

03

都市計画道路の必要性の検証

1 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

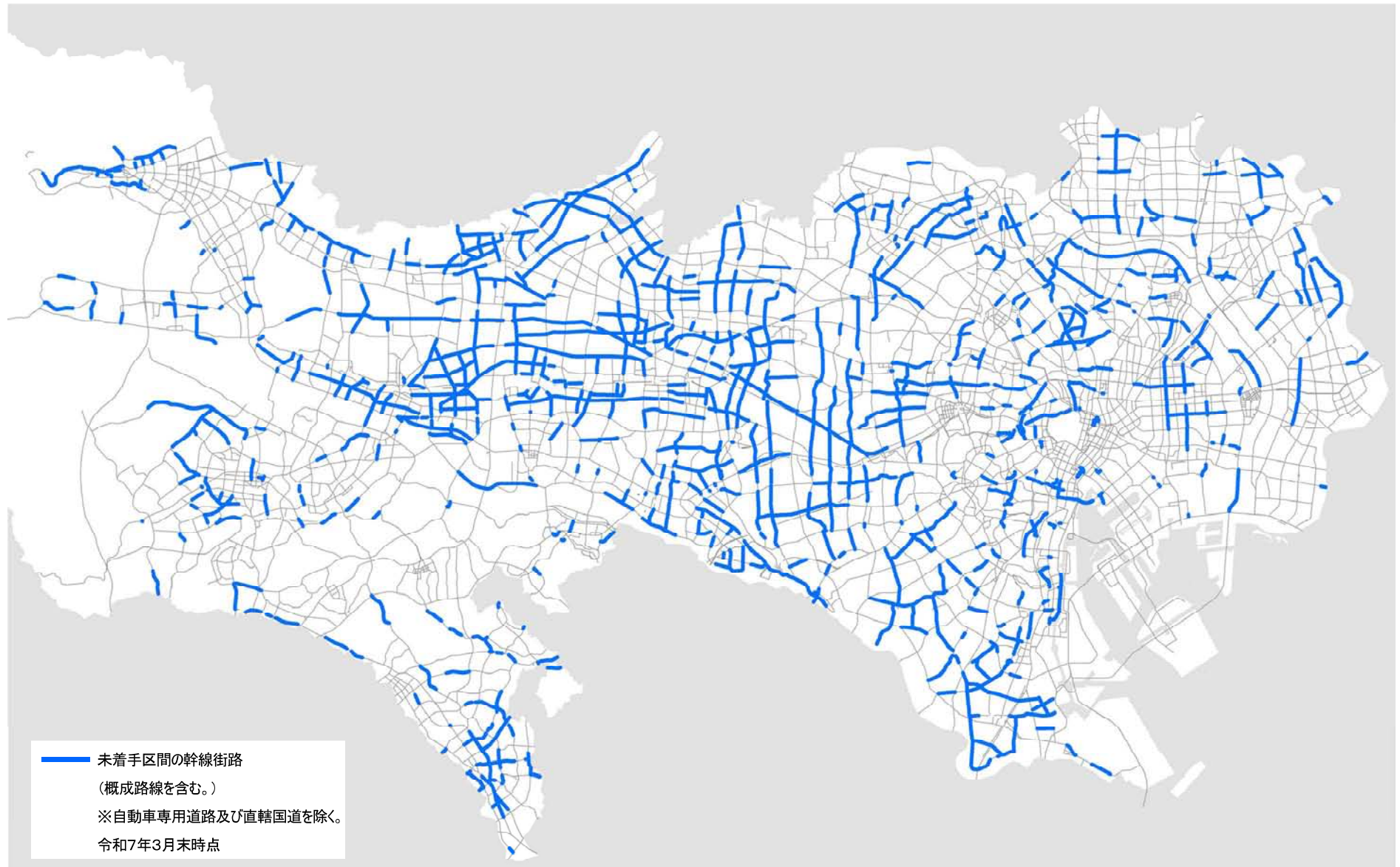
未着手の都市計画道路の必要性を検証するに当たり、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に10の検証項目を設定しました。このうち、検証項目1から5までは **都全域(広域)に関わる項目** として都内共通の評価指標により東京都が検証し、検証項目6から10までは **地域に関わる項目** として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえてきめ細かな評価を行うため、各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。

基本目標		都市の強靱化 …防災・輸送…	人やモノの 自由な移動 …活力・競争力…	安全で快適な 道路空間の創出 …憩い・にぎわい…	都市環境 の向上 …景観・緑…
都 全 域 に 関 わ る 項 目	検証項目				
	1 骨格幹線道路網の形成	●	●	●	●
	2 交通処理機能の確保		●	●	●
	3 物流ネットワークの形成	●	●	●	●
	4 広域的な災害対応機能の強化	●			
	5 延焼遮断機能の向上	●			
地 域 に 関 わ る 項 目	6 持続可能な地域公共交通等の実現		●	●	●
	7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出				●
	8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	●			
	9 命を守る道路ネットワークの形成			●	
	10 地域の魅力的な拠点の形成		●	●	●

検証項目に示した番号は検証順位を示すものではありません。

1 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

対象路線



「都市計画道路の必要性の検証」対象路線

2 「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

必要性の検証に用いる評価指標

検証項目		評価指標
都全域に関わる項目	1	骨格幹線道路網の形成 ・ 骨格幹線道路に該当する都市計画道路
	2	交通処理機能の確保 ・ 将来の交通量が6,000（台/日）以上見込まれる都市計画道路
	3	物流ネットワークの形成 ・ 重要物流道路（代替・補完路を含む。）に該当する都市計画道路 ・ 広域道路ネットワークに該当する都市計画道路
	4	広域的な災害対応機能の強化 ・ 緊急輸送道路に該当する都市計画道路 ・ 広域防災拠点へのアクセスルートとなる都市計画道路 ・ 都県境に位置する都市計画道路
	5	延焼遮断機能の向上 ・ 延焼遮断帯に該当する都市計画道路
地域に関わる項目※	6	持続可能な地域公共交通等の実現 ・ 地域公共交通等の導入が望ましい地域にある都市計画道路（公共交通空白地域に位置する道路 など） ・ 自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路（自転車走行空間に関する計画に位置付けがある道路 など）
	7	つながり・まとまる緑豊かな空間の創出 ・ まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路（一定規模（2ha以上）の緑地等を連絡する道路 など） ・ 緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路（緑の基本計画等に位置付けがある道路 など）
	8	あらゆる災害に対する地域の防災力向上 ・ 災害対応の際に機能する都市計画道路（土砂災害警戒区域等が被災した際にう回路となる道路 など） ・ 地域住民の避難経路となる都市計画道路（緊急輸送道路と避難所等を結ぶ道路 など）
	9	命を守る道路ネットワークの形成 ・ 身近な歩行者空間の安全性向上に資する都市計画道路（ゾーン30周辺や通学路となっている道路 など） ・ 円滑な救急搬送を支える都市計画道路（第二次及び第三次救急医療施設へのアクセスに資する道路 など）
	10	地域の魅力的な拠点の形成 ・ 個性あるまちづくりに寄与する都市計画道路（各区市町の都市計画マスタープランに位置付けられている道路、駅前広場、地域の拠点、観光スポット等にアクセスする道路 など）

※地域に関わる項目については、上記以外にも各区市町がそれぞれ設定した評価指標があります。

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

検証項目

都全域に関わる項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 交通処理機能の確保
- 3 物流ネットワークの形成
- 4 広域的な災害対応機能の強化
- 5 延焼遮断機能の向上

地域に関わる項目

- 6 持続可能な地域公共交通等の実現
- 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
- 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
- 9 命を守る道路ネットワークの形成
- 10 地域の魅力的な拠点の形成

