

「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3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

拡幅整備の有効性の精査

- －検討フロー
- －評価にあたって
- －道路構造令及び道路構造条例による基準

立体交差の検討

- －検討フロー
- －立体交差の機能
- －検討対象
- －道路構造令及び道路構造条例による基準

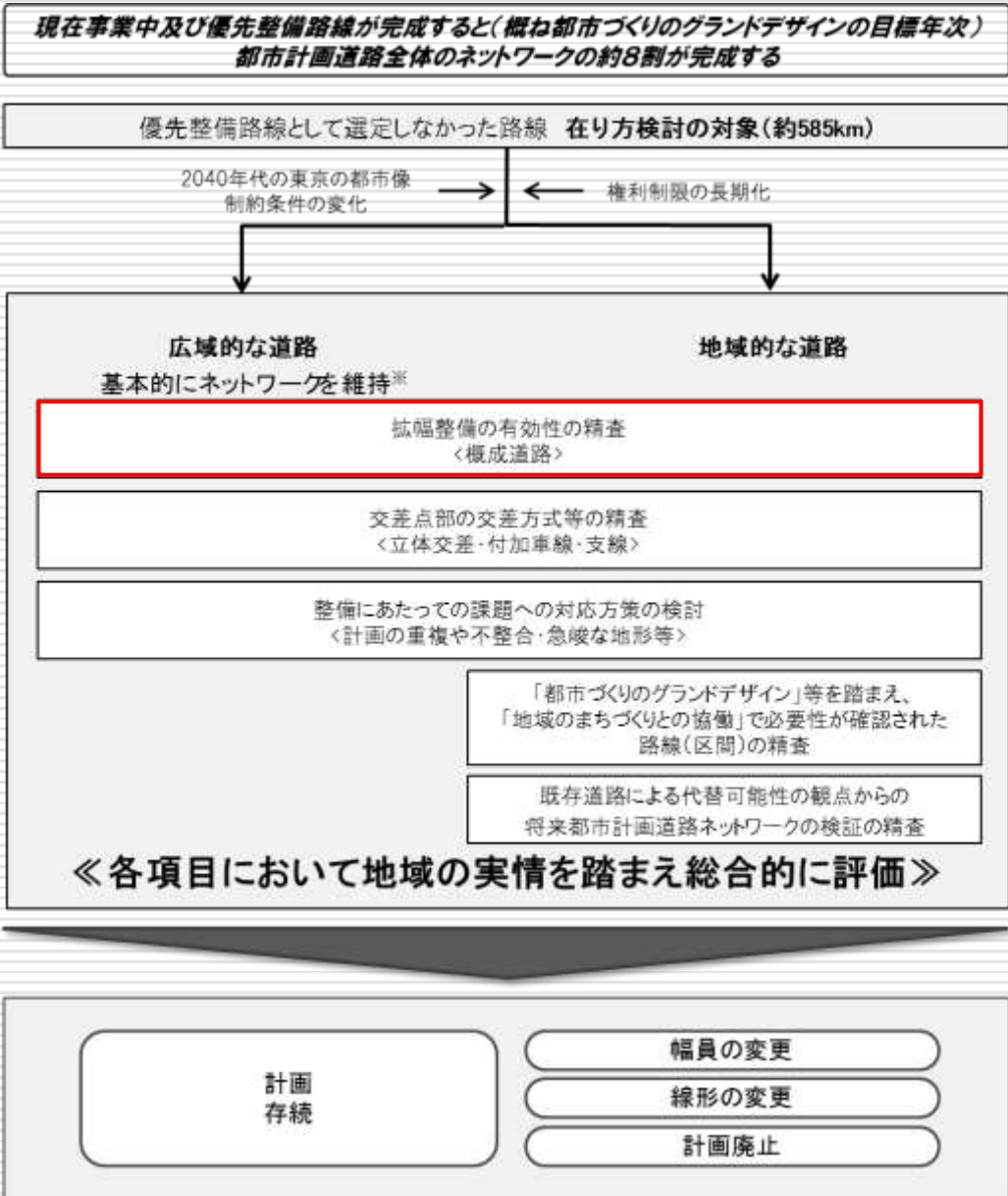
地域的な道路における

既存道路による代替可能性の観点

- －検討フロー
- －他自治体の事例
- －代替路の検討

拡幅整備の有効性の精査

< 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。

□ 概成道路は、既に道路として概ねの機能を満たしている区間もあれば、歩道が狭いことや無電柱化されていないことなど様々な課題が生じている区間もある。

□ 本検討では、概成道路の拡幅整備の有効性を以下の視点から選択し評価する。

視点1： 道路構造条例等による評価

- 鉄道駅や学校等の近接などによる歩道幅員
 - 無電柱化の収容空間
 - バス路線による車道部幅員
 - 沿道土地利用に伴う停車需要の多寡による停車帯
 - 渋滞交差点による付加車線
 - 自転車走行空間
- の確保など地域の実情も考慮しながら評価する。

視点2： 周辺まちづくり計画等との整合性による評価

- 都市計画マスタープラン
 - 地区計画
 - 防災まちづくり計画
 - 前後区間の整備状況
- など地域の実情を考慮し評価する。

(歩道) 道路構造条例より抜粋

歩行者の交通量が多い第三種(第五級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、第四種(第四級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第三種若しくは第四種第四級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上を標準とするものとする。

(植樹帯) 道路構造条例及び道路構造令の解説と運用より抜粋

第四種第一級及び第二級の道路にあつては植樹帯を、その他の道路にあつては必要に応じ植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

