「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

第４回検討会資料

【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

在り方検討の対象
ー検討対象

交差点拡幅部
ー検討フロー
ー交差点拡幅部の機能
ー検討対象

支線
ー検討フロー
ー支線の機能及び検討対象

未完成の隅切りの事例
ー検討フロー
ー隅切りの機能及び検討対象

橋詰
ー検討フロー
ー橋詰の機能
ー検討対象

事業実施済み区間
ー検討フロー
ー基本的な考え方

「地域のまちづくりとの協働」の確認
ー検討フロー
ー基本的な考え方

第１回～第４回検討会の内容確認
ー検討フロー

在り方検討の対象　＜検討対象＞

□ 都市計画道路の在り方検討では、区部及び多摩地域の幹線街路(1)を対象に検討を行う。

(1) 幹線街路…都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のこと。
ただし、自動車専用道路及び国道は対象外とする。
なお、幹線街路とは以下のことを指す。
区部：放射線、環状線、補助線街路
多摩：名称「区分三」の都市計画道路
（都市計画道路の６種別のうち「区分三」に該当するもの）

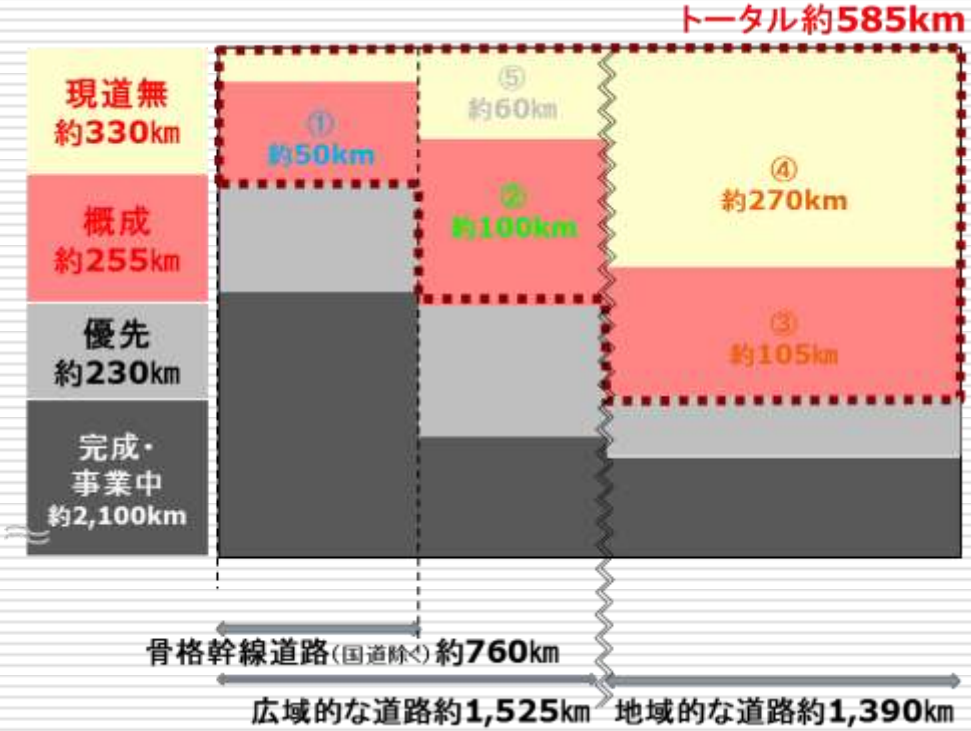

図1　検討対象（第１回検討会資料再掲　現在精査中）

＊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。

交差点拡幅部　＜検討フロー＞

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
＜概成道路＞

交差部の交差方式等の精査
＜立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰＞

整備にあたっての課題への対応方策の検討
＜計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等＞

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更
線形の変更
計画廃止

＊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。

交差点拡幅部　＜交差点拡幅部の機能＞

□ 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。
- 左折交通が特に卓越する場合や、左折車及び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場合が多い(下図参照)。

