

多摩市道路整備計画
平成27年度見直し版

多 摩 市
平成28年3月

< 目 次 >

1	多摩市道路整備計画	1
1 - 1	計画策定の背景と目的	1
1 - 2	計画の位置付け	2
2	計画策定方針	2
2 - 1	既定計画の継承	4
2 - 2	ユニバーサルデザイン	4
2 - 3	狭隘道路の整備	5
2 - 4	道路の管理	6
3	道路整備計画の基本方針	7
3 - 1	「多摩市既存地区道路整備計画」の継承	7
3 - 1 - 1	既存地区道路整備の考え方	7
	(1) 基本的な考え方	7
	(2) 地域の共有財産としての道路整備	7
3 - 1 - 2	道路整備のあり方	7
	(1) 道路整備のあり方	7
	(2) 既存の道路空間の活用	8
	(3) ゆとりとふれあいの生活空間づくり	8
	(4) 災害に強い街づくり	8
	(5) 歩きたくなる道路等の整備	9
3 - 1 - 3	目標年次の設定	9
3 - 1 - 4	整備プログラム	9
	(1) 地区設定	9
	(2) 地区別整備方針	10
	(3) 整備目標	15

(4) 生活道路の体系	1 6
(5) 計画化路線	1 8
3 - 2 今後の道路整備のあり方	2 3
3 - 2 - 1 ニュータウン地区の道路空間の活用	2 3
3 - 2 - 2 ニュータウン地区の自転車歩行者専用道路の再構築	2 3
3 - 2 - 3 道路構成改良モデル	2 3
3 - 2 - 4 狭隘道路の整備	3 0
3 - 2 - 5 駅周辺の整備について	3 0
4 計画路線図	3 1
5 重要整備路線について	3 2
5 - 1 整備目標	3 2
6 計画にない路線の取扱い	3 5
既定計画及び関連計画等	3 6
用語解説	3 7
別添	
計画路線一覧表	3 9
計画路線図(全図)	4 4
計画路線図(地区別)	4 5
資料編	
多摩市道路整備計画(平成27年度見直し版)策定経過	6 2
多摩市道路整備計画見直し検討委員会名簿	6 3
多摩市道路整備計画見直し検討委員会設置要綱	6 4

<ご利用にあたって>

本文中の右上に数字のついた単語(例:面整備事業1)については、注釈を用語解説に記載しています。

1 多摩市道路整備計画

1 - 1 計画策定の背景と目的

多摩市は、多摩ニュータウンの建設により、都市基盤や生活関連施設の整備など計画的なまちづくりを進めてきたことから、歩車道分離を原則として整備がなされ、道路整備率は26市の中でも上位にある。

一方、多摩ニュータウン地域以外の既存地区における道路整備は、昭和60年3月に策定した「多摩市既存地区道路整備計画」(以下「既存地区道路整備計画」という。)及び「多摩ニュータウン開発未定地区(白地区)の整備計画」等を基本に道路の整備が進められてきた。

これらの計画は、多摩ニュータウン地区と既存地区等との都市基盤の均衡を図り、本市のまちづくりの発展に寄与し、都市全体として調和のとれた快適な生活環境を実現するため、地区の状況を踏まえ、生活基盤の根幹を成す道路整備方針を明らかにし、昭和61年から逐次事業化を図り、既定計画の69%(平成16年度末)が整備され、一定の整備状況を達成してきた。

このような二極化された本市において、策定から今日までの社会経済状況や、各種行政計画の策定・見直し、面整備事業¹の進捗並びに人々の環境への意識向上に伴い、道路整備を取り巻く状況は変化してきている。

また、多摩ニュータウン開発により、急激に発展を遂げた本市は、人口構成にもその特徴が顕著に反映されており、団塊の世代前後とその子供の年代が多く、今後3人に1人が高齢者となる高齢化が、急速に進み高齢社会を迎えようとしている。

本市は、起伏の大きな地形を有しており、階段等高齢者や障がい者などが、社会生活を営む上で、バリアを抱えている。また、本市の高齢者の外出頻度は、年齢90歳以下までは、週3日～毎日が5割を超える行動派であるなどの報告もされている。

このような背景を踏まえて、整備が追いつかない生活道路の整備充実を図るため、個別の既定計画¹、関連計画及び事業²を反映し、各種行政計画等³との整合を図りつつ、地区ごとの特性に合わせた、生活に密着したきめの細かい実効性のある道路整備計画を目的として、平成18年に市域全体を対象とする「多摩市道路整備計画」を策定した。今回の見直しは、平成18年の策定から10年が経過したことを受け、これまでの成果を踏まえつつ、関連計画や事業等との整合を図るとともに、社会情勢や地域を

取り巻く状況の変化を捉え、現計画の踏襲を基本とした上で、時点修正を図るものである。

(1～3「個別の既定計画」、「関連計画及び事業」、「各種行政計画等」は、36ページの既定計画及び関連計画等を参照)

1 - 2 計画の位置付け

この道路整備計画は、第五次多摩市総合計画の【政策E2安心して快適に暮らし、移動できるまちづくり】において、関連する主な計画として位置付けられており、最も身近な道路である生活道路の整備について、各行政計画と整合を図り、市の総合的な計画として展開するための基本的指針となるものである。

道路は、交通機能ばかりでなく、電気・ガス・上下水道等の供給処理施設の収容機能、日照・通風・樹木等景観等の環境機能、消防活動の円滑化や延焼防止の防災機能等の諸機能を併せ持った、最も基本的な都市基盤となる公共施設である。

本計画は、人々が、商業施設、事業所、官公庁及び駅等日常生活の中の移動空間として、利用する日常生活に密接なかかわりを持つ生活道路(地区集散道路、区画道路、地先道路の3つに分ける)の整備を行い安全で快適な都市活動の向上を目指すものである。

2 計画策定方針

「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)²」が平成18年に施行され、高齢者や障がい者等の誰もが安心して移動できることを目標とするユニバーサルデザイン³の考え方が重視されてきている。

また本市においては、子どもから高齢者まで誰もが健康で幸せを実感できる「健幸都市(スマートウェルネスシティ)」の実現に向けた取り組みを進めている。

本道路整備計画は、急速に進展する高齢化への対応や健康寿命の増進への寄与など社会的ニーズを捉え、道路の基本に立ち帰り、人の動きを中心とした「みち」として道路を捉えた『歩行者の安全を優先させた道路整備』を基本理念とする。

人々の日常生活に密着した生活道路の整備計画の策定に当たっては、本来担うべき道路機能のほか、都市施設としての役割を担う道路とすることが重要である。このため、道路整備体系として、本市における各種道路の幅員と網間隔を設定する。

道路整備体系における、幹線道路の位置付けは、「都市の骨格を形成し、根幹的自動車交通として円滑な都市活動の維持を目的とした道路」で、幅員25m以上の都市計画道路であり、概ね1.0kmの網間隔で形成する市内の骨格を形成する道路で都道が該当する。

また、補助幹線道路は、「住区内の幹線として、幹線的な道路としては、最も基本的な最小網単位の道路」で、幅員16.0m以上の都市計画道路・一般都道であり、概ね0.5km～1.0kmの網間隔で形成する市内の幹線道路を補完する道路で都道・市道が該当する。

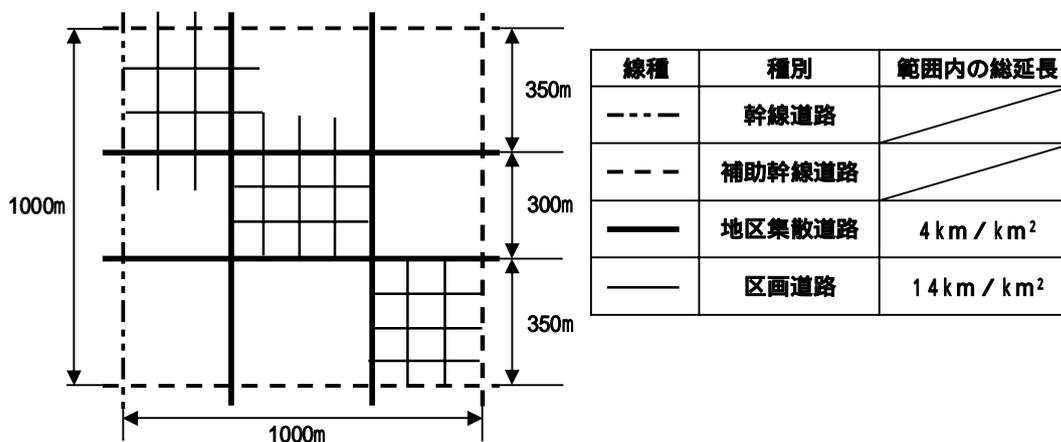
次に、地区集散道路は、幹線、補助幹線道路で囲まれた地区内の道路で、地先道路の交通を集め、「補助幹線道路に連絡する道路」であり、本計画における主要な生活道路である。概ね350mの網間隔で形成する道路である。

区画道路は、「地区集散道路と地先道路との連絡道路、街区の交通サービス道路」であり、概ね100mの網間隔で形成する道路である。

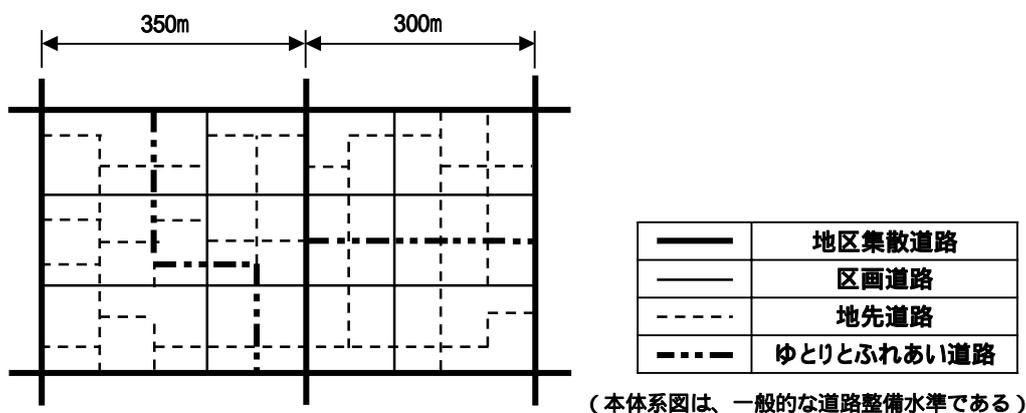
地先道路は、「宅地の接道条件の確保、各戸と区画道路との連絡道路」であり、概ね50mの網間隔で形成する。

これらを踏まえて、本道路整備計画においては上記道路整備体系うち、地区集散道路、区画道路を生活道路として、本市の道路体系を形成する道路網として整備を行う。

< 道路整備体系モデル図 >



<生活道路>



2 - 1 既定計画の継承

本市における生活道路整備の状況を見ると、ニュータウン地区等においては、すでに都市基盤としての道路網が計画的に整備されている。

既存地区等においては、「既存地区道路整備計画」等を基本に進められてきており、現在、一定の整備状況が確保されてきている。

このような経緯を踏まえ、既存地区等における道路整備計画の具体的内容については「既存地区道路整備計画」(昭和60年3月策定)及び「多摩ニュータウン開発未定地区(白地区)の整備計画」(昭和60年3月策定)を継承し、各種行政計画等との整合を図り、計画路線等についての必要な見直しを加え、全市的な道路整備計画として策定する。

2 - 2 ユニバーサルデザイン

本計画は、基本理念を『歩行者の安全を優先させた道路整備』においている。急速な高齢化等の社会情勢のもと、将来的な道路利用上の環境に目を向けると、「歩行者の安全」とは、人と車の交通安全はもとより、歩行者が通行する上で、いかに身体的負担を軽減し、移動の利便性及び安全性を向上させるかについて考慮しなければならない。

このことから、本計画においては、高齢者、障がい者等移動制約者のほか、すべての人に使いやすいユニバーサルデザインの考え方にに基づき、人々が多く集散する駅周辺及び駅から主要公共施設等を含む区域について、移動の円滑化を図った整備を実施する。

