が義務です

出典：自転車交通安全教育リーフレット（警視庁）

自転車利用中のヘルメットの着用が努力義務化となりました。（令和5年から）
対人賠償事故に保険等の加入が義務化されました。（令和2年から）

普段からの安全意識や、万が一の事故への備えは十分ですか？

遊歩道を自転車に乗ったまま通行の様子



自転車は車道通行が原則です。駅前広場周辺の遊歩道も自転車を押し歩きの必要があります。

自転車の正しい通行方法を理解していますか？

【デジタルサイネージのみ提示パネル】



道路網計画に関するご意見・ご感想を以下のQRコードを読み取り、お聴かせください！



【URL】

https://questant.jp/q/chofu_road_OH_2025_05-06

「調布市道路網計画」改定のための検討に関する意見交換の場

調布市 都市整備部 まちづくり推進課



「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場

ご自由にご覧ください

みちの 井戸端会議

道路の整備優先度や
整備プログラムの考え方について、
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7年10月



みちの井戸端会議とは？

みちの
井戸端会議

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、道路の整備優先度や整備プログラムの考え方について、皆様のご意見をお聴きし、令和8年春頃に計画を改定する予定です。

「みちの井戸端会議」は、市民の皆様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

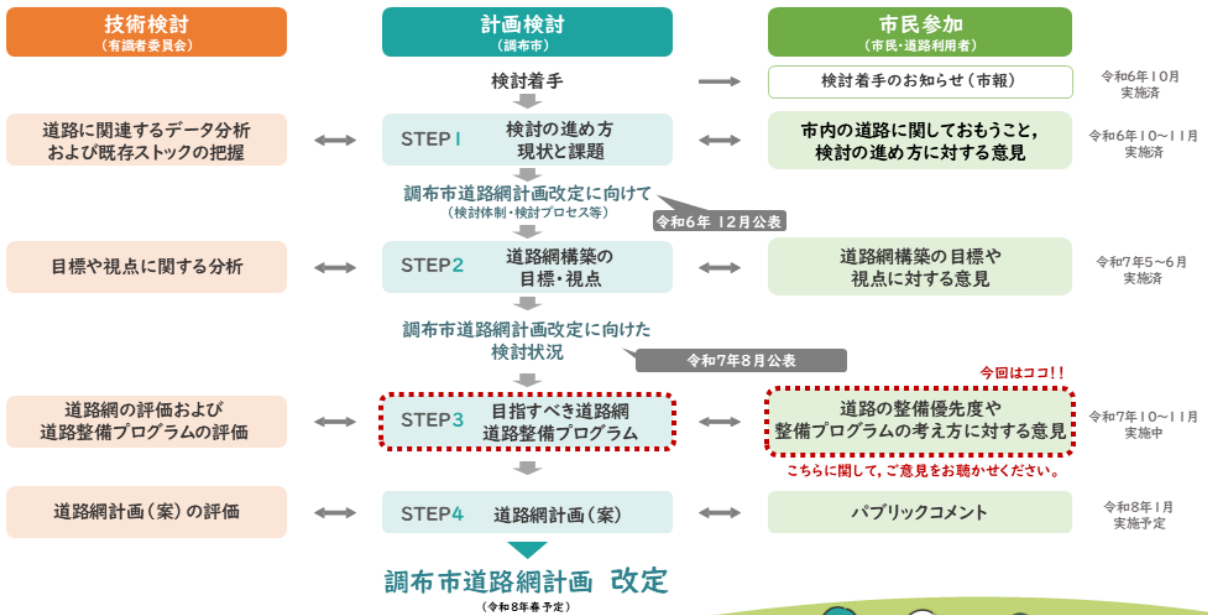


2