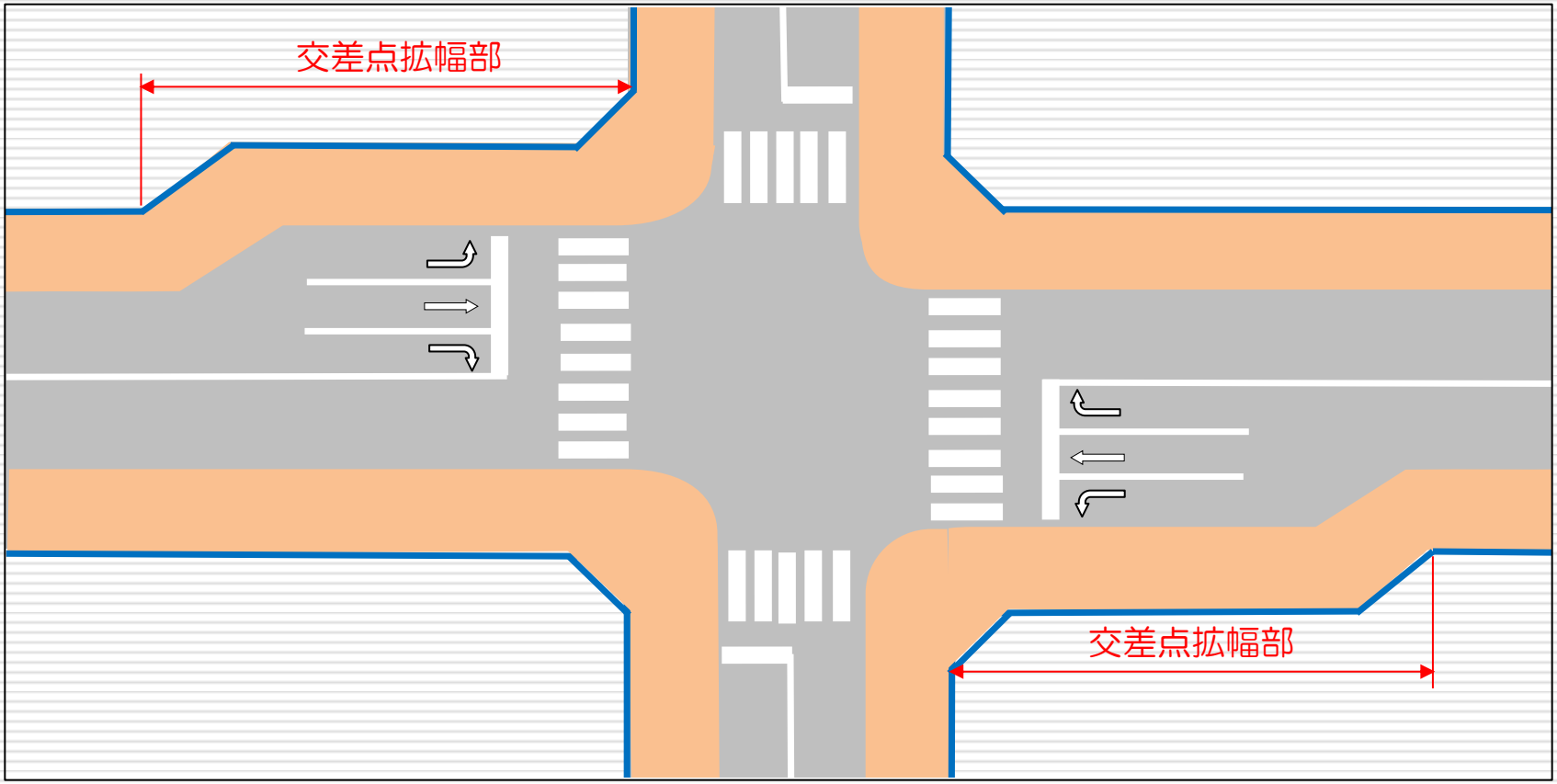

図2　交差点拡幅部

※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　＜検討対象＞

- 交差点拡幅部が未完成の箇所のうち、事業中及び優先整備路線以外の箇所を対象とする。
- 対象は、12交差点（29枝）である。

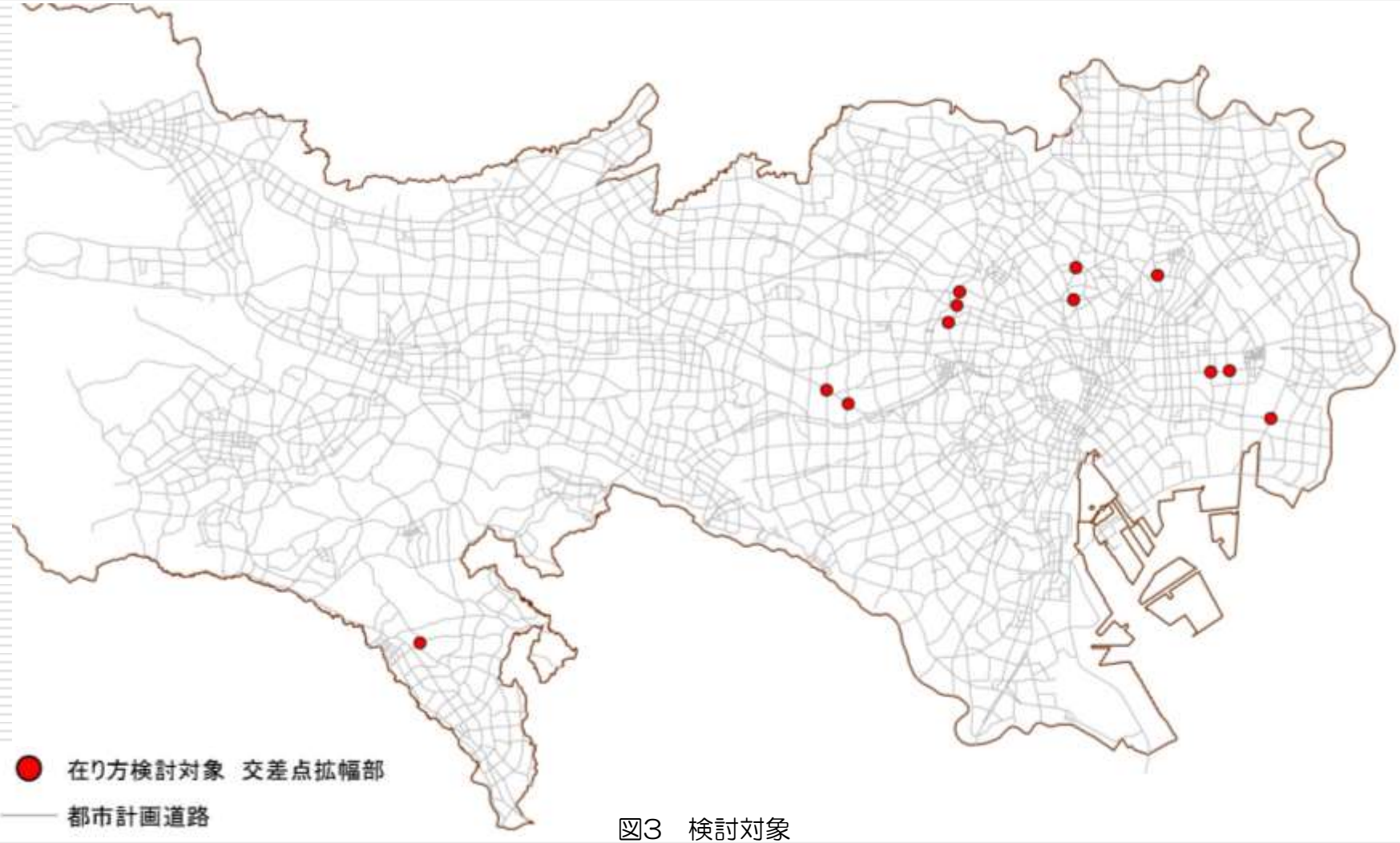

図3　検討対象

＊国道は対象外

※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　＜検討フロー＞

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
＜概成道路＞

交差部の交差方式等の精査
