

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)

中間のまとめ

平成27年5月

東京都・特別区・26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約6割にとどまっており、都内を走行する交通量に対し、整備が追いついておらず、各所で慢性的な交通渋滞を引き起こしています。

このことが都市環境の悪化や移動の制約に伴う多大な時間的・経済的な損失、産業の高コスト構造を招き、東京の国際競争力を低下させる一因となっています。

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。

しかし、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、東京都と特別区及び26市2町は協働でその策定に向けた調査検討を進めてきました。

首都東京の再生と更なる発展を加速させ「世界一の都市・東京」を実現していくため、このたび、集約型の地域構造への再編など新たな視点も取り入れ、東京の都市計画道路が果たすべき役割や整備の基本的な方向性を示した「東京における都市計画道路の整備方針 中間のまとめ」として取りまとめました。

今後、更に東京都と特別区及び26市2町が協働で検討を進め、平成27年度末に「東京における都市計画道路の整備方針」を策定する予定です。

皆様からの「中間のまとめ」に対する御意見・御提案をお待ちしております。

東京における都市計画道路の整備方針

中間のまとめ 目次

第1章 東京の新しい道路づくりに向けて

1 道路整備を取り巻く社会状況と都市計画道路の現状と課題

(1) 東京の道路整備を取り巻く社会状況	1
(2) 都市計画道路の現状	7
(3) 都市計画道路の整備財源	10
(4) 東京が抱える都市計画道路の課題	12

2 道路整備の「基本理念」と「基本目標」

(1) 東京が目指すべき将来像	18
(2) 道路整備の「基本理念」	22
(3) 道路整備の「基本目標」	23

第2章 東京の今後の道路整備に向けた考え方

1 東京における都市計画道路の整備方針について

(1) 整備方針策定の流れ	24
(2) 計画期間	24

2 将来都市計画道路ネットワークの検証

(1) 将来都市計画道路ネットワークの検証における考え方	25
(2) 検証項目の内容	26

3 優先整備路線の選定（第四次事業化計画）

(1) 優先整備路線の選定における考え方	32
(2) 今後10年間の整備の方向性の内容	33

4 今後の予定	35
---------	----

<検討体制>

<お問合せ先>

第1章 東京の新しい道路づくりに向けて

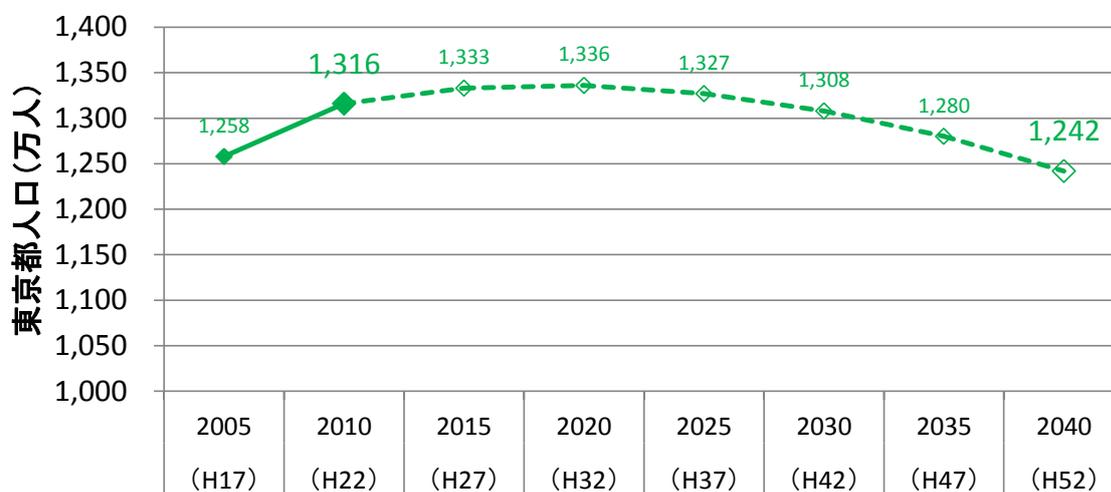
1 道路整備を取り巻く社会状況と都市計画道路の現状と課題

(1) 東京の道路整備を取り巻く社会状況

ア 人口の動向

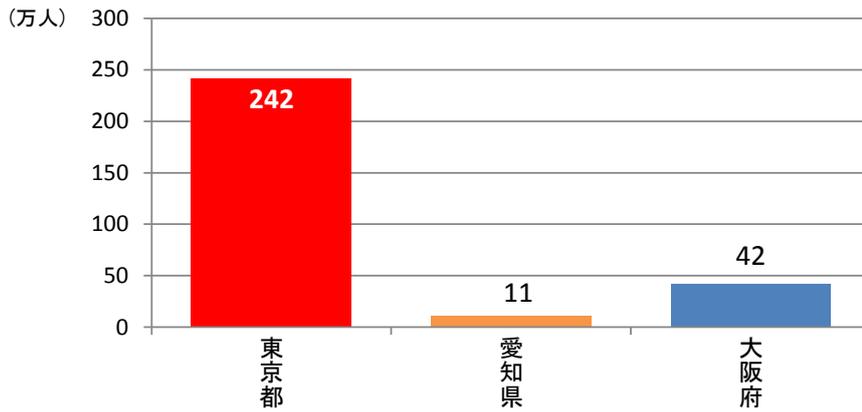
我が国は人口減少時代を迎えています。首都東京においても、間もなく人口減少局面に入るものと推定されます。しかしながら、その傾向は緩やかであり、平成 47 年時点における東京都の人口は 1200 万人を超える規模です。また、東京都の平成 22 年度の流入超過人口は約 242 万人であり、他都市と比較してもその規模は大きいものです。一方で、高齢化の進展も顕著となっており、およそ 25 年後（平成 52 年）の年齢別人口構成では、男女ともに 65～69 歳の人が最多となり、高齢化率は 33%になると予測されています。

東京においては、人口が減少に転じても、日本を牽引する社会経済活動、物流ニーズの多様化や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、都市計画道路を含めた都市基盤の整備を進めるとともに、バス交通の充実や安全な歩道設置などによる移動の円滑性を高めるなど、人口や都市活動の動向に対応した都市づくりが重要です。



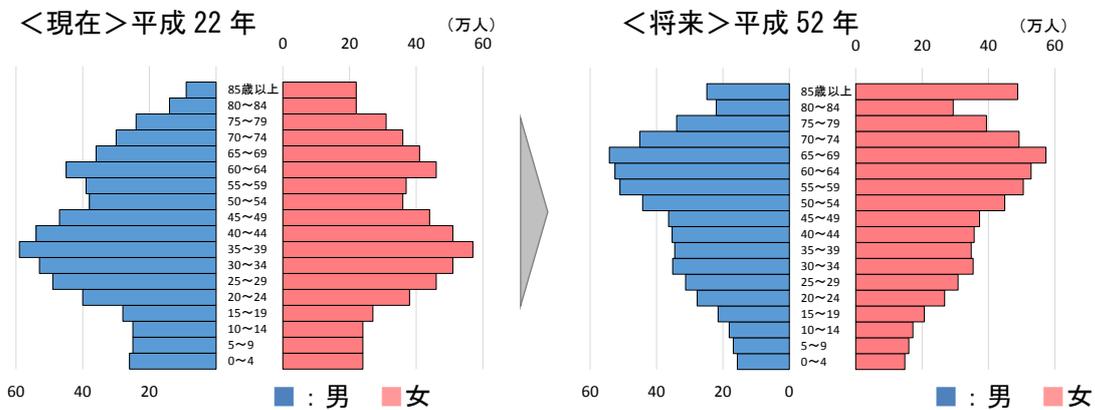
出典：「東京都男女年齢（5 歳階級）別人口の予測」（平成 25 年 3 月）（東京都総務局）、
「国勢調査」（総務省）
「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）などから作成。
平成 27 年以降は、東京都政策企画局による推計

図 1-1 東京都の人口推移



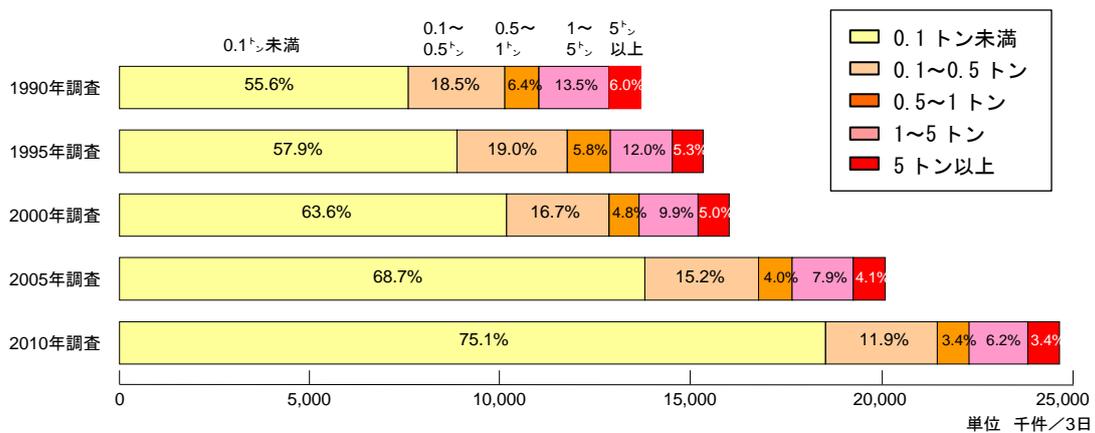
出典：「平成 22 年国勢調査」を基に作成（流入超過人口＝昼間人口－夜間人口）
 昼間人口：従業地、通学地による人口（昼間に活動している場所での人口）
 夜間人口：常住地による人口（人が寝泊まりする場所での人口）

図 1-2 東京都と主要都市の流入超過人口



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 52 年は、東京都政策企画局による推計

図 1-3 東京都の年齢人口構成の変化



出典：平成 2～22 年「全国貨物純流動調査」（国土交通省）を基に作成

図 1-4 東京都の物流件数の推移（流動ロット規模別）

イ 災害への備え

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、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がもたらされたほか、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を改めて認識させられることとなりました。

東京都内では、発災時の木造住宅密集地域における大規模火災の発生、沿道建物の倒壊などによる道路閉塞などが懸念されています。東京都では、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、発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」として選定し、整備を進めています。

