「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

検討対象
- ー検討対象

検討フロー
- ー検討フロー

拡幅整備の有効性の検証
- ー検討フロー
- ー評価にあたって
- ー往復2車線道路の横断面構成（単路部）
- ー往復4車線道路の横断面構成（単路部）
- ー歩道の評価
- ー車道の評価
- ー停車帯の評価

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

未完成の隅切りの検証
- ー検討フロー
- ー隅切りの機能及び検討対象
- ー隅切り基準の歴史

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

都市計画道路区域における建築等の規制
- ー検討フロー
- ー建築制限の緩和
- ー税金の減免

今年度検討会の内容確認
- ー検討フロー

今後の検討スケジュール
- ー検討スケジュール
- ー中間のまとめについて

検討対象　＜検討対象①＞

- 「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）」において、将来都市計画道路ネットワークとして必要性が確認されたものの、優先整備路線(1)等に選定されなかった区部及び多摩地域の未着手の幹線街路(2)を対象に検討を行う。

(1) 優先整備路線の他、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。

(2) 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）

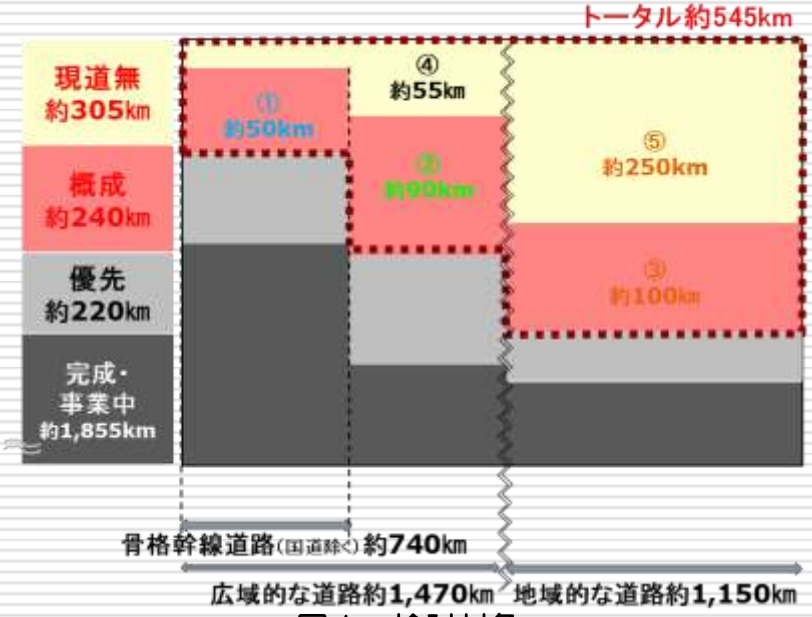


図１　検討対象

＊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　＜検討対象②＞

図２　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90km）
③地域的な道路（概成）（約100km）
④骨格幹線道路（現道無）
④その他広域的な道路（現道無）
⑤地域的な道路（現道無）（約250km）

国道
幹線街路以外
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）
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。

検討対象　＜検討対象③＞

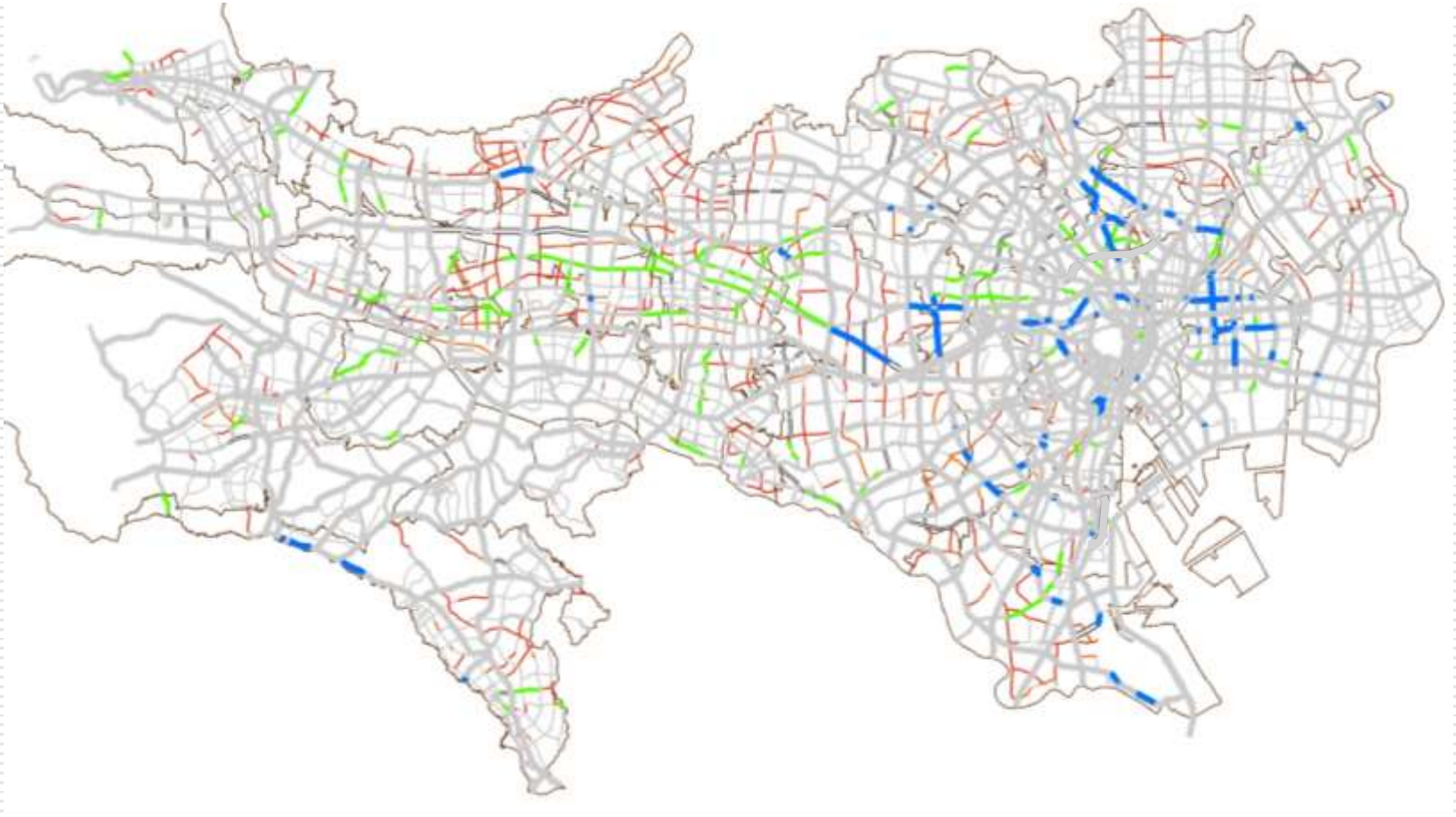


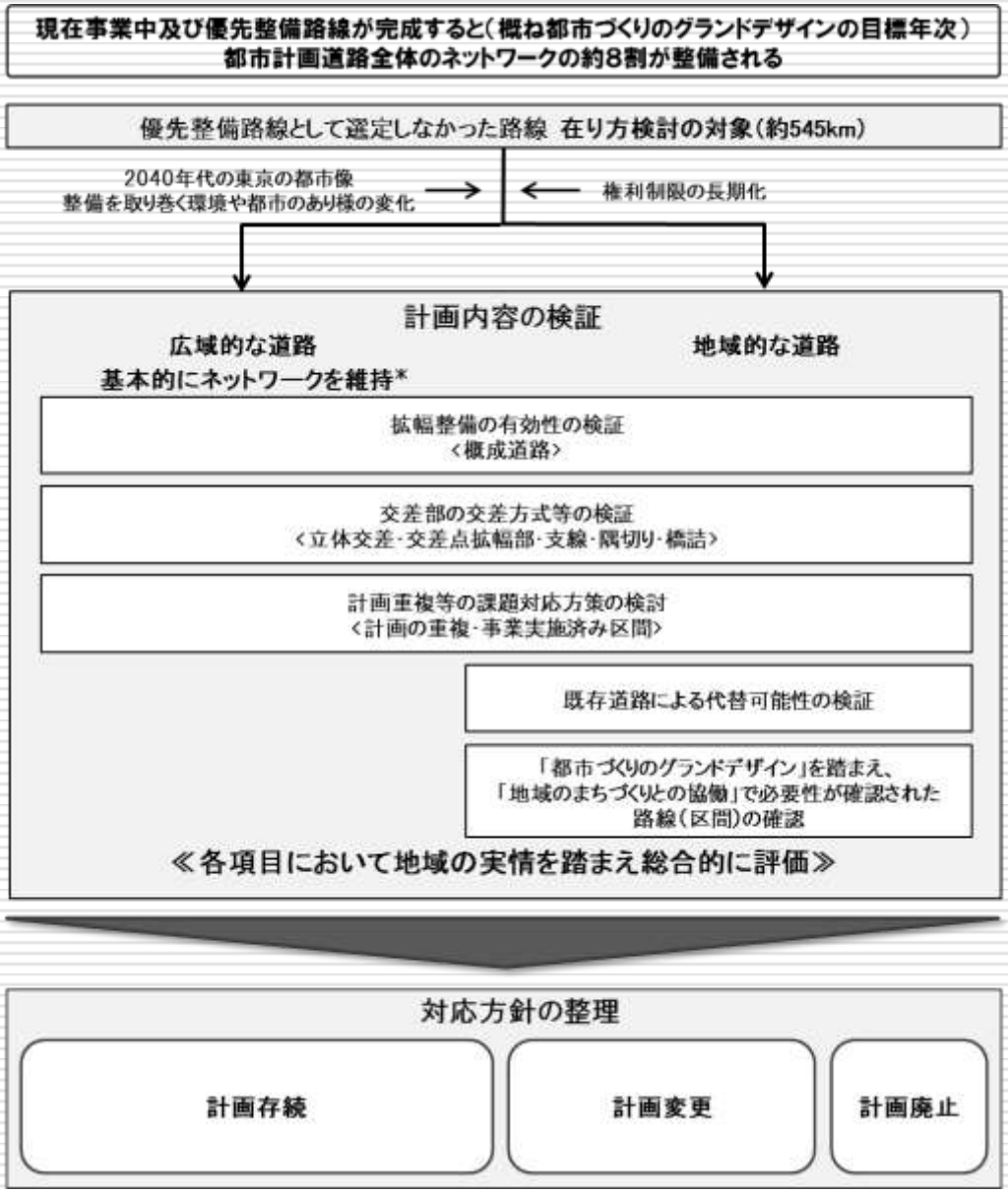
図３　検討対象

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90km）
③地域的な道路（概成）（約100km）
④骨格幹線道路（現道無）
④その他広域的な道路（現道無）
⑤地域的な道路（現道無）（約250km）

国道
幹線街路以外
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）
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。

