

第三次事業化計画期間中における都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備推移

都内には、現在、延長 3,208km の都市計画道路が計画されていますが、平成 25 年度末時点でその完成率は約 63%であり、平成 16 年度からの概ね 10 年間で 8%増加しました。

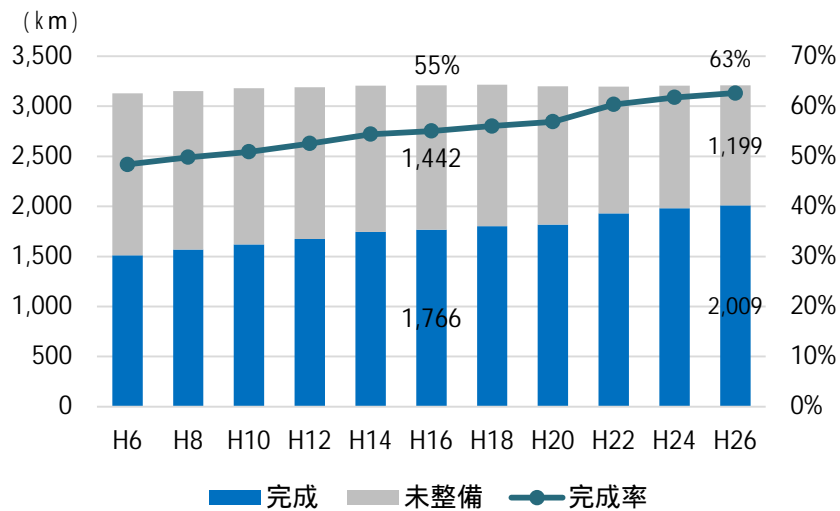


図 都市計画道路の整備推移

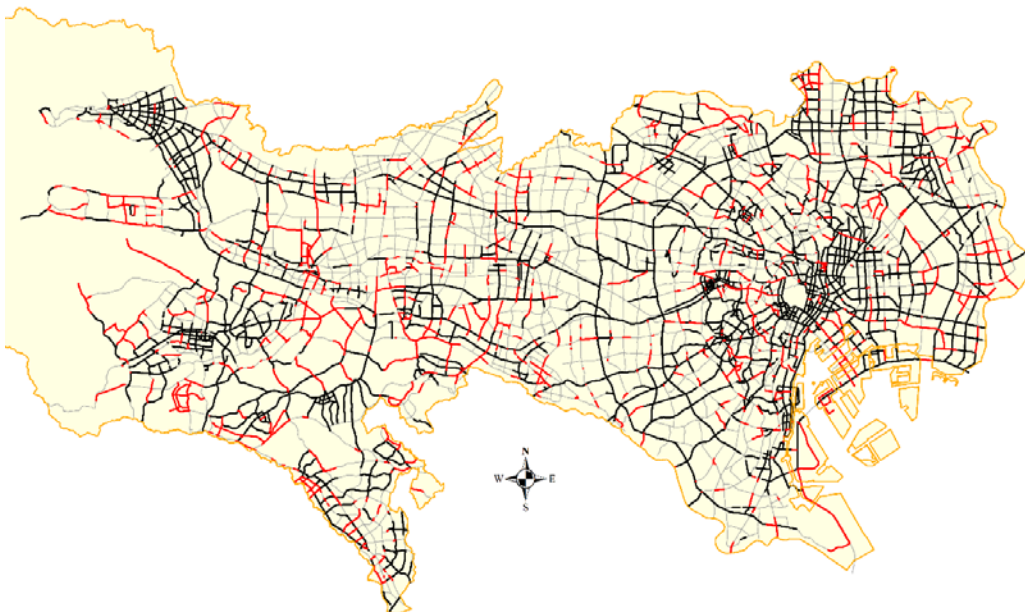


図 第三次事業化計画期間中に完成した都市計画道路
 (区部は平成 15 年度末時点、多摩地域は平成 17 年度末時点の完成箇所を黒色で、その後、平成 25 年度末までに事業完了 (完成) した箇所を、赤色で着色しています)

都市計画道路の主な整備事例

環状第8号線（杉並区井草三丁目～板橋区相生町：平成18年5月供用）

環状第8号線のうち、最後の未開通区間であった練馬と板橋の区間約4.4kmが開通したことで、全線（44.3km）が開通になるとともに、交通利便性の向上や周辺道路の混雑緩和などの効果が得られています。

図-1 環状第8号線全体計画図



図-2 練馬トンネル分岐



図-3 半地下式トンネル



図-4 板橋相生陸橋：架設状況



図-6 整備効果：周辺道路の交通量

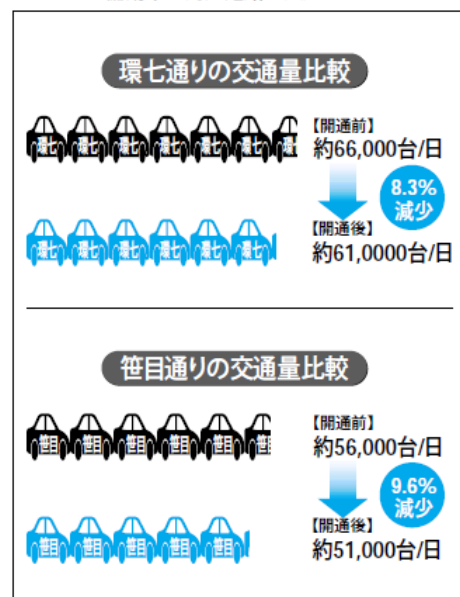
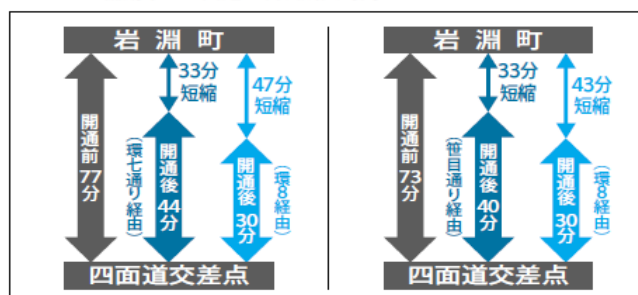


図-5 整備効果：四面道～岩淵所要時間



「環状道路の整備効果～環状第8号線の全線開通（都市と交通 通巻68号 P8、9）」より

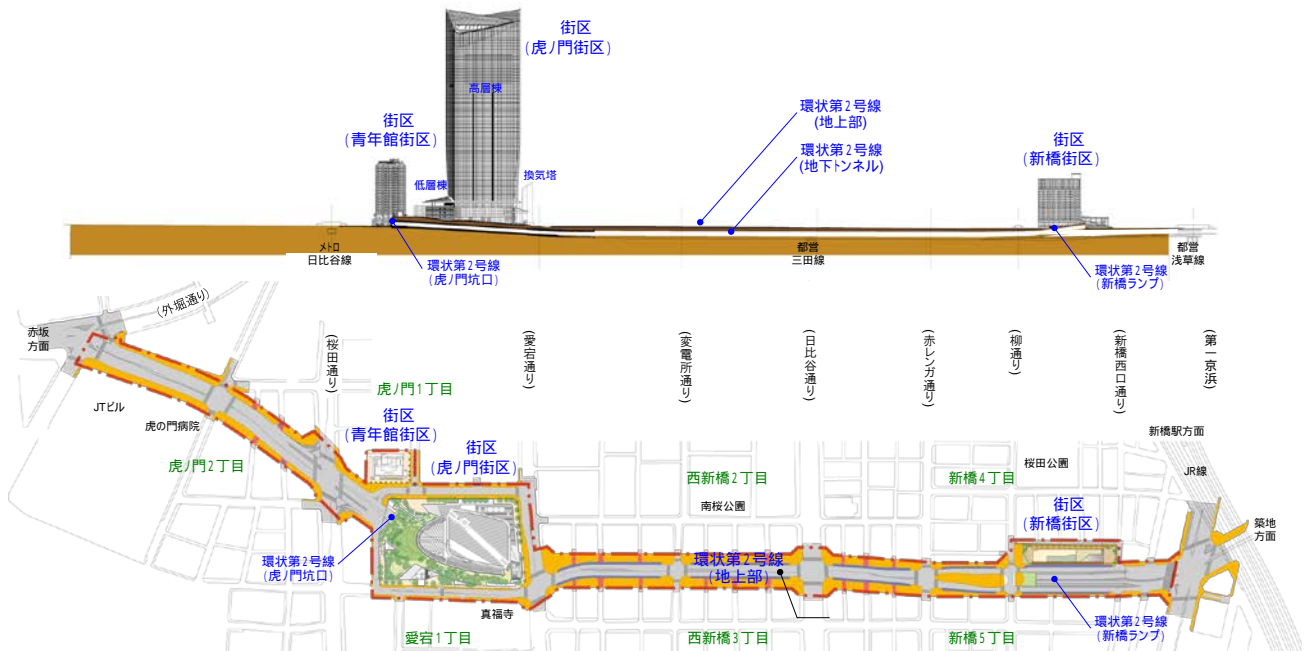
環状第2号線（新橋～虎の門：平成26年3月供用）

環状第2号線のうち、第一京浜（港区新橋四丁目）から外堀通り（港区虎ノ門二丁目）までの約1.4kmの区間が開通しました。これにより、都心部の道路ネットワークが強化され、周辺交通の円滑化が図られるとともに、沿道まちづくりを誘導するなど、周辺地域の活性化が期待されます。