また、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。



出典：東京消防庁

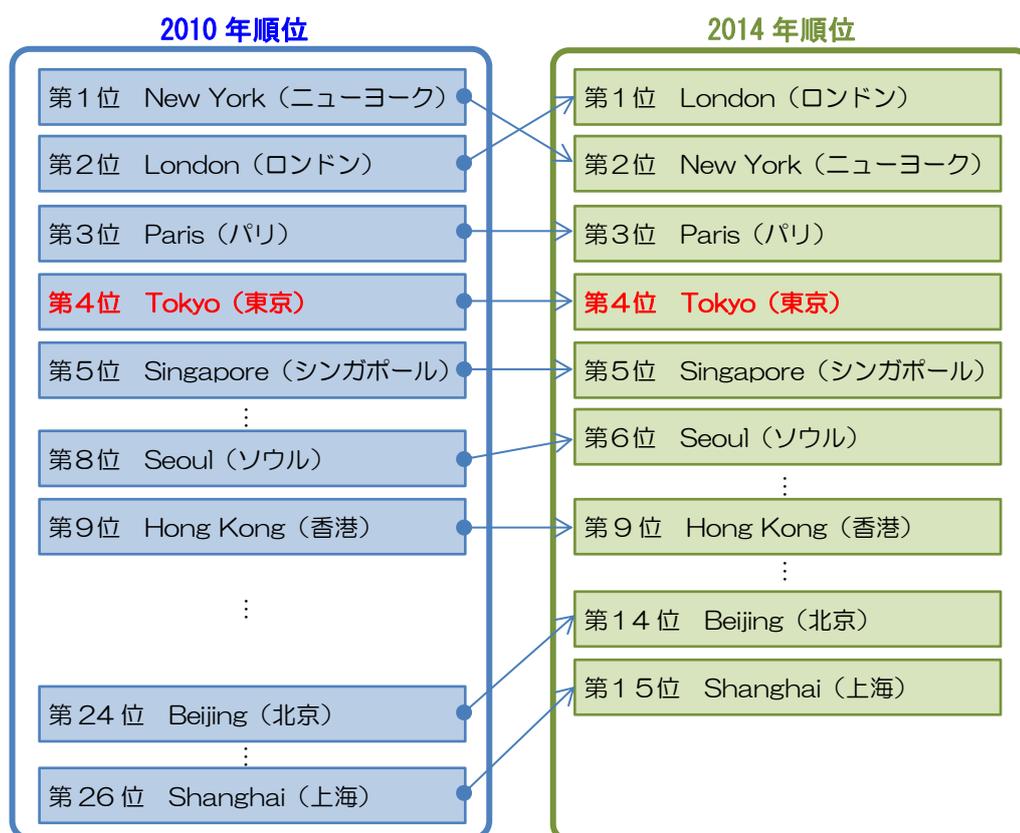
図 1-5 大規模地震時の道路閉塞（阪神・淡路大震災時の状況）

ウ 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、経済・文化などの分野において、グローバル化の進展やインターネットの普及などにより、ヒト・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。

一方で、平成 32 年開催の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、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東京の実現を目指すことに加え、「リニア新幹線」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、東京の都市基盤に対する期待は高まっています。

激化する国際競争を勝ち抜き、世界一便利で快適な都市を築いていくためには、東京の最大の弱点である交通渋滞の緩和や歩行者、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。



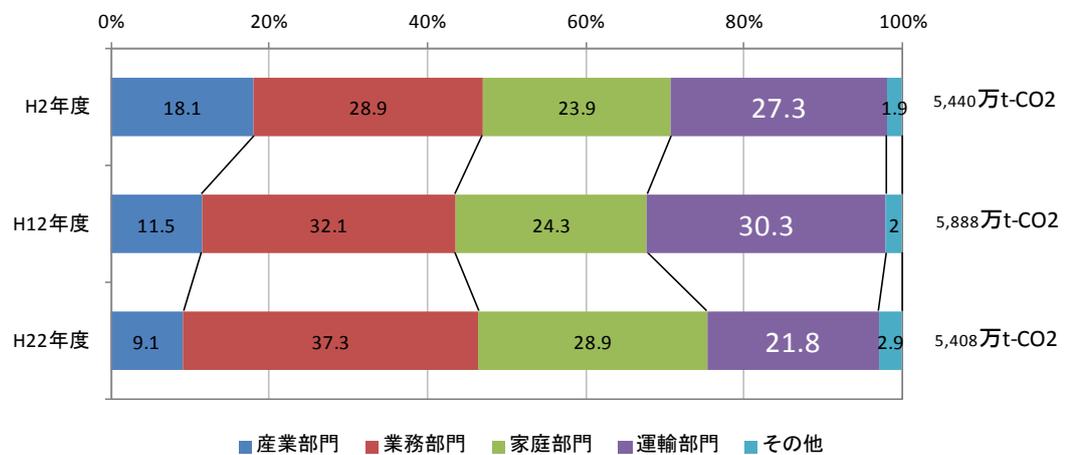
出典：(財) 森記念財団都市戦略研究所 世界の都市総合ランキングを基に作成

図 1-6 世界の都市総合ランキングに見る東京の評価

エ 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」ことを定めるとともに、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%です。

この削減目標値の達成に向けては、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。



出典：「都における温室効果ガス排出量総合調査」(東京都環境局平成25年3月)を基に作成

図 1-7 東京都における二酸化炭素(CO₂)排出量の構成比



出典：東京都建設局

図 1-8 自転車走行空間のイメージ(渋谷区幡ヶ谷 旧玉川水道道路)

オ 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「世界一の交通体系」に向けて、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。

このことから、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。



図 1-9 交通広場のイメージ（国分寺駅北口再開発事業）

(2) 都市計画道路の現状

ア これまでの事業化計画

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、これまでに3回、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を選定した「事業化計画」を策定し、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構築されています。

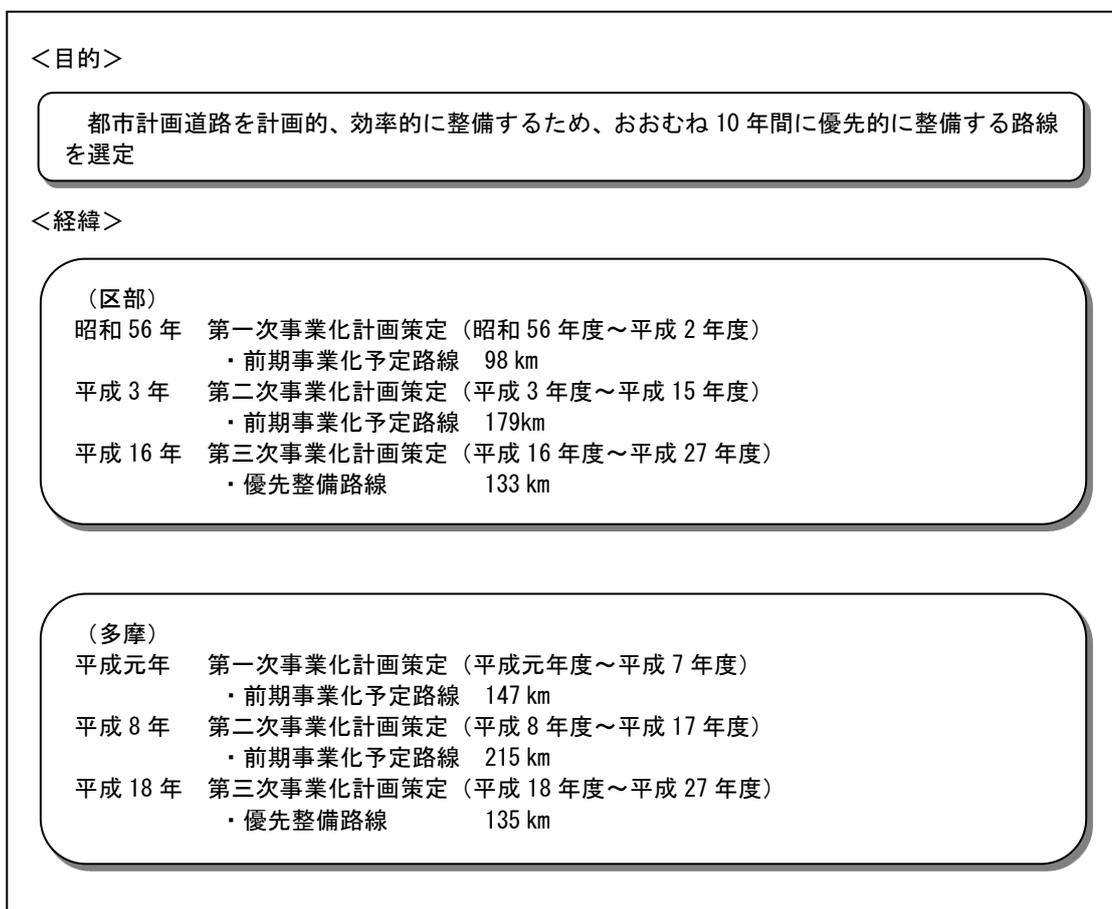


図 1-10 事業化計画の目的とこれまでの経緯

イ 都市計画道路の整備状況

東京都内には、現在、延長約 3,207km の都市計画道路が計画決定されていますが、平成 25 年度末現在、完成率は約 62%であり、まだ多くの未整備区間が残存しています。

なお、区部の完成率は約 64%、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、骨格幹線道路については、これまでの整備実績により区部の完成率は約 70%、多摩地域の完成率は約 65%であり、残る区間を着実に整備していく必要があります。

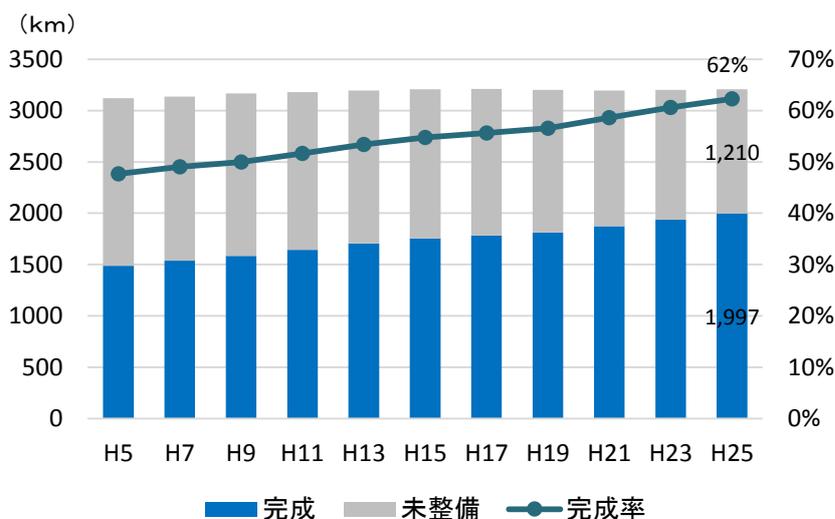
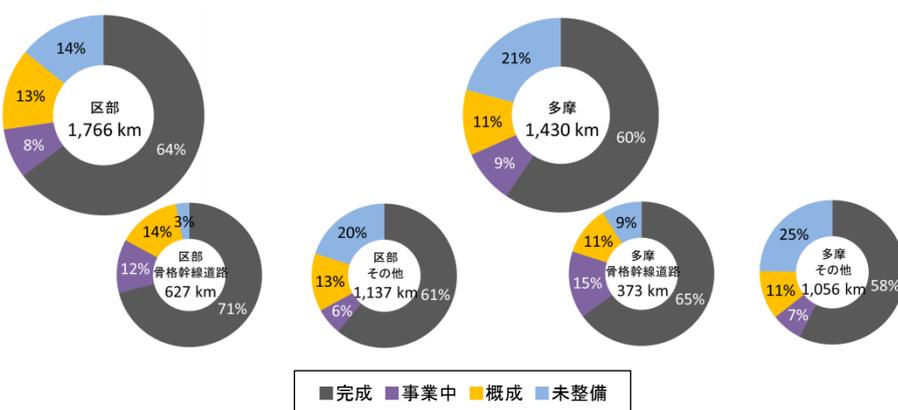


