04

優先整備路線の選定
（第五次事業化計画）

1　「優先整備路線の選定」の考え方

都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、必要性が高い路線の中から計画期間（令和８年度から令和22年度まで）で優先的に整備すべき「優先整備路線」※1を選定します。選定に当たっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。

優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下で行いました。都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて選定※2しました。

必要性が高い路線

優先整備路線の選定項目	広域的な視点	地域的な視点	道路整備の基本目標：都市の強靭化 …防災・輸送…	人やモノの自由な移動 …活力・競争力…	安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…	都市環境の向上 …景観・緑…
1 骨格幹線道路網の形成	都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成など		●	●	●	●
2 首都東京の強靭化	緊急輸送網の拡充・強化　など	安全な避難路の確保　など	●			
3 スムーズな道路網の形成	道路交通の円滑化など	暮らしを支える地域公共交通の充実　など		●	●	●
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	生活道路への通過交通流入の抑制など	歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保　など			●	
5 国際競争力の強化	円滑な物流の確保など	拠点間の連携強化など		●	●	
6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献		集約型の持続可能なまちづくりなど	●	●	●	●

選定項目に示した番号は優先順位を示すものではありません。

※１計画期間で優先的に整備すべき路線とは、優先的に事業に着手する路線のこと。

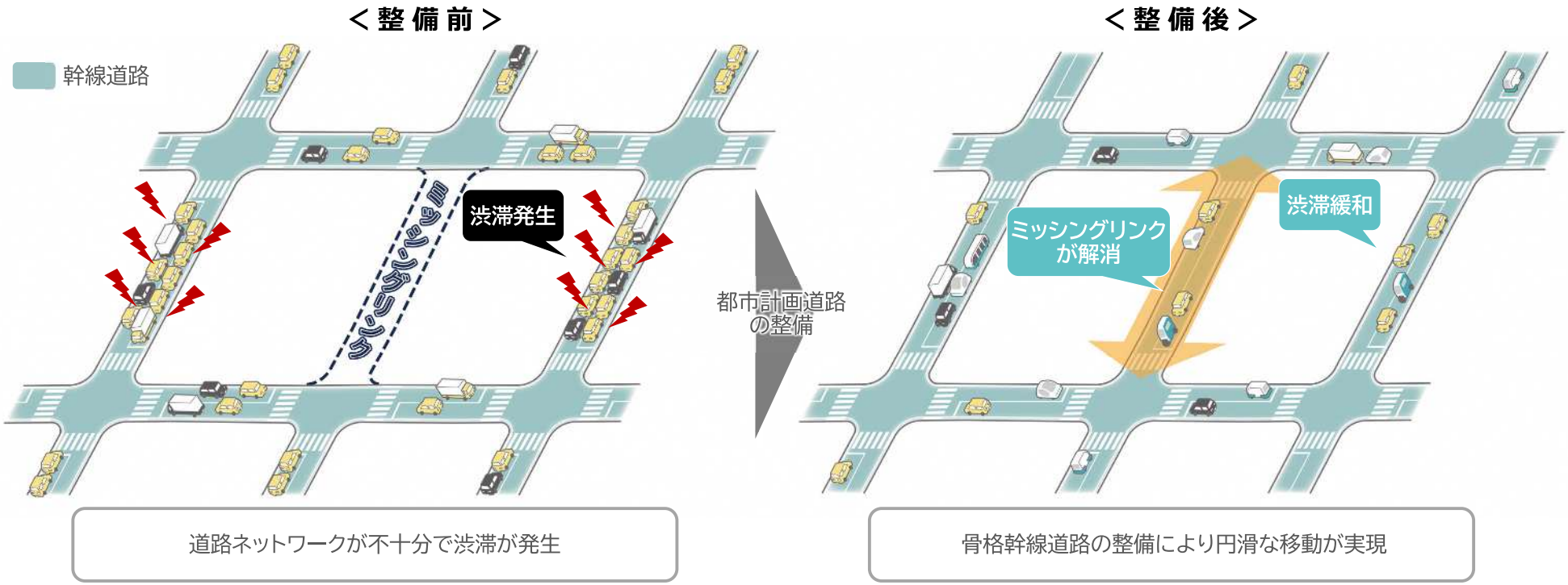
※2地域の実情に応じて、幹線街路以外の区画街路や交通広場なども含めて選定しました。

1 骨格幹線道路網の形成

東京都はこれまでも、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。

骨格幹線道路の整備やミッシングリンク（分断されている区間）の解消により、人やモノの流れの円滑化に加え、防災力の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	骨格幹線道路のうち、ミッシングリンクの解消や渋滞緩和に寄与する区間を評価しました。



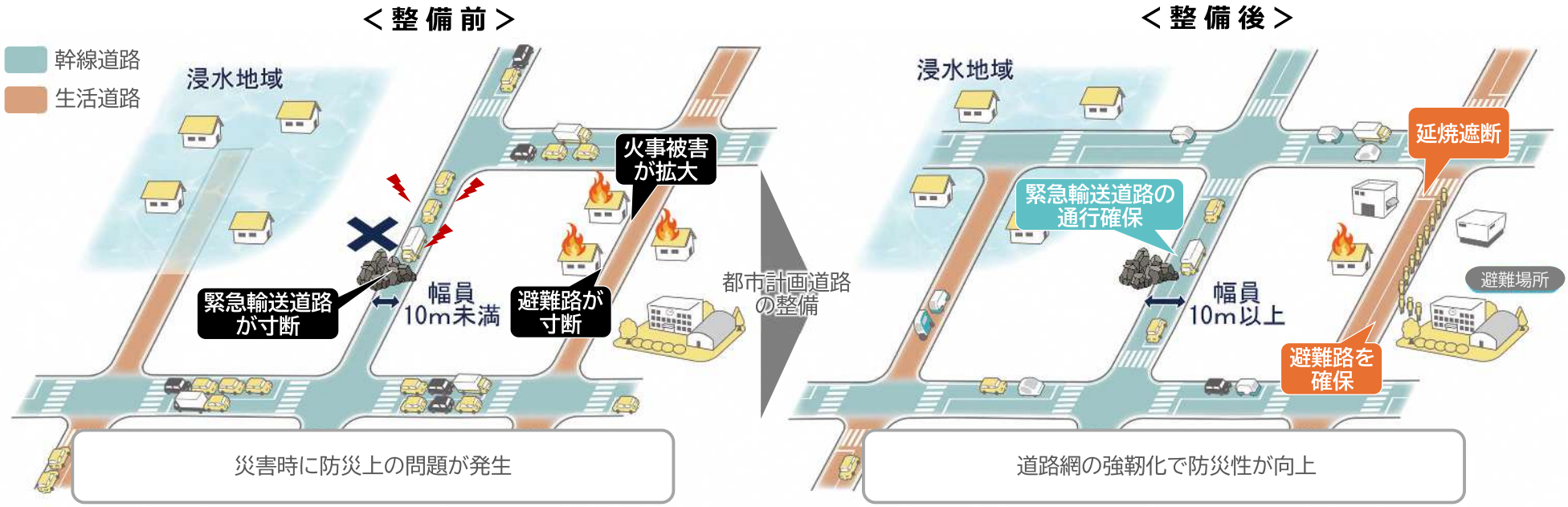
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

2 首都東京の強靭化

近年激甚化する風水害、甚大な被害が想定される首都直下地震などの大規模災害に対応するため、緊急輸送道路の機能強化及び防災拠点等へのアクセス強化が必要です。また、避難路や緊急車両の通行路となる道路の確保のほか、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断帯を整備することも重要です。

こうした首都東京の強靭化や地域の防災性向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現況幅員がおおむね10m未満※となっている区間、都県境をつなぐ道路並びに広域防災拠点及び災害拠点病院へのアクセス強化に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	浸水想定区域からの避難路の確保、避難場所等へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成など、地域の防災性向上に寄与する区間を評価しました。



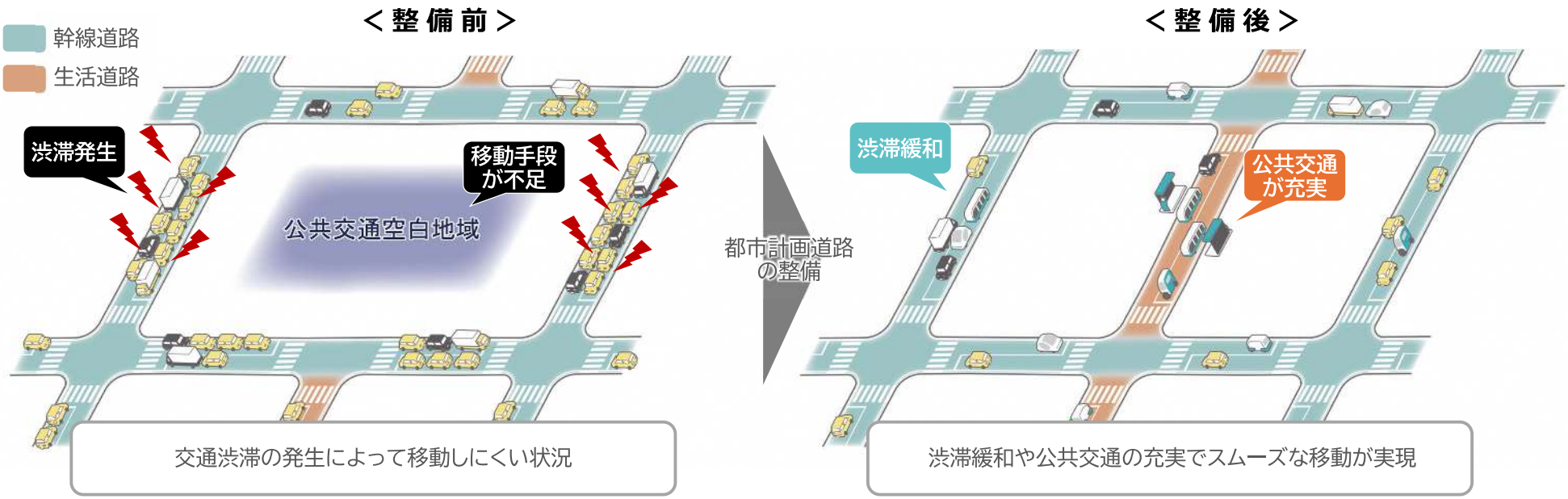
※阪神・淡路大震災では、幅員8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となった一方、幅員8m以上の道路では、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能でした。10m 未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

3 スムーズな道路網の形成

東京都及び区市町はこれまでも、道路整備等による渋滞対策を進めてきましたが、いまだ多くの渋滞箇所が残っており、多大な時間的・経済的な損失をもたらすとともに、バスなどの公共交通の運行にも影響を与えています。また、公共交通空白地域においては、高齢者等の移動手段を確保していく必要があります。

渋滞緩和や公共交通空白地域の解消などに寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	主要渋滞箇所又は混雑度※が1.25を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	駅周辺等における交通混雑や公共交通空白地域の解消など、地域の交通課題の解消に寄与する区間を評価しました。



※混雑度：道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度が1.25を上回る」とは、１日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。
混雑度＝交通量（台/12h）/交通容量（台/12h）出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

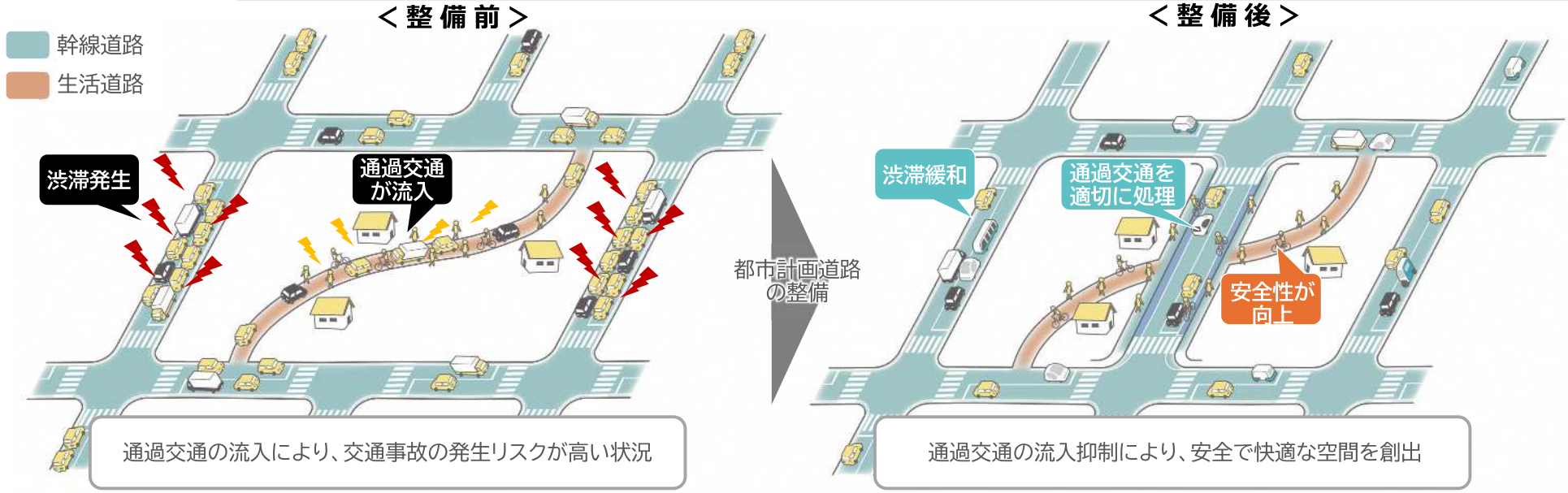
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