具体的なイメージは次のとおりである。

外部との高低差のある駅舎から外部への通行における垂直移動の円滑化を図るため、エスカレータ・エレベータを設置する。

駅から送迎車への乗降の円滑化を図るため、送迎者用停車スペースを設置する。駅舎から駅周辺施設への移動の安全性向上のため、歩行者専用の空中回廊を設置する。

空中回廊から道路、バス・タクシー乗り場への垂直移動の円滑化を図るため、エレベータを設置する。

目的の施設等への移動の円滑化を図るための、障がいの特性に応じた継続的歩行案内表示・誘導を行なう。

歩道の有効幅員の確保、段差・傾斜・勾配の適正化を図る。

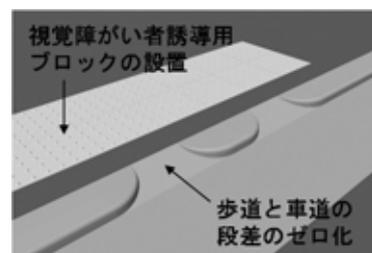
視覚障がい者誘導用ブロックの設置を推進する。

ベンチや手すり等の休憩施設の拡充を図る。

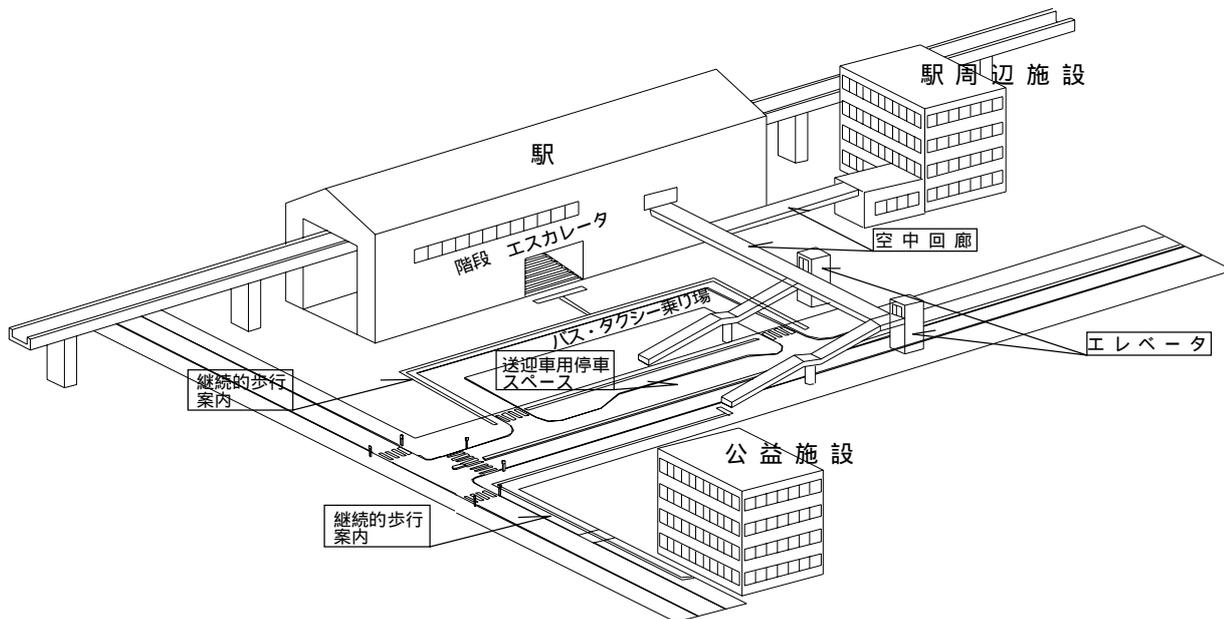
新設歩道の構造形式はセミフラットを基本とする。

交差点等における歩道と車道の段差のゼロ化を推進する。

「多摩市交通マスタープラン」の改定により、自転車通行帯や自転車道等の整備路線が指定された際は、その整備を促進する。



<ユニバーサルデザインのイメージ図>



2 - 3 狭隘道路の整備

市道のうち、建築基準法第42条第2項の指定道路等の狭隘道路については、安全な通行、災害時の避難路・緊急車両の進入路確保等の緊急時の対応の観点から計画路線に盛り込み、整備の位置付けの明確化を図る。

2 - 4 道路の管理

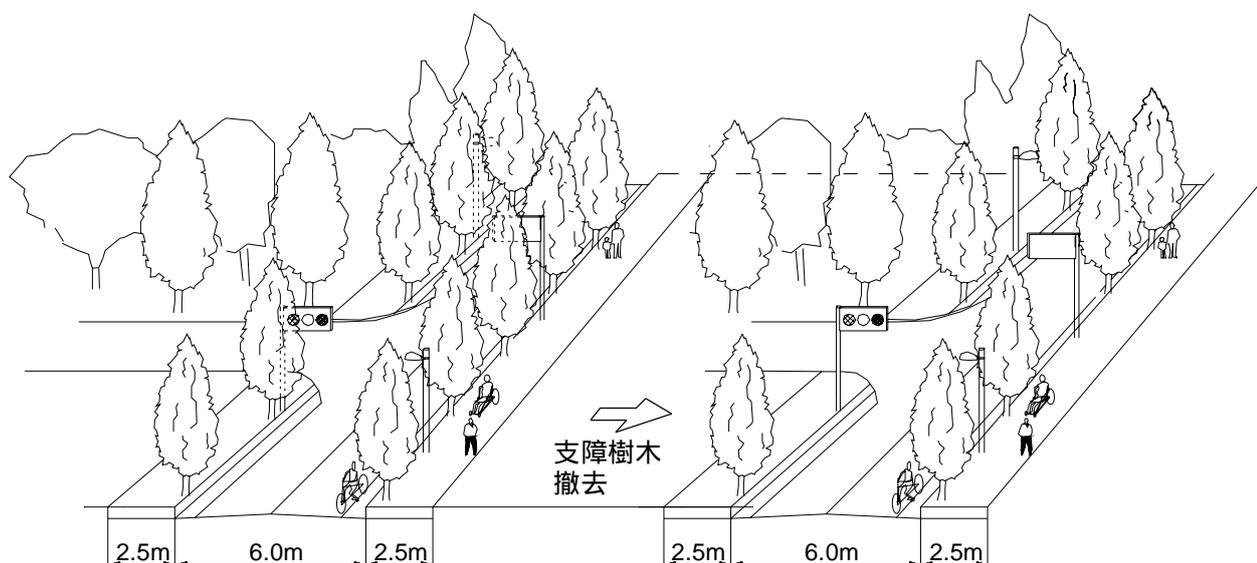
道路の管理は、一般交通の用に供する都市施設として、道路本来の機能を発揮していくために行う道路の新設、改築、災害復旧、維持、修繕、占用の許可、道路標識等の設置等が含まれる。

このうち道路の維持、修繕及び街路樹の維持管理については、次の考え方に基づき行う。

道路の維持、修繕については、舗装、街路灯、標識、区画線等の更新や補修を計画的に進める。多摩ニュータウン地区では、建設から35年以上が経過し、大規模な修繕を要する時期となってきた。特にバス等の大型車両が通行する幹線道路は、舗装状態の劣化した箇所が多く、路面性状調査結果を踏まえながら、計画的に整備を進めるものとする。

また、道路をとりまく景観要素である街路樹の今後のあり方については、「街路樹よくなるプラン」と連携し、道路をより一層安全で安心かつ快適な移動空間として機能させるため、植樹間隔の適正化、根上り、害虫、落ち葉、枝の越境等の対策として、樹種変更、沿道条件との関係から公園等の樹木の借景等配置の適正化を図り、魅力的な道路環境の創出のため、計画的な再整備を行う。

< 街路樹管理イメージ図 >



信号及び標識等の視認障害、街路灯の照度障害の原因となる街路樹については支障樹木として撤去し、安全・安心な道路環境の確保を図る。

3 道路整備計画の基本方針

3 - 1 「多摩市既存地区道路整備計画」の継承

3 - 1 - 1 既存地区道路整備の考え方

(1) 基本的な考え方

既存地区におけるまちの形成過程を見ると、地域での生業を中心とした集落的な「まちづくり」を経てきており、沿線における土地利用の混在状況、にぎわい等はニュータウン地区に比べて高く、道路を身近に感じる度合も強い。

また、道路は地域の共有財産であることから、地域の共有財産化するための方法や沿道住民の協力体制を確立し、日常生活に密着した生活道路として、防災機能や歩行者の安全性の向上を目指した質の高い道路整備を行い、既存地区の地区特性を反映した道路整備を図る。

(2) 地域の共有財産としての道路整備

人々が平等に利用でき、安全に歩行できることが基本であり、同時に緊急車両を含む車両の通行が可能であること等の条件を満たす必要がある。

これらを踏まえて、整備道路は5.5～6.0mを必要とするため沿道住民の合意形成を得ながら、地域の特性に合わせた幅員6.0mを基本とする。

3 - 1 - 2 道路整備のあり方

(1) 道路整備のあり方

地区集散道路とは、地区の集散機能を担い、地区の骨格となる道路や公共施設へのアクセス道路で、自動車、自転車、歩行者が利用可能で将来の地区形成にとって必要不可欠な道路と位置付けられる。

区画道路・地先道路とは、地区集散道路から各戸へのアクセスを主体

とした道路である。

地区集散道路は、用地買収等を考慮し、区画道路・地先道路は、地権者の用地提供等、地域の協力体制のもとに整備を実施していく。また、現有道路幅員の中で、防災機能や歩行者の安全性の向上など地域の安心安全を実現するため、質の高い道路整備を実施する。なお、ニュータウン地区の歩道拡幅は、用地の無償使用貸借や寄付を基本として整備を行う。

(2) 既存の道路空間の活用

道路拡幅等による整備においては、用地買収等多くの費用と手続きに関わる時間・労力が必要なことから、少ない費用負担で事業投資効果の高い既存道路の改良を図るため、現況道路用地の活用を積極的に行う。

建物が密集していること等により、拡幅により歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離することが困難な区画道路・地先道路の路線に対しては、既存の道路幅員の中で、歩行者の安全かつ安心な通行のため、自動車の速度抑制を目的とした、ランプ・狭窄部・歩車共存の注意を喚起する標識等の設置、通行スペースの向上のためのL U側溝・スリット側溝等の設置を行い、歩行者、自転車と自動車が同一の道路で共存する歩車共存道路⁴等の考え方に基づいた道路整備を行う。特に通学路では、「グリーンベルト」や「交差点部のカラー舗装」の整備を促進する。

(3) ゆとりとふれあいの生活空間づくり

本市には緑も多く、沿道緑地を生かし、景観に配慮したゆとりある道路づくりが可能である。

従って、沿道アクセスを十分考慮した上で、人と人とのふれあいを目指した、質的な道路整備として、社寺、史跡、緑地、学校、水辺等を結ぶ歩行者優先の生活空間づくりの一環である「ゆとりとふれあい道路」

(歩車共存道路を含む)づくりを行う。

(4) 災害に強い街づくり

首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能の向上を目的とし、道路が狭い住宅密集地の道路や狭あい道路等について、避難誘導路の確保や火災発生時の消火活動通路の確保のため、可能な限り道路の拡幅整備を