図 1-1-1 都市計画道路の整備推移



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)

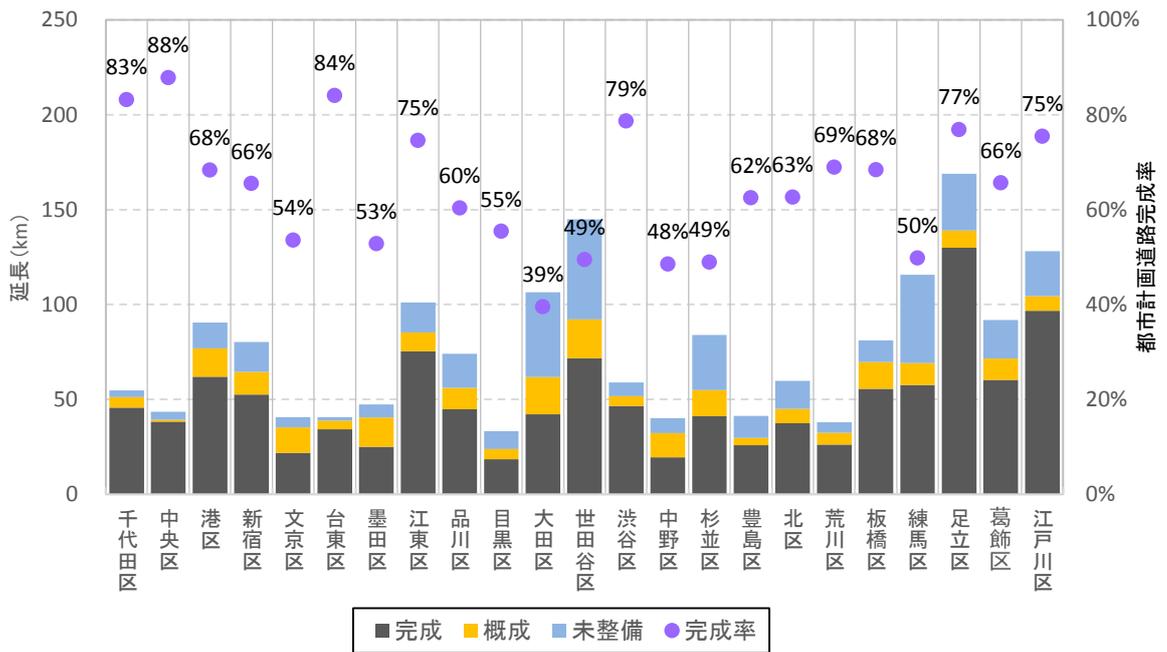
概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなどによりおおむね機能を満たしている道路

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

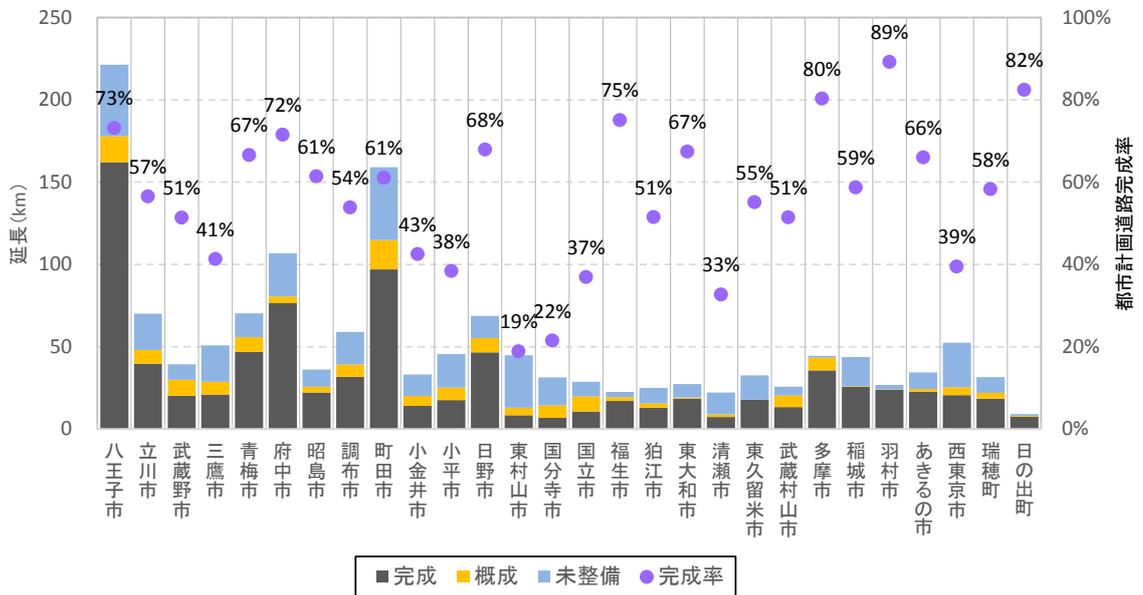
多摩地域…現況幅員が 8m 以上の道路

図 1-1-2 都市計画道路の完成率 (平成 26 年 3 月末)



出典：平成 25 年都市計画現況調査（国土交通省）

図 1-13 特別区別の都市計画道路の完成率（平成 25 年 3 月末）



出典：平成 25 年都市計画現況調査（国土交通省）

図 1-14 市町別の都市計画道路の完成率（平成 25 年 3 月末）

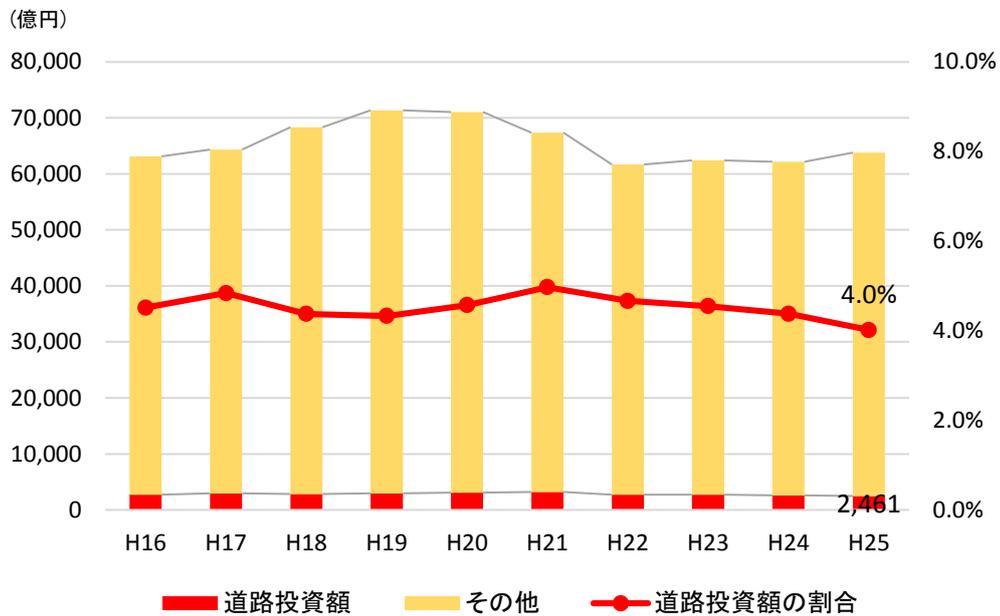
(3) 都市計画道路の整備財源

平成16年度から25年度までの10年間における東京都の道路整備への投資額は、年間約3,000億円程度で推移しており、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、都市計画道路に対する投資額は異なっていますが、年間約400億円程度でこの近年推移しており、一般会計に占める割合は1%程度にとどまっています。

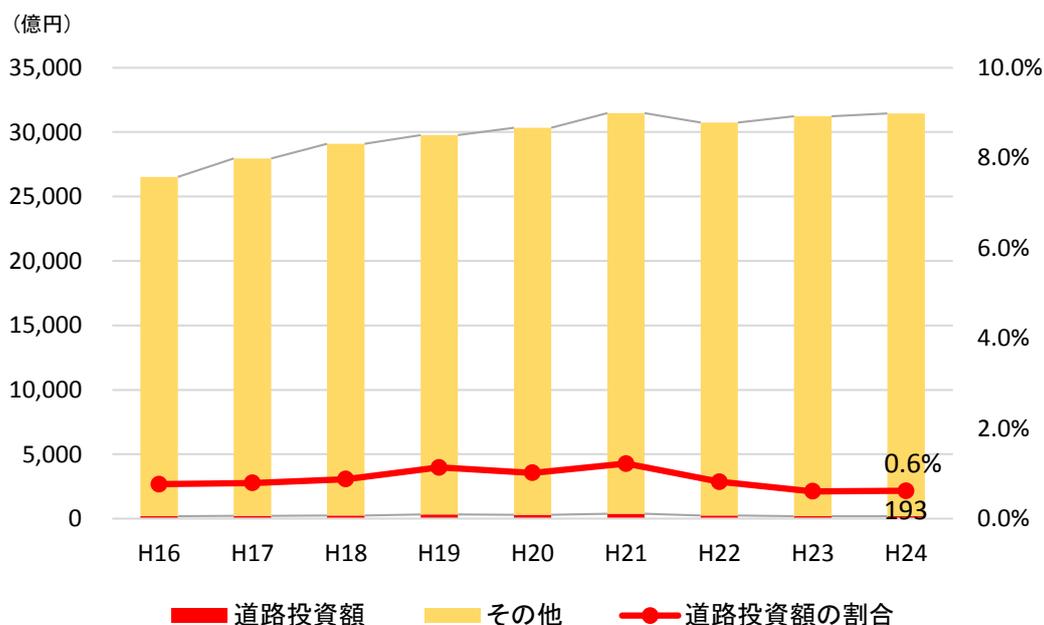
東京は、多様な産業、優秀な技術、豊富な人材が集積する日本の経済の中核であることから、都市計画道路の整備には高い効果が期待されます。

しかしながら、今後の社会情勢などを踏まえると、今後大幅な増収増見込みないことに加え、社会保障費が更に増大することは明らかであり、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。



