

6. 道路整備プログラム

(1) 検討の方法

効率的・効果的に道路の整備を進めるために、道路整備プログラムでは、整備優先度の考え方をまとめたうえで、優先的に整備すべき路線を定める。

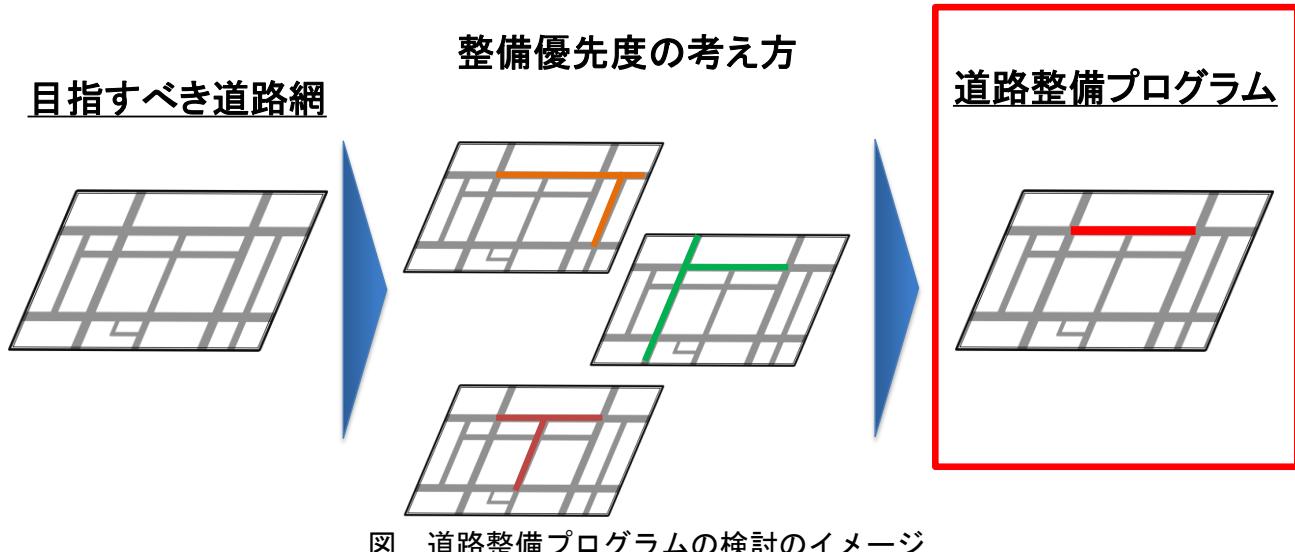


図 道路整備プログラムの検討のイメージ

7. 広域道路整備プログラム

(1) 広域道路整備プログラムの検討

広域道路整備プログラムは、目指すべき広域道路網の各路線を対象に、整備の優先度を明示したもので、整備優先度の考え方に基づき、「優先的に整備すべき路線」を選定する。

「優先的に整備すべき路線」は、平成28年度から平成37年度までの今後10年間で整備または着手する「優先整備路線」と優先整備路線の次に整備または着手する「準優先整備路線」に分類する。

また、計画検討路線選定の特別な事由により、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」として選定する。

