

第2章

将来都市計画道路ネットワークの検証

Chapter 2

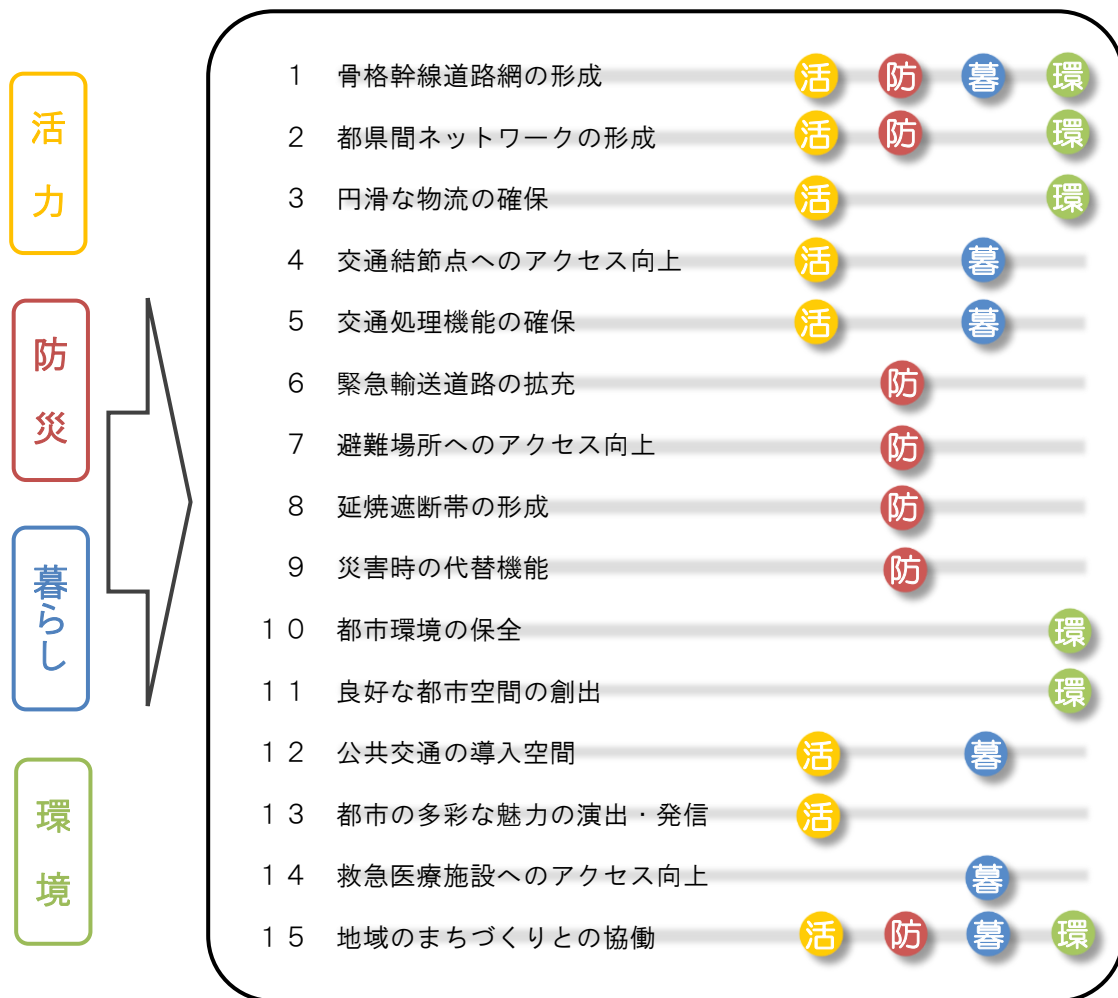
01 将来都市計画道路ネットワークの検証の考え方

都市計画道路は、都民生活や都市活動を支える最も基本的な都市基盤の一つです。「将来都市計画道路ネットワークの検証」では、こうした都市計画道路の中でも、区部及び多摩地域の幹線街路^[1]に着目し、その未着手区間（概成路線を含む。）を対象に必要性を確認しました。

都市計画道路の整備に関して設定した四つの基本目標を掲げ、都市計画道路の果たす様々な役割や機能を考慮し、目標実現に向けて今後も必要な都市計画道路とはどのようなものか検討し、15の検証項目を設け、検証を実施しました。

基本目標

検証項目



「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

図2-1 将来都市計画道路ネットワーク検証の検証項目

[1] 区部及び多摩地域の幹線街路

区部…放射線、環状線、補助線街路

多摩…名称「区分三」の都市計画道路（都市計画道路の6種別のうち「区分三」に該当するもの）

（例）「西東京③・3・3」の場合、○で囲んだ名称の部分が「3」と表記されている街路

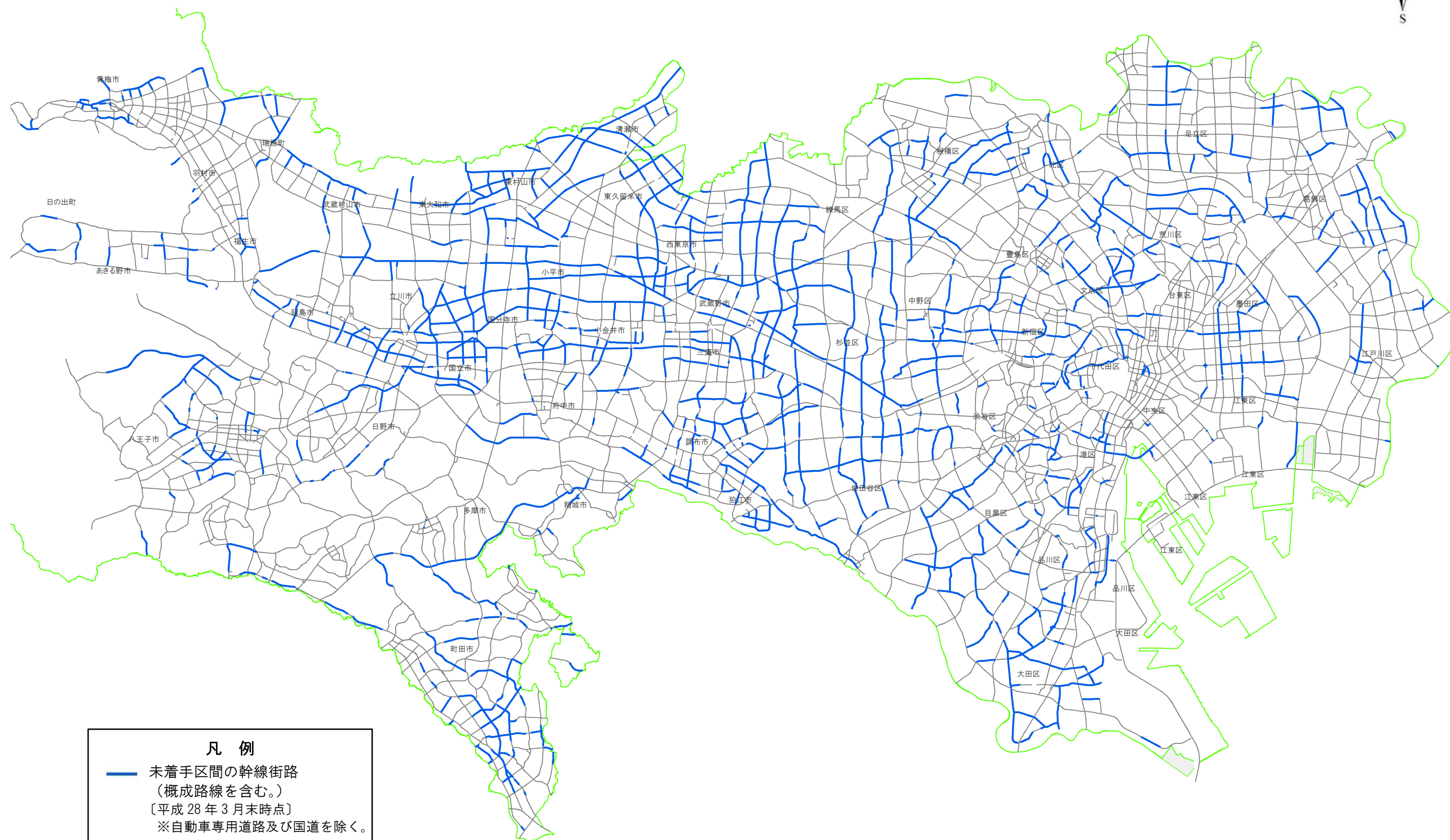


図 2-2 「将来都市計画道路ネットワークの検証」の対象路線

02 将来都市計画道路ネットワークの検証項目

検証項目

1

骨格幹線道路網の形成



都市計画道路は、様々な機能を持つ道路が組み合わせられ適切に配置されることで、渋滞の解消、高度防災都市の実現、生活道路への通過交通の流入抑制、自動車走行速度の向上による地球温暖化の抑制、良好な市街地環境の形成などに役立っています。

このうち、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、重要な交通機能を担う幹線道路を骨格幹線道路（図2-3参照）として、これまで重点的に整備を進めてきました。

骨格幹線道路は、これまでの着実な整備実績により、完成率は約7割に達しています。区部及び多摩地域ともに、残る骨格幹線道路については、東京の発展に寄与する路線として、今後も必要であると評価しました。

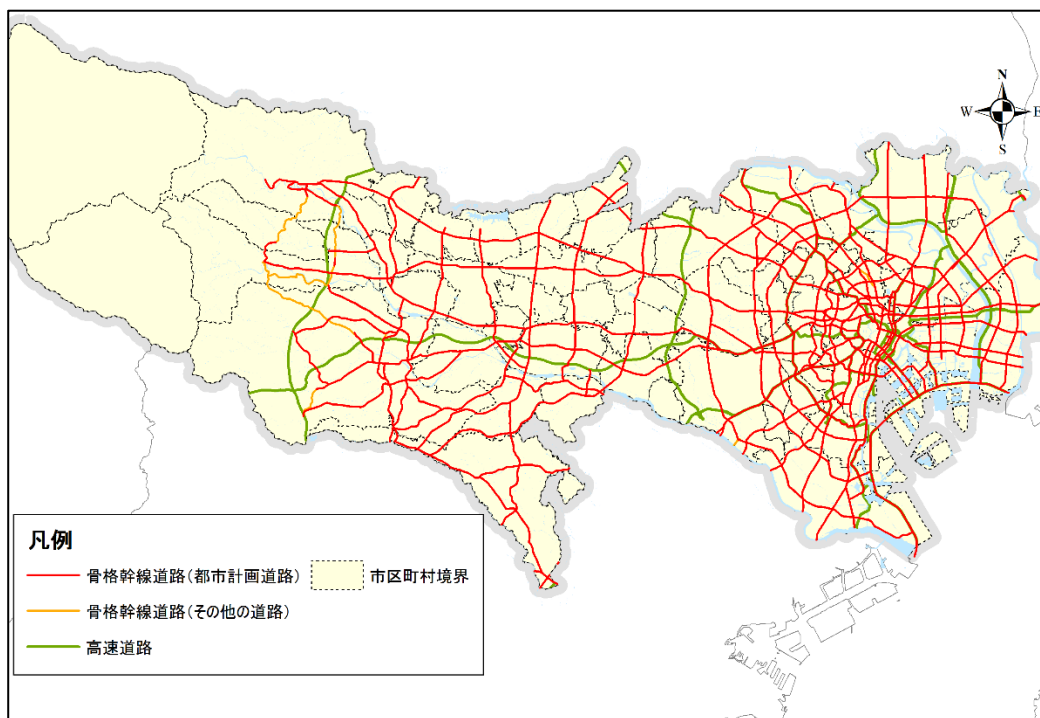


図2-3 骨格幹線道路網



東京都は、千葉県、埼玉県、神奈川県、山梨県と接し、東京圏全体で首都機能を担い、活発な都市活動を展開しています。引き続き、東京圏全体の広域的な視点に立った都市構造である環状メガロポリス構造を目指し、業務、居住など多様な機能集積をいかしつつ、更なる国際競争力を備えた首都へと発展していくためには、都県境を越えた都市間の連携・交流についても強化していく必要があります。

