

「見直し候補路線（区間）」
「計画内容再検討路線（区間）」
「新たな都市計画道路」

– 方針及び今後の進め方 –

「見直し候補路線(区間)」「計画内容再検討路線(区間)」「新たな都市計画道路」の一覧

「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月公表）に位置付けられた「見直し候補路線（区間）」「計画内容再検討路線（区間）」「新たな都市計画道路」の方針及び今後の進め方について、以下の通り報告いたします。

見直し候補路線（区間）の一覧表

No.	路線名	検討主体	区間	延長	ページ
見－1	補助55号線	千代田区	放射4号線～千代田区平河町二丁目	80m	7
見－2	補助64号線	千代田区	放射5号線～千代田区六番町	340m	8
見－3	補助98号線	東京都	千代田区大手町二丁目～中央区日本橋本石町四丁目	110m	9
見－4	補助7号線	渋谷区	補助5号線～環状5の1号線	670m	10
見－5	補助59号線	渋谷区	補助53号線～環状6号線	410m	11
見－6	補助215号線	中野区	補助76号線～補助229号線	640m	12
見－7	調布3・4・5号線	調布市	調布市染地二丁目～調布3・4・29号線	1,380m	13
見－8	国立3・4・3号線	国立市	国立3・4・14号線～国立3・3・15号線	1,070m	14
見－9	立川3・4・15号線	立川市	立川3・3・3号線～立川市砂川町五丁目	230m	15

「計画内容再検討路線（区間）」の一覧表①

No.	路線名	検討主体	区間	延長	ページ
計-1	補助第39号線	東京都	補助41号線～神奈川県境	270m	17
計-2	町田3・3・7号線	東京都	町田3・4・29号線～神奈川県境	50m	18
計-3	町田3・4・13号線	東京都	町田3・4・33号線～神奈川県境	460m	19
計-4	町田3・4・14号線	町田市	町田市三輪町～神奈川県境	720m	20
計-5	町田3・4・27号線	町田市	JR横浜線～神奈川県境	530m	21
計-6	秋多3・5・8号線	あきる野市	あきる野市小川東一丁目～八王子市境	40m	22
計-7	秋多3・3・9号線	あきる野市	秋多3・3・3号線～八王子市境	1,120m	23
計-8	立川3・3・3号線	東京都	都道162号線～立川市西砂町六丁目	840m	24
計-9	調布3・2・6号線	東京都	都道119号線～中央自動車道	980m	25
計-10	外環の2	東京都	放射6号線～三鷹3・2・2号線	4,600m	26

「計画内容再検討路線(区間)」の一覧表②

No.	路線名	検討主体	区間	延長	ページ
計-11	三鷹3・4・13号線 支線1、2	東京都	三鷹3・4・13号線～調布3・4・1号線	1,000m	27
計-12	放射10号線	東京都	環状8号線～放射10号線支線1	390m	28
計-13	放射18号線	東京都	品川区勝島一丁目～環状6号線	2,520m	29
計-14	放射27号線	東京都	環状1号線～放射5号線	2,230m	30
計-15	環状3号線	東京都	台東区根岸二丁目～放射7号線	4,200m	31
計-16	補助95号線	東京都	補助94号線～環状3号線	480m	
計-17	青梅3・5・11号線	青梅市	青梅3・5・26号線～青梅3・5・12号線	490m	32
計-18	青梅3・3・27号線	青梅市	青梅3・5・12号線～青梅3・4・4号線	240m	33
計-19	青梅3・5・29号線	東京都	青梅3・4・4号線～青梅3・4・1号線	450m	34
計-20	三鷹3・4・7号線	東京都	三鷹3・2・2号線～三鷹3・4・12号線	1,110m	35

「計画内容再検討路線（区間）」の一覧表③

No.	路線名	検討主体	区間	延長	ページ
計-21	補助103号線	東京都	放射32号線～補助121号線	390m	36
計-22	府中3・4・6号線	府中市	府中3・4・22号線～府中3・3・8号線	1,740m	37
計-23	国分寺3・4・1号線	国分寺市	国分寺3・4・11号線～国分寺3・4・14号線	1,070m	38
計-24	調布3・4・9号線	調布市	調布3・4・1号線～調布3・4・14号線	830m	39
計-25	調布3・4・10号線	調布市	調布3・4・17号線～調布市東つつじヶ丘二丁目	920m	40
計-26	調布3・4・14号線	調布市	調布3・4・9号線～調布3・4・26号線	1,150m	41
計-27	調布3・4・15号線	調布市	調布3・4・26号線～調布3・2・6号線	840m	42
計-28	調布3・4・26号線	調布市	調布3・4・4号線～調布3・4・10号線	770m	43

「新たな都市計画道路」の一覧表

No.	路線名等	検討主体	ページ
新-1	埼玉県（和光市方面）との連携強化	東京都	45
新-2-1	神奈川県（相模原市方面）との連携強化	東京都	46
新-2-2	神奈川県（相模原市方面）との連携強化	町田市	47
新-3	国際交流拠点・品川を支える基盤整備	東京都	48
新-4	成長戦略拠点の形成を支える基盤整備	東京都	49
新-5	羽田空港周辺地域における道路網の拡充	東京都	50
新-6	町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充	東京都	51
新-7	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	52
新-8	八王子市片倉町北部地域における道路網の拡充	東京都	53

「見直し候補路線（区間）」

見－1：補助55号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：放射4号線～千代田区平河町二丁目（延長80m）
幅員：15m
検討主体：千代田区

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 当該区間とその沿道地区について、「交通」、「都市環境」、「防災」、「市街地形成」等の都市計画道路が担う機能の観点から、当該区間周辺部も含む交通実態調査の実施とその分析をはじめとしたさまざまな検証を行った結果、都市計画道路の必要性が低いことが確認されました。
- 検討結果を踏まえ、令和7年2月に関連する都市計画（用途地域）を含めた説明会を開催し、令和7年6月に当該区間の都市計画を廃止しました。

