

## 基本目標Ⅲ 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする


### 重点目標Ⅲ－１

人やモノの交流・連携を促進し、安全性の高い道路網を形成する

#### ■施策展開の基本的考え方

周辺地域や市内の各地域がより活発な連携をとりながら持続的な発展を遂げるために、都市の活力を生み出す骨格的な幹線道路網の形成を図り、人やモノの交流・連携を促進します。

#### ■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値（2030年）
幹線道路の整備が進んでいると感じる市民の割合	23.9% (2002年市民意識調査)	50%
自動車で目的地までの移動時間に満足していると感じる市民の割合  (補完指標)	72.7% 注) (2004年移動に関する市民意識調査)	
町田街道（相原～町田間）の朝夕ピーク時の走行速度	12.4km/h (2004年度版東京都まちづくりアウトカムラフ（東京都道路協議会）より)	20.0km/h
自動車以最寄りの高速道路インターチェンジまでの移動に満足していると感じる市民の割合	43.5% 注) (2004年移動に関する市民意識調査)	70%

注) 週1回以上自動車を利用する市民の平均値。

## 個別目標Ⅲ－１－（１）

## 市域を越える広域的な移動に必要な広域幹線道路網を整備する

## (a) 現状と課題

町田街道（主要地方道八王子町田線）や鎌倉街道（主要地方道府中町田線）・芝溝街道（主要地方道世田谷町田線他）をはじめとして町田市内を縦横断する広域幹線道路では、多くの区間で交通渋滞が発生し、交通の円滑性が損なわれています。町田市における広域幹線道路の整備は着実に進んでいるものの、いまだに整備されていない路線が数多くある（都市計画道路の整備率 53.2%：2004 年度末現在）ことが原因の一つとして挙げられます。

広域幹線道路は市内外との移動や市域をまたぐ通過交通を担う役割を持っていますが、未整備路線が多いために市の周辺地域や自動車専用道路への交通アクセス性が低下し、都区部や多摩地域、神奈川県方面などとの人やモノの交流・連携を阻害する要因となっています。

## 広域的な移動に適した道路網の強化

○ 町田市内を縦横断する広域幹線道路の整備は着実に進んでいるものの、まだ十分とはいえない状況です。首都圏の広域的な連携を強化し、町田市及びその周辺地域を含め、都県を越えた都市の自立的な発展を遂げるためには、都市の活力を生み出す首都圏の放射・環状方向、多摩地域の南北方向の道路網を強化する必要があります。

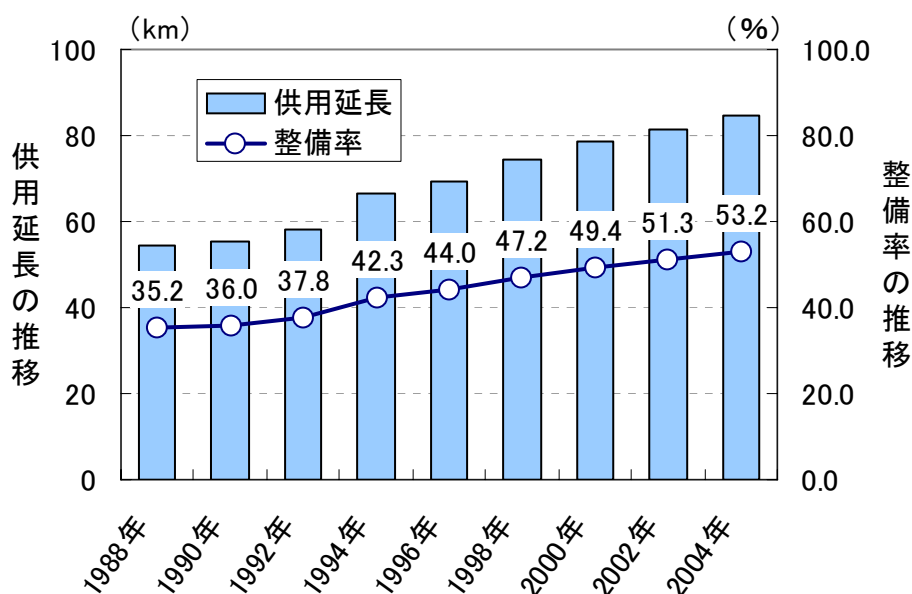


図 4-6 都市計画道路の整備率の推移

注) 整備率 = 供用延長 (km) ÷ 整備延長 (km)

