【資料3】

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針(仮称)」策定に向けた考え方

【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

はじめに

都市計画道路の在り方検討の狙い

都市計画道路の整備状況
- ー第一事業化計画からの推移（全体）
- ー第一事業化計画からの推移（区部）
- ー第一事業化計画からの推移（多摩）
- ー各区の都市計画道路の計画延長と整備状況
- ー各市・町の都市計画道路の計画延長と整備状況
- ーこれまでの事業化計画の期間内着手率（％）
- ーこれまでの事業化計画の期間内着手ペース（km/年）

都市計画道路の現状と将来
- ー平成２８年３月末現在
- ー2040年代以降

都市計画道路の計画の変遷
- ー計画の変遷
- ー建築制限の緩和

都市計画道路の在り方
- ー都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)
- ー都市計画道路の在り方検討対象路線
- ー２０４０年代の東京の都市像
- ー将来人口の推移
- ー財政状況の変化(道路投資額)

他自治体の検討状況

検討対象
- ー単路部

都市計画道路の在り方検討
- ー検討主体について
- ー考え方
- ー検討フロー

検討体制

今後のスケジュール

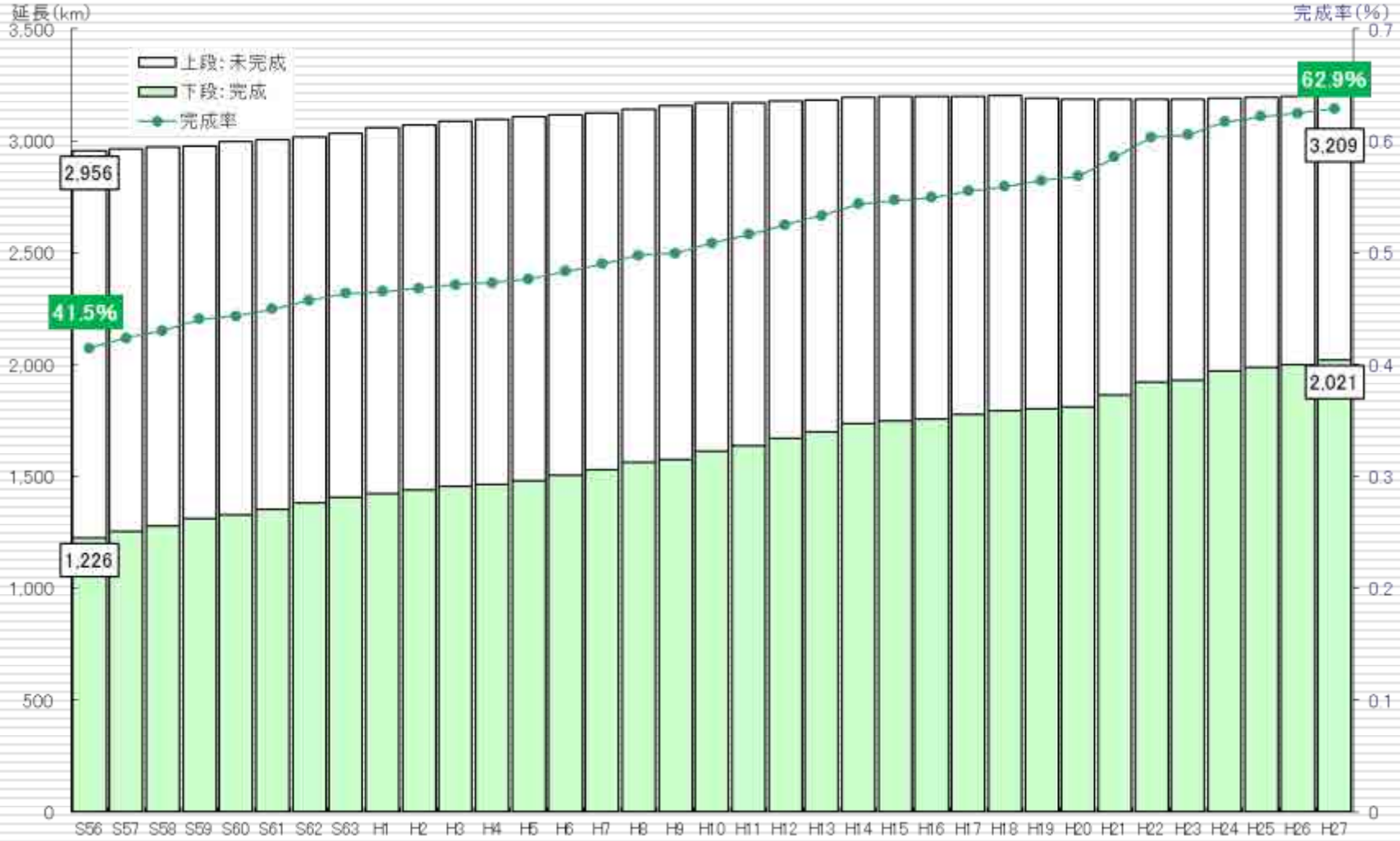
はじめに

- 都内の都市計画道路（高速道路を除く）は、1,405路線、3,209㎞が計画決定
- 事業化計画を過去4度にわたり定め、計画的・効率的に整備を推進
- 区部環状道路や多摩南北道路等の整備が進み、首都東京を支える礎
- 東京は、東京2020大会を史上最高の大会にする準備を怠りなく進めていかなければならない一方で、首都直下地震の脅威や激化する国際的な都市間競争など社会経済情勢の大きな変化の渦中
- 強靭な道路ネットワークは、これらを克服し、平常時に快適で、震災等の災害時にも支障の少ない都市を造るため必要不可欠
- 次世代に対して希望あふれる明るい未来を引き継いでいくため、必要な都市計画道路の整備を着実に進めることが重要

都市計画道路の在り方検討の狙い

- 現在の計画に基づき整備を進めることで、策定中の「都市づくりのグランドデザイン（仮称）」が想定する2040年代には、骨格的な都市計画道路の約9割、補助幹線道路も含めても約8割が完成する時代
- 一方で、残りの約２割の計画は着手までなお時間が必要
- 2040年代は東京も本格的な少子高齢・人口減少社会が到来し、計画の必要性に変化の可能性
- 本検討は、概ね四半世紀後である2040年代を見据え、整備するべきものは整備し、見直すべきものは見直すとの基本的な考えに基づき、既に一定の機能が確保されている概成道路の幅員の検証や、地域的な道路において既存道路による代替可能性の精査を行うなど、優先整備路線以外の未着手の都市計画道路の在り方に関する方向性を示す

