東京における
都市計画道路の
在り方に関する
基本方針

Basic Policy for
City Planning Road in Tokyo

令和元年11月
東京都・特別区・26市2町

はじめに

都市計画道路は、多様な機能を有する都市を形成する最も基本的なインフラであり、成熟した首都東京の魅力づくりと国際競争力の強化、更に防災性の向上の観点からも、極めて重要な基盤施設です。

東京都と特別区及び 26 市 2 町は、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、全国に先駆け、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めてきました。これにより、立ち後れていた区部放射・環状道路、多摩南北道路等の整備が進み、首都東京の活力を生み出し、旺盛な社会・経済活動や防災活動などを支える礎となっています。

また、東京都では、平成 29 年 9 月に「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には、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。

一方、都内の都市計画道路は、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、その事業量は多く、整備に時間を要します。都はこれまでも、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜、計画の見直しを行ってきました。しかし、東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは、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、「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、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を対象とし、都市計画道路の在り方について調査検討を行いました。

平成 30 年 7 月には「中間のまとめ」を、令和元年 7 月には「基本方針（案）」を公表し、皆様からの御意見等を頂きました。

その後、皆様からの御意見等を参考に、東京都と特別区及び 26 市 2 町が協働で検討を進め、このたび「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定しました。

今後とも必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。

東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針

目　次

第１章　都市計画道路を取り巻く現状

1　都市計画道路の整備状況　1
2　道路投資額の推移　3
3　人口の推移　4
4　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）　5

第２章　基本的な考え方

1　背景　9
2　基本的な考え方　10
3　検討対象　11
4　検討の視点　14
5　検討フロー　15

第３章　具体的な検証項目

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　17
2　交差部の交差方式等の検証
（1）立体交差　31
（2）交差点拡幅部　39
（3）支線　46
（4）橋詰　52
3　計画重複等に関する検証
（1）都市計画公園等との重複　57
（2）事業実施済区間　65
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　68

第４章　変更予定路線一覧　73

第５章　今後の進め方　77

＜検討体制＞　78
＜お問合せ先＞　82

第１章

都市計画道路を
取り巻く現状

第１章　都市計画道路を取り巻く現状

１　都市計画道路の整備状況

都内には、現在、1,415 路線、3,213 km（平成 29 年度末時点）の都市計画道路が計画決定されています（都市高速道路及び自動車専用道路を除く。）。

平成 29 年度末時点でその完成率は約 64％であり、まだ多くの未整備区間が存在しています。なお、区部の完成率は約 66％、多摩地域の完成率は約 61％となっており、多摩地域の整備が区部に比べ遅れています。（図１-１から図１-４）

これまで、東京都と特別区及び 26 市２町では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めてきました。

区部においては、昭和 56 年に第一次事業化計画、平成３年に第二次事業化計画、平成 16 年に第三次事業化計画を策定しています。多摩地域においては、平成元年に第一次事業化計画、平成８年に第二次事業化計画、平成 18 年に第三次事業化計画を策定しています。さらに、平成 28 年３月に、区部と多摩地域を統合した東京全体の事業化計画として、「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）（以下「整備方針（第四次事業化計画）」という。）」を策定しました。

こうした事業化計画に基づく計画的、効率的な事業の推進により、現在の都市計画道路ネットワークが形成されています。

なお、第三次事業化計画[1]における優先整備路線の着手状況は、表１-１のとおりです。

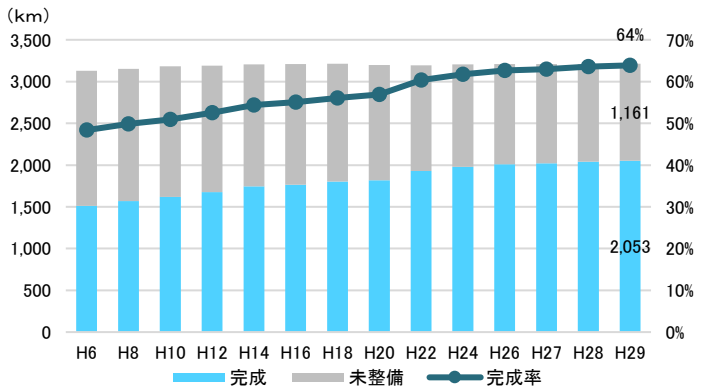


図１-１　都市計画道路の整備推移（平成 29 年度末時点）

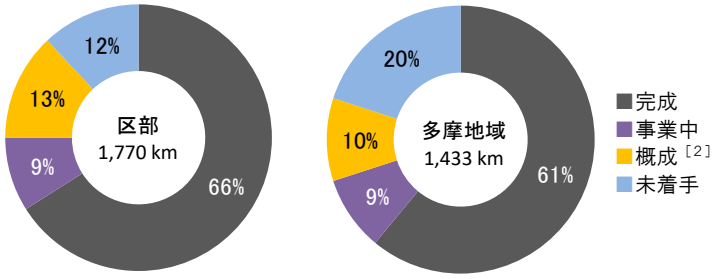
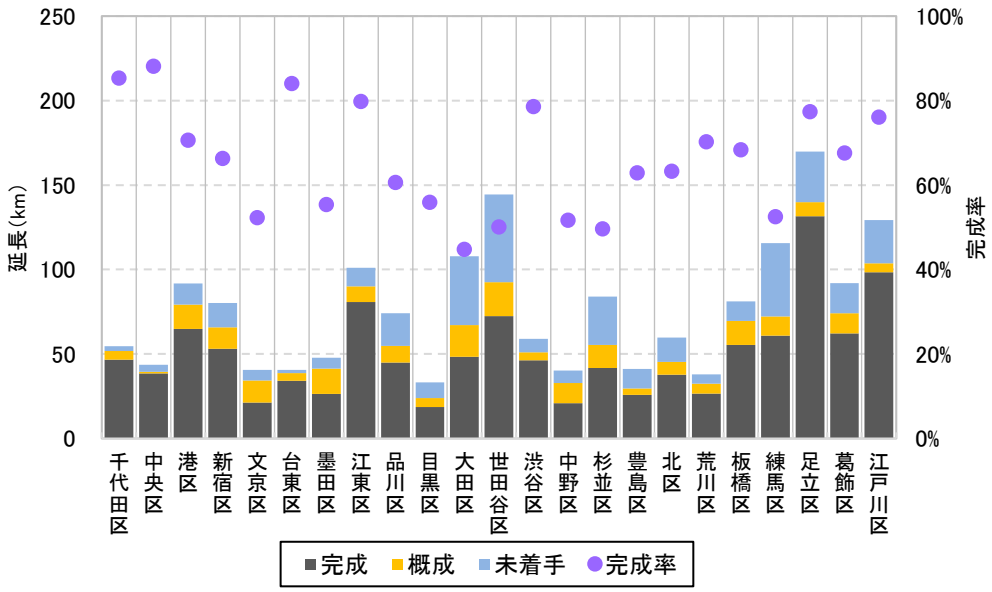


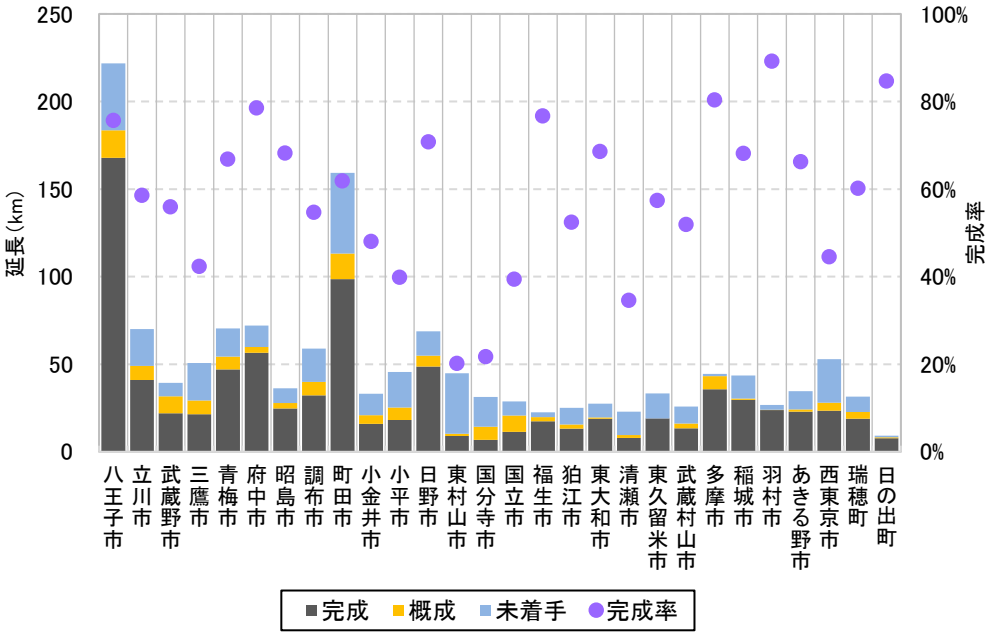
図１-２　都市計画道路の整備状況（平成 29 年度末時点）

［１］計画期間は、区部は平成 16 年度から平成 27 年度まで、多摩地域は平成 18 年度から平成 27 年度までです。
［２］P17 を参照してください。



出典：「平成 29 年　都市計画現況調査」（国土交通省）[1]

図 1 - 3　特別区別の都市計画道路の整備状況（平成 28 年度末時点）



出典：「平成 29 年　都市計画現況調査」（国土交通省）[1]

図 1 - 4　市町別の都市計画道路の整備状況（平成 28 年度末時点）

表 1 - 1　第三次事業化計画における優先整備路線の着手状況（平成 27 年度末時点）

区分		計画（km）	着手（km）	着手率（%）
区　　部		133	69	52
	都　施　行	77	48	63
	区　施　行	57	21	37
多 摩 地 域		135	63	47
	都　施　行	85	50	59
	市 町 施 行	47	11	24
	その他施行	2	1	43

※表中の計数については、端数処理をしています。

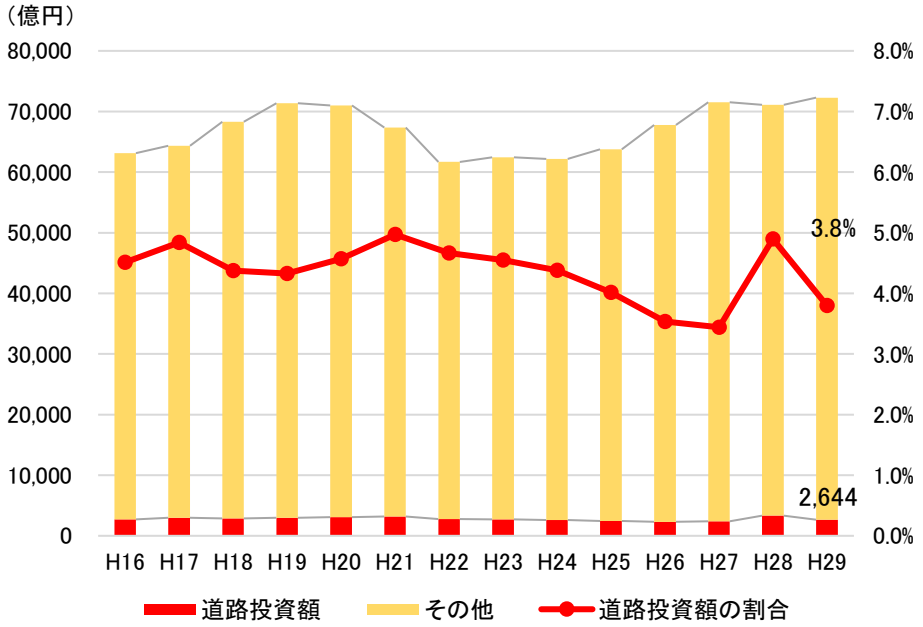
［1］自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含みます。

2　道路投資額の推移

平成 16 年度から平成 29 年度までの東京都の道路整備への投資額をみると、年間 3,000 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 4 %程度にとどまっています。（図 1 - 5 ）

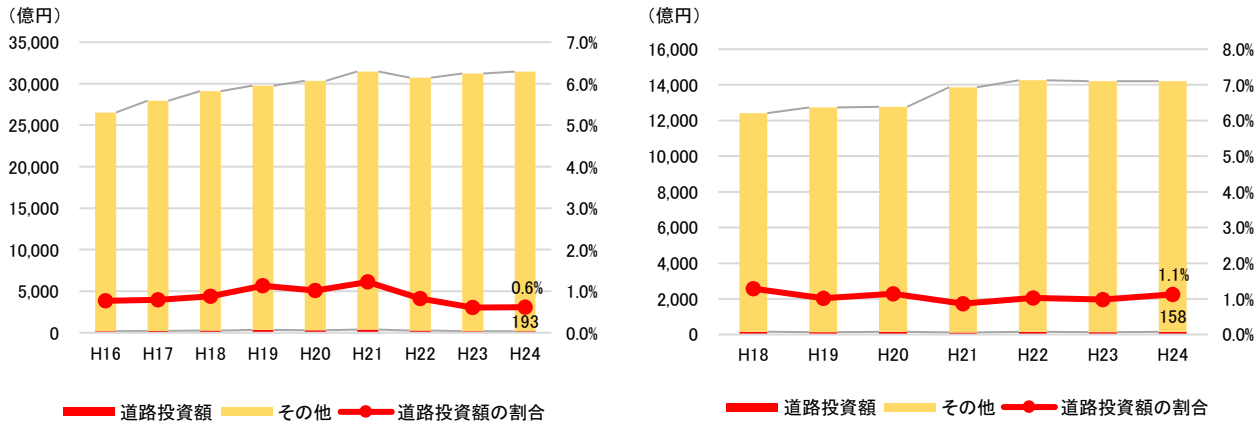
また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 1 %程度にとどまっています。（図 1 - 6 ）

今後の社会経済情勢については、大幅な税収増が見込めない一方、社会保障費や老朽化したインフラの維持・更新費用は更に増大するものと想定され、これらを踏まえると、都市計画道路への大幅な投資額の伸びは見込めない状況です。



出典：「東京都都税統計情報」（平成 16～29 年度 東京都）、「建設局事業概要（平成 30 年版）」（東京都）

図 1 - 5　東京都の道路投資額と割合の推移



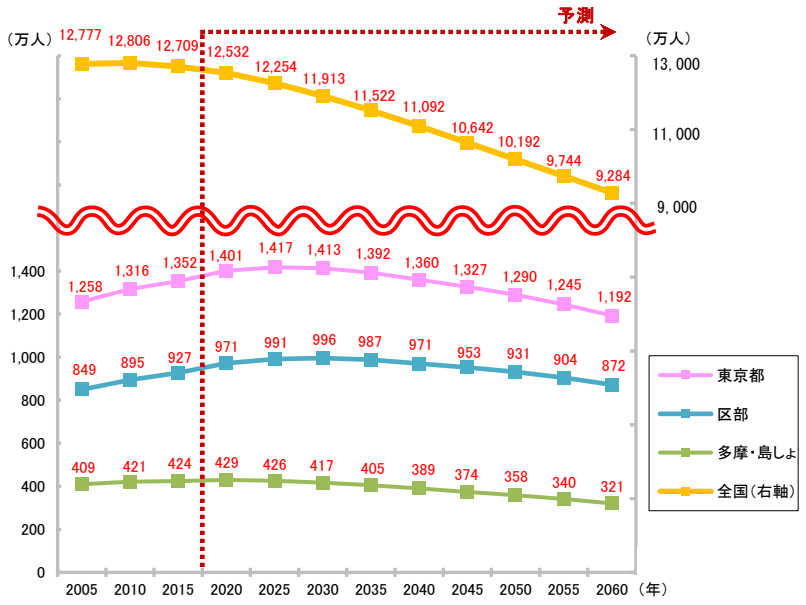
出典：「地方財政状況調査」（平成 16～24 年 総務省）、「都市計画道路などの整備状況調査」（平成 25 年度）

図 1 - 6　特別区及び 26 市 2 町の道路投資額と割合の推移

3　人口の推移

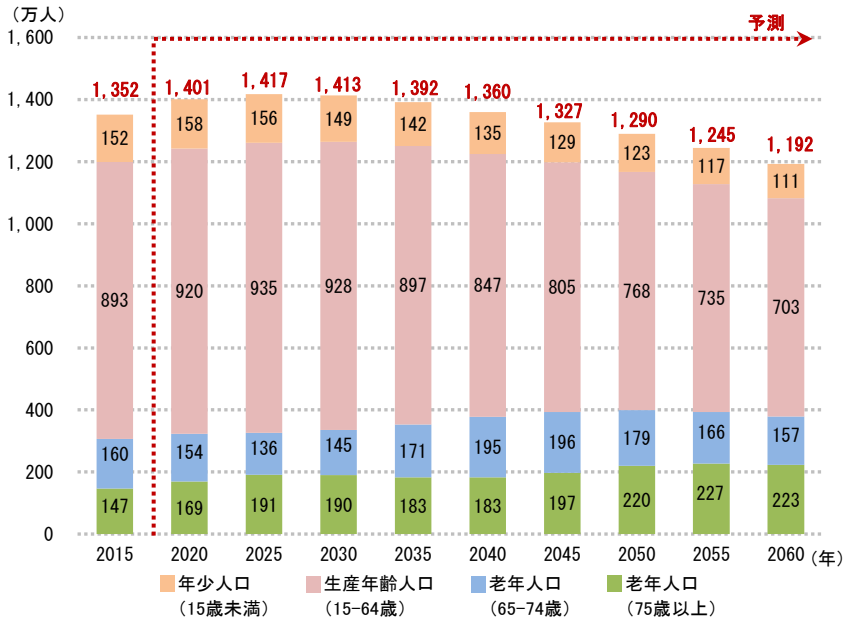
平成 27 年国勢調査による人口を基準に、2060 年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025 年の 1,417 万人をピークに緩やかに減少していくものと見込まれます。（図１-７）

また、2015 年の東京の人口に占める老年人口の割合は、全国平均よりも低い水準であるものの、今後、東京でも全国の後を追うように高齢化が進行し、2050 年には高齢化率は３割を超える見込みであり、都民の約３人に１人が高齢者となる時代が到来します。（図１-８）



出典：長期計画策定会議 資料（平成 31 年４月 19 日 東京都）

図１-７　全国と東京都の人口の推移



出典：長期計画策定会議 資料（平成 31 年４月 19 日 東京都）

図１-８　東京都の年齢階級別人口の推移

4　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）

東京都と特別区及び 26 市 2 町は、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的、効率的に道路ネットワークを形成し、ゆとりある生活と経済活力が両立した都市を実現していくため、平成 28 年 3 月に整備方針（第四次事業化計画）を策定しました。

この中で、未着手の都市計画道路（幹線街路[1]）を対象に、15 の検証項目に照らして「将来都市計画道路ネットワークの検証」を実施し、いずれの項目にも該当しない区間（9 区間約 4.9km）を、「見直し候補路線（区間）」として位置付けました。

また、必要性が確認された都市計画道路のうち、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線（28 路線（区間）約 30.4km）を、「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。（図 1 - 9 から図 1 -10）

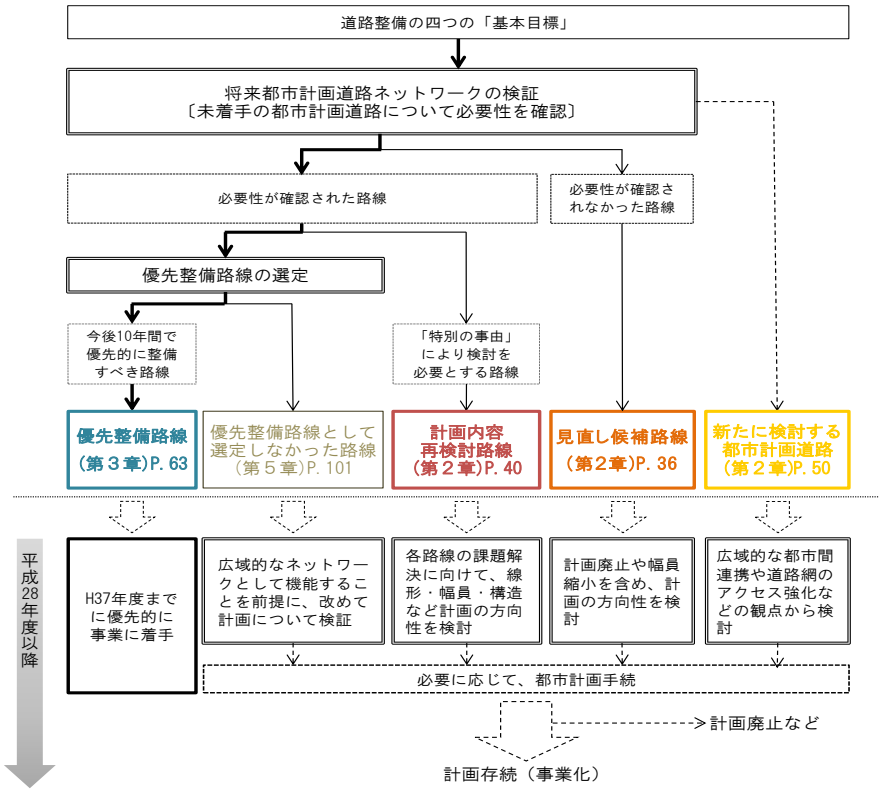
さらに、必要性が確認された路線を対象に、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、東京都と特別区及び 26 市 2 町との適切な役割分担の下、10 年間（平成 28 年度から令和 7 年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）として 320 区間 226km を選定しました。選定に当たっては、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から 6 つの選定項目を設定し、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。（図 1 -11）

このうち、優先整備路線については順次事業化を行っています。

また、「見直し候補路線（区間）」「計画内容再検討路線（区間）」及び「新たに検討する都市計画道路」については、検討を進めており、必要に応じて、都市計画手続を行っています。

［1］都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のことで以下を指します。ただし、自動車専用道路及び国道は対象外としました。
区部：放射線、環状線、補助線街路
多摩地域：名称「区分三」の都市計画道路（都市計画道路の 6 区分のうち「区分三」に該当するもの）
（例）「西東京③・3・3」の場合、〇で囲んだ名称の部分が「3」と表記されている街路

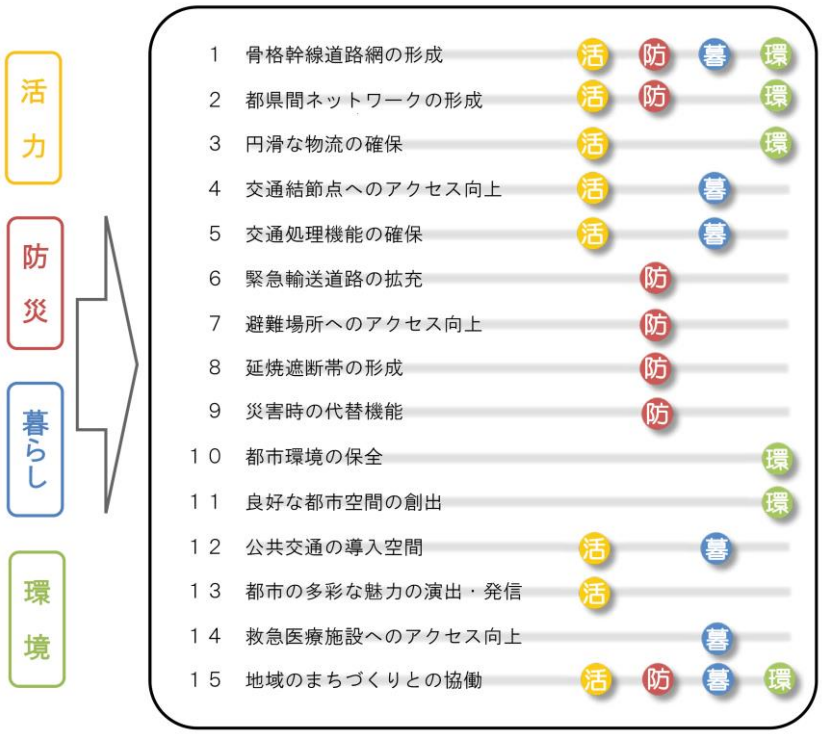
（1）検討の流れ



出典：「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）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1 - 9「東京における都市計画道路の整備方針」検討の流れ

