

第6章 対象事業の目的及び内容

第6章 対象事業の目的及び内容

6.1 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」と位置付け、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 2012 年度改定版」(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、広域幹線道路の一つに位置付け、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 年改定」(平成 25 年 6 月 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。

6.2 内容

6.2.1 計画道路の位置

計画道路の位置は、図 3-1（2 ページ及び 3 ページ参照）に示すとおりです。

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 40m～130m 程度で起伏しながら東西につながります。

6.2.2 周辺地域の概況

計画道路及びその周辺の地形は、図 8.1-8（73 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 3-1(2)（3 ページ参照）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、J R 武蔵野(貨物)線との交差部については、現況同様、橋りょう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については、図 8.1-10（75 ページ参照）に示すとおり、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おり、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については、図 8.1-12（80 ページ参照）に示すとおり、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おり、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、計画道路直近の都市計画としては、表 8.1-12（80 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。

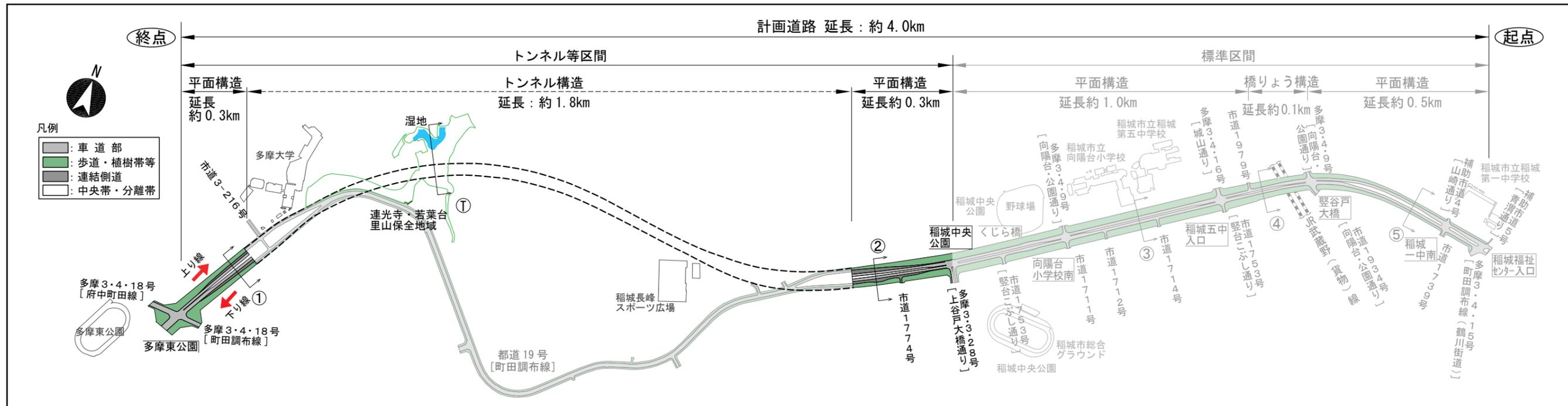
6.2.3 道路構造

対象計画の案の道路構造は、トンネル構造と平面構造を基本としました。

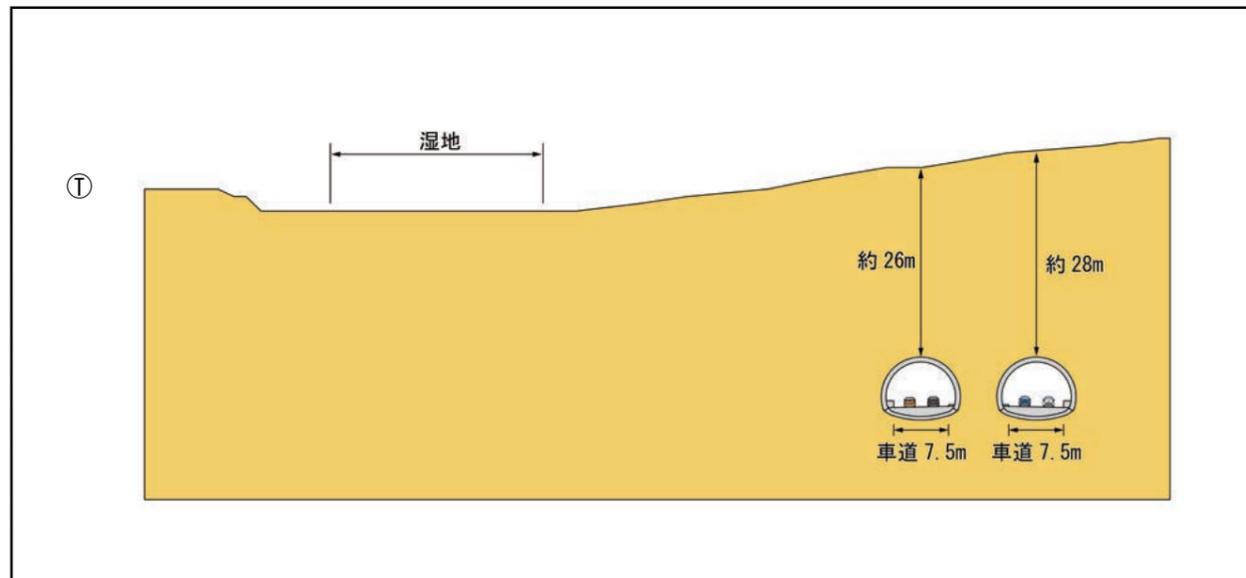
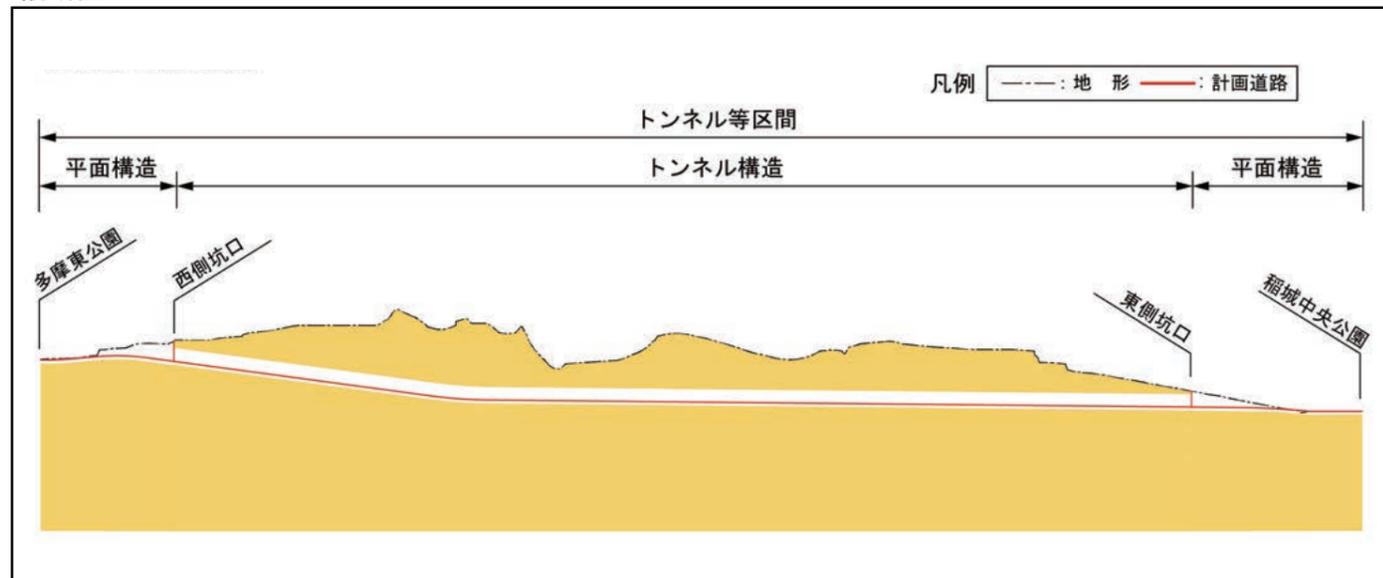
計画道路の概要図は、図 6.2-1 に示すとおりです。