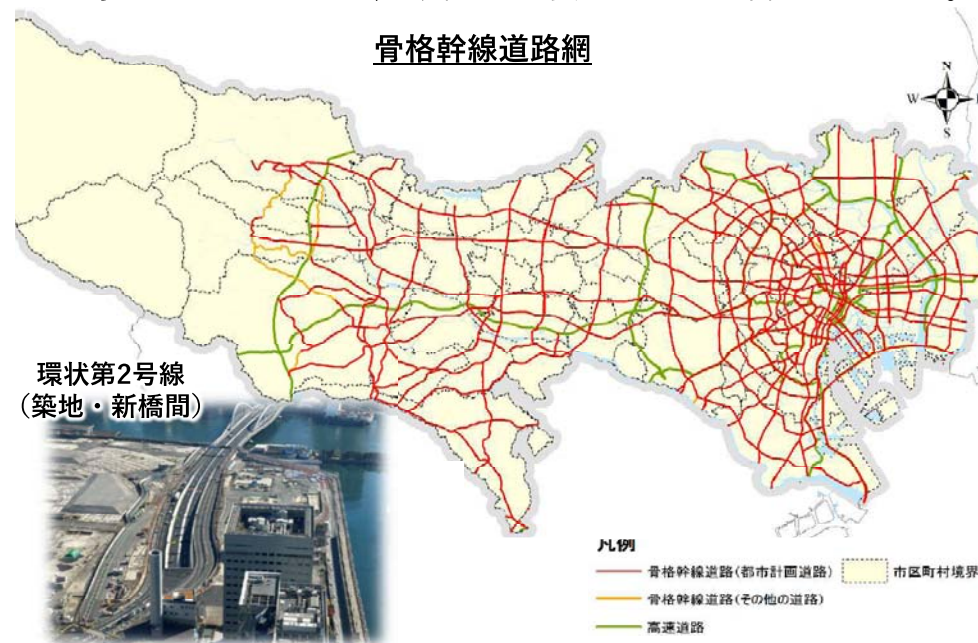
1 骨格幹線道路網の形成



骨格幹線道路とは、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う道路です。この骨格幹線道路網を形成することで渋滞の解消、それによる脱炭素化への貢献、緊急時の物資輸送、生活道路の通過交通の流入抑制などが期待されます。

東京都はこれまで、区部の放射・環状線、多摩地域の多摩南北・東西道路などの骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。

残る骨格幹線道路は、人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるなど、都市機能の向上に寄与することから、今後も必要であると評価しました。



出典：STOCK EFFECTS IN TOKYO～東京におけるインフラ・ストック効果、東京都HP

2 「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

2 交通処理機能の確保



都市計画道路は、将来における自動車交通需要に対応する必要があります。

そこで、都市計画道路として担うべき交通量の目安※を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路は、人やモノの円滑な移動を確保し、東京の持続的な発展に寄与することから、今後とも必要であると評価しました。



※都市計画道路の最低限の規格として2車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（1日当たり 12,000台）の半分の1日当たり 6,000 台を設定

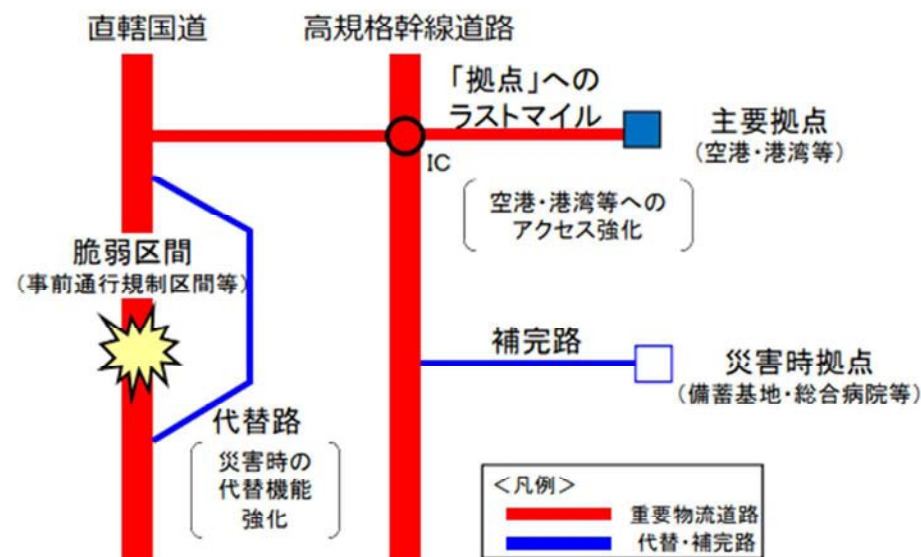
3 物流ネットワークの形成



物流は、必要な物を必要なときに得られる暮らしを支えるとともに、産業活動にとっても不可欠です。また、コロナ禍を経てEC市場規模は年々拡大し、物流需要はますます増加しています。国は、平常時・災害時を問わない安定的な物資輸送を確保するため、重要物流道路制度を創設し、これを契機に新たな広域道路交通計画を策定しました。

国が定めた重要物流道路（代替・補完路を含む。）や広域道路ネットワークに該当する都市計画道路は、円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車の流入を抑制するなど、都市環境の向上に寄与することから、今後とも必要であると評価しました。

重要物流道路のネットワークイメージ



出典：国土交通省,第20回物流小委員会 資料

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

4 広域的な災害対応機能の強化



東京都の被害想定では、首都直下地震等により甚大な被害が生じることが予測されています。地震直後に応急対策活動を行うためには、緊急輸送道路、都県境を越えた道路などの広域的な交通網が確保され、円滑な緊急物資輸送や救出救助機関がすぐに駆け付けられることが重要です。

緊急輸送道路に位置付けられている道路、広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路、近隣県に接続して都市間連携の強化につながる道路など、東京の強靱化に寄与する都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。

緊急輸送道路



東京都では、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路」を第1次から第3次まで設定しています。

- 第1次：応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
- 第2次：第1次路線と区市町村役場又は主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
- 第3次：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

5 延焼遮断機能の向上



延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。

東京都は、防災都市づくり推進計画において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした区部及び多摩地域の7市を対象に、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」及び「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設定しています。

延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、東京の強靱化に向け、今後も必要であると評価しました。

延焼遮断帯



出典：防災都市づくり推進計画

2 「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

検証項目

都全域に関わる項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 交通処理機能の確保
- 3 物流ネットワークの形成
- 4 広域的な災害対応機能の強化
- 5 延焼遮断機能の向上

地域に関わる項目

- 6 持続可能な地域公共交通等の実現
- 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
- 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
- 9 命を守る道路ネットワークの形成
- 10 地域の魅力的な拠点の形成

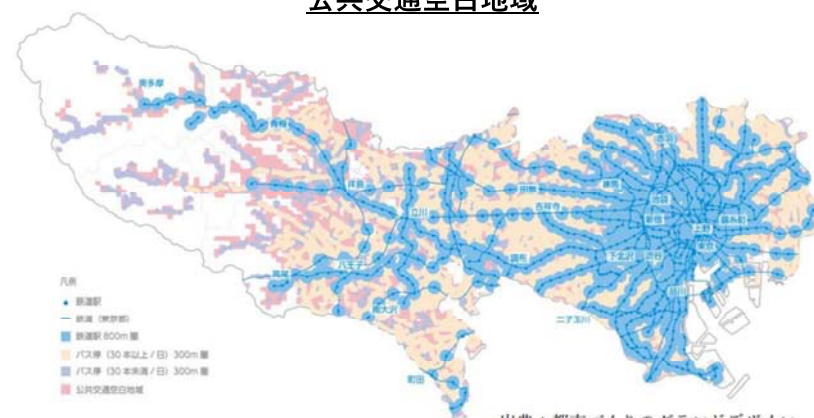
6 持続可能な地域公共交通等の実現



地域公共交通は、主に地域住民の日常生活及び社会生活における移動などの交通手段として利用される公共交通機関であり、将来にわたり、その機能が確保されることが重要です。また、公共交通ネットワークの充実により脱炭素化に資する移動手段が強化されるなど、ゼロエミッション東京の実現にも寄与します。さらに、健康増進及び低炭素社会への意識の高まりなどを背景に、自転車利用ニーズが増加しています。