見－2：補助64号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

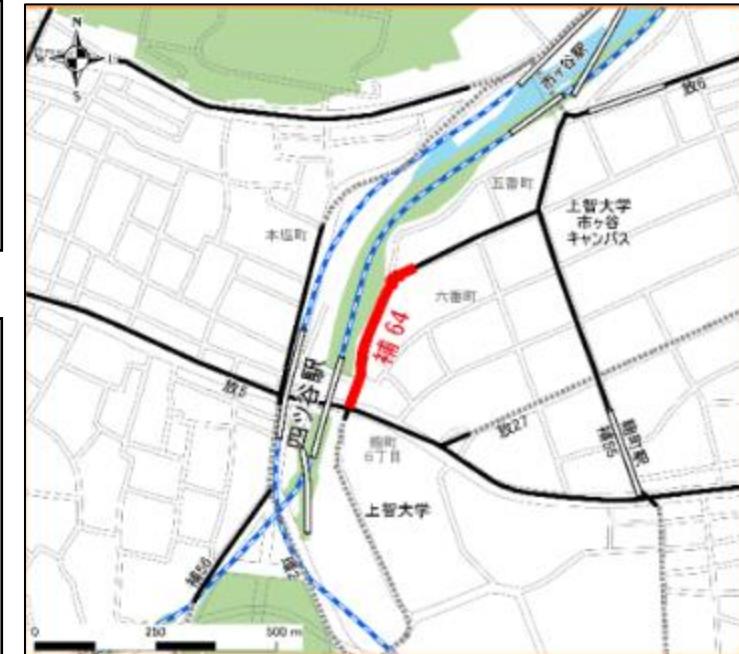
区間：放射5号線～千代田区六番町（延長340m）

幅員：15m

検討主体：千代田区

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 当該区間と東西路、その沿道地区について、「交通」、「都市環境」、「防災」、「市街地形成」等の都市計画道路が担う機能の観点から、当該区間周辺部も含む交通実態調査の実施とその分析をはじめとしたさまざまな検証を行った結果、都市計画道路の必要性が低いことが確認されました。
- 検討結果を踏まえ、沿道権利者の方々と意見交換会や関係機関協議を行い、当該区間の一部区間を廃止する方針とし、令和8年度内に都市計画の変更を行うために手続きを進めています。

見－3：補助98号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：千代田区大手町二丁目～中央区日本橋本石町四丁目(延長 110m)
幅員：25m
検討主体：東京都

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 当該区間について、地域のまちづくりの状況を踏まえて検討した結果、都市計画道路の必要性が低いことを確認しました。
- 検討結果を踏まえ、平成30年5月に都市計画変更素案説明会を開催し、平成30年12月に当該区間の都市計画を廃止しました。

見－4：補助7号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：補助5号線～環状5の1号線（延長670m）
幅員：15m
検討主体：渋谷区

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 ----- で表記
※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 渋谷区では、令和元年12月に策定した「渋谷区まちづくりマスタープラン」において、都市計画道路の事業促進及び見直しが必要としたうえで、見直し候補路線は地域や関係機関との調整を図りつつ見直しを検討するとしておりました。
- このような経緯を踏まえ、渋谷区の視点による再検証を行った結果、都市計画道路として拡幅整備する必要性が確認されなかつたことから、当該区間を令和4年3月に廃止しました。

見－5：補助59号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：補助53号線～環状6号線（延長410m）
幅員：15m
検討主体：渋谷区

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 渋谷区では、令和元年12月に策定した「渋谷区まちづくりマスタートップラン」において、都市計画道路の事業促進及び見直しが必要としたうえで、見直し候補路線は地域や関係機関との調整を図りつつ見直しを検討するとしておりました。
- このような経緯を踏まえ、渋谷区の視点による再検証を行った結果、都市計画道路として拡幅整備する必要性が確認されなかつたことから、当該区間を令和4年3月に廃止しました。

見－6：補助215号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：補助76号線～補助229号線（延長 640m）
幅員：16m
検討主体：中野区

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかつたため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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---で表記
※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 令和4年6月に改定した「中野区都市計画マスタープラン」において、地域の十分な理解を得ることを前提に、都市計画の見直しの検討を進めていくことを明示しました。
- このような経緯を踏まえ、中野区の視点による再検証を実施し、当該区間の廃止に向けた都市計画変更手続きを実施していく予定です。

見－7：調布3・4・5号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布市染地二丁目～調布3・4・29号線（延長1,380m）
幅員：16m
検討主体：調布市

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかったため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」に基づき、アンケート調査や「みちの井戸端会議（オープンハウス）」等の市民参加を実践しながら検討を進め、令和2年4月に「調布都市計画道路3・4・5号狛江下布田線の都市計画に関する方針」を定めました。
- こうした経緯を踏まえ、令和2年9月に、当該区間を含めた、調布3・4・25号線から調布3・4・29号線までの延長約1,790mの区間の都市計画を廃止しました。

見－8：国立3・4・3号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：国立3・4・14号線～国立3・3・15号線（延長1,070m）
幅員：18m
検討主体：国立市

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかったため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 国立3・4・3号線は、歴史環境保全地域にも指定されている城山公園や崖線を縦断するため、周辺環境に与える影響を考慮し、今後の周辺道路ネットワークにより見直しを進めるという方針を都市計画マスタープランに位置付けています。
- このような経緯を踏まえ、道路の縦横断線形や周辺道路（代替）の影響等について検討を行い、地域住民との意見交換を行いました。
- 今後も引き続き、国立3・4・3号線見直し後の国立3・4・14号線の線形等と併せて、交差点の処理方法や形状について、交通管理者などの関係機関等と協議し、当該区間の廃止に向けた検討を進めます。

