

第3部 - 第1 安全で快適な道路の整備

基本的な考え方

道路は単に自動車交通に主眼をおいた人や物の流れの円滑化や、市民生活、産業活動の効率性を高める機能だけではなく、火災や震災に対する生活の安全性を保障する防災機能、都市の快適性やイメージを形成する都市空間としての機能も果たしています。しかし、過度に車に依存した結果として、交通災害や地球温暖化などの環境負荷が深刻な問題として認識される中、自動車使用を抑制する交通体系の構築が社会的に要請されています。

これまで、幹線道路の整備として、三鷹都市計画道路3・4・13号線(人見街道から連雀通りまで)の用地取得に取り組むとともに、市道の整備として、平成15年度に国から指定を受けた「あんしん歩行エリア」の整備のほか、京王井の頭線三鷹台第2号踏切、堀合地下道、市道第6号線(むらさき橋通り)などのバリアフリー化を進めてきました。

道路の整備にあたっては、誰もが安心して通行できる道路環境の創出をめざし、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」により位置づけた重点整備路線、重点整備地区を中心に、段差の解消、電柱の移設等を推進し、安全で快適な歩行空間の整備を行います。

市内の幹線道路(都市計画道路)については、平成19年3月末現在で、整備率が39.1%と低率なことから、環境や景観に配慮した質の高い道路づくりの考え方を軸に、地域のまちづくりとの一体性なども考慮し、近隣市と連携した広域的な道路行政を推進します。また、既存の道路の歩道整備については、必要箇所についての調査を行い重点的な整備を行います。さらに、自転車交通は環境にやさしく、健康的であることから再評価されており、国の自転車通行環境に関するモデル地区事業として、かえで通り等における自転車道等の整備に取り組みます。

一方、生活道路の整備については、「生活道路網整備基本方針」に基づき、地域のまちづくりとも連携しながら、災害等に備えて、市内の狭い道路の拡幅や細街路の整備を計画的に推進します。主要生活道路の整備としては、平成17年10月に策定した「市道第135号線(三鷹台駅前通り)緊急整備方針」に基づき、早急に整備が必要な区間について、交通安全やバリアフリーに配慮した歩道空間の整備を進めます。また、バリアフリーに配慮した歩行空間の高品質化と環境向上を図り、整備に際してはコミュニティ道路的な要素を取り入れるとともに、市民と協働で「ほっとベンチ」を設置するなど、歩行者の安全確保とバリアフリー化を進めるなど、生活道路とコミュニティ道路、遊歩道等のネットワーク化を図り、「緑と水の基本計画(第2次緑と水の回遊ルート整備計画)」の推進を図ります。

本市の東部を縦貫する東京外かく環状道路は、関越自動車道の大泉ジャンクションから東名高速道路の間の約16kmが昭和41年7月に都市計画決定(高架構造)され、昭和45年10月以降事業実施が凍結されていましたが、東京都では平成19年4月6日に大深度地下方式とする都市計画変更を決定しました。国と東京都は、平成13年4月に地下構造を基本とした「計画のたたき台」を、平成15年3月には大深度地下を活用し早期の完成をめざす「東京外かく環状道路(関越道～東名高速道)に関する方針について」を発表し、その後、PI外環沿線会議等で協議を進めてきました。計画線は、早くから形成された良好な住宅地を通り、中央ジャンクション、東ハイインターチェンジ及び換気所が設置されるなど、沿線各市の中で最も大きな影響を受けることになります。周辺の利用交通の増大や、環境悪化が危惧されており、周辺地域の環境や交通など、まちづくり対策については、いまだ具体性が十分でないため、現段階では、事業着手まで容認するものではありません。平成19年1月には、審議会等での審議、市民からの意見を踏まえ、国及び東京都へ「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。現在、平成19年2月の国及び東京都からの「回答書」に基づき、良好な生活環境の維持、市民の利便性向上、安全・安心のまちづくりが進展するように、ワークショップ形式の市民参加機会の充実を要請しており、今後も、市議会の意向も踏まえながら、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。

