

## 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。

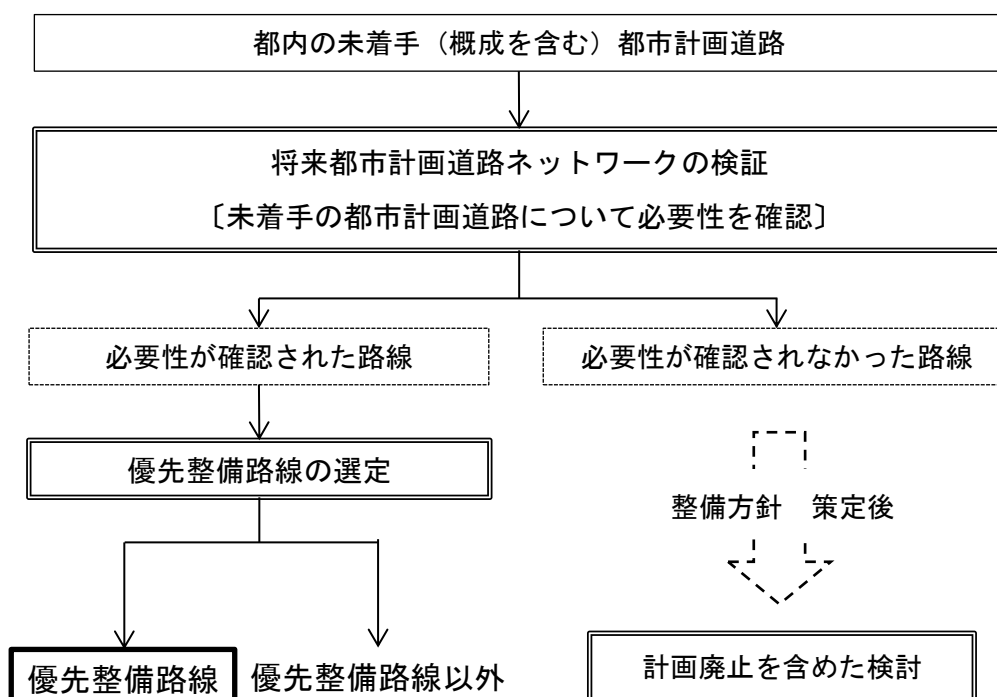


図 2-1 「東京における都市計画道路の整備方針」策定の流れ

#### (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

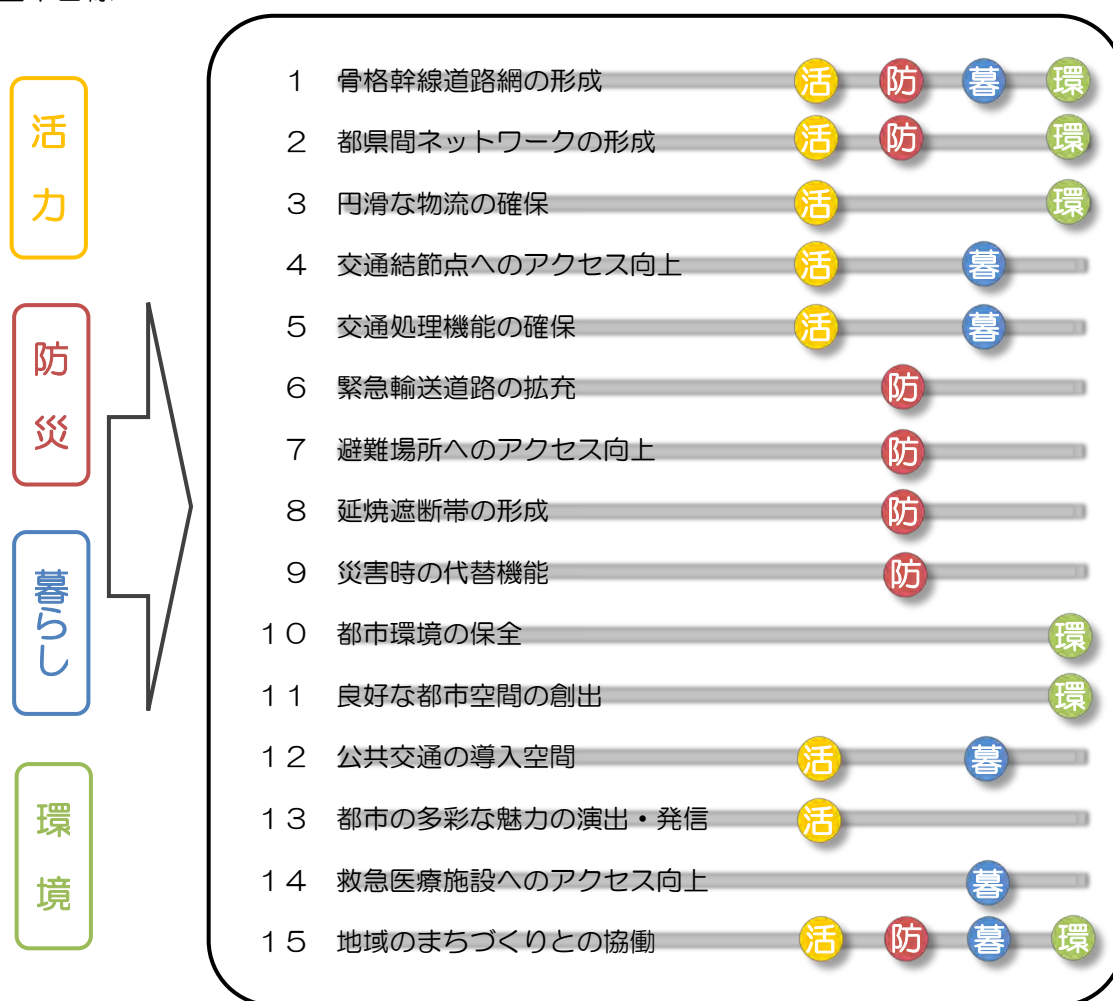
