

区部における都市計画道路の整備方針

平成16年3月

東京都・特別区

はじめに

東京都では、これまで、昭和56年と平成3年の2回にわたり、概ね10年間で着手又は完成すべき路線を選定した「事業化計画」を策定し、都市計画道路の計画的、効率的な整備に努めてきました。

とりわけ、昭和56年に策定した第一次事業化計画は、全国で初めて、計画期間と目標を明確にし、秩序ある道路ネットワークの形成を図る画期的なもので、これがきっかけとなり、都市計画中央審議会など国の取り組みを喚起し、街路整備プログラムとして全国に展開されました。また、同時に実施した都市計画道路の区域内における建築制限の緩和の取り組みも、全国の先駆けとなりました。

このように取り組んできた結果、放射・環状の主要な幹線道路については、その6割が完成し、都市の骨格的な道路ネットワークを形成しつつあり、交通処理機能のみならず、地下鉄等の収容空間、震災時の緊急輸送路や延焼遮断帯として都市の防災性向上に寄与するなど、着実に成果を挙げています。

第二次事業化計画（平成3年度～15年度）は、その計画期間内に、いわゆるバブル経済の崩壊という未曾有の経済情勢の急激な悪化を受け、その着手率が5割にとどまるなど、当初の目標には至りませんでした。

そこで、東京都と特別区は、この機会を捉えて、東京を取り巻く社会経済情勢等を踏まえ、区部における都市計画道路全体の新たな整備方針の策定に取り組むこととしました。

検討の過程では、平成15年3月に「中間のまとめ」を、更に、平成15年12月に「区部における都市計画道路の整備方針（案）」をとりまとめ、公表するとともに、都民の皆様からご意見を頂きました。

その後、皆様からのご意見も参考にしながら、都市計画道路の必要性の検証、緊急的に改善すべき都市課題に対応した優先整備路線の選定、長期にわたり未着手となっている区間への対応方策等について更に検討を進め、この度、「区部における都市計画道路の整備方針」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、計画的かつ効率的な道路ネットワークを早期に形成し、首都東京を魅力と活力あふれる都市へと再生して参ります。

区部における都市計画道路の整備方針

目 次

第1章 首都東京の新しい道路づくりに向けて

- 1 東京を取り巻く社会経済情勢の変化と道路整備が目指すべき方向・・・ 1-1
- 2 区部における都市計画道路整備の現状と課題・・・ 1-3
- 3 首都東京が目指すべき将来都市像・・・ 1-6
- 4 道路整備の基本理念と基本目標・・・ 1-8
- 5 「区部における都市計画道路の整備方針」の主な内容・・・ 1-9

第2章 区部における都市計画道路の「必要性の検証」

- 1 「必要性の検証」の基本的な考え方・・・ 2-1
- 2 都市問題と評価項目の設定・・・ 2-2
- 3 評価項目の考え方・・・ 2-3
- 4 具体的な検証手順・・・ 2-13
- 5 「都市計画の見直し候補区間」及び見直しの方向性・・・ 2-14

第3章 「第三次事業化計画」(優先整備路線の選定)

- 1 都市計画道路の優先整備路線選定方針・・・ 3-1
- 2 優先整備路線選定における定量的評価について・・・ 3-2
- 3 優先整備路線の選定・・・ 3-9
- 4 整備効果の検証・・・ 3-19

第4章 都市計画道路区域内における「建築制限の緩和」

- 1 建築制限緩和の検討経緯・・・ 4-1
- 2 新たな建築制限緩和のあり方・・・ 4-4

第5章 概成道路における「新たな整備手法」の提案

- 1 新制度検討の背景・・・ 5-1
- 2 新たな整備手法・・・ 5-2

今後の取り組みについて・・・ 6-1

参考資料：検討体制・・・ 参考-1

第1章 首都東京の新しい道路づくりに向けて

1 東京を取り巻く社会経済情勢の変化と道路整備が目指すべき方向

首都東京を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。“人口”“環境”“経済”“国際化”“情報”“防災”“都民ニーズ”の多様な視点から社会経済情勢の変化をとらえ、今後における道路整備の目指すべき方向を明らかにする必要があります。

人口減少と高齢化への対応

東京都の人口は、2010年頃をピークに減少に転じ、2015年には概ね4人に1人が高齢者となると推計されています。本格的な人口減少社会において、社会の活力を維持するためには、高齢者や障害者の社会活動への参加が不可欠であり、誰もが自由に外出し積極的に社会参加できる環境を整備する必要があります。

一方、人口が減少に転じても、免許保有人口の増加や業務、余暇活動等による人々の交流拡大、物流ニーズの多様化等により、自動車交通の需要は依然として高いことが予想され、今後も引き続き、道路整備の推進や交通環境の改善を図っていく必要があります。

また、都内における交通事故発生件数は年々増加傾向にあり、特に高齢者の事故や二輪車・自転車事故の増加が目立ちます。今後、高齢者の社会参加の活発化や免許保有人口の増加等により高齢者の事故がさらに増えるおそれがあるため、交通事故の防止に資する道路整備が求められます。

環境との調和への対応

増大する自動車交通と交通渋滞に伴う自動車等の低速走行は、東京における産業の高コスト構造を招いているだけでなく、エネルギーの過剰消費や自動車の排ガスに含まれる大気汚染物質（二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質）の増加など、環境への悪影響をもたらす一因となっています。

このため、今後の道路整備に当たっては、交通渋滞の緩和やボトルネック箇所の効率的な解消を図り、地球環境への負荷の軽減や地域環境の改善を図っていく必要があります。

低迷する経済状況への対応

1990年代の日本の実質経済成長率は低率にとどまり、東京都の実質経済成長率は、バブル崩壊以降、全国平均を下回る状態が続いています。また、全国及び南関東の完全失業率は史上最悪の水準で高止まっています。

これまで東京は、日本の首都として、人やもの、情報の集積が進み、わが国の驚異的な経済発展の牽引役を果たしてきました。しかし、これらの集積と比較して都市基盤整備が遅れているため、慢性的な交通渋滞や通勤混雑を引き起こしています。このことが、移動の制約に伴う多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招き、国際競争力を低下させる一因となっています。首都東京が低迷するわが国の経済を活性化させ、激化する国際競争を勝ち抜いていくには、都市の骨格をなす道路の重点的かつ集中的な整備により、人、ものの移動の効率化を図り、東京を国際的にも利便性の高い都市に再生していくことが求められます。

国際化・情報化の進展への対応

今後、交通機関や情報通信技術の発達により、地域や国境を越えた人やもの、情報等の交流が飛躍的に増大することが予想されるため、国際交流施設・交通拠点を結ぶネットワークの機能強化が重要となっています。また、首都東京が国際競争力や国際的な魅力を高めるためにも、都市の骨格を形成する道路ネットワークを早期に整備する必要があります。

一方、IT革命が進む国際社会においては、情報通信技術がその国の魅力や国際競争力を決定づける重要な社会指標の一つとなっています。しかし、わが国のインターネット普及率は、先進主要国では低いレベルにあることから、今後の道路整備を進める上では、電線共同溝等の導入空間を計画的かつ効率的に確保していく必要があります。

都市防災への対応

これまでも、東京都と特別区は最重要課題の一つとして震災対策に取り組んできましたが、依然として社会基盤整備の遅れや木造住宅密集地域等の解消が進んでいないなど、都市の拡大の過程で生じた防災上の弱点を抱えています。

人口や業務・商業機能が高度に集積している首都東京において、大地震が発生した場合、大規模な延焼や建物の倒壊により、多くの都民の生命と財産が失われることが懸念されます。

東京を安全で安心して暮らすことができる都市として再生していくためには、延焼を遮断し、応急活動に必要な緊急輸送ネットワークとして重要な役割を果たす都市計画道路の整備を地域の防災都市づくりとあわせ、効率的に推進していく必要があります。

多様な都民ニーズの反映

都民の価値観の多様化、精神的な豊かさへのニーズの高まりなどから、今後の東京の道路整備においては、快適性やゆとりを感じることができる都市空間としての機能がこれまで以上に重視されるようになってきています。例えば、人々がゆっくりと買い物を楽しむことができる歩行空間の整備や、車いす、自転車等が自由に通行できる歩道や自転車道の整備、美しい街並みを形成するシンボリックな道路の整備（街路樹、電線類地中化等）等、魅力的で質の高い都市空間を創出していく必要があります。

2 区部における都市計画道路整備の現状と課題

都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤であり、東京の魅力づくりと国際競争力の強化の観点からも極めて重要です。今後の道路整備に当たっては、現状と課題を踏まえた上で取り組んでいく必要があります。

区部における都市計画道路の整備状況

区部における都市計画道路は、計画延長約 1,764 kmのうち約 57%が完成するにとどまっております。増大する交通需要に対して整備が追いつかない状況が続いています。未整備の延長は、放射・環状線と比較して補助線で多く、全体の約 7 割を占めています。

このため、交通渋滞が慢性化し、都市環境の悪化を引き起こしています。また、移動の制約に伴う多大な時間的・経済的損失や産業の高コスト構造を招くなど東京の国際競争力を低下させる一因となっています。

区部における都市計画道路の整備状況の経年変化をみると、完成延長は年々増加しているものの、最近 10 年間における年間の完成延長は減少傾向にあります。

東京都では、区部の都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、概ね 10 年間に優先的に整備する路線を選定する事業化計画を定めています。昭和 56 年に第一次事業化計画、平成 3 年には第二次事業化計画を定め、事業の推進に努めてきています。

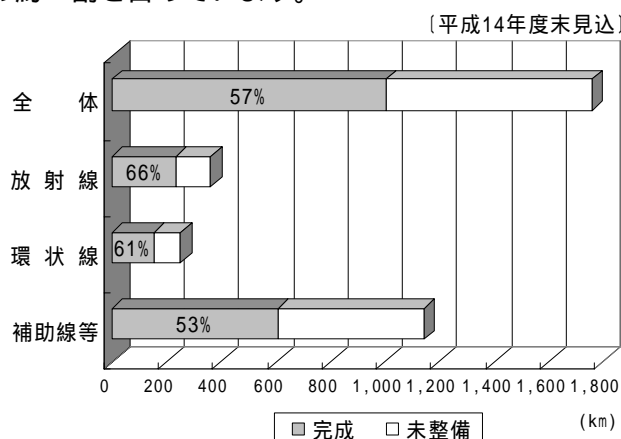


図 1-1 区部の都市計画道路の完成率

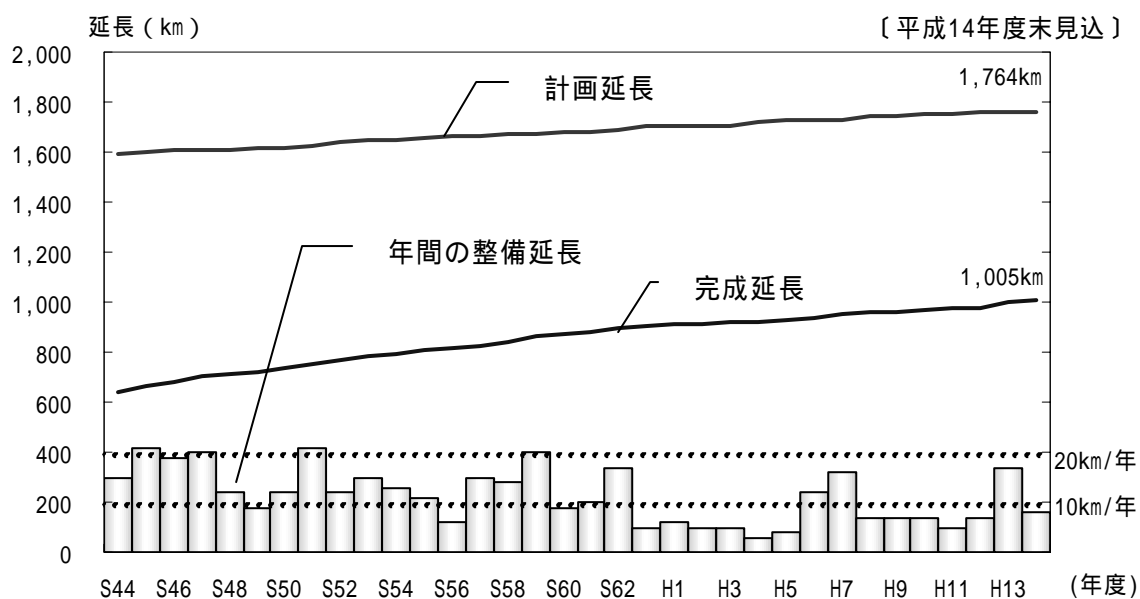


図 1-2 区部における都市計画道路の整備状況の経年変化

< 区部の第二次事業化計画（平成 3 年度～平成 15 年度） > 平成 3 年 6 月に策定

都市機能の確保、都市防災の強化
 地域環境の保全、都市空間の確保の
 4 つの基本目標の効率的な達成を目指す
 とともに、関連する諸計画等を総合的に
 勘案し、平成 3 年度から概ね 10 ヶ年に
 優先的に着手又は完成すべき路線とし
 て前期事業化予定路線を選定しました。

なお、計画終了年度は、平成 12 年度
 末に平成 12 年度から平成 15 年度に変更
 しています。

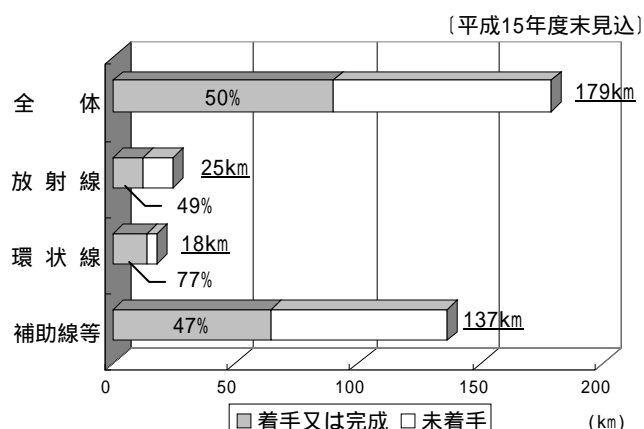


図 1-3 第二次事業化計画前期事業化路線の着手率

首都東京が抱える道路整備の課題

整備の長期化への対応

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することから、その事業量は膨大なものとなります。

東京都では、その時々¹の社会経済情勢を踏まえ、過去 4 回にわたり、適宜、都市計画道路の見直しを行ってきました。特に、昭和 39 年、41 年には、その当時に都市計画決定されていた細街路約 1,000 路線、延長約 1,400 km の大部分を廃止するなど実現性を踏まえた大きな計画見直しを行ってきています。一方、都市計画区域内においては、原則として、木造や鉄骨造等二階建てまでの建物しか建てることのできない建築制限がかかっています。

昭和 21 年	戦災復興計画	計画延長 1,040km
昭和 25 年	シャープ勧告による計画縮小 実現可能性を考慮した幅員の大幅縮小	延長変更は ほとんどなし
昭和 39 年・昭和 41 年	道路再検討 細街路網の廃止（約 1,000 路線、約 1,400km の大部分を廃止） 立体交差化の取り入れ、線形や幅員の見直し	1,501km
昭和 56 年	道路再検討 都市機能の確保 都市防災の強化 地域環境の保全 都市空間の確保 の視点から道路計画見直し	1,658km
昭和 56 年	第一次事業化計画（S56～H2） - 前期事業化路線（約 98km）	
平成 3 年	第二次事業化計画（H3～H15） - 前期事業化路線（約 179km）	
		1,764km （H14 年度末）

建築制限は、事業費の過度な増大を防ぎ、将来における事業の円滑な施行のために行われているものですが、整備の長期化に伴い地権者の負担も大きくなっており、公共の福祉のために受忍すべき限度内とはいえ、地権者の負担軽減策も必要となっています。

整備財源の減少への対応

わが国の経済状況の低迷を反映して、東京都の一般会計は減少傾向にあります。なかでも道路橋梁費の減少が大きくなっています。

特別区においても同様の傾向にあります。各区の財政規模や都市計画道路の整備状況等によって都市計画道路の整備に対する投資額は大きく異なっています。

また、維持更新費の増大への対応も大きな課題の一つとなってきました。高度経済成長期やバブル経済期に集中的に整備された道路が、一斉に更新時期を迎えることが予想されます。このため、今後の維持更新においては、適切なメンテナンスによる耐用年数の延命化や更新時期の平準化、ライフサイクルコストの削減を図る必要があります。

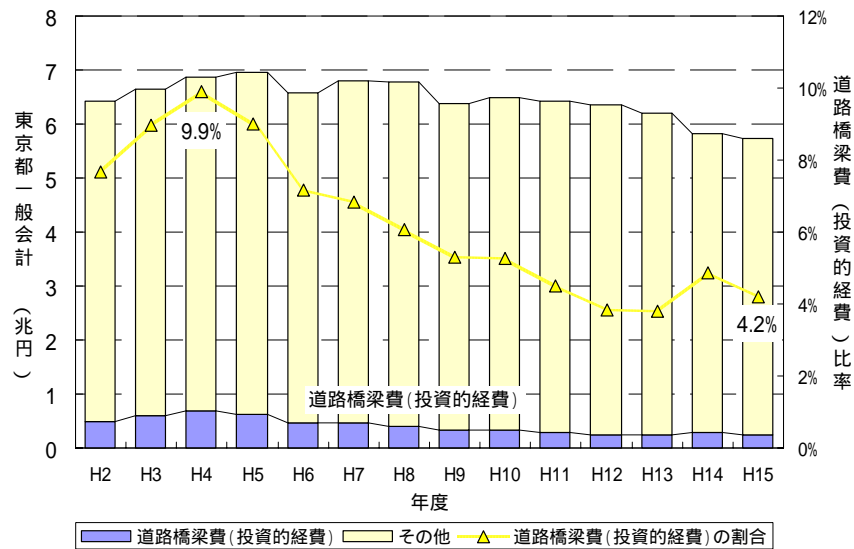


図 1-4 東京都の一般会計と道路橋梁費（投資的経費）の割合の推移
平成 15 年度は予算額、その他は決算額

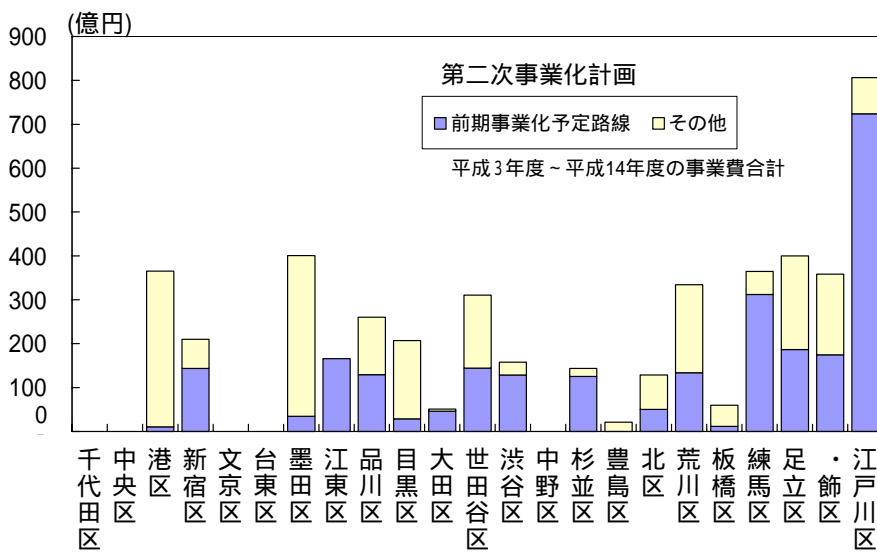


図 1-5 各区における都市計画道路への投資実績（区施行分）

3 首都東京が目指すべき将来都市像

東京都では、社会経済情勢の大きな変化と、首都を担う東京圏が国内外で果たすべき役割を踏まえ、東京圏全体を視野に入れた集積のメリットを活かす多機能集約型の新たな都市構造である「環状メガロポリス構造」の構築を目指しています。

「環状メガロポリス構造」の特徴

- ・ 東京圏の交通ネットワークを形成し、特に、国際的な交通アクセスに不可欠な空港・港湾や環状方向の広域交通基盤の強化と交通渋滞の解消や環境負荷の低減
- ・ 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全体の一体的な機能発揮
- ・ 山地や河川等の自然資源と都市の環境資源が一体となって水と緑の骨格をなし、環境と共生する都市構造を形成
- ・ 活発な都市活動を担うコアと都市軸が骨格となり、多機能集約型の都市構造を実現
- ・ 核都市連携都市軸と東京湾ウォーターフロント都市軸が連結して環状都市軸を形成し、更に環状都市軸とセンター・コアが接続し、東京圏全体の効率的、効果的な機能連携を実現
- ・ 都心居住の推進等により、環境負荷の少ない職住近接の都市構造を実現
- ・ 情報ネットワークによる新たな都市構造への再編を進め、圏域の緊密な連携を強化

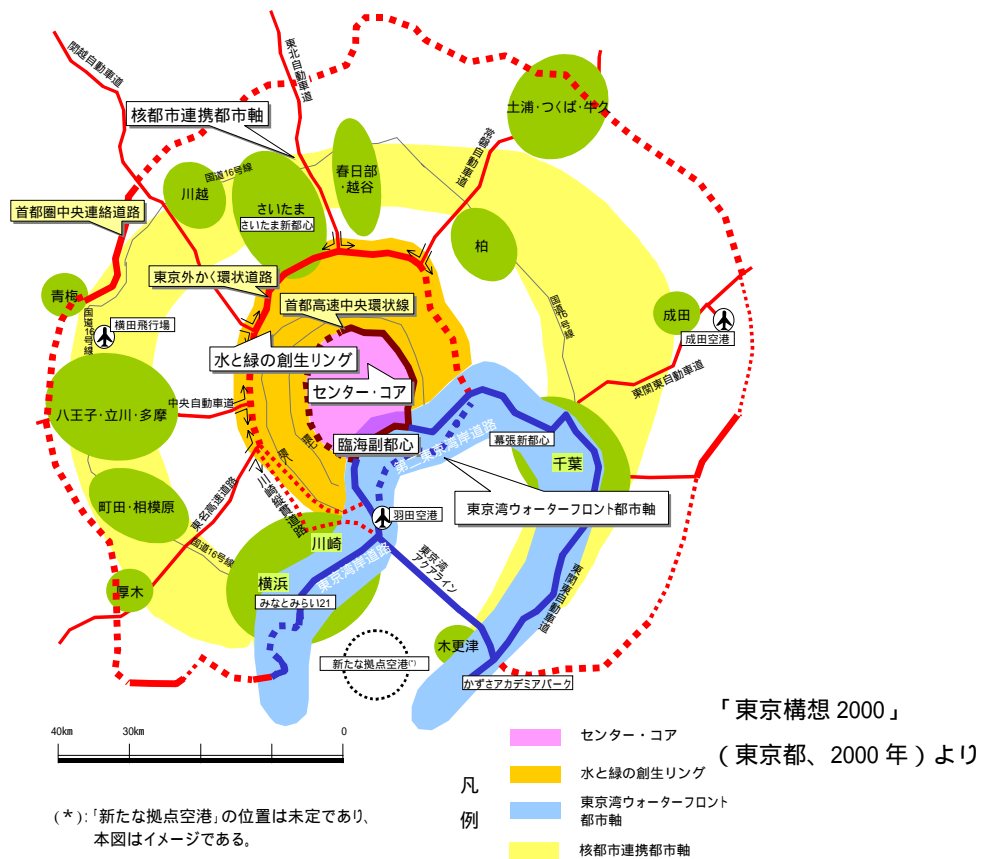


図 1-6 「環状メガロポリス構造」

「環状メガロポリス構造」の骨格と中核拠点

「環状メガロポリス構造」の骨格を構成するコア及び都市軸並びに中核拠点は、以下のよう
に位置付けられています。

センター・コア

首都機能を担う東京圏の中心で、概ね首都高速中央環状線の内側に位置する。

中核拠点として、都心・副都心に加えて新幹線ターミナルとなる品川や、つくばエクス
プレスが結節する秋葉原を新拠点として位置付ける。

東京湾ウォーターフロント都市軸

空港、港湾を通じた国内外との人、ものの活発な交流、東京圏の発展に必要な新たな機
能の導入、国際的な魅力の創出を図るとともに臨海副都心、MM21、幕張新都心などの中
核拠点が連携することにより、水辺の魅力と空間資源を生かした都市軸である。

