

都市計画変更素案について

■ 東京都市計画道路

幹線街路補助線街路第103号線

幹線街路放射第32号線

幹線街路補助線街路第121号線

■ 東京都市計画用途地域

■ 東京都市計画特別用途地区



東京都



墨田区

ただいまから、東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第103号線、東京都市計画道路 幹線街路 放射第32号線、東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第121号線、東京都市計画用途地域及び東京都市計画特別用途地区の都市計画変更素案について、ご説明します。

なお、これからご覧いただくスライドでは、東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第103号線を「補助103号線」、東京都市計画道路 幹線街路 放射第32号線を「放射32号線」、東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第121号線を「補助121号線」という言葉を使って、ご説明します。

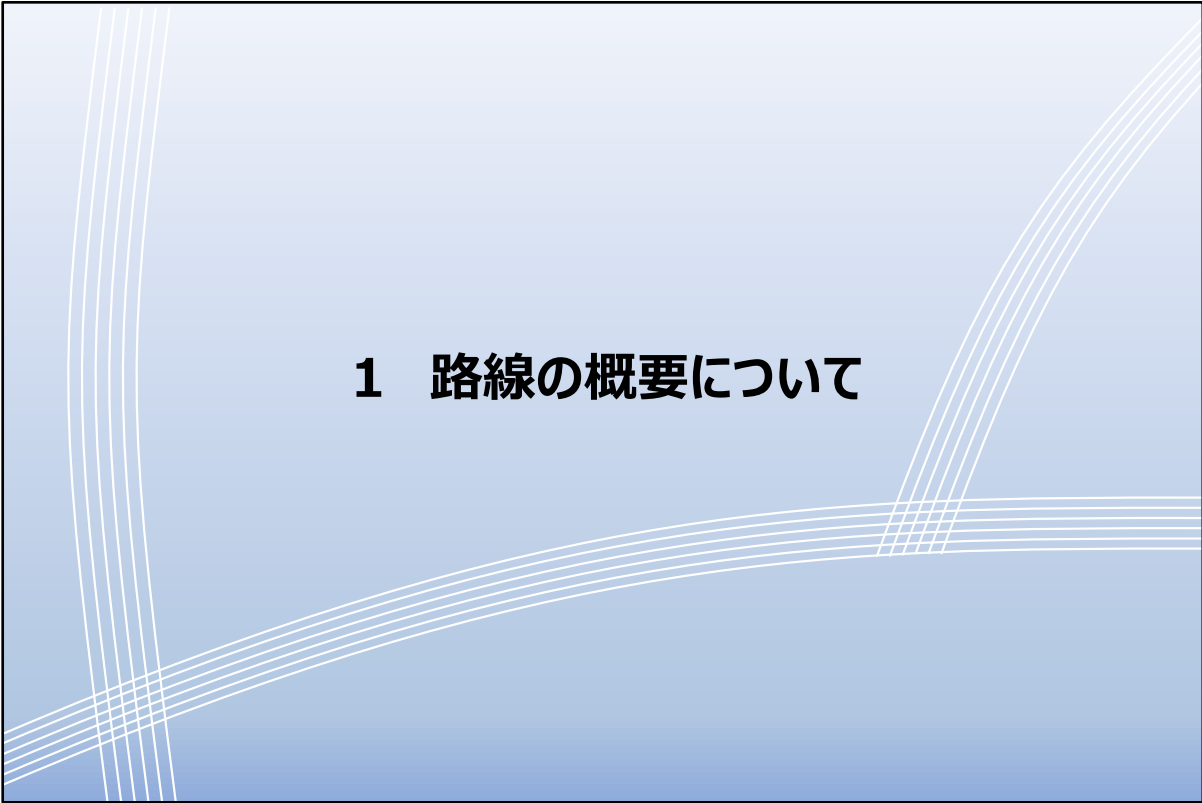
本日の説明内容

- 1 路線の概要について
- 2 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）について
- 3 計画内容再検討の概要について
- 4 都市計画変更素案について
都市計画道路
東京都市計画用途地域、東京都市計画特別用途地区
- 5 今後の手続の流れについて

1

本日は説明する内容はこのようになっています。

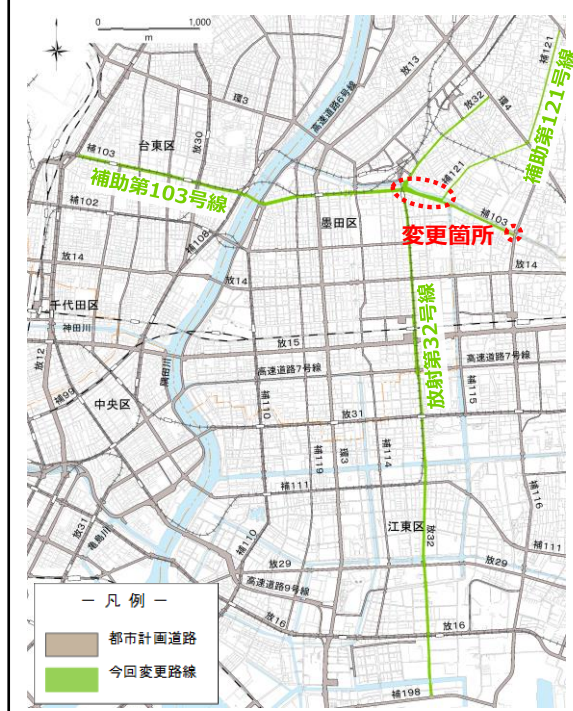
はじめに、「路線の概要について」説明し、その後、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）について」、「計画内容再検討の概要について」「都市計画変更素案について」「今後の手続の流れについて」の順にご説明します。



