

第3章

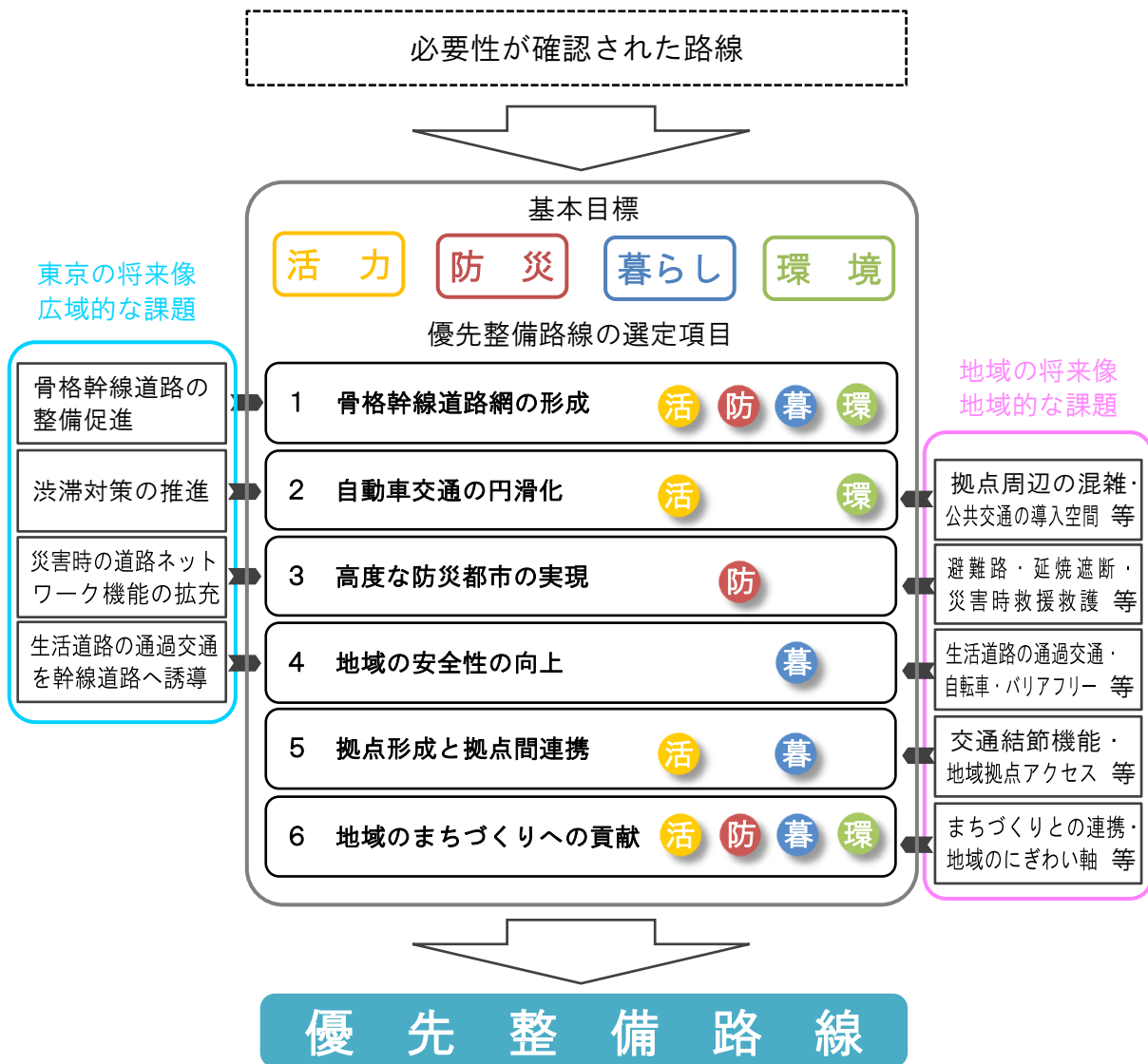
第四次事業化計画（優先整備路線の選定）

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。

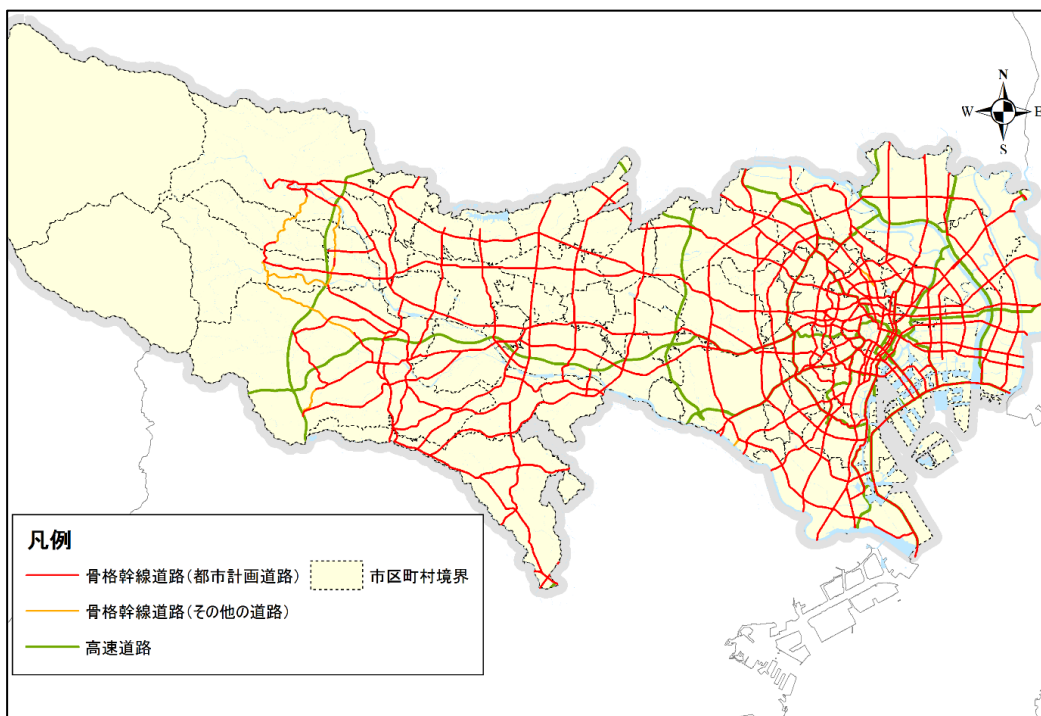


図 3-2 骨格幹線道路網



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。

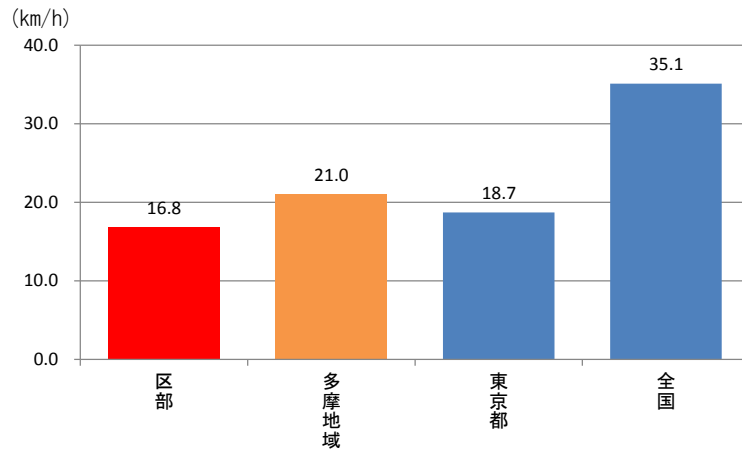
地域的な視点

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。

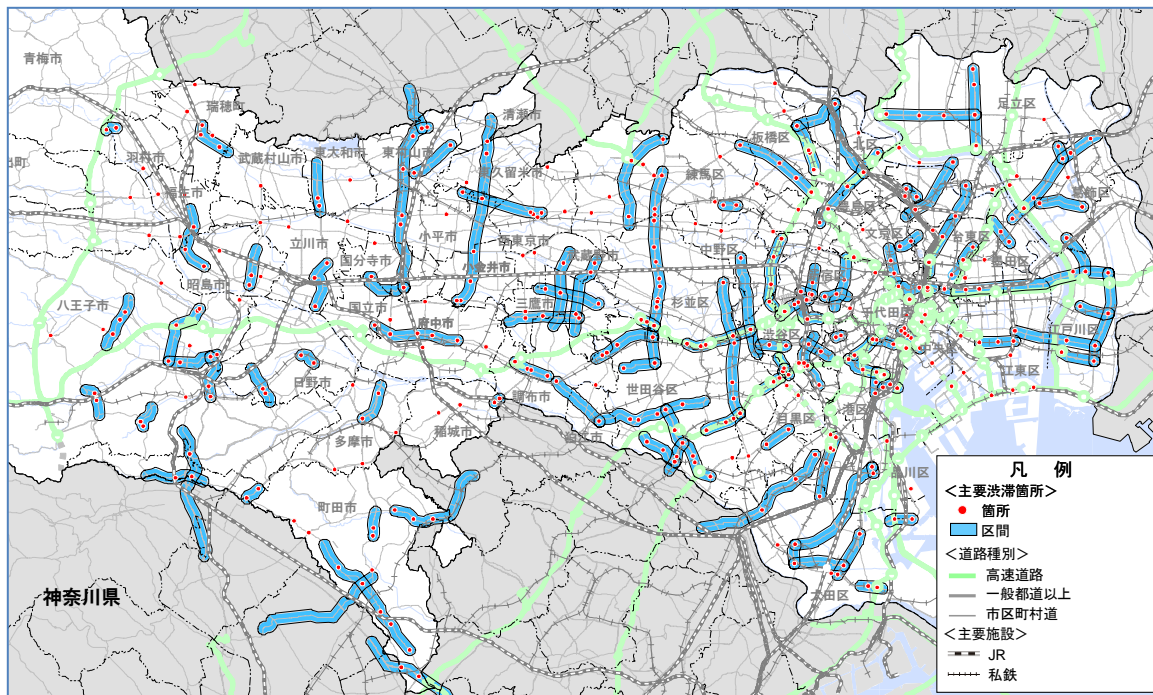
[1]混雑度

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}狭い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。