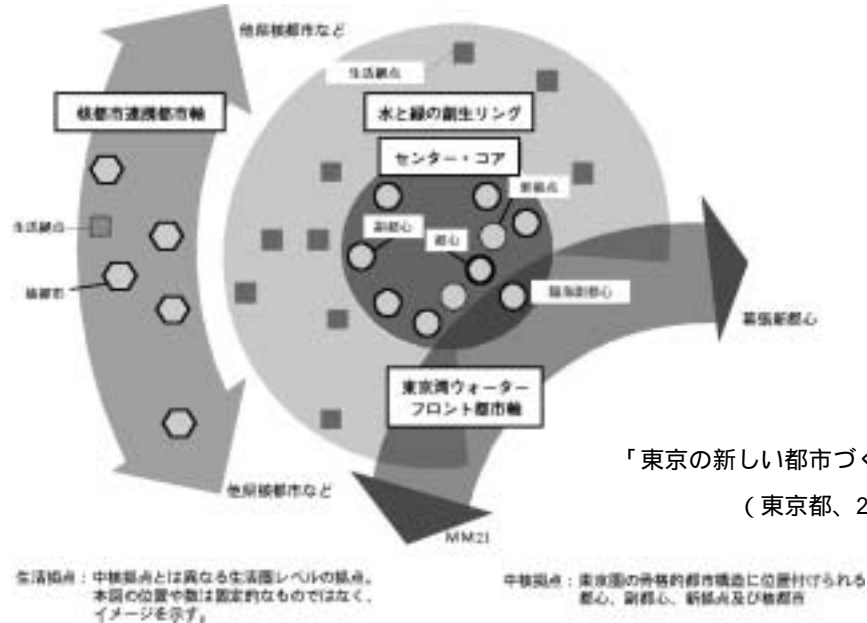
核都市連携都市軸

環状方向のネットワークを強化することにより、核都市相互の交流と連携が活発に行わ
れる都市軸である。中核拠点である核都市は、その中心性を高め、多様な機能の集積と魅
力の向上を図り、周辺地域とともに職と住の近接した圏域を形成し、圏域の活力を支え豊
かなライフスタイルを実現するための拠点となる。

水と緑の創生リング

センター・コアに隣接し、センター・コアと併せて、無秩序に広がった市街地を再編整
備しながら職住近接を図る、概ね外かく環状道路に囲まれたリング状の地域である。

基盤整備の遅れの解決、河川及び幹線道路沿道の緑の創出、新たな産業集積による地域
特性に応じた市街地形成などにより、居住機能を中心とする個性と魅力あふれる質の高い
生活環境の形成を図る。



「東京の新しい都市づくりビジョン」
(東京都、2001年)より

図 1-7 「環状メガロポリス構造」における拠点

4 道路整備の基本理念と基本目標

社会経済情勢の変化、首都東京が抱える道路整備の課題や東京が目指すべき将来都市像等を踏まえ、以下に示す3項目を区部における都市計画道路の整備を進めていく上での「基本理念」とし、これを具体化するための「4つの基本目標」を以下に示すように設定しました。

【3つの基本理念】

東京の目指す都市づくりに資する道路整備

「環状メガロポリス構造」の実現に向けて、国内外の人、もの、情報の交流を支え、地域の特色を生かした街づくりを支援する道路整備を推進します。

社会的要請を踏まえた、重点的かつ効率的な道路整備

経済の先行きは不透明であり、財政状況も大きく好転することは考えにくい状況にあります。このため、様々な社会経済効果も踏まえて、道路整備を重点的かつ効率的に推進します。

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。

【4つの基本目標】

活 力 ～ 都市再生と国際競争力の向上 ～

(人、ものの流れの円滑化、土地利用との連携、IT、他の都市基盤施設との連携 等)

安 全 ～ 安全で安心できるまちの実現 ～

(都市防災の強化、交通事故の減少 等)

環 境 ～ 快適な環境の創出 ～

(地域環境の改善・地球環境の保全、景観形成 等)

暮らし ～ 生活の質の向上 ～

(質の高い生活環境の創出、ユニバーサルデザインの推進、公共交通との連携強化 等)

5 「区部における都市計画道路の整備方針」の主な内容

社会経済情勢の変化、首都東京が抱える道路整備の課題や東京が目指すべき将来都市像等を踏まえて設定した「3つの基本理念」を具体化するための「4つの基本目標」に基づき、「区部における都市計画道路の整備方針」の策定を行いました。

第2章 区部における都市計画道路の「必要性の検証」

区部の都市計画道路を対象として、東京が目指すべき都市づくりにおいて今後とも必要性が認められるかを「4つの基本目標」に基づいて検証を行いました。

第3章 「第三次事業化計画」(優先整備路線の選定)

「必要性の検証」において、今後ともその必要性が確認された都市計画道路のうち、今後12年間(平成16年度~27年度)で優先的に整備すべき区間を「4つの基本目標」に基づいて選定しました。

また、「優先整備路線」に位置付けた区間が完成したときの効果をアウトカム指標等を用いて分かりやすく示しました。

第4章 都市計画道路区域内における「建築制限の緩和」

都市計画法第53条に基づく都市計画道路区域内における建築制限に関する新たな緩和基準を設けます。

第5章 概成道路における「新たな整備手法」の提案

既に一定の道路幅員を有し、道路としての機能を概ね満たしている概成道路における歩行者空間の確保のために「新たな整備手法」を検討しています。

第2章 区部における都市計画道路の「必要性の検証」

1 「必要性の検証」の基本的な考え方

区部の都市計画道路には、都市計画決定から長い年月を経ている路線も数多く、東京の目指すべき都市づくりにおいて、今後とも必要性が認められるかを適切に検証する必要があります。

「必要性の検証」は、区部の都市計画道路整備における4つの基本目標である“活力”“安全”“環境”“暮らし”に照らして都市問題を設定し、それらに対応して設定した評価項目を用いて行いました。なお、評価に当たっては、高速道路の形成状況など一定条件のもとで、「放射街路、環状街路、補助線街路」について評価を行いました。また、既に都市計画幅員が確保されている区間や現在事業を行っている区間は、完成あるいは近い将来に完成する区間として取り扱い、これを踏まえた上で全体の評価を行いました。

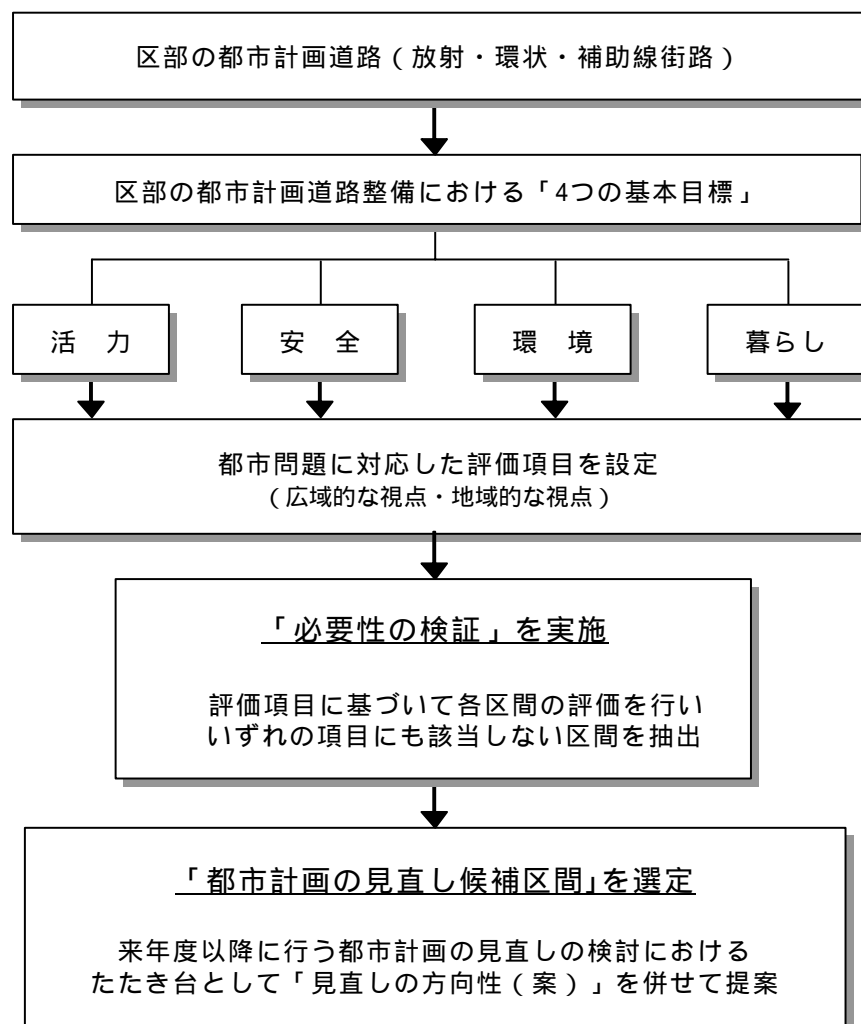


図2-1 「必要性の検証」のイメージフロー

2 都市問題と評価項目の設定

評価項目に当たっては、「4つの基本目標」である“活力”“安全”“環境”“暮らし”に照らして都市問題を設定し、それに対して区部の都市計画道路が果たしていくべき役割を踏まえて行いました。

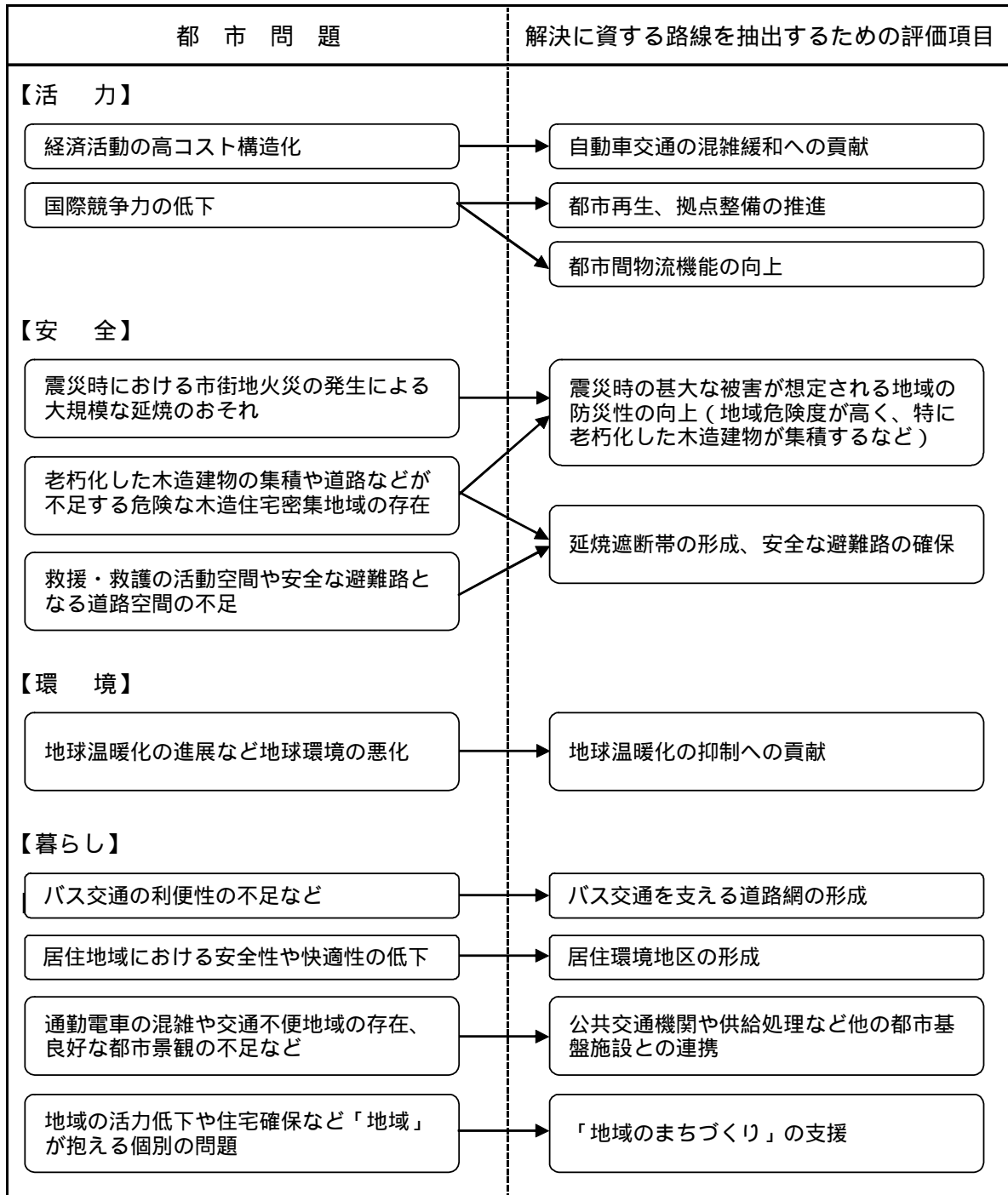


図 2-2 都市問題と評価項目の設定

3 評価項目の考え方

今後の道路整備における「4つの基本目標」に基づき設定した各評価項目の具体的な考え方は以下に示すとおりです。

自動車交通の混雑緩和への貢献

都市計画道路は、円滑な自動車交通処理はもとより、沿道建物や施設への出入りや荷物の積み卸しといった沿道利用など、都市の交通機能を支える重要な役割を担っています。

このため、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、東京の持続的な発展を支えていくために不可欠です。その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都市計画道路の区間は、今後とも東京の都市づくりに必要と考えます。



都市計画道路の基本的な機能の一つは、交通機能（都市における円滑な移動を確保するための機能）であり、道路の最も本来的な機能です。具体的には、人の移動や物資を運搬する自動車交通の通路としての機能や住宅やビル等の沿道建物への出入り、沿道ビルや店舗等への貨物の積み卸し空間など沿道利用のための機能です。

渋滞のないスムーズな道路交通を確保して「人・ものの流れ」の円滑な移動を実現するためには、首都圏三環状道路等の整備と併せて、都市計画道路ネットワークを充実して交通機能を強化し、将来の交通需要に応えていく必要があります。

ここでは、将来人口、都市構造、TDM施策などの交通施策等を考慮して将来交通量推計を行い、都市計画道路の各区間の将来交通量を評価項目とし、将来交通量が一定の水準を満たす区間は交通機能の確保のためには必要と考えました。

具体的には、都市計画道路が担うべき一定水準の交通機能として、幹線街路に囲まれた地区内から出発又は地区内へ到達する交通量（地区発生・集中交通量）を勘案しつつ、幹線街路の最低限の規格である2車線の道路の交通容量（1日当たり12,000台）に着目し、都市計画道路の各区間の将来交通量が、この半分（1日当たり6,000台）にも満たない区間は、都市計画道路として担うべき交通機能の面からは必要性が高くはない区間として評価しました。

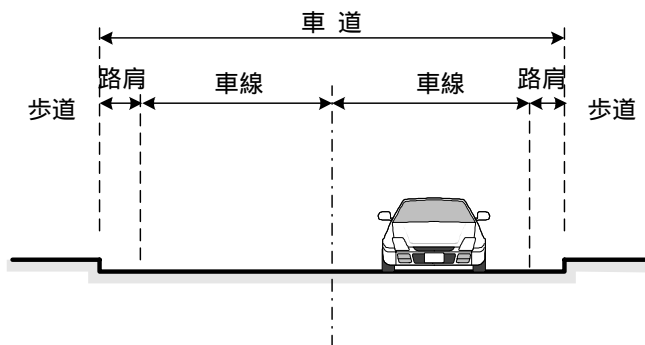


図 2-3 2車線道路の車道部のイメージ

都市再生、拠点整備の推進

東京を魅力と活力あふれる都市へと再生するためには、業務、商業、文化、交流、居住など多様な機能が集積する拠点的地域等を機能的かつ魅力ある場として更新していくことが必要です。これら都市再生緊急整備地域をはじめ、都心・副都心などの拠点地区では、多くの人々の多様な都市活動が活発に行われる地域であり、土地の高度利用や多機能利用による諸機能の適切な集積やメリハリある質の高い都市空間の形成が求められます。

これらの地域に位置する都市計画道路は、円滑な人やものの移動や土地の高度・多機能利用を支える基盤であり、東京を魅力と活力あふれる都市へと再生するために必要です。

「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」(東京都、平成15年6月)では、東京の再生へ向けた動きを踏まえ、業務商業など様々な都市活動が展開される拠点的地域を機能的かつ魅力ある場として更新していくためには、活力ある都市の形成、メリハリのある都市空間の形成及び質の高い都市空間の形成が重要であるとしています。また、近年の都市では、業務、商業、文化、交流、居住など多様な機能が集積し、利便性と快適性を備えた複合的都市空間が重要な役割を担うようになってきているとしています。

このような状況を踏まえて、業務・商業機能をはじめとする都市活動の積極的な集積を図る

「都心等拠点地区」やその周辺に位置し住宅等の機能も併せ持つ「複合市街地ゾーン」地域の中心地として人々の活動や生活利便性を支え、地域の就業の場ともなる「一般拠点地区」を設定しています。

これらの地域や都市再生緊急整備地域では、土地の高度利用や多機能利用により諸機能を適切に集積するとともに、メリハリのある質の高い都市空間を形成していくことが必要です。多くの人々が多様な都市活動を行う活力溢れる場であり、円滑な人やものの移動や土地の高度・多機能利用を支える基盤となる都市計画道路は、東京を魅力と活力あふれる都市へと再生するために必要です。



図 2-4 拠点等の位置 (区部のみ) (「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」より)

都市間物流機能の向上

東京における「人・ものの流れ」の円滑化の実現のため、東京港や東京国際空港などの首都圏に集中する港湾・空港等の広域物流拠点等を連絡する主要な幹線道路や公共トラックターミナル等の都市内物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は、今後とも都市における円滑な物流機能の確保のため必要です。



首都圏には東京港や横浜港、新東京国際空港をはじめとする港湾・空港等の広域物流拠点が集中しています。とりわけ東京は巨大な消費地であることから、平成12年度に実施された貨物地域流動調査の結果（図2-5）からも分かるように、広域的な物流の中心となっています。

将来の都市において円滑な「ものの流れ」を確保するためには、首都圏三環状道路等の整備とあわせて、広域物流ネットワークを形成する都市計画道路網の構築が必要です。

このため、主要な幹線道路網を構築する都市計画道路や公共トラックターミナル等の都市内物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は、今後とも都市間物流機能の向上の観点から必要です。

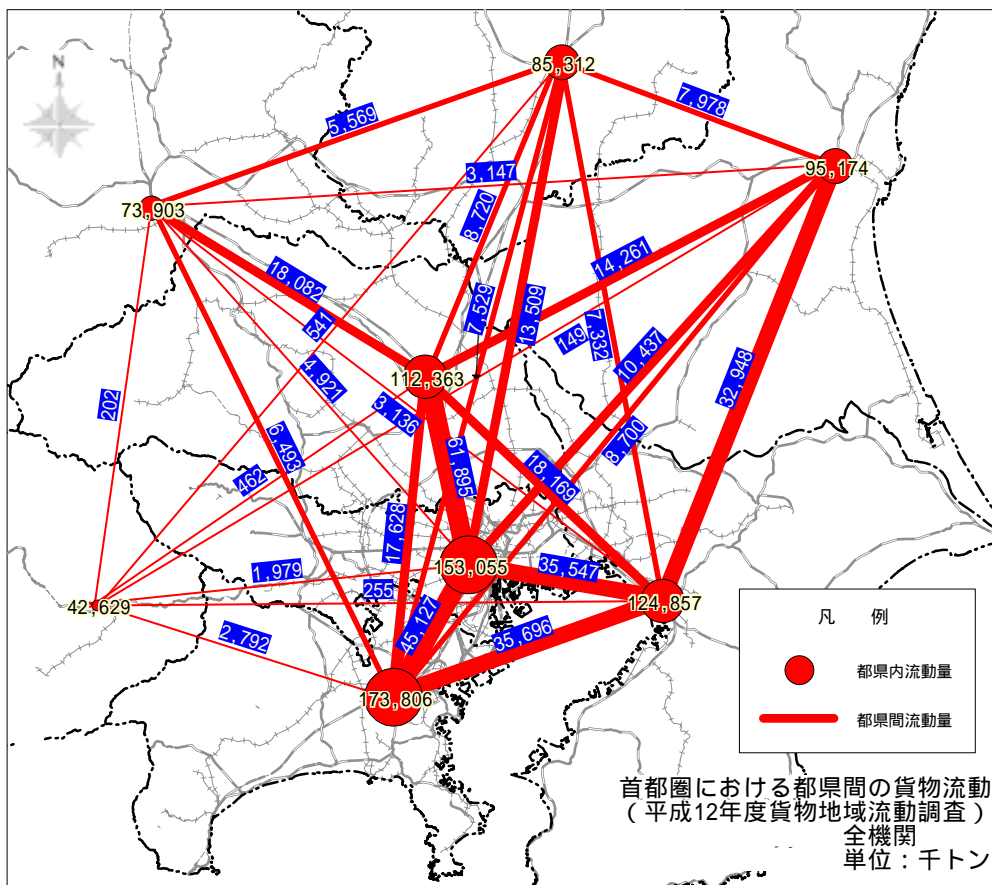


図 2-5 首都圏における都県間の貨物流動

延焼遮断帯の形成、安全な避難路の確保

地震などの災害に強い都市構造にするためには、震災時の大規模な市街地火災の延焼の防止を図るとともに、被災者の救援・救護活動の空間や安全な避難路を確保や防災拠点等と連携した防災活動空間のネットワーク形成を図ることが重要です。これらの機能を確保するために必要となる「延焼遮断帯」や「避難路」に位置付けられている都市計画道路は、今後とも災害に強い都市構造の確保し、都市の安全性を高めるために必要です。

「防災都市づくり推進計画（基本計画）」（東京都都市計画局、平成15年10月）では、震災時の大規模な市街地火災や都市機能の低下を防ぐとともに、円滑な避難・救援活動の実施のためには都市基盤施設の整備を進め、災害に強い都市構造にすることが必要としています。

そのために、広域的な観点から都市の防災上の骨格的なネットワークを形成する骨格防災軸をはじめとして、市街地の延焼を遮断し、かつ、避難路や救援活動空間ともなる「延焼遮断帯」の整備を進めるとしています。延焼遮断帯は、震災時における大規模な市街地火災の延焼防止、消防活動等の救援・救護活動の空間、安全な避難路の確保、防災拠点等と連携した防災活動空間のネットワークを形成するものです。また、避難路は、可能な限り安全に避難できるような基準を推進するものとされています。これらに位置付けられている都市計画道路は、今後とも都市の防災性を向上させ、安全性を高めるために必要と考えられます。

なお、延焼遮断帯は、防災上の重要度から、骨格防災軸、主要延焼遮断帯、一般延焼遮断帯の3区分とし、都市の骨格を形成する幹線道路、防災生活圏の外郭形成や震災時の避難路、救援活動時の輸送ネットワークなど、道路の多様な機能等を総合的に勘案し区分しています。



