「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」策定に向けた考え方

第５回都・区市町策定検討会議資料

【取扱注意】
※本資料は、検討段階のものであり、未確定なデータも含まれています。

目　次

都市計画道路の在り方検討について

ー基本的な考え方

ー検討対象

ー検討フロー・検証項目

ー検討ステップ

概成道路における拡幅整備の有効性の検証

□概成道路

ー概成道路の定義と検証対象

ー前提条件

ー往復2車線道路の横断面構成

ー広域的な往復2車線道路の基準幅員

ー広域的な往復2車線道路の検証フロー

ー地域的な往復2車線道路の基準幅員

ー地域的な往復2車線道路の検証フロー

ー往復4車線道路の横断面構成

ー往復4車線道路の基準幅員

ー往復4車線道路の検証フロー

ー地域の実情の各視点

ー歩行者交通量の評価

ー停車需要及び自転車走行空間の評価

ー路線バス交通量の評価

ー中央帯設置に関わる交通事故状況

ー防災まちづくり計画の評価

ー前後区間の整備状況の評価

交差部の交差方式等の検証

□立体交差

ー立体交差の機能と検証対象

ー都市づくりのグランドデザイン

ー都市間連携に資する幹線道路

ー立体交差の検証フロー

□交差点拡幅部

ー交差点拡幅部の機能と検証対象

ー検証方法

ー交差点拡幅部の検証フロー

□支線

ー支線の機能と検証対象

ー支線の検証フロー

□橋詰

ー橋詰の機能と検証対象

ー橋詰の基本的な考え方

ー橋詰の検証フロー

計画重複等に関する検証

□計画の重複

ー都市計画公園等との重複と検証対象

ー都市計画公園等との重複について

□事業実施済み区間

ー検証対象と基本的な考え方

地域的な道路に関する検証

□既存道路による代替可能性

ー検証対象と基本的な考え方

(参考)用途地域の考え方について

ー土地利用調査特別委員会　中間報告

今後の検討スケジュール

ー検討スケジュール

都市計画道路の在り方検討について　＜基本的な考え方＞

【背景】

- 整備方針（第四次事業化計画）に基づき、優先整備路線等の整備を推進することにより、「都市づくりのグランドデザイン」の目標時期である2040年代には、都市計画道路の約８割が完成する時代を迎えることになる。

- その一方で、優先整備路線に選定しなかった残る約２割の都市計画道路については、将来都市計画道路ネットワークの検証を行い、その必要性を確認しているものの、事業着手までに期間を要することとなり、都市計画法による建築制限が更に長期化することが想定される。

【検討の視点】

- 都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定しているものの、計画決定から相当程度の時間を経ているため、社会経済情勢や道路に対する都民ニーズの変化を踏まえ、その検証を適時適切に行っていく必要がある。

- このため、東京都と特別区及び26市2町は、これまでにも事業化計画を策定し、優先整備路線を定める一方で、適宜計画の見直しも行ってきており、平成28年3月に策定した整備方針（第四次事業化計画）においても、将来都市計画道路ネットワークの検証、すなわち都市計画道路をつなぐことについて必要性を検証した。

- 本検討では、この検証を前提とした上で、概成道路における拡幅整備の有効性や立体交差計画の必要性など、新たに都市計画道路のつなぎ方・構造等に関する検証項目を設け、これらの計画内容を検討する。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

都市計画道路の在り方検討について　＜検討対象①＞

□ 整備方針（第四次事業化計画）の将来都市計画道路ネットワークの検証で必要性が確認された路線のうち、優先整備路線等 (1)として選定しなかった未着手の都市計画道路（幹線街路(2) ）を対象(3)とする。

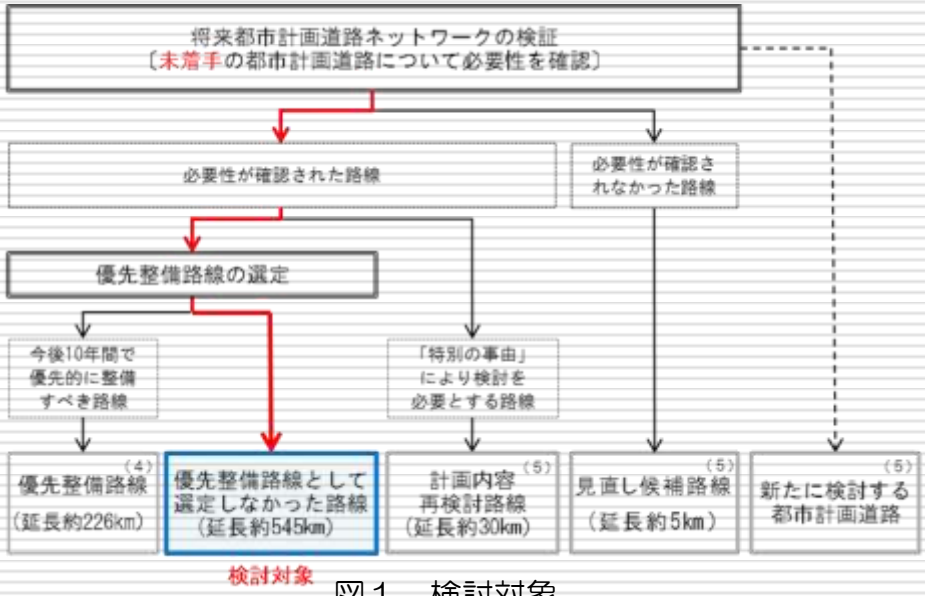


図１　検討対象

表１　対象延長の内訳 (6)

	広域的な道路	地域的な道路	合計
概成道路 (7)	約 140 km	約 100 km	約 240 km
現道無道路 (8)	約 55 km	約 250 km	約 305 km
合計	約 195 km	約 350 km	約 545 km

（１）優先整備路線のほか、みちづくり・まちづくりパートナー事業等の事業が予定されている路線については、本検討の対象外とする。
　　また計画内容再検討路線等についても、本検討の対象外とする。
（２）幹線街路以外の区画街路等は対象外とする。ただし、区画街路等において都市計画変更が必要な場合には、区市町が個別に検討を行い、本検討と併せて都市計画手続等を行うことも可能とする。
（３）概成道路も含む。なお、国道及び事業中路線は対象外とする。
（４）平成28年度以降、順次事業化を行っている。
（５）現在検討を行っており、必要に応じて、都市計画変更手続を行う。
（６）本検討対象のうち、立体交差、橋詰及び事業実施済み区間は、延長に計上していないものもある。
（７）都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路のこと。
　　≪区部≫
　　計画幅員15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路
　　計画幅員15m未満の場合、現況幅員が８m以上の道路
　　≪多摩地域≫
　　現況幅員が８m以上の道路
（８）現道がない道路、又は概成道路に至らない現道がある道路のこと。

＊検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

都市計画道路の在り方検討について　＜検討対象②＞

- 本検討では、対象を広域的な道路と地域的な道路とに分けて検証を行う。
- 広域的な道路とは、交通や防災等の面から広域的な役割を果たす幹線道路で、現時点で、都が主な都道として整備・管理が必要と考える道路をいい、地域的な道路とは、広域的な道路以外をいう。

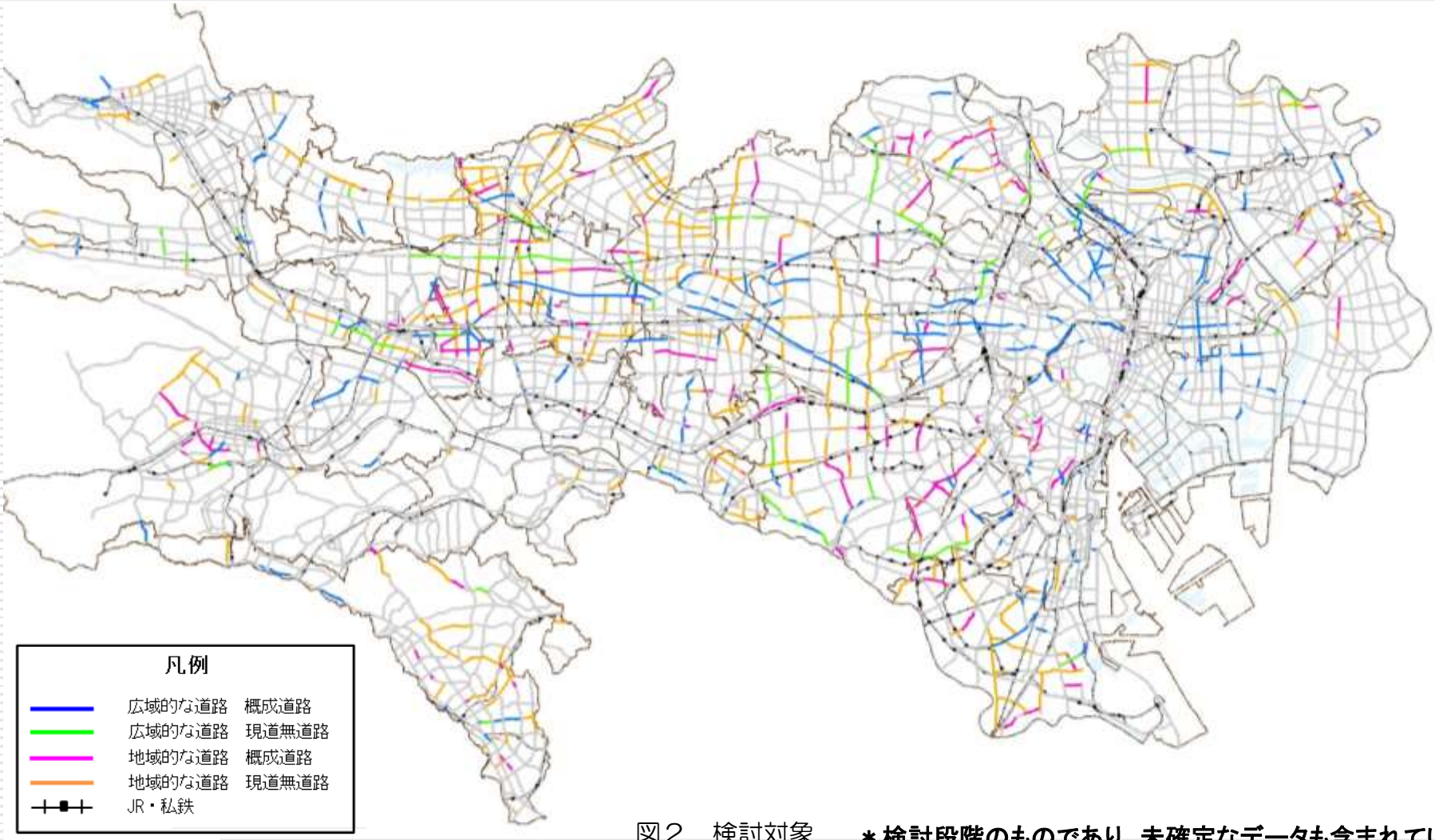


図２　検討対象　＊検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

都市計画道路の在り方検討について　<検討フロー・検証項目>

□ 本検討における検討フロー及び検証項目については、以下のとおりとする。

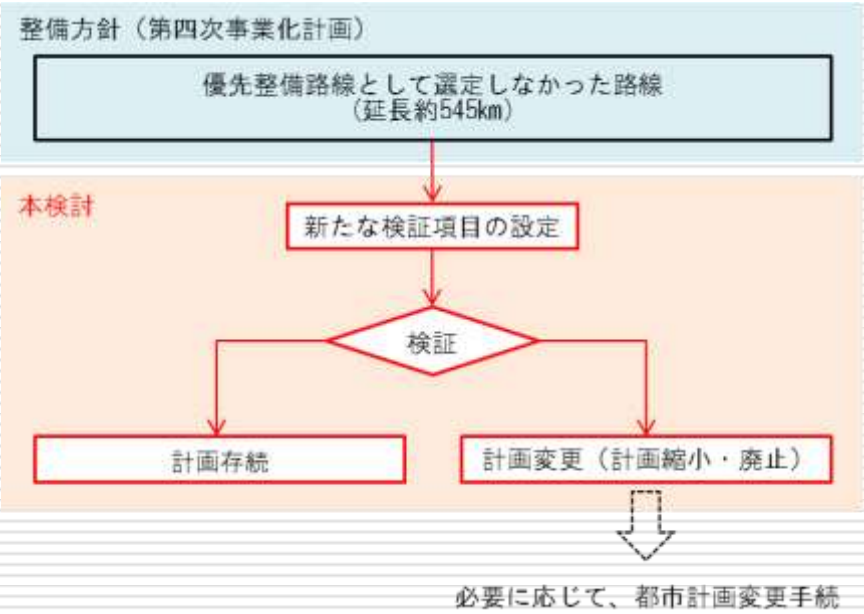


図３　検討フロー

表２　検証項目

検証項目	
大項目	小項目
①概成道路における拡幅整備の有効性の検証	１）概成道路
②交差部の交差方式等の検証	１）立体交差
	２）交差点拡幅部
	３）支線
	４）隅切り
	５）橋詰
③計画重複等に関する検証	１）計画の重複
	２）事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	１）既存道路による代替可能性

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

都市計画道路の在り方検討について　＜検討ステップ＞

□本検討における検討ステップについては以下のとおりとする。

東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針　検討対象

今回の検討範囲

広域的な道路※を対象に検討

○概成道路における拡幅整備の有効性の検証
○交差部の交差方式等の検証
○計画重複等に関する検証

地域的な道路※を対象に検討

○概成道路における拡幅整備の有効性の検証
○交差部の交差方式等の検証
○計画重複等に関する検証
○地域的な道路に関する検証

一次検討主体

協議

都が主体となり
区市町と協働して一次検討

区市町が主体となり
都と協働して一次検討

最終検討（都・区市町策定検討会議で検討）

都市計画変更が必要な路線

都市計画変更が必要ない路線

※広域的な道路とは現時点で、都が主な都道として整備・管理が必要と考える道路であり、地域的な道路とはそれ以外の道路をいう。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路における拡幅整備の有効性の検証

表３　検証項目

検証項目	
大項目	小項目
①概成道路における 拡幅整備の有効性の検証	１）概成道路
②交差部の交差方式等の検証	１）立体交差
	２）交差点拡幅部
	３）支線
	４）隅切り
	５）橋詰
③計画重複等に関する検証	１）計画の重複
	２）事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	１）既存道路による 代替可能性

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜概成道路の定義と検証対象＞

□概成道路とは、都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路のことをいう。

≪区部≫

計画幅員15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路

計画幅員15m未満の場合、現況幅員が８m以上の道路

≪多摩地域≫

現況幅員が８m以上の道路

□都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、概成道路となっている区間を対象とする。

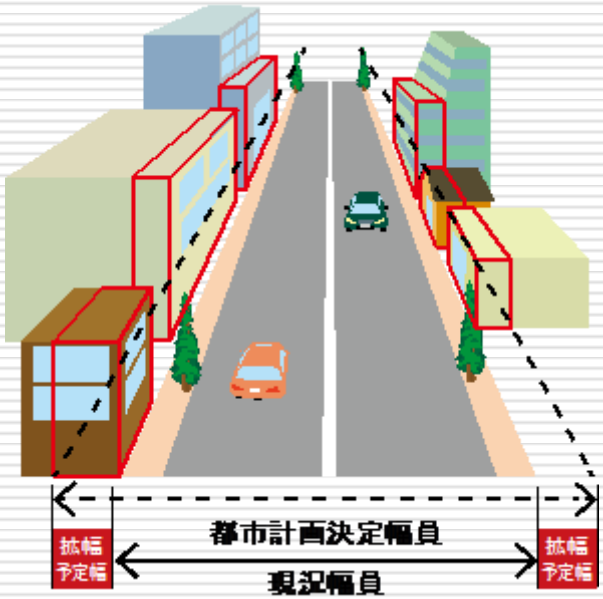


図４　概成道路のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜前提条件＞

① 概成道路の拡幅整備の有効性を検証することを目的としているため、現道に対して検証基準をあてはめ、現道幅員で必要な機能を満たしているかを検証する。車線数については、各検証対象区間における計画幅員から類推される車線数とする。

② 本検証は、道路構造令及び道路構造条例における横断面の各構成要素の基準幅員の積み上げ方式とする。

③ 対象は幹線街路とする。片側歩道・鉄道との交差箇所付近・上水が中央に存在する箇所等の特殊な都市計画道路については個別に検証を行うこととする。

④ 原則、往復２車線道路は道路の区分として４種２級、往復４車線道路以上は４種１級として整理する。

⑤ 広域的な道路は、交差点部において付加車線を設けることを原則とする。地域的な道路においては、路線の状況に応じて付加車線を設ける。

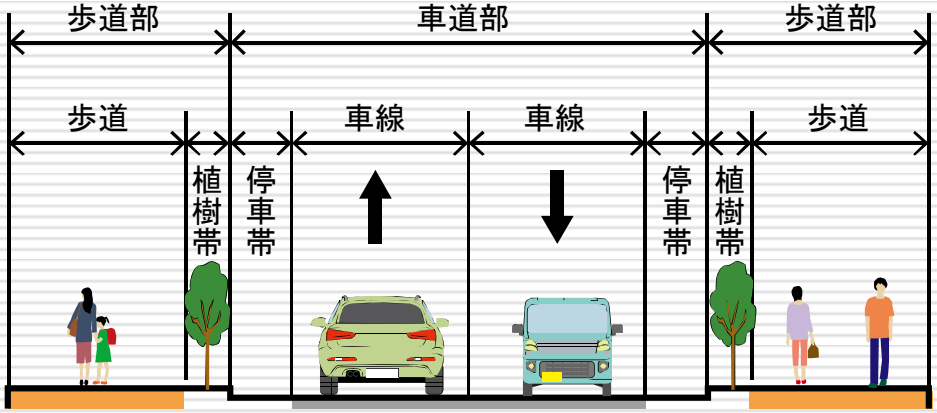
⑥ フローに基づき検証し、地域の実情を踏まえ、各検証対象区間ごとの対応の方向性を決定する。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復2車線道路の横断面構成（単路部）＞

