

東京都23区における滞留行為を許容する道路の選定方法の検討

— 生活道路マスタープラン策定を目指して —

An Examination of Methods of Street Selection that Allow Pedestrian Traffic in the 23 Wards
of Tokyo;
Formulating a Master Plan with Living Streets

大山 祐加子* 薬袋 奈美子**
Yukako OYAMA Namiko MINAI

要約 本稿では、生活道路マスタープランで作成した道路分類を基に複数地域の既存道路を実際に分類し、23区内の例から都市部における道路分類手順を見出すことを目的とした。その結果、地域ごとに道路の配置や特性が異なるため、特定の道路分類手順のみで分類を行うことは難しく、複数の分類の手がかりを組み合わせることで、どの地域も比較的容易に分類を行うことが出来ると確かめられた。また、対象地区の特色から最初に用いると良い分類の手がかりを整理することが出来た。①スプロール型地区では道路幅員及び道路ネットワーク形状、②道路分類指定地区では行政による指定、③基盤整備済地区では道路の性格及び配置間隔、を用いることで容易に分類を行うことが出来ると明らかとなった。道路分類の判断が難しい場所等では、地域の将来像に合わせた道路分類を住民で話し合い、道路の使い方を変えていく必要性もあると考えられる。

キーワード：ボンエルフ、生活道路、場らしさ、ヒエラルキー、道路網

Abstract One aim of this paper was to classify existing roads in multiple regions based on a master plan with living streets. Another aim was to identify the procedures for road classification in urban areas based on examples from 23 wards. Results indicated that road classification by a specific type alone is difficult because the layout and characteristics of streets differ from region to region, and roads in any region can quite easily be classified by combining multiple clues to classification. In addition, clues to classification were delineated by first using the characteristics of the target area. In places where determining the road classification is difficult to, residents may need to discuss the road classification in accordance with how the area should look in the future and they may need to change the way streets are used.

Key words : *Woonerf* [living street], Residential street, Sense of place, Hierarchy, Road network

1. 研究の背景と目的

住宅地内の道路は近隣交流や子どもの遊び場など

「生活の場」として使われていたが、自動車社会の発展によりその機能は失われつつある。西欧諸国では、1970年代から生活道路での滞留行為を認める交通規制である「*Woonerf*（ボンエルフ）」が導入されてきた。日本でも道路への関心は高まっており、近年国土交通省が中心となり街路空間の再構築・利活用が盛んに行われている。中心市街地活性化を目的とした国家戦略道路占用事業¹⁾や、歩道に歩行

* 家政学研究科住居学専攻
Graduate School of Home Economics, Division of Housing
and Architecture
** 住居学科
Department of Housing and Architecture

者の利便増進を図る空間を定められる「歩行者利便増進道路」制度²⁾などがあるが、身近な生活道路に車両が自由に出入りできる状態で、滞留行為を促すボンエルフとは根本的に異なる。

生活道路に関する研究は交通安全対策に関する研究が多く滞留空間創出に関する研究は少ない。稲垣ら³⁾は、生活道路の車両速度に着目し、地区関係者にも抜け道利用者のように高速走行する運転者が存在することを指摘した。海野ら⁴⁾はドライバーの意識に着目し、子どもの歩行位置がストレス意識に影響していることを明らかにした。道路上での滞留空間創出に関する研究として、三友ら⁵⁾は、歩行者天国の車道部における滞留に関する研究を行い、滞留空間への可動設えの適合性を指摘した。伊藤ら⁶⁾はパークレット社会実験での滞留調査を実施しその効果を明らかにしている。このような研究等の蓄積はあるものの、歩行者空間に着目した取り組みがほとんどであり、滞留空間と車両交通が共存していないことが多い。道路分類に関する研究としては桑原ら⁷⁾が、道路設計のあり方に関する研究の一環として、道路の機能と拠点間の連絡スケールの2軸に基づいた道路階層区分のマトリックスを提案した。下川ら⁸⁾は、日本の道路ネットワークにおける速度サービスに着目し、中間的な速度層が希薄であること、道路階層全体の中での中間速度層の意義と役割を明らかにした。港北ニュータウンでは⁹⁾、大街道から住宅前の生活道路までを車両交通の在り方に基づいてV1道路からV5道路までに分類し、道路の形状がこの分類に基づき計画されている。