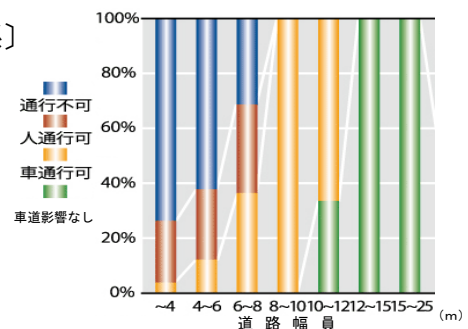
地域においても緊急輸送道路網の機能の拡充は重要であるとともに、災害時における代替性確保の視点から整備を必要とする区間もあります。

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、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のうち、通過交通を適切に処理し、事故削減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

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

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

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

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

地域的な視点

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

インターチェンジ周辺で物流拠点として整備していく地域や駅周辺で高度利用を促進し、商業・業務等のにぎわい機能の集積を図る地域などにおいて、拠点形成を支援する都市計画道路の整備が必要です。また、駅周辺と市役所など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走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、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、他事業と連携してみちづくりに取り組む場合もあります。

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、事業化を検討していきます。

- 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、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	137	144
区部	74	64
多摩地域	63	80
区施行路線	88	41
市町施行路線	73	33
その他施行	17	5
区部	13	3
多摩地域	4	2
全 体	315	223

※ その他施行とは、組合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	250	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	1,210	骨格
都 - 11	放射 32号線	放射 31～小名木川橋	江東	400	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	1,180	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	730	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	100	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	420	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	550	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	450	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 277 号線	主地 307～補助 269	葛飾	1,470	防災
都 - 74	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				63,590	

〔多摩地域〕

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 75	八王子 3・3・74 号線	都道 166～西寺方町	八王子	6,480	骨格
都 - 76	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 - 77	立川 3・1・34 号線	主地 7～立川 3・3・3	立川	520	防災
都 - 78	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 - 79	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	1,000	骨格
都 - 80	立川 3・2・38 号線	立川 3・2・16～立川 3・3・3	立川	900	交通
都 - 81	立川 3・3・3 号線	西砂町六丁目～福生市境	立川	1,660	骨格
都 - 82	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 - 83	立川 3・3・30 号線	国立市境～立川 3・2・31	立川	3,110	骨格
都 - 84	立川 3・3・30 号線	主地 5～都市計画区間	東大和	690	防災
都 - 85	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	1,180	骨格

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 86	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 - 87	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 - 88	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 - 89	三鷹 3・4・3 号線	世田谷区境～北野一丁目	三鷹	270	安全
都 - 90	三鷹 3・4・7 号線	三鷹 3・4・12～三鷹 3・4・14 付近	三鷹	1,010	交通
都 - 91	三鷹 3・4・12 号線	三鷹 3・2・2～三鷹 3・4・7	三鷹	800	交通
都 - 92	三鷹 3・4・12 号線	三鷹 3・4・14～三鷹 3・4・13	三鷹	860	交通
都 - 93	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 - 94	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 - 95	府中 3・4・3 号線	府中 3・4・22～府中 3・3・24	府中	4,080	骨格
都 - 96	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 - 97	調布 3・4・2 号線	世田谷区境～調布 3・4・3	狛江	1,590	安全
都 - 98	調布 3・4・4 号線外	世田谷区境～調布 3・4・16	狛江	470	交通
都 - 99	調布 3・4・4 号線	調布 3・2・6～押立町五丁目	調布	1,470	交通
都 - 100	調布 3・4・10 号線	世田谷区境～調布 3・4・17	調布	340	安全
都 - 101	調布 3・4・17 号線	調布 3・4・9 付近～ 調布 3・4・10 付近	調布	610	防災
都 - 102	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 - 103	町田 3・3・7 号線	都県境 (相模原市境)～主地 51	町田	170	防災
都 - 104	町田 3・3・36 号線	相原町～町田 3・3・10	町田	740	交通
都 - 105	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 - 106	町田 3・3・36 号線	旭町三丁目～町田 3・4・29	町田	5,360	骨格
都 - 107	町田 3・4・18 号線	町田 3・4・33～野津田町	町田	1,420	骨格
都 - 108	町田 3・4・18 号線	都県境 (川崎市境)～ 町田 3・4・23 付近	町田	800	骨格
都 - 109	町田 3・4・23 号線	主地 19～都県境 (川崎市境)	町田	30	防災
都 - 110	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 - 111	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 - 112	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 - 113	小平 3・3・3 号線	小平 3・4・17～小平 3・4・7	小平	1,180	骨格
都 - 114	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 - 115	日野 3・4・3 号線	日野 3・4・14 付近～ 日野 3・4・18 付近	日野	940	防災
都 - 116	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 - 117	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 - 118	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 - 119	東村山 3・4・18 号線	南沢三丁目～東村山 3・4・13	東久留米	1,160	安全
都 - 120	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 - 121	国分寺 3・4・3 号線	東元町三丁目～国分寺 3・4・18	国分寺	440	防災
都 - 122	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
都 - 123	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 - 124	国立 3・3・15 号線	国立 3・4・1～国立 3・4・5 付近	国立	540	骨格

NO.	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	主な 選定理由
都 - 125	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 - 126	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 - 127	多摩 3・1・6 号線	唐木田二丁目～多摩 3・4・27 付近	多摩	820	骨格
都 - 128	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	9,540	骨格
都 - 129	多摩 3・4・15 号線	百村～坂浜	稲城	610	防災
都 - 130	秋多 3・3・4 号線	草花～秋多 3・3・9	あきる野	430	交通
都 - 131	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 - 132	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 - 133	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 - 134	西東京 3・3・3 号線	西東京 3・4・8～小平市境	西東京	2,520	骨格
都 - 135	西東京 3・3・14 号線	西東京 3・2・6～都県境（新座市境）	西東京	430	骨格
都 - 136	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 - 137	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				79,940	

※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	600	防災・安全
区 - 6	補助 220 号線	妙正寺川付近	新宿	50	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	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 - 9	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 - 10	補助 199 号線	補助 200 付近(浜園橋付近)	江東	80	防災・まち
区 - 11	補助 199 号線	環状 3 支線 2 付近(蛤橋付近)	江東	80	防災・まち
区 - 12	補助 162 号線	補助 149～補助 161 付近	品川	840	交通・まち
区 - 13	補助 163 号線	西品川一丁目～補助 26 付近	品川	630	拠点・まち
区 - 14	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 - 15	補助 127 号線	自由が丘駅～放射 3	目黒	790	拠点・まち
区 - 16	補助 34 号線	放射 17～放射 19	大田	410	防災・安全
区 - 17	補助 34 号線	放射 19～補助 27	大田	570	交通・まち
区 - 18	補助 43 号線	補助 44 付近～仲池上二丁目	大田	430	防災・まち
区 - 19	補助 44 号線	環状 7～上池台五丁目	大田	530	防災・安全
区 - 20	補助 44 号線	補助 43 付近～呑川	大田	160	防災・安全
区 - 21	大田区画街路 7 号線 (都市計画決定手続中)	補助 36～蒲田駅 (交通広場約 5,700 m ²)	大田	270	安全・拠点
区 - 22	補助 54 号線	補助 128～補助 154	世田谷	780	防災・安全
区 - 23	補助 128 号線	放射 5～東鉄 10 付 17	世田谷	170	交通・まち
区 - 24	補助 154 号線	松原二丁目～補助 54	世田谷	710	交通・防災
区 - 25	補助 216 号線	補助 213 との交差点付近	世田谷	390	交通・防災
区 - 26	補助 216 号線	補助 219～補助 129	世田谷	1,030	交通・まち
区 - 27	補助 217 号線	補助 54 付近	世田谷	160	防災・まち
区 - 28	世田谷区画街路 7 号線	環状 8～上野毛二丁目	世田谷	410	安全・まち
区 - 29	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 - 30	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 - 31	補助 18 号線	代官山町～ 渋谷駅桜丘口再開発区域境	渋谷	450	交通・拠点
区 - 32	補助 220 号線	補助 71～補助 74	中野	760	防災・まち
区 - 33	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 - 34	補助 220 号線	西武新宿線付近～新宿区境	中野	390	防災・まち
区 - 35	補助 227 号線	妙正寺川～補助 76	中野	940	防災・まち
区 - 36	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 - 37	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 - 38	補助 132 号線	放射 6～西荻南三丁目	杉並	1,060	防災・拠点
区 - 39	補助 216 号線	神田川付近～放射 5	杉並	470	防災・まち
区 - 40	補助 221 号線	環状 7～中野区境	杉並	290	防災・拠点
区 - 41	補助 227 号線	補助 74～高円寺駅北口	杉並	420	防災・拠点
区 - 42	補助 80 号線	南大塚二丁目～放射 8	豊島	240	安全・拠点
区 - 43	補助 243 号線	補助 86～補助 242	北	530	安全・まち
区 - 44	補助 182 号線	環状 4～西日暮里二丁目	荒川	520	安全・まち
区 - 45	補助 189 号線	放射 12～補助 321	荒川	730	交通・防災
区 - 46	補助 193 号線	放射 11～補助 100	荒川	1,360	交通・防災
区 - 47	補助 234 号線	放射 8～練馬区境	板橋	260	防災・まち

