

第3部 第1 安全で快適な道路の整備

I まちづくり指標

行政指標	計画策定時の状況(平成12年)	前期実績値(平成15年)	中期実績値(平成18年)	目標値(平成22年)
「バリアフリー道路」※の延長	1,165m	2,864m	5,912m	※
「バリアフリー化に向けて改修した道路」※の延長	—	2,523m	5,208m	※

「バリアフリー道路」や「バリアフリー化に向けて改修した道路」の整備延長により、バリアフリーの道路づくりの進捗状況を示す指標です。道路のバリアフリー化を図ることにより、全ての人にとって安全な道路をめざします。※目標値(平成22年度)については、本計画における主要事業等のスケジュールを調整する中で設定し、次の「素案」で示します。

※「バリアフリー道路」とは、歩道の有効幅員や勾配などが『道路の移動円滑化整備ガイドライン(国土交通省)』や『東京都福祉のまちづくり条例』による“施設整備マニュアル”に適合している道路をいいます。バリアフリー道路の延長は5,912mとなり、中期目標5,500mに対して107.5%の達成率になりました。

※「バリアフリー化に向けて改修した道路」とは、歩道の拡幅や電柱等の移設により歩道の有効幅員を広げたり、歩道を改修して段差の解消を図ることなどにより、歩行空間の確保等の改善がなされた道路をいう。また目標値は、平成13年度以降に新たに整備した道路の総延長とします。バリアフリー化に向け改修した道路の延長は5,208mとなり、前中期目標9,000mに対して57.9%の達成率になりました。

行政指標	計画策定時の状況(平成12年)	前期実績値(平成15年)	中期実績値(平成18年)	目標値(平成22年)
都市計画道路の整備率	34.9%	38.3%	39.1%	50.2%

三鷹市が近隣に比べて遅れている都市計画道路の整備率による指標です。都市計画道路網全体の見直しとともに整備率の向上をめざします。

II 施策・主な事業の体系

1 道路の計画的整備の推進

(1)都市計画道路の見直しの実施	◎ ①都市計画道路の見直しの実施
(2)「生活道路網整備基本方針」の推進	※ ①「生活道路網整備基本方針」の推進

2 幹線道路の整備

(1)主要幹線道路の整備	◎ ①東八道路の整備の促進
	◎ ②調布保谷線の整備の促進
(2)幹線道路の整備	◎ ①3・4・7号線(連雀通り)整備の促進
	◎ ②3・4・13号線(牟礼地区)整備の促進
	◎ ③3・4・20号線(天文台通り)整備の促進
	◎ ④3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の促進
	◎ ⑤3・4・9号線(三鷹通り～武蔵野市境)整備の促進
	◎ ⑥3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進
	◎ ⑦3・4・11号線(北野地区)整備の促進
	◎ ⑧3・4・12号線(牟礼・北野地区)整備の促進
(3)準幹線道路の整備	◎ ①区域内幹線道路(第2期)の整備(第2部-第6「再開発の推進」参照)
	※ ②人見街道の整備の促進
(4)幹線道路の交差点等の整備	◎ ①交差点すいすいプラン事業の促進

3 生活道路等の整備

(1)主要生活道路の整備	◎ ①市道第135号線(三鷹台駅前通り)の整備
	◎ ②市道第47号線(牟礼地区)の整備
	◎ ③市道第56号線(井の頭地区)の整備
(2)地域生活道路の整備	①狭あい道路拡幅の推進

	②建築指導との連携の強化
(3)コミュニティ道路の整備	①大沢ふるさとセンター周辺の整備
(4)遊歩道・緑道の整備	①道路施設のデザイン化の推進
	②ジョギングコース・散歩道の整備の検討

4 バリアフリーの道路づくり

(1)バリアフリーの道路づくりの推進	◎ ①バリアフリーの道路整備の推進
	◎ ②バリアフリー重点整備路線(吉祥寺通り等)の整備の促進
	◎ ③中央通りモール化事業の推進 (第2部-第6「再開発の推進」参照)
	◎ ④架空線の地中化・無電柱化の促進
	◎ ⑤電柱移設等による歩行空間の改善の促進
	◎ ⑥歩道の拡幅整備
	◎ ⑦ベンチのあるみちづくりの推進
(2)歩行者の安全確保	①不法占用物件の取締り強化
	②歩車道分離の推進
	③交通安全施設(カーブミラー・標識等)の設置
	④生活道路における安全の確保