1 路線の概要について

それでは、路線の概要について、ご説明します。

位置図



補助第103号線

約4.4km（台東区東上野四丁目～江東区亀戸三丁目）

放射第32号線

約6.3km（江東区塩浜二丁目～墨田区京島一丁目）

補助第121号線

約2.2km（墨田区業平五丁目～墨田区八広四丁目）

この地図は国土地理院長の承認（平成29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第855号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）6都市基街都第138号 令和6年7月5日

3

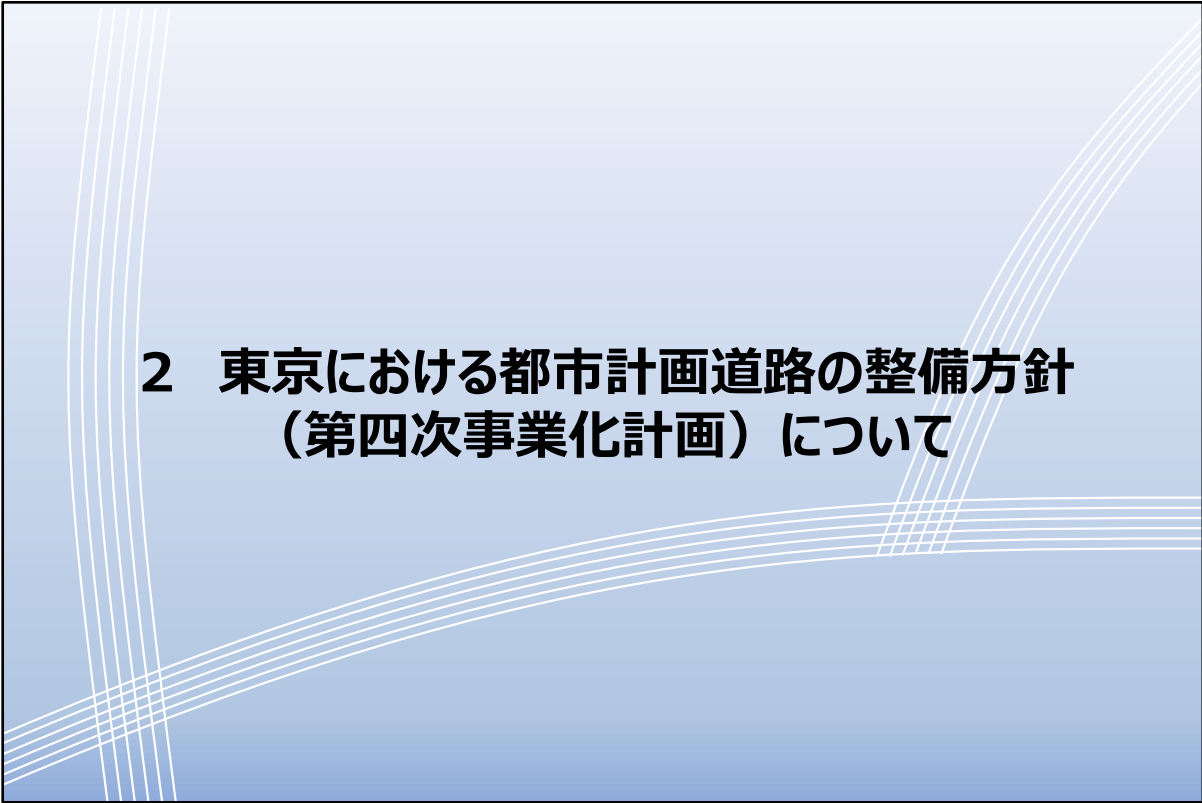
こちらは、補助103号線、放射32号線、補助121号線を含む周辺の道路ネットワークを示したものです。