このことから、公共交通空白地域など地域公共交通の導入が望ましい地域にある都市計画道路、自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路などは、暮らしを支える地域公共交通等の充実及び強化に向け、今後とも必要であると評価しました。

公共交通空白地域



出典：都市づくりのグランドデザイン

この図における公共交通空白地域は 500m メッシュ人口が 1 人以上のうち、
鉄道駅 800m、バス停 300m の圏域外となるエリア

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出



道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。都市計画道路の整備により、植樹帯などの設置を通じて道路の緑化が図られるとともに、暑さ対策として、街路樹による緑陰が確保されます。

また、2050東京戦略では、緑豊かな公園、緑地、街路樹などを整備し、緑と水のネットワークを築くことで、エコロジカルネットワークを形成し、人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現していくとしています。

このことから、一定規模以上の都市計画公園、開発により創出された緑地など、まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路、緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路などは、自然と調和した持続可能な都市への進化に向け、今後必要であると評価しました。

緑と水のネットワーク化



出典：東京都の緑の取組Ver.3

8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上



近年、激甚化する豪雨災害や首都直下地震の脅威など、東京は様々な災害リスクを抱えています。また、東京における災害は、地震による火災・建物倒壊、豪雨による土砂災害、河川の氾濫などが挙げられますが、東京は多様な地形を有しており、市街地の形成状況も異なることから、災害リスクは地域ごとに異なります。

こうした様々な災害に備えるため、地元自治体等による物資輸送、復旧活動など、災害対応の際に機能する都市計画道路及び地域住民の避難経路となる都市計画道路は、地域の防災力向上に寄与することから、今後必要であると評価しました。



写真：防衛省HP、「令和6年能登地震への対応」

2 「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

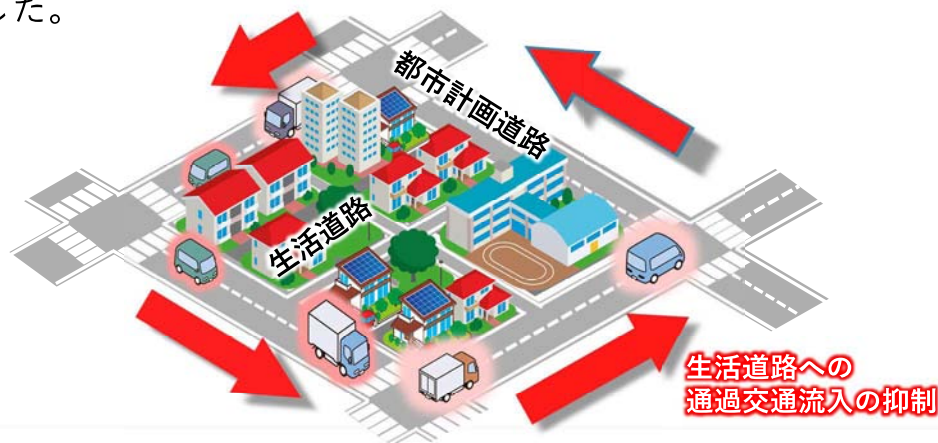
9 命を守る道路ネットワークの形成



東京では、急速に進行する少子高齢化を見据え、子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して外出でき、安全に移動できる道路空間の整備が求められています。全国的にみると、生活道路における交通事故件数は全年齢層の中で小学生が最も多い状況です。また、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、車両の走行速度や通り抜けを抑制する「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」といった安全対策も行われています。さらに、高齢化の進展などに伴い、都内における75歳以上の高齢者の救急搬送が年々増加傾向にあります。

こうした背景を踏まえ、ゾーン30周辺、通学路などの身近な歩行者空間の安全性を高めるため、地域内の幹線道路を整備することや、高齢者等の円滑な救急搬送を支える道路ネットワークの形成が重要となっています。

このことから、地域住民の命を守る道路ネットワークの形成に寄与する都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。



10 地域の魅力的な拠点の形成



人口減少・少子高齢社会でも、人がいきいきと輝く都市を実現するため、区部及び多摩地域で、地域の個性や魅力が感じられ、多様なライフスタイルを実現し豊かに暮らせるまちの拠点を形成していく必要があります。

道路は、都民活動及び都民生活を支える最も基本的なインフラであり、地域の拠点駅周辺のまちづくり、地域の拠点間の連携、地域の観光拠点へのアクセスなどのまちづくりを進める上で、重要な都市施設です。

このことから、地域が目指す将来像の実現に向け、魅力あるまちの拠点づくりを支えるための都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

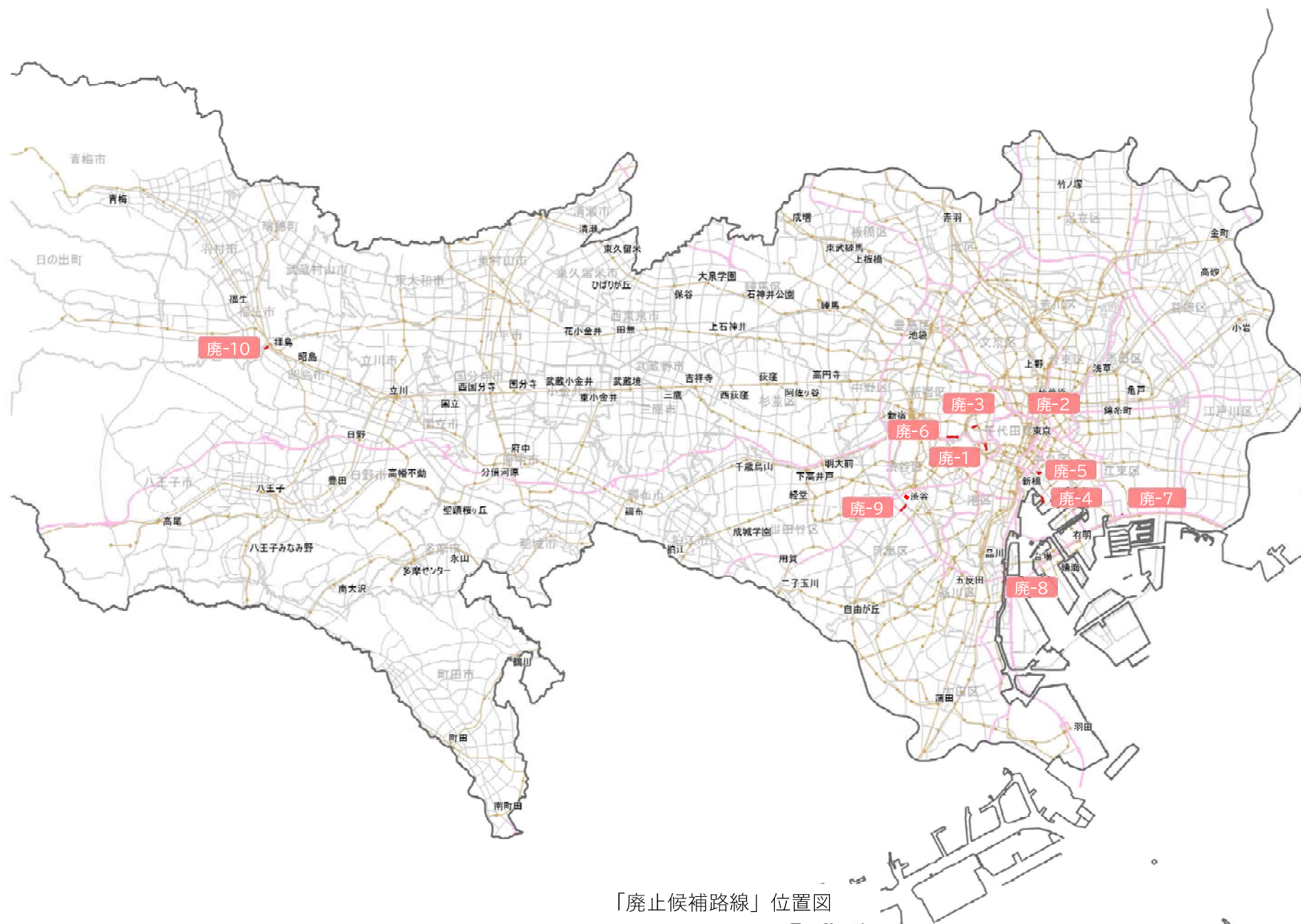
検証項目1から10までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約3kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線(区間)」に位置付けます。今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