＜立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰＞

整備にあたっての課題への対応方策の検討
＜計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等＞

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更

線形の変更

計画廃止

＊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。

支線　＜支線の機能及び検討対象＞

- 支線は、その機能により、以下２つに分類できる。
  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もの
  ②幹線街路の交通機能・市街地形成機能等を補完するもの
- 未完成の支線のうち、事業中、優先整備路線に関連する支線、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以外を対象とする。
- 対象は、６箇所である。

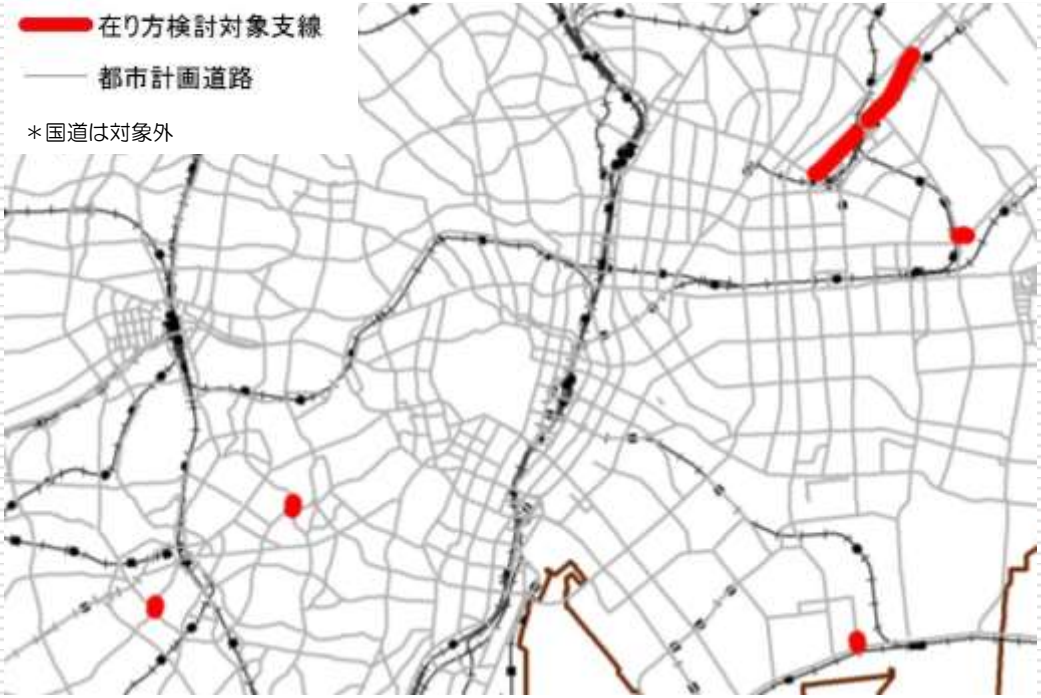

図4　検討対象　区部

図5　検討対象　多摩地域（八王子市）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

未完成の隅切りの事例　＜検討フロー＞

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化　→　←　権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
〈概成道路〉

