

「都市計画の見直し候補区間」、「要検討路線（区間）」の方針及び今後の進め方

（平成 27 年 12 月時点）

区部「都市計画の見直し候補区間」、多摩地域「要検討路線（区間）」の方針まとめ

● 「都市計画の見直し候補区間」、「要検討路線（区間）」の方針一覧

区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（平成 16 年 3 月公表）に位置付けられた「都市計画の見直し候補区間」、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）（平成 18 年 4 月公表）に位置付けられた「要検討路線（区間）」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。

		区分	路線名	方針と今後の進め方
区部	都市計画の見直し候補区間	日暮里・谷中地区	補助 92 号線	当該区間を廃止の方針とします。 地域におけるまちづくりの状況を踏まえ、廃止の都市計画変更を行う予定です。 <u>※別途、当地区の見直し方針を策定しました。</u> (平成 27 年 12 月)
			補助 178 号線	
			補助 188 号線	
		渋谷区	補助 164 号線	平成 25 年 3 月に、当該区間の廃止の都市計画変更をしました。
		世田谷区	補助 52 号線	当該区間は、廃止の都市計画変更の途中でです。
多摩地域	要検討路線（区間）	(a)評価基準に照らし抽出	調布 3・4・30	アクセス機能や防災機能等を確保するため、当該路線は必要として基本方針を整理しました。 引き続き、道路構造等について検討を進めていきます。
		(b)計画線上に国指定史跡があり、かつ史跡の復元等にあたり検討が必要	国分寺 3・4・1	史跡周辺の交通体系を含めたまちづくりを引き続き検討します。
		(c)都県境において、隣接する都計道と計画が不整合	東村山 3・3・8	現状の計画幅員とし、2 車線の道路とします。
			町田 3・3・7	都市計画を変更し、整合を図る予定です。
			町田 3・4・6	都市計画を変更し、整合を図る予定です。

		<p>(d)高速道路が地下化された場合に検討が必要</p> <p>※平成19年に高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更しました。</p>	外環ノ2	<p>練馬区間については、2車線とし、延長約2.8km区間の幅員を縮小する方針を定めて、都市計画を変更しました。</p> <p>杉並、武蔵野、三鷹区間については、引き続き、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ていきます。</p>
			三鷹 3・4・10	<p>新たに定める地区計画の中で当該路線の機能を確保したうえで、都市計画を廃止します。</p>
			三鷹 3・3・11	<p>高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、当該路線の線形等について都市計画を変更しました。(現在の名称は三鷹 3・4・11に変更されています。)</p>
			三鷹 3・4・13 支線 1,2	<p>引き続き、周辺の土地利用など地域の実情に配慮しつつ、本路線の検討を進めていきます。</p>

区部「都市計画の見直し候補区間」の検討結果

① 日暮里・谷中地区（補助 92 号線、補助 178 号線、補助 188 号線）（文京・台東・荒川区）

【区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 補助 92 号線
区間：環状 4 号線～補助 184 号線
延長：約 2,520m
幅員：22m、20m、15m
- ・ 補助 178 号線
区間：補助 94 号線～補助 92 号線
延長：約 570m
幅員：15m
- ・ 補助 188 号線
区間：補助 92 号線～JR 日暮里駅付近
延長：約 460m
幅員：15m、6m



※区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

谷中地区には、江戸以来の道筋(みちすじ)、町割、寺社や明治・大正・昭和の町屋、住宅、塀や路地などの伝統的建造物が数多く残っています。また、寺社地を中心とする貴重な緑は、歴史的な街並みとあいまって、谷中地区にふさわしい歴史と緑が融合した街並みを形成し、地域住民をはじめ、来街者に歴史的な風情とうるおいを与えています。

当該地区の「まちづくり」には、これらの歴史的・文化的資産と貴重な緑を活かしながら、取り組んでいくことが求められます。

このため、下記区間については、地区内交通の円滑で安全な処理に必要な道路や、安全な歩行空間の確保、防災性の向上等の観点も含めてまちづくりに関する検討を行った上でまちづくりと整合のとれた「都市計画道路の見直し」について検討を行っていきます。

