

町田市都市計画審議会 案件資料
(第 2 4 4 回 報告事項)

「東京における都市計画道路の整備方針(案)」について
(報告)

東京における都市計画道路の整備方針 (案)

[概要版]

The Development Policy of City Planned Roads in Tokyo

令和7年12月

東京都・特別区・26市2町

皆様の御意見・御提案をお寄せください。

・お寄せいただいた御意見・御提案は、整備方針策定のための参考とさせていただきます。頂いた御意見及びこれに対する考え方については、ホームページで公表いたします。御意見等の原文は公表いたしません。また、個人を特定した誹謗・中傷であると判断される御意見等については公表いたしません。様式は自由です。可能な限り、年齢、お住まいについてお知らせください。個人情報に記載しないよう御留意ください。

・締切りは、**令和8年1月30日（金曜日）**です。（郵送は当日消印有効）

・御意見等は、窓口、郵送、FAX、メール及びフォームメールにてお受けいたします。

●窓口・郵送 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号

東京都庁 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課

●FAX 03-5388-1354

●メール S0000179@section.metro.tokyo.jp

●フォームメールは、右記QRコードからアクセスしてください。



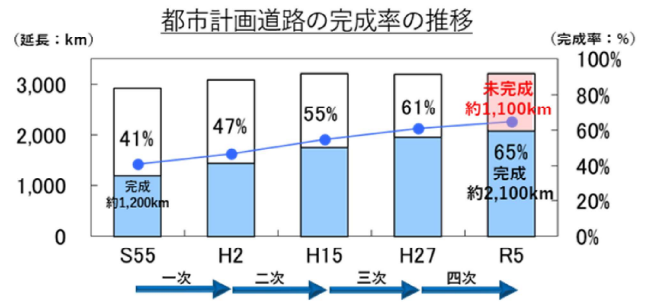
・詳しくは、下記URL又は右記QRコードから東京都HPを御覧ください。▲フォームメール ▲東京都HP

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromou/keikaku_doro/seibihoushin_ann

道路整備の基本理念・基本目標

都市計画道路の整備状況

都市計画道路の計画的かつ効率的な整備の推進により、東京の都市計画道路は約半世紀で約900kmが整備され、令和5年度末時点で都市計画道路延長約3,200kmのうち約65%の約2,100kmが完成しています。