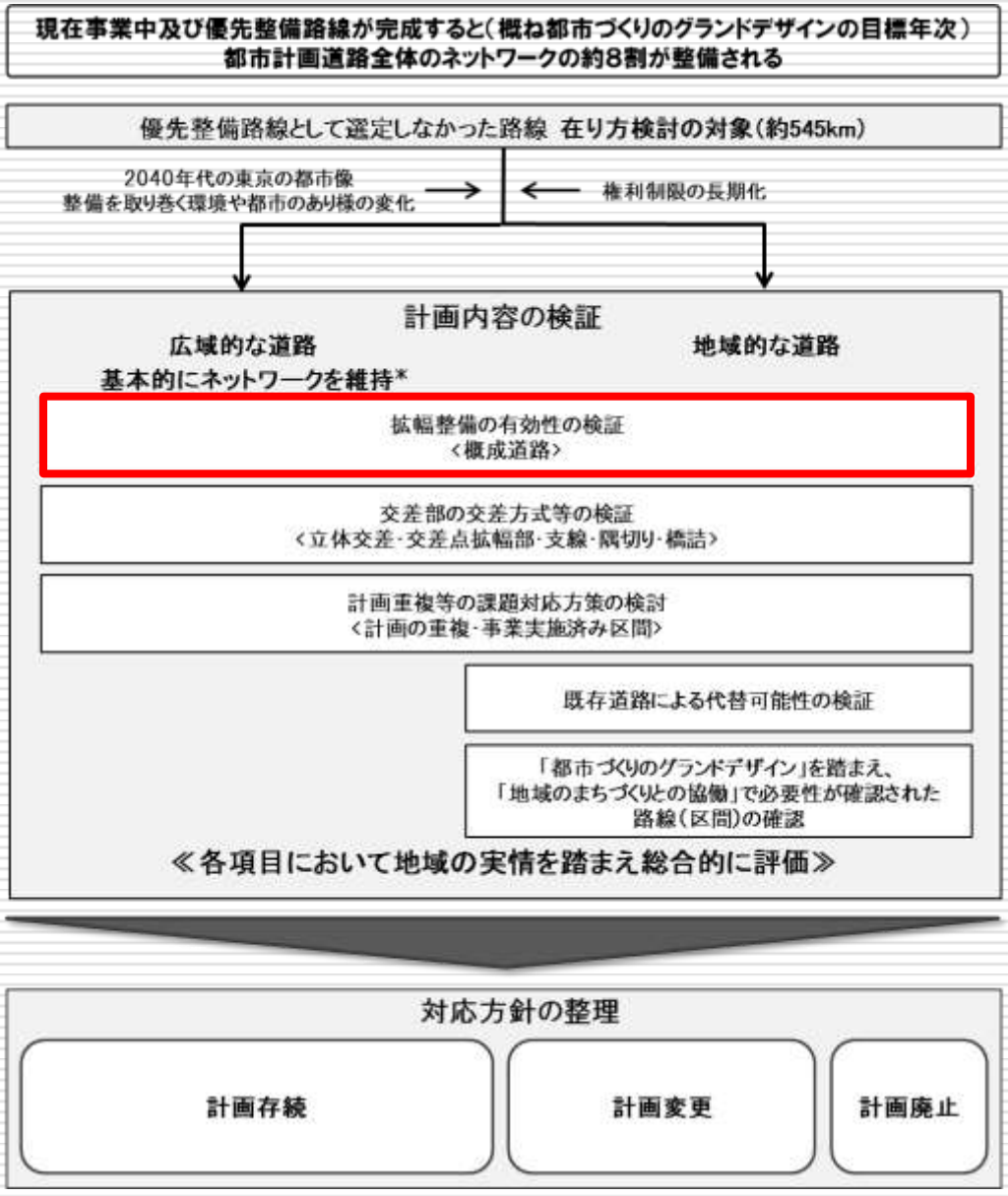
検討フロー　＜検討フロー＞



＊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。

拡幅整備の有効性の検証　＜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。

拡幅整備の有効性の検証　＜評価にあたって＞

- 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。
- 道路構造条例等による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
- 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を考慮し評価する。

視点２：　周辺まちづくり計画等における地域の実情の評価
- 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

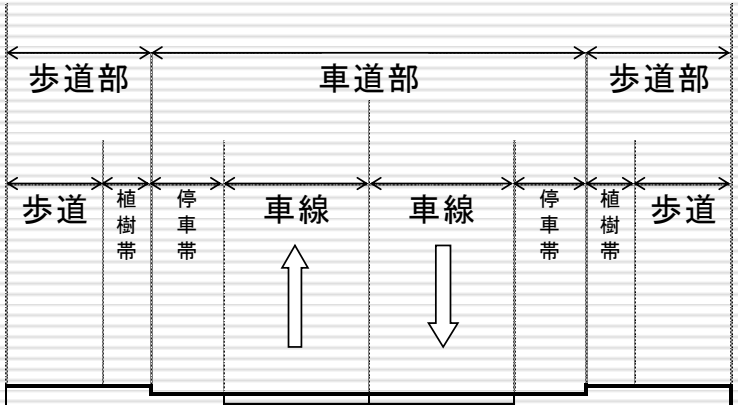
など地域の実情を考慮し評価する。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜往復2車線道路の横断面構成（単路部）＞

- 道路構造条例等に基づき、往復２車線道路（現道）の単路部の幅員を評価する横断面の構成要素は次のとおりとする。
- 視点1において、地域の実情を評価する構成要素は、①歩道、②車道、③停車帯とする。

○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

構成要素(往復2車線)		①歩道 歩道 ※1	植樹帯	②車道 車道（車線）	③停車帯 路肩・停車帯	自転車道 ※2
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	△
	地域的な道路	◎	△	◎	◎	△

※１　歩道の幅員は、道路構造条例に基づき歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては２メートル以上とするものとする。

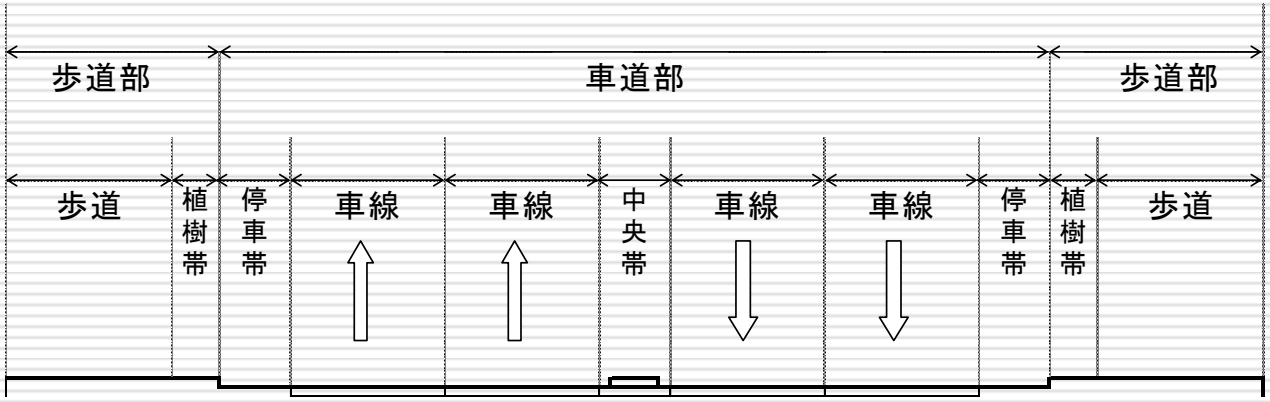
※２　自転車道は、現在、社会資本整備審議会道路分科会にて、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されている。本検討では、現道路構造条例に基づき検討を進めるが、今後の道路構造令の改訂の動向を注視し柔軟に対応していく。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜往復4車線道路の横断面構成（単路部）＞

- 道路構造条例等に基づき、往復４車線道路（現道）の単路部の幅員を評価する横断面の構成要素は次のとおりとする。
- 視点1において、地域の実情を評価する構成要素は、①歩道、②車線、③停車帯とする。

○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

	①歩道		②車道		③停車帯	
構成要素(往復4車線)	歩道 ※1	植樹帯	車道（車線）	中央帯	路肩・停車帯	自転車道 ※2
必要性	◎	◎	◎	○	◎	△

※１　歩道の幅員は、道路構造条例に基づき歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては２メートル以上とするものとする。

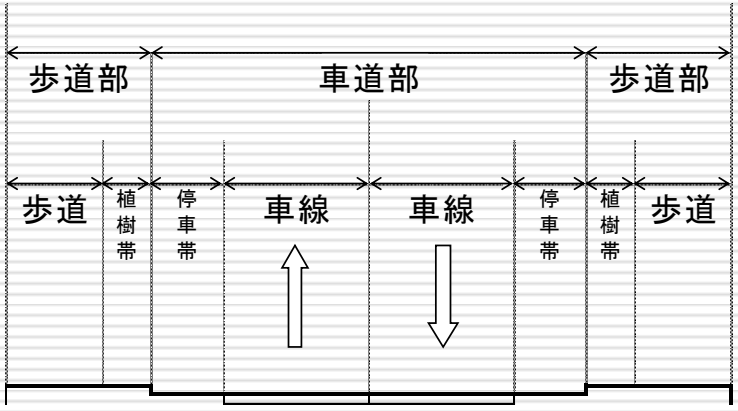
※２　自転車道は、現在、社会資本整備審議会道路分科会にて、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されている。本検討では、現道路構造条例に基づき検討を進めるが、今後の道路構造令の改訂の動向を注視し柔軟に対応していく。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜歩道の評価①＞

- 道路構造条例等に基づき、往復２車線道路（現道）の単路部の幅員を評価する横断面の構成要素は次のとおりとする。
- 視点1において、地域の実情を評価する構成要素は、①歩道、②車道、③停車帯とする。

○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

①歩道

構成要素(往復2車線)		歩道 ※1	植樹帯	車道（車線）	路肩・停車帯	自転車道 ※2
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	△
	地域的な道路	◎	△	◎	◎	△

※１　歩道の幅員は、道路構造条例に基づき歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては２メートル以上とするものとする。

※２　自転車道は、現在、社会資本整備審議会道路分科会にて、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されている。本検討では、現道路構造条例に基づき検討を進めるが、今後の道路構造令の改訂の動向を注視し柔軟に対応していく。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜歩道の評価②＞