また、東京都23区の既存道路分類に関する筆者らの研究¹⁰⁾では、既存道路分類は道路整備を主眼に策定されており、道路分類の詳細は都市形成経緯等の影響を受け、区ごとに大きく異なることが確認できた。

欧州のボンエルフのように滞留行為を許容する道路を設け多様な道路活用を促すためには、道路の機能・使い方に主眼を置き、特に「生活の場」としての利用を含めた道路の段階的分類を統一的に作成する必要があると考える。

そこで本稿では、生活道路マスタープラン¹¹⁾で作成した道路分類を基に複数地域の既存道路を実際に分類し、23区内の例から都市部における道路分類手順を見出すことを目的とする。対象地域は、1)既に都市計画マスタープラン内で生活道路を複数に

分類している地域、2)都市計画マスタープラン内に生活道路の分類が示されていない地域とする。具体的には、東京都23区内の住宅地である、足立区、葛飾区、大田区、江戸川区の既存道路の分類を試みる。

2. これまでの研究と研究手法

2-1. これまでの研究

筆者らは以前、密集市街地の1つである豊島区雑司が谷地域を対象に生活道路マスタープランを模擬的に作成し、道路にヒエラルキーを設けることで滞留行為を許容する道路の選定を試みた。生活道路マスタープランで定めた道路分類をTable.1に示す。この道路分類が他地域にも応用可能かを確かめるため、豊島区雑司が谷地域以外の既存道路の分類を試みた。中野区を対象に既存道路の分類を試みた瀬沼らの研究¹²⁾では、全ての道路を矛盾なく分類項目に収めることは難しく、地区住民の話し合いに委ねることとしている。また、道路網の形状を手がかりとする道路分類手順は、非常に手間がかかることが明らかとなった。杉並区上井荻地域及び久我山地域を対象とした研究¹³⁾では、区独自のルールを生かした分類手順にすることで実際の使われ方に近い道路分類が可能になることが分かった。

Table.1 Residential street classification

分類名	道の概要
幹線道路	大街区を構成し、地域間をつなぐ広幅員で通行車両の多い道路。
主要生活道路	地域内を通り抜けられる道で、狭隘ではなく、6m程度あり低速の車両であれば通行に不安を感じない道。
住民道路	地域内の移動に使われる長距離の道であるが、幅員が十分ではなく(4m或いは狭隘)、車両の通過にあたっては歩行者が立ち止まる等して、通行を譲ることのある道。
交流道路	地域内の移動にはあまり使われず、沿道住宅等へのアクセスを主として使われる道。短距離の道。
前庭通路(特例の道)	宅地の分割等により発生した私道等。主として短い私道を対象とする。

2-2. 対象地域の選定方法

対象とする区は、既存道路分類の整理を行なった筆者らの研究¹⁰⁾に基づき選択した。この研究では、既存道路分類の特徴ごとに23区を6つに区分している(Fig.1)。この区分ごとに1区、計6区を選択し、既存道路の分類を試みる。なお、交通機能を重視し

た道路分類が設けられている豊島区、及び歩行者優先・安全確保が明記された道路分類を設けている杉並区について既に検討済みである¹³⁾。そこで本研究では、都市計画マスタープランにて生活道路を複数に分類している足立区及び葛飾区、生活道路の分類についてあまり検討が行われていない大田区及び江戸川区を対象とする。

本研究で扱う道路分類は生活道路にヒエラルキーを設けることを目的としているため、住宅地内道路が対象となるよう、住居系の用途地域に指定されている地域を選定した。範囲はこれまで、C.A.ペリーが近隣住区論¹⁴⁾にて提言した1住区の面積160エーカー(約65ha)を基準とし2割増減程度の広さで、大街路や線路に囲まれた場所を選定していた。しかし、街区の構造等によっては近隣住区相当の面積で区切らずに、検討を行った。



Fig.1 Classification by characteristics of the existing road classification

2-3.道路分類手順

雑司が谷地域で用いていた従来の道路分類手順では、道路幅員やネットワーク性など曖昧な判断基準を用いていた。本研究では、道路分類の再現性を高めるため、道路分類の手がかりを改めて考案した(Fig.2)。

