

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 2 8 年 3 月

東京都・特別区・2 6 市・2 町

はじめに

都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的なインフラであり、成熟した首都東京の魅力づくりと国際競争力の強化、また防災性の向上の観点から、極めて重要な基盤施設です。しかし、東京の都市計画道路の完成率は6割程度で、各所で慢性的な交通渋滞など、様々な課題が生じています。

これまでも都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、東京都と特別区及び26市2町は共に連携しながらおおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去3回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。

現行の「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年度から27年度まで）及び「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年度から27年度まで）の策定以降、東日本大震災の発生など、首都東京を取り巻く環境や社会経済情勢が大きく変化しています。また、区部、多摩地域ともに第三次事業化計画の目標年次を平成27年度としており、より効率的な道路整備とするため、第四次事業化計画では、区部と多摩地域を統合した東京全体の事業化計画を策定することとしました。

平成27年5月には「中間のまとめ」を、平成27年12月には「東京における都市計画道路の整備方針（案）」を公表し、皆様から御意見を頂きました。

その後、皆様からの御意見を参考に、東京都と特別区及び26市2町が連携・協働で検討を進め、このたび「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）」を策定しました。

今後、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成し、ゆとりある生活と経済活力が両立した都市の実現を目指していきます。

東京における都市計画道路の整備方針 目 次

第1章 東京の新しい道路づくりに向けて

0 1	東京の道路整備を取り巻く社会状況	1
0 2	都市計画道路の現状	5
0 3	東京が目指すべき将来像	14
0 4	道路整備の「基本理念」	17
0 5	道路整備の「基本目標」	18
0 6	東京における都市計画道路の整備方針について	19

第2章 将来都市計画道路ネットワークの検証

0 1	将来都市計画道路ネットワークの検証の考え方	20
0 2	将来都市計画道路ネットワークの検証項目	22
0 3	将来都市計画道路ネットワークの検証結果（見直し候補路線）	36
0 4	計画内容再検討路線	40
0 5	新たな都市計画道路の検討	50

第3章 第四次事業化計画（優先整備路線の選定）

0 1	優先整備路線の選定の考え方	56
0 2	優先整備路線の選定項目	57
0 3	優先整備路線	63
0 4	整備効果	78

第4章 建築制限の緩和

0 1	建築制限緩和の検討経緯	95
0 2	新たな建築制限緩和策	97

第5章 今後の都市計画道路整備に向けた取組

0 1	今後の都市計画道路の在り方	100
-----	---------------	-----

参考資料	105
------	-----

第1章

東京の新しい道路づくりに向けて

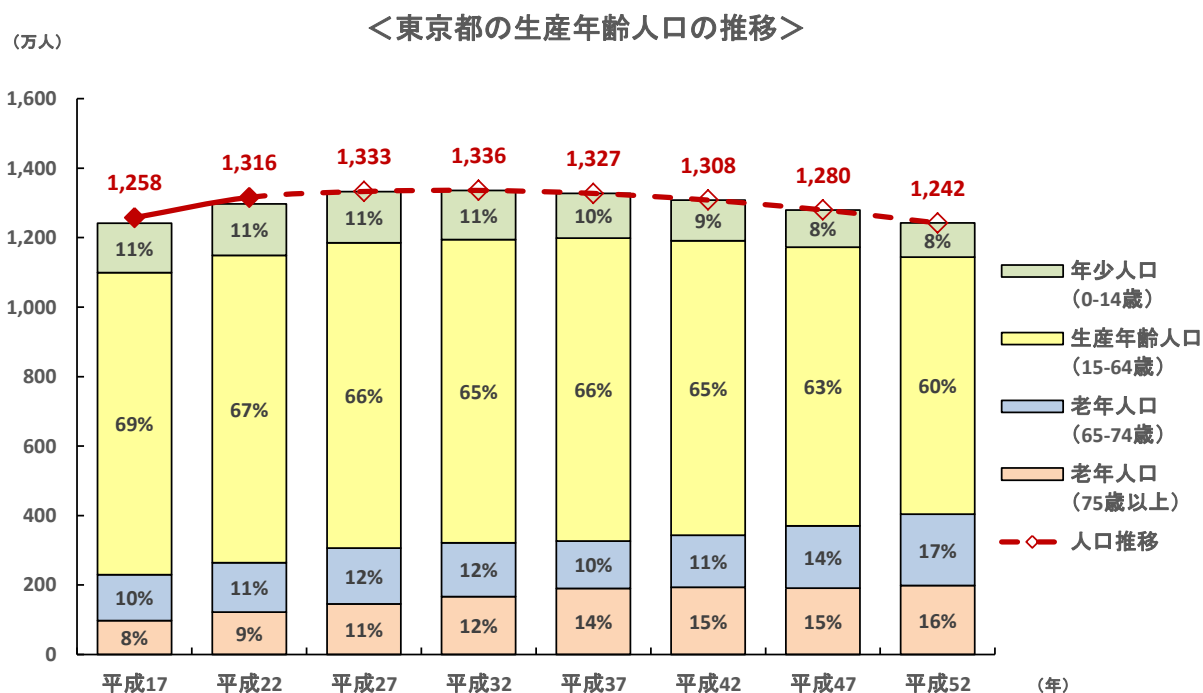
Chapter 1

01 東京の道路整備を取り巻く社会状況

人口の動向

我が国は人口減少時代を迎えており、首都東京においては、当面増加傾向にあるものの、将来的には人口減少の局面に入るものと推定されます。しかしながら、図1-1に示すとおり、その傾向は緩やかであり、平成52年時点における東京都の人口は1200万人を超える規模です。また、東京都の平成22年度の流入超過人口は約242万人であり、他都市と比較してもその規模は大きいものです。一方で、高齢化の進展も顕著となっており、およそ25年後（平成52年）の年齢別人口構成では生産年齢人口の比率が60%まで下がり、高齢化率は33%になると予測されています。

東京においては、人口が減少に転じても、日本を^{けん}牽引する社会経済活動や物流ニーズの多様化、余暇活動などによる人々の交流など、引き続き活発な都市活動を維持していかなければなりません。そのため、東京の都市活動を支える都市計画道路の整備を進め、将来人口の動向を見据え、バス交通の充実や安全な歩道設置などにより、移動の円滑性を高めていく必要があります。



出典：「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測」（平成25年3月）（東京都総務局）、「国勢調査」（総務省）、「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）などから作成。平成27年以降は、東京都政策企画局による推計

図1-1 東京都の人口推移



出典：東京消防庁

図1-2 大規模地震時の道路閉塞（阪神・淡路大震災時の状況）

平成23年3月11日の東日本大震災は、従来の災害の概念に収まらない未曾有の大災害でした。東北から関東地方に至る東日本の太平洋岸において広範囲に甚大な被害をもたらされたほか、震源から遠く離れた東京においても、大量の帰宅困難者の発生や交通麻痺^ひなど、大規模地震に対する都市機能の脆弱性^{ぜい}を改めて認識させられることとなりました。

東日本大震災の教訓や首都直下地震の切迫性を踏まえると、都民の生命と生活を支える東京の都市機能を守るため、木造住宅密集地域の改善や沿道建築物の耐震化を一段と加速しなければなりません。このため、平成24年1月に「木密地域不燃化10年プロジェクト」の実施方針を策定し、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、市街地の延焼遮断など、防災性の向上を図る都市計画道路を「特定整備路線^[1]」として選定し、整備を進めています。また、現在、緊急輸送道路沿道建築物等の耐震化の更なる推進に向けて、平成26年4月に変更した「耐震改修促進計画」の改定にも取り組んでいます。

さらに、国連の「気候変動に関する政府間パネル」（IPCC）によると、地球温暖化に伴う気候変動の影響により、今後ますます台風などの熱帯低気圧の強度が増大するとともに、大雨の頻度も増加する可能性が高くなることが予測されています。平成25年10月の台風26号における伊豆大島土砂災害や平成26年8月の豪雨による広島土砂災害、平成27年9月の東日本豪雨など、近年、都内をはじめ全国各地で台風や集中豪雨などの様々な異常気象による災害が頻発しています。

こうした災害の教訓を基に、首都直下地震などの大規模地震や集中豪雨による土砂災害などへの備えとして、災害に強い社会基盤の整備が求められています。

[1] 特定整備路線

平成24年1月に発表した「木密地域不燃化10年プロジェクト」において選定された延焼遮断帯を形成する都施行の都市計画道路です。平成26年度末時点で全ての区間で事業着手しており、整備方針の対象からは除かれています。

激化する国際競争

東京はこれまでアジア地域の統括拠点として、世界有数の経済都市としての地位を守ってきました。しかし、グローバル化の進展やインターネットの普及により、経済・文化分野などにおける人・モノ・カネ・情報の動きがますます活発化しており、都市間競争が激化する中、アジア有力都市が急速に競争力を伸ばし、東京の地位は脅かされつつあります。

東京は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、高度に発達した利用者視点の都市インフラを備えた国際都市の実現を目指すこととしています。

また、リニア中央新幹線の開通による東京のハブ機能の拡大や陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成など、東京の都市基盤の拡充に対する期待は高まっています。

激化する国際競争に対し、世界一便利で快適な都市を築いていくためには、海外出張者や外国人来訪者が迷わずスムーズに移動できる交通体系を構築し、東京の弱点である交通渋滞の解消や、歩行者・自転車に配慮した道路空間を創出し、成熟した社会にふさわしい交通手段の活用を図るなど、様々な交通政策を実施していく必要があります。

環境への配慮

東京の温室効果ガス排出量の 95%は二酸化炭素（CO₂）であり、運輸部門が東京における二酸化炭素（CO₂）排出量全体の約 20%（平成 22 年度）を占めています。東京都は、東京都環境基本条例に基づき平成 20 年 3 月に策定した「東京都環境基本計画」において、「2020（平成 32）年までに、東京の温室効果ガス排出量を 2000（平成 12）年比で 25%削減する」ことを定めています。また、部門別の二酸化炭素（CO₂）排出量の削減目標を設定しており、平成 32 年度における運輸部門の削減目標値は 42%としています。

この削減目標値の達成に向けては、公共交通機関の利用促進のほか、主要渋滞箇所などにおける効率的な渋滞対策の実施や、自転車の安全な利用環境の確保により、環境負荷の小さい交通手段の利用を促進することなどが効果的です。

総合的な交通政策の推進

都が設置した「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」の取りまとめ（平成 27 年 1 月）の中では、「世界一の都市・東京」にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して、高齢者や外国人など様々な利用者が円滑に移動できる交通体系を実現するため、交通インフラの更なる充実に加え、交通結節機能の充実や成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用を推進することが必要であるとされています。

今後、交通広場の整備などまちづくりと連携して交通結節機能を充実させ、利用者の視点で使いやすいものに改善していくとともに、都市計画道路を整備し、自転車走行空間の創出や地区内への交通流入の抑制を行うことにより、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保した道路空間やにぎわいのある歩行者空間などを実現していくことが必要です。

Column 都市計画道路とは

道路には、①人やモノの円滑な移動を確保するための「交通機能」②都市の環境や防災面で良好な都市空間を形成するとともに、上・下水道、電気、ガスなど生活を支える施設や公共交通の収容空間を確保するための「空間機能」③都市の骨格を形成し、街区を構成するための「市街地形成機能」の大きく三つの機能があります。

道路に関する法律の中に「道路法」があり、道路の種類が分類されています。

道路の種類	主 な 役 割
高速自動車国道	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成する道路
国道	全国的な幹線道路網を構成する道路
都道府県道	地方的な幹線道路網を構成する道路
(区)市町村道	(区)市町村の区域内に存する道路

このほか、道路の中には行政が管理する道路とは別に、個人や企業などが所有している土地を道路として使用している私道など、様々なものがあります。

都市計画道路とは、「都市計画法」に基づき位置や構造などを決定している道路のことです。都市計画道路は、主に交通機能に着目して、次の四つに分類されます。都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建物の建築に際して一定の制限がかかっています。

都市計画道路の種別	主 な 役 割
自動車専用道路	都市高速道路などの専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路
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
区画街路	街区内の交通を集散させ、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路

例えば、特別区内の通称「山手通り」と呼ばれる道路は、道路法では「都道環状六号線」と定められていますが、都市計画法では「幹線街路環状第6号線」として決定されています。多摩地域の通称「新奥多摩街道」と呼ばれる道路は、道路法では「都道立川青梅線」と定められていますが、都市計画法では「立川3・4・5」「昭島3・4・5」「福生3・4・5」「青梅3・5・5」のように都市計画区域ごとに決定されています。

このように道路には、法令により範囲や名称、区分などが定められています。本方針では、この中で「都市計画道路（自動車専用道路は除く。）」を対象としています。

02 都市計画道路の現状

これまでの事業化計画

図1-3、1-4に示すとおり、東京都と特別区及び26市2町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去3回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。

区部においては、昭和56年に第一次事業化計画、平成3年に第二次事業化計画、平成16年に第三次事業化計画を策定しています。多摩地域においては、平成元年に第一次事業化計画、平成8年に第二次事業化計画、平成18年に第三次事業化計画を策定しています。こうした事業化計画に基づく計画的、効率的な事業の推進により、現在の都市計画道路ネットワークが形成されています。

第三次事業化計画における優先整備路線は、平成28年3月末時点で区部約69km、多摩地域約63kmに着手しており、着手率は区部約52%、多摩地域約47%（表1-1参照）となっています。

表1-1 第三次事業化計画における優先整備路線の着手状況（平成28年3月末時点）

区分		計画（km）	着手（km）	着手率（%）
区 部 ^{※1}		133	69	52
	都 施 行	77	48	63
	区 施 行	57	21	37
多摩地域 ^{※2}		135	63	47
	都 施 行	85	50	59
	市 町 施 行	47	11	24
	そ の 他 施 行	2	1	43

※1 区部 第三次事業化計画 計画期間：平成16年度から27年度まで

※2 多摩地域 第三次事業化計画 計画期間：平成18年度から27年度まで

※ 表中の計数については、端数処理をしています。



第一次事業化計画策定前(昭和 55 年度末)
〔完成延長：807km〕



第一次事業化計画期間終了時（平成 2 年度末）
〔完成延長：914km〕



第二次事業化計画終了時（平成 15 年度末）
〔完成延長：1,024km〕



第三次事業化計画（平成 25 年度末）
〔完成延長：1,135km〕

図 1-3 都市計画道路ネットワークの形成経緯（区部）

（※昭和 55 年度末時点の完成箇所を黒色で、その後、事業完了（完成）した箇所を、赤色で着色しています。）



第一次事業化計画策定前（昭和 55 年度末）
〔完成延長：400km〕



第一次事業化計画終了時（平成 7 年度末）
〔完成延長：578km〕



第二次事業化計画終了時（平成 17 年度末）
〔完成延長：737km〕



第三次事業化計画（平成 25 年度末）
〔完成延長：852km〕

図 1-4 都市計画道路ネットワークの形成経緯（多摩地域）

（※昭和 55 年度末時点の完成箇所を黒色で、その後、事業完了（完成）した箇所を、赤色で着色しています。）

Column 都市計画道路のこれまでの整備

昭和 56 年に区部における第一次事業化計画、平成元年に多摩地域における第一次事業化計画が策定されてから、約 30 年の年月が経ちました。この間、事業化計画に基づく計画的な事業の推進により、都内には多くの道路が整備され、経済活動や都民生活など様々な都市活動を支えています。



放射 16 号線（清砂大橋）〔平成 15 年開通〕
（江東区新砂）



環状 8 号線〔平成 18 年開通〕
（板橋区若木）



調布保谷線〔平成 21 年開通〕
（調布市深大寺元町）



府中清瀬線〔平成 25 年開通〕
（府中市清水が丘）

都市計画道路の整備状況

都内には、現在、延長 3,208km の都市計画道路が計画されていますが、図 1-5 に示すとおり、平成 26 年度末時点でその完成率は約 63%であり、まだ多くの未着手区間が存在しています。なお、区部の完成率は約 65%、多摩地域の完成率は約 60%となっており、多摩地域の整備が区部に比べ遅れています。

このうち、骨格幹線道路^[2]については、都市の骨格を形成し、重要な交通機能を担う路線として重点的に整備を進めてきた結果、図 1-6 に示すとおり、区部の完成率は約 71%、多摩地域の完成率は約 65%に達しています。引き続き、残る区間についても、東京の持続的な発展のため、着実に整備していく必要があります。

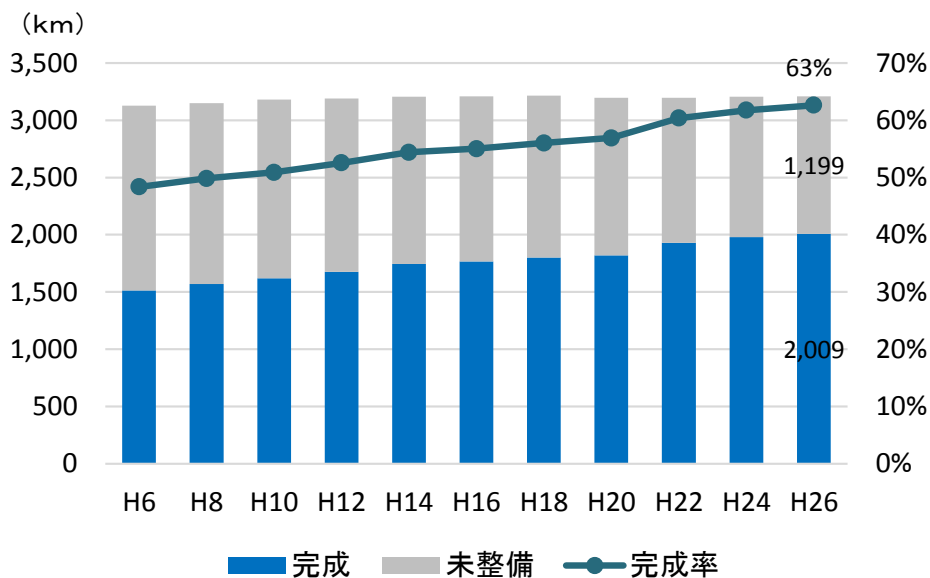


図 1-5 都市計画道路の整備推移（平成 26 年度末時点）

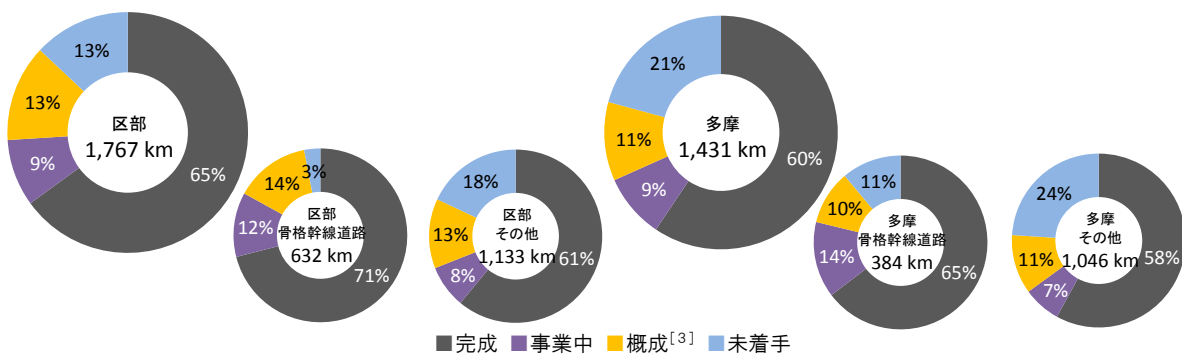


図 1-6 都市計画道路の整備状況（平成 26 年度末時点 ※島しょ部を除く）

[2] 骨格幹線道路

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（区部：放射・環状線など／多摩地域：多摩南北・東西主要路線など）〔22 ページ参照〕

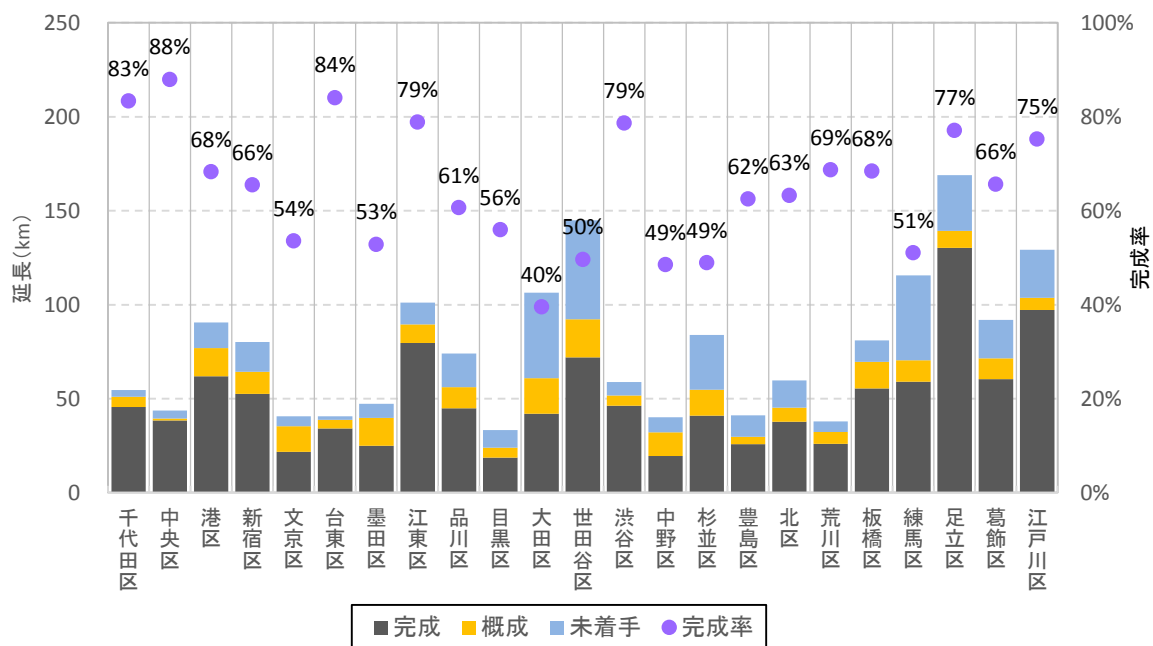
[3] 概成

都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなどおおむね機能を満たしていること。

区 部…計画幅員 15m 以上の場合、現況幅員が計画の 60%以上又は 18m 以上

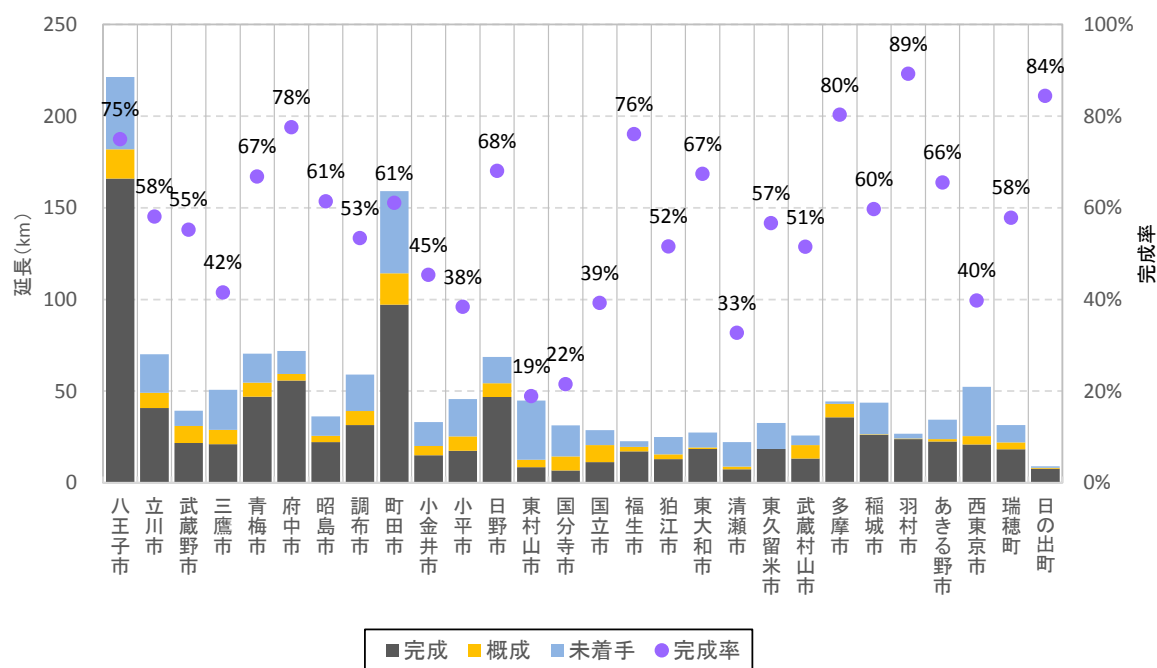
計画幅員 15m 未満の場合、現況幅員が 8m 以上の道路

多摩地域…現況幅員が 8m 以上の道路



出典：平成 26 年「都市計画現況調査」（国土交通省）
〔※自動車専用道路を除いて集計〕

図 1-7 特別区別の都市計画道路の整備状況（平成 25 年度末時点）



出典：平成 26 年「都市計画現況調査」（国土交通省）
〔※自動車専用道路を除いて集計〕

図 1-8 市町別の都市計画道路の整備状況（平成 25 年度末時点）

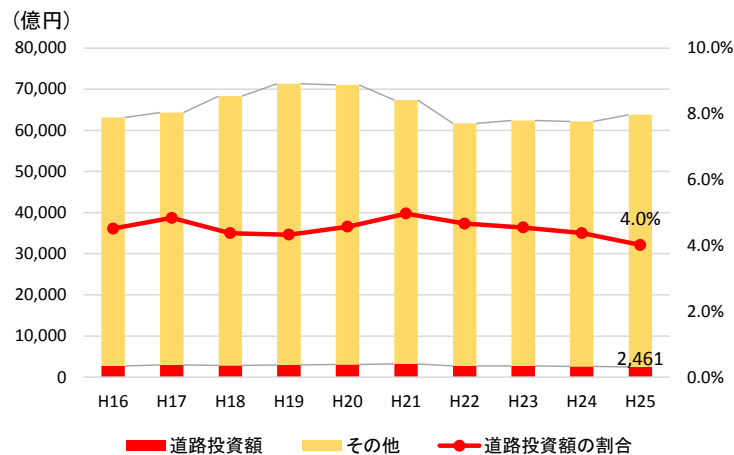
都市計画道路の整備財源

平成 16 年度から 25 年度までの 10 年間における道路整備への投資額をみると、東京都においては、年間 3,000 億円程度（図 1-9）で推移しており、一般会計に占める割合は 4 % 程度にとどまっています。