（2）将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

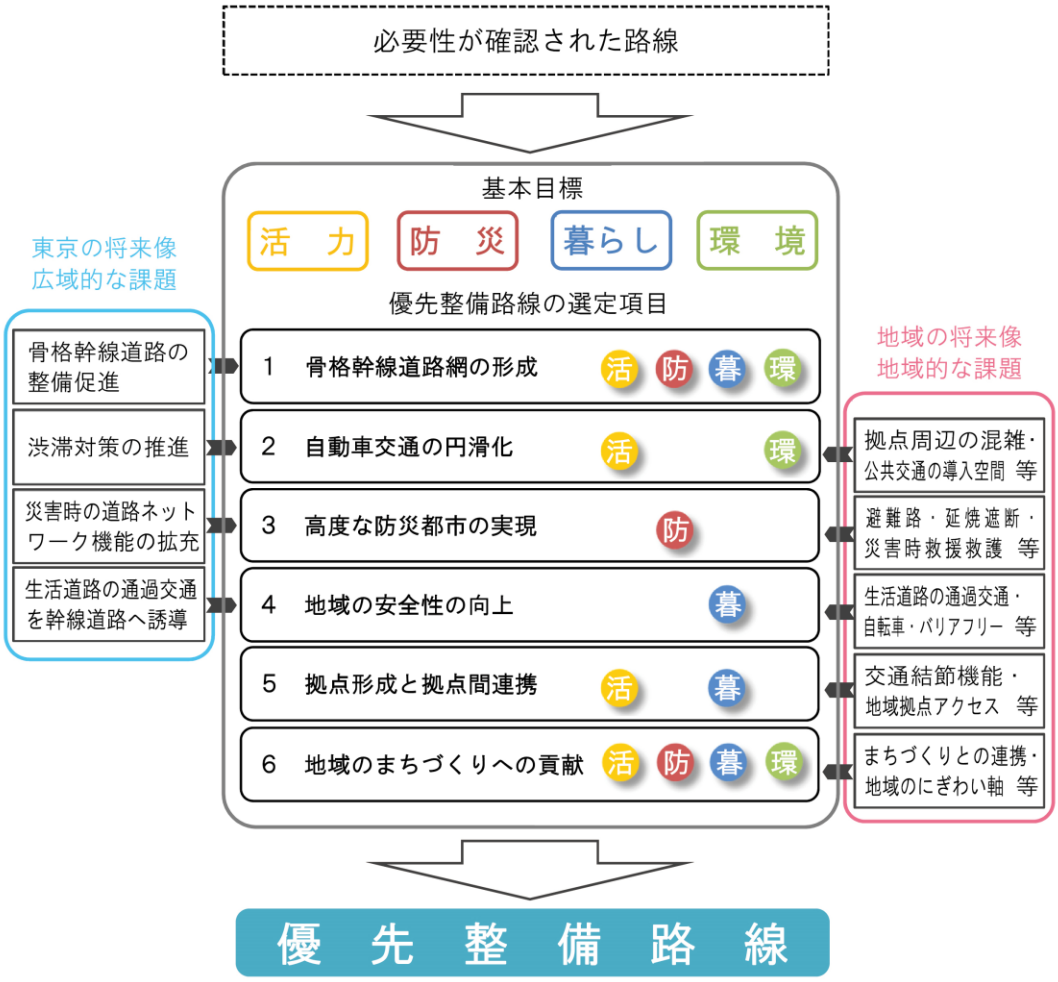


「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

出典：「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）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1 -10　将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

（3）優先整備路線の選定の考え方



出典：「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）」（平成 28 年 3 月 東京都）

図 1 -11　優先整備路線の選定の考え方

Column　都市計画道路とは

1．都市における道路の機能

都市における道路は以下に示すように多様な機能を有しています。

① 都市における円滑な移動を確保するための交通機能

② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、上・下水道、電気、ガスなど生活を支える施設や公共交通の収容空間を確保するための空間機能

③ 都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

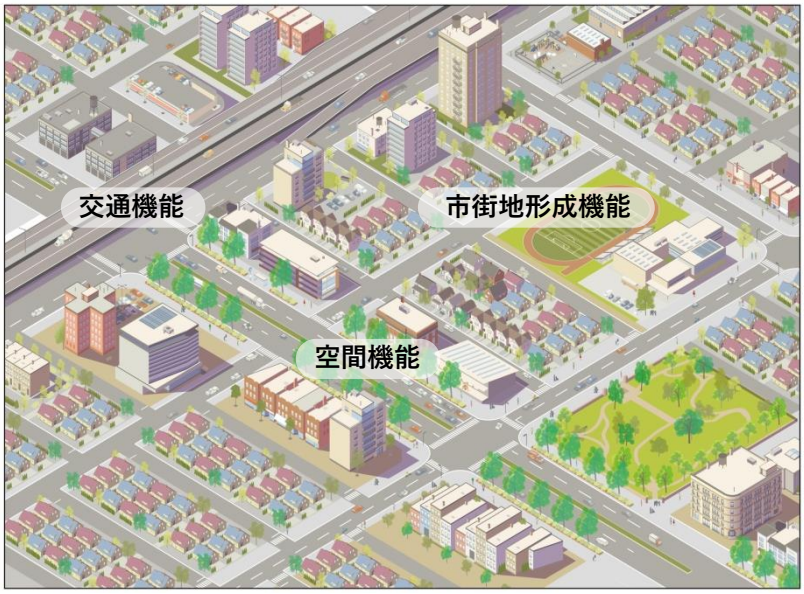


図１-12　都市における道路が有する機能

2．都市計画道路とは

都市計画道路は「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）に基づき定める都市施設です。都市施設は円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保する上で必要な施設です。都市計画道路は、主に交通機能に着目して、次の４つに分類されます。都市計画道路を定めるに当たっては、目指すべき都市像を実現するため、道路が有する様々な機能が各道路の担うべき役割に応じて適切に確保されるよう配置や構造等を検討します。

表１-２　都市計画道路の主な役割

都市計画道路の種別	主　な　役　割
自動車専用道路	都市高速道路などの専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路
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
区画街路	街区内の交通を集散させ、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路
特殊街路	自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路

都市計画道路が計画されている区域では、将来的に道路整備が円滑に進むように、土地の形質変更や建物の建築に際して一定の制限がかかっています。

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。

このような都市像の実現に向け、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。

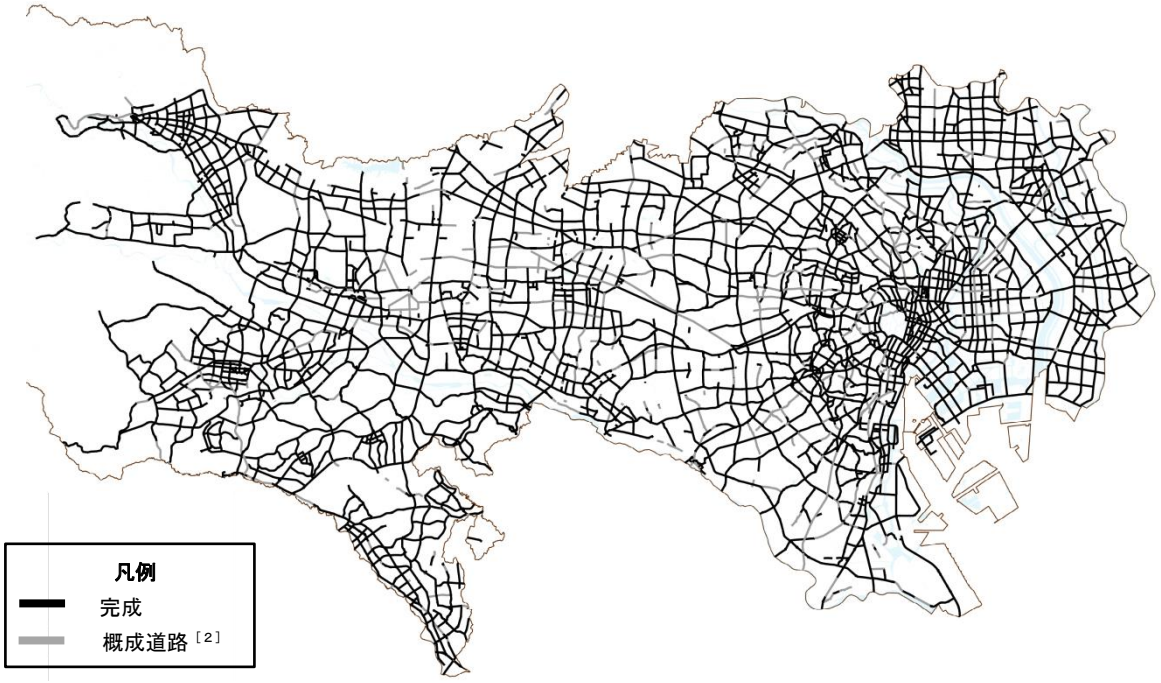


図２-１　2040 年代の都市計画道路ネットワーク（想定）[3]

［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］P17 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、これまでに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、「第 2 章　1 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。

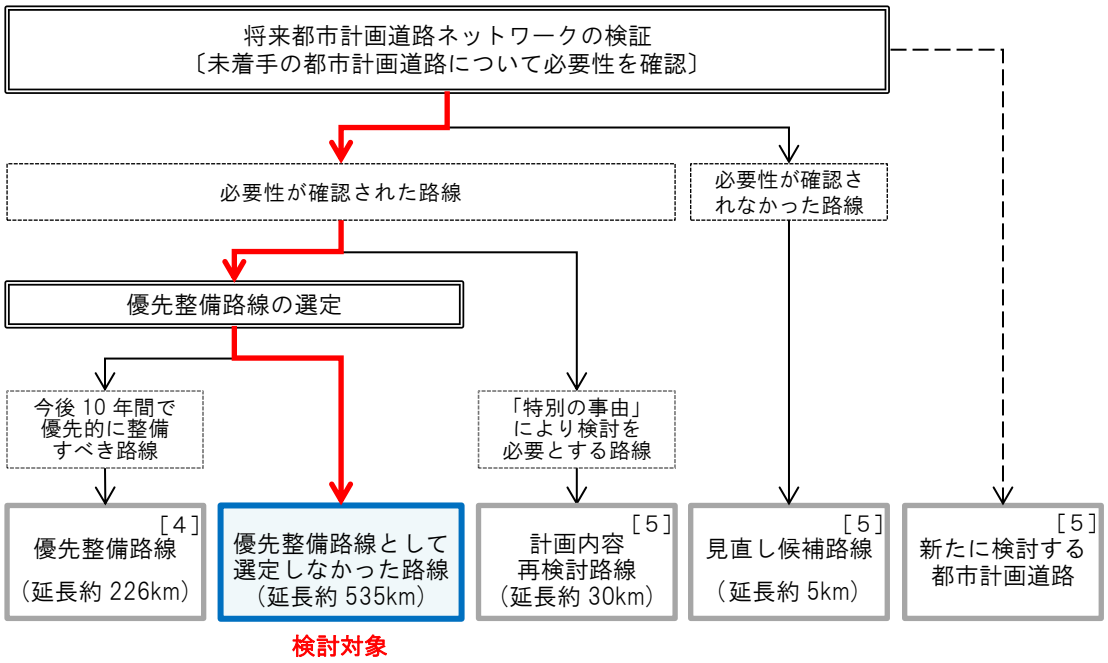


図２-２　本検討の検討対象

［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した。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した。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。広域的な道路については都が主体となり区市町と協働で検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き、区市町が主体となり都と協働で検討を行いました。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 ㎞	約 100 ㎞	約 235 ㎞
現道無道路[3]	約 50 ㎞	約 250 ㎞	約 300 ㎞
合計	約 185 ㎞	約 350 ㎞	約 535 ㎞

［１］本検討の検証項目（P15 表２-２参照）のうち、既に事業が行われているものや対象が局所的なものについて、検討対象の延長に計上していないものがあります。具体的には、立体交差については立体交差の構造物ができていない区間において、都市計画の幅員で暫定的に平面交差点として整備されている区間は延長に計上していません。また、橋詰及び事業実施済区間についても、延長に計上していません。

［２］P17 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。

図２-３　「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

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。

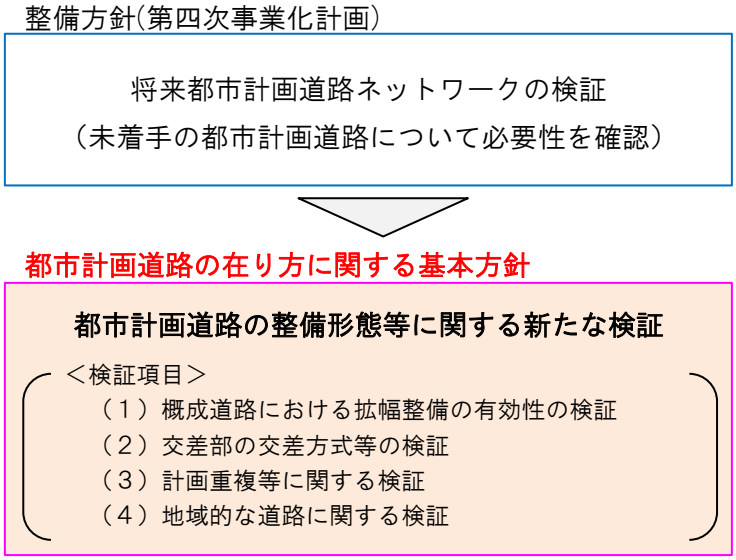


図２-４　本検討の視点

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。

なお、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[1]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。

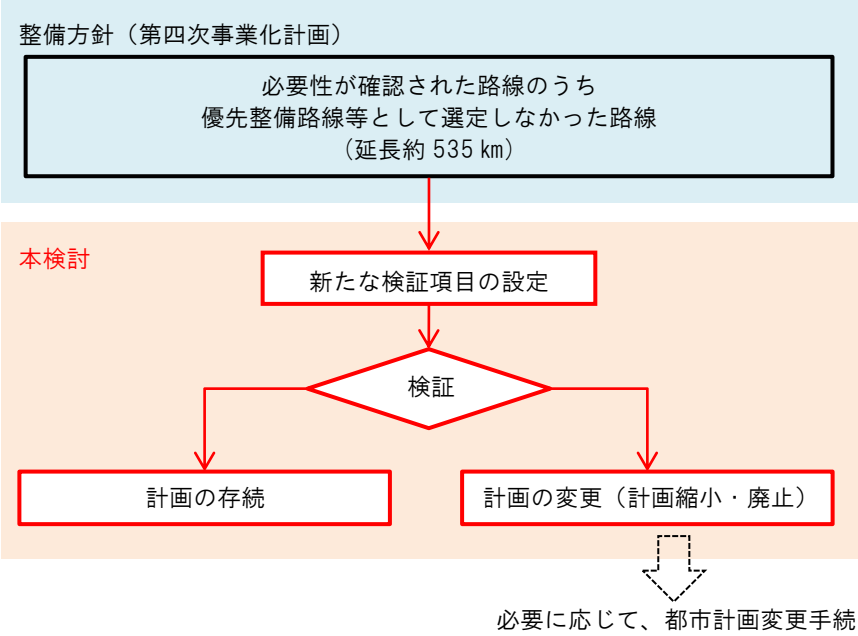


図２-５　本検討の検討フロー

表２-２　本検討の検証項目

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[2]	（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[3] （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］新たな検証項目のいずれにも該当しない区間とは、広域的な道路の現道無道路のうち、表２-２に示す検証項目の「２　交差部の交差方式の検証」及び「３　計画重複等に関する検証」に該当しない区間です。

［２］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。（P31 参照）

［３］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。（P57 参照）

Column　都市計画道路の見直しの経緯について

東京の都市計画道路は、区部では戦前の震災復興計画などを経て、昭和 21 年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、昭和 39 年（環状 6 号線内側）及び昭和 41 年（環状 6 号線外側）に道路網の再検討が行われました。また多摩地域では、昭和 36 年及び昭和 37 年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路が決定されました。

その後は、おおむね 10 年ごとに策定している事業化計画で優先的に整備する路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、見直しを適時適切に行ってきました。

必要性の検証に当たっては、その時々の社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、事業化計画策定の時点で未着手の都市計画道路を対象として検証を実施しました。

その結果、昭和 56 年の道路再検討（第一次事業化計画）では約 24 ㎞、平成 16 年及び平成 18 年の整備方針（第三次事業化計画）では約 6 ㎞、平成 28 年の整備方針（第四次事業化計画）では約 5 ㎞、合計で約 35 ㎞の見直しを行うべき路線を示しています。

東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズが日々変化し、多様化する中、こうした状況を的確に捉え、今後とも見直すべきものは見直す一方で、必要な都市計画道路の整備を着実に進めていきます。

表 2 - 3　道路再検討・整備方針における都市計画道路の見直しの経緯

年	項目	見直し延長※	備考
昭和 56 年 平成元年	道路再検討 （第一次事業化計画）	約 24 ㎞	区部：昭和 56 年 多摩地域：平成元年
平成 3 年 平成 8 年	第二次事業化計画	－	区部：平成 3 年 多摩地域：平成 8 年
平成 16 年 平成 18 年	整備方針 （第三次事業化計画）	約 6 ㎞	区部：平成 16 年 多摩地域：平成 18 年
平成 28 年	整備方針 （第四次事業化計画）	約 5 ㎞	区部及び多摩地域

※廃止または幅員の縮小

第３章

具体的な検証項目

第３章　具体的な検証項目

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

概成道路とは、都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路のことです。

≪区部≫
計画幅員 15m 以上の場合、現況幅員が計画の 60％以上又は 18m 以上の道路
計画幅員 15m 未満の場合、現況幅員が８m 以上の道路
≪多摩地域≫
現況幅員が８m 以上の道路

概成道路には、昔からある旧街道（現道）に対して、拡幅の都市計画決定をしたものの、拡幅整備がなされずに現在に至っているものや、関東大震災後に実施された震災復興計画等で整備された道路（現道）に対して、その後新たに拡幅の都市計画決定をしたものの、拡幅整備がなされずに現在に至っているものが多く見られます。

概成道路の中には、都市計画道路に求められる機能をおおむね満たしている区間もあれば、車道部や歩道部が狭く、様々な課題が生じている区間もあります。

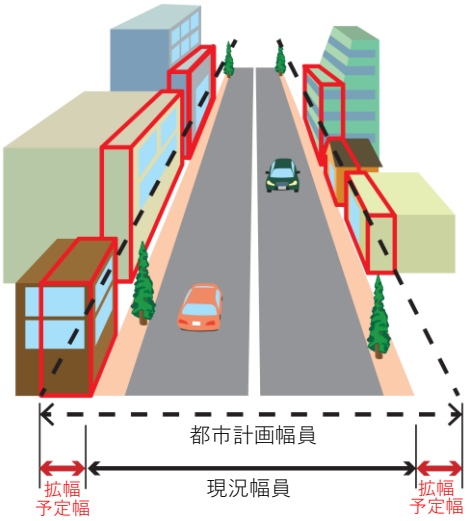


図３-１　概成道路のイメージ

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、概成道路となっている区間[1]としました。

［１］立体交差・交差点拡幅部・支線（地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線）で評価する区間を除きました。

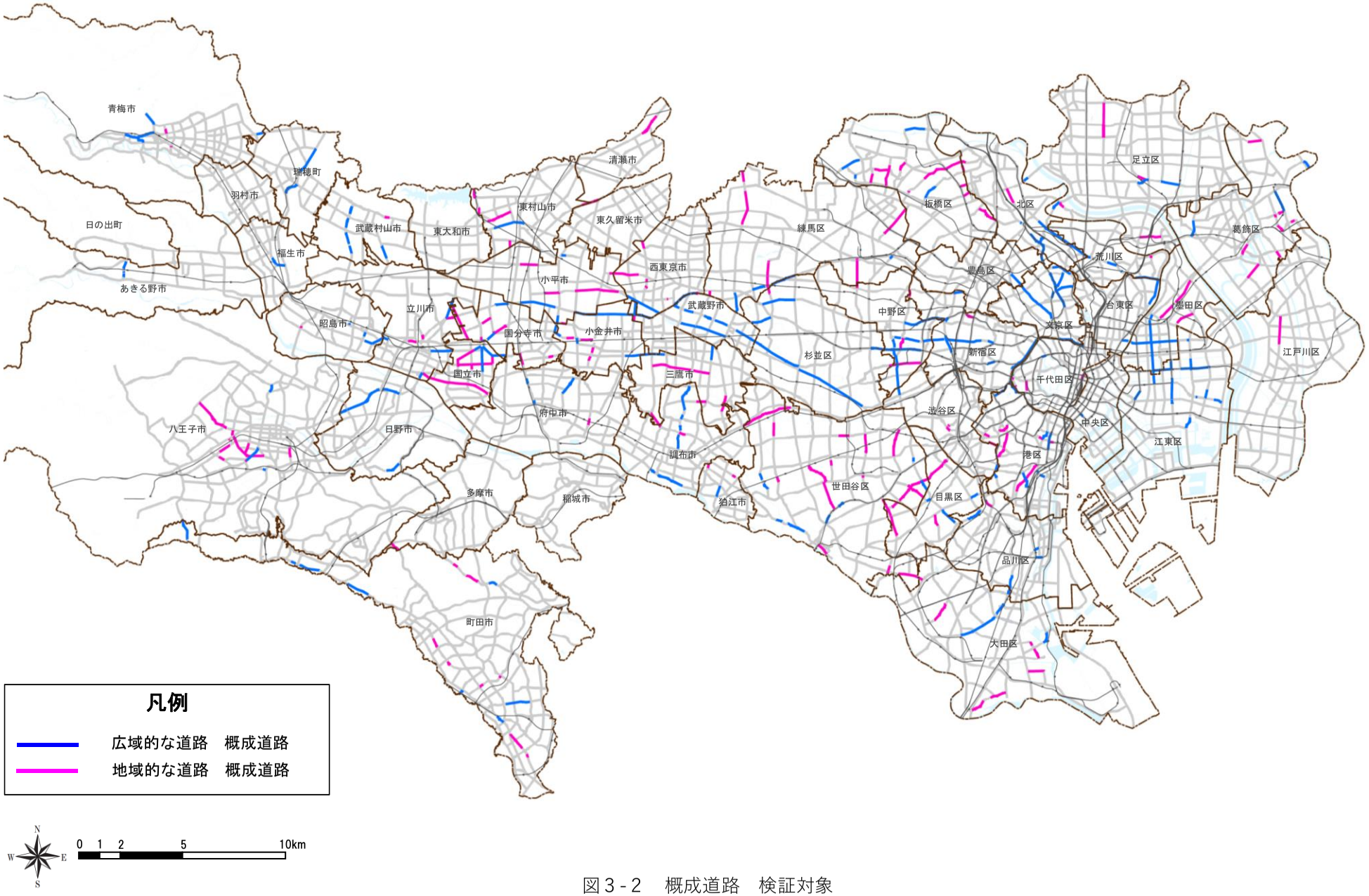
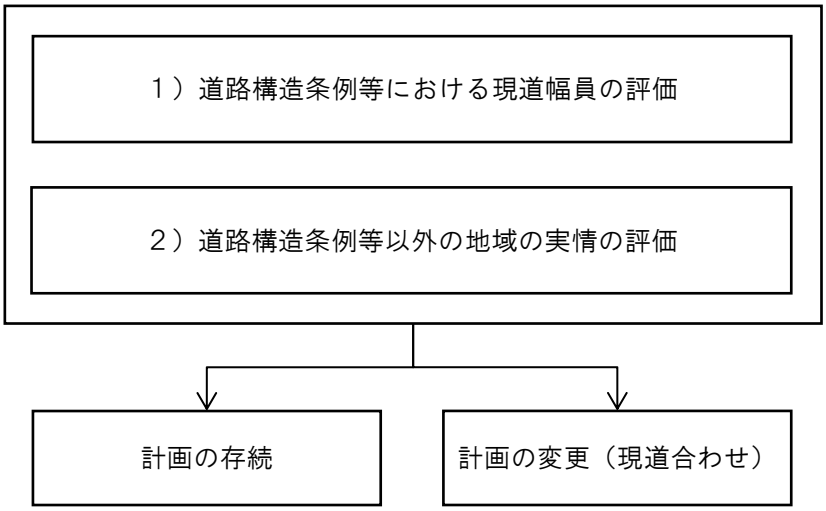


図３-２　概成道路　検証対象

検証方法

本検討においては、都市計画道路に求められる機能に着目し、概成道路の車道部・歩道部それぞれの構成要素に対して、道路構造条例等[1]の基準を当てはめ、歩行者の状況や路線バスの運行状況等の地域の実情を踏まえた上で現道幅員の評価を行いました。また、防災都市づくり推進計画などの道路構造条例等以外の地域の実情の評価を行いました。

これらを踏まえ、概成道路の検証を実施[2]し、「**計画の変更（現道合わせ）**」又は「**計画の存続**」とする区間としました。



［1］都道においては、「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」（平成 24 年東京都条例第 145 号）を、区市町道においては、各区市町で定める同様の基準を指します。また、「道路構造令の解説と運用」（公益社団法人　日本道路協会）も含みます。