□ 平成27年道路交通センサスによる歩行者交通量（全道路を対象）の調査結果を示す。

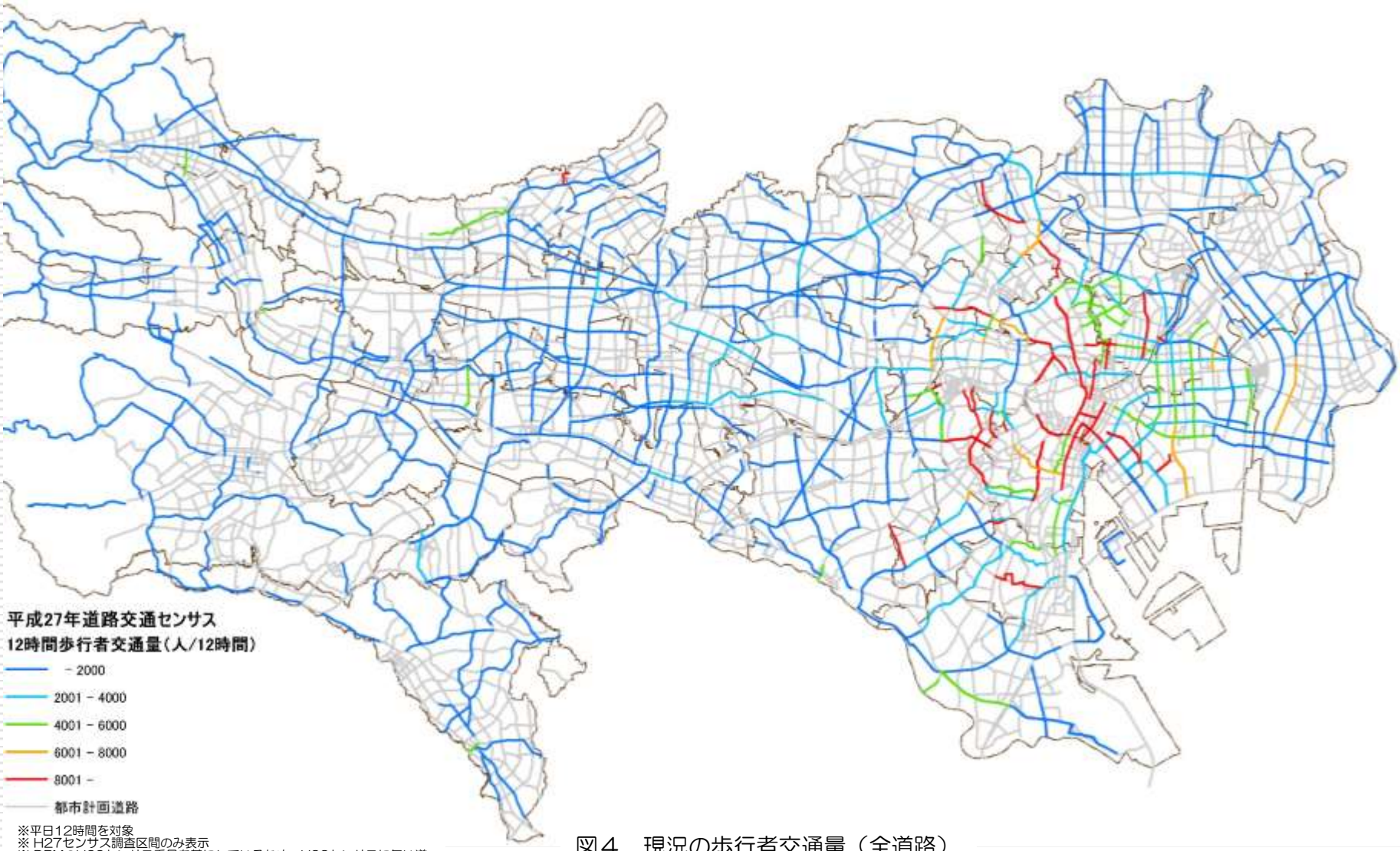


図４　現況の歩行者交通量（全道路）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

拡幅整備の有効性の検証　＜歩道の評価③＞

□ 平成27年道路交通センサスによる歩行者交通量（都市計画道路を対象）の調査結果を示す。

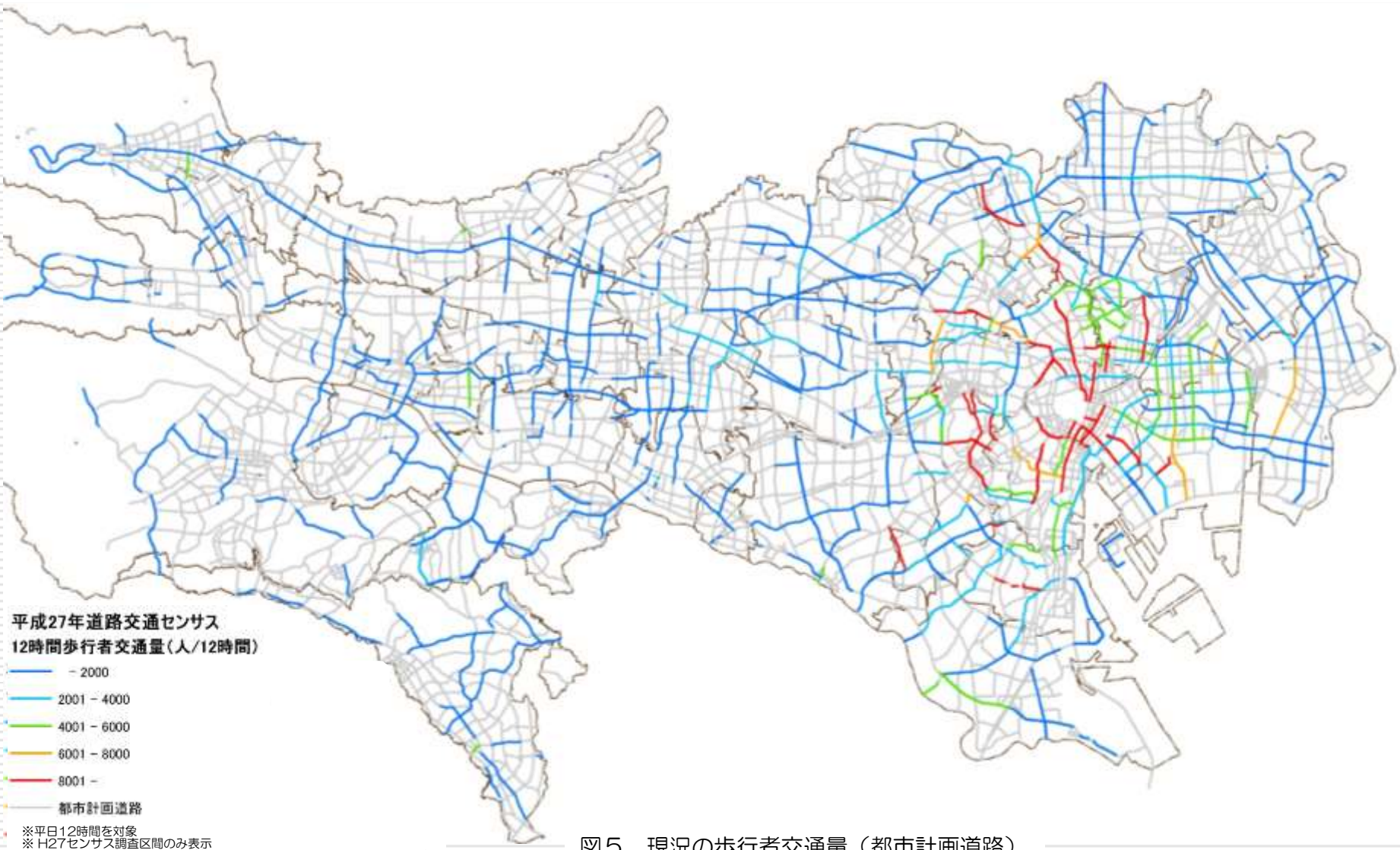


図５　現況の歩行者交通量（都市計画道路）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

拡幅整備の有効性の検証　＜歩道の評価④＞

- 平成27年道路交通センサスによる歩行者交通量の12時間合計の平均値は次のとおりである。
  区部：3,849人/12時間　多摩地域：784人/12時間　東京全域：2,355人/12時間
- 平成27年道路交通センサスによる歩行者交通量のピーク時交通量の平均値は次のとおりである。
  区部：595人/時間　多摩地域：146人/時間　東京全域：376人/時間

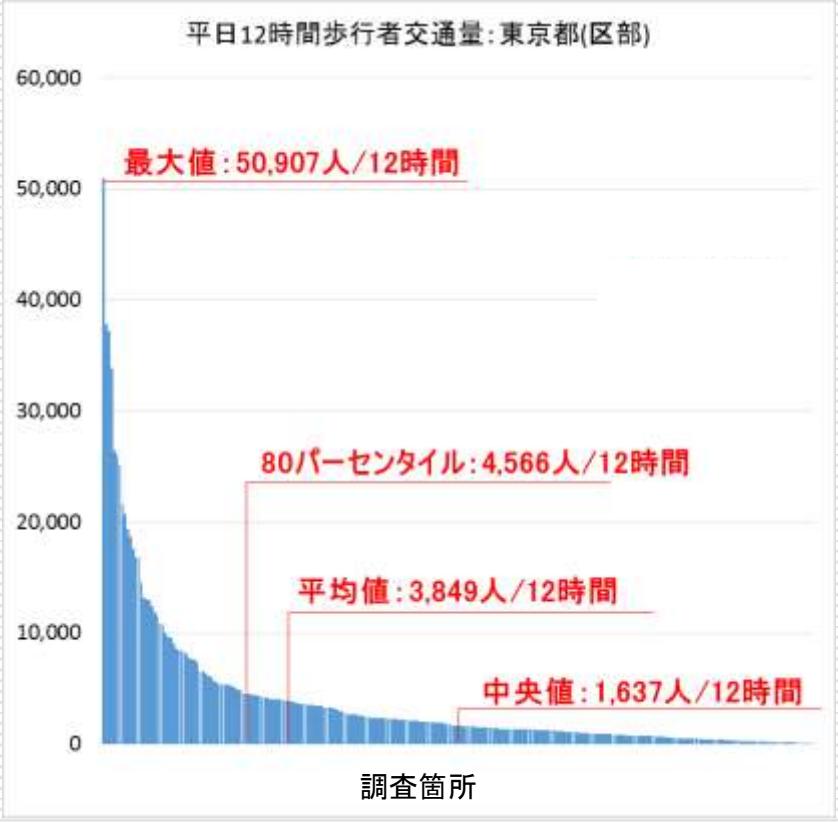


図6　道路交通センサス(歩行者交通量：区部265箇所)

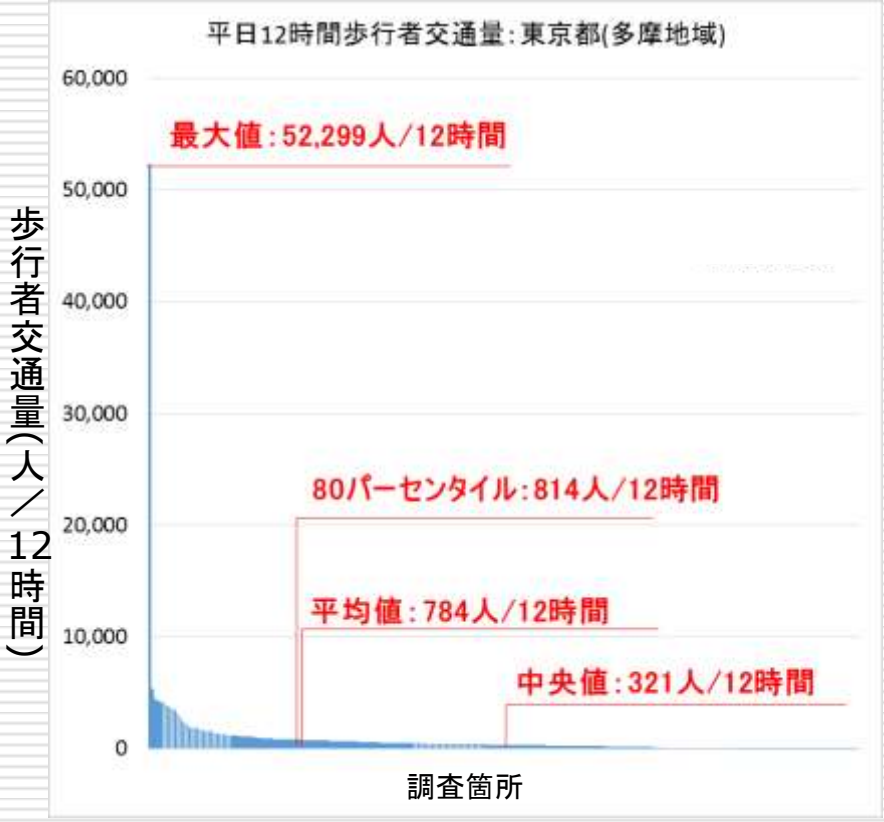


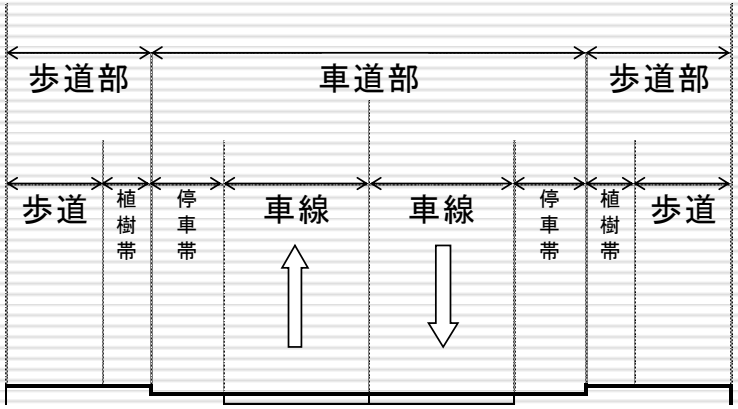
図7　道路交通センサス(歩行者交通量：多摩地域252箇所)

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

拡幅整備の有効性の検証　＜車道の評価＞

- 道路構造条例等に基づき、往復２車線道路（現道）の単路部の幅員を評価する横断面の構成要素は次のとおりとする。
- 視点1において、地域の実情を評価する構成要素は、①歩道、②車道、③停車帯とする。

○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

②車道

構成要素(往復2車線)		歩道 ※1	植樹帯	車道（車線）	路肩・停車帯	自転車道 ※2
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	△
	地域的な道路	◎	△	◎	◎	△

※１　歩道の幅員は、道路構造条例に基づき歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては２メートル以上とするものとする。

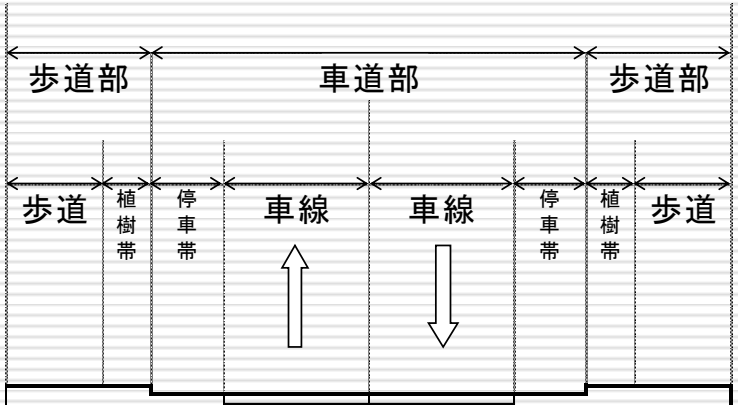
※２　自転車道は、現在、社会資本整備審議会道路分科会にて、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されている。本検討では、現道路構造条例に基づき検討を進めるが、今後の道路構造令の改訂の動向を注視し柔軟に対応していく。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜停車帯の評価①＞

- 道路構造条例等に基づき、往復２車線道路（現道）の単路部の幅員を評価する横断面の構成要素は次のとおりとする。
- 視点1において、地域の実情を評価する構成要素は、①歩道、②車道、③停車帯とする。

○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

③停車帯

構成要素(往復2車線)		歩道 ※1	植樹帯	車道（車線）	路肩・停車帯	自転車道 ※2
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	△
	地域的な道路	◎	△	◎	◎	△

※１　歩道の幅員は、道路構造条例に基づき歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては２メートル以上とするものとする。

※２　自転車道は、現在、社会資本整備審議会道路分科会にて、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されている。本検討では、現道路構造条例に基づき検討を進めるが、今後の道路構造令の改訂の動向を注視し柔軟に対応していく。

