

「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6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

中間のまとめについて

- －基本的な考え方
- －検討フロー・検証項目

隅切りの検証

- －隅切りの機能及び検討対象

橋詰

- －橋詰の機能
- －検討対象

計画の重複について

- －都市計画公園等との重複箇所

事業実施済み区間について

- －基本的な考え方

地域的な道路における 既存道路による代替可能性の検証

- －代替路の検討

今後の検討スケジュール

- －検討スケジュール

【背景】

- 整備方針（第四次事業化計画）に基づき、優先整備路線等の整備を推進することにより、「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る。
- その一方で、優先整備路線に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がさらに長期化することが想定される。

【検討の視点】

- 都内の都市計画道路は、長期的視点で都市計画決定しているものの、都市計画決定から相当程度時間を経ているため、社会経済情勢や道路に対する都民ニーズの変化を踏まえ、都市計画道路の検証を適時適切に行っていく必要がある。
- このため、都及び区市町は、これまでも整備方針（事業化計画）を策定し、優先整備路線を示す一方で、適宜計画の見直しも行ってきており、平成28年3月に策定した整備方針（第四次事業化計画）においても、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について必要性を検討した。
- 今回の検討では、こ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、新たに都市計画道路のつなぎ方・構造等に関する検証項目を設け、これらの計画内容を検証する。

中間のまとめについて <検討フロー・検証項目>

都市計画道路の在り方に関する検討の視点

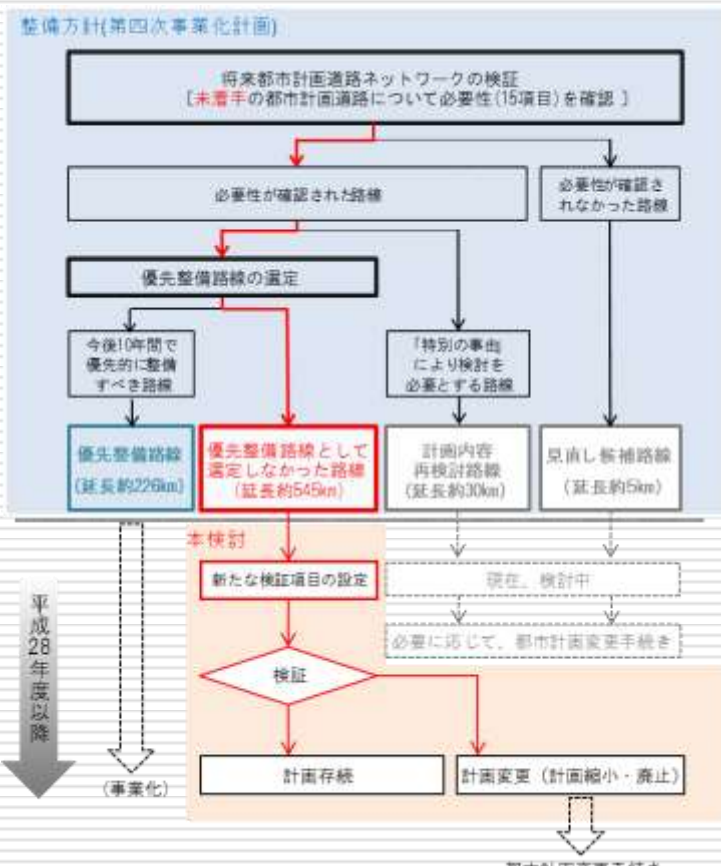


図1 検討フロー

表1 検証項目

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	1) 立体交差 2) 交差点拡幅部 3) 支線 4) 隅切り 5) 橋詰
③計画重複等に関する検証	1) 計画の重複 2) 事業実施済み区間
④地域的な道路に関する検証	1) 既存道路による 代替可能性の検証

【今後の検討】

- 平成29年9月に策定した「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえ、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」を改定する予定であり、これにより地域のまちづくりが変化することが想定。
- そのため、地域的な道路のうち地域のまちづくりに関連する道路については、都市計画区域マスタープラン等の改定以降に、その必要性を再検証する。

※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。

隅切りの検証

〈隅切りの機能及び検討対象〉

- 隅切りについては、『道路構造令の解説と運用』公益社団法人 日本道路協会（以下、道路構造令(解説)）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着手の隅切り
 - 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着手の隅切り