廃止候補路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
廃-1	補助21号線	補助22～中官街7	千代田	380	区
廃-2	補助167号線	補助124～補助96	千代田	60	区
廃-3	放射27号線	放射5～補助55	千代田	320	都
廃-4	補助314号線	環状3～晴海五丁目	中央	400	区
廃-5	補助316号線	放射34～放射31	中央	280	区
廃-6	補助58号線	環状3～南元町	新宿	610	区
廃-7	環状3号線支線4	辰巳二丁目（辰巳の森公園前交差点）～東京湾環状線	江東	80	区
廃-8	補助161号線	放射18～補助160	品川	60	区
廃-9	補助50号線	補助25～環状6	目黒・渋谷	520	区
廃-10	昭島3・4・19号線	昭島3・4・2～昭島3・1・10	昭島	220	市
合計				2,930	

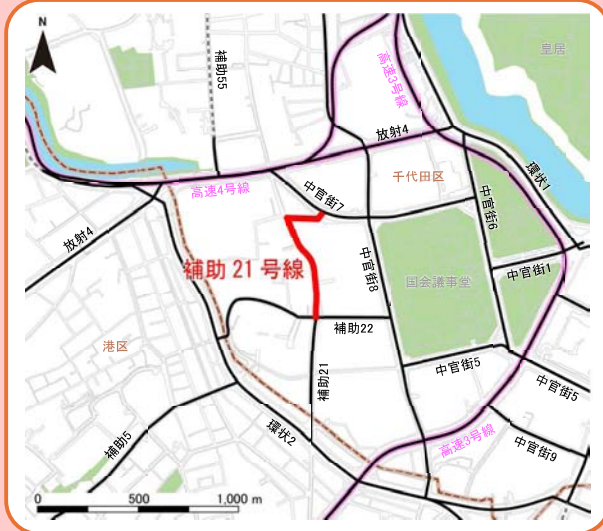
ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

