

第3章

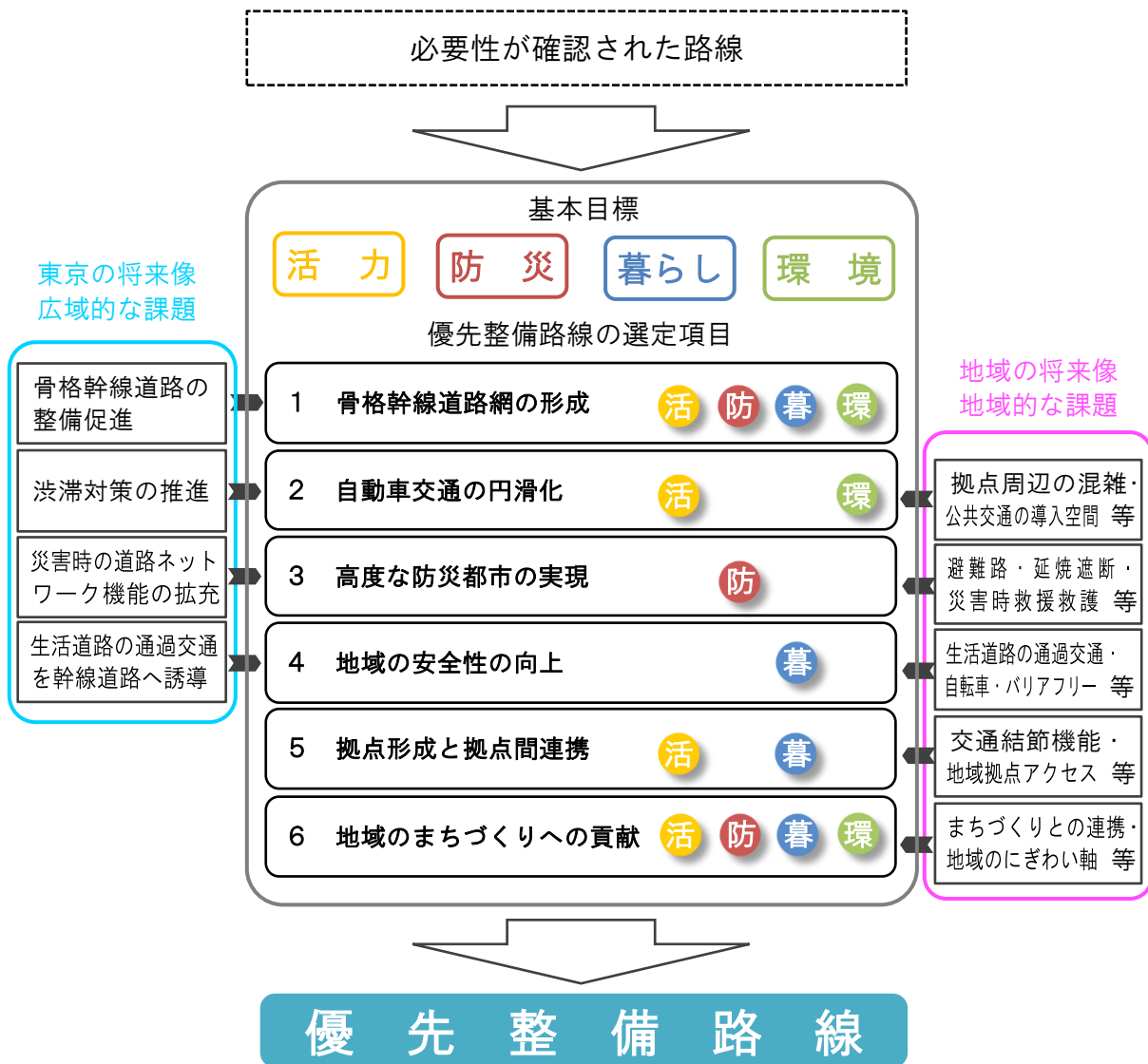
第四次事業化計画（優先整備路線の選定）

Chapter 3

01 優先整備路線の選定の考え方

道路整備の四つの基本目標を踏まえ、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、都と区市町との適切な役割分担の下、今後10年間（平成28年度から平成37年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定しました。

東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から六つの選定項目を設定し、選定することとしました。なお、選定に当たっては、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。



※「選定項目」に示した番号は、優先順位を示すものではありません。

図3-1 優先整備路線の選定の考え方

02 優先整備路線の選定項目

選定項目

1

骨格幹線道路網の形成



広域的な視点

骨格幹線道路（図3-2）については、東京の持続的な発展に寄与する路線として、これまで重点的に整備が進められてきました。骨格幹線道路は、人やモノの流れを円滑にするとともに、広域的な防災性の向上、良好な市街地環境の形成など多岐にわたる効果が期待されます。

このことから、残る骨格幹線道路のうち、主にミッシングリンク（分断されている区間）の解消に寄与する区間を優先性の高い路線として選定します。

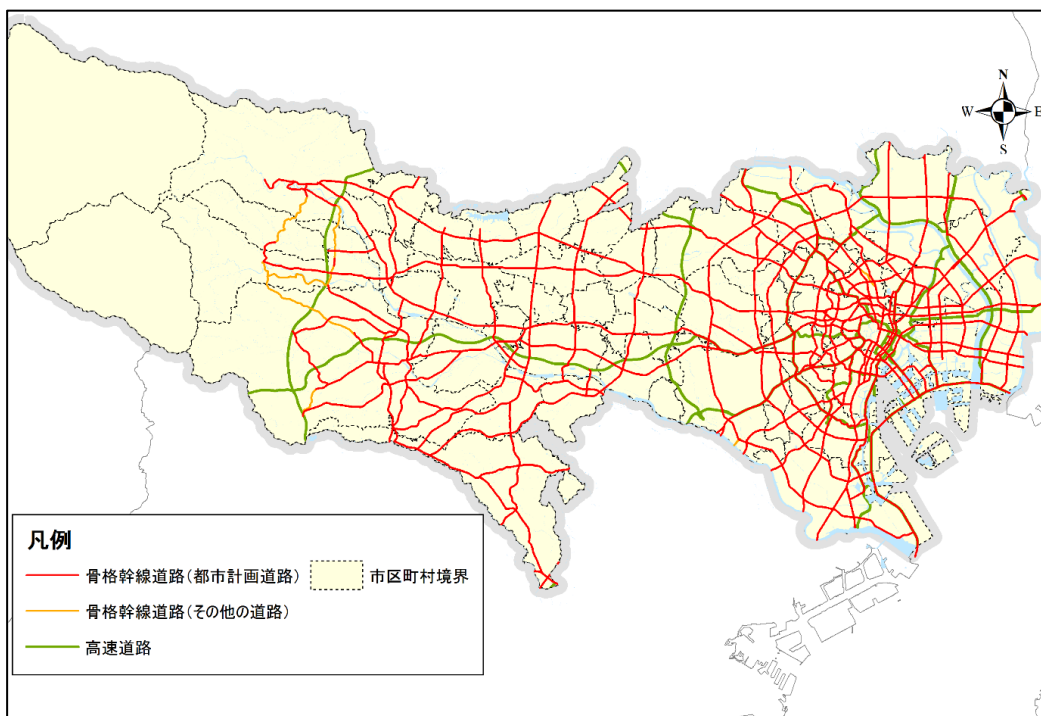


図3-2 骨格幹線道路網



広域的な視点

図3-3に示すとおり、都内の混雑時平均旅行速度は18.7km/hと全国平均(35.1km/h)に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の著しい箇所として主要渋滞箇所(図3-4)が433か所指定されています。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素(CO₂)の排出量などに影響を与えています。

このことから渋滞を早期に解消していくため、主要渋滞箇所を含む区間や混雑度^[1]1.25を上回る区間について、交通の転換や拡幅により、渋滞緩和に寄与することが期待される区間を優先性の高い区間として選定します。

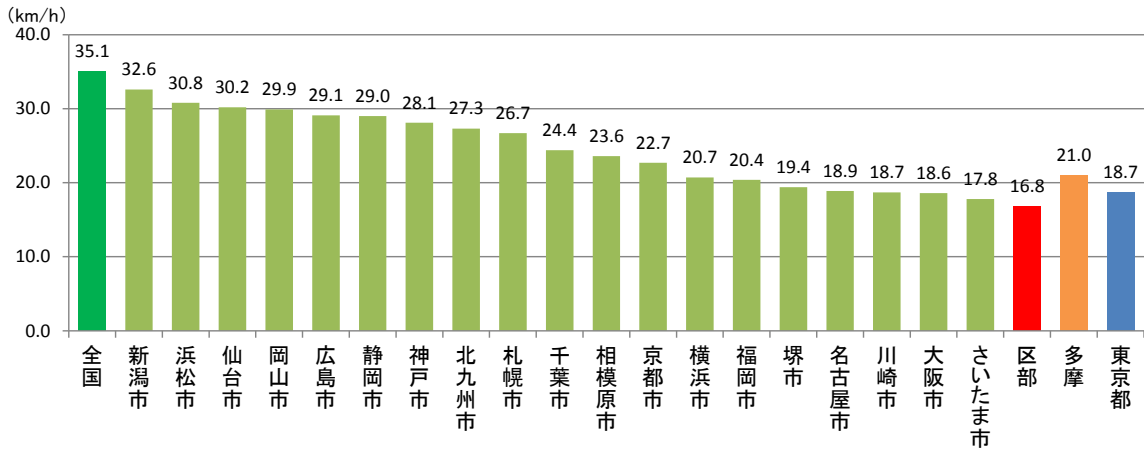
地域的な視点

都内には、常に混雑している駅周辺や、朝夕の通勤で交通が集中する区間、また開発により交通量が増大した地区などが存在し、こうした地域においては混雑の解消などを進めていく必要があります。また、地域内の公共交通不便地域の解消のため、都市計画道路の整備により、バスなどの公共交通の導入を計画している箇所もあります。

このように現在、地域で抱える交通課題の解決に資する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

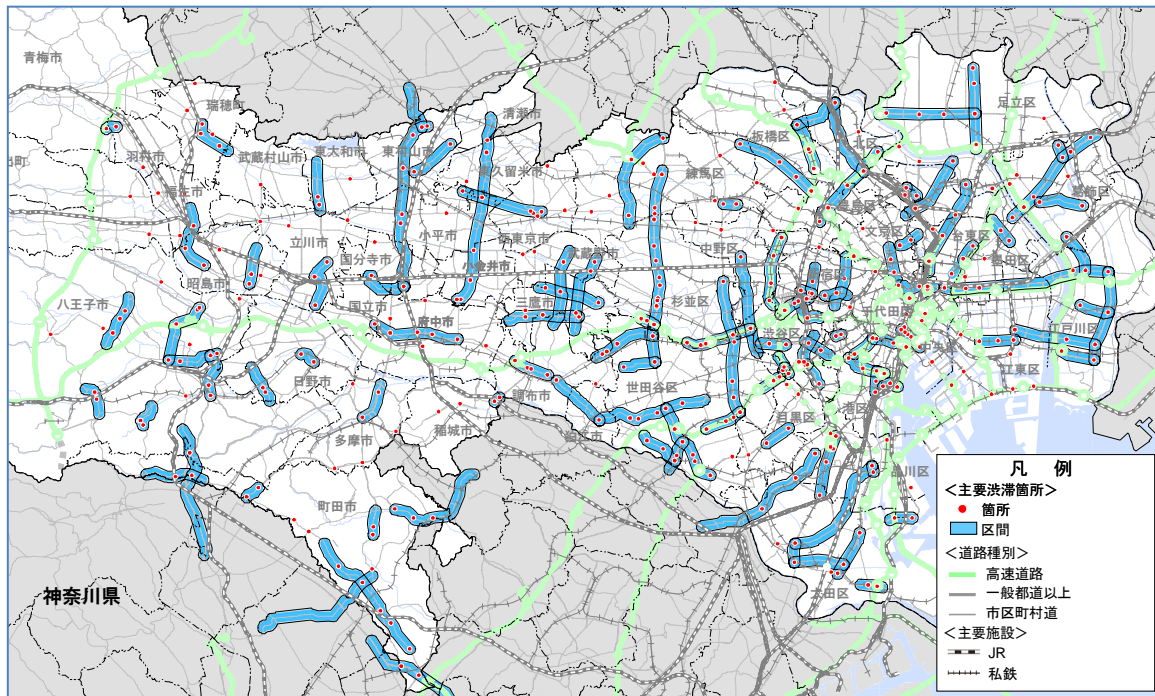
[1]混雑度

道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度1.25を上回る」とは、1日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。



※混雑時平均旅行速度：朝又は夕方（7～9時、17～19時）の混雑時に調査した旅行速度の平均
 出典：平成22年度道路交通センサスを基に作成

図3-3 混雑時平均旅行速度



※「箇所」は単独で主要渋滞箇所を形成しており、「区間」は交差点などが連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間である。

出典：国土交通省関東地方整備局「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」を基に作成

図3-4 主要渋滞箇所

広域的な視点

都内には、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）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」が指定されています。大規模災害が発生した際には、都県間を含め、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となります。東京が災害への備えにより被害を最小化するためには、早急に災害時の道路網の機能を拡充することが必要です。

このことから、緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現在の幅員がおおむね10m未満となっている区間や都県境をつなぐ道路などについては、高度な防災都市の実現に向けて、優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

各区市町では、広域避難場所のほかに一時避難場所や一定の期間、生活場所として利用する避難所の指定がなされています。災害時には、こうした避難場所に速やかに安全に避難できることや、救援物資が確実に届けられることが重要であることから、早急に避難場所にアクセスする道路を整備していく必要があります。また、地域の中には、老朽化した木造住宅が密集し、きょうあいな道路が多く火災危険度が高い地域や消防活動困難区域^[2]があり、こうした地域には、延焼遮断帯となる都市計画道路の早期整備が必要です。

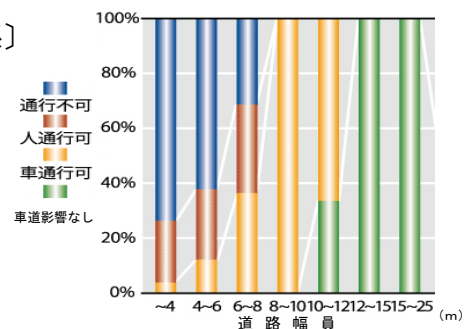
地域においても緊急輸送道路網の機能の拡充は重要であるとともに、災害時における代替性確保の視点から整備を必要とする区間もあります。

このように東京を高度な防災都市としていくため、地域の防災上重要な機能を果たす都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

〔阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係〕

阪神淡路大震災において、幅員 8~10m 以上の道路になると、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能であったということが分かっています。10m 未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。

出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会



[2]消防活動困難区域

震災時に消防活動が可能とされる区域は、震災時有効水利（消防車が震災時に利用できる消火栓、防火水槽など）から半径 280m とされており、その外側のこと。



広域的な視点

生活道路での交通事故の原因の一つとして、円滑な交通処理を担う都市計画道路が未着手であることから、渋滞する区間を避けて、通過交通が生活道路へ流入していることが挙げられます。