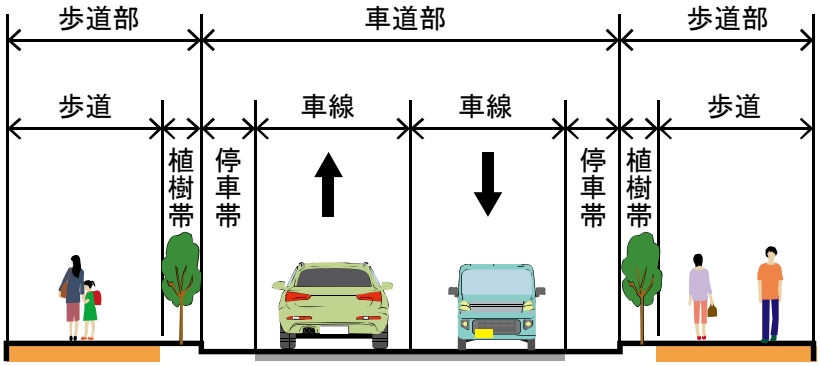
［2］検証対象区間は、交差する都市計画道路との交差点間を評価の最小区間としました。鉄道や玉川上水が都市計画道路区域内に存在するなど特殊な都市計画道路の現道幅員の評価は、個別に検証を行うものとしました。また、概成道路のうち橋梁区間は、評価の対象外としました。

1）道路構造条例等における現道幅員の評価

道路構造条例等を踏まえ、現道を評価する幅員として、車線数ごとの単路部及び交差点部のそれぞれにおける車道部及び歩道部の評価幅員を設定しました。それぞれの横断面に必要な構成要素及び幅員は図３-３及び図３-４のとおりです。

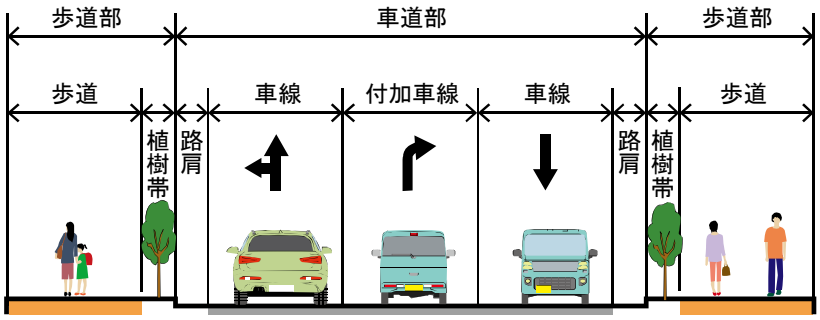
図３-３　往復２車線道路の評価幅員の横断面構成

（単路部）



横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道（車線）	停車帯
広域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m	3.0m	1.5m（2.0m[3]）[4]
地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m（0.5m[2]）	3.0m	1.5m（2.0m[3]）[4]

（交差点部）

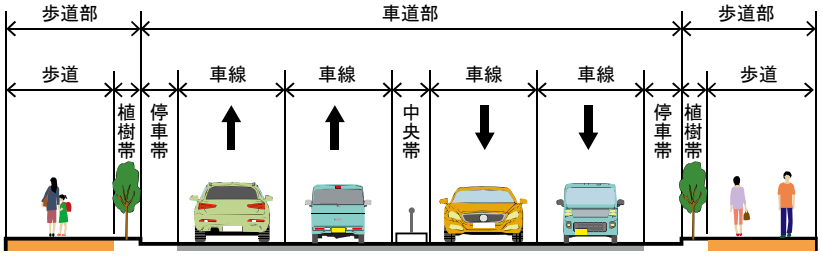


横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
広域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m	2.75m	2.5m	0.5m
地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m（0.5m[2]）	2.75m	2.5m[5]	0.5m

［１］歩行者交通量が多い場合は有効幅員 3.5m、それ以外の場合は 2.0m としました。（P22 参照）
［２］歩道部に植樹帯を設けない場合は路上施設帯として 0.5m を確保しました。なお、広域的な道路については原則として植樹帯の幅員を考慮することとしました。地域的な道路については、路線の状況に応じて植樹帯の幅員を考慮することとしました。
［３］路線バス交通量が多い箇所は停車帯を 2.0m 以上としました。（P23 参照）
［４］停車帯については、停車需要及び自転車通行空間を考慮し、幅員 1.5m を確保することを基本としました。また、車道部に停車帯を設けない場合は路肩として 0.5m を確保しました。
［５］車道部に付加車線を設けない場合は、単路部と同様の横断要素としました。

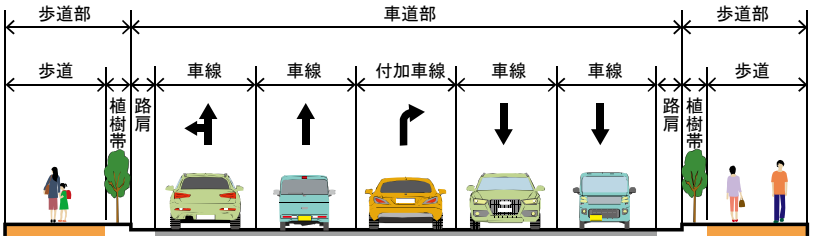
図３-４　往復４車線道路の評価幅員の横断面構成

（単路部）



横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道（車線）	中央帯	停車帯
広域的な道路 地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m	3.25m	1.5m[6]	1.5m（2.0m[3]）[4]

（交差点部）



横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
広域的な道路 地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m	3.0m	2.5m	0.5m

以上の横断面構成を踏まえ、歩道部と車道部を合わせた現道の総幅員が評価幅員[7]以上で、下記のいずれかを満たす場合に「計画の変更（現道合わせ）」としました。

・歩道部及び車道部のそれぞれの現道幅員が評価幅員以上である。
・歩道部の現道幅員が評価幅員以下でも、車道部幅員を歩道部幅員に配分することで歩道部及び車道部のそれぞれの現道幅員が評価幅員以上となる。

なお、４車線を超える多車線などの都市計画道路の現道幅員の評価は、同様の考え方で個別に検証を行うものとしました。

［６］往復４車線道路については、安全かつ円滑な交通を確保するため、中央帯(幅員 1.5m)を確保することを基本としました。ただし、現況で中央帯を設置していない往復４車線道路については、正面衝突事故や横断歩道がない場所での歩行者の横断事故の発生状況を確認し、これらの事故が少ない場合は、中央帯の幅員を確保しないものとして評価しました。（P24 参照）

［７］単路部と交差点部で評価幅員が異なる場合は、いずれか広い幅員で評価することとしました。

歩道、停車帯、中央帯については、①から⑤の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価することとしました。

①歩行者交通量による歩道幅員の評価

歩道幅員については、道路構造条例等に基づき、歩行者交通量が多い場合は有効幅員3.5m、それ以外の場合は 2.0m としました。

本検討において歩行者交通量が多い場合の目安は、約 4,000 人/12 時間（両側）以上としました。

[歩行者交通量について]

歩行者交通量約 4,000 人/12 時間（両側）とは、ピーク時の 1 時間当たりに換算すると、約 5 人/分（片側）[1] です。

これは、おおよそ歩道 100m 区間内で約 8 人程度（平均歩行分速 70m/分の場合）の歩行者が歩いている状態です。

図 3 - 5　歩行者交通量約 4,000 人/12 時間（両側・ピーク時）の例

［1］区部におけるピーク率を平均約 16％で換算しました。

②停車需要及び自転車通行空間による停車帯幅員の評価

停車帯については、停車需要及び自転車通行空間を考慮し、幅員 1.5m を確保することを基本としました。

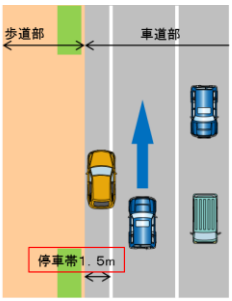


図 3 - 6　停車帯（1.5m）のイメージ

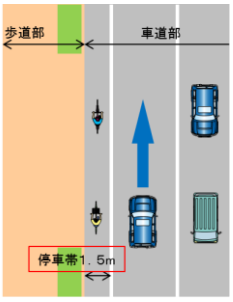


図 3 - 7　停車帯（1.5m）の
自転車通行空間イメージ

道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）の一部改正（平成 31 年 4 月 25 日施行）で新たに定められた自転車通行帯については、本検討では停車帯 1.5m 幅の中で自転車通行帯の幅員 [1] を確保するものとして評価しました。

③路線バス交通量による停車帯幅員の評価

路線バス交通量が多い場合、本線の交通流動が阻害されないようにするため、停車帯の幅員は 2.0m 以上としました。本検討において路線バスの交通量が多い場合の目安は、本線の交通流に影響を与えない程度として、約 400 台/12 時間（両側）としました。

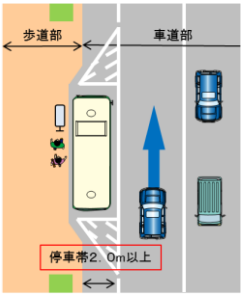


図 3 - 8　停車帯（2.0m 以上）のイメージ

[バス交通量について]

バス交通量約 400 台/12 時間（両側）とは、1 時間当たり約 30 台（両側）です。これは、おおよそ 3～4 分に 1 台程度（片側）となります。

図 3 - 9　バス停留所（バスベイ）の設置例

[1] 本検討においては、自転車通行帯幅員 1.0m＋路肩 0.5m として評価しました。

④交通事故状況による中央帯幅員の評価

往復４車線道路については、安全かつ円滑な交通を確保するため、中央帯（幅員 1.5m）の幅員を確保することを基本としました。ただし、現況で中央帯を設置していない往復４車線道路については、正面衝突事故や横断歩道がない場所での歩行者の横断事故の発生状況を確認し、これらの事故が少ない場合は、中央帯の幅員を確保しないものとして評価しました。

⑤交差点の交通状況による付加車線幅員の評価

交差点部において渋滞が発生している場合や安全で円滑な交通処理を確保する必要がある場合は、必要な付加車線の幅員を確保するものとして評価しました。

これらを踏まえた評価幅員の主な構成例は、次頁のとおりとしました。

●往復２車線道路の評価幅員の構成例

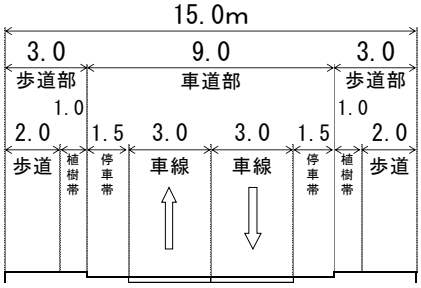


図３-10　歩行者交通量が多くない場合

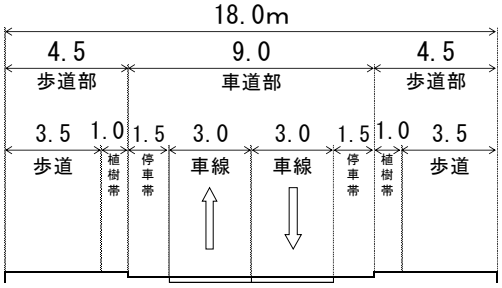


図３-11　歩行者交通量が多い場合

●往復４車線道路の評価幅員の構成例

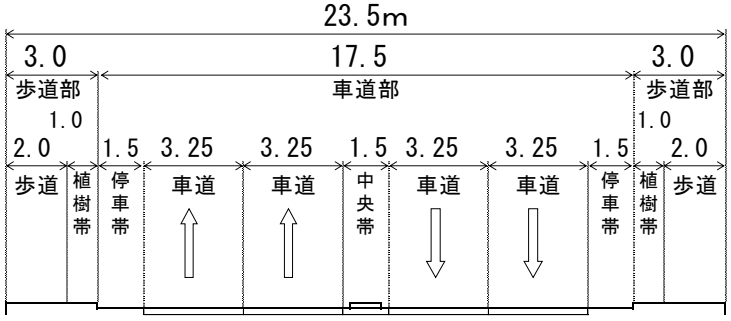


図３-12　歩行者交通量が多くない場合

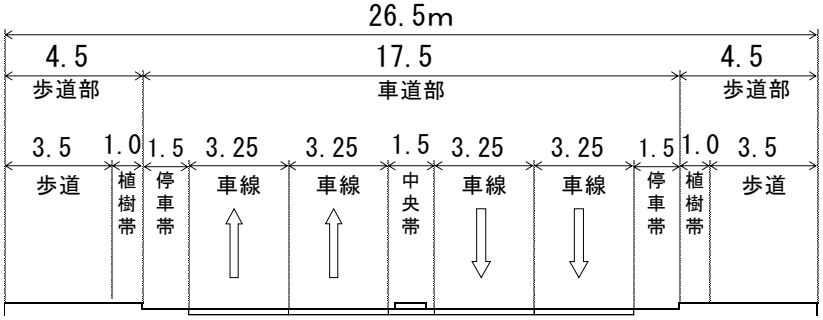


図３-13　歩行者交通量が多い場合

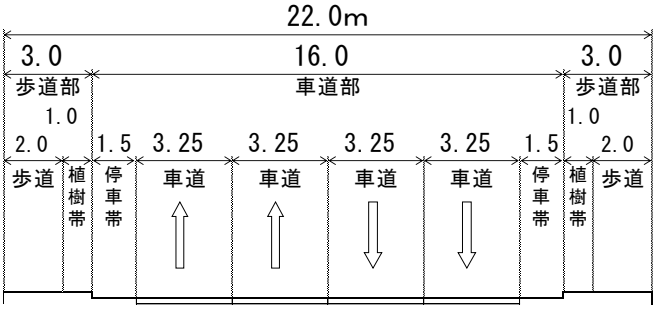


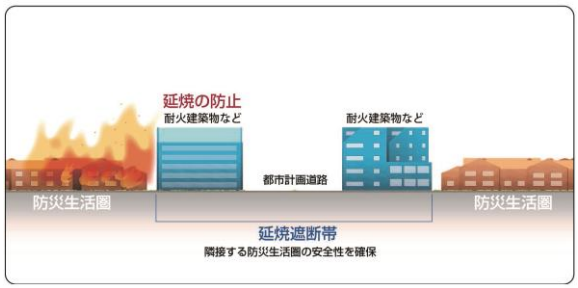
図３-14　中央帯を設けず、歩行者交通量が多くない場合

２）道路構造条例等以外の地域の実情の評価

道路構造条例等における現道幅員の評価以外として、①から③の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価することとしました。

①防災都市づくり推進計画の評価

対象の概成道路が、「防災都市づくり推進計画（改定）」の延焼遮断帯に位置付けられており、かつその延焼遮断帯が未形成の場合は、計画を存続することとしました。



延焼遮断帯の形成	
(1) 幅員 27m以上	
幅員 24m以上 27m未満	沿道 30m の不燃化率 40%以上
幅員 16m以上 24m未満	沿道 30m の不燃化率 60%以上
幅員 11m以上 16m未満	沿道 30m の不燃化率 80%以上
のいずれかに相当する路線	
(2) 全延長について、耐火建築物[51]の多い地域や避難場所[52]等の中を通過するか、又は接している区間	

不燃化率：(B/A)×100%　　A：全建築物建築面積

B：耐火建築物建築面積＋準耐火建築物建築面積×0.8

出典：「防災都市づくり推進計画（改定）」（平成 28 年 3 月　東京都）

図 3 -15　延焼遮断帯の形成

②前後区間の整備状況の評価

対象の概成道路が、整備済区間等に挟まれている区間であり、線形、歩行者空間及び交差点部の視距の確保等の観点から、渋滞解消や安全性の向上を図る必要がある場合は、計画を存続することとしました。

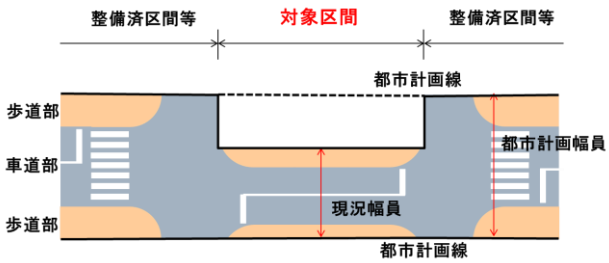


図 3 -16　前後区間の整備状況のイメージ

③地区計画による評価

概成道路の検証対象区間で、区市町が地区計画を策定し、まちづくりを行っている場合について、これまでの取組の継続性や街並みの連続性など、まちづくりの観点から既定の都市計画幅員での整備が必要な場合は、計画を存続することとしました。

検証結果

以上を踏まえ、概成道路の【計画の変更（現道合わせ）】予定路線（区間）の一覧表及び位置図並びに箇所図を示します。

表３-１　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線（区間）の一覧表

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
概-１	放射 14 号線	亀戸駅付近街路２～補助 116 号線	江東区	110	都
概-２	放射 24 号線	環状４号線付近～放射６号線	新宿区	420	都
概-３	補助 74 号線	小滝橋付近～環状６号線	新宿区・中野区	790	都
概-４	補助 79 号線	補助 95 号線～大塚駅付近	文京区・豊島区	2,940	都
概-５	補助 110 号線	放射 29 号線付近～ 特別区道江 27 号付近	江東区	500	都
概-６	補助 229 号線	補助 76 号線～ 杉並区道 1904 号線付近	杉並区・練馬区	660	都
概-７	立川３・２・10 号線	立川３・２・11 号線～ 立川３・１・34 号線付近	立川市	410	市
概-８	武蔵野３・４・３号線	武蔵野３・５・19 号線～ 武蔵野３・３・６号線付近	武蔵野市	710	都
概-９	日野３・４・１号線（東）	日野３・４・12 号線～ 日野３・４・15 号線	日野市	550	都
概-10	日野３・４・１号線（西）	日野３・５・20 号線～ 日野３・３・21 号線	日野市	820	都
概-11	国立３・１・11 号線	国立３・４・５号線付近～国立駅	国立市	1,220	都

※ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

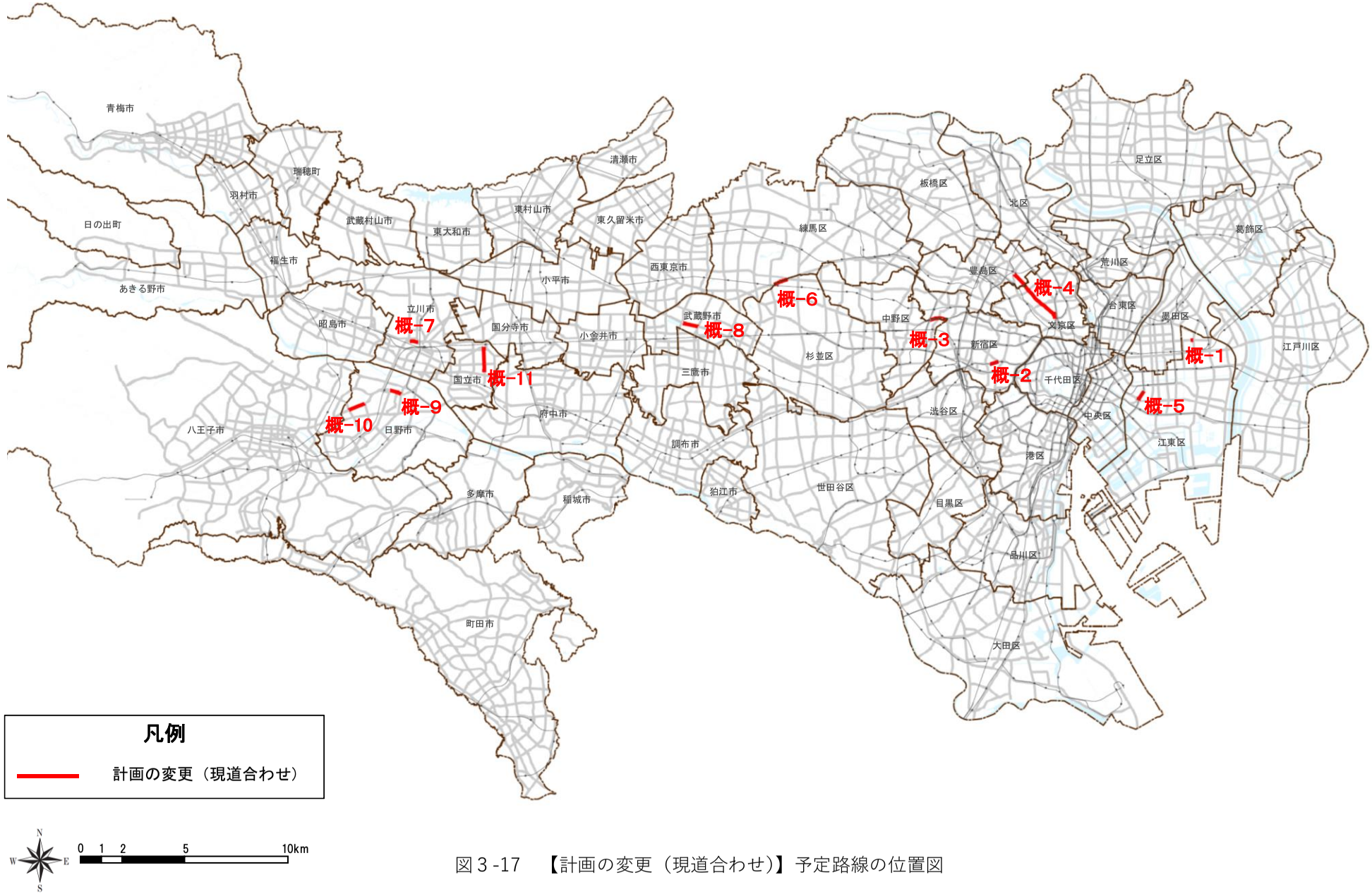


図３-17　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線の位置図

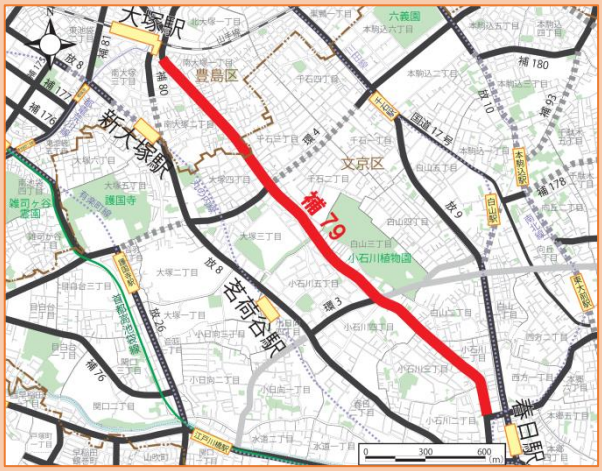
【概成道路】

概-1　放射14号線

概-2　放射24号線

概-3　補助74号線

概-4　補助79号線



概-5　補助110号線

概-6　補助229号線

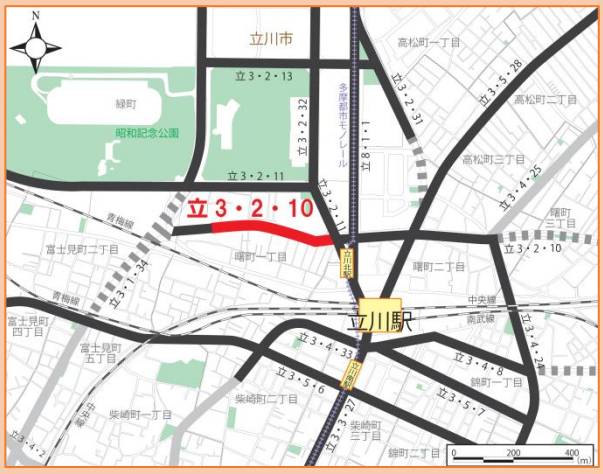
変更予定路線：　、　完成又は事業中の路線：　、　概成道路：

現道無道路：　、　区市町境：

図 3 -18　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線の箇所図

【概成道路】

概-7　立川３・２・10号線



概-8　武蔵野３・４・３号線

概-9　日野３・４・１号線（東）

概-10　日野３・４・１号線（西）

概-11　国立３・１・11号線

変更予定路線：　、　完成又は事業中の路線：　、　概成道路：

現道無道路：　、　区市町境：

図３-19　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線の箇所図

2　交差部の交差方式等の検証

（1）立体交差

本検討において、立体交差とは、都市計画道路と都市計画道路との立体交差を指します。その機能としては、円滑な交通の確保及び速達性の向上が挙げられます。

図 3 -20　立体交差（オーバーパス）のイメージ

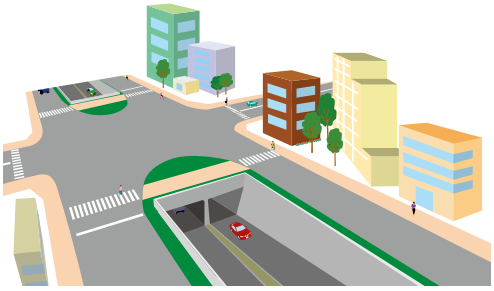


図 3 -21　立体交差（アンダーパス）のイメージ

検証対象

都市計画道路と都市計画道路との立体交差（事業中及び優先整備路線等を除く。[1]）のうち、立体交差の構造物が未着手の箇所としました。

［1］立体交差計画がある交差点で交差道路の主道路に事業中又は優先整備路線等が含まれる場合は対象外としました。

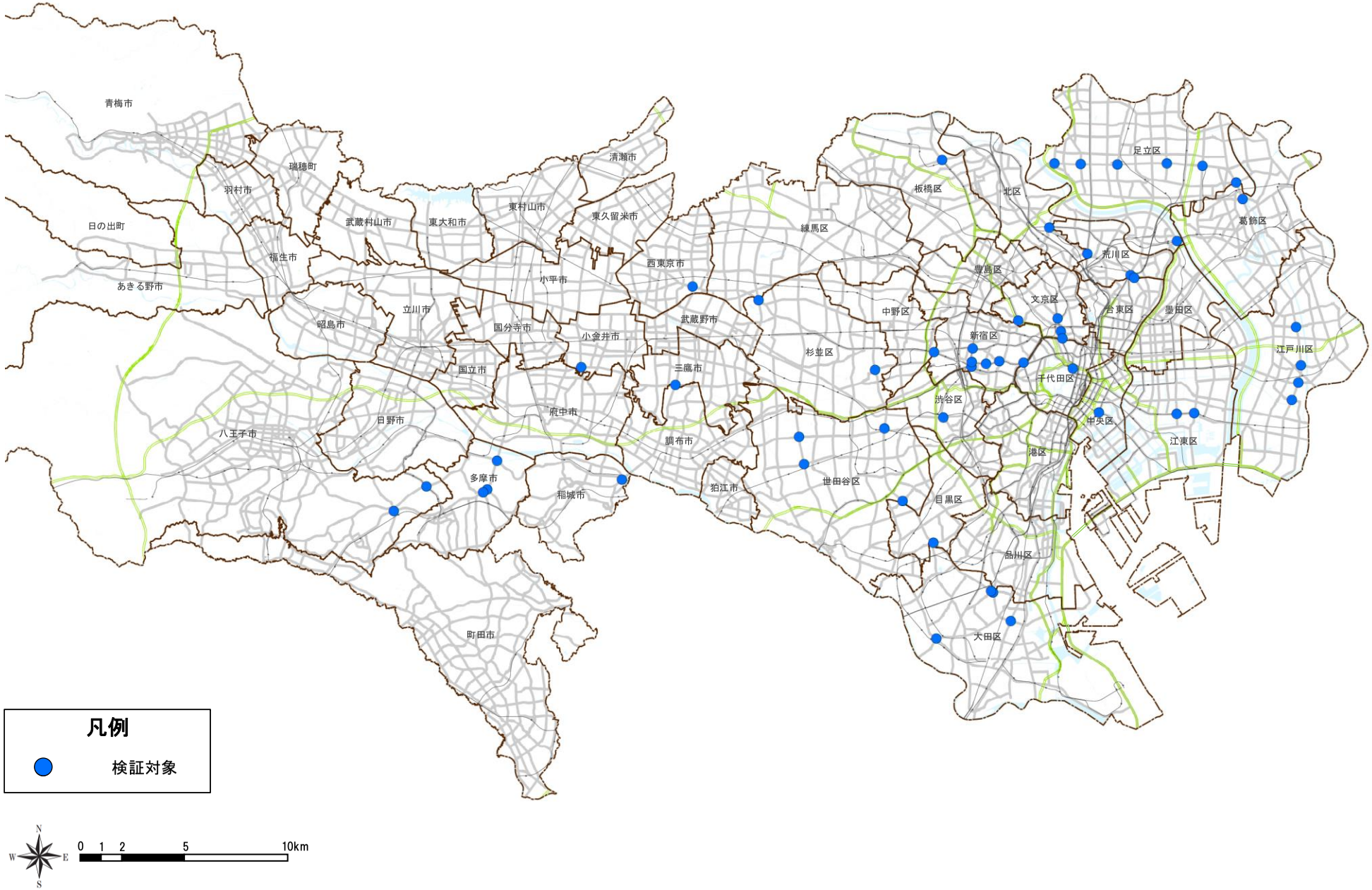


図３-22　立体交差　検証対象

検証方法

立体交差については、都市間連携に資する幹線道路を設定するとともに、地域の実情も踏まえ、以下のとおり立体交差計画の要否を検証しました。

1）都市間連携に資する幹線道路について

広域的な都市構造を考慮し、都市間を連携するなど、立体交差化による交通の円滑化・速達性の向上を重視する路線（主要な交通機能を担う国道及び原則４車線以上の幹線道路）を、「都市間連携に資する幹線道路」として下記のとおり設定し、この道路に位置する立体交差計画は、「**計画の存続**」[1] としました。

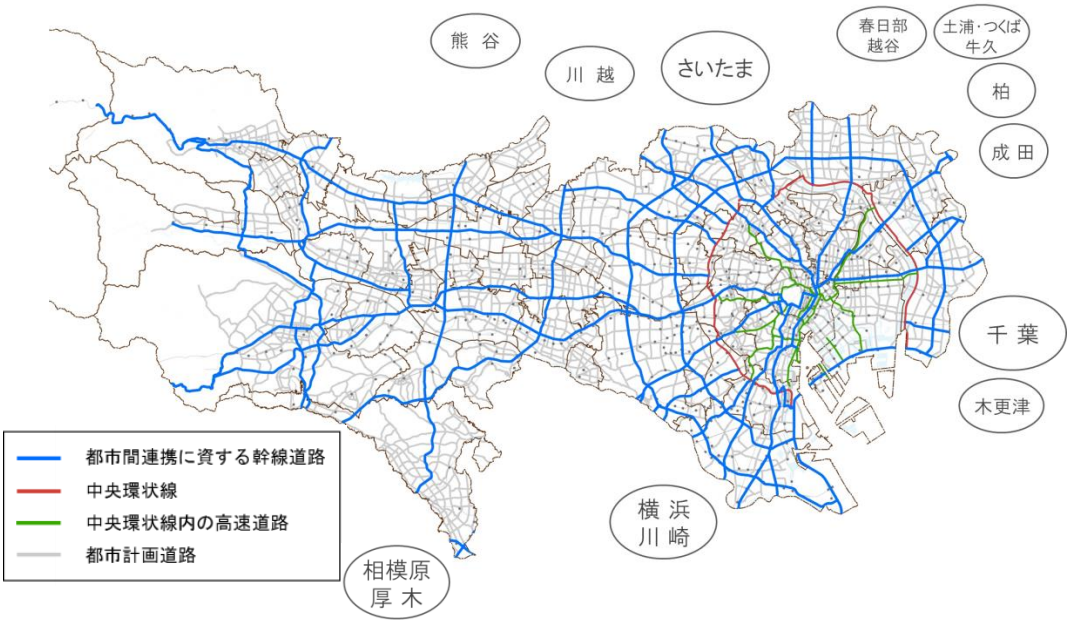


図３-23　都市間連携に資する幹線道路

［1］立体交差計画において、従道路が「都市間連携に資する幹線道路」である場合も含みます。

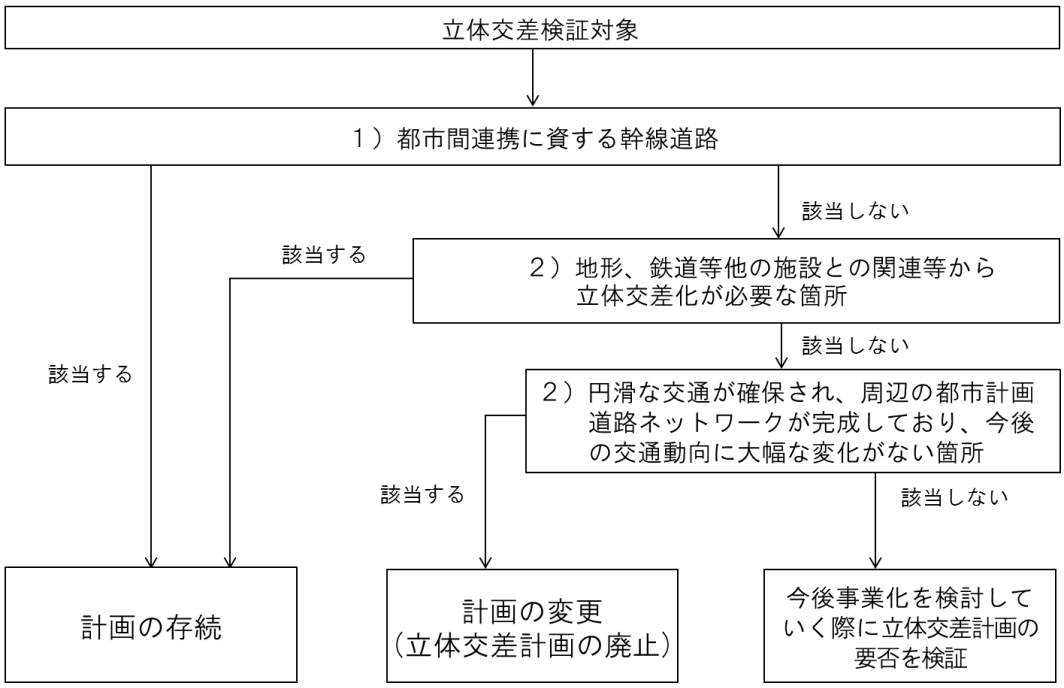
２）地形や交通状況等の地域の実情による評価

立体交差計画が「都市間連携に資する幹線道路」に位置していないが、地形、鉄道等他の施設との関連等から立体交差化が必要な箇所については、「**計画の存続**」としました。

それ以外の立体交差計画については、現況の平面交差点で円滑な交通が確保されていることに加え、周辺の都市計画道路ネットワークが完成していることにより、今後の交通動向に大幅な変化がないと検証された立体交差計画は、「**計画の変更（立体交差計画の廃止）**」を行う箇所としました。

さらに、これらに該当しない立体交差計画については、今後の周辺道路ネットワークの状況や交通動向等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証**」を行う箇所としました。

以上の１）２）についてまとめると下記のようなフローになります。



検証結果

以上を踏まえ、立体交差の【計画の変更（立体交差計画の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表及び位置図を示します。

また、【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表３-２　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名	交差点名	所在区市町	変更に向けた検討主体
立-１	八王子３・２・５号線	大栗川橋南	八王子市	都
立-２	八王子３・４・８号線	堰場	八王子市	都

表３-３　【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名	交差点名	所在区市町
立-３	放射６号線	住吉町	新宿区
立-４	放射６号線	淀橋	新宿区・中野区
立-５	放射７号線	江戸川橋	文京区
立-６	放射９号線	壱岐坂下	文京区
立-７	放射９号線	西片	文京区
立-８	放射 16 号線	東陽町駅前	江東区
立-９	放射 16 号線	日曹橋	江東区
立-10	放射 23 号線	代々木公園交番前	渋谷区
立-11	放射 24 号線	富久町西	新宿区
立-12	環状１号線	気象庁前	千代田区
立-13	環状２号線	市谷八幡町	新宿区
立-14	環状２号線	水道橋	文京区
立-15	環状５の１号線	新宿二丁目	新宿区
立-16	環状５の１号線	新宿五丁目東	新宿区
立-17	環状５の１号線	新宿七丁目	新宿区
立-18	環状５の２号線	田端新町一丁目	北区・荒川区
立-19	環状５の２号線	―	北区

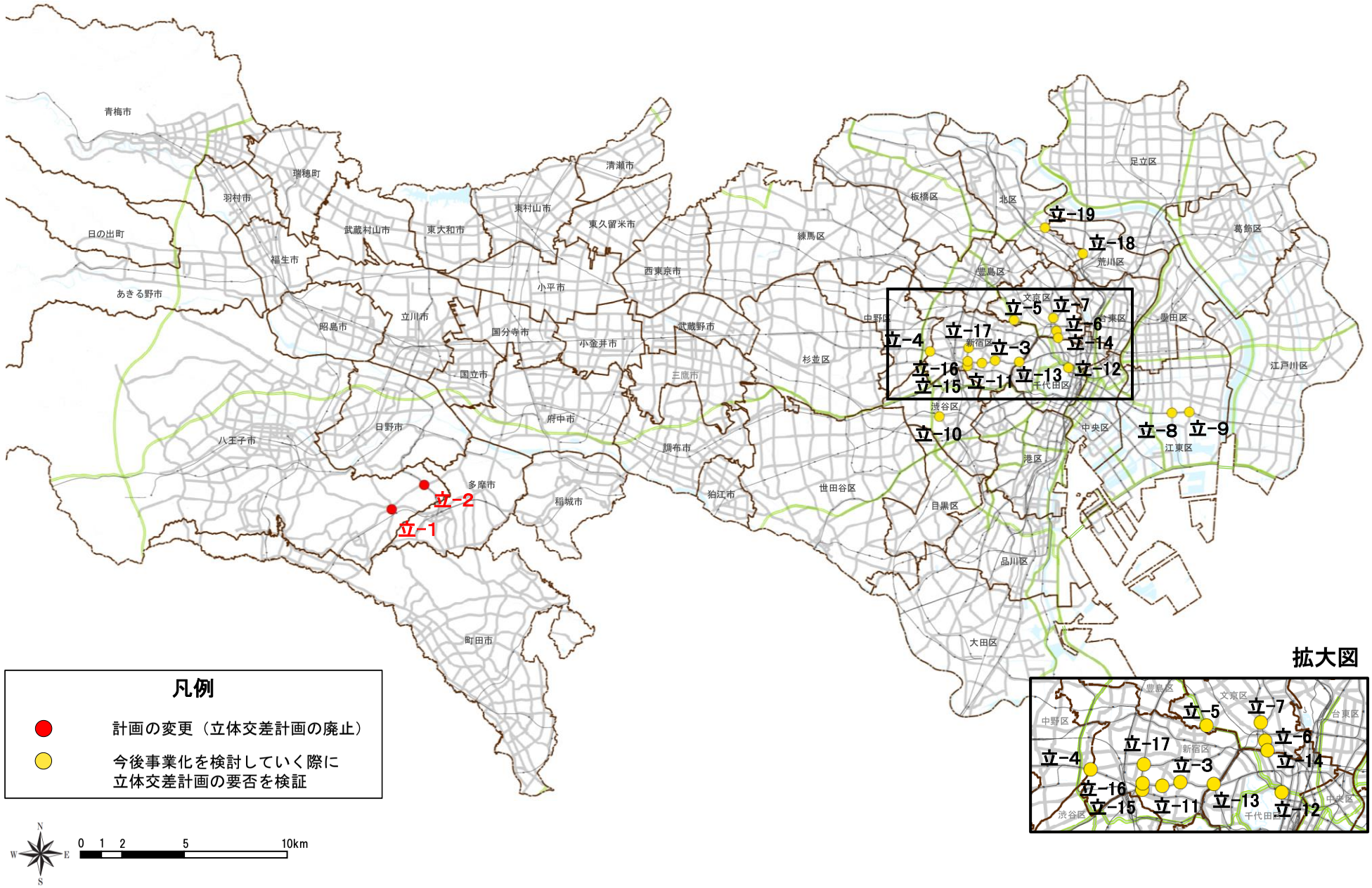


図３-24　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線の位置図

【立体交差】

立-1　八王子３・２・５号線（大栗川橋南交差点）

立-2　八王子３・４・８号線（堰場交差点）

変更予定路線：□、　完成又は事業中の路線：■

図３-25　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線の箇所図

Column　都市間連携に資する幹線道路について

「都市づくりのグランドデザイン」では、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指す上で、環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用することとしています。そして、道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮を踏まえ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ることとしています。

交差部の交差方式等の検証のうち、立体交差の検証においては、このような広域的な都市構造を考慮し、都市間を連携するなど、立体交差化による交通の円滑化・速達性の向上を重視する路線として、「都市間連携に資する幹線道路」を設定しました。

[交流・連携・挑戦の都市構造]

環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用するとともに、東京の大きな強みの１つである網の目の鉄道ネットワークも充実・活用し、「自由自在な移動と交流」を支えます。

また、空港・港湾機能を一層強化することで、東京圏にとどまらず、国内外を視野に入れ、「交流・連携・挑戦」を促進していきます。

これらの道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮を踏まえ、従来の環状メガロポリス構造よりも広い圏域も視野に入れ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ります。

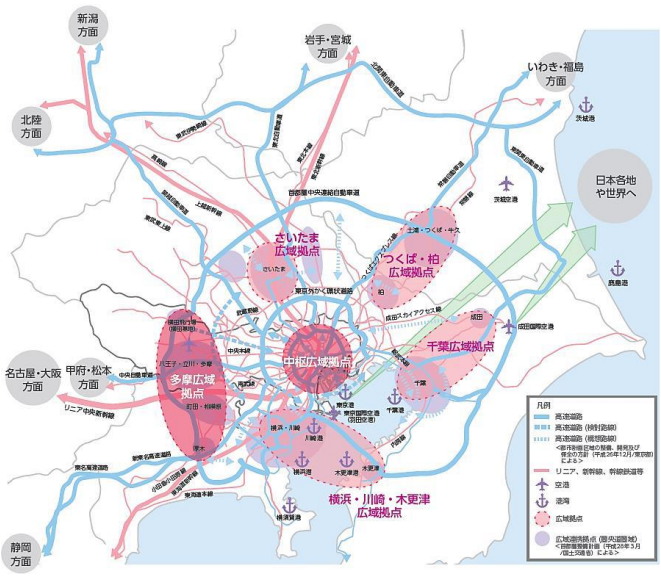


図３-26　交流・連携・挑戦の都市構造

出典：「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年９月　東京都）

○中央環状線内側の幹線道路について

都内における都市高速道路は、自動車交通の混雑緩和や一般街路から通過交通の排除等を図ることを目的とした一般街路と平面交差のない自動車専用道路です。特に中央環状線内側の都市高速道路は、幹線街路に期待される速達性などの機能の一部を担っています。

このため、本検討では中央環状線内側の幹線街路（国道除く）は、立体交差の検証における「都市間連携に資する幹線道路」としないこととしました。

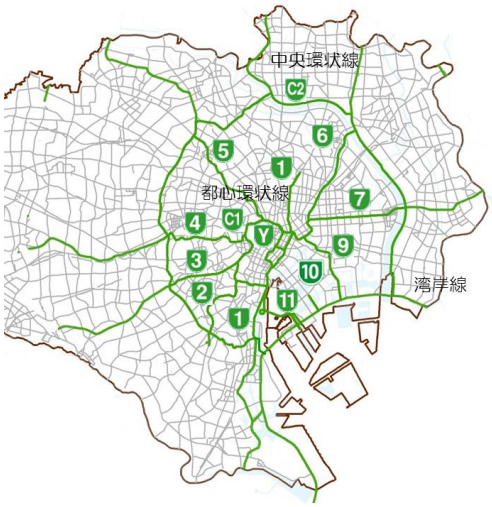


図３-27　都内における都市高速道路

（2）交差点拡幅部

交差点拡幅部とは、左（右）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す。左（右）折交通が特に多い場合や、左（右）折車及び左（右）折の流出部の歩行者がともに多い場合など、交通処理のため左（右）折車線の設置が必要とされる交差点において、単路部の計画幅員より広く計画されている箇所をいいます。

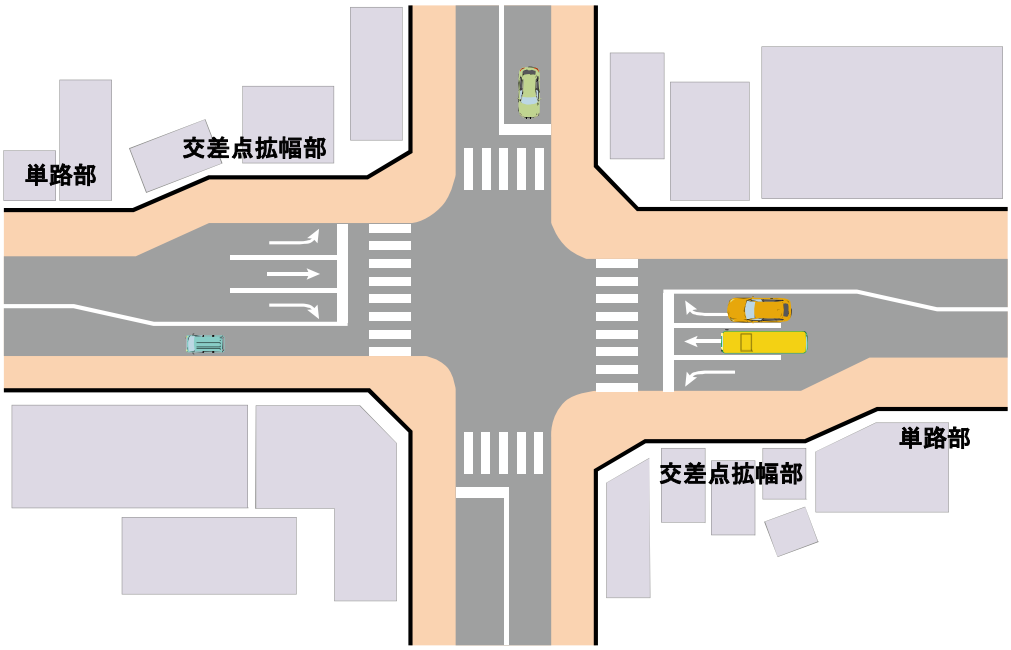


図３-28　交差点拡幅部のイメージ

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、交差点拡幅部が未着手の箇所[1]としました。

［1］交差するいずれかの都市計画道路に事業中又は優先整備路線等が含まれる場合は対象外としました。

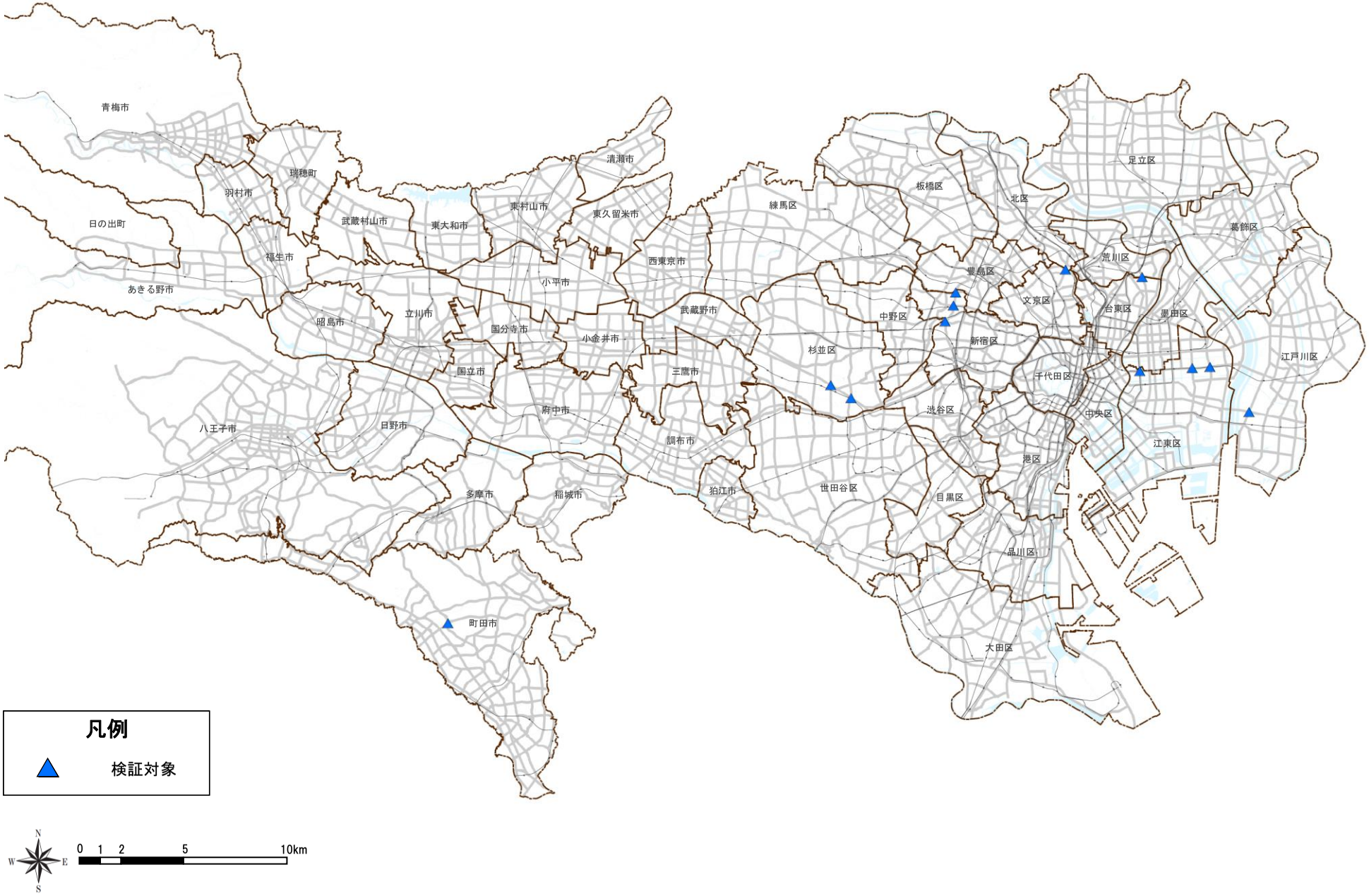


図３-29　交差点拡幅部　検証対象

検証方法

交差点拡幅部を含む交差点については、以下のとおり分類し、交差点拡幅部の要否を検証しました。

①交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

②交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

①交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

円滑な交通が確保されており、道路線形や歩行者交通などの面から安全性に大きな問題がないと検証された交差点拡幅部は、「**計画の変更（交差点拡幅部の廃止）**」を行う箇所としました。

