

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

平成30年7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、また防災性の向上の観点から、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。明るい未来に向けて活力を高め、誰もが能力を発揮し活躍できる、より良い都市を創り、次世代へ確実に引き継ぐためには、都市計画道路ネットワークの更なる強化が不可欠です。

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、「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進めています。

このたび、都市計画道路の在り方に関する基本的な考え方を示した「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」を取りまとめました。

今後、更に東京都と特別区及び 26 市 2 町が協働で検討を進め、個々の路線を対象とした検証を実施し、平成 30 年度末を目途に計画変更等の対応方針を「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」として策定する予定です。

皆様からの「中間のまとめ」に対する御意見・御提案をお待ちしております。

中間のまとめ 目次

第1章 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し

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 都市計画道路の在り方

1 背景	8
2 検討対象	9
3 検討の視点	12
4 検討フロー	13
5 具体的な検証事項	
（1）概成道路における拡幅整備の有効性の検証	15
（2）交差部の交差方式等の検証	19
（3）計画重複等に関する検証	24
（4）地域的な道路に関する検証	26

第3章 今後の進め方

<検討体制>	28
--------	----

<お問合せ先>	29
---------	----

第1章 都市計画道路を取り巻く現状と今後の見通し

1 都市計画道路の整備状況

都内には、現在、1,407路線、3,210km（平成28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28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65%、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から図-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のとおりです。

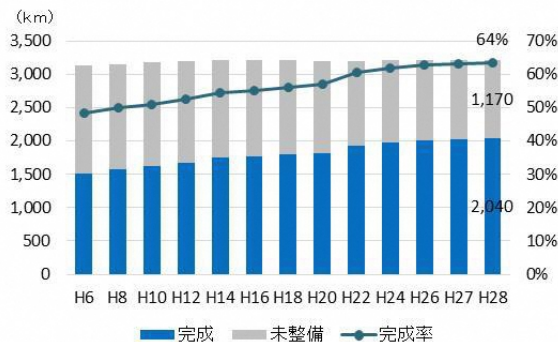


図-1 都市計画道路の整備推移（平成28年度末時点）

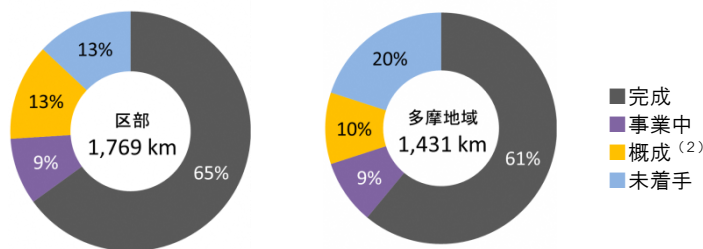
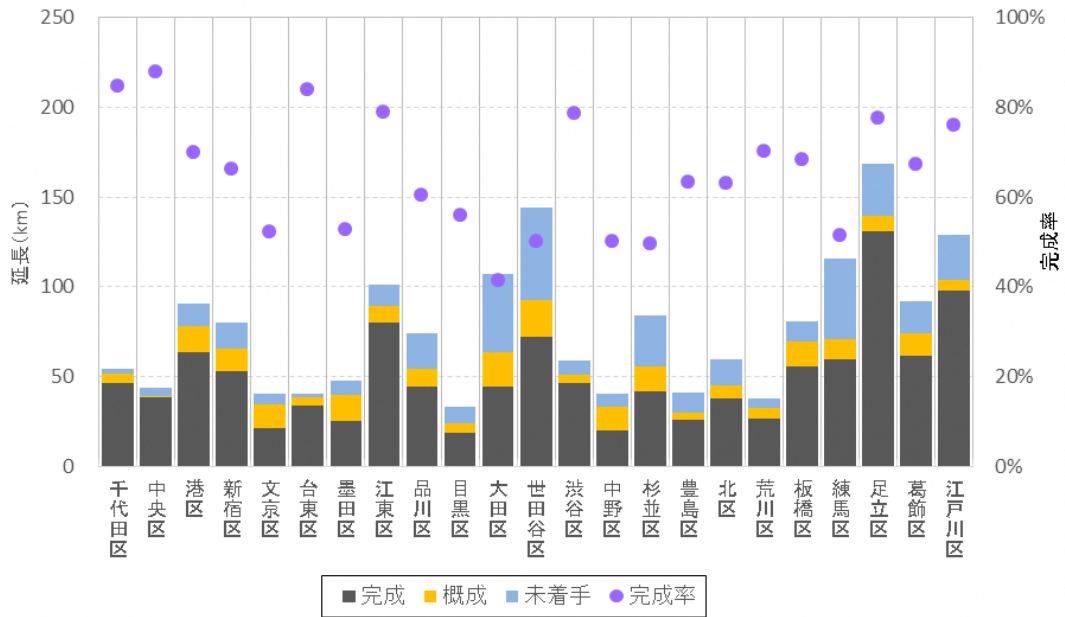