補助103号線は、台東区東上野四丁目を起点とし、江東区亀戸三丁目に至る、延長 約4,430メートルの都市計画道路です。

放射32号線は、江東区塩浜二丁目を起点とし、墨田区京島一丁目に至る、延長 約6,280メートルの都市計画道路です。

補助121号線は、墨田区業平五丁目を起点とし、墨田区八広四丁目に至る、延長 約2,180メートルの都市計画道路です。

このうち、赤色の点線で囲んだ箇所が、都市計画変更の予定箇所となっています。



2 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) について

つづいて、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)について、ご説明します。

都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）について

■過去の事業化計画（区部）

第一次事業化計画（昭和56年）

第二次事業化計画（平成3年）

第三次事業化計画（平成16年）

概ね10年間ごとに事業化計画を策定

■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）の概要

- 東京都・特別区・26市2町が連携・協働し策定（平成28年3月）
- 将来都市計画道路ネットワークの検証
- 第四次事業化計画（優先整備路線の選定） 等

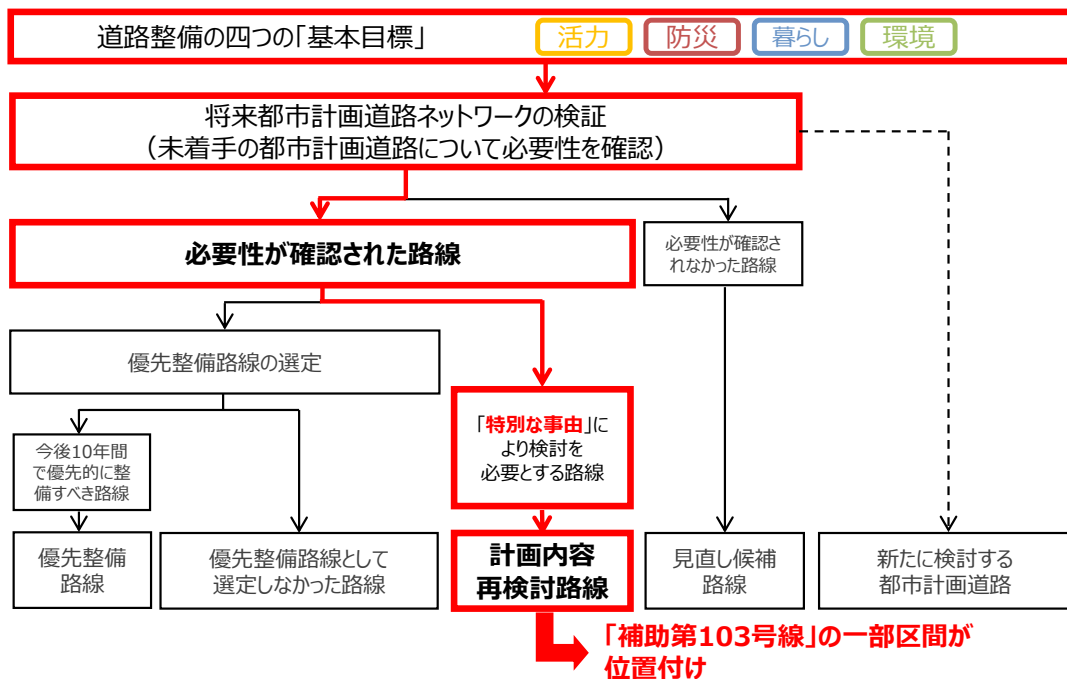


第四次事業化計画 表紙

東京都、特別区及び26市2町は、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年間で優先的に整備すべき路線を定めた「都市計画道路の整備方針(事業化計画)」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。

また、平成28年3月に策定した「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、都市計画道路の「将来都市計画道路ネットワークの検証」や「第四次事業化計画」として優先的に整備する路線の選定などが行われています。

整備方針における検討の流れ



6

次に、整備方針における検討の流れについて、ご説明いたします。

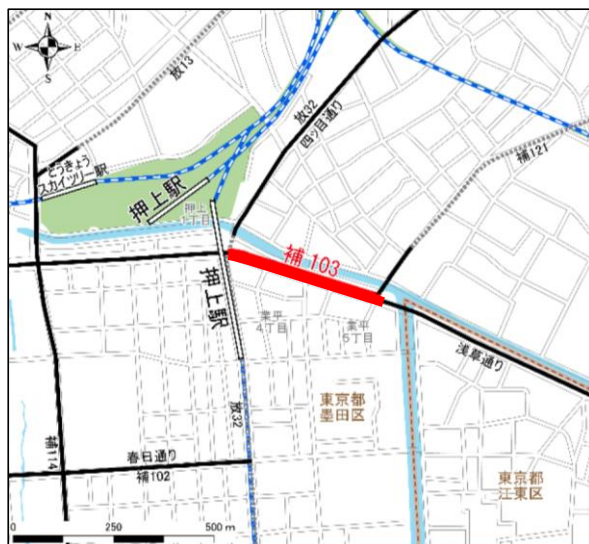
道路整備の4つの基本目標を踏まえ、始めに未着手の都市計画道路を対象に、15の検証項目に照らして「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施しました。

必要性が確認された都市計画道路の中には、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線があり、これらを「計画内容再検討路線」として位置付けました。

整備方針における補助第103号線の位置づけ

■ 計画内容再検討路線

当該区間の周辺では、近年東京スカイツリーの開業に伴い交通の動向が大きく変化しています。また、近接する北十間川の護岸改修に伴い河川沿いに遊歩道が設置されるなど、周辺整備も進んでいます。こうした**周辺のまちづくり**や**交通動向**を踏まえた検討が必要です。



出典：「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）」（平成28年3月）より抜粋

つづいて、整備方針における補助103号線の位置づけについてです。

補助103号線のうち、図で赤く着色された箇所が計画内容再検討路線に位置付けられています。

「当該区間の周辺では、近年東京スカイツリーの開業に伴い交通の動向が大きく変化しています。また、近接する北十間川の護岸改修に伴い河川沿いに遊歩道が設置されるなど、周辺整備も進んでいます。こうした周辺のまちづくりや交通動向を踏まえた検討が必要です。」とされています。

3 計画内容再検討の概要について

次に、計画内容再検討の概要について、ご説明します。

検討内容

(1) 計画内容再検討路線の位置付けを踏まえた確認

周辺のまちづくりや交通動向を確認

- ・都市計画マスタープランにおける位置づけ
- ・東京スカイツリー®の開業後の交通量



出典：押上・とうきょうスカイツリー駅周辺地区地区計画

(2) 交差部の交差方式・拡幅整備の有効性の検討

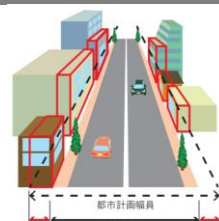
押上駅前交差点における立体交差の計画の必要性・拡幅整備の有効性を検証※

- ・平面交差での交通処理
- ・現道幅員の評価

※「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（令和元年11月）」に示された考え方に基づき検証



立体交差のイメージ



拡幅整備のイメージ

まず、検討内容についてです。

1つ目の検討としては、計画内容再検討路線の位置づけを踏まえた確認です。

「周辺のまちづくりや交通動向を踏まえた検討が必要」との位置づけがあることから、都市計画マスタープランにおける位置づけや東京スカイツリー®の開業後の交通量について確認をしています。

また、2つ目は、交差点部の交差方式と拡幅整備の有効性の検討です。

押上駅前交差点における立体交差の計画の必要性に加え、計画内容再検討路線の拡幅整備の有効性を検証することとし、現状の平面交差での交通処理や、現道幅員の評価を行っています。

ここでの検証は、令和元年11月に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に示された考え方に基づいて行われています。

（１）計画内容再検討路線の位置付けを踏まえた確認

① 周辺のまちづくり

- 土地区画整理事業による基盤整備に加え、東京スカイツリー®の建設により、商業・業務・文化等の複合市街地が形成
- 北十間川では、護岸や親水テラスが整備され、地域の憩いの場となるとともに、人の流れをつなげる取組を推進