それ以外は「**計画の存続**」としました。

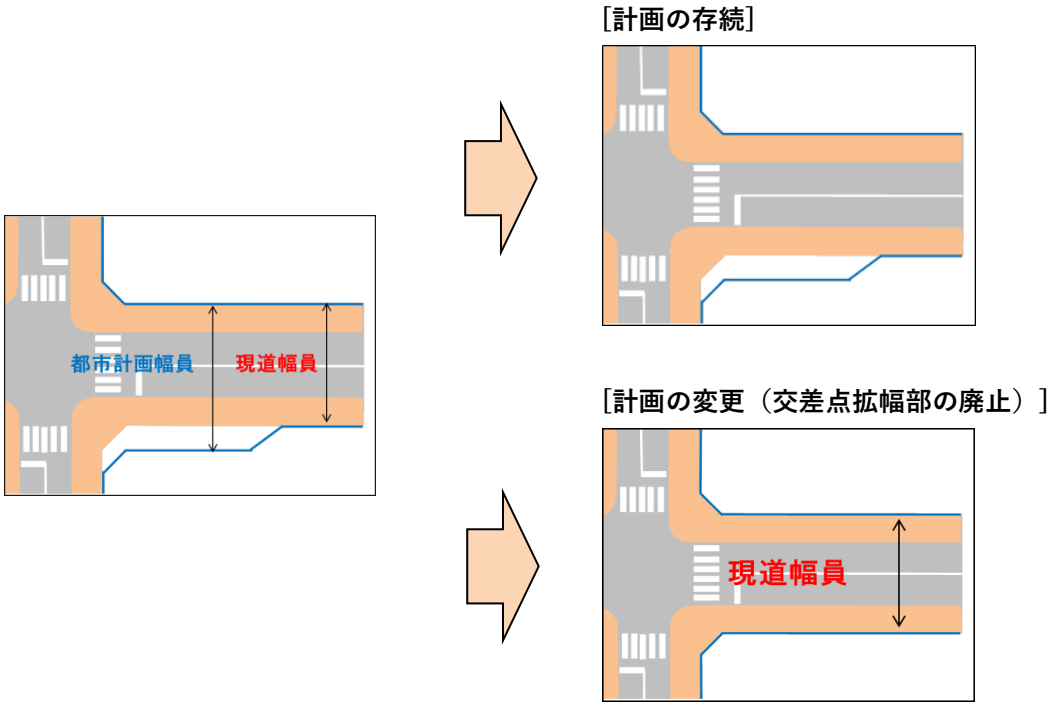


図 3 -30　交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

②交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

今後の周辺の都市計画道路ネットワークの状況や交通動向等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証**」を行う箇所としました。

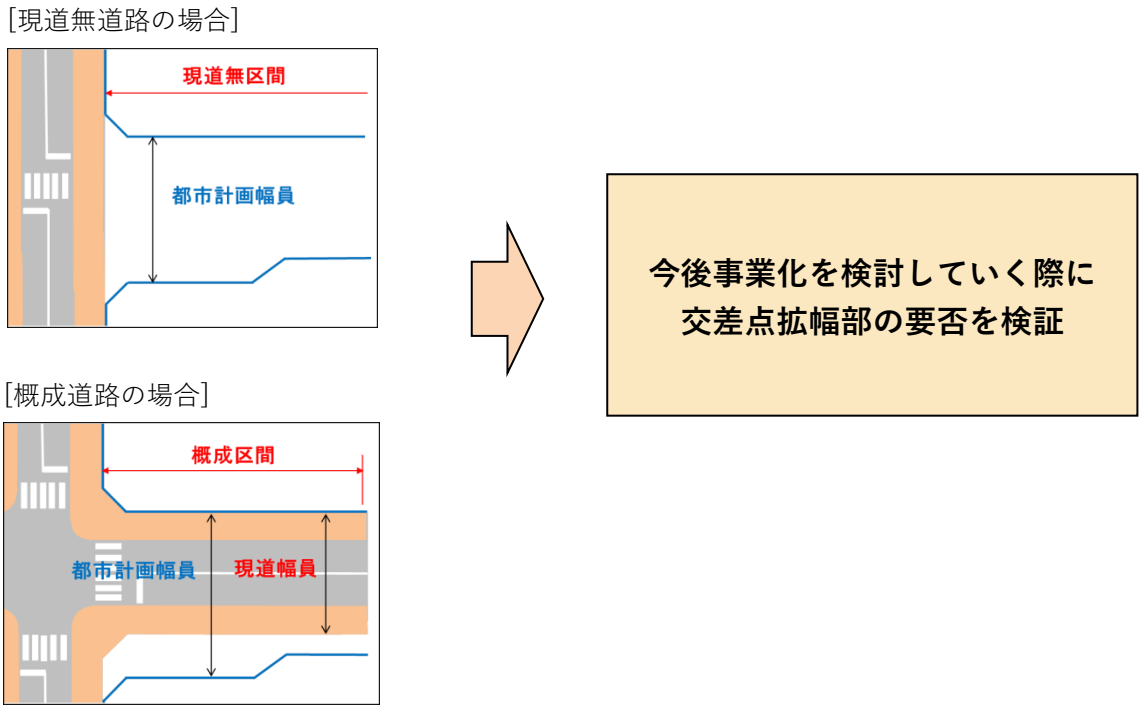


図 3 -31　交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

検証結果

以上を踏まえ、交差点拡幅部の【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表及び位置図を示します。

また、【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表３-４　【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名		交差点名	所在区市町	変更に向けた検討主体
交-１	放射 31 号線	補助 110 号線	森下駅前	江東区	都

表３-５　【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名		交差点名	所在区市町
交-２	放射７号線	補助 73 号線	―	新宿区
交-３	放射 23 号線	補助 128 号線	永福町駅前	杉並区
交-４	放射 23 号線	補助 133 号線	―	杉並区
交-５	放射 31 号線	環状４号線	大島六丁目	江東区
交-６	放射 31 号線	補助 116 号線	区民センター前	江東区
交-７	環状４号線	補助 93 号線	動坂下	文京区
交-８	環状４号線	補助 108 号線	泪橋	荒川区
交-９	補助 73 号線	補助 74 号線	小滝橋	新宿区
交-10	補助 73 号線	補助 76 号線	―	新宿区
交-11	町田３・４・15 号線	町田３・４・40 号線	―	町田市

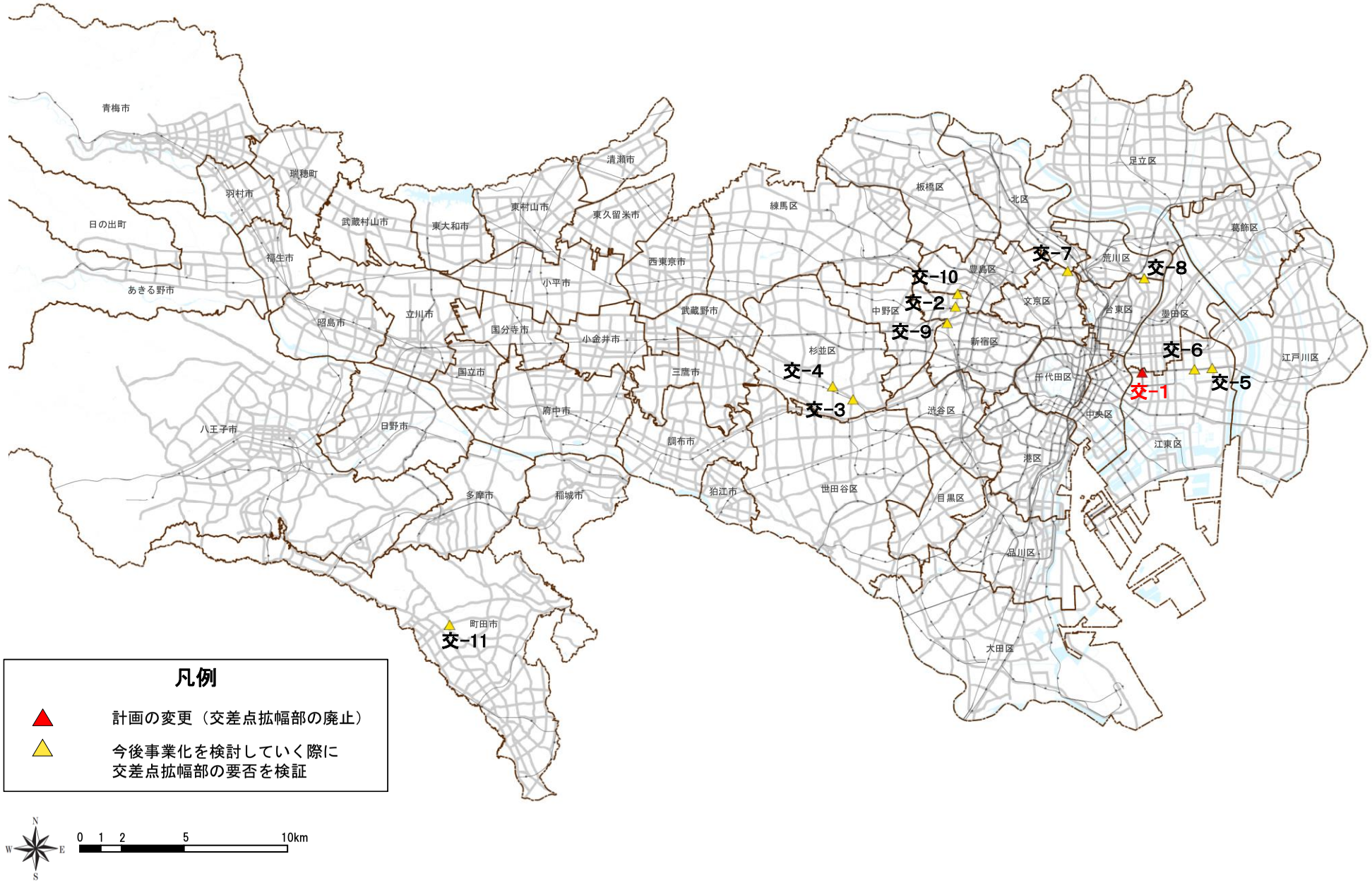
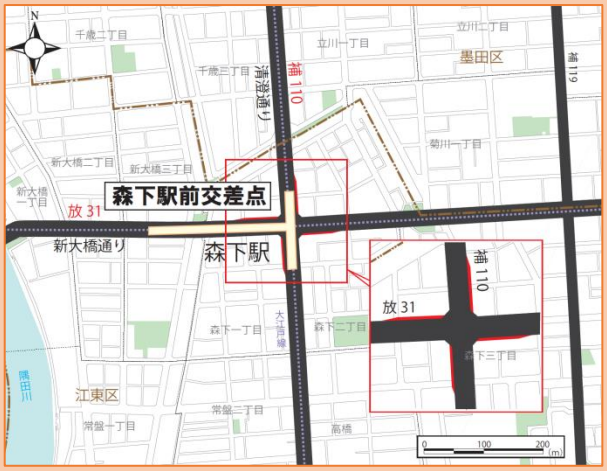


図３-32　【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線の位置図

【交差点拡幅部】

交-1 放射31号線，補助110号線（森下駅前交差点）



変更予定路線：　、　完成又は事業中の路線：

図 3 -33　【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】予定路線の箇所図

（3）支線

支線は、交差する都市計画道路の交差部において①地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線と、②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線とに分類されます。

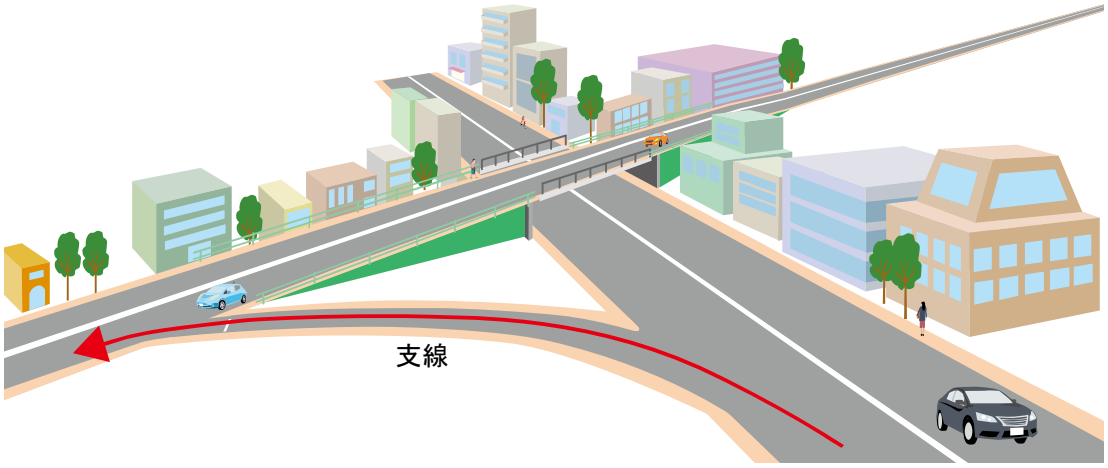


図３-34　地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線のイメージ

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、支線が未着手の箇所[1]としました。

［1］現在まちづくりの検討を行っている支線は対象外としました。

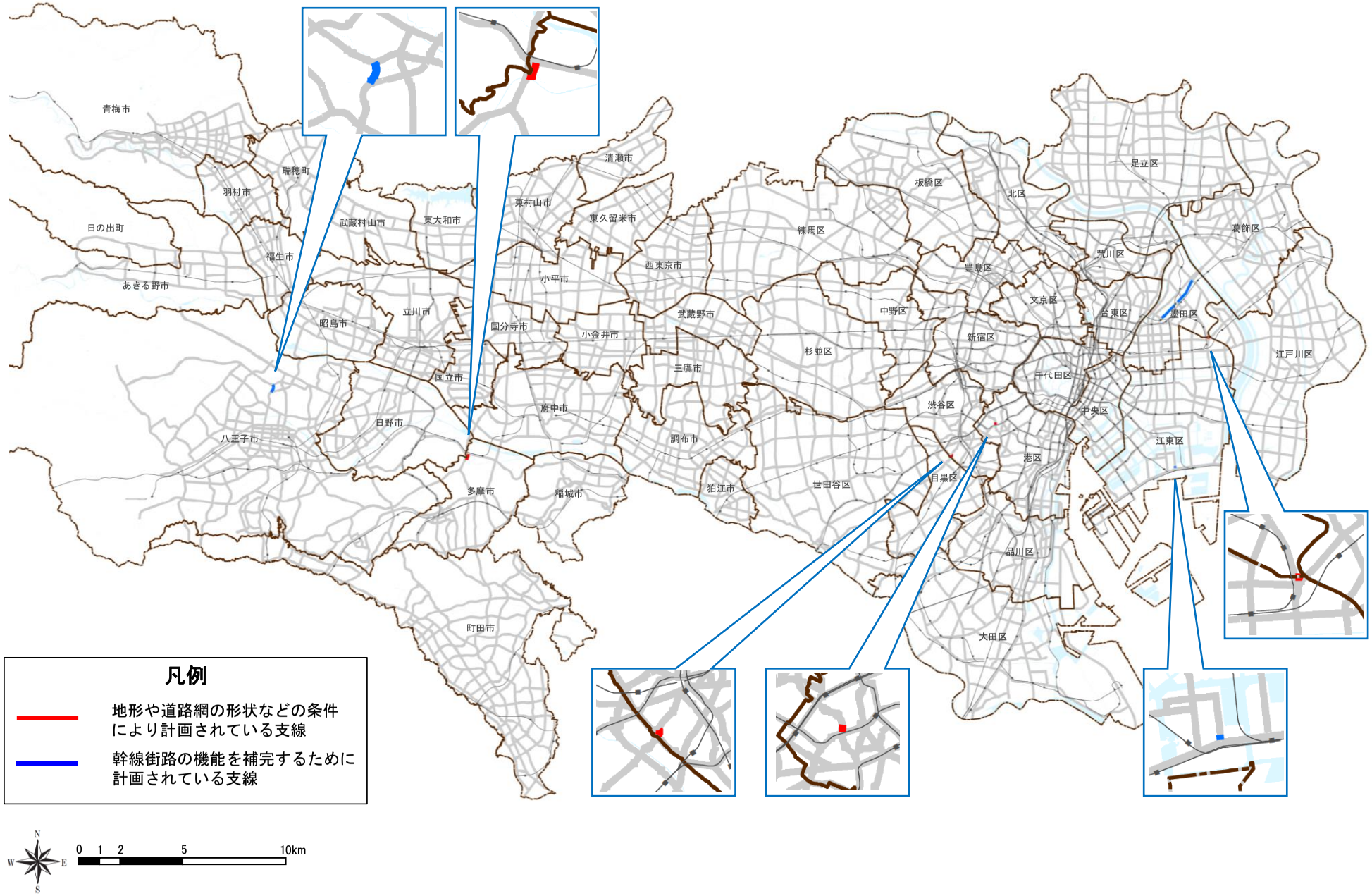

凡例
地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線
幹線街路の機能を補完するために計画されている支線
青梅市
瑞穂町
羽村市
日の出町
福生市
あきる野市
武蔵村山市
東大和市
東村山市
清瀬市
東久留米市
西東京市
小平市
立川市
昭島市
国分寺市
小金井市
武蔵野市
国立市
三鷹市
府中市
日野市
八王子市
調布市
多摩市
稲城市
狛江市
町田市
練馬区
板橋区
北区
足立区
豊島区
荒川区
葛飾区
文京区
中野区
台東区
墨田区
新宿区
杉並区
江戸川区
千代田区
渋谷区
中央区
江東区
港区
目黒区
世田谷区
品川区
大田区
N
S
W
E
0 1 2 5 10km

図 3 -35　支線　検証対象

検証方法

計画されている支線の機能については、以下のとおり分類し、地域の実情を踏まえ、支線の要否を検証しました。

①地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線

②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線

①地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線

支線と接続する本線が完成しており、周辺の道路によって交通動線が確保され、周辺交通に大きな問題がないと検証された支線については「**計画の変更（支線の廃止）**」を行う箇所としました。

本線が未整備の支線や周辺の交通状況等を考慮する必要がある支線については、地形の状況や今後の交通動向等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証**」を行う箇所としました。

②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線

下記のとおり分類して支線の要否を検証し、「**計画の変更（支線の廃止）**」を行う箇所、又は「**計画の存続**」とする箇所としました。

1）広域的な道路の支線（概成道路）

概成道路における拡幅整備の有効性の検証を行い、支線の要否を検証しました。

2）地域的な道路の支線（概成道路）

概成道路における拡幅整備の有効性の検証と、既存道路による代替可能性の検証[1]を行い、支線の要否を検証しました。

3）地域的な道路の支線（現道無道路）

既存道路による代替可能性の検証を行い、支線の要否を検証しました。

［1］P68 を参照してください。

検証結果

以上を踏まえ、支線の【計画の変更（支線の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の一覧表及び位置図を示します。

また、【計画の変更（支線の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表３-６　【計画の変更（支線の廃止）】予定路線の一覧表

No.	路線名	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
支-１	放射 14 号線支線１	江東区	130	区
支-２	環状４号線支線１ [1]	港区	150	都

※ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

表３-７　【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の一覧表

No.	路線名	所在区市町	延長（m）
支-３	補助 50 号線支線１	渋谷区	100
支-４	多摩３・３・10 号線支線１	多摩市	310

※ここで示す延長は目安です。

［１］環状４号線支線１は、第３章３（１）都市計画公園等との重複の検証対象となっています。（P57 参照）

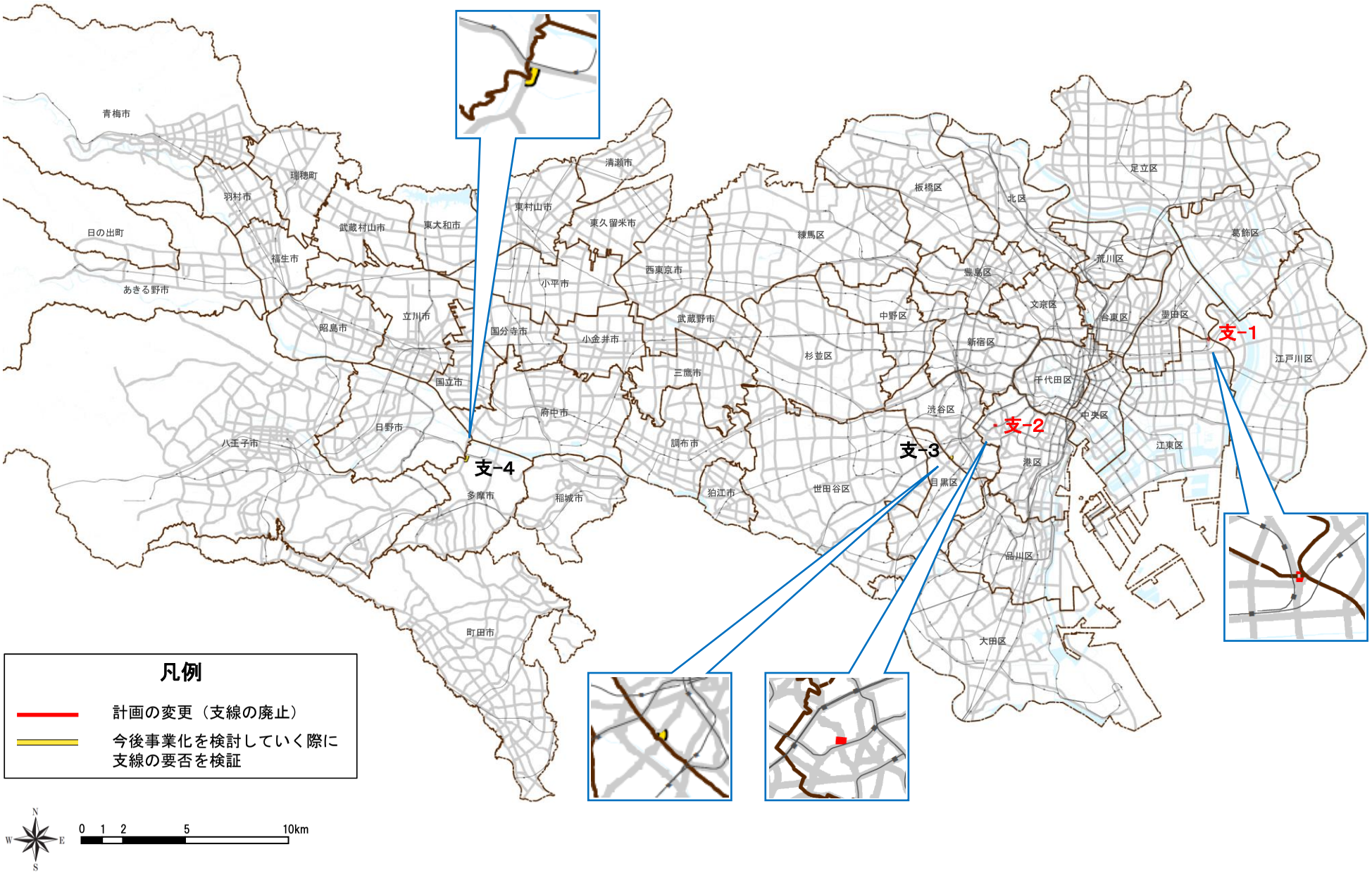


図３-36　【計画の変更（支線の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の位置図

【支線】

支- 1　放射14号線支線 1

支- 2　環状 4 号線支線 1

変更予定路線：　、　完成又は事業中の路線：

概成道路：　、区市町境：

図 3 -37　【計画の変更（支線の廃止）】予定路線の箇所図

（4）橋詰

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、関東大震災後の復興事業で制度化されたものです。その後の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ましたが、昭和 33 年に旧道路構造令と旧街路構造令が統合された新しい道路構造令には、橋詰に関する規定はなくなりました。東京都においても、昭和 39 年及び 41 年の都市計画道路の再検討以降、原則として橋詰は都市計画として計画決定されなくなりました。