NO.	路線名	区間	所在区	延長 (m)	主な 選定理由
区 - 48	補助 244 号線	放射 8～富士見街道	板橋	530	防災・まち
区 - 49	補助 249 号線	放射 35 付近	板橋	100	交通・安全
区 - 50	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 - 51	補助 135 号線	補助 230 付近	練馬	460	交通・まち
区 - 52	補助 135 号線	補助 156 付近	練馬	70	交通・安全
区 - 53	補助 135 号線	放射 6～練馬区画街路 6	練馬	2,770	交通・拠点
区 - 54	補助 230 号線	放射 6～補助 76	練馬	910	交通・まち
区 - 55	補助 232 号線	石神井公園駅～練馬区画街路 7	練馬	230	交通・まち
区 - 56	補助 232 号線	補助 135 付近	練馬	500	交通・防災
区 - 57	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 - 58	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 - 59	補助 137 号線	梅田七丁目～補助 138	足立	70	防災・安全
区 - 60	補助 253 号線	西新井一丁目～環状 7	足立	250	交通・防災
区 - 61	補助 254 号線	補助 136～補助 138	足立	800	防災・拠点
区 - 62	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 - 63	補助 256 号線	環状 7～補助 138	足立	840	防災・安全
区 - 64	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 - 65	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 - 66	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 - 67	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 - 68	竹ノ塚駅広場 1	竹ノ塚駅(交通広場約 7,090 m ²)	足立	-	拠点・まち
区 - 69	補助 138 号線外	南水元一丁目付近	葛飾	410	防災
区 - 70	補助 261 号線	西水元五丁目～補助 269	葛飾	910	交通
区 - 71	補助 264 号線	細田三丁目付近	葛飾	30	交通・安全
区 - 72	補助 264 号線	補助 140～補助 273	葛飾	890	防災・安全
区 - 73	補助 272 号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	防災・安全
区 - 74	補助 276 号線	補助 264～細田四丁目	葛飾	520	交通
区 - 75	補助 279 号線	補助 276 付近～柴又一丁目	葛飾	940	安全
区 - 76	補助 282 号線	北総鉄道～補助 264 付近	葛飾	750	交通
区 - 77	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 - 78	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 - 79	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 - 80	鉄押付 3 号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	まち
区 - 81	鉄押付 6 号線	立石八丁目付近	葛飾	140	まち
区 - 82	補助 284 号線	補助 287～放射 31	江戸川	1,120	交通・安全
区 - 83	補助 285 号線	小岩駅付近～補助 143	江戸川	200	交通・まち
区 - 84	補助 285 号線	補助 142～補助 288	江戸川	1,190	防災・安全
区 - 85	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 - 86	補助 288 号線	上篠崎一丁目～江戸川区画街路 22	江戸川	460	交通・防災
区 - 87	補助 288 号線	補助 140～補助 290	江戸川	1,030	交通・安全
区 - 88	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				40,930	

※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	310	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 (都市計画決定手続中)	八王子 8・6・1～八王子 3・3・1 (交通広場約 5,000 m ²)	八王子	40	交通・拠点
市町 - 8	八王子 8・6・1 号線 (都市計画決定手続中)	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 (都市計画決定手続中)	八王子 8・6・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～立川 3・3・30	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	290	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	立鉄中付 2 号線	曙町三丁目～市道中 63	立川	150	交通・拠点
市町 - 15	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 - 16	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 - 17	青梅 3・4・13 号線	青梅 3・6・10～青梅 3・5・12	青梅	850	拠点・まち
市町 - 18	青梅 3・5・12 号線	青梅 3・4・13～主地 44	青梅	520	拠点・まち
市町 - 19	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	670	防災
市町 - 20	青梅 3・5・24 号線	青梅 3・5・7～青梅 3・5・5	青梅	110	交通・まち
市町 - 21	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 - 22	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 - 23	昭島 3・4・18 号線	田中町一丁目～昭島 3・4・2	昭島	560	交通・拠点
市町 - 24	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 - 25	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 - 26	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 - 27	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 - 28	調布 3・4・26 号線	布田駅～都道 119	調布	130	防災・拠点
市町 - 29	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 - 30	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 - 31	町田 3・4・34 号線	町田 3・4・33 付近～町田 3・3・7	町田	1,600	交通・防災
市町 - 32	町田 3・4・34 号線	町田 3・3・7～高ヶ坂六丁目	町田	270	交通・防災
市町 - 33	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 - 34	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 - 35	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 - 36	小平 3・4・19 号線	小平 3・4・14～東久留米市境	小平	450	拠点・まち
市町 - 37	日野 3・4・25 号線	日野 3・3・2～市道 H38	日野	890	交通・まち
市町 - 38	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 - 39	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 - 40	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 - 41	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 - 42	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 - 43	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 - 44	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 - 45	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 - 46	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 - 47	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 - 48	国立 3・3・15 号線	富士見台四丁目～国立 3・4・4	国立	380	交通
市町 - 49	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 - 50	国立 3・4・8 号線	立川 3・3・30～主地 43	国立	210	安全・拠点
市町 - 51	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 - 52	国立 3・4・14 号線	国立 3・4・3～JR 南武線	国立	540	交通・安全
市町 - 53	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 - 54	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 - 55	立川 3・4・17 号線	南街五丁目～南街六丁目	東大和	530	防災・まち
市町 - 56	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 - 57	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 - 58	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 - 59	東村山 3・4・26 号線	新座市境～関越自動車道	清瀬	790	交通・安全
市町 - 60	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 - 61	東村山 3・4・13 号線	都道 234～埼玉県境	東久留米	1,050	安全・拠点
市町 - 62	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 - 63	東村山 3・4・21 号線	東村山 3・4・12～東村山 3・4・13	東久留米	740	防災・まち
市町 - 64	立川 3・5・20 号線	立川 3・4・40～立川 3・5・41	武蔵村山	670	交通・安全
市町 - 65	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 - 66	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 - 67	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 - 68	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 - 69	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 - 70	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 - 71	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	瑞穂町	390	交通・拠点
市町 - 72	福生 3・4・26 号線	福生 3・3・27～福生 3・4・10	瑞穂町	810	交通・拠点
市町 - 73	福生 3・5・23 号線	主地 5～福生 3・4・4	瑞穂町	330	交通・拠点
合 計				33,480	

※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 (都市計画決定手続中)	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 (都市計画決定手続中)	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 (都市計画決定手続中)	大田区画街路4~大田区画街路5 (交通広場約7,000㎡)	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	470	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㎡)	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㎡)	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㎡)	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㎡)	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㎡)	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㎡)	小平	50	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㎡)	小平	100	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	370	交通・拠点
合 計				4,840	