図 2-6 延焼遮断帯（「防災都市づくり推進計画(基本計画)」東京都都市計画局、平成15年10月より）

震災時の甚大な被害が想定される地域の防災性向上

地震などの災害に強い都市構造にするには、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域の防災性向上が重要です。

こうした地域の内側や外周部に位置する都市計画道路は、震災時の大規模な市街地火災の延焼を防止するとともに、被災者の救援・救護活動の空間や安全な避難路としての役割も担います。このため、地域の安全性を高めるとともに災害に強い都市構造を実現していくために必要です。

「防災都市づくり推進計画（基本計画）」（東京都都市計画局、平成15年10月）では、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される27地域・約6,500haを「整備地域」に指定しています。こうした地域では、震災時における大規模な市街地火災の延焼防止、消防活動等の救援・救護活動の空間や安全な避難路の確保等のために道路空間の確保は特に重要であり、震災時の甚大な被害が想定される整備地域の内側や外周付近に位置する都市計画道路は、今後とも防災性向上の観点から必要です。

整備地域選定の基準（「防災都市づくり推進計画（基本計画）」より）

地域危険度のうち、建物倒壊危険度5及び火災危険度5に相当し、老朽木造建物棟数が30棟/ha以上の町丁目を含み、平均不燃領域率が60%未満である区域及び連たんする区域

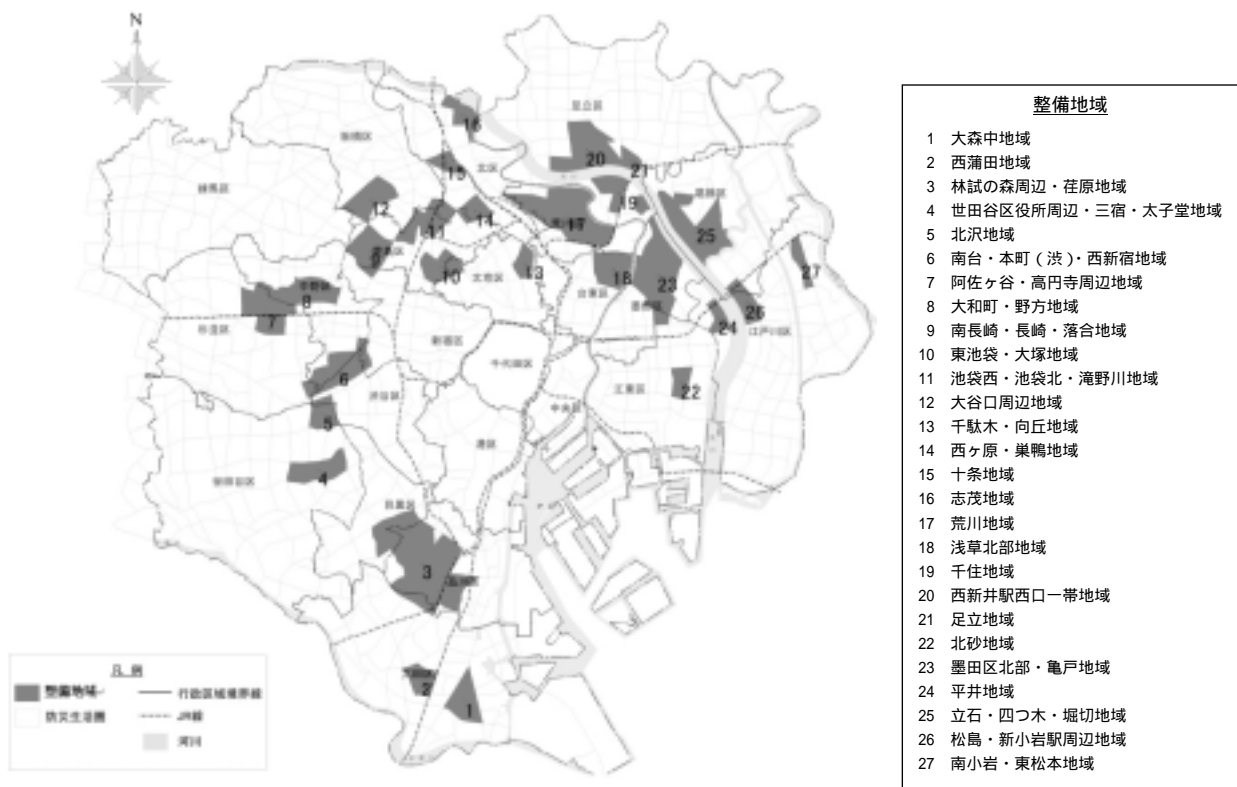


図 2-7 整備地域（「防災都市づくり推進計画（基本計画）」東京都都市計画局、平成15年10月より）

地球温暖化の抑制への貢献

地球温暖化の進展は、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、慢性化する交通渋滞を緩和し、自動車等の走行速度を向上させることが重要です。

このため、右折車線設置やボトルネック箇所の解消など即効性の高い事業を進めるとともに、集中する交通を分散するために道路ネットワークの形成を進めることが必要です。なかでも、走行速度の向上に大きく寄与する4車線以上の多車線道路を中心とした道路ネットワークの形成は、今後とも地球温暖化の抑制などの観点から特に重要です。

地球温暖化の進展は、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り組みが行われています。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となっています。

図 2-8 は、将来における区部全域での自動車から排出される二酸化炭素 (CO₂) の総量を、道路ネットワークの形成状況により比較したものです。今後、道路整備を行わなかった場合の排出量 (左側) を “100” とし、道路ネットワークが完成した場合 (右側) と現況ネットワークに加えて多車線道路ネットワークが形成された場合 (中央) の割合を示しています。

このように、道路ネットワークの形成が進むことにより、自動車の走行速度が向上し、二酸化炭素の排出量は大きく削減されます。なかでも、多車線の道路を中心とするネットワークの形成は、二酸化炭素の排出量の削減に大きく寄与します。

二酸化炭素の排出量を削減して地球温暖化を抑制するには、右折車線などを設置する交差点改良や、交通のボトルネックとなっている箇所の解消など即効性の高い事業を進めるとともに、集中する交通を分散するため道路ネットワークを形成することが重要です。

なかでも、4車線以上の多車線の道路を中心とする道路ネットワークの形成は、特に重要であり、地球環境の保全のために必要と考えられます。

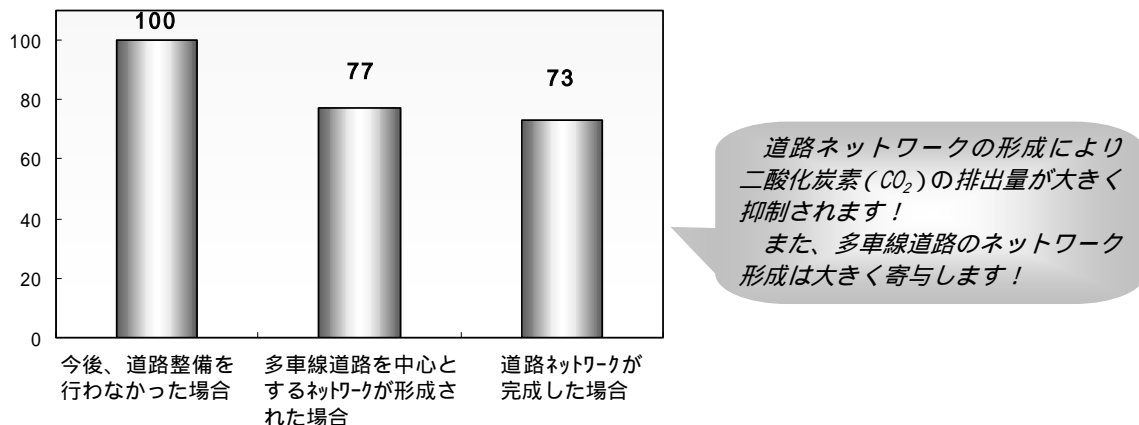


図 2-8 道路ネットワーク形成による二酸化炭素の削減効果

バス交通を支える道路網の形成

これから本格化する超高齢社会の到来に向けた移動手段の確保や大気環境の改善には、最も身近な公共交通であるバス交通網を充実していくことが必要です。

このためには、安全な乗降の確保やバス停での停車による後続車両への影響回避、自宅等から遠すぎない距離にバス停があるといったことが求められます。歩道等が設置され、一定の車道幅員を持つ道路が適切な間隔で配置されるために必要となる都市計画道路は、今後ともバス交通を支えるために必要です。

近年では、大気汚染物質の排出量が少ない燃料への転換や排ガス浄化装置の装着など、大気環境への負荷が小さなバス車両の導入が進んできています。通勤や買物に自家用車を利用している人たちが、バスや鉄道といった公共交通へ移動手段を転換することにより、渋滞やそれに伴う大気環境の悪化や交通騒音等の交通環境問題の改善の一助となります。



また、これから本格化する超高齢社会では、高齢者の移動手段の確保のためにはバス交通をさらに充実していくことが必要です。近年、道路との段差が小さく楽に乗り降りができるノンステップバスやワンステップバスの導入も進んでおり、今後も必要性は高まっていくと考えられます。

道路の観点からは、安全な乗降の確保には歩道があることが望ましく、一定の車道幅員があれば、停留所でのバスの停車の際にも、後続車両がバスの脇を安全に通り返ることができま。さらに、利便性の向上という点では、バス停が自宅等から遠すぎない距離にあることも求められます。また、最近では、小型バス車両を活用した地区のコミュニティ交通としての普及も進みつつあります。これらを踏まえ、歩道等が設置され車道部に停車帯を設置することが可能な幅員を持つ道路から 500mを超えて離れる地域が生じないように都市計画道路を配置することが必要と考えました。

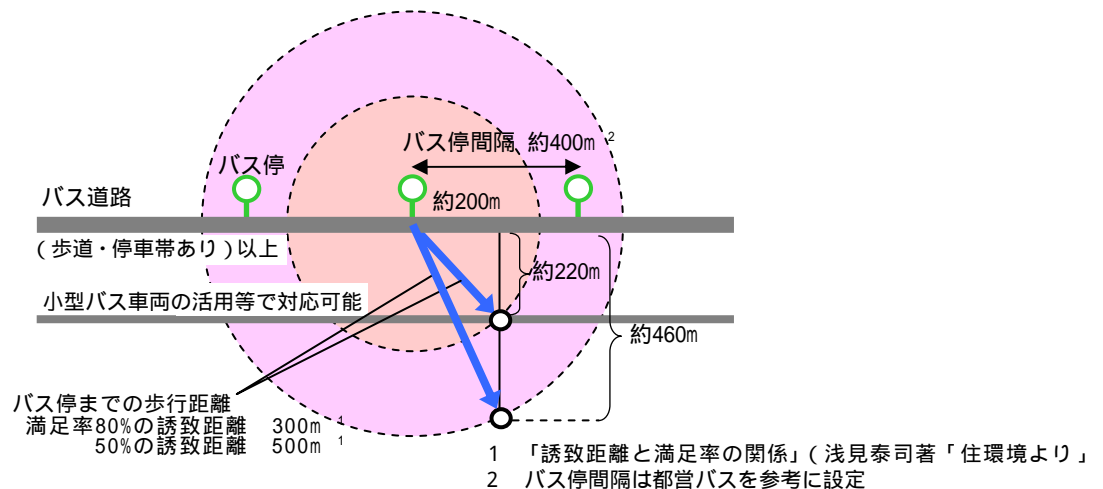


図 2-9 「バス交通網の充実」に向けた道路からの離隔距離の考え方

居住環境地区の形成

住宅地等では、そこで暮らす人々が静かで安心した生活を送れることが求められます。このためには、住宅地等の居住地区を幹線道路で適切な大きさで取り囲み、地区に用事のない通過交通の流入を抑制するとともに、地区内の交通を適切に処理することが必要です。

このような居住環境地区の形成に必要な都市計画道路は、今後とも良好な住環境の確保の観点から必要です。

住宅地等の居住地区では、そこで暮らす人々が静かで安心した生活を送れることが求められます。

このためには、住宅地等を取り囲むように幹線道路を配置して、本来は、地区内に用事のない通過交通の流入を抑制するとともに地区内から出発又は地区内へ到達する自動車交通（以下「地区発生・集中交通」という）を適切に処理し、居住環境を確保していくことが必要です。

ここでは、評価指標として交通事故の危険性をとりあげ、幹線道路に囲まれた居住環境地区内の道路のうち、地区発生・集中交通が最も多く利用する道路に着目し、その道路を横断する歩行者の安全性から検討を行いました。

具体的には、地区内の道路を横断する人々の多くが、自動車に影響を受けずに安全に横断できる自動車交通量を2,500台/日とし、地区発生・集中交通の利用が最も多い道路の交通量がこれを上回らないように幹線道路（歩道あり、2車線以上）に囲まれた居住環境地区の大きさを土地利用により分類した地域ごとに設定しました。（下表）

各地域に応じて定めた居住環境地区の大きさを満たすために必要な都市計画道路の区間は、今後とも良好な住環境の確保の観点から必要です。

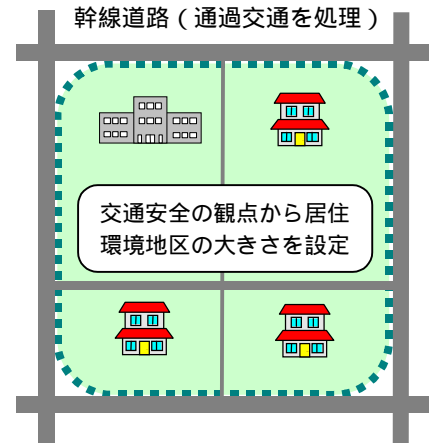


図 2-10 居住環境地区のイメージ図



図 2-11 居住環境地区の地域区分

地域区分	用途地域	凡例	居住環境地区を形成する幹線道路の間隔の目安
低密度住居地帯	第1・2種低層住専を中心とする地域		1,000 ~ 1,300m
中密度住居地帯	第1・2種中高層住専を中心とする地域		800 ~ 1,000m
高密度住居地帯	第1・2種住居、準住居を中心とする地域		500 ~ 700m
住工商混合地帯	住居系、商業系、準工業等が混在する地域		600 ~ 800m

公共交通機関や供給処理施設など他の都市基盤施設整備との連携

道路には、地下鉄・モノレール・新交通システムなどの交通機関の施設が設置されたり、水道・下水道・電気・ガスといった供給処理施設を収用するなど、様々な都市基盤施設の導入空間としての機能もあります。これらの施設は、都市で暮らす人たちの暮らしや活動を支えるために不可欠であり、これらの施設を設置・収用するために必要な都市計画道路は、今後とも都市における公共交通網の充実や供給処理施設の整備のために必要です。

通勤電車における混雑の慢性化、交通不便地域の存在など地域が抱える様々な課題の解決に向け、公共交通網のさらなる充実が求められています。また、深刻な状況にある大気環境の改善やこれから本格化する超高齢社会における移動手段の確保のためにも、身近な足であるバスや地下鉄、モノレールや新交通システムなどの公共交通網を充実していくことは重要です。

さらには、水道・下水道・電気・ガスといった供給処理施設は、私たちが日常生活を送り、企業が事業活動を行う上で欠かせないものです。近年では、良好な都市景観や震災時の安全性の向上のために電線類の地中化も行われ、高速・大容量化が進む情報通信へのニーズに対応するため、光ファイバーケーブルの敷設も進んできています。

道路には、これらの公共交通機関や供給処理施設が設置、収用される導入空間としての機能もあり、暮らしや都市活動を支えるこれらの施設整備との連携を図っていく必要があります。このため、これらの施設の導入空間として必要となる都市計画道路は、今後とも公共交通機関や供給処理施設など他の都市基盤施設整備との連携の観点から必要です。



図 2-12 導入空間としての例（ゆりかもめ）

「地域のまちづくり」の支援

地域で暮らす人たちの日常的な自動車利用、地域開発や大規模住宅の建設に伴って発生する自動車の円滑で安全な処理、歩行者の安全性や快適性の確保、地域の防災性向上のために必要な都市計画道路は、今後とも「地域のまちづくり」の観点から必要です。

地域の活性化や住みやすい「まちづくり」を進めるためには、そこで暮らす居住者の人たちをはじめとし、買い物や就業などでまちを訪れる人たちが、スムーズかつ安全に自動車を利用でき、安全かつ快適に歩けることが求められます。また、鉄道駅の周辺などで行われる地域開発やマンションなどの大規模住宅が建設される場合には、これに伴って発生する自動車交通を円滑かつ安全に処理するとともに、歩行者や自転車の安全性・快適性も確保する必要があります。さらに、地震などの災害時において避難場所へ安全に避難できることも、地域で暮らす人たちが安心した暮らしを送るうえで重要です。

このように、地域で暮らす人たちの日常的な自動車利用、地域開発や大規模な住宅の建設に伴って発生する自動車交通の円滑で安全な処理、歩行者の安全性・快適性の確保、地域の防災性向上に資する都市計画道路は、今後とも「地域のまちづくり」の支援の観点から必要と考えられます。

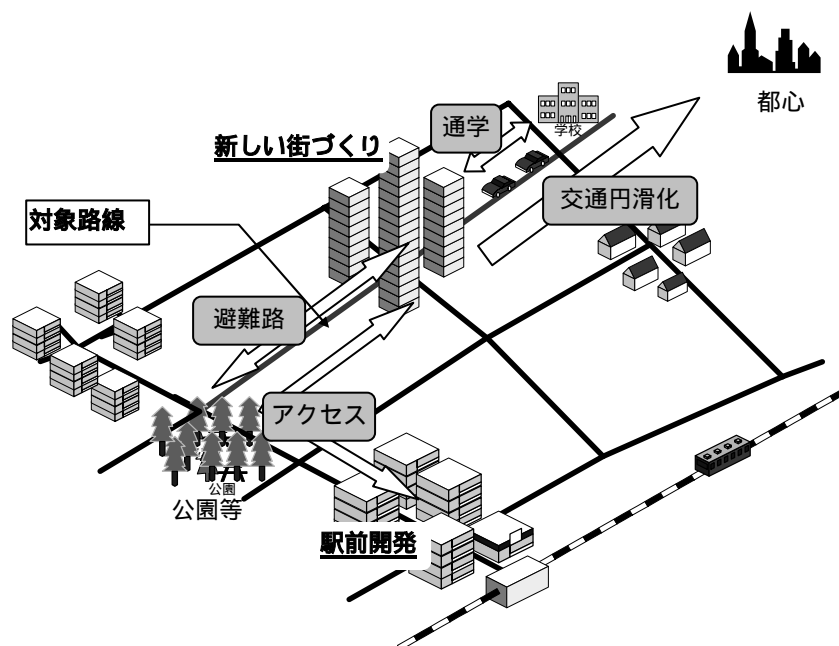


図 2-13 地域のまちづくり支援の例

4 具体的な検証手順

検証に当たっての手順は次のとおりです。まず、評価項目のうち、活力 “ 安全 ” “ 環境 ” の基本目標に基づく項目を「抽出項目」、 “ 暮らし ” の基本目標に基づく項目を「チェック項目」として区分しました。次に「抽出項目」に基づき各区間の評価を行い、いずれの評価項目にも該当しない区間を抽出しました。さらに、抽出された区間を対象に「チェック項目」に基づき評価を行いました。その結果、いずれの評価項目にも該当しない区間を「都市計画の見直し候補区間」として選定しました。

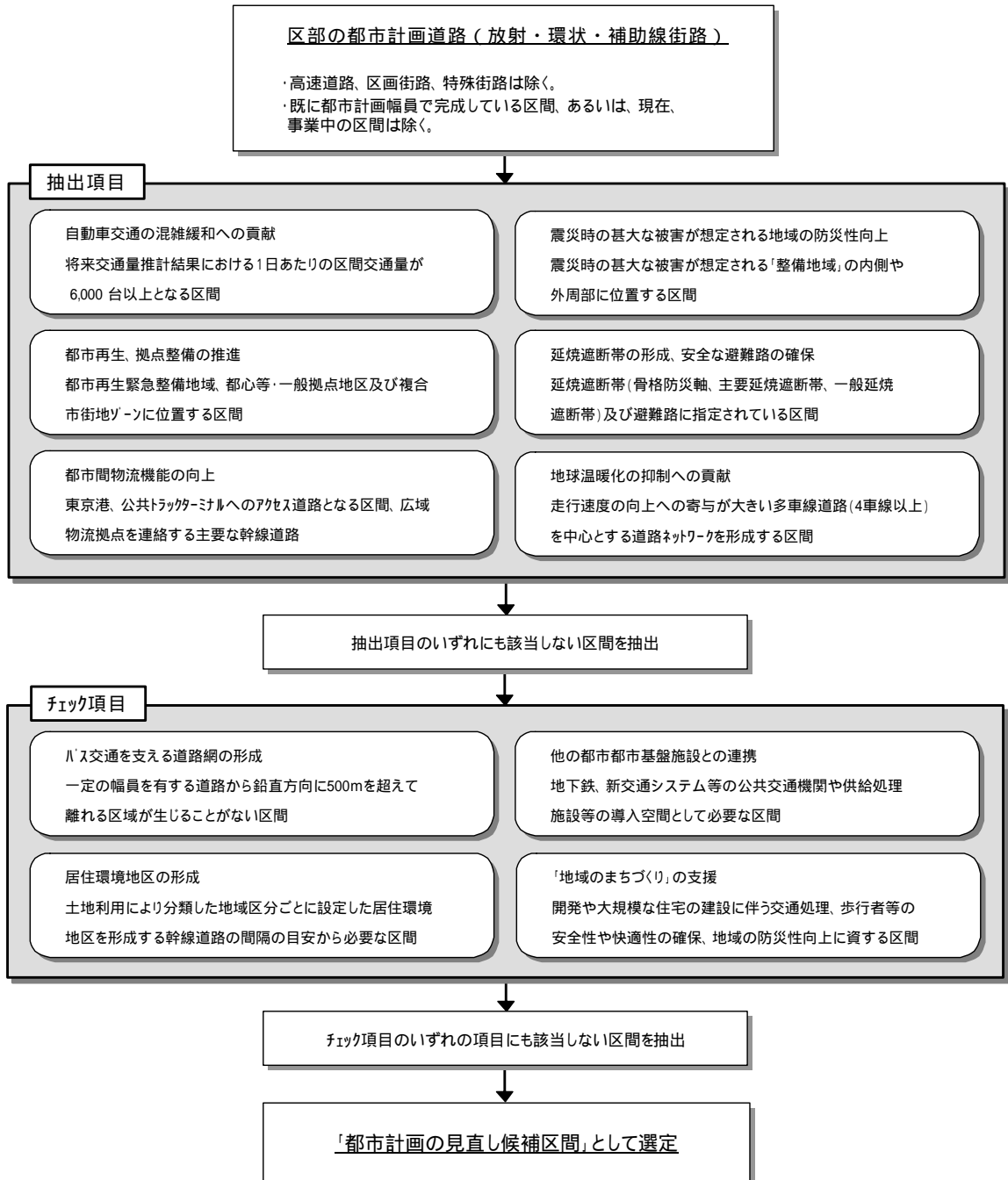


図 2-14 「必要性の検証」における具体的な検証手順

5 「都市計画の見直し候補区間」及び見直しの方向性

前頁4項の手順に基づき選定された区間を以下に示します。これらの区間は、東京が目指すべき今後の都市づくりにおいて、都市計画の見直しの可能性がある「都市計画の見直し候補区間」と考えられます。

表 2-1 「都市計画の見直し候補区間」の一覧表

路線名	見直し候補区間	延長
補助 92 号線	環状 4 号線～補助 184 号線	約 2,520m
補助 178 号線	補助 94 号線～補助 92 号線	約 570m
補助 188 号線	補助 92 号線～JR 日暮里駅前付近	約 460m
補助 164 号線	環状 5 の 1 号線～補助 165 号線	約 1,280m
補助 52 号線	補助 217 号線から西側の区間	約 550m