このことから、事故削減に向け、通過交通を適切に処理するため、都内で発生している人身事故に着目し、区部及び多摩地域それぞれで人身事故密度が高い住宅エリアの街区を形成する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

都市における手軽な交通手段である自転車の利用が拡大し、自転車に関係する交通事故が発生しています。今後更なる自転車の利用が見込まれる中、駅前など自転車利用が多く、自転車走行空間の整備が必要な地域があります。

その他にも狭く段差のある歩道により、車椅子やベビーカーはもとより、歩行者が安全に通行できない道路が都内にはいまだ数多く存在しており、誰もが安心して歩くことができるみちづくりが必要です。

また、スクールゾーンなどの導入が進む中、通学路に指定されている道路の中には、歩行空間が白線表記のみの道路もあり、安全な通学路の整備が必要な地域があります。

このように、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心を確保し、地域の安全性の向上に寄与する都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

集約型の地域構造への再編を目指し、都市機能を分担して提供していくためには、駅周辺や行政施設周辺をはじめとした拠点の形成及び強化を図るとともに、こうした拠点間の連携を図ることが重要です。

インターチェンジ周辺で物流拠点として整備していく地域や駅周辺で高度利用を促進し、商業・業務等のにぎわい機能の集積を図る地域などにおいて、拠点形成を支援する都市計画道路の整備が必要です。また、駅周辺や市役所などの拠点間の連携を図る都市計画道路の整備が必要となる箇所もあります。

このように集約型の地域構造へと再編していくため、各自治体内の拠点形成を支える都市計画道路や拠点間連携に資する都市計画道路などは、優先性の高い区間として選定します。

地域的な視点

駅周辺や商店街、観光地、住宅地などの様々な地域において、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、ゆとりある歩行者や自転車の通行空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成など、住民と行政とが連携したまちづくりに取り組む場合があります。

また、拠点整備や大規模な宅地開発、土地区画整理や再開発といった面的整備のほか、鉄道に関連する連続立体交差事業や下水幹線など他のライフラインの整備事業など、他事業と連携したまちづくりの取り組みがあります。

このように地域のまちづくりを進める上で、整備が必要な都市計画道路を優先性の高い区間として選定します。

03 優先整備路線

第四次事業化計画における優先整備路線

選定項目に照らして選定した、今後10年間（平成28年度から平成37年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線^[3]）の総括表を表3-1、位置図を図3-5（区部）、図3-6（多摩地域）に示します。

なお、今回選定した優先整備路線以外の都市計画道路についても、以下のような場合には、事業化していきます。

- 防災都市づくり推進計画に位置付けられた整備地域等の整備や、土地区画整理・再開発等の面的整備、団地の建替え、大規模な開発などまちづくりが具体化した場合
- 周辺道路や前後区間の事業の進捗状況により、事業化する必要性が生じた場合
- 連続立体交差事業が具体化した場合
- 新たな都市計画決定（変更）を行った場合 など

表3-1 優先整備路線 総括表

施行区分	路線数	延長 (km)
東京都施行路線	139	146
区部	75	64
多摩地域	64	82
区施行路線	92	42
市町施行路線	72	33
その他施行	17	5
区部	13	3
多摩地域	4	2
全体	320	226

※ その他施行とは、組合施行の土地区画整理事業等によるものをいいます。

※ 表中の計数については、端数処理をしています。

[3]優先整備路線

今後10年間で優先的に整備すべき路線とは、優先的に事業に着手する路線のこと。事業着手後、用地買収や街路築造工事などを経て、道路が完成します。また「着手」とは、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。

なお、地域の実情に応じて、幹線街路以外の区画街路や交通広場などを優先整備路線としています。

〔区部〕

NO.	路線名	区間	所在区	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 1	放射 6号線	環状 6～中央二丁目	中野	80	骨格
都 - 2	放射 8号線	補助 94 付近～放射 10	文京	790	骨格
都 - 3	放射 8号線	放射 12～補助 94	文京・台東	550	骨格
都 - 4	放射 9号線	補助 124 付近～環状 2 付近	千代田	1,300	骨格
都 - 5	放射 16号線	東葛西四丁目～都県境(旧江戸川橋梁部)	江戸川	230	骨格
都 - 6	放射 21号線	補助 1～補助 3	港	890	骨格
都 - 7	放射 23号線	放射 5 付近～補助 61 付近	杉並	210	骨格
都 - 8	放射 25号線	補助 68～環状 4 付近	新宿	1,020	骨格
都 - 9	放射 31号線	放射 32～補助 115	江東	460	骨格
都 - 10	放射 32号線	補助 103～錦糸町駅	墨田	1,220	骨格
都 - 11	放射 32号線	放射 31～小名木川橋	江東	410	骨格
都 - 12	放射 35号線	環状 7～放射 36	練馬	2,780	骨格
都 - 13	環状 3号線	環状 2～放射 20	中央・港	2,340	骨格
都 - 14	環状 4号線	放射 19～放射 3	港	1,420	骨格
都 - 15	環状 4号線	放射 25～補助 74	新宿	650	骨格
都 - 16	環状 4号線	補助 119～ 東向島三丁目(百花園入口交差点)	墨田	530	骨格
都 - 17	環状 4号線	京成押上線交差点～補助 116	墨田	1,160	骨格
都 - 18	環状 4号線	放射 26～放射 8	文京	420	骨格
都 - 19	環状 4号線	補助 79～放射 9 付近	文京	700	骨格
都 - 20	環状 4号線	道灌山下交差点(補助 94 交差点付近)	文京	130	骨格
都 - 21	環状 4号線	放射 11 付近～環状 5 の 2	荒川	820	骨格
都 - 22	環状 5 の 1号線	補助 74～(豊)高田三丁目	新宿・豊島	830	骨格
都 - 23	環状 5 の 1号線	放射 8 支線 2～放射 9	豊島・北	1,360	骨格
都 - 24	環状 7号線	補助 83 付近～補助 89 付近	北	580	骨格
都 - 25	外環の 2	放射 6～石神井町八丁目(前原交差点)	練馬	3,340	交通
都 - 26	補助 4号線	補助 2～六本木五丁目 (六本木五丁目交差点)	港	820	交通
都 - 27	補助 11号線	港)白金二丁目～環状 4 付近	港・渋谷	930	防災
都 - 28	補助 26号線	放射 2 付近～東急目黒線	品川	480	骨格
都 - 29	補助 26号線	補助 52～補助 54	世田谷・ 目黒・渋谷	990	骨格
都 - 30	補助 26号線	補助 61～放射 5	渋谷	210	骨格
都 - 31	補助 26号線	新)西落合四丁目～放射 7	中野・新宿	260	骨格
都 - 32	補助 28号線	放射 1～環状 8	大田	800	交通
都 - 33	補助 28号線	補助 40～補助 33 付近	大田	530	交通
都 - 34	補助 52号線	補助 128～環状 8	世田谷	2,300	安全
都 - 35	補助 54号線	補助 217 付近～調布市境	世田谷	410	交通
都 - 36	補助 61号線	放射 23～環状 7 付近	渋谷・杉並	1,040	安全
都 - 37	補助 62号線	補助 26～環状 7	中野・杉並	1,140	交通
都 - 38	補助 74号線	補助 26～補助 220	中野	720	交通
都 - 39	補助 74号線	環状 8～旧早稲田通り	杉並	1,200	交通
都 - 40	補助 83号線	環状 7～補助 73	北	490	交通
都 - 41	補助 85号線	上十条一丁目～ 上十条三丁目(埼京線立体)	北	610	交通
都 - 42	補助 86号線	前野町三丁目(前野公園入口交差点)～ 補助 245 付近	板橋	1,480	交通
都 - 43	補助 92号線	中里三丁目～田端五丁目(山手線立体)	北	160	安全

NO.	路線名	区間	所在区	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 44	補助 92 号線	補助 93～環状 4	北・荒川	590	安全
都 - 45	補助 94 号線	補助 179 付近～環状 4	文京	940	交通
都 - 46	補助 109 号線	補助 258 付近～補助 261	足立	1,210	安全
都 - 47	補助 125 号線	放射 4～放射 4 支線 3	世田谷	230	交通
都 - 48	補助 125 号線	補助 51～喜多見八丁目	世田谷	230	交通
都 - 49	補助 125 号線	喜多見九丁目～狛江市境	世田谷	330	交通
都 - 50	補助 133 号線	補助 52～放射 5	世田谷・杉並	1,990	安全
都 - 51	補助 133 号線	白鷺一丁目～補助 76	中野	430	交通
都 - 52	補助 133 号線	放射 6～補助 130	杉並	890	安全
都 - 53	補助 133 号線	補助 76～補助 229	中野・練馬	1,100	交通
都 - 54	補助 133 号線	放射 7～補助 172	練馬	1,240	安全
都 - 55	補助 135 号線	関町南三丁目～放射 6	練馬	120	交通
都 - 56	補助 138 号線	環状 7～補 261	足立・葛飾	910	防災
都 - 57	補助 140 号線	補助 136～特 450	足立・葛飾	560	骨格
都 - 58	補助 142 号線	補助 143～放射 14	江戸川	830	防災
都 - 59	補助 143 号線	補助 279～補助 283 付近	葛飾	580	交通
都 - 60	補助 143 号線	北総鉄道～放射 14	葛飾・江戸川	1,690	交通
都 - 61	補助 143 号線	東篠崎二丁目～都県境(旧江戸川橋梁部)	江戸川	70	防災
都 - 62	補助 144 号線	放射 16～国道 357	江東	2,060	防災
都 - 63	補助 156 号線	放射 7～外環の 2	練馬	1,310	防災
都 - 64	補助 156 号線	補助 135～西東京市境	練馬	1,410	安全
都 - 65	補助 172 号線	放射 35～早三東通り	練馬	190	交通
都 - 66	補助 203 号線	放射 8～赤塚二丁目(六道の辻交差点)	板橋	410	交通
都 - 67	補助 214 号線	補助 125 付近～狛江市境	世田谷	590	交通
都 - 68	補助 217 号線	補助 54 付近～補助 218	世田谷	1,010	交通
都 - 69	補助 219 号線	補助 217 付近～三鷹市境	世田谷	560	交通
都 - 70	補助 229 号線	西武新宿線交差点付近	練馬	350	交通
都 - 71	補助 230 号線	補助 76～富士街道	練馬	430	交通
都 - 72	補助 232 号線	富士街道～外環の 2	練馬	830	安全
都 - 73	補助 261 号線	伊興四丁目～竹の塚六丁目	足立	910	交通
都 - 74	補助 277 号線	主地 307～補助 269	葛飾	1,470	防災
都 - 75	補助 286 号線	上篠崎二丁目～都県境(江戸川橋梁部)	江戸川	180	防災
合 計				64,440	

〔多摩地域〕

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 76	八王子 3・3・74 号線	都道 166～西寺方町	八王子	6,490	骨格
都 - 77	八王子 3・4・14 号線外	日)平山六丁目～八)長沼町	八王子 日野	520	防災
都 - 78	立川 3・1・34 号線	主地 7～立川 3・3・3	立川	520	防災
都 - 79	立川 3・1・34 号線	富士見町七丁目～立川 3・2・11	立川	1,580	防災
都 - 80	立川 3・2・4 号線外	東村山 3・4・33 東側～ 立川 3・4・22 西側	東大和 東村山	1,040	骨格
都 - 81	立川 3・2・38 号線	立川 3・2・16～立川 3・3・3	立川	900	交通
都 - 82	立川 3・3・3 号線	西砂町六丁目～福生市境	立川	1,660	骨格
都 - 83	立川 3・3・3 号線	立川 3・3・30～ 都道 162(松中団地東交差点)	立川	3,350	骨格
都 - 84	立川 3・3・30 号線	国立市境～立川 3・2・31	立川	3,110	骨格
都 - 85	立川 3・3・30 号線	主地 5～都市計画区間	東大和	690	防災
都 - 86	立川 3・4・5 号線外	国立 3・4・16～立川 3・4・5 支線 1	立川 国立	960	骨格

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 87	立川 3・4・39 号線	立川 3・3・3～武)大南一丁目	立川 武蔵村山	840	交通
都 - 88	武蔵野 3・4・11 号線	杉並区境～吉祥寺東町二丁目	武蔵野	780	安全
都 - 89	武蔵野 3・4・24 号線	武蔵野 3・4・7～武蔵野 3・5・9	武蔵野	270	交通
都 - 90	三鷹 3・4・3 号線	世田谷区境～北野一丁目	三鷹	270	交通
都 - 91	三鷹 3・4・7 号線	三鷹 3・4・12～三鷹 3・4・14 付近	三鷹	1,020	交通
都 - 92	三鷹 3・4・7 号線	三鷹 3・4・17 付近～ 三鷹 3・4・18 付近	三鷹	1,000	交通
都 - 93	三鷹 3・4・12 号線	三鷹 3・2・2～三鷹 3・4・7	三鷹	800	交通
都 - 94	三鷹 3・4・12 号線	三鷹 3・4・14～三鷹 3・4・13	三鷹	860	交通
都 - 95	青梅 3・4・1 号線	畑中三丁目～都道 238 東側付近	青梅	820	防災
都 - 96	青梅 3・4・13 号線	福生 3・4・4～青梅 3・4・8	青梅 瑞穂	1,040	交通
都 - 97	府中 3・4・3 号線	府中 3・4・22～府中 3・3・24	府中	4,080	骨格
都 - 98	府中 3・4・12 号線	多磨町一丁目～府中 3・5・14	府中	1,680	安全
都 - 99	調布 3・4・2 号線	世田谷区境～調布 3・4・3	狛江	1,610	安全
都 - 100	調布 3・4・4 号線外	世田谷区境～調布 3・4・16	狛江	470	交通
都 - 101	調布 3・4・4 号線外	調布 3・2・6～府)押立町四丁目	調布 府中	1,530	交通
都 - 102	調布 3・4・10 号線	世田谷区境～調布 3・4・17	調布	340	安全
都 - 103	調布 3・4・17 号線	調布 3・4・9 付近～ 調布 3・4・10 付近	調布	690	防災
都 - 104	調布 3・4・18 号線	調布 3・4・11～ 調布 3・4・14 付近	調布	740	安全
都 - 105	町田 3・3・7 号線	都県境 (相模原市境)～主地 51	町田	170	防災
都 - 106	町田 3・3・36 号線	相原町～町田 3・3・10	町田	690	交通
都 - 107	町田 3・3・36 号線	小山町 (馬場交差点付近)～ 常盤町 (常盤駐在所北交差点)	町田	1,460	骨格
都 - 108	町田 3・3・36 号線	旭町三丁目～町田 3・4・29	町田	5,370	骨格
都 - 109	町田 3・4・18 号線	町田 3・4・33～野津田町	町田	2,010	骨格
都 - 110	町田 3・4・18 号線	都県境 (川崎市境)～ 町田 3・4・23 付近	町田	810	骨格
都 - 111	町田 3・4・23 号線	主地 19～都県境 (川崎市境)	町田	30	防災
都 - 112	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	安全
都 - 113	小金井 3・4・11 号線外	府中 3・2・2 の 1～小金井 3・4・1	小金井 府中	830	交通
都 - 114	小平 3・3・3 号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格
都 - 115	小平 3・3・3 号線	小平 3・4・17～小平 3・4・7	小平	1,180	骨格
都 - 116	日野 3・4・1 号線	日野 (日野橋南詰交差点付近)～ 日野 3・4・8	日野	370	交通
都 - 117	日野 3・4・3 号線	日野 3・4・14 付近～ 日野 3・4・18 付近	日野	1,010	防災
都 - 118	日野 3・4・17 号線	立)富士見町七丁目～ 日野 3・4・8 付近	日野 立川	660	交通
都 - 119	東村山 3・4・15 の 1 号線	東村山 3・4・18～東村山 3・4・21	東久留米	1,380	骨格
都 - 120	東村山 3・4・15 の 2 号線	都県境 (新座市境)～ 東村山 3・4・7	清瀬	570	骨格
都 - 121	東村山 3・4・18 号線	南沢四丁目～東村山 3・4・13	東久留米	1,150	安全
都 - 122	東村山 3・4・35 号線	東村山 3・4・11～ 都県境 (所沢市境)	東村山	690	防災
都 - 123	国分寺 3・4・3 号線	南町三丁目～国分寺 3・4・18	国分寺	440	防災
都 - 124	国分寺 3・4・6 号線	国分寺 3・4・12～東恋ヶ窪三丁目	国分寺	470	安全