都市計画道路の整備状況　＜第一次事業化計画からの推移（全体）＞



区部
- 第一次事業化計画（計画期間：S56～H2）
- 第二次事業化計画（計画期間：H3～H15）
- 第三次事業化計画（計画期間：H16～H27）

多摩
- 第一次事業化計画（計画期間：S63～H7）
- 第二次事業化計画（計画期間：H8～H17）
- 第三次事業化計画（計画期間：H18～H27）

図1　第一次事業化計画からの推移（全体）

都市計画道路現況（H28.3末）

都市計画道路の整備状況　＜第一次事業化計画からの推移（区部）＞

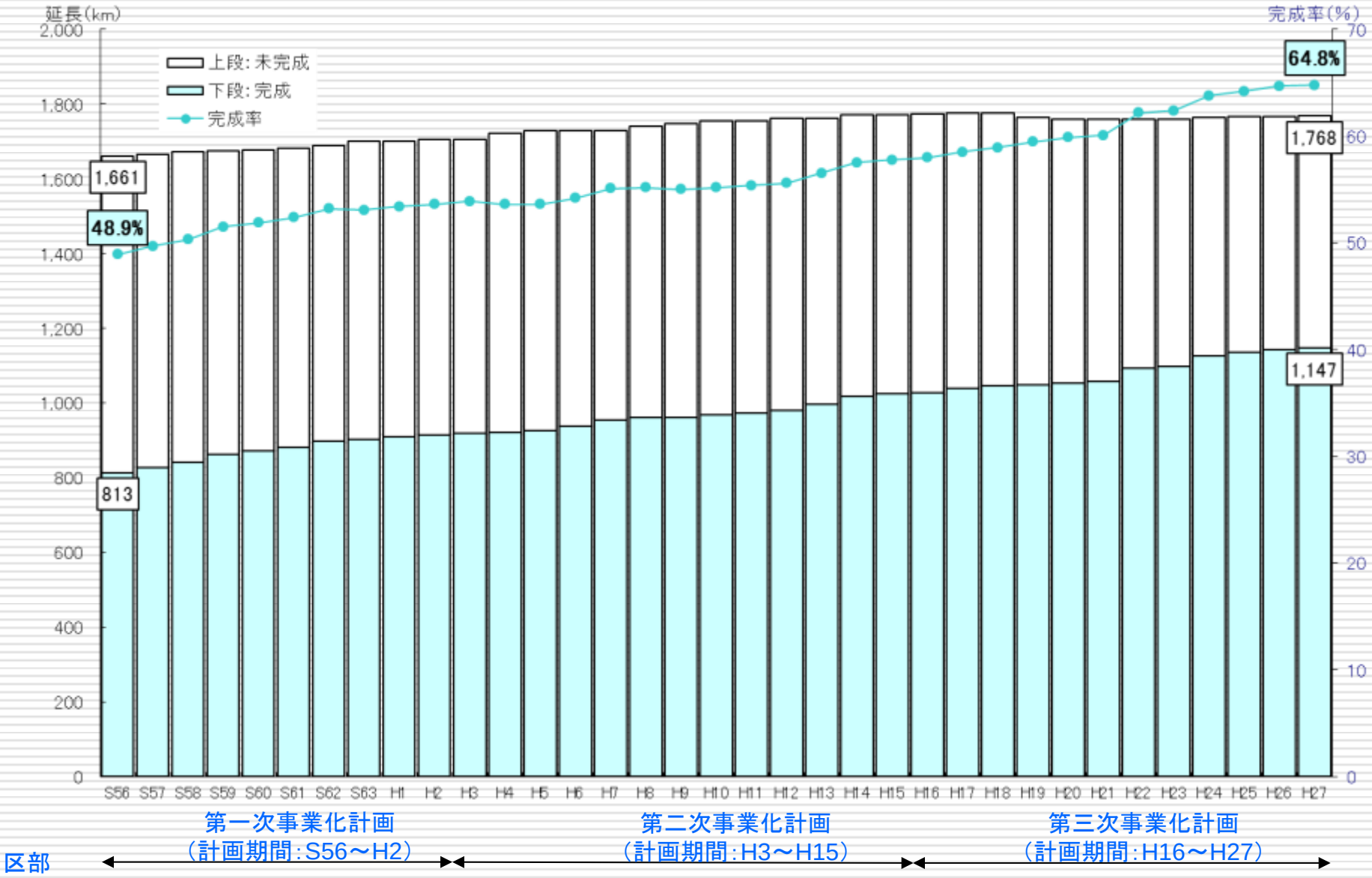
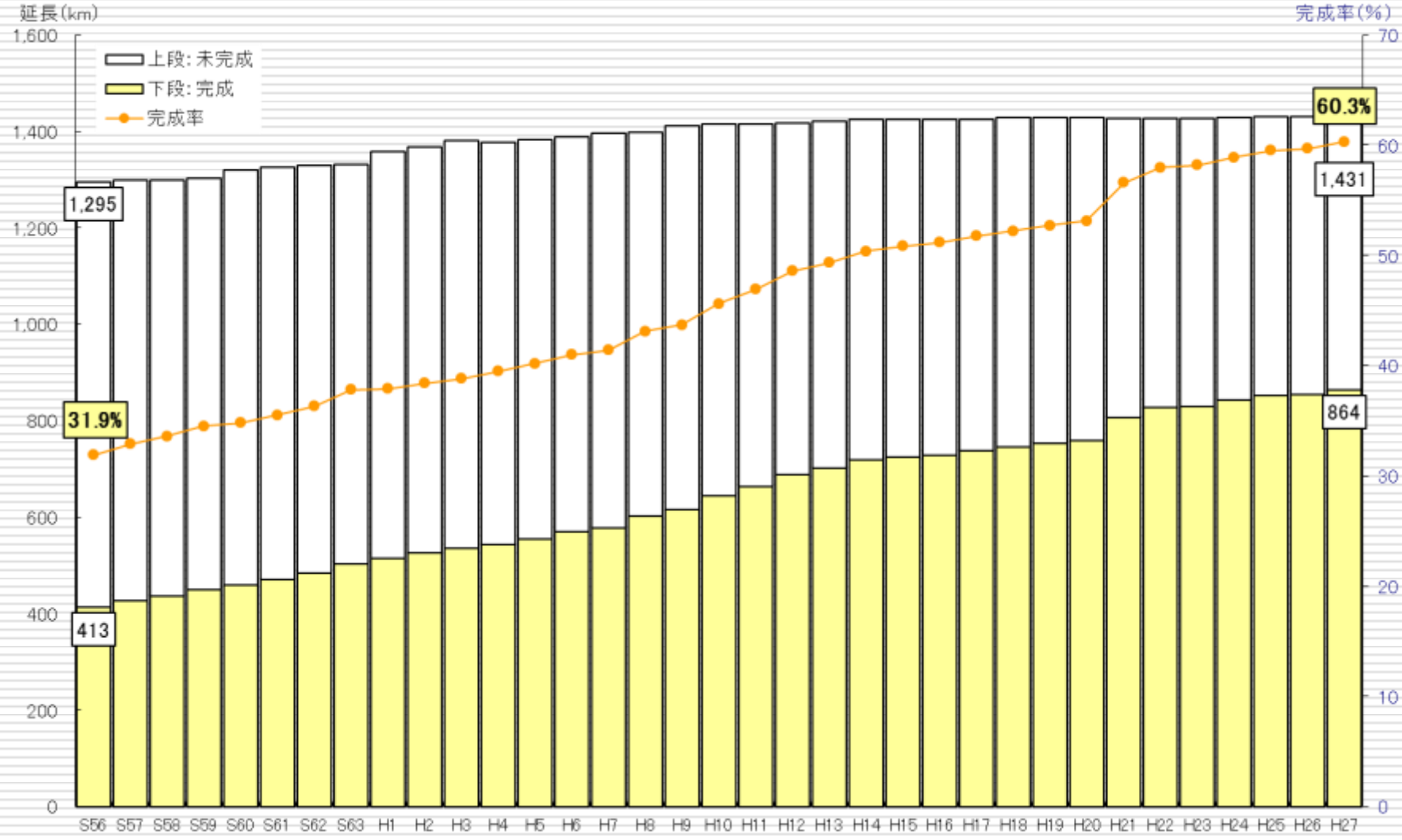