図り、災害に強い街づくりを目指す。自転車歩行者専用道路においても、災害時等に緊急車輛の通行が可能となるように再整備を行う。

(5) 歩きたくなる道路等の整備

市民の健康増進のため、外出したくなる移動空間の整備が必要であることから、徒歩や自転車での外出が楽しくなるような道路環境を整備する。

特に自転車歩行者専用道路では、単なる移動空間としてではなく、楽しく通行できる移動空間とするための様々な付加機能についても関係課と協議検討する。

3 - 1 - 3 目標年次の設定

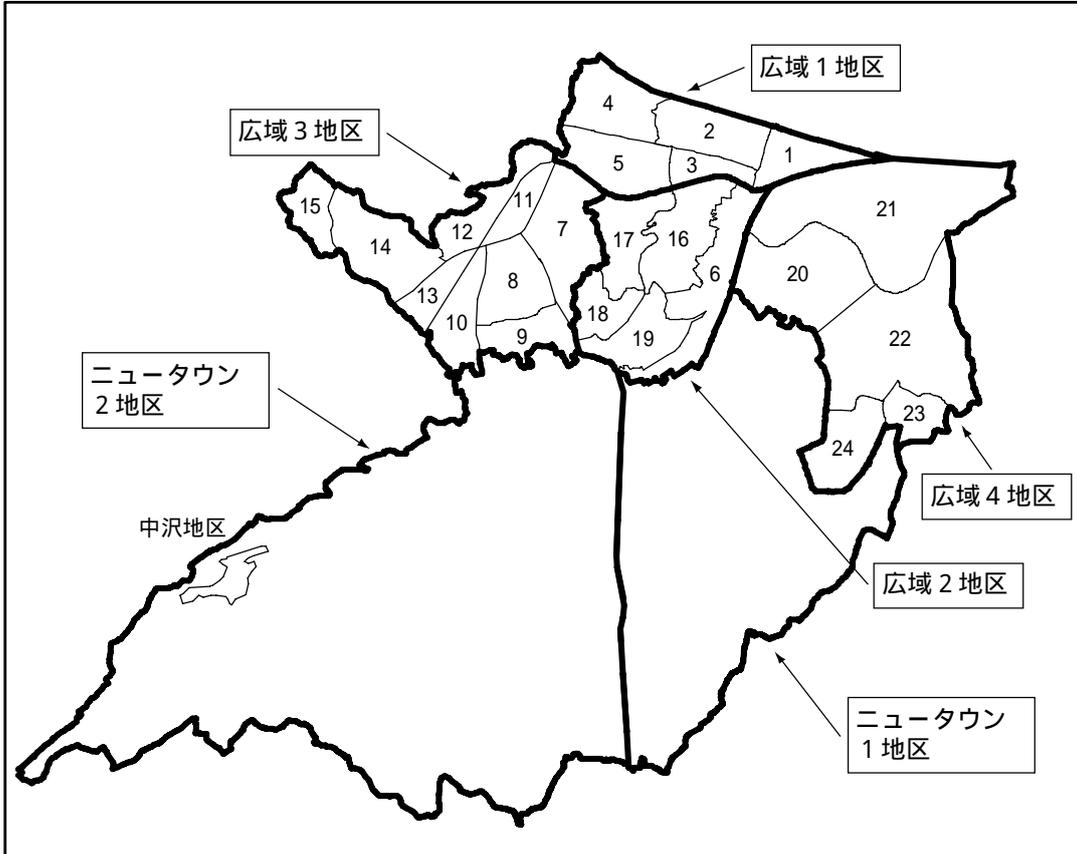
本計画は、平成18年策定の当初計画から概ね20年後の平成38年度を目標年次とする。

3 - 1 - 4 整備プログラム

(1) 地区設定

計画策定方針を踏まえ、生活に密着した道路として、地区ごとの特性に合わせたきめの細かい実効性のある計画とする観点から、既存の道路とのネットワーク化を図る。既存地区及びニュータウン地区ともに現計画の地区区分を継承する。

< 地区区分図 >



(2) 地区別整備方針

既存地区は、地域特性を考慮し24地区に区分しているが、「多摩市都市計画に関する基本的な方針」に準拠し、河川及び主要幹線道路などによる区分要素により、各地区をより広域に集約を行い、4地区とした。

広域1地区(1～5地区)(関戸、一ノ宮、東寺方)

聖蹟桜ヶ丘駅周辺を中心とする地域で、大規模な商業・業務ビル核となって拠点を形成しており、準広域拠点としての都市空間を創出した整備を図る地区である。

都市計画道路多3・3・10号線稲城多摩線(川崎街道)、都市計画道路多3・3・8号線(鎌倉街道)など広域幹線道路が地域の中心に整備され、交通の利便性が高い地区である。

「聖蹟桜ヶ丘地域整備計画」等において、回遊性の向上が求められおり、安心して歩ける歩行空間を整備する必要があることから、多摩川までの動線については、整備主体や管理主体も含め関係課と協議・検討する。また、幹線道路と地区内のアクセスのための、主要道路網の整備を図るとともに、路上駐車防止及び駐車禁止等の規制についても関係機関等と調整を行い、駅周辺における渋滞解消及びユニバーサルデザインを取り入れたUロード等の整備を進める。

さらに、都道日3・2・7号線（府中四谷橋の通り）へのアクセスについては、面的整備事業と連携し、地区集散道路の接続を図る。なお、車両、歩行者等交通量の集中する地区であるため、道路の整備に際しては、歩行者の安全を優先する。

広域2地区（6、16～19地区）（関戸、桜ヶ丘）

民間開発によって低層戸建住宅が整備された地区や、旧鎌倉街道沿いの地区を含んだ地域である。また丘陵地でもあり、原峰公園や生産緑地地区などにより緑地も保全されており、既存地区とニュータウン地区をつなぐ地区となっている。

本地区は、整備が進んでおり今後においては、狭隘部分や行止りの解消等、区画道路の整備を図る。

広域3地区（7～15地区）（東寺方、和田、落川、百草）

都市計画道路多3・3・10号線稲城多摩線（川崎街道）とアクセスできるよう、南北道路として多3・4・19号線（ニュータウン街路2号線）が整備されている。

また、既成市街地が広がっている地区では、道路幅員が狭く、住宅の密集した地区や農地も点在している。

道路整備は、地区間のネットワーク形成のために、都市計画道路多3・3・10号線稲城多摩線（野猿街道）からニュータウン愛宕地区へのアクセスとなっている南北道路の拡幅、歩道整備を進める。また、和田原通り（市道2-4号幹線）については、多3・4・19号線（ニュータウン街路2号線）との接続部において道路の拡幅及び歩道整備を行う。

広域4地区（20～24地区）（連光寺、聖ヶ丘）

地区内には、都市計画公園都立桜ヶ丘公園、ゴルフ場、米軍多摩サービス補助施設がある。また、連光寺地区の一部については、多摩市連光寺本村土地区画整理事業等によって整備が進んでいる。

地区内には狭隘な道路や住宅の密集している区域が多く見られるため、拡幅、歩道整備を進める。

ニュータウン 1、2 地区

新住宅市街地開発事業等により都市基盤としての道路網が計画的に整備されている。

しかし、高齢化が一段と進む中で、歩道部分においては、高齢者や障がい者等の通行などに対応した交通バリアフリー法の観点から改良が必要な路線は、道路構成改良モデルに基づき整備する。なお、歩道の拡幅を行う際は、用地の無償使用貸借または寄付を基本として整備を行う。

地区や公園、サービス施設を結び、ネットワークを形成し、歩車道分離を原則とした自転車歩行者専用道路については、より快適で安全が図れ、交通規制が守られるような道路環境の整備を含めた改良、改修を行い、ユニバーサルデザインも取り入れた整備を図る。「多摩市交通マスタープラン」の改定により、自転車通行帯や自転車道の整備路線が指定された際は、その整備の促進を図る。

また、多摩ニュータウンの中心として整備が進められてきた多摩センター駅周辺は、都市基盤が計画的に整備されてきている。さらに今後、地区全体の回遊性と利便性向上のため、都市計画の手法を視野に入れ、多摩センター駅南側と北側を直結する歩行者デッキを整備するなど、歩行者ネットワークの再構築を図る必要がある。

なお、幹線道路については、計画的な舗装打換計画のもとに安全な道路機能確保に努める。

< 各地区整備方針 >

※ 1 地区（関戸三丁目地区）

多摩第一小学校、多摩中学校、交通公園等の公共施設があり、児童、生徒の道路利用度が高い。

公共施設を結ぶネットワークを図るため拡幅、歩道整備を行う。また、地区の特性を考慮し、既存の道路空間の活用、一方通行、居住者以外の車の進入禁止、時間制限等の交通規制により歩行者の安全性向上を図る。

※ 2 地区（関戸一・二丁目地区）

聖蹟桜ヶ丘駅周辺では、準広域拠点としての都市空間を創出し、

歩行者通行のバリアフリー整備を進め、安全な駅周辺地区の歩行者空間の整備を行い、安全性の向上を図る。また路上駐車防止や駐車場の整備及び、駐車禁止等の規制についても関係機関等と調整を行い、駅周辺における渋滞解消を図る。道路が狭い住宅密集地区においては、既存の道路空間の活用と通行規制を組み合わせた歩車共存道路として整備を図る。

なお、駅北側の低未利用地については、高度利用計画を見据えて、駅周辺の交通課題解消を目的とした道路の拡幅、改良、歩道整備等を積極的に実施する。

※ 3地区（関戸四丁目地区）

桜ヶ丘駅南第一土地区画整理事業、聖蹟桜ヶ丘駅南地区再開発事業等によって整備が進んでいる。

※ 4地区（一ノ宮一・二丁目地区）

聖蹟桜ヶ丘駅に近いことから、宅地化が進んでいる地区であり、道路網の構成上から東西、南北方向ともに地区集散道路が望まれ、生産緑地等空閑地が多く分布しているため、新設道路の整備及び、道路の拡幅可能区間では積極的に拡幅及び側溝整備を推進し、有効幅員の確保を図る。

※ 5地区（一ノ宮三・四丁目、東寺方一丁目地区）

多摩市東寺方坂下耕地土地区画整理事業及び一ノ宮団地の造成等によって整備が進んでいる。既成区域の未整備部分について、地区集散道路、歩車共存道路等の整備を図ってゆく。

※ 6地区（関戸五・六丁目地区）

地形的制約等から、建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路に重点を置いた整備を図っていく。

※ 7地区（東寺方地区、和田地区、落川地区）

地区中央部を都道の補助幹線道路が通っており、地区集散道路、歩車共存道路等の整備が進んでいる。既成区域の宅地化が進行している地区の建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路に重点を置いた整備を図っていく。

- ※ 8地区（和田地区）、9地区（百草・落川地区）
 地区集散道路の道路新設、歩道新設の整備等と、宅地化が進行している地区の建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路の整備を図っていく。
- ※ 10地区（和田地区）
 南側部分は、多摩市上和田土地区画整理事業等によって整備が進んでいる。
 地区間のネットワーク形成のために、都市計画道路多3・3・10号線稲城多摩線（野猿街道）からニュータウン愛宕地区へのアクセス道路となっている和田中学通り（市道2-3号幹線）において、和田中学校付近の両側歩道化を促進する。
- ※ 11、12地区（和田地区）
 和田土地区画整理事業により7.5m以上の道路区間には歩道が設置されており、整備が進んでいる。
 ゆとりとふれあい道路及び、建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路の整備を図る。
- ※ 13、14、15地区（和田地区）
 都道から百草団地までの間及び、多摩市和田久保下土地区画整理事業により幅員7.5m以上の道路区間には歩道が設置されており、整備が進んでいる。
 中和田通り（2-1号幹線）の幅員12.0mへの拡幅事業を促進するとともに、歩車共存道路の整備を図る。
- ※ 16～19地区（桜ヶ丘一～四丁目地区）
 本地区は、民間開発によって低層戸建住宅が整備された地区で、整備が進んでおり今後においては、狭隘部分や行止り等の解消整備を図る。
- ※ 20地区（連光寺二・三丁目地区）
 地区南側部分の一部は、多摩市連光寺本村土地区画整理事業等によって整備が進んでいる。
 都道と連絡する地区集散道路の整備を図る。また、宅地化が進行している地区の建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路についても、整備を図っていく。

- ※ 2 1 地区（連光寺一丁目地区）
地区西部地区は、「連光寺地区地区計画」区域であるので同計画に合わせ、地区集散道路、歩車共存道路の整備を図る。
地区東部地区は、宅地化が進行している地区の、建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路について、整備を図る。
- ※ 2 2 地区（連光寺三・四丁目地区）
大半を都市計画公園都立桜ヶ丘公園、米軍多摩サービス補助施設が占めている。
都市計画公園都立桜ヶ丘公園区域内の既存の道路空間を生かした、隣接地区間を結ぶゆとりとふれあい道路の整備を図る。
- ※ 2 3 地区（連光寺六丁目地区）2 4 地区（聖ヶ丘三丁目地区）
地区の西部地区は、民間開発によって低層戸建住宅が整備された地区で、整備が進んでおり今後においては、建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路について整備を図る。
地区の東部地区については、宅地化が進行している地区であり、建築基準法第42条第2項指定道路等の狭隘道路について、整備を図る。
- ※ 中沢地区（中沢一丁目地区）
ニュータウン2地区に存在する既存地区であり、地区集散道路の整備を図る。