検討の進め方について



- 道路網計画の改定に向けて、引き続き、「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。

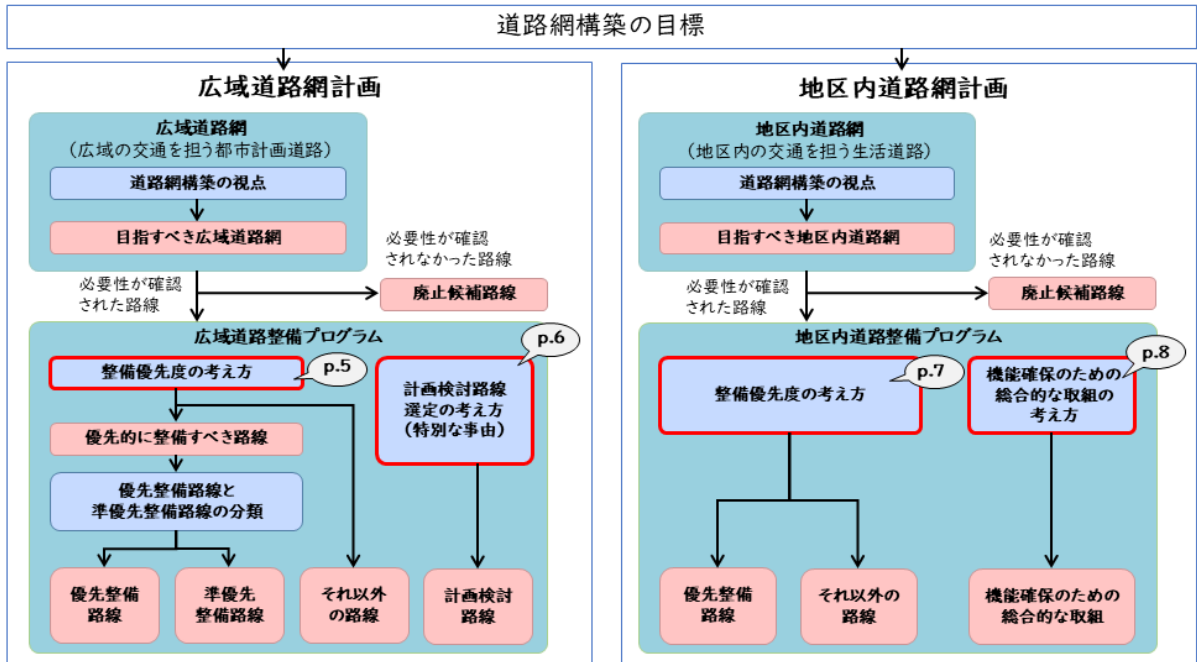


3

道路整備プログラムの構成



- 道路整備プログラムは、必要性が確認された各路線を対象に、整備の優先度等を明示したものです。



整備優先度の考え方 (広域道路)



- 道路網構築の目標を踏まえ、整備優先度の考え方を設定します。
- その考え方に基づき、「優先的に整備すべき路線」を選定します。
- 「優先的に整備すべき路線」を令和8年度から22年度までの15年間で事業着手または整備する「優先整備路線」、優先整備路線の次に事業着手または整備する「準優先整備路線」に分類します。

①円滑な道路ネットワークの構築 (快通・便利・安全、効率性)

部分的に未整備となっている区間を整備することで、早期に整備効果を発現します。

④快適でより便利なまちの形成 (快通・便利・安全、環境・住環境)

バス路線や駅周辺駐輪場へのアクセス路線、住民発意によるまちづくりと関連する路線、緑の連結軸の形成に寄与する路線を整備することで、快適でより便利なまちを形成します。

②関連する都市基盤整備事業との連携 (快通・便利・安全、効率性)

東部地区における交通環境の改善に向けた取組などと連携を図り、整備効果の大幅な向上を図ります。

⑤安全な通行空間の確保 (快通・便利・安全、環境・住環境)

駅周辺のバリアフリー化や、通学路に歩道を設置することで、安全な歩行空間の確保を図ります。

③災害に強い都市基盤の整備 (防災・減災)

地域の防災上重要な機能を果たす路線を整備することで、災害に強いまちを形成します。

⑥地域特性を活かした都市空間の形成 (快通・便利・安全、活性化)