交差部の交差方式等の精査
〈立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰〉

整備にあたっての課題への対応方策の検討
〈計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等〉

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更

線形の変更

計画廃止

＊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。

未完成の隅切りの事例　<隅切りの機能及び検討対象>

- 隅切りの機能は、『道路構造令の解説と運用』公益社団法人　日本道路協会によると以下のとおりである。
  - •道路が同一平面で交差又は接続する場合においては、自動車、歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行を確保するとともに快適な道路空間を形成するため、隅切りを設ける必要がある。
  - •隅切りの大きさを定めるにあたっては、対象とする平面交差点における自動車、歩行者、自転車等が安全かつ円滑に通行できるように、十分な見通しと、隅角半径（歩道縁石の巻込み半径）および有効歩道幅員の確保を図るとともに、歩行者、自転車のたまり空間、道路緑化のためのスペース確保、さらに景観形成といった様々な観点から総合的に検討する必要がある。
  - •特に都市部の道路にあっては、歩行者交通がかなり多いことから、単に設計車両の円滑な通行を確保するだけでなく、安全かつ快適な歩行空間あるいは良好な道路空間の形成にも十分配慮し、窮屈な交差点にならないようにする必要がある。
- 検討対象は、以下の２種類とする。

①完成している都市計画道路と、完成している都市計画道路との交差点部における未完成の隅切り

②完成している都市計画道路と、都市計画に定められていない道路との交差点部における未完成の隅切り

表１　第４種の道路の交差点における一般的な標準値

単位：m

級別	第1級	第2級	第3級	第4級
第1級	12	10	5	3
第2級		10	5	3
第3級			5	3
第4級				3

この標準値は、一般的な場合の標準値であり、特に右左折交通量の多い場合、設計車両を変更する場合、広幅員の歩道や停車帯を有する場合、除雪スペースを考慮する必要がある場合、道路の交差角が90°からかなり異なる場合など、特別な事情を考慮すべき場合は、個々に検討する必要がある。

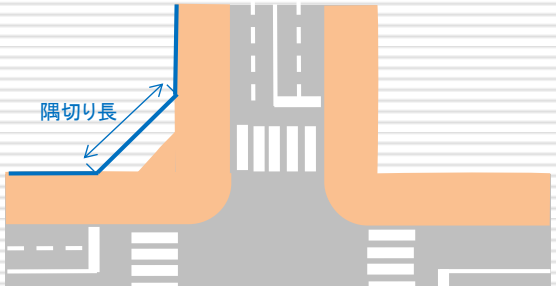

図6　隅切りのイメージ

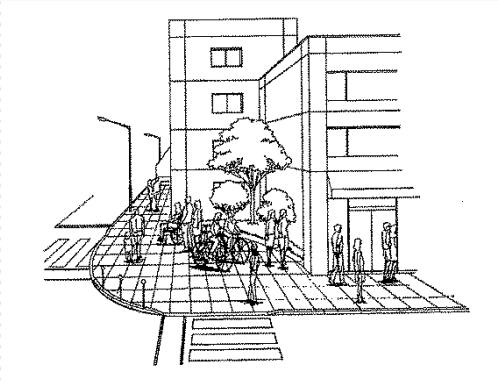

図7　交差点付近の滞留空間の例

橋詰　＜検討フロー＞

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
<概成道路>

交差部の交差方式等の精査
<立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰>

整備にあたっての課題への対応方策の検討
<計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等>

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画存続

幅員の変更
線形の変更
計画廃止

＊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。

橋詰　＜橋詰の機能＞

- 橋詰とは、橋のたもとに設けられた架け替えのための空間としての区域であり、橋台敷とも言われ、その位置付けは、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るが、昭和33年に旧道路構造令と旧街路構造令が統合された道路構造令には、橋詰に関する規定はなくなっている。
- 昭和39年及び41年の都市計画の見直し以降、原則として橋詰区域を都市計画として計画されなくなった。
- 橋詰の機能は、架け替えの用地の他、平常時における交通緩衝地帯、オープンスペースまた、交番、トイレ、防災倉庫等の施設用地となっている。
- 橋詰が計画された橋梁は、130箇所あるが、そのうち約９割はその区域が確保されている。