また、首都圏において首都直下地震や南海トラフ巨大地震など、大規模災害が発生した際には、都県境を越えて、円滑な救援救護活動や緊急物資の輸送、その後に発生する大量のごみやがれきの処理などが必要になると想定されます。

このように、東京圏全体で活発な交流を実現し、防災活動などに資する都県間にまたがる道路網の重要性はますます高まります。このことから、都県境で隣接県に計画や現道のある都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

首都圏に集中する東京港や羽田空港をはじめとする港湾・空港等の広域的な物流拠点は、国際物流面でも我が国の重要拠点であり、貨物輸送量が全国の約3割を占める一大貨物輸送地域となっています。また、人口1,300万人を擁する東京は巨大な消費地であり、全国貨物純流動調査の結果（図2-4参照）からも分かるように、首都圏における広域的な物流の中心となっています。

また、図2-5に示すとおり、インターネットの普及により貨物の小型化が進行するなど物流ニーズの多様化に対応し、円滑な物流機能を確保していくことに加え、生活道路への貨物車などの流入を抑制していくことも重要です。このことから、都内の広域的な物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

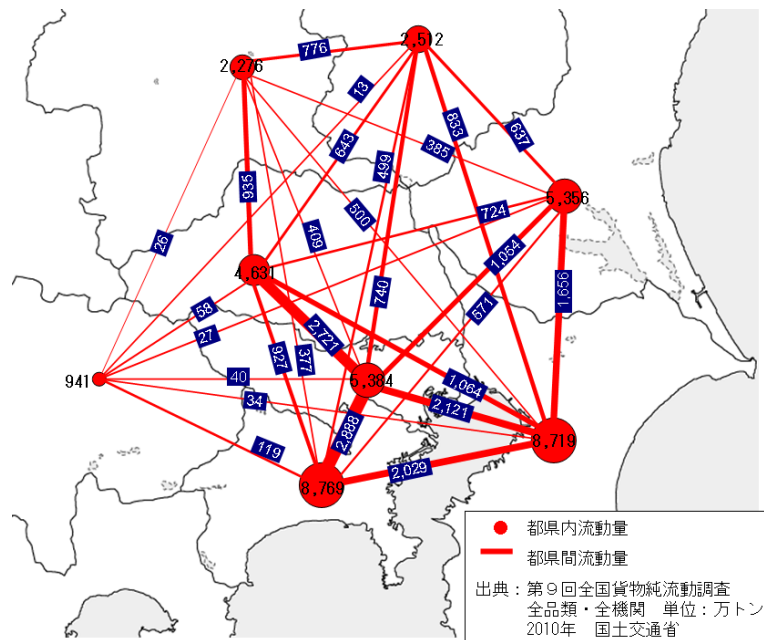
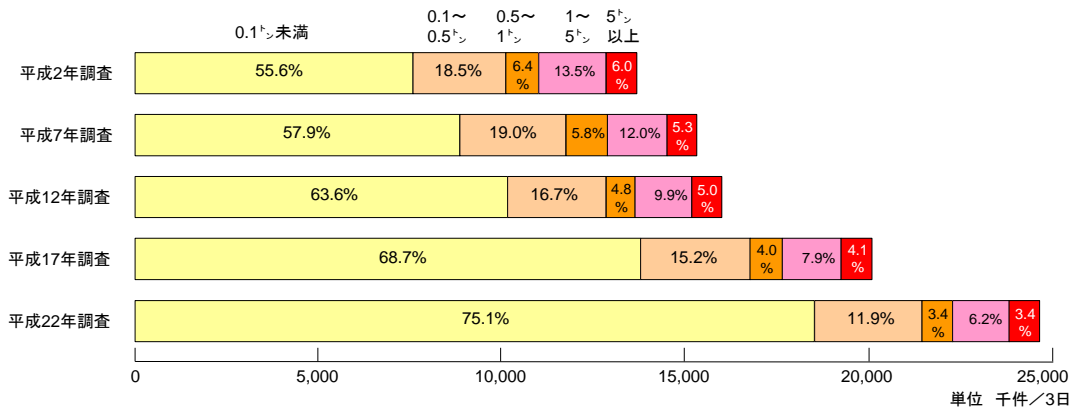


図2-4 首都圏における都県間の貨物流動



出典：平成2～22年「全国貨物純流動調査」（国土交通省）

図2-5 物流件数の推移（流動ロット規模別）



人口減少や高齢化が進行していく中で、これからの東京が活力を更に高めていくため、誰もが活動しやすく、快適に暮らせるまちを実現することが重要です。このため、市街地の無秩序な拡大を抑制した上で、地域の特性に応じて必要な機能を確保し、駅などを中心に都市機能を一層集積させた集約型の地域構造へ再編していきます。その実現に向け、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、駅などを中心に都市機能を集積させることが必要です。

このことから、交通利便性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力と文化をリードする「中核拠点」や、交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた「生活拠点」における都市計画道路のうち、駅や駅前広場などの交通結節点にアクセスする道路は今後も必要であると評価しました。



都市計画道路は、将来における多様な交通需要に対応し、東京が持続的な発展をしていくために不可欠です。そこで、道路の自動車交通機能に着目して、将来人口や都市構造などを考慮し、都市計画道路に既存の主要道路（国道や都道など）を加えた道路網により将来交通量の推計を行いました。

具体的には、幹線街路として決定されている都市計画道路を評価対象とすることから、こうした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）の半分として1日当たり6,000台を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は今後とも必要であると評価しました。



地震発生直後から人命の安全確保、被害拡大防止、災害応急対策を円滑に実施するためには、これらの活動に必要な人員及び物資の輸送を確実に実施していくことが必要です。このため東京都は、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点^[2]）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路^[3]」を第一次から第三次まで指定しています。

このことから、高度な防災都市の実現に向け、緊急輸送道路として指定されている都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

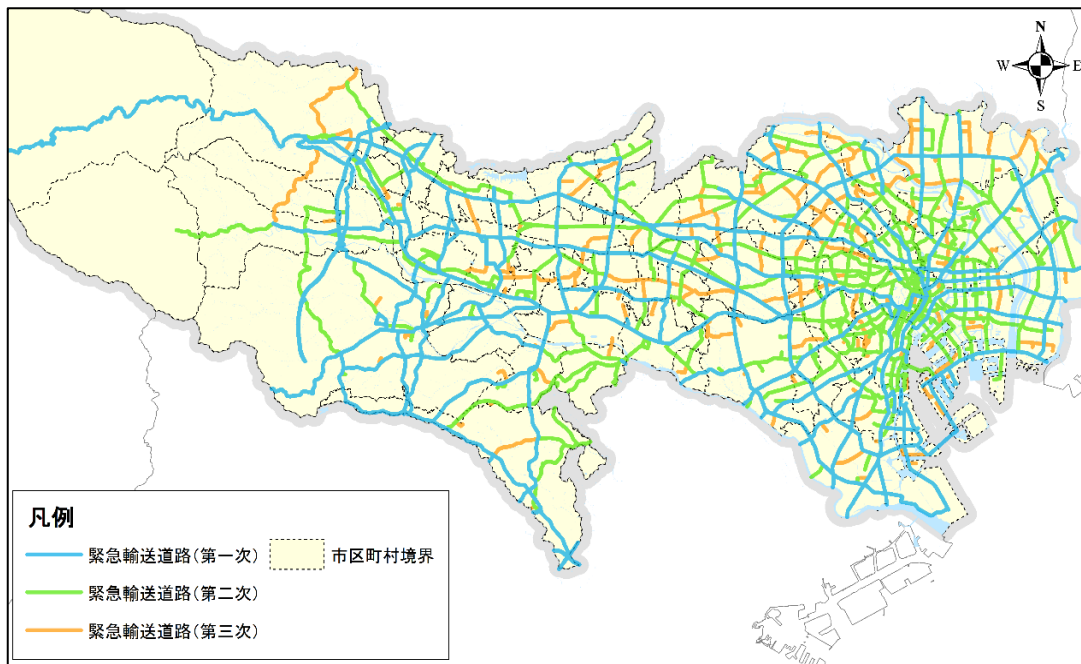


図 2-6 緊急輸送道路（平成 26 年 4 月時点）

[2]指定拠点

東京都地域防災計画に指定する震災時の救助や救急、医療活動、緊急輸送を円滑に行うため、応急活動の中心となる施設

[3]緊急輸送道路

- ・ 第一次緊急輸送道路
 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
- ・ 第二次緊急輸送道路
 第一次緊急輸送道路と区市町村役場、主要な指定拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
- ・ 第三次緊急輸送道路
 その他の指定拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線



都内には、地震火災から住民の生命を守るため、避難場所などが定められています。住民が避難場所まで迅速かつ安全に避難するため、避難路の確保が求められます。

このことから、都市の防災性・安全性を向上させるために、東京都や各市町が定める避難場所のうち、地震時などに身の安全を確保するため一時的に避難する避難場所（一定の空地を有する場）にアクセスする都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