図2　第一次事業化計画からの推移（区部）

都市計画道路現況（H28.3末）

都市計画道路の整備状況　＜第一次事業化計画からの推移（多摩）＞



※　島しょ部を除く

多摩

第一次事業化計画
（計画期間:S63～H7）

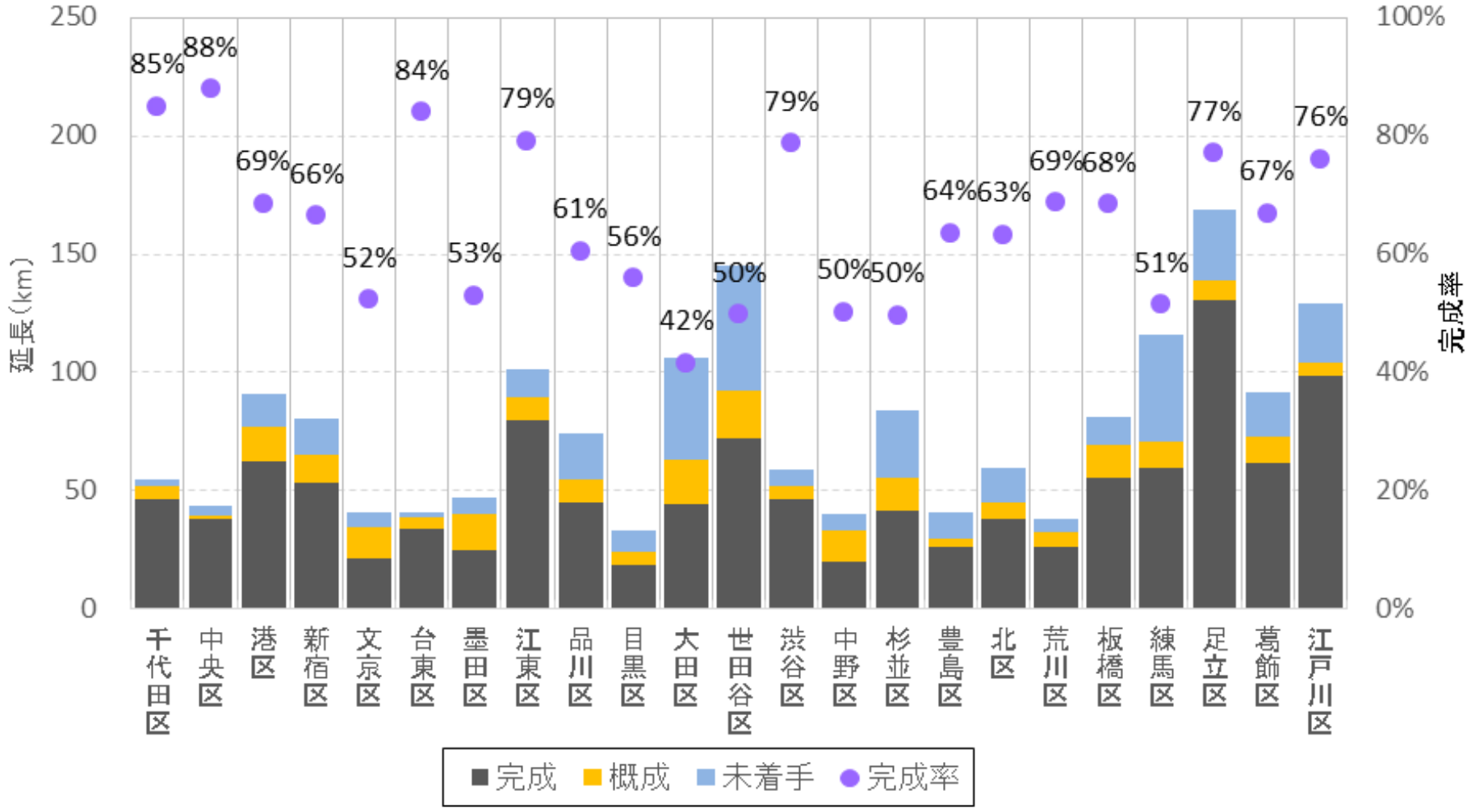
第二次事業化計画
（計画期間:H8～H17）

第三次事業化計画
（計画期間:H18～H27）

図3　第一次事業化計画からの推移（多摩）

都市計画道路現況（H28.3末）

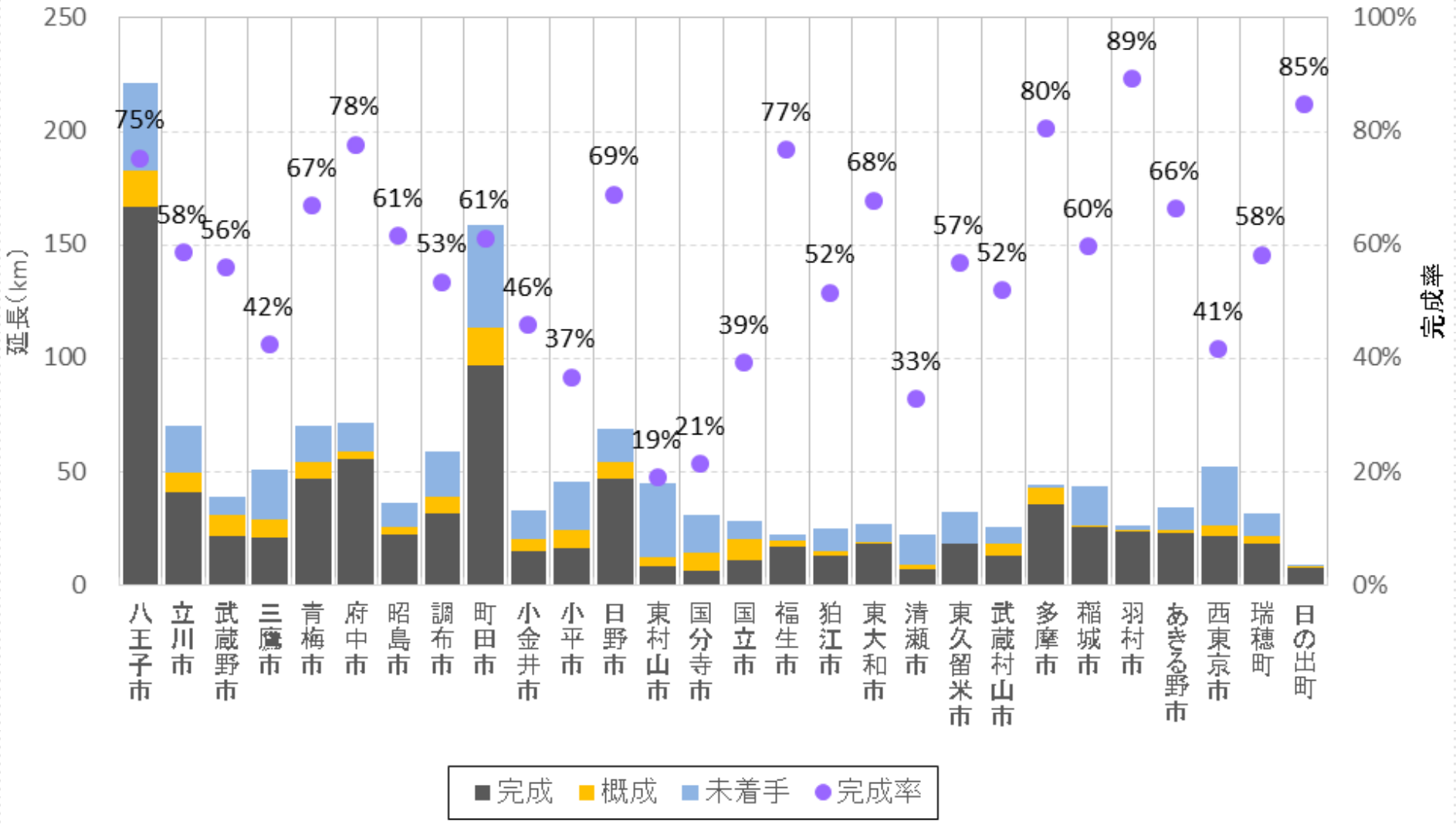
都市計画道路の整備状況　＜各区の都市計画道路の計画延長と整備状況＞



出典）都市計画年報（国土交通省）（H27.3末時点）

図4　各区の都市計画道路の計画延長と整備状況

都市計画道路の整備状況　＜各市・町の都市計画道路の計画延長と整備状況＞



出典）都市計画年報（国土交通省）（H27.3末時点）

図5　各市・町の都市計画道路の計画延長と整備状況

都市計画道路の整備状況　＜これまでの事業化計画の期間内着手率（%）＞

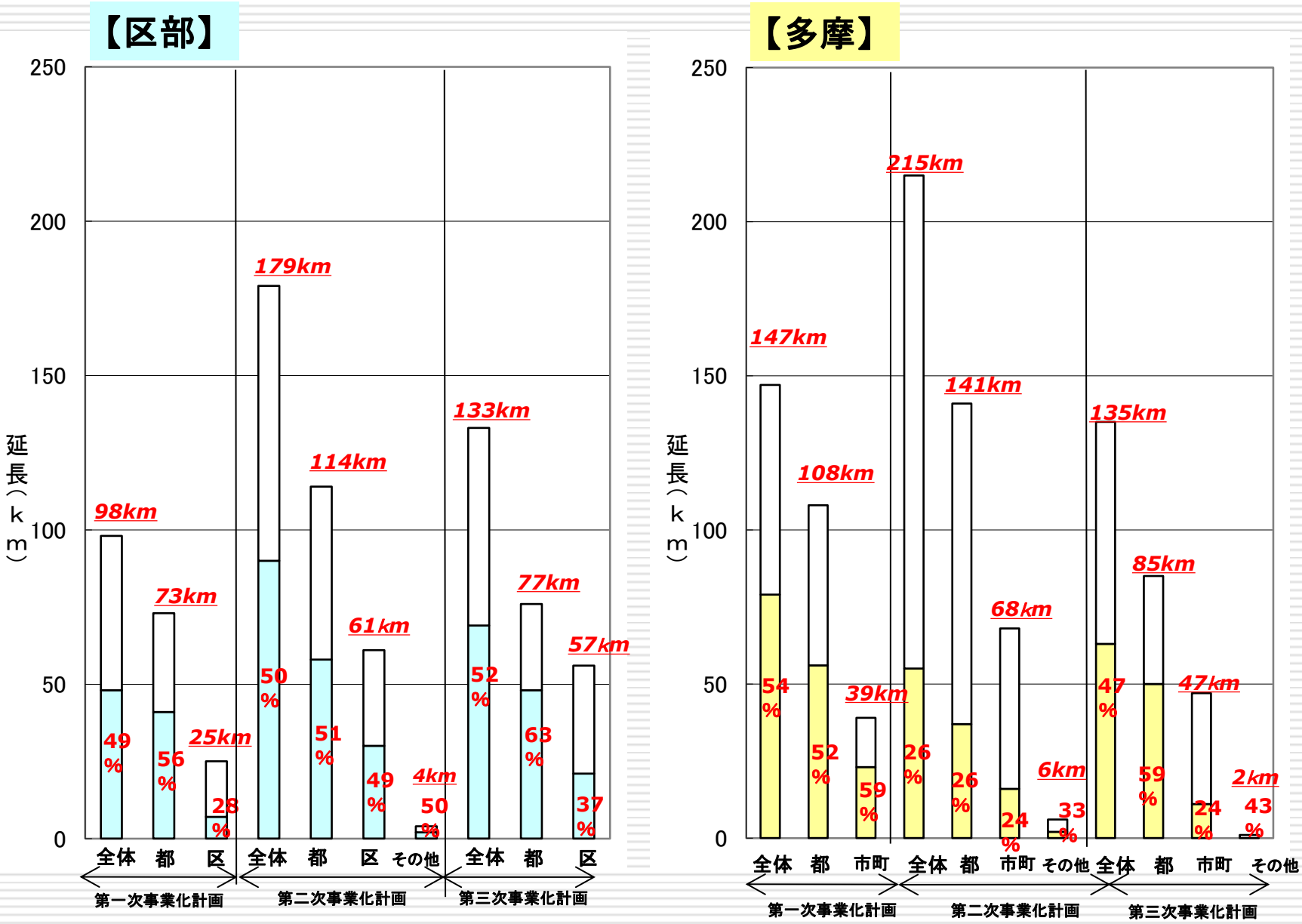


図6　これまでの事業化計画の期間内着手率（%）

※各数値の合計は、少数以下を端数処理した上で集計しているため、一致しないところもある。

都市計画道路の整備状況　＜これまでの事業化計画の期間内着手ペース（km/年）＞

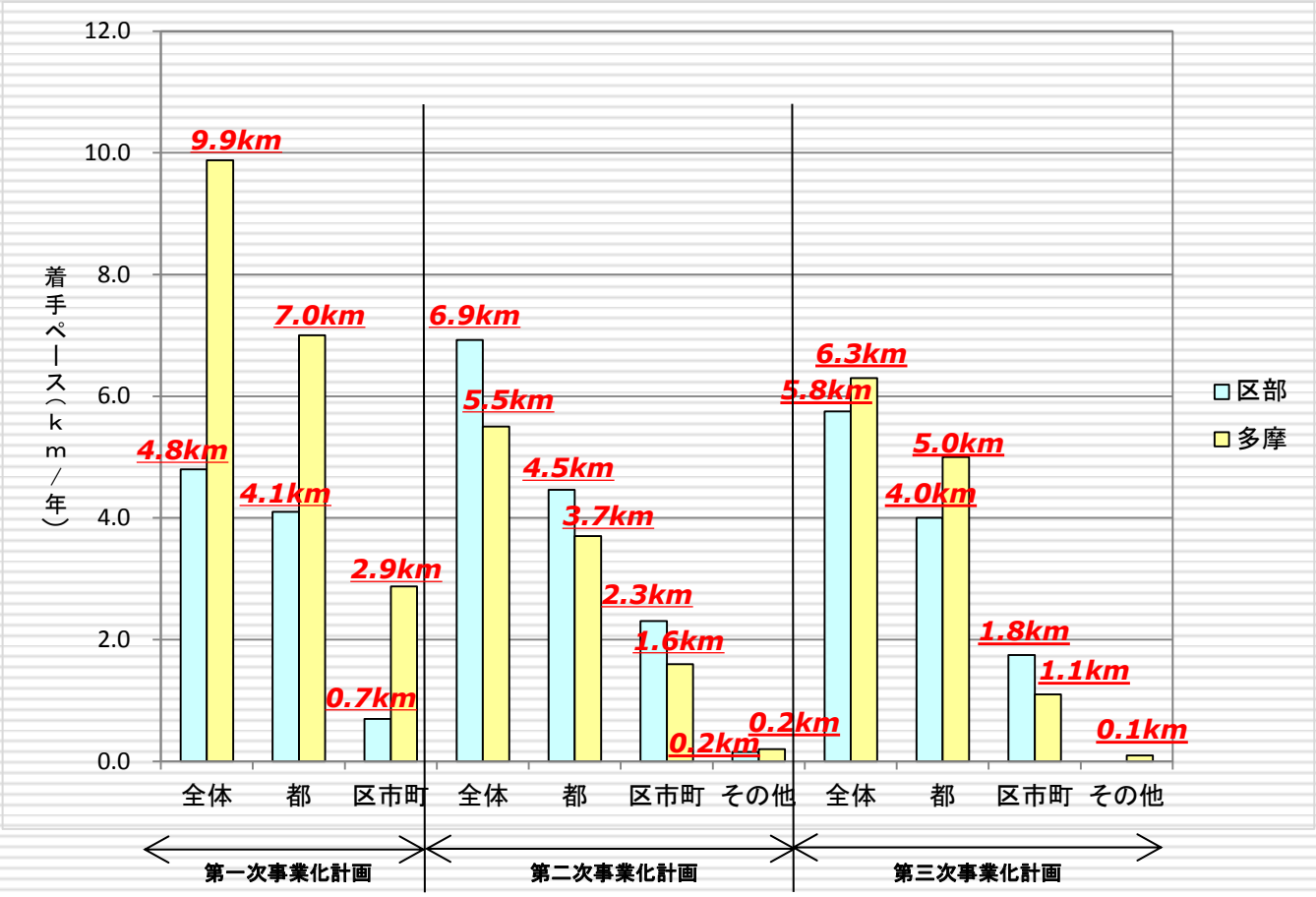


図7　これまでの事業化計画の期間内着手ペース（km/年）

計画		計画年数	全体		都		区市町		その他	
第一次事業化計画	区部	10年	14.7	4.8	11.1	4.1	3.6	0.7	–	–
	多摩	8年		9.9		7.0		2.9		–
第二次事業化計画	区部	13年	12.4	6.9	8.2	4.5	3.9	2.3	0.4	0.2
	多摩	10年		5.5		3.7		1.6		0.2
第三次事業化計画	区部	12年	12.1	5.8	9.0	4.0	2.9	1.8	0.1	–
	多摩	10年		6.3		5.0		1.1		0.1