(b) 今後の取り組み

**自動車専用道路と接続する道路整備を要請**

- 都区部や多摩地域、神奈川県方面を広域に移動する自動車の交通流動を円滑にするため、自動車専用道路と接続する道路の整備を関係行政機関に要請していきます。

**広域幹線道路網の整備を要請**

- 広域的な都市間の交流・連携を促進するため、市内の幹線道路網の骨格であり、主要な公共交通の軸となる町田街道（町 3・3・36 号線）をはじめとする広域幹線道路の整備を関係行政機関に要請していきます。

(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
<p>★自動車専用道路と接続する道路整備を要請</p> <p>（広域的な自動車専用道路：首都圏中央連絡自動車道(さがみ縦貫道路)、(仮)相模野幹線、津久井広域道路、核都市広域幹線道路など）</p>	<p>◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎神奈川県</p>	→	→	→
<p>★広域幹線道路網の整備を要請</p> <p>（主な路線：都市計画道路 町 3・3・36 号線、3・3・7 号線、3・3・8 号線、3・4・18 号線、3・4・22 号線、3・4・23 号線、3・4・35 号線、3・4・46 号線、3・4・40 号線など）</p>	<p>◎町田市 ◎東京都</p>	→	→	→

◎：主体、○：関係主体

注) 都市計画道路（路線番号）については P112 を参照。

## 個別目標Ⅲ－１－(２)

人やモノが円滑に移動し、災害時でも安全に移動できる  
市内幹線道路網を整備する

## (a) 現状と課題

市内幹線道路は、広域幹線道路を補完し、市内の各地域で多方向に移動する自動車交通を担い、市内の人やモノの交流・連携を支援する機能を持っています。また、歩行者が安全に移動できる歩行空間としての機能や、市街地形成、防災空間としての役割も持っています。

しかし、市内幹線道路には、連続して整備されていない路線や、幅員の狭い道路も多くあります。そのため、バスなどの公共交通機関や生活物資を運ぶ貨物車が円滑に走行できない状況がみられます。さらに、震災が発生した場合の避難や救急・救援活動に支障をきたすことも考えられます。

また、市内幹線道路では、交通量が多くても歩道が整備されておらず、歩行者が安全に通行できない区間があったり、大型車両による騒音の問題もかかえています。

人やモノが円滑に移動し、災害時でも安全に移動できる道路網の強化

- 市内を、だれもが不便なく公共交通機関などを利用して円滑に移動でき、災害時でも安全に移動できるようにするため、市内幹線道路網の強化が必要です。また、歩行者や自転車の安全性を高め、周辺環境にも配慮した道路にしていくことも重要です。
- さらに、周辺地域との連続性についても配慮する必要があります。

(b) 今後の取り組み



**人やモノが円滑に安全に安心して移動できる市内幹線道路網の整備を推進**

- 広域幹線道路を補完する道路としての役割を担いつつ、路線バスや貨物車などの円滑な走行を支援し、災害時にも安全に移動できる市内幹線道路網とするため、町田駅を中心とした市内環状方向及び放射方向の市内幹線道路の整備を推進していきます。特に、市内の主要な地域間を結ぶ町 3・4・32 号線、町 3・4・34 号線、町 3・4・37 号線などの整備を推進していきます。
- 通行の安全性や周辺地域環境の保全のため、必要な路線については高機能舗装\*などの導入を検討します。