□道路構造条例等を踏まえ、往復２車線道路（現道）の単路部の幅員を検証する横断面の構成要素は次のとおりとする。

○単路部



＜凡例＞

◎：必須要素

○：基本的に設置する要素

△：路線の状況に応じて設置する要素

横断要素（往復2車線）		歩道	植樹帯	車道（車線）	停車帯
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎
	地域的な道路	◎	△	◎	△※1

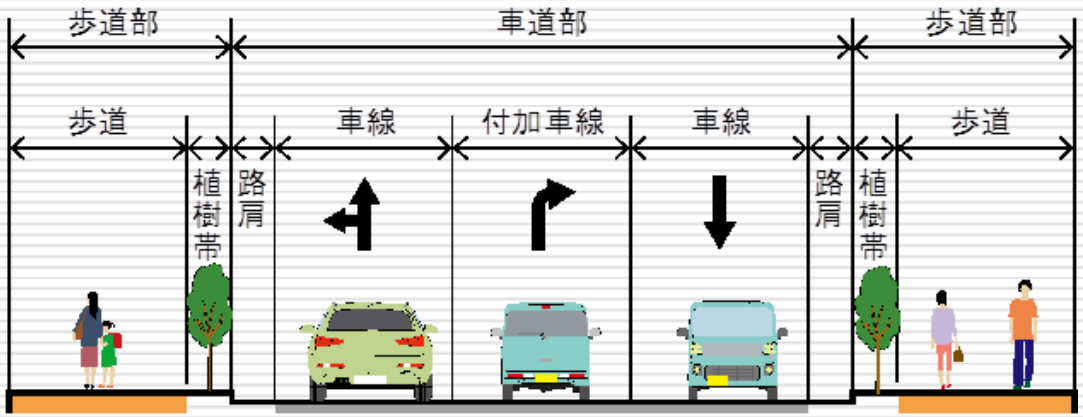
※1：停車帯を設置しない場合は、路肩を設置する

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復2車線道路の横断面構成（交差点部）＞

□道路構造条例等を踏まえ、往復２車線道路（現道）の交差点部の幅員を検証する横断面の構成要素は次のとおりとする。

○交差点部



＜凡例＞

◎：必須要素

○：基本的に設置する要素

△：路線の状況に応じて設置する要素

横断要素（往復2車線）		歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	◎
	地域的な道路	◎	△	◎	△	◎

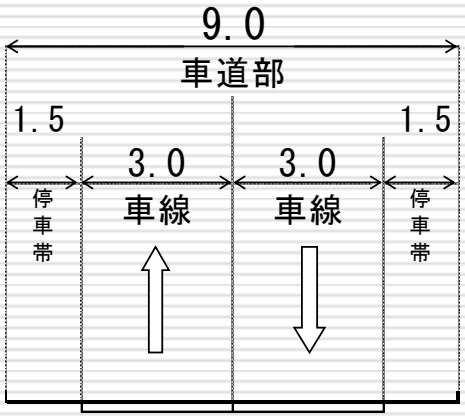
＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜広域的な往復2車線道路の基準幅員＞

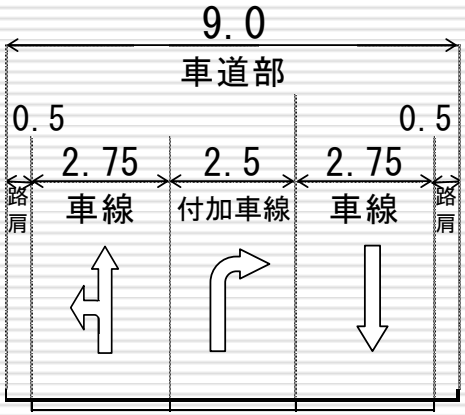
- 車道部の基準幅員は、交差点部も考慮して9.0mとする。
- 歩道部の基準幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4.5m、その他の道路にあっては3.0mとする。

○幅員について道路構造条例等より

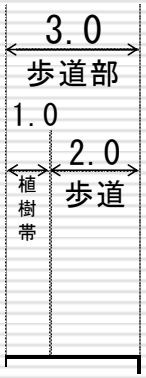
＜車道部幅員（単路部）:基準幅員＞



＜車道部幅員（交差点部）:基準幅員＞



＜歩道部幅員:その他の道路の場合の基準幅員＞



＜歩道部幅員:歩行者が多い道路の場合の基準幅員＞

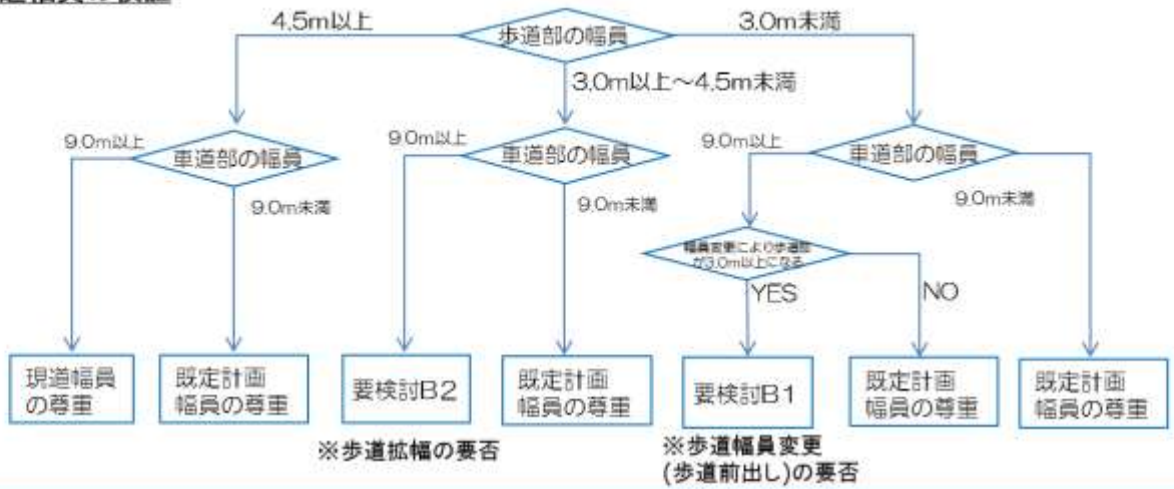
＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜広域的な往復2車線道路の検証フロー＞

- 道路構造条例等による検証を行った上で、視点１、視点２の地域の実情を評価し、既定計画の変更（現道合わせ）、もしくは既定計画の存続を判断する。

広域的な往復２車線道路の検証

道路構造条例等による現道幅員の検証



視点１：道路構造条例等における地域の実情の評価

- ○歩行者交通量による歩道幅員
- ○停車需要、路線バス交通量、自転車走行空間による停車帯幅員
- ○交差点部の交通状況による車道幅員　など

視点２：視点１以外の地域の実情の評価

- ○地区計画
- ○防災まちづくり計画
- ○前後区間の整備状況　など

既定計画の変更(現道合わせ)

既定計画の存続

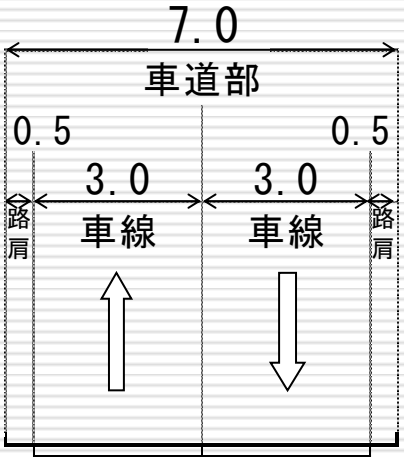
＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜地域的な往復2車線道路の基準幅員＞

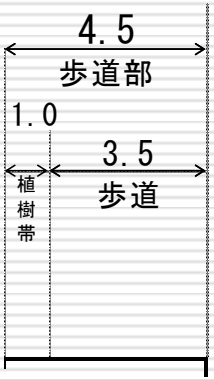
- 付加車線を設けない場合は、車道部の基準幅員を7.0mとする。
- 歩道部の基準幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4.5m、その他の道路にあっては3.0mとする。

○幅員について道路構造条例等より

＜車道部幅員（単路部）:基準幅員＞　※付加車線を設けない場合



＜歩道部幅員:歩行者が多い道路の場合の基準幅員＞



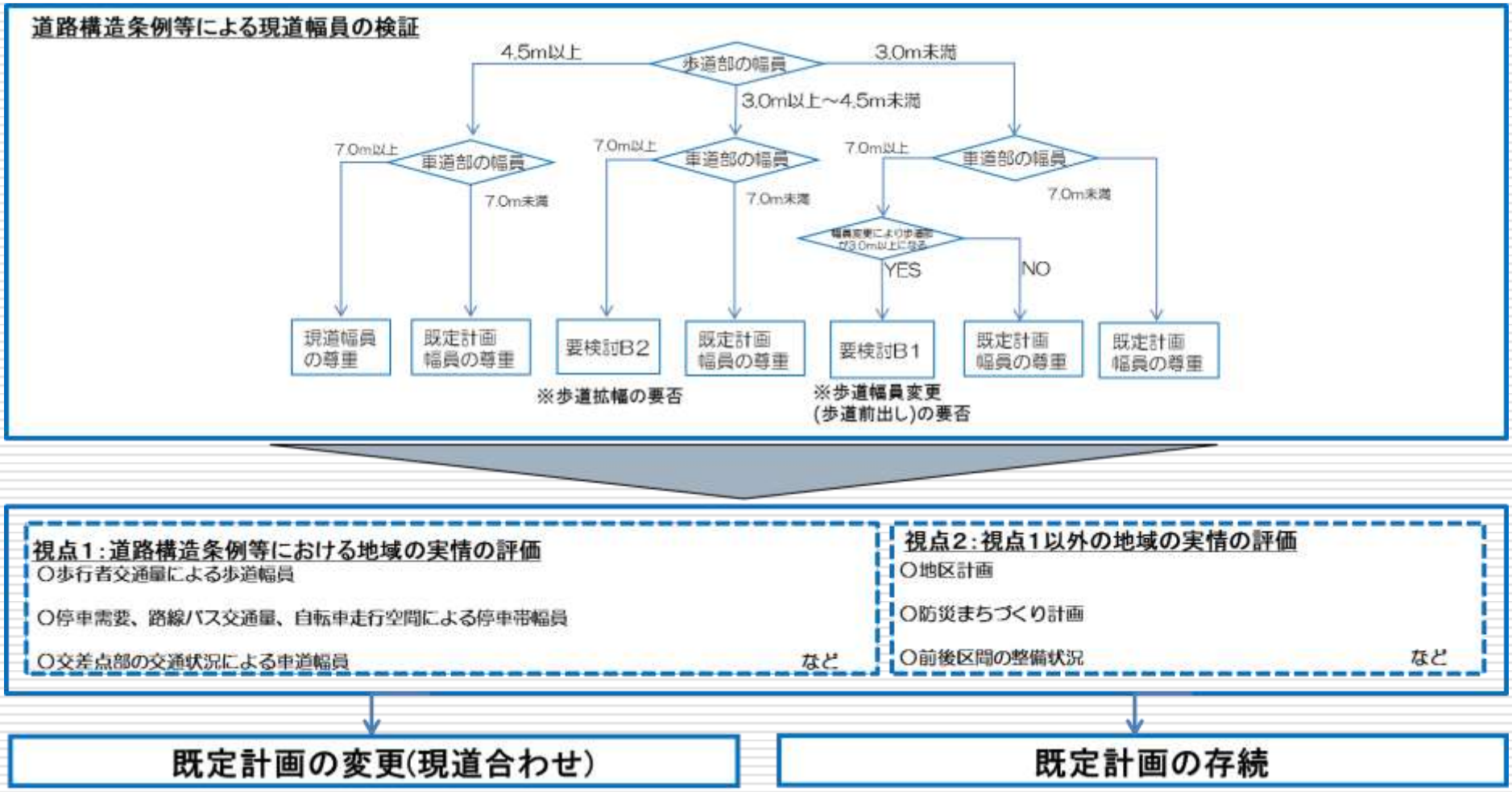
＜歩道部幅員:その他の道路の場合の基準幅員＞

※歩道部に植樹帯を設けない場合は、上記の植樹帯1.0mに代わり、路上施設0.5mとする。
※付加車線を設ける場合は、車道部の基準幅員を9.0m（交差点部：車線2.75m×2、付加車線2.5m、路肩0.5m×2）とする。
＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜地域的な往復2車線道路の検証フロー＞

□ 道路構造条例等による検証を行った上で、視点１、視点２の地域の実情を評価し、既定計画の変更（現道合わせ）、もしくは既定計画の存続を判断する。

地域的な往復2車線道路の検証



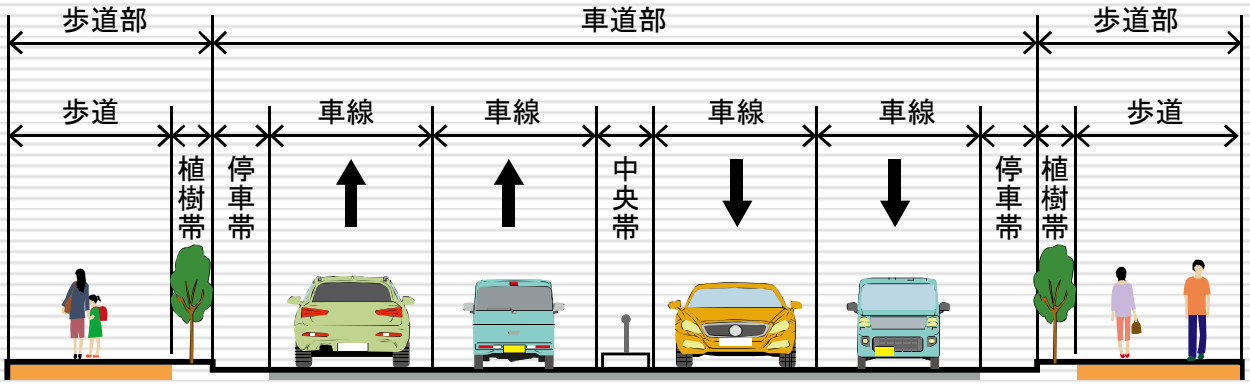
※歩道部に植樹帯を設けない場合は、植樹帯1.0mに代わり、路上施設0.5mとする。
※付加車線を設ける場合は、車道部の基準幅員を9.0m（交差点部：車線2.75m×2、付加車線2.5m、路肩0.5m×2）とする。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復4車線道路の横断面構成（単路部）＞

□道路構造条例等を踏まえ、往復４車線道路（現道）の単路部の幅員を検証する横断面の構成要素は次のとおりとする。

○単路部



＜凡例＞

◎：必須要素

○：基本的に設置する要素

△：路線の状況に応じて設置する要素

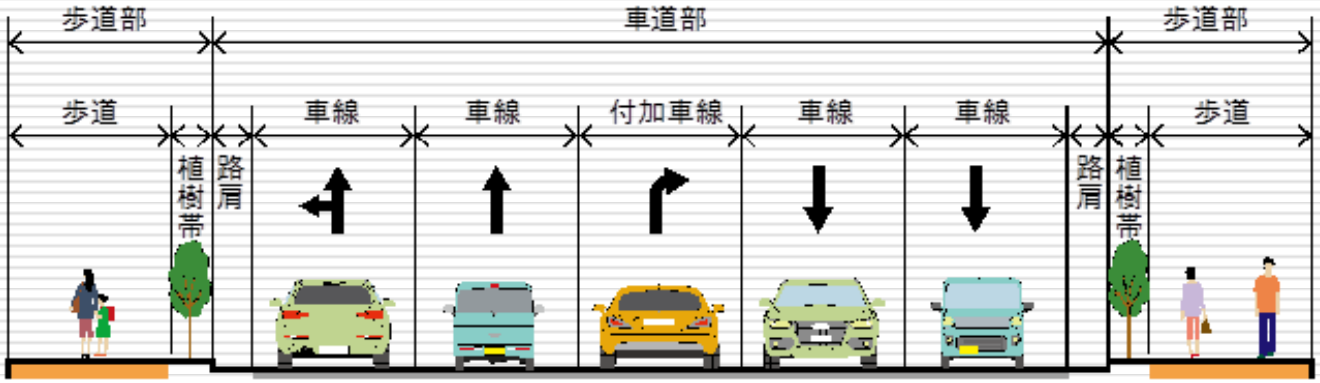
横断要素（往復4車線）	歩道	植樹帯	車道（車線）	中央帯	停車帯
必要性	◎	◎	◎	○	◎