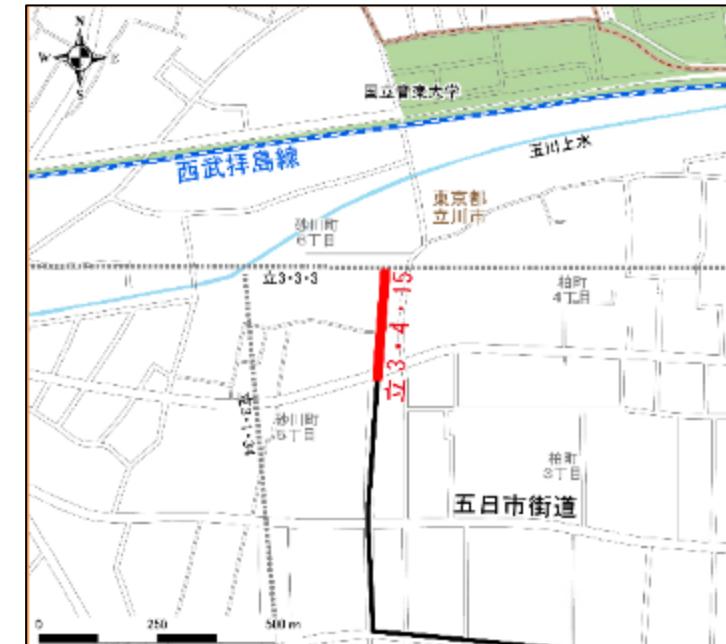
見－9：立川3・4・15号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：立川3・3・3号線～立川市砂川町五丁目（延長230m）
幅員：16m
検討主体：立川市

検討の方向性

- 将来都市計画道路ネットワークの検証を行った結果、必要性が確認されなかったため、地域の視点から改めて路線の必要性を検証しました。
- 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を実施しました。



※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 で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 計画決定当初、当該区間周辺の東西方向の現道は五日市街道のみであり、周辺の開発の進展により、五日市街道の混雑解消を目的としたバイパス路線として追加しており、現在までに段階的に整備されてきています。
- この路線と近接し整備された平成新道、立川3・1・34号線や立川3・3・30号線など現場や都市計画道路の状況を勘査し、地域の視点を踏まえて検証した結果、当該区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認しました。
- 検討結果を踏まえ、平成30年10月に原案説明会を2回開催し、平成31年3月に当該区間の都市計画を廃止しました。

「計画内容再検討路線（区間）」

計－1：補助39号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：補助41号線～神奈川県境（延長 270m）
幅員：20m
検討主体：東京都

検討の方向性

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・調整を行いました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- ・川崎市と道路ネットワークの在り方などについて調整・検討を行った結果、当該区間を廃止しても、将来の周辺交通に大きな問題はないことが確認されたため、当該区間を廃止することとしました。
- ・検討結果を踏まえ、令和7年11月に都市計画変更素案説明会を開催しており、引き続き当該区間の都市計画の廃止に向けた手続きを進めています。

計－2：町田3・3・7号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田3・4・29号線～神奈川県境（延長50m）

幅員：16m

検討主体：東京都

検討の方向性

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・調整を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 本路線に接続する神奈川県横浜市の横浜国際港都建設計画道路3・3・42号恩田線が、横浜市において「廃止することが望ましい路線」に位置づけられたため、横浜市と道路ネットワークの在り方などについて検討・調整を行った結果、当該区間及び横浜市区間を廃止しても、将来の周辺交通に大きな問題はないことを確認しました。
- 検討結果を踏まえ、令和元年10月に都市計画変更素案説明会を開催し、令和2年8月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計－3：町田3・4・13号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田3・4・33号線～神奈川県境（延長460m）

幅員：16m

検討主体：東京都

検討の方向性

都県境で接続する路線が隣接自治体（川崎市）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・調整を行いました。



※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 ---- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- ・神奈川県川崎市において、本路線の接続先がないことから、道路ネットワークの在り方などについて調整・検討を行った結果、当該区間を廃止しても、将来の周辺交通等に大きな問題がないことを確認しました。
- ・検討結果を踏まえ、令和2年10月に都市計画変更素案説明会を開催し、令和3年1月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計－4：町田3・4・14号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田市三輪町～神奈川県境（延長 720m）

幅員：16m

検討主体：町田市

検討の方向性

都県境で接続する路線が隣接自治体（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・調整を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- ・神奈川県横浜市において、本路線の接続先がないことから、道路ネットワークの在り方などについて調整・検討を行った結果、当該区間を廃止しても、将来の周辺交通に大きな問題がないことを確認しました。
- ・検討結果を踏まえ、令和元年10月に都市計画変更素案説明会を開催し、令和2年2月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計－5：町田3・4・27号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間 : JR横浜線～神奈川県境（延長 530m）
幅員 : 16m
検討主体 : 町田市

検討の方向性

都県境で接続する路線が隣接自治体（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・調整を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- ・道路ネットワークの在り方などについて、横浜市と調整を行い、都市計画道路ネットワークの連続性や交通状況などについて、検討を行った結果、当該区間を廃止しても、将来の周辺交通等に大きな問題はないことを確認しました。
- ・検討結果を踏まえ、令和4年11月に町内会及び土地所有者に素案説明を行い、令和5年2月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計－6：秋多3・5・8号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：あきる野市小川東一丁目～八王子市境（延長 40m）
幅員：15m
検討主体：あきる野市

検討の方向性

隣接するあきる野市と八王子市の間で、都市計画の不整合が生じていることから検討・調整を行いました



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- ・秋多3・5・8号線については、全長約350mのうち、玉見ヶ崎土地区画整理事業により、約310m区間が施行済みです。
- ・この路線と隣接する八王子市側に本路線の接続先がないため、都市計画の不整合において検討するとともに、関係機関等と調整を行った結果、新たな都市計画道路の予定がないことから、当該区間を廃止することとしました。
- ・検討結果を踏まえ、令和元年11月に地元への説明及び回覧を実施し、令和3年1月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計-7：秋多3・3・9号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：秋多3・3・3号線～八王子市境（延長1,120m）
幅員：22m
検討主体：あきる野市