10

次に、計画内容再検討路線の位置付けを踏まえた確認のうち、周辺のまちづくりについてです。

当該区間の周辺では、土地区画整理事業による基盤整備に加え、東京スカイツリー®の建設により、商業・業務・文化等の複合市街地が形成されています。また、近接する北十間川では、護岸や親水テラスが整備され、地域の憩いの場となるとともに、人の流れをつなげる取組が進められています。

（１）計画内容再検討路線の位置付けを踏まえた確認

② 交通動向

- 業平五丁目付近の自動車交通量は、平成24年の東京スカイツリー®の開業以降も、一貫して減少傾向

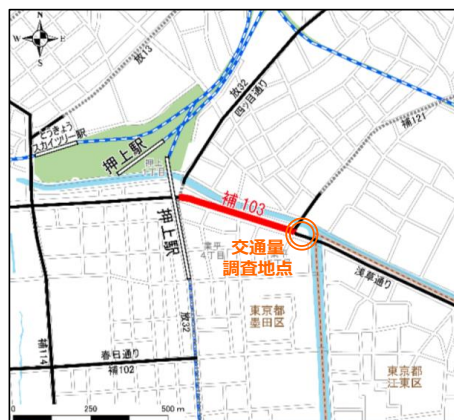
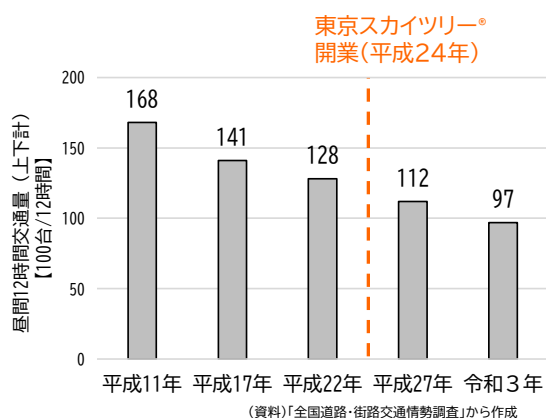


図 補助103号線(業平五丁目付近)の交通量推移

続いて、交通動向についてです。

補助103号線のうち、計画内容再検討路線となっている、業平五丁目付近では、基盤整備を経て、平成11年以降、継続して自動車交通量が減少しており、こうした傾向は東京スカイツリーの開業以降も一貫して続いています。

（２）交差部の交差方式・拡幅整備の有効性の検討

① 押上駅前交差点の交差方式の検討

- ・ 現況の平面交差点で円滑な交通を確保
- ・ 今後の交通動向に大幅な変化がなく、将来も円滑な交通処理が可能

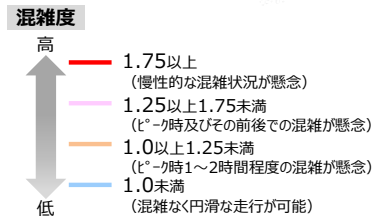
計画変更（立体交差計画の廃止）



② 拡幅整備の有効性の検証

- ・ 歩行者の状況※1や路線バスの運行状況※2等を踏まえて「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」から必要な幅員（約15m）を現道（約16m）で満足

計画変更（現道合わせ）



(資料)「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」から作成

図 押上駅前交差点の混雑状況

※1 歩行者交通量が多い場合（約4,000人/12時間以上）は歩道の有効幅員3.5m、それ以外は2.0m

※2 路線バス交通量が多い場合（約400台/12時間以上）は停車帯の幅員は2m以上、それ以外は1.5m

13

次に、交差部の交差方式・拡幅整備の有効性の検討についてです。

ひとつめは押上駅前交差点の交差方式を検討しています。

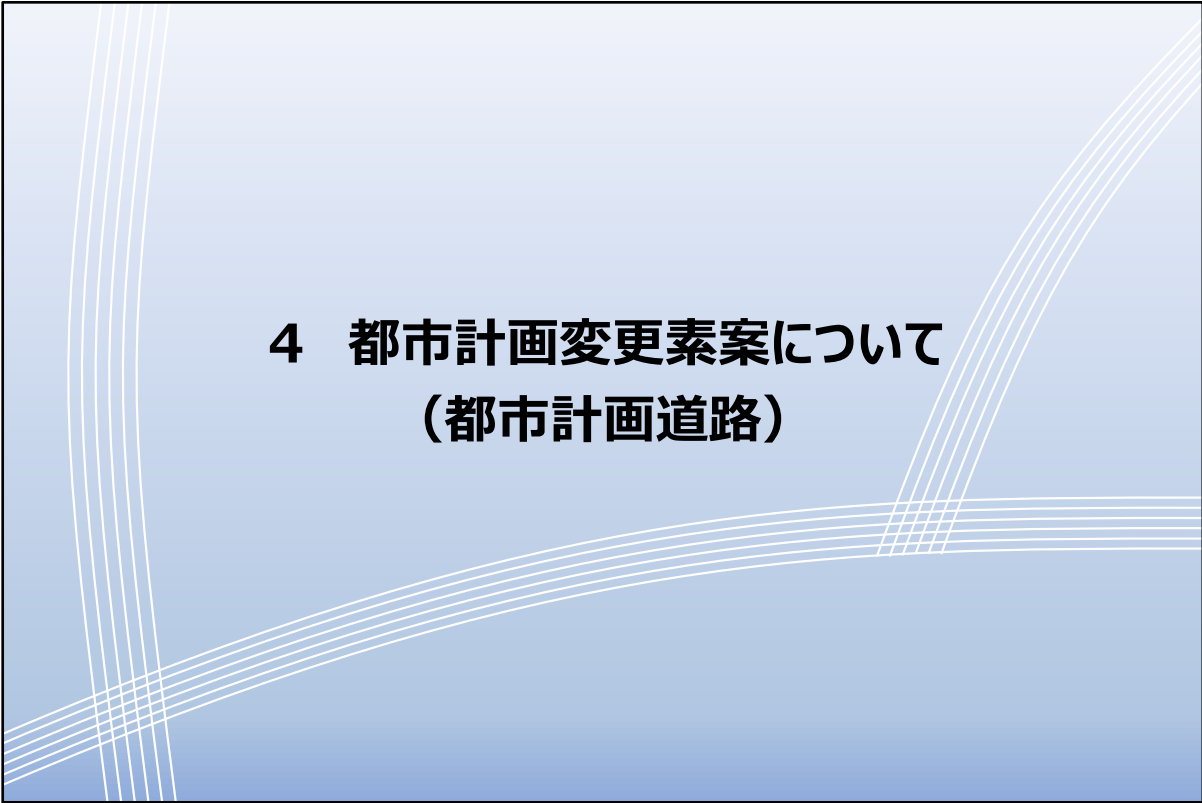
押上駅前交差点は現在平面交差点として運用していますが、立体交差とする都市計画となっています。