図-2 都市計画道路の整備状況（平成28年度末時点）

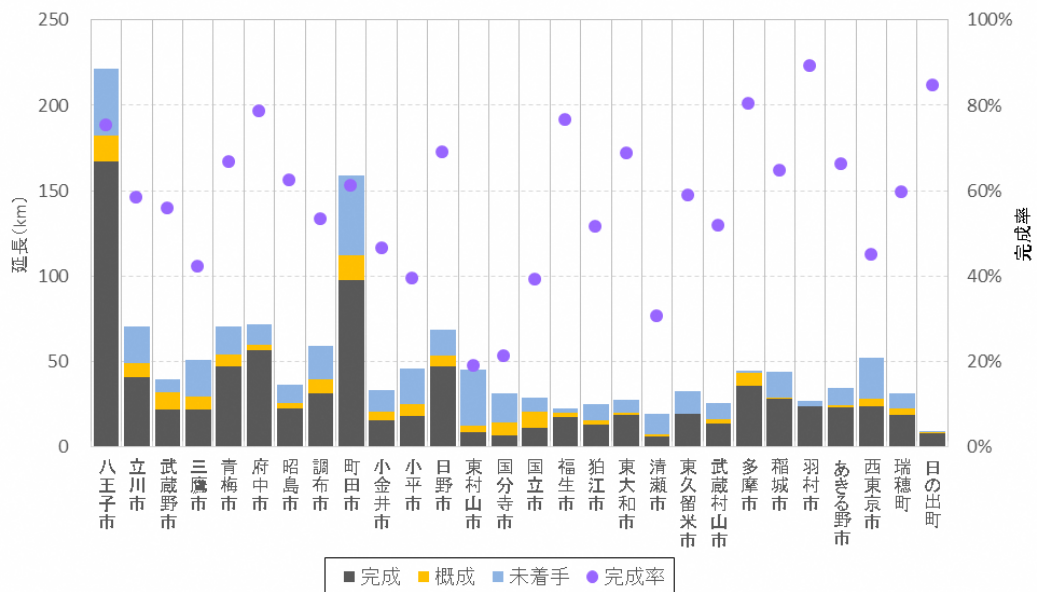
(1) 計画期間は、区部は平成16年度から平成27年度まで、多摩地域は平成18年度から平成27年度までです。

(2) P.15を参照してください。



出典：平成 28 年「都市計画現況調査」(国土交通省) ⁽¹⁾

図-3 特別区別の都市計画道路の整備状況 (平成 27 年度末時点)



出典：平成 28 年「都市計画現況調査」(国土交通省) ⁽¹⁾

図-4 市町別の都市計画道路の整備状況 (平成 27 年度末時点)

表-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。

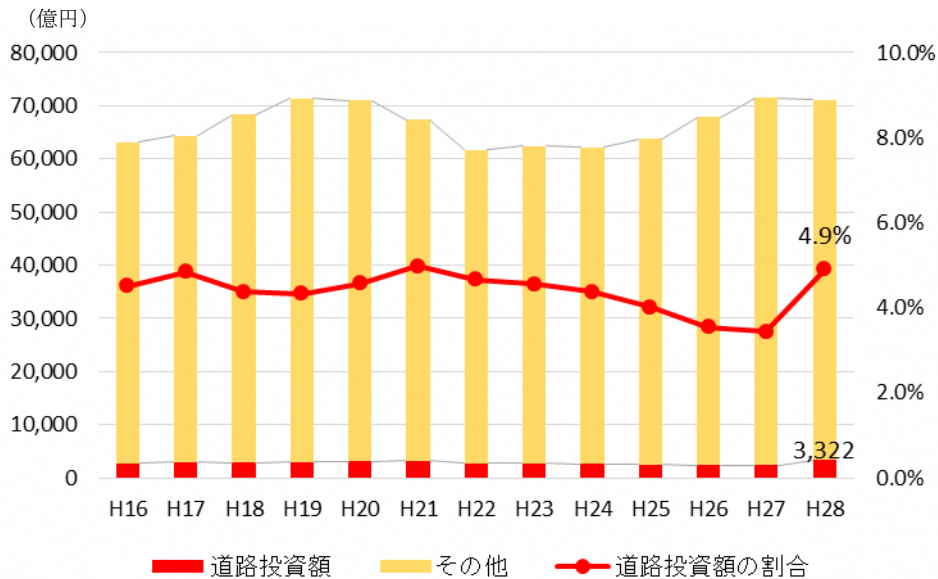
(1) 自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含まれます。

