

調布都市計画道路3・4・16号線基本計画

平成29年7月

狛 江 市

# 目 次

第1章 基本計画の目的と進め方 .....	1
1. 基本計画の目的 .....	1
2. 基本計画の検討地区及び検討区間 .....	1
3. 都市計画道路の概要 .....	1
第2章 関係する計画との関連及び位置づけ .....	3
1. 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） .....	3
(1) 方針の概要 .....	3
(2) 調3・4・16号線の位置づけ .....	5
2. 防災都市づくり推進計画（改定） .....	6
3. 狛江市第3次基本構想、狛江市後期基本計画 .....	7
(1) 計画期間 .....	7
(2) 第3次基本構想と後期基本計画（個別施策）の関係 .....	7
(3) 主要施策の概要 .....	8
4. 狛江市都市計画マスタープラン .....	9
(1) 計画期間 .....	9
(2) 将来都市像 .....	9
(3) まちづくりの目標 .....	9
(4) 土地利用の方針 .....	10
(5) 道路・交通網整備の方針 .....	10
(6) 安心・安全まちづくりの方針 .....	11
第3章 調3・4・16号線沿道の現況 .....	12
1. 地区の現況 .....	12
(1) 土地利用 .....	12
(2) 建物利用 .....	13
(3) 交 通 .....	16
(4) 公共公益施設 .....	20
(5) 防 災 .....	20
2. 計画道路沿いの現況 .....	23
(1) 岩戸北区間 .....	23
(2) 岩戸南区間（その1） .....	25
(3) 岩戸南区間（その2） .....	27
第4章 調3・4・16号線の課題 .....	29
1. 地区の課題 .....	29
2. 計画道路沿いの課題 .....	31
(1) 岩戸北区間の課題 .....	31
(2) 岩戸南区間の課題 .....	31
第5章 まちづくりの将来像と目標 .....	32

1. まちづくりの将来像 .....	32
2. まちづくりの目標 .....	32
第6章 将来像と目標の実現に向けた整備手法の検討 .....	34
1. 整備手法の整理 .....	34
2. 調3・4・16号線の整備手法の検討 .....	34
(1) 街路事業 .....	34
(2) 土地区画整理事業 .....	35
(3) 沿道区画整理型街路事業 .....	36
(4) 沿道整備街路事業 .....	39
(5) 調3・4・16号線の整備手法の適用 .....	40
3. 段階的整備工程の検討 .....	41
(1) 整備工程の考え方 .....	41
(2) 評価項目の設定 .....	41
(3) 評価項目の判定 .....	42
4. スケジュール .....	43
(1) スケジュール .....	43
(2) 今後の対応 .....	43
5. 地区のまちづくりの整備手法の検討 .....	44
(1) 地区計画の概要 .....	44
(2) 地区施設の指定による道路拡幅 .....	45
(3) 敷地面積の最低限度の拡大 .....	45
(4) 壁面の位置の制限 .....	45
(5) 地区計画適用の検討 .....	46
6. 細街路の整備の検討 .....	48
7. 都市計画用途地域の変更の検討 .....	49
(1) 都市計画用途地域の現況 .....	49
(2) 都市計画用途地域の変更 .....	50

# 第1章 基本計画の目的と進め方

## 1. 基本計画の目的

本基本計画は、調布都市計画道路3・4・2号水道道路線（以下「調3・4・2号線」という）の整備と連携し、ネットワーク化を図るため、調布都市計画道路3・4・16号和泉多摩川藤塚線（以下「調3・4・16号線」という）の道路整備の具体化と沿道地区の防災性の向上を含めたまちづくりの方向性を示すことを目的とする。

## 2. 基本計画の検討地区及び検討区間

本計画の検討地区については、調3・4・2号線と一体となった整備を図ることで、狛江市全体が結びつくような道路ネットワークの構成、特に市南東部の交通利便性の向上と活性化を図る観点と、調3・4・16号線沿道には木造住宅密集地域に指定された地域があり、その解消を含めた防災性に優れたまちづくりを検討することから、町丁目並びに地形地物などを考慮し選定した。（次頁参照）

調3・4・16号線の検討区間は、沿道土地利用の特性等を勘案し、調布都市計画道路3・4・

3号喜多見登戸線（以下「調3・4・3号線」という）を挟む以下の2区間とする。

(1)「岩戸北区間」：調3・4・16号線の小田急線高架下から調3・4・3号線までの区間

(2)「岩戸南区間」：調3・4・3号線から調3・4・2号線までの区間

## 3. 都市計画道路の概要

調3・4・16号線は、昭和37年に都市計画決定された総延長約5,080mの都市計画道路である。

そのうち約1,850mが完成済みであり、岩戸北一丁目から岩戸北二丁目の約330mについて平成26年10月27日付けで事業認可を取得し、平成33年3月31日までの事業施行期間において整備を進めている。

名称：調布都市計画道路3・4・16号線（路線名：和泉多摩川藤塚線）
告示：昭和37年12月22日 建設省告示第3183号（都市計画決定）
位置：狛江市東和泉四丁目～狛江市和泉本町四丁目
延長：約5,080m 幅員：16m





## 第2章 関係する計画との関連及び位置づけ

調3・4・16号線沿道の整備に向けての方向性を定めるにあたり、道路整備に関わる内容を中心として東京都と狛江市の以下の上位計画・関連計画を整理する。

	名 称
上位計画・関連計画	○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）（平成28年3月）【東京都・特別区・26市2町】 ○防災都市づくり推進計画（改定）（平成28年3月）【東京都】 ○狛江市第3次基本構想（平成21年9月） 狛江市後期基本計画（平成25年3月） ○狛江市都市計画マスタープラン（平成24年3月）

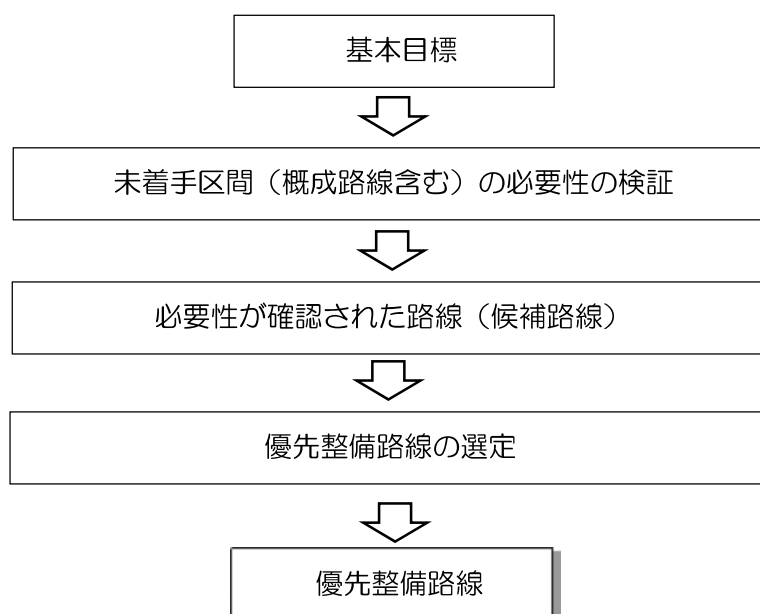
### 1. 東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）

#### （1）方針の概要

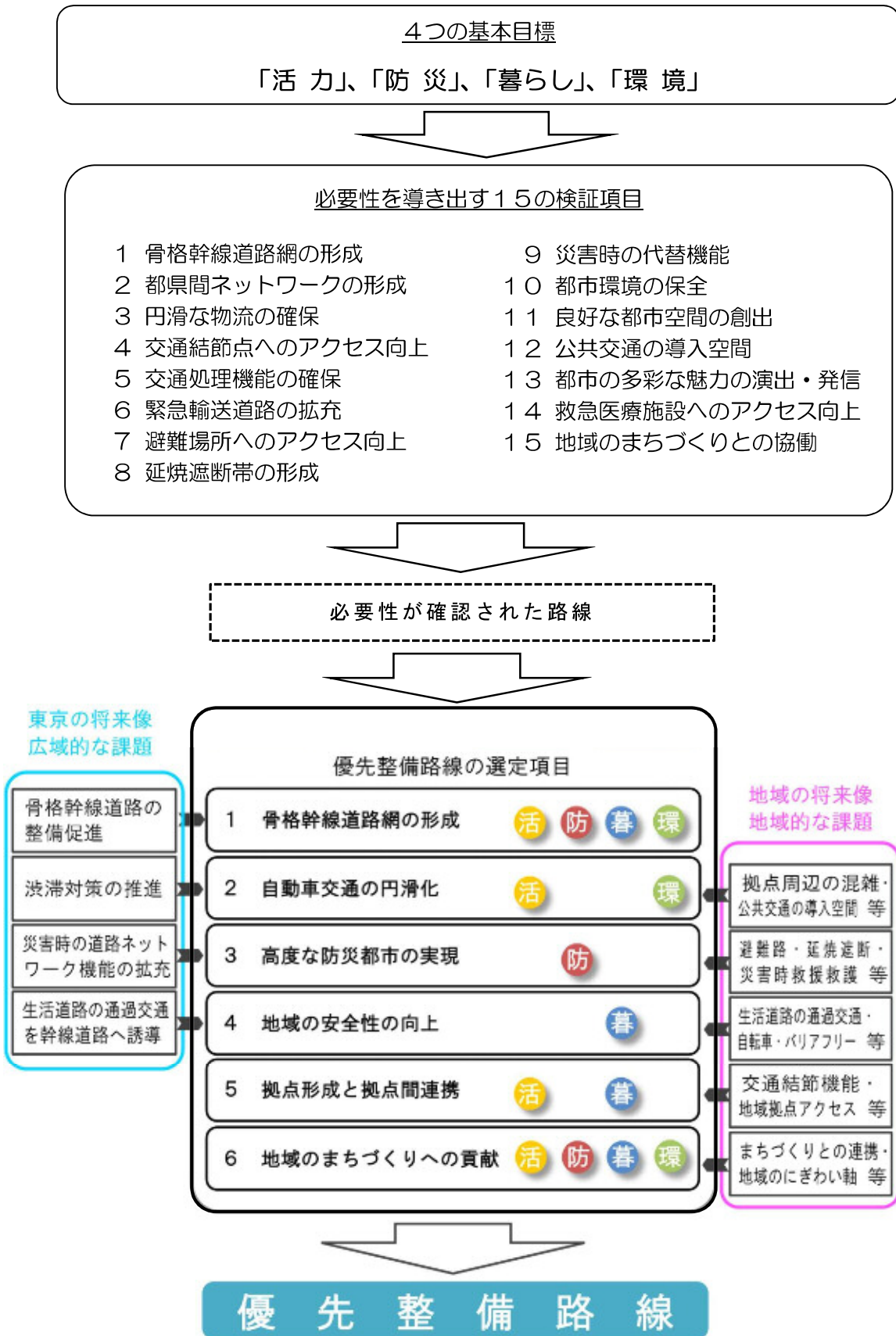
本方針は、道路整備の基本目標を踏まえ、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、今後10年間（平成28年度から平成37年度まで）で整備すべき路線として「優先整備路線」を選定している。

選定の手順として、未着手区間（概成路線を含む）について必要性を検証し、必要性が確認された路線を候補路線とし、その中から、東京及び地域の将来像や課題を加えた選定項目により優先整備路線を導き出している。

#### ■優先整備路線の選定の基本的な流れ



■基本目標や必要性の検証項目、優先整備路線の選定項目と流れ





## (2) 調3・4・16号線の位置づけ

調3・4・16号線の小田急線高架下から調3・4・2号線までの区間は、優先整備路線の選定項目の「2 自動車交通の円滑化」及び「6 地域のまちづくりへの貢献」を主な理由とし、平成28年度から平成37年度までに優先的に整備すべき路線に選定されている。

### ■ 狛江市内の優先整備路線

NO	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都-99	調布3・4・2号線	世田谷区境～調布3・4・3	狛江	1,610	安全
都-100	調布3・4・4号線外	世田谷区境～調布3・4・16	狛江	470	交通
市町-53	調布3・4・16号線	小田急線高架下～調布3・4・2	狛江	1,220	交通・まち

注) NO欄の「都-」は東京都施行、「市町-」は市町施行の各路線を示している

出典：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）抜粋

### ■ 狛江市内の優先整備路線（位置図）



調3・4・2号

調3・4・16号線

凡例	
<span style="color: cyan;">—</span>	都施行路線
<span style="color: magenta;">—</span>	区市町施行路線
<span style="color: green;">—</span>	その他施行路線
<span style="color: darkgreen;">—</span>	自動車専用道路
<span style="color: black;">—●—</span>	JR・私鉄

出典：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）抜粋

## 2. 防災都市づくり推進計画（改定）

東京都の「防災都市づくり推進計画」（改定）（平成 28 年 3 月）では、震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造住宅が密集している地域として、以下の各指標のいずれにも該当する地域（町丁目）を木造住宅密集地域として抽出しており、検討地区では、岩戸北四丁目、岩戸南三丁目抽出されている。

### 木造住宅密集地域の定義

- ・老朽木造建築物棟数率 30%以上
- ・住宅戸数密度 55 世帯/ha 以上
- ・補正不燃領域率 60%未満

（老朽木造建築物棟数率：昭和 55 年以前の木造建築物棟数/全建築物棟数）

### ■木造住宅密集地域（狛江市）

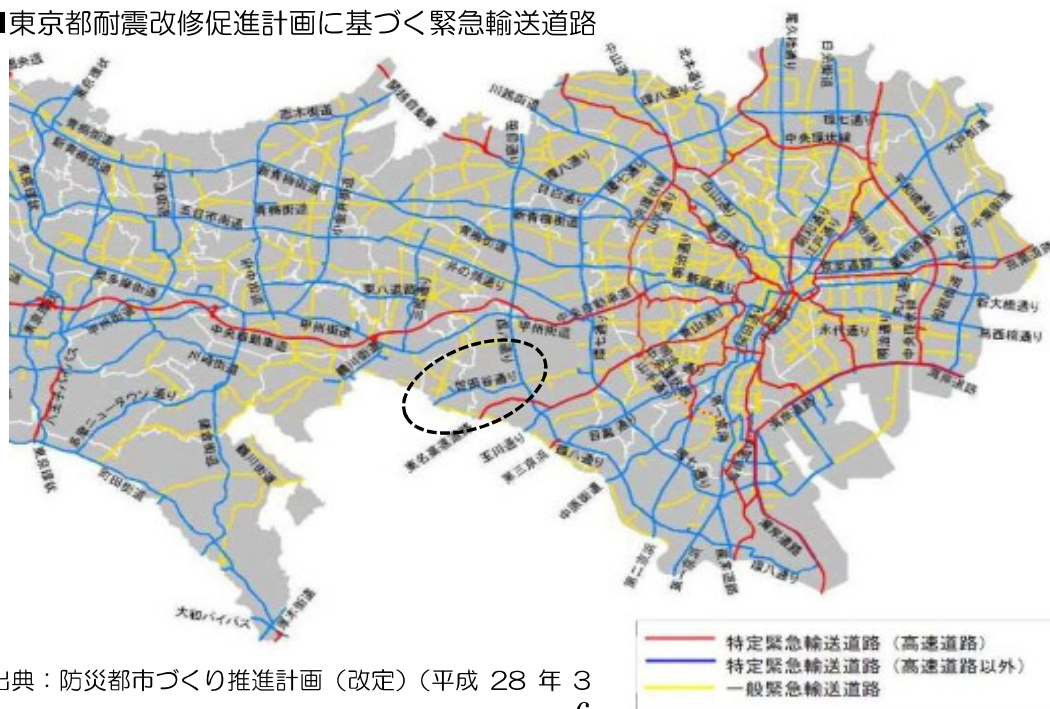


出典：防災都市づくり推進計画（改定）（平成 28 年 3 月）

また、同計画の中で調 3・4・3 号線は、特定緊急輸送道路に位置づけられている。

（「東京都地域防災計画（平成 26 年）」では、調 3・4・3 号線は、緊急道路障害物除去路線の緊急輸送道路に位置づけられている。）

### ■東京都耐震改修促進計画に基づく緊急輸送道路



出典：防災都市づくり推進計画（改定）（平成 28 年 3

### 3. 狛江市第3次基本構想、狛江市後期基本計画

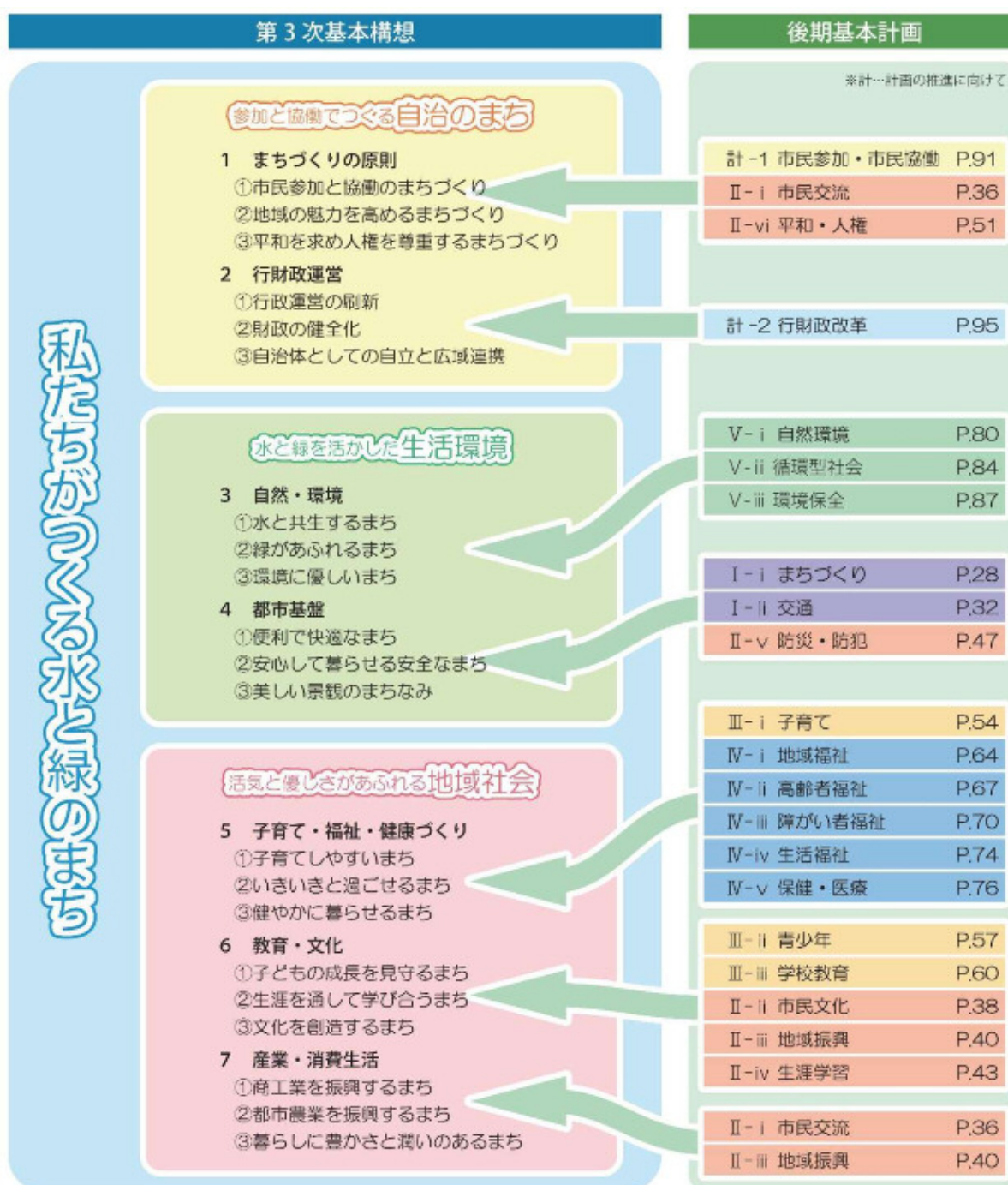
狛江市後期基本計画は、平成21年9月に策定された、狛江市第3次基本構想に掲げる将来都市像「私たちがつくる水と緑のまち」の実現に向けた実施計画である前期基本計画（平成22年度～平成26年度）を前倒して改定し、平成25年3月に策定された。