植樹帯の幅員は、一・五メートルを標準とするものとする。

解説：植樹帯の幅員は1.5mを標準とすると規定されているが、この規定はおおむね1m以上2m以下を意味する。

(車道等) 道路構造条例より第4種のみ抜粋

車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。)の幅員は、次の表の上欄に掲げる道路の区分に応じ、同表の下欄に掲げる値とするものとする。

区分		車線幅員(単位m)	
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級及び第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

(路肩) 道路構造条例より抜粋

道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯又は停車帯を設ける場合は、この限りでない。

区分	車道の左側に設ける路肩の幅員(単位m)
第4種	0.5

(停車帯) 道路構造条例より抜粋

第四種(第四級を除く。)の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合は、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

停車帯の幅員は、二・五メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合、沿道の停車の需要等を勘案して、一・五メートルまで縮小することができる。

(平面交差又は接続) 道路構造令の解説と運用より抜粋

第3種及び第4種の普通道路の車線の幅員は、道路の区分に応じ、次の表に掲げる値とする。

(単位m)

車線の種類		単路部の車線の幅員	付加車線を設ける箇所の直進の幅員	付加車線の幅員
道路の区分				
第4種	第1級	3.25[3.5]	3.25または3.0	3.25、3.0または2.75(2.5)
	第2級	3	3.0または2.75	
	第3級			

□ は、交通の状況により必要がある場合の幅員 ○ は、都市部の右折車線におけるやむを得ない場合の縮小値

(車線の分離等) 道路構造条例より第4種のみ抜粋

第一種又は第二種の道路(いずれも対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。)の車線は、往復の方向別に分離するものとする。