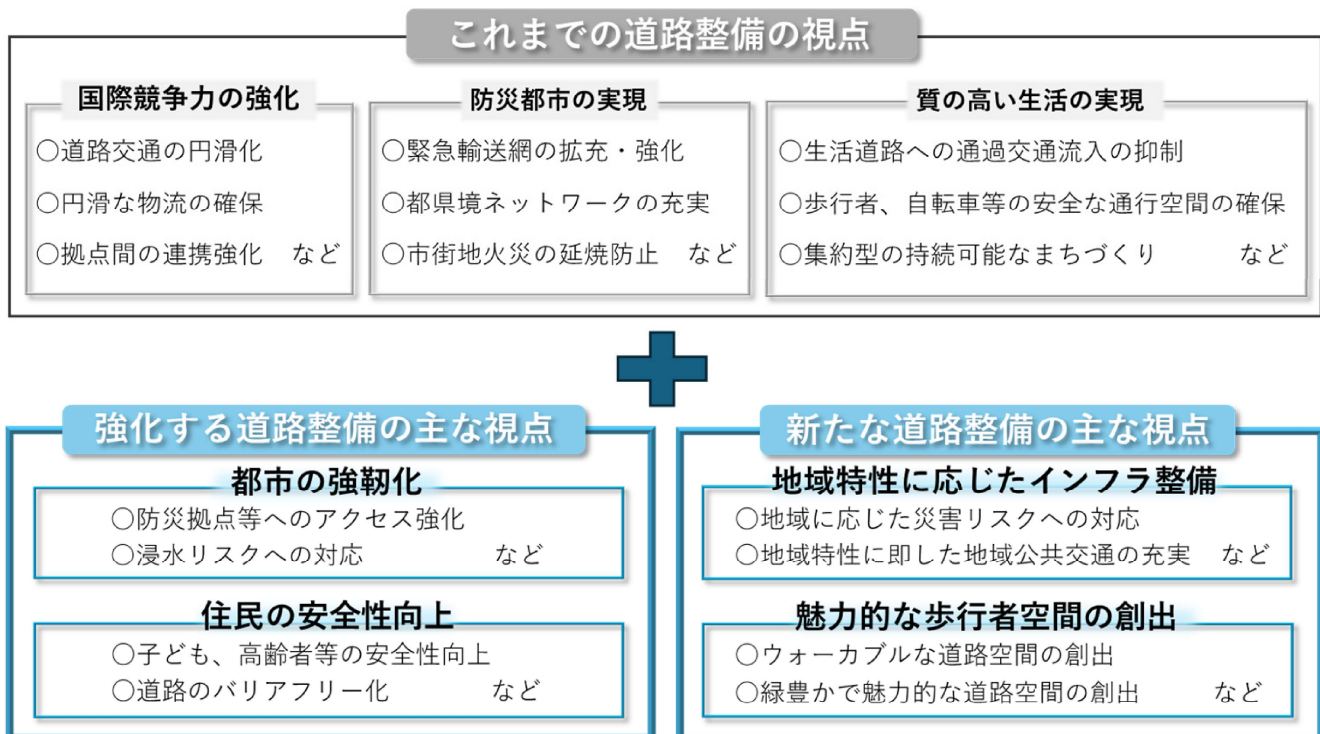
社会情勢の変化

今後の道路整備を検討する上では、激化する国際競争、気候危機の深刻化、人口減少と少子高齢化、道路に求められるニーズの多様化など東京を取り巻く社会情勢の変化を考慮する必要があります。



今後の道路整備の視点

これまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靱化」などの強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」などの新たな視点が求められます。