**周辺地域との連続性に配慮し、隣接市との調整を推進**

- 周辺地域との交流・連携強化のため、市内幹線道路と接続する隣接市の道路整備について関係行政機関と道路整備の調整を図っていきます。

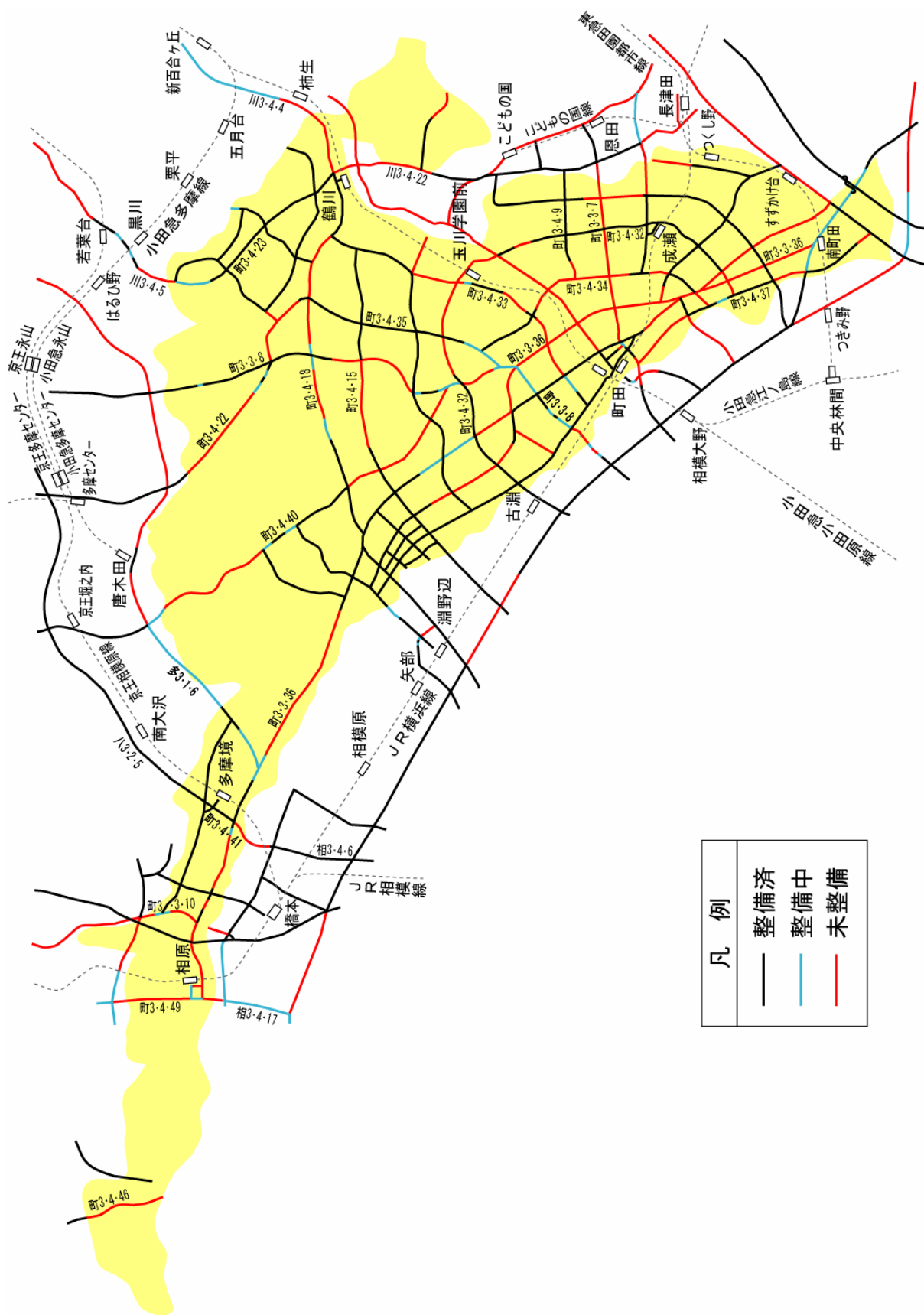
(c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
<p>★人やモノが円滑に安全に安心して移動できる市内幹線道路網の整備を推進 (主な路線：都市計画道路 町 3・4・9 号線、3・4・32 号線、3・4・33 号線、3・4・34 号線、3・4・37 号線、3・4・49 号線など)</p>	◎町田市			
<p>★周辺地域との連続性に配慮し、隣接市との調整を推進 (都市計画道路 川 3・4・22 号線、川 3・4・4 号線、川 3・4・5 号線、相 3・4・6 号線、相 3・4・17 号線など)</p>	◎町田市 ◎東京都、神奈川県 ◎隣接市			