※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。

拡幅整備の有効性の検証　＜停車帯の評価②＞

□ 平成27年道路交通センサスによるバス交通量（全道路を対象）の調査結果を示す。

図8　現況のバス交通量（全道路）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

拡幅整備の有効性の検証　＜停車帯の評価③＞

□ 平成27年道路交通センサスによるバス交通量（都市計画道路を対象）の調査結果を示す。

図9　現況のバス交通量（都市計画道路）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

拡幅整備の有効性の検証　＜停車帯の評価④＞

□ 平成27年道路交通センサスによるバス交通量の12時間合計の平均値は次のとおりである。

区部：311台/12時間（片側約13台/時間）　多摩地域：138台/12時間（片側約6台/時間）　東京全域：206台/12時間（片側約9台/時間）

図10　道路交通センサス(バス交通量：区部82箇所)

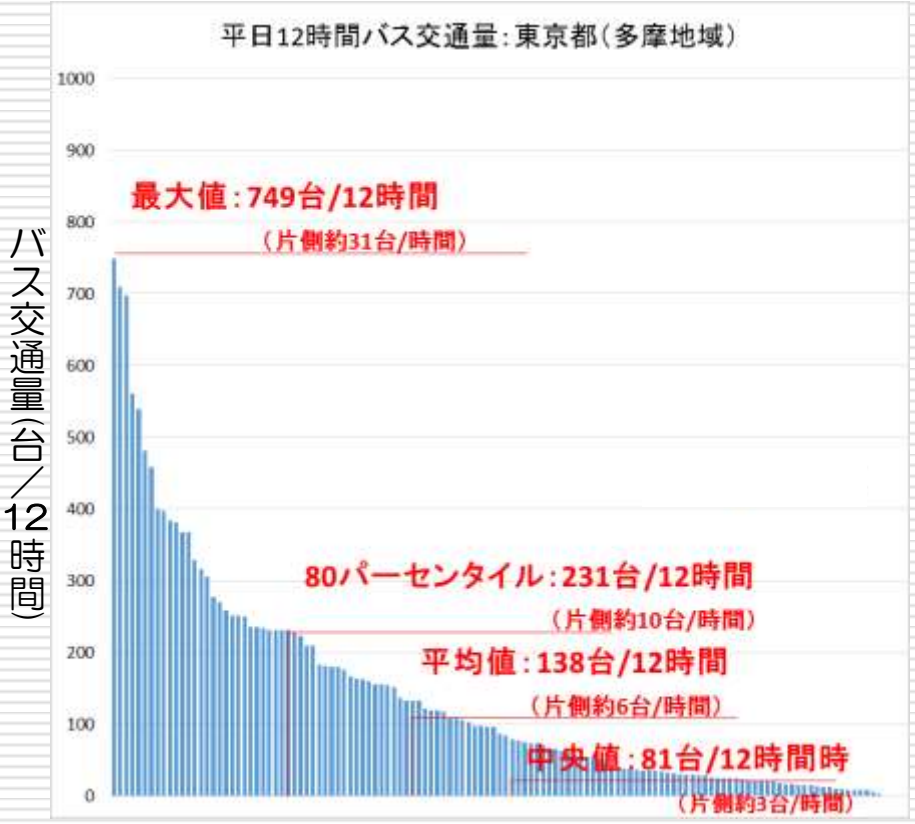
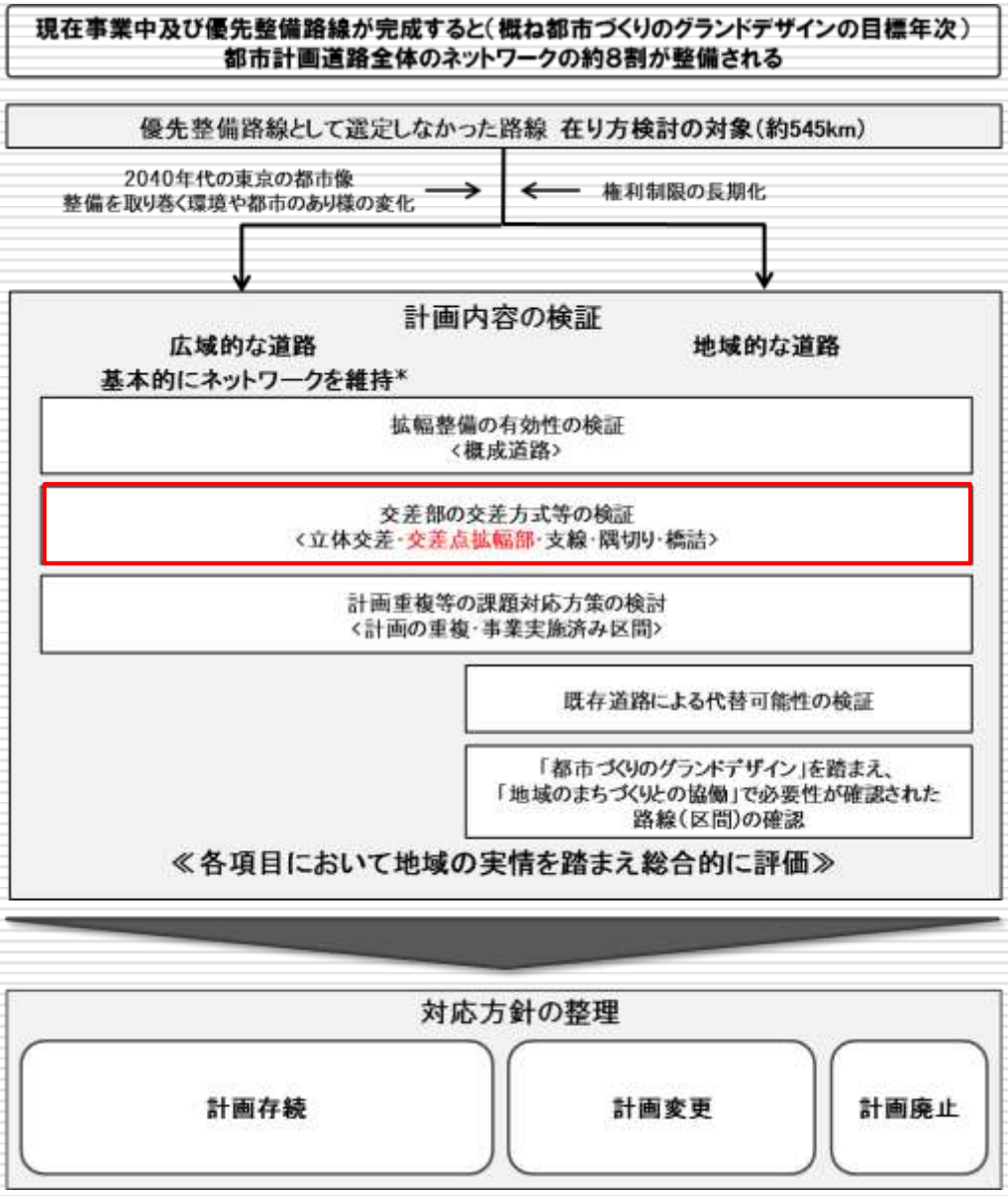


図11　道路交通センサス(バス交通量：多摩地域128箇所)