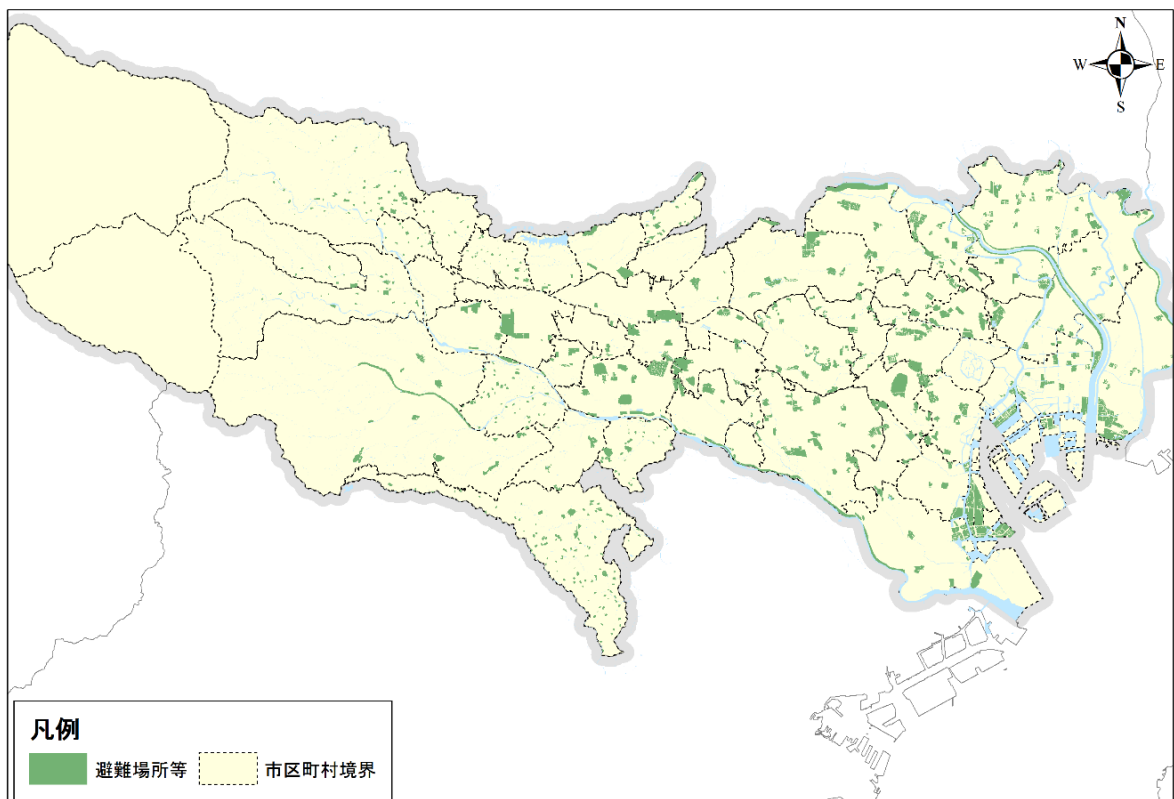
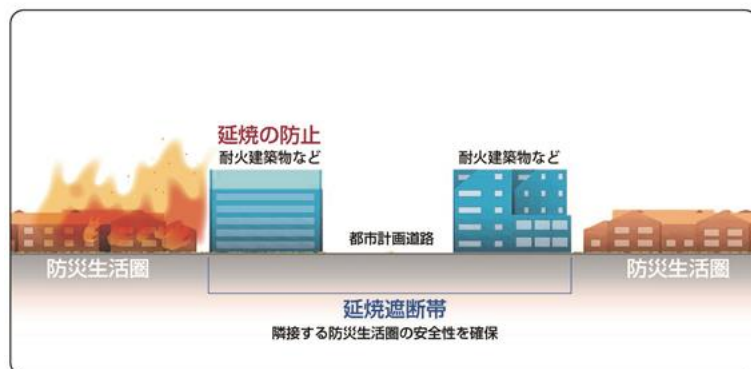
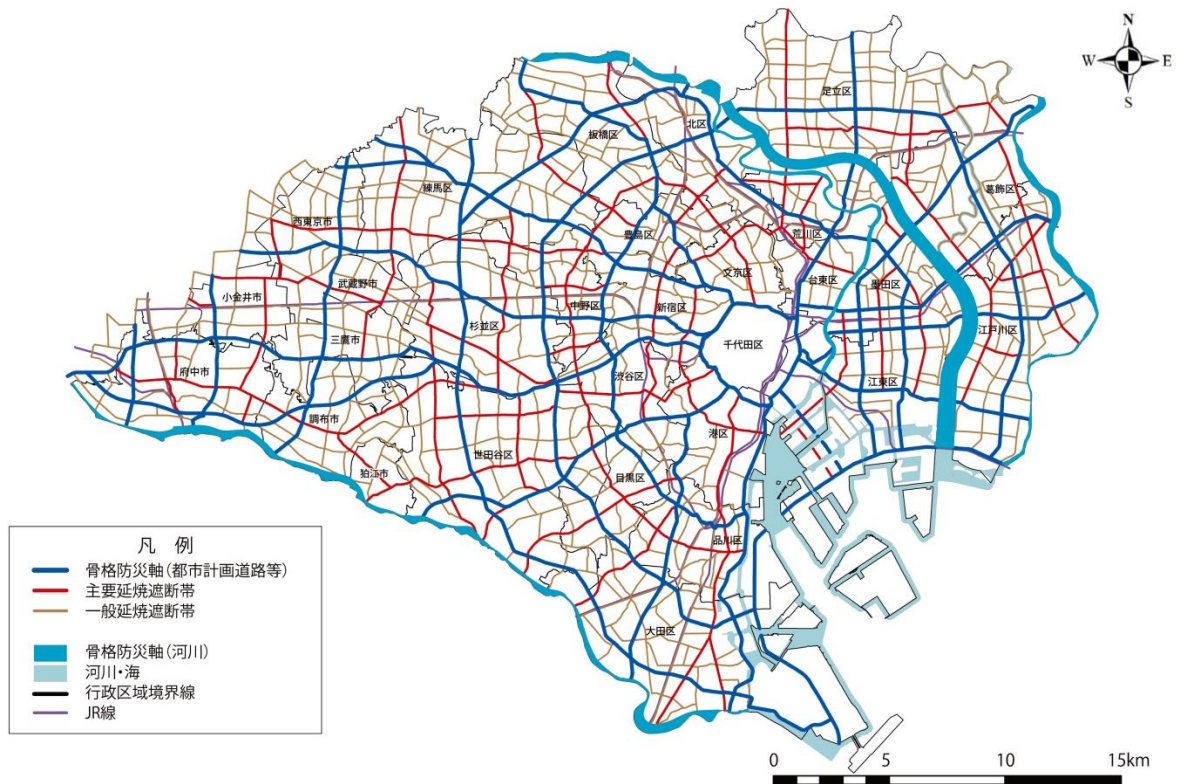


図2-7 避難場所等

延焼遮断帯は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、その機能に加え、消防活動などの救援・救護活動の実施や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。

東京都は、「防災都市づくり推進計画」（平成 28 年 3 月）において、木造住宅密集地域が連なる特別区及び多摩地域の 7 市を対象に、「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設けています。このことから、これら延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、安全・安心な都市の実現に向け今後も必要であると評価しました。



出典：「防災都市づくり推進計画」（東京都都市整備局 平成 28 年 3 月）

図 2-8 延焼遮断帯

土砂災害は「土石流」「地すべり」「がけ崩れ」の三つに分けられ、それぞれについて被害のおそれのある箇所を「土石流危険渓流^[4]」「地すべり危険箇所^[5]」「急傾斜地崩壊危険箇所^[6]」と呼んでいます。都内の山間地や都心の一部地域には、これら土砂災害危険箇所が3,718か所存在しており、これらに沿った形で道路が通っている場所も存在します。近年発生している大規模土砂災害などの発生を想定すると、こうした場所では道路が閉塞される可能性があります。

このことから、災害に強い都市構造の実現のため、都内で特に土砂災害危険箇所が集中している西多摩地域を中心に、代替機能を有した都市計画道路は今後必要であると評価しました。

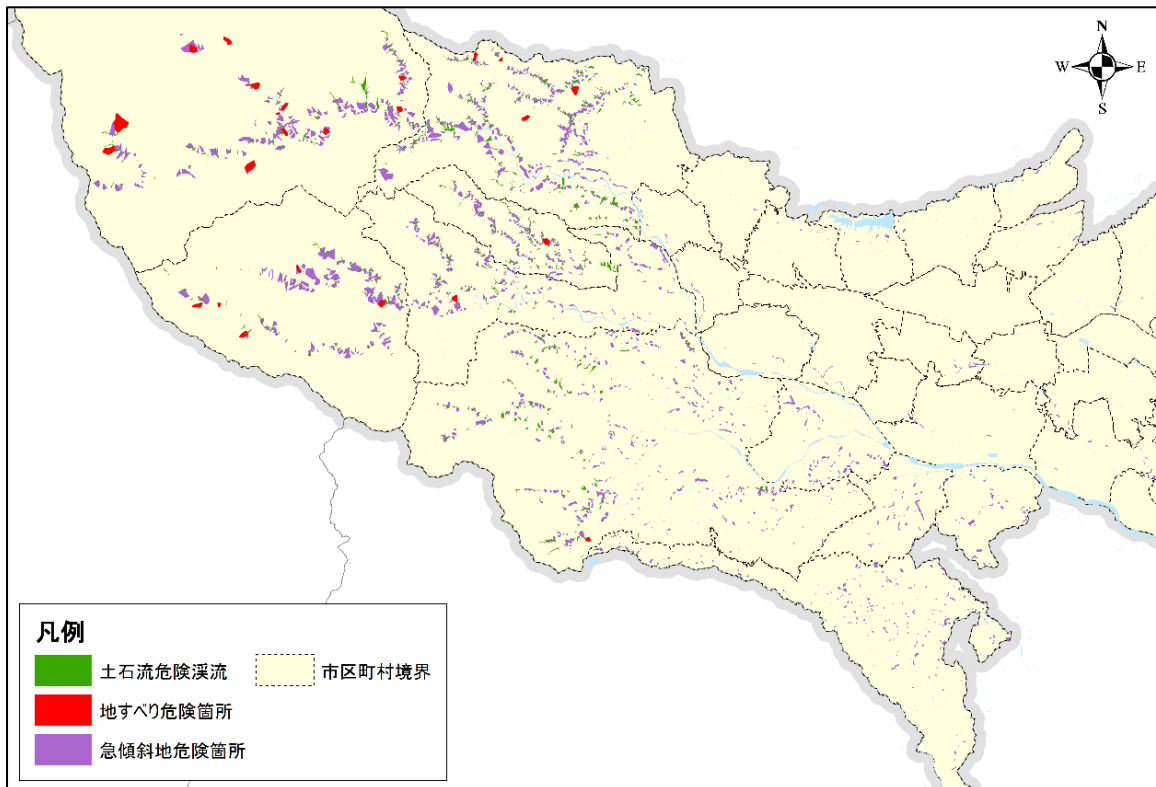


図 2-9 土砂災害危険箇所

[4]土石流危険渓流

土石流が発生する危険性があり人家や公共施設等に被害を生じるおそれがある溪流〔砂防法〕

[5]地すべり危険箇所

空中写真の判読や現地調査により地形と地質を分析し地すべりの発生が想定された場所で人家や公共施設等への被害のおそれがある箇所〔地すべり等防止法〕

[6]急傾斜地危険箇所

傾斜 30° 以上、がけ高 5 m 以上の急斜面で、崩壊した場合に人家や公共施設等に被害を生じるおそれがある箇所〔急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律〕

地球温暖化の進行は、東京だけにとどまらない大きな問題であり、現在、解決に向けて様々な取組が行われています。自動車交通に目を向けると、渋滞による低速走行が二酸化炭素の排出量を増大させる原因の一つになっています。

図2-11は、走行速度と二酸化炭素(CO₂)排出量の関係を表したものです。車種に限らず速度が上昇すると排出量が減少しますが、大型車は小型車の6倍程度の排出量があり、速度改善に伴う削減量も大きくなります。また、図2-12は車線数ごとの道路延長及び利用される交通量の割合を示したものです。4車線以上の多車線道路が多くを担い、特に大型車でその傾向が大きくなっていることから、多車線道路網の形成は大型車をはじめとする自動車の走行環境改善に大きく寄与するものと考えられます。

このことから、自動車の走行性の向上に関して寄与度の高い4車線以上の主要な多車線の都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

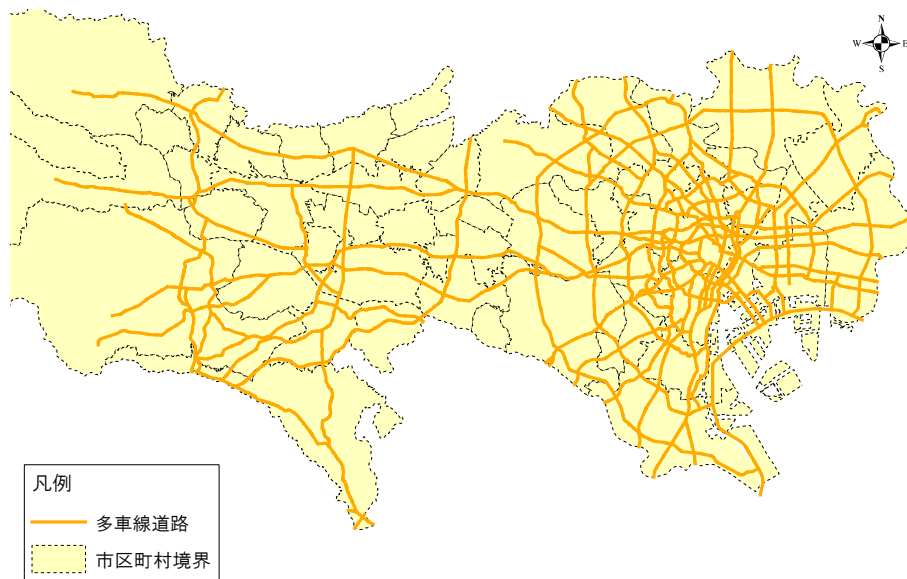
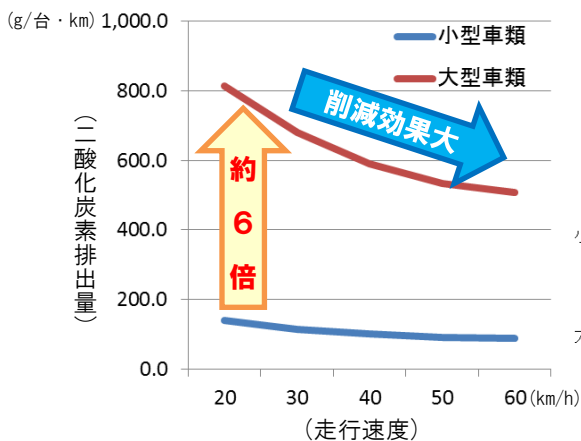
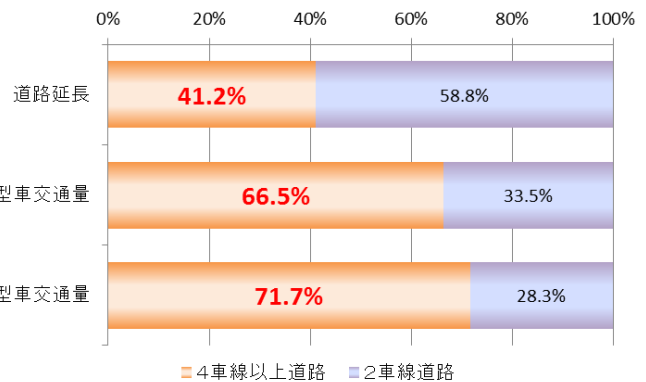