【トンネル等区間】

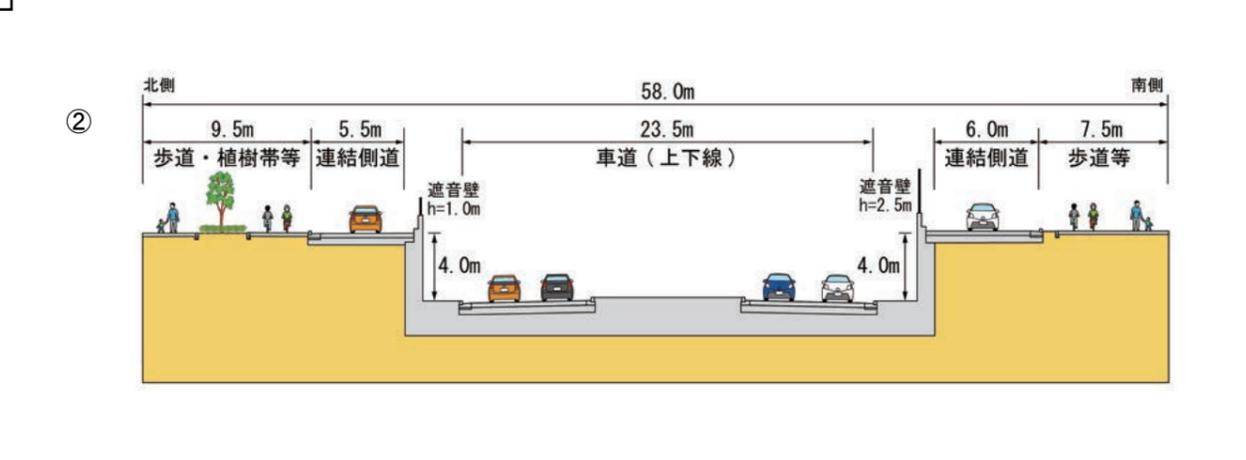
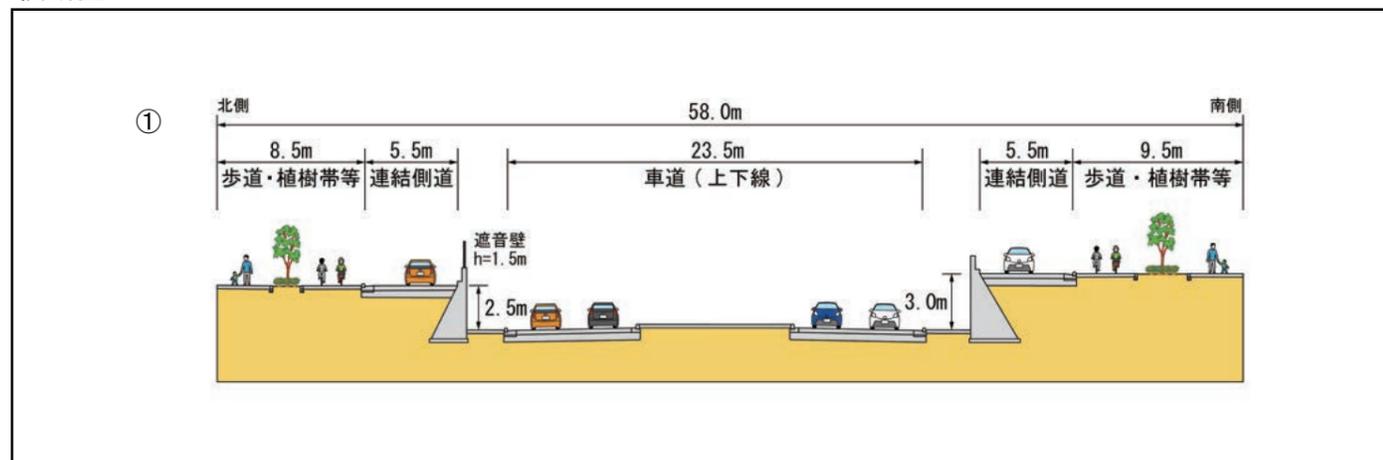
平面図