はじめに、道路の所有者による分類である。国道や都道等に該当する大街路を「幹線道路」と位置付け、私道は「前庭通路(特例の道)」とする。区が所有するが例外的な位置付けである区有通路や認定外道路等は、区道の中で最も低階層である「交流道路」に位置付ける。

次に道路の性格に着目する。商店街が位置するような不特定多数の人が利用する道路と、近隣住民が主として利用する住宅地内道路では道路の性格が大きく異なるため、前者のような道路を「主要生活道路」とする。また、商店街以外にも地域外への移動に利用されるような長距離道路も「主要生活道路」に分類する。既往研究では、似たような広幅員道路が並列している際に判断に迷った。そこで、23区の既存道路分類にて複数の区が設けていた配置間隔目安「約500m」を手がかりとして採用した。

最後に「住民道路」と「交流道路」の分類である。この2階層の道路は、多くの住民が地域内の移動に主として利用する道路と、沿道住民が主として利用する道路だが、幅員等では判断がしづらく、既往研究でも最も分類が難航した。主要生活道路と同じく配置間隔目安を手がかりとし、既存道路分類で採用されているが多かった「約200~250m」間隔とする。なお、地域により街区等の大きさが異なり適合する配置間隔も違うため、少し幅をもたせた設定とした。

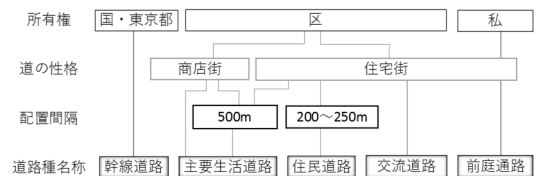


Fig.2 Street classification based on street interval and land use in the area

3. 道路分類が設けられている区での試行

3-1.足立区舎人地域

足立区舎人地域は、舎人1丁目の一部及び古千谷本町1,2丁目、西伊興4丁目を含み、日暮里・舎人ライナーの舎人駅の東側に位置する約70haを対象とする。この地域のほとんどは第一種低層住居専用地域に該当し、一部、第一種中高層住居専用地域及び第一種住居地域等にも指定されている¹⁵⁾。

足立区舎人地域の分類結果を Fig.3 に示す。道路台帳現況平面図¹⁶⁾を基に道路の所有者を確かめたところ、国道は存在せず、都道は一番西側に位置する都道 58 号のみであったため、分類手順に従って幹線道路へ分類した。また、私道は前庭通路へと分類した。地域境界として設定した赤山街道及び舎人公園北通りは国道・都道ではないが、2車線道路で信号が設置されており、車道部分の幅員が狭いところでも約 7m もあることから、幹線道路と判断した。

主要生活道路は道路の性格を手がかりに、商店が点在する舎人駅前の短距離な道路 (Fig.3 中 A) 及び赤山街道へと続く道路 (Fig.3 中 B) を選定した。南北方向の主要生活道路は、足立区が都市計画マスタープランの地域別まちづくり¹⁷⁾にて主要生活道路に指定している 2本の道路 (Fig.3 中 C, D) を基準とし、配置間隔目安を手掛かりに 500m 程度の場所に位置し中央線及び信号が設置されている道路 (Fig.3 中 E) を指定した。住民道路は主要生活道路を基準に配置間隔目安のうち、この地域の街路間隔に合った 200m 程度の場所に位置する道路を選定した。残った道路は滞留行為を許容する道路分類である交流道路へと分類した。



国土地理院地図¹⁸⁾に筆者加筆。

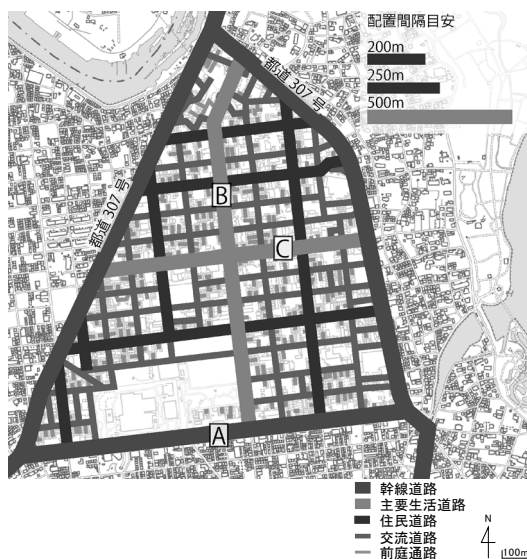
Fig.3 Classification of streets in the Toneri area of Adachi Ward