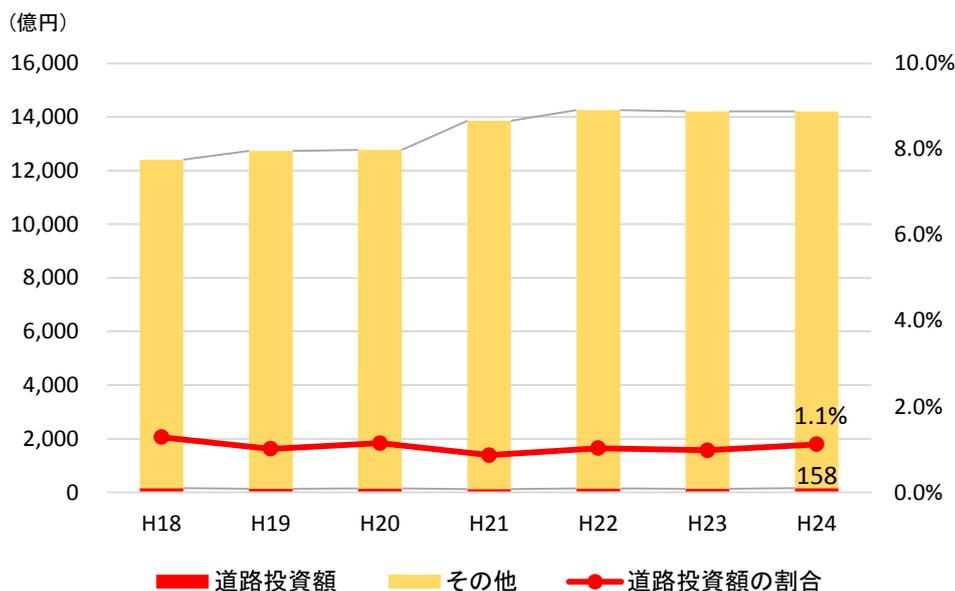
出典：・平成16～25年度「東京都都税統計情報」
 ・建設局事業概要 平成25年版（平成25年9月）

図 1-15 東京都の一般会計と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
 （平成16年度～平成24年度：決算額【用地費、工事費、測量費を含む】）

図 1-16 特別区の都市計画道路整備に係る総事業費の推移



出典：・平成18～24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
 （平成18年度～平成24年度：決算額【用地費、工事費、測量費を含む】）

図 1-17 26市2町の都市計画道路整備に係る総事業費の推移

(4) 東京が抱える都市計画道路の課題

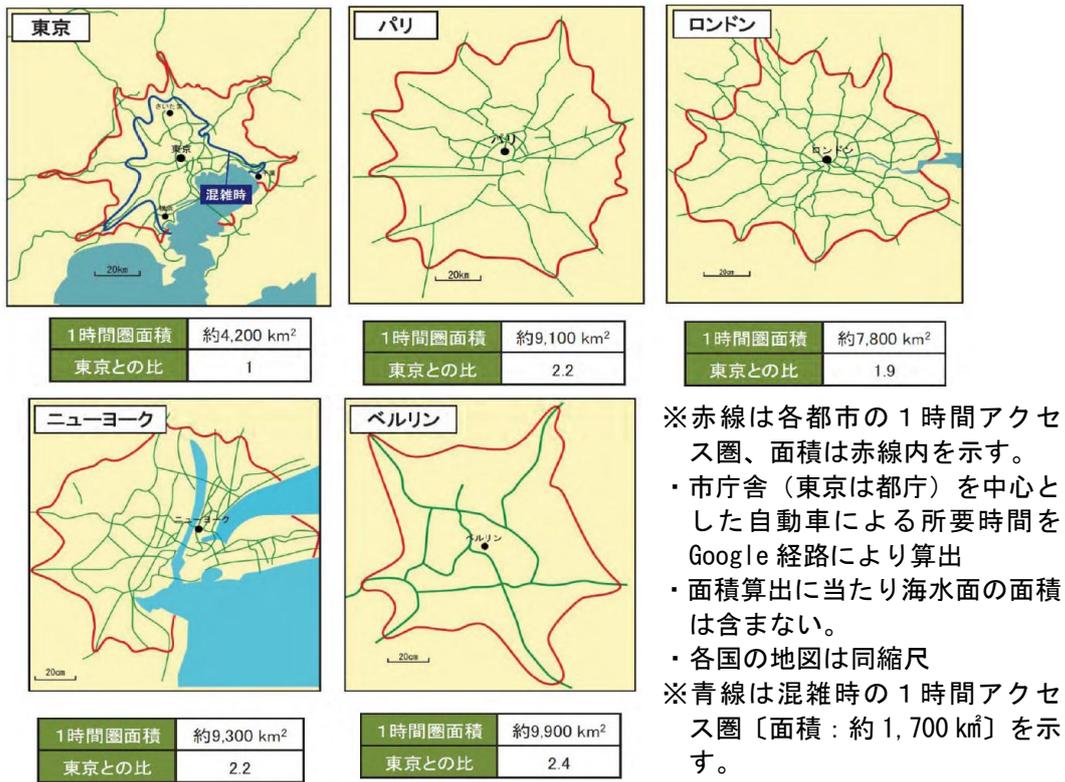
東京が目指すべき将来像の実現を目指し、道路整備を推進していく上で、現在の東京には都市計画道路を取り巻く諸課題があります。

ア 道路整備の課題

● 道路交通の課題

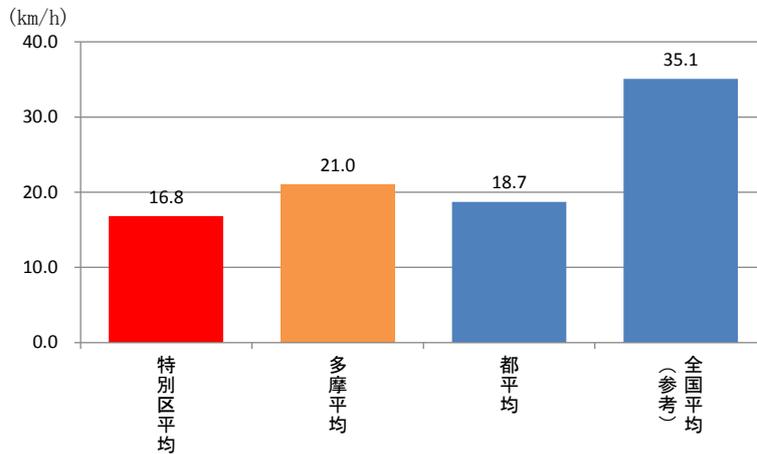
都内の都市計画道路整備の遅れから、道路交通環境の改善が進んでおらず、世界の主要都市の1時間アクセス圏を比較すると、東京は大きく後れを取っています。また、都内の混雑時平均旅行速度は、18.7km/hと全国平均(35.1km/h)に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の著しい箇所として主要渋滞箇所が433か所指定されています。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素(CO₂)の排出量などに影響を与えています。

また、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、狭幅員の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(8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、歩行者が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 1-18 世界の主要都市における1時間アクセス圏

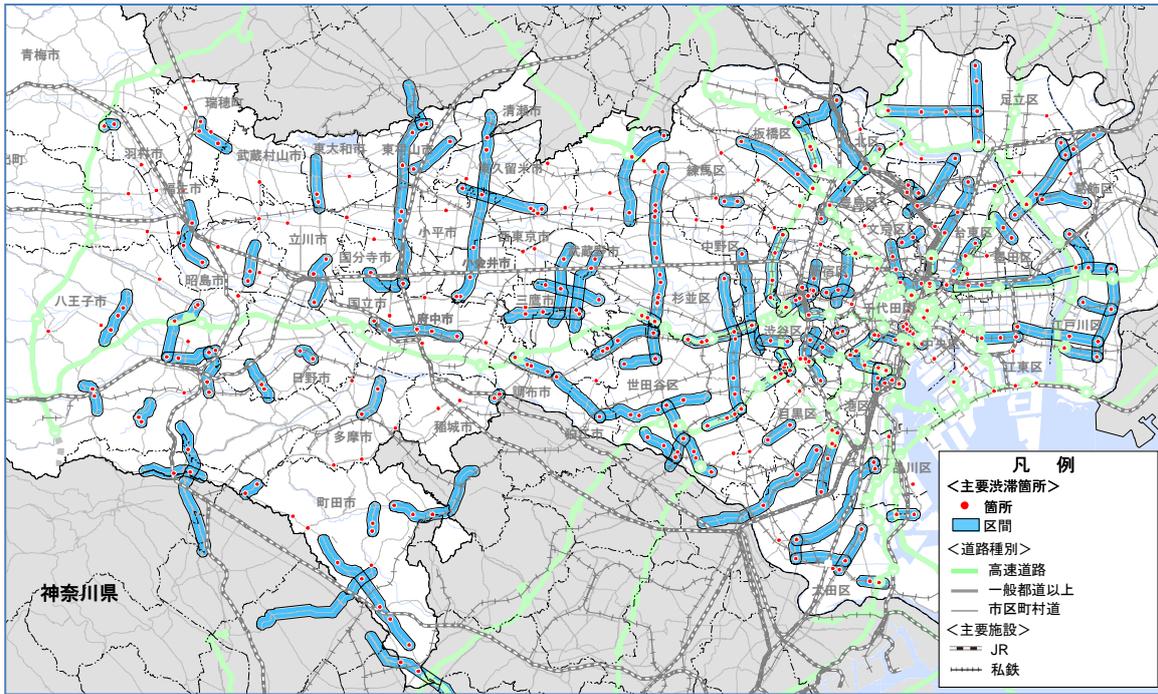


※混雑時平均旅行速度

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 1-19 東京都内の混雑時平均旅行速度



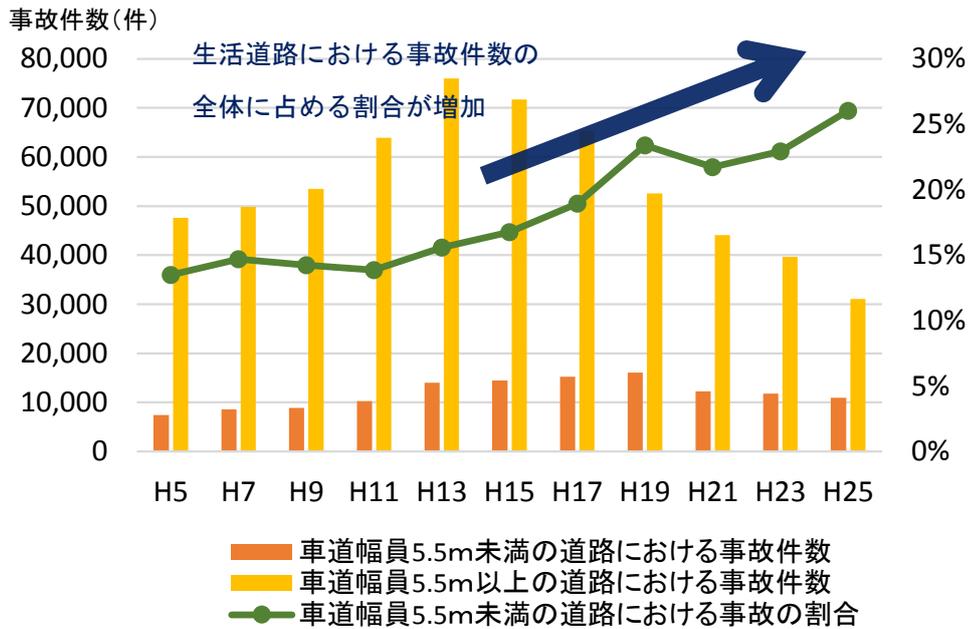
※「箇所」は単独で主要渋滞箇所を形成しており、「区間」は交差点などが連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間である。