検討の方向性

隣接するあきる野市と八王子市の間で、都市計画の不整合が生じていることから検討・調整を行いました



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 隣接する八王子市との間で、都市計画の不整合が生じているが、八王子市側には本路線に接続する都市計画道路等、新たな道路計画の予定がない状況です。
- そこで、市の概況、本路線沿道の現況と課題の整理などを行うとともに、当該区間の必要性及び実現性等の検証を行い、本路線の今後のあり方を検討するための基礎資料を作成し、当該区間の都市計画道路としての機能（ネットワーク性・交通・空間・市街地形成）の検証を行いました。
- 引き続き、あきる野市都市計画マスターplan等における交通体系整備の方針や東秋留地域のまちづくり方針などを踏まえるとともに、まちづくりの方向性の検討と併せて、当該区間の必要性及び実現性等を検討していきます。

計－8：立川3・3・3号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：都道162号線～立川市西砂町六丁目（延長 840m）
幅員：18m
検討主体：東京都

検討の方向性

- 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号線以東は、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。



※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
※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 都市づくりのグランドデザイン、新しい多摩の振興プラン及び立川市都市計画マスタープラン等において、多摩地域の主要な骨格幹線道路である東西道路として位置付けられています。
- 現在の都市計画決定における幅員18m（2車線）で道路が整備されている区間において、当該区間の前後の計画幅員28m（4車線）で整備されている区間と整合を図ることを目的に、当該区間を幅員28m（4車線）で整備する場合の事業の実現性や施工性について整理いたしました。
- 引き続き、関係機関と協議しながら検討していきます。

計－9：調布3・2・6号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：都道119号線～中央自動車道（延長 980m）

幅員：18m～22m

検討主体：東京都

検討の方向性

- 当該区間は18m～22mで都市計画決定され、2車線で整備されていますが、当該区間を除く路線の大半は幅員25m～36mで都市計画決定され、4車線整備が進んでいます。
- 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。



※完成あるいは事業中の道路を —

概成あるいは未着手の道路を - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 多摩南北5路線の1つである調布保谷線の内、当該区間について、車線数などの現状の課題や4車線化した場合の効果や周辺への影響等について検討しました。
- 引き続き、関係機関と協議しながら当該区間の車線数の整合等について検討していきます。

計－10：外環の2の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：放射6号線～三鷹3・2・2号線（延長4,600m）
幅員：40m
検討主体：東京都

検討の方向性

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とりまとめることとしています。



※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 で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成19年に外環の都市計画を高架方式から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、平成20年に「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにしました。これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、必要性やあ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ました。
- 青梅街道から東八道路までの区間（杉並、武蔵野、三鷹区間）について、平成21年から武蔵野市において、平成23年から杉並区において、話し合いの会を開催しています。武蔵野市においては、これまでの議論を取りまとめて、中間まとめ（記録版）を令和7年に公表しました。三鷹市においては、外環の中央ジャンクションとその周辺における北野の里（仮称）まちづくりを優先的に取り組むとの市の意向を踏まえつつ、話し合いの会の開催に向けた調整を進めます。

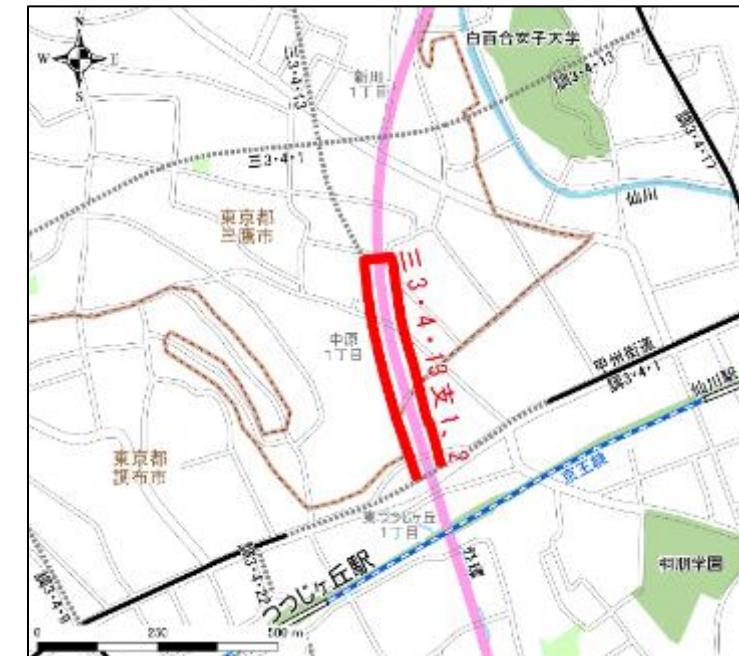
計-11：三鷹3・4・13号線支線1、2の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：三鷹3・4・13号線～調布3・4・1号線（延長1,000m）
幅員：9.25m
検討主体：東京都

検討の方向性

- 国及び都では、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成17年9月に、計画の具体化に向け、本線及びインターチェンジの考え方を示しました。その中で、周辺道路の整備については、「外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。」としています。
- 本路線は外環が地下化された場合に検討が必要だと思われる路線(区間)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
※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 昭和41年に外環が都市計画決定された際、高架方式で計画された外環の両側に当該路線が計画されました。
- 平成19年に外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、当該路線の計画や構造について、接続する調布3・4・1号線（甲州街道）と併せて検討することとしました。
- 引き続き、周辺の土地利用など地域の実情に配慮しつつ、三鷹市や調布市とともに本路線の検討を進めていきます。

計－12：放射10号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間 : 環状8号線～放射10号線支線1（延長390m）
幅員 : 30m
検討主体 : 東京都

検討の方向性

- 当該区間は、放射10号線支線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を行いました。



※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 ---- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 本線と支線の交差点形状に関する計画の実現性や、支線の要否を検討した結果、周辺の道路によって交通動線が確保され、周辺交通に大きな問題がないこと等を確認したため、当該区間を廃止することとしました。
- 検討結果を踏まえ、令和7年8月に都市計画変更素案説明会を開催しており、引き続き当該区間の都市計画の廃止に向けた手続きを進めています。