3-2. 葛飾区水元地域

葛飾区水元地域は、水元 1, 2, 3, 4, 5 丁目が含まれ、JR 東日本の亀有駅及び金町駅の北側に位置する約 106ha の範囲である。この範囲は第一種中高層住居

専用地域が多くを占め、第二種低層住居占用地域及び準工業地域等にも一部指定されている¹⁹⁾。

葛飾区水元地域の分類結果を Fig.4 に示す。葛飾区道路情報²⁰⁾にて道路の所有者を確かめたところ、東西の地域境界は都道 307 号であり幹線道路へ分類することが出来た。南側の境界である道路 (Fig.4 中 A) は区道だが、信号の設置された 2車線道路であり幅員が約 20m もあることから幹線道路に分類した。主要生活道路は、幹線道路同士を繋ぐ道路のうち、道路幅員が 10m 程度ある高幅員道路 (Fig.4 中 B, C) を選定した。住民道路は主要生活道路を基準に、配置間隔目安を用いて選択した。この地区は街区形状から 200m よりも 250m の配置間隔の方が適した為、主要生活道路から 250m 程度の間隔にある長距離道路を選択した。残った道路は交流道路へと分類した。



国土地理院地図¹⁸⁾に筆者加筆。

Fig.4 Classification of streets in the Mizumoto area, Katsushika Ward

4. 道路分類が設けられていない区での試行

4-1. 大田区上池台地域

大田区上池台地域は、上池台 1 丁目の一部及び上池台 2, 3, 4 丁目、東雪谷 1, 4 丁目を含み、東急池上線原駅の南側に位置する約 118ha の範囲である。この地域は主に第一種中高層住居専用地域及び第一種低層住居専用地域に指定されており、一部近隣商

業地域等も含まれている²¹⁾。

大田区上池台地域の分類結果を Fig.5 に示す。指定道路情報²²⁾にて道路の所有者を確認し、北側の境界である都道2号及び都道318号は幹線道路に分類した。東西の境界である荏原病院通り及び学研通りは区道だが、2車線道路で信号も設置されており、車道幅員が狭いところでも7m程度と広幅員である²³⁾ため幹線道路と判断した。

主要生活道路は、長原駅の南側の道路で長原商店街が位置する道路 (Fig.5 中 A) を選定した。この道路から南へと続く道路 (Fig.5 中 B) は商店街ではないものの数軒商店があり、住宅地とは異なる性質のため主要生活道路に分類した。また、商店街という性質ではないが地域内を結ぶ道路として、区の主要な道に指定されている道路²⁴⁾ 3本 (Fig.5 中 C, D, E) を選定した。これらの道路は配置間隔目安である500mにも概ね該当したため採用した。住民道路の選定にあたり、他地域では道路幅員目安を用いて分類を行っていたが、大田区上池台地域は道路が並行に位置しておらず複雑に配置されているため、配置間隔目安のみで住民道路を分類することは難しかった。まずは主要生活道路を基準に、配置間隔目安の200m程度に位置する道路に候補を絞った。複数の道路が該当する場合には、豊島区雑司が谷地域にて分類の手がかりとされていた道路ネットワーク性からより長距離な道路を住民道路に分類した。道



国土地理院地図¹⁸⁾に筆者加筆。

Fig.5 Classification of streets in the Kami-ikedai area, Ota Ward

路距離が似ている場合は道路幅員を比較し、より高規格な道路を住民道路に選定した。また、最後に残った道は滞留行為を許容する道路分類である交流道路へと分類した。

このように道路の性格や配置間隔目安だけでは道路分類が上手くいかない地域では、1つの道路分類手順にこだわらず、これまで他地域の分類で利用していた道路分類の手がかりを組み合わせることによって、道路分類を行うことが出来ると明らかとなった。