2 道路投資額の推移

平成 16 年度から平成 28 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-5)

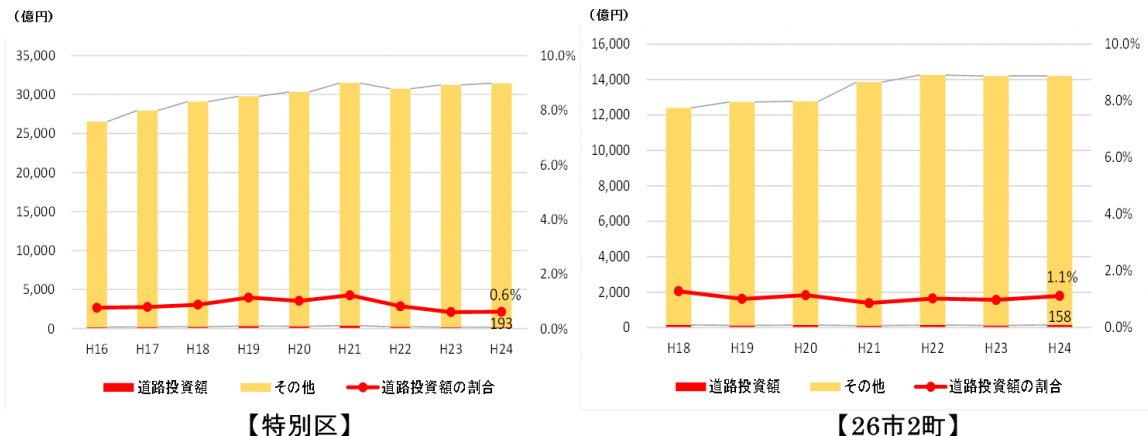
また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 1 % 程度にとどまっています。(図-6)

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：平成 16～28 年度「東京都都税統計情報」、「建設局事業概要平成 29 年版」

図-5 東京都の道路投資額と割合の推移



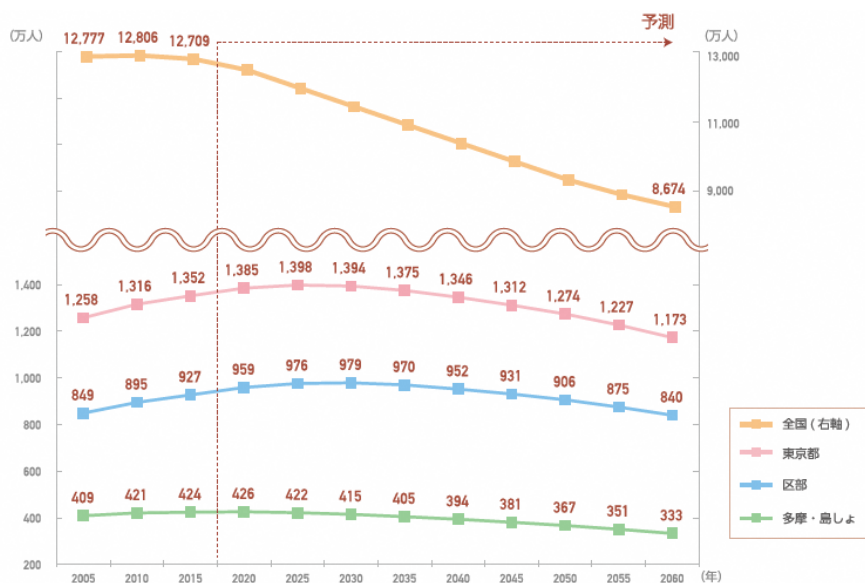
出典：平成 16～24 年「地方財政状況調査」(総務省)、平成 25 年度「都市計画道路などの整備状況調査」