（3）整備目標

本計画において対象とする生活道路は、各戸と幹線道路、商業施設、事業所、官公庁、駅、学校等の公共施設を結ぶ、日常生活に最も係わりの深い道路であり、都市の骨格を形成する幹線道路、補助幹線道路等への連絡を考慮し整備する。

(4) 生活道路の体系

生活道路を、道路区別に、利用の主体、交通の質、機能、幅員、広域機能を考えると以下のとおりとなる。

生活道路の区分	利用の主体	交通の質	機能	幅員 (m)	広域機能
地区集散道路	自動車・歩行者	地区への出入交通・地区相互間の交通、歩車分離	補助幹線と区画道路との連絡 街区の幹線	有効 8.5 ~ 12.0 以上	有
区画道路	歩車共存道路	自動車・歩行者	地区内交通に主眼を置いた快適な生活環境の提供 沿道活性化	4.0 ~ 8.5 未満	有
	ゆとりとふれあい道路	歩行者・(自転車)	市域内公共施設・緑地等へのアクセスのための歩行者交通	-	無
	コミュニティー道路	自動車・歩行者	地区への出入交通に限定される(歩車分離)	7.0 以上 (歩道部分有効 3.0 以上)	無
	自転車歩行者専用道路	自転車・歩行者	地区内の幹線的歩行者及び自転車交通	3.0 ~ 4.0 以上	有
地先道路	歩車共存道路 建築基準法第42条第2項指定道路	各戸への出入りに関連した歩行者	各戸と区画道路との連絡 各戸への出入り	4.0 以上	無

< 道路構成モデル >

各種生活道路について、その幅員別に車道と歩道の構成、歩行者と自動車の交通形態を示すと下記のとおりとなる。

生活道路の区分		総幅員 (m)	幅員内訳 (m)		歩車の交通形態	自動車交通の形態
			車道	歩道		
地区集散道路		12.0 以上	6.0	3.0 両側	歩車分離	2車線
			7.0	2.5 両側		
		11.0	6.0	2.5 両側		
		8.5	6.0	2.5 片側		
区画道路	歩車共存道路	6.0 以上 8.5 未満			歩車共存	対面交通
		4.0 以上 6.0 未満				
		4.0				
	ゆとりとふれあい道路	-	-		-	-
	コミュニティ道路	7.0 以上	4.0	3.0 片側	歩車分離	片側交通
	自転車歩行者専用道路	3.0 ~ 4.0	-		-	対面交通
地先道路		4.0	-		歩車共存	対面交通

< 道路網の整備水準 >

道路のアクセス機能に着目すると、主に、以下の道路がその機能を担っており、その機能と道路網間隔については次のとおりとなる。

道路区分		機能	道路間隔(目安)
幹線道路(都市計画道路[都道])		根幹的自動車交通路として円滑な都市活動の維持 都市の骨格形成	1,000m
補助幹線道路 (都市計画道路[都道・市道]、一般都道)		幹線道路と地区集散道路との連絡 住区内の幹線	500 ~ 1,000 m
生活道路	地区集散道路	補助幹線と区画道路との連絡 街区の幹線	350m (300 ~ 500m)
	区画道路	地区集散と地先道路との連絡 街区の交通サービス	100m

(5) 計画化路線

既存地区の生活道路の体系は、地区集散道路、区画道路(歩車共存道路、ゆとりとふれあい道路、コミュニティー道路、自転車歩行者専用道路)、地先道路等、広範囲にわたるものである。

本計画において路線を特定し、計画路線とする道路は、道路の広域機能の有無や機能性を考慮し、地区集散道路、区画道路の歩者共存道路、ゆとりとふれあい道路を対象とする。

(ア) 地区集散道路(A路線)

アクセスが容易な安全で利便性を有する道路空間として、地区集散道路の整備を行う。地区集散道路はバス路線等、地区の幹線であり、歩車分離が基本であり、最低限片側歩道は確保する。

網間隔は、既設の道路網、地区の状況に対応した幹線、補助幹線道路

とのネットワーク形成を考慮するとともに、地区集散道路の網間隔の目安を350mとし、一定の道路密度を確保する。

地区集散道路の整備水準

「バリアフリー新法」、「多摩市福祉のまちづくり整備指針」等に基づき歩道の計画幅員を原則として2.5m以上とする。

水準1 両側歩道	<p>12.0m</p> <p>2.5(3.0)m 7.0(6.0)m 2.5(3.0)m</p> <p>歩道 車道 歩道</p>
水準2 両側歩道	<p>11.0m</p> <p>2.5m 6.0m 2.5m</p> <p>歩道 車道 歩道</p>
水準3 片側歩道	<p>8.5m</p> <p>2.5m 6.0m</p> <p>歩道 車道</p>

特定方法

地区の骨格となりうる路線であること。

現況幅員が、6.0m以上あり、将来拡幅の余地があり、車道6.0m + 歩道2.5mの設置ができる路線であること。

前記の条件に該当する路線がない場合は、幅員6.0mで近傍に位置し、かつ歩行者交通を処理する道路とセットで対応できる路線を選定する。

計画方針

網構成は、幹線及び補助幹線、地区集散道路と結節すること。

線形は、現道を生かした線形とする。

幅員は、最低8.5mとし、片側歩道2.5m以上を確保する。

歩道幅員は2.5m以上を原則とする。
 交差部は直角またはそれに近い角度で交差する線形とする。
 新設ルートは、空閑地を通るルートを選定する。
 現道拡幅が可能な路線は、網体系を十分考慮し、拡幅整備を図る。
 将来市へ移管が予定されている幹線的な機能を有する道路については、交通安全施設等の整備を図る。

整備内容

歩道の構造形式は、縁石の高さ15cm以上で歩道の高さ5cmを標準とし、基本的にはセミフラット型（歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道面より高い歩道構造）とする。

周辺道路や民地との接道状況により、歩道段差、傾斜、勾配の改善に最適な構造形式のものとする。

(イ) 区画道路

(1) 歩車共存道路（B路線）

歩行者の安全を確保するためには歩車分離が最善と考えられるが、歩車分離に困難性がある路線に対しては、歩車共存の考え方にに基づき、歩行者の安全確保と、居住環境の向上を目的として、歩車共存道路の整備を行う。人と車の共存を図った地区及び、数街区内の混合交通を対象とした道路である。

歩車共存道路の整備水準

水準1	幅員 6.0m以上8.5m未満 ・自動車の速度抑制（ハンプ・狭窄部等設置）
水準2	幅員 4.0m以上6.0m未満 ・自動車の速度抑制（歩車共存の注意喚起標識等設置）
水準3	幅員 4.0m ・LU側溝整備等による通行スペースの向上

特定方法

歩行者の利用が多い路線で、自動車の進入が容易であり、歩行

者の安全確保が必要な路線であること。
都道等幹線道路と直接結節している路線であること。
地区集散道路の整備に関わる歩行者交通利用のための代替路線となっていること。
拡幅による歩道設置が困難である路線であること。
交通規制の指定（一方通行等）により安全性が見込める路線であること。
地区内交通に主眼を置いた路線であること。

計画方針

舗装面に路側帯等を明示するなど歩行者の安全性を確保する。
自動車の走行速度は極力抑える道路構造とする。（カラー舗装、ハンプの設置、狭所入口等）
歩行者の親しみの持てる舗装とする。

整備内容

地区集散道路との交差部には、スピード制御を目的としてハンプ・狭窄部設置を設置する。
道路幅員が6.0m程度の場合、植栽柵等により狭窄部を設け、クランク状の線形とする。
側帯及びカラー舗装の設置を行う。
ユニバーサルデザインに基づく縁石の形態とする。
入口部・交差点部は、カラー舗装等によって、注意を喚起させる。
入口部にはシンボルマークをつけ、自動車の運転者に注意を喚起させる。
舗装は、親しみの持てるインターロッキングブロック、カラー平板等によって部分改良を行う。

整備タイプ

- 以下のタイプ1～4を道路状況の必要性に応じて適用する。
- タイプ1 地区集散道路・補助幹線道路との出入口部に、自動車の速度抑制のため、ハンプ・イメージハンプを設置する。
- タイプ2 同上の出入口部に、運転者の注意喚起をし、自動車の速度抑制のための歩車共存マーク・案内標識を設置する。

タイプ3 幅員が6.0m程度確保される場合、自動車の速度抑制のため、植栽柵などで狭窄部を設ける。

タイプ4 LU側溝・スリット側溝の整備によって幅員の確保に努める。

(2) ゆとりとふれあい道路(C路線)

市内の緑の豊かさを生かし、ゆとりとふれあいのもてる道路空間の整備を目標として、既設の道路空間を活用し、景観に配慮した沿道の緑、水と一体化した、質の高い歩行者空間を形成する道路である。

特定方法

沿道に公共施設、公園、緑地、社寺、河川等、景観構成がゆたかである路線であること。

沿道に住宅が密集しておらず、交通規制の導入によって自動車の進入禁止を図っても区内へのアクセスに支障がなく、他の路線によって処理することが可能である路線であること。

歩行者系道路のネットワーク形成を図ることができる位置条件の道路であること。

回遊性を有するルート形成が可能な路線であること。

歩行者・自転車の通行が多く、植栽・ストリートファニチャー設置等によって快適な歩行者空間の整備が可能となる、広幅員歩道を有する道路であること。

計画方針

歩行者を中心とした利用形態とする。

自動車の進入を、沿道居住者に限定する。

歩行者に、ゆとりと親しみを持たせ、人々のふれあいの場となるルートとする。

回遊性を持ったルートを図る。

ショッピングゾーン付近のルートは、都市的空間として緑豊かなモデル化を図る。

ストリートファニチャー等を設置し、快適性を向上させる。

3 - 2 今後の道路整備のあり方

3 - 2 - 1 ニュータウン地区の道路空間の活用

ニュータウン地区等においては、すでに都市基盤としての道路網が計画的に整備されているが、建設当初から35年以上が経過し、その間における社会経済状況や、面整備事業の進捗並びに人々の環境への意識向上に伴い、道路整備を取り巻く状況は変化してきている。

特に、駅周辺地区においては、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩行者の安全を優先させた、歩道幅員等の確保に努める。また、建設当初に整備された歩道幅員が狭い路線については、沿線の土地利用状況等を踏まえ、地権者の協力を得ながら、歩道拡幅等の整備手法も検討する。

さらに「街路樹よくなるプラン」とも連携をしながら道路整備を行う。また、「多摩市多摩ニュータウン再生方針」に基づき、必要に応じて道路整備を行う。

3 - 2 - 2 ニュータウン地区の自転車歩行者専用道路の再構築

ニュータウン地区等においては、歩車分離を基本として、自転車歩行者専用道路が住区内外を結ぶ動線網として整備されている。これらの自転車歩行者専用道路の多くは、建設当初から改修・改良は行われておらず、老朽化による排水機能の低下や高齢者・障がい者等へのバリアの存在など、課題も多くある。そこで、誰もが快適かつ安全に通行できる通行空間を目指し、バリアの解消なども行いながら、高齢者等の外出を促せるような仕掛けも取り入れ、自転車歩行者専用道路の再構築を図る必要がある。

なお、自転車歩行者専用道路の改修・改良については、市民の意見を聴きながら、道路樹木等の適正化を図りつつ、管理面での市民協働（アダプト制度の活用）も視野に入れて検討する。