これらの区間については、平成 16 年度以降、次頁以降に示す「都市計画見直しの方向性」を都市計画見直しの検討における「たたき台」としながら、地域の方々から寄せられるご意見等も参考にさせて頂きながら、「地域のまちづくり」を進めていく上で、どのように「都市計画の見直し」を行うのが最も適切なのかを検討していきます。都市計画見直しの方向性が定まった後に都市計画変更等の必要な手続を行っていきます。

各候補区間の都市計画見直しの検討における「たたき台」となる「見直しの方向性」は以下に示すとおりです。

日暮里・谷中地区(補助 92 号線、補助 178 号線、補助 188 号線)(文京・台東・荒川区)

谷中地区には、江戸以来の道筋(みちすじ)、町割、寺社や明治・大正・昭和の町屋、住宅、塀や路地などの伝統的建造物が数多く残っています。また、寺社地を中心とする貴重な緑は、歴史的な街並みとあいまって、谷中地区にふさわしい歴史と緑が融合した街並みを形成し、地域住民をはじめ、来街者に歴史的な風情とうるおいを与えています。

当該地区の「まちづくり」には、これらの歴史的・文化的資産と貴重な緑を活かしながら、取り組んでいくことが求められます。

このため、下記区間については、地区内交通の円滑で安全な処理に必要な道路や、安全な歩行空間の確保、防災性の向上等の観点も含めてまちづくりに関する検討を行った上でまちづくりと整合のとれた「都市計画道路の見直し」について検討を行っていきます。

なお、環状 3 号線、補助 95 号線については、「日暮里・谷中地区」のまちづくりを検討していく中で、都市計画道路整備の実現に向けて、道路線形、幅員、構造形式など都市計画の見直しを検討していきます。

- [対象区間]
- 補助 92 号線
 - ・ 区 間：環状 4 号線～補助 184 号線
 - ・ 延 長：約 2,520m ・ 幅 員：22m , 20m , 15m
 - 補助 178 号線
 - ・ 区 間：補助 94 号線～補助 92 号線
 - ・ 延 長：約 570m ・ 幅 員：15m
 - 補助 188 号線
 - ・ 区 間：補助 92 号線～JR 日暮里駅付近
 - ・ 延 長：約 460m ・ 幅 員：15m , 6m



補助 164 号線（渋谷区）

当該区間の現道は、現在、暗渠化された渋谷川の上部を川の蛇行を活かして遊歩道的に利用されています。沿道には、服飾・雑貨・飲食等の店舗が立ち並んでおり、キャットストリートの愛称で親しまれています。若者を中心とする人々が歩きながら買い物を楽しむなど、にぎわいのあるストリートとなっています。また、周辺には住宅も数多く立地しており、都心の住宅街を形成しています。

道路整備に目を向けると、当該地区の道路は狭く入り組んでいる上、行き止まり道路も多く、地区内の交通処理や災害発生時等における防災性の向上などの観点からは、十分とは言えない状況にあります。

このため、下記区間については、地区内の交通処理に必要な道路や安全な歩行空間の確保、防災性の向上等の観点からも含めてまちづくりに関する検討を行った上で、まちづくりと整合のとれた「都市計画道路の見直し」について検討していきます。

[対象区間]

補助 164 号線

・ 区 間 :

環状 5 の 1 号線 ~ 補助 165 号線

・ 延 長 : 約 1,280m

・ 幅 員 : 15m , 11m



補助 52 号線（世田谷区）

当該区間については、周辺道路とのネットワーク等を考慮し、「都市計画の廃止の方向性」も含めた都市計画の見直しを検討していきます。

[対象区間]

補助 52 号線

・ 区 間 :

補助 217 号線から西側の区間

・ 延 長 : 約 550m

・ 幅 員 : 20m



第3章 「第三次事業化計画」(優先整備路線の選定)

1 都市計画道路の優先整備路線選定方針

1) 優先整備路線選定の考え方

都市計画道路は、その果たす機能により、「広域的な課題に資する路線」と「地域的な課題に資する路線」とに大別できます。「広域的な課題に資する路線」は、区部を連携するネットワークを形成し、交通機能や防災機能といった都市機能を支えることはもとより、主要ターミナルと一体となった開発など、広域的な拠点を整備する上でも必要不可欠です。

一方、「地域的な課題に資する路線」は、地域内の交通機能を支えるとともに、まちづくりや地域の防災性向上など、身近な課題へ対応するために必要です。

以上を考慮し、今後12年間(平成16年度~27年度)に優先的に整備すべき路線の選定にあたっては、「広域的な課題に資する路線(幅員16m以上(原則2車線+停車帯)かつ起終点が複数区にまたがる路線)」については、定量的な評価を行い路線を抽出することとし、「地域的な課題に資する路線(幅員16m未満または、同一区内に起終点がある路線)」については、地域の課題を踏まえ、区のマスタープラン等と整合を図りながら選定することとしました。

なお、計画期間については、「東京構想2000」を踏まえ、平成27年(2015年)までとしています。

2) 優先整備路線の選定方法

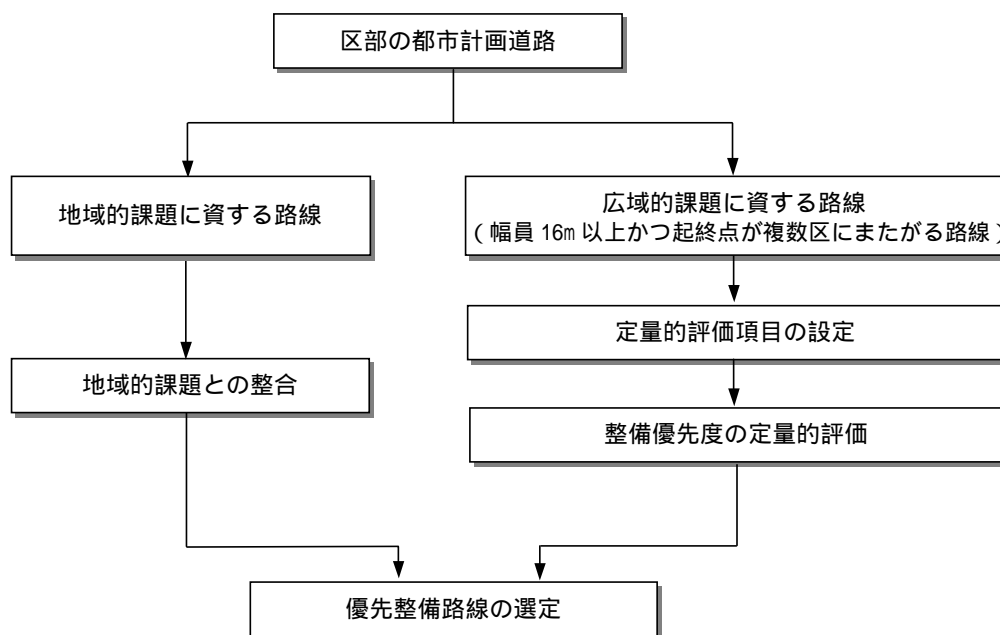


図3-1 優先整備路線選定のイメージフロー

2 優先整備路線選定における定量的評価について

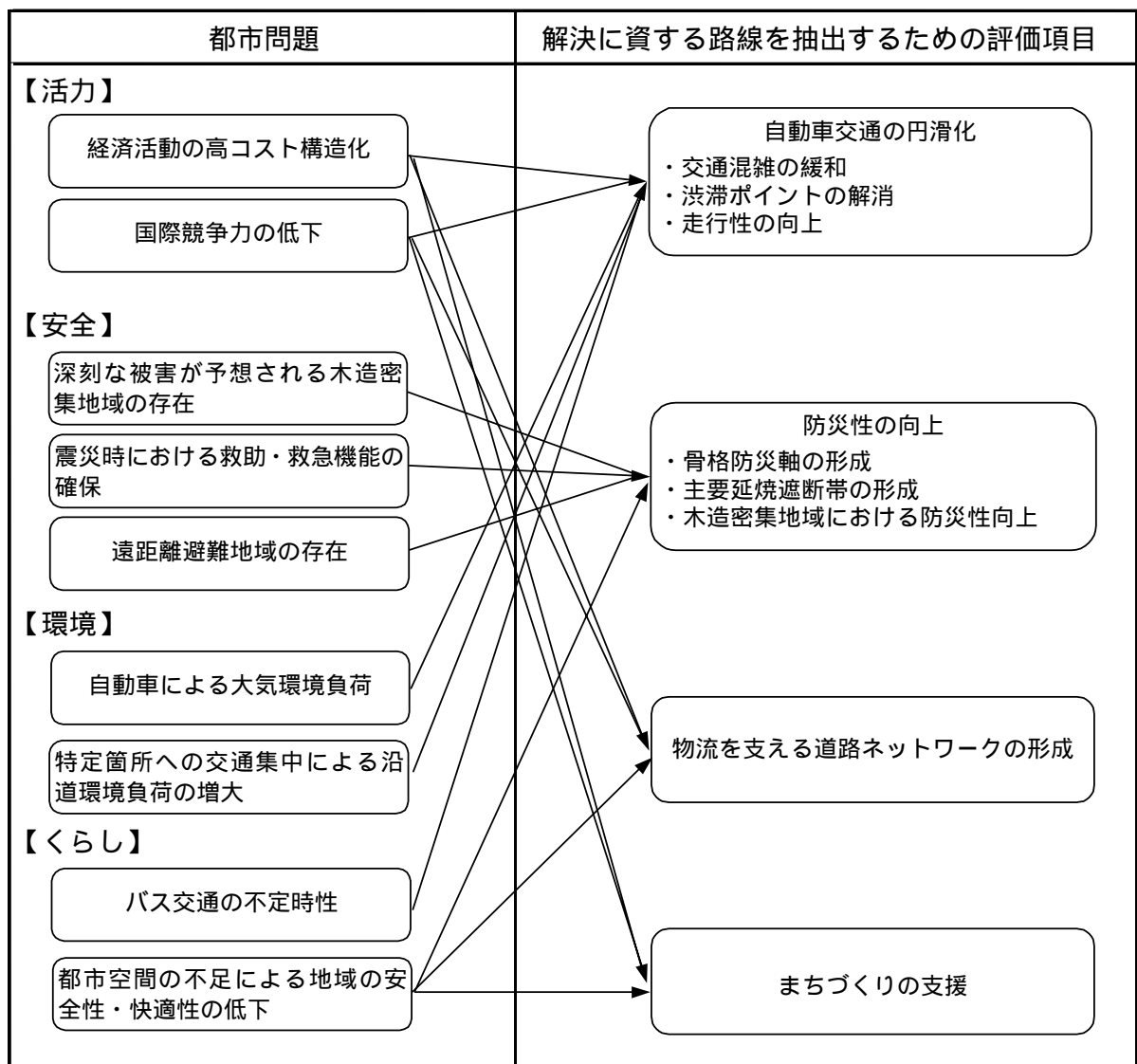
1) 定量的評価の基本的な考え方

道路整備の基本目標である「活力～都市再生と国際競争力の向上～」、「安全～安全で安心できるまちの実現～」、「環境～快適な環境の創出～」、「暮らし～生活の質の向上～」について、これらの目標を達成していくためには、その障害となる様々な都市課題を解決する必要があります。

優先的に整備すべき路線の選定に当たっては、その課題解決を短期的・効果的に実現する必要があります。

そのため、評価項目については、整備の緊急性を特に重視し、現状における問題の解消に着目して設定することとしました。

表 3-1 評価項目の設定における考え方の概要



2) 各評価項目の考え方

自動車交通の円滑化

交通混雑の緩和

- ・ 平成 11 年度道路交通センサスにおける混雑度¹ 1.25 を上回る路線と重複する都市計画道路未整備区間（当該路線の混雑緩和に資する都市計画道路未整備区間）を評価
渋滞ポイントの解消
- ・ 東京都第 3 次渋滞対策プログラムにおけるボトルネック² 箇所と重複する都市計画道路未整備区間（当該路線の渋滞緩和に資する都市計画道路未整備区間）を評価
走行性の向上
- ・ 平成 11 年度道路交通センサス³における混雑時平均旅行速度において、区部の平均値である 17.5 km/h 未満の路線と重複する都市計画道路未整備区間（当該路線の混雑緩和に資する都市計画道路未整備区間）を評価
- ・ 新たなボトルネックの発生等を回避するため、事業の継続が必要な箇所を評価

東京の渋滞は、道路整備が進捗している箇所においては改善が見られるものの、依然として深刻な状況にあり、例えば、区部における混雑時の平均旅行速度は 17.5 km/h（平成 11 年度道路交通センサス調査結果に基づく）に止まっており、他都市と比較してもかなり低い水準にあります。

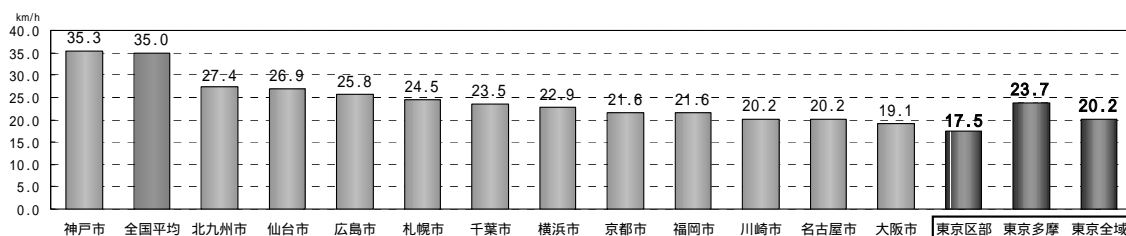


図 3-2 13 大都市における混雑時旅行速度の比較

（出典：平成 11 年度道路交通センサス）

交通渋滞は、都民の日常生活はもとより、国際競争力の低下や、物流等の経済活動等に与える影響が大きいことから、その解消が活力ある経済活動を営める東京を実現するための緊急課題となっています。特に、渋滞交差点付近では、自動車のアイドリングなどによる沿道環境への影響も懸念されます。

また、既に着手した区間がネットワークの形成に至っていない箇所などについては、新たなボトルネックの発生等を回避するため、引き続き事業を実施していく必要があります。

そのため「交通混雑の緩和」「渋滞ポイントの解消」及び「走行性の向上」に資する都市計画道路を緊急的に整備すべきと考え、優先性の高い路線として評価します。

表 3-2 交通混雑を示す指標（混雑度 1.25 以上）の根拠

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間：0、 $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することもなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1～2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25 ～ 1.75	飽和時間は 0～12、 $Q/C > 1$ の時間が 10～15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が 50% を超える。 慢性的な混雑状態を呈する。

（出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会、S59）



図 3-3 東京都第 3 次渋滞対策プログラムにおける区部のボトルネック箇所

- 1 混雑度 = 交通量 / 交通容量（その道路が円滑に走行できる最大の交通量）で表されるもの
- 2 ボトルネック（英：bottle neck）= 狭い通路、隘路、^{あいろ}障害となるもの。
- 3 道路交通センサス（英：road traffic census）= 将来の道路整備の基礎資料とするため、国土交通省がおおむね 3 年ごと（最新は平成 11 年度）に定期的実施している調査で、都道府県道以上の全道路の地点別交通量及び道路状況等を調査します。

防災性の向上

骨格防災軸の形成

- ・ 骨格防災時軸に指定された路線を評価

主要延焼遮断帯の形成

- ・ 主要延焼遮断帯（幅員と沿道建物の不燃化率から設定）」に指定された路線を評価

木造密集地域における防災性向上

- ・ 「防災都市づくり推進計画」で指定された「重点整備地域」の内側や外周部に位置する都市計画道路未整備区間を評価

東京の防災性を向上する上で、都市計画道路は、震災時における大規模な市街地火災の延焼防止、消防活動等の救援・救護活動の空間、安全な避難路の確保、防災拠点等と連携した防災活動空間のネットワークを形成など、大変重要な役割を担っています。

なかでも、広域的な都市構造からみて、骨格的な役割を担う「骨格防災軸」及び骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高い「主要延焼遮断帯」が未だに形成されていない区間があることから、緊急的に整備していく必要があることを考え、これら2つの軸に位置付けられている路線を優先性の高い路線として評価します。



図 3-4 骨格防災軸・主要延焼遮断帯
(「防災都市づくり推進計画(基本計画)」東京都都市計画局、平成 15 年 10 月より)

また、「防災都市づくり推進計画(基本計画)」(東京都都市計画局、平成15年10月)では、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される27地域・約6,500haを「整備地域」に指定しています。

その中でも、基盤整備事業などを重点化して展開し、早期に防災性の向上を図ることにより、波及効果が期待できる地域を「重点整備地域」として指定しています。

そのため、「重点整備地域」に位置する都市計画道路は緊急的に整備する必要があると考え、優先性が高い路線として評価します。



図 3-5 重点整備地域
(「防災都市づくり推進計画(基本計画)」東京都都市計画局、平成15年10月より)

物流を支える道路ネットワークの形成

都市間物流に着目し、「東京港とのアクセシビリティを高める路線」や「公共トラックターミナル周辺の骨格的な道路」、「都市間等を連携する橋梁」を評価

東京における経済の高コスト構造を改善し、国際競争力を高めるためには、物流機能を強化していく必要があります。

そのため、都市間物流に対しては、空港、港湾施設が立地する東京港へのアクセス性を高めることや、公共トラックターミナル周辺の骨格的な幹線道路及び都市間の連携を強化する橋梁などが重要であることから、「東京港とのアクセシビリティを高める路線」や「公共トラックターミナル周辺の骨格的な道路」、「都市間を連携する橋梁」について、優先性の高い路線として評価します。

また、都市内物流の観点から、その効率化を図るために、自動車交通の円滑化（ 項で評価）に資する路線および、都市内を連携する橋梁を優先性の高い路線として評価します。



図 3-6 物流拠点（東京港及び公共トラックターミナル）位置

まちづくりの支援

「拠点的なまちづくりや東京のランドマークと連携する路線」や「都市再生緊急整備地域に指定された区域内の都市計画道路未整備区間」及び「住宅市街地整備総合支援事業や再開発など、面的な整備と連携する路線」を評価

「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」(東京都、平成 15 年 6 月)では、東京の再生へ向けた動きを踏まえ、東京で業務商業など様々な都市活動が展開する拠点的地域を機能的かつ魅力ある場として更新していくためには、活力ある都市の形成、メリハリのある都市空間の形成及び質の高い都市空間の形成が重要であるとしており、都市再生緊急整備地域に位置する都市計画道路や大規模土地開発等のまちづくりと連携していく道路の重要性は今後も一層高まっています。

また、東京のランドマークの整備や更新などとあわせて道路整備を実施することは、国際観光都市にふさわしい景観形成を図る上でも大変重要です。

さらに、住宅市街地整備総合支援事業や再開発など、面的な整備と併せて関連する道路の整備を実施することは、まちづくりを支える上で必要不可欠となっています。

そのため、「拠点的なまちづくりと連携する路線」や「都市再生緊急整備地域に指定された区域内の路線」、「住宅市街地整備総合支援事業や再開発など、面的な整備と連携する路線」を優先性が高い路線として評価します。

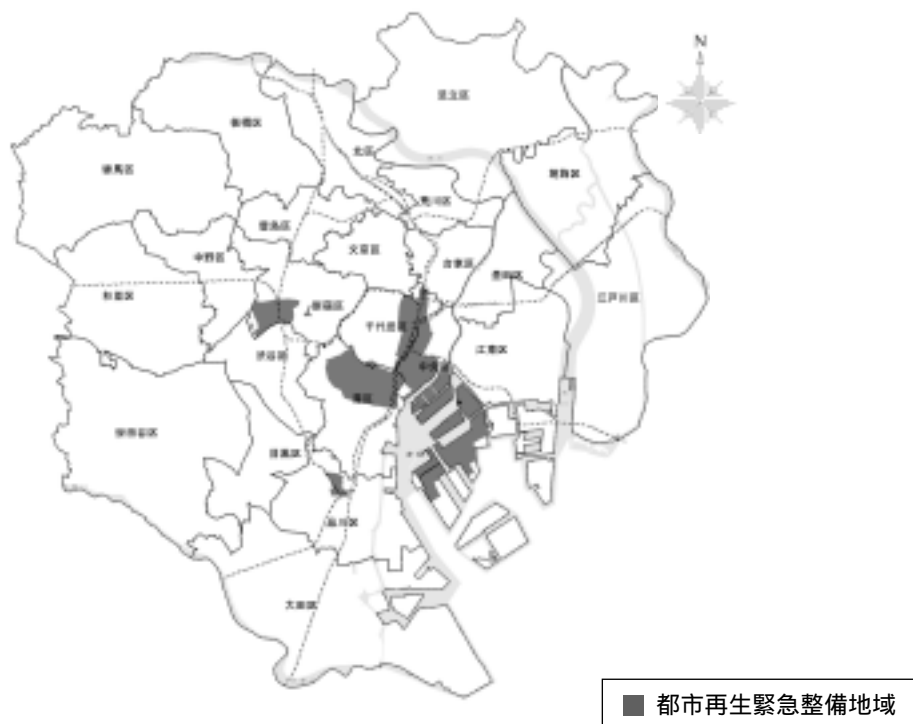


図 3-7 区部における都市再生緊急整備地域の位置

住宅市街地整備総合支援事業 = 大都市の既成市街地において、都市機能の更新、居住環境の改善、良好な住宅の供給を推進するため、市街地住宅の建設と公共施設の整備等を総合的に行うものです。

3 優先整備路線の選定

1) 優先整備路線(全体)

前項で示した評価項目による定量的評価及び地域の課題に照らして選定した、今後12年間(平成16年度~27年度)で優先的に整備すべき路線の総括一覧表を表3-3に示します。

定量的評価に基づいて選定した路線については、投資効果や事業費等を勘案し、基本的に2項目以上の評価がなされた路線を選定しました。

また、地域的課題に資する路線については、その選定理由を記載しました。

なお、路線を明示した箇所以外についても、防災都市づくり推進計画に位置付けられた震災時の危険性が高い重点整備地域等の整備や、区画整理・再開発等の面的整備、連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した機会を捉えて、順次、事業化を図っていきます。