※各項目の合計は、少数第二位以下を端数処理した上で集計しているため、一致しないところもある。

都市計画道路の現状と将来　＜平成２８年３月末現在＞

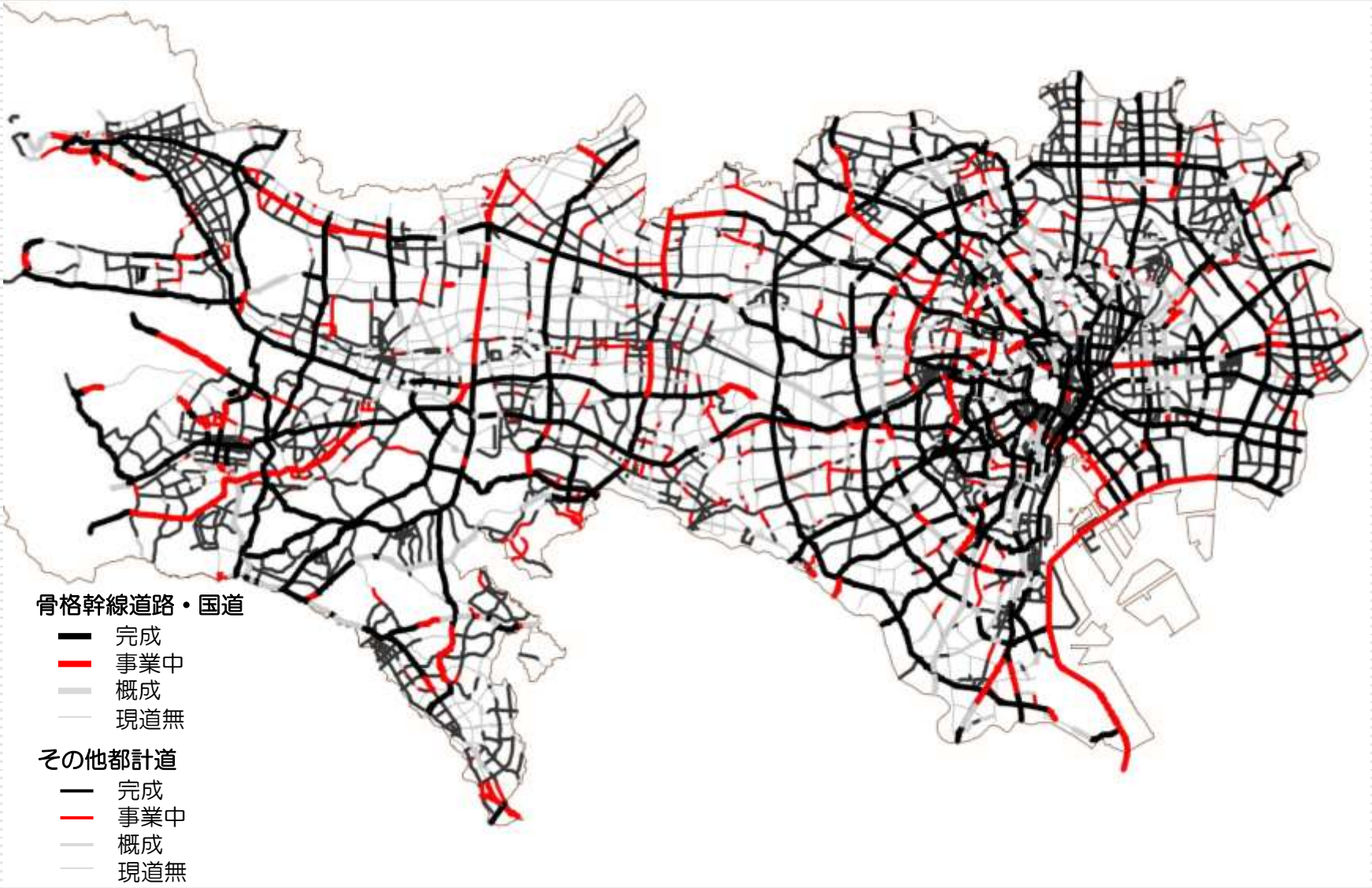


図8　平成２８年３月末現在の都市計画道路

都市計画道路の現状と将来　＜２０４０年代以降＞

□2040年代には、骨格的な都市計画道路の約9割、補助幹線道路も含めても約8割が完成する。

図9　２０４０年代以降の都市計画道路（想定）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

都市計画道路の計画の変遷　＜計画の変遷①＞

年	区部		多摩	
昭和21年（1946年）	戦災復興計画	・放射・環状・補助線の決定	―	
昭和25年（1950年）	シャウプ勧告	・実現可能性を考慮した幅員の大幅縮小	―	
昭和36年（1961年）・昭和37年（1962年）	―		道路網再検討	・現都市計画道路網の基本 ・道路網を多摩地域全体として統一
昭和39年（1964年）・昭和41年（1966年）	39．41 道路網再検討	・路線の廃止・決定 ・線形・幅員の見直し ・立体交差の採用	―	
昭和56年（1981年）	56再検討 第一次事業化計画	・事業化計画約98km ・都市機能、都市防災、地域環境、都市空間の視点から見直し ・幅員の縮小する路線(24路線約21.3km)、廃止する路線(1路線約0.6km)、短縮する路線(6路線約1.6km)、構造のみ変更する路線(1路線約0.6km)	―	
昭和63年（1988年）	―		第一次事業化計画	・事業化計画約147km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証
平成3年（1991年）	第二次事業化計画	・事業化計画約179km	―	
平成8年（1996年）	―		第二次事業化計画	・事業化計画約215km
平成16年（2004年）	第三次事業化計画	・事業化計画約133km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 ・都市計画の見直し候補区間(5路線約5.3km)	―	
平成18年（2006年）	―		第三次事業化計画	・事業化計画約135km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 ・要検討路線(区間)(10路線約9.1km)
平成28年（2016年）	第四次事業化計画（区部・多摩） ・事業化計画約226km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 ・見直し候補路線(区間)(9路線約4.9km) ・計画内容再検討路線(区間)(28路線約30.4km)			

都市計画道路の計画の変遷　＜計画の変遷②＞

＜都市計画法の変遷＞

年	都市計画を定める者					
	決定権者		決定範囲			
大正8年4月制定	主務大臣		全ての都市計画道路			旧都市計画法
昭和43年6月制定（昭和44年6月施行）	知事	大臣認可	一般国道	都道府県道	その他道路(市町道) 幅員16m以上	新都市計画法 ・広域的な見地から決定すべき都市施設もしくは根幹的都市施設についてのみ都道府県
	区市町村	知事承認			その他道路(市町道) 幅員16m未満	
平成10年11月施行	知事	大臣認可	一般国道	都道府県道	その他道路(市町道) 4車線以上	都市計画法改正 ・道路交通機能を端的に反映するため「車線の数」が追加
	区市町村	知事承認			その他道路(市町道) 4車線未満	
平成23年8月施行	都道府県	大臣同意	一般国道	都道府県道		都市計画法改正 ・地域の自主性及び自立性を高めるための改革を総合かつ計画的に推進
	区市町村	知事協議			その他道路(市町道)	

＜道路構造令の変遷＞

年	道路構造令
昭和33年8月道路構造令及び施行	・歩道幅員：市街部の4種には原則として歩道を設ける。 路上施設の状況 / 歩道の幅員：歩道に並木を設ける場合 3.25m 2.5m；歩道に並木以外の路上施設を設ける場合 3m 2.25m；歩道に路上施設を設ける場合 2.25m 1.5m
昭和45年10月改正及び施行	・自転車道(2m)、自転車歩行者道(2m以上)を新たに定義 ・歩道幅員：4種または、自転車道を設ける3種道路に設置 4種1級 歩道 3.0m(2.25)；4種2級 歩道 3.0m(1.5)
昭和57年9月改正及び施行	・4種1級には植樹帯(1.5m)を設置 ・自転車歩行者・歩道幅員： 4種1級 自転車歩行者道 3.5m(2.75) 歩道 3.0m(2.25)；4種2級 自転車歩行者道 3.5m(2.0) 歩道 3.0m(2.25)
平成5年11月改正及び施行	・自転車歩行者・歩道幅員： 4種1級 自転車歩行者道 4.0m(3.0) 歩道 3.5m(2.75)；4種2級 自転車歩行者道 4.0m(3.0) 歩道 3.5m(2.0)
平成13年4月改正7月施行	・4種1級及び2級には植樹帯(1.5m)を設置 ・歩道幅員： 自転車が多い(600人/日以上)：歩行者が多い(600人/日以上) 自転車道2m+歩道3.5m；歩行者それ以外 自転車道2m+歩道2m 自転車それ以外：歩行者が多い(600人/日以上) 自転車歩行者道4m；歩行者それ以外 自転車歩行者道3m

都市計画道路の計画の変遷　＜建築制限の緩和＞

- 都市計画法では、第53条に建築の許可に関する規定、第54条にその許可の基準が定められている。
- 都内の都市計画道路の区域内では、昭和５６年、平成１６年、平成２８年と現在まで３回の建築制限の緩和を行ってきた。

〔昭和56年～平成16年３月（特別区）〕※平成15年６月から八王子市でも実施

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

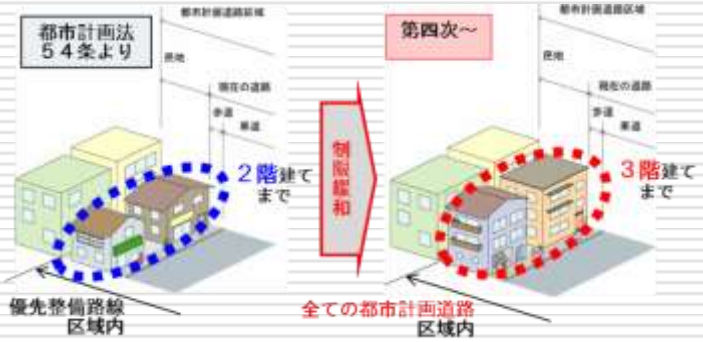
〔平成16年４月～平成28年3月（都全域）〕※23区に併せ、平成16年４月から八王子市でも実施。八王子市、三鷹市を除く多摩地域では平成18年６月から実施。三鷹市では平成20年６月から実施。