駅周辺における交通の利便性の向上を図るとともに、深大寺地区へのアクセス性向上を図ります。

※ 赤字下線部分は、現道路網計画 (H28.3策定) から更新した項目



計画検討路線選定の考え方（広域道路）



- 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。

①現地の状況により、検討が必要な路線

計画地周辺の地形条件や自然環境等により、今後、事業化を見据えて、構造、幅員等の検討が必要な路線を選定します。

③隣接市区と調整が必要な路線

隣接市区と接続する都市計画道路で、都市計画の不整合が生じている路線や隣接市区と調整が必要な路線を選定します。

②計画線上に国指定史跡があり、かつ史跡の復元等にあたり検討が必要な路線

都市計画道路と国指定史跡との重複により、史跡に配慮した検討が必要な路線を選定します。

④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

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します。



整備優先度の考え方（地区内道路）

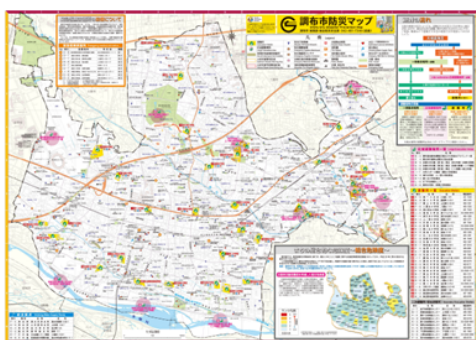


- 道路網構築の目標を踏まえ、整備優先度の考え方を設定します。
- その整備優先度の考え方に基づき、令和8年度から22年度までの15年間で事業着手または整備する「優先整備路線」を選定します。

①震災や風水害時の避難に資する路線



都市計画道路または都道と広域避難場所・避難所を結ぶ路線を整備することで、防災性の向上を図ります。



出典：調布市防災マップ（令和2年12月改定）

②都市基盤整備事業の関連路線



学校施設の建替えなどと連動して効果的な整備を進めることで、歩行者の安全性向上を図ります。

③通学路の安全性向上に資する路線



校門に面している路線のうち、見通しが悪い交差点がある路線などを整備することで、児童が安全に通行できる歩行空間の確保を図ります。

※赤字下線部分は、現道路網計画（H28.3策定）から更新した項目



機能確保のための総合的な取組の考え方(地区内道路)



- 地区内道路網として必要性が確認された路線においては、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も含めた機能確保のための総合的な取組を位置付けます。
- 部分的な拡幅や既存道路の有効活用(カラー舗装や物理的デバイスの設置等)などにより、以下に示す機能の確保ができないか等を検討します。

① ボトルネックとなっている区間の解消

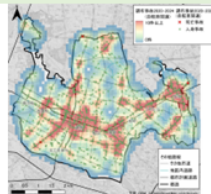
前後区間が整備済となっている区間について、拡幅整備等を実施することで、アクセス性の向上や事故の削減などを図ります。



調布駅南側の区間(No16), 市道C20号線(No18), 市道E310号線(No20)