※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

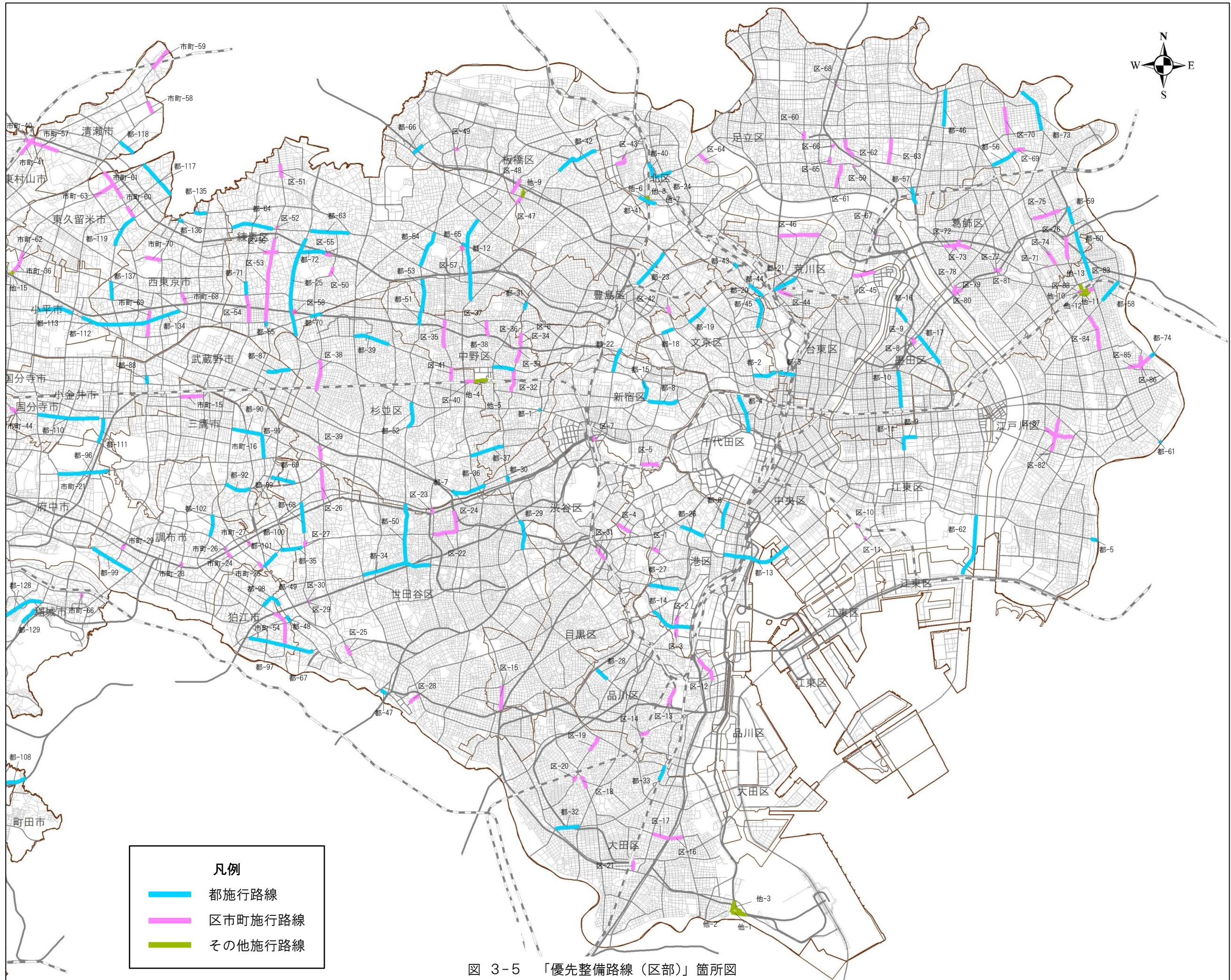


図 3-5 「優先整備路線 (区部)」 箇所図

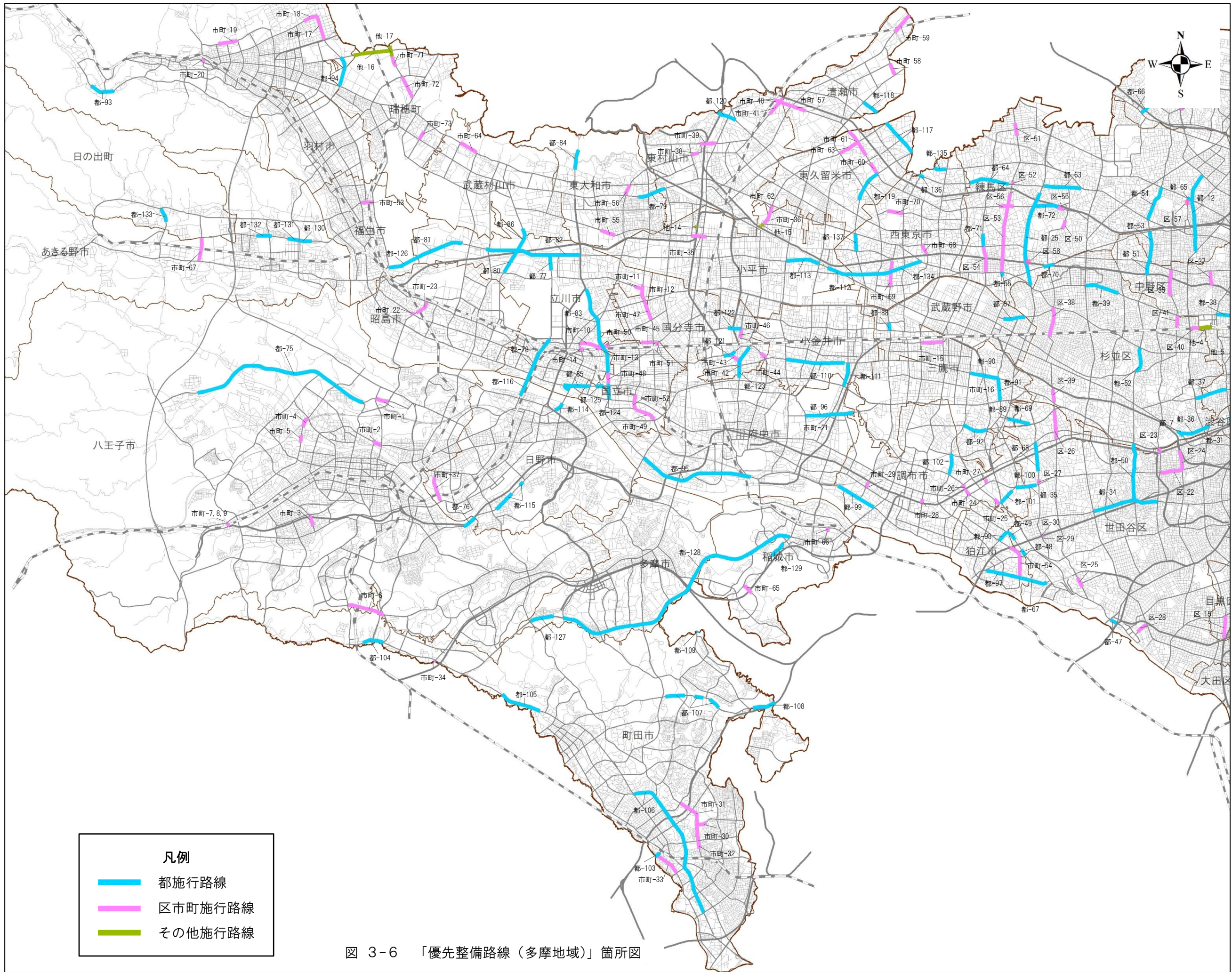
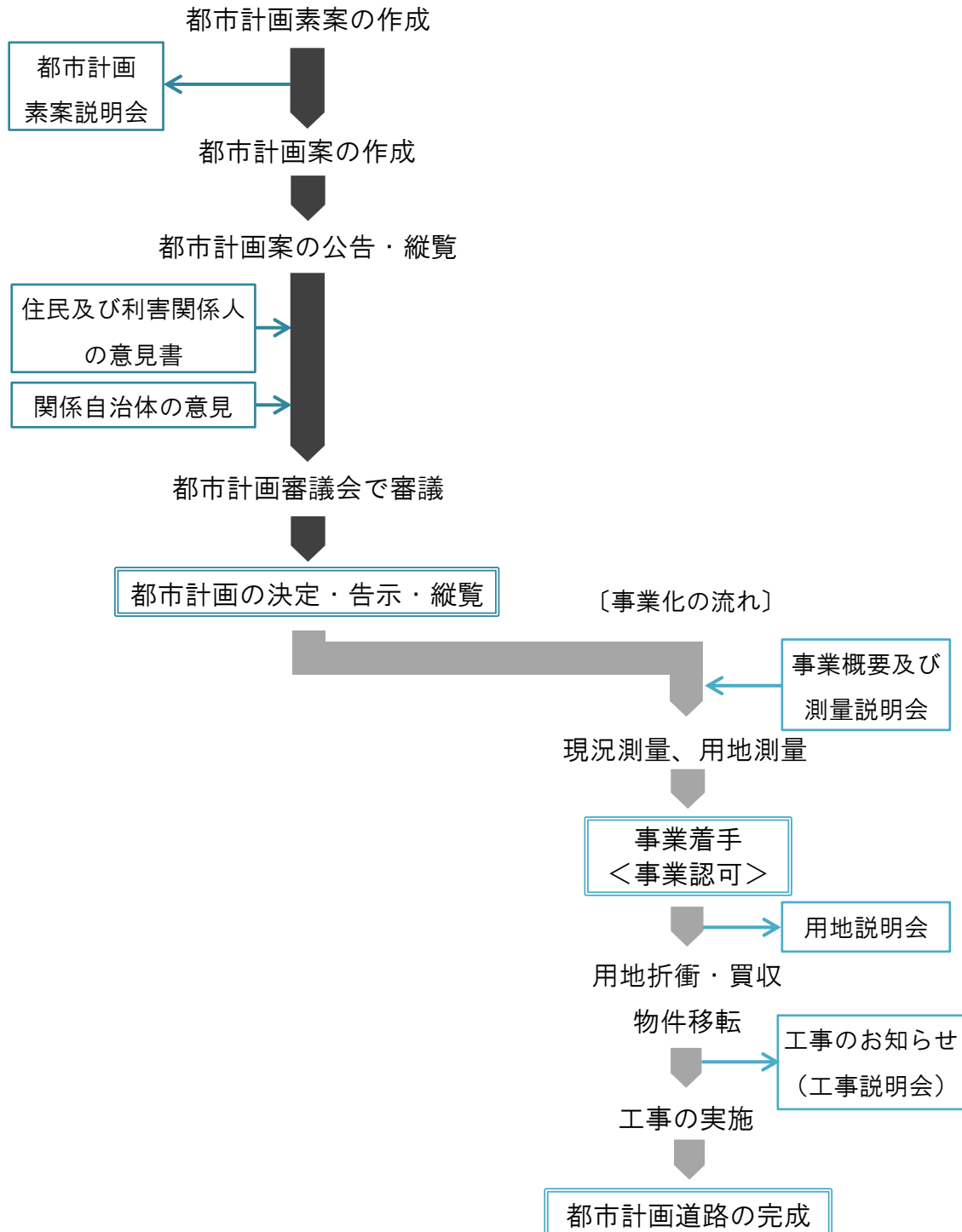