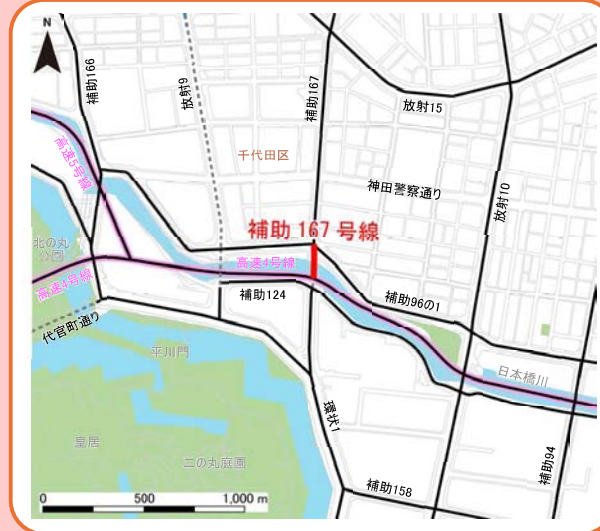


3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

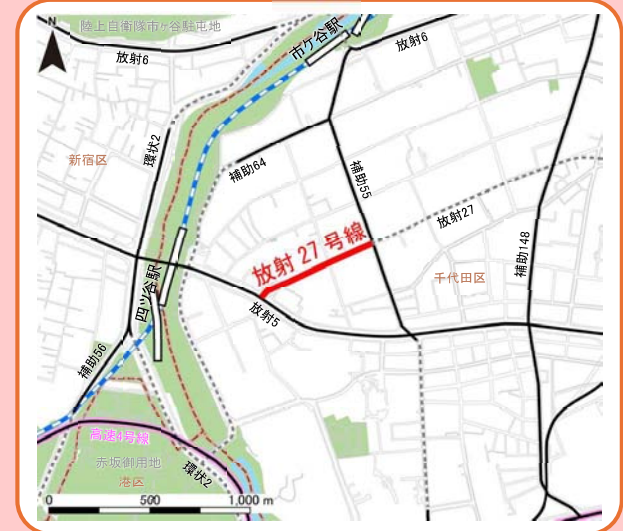
廃-1 補助21号線



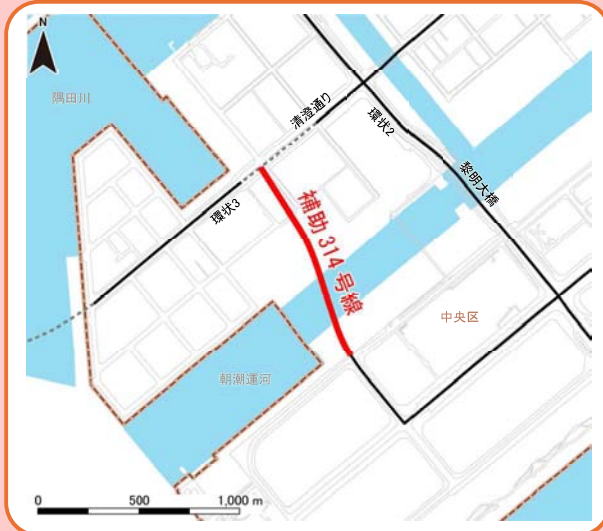
廃-2 補助167号線



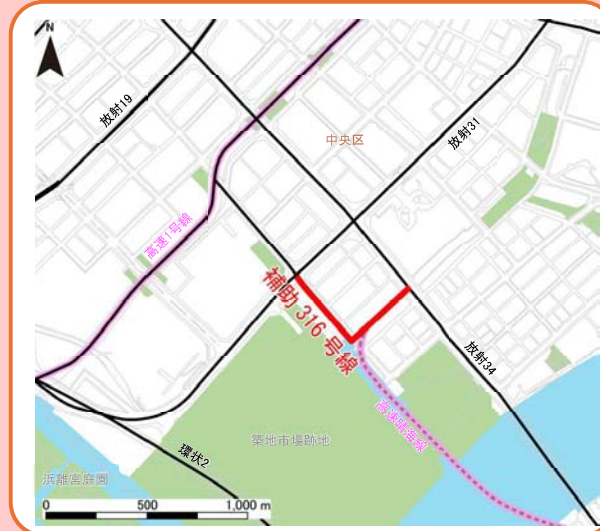
廃-3 放射27号線



廃-4 補助314号線



廃-5 補助316号線

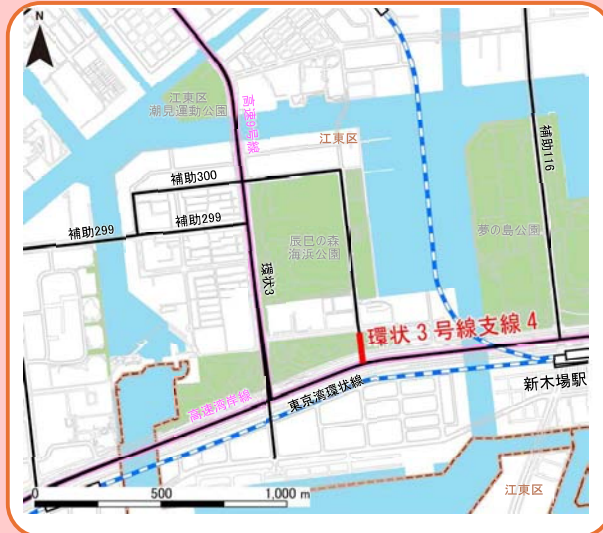


廃-6 補助58号線

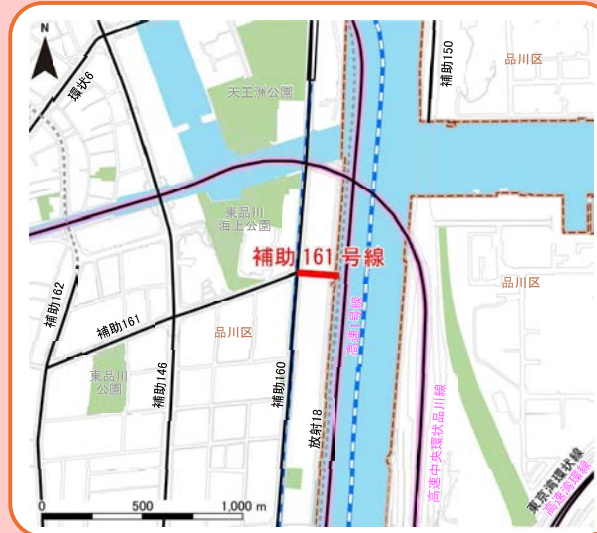


3 「都市計画道路の必要性の検証」 結果

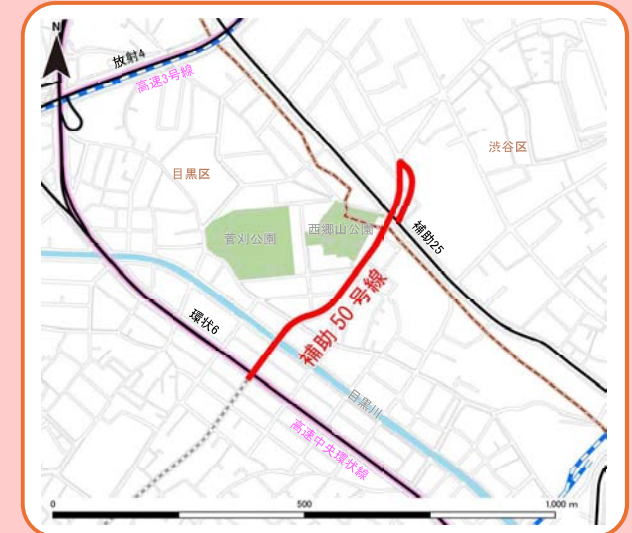
廃-7 環状3号線支線4



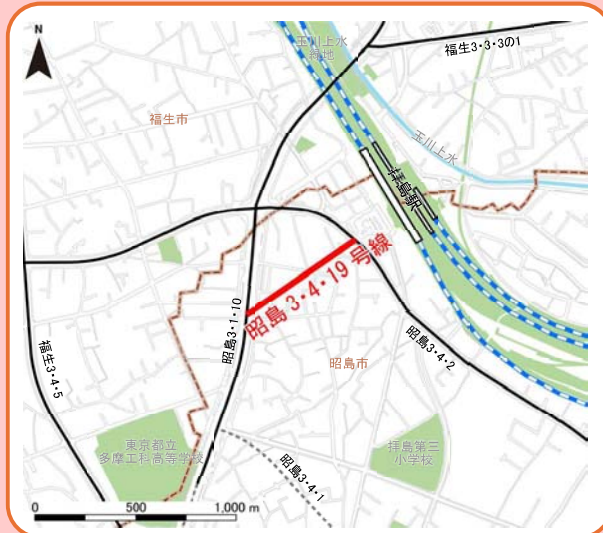
廃-8 補助161号線



廃-9 補助50号線



廃-10 昭島3・4・19号線



4 計画内容再検討路線

必要性が高い都市計画道路の中には、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線があります。こうしたことから、以下に示す特別な事由に該当する20路線（区間）約29kmを「計画内容再検討路線（区間）※」として位置付けます。

今後、これらの「計画内容再検討路線（区間）」については、各路線の課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、道路線形、幅員、構造などの方向性が定まった段階で必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。

特別な事由

ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

※「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）」の「計画内容再検討路線」に位置付けられており、引き続き検討を要する区間も含まれます。

4 計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

No	特別な 事由	路線名	区間	区市町	延長 (m)	検討 主体
計-1	ア	秋多3・3・9号線	秋多3・3・3～八王子市境	あきる野	1,120	市
計-2	ア	町田3・3・7号線	相模原市境～主地51	町田	170	都
計-3	ア	立川3・3・3号線	都道162（松中団地東交差点）～西砂町六丁目	立川	840	都
計-4	ア	調布3・2・6号線	都道119（旧甲州街道）～中央自動車道	調布	980	都
計-5	イ	外環の2	放射6～三鷹3・2・2	杉並、 武蔵野、三鷹	4,600	都
計-6	イ	三鷹3・4・13号線支線1、 支線2	三鷹3・4・13～調布3・4・1	三鷹、調布	1,000	都
計-7	ウ	放射18号線	勝島一丁目（鮫洲橋）～環状6	品川	2,520	都
計-8	ウ	放射27号線	環状1～補助55	千代田	1,910	都
計-9	ウ	環状3号線	台）根岸二丁目（寛永寺橋）～放射7	文京、台東	4,200	都
計-10	ウ	補助95号線	補助94～環状3	文京、台東	480	都
計-11	ウ	補助7号線	環状4～補助5	港、渋谷	910	区
計-12	ウ	補助91号線	放射10～環状5の2	北	820	都
計-13	ウ	補助125号線	補助329～放射4	世田谷	600	区
計-14	ウ	補助213号線	岡本一丁目～岡本三丁目	世田谷	870	区

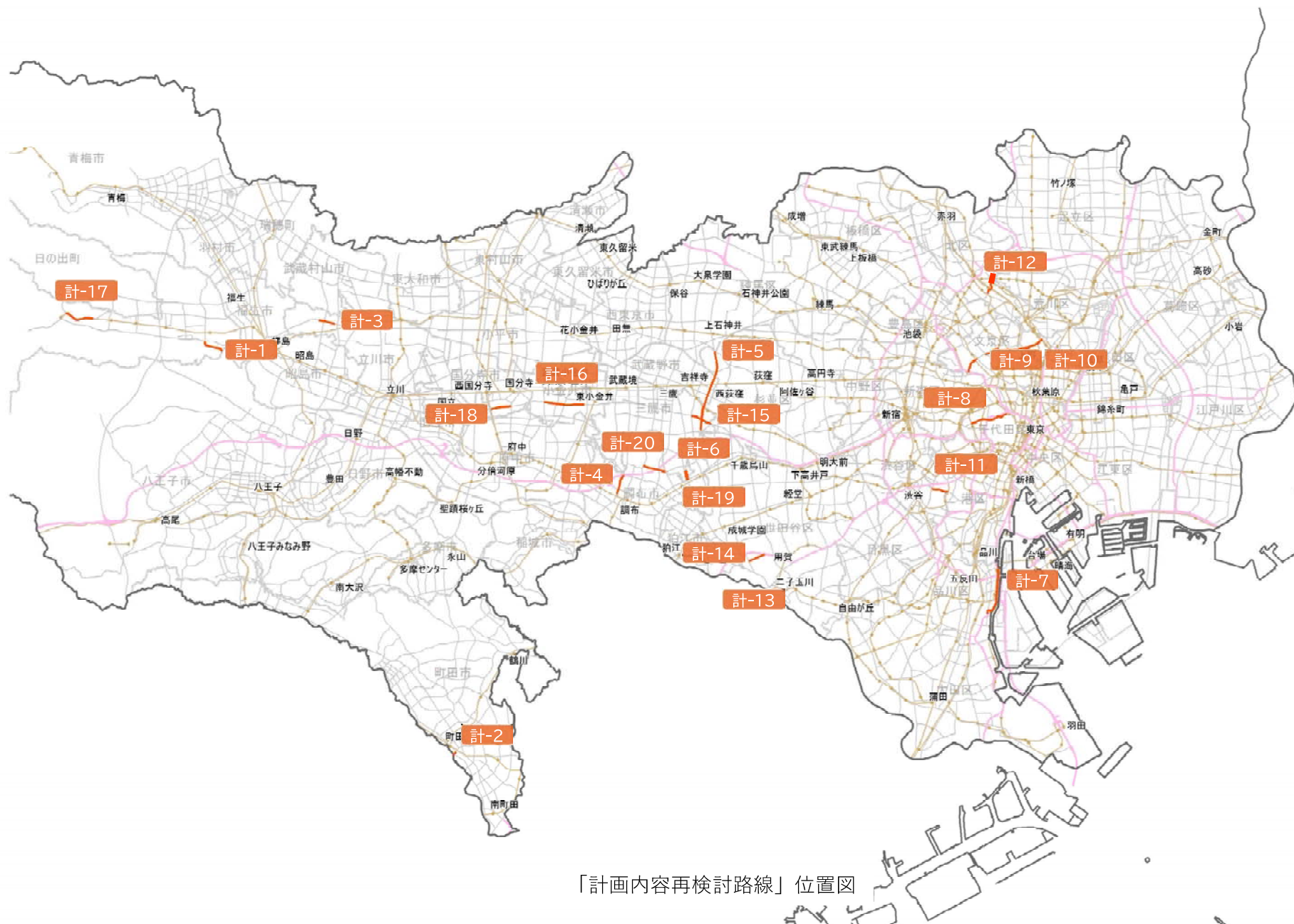
4 計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

