

瑞穂町道路整備方針

令和5年3月
瑞 穂 町

目 次

第1章 道路整備方針の概要	3
1-1 策定の背景	3
1-2 位置づけ	4
1-3 対象期間	5
1-4 持続可能な社会の実現に寄与する道路の役割	6
第2章 現状と課題	7
2-1 町の現状	7
2-1-1 位置・沿革	7
2-1-2 人口	10
2-1-3 市街地整備	11
2-1-4 町民意向	12
2-2 道路の現状と課題	14
2-2-1 国道と都道に係る課題	14
2-2-2 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に係る課題	14
2-2-3 町道に係る課題	14
2-2-4 財源等の確保	15
2-3 道路整備の取組と実績(成果)	16
2-3-1 取組と成果(道路舗装の実績)	16
2-3-2 取組と成果(関係予算の推移)	17
2-3-3 取組と成果(交通安全対策の実績)	18
2-4 道路整備に関係する防災上の課題	19
2-4-1 道路の安全確保	19
2-4-2 緊急輸送道路ネットワークの構築	20
第3章 町が目指すべき道路の将来像	21
3-1 道路の将来像	21
3-2 道路整備の基本理念および基本目標	21
第4章 道路整備の方針	22
4-1 道路の役割と区分	22
4-1-1 道路の役割	22
4-1-2 道路の区分	23

4-2 将来の道路網	24
4-2-1 主要幹線道路	24
4-2-2 幹線道路	24
4-2-3 地区幹線道路	24
4-2-4 生活道路(主要な道路)	24
4-2-5 生活道路	24
第5章 道路整備の方向性、重点事項	25
5-1 道づくりの方向性	25
5-2 重点化すべき事項	26
5-2-1 防災対策と連携した道路整備	26
5-2-2 歩行者や自転車が安全で快適に利用できる道路整備	26
5-2-3 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に伴う沿線まちづくりと 連携した道路整備	26
5-2-4 財源の確保	27
5-2-5 PDCA サイクルによる進捗管理	27
第6章 期間中の道路整備方針	28
6-1 都市計画道路の整備	28
6-1-1 都市計画道路の整備	28
6-1-2 第四次事業化計画における優先整備路線	29
6-1-3 事業中路線の整備促進	30
6-1-4 都市計画道路の整備目標	30
6-2 生活道路の整備	31
6-2-1 道路の安全対策	31
6-2-2 無電柱化事業の推進	31
6-2-3 適正な道路維持管理	32
6-2-4 回廊ルート of 整備	33
資料編	34
瑞穂町道路用地等取得基準	35
瑞穂町道路舗装補修計画基準	36
道路用地寄附受領に関する取扱基準	41

第1章 道路整備方針の概要

1-1 策定の背景

町は、昭和から平成、令和にかけて土地区画整理事業等の都市基盤整備によって道路整備が行われましたが、その他の地域の生活道路では、平成5年度に瑞穂町生活道路整備計画を策定し、計画的な道路整備を進めてきました。

また、都市計画道路については、昭和56年から都と23区及び26市と瑞穂町を含む2町が連携して多摩地域都市計画道路の事業化計画を過去4回にわたって策定し、事業の推進に努めてきました。

そのような過去からの取組によって、新たな道路が完成し、安全性や利便性が向上した地域もありますが、その効果は限定されており、いまだに交通渋滞の発生、通り抜け車両による住環境の悪化など、道路ネットワークの整備が遅れていることが原因によるさまざまな問題が生じています。

さらに、近年では、首都直下地震等に備えた防災・減災対策の推進、高齢社会の進行、まちづくりとの連携など、今後の社会変化に対応していくための道路整備の必要性はますます高まってきています。

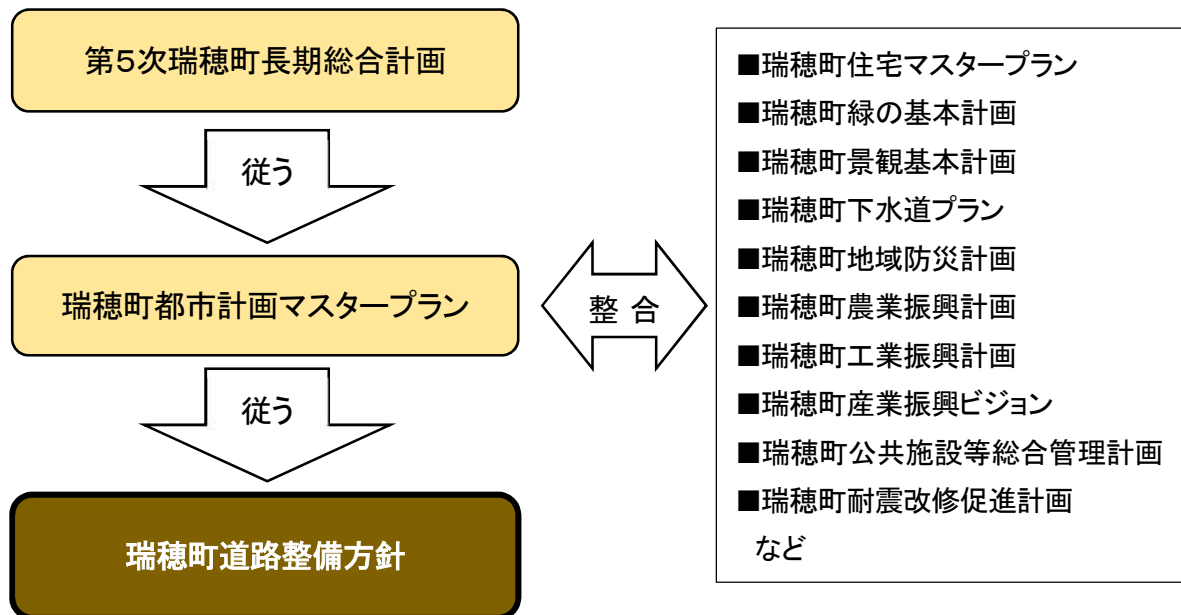
また、新たな公共交通網として期待される多摩都市モノレールについては、令和4年10月に箱根ヶ崎方面への延伸に向けた、都市計画素案説明会が開催されるなど、その取組が具体化してきており、延伸と一体となった都市づくりも必要となっています。多摩都市モノレールの延伸とバスなどの公共交通機関や広域道路網との連携による交通結節機能の強化が求められています。

この瑞穂町道路整備方針は、瑞穂町都市計画マスタープランのまちづくりの基本方針のうち「道路交通体系整備の方針」を具体化する内容として策定します。「第5次瑞穂町長期総合計画」や東京都「都市づくりのグランドデザイン」などの上位計画との整合を図ります。

今後、町では、瑞穂町道路整備方針に従って計画的な道づくりや円滑な道路維持管理を進め、快適な道路網の実現を目指していきます。

1-2 位置づけ

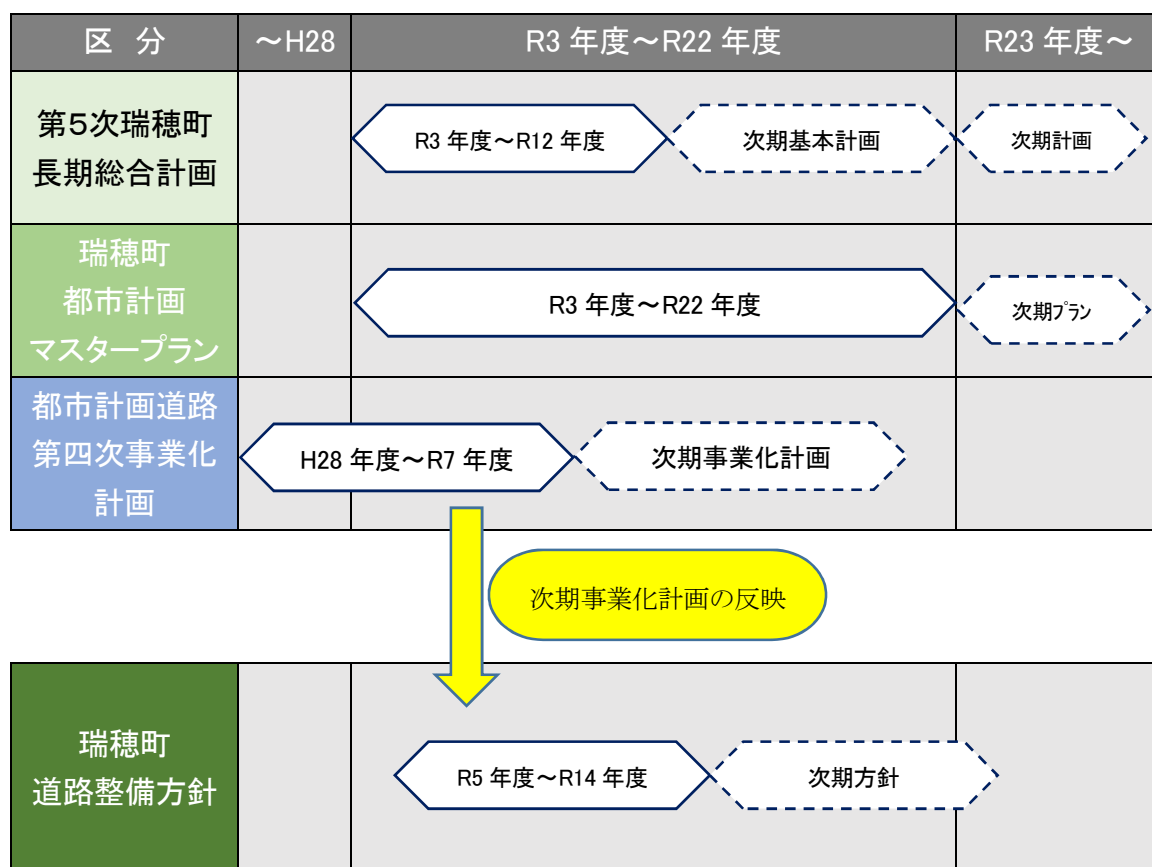
瑞穂町道路整備方針は、「第5次瑞穂町長期総合計画」や「瑞穂町都市計画マスタープラン」などの上位計画に従うとともに、「瑞穂町都市計画マスタープラン」に定めるまちづくりに関する目標を実現する上で、必要となる道路整備に関する取組みを示すために策定します。



1-3 対象期間

瑞穂町道路整備方針の対象期間は令和5年度から令和14年度までの10年間とします。

瑞穂町道路整備方針は、令和7年度末に予定されている「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定に伴い、必要な変更を行うほか、関連する上位計画の変更、まちづくりの動向の変化などに応じて見直しを行うものとします。



1-4 持続可能な社会の実現に寄与する道路の役割

近年、私たちを取り巻く公共環境は益々複雑で多様化し、交通対策が新たな社会問題として重要視されるようになりました。町では安全・安心及び快適な道路空間作りを行い、道路整備等を通じて「SDGs（持続可能な開発目標）」の実現に寄与します。