橋詰が完成した箇所は、橋の架け替え用地のほか、交番、トイレ、防災倉庫等の施設用地等として使われていますが、橋詰が未着手の箇所があります。

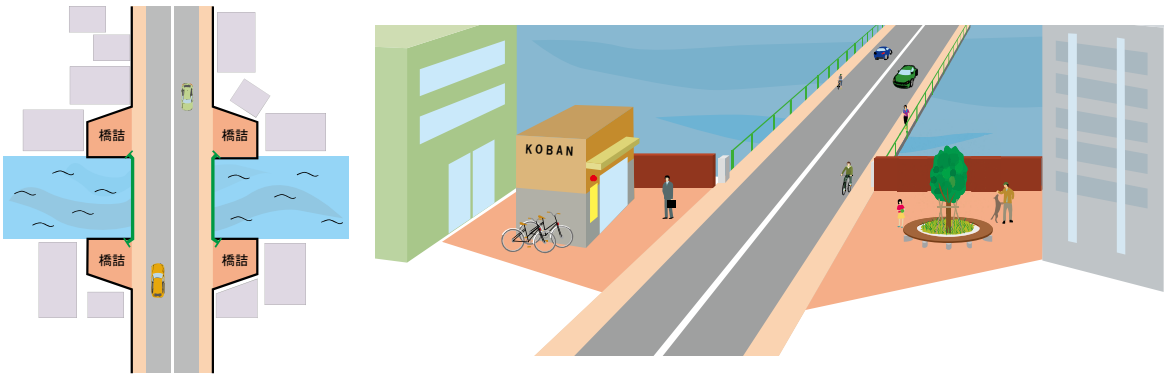


図 3 -38　橋詰のイメージ

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、橋詰が未着手の箇所[1]としました。

［1］橋詰が道路区域等になっている箇所は対象外としました。

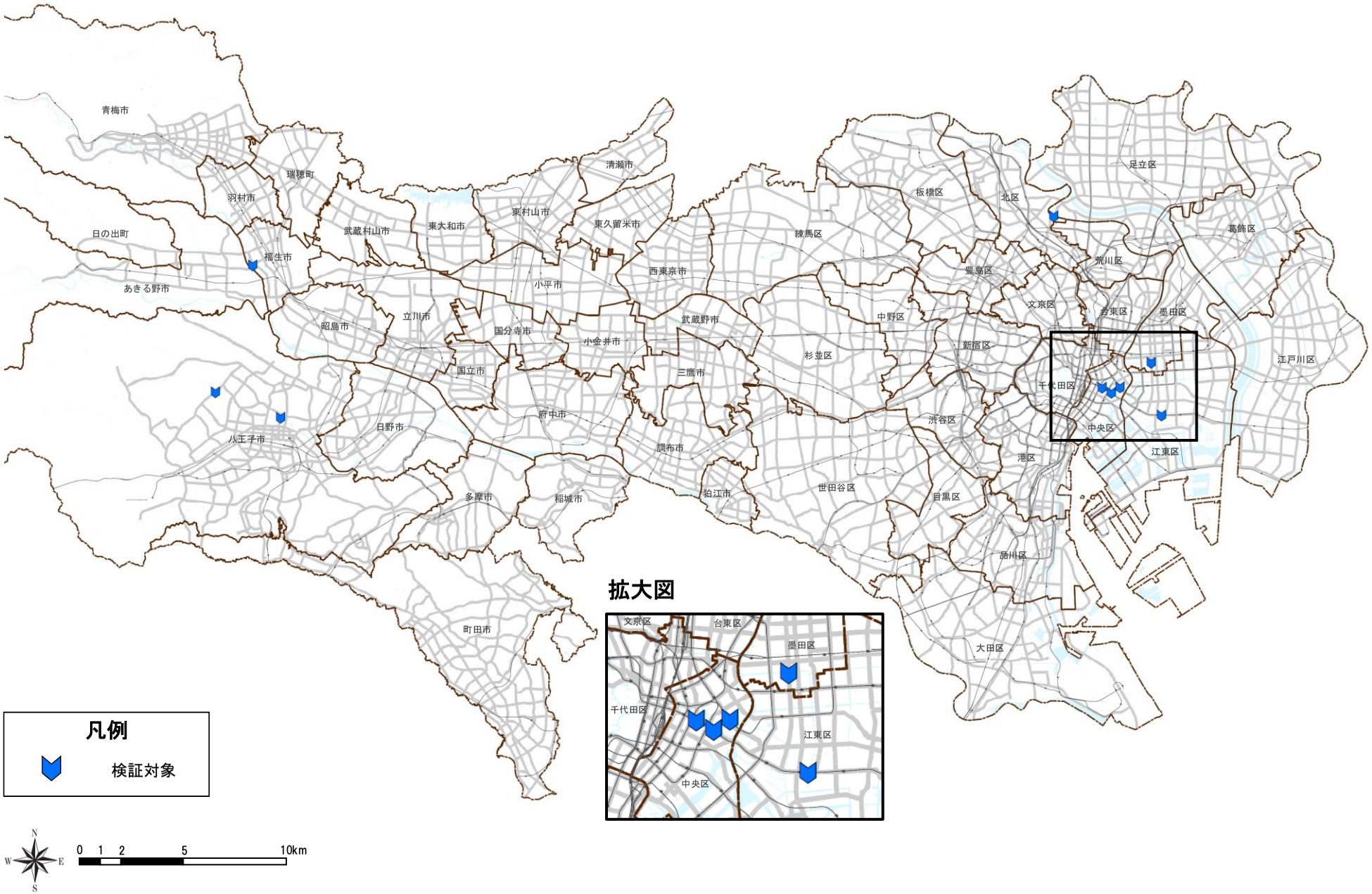

青梅市
瑞穂町
羽村市
日の出町
福生市
あきる野市
武蔵村山市
東大和市
東村山市
清瀬市
東久留米市
西東京市
小平市
立川市
昭島市
国分寺市
小金井市
武蔵野市
国立市
三鷹市
府中市
日野市
八王子市
調布市
多摩市
稲城市
狛江市
町田市
練馬区
板橋区
北区
足立区
豊島区
荒川区
葛飾区
文京区
台東区
墨田区
中野区
新宿区
杉並区
千代田区
中央区
江東区
江戸川区
渋谷区
港区
世田谷区
目黒区
品川区
大田区
拡大図
凡例
検証対象
0 1 2 5 10km

図 3 -39　橋詰　検証対象

検証方法

橋詰は、震災復興都市計画等により都市計画決定されましたが、その後、道路構造令に橋詰の記載がなくなったことから、現在、新たな都市計画決定は行っていません。

このような状況を考慮し、既に橋梁が完成、又は概成道路となっている橋詰については、架け替え用地としての必要性を確認した上で、基本的には、「**計画の変更（橋詰の縮小）**」を行う箇所としました。

また、それ以外の橋詰については、地形の状況や橋梁計画等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証**」を行う箇所としました。

検証結果

以上を踏まえ、橋詰の【計画の変更（橋詰の縮小）】及び【今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表及び位置図を示します。

また、【計画の変更（橋詰の縮小）】予定路線の箇所図を示します。

表３-８　【計画の変更（橋詰の縮小）】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名	橋梁名等	所在区市町	変更に向けた検討主体
橋-１	放射 16 号線	千代田橋（旧楓川、右岸下流側）	中央区	都
橋-２	放射 16 号線	霊岸橋（亀島川、右岸上流側）	中央区	都
橋-３	放射 16 号線	沢海橋（大横川、左岸上流側）	江東区	都
橋-４	補助 112 号線	旧土州橋（旧箱崎川、左岸上流側）	中央区	都
橋-５	補助 119 号線	新竪川橋（竪川、左岸下流側）	墨田区	区
橋-６	福生３・４・２号線	多摩橋（多摩川、左岸下流側）	福生市	都

表３-９　【今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名	橋梁名等	所在区市町
橋-７	補助 91 号線	―　（隅田川）	北区・足立区
橋-８	八王子３・４・63 号線	―　（浅川）	八王子市
橋-９	八王子３・５・49 号線	暁橋（浅川）	八王子市

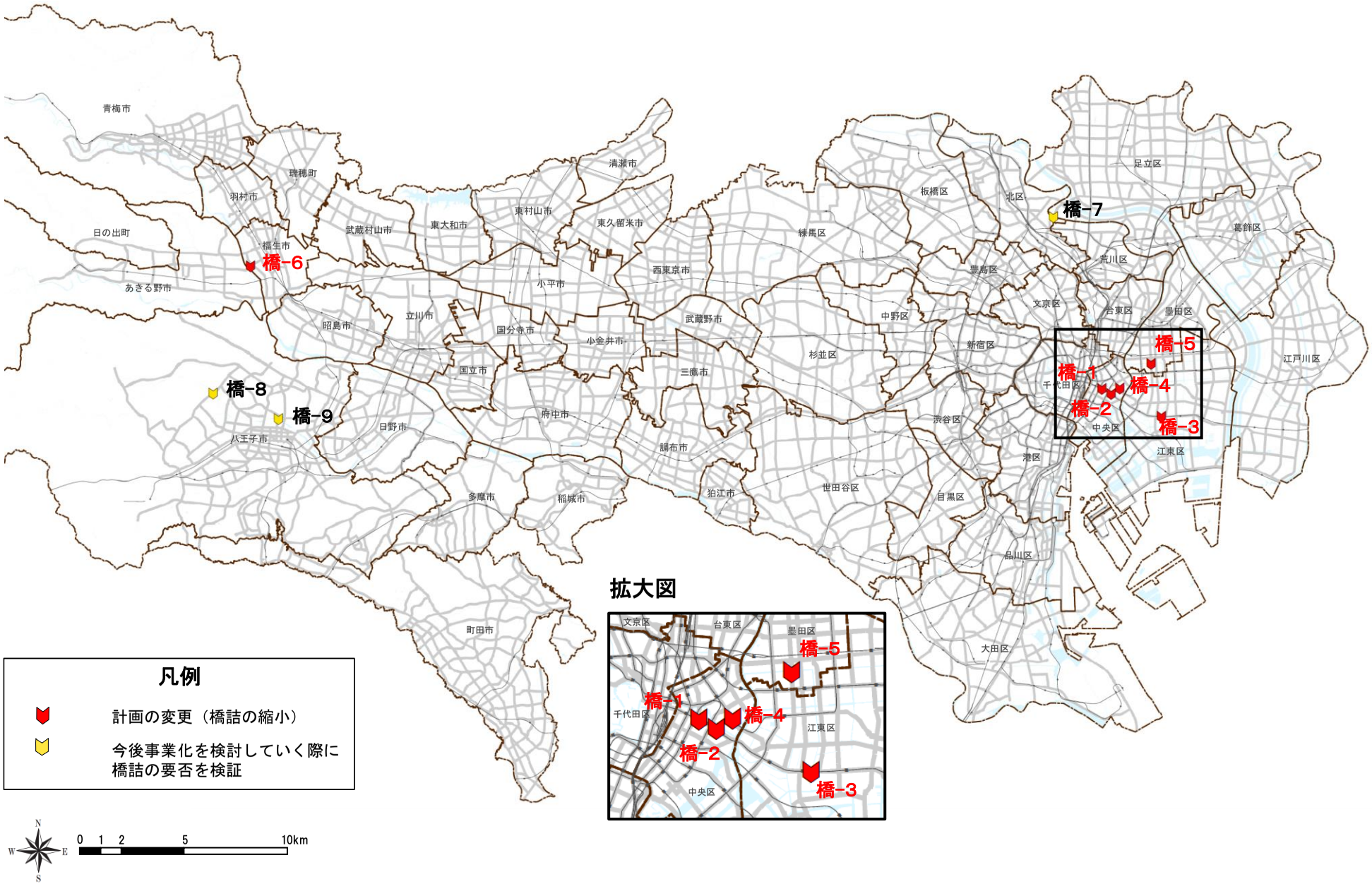


図３-40　【計画の変更（橋詰の縮小）】及び【今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証】予定路線の位置図

【橋詰】

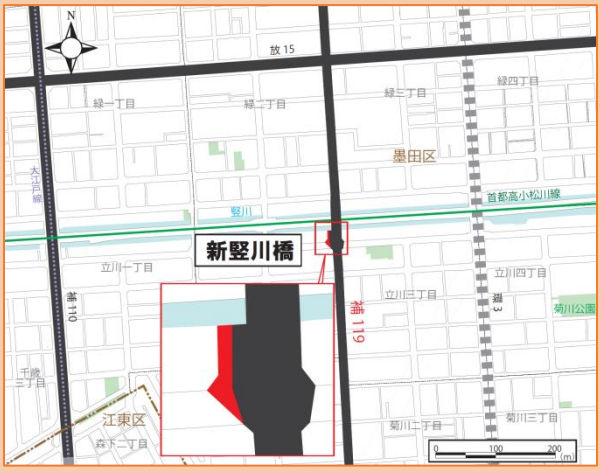
橋-１　放射16号線（千代田橋）

橋-２　放射16号線（霊岸橋）

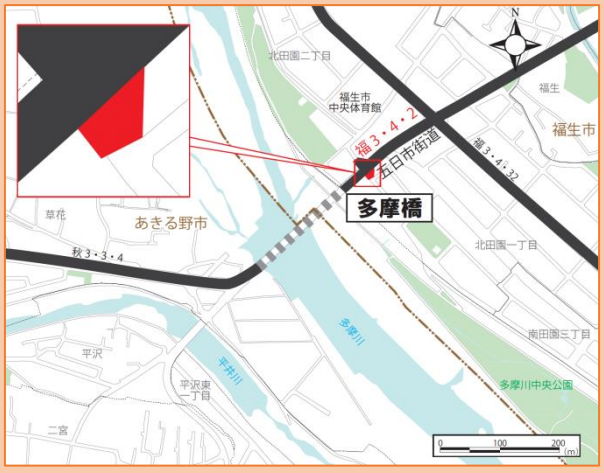
橋-３　放射16号線（沢海橋）

橋-４　補助112号線（旧土州橋）

橋-５　補助119号線（新竪川橋）



橋-６　福生３・４・２号線（多摩橋）



変更予定路線：　、　完成又は事業中の路線：　、　概成道路：

区市町境：

図３-41　【計画の変更（橋詰の縮小）】予定路線の箇所図

3　計画重複等に関する検証

（1）都市計画公園等との重複

計画決定されている都市計画道路の中には、都市計画公園・都市計画緑地・都市計画墓園（以下「都市計画公園等」という。）と計画が重複している箇所があります。

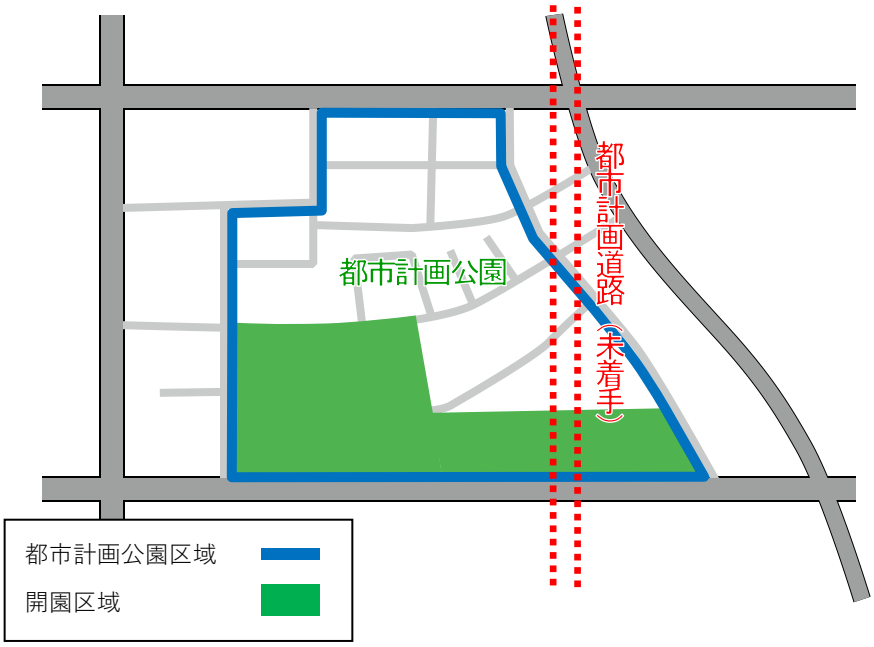


図３-42　都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、都市計画公園等と計画が重複している箇所としました。（対象箇所については、P64 の図３-45 の検証結果の位置図参照）

検証方法

今回対象とする都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所の検証に当たっては、以下の事項に配慮することとしました。

○都市計画公園等に必要なレクリエーション機能、防災機能、環境保全機能及び景観形成機能を維持します。
○開園している都市計画公園等の既存の緑や景観は可能な限り保全します。
○本検討で対象としている都市計画道路は、整備方針（第四次事業化計画）における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ていることを前提とします。
○道路線形の変更は、新たに都市計画道路区域に編入する箇所が発生するなど、周辺地域に大きな影響を及ぼす可能性があります。
○重複箇所に国が指定している史跡・名勝、鉄道、調節池がある場合は、対応方法について関係機関と調整する必要があります。

上記事項及び本検討の他の検証項目の検証結果を踏まえ、都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所については、双方の機能に配慮し、計画の整合を図るため、以下の２つの方向性に分類しました。

都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所の変更の方向性

①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

②今後関係機関と調整が必要な箇所（国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池）

①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について

都市計画道路は、都市計画道路ネットワークの検証で必要性が確認されていることに加え、道路線形の変更は、新たに都市計画道路区域に編入する箇所が発生するなど、周辺地域に大きな影響を及ぼす可能性があります。

このため、都市計画道路は、原則として都市計画変更を行わず、重複する都市計画公園等については、双方の事業化の支障とならないよう調整し、都市計画変更を行う方針としました。

都市計画公園等については、原則、都市計画区域マスタープランや緑の基本計画等の上位計画との整合を図るとともに、当該公園に必要な機能の確保を前提に、個別に都市計画変更を行います。

また、開園している公園については、既存の緑や景観、公園等の機能等にも配慮し、道路構造による対応の可能性を検討します。

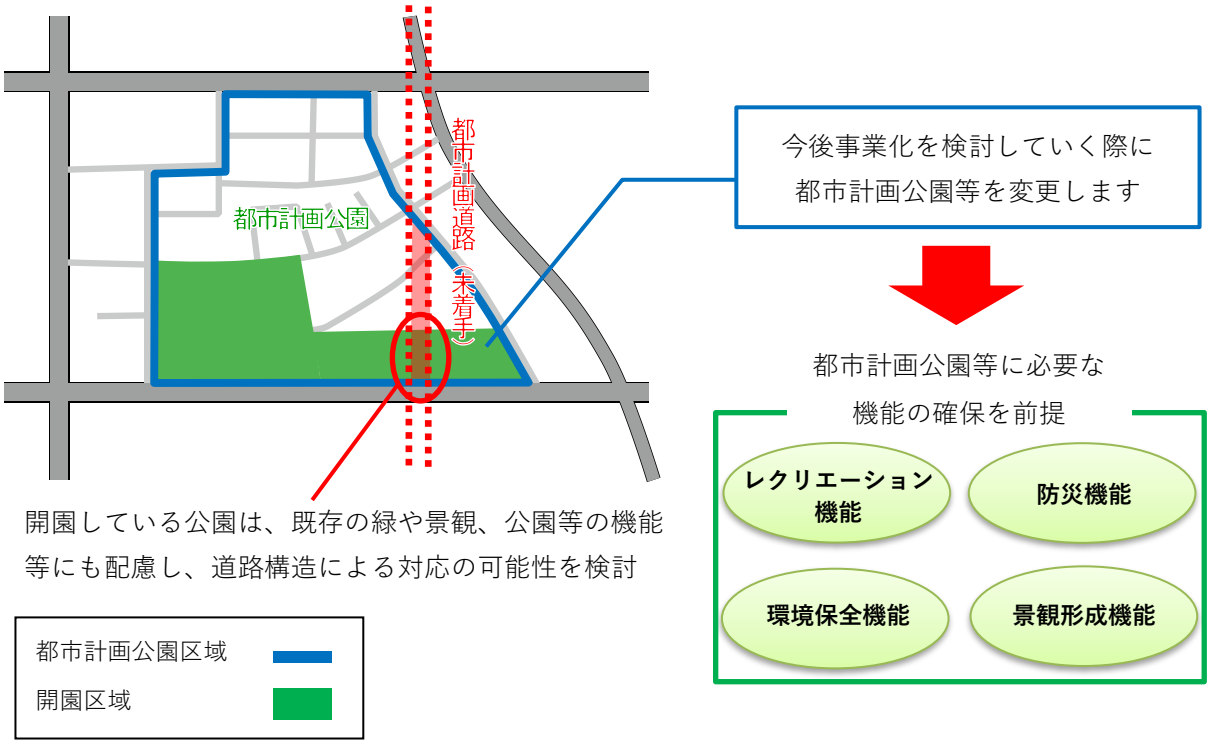


図３-43　今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所のイメージ

②今後関係機関と調整が必要な箇所について

対象箇所には、都市計画道路と都市計画公園等が重複している箇所に国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池が存在する場合があります。

国指定の史跡・名勝が存在する箇所においては、事業に先立ち、都市計画道路及び都市計画公園等の整備方法について関係機関と調整する必要があります。また、鉄道、調節池との交差部においては、事業に先立ち、道路との交差構造について関係機関と調整する必要があります。

このため、これらの箇所については、双方の事業化に支障とならないよう国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池を所管する関係機関と調整を行い、これを踏まえ、都市計画道路又は都市計画公園等を変更する方向性としました。

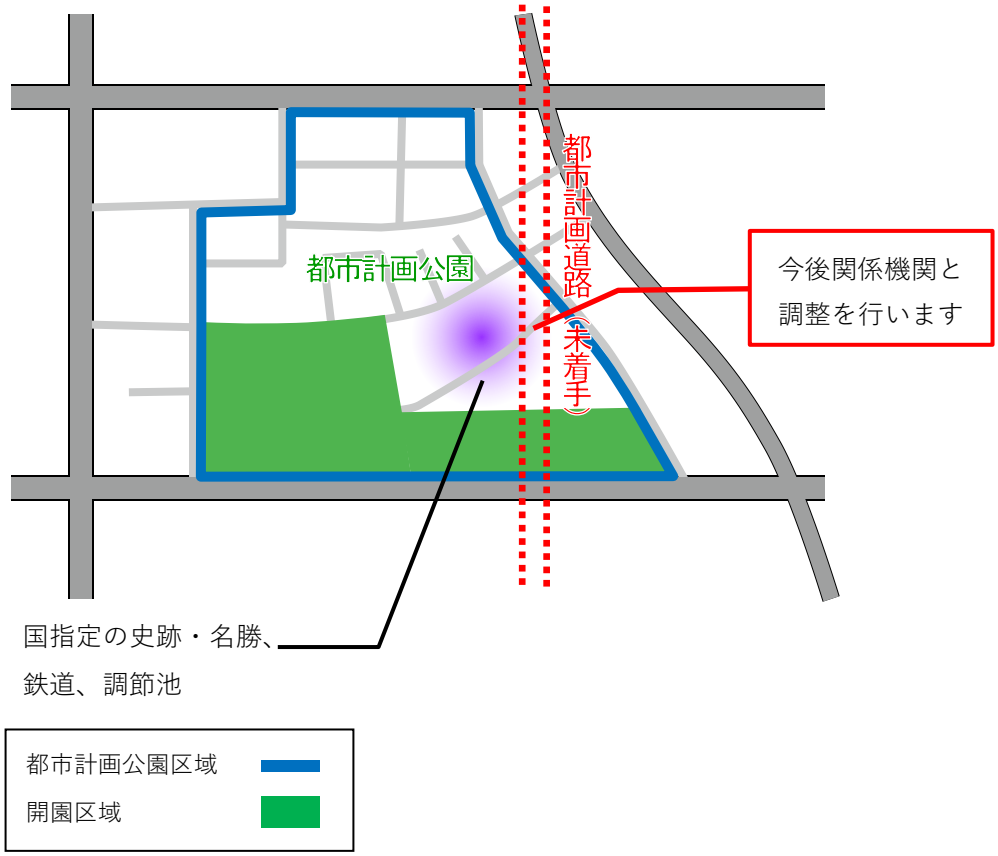


図３-44　今後関係機関と調整が必要な箇所のイメージ

検証結果

以上を踏まえ、都市計画公園等との重複の検証結果の一覧表及び位置図を示します。[1]

本検証は将来の事業実施に向けた方向性を示すものであり、ただちに都市計画変更を行うものではありません。今後、片方又は双方が事業化を検討する際に本検証結果を基に調整を行い、必要に応じて都市計画変更を行います。