なお、環状 3 号線、補助 95 号線については、「日暮里・谷中地区」のまちづくりを検討していく中で、都市計画道路整備の実現に向けて、道路線形、幅員、構造形式など都市計画の見直しを検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

東京都及び地元区の文京区、台東区、荒川区において、地域における「交通」「安全」「防災」の観点等から都市計画道路の見直しに伴うまちづくりへの影響を検討し、地域におけるまちづくりの観点からも、見直し候補区間の必要性が低いことを確認しました。

検討を踏まえた方針

検討の結果、当該区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認したため、見直し候補区間を全区間廃止とします。なお、環状 3 号線及び補助 95 号線については、今後も引き続き、整備の実現に向けて検討を進めていきます。

今後の進め方

地域におけるまちづくりの状況を踏まえて、見直し候補区間の廃止の都市計画変更手続きを行います。

② 補助 164 号線（渋谷区）

【区部における都市計画道路の整備方針 （第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 補助 164 号線
区間：環状 5 の 1 号線～補助 165 号線
延長：約 1,280m
幅員：15m, 11m



※区部における都市計画道路の整備方針
（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

当該区間の現道は、現在、暗渠化された渋谷川の上部を川の蛇行を活かして遊歩道的に利用されています。沿道には、服飾・雑貨・飲食等の店舗が立ち並んでおり、キャットストリートの愛称で親しまれています。若者を中心とする人々が歩きながら買い物を楽しむなど、にぎわいのあるストリートとなっています。また、周辺には住宅も数多く立地しており、都心の住宅街を形成しています。

道路整備に目を向けると、当該地区の道路は狭く入り組んでいる上、行き止まり道路も多く、地区内の交通処理や災害発生時等における防災性の向上などの観点からは、十分とは言えない状況にあります。

このため下記区間については、地区内の交通処理に必要な道路や安全な歩行空間の確保、防災性の向上等の観点からも含めてまちづくりに関する検討を行った上で、まちづくりと整合のとれた「都市計画道路の見直し」について検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

検討を踏まえた方針

平成 19 年度より、沿道住民の意向調査や「原宿神宮前まちづくり協議会」により地元の意向も踏まえた上で、補助 164 号線の見直しに向けて歩行者回遊ネットワーク、自動車の交通処理、防災性、街並み景観等について検討をしました。

平成 24 年 7 月「神宮前地区 まちづくり指針」を策定し、検討結果をもとに、旧渋谷川の魅力ある空間の整備、便利で快適な都市型住宅地の形成や市街地の特性に配慮した景観づくりを目標に、地区計画制度の適用を基本としつつ、補助 164 号線の見直しを行うとともに、区のまちづくり制度等様々な手法を活用していく方針を定めました。

廃止までの経緯

平成 25 年 3 月「神宮前一・三・四丁目地区」などの地区計画を策定し、旧渋谷川においては、住宅と商業・業務施設が共存した土地利用を図るとともに、活気ある歩行者空間及び緑豊かな街並み景観の創出、区道を災害時の主要避難経路として機能確保を図るため地区施設に位置付け、これに併せて見直し候補区間を廃止しました。

③ 補助 52 号線（世田谷区）

【区部における都市計画道路の整備方針 （第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 補助 52 号線
区間：補助 217 号線から西側の区間
延長：約 550m
幅員：20m



※区部における都市計画道路の整備方針
（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

当該区間については、周辺道路とのネットワーク等を考慮し、「都市計画の廃止の方向性」も含めた都市計画の見直しを検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

周辺道路ネットワーク等の地域の状況を踏まえて、見直し候補区間について、地域のまちづくりにおける「暮らし」、「防災」、「交通」の観点から都市計画の見直しの検討をしました。

検討を踏まえた方針

検討の結果、当該区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認したため、当該区間の都市計画を廃止します。

今後の進め方

当該区間の都市計画の廃止について、平成 27 年 8 月に素案説明会を開催し、現在都市計画変更の手续中です。

多摩地域「要検討路線（区間）」の検討結果

(a) 評価の基準に照らし、抽出

【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）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 調布3・4・30
- 区間：調布3・4・11～調布3・5・12
- 延長：約420m
- 幅員：12m