駒形橋

白鬚橋

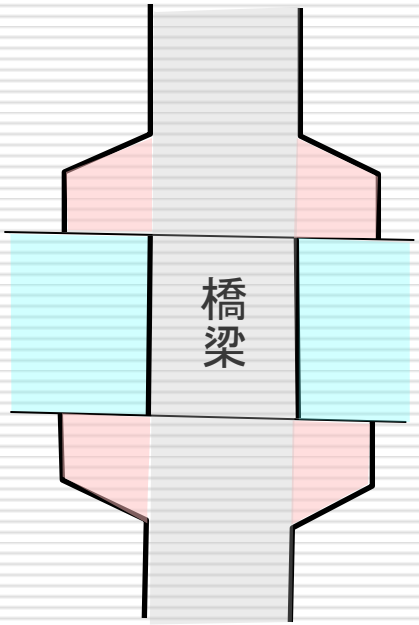

図8　橋詰のイメージ

※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　＜検討対象＞

- 橋詰区域が未完成となっている箇所などを検討対象とする。事業中や優先整備路線は検討対象外とする。
- 対象は、10橋梁に関係する橋詰である。

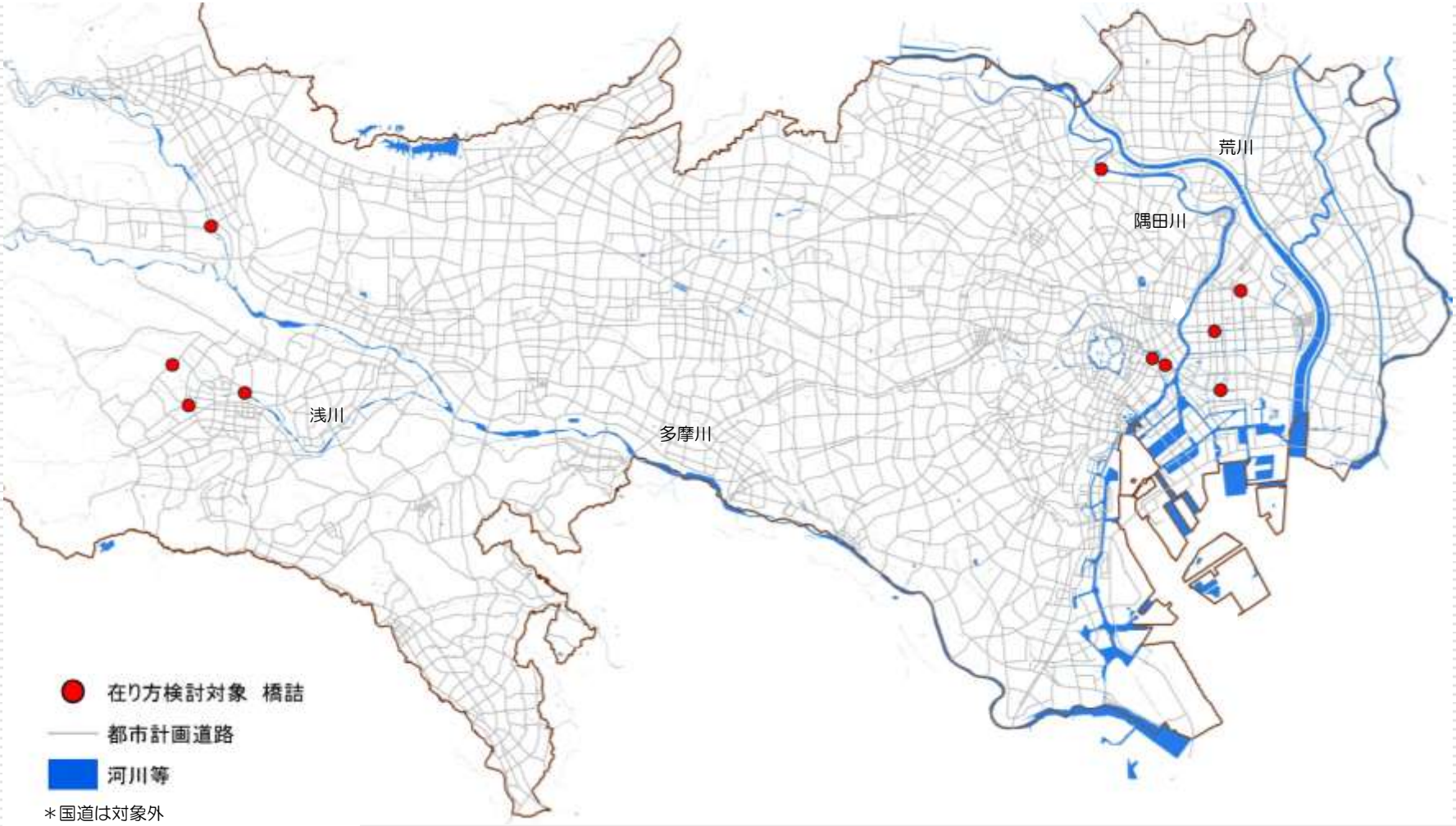

図9　検討対象

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

事業実施済み区間　＜検討フロー＞

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
＜概成道路＞

交差部の交差方式等の精査
＜立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰＞

整備にあたっての課題への対応方策の検討
＜計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等＞

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更

線形の変更

計画廃止

＊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。

事業実施済み区間　＜基本的な考え方＞

- 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が、現道の道路区域が都市計画道路区域と一致していない場合、当該箇所が道路の構造基準を満たして安全かつ円滑な交通が確保されており、更なる整備は不要であると判断された場合に限り、現道の形状にあわせて都市計画道路の区域を変更することができることとする。