#### (1) 計画期間

平成25年度から平成31年度までの7年間。

#### (2) 第3次基本構想と後期基本計画（個別施策）の関係

行政課題に対応した施策体系として、以下の構成となっている。



### (3) 主要施策の概要

後期基本計画から、道路整備に関わる個別施策の概要をまとめる。

- ・ 調3・4・16号線は、通称七差路部分の用地買収が完了し、整備工事に着手していく予定であるが、東京における都市計画道路の整備方針において優先整備路線に指定されていることから、その後の整備方針の検討もあわせて進めていく必要がある。
- ・ 道路整備の推進にあたっては、狭あい道路の拡幅や歩行空間の確保に努めるとともに道路移動等円滑化基準条例等に基づく道路のユニバーサルデザイン化を推進する。
- ・ 信号機の設置など、警察と連携した交通安全施設の整備を進めるほか、LED街路灯やカーブミラー等の設置、路側帯内のカラー舗装等を通じて、歩行者や車イス、ベビーカー、自転車利用者等の安全を確保していく。
- ・ 調3・4・2号線は、信号機の設置など警察と連携した交通安全対策の推進に加え早期整備の実現に向け、都への働きかけを強めていく。



#### 4. 狛江市都市計画マスタープラン

狛江市都市計画マスタープラン（平成24年3月）は、東京都が定めた「調布都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定めている。また、狛江市第3次基本構想に示す市政運営の基本理念を継承しつつ、都市計画分野に関する将来像や施策の方向を定めている。

##### (1) 計画期間

平成 24 年度（2012 年度）から平成 43 年度（2031 年度）までの概ね 20 年間としている。

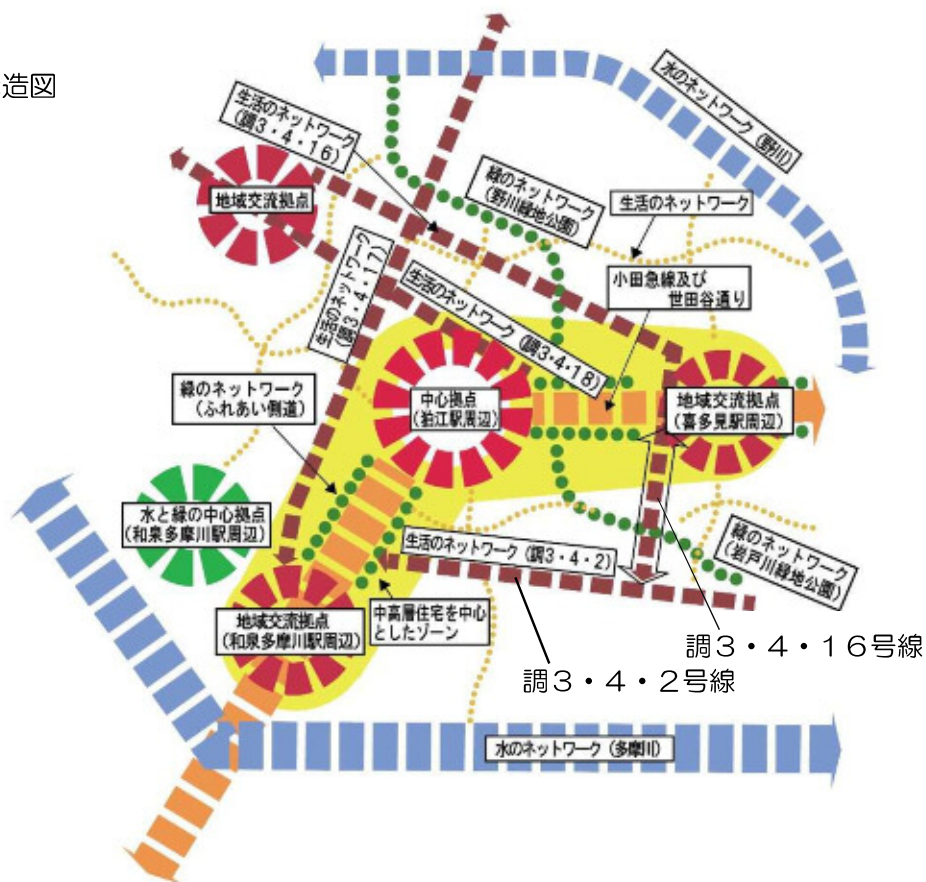
##### (2) 将来都市像

私たちがつくる水と緑のまち

##### (3) まちづくりの目標

1. 水と緑、農を活かした持続可能な狛江をつくります。
2. 誰もが歩きやすく、快適に暮らせる狛江をつくります。
3. 災害に強く、安心・安全に暮らせる狛江をつくります。
4. 地域資源の活用により個性的な狛江の文化を育てます。
5. 地域・市民自らが築き、きずなを大切にする狛江をつくります。

##### ■ 将来都市構造図



調3・4・16号線は、調3・4・2号線とともに将来都市構造において、「中心拠点」と狛江市内の各都市拠点、住宅地などの各地域をつなぎ、また狛江市と周辺都市をつなぐ「生活のネットワーク」を構成する。



#### (4) 土地利用の方針

調3・4・16号線及び調3・4・2号線沿道の土地利用の方針としては、次のように示されている。

「幹線道路沿道・鉄道沿線地区」として、後背部の低層住宅地の住環境との調整を図りながら、中高層住宅や公益機能・交流機能などの立地を誘導するとともに、街路景観の形成に配慮し、また延焼遮断機能などの防災機能も果たす地区の形成を図る。

#### (5) 道路・交通網整備の方針

主要幹線道路である調3・4・16号線及び調3・4・2号線と関連する主要生活道路、生活道路の整備の方針は、次のように位置づけられている。

##### 1) 主要幹線道路

狛江市全体が結びつくような幹線道路網を構成し、特に市南東部の交通利便性の向上と活性化を図る観点から、調3・4・16号線の整備済み区間（公園通り・一中通り）から調3・4・2号線との交差点までの優先的な整備を推進するとともに、調3・4・2号線の拡幅整備を東京都に要請する。

##### 調布3・4・16号線（公園通り・一中通り）

南部の道路ネットワーク構造を実現する観点から、調3・4・2号線以北の早期の事業化を図る。調3・4・2号線から和泉多摩川駅付近までの接続は長期的視点に立って検討する。

##### 調布3・4・2号線

現道があるが、拡幅整備については未着手であり、早期の事業化を図る。（東京都への要望）

##### 2) 主要生活道路

上和泉通り、一小通り、一の橋通りといった地域の主要道路については、「主要生活道路」に位置づけ、通過交通の排除、自動車の走行速度の低減による交通の安全性の向上を図る。

特に、狭あい道路地区においては、中核となる道路の拡幅整備を優先する。また、自転車の利用の多い路線では、自転車の走行位置の明示などにより、歩行者と自転車の双方の安全性を高める。公共公益施設へアクセスする路線では、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化などを図る。

路線によっては、快適な散策路としての機能を高める観点から、沿道の植栽やブロック塀の生垣化、電柱の宅地内への移設などを推進し、沿道と一体となった快適な空間の形成を図る。

### 3) 生活道路

歩行者や自転車利用が優先され、自動車のスピードを抑制できるような道路整備を図る。

十分な歩行空間の確保や防災性の向上などを目的として、建築基準法で定められた幅員 4mを確保することを基本とし、建物の建替えの際に道路の中心線から 2m以上確保する。角地については、隅切りを設置することを指導・啓発していく。

### (6) 安心・安全まちづくりの方針

防災面から、都市計画道路とその沿道の住宅地については次のように位置づけられている。

都市計画道路などの幹線道路は延焼遮断帯としても、避難・救援のルートとしても機能を果たすよう整備を推進するとともに、沿道建築物の耐震化・不燃化の促進を図る。

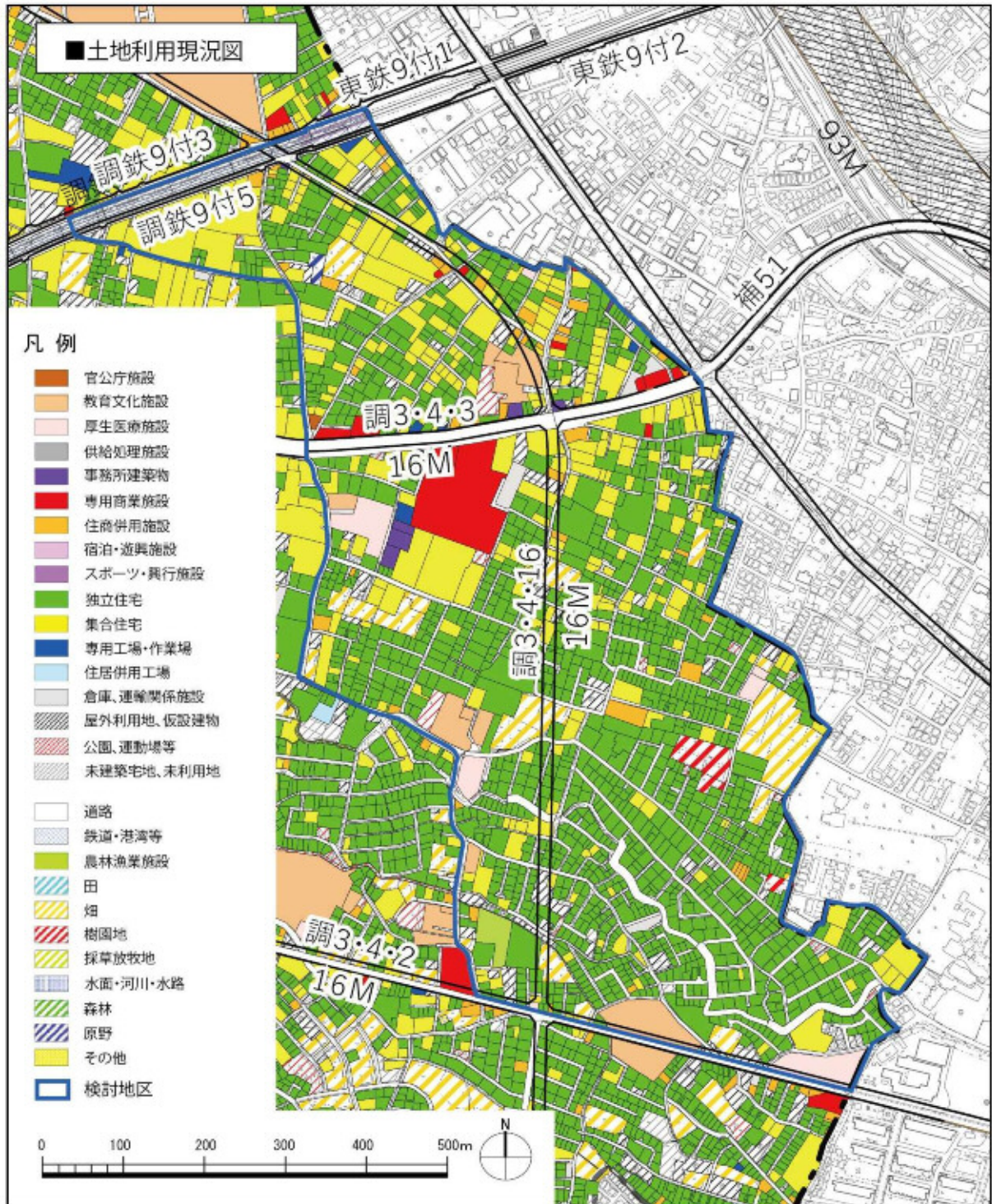
狛江市の北西部や東部に存在する木造住宅密集地域などを中心に、木造住宅が密集し、生活道路の整備が遅れている地区が存在するが、震災や火災発生時の危険性が高いため、不燃化・耐震化の促進、生活道路整備などにより面的な防災性の向上を図る。

### 第3章 調3・4・16号線沿道の現況

#### 1. 地区の現況

##### (1) 土地利用

岩戸北区間の沿道は、小田急線喜多見駅に近接しており、集合住宅や独立住宅の利用が見られる。岩戸南区間の沿道は、独立住宅を中心に、集合住宅や畑で占められる。



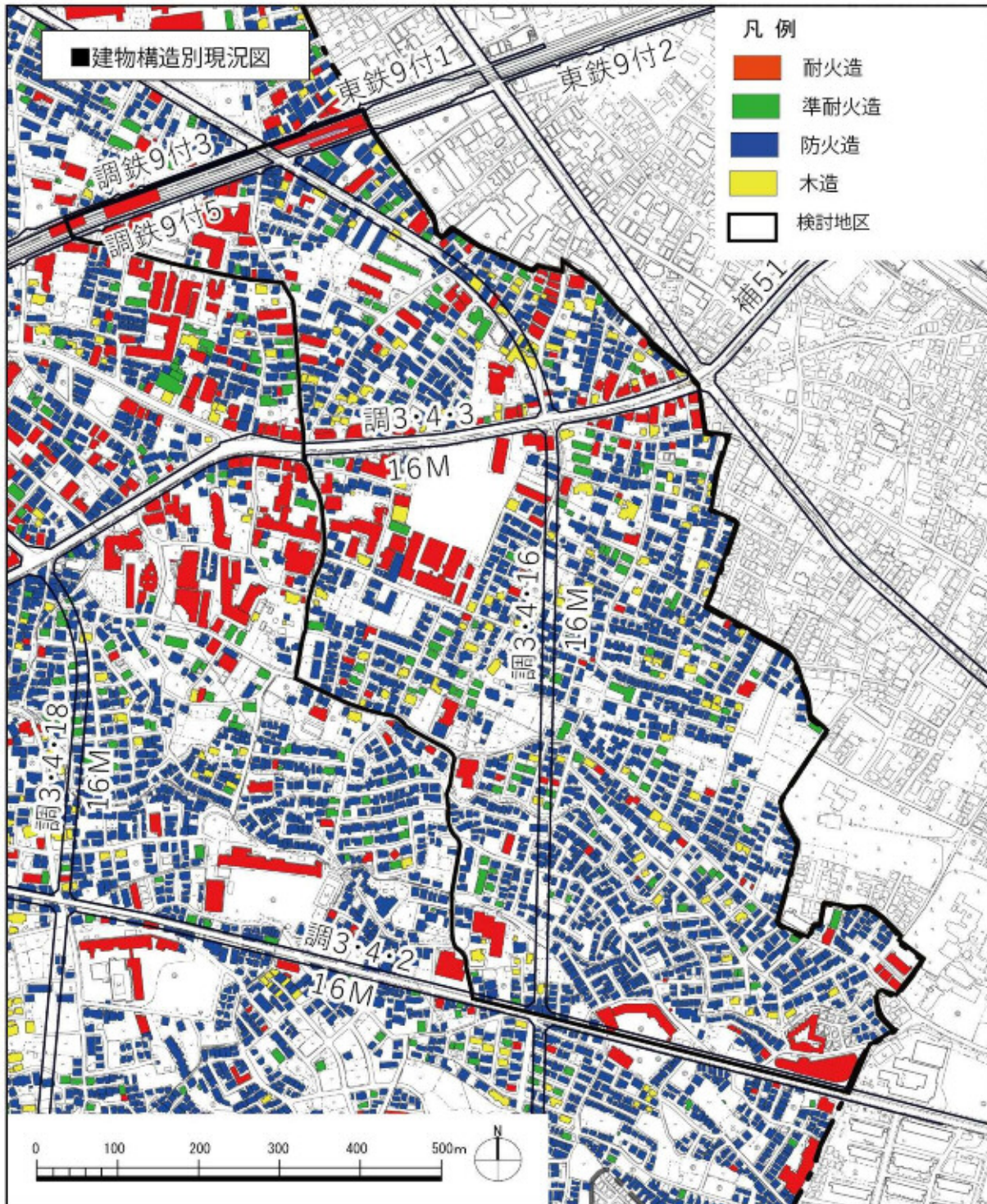
出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