なお、地上部道路は、街路樹や自転車道等の整備が進み、緑豊かで魅力的な道路となっています。

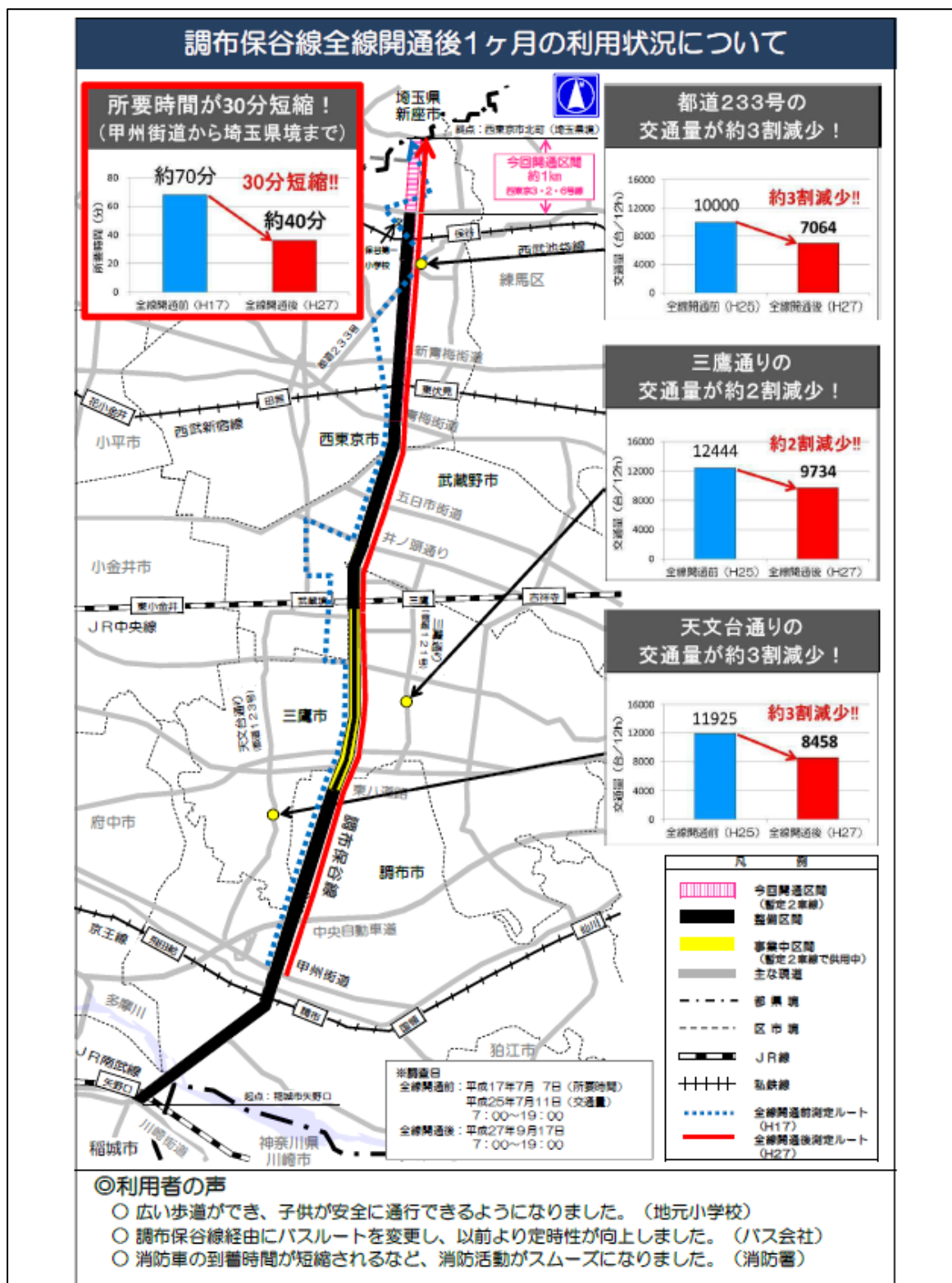


（日比谷通り側から見た地上部道路及び沿道建物の将来イメージ）



調布保谷線（西東京市下保谷1丁目～北町〔都県境〕：平成27年8月供用）

多摩南北主要5路線の1つである調布保谷線のうち、西東京3・2・6号線の保谷第一小学校付近から埼玉県境までの約1kmが開通（暫定2車線）したことで、調布保谷線が稲城市矢野口から埼玉県境まで全線で開通しました。これにより、多摩地域における南北方向のアクセス性の向上や、周辺道路の混雑緩和などの整備効果が得られています。



「調布保谷線【稲城市矢野口～埼玉県境(西東京市北町)]全線開通後1ヶ月の利用状況について」ホームページより抜粋
 整備状況-4

新滝山街道線（八王子市丹木町三丁目～戸吹町：平成25年3月供用）

圏央道アクセス道路として整備を進めてきた新滝山街道（全長約7.0km）は、平成25年3月に高尾街道から谷野街道までの区間（約2.6km）が開通したことで、全線開通となりました。これにより、高速道路ICへのアクセス時間短縮や、周辺道路の交通渋滞の緩和などの整備効果が得られています。



「新滝山街道全線開通による整備効果」ホームページより抜粋

第三次事業化計画の優先整備路線の着手実績

優先整備路線の着手率

区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（平成16年3月公表）、多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（平成18年4月公表）では、区部約133km、多摩地域約135kmの優先整備路線を選定いたしました。そのうち、平成28年3月末時点で区部約69km、多摩地域約63kmに着手しており、着手率は区部約52%、多摩地域約47%となっています。

なお、個々の路線で事情が異なりますが、未着手となった主な理由としては、都県境や鉄道交差など関係者間の調整が必要なこと、まちづくりなど関連事業の遅れにより着手できなかったこと等が挙げられます。

区分	計画 (km)	着手 (km)	着手率 (%)
区 部 ※ 1	133	69	52
都 施 行	77	48	63
区 施 行	57	21	37
多 摩 地 域 ※ 2	135	63	47
都 施 行	85	50	59
市 町 施 行	47	11	24
そ の 他 施 行	2	1	43
全 体	268	132	49
都 施 行	162	98	60
区 市 町 施 行	104	32	31
そ の 他 施 行	2	1	43

※1 区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）

計画期間：平成16年度から27年度まで

※2 多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）

計画期間：平成18年度から27年度まで

※ 表中の計数については、端数処理をしている

※ 「事業着手」とは、

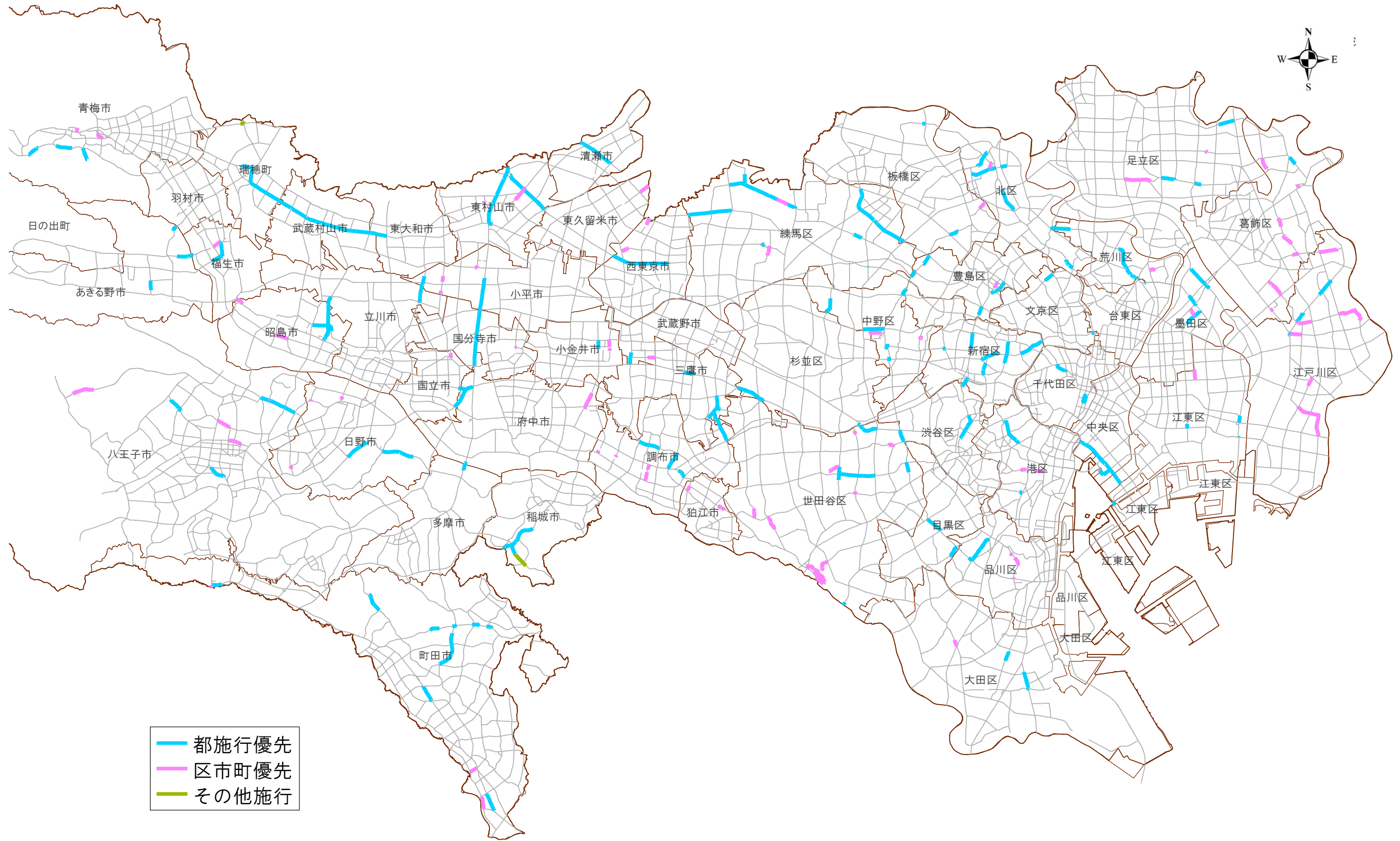
街路事業：都市計画法第59条による認可

道路事業：道路法第18条による道路の区域の決定

土地区画整理事業：土地区画整理法による認可

市街地再開発事業：都市再開発法による認可

● 着手された優先整備路線 (平成28年3月末時点)