4-2.江戸川区篠崎地域

江戸川区篠崎地域は、篠崎町1,2丁目の一部及び篠崎町7,8丁目、上篠崎4丁目に位置し、篠崎駅を中心とした約83haの範囲である。この地域は第一種低層住居専用地域及び第一種住居地域が多くの割合を占め、篠崎駅周辺は近隣商業地域及び商業地域に指定されている²⁵⁾。

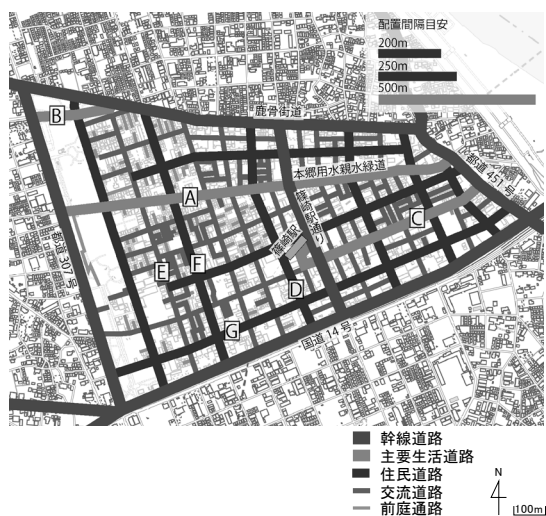
江戸川区篠崎地域の分類結果を fig.6 に示す。道路の所有者に着目すると、東西の境界道路は都道、南側の境界道路は国道であるため幹線道路に分類した。北側の鹿骨街道は区道だが、信号の設置された2車線道路であり幅員は狭いところでも13mもあるため、幹線道路へと分類した。

篠崎駅通りは地域内道路であるが、2車線道路で信号が設置されており、幅員が16mもあるため幹線道路と同等と捉えられる。道路の指定に着目すると、ゾーン30等の指定はなく最高速度は40km/hに指定されている。一般道の法定速度は60km/hと定められているが、警察庁交通局の速度規制基準²⁶⁾によると篠崎駅通りは市街地の2車線道路であり歩行者交通量も多いため40km/hに指定されていると考えられ、他の幹線道路に比べると静音化が図られていると捉えることが出来る。小学校の通学区域²⁷⁾に着目すると、江戸川区立篠崎第四小学校の学区は篠崎駅通りの東西に渡っている。以上のことから、篠崎地域を篠崎駅通りの東西で別の住区と捉えると、学区等の日常生活が分断されてしまうため、地域内の幹線道路と捉えるべきだと判断した。これまでは幹線道路に囲まれた範囲を1地域としてきたが、例外として今回のように地域内に別の幹線道路が位置する場合もあることが確認できた。

主要生活道路は地域の東西を通り抜けられる長距離道路のうち幹線区道²⁸⁾に指定されている道路

(Fig.6 中 A) を選定した。Fig.6 中 B の道路は、柴又街道と鹿骨街道という幹線道路同士を繋いでいるため主要生活道路に位置付けた。また、篠崎駅前から都道 451 号に続く道路 (Fig.6 中 C) は、沿道に商店が点在しているその性格から主要生活道路に分類した。南北方向の主要生活道路は、上述にて幹線道路に位置づけた篠崎駅通りが、配置間隔目安の 500m にも合致し、商店が立ち並んでいることから、地域内で主要生活道路の役割を果たしていると考え、指定は行わなかった。場合によっては、住民で地域内幹線道路の分類等を話し合い、地域の将来像に合わせた、道の使い方の検討を行い、主要生活道路にふさわしい道路と、他の道路との分類をすることも推奨できる。

篠崎駅通りの西に位置する道路 (Fig.6 中 D) には商店もあるが、篠崎駅通りと比較すると駅の裏側として落ち着いた雰囲気であるため住民道路に分類した。他の南北方向の住民道路はこの道路を基準とし、200~250m 間隔のうち、長距離通り抜け道路を指定した。Fig.6 中 F の住民道路はもう一本西側の道路 (Fig.6 中 E) と道路幅員や距離が似ており、どちらを指定するか悩んだが、東側 (Fig.6 中 F) の道路には信号が設置されていたため高規格道路と判断し、住民道路に指定した。東西方向は地域内を通り抜けられる長距離道路 (Fig.6 中 G) を指定し、