縦断面図



横断面図

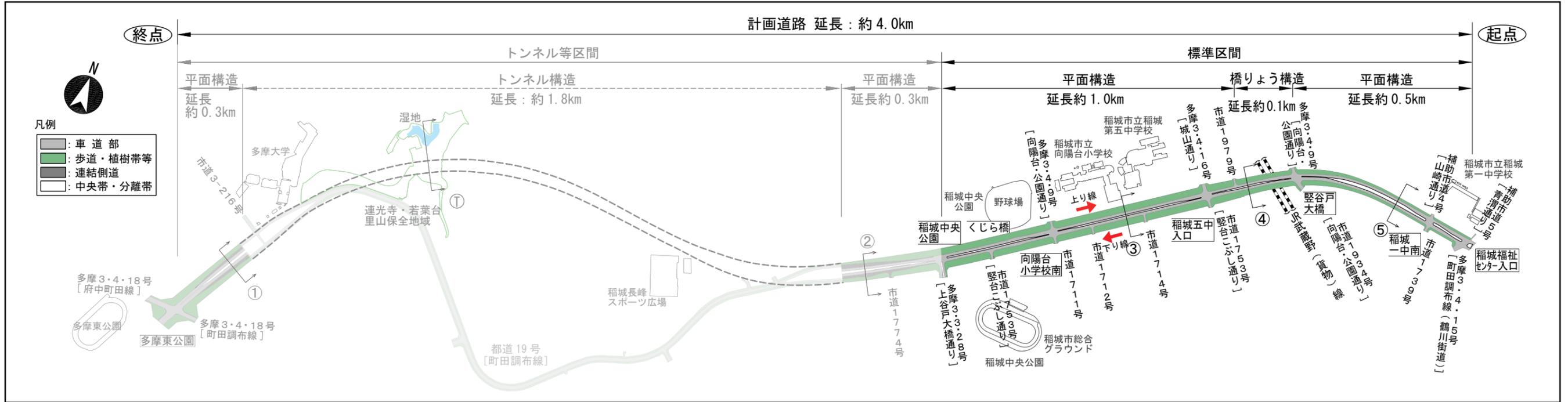


注) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