区部における優先整備路線の着手路線一覧（平成27年3月末時点）

● 都施行路線一覧

※一部区間の整備に着手したものを含む

No	路線名	区 間(箇所)	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）	品川
都-2	放射3号線	玉堤二丁目～都県境（多摩川橋梁）	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）	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）	練馬
都-8	放射8号線	湯島天神下交差点（補助94交差点）	文京
都-14	放射23号線	世）大原二丁目～杉）和泉二丁目（環状7～概成）	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）	新宿
都-16	放射32号線	東陽三～四丁目（放射16～江東区役所）	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）	墨田
都-18	放射35号線	北町三～豊玉中二丁目（放射8～環状7）	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）	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）	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）	中央、江東
都-25	環状3号線	原町一丁目～弁天町（放射25～補助74）	新宿
都-27	環状4号線	富久町～余丁町（放射24～放射6）	新宿
都-30	環状4号線	本駒込六丁目付近（放射9付近～放射10）	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）	荒川
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）	墨田
都-36	環状5の1号線	神宮前六～二丁目（補助164付近～補助24）	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）	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）	新宿、豊島
都-41	補助11号線	白金一丁目交差点（放射1付近）	港
都-42	補助26号線	荏原四～小山三丁目（放射2～東急目黒線）	品川
都-43	補助26号線	中央町一～二丁目（放射3～補助49）	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）	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）	中野
都-46	補助26号線	中野五差路（補助71交差点）	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）	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）	豊島
都-49	補助26号線	千早四～要町三丁目（千早～放射36）	豊島
都-50	補助26号線	大山町付近（放射8～東武東上線）	板橋
都-51	補助27号線	大森西二～四丁目（環状7付近～内川）	大田

No	路線名	区 間(箇所)	所在区
都-54	補助 46 号線	目黒本町五丁目付近 (補助 26～補助 30)	目黒
都-55	補助 52 号線	若林五～宮坂一丁目 (環状 7～補助 128)	世田谷
都-57	補助 74 号線	中野四～野方一丁目 (補助 26～環状 7)	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)	豊島
都-59	補助 86 号線	赤羽西五～一丁目 (補助 85～補助 73)	北
都-60	補助 86 号線	赤羽南一丁目付近 (補助 89～補助 246)	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)	北・荒川
都-62	補助 90 号線	町屋一～荒川一丁目 (補助 100～環状 4)	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)	北, 荒川
都-65	補助 120 号線	墨田五～八広五丁目 (補助 119～京成線)	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)	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)	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)	足立
都-69	補助 138 号線	青井三丁目～綾瀬四丁目 (補助 140 付近)	足立
都-72	補助 144 号線	東砂六丁目付近 (補助 111～放射 29)	江東
都-73	補助 172 号線	練馬二～早宮三丁目 (放射 35～早宮)	練馬
都-77	補助 261 号線	神明二～六木四丁目 (補助 109 付近～補助 274)	足立
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)	大田
都-79	環状 1 号線	九段南一丁目付近 (補助 166～放射 15)	千代田
都-80	環状 2 号線支 1	晴海三丁目 (晴海地区)	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)	港
都-82	補助 71 号線	北新宿一丁目交差点 (補助 73 交差点)	新宿
都-83	補助 71 号線	中野五差路 (補助 26 交差点)	中野
都-85	補助 83 号線	中十条一～三丁目 (補助 85～環状 7)	北
都-87	補助 85 号線	赤羽台三丁目付近 (補助 73 付近～補助 157)	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)	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)	千代田
都-91	補助 142 号線	八蔵橋交差点 (補助 140 交差点)	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)	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)	江戸川
都-96	補助 204 号線	舟渡交差点 (放射 9 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)	練馬
都-98	補助 230 号線	土支田三～高松六丁目 (土支田～補助 134)	練馬
都-99	補助 233 号線	大泉学園町四～八丁目 (補助 230～都道)	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)	葛飾

No	路線名	区 間(箇所)	所在区
都-101	補助 314 号線	晴海五丁目付近 (晴海地区)	中央
都-102	補助 315 号線	豊洲六丁目～有明一丁目	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)	練馬

● 区施行路線一覧

※一部区間の整備に着手したものを含む

No	路線名	区 間(箇所)	所在区
区-2	放射 4 号線	玉川二丁目 (補助 125～補助 329)	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)	世田谷
区-7	補助 216 号線	大蔵三～五丁目 (補助 51～東名付近)	世田谷
区-9	補助 217 号線	成城二～三丁目 (補助 51 付近)	世田谷
区-14	補助 87 号線	稲荷台～加賀二丁目 (補助 84～北区境)	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)	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)	足立
区-21	補助 264 号線	細田三～一丁目 (新金線～補助 276)	葛飾
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)	葛飾
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)	葛飾
区-27	補助 264 号線	北小岩二～四丁目 (補助 143～補助 283 付近)	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)	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)	江戸川
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)	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)	港
区-35	北区画街路 3 号線	赤羽西一～四丁目 (補助 157～補助 86)	北
区-39	補助 331 号線	南千住七～四丁目 (補助 108～補助 322)	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)	品川
区-44	補助 163 号線(交通広場)	大崎駅西口 (大崎二丁目)	品川
区-46	補助 43 号線	仲池上一～二丁目 (補助 44～放射 1)	大田
区-50	補助 154 号線	松原二～五丁目 (京王線～補助 54)	世田谷
区-51	補助 154 号線	世田谷四丁目 (補助 51 付近)	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)	世田谷
区-53	世田谷区画街路 10 号線	下北沢駅駅前広場および駅前広場導入路	世田谷
区-54	世田谷区画街路 11 号線	成城駅駅前広場および駅前広場導入路	世田谷
区-55	世田谷区画街路 12 号線	成城駅駅前広場導入路	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)	世田谷

No	路線名	区 間(箇所)	所在区
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)	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)	世田谷
区-59	補助 49 号線	玉川一丁目 (補助 125～補助 329)	世田谷
区-60	補助 125 号線	玉川二～一丁目 (放射 4～補助 329)	世田谷
区-61	補助 329 号線	玉川一～二丁目 (起点～終点)	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)	世田谷
区-65	東中野駅前広場 1	東中野駅前	中野
区-66	中野区画街路 1 号線	中野四丁目地内	中野
区-67	中野区画街路 2 号線	中野四丁目地内	中野
区-69	補助 175 号線	東池袋四～三丁目 (補助 176～補助 177)	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)	豊島
区-71	補助 176 号線	東池袋四丁目付近 (補助 81 付近)	豊島
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)	練馬
区-76	補助 232 号線	石神井町三丁目付近 (補助 132～区街 7)	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)	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	墨田
区-81	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 3 地区	墨田
区-82	補助 326 号線	京成曳舟駅前東第 1 地区～放射 32	墨田
区-84	補助 115 号線	亀戸一～大島二丁目 (亀戸一丁目～放射 31)	江東
区-89	補助 258 号線	六町一～加平二丁目 (綾瀬川架橋)	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)	葛飾
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)	葛飾
区-94	補助 279 号線	高砂七～柴又一丁目 (補助 276～補助 143 付近)	葛飾
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)	葛飾
区-102	補助 286 号線	中央一～二丁目 (補助 140～補助 284)	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)	江戸川
区-104	補助 289 号線	春江町五～東葛西三丁目 (補助 290～放射 29)	江戸川

