

第2章

基本的な考え方

第2章 基本的な考え方

1 背景

東京都では「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、2040年代の目指すべき都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しています。東京の都市づくりの目標である活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるため、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。

このような都市像を実現に向け、限られた財源の下、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、整備方針（第四次事業化計画）に基づき、優先整備路線の整備を推進しています。これにより「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ります。

その一方で、優先整備路線として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^[1]が更に長期化することが想定されます。



図2-1 2040年代の都市計画道路ネットワーク（想定）^[3]

[1] 都市計画法では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築行為に対する制限が課されており、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ます。都内では、一部の区市の優先整備路線を除く全ての都市計画道路区域内において、一定の条件の下で、3階建てまでの建築を許可する基準の緩和を行っています。

[2] P16を参照してください。

[3] 事業中路線、優先整備路線やみちづくり・まちづくりパートナー事業が予定されている路線等については、2040年代には完成しているものと想定して図示しています。また、国道、見直し候補路線、計画内容再検討路線等については、現在の整備状況を図示しています。なお、「みちづくり・まちづくりパートナー事業」とは、都道のうち、優先整備路線以外で東京都と市町村が連携協力して整備する事業のことです。

2 基本的な考え方

都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定しており、鋭意その整備に取り組んでいるものの、計画決定から相当程度の時間を経ているものもあります。このため、東京都と特別区及び 26 市 2 町は、これまでも事業化計画を策定し、優先整備路線を選定する一方で、適宜、都市計画道路の見直しや建築制限の緩和を行ってきました。

少子高齢化の進展など東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対する都民ニーズは、日々変化し、そして多様化しています。このため、都市計画道路の検証を不断に行っていく必要があります。

こうしたことから、前述の背景も踏まえ、「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考えに基づき、整備方針（第四次事業化計画）により、必要な都市計画道路の整備を着実に進める一方で、東京都と特別区及び 26 市 2 町は協働で、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路の検証を行い、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定することとしました。

3 検討対象

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討（以下「本検討」という。）においては、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]とします。

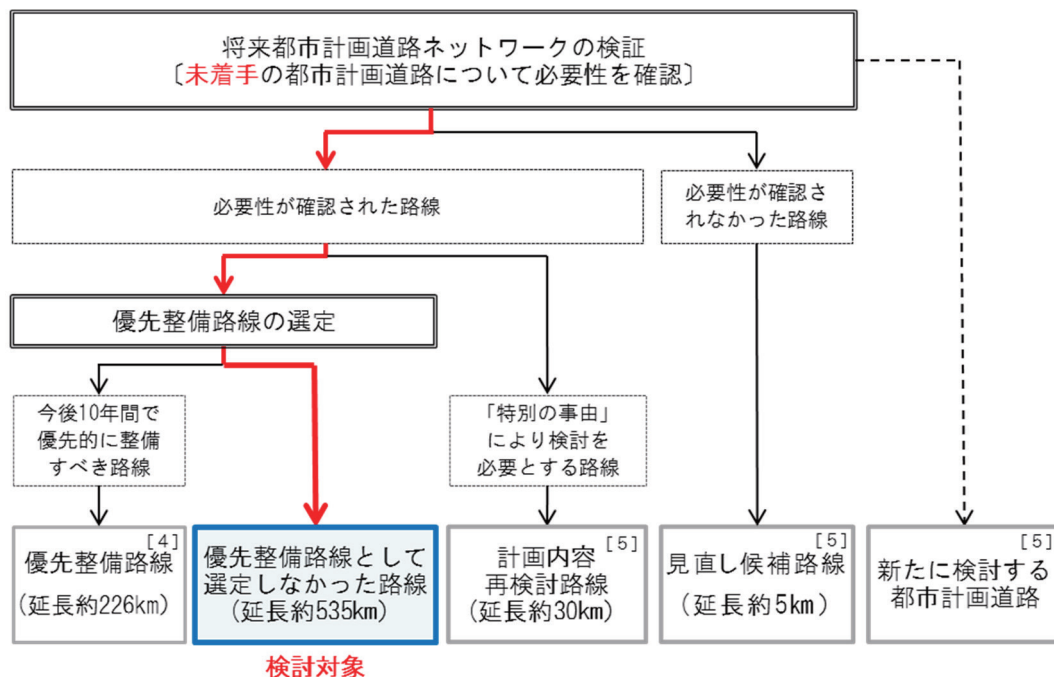


図 2-2 本検討の検討対象

[1] 優先整備路線のほか、計画内容再検討路線、みちづくり・まちづくりパートナー事業が予定されている路線等については、本検討の対象外としました。

[2] 幹線街路以外の区画街路等は対象外とします。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しました。