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 125	国分寺 3・4・11 号線外	府中 3・2・2 の 2 付近～ 国分寺 3・4・4 付近	府中 国分寺	1,180	防災
都 - 126	国立 3・3・15 号線	国立 3・4・1～国立 3・4・5 付近	国立	540	骨格
都 - 127	国立 3・4・5 号線	国立 3・3・15 付近～ 国立 3・4・16 付近	国立	270	骨格
都 - 128	福生 3・4・3 の 1 号線	立川市境～福生 3・4・10	福生	1,090	骨格
都 - 129	多摩 3・1・6 号線	唐木田二丁目～多摩 3・4・27 付近	多摩	810	骨格
都 - 130	多摩 3・1・6 号線	多摩 3・4・15 付近～ 多摩 3・4・26 付近	多摩 稲城	9,520	骨格
都 - 131	多摩 3・4・15 号線	百村～坂浜	稲城	660	防災
都 - 132	秋多 3・3・4 号線	草花～秋多 3・3・9	あきる野	430	交通
都 - 133	秋多 3・4・5 号線	秋多 3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410	交通
都 - 134	秋多 3・4・5 号線	秋多 3・4・16 付近～ 秋多 3・4・10 付近	あきる野	540	交通
都 - 135	秋多 3・4・14 号線	日の出町平井～秋多 3・5・7	日の出	500	防災
都 - 136	西東京 3・3・3 号線	西東京 3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格
都 - 137	西東京 3・3・14 号線	西東京 3・2・6～都県境(新座市境)	西東京	440	骨格
都 - 138	西東京 3・4・13 号線	主地 36～都県境(新座市境)	西東京	190	安全
都 - 139	西東京 3・4・26 号線	西東京 3・4・7～西東京 3・5・4	西東京	620	交通
合 計				81,640	

※計数は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路網の形成 交通：自動車交通の円滑化 防災：高度防災都市の実現
安全：地域の安全性の向上 拠点：拠点形成と拠点間連携 まち：地域のまちづくりへの貢献

NO.	路線名	区間	所在区	延長 (m)	主な 選定理由
区 - 1	補助 7 号線	補助 10～環状 4	港	260	防災・安全
区 - 2	補助 14 号線	高輪三丁目(高輪警察署前交差点)～ 環状 4	港	340	防災・まち
区 - 3	補助 14 号線	環状 4～高輪四丁目(柘榴坂上)	港	310	防災・まち
区 - 4	補助 23 号線	補助 5～放射 4	港	490	安全・まち
区 - 5	補助 58 号線	環状 3～南元町	新宿	610	防災・安全
区 - 6	補助 220 号線	妙正寺川付近	新宿	70	安全・まち
区 - 7	新宿駅付近街路 10 号線	放射 5～環状 5 の 1 支線 1	新宿	160	拠点・まち
区 - 8	補助 114 号線	放射 13 支線 1～墨田区画街路 5	墨田	110	拠点・まち
区 - 9	墨田区画街路 6 号線	補助 326～墨田区画街路 7	墨田	110	拠点・まち
区 - 10	墨田区画街路 7 号線	墨田区画街路 6～放射 13 支線 1	墨田	160	拠点・まち
区 - 11	墨田区画街路 10 号線	放射 32～放射 13 支線 1	墨田	330	拠点・まち
区 - 12	墨田区画街路 11 号線	墨田区画街路 10 号線～ 墨田区歩行者専用道 1 号線	墨田	190	拠点・まち
区 - 13	墨田区 歩行者専用道 1 号線	墨田区画街路 11 号線～ 墨田区画街路 5 号線	墨田	20	拠点・まち
区 - 14	補助 199 号線	補助 200 付近(浜園橋付近)	江東	90	防災・まち
区 - 15	補助 199 号線	環状 3 支線 2 付近(蛤橋付近)	江東	90	防災・まち
区 - 16	補助 162 号線	補助 149～補助 161 付近	品川	840	交通・まち
区 - 17	補助 163 号線	西品川一丁目～補助 26 付近	品川	630	拠点・まち
区 - 18	補助 205 号線	品川区画街路 3 付近～補助 29	品川	310	交通・防災
区 - 19	補助 127 号線	自由が丘駅～放射 3	目黒	790	拠点・まち
区 - 20	補助 34 号線	放射 17～放射 19	大田	410	防災・安全
区 - 21	補助 34 号線	放射 19～補助 27	大田	560	交通・まち
区 - 22	補助 43 号線	補助 44 付近～仲池上二丁目	大田	560	防災・まち
区 - 23	補助 44 号線	環状 7～上池台五丁目	大田	530	防災・安全
区 - 24	補助 44 号線	補助 43 付近～呑川	大田	170	防災・安全
区 - 25	大田区画街路 7 号線	補助 36～蒲田駅 (交通広場約 5,900 m ²)	大田	60	安全・拠点
区 - 26	補助 54 号線	補助 128～補助 154	世田谷	780	防災・安全
区 - 27	補助 128 号線	放射 5～東鉄 10 付 17	世田谷	170	交通・まち
区 - 28	補助 154 号線	松原二丁目～補助 54	世田谷	710	交通・防災
区 - 29	補助 216 号線	補助 213 との交差点付近	世田谷	390	交通・防災
区 - 30	補助 216 号線	補助 219～補助 129	世田谷	1,030	交通・まち
区 - 31	補助 217 号線	補助 54 付近	世田谷	160	防災・まち
区 - 32	世田谷区画街路 7 号線	環状 8～上野毛二丁目	世田谷	400	安全・まち
区 - 33	世田谷区画街路 11 号線	成城学園前駅(交通広場約 5,000 m ²)	世田谷	50	拠点・まち
区 - 34	世田谷区画街路 12 号線	成城学園前駅	世田谷	30	拠点・まち
区 - 35	補助 18 号線	代官山町～ 渋谷駅桜丘口再開発事業区域境	渋谷	470	交通・拠点
区 - 36	補助 220 号線	補助 71～補助 74	中野	760	防災・まち
区 - 37	補助 220 号線	早稲田通り付近～中野区画街路 3	中野	480	防災・まち
区 - 38	補助 220 号線	西武新宿線付近～新宿区境	中野	420	防災・まち
区 - 39	補助 227 号線	妙正寺川～補助 76	中野	940	防災・まち
区 - 40	中野区画街路 3 号線	新井薬師前駅(交通広場約 3,700 m ²)	中野	-	拠点・まち
区 - 41	中野区画街路 4 号線	沼袋駅～補助 76 (交通広場約 2,800 m ²)	中野	520	防災・まち
区 - 42	補助 132 号線	放射 6～西荻南三丁目	杉並	1,070	防災・拠点
区 - 43	補助 216 号線	神田川付近～放射 5	杉並	470	防災・まち
区 - 44	補助 221 号線	環状 7～中野区境	杉並	290	防災・拠点
区 - 45	補助 227 号線	補助 74～高円寺駅北口	杉並	420	防災・拠点
区 - 46	補助 80 号線	南大塚二丁目～放射 8	豊島	290	安全・拠点
区 - 47	補助 243 号線	補助 86～補助 242	北	530	安全・まち
区 - 48	補助 182 号線	環状 4～西日暮里二丁目	荒川	520	安全・まち

NO.	路線名	区間	所在区	延長 (m)	主な 選定理由
区 - 49	補助 189 号線	放射 12～補助 321	荒川	740	交通・防災
区 - 50	補助 193 号線	放射 11～補助 100	荒川	1,360	交通・防災
区 - 51	補助 234 号線	放射 8～練馬区境	板橋	260	防災・まち
区 - 52	補助 244 号線	放射 8～富士見街道	板橋	530	防災・まち
区 - 53	補助 249 号線	放射 35 付近	板橋	100	交通・安全
区 - 54	補助 132 号線	石神井町五丁目(豊島橋交差点～石神井公園前交差点)	練馬	300	安全・拠点
区 - 55	補助 135 号線	補助 230 付近	練馬	460	交通・まち
区 - 56	補助 135 号線	補助 156 付近	練馬	70	交通・安全
区 - 57	補助 135 号線	放射 6～練馬区画街路 6	練馬	2,770	交通・拠点
区 - 58	補助 230 号線	放射 6～補助 76	練馬	910	交通・まち
区 - 59	補助 232 号線	石神井公園駅～練馬区画街路 7	練馬	220	交通・まち
区 - 60	補助 232 号線	補助 135 付近	練馬	510	交通・防災
区 - 61	練馬区画街路 1 号線	補助 172～練馬二丁目	練馬	360	交通・拠点
区 - 62	外環の 2	上石神井駅(交通広場約 5,100 m ²)	練馬	-	拠点・まち
区 - 63	補助 137 号線	梅田七丁目～補助 138	足立	100	防災・安全
区 - 64	補助 253 号線	西新井一丁目～環状 7	足立	260	交通・防災
区 - 65	補助 254 号線	補助 136～補助 138	足立	800	防災・拠点
区 - 66	補助 255 号線	環状 7～ 梅島一丁目(梅島一丁目交差点)	足立	680	防災・まち
区 - 67	補助 256 号線	環状 7～補助 138	足立	840	防災・安全
区 - 68	足立区画街路 7 号線	環状 7～新田三丁目	足立	390	安全・まち
区 - 69	足立区画街路 8 号線	西新井栄町一丁目～補助 138	足立	220	安全・まち
区 - 70	足立区画街路 9 号線	足立区画街路 8～西新井駅 (交通広場約 5,500 m ²)	足立	70	拠点・まち
区 - 71	足立区画街路 13 号線	足立区画街路 12～北千住駅	足立	50	安全・まち
区 - 72	竹ノ塚駅広場 1	竹ノ塚駅(交通広場約 7,090 m ²)	足立	-	拠点・まち
区 - 73	補助 138 号線外	南水元一丁目付近	葛飾	430	防災
区 - 74	補助 261 号線	西水元五丁目～補助 269	葛飾	910	交通
区 - 75	補助 264 号線	細田三丁目付近	葛飾	30	交通・安全
区 - 76	補助 264 号線	補助 140～補助 273	葛飾	880	防災・安全
区 - 77	補助 272 号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	防災・安全
区 - 78	補助 276 号線	補助 264～細田四丁目	葛飾	520	交通
区 - 79	補助 279 号線	補助 276 付近～柴又一丁目	葛飾	930	安全
区 - 80	補助 282 号線	北総鉄道～補助 264 付近	葛飾	740	交通
区 - 81	葛飾区画街路 3 号線	補助 274～立石駅 (交通広場約 3,800 m ²)	葛飾	80	拠点・まち
区 - 82	葛飾区画街路 4 号線	四つ木一丁目付近	葛飾	280	防災・まち
区 - 83	葛飾区画街路 6 号線	葛飾区画街路 4～四ツ木駅 (交通広場約 2,600 m ²)	葛飾	80	拠点・まち
区 - 84	鉄押付 3 号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	まち
区 - 85	鉄押付 6 号線	立石八丁目付近	葛飾	140	まち
区 - 86	補助 284 号線	補助 287～放射 31	江戸川	1,120	交通・安全
区 - 87	補助 285 号線	小岩駅付近～補助 143	江戸川	200	交通・まち
区 - 88	補助 285 号線	補助 142～補助 288	江戸川	1,190	防災・安全
区 - 89	補助 286 号線	西篠崎二丁目(虹の家東交差点)～ 上篠崎二丁目	江戸川	860	防災・拠点
区 - 90	補助 288 号線	上篠崎一丁目～江戸川区画街路 22	江戸川	450	交通・防災
区 - 91	補助 288 号線	補助 140～補助 290	江戸川	1,030	交通・安全
区 - 92	江戸川区画街路 28 号線	江戸川区画街路 27～江戸川区画街路 29	江戸川	130	交通・まち
合 計				41,680	

※計数は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路網の形成 交通：自動車交通の円滑化 防災：高度防災都市の実現
安全：地域の安全性の向上 拠点：拠点形成と拠点間連携 まち：地域のまちづくりへの貢献