図 3-6 「優先整備路線（多摩地域）」箇所図

Column 都市計画道路が完成するまで

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

〔都市計画の決定・変更の流れ〕



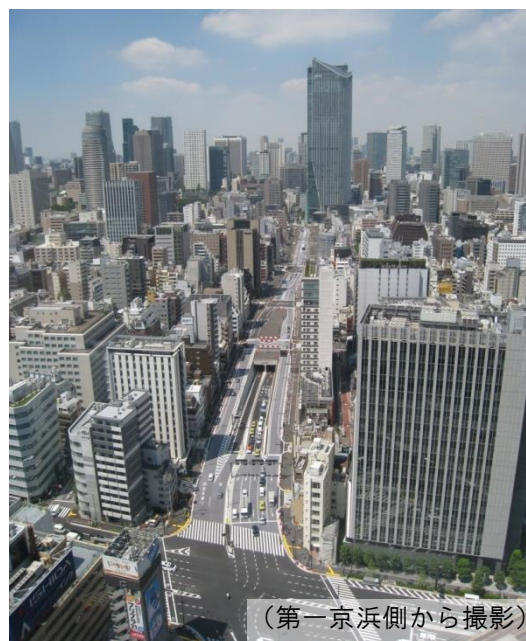
Column まちづくりに併せた道路整備の推進

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、骨格幹線道路網が形成されます。

併せて、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。



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、更なる連携強化が図られます。



優先整備路線完成後の整備効果

既存の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。

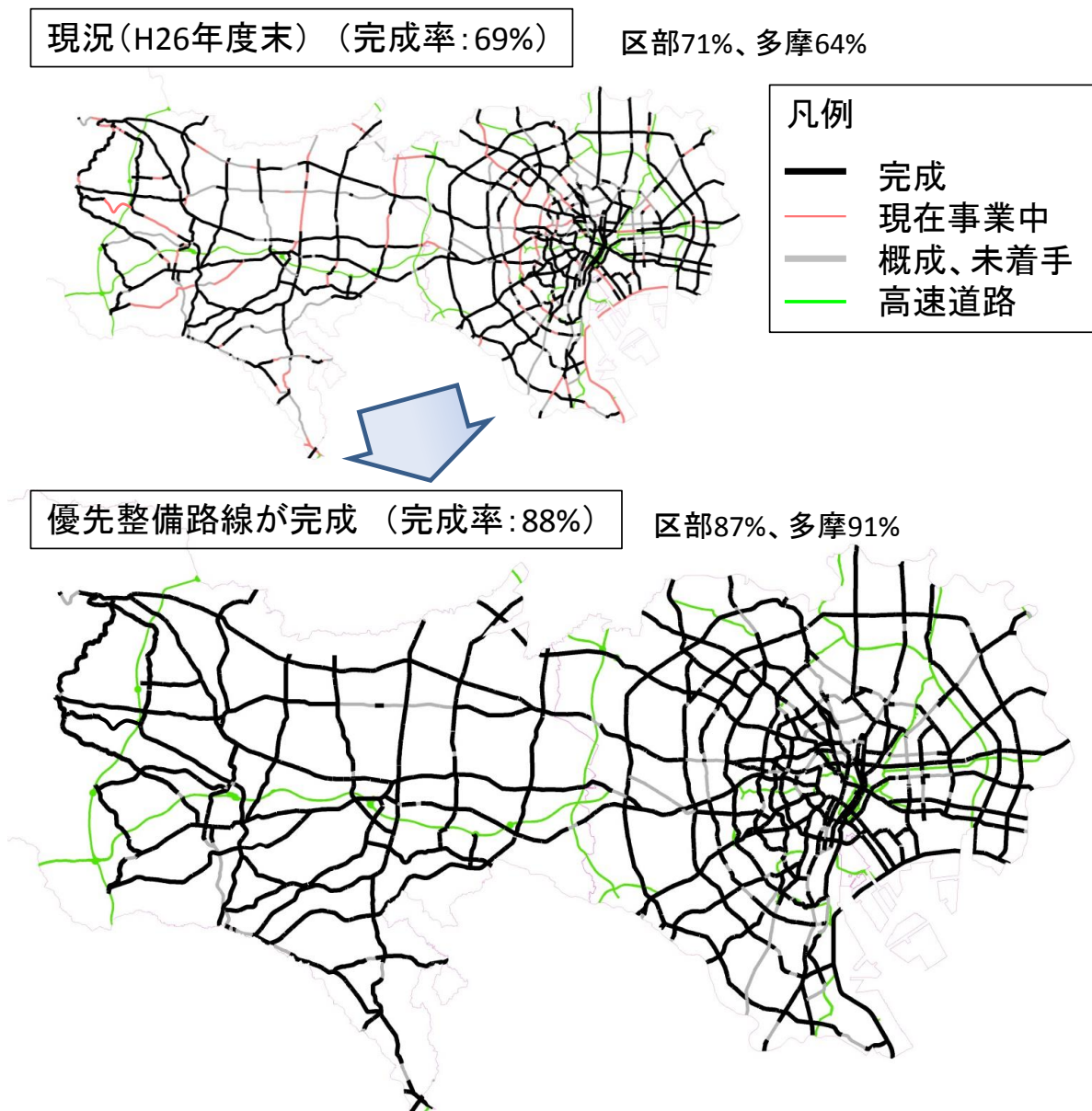


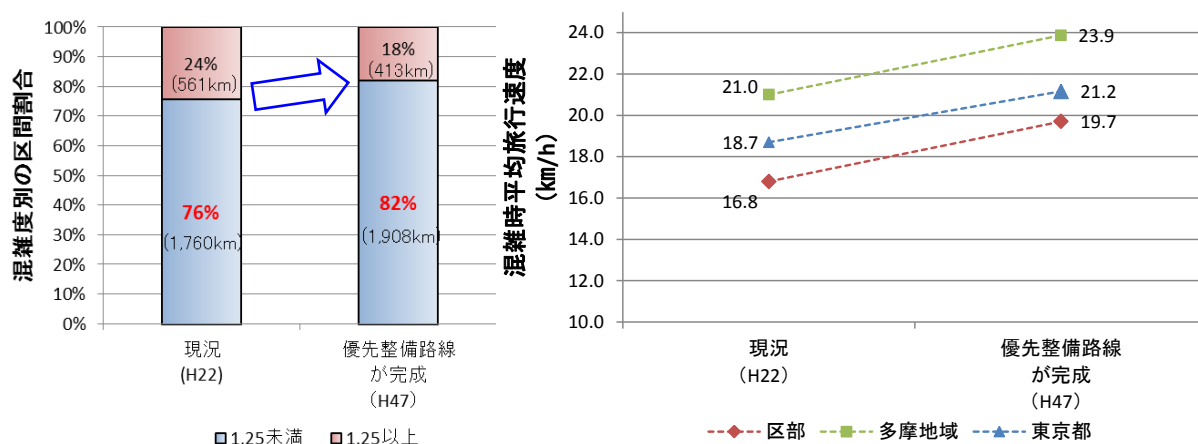
図 3-7 骨格幹線道路網の形成

● 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。

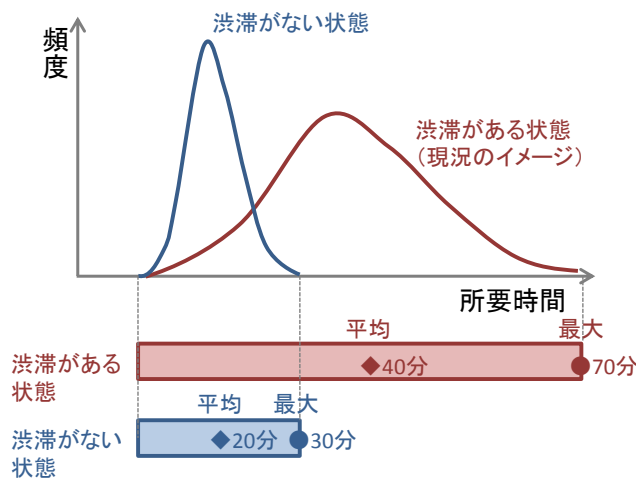
[6]三環状道路

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

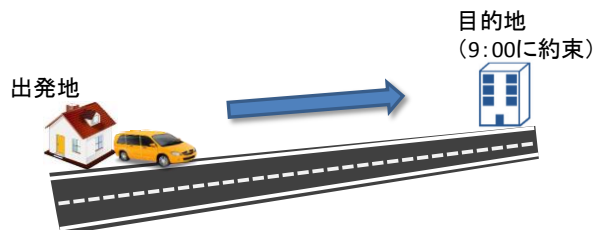
自動車を利用する目的は、通勤・通学、業務（物流・商談等）、買い物・娯楽等多岐にわたりますが、渋滞が発生することで様々な損失が発生しています。