4 誰もが安全に暮らせるまちづくり

道路網の形成が不十分な地域では、渋滞を避けようとする車両が小学生の通学路にもなる生活道路に入り込むため、交通事故のリスクが高い状況にあります。また、コロナ禍を経て自転車利用が拡大しており、自転車関連の事故の割合も増加しています。歩道が狭く段差がある道路もいまだ多く存在しており、子どもから高齢者まで誰もが安全に移動できる環境整備が必要です。

生活道路への通過交通の流入抑制、自転車通行空間及びバリアフリー化された歩行者空間の確保など、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	人身事故密度ランク※上位50％以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	自転車の通行空間の確保や安全な通学路の確保が必要な区間、バリアフリー基本構想の重点整備地区内で歩道幅員が不十分な区間※など、地域の交通安全に寄与する区間を評価しました。



※人身事故密度ランク：「交通事故統計情報のオープンデータ（2020年～2023年）出典：警察庁webサイト」を用いて作成したものを指します。
※歩道の幅員が不十分な区間：歩道の有効幅員が道路構造令による基準を満たしていない区間のことを指します。

5 国際競争力の強化

都民生活及び産業活動は物流によって支えられており、国際競争が激化する中、物流需要の増加及び小口・多頻度化に対応する物流基盤の整備が求められています。また、インバウンド回復を受け、ビジネス環境の整備や持続可能な観光地域づくりも課題となっています。

物流の円滑化や観光拠点へのアクセス向上など、人やモノの自由な移動の実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	国が定めた重要物流道路（代替路・補完路を含む。）及び広域道路ネットワークに位置付けられた区間並びにMICE※施設と高速道路のインターチェンジを結ぶ区間のうち、交通の円滑化が期待される区間を評価しました。また、都市機能が集積している地域において、ウォーカブルな道路空間を充実させるため、都市計画区域マスタープランにおける中核的な拠点※内で、歩行空間の拡充が必要な区間を評価しました。
地域的な視点	高速道路のインターチェンジ周辺の物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上に寄与する区間を評価しました。

6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

地域の主要駅周辺における機能集積や歩いて暮らせるまちへの再構築、緑豊かで良質な空間形成、拠点間の連携など、集約型の地域構造への再編を目指す上で、都市計画道路はその基盤となります。

こうした持続可能な地域のまちづくりの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

地域的な視点	拠点間連携、地域の活性化、緑豊かな空間形成などに寄与する区間を評価しました。また、土地区画整理や市街地再開発、鉄道の連続立体交差事業などの他事業との連携など、地域のまちづくりを進める上で整備が必要な区間を評価しました。

※MICE：企業系会議（Meeting）、企業の報奨・研修旅行（Incentive ）、国際会議 （Convention）、展示会・イベント等（Exhibition/Event）を総称した造語で、国際会議に代表されるこれらのビジネスを 目的とするイベントを指します。出典：東京都「東京都MICE誘致戦略2023」

※中核的な拠点：鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能の集積を図る拠点のことを指し、東京の魅力を高める都市機能の集積を促進していきます。出典：「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）

3　優先整備路線の選定

計画期間（令和８年度から令和22年度まで）で優先的に整備すべき「優先整備路線」を示します。選定された優先整備路線については、計画期間内で優先的に事業に着手していきます。

施行区分		路線数	延長（km）
東京都施行路線		96	96
	区　部	49	43
	多摩地域	47	53
区施行路線		66	33
市町施行路線		61	26
その他施行		4	2
全　　体		227	157

※　その他施行とは、市街地開発事業によるものをいいます。表中の延長については、端数処理をしています。

優先整備路線に選定しなかった路線についても、以下のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。

- ●隣接区間などの周辺道路の整備が進み、整備の優先度が高まった場合
- ●防災都市づくり推進計画に位置付けられた整備地域等の整備、土地区画整理、市街地再開発等の面的整備、団地の建替え、大規模な開発、行政計画に位置付けられた施設等の整備など、まちづくりが具体化し、整備の優先度が高まった場合
- ●鉄道の立体交差計画が具体化した場合
- ●都市計画道路を新規追加又は変更した場合
- ●計画内容再検討路線のうち、計画の方向性が定まるなど事業化の準備が整った場合　　など

なお、今後事業化を検討していく際、立体交差、交差点拡幅、支線又は橋詰が計画されている区間及び都市計画公園等と重複する区間については、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に基づき、必要に応じて検討を実施します。

首都東京の強靭化に向けた早期整備

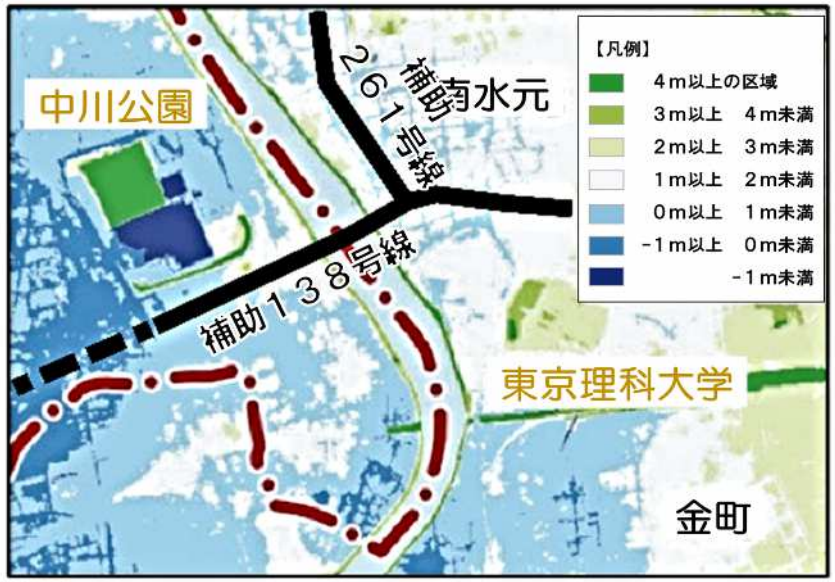
優先整備路線のうち、首都東京の強靭化に向け、特に重要な路線について、早期整備に向けて検討していきます。

例：立川３・１・34
国立３・３・１５
国立３・４・５

立川広域防災基地へのアクセスルートとなる周辺の都市計画道路の整備を推進します。

例：補助138号線
補助261号線

河川に囲まれている上、東京湾の海面より低くなっている水害リスクの高い地域において、河川を渡る新たな橋梁を架設することで、災害時の避難路及び物資輸送路としての機能を確保します。



国土地理院の基盤地図情報（数値標高モデル）5mメッシュ（標高）を使用して作成

3　優先整備路線の選定

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-1	放射6号線	環状6～中央二丁目	中野	80	骨格・交通・国際
都-2	放射8号線	放射12～補助94	文京・台東	550	骨格・交通・国際
都-3	放射9号線	補助124付近～環状2付近	千代田	1,300	骨格・交通
都-4	放射16号線	東葛西四丁目～都県境（旧江戸川橋梁部）	江戸川	230	骨格・強靭化・交通
都-5	放射23号線	放射5付近～補助61付近	杉並	210	骨格・交通・安全
都-6	放射25号線	環状4付近～補助68	新宿	1,020	骨格・交通・安全
都-7	放射31号線	放射32号線付近～補助115	江東	640	関連事業
都-8	放射32号線	東陽七丁目～毛利一丁目（毛利二丁目交差点）	江東	2,010	関連事業
都-9	放射32号線	補助102～補助103	墨田	520	継続性
都-10	放射35号線	環状7～放射36	練馬	2,780	骨格・交通・安全
都-11	環状3号線	環状2～放射20	中央・港	2,340	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-12	環状4号線	補助79～放射9付近	文京	700	骨格・交通・国際
都-13	環状4号線	補助94交差点付近（道灌山下交差点）	文京	130	骨格・交通・国際
都-14	環状4号線	放射11付近～環状5の2	荒川	820	骨格・交通・国際
都-15	環状4号線	補助119～東向島四丁目（百花園入口交差点）	墨田	530	骨格・交通・国際
都-16	環状4号線	京島三丁目～補助116	墨田	600	骨格・交通・国際
都-17	環状5の1号線	補助74～豊）高田三丁目	新宿・豊島	830	骨格・交通・国際
都-18	環状5の1号線	放射8支線2～補助82	豊島	590	骨格・交通・国際
都-19	環状7号線	豊玉南二丁目～放射35	練馬	240	関連事業
都-20	環状7号線	補助83付近～補助89付近	北	580	骨格・交通・国際
都-21	外環の2	放射6～補助229	練馬	500	交通・安全
都-22	外環の2	補助76～富士街道	練馬	1,090	交通・安全
都-23	補助26号線	放射2付近～東急目黒線	品川	480	関連事業
都-24	補助26号線	目黒本町三丁目～放射3	目黒	860	骨格・交通
都-25	補助26号線	放射５～補助61	渋谷	210	骨格・交通
都-26	補助28号線	放射1～環状8	大田	800	交通・安全
都-27	補助52号線	補助128～環状8	世田谷	2,300	交通・安全
都-28	補助61号線	環状７付近～放射23	渋谷・杉並	1,040	交通・安全
都-29	補助74号線	補助220～補助26	中野	720	交通・国際
都-30	補助86号線	放射9～補助245付近	板橋	440	交通・安全

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-31	補助94号線	補助179付近～環状4	文京	940	関連事業
都-32	補助125号線	放射4～放射4支線3	世田谷	230	交通・安全
都-33	補助125号線	補助51～喜多見八丁目	世田谷	230	交通・継続性
都-34	補助125号線	喜多見九丁目～狛江市境	世田谷	330	交通・継続性
都-35	補助133号線	補助52～放射5	世田谷・杉並	1,990	交通・安全
都-36	補助133号線	補助130～放射6	杉並	890	交通・安全
都-37	補助133号線	白鷺一丁目～補助76	中野	430	交通・関連事業
都-38	補助133号線	補助172～放射8	練馬	2,070	交通・安全
都-39	補助138号線	環状7～補助261	足立・葛飾	910	強靭化・交通・安全
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830	強靭化・国際
都-41	補助143号線	北総鉄道～放射14	葛飾・江戸川	1,690	関連事業
都-42	補助144号線	放射16～国道357	江東	2,060	交通・関連事業
都-43	補助156号線	放射7～外環の2	練馬	1,310	強靭化・交通・安全
都-44	補助172号線	環状7～早三東通り	練馬	1,450	交通・安全
都-45	補助203号線	放射8～赤塚二丁目（六道の辻交差点）	板橋	410	強靭化・交通・安全
都-46	補助214号線	補助125付近～狛江市境	世田谷	590	交通・継続性
都-47	補助217号線	補助54付近～補助218	世田谷	1,010	交通・安全
都-48	補助277号線	補助259付近～主地501	葛飾	700	強靭化・交通・安全
都-49	補助286号線	上篠崎二丁目～都県境（江戸川橋梁部）	江戸川	180	強靭化・交通
			合計	43,390	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
骨格：骨格幹線道路の形成　強靭化：首都東京の強靭化　交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3　優先整備路線の選定

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-50	八王子3・3・74号線	谷野街道～秋川街道	八王子	4,920	骨格・交通・安全
都-51	八王子3・4・14号線外	日)平山六丁目～八)長沼町	八王子・日野	520	強靭化・継続性
都-52	立川3・1・34号線	富士見町七丁目～立川3・2・11	立川	1,580	強靭化・交通・安全・国際
都-53	立川3・1・34号線	五日市街道～立川3・3・3	立川	520	交通・安全・国際
都-54	立川3・2・4号線外	東村山3・4・33付近～立川3・4・22付近	東大和・東村山	1,040	継続性
都-55	立川3・2・38号線	立川3・2・16～立川3・3・3	立川	900	交通・安全
都-56	立川3・3・3号線	立川3・3・30～都道162（松中団地東交差点）	立川	3,350	骨格・交通・安全・国際
都-57	立川3・3・3号線	西砂町六丁目～福生市境	立川	1,660	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-58	立川3・3・30号線	国立市境～立川3・4・8	立川	590	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-59	立川3・3・30号線	青梅街道～都市計画区間	東大和	690	強靭化・交通
都-60	立川3・4・5号線外	国立3・4・16～立川3・4・5支線1	立川・国立	960	骨格・強靭化・交通・安全
都-61	立川3・4・39号線	立川3・3・3～武)大南一丁目	立川・武蔵村山	840	交通・安全
都-62	武蔵野3・4・11号線	杉並区境～吉祥寺東町二丁目	武蔵野	780	強靭化・継続性
都-63	三鷹3・4・7号線	三鷹3・4・12～三鷹3・4・14付近	三鷹	1,020	交通・安全
都-64	三鷹3・4・7号線	三鷹3・4・17付近～三鷹3・4・18付近	三鷹	1,000	強靭化・交通・国際
都-65	三鷹3・4・12号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・7	三鷹	800	交通・安全
都-66	三鷹3・4・12号線	三鷹3・4・14～三鷹3・4・13	三鷹	860	交通・安全
都-67	府中3・4・3号線	府中3・4・23～府中3・3・24	府中	2,800	骨格・交通・安全
都-68	府中3・4・12号線	多磨町一丁目～府中3・5・14	府中	1,680	交通・安全
都-69	調布3・4・4号線外	世田谷区境～調布3・4・16	狛江	470	交通・継続性
都-70	調布3・4・4号線外	調布3・2・6～府)押立町四丁目	府中・調布	1,530	交通・継続性
都-71	町田3・3・36号線	相原町～町田3・3・10	町田	690	強靭化・交通・国際
都-72	町田3・3・36号線	相原町（相原三差路交差点付近）～ 小山町（田端交差点付近）	町田	1,550	骨格・交通・国際
都-73	町田3・3・36号線	小山町（小山交差点付近）～ 小山町（馬場交差点付近）	町田	1,430	骨格・交通・国際
都-74	町田3・3・36号線	小山町（馬場交差点付近）～ 常盤町（常盤交差点付近）	町田	890	骨格・交通・国際
都-75	町田3・3・36号線	鶴川街道～町田3･4･29	町田	4,380	骨格・交通・安全・国際