### (1) 将来都市計画道路ネットワークの検証における考え方

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。

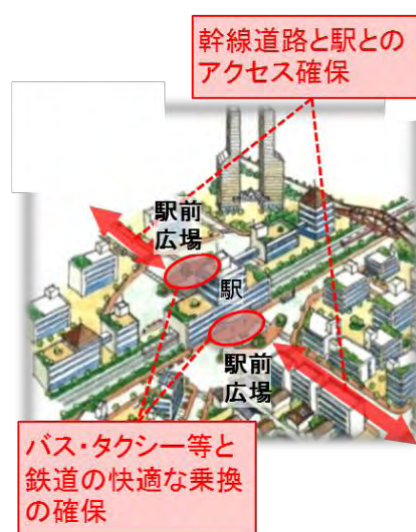


図 2-3 交通結節点のイメージ

## 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。

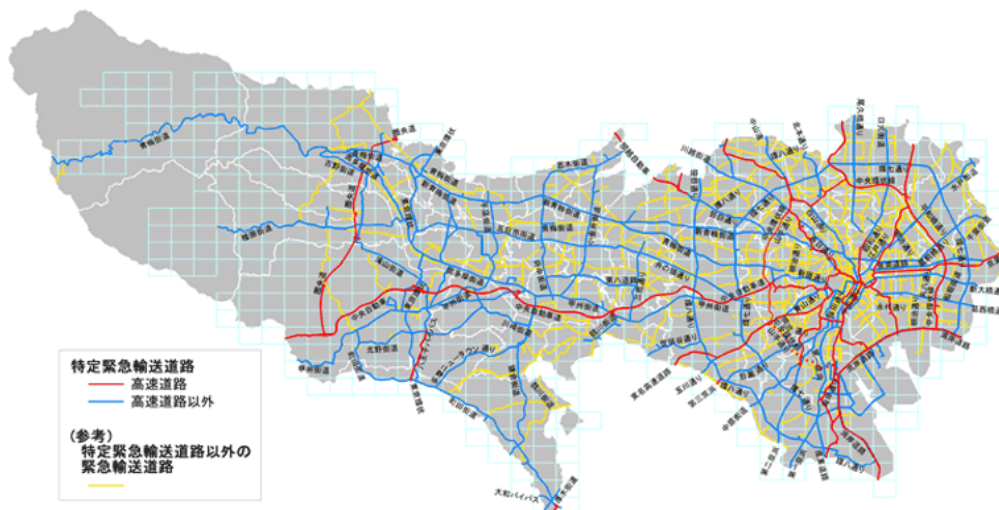
※6,000台は、幹線道路の最低限の規格である2車線道路の交通容量(1日当たり12,000台)の半分として設定しました。