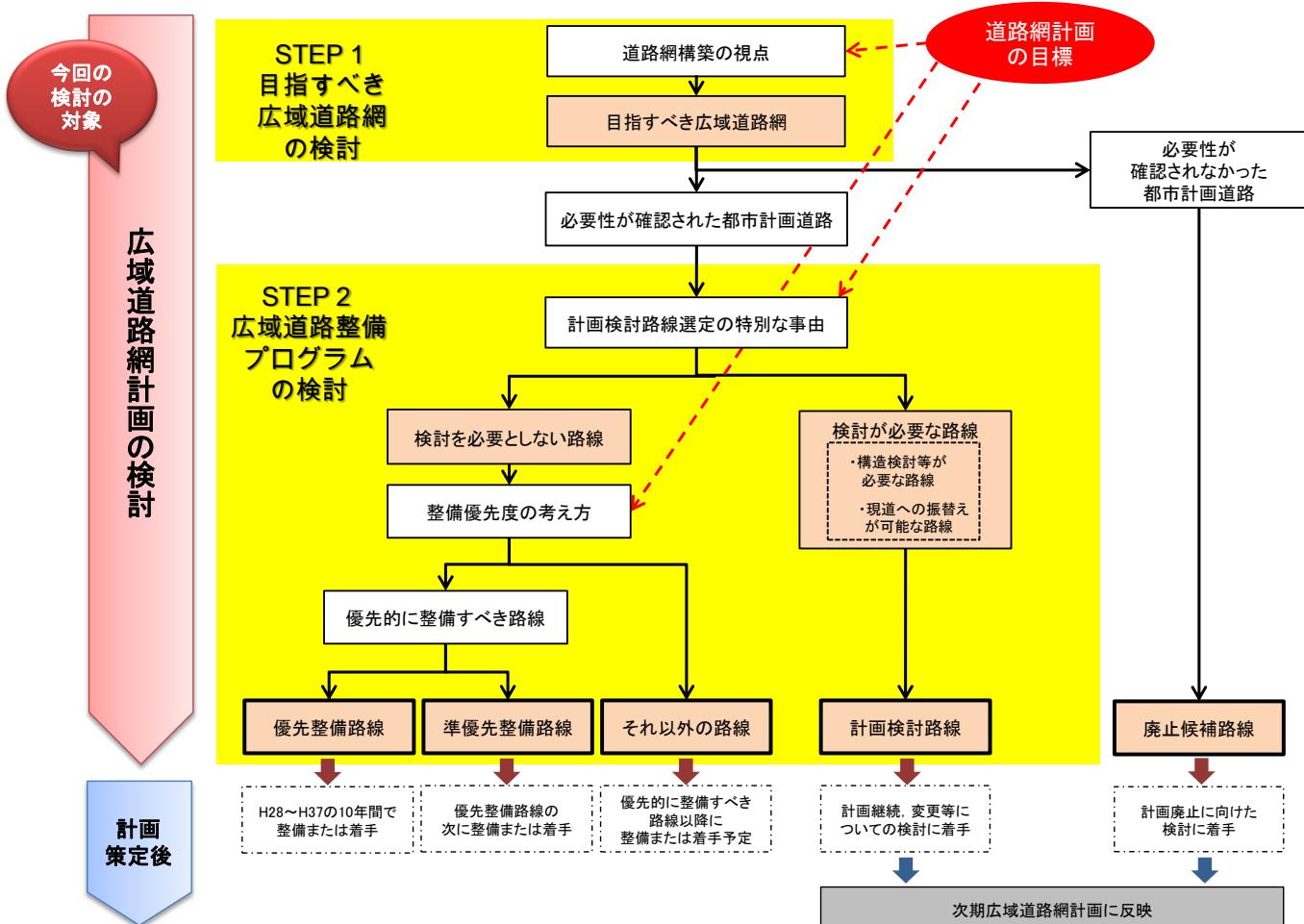


図 広域道路網計画の検討の流れ

(2) 優先的に整備すべき路線（優先整備路線・準優先整備路線）

・整備優先度の考え方

目指すべき広域道路網から、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する。

1. 円滑な道路ネットワークの構築

- 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する



<整備による効果>

- 生活道路への通過交通の抑制、事故の削減
- 渋滞箇所（ボトルネック区間）の解消
- 移動時間の短縮

2. 関連する都市基盤整備事業との連携

- 現在進行する外環などの整備と連携を図る



<整備による効果>

- 生活道路への通過交通の抑制、事故の削減
- 広域的な道路周辺に発生する渋滞箇所の解消
- 道路整備による効果の大幅な向上

3. 災害に強い都市基盤の整備

- 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する



緊急輸送道路

<整備による効果>

- 緊急時に早急かつ安全に移動できる避難路の確保
- 円滑な救援活動や緊急物資の輸送
- 市街地の延焼を遮断することによる大規模火災の防止

4. 快適でより便利なまちの形成

- バスなどの公共交通
ネットワークの導入や
住民発意によるまちづくりが進んでいる地域
の路線を整備することで、快適でより便利な
まちを形成する

快適
便利
安全

環境・
住環境



バス路線

<整備による効果>

- 新たな交通手段による
利便性の向上
- 地域住民で進める
街づくり活動への支援

5. 交通バリアフリーの推進

- 駅周辺のバリアフリー化を推進することにより、
安全な歩行空間の確保、交通結節機能の強化、
公共交通機関との接続時における利便性の向上を
図る

快適
便利
安全

環境・
住環境

<整備による効果>

- 高齢者等や身体障害者等の
安全な歩行空間の確保
- ユニバーサルデザインに
配慮した交通結節機能の
強化
- 公共交通機関との接続時における利便性の向上

6. 地域特性を活かした都市空間の形成

- 京王線の地下化を契機として、調布のまちが大きく変貌する
機会を捉え、中心市街地の活性化や回遊性の向上、深大寺地区などの観光拠点への
アクセス性向上を
図る

快適
便利
安全

活性化



布田駅前広場

<整備による効果>

- 中心市街地の活性化、
回遊性の向上
- 観光拠点（深大寺地区）への
アクセス性向上

・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は、さらに、平成28年度から平成37年度までの今後10年間で優先的に整備または着手する「優先整備路線」と、優先整備路線の次に整備または着手する「準優先整備路線」に分類する。

なお、今後10年間で整備または着手する「優先整備路線」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）」と整合を図る。

・みちの井戸端会議や市民アンケートによる市民意見を考慮

平成26年度、平成27年度に実施したみちの井戸端会議や市民アンケートで、「歩道を安全・快適に歩けるようにしてほしい」といった意見や「自転車を安全に利用できるようにしてほしい」といった意見を数多くいただいている。これらの意見を踏まえ、重要性・緊急性に鑑み、路線を分類する。

・第三次事業化計画の事業状況を考慮した実現可能な整備延長

第三次事業化計画では、市施行の優先整備路線を10路線（延長3,850m）選定したが、市の財政状況等の理由から、平成28年3月現在で、事業化した路線は、3路線（延長約860m）、他に準備段階の路線が3路線となっている。