② 歩行者・自転車の交通事故が多い箇所の安全対策

交通事故が多い箇所について、短期的に実施可能な方策を検討し、安全性の向上を図ります。



自転車の事故分布
出典:警察庁「交通事故統計情報のオープンデータ(令和6年度)」より作成

※赤字下線部分は、現道路網計画(H28.3策定)から更新した項目

③ バス待ち環境の改善

バスの運行本数が多い路線のうち、バス待ち環境が整備されていない路線について、短期的に実施可能な方策を検討し、安全性の向上を図ります。



【これまでの取組】

現行計画策定以降の取組として、ボトルネック箇所の解消、小学校周辺の安全対策を実施してきました。

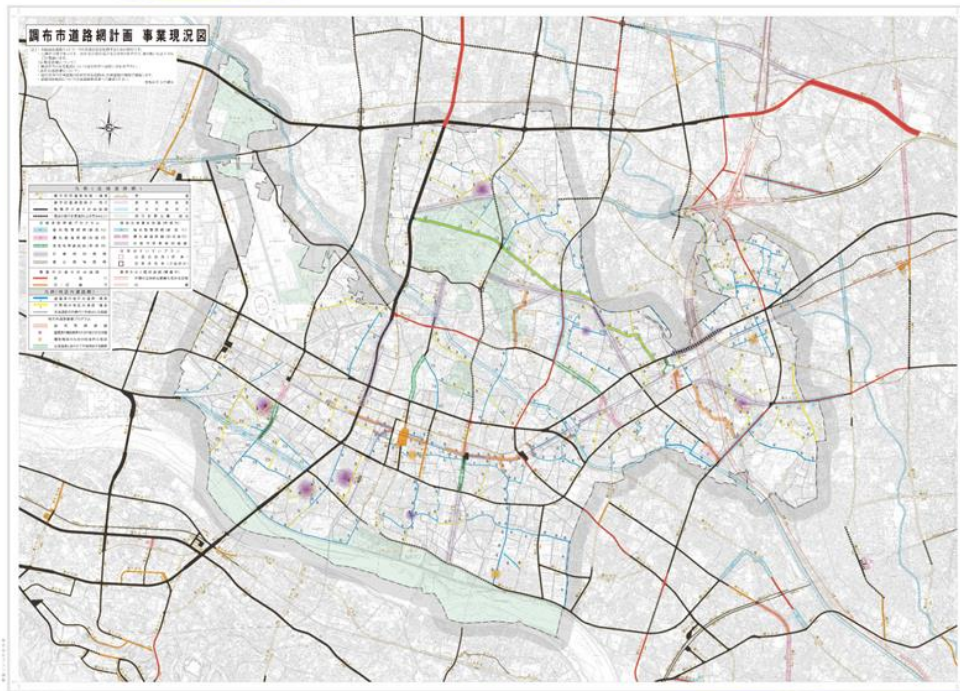


ボトルネック箇所の解消例

小学校周辺の安全対策の例



参考(事業現況図)