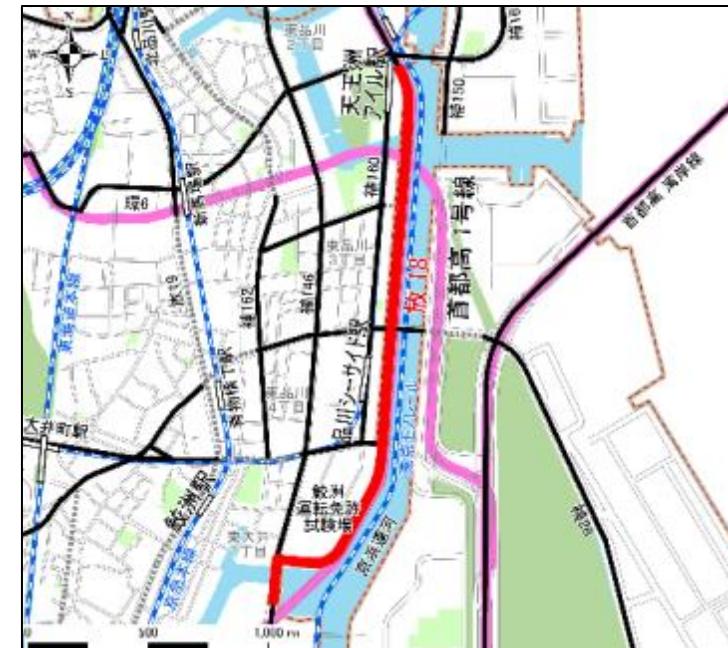
計－13：放射18号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間 : 品川区勝島一丁目～環状6号線（延長 2,520m）
幅員 : 42m
検討主体 : 東京都

検討の方向性

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を行いました。



※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 ---- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 事業の実現性や施工における既設構造物への影響を踏まえ、検討を行いました。
- 整備にあたって首都高橋脚との干渉や既存道路との交差点処理などの課題があります。
- 引き続き、骨格幹線道路網の形成に向けて、検討を進めていきます。

計－14：放射27号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：環状1号線～放射5号線（延長 2,230m）

幅員：16m～30m

検討主体：東京都

検討の方向性

- 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、白い築地垣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を行いました。



※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 で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 本路線の沿道の特性等を踏まえて検討を行い、整備にあたって既存交差点の交通処理の課題が存在することや、皇居内を通過する区間で一定の歩行者空間が確保されていることを確認しました。
- また、新たな整備方針の策定にあたり、都市計画道路の必要性の検証を改めて行った結果、放射5号線から補助55号線の区間がいずれの検証項目にも該当せず、「廃止候補路線（区間）」に位置付けられました。
- このような状況や沿道の地域特性等を踏まえ、引き続き、事業の実現性や施工性の観点から検討を進めています。

計-15、16：環状3号線・補助95号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間 : (環3) 台東区根岸二丁目～放射7号線 (延長 4,200m)
(補95) 補助94号線～環状3号線 (延長 480m)
幅員 : (環3) 15m～35m (補95) 15m
検討主体 : 東京都

検討の方向性

- 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を行いました。



※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 ---- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 当該区間は高低差がある地形上に計画されており、沿道には小石川植物園（国の名勝及び史跡に指定）や根津神社（国の重要文化財（建造物）に指定）等が存在します。
- 現状を踏まえ、整備の実現に向け、必要とされる道路機能を発揮する整備形態を検討しています。
- 引き続き骨格幹線道路の形成に向けて、高低差のある地形や現在の土地利用を考慮しながら、検討を進めています。

計-17：青梅3・5・11号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：青梅3・5・26号線～青梅3・5・12号線（延長490m）

幅員：12m

検討主体：青梅市

検討の方向性

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を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 現場の地形条件を勘案し、事業の実現性や施工性などの観点から検討した結果、鉄道や学校の位置など当該路線による周辺への影響があるため、現計画では、事業の実現性が低いことを確認しました。
- 検討結果を踏まえ、平成30年6月に都市計画変更素案説明会を開催し、平成30年12月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計-18：青梅3・3・27号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：青梅3・5・12号線～青梅3・4・4号線（延長 240m）

幅員：25m

検討主体：青梅市

検討の方向性

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すが、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を行いました。



※完成あるいは事業中の道路

概成あるいは未着手の道路で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

本路線については、地形など地域特有の条件から擁壁の築造や沿道アクセスの確保に課題はあるものの、整備を進めることで防災機能の向上や周辺のまちづくりへの貢献、さらには地域全体への波及効果が期待できると判断したため、現計画の方針を引き続き存続させます。

計-19：青梅3・5・29号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：青梅3・4・4号線～青梅3・4・1号線（延長450m）

幅員：12m（橋梁部9.5m）

検討主体：東京都

検討の方向性

- 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査し、事業の実現性や施工性の観点から、検討を行いました。



※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 ----- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 現場の状況を勘査し、事業の実現性・施工性の観点から検討した結果、計画道路周辺は、急峻な地形のため、現計画では、事業の実現性が低いことを確認しました。
- 検討結果を踏まえ、平成30年5月に都市計画変更素案説明会を開催し、平成30年12月に当該区間の都市計画を廃止しました。

計-20：三鷹3・4・7号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：三鷹3・2・2号線～三鷹3・4・12号線（延長1,110m）
幅員：16m
検討主体：東京都

検討の方向性

- 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号線（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、検討を行いました。



※完成あるいは事業中の道路

概成あるいは未着手の道路

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 放射5号線・東八道路との交差点処理などの課題を踏まえて路線の検討を行いました。
- 引き続き、人見街道や玉川上水との交差も考慮した既定計画における交差点処理などの課題や、周辺の都市計画道路の整備状況等も踏まえながら、周辺道路ネットワークの在り方を検討していきます。

計-21：補助103号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間 : 放射32号線～補助121号線（延長 390m）
幅員 : 33m
検討主体 : 東京都