## (2) 建物利用

### 1) 建物構造別現況

耐火造は小田急線沿線、調3・4・3号線沿道に多く立地している。岩戸南区間の沿道は、防火造の木造家屋が比較的多く見られる。

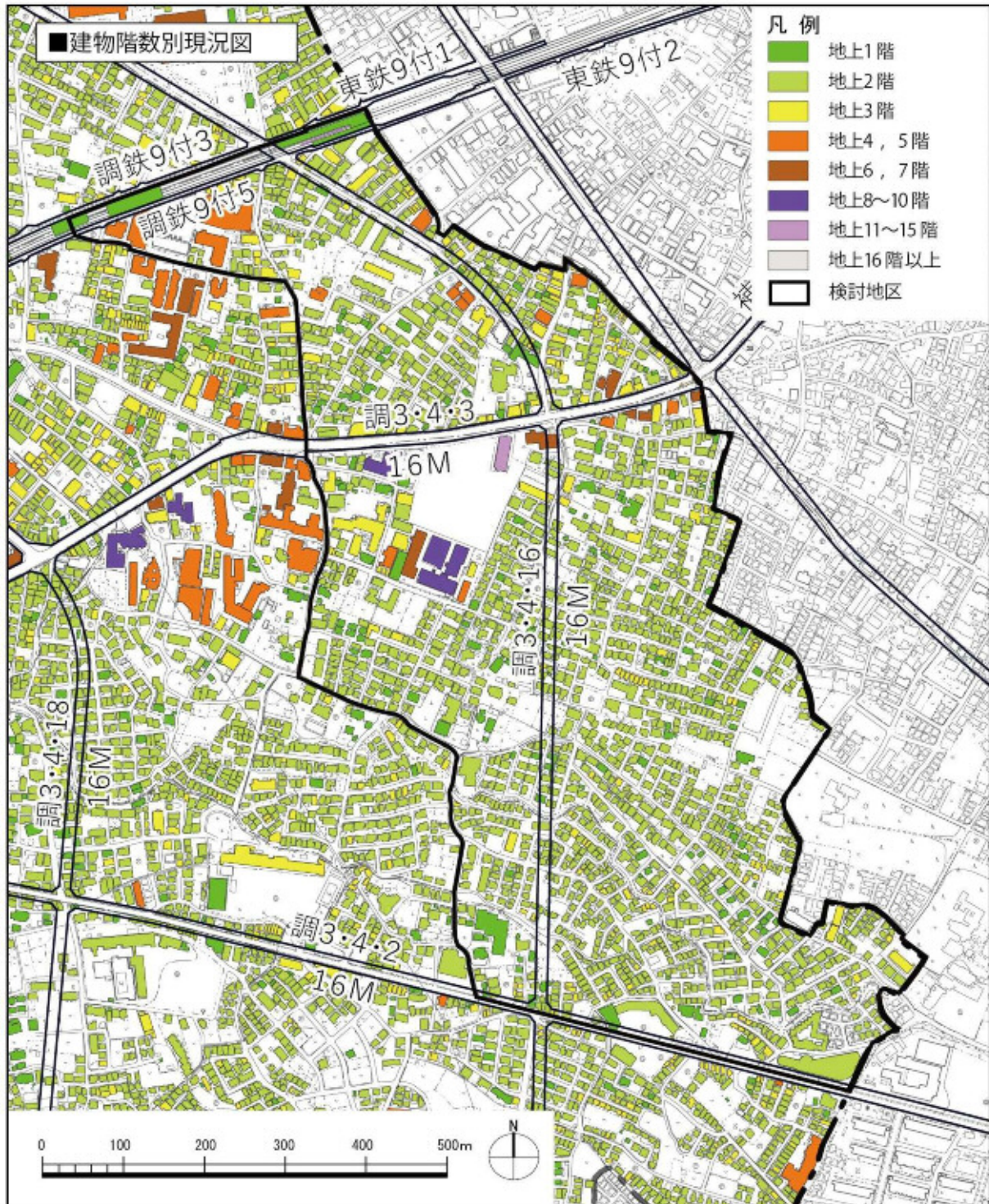


出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



## 2) 建物階数別現況

岩戸北区間の西側や調3・4・3号線の沿道に、4階から12階までの集合住宅（マンション）が立地しているが、検討地区全体としては2階建ての建物が多く見られる。

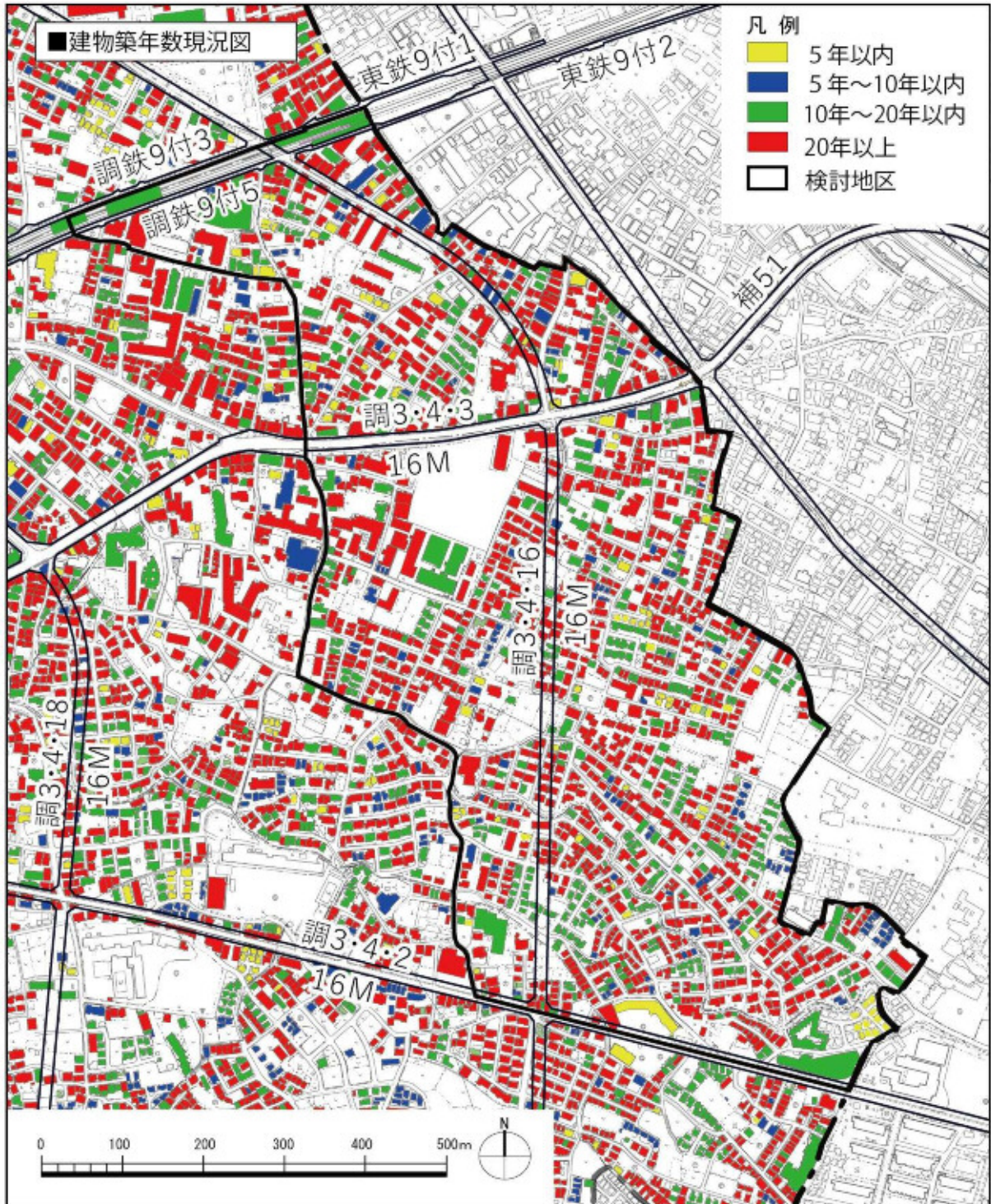


出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



### 3) 建物築年数現況

検討地区全体として、築年数 20 年以上の建物が多くを占める。次に 10 年から 20 年以内の建物が多い。



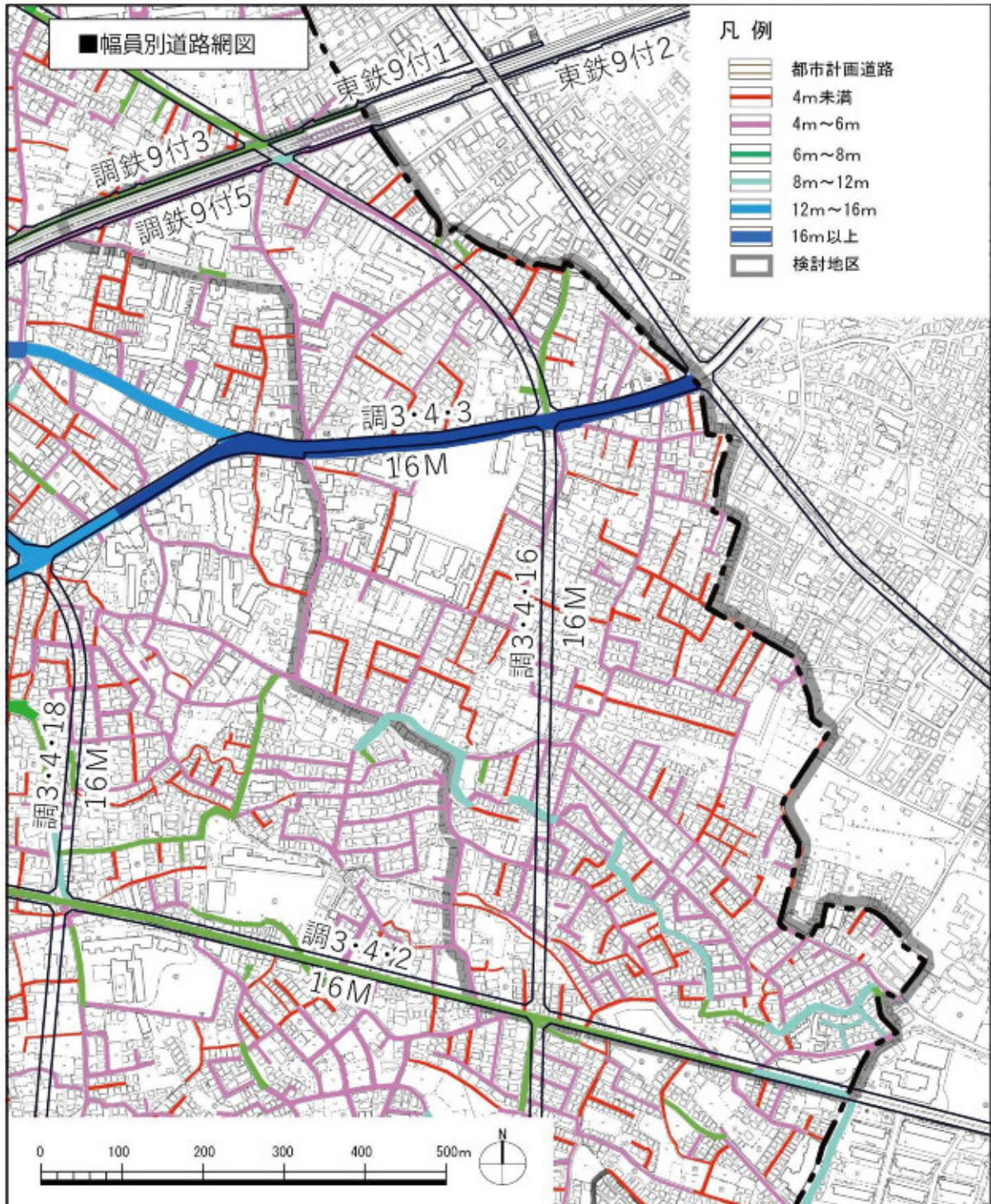
出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



### (3) 交通

#### 1) 幅員別道路網

検討地区は、土地区画整理事業などの計画的な基盤整備事業を行わないまま都市化が進行した地区が多いことから、道路網は不整形な細街路網によって構成されている。



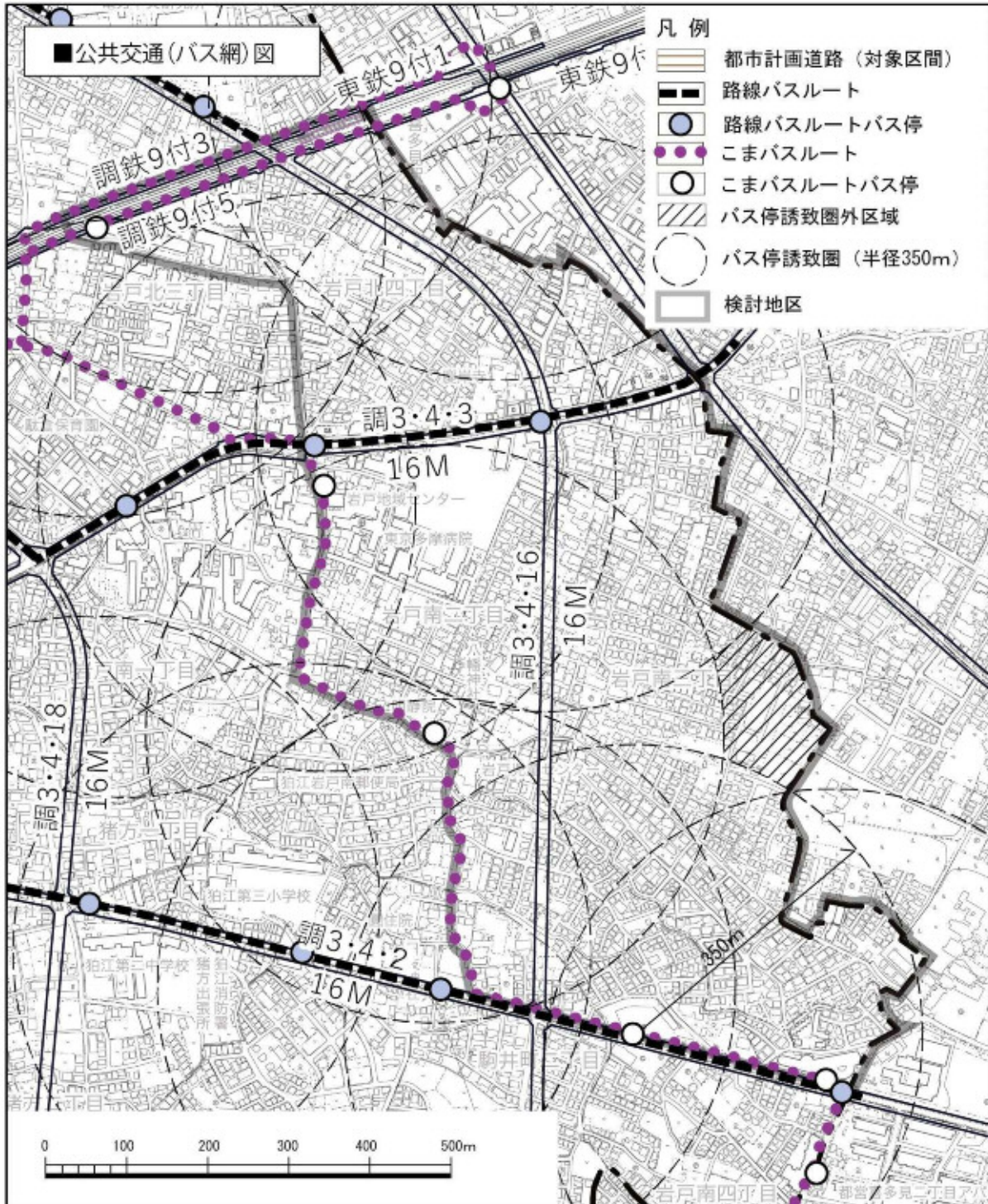
出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



## 2) バス網

調3・4・3号線と調3・4・2号線に路線バスが通り、小田急線の側道と検討地区西側、調3・4・2号線の一部区間に狛江市のコミュニティバスである「こまバス」が運行している。

これらのバス網の誘致圏（バス停から350m）は検討地区のほぼ全域をカバーしているが、岩戸南三丁目の一部にバス停誘致圏外区域がある。



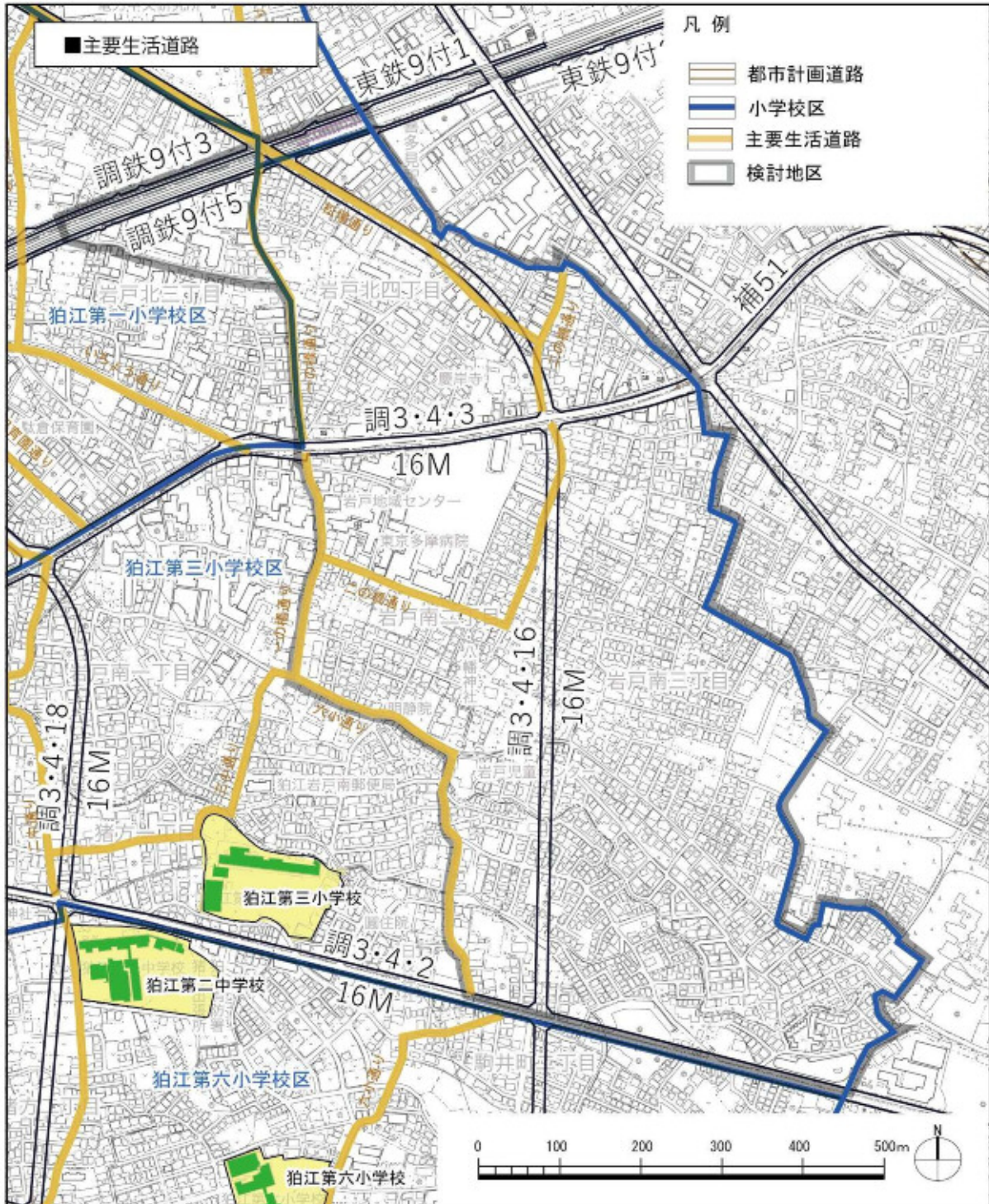
出典：狛江市都市計画マスタープラン（H24）



### 3) 主要生活道路

人、車の主要な動線は主要生活道路として位置づけられており、狛江第三小学校への通学路の多くが重なっているが、一部区間を除き歩車道の分離がなされていない。

岩戸南区間沿道東側（主に岩戸南三丁目、四丁目）では、主要生活道路として位置づけられた道路がない。

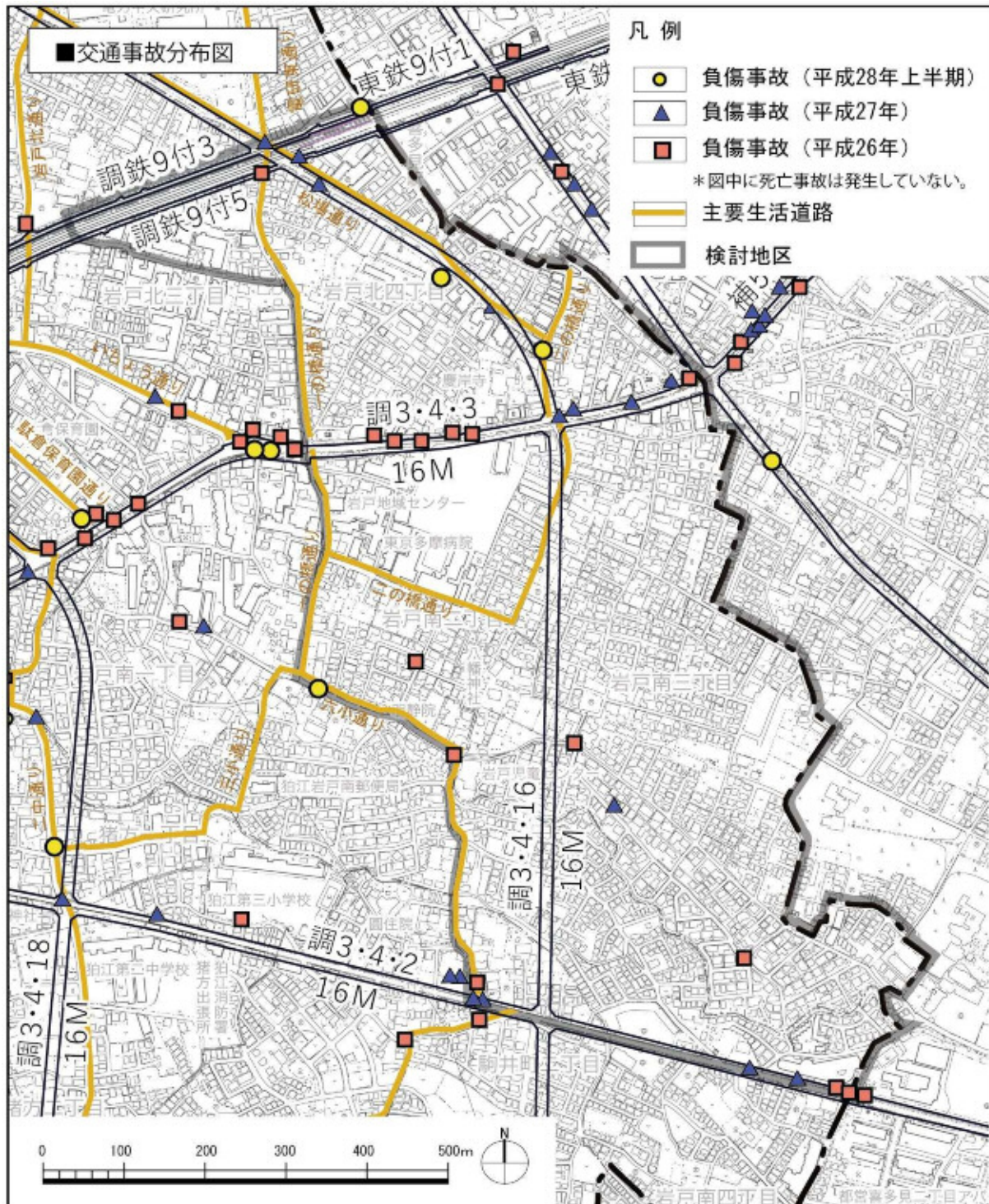


出典：狛江市土地利用現況調査(H24)