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復4車線道路の横断面構成（交差点部）＞

■道路構造条例等を踏まえ、往復４車線道路（現道）の交差点部の幅員を検証する横断面の構成要素は次のとおりとする。

○交差点部



＜凡例＞

◎：必須要素

○：基本的に設置する要素

△：路線の状況に応じて設置する要素

横断要素（往復4車線）	歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
必要性	◎	◎	◎	◎	◎

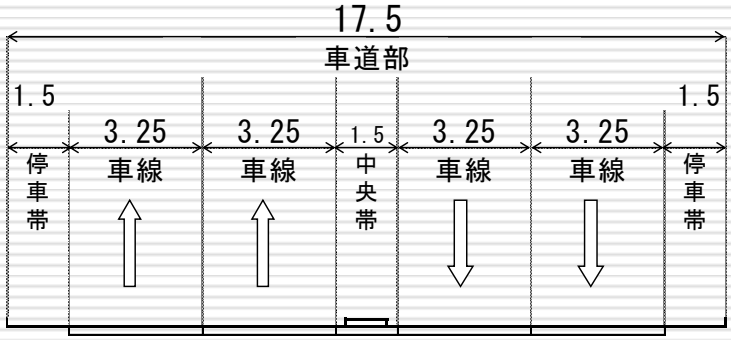
＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復4車線道路の基準幅員＞

□ 車道部は、標準的な基準幅員を17.5mとし、やむを得ない場合の基準幅員を交差点部も考慮して15.5mとする。なお、歩道部は、広域的な往復2車線道路と同じとする。

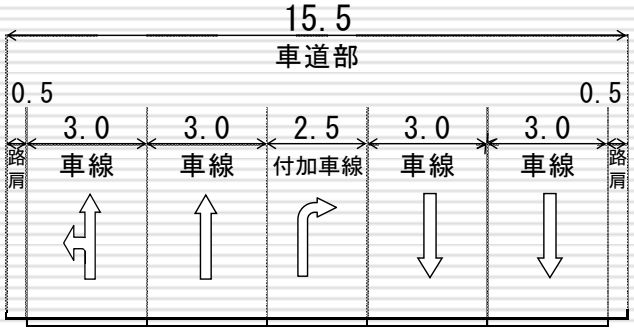
○幅員について道路構造条例等より

＜車道部幅員（単路部）:標準的な基準幅員＞



※往復4車線道路は、単路部に中央帯、停車帯を基本的に設置するため、標準的な基準幅員が17.5mとなる。

＜車道部幅員（交差点部）:やむを得ない場合の基準幅員＞



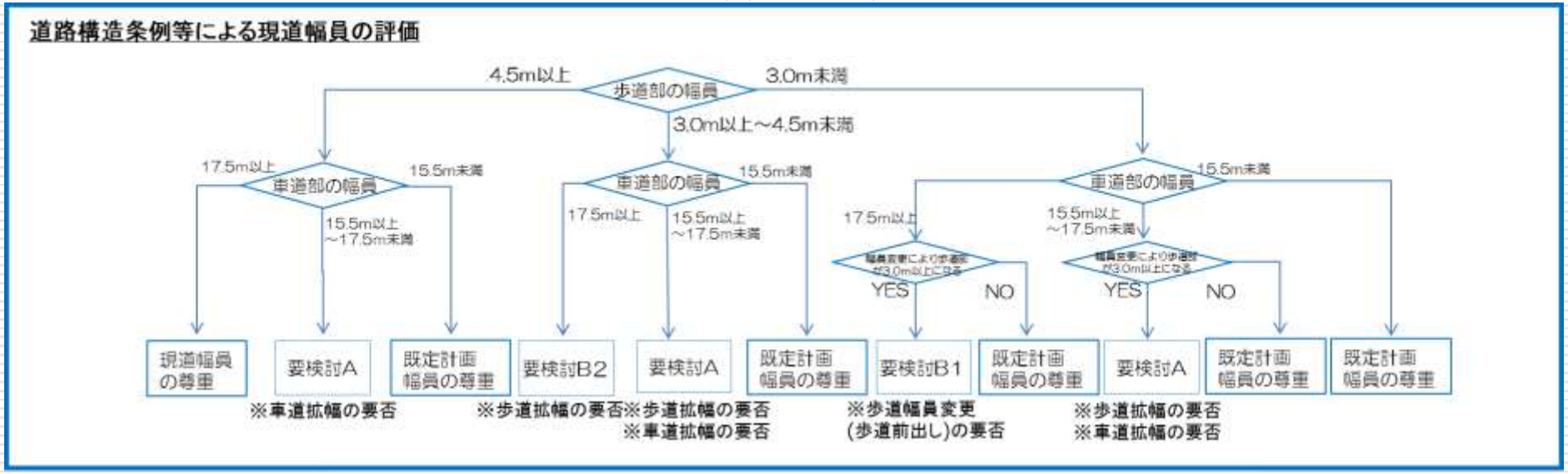
※交差点部に付加車線を設けることから、やむを得ない場合の往復4車線道路は、基準幅員が15.5mとなる。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜往復4車線道路の検証フロー＞

- 道路構造条例等による検証を行った上で、視点１、視点２の地域の実情を評価し、既定計画の変更（現道合わせ）、もしくは既定計画の存続を判断する。

往復4車線道路の検証



視点1：道路構造条例等における地域の実情の評価

- ○歩行者交通量による歩道幅員
- ○停車需要、路線バス交通量、自転車走行空間による停車帯幅員
- ○交通事故状況による中央帯設置
- ○交差点部の交通状況による車道幅員

など

視点2：視点1以外の地域の実情の評価

- ○地区計画
- ○防災まちづくり計画
- ○前後区間の整備状況

など

既定計画の変更(現道合わせ)

既定計画の存続

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜地域の実情の各視点＞

□ 道路構造条例等を踏まえ現道幅員の評価を行った上で、以下の視点１・視点２の評価を行う。

視点１：　道路構造条例等における地域の実情の評価

- 歩行者交通量による歩道幅員
- 停車需要、路線バス交通量、自転車走行空間による停車帯幅員
- 交通事故状況による中央帯設置
- 交差点部の交通状況による車道幅員

など地域の実情を踏まえ評価する。

視点２：　視点１以外の地域の実情の評価

- 地区計画
- 防災まちづくり計画
- 前後区間の整備状況

など地域の実情を踏まえ評価する。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：歩行者交通量の評価①＞

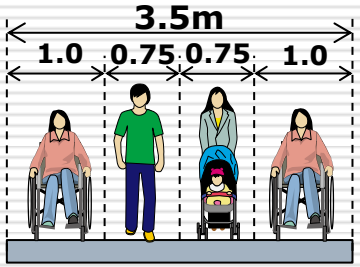
- 歩道幅員については、道路構造条例等に基づき、歩行者交通量が多い場合は有効幅員3.5m、それ以外の場合を2.0mとする。
- 本検討を行うにあたっての歩行者交通量が多い場合の目安は、約4,000人/12時間(両側)以上とする。

（参考）

- 4,000人/12時間（両側）とは、ピーク時の1時間あたりに換算すると、約５人/分（片側）である。（区部におけるピーク率※は平均約16%）これは、おおよそ１００mで約８人程度（平均分速70m/分の場合）となる。

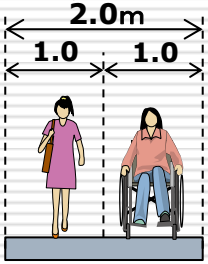
※ピーク時間交通量の12時間交通量に対する割合

歩道有効幅員3.5mの場合



参考:
「道路構造令の解説と運用」

歩道有効幅員2.0mの場合



参考:
「道路構造令の解説と運用」

図5　歩行者交通量約4,000人/12時間（両側・ピーク時）の例

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：歩行者交通量の評価②＞

（参考）

- 歩行者交通量約4000人/12時間は、平成27年道路交通センサスによる都内の平日12時間歩行者量の上位20%に相当。

平成27年道路交通センサスによる都内の歩行者交通量

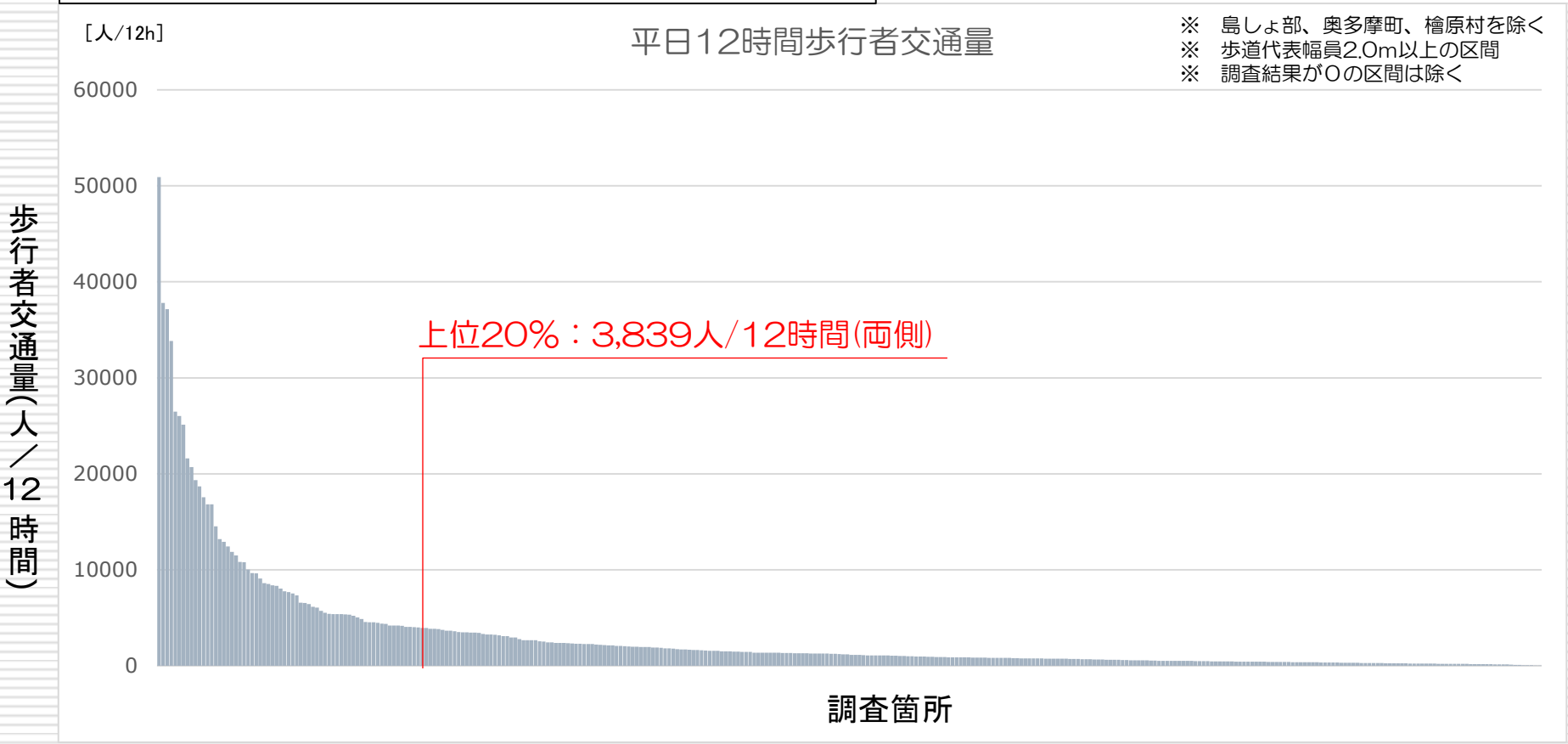


図6　道路交通センサスによる都内の歩行者交通量

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：停車需要及び自転車走行空間の評価＞

□ 停車帯については、停車需要及び自転車走行空間を考慮し、幅員1.5mを確保することを基本とする。

＜停車帯の幅員のイメージ＞

路肩0.5m

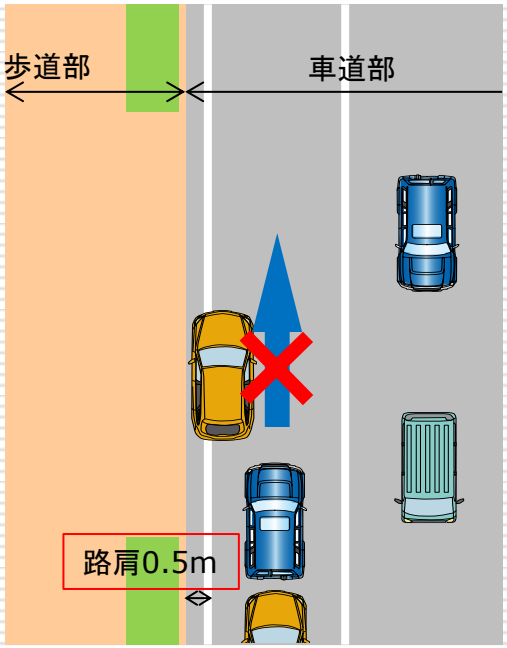


図7　路肩(0.5m)のイメージ

停車帯1.5m

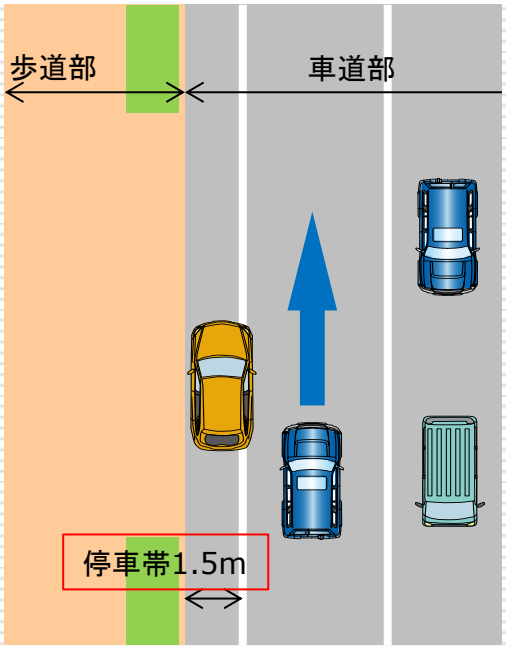


図8　停車帯(1.5m)のイメージ

停車帯1.5m

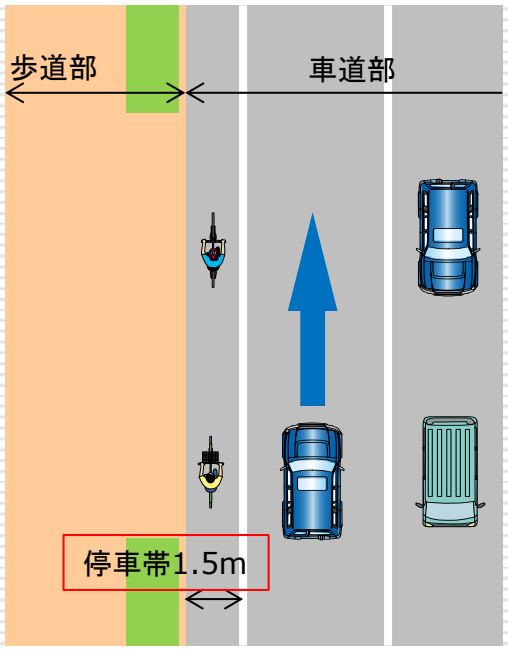


図9　停車帯(1.5m)の自転車走行空間のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：路線バス交通量の評価①＞

□ 路線バス交通量が多い場合、本線の交通流動が阻害されないようにするため、停車帯の幅員は2.0m以上とする。

＜バス停留所の幅員のイメージ＞

停車帯1.5m

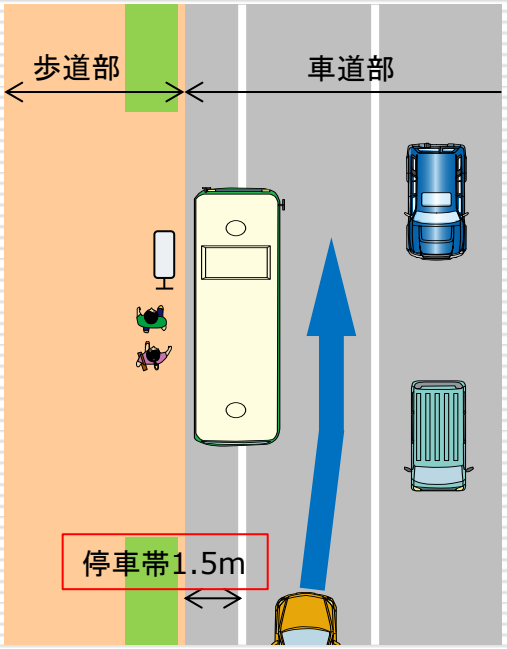


図10　停車帯(1.5m)のイメージ

停車帯2.0m以上

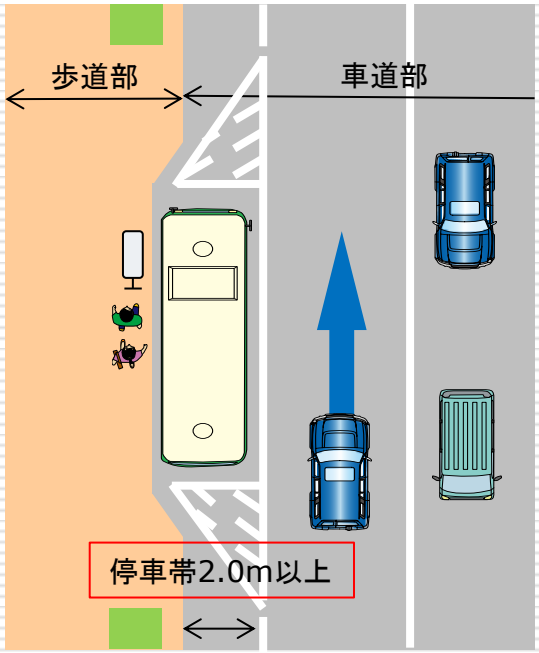


図11　停車帯(2.0m以上)のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：路線バス交通量の評価②＞