多摩地域における優先整備路線の着手路線一覧（平成28年3月末時点）

● 都施行路線一覧

※一部区間の整備に着手したものを含む

No	路線名	区 間(箇所)	所在市町
都-1	八王子3・3・10号線	八王子3・4・50号線～八王子3・6・18号線	八王子
都-2	八王子3・4・28号線	八王子3・4・36号線～八王子3・3・41号線	八王子
都-3	八王子3・5・53号線	八王子3・4・61号線～八王子3・4・63号線南側付近	八王子
都-7	立川3・2・4号線	立川3・3・30号線～瑞穂町境	東大和, 武蔵村山
都-8	立川3・2・38号線	昭島市境～立川3・2・16号線	立川
都-15	立川3・4・25号線外	立川3・4・15号線北側付近～小平市3・3・3号線北側	立川, 小平
都-16	武蔵野3・4・24号線	三鷹3・4・7号線～武蔵野3・4・2号線南側付近	武蔵野
都-17	三鷹3・3・11号線	三鷹3・4・12号線～調布市境	三鷹
都-18	三鷹3・4・3号線	三鷹3・4・12号線～区部境	三鷹
都-19	三鷹3・4・7号線	区部境～三鷹3・5・15号線	三鷹
都-20	三鷹3・4・12号線	武蔵野市境～三鷹3・4・14号線	三鷹, 調布
都-21	青梅3・4・1号線	青梅3・5・28号線西側付近～都道238号線東側付近	青梅
都-22	青梅3・4・1号線	青梅3・4・25号線西側付近～青梅3・5・28号線東側付近	青梅
都-23	青梅3・4・25号線	青梅3・4・1号線～長淵第二配水所付近	青梅
都-24	府中3・2・2の2号線外	府中3・3・8号線～国立3・4・1号線	府中, 国立
都-26	府中3・4・5号線外	府中3・2・2の2号線～国立3・5・9号線西側付近	府中, 国立
都-27	昭島3・2・3号線	昭島3・2・11号線東側～昭島3・4・9号線	昭島
都-28	昭島3・2・11号線	昭島3・4・2号線～立川市境	昭島
都-30	調布3・4・7号線	調布3・4・10号線～京王線	調布
都-31	調布3・4・11号線	調布3・4・26号線～調布3・2・6号線	調布
都-32	調布3・4・17号線	調布3・4・1号線～三鷹市境	調布
都-33	調布3・4・18号線	調布3・4・1号線～調布市深大寺南町三丁目	調布
都-34	町田3・3・8号線	町田3・4・13号線～町田3・4・18号線南側付近	町田
都-35	町田3・3・36号線	町田3・4・32号線～町田3・4・38号線	町田
都-36	町田3・3・36号線	町田3・4・29号線～町田3・2・1号線	町田
都-37	町田3・3・36号線	町田3・4・49号線～町田3・3・10号線	町田
都-39	町田3・4・18号線	町田3・4・33号線～都道156号線東側付近	町田
都-40	町田3・4・40号線	町田3・4・20号線～町田3・4・20号線北側	町田
都-41	小金井3・4・11号線	JR中央線～小金井3・5・5号線	小金井
都-42	小平3・3・8号線	国分寺市境～主地5号線	小平
都-43	日野3・4・3号線	京王百草園駅付近～日野3・4・8号線	日野
都-44	日野3・4・3号線	日野3・4・11号線～日野3・4・14号線	日野

No	路線名	区 間(箇所)	所在市町
都-45	東村山 3・3・8 号線外	東村山 3・4・4 号線～所沢市境	東村山
都-46	東村山 3・4・11 号線	東村山 3・4・22 号線～主地 4 号線	東村山
都-48	東村山 3・4・15 号線の 2	新座市境～所沢市境	清瀬
都-50	国分寺 3・3・8 号線	国分寺 3・4・3 号線～小平市境	府中, 国分寺
都-54	福生 3・3・30 号線	福生 3・4・2 号線～福生 3・4・7 号線	福生
都-55	福生 3・4・2 号線	福生 3・3・30 号線～福生 3・4・5 号線	福生
都-57	福生 3・4・4 号線	武蔵村山市境～福生 3・5・24 号線西側	瑞穂
都-58	福生 3・4・10 号線	福生 3・4・4 号線～福生 3・5・17 号線	瑞穂
都-59	福生 3・4・12 号線外	あきる野市上折立～主地 29 号線	あきる野, 羽村
都-60	福生 3・5・17 号線	福生 3・4・10 号線～福生 3・4・30 号線	瑞穂
都-61	多摩 3・3・8 号線外	多摩市関戸～府中市住吉町二丁目	府中, 多摩
都-62	多摩 3・4・15 号線	多摩 3・4・32 号線～川崎市境	稲城
都-63	多摩 3・4・17 号線	稲城市坂浜～多摩 3・4・15 号線	稲城
都-64	秋多 3・4・6 号線外	永田橋～秋多 3・3・9 号線東側付近	福生, あきる野
都-65	秋多 3・4・16 号線	秋多 7・5・1 号線～秋多 3・5・15 号線	あきる野
都-66	西東京 3・4・9 号線	西東京 3・2・6 号線～東久留米市境	西東京

● 市町施行路線一覧

※一部区間の整備に着手したものを含む

No.	路線名	区 間(箇所)	所在市町
市町-1	八王子 3・3・74 号線	主地 46 号線～主地 61 号線	八王子
市町-2	八王子 3・3・74 号線	八王子 3・3・10 号線～八王子 3・5・47 号線	八王子
市町-3	八王子 3・4・25 号線	八王子 3・5・44 号線～八王子 3・5・49 号線	八王子
市町-4	八王子 3・4・40 号線	八王子 3・4・28 号線～都道 169 号線	八王子
市町-5	八王子 3・4・54 号線	八王子 3・3・10 号線～八王子 3・5・47 号線	八王子
市町-16	武蔵野 3・6・1 号線	三鷹 3・2・6 号線～主地 12 号線	武蔵野
市町-21	青梅 3・5・24 号線	青梅 3・5・7 号線～青梅 3・4・4 号線	青梅
市町-22	青梅 3・5・26 号線	青梅 3・5・11 号線北側～青梅 3・4・32 号線	青梅
市町-24	府中 3・4・16 号線	府中 3・2・2 の 1 号線～府中 3・4・11 号線	府中
市町-25	昭島 3・4・1 号線	昭島 3・4・16 号線～昭島 3・4・17 号線	昭島
市町-27	昭島 3・4・2 号線	昭島市松原町四丁目～昭島 3・1・10 号線	昭島, 福生
市町-32	調布 3・4・16 号線	狛江市岩戸北二丁目～調布 3・4・2 号線	狛江
市町-34	調布 3・4・23 号線	狛江市和泉本町四丁目～狛江市和泉本町四丁目	狛江
市町-36	調布 3・4・28 号線	調布 3・4・10 号線～調布 3・4・1 号線	調布
市町-39	調布 3・4・32 号線	西調布駅～都道 229 号線	調布

No.	路線名	区 間(箇所)	所在市町
市町-40	調布 3・4・33 号線	飛田給駅～調布 3・4・10 号線	調布
市町-44	町田 3・4・34 号線	町田 3・3・36 号線～町田 3・4・37 号線	町田
市町-45	町田 3・4・37 号線	町田 3・4・29 号線～町田 3・2・1 号線	町田
市町-48	町田 3・4・49 号線	八王子市境～相模原市境	町田
市町-49	小金井 3・4・8 号線	小金井市東町三丁目～小金井 3・5・5 号線	小金井
市町-50	小平 3・4・10 号線	小平 3・4・21 号線～小平市小川西町五丁目	小平
市町-52	小平 3・4・21 号線	小平 3・4・10 号線～小平市小川西町四丁目	小平
市町-53	小平 3・4・23 号線	立川市境～主地 16 号線	小平
市町-54	日野 3・4・17 号線	日野市栄町一丁目～都道 169 号線	日野
市町-55	日野 3・4・22 号線	日野 3・4・5 号線～中央自動車道北詰	日野
市町-56	日野 3・4・24 号線	JR 中央線～日野市旭が丘四丁目	日野
市町-58	東村山 3・4・9 号線	東村山駅～東村山 3・4・31 号線	東村山
市町-64	東村山 3・4・20 号線	東久留米市神宝町一丁目～新座市境	東久留米
市町-67	東村山 3・4・27 号線	東村山 3・4・5 号線～主地 4 号線	東村山
市町-69	東村山 3・4・29 号線	東村山駅～東村山 3・4・10 号線	東村山
市町-72	国分寺 3・4・5 号線	国分寺市本町三丁目～国分寺 3・4・12 号線	国分寺
市町-74	国分寺 3・4・12 号線	国分寺駅～国分寺 3・4・6 号線	国分寺
市町-76	国立 3・4・10 号線	国立 3・4・6 号線～国分寺 3・4・7 号線	国立
市町-80	福生 3・4・7 号線	福生 3・4・10 号線～福生 3・4・31 号線	福生
市町-88	西東京 3・4・21 号線	西東京 3・4・13 号線～ひばりヶ丘駅	西東京
市町-90	西東京 3・5・10 号線	西東京 3・4・20 号線～西東京 3・4・25 号線	西東京

● その他施行路線一覧

※その他施行とは、組合施行による土地区画整理事業等のものをいう

No	路線名	区 間(箇所)	所在市町
その他-2	福生 3・4・21 号線	福生 3・4・26 号線～瑞穂町箱根ヶ崎字武蔵野	瑞穂
その他-3	福生 3・4・26 号線	瑞穂町二本木字西樽口～入間市境	瑞穂
その他-4	多摩 3・4・17 号線	稲城市坂浜～稲城市平尾	稲城

第三次事業化計画期間中における整備効果

東京都と特別区及び26市2町は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を過去3回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。この結果、都内には多くの道路が整備され、交通・物流機能の向上のみならず、災害時の救援・救護活動や日々の都民生活を支えるなど、様々な効果を発揮しています。

