

第5章 対象計画の案の目的及び内容

第5章 対象計画の案の目的及び内容

5.1 目的

「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促進し、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、多摩広域拠点域等の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」と位置づけ、稲城市・多摩市が含まれる多摩地域に、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、山地や丘陵地に残された貴重な自然を保全するため、保全地域を必要に応じて検討していくことを挙げています。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 多摩部19都市計画」(平成26年12月 東京都)においては、地域の将来像として、若葉台地区では多摩ニュータウンの東の玄関口として、また市の中心地区を補完する拠点として、商業・業務機能を軸とし、居住機能など様々な機能が組み合わされた、活力に満ちた市街地を形成するとしています。

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)、④環境(都市環境の向上)の四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年度から令和7年度(2025年度))までに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などの観点から、神奈川県内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います。

「稲城市都市計画マスタープラン」(平成 25 年 3 月 稲城市)では、令和 2 年度(2020 年度)を目標年次として、目指すべきまちの姿を設定し、将来像の実現に向けたまちづくりの方針を示しています。本マスタープランでは、計画道路を含む南多摩尾根幹線を、広域幹線道路の 1 つに位置付け、東京都心や周辺都市との連絡を強化する広域交流ネットワークの形成を図るとしています。さらに、魅力的な沿道景観づくりに向けて、地区計画等の導入・拡充により、沿道の土地利用をはじめ、建物形態などの適切な誘導を検討するとしています。

「多摩市都市計画マスタープラン」(平成 25 年 6 月改定 多摩市)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。

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を円滑化し、都市間の連携を強化します。
- ②交通渋滞が発生している要因を解消し、南多摩尾根幹線の渋滞緩和を図ります。
- 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り、地域の防災性の向上を図ります。
- 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り、安全で快適な都市空間を創出します。
- 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を図ります。

5.2 内容

5.2.1 計画道路の位置

計画道路は、稲城市百村(稲城福祉センター入口交差点)を起点として多摩市聖ヶ丘五丁目(多摩東公園交差点)を終点とする都市計画道路であり、その延長は【A案】約 4.1km、【B案】約 4.0km です。

計画道路及びその周辺は、昭和 40 年代から開発が始まった多摩ニュータウンの東側地域となっており、標準区間は主に稲城市の大規模な宅地造成地、トンネル等区間は主にゴルフ場に位置し、標高約 40~130m 程度で起伏しながら東西につながります。

5.2.2 周辺地域の概況

計画道路の位置は、図 5.2-1 に示すとおりです。

計画道路及びその周辺の地形は、図 8.2-13(132 ページ参照)に示すとおり、多摩丘陵の丘陵地を拓いた大規模な宅地造成地や人工改変地のほか、計画道路がトンネル構造で通過する地域は山地斜面となっています。

主要交通のうち交差道路としては、図 5.2-1 に示すとおり、多摩 3・4・15 号[町田調布線(鶴川街道)]、多摩 3・4・18 号[府中町田線、町田調布線]等があります。標準区間の道路との交差部は全て平面交差ですが、JR 武蔵野(貨物)線との交差部については、現況同様、橋梁構造により立体交差とする計画です。

計画道路及びその周辺の現在の土地利用状況は、図 8.1-4(85 ページ参照)に示すとおりです。

トンネル等区間(多摩東公園交差点~稲城中央公園交差点)は、主にゴルフ場、教育文化施設、独立住宅等が分布しています。

標準区間（稲城中央公園交差点～稲城福祉センター入口交差点）は、主に教育文化施設、独立住宅、公園、運動場等に利用されています。

また、計画道路及びその周辺における用途地域等の指定状況は、図 8.1-7(91 ページ参照)に示すとおりです。

トンネル等区間は、主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域及び第二種住居地域に指定されています。

