

3.2 対象事業の目的

「東京都長期ビジョン」(平成26年12月 東京都)では、東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、多摩南北道路をおおむね完成させ、多摩東西道路の整備を重点的に推進し、多摩地域の利便性を向上させることとし、さらに、南多摩尾根幹線の整備を推進して早期に広域的な道路ネットワークの形成を目指すとしています。

「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」(平成28年12月 東京都)では、活気ある東京とするためには、東京の人口の3分の1、面積では3分の2を占める多摩・島しょ地域の発展が不可欠とし、南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークを形成することにより、多摩ニュータウンの魅力を向上させるとともに、道路沿道型業務・商業用途への土地利用転換の誘導を技術支援するとしています。

「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月 東京都)では、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しています。「活力とゆとりのある高度成熟都市」を2040年代に向けた都市づくりの目標とし、目指すべき新しい都市像の実現に向け、多摩広域拠点等の4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、分野横断的な視点から7つの戦略と30の政策方針等を示しています。そして、引き続き、東京圏が一体となって、首都機能や広域的な経済機能を担っていくため、高次な都市機能が集積する広域交流の要を「広域拠点」と位置付け、多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を設定しています。

「多摩の振興プラン」(平成29年9月 東京都)では、「都市づくりのグランドデザイン」の内容を踏まえ、当面の取組のほか、2020年の先を見据えた多摩の目指すべき地域像や、その実現に向けた施策の方向性を示しています。当面の取組として、南多摩尾根幹線の整備、快適な道路環境の整備、都道の無電柱化を掲げるとともに、山地や丘陵地に残された貴重な自然を保全するための、保全地域の必要に応じた検討、及び生物多様性の保全に向けた希少種保全・外来種対策の強化を挙げています。

「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成26年12月 東京都)においては、人口減少・少子高齢化を踏まえ、永山・唐木田地区では質の高い街並みの形成を、多摩ニュータウンでは緑豊かな住環境の維持や地形を活かした都市空間の開発及び保全をまちづくりの方針としています。

「多摩市都市計画マスタープラン」では、計画道路を含む南多摩尾根幹線を、周辺都市や市内の各拠点を結ぶ骨格的ネットワークとして、周辺都市との交流強化を図る広域幹線道路と位置付け、沿道環境にも配慮した整備促進を図るとしています。

東京都と特別区及び26市2町は、「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成28年3月 東京都・特別区・26市・2町)の中で、①活力(都市活力の強化)、②防災(都市防災の強化)、③暮らし(安全で快適な都市空間の創出)及び④環境(都市環境の向上)の4つを基本目標として策定しています。また、今後10年間(平成28年度から平成37年度(令和7年度)まで)で優先的に整備すべき路線の一つとして、計画道路を含む南多摩尾根幹線が選定されています。さらに、南多摩尾根幹線は、多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、調布保谷線と接続して埼玉県から神奈川県に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線であり、首都圏中央連絡自動車道(以下「圏央道」といいます。)

相模原インターチェンジやリニア中央新幹線神奈川県駅へのアクセス強化等の観点から、神奈川県の都市計画道路との早期の接続について検討を進めるとしてあります。

このような背景を踏まえ、本事業は以下を目的として実施します。

- ① 多摩地域における人やモノの動きの円滑化及び都市間の連携強化
- ② 交通渋滞が発生している要因の解消及び南多摩尾根幹線の渋滞緩和
- ③ 緊急車両の円滑な通行を確保するとともに、災害時には安全な避難経路や支援物資の輸送路としての機能を強化することによる地域の防災性の向上
- ④ 自転車・歩行者通行空間及び植樹帯を確保することや、電線を地中化すること等による安全で快適な都市空間の創出
- ⑤ 多摩ニュータウンの再生に向けたまちづくりと合わせた地域の魅力向上

3.3 対象事業の内容

対象事業の道路構造については、延長約5.5kmの往復4車線の主要な幹線道路を整備します。道路構造は平面構造を基本としていますが、府中町田線（鎌倉街道）との交差部については橋梁構造により立体交差としています。