#### 4) 交通事故

平成 26 年～平成 28 年（上半期）にかけて、検討地区及び周辺の交通事故の状況をみると調 3・4・3号線や調3・4・2号線での事故が多い。また、生活道路における事故も散見される。



出典：警視庁ホームページ



#### (4) 公共公益施設

公共公益施設については、検討地区の南側を中心に、「岩戸地域センター」や「岩戸児童センター・狛江市子ども家庭支援センター」、「狛江みずほ幼稚園」や特別養護老人ホームである「狛江福祉会こまえ苑」が立地している。



出典：狛江市都市計画マスタープラン



## (5) 防 災

### 1) 防災関連

調3・4・3号線は、東京都の緊急道路障害物除去路線\*、調3・4・2号線は、狛江市緊急啓開道路\*に指定されている。また、調3・4・2号線沿道の狛江第三小学校、狛江第二中学校は避難所と災害時集合場所に、狛江みずほ幼稚園は災害時集合場所に指定されている。

岩戸北四丁目や市境界付近で、集中豪雨時に床下まで浸水（想定浸水深さ 0.5m）する可能性のある箇所がある。

\* 緊急道路障害物除去路線、緊急啓開道路：道路の障害物除去や陥没、き裂などの応急補修を優先的に実施する道路である。東京都及び狛江市が被災者の救援救護活動や緊急物資の輸送に重要な道路を選定し指定している。

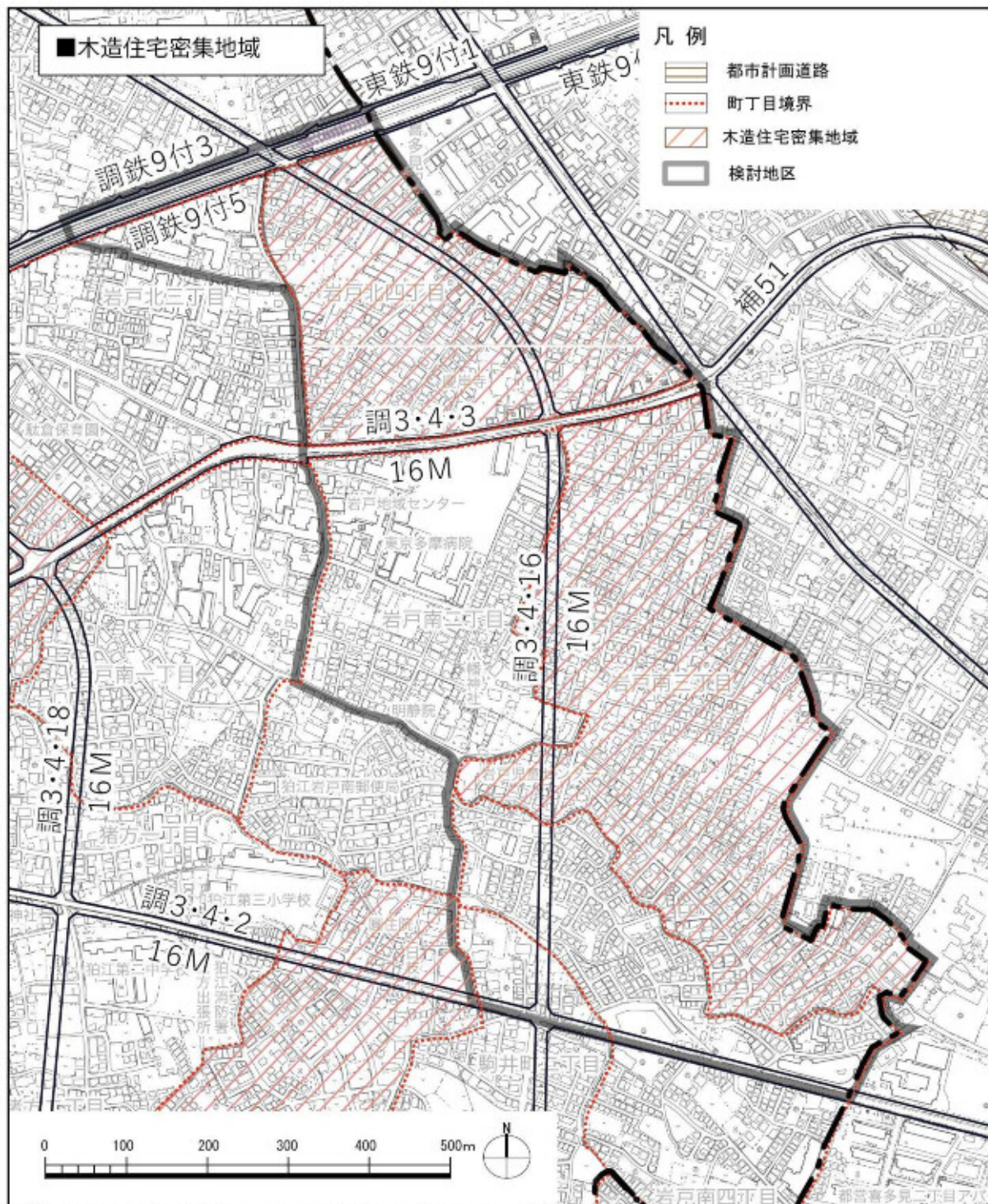


出典：狛江市防災マップ、狛江市洪水ハザードマップ（集中豪雨版）



## 2) 木造住宅密集地域

検討地区内では、岩戸北四丁目と岩戸南三丁目が、防災都市づくり推進計画により木造住宅密集地域に指定されている。



出典：防災都市づくり推進計画（改定）（H28/3）





## 2. 計画道路沿いの現況

### (1) 岩戸北区間

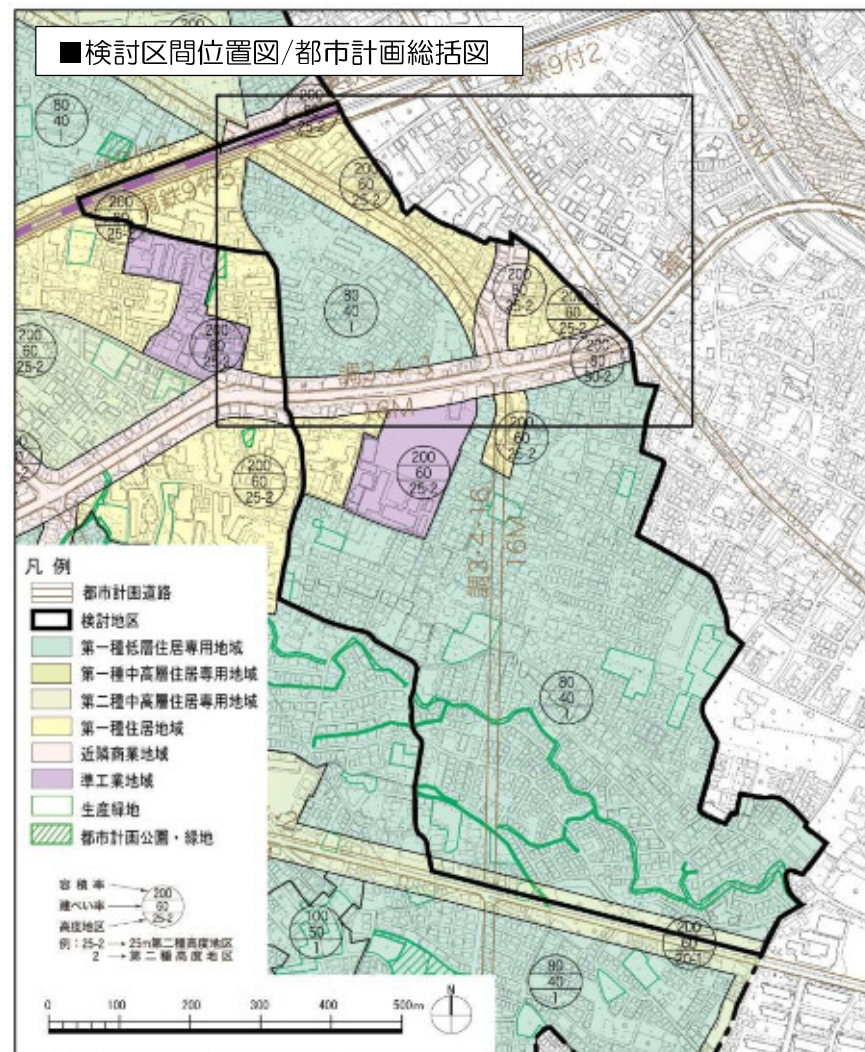
#### 1) 土地、建物利用、計画道路による影響

計画道路にかかる建物の用途としては、二の橋通り付近では、商店街が形成されていることから、集合住宅や住商併用施設が見られる。

岩戸北区間沿道のほぼ全域が、木造住宅密集地域に指定されている。

道路の計画線が敷地のほぼ全体にかかっている箇所が多く見られ、道路整備後に不整形地となる敷地や土地利用が困難になる残地は、検討地区の中では少ないと見られる。

調3・4・16号線の整備によって建物全体が影響を受ける箇所は区間南側に多く見られ、北側は建物の一部が影響を受ける箇所が多くなると見られる。



#### 2) 交通

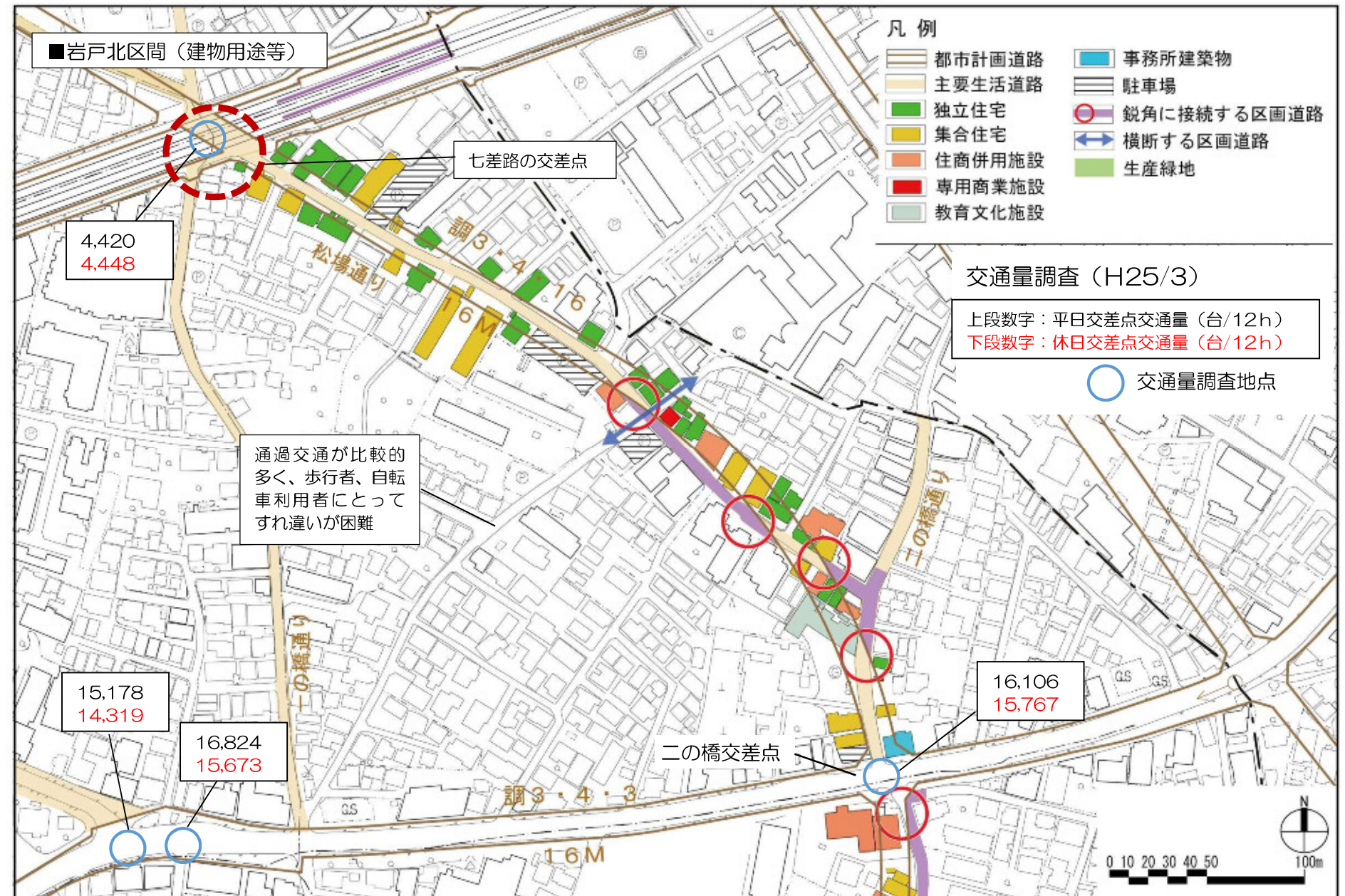
小田急線高架下付近に七差路の交差点があることから、道路交通が輻輳し、交通安全上の改善が必要である。

一の橋通りと調3・4・3号線との交差点から、喜多見駅に向かう通りは、通学路であるが通過交通が多く、また幅員が5m未満と狭く、歩道がないことから、歩行者、自転車利用者にとって車とのすれ違い等に余裕がない状況である。