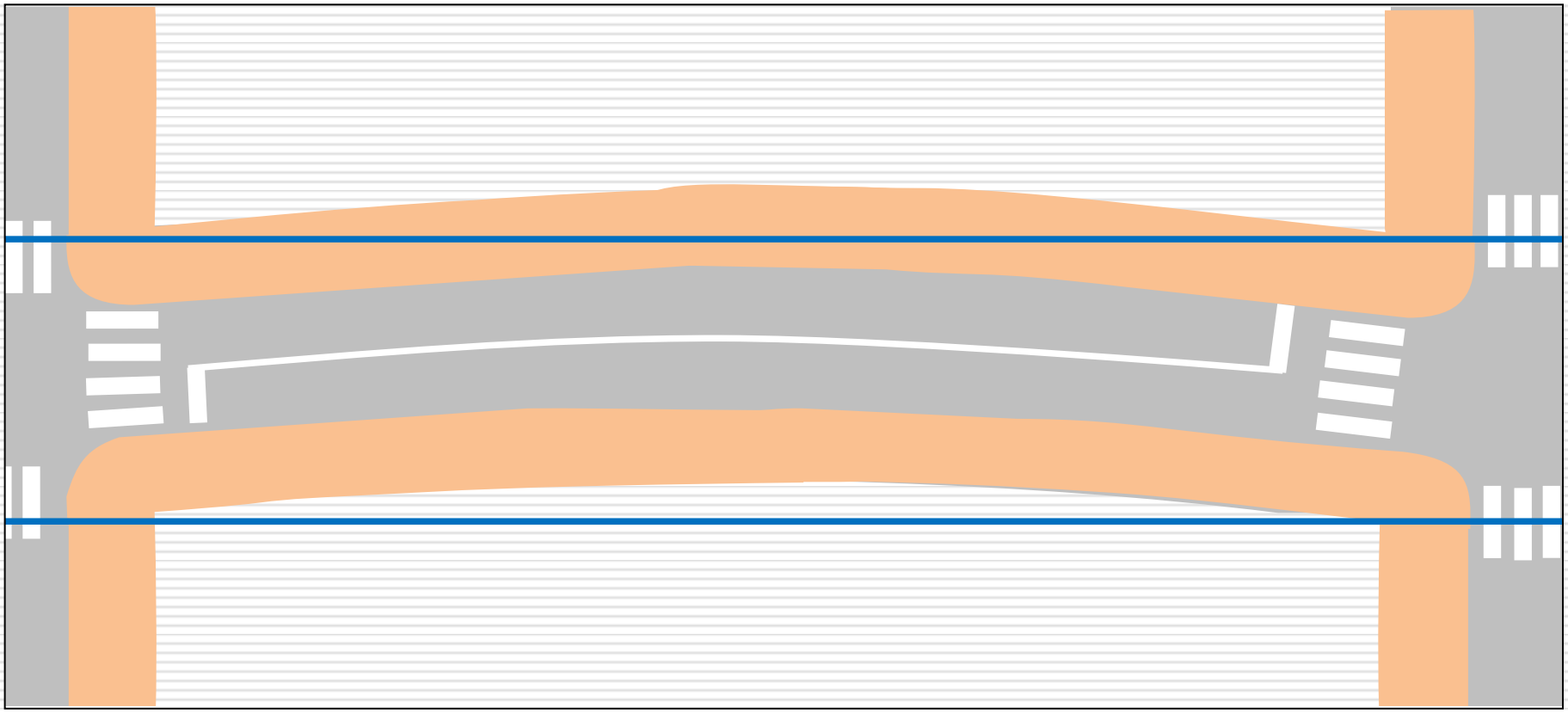

図10　都市計画道路区域と現道の道路区域が異なる箇所のイメージ

※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。

「地域のまちづくりとの協働」の確認　<検討フロー>

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持*

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
<概成道路>

交差部の交差方式等の精査
<立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・橋詰>

整備にあたっての課題への対応方策の検討
<計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等>

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更
線形の変更
計画廃止

＊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。

「地域のまちづくりとの協働」の確認　<基本的な考え方>

- 地域的な道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証にて、その必要性が「地域のまちづくりとの協働」のみで選定されている道路の精査を行う。
- これらの路線は、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である。
- 「都市づくりのグランドデザイン」にて、2040年代における新たな都市像が提示されたが、「都市づくりのグランドデザイン」が目標とする2040年代には、骨格的な都市計画道路の約９割、補助線街路を含めても約８割が完成する時代を迎えることになる。