こうしたことから、事業の実現可能な整備延長を考慮し、路線を分類する。

・現在、事業化準備中の路線

現在、測量や設計などを実施し、事業化を準備している路線については、事業の継続性を考慮する。

・優先的に整備すべき路線（優先整備路線・準優先整備路線）

整備優先度の考え方に基づき、「優先的に整備すべき路線」として、以下の15路線を選定する。

「優先的に整備すべき路線」は、「優先整備路線」と「準優先整備路線」として、以下のとおり分類する。

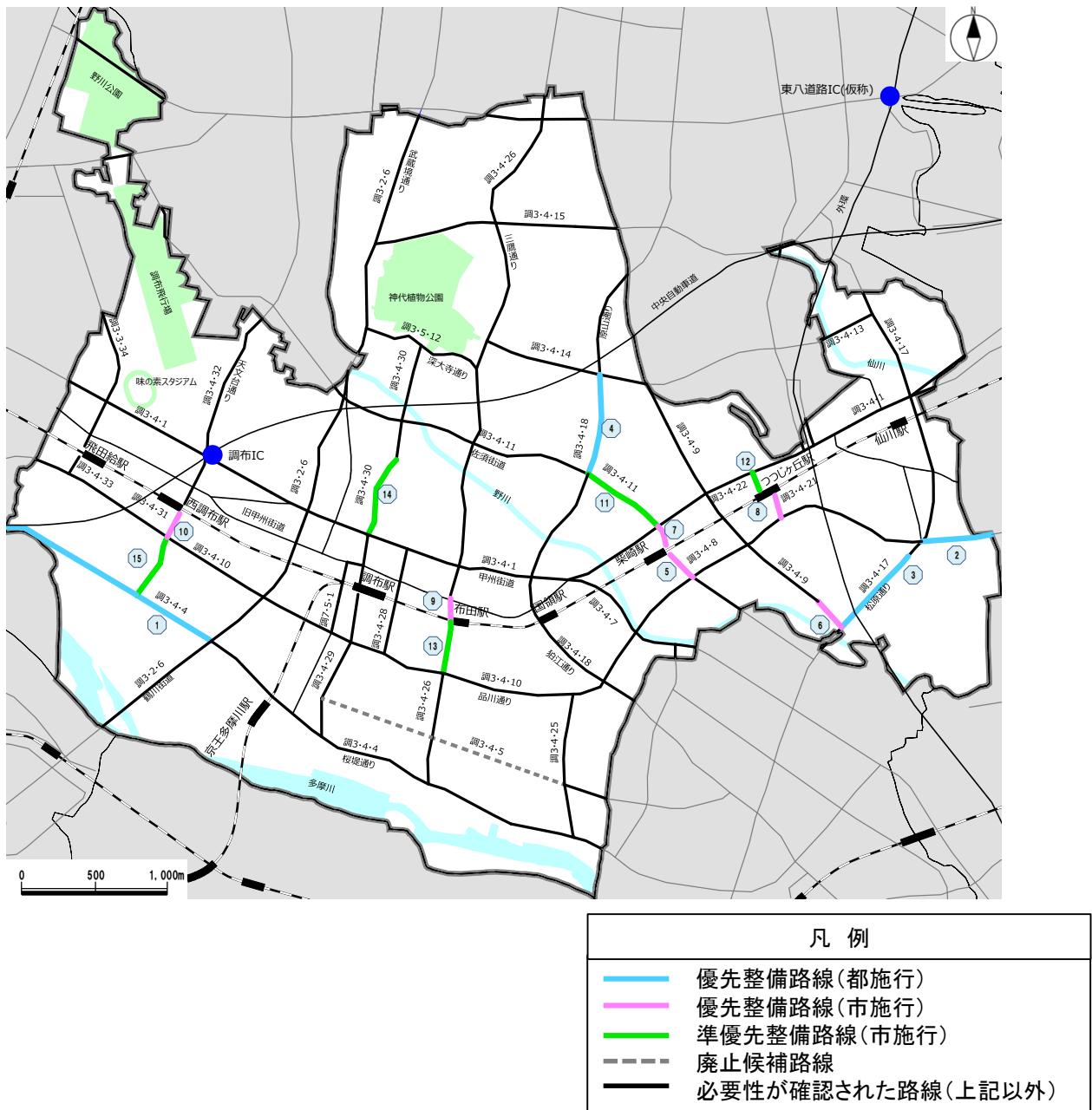


図 優先的に整備すべき路線

表 優先整備路線（都施行）

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
2	調布3・4・10号線	世田谷区境～調布3・4・17	340
3	調布3・4・17号線	調布3・4・9付近～調布3・4・10付近	690
4	調布3・4・18号線	調布3・4・11～調布3・4・14付近	740
	合計		3,240

表 優先整備路線（市施行）

No	路線	区間	延長(m)
5	調布3・4・8号線	柴崎駅～調布3・4・10 (交通広場約2,500m ²)	190
6	調布3・4・9号線	調布3・4・17～西つつじヶ丘4丁目	240
7	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1 (交通広場約2,500m ²)	100
8	調布3・4・21号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・10 (交通広場約2,500m ²)	150
9	調布3・4・26号線	布田駅～都道119	130
10	調布3・4・31号線	西調布駅～調布3・4・10 (交通広場約2,000m ²)	190
	合計		1,000

表 準優先整備路線（市施行）

No	路線	区間	延長(m)
11	調布3・4・11号線	調布3・4・1～調布3・4・18	610
12	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1 (交通広場約3,950m ²)	90
13	調布3・4・26号線	調布3・4・10～布田駅	380
14	調布3・4・30号線	調布3・4・1～調布ヶ丘1丁目	500
15	調布3・4・31号線	調布3・4・10～調布3・4・4	460
	合計		2,040