また、対象事業は、区間によって、計画道路の横断方向に大きく高低差があります。高低差が大きい区間では、北側の車道を走行する東行きの車線（以下「上り線」といいます。）と、南側の車道を走行する西行きの車線（以下「下り線」といいます。上り線及び下り線を総称して「上下線」といいます。）の位置によって、地形の改変の程度、設置する構造物の規模や沿道環境への影響等が異なります。そのため、対象事業の幅員構成（車道の配置）については、計画道路及びその周辺の地形や土地利用を考慮し、主に計画道路の横断方向の高低差が小さい標準区間と、高低差が大きい鶴牧区間及び諏訪・永山区間とに分けて計画しました。

(1) 標準区間

ア 標準部

計画道路のうち標準区間では、図3.3-1(1)に示すとおり、計画道路の沿道が主に住居系の土地利用であることから、車道位置については道路の中央に車道往復4車線を配置するとともに、その両側に連続した歩道・植樹帯等を整備し、必要に応じて遮音壁を設置（車道の両側：0.5m～2.0m、中央帯：0.5m～1.5m）します。

また、府中町田線（鎌倉街道）との交差部は、図3.3-1(2)に示す橋梁構造とします。



図3.3-1(1) 標準区間(平面構造)の道路断面例(図3.3-2(2)の④断面(14ページ参照))

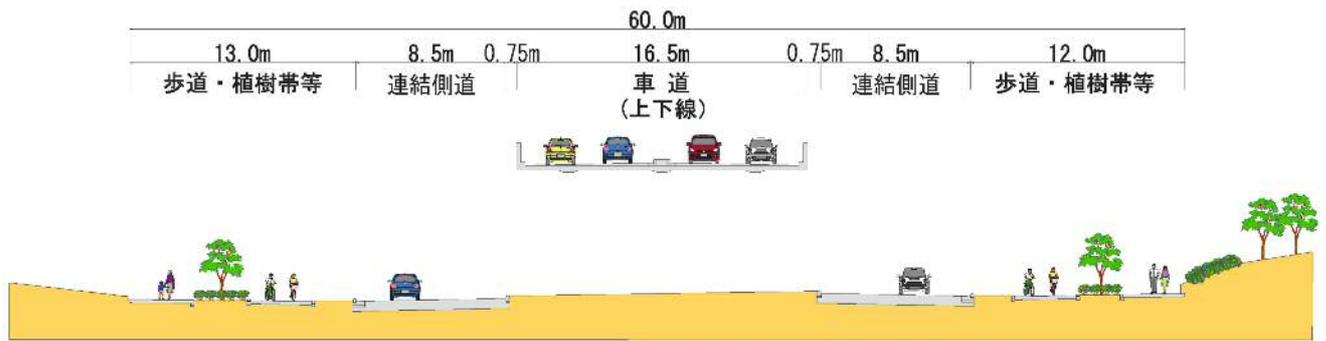


図3.3-1(2) 標準区間(橋梁構造)の道路断面例(図3.3-2(2)の⑥断面(14ページ参照))