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
都-76	町田3・4・18号線	都県境(川崎市境)～町田3・4・23付近	町田	810	骨格・強靭化・交通
都-77	町田3・4・18号線	大蔵町（金井入口交差点付近）～野津田町	町田	990	骨格・交通
都-78	町田3・4・23号線	鶴川街道～都県境（川崎市境）	町田	30	強靭化・交通
都-79	小金井3・4・11号線外	府中3・2・2の1～小金井3・4・1	小金井・府中	830	交通・安全
都-80	小平3・3・3号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格・交通・安全・国際
都-81	小平3・3・3号線	小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180	骨格・交通・安全・国際
都-82	日野3・4・1号線	日野(日野橋南詰交差点付近)～日野3・4・8	日野	370	関連事業
都-83	日野3・4・3号線	日野3・4・14付近～日野3・4・18付近	日野	1,010	強靭化・継続性
都-84	日野3・4・17号線	日野3・4・8付近～立)富士見町七丁目	日野	660	強靭化・交通・国際
都-85	東村山3・4・18号線	南沢四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150	交通・安全
都-86	東村山3・4・35号線	東村山3・4・11～都県境（所沢市境）	東村山	690	強靭化・交通・安全
都-87	国分寺3・4・6号線	国分寺3・4・12～東恋ヶ窪一丁目	国分寺	470	継続性
都-88	国分寺3・4・11号線	国分寺3・4・2付近～国分寺3・4・4付近	国分寺	460	強靭化・交通
都-89	国立3・3・15号線	国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-90	国立3・4・5号線	国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270	骨格・強靭化・交通・安全
都-91	秋多3・3・4号線	草花～秋多3・3・9	あきる野	430	交通・安全
都-92	秋多3・4・5号線	秋多3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410	交通・継続性
都-93	秋多3・4・5号線	秋多3・4・16付近～秋多3・4・10付近	あきる野	540	交通・安全
都-94	秋多3・4・14号線	平井～秋多3・5・7	日の出	500	強靭化・継続性
都-95	西東京3・3・3号線	西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格・交通・安全・国際
都-96	西東京3・4・26号線	西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620	交通・安全
			合計	52,850	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
骨格：骨格幹線道路の形成　強靭化：首都東京の強靭化　交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3　優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-1	補助7号線	補助10～環状4	港	260	強靭化・安全・まち
区-2	補助14号線	環状4～高輪四丁目（柘榴坂上）	港	310	強靭化・安全・まち
区-3	補助23号線	放射22～放射4	港	810	強靭化・まち
区-4	駅街路2号線	駅街路1～環状2	港	180	強靭化・安全・国際・まち
区-5	新宿駅付近街路10号線	放射5～環状5の1支線1	新宿	160	安全・まち
区-6	墨田区画街路7号線	放射13支線1～鉄押付1付近	墨田	100	安全・まち
区-7	墨田区画街路10号線	放射32～放射13支線1	墨田	330	安全・まち
区-8	墨田区画街路12号線	放射13支線1	墨田	470	安全・まち
区-9	補助199号線	補助200付近(浜園橋付近)	江東	90	強靭化・安全・まち
区-10	補助199号線	環状3支線2付近（蛤橋付近）	江東	90	強靭化・安全・まち
区-11	補助162号線	補助149～環状6	品川	570	強靭化・安全
区-12	補助163号線	西品川一丁目～補助26付近	品川	630	強靭化・安全・まち
区-13	補助127号線	補助46～放射3	目黒	640	強靭化・安全・まち
区-14	補助34号線	放射17～放射19	大田	410	強靭化・安全・まち
区-15	補助34号線	放射19～補助27	大田	350	強靭化・安全・まち
区-16	補助43号線	補助44～放射1	大田	320	強靭化・安全・まち
区-17	補助43号線	放射1～補助34	大田	480	強靭化・安全・国際・まち
区-18	補助44号線	環状7～補助48	大田	210	強靭化・安全・まち
区-19	補助44号線	補助43～環状8	大田	170	強靭化・交通・安全・まち
区-20	補助54号線	松原四丁目～補助154	世田谷	590	強靭化・交通・安全
区-21	補助154号線	松原二丁目～補助54	世田谷	710	交通・安全・まち
区-22	補助216号線	補助219～補助129	世田谷	1,030	強靭化・交通・安全・まち
区-23	世田谷区画街路7号線	環状8～上野毛二丁目	世田谷	400	交通・安全・まち
区-24	世田谷区画街路11号線	成城学園前駅（交通広場約5,000㎡）	世田谷	50	安全・まち
区-25	世田谷区画街路12号線	成城学園前駅	世田谷	30	安全・まち
区-26	補助53号線	補助155～補助24	渋谷	220	安全・まち
区-27	補助220号線	補助71～補助74	中野	760	強靭化・安全・まち
区-28	補助227号線	妙正寺川～補助76	中野	940	強靭化・交通・安全・まち
区-29	補助132号線	補助228～西荻南三丁目	杉並	460	強靭化・交通・安全・まち
区-30	補助227号線	補助74～高円寺駅北口	杉並	420	強靭化・交通・安全・まち

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-31	補助243号線	補助242～補助86	北	530	強靭化・安全・まち
区-32	補助182号線	環状４～西日暮里二丁目	荒川	520	強靭化・安全
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740	強靭化
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550	強靭化・安全・国際・まち
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260	強靭化・安全・国際・まち
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790	強靭化・交通・安全・まち
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760	強靭化・安全・まち
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300	強靭化・国際・まち
区-40	補助135号線	補助76～練馬区画街路6	練馬	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-41	補助232号線	富士街道～外環の2	練馬	830	安全・まち
区-42	補助232号線	外環の2～東大泉六丁目	練馬	690	強靭化・まち
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510	強靭化・まち
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70	強靭化・安全・まち
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800	強靭化・安全・まち
区-47	足立区画街路7号線	環状7～補助113	足立	390	安全・まち
区-48	足立区画街路8号線	補助138～足立区画街路8	足立	220	強靭化・安全・まち
区-49	足立区画街路13号線	北千住駅～足立区画街路10	足立	40	強靭化・安全・まち
区-50	竹ノ塚駅広場1	竹ノ塚駅（交通広場約7,090㎡）	足立	－	安全・まち
区-51	補助138号線外	南水元一丁目付近	葛飾	200	強靭化・安全・まち
区-52	補助261号線	西水元五丁目～補助269	葛飾	910	安全・まち
区-53	補助264号線	補助140～補助273	葛飾	880	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-54	補助272号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	強靭化・安全
区-55	補助279号線	補助282～柴又一丁目	葛飾	200	安全・国際・まち
区-56	補助282号線	補助279～補助264付近	葛飾	1,690	強靭化・交通・安全・まち
区-57	鉄押附3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	安全・まち
区-58	鉄押附6号線	立石八丁目付近	葛飾	140	交通・安全・まち
区-59	補助264号線	岩槻街道～補助283	江戸川	200	安全・まち
区-60	補助283号線	補助264～放射14	江戸川	790	強靭化・安全

3　優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-61	補助284号線	補助288～補助286	江戸川	490	安全
区-62	補助284号線	補助286～放射15	江戸川	500	強靭化・安全
区-63	補助284号線	放射15～補助287	江戸川	950	安全
区-64	補助284号線	補助287～補助288	江戸川	560	強靭化・安全
区-65	補助284号線	補助288～放射31	江戸川	560	強靭化・安全
区-66	補助286号線	補助288～上篠崎二丁目	江戸川	400	強靭化・安全・まち
			合計	33,200	

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-1	八王子3・3・74号線	八王子3・3・10～八王子3・5・47	八王子	430	強靭化・国際・まち
市町-2	八王子3・4・8号線	八王子3・3・10～八王子3・3・68	八王子・町田	1,310	強靭化・まち
市町-3	八王子3・4・58号線	山田町～八王子3・4・16付近	八王子	340	強靭化・安全・まち
市町-4	八王子3・5・43号線	八王子3・6・18～打越町	八王子	600	強靭化・安全・まち
市町-5	八王子3・4・64号線	八王子8・5・1～八王子3・3・ 1 （交通広場約5,000㎡）	八王子	30	強靭化・まち
市町-6	八王子8・5・1号線	八王子3・4・64～八王子都市計画通路1号	八王子	80	安全・まち
市町-7	八王子都市計画通路1号線	八王子8・5・1～市道浅川78	八王子	20	安全・まち
市町-8	立川3・2・10号線	立川3・4・25～曙第六公園付近	立川	700	安全・まち
市町-9	三鷹3・4・9号線	三鷹3・4・17～三鷹3・2・6	三鷹	750	強靭化・まち
市町-10	三鷹3・4・13号線	三鷹3・4・7～三鷹3・2・2	三鷹	70	強靭化
市町-11	青梅3・4・18号線	青梅3・5・23～青梅3・5・22	青梅	310	強靭化・まち
市町-12	青梅3・4・18号線	青梅3・5・22～青梅3・4・20	青梅	380	強靭化・まち
市町-13	青梅3・5・23号線	青梅3・5・12～青梅3・4・18	青梅	230	強靭化・安全・まち
市町-14	府中3・4・11号線	府中3・4・16～府中3・4・12	府中	90	安全・国際・まち
市町-15	昭島3・4・1号線	昭島3・4・18～緑町一丁目	昭島	110	まち

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-16	昭島3・4・18号線	田中町一丁目～昭島3・4・2	昭島	570	交通・国際・まち
市町-17	調布3・4・8号線	柴崎駅～菊野台三丁目（交通広場約2,500㎡）	調布	50	強靭化・安全・まち
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	強靭化・まち
市町-19	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1（交通広場約2,500㎡）	調布	100	強靭化・安全・まち
市町-20	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1（交通広場約3,950㎡）	調布	90	安全・まち
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・9～高ヶ坂六丁目	町田	530	交通
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～町田3・4・6	町田	280	交通
市町-23	小金井3・4・12号線	小金井3・5・5～小金井3・1・6	小金井	750	強靭化・安全・まち
市町-24	東村山3・4・13号線	清瀬市境～JR武蔵野線	東村山	330	強靭化・安全・まち
市町-25	東村山3・4・27号線	東村山3・4・13～秋津駅（交通広場約3,400㎡）	東村山	140	強靭化・安全・まち
市町-26	国分寺3・4・4号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	まち
市町-27	国分寺3・4・7号線	国分寺3・4・16～国立市境	国分寺	430	まち
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200	まち
市町-29	国分寺3・4・16号線	国分寺3・4・9～国分寺3・4・10	国分寺	690	強靭化・安全
市町-30	国立3・3・15号線	富士見台四丁目～国立3・4・4	国立	390	強靭化・安全・まち
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750	強靭化・交通・まち
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270	強靭化・交通・安全・まち
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～JR南部線	国立	250	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420	強靭化・安全・まち
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	狛江	730	強靭化・まち
市町-37	立川3・4・17号線	向原五丁目～立川3・4・26	東大和	560	強靭化・まち
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南街五丁目	東大和	280	強靭化・まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靭化・まち
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靭化・交通・まち
市町-41	東村山3・4・16号線	東村山3・4・24～東村山3・4・26	清瀬	430	強靭化・交通・安全・まち
市町-42	東村山3・4・23号線	清瀬駅～東村山3・4・13（交通広場約5,000㎡）	清瀬	110	強靭化・交通・国際・まち
市町-43	東村山3・4・26号線	東村山3・4・15の2～東村山3・4・16	清瀬	1,280	強靭化・交通・安全・まち
市町-44	東村山3・4・26号線	東村山3・4・17～関越自動車道	清瀬	650	強靭化・交通・安全・まち
市町-45	東村山3・4・13号線	東村山3・4・18～本町四丁目	東久留米	460	強靭化・交通・安全・まち

3　優先整備路線の選定

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-46	東村山3・4・13号線	東村山3・4・21～埼玉県境	東久留米	510	強靭化・交通・安全・まち
市町-47	東村山3・4・21号線	小平市境～東村山3・4・4	東久留米	280	強靭化・交通・安全・まち
市町-48	立川3・4・39号線	立川第2号空堀川～主地5	武蔵村山	50	強靭化
市町-49	立川3・5・20号線	立川3・4・40～立川3・5・41	武蔵村山	670	国際・まち
市町-50	多摩3・4・36号線	多摩3・4・15～小田良川公園付近	稲城	390	安全・まち
市町-51	福生3・4・15号線	長岡街道踏切～福生3・4・5	羽村	260	安全・まち
市町-52	秋多3・4・13号線	秋多3・3・3～JR五日市線	あきる野	440	強靭化・安全・まち
市町-53	西東京3・4・17号線	東伏見駅南交差点付近～西東京3・3・3	西東京	360	強靭化・安全・まち
市町-54	西東京3・4・18号線	西武柳沢駅～西東京3・5・4 （交通広場約2,700 ㎡）	西東京	320	強靭化・安全・まち
市町-55	西東京3・5・10号線	西東京3・4・16～西東京3・2・6	西東京	790	強靭化・安全
市町-56	西東京3・5・10号線	西東京3・2・6～西東京3・4・18	西東京	620	強靭化・まち
市町-57	西東京3・5・10号線	西東京3・4・18～西東京3・4・20	西東京	650	強靭化・交通・まち
市町-58	西東京3・5・10号線	ひばりが丘団地付近（団地交番前交差点付近）～西東京3・4・20	西東京	550	強靭化・安全・まち
市町-59	福生3・4・26号線	福生3・4・10～福生3・3・27	瑞穂	810	国際・まち
市町-60	福生3・4・26号線	富士山栗原新田字大日塚～二本木字西樽口	瑞穂	400	強靭化・交通・国際・まち
市町-61	福生3・5・23号線	福生3・4・4～主地5	瑞穂	320	強靭化・交通・安全・国際・まち
			合計	25,850	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
骨格：骨格幹線道路の形成　強靭化：首都東京の強靭化　交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