標準区間は、主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域及び第二種住居地域に指定されています。

なお、計画道路直近の地区計画としては、表 8.1-9(90 ページ参照)に示すとおり、良好な居住環境の形成を目標とした地区計画が多く定められています。

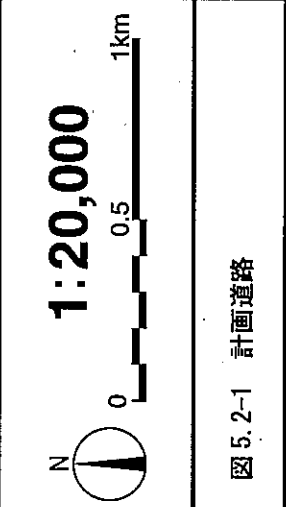
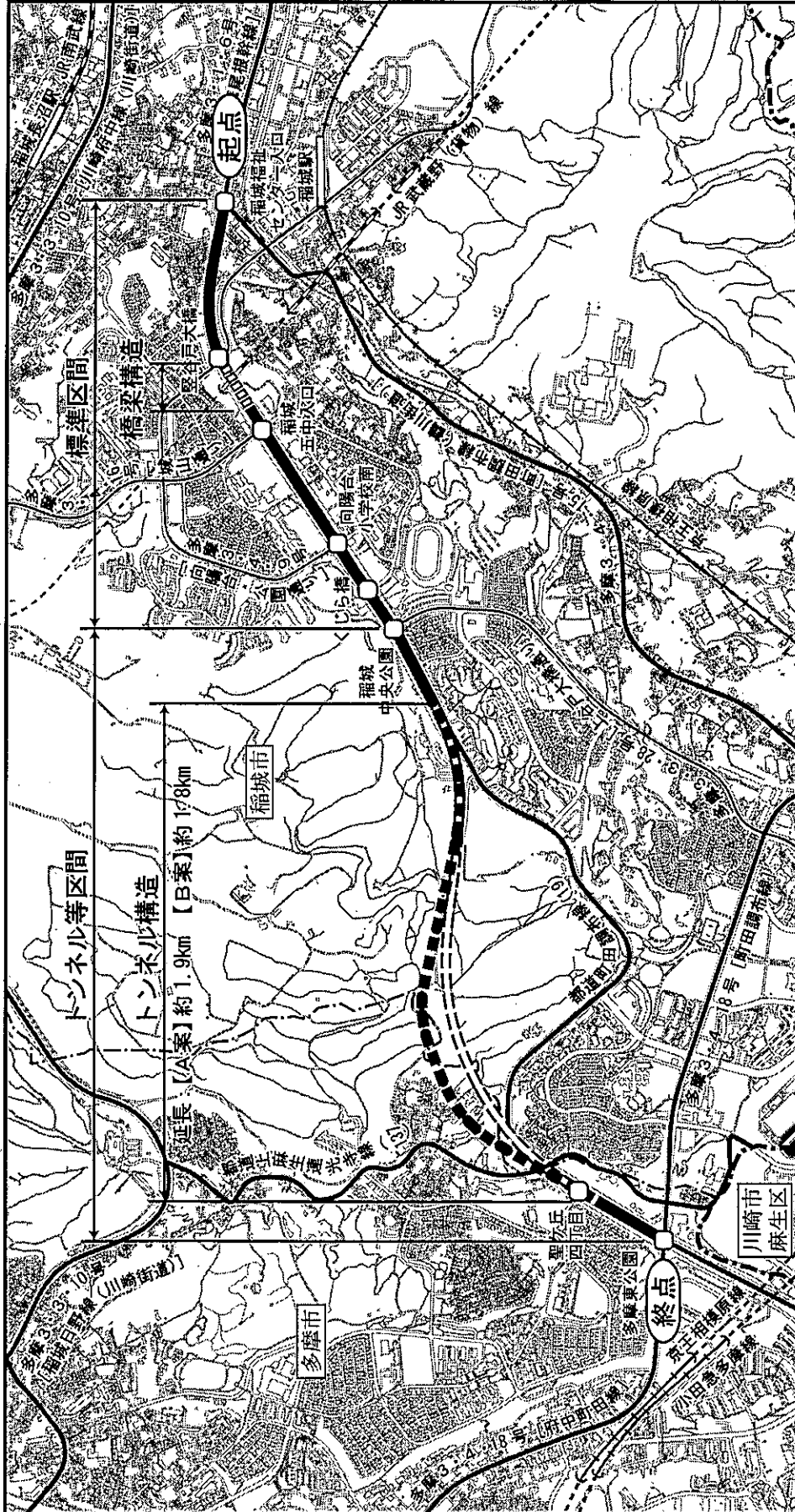