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」(注1)の延長	1,165m	2,864m	5,912m	7,280m
「バリアフリー化に向けて改修した道路」(注2)の延長		2,523m	5,208m	9,000m

「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。

(注1)「バリアフリー道路」:、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。

(注2)「バリアフリー化に向けて改修した道路」:、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。

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	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	「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	東八道路の整備の促進
	調布保谷線の整備の促進
(2)幹線道路の整備	3・4・7号線(連雀通り)整備の促進
	3・4・13号線(牟礼地区)整備の推進
	3・4・20号線(天文台通り)整備の促進
	3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の促進
	3・4・9号線(三鷹通り～武蔵野市境)整備の推進
	3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進
	3・4・11号線(北野地区)整備の促進
(3)準幹線道路の整備	3・4・12号線(牟礼・北野地区)整備の促進
	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)
(4)幹線道路の交差点等の整備	人見街道の整備の促進
	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	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
	市道第56号線(井の頭地区)の整備
(2)地域生活道路の整備	狭あい道路拡幅の推進
	建築指導との連携の強化
(3)コミュニティ道路の整備	大沢ふるさとセンター周辺の整備
(4)遊歩道・緑道の整備	道路施設のデザイン化の推進
	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	バリアフリーの道路整備の推進
	バリアフリー重点整備路線(吉祥寺通り等)の整備の促進
	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)
	架空線の地中化・無電柱化の促進
	電柱移設等による歩行空間の改善の促進
	歩道の拡幅整備
	ベンチのあるみちづくりの推進
(2) 歩行者の安全確保	不法占用物件の取締り強化
	歩車道分離の推進
	交通安全施設(カーブミラー・標識等)の設置・管理
	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	街路灯の整備及び明るさ(照度)アップ
	迷惑喫煙、ポイ捨ての防止
	街路樹・植栽の整備
	沿道緑化の推進
	透水性舗装による整備
(2) 自転車交通の環境整備	自転車道等のモデル路線整備
	駐輪場の整備
(3) 防災機能の強化	都市計画道路の整備促進
	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	「あんしん歩行エリア」の指定を活用した整備の推進
	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)
	地区計画制度等の活用 (「第3部 - 第3 住環境の改善」参照)
	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	みちパートナー事業等の推進
(2) 街路樹の維持管理	街路樹剪定の実施
(3) 道路管理の指導強化	道路パトロールの充実
	交通管理者との連携の強化
(4) 公共基準点の管理保全	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	道路用地取得の推進
	地籍調査の検討
(2) 広域的道路行政への取り組み	東京外かく環状道路計画に対する検討と国等への要請
	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	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	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)

主要事業（ で示しています）

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)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
都市計画道路の見直しの実施	見直しの完了		検討		→	実施

2 - (1) - 東八道路の整備の促進

2 - (1) - 調布保谷線の整備の促進

主要幹線道路の整備として、以下の事業に取り組みます。

- ・東八道路の整備の促進(市・都)
- ・調布保谷線の整備の促進(市・都)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
東八道路の整備の促進	整備完了	促進	促進	→	整備完了	
調布保谷線の整備の促進	整備完了	促進	促進		→	整備完了

2 - (2) - 3・4・7号線(連雀通り)整備の促進

2 - (2) - 3・4・13号線(牟礼地区)整備の推進

2 - (2) - 3・4・20号線(天文台通り)整備の促進

2 - (2) - 3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の促進

2 - (2) - 3・4・9号線(三鷹通り~武蔵野市境)整備の推進

2 - (2) - 3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進

2 - (2) - 3・4・11号線(北野地区)整備の促進

2 - (2) - 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)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
3・4・7号線(連雀通り)整備の促進	みちづくりまちづくりパートナー事業の推進	整備事業の促進	促進		→	測量
3・4・13号線(牟礼地区)整備の推進(事業費:約12億6千万円)	牟礼 期整備事業の推進	用地取得率26.6%	用地買収			→
3・4・20号線(天文台通り)整備の促進	整備事業の促進	促進	促進			→
3・4・14号線(吉祥寺通り)整備の完了	整備事業の完了	促進	促進			→
3・4・9号線(三鷹通り～武蔵野市境)整備の検討	整備事業の検討					測量
3・4・19号線(調布基地跡地周辺)整備の促進	整備事業の促進	促進	促進			→
3・4・11号線(北野地区)整備の促進	整備事業の促進	促進	促進			→
3・4・12号線(牟礼・北野地区)整備の促進	整備事業の促進	促進	促進			→