道路の混雑状況を示す指標として、混雑度というものがありますが、押上駅前交差点周辺ではいずれの路線も混雑度が水色の1.0未満となっており、現況の平面交差点で円滑な交通が確保されています。また、今後の交通動向に大幅な変化がなく、将来も円滑な交通処理が可能と見込まれています。このため、立体交差計画の廃止を行うこととしました。

ふたつめは拡幅整備の有効性を検証しています。

補助103号線は押上駅前交差点の東側区間を拡幅する都市計画となっています。

歩行者の状況や路線バスの運行状況等を踏まえて「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」から必要な幅員約15mを現道は約16mで満足しています。このため、現道合わせの計画変更を行うこととしました。



4 都市計画変更素案について (都市計画道路)

次に、これまでの検討結果を踏まえた都市計画道路の都市計画変更素案についてご説明します。

都市計画変更素案（道路）～幅員の変更等～

凡 例

———	計画変更線
———	計画変更廃止線
———	既定計画線
———	行政界

補助第103号線

幅員 既定33M⇒変更16M
放射第32号線との立体交差の廃止

補助第121号線

起点位置・延長の変更※
※補助第103号の幅員縮小に伴う

この地図は国土地理院長の承認（平成29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第855号）して作成したものである。

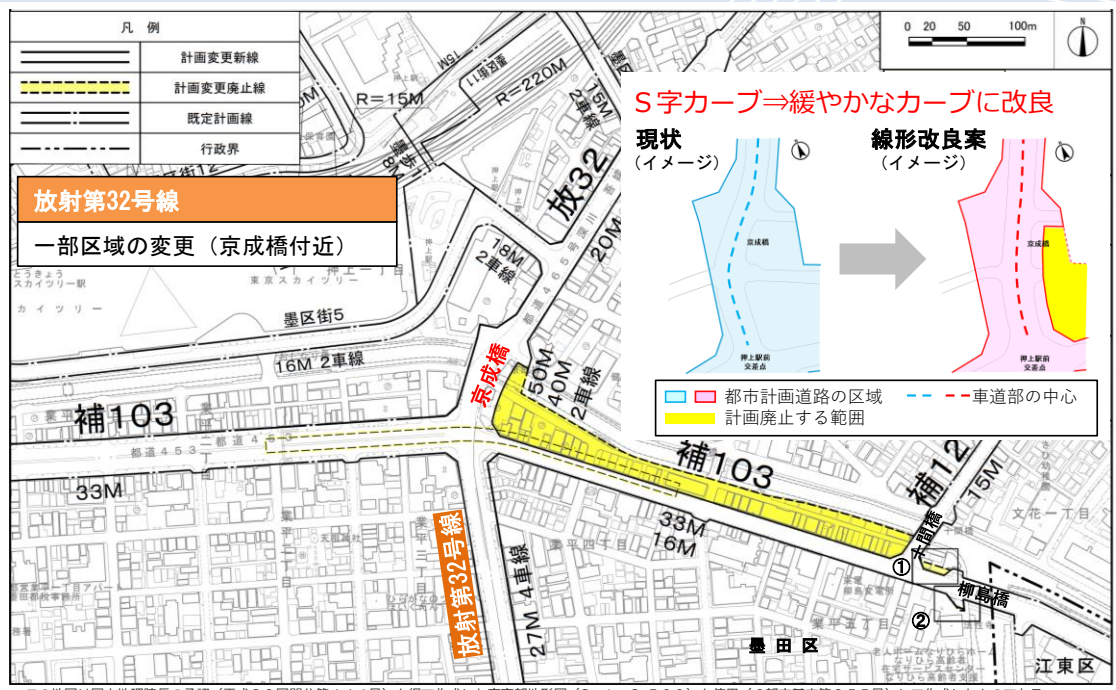
15

黄色は今回都市計画を廃止する区域を示しています。

また、補助103号線と放射32号線との交差点に計画されていた立体交差を廃止することとしており、立体交差の廃止区域は黄色の点線で示しています。

15

都市計画変更素案（道路）～京成橋付近の一部区域の変更～

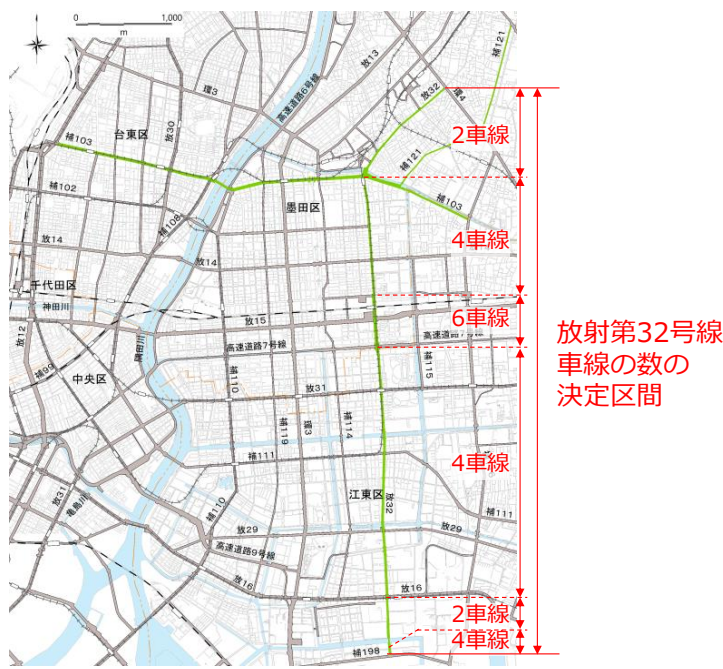


16

続いて、放射32号線における一部区域の変更についてです。

京成橋付近において、現状のS字カーブを改善するため、緩やかなカーブに改良する計画としました。

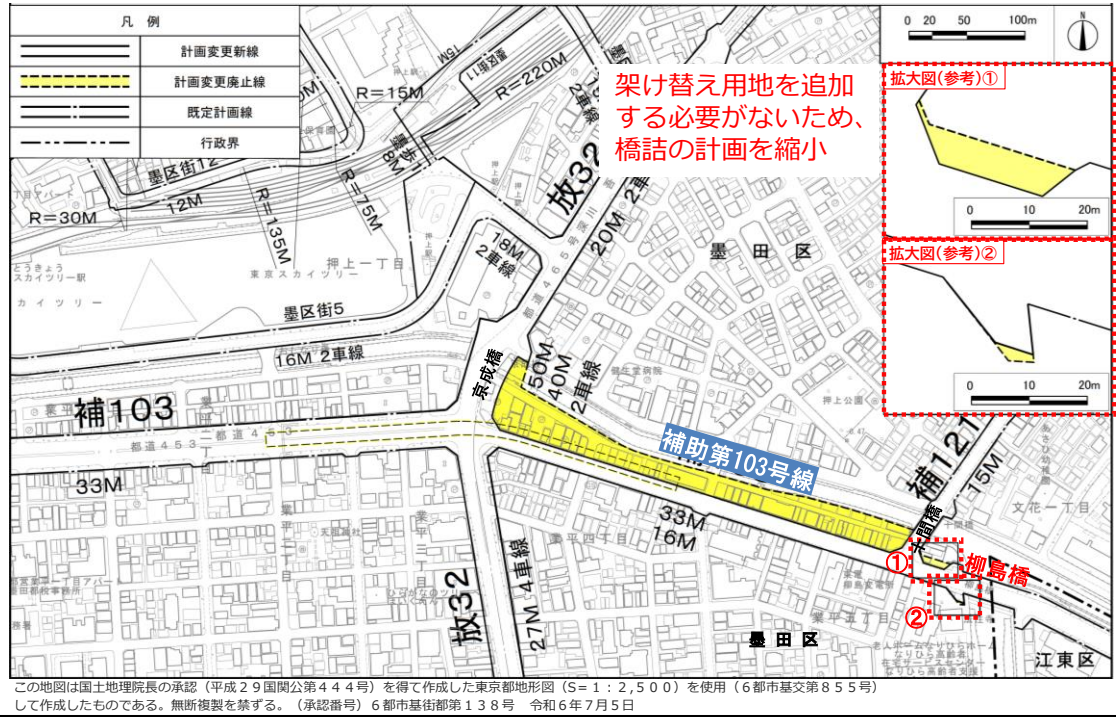
都市計画変更素案（道路）～車線の数の決定～



この地図は国土地理院長の承認（平成29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第855号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）6都市基街都第138号 令和6年7月5日