また、区市町においては、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、年間 400 億円程度（図 1-10）で推移しており、一般会計に占める割合は 1 % 程度にとどまっています。

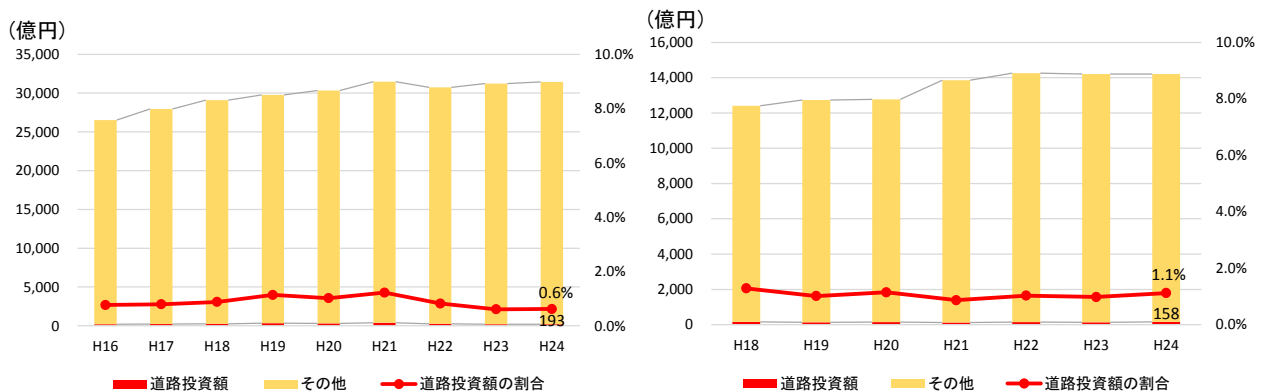
東京は、多様な産業、高度な技術、豊富な人材が集積し、日本の社会、経済活動の中核機能を有しており、これが日本経済の成長を支えています。こうした中核機能を支える都市計画道路は、今後とも着実に整備していく必要があります。しかし、今後の社会情勢は、大幅な税収増が見込めない一方、社会保障費は更に増大するものと見込まれ、これらを踏まえると、都市計画道路への大幅な投資額の伸びは見込めない状況です。

このため、道路整備に必要となる財源の確保と限られた財源の下、選択と集中による効率的な道路整備を行うことが必要です。



出典：平成 16～25 年度「東京都都税統計情報」、「建設局事業概要平成 25 年版」（平成 25 年 9 月）

図 1-9 東京都の道路投資額の割合の推移



出典：平成 16～24 年「地方財政状況調査」（総務省）、平成 25 年度「都市計画道路などの整備状況調査」

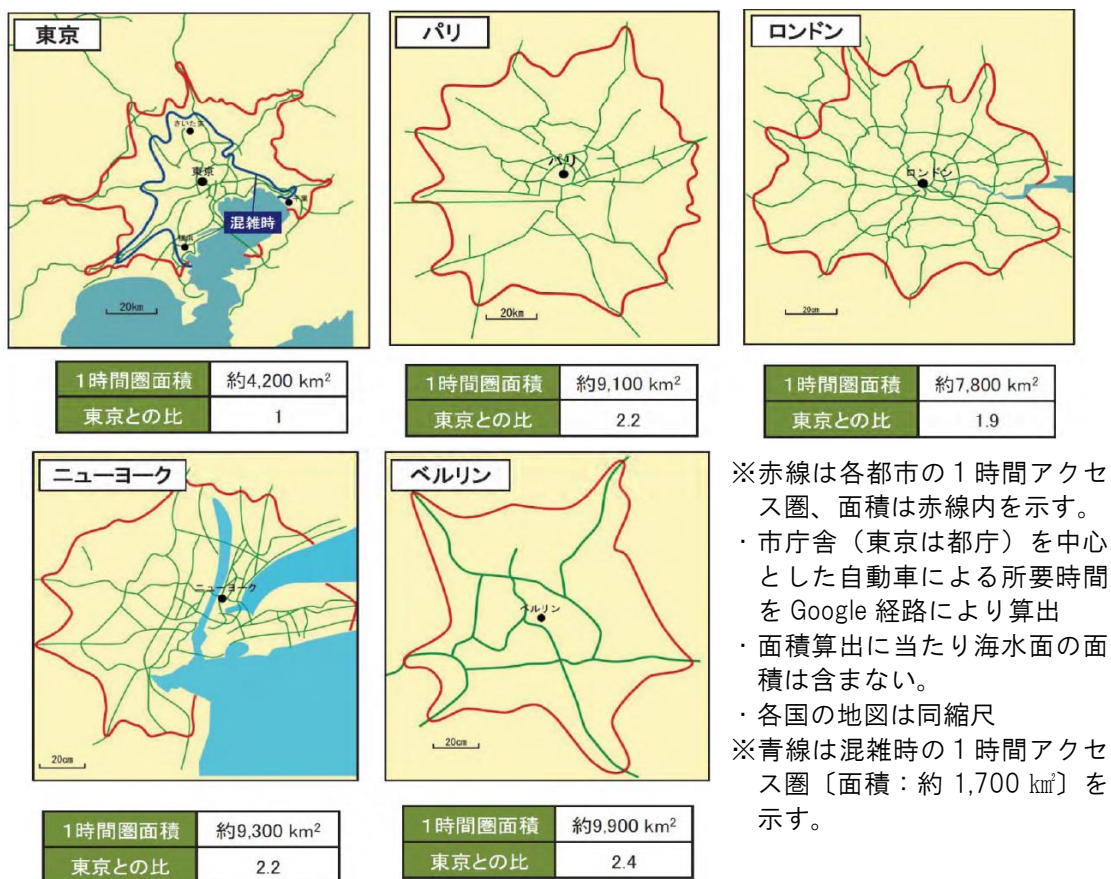
図 1-10 特別区及び 26 市 2 町の道路投資額の割合の推移

東京が抱える都市計画道路の課題

● 道路交通の課題

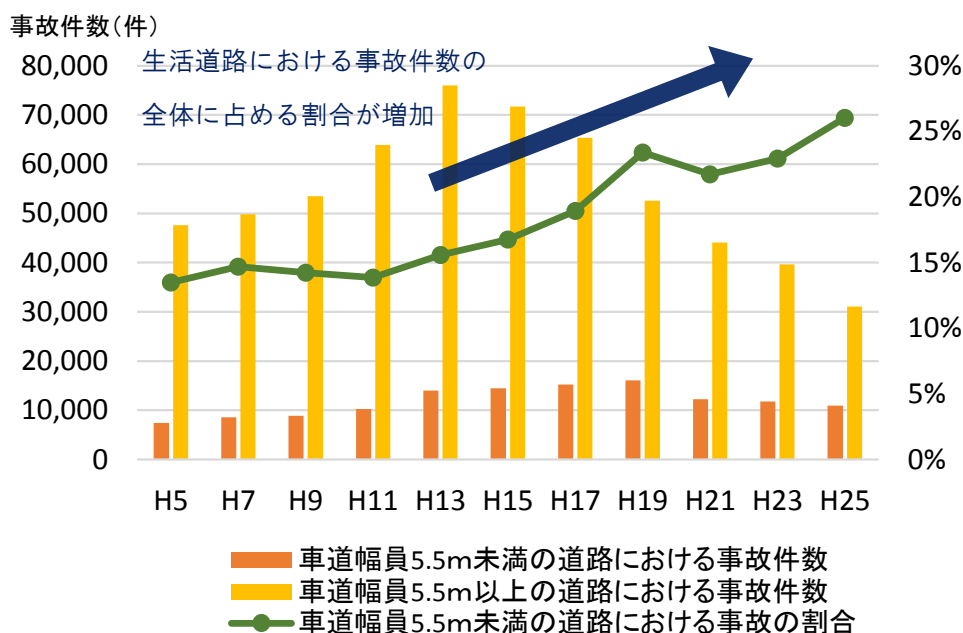
東京の交通渋滞の解消に向け、首都圏三環状道路や都市計画道路の整備に取り組んでいますが、図1-11に示すとおり、都市の中心部から1時間で移動できるエリアに着目すると、東京は欧米の主要都市の約半分にとどまっており、道路交通環境は大きく後れを取っています。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素（CO₂）の排出量などに影響を与えています。

また、図1-12に示すとおり、都内の交通事故（死傷事故）件数全体は近年減少していますが、交通渋滞を回避するための通過交通が生活道路に流入していることなどにより、きょうあいな生活道路における事故件数全体に占める割合が増加しています。このほかにも、概成（9ページ参照）の都市計画道路の中には、車道はあるものの、歩道が十分に整備されていない道路があり、安全に歩行しづらい場所も存在します。



出典：「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」（高速道路のあり方検討有識者委員会）

図1-11 世界の主要都市における1時間アクセス圏



※生活道路：主として地域住民の日常生活に利用される道路で、通過交通を排除し、歩行者自転車の安全を確保すべき道路。図中では、車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路と想定して集計を実施

出 典：「交通事故統計年報」（公益財団法人交通事故総合分析センター）を基に作成

図 1-1 2 都内の事故発生件数割合の推移

● 防災都市の実現に向けた課題

災害時における緊急物資輸送や迅速な救援・救護活動などを支えるため、都内には緊急輸送道路が指定されていますが、これらの道路の中には十分な幅員が確保されていない箇所があることに加え、延焼遮断帯や避難路に指定されているにもかかわらず、未着手となっている都市計画道路もあります。また、大規模災害の際には、都県間を含め、発生する大量のごみやがれきの処理なども必要となります。

また、都内には土砂災害危険箇所に沿って道路が存在する場所などがあり、大規模土砂災害などの発生時には、道路の閉塞により孤立する集落の発生が懸念されます。

● 質の高い生活の実現に向けた課題

成熟都市東京においては、生活の豊かさを実感でき、高齢者や子育て世代など誰もが活動しやすく、快適に暮らせる集約型の地域構造へと再編していくことが求められています。

近年、手軽な交通手段として自転車の利用が拡大し、自転車と歩行者が接触するなど、自転車に関係する交通事故が発生しています。また、鉄道駅や公共施設周辺をはじめとした拠点における交通結節機能が十分でないことも課題の一つです。

商店街や観光地、住宅地など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、地域の特性をいかしたまちづくりが進められています。これらのまちづくりに資する道路整備も期待されています。

東京が目指すべき将来像

環状メガロポリス構造の実現

人口 3,500 万人を超える東京圏域全体の更なる発展のためには、東京を中心として圏域全体が機能を最大限に発揮していくことが不可欠です。そのため、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、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再生していきます。

- 東京圏の交通ネットワークを強化し、圏域内の活発な交流を実現
- 業務、居住、防災など多様な機能を地域や拠点が分担し、広域連携により東京圏域全般で一体的な機能を発揮
- 山地、河川などの自然と道路などの都市施設が一体となって、水と緑の骨格を形成



図 1-13 環状メガロポリス構造

「センター・コア」

東京圏の中心にあり、都心、副都心などが含まれる。日本の政治・経済・文化を牽引する中心核

「水と緑の創生リング」

センター・コアと併せて職住近接を図るとともに、質の高い生活環境の形成を図る。

「東京湾ウォーターフロント都市軸」

国際空港・港灣を通じた国内外の人、モノの交流の拠点

「核都市連携都市軸」

核都市群を環状方向に結び付ける、連携・交流軸。交通、物流、情報など環状方向のネットワークを強化する。

〔出典：「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成 26 年 12 月 東京都）〕

集約型の地域構造への再編

人口減少や高齢化の進行の中で、東京が更に活力を高めていくためには、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。

- 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、東京の市街地を集約型の地域構造へと再編
- 個性ある各拠点は、公共交通網や幹線道路網により有機的にネットワーク化を図り、都市全体として日常生活を支える都市機能（行政、教育など）と高度な都市機能（高度な教育、医療福祉など）とを分担して提供

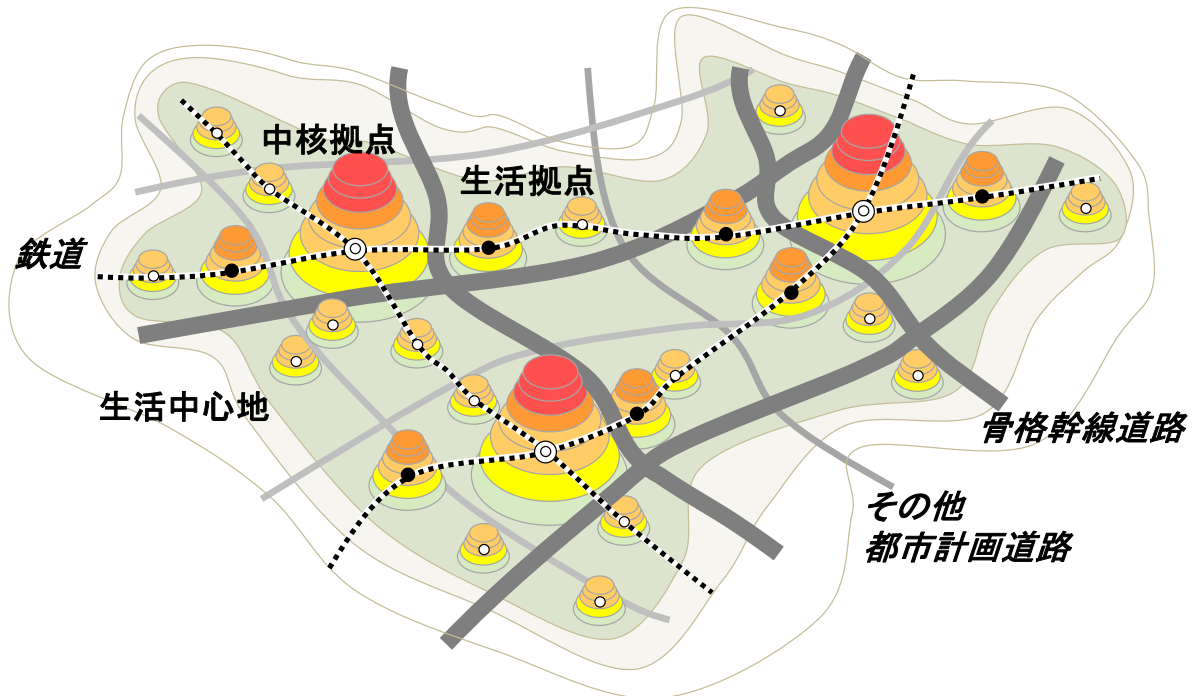


図1-14 集約型の地域構造のイメージ

[中核拠点]

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、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点

[生活拠点]

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拠点

[生活中心地]

特徴ある商店街や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）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地

〔出典：「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成26年12月 東京都）〕

平成 23 年 3 月の東日本大震災は、多くの教訓を東京にもたらしました。首都東京がひとたび機能麻痺に陥ると、直ちに日本の中核機能停止につながり、その影響は世界へと波及します。地震、更には近年頻発している集中豪雨などの自然災害に対し、万全の備えを持つ高度な防災都市を構築し、都市機能と都民生活を守ります。

- 地震などの自然災害に対して、東京の総力を結集した万全の備えを講じることにより、防災対応力を高め、世界で有数の安全な都市を実現
- 都民の生命と東京の都市機能や首都機能を守るため、緊急輸送道路の拡充など、道路ネットワークを強化



図 1-15 緊急輸送道路 イメージ

04 道路整備の「基本理念」

東京における都市計画道路の整備を推進していく上での基本的な姿勢として、「基本理念」を以下のように設定します。

① 東京の目指す都市づくりに資する道路整備

政策方針として掲げている東京都長期ビジョンや各区市町の総合計画など、上位計画に基づき、東京の目指すべき将来像である環状メガロポリス構造、集約型の地域構造、安全・安心な都市の実現に向け、道路整備を推進します。

② 都民のニーズに対応した利用者・生活者の視点からの道路整備

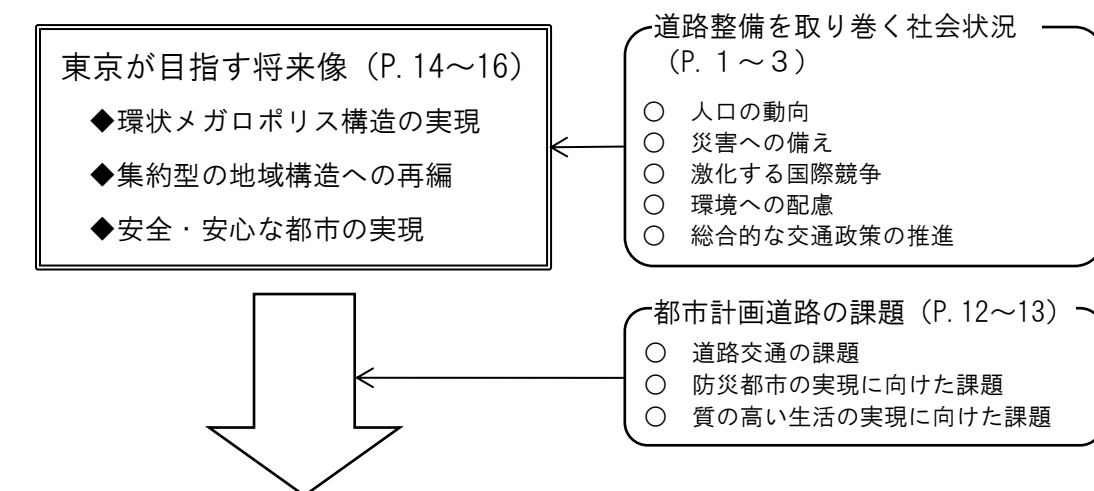
高齢者の増加や人々の意識・ニーズの多様化への対応など、利用者・生活者の視点に立ち、その機能が有効に活用されるよう、使いやすく、かつ、質の高い道路整備を推進します。

③ 選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備

限られた財源の下、重要な施策の実現に向け、選択と集中による効率的な道路整備を行うことが必要不可欠であり、長期的視点に立ち、地域特性を踏まえつつ、効果的な投資としてふさわしい道路整備に重点的に取り組みます。

05 道路整備の「基本目標」

東京が目指すべき将来像の実現に向け、東京の抱える道路整備の課題を解決するため、都市計画道路の整備に関わる四つの「基本目標」を以下のように設定します。



基本目標			
基本目標 1 「活力」	～都市活力の強化～	■交通渋滞を解消するネットワークの形成 ■拠点へのアクセス向上	など
基本目標 2 「防災」	～都市防災の強化～	■緊急物資の輸送、救援・救護活動のルート確保 ■市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保	など
基本目標 3 「暮らし」	～安全で快適な都市空間の創出～	■生活道路への通過交通流入の抑制 ■歩行者・自転車などの安全な通行空間の確保	など
基本目標 4 「環境」	～都市環境の向上～	■緑豊かな道路空間の形成 ■自動車走行速度の向上による地球温暖化の抑制	など

06 東京における都市計画道路の整備方針について

本方針においては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、始めに未着手の都市計画道路（幹線街路^[4]）を対象に、15の検証項目に照らして「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施します。検証により必要性が確認されなかった路線については「見直し候補路線」として位置付け、平成28年度以降に計画廃止を含めて、その在り方を検討していきます。

必要性が確認された都市計画道路の中から、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として「優先整備路線」を選定します。

本方針の計画期間は、平成28年度から平成37年度までの10年間とします。

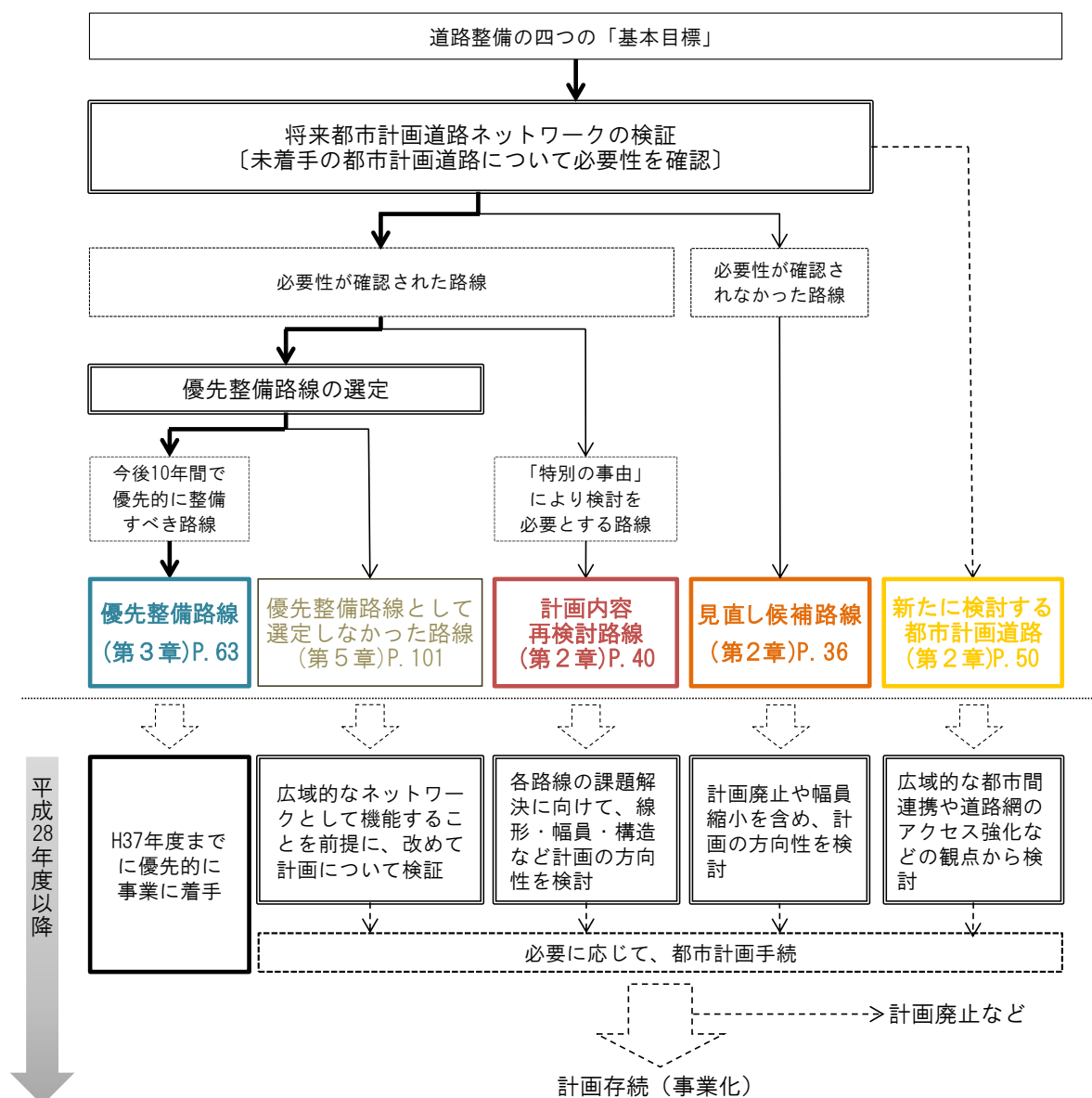


図1-16 「東京における都市計画道路の整備方針」検討の流れ

[4] 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（20ページ参照）。本方針では自動車専用道路及び国道は対象外としています。