自転車歩行者専用道路の再構築に向けては、自転車歩行者専用道路の都市計画施設化も視野に入れ、再構築方針を別途策定する。

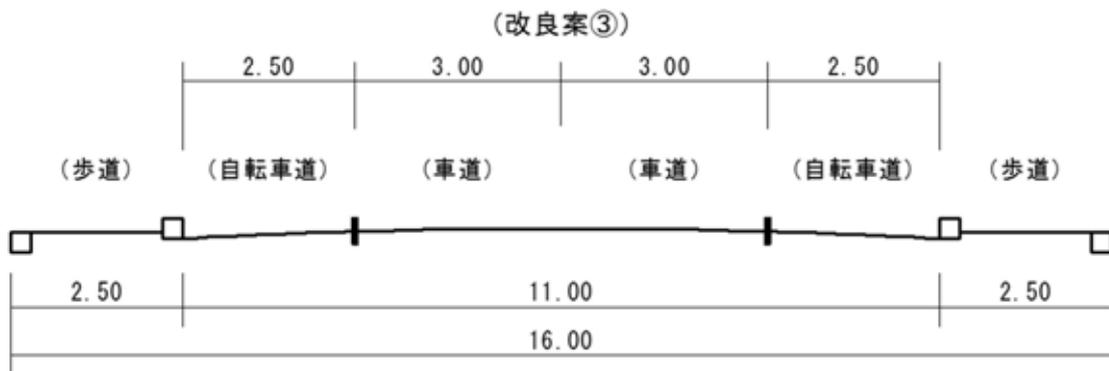
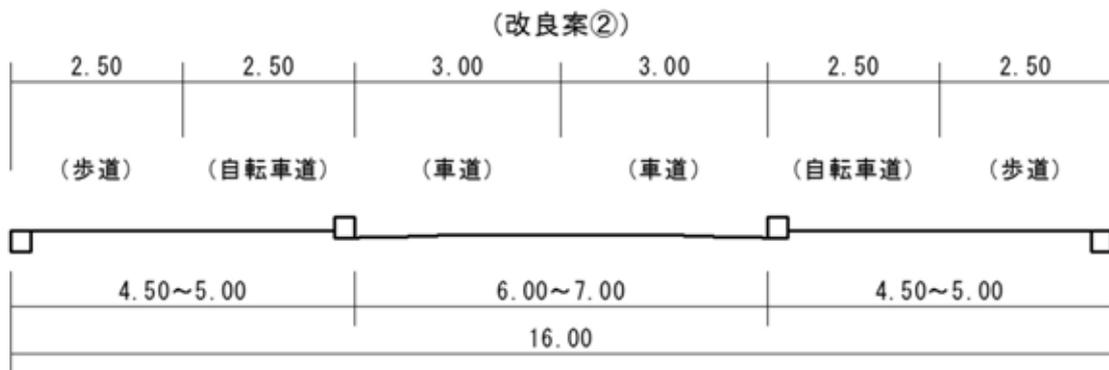
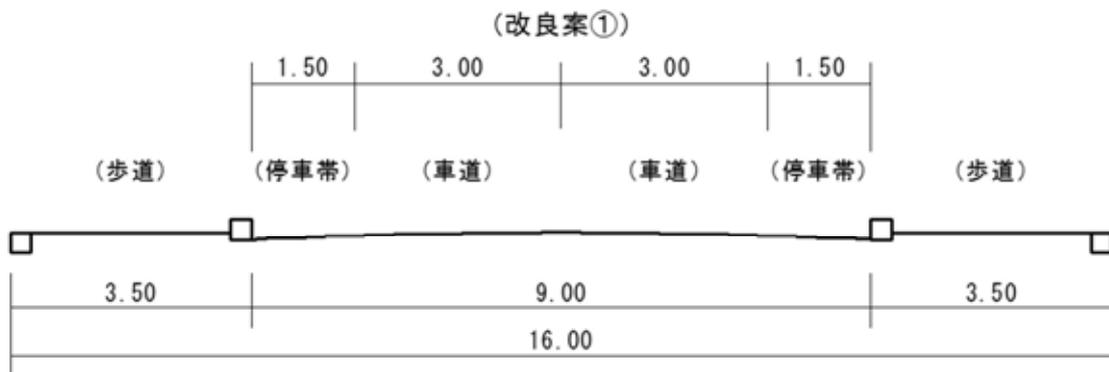
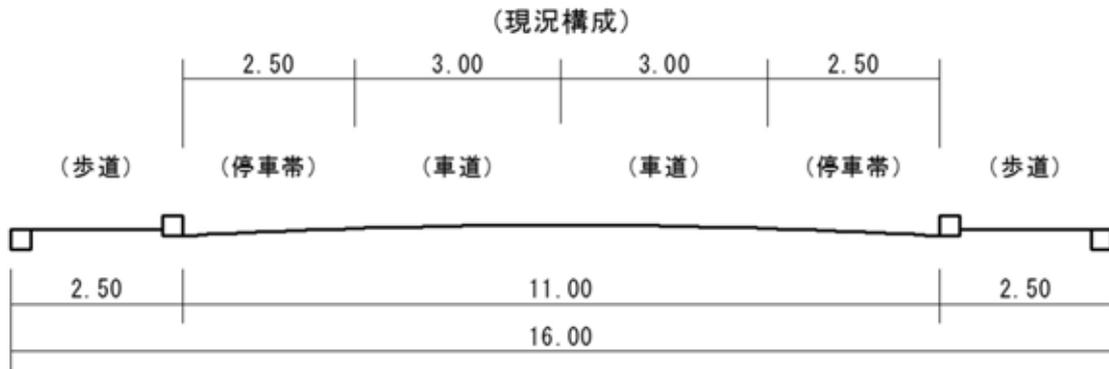
3 - 2 - 3 道路構成改良モデル

「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が平成18年に施行され、またユニバーサルデザインの考え方が提唱されている社会状況のもと、「多摩市福祉のまちづくり整備指針」

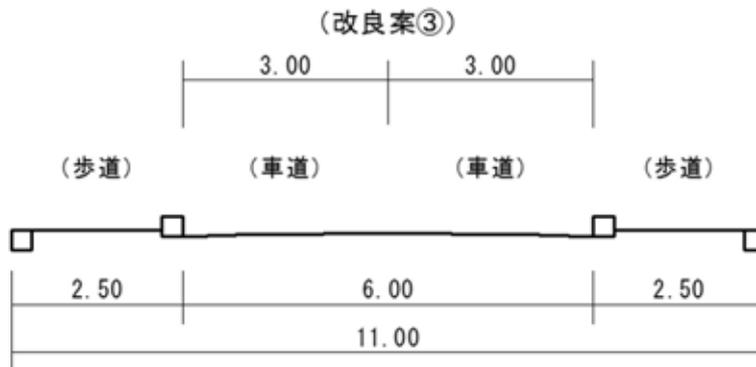
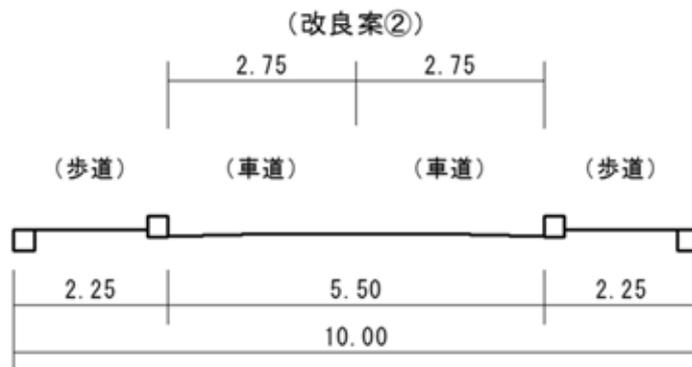
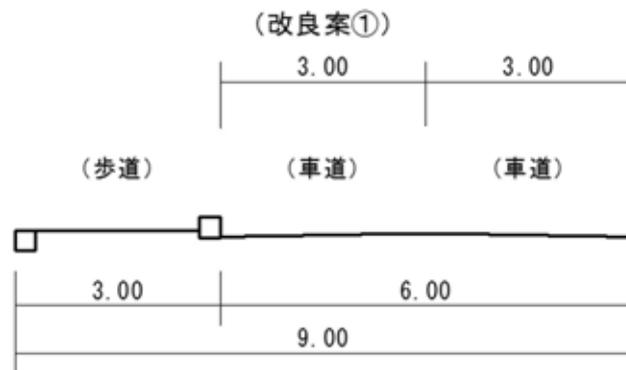
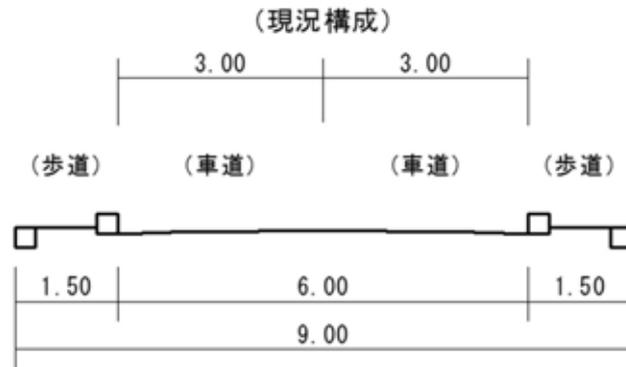
等が定められており、道路改良を実施する際には、これらの観点を取り入れた歩行者の安全を優先させた、道路構成改良モデルを設定する。

運用に当たっては、関連計画との整合や、当該路線の沿道状況を考慮しつつ、セミフラット形式による歩道整備や横断歩道における歩道と車道の段差のゼロ化などを促進する。

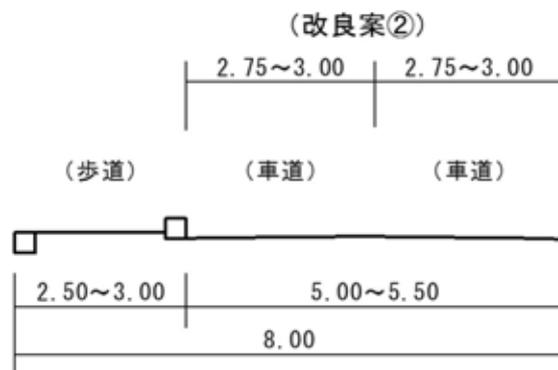
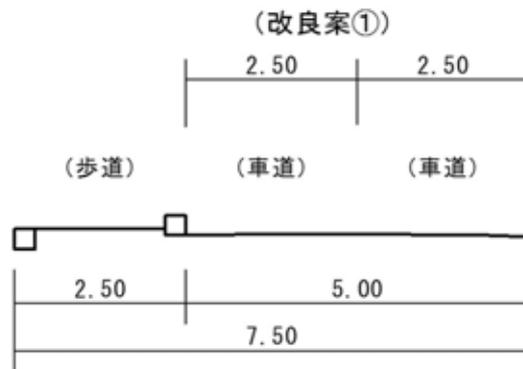
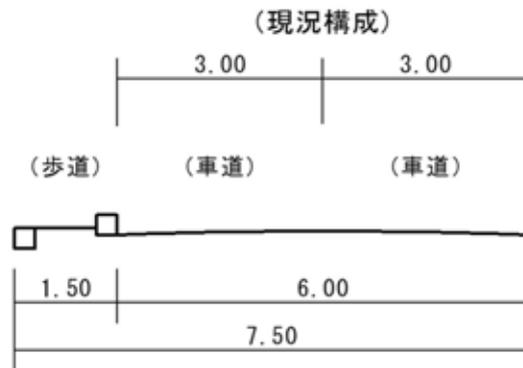
道路構成改良モデル（その1 現況幅員16m道路）



道路構成改良モデル (その2 現況幅員 9 m 道路)

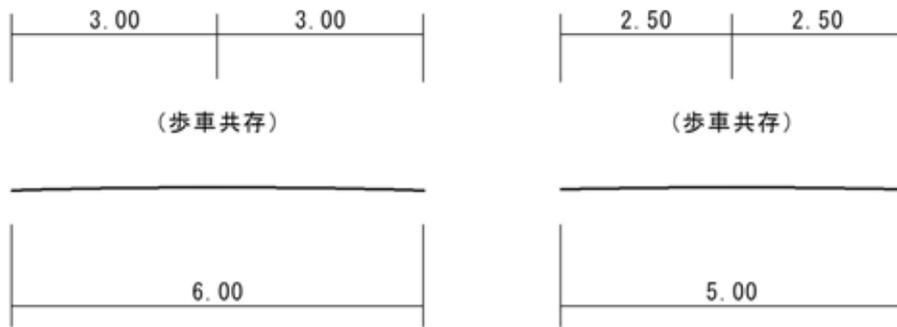


道路構成改良モデル (その3 現況幅員 7.5 m 道路)