図-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

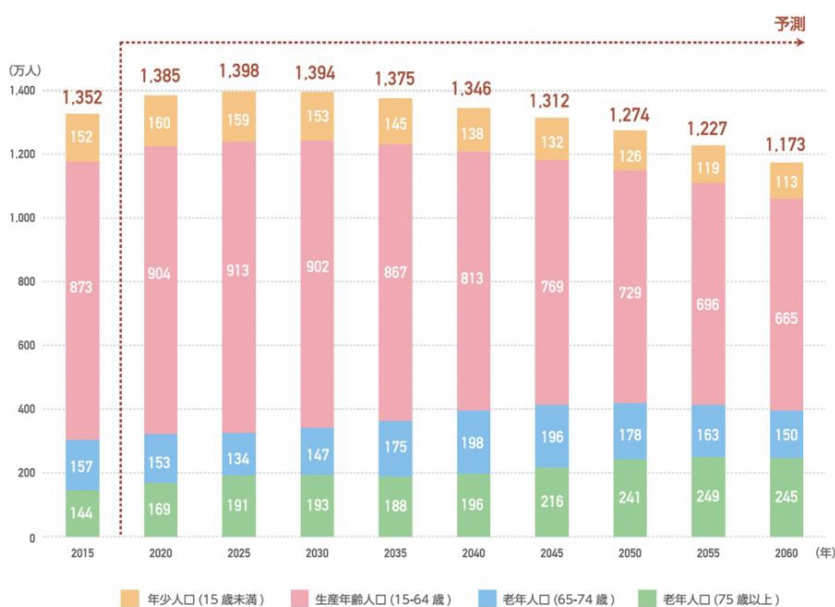
平成 27 年国勢調査による人口を基準に、2060 年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025 年の 1,398 万人をピークに減少に転じるものと見込まれます。(図-7)

また、平成 27 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、2045 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-8)



出典：東京都「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(平成 29 年)

図-7 全国と東京都の人口の推移



出典：東京都「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー」(平成 29 年)

図-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-9 から図-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 年度から平成 37 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-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」「計画内容再検討路線」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 種別のうち「区分三」に該当するもの）

(1) 検討の流れ

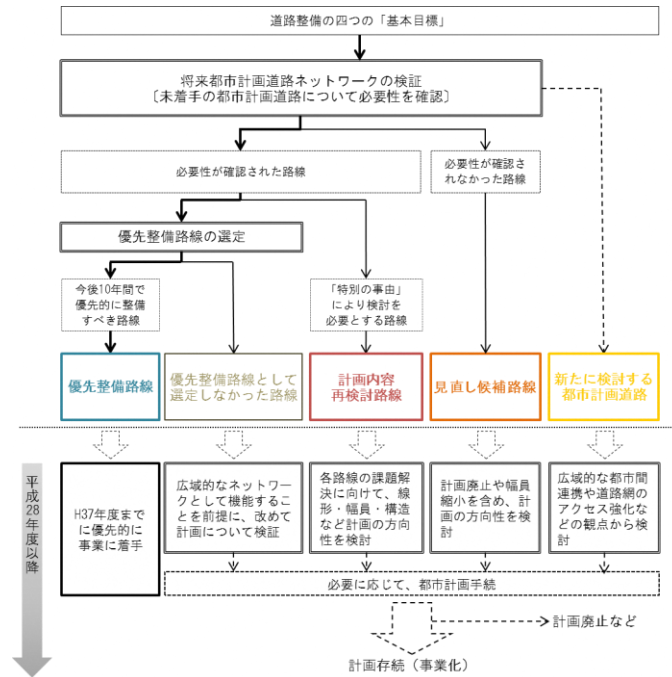


図-9 「東京における都市計画道路の整備方針」検討の流れ
(整備方針(第四次事業化計画)から引用)