第2章

将来都市計画道路ネットワークの検証

Chapter 2

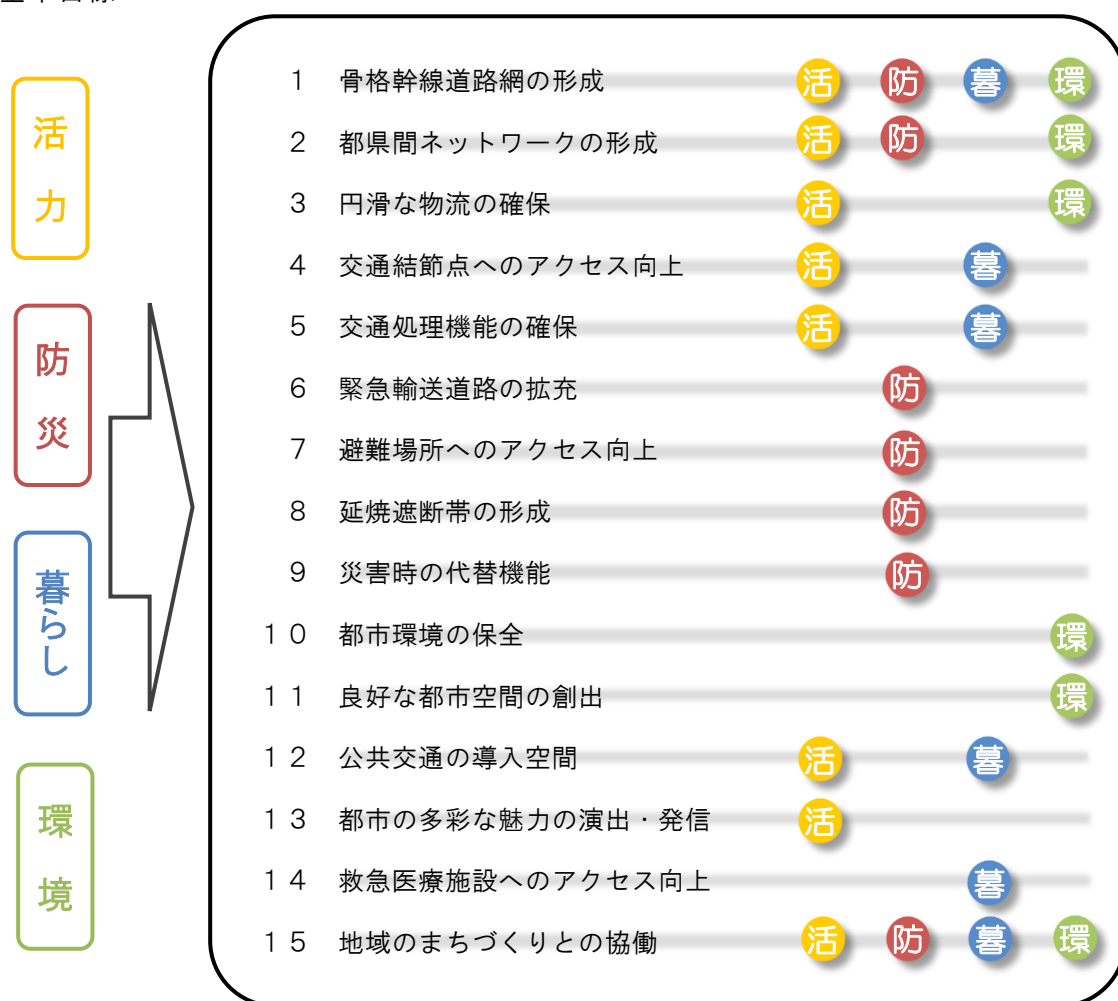
01 将来都市計画道路ネットワークの検証の考え方

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

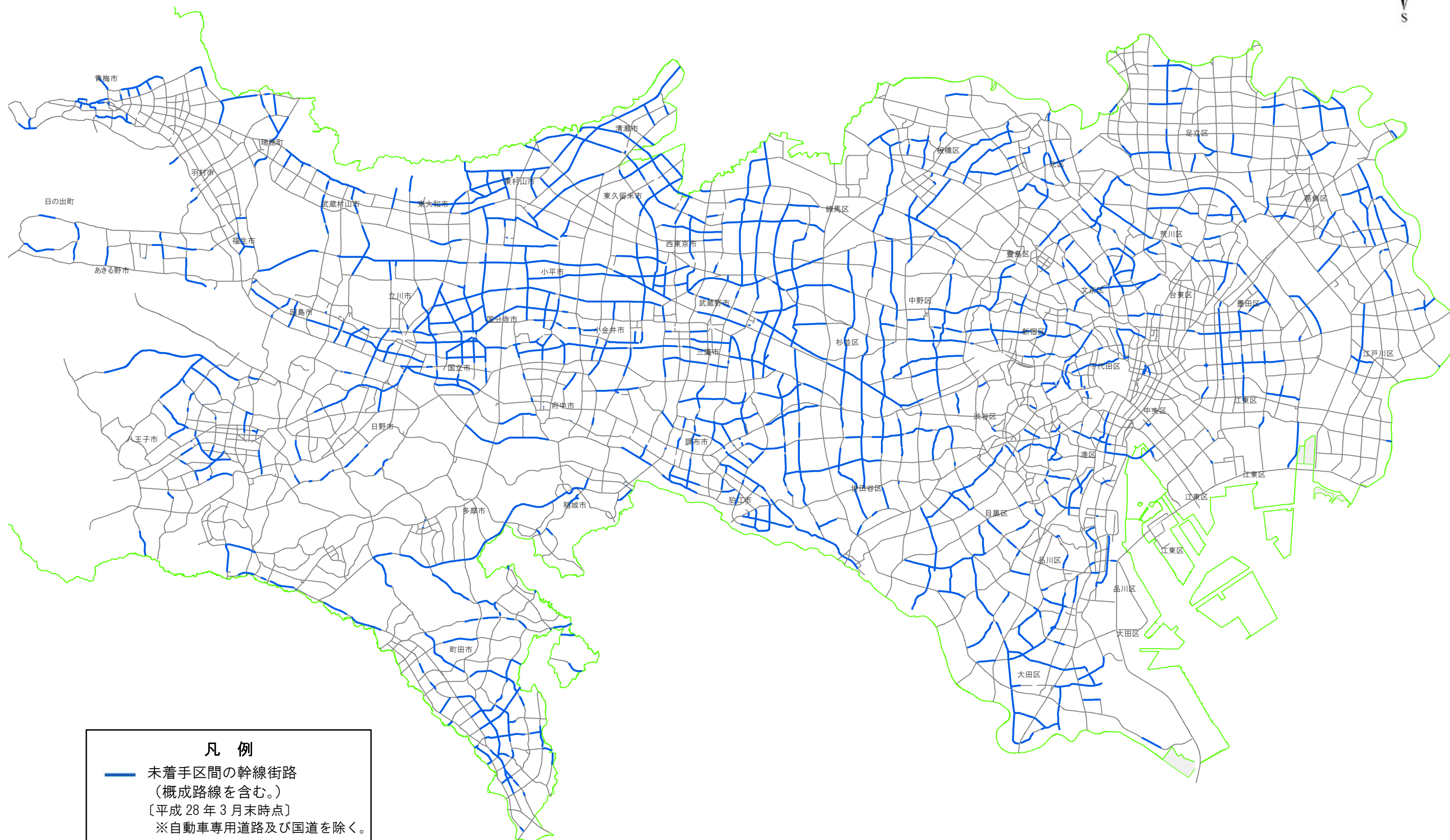


図2-2 「将来都市計画道路ネットワークの検証」の対象路線

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、枢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、これまでに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。

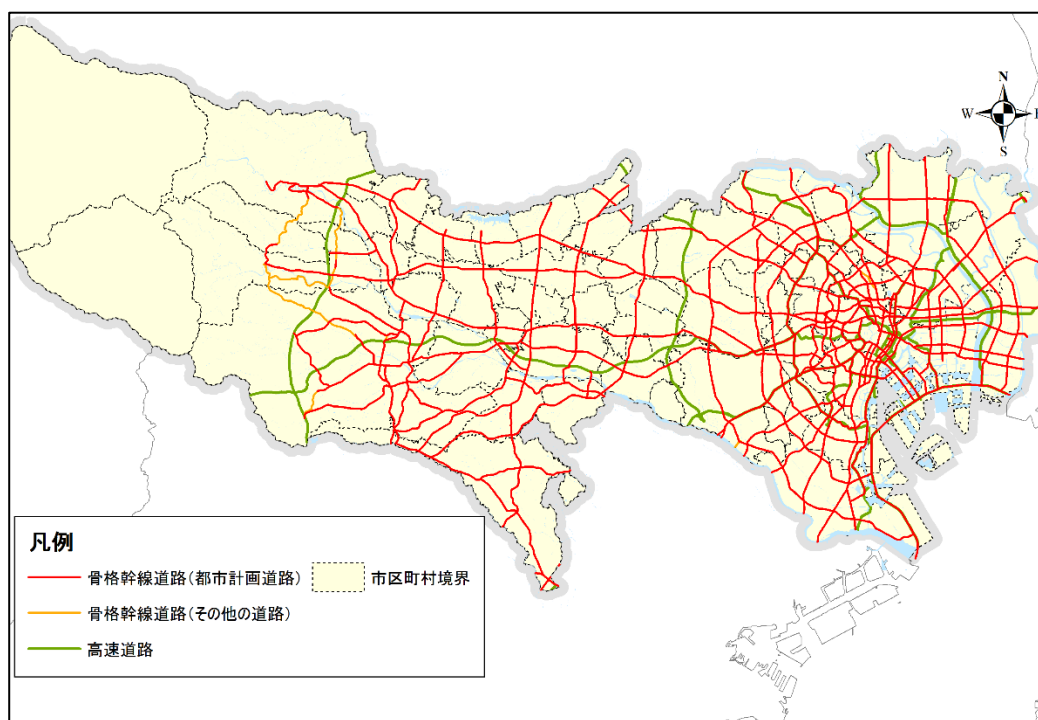
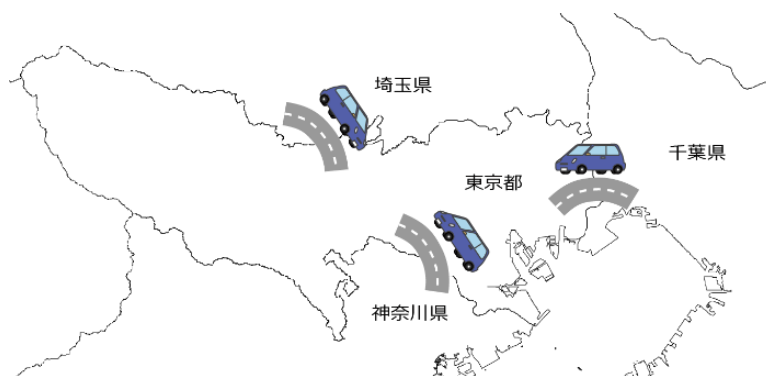


図2-3 骨格幹線道路網



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。

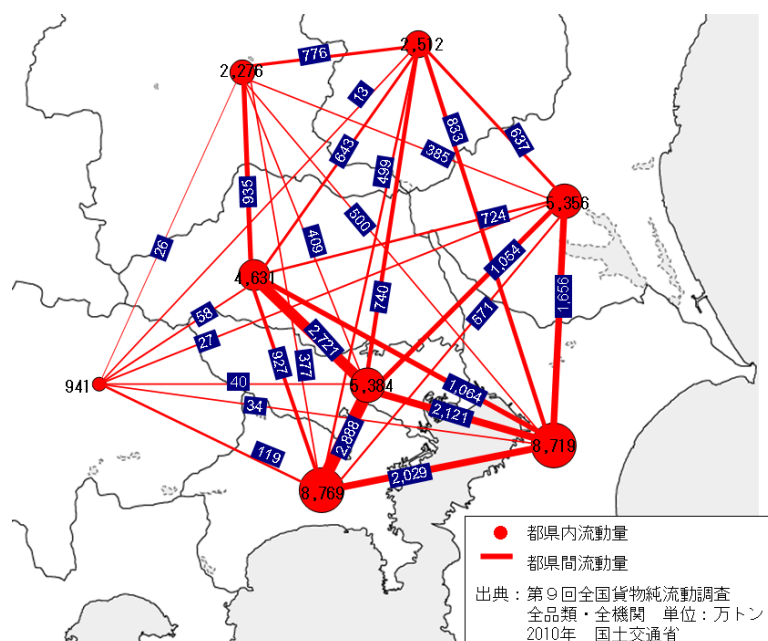
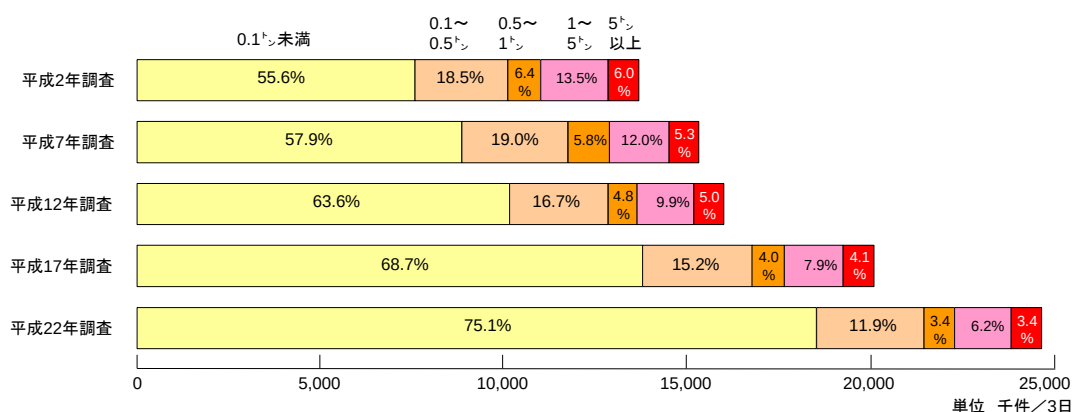
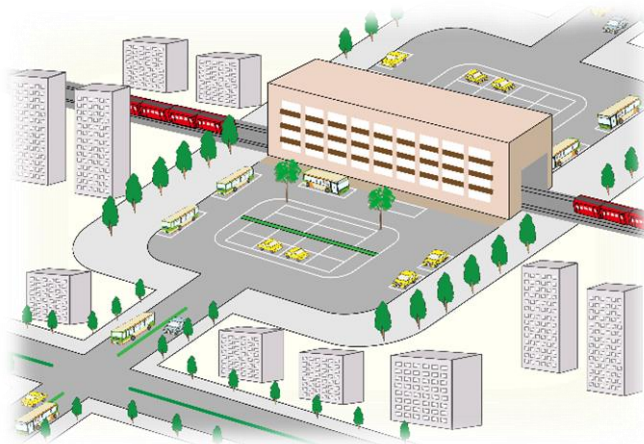


図2-4 首都圏における都県間の貨物流動



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。

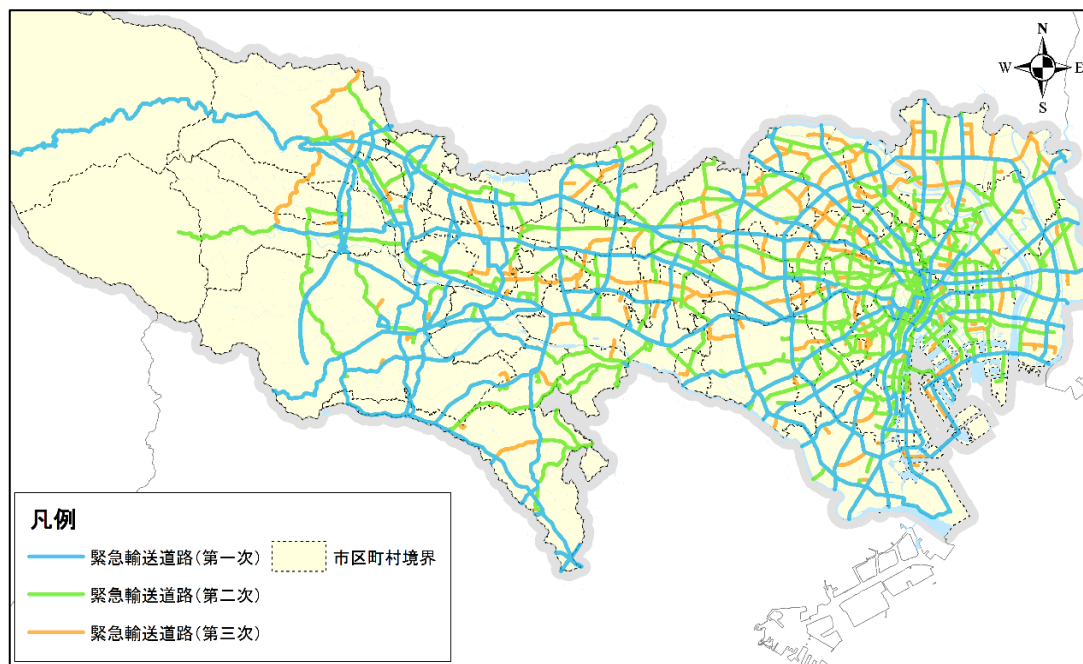


図 2-6 緊急輸送道路（平成 26 年 4 月時点）

[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。

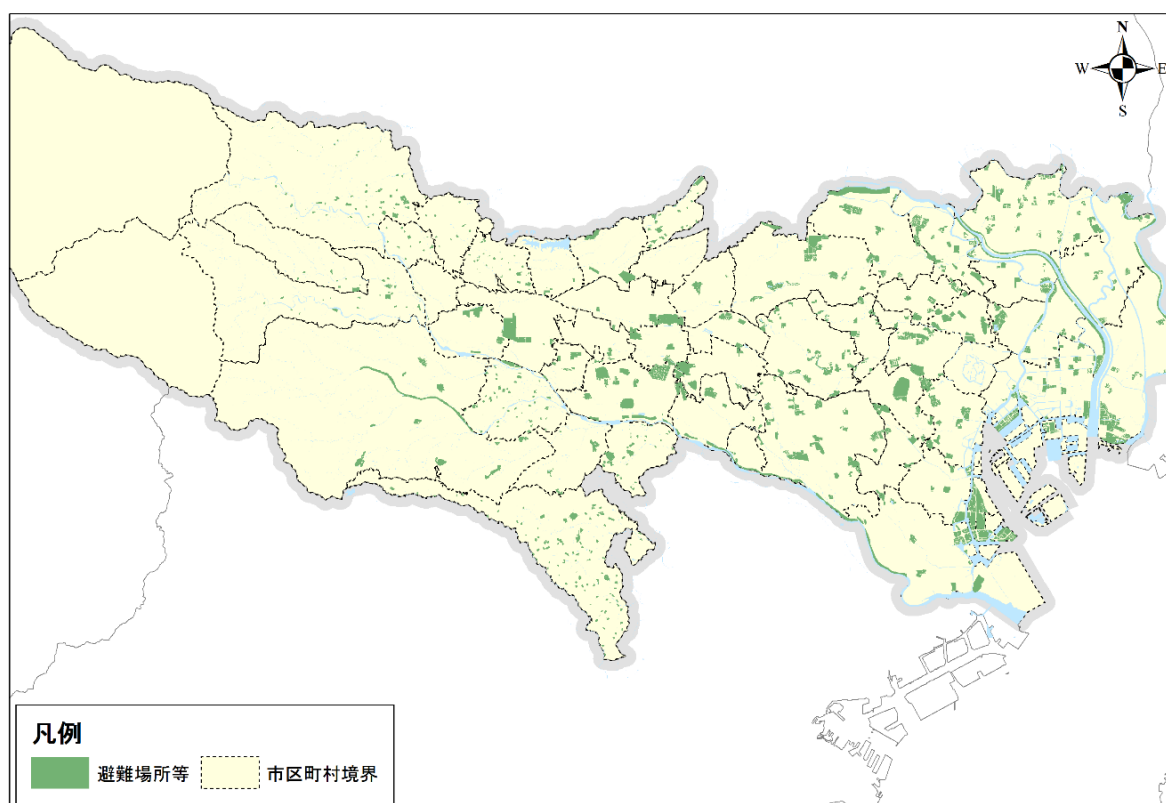
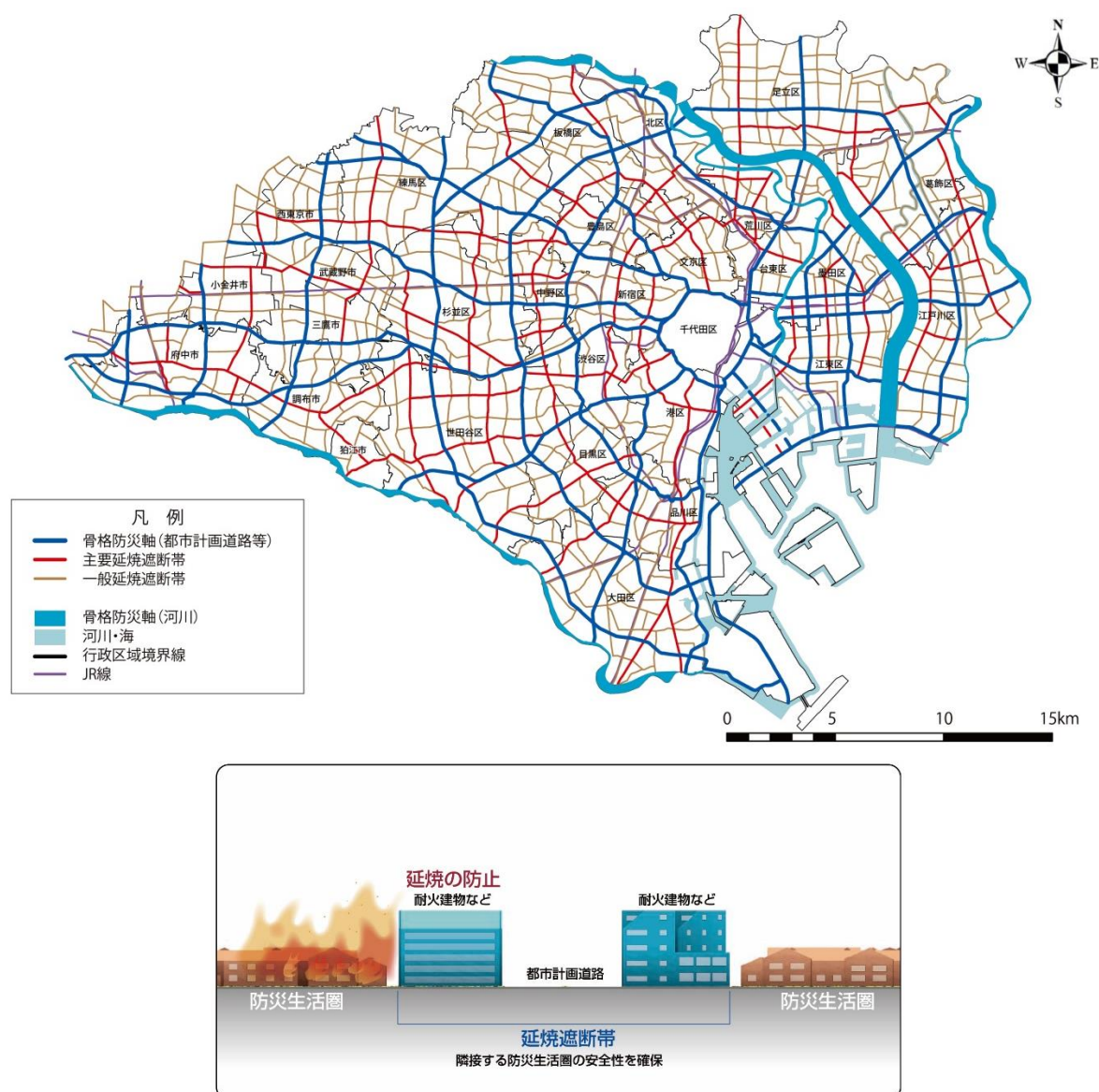


図2-7 避難場所等

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。

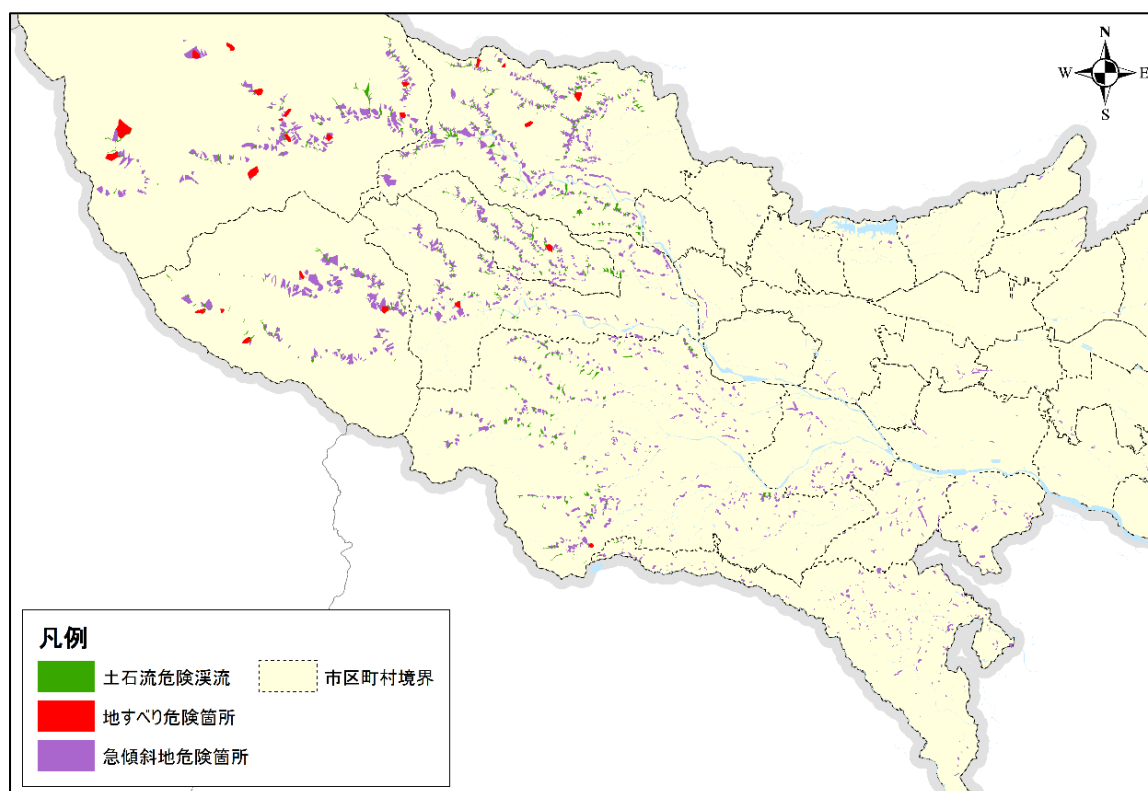


図 2-9 土砂災害危険箇所

[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渓流〔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交通を担い、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。