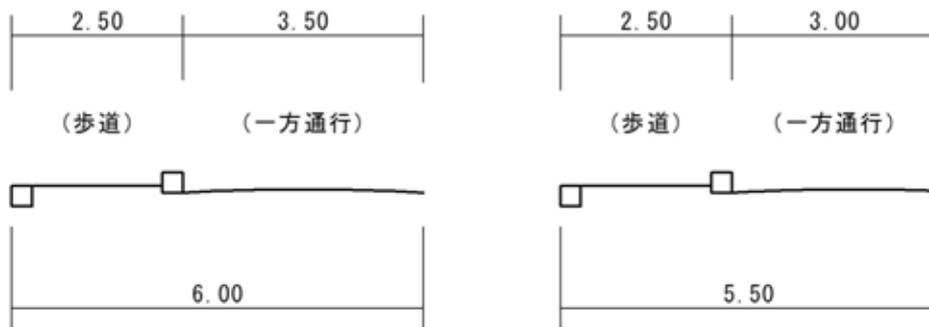


道路構成改良モデル (その4 現況幅員 6 m、5 m道路)

(現況構成)



(改良案①)

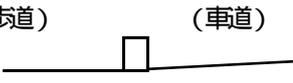
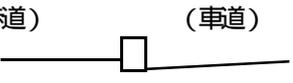


歩道構造形式の提案

歩道構造形式の定義と特徴

フラット	歩道等面と車道面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道造。
セミフラット	歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。
マウントアップ	歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。

各形式の特徴

		フラット	セミフラット	マウントアップ
略図		(歩道)  (車道)	(歩道)  (車道)	(歩道)  (車道)
漕ぎ		・発生しない	・発生しない	・発生する可能性がある
車両乗り入れ部	視覚障がい者	× ・歩車道境界の確認がしづらい	・縁石の構造によっては、横断歩道接続部等との区別がつかない場合がある。	
	車いす使用者	-	-	・すりつけこう配が発生するため、通行性が劣る。
	高齢者	-	-	・すりつけこう配が発生するため、通行性が劣る。
	対策	・縁石の構造による工夫が必要である。	・縁石の構造による工夫が必要である。	・有効幅員外に車両乗り入れ部を設ける。
横断歩道接続部等	視覚障がい者	・歩車道境界の確認がしづらい	・縁石の構造によっては、確認しづらい場合がある。	-
	車いす使用者	-	・フラットと比較すると通行性が劣る。(段差)	・段差とこう配により通行性が劣る。
	高齢者	-	・段差によりつまづく可能性がある。	・段差とこう配により通行性が劣る。
	対策	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石線により適切に区分する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。	・横断歩道接続部等に視覚障がい者誘導用ブロックを適切に設置する。 ・縁石の構造による工夫が必要である。
排水処理		・雨水が車道側から流入する可能性がある。	-	-
	対策	・雨水ます等の設置が必要である。	-	-
総合評価				

コメント	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の構造形式は、縁石の高さ15cm以上で歩道の高さ5cmを標準として基本的にはセミフラット型とする。ただし、周辺道路や民地との接道状況により、主目的である「歩道の段差・傾斜・勾配の改善」を行なうのに何れの構造が最適かを個別に判断することが必要な場合もある。
------	--

3 - 2 - 4 狭隘道路の整備（D路線）

建築基準法第42条第2項の指定道路やその他の狭隘道路等は、セットバック部分の用地の寄付を受け、幅員4.0mの道路用地が確保されたのち道路整備を図る。

幅員4.0mを確保することは、火災時の延焼防止、災害時における避難路、緊急車両等の進入路確保、日当たり、風通し確保といった環境衛生面、児童や高齢者等の安全通行確保等の面からも重要である。

3 - 2 - 5 駅周辺の整備について

市内4駅から主要公共施設等に至る経路となる道路について、重点的にユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩行者の安全及び利便性を確保した道路形態へ整備を行う。また、人々の環境への意識向上に伴い、道路整備に当たり、電柱等の無電柱化の要望が高いことから、通行の安全性の向上、災害防止及び都市景観等を重視し、関係企業者の協力を得ながら、無電柱化の整備促進を図る。

渋滞の解消、路上駐車対策、駅前送迎停車帯の設置等、自動車交通の円滑化及び市民の利便性を図る。

それぞれの駅から概ね半径500mまでの範囲は、本計画の基本理念に基づき、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、歩行者の安全を確保した道路形態に整備を行う。

（1）聖蹟桜ヶ丘駅周辺

この地域では、大規模開発等が計画されており、人、車の増加が予想されることから、「聖蹟桜ヶ丘地域整備計画」、多摩市交通マスタープラン等、関連計画との整合を図りながら道路整備を行う。

ユニバーサルデザインの考え方も取り入れ、駅周辺地区の渋滞解消、生活道路への車両進入抑制、歩行者の安全性の向上などを主眼に置き、にぎわいのある歩行者空間として道路整備を図る。

(2) 多摩センター駅周辺

多摩ニュータウンの中心として整備が進められてきた多摩センター駅周辺は、多摩地域でも有数の業務、商業集積地となっている。

モノレール及び鉄道駅の利用、タクシー、路線バスの拠点として、駅前広場を含む交通動線のユニバーサルデザイン化を図る。

駅の南北地区を結び、一体化を図った歩行者動線とするため、関連計画との整合を図りながら道路整備を行う。なお将来、「都市再生整備計画（仮称）」が策定された際は、計画方針に基づき、必要に応じて道路整備を行う。

(3) 永山駅周辺

バス、タクシー乗り場の整備、駅前送迎停車帯の設置等の整備がなされている。駅前や幹線道路沿いの周辺について、ユニバーサルデザインを取り入れ、歩行者の移動性向上を図った道路整備を行う。

また、「多摩市多摩ニュータウン再生方針」に基づき、必要に応じて道路整備を行う。

(4) 唐木田駅周辺

近隣に大学、高校、福祉施設、企業等の大規模オフィスが立地していると共に、尾根幹線（都市計画道路多 3.1.6 号線）沿いには、未利用地も多く残されており、当駅の利用の増加が今後より見込まれる。なお、近隣市からの車の乗り入れも有り、駅前広場の再整備を検討する必要がある。

歩行者の安全性、利便性を確保した道路整備を図る。

4 計画路線図

計画路線一覧表・計画路線図（別添のとおり）

5 重要整備路線について

鉄道各駅周辺は、歩行者、自動車等の交通結節点であり、交通量が多いため、道路整備における重点区域と考えられる。

市内には、聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅、唐木田駅の4駅があり、聖蹟桜ヶ丘駅以外の3駅はニュータウン区域で、道路整備は基本的には完了している。一方、聖蹟桜ヶ丘駅は、既存地区にあり、地区集散道路についても整備が十分ではない。

このため聖蹟桜ヶ丘駅周辺の主要な地区集散道路について重点的に整備していく。

5 - 1 整備目標

別図「重要整備路線図」に示す、10路線について、重点的に整備を行う路線として位置付ける。

この重要整備路線については、目標年次内に50%以上の事業着手を目標とする。

また、民間開発や市街地開発事業等による開発も予想されるため、本計画との整合性を図り、道路網の整備を行う。

重要整備路線について

重要整備路線の条件について

路線整備の重要度を検討するに当たって、重視すべき視点を系統的に整理し、これにより具体的な路線条件を設定した。(条件1~10)

路線整備に当たって重視すべき視点		路線条件	ポイント	No.	
安全なまちづくり	交通安全の推進	歩行者の安全確保	通行危険箇所路線(歩行者と車両)	2	1
			歩道のない幹線道路	2	2
			危険な歩車共存道路	2	3
		道路ネットワークの整備	円滑交通阻害箇所のある路線(交差点改良含む)	1	4
			通行危険箇所路線(車両と車両)	1	5
			幹線となる地区集散道路	2	6
	防災・救急・消防活動の円滑化	緊急車両の通行確保	狭隘道路	1	7
		緊急避難の通行確保	緊急避難場所の周辺道路	1	8
誰もが使いやすい道路づくり	バリアフリー(ユニバーサルデザイン)の視点	交通弱者の利便性向上	駅周辺道路	2	9
			主要公共施設周辺道路	1	10

整備への要請を形態で分類した。(条件11~14)

要請形態等による条件			
要請形態等による条件	議会・市民の声・関係機関等からの整備要請	1	11
	各種計画に基づく骨格道路	1	12
	地域開発等に伴う整備必要路線	1	13
	赤道等の有効・効率的活用	1	14

各路線条件の補足説明

条件2	道路区分上の幹線道路とした。
条件3	実態上の歩車共存道路とした。
条件4、6	新設道路の場合・・・既存道路がこの条件に当てはまり、新設道路を設けることにより解消される場合にポイントを付した。
条件8	緊急避難場所(小・中学校の入口から500m以内の路線とし、以下の何れかの計画路線とした。 (歩行者の通行利便性より) 新設 現況幅員が4m未満で拡幅計画 歩道整備
条件10、11	駅周辺として2・3・4・5地区内全域において駅への動線を踏まえ選定し、主要公共施設周辺として官公署等の入口から500m以内の路線とし、以下の何れかの計画路線とした。(歩行者の通行利便性より) 新設 現況幅員が4m未満で拡幅計画 歩道整備

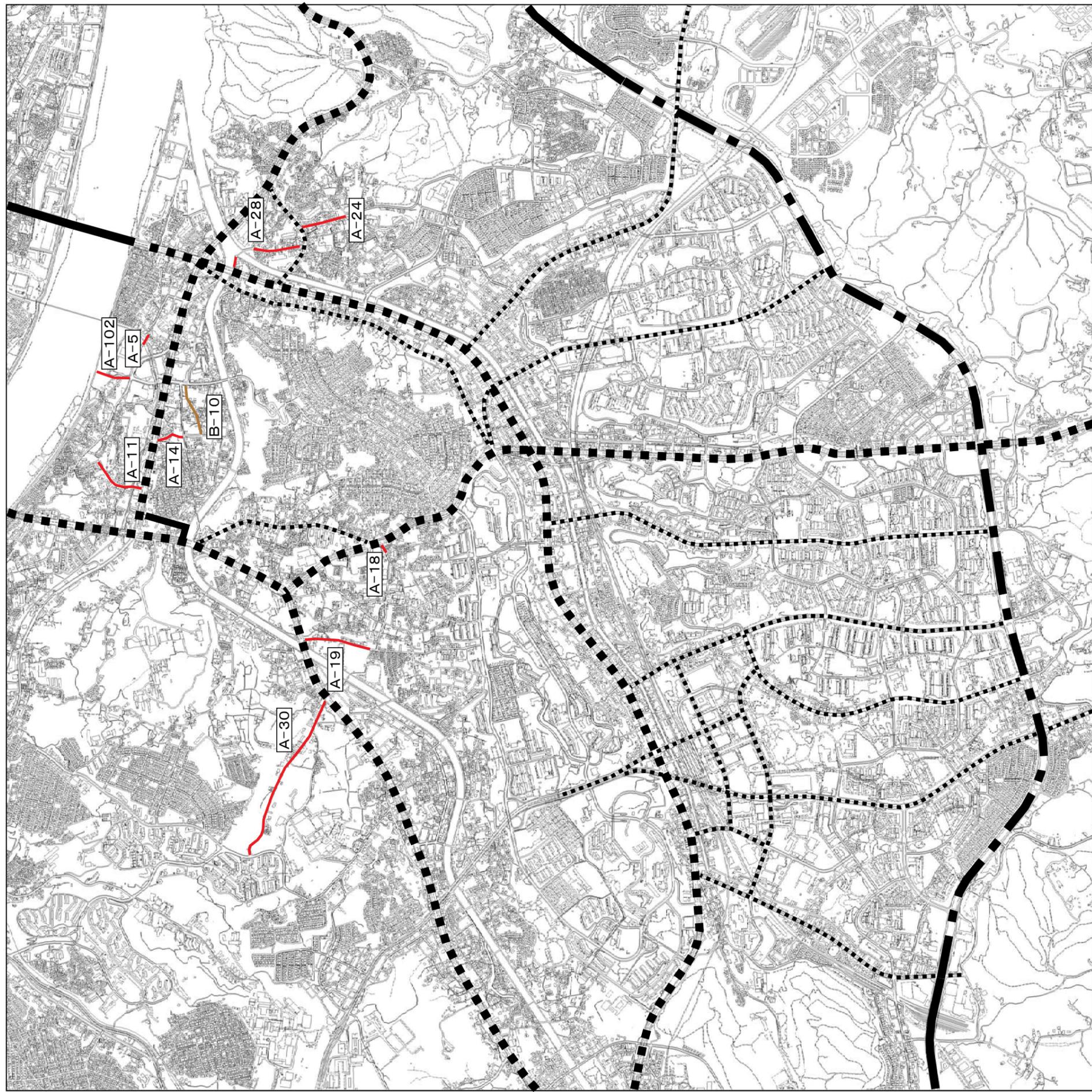
重要整備路線について

各計画路線について、条件1~14の該当の有無をチェックし、該当する場合にポイントを付し、合計点を算出する。

ポイント数が高い路線以外に、事業中の路線や地域開発等に伴い整備が必要な路線を加えて、重要整備路線とした。

重要整備路線と位置付けていない路線についても、土地利用の形態や地域の開発状況等を勘案し、整備が必要となった場合には、事業化について検討する。

重要整備路線図



- 幹線道路 (都市計画道路 (都道)) (整備済) — 概成
- 補助幹線道路 (都市計画道路 (都道・市道)、都道 (整備済) — (整備済)
- 地区集散道路
- 歩車共存道路