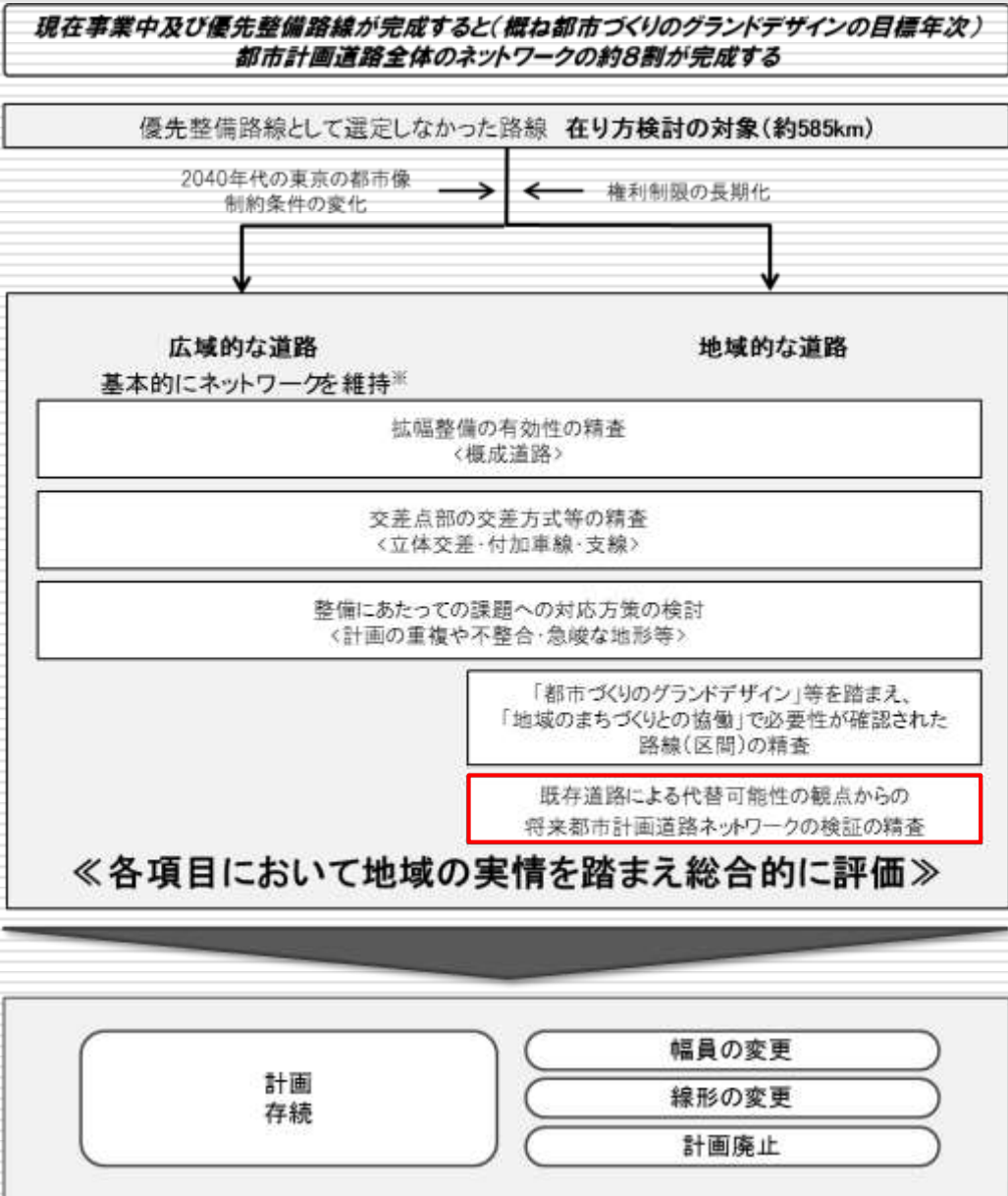
車線の数四以上である第三種又は第四種の道路(いずれも対向車線を設けない道路を除く。)について、安全かつ円滑な交通を確保するために必要がある場合は、前項本文の規定を準用するものとする。

区分		中央帯の幅員(m)
第4種	第1級	1
	第2級	
	第3級	

中央帯には、側帯を設けるものとする。

前項の側帯の幅員は、次の表の道路の区分に応じ、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の上欄に掲げる値とするものとする。