□ 本検討を行うにあたっての路線バスの交通量が多い場合の目安は、本線の交通流に影響を与えない程度として、バス交通量（両側）約400台/12時間（おおよそ片側３～4分に1台程度）とする。

(参考)
バス交通量約400台/12時間は平成27年道路交通センサスによる都内の平日12時間バス交通量の上位20%に相当。

平成27年道路交通センサスによる都内のバス交通量

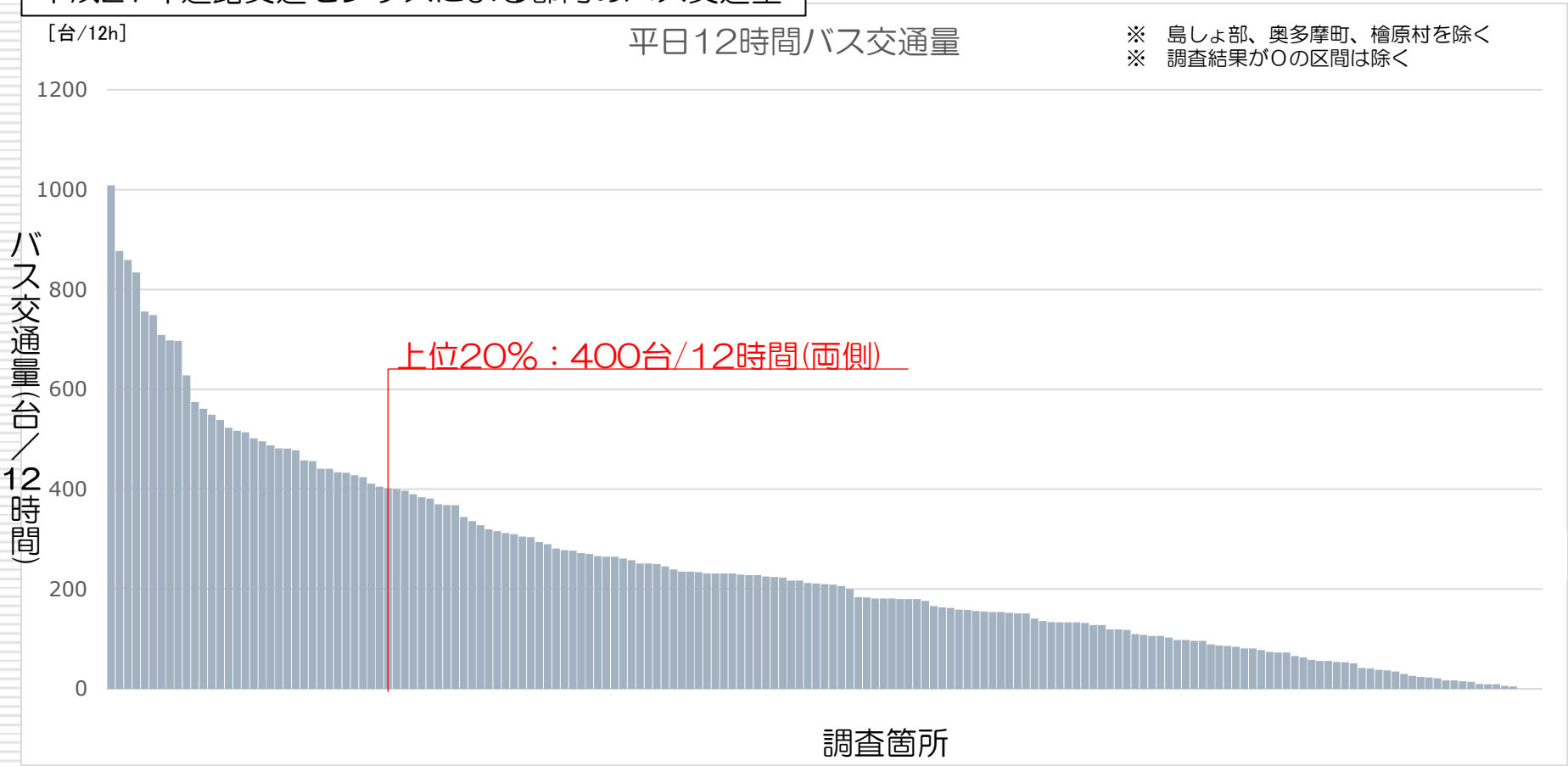


図12　道路交通センサスによる都内のバス交通量

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点１：中央帯設置に関わる交通事故状況＞

- 往復4車線道路については、安全かつ円滑な交通を確保するため、中央帯(幅員1.5m)を確保することを基本とする。
- なお、現況で中央帯を設置していない往復４車線道路については、中央帯がないことによる衝突事故・乱横断事故の発生状況を交通事故発生マップ(警視庁)等により確認し、これらの事故が少ない場合は、中央帯を確保しないものとして評価する。

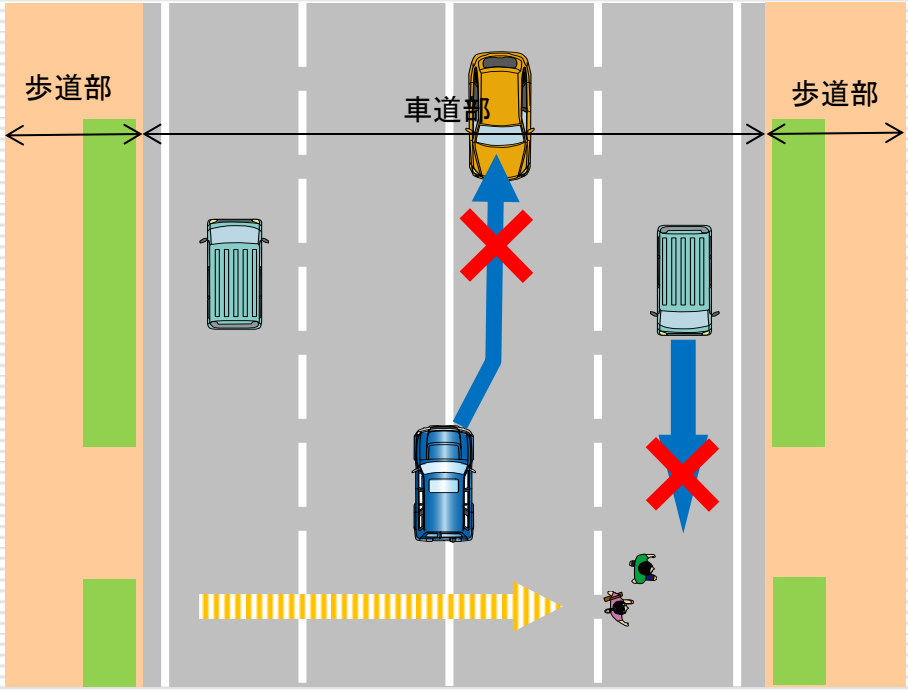
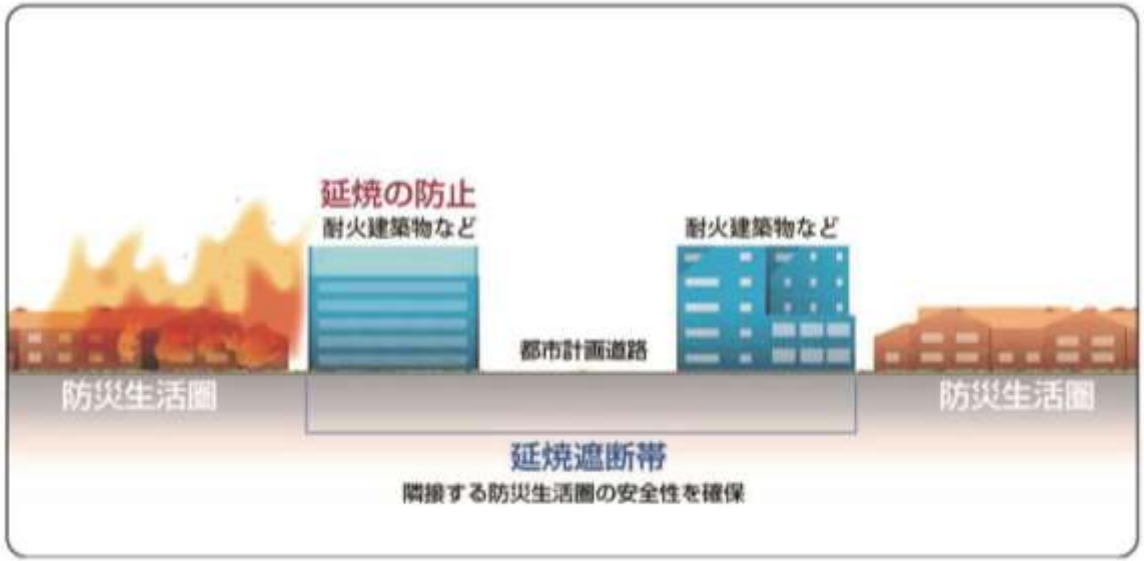


図13　中央帯がないことによる事故のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点２：防災まちづくり計画の評価＞

- 対象の概成道路が、防災都市づくり推進計画の延焼遮断帯に位置づけられており、延焼遮断帯が未形成の路線（区間）の場合には、既定計画の存続とする。



延焼遮断帯の形成	
(1) 幅員 27m以上	
幅員 24m以上 27m未満	沿道 30m の不燃化率 40%以上
幅員 16m以上 24m未満	沿道 30m の不燃化率 60%以上
幅員 11m以上 16m未満	沿道 30m の不燃化率 80%以上
のいずれかに相当する路線	
(2) 全延長について、耐火建築物[51]の多い地域や避難場所[52]等の中を通過するか、又は接している区間	

図14　延焼遮断帯の形成（引用：防災都市づくり推進計画）

不燃化率:(B/A)×100%　B:耐火建築物建築面積＋準耐火建築物建築面積×0.8　A:全建築物建築面積

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

概成道路　＜視点２：前後区間の整備状況の評価＞

□ 対象の概成道路が、整備済区間等に挟まれている未着手区間であり、線形、歩行者空間及び交差点部の視距の確保等の観点から、渋滞解消や安全性の向上を図る必要がある場合は、既定計画の存続とする。

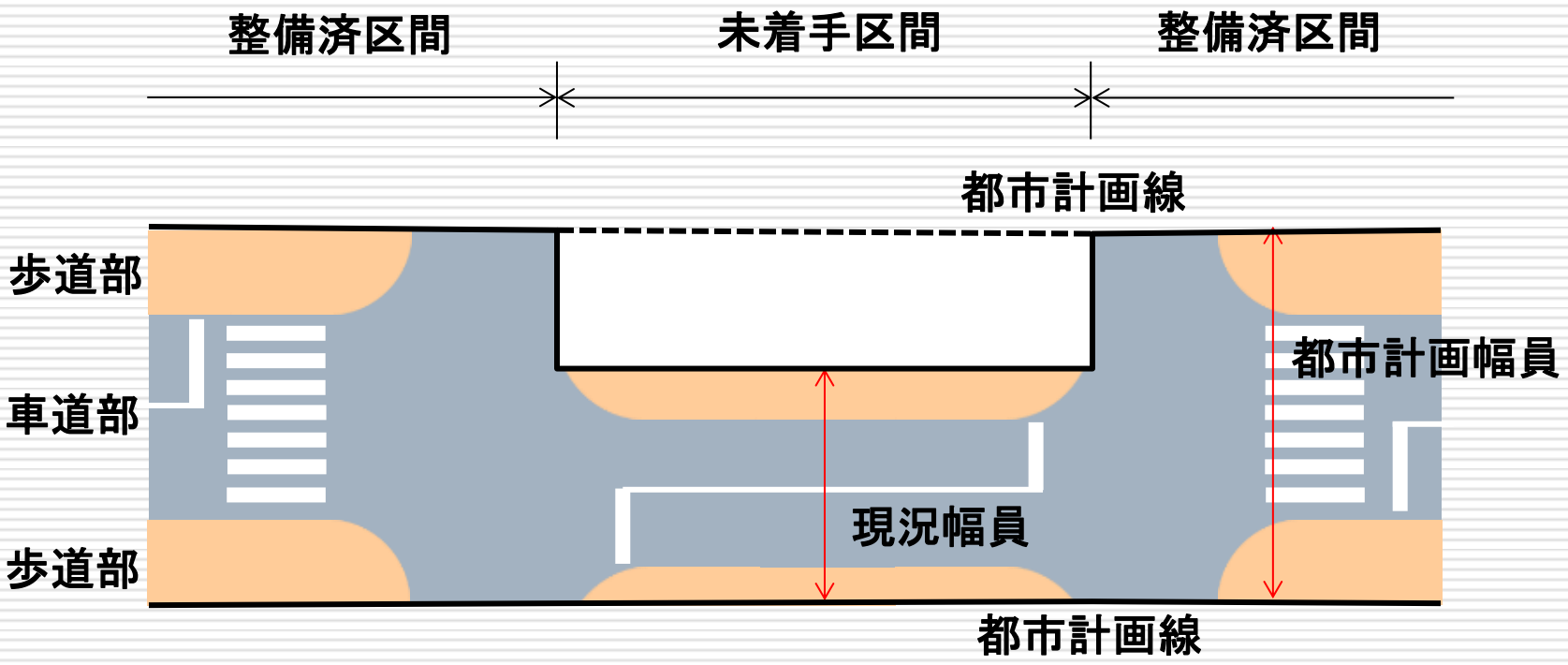


図15　前後区間の整備状況のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

交差部の交差方式等の検証

表４　検証項目

検証項目	
大項目	小項目
①概成道路における 拡幅整備の有効性の検証	１）概成道路
②交差部の交差方式等の検証	１）立体交差
	２）交差点拡幅部
	３）支線
	４）隅切り
	５）橋詰
③計画重複等に関する検証	１）計画の重複
	２）事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	１）既存道路による 代替可能性

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

立体交差　＜立体交差の機能と検証対象＞

- 都市計画道路と都市計画道路との立体交差（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、立体交差の構造物が未着手の箇所を対象とする。
- その機能としては、円滑な交通の確保及び速達性の向上が挙げられる。

図16　立体交差（オーバーパス）のイメージ

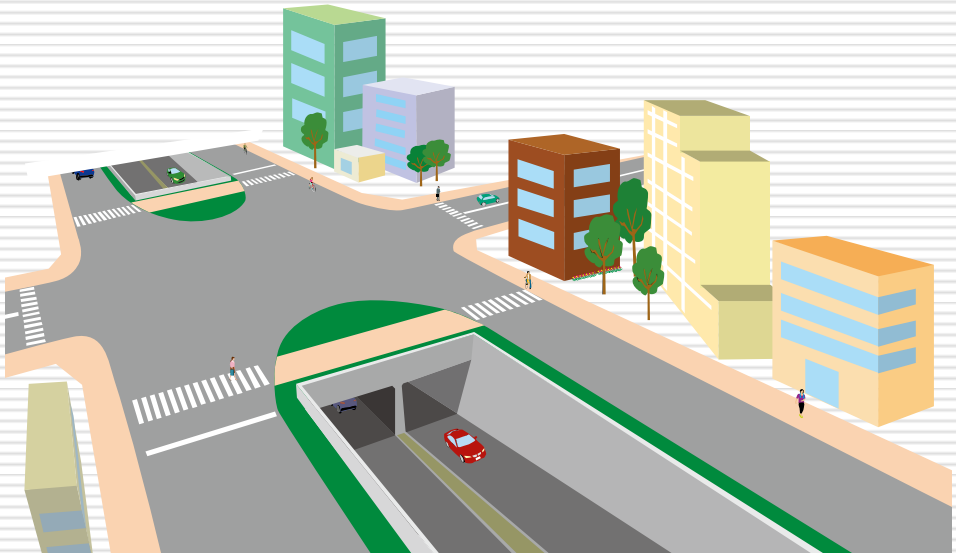


図17　立体交差（アンダーパス）のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

立体交差　＜都市づくりのグランドデザイン＞

【「都市づくりのグランドデザイン」より引用】

≪交流・連携・挑戦の都市構造≫

　この都市構造では、環状メガロポリス構造で重視した**道路ネットワークを更に強化・活用**するとともに、東京の大きな強みの１つである網の目の鉄道ネットワークも充実・活用し、「自由自在な移動と交流」を支える。