※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）より再掲載

検討の方向性（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）より再掲載）

調布市の深大寺地区には、奈良時代（天平5年）創建された深大寺や、都内唯一の植物公園である神代植物公園があります。南側の深大寺通りにはそば店などの店舗が軒を連ねており、この地区は、都心部からの行楽客も多い観光地として親しまれています。

また、地区の西側では、環境施設帯を有する調布保谷線が整備中であり、これを骨格として、沿道のまちづくりと一体となったみどりのネットワーク形成を誘導することにより、良好な街並み景観の形成等を図ることが可能と考えられます。

こうしたことから、深大寺地区においては、調布保谷線を軸とした環境軸の形成に向けて、良好な都市空間の創出や、風情ある街なみの保全、にぎわいの創出などを目指したまちづくりについて検討することとし、その中で、調布3・4・30についても「あり方」を検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

調布市では、平成18年に「深大寺地区まちづくり検討会」を設置し、調布3・4・30を含めたまちづくりの検討を進め、当該地区について街づくり条例に基づく「街づくり推進地区」に指定するとともに、「深大寺地区街なみ整備基本計画」を策定し、街なみ環境整備事業を進めています。

また、周辺住民による「深大寺地区まちづくり協議会」が活発に活動を行っており、自主的なまちのルールである街づくり協定を締結しています。

検討を踏まえた方針

調布駅周辺や深大寺周辺等へのアクセス機能や防災機能等を確保するとともに、都市計画マスタープランの「緑の軸」を形成する当該路線は必要として基本方針を整理しました。

今後の進め方

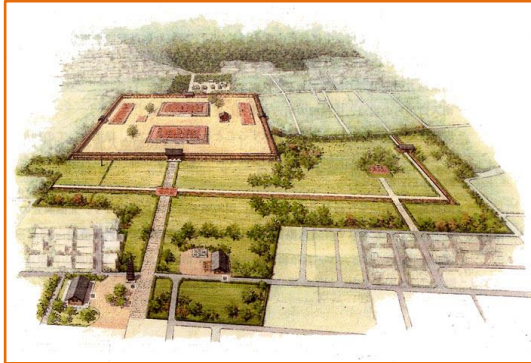
引き続き、地区周辺のまちづくりを進めるとともに、当該路線は地形的条件を考慮しながら、道路構造や整備手法について具体的な検討を進めていきます。

(b) 計画線上に国指定史跡があり、かつ史跡の復元等にあたり検討が必要な路線
(事由㉞)

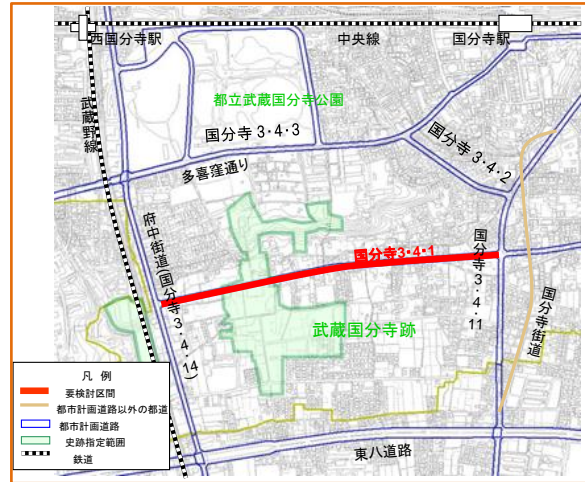
【多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 国分寺 3・4・1
- 区間：国分寺 3・4・11～国分寺 3・4・14
(府中街道)
- 延長：約 1,000m
幅員：16m



僧寺地区の復元イメージ



※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）より再掲載

検討の方向性（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）より再掲載）

奈良時代の中ごろ（天平 13 年 [西暦 741 年]）に聖武天皇の詔により建立された古代の武蔵国分寺の遺跡は、大正 11 年に国の史跡指定を受け、保護の措置が講じられています。国分寺市では、この 11ha の指定区域において、平成 15 年に新整備基本計画を策定し、4 地区に区分して保存整備事業を進めています。