- 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、都市のあり様が変わり、計画の必要性に変化の可能性がある。
- 2040年代を見通した時に、これらの路線が①各地域が目指す将来像の実現に向け、②いかなる役割を担うために都市計画道路の整備が必要なのか、「都市づくりのグランドデザイン」における、都市づくりの７つの戦略を参考に取りまとめる。

図11　「都市づくりのグランドデザイン」における都市づくりの７つの戦略

※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。

第１回～第４回検討会の内容確認　<検討フロー>

現在事業中及び優先整備路線が完成すると（概ね都市づくりのグランドデザインの目標年次）
都市計画道路全体のネットワークの約8割が完成する

優先整備路線として選定しなかった路線　**在り方検討の対象（約585km）**

2040年代の東京の都市像
制約条件の変化 →　← 権利制限の長期化

広域的な道路
基本的にネットワークを維持＊

地域的な道路

拡幅整備の有効性の精査
<概成道路>

交差部の交差方式等の精査
<立体交差・交差点拡幅部・支線・隅切り・構詰>

整備にあたっての課題への対応方策の検討
<計画の重複や不整合・事業実施済み区間・急峻な地形等>

「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、
「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）の確認

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確認

≪各項目において地域の実情を踏まえ総合的に評価≫

計画
存続

幅員の変更

線形の変更

計画廃止

＊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。