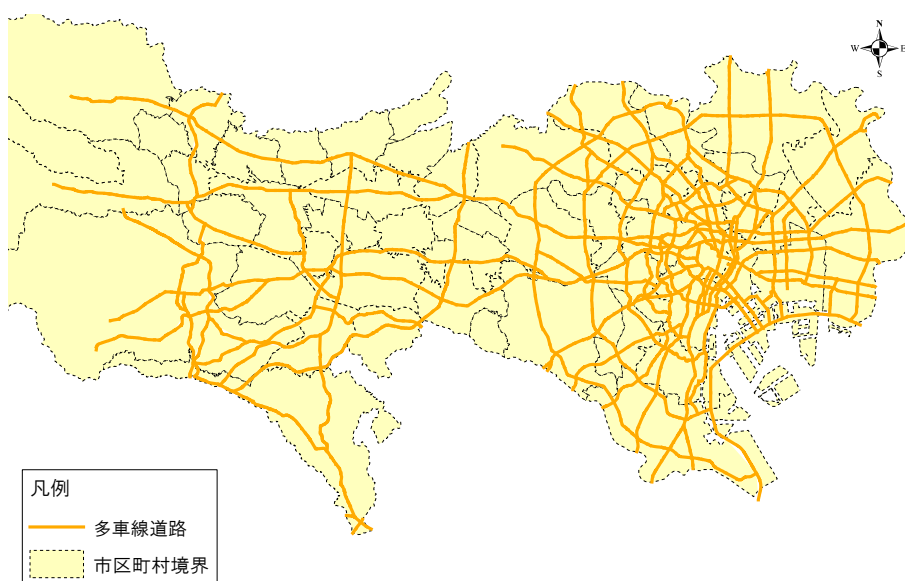
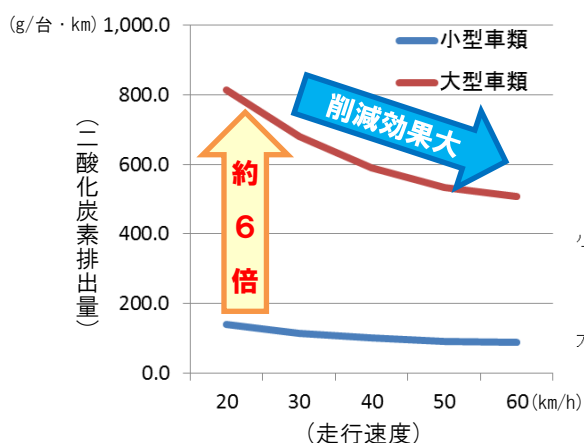
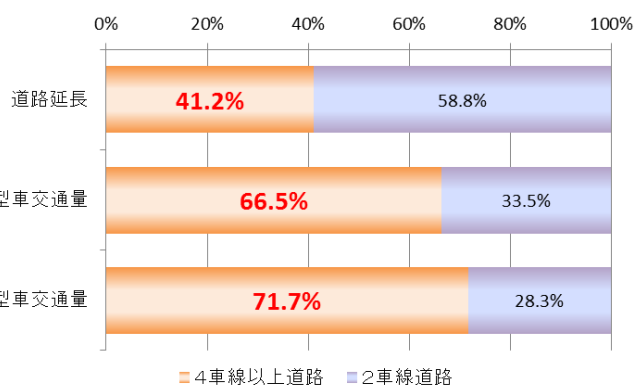


図2-10 主要な多車線道路網



(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



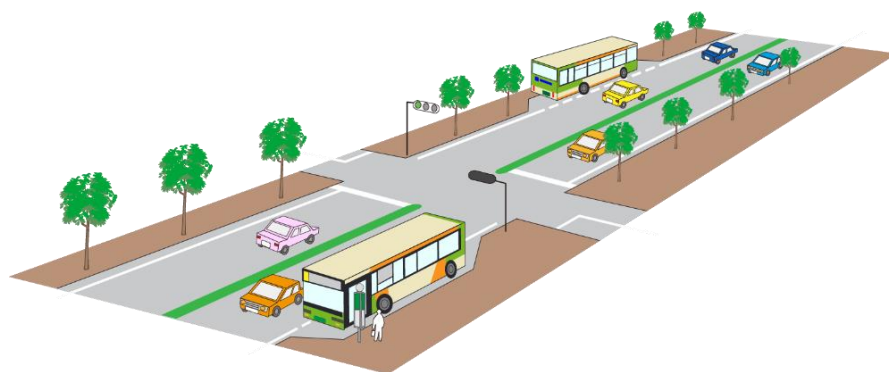
(H22 道路交通センサスより都内一般道路を対象に集計)

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、道路と周辺のま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。

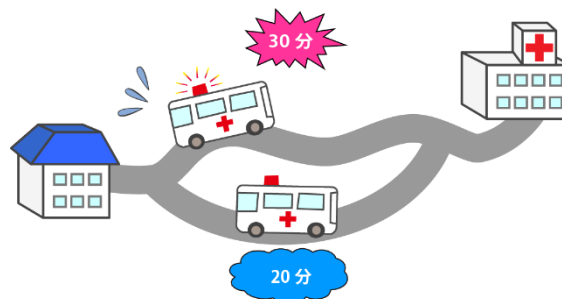
このことから、今後バス運行が望ましい路線や可能性の高い路線は今後必要であると評価しました。

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。

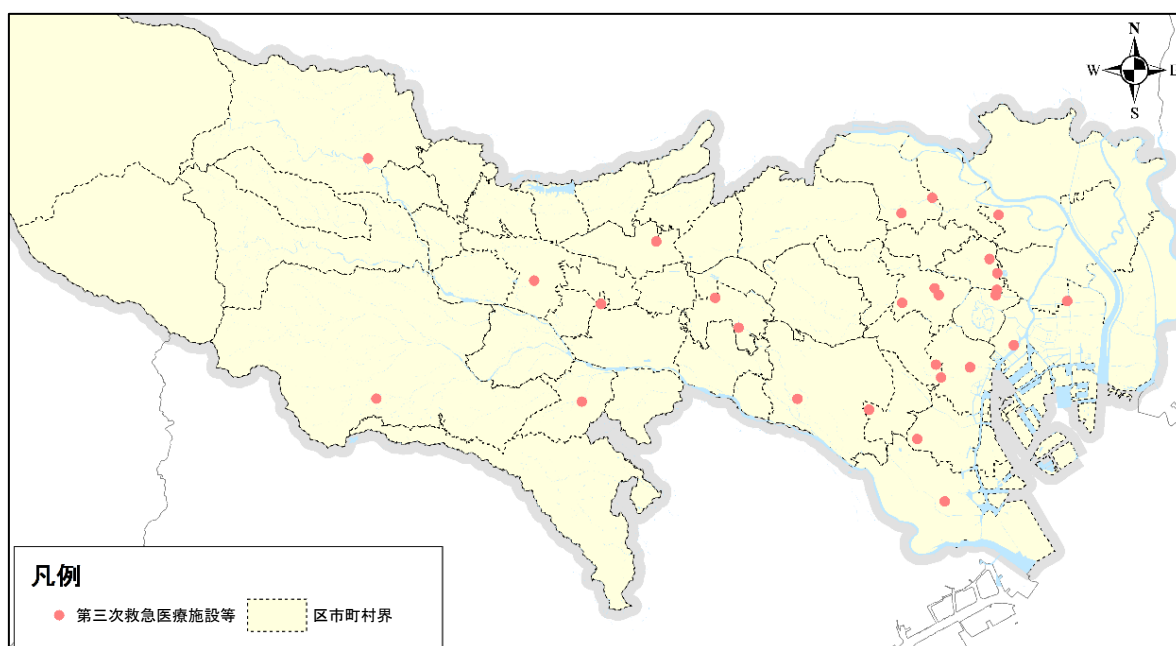


図2-14 第三次救急医療施設等

[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

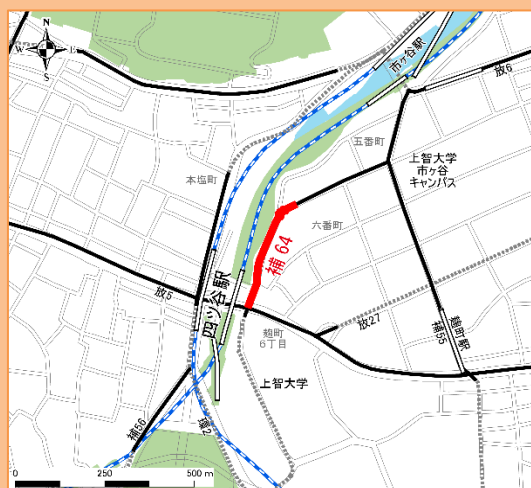


図2-15 「見直し候補路線」位置図

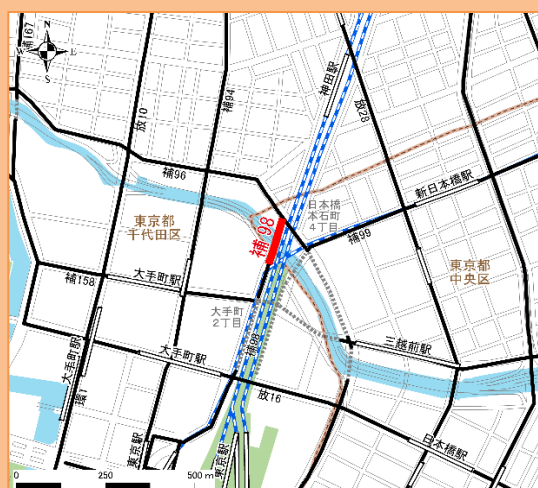
1 補助 55 号線



2 補助 64 号線



3 補助 98 号線



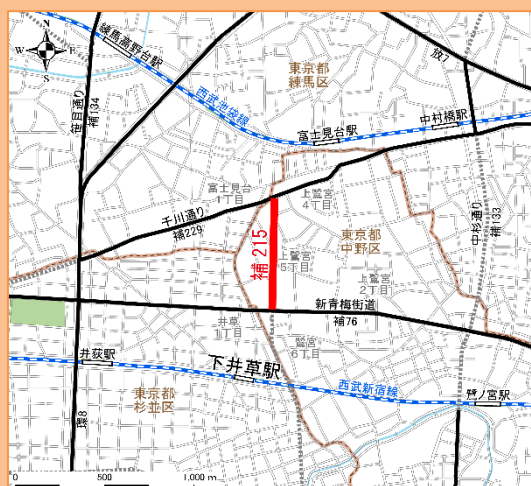
4 補助 7 号線



5 補助 59 号線



6 補助 215 号線



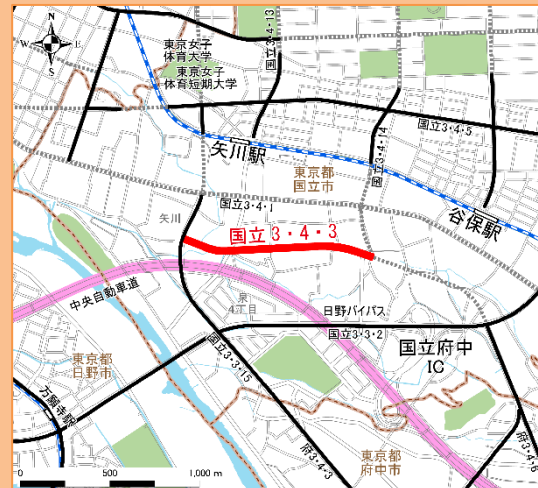
(完成あるいは事業中の道路を — 、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

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〕

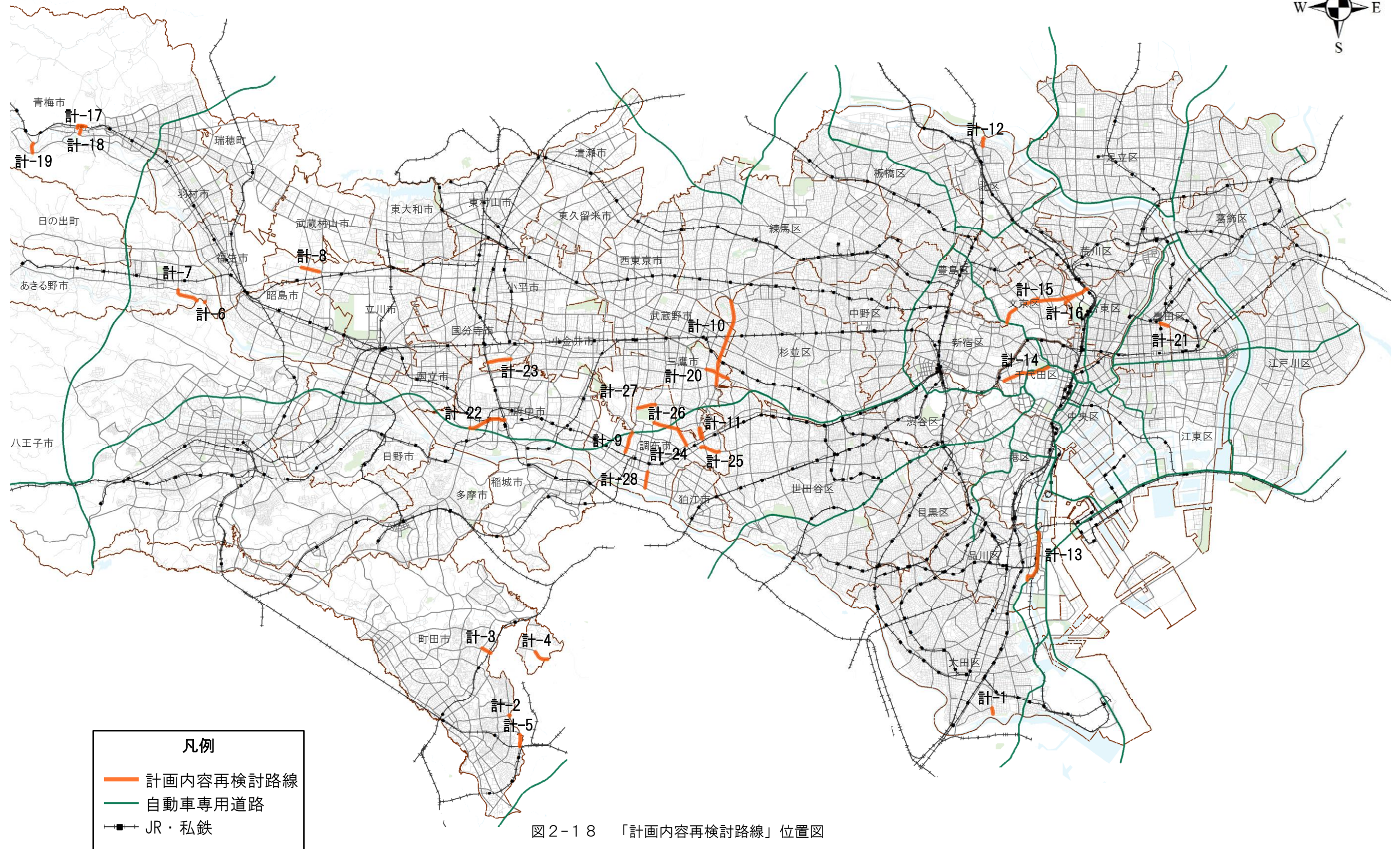
- (ア) 都県境や市境で隣接区市と調整・検討が必要な路線
- (イ) 前後区間の都市計画道路との整合について検討が必要とされる路線
- (ウ) 高速道路が地下化されたことにより検討が必要とされる路線
- (エ) 骨格幹線道路網の形成に向けて検討が必要とされる路線
- (オ) 地形地物の状況（鉄道との重複など）により検討が必要とされる路線
- (カ) 地域のまちづくりの中で計画の検討が必要な路線

表 2-2 「計画内容再検討路線(区間)」の一覧表

	特別の事由	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



(ア) 都県境や市境で隣接区市と調整・検討が必要な路線

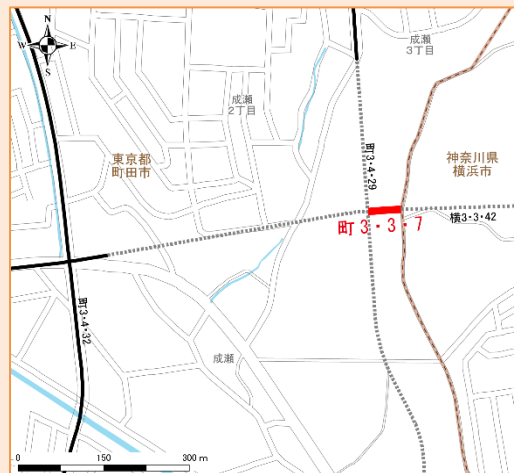
① 補助 39 号線

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。



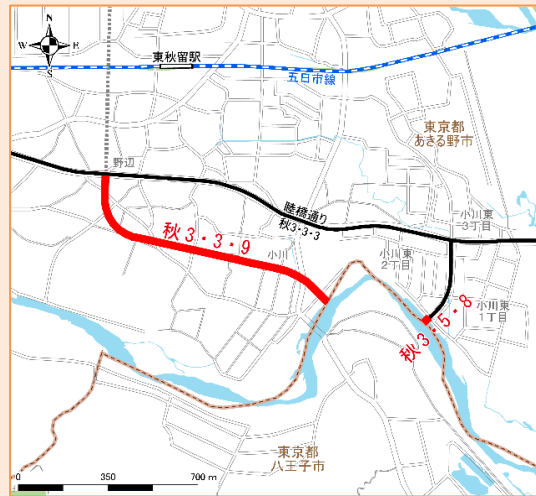
(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路をと表記しています)

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

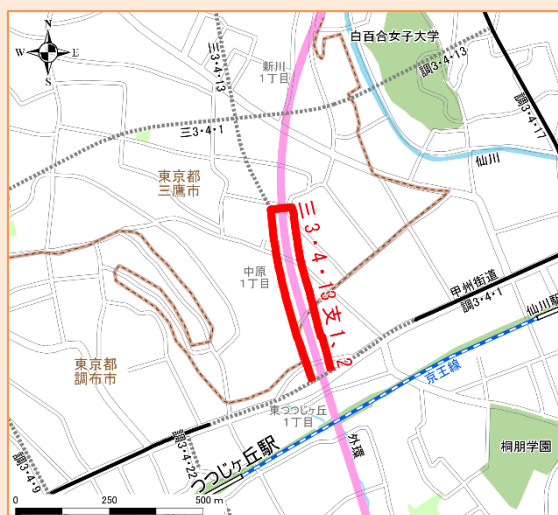
10 外環の2

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実情に配慮し、三鷹市や調布市とともに検討を進めていきます。



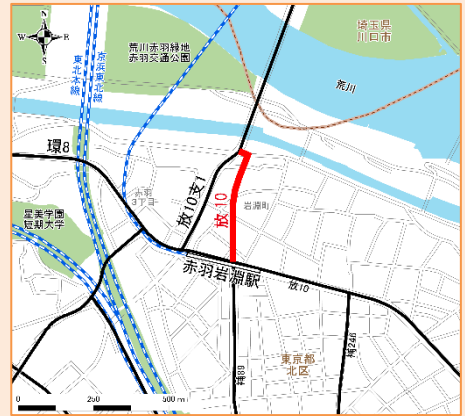
(完成あるいは事業中の道路を —、概成あるいは未着手の道路を ----と表記しています)

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

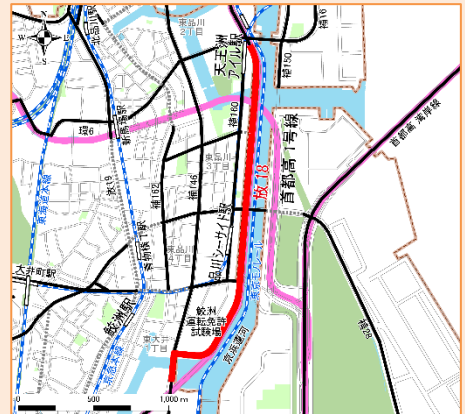
12 放射 10 号線

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

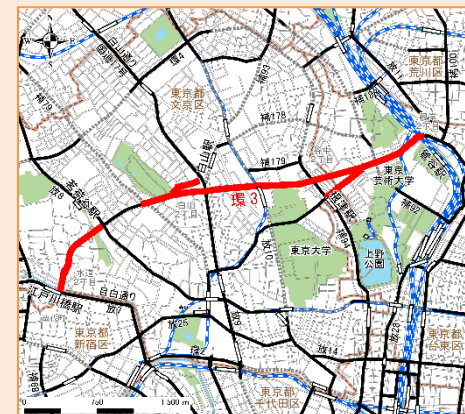
当該区間の環状 1 号線から東側は、皇居横を通る都市計画道路です。沿道には、白い築地塀と江戸城の城壁の中でも最も高い石垣が残っており、骨格幹線道路として、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。



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

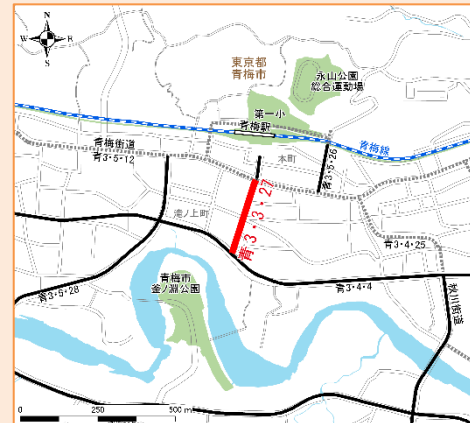
17 青梅 3・5・11

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案し、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)

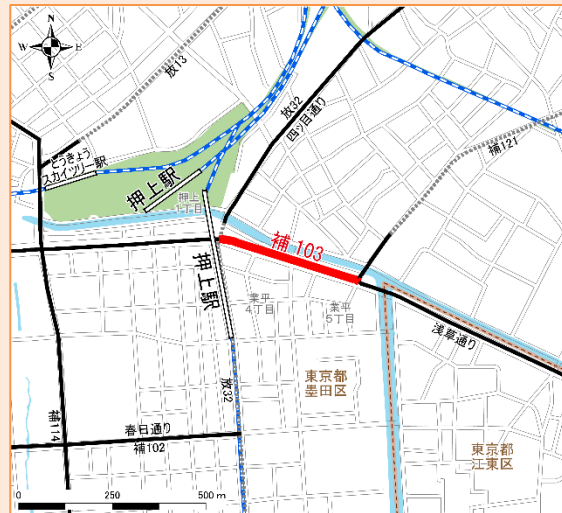
図 2-2 3 「計画内容再検討路線」箇所図

(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。

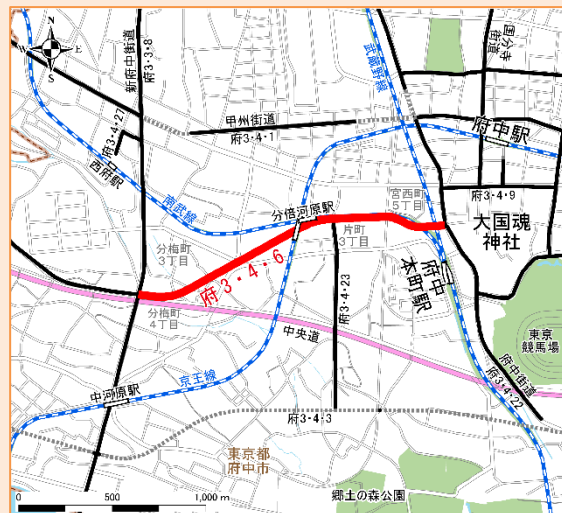
こうした周辺のまちづくりや交通動向を踏まえた検討が必要です。



22 府中 3・4・6

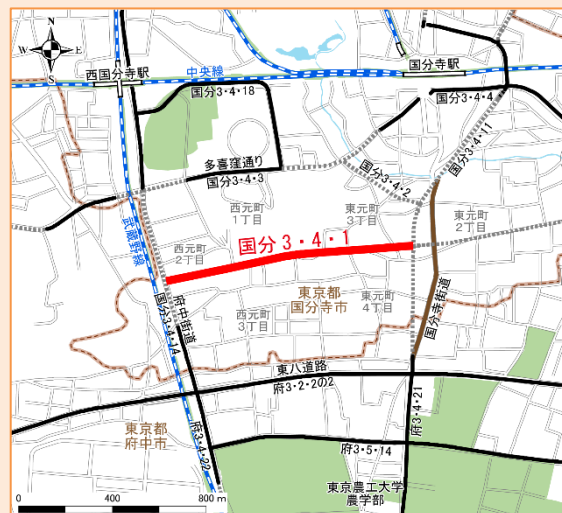
当該区間は、JR南武線分倍河原駅の南側に位置しており、この分倍河原駅周辺地域については、府中市内の重要な拠点として、駅周辺のまちづくりについて基盤整備を含めた検討を進めていくとしています。

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。

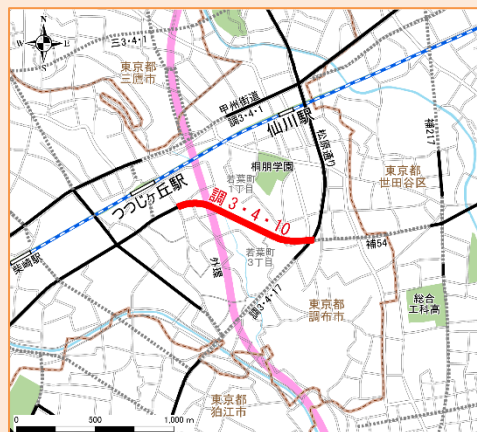
このため、神代植物公園通りの機能改善により、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について、検討が必要です。



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 2-2 5 「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。