No	特別な 事由	路線名	区間	区市町	延長 (m)	検討主 体
計-15	ウ	三鷹3・4・7号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・12	三鷹	1,110	都
計-16	ウ	小金井3・4・1号線	小金井3・4・11付近～小金井3・4・7	小金井	2,050	都
計-17	ウ	秋多3・5・2号線	伊奈～秋多3・5・7	あきる野	1,440	市
計-18	エ	国分寺3・4・1号線	国分寺3・4・11～国分寺3・4・14	国分寺	1,070	市
計-19	エ	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つつじヶ丘二丁目（東つつじヶ丘二丁目交差点）	調布	920	市
計-20	エ	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	調布	1,150	市
合計					28,760	

ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

4 計画内容再検討路線



4 計画内容再検討路線

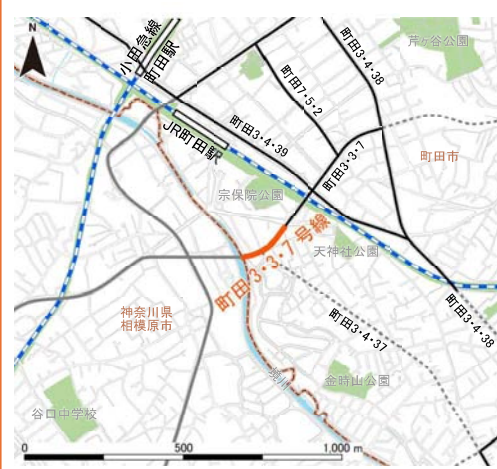
ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

計-1 秋多3・3・9号線



隣接する八王子市との間で、都市計画の不整合が生じており、あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要です。

計-2 町田3・3・7号線



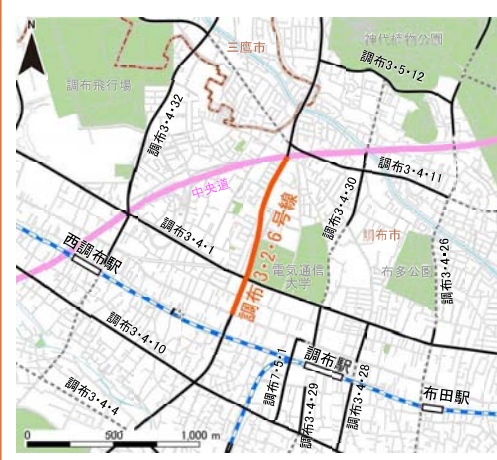
都県境における線形不整合の解消に向けて、渡河部の橋梁について関係機関と協議した結果、接続する交差点等において、新たに構造検討が必要となったことから、引き続き、関係機関との調整を進める必要があります。

計-3 立川3・3・3号線



立川3・3・3は、多摩地域の骨格を成す東西方向の幹線道路です。立川3・4・9以西は隣接市境まで幅員18mで都市計画決定され、当該区間は完成していますが、立川3・4・9以东は、幅員28mで決定されています。周辺地域では、五日市街道の交通渋滞、生活道路への通過交通の流入などの課題があり、路線として幅員の整合を図る必要があります。

計-4 調布3・2・6号線



調布3・2・6は、多摩地域の骨格を成す南北方向の幹線道路です。当該区間を除く路線の大半は、幅員25～36mで都市計画決定され、4車線で整備されていますが、当該区間のみ幅員18m～22mで決定され、2車線で整備されています。将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、路線として車線数の整合を図る必要があります。

※完成又は事業中の道路を——と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

4 計画内容再検討路線

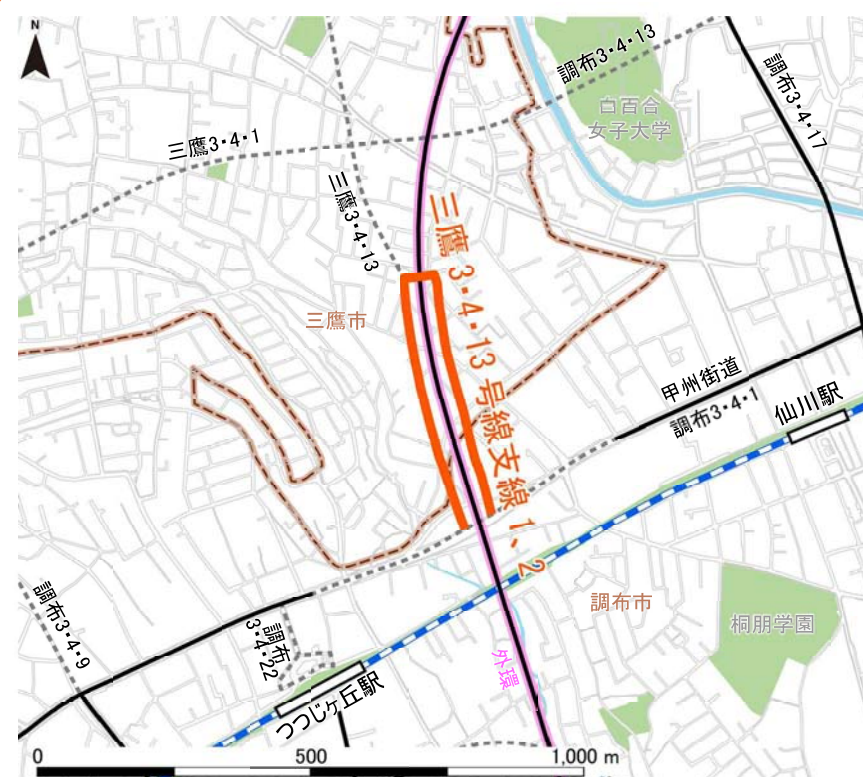
イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

計-5 外環の2



都市高速道路外郭環状線（外環）の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の必要性や在り方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめることとしています。