※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る。

※各路線に示した番号は、整備の優先順位を示すものではない。

※現在事業中の路線については、引き続き事業を継続する。

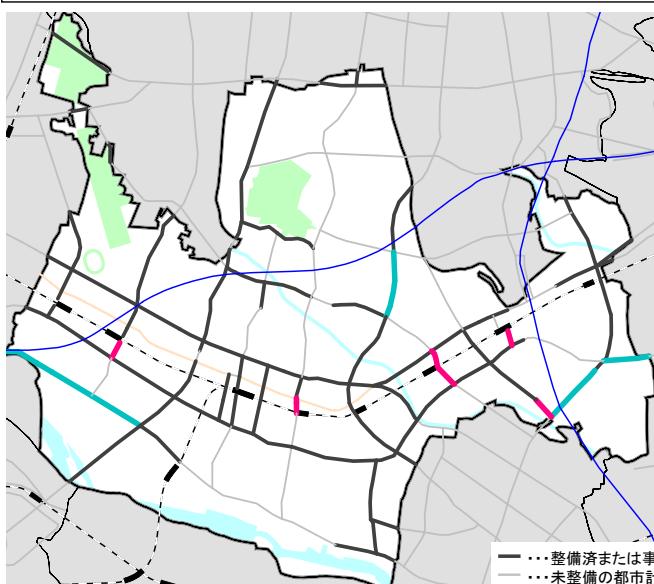
・優先的に整備すべき路線を整備することにより期待される効果

優先的に整備すべき路線のうち、「優先整備路線」を整備することによって、主に鉄道駅へのアクセス性の向上に重点を置いた交通結節機能の強化が図られる。

また、「準優先整備路線」を整備することによって、市内における鉄道駅へのアクセス路線は全て整備済となり、連続性を確保することにより道路ネットワーク機能の強化が図られる。

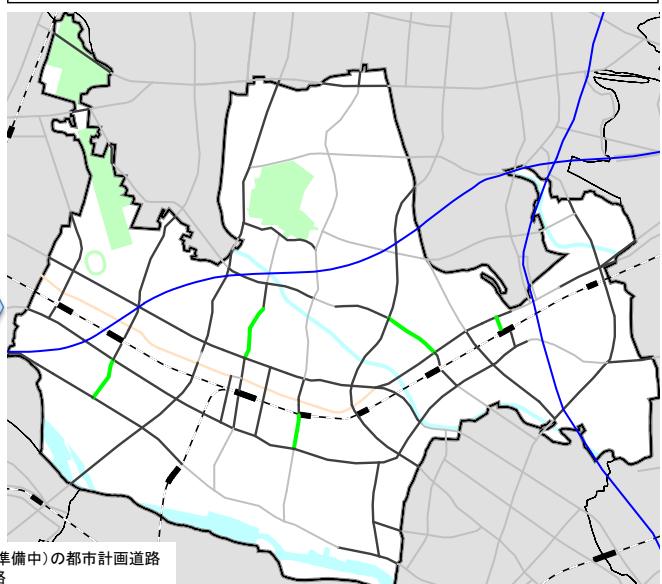
● 第1段階: 優先整備路線(市施行+都施行)

- ・ 優先整備路線(市施行): 紫色
- ・ 優先整備路線(都施行): 青色



● 第2段階: 準優先整備路線(市施行)

- ・ 準優先整備路線(市施行): 緑色



(3) 計画検討路線

・計画検討路線の選定の考え方（特別な事由）

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る。

計画検討路線には、事業化を見据えて構造・幅員等を検討する路線や、既存道路への振替えを検討する路線などを選定し、今後、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る。

【特別な事由】

・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、前後区間との車線数不整合によりボトルネックとなっている路線等について、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する。

・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する。

・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する。

・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する。

・第三次事業化計画において要検討路線に位置付けられており、引き続き検討が必要な路線

「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において、今後検討が必要と思われる路線（要検討路線）に位置付けられており、引き続き、道路構造や整備手法等について検討を行う必要がある路線を選定する。

・計画検討路線選定の考え方（特別な事由）ごとに抽出する路線

➤ 現地の状況により、検討が必要な路線

調布3・4・10号線

<区間>

調布3・4・17号線～東つつじヶ丘2丁目

<計画幅員>

16m(未整備)

<選定理由>

調布3・4・10号線は、多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり、東京都の防災都市づくり推進計画（平成28年3月改定）において、一般延焼遮断帯に位置付けがあるなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、多摩地域と区部のネットワークの形成や広域的な防災機能の向上の観点からも、重要な路線である。

一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、東つつじヶ丘2丁目付近と調布3・4・17号線付近では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ある。



図 計画検討路線（調布3・4・10号線）

➤ 現地の状況により、検討が必要な路線

調布3・2・6号線

<区間>

都道119(旧甲州街道)～中央自動車道

<計画幅員>

幅員18m(整備済(一部22m概成))

<選定理由>

調布保谷線(調布3・2・6号線)は、多摩の南北幹線道路のひとつで、稲城市矢野口を起点とし、稲城・調布・三鷹・武蔵野・西東京の5市を経由し、埼玉県境までの延長約14.2kmの都市計画道路である。

当該路線の整備により、多摩地域の幹線道路ネットワークの形成や都市間相互の連携強化が図られるとともに、甲州街道や東八道路などの東西方向の幹線道路と接続することにより、南北方向の交通利便性が向上する。

また、平成27年8月、保谷第一小学校付近から埼玉県境までの区間が、暫定2車線で交通解放されたことで調布保谷線が全線で開通された。

一方、当該区間を除く路線の大半は、幅員25～36mで都市計画決定され、4車線整備が進んでいるが、当該区間のみ幅員18m(一部22m)で決定され、既に2車線で整備済(一部22mで概成)となっている。