。

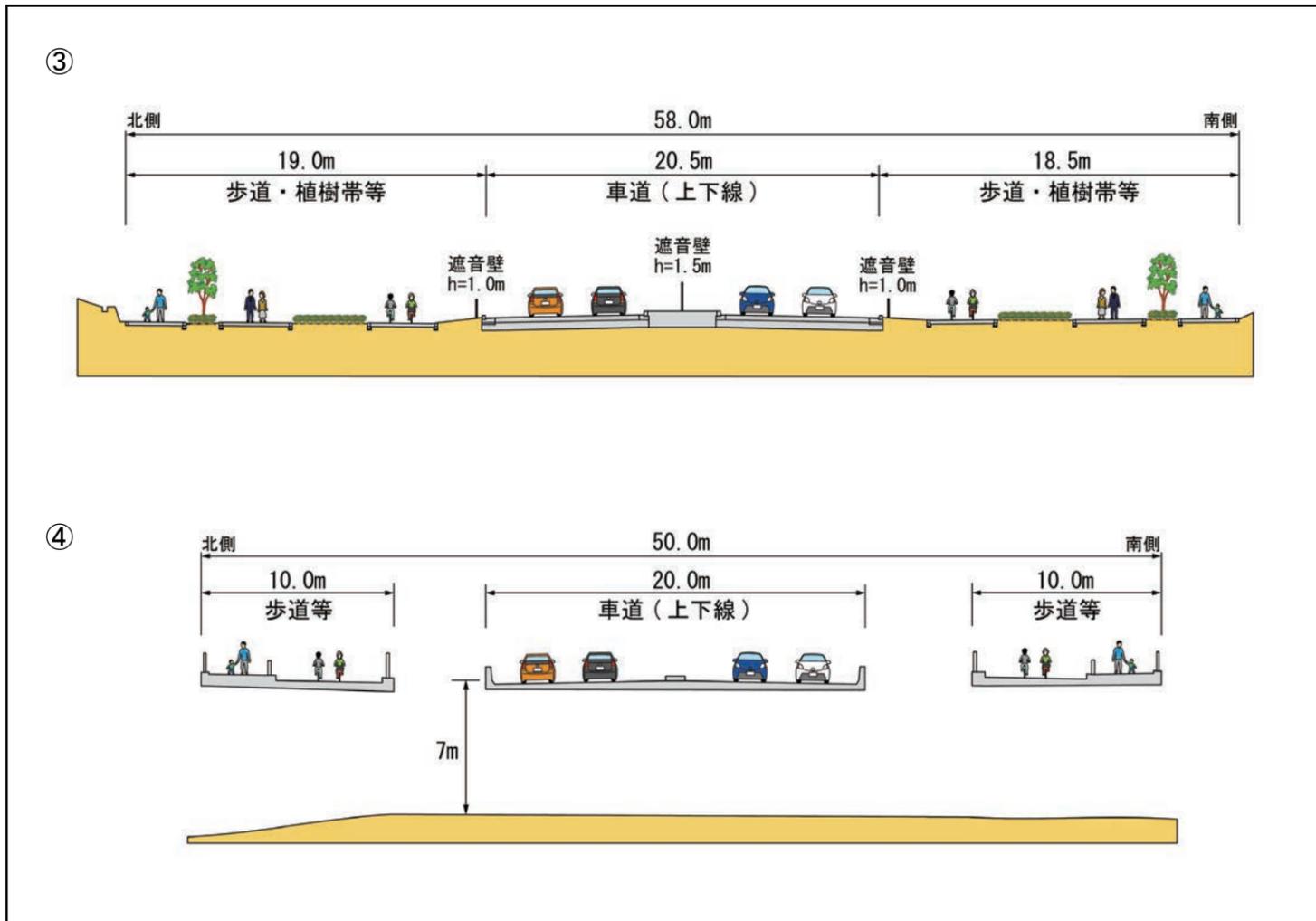
図 6.2-1(2) 将来の計画道路概要図 (トンネル等区間)