区分		側帯の幅員(m)
第4種	第1級	0.25
	第2級	
	第3級	



※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。

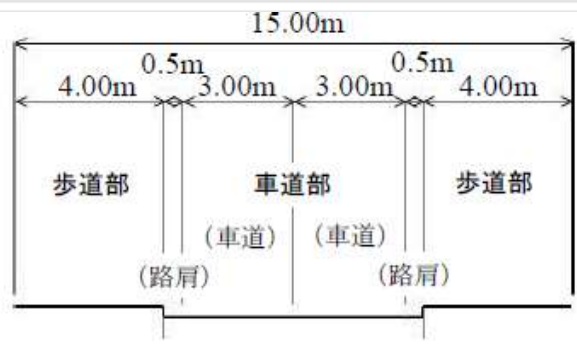
地域的な道路における既存道路による代替可能性の観点<他自治体の事例>

事例紹介

千葉市 都市計画道路の見直し素案

(代替道路の必要幅員基準) 道路構造令を参考に定めたもの

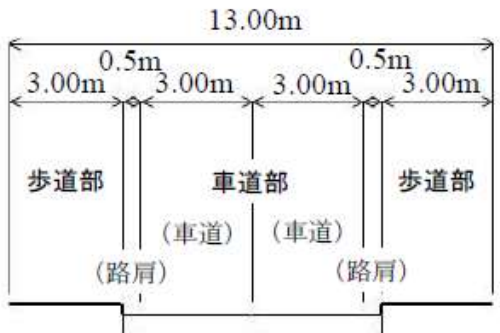
(単位:m)		
	市街化区域	市街化調整区域
骨格道路	(鉄道駅にアクセスする路線)	車道部 $(3.00+0.5) \times 2=7.00$
	車道部 $(3.00+0.5) \times 2=7.00$ 歩道部 $4.00 \times 2=8.00$ 計 15.0m以上【図A参照】 (上記以外の路線)	歩道部 $2.00 \times 2=4.00$ 計 11.0m以上【図C参照】
地区道路	車道部 $(3.00+0.5) \times 2=7.00$ 歩道部 $3.00 \times 2=6.00$ 計 13.0m以上【図B参照】	車道部 $(3.00+0.5) \times 2=7.00$ 歩道部 $2.00 \times 2=4.00$ 計 11.0m以上【図C参照】