5 道路環境の向上

(1)良好な沿道環境の形成	※ ①街路灯の整備及び明るさ(照度)アップ
	※ ②迷惑喫煙、ポイ捨ての防止
	③街路樹・植栽の整備
	④沿道緑化の推進
	⑤透水性舗装による整備
(2)自転車交通の環境整備	◎ ①自転車専用レーン等のモデル路線整備の検討
	②駐輪場の整備
(3)防災機能の強化	①都市計画道路の整備促進
	②狭あい道路の拡幅整備
(4)まちづくりと一体となった道づくりの推進	◎ ①「あんしん歩行エリア」の指定を活用した整備の推進
	◎ ②まちづくり推進地区の活用 (第3部-第3「住環境の改善」参照)
	◎ ③地区計画制度等の活用 (第3部-第3「住環境の改善」参照)
	※ ④コミュニティ・ゾーン設定の検討 (第3部-第5「都市交通環境の整備」参照)

6 維持・管理の充実強化

(1)自主管理方式の導入	※ ①みちパートナー事業等の推進
(2)街路樹の維持管理	①街路樹剪定の実施
(3)道路管理の指導強化	①道路パトロールの充実
	②交通管理者との連携の強化
(4)公共基準点の管理保全	①公共基準点の管理保全

7 推進体制の整備

(1)道路行政の推進	①道路用地取得の推進
	②地籍調査の検討
(2)広域的道路行政への取り組み	◎ ①東京外かく環状道路計画に対する検討と国等への要請
	◎ ②広域的道路行政への取り組み
(3)道路づくり等における市民参加手法の検討	※ ①道路づくり等における市民参加手法の検討

(4) バリアフリーの推進体制の整備	◎ ① バリアフリーのまちづくり推進体制の整備・充実 (第3部-第3「住環境の改善」参照)
--------------------	--

Ⅲ 主要事業(◎で示しています:事業内容は、追加・変更のあったもののみ記載)

1-(1)-① 都市計画道路の見直しの実施

現在の都市計画道路は、主に昭和30年代から昭和40年代に計画決定されていますが、その当時に比べ社会状況や経済状況が大きく変化してきています。そこで、21世紀にふさわしい道路づくりを、沿道を含めた総合的なまちづくりと捉え、広く市民の意見を聴きながら、個々の都市計画道路の必要性、役割や規格についての見直しを行います。(市・都・市民)

2-(1)-① 東八道路の整備の促進

2-(1)-② 調布保谷線の整備の促進

2-(2)-① 3・4・7号線(連雀通り)整備の促進

2-(2)-② 3・4・13号線(牟礼地区)整備の推進

2-(2)-③ 3・4・20号線(天文台通り)整備の促進

2-(2)-④ 3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の促進

2-(2)-⑤ 3・4・9号線(三鷹通り～武蔵野市境)整備の推進

2-(2)-⑥ 3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進

2-(2)-⑦ 3・4・11号線(北野地区)整備の促進

2-(2)-⑧ 3・4・12号線(牟礼・北野地区)整備の促進

バリアフリーのまちづくり基本構想において、重点整備路線に位置づけた都道(連雀通り、吉祥寺通り)をはじめとする幹線道路の整備として、以下の事業に取り組みます。

- ・3・4・7号線(連雀通り)整備の促進(市・都)
- ・3・4・13号線(牟礼地区)整備の推進(市)
- ・3・4・20号線(天文台通り)整備の促進(市・都)
- ・3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の促進(市・都)
- ・3・4・9号線(三鷹通り～武蔵野市境)整備の推進(市)
- ・3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進(市・都)
- ・3・4・11号線(北野地区)整備の促進(市・都)
- ・3・4・12号線(牟礼・北野地区)整備の促進(市・都)

2-(4)-① 交差点すいすいプラン事業の促進

3-(1)-① 市道第135号線(三鷹台駅前通り)の整備

3-(1)-② 市道第47号線(牟礼地区)の整備

主要生活道路の整備として、以下の事業に取り組みます。なお、市道第135号線(三鷹台駅前通り)については、都市計画道路の変更に向けて検討を進めます。(市)

- ・市道第135号線(三鷹台駅前通り)の整備
- ・市道第47号線(牟礼地区)の整備

- 4-(1)-① バリアフリーの道路整備の推進
- 4-(1)-② バリアフリー重点整備路線(吉祥寺通り等)の整備の促進
- 4-(1)-④ 架空線の地中化・無電柱化の促進
- 4-(1)-⑤ 電柱移設等による歩行空間の改善の促進
- 4-(1)-⑥ 歩道の拡幅整備
- 4-(1)-⑦ ベンチのあるみちづくりの推進