　また、空港・港湾機能を一層強化することで、東京圏にとどまらず、国内外を視野に入れ、「交流・連携・挑戦」を促進していく。

　これらの**道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮**を踏まえ、従来の環状メガロポリス構造よりも広い圏域も視野に入れ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図る。

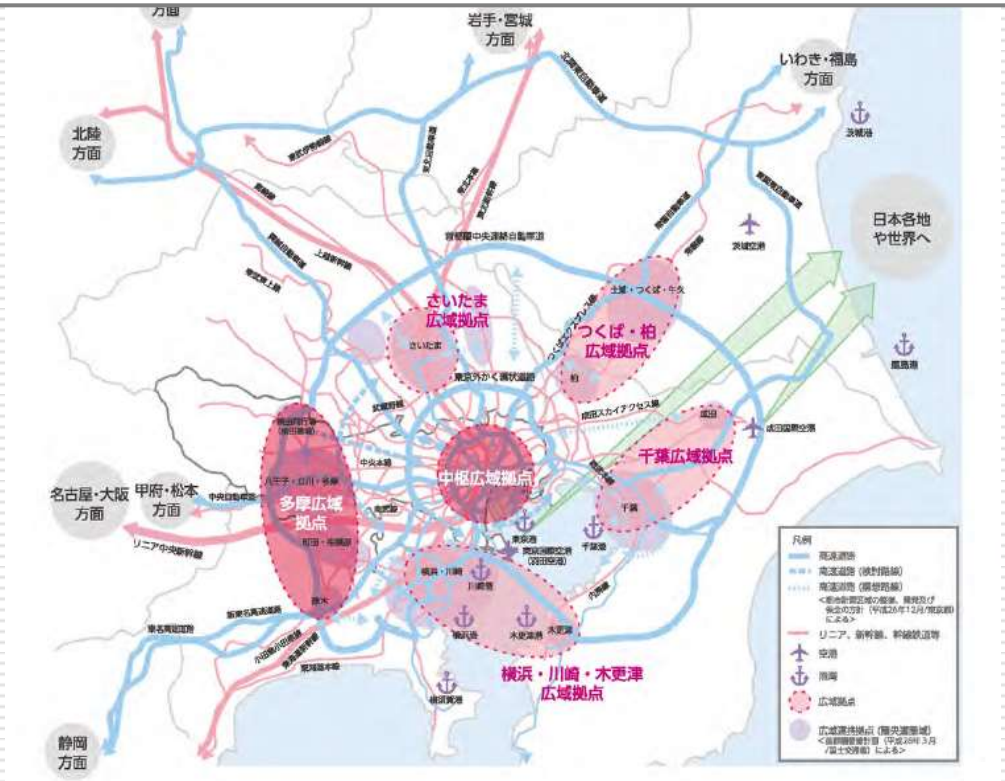


図18　交流・連携・挑戦の都市構造（引用：都市づくりのグランドデザイン）

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

立体交差　＜都市間連携に資する幹線道路①＞

□ 「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現に向けて、都内の道路を対象に「都市間連携に資する幹線道路」を下図のとおりに定め、この幹線道路に位置する立体交差計画※は存続とする。

※立体交差計画において従道路が「都市間連携に資する幹線道路」に位置する場合も含む

『都市間連携に資する幹線道路』：都市間を連携するなど、主要な交通機能を担う国道及び原則4車線以上の幹線道路とする。

図19　都市間連携に資する幹線道路

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

立体交差　＜都市間連携に資する幹線道路②（中央環状線内側について）＞

- 都内における全道路の走行台キロに対する高速道路の走行台キロが占める割合は、中央環状線内側は外側に比べ高い。
- 都内における都市高速道路は、自動車交通の混雑緩和や一般街路からの通過交通の排除等を図るため、一般街路と分離した平面交差のない自動車専用道路である。特に中央環状線内側の都市高速道路は、幹線街路にも期待される速達性などの機能の一部を担っている面が強い。

⇒中央環状線内の都市高速道路は、「都市間連携に資する幹線道路」に相当する役割を持っているため、中央環状線内側の幹線街路（国道除く）は、「都市間連携に資する幹線道路」としない。

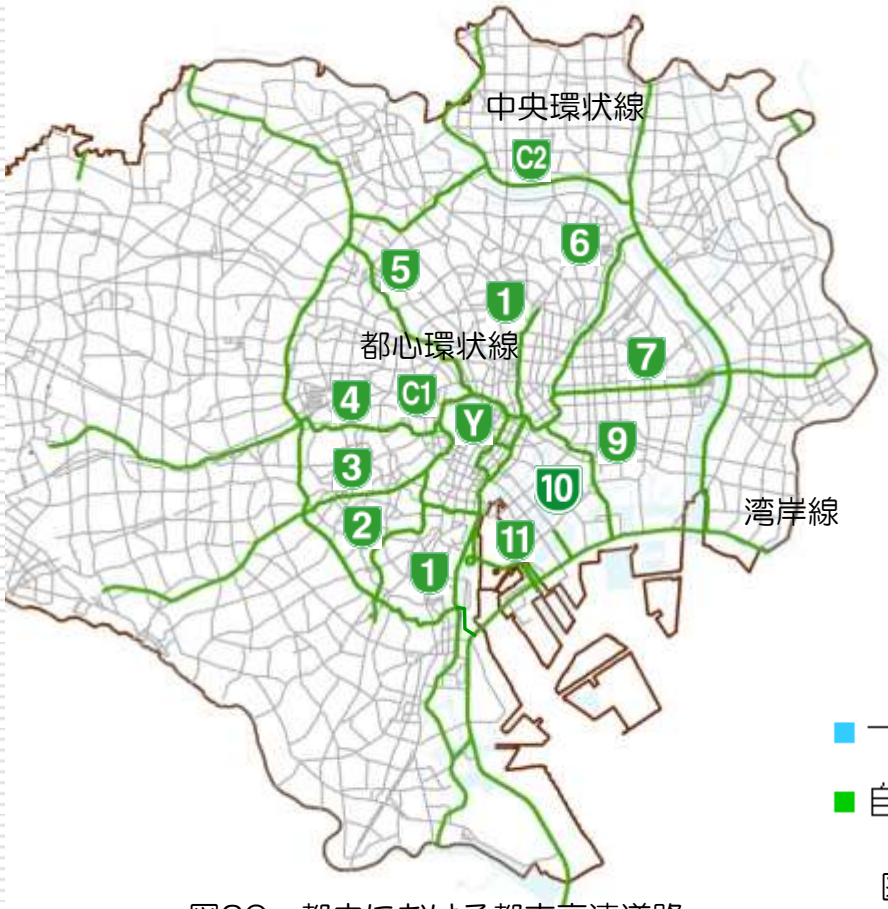


図20　都内における都市高速道路

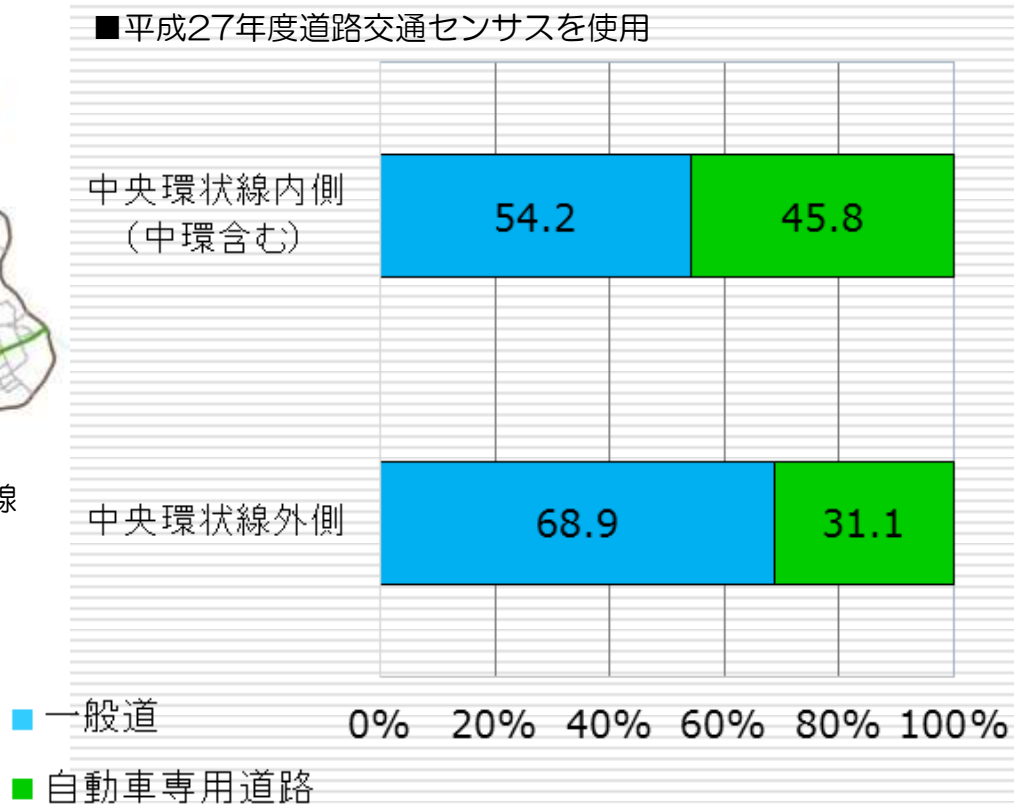
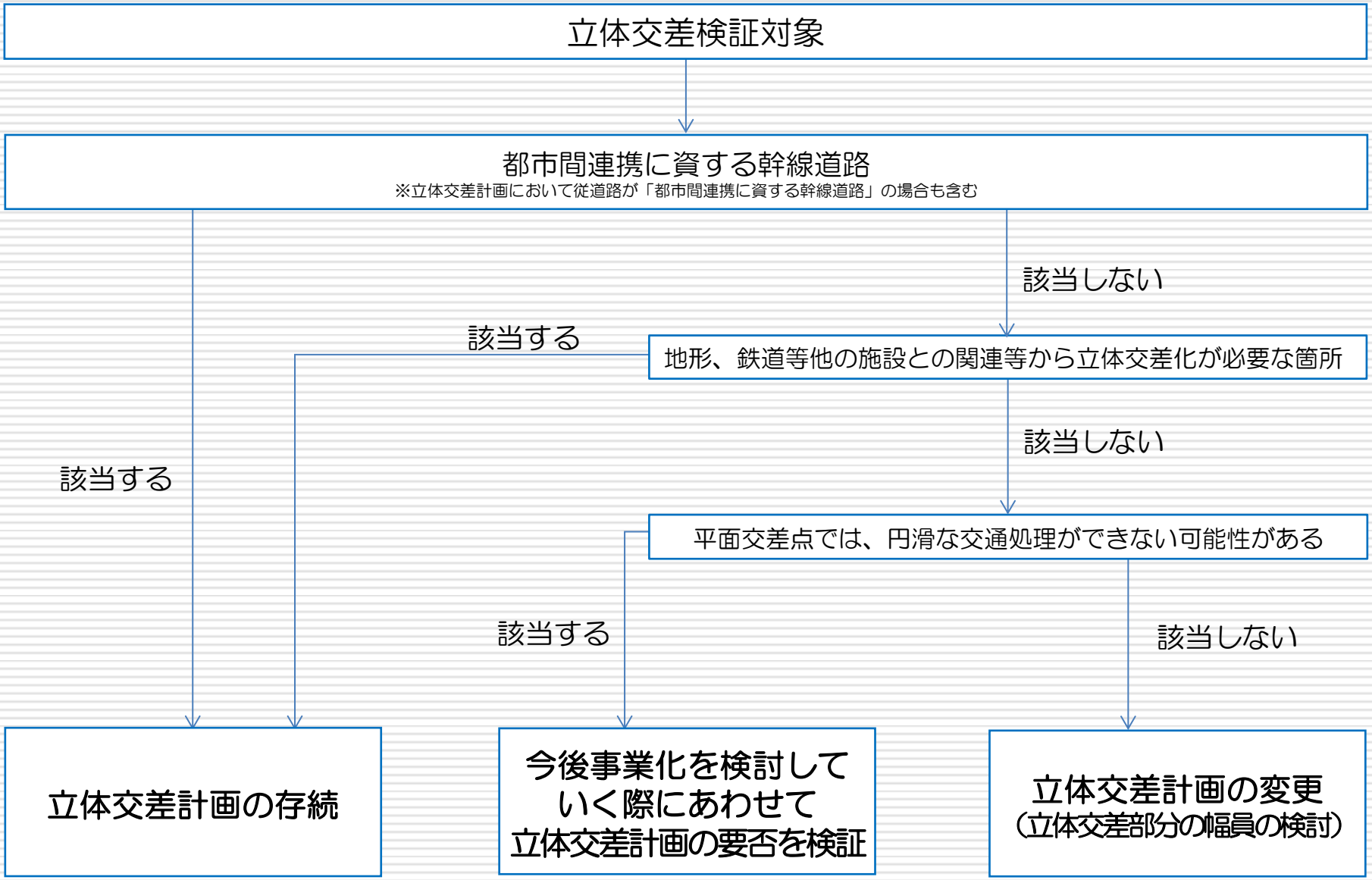


図21　区部における中央環状線内側・外側における走行台キロ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

立体交差　＜立体交差の検証フロー＞



＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

交差点拡幅部　＜交差点拡幅部の機能と検証対象＞

- 交差点拡幅部とは、右（左）折車線の設置を考慮した、交差点部における付加車線用の拡幅部である。
- 右（左）折交通が特に多い場合や、右（左）折車及び右（左）折の流出部の歩行者がともに多い場合など、交通処理のため右（左）折車線の設置が必要とされる交差点において、単路部の標準幅員では不足している箇所に計画されている。
- 都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、交差点拡幅部が未着手の箇所を対象とする。

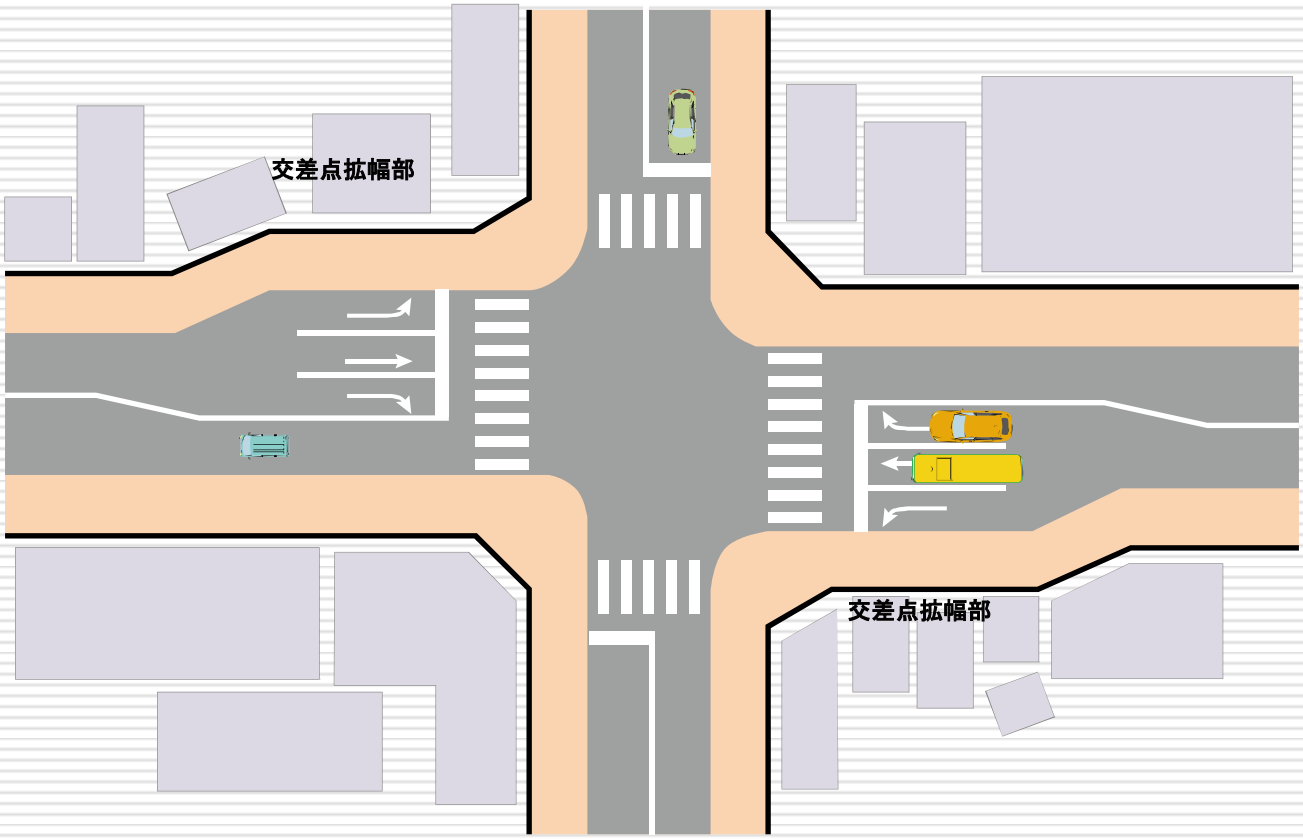


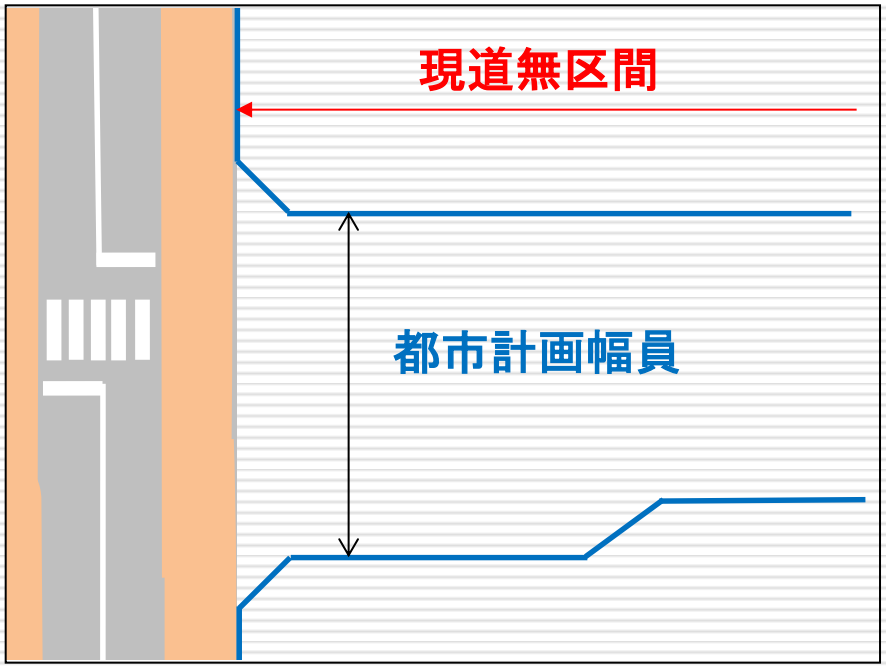
図22　交差点拡幅部のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