(図A) 幅員 15 mの横断面構成



(図C) 幅員 11 mの横断面構成



(図B) 幅員 13 mの横断面構成

※この事例は他自治体の事例を示すものであり、今後各路線の方向性については個別に検討していく。

代替路の検討

地域的な道路における未着手区間に近接し、当該都市計画道路の持つ機能を代替できる都市計画道路以外の道路を検討対象とする。

交通機能 市街地形成機能



防災機能 空間機能

図1 都市計画道路の持つ機能

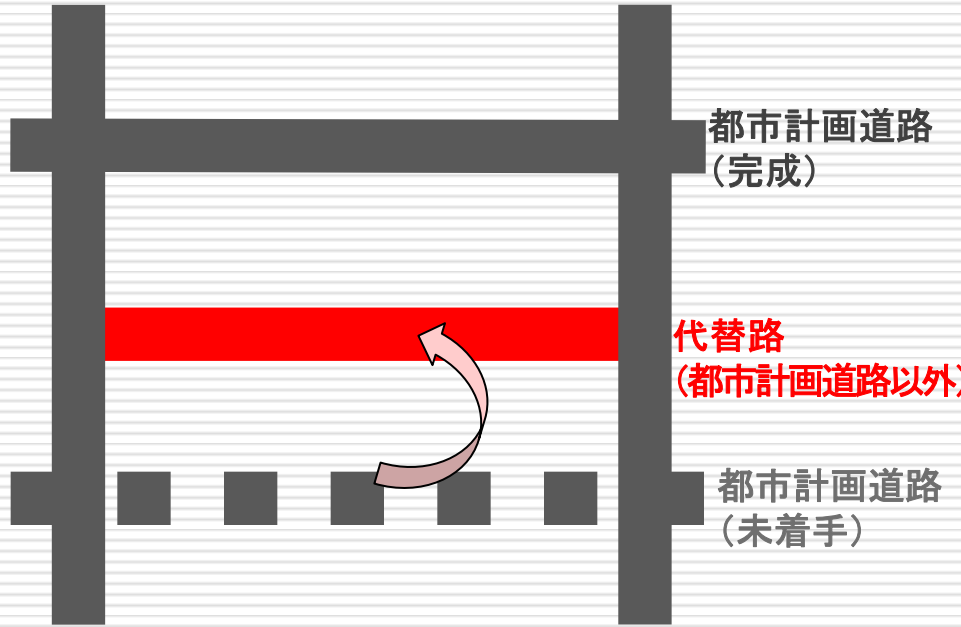
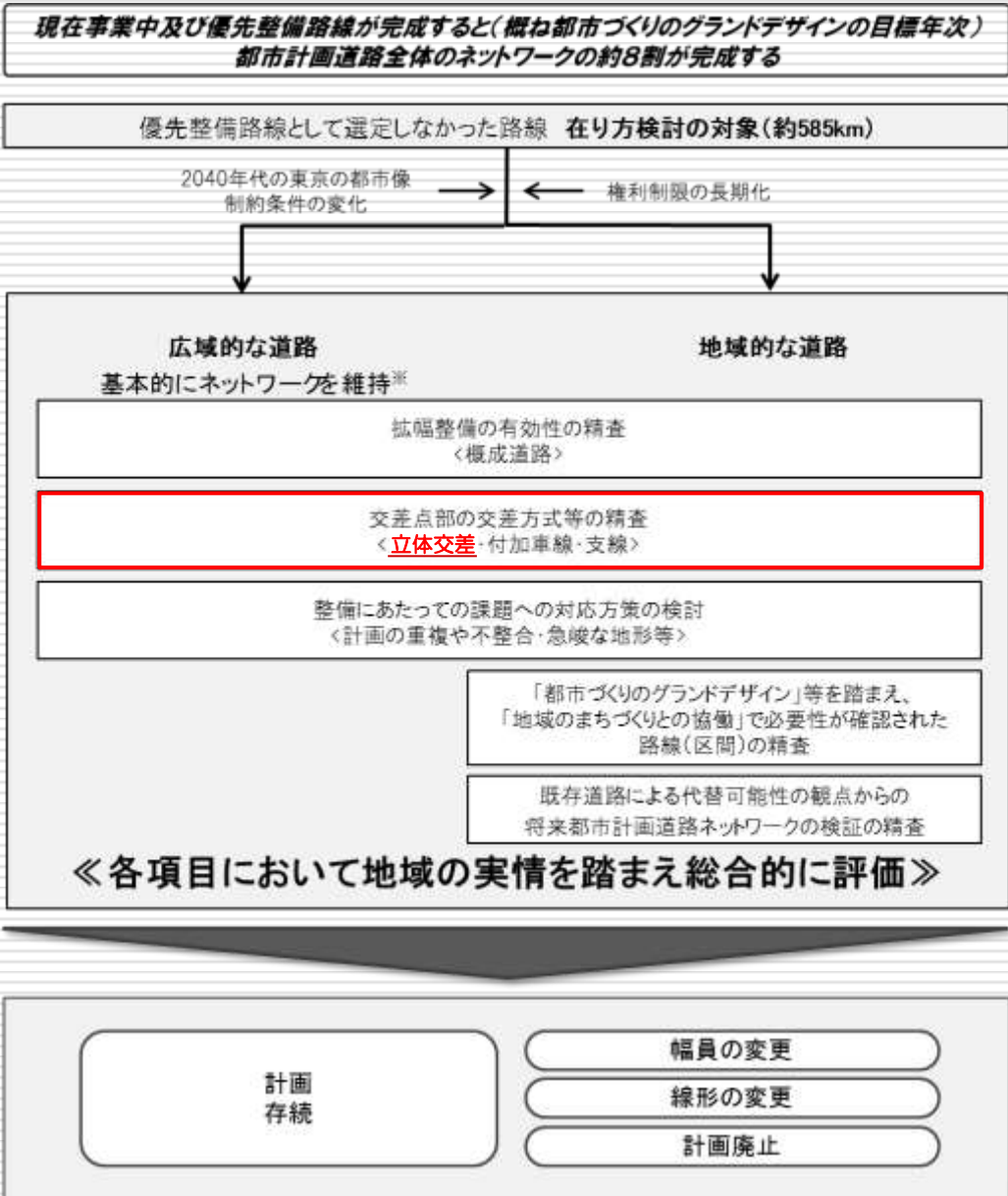