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。

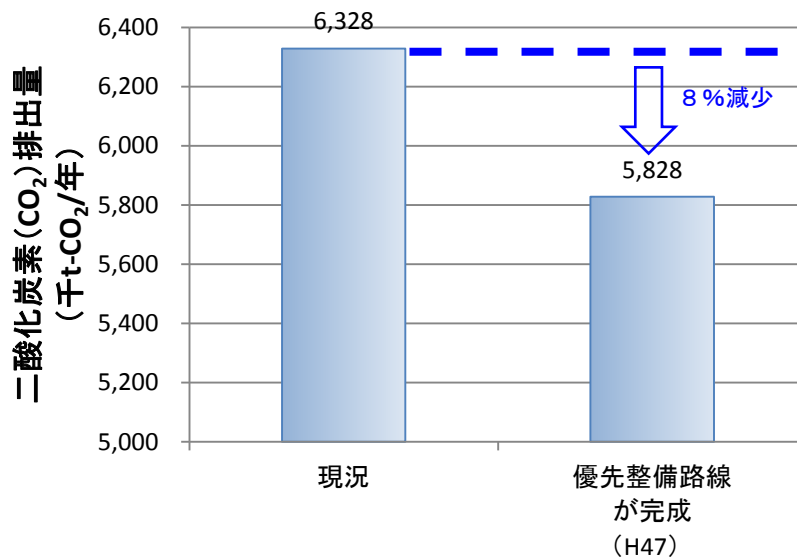


図 3-9 自動車走行による二酸化炭素（CO₂）の排出量

〔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45%から54%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。

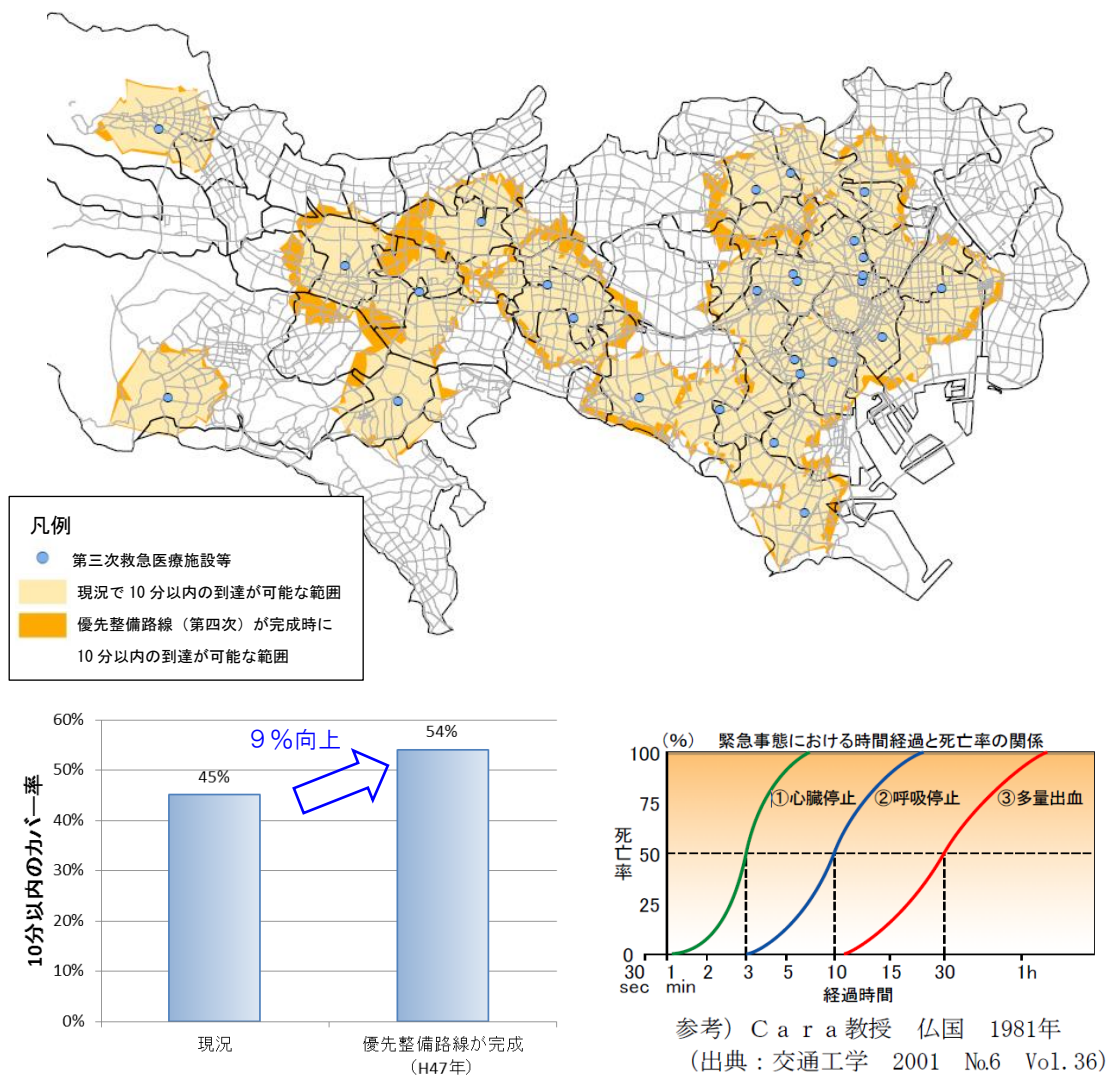


図 3-10 第三次救急医療施設等までの移送時間が10分以内と見込まれる区域

〔算定方法〕

平成22年道路交通センサスの旅行速度を基に予測

[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。

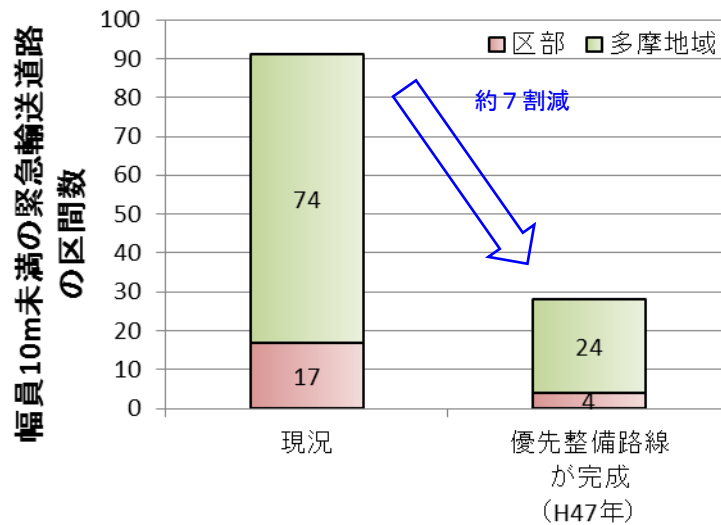
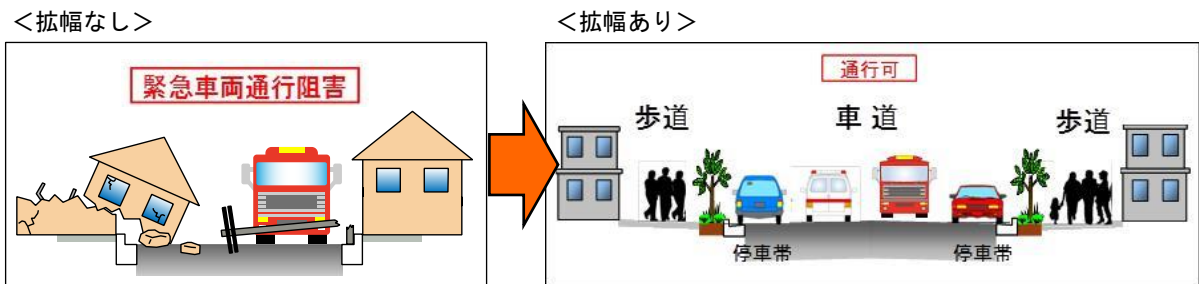