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
市町 - 1	八王子 3・3・74 号線	八王子 3・3・10～八王子 3・5・47	八王子	430	交通・拠点
市町 - 2	八王子 3・4・54 号線	八王子 3・4・46～八王子 3・5・49	八王子	300	交通・安全
市町 - 3	八王子 3・4・58 号線	山田町～八王子 3・4・16 付近	八王子	340	安全
市町 - 4	八王子 3・4・61 号線	檜原町～八王子 3・5・53	八王子	390	交通・安全
市町 - 5	八王子 3・4・61 号線	横川町～清川町	八王子	270	交通・安全
市町 - 6	八王子 3・4・8 号線	八王子 3・3・10～八王子 3・3・68	八王子 町田	1,310	交通・拠点
市町 - 7	八王子 3・4・64 号線	八王子 8・5・1～八王子 3・3・1 (交通広場約 5,000 m ²)	八王子	30	交通・拠点
市町 - 8	八王子 8・5・1 号線	八王子 3・4・64～ 八王子都市計画通路 1 号	八王子	80	安全・まち
市町 - 9	八王子都市計画通路 1 号線	八王子 8・5・1～ 市道浅川 78	八王子	20	安全・まち
市町 - 10	立川 3・2・10 号線	立川 3・4・24、 立川 3・4・25～国立 3・4・8	立川	900	交通・安全
市町 - 11	立川 3・4・15 号線	市道東 112～立川 3・4・21	立川	270	交通・拠点
市町 - 12	立川 3・4・21 号線	国分寺 3・4・10～主地 7	立川	550	安全・拠点
市町 - 13	立鉄中付 1 号線	立川 3・3・30～市道南 392	立川	190	交通・拠点
市町 - 14	三鷹 3・4・9 号線	三鷹 3・4・17～三鷹 3・2・6	三鷹	750	交通・防災
市町 - 15	三鷹 3・4・13 号線	三鷹 3・4・7～連雀通り	三鷹	70	安全・拠点
市町 - 16	青梅 3・4・13 号線	青梅 3・6・10～青梅 3・5・12	青梅	840	拠点・まち
市町 - 17	青梅 3・5・12 号線	青梅 3・4・13～主地 44	青梅	520	拠点・まち
市町 - 18	青梅 3・4・18 号線	東青梅六丁目(東青梅六丁目東交差 点)～青梅 3・4・20	青梅	660	防災・まち
市町 - 19	青梅 3・5・24 号線	青梅 3・5・7～青梅 3・5・5	青梅	90	交通・まち
市町 - 20	府中 3・4・11 号線	府中 3・4・16～府中 3・4・12	府中	70	交通・拠点
市町 - 21	昭島 3・4・1 号線	昭島 3・4・18～緑町一丁目	昭島	110	交通・拠点
市町 - 22	昭島 3・4・18 号線	田中町一丁目～昭島 3・4・2	昭島	570	交通・拠点
市町 - 23	調布 3・4・8 号線	柴崎駅～調布 3・4・10 (交通広場約 2,500 m ²)	調布	190	防災・拠点
市町 - 24	調布 3・4・9 号線	調布 3・4・17～ 西つつじヶ丘四丁目	調布	240	交通・防災
市町 - 25	調布 3・4・11 号線	柴崎駅～調布 3・4・1 (交通広場約 2,500 m ²)	調布	100	防災・拠点
市町 - 26	調布 3・4・21 号線	つつじヶ丘駅～調布 3・4・10 (交通広場約 2,500 m ²)	調布	150	安全・拠点
市町 - 27	調布 3・4・26 号線	布田駅～都道 119	調布	140	防災・拠点
市町 - 28	調布 3・4・31 号線	西調布駅～調布 3・4・10 (交通広場約 2,000 m ²)	調布	190	拠点・まち
市町 - 29	町田 3・4・9 号線	町田 3・4・34～西成瀬三丁目	町田	340	交通・防災
市町 - 30	町田 3・4・34 号線	町田 3・4・33 付近～町田 3・3・7	町田	1,560	交通・防災
市町 - 31	町田 3・4・34 号線	町田 3・3・7～高ヶ坂六丁目	町田	280	交通・防災
市町 - 32	町田 3・4・37 号線	町田 3・3・7～町田 3・4・3	町田	930	交通・拠点
市町 - 33	町田 3・4・41 号線	町田 3・3・36～相模原市境	町田	50	防災・拠点
市町 - 34	小平 3・4・10 号線	小平 3・4・21～市道第 A-61	小平	530	防災・安全
市町 - 35	小平 3・4・19 号線	小平 3・4・14～東久留米市境	小平	460	拠点・まち
市町 - 36	日野 3・4・25 号線	日野 3・3・2～市道 H38	日野	890	交通・まち
市町 - 37	東村山 3・4・9 号線	野口町一丁目～東村山 3・4・31	東村山	260	交通・拠点
市町 - 38	東村山 3・4・10 号線	東村山 3・3・8～東村山 3・4・29	東村山	560	交通・拠点
市町 - 39	東村山 3・4・13 号線	清瀬市境～JR 武蔵野線	東村山	330	交通・拠点

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
市町 - 40	東村山 3・4・27 号線	主地 40～秋津駅 (交通広場約 3,400 m ²)	東村山	700	交通・拠点
市町 - 41	国分寺 3・4・1 号線	都道 133～国分寺 3・4・11	国分寺	80	防災・まち
市町 - 42	国分寺 3・4・2 号線	国分寺 3・4・3～国分寺 3・4・11	国分寺	370	交通・安全
市町 - 43	国分寺 3・4・4 号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	防災・安全
市町 - 44	国分寺 3・4・7 号線	国分寺 3・4・16～国立市境	国分寺	430	安全・拠点
市町 - 45	国分寺 3・4・12 号線	国分寺駅北口再開発事業区域境～ 国分寺 3・4・6	国分寺	310	防災・まち
市町 - 46	国分寺 3・4・16 号線	国分寺 3・4・9～国分寺 3・4・10	国分寺	690	防災・拠点
市町 - 47	国立 3・4・3 号線	国立 3・3・2～国立 3・4・14	国立	750	交通・まち
市町 - 48	国立 3・4・8 号線	立川 3・3・30～主地 43	国立	200	安全・拠点
市町 - 49	国立 3・4・10 号線	北一丁目～国分寺 3・4・7	国立	130	拠点・まち
市町 - 50	国立 3・4・14 号線	国立 3・4・3～JR 南武線	国立	520	交通・安全
市町 - 51	国立 3・3・15 号線	富士見台四丁目～国立 3・4・4	国立	390	交通
市町 - 52	福生 3・4・7 号線	福生 3・3・30～福生 3・4・10	福生	420	防災・まち
市町 - 53	調布 3・4・16 号線	小田急線高架下～調布 3・4・2	狛江	1,220	交通・まち
市町 - 54	立川 3・4・17 号線	南街五丁目～南街六丁目	東大和	570	防災・まち
市町 - 55	立川 3・4・26 号線	立川 3・2・4～立川 3・5・20	東大和	410	防災・拠点
市町 - 56	東村山 3・4・13 号線	主地 40～東村山市境	清瀬	860	安全・まち
市町 - 57	東村山 3・4・17 号線	東村山 3・4・7～東村山 3・4・24	清瀬	420	交通・安全
市町 - 58	東村山 3・4・26 号線	新座市境～関越自動車道	清瀬	770	交通・安全
市町 - 59	東村山 3・4・13 号線	東村山 3・4・18～本町四丁目	東久留米	460	安全・拠点
市町 - 60	東村山 3・4・13 号線	都道 234～埼玉県境	東久留米	1,040	安全・拠点
市町 - 61	東村山 3・4・21 号線	小平市境～東村山 3・4・4	東久留米	280	交通・防災
市町 - 62	東村山 3・4・21 号線	東村山 3・4・12～東村山 3・4・13	東久留米	730	防災・まち
市町 - 63	立川 3・5・20 号線	立川 3・4・40～立川 3・5・41	武蔵村山	670	交通・拠点
市町 - 64	多摩 3・4・36 号線	多摩 3・4・15～稲城小田良土地区 画整理事業区域境	稲城	390	安全・まち
市町 - 65	多摩 7・5・3 号線	多摩 3・3・10～稲城榎戸土地区 画整理事業区域境	稲城	110	安全・まち
市町 - 66	秋多 3・4・13 号線	秋多 3・3・3～秋多 3・4・5	あきる野	820	まち
市町 - 67	西東京 3・4・18 号線	西武柳沢駅～西東京 3・5・4 (交通広場約 2,700 m ²)	西東京	330	拠点・まち
市町 - 68	西東京 3・4・24 号線	田無駅～西東京 3・5・2 (交通広場約 3,400 m ²)	西東京	880	交通・拠点
市町 - 69	西東京 3・5・10 号線	ひばりが丘団地付近(団地交番前交 差点付近)～西東京 3・4・20	西東京	550	防災・まち
市町 - 70	福生 3・4・26 号線	富士山栗原新田字大日塚～ 二本木字西樽口	瑞穂	400	交通・拠点
市町 - 71	福生 3・4・26 号線	福生 3・3・27～福生 3・4・10	瑞穂	810	交通・拠点
市町 - 72	福生 3・5・23 号線	主地 5～福生 3・4・4	瑞穂	320	交通・拠点
合 計				33,230	

※計数は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路網の形成 交通：自動車交通の円滑化 防災：高度防災都市の実現
安全：地域の安全性の向上 拠点：拠点形成と拠点間連携 まち：地域のまちづくりへの貢献

その他施行

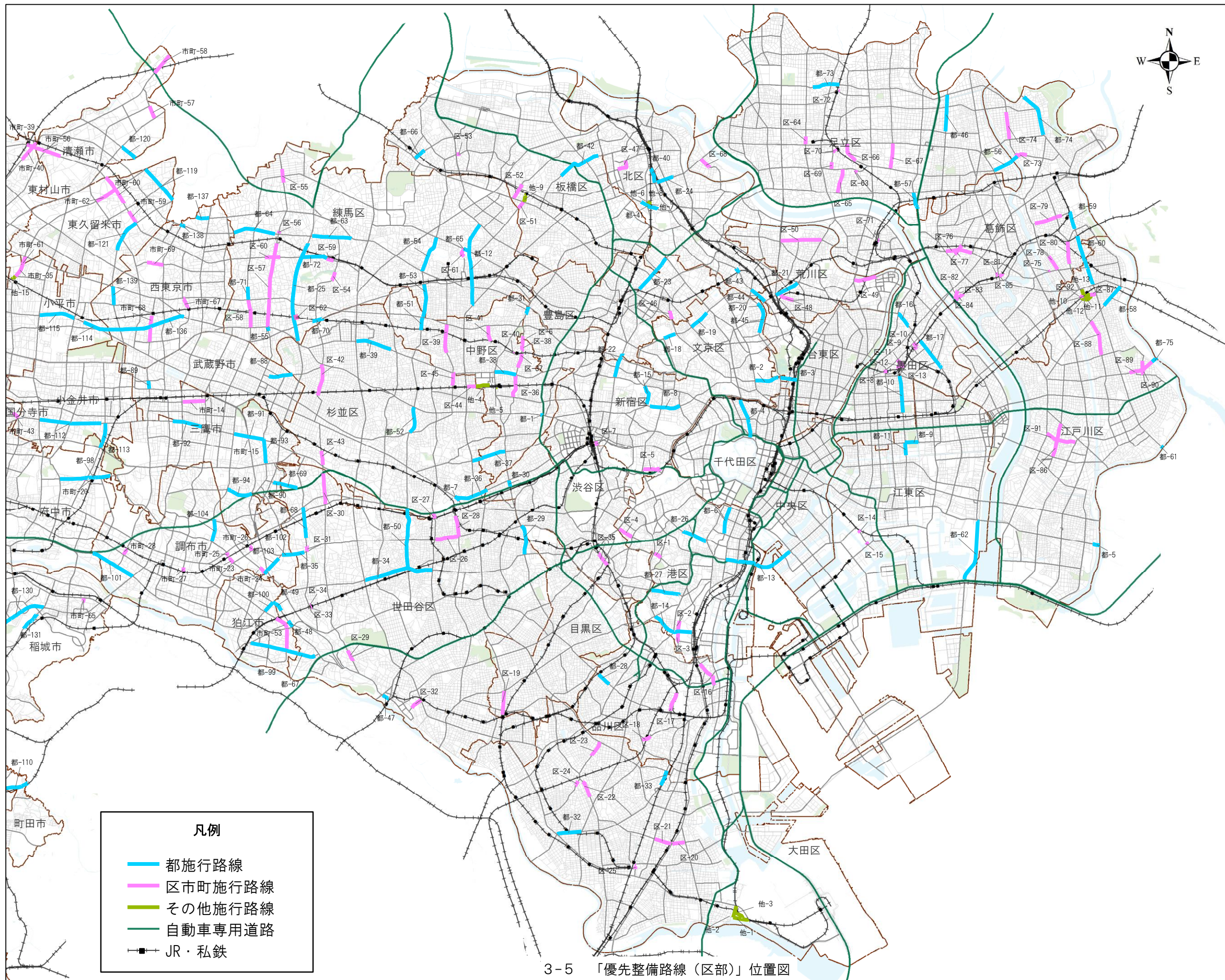
NO.	路線名	区間	所在 区市町	延長 (m)	主な 選定理由
その他 - 1	大田区画街路 4 号線	環状 8～大田区画街路 5	大田	530	拠点・まち
その他 - 2	大田区画街路 5 号線	環状 8～大田区画街路 4	大田	380	拠点・まち
その他 - 3	大田区画街路 6 号線	大田区画街路 4～大田区画街路 5 (交通広場約 7,000 m ²)	大田	350	拠点・まち
その他 - 4	補助 221 号線	補助 223 交通広場～杉並区境	中野	460	まち
その他 - 5	中野区画街路 5 号線 (中野駅南口駅前広場)	中野駅(交通広場約 4,150 m ²)	中野	-	拠点・まち
その他 - 6	補助 73 号線	北区画街路 7～補助 85	北	80	拠点・まち
その他 - 7	補助 85 号線	補助 73～JR 埼京線付近	北	170	拠点・まち
その他 - 8	北区画街路 7 号線	十条駅～補助 73 (交通広場約 4,400 m ²)	北	40	拠点・まち
その他 - 9	板橋区画街路 8 号線	上板橋駅～放射 8 (交通広場約 3,900 m ²)	板橋	210	防災・まち
その他 - 10	補助 285 号線	小岩駅付近 (交通広場約 5,400 m ²)	江戸川	190	交通・まち
その他 - 11	江戸川区画街路 26 号線	補助 285～補助 285	江戸川	280	交通・まち
その他 - 12	江戸川区画街路 27 号線	補助 285～江戸川区画街路 28	江戸川	100	交通・まち
その他 - 13	江戸川区画街路 29 号線	江戸川区画街路 28～放射 14 (交通広場約 6,100 m ²)	江戸川	200	交通・まち
その他 - 14	小平 3・4・12 号線	小川駅～小川西町四丁目 (交通広場約 3,200 m ²)	小平	40	拠点・まち
その他 - 15	小平 3・4・19 号線	小平駅～小平 3・4・14 (交通広場約 5,000 m ²)	小平	90	拠点・まち
その他 - 16	福生 3・4・21 号線	福生 3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320	安全・拠点
その他 - 17	福生 3・4・26 号線	二本木字西樽口～ 都県境(入間市境)	瑞穂	360	交通・拠点
合 計				4,800	

※計数は端数処理

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の測量延長などとは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路網の形成 交通：自動車交通の円滑化 防災：高度防災都市の実現
 安全：地域の安全性の向上 拠点：拠点形成と拠点間連携 まち：地域のまちづくりへの貢献