基本理念・基本目標

東京都、特別区及び26市2町は、基本理念と基本目標の実現に向けて、都市計画道路ネットワークの形成・充実及び新たなニーズに応じた道路空間の再編に取り組みます。

基本理念

都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現



基本目標1 都市の強靱化

…防災・輸送…



基本目標2 人やモノの自由な移動

…活力・競争力…



基本目標3 安全で快適な道路空間の創出

…憩い・にぎわい…



基本目標4 都市環境の向上

…景観・緑…

実現に向けて

社会情勢を踏まえた

都市計画道路ネットワークの形成・充実

<都市計画道路ネットワーク>



骨格幹線道路網



出典：東京都HP

過去に整備された都市計画道路を

新たなニーズに応じた道路空間に再編

<にぎわいと交流の場等を提供する道路空間>

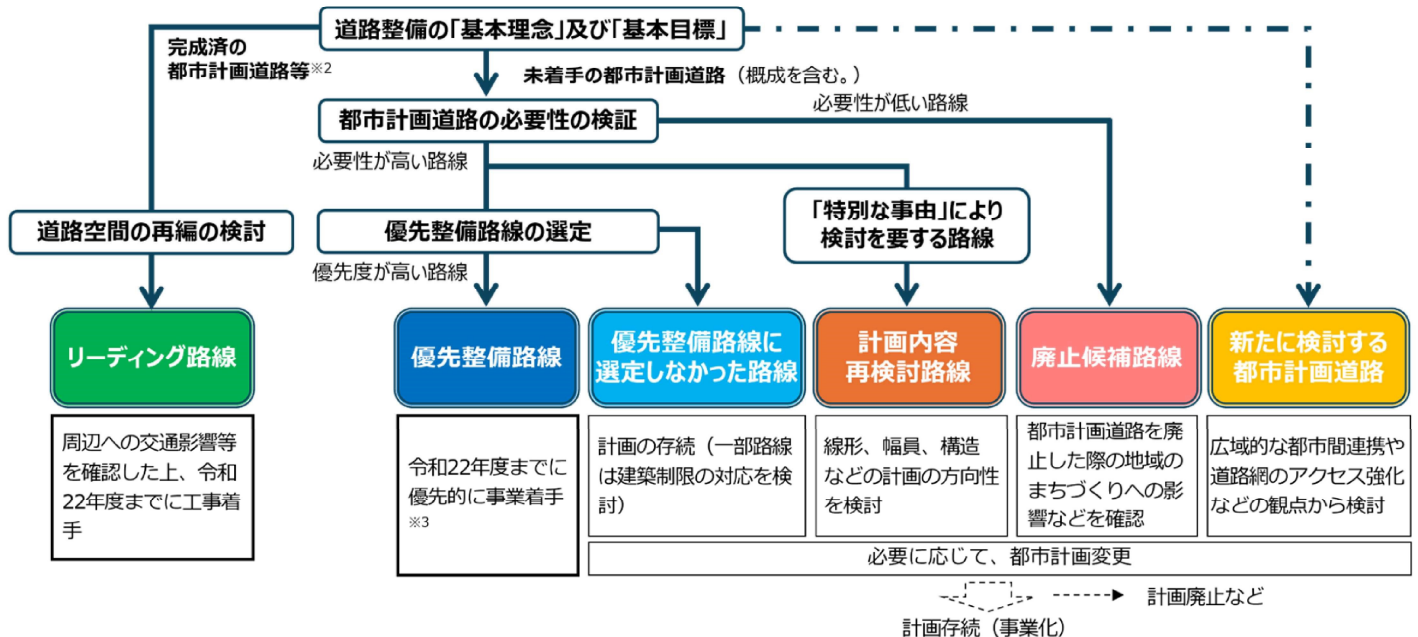


出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

整備方針に定める基本的事項及び策定手順

未着手の都市計画道路（幹線街路※1）を対象に、「優先整備路線」、「廃止候補路線」、「計画内容再検討路線」を位置付けるとともに、新たに整備が求められる箇所を示します。また、完成済の都市計画道路等※2を対象に、道路空間の再編を都内に展開するための先導的なモデルケースとして「リーディング路線」を選定します。

計画期間は、令和8年度から令和22年度までの15年間と定めます。なお、社会情勢の変化等に対応するため、計画期間内の中間年次において必要な検証を行っていきます。



※1 幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のことです。本整備方針では自動車専用道路及び直轄国道は検討対象外としました。
 ※2 都市計画道路等：都市計画道路だけでなく、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象としました。
 ※3 事業着手：都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

都市計画道路の必要性の検証

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。

検証項目	基本目標			
	都市の強靱化 防災・輸送 バネ	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
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	●			
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。

必要性の検証に用いる評価指標

検証項目	評価指標
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
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。

廃止候補路線

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。

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

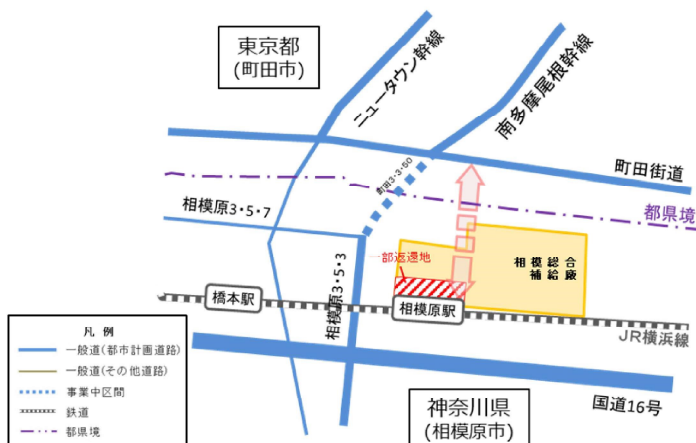
- ア **前後区間の都市計画の整合性**について検討が必要な路線
- イ **高速道路が地下化**されたことにより検討が必要な路線
- ウ **地形地物の状況（鉄道との重複など）**により**事業の実現性・施工性の観点**から道路線形、構造等の検討が必要な路線
- エ **地域のまちづくりの計画等**により検討が必要な路線