表3-3で示した優先整備路線の位置図を図3-8(p.3-10)に示し、詳細な一覧表は本章末に示します。

表3-3 優先整備路線 総括一覧表

施行区分	延長(m)
都施行路線	76,650
区施行路線	56,515
全 体	133,165

第三次事業化計画 優先整備路線

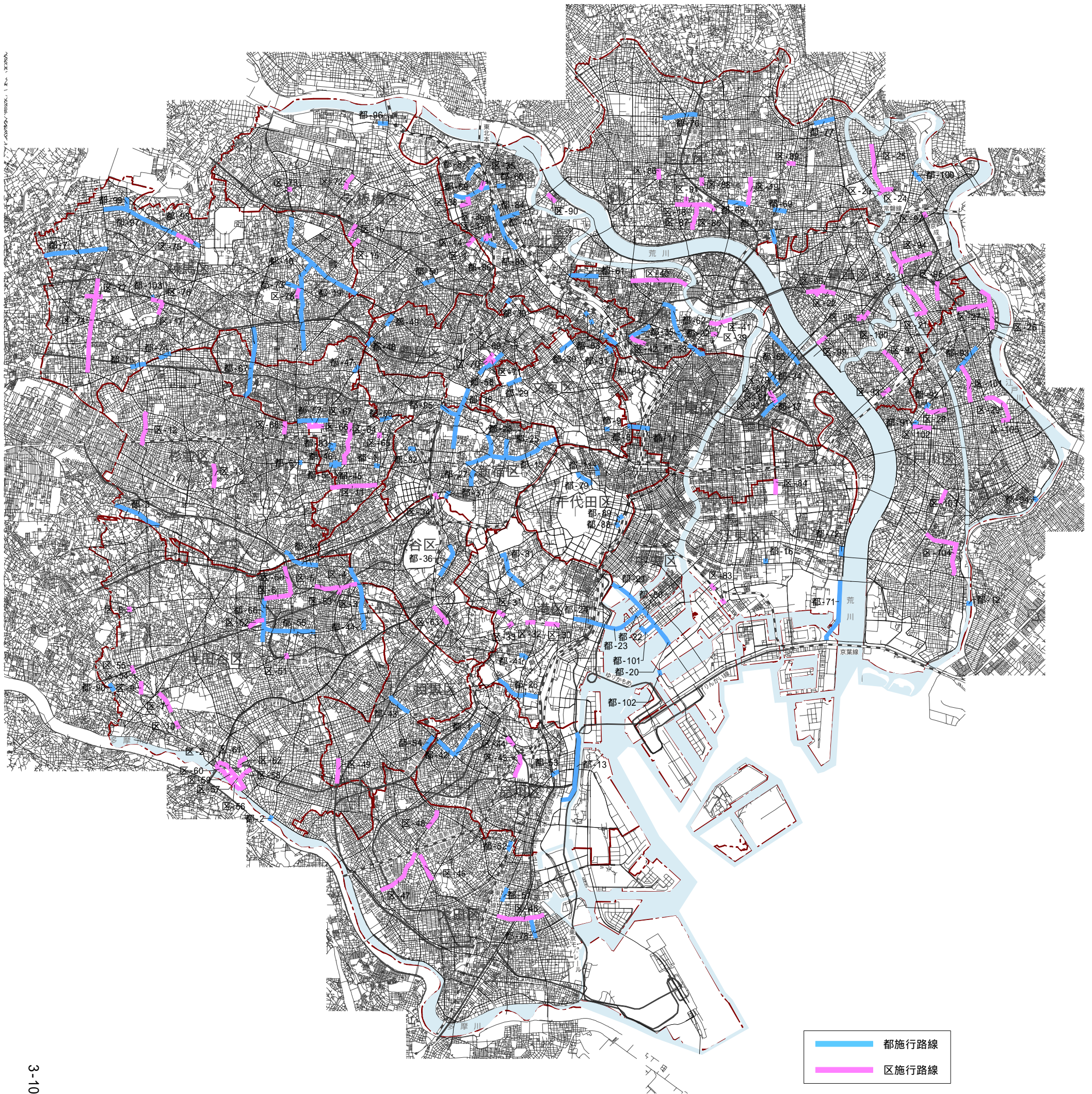


図3-8 第三次事業化計画 優先整備路線位置図

2) 具体的な整備イメージ

選定された路線の中でも、次に掲げる路線については、あらかじめ整備の方向性を示し、整備促進を図っていきます。

交差点の改良により渋滞の解消を図る路線

緊急性の高い交通課題である渋滞の解消に向けては、骨格的な幹線道路等によるネットワーク整備が必要不可欠です。しかしながら、ネットワークの実現には一定の期間が必要です。そのため、交通のボトルネックとなっている渋滞交差点を改良し、即効性の高い事業を積極的に進めます。

交差点改良のイメージ

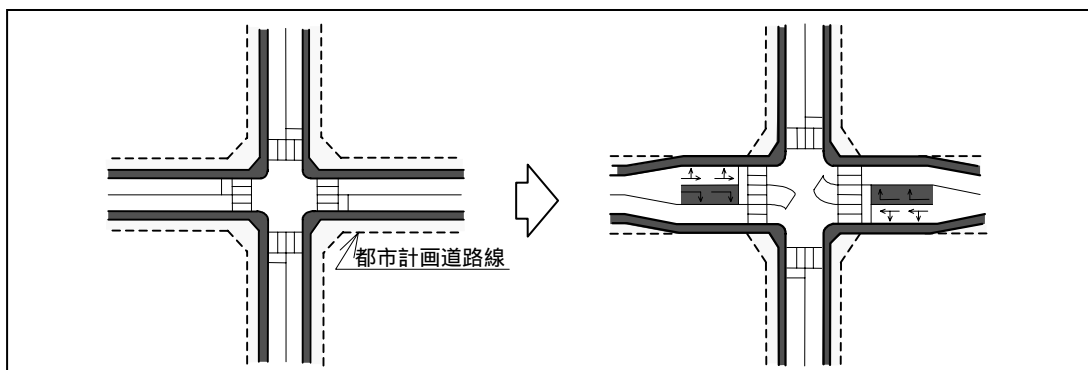


図 3-9 改良イメージ

完成事例：交差点部分を拡幅し右折レーン等を設置する交差点改良事業

上水本町交差点



施行前

- ・ピーク時信号待ち 3 回
- ・ピーク時通過所要時間…平均 3 分 8 秒



施行後

- ・ピーク時信号待ち 1 回
- ・ピーク時通過所要時間…平均 1 分 6 秒

図 3-10 改良事例

(出典：東京都ホームページ「東京の道路整備」)

交差点の改良により渋滞の解消を図る路線は、以下の箇所です。

表 3-4 交差点の改良により渋滞の解消を図る路線一覧（都施行路線）

No	路線名	箇所	交差点名	所在区
都-4	放射 6 号線	環状 6 交差点	中野坂上交差点	中野
都-5	放射 6 号線	補助 26 交差点	杉山公園交差点	中野
都-6	放射 6 号線	環状 7 交差点	高円寺陸橋下交差点	杉並
都-8	放射 8 号線	補助 94 交差点	湯島天神下交差点	文京
都-9	放射 8 号線	放射 10 交差点	本郷三丁目交差点	文京
都-10	放射 8 号線	放射 12～補助 94	湯島天神下交差点	文京,台東
都-11	放射 9 号線	放射 15 交差点付近	神保町交差点	千代田
都-29	環状 4 号線	放射 26～放射 8	大塚三丁目交差点・護国寺西交差点・護国寺前交差点	文京
都-30	環状 4 号線	放射 9 付近～放射 10	千石一丁目交差点	文京
都-31	環状 4 号線	補助 94 交差点付近	道灌山下交差点	文京
都-33	環状 4 号線	放射 12 交差点	大関横丁交差点	荒川,台東
都-34	環状 4 号線	放射 13 付近～放射 13 支 1 付近	東向島交差点	墨田
都-39	環状 5 の 1 号線	放射 9 交差点	西巣鴨交差点	豊島
都-41	補助 11 号線	放射 1 付近	白金一丁目交差点	港
都-45	補助 26 号線	放射 6 交差点	杉山公園交差点	中野
都-46	補助 26 号線	補助 71 交差点	中野五差路	中野
都-52	補助 28 号線	補助 40 交差点～大森駅	山王口交差点	大田
都-53	補助 28 号線	放射 19～補助 162	青物横丁交差点	品川
都-82	補助 71 号線	補助 73 交差点	北新宿一丁目交差点	新宿
都-83	補助 71 号線	補助 26 交差点	中野五差路	中野
都-56	補助 74 号線	環状 6 交差点	上落合二丁目交差点	新宿,中野
都-64	補助 94 号線	環状 4 交差点付近	道灌山下交差点	文京
都-91	補助 142 号線	補助 140 交差点	八蔵橋交差点	江戸川
都-95	補助 169 号線	環状 5 の 1～補助 72	高田馬場口交差点	新宿
都-96	補助 204 号線	放射 9 交差点	舟渡交差点	板橋
都-74	補助 229 号線	補助 76 交差点付近	井草四丁目交差点	杉並
都-75	補助 229 号線	補助 132 交差点付近	西武新宿線交差点部付近	練馬

都市間の連携を強化する路線

東京都では、東京圏全体を視野に入れた集積メリットを生かす「環状メガロポリス構造」の構築をめざしており、業務・居住・産業・物流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全体の一体的な機能発揮を図ることとしています。

そのため、都区部と周辺都市間との連携を強化する道路整備を積極的に進めます。

完成事例：多摩水道橋の拡幅整備

近年の市街化の進展や生活圏の拡大に伴う橋梁部のボトルネックの解消
(平成 13 年 3 月完成)



【多摩水道橋】

図 3-11 完成事例

都市間の連携強化を図る路線は、以下の路線です。

表 3-5 都市間の連携を強化する路線一覧（都施行路線）

No	路線名	区 間	延長 (m)	所在区
都-2	放射 3 号線	多摩川橋梁	100	世田谷
都-3	放射 5 号線	補助 219 ~ 三鷹市境	1,300	杉並
都-7	放射 7 号線	補助 135 ~ 西東京市境	2,000	練馬
都-12	放射 16 号線	旧江戸川橋梁部	230	江戸川
都-94	補助 143 号線	旧江戸川橋梁部	90	江戸川
都-99	補助 233 号線	補助 230 ~ 都道	450	練馬
合 計			4,170	

まちづくりにあわせてみちづくりに取り組んでいく路線

区部においては、道路が都市計画決定されていても、既に市街化が進んでおり、商店街など地域にとって大切な場所となっている場合もあります。

その様な箇所においては、地域みなさんと行政が連携し、創意工夫をこらしたまちづくりにあわせてみちづくりに取り組んでいきます。

また、住宅市街地整備総合支援事業の実施が決定されるなど、まちづくりが具体化している箇所について、その基盤となる都市計画道路整備を積極的に進めていきます。

対象事例：まちづくりとあわせた取り組み（補助 83 号線）



図 3-12 対象事例

まちづくりにあわせてみちづくりに取り組んでいく路線は、以下の路線です。

表 3-6(1) まちづくりにあわせてみちづくりに取り組んでいく路線一覧（都施行路線）

No	路線名	区 間（箇所）	延長（m）	所在区
都-50	補助 26 号線	放射 8～東武東上線	410	板橋
都-54	補助 46 号線	補助 26～補助 30	530	目黒
都-58	補助 81 号線	環状 5 の 1～放射 8	830	豊島
都-85	補助 83 号線	補助 85～環状 7	1,050	北
都-86	補助 85 号線	埼京線立体	570	北
都-87	補助 85 号線	補助 73 付近～補助 157	810	北
都-59	補助 86 号線	補助 85～補助 73	1,150	北
都-62	補助 90 号線	補助 100～環状 4	1,200	荒川
都-63	補助 92 号線	山手線付近～環状 4	950	北,荒川
都-65	補助 120 号線	補助 119～京成線	1,220	墨田
都-68	補助 138 号線	放射 12～補助 256	620	足立
都-69	補助 138 号線	補助 140 付近	470	足立
都-72	補助 144 号線	補助 111～放射 29	390	江東
都-98	補助 230 号線	土支田～補助 134	550	練馬
合 計			10,750	

表 3-6(2) まちづくりにあわせてみちづくりに取り組んでいく路線一覧（区施行路線）

No	路線名	区 間（箇所）	延長（m）	所在区
区-1	補助73号線	補助85～十条駅付近	90	北
区-36	十条駅広場 1	十条駅前	4,360m ²	北
区-37	十条駅街路 1	十条駅付近	40	北
区-49	補助 127 号線	自由が丘駅前～放射 3	790	目黒
区-45	補助 34 号線	補助 27～補助 35	1,500	大田
区-15	補助 234 号線	放射 8～城北中央公園	300	板橋
区-16	補助 244 号線	放射 8～補助 238 付近	530	板橋
区-72	補助 247 号線	西台三丁目付近～補助 201	530	板橋
区-75	補助 230 号線	土支田二、三丁目地内（区施行土地区画整理事業予定区域）	550	練馬
区-76	補助 232 号線	補助 132～区街 7	370	練馬
区-87	補助 254 号線	補助 136～補助 138	800	足立
合 計			6,050	

民間の開発等と一体的にみちづくりに取り組んでいく路線

都市再生緊急整備地域などで行われている大規模施設の跡地利用や民間による市街地開発など、プロジェクトが実施されるタイミングに機動的に対応したみちづくりを進めていきます。

都市再生と連動して道路空間整備をすべき地域（例えば都市再生緊急整備地域）など、民間事業者等によるまちづくりの機運が高まっている地区では、民間事業者の開発などにより、新たなランドマークが創造されるなど、個性ある魅力的なまちづくりが進められています。

国際観光都市として充実を図り、千客万来の世界都市を実現していくためには、このような沿道の開発と一体的にみちづくりに取り組み、魅力的な都市景観や、豊かなパブリックスペースとしての道路空間を創出していく必要があります。

そのため、まちづくり諸制度を活用して進められる民間による沿道開発などに機動的に対応したみちづくりを進めていきます。

なお、その中で東京都が果たすべき役割及び民間業者・土地利用者等に期待される役割としては、以下のような内容が挙げられます。

東京都の役割：民間事業者の開発に機動的対応した街路整備

例えば街路に面して民間事業者の開発が先行的に進む場合、街路空間の一体性を確保するため開発街区の反対側において、都が積極的に街路事業を展開します。

民間業者・土地利用者等に期待される役割

- ・一体的な街並み景観づくりを目標とした沿道の合意形成

（例えば「街並み景観ガイドライン」を作成しストリートとしての一体感を担保）

対象事例：民間事業者による大規模再開発に合わせた都市計画道路整備



【防衛庁跡地開発及び補助4号線の整備計画】

図 3-13 対象事例

完成イメージ：外苑東通り



図 3-14 完成イメージ

民間の開発等と一体的にみちづくりに取り組んでいく箇所は、以下の路線です。

表 3-8(1) 民間の開発等と一体的にみちづくりに取り組んでいく路線一覧（都施行路線）

No	路線名	区 間（箇所）	延長（m）	所在区
都-79	環状 1 号線	補助 166～放射 15	500	千代田
都-81	補助 4 号線	環状 3～放射 22 付近	1,150	港
都-57	補助 74 号線	補助 26～環状 7	1,000	中野
都-88	補助 97 号線	東京駅付近 6,300 m ²	100	千代田
都-89	補助 98 号線	東京駅付近 5,900 m ²	90	千代田
合 計			2,840	

表 3-8(2) 民間の開発等と一体的にみちづくりに取り組んでいく路線一覧（区施行路線）

No	路線名	区 間（箇所）	延長（m）	所在区
区-34	新宿駅付近街路 10 号線	放射 5～環状 5 の 1	150	新宿
区-35	北区画街路 3 号線	補助 157～補助 86	300	北
区-38	補助 243 号線	補助 86～補助 242	445	北
区-44	補助 163 号線(交通広場)	大崎駅西口（大崎 2）	5,740m ²	品川
区-2	放射 4 号線	補助 125～補助 329	160	世田谷
区-56	補助 125 号線	補助 329～区街 6	400	世田谷
区-59	補助 49 号線	補助 125～補助 329	190	世田谷
区-60	補助 125 号線	放射 4～補助 329	610	世田谷
区-61	補助 329 号線	起点～終点	850	世田谷
区-66	中野区画街路 1 号線	中野四丁目地内	630	中野
区-67	中野区画街路 2 号線	中野四丁目地内	160	中野
区-13	補助 215 号線	荻窪三丁目～補助 130	870	杉並
区-69	補助 175 号線	補助 176～補助 177	190	豊島
区-70	補助 175 号線	放射 26～補助 176	90	豊島
区-71	補助 176 号線	補助 81 付近	30	豊島
区-14	補助 87 号線	補助 84～北区境	370	板橋
区-79	補助 326 号線	放射 13 支 1～京成押上線	90	墨田
区-80	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 1,2 地区及び駅前広場	130	墨田
区-81	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 3 地区	90	墨田
区-82	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 1 地区から放射 32	120	墨田
区-18	補助 138 号線	補助 100～旧日光街道,梅田六丁目	1,130	足立
区-90	足立区画街路 7 号線	環状 7～新田三丁目	380	足立
区-91	足立区画街路 8 号線	関原三丁目～補助 138	230	足立
区-97	・飾区画街路 5 号線	補助 327 交通広場～放射 13	120	・飾
区-98	・飾区画街路 3 号線	交通広場～補助 274	80	・飾
合 計			7,815	

4 整備効果の検証

ここでは、現在の道路ネットワークに加えて、前項で「第三次事業化計画」として優先整備路線に位置付けた区間が完成した場合の効果について試算しました。試算に当たっては、多くの人々が実感しやすく、分かりやすいようにアウトカム指標等を用いて行いました。

項目の選定に当たっては、平成 15 年 3 月末に公表した「中間のまとめ」に対して頂いたご意見も参考にさせて頂きながら、4 つの基本目標である“活力”“安全”“環境”“暮らし”に基づいて、表 3-9 に示すように設定しました。なお、2015 年度、2025 年度に、各項目の達成状況について検証する予定です。

2015 年度(H27)：現在事業を行っている区間が完成

2025 年度(H37)：優先整備路線として「第三次事業化計画」に位置付けた区間が完成

【アウトカム指標】



アウトカム指標とは、都民の生活実感に根ざし、生活にどのような効果がもたらされるかを示す指標です。これまでは、事業の提供量を示す指標（アウトプット指標）が一般的でしたが、アウトカム指標はアウトプット指標に比べ、利用者や住民の実感を意識しているために、分かりやすい指標となっています。

表 3-9 整備効果の検証に当たって設定したアウトカム指標等

4 つの基本目標	整備効果の検証に当たって設定したアウトカム指標等
活 力	自動車の平均旅行速度 (km/h)
	物流の主要地点間の所要時間 (分)
	沿道の土地の高度利用促進効果 (%)
安 全	骨格防災軸・主要延焼遮断帯に位置付けられている都市計画道路の完成率 (%)
	安全な歩行者環境の確保 (%)
環 境	自動車の走行による二酸化炭素 (CO ₂) 排出量の削減率 (%)
	みどりの創出効果 (ha)
暮 ら し	高次救急医療施設まで 10 分 (人口) カバー率 (%)
	都市景観の改善 (%)

次項以降に、設定したアウトカム指標等の具体的な内容について示します。

自動車の平均旅行速度

主要な幹線道路等の整備を促進し、道路ネットワークの充実を図るとともに、交差点における右折車線等の設置や、交通のボトルネック箇所(踏切・橋梁・交差点等)の解消を進めることにより、自動車の平均旅行速度が約30 km/h (H37)まで向上します。

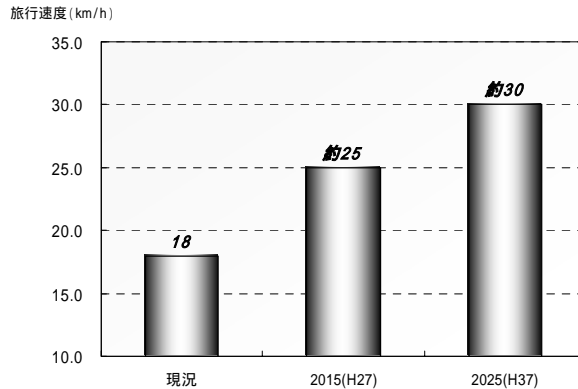


図 3-14 自動車の平均旅行速度の推移

- ・ 算定方法：H27、H37 時点での交通量推計結果から得られる将来旅行速度を適用。
現況値については、平成 11 年度道路交通センサスの混雑時平均旅行速度を記載

物流の主要地点間の所要時間

都市計画道路の整備を行うことにより、物流輸送の車両等にとってルート選択の幅が広がり、走行時間の短縮につながります。

例えば、物流関係の交通量が特に多い大井埠頭から東名高速用賀インターチェンジへのアクセス時間が約5分短縮されます(H37)。これは、対象区間を利用する物流交通全体として年間約21億円の経済効果を生み出します。

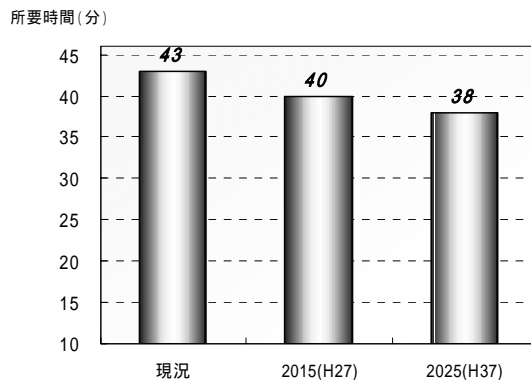


図 3-15 大井埠頭から用賀IC(東名)までのアクセス時間

- ・ 算定方法：交通量推計結果から得られる将来旅行速度を用いて算出。
経路は、環状7号線を利用した最短時間経路を想定。経済効果は、「費用便益分析マニュアル(H15.3)」の単価を用いて試算。

沿道の土地の高度利用促進効果

建物前面の道路の幅員により、沿道の土地利用は一定の制限を受けます。したがって、都市計画道路の整備は、歩行者や自動車の交通機能向上だけでなく、沿道建物の高さや床面積が大きくなるなど、沿道の土地の高度利用を促進します。

現在の道路幅員が狭く、沿道での土地の高度利用がすすんでいない未整備の都市計画道路（170km）のうち、約63%（H37）が整備され、建物の建て替えの促進が期待されます。

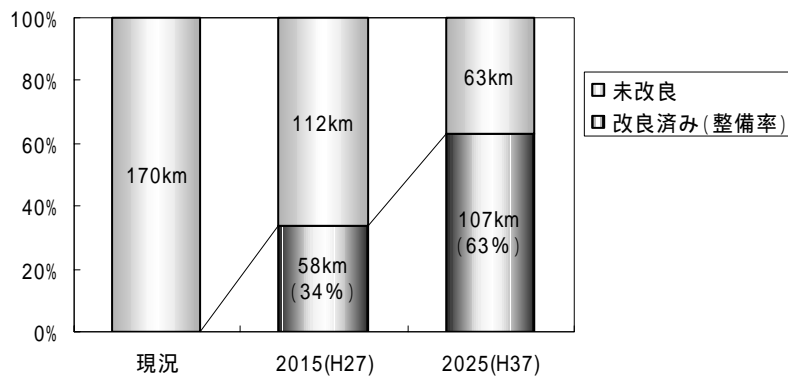


図 3-16 計画幅員 20m 以上、現況幅員 12m 未満の都市計画道路の整備率

- ・算定方法：現在の道路幅員が 12m 未満で、計画幅員 20m 以上の都市計画道路のうち、都市計画道路整備が行われる道路延長の割合を算出



図 3-17 都市計画道路の整備による沿道土地の高度利用事例（環状 8 号線大鳥居地区）

例えば、国道 17 号（北区滝野川付近）での調査によれば、街路事業により地区の土地利用転換が進むとともに、地区の街路沿道一列目の建築物平均階数が 2.4 階（事業実施前）から 4.7 階（事業実施後）となり、約 2 倍に増えました。

骨格防災軸・主要延焼遮断帯に位置付けられている都市計画道路の完成率

骨格防災軸や主要延焼遮断帯に位置付けられている都市計画道路の整備を行うことにより、地震等の災害時における大規模な市街地火災による延焼を最小限にとどめるとともに、輸送ネットワークや救援・救護の活動空間が確保でき、都市の安全性が高まります。

これらの道路のうち、約120kmの区間の整備を行うことにより、約80% (H37)が完成します。

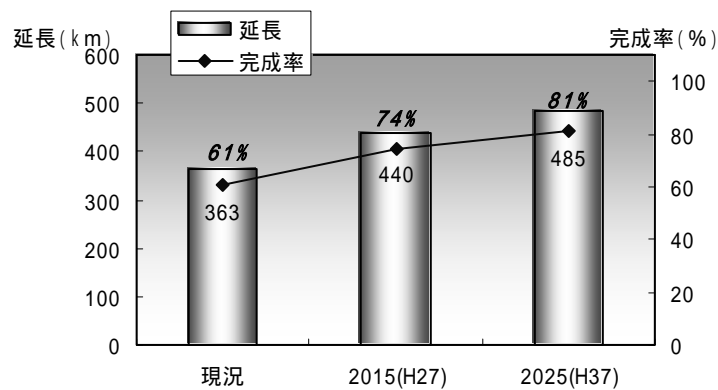


図 3-18 骨格防災軸・主要遮断帯に位置付けられている都市計画道路の完成率

- ・算定方法：「防災都市づくり推進計画（基本計画）」（東京都、平成15年10月）において骨格防災軸や主要延焼遮断帯に位置付けられている都市計画道路の完成率。なお、概成区間については、完成時に延長を加算している。