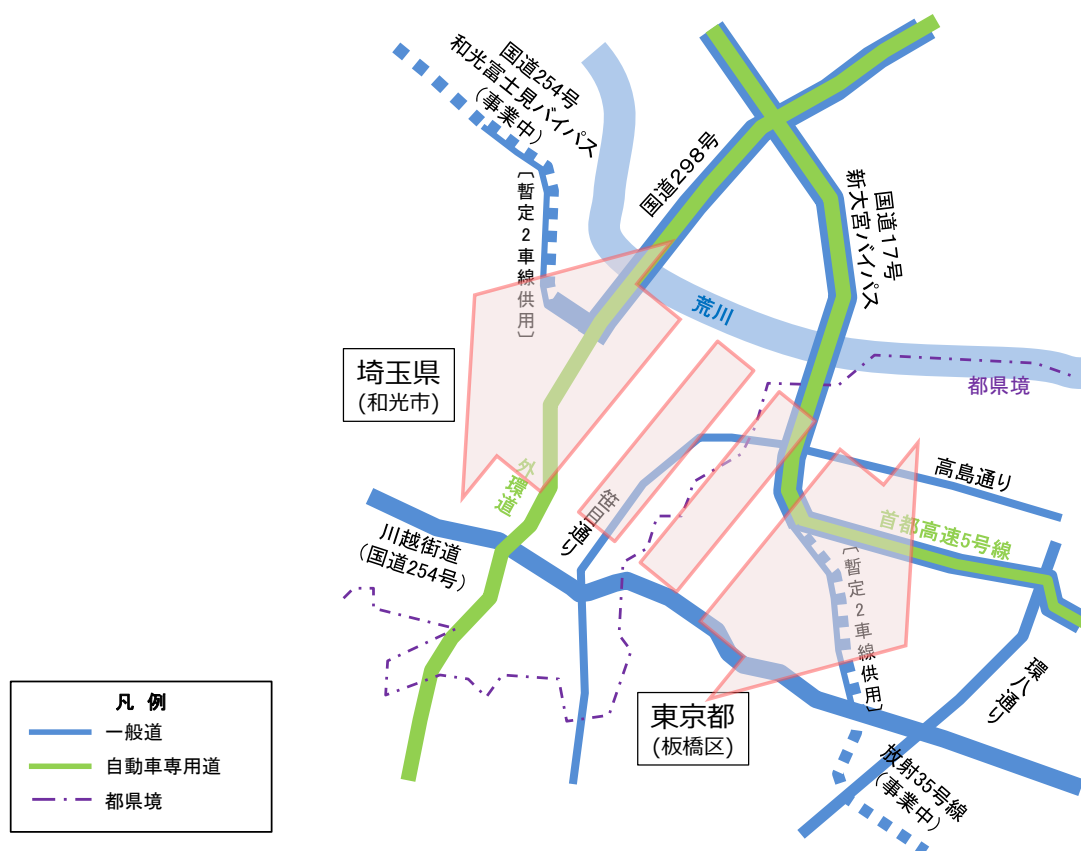


図2-26 埼玉県境の道路網の検討イメージ

● 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。

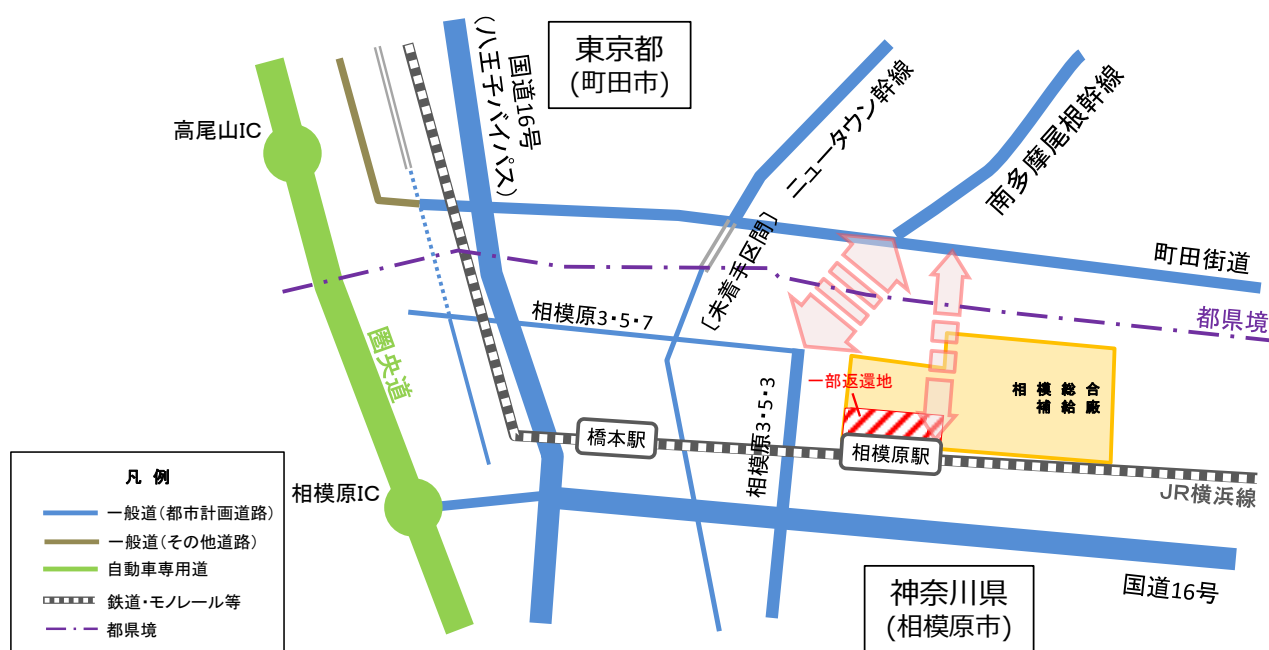


図2-27 神奈川県境の道路網の検討イメージ

● 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。

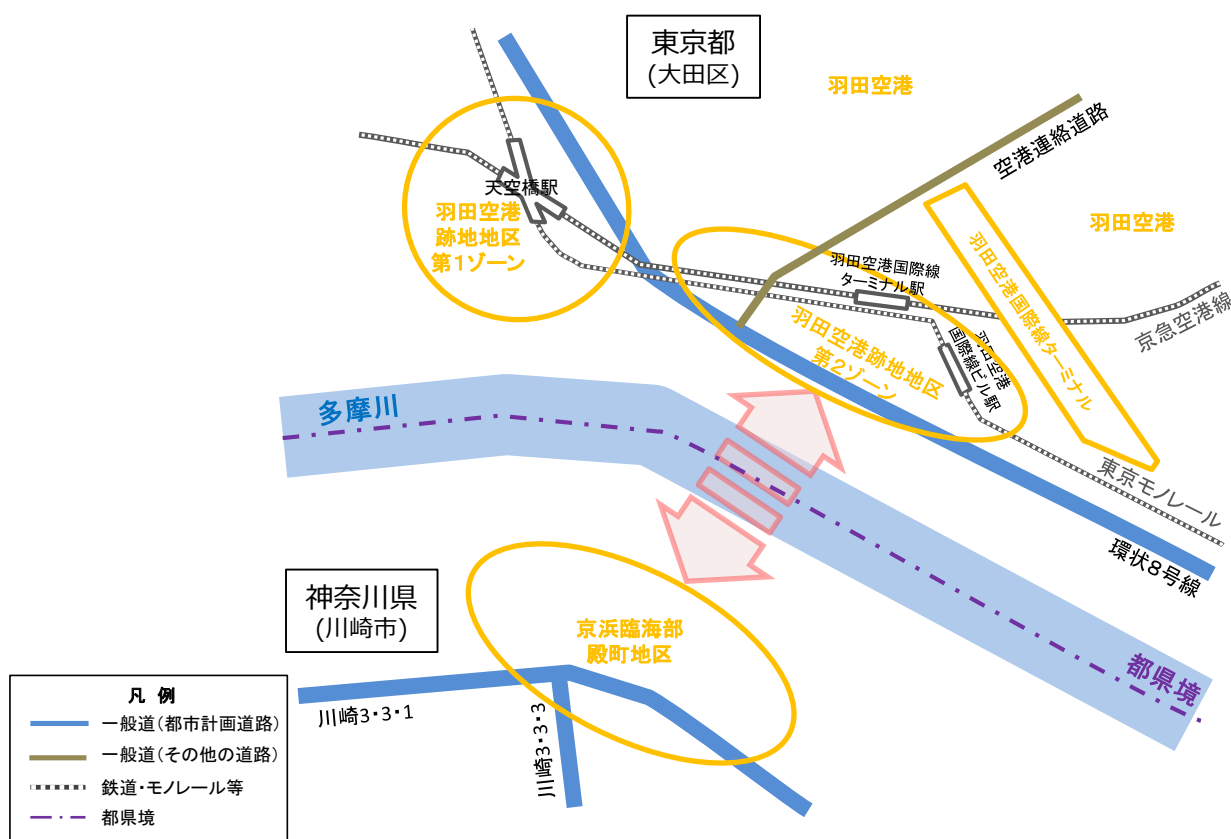


図 2-29 羽田空港跡地地区及び京浜臨海部殿町地区周辺

● 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。

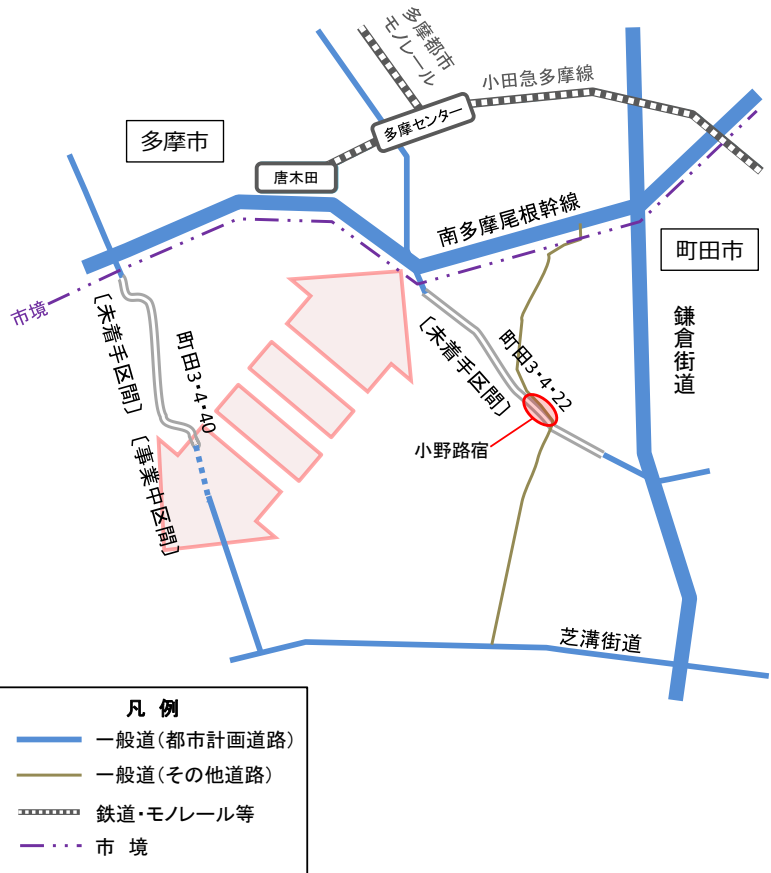


図 2-31 町田市北部の丘陵地域

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。

● 町田市上山小田町周辺地域における道路網の拡充

町田市上山小田町周辺地域には、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。

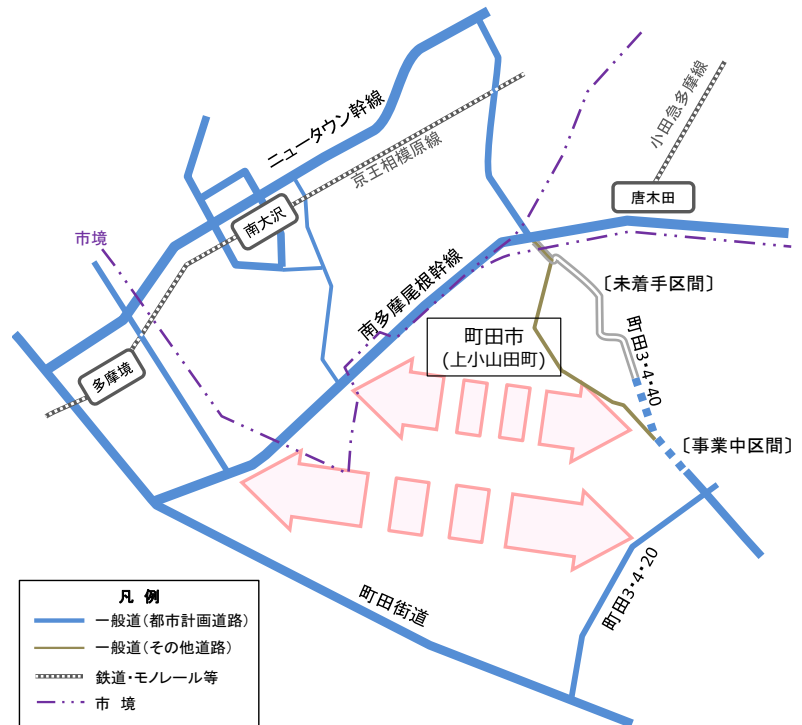


図 2-3 2 町田市上山小田町周辺地域

● 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。

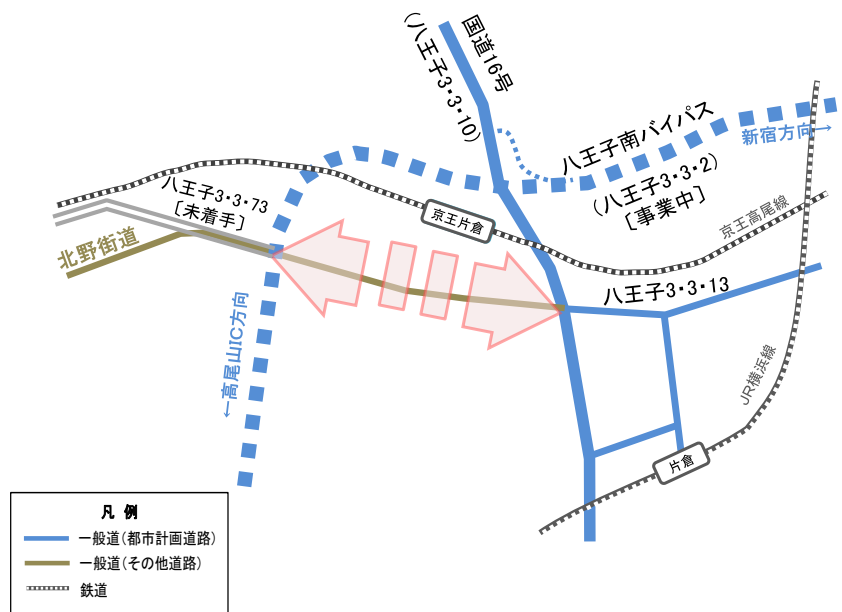


図 2-3 3 八王子市片倉町北部地域

第3章

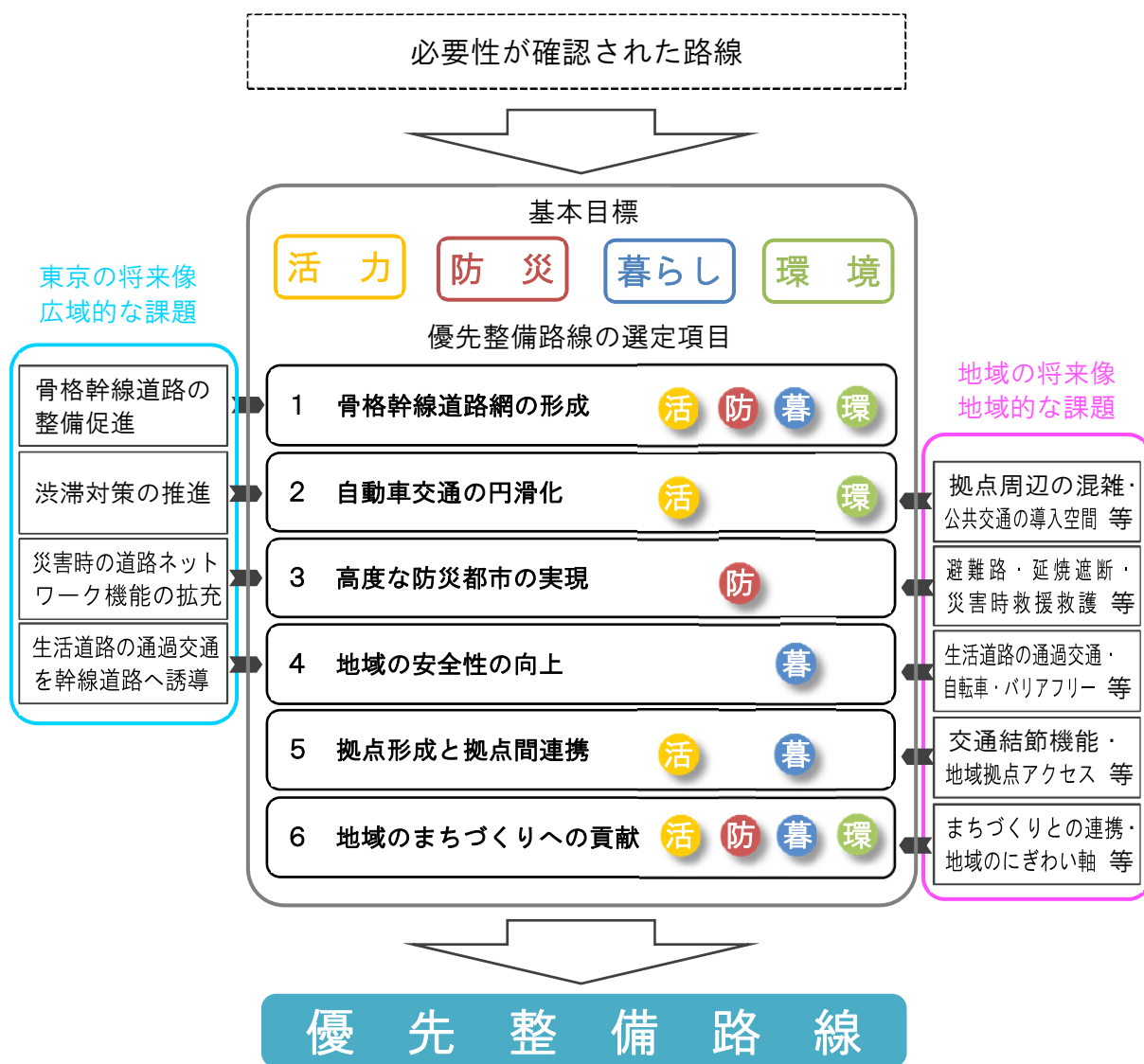
第四次事業化計画（優先整備路線の選定）

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。

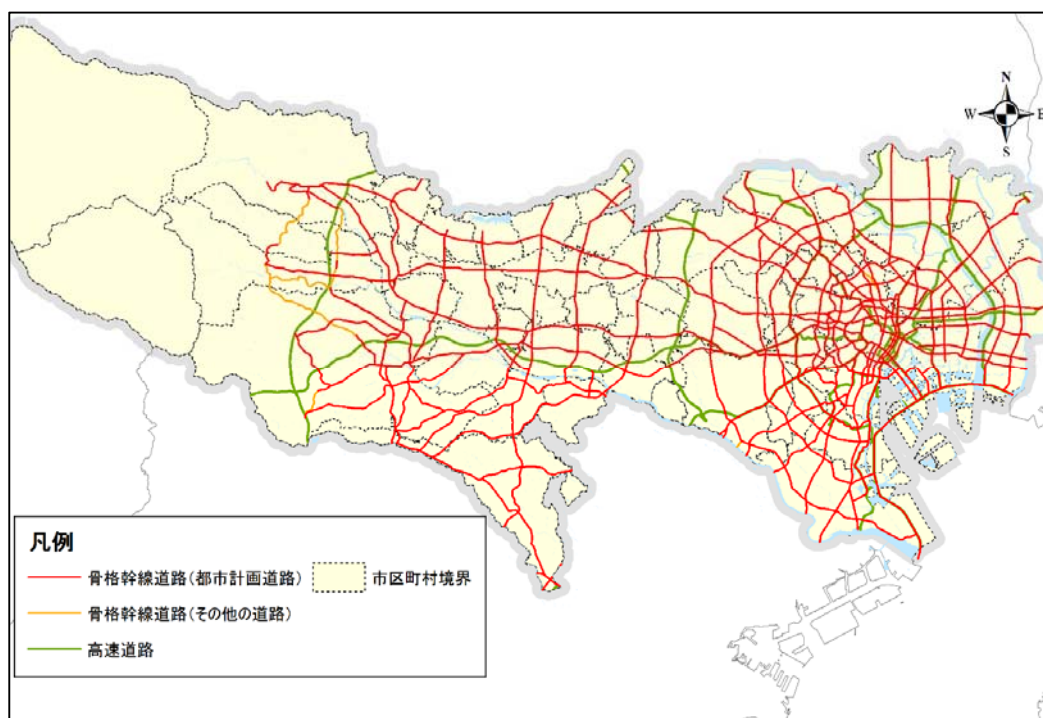


図3-2 骨格幹線道路網



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。

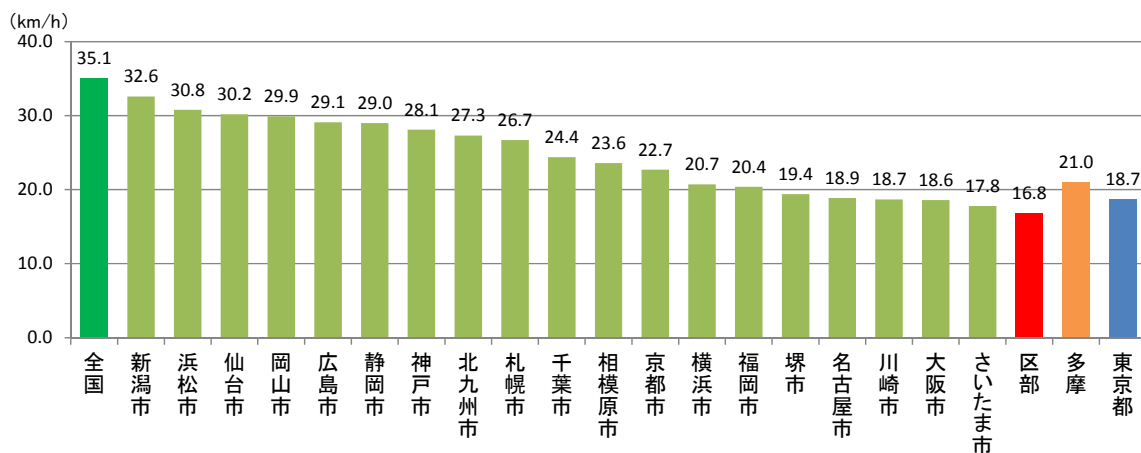
地域的な視点

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。

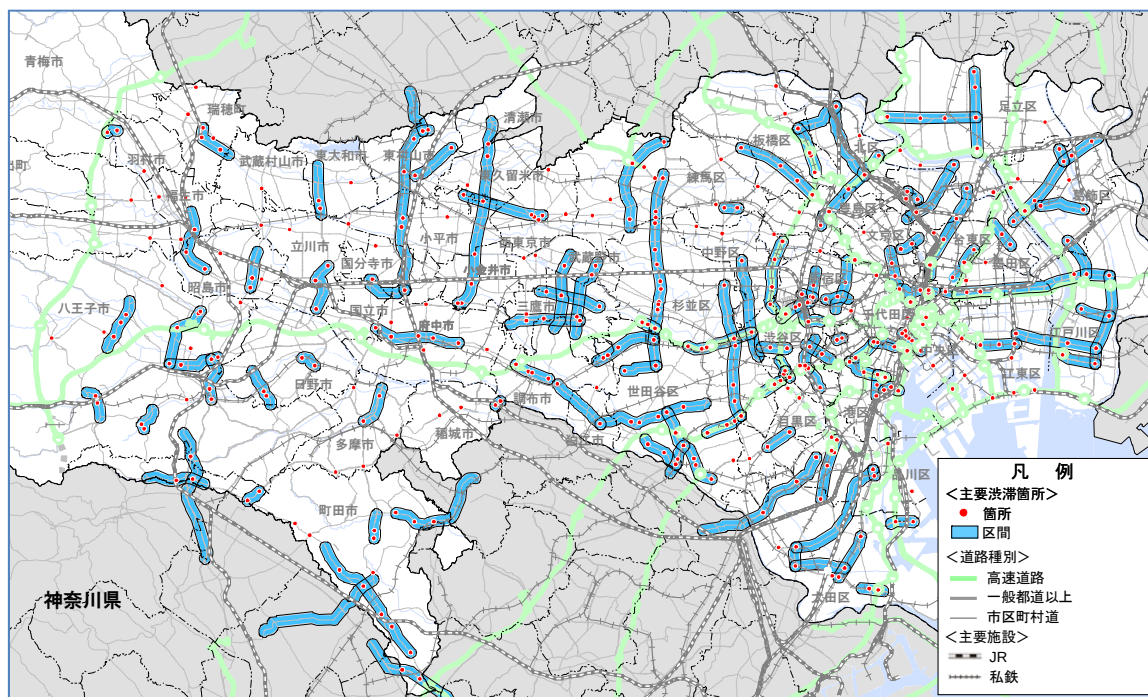
[1]混雑度

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。

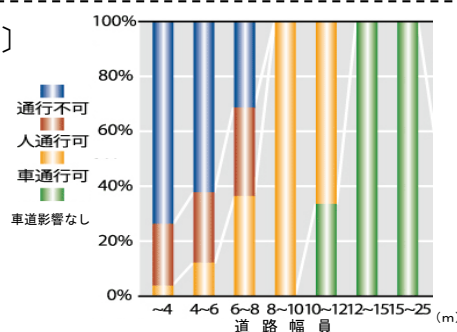
地域においても緊急輸送道路網の機能の拡充は重要であるとともに、災害時における代替性確保の視点から整備を必要とする区間もあります。

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	竹の塚駅広場 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