イ 交差点部

交差点部は、安全性・円滑性を考慮し、図3.3-1(3)に示すように広い中央帯のない、車道部を中央に寄せるコンパクトな交差点形状*を基本としました。

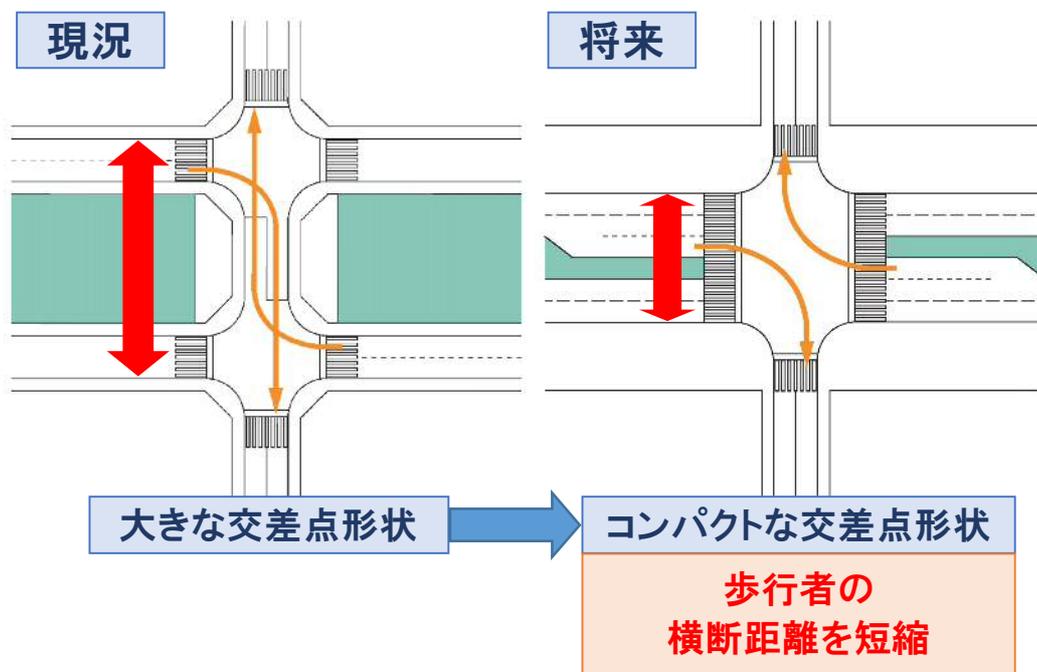


図3.3-1(3) コンパクトな交差点形状と大きな交差点形状のイメージ

※) 歩行者の横断距離が短くなり安全性が高まることに加え、右折時の小回りも可能となるため、安全性、円滑性の面で効果的です。

(2) 鶴牧区間及び諏訪・永山区間

計画道路の横断方向の高低差が大きい鶴牧区間及び諏訪・永山区間では、車道上下線を集約し、地形の高い道路敷地の南側に配置しました。

ア 鶴牧区間

計画道路の横断方向の高低差が大きい鶴牧区間では、計画道路の北側沿道に住居が集中していることから、表3.3-1(1)及び図3.3-1(4)に示すとおり、車道上下線を集約し、地形の高い道路敷地の南側に配置しました。

車道の北側には9.0m～10.0mの歩道・植樹帯及び5mの副道を、車道の南側には8.0m～12.0mの歩道・植樹帯を配置します。また、必要に応じて車道の南側に1.0mの遮音壁を設置します。

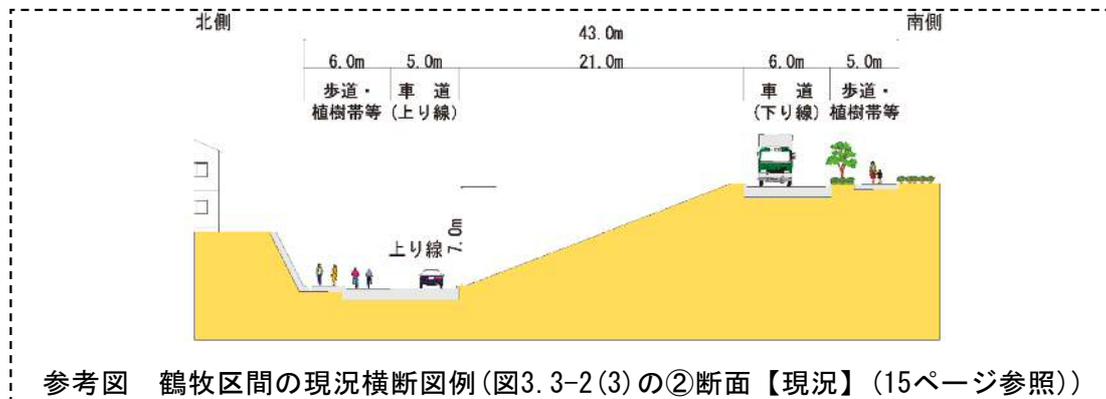
図3.3-2(3)(15ページ左図参照)に示すとおり、計画道路北側からの交差道路は、本線との高低差があるため副道を経由して本線にアクセスする構造とし、南側からの交差道路は本線に直接アクセスする構造とします。