また、放射32号線について、現状の車線数運用に合わせて、車線の数を決定的にすることとしました。

都市計画変更素案（道路）～柳島橋の橋詰の縮小等～

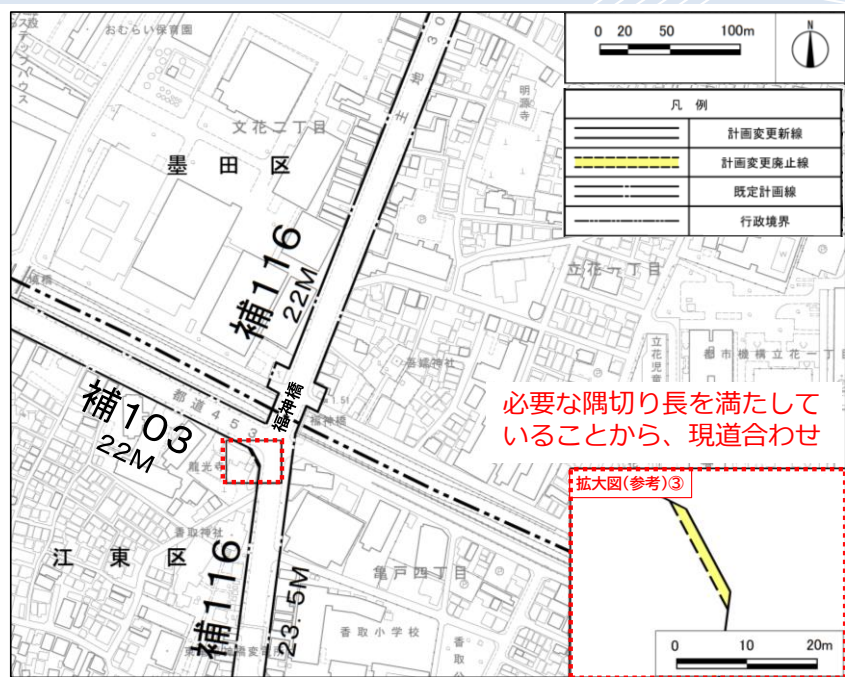


18

次に、補助103号線における柳島橋の橋詰の縮小等についてです。

柳島橋は完成しており、架け替え用地を追加する必要がないため、橋詰の計画を縮小することとしました。

都市計画変更素案（道路）～終点部の隅切りの現道合わせ～



必要な隅切り長を満たしていることから、現道合わせ

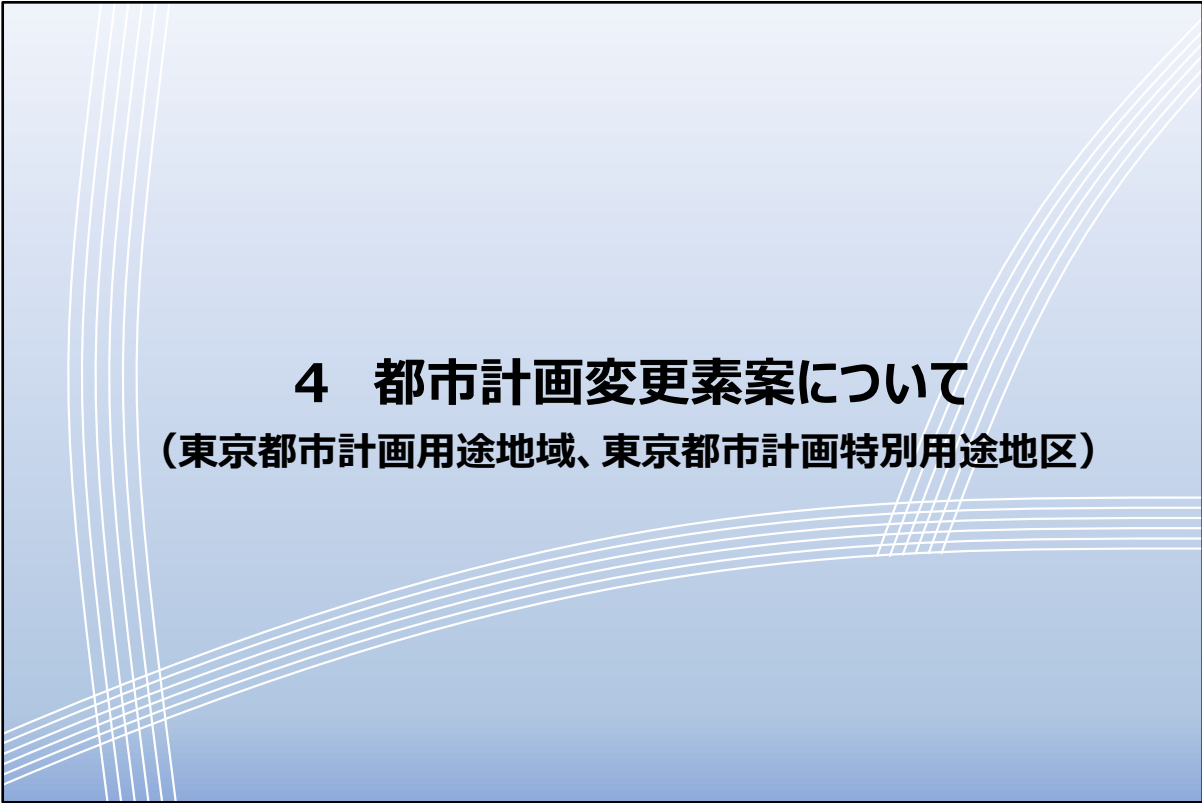
拡大図(参考)③

この地図は国土地理院長の承認（平成29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第855号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）6都市基街都第138号 令和6年7月5日

19

次に、補助103号線の終点部における隅切りの現道合わせについてです。

現状で必要な隅切り長を満たしているため、現道合わせの計画変更を行うこととしました。



4 都市計画変更素案について

(東京都市計画用途地域、東京都市計画特別用途地区)