「調布市道路網計画」改定のための
検討に関する意見交換の場

ご自由にご覧ください

みちの 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？

みちの
井戸端会議

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

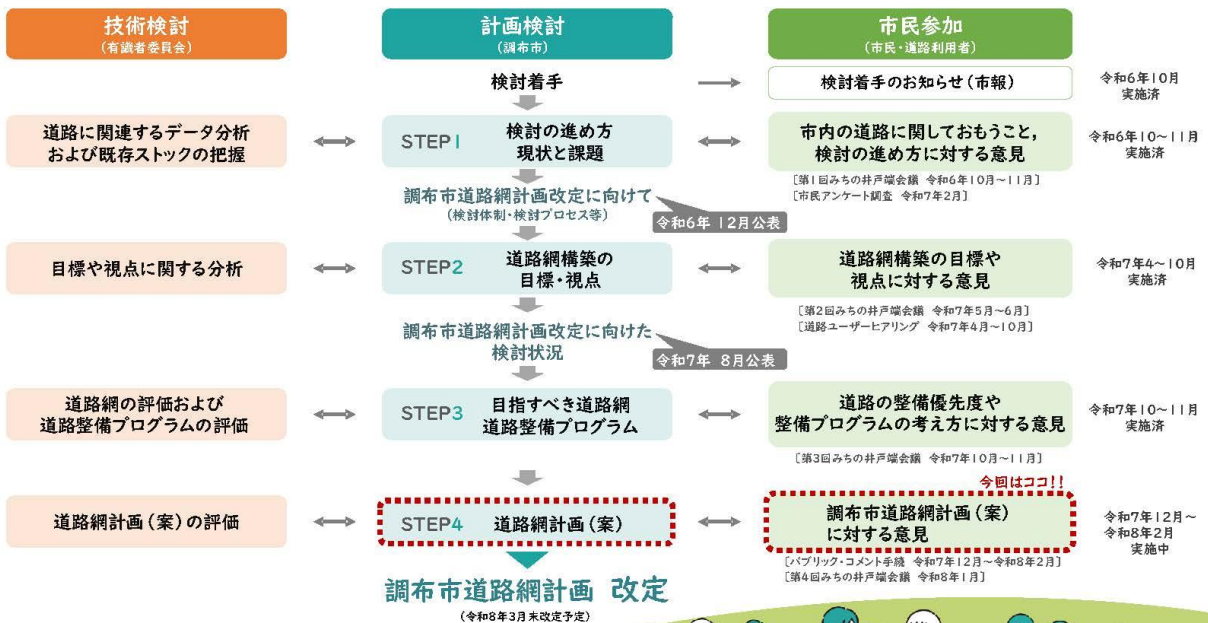


2

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。



3

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

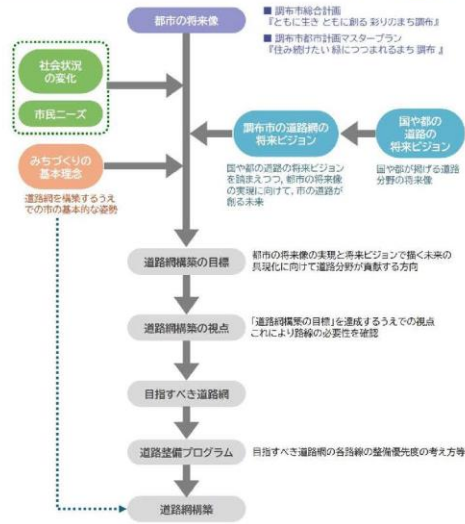
- ・ 東京都と関係市区町で検討している、「東京における都市計画道路の整備方針」の計画内容及び計画期間と整合を図り、**計画期間を15年**とします。
- ・ また、社会状況の変化等に対応するため、計画期間内においても必要な見直しを行っていきます。



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



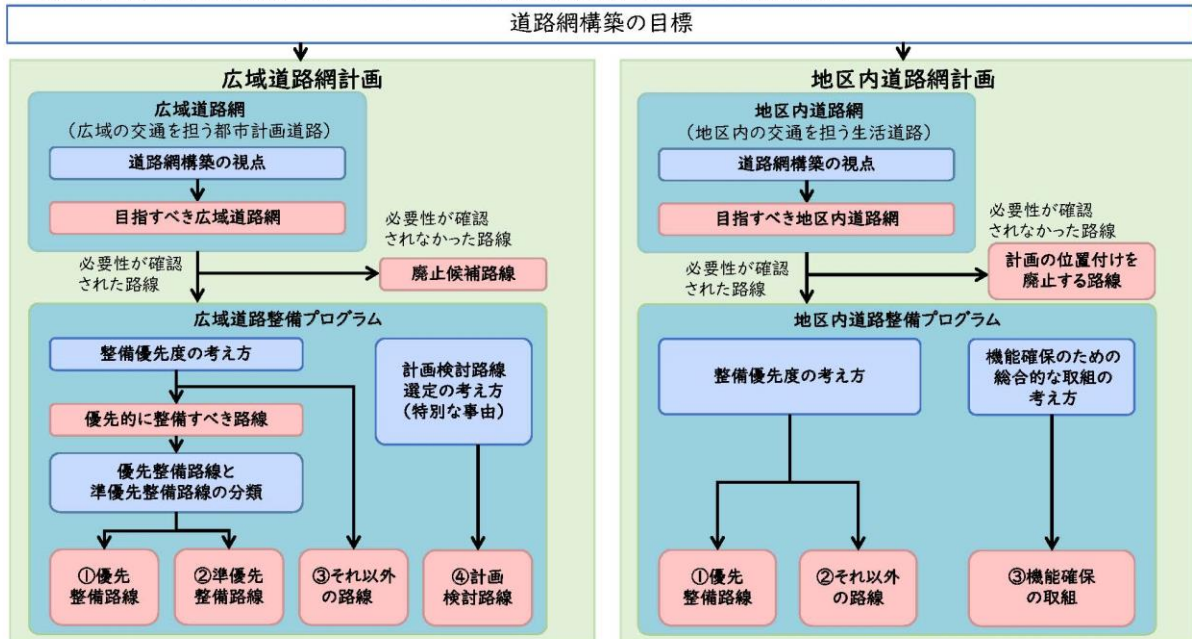
4

道路網計画の構成

計画(案)p.4



- ・ 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。



5

道路網の整備状況

計画(案)p.5~8



- 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。



6

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。



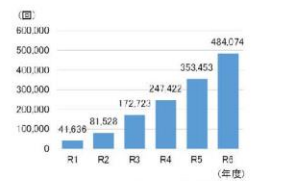
年齢区分別人口・高齢化率の推移
出典:住民基本台帳・調布市の将来人口推計(令和4年3月)

● 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



出典:調布市事務報告書(令和3~6年度)

● 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ります。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。



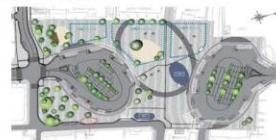
東京における首都直下地震の被害想定
出典:「東京圏の新たな被害想定-首都直下地震等における東京の被害想定-」(令和4年5月)



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)

● 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)



7

道路を取り巻く環境の変化

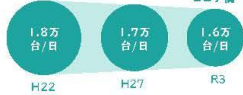
計画(案)p.13~14



- 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。一方、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。