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 1-20 東京都内の主要渋滞箇所



図 1-21 渋滞区間を走行する路線バス



※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、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先させるべき道路。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」を基に作成

図 1-22 東京都内の事故発生件数割合の推移

● 防災上の課題

東京が、災害への備えにより被害を最小化する高度な防災都市となるためには、緊急物資輸送の確保や延焼遮断機能の充実、行き止まりがない安全な避難路の確保、道路閉塞防止のための無電柱化などに資する都市計画道路の整備は必要不可欠です。

また、大規模災害が発生した際には、都県境を越えて、円滑な救急・救命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ることから、近隣県との連携に資する都市計画道路の整備も必要です。

さらに、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もあり、大規模土砂災害などの発生時には、道路の閉塞による集落孤立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、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。

このため、交通結節点となる駅や行政施設周辺をはじめとした拠点における都市機能の強化や、拠点へのアクセスの向上のほか、高齢者や子育て世代など全ての人々が安心して安全・快適に活動できる公共空間の創出が必要です。

また、都市における手軽な交通手段として自転車の利用が拡大する中、自転車と歩行者が錯綜するなど、自転車が関係する交通事故の割合が増加していることから、自転車に配慮した道路空間を創出し、成熟都市東京にふさわしい交通手段の活用を図ることも必要です。

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、宅地開発や区画整理といった面的整備のほか、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併せ、歩行者空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成などの道路整備を行い、様々なまちづくりの促進につなげることが期待されます。



図 1-23 にぎわいある歩行者空間のイメージ（丸の内仲通り）

イ 計画決定後、いまだ事業化に至らない路線

都市計画道路は、その性質上、長期的視点で広域的に一括して都市計画決定していることから、その事業量はとて多く、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。東京における都市計画道路は、その時々々の社会経済情勢の変化を踏まえ、区部、多摩地域ともに3回、適宜適切な見直し及び検証を行っています。今後も引き続き、都市計画道路の早期整備の実現と併せ、その必要性の検証を継続的に行うことが重要です。

【区 部】	
*昭和39・41年	道路再検討：細道路1,000路線の大部分の廃止
*昭和56年	道路再検討（第一次事業化計画）：47路線51か所の計画変更
*平成16年	必要性の検証（区部における都市計画道路の整備方針） ：5路線5.3kmの「都市計画の見直し候補区間」の選定
【多摩地域】	
*昭和36・37年	道路網再検討：各都市計画区域の内容を網として再検討
*平成元年	「多摩地域都市計画道路基本計画」における必要性の確認
*平成18年	必要性の検証（多摩地域における都市計画道路の整備方針） ：10路線9.1kmの「要検討路線（区間）」の抽出

図 1-24 東京における都市計画道路網の検討経緯

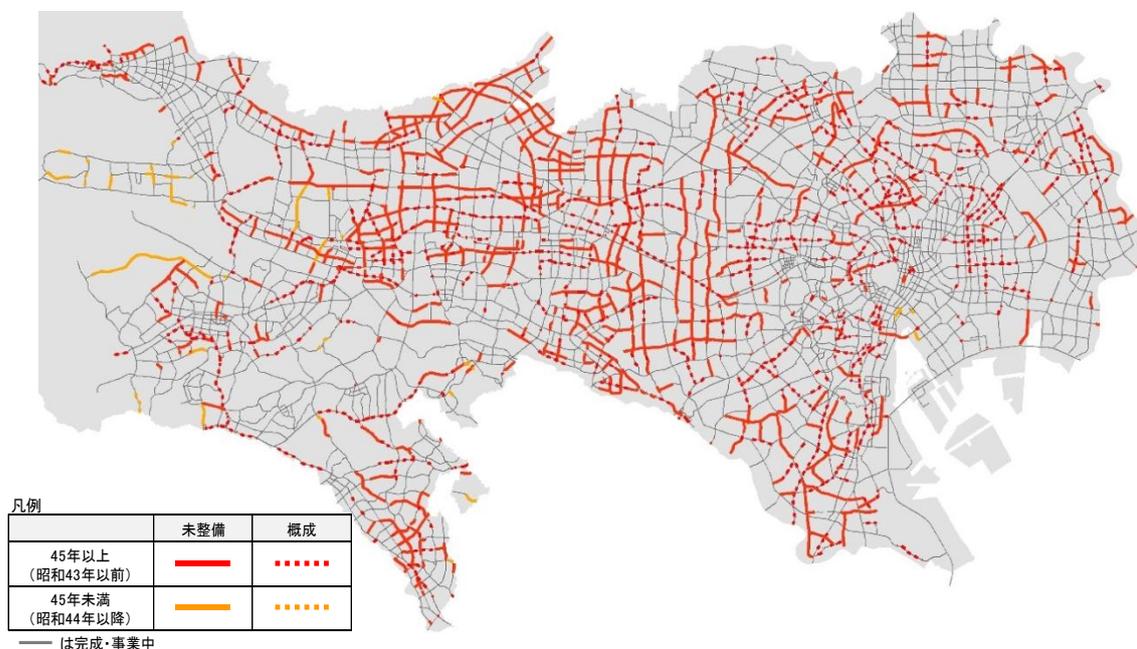


図 1-25 都市計画（当初）決定後の経過年数

2 道路整備の「基本理念」と「基本目標」

道路整備を取り巻く社会状況や都市計画道路の現状を踏まえ、東京都長期ビジョン（平成 26 年 12 月）や各区市町の定める総合計画などに基づき東京が目指すべき将来像を見据え、これからの道路整備を進めていくための「基本理念」、「基本目標」を定めます。

（1）東京が目指すべき将来像

人口 3,500 万人を超える東京圏域全体の発展のためにも、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、多様な機能集積を生かしつつ、更なる国際競争力を備えた首都へと再生していきます。

さらに、人口減少や高齢化が進行していく中で、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も重要です。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。

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災は、多くの教訓を東京にもたらしました。首都東京が一たび機能麻痺^ひに陥ると、直ちに日本の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。

ア 環状メガロポリス構造の実現

- 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環境が一体となって、水と緑の骨格を形成



[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・コアと合わ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・港湾を通じた国内外の人、モノの交流の拠点

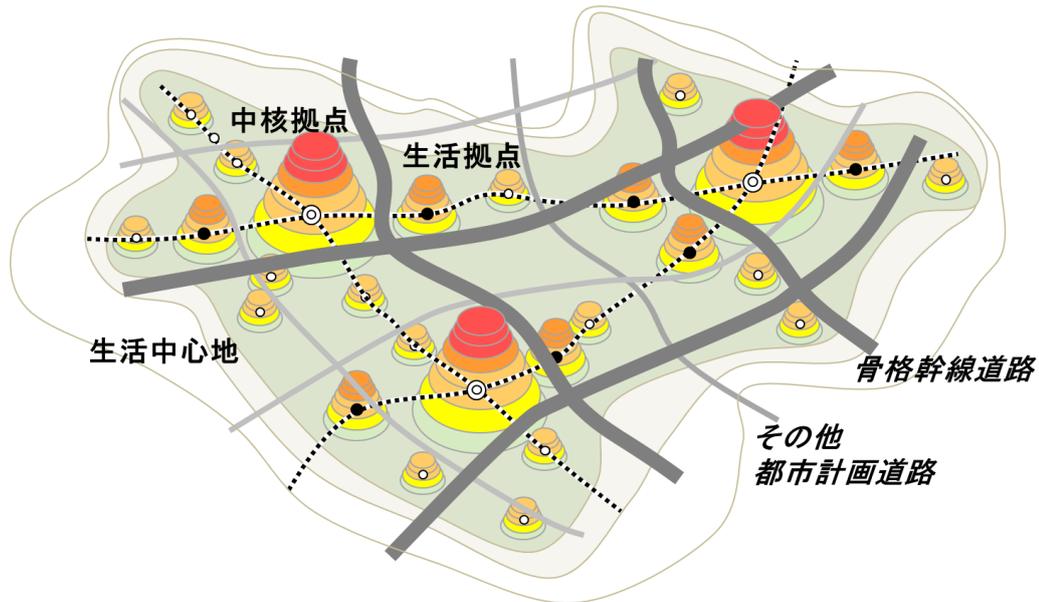
[核都市連携都市軸]

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。

図 1-26 環状メガロポリス構造

イ 集約型の地域構造への再編

- 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



集約型地域構造への再編を目指し、拠点の形成に向けて区市町と連携して都市づくりを積極的に展開するとともに、拠点については都市づくりの進展状況に応じて適宜位置付け、育成していくこととしています。

○中核拠点

交通便利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

図 1-27 集約型の地域構造のイメージ

ウ 安全・安心な都市の実現

- 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、防災対応力を飛躍的に高め、世界に誇れる安全な都市を実現
- 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 1-28 緊急輸送道路 イメージ