(2) 将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

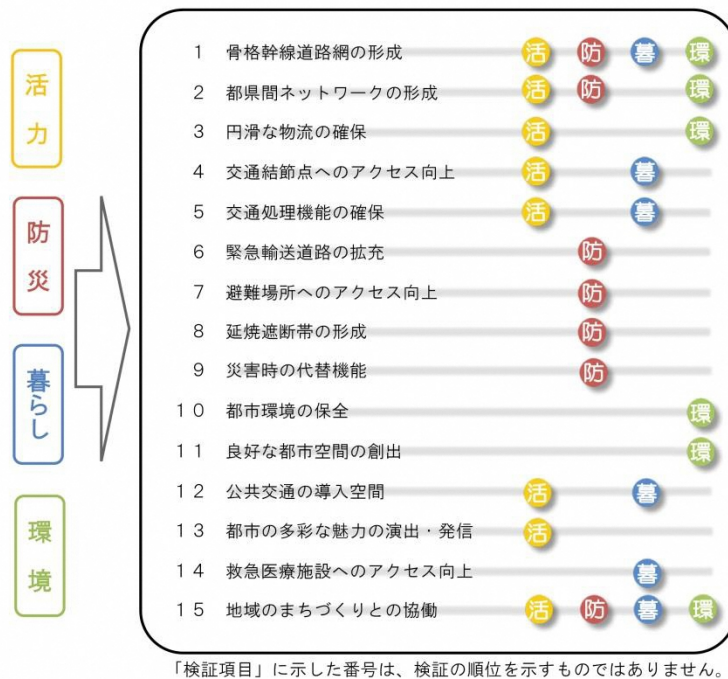


図-10 将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目
(整備方針(第四次事業化計画)から引用)

(3) 優先整備路線の選定の考え方

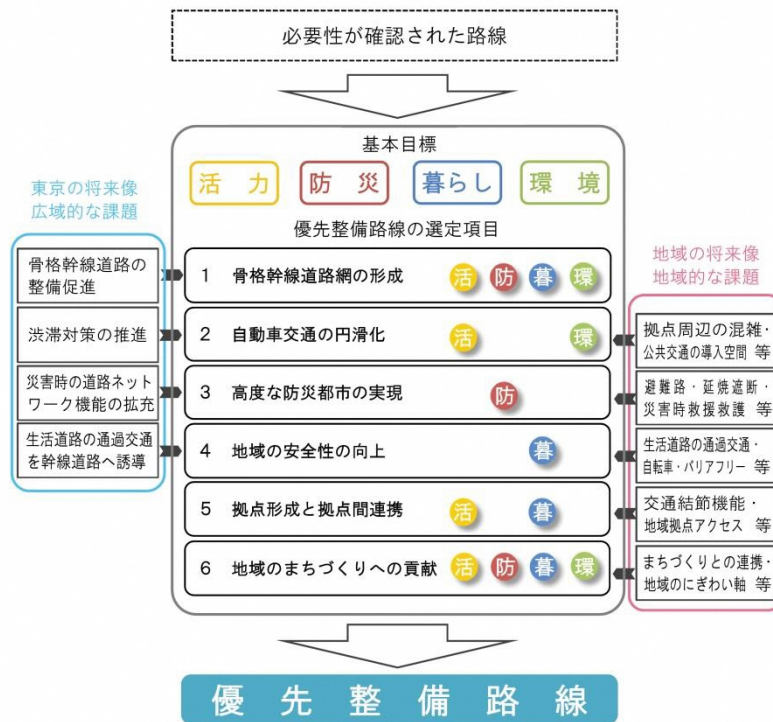


図-11 優先整備路線の選定の考え方
 (整備方針(第四次事業化計画)から引用)