3-5 「優先整備路線（区部）」位置図

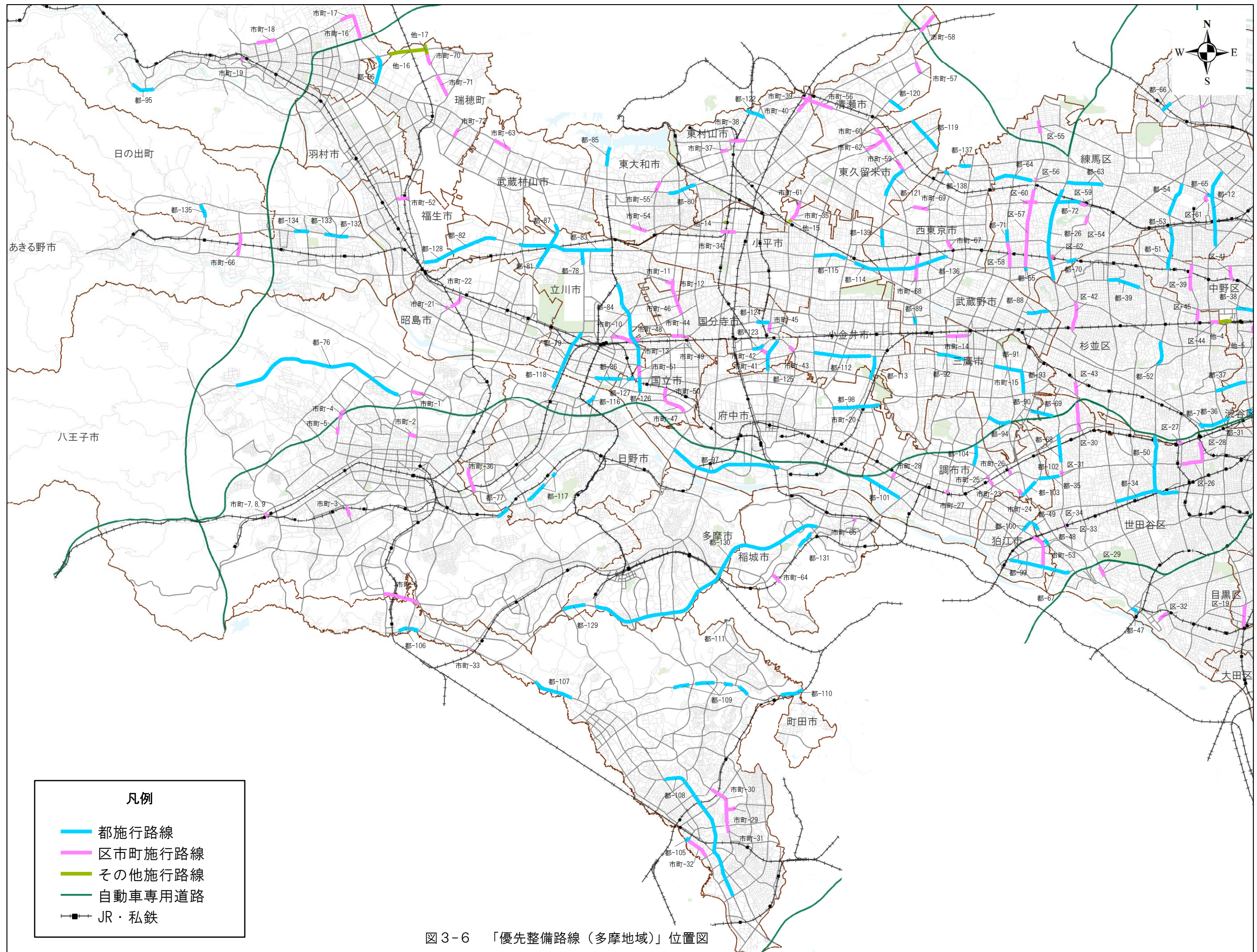
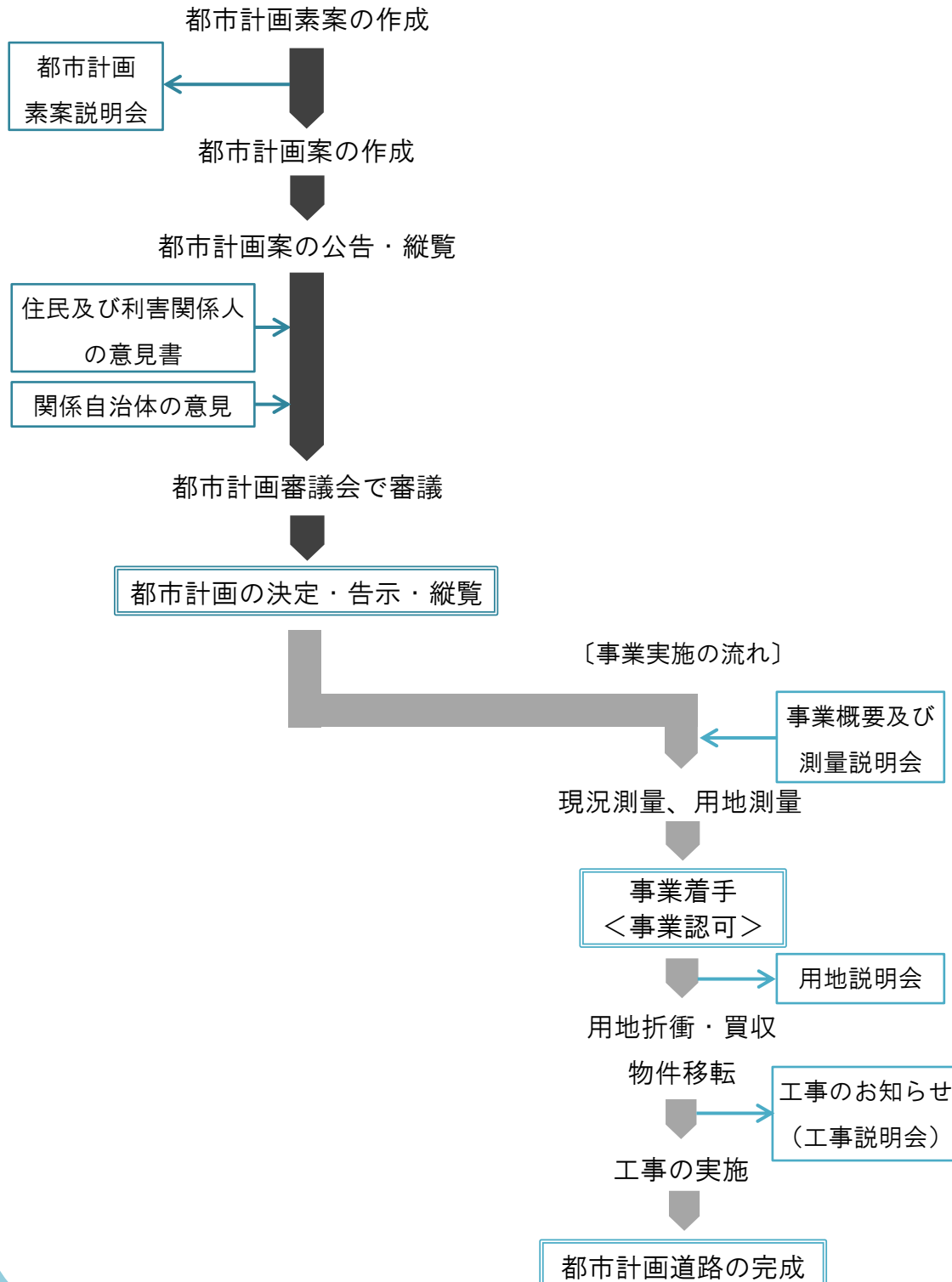


図3-6 「優先整備路線（多摩地域）」位置図

Column 都市計画道路が完成するまで

都市計画道路は、都市計画法により定めることができる都市施設の一つです。道路の完成に向けて、法に基づき、必要に応じて都市計画の決定・変更を行い、事業化の進めを進めていきます。ここでは、一般的な事業の流れを御紹介します。

〔都市計画の決定・変更の流れ〕



Column 一般的な用地取得の手順

道路用地の取得については、公正公平な基準に基づく補償により関係権利者の理解と協力を得て進めていきます。ネットワークとして重要な道路や防災や生活環境の向上の観点から重要性・緊急性の高い用地の取得に取り組んでいきます。

ここでは、一般的な流れをご紹介します。用地取得の詳細については、各施行者にお問い合わせください。

1 事業概要及び測量説明会と測量

事業計画の概要、事業の工程、測量等の説明をしたのち、土地の境界を確認し、取得する土地の区域や面積を確定するため、測量を行います。



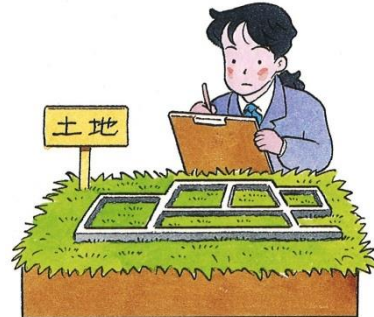
2 用地説明会

事業区域内の土地・建物所有者、借地人及び借家人（以下「権利者」といいます。）の方々に用地取得の手順や補償内容及び生活再建制度等について説明します。



3 土地価格の評価、物件補償額の算定

取得する土地の価格を評価します。また建物や工作物等について、構造や数量、権利関係を調査し、各自自治体の定める損失補償基準に基づき移転費用等の補償額を算定します。



4 契約のための協議

土地の取得価格や物件の補償額について説明した上で、権利者の方にそれぞれ個別に金額を提示します。



5 契約の締結・支払い

協議が整ったら、権利者の方とそれぞれ個別に契約を締結し、契約に基づき土地売買代金と補償金を支払います。



6 土地の引渡し

取得した土地は、施行者が所有権移転登記等を行います。また、建物等は権利者の方に移転していただき、その完了の確認をして、土地を引き渡していただきます。

04 整備効果

優先整備路線完成後の東京

骨格幹線道路網の形成

区部及び多摩地域ともに、残る骨格幹線道路の重点的な整備を進め、東京の更なる発展に向けて、骨格幹線道路網が概ね形成されます。

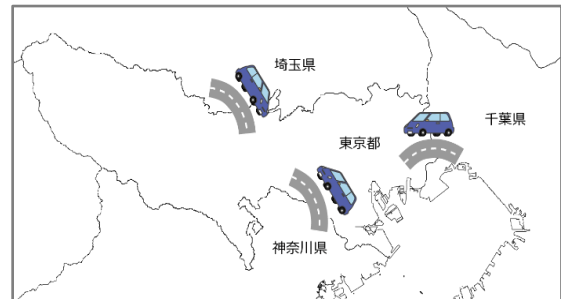
あわせて、補助幹線道路も整備され、骨格幹線道路と相まって、交通機能や防災機能など、様々な効果を発揮していきます。

今後も引き続き、骨格幹線道路網を形成していきます。



都県境を越えた道路網の形成

東京圏の活発な交流や、業務、居住、防災など多様な機能を一体的に発揮していくため、道路や橋りょうの重点的な整備による都県境を越えた道路網を形成し、都県間の連携を強化するとともに、広域的な防災性を向上していきます。



区部と多摩地域の連携強化

今回の整備方針では、区部と多摩地域の事業化計画を統合し、東京全体の事業化計画として策定します。

区部と多摩地域とをつなぐ道路の整備を進め、更なる連携強化を図ります。



優先整備路線完成後の整備効果

既存の都市計画道路網と現在事業中の道路に加えて、第四次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示します。

● 選定項目1 骨格幹線道路網の形成

【骨格幹線道路網の形成】

現在事業中の路線に加え、優先整備路線が完成することにより骨格幹線道路網の完成率が69%から88%に向上します。

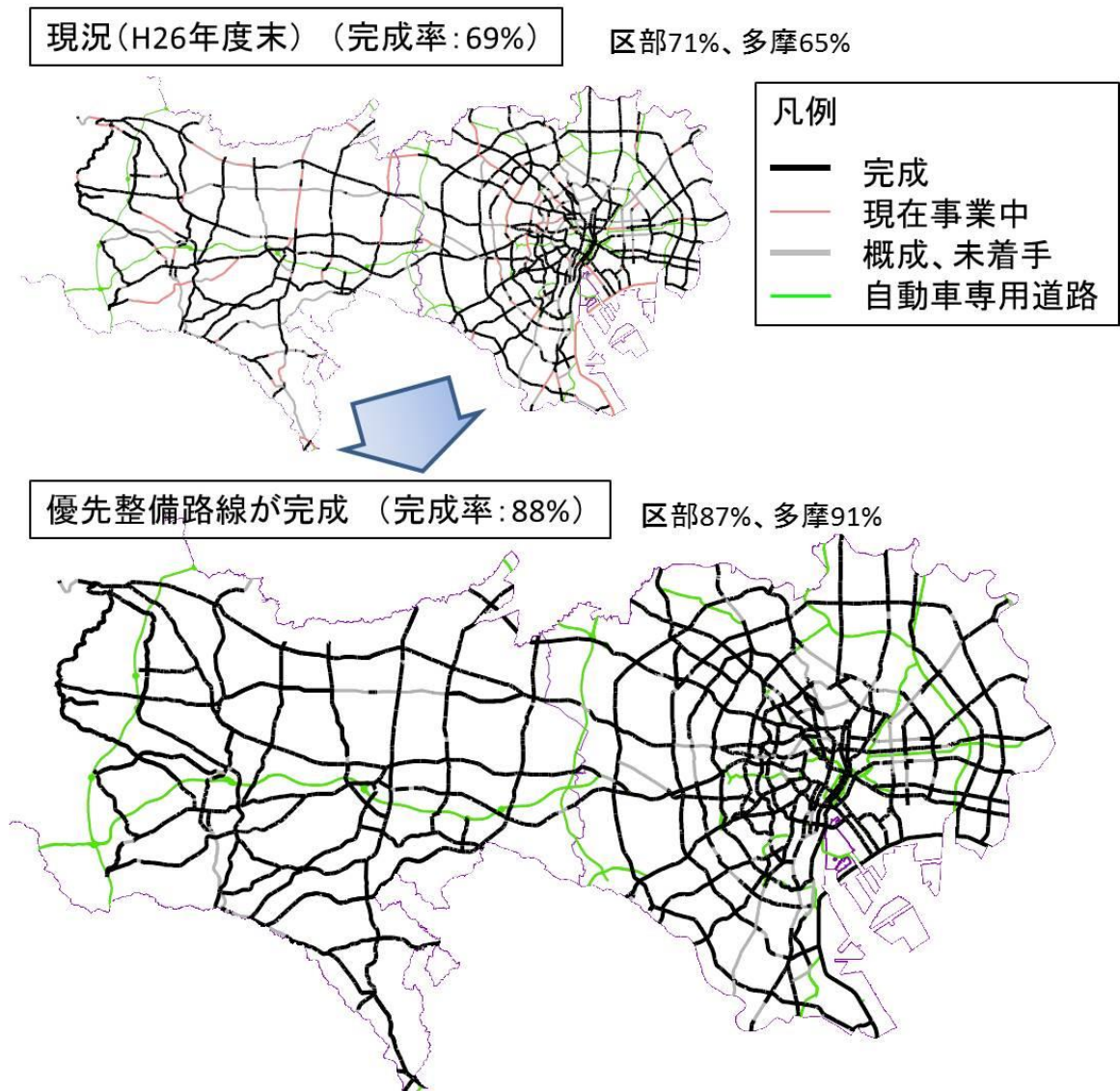


図3-7 骨格幹線道路網の形成

● 選定項目2 自動車交通の円滑化

【混雑時平均旅行速度^[4]の向上及び混雑度^[5]1.25を上回る区間の減少】

優先整備路線の完成とともに、交差点改良や交通ボトルネック箇所（踏切・橋りょう・交差点等）の解消を進めることにより、交通混雑を緩和し、混雑時の平均旅行速度が約18km/hから約21km/hに向上し、混雑度1.25未満の区間が76%から82%になります。

三環状道路^[6]や残る主要な都市計画道路の整備による交通容量の拡大に併せて、高速道路における一体的な料金体系の実現、広域交通情報の提供、公共交通の利便性向上等の様々な施策を総合的に展開し、最終的には東京の渋滞をなくし、混雑時においても平均旅行速度を25 km/hまで向上させることを目指します。