表2 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。

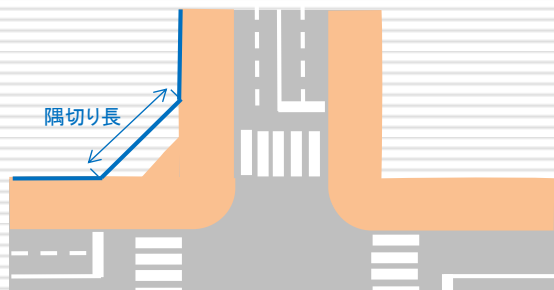


図2 隅切りのイメージ

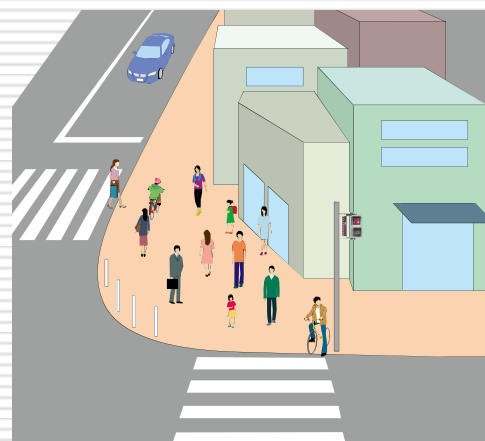


図3 交差点付近の滞留空間の例

※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。

- ❑ 橋詰とは、主に橋の架け替え用地、災害時の一時避難場所、材料置き場・交番等の敷地として使用するための空間として橋のもとに設けられた区域であり、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。
- ❑ 橋詰が計画された橋梁は、約130箇所あるが、そのうち約9割は完成している。