図2 代替路のイメージ

立体交差の検討

<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。

立体交差の検討

＜立体交差の機能＞

- 立体交差には、鉄道と都市計画道路との立体交差、都市計画道路と都市計画道路等との立体交差がある。本検討では、都市計画道路と都市計画道路の立体交差を対象とする。
- 都市計画道路と都市計画道路の立体交差には以下3点の機能がある。
 - ①交通渋滞の解消
 - ②速達性の向上
 - ③沿道環境の向上

オーバースの事例 (環状第7号線×補助第85号線)



姥ヶ橋陸橋

アンダーパスの事例 (放射第12号線×放射第33号線)

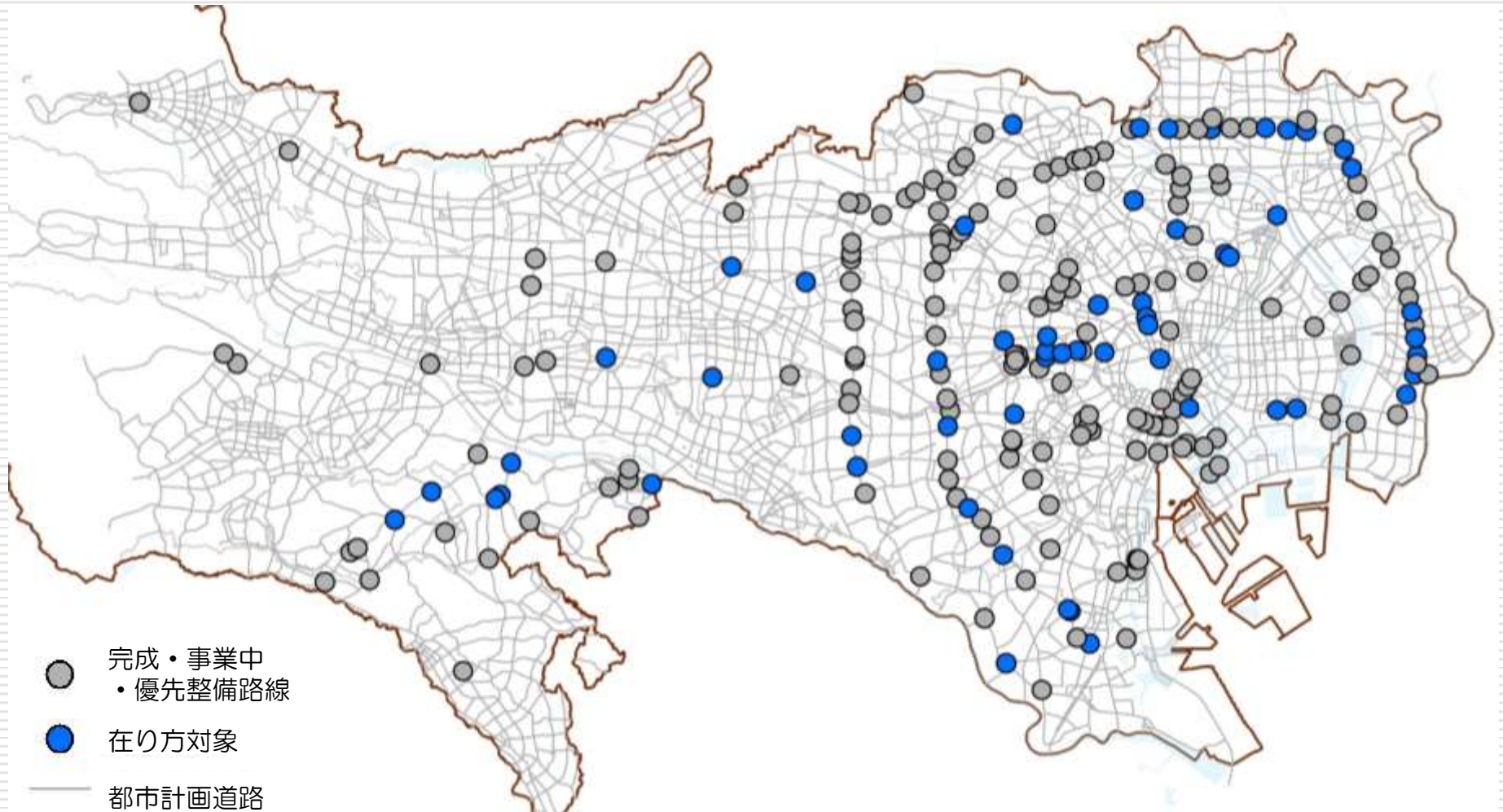


八重洲陸橋

立体交差の検討

<検討対象>

- 立体交差の構造物の整備が未着手のうち、事業中や優先整備路線以外の箇所を検討対象とする。
- 検討対象は、56箇所である。



● 完成・事業中
・優先整備路線

● 在り方対象

— 都市計画道路

※・道路と鉄道との立体交差は対象外
・国道は対象外

図3 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。

(立体交差) 道路構造条例より抜粋

車線（登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。）の数が四以上である普通道路が相互に交差する場合は、当該交差の方式は、立体交差とするものとする。ただし、交通の状況により立体交差とすることが適当でない場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