SDGs

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載されている、

令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指すための国際目標です。これは、17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓い、途上国の貧困、教育、保健等の開発課題に加え、持続可能な開発の 3 本柱とされる経済面・社会面・環境面の課題全てに幅広に対応し、調和させるものです。



出典：SDGs の概要及び達成に向けた日本の取組み（外務省 HP）

第2章 現状と課題

2-1 町の現状

2-1-1 位置・沿革

1) 位置

都心から西へ約40kmの位置にあり、町域は東西に約5.8km、南北に約6.1km、面積は16.85km²です。

東は武蔵村山市、埼玉県所沢市、西は青梅市、羽村市、南は福生市、北は埼玉県入間市に接しています。

<位置図>



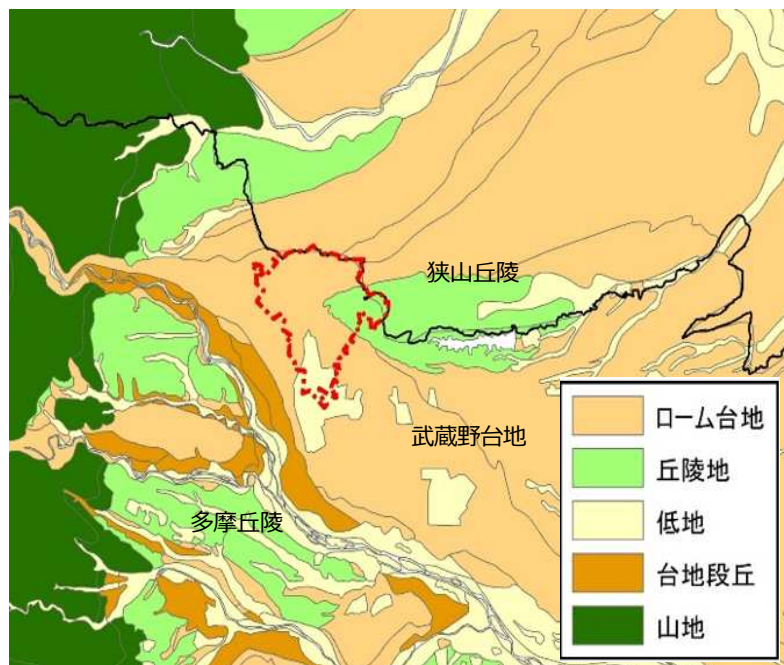
2) 地勢

町は自然豊かな狭山丘陵と武蔵野台地上に位置しています。標高は約140mで中心部はほぼ平坦な土地となっていますが、東部には狭山丘陵が広がり、六道山では標高約194mとなっています。

狭山丘陵は、かつて多摩丘陵に続いていたものが、古多摩川によって浸食、分離されたものです。遠くから見ると平坦に見えますが、小さな浸食谷が無数に発達し、起伏に富んだ地形が自然の多様性を育んでいます。

狭山池を源に町の東南へ流れる残堀川は多摩川へ、狭山丘陵北側の高根地区から北東へ流れる不老川は、埼玉県に入り新河岸川を経て荒川へ、それぞれ注いでいます。

<地形分類図>



出典：土地分類調査、国土数値情報等をもとに作成

3) 市街地形成・都市整備に関する沿革

明治22年に箱根ヶ崎、石畑、殿ヶ谷、長岡の4つの村と組合を組織し、昭和15年に組合を発展的に解消して町制を施行し、瑞穂町が誕生しました。さらに、昭和33年に埼玉県入間郡元狭山村の一部と合併し、現在の瑞穂町が形成されました。

昭和15年に「陸軍多摩飛行場」が開設され、昭和20年に米軍が接收、昭和31年から昭和40年にかけて基地拡張がなされ、現在の横田基地となっています。町における面積は約210.1haで、行政面積の約12.5%を占めています。

昭和45年に市街化区域と市街化調整区域の区域が指定され、その後、昭和56年、平成2年などに区域の見直しが行われています。また、市街地開発ができない区域が多くあり、町全体の17%にあたる301haが農業振興地域、189.5haが農用地区域となっています。

昭和49年に西部土地区画整理事業および公共下水道事業を開始し、急速な都市化が進み、人口が増加しました。西部土地区画整理事業は平成4年に完了しています。

昭和46年に新青梅街道が、平成8年に国道16号が整備され、町の骨格的な道路となっています。その他、都市計画道路の整備により、道路のネットワーク化が進められています。

昭和6年に八王子駅東飯能駅間の八高線が開業、平成8年に八王子駅高麗川駅間が電化されました。

平成8年に圏央道青梅インターチェンジ鶴ヶ島ジャンクション間が開通し、関越道と連絡。その後、中央道、東名高速、東北道、常磐道などが圏央道によりつながり、首都圏の広域的な幹線道路網を形成しています。

平成8年から箱根ヶ崎駅西、殿ヶ谷の2地区の土地区画整理事業を施行しています。

平成17年に箱根ヶ崎駅舎及び東西自由通路が落成。その後、平成24年に西口広場が、平成27年に東口広場が完成しました。バス乗り場やタクシー乗り場、案内板など、町の玄関口としての駅前空間が整備されました。

新青梅街道（福生3・4・4号線）は安全で快適な空間の確保及び交通渋滞の緩和を目的に、平成24年、拡幅事業について都市計画事業認可がされ、現在18mの幅員を30mに拡幅する事業が進められています。

平成28年に国の交通政策審議会において、「多摩都市モノレールの延伸は、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実と連携したプロジェクトであり、箱根ヶ崎方面への延伸は、事業化に向けて具体的な調整を進めるべき」と示されました。

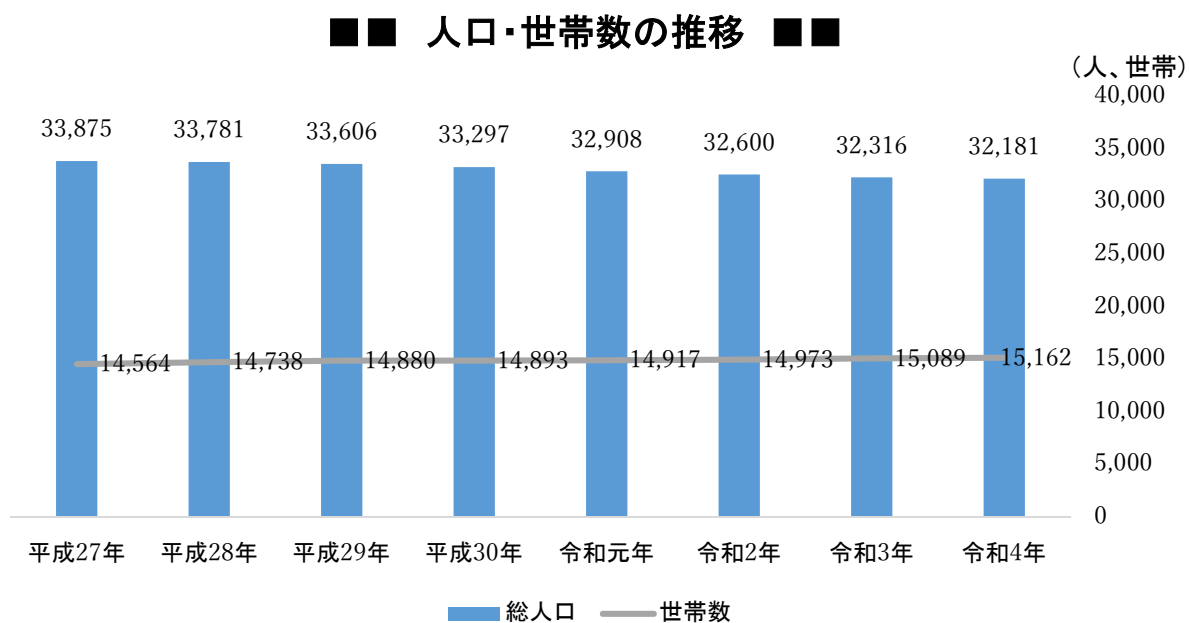
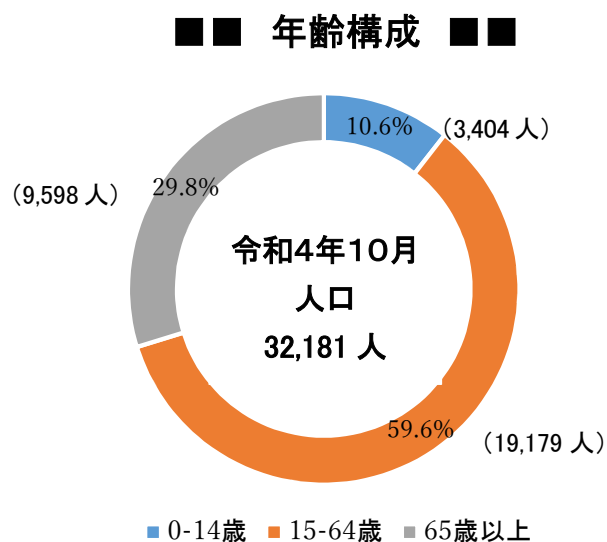
その後、東京都「未来の東京」戦略 Version up2022 では、「東京の活動を支える交通・物流ネットワークを更に強化する」事業のひとつとされ、早期事業化に向けた取組みに加速すると位置づけられました。

令和4年10月に「多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画及び関連する都市計画道路」都市計画素案が示され、事業化に向け第一歩が進められています。

2-1-2 人口

町の人口は令和4年10月時点で32,181人、世帯数は15,162世帯となっており、人口は平成25年以降微減しているものの、世帯数は増加傾向となっており、単身世帯の増加がうかがえます。