## 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。

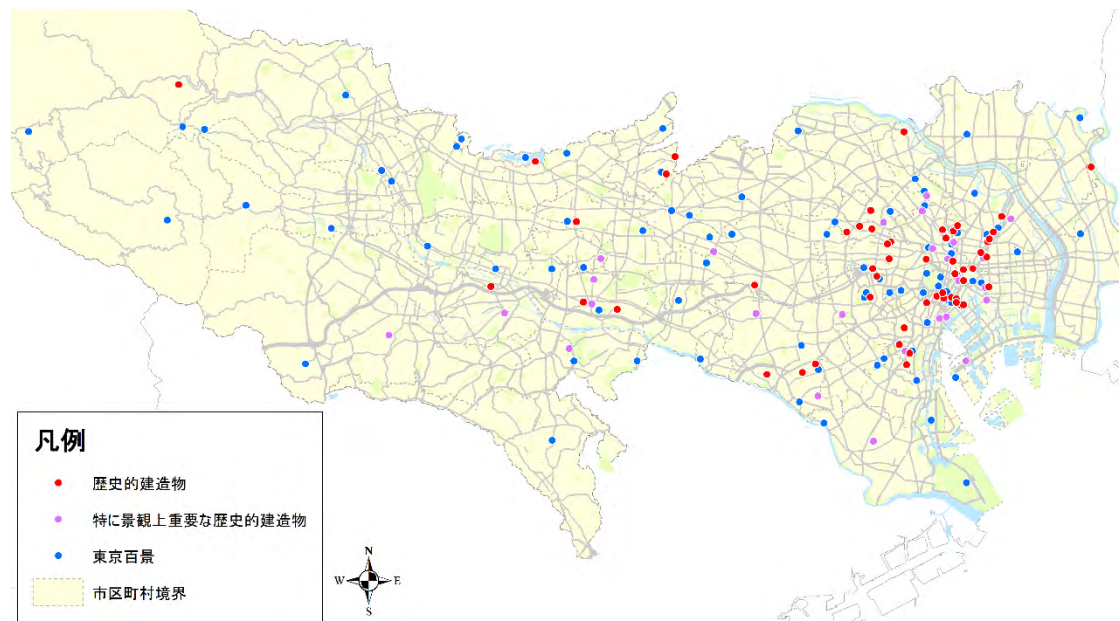


図 2-6 東京都景観条例第 22 条及び 32 条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物及び東京百景