国土地理院地図¹⁸⁾に筆者加筆。

Fig.6 Classification of streets in the Shinosaki area, Edogawa Ward

この道路を基準に 250~300m の配置間隔を用いて選定した。分類手順で残った道路は交流道路へと分類した。

5. まとめ

本研究では、生活道路マスタープランで作成した道路分類を基に東京都 23 区内の複数地域の既存道路を実際に分類し、都市部における道路分類手順を検討した。

豊島区及び杉並区で用いた道路のネットワーク性や道路幅員等を手がかりとしていた道路分類手順と比較して、再現性が高く分類が容易になる分類手順として道路の性格及び配置間隔を用いた新たな道路分類方法の利用も必要となった。

複数地域で分類を行なった結果、地域ごとに道路の配置や特性が異なるため、特定の道路分類手順のみで分類を行うことは難しく、様々な手がかりを組み合わせる必要があることが明らかとなった。一方で、対象地区の特色ごとに最初に利用すると良い道路分類の手がかりは、これまでの研究結果を含め Table.2 のように整理することができる。豊島区雑司が谷地域のように細街路が密集したスプロール型地区では、道路幅員や道路のネットワーク形状を基に分類することができる。さらに杉並区上井草地域や久我山地域のような道路分類指定地区は、散歩道等の行政による指定を踏まえた分類を行うことで、より利用実態に即した分類を行うことができる。本稿の事例として扱った足立区舎人地域・葛飾区水元地域・江戸川区篠崎地域のような基盤整備済地区では、道路が並列しているため配置間隔を用い、道路の性格に着目することで容易に分類を行うことが出来る。また、大田区上池台地域のように入り組んだ道路配置の地域では、配置間隔と道路幅員やネットワーク形状等、複数の手がかりを組み合わせることで分類を行うことが可能となった。

分類を行う範囲としている 1 地域の面積は、近隣住区論をもとにして考えることのできる地域も相当数あるが、全てを一概に定めることは出来ず、街区面積等に応じて臨機応変に定める必要があると分かった。また、江戸川区篠崎地域のように地域内に幹線道路が存在する場合もあり、小学校の学区など実際の使われ方に応じて判断する必要がある。判断が難しい場合は、住民で地域の将来像に合わせた道路の分類を話し合い、道路の使い方を変えていく必

要性もあると考えられる。

また、今後の課題として、豊島区雑司が谷地域及び杉並区上井荻地域・久我山地域においても、今回提案した配置間隔等の道路分類の手がかりを組み合わせることで再度道路分類を実施し、道路分類結果に大きな差が出ないか確かめる必要がある。

Table.2 Characteristics of the target area and clues for road classification

対象地区特色	対象事例	分類の手がかり
スプロール型地区	雑司が谷	・道路幅員 ・道路ネットワーク
道路分類指定地区	上井草 久我山	・行政(区)による指定
基盤整備済み地区	舎人 水元 篠崎	・道路の性格 ・道路の配置間隔