年齢構成は、年少人口（0～14歳）10.6%、生産年齢人口（15～64歳）59.6%、老年人口（65歳以上）29.8%となっています。



出典：住民基本台帳（各年10月1日時点）

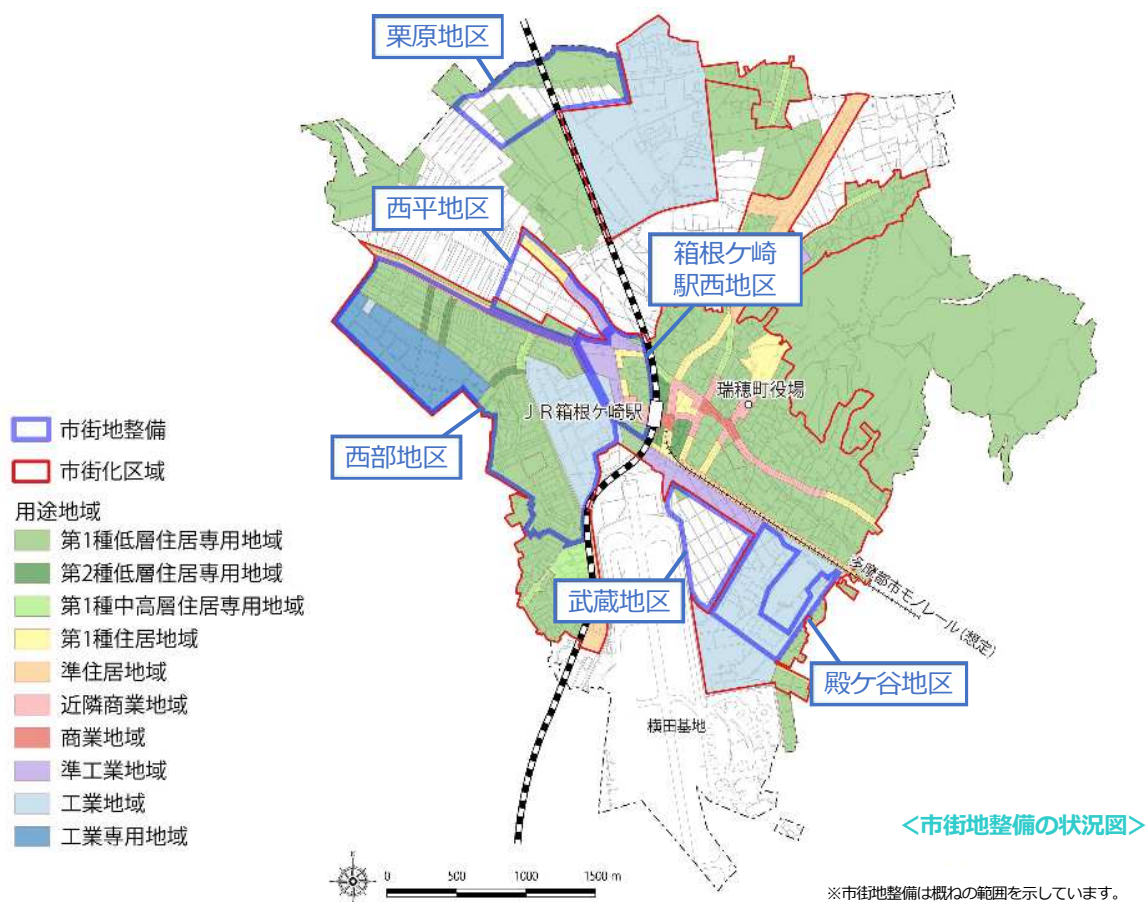
2-1-3 市街地整備

現在、町の44.4%（747ha）が市街化区域、55.6%（936ha）が市街化調整区域に指定されています。

市街地整備の状況としては、土地区画整理事業が1地区で整備済み、2地区で事業中、1地区で準備中となっています。また、土地区画整理事業準備中の1地区のほか、整備構想段階にある2地区において、市街化調整区域から市街化区域への編入を目指しています。

<市街地整備の状況>

整備状況	地区	面積	備考
完了	西部地区	約 177ha	平成 4 年 3 月 31 日換地処分
事業中	箱根ヶ崎駅西地区	約 27ha	
	殿ヶ谷地区	約 39ha	
準備中	栗原地区	約 51ha	土地区画整理組合設立準備会結成（平成 18 年）
構想	西平地区	約 33ha	
	武蔵地区	約 29ha	



2-1-4 町民意向

第5次瑞穂町長期総合計画の策定に伴い、町のまちづくりに対する町民意向を把握する機会として、「瑞穂町住民意識調査」及び「まちづくり懇談会」などを実施しました。

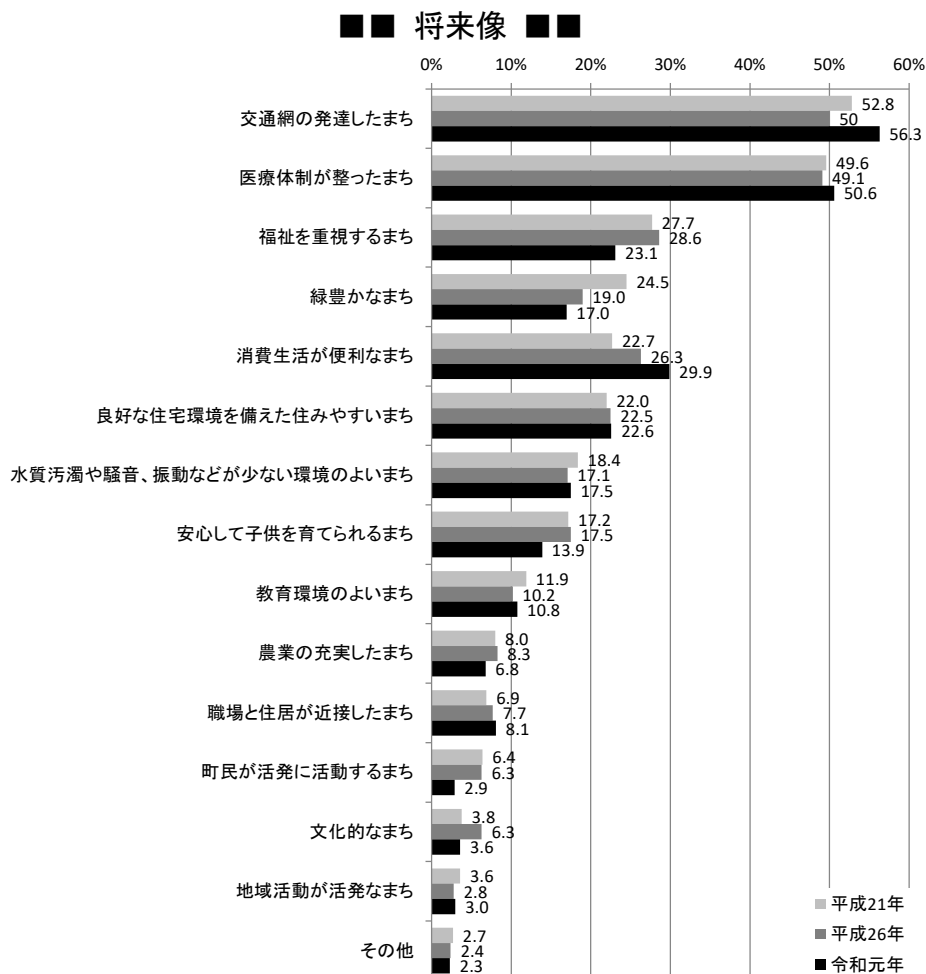
1) 瑞穂町住民意識調査(結果抜粋)

■調査期間	令和元年8月28日～9月9日
■調査目的	瑞穂町民の瑞穂町政や町内での生活に関する意識等を把握し、新たな計画づくりの基礎資料とする。
■調査対象	18歳以上の町内在住者3,000人（無作為抽出）
■回答率	44.9%

○ 町の将来像について

町の将来の姿については、「道路や鉄道などの交通網の発達したまち」「病院や診療所など医療体制が整ったまち」がともに50%以上で多くなっています。

次いで「消費生活が便利なまち」「福祉を重視するまち」「良好な住宅環境を備えた住みやすいまち」が20%～30%で多くなっています。



2) まちづくり懇談会・地区別の将来像に関するアンケート

■実施内容・目的

都市計画マスタープラン改定案（全体構想、地区別構想）に関するご意見をいただくとともに、地区別構想の「地区の将来像」に関する町民の考えを把握し、検討材料とするため、アンケートを実施。

■懇談会

開催概要	令和2年9月16日	武蔵野コミュニティセンター	：参加者5名
	令和2年9月17日	長岡コミュニティセンター	：参加者8名
	令和2年9月18日	元狭山コミュニティセンター	：参加者31名
	令和2年9月22日	瑞穂町民会館	：参加者20名

懇談会内容 ・ 改定案の説明
 ・ 質疑応答
 ・ 地区別の将来像に関するアンケート

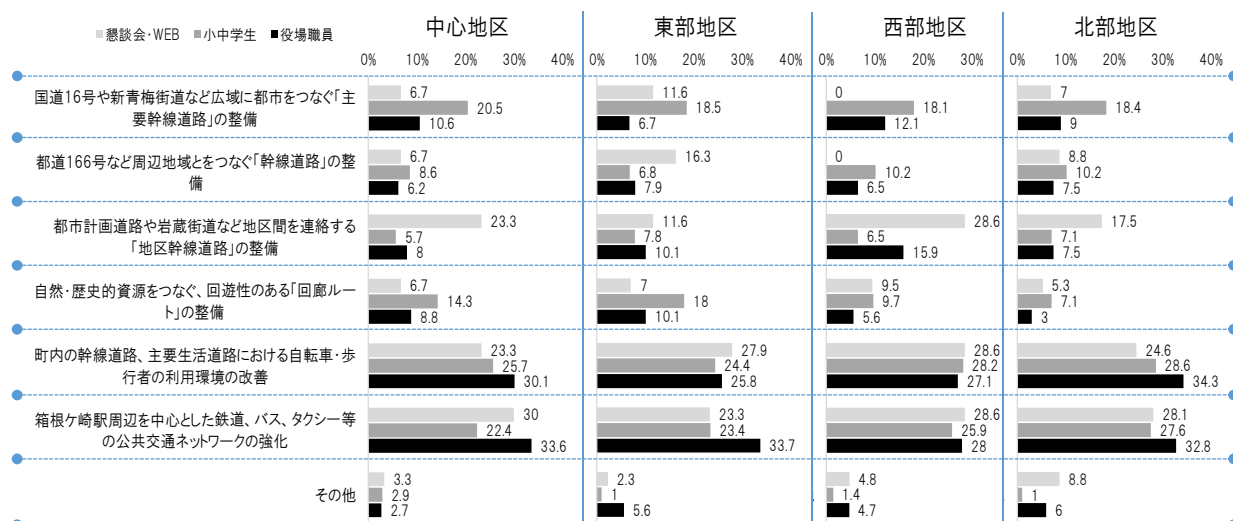
■地区別の将来像に関するアンケート

対象者	懇談会出席者へのアンケート	：回答数54件
	WEB アンケート（町ホームページに掲載）	：回答数13件
	小中学生アンケート（町内の小学5年（6年）生、中学2年生の一部）	：回答数306件
	役場職員アンケート	：回答数277件

<地区別の将来像に関するアンケート(結果概要)>

○暮らしやすい地区形成に向けた「道路・交通」に関する取組みについて

全ての地区において、「自転車・歩行者の利用環境の改善」や「公共交通ネットワークの強化」を求める意見が多くなっています。



2-2 道路の現状と課題

現在、東京が目指す将来像である「集約型の地域構造」の実現に向けた、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方による都市づくりが求められています。それぞれの地域がもつ多様な個性を生かした都市機能を集積させ、ネットワークで連携するための道路整備を進めていく必要があります。

