

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。

現行の整備方針である「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

事業化計画に関わる P D C A サイクルの中で、現時点は第三次事業化計画の期間内であり、目標を定めた平成 27 年度末のデータが取得されていない状況にありますが、本検証では、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）の策定に先立ち、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、平成 27 年度末に策定する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）に引き継いでいきます。

※ 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

● 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	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。 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。 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）（案）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。 ・四次項目⇒[方針(案)P69] 混雑時平均旅行速度の向上

※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※	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。 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。 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。

※ 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※	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。 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。 引き続き、沿道の高度利用を促進していきます。

※ 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)(案)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(案)P75] 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%※	二酸化炭素の排出量は策定当時から 9%減少しました。 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）（案）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。 ・四次項目⇒[方針(案)P71] 二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

※ 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※	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。 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）（案）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。 ・四次項目⇒[方針(案)P80] 恒久的な緑地面積の拡大

※ 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%※	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。 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)(案)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。 ・四次項目⇒[方針(案)P72] 高次救急医療施設への到達時間の短縮

※ 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※	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。 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

● 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。

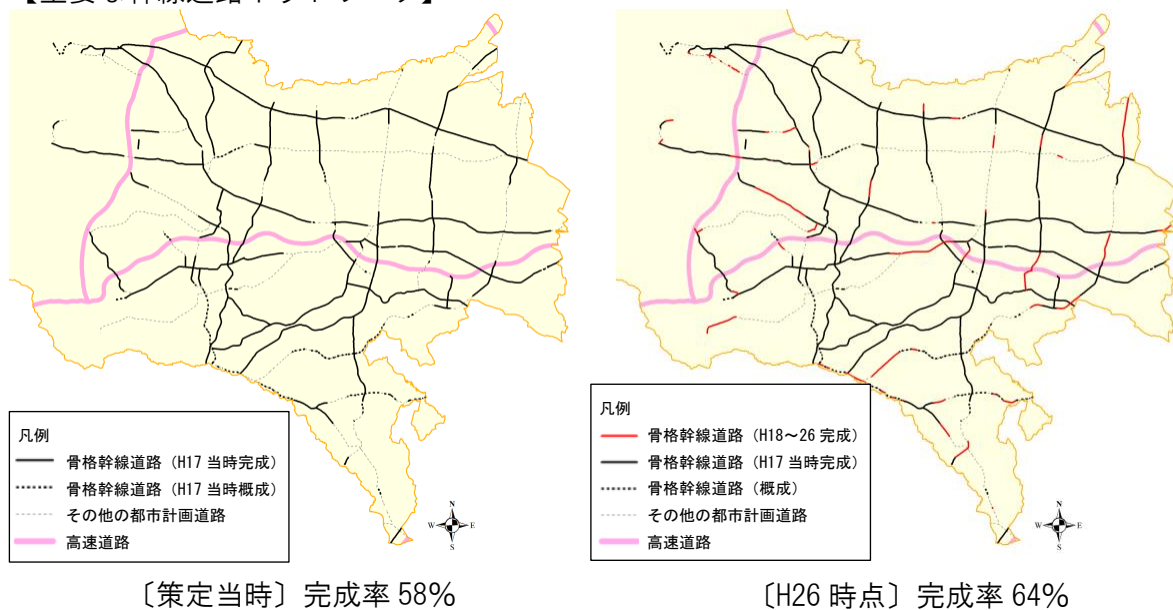
検証の結果

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）（案）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(案)P68] 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、「①立川から東村山」「②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	①48分 ②63分	—	①30分 ②49分	①31分 ②51分 ※	策定当時から、「①立川から東村山」の移動時間は17分、「②立川から吉祥寺」の移動時間は12分短縮しました。 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。 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）（案）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。 ・四次項目⇒[方針(案)P78] 拠点間の所要時間の短縮

※ 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。

- ①八王子 IC～八王子駅 ②八王子 IC～日野駅 ③国立府中 IC～立川駅
④国立府中 IC～国分寺駅 ⑤調布 IC～三鷹駅 ⑥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	①14分 ②20分 ③18分 ④19分 ⑤22分 ⑥22分	—	①5分 ②11分 ③9分 ④14分 ⑤14分 ⑥16分	①11分 ②17分 ③12分 ④19分 ⑤19分 ⑥19分 ※	④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。 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。 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。

※ 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）（案）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(案)P73]緊急輸送道路網の信頼性の向上



〔策定当時〕



〔H26 時点〕

【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※	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。 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）（案）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(案)P75] 安全な歩行者環境の確保

※ 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※	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。 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。

※ 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※	道路の緑化面積は策定当時から 6ha 増加しました。 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）（案）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。 ・四次項目 ⇒[方針(案)P80] 恒久的な緑地面積の拡大

※ 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%※	二酸化炭素の排出量は策定当時から 2%減少しました。 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）（案）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。 ・四次項目⇒[方針(案)P71] 二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

※ 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・拡充していく必要があります。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）（案）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(案)P76]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 80 km※	48 km※	策定当時から 48 km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