交差点拡幅部　＜検証方法①＞

- 交差点拡幅部が位置する交差点において、現道無道路が存在する場合については、今後事業化を検討していく際にあわせて要否を検証していくこととする。

［交差点拡幅部が位置する交差点において、現道無道路が存在する場合］



今後事業化を検討していく際にあわせて要否を検証

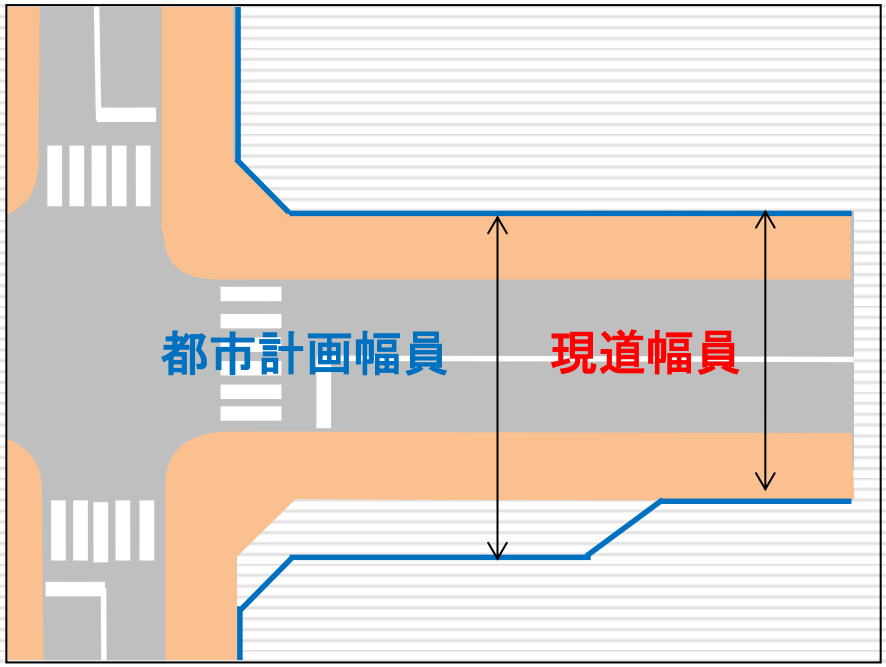
図23　交差点拡幅部が位置する交差点において現道無道路が存在する場合

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

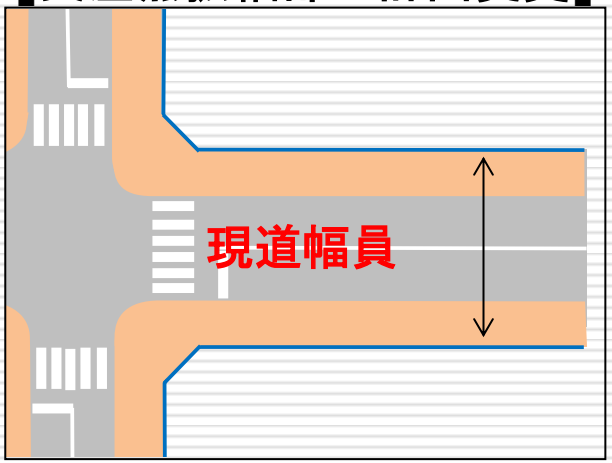
交差点拡幅部　＜検証方法②＞

□ 交差点拡幅部が位置する交差点において、交差する道路を含む全ての単路部が完成の場合については、道路線形や車両軌跡などの交通流動、歩行者通行の安全性、渋滞箇所など交差点処理の円滑化の視点から検証する。

**[交差点拡幅部が位置する交差点において
交差する道路を含む全ての単路部が完成の場合]**



[交差点拡幅部の計画変更]



[交差点拡幅部の計画存続]

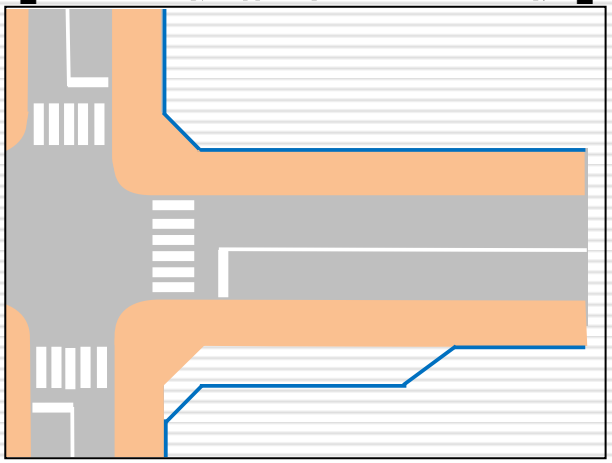


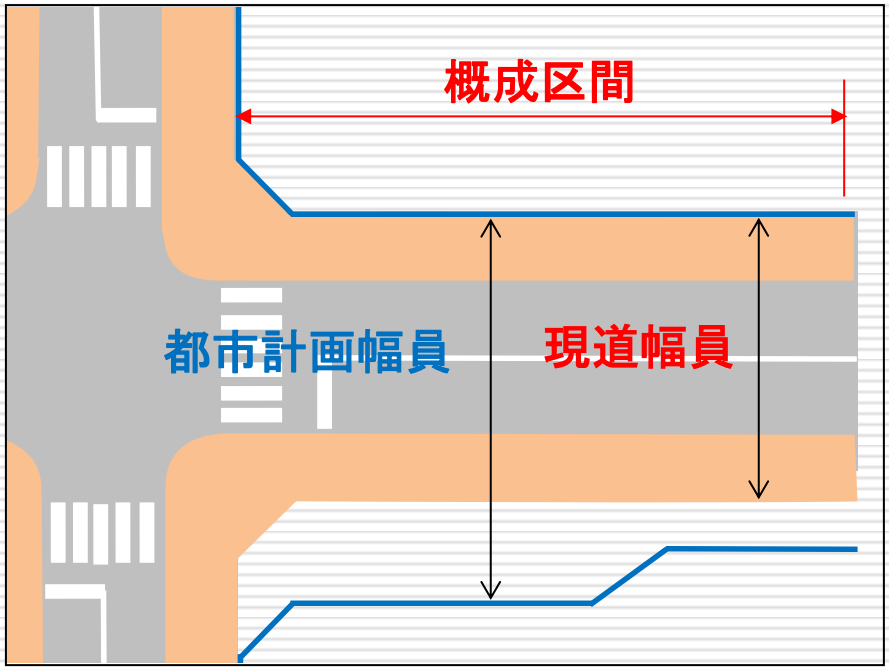
図24　交差点拡幅部が位置する交差点において交差する道路を含む全ての単路部が完成の場合

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

交差点拡幅部　＜検証方法③＞

- 交差点拡幅部が位置する交差点において、概成道路の単路部が存在する場合については、拡幅整備の有効性の検証の結果、１枝でも既定計画の存続の場合、交差点拡幅部の都市計画区域は今後事業化を検討していく際にあわせて要否を検証する。
- 交差点拡幅部が位置する交差点において、概成道路の単路部が存在する場合については、拡幅整備の有効性の検証の結果、全て既定計画の変更(現道合わせ)の場合、交差点拡幅部について道路線形や車両軌跡などの交通流動、歩行者通行の安全性、渋滞箇所など交差点処理の円滑化の視点から検証する。

[交差点拡幅部が位置する交差点において概成道路の単路部が存在する場合]



今後事業化を検討していく際にあわせて要否を検証

[交差点拡幅部の計画変更]

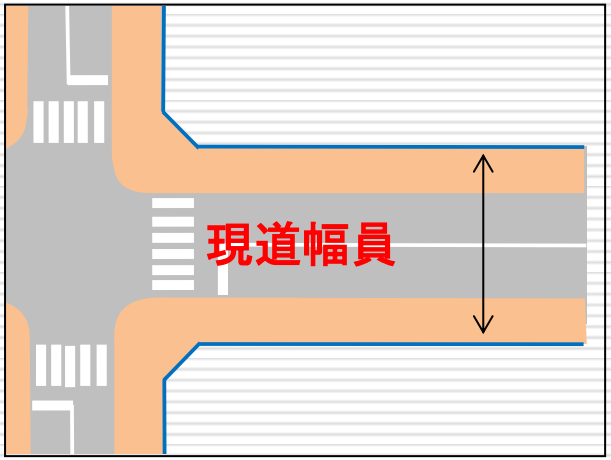
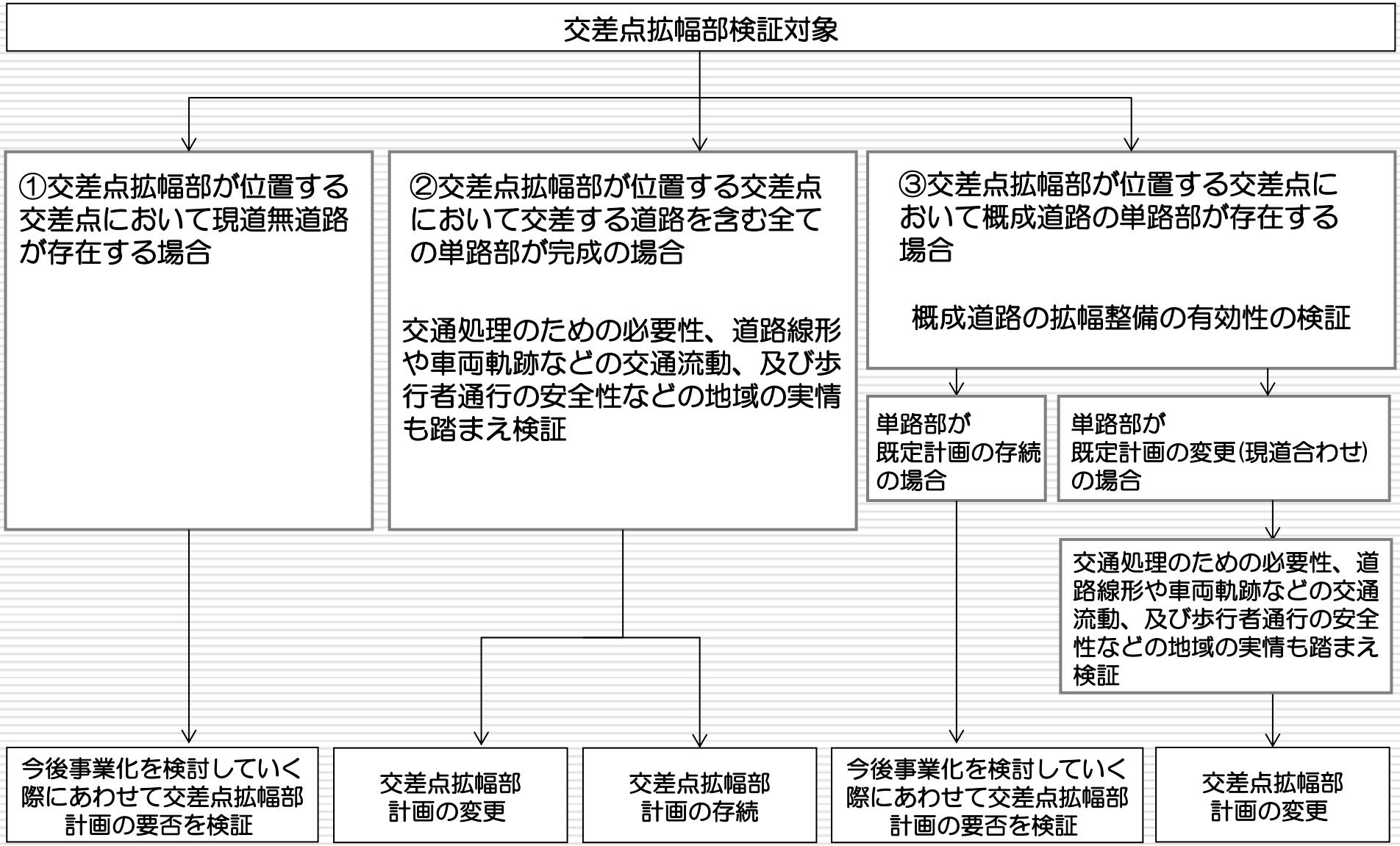


図25　交差点拡幅部が位置する交差点において概成道路の単路部が存在する場合

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

交差点拡幅部　＜交差点拡幅部の検証フロー＞



＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

支線　＜支線の機能と検証対象＞

- 支線は、その機能により、以下２つに分類できる。
  ①都市計画道路同士の交差部において、地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線
  ②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線
- 都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、支線が未着手※の箇所を対象とする。
  ※現在まちづくりの検討を行っている支線、及び他の計画と関連する支線は対象外とする。

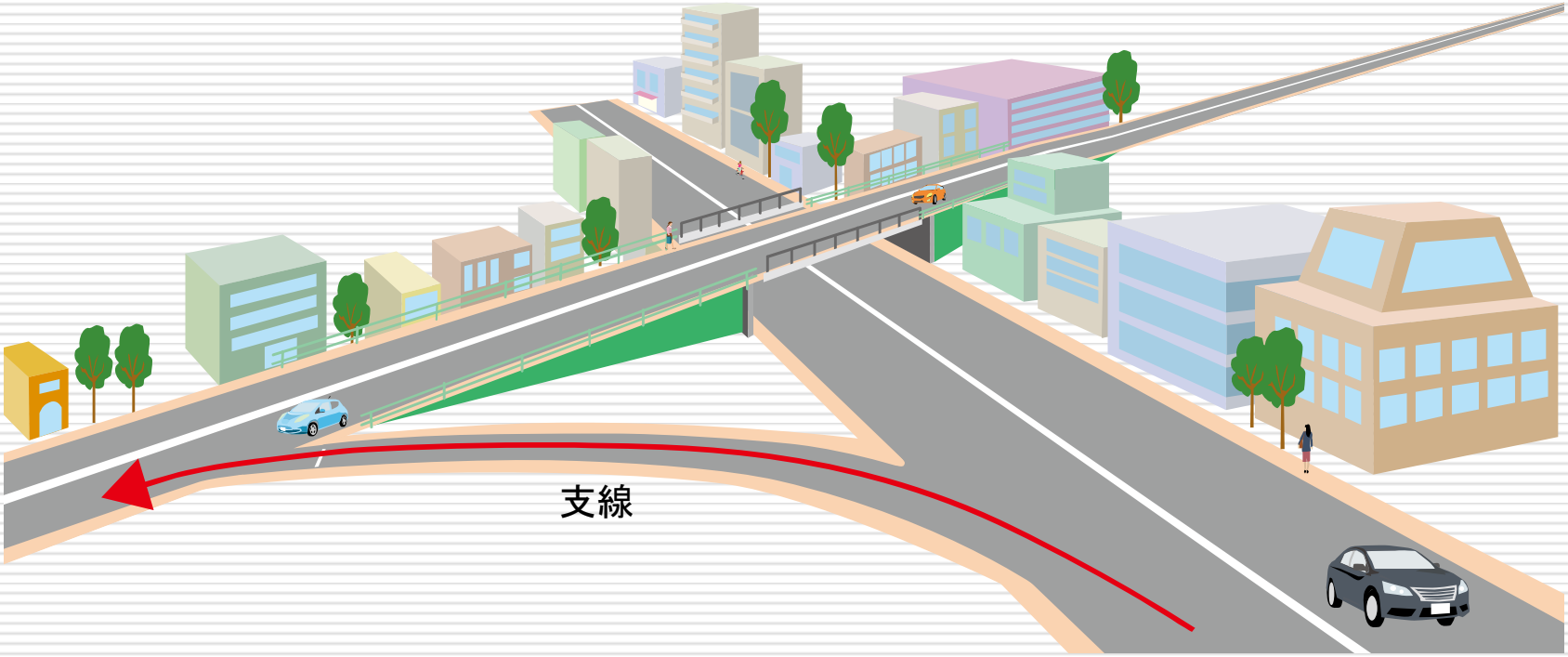


図26　地形や道路網の形状などの条件から安全な交差構造とする支線のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