その他施行

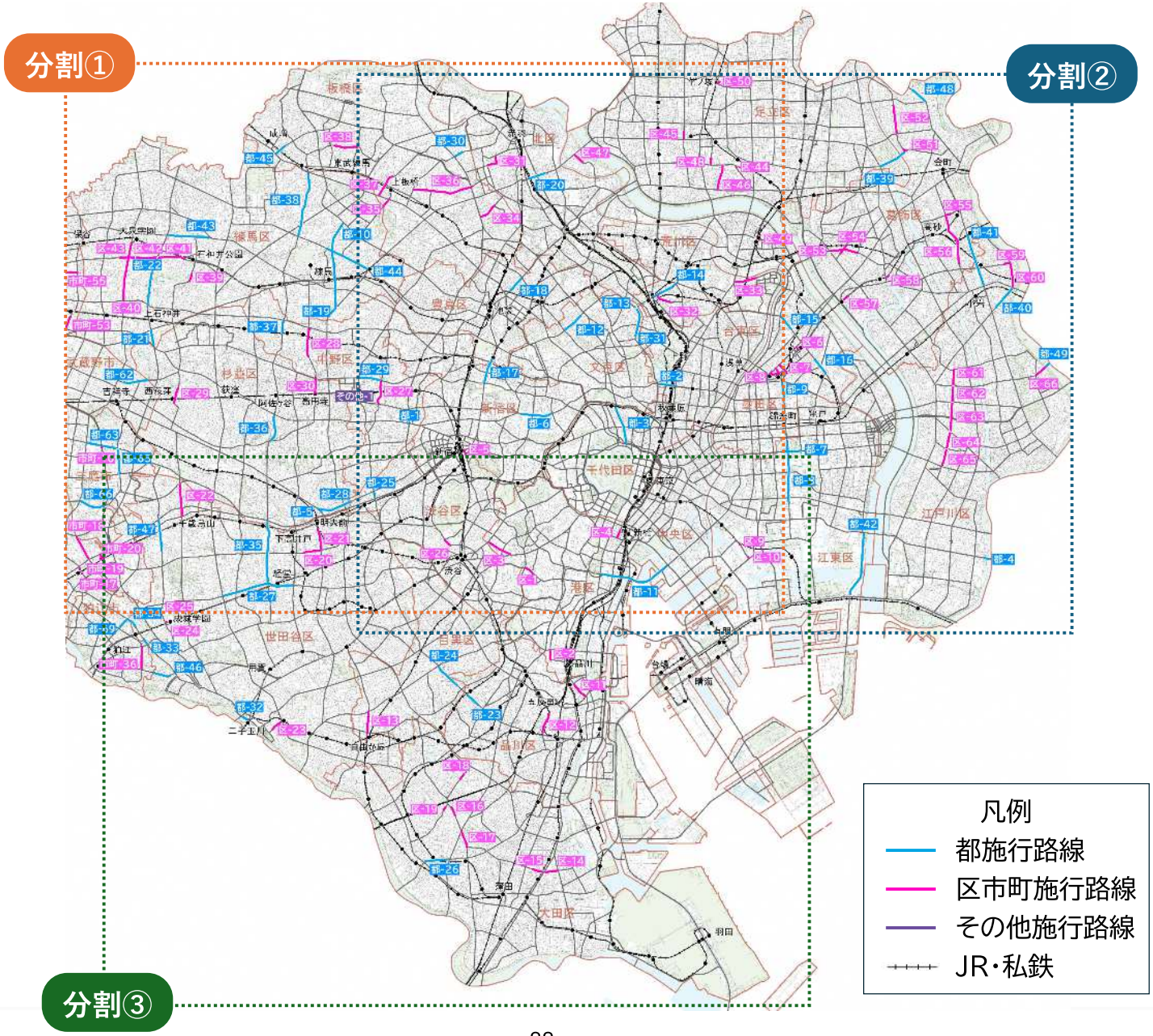
優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	選定理由
その他-1	補助223号線	立体部	中野	70	まち
その他-2	小平3・4・19号線	小平駅～小平3・4・14（交通広場約5,000㎡）	小平	90	まち
その他-3	福生3・4・21号線	福生3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320	強靭化・交通・安全・国際・まち
その他-4	福生3・4・26号線	二本木字西樽口～都県境（入間市境）	瑞穂	360	強靭化・交通・国際・まち
			合計	1,840	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
骨格：骨格幹線道路の形成　強靭化：首都東京の強靭化　交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