七差路交差点の現況（H25）の交通量は、約 4,400（台/12h）である。

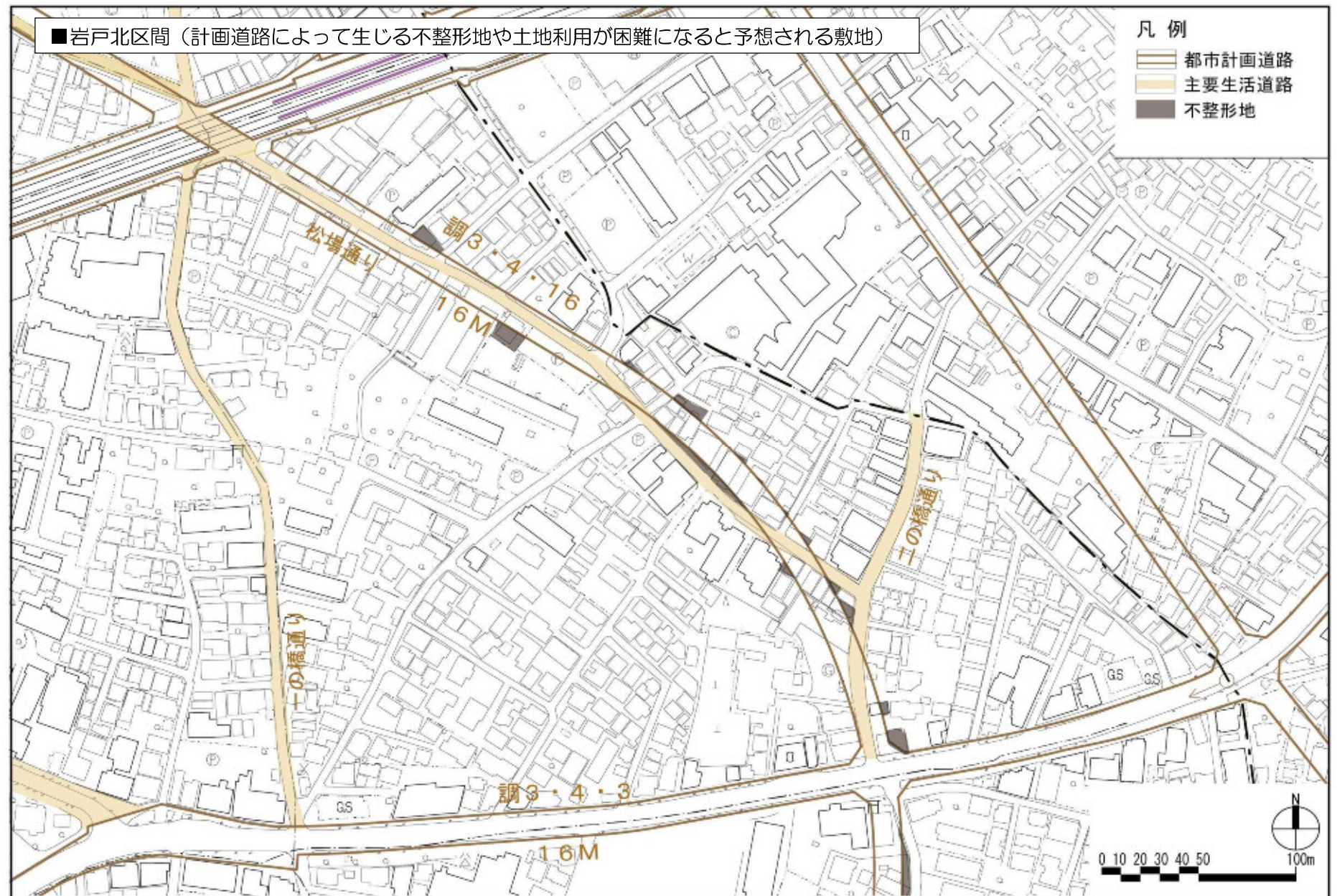
#### 3) 都市計画用途地域との関連

調3・4・16号線沿道は、第一種住居地域に指定されている。



注) 影響する土地の範囲や道路にかかる建物については、現段階の計画でのものであり、測量等により変わる可能性がある。





注) 計画道路によって生じる不整形地や土地利用が困難になる敷地は、測量等により、変わる可能性がある。



(2) 岩戸南区分間（その1）

1) 土地、建物利用、計画道路による影響

調3・4・3号線との交差点に近い箇所では、商業系施設や集合住宅が立地している。

計画道路上に生産緑地が2箇所あり、またその近傍に駐車場用地が見られる。

岩戸南区分間（その1）の南側地域は、道路整備により不整形地が多く発生すると予想される。

調3・4・3号線沿いに大型商業施設が見られる。

2) 交通

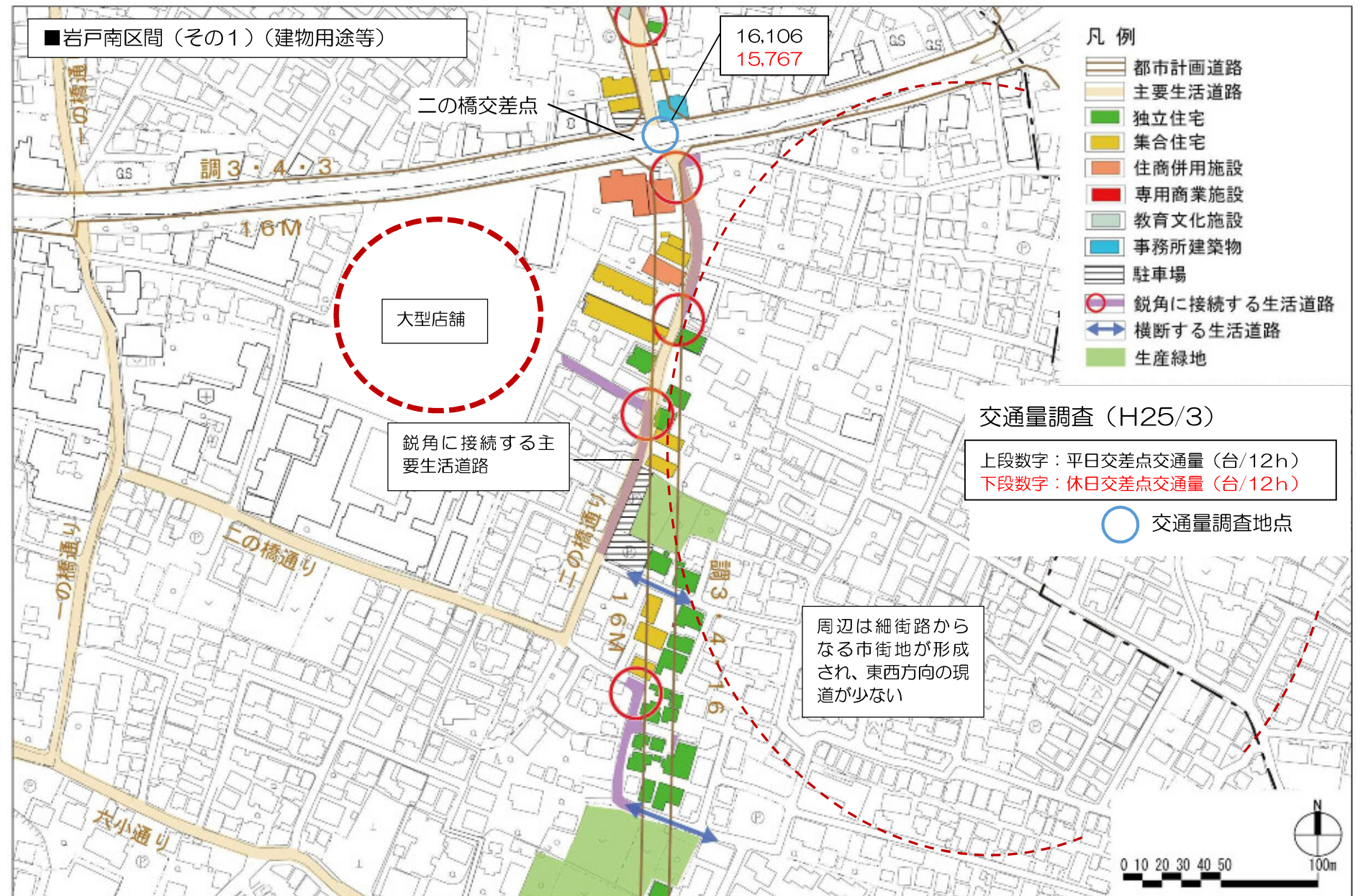
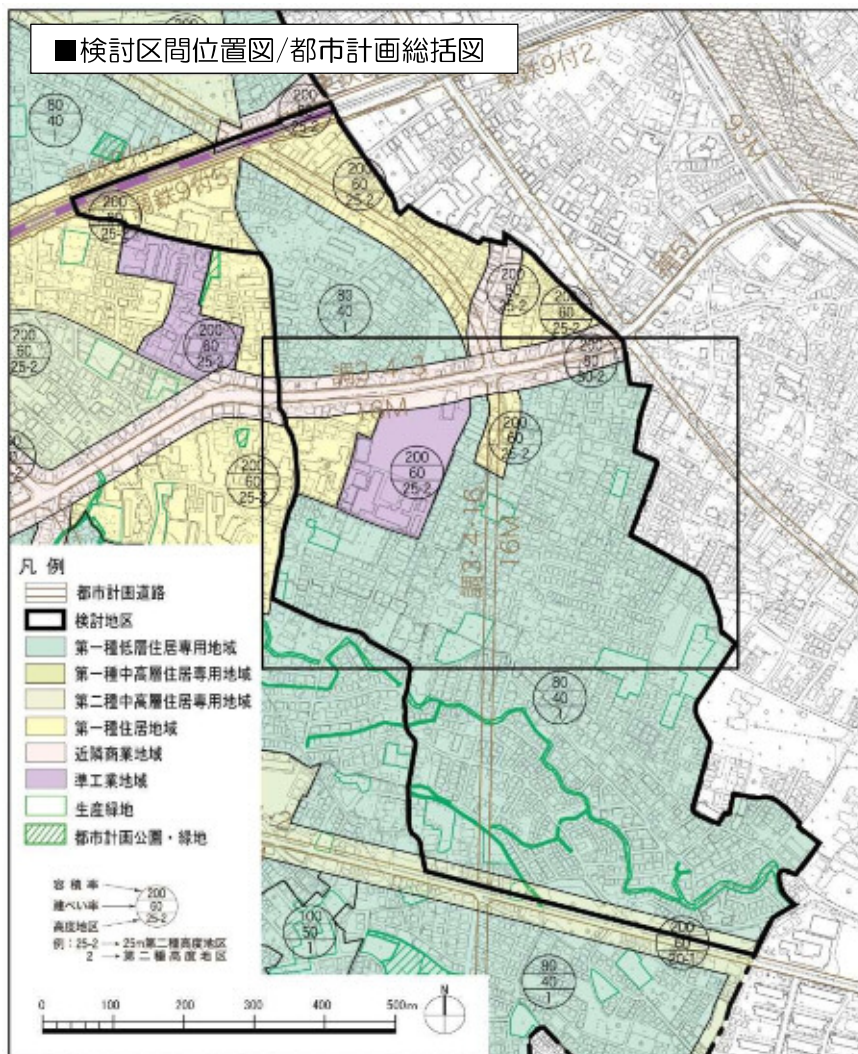
調3・4・16号線の東側市街地一帯は、幅員4m未満を含む細街路からなり、調3・4・16号線に接続する東西方向の現道が少ない。

主要生活道路である二の橋通りは、整備後の調3・4・16号線と鋭角に接続する道路となる。

整備後の現況道路との交差部において、鋭角に接続する箇所が4箇所ある。

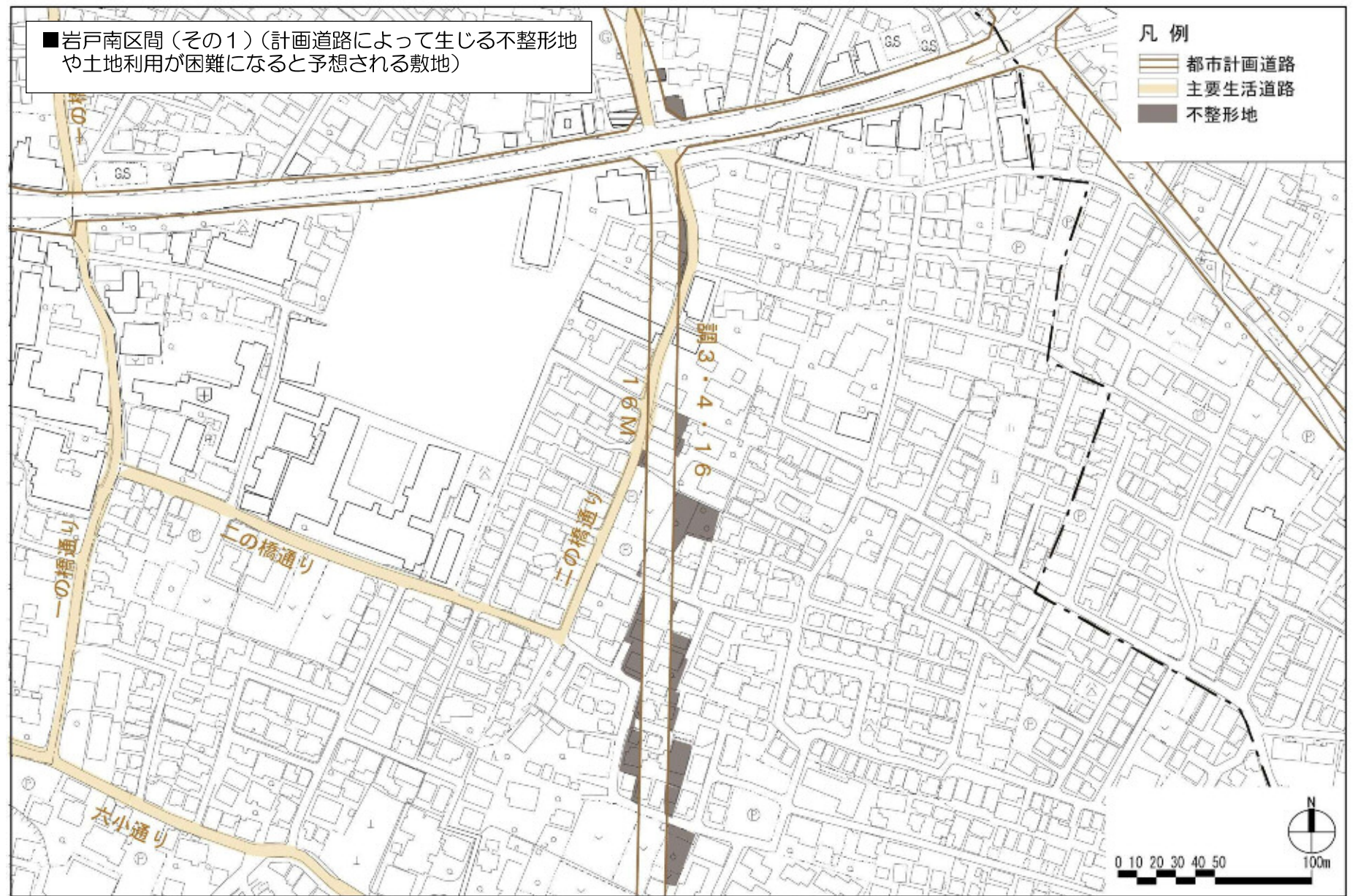
3) 都市計画用途地域との関連

調3・4・3号線の二の橋交差点南側の二の橋通り沿いの一部に、第一種住居地域が設定されている。



注）影響する土地の範囲や道路にかかる建物については、現段階の計画でのものであり、測量等により変わる可能性がある。





注) 計画道路によって生じる不整形地や土地利用が困難になる敷地は、測量等により、変わる可能性がある。



(3) 岩戸南区間（その2）

1) 土地、建物利用、計画道路による影響

建物は、ほぼ独立住宅である。

岩戸南区間（その2）の北側は計画道路によって多くの建物が影響を受けると予想されるが、南側は駐車場や生産緑地が計画道路上にあることから、北側に比べ影響を受ける建物が少ないと見られる。

整備後の調3・4・16号線と鋭角に接続する不規則な道路が見られ、また不整形な残地が発生すると見られる。

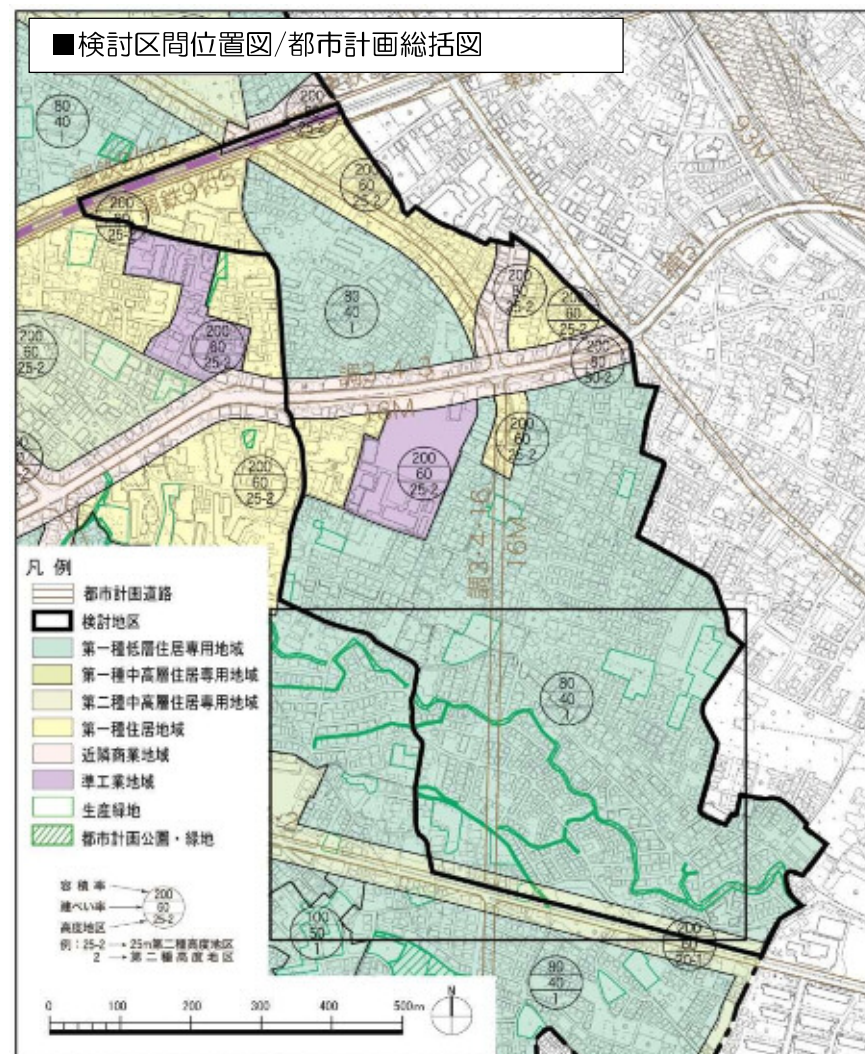
2) 交通

調3・4・16号線と東西方向で接続する生活道路が多く見られる。

調3・4・16号線と現況道路との交差点において、鋭角に接続する箇所が4箇所見られる。

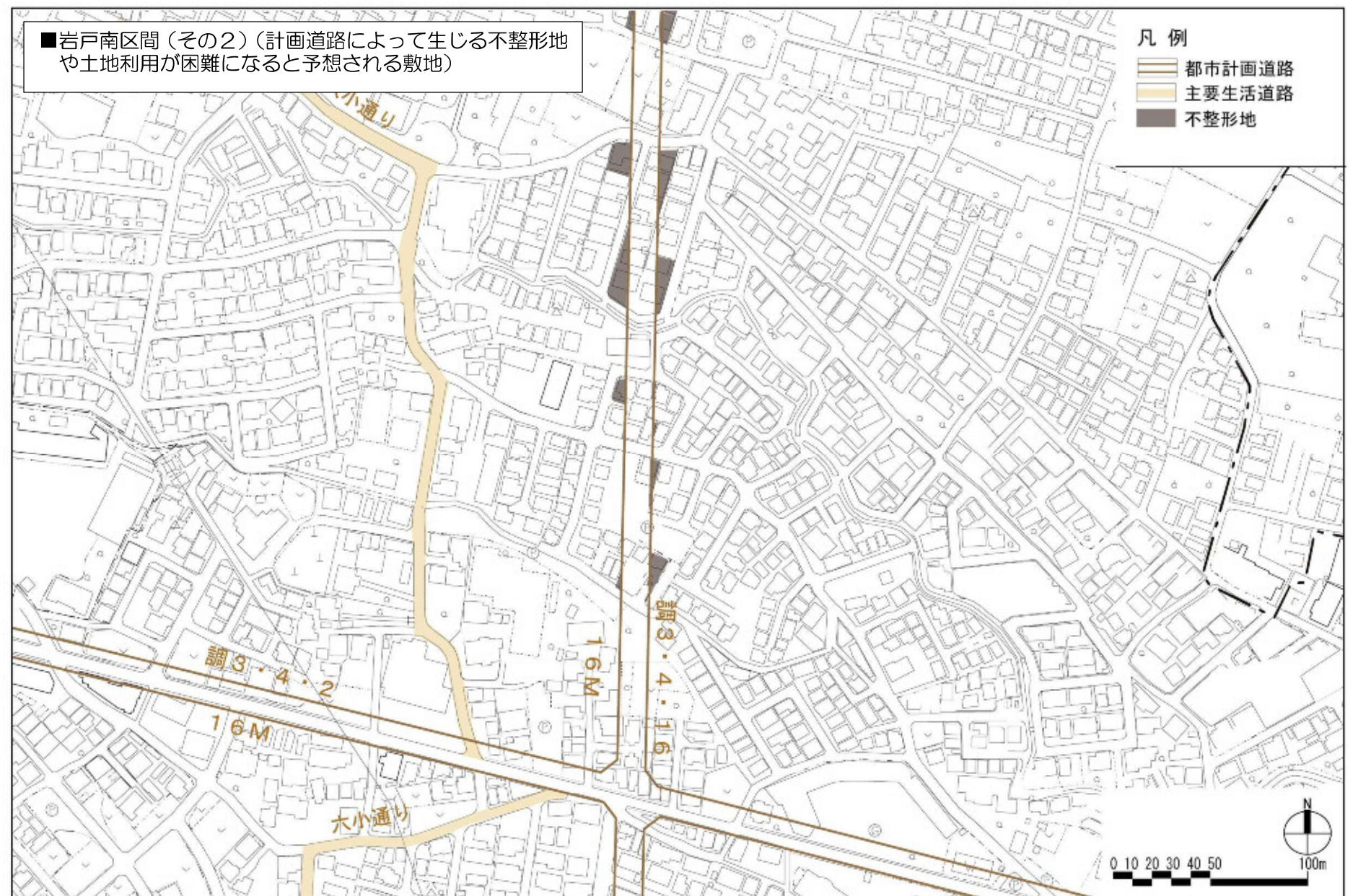
3) 都市計画用途地域との関連

調3・4・2号線沿道は第一種中高層住居専用地域の指定となっている。また、調3・4・16号線沿道一帯は第一種低層住居専用地域の指定となっている



注）影響する土地の範囲や道路にかかる建物については、現段階の計画でのものであり、測量等により変わる可能性がある。





注) 計画道路によって生じる不整形地や土地利用が困難になる敷地は、測量等により、変わる可能性がある。

## 第4章 調3・4・16号線の課題

### 1. 地区の課題

#### (1) 幹線道路ネットワークの未整備

狛江市南東部では、都市間幹線道路として位置づけられている調3・4・3号線が東西方向の広域交通を受け持っているものの、南北方向の幹線道路が整備されていない。

調3・4・16号線と道路ネットワークを形成する路線である調3・4・2号線は、東西を結ぶ主要幹線道路であるが、概成のため、十分な歩道幅員が確保されていない。また、東京都水道局及び建設局との協定により、水道管保護を目的とした、積載制限(4t)を超える車両の通行制限がある等、主要幹線道路としての機能が不足している。このため、調3・4・2号線の拡幅整備と連携し、調3・4・16号線の整備を進め、狛江市全体が結びつくような道路ネットワークの形成を図る必要がある。