検討の方向性

- 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を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 周辺のまちづくりや交通動向を確認するとともに、立体交差計画の要否や拡幅整備の有効性を検証した結果、現道のままでも将来も円滑な交通処理が可能と見込まれること等が確認されました。
- 検討結果を踏まえ、令和7年8月に都市計画変更素案説明会を開催しており、引き続き当該区間の都市計画の変更に向けた手続きを進めています。

計-22：府中3・4・6号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：府中3・4・22号線～府中3・3・8号線（延長1,740m）

幅員：16m

検討主体：府中市

検討の方向性

- 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を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

駅周辺の区間に係るまちづくりの検討を行い、周辺の既存道路の整備状況などと併せて、当該区間の在り方の検討を踏まえ、都市計画の廃止に向けた手続きを行う予定です。

計-23：国分寺3・4・1号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：国分寺3・4・11号線～国分寺3・4・14号線（延長1,070m）
幅員：16m
検討主体：国分寺市

検討の方向性

- 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きました。
- 引き続き、史跡周辺における交通体系等の整理・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 ----- で表記
※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 地域懇談会等を通じて地域の皆さんのご意見を伺いながら、「史跡武蔵国分寺跡周辺エリアのまちづくり実施方針」を作成し、これをもとに令和2年度に「史跡武蔵国分寺跡周辺地区地区計画」を決定し、「一部区間の廃止を見据えて、道路事業や都市計画の手法の検討により生活道路ネットワークを形成すること」を目指すこととしました。
- 本エリアにある地区内道路については、災害時等の緊急時対応の改善や歩行者環境の向上に向けて、道路状空間の確保と生活道路ネットワークの確保を目指しています。
- 引き続き、関係機関と協議しながら検討を進めます。

計-24：調布3・4・9号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布3・4・1号線～調布3・4・14号線（延長830m）
幅員：16m
検討主体：調布市

検討の方向性

- 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、都市計画道路の機能を代替できる可能性について、検討を行いました。



※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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」に基づき、これまで、市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、令和3年3月に「神代植物公園通り周辺の都市計画道路（調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）の見直し方針」を定めました。
- 見直し方針では、調布3・4・9号線は、松原通りから品川通り、甲州街道へ接続する広域道路ネットワークの形成、生活道路への通過交通の流入抑制及び神代植物公園通りの交通経路の分散化の観点から、現計画のまま存続することとしました。

計-25：調布3・4・10号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布3・4・17号線～調布市東つつじヶ丘二丁目（延長 920m）
幅員：16m
検討主体：調布市

検討の方向性

- 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、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。



※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 --- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」に基づき、道路と緑の共存や国分寺崖線の保全に配慮し、地域の意見把握に努めながら、引き続き検討していきます。

計-26：調布3・4・14号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布3・4・9号線～調布3・4・26号線（延長1,150m）

幅員：16m

検討主体：調布市

検討の方向性

- 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、都市計画道路の機能を代替できる可能性について、検討を行いました。



※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で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」に基づき、これまで、市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、令和3年3月に「神代植物公園通り周辺の都市計画道路（調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）の見直し方針」を定めました。
- 見直し方針では、調布3・4・14号線は、神代植物公園通りにおける歩行者、自転車の安全性やバス待ち環境などの改善を図るため、ルート変更案（神代植物公園通りの機能強化）としました。
- 引き続き、道路線形等の検討を進め、その後、都市計画変更手続きに着手する予定です。

計-27：調布3・4・15号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布3・4・26号線～調布3・2・6号線（延長840m）
幅員：16m
検討主体：調布市

検討の方向性

- 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、都市計画道路の機能を代替できる可能性について、検討を行いました。



※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 ---- で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」に基づき、これまで、市民の皆様からいただいたご意見や関係機関との協議等を踏まえ、令和3年3月に「神代植物公園通り周辺の都市計画道路（調布3・4・9号線、調布3・4・14号線、調布3・4・15号線）の見直し方針」を定めました。
- 見直し方針では、調布3・4・15号線は、第三次救急医療機関である杏林大学附属病院へのアクセス性向上、狭あいな生活道路への交通流入の抑制の観点から、現都市計画のまま存続することとしました。

計-28：調布3・4・26号線の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：調布3・4・4号線～調布3・4・10号線（延長 770m）
幅員：16m
検討主体：調布市

検討の方向性

- 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」と重複しており、当史跡に配慮した検討が必要です。
- 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おり、橋梁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 - - - で表記

※図の整備状況は平成28年3月時点

検討の経緯と方針について

- 平成28年3月に策定した「調布市道路網計画」において、当路線を計画検討路線として位置付け、市民参加を実施しながら計画の検討を実施しています。
- 令和3年度に交通環境の課題に関する市民参加、令和4年度に代替案に関する市民参加を実施し、いただいたご意見などを踏まえ、道路線形、構造などの検討を進めてきました。
- なお、構想橋梁については、関係機関との協議・調整が必要なことから、その動向を踏まえ、調布3・4・26号線を検討していきます。

「新たな都市計画道路」

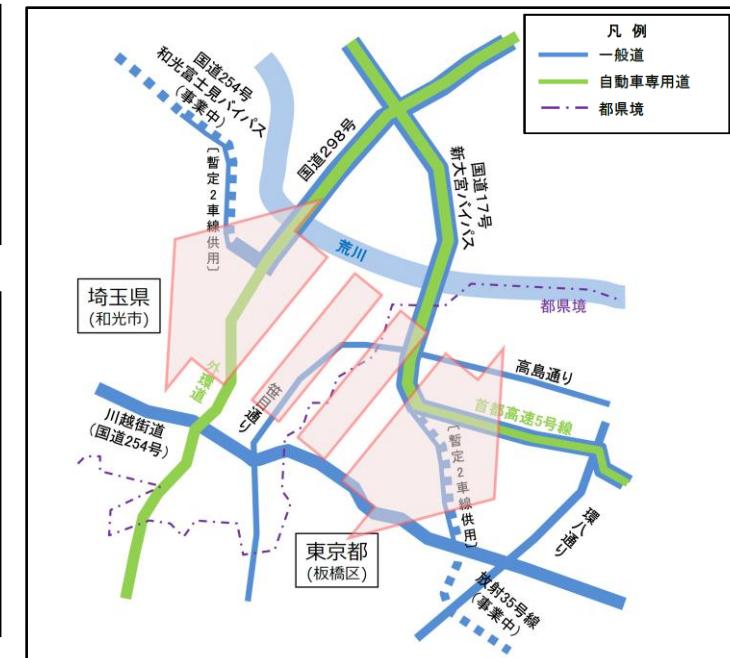
新－1：「埼玉県（和光市方面）との連携強化」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：区部と埼玉県南西部における都県境周辺
幅員：未定（検討中）
検討主体：埼玉県、東京都