【標準区間】

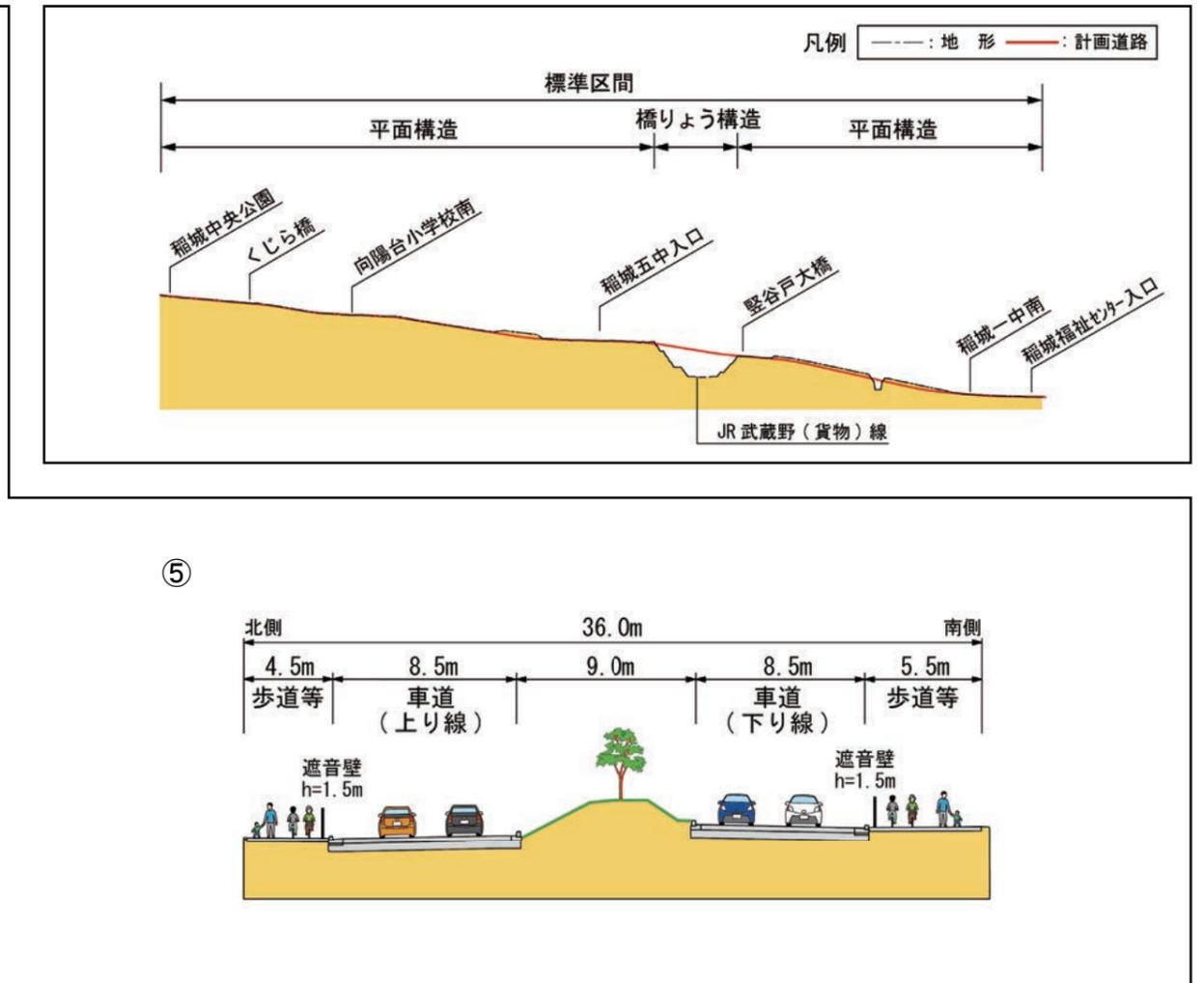
平面図



横断面



縦断面



注1) 計画道路の幅員構成や整備形態については、今後、関係機関との調整により変更となる場合があります。
 注2) 横断面中の緑色の線は、緑化範囲を示しています。

図 6.2-1 (3) 将来の計画道路概要図 (標準区間)

(1)トンネル等区間

トンネル等区間の道路構造は、トンネル構造を基本とし、その前後は平面構造としました。

平面構造の区間は、沿道環境への配慮等から車道位置については道路の中央に往復4車線を配置し、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します。

(2)標準区間

計画道路のうち標準区間では、図6.2-2(1)に示すとおり平面構造を基本とし、沿道環境への配慮等から車道位置については道路の中央に往復4車線を配置し、その両側に連続した歩道・植樹帯等[※]を整備します。