#### (2) 通過交通の抑制と歩行者の安全を確保する交通環境の改善

調3・4・16号線が整備されていないことにより、検討地区の住宅地に通過交通が流入し、歩行者動線と車動線が輻輳した交通環境となっている。

調3・4・16号線の整備により、住宅地に流入する南北の通過交通を集約し、円滑な交通環境と歩行者の安全の確保を図る必要がある。

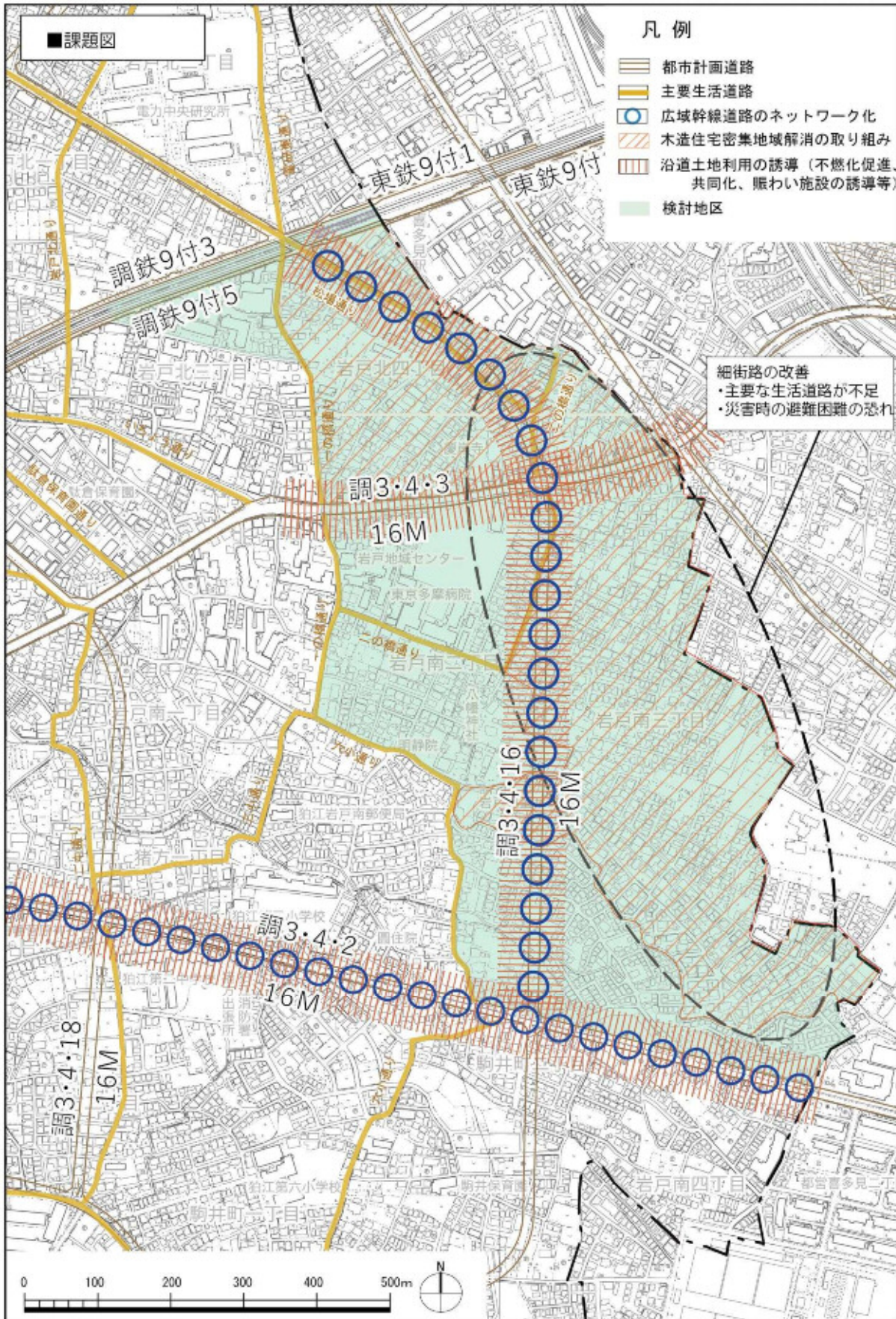
#### (3) 細街路の整備

検討地区は、幅員別道路網の現況から、4m未満の細街路も多く、また入り組んだ道路網を形成しているため、初動期の消火活動や災害時における避難路としての利用促進を図るため、調3・4・16号線整備を契機とした細街路整備の検討も考えられる。

#### (4) 延焼遮断帯の形成及び木造住宅密集地域の解消

検討地区は、広い範囲にわたって木造住宅密集地域となっていることから、調3・4・16号線の整備と連動した、延焼遮断帯の形成や木造住宅密集地域の改善に向けた検討が必要である。





## 2. 計画道路沿いの課題

### (1) 岩戸北区間の課題

- 整備後の現況道路との交差部では、鋭角に接続する箇所が 4 箇所ある。
- 喜多見駅に向かう道路は、通過交通が多いにもかかわらず歩道がなく、通学路となっていることから、歩行者、自転車の安全を確保する必要がある。

### (2) 岩戸南区間の課題

- 整備儀に不整形地が発生する可能性がある。
- 整備後の現況道路との交差部においても、鋭角に接続する箇所が 8 箇所ある。
- 主要生活道路「二の橋通り」は、調 3・4・16 号線のルートと重複する区間については主要生活道路としての位置づけの見直しが必要となる。

## 第5章 まちづくりの将来像と目標

### 1. まちづくりの将来像

後期基本計画、都市計画マスタープラン等の上位計画や地区の課題、計画道路沿いの課題を踏まえ、まちづくりの将来像を以下のとおりとする。

#### 幹線道路のネットワーク化と安心安全な住環境の向上

調3・4・2号線の整備と連携し、調3・4・16号線を整備することにより、市域南北方向のアクセス強化、市域南部の交通利便性の向上、安心安全で快適な道路及び歩行空間の確保を図る。

また、木造住宅密集地域や細街路が広がる現状の解消を図り、災害等における避難路や火災延焼の遮断機能等の整備促進により、防災機能の強化と住環境の向上を図る。

### 2. まちづくりの目標

調3・4・16号線の整備による、まちづくりの将来像を実現するためのまちづくりの目標を、以下の2つの視点から示す。

#### 幹線道路のネットワーク化による利便性の高い、快適なまちづくり

##### < 広域交通ネットワークの形成による人、ものの動きの円滑化 >

調3・4・16号線と調3・4・2号線を整備し、調3・4・3号線や調3・4・16号線も含めた、南北、東西の主要幹線道路のネットワークを形成し、広域交通及び市内循環の円滑化を図る。

##### < 調3・4・16号線沿道市街地のアクセス性の向上 >

入り組んだ細街路網からなる市街地を形成している調3・4・16号線沿道市街地は、調3・4・16号線の整備により、住宅地に流入する南北の通過交通を集約し、円滑な交通環境と歩行者の安全の確保を図り、域内及び域外へのアクセス性の向上につなげる。

##### < 市域南部のまちづくりへの展開 >

調3・4・16号線の整備に伴い、計画道路沿いの用途地域が変更され、アクセス性の向上とあいまって、沿道サービス・商業施設の立地の促進を図る。こうしたまちの変化により、地域住民の新たなまちづくり活動への意識変化を促していく。



## 安心・安全な暮らしづくり

### < 広域避難路の形成 >

調3・4・16号線と調3・4・2号線の整備により、広域的な避難路や災害時の緊急物資の輸送、救援・救護活動のルートとしての役割を担う、広域交通ネットワークの形成を図る。

### < 避難路の確保 >

市域南部の避難所は、調3・4・2号線沿道に多く立地していることから、調3・4・16号線の整備により、調3・4・3号線とのアクセス性の向上と、避難路の確保を図る。

### < 緊急車両のアクセス性の向上 >

調3・4・2号線の沿道に立地する狛江消防署猪方出張所から北側市街地への消防車など緊急車両の経路は、現在迂回路をとらざるをえない状況であるが、調3・4・16号線と調3・4・2号線の整備により、現場到着までの時間短縮を図る。また、狛江消防署（本庁舎）から市南部地域へのアクセスの向上により、広域的な消火活動の連携を強化する。

### < 延焼遮断帯の形成、木造住宅密集地域の解消 >

調3・4・16号線と調3・4・2号線の整備とともに、沿道建築物の不燃化を促進することにより、延焼遮断帯の形成を図り、また、木造住宅密集地域の解消を目指す。

#### （参考）調3・4・16号線の整備に伴う木造住宅密集地域の変化

木造住宅密集地域に指定されている岩戸北四丁目と岩戸南三丁目が、調3・4・16号線の整備によって、どのように変化するかについてみる。

木造住宅密集地域の定義となっている3つの指標（「老朽木造建築物棟数率 30%以上」、「住宅戸数密度 55世帯/ha以上」、「補正不燃領域率 60%未満」（6p参照））の数値の変化は、以下のとおり。

○老朽木造建築物棟数率：岩戸北四丁目 1.8%改善  
岩戸南三丁目 0.8%改善

○住宅戸数密度：調3・4・16号線の整備による変化の予測は、地権者の意向調査が必要であり、現段階ではできないことから、平成22年から平成28年の経年変化についてみると、

岩戸北四丁目 7世帯/ha 増加  
岩戸南三丁目 1世帯/ha 増加

○補正不燃領域率\*：岩戸北四丁目 6.1%改善  
岩戸南三丁目 6.1%改善

\*補正不燃領域率 地域内における道路、公園などのオープンスペースや燃えにくい建物が占める割合を基に算出するもので、まちの燃えにくさを表す指標。不燃領域率が70%で、焼失率はほぼゼロとなる。

## 第6章 将来像と目標の実現に向けた整備手法の検討

### 1. 整備手法の整理

調3・4・16号線整備の事業手法としては、用地買収方式と区画整理方式があり、一般的には、都市計画道路の整備は、用地買収方式である街路事業で整備される。また、区画整理方式の土地区画整理事業や沿道区画整理型街路事業、沿道整備街路事業といった区画整理方式も整備手法として利用されている。

#### ■整備手法の整理

分 類		整備手法
事業手法	用地買収方式	街路事業
	区画整理方式	土地区画整理事業
		沿道区画整理型街路事業
		沿道整備街路事業

### 2. 調3・4・16号線の整備手法の検討

#### (1) 街路事業

##### 1) 街路事業の概要

街路事業とは、都市計画法に基づいた道路等を都市計画事業として整備する事業である。

街路事業では、都市計画道路区域内の必要な土地だけを買収し、都市計画道路にかかる物件等（建物や塀）に対しては、損失等に応じた補償がなされる。

##### 2) 街路事業の整備効果

用地買収方式である街路事業は、都市計画道路区域内の土地のみを買収する。都市計画道路内の地権者がすべて用地買収に応じた場合は、事業がスムーズに進み、区画整理方式よりもコストを抑えることができる。また、区画整理方式では、都市計画道路を含む施行区域を新たに設定し、計画策定を行い都市計画決定しなければならないことや、都市計画道路の整備に加え、土地区画整理事業のしくみを施行区域内の地権者に理解してもらわなければならないことなどから、街路事業は、区画整理方式と比較して手続きが簡便であり、取り組みやすい事業と言える。

##### 3) 概算事業費等

本基本計画の検討区間を街路事業で整備した場合の総事業費概算は約120億円であり、内訳は、用地買収費は約61億円、移転補償費は約29億円、築造費（道路整備）は約27億円、測量試験費は約3億円と試算される。

総事業費のうち、市負担は約27億円であり、総事業費の約23%と試算される。

区間別の事業費では、岩戸北区間は約47億円、岩戸南区間は約73億円である。また、計画道路の影響を受ける建物は約100戸と試算される。

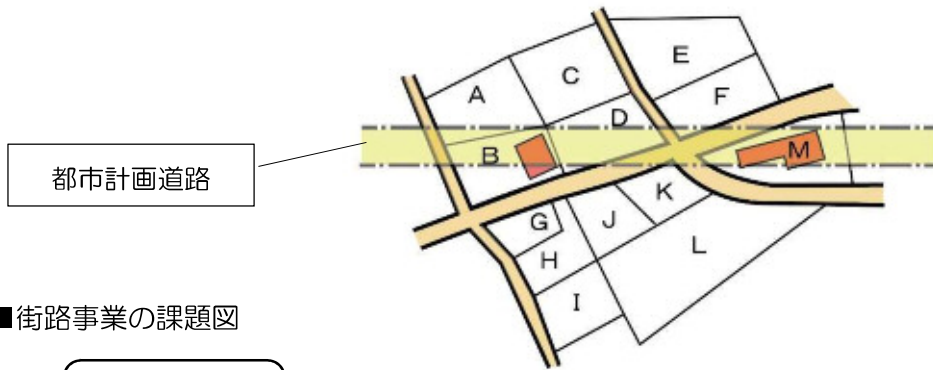
注)費用及び影響する建物については、現段階の計画でのものであり、今後の測量等により変わる可能性がある。

#### 4) 街路事業の課題

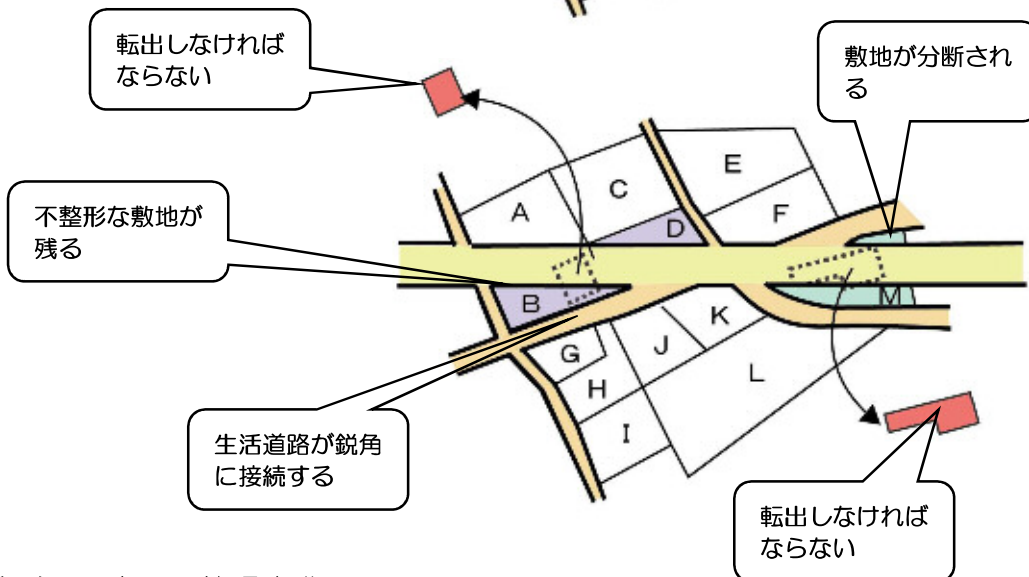
都市計画道路整備後に小規模な土地が残されたり、不整形な土地となることにより、そこに住む地権者が転出しなければならない場合がある。

また、現況の生活道路が都市計画道路に鋭角に交差していた場合、その形状がそのまま残り不規則な交差点となる場合がある。

##### ■街路事業の整備イメージ



##### ■街路事業の課題図



## (2) 土地区画整理事業

### 1) 土地区画整理事業の概要

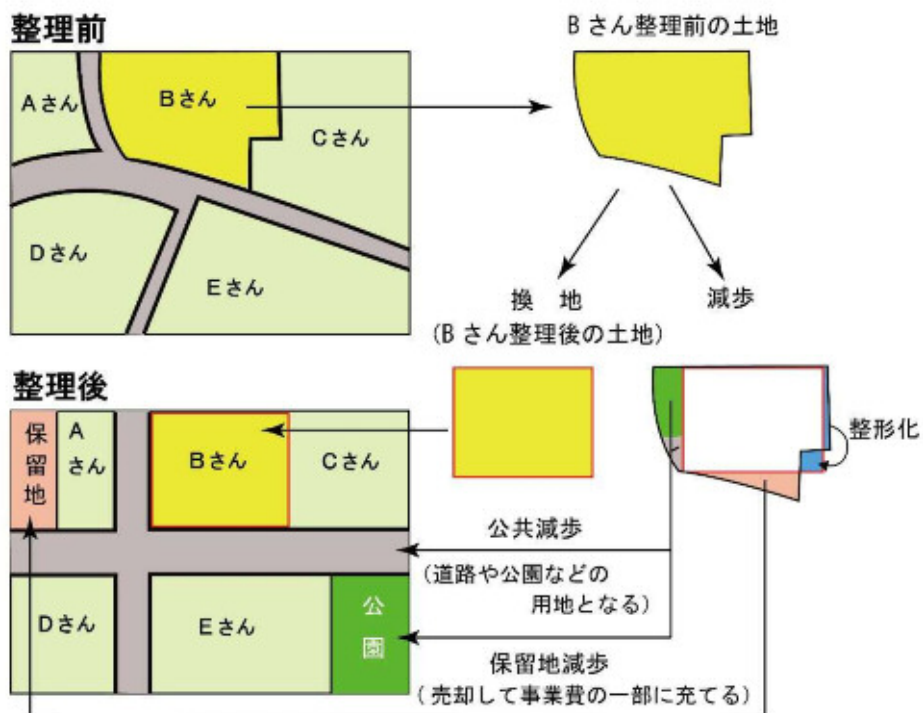
土地区画整理事業は、都市計画道路にかからない土地も区画整理区域に含めて整備するとともに、必要な道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、土地利用の増進を図る事業である。