図2-10 主要な多車線道路網



(出典：国土技術政策総合研究所資料)

図2-11 走行速度と二酸化炭素排出量の関係



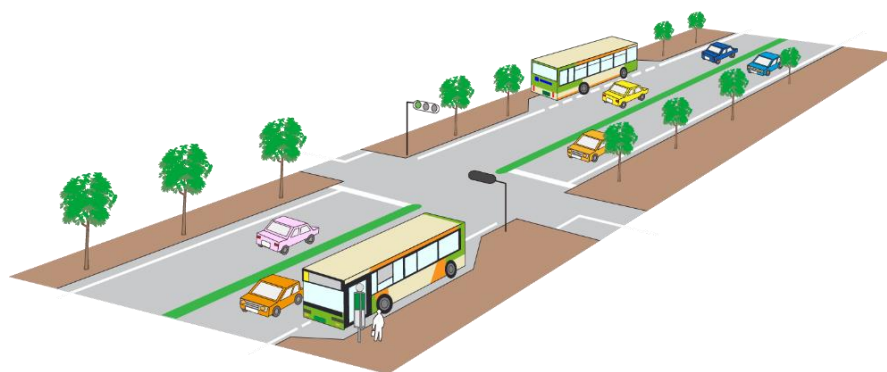
(H22 道路交通センサスより都内一般道路を対象に集計)

図2-12 延長と利用交通量の車線数別割合



都市計画道路の整備に当たっては、植樹帯の設置などにより、道路の緑化が図られます。街路樹には騒音の低減、大気の浄化などの生活環境保全機能や景観向上機能などがあり、良好な都市空間が創出されます。また、道路整備などを契機として、道路と周辺のみちづくりを一体として、広がりと厚みを持った緑、オープンスペース、良好な景観などの「みどり豊かな都市空間ネットワーク（環境軸）〔93 ページ参照〕」の形成が図られる事例もあります。

このことから、東京都長期ビジョンにおいて「水と緑のネットワークの充実」として示されている路線は、今後も必要であると評価しました。



道路には、バスなどの公共交通の導入空間としての機能があり、暮らしや都市活動を支えるこれらの公共交通の整備と連携を図っていく必要があります。公共交通不便地域の解消、これから本格化する高齢社会における移動手段の確保のため、身近な足であるバスなどの公共交通網を充実していくことは重要です。

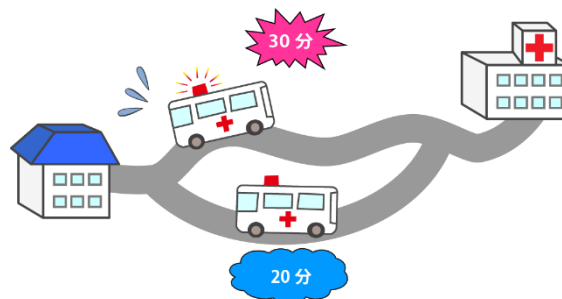
このことから、今後バス運行が望ましい路線や可能性の高い路線は今後も必要であると評価しました。

東京が世界有数の観光都市として成長していくために、国内外からの訪問者にとって魅力ある都市づくりを進める必要があります。そのためには、空港や駅などの交通施設の整備に加え、歴史的建造物や都市景観といった観光拠点へのアクセス向上も重要です。

このことから、図2-13に示す東京都景観条例第22条及び第32条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物（109か所）及び主な景勝地として都民投票により選定された「新東京百景」（89か所：島しょ部を除く。）に着目し、これら観光拠点にアクセスする都市計画道路は今後必要であると評価しました。



図2-13 東京都景観条例第22条及び第32条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物及び新東京百景



都市計画道路網が形成されることで、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小し、都内にある救急医療施設までの到達時間の短縮が見込まれます。このことから、図2-14に示す都内に指定されている第三次救急医療施設等^[7]へのアクセス向上が期待される都市計画道路は、都内の救急医療サービス向上のために今後も必要であると評価しました。

具体的には、任意の地点から第三次救急医療施設等への最短経路による所要時間に着目し、ある未着手の都市計画道路を整備することによって、著しく所要時間が短縮される場合、その路線を「到達時間の短縮に寄与する路線」として評価しています。

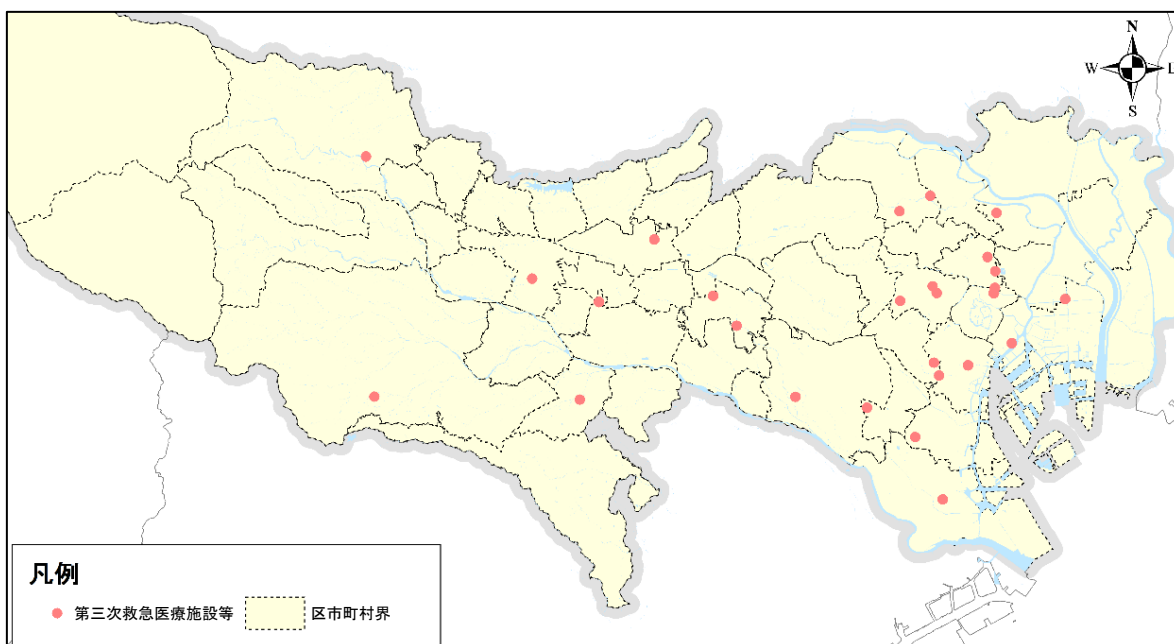


図2-14 第三次救急医療施設等

[7]第三次救急医療施設等

脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷など、生命危機を伴う重症及び複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急センターなどの医療施設（都内で27施設）

地域が目指す将来像の実現に向け、個性的で活力ある「まちづくり」を支える都市計画道路は今後も必要となります。

特徴ある商店街や、コミュニティインフラ^[8]の整った人々の活動や交流の中心となるエリアなどにおいて、人々の活動や交流を活発にし、誰もが暮らしやすい「まちづくり」を進めるためには、日常的な移動の円滑化、生活道路への通過交通流入の抑制、自転車や歩行者などが安全、快適に利用できるゆとりある道路空間の形成などが重要です。

また、各区市町では、避難場所などが指定されており、地震などの災害時にこうした避難場所などへ安全に避難できることも、地域の防災性の向上を図る上で重要となります。

さらに、地域開発やマンションなどの大規模住宅の建設、土地区画整理事業や再開発事業など面的整備の計画などにおいては、その開発に伴って発生する自動車及び歩行者交通を円滑かつ安全に処理するとともに、新たなまちの骨格として道路が必要となります。

このことから、地域のまちづくりに併せて、更には一体となって整備していく都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。

[8]コミュニティインフラ

道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など地域コミュニティの生活を支える施設や空間

03 将来都市計画道路ネットワークの検証結果

検証 1 から検証 15 までの項目に照らし、検証を行った結果、下記以外については必要性を確認しました。

いずれの項目にも該当しない 9 区間約 4.9km を「見直し候補路線（区間）」として位置付け、平成 28 年度以降、地域の視点から改めて路線の必要性を検証していきます。

計画廃止や幅員縮小などを含め、都市計画道路としてどのような在り方が最も適切か、必要に応じて、地元の意見の把握に努めながら検討し、計画の方向性を決めた後、必要な都市計画の手続を進めていきます。

表 2-1 「見直し候補路線（区間）」の一覧表

	路線名	区間	所在 区市町	延長 (m)	検討 主体
見-1	補助 55 号線	放射 4～平河町二丁目	千代田	80	区
見-2	補助 64 号線	放射 5～六番町	千代田	340	区
見-3	補助 98 号線	千)大手町二丁目～ 中)日本橋本石町四丁目(日本橋川)	千代田 中央	110	都
見-4	補助 7 号線	補助 5～環状 5 の 1	渋谷	670	区
見-5	補助 59 号線	補助 53～環状 6	渋谷	410	区
見-6	補助 215 号線	補助 76～補助 229	中野	640	区
見-7	調布 3・4・5 号線	染地二丁目～調布 3・4・29 (第三中前交差点)	調布	1,380	市
見-8	国立 3・4・3 号線	国立 3・4・14～国立 3・3・15	国立	1,070	市
見-9	立川 3・4・15 号線	立川 3・3・3～砂川町五丁目 (砂川五番北交差点)	立川	230	市
合 計				4,930	

※計数は端数処理

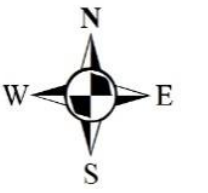
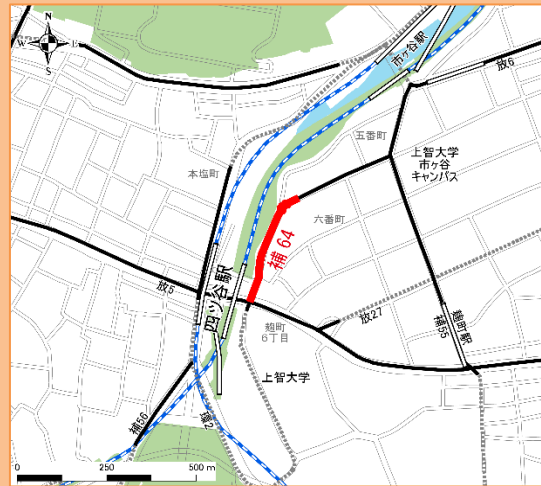