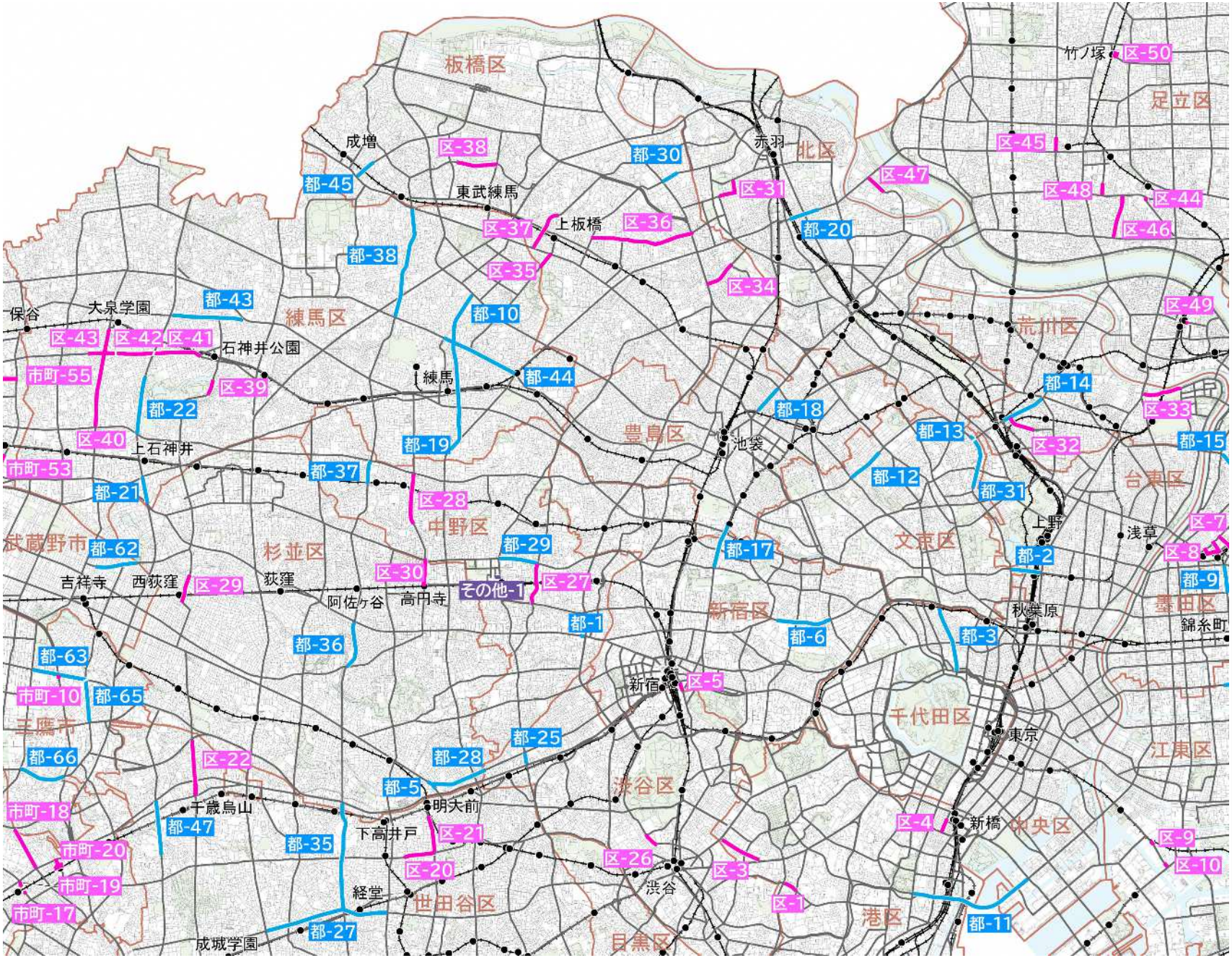
3　優先整備路線の選定

優先整備路線（区部）位置図



優先整備路線の選定

分割図①

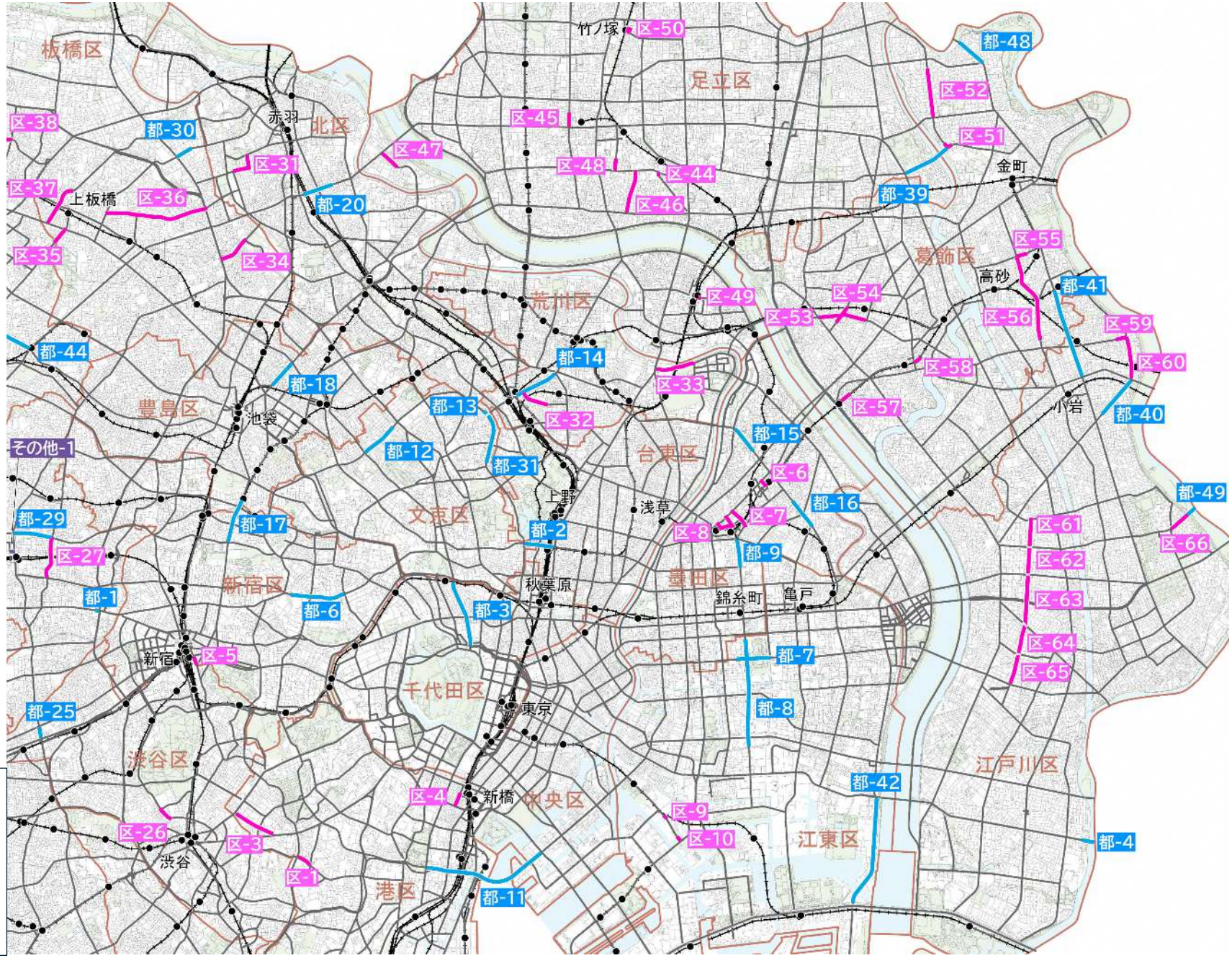


凡例

- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

3　優先整備路線の選定

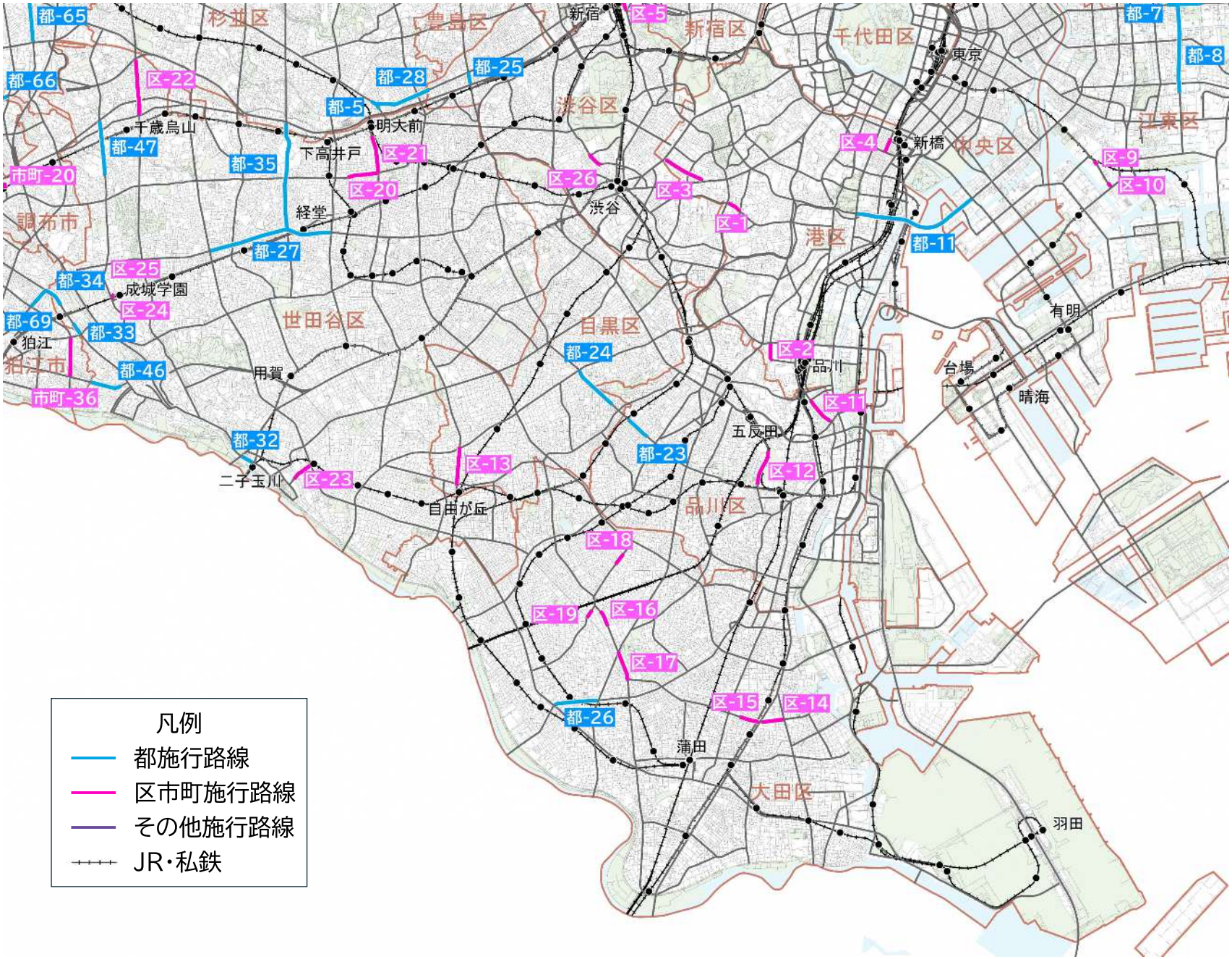
分割図②



凡例
- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

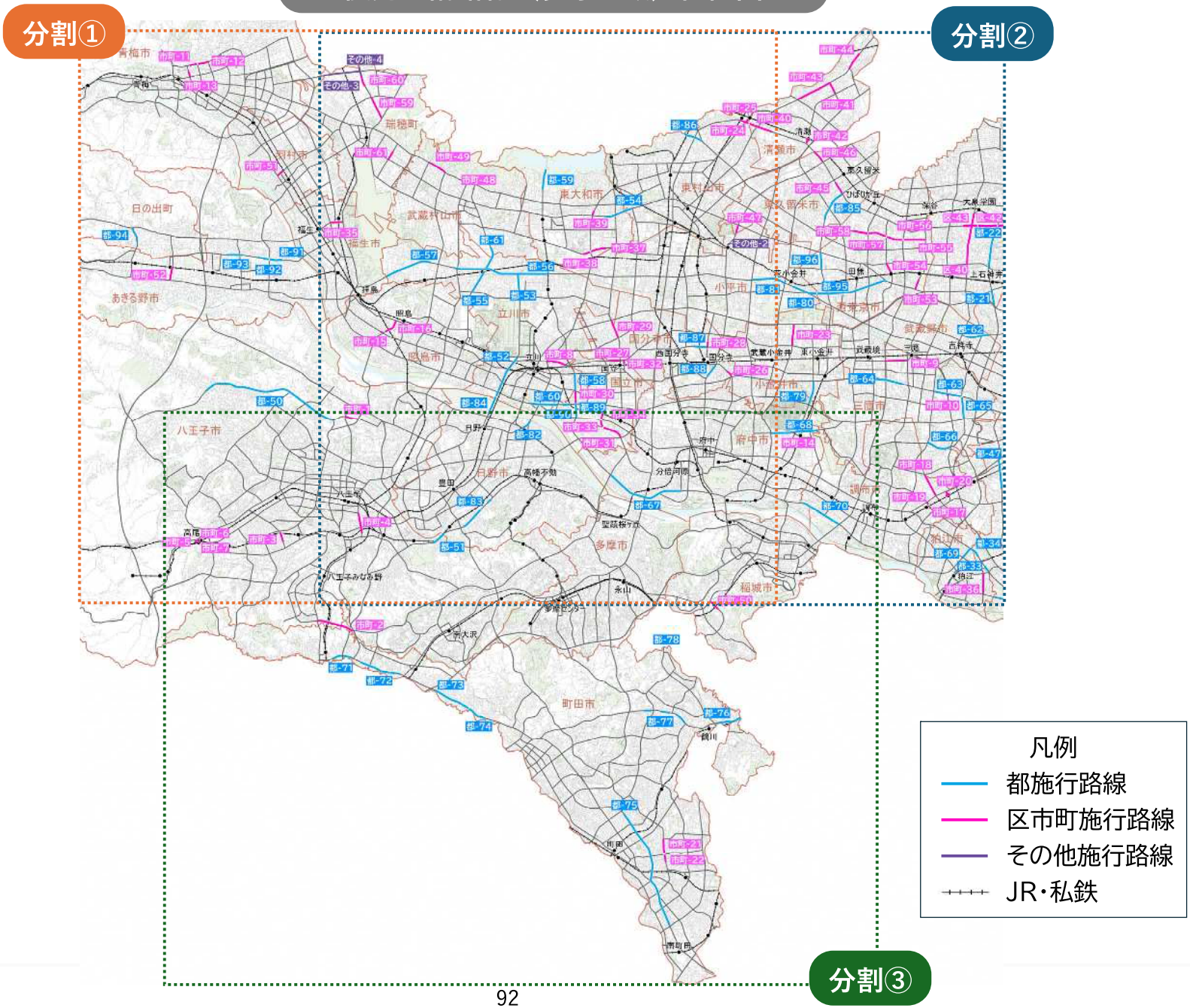
優先整備路線の選定

分割図③



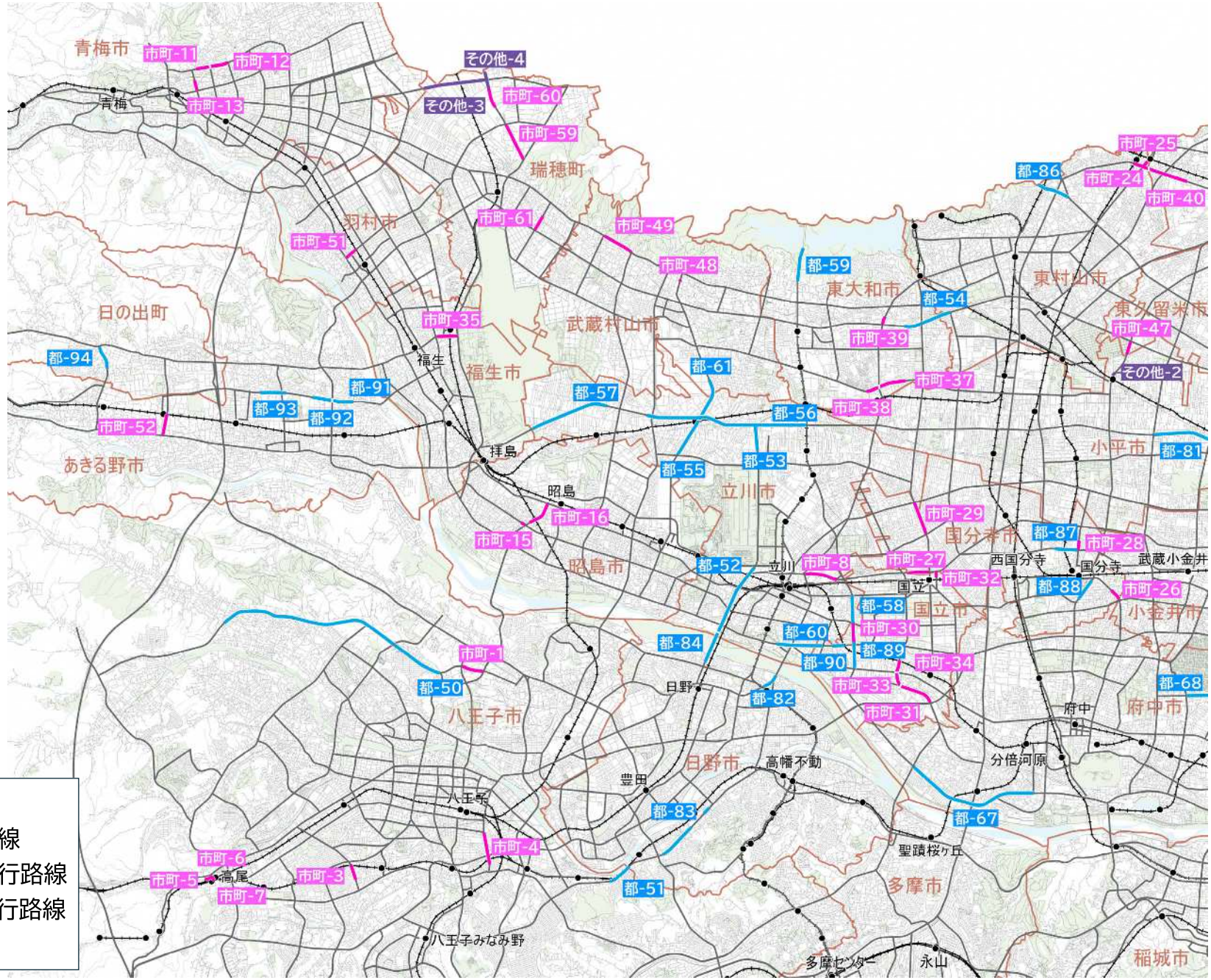
3　優先整備路線の選定

優先整備路線（多摩地域）位置図



優先整備路線の選定

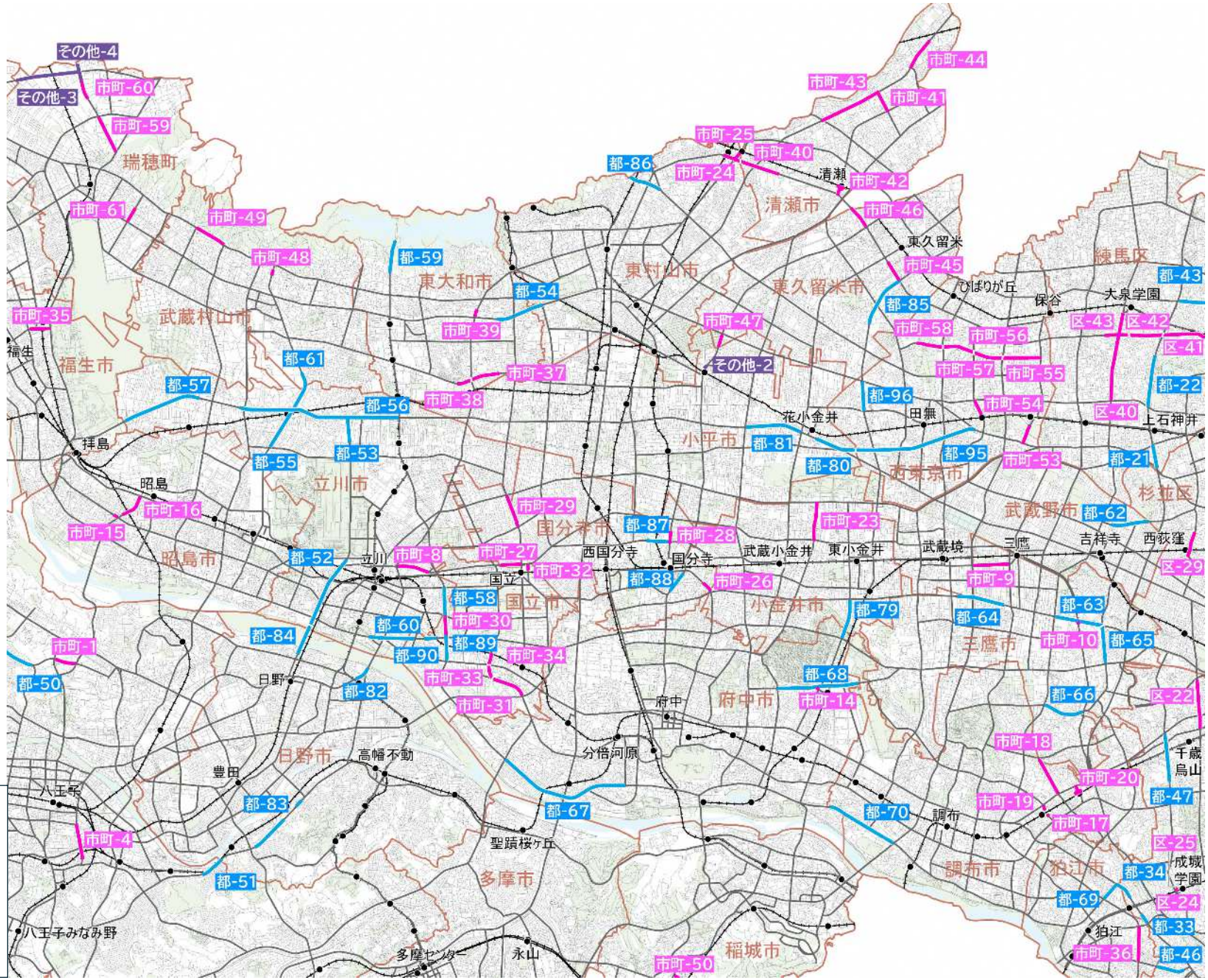
分割図①



凡例
- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

3　優先整備路線の選定

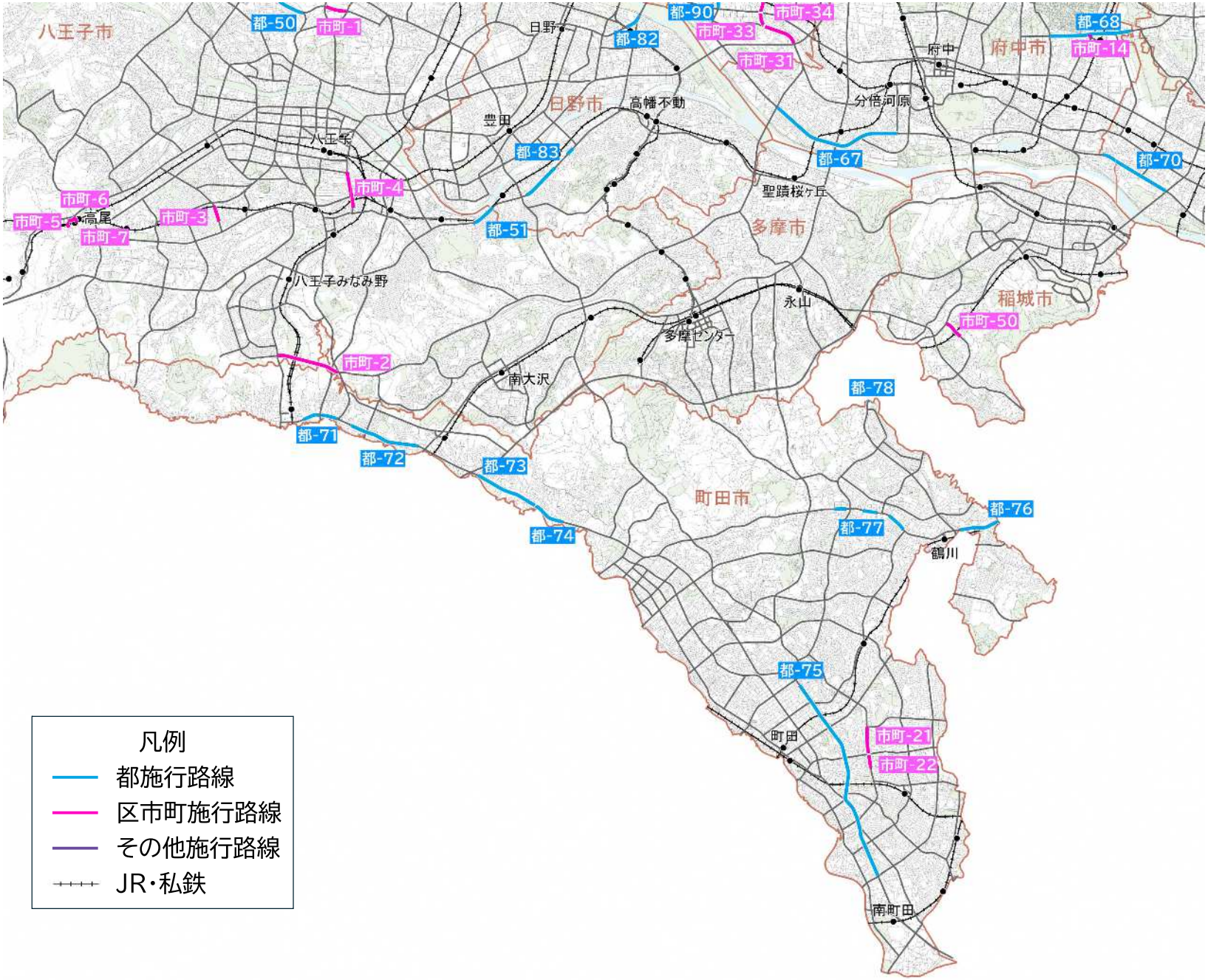
分割図②



凡例
- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

優先整備路線の選定

分割図③



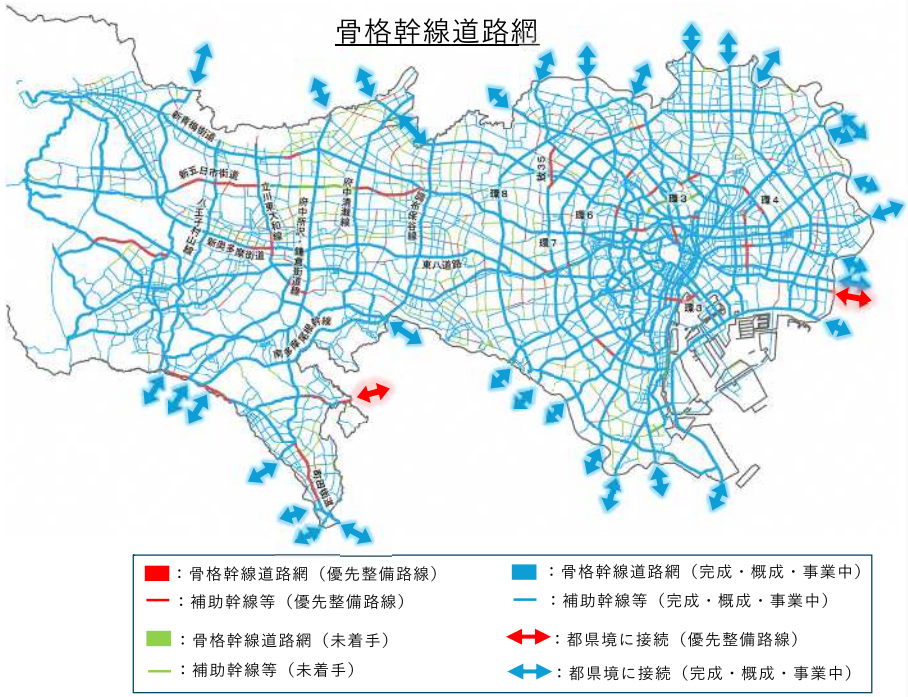