都市計画道路では15路線が指定され、63.7%（令和2年3月現在）が整備されています。現在整備が進められている路線についても、早期完成に向けて、スピード感を持った事業の推進が必要です。

2-2-1 国道と都道に係る課題

町の骨格的道路網は、国道16号と都道5号新宿青梅線（青梅街道、新青梅街道）、都道44号瑞穂富岡線（岩蔵街道）、都道166号瑞穂・あきる野・八王子線、都道179号所沢・青梅線のほか、都道の3路線によって構成されており、そのうち国道16号、新青梅街道などの広域幹線道路は、交通量が多く、補完する幹線道路網の体系的整備が必要といえます。

現在進められている新青梅街道の拡幅について、町も連携し、引き続き都に対して早期完成を要望する必要があります。

2-2-2 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に係る課題

新青梅街道は、町の道路ネットワークの核となる主要道路であるとともに、箱根ヶ崎方面への多摩都市モノレール延伸に向けて、道路拡幅事業の進捗は不可欠です。延伸計画の実現に向けて都は、令和4年10月に都市計画素案説明会を開催し、プロジェクトが本格始動しました。引き続き、一日も早い都市計画決定、工事着手、そして開業に向け、更なる事業促進を要望していく必要があります。

2-2-3 町道に係る課題

その他の町道については、現在、箱根ヶ崎駅西及び殿ヶ谷土地区画整理事業が進捗しており、都市基盤整備による良好な道路網の整備が図られています。既に完了している西部土地区画整理事業区域を除くと道路幅員の狭い地域が多く、防災・安全面での経路確保が課題となっています。沿道住民による協力のもと、道路の拡幅や交通安全施設等の設置場所の確認などが必要です。

2-2-4 財源等の確保

今後の道路整備においては、安定した財源の確保に加えて、事業期間の短縮、事業費の削減、事業効果の早期発現などを目指し、これまで以上に効率的な事業を展開していく必要があります。

また、道路の安全・安心・快適な環境を保全し、円滑な交通を確保するためにも、道路維持管理に係るコストの最適化及び平準化を図る必要があります。日常の道路パトロールや定期点検のほか、住民等から寄せられる情報により、状況を把握し、必要な対策を効果的に進めて行きます。円滑な道路維持管理を行うためにも環境パトロール・ゴミ収集業者との連携や住民等からの情報提供による協力が必要不可欠です。



■ 多摩都市モノレール ■

2-3 道路整備の取組と実績(成果)

2-3-1 取組と成果(道路舗装の実績)

町道全体での延長は約220km、令和3年度末の舗装率は約81%です。これまで町が路線として整備を進めているほか、沿道建物の建築や開発事業の機をとらえて整備を進めてきました。平成24年度から令和3年度までの10年間で、舗装率は約1ポイント増加しています。

■■ 舗装延長、舗装率の推移 ■■

区分	実延長			舗装率 (面積率)%
		舗装延長	未舗装延長	
平成24年度	220,171 ^m	142,142 ^m	78,029 ^m	80.50
平成25年度	220,493	142,590	77,903	80.60
平成26年度	220,500	142,985	77,515	80.70
平成27年度	220,109	142,773	77,336	80.80
平成28年度	220,064	142,991	77,073	80.90
平成29年度	219,546	143,043	76,503	81.11
平成30年度	219,598	143,110	76,488	81.13
令和元年度	219,704	143,767	75,937	81.33
令和2年度	219,814	144,156	75,658	81.43
令和3年度	219,683	144,191	75,492	81.43

※舗装・未舗装：アスファルト舗装の有無

出典：瑞穂町事務報告書

2-3-2 取組と成果(関係予算の推移)

財政面に関しては、過去より行政需要が多様化し、超少子高齢社会の進展に伴い、扶助費をはじめとする社会保障の必要経費が増大する一方で、土木関係の予算は削減傾向にあります。

■■ 道路橋りょう費の推移 ■■

年 度	一般会計決算額	道路橋りょう費	
		決算額	一般会計決算額に占める割合
	千円	千円	%
平成 24 年度	12, 751, 497	383, 466	3. 01
平成 25 年度	13, 454, 419	323, 202	2. 40
平成 26 年度	13, 733, 979	333, 074	2. 43
平成 27 年度	13, 091, 835	285, 521	2. 18
平成 28 年度	13, 182, 916	291, 818	2. 21
平成 29 年度	13, 837, 325	262, 675	1. 90
平成 30 年度	14, 553, 280	245, 876	1. 90
令和元年度	16, 142, 616	291, 815	1. 81
令和 2 年度	18, 302, 611	343, 187	1. 89
令和 3 年度	15, 929, 689	283, 207	1. 78

出典：瑞穂町決算書

2-3-3 取組と成果(交通安全対策の実績)

1)交通安全施設の整備状況

交通事故を防止し、安全で円滑な道路交通を確保するために、交通安全施設（道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、区画線、道路反射鏡、防護柵等が含まれる。）の役割は極めて重要です。

町では教育委員会、学校、警察等の関係機関や団体と連携し、合同点検による通学路での交通危険箇所の把握を行っており、路側帯部分へのカラー舗装やポストコーンの設置など、運転者に対し歩行者等への注意喚起を促し、通過車両の速度超過の抑制を図っています。今後も交通管理者である警察等、関係機関と連携を図り、道路の安全対策を推進します。

■■ 交通安全施設設置工事の推移 ■■

年 度	工 事 費	主な工事内容
平成 26 年度	円 10,956,600	区画線 14,308m、道路反射鏡 6 基、 カラー舗装 456 m ² 等
平成 27 年度	18,781,200	区画線 11,650m、道路反射鏡 21 基、 カラー舗装 817 m ² 等
平成 28 年度	17,733,600	区画線 8,144m、道路反射鏡 29 基、 カラー舗装 602 m ² 等
平成 29 年度	19,765,080	区画線 4,403m、道路反射鏡 11 基、 カラー舗装 897.3 m ² 等
平成 30 年度	11,558,376	区画線 5,120m、道路反射鏡 3 基、 カラー舗装 717 m ² 等
令和元年度	9,124,380	区画線 2,495m、道路反射鏡 8 基、 カラー舗装 269 m ² 等
令和2年度	10,262,450	区画線 1,558m、道路反射鏡 14 基、 ポストコーン 10 基等
令和3年度	19,082,915	区画線 3,361m、道路反射鏡 12 基、 ポストコーン 25 基等

出典：瑞穂町事務報告書

2)道路照明灯の LED 化

令和4年3月の時点で、町道には2,850基の道路照明灯を設置しています。町では平成26年度から交通安全、防犯、環境への配慮等を目的として、防衛省の財源を活用し、道路照明灯のLED化を進めてきました。今後も更なる安全の確保及び省エネルギー化等を図るため、LED化を進めていきます。

■■ 道路照明灯LED化の推移 ■■

年 度	LED 灯設置基数	備 考
平成 26 年度	293	
平成 27 年度	288	
平成 28 年度	271	
平成 29 年度	193	
平成 30 年度	158	
令和元年度	227	
令和2年度	267	
令和3年度	255	
計	1,952	約68%

2-4 道路整備に関する防災上の課題

2-4-1 道路の安全確保

道路の安全確保に向け、町は消防自動車の走行する道路について、狭あい道路等による消防活動困難区域の解消を図るための拡幅を行い、災害時の避難路となる道路については、沿道の危険要因の解消（危険物の除去等）を行います。

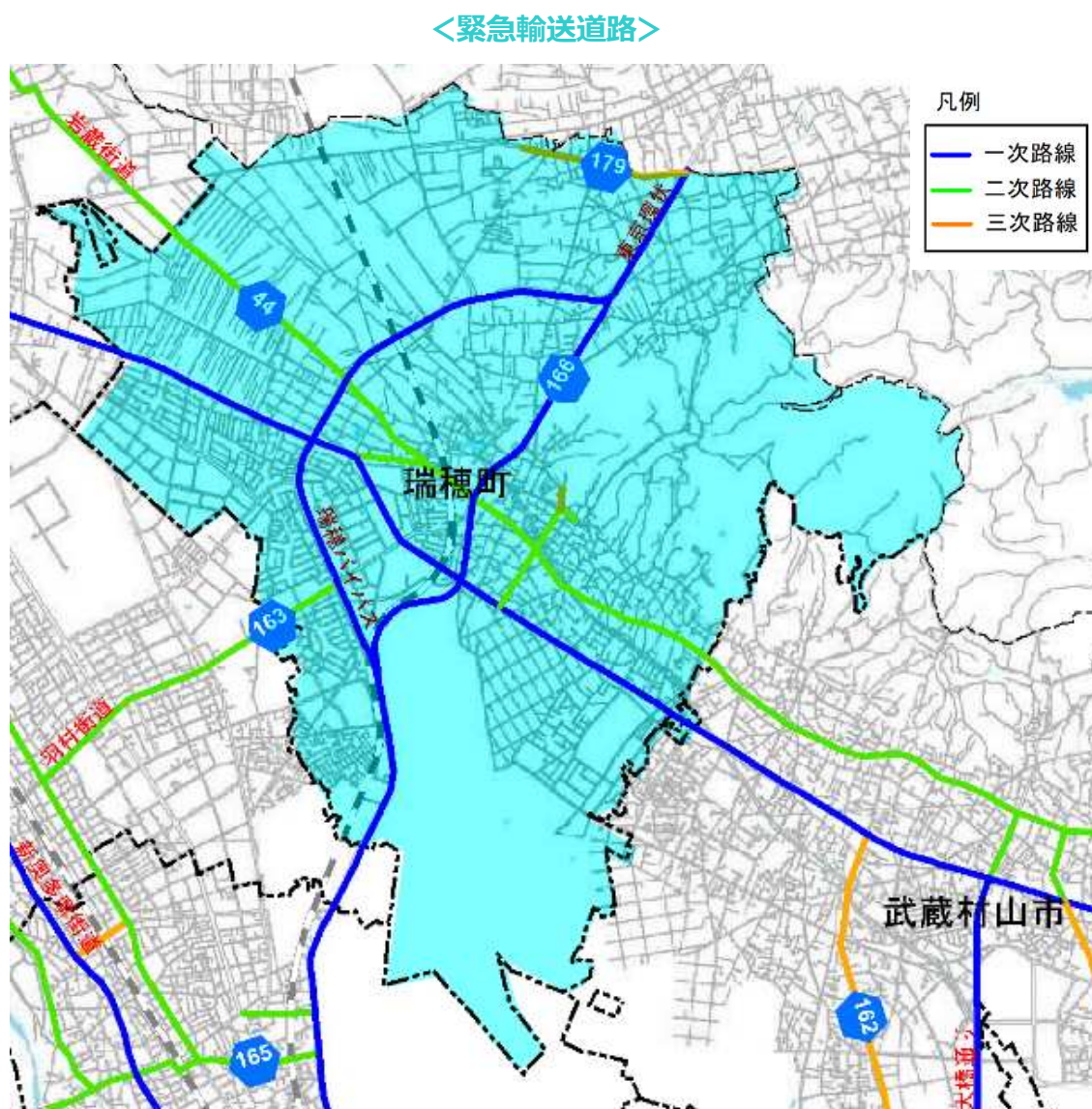
2-4-2 緊急輸送道路ネットワークの構築

防災・減災の取り組みでは、被害のリスクを減らすことに加えて、被害を受けた際にどのように町を復旧・復興していくのかを考える必要があります。

都では、震災時の避難、救急救命活動、緊急物資の輸送や復旧・復興に利用される動脈として重要な役割を担う道路を、「緊急輸送道路」として指定しています。

町では都の指定する路線のほか、広域避難場所に接続する応急対策活動のための路線や、主要公共施設（病院、防災倉庫、資材倉庫等）、給水所、消防署等を結ぶ路線などを、緊急路線として整備することが防災上必要です。