図2-15 「見直し候補路線」位置図

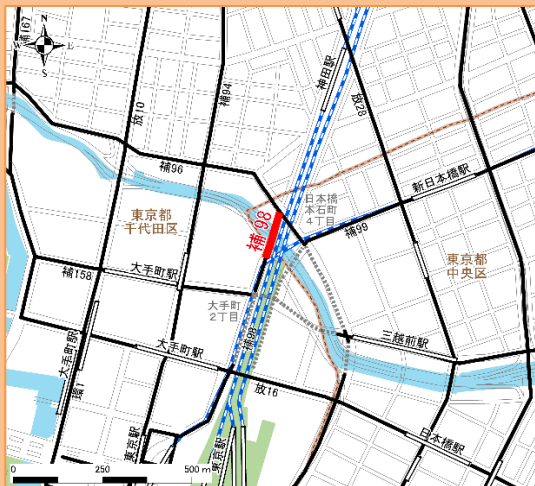
1 補助 55 号線



2 補助 64 号線



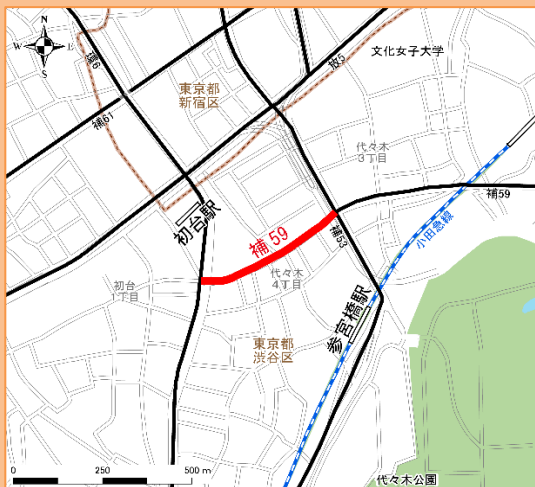
3 補助 98 号線



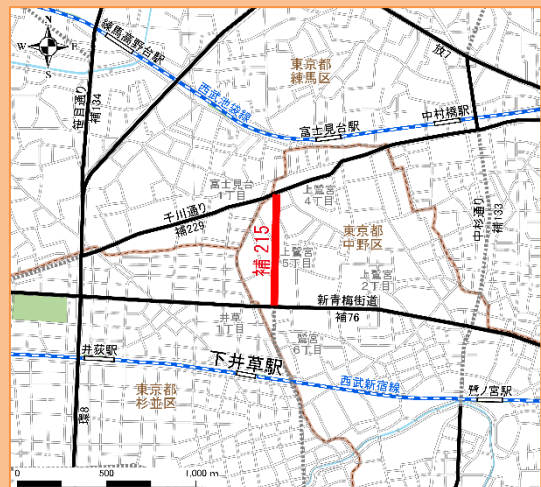
4 補助 7 号線



5 補助 59 号線

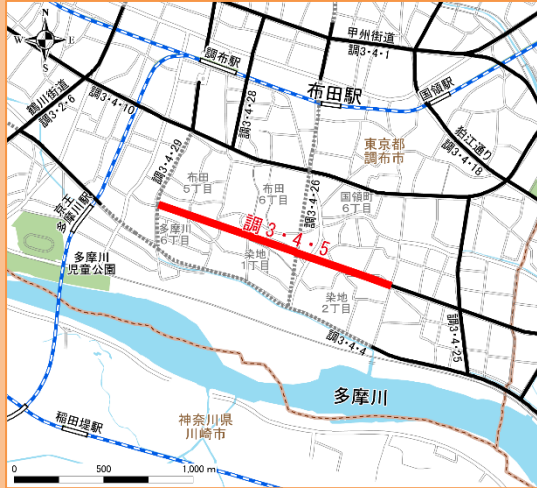


6 補助 215 号線

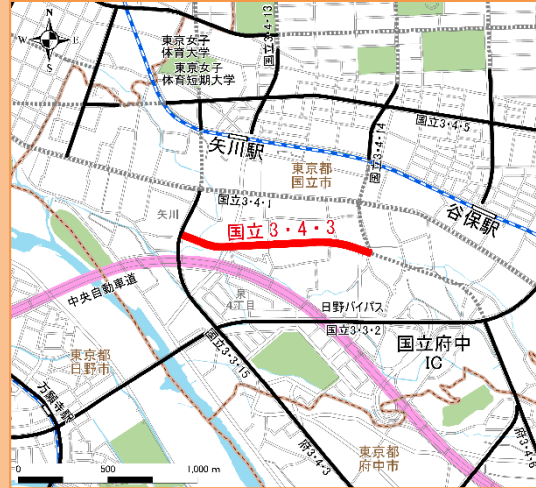


(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)
 図 2-16 「見直し候補路線 (区間)」 箇所図

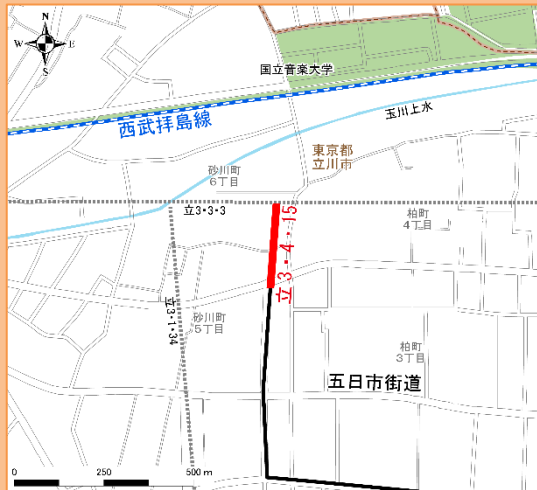
7 調布3・4・5号線



8 国立3・4・3号線



9 立川3・4・15号線



(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路を と表記しています)
 図2-17 「見直し候補路線(区間)」箇所図

04 計画内容再検討路線

必要性が確認された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 28 路線（区間）約 30.4km 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、必要に応じて地元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手続や事業化に向けた準備を進めていきます。

なお、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」の「要検討路線」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。

〔特別な事由〕

- (ア) 都県境や市境で隣接区市と調整・検討が必要な路線
- (イ) 前後区間の都市計画道路との整合について検討が必要とされる路線
- (ウ) 高速道路が地下化されたことにより検討が必要とされる路線
- (エ) 骨格幹線道路網の形成に向けて検討が必要とされる路線
- (オ) 地形地物の状況（鉄道との重複など）により検討が必要とされる路線
- (カ) 地域のまちづくりの中で計画の検討が必要な路線

表 2-2 「計画内容再検討路線（区間）」の一覧表

	特別な事由	路線名	区間	所在区市町	延長(m)	検討主体
計-1	ア	補助 39 号線	補助 41～神奈川県境	大田	270	都
計-2	ア	町田 3・3・7 号線	町田 3・4・29～神奈川県境	町田	50	都
計-3	ア	町田 3・4・13 号線	町田 3・4・33～神奈川県境	町田	460	都
計-4	ア	町田 3・4・14 号線	三輪町～神奈川県境	町田	720	市
計-5	ア	町田 3・4・27 号線	J R 横浜線～神奈川県境	町田	530	市
計-6	ア	秋多 3・5・8 号線	小川東一丁目～八王子市境	あきる野	40	市
計-7	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-8	イ	立川 3・3・3 号線	都道 162～西砂町六丁目 (松中団地東交差点)	立川	840	都

	特別の 事由	路線名	区間	所在 区市町	延長 (m)	検討 主体
計-9	イ	調布3・2・6号線	都道119～中央自動車道 (旧甲州街道)	調布	980	都
計-10	ウ	外環の2	放射6～三鷹3・2・2	杉並 武蔵野 三鷹	4,600	都
計-11	ウ	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-12	エ	放射10号線	環状8～放射10支線1	北	390	都
計-13	エ	放射18号線	勝島一丁目～環状6 (鮫洲橋)	品川	2,520	都
計-14	エ	放射27号線	環状1～放射5	千代田	2,230	都
計-15	エ	環状3号線	台)根岸二丁目～放射7 (寛永寺橋)	文京 台東	4,200	都
計-16	エ	補助95号線	補助94～環状3	文京 台東	480	都
計-17	オ	青梅3・5・11号線	青梅3・5・26～青梅3・5・12	青梅	490	市
計-18	オ	青梅3・3・27号線	青梅3・5・12～青梅3・4・4	青梅	240	市
計-19	オ	青梅3・5・29号線	青梅3・4・4～青梅3・4・1	青梅	450	都
計-20	オ	三鷹3・4・7号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・12	三鷹	1,110	都
計-21	カ	補助103号線	放射32～補助121	墨田	390	都
計-22	カ	府中3・4・6号線	府中3・4・22～府中3・3・8	府中	1,740	市
計-23	カ	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-24	カ	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	市
計-25	カ	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-26	カ	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	調布	1,150	市
計-27	カ	調布3・4・15号線	調布3・4・26～調布3・2・6	調布	840	市
計-28	カ	調布3・4・26号線	調布3・4・4～調布3・4・10	調布	770	市
合 計					30,430	

※計数は端数処理

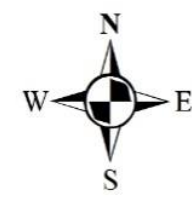


図2-18 「計画内容再検討路線」位置図

(ア) 都県境や市境で隣接区市と調整・検討が必要な路線

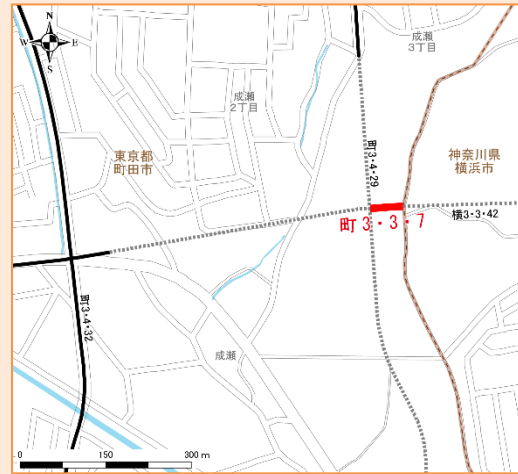
1 補助 39 号線

都県境で隣接する川崎市と都市計画の不整合が生じていることから、道路ネットワークの在り方などについて検討・調整が必要です。



2 町田 3・3・7

都県境で接続する横浜市側の路線について、横浜市では「廃止することが望ましい路線」としており、道路ネットワークの在り方などについて検討・調整が必要です。

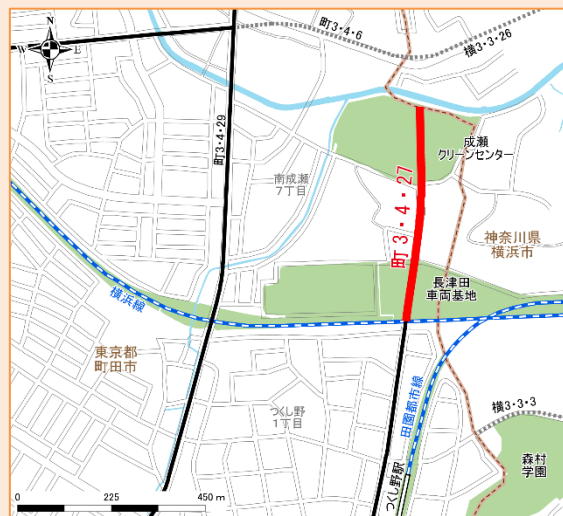
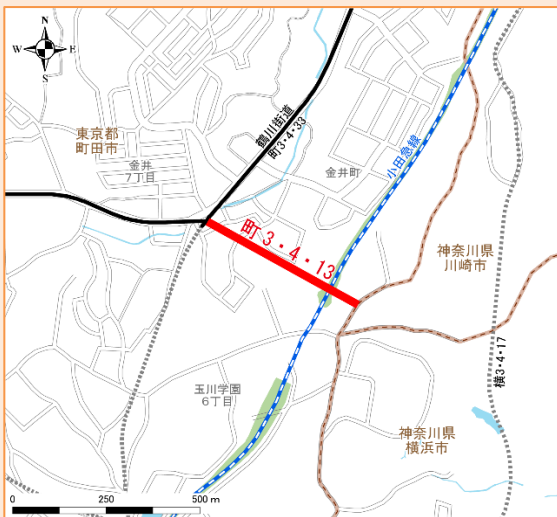