この中の僧寺地区においては、伽藍中枢部建造物などの復元を計画していますが、国分寺 3・4・1 の計画線が、復元する伽藍中枢部建造物などの地下遺構にかかっていることから、建造物などとの都市計画道路の共存について、検討が必要です。

こうしたことから、下記の対象区間については歴史的・文化的資産を活かしたまちづくりを踏まえ、復元する建造物などとの共存が可能な都市計画道路のあり方を検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

史跡の復元等に関する検討

当該路線の計画区域の一部は史跡に指定され、平成 19 年に「史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画」、平成 21 年に「史跡武蔵国分寺跡（僧寺地区）整備実施計画」がそれぞれ国分寺市において策定されました。

検討を踏まえた方針

都と国分寺市では、史跡の歴史的価値や周辺交通状況を鑑み、当該路線については廃止も見据えて検討しています。

今後の進め方

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、その検討結果を踏まえて都市計画変更手続きを行います。

また、国分寺 3・4・1 に頼ることのない道路ネットワークを構築するため、周辺の都市計画道路の整備も進めていきます。

(c) 都県境において、隣接する他県の都市計画道路と計画が不整合となっている路線
(事由①)

【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）における位置付け】
対象路線（区間）の概要

多摩地域の都市計画道路	検討区間	幅員延長	接続する近隣県の都市計画道路	課題
東村山 3・3・8	東村山 3・4・4 ～所沢市境	22m 約 2,640m	所沢 3・4・8	計画幅員が不整合
町田 3・3・7	相模原市境 ～主地 51 号線	18m 約 180m	相模原 3・4・3	線形が不整合
町田 3・4・6	町田 3・4・29 ～横浜市境	18m 約 420m	横浜 3・3・26	線形が不整合



※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)より再掲載



※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)より再掲載

検討の方向性（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）より再掲載）

都市の連携と交流を促進し、活力あふれる多摩地域を実現するためには、多摩域内はもちろん、都県境を越えた都市間ネットワークを強化する必要があります。

しかし、都県境付近の都市計画道路には、都と他県（市）それぞれ計画道路がありながら、都県境において、計画幅員が異なっている箇所や、線形に「ずれ」が生じている箇所など、計画として不整合となっているものがあることから、都県境を越えた道路の接続が困難となっています。

このため、隣接縣市と調整を進め、都市計画の不整合の解消に向けた検討を進めることにより、都県境を越えた道路網の拡充を目指します。

【検討の経緯と方針について】

東村山 3・3・8

計画幅員の不整合解消に向け、都と埼玉県では検討を進めてきました。その結果、車線数について 2 車線とすることとしました。なお、計画幅員は異なるものの、都側の道路については、計画幅員を有効に活用して植樹帯や歩道などを整備することで埼玉県と調整しました。