◎：主体、○：関係主体

注) 都市計画道路（路線番号）については P112 を参照。

\*高機能舗装 低騒音舗装及び排水性舗装のこと。自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入ることで騒音となるが、低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を低減する効果がある。排水性舗装とは、道路の表層や、表層と基層に空隙率の高いアスファルト混合物を使って舗装された道路のことで、路面から雨水が速やかに排除されるようにしたもの。



凡例	
— (black line)	整備済
— (blue line)	整備中
— (red line)	未整備

図 4-7 都市計画道路の整備状況 (2004 年度末現在)

**重点目標Ⅲ－２****現状に的確に対応し、効果的に交通渋滞や道路混雑を  
解消する****■施策展開の基本的考え方**

交通渋滞や道路混雑を効果的に解消するため、ボトルネック対策や  
早期に効果が期待される計画的な道路整備を進め、道路の持つネット  
ワーク機能を最大限に高めます。

**■成果指標と目標水準**

成果指標	基準値	目標値（2030年）
渋滞（20km/h未満）する 幹線道路延長の割合	4.9% （2004年時点での試算値 <sup>注</sup> ）	解消
交通渋滞が緩和されていると 感じる市民の割合	8.3% （2002年市民意識調査）	50%

注) 交通量配分シミュレーションによる試算値(市内幹線道路の合計:自動車専用道路を除く)。

## 個別目標Ⅲ－２－（１）

路線に求められる役割を確認し、都市計画道路網を再検討する

## （a）現状と課題

現在の都市計画道路網のうち、未整備区間は約 40%（約 63km）あります（2004 年度末現在）。しかし、用地費の高騰などにより事業が長期化しており、今後も整備の大幅な進捗は期待できません。

また、未整備区間のうち約 9 割（約 60km）が 1960 年代に都市計画決定されており、これらの道路の中には、都市計画決定後、長期間経過していく間に、路線に求められる機能や役割が変化してきているものも考えられます。

## 都市計画道路網の再検討

- 上記のような状況に的確に対応するため、未整備区間の整備の方向性や新たな道路の必要性などを、今後も継続して検討していく必要があります。

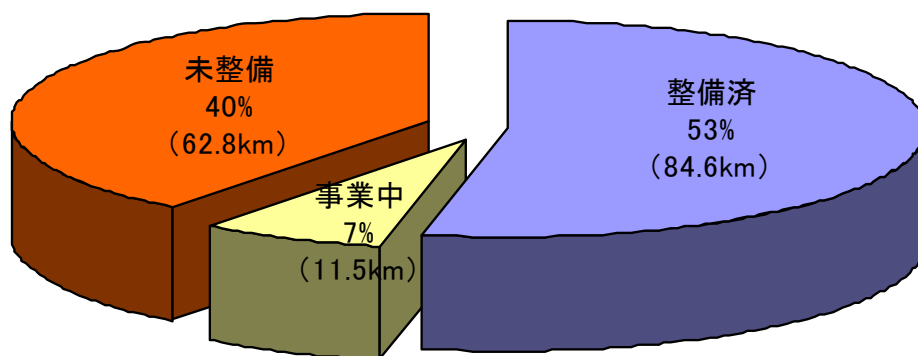


図 4-8 都市計画道路の整備状況（2004 年度末現在）

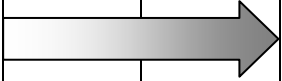


## (b) 今後の取り組み

**都市計画道路網の再検討**

- 路線に求められる機能や役割の変化に対応し、効果的に道路網を形成するため、都市計画道路網の未整備区間における整備の方向性や新たな路線計画及び事業の有効性の再検討を引き続き行っていきます。