「区部における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)(平成16年3月)」、「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)(平成18年4月)」では、多くの人々にとって実感しやすく、分かりやすい指標を用いて整備効果を検証することとしています。第三次事業化計画には、各指標の策定当時の現況や、以下の前提で設定した平成27年及び平成37年の目標を記載しています。

- ・平成27年目標：策定当時に事業中の区間が平成27年度中に完成
- ・平成37年目標：策定当時に事業中の区間に加え、優先整備路線として位置づけた区間が完成

東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)の策定に合わせ、事業化計画に関わるPDCAサイクルの中で、取得可能な最新データを用いた整備効果の検証結果を報告いたします。

検証結果の概要

ほとんどの指標において、道路整備の進展等により、策定当時の現況の値より向上が図られているものの、現時点では平成27年度の目標が達成されていません。引き続き、現在事業中の路線の早期完成に努めていきます。

なお、第三次事業化計画で設定した指標については、本検証結果を踏まえて再設定し、東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)に引き継いでいます。

策定当時～平成25年度末時点で、第三次事業化計画期間の完成見込み延長(策定当時想定)の約6割が完成

それぞれの指標の検証結果を以下に示します。

各指標の検証結果

I 区部

【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向上します。

	第三次事業化計画策定当時			H22 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
速度	混雑時平均 18km/h ¹	約 25km/h	約 30km/h	混雑時平均 16.8km/h 昼間 12 時間平均 20.0km/h ²	<p>計測方法が変更³となり、平成 22 年時点で混雑時平均旅行速度は 16.8 km/h、昼間 12 時間平均旅行速度は 20.0km/h となっています。</p> <p>おおむね 5 年毎に公表される道路交通センサスの結果をもとに、今後も交通状況の把握に努めていきます。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)では、「自動車交通の円滑化」が今後 10 年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P80] 混雑時平均旅行速度の向上</p>

1 平成 11 年度道路交通センサスのデータ

2 平成 22 年度道路交通センサスのデータ

3 平成 22 年度道路交通センサスから、プローブ・カー・システムによる走行データを活用し、混雑時だけでなく、非混雑時の旅行速度を効率的に調査する手法を採用(なお、平成 11 年度においては、朝又は夕方ラッシュ時間帯(7:00~9:00、17:00~19:00)のより混雑する方向に 1 回または 3 回のみ計測)

【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も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。

	第三次事業化計画策定当時			H22 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
所要時間	43分	40分	38分	37分	<p>大井埠頭から用賀IC(東名)までのアクセス時間は策定当時から6分短縮しました。</p> <p>おおむね5年毎に公表される道路交通センサスの結果をもとに、今後も交通状況の把握に努めていきます。</p> <p>引き続き、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抑制を目指していきます。</p>

平成22年度道路交通センサスのデータをもとに算出

【沿道の土地の高度利用促進効果】

建物前面の道路の幅員は、沿道の土地利用を決めるうえでの一要因となっています。都市計画道路の整備により、歩行者や自動車の交通機能向上だけでなく、沿道建物の高層化が図られるなど、沿道の高度利用の促進が期待されます。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
整備延長	—	58 km	107 km	44 km	<p>環状2号線(新橋・虎ノ門間)等が完成し、沿道の高度利用が促進されています。</p> <p>また、策定当時に道路幅員が狭く、沿道での土地の高度利用が進んでいなかった都市計画道路について44 kmの整備を行いました。</p> <p>引き続き、沿道の高度利用を促進していきます。</p>

策定時を基準とした増減

【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延長】

骨格防災軸や主要延焼遮断帯に位置付けられた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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
完成延長	363 km	440 km	485 km	405 km	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延長は策定当時から 42 km増加しました。 引き続き、高度防災都市の実現に向けて、延焼遮断帯の早期完成を目指していきます。

【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、歩行者や車いすがスムーズにすれ違いできる歩道が設置され、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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
整備延長		47 km	120km	30km	歩行者の安全性が十分確保されておらず危険性が高い区間において、策定以降 30km の歩道が設置されました。 東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)では、「地域の安全性の向上」が今後 10 年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。 ・四次項目 [方針 P87] 安全な歩行者環境の確保

策定時を基準とした増減

【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、自動車走行に伴う二酸化炭素（CO₂）の排出量が削減され、地球温暖化の抑制にも寄与します。

	第三次事業化計画策定当時			H22 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
削減率		14%	17%	9%	<p>二酸化炭素の排出量は策定当時から9%減少しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「自動車交通の円滑化」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P82] 二酸化炭素（CO₂）排出量の削減</p>

策定時を基準とした増減

【みどりの創出】

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。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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
緑化面積		15ha	25ha	9ha	<p>道路緑化による緑地面積は策定当時から9ha増加しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「地域のまちづくりへの貢献」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P92] 恒久的な緑地面積の拡大</p>

策定時を基準とした増減

【高次救急医療施設までの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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
10 分カ バー 率	52%	60%	64%	55%	<p>高次救急医療施設までの搬送時間10分以内の人口カバー率(10分以内の地域の夜間人口/区部全域の夜間人口)は策定当時から3%分が増加しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)では、「自動車交通の円滑化」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P83] 高次救急医療施設への到達時間の短縮</p>

搬送時(救急活動)における旅行速度の平均値(24 km/h:「救急活動の現況(平成26年 東京消防庁)」)をもとに算出

【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、無電柱化が行われます。これにより、良好な街並みが形成され、歩行者や車いす等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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H15 現況	H27 目標	H37 目標		
整備 延長		62 km	93 km	48 km	<p>無電柱化がされた路線の延長は策定当時から48 km増加しました。</p> <p>現在、事業の際には全ての路線で無電柱化が行われており、引き続き、安全で快適な歩行者空間を創出し、良好な街並みを形成していきます。</p>

策定時を基準とした増減

多摩地域

【多摩地域における主要な幹線道路ネットワークの拡充】

多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）策定時に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、多摩地域におけるバランスのとれた道路ネットワークの形成が図られます。

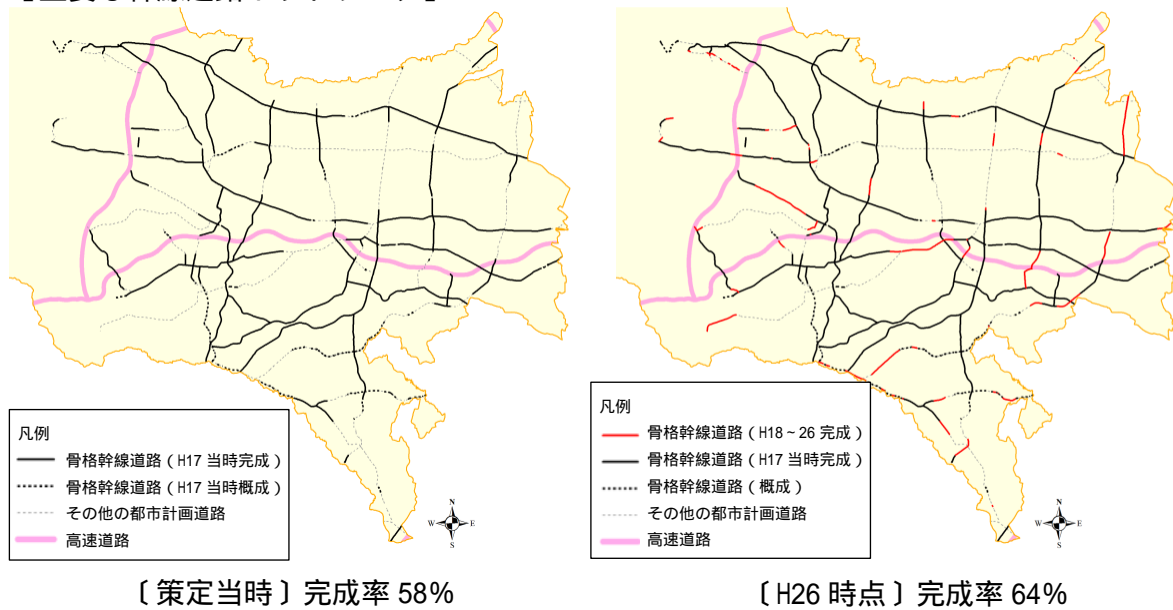
検証の結果

下図に示すとおり、新滝山街道や府中清瀬線、調布保谷線の調布区間や西東京区間の開通など、主要な幹線道路ネットワークの形成が進んでいます。

東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）においては、「骨格幹線道路網の形成」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。

- ・四次項目 [方針 P79] 骨格幹線道路網の形成

【主要な幹線道路ネットワーク】



【地点間の移動時間】

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の設置や、交通のボトルネック箇所（踏切・橋梁等）の解消を進めることにより、自動車の走行性が向上し、「立川から東村山」「立川から吉祥寺」等へ移動する時間が短縮されます。

	第三次事業化計画策定当時			H22 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
移動時間	48分 63分		30分 49分	31分 51分	<p>策定当時から、「立川から東村山」の移動時間は17分、「立川から吉祥寺」の移動時間は12分短縮しました。</p> <p>おおむね5年毎に公表される道路交通センサスの結果をもとに、今後も交通状況の把握に努めていきます。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「拠点形成と拠点間連携」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P90] 拠点間の所要時間の短縮</p>