計-6 三鷹3・4・13号線支線1、支線2

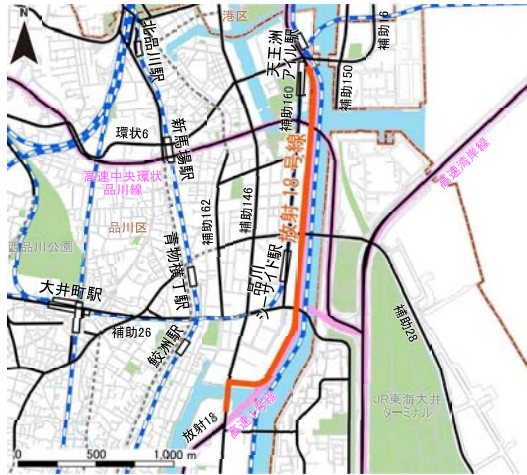


外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布3・4・1（甲州街道）と併せて検討しています。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、三鷹市及び調布市と共に検討を進めていきます。

4 計画内容再検討路線

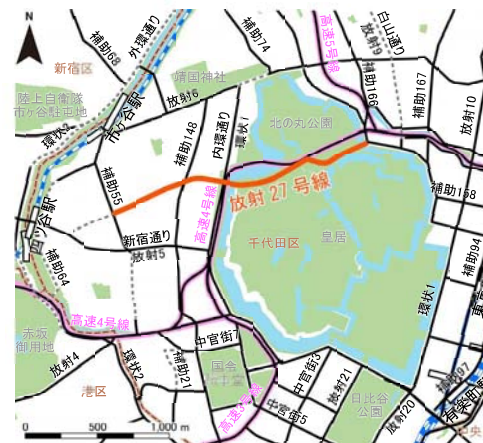
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-7 放射18号線



当該区間は、京浜運河の上部に計画されている都市計画道路であり、残る区部の骨格幹線道路として、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

計-8 放射27号線



当該区間の環状1号線から東側は、皇居横を通過する都市計画道路です。沿道には、白い築地塀と江戸城の城壁の中でも最も高い石垣が残っており、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。

計-9 環状3号線



当該区間は、残る区部の骨格幹線道路として、整備の実現に向け、地形や現在の土地利用を考慮するとともに、必要とされる道路機能を発揮する整備形態の検討が必要です。

計-10 補助95号線

計-11 補助7号線



当該区間は、放射22号線（六本木通り）と環状5の1号線（明治通り）の間に位置する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

4 計画内容再検討路線

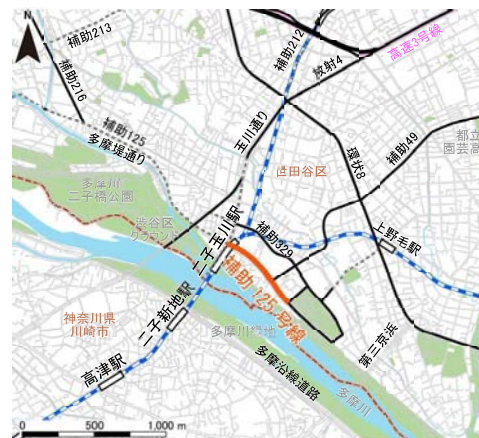
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-12 補助91号線



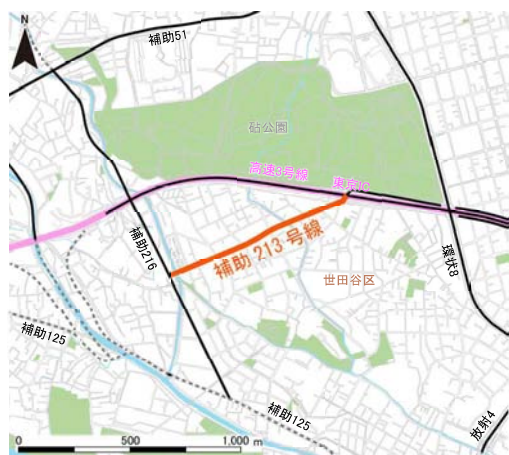
当該区間は、放射10号線と環状5の2号線の上に位置する都市計画道路であり、環状5の2号線と補助90号線との交差形状や、鉄道との交差構造について、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

計-13 補助125号線



当該区間は、多摩川の北側に位置する都市計画道路であり、多摩川の堤防と重複することから、地形や現在の土地利用を考慮した整備形態の検討が必要です。

計-14 補助213号線



当該区間は、東名高速道路東京インターに接続する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性や施工性の観点から、検討が必要です。

計-15 三鷹3・4・7号線



当該区間の起点側は、区部と多摩地域の境に位置しており、放射5号線及び三鷹3・2・2（東八道路）と三叉(さ)路となる計画であり、接続地点では、交差点処理などに課題があります。周辺道路（人見街道）や現場の条件なども踏まえ、検討が必要です。

4 計画内容再検討路線

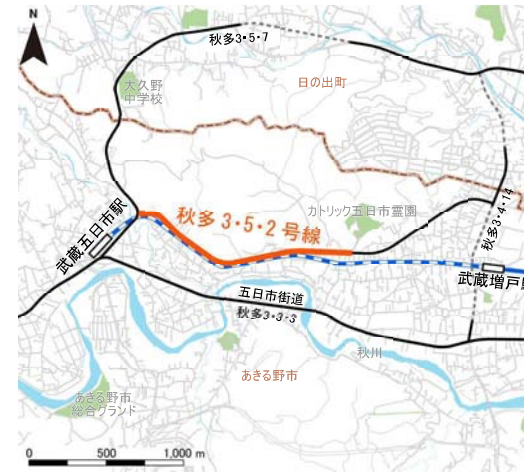
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-16 小金井3・4・1号線



当該区間は、高低差が大きいほか、国分寺崖線と斜めに交差しています。これまでの検討により、道路構造や周辺道路との交差方法などの課題について、地形地物の状況等を踏まえた検討が必要です。

計-17 秋多3・5・2号線



当該区間は、秋多3・3・3号線（五日市街道）の北側に位置する都市計画道路です。現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

4 計画内容再検討路線

エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

計-18 国分寺3・4・1号線



当該区間は、一部が国の史跡に指定されており、都及び国分寺市では、史跡の歴史的価値や周辺交通状況に鑑み、廃止も見据えて検討しています。引き続き、史跡周辺における交通体系等の整理・検討を進めます。

計-19 調布3・4・10号線



当該区間は、多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり、防災都市づくり推進計画において、一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線です。

一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存及び国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。

計-20 調布3・4・14号線



当該区間と並行する生活道路（神代植物公園通り）は、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路です。また、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者の安全性が確保されていない状況にあります。

このため、神代植物公園通りの機能改善により、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について検討し、令和3年3月にルート変更案（神代植物公園通りの機能を強化）とする見直し方針を定めました。今後、道路線形等の検討を進め、その後、都市計画変更手続に着手する予定です。

令和3年3月にルート変更案（神代植物公園通りの機能を強化）とする見直し方針を定めました。今後、道路線形等の検討を進め、その後、都市計画変更手続に着手する予定です。

※完成又は事業中の道路を——と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

5 新たな都市計画道路の検討

道路整備の基本目標に掲げた都市の強靱化、人やモノの自由な移動などを実現するためには、広域的な都市間の連携強化及び道路網の拡充によるアクセス強化を図ることが重要です。こうした観点から、新たに都市計画道路の整備が求められる箇所を示します。今後、都市計画道路の新規決定に向けて、関係機関と連携しながら検討を進めていきます。

なお、今回掲載した箇所以外についても、地域のまちづくりなどの動向を踏まえ、必要に応じて新たな都市計画道路の検討を進めていきます。

広域的な都市間の連携強化（都県境を越えた道路網の拡充）

● 埼玉県（和光市方面）との連携強化

都市間の連携強化のため、東京都と埼玉県との間において都県境を越えた道路網の形成及び充実を図る必要があります。このことから、区部と埼玉県南西部における都県境周辺の都市計画道路網の充実に向けた検討を進めてきました。令和2年3月に和光都市計画道路3・2・13号の延伸（下図の区間①）が都市計画決定されました。