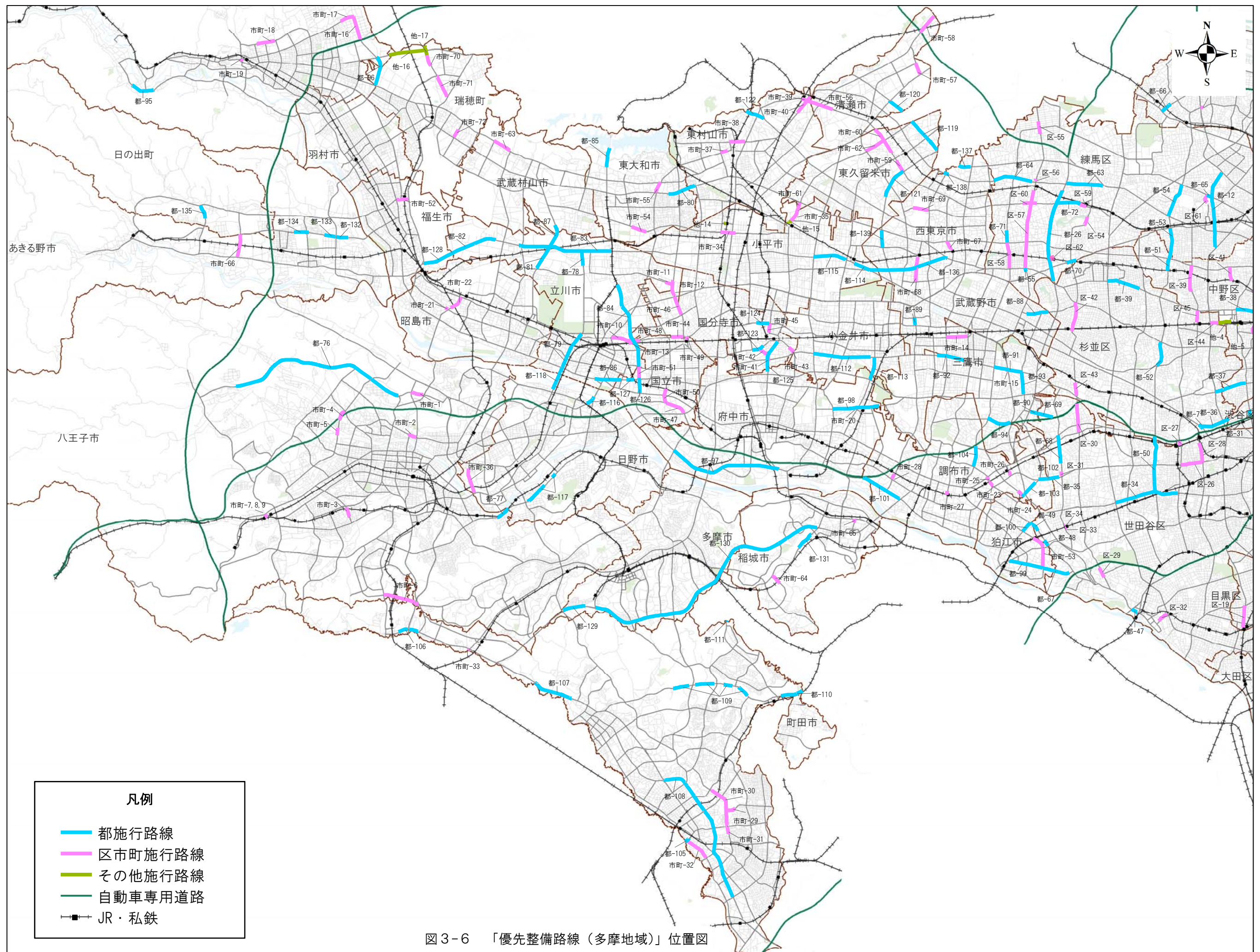
NO.	路線名	区間	所在 区市町	延長 (m)	主な 選定理由
その他 - 1	大田区画街路 4 号線	環状 8～大田区画街路 5	大田	530	拠点・まち
その他 - 2	大田区画街路 5 号線	環状 8～大田区画街路 4	大田	380	拠点・まち
その他 - 3	大田区画街路 6 号線	大田区画街路 4～大田区画街路 5 (交通広場約 7,000 m ²)	大田	350	拠点・まち
その他 - 4	補助 221 号線	補助 223 交通広場～杉並区境	中野	460	まち
その他 - 5	中野区画街路 5 号線 (中野駅南口駅前広場)	中野駅(交通広場約 4,150 m ²)	中野	-	拠点・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

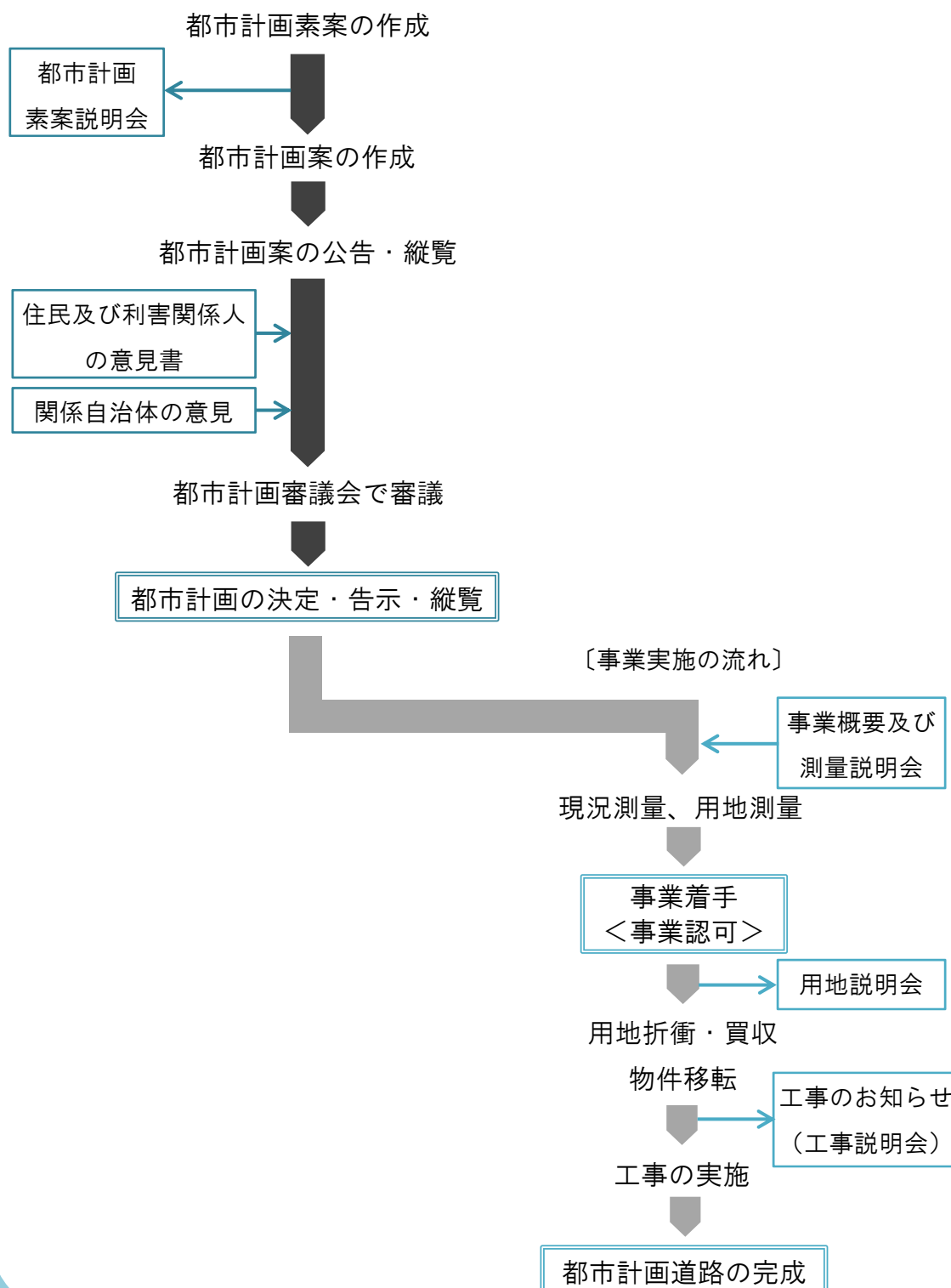
骨格：骨格幹線道路網の形成 交通：自動車交通の円滑化 防災：高度防災都市の実現
安全：地域の安全性の向上 拠点：拠点形成と拠点間連携 まち：地域のまちづくりへの貢献



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、事業化の手続きを進めていきます。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。

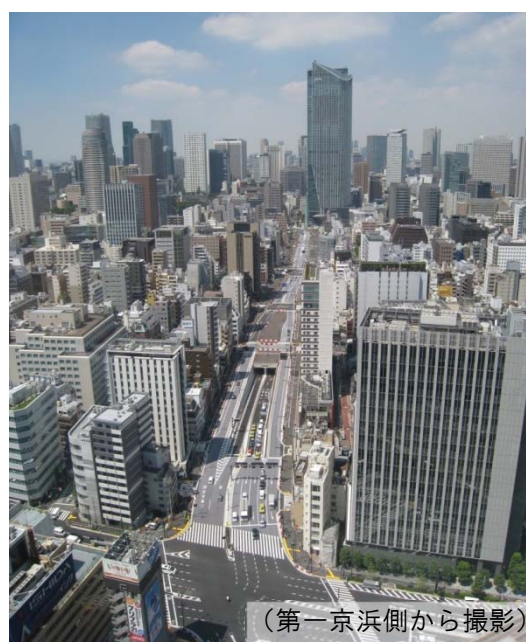
Column まちづくりに併せた道路整備の推進

未着手の都市計画道路の中には、地形上の制約、土地利用の進展、生活に欠かせない商店街の存続など、様々な地域事情を抱え、整備が困難となっている路線があります。

一方、東京では、都心等における国際的な新拠点の形成や、集約型の地域構造への再編に向けた拠点市街地の再構築など、様々なまちづくりの検討が進められています。

沿道地域に課題を抱える都市計画道路については、こうした機会を捉えたまちづくりとの一体的な整備手法が有効であり、その実現に向けた検討を今後とも積極的に進めていきます。

〔環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業〕



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。

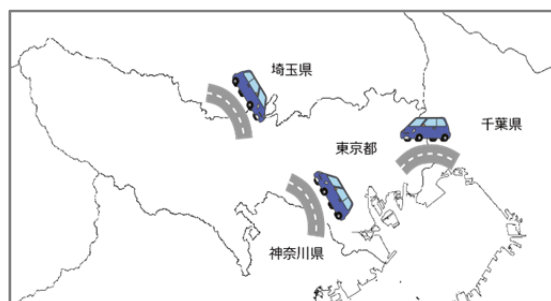
あわせて、補助幹線道路も整備され、骨格幹線道路と相まって、交通機能や防災機能など、様々な効果を発揮していきます。

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。

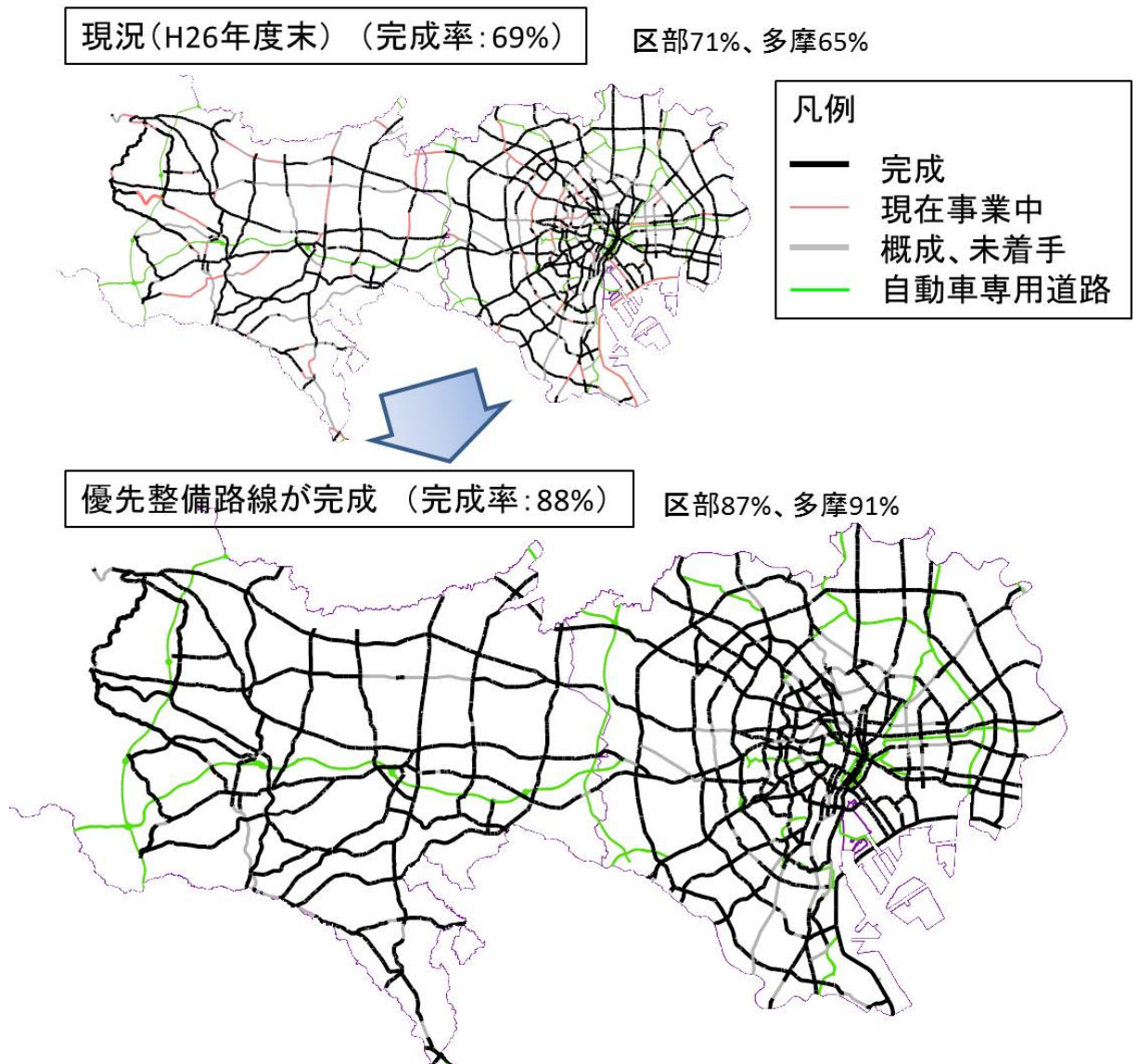


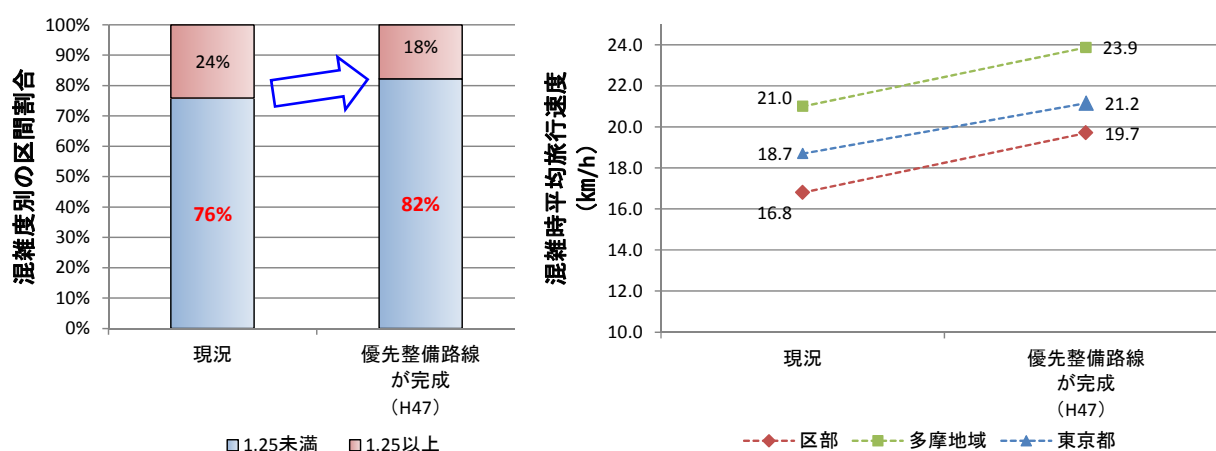
図 3-7 骨格幹線道路網の形成

● 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。



〔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

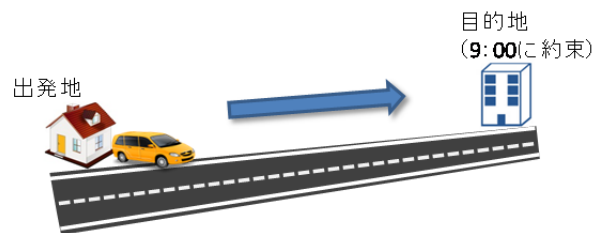
Column 渋滞の緩和による効果

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)

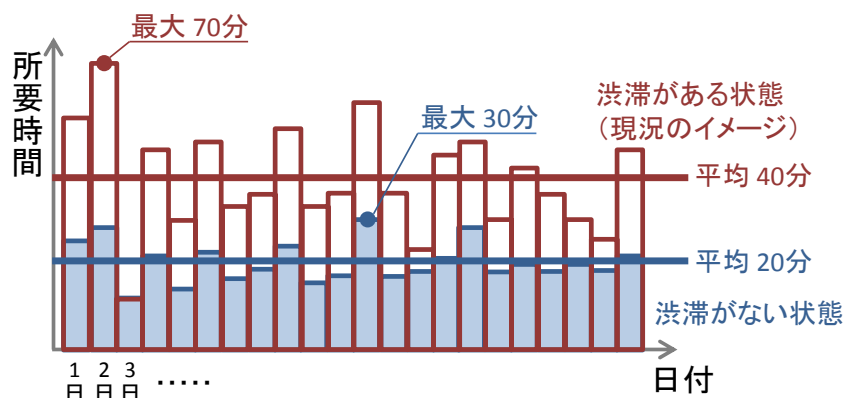


図 渋滞緩和による行動変化

【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。

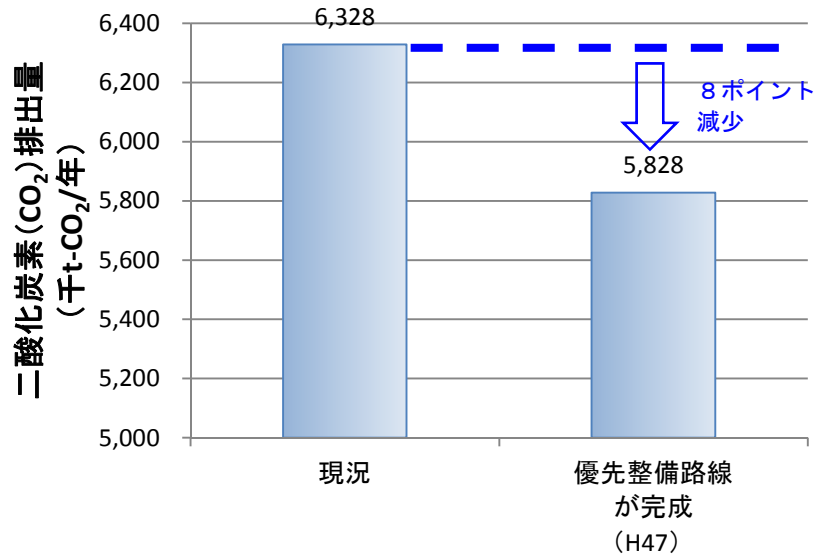


図3-9 自動車走行による二酸化炭素（CO₂）の排出量

〔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。

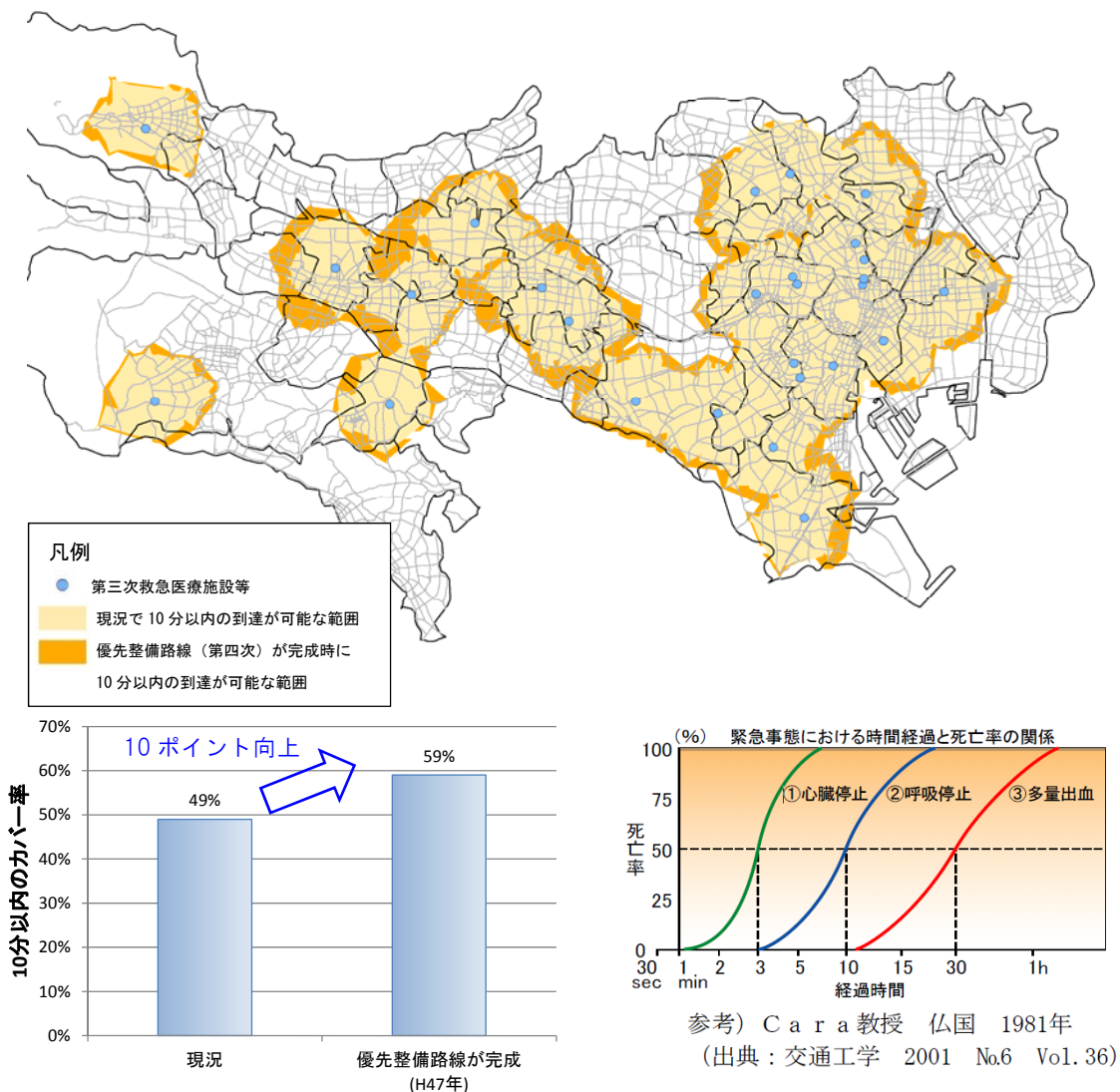


図3-10 第三次救急医療施設等までの移送時間が10分以内と見込まれる区域

〔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3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3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（63 区間整備）します。

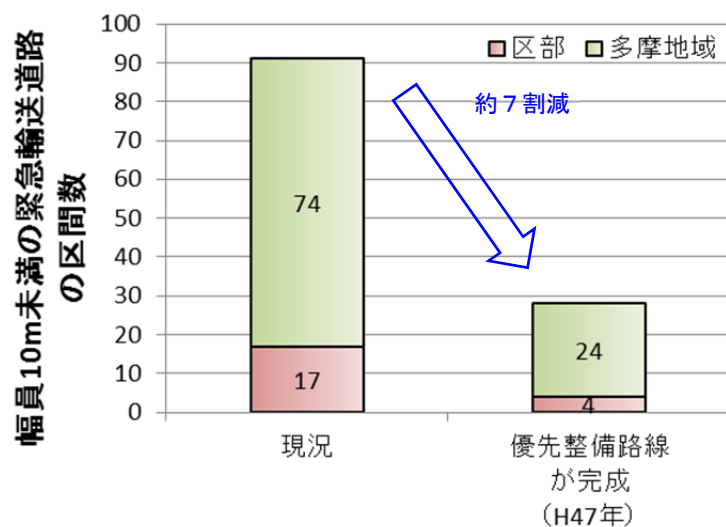
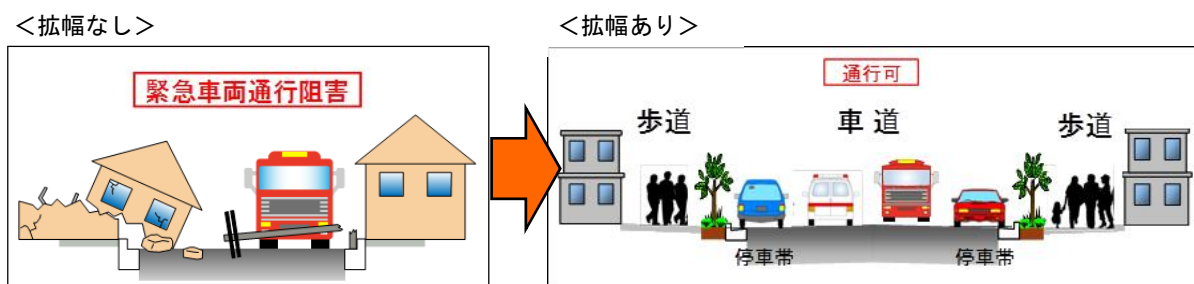