駒形橋

白鬚橋

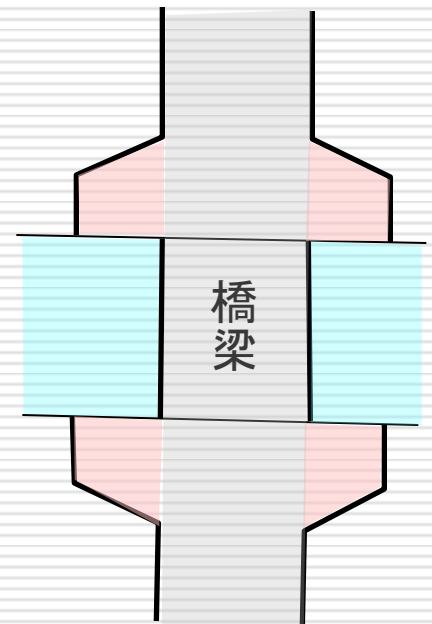


図4 橋詰のイメージ

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

- ❑ 橋詰区域が未着手となっている箇所を検討対象とする。事業中や優先整備路線等は検討対象外とする。
- ❑ 対象は、9橋梁に関する橋詰である。

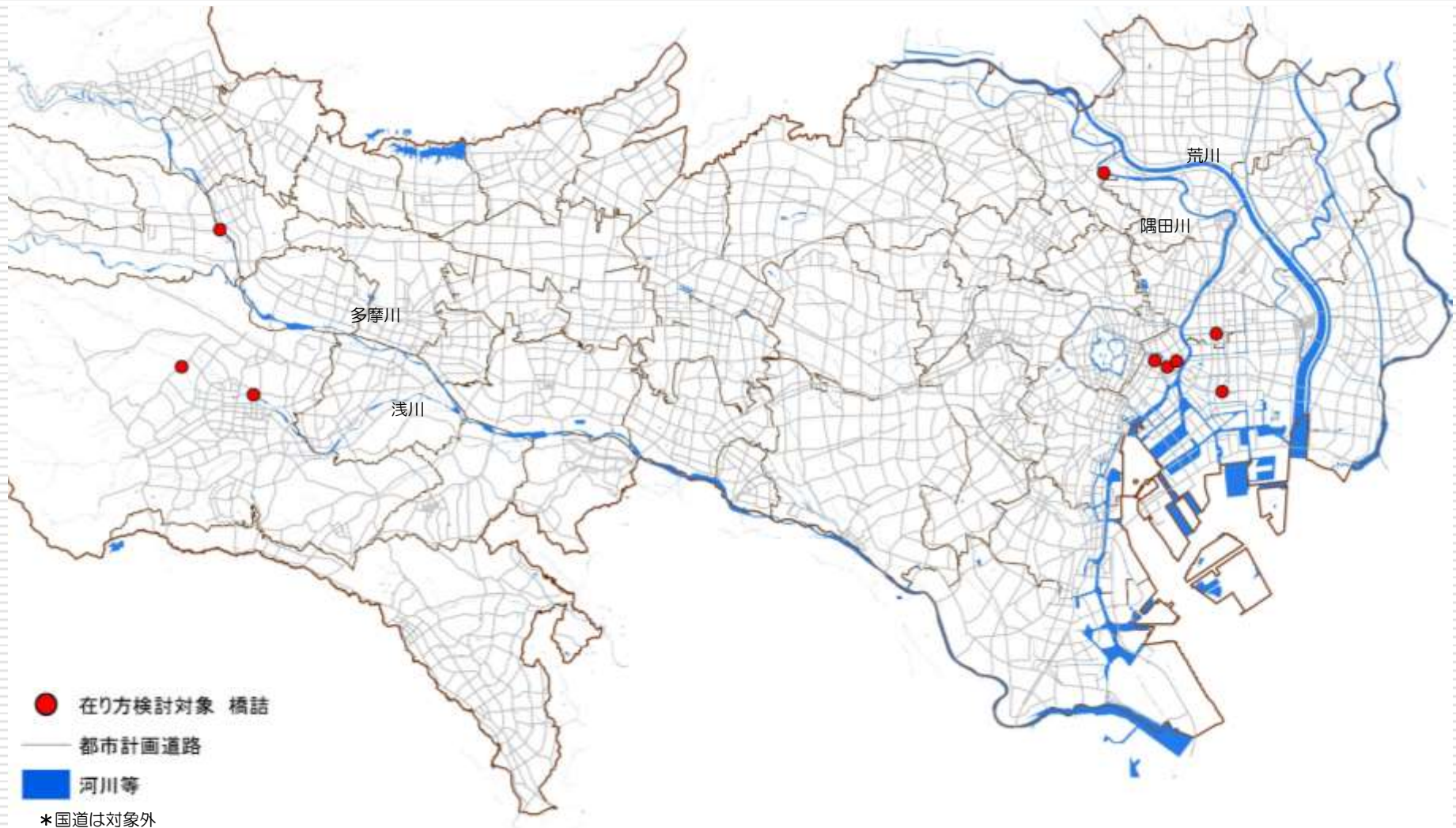


図5 検討対象

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

計画の重複について <都市計画公園等との重複箇所>

□ 都市計画道路と都市計画公園・都市計画緑地・都市計画墓園と重複している箇所は、44箇所※1である。