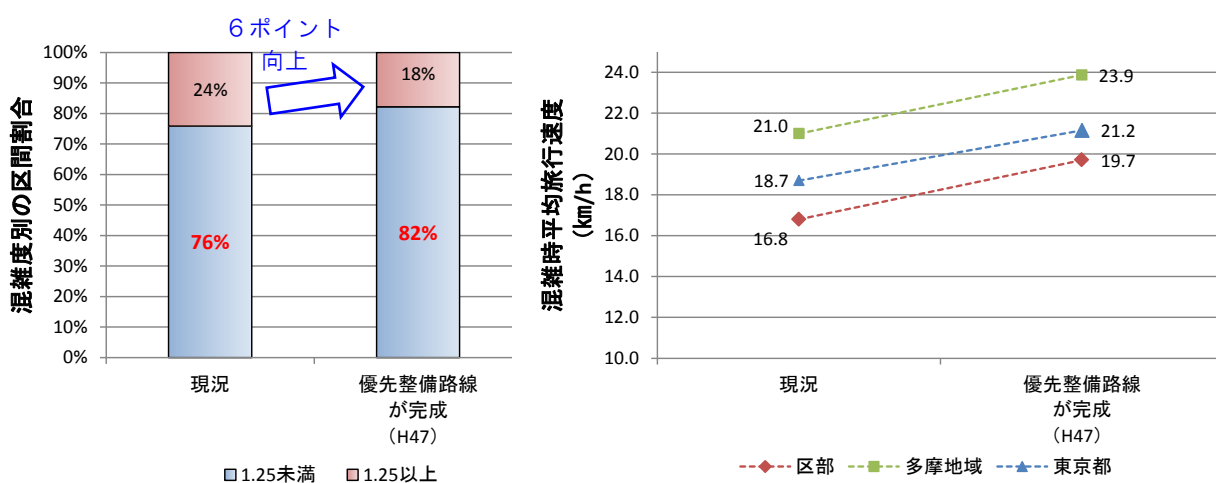


図3-8 混雑度1.25以上の区間の延長、混雑時平均旅行速度

〔算定方法〕

現況の数値は、平成22年道路交通センサス結果。平成47年時の数値は、交通量推計結果から算出

〔4〕混雑時平均旅行速度

朝又は夕方（7～9時、17～19時）の混雑時に調査した旅行速度の平均

〔5〕混雑度

道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度1.25を上回る」とは、1日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。

〔6〕三環状道路

1967年（昭和42年）の第5次道路整備五箇年計画において、首都圏の道路交通の骨格として計画された「3環状9放射のネットワーク」を構成する環状方向の三つの高速道路であり、都心から半径約8kmの圏域を連絡する中央環状線（首都高速中央環状線）、半径約15kmの圏域を連絡する外環道（東京外かく環状道路）及び半径約40～60kmの圏域を連絡する圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の総称

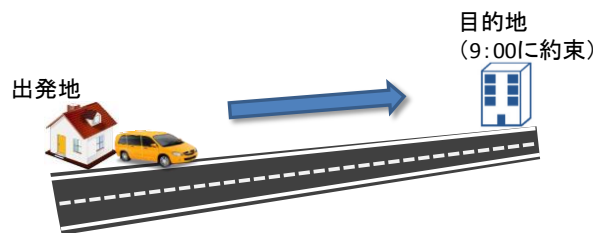
Column 渋滞の緩和による効果

自動車を利用する目的は、通勤・通学、業務（物流・商談等）、買い物・娯楽等多岐にわたりますが、渋滞が発生することで様々な損失が発生しています。

優先整備路線が完成することで渋滞が緩和されます。さらに、公共交通機関の利用促進、ピークシフトや経路の変更など交通需要の時間的空間的な平準化を図ることにより、平均的な移動時間が短縮されることはもとより、移動時間の変動（ばらつき）が小さくなることで、到着予定の時間に遅れないために余分に見込む時間も少なくて済むようになります。余分に見込む時間が少なくなると、出発時刻を以前より遅くすることができ、遅くした分は他の有効な活動に利用できるようになります。

<行動変化(イメージ)>

前提① 経験した最大の所要時間であっても間に合うように出発
前提② 実際は所要時間の平均で到達できた



[渋滞がある状態]

- 平均は40分で着くが、70分かかったことがあるので、30分余裕を見て、7:50に出発
- 平均的な交通状況で8:30に到着
⇒移動時間40分、目的地で30分待ち

[渋滞がない状態]

- 平均は20分で着くが、30分かかったことがあるので、10分余裕を見て、8:30に出発⇒**40分遅く出発**（仕事・余暇等に活用可能）
- 平均的な交通状況で8:50に到着
⇒移動時間20分（**20分短縮**）、目的地で10分待ち（**20分短縮**）

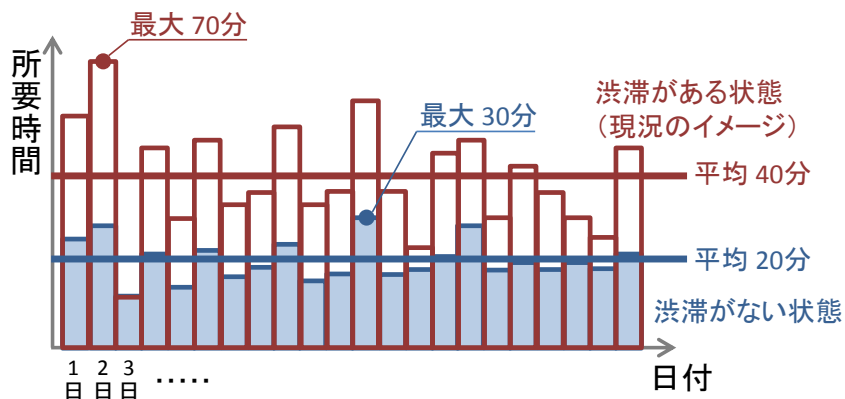


図 渋滞緩和による行動変化

【自動車の走行による二酸化炭素（CO₂）排出量の削減】

優先整備路線が完成し、渋滞による低速走行が改善することにより、二酸化炭素（CO₂）排出量が8%削減（-500千t-CO₂/年：東京ドーム205個分の体積、日比谷公園2,943個分の吸収量に相当）され、地球温暖化の抑制につながることを期待されます。

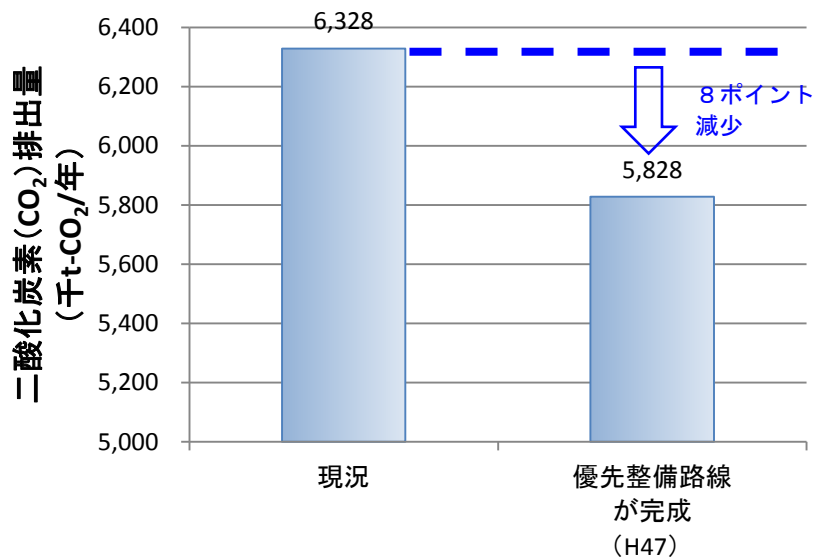


図3-9 自動車走行による二酸化炭素（CO₂）の排出量

[算定方法]

平成22年道路交通センサスの旅行速度及び交通量、自動車走行時の二酸化炭素排出係数を基に予測

【高次救急医療施設への到着時間の短縮】

優先整備路線が完成することにより、高度な医療を提供する第三次救急医療施設等^[7]まで10分以内で到達可能な区域（カバー率^[8]）が49%から59%に拡大され、東京における救急医療サービスの向上に寄与することが期待されます。なお、第一次及び二次救急医療施設へのアクセスについては、区部及び多摩地域のほぼ全域において、10分以内の到達が可能です。

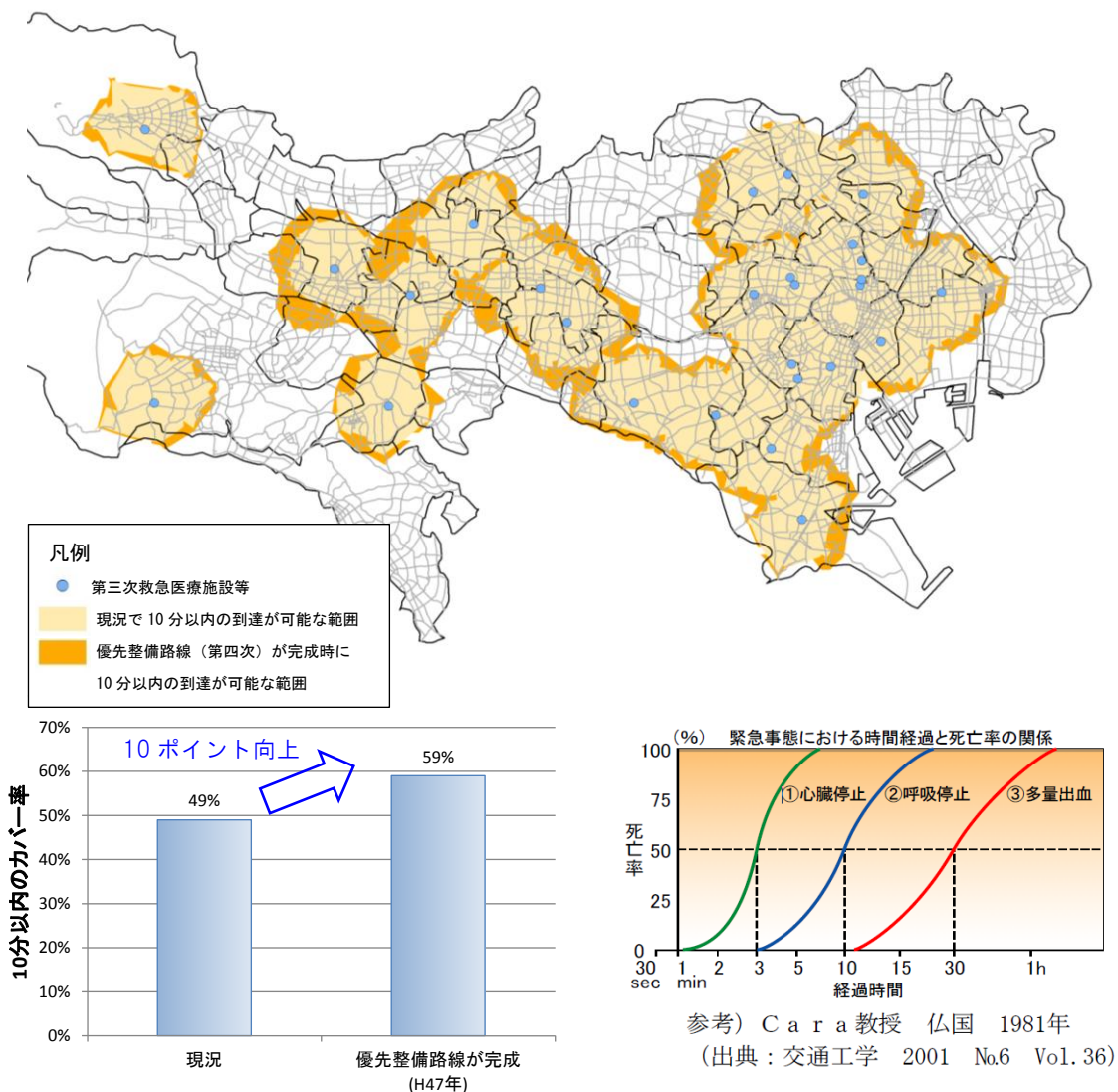


図3-10 第三次救急医療施設等までの移送時間が10分以内と見込まれる区域

〔算定方法〕

搬送時（救急活動）における旅行速度の平均値（24 km/h：「救急活動の現状（平成26年消防庁）」）を基に予測

[7]第三次救急医療施設等

脳卒中や心筋梗塞、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）

[8]カバー率

都内の夜間人口（島しょ部を除く。）に対する第三次救急医療施設等までの移送時間が10分以内と見込まれる区域内の夜間人口の割合

● 選定項目3 高度な防災都市の実現

【緊急輸送道路網の信頼性の向上】

緊急輸送道路に指定された路線の中には幅員が10m未満となっている区間が含まれており、火災や建物の倒壊によって閉塞されてしまう可能性があります。優先整備路線が完成することにより、緊急輸送道路に指定された都市計画道路のうち、幅員10m未満の区間が約7割減少（64区間整備）します。

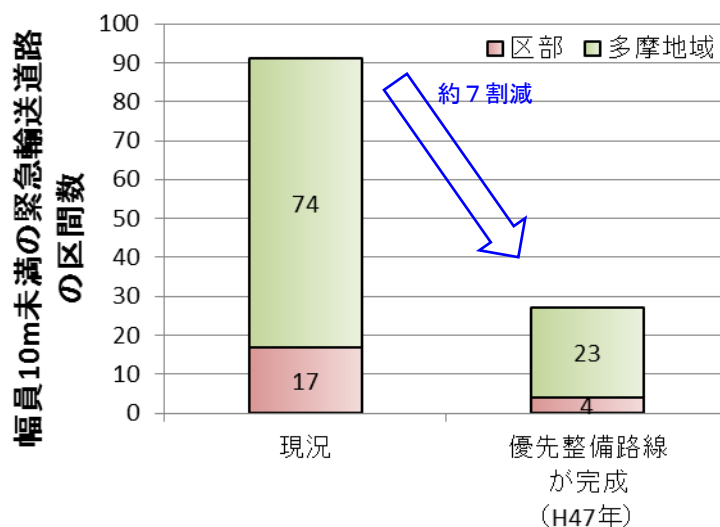
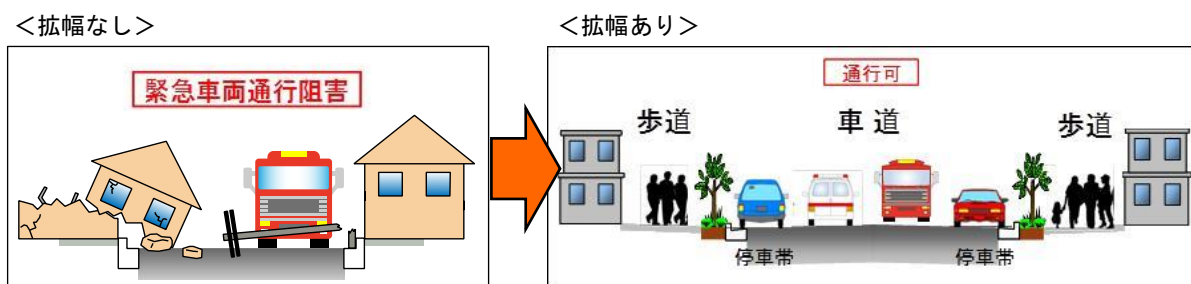