第2章 都市計画道路の在り方

1 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となります。

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。

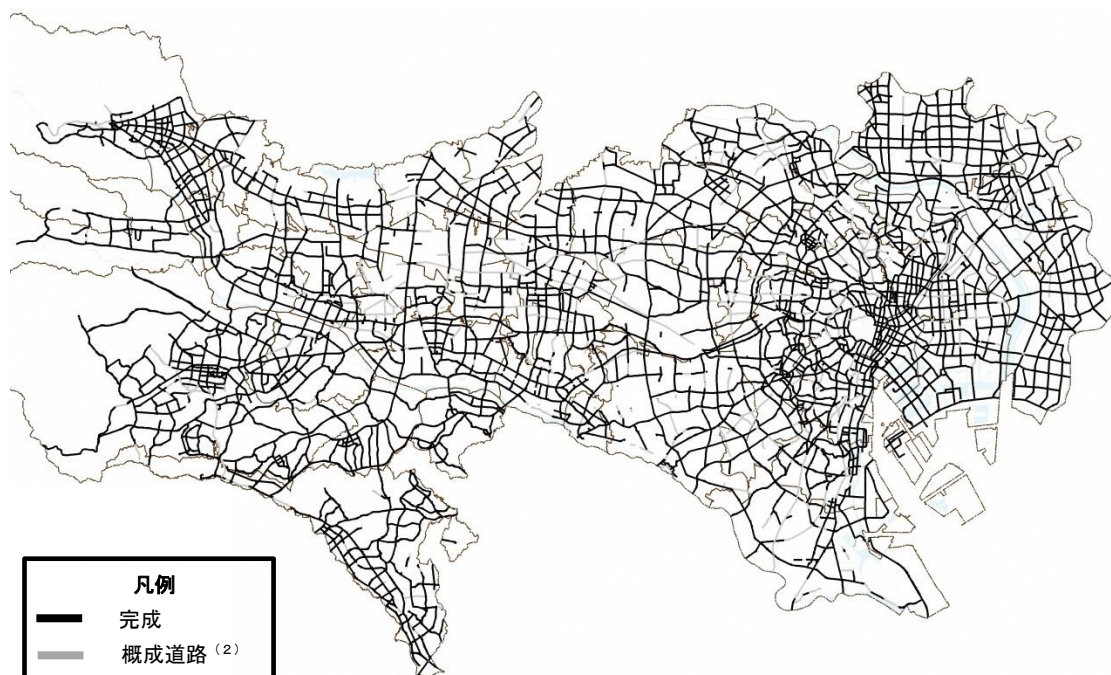


図-12 2040年代の都市計画道路ネットワーク（想定）⁽³⁾

(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) P.15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等の事業が予定されている路線については、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 検討対象

「東京における都市計画道路の在り方に関する検討（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（幹線道路⁽²⁾）を対象⁽³⁾とします。

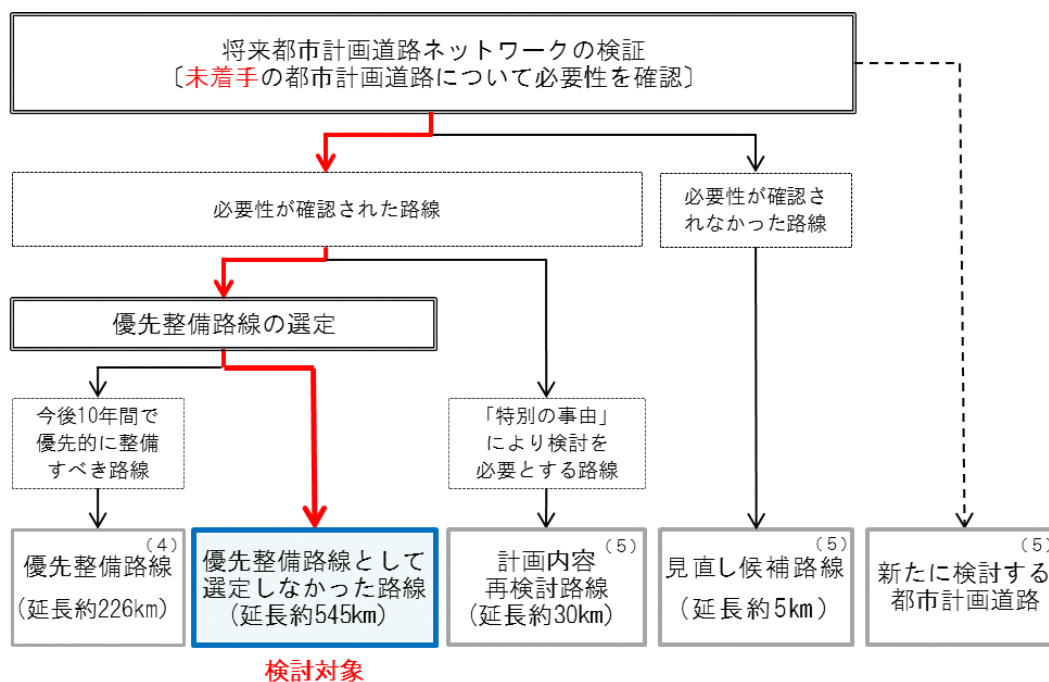


図-13 「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

- (1) 優先整備路線のほか、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、本検討の対象外とします。また、計画内容再検討路線等についても、本検討の対象外とします。
- (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す。
- (3) 概成道路も含まれます。なお、国道及び事業中路線は対象外とします。
- (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 545km の内訳は、表-2 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-14 のとおりです。

表-2 対象延長⁽¹⁾の内訳

	広域的な道路	地域的な道路	合計
概成道路 ⁽²⁾	約 140 km	約 100 km	約 240 km
現道無道路 ⁽³⁾	約 55 km	約 250 km	約 305 km
合計	約 195 km	約 350 km	約 545 km

(1) 本検討対象のうち、立体交差、隅切り、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) P. 15 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。