被災後の速やかな復旧復興のために、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークを構築することが必要となります。



出典：都建設局 HP

第3章 町が目指すべき道路の将来像

3-1 道路の将来像

現在、町では第5次瑞穂町長期総合計画の将来像である「すみたいまち つながるまち あたらしいまち ～“そうぞう”しよう みらいにずっとほこれるみずほ～」と、また、瑞穂町都市計画マスタープランの都市づくりの目標である「新たな流れを創出する都市 瑞穂 ～未来都市構想～」の実現に向けて、総合的にまちづくりを進めています。

瑞穂町道路整備方針では、上位計画の取組み等を踏まえつつ、道路の将来像を「みらいにつながる道づくり～快適な道路ネットワークの確立をめざして～」とします。

道路の将来像

「みらいにつながる道づくり」

～快適な道路ネットワークの確立をめざして～

3-2 道路整備の基本理念および基本目標

道路の将来像の実現に向けての基本理念、基本目標を次のように定めます。

基本理念	基本目標
まちづくりと連携した道路整備	・まちづくりと連携した道路の空間確保の推進 ・地域拠点等と連携した道路ネットワークの形成
住民ニーズに対応した生活者視点からの道路整備	・住民意見やニーズ把握による効率的整備の推進 ・歩行者、自転車空間の計画的整備の推進
選択と集中による重点的かつ効果的な道路整備	・事業の優先順位付けや集中投資等の柔軟な運用によるコスト縮減と効果的整備の推進

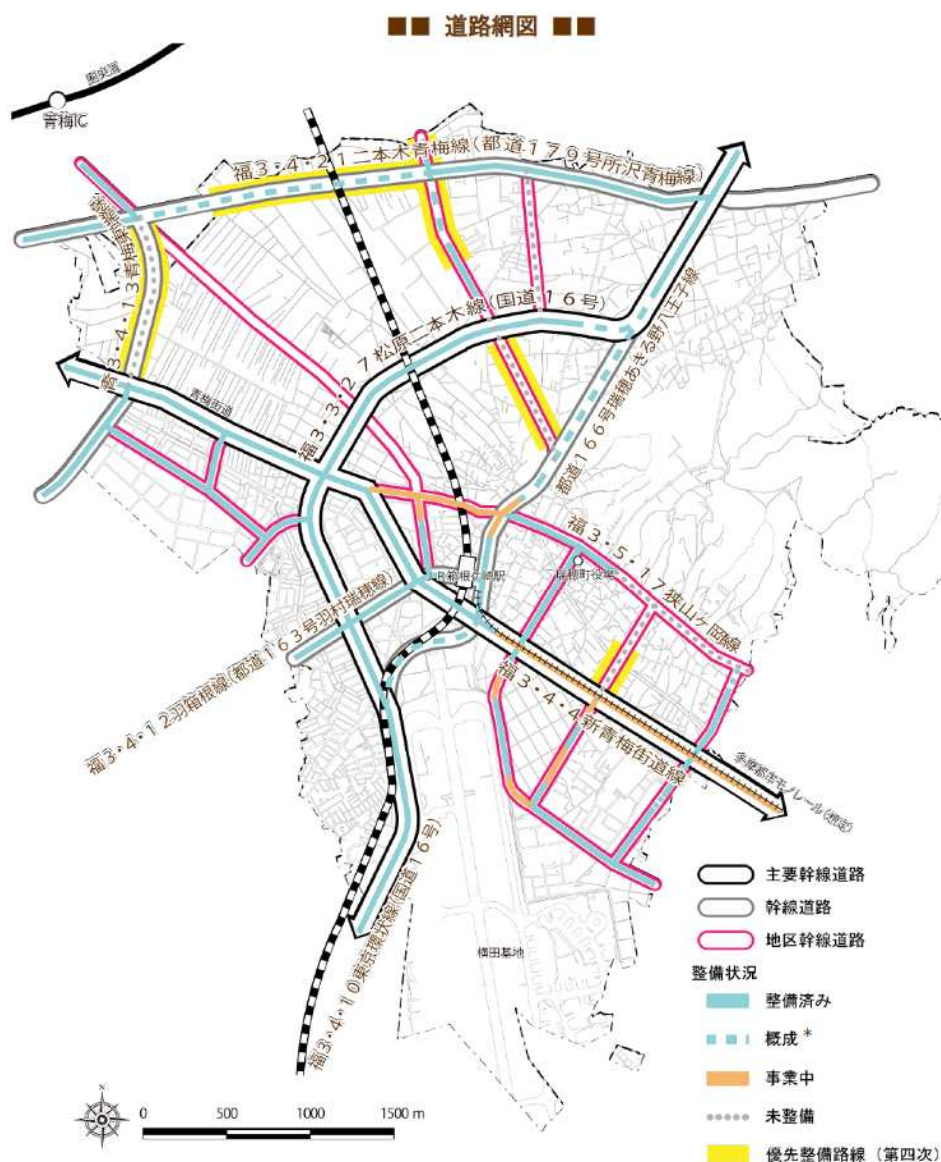
第4章 道路整備の方針

4-1 道路の役割と区分

4-1-1 道路の役割

道路は自動車や歩行者、自転車等の基本的な車両通行機能をはじめ、沿道施設への出入り、自動車や歩行者の滞留等の交通機能の他、市街地の形成、防災、環境、収容空間等の機能を持っています。

人やモノの流れを円滑にするためにも、道路ネットワークの整備は重要です。高齢化率の上昇などの状況変化を鑑み、ネットワークの充実や無電柱化、バリアフリー化など交通環境の整備を更に進め、魅力あるまちづくりを推進します。



4-1-2 道路の区分

道路整備方針では、道路を機能に応じて、幹線道路、生活道路など下表のとおり分類します。

分類	幅員等	交通の主な機能	代表的な路線
主要幹線道路	歩・車道を分離した片側2車線以上の相互通行の道路であり、幅員は18m以上。	主に長距離の移動に使われることを目的とし、大量の自動車交通を処理する役割を担います。	国道16号 23m 新青梅街道 18m
幹線道路	歩・車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路であり、幅員は16m以上。	主に中距離の移動に使われることを目的とし、地域のバス交通や隣接する市や町を結ぶ役割を担います。	都道166号 18~20m 都道179号 16m 羽村街道 18m
地区幹線道路	歩・車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路及び路側帯により歩行者の通行を車道と区画された道路。	主に中距離の移動に使われることを目的とし、地域のバス交通や隣接する市や町を結ぶ役割を担います。	青梅街道 岩蔵街道
生活道路 (主要な道路)	歩・車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路及び路側帯により歩行者の通行を車道と区画された道路。	居住者が通勤・通学、買い物等で日常的に利用する主要な道路です。	町道1~37号、302号 都市計画道路
生活道路	路側帯により歩行者の通行を車道と区画された道路。	住宅などから主要な道路までを結ぶ道路で、日常生活で最も基本となる道路です。	町道51~1111号 (302号を除く)

4-2 将来の道路網

4-2-1 主要幹線道路

国道16号については、福生3・4・10号（東京環状線）の暫定整備箇所の早期完成を国に要望するとともに、整備後の道路環境の保全を国に要望します。

新青梅街道については、拡幅により渋滞緩和を図り円滑な道路交通の確保を都に要望します。

4-2-2 幹線道路

外環状道路として都道179号所沢青梅線を、都市内の幹線道路として都道166号瑞穂あきる野八王子線を、また JR 箱根ヶ崎駅から羽村市方面へつながる都道163号羽村瑞穂線と、圏央道へのアクセス機能を担う青梅3・4・13号（青梅東端線）を幹線道路に位置づけ、主要幹線道路や地区幹線道路との連携による円滑な道路交通の確保を図ります。

4-2-3 地区幹線道路

地区幹線道路として、主要幹線道路および幹線道路を除く、市や町を結ぶ道路を位置付けます。既成市街地の都市計画道路については、整備に向けた取組みを長期的に進めます。新市街地においては、土地区画整理事業などの面整備事業などとあわせ、土地利用と融合した道路整備を進めます。

4-2-4 生活道路（主要な道路）

生活道路（主要な道路）は幹線道路や地区幹線道路を補助し、地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・自転車・車いす等が安全に通行できる道路としています。生活道路（主要な道路）の整備は、関連する基盤整備事業の契機など、その機会を捉えて整備を進めていきます。

4-2-5 生活道路

生活道路は生活道路（主要な道路）を補助し、地域内での基本的な生活サービス機能と平常時の消防活動等が円滑に行われるために必要な道路です。生活道路の整備は、沿道地権者からの要望や、狭あい道路改善の必要性及び関連する基盤整備事業の契機など、その機会を捉えて整備を進めていきます。

第5章 道路整備の方向性、重点事項

5-1 道づくりの方向性

道路に関するさまざまな課題を解消するため、今後の道づくりの方向性として、防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境を設定します。

項 目		整備内容
防 災 性	災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備	災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するために、災害時の避難・救急活動の軸となる防災性を向上させる道路の整備を進めていきます。
安 全 性	歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備	歩行者と自転車を分離する空間の確保や、通学路の安全対策を進めていきます。また、超少子高齢社会の進展に伴い、バリアフリー化を進めるとともに、子どもから高齢者までの誰もが安全で快適に利用できる道路の整備を進めていきます。
円 滑 性	円滑に走行できる道路の整備	地域内移動に必要な道路(バスルートなど)の整備により、車両が円滑に走行できる道路の整備を進めていきます。
利 便 性	駅や公共施設等につながる道路の整備	駅や公共施設等につながる道路の整備により、交通結節点や公共施設等への利便性を向上させ、魅力あるまちづくりに貢献する道路の整備を進めていきます。
住 環 境	住環境を向上させる道路の整備	まちとしての魅力をさらに高めるため、緑化や無電柱化による景観への配慮など住環境を向上させる道路の整備を進めていきます。また、整備による交通渋滞の緩和によりCO2削減に寄与します。