4　優先整備路線の整備効果

既存の道路網と現在事業中の道路に加え、第五次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示します。

骨格幹線道路網の形成

現在事業中の路線に加え、優先整備路線が完成することにより骨格幹線道路網の完成率が向上します。骨格幹線道路網が形成されると交通の円滑化及び防災性の向上が図られるとともに、生活道路へ流入する通過交通が減少するなど、安全性の向上が期待されます。さらに、区部と多摩地域、東京と隣接県との更なる連携強化が図られます。

骨格幹線道路網



首都東京の強靭化

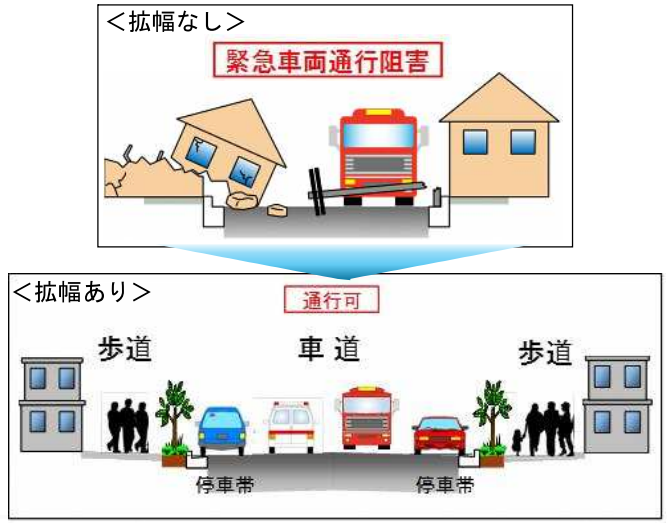
○緊急輸送道路網の信頼性向上・災害時の避難

火災や建物の倒壊によって閉塞されてしまう可能性がある緊急輸送道路の拡幅、避難場所等へのアクセス及び、浸水想定区域外への避難経路の確保がなされ、首都東京の防災力向上が図られます。

○災害応急対策活動の支援

広域防災拠点へのアクセス性が向上することで、自衛隊等の人命救助や物資輸送といった災害応急対策活動の支援につながります。

緊急輸送道路の拡幅イメージ



スムーズな道路網の形成

○円滑な道路交通の実現

渋滞のない快適な道路交通の実現が図られます。

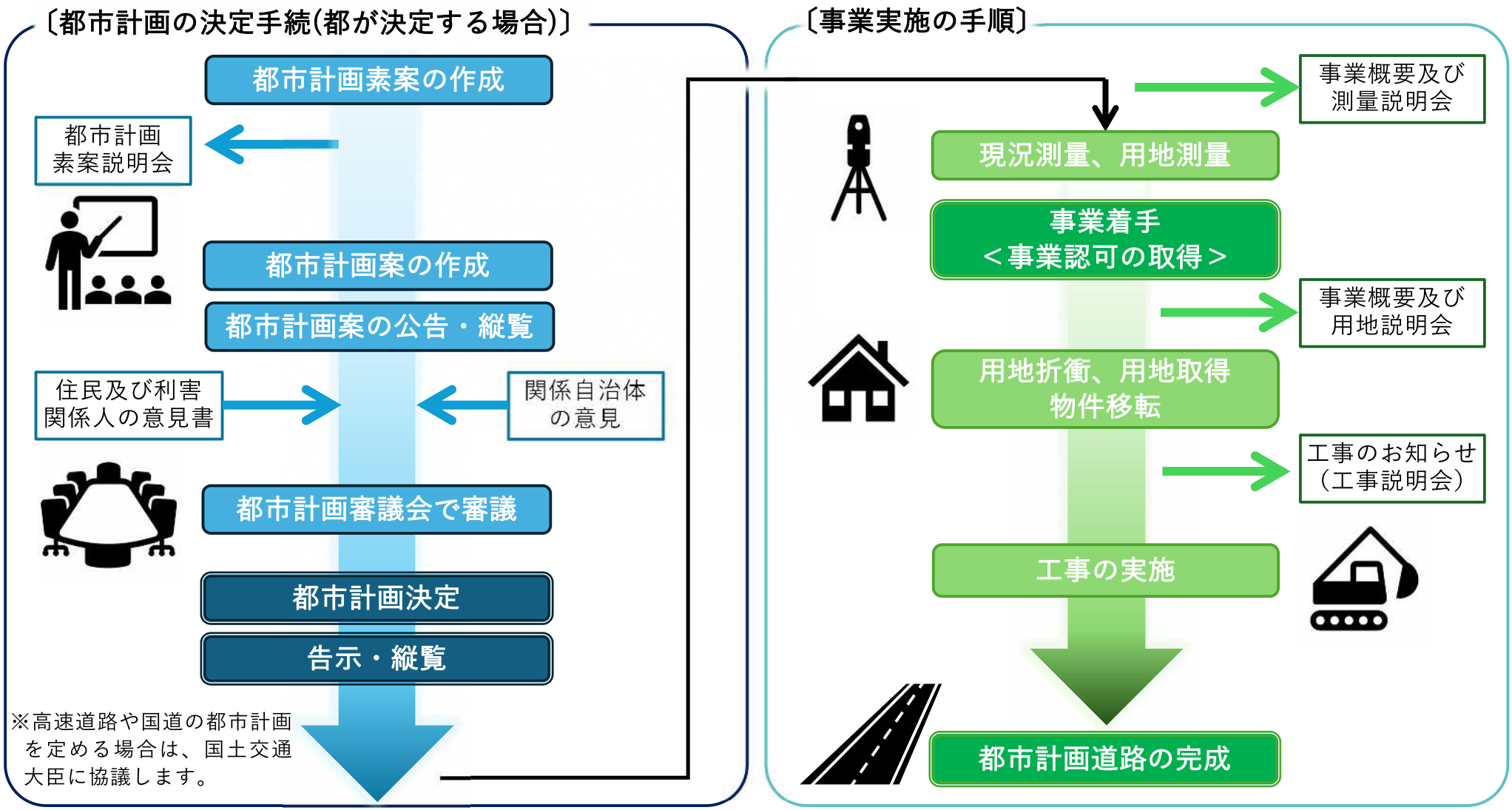
誰もが安全に暮らせるまちづくり

○地域の安全性向上

人身事故密度が高い住宅エリアや学校周辺の優先整備路線を整備することで、車道と分離された歩道を備えた都市計画道路の増加や生活道路への通過交通の流入抑制が図られることで歩行者の安全性が向上します。