※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)。

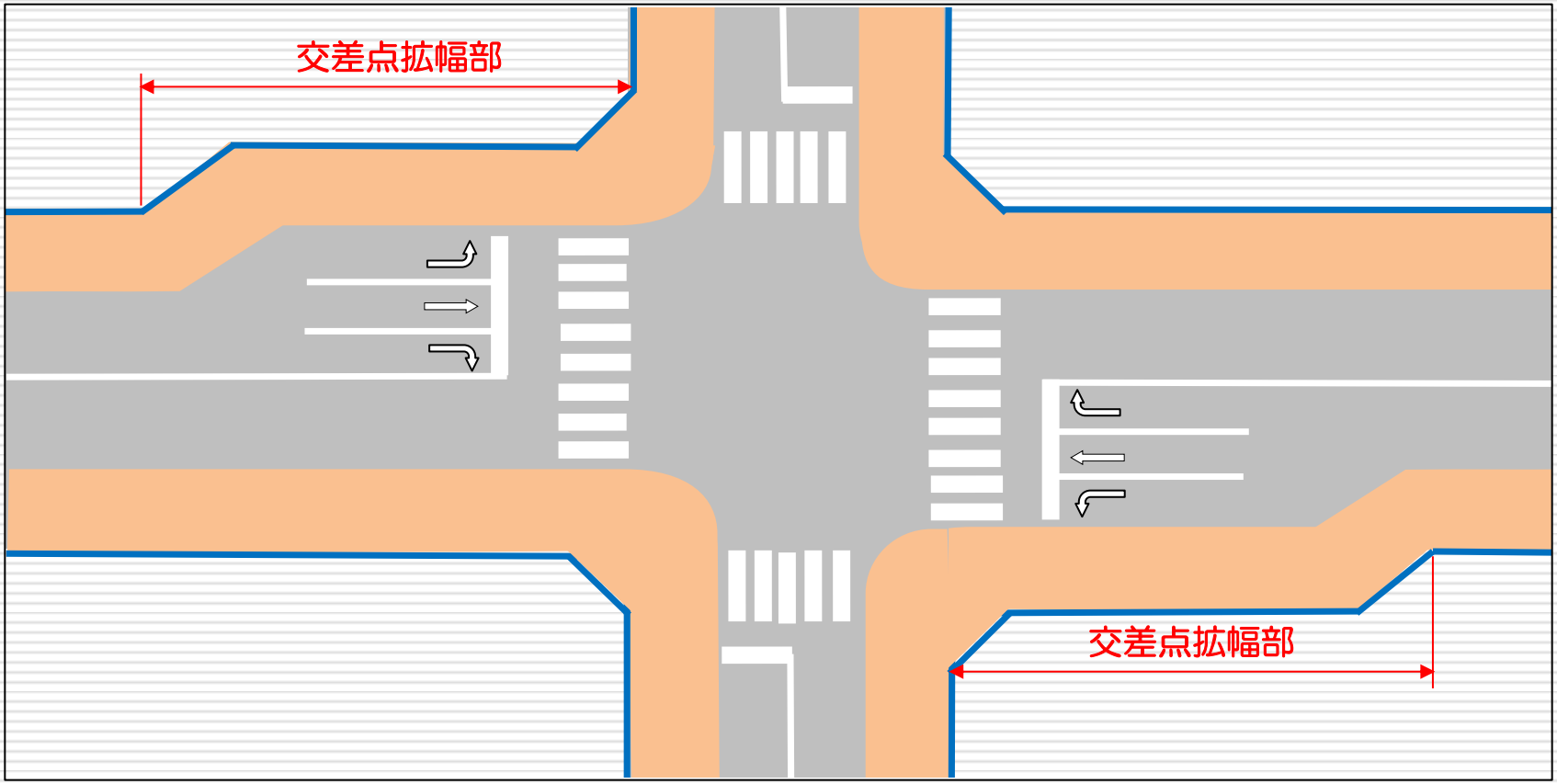


図12　交差点拡幅部

※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。

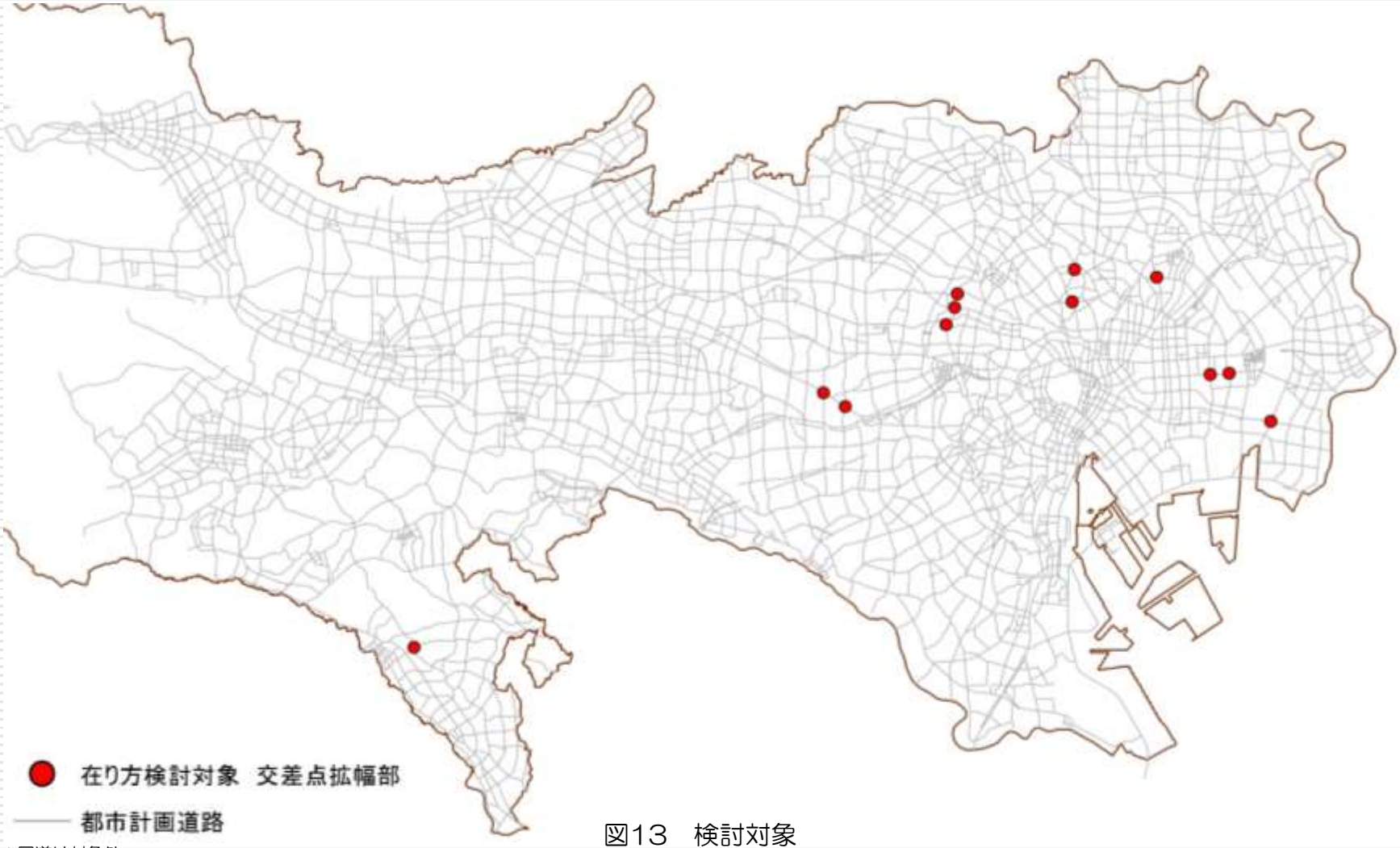
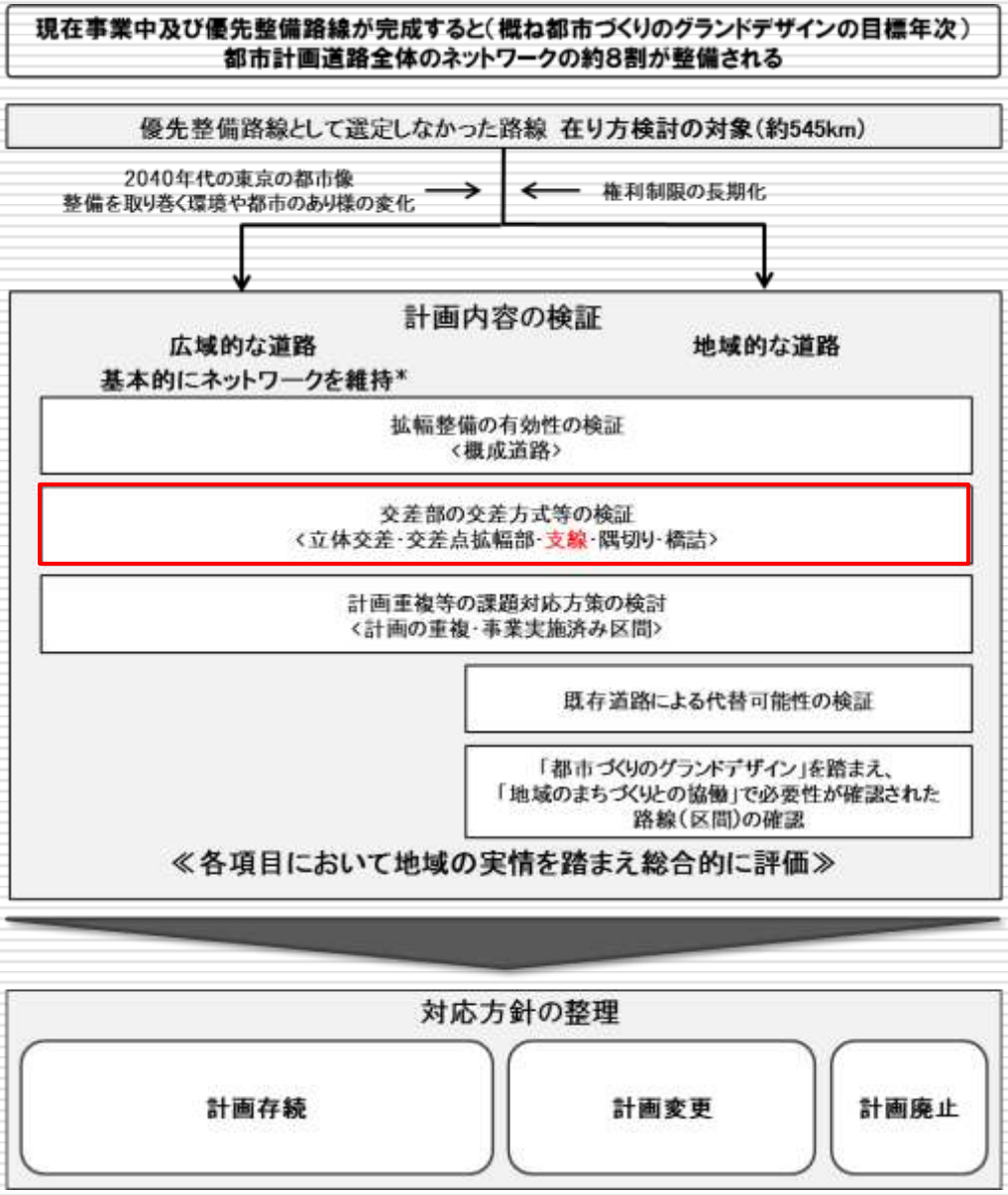


図13　検討対象

＊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。

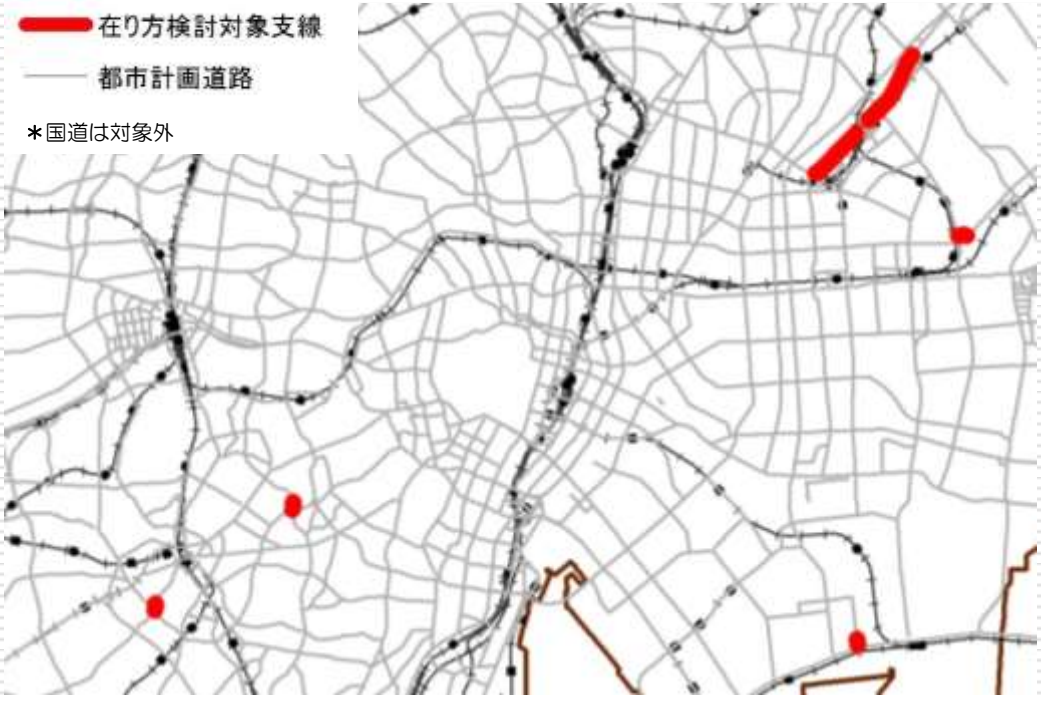


図14　検討対象　区部

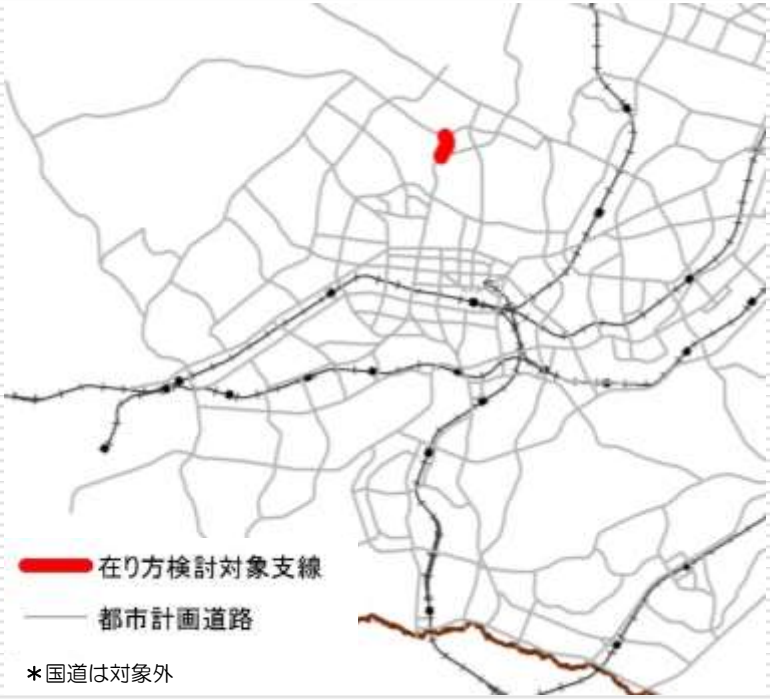
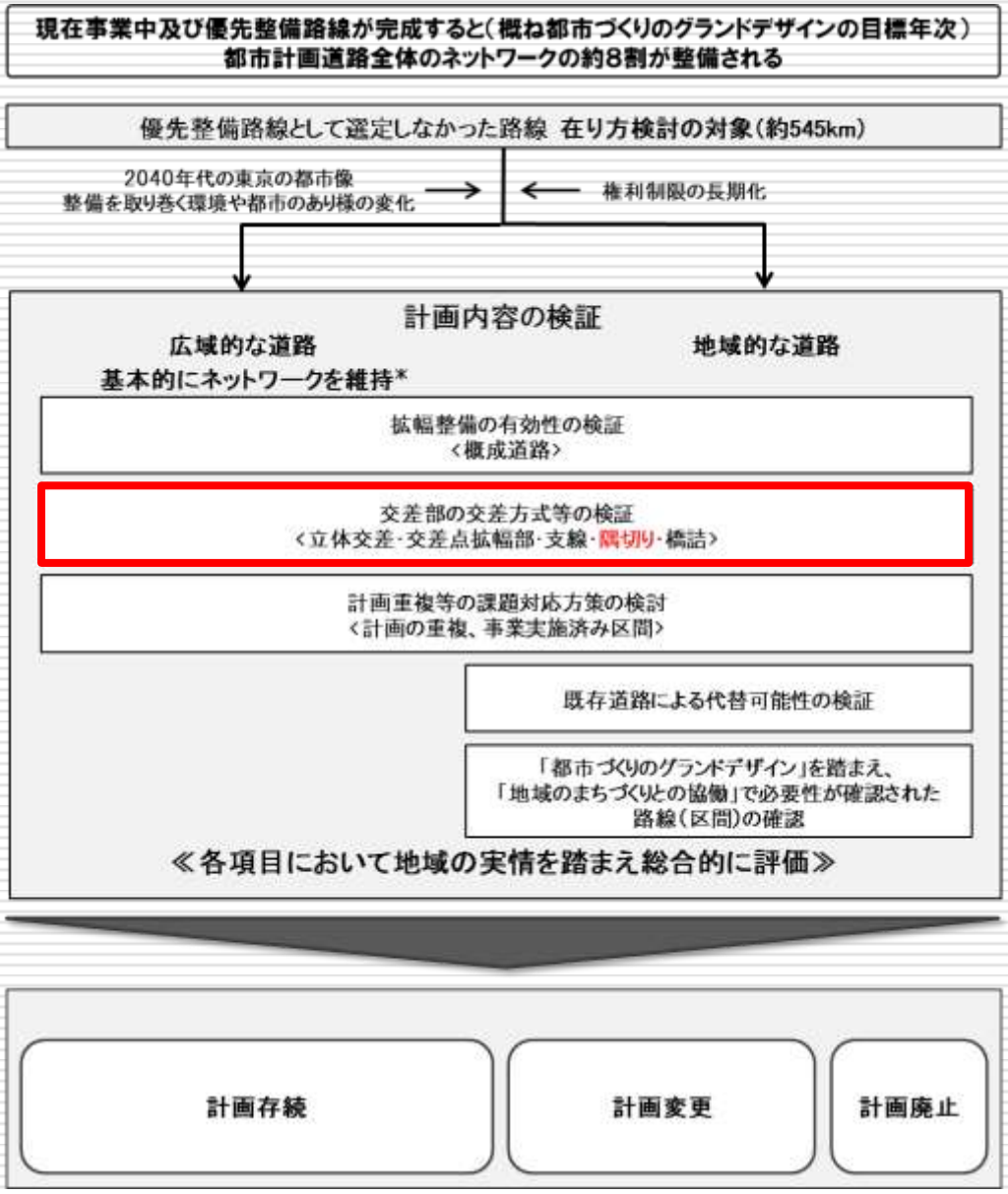