図 3-1-1 幅員10m未満の緊急輸送道路の区間数



〔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。

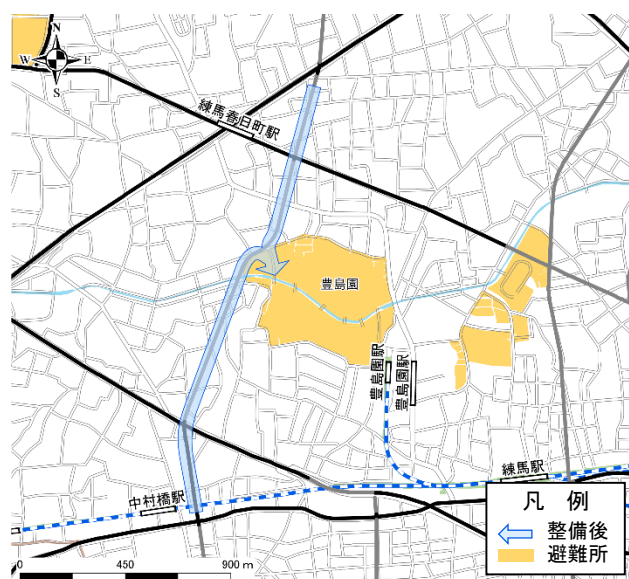


図 3-1 3 避難場所へのアクセス向上の例

● 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。

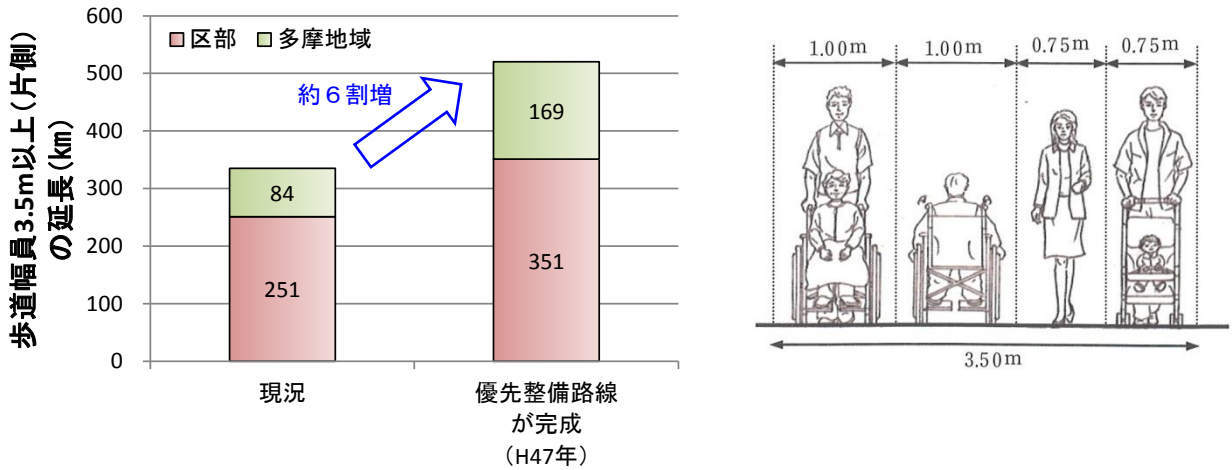


図 3-1 4 事故の危険性が高い箇所において、有効幅員が 3.5m 以上の歩道を備えた都市計画道路の延長

〔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、車いす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

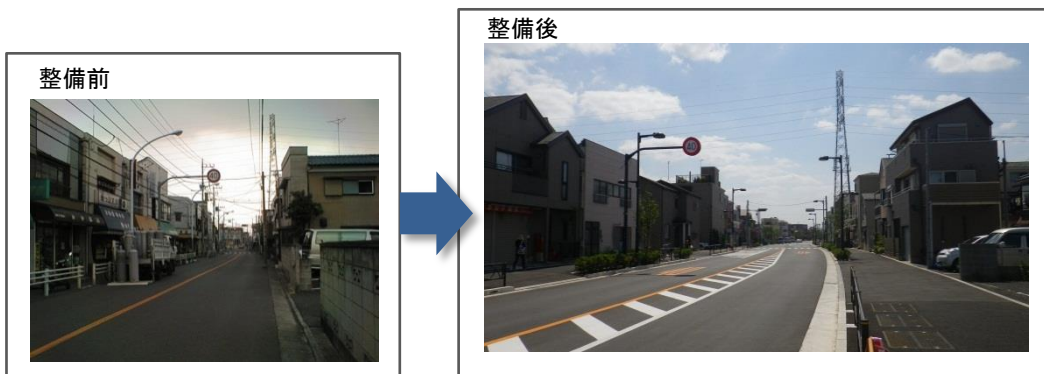


図 3-1 5 都市計画道路の整備による歩行者環境の改善事例

【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。

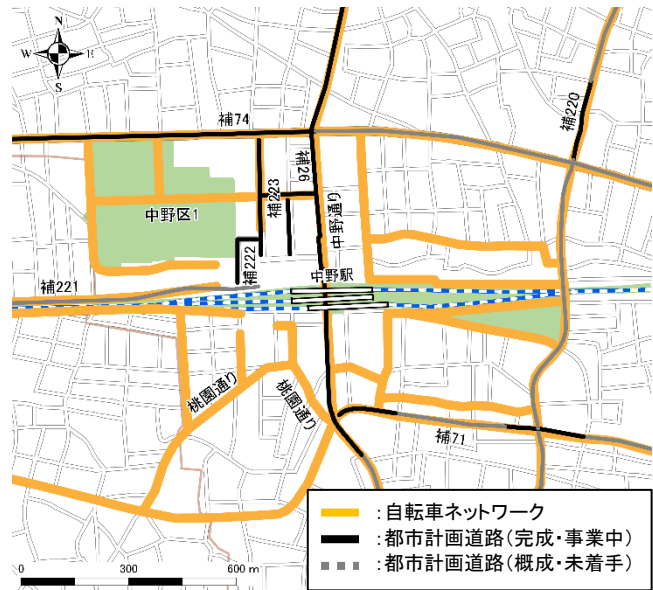


図 3-16 駅にアクセスする幹線道路における空間確保のイメージ



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

● 選定項目5 拠点形成と拠点間連携

【交通結節機能の強化】

優先整備路線が完成することにより、交通広場が新たに26箇所整備されます。

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

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



図 3-18 渋谷駅桜丘口地区の整備のイメージ

【広域交通ネットワークをいかした産業拠点の形成】

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

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

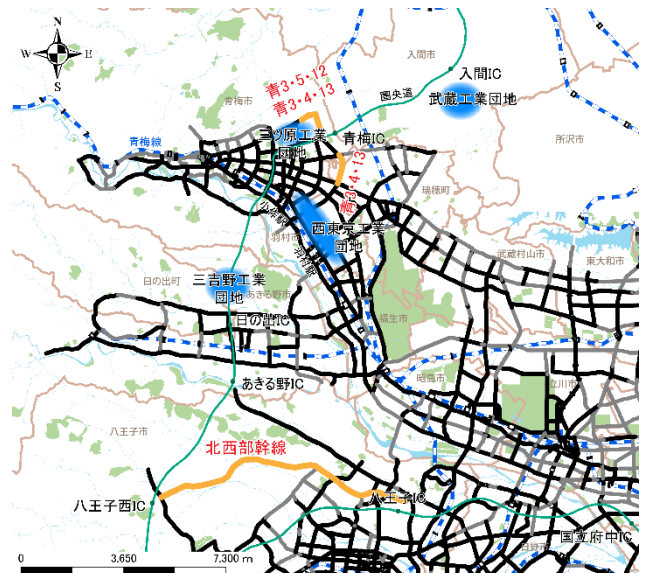
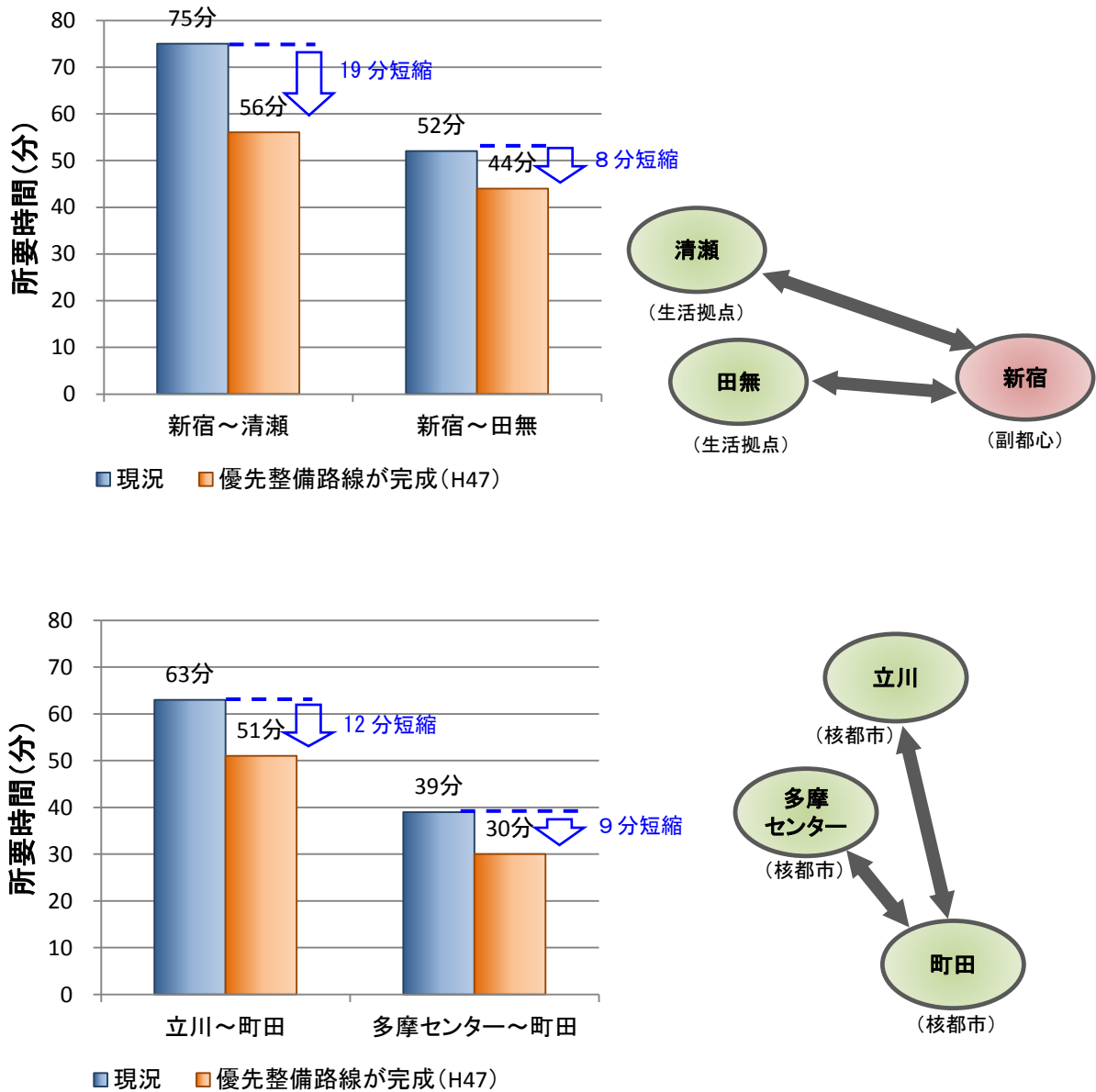