図 3-1 1 幅員 10m 未満の緊急輸送道路の区間数



〔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。

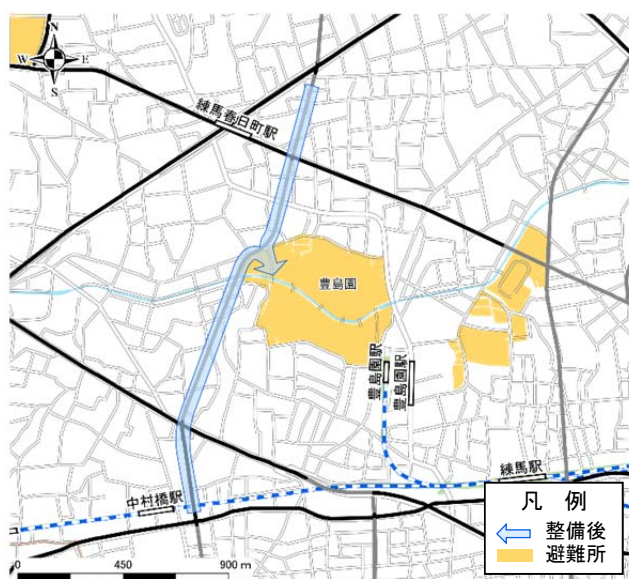


図 3-1 3 避難場所へのアクセス向上の例

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。

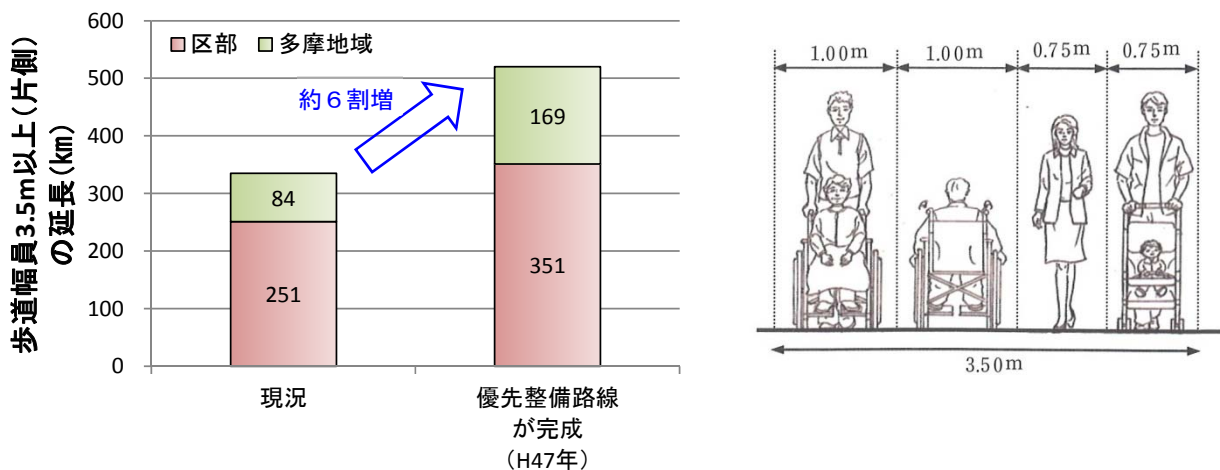


図 3-1 4 事故の危険性が高い箇所において、有効幅員が 3.5m 以上の歩道を備えた都市計画道路の延長

〔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、自転車に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。

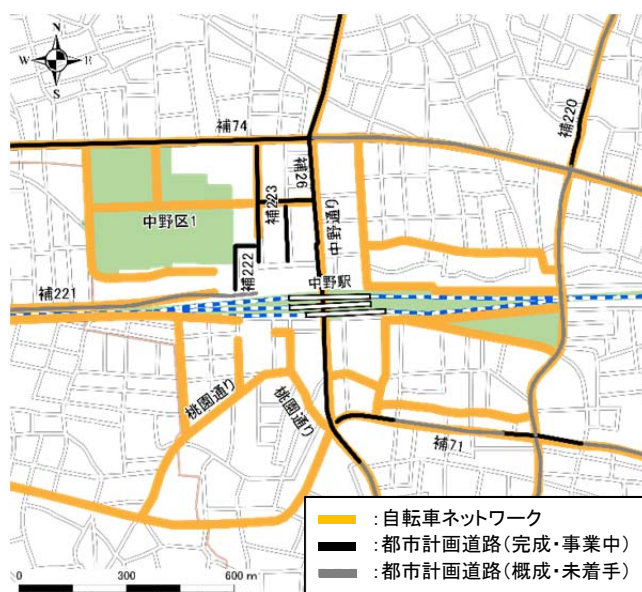


図3-16 駅にアクセスする幹線道路における空間確保のイメージ



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

【交通結節機能の強化】

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。

都計計画道路
補助 18 号線の整備

渋谷駅桜丘口地区
第一種市街地再開発事業で事業中

図3-18 渋谷駅桜丘口地区の整備のイメージ

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、地域の特性に応じた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。

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。

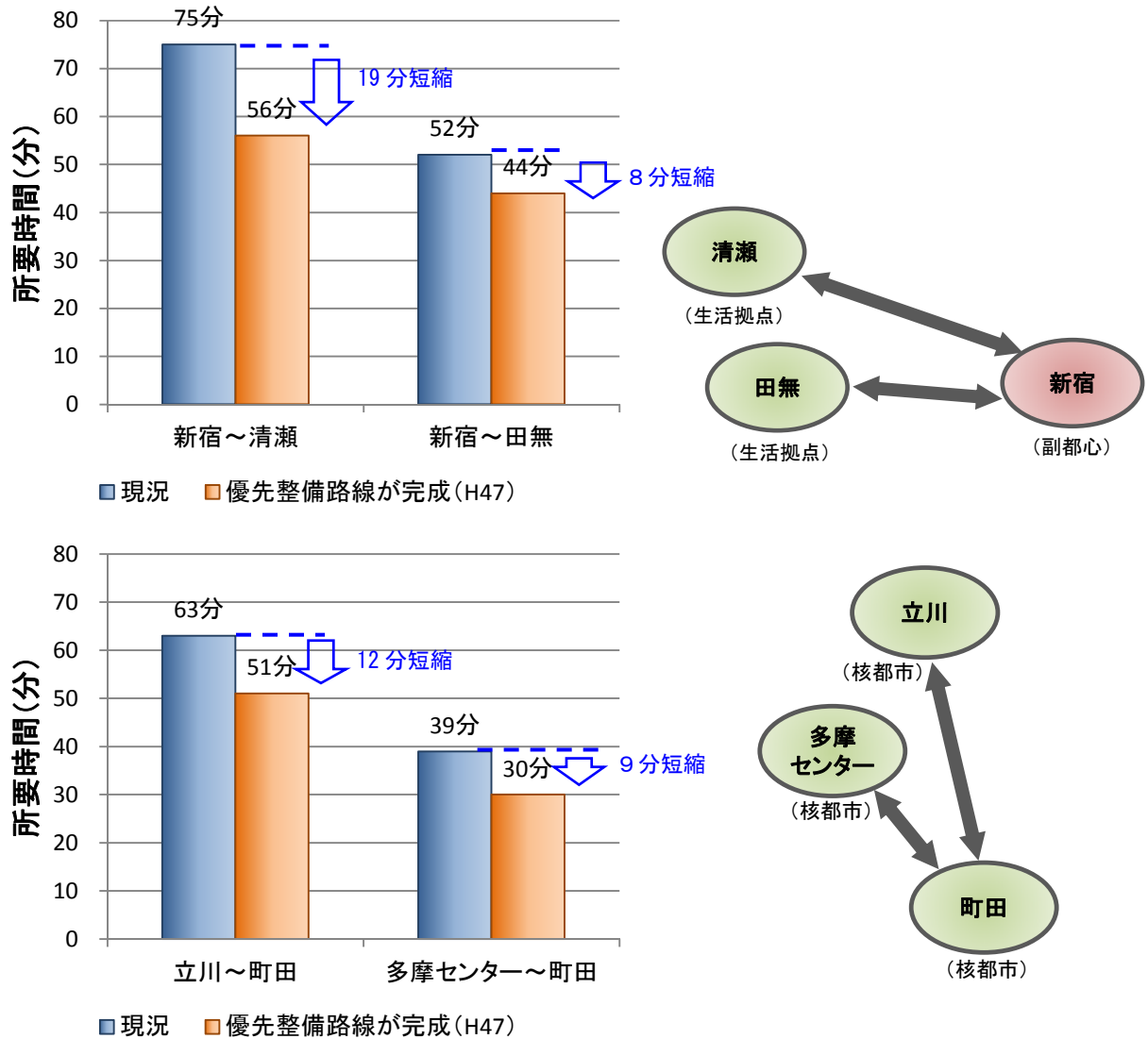


図 3-20 拠点間の所要時間

〔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

【地域の総合的なまちづくりへの貢献】

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。

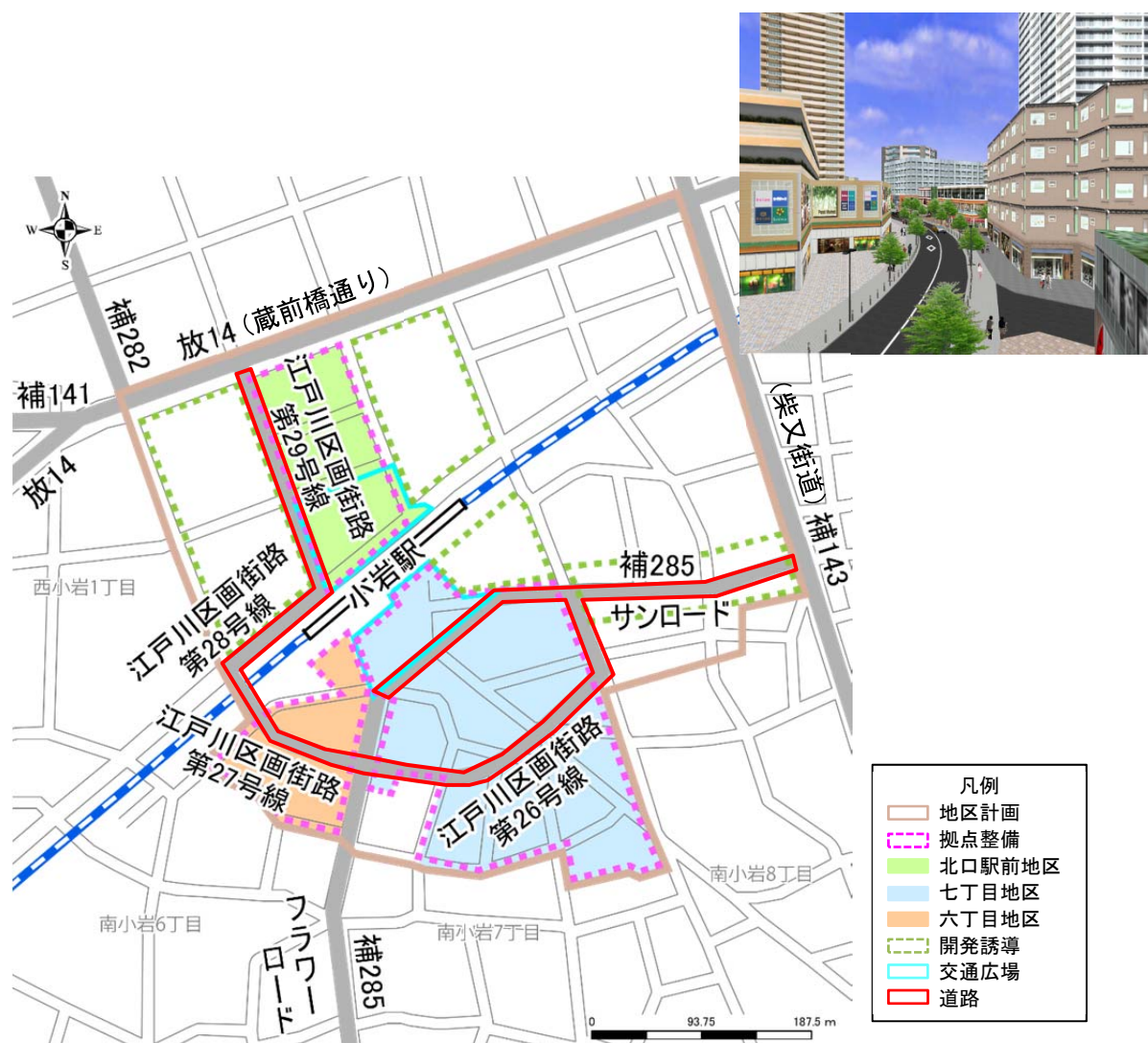


図3-21 JR小岩駅周辺地区まちづくり

【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。

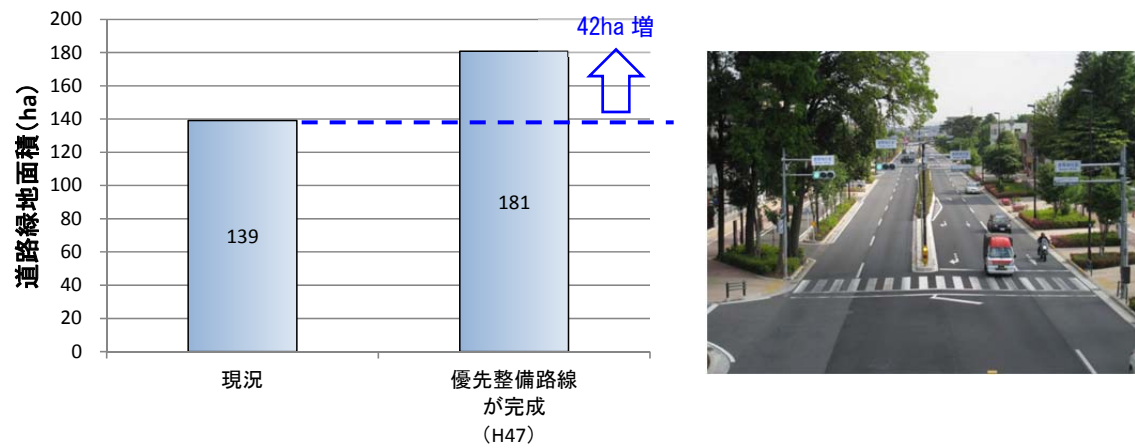


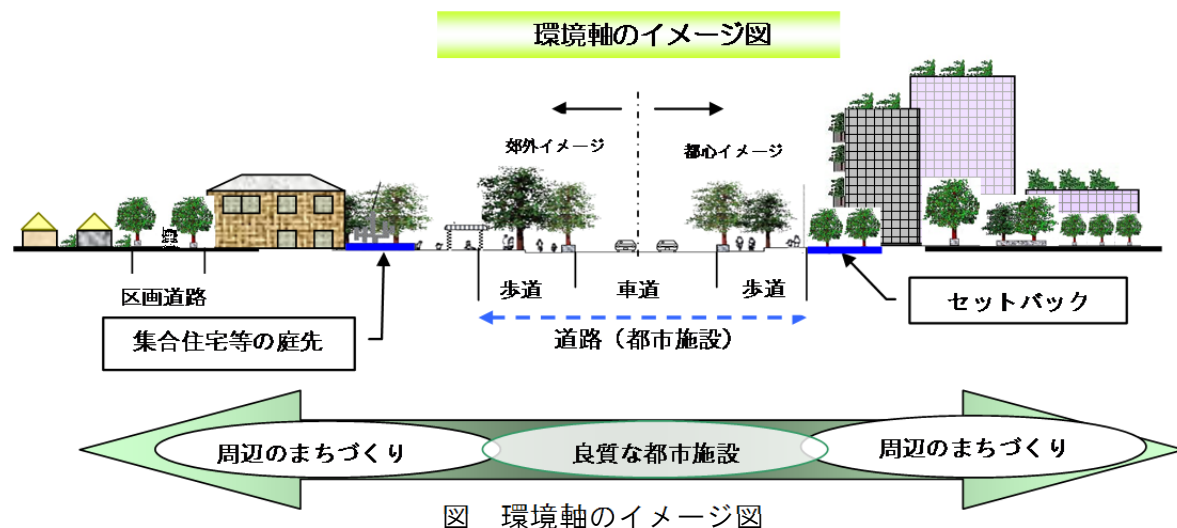
図 3-2 2 道路緑地面積

〔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

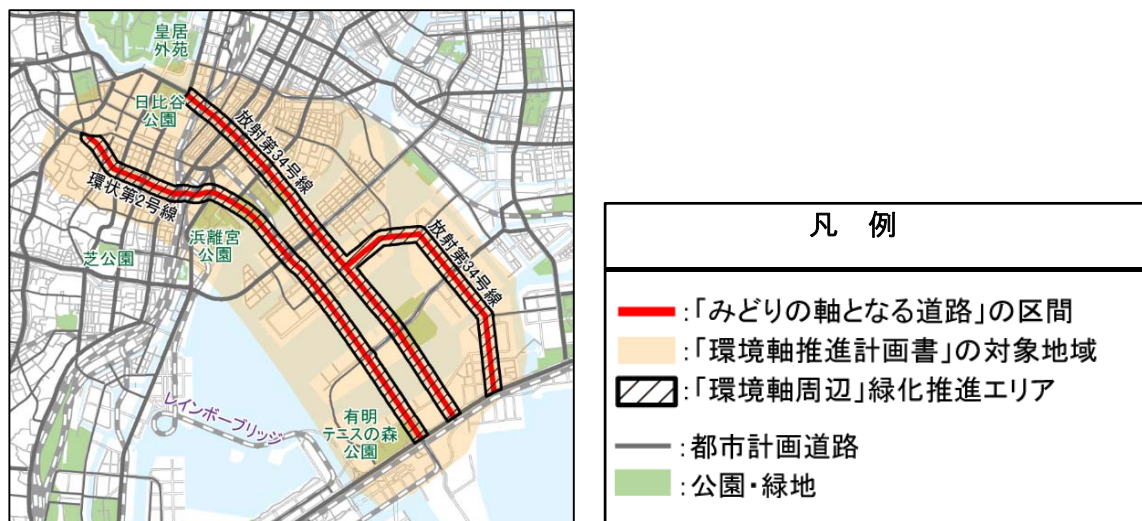


図 「環境軸推進計画書」の対象地域及び「環境軸周辺」緑化推進エリア

「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



第4章

建築制限の緩和

Chapter

4

01 建築制限緩和の検討経緯

都市計画法第 54 条（許可の基準）

都市計画法では、第 53 条に建築の許可に関する規定、第 54 条にその許可の基準が定められています。

（第 53 条）都市計画施設の区域において、建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。

（第 54 条）都道府県知事等は、許可の申請があった場合において、次に該当するときは、その許可をしなければならない。

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ・ 階数が 2 以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ・ 主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

このように都市計画道路の区域内では、都市計画法により、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築行為に対する制限が課せられています。

一方、長期にわたり事業が実施されない場合、以下のような問題が懸念されます。

- ・ 事業実施の時期が不明確であり、地権者及び周辺住民等が生活設計を立てにくい。
- ・ 建築制限により、地権者が長期間にわたり土地を有効に利用できない。 …等

建築許可基準の緩和の経緯

一方、都内の都市計画道路の区域内では、昭和 56 年以降、都市計画法第 54 条の許可の基準に対し、以下のような制限の緩和を行ってきました。

〔昭和 56 年～平成 16 年 3 月（特別区）〕 ※平成 15 年 6 月から八王子市でも実施

当該建築物が次に掲げる各要件に該当し、かつ、当該建築物が市街地開発事業等の支障にならないものであると認めるときは、その許可をすることができるものとする。

- 1 都市計画道路の当該区間の事業の施行が近い将来に見込まれていないこと。
- 2 防火地域内にあること。
- 3 商業地域又は近隣商業地域内にあること。
- 4 容積率が 300% 以上
- 5 都市計画道路の区域外面積が 100 m² 以内
- 6 建築物の構造が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。
 - (1) 階数が 3、高さが 10m 以下であり、かつ、地階を有しないこと。
 - (2) 主要構造部が、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
 - (3) 建築物が都市計画道路区域の内外にわたる場合は、将来において、都市計画道路区域内の部分を分離することができるよう設計上の配慮をすること。

〔平成 16 年 4 月～現在（都全域）〕 ※23 区に併せ、平成 16 年 4 月から八王子市でも実施
 ※八王子市、三鷹市を除く多摩地域では平成 18 年 6 月から実施
 ※三鷹市では平成 20 年 6 月から実施

都市計画道路整備の長期化に伴い、建築制限による地権者の負担が大きくなっていることから、地権者の負担軽減策として新たな建築制限の緩和策を策定

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

- i 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと。
 （第三次事業化計画優先整備路線外）
- ii 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- iii 階数が 3、高さが 10m 以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- iv 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
- v 建築物が都市計画道路区域の内外にわたる場合は、将来において、都市計画道路区域内の部分を分離することができるよう設計上の配慮をすること。

近年の建築動向

建築基準法の改正により、準耐火構造とすることで準防火地域内において木造 3 階建ての建築が可能となる中、土地の高度利用やゆとりある住宅の実現に対する要請などを背景に、木造 3 階建ての建物が多く建築されており、建築形態として定着しています。

図 4-1 に示すとおり、最近の都内における総着工建築物数に占める 3 階建て以上の着工建築物数の割合に関する推移は近年増加傾向にあり、3 階建てへのニーズは引き続き高いことが分かります。

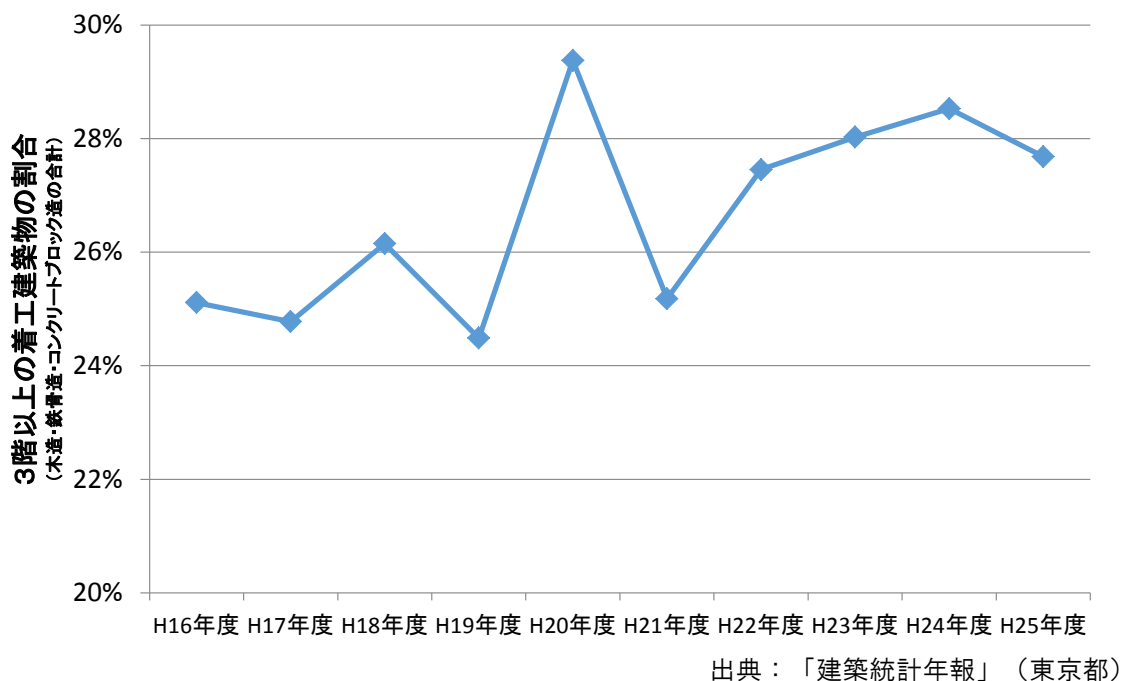


図 4-1 3 階建て以上の着工建築物の割合の推移

02 新たな建築制限緩和策

新たな建築制限の基準

整備方針では、整備の重要性・緊急性を考慮し、優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定しており、準備の整ったところから順次事業に着手することとしています。今後、優先整備路線の整備を着実に進めていきますが、10年の計画期間の中で実際に事業に着手する時期は、路線によってばらつきが生じることとなります。事業に着手する時期が不明確な中、地権者の方々の生活設計や土地の有効活用に十分配慮することが必要です。

また、第四次事業化計画の計画期間中において、平成20年のリーマンショックや平成23年の東日本大震災に匹敵するような社会経済状況の劇的な変化が生じる可能性もあります。現在は優先整備路線とそれ以外の路線で建築制限が異なりますが、こうした変化に伴う新たな課題が発生するなど、計画期間内に全ての優先整備路線を事業化する上で、不確定要素が存在することも否定できません。

今回、3階建てニーズへの対応、地権者の負担軽減、円滑な事業の推進への影響等を総合的に勘案し、これまで優先整備路線以外を対象としていた建築制限緩和の範囲を、優先整備路線を含む全ての路線に拡大することとしました。

具体的には、都内の都市計画道路において、以下に示す新たな建築制限の基準を設置します。

【新たな建築制限の基準】

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

- i 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- ii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- iii 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
- iv 建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