図 5.2-1 計画道路

- 凡例
- 計画道路 (平面構造)
 - 計画道路 (トンネル構造 (A案 既定都市計画案))
 - ▨ 計画道路 (トンネル構造 (B案 南側変更))
 - ▧ 計画道路 (橋梁構造)
 - 都県界
 - 市界
 - 道路 (主要地方道・一般都道)
 - 道路 (計画道路と交差する主な市道)
 - 交差点
 - +— 鉄道

5.2.3 対象計画の案の内容

本計画では、前述のような立地特性をもつ地域に、往復4車線の主要な幹線道路を、【A案】約4.1km、【B案】約4.0kmの延長で整備します。

計画道路の標準区間は平面構造を基本としていますが、JR武蔵野(貨物)線との交差部については立体交差による橋梁構造としています。

計画道路のトンネル等区間については、稲城市と多摩市の市境に位置する山地斜面をトンネル構造で通過し、既定都市計画の位置とした案【A案】と既定都市計画の位置より南側とした案【B案】のルートが異なる複数の対象計画案を策定しました。

5.3 事業の必要性

計画道路の事業の必要性は、以下のとおりです。

5.3.1 広域的な道路ネットワークの形成

南多摩尾根幹線(多摩都市計画道路3・1・6号)は、調布市の多摩川原橋から稲城市、多摩市、八王子市を經由し、町田市の町田街道に接続する、延長約16.6kmの都市計画道路(図6.5-1(71ページ)参照)です。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す。

5.3.2 交通の円滑化と安全で快適な歩行者・自転車通行空間の創出

南多摩尾根幹線は、多摩ニュータウンの開発に合わせて昭和44年に都市計画決定された後、これまでに一部区間は往復4車線で整備されているものの、大半は往復2車線で暫定整備されています。そのため、多摩東公園交差点、向陽台小学校南交差点、稲城福祉センター入口交差点は、渋滞が多発する主要渋滞箇所^{※1}とされており、これらの渋滞緩和のため、4車線道路の整備が必要となります。

4車線道路の整備に合わせ、幅の広い歩道・植樹帯等を設けることにより、安全で快適な歩行者・自転車通行区間を創出します。^{※2}

※1「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会 首都圏の主要渋滞箇所の特定結果」

(平成30年12月閲覧 国土交通省関東地方整備局首都圏渋滞ボトルネック対策協議会ホームページ)

※2 中央帯に植栽がある区間については、一部植樹帯を設けない区間があります。

5.3.3 地域の防災性の向上等

南多摩尾根幹線は、第二次緊急輸送道路に指定^{※3}されています。計画道路を含む南多摩尾根幹線を整備し広域的な幹線道路ネットワークを形成することにより、複数の都市間や防災拠点を有機的に結び災害時の円滑な避難路や緊急物資の輸送路が確保されるなど、地域の防災性が向上します。

さらに、4車線道路を整備することにより、緊急車両の円滑な通行を確保します。

※3「東京都の緊急輸送道路」(平成30年12月閲覧 東京都建設局ホームページ)

5.3.4 多摩ニュータウンの再生

現在、東京都では、多摩ニュータウン全体の再生を進めていくため、2040年代の将来像を示すとともにその実現に向けたまちづくりの方針や都の基本的な考え方などについて、地元市や学識経験者も加えた委員会において検討し、「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」(平成30年2月 東京都)を取りまとめました。その中で、再生に向けた取組として、多摩ニュータウンの活性化に資する道路ネットワークの強化と多摩ニュータウンの再生と合わせた地域の魅力向上を図るため、南多摩尾根幹線の4車線化の早期整備を行うことと、道路の整備に合わせて沿道の土地利用を現在の住宅系から商業・産業系への転換を進めることを示しています。