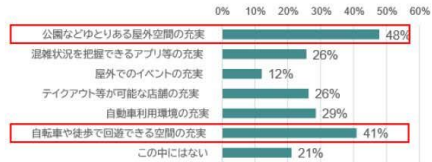
国道・都道における24時間平均交通量
出典:国土交通省「道路交通センサス」(平成22年~令和3年)より作成



出典:国土交通省「第1回自動車物流通路に関する検討会資料」(令和6年)

● 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。

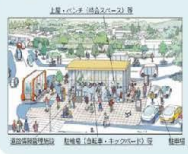


出典:国土交通省「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査(令和4年12月実施)」
地域別集計、東京都圏域より作成

● 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)

● 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)



出典:国土交通省「道路交通安全対策」
交通安全状況の状況



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】
公園や緑地の縁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

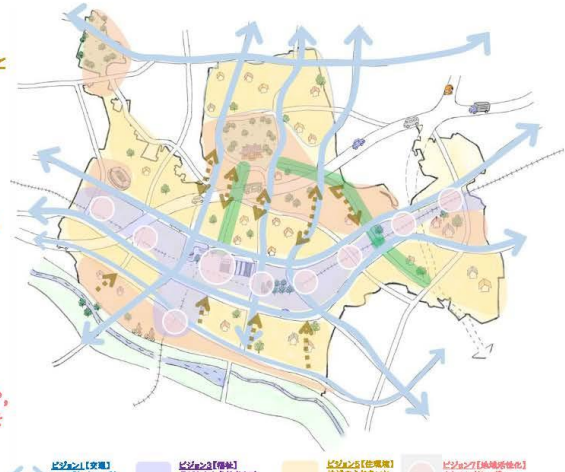


ビジョン7
【地域活性化】
まちのにぎわいや、やすらぎの空間を創出する道路



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。



10

道路網構築の目標

計画(案)p.22



- 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。

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。

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。

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。

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。



11

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。