## (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★都市計画道路網の再検討	◎町田市 ○東京都			

◎：主体、○：関係主体

## 個別目標Ⅲ－２－（２）

## 効果的に道路網の整備を促進する

## （a）現状と課題

町田市の道路網は、未整備区間が多く連続性の乏しい構造となっており、現状の幹線道路網では、ネットワーク機能を十分に果たしているとはいえません。そのため、う回しなければ目的地に到達しないなどの問題が発生しています。

一方、少子高齢化の進展などにより税収が減少し、道路財源の確保も難しくなりつつあります。これからの道路整備においては、整備区間や整備時期、整備手法などを明確にし、効率的かつ効果的に事業を進めていくことが求められています。

## 必要性が高く、事業効果の大きい道路の優先的な整備

- 効果的にネットワーク機能の強化を図るためには、必要性が高く、事業効果の大きい道路を優先的に整備していく必要があります。

## 沿道の面的整備事業\*などとの連携による効率的な事業推進

- 関連する沿道の面的整備事業などと整備時期や整備手法などの調整を図りつつ、最小限の投資で、最大の効果を得るよう道路整備事業を進めていく必要があります。

## （b）今後の取り組み

## 道路整備計画\*の作成

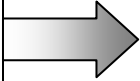
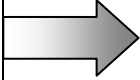
- 第三次事業化計画\*を踏まえ、市として取り組むべき今後 10 年間程度の短・中期的な道路整備計画の検討を行い、市内の道路網を形成していきます。必要性が高く、事業効果の大きい道路を優先的に整備することにより、効果的に道路ネットワーク機能の強化を図ります。

*面的整備事業	面的整備とは、住区または数街区以上の規模で実施される事業手法で、土地区画整理事業や大規模な開発事業などが該当する。
*道路整備計画	実現の可能性を踏まえて、今後 10 年間の道路整備の目標を示したもので、事業の進捗状況や財政状況の変化など、必要に応じて適宜見直しが行われている。
*第三次事業化計画	東京都及び多摩地域 26 市 2 町において検討が進められている「多摩地域における都市計画道路の整備方針」のことで、今後 10 年間（2006 年度～2015 年度）で優先的に整備すべき都市計画道路の路線を選定する。

### 沿道の面的整備事業などとの協調・連携を強化

- 沿道の面的整備事業、鉄道整備事業などの道路を取り巻く他の事業との協調・連携を強化することにより、最小限の投資で最大の効果をもたらす事業の推進を図ります。

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★道路整備計画の作成	◎町田市			
★沿道の面的整備事業などとの協調・連携を強化	◎町田市 ◎国 ◎東京都 ◎その他の関連事業施行者			

◎：主体、○：関係主体

## 個別目標Ⅲ－２－（３）

## 交差点などの局所的な交通問題を解消する

## （a）現状と課題

幹線道路が相互に交わる交差点などでは、交通が集中し、局所的に交通渋滞や道路混雑が発生しています。町田市においても、中心市街地など交通量の多い幹線道路の交差点や鉄道踏切では交通渋滞や道路混雑が発生しており、人やモノの円滑な移動に支障をきたしています。

## 交通渋滞や道路混雑の効果的な解消

- 少ない投資で効果的に交通渋滞や道路混雑を解消するため、渋滞交差点や鉄道踏切などボトルネックとなる箇所の交通施策を進める必要があります。

## （b）今後の取り組み



## 交差点部の改良推進

- 早期に道路交通を円滑にするため、交通量の多い道路を中心に、右左折レーン設置などの交差点改良を推進します。

## 鉄道踏切の改良推進及び交通集中の解消対策を検討

- 鉄道踏切での交通渋滞や道路混雑を解消するためには、鉄道と道路の立体交差化が最も有効ですが、短・中期的には、交通量の多い踏切の拡幅や踏切の遮断時間の減少を図るとともに、幅員の狭い生活道路の踏切への交通集中を解消する対策を検討します。

## (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★交差点部の改良 推進	◎町田市 ◎東京都			
★鉄道踏切の改良 推進及び交通集 中の解消対策を 検討	◎町田市 ◎東京都 ◎公共交通(鉄道)事業者 ◎交通管理者			

◎：主体、○：関係主体