図15　検討対象　多摩地域（八王子市）

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

未完成の隅切りの検証　＜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。

未完成の隅切りの検証　〈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。（以下の2種類以外の隅切りは、整備することを基本とする。）
  - 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。

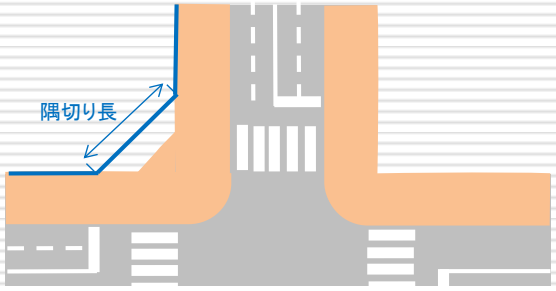


図16　隅切りのイメージ

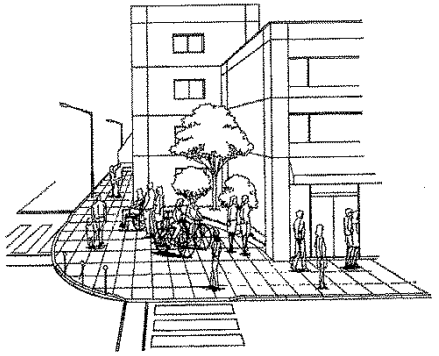


図17　交差点付近の滞留空間の例

※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。

未完成の隅切りの検証 〈隅切り基準の歴史①〉

■ 戦前の（旧）「道路構造令」は、1919年、大正8年12月（内務省令第24号）に制定されたもので、当時は「道路構造令」と「街路構造令」に分かれていた。当時の隅切りに関する規定を以下に示す。

「道路構造令」の隅切りの基準は、大正8年には基準が無かったが、1935年、昭和10年6月に「道路構造に関する細則」で初めて基準が示された。

○「道路構造に関する細則」（1935年　昭和10年6月）
　第28　道路が交会又は屈曲する箇所の凸角は半径7.5米以上を標準として之を剪除すべし

「街路構造令」の隅切りの基準は、当初、数値による基準が無かったが、その後、街路計画標準としていくつかの基準が示された。

○「街路構造令」（1919年　大正8年12月）
　第11条　交通上必要ある箇所の街角は相當之を剪除すへし

○震災復興街路計画標準　街角の剪除（ 1924年　 大正13年）
1．幅員6m以下の街路が幅員11m未満の街路と交會する個所の街角は之を剪除せず。但し必要ある箇所は特別に設計するものとす
2．幅員8m以上11m未満の街路が互いに交會する個所の街角は幅3mの剪除をなすべし。但し土地の状況により剪除せざることを得
3．幅員11m未満の街路が幅員11m以上の街路と交會する個所の街角は之を剪除せず
4．幅員11m以上22m未満の街路が幅員11m以上の街路と交會する個所の街角は幅4mの剪除をなすべし
5．幅員22m以上の街路が互いに交會する個所の街角は幅12mの剪除をなすべし。但し路面電車軌道分岐曲線なき箇所の街角は幅8mの剪除をなすべし
6．街路交叉角特に鋭角なる場合は以上の規定に依らず特別に設計す

未完成の隅切りの検証 〈隅切り基準の歴史②〉

○街路計画標準　第三 街角剪除標準　（1933年　昭和8年）

街角は左の標準に依り剪除すること但し特殊の場合は別に設計するものとす

一．幅員11m（6間）未満の街路が互に交會する場合

1．幅員6m（3間）以上11m（6間）未満の街路が互に交會する場合、剪除幅3m（1間半）以上

2．幅員6m（3間）未満の街路が11m（6間）未満の街路と交會する場合、剪除幅2m（1間）以上

二．幅員11m（6間）未満の街路が幅員11m（6間）以上の街路と交會する場合

街角を剪除せず但し街角が著しき斜角を成す場合又は幅員11m（6間）以上の街路が歩車道の區別なき場合は街角を剪除す

三．幅員11m（6間）以上の街路が幅員11m（6間）以上幅員22m（12間）未満の街路と交會する場合

剪除幅4m（2間半）以上

四．幅員22m（12間）以上の街路が互に交會する場合

軌道分岐線ある箇所　剪除幅12m（7間）以上

軌道分岐線なき箇所　剪除幅8m（4間半以上）

○戦災復興街路計画標準　街角剪除標準　（1946年 昭和21年）

1．街角は次の標準により剪除すること　但し特殊の場合は別に設計するものとす

2．軌道の屈曲ある街路に付ては軌道屈曲半径に応じこれを剪除すること

交　叉　街　路	交 叉 角 120度前後	交 叉 角 90度前後	交 叉 角 60度前後
広路及Ⅰ等大路が相互に交叉する場合	6m以上	8m以上	10m以上
Ⅱ等大路が相互に又上位の街路と交叉する場合	4m以上	5m以上	6m以上
小路が相互に又は上位の街路と交叉する場合	2m以上	3m以上	5m以上

未完成の隅切りの検証 〈隅切り基準の歴史③〉

□ 「都市復興と區劃整理の構想（南保賀 著作 1947年)」による隅切りの基準

「都市復興と區劃整理の構想（南保賀 著作 1947年 昭和22年)」による隅切り標準

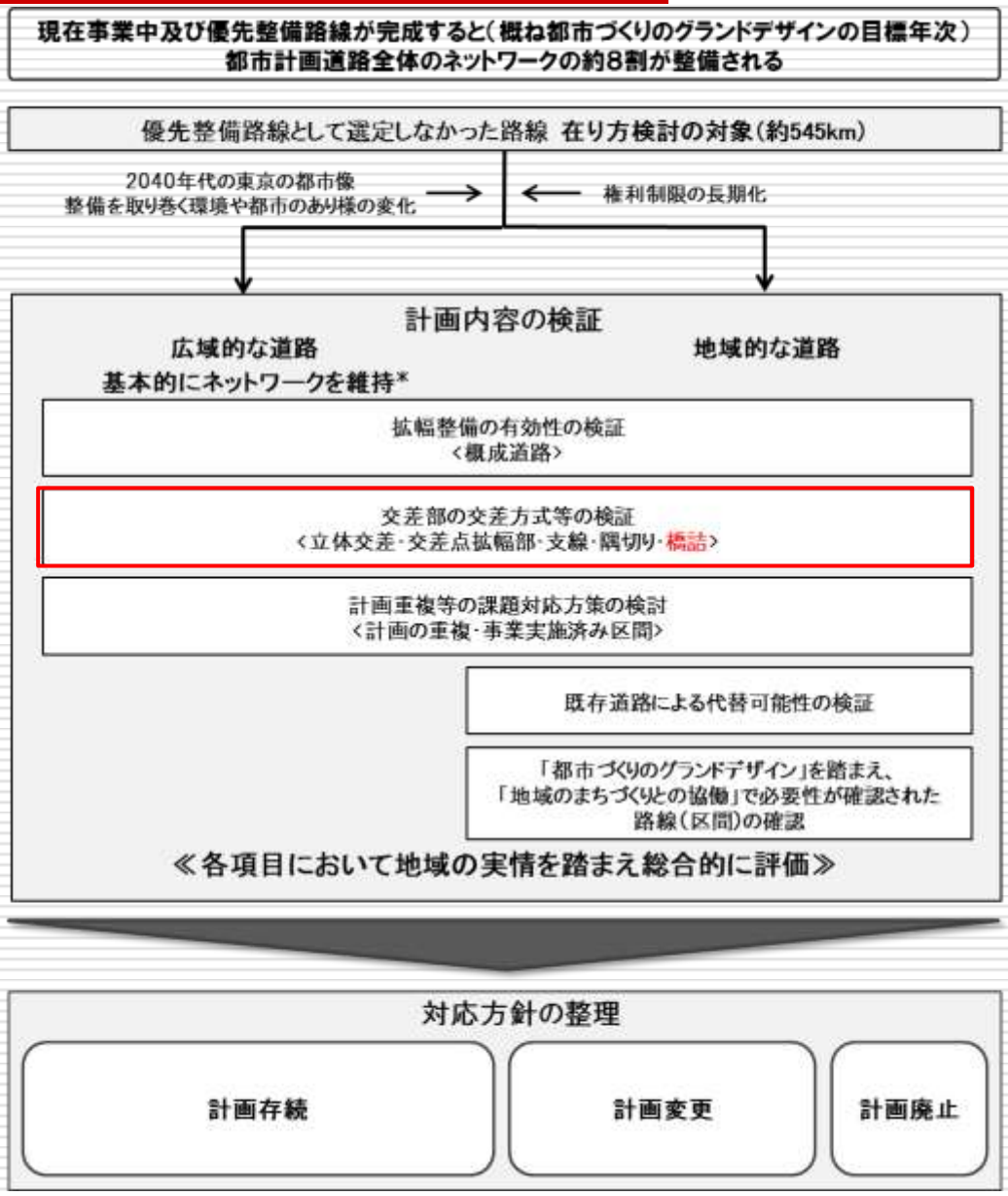
交叉角60度前後								
街路幅員	幹線	補助	20m	15m	12m	10m	8m	6m
幹線街路	15m							
補助幹線	15m	15m						
20m	12m	12m	12m					
15m	10m	10m	10m	10m				
12m	8m	8m	8m	8m	8m			
10m	0m	6m	6m	6m	6m	6m		
8m	0m	0m	6m	6m	6m	6m	6m	
6m	0m	0m	6m	6m	6m	6m	6m	6m

交叉角90度前後								
街路幅員	幹線	補助	20m	15m	12m	10m	8m	6m
幹線街路	12m							
補助幹線	12m	12m						
20m	10m	10m	10m					
15m	8m	8m	8m	8m				
12m	6m	6m	6m	6m	6m			
10m	0m	5m	5m	5m	5m	5m		
8m	0m	0m	5m	5m	5m	5m	5m	
6m	0m	0m	5m	5m	5m	5m	5m	5m

交叉角120度前後								
街路幅員	幹線	補助	20m	15m	12m	10m	8m	6m
幹線街路	8m							
補助幹線	8m	8m						
20m	6m	6m	6m					
15m	5m	5m	5m	5m				
12m	5m	5m	5m	5m	5m			
10m	0m	4m	4m	4m	4m	4m		
8m	0m	0m	4m	4m	4m	4m	4m	
6m	0m	0m	4m	4m	4m	4m	4m	4m