道路整備におけるバリアフリーの推進は、優先的に着手すべき重要な課題です。歩道上のバリアフリー化を図り、景観を向上させ、災害防止にも役立てるため、既設の電線類の地中化や無電柱化の推進を図るとともに、沿道の居住者の協力を得ながら、電柱移設等による拡幅整備、歩行空間の改善を促進します。

平成15年度に策定した「バリアフリーのまちづくり基本構想」において、重点整備路線に位置づけた、都道(連雀通り、吉祥寺通り、人見街道)については、同構想で定めた優先整備区間の整備を都に強く要請していきます。重点整備地区に指定した三鷹駅周辺地区、三鷹台駅及び井の頭公園駅周辺地区については、障がい者、利用者の意見を反映させながら計画的にユニバーサルデザインをめざした整備の促進を図ります。また、ベンチのあるみちづくり整備計画に基づき、歩道や沿道等に高齢者等が小休止をとるための「ほっとベンチ」を設置するなどバリアフリー化を推進し、アメニティ空間の確保を図ります。

(市・市民・都・関係機関・民間)

5-(2)-① 自転車専用レーン等のモデル路線整備の検討

自動車優先の車社会が地球環境に与える負荷を軽減させるため、自転車の利用促進が改めて注目されており、自転車・歩行者が安全に安心して通行できる環境に見直していく必要があります。また、本市では市内公共施設等を結ぶ公共交通網の充実が求められておりますが、バス交通の整備のほか補完的に自転車による快適な移動環境を整備することが必要です。風の散歩道やかえで通り、3・2・6号線(調布・保谷線)等の都市計画道路などの広幅員道路の一部について、国、警察とともに調査研究を進め、自転車専用レーン等のモデル路線整備について検討します。(市・都・関係機関)

5-(4)-① 「あんしん歩行エリア」の指定を活用した整備の推進

警察庁と国土交通省では、平成15年度以降、交通事故抑止対策を面的に集中して実施する地域として「あんしん歩行エリア」を全国に指定しました。

本市においては下連雀一丁目(一部)から四丁目、上連雀二丁目から五丁目の地区が同エリアに指定されたことを受け、道路のバリアフリー化、歩車共存道路への整備や立体駐輪場の整備などを行うとともに、交通管理者との連携を図りながら、信号機の新設や違法駐車取締り等を実施します。

(市、交通管理者)

7-(2)-① 東京外かく環状道路計画に対する検討と国等への要請

東京外かく環状道路(関越道~東名高速間、約16km)について、東京都では平成19年4月6日に本線を大深度地下方式とする都市計画変更を決定しました。

平成19年1月に「東京外かく環状道路計画の都市計画案に係る意見書」及び「要望書」を提出しました。インターチェンジの設置などによる周辺地域の環境悪化への対策が十分でないため、現段階で事業着手までを容認するものではありませんが、国及び東京都への意見書等を踏まえた環境整備や安全・安心のまちづくり等が進展するよう、ワークショップ形式など市民参加を可能とする手法の導入を要請するなど、市民及び関係機関の協働によるまちづくりが進むよう取り組んでいきます。

(市・市民・学識者・国・都・関係機関)

IV 新規・拡充事業(※で示しています:事業内容は、追加・変更のあったもののみ記載)

1-(2)-① 「生活道路網整備基本方針」の推進

平成 16 年度に策定した生活道路網整備基本方針に基づき、生活道路の計画的整備を図ります。歩道の拡幅、段差の解消、ベンチの設置などのバリアフリー化、幹線道路、まちづくり推進地区、地区計画、開発指導と連携した生活道路とのネットワーク化、建築指導と連携した道路の沿道の不燃化など、良好な景観に配慮した安全で快適な生活道路の整備を推進します。(市・市民・民間)

2-(3)-② 人見街道の整備の促進

5-(1)-① 街路灯の整備及び明るさ(照度)アップ

5-(1)-② 迷惑喫煙、ポイ捨ての防止

6-(1)-① みちパートナー事業等の推進

市内の道路を対象に、周辺住民等のボランティア団体等と合意のうえで日常的な美化活動を行う「みちパートナー事業」及び市民と市が協働により違反広告物を撤去する「違反広告物撤去活動員制度」を充実し、安全な歩行空間の確保、美化風致の維持を図ります。(市、市民、NPO 等)

7-(3)-① 道路づくり等における市民参加手法の検討