図 3-19 圏央道青梅IC周辺の産業拠点形成イメージ

【拠点間の所要時間の短縮】

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



[算定方法]

平成 22 年道路交通センサスの平均旅行速度を基に、地点間の所要時間を算出

● 選定項目6 地域のまちづくりへの貢献

【地域の総合的なまちづくりへの貢献】

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

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

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

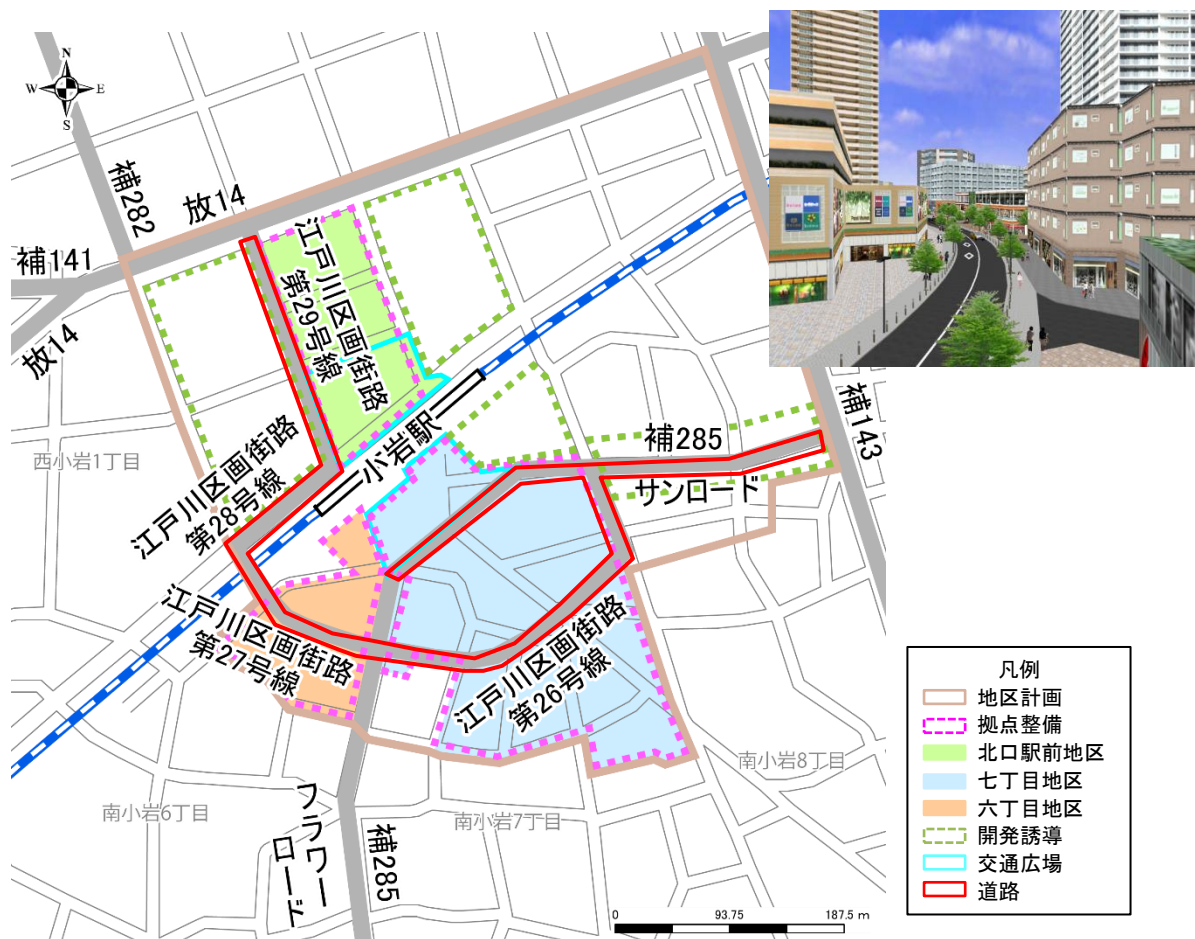


図 3-2 1 JR小岩駅周辺地区まちづくり

【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。

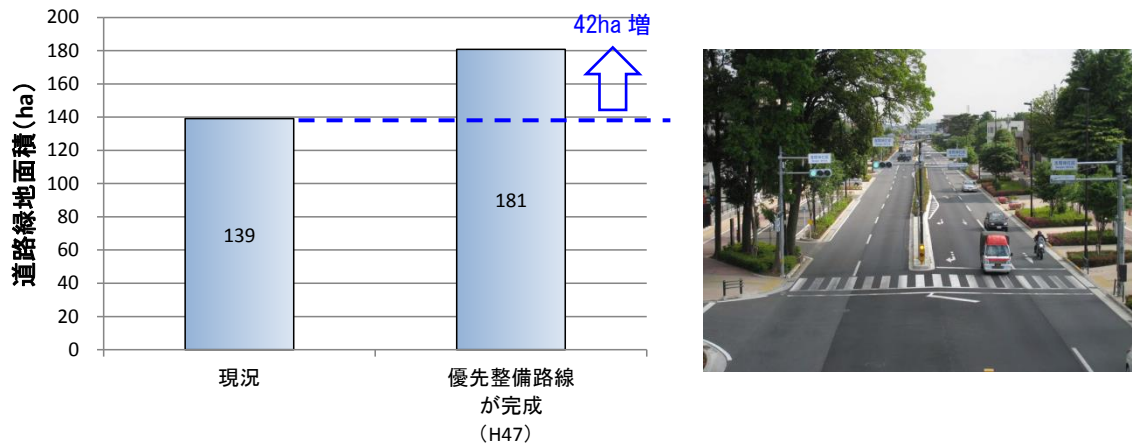


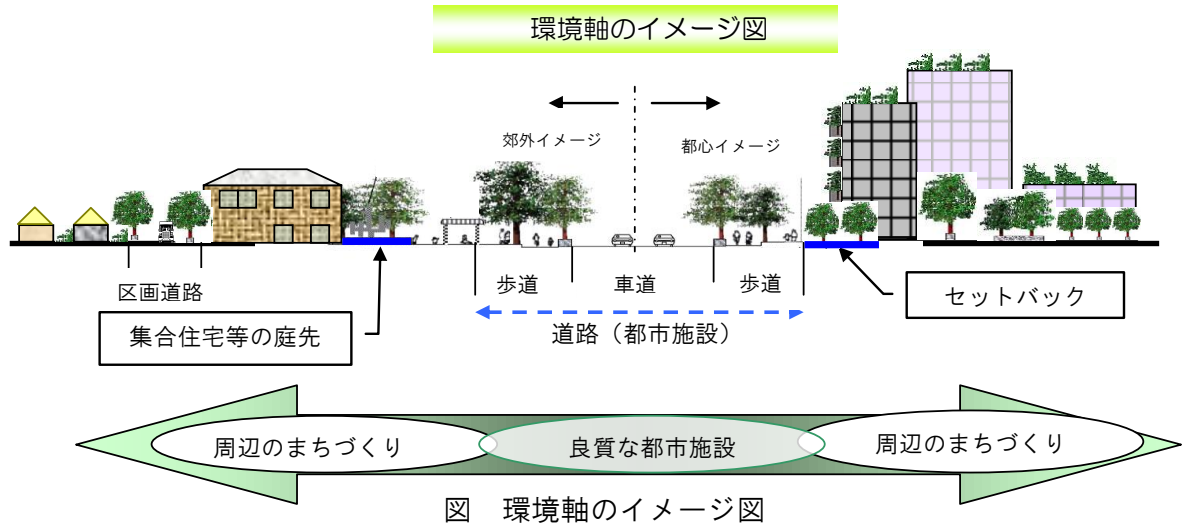
図 3-2 2 道路緑地面積

[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“緑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、次頁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

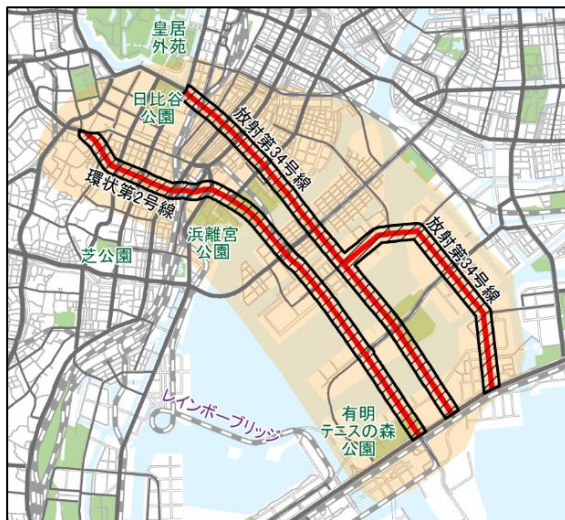
(http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/kankyo_jiku/index.html)

平成 20 年 12 月：「緑化推進エリア」の指定

① 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



凡 例	
	: 「みどりの軸となる道路」の区間
	: 「環境軸推進計画書」の対象地域
	: 「環境軸周辺」緑化推進エリア
	: 都市計画道路
	: 公園・緑地

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