将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、車線数の検討が必要である。

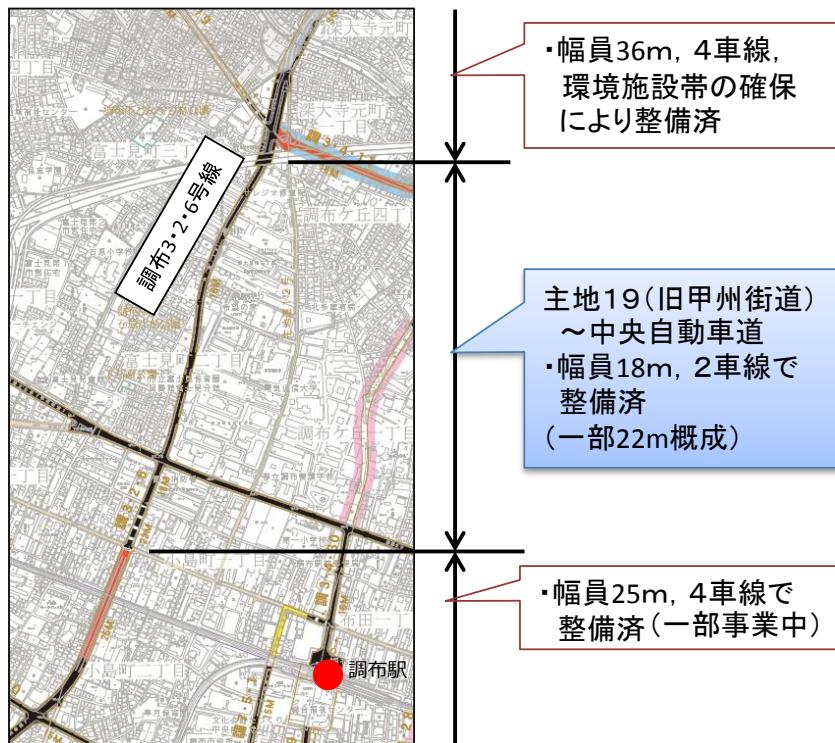


図 計画検討路線（調布3・2・6号線）

- 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
- 隣接市区との調整が必要な路線

調布3・4・26号線

<区間>

調布3・4・4号線～調布3・4・10号線

<計画幅員>

計画幅員:16m(未整備)

<選定理由>

調布3・4・26号線は、計画線の一部が国の指定史跡である「下布田遺跡」と重複している。

下布田遺跡は、縄文時代(早期前半・前期後半・中期・後期前半・晚期)と古墳・奈良・平安時代から中近世にわたる複合遺跡で、多摩川中流域左岸に発達した立川段丘(武蔵野台地の一部)から多摩川沖積低地にかけて立地している。将来的な史跡の保護計画について、平成24年度から保存管理計画策定委員会を設置し、史跡の保存管理の方針や方法、整備活用の基本方針について、検討しているところであり、史跡に配慮した検討が必要である。

また、当該区間の南側には、東京都の多摩川中流部架橋計画において、(仮称)第二多摩水道橋が構想橋りょうとして位置付けられている。

この(仮称)第二多摩水道橋は、多摩川中流部の平均橋りょう間隔が約2kmに対して、隣接する橋りょうとの距離が4.8kmと長いことから、(仮称)第二多摩水道橋の具体的な計画化と早期の事業化を東京都に要望している。このため、調布3・4・26号線については、構想橋りょうである(仮称)第二多摩水道橋も視野に入れた検討が必要である。



図 計画検討路線（調布3・4・26号線）

➤ 隣接市区との調整が必要な路線

三鷹3・4・13支線1, 支線2

<計画幅員>

計画幅員: 9.25m(未整備)

調布3・4・1号線

<計画幅員>

計画幅員36m(概成)

<区間>

調布3・4・1号線～三鷹市境

<選定理由>

外環は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現するうえで重要な道路である。このうち、関越道から東名高速までの約16kmは、平成19年4月、都市計画を高架方式から地下方式に変更し、平成21年5月に整備計画が策定され、さらに平成21年度補正予算が成立したことを受けて事業化されている。

外環地上部に計画されている三鷹3・4・13支線1, 支線2については、外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、当該区間の計画や構造について、検討が必要である。また、接続する調布3・4・1号線については、外環が昭和41年に高架方式で都市計画決定された際、インターチェンジの設置が計画されていたため、幅員36mで都市計画決定されている。現在、調布3・4・1号線にインターチェンジ設置の計画はないため、三鷹3・4・13支線1, 支線2と併せた検討が必要であり、東京都及び隣接する三鷹市との調整を図る必要がある。

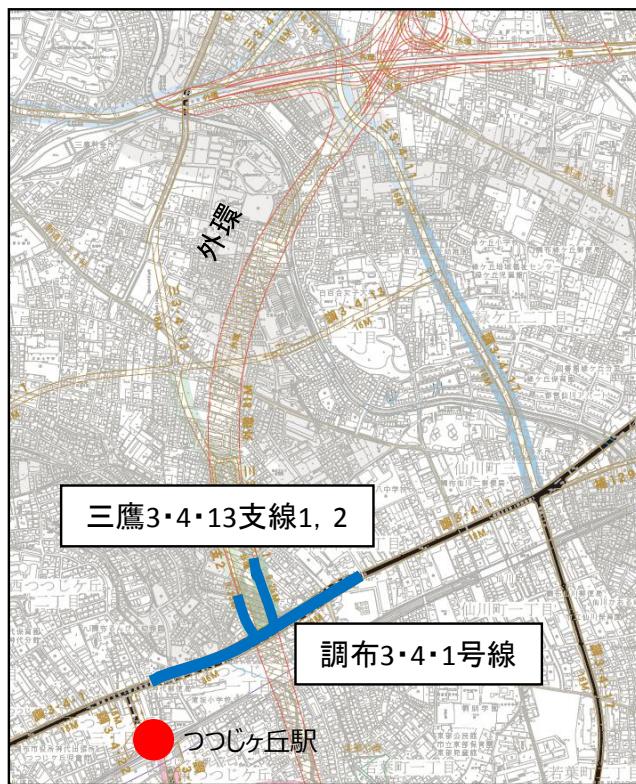


図 計画検討路線（三鷹3・4・13号線支線1, 支線2, 調布3・4・1号線）

➤ 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

調布3・4・9号線

<区間>

調布3・4・1号線～調布3・4・14号線

<計画幅員>

計画幅員:16m(未整備(一部概成))