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。

広域的な都市間の連携強化

例：神奈川県（相模原市方面）との連携強化

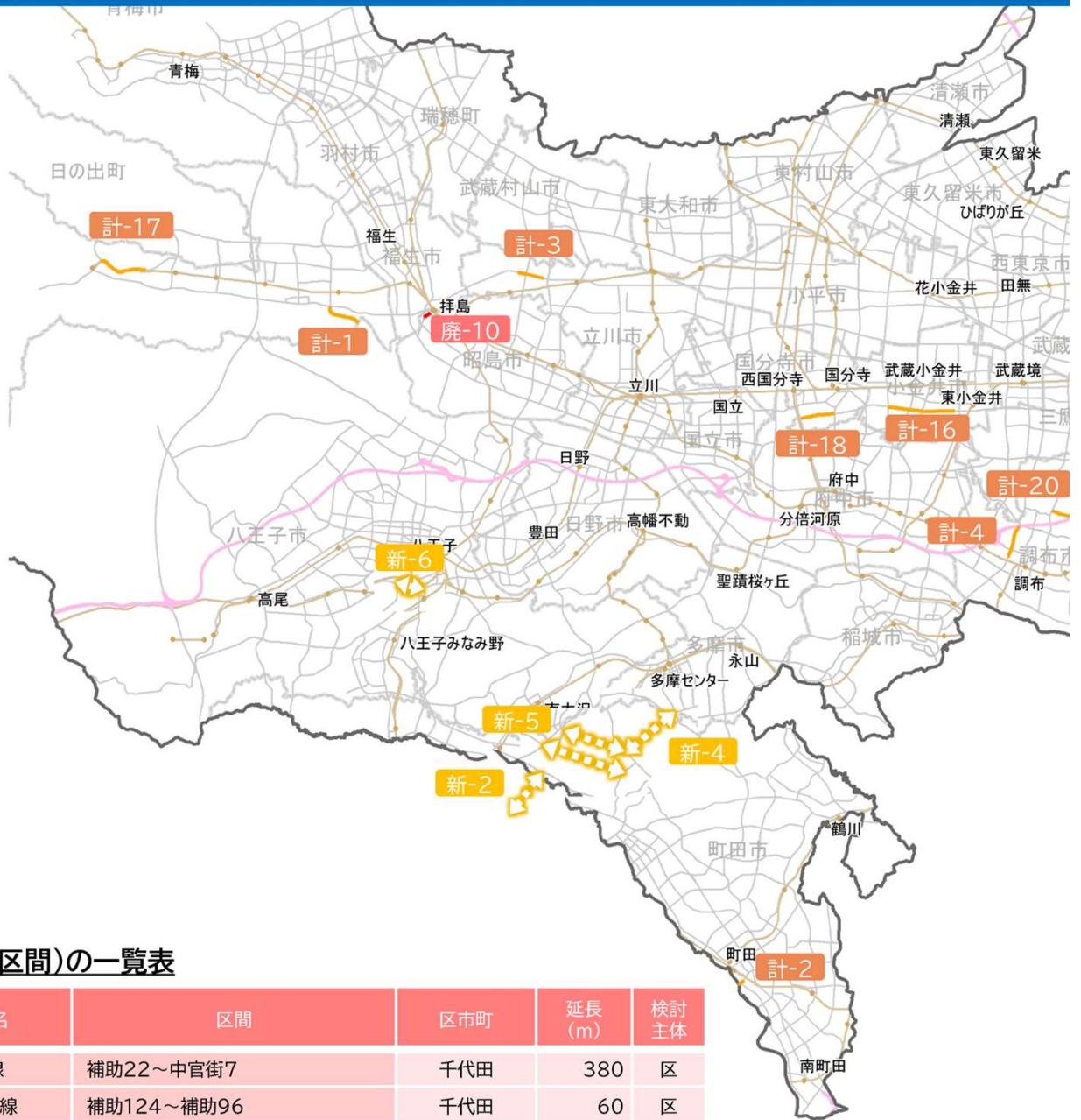


道路網の拡充によるアクセス強化

例：羽田空港周辺地域における道路網の拡充



廃止候補路線、計画内容再検討路線、新たな都市計画道路の検



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	

新たな都市計画道路の検討路線(区間)の一覧表

	観点	検討の目的	関連する区市町
新-1	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	板橋
新-2		神奈川県(相模原市方面)との連携強化	町田
新-3	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	大田
新-4		町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充	町田
新-5		町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充	町田
新-6		八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸	八王子