(2) 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。

ア 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。

イ 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

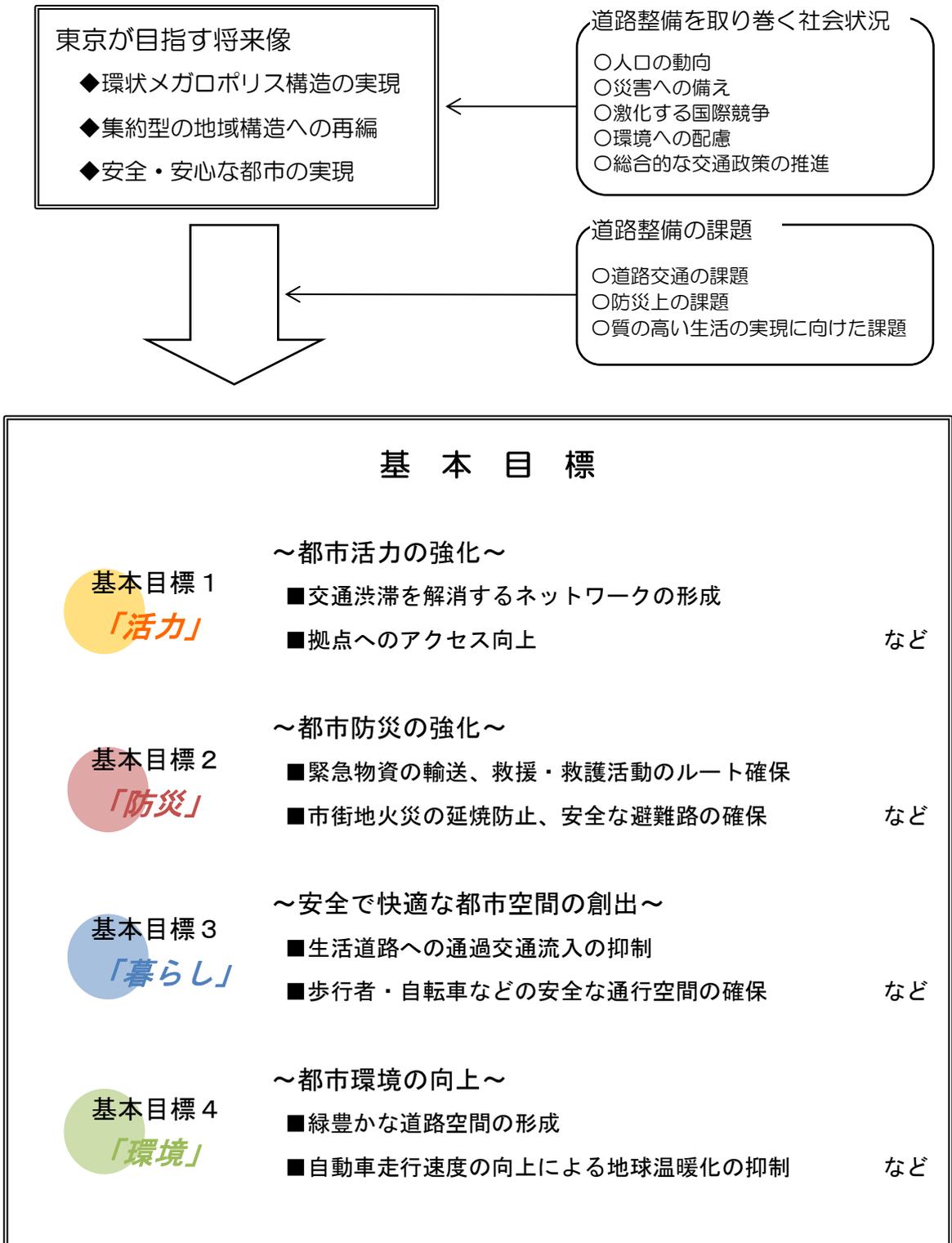
高齢者の増加や人々の意識・ニーズの多様化への対応など、利用者・生活者の視点に立ち、その機能が有効に活用されるよう、使いやすく、かつ、質の高い道路整備を推進します。

ウ 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。

(3) 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。



第2章 東京の今後の道路整備に向けた考え方

1 東京における都市計画道路の整備方針について

(1) 整備方針策定の流れ

東京における都市計画道路の整備方針においては、四つの基本目標を踏まえ、始めに都内にある未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施していきます。

検証により必要性が確認された都市計画道路を対象として、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、第四次事業化計画を策定します。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。

ネットワークの検証により必要性が確認されなかった都市計画道路については、整備方針策定後に計画廃止を含めた検討をしていきます。

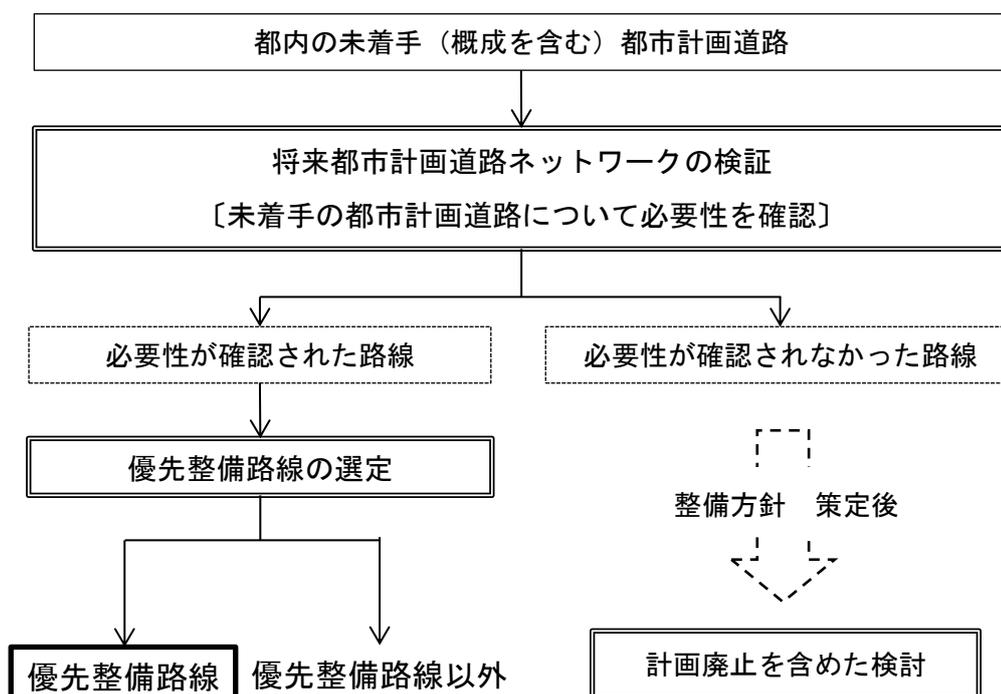


図 2-1 「東京における都市計画道路の整備方針」策定の流れ

(2) 計画期間

平成28年度から平成37年度までの10年間とします。

2 将来都市計画道路ネットワークの検証

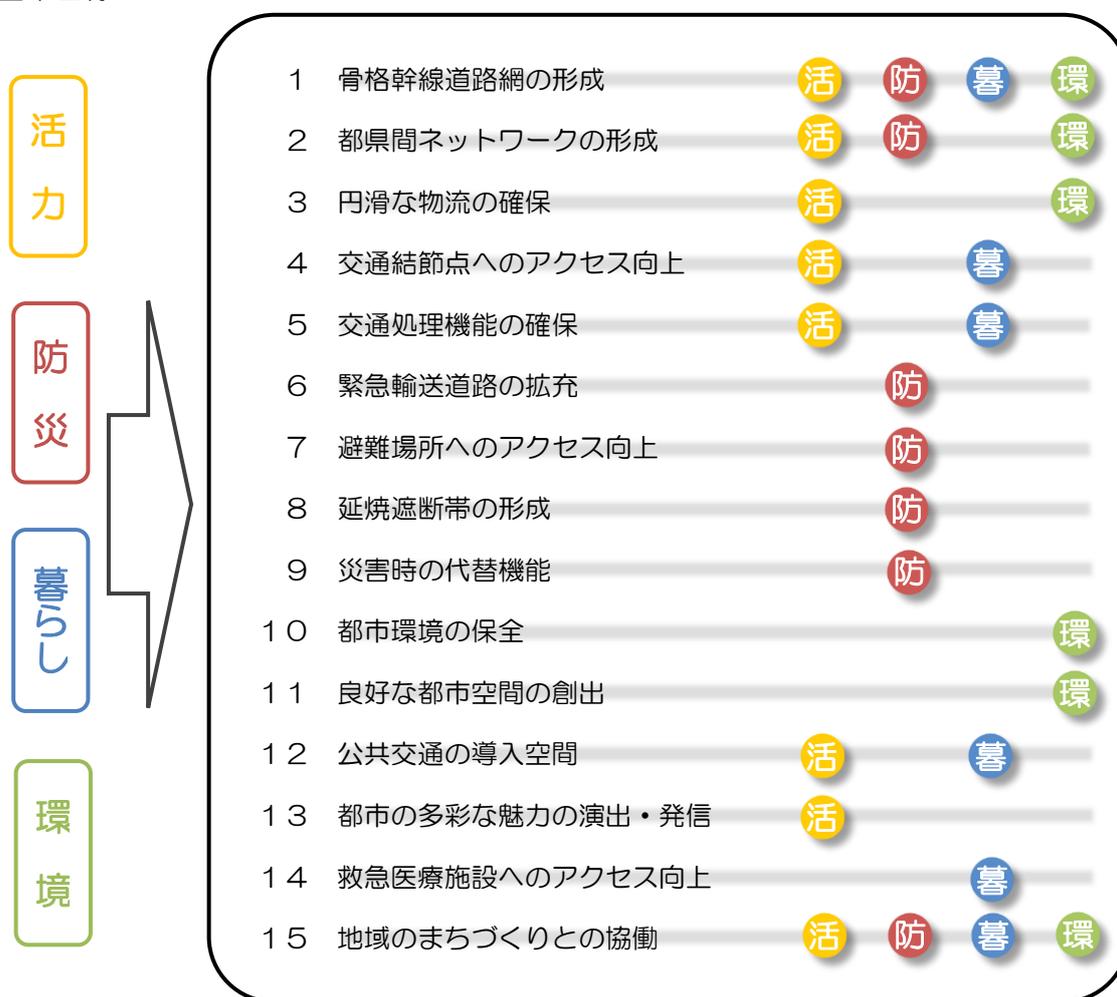
(1) 将来都市計画道路ネットワークの検証における考え方

都市計画道路は、私たちの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とは、こうした都市計画道路の中でも、区部及び多摩地域の都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路（幹線街路）に着眼し、その未着手区間を対象に必要性を確認するものです。

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基に、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の検証項目を考えました。

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。

※区部及び多摩地域の幹線街路（高速道路、国道、完成区間、現在事業中の区間は除く。）

区部…放射・環状街路、補助線街路

多摩…区分三の都市計画道路（区分一：自動車専用道路、区分三：幹線街路、区分七：区画街路など、都市計画道路の6分類のうち、区分三に該当するもの）

図 2-2 将来都市計画道路ネットワーク検証の検証項目

(2) 検証項目の内容

検証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、円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成に役立っています。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は、今後も必要であると考えます。

検証2 都県間ネットワークの形成

東京都は、千葉県、埼玉県、神奈川県などの他県と接しており、人や物資が都市間を往来する交通需要も多く存在します。また、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、都県境を越えて、円滑な救急・救命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。

こうしたことから、近隣県に接続して、都市間連携などの強化に資する都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

検証3 円滑な物流の確保

東京港や羽田空港、圏央道周辺など広域的な物流拠点にアクセスする都市計画道路は、都市の円滑な物流機能の確保に加え、生活道路への貨物車などの流入を抑制するなど、都市環境の向上に効果があることから、今後も必要であると考えます。

検証4 交通結節点へのアクセス向上

これからの東京においては、集約型の地域構造への再編に向け、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。

東京圏の都市活力と文化をリードする中核拠点や、商業、福祉、文化、教育などの生活機能の集積により、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などにおいて、駅などの交通結節点にアクセスする都市計画道路は、東京の目指す将来像の実現のため、今後も必要であると考えます。

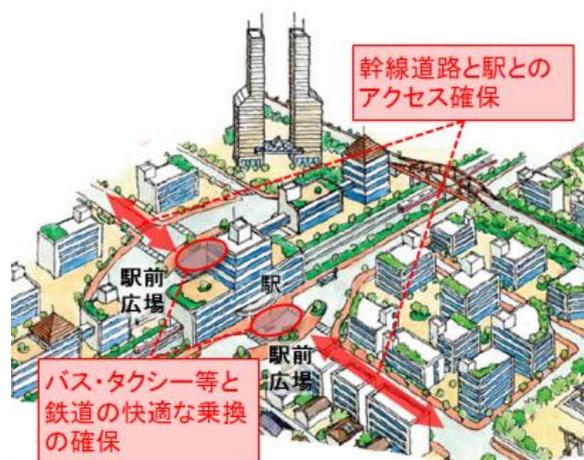


図 2-3 交通結節点のイメージ

検証5 交通処理機能の確保

一定の自動車交通を処理する都市計画道路は、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、自動車の交通機能に着目し、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）を加えた道路ネットワークにより、将来交通量の推計を行います。都市計画道路として担うべき交通量の目安として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、今後も必要であると考えます。