なお、骨格防災軸や主要延焼遮断帯など延焼遮断帯の形成には、軸となる都市計画道路の整備と、防火地域等の規制や都市防災不燃化促進事業等の実施による沿道の不燃化など様々な施策を重層的に実施していくことが重要です。

安全な歩行者環境の確保

歩道が設置されていない道路や、歩道の幅員が狭い道路では、一般的に自動車と歩行者による交通事故の危険性は高いと考えられます。

都市計画道路の整備に伴い、バリアフリー化にも対応し、自転車や歩行者がスムーズにすれ違える歩道が設置され、歩行者や自転車の快適性が向上するとともに、交通事故の減少による安全性向上にも大きく寄与します。

現状では歩行者の安全性が十分に確保されておらず危険性の高い道路（254km）のうち、約47%（H37）が、都市計画道路の整備により、歩道が設置され、歩行者の安全性が大きく向上します。

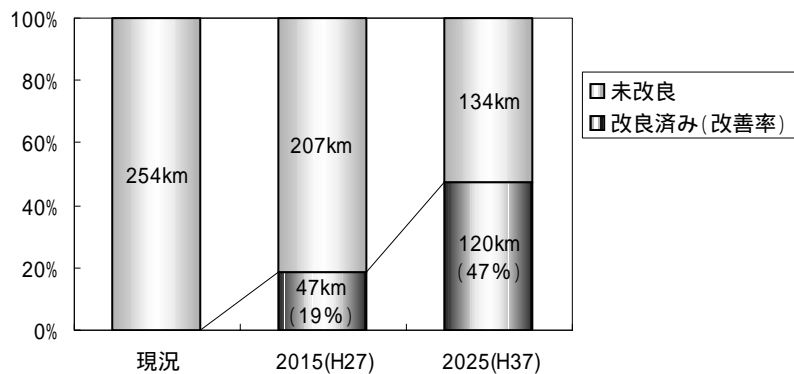


図 3-19 都市計画道路のうち、現道があるが現状では「歩道なし」「歩道 1 m 未満」となっている道路に対する歩道の改善率

- ・算定方法：都市計画道路が計画決定されている道路のうち、現道があり歩道の幅員が 1 m 未満となっている道路延長に対して、新たに都市計画道路を整備することで歩道が設置される道路の占める割合を算出



図 3-20 都市計画道路の整備による歩行者環境の改善事例

自動車の走行による二酸化炭素（CO₂）排出量の削減率

都市計画道路の整備によって交通渋滞が緩和され、自動車の走行速度は向上します。これにより、自動車の走行に伴う二酸化炭素（CO₂）の排出量が削減されます。

自動車1台が1km走行するときに排出されるCO₂排出量が、約17%（H37）削減されます。CO₂排出量の削減は、地球温暖化の抑制にもつながります

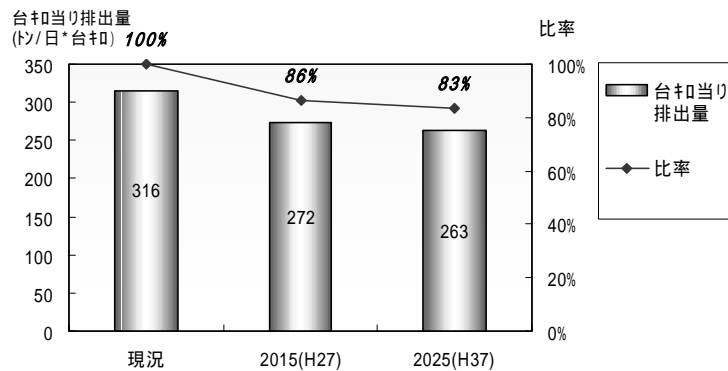


図 3-21 自動車1台が1km走行するときの二酸化炭素（CO₂）排出量

・算定方法：現在、将来において自動車1台が1km走行するときのCO₂排出量を算出して削減率を算出。

窒素酸化物（NOx）、微細粒子状物質（SPM）は、三大都市圏で2010年に環境基準を概ね達成すると見込まれるため今回は対象としていない。

みどりの創出効果

都市計画道路の整備では、歩道などの設置に伴い植樹帯が設置され道路緑化が行われます。これを緑地面積に換算した場合、約25ha（H37）となり、東京ドーム4個分に相当します。道路緑化によって良好な沿道環境が創造されるとともに、都心部で問題になっているヒートアイランド現象の抑制につながります。

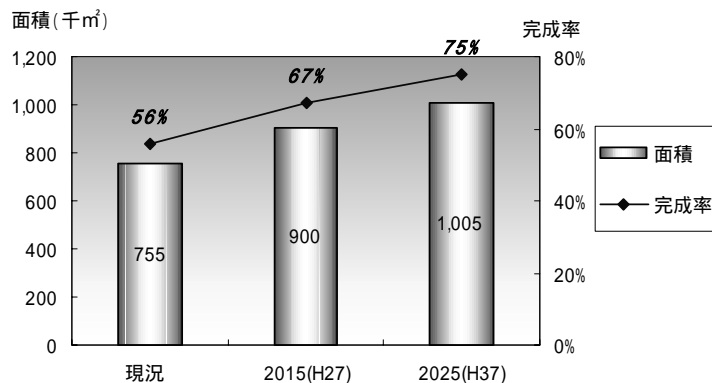


図 3-22 将来的な道路緑地面積の拡大

・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に基づき道路緑化面積を試算。

～暮らし～

高次救急医療施設まで10分（人口）カバー率

都市計画道路の整備に伴って、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離の短縮も見込まれるなど救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれます。

ここでは、高度の診療を提供する第3次救急医療施設までの搬送時間10分以内の地域で暮らす人の数を一定の条件で試算すると、区部のカバー率（人口）が約64%（H37）となります。



図 3-23 第3次救急医療施設 までの移送時間が10分以内と見込まれる区域

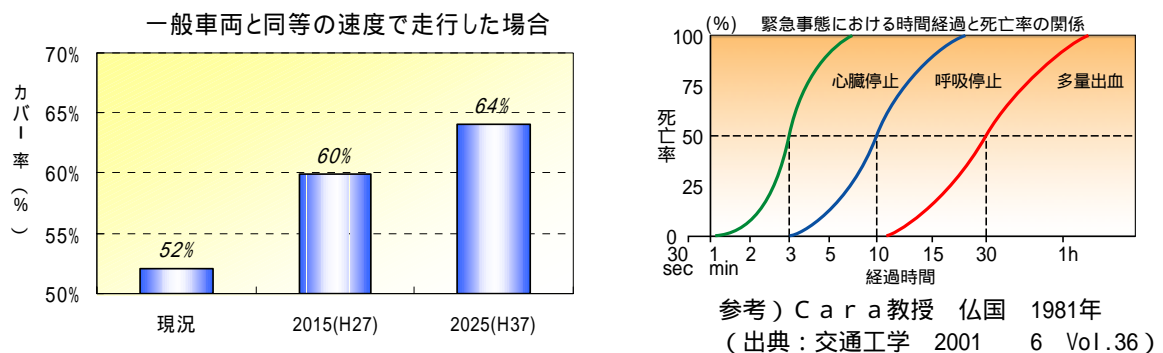


図 3-24 第3次救急医療施設から10分以内の人口カバー率

- ・算定方法：一般的には緊急医療施設までの移送時間は短いほど救命率は高くなる。ここでは移送時間を10分と設定し、都が指定する第3次救急医療施設から10分以内の地域の夜間人口の、区部全域の夜間人口に対する割合を算出。なお、緊急車両の走行速度については、一般車両の走行速度を適用。第3次救急医療施設とは、脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷等の重篤な患者を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等の医療施設

都市景観の改善

都市計画道路の整備では、歩道の設置に伴い、電線類の地中化が行われます。これにより、良好な街並みが形成され、歩行者にとって妨げとなる電柱がなくなり、安全で快適な歩行者空間が生まれます。さらには地震などの災害時における救援・救護活動の確保など都市の防災性向上にもつながります。



ここでは、大通りなど街の顔になる主要な都市計画道路に着目しました。こうした道路で、現状では電線類が地中化されていない道路(183km)のうち、約42%(H37)で電線類が地中化され、都市景観などが改善されます。

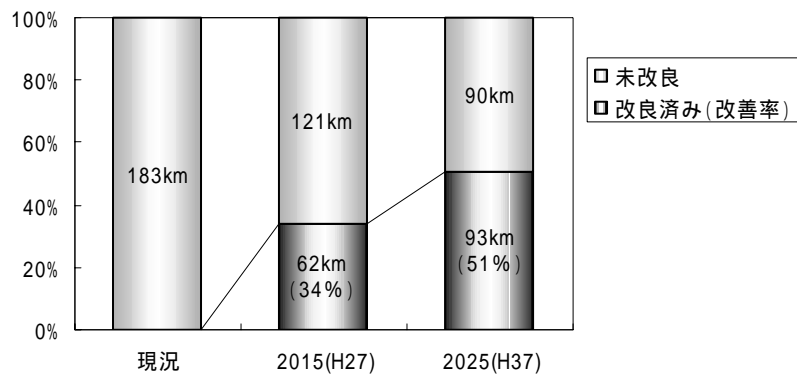


図 3-25 将来的な電線類地中化による景観の改善率

- ・ 算定方法：放射・環状などの主要な幹線道路のうち、幅員によらず現道がある道路延長に対して新たに都市計画道路整備が行われる道路延長が占める割合を算出



図 3-26 電線類地中化による都市景観の改善の事例

優先整備路線一覧

都施行路線一覧

広域的課題に資する路線一覧【定量的評価】(1)

No	路線名	区 間(箇所)	延長(m)	所在区
都-1	放射2号線	西五反田七～荏原二丁目(補助151～補助26)	1,200	品川
都-2	放射3号線	玉堤二丁目～都県境(多摩川橋梁)	100	世田谷
都-3	放射5号線	上高井戸二～久我山三丁目(補助219～三鷹市境)	1,300	杉並
都-4	放射6号線	中野坂上交差点(環状6交差点付近)	80	中野
都-5	放射6号線	杉山公園交差点(補助26交差点付近)	300	中野
都-6	放射6号線	高円寺陸橋下交差点(環状7交差点付近)	100	杉並
都-7	放射7号線	大泉学園町二～西大泉五丁目(補助135～西東京市境)	2,000	練馬
都-8	放射8号線	湯島天神下交差点(補助94交差点)	100	文京
都-9	放射8号線	本郷三丁目交差点(放射10交差点)	120	文京
都-10	放射8号線	台)台東四丁目～文)湯島四丁目(放射12～補助94)	540	文京,台東
都-11	放射9号線	神保町交差点(放射15交差点付近)	270	千代田
都-12	放射16号線	東・西四丁目～都県境(旧江戸川橋梁部)	230	江戸川
都-13	放射18号線	東品川二～東大井一丁目(環状6～補助146)	2,660	品川
都-14	放射23号線	世)大原二丁目～杉)和泉二丁目(環状7～概成)	1,300	世田谷,杉並
都-15	放射25号線	新小川町～新宿七丁目(放射7～放射6)	2,950	新宿
都-16	放射32号線	東陽三～四丁目(放射16～江東区役所)	250	江東
都-17	放射32号線	押上三～京島三丁目(補助103付近～環状4)	860	墨田
都-18	放射35号線	北町三～豊玉中二丁目(放射8～環状7)	4,550	練馬
都-19	放射36号線	練)平和台三丁目～板)小茂根四丁目(放射35～環状7)	1,690	板橋,練馬
都-20	環状2号線	江東)豊洲六丁目～中央)晴海五丁目(晴海運河橋梁部)	550	中央,江東
都-21	環状2号線	中央)銀座八丁目～江東)豊洲六丁目(放射18～晴海)	2,100	中央,江東
都-22	環状3号線	勝どき五丁目～豊海町(東京港)	670	中央
都-23	環状3号線	中央)豊海町～港)海岸一丁目(東京港)	600	中央,港
都-24	環状3号線	海岸一～芝公園二丁目(放射18～放射20)	900	港
都-25	環状3号線	原町一丁目～弁天町(放射25～補助74)	640	新宿
都-26	環状4号線	高輪三～白金台三丁目(放射19～放射3)	1,560	港
都-27	環状4号線	富久町～余丁町(放射24～放射6)	340	新宿
都-28	環状4号線	若松町～早稲田町(放射25～補助74)	700	新宿
都-29	環状4号線	音羽二～大塚二丁目(放射26～放射8)	430	文京

広域的課題に資する路線一覧【定量的評価】(2)

No	路線名	区 間 (箇所)	延長(m)	所在区
都-30	環状4号線	本駒込六丁目付近(放射9付近~放射10)	460	文京
都-31	環状4号線	道灌山下交差点(補助94交差点付近)	100	文京
都-32	環状4号線	荒川一~東日暮里一丁目(補助90~常磐線)	450	荒川
都-33	環状4号線	大関横丁交差点(放射12交差点)	550	荒川,台東
都-34	環状4号線	東向島交差点(放射13付近~放射13支1付近)	500	墨田
都-35	環状4号線	西日暮里五~一丁目(放射11付近~環状5の2)	800	荒川
都-36	環状5の1号線	神宮前六~二丁目(補助164付近~補助24)	1,150	渋谷
都-37	環状5の1号線	渋)千駄ヶ谷五丁目~新)内藤町(新宿御苑)	320	新宿,渋谷
都-38	環状5の1号線	新)大久保二丁目~豊)高田二丁目(補助71付近~補助76)	2,000	新宿,豊島
都-39	環状5の1号線	西巢鴨交差点(放射9交差点)	250	豊島
都-40	環状7号線	中十条四~神谷一丁目(補助83~補助89立体)	650	北
都-41	補助11号線	白金一丁目交差点(放射1付近)	120	港
都-42	補助26号線	荏原四~小山三丁目(放射2~東急目黒線)	700	品川
都-43	補助26号線	中央町一~二丁目(放射3~補助49)	750	目黒
都-44	補助26号線	世)三宿二丁目~渋)大山町(放射4付近~放射23)	1,950	世田谷,渋谷,目黒
都-45	補助26号線	杉山公園交差点(放射6交差点)	200	中野
都-46	補助26号線	中野五差路(補助71交差点)	140	中野
都-47	補助26号線	中野)江古田一丁目~新)西落合四丁目(補助76~放射7付近)	500	中野,新宿
都-48	補助26号線	南長崎六~長崎五丁目(補助229~補助172)	280	豊島
都-49	補助26号線	千早四~要町三丁目(千早~放射36)	430	豊島
都-50	補助26号線	大山町付近(放射8~東武東上線)	410	板橋
都-51	補助27号線	大森西二~四丁目(環状7付近~内川)	455	大田
都-52	補助28号線	山王二丁目付近(補助40交差点~大森駅)	280	大田
都-53	補助28号線	南品川二~三丁目(放射19~補助162)	240	品川
都-54	補助46号線	目黒本町五丁目付近(補助26~補助30)	530	目黒
都-55	補助52号線	若林五~宮坂一丁目(環状7~補助128)	1,710	世田谷
都-56	補助74号線	上落合二丁目交差点(環状6交差点)	300	新宿,中野
都-57	補助74号線	中野四~野方一丁目(補助26~環状7)	1,000	中野
都-58	補助81号線	南池袋二~東池袋五丁目(環状5の1~放射8)	830	豊島
都-59	補助86号線	赤羽西五~一丁目(補助85~補助73)	1,150	北
都-60	補助86号線	赤羽南一丁目付近(補助89~補助246)	270	北
都-61	補助90号線	北)堀船三丁目~荒)西尾久七丁目(環状5の2~荒川遊園)	900	北,荒川

広域的課題に資する路線一覧【定量的評価】(3)

No	路線名	区 間(箇所)	延長(m)	所在区
都-62	補助 90 号線	町屋一～荒川一丁目(補助 100～環状 4)	1,200	荒川
都-63	補助 92 号線	北)中里三丁目～荒)西日暮里四丁目(山手線付近～環状 4)	950	北,荒川
都-64	補助 94 号線	道灌山下交差点(環状 4 交差点付近)	100	文京
都-65	補助 120 号線	墨田五～八広五丁目(補助 119～京成線)	1,220	墨田
都-66	補助 128 号線	宮坂一～赤堤二丁目(補助 52 付近～補助 54)	1,205	世田谷
都-67	補助 133 号線	中野)白鷺二丁目～練)中村北三丁目(杉並区境～補助 229)	2,380	中野,練馬
都-68	補助 138 号線	中央本町一～二丁目(放射 12～補助 256)	620	足立
都-69	補助 138 号線	青井三丁目～綾瀬四丁目(補助 140 付近)	470	足立
都-70	補助 140 号線	西綾瀬四～一丁目(補助 136～特 450)	550	足立,・飾
都-71	補助 144 号線	新砂三丁目～夢の島(放射 16～国道 357)	2,060	江東
都-72	補助 144 号線	東砂六丁目付近(補助 111～放射 29)	390	江東
都-73	補助 172 号線	練馬二～早宮三丁目(放射 35～早宮)	560	練馬
都-74	補助 229 号線	井草四丁目交差点(補助 76 交差点付近)	280	杉並
都-75	補助 229 号線	西武新宿線交差点付近(補助 132 交差点付近)	350	練馬
都-76	補助 261 号線	伊興四～竹の塚六丁目(伊興～東武立体)	900	足立
都-77	補助 261 号線	神明二～六木四丁目(補助 109 付近～補助 274)	760	足立
都施行路線 合計			63,460	

地域的課題に資する路線一覧(1)

No	路線名	区 間(箇所)	延長(m)	選定理由	所在区
都-78	放射 17 号線	大森東四～北糀谷一丁目 (補助 34 付近～補助 36)	800	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	大田
都-79	環状 1 号線	九段南一丁目付近 (補助 166～放射 15)	500	沿道開発での計画の進捗状況に対応して整備する	千代田
都-80	環状 2 号線支 1	晴海三丁目(晴海地区)	530	臨海部におけるネットワーク強化を図るための道路整備を実施	中央
都-81	補助 4 号線	赤坂八～六本木四丁目 (環状 3～放射 22 付近)	1,150	防衛庁跡地の開発とあわせて道路整備を実施するなど、沿道開発が進捗する時期に機動的に対応し道路を整備	港
都-82	補助 71 号線	北新宿一丁目交差点 (補助 73 交差点)	90	渋滞ポイントの解消(北新宿一丁目交差点)	新宿
都-83	補助 71 号線	中野五差路 (補助 26 交差点)	180	渋滞ポイントの解消(中野五差路)	中野
都-84	補助 83 号線	中十条四～赤羽西二丁目 (環状 7～補助 73 付近)	550	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	北
都-85	補助 83 号線	中十条一～三丁目 (補助 85～環状 7)	1,050	重点整備地域(防災都市づくり推進計画)におけるまちづくりとあわせて道路整備に取り組む	北

地域的課題に資する路線一覧(2)

No	路線名	区 間(箇所)	延長(m)	選定理由	所在区
都-86	補助 85 号線	上十条一～三丁目 (埼京線立体)	570	十条駅付近の再開発とあわせて道路整備を実施	北
都-87	補助 85 号線	赤羽台三丁目付近(補助 73 付近～補助 157)	810	住宅市街地総合整備事業の中で道路整備を実施	北
都-88	補助 97 号線	丸の内二丁目付近 (東京駅付近 6,300 m ²)	100	東京駅関連事業(国際観光都市にふさわしい 東京のかおづくり)	千代田
都-89	補助 98 号線	丸の内一丁目付近 (東京駅付近 5,900 m ²)	90	東京駅関連事業(国際観光都市にふさわしい 東京のかおづくり)	千代田
都-90	補助 125 号線	喜多見八丁目付近 (補助 51～喜多見八丁目)	230	事業の継続による整備効果早期発現を図る ため道路整備を実施	世田谷
都-91	補助 142 号線	八蔵橋交差点 (補助 140 交差点)	100	区施行街路事業との整合を図り、整備効果早 期発現を図るため道路整備を実施	江戸川
都-92	補助 142 号線	中央四～三丁目(補助 284 ～菅原橋交差点)	500	区施行街路事業との整合を図り、整備効果早 期発現を図るため道路整備を実施	江戸川
都-93	補助 142 号線	南小岩七～三丁目(補助 285 付近～補助 143 付近)	800	区施行街路事業との整合を図り、整備効果早 期発現を図るため道路整備を実施	江戸川
都-94	補助 143 号線	東篠崎二丁目～都県境 (旧江戸川橋梁部)	90	事業継続による整備効果早期発現を図り、都 県境の連携を強化するための道路整備を実 施	江戸川
都-95	補助 169 号線	高田馬場口交差点 (環状 5 の 1～補助 72)	400	渋滞ポイントの解消(高田馬場口交差点)	新宿
都-96	補助 204 号線	舟渡交差点 (放射 9 交差点)	150	渋滞ポイントの解消(舟渡交差点)	板橋
都-97	補助 230 号線	大泉学園町七～大泉町二 丁目(補助 135～土支田)	2,100	地下鉄大江戸線の導入空間であり、地域のま ちづくりの動きにあわせて道路整備を実施	練馬
都-98	補助 230 号線	土支田三～高松六丁目 (土支田～補助 134)	550	地下鉄大江戸線の導入空間であり、地域のま ちづくりの動きにあわせて道路整備を実施	練馬
都-99	補助 233 号線	大泉学園町四～八丁目 (補助 230～都道)	450	補助 230 号線整備にあわせ、既完成区間と結 ぶことで都県境の連携を強化する道路整備 を実施	練馬
都-100	補助 277 号線	東金町二～東水元二丁目 (補助 138 付近～補助 276)	390	事業の継続による整備効果早期発現を図る ため道路整備を実施	・ 飾
都-101	補助 314 号線	晴海五丁目付近 (晴海地区)	700	臨海部におけるネットワーク強化を図るた めの道路整備を実施	中央
都-102	補助 315 号線	豊洲六丁目～有明一丁目	200	臨海部におけるネットワーク強化を図るた めの道路整備を実施	江東
都-103	練馬区画街路 7 号線	石神井町七～三丁目 (補助 232 付近)	110	石神井公園駅周辺まちづくりにあわせてネ ットワークを整備	練馬
合 計			13,190		