図3-1 1 幅員10m未満の緊急輸送道路の区間数



〔算定方法〕

「東京都緊急輸送道路ネットワーク計画」において「緊急輸送道路」として定められている都市計画道路の区間数を集計

【広域的な視点からの応急対応力の強化】

首都圏において南海トラフ巨大地震や首都直下地震など、大規模災害が発生した際には、発災直後の的確かつ迅速な初動対応が多くの人命を救うことにつながります。東京においても、都や区市町村等が被害の状況に応じた機動的な対応を取るための様々な取組を進めていますが、単独での対応にはおのずと限界があります。

広域的な物資調達のほか、帰宅困難者対策や広域避難、救援・救護活動などについては、自治体の枠を超えた対応が求められる場合もあり、近隣県等との円滑な連携を図るための基盤が必要となります。都県境を越えた強固な道路ネットワークが形成されることにより、これらの円滑な対応実現に寄与することが期待されます。



図 3-1 2 広域的な応急対応力の強化イメージ

【避難場所へのアクセス向上】

震災時に拡大する火災やその他の危険から住民を保護するため、避難場所などが定められています。今後、これらの避難場所にアクセスする計画路線（213 区間）のうち、約 3 割（63 区間）が完成し、都市の防災性向上が図られます。

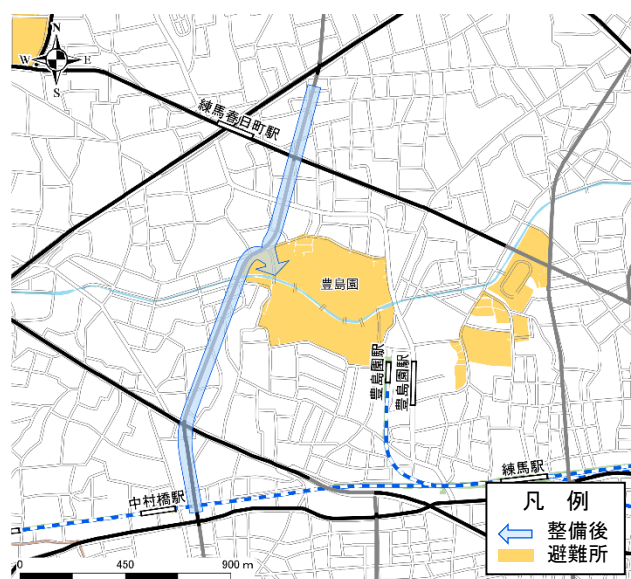


図 3-1 3 避難場所へのアクセス向上の例

Column 延焼遮断帯の整備について

延焼遮断帯の形成は、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、延焼遮断機能に加え、緊急車両の通行路や消防活動等の救援・救助活動の空間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。

延焼遮断帯の形成に当たっては、都市計画道路の整備とともに、防火地域等の指定や都市防災不燃化促進事業による沿道建築物の不燃化の促進に取り組んでいます。

整備目標

- 2025（平成 37）年度までに骨格防災軸の形成率を 98%とします。
- 2025（平成 37）年度までに整備地域内の延焼遮断帯の形成率を 75%とします。
- 2020（平成 32）年度までに特定整備路線を全線整備します。

防災都市づくり推進計画（平成 28 年 3 月）

都市計画道路の整備に合わせ、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進



街路樹の整備や無電柱化により、安全・快適で緑豊かな歩行空間を確保

沿道では統一感のある街並みを形成

整備前



整備後



骨格防災軸の整備イメージ

整備地域内の延焼遮断帯整備例

整備地域：防災都市づくり推進計画において指定する震災時に特に甚大な被害が想定される地域

● 選定項目 4 地域の安全性の向上

【安全な歩行者環境の確保】

優先整備路線が完成することにより、車道と分離された幅員 3.5m 以上の歩道を備えた都市計画道路が約 6 割(185km)増加し、歩行者の安全性が大きく向上します。

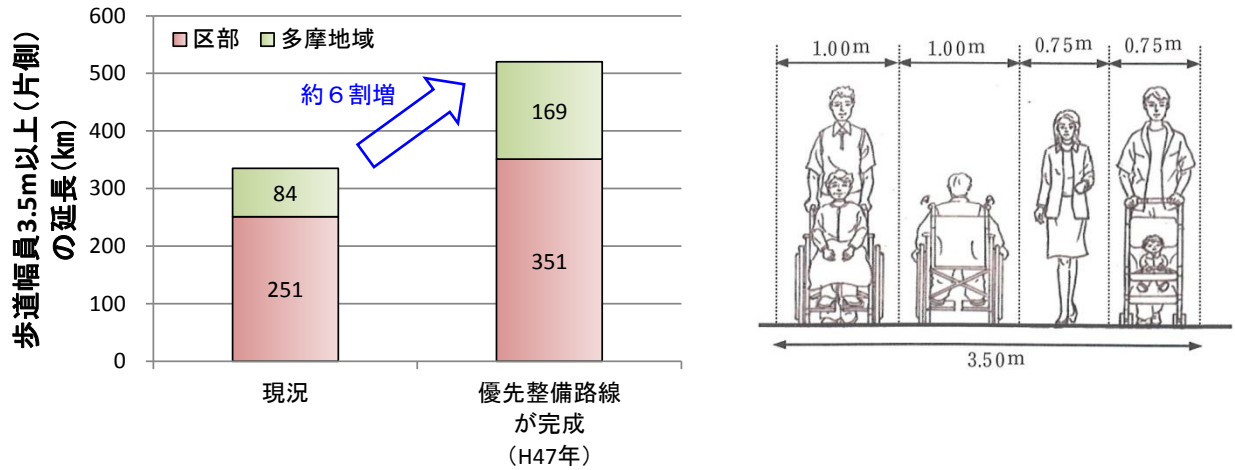


図 3-1 4 事故の危険性が高い箇所において、有効幅員が 3.5m 以上の歩道を備えた都市計画道路の延長

〔算定方法〕

人身事故密度が高いエリアにおいて、有効幅員が 3.5m 以上（歩行者同士、車椅子使用者同士がすれ違い可能な幅員で、歩行者交通量の多い道路で確保していく幅員※）の歩道を備えた路線の延長を集計

※道路構造令

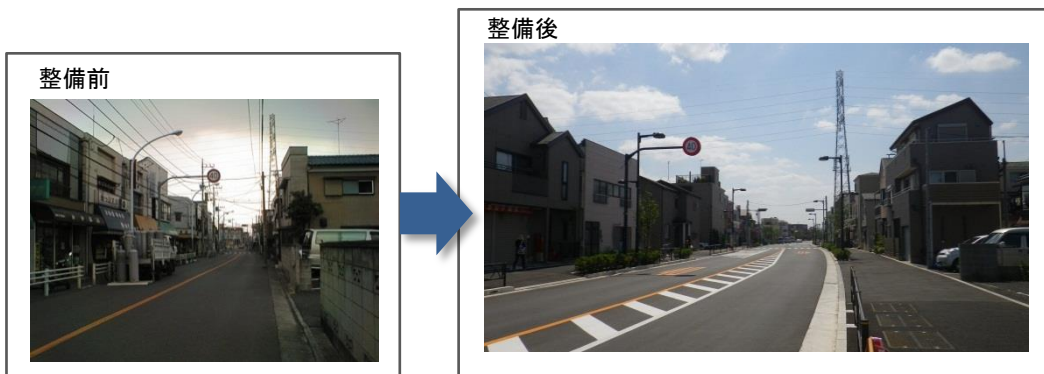


図 3-1 5 都市計画道路の整備による歩行者環境の改善事例

【自転車走行空間の充実】

自転車は、鉄道や自動車とともに都市内における主要な交通手段としての役割を担っています。近年、自転車利用が拡大し、自転車と歩行者が接触するなど、自転車が関連する事故が発生しています。誰もが安全に通行できる道路環境を実現するため「東京都自転車走行空間整備推進計画」（平成24年10月策定）等に基づき、既設の道路において自転車走行空間を整備するとともに、道路の新設や拡幅に併せた自転車走行空間の創出を進めています。

自転車は、主に通勤・通学時の駅へのアクセスや、買物等の短距離移動に利用されています。このため、駅を中心とした比較的狭いエリアでの面的な整備とともに、駅にアクセスする都市計画道路の整備を進め、歩行者と自転車が共に安全で安心して通行できる空間を確保していきます。

一方、スポーツ・レクリエーションや遠方への通勤目的等の中・長距離の自転車利用も増加しているため、連続的な自転車走行空間のネットワーク化を望む声もあります。

例えば、現在事業中の路線や優先整備路線の整備が進み、多摩湖自転車道などと併せて、四季折々の自然が感じられる自転車走行空間ネットワークが形成されます。

今後、自転車走行空間が確保できる都市計画幅員15m以上の区間475kmにおいて、その整備を検討していきます。

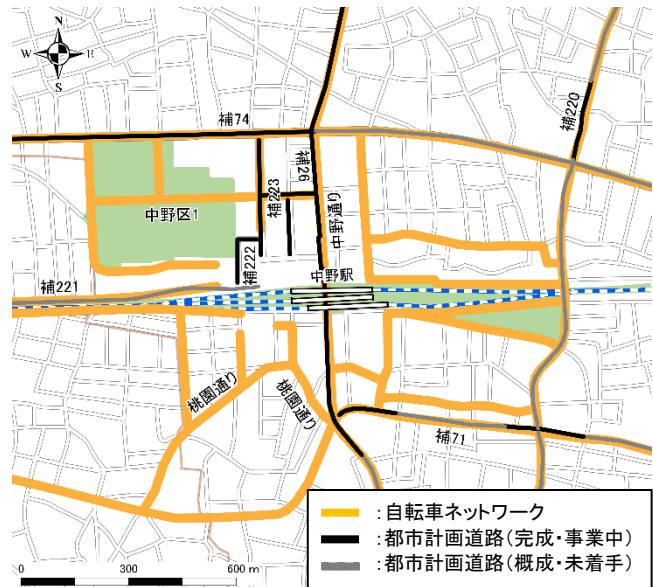


図3-16 駅にアクセスする幹線道路における空間確保のイメージ



図3-17 既設の自転車走行空間との接続による自転車走行空間ネットワークの形成イメージ

● 選定項目5 拠点形成と拠点間連携

【交通結節機能の強化】

優先整備路線が完成することにより、交通広場が新たに26か所整備されます。

例えば、渋谷駅周辺では、駅の機能更新と再編、駅ビルの再開発と一体的に、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充を行うことにより交通結節機能の強化を図っています。

渋谷駅と恵比寿駅とを結ぶ補助18号線（優先整備路線）が、地区内の重要なネットワークを形成する幹線道路として整備されることにより、渋谷駅周辺整備に伴う交通結節点へのアクセス強化が図られるとともに、周辺地域と連携した効果的な交通の処理の実現が図られます。



図3-18 渋谷駅桜丘口地区の整備のイメージ

【広域交通ネットワークをいかした産業拠点の形成】

人口減少が進む中、東京が活力を更に高めていくためには、地域の特性に応じて必要な機能を確保し、都市機能の一層の集積を図ることが求められます。

例えば、圏央道青梅インターチェンジ周辺や八王子西インターチェンジ周辺では、その立地をいかし、工業団地の振興とともに、流通業務機能や雇用の生まれる産業の集積により、一体的な産業拠点の形成を目指しています。優先整備路線である青梅3・5・12号線・青梅3・4・13号線、北西部幹線の整備により、青梅や八王子西などの高速道路インターチェンジへのアクセスが強化され、周辺の産業拠点機能の向上が図られます。

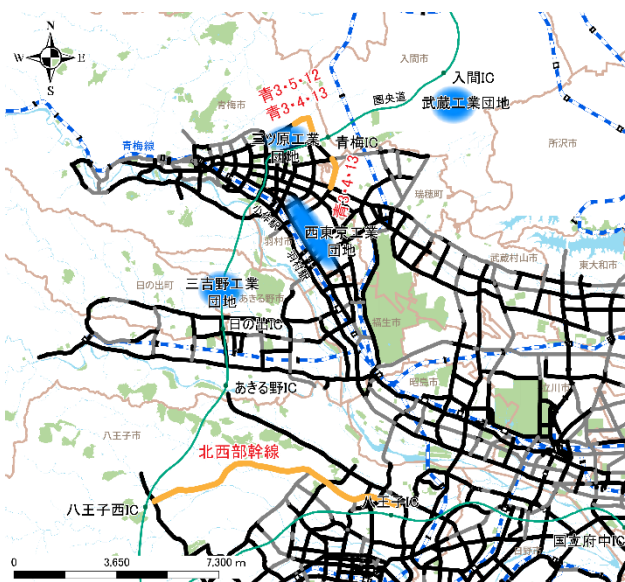


図3-19 圏央道青梅IC周辺の産業拠点形成イメージ

【拠点間の所要時間の短縮】

優先整備路線が完成することにより、都内の拠点間のアクセスが改善され、所要時間の短縮が図られます。

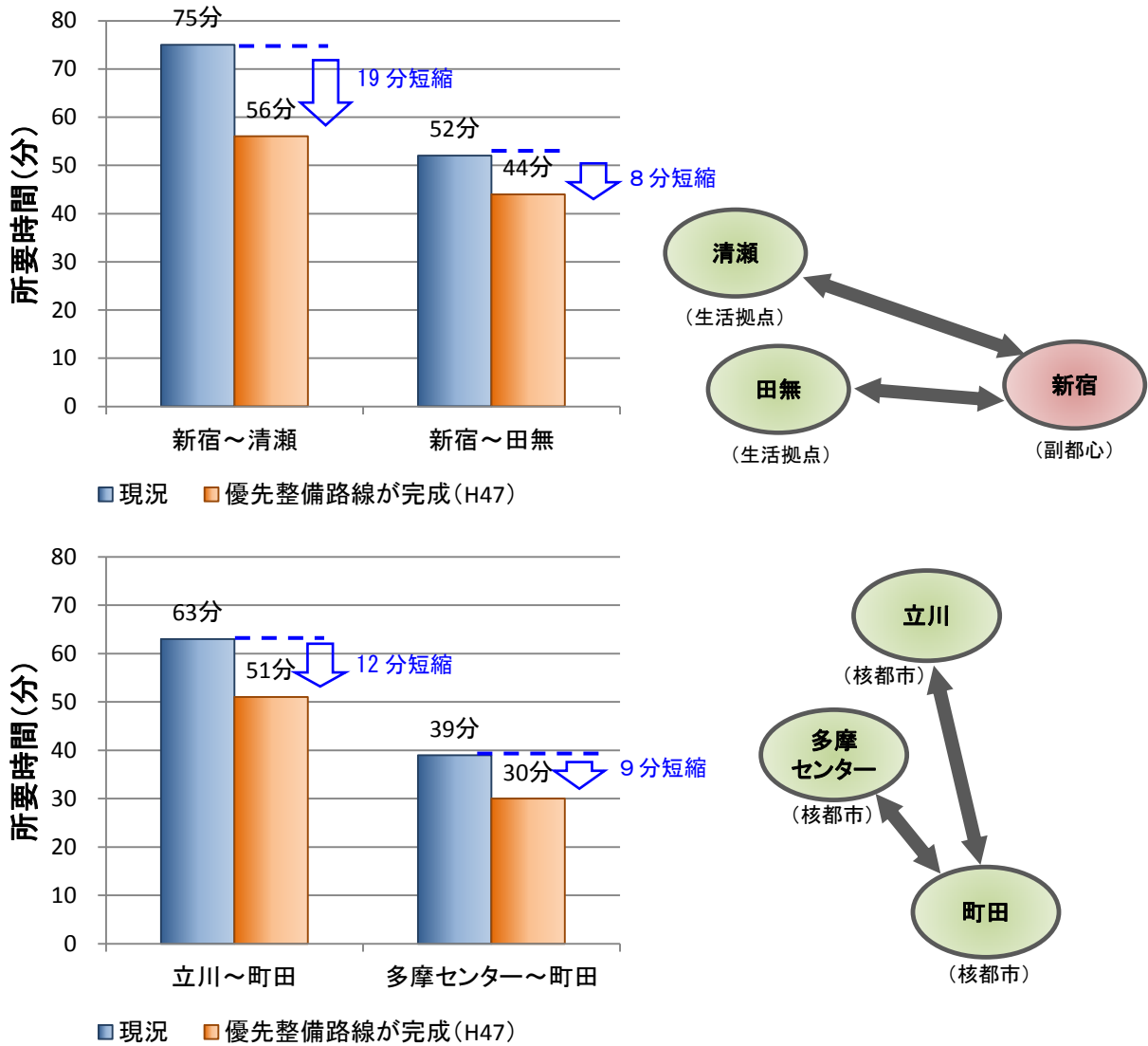


図 3-20 拠点間の所要時間

[算定方法]