[3] 概成道路も含みます。なお、橋梁区間のみの概成道路は対象外としました。また、国道及び事業中路線等は本検討の対象外としました。

[4] 平成 28 年度以降、順次事業化を行っています。

[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います。

本検討の対象延長約 535km の内訳は、表 2-1 のとおりです。

また、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います。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います。検討対象は図 2-3 のとおりです。

表 2-1 検討対象^[1]の内訳

	広域的な道路	地域的な道路	合計
概成道路 ^[2]	約 135 km	約 100 km	約 235 km
現道無道路 ^[3]	約 50 km	約 250 km	約 300 km
合計	約 185 km	約 350 km	約 535 km

[1] 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ります。

[2] P16 を参照してください。

[3] 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です。

4 検討の視点

本検討では、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、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性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、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検討することとしました。

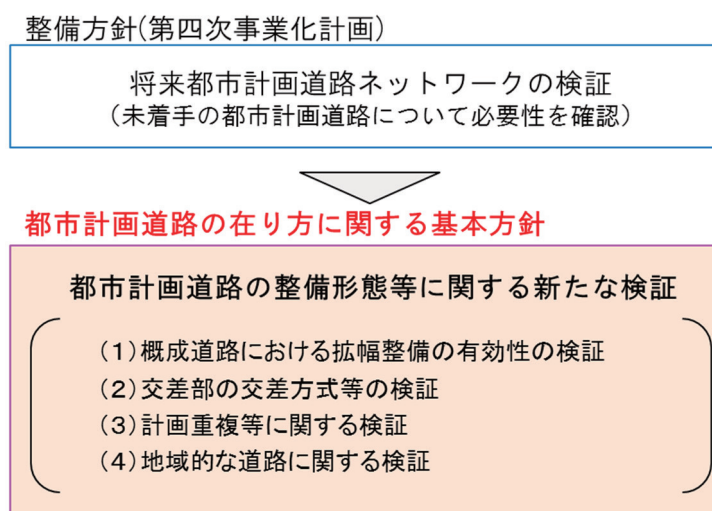


図 2-4 本検討の視点

5 検討フロー

本検討における検討フロー^{〔1〕}は図2-5のとおりです。
また、本検討における検証項目は表2-2のとおりです。

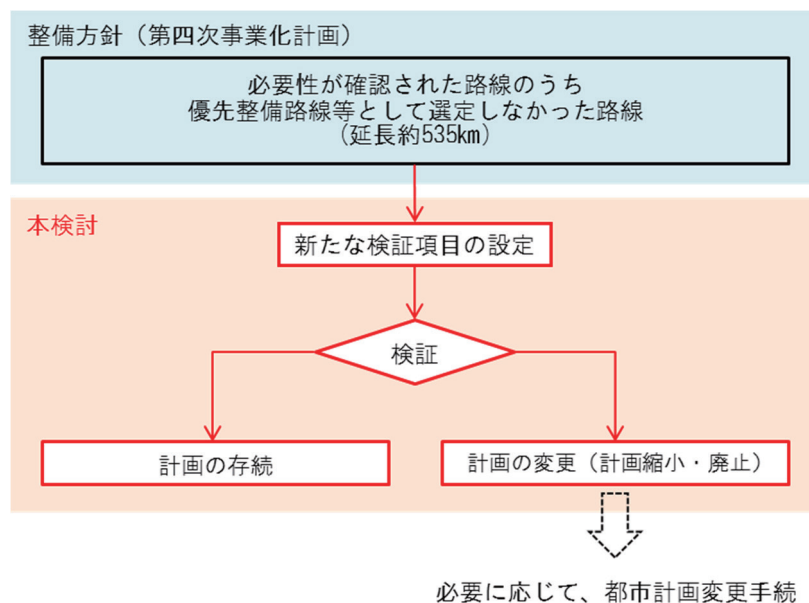


図2-5 本検討の検討フロー

表2-2 本検討の検証項目^{〔2〕}

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 ^{〔3〕}	(1) 立体交差 (2) 交差点拡幅部 (3) 支線 (4) 橋詰
3 計画重複等に関する検証	(1) 都市計画公園等との重複 ^{〔4〕} (2) 事業実施済区間
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

〔1〕 今回の検討対象の中には、新たな検証項目のいずれにも該当しない区間があります。それらの区間は、今回、新たな検証は行いませんが、整備方針（第四次事業化計画）における検証では、将来都市計画道路ネットワーク、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性が確認されています。

〔2〕 「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針 中間のまとめ」で検証項目の一つとしていました隅切りについては、対象となる隅切りの箇所が非常に多く、その整備状況も様々であり、今回の検証項目とは別に対応することとしました。

〔3〕 交差部の交差方式等の検証においては、「計画の存続」と「計画の変更」のほかに「今後事業化を検討していく際に計画の要否を検証」とする分類もあります。

〔4〕 都市計画公園等との重複の検証においては、「今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所」と「今後関係機関と調整が必要な箇所」に分類し、都市計画変更の方向性を示します。（P56 参照）