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

・地域地区関係の項目を撤廃
・都全域に拡大

〔第四次事業化計画の新たな建築制限の基準〕※江戸川区、青梅市では、優先整備路線を対象とした緩和措置は適用外。

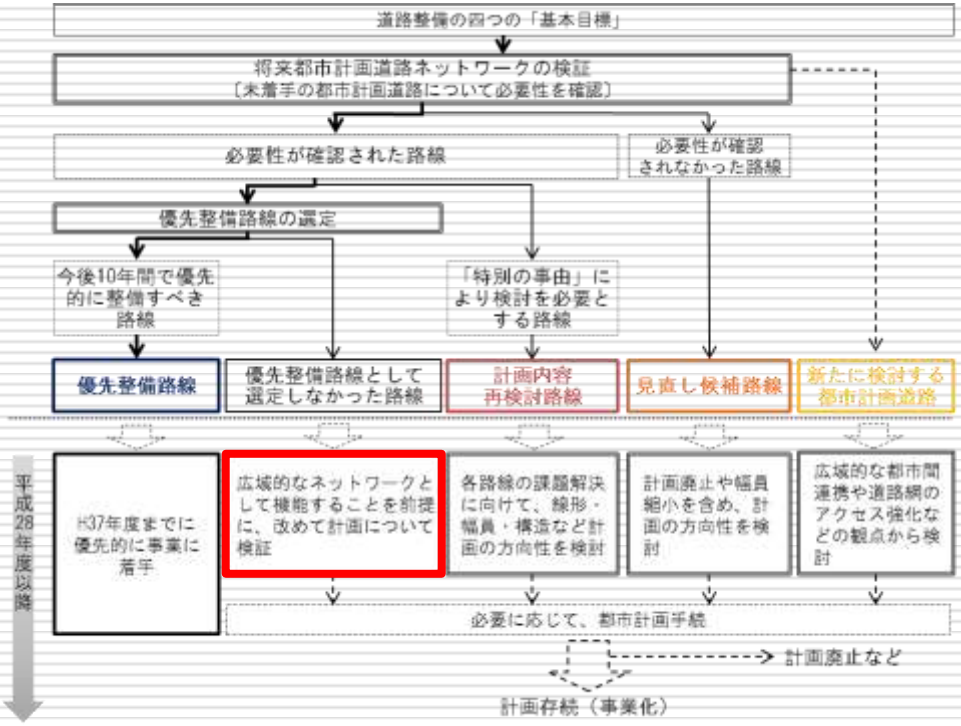
ⅰ 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
ⅱ 階数が３、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
ⅲ 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。 等



・事業実施の見込みの項目を撤廃

都市計画道路の在り方　＜都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)＞

- 道路整備の四つの基本目標を踏まえ、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。
- 検証により必要性が確認されなかった路線については「見直し候補路線」として位置付け、必要性が確認された都市計画道路の中で、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を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けた。
- 必要性が確認された路線の中で「優先整備路線として選定されなかった路線」について、都市計画道路の在り方を今後検討していくことを明記。



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)

「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

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)

都市計画道路の在り方　＜都市計画道路の在り方検討対象路線＞

- 都市計画道路の多くが、現在の都市計画法が制定された昭和43年当時から決定されており、計画決定から45年以上経過。
- 第四次事業化計画で将来都市計画道路ネットワークの検証を行ったが、優先整備路線に選定されなかった都市計画道路は、必要性は確認しているものの事業着手まで更に期間を要する。
- 残る都市計画道路について、社会経済情勢の変化や東京全体の都市づくり、地域的な課題などに的確に対応していくため、都市計画道路の在り方について検討する必要がある。

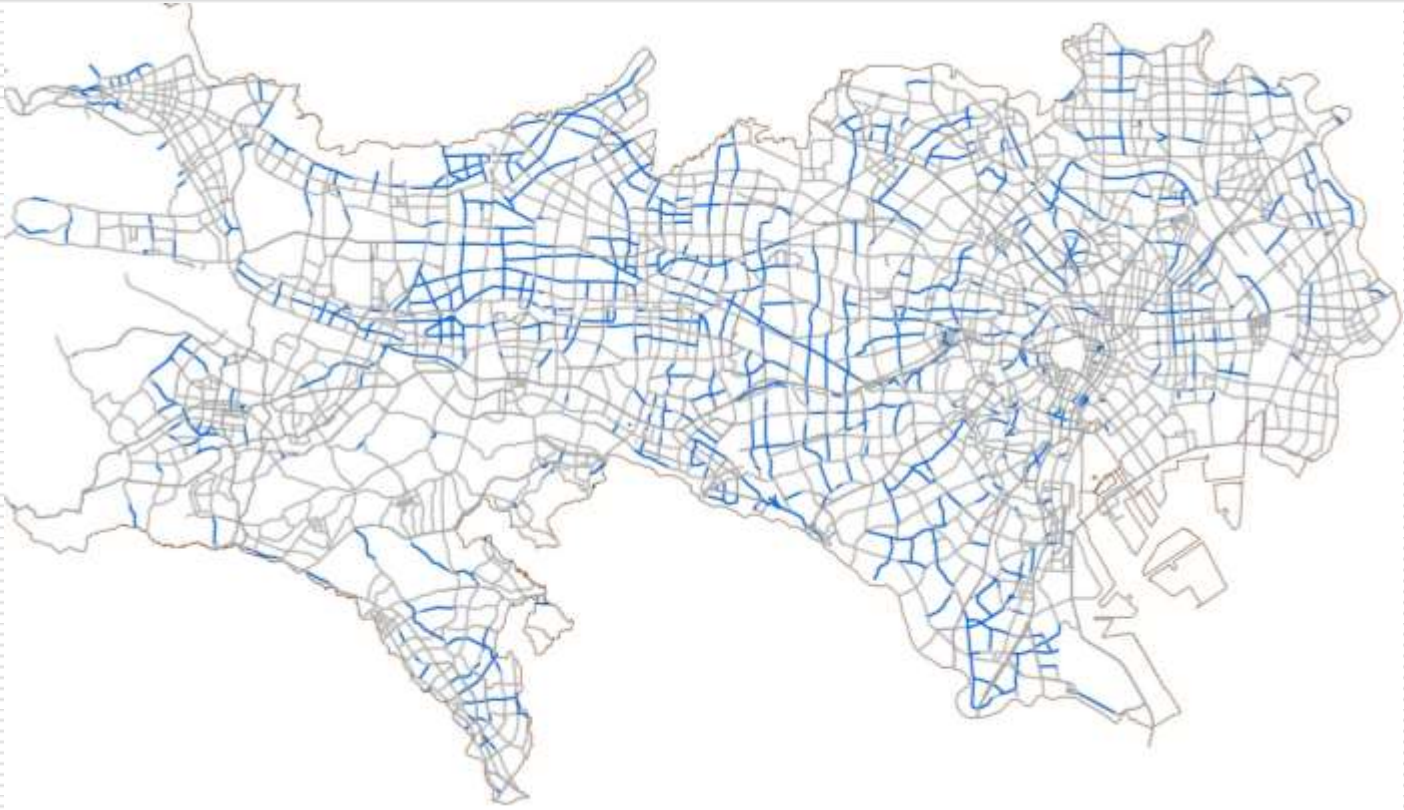


図10　在り方検討対象路線

※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　＜２０４０年代の東京の都市像＞

2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について(答申)　H28.9

都市像の実現に向けて　(人・モノ・情報の自由自在な交流の実現)

□ 高密で強靭な交通ネットワークを最大限活用

- 三環状道路や骨格的な都市計画道路を完成させることで、渋滞のない都市が実現
- 将来の道路ネットワーク形成により円滑な交通が実現する地域において道路空間を再編
- 歩行者の回遊や自転車走行、最新技術を活用した交通システムの導入のための空間を確保

□ 交通結節点の周辺地域の機能強化

- 高速道路のインターチェンジ周辺などの自動車交通の重要な結節点について複合的な機能強化
- 駅周辺の都市機能更新に併せて駅機能の充実
- 多様な交通モードが便利に使いこなせるよう公共交通相互の結節機能を強化
  (BRTステーション、シェアサイクルのポート設置、都電など)

□ 身近な生活を支える多様な交通基盤の確保

- 集約型地域構造の実現に向け、公共交通を軸として最新技術を活用した端末交通手段（フィーダー交通）を確保
- 鉄道の駅前広場と補助幹線の都市計画道路を生かし、駅からバスや自転車を活用したフィーダーサービスを充実(周辺区部、多摩地域)

キーワード

拠点間の連携、成熟都市、ストックを生かす取り組み、IoT技術、自動運転技術、舟運ネットワークの形成

都市計画道路の在り方　＜将来人口の推移①＞

- 東京都では、2025年の1,398万人をピークに人口減少に転じるものと見込まれる。
- 地域別にみると、区部は2030年、多摩・島しょ地域は2020年が人口のピークと見込まれる。
- 東京都では、2020年代から緩やかな人口の減少。

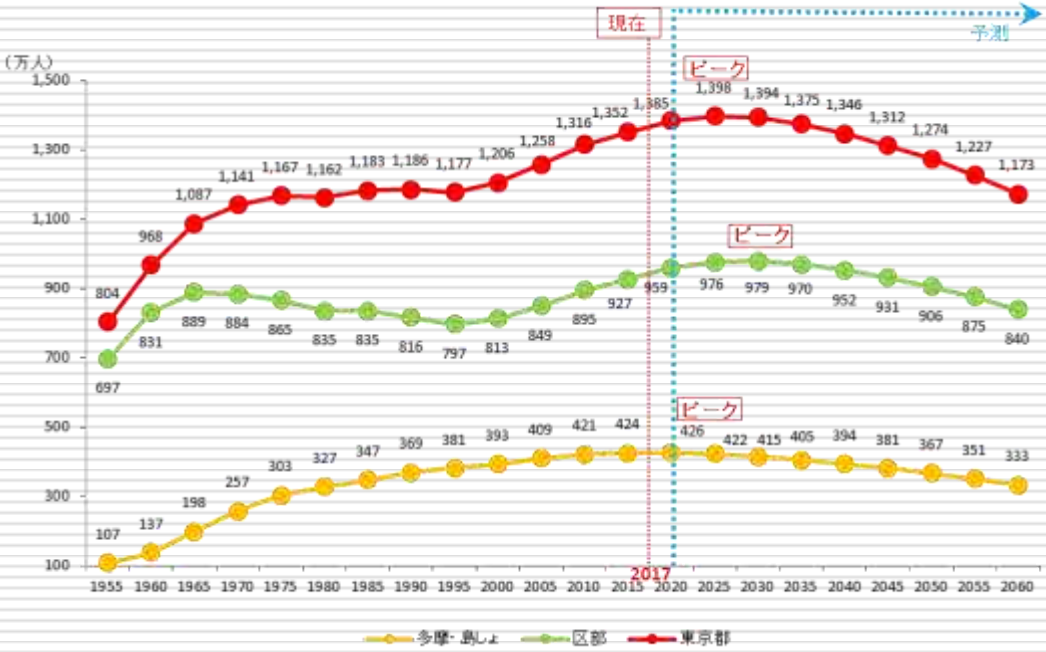


図11　東京都の人口の推移

出典）東京都「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」（平成28年）
総務省「国勢調査」（昭和30年～平成12年）