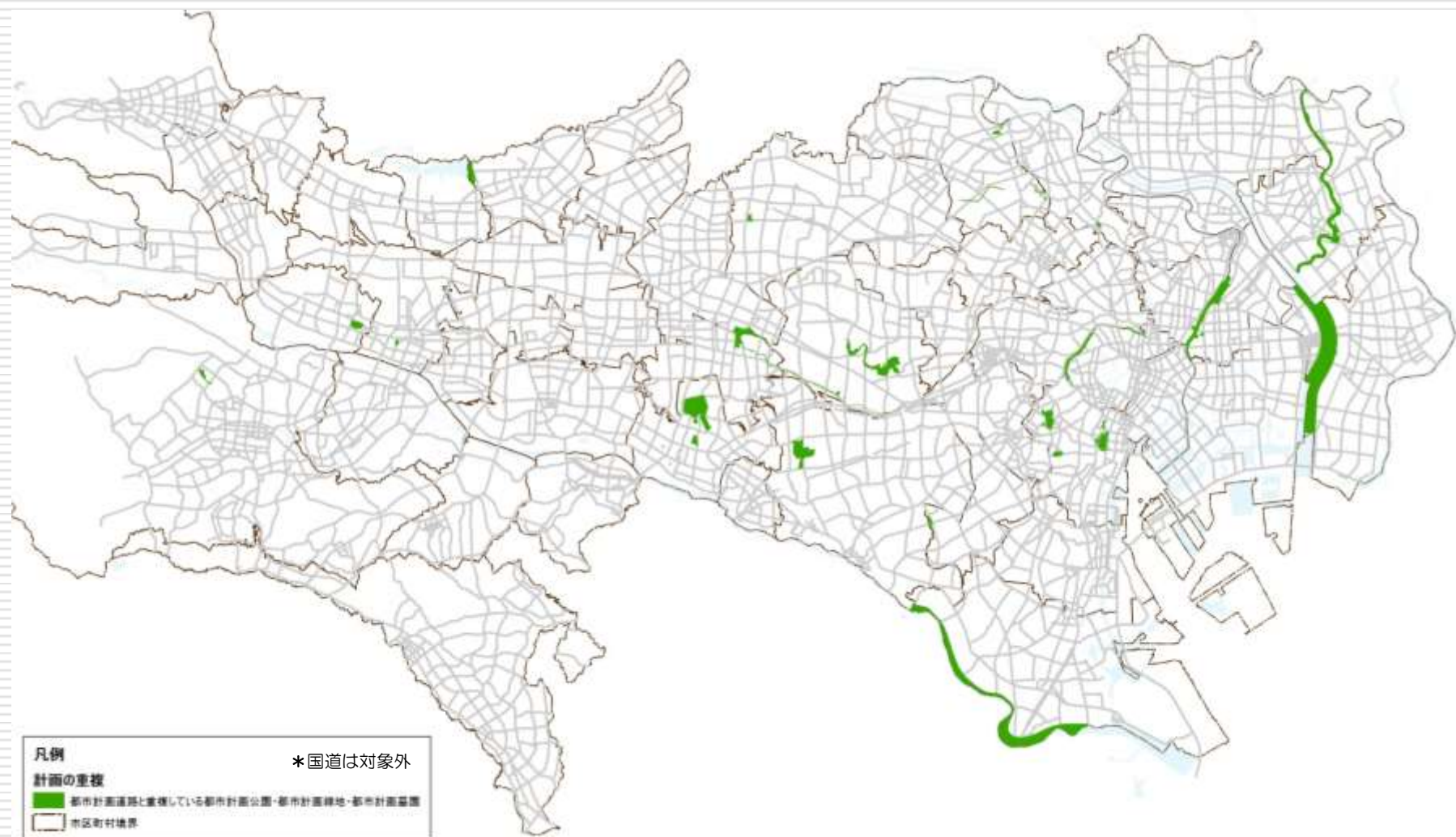


図6 検討対象

※1: 橋梁で都市計画道路が横断することとなる河川沿いに計画決定されている都市計画公園・都市計画緑地との重複箇所は除く。

※検討段階のものであり、未確定なデータも含まれている。

事業実施済み区間について <基本的な考え方>

- 都市計画事業以外の手法で、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、現道の形状が都市計画道路区域と一致していない場合がある。
- このような区間において道路の構造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。