支線　＜支線の検証フロー＞

支線検証対象

①地形や道路網の形状などの条件から、安全な交差構造とする機能

周囲の地形状況、交通動線、本線の整備状況を踏まえ個別に検証を行う

②幹線街路の交通機能・市街地形成機能等を補完する機能

ⅰ）概成道路の拡幅整備の有効性の検証

ⅱ）地域的な道路に関する検証
（既存道路による代替可能性の検証）

※広域的な道路については、基本的に存続とするが、概成道路については、ⅰについて検証を行う。
※地域的な道路の概成道路については、ⅰ及びⅱについて検証し、地域的な道路の現道無道路については、ⅱについて検証を行う。

今後事業化を検討していく際にあわせて支線計画の要否を検証

支線計画の変更または廃止

支線計画の存続

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

橋詰　＜橋詰の機能と検証対象＞

- 橋詰とは、主に橋の架け替え用地、災害時の一時避難場所、材料置き場・交番等の敷地として使用するための空間として、関東大震災後の復興事業で制度化されたものである。
- 戦災復興計画においても、橋詰には十分な広場を設けることとされていたが、昭和33年に旧道路構造令と旧街路構造令が統合された新しい道路構造令には、橋詰に関する規定はなくなった。
- 東京都においても、昭和39年及び41年の都市計画道路の再検討以降、原則として橋詰は都市計画として計画決定されなくなった。
- 橋詰が計画された橋梁は、約130橋梁あるが、そのうち約９割は完成している。橋詰が完成した箇所は、橋の架け替え用地のほか、交番、トイレ、防災倉庫等の施設用地として使われている。
- 都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、橋詰が未着手※の箇所を対象とする。
  ※橋詰が道路区域等になっている箇所は対象外とする。

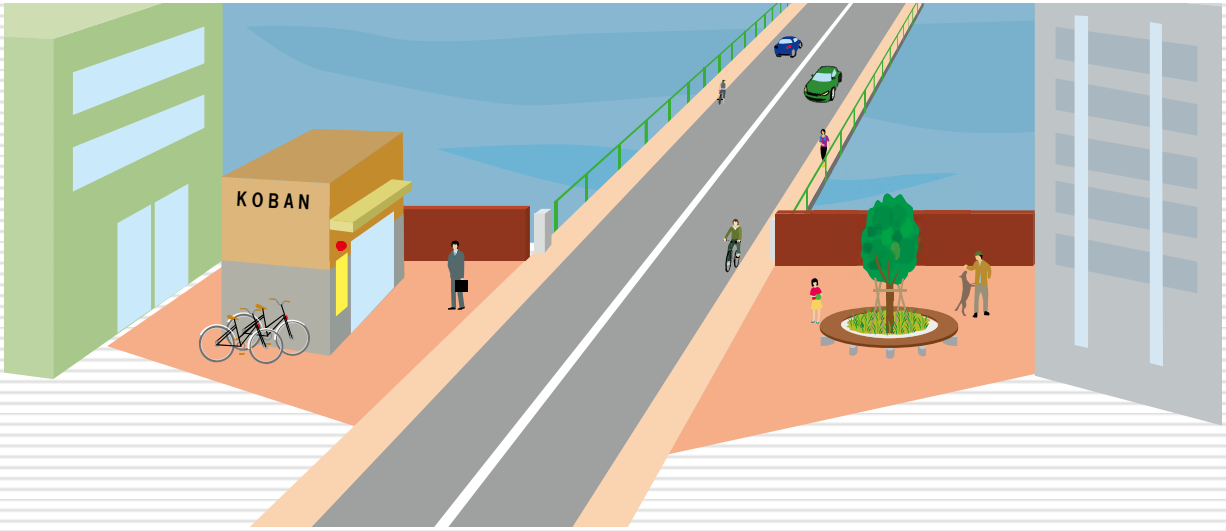


図27　橋詰のイメージ

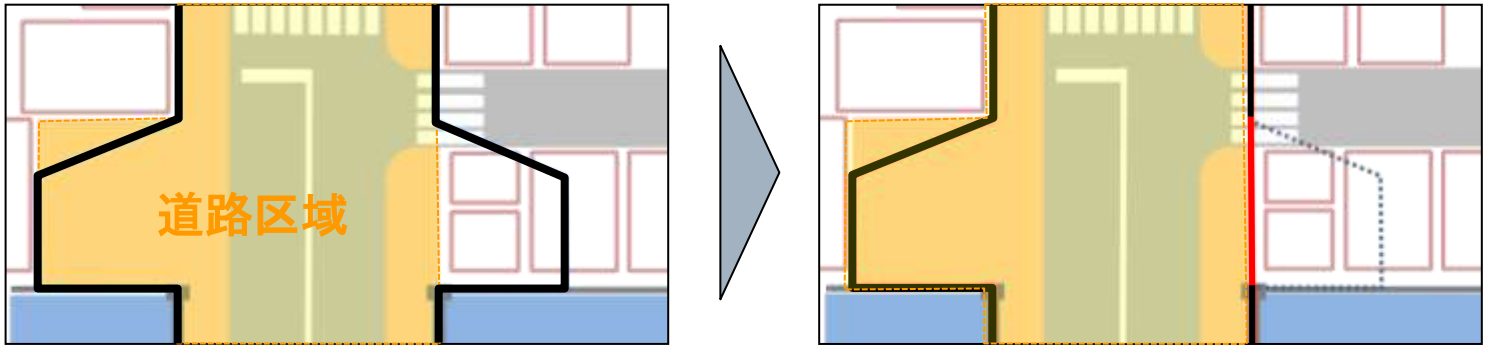
＊検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

橋詰　＜橋詰の基本的な考え方＞

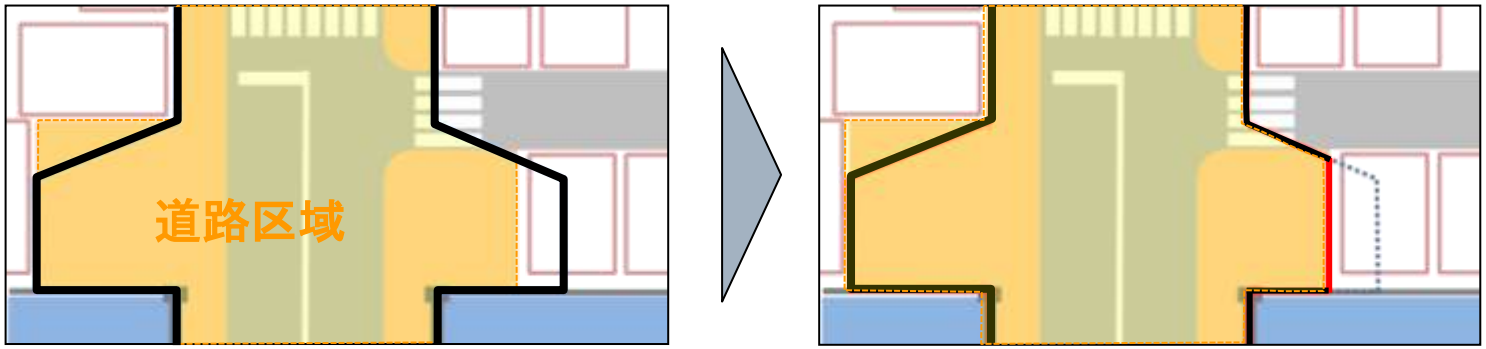
- 橋詰は、震災復興都市計画等により都市計画決定されたが、その後、道路構造令に橋詰の記載がなくなったことから、現在、新たな都市計画決定は行っていない。
- 橋詰が未着手の箇所については、このような状況を考慮し、橋の架け替え等のための用地として必要かを改めて確認し、橋詰の計画の要否を検証する。

【参考】都市計画変更の具体例：道路区域に合わせ都市計画変更

①
橋詰の都市計画区域の全てが道路区域等でない場合

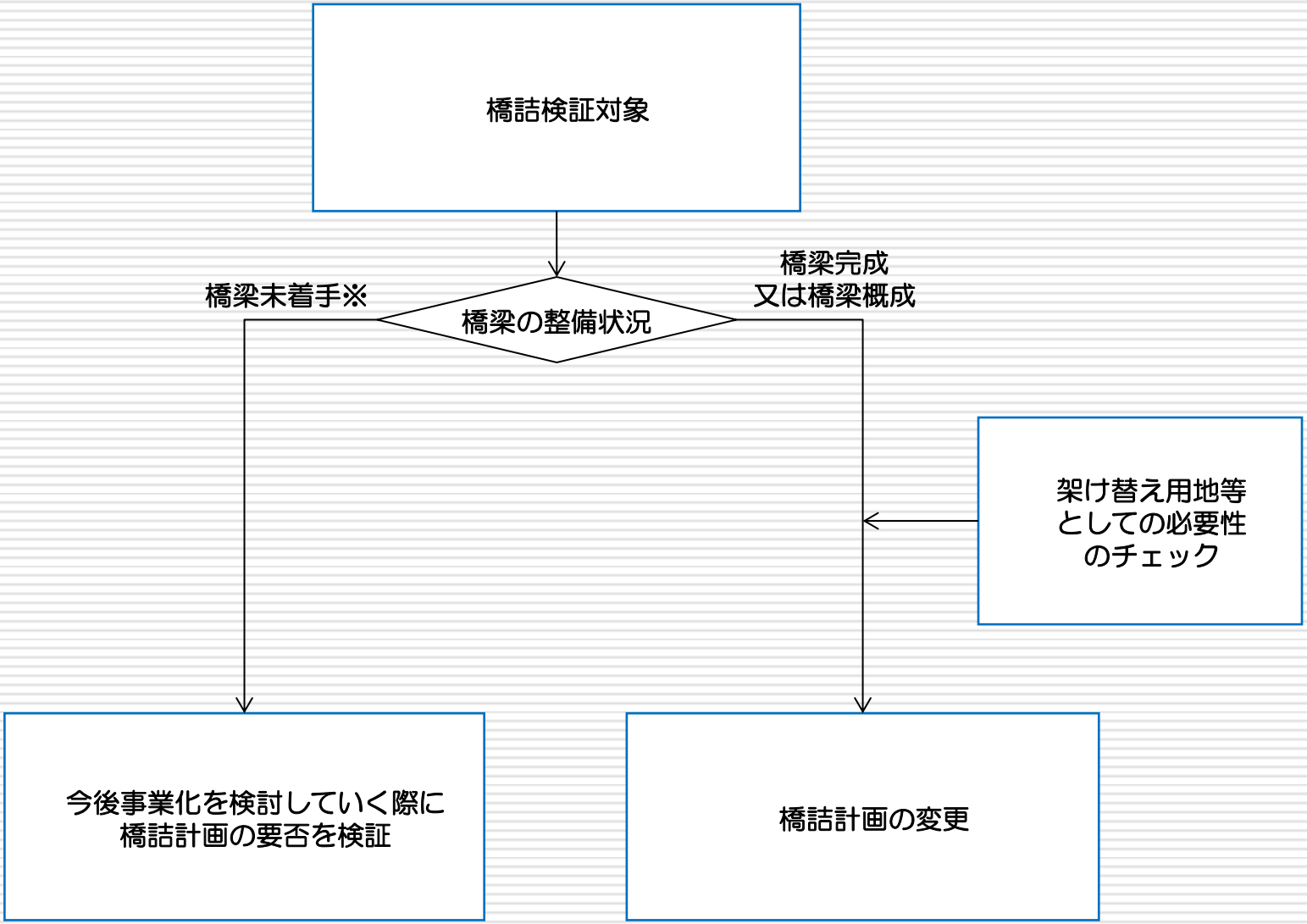


②
橋詰の都市計画区域の一部が道路区域等でない場合



＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

橋詰　＜橋詰の検証フロー＞



※橋梁部の幅員が概成に満たない橋梁を含む

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画重複等に関する検証

表５　検証項目

検証項目	
大項目	小項目
①概成道路における 拡幅整備の有効性の検証	１）概成道路
②交差部の交差方式等の検証	１）立体交差
	２）交差点拡幅部
	３）支線
	４）隅切り
	５）橋詰
③計画重複等に関する検証	１）計画の重複
	２）事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	１）既存道路による 代替可能性

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画の重複　＜都市計画公園等との重複と検証対象＞

- 都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、都市計画公園等と計画が重複している箇所を対象とする。
- 計画決定されている都市計画道路の中には、都市計画公園・都市計画緑地・都市計画墓園（以下「都市計画公園等」という。）と計画が重複している箇所がある。

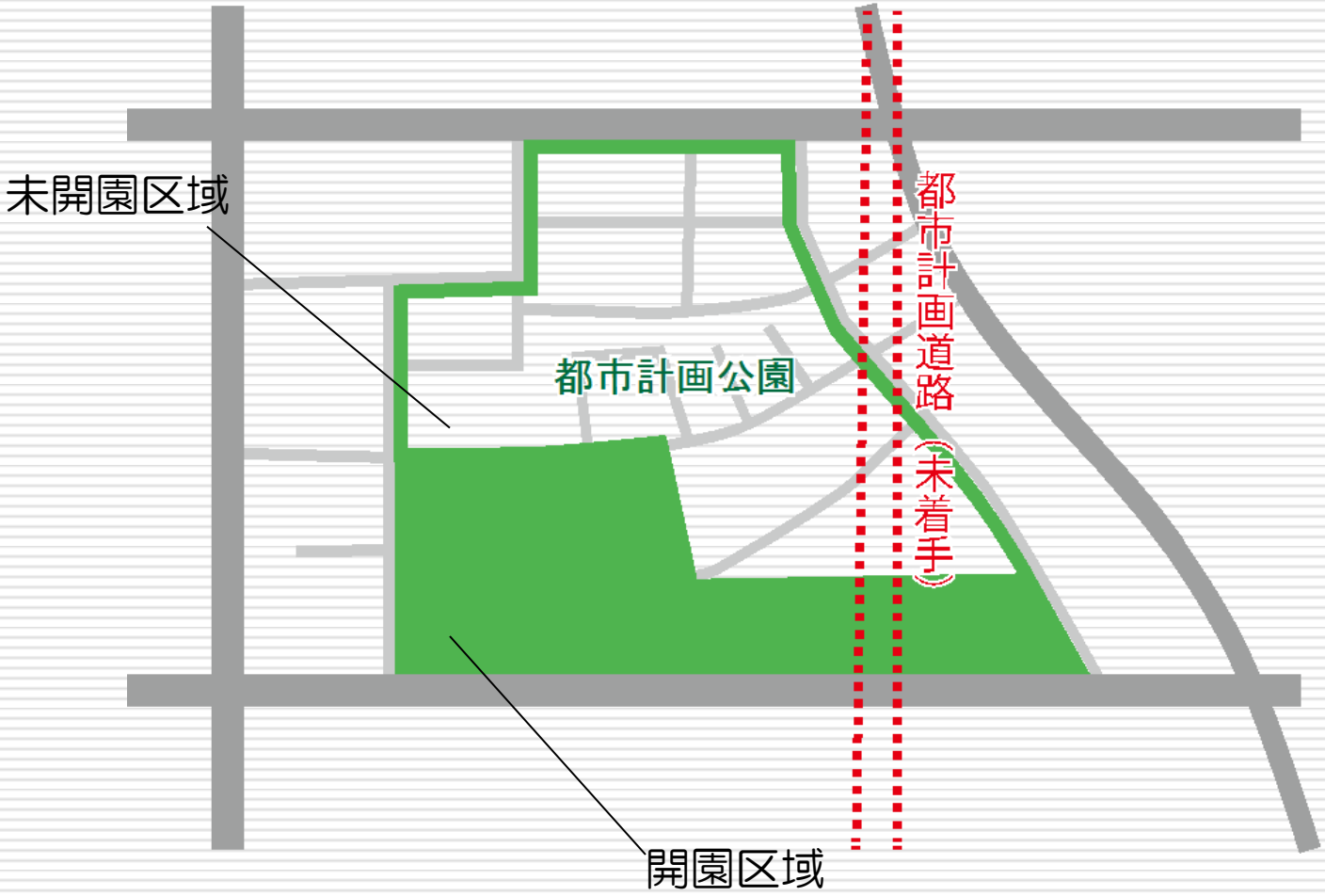


図28　都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画の重複　＜都市計画公園等との重複について＞

□ 都市計画公園等との重複については以下のとおり分類する。

都市計画公園等と都市計画道路(在り方検討対象)が重複している箇所

①都市計画道路を変更する箇所

②都市計画公園等を変更する箇所

③今後調整が必要な箇所

1）史跡・名勝と調整が必要な箇所

2）鉄道・調節池との重複で道路構造を変更する箇所

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画の重複　＜都市計画公園等との重複について（都市計画道路を変更する箇所）＞