町田 3・3・7

線形の不整合解消に向け、都と相模原市では検討を進めてきました。その結果、当該区間については線形を変更し、不整合を解消する予定です。

今後、当該区間の変更により影響のある都市計画道路の計画についても検討し、その検討結果も踏まえ、一体的に都市計画変更手続きを行う予定です。

町田 3・4・6

線形の不整合解消に向け、都と横浜市では検討を進めてきました。その結果、当該区間については線形を変更し、不整合を解消する予定です。

今後、当該区間の変更により影響のある都市計画道路の計画についても検討し、その検討結果も踏まえ、一体的に都市計画変更手続きを行う予定です。

(d) 高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線（事由㉞）

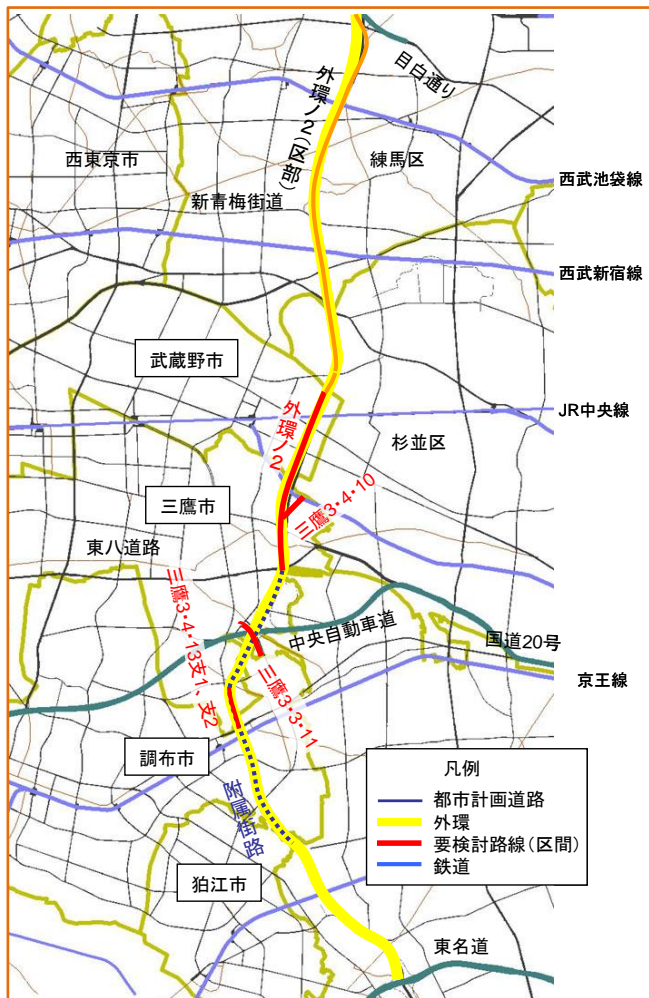
【多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- ・ 外環ノ2
区間：東八道路～杉並区境
延長：約 2,700m
幅員：40m
- ・ 三鷹3・4・10
区間：三鷹台駅～外環ノ2
延長：約 260m
幅員：16m
- ・ 三鷹3・3・11
（現在の名称は三鷹3・4・11）
区間：三鷹3・4・12～調布市境
延長：約 600m
幅員：22.5m
- ・ 三鷹3・4・13支線1
区間：外環～調布3・4・1
延長：約 470m
幅員：9.25m
- ・ 三鷹3・4・13支線2
区間：外環～調布3・4・1
延長：約 430m
幅員：9.25m

※区間は外環ノ2のうち、多摩地域内のもの

※杉並区、練馬区の区部の区間についても一体として検討



※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）より再掲載

検討の方向性（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）より再掲載）

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。

上記に示す路線は、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。

【検討の経緯と方針について】

外環ノ2

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。

目白通りから青梅街道までの区間（練馬区間）については、平成 22 年に地域住民との話し合いの会を設置し、その後、3 案の具体的な整備イメージを公表するなど、広く意見を聴きながら検討を進め、平成 26 年、車線数を 2 とし、延長約 2.8km の区間の幅員を 22m とする方針を定め、都市計画を変更しました。

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、杉並区においては平成 23 年から、武蔵野市においては平成 21 年から、話し合いの会を開催しています。三鷹市においては、外環の中央ジャンクション（仮称）の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。引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。

三鷹 3・4・10

当該路線が位置する三鷹台駅前周辺地区については、平成 19 年、三鷹市まちづくり条例に基づく「まちづくり推進地区」に指定し、「まちづくり推進地区整備方針」を策定するための調査検討を行いました。

検討の結果、当該路線の機能や役割は 12m の幅員を確保すれば担保されることが明らかになりました。また、当該路線の一部として計画されている駅前広場と駅出入口との位置の整合を図る必要があります。

このため、平成 24 年に策定した三鷹市土地利用総合計画 2022（都市計画マスタープラン）の中で、今後策定する「まちづくり推進地区整備方針」に基づき、都市計画の変更を行うとともに、三鷹市東部地区の玄関口にふさわしい都市空間を創出するため、道路や駅前広場などについて面的なまちづくりが促進されるよう、整備を行うこととしました。

今後、新たに定める地区計画の中で当該路線の機能を確保したうえで、当該路線の都市計画を廃止し、面的なまちづくりへの展開を図ります。

三鷹 3・4・11

外環と中央道が交差する付近に計画されている当該路線については、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、外環の中央ジャンクション（仮称）との整合を図る観点から一部線形等を変更しました。

三鷹 3・4・13 支線 1 及び支線 2

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（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、本路線の検討を進めていきます。