<主要参考文献>

- 国土交通省：国家戦略特別区域法の施行に伴う道路占用許可の取扱いについて、国道利第 38 号道路局路政課長通達、(2016)
- 国土交通省：ほこみち、<https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/>、(2021)
- 稲垣具志・寺内義典・橋たか・大倉元宏：生活道路における地区関係者と抜け道利用者の速度比較分析、土木学会論文集 D3(土木計画学)、Vol.70, No.5, pp.I_933-I_941, (2014)
- 海野遥香・橋本成仁：生活道路内の子どもの歩行者に対するドライバーのストレス意識に関する研究、交通工学論文集、第 5 巻、第 2 号(特集号 A)、pp. A_99-A_107, (2019)
- 三友奈々・岸井隆幸：道路空間の車道部における歩行者の滞留に関する考察 - 丸の内仲通りでの可動椅子設置の社会実験を事例として -、日本都市計画学会都市計画論文集、Vol.51, No.3, (2016)
- 伊藤孝紀・岩崎翔太・鈴木篤也・西田智裕：道路空間再編に向けた社会実験の効果検証 - 岡崎市康生通りのパークレットを対象として -、日本建築学会計画系論文集、第 86 巻、第 779 号、197-207, (2021)
- 桑原雅夫：階層的ネットワーク構造に基づく道路の計画と設計、科学研究費補助金研究成果報告集、(2008)
- 下川澄・浜岡秀勝：階層型道路ネットワークのわが国への適用に向けた研究、平成 26 年度 JICE 研究開発助成成果報告、第 14010 号、(2014)
- 川手昭二：港北ニュータウンにおける道路網計画、高速道路と自動車、Vol.XV, No.10, (1972)
- 大山祐加子・葉袋奈美子：東京都 23 区を対象とした既存道路分類に関する研究、日本都市計画学会都市計画報告集、20, 124-130, (2021)
- 葉袋奈美子・大山祐加子・小口優子・原わかかな・寺内義典・西村亮彦・橋たか：生活道路マスタープランの模擬的な作成 - 豊島区雑司が谷地域での道路分類 -、日本都市計画学会都市計画報告集、19, 439-446, (2021)
- 瀬沼ゆかり：生活道路分類方法の検討 - 中野区新井地区境界を対象として -、日本女子大学家政学部住居学科 2020 年度卒業論文、(2021)
- 大山祐加子・葉袋奈美子：生活道路マスタープランの模擬的な作成その 2 - 杉並区上井草地域・久我山地域での道路分類 -、日本都市計画学会都市計画報告集、19, 519-524, (2021)
- クラレンス・ペリー(著)、倉田和四尾(翻訳)：近隣住区論 - 新しいコミュニティ計画のために -、鹿島出版会、(1997)
- 足立区：あだち地図情報提供サービス用途地域等指定図、https://www.sonicweb-asp.jp/adachi/map?theme=th_7、(2021)
- 足立区：あだち地図情報提供サービス道路台帳現況平面図、https://www.sonicweb-asp.jp/adachi/map?theme=th_4、(2021)
- 足立区：足立区都市計画マスタープラン、pp.104-112, (2017)
- 国土地理院：地理院地図 Vector、<https://maps.gsi.go.jp/vector/#14/35.78212/139.857336/&ls=vst&disp=1&d=1>、(2021)
- 葛飾区：かつしか電子マップ都市計画[用途地域等]、https://www.sonicweb-asp.jp/katsushika/map?theme=th_16#layers=dm%2Cth_17、(2021)
- 葛飾区：かつしか電子マップ葛飾区道路情報、https://www.sonicweb-asp.jp/katsushika/map?theme=th_37、(2021)
- 大田区：まちマップおおた都市計画・景観計画、<https://www2.wagmap.jp/ota/Portal>、(2021)
- 大田区：まちマップおおた指定道路情報、

- <https://www2.wagmap.jp/ota/PositionSelect?mid=1&nm=指定道路情報&ctnm=指定道路情報>
- 23) 大田区：道路台帳現況平面図の閲覧について，
<https://www.city.ota.tokyo.jp/dourodaicho/genkyoh-eimenzu.html#kamiikedai>, (2021)
- 24) 大田区：大田区道等路線網図（地域基盤整備第三課），
https://www.city.ota.tokyo.jp/rosenmei/rosen_3.pdf, (2021)
- 25) 江戸川区：情報提供サービス都市計画情報，
<https://www2.wagmap.jp/edogawa/PositionSelect?mid=1&nm=都市計画情報&ctnm=都市計画情報>, (2021)
- 26) 警察庁交通局：速度規制の目的と現状，
https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/regulation_wg/1/siryou4.pdf, (2021)
- 27) 江戸川区：江戸川区教育委員会篠崎第四小学校，
<https://www.city.edogawa.tokyo.jp/e069/kosodate/kyoiku/kyoiku/shisetuitiran/syogakko/shogakko/syo57.html>, (2021)
- 28) 江戸川区：情報提供サービス道路台帳マップ，
<https://www2.wagmap.jp/edogawa/PositionSelect?mid=3&nm=道路台帳マップ&ctnm=道路台帳>, (2021)