調布3・4・14号線

<区間>

調布3・4・9号線～調布3・4・26号線

<計画幅員>

計画幅員:16m(未整備)

調布3・4・15号線

<区間>

調布3・4・26号線～調布3・2・6号線

<計画幅員>

計画幅員:16m(未整備)

<選定理由>

当該3路線と並行する生活道路(神代植物公園通り)は、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路である。また、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっているが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者の安全性が確保されていない状況にある。

このようなことから、神代植物公園通りの安全性などの機能を向上させることで、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性を検討する。

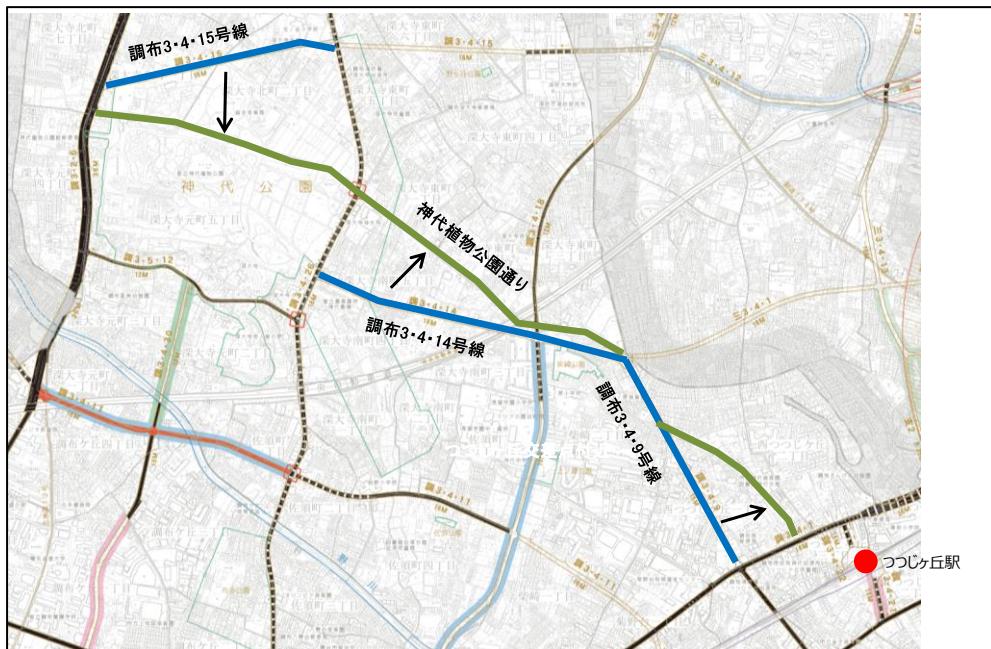


図 計画検討路線（調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）

- 第三次事業化計画において要検討路線に位置付けられており、引き続き検討が必要な路線

調布3・4・30号線

<区間>

調布3・4・11号線～調布3・5・12号線

<計画幅員>

計画幅員:12m(未整備)

<選定理由>

調布3・4・30号線は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」(平成18年4月)において、今後検討が必要と思われる「要検討路線」に位置付け、平成18年に「深大寺地区まちづくり検討会」を設置し、当該路線も含めたまちづくりの検討を進めてきた。

これまでの検討を踏まえ、調布駅周辺や深大寺周辺等へのアクセス機能や防災機能等を確保するとともに、都市計画マスターplanの「緑の軸」を形成する当該路線は必要として基本方針を整理した。

引き続き、地区周辺のまちづくりを進めるとともに、崖線上下の地区の接続など地形的条件を考慮しながら、当該路線の道路構造や整備手法について具体的な検討を進める。

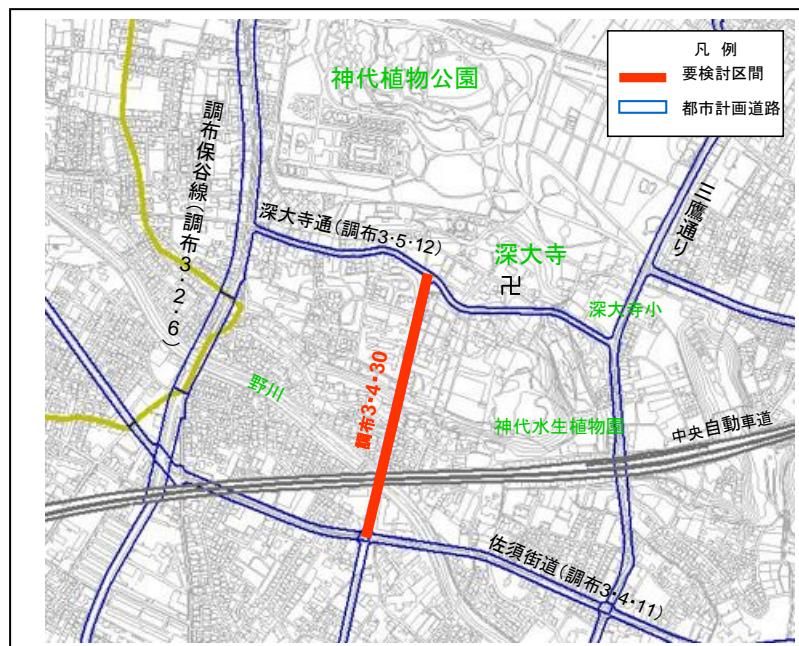


図 計画検討路線（調布3・4・30号線、要検討路線の区間）

出典：多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）

計画検討路線選定の考え方（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「計画検討路線」として、以下の路線を選定する。