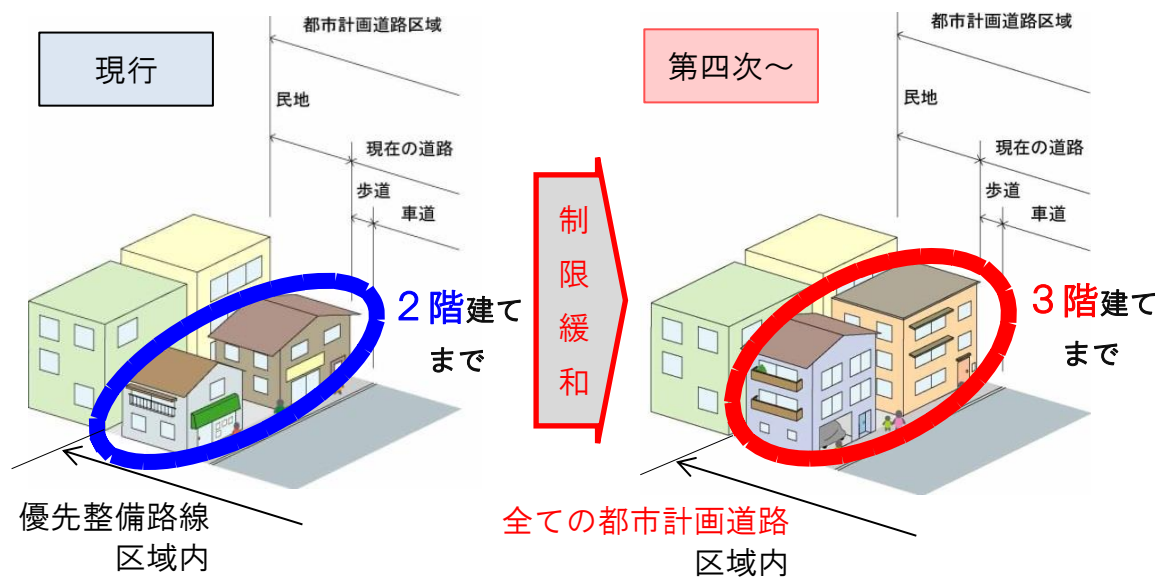


図 4-2 新たな建築制限の緩和基準のイメージ

新たな建築制限基準の実施時期

新たな基準による建築制限の緩和については、平成 28 年 4 月 1 日から施行します。
 なお、一部の区市では施行日が異なる場合があります。詳しくは、各自治体にお問い合わせください。

(※江戸川区、青梅市では、優先整備路線を対象とした緩和措置を適用しません。)

Column 都市計画道路の区域における固定資産税・都市計画税について

都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税^{※1}と都市計画税^{※2}の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられています。

この場合、土地の価格について、各市町村（区部は東京都^{※3}）が定める補正率が適用されます。

＜都市計画道路予定地の補正：東京都区部^{※3}における例＞

補正率表

路線区分 地積割合	高度商業地区、繁華街 ビル街	その他 （住居系、工業系等）
30%未満	0.90	0.90
30%以上 60%未満	0.75	0.80
60%以上	0.60	0.70

※上記補正率は東京都区部の例であり、各自治体の補正率については、当該自治体にお問い合わせください。

※1 固定資産税は、土地、家屋及び償却資産の所有者に対し、その固定資産の価格を基に算定して課される税金

※2 都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるために、目的税として課される税金。課税の対象となる資産は、原則として市街化区域内に所在する土地及び家屋（償却資産は含まない。）である。

※3 東京都内における土地の価格の補正の方法については、区部では東京都が定め、多摩地域では各市町村が定めている。

第5章

今後の都市計画道路整備に向けた取組

Chapter 5

01 今後の都市計画道路の在り方

計画決定後、いまだ事業化に至らない路線

都内の都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定しており、鋭意その整備に取り組んでいるものの、その事業量はとても多く、整備に時間を要します。都内に計画されている都市計画道路の多くが、現在の都市計画法が制定された昭和43年当時から決定されており、計画決定から45年以上経過しています。

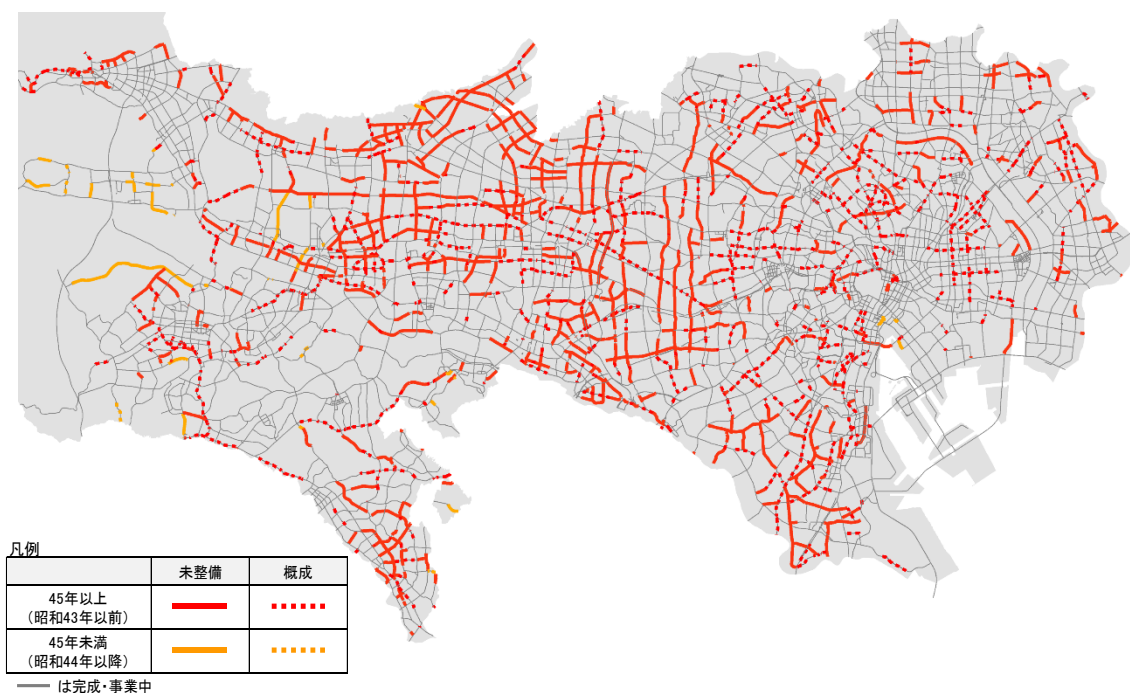


図5-1 都市計画（当初）決定後の経過年数

今後の取組

今回の整備方針においては、将来都市計画道路ネットワークの検証を行い、その必要性を確認した上で、320 区間 226km の今後 10 年間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。これらの路線が完成した際には、現在事業中の路線と合わせて、都市計画道路の完成率は約 8 割となります。引き続き、骨格幹線道路など必要な都市計画道路の整備に取り組む必要がありますが、選定しなかった都市計画道路は、今回、必要性は確認しているものの事業着手まで更に期間を要することになります。

現在、東京都では、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の更に先の 2040 年代を見据えた「都市づくりのグランドデザイン（仮称）」の策定に向けた検討に着手しています。この中で、東京全体の都市づくりの将来像を示すこととしています。

こうしたことから、広域的なネットワークの形成を前提に、残る都市計画道路について、施行主体を明確にし、都と区市町とがそれぞれの役割の下連携して、社会経済情勢の変化や東京全体の都市づくり、地域的な課題などに的確に対応していくため、都市計画道路網について検討していきます。

〔検討イメージ（一部）〕

（他の計画等と重複）

計画決定されている都市計画道路の中には、他の都市施設（都市計画公園など）などと計画が重複している箇所があります。こうした箇所では、計画の整合を検討していく必要があります。

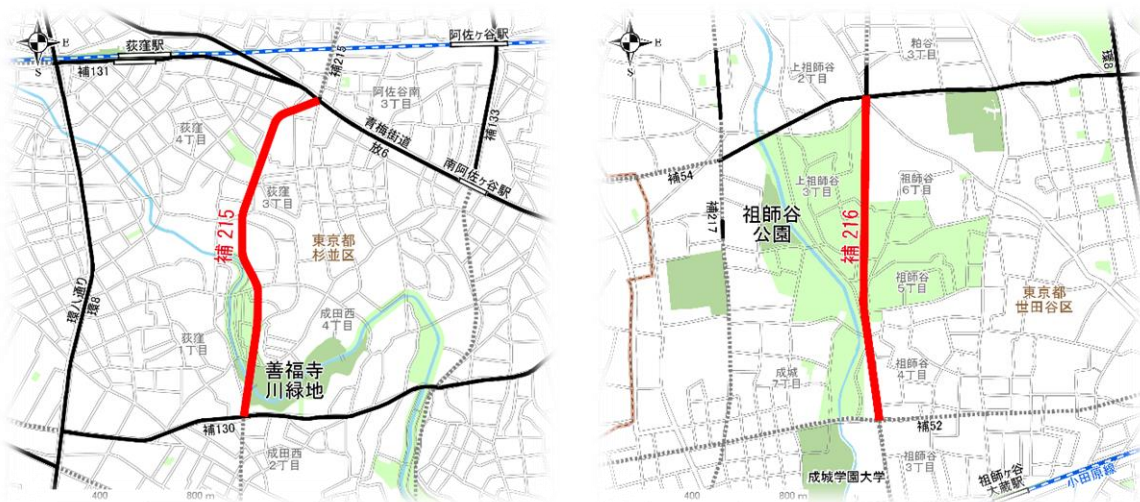


図 5-2 他施設との重複の例

（概成道路の検討）

今回、選定しなかった都市計画道路のうち概成道路（計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数を有している道路）は約５割となっています。これら概成道路は、既に道路としておおむねの機能を満たしている区間もあれば、道路が完成していないため、歩道が狭いことや無電柱化されていないこと、立体交差が整備されていないことなど様々な課題が生じている区間もあります。今後、こうした概成道路について、広域的・地域的視点で捉え、交通の処理や歩行者空間の確保等の観点から計画幅員での整備の必要性などについて検討していきます。

なお、土地所有者への税の優遇によるインセンティブ制度や立体都市計画制度を活用した歩行者空間の整備などの促進策についての検討も引き続き進めていきます。

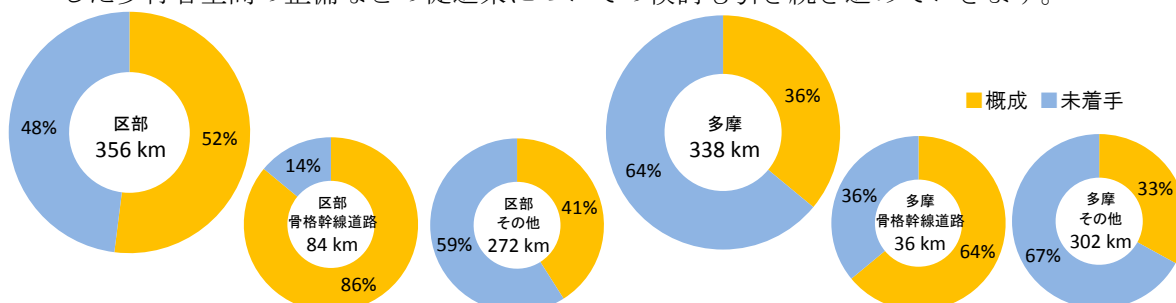
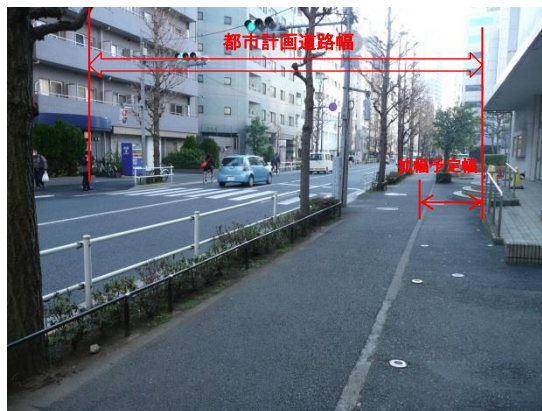


図5-3 残る都市計画道路の内訳（優先整備路線を除く。）

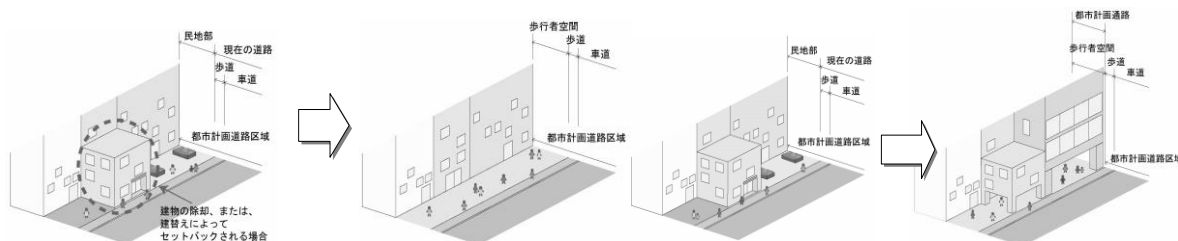


〔建築制限により高さ制限と除却可能な建築となっている事例〕



〔セットバックしている事例〕

図5-4 概成道路の沿道建物の状況



〔インセンティブ制度による整備イメージ〕

〔立体都市計画制度による整備イメージ〕

図5-5 税の優遇によるインセンティブ制度や立体都市計画制度を活用した歩行者空間の新たな整備イメージ

（区部における都市計画道路の整備方針（平成16年3月）から抜粋）

(支線の検討)

都市計画道路の中には、主要な幹線道路同士の交差点などにおいて、地形や道路網の形状などの条件により、安全な交差構造とするため「支線」が計画されている箇所があります。こうした箇所については、既に整備されている支線もありますが、支線が整備されずに交差点化している箇所もあります。未着手の支線については、現在の交差点の交通処理状況を分析し、今後、整備の在り方について検討していく必要があります。



また、未着手の「支線」の中には、地元のまちづくりの検討に併せて、交差交通の処理を検討する箇所もあります。

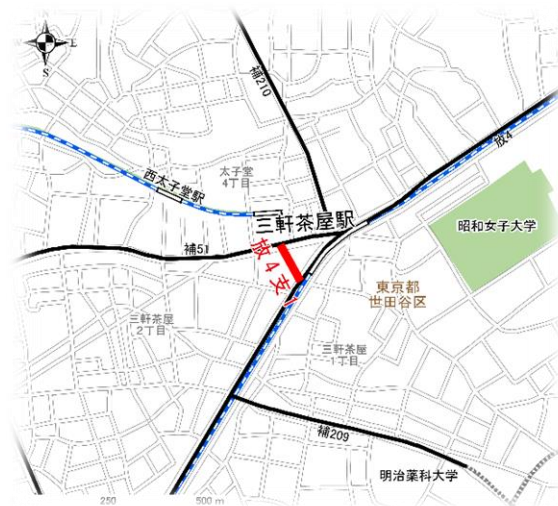


図5-6 支線の例

(歩行者を重視した都市計画道路への転換)

諸外国の成熟した都市においては、歩行者空間の整備によりまちのにぎわいや魅力を創出するなど、生活の豊かさや快適さを実感できるまちづくりが進んでいます。

東京においても、例えば、丸の内仲通りや新宿副都心中央通りでは、道路空間全体を歩行者に開放しオープンカフェを設置するなど、道路をにぎわいの場として活用していく新たな取組が進んでいます。

このように、周辺の幹線道路網が形成された中心市街地等においては、通過交通流入の抑制や歩行者中心の道路空間への転換等により、良質な拠点の育成や居住環境の向上等が促進されます。

また、このような地域では、それぞれの道路の役割、公共交通を含めた交通分担の在り方、沿道のまちづくりと併せた道路空間の再整備等について検討していくことが重要です。



千代田区：丸の内仲通り

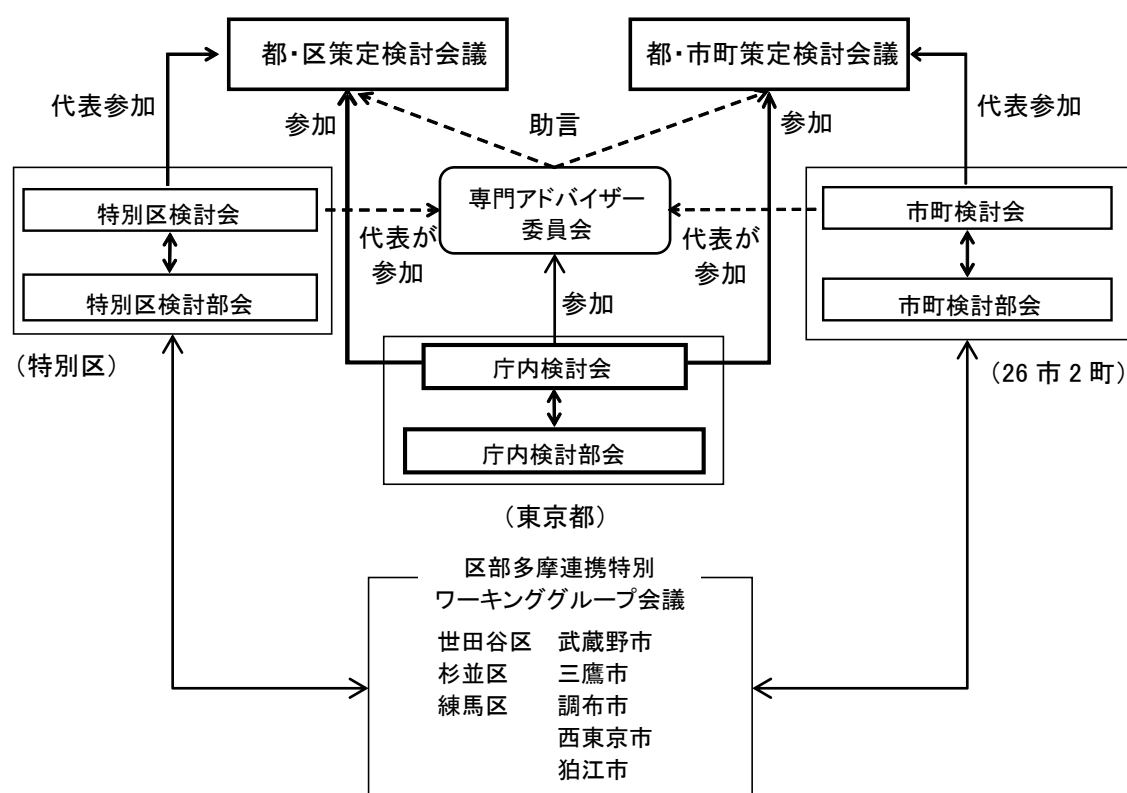


新宿区：新宿副都心中央通り

図5-7 にぎわいある歩行者空間のイメージ

参考資料 検討体制

- ・整備方針の策定に当たり、東京都と特別区及び26市2町は、合同の策定検討会議を設置し、協働で調査検討を進めました。
- ・区市町の自主運営による特別区検討会、市町検討会を設置し、特別区及び26市2町の意見を取りまとめ、検討を進めました。
- ・学識経験者で構成する「専門アドバイザー委員会」を設置し、専門的見地からの助言を受けました。



〔 専門アドバイザー委員 〕

	氏名（敬称略）	所 属
委員長	岸 井 隆 幸	日本大学理工学部土木工学科 教授
委 員	窪 田 亜 矢	東京大学大学院工学系研究科 特任教授
委 員	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
委 員	櫻 井 敬 子	学習院大学法学部 教授
委 員	竹 内 健 蔵	東京女子大学現代教養学部 教授
委 員	兵 藤 哲 朗	東京海洋大学流通情報工学科 教授
委 員	目 黒 公 郎	東京大学生産技術研究所 教授
委 員	屋 井 鉄 雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科 教授

（委員五十音順）

1) 策定検討会議 名簿

		役 職
座 長		東京都都市整備局技監
副座長	特別区	練馬区技監都市整備部長事務取扱（特別区検討会座長）
	26 市 2 町	青梅市建設部長（市町検討会座長）
委 員	東京都	庁内検討会 委員
	特別区	特別区検討会 副座長・各ブロック代表
	26 市 2 町	市町検討会 各ブロック代表

2) 庁内検討会（東京都） 名簿

		所 属
座 長	都市整備局	技監
委 員	政策企画局	技術政策担当部長
	都市整備局	企画担当部長
		都市づくり政策部長
		都市づくりグランドデザイン担当部長
		都市基盤部長
		交通政策担当部長
		外かく環状道路担当部長
		市街地整備部長
		防災都市づくり担当部長
		市街地建築部長
	建設局	道路管理部長
		道路保全担当部長
		道路建設部長
		道路計画担当部長
	港湾局	港湾整備部長

3) 特別区検討会 名簿

ブロック	所 属		役 職
1	千代田区	環境まちづくり部長	ブロック代表
	中央区	環境土木部長	
	港区	特定事業担当部長	
	新宿区	都市計画部長	
2	文京区	都市計画部長	ブロック代表
	台東区	都市づくり部長	
	北区	まちづくり部長	
	荒川区	防災都市づくり部長	
3	品川区	都市環境部長	副座長
	目黒区	都市整備部長	
	大田区	都市基盤整備部長	ブロック代表
	世田谷区	道路整備部長	副座長
	渋谷区	都市整備部長	
4	中野区	都市基盤部長	
	杉並区	土木担当部長	ブロック代表
	豊島区	都市整備部長	
	板橋区	都市整備部長	
	練馬区	技監都市整備部長事務取扱	座長
5	墨田区	都市計画部長	
	江東区	都市整備部長	
	足立区	都市建設部長	
	葛飾区	都市施設担当部長	
	江戸川区	土木部長	ブロック代表

4) 市町検討会 名簿

ブロック	所 属		役 職
1	八王子市	都市計画部長	ブロック代表
	青梅市	建設部長	座長
	町田市	都市づくり部長	
	日野市	まちづくり部長	
	福生市	都市建設部長	
	多摩市	都市整備部長	ブロック代表
	稲城市	都市建設部長	
	あきる野市	都市整備部長	ブロック代表
	羽村市	都市整備部長	ブロック代表
	瑞穂町	都市整備部長	
	日の出町	まちづくり課長	
2	立川市	まちづくり部長	
	昭島市	都市計画部長	
	国分寺市	都市建設部長	ブロック代表
	国立市	都市整備部長	ブロック代表
	東大和市	都市建設部長	
	武蔵村山市	都市整備部長	
3	武蔵野市	都市整備部長	ブロック代表
	三鷹市	都市整備部調整担当部長	
	府中市	都市整備部まちづくり担当参事	ブロック代表
	調布市	都市整備部長	
	小金井市	都市整備部長	
	狛江市	都市建設部長	
4	小平市	都市建設担当部長	
	東村山市	まちづくり部長	
	西東京市	都市整備部まちづくり担当部長	
	清瀬市	都市整備部長	ブロック代表
	東久留米市	都市建設部長	ブロック代表

◆お問合せ先（平成 28 年 3 月現在）

・ 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課 03-5388-3379

【特別区】

・ 千代田区環境まちづくり部景観・都市計画課 03-5211-3610
・ 中央区環境土木部環境政策課 03-3546-5421
・ 港区街づくり支援部土木課 03-3578-2217
・ 新宿区都市計画部都市計画課 03-5273-3547
・ 文京区都市計画部都市計画課 03-5803-1239
・ 台東区都市づくり部都市計画課 03-5246-1363
・ 墨田区都市計画部都市計画課 03-5608-6265
・ 江東区都市整備部都市計画課 03-3647-9454
・ 品川区都市環境部都市計画課 03-5742-6760
・ 目黒区都市整備部都市計画課 03-5722-9725
・ 大田区都市基盤整備部都市基盤管理課 03-5744-1304
・ 世田谷区道路整備部道路計画・外環調整課 03-5432-2537
・ 渋谷区都市整備部まちづくり課 03-3463-2651
・ 中野区都市基盤部都市計画分野 03-3228-8262
・ 杉並区都市整備部土木計画課 03-3312-2111（内 3435）
・ 豊島区都市整備部都市計画課 03-4566-2632
・ 北区まちづくり部都市計画課 03-3908-9152
・ 荒川区防災都市づくり部都市計画課 03-3802-3111（内 2815）
・ 板橋区都市整備部都市計画課 03-3579-2553
・ 練馬区都市整備部交通企画課 03-5984-1274
・ 足立区都市建設部企画調整課 03-3880-5160
・ 葛飾区都市整備部道路建設課 03-5654-8389
・ 江戸川区土木部計画調整課 03-5662-8389

【市町】

・ 八王子市都市計画部交通企画課	042-620-7303
・ 立川市まちづくり部都市計画課	042-523-2111（内 2367）
・ 武蔵野市都市整備部まちづくり推進課	0422-60-1872
・ 三鷹市都市整備部まちづくり推進課	0422-45-1151（内 2811）
・ 青梅市建設部土木課	0428-22-1111（内 2588）
・ 府中市都市整備部計画課	042-335-4335
・ 昭島市都市計画部都市計画課	042-544-5111（内 2262）
・ 調布市都市整備部街づくり事業課	042-481-7587
・ 町田市都市づくり部都市政策課	042-724-4248
・ 小金井市都市整備部都市計画課	042-387-9859
・ 小平市都市開発部道路課	042-346-9828
・ 日野市まちづくり部都市計画課	042-585-1111（内 3131）
・ 東村山市まちづくり部都市計画課	042-393-5111（内 2712）
・ 国分寺市都市建設部都市企画課	042-325-0111（内 455）
・ 国立市都市整備部都市計画課	042-576-2111（内 361）
・ 福生市都市建設部まちづくり計画課	042-551-1952
・ 狛江市都市建設部まちづくり推進課	03-3430-1111（内 2541）
・ 東大和市都市建設部都市計画課	042-563-2111（内 1254）
・ 清瀬市都市整備部まちづくり課	042-492-5111（内 362）
・ 東久留米市都市建設部道路計画課	042-470-7777（内 2715）
・ 武蔵村山市都市整備部都市計画課	042-565-1111（内 272）
・ 多摩市都市整備部都市計画課	042-375-8111（内 2711）
・ 稲城市都市建設部都市計画課	042-378-2111（内 323）
・ 羽村市都市整備部都市計画課	042-555-1111（内 288）
・ あきる野市都市整備部建設課	042-558-1111（内 2730）
・ 西東京市都市整備部都市計画課	042-438-4050
・ 瑞穂町都市整備部都市計画課	042-557-0599
・ 日の出町まちづくり課	042-597-0511（内 351）

平成 28 年 3 月発行

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)

編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号
電話 03 (5388) 3379