

図-14 「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

3 検討の視点

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、計画決定から相当程度の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、その検証を適時適切に行っていく必要があります。

このため、東京都と特別区及び26市2町は、これまでも事業化計画を策定し、優先整備路線を定める一方で、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証しました。

本検討では、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討します。

4 検討フロー

本検討における検討フローは図-15 のとおりです。また、本検討における検証項目は表-3 のとおりです。

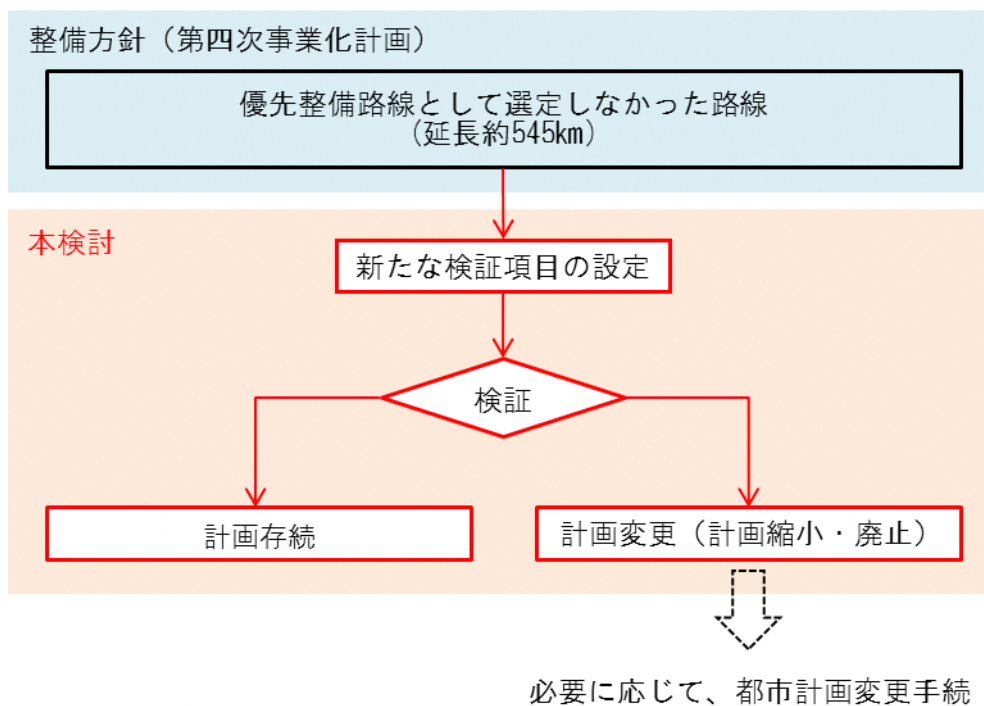


図-15 「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討フロー

表-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	ア 概成道路
(2)交差部の交差方式等の検証	ア 立体交差 イ 交差点拡幅部 ウ 支線 エ 隅切り オ 橋詰
(3)計画重複等に関する検証	ア 計画の重複 イ 事業実施済み区間
(4)地域的な道路に関する検証	ア 既存道路による代替可能性

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

ア 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 8 m 以上の道路

《多摩地域》

現況幅員が 8 m 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。

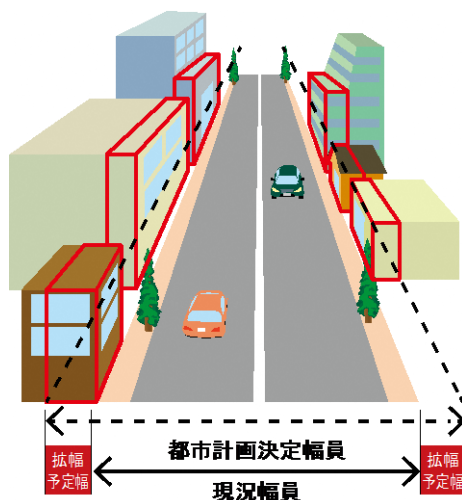


図-16 概成道路のイメージ

(ア) 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とします。

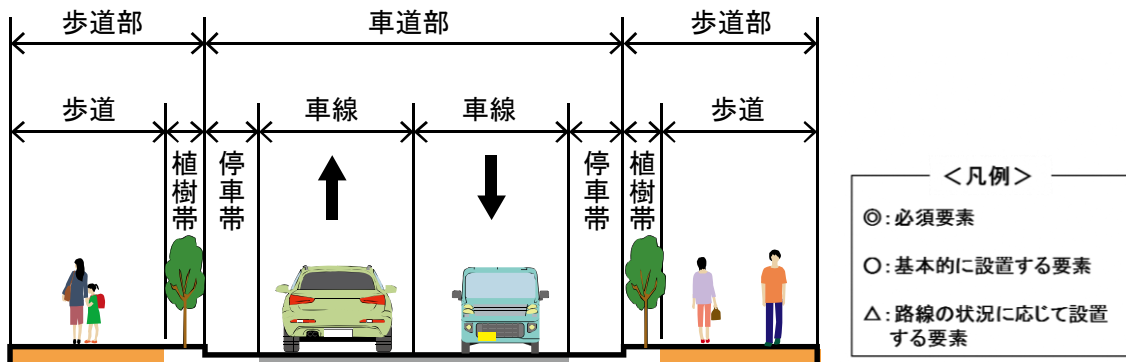
(イ) 検証の視点

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、現道幅員の評価を行います。車線数ごとの単路部及び交差点部における横断面に必要な構成要素は図-17 から図-20 までのとおりです。