検証を実施した箇所のうち、重複箇所が全部開園しているのは約３割であり、その他の箇所は一部開園、もしくは未開園となっています。都市計画公園等を変更するに当たっては、開園状況も踏まえ、当該公園に必要な機能（レクリエーション機能、防災機能、環境保全機能、景観形成機能）の確保を前提に、個別に調整します。また、開園している公園については、既存の緑や景観、公園等の機能にも配慮し、道路構造による対応の可能性を検討します。

表３-10　【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】の一覧表

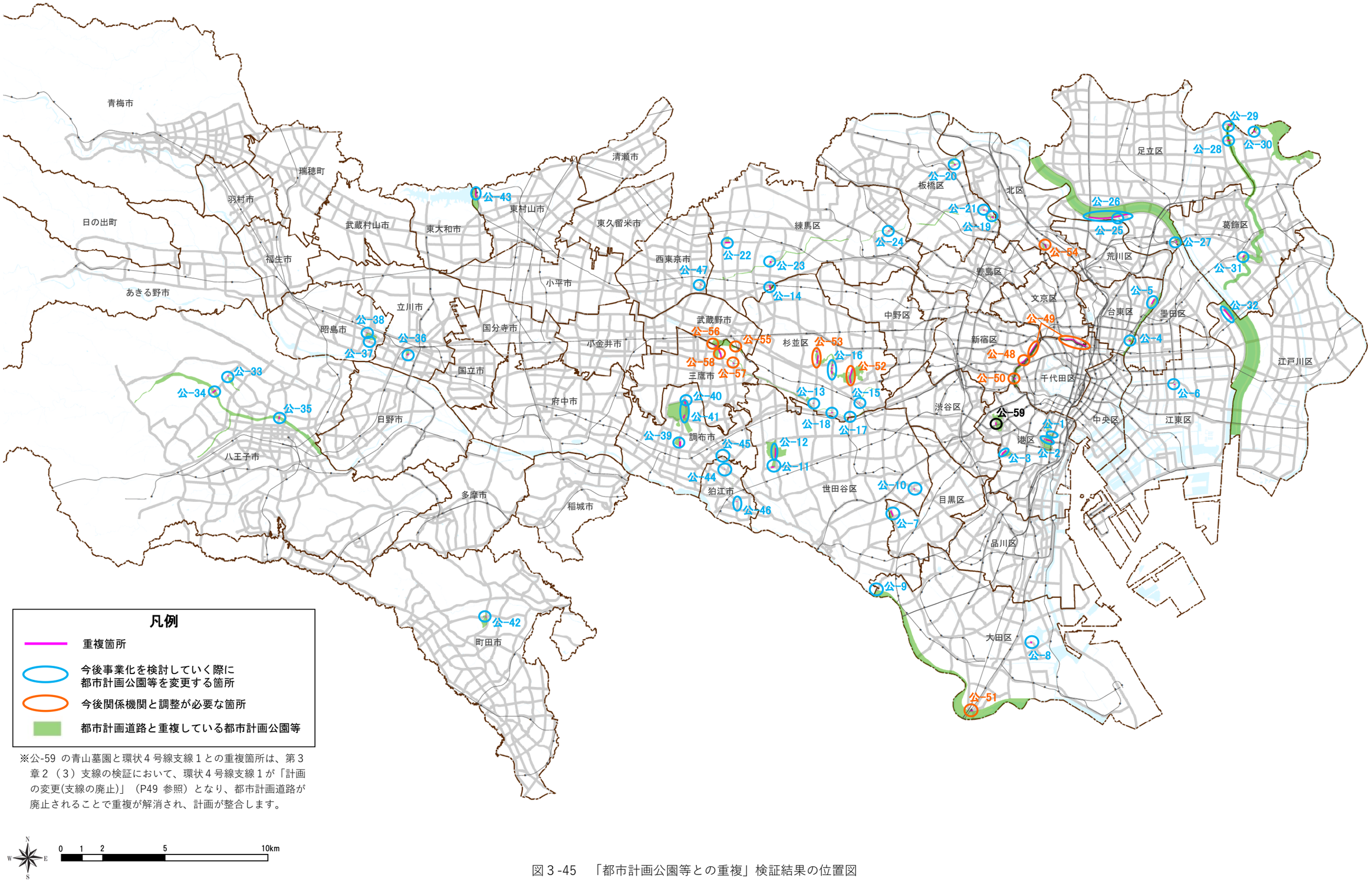
No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における都市計画公園等の開園状況
公-1	芝公園	放射 20 号線	港区	開園
公-2	芝公園	補助４号線	港区	一部開園
公-3	有栖川宮記念公園	補助 10 号線	港区	開園
公-4	隅田川公園	放射 14 号線	台東区	未開園
公-5	隅田川公園	補助 109 号線	台東区	開園
公-6	千田町公園	放射 32 号線	江東区	開園
公-7	駒沢公園	補助 127 号線	目黒区	一部開園
公-8	貴船堀公園	補助 34 号線	大田区	開園
公-9	多摩川緑地	補助 208 号線	大田区	未開園
公-10	子の神公園	補助 209 号線	世田谷区	開園
公-11	祖師ヶ谷公園	補助 52 号線	世田谷区	未開園
公-12	祖師ヶ谷公園	補助 216 号線	世田谷区	未開園
公-13	下高井戸西公園	補助 215 号線	杉並区	開園
公-14	上井草公園	補助 132 号線	杉並区・練馬区	未開園
公-15	神田川第二緑地	放射 23 号線	杉並区	未開園
公-16	善福寺川緑地	補助 133 号線	杉並区	一部開園
公-17	玉川上水緑地	補助 128 号線	杉並区	一部開園
公-18	玉川上水緑地	補助 133 号線	杉並区	開園
公-19	下板橋第一公園	補助 84 号線	板橋区	一部開園
公-20	小豆沢公園	補助 244 号線	板橋区	開園

［１］図３-45「都市計画公園等との重複」検証結果の位置図（P64 参照）にある公-59 の青山墓園と環状４号線支線１との重複箇所は、第３章２（３）支線の検証において、環状４号線支線１が「計画の変更(支線の廃止)」（P 49 参照）となり、都市計画道路が廃止されることで重複が解消され、計画が整合します。

No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における 都市計画公園等の開園状況
公-21	板橋緑地	補助 84 号線	板橋区	未開園
公-22	大泉井頭公園	補助 232 号線	練馬区	一部開園
公-23	石神井川緑地	補助 132 号線	練馬区	未開園
公-24	石神井川緑地	補助 234 号線	練馬区	未開園
公-25	尾竹橋公園	補助 118 号線	足立区	開園
公-26	荒川緑地	補助 118 号線	足立区	未開園
公-27	荒川緑地	補助 139 号線	足立区	未開園
公-28	中川緑地	補助 259 号線	足立区・葛飾区	未開園
公-29	中川緑地	補助 261 号線	足立区・葛飾区	未開園
公-30	水元公園	補助 277 号線	葛飾区	未開園
公-31	中川緑地	補助 280 号線	葛飾区	一部開園
公-32	荒川緑地	補助 122 号線	江戸川区	未開園
公-33	清水公園	八王子 3 ・ 4 ・63 号線	八王子市	未開園
公-34	浅川河川緑地	八王子 3 ・ 4 ・63 号線	八王子市	未開園
公-35	浅川河川緑地	八王子 3 ・ 5 ・49 号線	八王子市	未開園
公-36	諏訪の森公園	立川 3 ・ 4 ・33 号線	立川市	未開園
公-37	昭和公園	昭島 3 ・ 4 ・ 1 号線	昭島市	開園
公-38	昭和公園	昭島 3 ・ 5 ・12 号線	昭島市	開園
公-39	布多公園	調布 3 ・ 4 ・26 号線	調布市	未開園
公-40	神代公園	調布 3 ・ 4 ・15 号線	調布市	未開園
公-41	神代公園	調布 3 ・ 4 ・26 号線	調布市	未開園
公-42	薬師池公園	町田 3 ・ 4 ・15 号線	町田市	開園
公-43	狭山緑地	東村山 3 ・ 4 ・34 号線	東村山市	開園
公-44	旧野川緑地	調布 3 ・ 4 ・ 7 号線	狛江市	開園
公-45	旧野川緑地	調布 3 ・ 4 ・ 8 号線	狛江市	開園
公-46	岩戸川緑地	調布 3 ・ 4 ・18 号線	狛江市	一部開園
公-47	東伏見石神井川緑地	西東京 3 ・ 4 ・17 号線	西東京市	未開園

表３-11　【今後関係機関と調整が必要な箇所】の一覧表

No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における 都市計画公園等の開園状況
公-48	外濠緑地	放射６号線	千代田区・新宿区	未開園
公-49	外濠緑地	環状２号線	千代田区・新宿区・文京区	未開園
公-50	外濠緑地	補助 64 号線	千代田区	未開園
公-51	多摩川緑地	補助 43 号線	大田区	未開園
公-52	和田堀公園	補助 128 号線	杉並区	一部開園
公-53	善福寺川緑地	補助 215 号線	杉並区	一部開園
公-54	旧古河邸公園	放射 10 号線	北区	開園
公-55	井の頭公園	三鷹３・４・12 号線	三鷹市	開園
公-56	井の頭公園	三鷹３・４・13 号線	三鷹市	開園
公-57	玉川上水緑地	三鷹３・４・12 号線	三鷹市	一部開園
公-58	玉川上水緑地	三鷹３・４・13 号線	三鷹市	一部開園



※公-59 の青山墓園と環状４号線支線１との重複箇所は、第３章２（３）支線の検証において、環状４号線支線１が「計画の変更(支線の廃止)」（P49 参照）となり、都市計画道路が廃止されることで重複が解消され、計画が整合します。

図３-45　「都市計画公園等との重複」検証結果の位置図

（2）事業実施済区間

都市計画事業以外の手法により、既に事業が実施された区間について、交差する都市計画道路との交差点間にお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ものの、現道の道路区域が都市計画道路区域と一致していない区間があります。これらの区間を、事業実施済区間と定義します。

事業実施済区間は、都市計画決定以前から道路が存在していた場合や、地形に合わせて整備を実施した場合に見られます。

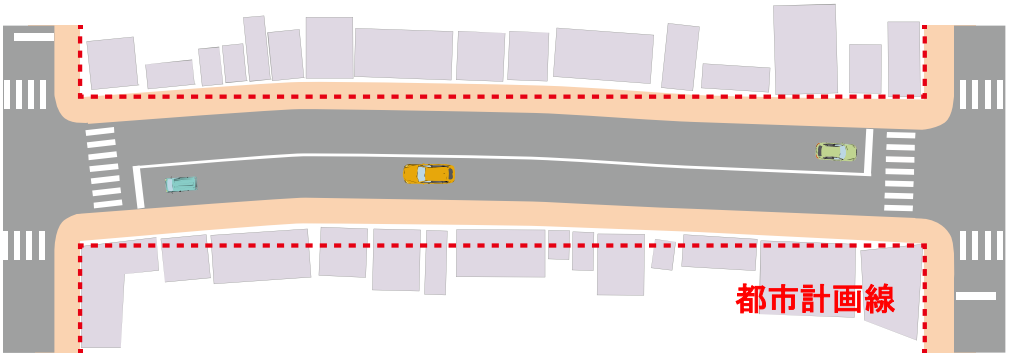


図３-46　事業実施済区間のイメージ

検証対象

上記で定義した事業実施済区間としました。（対象箇所については、P66 の図３-47 の予定路線の位置図参照）

検証方法

当該区間が道路構造条例等[1]を満たしているかを考慮するとともに、安全かつ円滑な交通が確保されているかなどの地域の実情も踏まえ、現道に合わせて都市計画変更するかを検証しました。

検証結果

以上を踏まえ、事業実施済区間の【計画の変更】予定路線（区間）の一覧表及び位置図並びに箇所図を示します。

表３-12　【計画の変更】予定路線（区間）の一覧表

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
事-１	環状６号線	大崎陸橋付近	品川区	280	都
事-２	補助 145 号線	放射 18 号線～補助 146 号線	品川区	260	区
事-３	八王子３・４・63 号線	八王子３・３・１号線付近～ 八王子３・４・67 号線付近	八王子市	1,070	都
事-４	三鷹３・４・20 号線	三鷹３・４・19 号線付近～ 三鷹３・２・２号線付近	三鷹市	600	都

※ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

［1］P19 を参照してください。

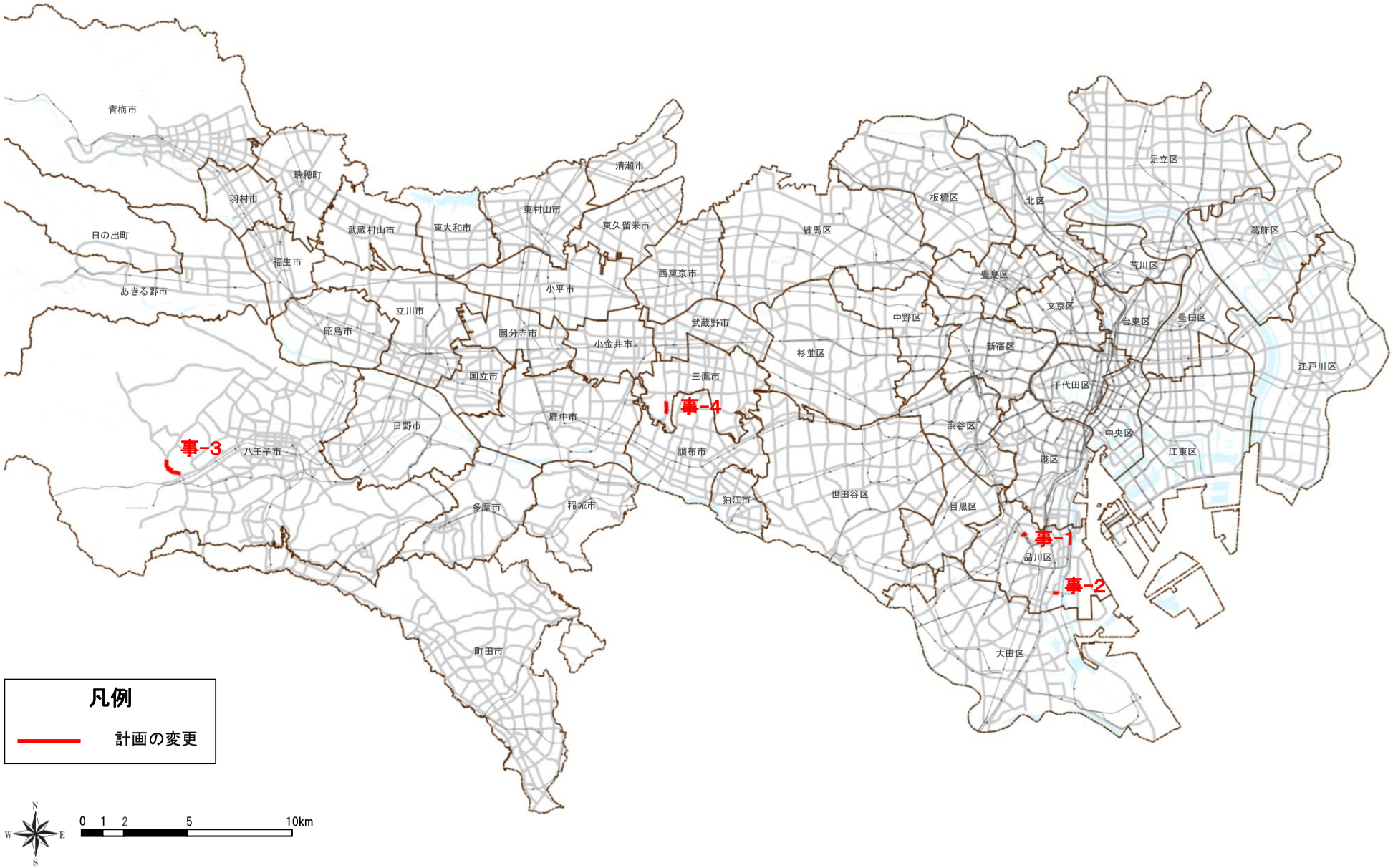


図３-47　【計画の変更】予定路線の位置図

【事業実施済区間】

事-１　環状６号線

事-２　補助145号線

事-３　八王子３・４・63号線

事-４　三鷹３・４・20号線

変更予定路線：　、　現道：　、　完成又は事業中の路線：

概成道路：　、　現道無道路：　、　区市町境：

図３-48　【計画の変更】予定路線の箇所図

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

未着手の地域的な都市計画道路の近傍に、都市計画道路が有する機能を代替できる都市計画道路以外の道路がある可能性があります。

図 3 -49　既存道路による代替のイメージ（代替路）

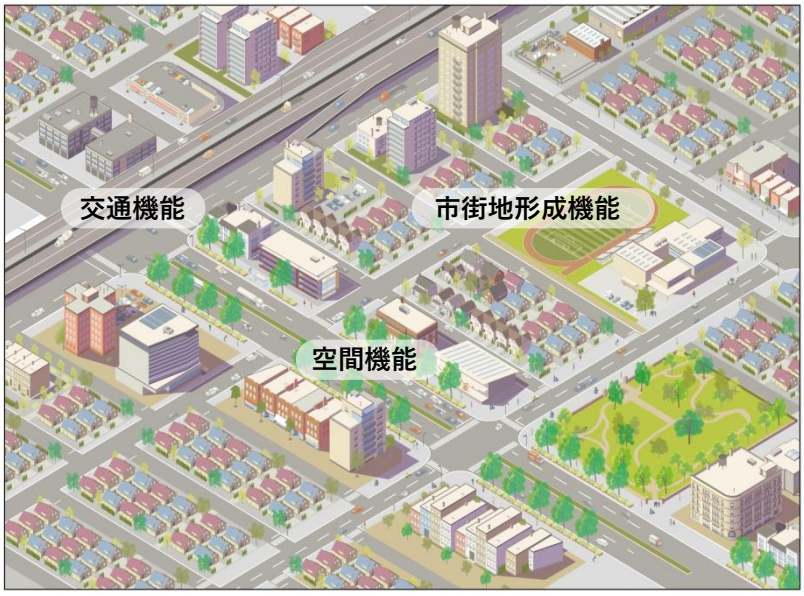


図 3 -50　都市計画道路が有する機能

検証対象

都市計画道路（事業中及び優先整備路線等を除く。）のうち、未着手の地域的な道路[1]としました。

[1] 幹線街路の機能を補完するために計画されている支線も含まれます。広域的な道路については、交通の円滑化や災害時の緊急輸送などの面からネットワークの連続性が求められるため、既存道路による代替可能性の検証は行わないこととしました。

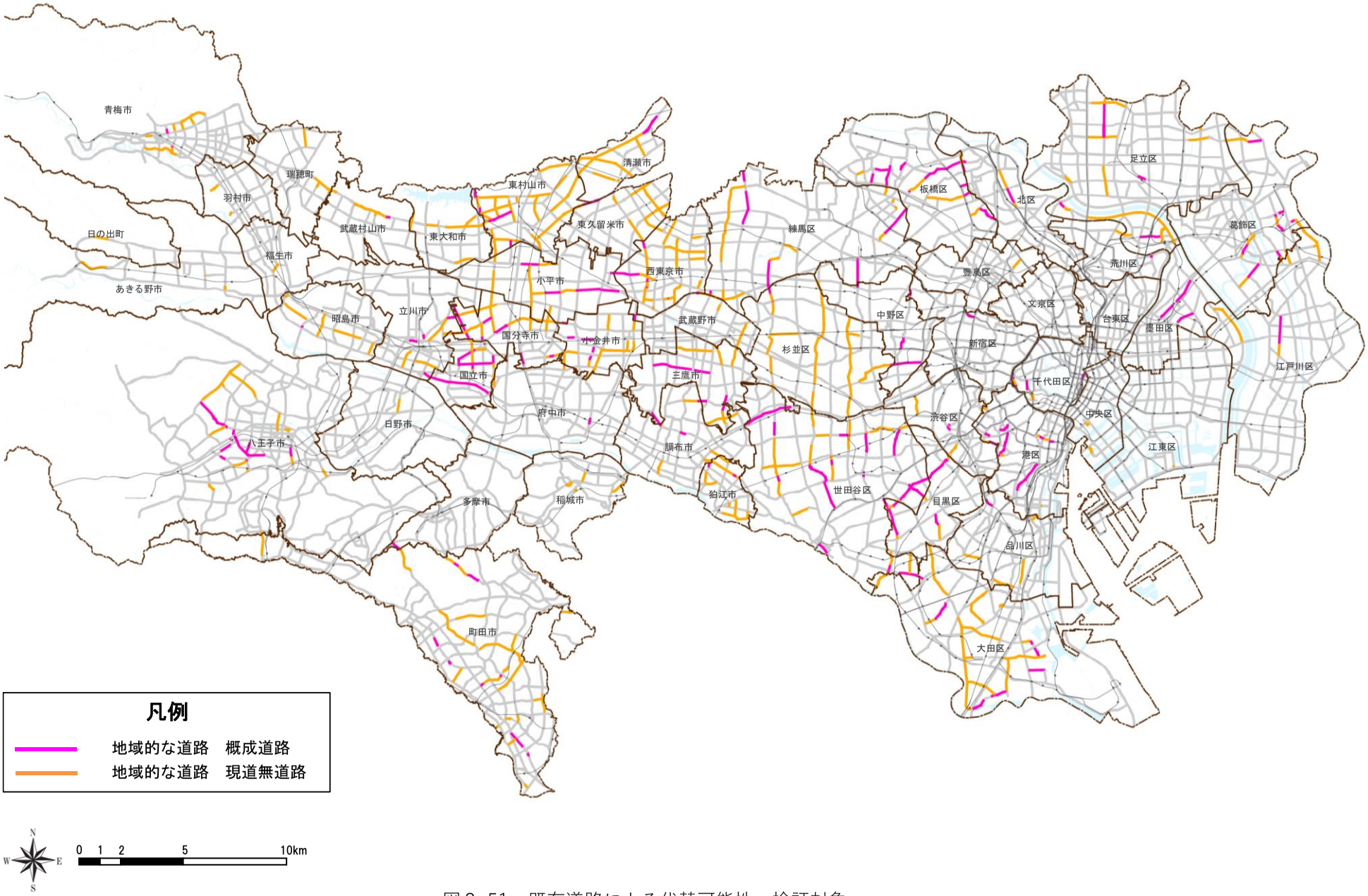


図３-51　既存道路による代替可能性　検証対象

検証方法

未着手の地域的な都市計画道路の近傍にある都市計画道路以外の道路について、都市計画道路が有する機能を考慮し、その機能を代替できるかを検証しました。

代替路となる都市計画道路以外の道路の条件は以下としました。

・交差する都市計画道路との交差点間を最小単位とします。
・対象の都市計画道路と並行する都市計画道路以外の道路とします。
・地域的な道路における概成道路の評価幅員に準じ、候補となる代替路は原則として以下の通りとします。
　①現況の総幅員が 12.0m 以上
　②幅員構成は、車道部が 7.0m 以上かつ歩道部が 2.5m 以上 [1]

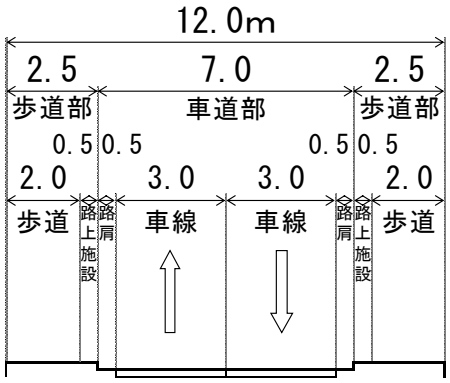


図３-52　地域的な道路の評価幅員の例

さらに、上記の条件を満たす道路について、都市計画道路ネットワークの連続性や交通状況・まちづくりの状況・道路線形等、地域の実情も踏まえ、代替できるかを検証しました。

検証結果

以上を踏まえ、既存道路による代替可能性の【計画の変更(廃止)】予定路線（区間）の一覧表及び位置図並びに箇所図を示します。

表３-13　【計画の変更（廃止)】予定路線（区間）の一覧表

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
代-1	町田３・４・12 号線	町田３・４・39 号線～ 町田３・４・38 号線	町田市	800	市

※ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

［1］現況の総幅員が 12.0m 以上あり、車道部の幅員を歩道部の幅員に配分することで車道部が 7.0m 以上かつ歩道部が 2.5m 以上確保できる道路も検討対象とします。なお、交差点部における付加車線の要否についても個別に検討します。