公共施設が不十分な区域では、地権者から土地の利用増進に応じて少しずつ土地を提供してもらい(減歩)、この土地を道路・公園などの公共用地にあてるほか、その一部を売却し事業資金にあてる。このうち、公共用地にあてるのが公共減歩、事業資金にあてるのが保留地減歩である。

### 2) 土地区画整理事業の整備効果

事業前に不整形であった土地の形状が整形化される。また、地権者においては、土地区画整理事業後の土地の面積は従前に比べ小さくなるものの、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うことにより、利用価値の高い土地が得られる。

## ■土地区画整理事業のしくみ



### 3) 土地区画整理事業の課題

土地区画整理事業の事業区域面積は5ha以上であり、都市計画道路の沿道の広い区域を整備対象としなければならないことから、関係地権者が多くなり合意形成に時間を要するなど、街路事業と比較すると過大な事業費となり、本市での適用は難しい。

## (3) 沿道区画整理型街路事業

### 1) 沿道区画整理型街路事業の概要

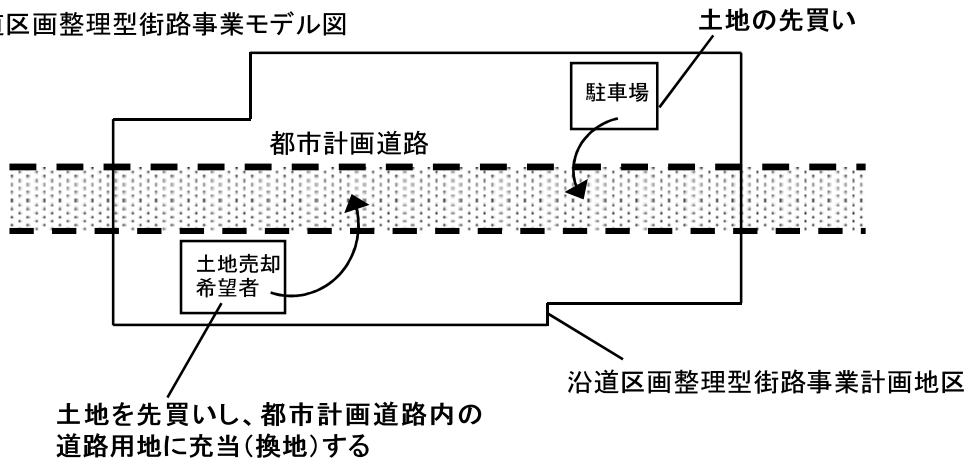
沿道区画整理型街路事業の施行区域は、5ha未滿での施行事例が多く、仕組みは土地区画整理事業と同じである。都市計画道路を中心とする帯状の沿道を事業区域として、都市計画道路と沿道の一体的整備を図る手法である。

### 2) 沿道区画整理型街路事業の整備効果

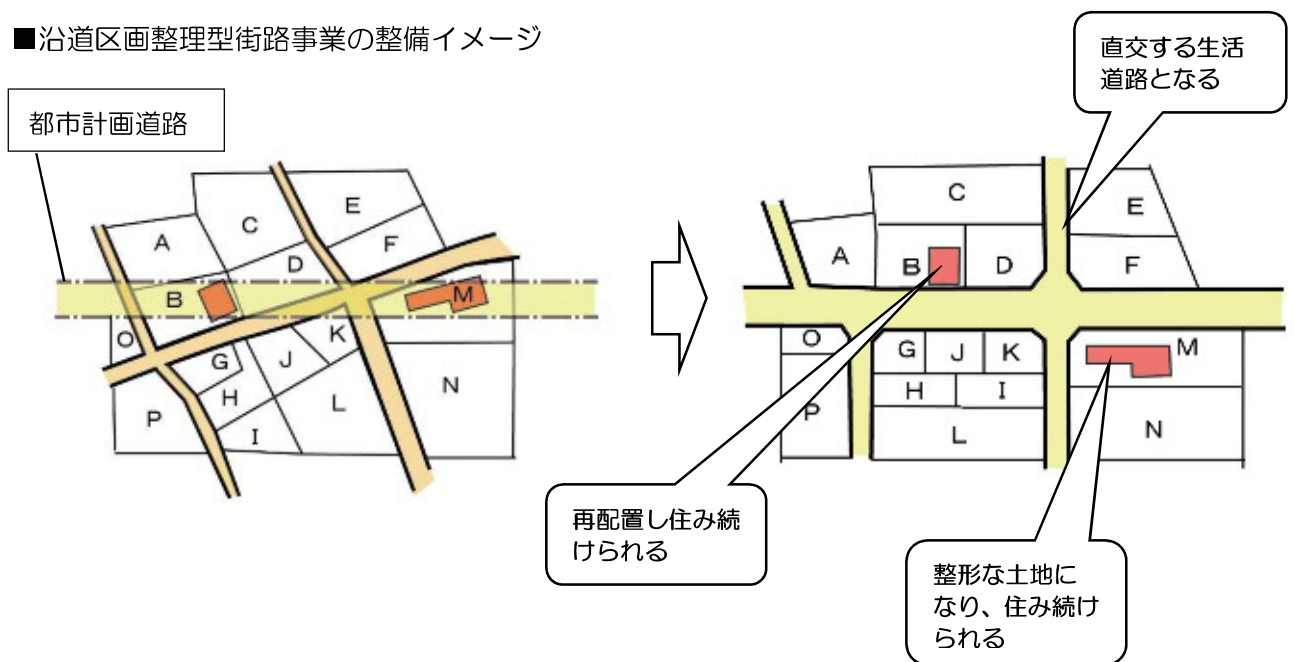
街路事業との比較では、道路用地の取得は、計画道路内に限定せずに事業区域内の空地や売却希望の地権者の土地を先行買収し、道路用地に充当（換地）することができる。また、そのことにより減歩率が緩和される。

土地区画整理事業との比較では、事業区域を沿道の限られた区域に絞り込むことができ、事業費の縮減や関係地権者も限定できる。

■沿道区画整理型街路事業モデル図



■沿道区画整理型街路事業の整備イメージ



■街路事業と沿道区画整理型街路事業の事業手法の比較

	長 所	短 所
街路事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地権者が全て買収に応じた場合、早く整備できる。</li> <li>• 土地区画整理事業と比較すると、手続きが簡単である。</li> <li>• 計画道路内の必要な土地だけ買収できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 買収移転を拒む地権者がいるとなかなか進まない。</li> <li>• 不整形な残地や都市計画道路に鋭角の既存道路が接続する交差点を解消できない。</li> <li>• 残地に残れない時は移転となる。</li> <li>• 借地権、抵当権がある場合、解消が必要となる。</li> </ul>



沿道区画整理型街路事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地権者が概ね地区内に残れる。</li> <li>・残地や不整形な交差点を解消できる。</li> <li>・土地が整形化される。</li> <li>・借地権、抵当権等の権利をそのままで換地ができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地権者が多くなるほど、合意形成に時間を要する。</li> <li>・新たな事業計画案の策定や都市計画決定等の手続きに時間がかかる。</li> <li>・道路等の公共施設を減歩により地権者が負担する。</li> <li>・土地区画整理事業の実施に伴い、新たな専任部署を設ける必要が生じる場合がある。</li> </ul>
-------------	---	---

■地権者から見た街路事業と沿道区画整理型街路事業の比較（都市計画道路にかかる土地）

		長 所	短 所
街路事業	残留希望者	・残地に再建できる場合、土地は減るが補償金と税金の特別控除がある	・残地が狭小等で再建できない場合は、残留できない
	転出希望者	・転出の機会となり、補償金と税金の特別控除がある	・残地がある場合、残地までは買い取られない
沿道区画整理型街路事業	残留希望者	・残地に再建できない場合でも換地で残留できる	・残地に再建できる場合、道路用地に補償金はなく減歩となる
	転出希望者	・公共用地に充当するため、買い取られる場合もある	・換地により残留するため転出できない

出典：沿道整備街路事業ガイダンス

3) 沿道区画整理型街路事業の検討可能性がある箇所

沿道区画整理型街路事業の適用候補地としては、同事業の長所を活かした以下の区間が挙げられる。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画道路内の移転建物が多く、かつ残留希望者が多い区間</li> <li>・都市計画道路に鋭角に接続する現道の交差箇所が多い区間</li> <li>・都市計画道路整備後の残地が不整形となる、または残地での建替えが困難な土地が多い区間</li> <li>・上記区間であり、かつ周辺に活用できる可能のある駐車場や未利用地（荒地等）等がある区間</li> </ul>
---

注)「換地」とは、土地区画整理事業において、区画整理前の土地の代わりに交付される土地のことをいう。「減歩」とは、土地区画整理事業では、一般に、道路の拡充、公園の整備のなどのために新たな用地が必要であり、その用地は土地区画整理事業区域内の土地所有者が提供することが原則とされ、このような用地を提供することが減歩である。

## (4) 沿道整備街路事業

### 1) 沿道整備街路事業の概要

街路事業（用地買収方式）と土地区画整理事業（区画整理方式）の長所を組み合わせた事業であり、都市計画道路の整備を有効かつ効率的に行える事業である。

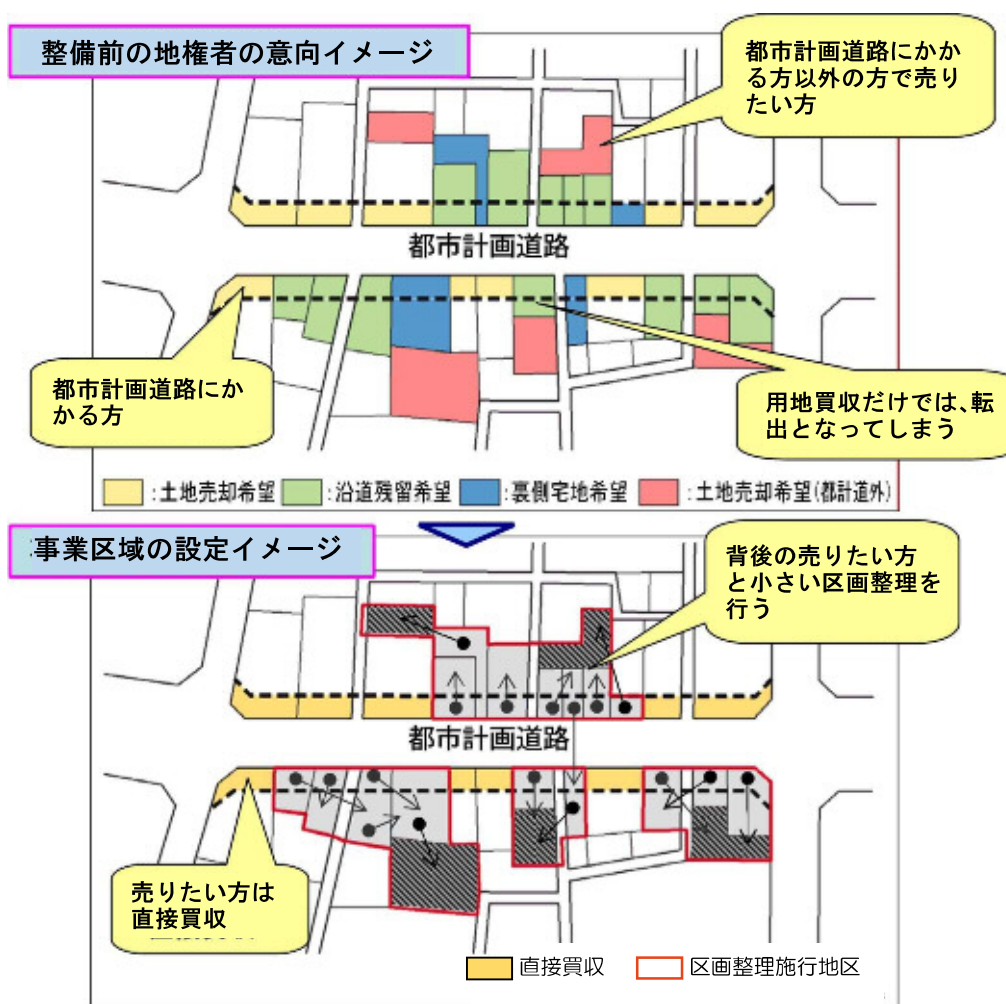
事業に協力する地権者の同意のもとに実施する事業であり、都市計画決定はない。

### 2) 沿道整備街路事業の整備効果

以下の利点がある。

- 土地区画整理事業の区域を敷地レベルで設定できる。（合意が得られる区域で区画整理を行う）
- 都市計画道路の予定地に隣接する「沿道地区」を区域として、転出希望者の土地を先行買収し、道路用地や代替地とすることができる。
- 土地区画整理事業の都市計画決定が不要であり、また敷地単位で区画整理が行えるため、街路事業で進めていた区間で用地交渉が難航した場合など、迅速かつ部分的に対応が可能である。

### ■沿道整備街路事業の整備イメージ



出典：芝第2・第5地区 蕨芝線・芝神根線沿道まちづくり協議会まちづくりニュース3号



#### (5) 調3・4・16号線の整備手法の適用

前項までに検討した4つの整備手法のうち、広範囲な事業となり、事業費が多くかかる土地区画整理事業を除外し、3つの整備手法について、それぞれの長所、短所や沿道の課題を踏まえ、検討を行う。

街路事業は、計画道路によって影響を受ける地権者のみを対象とし、用地買収も計画道路内に限定されることから事業費も区画整理の事業と比較するとかからないなど、3つの整備手法の中では最も取り組みやすい事業である。ただし、岩戸南区間では一部に、残地や不規則な交差点が残る。

沿道区画整理型街路事業は、街路事業の課題である不整形地や鋭角に接続する生活道路を解消する事業手法であるが、計画道路によって直接影響を受けない地権者を事業区域に組み込む必要があるため、合意形成に時間を要し、また、地権者も増えるため事業費も街路事業と比較して多くかかる。この他、本事業を進めるために、庁内に新たな専任部署を設けなければならない場合がある。

沿道整備街路事業は、街路事業と沿道区画整理型街路事業の長所を取り込んだ手法であることから、適用可能性のある整備手法である。一般の適用事例では、街路事業によって整備を進めていく過程で、一部敷地の入れ替えが必要になった場合などに、この手法を用いている。

以上から、調3・4・16号線の整備手法は、街路事業によって整備を進めていくことが望ましいと考えられる。

また、都市計画道路に充当する土地を先買いする場合、地域の秩序ある整備と市民福祉の増進を図るために、用地等の取得、造成、管理及び処分を行う粕江市土地開発公社の活用を検討していく。

### 3. 段階的整備工程の検討

#### (1) 整備工程の考え方

調3・4・16号線の整備工程は、以下の2案が考えられる。

- 1) 現在、事業中区間の延伸部である岩戸北区間から整備する案
- 2) 調3・4・2号線とのネットワーク形成を重視し、岩戸南区間を先行整備する案

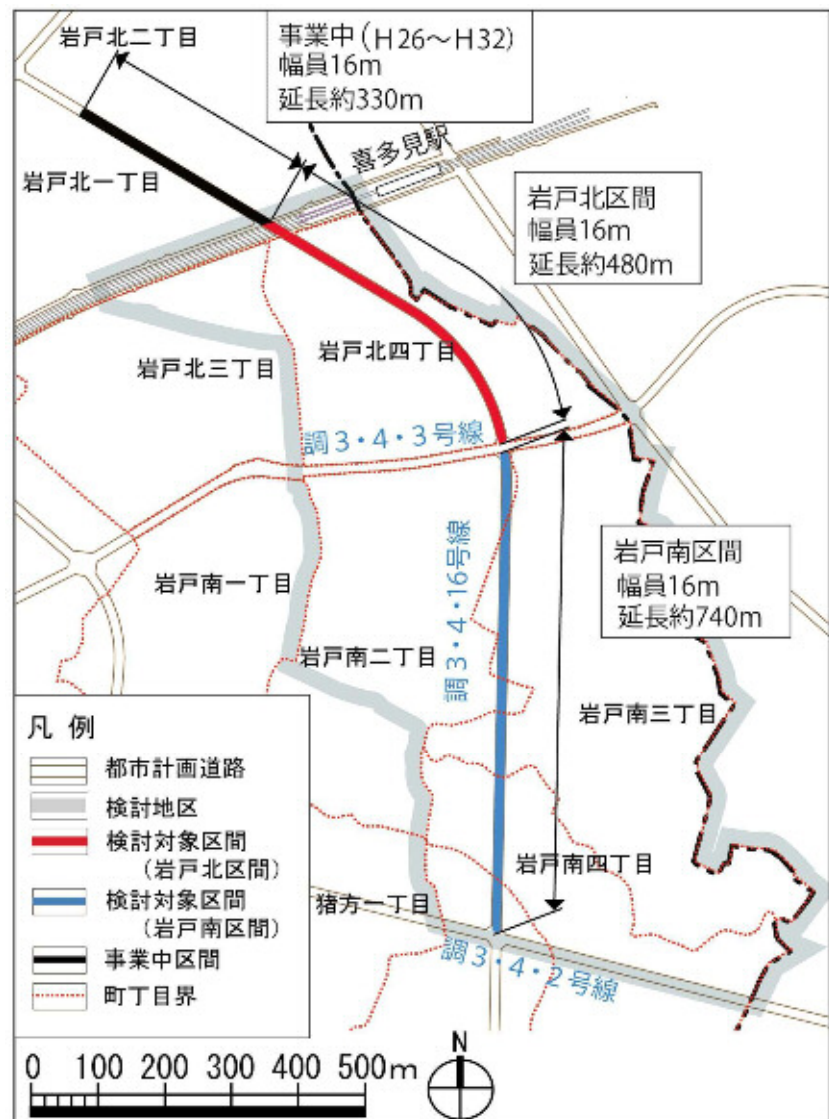
この2案の優先度について検討する。

#### (2) 評価項目の設定

優先度を判定する評価項目は、関連する計画等を参考に、以下の7つの項目を設定する。

- 1) 交通混雑の解消
- 2) 公共交通との連携
- 3) 防災機能の強化
- 4) 沿道環境への効果
- 5) 他事業との連携
- 6) 事業の実現性
- 7) 事業の継続性

■段階的整備工程前提条件図





### (3) 評価項目の判定

項目別の評価と判定は、下表に示すとおりであり、総合的評価としては、岩戸北区間を先行整備することが望ましい。

#### ■段階的整備工程の優先度の評価

項目	内容	評価	判定	
			岩戸北区間	岩戸南区間
交通混雑の解消	道路整備によって、渋滞区間の解消や問題区間の解消を図ることができる。	岩戸北区間は、調3・4・3号線、岩戸南区間は調3・4・2号線の交通混雑解消に寄与するものであるが、岩戸北区間は、特に小田急線高架部付近の七差路の交通安全に寄与する大きな整備効果をもつ。	◎	○
公共交通との連携	鉄道駅に近接し、乗換の利便性が向上する。また、バス交通路線として機能するなど交通結節点としての機能が向上する。	岩戸北区間は、喜多見駅と近接しており、公共交通の連携に効果がある。岩戸南区間ではバス誘致圏外の解消が図れる。	○	○
防災機能の強化	緊急車両の通行改善や避難路や延焼遮断帯となるなど、防災性の向上に寄与する。	岩戸南区間は、南北の幹線道路がなく、避難路や延焼遮断帯としての機能など防災機能の強化への効果が高い。	○	◎
沿道環境への効果	通過交通の排除や計画道路及び沿道の土地利用促進によって周辺環境が向上する。	岩戸南区間は、細街路からなる市街地や木造住宅密集地区が広がっており、整備効果は大きい。通過交通の集約による居住エリアの交通安全性の向上と調3・4・2号線及び調3・4・3号線とのネットワークが形成される。	○	○
他事業との連携	他事業と連携することによって一層の効果がうまれる。交通環境が改善されることに伴い、沿道サービス、商業振興等への寄与が見込まれる。	岩戸北区間は事業中区間の延伸部であり、岩戸南区間は調3・4・2号線との連携から効果は高い。岩戸北区間は喜多見駅に近く、商店街との連携が図られることから、商業振興等への寄与が見込まれる。	◎	○
事業の実現性	計画道路内の地権者や建物の数や店舗等の営業物件の多寡による事業化の容易性または困難性。	岩戸南区間は地権者や建物の数が多く、合意形成に時間を要することが予想される。	○	△
事業の継続性	段階的・継続的な整備工程が組みやすく、財政負担の平準化等が図れる。	岩戸北区間は、岩戸南区間と比較して、短い区間で調3・4・3号線とのネットワーク化による効果が生じることから、段階的・継続的な整備工程が組みやすい。	◎	△