2 - (4) - 交差点すいすいプラン事業の促進

幹線道路の交差点等の整備として、以下の事業に取り組みます。

- ・交差点すいすいプラン事業の促進

(市・都)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
交差点すいすいプラン事業の促進	6か所完了	4か所完了	1か所完了・促進			→ 1か所完了

3 - (1) - 市道第135号線(三鷹台駅前通り)の整備

3 - (1) - 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。また、牟礼団地建替えにあわせて、市

道第47号線の整備に取り組むとともに、東西道路の誘導を図ります。

- ・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

(市、都市機構等)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
市道第135号線(三鷹台駅前通り)の整備促進(事業費:約10億円)	整備の実施	用地取得率 8.0%	用地 買収		整備	整備
市道第47号線(牟礼地区)の整備	整備の実施					用地 買収

- 4 - (1) - バリアフリーの道路整備の推進
- 4 - (1) - 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) - 架空線の地中化・無電柱化の促進
- 4 - (1) - 電柱移設等による歩行空間の改善の促進
- 4 - (1) - 歩道の拡幅整備
- 4 - (1) - 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)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
バリアフリーの道路づくりの推進(事業費:約1億2千万円)	整備する路線の 総延長 16,280m	11,120m	整備			→
ベンチのあるみちづくりの推進	ほっとベンチ 175基設置	35基	設置			→

- 5 - (2) - 自転車道等のモデル路線整備

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。国の自転車通行環境に関するモ

デル地区事業として、かえで通り等に自転車走行空間を確保するとともに、歩行者が安心して安全に移動できる自転車道等の整備を行います。また、風の散歩道や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、引き続き自転車道等の整備を検討します。

(市・都・関係機関)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
自転車道等のモデル路線整備(事業費:約1億3千万円)	かえで通りにおける事業実施	交通管理者との調整	調査研究	設計整備	→	

5 - (4) - 「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)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
「あんしん歩行エリア」内の整備	「あんしん歩行エリア」内の整備完了	整備着手	完了			

7 - (2) - 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。現在、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しており、今後も、市議会の意向も踏まえながら、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)

	計画期間(平成22年)の目標	中期達成状況(18年度末)	後 期			
			19	20	21	22
東京外かく環状道路計画に対する検討と国等への要請	検討及び国等への要請	検討及び国等への要請	検討及び国等への要請			→

新規・拡充事業（示しています）

1 - (2) - 「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) - 人見街道の整備の促進

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、人見街道について、バリアフリー化整備の促進に取り組みます。（市・都）

5 - (1) - 街路灯の整備及び明るさ（照度）アップ

夜間における犯罪発生を抑止するため、街路灯の明るさ（照度）アップを行い、安全安心のまちづくりを推進します。（市）

5 - (1) - 迷惑喫煙、ポイ捨ての防止

たばこを吸う人も吸わない人も、ともに快適に暮らすことができる環境づくりをめざして、都内の市町村が一体となって実施している「喫煙マナーアップキャンペーン」と連携しながら、喫煙マナーの向上に取り組む中で、歩きタバコなどの迷惑喫煙、ポイ捨ての防止に努めます。

（市・事業者・関係団体・市民）

6 - (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) - 道路づくり等における市民参加手法の検討

都市計画道路等広域的な道路の計画・建設や交通システムの整備等については、関係機関や近隣市区と連携しながら、現在実施している情報提供や説明会の手法に加え、PI（パブリック・インボルブメント）^{（注3）}等、双方向の話し合い中で、整備の必要性や環境対策等について、市民の意見が反映できる手法を検討します。（市・市民・関係団体）

（注3）パブリック・インボルブメント：計画策定にあたり、広く住民の意見等を聴くとともに、策定の過程を知らせる機会を設けて事業を推進する市民参加の手法