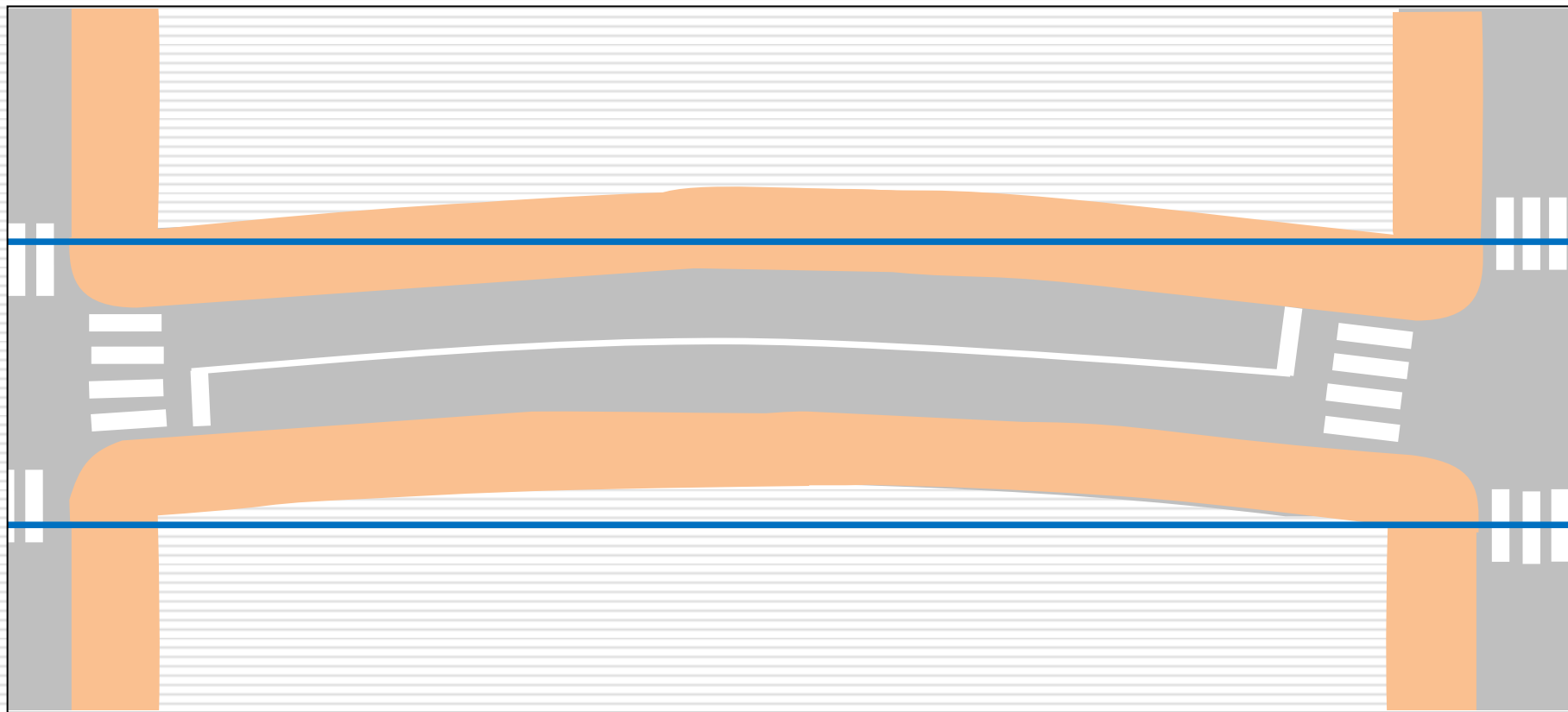


図7 都市計画道路区域と現道の形状が異なる箇所のイメージ

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。

⇒地域的な道路（概成道路と現道無道路）を対象に代替可能性について検証する。



図8 代替可能な都市計画道路の持つ機能

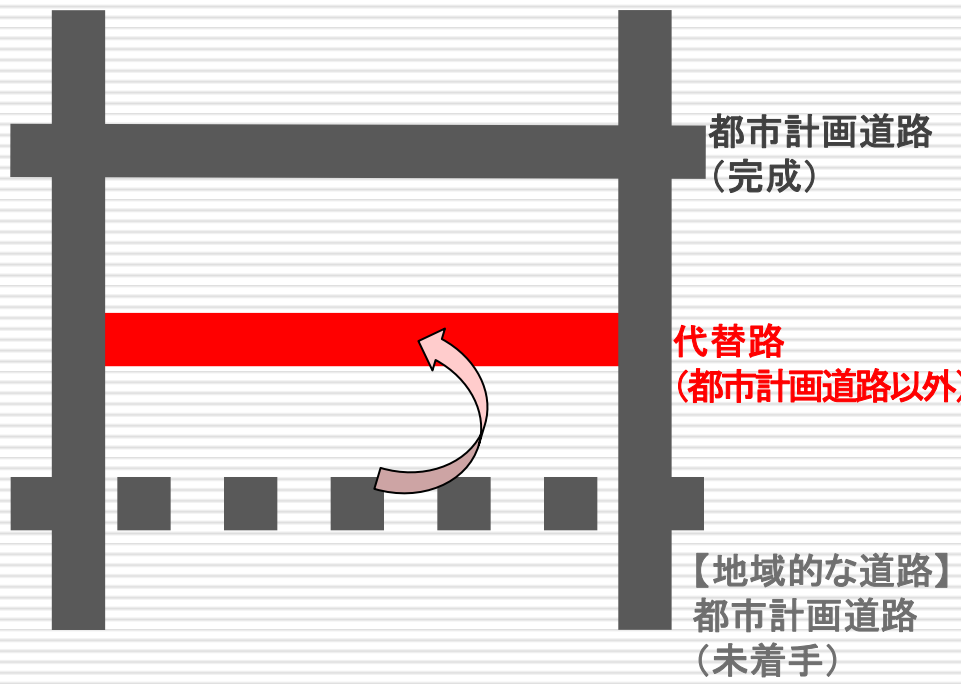