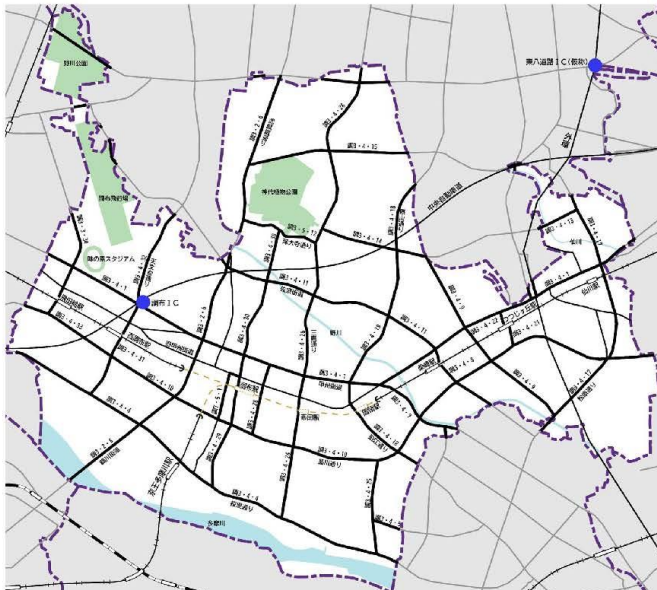
12

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



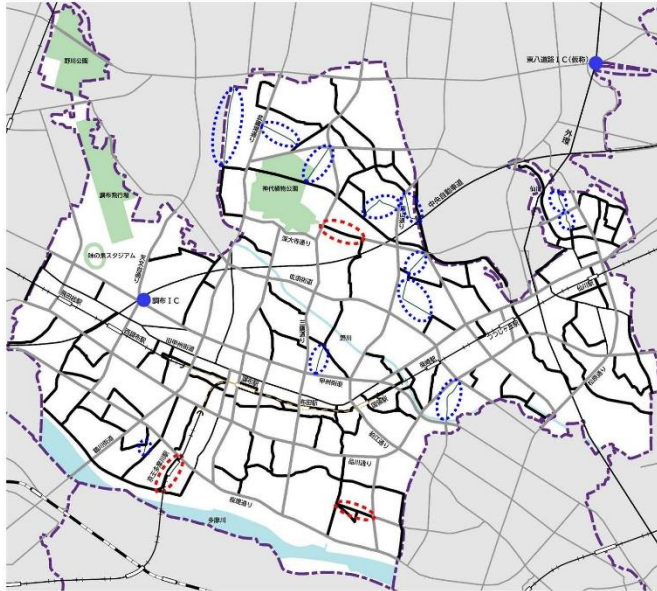
13

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。

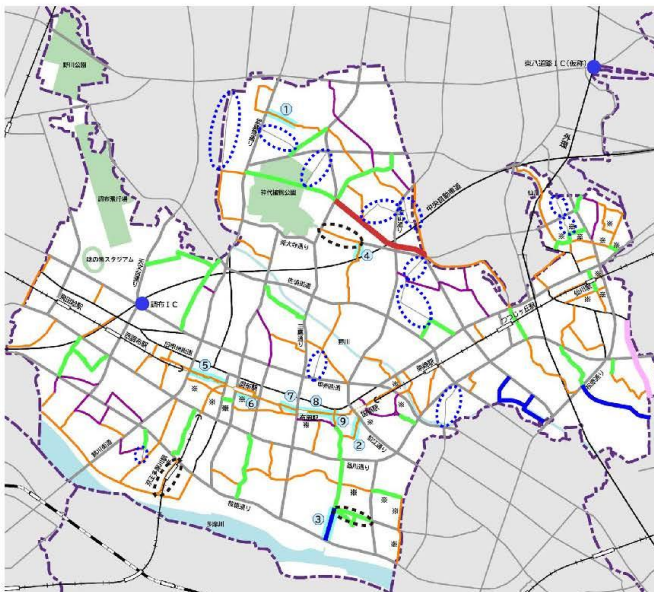


目指すべき地区内道路網の幅員

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。



專業中路線(7路線)		
No	路線	延長(m)
1	市道N50号線 調布3・2・6号線(武蔵境通り)～市道N59号線	330
2	市道S154号線 調布3・4・15号線(沼江通り)～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N529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(蓮華考道通り)～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(日甲州街道)～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
- - -	專業中路線
- - -	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、進めていきます。



広域道路整備プログラム(案)検討の視点

計画(案)p.35~36

みらの
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



広域道路整備プログラム(案)検討の視点

計画(案)p.37

みらの
井戸端会議

計画検討路線選定の考え方

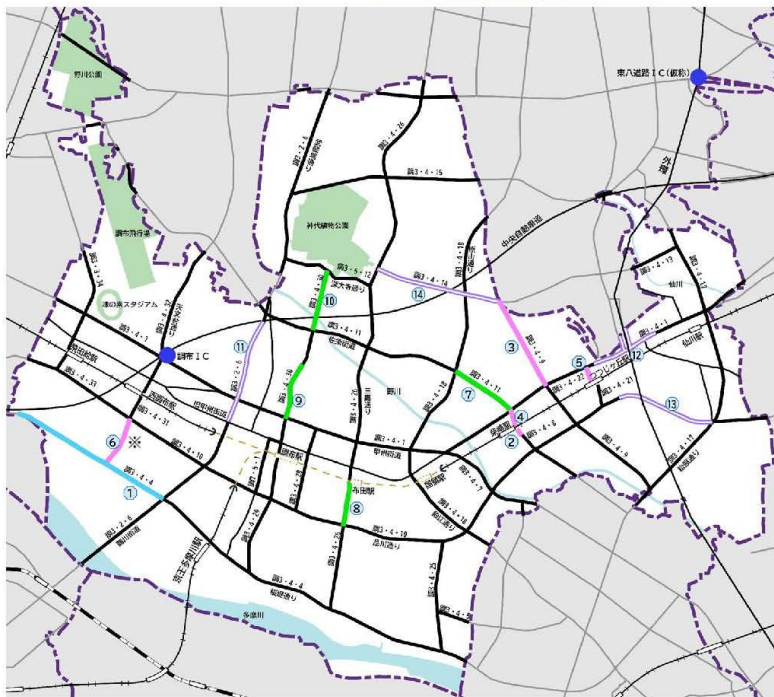
・広域道路網として必要性が確認された路線のうち、特別な事由により、道路の線形、計画幅員、位置、構造形式など都市計画の内容について検討する必要がある路線を「計画検討路線」として位置付けます。計画検討路線は、地域の状況を踏まえつつ、個別路線ごとに道路整備の実現に向けて検討を進めていきます。