### 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。



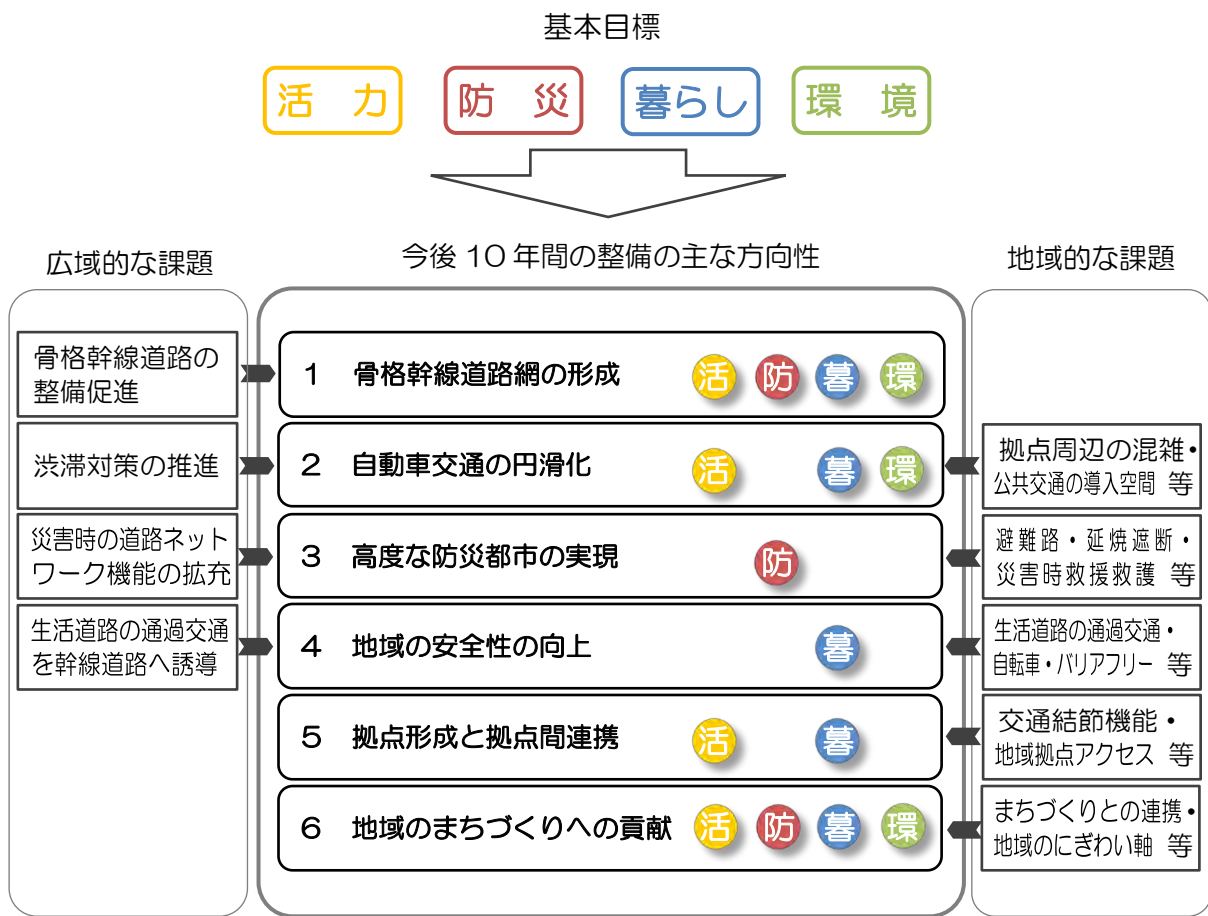
### 3 優先整備路線の選定（第四次事業化計画）

#### （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たものです。

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、自転車に関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。