平成22年度道路交通センサスのデータをもとに算出

【高速道路 IC へのアクセス性の向上】

骨格幹線道路や高速道路 IC 周辺の都市計画道路を整備することにより、高速道路 IC へのアクセス性が向上し、例えば以下の場合について到着時間の短縮につながります。

八王子 IC～八王子駅 八王子 IC～日野駅 国立府中 IC～立川駅
 国立府中 IC～国分寺駅 調布 IC～三鷹駅 調布 IC～狛江駅

	第三次事業化計画策定当時			H22 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
到着時間	14分 20分 18分 19分 22分 22分		5分 11分 9分 14分 14分 16分	11分 17分 12分 19分 19分 19分	<p>を除き、各地点から高速 IC への到着時間が策定当時から短縮しました。</p> <p>おおむね5年毎に公表される道路交通センサスの結果をもとに、今後も交通状況の把握に努めていきます。</p> <p>引き続き、高速道路 IC へのアクセス改善を目指していきます。</p>

平成22年度道路交通センサスのデータをもとに算出

【立川地域防災センターへのアクセス性向上】

立川地域防災センターは、多摩地域の防災活動の拠点となるもので、情報収集及び連絡調整機能、備蓄・輸送機能、一時避難所等の機能を有しています。

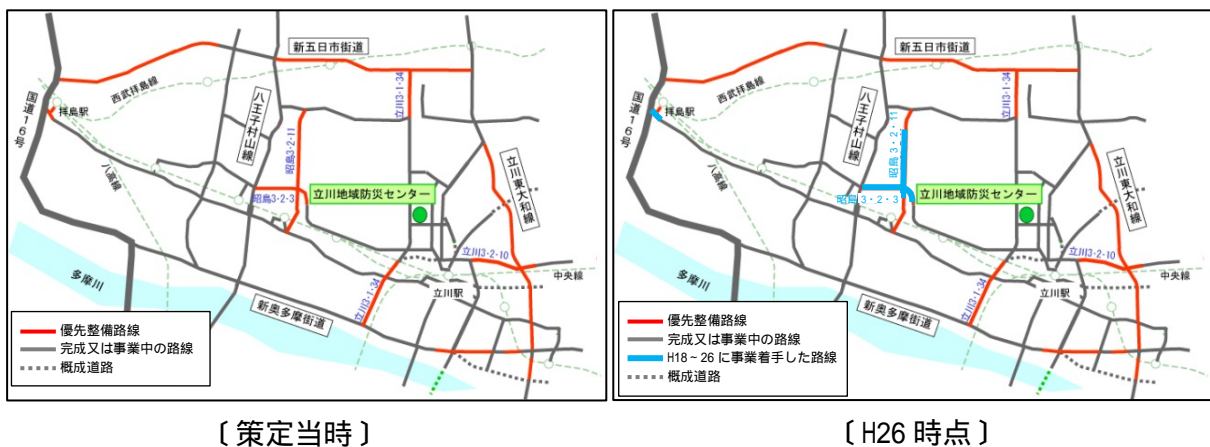
道路整備においては、災害時において被災地へ迅速に連絡できるようなアクセス機能が求められており、優先整備路線の整備により、立川地域防災センターのアクセス機能が強化されます。

検証の結果

下図に示すとおり、立川地域防災センター周辺の優先整備路線のうち、昭島3・2・11号、昭島3・2・3号等に事業着手しています。立川地域防災センター周辺の昭島3・2・11号は南北方向、昭島3・2・3号は東西方向のアクセス機能強化につながるものと考えます。

東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）においては、「高度な防災都市の実現」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。

- ・四次項目 [方針 P84]緊急輸送道路網の信頼性の向上



【安全な歩行空間の確保】

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、自転車や車いすがスムーズにすれ違いできる歩道が設置され、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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
整備延長			44 km	22 km	<p>歩行者の安全性が十分確保されておらず危険性が高い区間における歩道設置延長が策定当時から 22 km増加しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「地域の安全性の向上」が今後 10 年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P87] 安全な歩行者環境の確保</p>

策定時を基準とした増減

【骨格防災軸の形成】

延焼遮断帯は、地震等の災害時において市街地火災による延焼を最小限にとどめるとともに、緊急輸送路ネットワークや救援・救護の活動空間としても機能します。この中で、「防災都市づくり推進計画」において骨格防災軸に位置づけられている都市計画道路は、広域的な防災機能を強化する上で重要です。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
整備延長			14 km	5 km	<p>骨格防災軸に位置付けられた都市計画道路の完成延長は策定当時から 5 km増加しました。</p> <p>引き続き、高度防災都市の実現に向けて、延焼遮断帯の早期完成を目指します。</p>

策定時を基準とした増減

【みどりの創出】

都市計画道路の整備では、歩道の設置に伴い植樹帯が設置され道路緑化が行われます。こうした道路緑化により、良好な生活環境の創出を図ることができます。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
緑化面積		12ha	23ha	6ha	<p>道路の緑化面積は策定当時から 6ha 増加しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「地域のまちづくりへの貢献」が今後 10 年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P92] 恒久的な緑地面積の拡大</p>

策定時を基準とした増減

【自動車の走行による二酸化炭素（CO₂）排出量の削減】

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、自動車走行に伴う二酸化炭素（CO₂）の排出量が削減され、地球温暖化の抑制にも寄与します。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
削減率		5%	11%	2%	<p>二酸化炭素の排出量は策定当時から 2%減少しました。</p> <p>東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）では、「自動車交通の円滑化」が今後 10 年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。</p> <p>・四次項目 [方針 P82] 二酸化炭素（CO₂）排出量の削減</p>

策定時を基準とした増減

【自転車道ネットワークの拡充】

道路を利用する生活者という観点からは、安全で快適な自転車走行空間を確保・拡充していくことが必要です。多摩湖自転車道や多摩川沿いの自転車道など既存の自転車道と、拡充される自転車走行空間をつなげることにより、うるおいのある都市空間の創出を図ることができます。

このように、優先整備路線の整備により、歩行者の通行空間とともに自転車走行空間の拡充が図られます。

検証の結果

東京都では、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箇所に加え、道路の新設や拡幅にあわせて自転車走行空間の創出を進めているところです。

平成26年度末時点で、車道を活用した自転車レーンを約18km、歩道内における自転車走行空間を約75km、水道敷や河川敷等を利用した自転車道を約44km、合計で約137kmの自転車走行空間を整備しています。

東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)においては、「地域の安全性の向上」が今後10年間で優先的に整備する路線の選定項目となっていることを踏まえ、下記の項目について整備効果を示します。

- ・四次項目 [方針 P88]自転車走行空間の充実



調布保谷線(西東京市)

出典：東京都建設局資料

区部、多摩地域の合計

【道路のバリアフリー化と都市景観の改善】

都市計画道路の整備では、歩道の設置に伴い、無電柱化が行われます。これにより、良好な街並みが形成され、歩行者や車いす等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。

	第三次事業化計画策定当時			H26 時点	検証の結果
	H17 現況	H27 目標	H37 目標		
整備延長			約80km	48km	策定当時から48km増加しました。 無電柱化がされた路線の延長は現在、事業の際には全ての路線で無電柱化が行われており、引き続き、安全で快適な歩行者空間を創出し、良好な街並みを形成していきます。

策定時を基準とした増減

「都市計画の見直し候補区間」、「要検討路線（区間）」の方針及び今後の進め方

（平成 28 年 3 月時点）

区部「都市計画の見直し候補区間」、多摩地域「要検討路線（区間）」の方針まとめ

「都市計画の見直し候補区間」、「要検討路線（区間）」の方針一覧

区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（平成 16 年 3 月公表）に位置付けられた「都市計画の見直し候補区間」、多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）（平成 18 年 4 月公表）に位置付けられた「要検討路線（区間）」の方針及び今後の進め方について、以下の通り報告いたします。

		区分	路線名	方針と今後の進め方
区部	都市計画の見直し候補区間	日暮里・谷中地区	補助 92 号線	当該区間を廃止の方針とします。 地域におけるまちづくりの状況を踏まえ、廃止の都市計画変更を行う予定です。 <u>別途、当地区の見直し方針を策定しました。</u> <u>（平成 27 年 12 月）</u>
			補助 178 号線	
			補助 188 号線	
		渋谷区	補助 164 号線	平成 25 年 3 月に、当該区間の廃止の都市計画変更をしました。
		世田谷区	補助 52 号線	平成 28 年 3 月に、当該区間の廃止の都市計画変更をしました。
多摩地域	要検討路線（区間）	(a)評価基準に照らし抽出	調布 3・4・30	アクセス機能や防災機能等を確保するため、当該路線は必要として基本方針を整理しました。 引き続き、道路構造等について検討を進めていきます。
		(b)計画線上に国指定史跡があり、かつ史跡の復元等にあたり検討が必要	国分寺 3・4・1	史跡周辺の交通体系を含めたまちづくりを引き続き検討します。
		(c)都県境において、隣接する都計画と計画が不整合	東村山 3・3・8	現状の計画幅員とし、2 車線の道路とします。
			町田 3・3・7	都市計画を変更し、整合を図る予定です。
			町田 3・4・6	都市計画を変更し、整合を図る予定です。