検討の方向性

- ・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行いました。



検討の経緯と方針について

- ・これまで、埼玉県と連携を図りながら、交通量調査や道路計画などの調査検討を進めてきました。
- ・東京都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る中で、令和元年8月に「国道254号バイパスの外環道以南の延伸に向けた取組」を公表しました。
- ・令和2年3月に埼玉県側の和光都市計画道路3・2・13号志木和光線の都市計画決定がされました。
- ・今後も、都県境を越えた道路網の充実に向けて、引き続き、都県が将来的な機能強化を図るために連携して検討を進めていきます。

新－2－1：「神奈川県（相模原市方面）との連携強化」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田市小山町～神奈川県境（延長 210m）
幅員：28m～30m
検討主体：東京都

検討の方向性

- ・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。
- ・本路線の計画は町田街道までとなっていたため、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行いました。



検討の経緯と方針について

- ・都県境を越える道路ネットワーク形成の重要性、地域の状況の変化、南多摩地域の骨格を成す路線である、南多摩尾根幹線の現在の道路計画が町田街道までとなっていることを背景に東京都では、南多摩尾根幹線と神奈川県側の都市計画道路との早期の接続について、平成18年4月から東京都の計画に位置付け、地域の課題も踏まえ、相模原市と連携して検討を進めてきました。
- ・周辺地域の状況の変化などを見据えながら、相模原市を始めとした関係機関と検討を重ね、新たに町田3・3・50号線を都市計画決定することとしました。
- ・検討結果を踏まえ、平成29年11月に都市計画素案説明会を開催し、平成30年6月に都市計画を決定しました。

新－2－2：「神奈川県（相模原市方面）との連携強化」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田3・3・36号線～神奈川県境

幅員：未定

検討主体：町田市

検討の方向性

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検討を行いました。



検討の経緯と方針について

- 相模原市は、「相模原駅北口地区土地利用計画」をとりまとめる等、まちづくりについて検討を進めており、土地利用計画の検討進捗に併せて、道路の整備形態について町田市と相模原市間で調整を進めています。
- 引き続き、関係機関と協議しながら検討を進めていきます。

新－3：「国際交流拠点・品川を支える基盤整備」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：放射19号線～放射18号線（延長 1,110m）

幅員：25.6m～40m

検討主体：東京都

検討の方向性

- 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。



検討の経緯と方針について

- 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」や品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、体系的な道路ネットワークの形成や品川駅・田町駅周辺のまちづくりへの寄与、交通の円滑化などを図るため、環状第 4 号線の起点位置、幅員及び一部構造形式等を変更することとしました。
- 検討結果を踏まえ、平成29年3月に都市計画変更素案説明会を開催し、平成30年12月に都市計画変更を行いました。

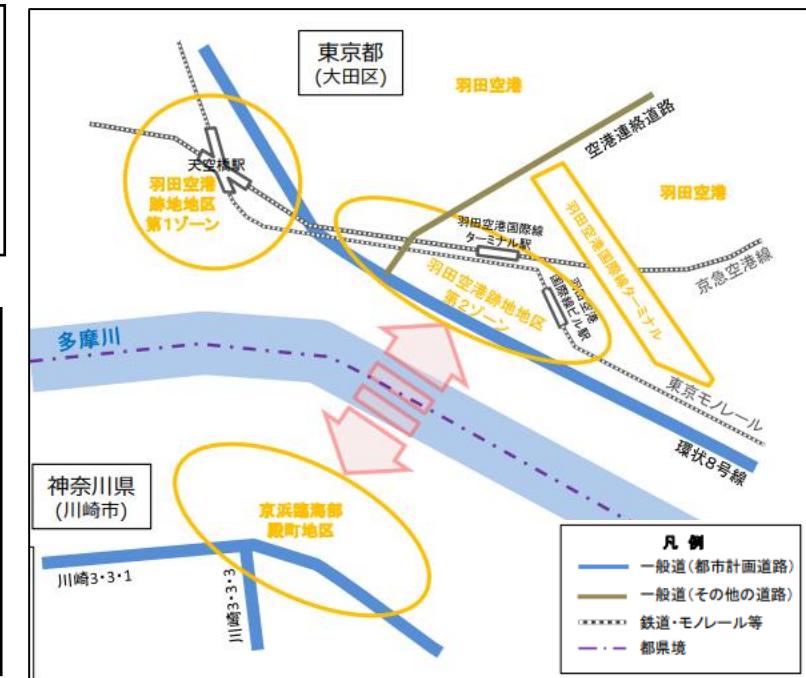
新－4：「成長戦略拠点の形成を支える基盤整備」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：大田区羽田空港二丁目～神奈川県境（延長 250m）
幅員：17.3m
検討主体：東京都

検討の方向性

- ・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行いました。



検討の経緯と方針について

- ・羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むべく、羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、新たな都市計画道路、補助第333号線を計画することとしました。
- ・検討結果を踏まえ、平成28年5月に都市計画変更素案説明会を開催し、平成28年12月に都市計画決定を行いました。