抽出結果	<ul style="list-style-type: none"> ○現地の状況により、検討が必要な路線（—■—） ○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（—■—） ○隣接市区との調整が必要な路線（—■—） ○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（—■—） ○第三次事業化計画において要検討路線に位置付けられており、引き続き検討が必要な路線（—■—）
------	---

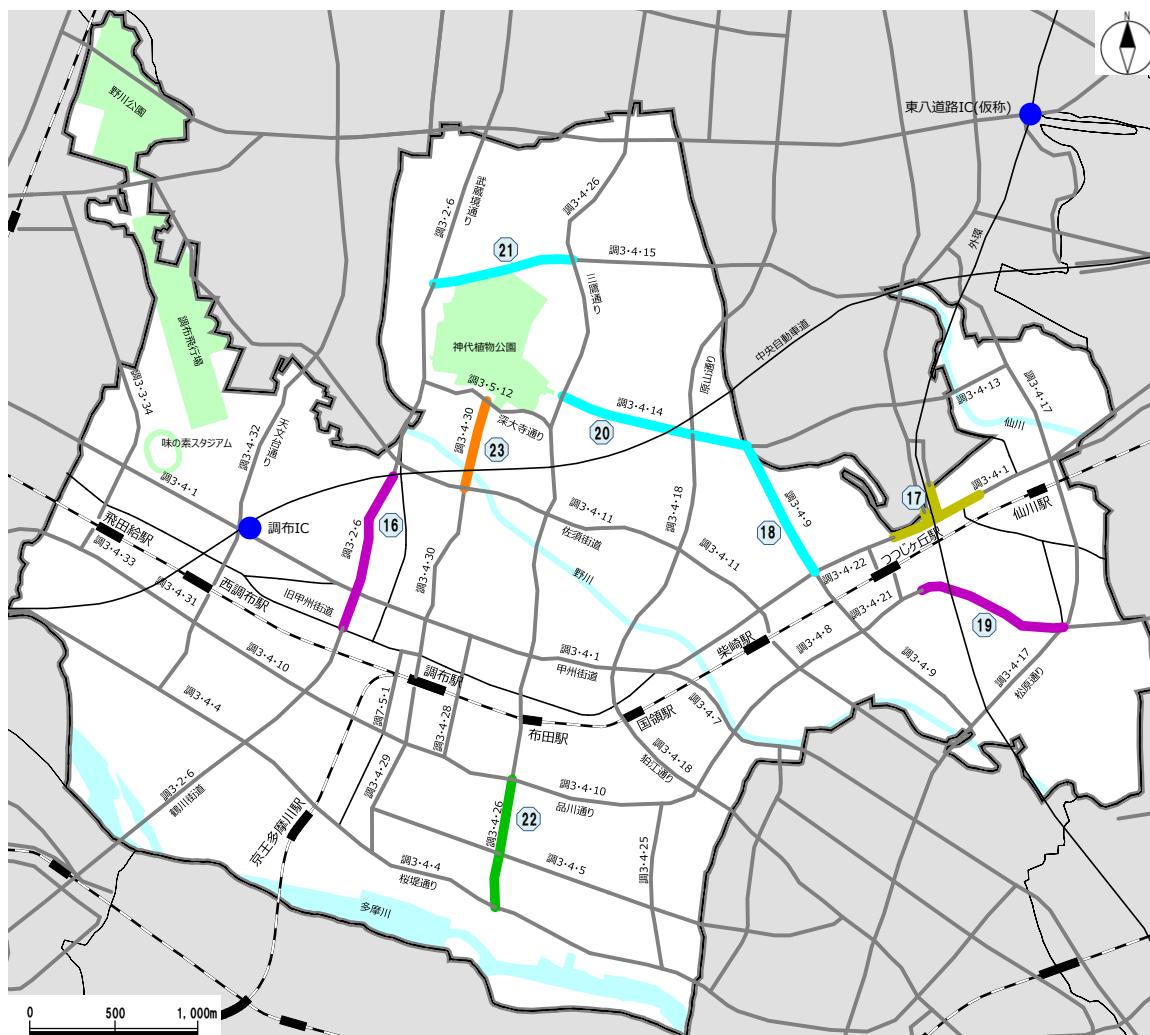


図 計画検討路線

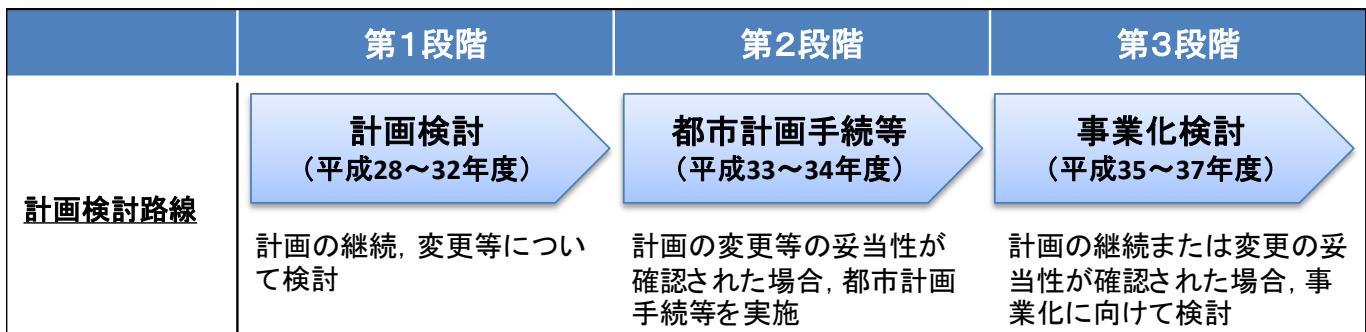
表 計画検討路線（検討主体：東京都）

No	路線	区間	延長(m)
16	調布3・2・6号線	都道119～中央自動車道	980
17	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