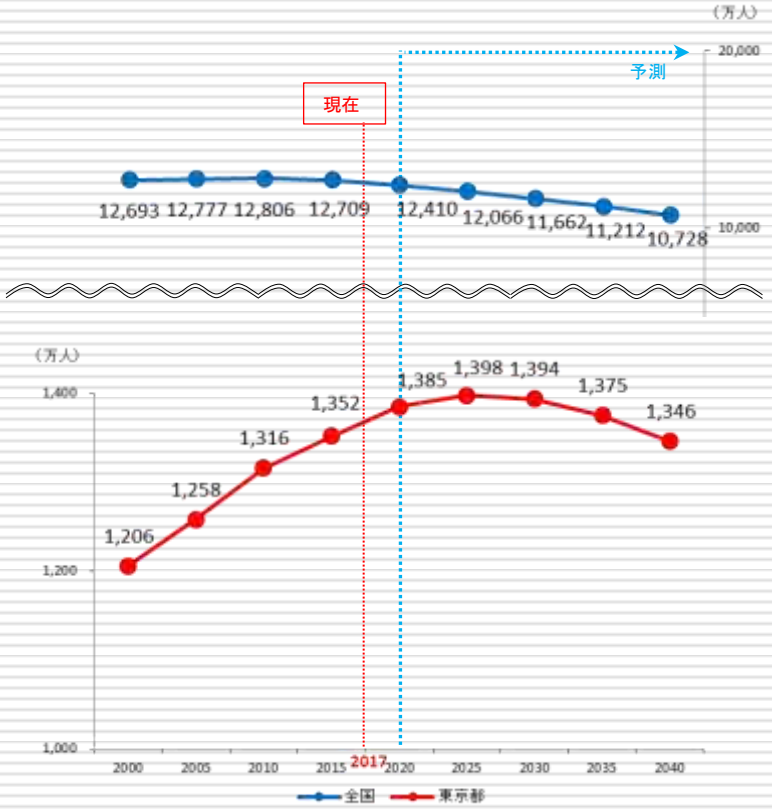


図12　全国及び東京都における人口比率の推移

出典）東京都「都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～」（平成28年）
総務省統計局「平成12年国勢調査」（平成12年）

都市計画道路の在り方　＜将来人口の推移②＞

■全国及び東京都の年齢階層別将来人口は、年少人口・生産年齢人口は減少、高齢者人口は増加が見込まれる。
■東京都では年少人口・生産年齢人口の減少は緩やかであり、高齢者人口の増加は著しい。
⇒高齢化の進展が見込まれ、高齢社会を支える都市づくりが必要。

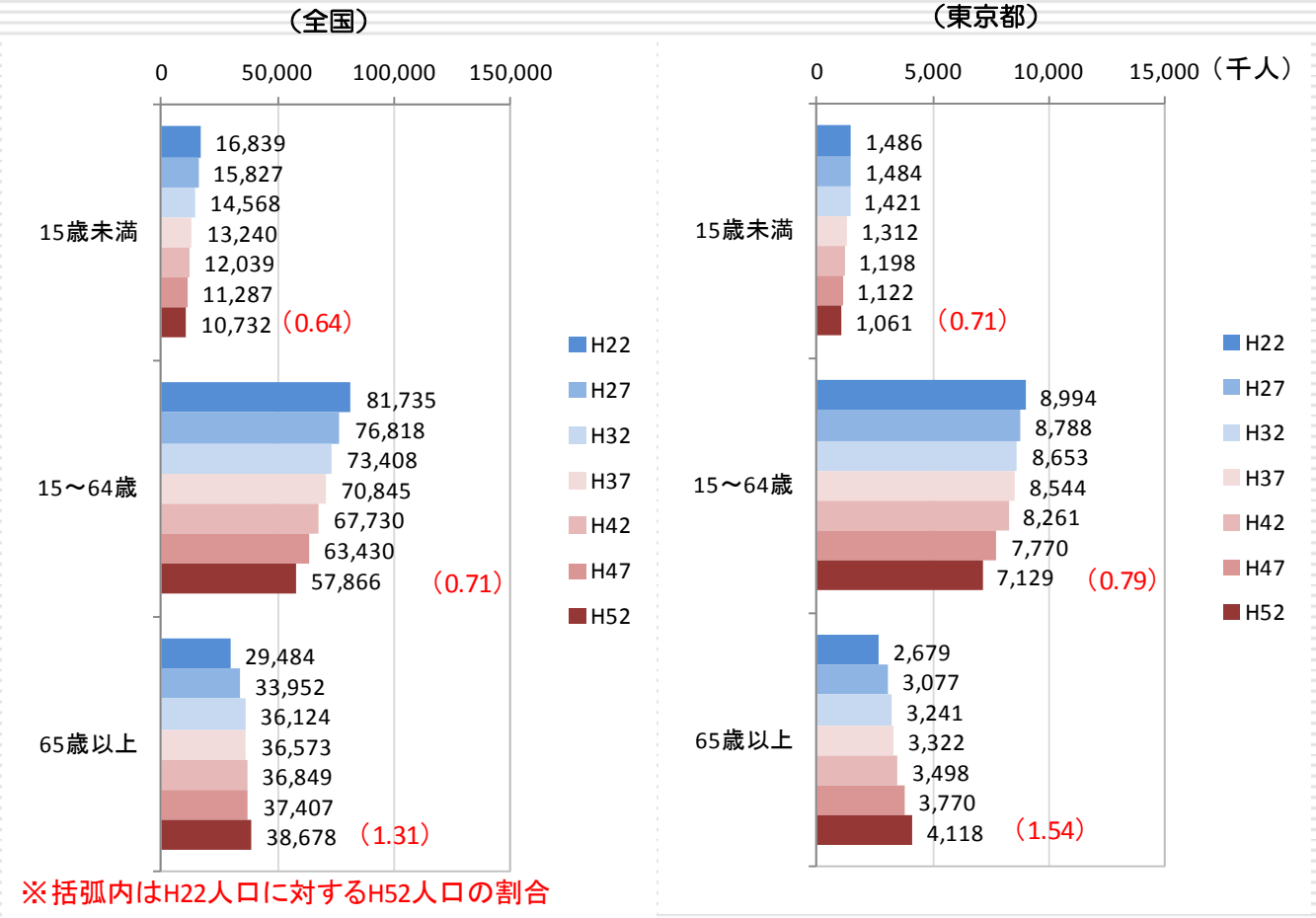


図13　全国及び東京都の年齢階層別将来人口の推移

出典）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」

都市計画道路の在り方　＜財政状況の変化(道路投資額①)＞

- 東京都の道路整備への投資額をみると、年間2,500 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は3.4%程度と減少傾向。
- 大幅な税収増が見込めない一方、社会保障費や老朽化したインフラへの維持・更新費用の増大が見込まれ、これらを踏まえると、今後、都市計画道路への大幅な投資額の伸びは見込めない状況。

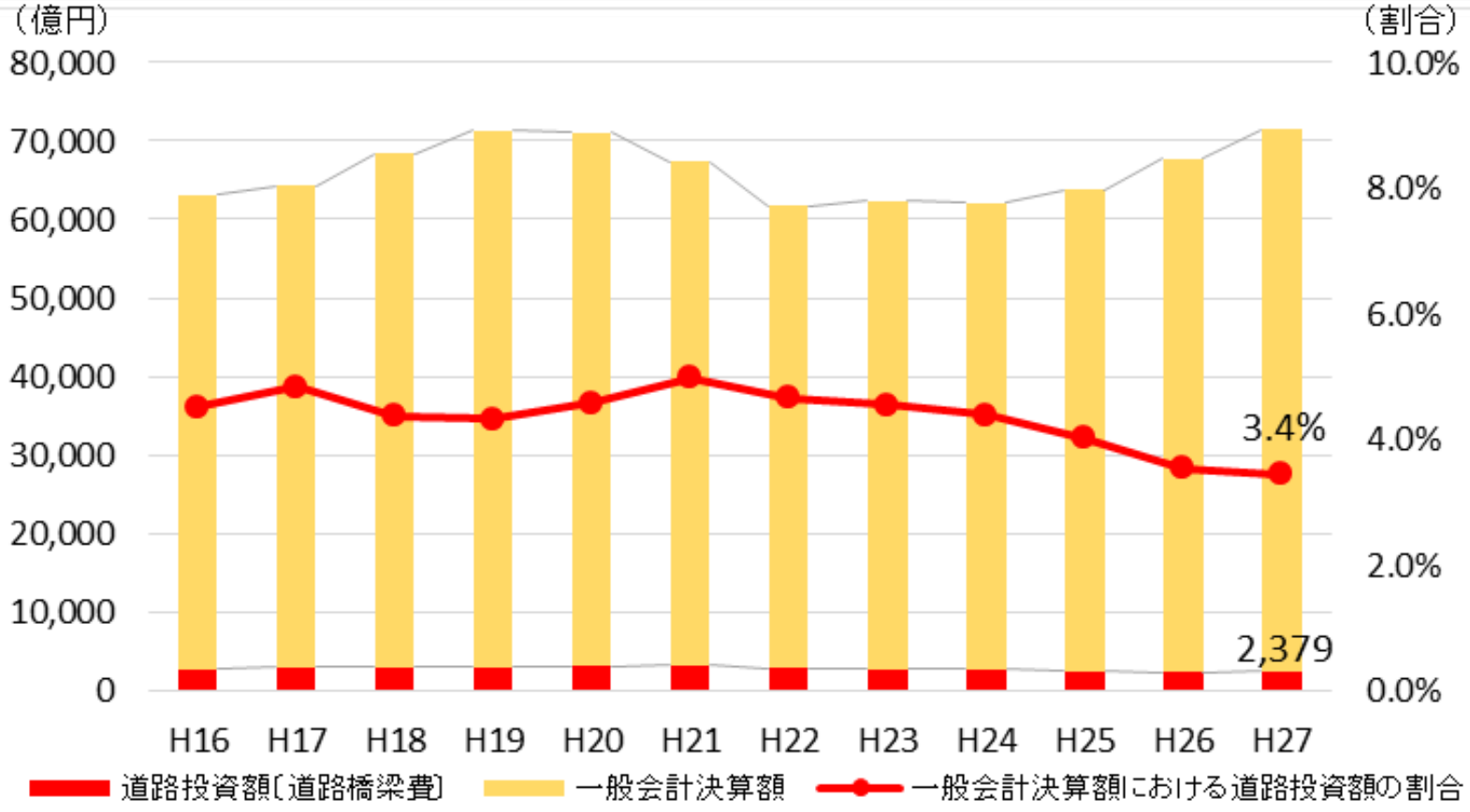
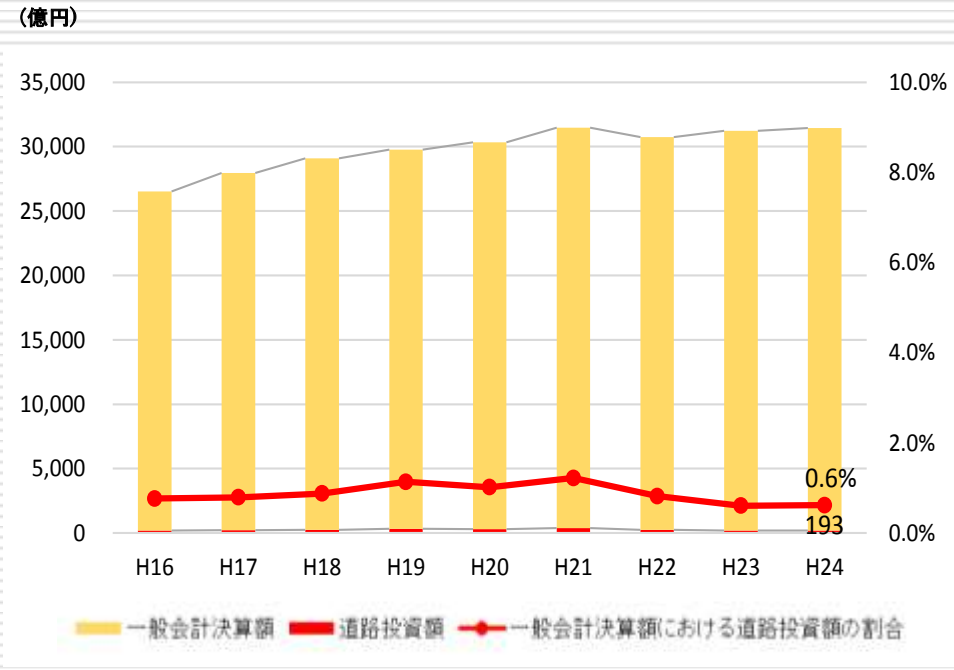