6 計画にない路線の取扱い

道路整備は、原則として、本計画に基づき行うものとする。しかし、本計画にない路線について、道路整備の対象とするか否かの案件が生じた場合は、次のとおりとする。

社会情勢の変化や関連計画の策定、政策的要因等により、道路整備を行う必要性が生じた場合は、本計画路線とみなし、道路整備を行うものとする。

また、要望等が出された場合には、公共性の高い道路の整備という観点から、結果として、宅地開発事業等特定個人の利益のみに寄与することとならないよう、道路整備の対象とする場合の取扱いについて次のように定める。

道路整備の取扱い	道路整備を行う場合の条件等
<p>右に定めるすべての条件を満たす場合に、道路整備を行う。</p> <p>整備手法は、「多摩市道路整備計画」に準じる。</p>	<p>(1) 「多摩市道路整備計画」と整合性があること。</p> <p>(2) 道路が付近の公道と系統的になり、一般交通の用に供することが必要と認められること。</p> <p>(3) 道路の計画幅員が4.0m以上確保されていること。</p> <p>(4) 道路が交差する場合には、その交差箇所に、必要に応じたすみ切りを確保することが可能であること。</p> <p>(5) 私道の場合、道路の敷地は、寄付すること。</p> <p>(6) 境界が確定していること。</p> <p>(7) 地権者、隣接者等の同意が得られていること。</p> <p>(8) 法令、条例、要綱等の規制または指導の対象となっている宅地開発事業等にかかわっていないこと。</p>

既定計画及び関連計画等

1 個別の既定計画

「多摩市既存地区道路整備計画」（昭和60年3月策定）

「多摩ニュータウン開発未定地区（白地区）の整備計画」（昭和60年3月策定）

2 関連計画及び事業

「聖蹟桜ヶ丘地域整備計画（構想）」（平成26年10月改定）

「連光寺地区地区計画」（平成24年12月変更）

3 各種行政計画等（策定にあたり整合をとるべき諸計画）

「第五次多摩市総合計画（第2期基本計画）」（平成27年4月策定）

「多摩市地域防災計画」（平成27年5月修正）

「多摩市交通マスタープラン」（平成16年3月策定）

「多摩市駐車場整備計画」（平成16年3月策定）

「多摩市福祉のまちづくり整備指針」（平成15年4月策定）

「多摩市都市計画マスタープラン」（平成25年5月改定）

「多摩市下水道プラン2011」（平成23年3月策定）

「多摩市公共施設等総合管理計画」（平成27年11月策定）

「街路樹よくなるプラン（街路編）」（平成20年9月策定）

「多摩市多摩ニュータウン再生方針」（平成28年3月策定）

用語解説

1 面整備事業

土地区画整理事業、大規模な民間開発等、面的な一定の範囲の土地を整備すること。

2 バリアフリー新法（高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）

高齢者、障がい者の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、道路その他の施設を整備し、移動の利便性・安全性の向上を図るため、平成18年12月に施行された法律。

3 ユニバーサルデザイン

ソフトとハードの両面から、幼児から高齢者まで、障がい者も健常者も安全で豊かな環境を体験できるように配慮された空間のデザインのあり方を総称したもの。

4 歩車共存道路

歩車共存道路は、歩行者、自転車、自動車の通行空間が分離されていない道路。歩行者の安全かつ安心な通行のため、自動車の速度抑制を目的としたハンプ（次項目5参照）・狭窄部・歩車共存の注意喚起標識等の設置、通行スペースの向上のためのL U側溝・スリット側溝等の設置等を行い、歩行者、自転車と自動車が同一の道で共存する道路。

5 ハンプ

自動車の速度を落とさせるため、道路上に設ける高さ10cmほどの凸部。

6 ストリートファニチャー

道路、主として歩道上に設置される様々な装置、例えばベンチ、電話ボックス、街灯、水飲み、標識等が挙げられる。近年、歩行者用道路、遊歩道等、歩行系ネットワークの整備の重要性が取り上げられ、デザインの的にも統一した方向性を持たせるケースが多い。

7 セットバック

敷地境界から一定の距離を後退して建築物の建築を行い、後退部分が道路として整備可能な状況になっていること。

(別添)

計画路線一覧表

地区	通しNo	路線名	市道名	現況幅員 (m)	計画幅員(m)	整備計画内容	区間長 (m)	備考	
1地区	A= 2	1	A-1	3 - 5	4.5	8.5	拡幅、歩道整備	124	
	B= 1	2	A-2	3 - 11	4.2	6.0	拡幅	230	
	C= 1	3	B-1	3 - 8	2.8	4.0	拡幅	100	42条2項
	D= 4	4	C-1	3 - 4	5.5	5.5	歩道整備	230	
	計 8	5	D-1	3 - 2	3.6~7.4	4.0	拡幅	145	42条2項
		6	D-2	3 - 3	3.9~4.0	4.0	拡幅	140	42条2項
		7	D-3	3 - 10	3.8~6.6	4.0	拡幅	44	42条2項
		8	D-4	3 - 12	2.7、3.0	4.0	拡幅	84	42条2項
2、3地区	A= 5	10	B-100	1 - 26	5.0	6.0	拡幅	50	B路線へ変更 一部改良済
	B= 9	11	A-5	1 - 7幹	7.2	8.5~12.0	拡幅、歩道整備	70	
	C= 1	13	A-7	新設		7.0	新設、歩道整備	528	
	D= 13		B-101	1 - 1	5.18~6.0	6.0	拡幅	30	a-7から分離 B路線へ変更
	計 28	15	B-2	1 - 12	4.0	6.0	拡幅	30	
		16	B-3	1 - 12	4.0	6.0	拡幅	260	一部42条2項
		17	B-4	1 - 20	3.7	4.0	拡幅	140	42条2項
		18	B-5	1 - 24	4.0	4.0	環境整備	90	
		19	B-6	1 - 28	6.0	6.0	環境整備	70	
		20	A-100	1 - 28	6.0	8.0	歩道整備	266	A路線へ変更
			A-101	1 - 27	6.0	8.0~9.0	歩道整備、線形改良	85	A路線
		21	B-8	1 - 33	6.0	6.0	一部歩道整備	260	
		22	B-9	1 - 23	3.7	4.0	拡幅、環境整備	150	
		24	A-102	1 - 28	7.5	12.0	拡幅、歩道整備、線形改良 (多摩川へのモール 7.5 12m 【7+2.5+2.5】)	190	A路線へ変更
		25	C-4	1 - 2幹、 1 - 32	10.0~16.0	10.0~16.0	環境整備、歩車道の再構築	240	一部歩道改良 済
		26	D-5	1 - 3	2.0~4.0	4.0	拡幅	101	42条2項
		27	D-6	1 - 4	2.0~3.4	4.0	拡幅	78	42条2項
		28	D-7	1 - 9	1.8	4.0	拡幅	34	42条2項
		30	D-9	1 - 7	3.9~6.9	4.0	拡幅	101	42条2項
		31	D-10	1 - 6	3.9~6.9	4.0	拡幅	118	42条2項
	32	D-11	1 - 17	3.8~7.0	4.0	拡幅	109	42条2項	
	33	D-12	1 - 18	3.9~6.8	4.0	拡幅	124	42条2項	
	34	D-13	1 - 19	1.9~6.9	4.0	拡幅	16	42条2項	
	35	D-14	1 - 14	3.7~6.4	4.0	拡幅	312	42条2項	
	36	D-15	1 - 15	3.8~6.9	4.0	拡幅	123	42条2項	
	37	D-16	1 - 13	3.9~7.2	4.0	拡幅	32	42条2項	
	38	D-17	1 - 86	4.0	4.0	拡幅	45	42条2項	
	39	D-18	1 - 8	2.5~5.5	5.0	拡幅	87	42条2項	

(別添)

計画路線一覽表

地区	通しNo	路線名	市道名	現況幅員 (m)	計画幅員(m)	整備計画内容	区間長 (m)	備考	
4地区	A= 5	40	A-9	1 - 2幹	9.0	12.0 ~ 16.0	拡幅、歩道整備	410	
	B=	41	A-10	新設		8.5	新設、歩道整備	70	
	C= 3	42	A-11	1 - 67、4 5	4.9 ~ 5.7	8.5	拡幅、歩道整備	140	
	D= 13	43	A-12	1 - 35	5.15 ~ 6.0	6.0	拡幅	500	
	計 21	44	A-13	新設		12.0	新設、歩道整備	260	
		45	C-5	1 - 35	3.7	4.0 ~ 6.0	拡幅、環境整備	68	
		46	C-6	1 - 39	2.8	4.0	拡幅	55	42条2項
		47	C-7	1 - 55	5.0	5.0	環境整備	60	
		48	D-19	1 - 34	1.8	4.0	拡幅	145	42条2項
		49	D-20	1 - 36	1.8	4.0	拡幅	45	
		50	D-21	1 - 37	2.7	4.0	拡幅	62	42条2項
		51	D-22	1 - 42	3.1 ~ 3.4	4.0	拡幅	101	42条2項
		52	D-23	1 - 54	2.7	4.0	拡幅	88	42条2項
		53	D-24	1 - 62	2.7	4.0	拡幅	38	42条2項
		54	D-25	1 - 64	2.7	4.0	拡幅	36	42条2項
		55	D-26	1 - 69	2.7	4.0	拡幅	150	42条2項
		56	D-27	1 - 325	5.0	4.0	拡幅	50	指定解除済
		57	D-28	1 - 324	5.0	4.0	拡幅	50	指定解除済
		58	D-29	1 - 43	4.0	4.0	拡幅	75	42条2項
		59	D-30	1 - 52	3.6 ~ 8.6	4.0	拡幅	72	42条2項
	60	D-31	1 - 65	4.0 ~ 8.2	4.0	拡幅	30	42条2項	
5地区	A= 1	62	A-14	1 - 94	3.7	8.5 ~ 12.0	拡幅、歩道整備	140	
	B= 1	64	B-10	1 - 95	4.0	4.0 ~ 6.0	拡幅	275	
	C=	66	D-33	1 - 91	3.0	4.0	拡幅	42	42条2項
	D= 3	67	D-34	1 - 92	3.3、3.6	4.0	拡幅	209	42条2項
	計 5	68	D-35	1 - 93	1.8	4.0	拡幅	58	42条2項
6地区	A=	69	D-36	1 - 140	1.8	4.0	拡幅	95	42条2項
	B=	70	D-37	1 - 141	2.7	4.0	拡幅	42	42条2項
	C=	71	D-38	1 - 142	1.8	4.0	拡幅	38	42条2項
	D= 5	72	D-39	1 - 137	2.7	4.0	拡幅	66	42条2項
	計 5	73	D-40	1 - 139	1.8	4.0	拡幅	42	42条2項

(別添)