東京都戦災復興区画整理事業地区における街区設計の思想に関する研究
～区画整理設計標準の比較を通して～
中島　伸　著（2009年日本建築学会計画系論文集）より引用

橋詰　＜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。

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

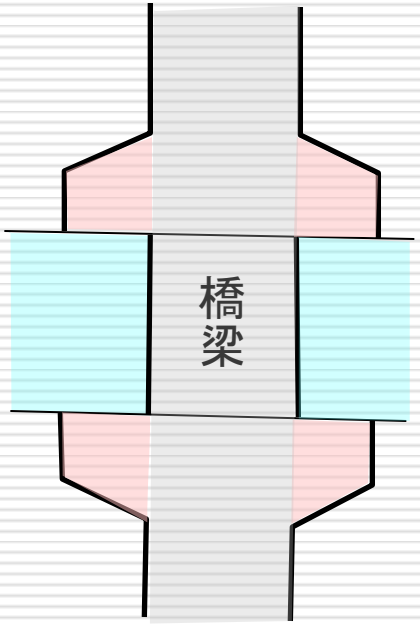


図18　橋詰のイメージ

※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。

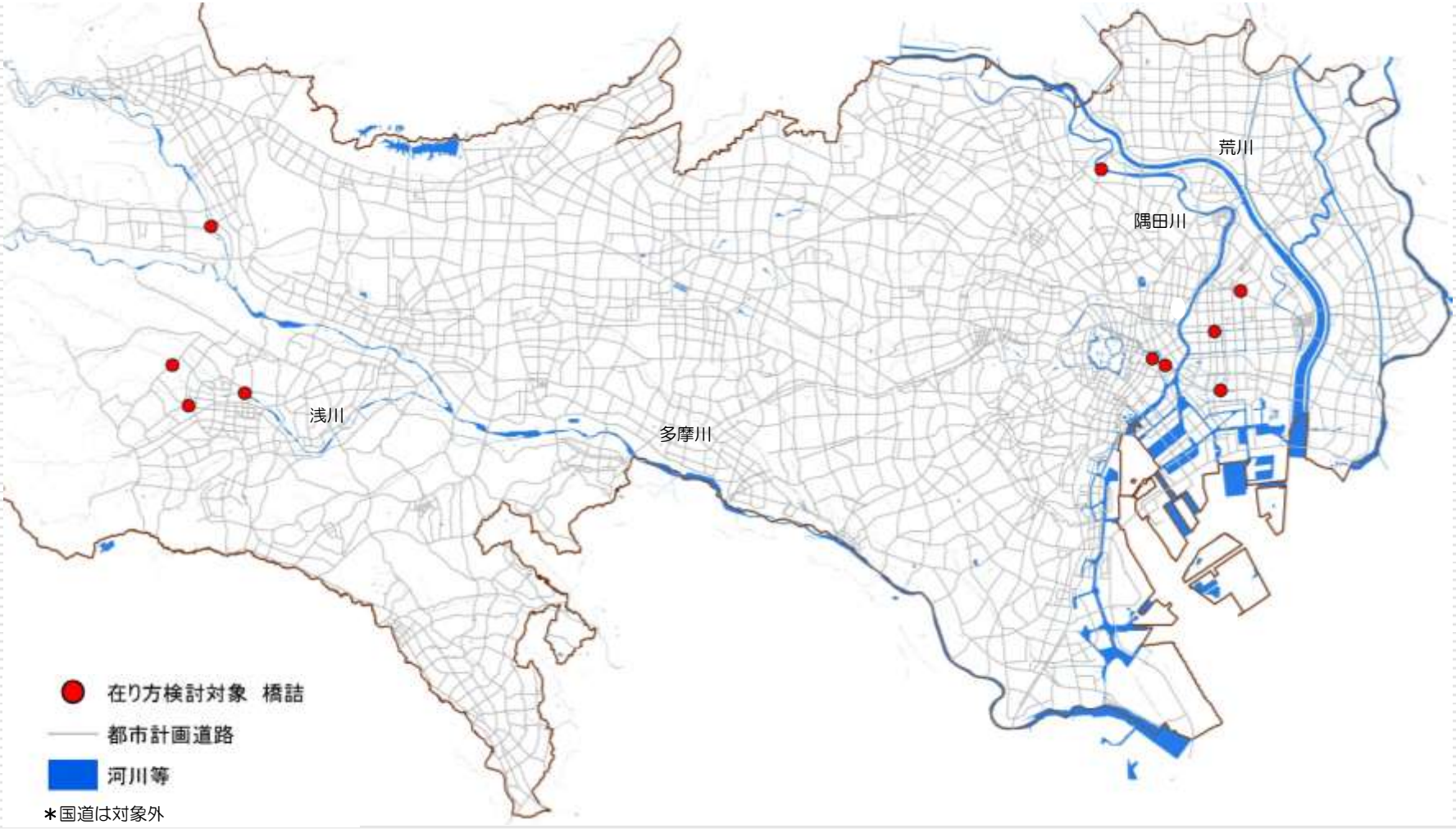
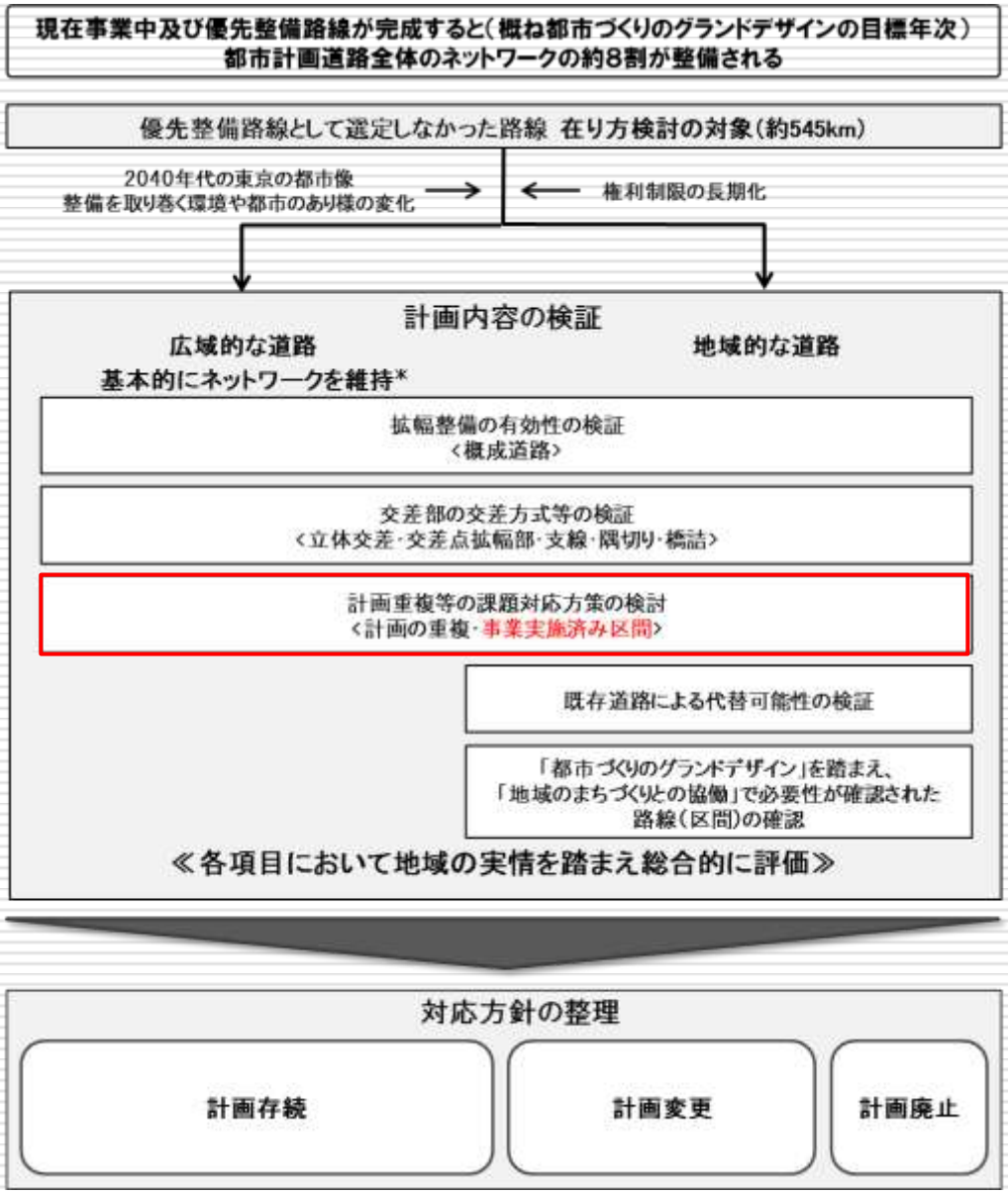


図19　検討対象

※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。

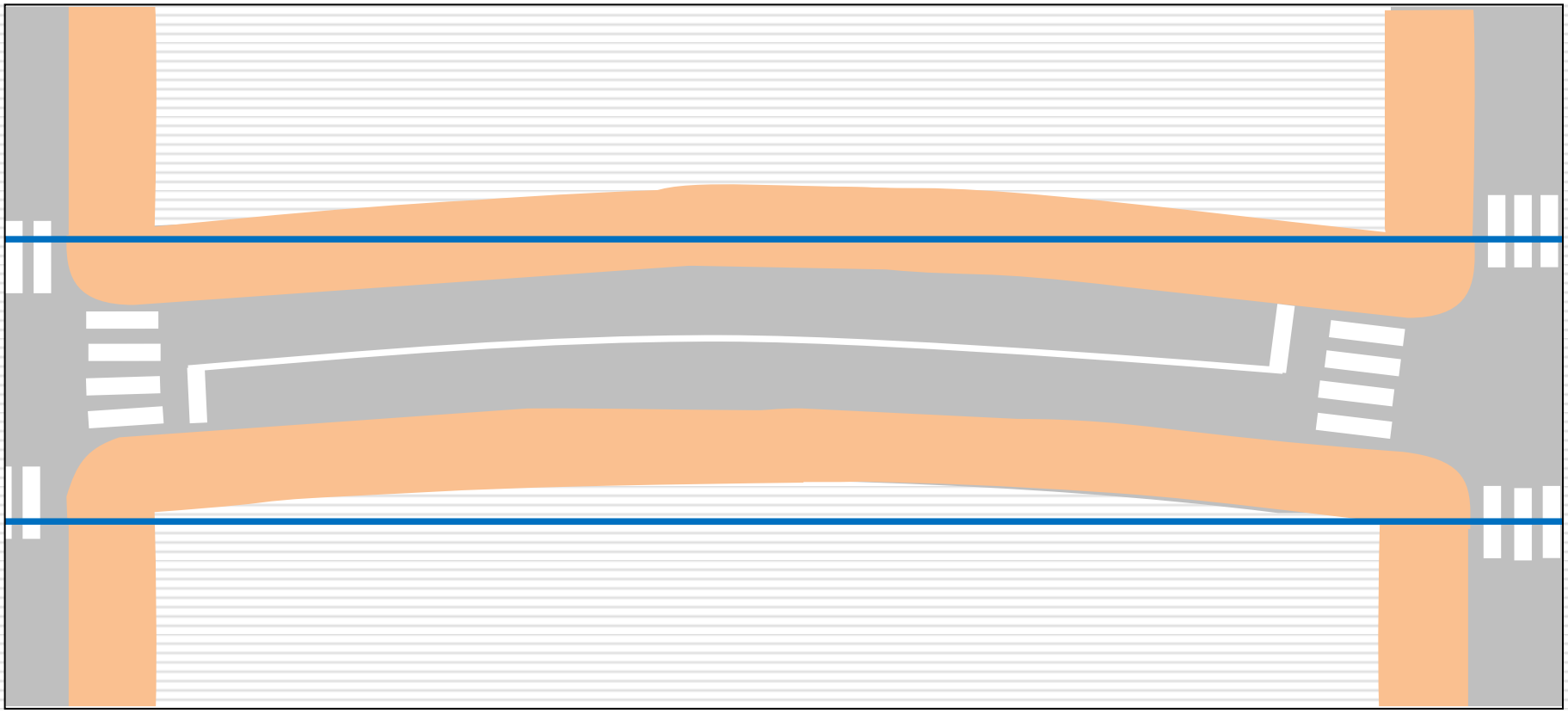
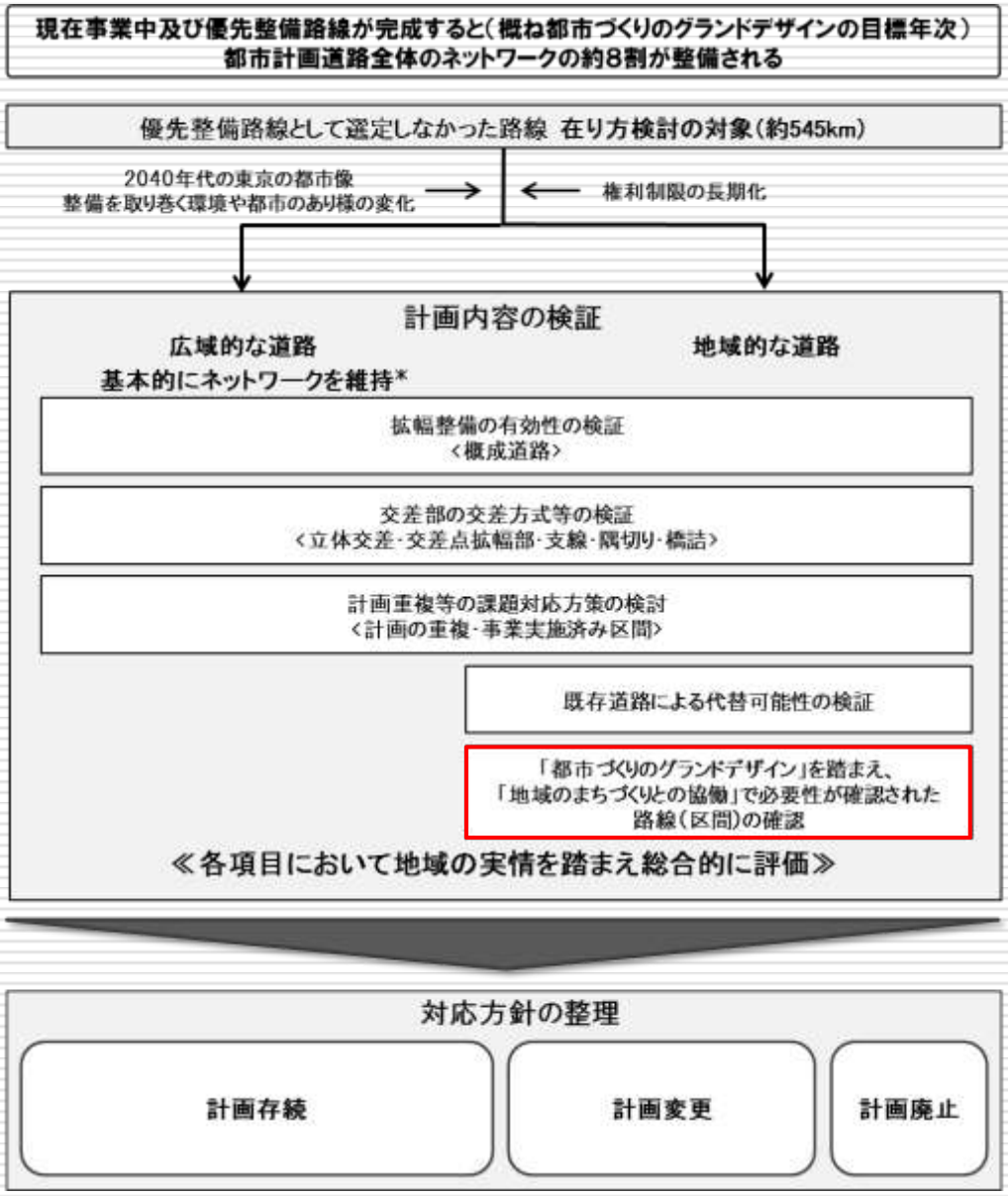