3 町田 3・4・13

4 町田 3・4・14

5 町田 3・4・27

都県境で接続する路線が隣接自治体(川崎市・横浜市)にないことから、道路ネットワークの在り方などについて検討・調整が必要です。



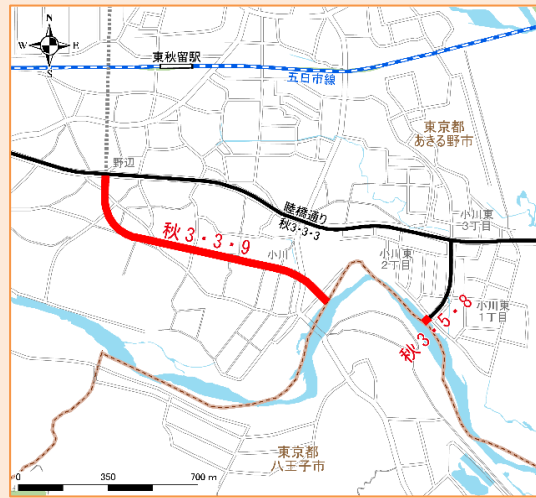
(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

図 2-19 「計画内容再検討路線」箇所図

(ア) 都県境や市境で隣接区市と調整・検討が必要な路線

- 6 秋多 3・5・8 7 秋多 3・3・9

隣接するあきる野市と八王子市との間で、都市計画の不整合が生じていることから、検討・調整が必要です。



(イ) 前後区間の都市計画道路との整合について検討が必要とされる路線

- 8 立川 3・3・3

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。当該区間は18mで都市計画決定され、完成していますが、東側の立川 3・4・9 以東は、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や、生活道路への通過交通の流入など課題があり、路線として幅員の整合を図る必要があります。

- 9 調布 3・2・6

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車線整備が進んでいますが、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。



(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路を と表記しています)

図 2-20 「計画内容再検討路線」箇所図

(ウ) 高速道路が地下化されたことにより検討が必要とされる路線

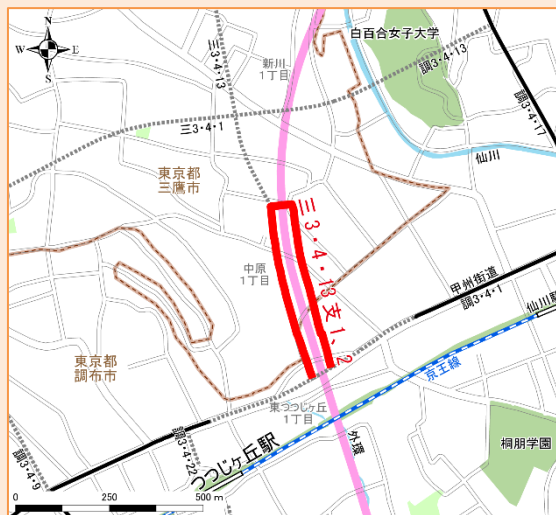
10 外環の2

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。



11 三鷹3・4・13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、周辺の土地利用や地域の实情に配慮し、三鷹市や調布市とともに検討を進めていきます。



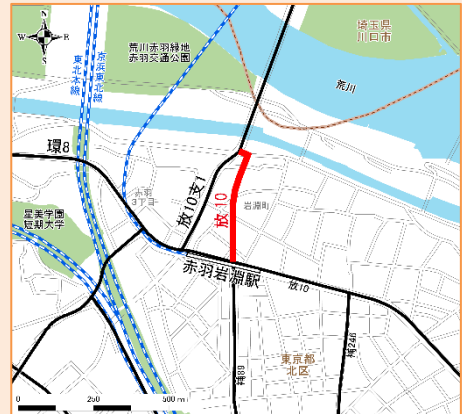
(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

図2-21 「計画内容再検討路線」箇所図

(エ) 骨格幹線道路網の形成に向けて検討が必要とされる路線

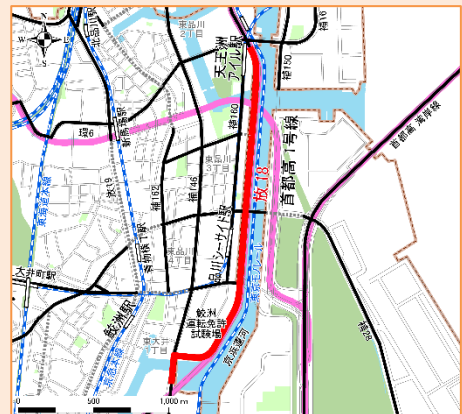
12 放射 10 号線

当該区間は、放射 10 号支線 1 (国道 122 号線) が現在、骨格幹線道路としての交通機能を果たしています。残る区部の骨格幹線道路として、本線と支線の交差点の在り方や、事業の実現性・施工性の観点から検討が必要です。



13 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、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。



14 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、骨格幹線道路として、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。

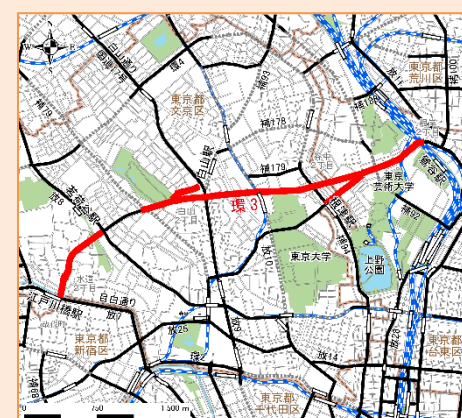


15 環状 3 号線

16 補助 95 号線

当該区間については、日暮里・谷中地区のまちづくりを検討していく中で、その線形、幅員、構造形式などについて検討してきました。

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。



(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路を ...と表記しています)

図 2-22 「計画内容再検討路線」箇所図

(オ) 地形地物の状況（鉄道との重複など）により検討が必要とされる路線

17 青梅 3・5・11

当該区間は、JR青梅線と縦断的に重複している箇所があるとともに、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。



18 青梅 3・3・27

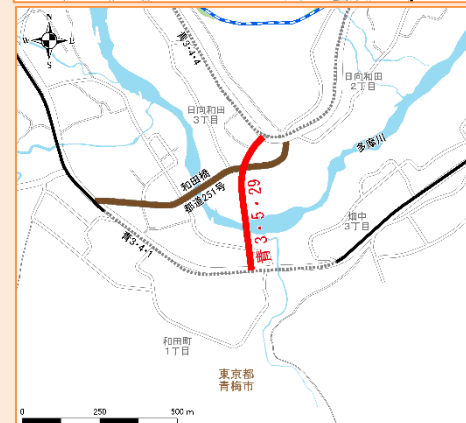
当該区間は、青梅駅へアクセスする駅前通りとなる路線であるが、現場の地形条件などにより、青梅駅周辺のまちづくりと併せ、事業の実現性や施工性の観点から、検討が必要です。



19 青梅 3・5・29

当該区間は、多摩川を横断する位置に計画されており、橋りょう形式で横断することが想定されます。

この路線と近接する都道 251 号青梅日の出線など現場の状況を勘察し、事業の実現性や施工性の観点から、検討が必要です。



20 三鷹 3・4・7

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号線と三鷹 3・2・2

（東八道路）と三叉路となる計画であり、接続地点には、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。



(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

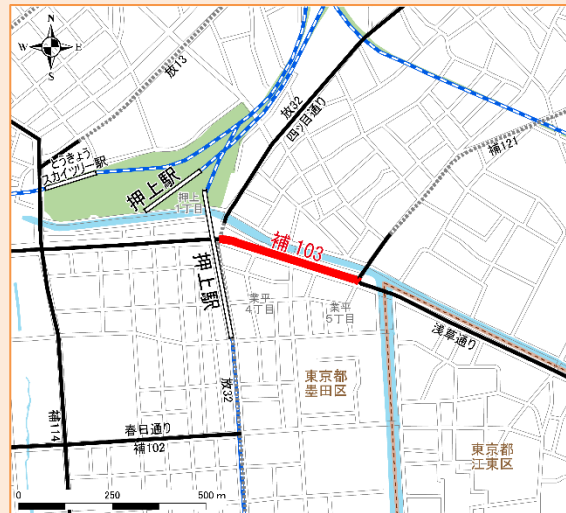
図 2-2 3 「計画内容再検討路線」箇所図

(カ) 地域のまちづくりの中で計画の検討が必要な路線

21 補助 103 号線

当該区間の周辺では、近年東京スカイツリーの開業に伴い交通の動向が大きく変化しています。また、近接する北十間川の護岸改修に伴い河川沿いに遊歩道が設置されるなど、周辺整備も進んでいます。

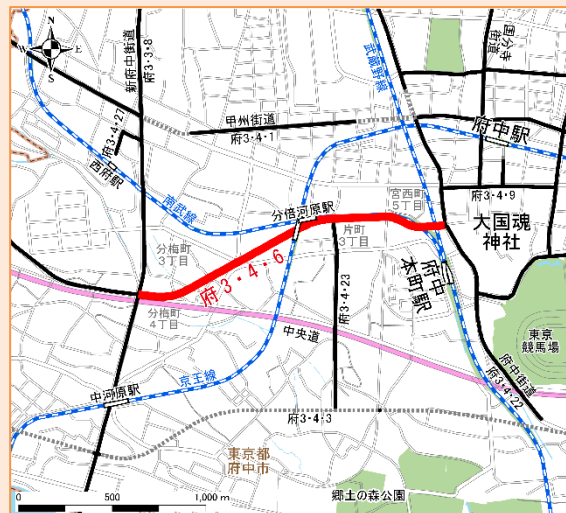
こうした周辺のまちづくりや交通動向を踏まえた検討が必要です。



22 府中 3・4・6

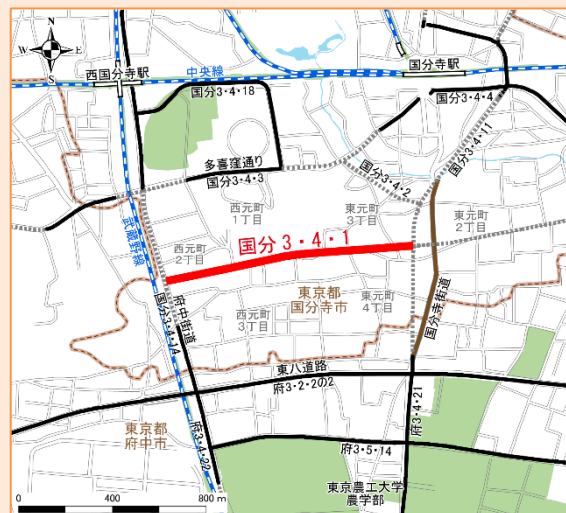
当該区間は、JR南武線分倍河原駅の南側に位置しており、この分倍河原駅周辺地域については、府中市内の重要な拠点として、駅周辺のまちづくりについて基盤整備を含めた検討を進めていくとしています。

このまちづくりの検討の中で、周辺の既存道路の整備などと併せて、当該路線の在り方の検討が必要です。



23 国分寺 3・4・1

当該区間は、一部が国の史跡に指定されており、都と国分寺市では、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を含めたまちづくりについて、地区計画等の活用を視野に検討を進めていきます。



(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

図 2-24 「計画内容再検討路線」箇所図

(カ) 地域のまちづくりの中で計画の検討が必要な路線

調布市内では、平成 24 年 8 月に京王線の地下化が実現し、まちが大きく変貌を遂げつつあります。こうした状況の変化を捉え、今の時代に合った道路の計画に見直すことの必要性が生じています。