Column　都市計画道路が完成するまで

都市計画道路の事業化に当たり、都市計画の新規追加又は変更を行うことがあります。ここでは、都市計画の決定手続及び事業実施の手順を紹介します。また、一般的な用地取得の手順を次ページで紹介します。用地取得の詳細については、各施行者にお問い合わせください。



Column　都市計画道路が完成するまで

〔一般的な用地取得の手順〕

1　事業概要及び測量説明会と測量

事業概要及び測量説明会で事業の概要、事業の工程、測量等の説明をした後、土地の境界を確認し、取得する土地の区域や面積を確定するため、測量を行います。

2　事業概要及び用地説明会

事業区域内の土地・建物所有者、借地人及び借家人（以下「権利者」といいます。）の方々に用地取得の手順、補償内容、生活再建制度等について説明します。

3　土地価格の評価及び物件補償額の算定

取得する土地の価格を評価します。また、建物や工作物等について、構造、数量及び権利関係を調査し、各自治体の定める損失補償基準に基づき移転費用等の補償額を算定します。

4　契約のための協議

土地の取得価格や物件の補償額について説明した上で、権利者の方にそれぞれ個別に金額を提示します。

5　契約の締結及び支払

協議が整ったら、権利者の方とそれぞれ個別に契約を締結し、契約に基づき土地売買代金と補償金を支払います。

6　土地の引渡し

取得した土地は、施行者が所有権移転登記等を行います。

また、建物等は権利者の方に移転していただき、その完了の確認をして、土地を引き渡していただきます。

Column　延焼遮断帯の整備について

延焼遮断帯の形成は、震災に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、延焼遮断機能を発揮するとともに、緊急車両の通行並びに円滑な消火・救援活動及び避難を行う上で、大変重要な役割を担っています。

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、震災時における救急・救命活動及び緊急支援物資の輸送を可能とするため、広域的な観点から都市の防災上のネットワークを形成することが必要です。

このため、骨格防災軸をはじめとし、市街地の延焼を遮断し、かつ、避難や救援活動の空間ともなる都市計画道路の整備及び沿道建築物の不燃化により延焼遮断帯の形成を進めます。

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」

＜延焼遮断帯の整備イメージ＞

＜延焼遮断帯形成の目標＞

○ 都市計画道路の骨格防災軸の形成率※（河川を除く。）

2035（令和17）年度までに99％を目指し、特に区部については、早期の完成を目指します。

○ 整備地域内の延焼遮断帯の形成率

2035（令和17）年度までに80％を目指します。

○ 特定整備路線

2030（令和12）年度までに全線整備を目指します。

※骨格防災軸の形成率の目標値は、河川を除く都市計画道路を軸とした骨格防災軸が対象

＜延焼遮断帯整備例＞

補助第46号線　（品川区小山台一丁目付近）

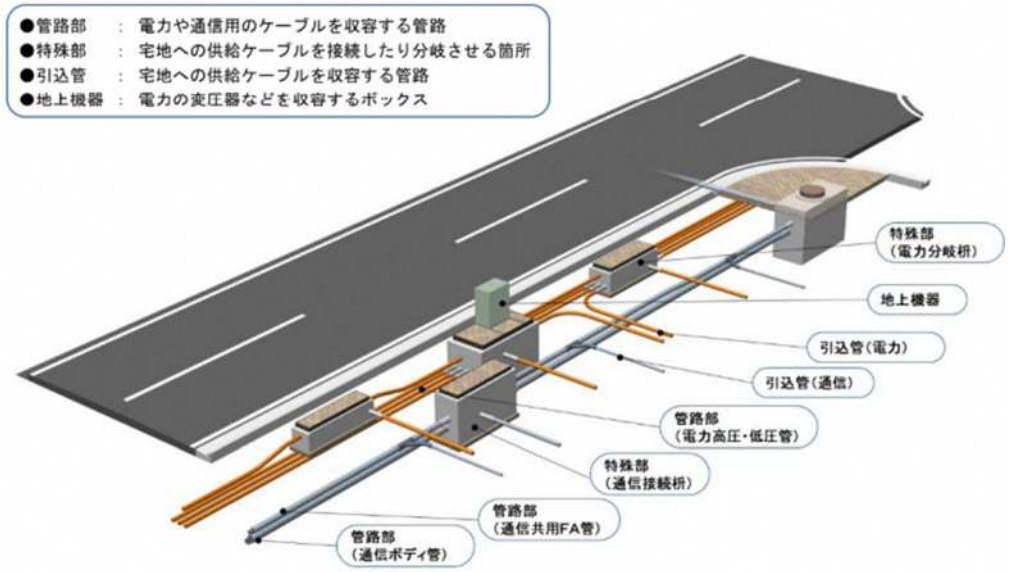
Column　無電柱化の推進

　都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めています。

　東京都は、「東京都無電柱化計画（改定）」に基づき、震災対策上、重要な位置付けにある緊急輸送道路、環状七号線の内側エリア、利用者の多い主要駅などで重点的に整備を進めています。その中で、都市計画事業等で道路を新設又は拡幅する際は、同時に無電柱化を実施しています。

＜電線共同溝のイメージ＞

都道における無電柱化は、電線共同溝方式※を基本として整備を推進しています。



※電線共同溝：電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成７年法律第 39 号）に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式

＜整備事例＞

環状六号線（山手通り・大崎駅前）

＜整備事例＞

浅草通り（墨田区業平）

Column　自転車通行空間の整備について

都道を対象に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」では、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示し、既設道路では優先整備区間を設定するとともに、無電柱化事業や都市計画道路の整備に合わせて自転車通行空間の整備に取り組むこととしています。整備形態は、国のガイドライン等に基づき車道の活用を基本としつつ、困難な場合は歩道を活用した暫定形態として自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）を整備することで、早期に連続した自転車通行空間の整備を進めることとしています。

車道を活用した整備事例

普通自転車専用通行帯

車道混在

歩道を活用した整備事例

自転車歩行者道（構造的分離）

自転車歩行者道（視覚的分離）

幅員の見直しによる整備事例

交通状況や道路構造基準に関する条例等で規定する最小幅員を考慮しつつ、中央帯や停車帯等の幅員を見直すことにより、自転車通行空間として必要な幅員を確保し自転車歩行者道（構造的分離）を整備しました

出典：東京都自転車通行空間整備推進計画を基に作成

05

都市計画道路区域内の建築制限への対応

建築制限の緩和

都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築物の建築に一定の制限が設けられています。都市計画法では、第53条に建築の許可に関する規定が、第54条にその許可基準が定められています。

一方、長期にわたり事業が実施されない場合、地権者にとっては、生活設計を立てにくく長期間にわたり土地を有効に利用できないといった課題があります。

このため、地権者の負担軽減策として、都内の都市計画道路の区域内では、都市計画法で認められている２階建てまでの建築の許可基準を緩和し、３階建ての建築を可能とするなど、建築制限を緩和しています。

都市計画道路の区域内における建築制限の基準（都市計画法第54条第１項第３項）

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と認められること。

・**階数が２以下**で、かつ、地階を有しないこと。
・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。

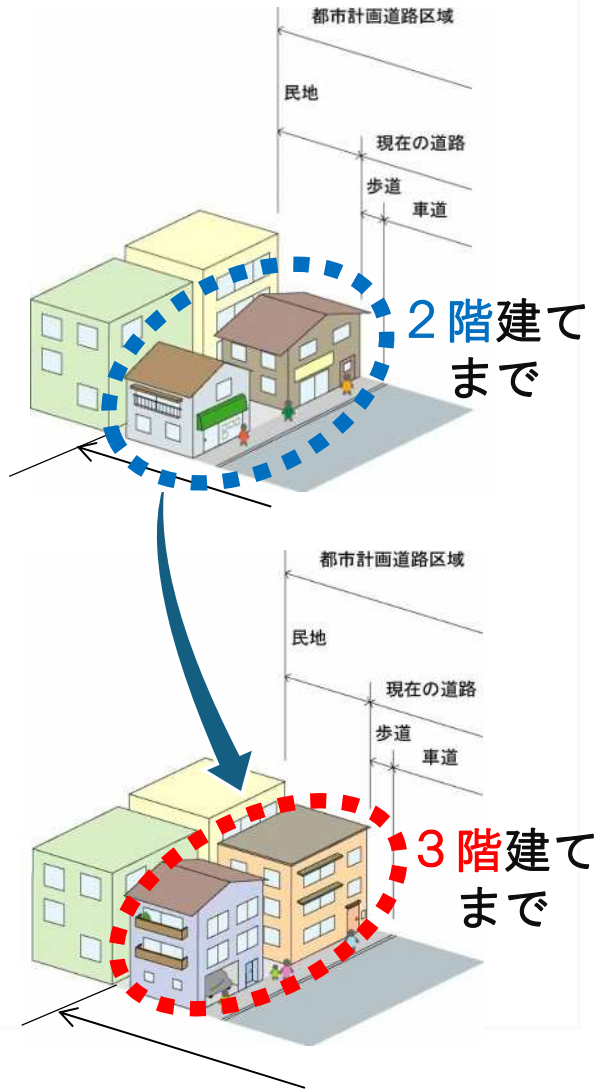
建築制限を緩和

都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準※（平成28年４月以降）

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

ⅰ　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。
ⅱ　**階数が３、高さが10m以下**であり、かつ、地階を有しないこと。
ⅲ　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。
ⅳ　建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する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。

※江戸川区と青梅市では、優先整備路線を対象とした建築制限の緩和措置を適用していません。



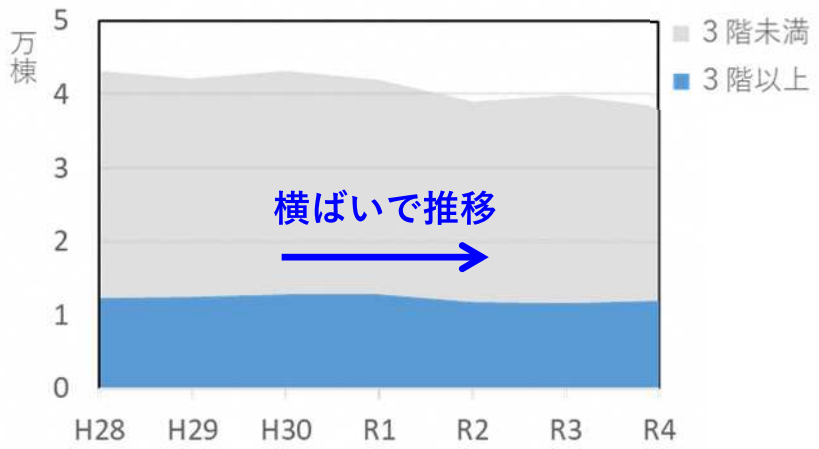
建築制限の緩和

都内の都市計画道路区域内の建築制限は、これまで事業化計画の策定に合わせて順次緩和しており、平成28年4月からは、３階建て建築のニーズの高まり等を背景に、それまで対象外だった優先整備路線にも範囲を拡大し、全ての路線に建築制限の緩和を適用することとしました。

平成28年以降、都市計画道路区域内で建築が可能な木造、鉄骨造及びコンクリートブロック造の新築工事では、３階建て以上の着工棟数が横ばいで推移しており、高層化へのニーズは顕著に高まってはいないと考えられます。また、４階建て以上の建築物は、準防火地域内においても耐火建築物等としなければならず、より堅固な構造となることから、将来の事業の円滑な施行に支障をきたすおそれがあります。

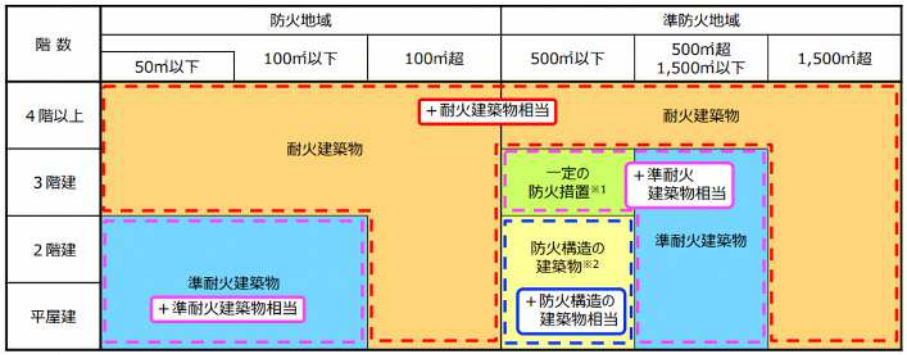
こうしたことから、第五次事業化計画の策定に当たっては、現行の３階建てまでの緩和基準を継続することとしました。

都内の着工建築物の棟数の推移
（木造・鉄骨造・コンクリートブロック造）



データ出所：東京都「建築統計年報」

防火地域等による構造制限



出典：集団規定に係る基準検討委員会（第４回R7.4）国交省

都内の都市計画道路の区域内における建築制限緩和の経緯

特別区※：昭和56年～／八王子市：平成15年6月～

一定の要件の下、 **３階建て、高さ10m以下まで建築制限を緩和**

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面積が100㎡以内
6　建築物の構造が、次の要件に該当し、かつ、容易に移転、又は除却できる。
　(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等であること。　等

特別区：平成16年4月～／市町※：平成18年6月～

地域や容積率などの要件を撤廃

※八王子市　：平成16年4月～
　三鷹市　　：平成20年6月～

ⅰ 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと。
　（第三次事業化計画優先整備路線外）
ⅱ 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。
ⅲ 階数が３、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
ⅳ 主要構造部が、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。等