表3. 3-1(1) 鶴牧区間の道路概要

		鶴牧区間
道路構造 (延長・幅員)		平面構造 (延長約0.8km 幅員43.0m～51.0m)
上下線の車道位置		上下線を集約 [南側]
歩道・植樹帯等の幅員	北側	9.0m～10.0m+副道5m
	南側	8.0m～12.0m
高低差が大きい位置 (主に高低差処理を行った位置)		上下線の車道の北側 高低差 約7m
遮音壁		車道の北側：- 中央帯：- 車道の南側：1.0m



図3. 3-1(4) 鶴牧区間の道路断面例 (図3. 3-2(3)の②断面【将来】(15ページ参照))



参考図 鶴牧区間の現況横断図例 (図3. 3-2(3)の②断面【現況】(15ページ参照))

イ 諏訪・永山区間

諏訪・永山区間では、計画道路の北側沿道に住居が集中していることから、表3. 3-1(2)及び図3. 3-1(5)に示すとおり、車道上下線を集約し、地形の高い道路敷地の南側に配置する計画としました。

車道の北側には14.0m～36.0mの歩道・植樹帯を、車道の南側には8.0m～14.0mの歩道・植樹帯を配置します。車道の北側に必要に応じて0.5mの遮音壁を設置します。

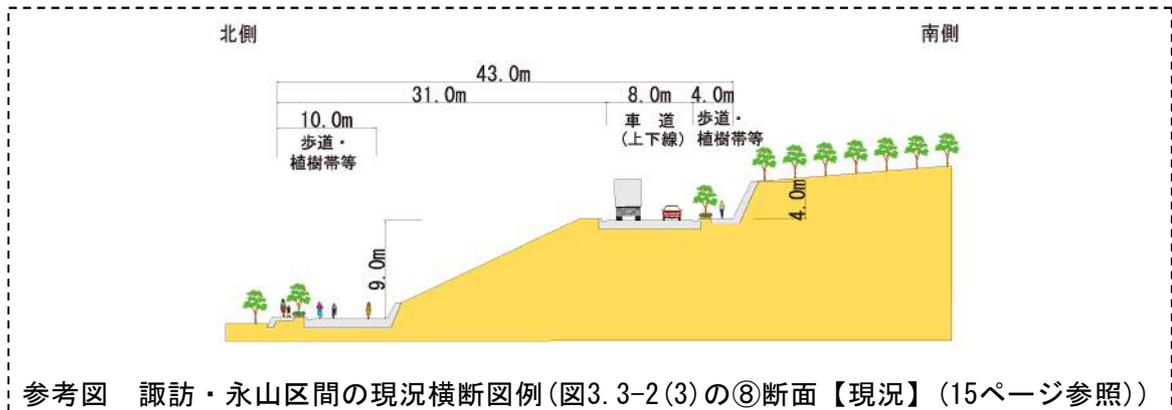
図3. 3-1(6)及び図3. 3-2(3) (15ページ右図参照)に示すとおり、計画道路北側からの交差道路(府中町田線)は、本線との高低差があるためS字交差点で本線に接続する構造とし、南側の沿道からの出入りは本線に直接アクセスする構造とします。

表3.3-1(2) 諏訪・永山区間の道路概要

		諏訪・永山区間	
道路構造(延長・幅員)		平面構造(延長約1.2km 幅員43.0m~67.5m)	
上下線の車道位置		上下線を集約[南側]	
歩道・植樹帯等の幅員	北側	14.0m~36.0m	
	南側	8.0m~14.0m	
高低差が大きい位置 (主に高低差処理を行った位置)		上下線の車道の北側 高低差 約7m	
遮音壁		車道の北側: 0.0m~0.5m 中央帯: - 車道の南側: -	



図3.3-1(5) 諏訪・永山区間の道路断面例(図3.3-2(3)の⑧断面【将来】(15ページ参照))



参考図 諏訪・永山区間の現況横断図例(図3.3-2(3)の⑧断面【現況】(15ページ参照))