		<p>(d)高速道路が地下化された場合に検討が必要</p> <p>平成19年に高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更しました。</p>	外環 / 2	<p>練馬区間については、2車線とし、延長約2.8km区間の幅員を縮小する方針を定めて、都市計画を変更しました。</p> <p>杉並、武蔵野、三鷹区間については、引き続き、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきます。</p>
			三鷹 3・4・10	<p>新たに定める地区計画の中で当該路線の機能を確保したうえで、都市計画を廃止します。</p>
			三鷹 3・3・11	<p>高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、当該路線の線形等について都市計画を変更しました。(現在の名称は三鷹 3・4・11 に変更されています。)</p>
			三鷹 3・4・13 支線 1,2	<p>引き続き、周辺の土地利用など地域の実情に配慮しつつ、本路線の検討を進めていきます。</p>

区部「都市計画の見直し候補区間」の検討結果

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）

【区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

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



区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

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。

【検討の経緯と結果について】

東京都及び地元区の文京区、台東区、荒川区において、地域における「交通」「安全」「防災」の観点等から都市計画道路の見直しに伴うまちづくりへの影響を検討し、地域におけるまちづくりの観点からも、見直し候補区間の必要性が低いことを確認しました。

検討を踏まえた方針

検討の結果、当該区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認したため、見直し候補区間を全区間廃止とします。なお、環状 3 号線及び補助 95 号線については、今後も引き続き、整備の実現に向けて検討を進めていきます。

今後の進め方

地域におけるまちづくりの状況を踏まえて、見直し候補区間の廃止の都市計画変更手続きを行います。

補助 164 号線（渋谷区）

【区部における都市計画道路の整備方針 （第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

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



区部における都市計画道路の整備方針
（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

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。

【検討の経緯と結果について】

検討を踏まえた方針

平成 19 年度より、沿道住民の意向調査や「原宿神宮前まちづくり協議会」により地元の意向も踏まえた上で、補助 164 号線の見直しに向けて歩行者回遊ネットワーク、自動車の交通処理、防災性、街並み景観等について検討をしました。

平成 24 年 7 月「神宮前地区 まちづくり指針」を策定し、検討結果をもとに、旧渋谷川の魅力ある空間の整備、便利で快適な都市型住宅地の形成や市街地の特性に配慮した景観づくりを目標に、地区計画制度の適用を基本としつつ、補助 164 号線の見直しを行うとともに、区のまちづくり制度等様々な手法を活用していく方針を定めました。

廃止までの経緯

平成 25 年 3 月「神宮前一・三・四丁目地区」などの地区計画を策定し、旧渋谷川においては、住宅と商業・業務施設が共存した土地利用を図るとともに、活気ある歩行者空間及び緑豊かな街並み景観の創出、区道を災害時の主要避難経路として機能確保を図るため地区施設に位置付け、これに併せて見直し候補区間を廃止しました。

補助 52 号線（世田谷区）

【区部における都市計画道路の整備方針 （第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

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



区部における都市計画道路の整備方針
（第三次事業化計画）により再掲載

検討の方向性（区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

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。

【検討の経緯と結果について】

周辺道路ネットワーク等の地域の状況を踏まえて、見直し候補区間について、地域のまちづくりにおける「暮らし」、「防災」、「交通」の観点から都市計画の見直しの検討をしました。

検討を踏まえた方針

検討の結果、当該区間の都市計画道路の必要性が低いことを確認したため、当該区間の都市計画を廃止します。

廃止までの経緯

当該区間の都市計画の廃止について、平成 27 年 8 月に素案説明会を開催し、平成 28 年 3 月に都市計画を変更しました。

多摩地域「要検討路線（区間）」の検討結果

(a) 評価の基準に照らし、抽出

【多摩地域における都市計画道路の整備方針 （第三次事業化計画）における位置付け】

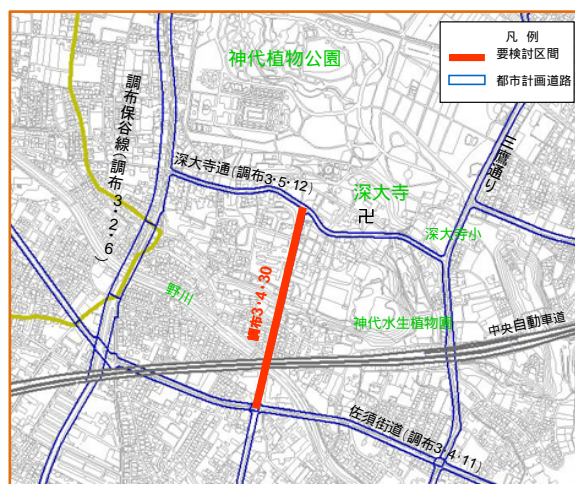
対象路線（区間）の概要

調布 3・4・30

区間：調布 3・4・11～調布 3・5・12

延長：約 420m

幅員：12m



多摩地域における都市計画道路の整備方針
（第三次事業化計画）より再掲載

検討の方向性（多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）より再掲載）

調布市の深大寺地区には、奈良時代（天平 5 年）創建された深大寺や、都内唯一の植物公園である神代植物公園があります。南側の深大寺通りにはそば店などの店舗が軒を連ねており、この地区は、都心部からの行楽客も多い観光地として親しまれています。

また、地区の西側では、環境施設帯を有する調布保谷線が整備中であり、これを骨格として、沿道のまちづくりと一体となったみどりのネットワーク形成を誘導することにより、良好な街並み景観の形成等を図ることが可能と考えられます。

こうしたことから、深大寺地区においては、調布保谷線を軸とした環境軸の形成に向けて、良好な都市空間の創出や、風情ある街なみの保全、にぎわいの創出などを目指したまちづくりについて検討することとし、その中で、調布 3・4・30 についても「あり方」を検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

調布市では、平成 18 年に「深大寺地区まちづくり検討会」を設置し、調布 3・4・30 を含めたまちづくりの検討を進め、当該地区について街づくり条例に基づく「街づくり推進地区」に指定するとともに、「深大寺地区街なみ整備基本計画」を策定し、街なみ環境整備事業を進めています。

また、周辺住民による「深大寺地区まちづくり協議会」が活発に活動を行っており、自主的なまちのルールである街づくり協定を締結しています。

検討を踏まえた方針

調布駅周辺や深大寺周辺等へのアクセス機能や防災機能等を確保するとともに、都市計画マスタープランの「緑の軸」を形成する当該路線は必要として基本方針を整理しました。

今後の進め方

引き続き、地区周辺のまちづくりを進めるとともに、当該路線は地形的条件を考慮しながら、道路構造や整備手法について具体的な検討を進めていきます。

**(b) 計画線上に国指定史跡があり、かつ史跡の復元等にあたり検討が必要な路線
(事由⑦)**

【多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

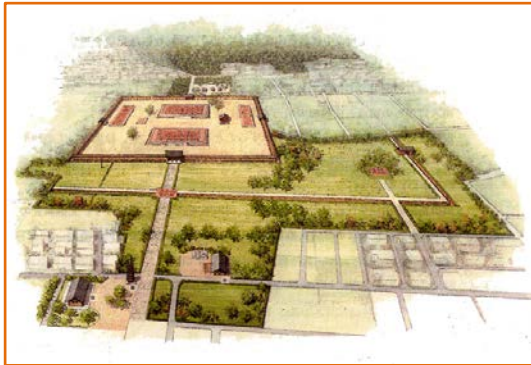
対象路線（区間）の概要

国分寺 3・4・1

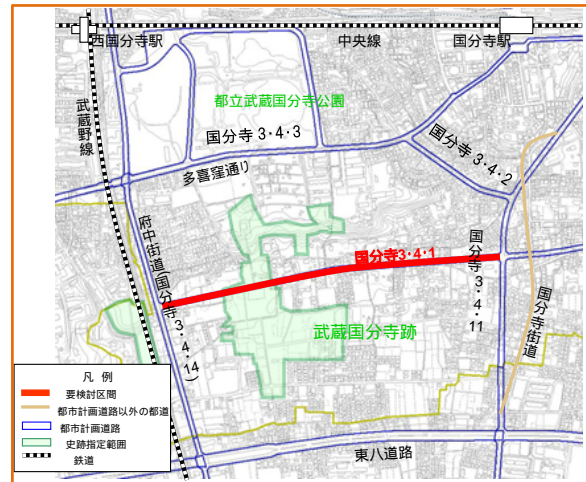
区間：国分寺 3・4・11～国分寺 3・4・14
(府中街道)

延長：約 1,000m

幅員：16m



僧寺地区の復元イメージ



多摩地域における都市計画道路の整備方針
(第三次事業化計画)より再掲載

検討の方向性(多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)より再掲載)

奈良時代の中ごろ(天平 13 年 [西暦 741 年])に聖武天皇の詔により建立された古代の武蔵国分寺の遺跡は、大正 11 年に国の史跡指定を受け、保護の措置が講じられています。国分寺市では、この 11ha の指定区域において、平成 15 年に新整備基本計画を策定し、4 地区に区分して保存整備事業を進めています。

この中の僧寺地区においては、伽藍中枢部建造物などの復元を計画していますが、国分寺 3・4・1 の計画線が、復元する伽藍中枢部建造物などの地下遺構にかかっていることから、建造物などの都市計画道路の共存について、検討が必要です。