また、必要に応じて遮音壁（車道の両側：1.0m～1.5m、中央帯：0.0m～1.5m）を設置します。

なお、JR武蔵野（貨物）線との交差部は、図6.2-2(2)に示すとおり、橋りょう構造とします。

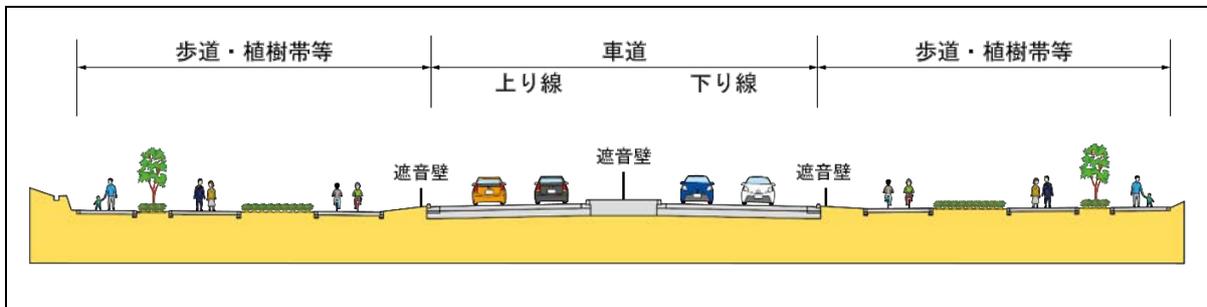


図6.2-2(1) 標準区間(平面構造)の道路断面例

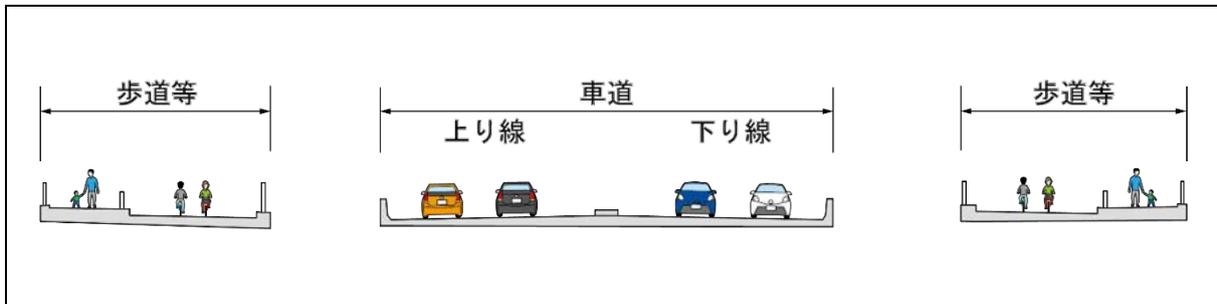


図6.2-2(2) 標準区間(橋りょう構造)の道路断面例

※ 中央帯に植栽がある区間については、車道の両側に植樹帯を設けない区間が一部あります。

(3) 交差点部

現況の交差点は、基本的に図 6.2-3 に示すように広い中央帯の大きな交差点形状となっています。計画では安全性・円滑性を考慮し、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。これにより、歩行者の横断距離も短縮することができます。

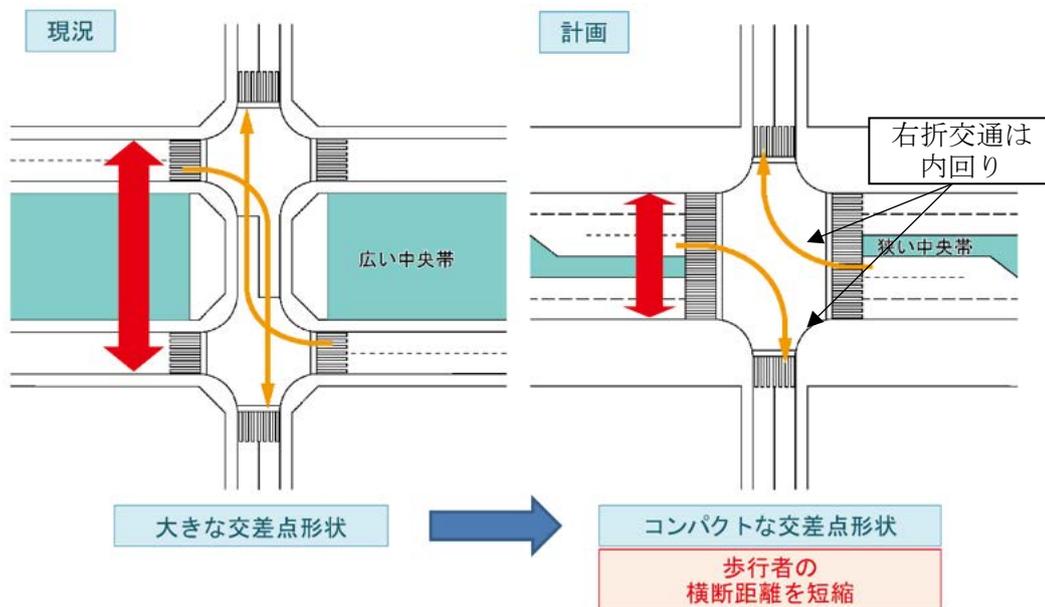


図6.2-3 コンパクトな交差点形状と大きな交差点形状のイメージ

※ 歩行者の横断距離が短くなり歩行者の安全性が高まることに加え、右折時の車両導線が重ならないため、右折車両の安全性、円滑性の面で効果的です。