5-2 重点化すべき事項

道づくりの方向性に加えて、道路整備に関する現状認識、課題分析などを考慮し、重点化すべき事項を定めます。

5-2-1 防災対策と連携した道路整備

道路は、避難路、延焼遮断帯、消防活動のためのスペース、緊急物資輸送路など、災害発生から復旧復興に至るあらゆる場面で多様な役割を担う大変重要な施設です。

災害にも強く、復元力を持つまちの実現のため、ハード面での対策として、道路のもつ防災・減災機能を重視し、防災性向上に寄与する道づくりを推進していきます。また、緊急輸送道路における無電柱化に取り組むとともに、無電柱化が必要な道路について、優先順位を定め計画的に事業を進めていきます。

5-2-2 歩行者や自転車が安全で快適に利用できる道路整備

都市計画マスタープラン改定時に実施した「地区別の将来像に関するアンケート」では、暮らしやすい地区形成に向けた「道路・交通」に関する取組みについて、全ての地区において「自転車・歩行者の利用環境の改善」を求める意見が多くなっています。また、町内には、本来であれば通過車両が入り込まないような幅員が狭い道路にも多くの自動車が行き通る状況があり、その結果、住民生活に深刻な影響が及んでいます。

このような実態から、自動車交通量が多い道路については、代替機能を持つ道路ネットワーク整備による自動車交通の分散化や、狭あい道路の解消など、歩行者や自転車利用者の安全性向上につながる道路整備を重点化します。

5-2-3 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に伴う沿線まちづくりと連携した道路整備

都は、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に伴う、都市計画決定の手続に入ることを発表しました。延伸に併せて進める沿線まちづくりに関連した、交通結節点や公共施設等への利便性を向上させるとともに、バスルート等の地域内移動に必要な道路整備を進めていきます。

延伸に向けて、主要道路ネットワークの核となる新青梅街道の拡幅についても、早期完成に向けて引き続き都へ要望していく必要があります。

道路は都市の形成事情の変化に対応しなければなりません。このような事業を契機として沿線まちづくりで必要とされる道路整備は、機会を逃がすことなく進めていきます。

5-2-4 財源の確保

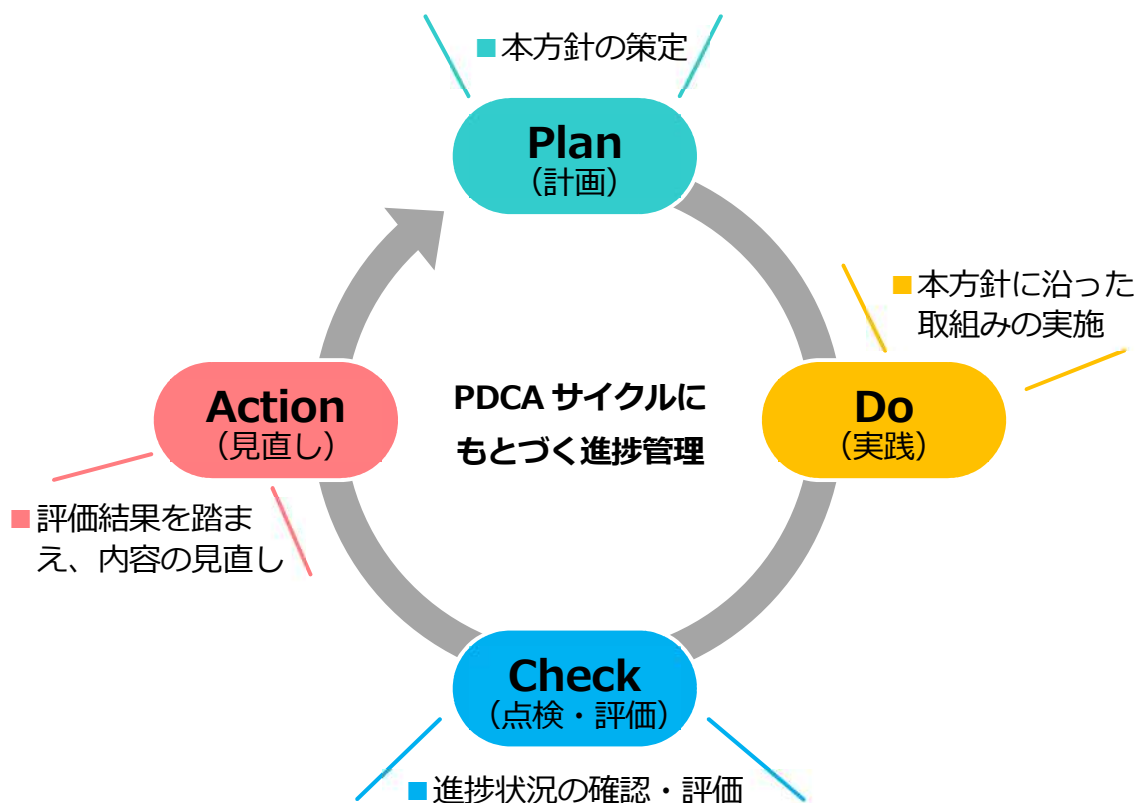
投資的経費が制約される中、持続可能な道路空間を保つため、効果的な財源確保と歳出削減に努め、計画的かつ平準的な道路整備を行っていく必要があります。

着実に道づくりを進めていくためにも、引き続き補助金、交付金制度を積極的に活用し、道路整備のための安定した財源の確保を図ります。

5-2-5 PDCAサイクルによる進捗管理

継続して取組みを進めていくため、【計画(Plan)／実践(Do)／点検・評価(Check)／見直し(Action)】からなる【PDCA サイクル】に基づき、的確な進捗管理を実施していきます。

瑞穂町道路整備方針は、対象期間を令和5年度から令和14年度までの10年間としていますが、関連する上位計画等の変更、まちづくりの動向の変化などに応じて見直しを行うものとします。



第6章 期間中の道路整備方針

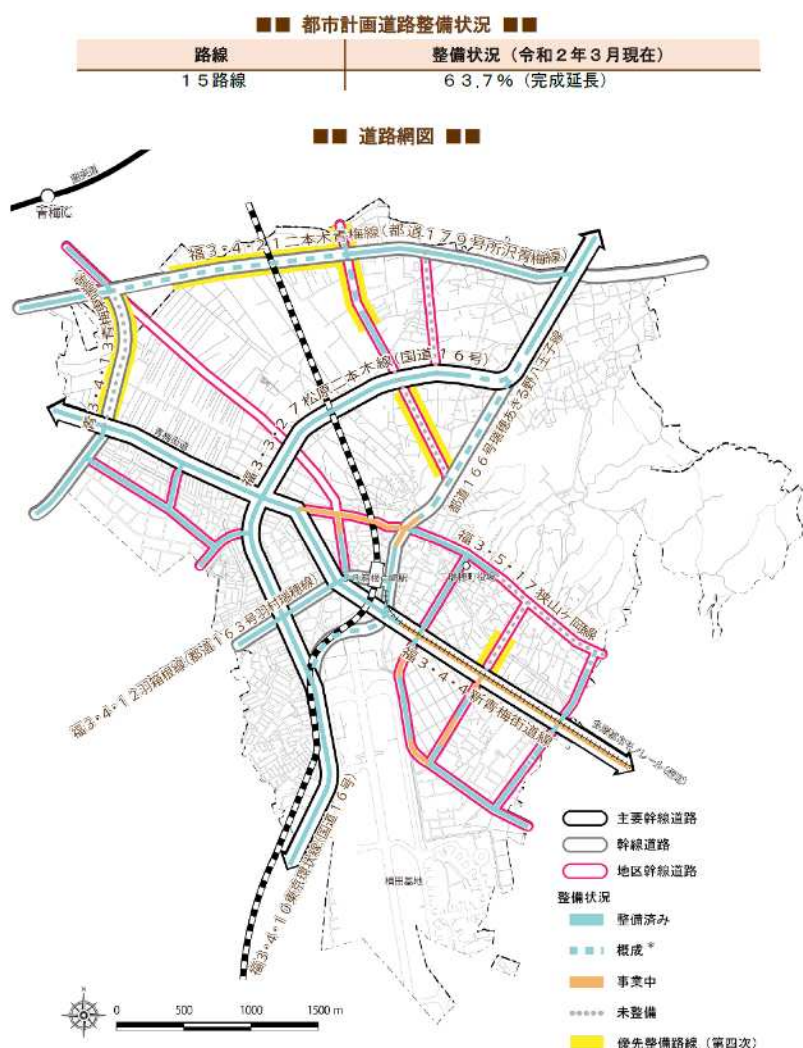
6-1 都市計画道路の整備

6-1-1 都市計画道路の整備

都市計画道路は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づき建設計画が決定された道路です。

平成28年3月30日に「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）」が策定されました。引き続き、町は都、特別区及び26市1町と、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークの形成を進めていきます。

また、都市計画道路の整備を進めることで、生活圏へ流入する通過車両の軽減を図り、安全で快適な環境に寄与します。



6-1-2 第四次事業化計画における優先整備路線

「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）」において、平成28年度から令和7年度までに優先的に整備すべき路線を優先整備路線に選定しました。

多摩都市モノレール延伸に伴う沿線のまちづくりや、土地区画整理事業等の都市基盤整備に即した道路改良等の整備に努めます。

また、都施行の都市計画道路については、今後も都に対し継続的に早期整備を要請します。

1) 都施行〔多摩地域〕

No.	路線名	区間	所在市町	延長(m)
都-96	青梅 3・4・13 号線	福生 3・4・4～青梅 3・4・8	青梅市 瑞穂町	1,040

2) 市町施行〔多摩地域〕

No.	路線名	区間	所在市町	延長(m)
市町-70	福生 3・4・26 号線	富士山栗原新田字大日塚 ～二本木字西樽口	瑞穂町	400
市町-71	福生 3・4・26 号線	福生 3・3・27～福生 3・4・10	瑞穂町	810
市町-72	福生 3・5・23 号線	主地 5(青梅街道) ～福生 3・4・4	瑞穂町	320

3) その他施行〔多摩地域〕

No.	路線名	区間	所在市町	延長(m)
その他-16	福生 3・4・21 号線	福生 3・4・26～青梅市境	瑞穂町	1,320
その他-17	福生 3・4・26 号線	二本木字西樽口 ～都県境(入間市境)	瑞穂町	360