そこで、調布市は、市の将来像である「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」の実現に向けて、現在の都市計画道路と生活道路の計画を一体的に見直し、調布市を取りまく状況等に対応した「調布市道路網計画」を策定することとしています（平成 28 年 3 月）。

この計画の中で、「必要性は確認されたが、特別な事由により、道路の線形、幅員、構造など都市計画の内容について検討を要するもの」として挙げられた路線（区間）は、今後、地域の状況を踏まえつつ、実現に向けて検討を進めていきます。

24 調布 3・4・9 26 調布 3・4・14

27 調布 3・4・15

当該 3 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。

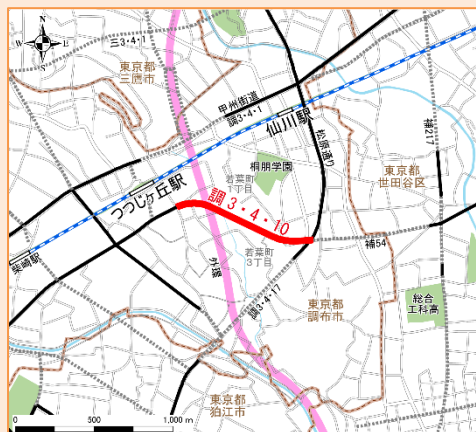
このため、神代植物公園通りの機能改善により、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について、検討が必要です。



25 調布 3・4・10

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（東京都平成 28 年 3 月）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、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。



28 調布 3・4・26

当該区間は、計画線の一部が国の指定史跡である「下布田遺跡」と重複しています。

下布田遺跡は、縄文時代と古墳・奈良・平安時代から中近世にわたる複合遺跡で、平成 24 年度から保存管理計画策定委員会（調布市）を設置し、将来的な史跡の保護計画について検討しており、史跡に配慮した検討が必要です。

また、当該区間の南側には、多摩川中流部架橋計画において、（仮称）第二多摩水道橋が構想橋梁として位置付けられています。

今後、これらを視野に入れた検討が必要です。



(完成あるいは事業中の道路を ———、概成あるいは未着手の道路を と表記しています)

図 2-25 「計画内容再検討路線」箇所図

05 新たな都市計画道路の検討

将来都市計画道路ネットワークの検証により、見直し候補路線を抽出しましたが、これに加えて、東京の目指す将来都市像の実現に向け、新たに都市計画道路が必要となる箇所についても示します。

今後、新たな都市計画道路の決定に向けて、広域的な都市間連携強化・新たな拠点形成やまちづくりを支える基盤整備・道路網の拡充によるアクセス強化の観点か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や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ます。

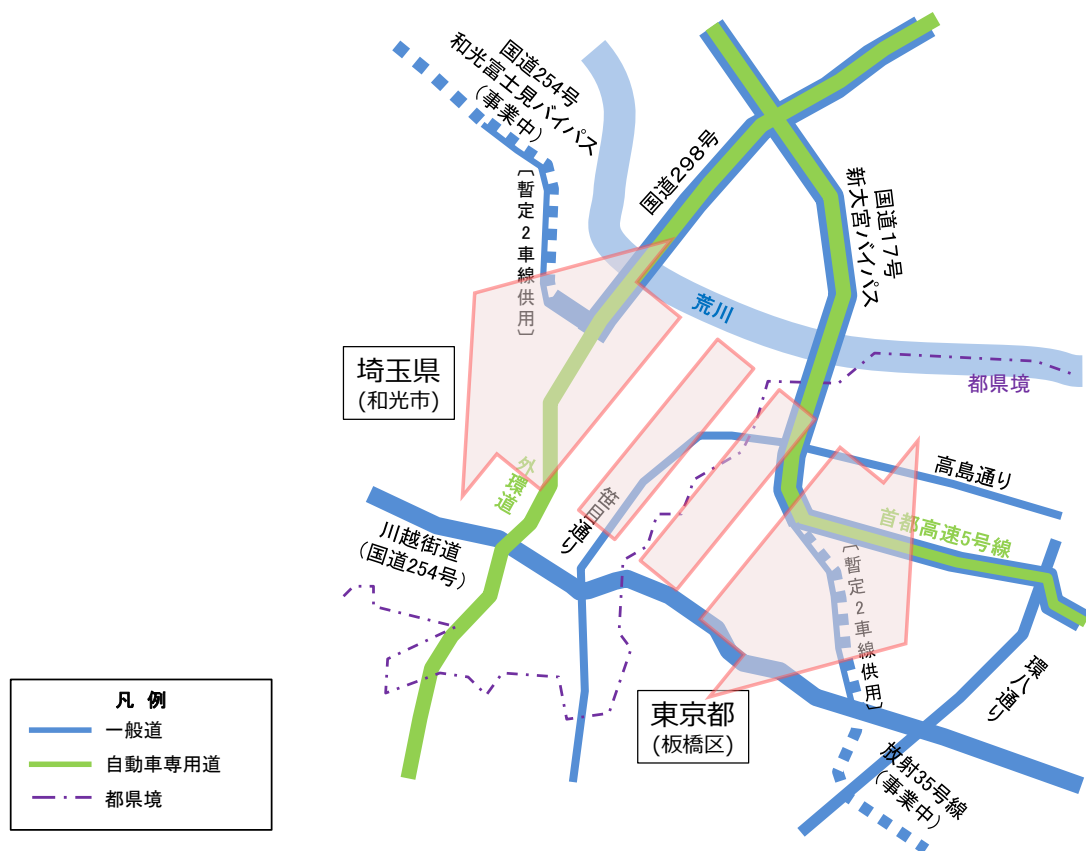


図2-26 埼玉県境の道路網の検討イメージ

● 神奈川県（相模原市方面）との連携強化

南多摩尾根幹線は、多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、調布保谷線と接続して埼玉県から神奈川県に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線です。

現在、本路線の計画は町田街道までとなっているため、圏央道相模原ICやリニア中央新幹線神奈川県駅（橋本駅付近）へのアクセス強化などの観点から、神奈川県側の都市計画道路（4車線化検討中）との早期の接続について、相模原市と連携して検討を進めていきます。

また、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。

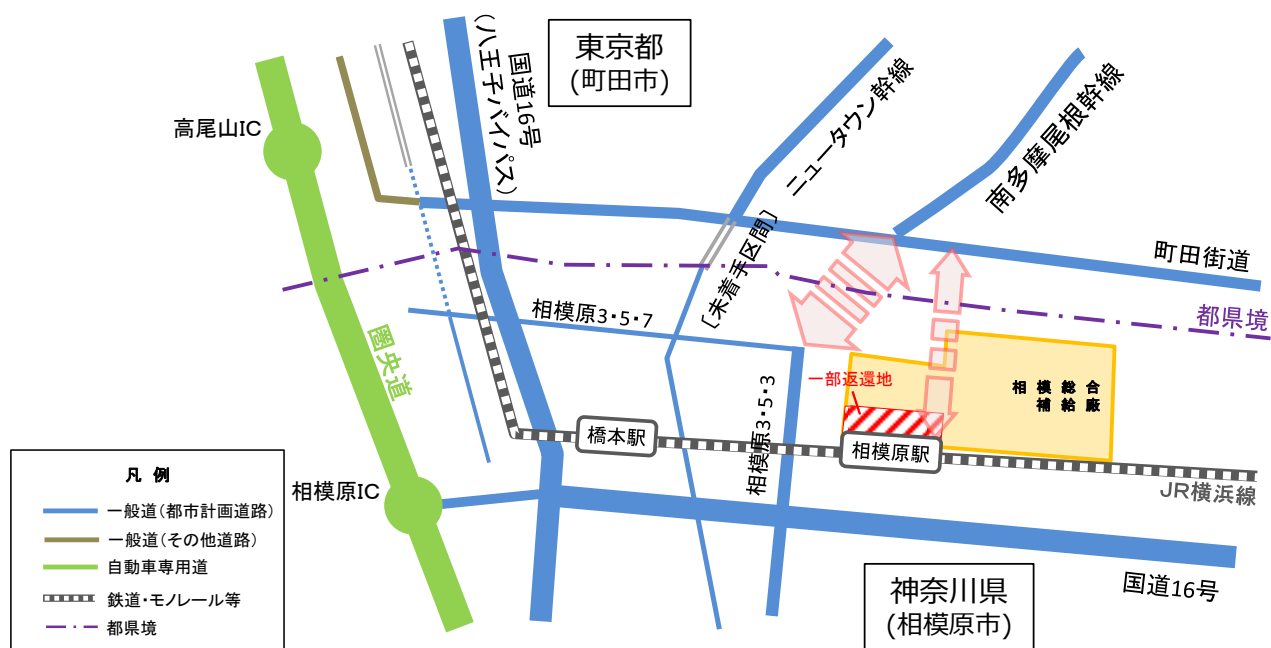


図2-27 神奈川県境の道路網の検討イメージ

● 国際交流拠点・品川を支える基盤整備

品川駅周辺地区は、本格的に国際化が進む羽田空港と近接し、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や 2027 年のリニア中央新幹線の開業（予定）も見据え、更なる拠点性の強化が期待されています。

このため、東京都は、平成 26 年 9 月に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」を策定し、品川駅・田町駅周辺地域を「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」とする将来像を掲げ、本地域の拠点性を高める道路ネットワークの一つとして、環状第 4 号線を整備・延伸することとしました。環状第 4 号線及びその延伸部は、羽田・臨海部・六本木方面とのアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図るとともに、地域内外とのビジネス、観光などの多様な交流を促進させる懸け橋（東西交流軸）として重要な役割を担います。

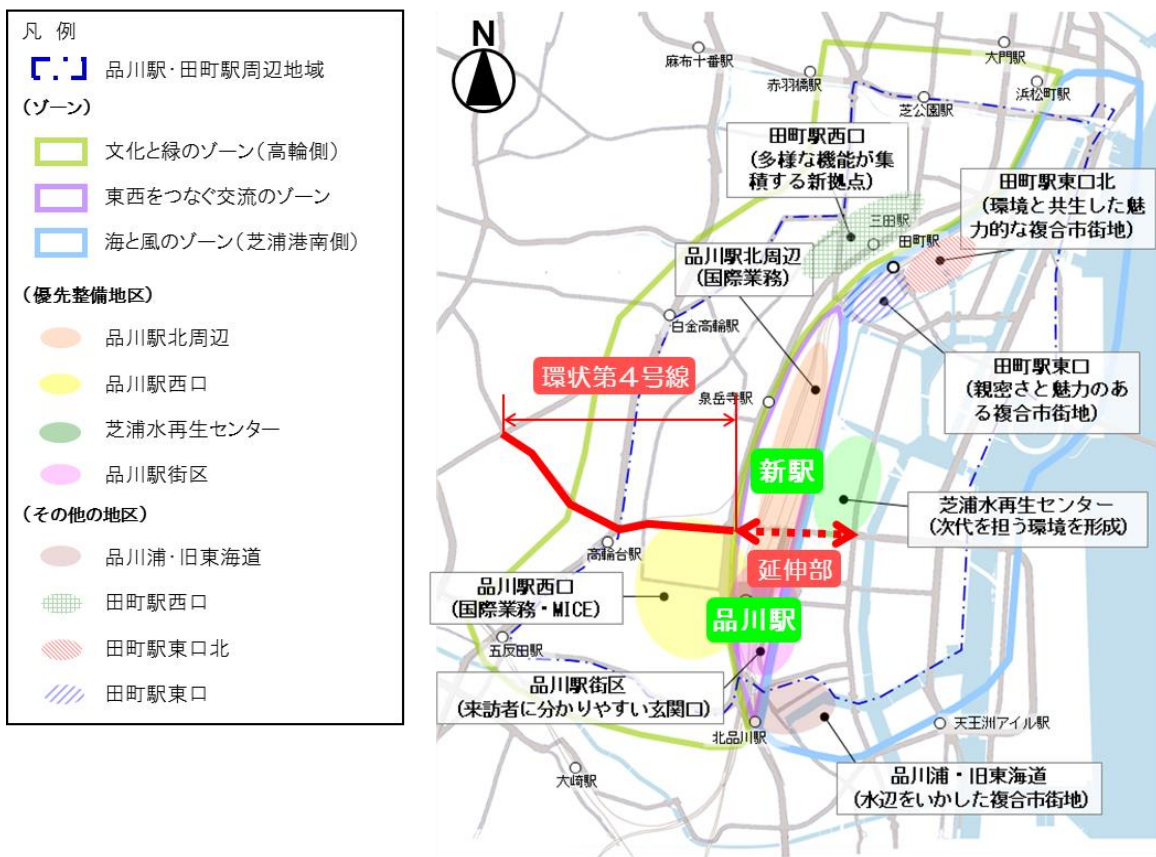


図 2-28 品川駅・田町駅周辺のまちづくりイメージ

(出典：「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」(平成 26 年 9 月 東京都))