こうしたことから、下記の対象区間については歴史的・文化的資産を活かしたまちづくりを踏まえ、復元する建造物などの共存が可能な都市計画道路のあり方を検討していきます。

【検討の経緯と結果について】

史跡の復元等に関する検討

当該路線の計画区域の一部は史跡に指定され、平成 19 年に「史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画」、平成 21 年に「史跡武蔵国分寺跡(僧寺地区)整備実施計画」がそれぞれ国分寺市において策定されました。

検討を踏まえた方針

都と国分寺市では、史跡の歴史的価値や周辺交通状況を鑑み、当該路線については廃止も見据えて検討しています。

今後の進め方

史跡周辺における交通体系を含めたまちづくりについて、地区計画等の活用を視野に検討を進め、その検討結果を踏まえて都市計画変更手続きを行います。

また、国分寺 3・4・1 に頼ることのない道路ネットワークを構築するため、周辺の都市計画道路の整備も進めていきます。

(c) 都県境において、隣接する他県の都市計画道路と計画が不整合となっている路線
(事由①)

【多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】
対象路線（区間）の概要

多摩地域の都市計画道路	検討区間	幅員延長	接続する近隣県の都市計画道路	課題
東村山 3・3・8	東村山 3・4・4 ～ 所沢市境	22m 約 2,640m	所沢 3・4・8	計画幅員が不整合
町田 3・3・7	相模原市境 ～ 主地 51 号線	18m 約 180m	相模原 3・4・3	線形が不整合
町田 3・4・6	町田 3・4・29 ～ 横浜市境	18m 約 420m	横浜 3・3・26	線形が不整合



多摩地域における都市計画道路の整備方針
(第三次事業化計画)より再掲載



多摩地域における都市計画道路の整備方針
(第三次事業化計画)より再掲載

検討の方向性(多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)より再掲載)

都市の連携と交流を促進し、活力あふれる多摩地域を実現するためには、多摩地域内はもちろん、都県境を越えた都市間ネットワークを強化する必要があります。

しかし、都県境付近の都市計画道路には、都と他県(市)それぞれ計画道路がありながら、都県境において、計画幅員が異なっている箇所や、線形に「ずれ」が生じている箇所など、計画として不整合となっているものがあることから、都県境を越えた道路の接続が困難となっています。

このため、隣接縣市と調整を進め、都市計画の不整合の解消に向けた検討を進めることにより、都県境を越えた道路網の拡充を目指します。

【検討の経緯と方針について】

東村山 3・3・8

計画幅員の不整合解消に向け、都と埼玉県では検討を進めてきました。その結果、車線数について 2 車線とすることとしました。なお、計画幅員は異なるものの、都側の道路については、計画幅員を有効に活用して植樹帯や歩道などを整備することで埼玉県と調整しました。

町田 3・3・7

線形の不整合解消に向け、都と相模原市では検討を進めてきました。その結果、当該区間については線形を変更し、不整合を解消する予定です。

今後、当該区間の変更により影響のある都市計画道路の計画についても検討し、その検討結果も踏まえ、一体的に都市計画変更手続きを行う予定です。

町田 3・4・6

線形の不整合解消に向け、都と横浜市では検討を進めてきました。その結果、当該区間については線形を変更し、不整合を解消する予定です。

今後、当該区間の変更により影響のある都市計画道路の計画についても検討し、その検討結果も踏まえ、一体的に都市計画変更手続きを行う予定です。

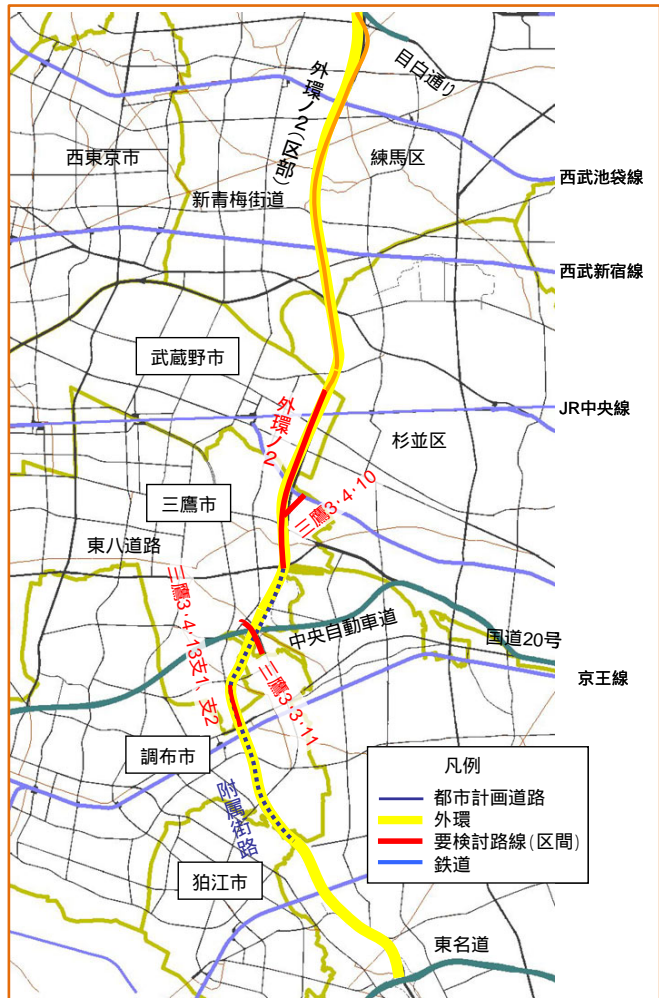
(d) 高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線（事由㉞）

【多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け】

対象路線（区間）の概要

- 外環ノ2
- 区間：東八道路～杉並区境
- 延長：約2,700m
- 幅員：40m
- 三鷹3・4・10
- 区間：三鷹台駅～外環ノ2
- 延長：約260m
- 幅員：16m
- 三鷹3・3・11
- （現在の名称は三鷹3・4・11）
- 区間：三鷹3・4・12～調布市境
- 延長：約600m
- 幅員：22.5m
- 三鷹3・4・13支線1
- 区間：外環～調布3・4・1
- 延長：約470m
- 幅員：9.25m
- 三鷹3・4・13支線2
- 区間：外環～調布3・4・1
- 延長：約430m
- 幅員：9.25m

区間は外環ノ2のうち、多摩地域内のもの
杉並区、練馬区の区部の区間についても一体として検討



多摩地域における都市計画道路の整備方針
(第三次事業化計画)より再掲載

検討の方向性(多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)より再掲載)

国及び都では、東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)について、平成17年9月に、計画の具体化に向け、本線及びインターチェンジの考え方を示しました。その中で、周辺道路の整備については、「外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。」としています。

上記に示す路線は、外環が地下化された場合に検討が必要だと思われる路線(区間)です。

【検討の経緯と方針について】

外環ノ2

平成 19 年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成 20 年に「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにしました。これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの 4 つの視点で、必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめることとしました。

目白通りから青梅街道までの区間（練馬区間）については、平成 22 年に地域住民との話し合いの会を設置し、その後、3 案の具体的な整備イメージを公表するなど、広く意見を聴きながら検討を進め、平成 26 年、車線数を 2 とし、延長約 2.8km の区間の幅員を 22m とする方針を定め、都市計画を変更しました。

青梅街道から東八道路までの区間（杉並、武蔵野、三鷹区間）について、杉並区においては平成 23 年から、武蔵野市においては平成 21 年から、話し合いの会を開催しています。三鷹市においては、外環の中央ジャンクション（仮称）のまちづくりを優先的に取り組むとの市の意向を踏まえつつ、話し合いの会の開催に向けた調整を進めます。引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進めていきます。

三鷹 3・4・10

当該路線が位置する三鷹台駅前周辺地区については、平成 19 年、三鷹市まちづくり条例に基づく「まちづくり推進地区」に指定し、「まちづくり推進地区整備方針」を策定するための調査検討を行いました。

検討の結果、当該路線の機能や役割は 12m の幅員を確保すれば担保されることが明らかになりました。また、当該路線の一部として計画されている駅前広場と駅出入口との位置の整合を図る必要があります。

このため、平成 24 年に策定した三鷹市土地利用総合計画 2022（都市計画マスタープラン）の中で、今後策定する「まちづくり推進地区整備方針」に基づき、都市計画の変更を行うとともに、三鷹市東部地区の玄関口にふさわしい都市空間を創出するため、道路や駅前広場などについて面的なまちづくりが促進されるよう、整備を行うこととしました。

今後、新たに定める地区計画の中で当該路線の機能を確保したうえで、当該路線の都市計画を廃止し、面的なまちづくりへの展開を図ります。

三鷹 3・4・11

外環と中央道が交差する付近に計画されている当該路線については、平成 19 年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、外環の中央ジャンクション（仮称）との整合を図る観点から一部線形等を変更しました。

三鷹 3・4・13 支線 1 及び支線 2

昭和 41 年に外環が都市計画決定された際、高架方式で計画された外環の両側に当該路線が計画されました。平成 19 年に外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、当該路線の計画や構造について、接続する調布 3・4・1（甲州街道）と併せて検討することとしました。引き続き、周辺の土地利用など地域の実情に配慮しつつ、本路線の検討を進めていきます。