合 計 17点 13点

注) 評価点は以下とする。

◎：3点 ○：2点 △：1点 -：0点

## 4. スケジュール

### (1) スケジュール

第1期区間（岩戸北区間）については、平成32年度中の事業認可取得を目標に、現況測量、事業説明会等の必要な手続きを進めていく。

第2期区間（岩戸南区間）については、平成37年度中の事業認可取得を目標に、現況測量、事業説明会等の必要な手続きを進めていく。

#### ■スケジュール

時 期	事業中区間 (電研前)	第1期 (岩戸北区間)	第2期 (岩戸南区間)
平成28年度	事業中	計画検討	
平成29年度		事業化検討	計画検討
平成30年度			
平成31年度			
平成32年度		事業認可取得	
平成33年度	事業実施	事業化 検討	
平成34年度			
平成35年度			
平成36年度		事業認可取得	
平成37年度		事業実施	
平成38年度			
平成39年度			
平成40年度			
平成41年度			
平成42年度			
平成43年度			

### (2) 今後の対応

地区のまちづくりの整備に関しては、調3・4・16号線は、岩戸南区間については、密集した住宅地を縦貫する路線となることから、地権者等、沿道の多くの関係者の協力や理解を得ることが重要である。そのため、説明会や訪問による周知に加え、沿道まちづくりへの参加を促す懇談会の開催など、時間をかけた取り組みが必要である。



## 5. 地区のまちづくりの整備手法の検討

検討地区における細街路の改善や木造住宅密集市街地の解消等の課題解決に向けた、調3・4・16号線の整備と連携した地区のまちづくりの整備手法の一つとして、地区計画が挙げられ、その適用の検討を行う。

### (1) 地区計画の概要

地区計画は、地区の目標、将来像を示す「地区計画の目標」等と、生活道路の配置や建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」で構成され、住民等の意見を反映して、街並みなどその地区独自のまちづくりのルールをきめ細かく定める手法である。

#### 地区計画の構成

「地区計画の目標」等・・・・・・・・地区計画の目標、整備、開発及び保全の方針を定める。

「地区整備計画」・・・・・・・・地区計画の区域の全部または一部について、地区計画の方針に従い、詳細な計画を定める。

地区整備計画の内容…以下の事項のうち必要なものを定める。

#### ● 地区施設の配置及び規模

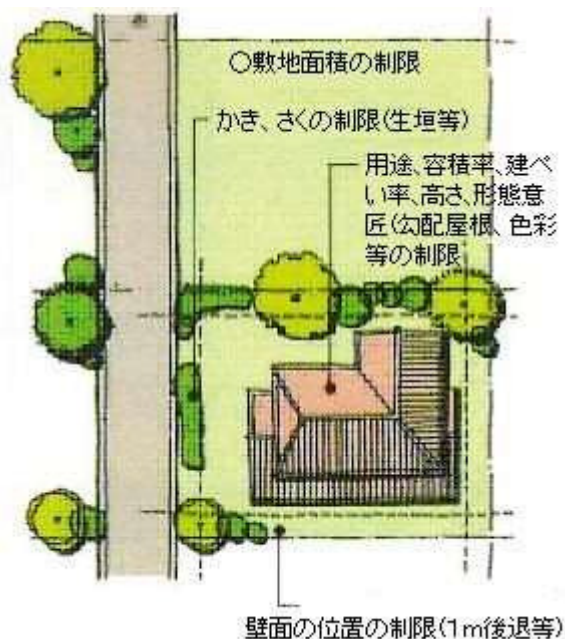
地区施設とは、主として街区内住民の利用のための道路、公園、緑地、広場、その他の公共空地。

#### ● 建築物等及び建築物敷地の制限に関する事項

- ・ 建築物等の用途の制限
- ・ 容積率の最高限度または最低限度
- ・ 建ぺい率の最高限度
- ・ 建築物の形態または色彩その他の意匠の制限
- ・ 垣または柵の構造の制限
- ・ 建築物の敷地面積または建築面積の最低限度
- ・ 壁面の位置の制限
- ・ 建築物の高さの最高限度または最低限度 等

#### ● 土地の利用に関する事項

現存する樹林地、草地などで良好な住居環境の確保に必要なものの保全を図るための制限に関する事。

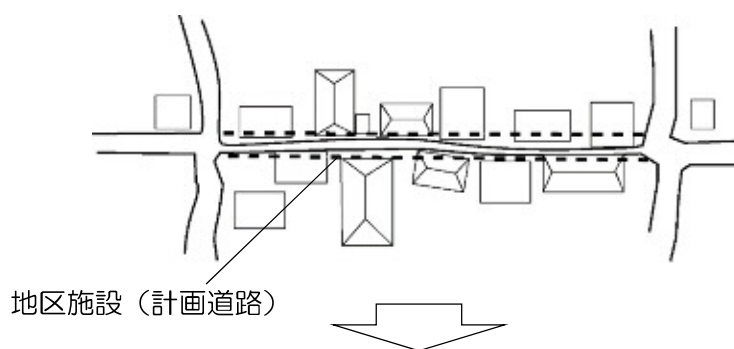


## (2) 地区施設の指定による道路拡幅

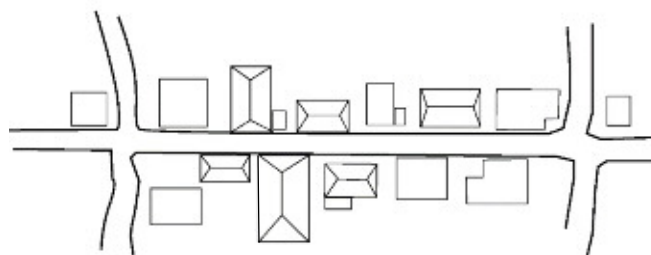
検討地区に見られる道路網が入り組んだ細街路では、防災上の問題を有しているため、地区計画により、主要な生活道路となる既存道路を、適正な幅員をもつ道路（地区施設）として位置づけ、建物の更新時に、その計画幅員に基づいた既存道路の拡幅を図ることが考えられる。

### ■地区計画による地区施設（計画道路）の位置づけによる整備イメージ

(現 況)



(将 来)



## (3) 敷地面積の最低限度の拡大

粕江市では、第一種低層住居専用地域に敷地面積の最低限度として100㎡以上の制限を設けているが、地区計画によって、この制限の拡大を図ることにより、木造住宅密集地域の解消を図っていくことが考えられる。

## (4) 壁面の位置の制限

地区計画における壁面の位置の制限を適用することによって、隣棟間隔を緩和し、木造住宅密集地域の解消を図っていくことが考えられる。



## (5) 地区計画適用の検討

細街路の候補路線（幅員 4m以上、6m未満の道路）の整備は、以下の段階的な対応による整備が考えられる。4m未満の細街路については、次項で検討する。

### Step1. 新規の主要生活道路を現道のまま位置づける

- ・新規に主要生活道路としている路線は、一部区間を除き5m前後～6m未満であり、現在指定されている主要生活道路と変わりはないことから、現道の状態で主要生活道路として位置づける。現道のない区間は、近傍の現道で暫定ルートとする。

### Step2. 新規の主要生活道路を地区計画の地区施設（道路）として位置づける

- ・新規主要生活道路は、調3・4・16号線の整備に伴う財政負担を考慮し、地区計画の地区施設（幅員6mの道路）として位置づけ、建替え時にセットバックしてもらうことにより、幅員を確保する。
- ・地区計画を定める区域としては、検討地区全体を地区計画区域とし、「地区の方針」を定める。また、木造住宅密集地域を中心に、調3・4・16号線沿道地区を加え、「地区整備計画」を定めることが考えられる。

主要生活道路の位置づけは、地元のまちづくり協議会での検討や合意形成によることが望ましく、この場合「Step2」から実施していくことも考えられる。

◆概要

・蚕糸試験場跡地周辺地区では、蚕糸試験場跡地の払い下げと防災公園（蚕糸の森公園）の整備とあわせて、周辺の不燃化と公園に至る避難路の整備のために地区計画を定めて、密集市街地の総合的な再生を図っている。

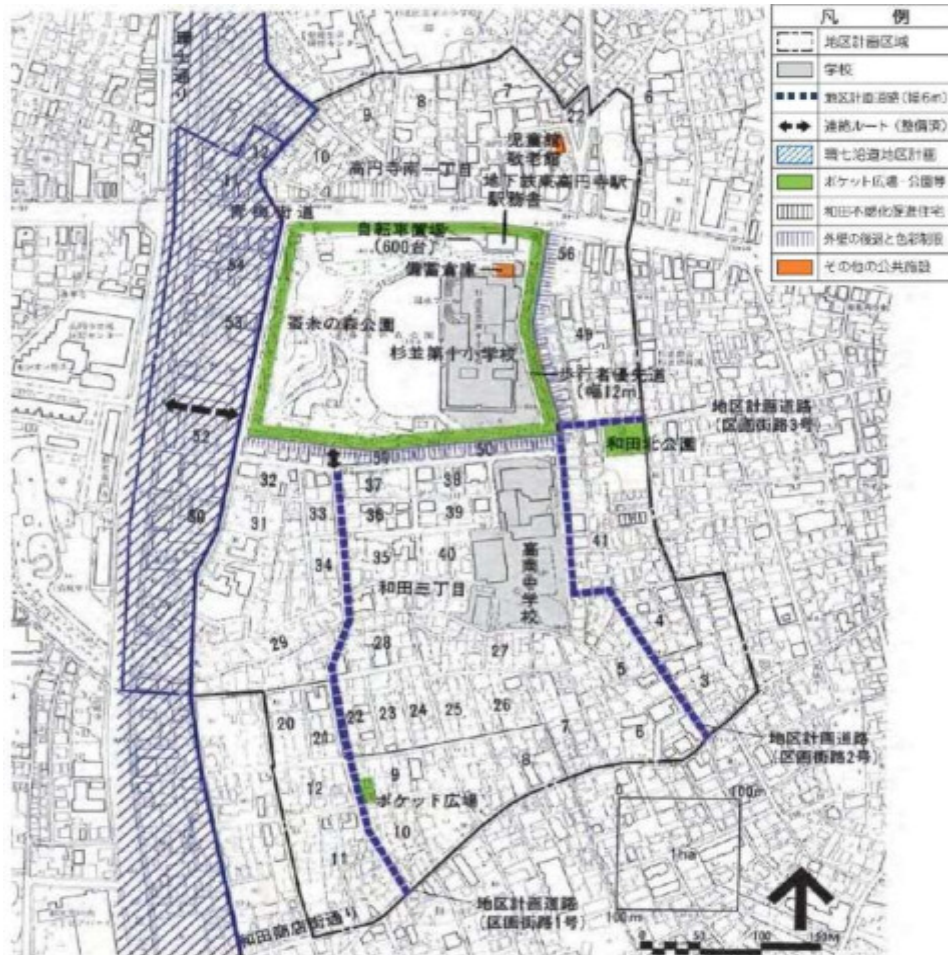
◆地区計画によるまちづくりのポイント

・建替えにあわせ後退部分を区が買収、道路法の区域決定し、道路区域の認定により、片側幅員でも道路幅員が5mとみなされ、容積率200%を可能にしている。

・建替えに対して密集事業補助、区の不燃化促進助成（250万円）、建替え中の仮居住の提供（不燃化促進住宅）がある。

◆地区計画による制限

- ・かき・柵の構造・高さの制限：高さは1m以下
- ・建築面積の敷地面積に対する割合の制限：耐火割合を制限
- ・敷地面積の制限：敷地面積の最小を60㎡
- ・建築物の用途の制限：第一種低層住居専用地域と同様に制限
- ・壁面の位置の制限：3階以上の部分について隣地境界線から1.5m以上を後退
- ・建築物の高さの制限：建築物の高さを10m以下に制限
- ・壁面の位置の制限：跡地公園に面する建物は道路境界から1m以上後退





## 6. 細街路の整備の検討

狛江市の木造住宅密集地域は、比較的良好な住宅市街地であり、共同化等による建替え促進は難しく、幅員 4m未満の細街路整備を主として市街地環境の改善を図っていくことが考えられる。

狛江市では、道路修繕計画に基づき、幅員 4m未満の道路の整備を進めている。

＊1：細街路の整備事業の名称は、各自治体によって異なる。

調布市（狭あい道路拡幅整備事業）、府中市（狭あい道路拡幅整備事業）、世田谷区、杉並区（狭あい道路拡幅整備事業）、足立区（細街路整備事業）、文京区、品川区、新宿区（細街路拡幅整備事業）など

### ■幅員 4m未満の細街路の整備イメージ



改善前



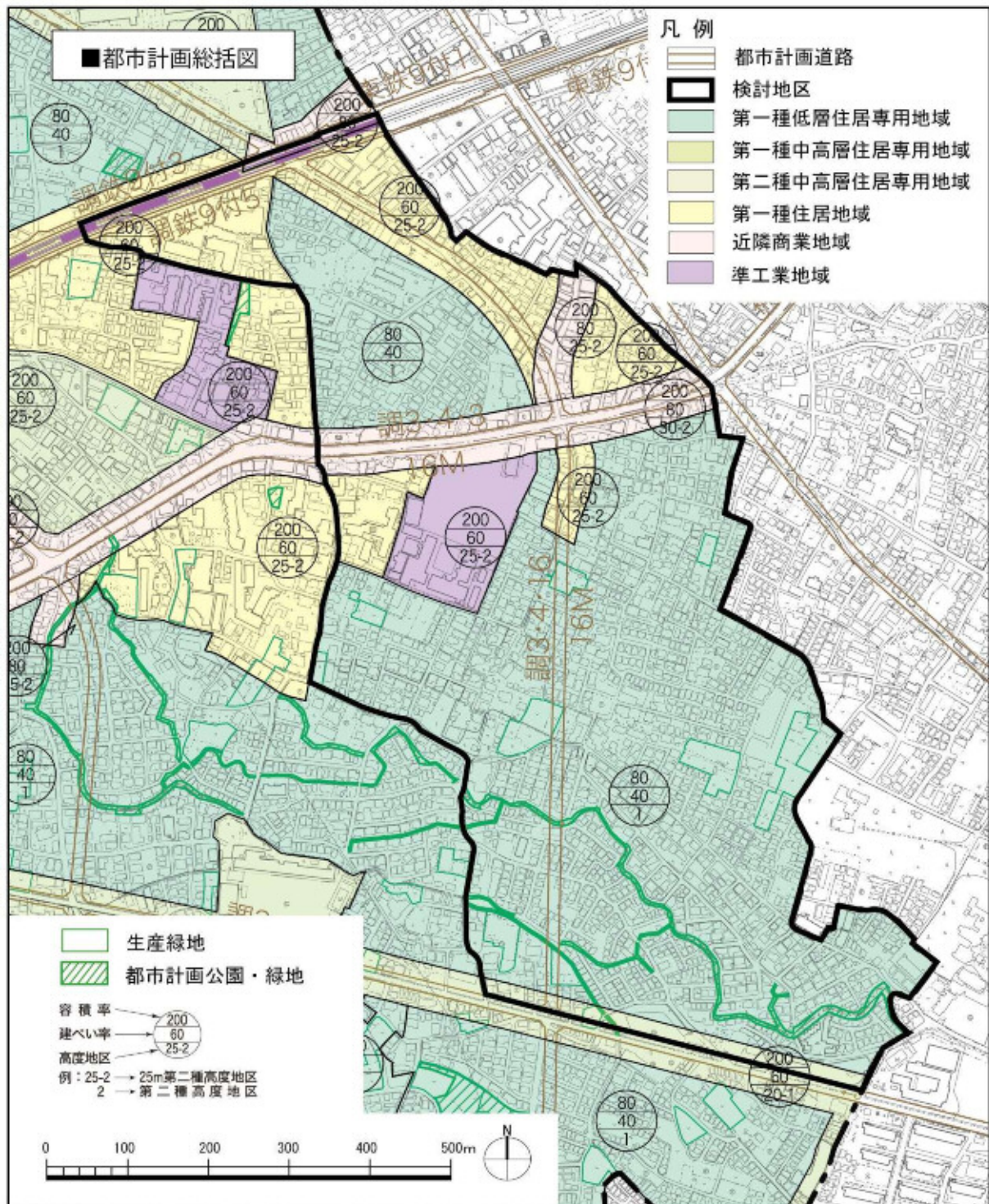
改善後

## 7. 都市計画用途地域の変更の検討

### (1) 都市計画用途地域の現況

調3・4・16号線沿道の都市計画用途地域は、岩戸北区間では、第一種住居地域、主要生活道路であるこの橋通り及び調3・4・3号線沿道は、近隣商業地域となっている。

岩戸南区間では、この橋通りの一部の沿道区域が第一種住居地域である。その他は第一種低層住居専用地域となっており、調3・4・2号線沿道は、第一種中高層住居専用地域となっている。





## (2) 都市計画用途地域の変更

### 1) 岩戸北区間

狛江市の「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」から、第一種住居地域の指定基準である「住居専用地域を貫通する概ね 12m 以上の幅員の道路沿いの区域で、住環境を保護する区域又は狛江市都市計画マスタープランの中心拠点及び地域交流拠点周辺等の高度利用を図る区域」が岩戸北区間沿道に該当することから、現行の第一種住居地域を原則とし、必要な用途地域を検討する。その中で、二の橋通り沿道の近隣商業地域については、幹線道路沿道の用途地域として機能することから、現行の用途地域を原則とし、必要な用途地域を検討する。

### 2) 岩戸南区間

岩戸南区間沿道の用途地域は、第一種中高層住居専用地域の指定基準である「第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域を貫通する主要な道路沿いで、特に後背地の良好な環境を保護する区域」が該当する。

ただし、調3・4・3号線付近の現行の第一種住居地域が指定されている区域を、第一種中高層住居専用地域に変更すると、建物の立地規制が強化され、財産権の補償等の問題が生じる可能性もあることから、地元意向の把握を含め今後の検討が必要である。(下図 a.の区域)

また、調3・4・3号線付近の調3・4・16号線と準工業地域との間の区域について、隣接する用途地域との相隣関係を考慮し、必要な用途地域の変更を検討する。

(下図 b.の区域)