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）

6-1-3 事業中路線の整備促進

1) 町施行路線

現在、町の事業中路線である、福生3・5・24号線について、引き続き未買収権利者との交渉を行い、事業の早期完了を目指します。

福生3・5・23号線については、多摩都市モノレール新駅へのアクセス道路として、殿ヶ谷土地区画整理事業や街路事業による整備を推進します。

それ以外の路線について、沿道地権者からの売り渡しに係る要望に対し、適宜、買収を行い、道路用地の確保に努めます。

2) 都施行路線

新青梅街道（福生3・4・4号線）については、拡幅により渋滞緩和を図り、円滑な道路交通の確保について要望します。

福生3・5・17号線については、早期の整備完了・交通開放を要望します。

都道166号瑞穂あきる野八王子線（福生3・4・10号線）については、一部拡幅事業中であることから、計画的整備を促進するよう関係機関に要望します。

青梅3・4・13号線は青梅市と町の境に位置し、青梅街道から圏央道への導線として重要な役割を担う道路であり、早期の事業着手を要望します。

6-1-4 都市計画道路の整備目標

都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的なインフラであり、都市の魅力づくりや防災性の向上の観点からも極めて重要です。

町の都市計画道路の整備状況は、令和2年3月現在、15路線で63.7%の進捗となっています。町では今後10年間で67.8%の進捗を目指します。

指標名	令和2年3月現在	令和14年度目標値
都市計画道路整備状況	63.7%	67.8%

6-2 生活道路の整備

生活道路（主要な道路）は、幹線道路や地区幹線道路を補助し、地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者、自転車、車いす等が安全に通行できる道路です。

生活道路は、生活道路（主要な道路）を補助し、地域内での基本的な生活機能と平常時の消防・防災活動が円滑に行われるための必要な道路です。

地域の生活機能や交通安全、防災・減災機能を向上させるため、狭あい道路の改善など、その予算の範囲内で、かつ、適正な道路維持管理に努めます。

また、道路拡幅については、地域からの要望はもとより、沿道地権者・事業者のご理解、ご協力に基づくものを基本とします。

6-2-1 道路の安全対策

1) 通学路等の安全点検

「通学路における合同点検等実施要領」に基づき、教育委員会、学校、警察等の関係機関や団体と連携し、合同点検を実施します。

点検により交通危険個所の把握を強化するとともに、交通安全施設等の整備を行い、通学路等の安全対策を推進します。

2) 道路交通安全施設の整備

通学路では路側帯部分へのカラー舗装やポストコーンの設置等により、運転者に対し歩行者等への注意喚起を促し、通過車両の速度超過の抑制を図ります。

夜間や見通しの悪い道路等の改良として、道路照明灯のLED化や道路反射鏡の整備を行い、歩行者等の安全確保に努めます。

また、通学路等での危険個所については、交通規制による安全確保も視野に入れながら、ハンプや狭さく、減速マークなど、警察と協議を行い、道路上への交通安全施設の設置について研究します。

6-2-2 無電柱化事業の推進

大規模地震等、自然災害での電柱倒壊による道路閉鎖等により、避難や救急活動に支障が生じるなど、道路の無電柱化による、防災機能の強化が必要であると認識されています。また、道路上に林立する電柱や張り巡らせた電線が、歩行者や車いす利用者の通行を妨げるとともに、良好な都市景観を損ねています。

町では、災害直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、緊急輸送道路である町道3号線の無電柱化事業を推進するとともに、無電柱化が必要な道路について、優先順位を定め、計画的に事業を進めていきます。

6-2-3 適正な道路維持管理

1) 部分補修等による維持管理

定期的な道路パトロールの実施や地域からの連絡、改善要望等により、道路舗装や街渠等の状況及び降雨時の雨水排水状況の把握に努めます。

道路舗装や街渠等に劣化や破損、及び道路冠水等が発見された場合は、現場の状況を十分に調査し最善の方法にて、かつ、速やかに補修、改善を行います。

道路等の補修については、常に新技術を調査し効果的な補修方法の把握に努めます。

2) 舗装工事

道路舗装の劣化状況が広範囲に渡る場合、又は部分補修での規模が拡大する場合には、道路路線の一定区間を範囲とし舗装工事を実施します。

舗装工事の実施路線の選定については、「瑞穂町道路舗装補修計画基準」を基に、道路舗装の劣化・破損状況、過去からの舗装補修の実績及び当該路線の交通量等により、路線の優先度を鑑み選定します。

選定された路線については、路面たわみ量調査（FWD調査）を実施し、劣化・破損状況の把握や補修路盤厚を決定後、優先順位により計画的に工事を実施します。

3) 改修工事

道路構造や雨水排水機能の改善、道路幅員の拡幅の必要性等が生じた場合には、道路改良を目的とした改修工事を実施します。

地域からの道路整備に係る要望事項については、警察、学校、都等の関係機関と協議を行い、その対応を研究します。

4) 狭あい道路の改善

幅員4mに満たない狭あい道路は、日常生活に不便だけでなく、震災や火災などの災害時には消防、救急活動に支障をきたします。さらに住民の避難が困難になるなど、その解消が大きな課題となっています。

町では、いつ発生してもおかしくない首都直下地震等に備え、地域の防災・減災機能を向上させるために、狭あい道路の改善を進めていきます。

5) 道路用地取得

道路拡幅、道路築造に係る用地取得については、地域からの要望、沿道地権者・事業者の協力により、「瑞穂町道路用地等取得基準」、「道路用地寄附受領に関する取扱基準」に基づき取得します。

6-2-4 回廊ルートの整備

町民や来訪者の自然環境・歴史的資源などへの回遊性を高めるために整備してきた「みずほ☆きらめき回廊」について、安全で快適な歩行空間の維持を図るとともに、道路の補修などにあわせて回遊性のある歩行空間の改善に努めます。



— 資 料 編 —

○ 瑞穂町道路用地等取得基準

令和 2 年 2 月 26 日

訓令第 3 号

(目的)

第 1 条 この基準は、瑞穂町における道路用地等取得基準に関し必要な事項を定め道路整備事業の円滑な遂行と促進を図ることを目的とする。

(適用範囲)

第 2 条 適用範囲は、次の各号のいずれかに掲げるものとする。

- (1) 町の政策上による拡幅改修事業
- (2) 請願、陳情、住民の要望等で採択された拡幅改修事業
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、町長が特に必要と認めたもの

(取得価格)

第 3 条 取得価格については、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める価格とする。

- (1) 町の政策上による拡幅改修価格 不動産鑑定評価価格
 - (2) 請願、陳情、要望書等で採択された拡幅改修事業の取得価格宅地評価 1 平方メートル当たり当該道路の固定資産税(以下「路線価」という。))に 0.7 を乗じて得た額(角切は 0.8 を乗じて得た額)(以下「宅地価格」という。))とし、田畑は宅地価格の 100 分の 70、山林及び原野は宅地価格の 100 分の 50、雑種地等は現況による該当地目の単価。ただし、路線価が同一事業地内に 2 以上ある場合は、その平均路線価を当該地の路線価とする。
 - (3) 請願、陳情、要望書等で採択された延伸等に係る改修事業(前号の拡幅改修事業及び角切を除く。))の取得価格 路線価とし、田畑は宅地価格の 100 分の 70、山林及び原野は宅地価格の 100 分の 50、雑種地等は現況による該当地目の単価。ただし、路線価が同一事業地内に 2 以上ある場合は、その平均路線価を当該地の路線価とする。
- 2 事業地内に路線価がない場合は、近傍の路線価を参考とする。
- 3 2 年以上にわたる事業については、原則として、初年度において決定した価格とする。

(物件の損失補償)

第 4 条 用地の取得に係る建築物その他工作物等の移転又は除却に伴う損失補償額は、東京都の事業の施行に伴う損失補償基準実施細目(昭和 38 年 9 月 30 日付け 38 財用評発第 5 号)及び東京都が定める土地区画整理事業損失補償基準実施細目を準用する。

(補足)

第 5 条 この基準に定めるもののほか、道路用地取得基準について必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

この訓令は、発令の日から施行する。

○ 瑞穂町道路舗装補修計画基準

1. 背景・目的

瑞穂町では、現在約 220km の道路を管理しているが、経年による道路舗装の損傷・劣化が進行していることから補修箇所は年々増加する傾向である。

これらを踏まえ、将来を見据えた計画的な管理を行うため、町道の現状を把握するとともに、予算の縮減と平準化を目的とし、「瑞穂町道路舗装補修計画基準」を定め、実施する。

道路の重要性等により幹線道路等とその他の町道等に分類し、それぞれに年度別実施計画を策定し、事業推進に努めるものとする。

そのため、本基準に定める劣化度判定調査に基づいて、道路の利用状況などの地域特性を加味することにより、客観的かつ総合的に補修の優先順位を決定し、計画的に道路舗装補修を促進することとする。

(1) 幹線町道等

- ・ 対象路線

1、2級町道、駅前周辺道路、バス通行路線等、重要な幹線及び大型車両の通行する路線。

- ・ 点検、選定

毎年道路パトロールを実施(社団法人日本道路協会「舗装調査・試験法便覧〔第1分冊〕」[1]－57、『破損状況の簡易調査方法』参照)のうえ劣化判定路線を選定する。

以下の年間スケジュールを参考に適宜、実施計画策定(更新)のために、各路線において本基準に定める劣化度判定により予算規模に応じた対応路線補修箇所を選定する。

※ 年間スケジュール

通年…パトロール

4月…劣化度判定

5月…補修路線(箇所)選定

6月…都補助金翌年度要望提出

- ・ 施工範囲

打継ぎ目(横目地)を最小限とするため、まとまった一定区間ごとの範囲とする。また2車線道路にあつては、劣化度判定により、片車線単位の補修となる場合もある。

具体的には、交差点(内)部や交差点から交差点の間、50m程度の一定まとまった区間において劣化度判定を実施するものとする。

(2) その他の町道等

- ・ 対象路線

幹線町道等以外の町道等で生活道路である住宅区域内の町道等。

- ・ 点検、選定

原則、幹線町道等と同様の考え方とする。ただし、住民からの声(要望)も考慮する。
ただし、舗装補修路線が一定の地区へ集中することの無いよう検討する。

- ・ 施工範囲

原則、幹線町道等と同様の考え方とする。ただし、劣化部位が小規模な場合は、機能復旧が図れる必要最小限の区域の対応とする。

2. 補修の優先順位について

- ・ 策定方針

計画策定における実施の年次計画については、舗装の劣化度(損傷状態)及び道路の利用状況などから判断される地域特性を組み合わせることで補修の優先順位を決定する。

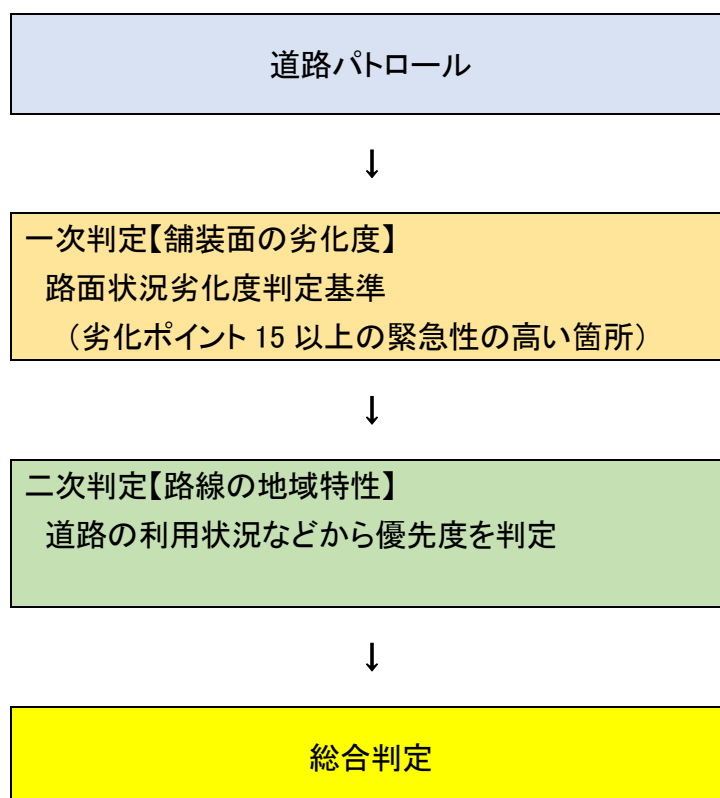
なお、劣化度とは、現地調査において舗装の損傷状態を評価したもので値が大きいほど状態が悪いものであり、地域特性とは、道路の規格や利用状況及び周辺施設などから優先度を評価したもので値が大きいほど優先度が高いものである。