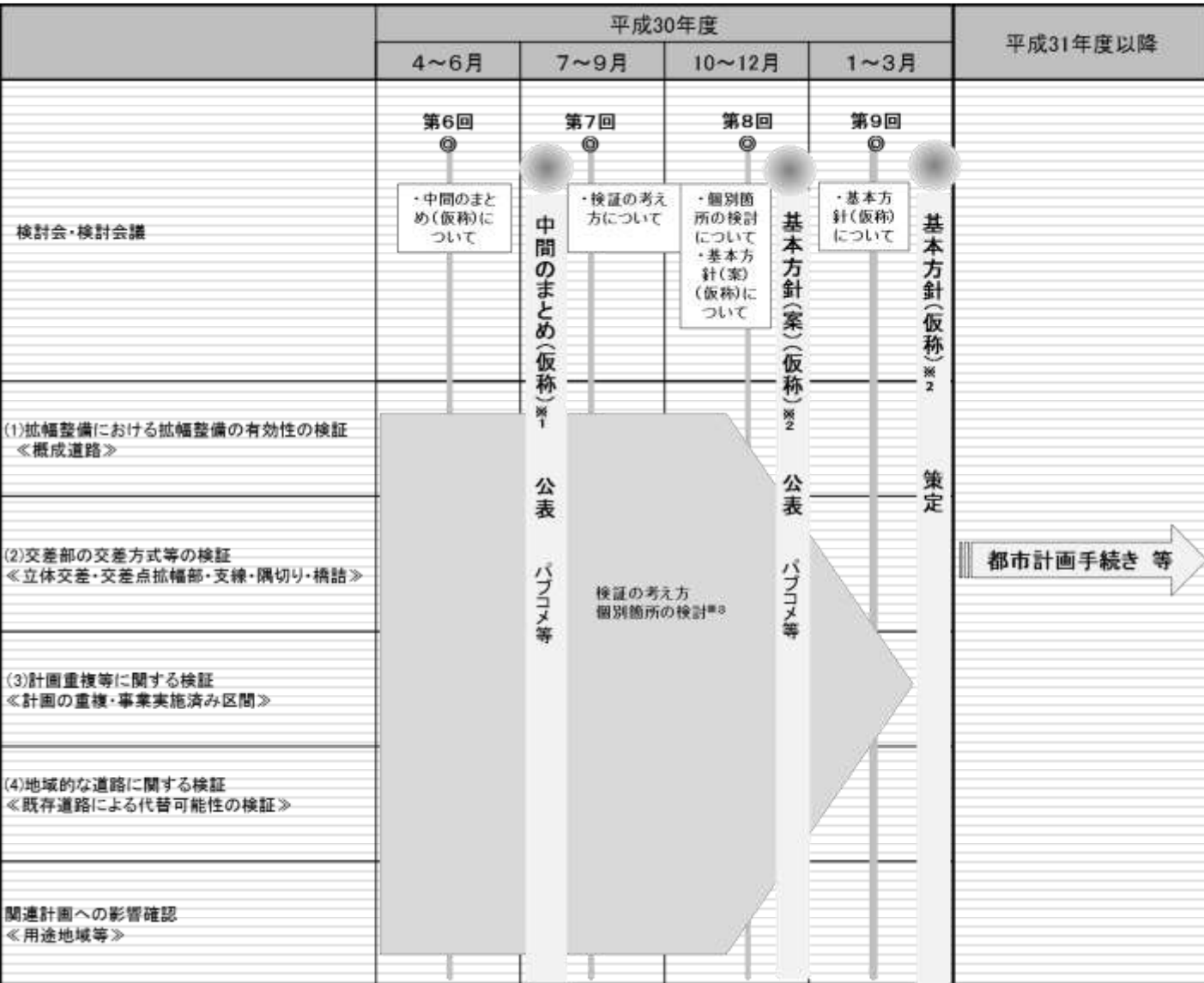


図9 代替路のイメージ

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・検証項目・具体的な検証事項を記載
- ※2 個々の路線についての計画変更等の対応方針を記載
- ※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。