次に、東京都市計画用途地域、東京都市計画特別用途地区の都市計画変更素案についてご説明します。

都市計画変更素案（用途地域、特別用途地区）

- 都市計画道路の変更に合わせ、道路の計画線の位置を基準に指定された用途地域及び特別用途地区を変更

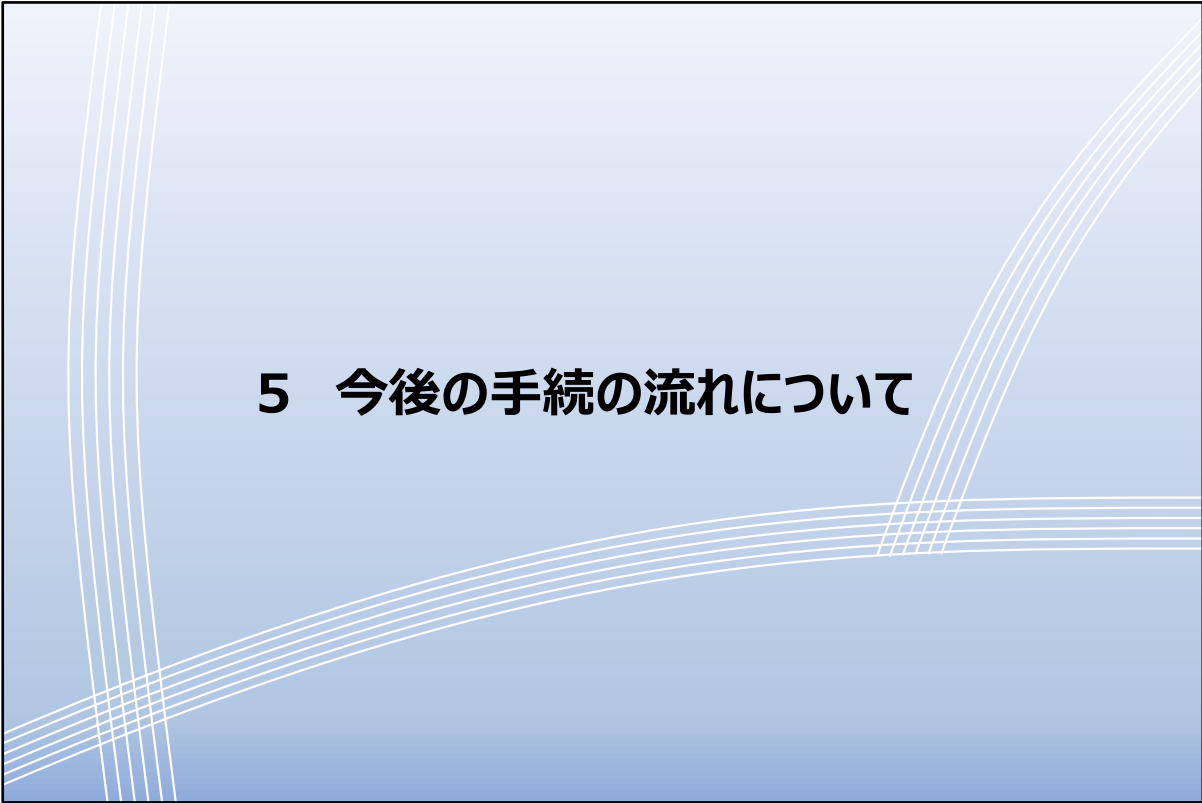
変更箇所	用途地域（東京都決定）			特別用途地区（墨田区決定）		面積
	変更前	変更後	備考	変更前	変更後	
①墨田区 業平五丁目地内	近隣商業地域 建ぺい率 80% 容積率 300%	準工業地域 建ぺい率 60% 容積率 300%	用途及び建ぺい率の変更	—	第2種特別工業地区	約 ha 0 (約6㎡)
②墨田区 業平五丁目地内	準工業地域 建ぺい率 60% 容積率 300%	近隣商業地域 建ぺい率 80% 容積率 300%	用途及び建ぺい率の変更	第2種特別工業地区	—	約 ha 0 (約100㎡)



都市計画道路の変更に合わせ、道路の計画線の位置を基準に指定された用途地域及び特別用途地区を変更します。

具体的には、表中の水色の範囲(約6㎡)については、現在の「近隣商業地域、建ぺい率80%」から「準工業地域、建ぺい率60%」となり、第2種特別工業地区が新たに指定されます。

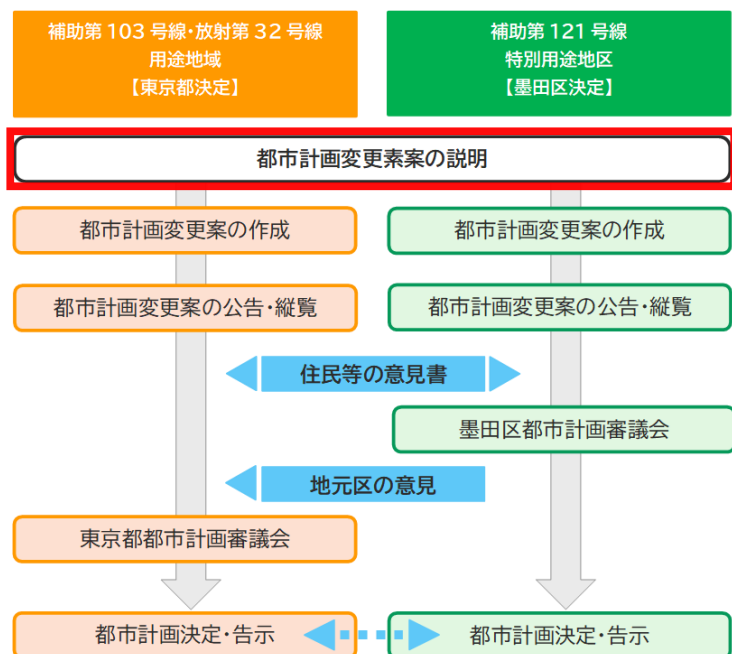
続いて、橙色の範囲(約100㎡)については、現在の「準工業地域、建ぺい率60%」から「近隣商業地域、建ぺい率80%」となり、第2種特別工業地区が廃止されます。



5 今後の手続の流れについて

最後に、今後の手続について、ご説明します。

今後の手続の流れについて



23

本日の都市計画変更素案説明会は、このスライドの 赤枠で囲まれている部分になります。

本日の説明会での皆様からのご意見などを参考にして、今後、都市計画変更案を作成し、公告・縦覧を行います。この縦覧を行っている間、ご意見がある方は意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画変更の決定・告示となります。

問い合わせ先

○補助第103号線、放射第32号線に関すること



東京都

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課

〒163-8001

東京都新宿区西新宿2-8-1

東京都庁第二本庁舎11階南側

電話：03-5388-3291

○補助第121号線、用途地域、特別用途地区に関すること



墨田区

墨田区 都市計画部 都市計画課

〒130-8640

墨田区吾妻橋1-23-20

墨田区役所9階

電話：03-5608-6265

24

最後にお問い合わせ先についてです。

補助103号線、放射32号線の都市計画に関することは、東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課にお問い合わせください。

補助121号線の都市計画、用途地域、特別用途地区に関することは、墨田区 都市計画部 都市計画課にお問い合わせください。

**ご理解いただきますよう、
よろしくお願い申し上げます。**

ご清聴ありがとうございました。



東京都



墨田区

本日の説明は以上となります。

皆様のご理解をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

ご清聴ありがとうございました。