- ・ 点数による評価

路面の劣化度…舗装のたわみ、ひび割れ及び路面状況などから劣化度を点数化する。

路線の地域特性…利用状況またはサービス性を考慮して点数化する。

- ・ 優先度の判定



(1)舗装路面の劣化度の判定

- ・各路線の路面状況を目視により判定し、数値化することにより、緊急度の優先付けを行う。
- ・判定項目としては、車両交通量、段差・たわみの状況、骨材の飛散や音鳴り、振動状況など 8 項目から判定し、さらに、その他の町道等においては、歩行者の視点から「歩きやすさ」を判定項目に追加する。

一次判定【劣化度】 路面状況劣化度判定基準

判定項目	判定の指標	劣化判定度（ポイント）		
		高い←中位→低い		
1. 交通量	多い：役場前以上 中位：少数常時 少ない：住宅街（特定の利用）	多い：4	中位：3	少ない：1
・車両交通量の多少により、騒音や劣化の進行からの判定。				
2. バス、大型車両	バス路線や大型車両の通行が多い	該当：2	—	—
・大型車両の通行による、振動及び騒音からの判定。				
3. 段差・たわみ	小さい：1 c m未満 わだち、くぼみ、クラック・亀裂、土砂等	大きい：3	小さい：2	無し：1
	段差箇所の加算ポイント	5箇所以上：2	2～4箇所：1	—
・段差、たわみによる、騒音及び振動や、二輪車等の転倒の危険性からの判定。				
4. ひびわれ、亀の甲状況	亀の甲：1 m ² に5本以上のクラック (ひびわれ率)	多い：3 (40～50%以上)	少ない：2 (部分的)	無し：1
・舗装の強度不足の判定。放置すれば、段差やたわみ、骨材の飛散等が進行する。				
5. 路面状況（表面）	骨材の浮出しの状況 普通：水が平滑に流下	悪い：3	普通：2	良い：1
・経年劣化の判定。				
6. 骨材の飛散状況	多い：継続的に飛散の状況 少ない：過去に飛散の形跡等	多い：3	少ない：2	無し：1
・経年劣化の判定や、二輪車の転倒の危険性からの判定。				
7. 音鳴り・振動状況	微少：大型通過で感じる程度 (大型車通過がない路線については自走し確認)	有り：4	微少：2	無し：1
・車両等の通行による、振動及び騒音からの判定（多くの苦情要因）				
8. その他特記事項	急な坂道、水溜り、浮上がり、 ポットホール、緊急性等	緊急：3	該当：2	—
・車両通行において支障となる上記以外の危険要因。				
その他道路のみ判定 (歩行者視点判定)	段差、うねり、骨材浮き出し 骨材の飛散、急な坂道、水溜り	歩き易さ 課題あり：3	一部に難あり：2	無し：1
・高齢者の視線に立った歩きやすさからの判定。				

- ・1～7の項目におけるポイント合計で3段階に分類し、緊急度の優位付けを行う。

※15ポイント以上:A(緊急度高)、11～14ポイント:B(中位)

10ポイント以下:C(緊急度低)の3段階のランクに分類

(2)地域特性による優先度の判定

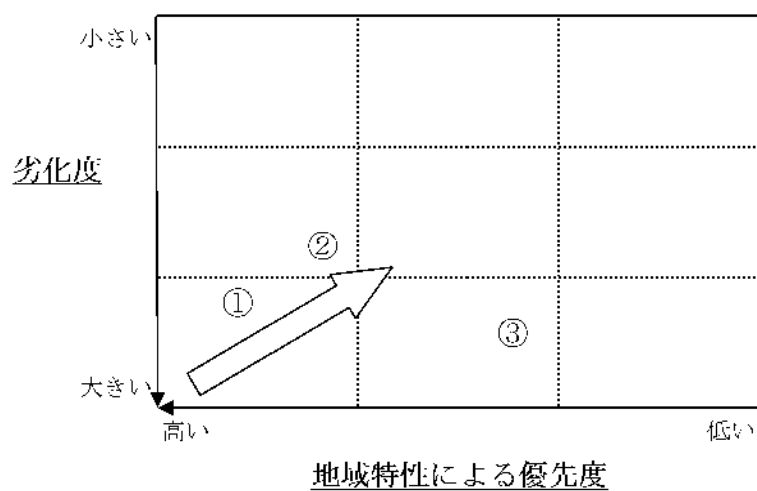
- ・ 一次判定におけるAランク(15ポイント以上)路線について、各路線の利用状況等の地域特性による下記の判定(二次判定)を実施し、各年毎の優先順位を選定して行く。

二次判定【地域特性】

判定項目	判定の指標	優先度点数		
1. 大型交通量	目視判定 (バス含む) 時間当たり10台程度	多い：2	少ない：1	なし：0
・ 大型車の通行による今後の劣化、損傷の進行が予想される路線。				
2. 接続道路	幹線町道 および国道、都道に接続	該当：2	—	非該当：0
・ 重要性からの指標：準幹線的な位置づけ、地区内利用者の集中が見込まれる路線。				
3. 接続に近い	上記接続道路に接続	該当：1	—	非該当：0
・ 重要性からの指標：利用は徐々に分散される路線。				
4. 公共施設	公共施設周辺など (学校含む) 半径300m以内	該当：2	—	非該当：0
・ 不特定多数の利用者が見込まれる路線。				
5. 通学路	通学路マップより	該当：2	—	非該当：0
・ 通学児童の歩行が見込まれる路線。				
6. 駅前周辺道路	半径500m以内	該当：2	—	非該当：0
・ 重要交通拠点、交通結節点による道路利用者が見込まれる路線。				
7. 交通弱者の利用率	住民課資料より	該当：2	—	非該当：0
・ 高齢者の道路利用の観点：70歳以上の地区内人口割合が16%を超える地域内の路線。				

(3) 優先順位の設定

修繕箇所の劣化度および優先度を散布図に示し、優先順位を設定する。プロットされた修繕箇所で劣化度が大きく地域特性による優先度が高い箇所より優先し修繕を進める。



○留意点

- ・ 他事業(水道、下水道、ガス等)と重複する箇所においては調整が必要であるが、原則、本計画に基づくものとする。
- ・ 劣化区間が長区間の場合、概ね200mを上限に年度を跨ぐものとする。
- ・ 舗装工事を分散させ、1地域に整備が偏ることのないよう、町内で均等の舗装改善を図る。
- ・ 道路管理の巡回点検、補修状況を考慮する。

○ 道路用地寄附受領に関する取扱基準

(目的)

この基準は、土地利用増進のため、敷地を道路用地として町へ寄附しようとするための技術的な基準を定めるものである。なお、瑞穂町総合土地利用計画及び瑞穂町宅地開発等指導要綱に定めるものは除く。

(受領の範囲)

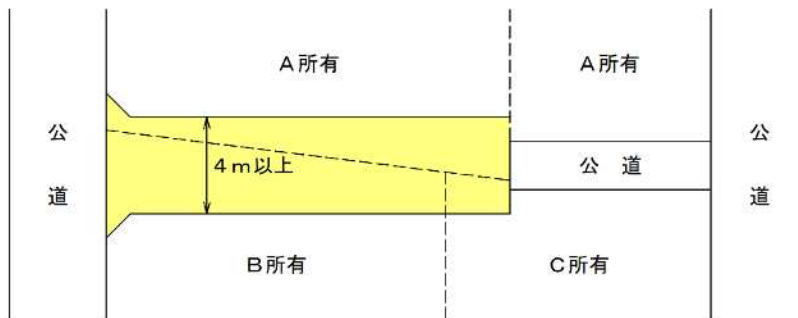
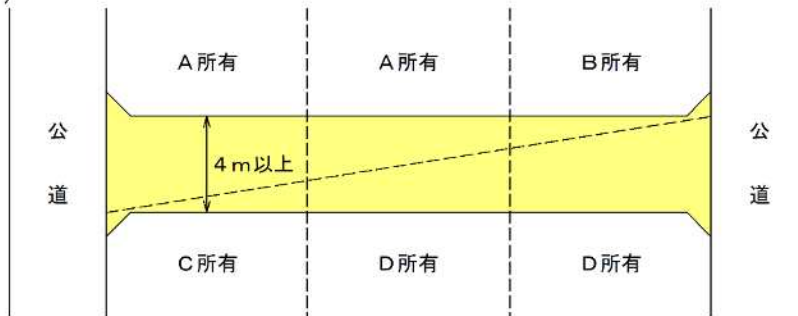
受領の範囲は公益上有効であり、管理上可能と認められるもので、次の各号に該当するものであること。

ただし、町長が特に認めた場合は、この限りでない。

- (1) 起点・終点が公道に接続し、幅員4メートル以上の新路線を形成する敷地
- (2) 一路線単位の拡幅道路用地で既存道路を含み幅員4メートル以上の拡幅敷地
- (3) 部分的な拡幅道路用地で既存道路を含み幅員4メートル以上の拡幅敷地。この場合は、市街化区域のみとする。
- (4) 寄附しようとする敷地は、道路としての機能を備え一般の交通に供することが出来るものであること

範囲の略図

(1)



(2)



(3) ※市街化区域内のみ



瑞穂町道路整備方針

令和5年3月

【発行】

瑞穂町 都市整備部 建設課

〒190－1292 東京都西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎2335番地

TEL 042－557－0501(代表)

FAX 042－556－3401