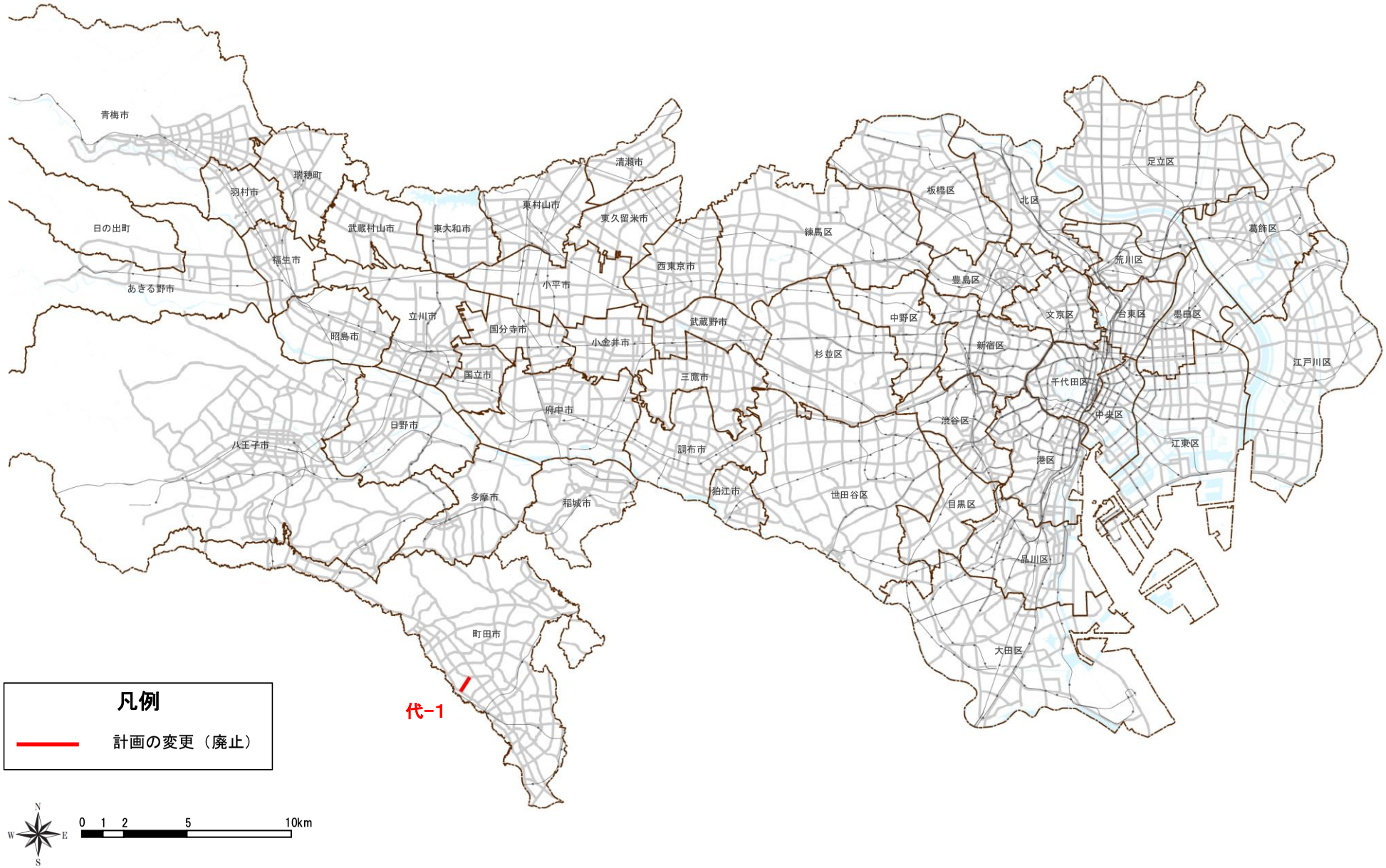


図 3 -53　【計画の変更(廃止)】予定路線の位置図

【既存道路による代替可能性】

代-1　町田３・４・12 号線

変更予定路線：　、　代替路（予定）：　、　完成又は事業中の路線：

概成道路：　、　現道無道路：　、　区市町境：

図３-54　【計画の変更(廃止)】予定路線の箇所図

第４章

変更予定路線一覧

第４章　変更予定路線一覧

第３章で、計画の変更予定となった路線（区間・箇所）を以下に示します。これらの路線は、今後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整した上で、必要な都市計画手続を行っていきます。

【概成道路】

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
概-1	放射 14 号線	亀戸駅付近街路２～補助 116 号線	江東区	110	都
概-2	放射 24 号線	環状４号線付近～放射６号線	新宿区	420	都
概-3	補助 74 号線	小滝橋付近～環状６号線	新宿区・中野区	790	都
概-4	補助 79 号線	補助 95 号線～大塚駅付近	文京区・豊島区	2,940	都
概-5	補助 110 号線	放射 29 号線付近～ 特別区道江 27 号付近	江東区	500	都
概-6	補助 229 号線	補助 76 号線～ 杉並区道 1904 号線付近	杉並区・練馬区	660	都
概-7	立川３・２・10 号線	立川３・２・11 号線～ 立川３・１・34 号線付近	立川市	410	市
概-8	武蔵野３・４・３号線	武蔵野３・５・19 号線～ 武蔵野３・３・６号線付近	武蔵野市	710	都
概-9	日野３・４・１号線（東）	日野３・４・12 号線～ 日野３・４・15 号線	日野市	550	都
概-10	日野３・４・１号線（西）	日野３・５・20 号線～ 日野３・３・21 号線	日野市	820	都
概-11	国立３・１・11 号線	国立３・４・５号線付近～国立駅	国立市	1,220	都

【立体交差】

No.	路線名	交差点名	所在区市町	変更に向けた検討主体
立-1	八王子３・２・５号線	大栗川橋南	八王子市	都
立-2	八王子３・４・８号線	堰場	八王子市	都

【交差点拡幅部】

No.	路線名		交差点名	所在区市町	変更に向けた検討主体
交-1	放射 31 号線	補助 110 号線	森下駅前	江東区	都

【支線】

No.	路線名	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
支-1	放射 14 号線支線 1	江東区	130	区
支-2	環状 4 号線支線 1	港区	150	都

【橋詰】

No.	路線名	橋梁名等	所在区市町	変更に向けた検討主体
橋-1	放射 16 号線	千代田橋（旧楓川、右岸下流側）	中央区	都
橋-2	放射 16 号線	霊岸橋（亀島川、右岸上流側）	中央区	都
橋-3	放射 16 号線	沢海橋（大横川、左岸上流側）	江東区	都
橋-4	補助 112 号線	旧土州橋（旧箱崎川、左岸上流側）	中央区	都
橋-5	補助 119 号線	新竪川橋（竪川、左岸下流側）	墨田区	区
橋-6	福生３・４・２号線	多摩橋（多摩川、左岸下流側）	福生市	都

【事業実施済区間】

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
事-1	環状 6 号線	大崎陸橋付近	品川区	280	都
事-2	補助 145 号線	放射 18 号線～補助 146 号線	品川区	260	区
事-3	八王子３・４・63 号線	八王子３・３・１号線付近～ 八王子３・４・67 号線付近	八王子市	1,070	都
事-4	三鷹３・４・20 号線	三鷹３・４・19 号線付近～ 三鷹３・２・２号線付近	三鷹市	600	都

【既存道路による代替可能性】

No.	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	変更に向けた検討主体
代-1	町田３・４・12 号線	町田３・４・39 号線～ 町田３・４・38 号線	町田市	800	市

※ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

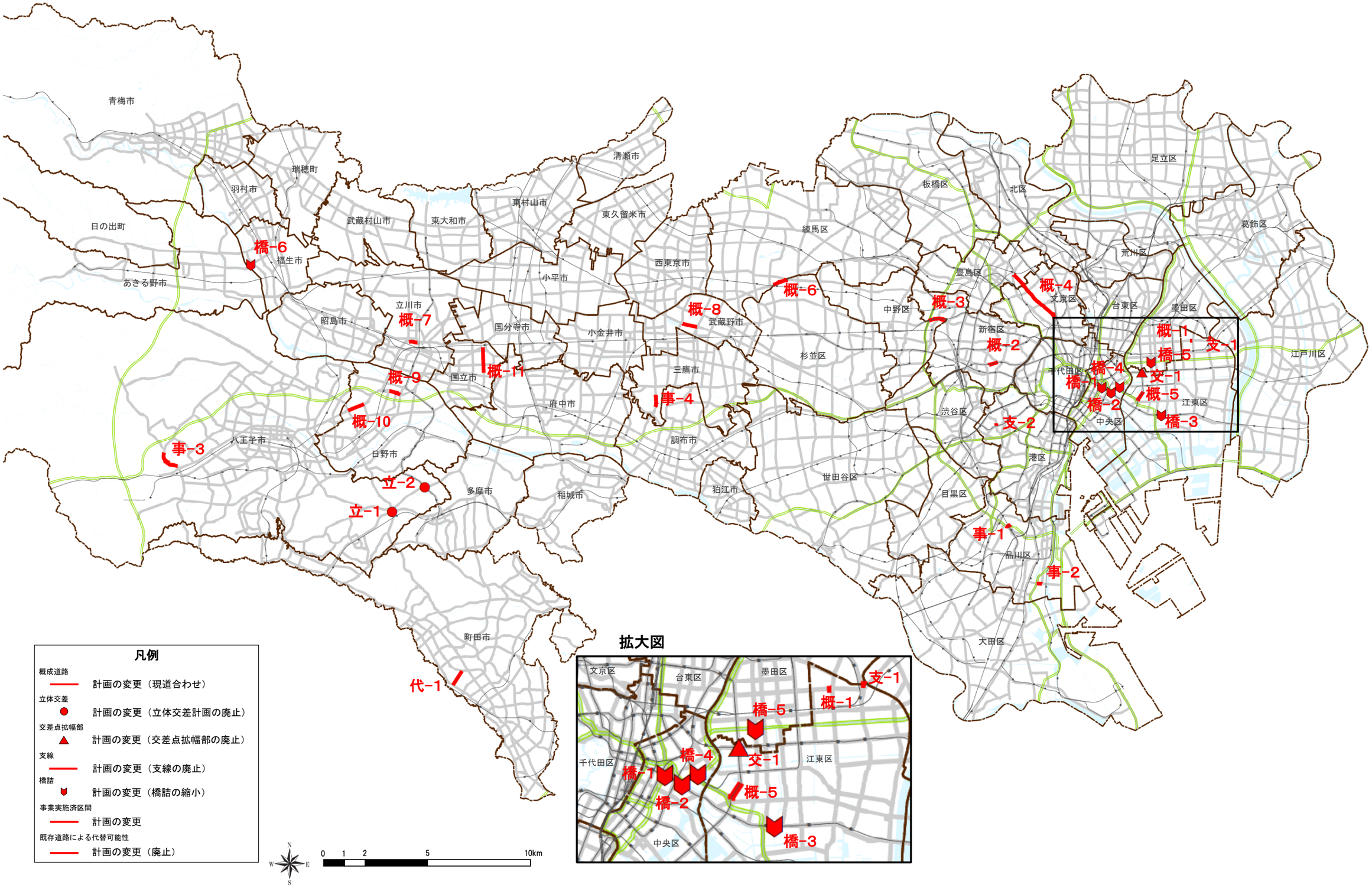
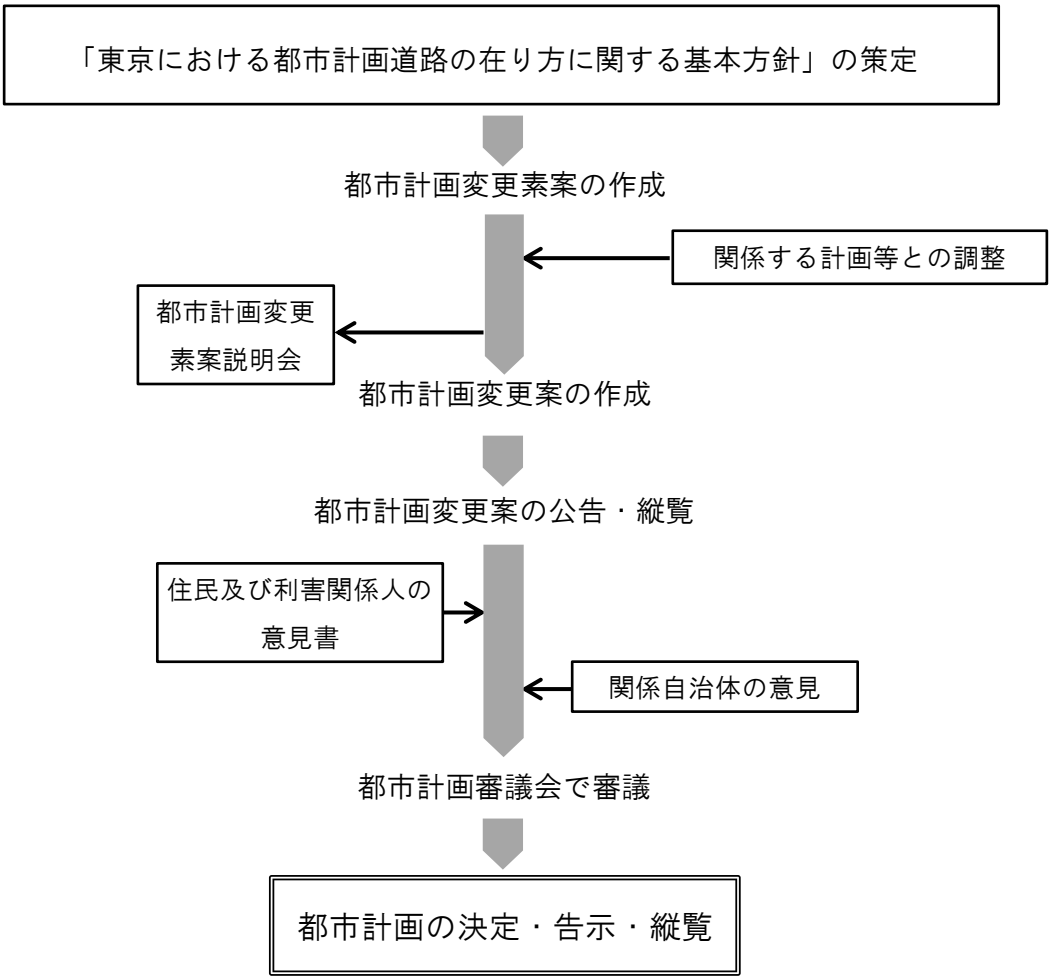


図４-１　【計画の変更】予定路線の位置図（総括図）

Column　都市計画道路の変更の流れについて

都市計画道路は、都市計画法により定めることができる都市施設の一つです。同法に基づき、必要に応じて都市計画の変更を行います。ここでは、基本方針策定後に想定される一般的な都市計画変更手続の流れを以下に示します。



都市計画変更の手続については、まず、関係する計画等との調整を経て、都市計画変更の素案に関する説明会を開催します。この説明会で皆様から頂いた御意見を参考にして、都市計画変更の案を作成します。

都市計画変更の案の作成後は、公告・縦覧を行い、都や区市町の窓口において皆様に公開します。その際、御意見がある方は、都市計画変更の案に対する意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画変更の決定・告示となります。

第５章

今後の進め方

第５章　今後の進め方

本検討で計画の変更予定となった路線（区間・箇所）は、今後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整した上で、必要な都市計画手続を行っていきます。

東京都は、「都市づくりのグランドデザイン」において、持続的に発展する高度成熟都市を目指し、2040 年代の目指すべき東京の都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しました。これを踏まえ、今後、「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）（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）」等の方針を改定する予定です。また、その後に策定する区市町村の都市計画に関する基本的な方針（区市町村マスタープラン）は、改定後の都市計画区域マスタープランに基づいて定められることとなります。

これらにより、東京の目指すべき都市像の実現に向けて、地域のまちづくりに変化が生じる可能性があります。このため、優先整備路線等を除く未着手の地域的な都市計画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、その必要性の検証を行うこととします。

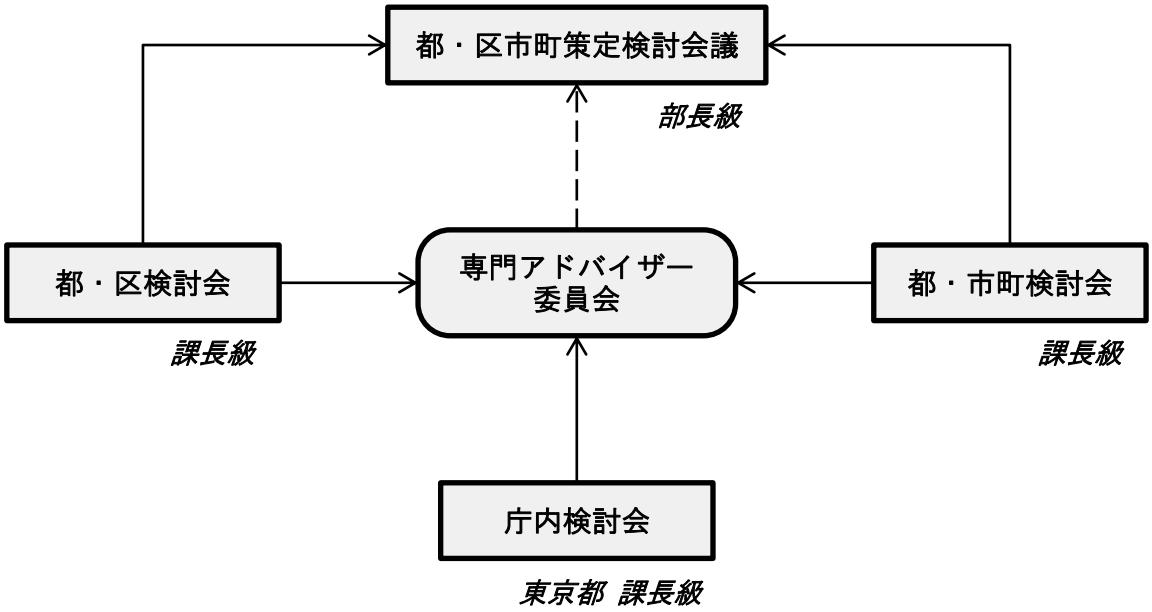
なお、今後、人工知能（AI）や自動運転などの技術革新により、中長期的には人々に利便性の向上や豊かさがもたらされ、都市活動がこれまで以上に多様化し、都市計画道路に求められる機能・構造が変化する可能性があります。

今後とも必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化等を踏まえ、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。

＜検討体制＞

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」策定に当たり、東京都と特別区及び 26 市 2 町は、合同の策定検討会議を設置し、協働で調査検討を進めました。

また、学識経験者で構成する「専門アドバイザー委員会」を設置し、専門的見地からの助言を受けました。



〔　専門アドバイザー委員　〕

	氏名（敬称略）	所　属	
委員長	岸　井　隆　幸	日本大学理工学部土木工学科	特任教授
委　員	植　村　京　子	深山・小金丸法律会計事務所	弁護士
委　員	久保田　　尚	埼玉大学大学院理工学系研究科	教授
委　員	竹　内　健　蔵	東京女子大学現代教養学部	教授
委　員	中　井　　祐	東京大学大学院工学系研究科	教授
委　員	中　村　英　夫	日本大学理工学部土木工学科	教授
委　員	兵　藤　哲　朗	東京海洋大学流通情報工学科	教授
委　員	堀　江　典　子	佛教大学社会学部	准教授
委　員	目　黒　公　郎	東京大学生産技術研究所	教授

（委員五十音順）

1）都・区市町策定検討会議名簿（東京都）

	所　属	
座　長	都市整備局	理事
委　員	政策企画局	技術政策調整担当部長
	都市整備局	企画担当部長
		都市づくり政策部長
		都市基盤部長
		交通政策担当部長
		外かく環状道路担当部長
		市街地整備部長
		防災都市づくり担当部長
		市街地建築部長
	建設局	道路管理部長
		道路保全担当部長
		道路建設部長
		道路計画担当部長
		公園計画担当部長
	港湾局	港湾整備部長

2）都・区市町策定検討会議名簿（区部）

所　属	
千代田区	環境まちづくり部長
中央区	環境土木部長
港区	街づくり事業担当部長
新宿区	都市計画部長
文京区	都市計画部長
台東区	都市づくり部長
墨田区	都市計画部長
江東区	土木部長
品川区	都市環境部長
目黒区	都市整備部長
大田区	まちづくり推進部長
世田谷区	道路・交通政策部長
渋谷区	土木部長
中野区	都市基盤部長
杉並区	土木担当部長
豊島区	都市整備部長
北区	まちづくり部長
荒川区	防災都市づくり部長
板橋区	都市整備部長
練馬区	技監都市整備部長事務取扱
足立区	都市建設部長
葛飾区	都市整備部長
江戸川区	土木部長

3）都・区市町策定検討会議名簿（多摩地域）

所　属	
八王子市	都市計画部長
立川市	まちづくり部長
武蔵野市	都市整備部長
三鷹市	都市再生部長
青梅市	都市整備部長
府中市	都市整備部長
昭島市	都市計画部長
調布市	都市整備部長
町田市	道路部長
小金井市	都市整備部長
小平市	都市建設担当部長
日野市	まちづくり部長
東村山市	まちづくり部長
国分寺市	まちづくり部長
国立市	都市整備部参事
福生市	都市建設部長
狛江市	都市建設部長
東大和市	都市建設部長
清瀬市	都市整備部長
東久留米市	都市建設部長
武蔵村山市	都市整備部長
多摩市	都市整備部長
稲城市	都市建設部長
羽村市	都市建設部長
あきる野市	都市整備部長
西東京市	まちづくり担当部長
瑞穂町	都市整備部長
日の出町	まちづくり課長

＜お問合せ先＞　（令和元年 11 月現在）

・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課　03-5388-3379

【区部】

・千代田区環境まちづくり部景観・都市計画課　03-5211-3610
・中央区環境土木部環境政策課　03-3546-5421
・港区街づくり支援部土木課　03-3578-2217
・新宿区都市計画部都市計画課　03-5273-3547
・文京区都市計画部都市計画課　03-5803-1239
・台東区都市づくり部計画調整課　03-5246-1364
・墨田区都市計画部都市計画課　03-5608-6266
・江東区土木部道路課　03-3647-9111（内 6434）
・品川区都市環境部都市計画課　03-5742-6760
・目黒区都市整備部都市計画課　03-5722-9725
・大田区まちづくり推進部都市計画課　03-5744-1332
・世田谷区道路・交通政策部道路計画課　03-5432-2537
・渋谷区土木部道路課　03-3463-2651
・中野区都市基盤部都市計画課　03-3228-8262
・杉並区都市整備部土木計画課　03-3312-2111（内 3426）
・豊島区都市整備部都市計画課　03-4566-2632
・北区まちづくり部都市計画課　03-3908-9152
・荒川区防災都市づくり部都市計画課　03-3802-3111（内 2815）
・板橋区都市整備部都市計画課　03-3579-2553
・練馬区都市整備部交通企画課　03-5984-1328
・足立区都市建設部企画調整課　03-3880-5160
・葛飾区都市整備部調整課　03-5654-8382
・江戸川区土木部計画調整課　03-5662-8389

【多摩地域】

・八王子市都市計画部交通企画課	042-620-7303
・立川市まちづくり部都市計画課	042-523-2111（内 2366）
・武蔵野市都市整備部まちづくり推進課	0422-60-1872
・三鷹市都市再生部まちづくり推進課	0422-45-1151（内 2451）
・青梅市都市整備部土木課	0428-22-1111（内 2586）
・府中市都市整備部計画課	042-335-4335
・昭島市都市計画部都市計画課	042-544-4410
・調布市都市整備部街づくり事業課	042-481-7587
・町田市道路部道路政策課	042-724-1124
・小金井市都市整備部都市計画課	042-387-9859
・小平市都市開発部道路課	042-346-9828
・日野市まちづくり部都市計画課	042-514-8369
・東村山市まちづくり部都市計画課	042-393-5111（内 2712）
・国分寺市まちづくり部まちづくり計画課	042-325-0111（内 454）
・国立市都市整備部都市計画課	042-576-2111（内 361）
・福生市都市建設部まちづくり計画課	042-551-1511（内 2812）
・狛江市都市建設部まちづくり推進課	03-3430-1111（内 2543）
・東大和市都市建設部都市計画課	042-563-2111（内 1254）
・清瀬市都市整備部まちづくり課	042-492-5111（内 365）
・東久留米市都市建設部道路計画課	042-470-7777 (内 2715)
・武蔵村山市都市整備部都市計画課	042-565-1111（内 272）
・多摩市都市整備部都市計画課	042-338-6856
・稲城市都市建設部都市計画課	042-378-2111（内 322）
・羽村市都市建設部都市計画課	042-555-1111（内 287）
・あきる野市都市整備部都市計画課	042-558-1111（内 2711）
・西東京市都市整備部都市計画課	042-438-4050
・瑞穂町都市整備部都市計画課	042-557-0599
・日の出町まちづくり課	042-597-0511（内 352）

登録番号（31）66

令和元年 11 月発行

東京における都市計画道路の
在り方に関する基本方針

編集・発行　　東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
東京都新宿区西新宿二丁目８番１号
電話　03（5388）3379