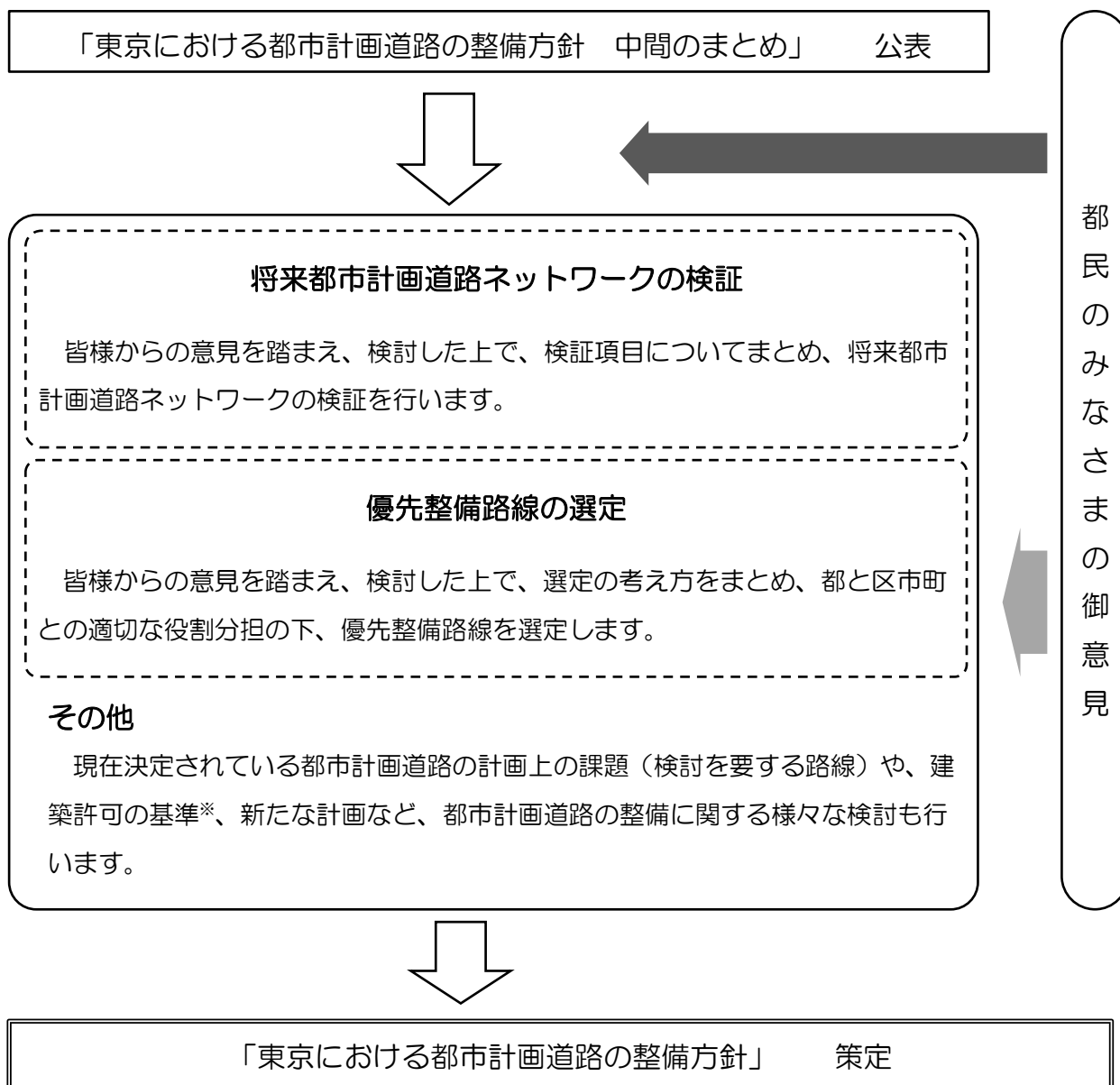
#### 優先6 地域のまちづくりへの貢献

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。



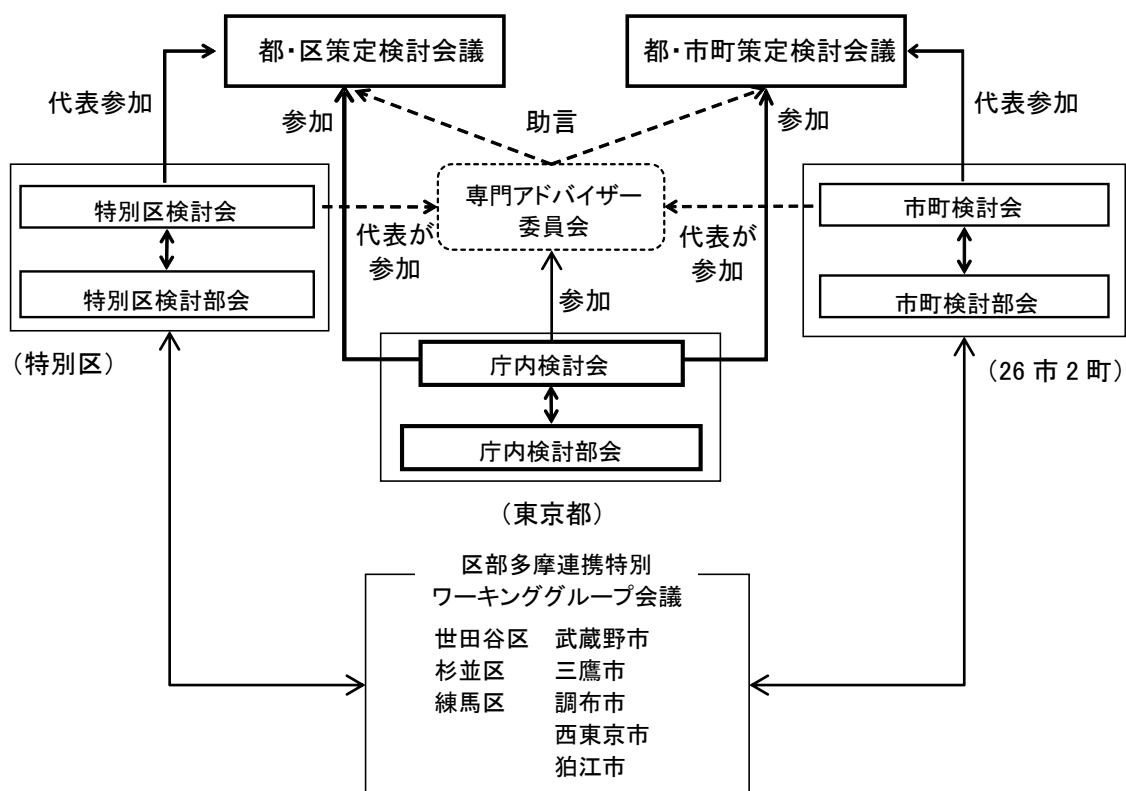
※ 東京都内では現在、都市計画法第54条（建築許可の基準）について、以下の緩和基準を設けています。

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