区施行路線一覧

広域的課題に資する路線一覧【定量的評価】

No	路線名	区 間 (箇所)	延長 (m)	所在区
区-1	補助 73 号線	上十条二丁目～十条駅付近 (補助 85～十条駅付近)	90	北
区-2	放射 4 号線	玉川二丁目 (補助 125～補助 329)	160	世田谷
区-3	補助 54 号線	北沢一丁目 (茶沢通り～補助 26)	470	世田谷
区-4	補助 54 号線	北沢二丁目 (茶沢通り～商業地のサークル)	250	世田谷
区-5	補助 54 号線	北沢一～代田六丁目 (商業地のサークル～環状 7)	620	世田谷
区-6	補助 54 号線	松原四～六丁目 (補助 128～補助 154)	810	世田谷
区-7	補助 216 号線	大蔵三～五丁目 (補助 51～東名付近)	660	世田谷
区-8	補助 217 号線	上祖師谷四～六丁目 (補助 54 付近)	190	世田谷
区-9	補助 217 号線	成城二～三丁目 (補助 51 付近)	470	世田谷
区-10	補助 216 号線	大蔵六～鎌田四丁目 (補助 213 との交差付近)	340	世田谷
区-11	補助 63 号線	弥生町一～本町五丁目 (環状 6～富士見橋)	1,380	中野
区-12	補助 132 号線	上荻四～西荻南三丁目 (放射 6～西荻南三丁目)	1,140	杉並
区-13	補助 215 号線	荻窪三～成田西三丁目 (荻窪三丁目～補助 130)	870	杉並
区-14	補助 87 号線	稻荷台～加賀二丁目 (補助 84～北区境)	370	板橋
区-15	補助 234 号線	桜川三丁目付近 (放射 8～城北中央公園)	300	板橋
区-16	補助 244 号線	上板橋二丁目付近 (放射 8～補助 238 付近)	530	板橋
区-17	補助 132 号線	石神井町五～二丁目 (石神井公園付近～西武池袋線)	430	練馬
区-18	補助 138 号線	関原三～梅田六丁目 (補助 100～旧日光街道, 梅田六丁目)	1,130	足立
区-19	補助 256 号線	中央本町三～青井六丁目 (補助 138～環状 7)	850	足立
区-20	補助 138 号線	・飾区境～南水元一丁目 (・飾区境 (中川橋梁部含む)～補助 261)	200	・飾
区-21	補助 264 号線	細田三～一丁目 (新金線～補助 276)	300	・飾
区-22	補助 264 号線	堀切三～四つ木五丁目 (補助 140～補助 273)	870	・飾
区-23	補助 276 号線	高砂六～細田三丁目 (補助 279 付近～高砂七丁目、補助 264～補助 280 付近)	1,490	・飾
区-24	補助 138 号線	南水元一丁目付近 (補助 261～完成区間)	300	・飾
区-25	補助 261 号線	西水元五～南水元一丁目 (西水元五丁目付近～補助 138)	1,520	・飾
区-26	補助 283 号線 ()	北小岩七～三丁目 (特例都道 451～放射 14)	1,240	江戸川
区-27	補助 264 号線	北小岩二～四丁目 (補助 143～補助 283)	1,020	江戸川
区-28	補助 284・288 号線	中央三～大杉五丁目 (補助 142～環状 7)	680	江戸川
区-29	補助 288 号線 ()	西篠崎一～上篠崎三丁目 (補助 143～補助 286 付近)	1,200	江戸川
合 計			19,880	

区-26、区-29 については、ルートを再検証した上で事業化する予定

地域的課題に資する路線一覧(1)

No	路線名	区 間 (箇所)	延長 (m)	選定理由	所在区
区-30	補助7号線	三田二～一丁目(放射21～オーストラリア大使館)	440	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	港
区-31	補助7号線	南麻布五～西麻布三丁目(愛育病院～環状4)	280	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	港
区-32	補助7号線	南麻布一～元麻布一丁目(放射1～韓国大使館)	270	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	港
区-33	補助9号線	南麻布三丁目付近(補助7付近)	120	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	港
区-34	新宿駅付近街路10号線	新宿四丁目付近(放射5～環状5の1)	150	新宿駅南口地区基盤整備関連事業	新宿
区-35	北区画街路3号線	赤羽西一～四丁目(補助157～補助86)	300	住宅市街地総合整備事業の中で道路整備を実施	北
区-36	十条駅広場1	十条駅前	4,360m ²	交通結節点の機能強化	北
区-37	十条駅街路1	十条駅付近	40	交通結節点の機能強化	北
区-38	補助243号線	赤羽西四～五丁目(補助86～補助242)	445	住宅市街地総合整備事業の中で道路整備を実施	北
区-39	補助331号線	南千住七～四丁目(補助108～補助322)	230	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	荒川
区-40	補助193号線	東尾久八～町屋八丁目(放射11～区立第七峡田小学校付近)	1,830	重点整備地域(防災都市づくり推進計画)におけるまちづくりとあわせて道路整備に取り組む	荒川
区-41	補助189号線	南千住八～七丁目(補助109～放射12)	720	白鬚西地区の市街地再開発事業の効果を高めるための道路整備を実施	荒川
区-42	補助182号線	東日暮里六～西日暮里五丁目(補助100付近～環状4)	450	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	荒川
区-43	補助163号線	西品川三～広町二丁目(百反通り交差点～補助26)	1,020	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	品川
区-44	補助163号線(交通広場)	大崎駅西口(大崎二丁目)	5,740m ²	大崎駅西口地区市街地再開発事業とあわせて道路整備を実施	品川
区-45	補助34号線	大森西五～大森東五丁目(補助27～補助35)	1,500	防災まちづくりとあわせて街路事業を実施	大田
区-46	補助43号線	仲池上一～二丁目(補助44～放射1)	810	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	大田
区-47	補助44号線	仲池上一～南久が原二丁目(補助43付近～環状8)	1,640	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	大田
区-48	補助44号線	上池台四～中馬込一丁目(事業中付近～環状7)	560	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	大田
区-49	補助127号線	自由が丘二～中根一丁目(自由が丘駅前～放射3)	790	地域のまちづくりの動き(自由が丘駅周辺地区)にあわせて道路整備を実施	目黒
区-50	補助154号線	松原二～五丁目(京王線～補助54)	830	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	世田谷
区-51	補助154号線	世田谷四丁目(補助51付近)	100	事業の継続による整備効果早期発現を図るため道路整備を実施	世田谷
区-52	世田谷区画街路8号線	赤堤一～経堂一丁目(経堂駅駅前広場および駅前広場導入路)	440	連続立体交差事業にあわせ、交通結節点の機能強化を図るための道路整備を実施(交通広場5,600m ² を含む)	世田谷

地域的課題に資する路線一覧(2)

No	路線名	区 間 (箇所)	延長 (m)	選定理由	所在区
区-53	世田谷区画街路 10 号線	下北沢駅前広場および駅前広場導入路	60	連続立体交差事業にあわせ、交通結節点の機能強化を図るための道路整備を実施 (交通広場 5,300 m ² を含む)	世田谷
区-54	世田谷区画街路 11 号線	成城駅前広場および駅前広場導入路	60	連続立体交差事業にあわせ、交通結節点の機能強化を図るための道路整備を実施 (交通広場 5,000 m ² を含む)	世田谷
区-55	世田谷区画街路 12 号線	成城駅前広場導入路	60	連続立体交差事業にあわせ、交通結節点の機能強化を図るための道路整備を実施	世田谷
区-56	補助 125 号線	玉川一～上野毛二丁目 (補助 329～区街 6)	400	二子玉川東地区再開発事業とあわせて道路整備を実施	世田谷
区-57	世田谷区画街路 6 号線	玉川一～上野毛二丁目 (補助 329～補助 125)	510	地区交通処理のための道路ネットワークを形成する道路整備	世田谷
区-58	世田谷区画街路 7 号線	上野毛三～二丁目 (環状 8～区街 6)	530	地区交通処理のための道路ネットワークを形成する道路整備	世田谷
区-59	補助 49 号線	玉川一丁目 (補助 125～補助 329)	190	二子玉川東地区再開発事業とあわせて道路整備を実施	世田谷
区-60	補助 125 号線	玉川二～一丁目 (放射 4～補助 329)	610	二子玉川東地区再開発事業とあわせて道路整備を実施	世田谷
区-61	補助 329 号線	玉川一～二丁目 (起点～終点)	850	二子玉川東地区再開発事業にあわせ、交通結節点の機能強化を図るための道路整備を実施 (交通広場 5,800 m ² を含む)	世田谷
区-62	補助 49 号線	上野毛三～瀬田一丁目 (環状 8～丸子川)	540	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	世田谷
区-63	補助 18 号線	代官山町～桜丘町 (東急東横線～放射 22 付近)	650	渋谷駅周辺整備に伴う交通結節点へのアクセスとして、また、重要な地域ネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	渋谷
区-64	補助 220 号線	中野六～中央四丁目 (補助 74～放射 6)	1,300	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	中野
区-65	東中野駅前広場 1	東中野駅前	2,240m ²	交通結節点の機能強化	中野
区-66	中野区画街路 1 号線	中野四丁目地内	630	警察大学校等跡地利用の計画の中で道路整備を実施	中野
区-67	中野区画街路 2 号線	中野四丁目地内	160	警察大学校等跡地利用の計画の中で道路整備を実施	中野
区-68	補助 227 号線	高円寺北二～三丁目 (補助 74～高円寺駅北口)	480	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	杉並
区-69	補助 175 号線	東池袋四～三丁目 (補助 176～補助 177)	190	重点整備地域 (防災都市づくり推進計画) におけるまちづくりとあわせて道路整備に取り組む	豊島
区-70	補助 175 号線	東池袋四丁目付近 (放射 26 付近～補助 176)	90	重点整備地域 (防災都市づくり推進計画) におけるまちづくりとあわせて道路整備に取り組む	豊島
区-71	補助 176 号線	東池袋四丁目付近 (補助 81 付近)	30	重点整備地域 (防災都市づくり推進計画) におけるまちづくりとあわせて道路整備に取り組む	豊島

地域的課題に資する路線一覧(3)

No	路線名	区 間(箇所)	延長(m)	選定理由	所在区
区-72	補助 247 号線	西台三～一丁目 (西台三丁目付近～補助 201)	530	地域のまちづくりの動き(西台一丁目周辺北地区計画区域)にあわせて道路整備を実施	板橋
区-73	補助 249 号線	四葉一～徳丸四丁目 (放射 35 付近)	100	事業の継続による整備効果の早期発現をはかるため、道路整備を実施	板橋
区-74	補助 135 号線	関町東一～東大泉六丁目 (放射 6～大泉学園駅再開発事業区域)	2,800	区西部の南北交通軸を確保し、大泉学園駅付近の交通混雑の緩和および都市再生を図るため道路整備に取り組む	練馬
区-75	補助 230 号線	土支田二、三丁目地内 (区施行土地区画整理事業予定区域)	550	地下鉄大江戸線の導入空間であるとともに、区施行予定の土地区画整理事業とあわせて道路整備に取り組む	練馬
区-76	補助 232 号線	石神井町三丁目付近 (補助 132～区街 7)	370	西武池袋線石神井公園駅付近の鉄道連続立体交差事業にあわせ、地域のまちづくりにおける主要な都市基盤施設として、補助 132 号線とともに道路整備に取り組む	練馬
区-77	補助 232 号線	東大泉六丁目付近 (補助 135 付近)	520	補助 135 号線の整備とあわせて、大泉学園駅付近の交通混雑の緩和および都市再生を図るため道路整備に取り組む	練馬
区-78	練馬区画街路 1 号線	練馬二丁目付近 (補助 172 付近)	200	西武池袋線練馬駅周辺地域の南北交通軸を確保するため道路整備に取り組む	練馬
区-79	補助 326 号線	京島一丁目付近 (放射 13 支 1～京成押上線)	90	京成押上線の立体化に併せた曳舟駅周辺の再開発事業とあわせた道路整備を実施	墨田
区-80	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 1,2 地区及び駅前広場	130	京成押上線の立体化に併せた曳舟駅周辺の再開発事業とあわせた道路整備を実施	墨田
区-81	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 3 地区	90	京成押上線の立体化に併せた曳舟駅周辺の再開発事業とあわせた道路整備を実施	墨田
区-82	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 1 地区～放射 32	120	京成押上線の立体化に併せた曳舟駅周辺の再開発事業とあわせた道路整備を実施	墨田
区-83	補助 199 号線	越中島三～枝川一丁目 (補助 200～環状 3 支 2 の一部)	200	豊洲地区の開発計画とあわせ、開発効果を高める道路整備を実施	江東
区-84	補助 115 号線	亀戸一～大島二丁目 (亀戸一丁目～放射 31)	450	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	江東
区-85	補助 137 号線	梅田七丁目付近(補助 138～梅田七丁目)	100	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	足立
区-86	補助 253 号線	西新井一丁目付近(環状 7～西新井一丁目)	220	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	足立
区-87	補助 254 号線	関原一～梅田五丁目 (補助 136～補助 138)	800	西新井駅西口周辺地区の防災生活圏推進事業にあわせて街路事業を実施	足立
区-88	補助 255 号線	梅島三丁目付近(梅島三丁目～環状 7)	250	地域のネットワークを形成する幹線道路として道路整備を実施	足立

地域的課題に資する路線一覧(4)

No	路線名	区 間 (箇所)	延長 (m)	選定理由	所在区
区-89	補助 258 号線	六町一～加平二丁目 (綾瀬川架橋)	40	事業の継続による整備効果の早期 発現をはかるため、道路整備を実施	足立
区-90	足立区画街路 7 号線	新田二～三丁目 (環状 7～新田三丁目)	380	新田地区の住宅市街地総合整備事 業の中で道路整備を実施	足立
区-91	足立区画街路 8 号線	関原三丁目付近 (関原三丁目 ～補助 138)	230	事業の継続による整備効果の早期 発現をはかるため、西新井駅西口周 辺地区の住宅市街地総合整備事業 の中で道路整備を実施	足立
区-92	補助 284 号線	奥戸一～東新小岩四丁目 (補助 281～放射 14)	850	地域のネットワークを形成する幹 線道路として道路整備を実施	・飾
区-93	葛飾特殊街路 1 号線	東新小岩一～西新小岩一丁目(補 助 330 交通広場～新小岩駅北口)	140	交通結節点の機能強化を図るため の道路整備を実施	・飾
区-94	補助 279 号線	高砂七～柴又一丁目 (補助 276～補助 143 付近)	1,020	補助 276 号線整備にあわせ、地域 のネットワークを形成する幹線道路 として道路整備を実施	・飾
区-95	補助 282 号線	鎌倉三～一丁目 (補助 283～補助 264 付近)	780	事業の継続による整備効果早期発 現を図るため道路整備を実施	・飾
区-96	補助 272 号線	宝町二丁目付近(補助 140 付 近～京成本線)	340	地域のネットワークを形成する幹 線道路として道路整備を実施	・飾
区-97	葛飾区画街路 5 号線	金町六丁目付近 (補助 327 交通広場～放射 13)	120	金町六丁目地区再開発事業とあわ せて道路整備を実施	・飾
区-98	葛飾区画街路 3 号線	立石七丁目付近 (交通広場～補助 274)	80	連続立体交差事業と連携した立石 駅北口地区再開発事業にあわせて 道路整備を実施(交通広場 3800 m ² を含む)	・飾
区-99	鉄押付 3 号線	四つ木一丁目付近(・飾江戸 川線 1～事業中区間)	320	連続立体交差事業にあわせた道路 整備を実施	・飾
区-100	鉄押付 6 号線	立石八丁目付近(補助 274～立 石八丁目)	150	連続立体交差事業にあわせた道路 整備を実施	・飾
区-101	補助 285 号線	南小岩三～鹿骨五丁目 (補助 142～補助 288)	1,210	地域のまちづくりの動き(南小岩地 区計画)にあわせて道路整備を実施	江戸川
区-102	補助 286 号線	中央一～二丁目 (補助 140～補助 284)	540	事業の継続による整備効果早期発 現を図るため道路整備を実施	江戸川
区-103	補助 288・290 号線	一之江七～六丁目(補助 287～ 一之江西部区画整理境)	420	一之江西部区画整理事業地域と隣 接し、開発効果を高める道路整備を 実施	江戸川
区-104	補助 289 号線	春江町五～東・西三丁目 (補助 290～放射 29)	1,940	事業の継続による整備効果早期発 現を図るため道路整備を実施	江戸川
区-105	補助 286 号線	西篠崎二～上篠崎三丁目(補 助 288 との交差付近)	250	事業の継続による整備効果早期発 現を図るため道路整備を実施	江戸川
合 計			36,635		

第4章 都市計画道路区域内における「建築制限の緩和」

1 建築制限緩和の検討経緯

1) 長期未着手路線の課題

都市計画で決められた施設の計画区域については、都市計画法により建築行為に対する制限が働くため、長期間にわたり事業が実施されない場合、次のような声が寄せられています。

- ・事業実施の時期が不明確であることから、地権者及び周辺住民等が生活設計を立てにくい。
- ・都市計画法第53条によって建築が制限されることにより、地権者が長期間土地を有効に利用できない。...等

2) 現在実施している緩和策

都市計画道路の区域内では、都市計画法第54条により、原則として階数が2以下で、かつ地階を有しない、木造、鉄骨造及びコンクリートブロック造等の、容易に移転・除去できる構造物に限り建築が許可されています。

しかし、上記のような課題に対応するため、区部においては、昭和56年以降、下記の規制緩和を行って来ました。

現行の建築制限緩和の概要

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の面積が100㎡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と分離することができるよう設計上の配慮をすること

3) 他の自治体における建築制限緩和の事例

政令指定都市においても、上記のような課題に対応するため、様々な取り組みがなされています。緩和を実施している自治体の事例を下表にまとめました。

表 4-1 他都市の緩和状況 (平成 15 年 7 月現在)

都市名	緩和の概要	緩和の実施時期
仙台市	都市計画道路の事業着手予定時期が都市計画道路整備計画に定められていないこと。 用途地域が近隣商業地域または商業地域内にあること。 建築物の階数は3以下であり、かつ地下を有しないこと。 建築物は、容易に移転または除去することができるもので、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。 建築物が都市計画道路区域の内外にわたる場合、都市計画道路区域外の敷地のみでは、建築することが著しく困難な場合であること。	平成 9 年
川崎市	(1) 次のア又はイに該当する建築物であること。 ア 階数が3で、かつ、地階を有しないこと。 イ 地階を有する建物にあっては、当該建築物の地階を除く階数が2以下で、かつ、その地階が都市計画に定められた道路の区域内において当該建築物の一部又は附属建築物として設けられる自動車車庫のうち市長が別に定める要件に該当するものであること。 (2) 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。	3階建て (平成 13 年) 地階自動車車庫 (平成 14 年)
横浜市	都心部における都市計画道路で計画幅員の2/3以上が完成している道路の一部区間(11路線19km)を対象に、一定の要件の下に4階ないし5階建てを認めている。	昭和 62 年度
	地階を有しない主要構造部が木造、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容易に移転・除去できる建築物であるものについては、道路、公園などの都市計画施設や土地区画整理事業などの市街地開発事業の施行区域において、都市計画決定から事業認可までの間、3階建て建物の建築が可	平成 13 年
名古屋市	都市計画決定後20年以上経過し、商業、近隣商業地域かつ防火、準防火地域で容積率が300%以上を条件に3階建てまで建築可	平成 2 年
京都市	主な構造が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等で地階を有しない建築物であれば3階建て建物の建築が可	平成 13 年
大阪市	<対象区間・区域> ・ 都市計画決定後、相当長期間を経過していること。 ・ 事業の着手が近い将来見込まれていないこと。 ・ 主として商業の用に供される施設によって占められていること。また、主要な道路の沿道として特に高度な土地利用がなされていること。 ・ 防火又は準防火地域であること。 <対象建築物> ・ 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等で階数が3以下(一部4以下)、地下無し。 ・ 区域の内外にわたる場合は、都市計画区域外の敷地のみでは建築しようとする者が目的とする建築物を建築することが著しく困難な場合。	昭和 60 年 平成 5 年 平成 11 年
神戸市	都市計画決定後20年以上を経過し、事業着手が近い将来見込まれていないこと。用途地域が商業地域又は近隣商業地域であって容積率が300%以上で、防火又は準防火地域であること。 都市計画区域外の敷地のみでは建築困難な場合等、一定の要件を満たす区域について、3階建ての建築が可。 また、地形的に掘込みでしか車庫が設置できない場合に、一定の要件を満たす区域については掘込み車庫を建築可。	昭和 62 年
	さらに、 震災後都市計画道路の区域外の敷地のみでは従前の延べ床面積が確保できないなどの一定の要件を満たす場合に用途地域を住居系地域内の路線に拡大し、3階建ての建築が可。	平成 8 年
福岡市	都市計画決定後20年以上を経過していること。概ね10年以内に事業の施行が見込まれていない路線で、土地の高度利用や防災機能の向上を図る地区であること等。	平成元年

4) 建築動向

平成13年の都内における構造別建設棟数(新築)を見ると、木造が最も多く全体の71.7%を占めています。ついで、鉄骨造が多く19.8%、鉄筋コンクリート造が7.2%となっています。また、コンクリートブロック造は0.1%となっています。

構造別階数別建築棟数をみると、1階～5階建てまでの割合が全体の97%になっています。特に木造の1～3階建ては全体の72%を占めています。

表4-2 構造別建設棟数(新築)

構造	棟数	構成比
木造	36,134	71.7
非木造	14,293	28.3
鉄骨鉄筋コンクリート造	639	1.3
鉄筋コンクリート造	3,632	7.2
鉄骨造	9,970	19.8
コンクリートブロック造	18	0.0
その他	34	0.1
計	50,427	100.0

出典：建築統計年報 2002年版

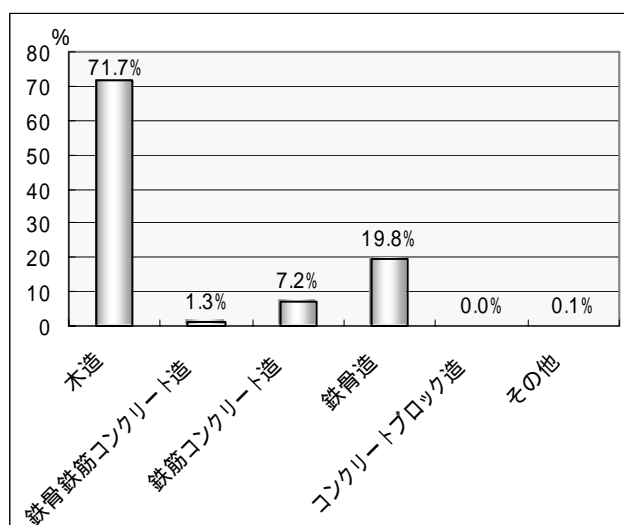


図4-1 構造別着工建築物棟数(新築)

表4-3 階数別構造別着工建築物棟数

階数	木造	鉄骨鉄筋	鉄筋コン	鉄骨造	コンク	その他	非木造	計	
		リート造	クリート		リートブ				ロック造
棟数	1階	550	3	89	771	11	14	888	1,438
	2階	28,155	35	669	4,751	4	13	5,472	33,627
	3～5階	7,429	63	2,047	4,233	3	7	6,353	13,782
	6～9階	0	151	638	162	0	0	951	951
	10～15階	0	375	162	38	0	0	575	575
	16以上	0	12	27	15	0	0	54	54
	計	36,134	639	3,632	9,970	18	34	14,293	50,427
構成比 (%)	1階	1.5	0.5	2.5	7.7	61.1	41.2	6.2	2.9
	2階	77.9	5.5	18.4	47.7	22.2	38.2	38.3	66.7
	3～5階	20.6	9.9	56.4	42.5	16.7	20.6	44.4	27.3
	6～9階	0.0	23.6	17.6	1.6	0.0	0.0	6.7	1.9
	10～15階	0.0	58.7	4.5	0.4	0.0	0.0	4.0	1.1
	16以上	0.0	1.9	0.7	0.2	0.0	0.0	0.4	0.1
	計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出典：建築統計年報 2002年版

2 新たな建築制限緩和のあり方

1) 緩和要件の考え方

第1章の冒頭で触れた都市計画道路の整備状況や、P4-3で示したような建築の動向を捉え、23区内（東京都市計画区域内）においては、これまでの建築制限緩和の基準を拡大する方向で、新たな建築制限の緩和基準を検討しました。

事業実施時期にかかる要件

（現行）

- ・当該区間の事業の施行が近い将来に見込まれていない。（前期事業化予定路線以外）

対象路線の要件としては、現行の緩和基準でも規定しているように優先的に整備する路線を選定し、計画的・効率的に事業を推進していることを踏まえる必要があります。

したがって、事業の実施が近い将来見込まれる事業化計画路線については、当該路線の整備を円滑に進めるためにも、建築制限の緩和は行わず、現行の規制と同様の趣旨で当該要件を継続します。