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



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

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~調布ケ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~栗つつじ丘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

凡例

- 優先整備路線(都施行)
- 優先整備路線(市施行)
- 準優先整備路線(市施行)
- 計画検討路線
- 必要性が確認された路線(上記以外)

※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

計画(案)p.39~40



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

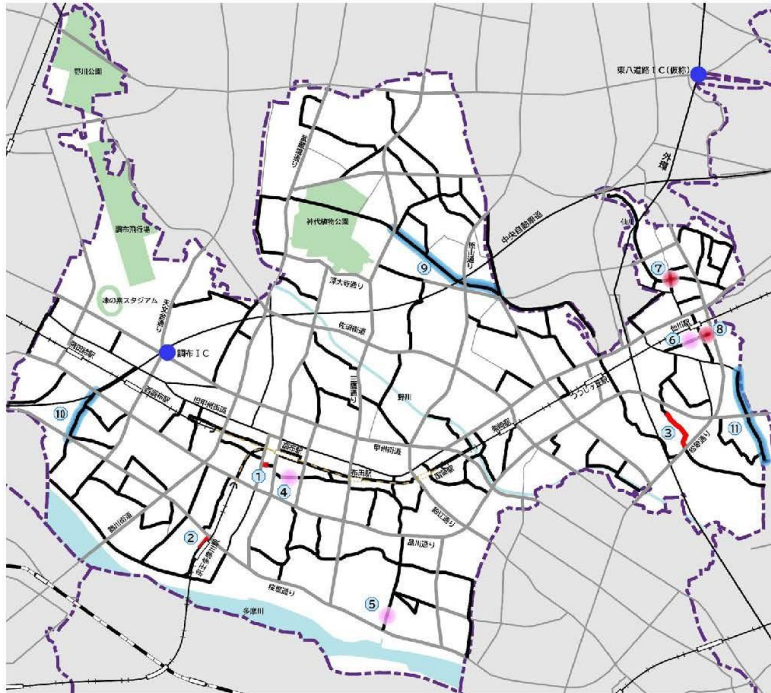
・地区内道路網として必要性が確認された路線については、道路空間の確保だけでなく、局所的改良や交通安全の視点を含む総合的な取組を行うことが重要です。
そこで、部分的に解決する必要がある課題を設定した機能確保のための総合的な取組の考え方に基づき、『機能確保の取組』を位置付けました。

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Se6号線	調布7・5・1~市道Se7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E10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

- 赤線: 全体整備路線
- 青線: 機能確保のための総合的な取組(ボトルネック)
- ピンク線: 機能確保のための総合的な取組(歩行者・自転車事故)
- 緑線: 機能確保のための総合的な取組(バス待ち環境)
- 青線: 上記以外の地区内道路改善の路線
- 灰色線: 計画の位置付けを中止する路線
- 黒線: 市域道路網

※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>

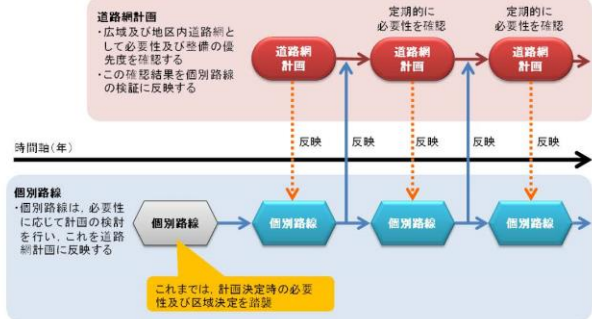
廃止検討、廃止の都市計画手続の検討を進めていきます。
 ※今回の改定で、廃止候補路線として位置付ける路線はありません。

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

みらの
まちづくり会議

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://logofom.jp/form/tbbj/1372075>

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)



▲専用フォーム

●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>



22

調布市道路網計画 参考資料 <市民参加レポート>



発行日：令和8(2026)年3月

発行：調布市

編集：都市整備部 まちづくり推進課

〒182-8511 東京都調布市小島町2-35-1

TEL：042-481-7587（直通）

FAX：042-481-6800

刊行物番号

2025-239



古紙パルプ配合率70%再生紙を使用