※6,000台は、幹線道路の最低限の規格である2車線道路の交通容量(1日当たり12,000台)の半分として設定しました。

検証6 緊急輸送道路の拡充

地震直後から発生する人命の安全確保、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。

東京都は、このため高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路として「緊急輸送道路」を指定しています。これら緊急輸送道路として指定されている都市計画道路は、高度な防災都市の実現に向けて、今後も必要であると考えます。

※防災拠点：東京都地域防災計画における「防災機関」「医療施設」「物流基地」など



出典：東京都耐震ポータルサイト HP

図 2-4 緊急輸送道路

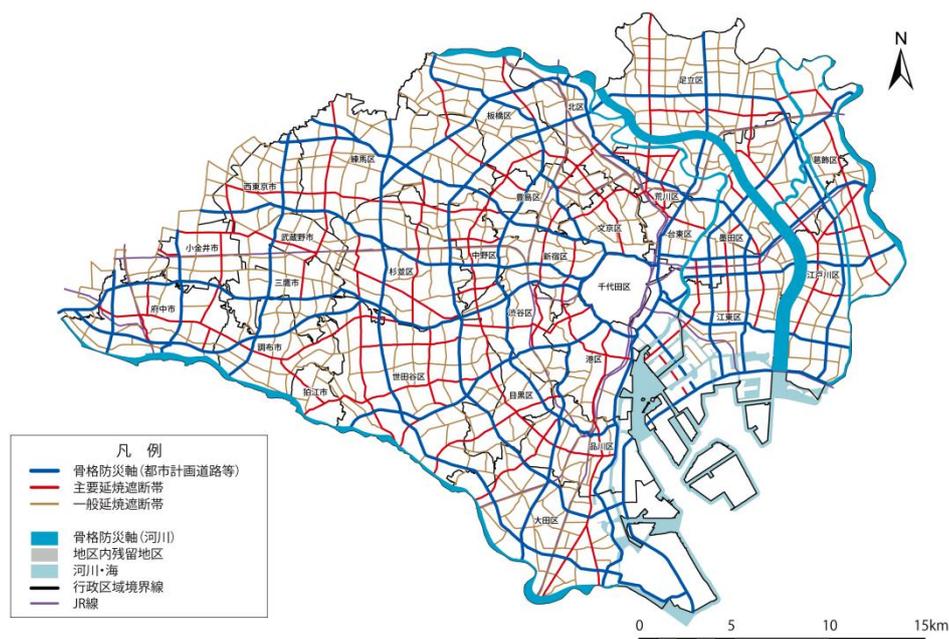
検証 7 避難場所へのアクセス向上

都内では、震災時に拡大する火災やその他の危険から避難者を安全に保護するため、避難場所などが定められています。避難者が避難場所まで可能な限り安全に避難するため、安全な避難路の確保が求められます。都市の防災性を向上させ、安全性を高めるために、避難場所へアクセスする都市計画道路は今後も必要であると考えます。

検証 8 延焼遮断帯の形成

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、その機能に加え、消防活動などの救援・救護活動の空間や安全な避難経路の確保など、大変重要な役割を担っています。

東京都は、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て、今後も必要であると考えます。



出典：防災都市づくり推進計画（東京都都市整備局 平成 22 年 1 月）

図 2-5 延焼遮断帯

検証 9 災害時の代替機能

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」「地すべり危険箇所」「急傾斜地崩壊危険箇所」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箇所存在しており、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。

代替機能が確保された道路網の形成は災害に強い都市構造の実現のために重要です。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、道路が閉塞される可能性があることから、これらを代替可能な都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

検証 10 都市環境の保全

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す。これを抑制するには、二酸化炭素の排出量の削減が必要であり、交通渋滞を緩和し、自動車走行速度を向上させることが効果的です。

このため、自動車の走行性の向上に寄与する道路ネットワークを形成する多車線の都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

検証 11 良好な都市空間の創出

都市計画道路の整備に当たっては、歩道への植樹帯などの設置により、道路の緑化が図られます。街路樹には、騒音の低減、大気の浄化などの環境保全機能や良好な道路景観の形成機能があり、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（＝環境軸）」の形成が図られます。

このため、良好な都市空間の創出に資する都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

検証 12 公共交通の導入空間

道路には、バスなどの公共交通網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。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。

このため、これらの公共交通の導入空間となる都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

検証 1 3

都市の多彩な魅力の演出・発信

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の向上も重要です。

このため、東京を代表する歴史的建造物や景勝地にアクセスする都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

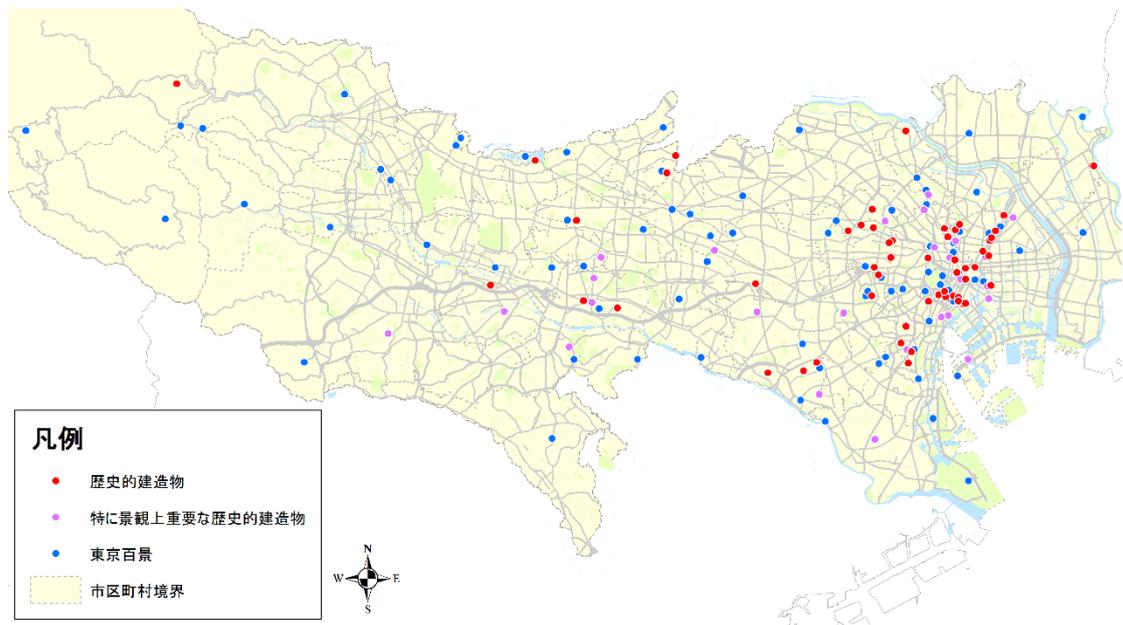


図 2-6 東京都景観条例第 22 条及び第 32 条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物及び新東京百景

検証 1 4

救急医療施設へのアクセス向上

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。

このため、都内に指定されている第 3 次救急医療施設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考えます。

※第 3 次救急医療施設とは、脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷などの重篤な患者を 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

検証 15 地域のまちづくりとの協働

生活中心地などにおいて、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、快適に利用できる道路空間の形成、地域の防災性の向上、などが必要となります。

このため、こうした地域のまちづくりの進捗に合わせて整備していく都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

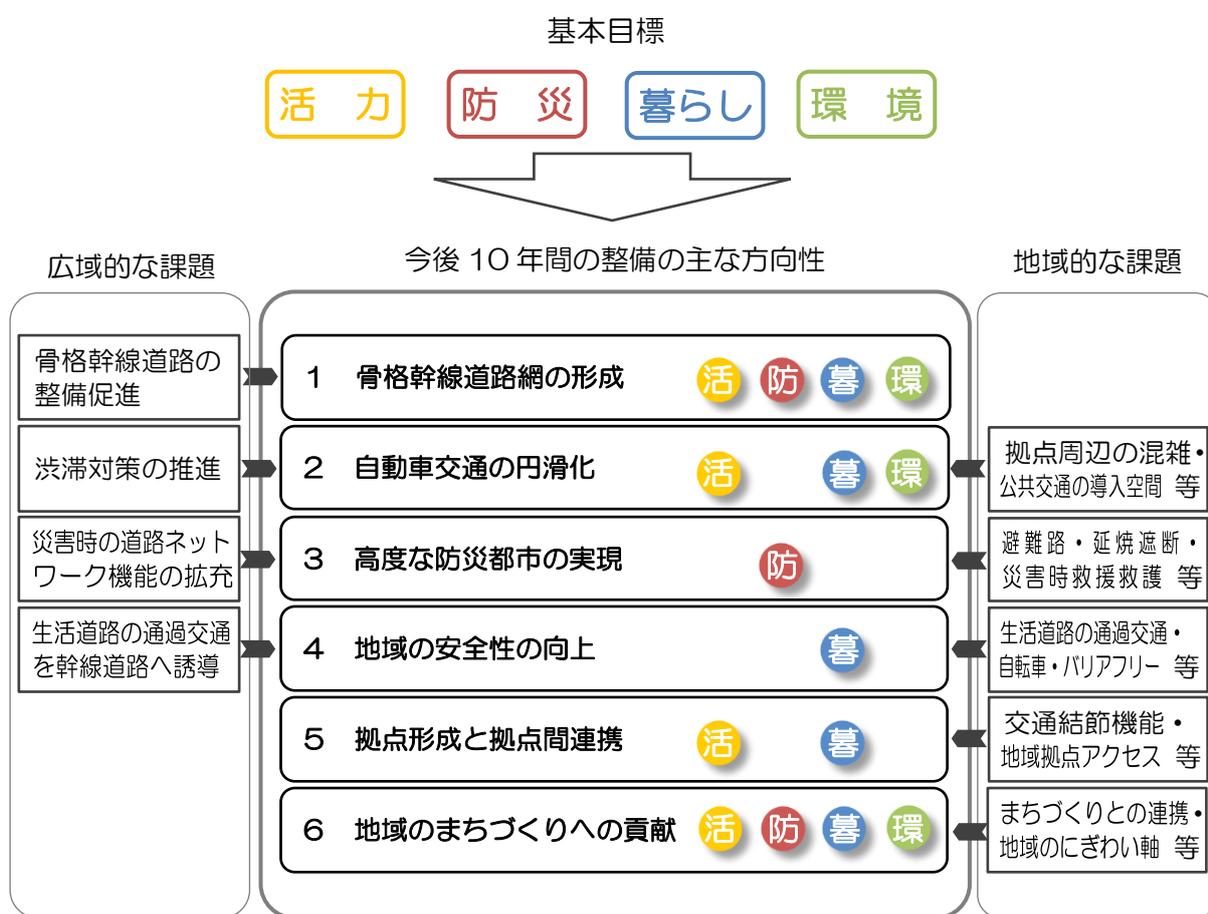
3 優先整備路線の選定（第四次事業化計画）

（1）優先整備路線の選定における考え方

優先整備路線とは、将来都市計画道路ネットワークの検証により必要性が確認された都市計画道路のうち、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選定されるものです。