図14　東京都の道路投資額の割合の推移

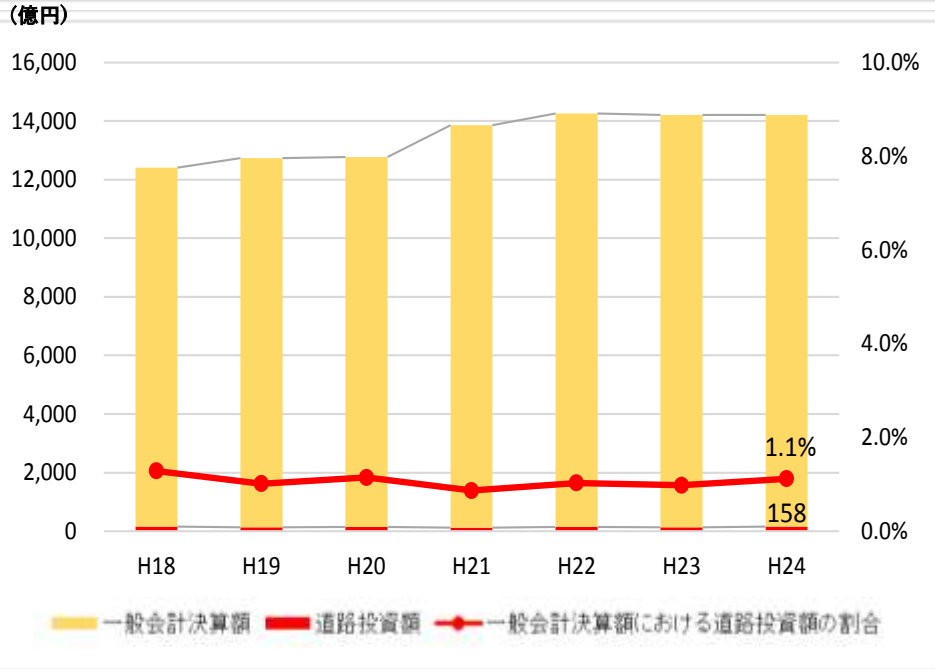
出典）平成16～27年度「東京都都税統計情報」、「建設局事業概要平成27年版」

都市計画道路の在り方　＜財政状況の変化(道路投資額②)＞

■区市町においては、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いはあるが、年間400億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は１％程度。



【特別区】



【26市2町】

図１５　特別区及び26市2町の道路投資額の割合の推移

出典）平成16～24年「地方財政状況調査」（総務省）、平成25年度「都市計画道路などの整備状況調査」、「建設局事業概要平成27年版」

他自治体の検討状況

- 平成12年、18年、23年の3度にわたり、技術的助言である「都市計画運用指針」にて、都市計画道路の適切な見直しを行うことが助言された。
- その結果、多くの自治体で都市計画道路の見直しが進んだ。

【都市計画運用指針】（平成27年１月）（抜粋）

2．道路の都市計画の考え方
（8）道路に関する都市計画の見直し

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、**単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべき**である。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。

【大規模見直しの事例】

		大阪府	大阪市	仙台市
規模	総延長	2,040km	450km	500km
	うち未着手	470km	85km	144km
	うち廃止	170km	36km	69km
方針公表時期		H22年度	H24年度	H20年度
きっかけ		①盛岡裁判 ②交通量減 ③財源不足 等	①盛岡裁判 ②交通量減 ③財源不足 等	①盛岡裁判 ②交通量減 ③財源不足 等

＜その他政令市［廃止延長］＞
さいたま市［45km］、千葉市［36km］、横浜市［10km］、名古屋市［6km］、京都市［55km］、神戸市［39km］、広島市［4km］、北九州市［32km］、福岡市［11km］　等