新－5：「羽田空港周辺地域における道路網の拡充」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

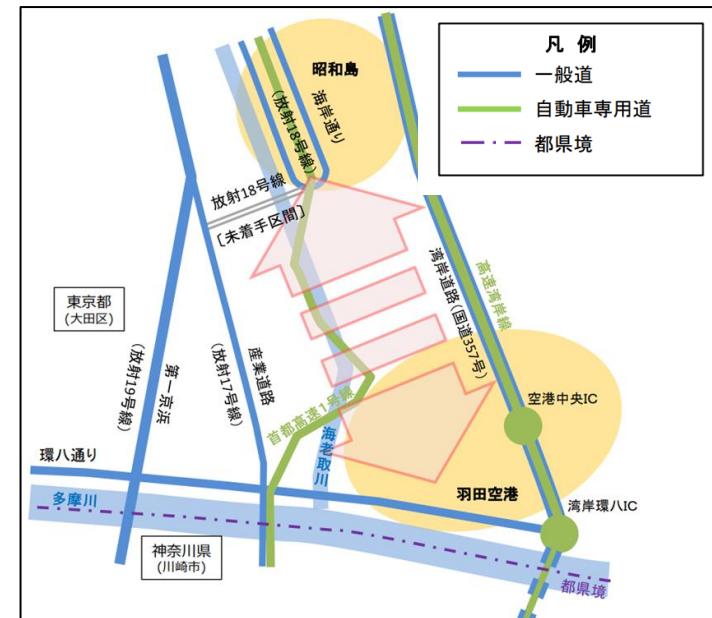
区間：未定（検討中）

幅員：未定（検討中）

検討主体：東京都

検討の方向性

- 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、検討を行いました。



検討の経緯と方針について

- 羽田空港周辺地域における道路網の拡充については、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て、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、検討を進めてまいりました。
- この結果、現時点で当該路線の整備がなくても、周辺の道路網整備の進捗を踏まえると、羽田空港周辺地域の交通処理や空港へのアクセス向上が一定程度見込まれます。
- 今後、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くことといたします。

新－6：「町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：町田市北部の丘陵地域周辺

幅員：未定（検討中）

検討主体：東京都

検討の方向性

- 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」としております。
- 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行いました。



検討の経緯と方針について

- 多摩都市モノレール（町田方面）の延伸については、平成28年4月に国の交通政策審議会第198号答申において、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等が示されました。
- 令和元年10月、都は学識経験者や地元市等からなる検討委員会を設置し、令和3年12月に基本的なルートを選定、そのルートを基に、需要創出に向けて、町田市と多摩市は令和6年に沿線まちづくり構想を策定しました。
- こうした動向を踏まえ、モノレールの導入空間となる道路の視点で検討等を行っており、山間部特有の構造物整備が必要になる等、整備上の課題を確認しております。
- 今後も、地域の状況や多摩都市モノレール町田方面延伸の検討状況も踏まえつつ、地元市等と連携しながら、引き続き検討していきます。

新-7：「町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：上小山田町周辺

幅員：未定

検討主体：町田市

検討の方向性

- 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行いました。



検討の経緯と方針について

- 周辺地域における新たなまちづくりの動向や検討が進められている資源ごみ処理施設の建設及びアクセス道路に関する計画等の進捗を踏まえて、地域の道路ネットワークに関する検討を進めています。
- 引き続き、地域のまちづくりの動向や関連する計画等の進捗を踏まえながら、検討を進めます。

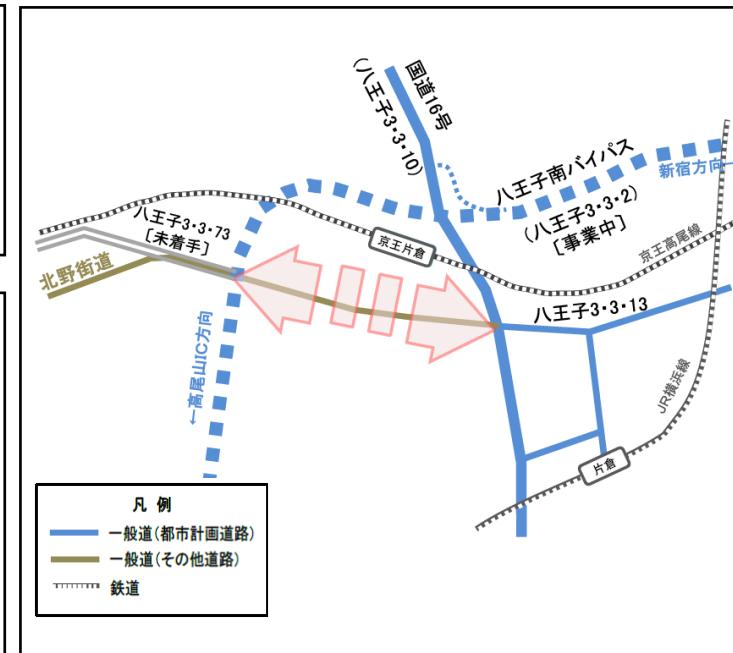
新－8：「八王子市片倉町北部地域における道路網の拡充」の方針と今後の進め方

対象路線（区間）の概要

区間：国道16号～八王子南バイパス
幅員：18m（検討中）
検討主体：東京都

検討の方向性

- 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号や八王子南バイパスと合わせ、八王子3・3・13号線と八王子3・3・73号線を連結し、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。
- 第一次緊急輸送道路に指定されるが、一部で歩道の無い幅員約9mの道路となっています。
- 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きました。



検討の経緯と方針について

- 交通量調査、将来交通量の推計等を行い、必要な道路構造について関係機関との協議を実施してきました。
- 都は、国と市と構成する国道16号片倉町・万町地区現道対策調整会議において、当該地域周辺の事業について進捗状況の確認等の情報共有を図り、道路網の拡充について検討してきました。
- 都市計画変更素案について地域住民の意見を伺うため、令和7年12月に素案説明会を2回開催しました。
- この案に基づき、引き続き関係機関と協議しながら、都市計画決定に向けた手続きを進めていきます。