適用区域にかかる要件

（現行）

- ・防火地域内
- ・商業地域又は近隣商業地域内
- ・容積率が300%以上

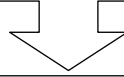
都市の防災性を向上させるためには、建築物の建替えも重要な要素となっています。そのため、これまでの防火地域はもとより、準防火地域においても建物の更新を図っていくことが重要であると考え、本要件を拡大します。

また、近年、住居系地域も含め、広く木造3階建て以上の建物が建築されていることを考慮し、高容積率及び商業系用途地域に限定していた現行の緩和基準を見直します。

敷地条件にかかる要件

(現行)

- ・建築物の敷地面積のうち、都市計画道路の区域外の面積が 100 m²以内であること

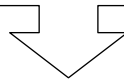


東京の場合は、沿道部分の利用価値が高いことや、着手までの相当程度期間を要していること、さらに、他都市の事例を考慮し、本要件については見直します。

建築構造にかかる要件

(現行)

- ・建築物の構造が、次に掲げる要件に該当し、かつ地階を有しないこと
 - (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内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



(2)項の主要構造部に木造を追加します。

また、3階、高さ10mを超える建築物は、構造上基礎等を強化する必要があり、補償費等の増大や、円滑な事業の推進に影響を及ぼすことが懸念されるため、その他の要件については、引き続き必要と考えます。

2) 新たな建築制限緩和の基準

第1章の冒頭で触れた都市計画道路の整備状況や、P4-3で示したような建築の動向を捉え、23区内（東京都市計画区域内）においては、これまでの建築制限緩和のあり方を拡大し、下記のような新たな建築制限の緩和基準を設置します。

新たな建築制限緩和の基準（概要）

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。

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）

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

階数が3、高さが10m以下であり、かつ地階を有しないこと

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

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

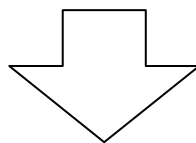
3) 新たな建築制限緩和の実施時期

新たな基準による建築制限の緩和については、平成16年4月1日から実施していきます。

第5章 概成道路における「新たな整備手法」の提案

1 新制度検討の背景

- ・区部においては、未だミッシングリンクとなっている幹線道路が多いことから、都市交通の円滑化や都市の防災性の向上を図るため、幹線道路を優先的に整備していく必要があります。
- ・そのため、限られた財源の中では、交通を処理する機能を、ある程度有している概成道路を積極的に整備することが困難な状況となっています。
- ・一方、歩行者の安全性や快適性の向上や、沿道の緑化による魅力的な都市景観の創出、沿道の付加価値増進など、歩行者空間の整備に対するニーズが高まっており、概成道路における歩行者空間の整備が課題となっています
- ・また、歩行者空間の整備については、これまでの道路整備といった方策に加え、民間との協働により整備されるケースも増えてきており、民間事業者の提案する良好なプロジェクトに対応した適切な支援策も求められています。



そのため、東京にふさわしい歩行者空間を創出する

新たな整備手法を検討しています。

概成道路 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概ね機能を満たしている道路。

区部においては、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以上の道路をいう。

なお、多摩では、現況の幅員が 8m以上の道路をいう。

2 新たな整備手法

1) 税の優遇をインセンティブとした歩行者空間の新たな整備手法(案)

制度の趣旨

都心部などの概成している都市計画道路の沿道において、建築物のセットバックにより、既に歩道状の空間が実質的に確保されているような路線について、税の優遇措置をインセンティブとすることにより、沿道の皆さんの協力を得て、歩行者空間の整備を推進することを目的とした新たな制度を検討しています。

平成 16 年度より、モデル的な地域における試行など、制度化にむけた、具体的な取り組みを実施していきます。

現在検討中の制度の枠組み

沿道のみなさんと行政の役割分担として、次のような枠組みを検討しています。

[対象要件](案)

- ・ 一定程度連続してセットバックがなされ、まとまった歩行者空間が確保できる箇所において、地権者のみなさん合同の申請を受けた箇所について、適用を検討します。

[敷地](案)

- ・ 地権者の協力を得て、無償使用します。

[歩道(民地分)の築造](案)

- ・ 公共側が築造します。

[歩道(民地分)の管理](案)

- ・ 民間(地権者)と協定を結び、一定のルールのもとに管理します。



課税のあり方

地権者のみなさんが自己の敷地を、無償で、歩行者空間など公共の用に供することに対して、固定資産税及び都市計画税を非課税とすることを検討しています。

本制度によるメリット

- ・ 早期に歩行者空間が確保できるようになります。
- ・ 沿道地権者のみなさんには次のようなメリットがあると考えています。
 - 敷地が減じない事から、建替え時に、現況と同等の床面積を確保できます。
 - 条件が整った場合には、固定資産税及び都市計画税が非課税となります。
 - 企業の場合、公共貢献によるイメージアップに繋がります。

税の優遇をインセンティブとした歩行者空間の整備イメージ

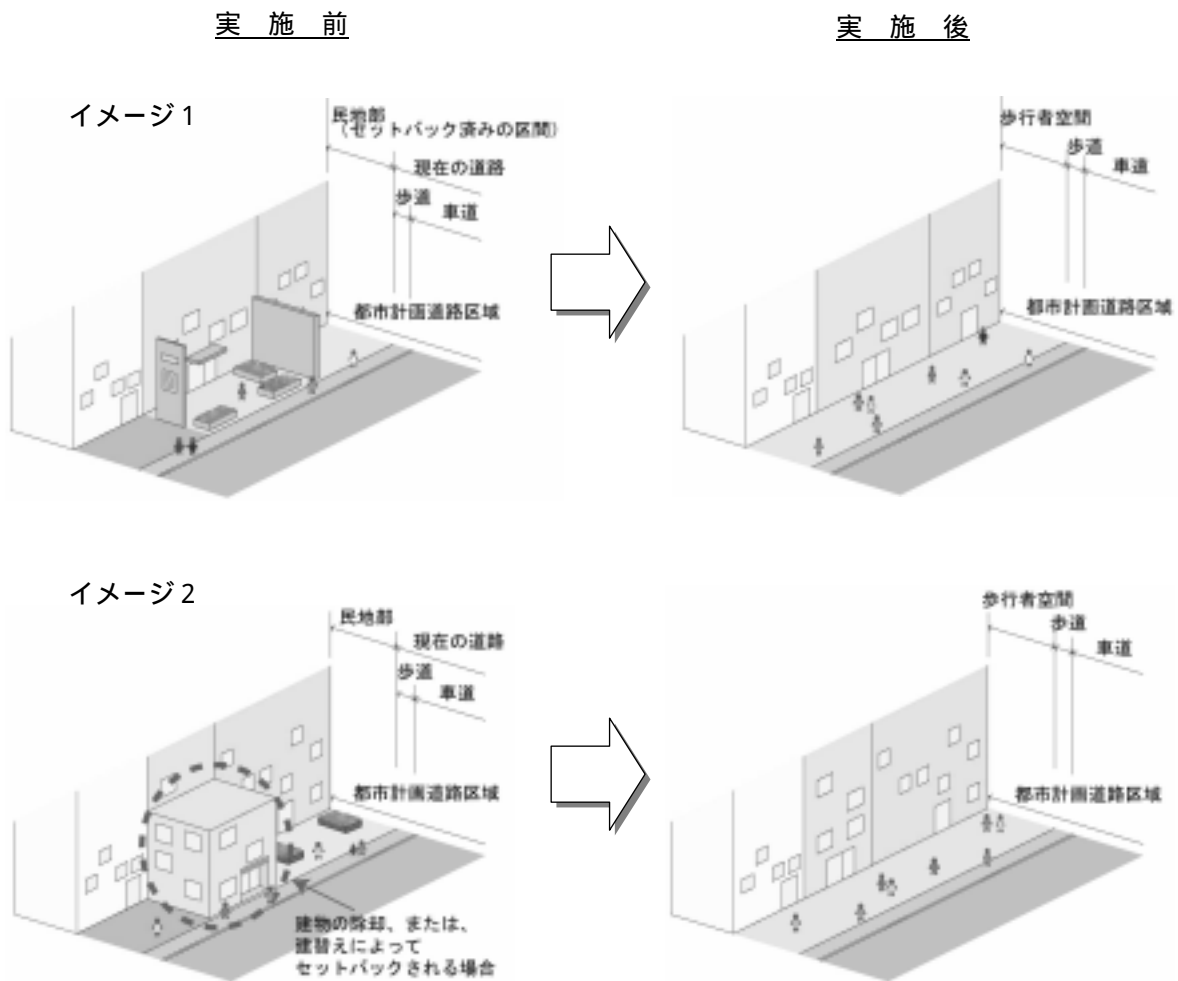


図 5-1 税の優遇をインセンティブとした歩行者空間の新たな整備手法イメージ

実施の可能性がある箇所（事例）

下記に示す具体的な箇所の他にも、民間開発や沿道のみなさんの気運が高まった箇所などについて、本制度を導入していきたいと考えています。

路線名	説明
放射21号線 (愛宕下通り)	既に民間による開発がなされていることに加え、一部、都市再生緊急整備地域に位置付けられるなど、民間開発誘導に対するポテンシャルが高いことから、今後も沿道において民間による開発がなされていく可能性が高い。今後、建物更新に伴う共同化等がなされる機会に、本制度適用の可能性が高い。
環状5の2号線 (明治通り)	既にセットバックを伴う高層マンションなどの建築が進むとともに、今後、建物更新も進むことが予想されるため、セットバックが街区単位でまとまったところで、本制度適用の可能性が高い。
補助2号線 (桜田通り)	既にセットバックを伴う高層建築が進んでおり、まとまった空間が沿道に確保されていることから、今後、本制度導入の可能性が高い。
補助4号線 (外苑東通り)	既に民間による開発がなされていることに加え、都市再生緊急整備地域に位置付けられるなど、民間開発誘導に対するポテンシャルが高いことから、今後も沿道において民間による開発がなされていく可能性が高い。今後、建物更新に伴う共同化等がなされる機会に、道路整備とあわせて、本制度適用の可能性が高い。

2) 立体都市計画制度を活用した歩行者空間の新たな整備手法(案)

制度の趣旨

服飾、雑貨、飲食などの店舗が並ぶなど、しゃれた街並みを形成しつつあるものの、歩道が狭隘なため、歩行者空間の確保について沿道の皆さんのニーズが高い箇所、若しくは敷地が狭いため都市計画道路線までのセットバックが困難な箇所において、立体都市計画制度を活用した歩行者空間を確保するための新たな整備手法を検討しています。



立体都市計画制度を活用した歩行者空間の整備イメージ

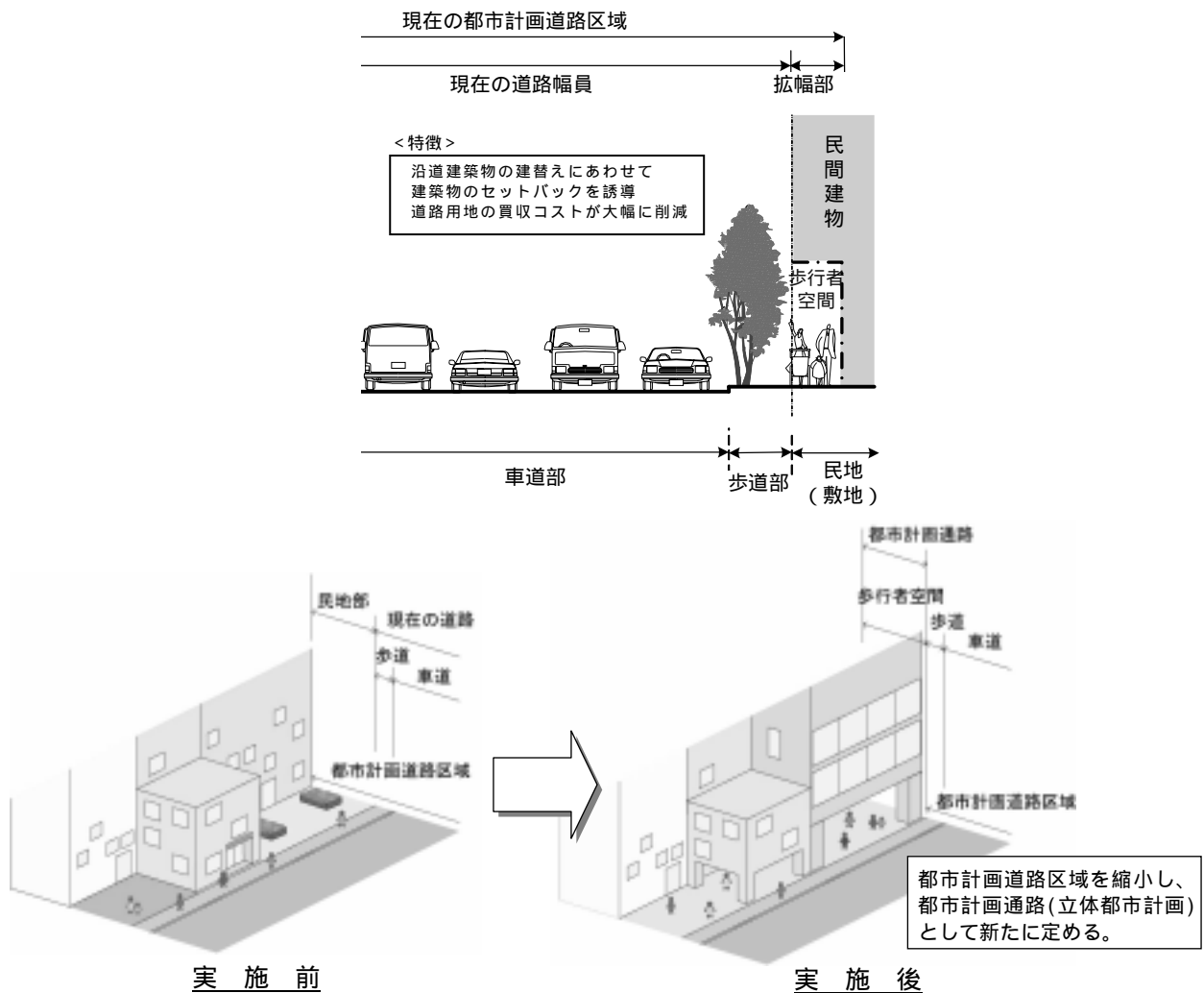


図5-2 立体都市計画制度を活用した歩行者空間の新たな整備手法イメージ

本制度によるメリット

- ・沿道地権者のみなさんには次のようなメリットがあると考えています。
 - 歩行者空間の上部を建物床として有効に活用できます。
 - 建物の意匠の工夫等により、特徴をもった魅力ある商業空間を演出することができます。

なお、民地と重複する歩行者空間については、公共側が区分地上権を取得することになることから、固定資産税及び都市計画税は、一定のルールに基づいて課税されます。

今後の取り組みについて

区部の都市計画道路は、昭和21年の戦災復興計画を基本とするもので、都においては、昭和25年、昭和39・41年、昭和56年にそれぞれ社会経済情勢を踏まえて、見直しを実施してきました。昭和56年の見直しは、都市機能の確保、都市防災の強化、地域環境の保全、都市空間の確保の4つの観点から実施したもので、今回の必要性の検証は、この見直しの考え方を引き継ぎつつ、社会経済情勢を踏まえ、新たな考え方も取り入れたものです。その結果、広域的観点から約30路線の見直し候補区間を抽出し、都と区で検討を重ねたのち、5路線を最終的に都市計画の見直し検討路線に位置付けました。これらの箇所については、来年度以降、地域のまちづくりを進めるなかで、都市計画の見直し等の観点から検討していきます。

今後とも、大きな社会情勢の変化や地域的な課題への対応の観点から、適宜、都市計画の検討を行うことが必要であると考えています。

必要性が検証された路線の中で、緊急的に改善すべき都市課題に対応する観点から、優先的に整備すべき路線（箇所）として、208区間約130kmを選定しました。その着実な事業推進に向け、これまで以上に都と特別区が緊密な連携を図ると共に、国に対しての税源の移譲や、補助金の適正な配分等を要求していきます。

中間のまとめで示した、区部の都市計画道路をすべて完成させるために必要な事業費（約8.4兆円）の圧縮と期間の短縮策については、概成道路における新たな整備手法として提案した「税の優遇をインセンティブとした歩行者空間の新たな整備手法」の動向を見ながら、立体都市計画を活用した方策の検討や都市計画道路沿道のまちづくりと一体的なみちづくりの促進に努めるなど、さらに創意工夫を重ねていきます。

今回優先整備路線に選定されず、着手までさらに期間を要する区間については、建築制限の更なる緩和を平成16年4月から実施していきます。

今後は、東京都と特別区の役割に応じ、それぞれの特徴を活かした整備促進策に取り組めるよう、長期間未着手となっている都市計画道路の施行主体を明確化するなど、都と区の連携強化に努めていきます。

都市計画道路については、長い歴史の過程の中で骨格的ネットワーク計画を堅持しつつも、時代状況を踏まえ、見直し、検証に努めてきました。

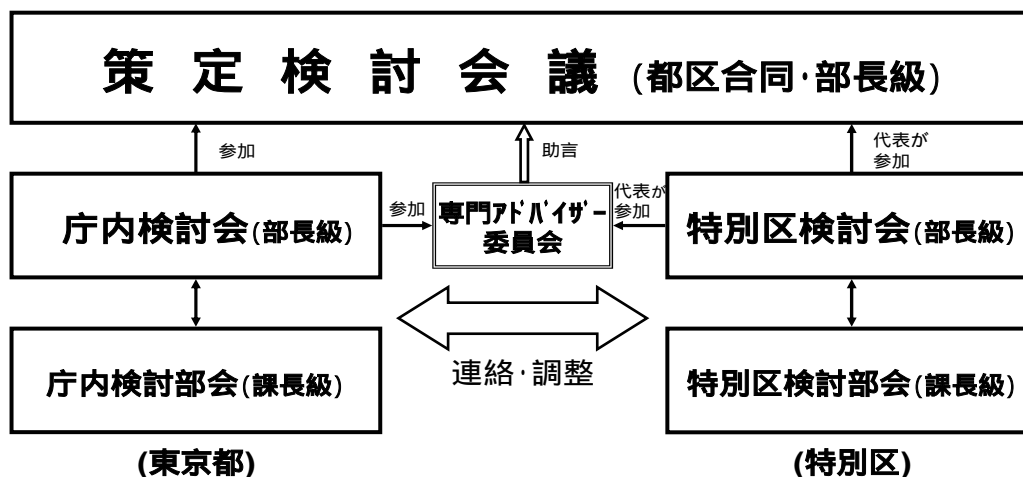
今後の都市計画道路に求められるものも、量的なストックに加え、都市景観や都市環境といった、都市の「質」の形成という新たなニーズが加わってきています。

東京都と特別区は、今後とも、次世代の要請に応え、快適な都市生活を実現し、持続的・発展的な都市を担う、都市計画道路行政に取り組んでいきます。

参考資料 検討体制

- ・ 本整備方針の策定に当たって、東京都と特別区が合同の策定検討会議を設置し、連携して調査検討を進めました。
- ・ また、専門的見地からの助言を受けるため、学識経験者で構成する「専門アドバイザー委員会」を設置しました。

図表 策定検討体制



(1) 策定検討会議 名簿

		所 属
座 長		東京都都市計画局技監（庁内検討会座長）
副座長		大田区助役（特別区検討会座長）
委員	東京都	庁内検討会 委員
	特別区	特別区検討会 幹事長、副幹事長、各ブロック代表

(2) (東京都)庁内検討会 名簿

		所 属
座長	都市計画局	技監
委員	知事本部	参事（企画調整担当）
		都市づくり政策部長
	都市計画局	参事（マスタープラン担当）
		都市基盤部長
		都市防災部長
		市街地建築部長
		道路管理部長
	建設局	道路保全担当部長
		道路建設部長
		道路計画担当部長
		市街地整備部長
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	
座長	-	大田区 助役 (特別区助役会副会長)		
委員	1	千代田区	環境土木部長	
		中央区	土木部長	
		港区	街づくり推進部長	第1ブロック代表
		新宿区	都市計画部長	
	2	文京区	都市計画部長	副幹事長
		台東区	都市づくり部長	幹事長
		北区	都市整備部長	第2ブロック代表
		荒川区	土木部長	
	3	品川区	まちづくり事業部長	
		目黒区	都市整備部長	
		大田区	まちづくり推進部長	副幹事長
		世田谷区	建設・住宅部長	第3ブロック代表
		渋谷区	都市整備部長	
	4	中野区	都市整備部長	
		杉並区	土木担当部長	
		豊島区	都市整備部長	第4ブロック代表
		板橋区	都市整備部長	
		練馬区	都市整備部長	
	5	墨田区	都市計画部長	
		江東区	都市整備部長	
足立区		都市整備部長		
・ 飾区		建設部長		
江戸川区		都市開発部長	第5ブロック代表	

(4) 専門アドバイザー委員会 名簿

(敬称略、委員五十音順)

	氏 名	所 属
委員長	黒川 洸	早稲田大学大学院理工学研究科 客員教授
委員	小幡 純子	上智大学法学部 教授
委員	中村 文彦	横浜国立大学大学院環境情報研究院 助教授
委員	根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科 教授
委員	羽貝 正美	東京都立大学大学院都市科学研究科 教授
委員	原田 昇	東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授

お問い合わせ先

(平成16年3月現在)

〔東京都〕

- ・都市計画局 都市基盤部 街路計画課 TEL.03 5388 3291
- ・建設局 道路建設部 計画課 TEL.03 5320 5322

〔特別区〕

- ・千代田区環境土木部環境土木総務課 TEL.03 3264 2111 (内2724)
- ・中央区土木部管理課 TEL.03 3543 0211 (内5421)
- ・港区街づくり推進部都市計画課 TEL.03 3578 2111 (内2217)
- ・新宿区都市計画部計画調整課 TEL.03 3209 1111 (内4442)
- ・文京区都市計画部計画調整課 TEL.03 3812 7111 (内2904)
- ・台東区都市づくり部都市施設課 TEL.03 5246 1111 (内3941)
- ・墨田区都市計画部都市計画課 TEL.03 5608 1111 (内3905)
- ・江東区都市整備部都市計画課 TEL.03 3647 9111 (内2914)
- ・品川区まちづくり事業部都市計画課 TEL.03 3777 - 1111 (内3782)
- ・目黒区都市整備部都市計画課 TEL.03 3715 1111 (内2913)
- ・大田区まちづくり推進部まちづくり課 TEL.03 5744 1111 (内3106)
- ・世田谷区建設・住宅部土木調整課 TEL.03 5432 1111 (内4439)
- ・渋谷区都市整備部まちづくり課 TEL.03 3463 1211 (内2713)
- ・中野区都市整備部都市計画課 TEL.03 3389 1111 (内5817)
- ・杉並区都市整備部建設課 TEL.03 3312 2111 (内3429)
- ・豊島区都市整備部都市計画課 TEL.03 3981 1111 (内2813)
- ・北区都市整備部都市計画課 TEL.03 3908 1111 (内2811)
- ・荒川区土木部事業用地課 TEL.03 3802 3111 (内2781)
- ・板橋区都市整備部市街地整備課 TEL.03 3964 1111 (内2567)
- ・練馬区都市整備部交通企画担当課 TEL.03 3993 1111 (内8646)
- ・足立区土木部計画調整課 TEL.03 3880 5111 (内2210)
- ・葛飾区建設部街路整備課 TEL.03 3695 1111 (内2574)
- ・江戸川区土木部計画課 TEL.03 3652 1151 (内3253)