優先整備路線は、都と区市町との適切な役割分担の下、選定していく必要があります。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、緊急性に鑑み、今後 10 年間の整備の主な方向性を以下に示します。

優先整備路線の選定に当たっては、事業の継続性や実現性、事業費などを踏まえ、総合的に判断していきます。



「整備の方向性」に示した番号は、優先順位を示すものではありません。

図 2-7 今後 10 年間の整備の主な方向性

(2) 今後 10 年間の整備の方向性の内容

優先 1 骨格幹線道路網の形成

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については、東京の発展に寄与する路線として、これまで重点的に整備を進めてきました。

こうした骨格幹線道路の整備により、人やモノの流れを円滑にして、東京の発展に寄与することに加え、防災性の向上、安全で快適な暮らしの実現など多岐にわたる効果が期待されます。



図 2-8 骨格幹線道路のイメージ

優先 2 自動車交通の円滑化

慢性的な交通渋滞は、物流などの経済活動に与える影響も大きいことから、これを解消することは喫緊の課題です。また、これらの渋滞に伴いバス交通の定時性が確保されないなど、人々の日常生活にも大きな影響を与えています。

都市計画道路の整備により、現在交通渋滞が発生している区間や、駅周辺、区部と多摩地域との境など、混雑が生じている地域などで自動車交通の円滑化が図られることが期待されます。



図 2-9 渋滞発生箇所の状況(例)

優先 3 高度な防災都市の実現

東京の防災性を向上する上で、都市計画道路は、都県間なども含む緊急物資の輸送、消防活動などの救援・救護活動のルート確保、震災時における大規模な市街地火災の延焼防止、安全な避難路の確保、防災拠点へのアクセス、細街路閉塞エリアの改善など、大変重要な機能を有しています。

都市計画道路の整備により、これらによる防災性の向上とともに、防災関連事業との連携が図られ、高度な防災都市の実現に寄与することが期待されます。

優先4 地域の安全性の向上

近年、生活道路での交通事故の割合が増加傾向にあり、この原因の一つとして、周辺都市計画道路が未整備であり、渋滞する幹線道路を避けるために、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。また、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、自転車が関係する交通事故の割合は増加しています。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います。

都市計画道路の整備により、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全・安心が確保されることが期待されます。



図 2-10 生活道路への通過交通流入のイメージ

優先5 拠点形成と拠点間連携

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、身近な地域の中心地となる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、こうした拠点間を連携していくことが重要です。

都市計画道路の整備により、拠点形成の支援や交通結節機能、拠点間連携の強化などが図られ、効率的な公共サービスの提供が期待されます。

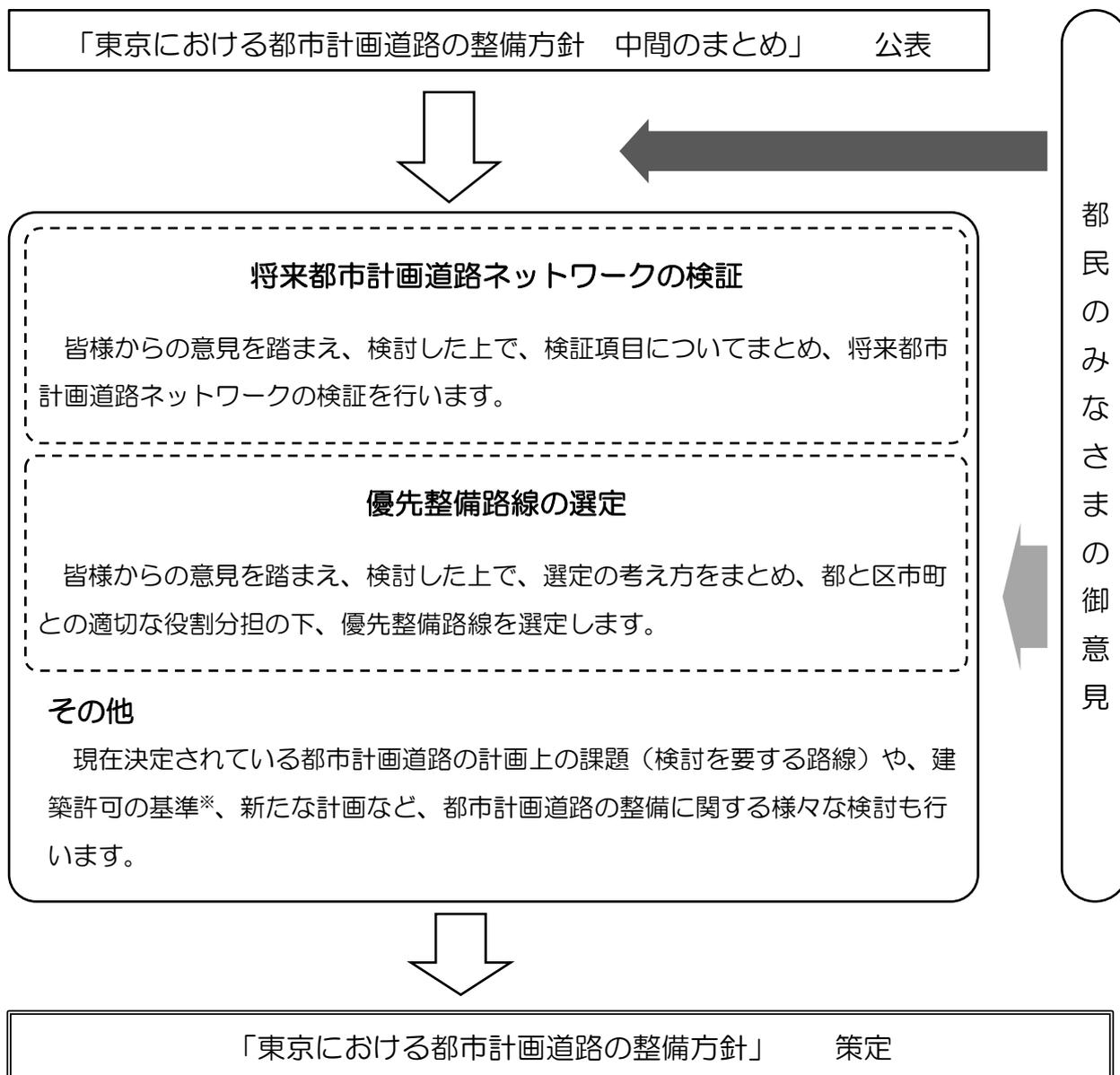
優先6 地域のまちづくりへの貢献

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、地域の特性をいかした歩行者空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成など、地域の方々と行政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、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、他事業と連携してまちづくりに取り組む場合もあります。

都市計画道路の整備により、様々なまちづくりの促進、支援が期待されます。

4 今後の予定

中間のまとめ公表後、皆様からの意見などを踏まえ、「東京における都市計画道路の整備方針」を策定してまいります。



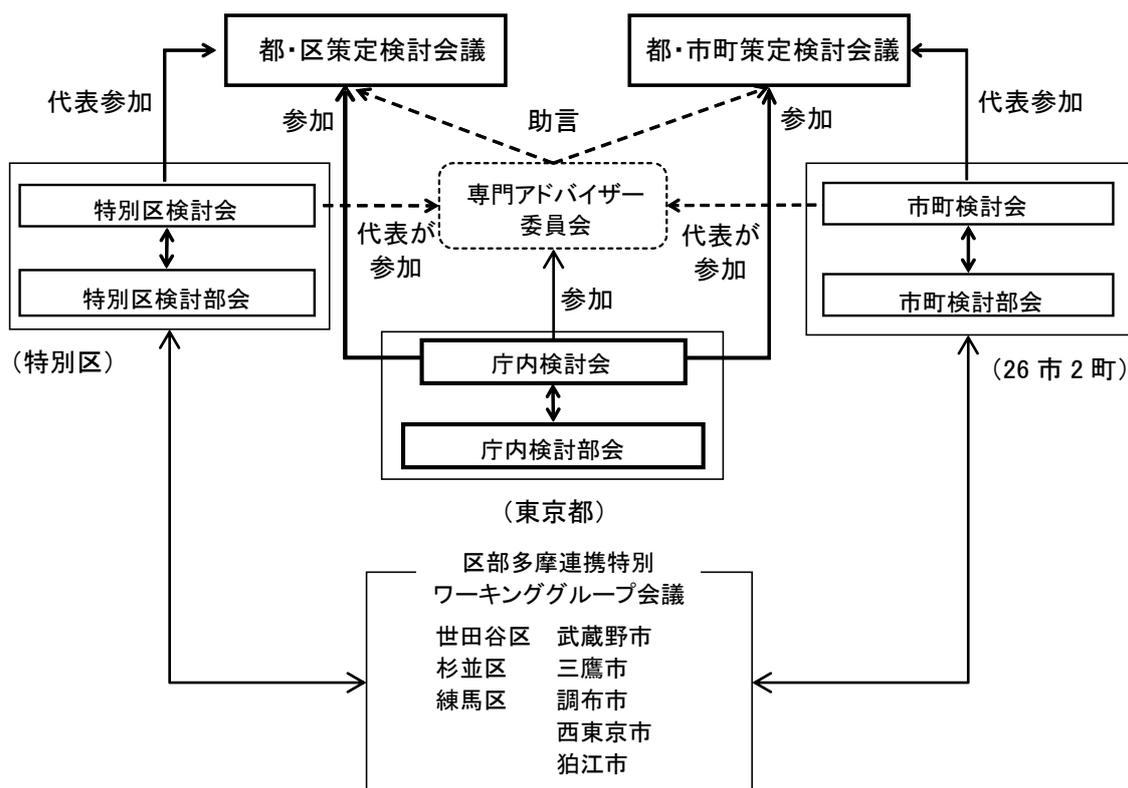
※ 東京都内では現在、都市計画法第54条（建築許可の基準）について、以下の緩和基準を設けています。

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以外）。
- ii 市街地開発事業（区画整理・再開発など）など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。
- 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と分離することができるよう設計上の配慮をすること。

<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ています。
- ・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26市2町の意見の取りまとめ、検討を進めています。
- ・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ています。



<お問合せ先> (平成 27 年 5 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
- ・ 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)
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

平成 27 年 5 月発行

登録番号 (2 7) 9

東京における都市計画道路の整備方針

中間のまとめ

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



古紙配合率70%白色度70%再生紙を使用しています
石油系溶剤を含まないインキを使用しています