接続先となる路線（下図の区間②）について、都県が引き続き連携して検討を進めていきます。

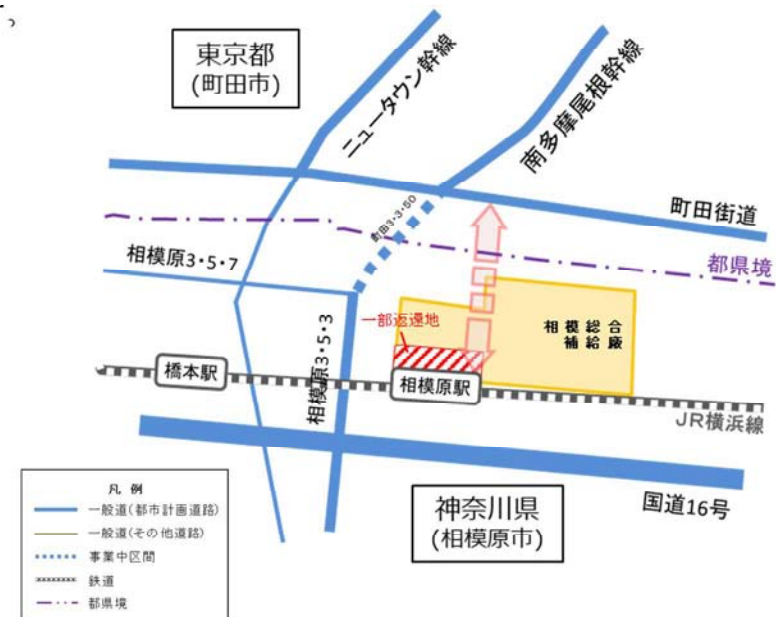


埼玉県境の道路網のイメージ

● 神奈川県（相模原市方面）との連携強化

南多摩尾根幹線と神奈川県側の都市計画道路を結ぶ路線として、町田都市計画道路3・3・50号を神奈川県側と同時期に都市計画決定しました。

相模総合補給廠の一部返還に伴う相模原駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、町田街道から相模原駅への新たなアクセス道路についても検討を進めていきます。



神奈川県境の道路網の検討イメージ

5 新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

●羽田空港周辺地域における道路網の拡充

都市間競争を勝ち抜くためには、増加する航空需要に対応した空港の容量拡大及びアクセス強化により、東京の玄関口となる空港の更なる機能強化が必要です。

今後、こうした空港の更なる機能強化や新たな周辺開発等の動向を踏まえ、必要に応じて都市計画道路の在り方を検討していきます。



●町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充

町田市北部の丘陵地域は、多摩市方面や町田駅などを結ぶ広域的な幹線道路が不足しており、公共交通も未発達な地域です。また、江戸時代に栄えた小野路宿などの歴史的資源を生かしたまちづくりも踏まえつつ、南北の連携を強化する必要があります。

また、多摩都市モノレールの延伸（町田方面）については、国の交通政策審議会第198号答申（平成28年4月）において、「事業化に向けて検討などを進めるべき路線」と位置付けられ、導入空間となり得る道路整備の課題があることなどが示されました。

これらを踏まえ、多摩都市モノレールの導入空間ともなり得る道路など、南北道路網の拡充について、地元市等と連携しながら、検討を進めていきます。



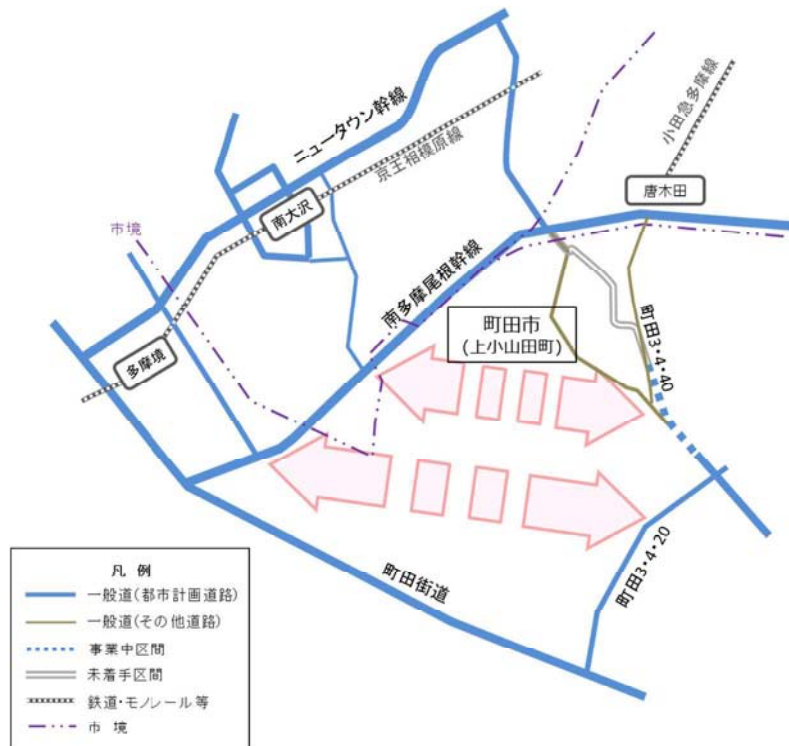
5 新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

● 町田市上山田町周辺地域における道路網の拡充

町田市上山田町周辺地域には、京王相模原線の南大沢駅などがありますが、駅への道路網が不足しており、バスでスムーズに駅へアクセスができないなど、拠点としての効果が十分に生かされていません。

当該地域におけるまちづくりの動向を踏まえ、移動しやすいまちの形成に向け、当該地域の道路網の拡充について、検討を進めていきます。



町田市上山田町周辺地域

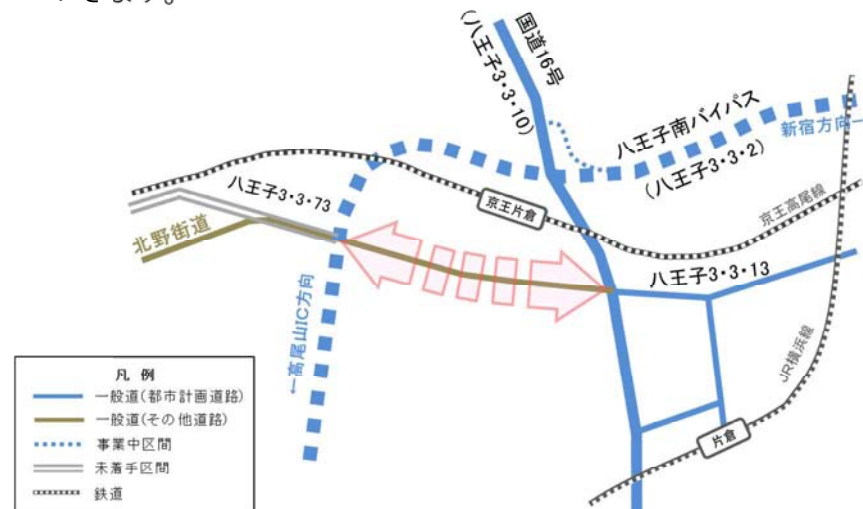
● 八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸

八王子市片倉町北部地域周辺の良好な交通環境を確保するためには、国道16号や現在整備を進めている八王子南バイパスと合わせ、八王子3・3・13と八王子3・3・73を連結し、東西方向の道路ネットワークを強化する必要があります。

また、この区間には第一次緊急輸送道路に指定される北野街道がありますが、その一部が歩道の無い幅員約9mの道路となっています。

こうしたことから、交通の円滑化、歩行者の安全性確保、緊急輸送道路としての機能強化などを考慮し、八王子3・3・13を約610m延伸する都市計画変更の素案を取りまとめ、令和7年12月に説明会を開催しました。

引き続き、関係機関と協議しながら、都市計画決定に向けて手続きを進めていきます。



八王子市片倉町（八王子3・3・13）