平成 22 年道路交通センサスの平均旅行速度を基に、地点間の所要時間を算出

● 選定項目6 地域のまちづくりへの貢献

【地域の総合的なまちづくりへの貢献】

優先整備路線の完成により、良好な住環境と利便性が調和した市街地が形成されます。

例えば、JR小岩駅周辺の地域においては、地域内の道路ネットワークが脆弱であることや駅前広場の整備が十分でないことから、路線バス、タクシー及び一般車両など、駅周辺の円滑な交通処理、交通結節機能の強化、歩行者空間の改善等が課題となっています。

そのため、当地域では地域内の交通環境の改善を図り、安全で安心できる活力あるまちの実現に資するため、「JR小岩駅周辺地区まちづくり基本計画2014」に基づき、土地区画整理事業や市街地再開発事業の面的整備と一体的に都市計画道路の整備を行います。これら道路整備は、地域内の回遊性を高め、魅力ある地域拠点づくりへの貢献が期待されます。

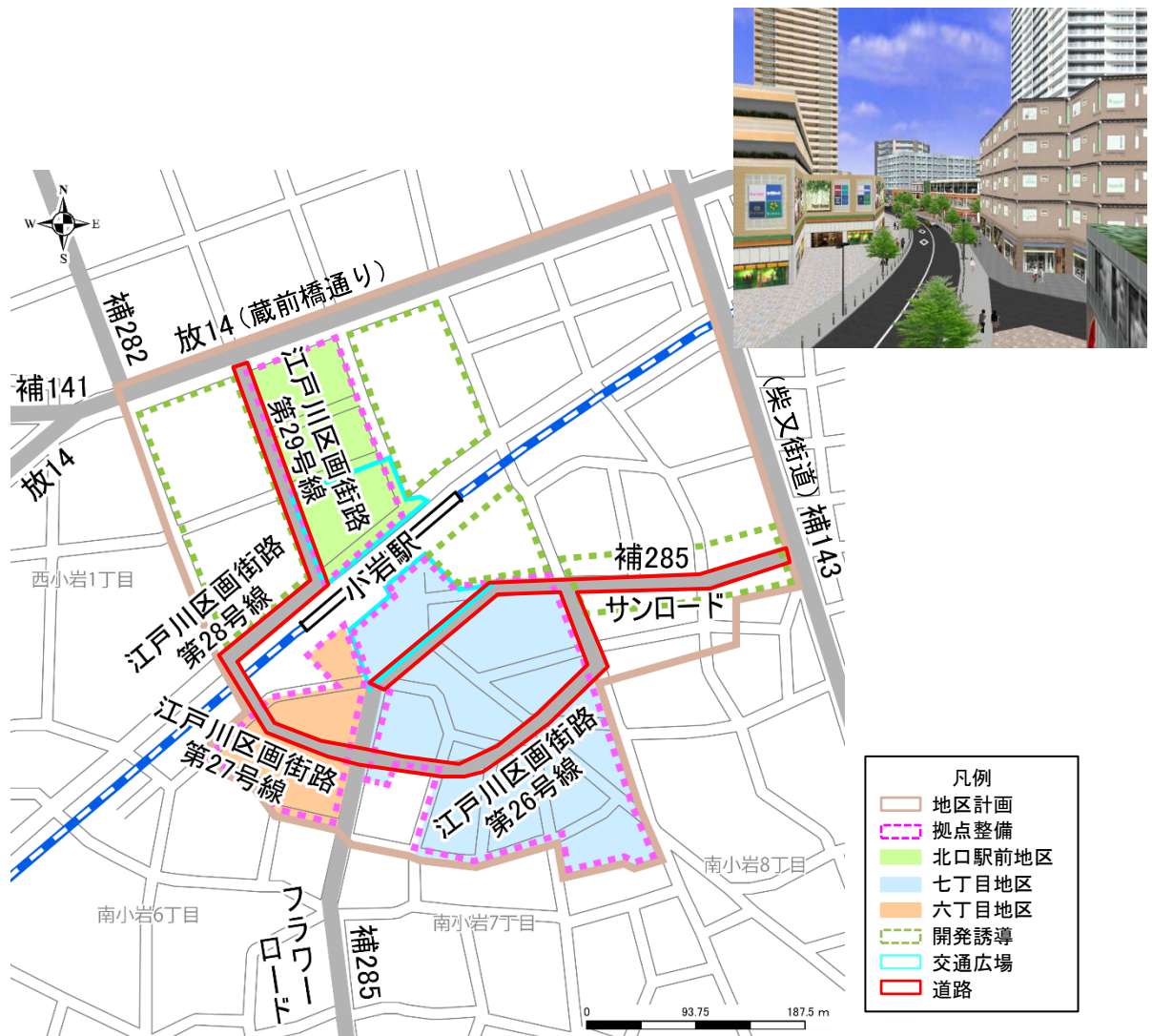


図3-21 JR小岩駅周辺地区まちづくり

【恒久的な緑地面積の拡大】

優先整備路線の完成により恒久的な緑が確保され、緑のネットワーク化が進み、緑地面積に換算して約2割増加（約42ha：東京ドーム約9個分、日比谷公園約3個分の面積に相当）し、良好な沿道環境が創出されます。

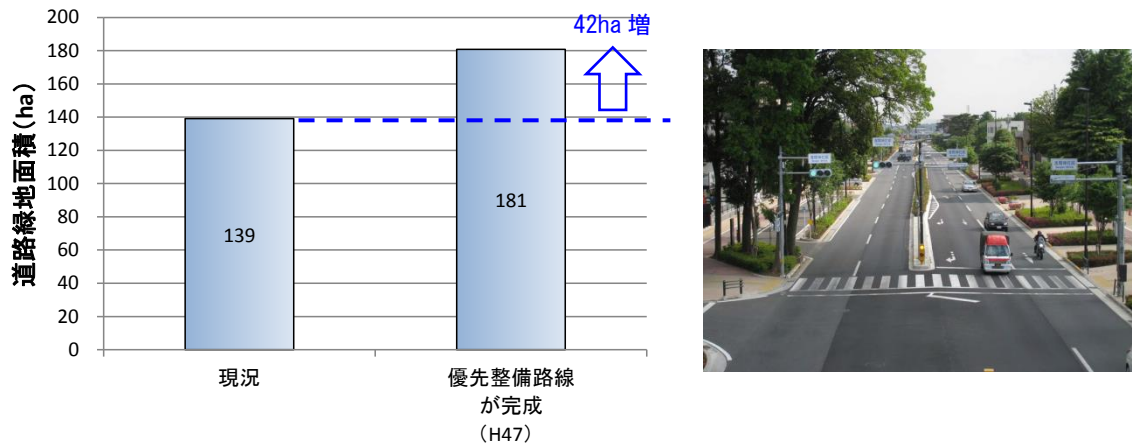


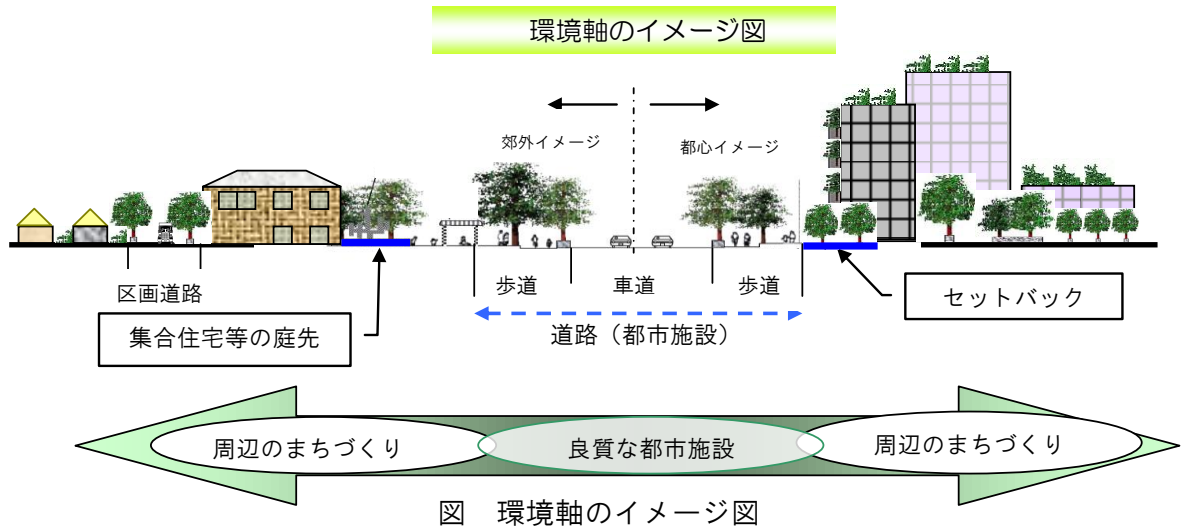
図3-22 道路緑地面積

〔算定方法〕

都市計画道路の整備では、両側の歩道に植樹帯が設置されることから、新たに整備される都市計画道路の延長（交差点部、車両乗り入れ部等を除く）に基づき道路緑地面積を試算

Column 環境軸の形成について

「環境軸」とは、骨格となる都市施設（道路、公園、河川など）とその整備等を契機とした周辺のまちづくりの中で一体的に形成される、広がりと厚みをもった豊かな緑、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のネットワーク”です。



環境軸の形成により、特に期待される効果として、広がりと厚みのあるグリーンロードネットワークの実現や都市環境の改善、都市の魅力向上など、水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京の復活に貢献することが挙げられます。

今後も、環境軸形成の推進に向けて、「環境軸ガイドライン^{※1}」（平成19年6月作成）や「環境軸推進会議」（平成20年設置）を活用するとともに、取組事例等を参考としながら、都と区市町とが連携して取り組んでまいります。

※1：環境軸ガイドライン

(http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/kankyo_guidelines/index.html)

「環境軸」の仕組みを活用【環状2号線と放射34号線（晴海通り）の周辺】

平成20年12月：「環境軸推進計画書」の策定

都と関係区との連携により、次ページの図に示す地区において、今後の各種計画や事業について「環境軸の形成に向けての配慮事項」等を記載した「環境軸推進計画書^{※2}」を策定

※2：環境軸推進計画書 - 環2・晴海通り地区

(http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/kankyo_jiku/index.html)

平成 20 年 12 月：「緑化推進エリア」の指定

- ① 東京都は、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」において、特に緑化を促進させる地域として「緑化推進エリア」を指定
このエリアでは、都市開発諸制度による割増率の設定に当たり、緑化の評価を他の地域より高く設定可能
- ② 「環境軸推進計画書」の対象地域の一部を、図に示すように、「環境軸周辺」緑化推進エリアに位置付け

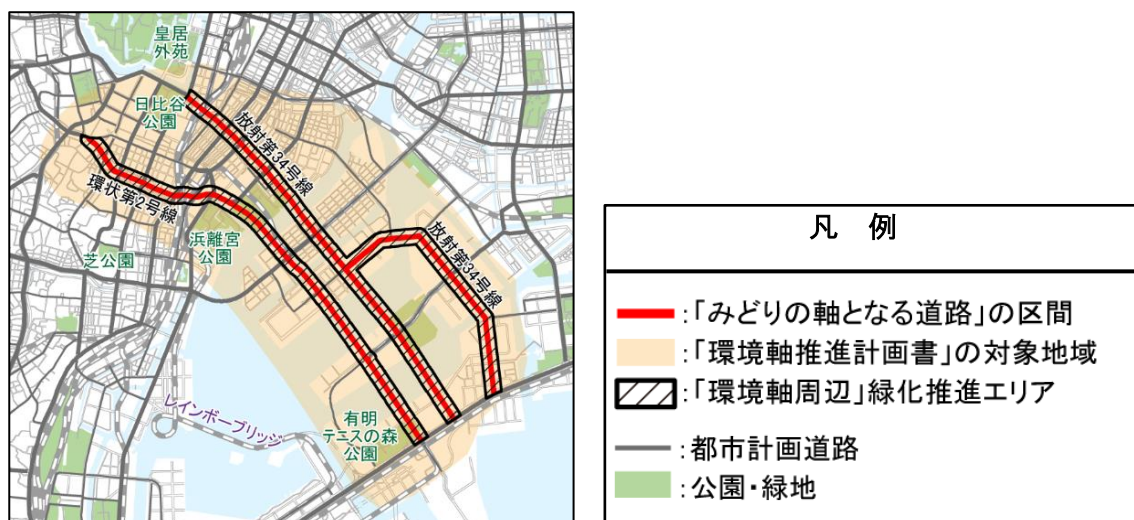


図 「環境軸推進計画書」の対象地域及び「環境軸周辺」緑化推進エリア

「晴海通り」とその沿道について一体的な取組による「環境軸」の形成の例

- ① 都市計画豊洲二・三丁目地区地区計画において、「晴海通り」とその沿道を環境軸として留意
- ② 「晴海通り」の歩行空間は、地区計画で壁面後退や建物の意匠等への配慮により、緑、オープンスペース、景観への配慮を備えた空間が形成