検討対象　＜単路部①＞

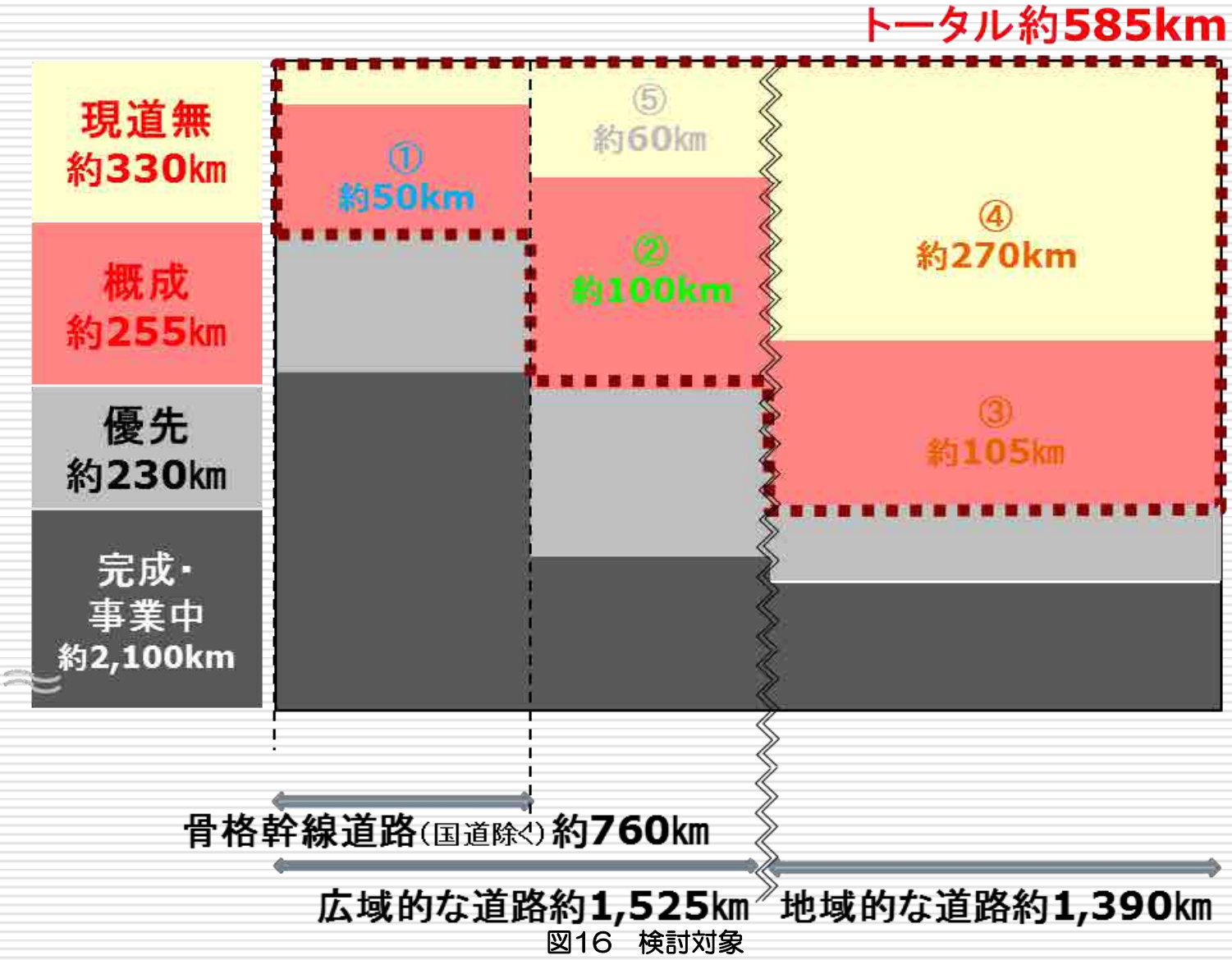


図16　検討対象

※ 他に「見直し候補路線（約5km）」、「計画内容再検討路線（約30km）」が存在

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

検討対象　＜単路部②＞

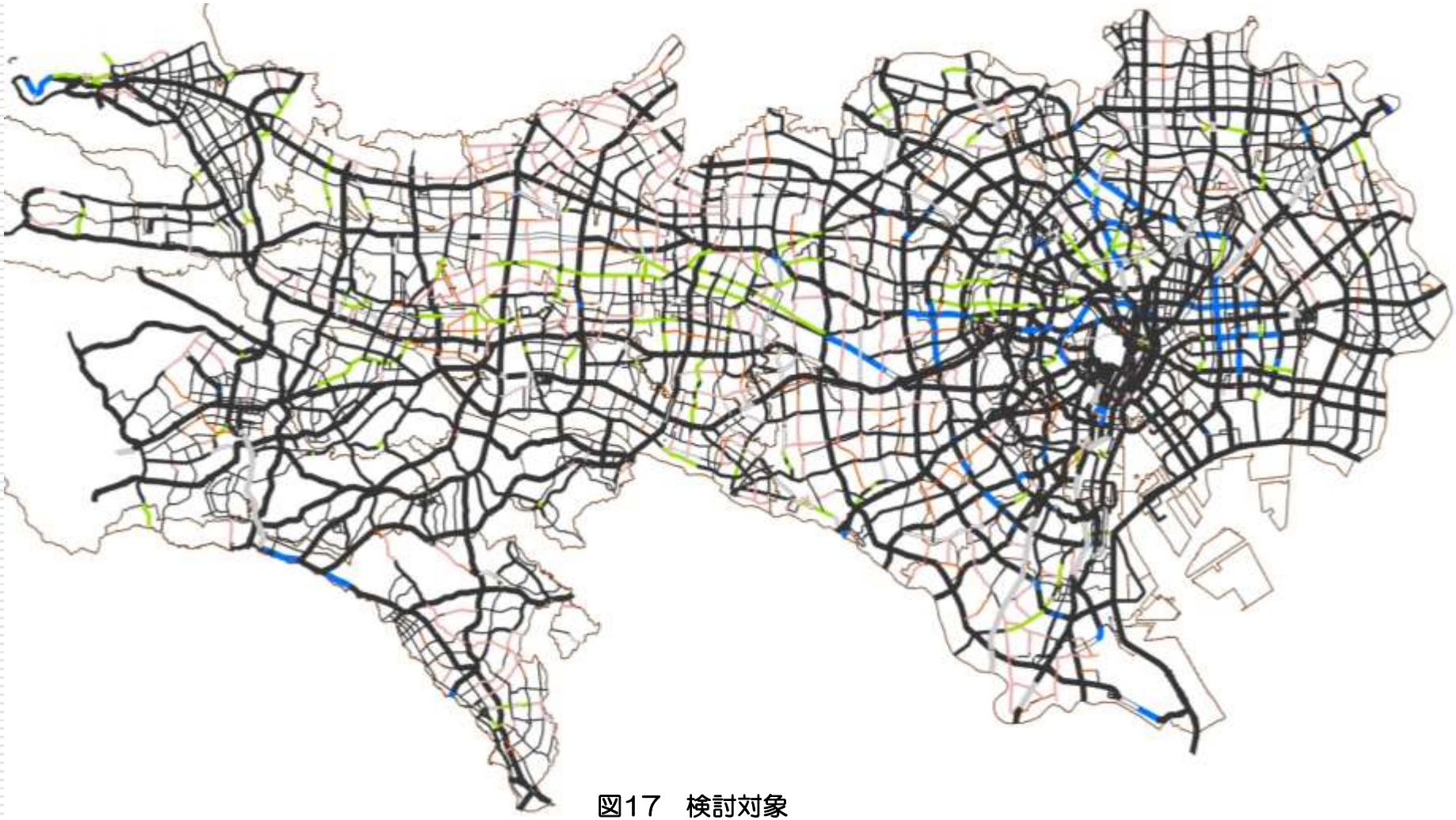


図17　検討対象

国道・骨格幹線道路（国道除く）（完成・事業中・優先）
その他広域的な道路（完成・事業中・優先）
地域的な道路（完成・事業中・優先）
①骨格幹線道路（国道除く）（概成）（約50km）
②その他広域的な道路（概成）（約100km）
③地域的な道路（概成）（約105km）
④地域的な道路（現道無）（約270km）
⑤骨格幹線道路（現道無）
⑤その他広域的な道路（現道無）

国道は対象外

見直し候補路線・計画内容再検討路線
日暮里・谷中地区（補助第92号線・補助178号線・補助188号線）は対象外

※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　＜検討主体について＞

- 都市計画の決定権者は、都市計画法で定められている。
- 特別区においては、都区制度改革実施大綱にて都施行路線・区施行路線の考え方が示されている。
- 多摩地域は、昭和62年３月に、都及び市町が事業を適切に分担し協力するため、都・市町協力のうえ整備することとされている。
- これらの考えをもとに、都市計画道路の在り方を検討する検討主体について各路線ごとに定める。

【都市計画の決定権者】

■都市計画法
第十五条　（都市計画を定める者）
次に掲げる都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。
五
一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区として政令で定めるもの又は一の市町村の区域を超える**広域の見地から決定すべき都市施設**若しくは**根幹的都市施設**として政令で定めるものに関する都市計画
■政令
第九条　（都道府県が定める都市計画）
二　法第十五条第一項第五号の**広域の見地から決定すべき都市施設**又は**根幹的都市施設**として政令で定めるものは、次に掲げるものとする。
一　次に掲げる道路
イ　**道路法第三条の一般国道又は都道府県道**
■道路法
第三条　（道路の種類）
道路の種類は、左に掲げるものとする。
一　高速自動車国道
二　**一般国道**
三　**都道府県道**
四　市町村道

【都区制度改革実施大綱（平成12年3月）】

特別区内において、以下の基準に適合する都市計画道路を都施行、それ以外を区施行の路線とする。
ア　都市の骨格を形成する**放射線、環状線**
イ　補助線のうち、原則として**標準幅員が16メートル以上であって、放射線、環状線を補完する複数区にまたがる広域的な路線**

都市計画道路の在り方検討　＜考え方＞

■第四次事業化計画で確認した将来都市計画道路ネットワークの検証を前提に以下の精査を行う。
①拡幅整備の有効性の精査　【広域的な道路・地域的な道路の概成道路】
②「都市づくりのグランドデザイン（仮称）」を踏まえ、「地域のまちづくりとの協働」で必要性が確認された路線（区間）の精査　【地域的な道路の概成道路・現道無道路】
③既存道路による代替可能性の観点からの将来都市計画道路ネットワークの検証の精査
【地域的な道路の現道無道路】

【第四次事業化計画における検討状況】

「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

【都市計画道路の在り方検討の考え方】

①拡幅整備の有効性の精査

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は、道路接続の有効性を確認したが、拡幅整備の有効性の確認は行っていない。そのため、現状で概ねの機能を満たしており、拡幅の有効性が小さい箇所が存在する可能性がある。

②「都市づくりのグランドデザイン（仮称）」を踏まえ、「地域のまちづくりとの協働」で必要性が確認された路線（区間）の精査

地域が目指す将来像の実現に向け、個性的で活力ある「まちづくり」を支える都市計画道路は今後も必要であり、第四次事業化計画では、「地域のまちづくりとの協働」という検証項目を設け、将来都市計画道路ネットワークの検証を行った。

「 都市づくりのグランドデザイン（仮称）」における目指すべき東京の都市像を踏まえ、「地域のまちづくりとの協働」で必要性が確認された路線（区間）の精査を行う。

③既存道路による代替可能性の観点からの将来都市計画道路ネットワークの検証の精査

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は、道路接続の有効性を確認したが、既存道路による代替可能性の確認は行っていない。そのため、既存道路の有効活用によって一定の機能確保が図られる箇所が存在する可能性がある。

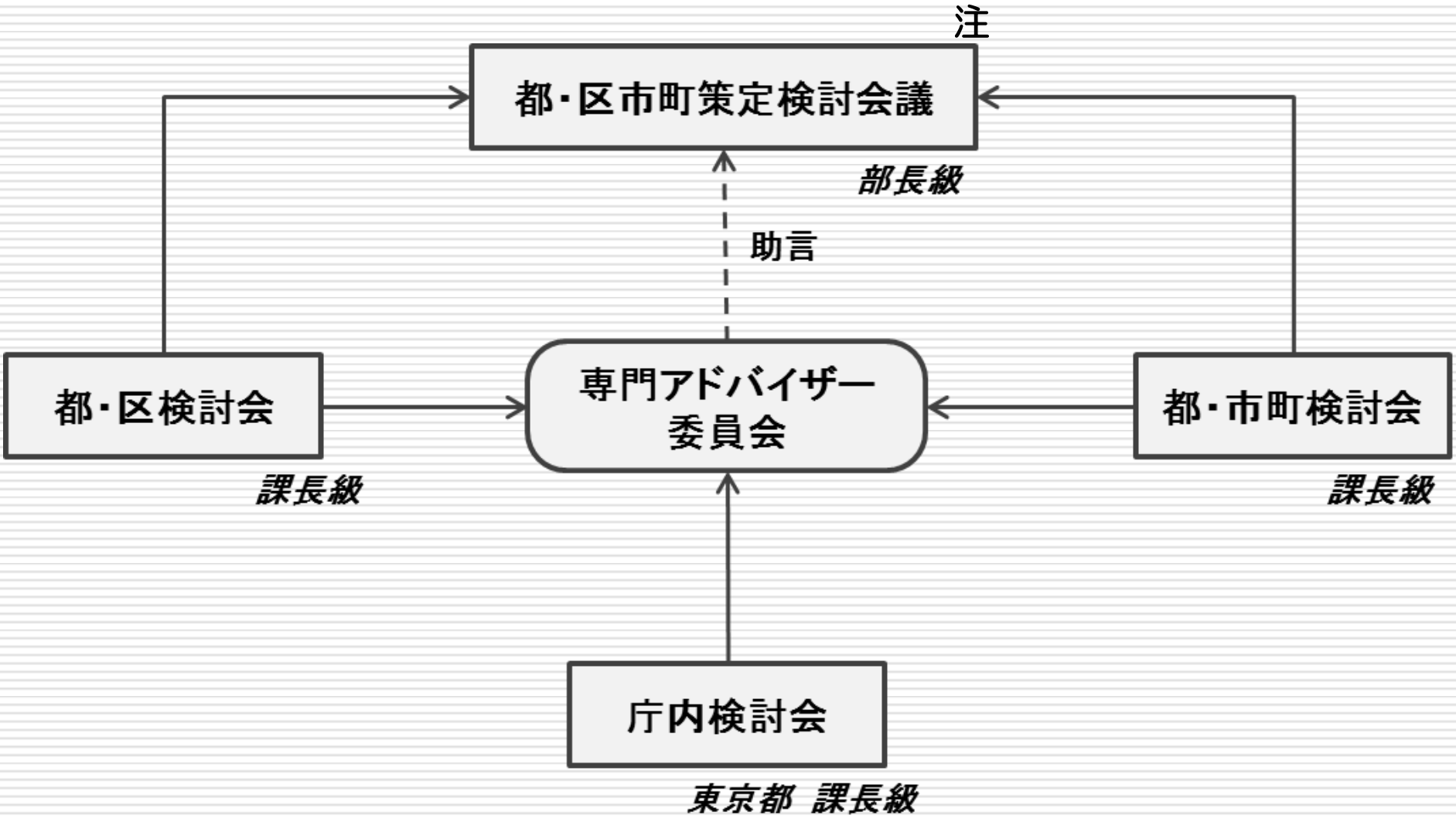
※検討段階のものであり、今後の議論を踏まえて変更となる可能性がある。

都市計画道路の在り方検討　＜検討フロー＞

※現道がない広域的な道路は、交通面・防災面の観点から、
東京全体の道路ネットワークを広域的に支えるため、計画を存続

※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。

検討体制



注　今年度は、第１回と第４回の都・区検討会、都・市町検討会に合わせて開催予定

※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。

今後のスケジュール

※1　在り方検討の視点・評価・都市計画変更までのプロセス等を記載
※2　路線の要件、路線等を記載
※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。