● 成長戦略拠点の形成を支える基盤整備

羽田空港周辺地域及び京浜臨海部は、国家戦略特別区域における東京圏のビジネス機能を支える成長戦略拠点の形成を目指しており、両地区の連携強化を図り、相乗効果を促す基盤整備を進めることが重要です。

連携強化の一つとして、羽田空港跡地地区と殿町地区の中央部に両地区を結ぶ新たな橋りょうの整備に向けた検討を進めていきます。

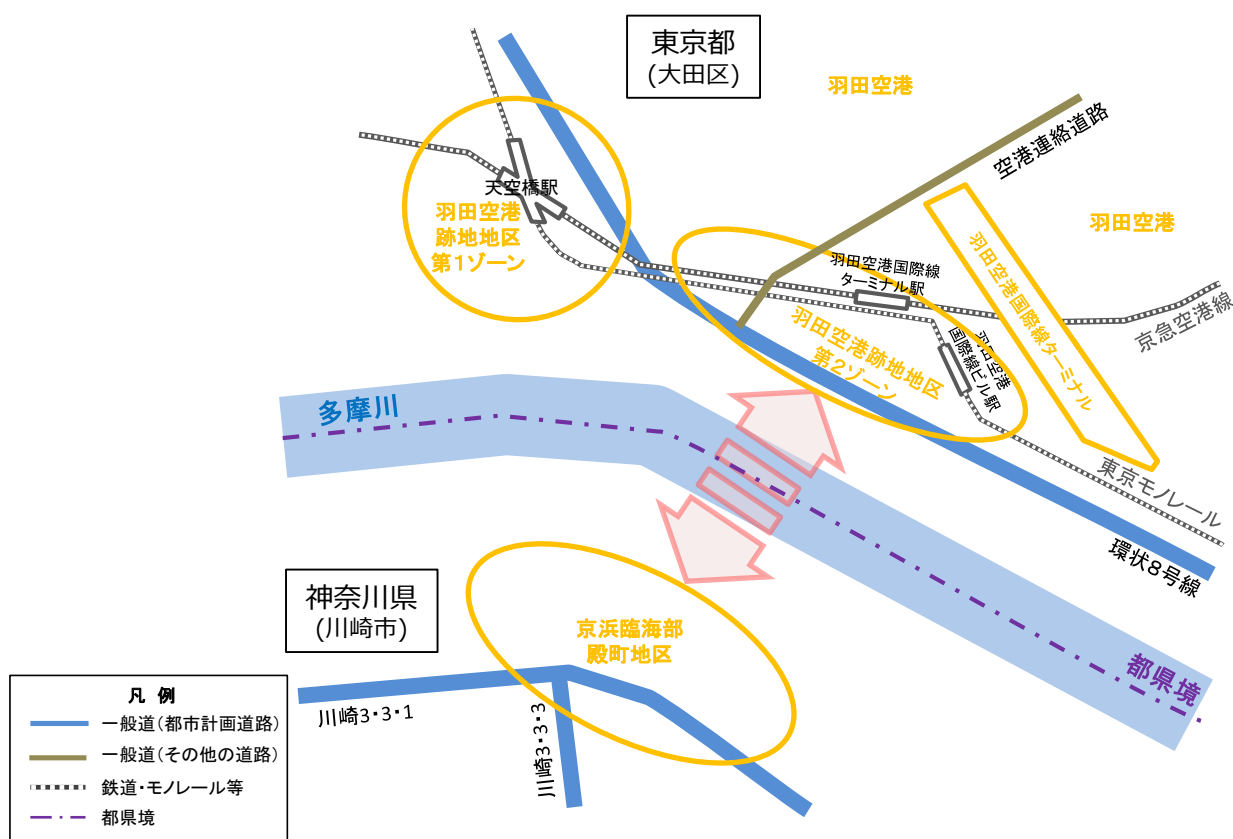


図 2-29 羽田空港跡地地区及び京浜臨海部殿町地区周辺

● 木造住宅密集地域の防災性向上に向けた防災生活道路の整備

木造住宅密集地域の防災性を向上させるため、防災上重要な道路の整備に関する計画を策定し、幅員 6m 以上の道路については、地区計画等により整備を進めていきます。

また、特に幹線道路と繋がるなど重要な区間については、都市計画施設に位置づけ、都市計画事業により迅速な整備を進めていきます。

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

羽田空港は更なる機能強化と国際化に向けた取組が進められており、首都圏の活力を高める国際的な拠点空港へのアクセス性向上に向けた検討が必要です。

こうしたことから、羽田空港へのアクセス強化が期待される都市計画道路の在り方について、検討を進めていきます。



図 2-30 羽田空港周辺地域

● 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い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。

一方、東京都は、平成 27 年 7 月に公表した「広域交通ネットワーク計画について」において、多摩都市モノレール（町田方面）の延伸を「整備について優先的に検討すべき路線」としてしています。

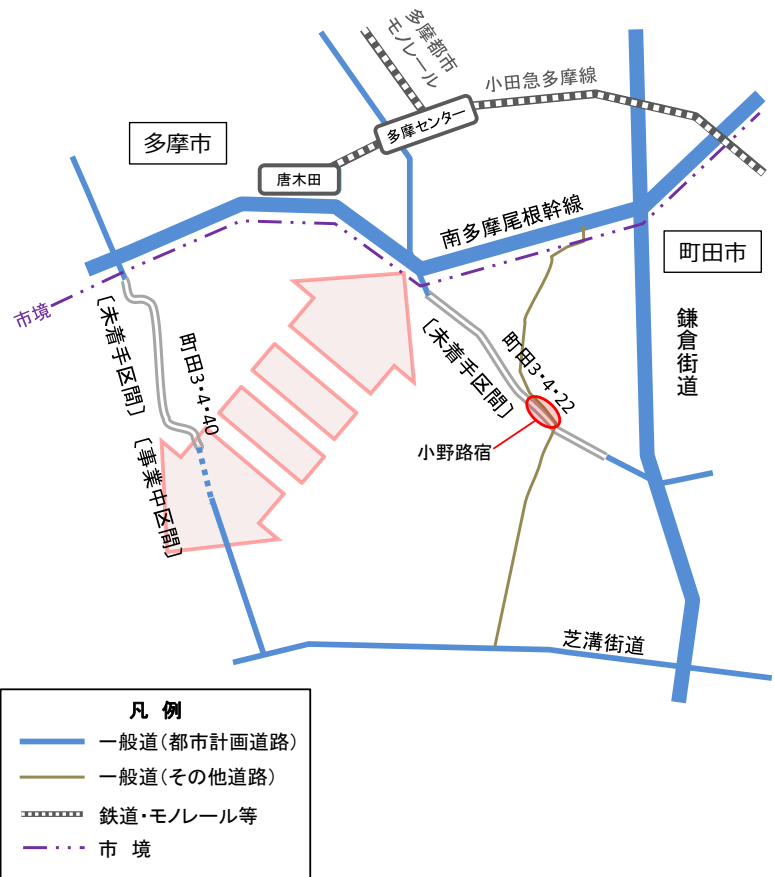


図 2-31 町田市北部の丘陵地域

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検討を進めていきます。

● 町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充

町田市上小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いかされていません。

当該地域で高まる新たな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。

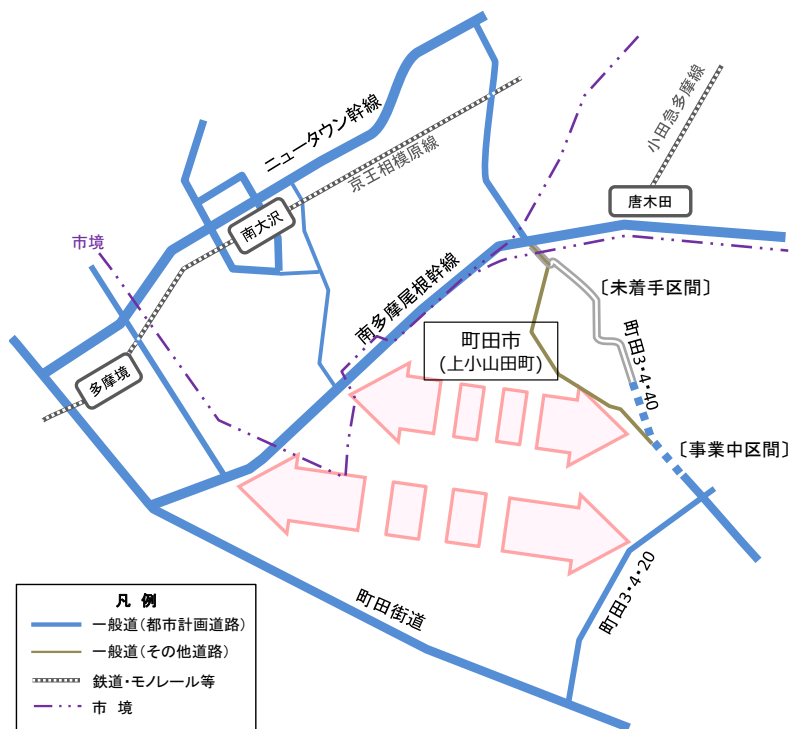


図 2-3 2 町田市上小山田町周辺地域

● 八王子市片倉町北部地域における道路網の拡充

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 号線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、一部で歩道の無い幅員約 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た道路網の拡充について検討を進めていきます。

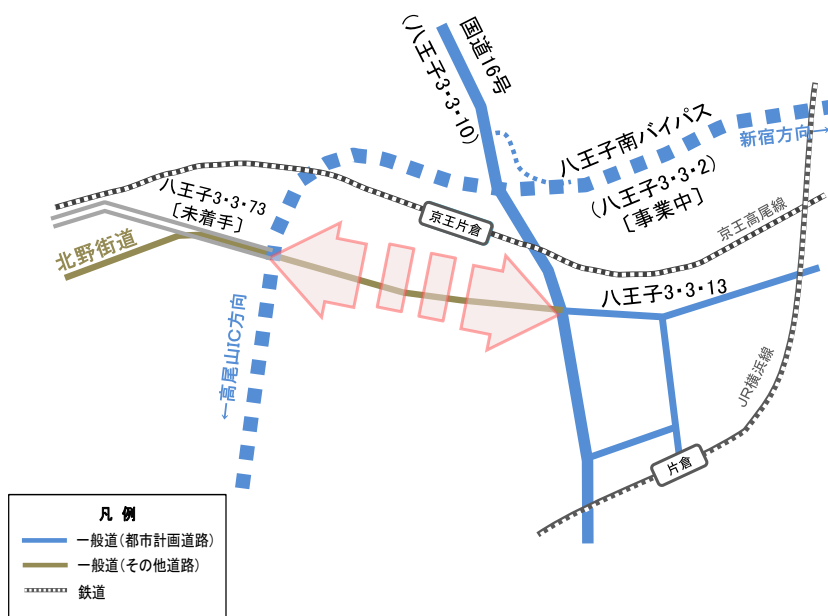


図 2-3 3 八王子市片倉町北部地域