都市計画公園等と都市計画道路(在り方検討対象)が重複している箇所

都市計画道路の在り方検討

① 都市計画道路(在り方検討対象)を変更する箇所について

- 都市計画道路の在り方検討において、都市計画道路(在り方検討対象)が既定計画の変更となる箇所について、都市計画公園等の機能※を確保することとする。
- 本検討では、以下のとおり方向性を示す。

『都市計画公園等は、原則として都市計画変更を行わない。重複する都市計画道路については、双方の事業化に支障とならないよう調整し、都市計画変更を行う方針とする。』

＜アウトプットイメージ＞

番号	都市計画公園等	都市計画道路
区 - ○	○○公園	補助第○○号線
区 - ×	××公園	補助第××号線
区 - △	△△公園	補助第△△号線
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・

都市計画公園等と重複している都市計画道路を都市計画変更

※都市計画公園等の機能とは、主にレクリエーション機能、防災機能、環境保全機能及び景観形成機能のことを指す。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画の重複　＜都市計画公園等との重複について（都市計画公園等を変更する箇所）＞

都市計画公園等と都市計画道路(在り方検討対象)が重複している箇所

都市計画道路の在り方検討

② 都市計画公園等を変更する箇所について

- 都市計画道路(在り方検討対象)は、都市計画道路ネットワークの検証で必要性が確認されていることに加え、道路線形の変更は周辺地域に影響が出ることを考慮する必要がある。併せて、公園等の緑や景観には極力配慮する必要がある。
- 本検討では、以下のとおり方向性を示す。

『都市計画道路は、原則として都市計画変更を行わない。ただし、既存の緑や景観、及び公園等の機能※に配慮するため、道路構造による対応の検討を行う。重複する都市計画公園等については、双方の事業化の支障とならないよう調整し、都市計画変更を行う方針とする。』

＜アウトプットイメージ＞

番号	都市計画公園等	都市計画道路
区 - ○	○○公園	補助第○○号線
区 - ×	××公園	補助第××号線
区 - △	△△公園	補助第△△号線
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・

都市計画道路と重複している都市計画公園等を都市計画変更

- 都市計画公園等については、原則、都市計画区域マスタープランや緑の基本計画等の上位計画との整合を図るとともに、当該公園に必要な機能※ の確保を前提に、都市計画道路との重複も解消するなどの都市計画変更を個別に行う。

※都市計画公園等の機能とは、主にレクリエーション機能、防災機能、環境保全機能及び景観形成機能のことを指す。

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

計画の重複　＜都市計画公園等との重複について（今後調整が必要な箇所）＞

都市計画公園等と都市計画道路(在り方検討対象)が重複している箇所

都市計画道路の在り方検討

③　今後調整が必要な箇所について

- 計画区域内に調整が必要な史跡・名勝、鉄道・調節池がある都市計画公園等については、都市計画道路の機能を確保することによって史跡・名勝、鉄道・調節池の機能に影響を及ぼす可能性があるため、関係者との協議が必要となる。
- 本検討では、以下のとおり方向性を示す。

「史跡・名勝、鉄道・調節池があり、今後調整が必要な箇所がある都市計画公園等と都市計画道路との重複については、都市計画道路の事業化にあわせて個別に史跡・名勝、鉄道・調節池の関係者と協議し、その結果を踏まえ、都市計画公園等及び都市計画道路双方において都市計画変更の対応を検討する。」

＜アウトプットイメージ＞

番号	都市計画公園等	都市計画道路
区 - ○	○○公園	補助第○○号線
区 - ×	××公園	補助第××号線
区 - △	△△公園	補助第△△号線
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・
・	・	・

必要に応じ都市計画公園等及び都市計画道路において、都市計画変更

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

事業実施済み区間　＜検証対象と基本的な考え方＞

- 都市計画事業以外の手法で、既に事業が実施された区間について、現道の道路幅員が都市計画道路幅員とほぼ同じであるものの、現道の道路区域が都市計画道路区域と一致していない区間がある。これらの区間を、事業実施済み区間と定義する。
- 事業実施済み区間は、都市計画決定以前から道路が存在していた場合や、地形に合わせて整備を実施した場合に見られる。
- 都市計画事業以外の手法により、都市計画道路区域と異なる道路線形で事業が実施された区間を検証対象とする。
- 当該区間が道路構造条例等を満たしているかを考慮するとともに、安全かつ円滑な交通が確保されているかなどの地域の実情も踏まえ、現道に合わせて都市計画変更をするかを検証する。

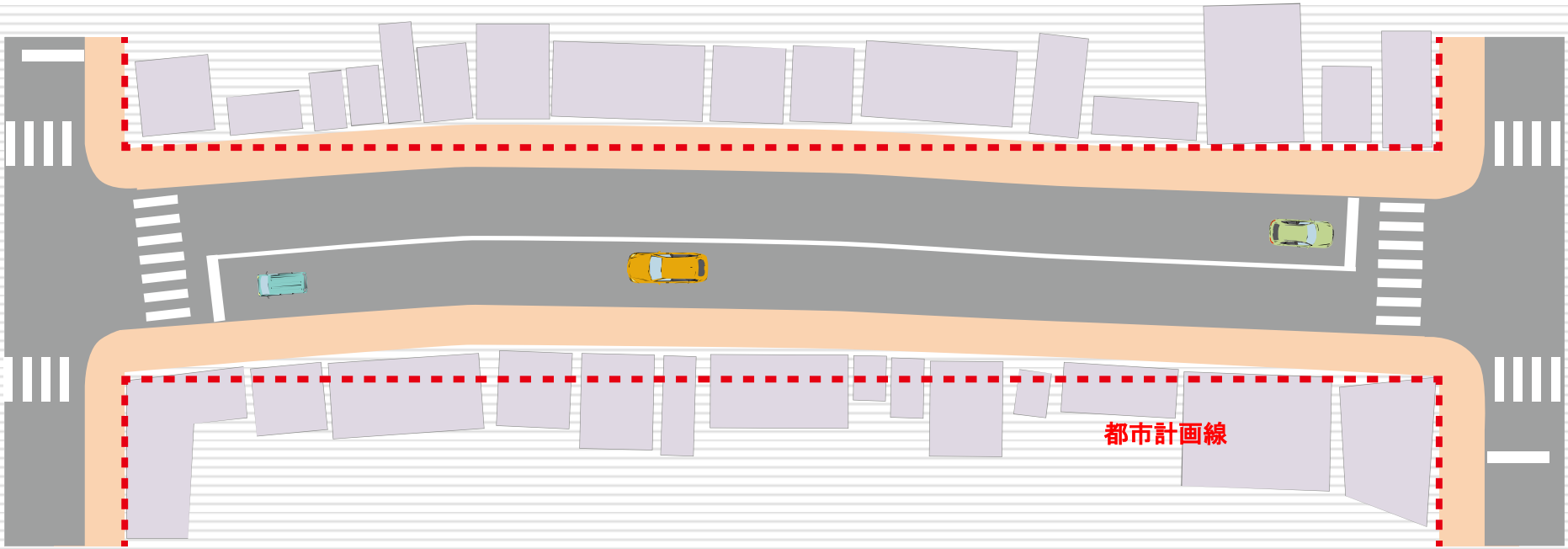


図29　事業実施済み区間のイメージ

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

地域的な道路に関する検証

表6　検証項目

検証項目	
大項目	小項目
①概成道路における 拡幅整備の有効性の検証	1）概成道路
②交差部の交差方式等の検証	1）立体交差
	2）交差点拡幅部
	3）支線
	4）隅切り
	5）橋詰
③計画重複等に関する検証	1）計画の重複
	2）事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	1）既存道路による 代替可能性

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

既存道路による代替可能性　<検証対象と基本的な考え方>

- 都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、未着手の地域的な道路を対象とする。
- 地域的な道路における未着手の都市計画道路の近傍にある都市計画道路以外の道路について、対象の都市計画道路との位置関係を考慮するとともに、都市計画道路に求められている機能を代替できるかを、地域の交通・まちづくり状況・都市計画道路ネットワークの連続性等、地域の実情も踏まえて検証する。
  ただし以下の条件を満たすものとし、総合的に評価することとする。
- 同じ都市計画道路を結ぶ道路である。
- 地域的な道路における概成道路の基準幅員に準じ、候補となる代替路は原則として以下の通りとする。
  ①現況の総幅員が12.0m以上
  ②幅員構成は、車道部が7.0m以上かつ歩道部が2.5m以上
  ※ただし、現況の総幅員が12.0m以上あり、整備により車道部が7.0m以上かつ歩道部が2.5m以上確保できる道路も検討対象とする。
  ※交差点部における付加車線の要否についても個別に検討する。

図30　既存道路による代替のイメージ（代替路）

図31　都市計画道路が持つ機能

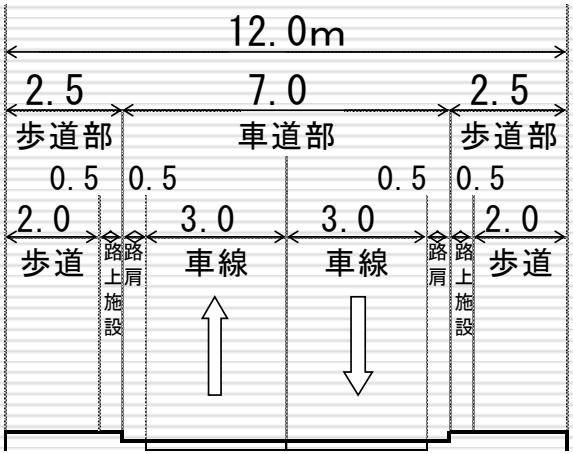


図32　地域的な道路　基準幅員

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

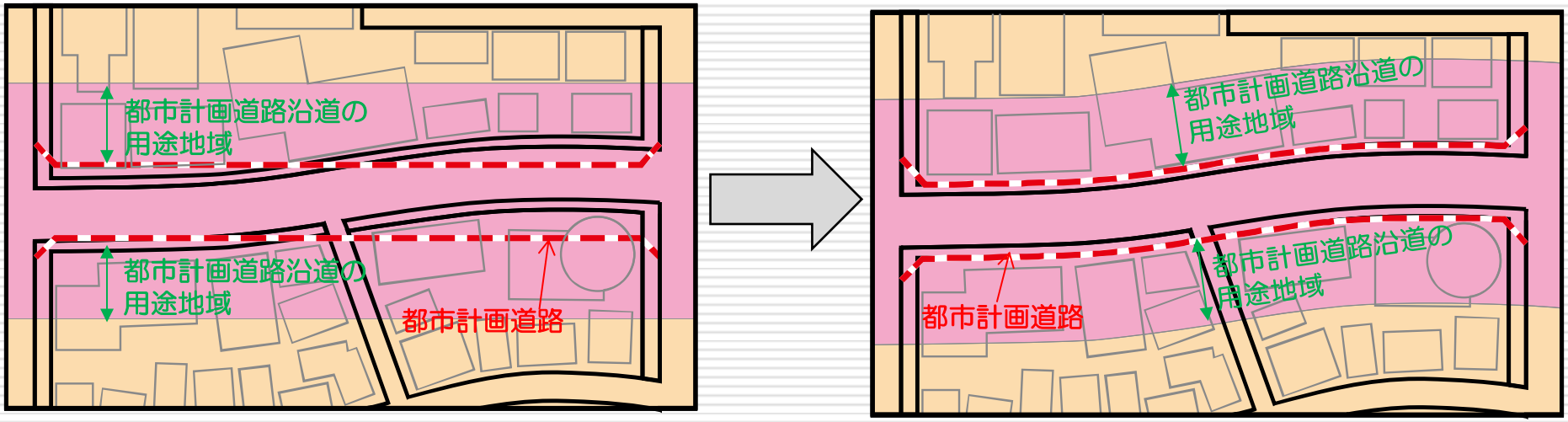
(参考)用途地域の考え方について＜土地利用調査特別委員会　中間報告＞

- 平成30年９月５日の東京都都市計画審議会において、土地利用調査特別委員会から「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」について中間報告があった。

【中間報告より抜粋】

優先整備路線以外の未着手の都市計画道路の在り方の検討などの結果、都市計画道路の廃止・幅員縮小・線形変更を行う場合は、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえ、都市計画道路沿道の用途地域等の適切な見直しなどを行う必要がある。

＜イメージ＞現道に合わせて都市計画道路の変更を行う事例

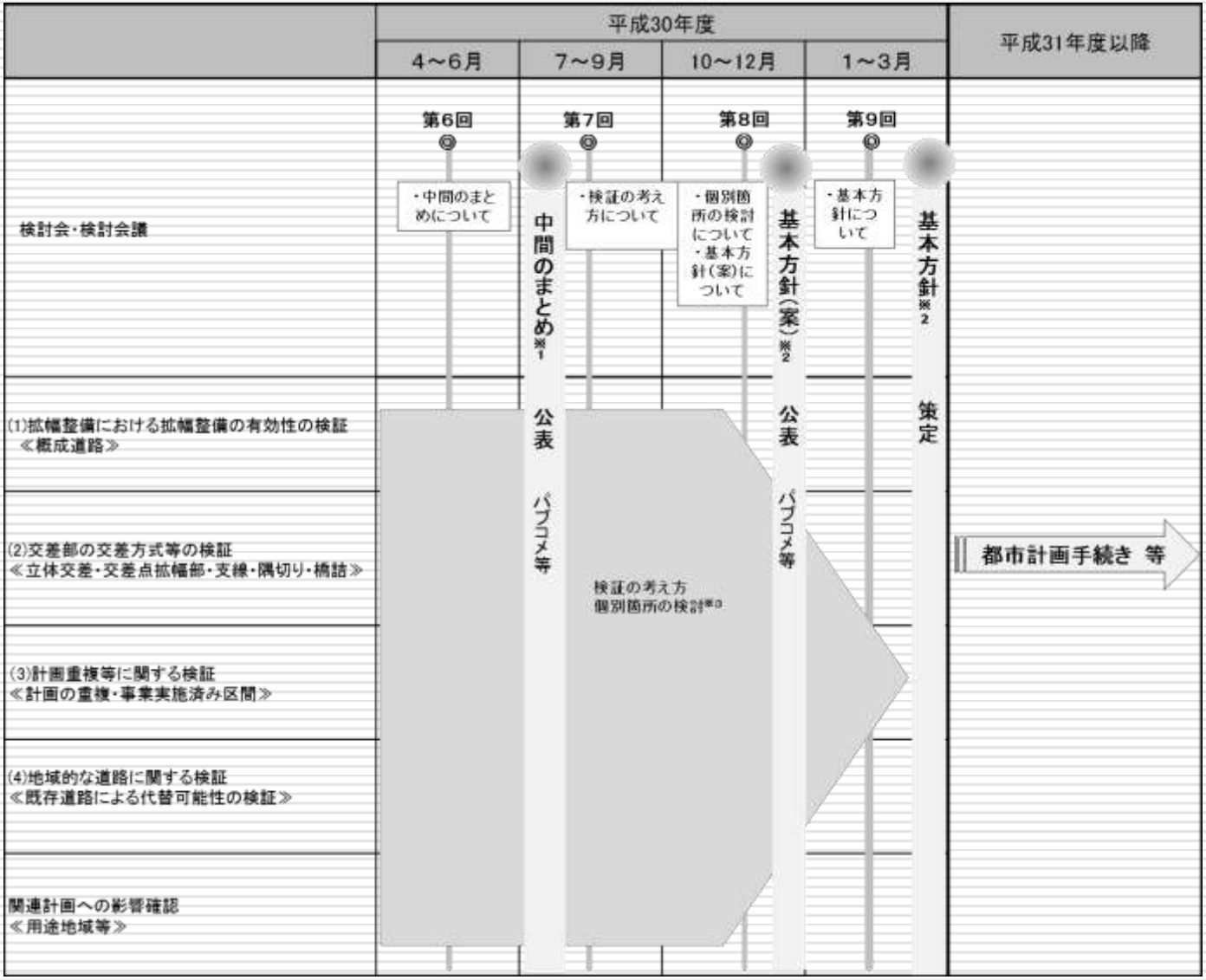


「第4回土地利用調査特別委員会　資料４　第３回土地利用調査特別委員会の意見等に関する補足資料」より引用

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

今後の検討スケジュール

＜検討スケジュール＞



※1　在り方検討の視点・検証項目・具体的な検証事項を記載
※2　個々の路線についての計画変更等の対応方針を記載
※3　個別の検討に先立ち検討主体について調整を行う

＊検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。