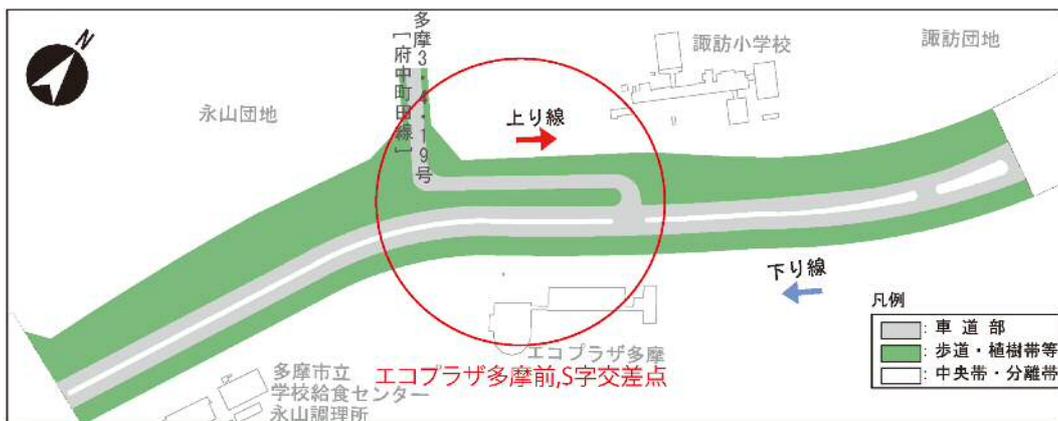


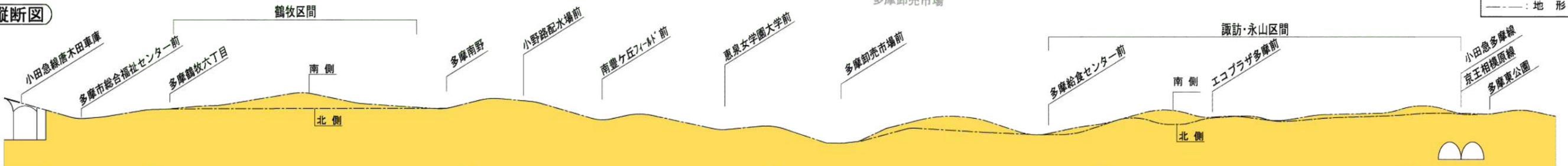
図3.3-1(6) 諏訪・永山区間 府中町田線とのS字交差部(エコプラザ多摩前交差点)

【現況】

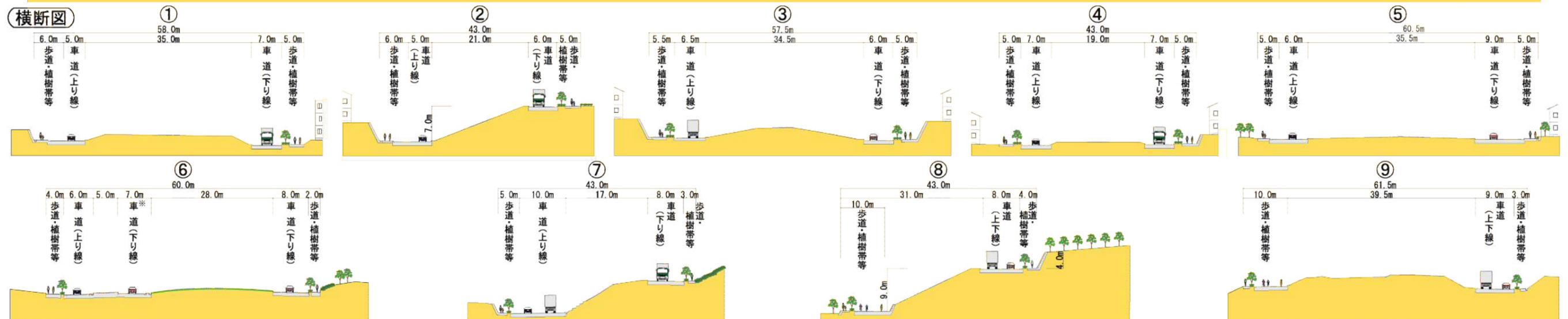
平面図



縦断面図



横断面図



※) 鎌倉街道への右折車線

図3.3-2(1) 現況の計画道路概要図(全体)