『道路構造令の解説と運用』公益社団法人 日本道路協会

- 立体交差の計画にあたっては、対象とする道路の規格、機能、立体交差の前後を含めた交差処理上の問題のみならず、計画地点周辺の土地利用を含む沿道条件や環境条件などの地域特性を総合的に検討し、立体交差化の可否およびその構造形式を決定しなければならない。
- 計画基準の具体的適用（第4種の普通道路）
 - 4車線以上の普通道路が相互に交差する場合は立体交差を原則とする。ただし、4車線以上の道路相互の交差であっても、交差点の交通量、交通の安全、道路網の構成、交差点の間隔からみて、平面交差が許容される場合または地形その他の理由により立体交差が困難な場合はこの限りではない。
 - いずれか一方の普通道路が2車線の場合は、平面交差を原則とする。ただし、交差点の交通量、交通の安全、道路の機能からみて、立体交差が望ましい場合はこの限りでない。
 - 2車線の普通道路が相互に、または1車線の普通道路と交差する場合および1車線普通道路が相互に交差する場合は、原則として、平面交差とする。
 - 立体交差をする交差点にあっても、交通量および交通の安全からみて当分の間平面交差で処理できると認められる場合は、段階建設として、平面交差とすることができる。ただし、将来立体化が可能なように、立体交差の設計に基づき、用地を確保することが望ましい。
- 立体交差構造の原則
 - 立体交差の構造形式の選択にあたっては、卓越する交通の流れを円滑にすることとともに、沿道に与える影響にも配慮しなければならない。
 - 立体交差およびこれに接続する区間の車線数は、その前後の区間の車線数、交通の流れの集散状況その他を考慮して決定しなければならない。