計画路線一覧表

地区	通しNo	路線名	市道名	現況幅員 (m)	計画幅員(m)	整備計画内容	区間長 (m)	備考		
7地区	A=		C-8	1 - 3幹	8.0	10.0	拡幅、歩道整備	95	5地区から移動(明神橋歩道橋架橋済)	
	B=	74	C-9	1 - 278	1.8	1.8	環境整備	200		
	C=	2	75	D-41	1 - 284	1.8、3.0	4.0	拡幅	27	42条2項
	D=	9	76	D-42	1 - 286	2.7	4.0	拡幅	110	42条2項
	計	11	77	D-43	1 - 290	3.2	4.0	拡幅	92	42条2項
			78	D-44	1 - 292	2.0	4.0	拡幅	90	42条2項
			79	D-45	1 - 295	3	4.0	拡幅	120	42条2項 一部整備済
			80	D-46	1 - 296	1.8	4.0	拡幅	43	42条2項
			81	D-47	2 - 66	2.0	4.0	拡幅	65	42条2項
			82	D-48	1 - 283	3.7	4.0	拡幅	50	42条2項
			84	D-50	1 - 298	3.9	4.0	拡幅	50	42条2項
8、9地区	A=	3	85	A-16	2 - 117	6.5	8.5	拡幅、一部歩道整備	108	
	B=	5	86	A-17	2 - 117	7.5	8.5	拡幅、歩道整備	425	
	C=	1	87	A-18	2 - 4幹	5.0	8.5	拡幅、歩道整備	30	
	D=	5	88	B-11	2 - 78	2.5	4.0	拡幅	140	
	計	14	89	B-12	2 - 115	5.0	6.0	拡幅	230	
			90	B-13	新設		5.0~6.0	新設	230	
			91	B-14	新設		5.0~6.0	新設	120	
			92	B-15	新設		4.0	新設	20	
			93	C-10	2 - 76、2 - 77	1.2~2.3	4.5~5.0	拡幅	75	
			95	D-51	2 - 79	0.9、2.3	4.0	拡幅	85	42条2項
			96	D-52	2 - 80	1.8、2.3	4.0	拡幅	100	42条2項
			97	D-53	2 - 108	3.9~4.2	4.0	拡幅	175	42条2項
			98	D-54	2 - 111	1.8~6.0	4.0	拡幅	150	42条2項
		99	D-55	2 - 112	4.1	4.0	拡幅	52	42条2項	
10地区	A=	3	100	A-19	2 - 3幹	7.5	10.0~11.0	拡幅、歩道整備	400	
	B=	2	101	A-20	2 - 3幹	7.5	10.0~11.0	拡幅、歩道整備	180	
	C=	2	102	A-21	2 - 3幹	7.5	10.0~11.0	拡幅、歩道整備	360	
	D=		103	B-16	2 - 101	4.0	6.0	拡幅	150	
	計	7	104	B-17	2 - 145	1.8	4.0	拡幅	120	
			105	C-12	2 - 94	2.0	2.0	環境整備	100	
			106	C-13	2 - 93	4.0	4.0	環境整備	200	
11、12地区	A=		107	C-14	2 - 1	3.2	4.0~6.0	拡幅	230	
	B=		108	C-15	旧河川2 - 152	15.0	15.0	環境整備	270	
	C=	2	109	D-56	2 - 55	2.7	4.0	拡幅	121	42条2項
	D=	2	110	D-57	2 - 54	2.0~2.8	4.0	拡幅	110	42条2項
計	4									
13、14、15地区	A=	1	111	A-30	2 - 1幹	9.0	12.0	拡幅、歩道整備	900	
	B=	1	112	B-18	2 - 41	4.0	4.5	拡幅	150	
計	2									

(別添)

計画路線一覧表

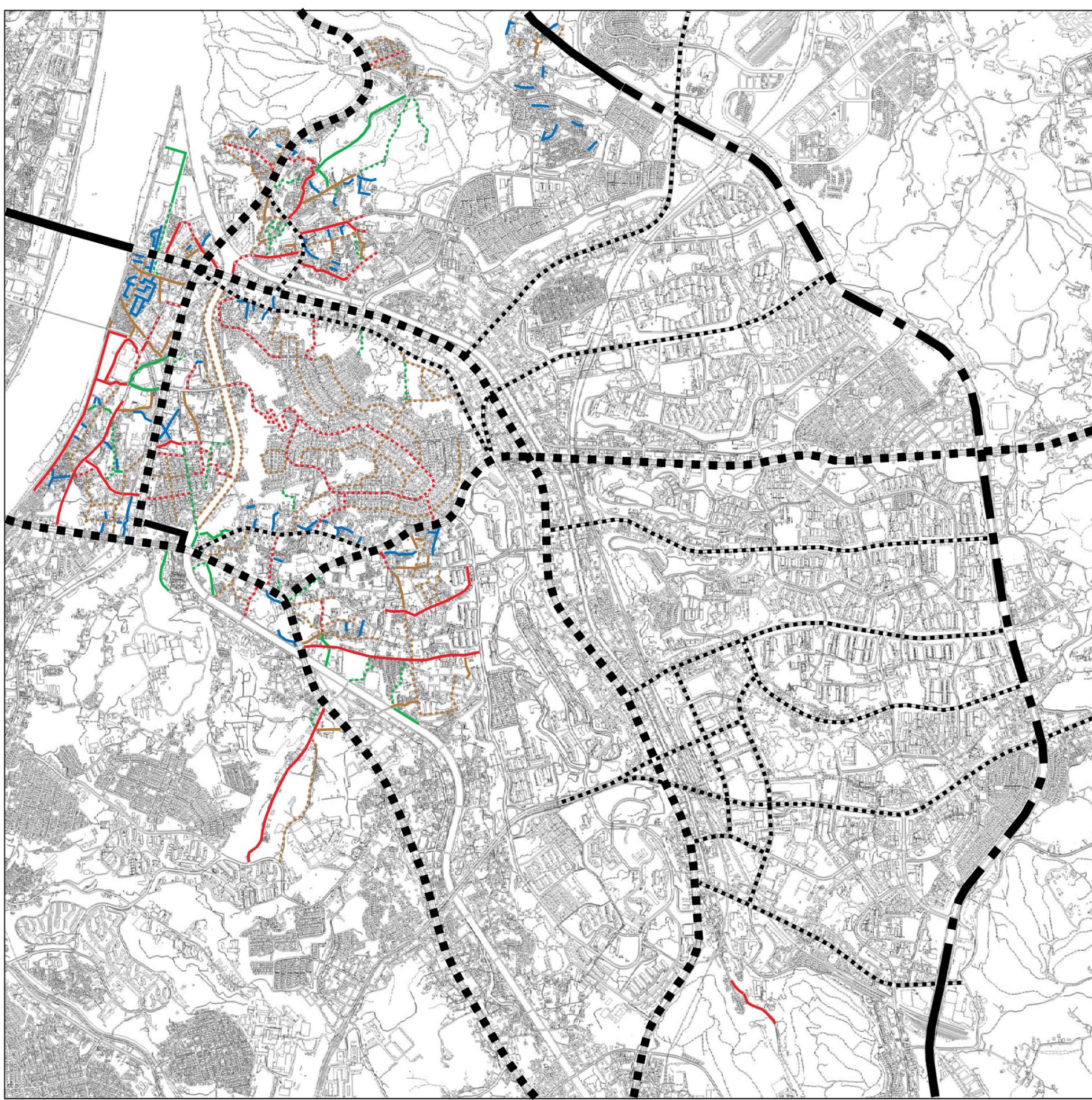
地区	通しNo	路線名	市道名	現況幅員 (m)	計画幅員(m)	整備計画内容	区間長 (m)	備考	
20地区	A= 6	113	A-22	3 - 9 8	4.4	6.0	拡幅	250	
	B= 3	114	A-23	3 - 10 4	4.6	6.0	拡幅	33	
	C= 1	115	A-24	3 - 2 幹	6.0	11.0	拡幅、歩道整備	260	
	D= 13	116	A-25	3 - 8 8	5.9	8.5	拡幅、歩道整備	60	
	計 23	117	A-26	3 - 5 5	4.5	6.0	拡幅	240	
		118	A-27	3 - 5 4	4.0	6.0	拡幅	55	現行区間長は誤記(正しくは100m)
		119	B-19	3 - 9 2	4.0	6.0	拡幅	65	一部42条2項
		120	B-20	3 - 8 0	3.5	6.0	拡幅	350	一部42条2項
		121	B-21	3 - 10 1	2.0	5.0	拡幅	180	42条2項
		122	C-16	3 - 6 8	1.2	2.5	拡幅	110	
		123	D-58	3 - 7 7	2.2	4.0	拡幅	30	42条2項
		124	D-59	3 - 5 0	1.8	4.0	拡幅	28	42条2項
		125	D-60	3 - 6 0	3.0、3.3	4.0	拡幅	20	42条2項 一部整備済
		126	D-61	3 - 6 7	1.8	4.0	拡幅	83	42条2項
		127	D-62	3 - 7 8	1.8	4.0	拡幅	79	42条2項
		128	D-63	3 - 8 0	1.8	4.0	拡幅	102	42条2項
		129	D-64	3 - 8 1	1.8	4.0	拡幅	43	42条2項
		130	D-65	3 - 8 2	3.8	4.0	拡幅	84	42条2項
		131	D-66	3 - 8 5	1.8	4.0	拡幅	38	42条2項
	132	D-67	3 - 9 0	2.9	4.0	拡幅	90	42条2項 一部整備済	
	133	D-68	3 - 8 7	2.0~2.8	4.0	拡幅	90	42条2項	
	134	D-69	3 - 9 6	4.0	4.0	拡幅	47	42条2項	
	135	D-70	3 - 9 5	4.0	4.0	拡幅	50	42条2項	
21地区	A= 1	136	A-28	3 - 3 0	4.2~5.0	6.0	拡幅、向ノ岡橋付近一部歩道設置	320	向ノ岡橋を含め橋から110mは整備済 現行区間長は誤記(正しくは430m) 一部整備済
	B= 4	137	B-22	3 - 2 4	5.5	6.0	拡幅	10	
	C=	138	B-23	新設		4.0	新設	130	私道
	D= 2	139	B-24	3 - 3 4	3.0	4.0	拡幅	60	
	計 7	140	B-25	新設		4.0	拡幅	75	私道
		141	D-71	3 - 1 4	1.8~3.0	4.0	拡幅	67	42条2項
		142	D-72	3 - 2 3	1.8	4.0	拡幅	30	42条2項
22地区	A=	143	C-17	3 - 5 5	4.5	4.5	環境整備	420	
	B=								
	C= 1								
	D=								
	計 1								

(別添)

計画路線一覧表

地区	通しNo	路線名	市道名	現況幅員 (m)	計画幅員(m)	整備計画内容	区間長 (m)	備考		
23、24 地区	A=	144	B-26	3 - 133	1.8	4.0~6.0	拡幅	50		
	B=	3	145	B-27	3 - 137	1.8	4.0~6.0	拡幅	50	
	C=		146	B-28	3 - 138	1.8	4.0~6.0	拡幅	75	
	D=	13	147	D-73	3 - 129	1.8	4.0	拡幅	33	42条2項
	計	16	148	D-74	3 - 144	2.2	4.0	拡幅	38	42条2項
			149	D-75	3 - 145	一部2.0	4.0	拡幅	51	42条2項
			150	D-76	3 - 1085	1.8	4.0	拡幅	72	
			151	D-77	3 - 1088	2.4	4.0	拡幅	70	42条2項 一部指定外
			152	D-78	3 - 1095	1.8	4.0	拡幅	63	42条2項
			153	D-79	3 - 1112	1.8	4.0	拡幅	27	42条2項
			154	D-80	3 - 199	1.8	4.0	拡幅	50	42条2項 一部整備済
			155	D-81	3 - 199	3.6~3.9	4.0	拡幅	35	42条2項
			156	D-82	3 - 201	3.8~4.0	4.0	拡幅	115	42条2項
			157	D-83	3 - 202	3.9	4.0	拡幅	42	42条2項
			158	D-84	3 - 204	3.3~6.0	4.0	拡幅	60	42条2項 図の修正あり
		159	D-85	3 - 205	4.0	4.0	拡幅	80	42条2項	
中沢地区	A=	2	160	A-29	6 - 20	6.0	8.5	拡幅、歩道整備	150	
	B=		161	A-103	6 - 20	7.0~8.0	9.0~10.0	歩道整備	90	追加
	C=									
	D=									
	計	2								

計画路線図 (全図)



- 幹線道路 (都市計画道路 (都道)) (整備済)

 概成
- 補助幹線道路 (都市計画道路 (都道・市道)、都道) (整備済)

 (整備済)
- 地区集散道路 (整備済)

 歩車共存道路 (整備済)
- ゆとりとられあい道路 (整備済)

 建築基準法第42条第2項道路