平成28年4月～

第四次事業化計画の優先整備路線にも建築制限の緩和を適用

Column　都市計画道路の区域における固定資産税・都市計画税について

都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税※1と都市計画税※2の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられています。

この場合、土地の価格について、各市町村（区部は東京都※3）が定める補正率が適用されます。

＜都市計画道路予定地の補正：東京都区部※3における例＞

補正率表

地積割合＼路線区分		高度商業地区、繁華街 ビル街	その他 （住居系、工業系等）
	30％未満	0.9	0.9
30％以上	60％未満	0.75	0.8
60％以上		0.60	0.7

※上記補正率は東京都区部の例であり、各自治体（区部以外）の補正率については、当該自治体にお問い合わせください。

※1 固定資産税は、土地、家屋及び償却資産の所有者に対し、その固定資産の価格を基に算定して課される税金です。

※2 都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるために、目的税として課される税金です。
課税の対象となる資産は、原則として市街化区域内に所在する土地及び家屋で、償却資産は含みません。

※3 東京都内における土地の価格の補正の方法は、区部については東京都が定め、多摩地域については各市町村が定めていいます。

概成道路の検証

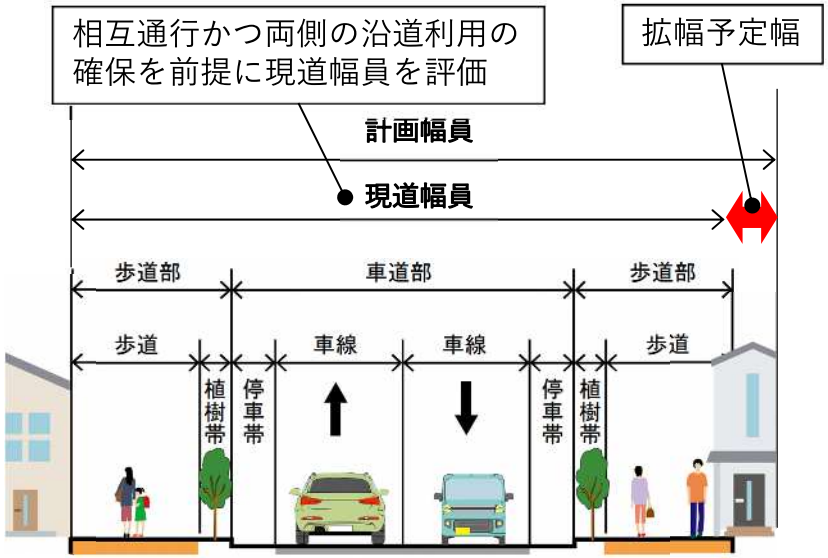
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下「基本方針」といいます。）では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

本整備方針においても、建築制限の長期化に対応するため、基本方針で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画において優先整備路線等に選定されなかった路線※1を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。

①基本方針における概成道路の検証方法

- **相互通行かつ両側の沿道利用の確保**を前提に、道路構造条例等の基準※2を当てはめて現道幅員を評価し、都市計画道路に求められる機能を有しているか検証
- 延焼遮断帯の位置付けの有無など、道路構造条例等以外の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価

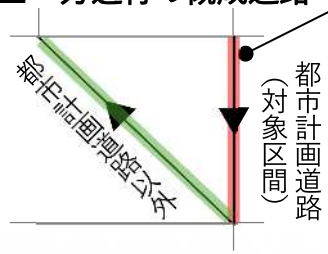
⇒ 現道が機能を有している場合、拡幅計画を廃止（現道合わせ）



②整備方針で追加した概成道路の検証方法

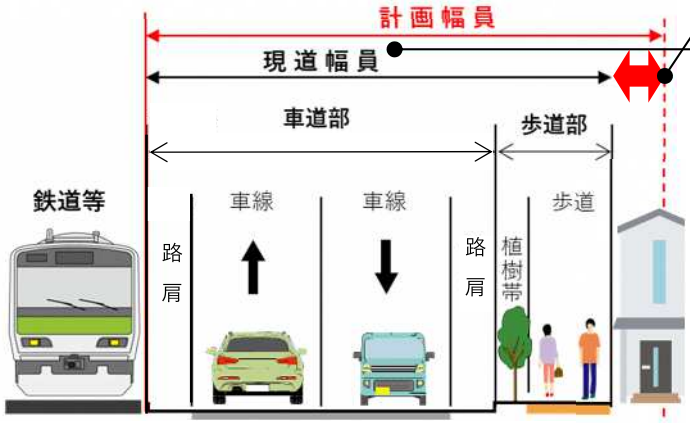
- **①の考え方に加え、現道が一方通行の路線や沿道利用が見込まれない路線**も含めて現道幅員を評価

■一方通行の概成道路



一方通行の概成道路（現道）の近傍に逆方向の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が存在し、これらが都市計画道路に求められる機能を有する場合、一方通行として必要な幅員で現道を評価

■沿道利用が見込まれない概成道路



拡幅予定幅

鉄道等が並行し、片側の沿道利用が見込まれない場合、歩道を片側のみに設置した幅員で現道を評価

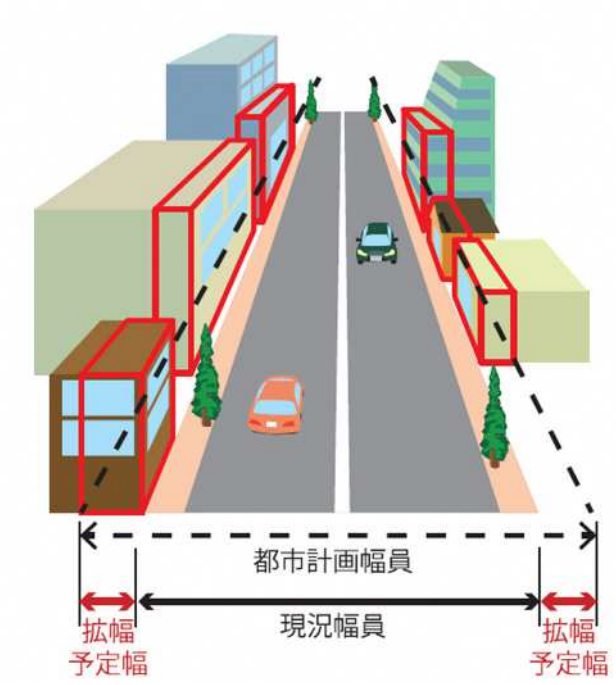
※1第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線等に選定されなかった路線を含みます。

※2都道においては、「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」（平成24年東京都条例第145号）を、区市町道においては、各区市町で定める同様の基準を指します。また、「道路構造令の解説と運用」（公益社団法人　日本道路協会）も含みます。

Column　整備形態に着目した都市計画道路の見直し

基本方針では、第四次事業化計画の優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路について更なる見直しを行うため、その整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、計画変更等の対応方針を示しました。この方針を受け、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路の拡幅計画の廃止や橋詰の縮小などを行いました。

概成道路の拡幅計画の廃止
（現道合わせ）９区間約８km



立体交差の廃止　２区間

交差点拡幅部の廃止　１区間

支線の廃止　２区間

橋詰の縮小　５区間

事業実施済区間の廃止
４区間約２km

既存道路による代替が可能な区間の廃止　１区間約0.8km

検証結果

概成道路の検証を踏まえ、計画の変更（現道合わせ）候補路線の一覧表、位置図及び箇所図を示します。これらの路線は、今後、現道合わせとした際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、必要な都市計画の変更を行っていきます。

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の一覧表

	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
概-1	補助229号線	西武新宿線交差部付近	練馬	60	都
概-2	補助109号線	環状3～環状4	台東	1,310	都
概-3	補助159号線	放射３～放射２	品川	660	区
概-4	福生3・4・10号線	福生3・3・27～福生3・4・4	瑞穂	700	都
			合計	2,730	

ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

概成道路の検証

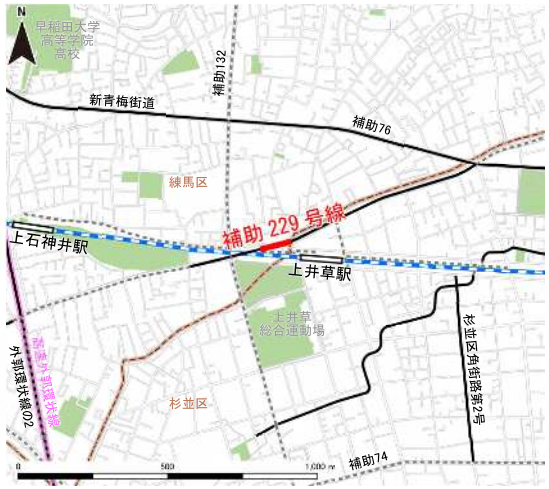
検証結果

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図

検証結果

■基本方針による概成道路の検証

概-1　補助229号線

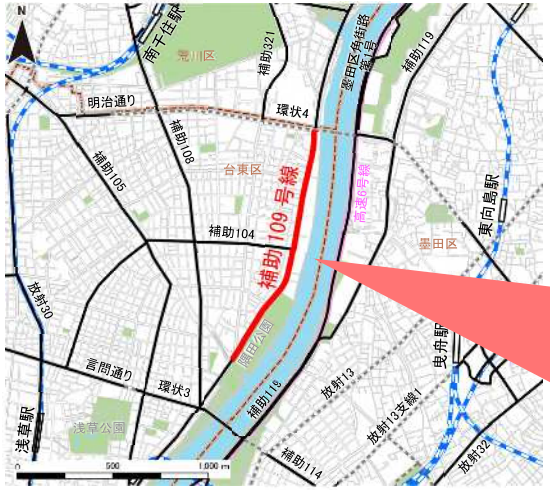


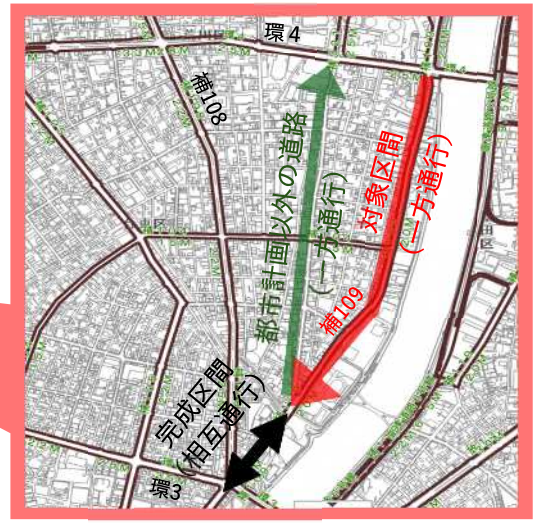
補助229号線
計画幅員20m 現道幅員18m

補助229号線の対象区間について、歩行者等の地域の状況を踏まえ、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であること、延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

■一方通行の概成道路の検証

概-2　補助109号線





補助109号線
計画幅員20m　現道幅員約15m

補助109号線の対象区間は一方通行で供用されていますが、近傍には逆方向かつ同等の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が供用されています。

このため、対象区間を一方通行として必要な幅員で評価したところ、道路構造条例等の基準を満たしており、かつ延焼遮断帯の位置付けがないことから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

今後、対象区間周辺の交通状況等を踏まえ、必要に応じて都市計画の変更を行っていきます。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┅ と表記しています。

概成道路の検証

検証結果

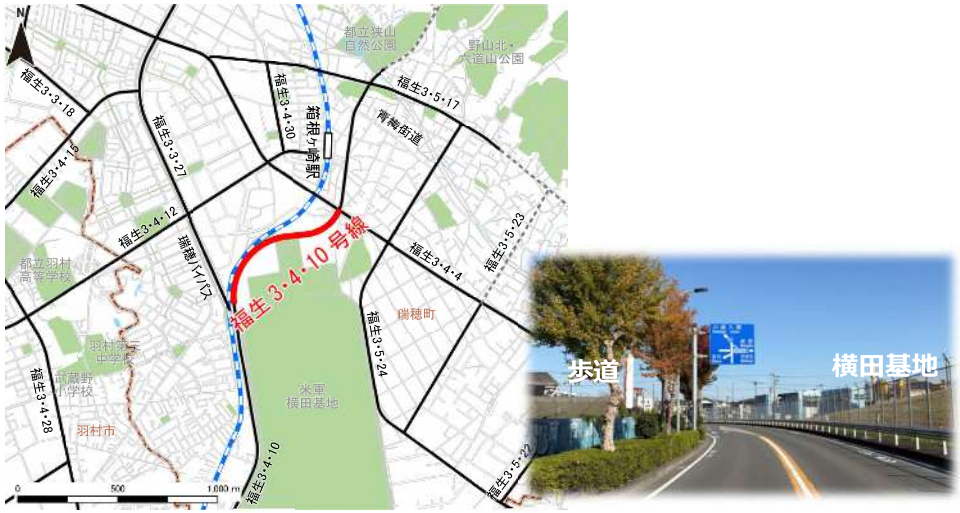
■沿道利用が見込まれない路線

概-3　補助159号線

補助159号線
計画幅員15m　現道幅員9.5m

補助159号線の対象区間では、ＪＲ山手線と埼京線が並行しており、鉄道側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。

概-4　福生3･4･10号線



福生3・4・10号線
計画幅員18m　現道幅員約12.5m

福生3・4・10号線の対象区間では、沿道に横田基地が並行しており、横田基地側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┅ と表記しています。