図20　都市計画道路区域と現道の道路区域が異なる箇所のイメージ

※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。

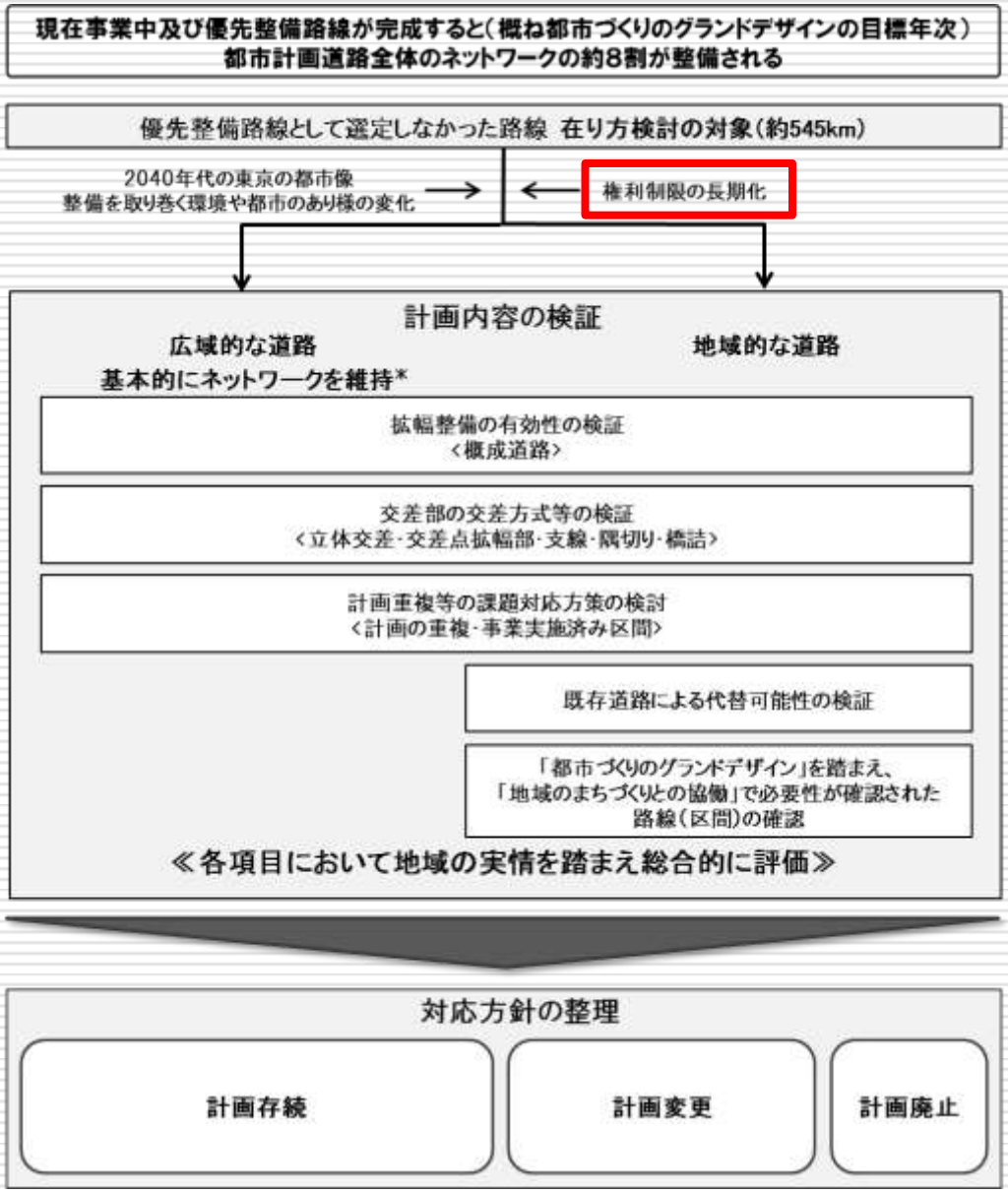
「地域のまちづくりとの協働」の確認　<基本的な考え方>

- 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21　「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。

都市計画道路区域における建築等の規制　＜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。

都市計画道路区域における建築等の規制　＜建築制限の緩和＞

- 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せられており、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る。
- 都市計画法第53条における建築の許可は、第54条に定める許可の基準を超えるものについても、都道府県知事等の裁量で許可・不許可を判断することができる。
- 東京都内の都市計画道路の区域内では、下記の通り建築許可の基準の緩和を行っている。

54条の基準

東京都内における緩和（第四次事業化計画～）

制限緩和

図22　建築制限の緩和基準のイメージ

【都市計画法】抜粋
◎第五十三条（建築の許可）
都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。
◎第五十四条（許可の基準）
都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。
三　当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。
　イ　階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
　ロ　主要構造部（建築基準法第二条第五号に定める主要構造部をいう。）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。

【東京都内における建築制限の基準】
※江戸川区・青梅市においては、優先整備路線を対象とした緩和措置を適用しない
　当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。
　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。
　iv　建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

都市計画道路区域における建築等の規制　＜税金の減免＞

- 都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税※1と都市計画税※2の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられている。
- 土地の価格について、各市町村（区部は東京都※3）が定める補正率が適用される。

表２　補正率表
都市計画道路予定地の補正：東京都区部※3における例

地積割合＼路線区分	高度商業地区、繁華街 ビル街	その他 （住居系、工業系等）
30%未満	0.90	0.90
30%以上　60%未満	0.75	0.80
60%以上	0.60	0.70

上記補正率は東京都区部の例であり、各自治体の補正率については、当該自治体にお問い合わせください。

※1 固定資産税は、土地、家屋及び償却資産の所有者に対し、その固定資産の価格を基に算定して課される税金
※2 都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるために、目的税として課される税金。
　　課税の対象となる資産は、原則として市街化区域内に所在する土地及び家屋（償却資産は含まない。）である。
※3 東京都内における土地の価格の補正の方法については、区部では東京都が定め、多摩地域では各市町村が定めている。

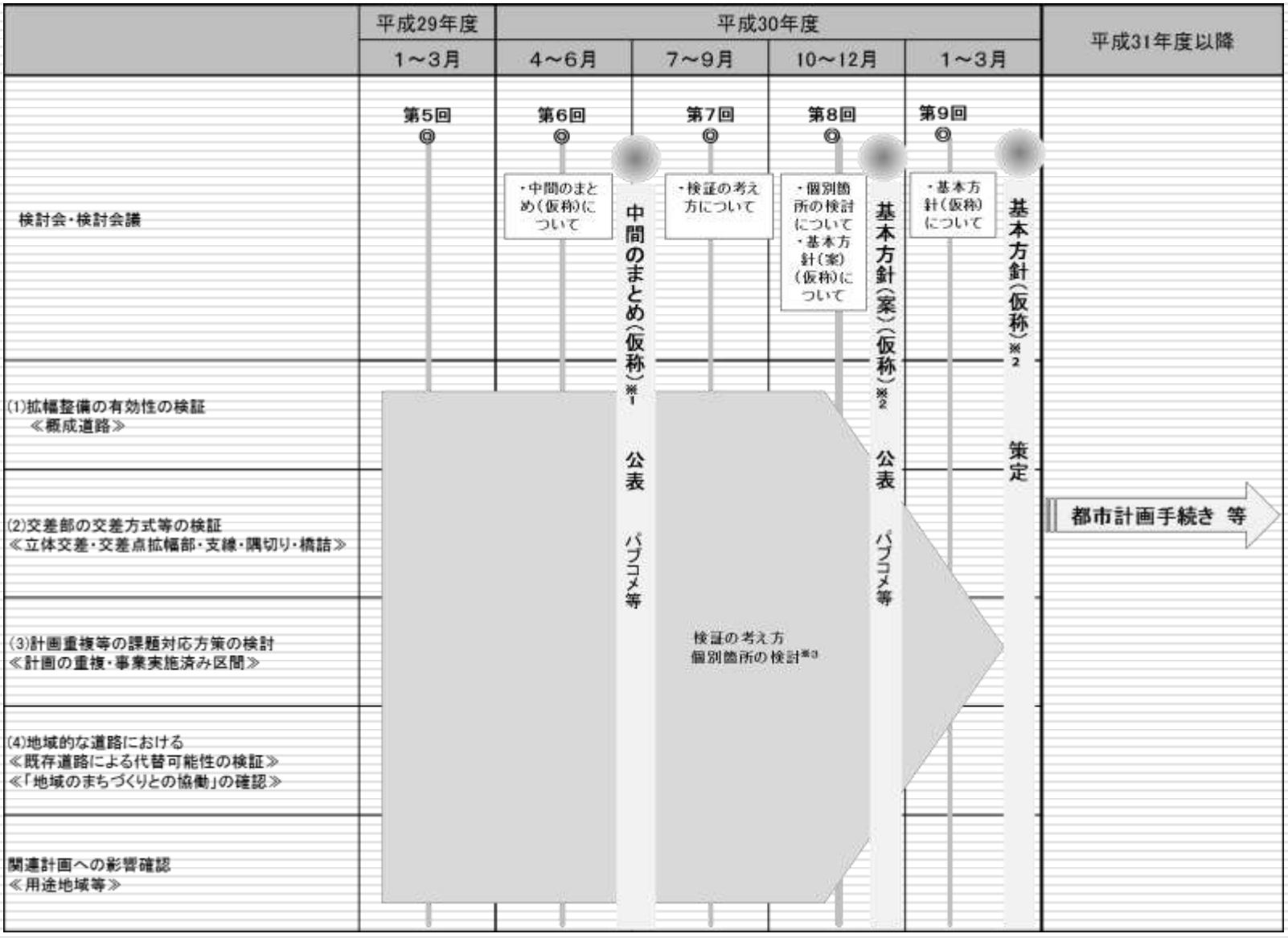
今年度検討会の内容確認　<検討フロー>

＊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。

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・評価・都市計画手続き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。

今後の検討スケジュール　＜中間のまとめについて＞

「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)」
中間のまとめ(イメージ)

１．はじめに

２．都市計画道路の現状

３．在り方検討の基本的な考え方

４．検討体制等

※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。