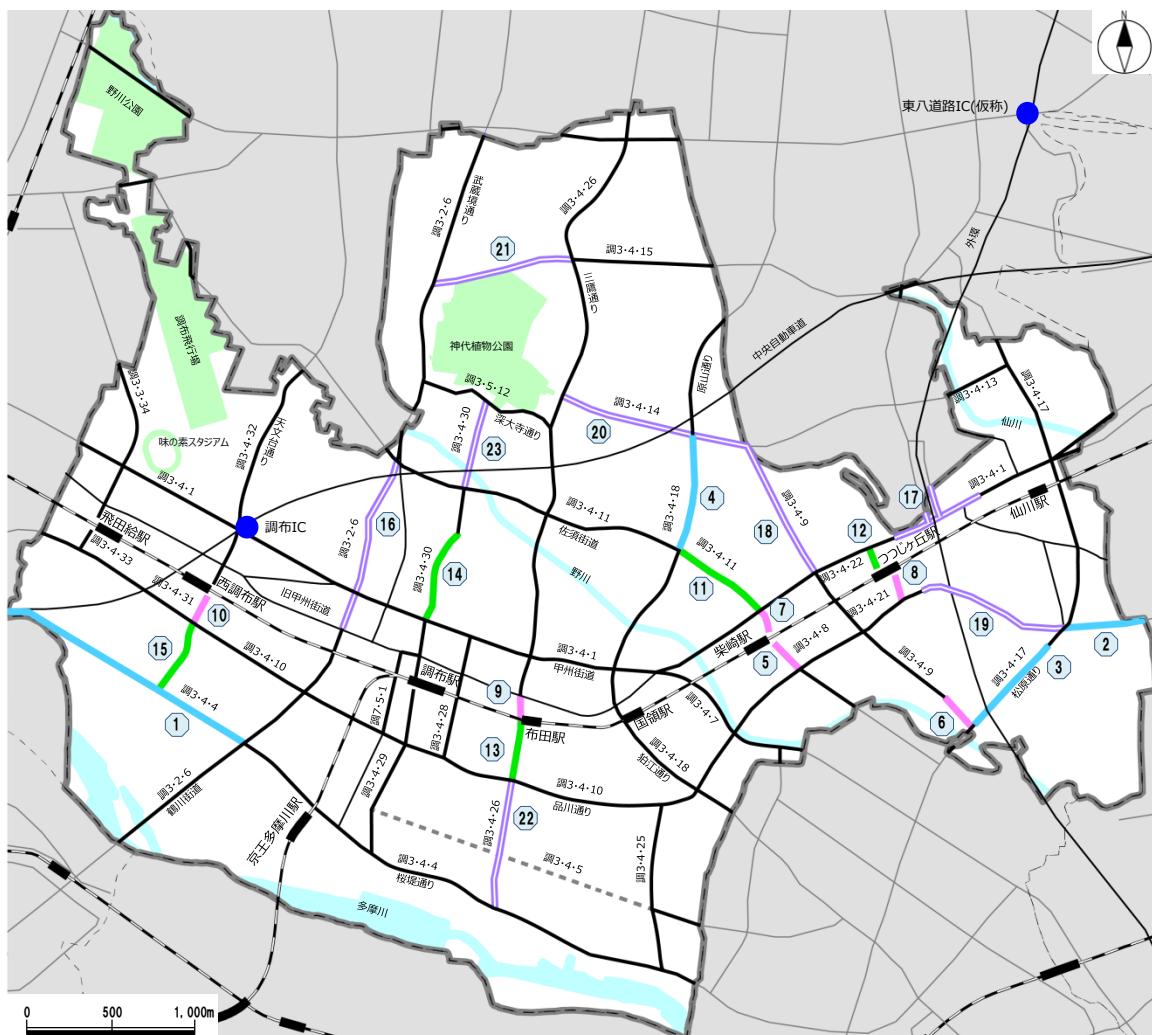
表 計画検討路線（検討主体：調布市）

No	路線	区間	延長(m)
18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	830
19	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つつじヶ丘2丁目	920
20	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	1,150
21	調布3・4・15号線	調布3・4・26～調布3・2・6	840
22	調布3・4・26号線	調布3・4・4～調布3・4・10	770
23	調布3・4・30号線	調布3・4・11～調布3・5・12	420
	合計		4,930

表 今後のスケジュール（案）



(4) 広域道路整備プログラム



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
—	廃止候補路線
—	必要性が確認された路線(上記以外)

図 広域道路整備プログラム