さらに、歩行者の状況やバス路線の運行状況、防災都市づくり推進計画などの地域の実情も踏まえ、「計画存続」あるいは「計画変更(計画縮小)」を検証します。

(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」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。

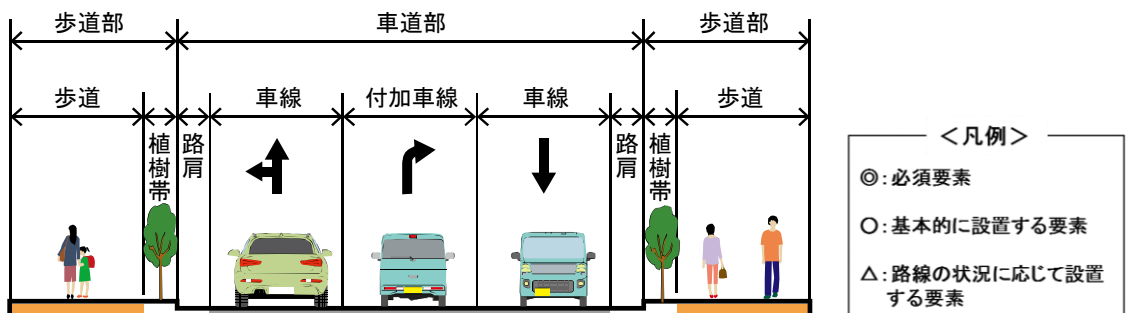
●往復2車線道路の横断面構成（単路部）【図-17】



横断要素(往復2車線)		歩道	植樹帯	車道(車線)	路肩・停車帯
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎
	地域的な道路	◎	△	◎	◎

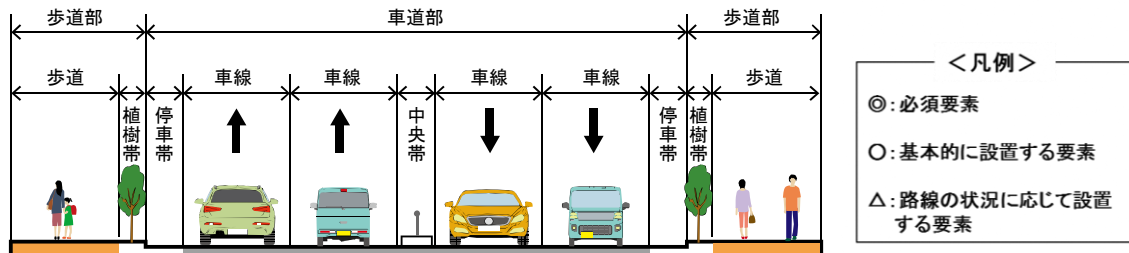
※自転車道については、現在、社会資本整備審議会道路分科会（国土交通省）において、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されています。本検討では、現道路構造条例等に基づき検討を進めますが、今後の道路法など関連法令の改定の動向を注視しながら柔軟に対応していきます。

●往復2車線道路の横断面構成（交差点部）【図-18】



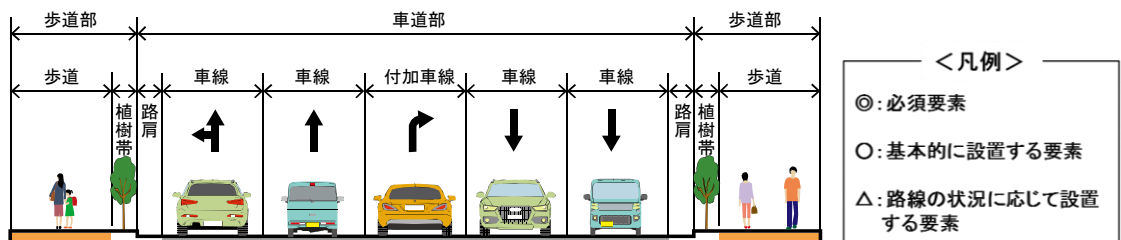
横断要素(往復2車線)		歩道	植樹帯	車道(車線)	車道(付加車線)	路肩
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	◎
	地域的な道路	◎	△	◎	△	◎

●往復4車線道路の横断面構成（単路部）【図-19】



横断要素(往復4車線)	歩道	植樹帯	車道(車線)	中央帯	路肩・停車帯
必要性	◎	◎	◎	○	◎

●往復4車線道路の横断面構成（交差点部）【図-20】



横断要素(往復4車線)	歩道	植樹帯	車道(車線)	車道(付加車線)	路肩
必要性	◎	◎	◎	◎	◎

(2) 交差部の交差方式等の検証

ア 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-21 立体交差（オーバース）
のイメージ

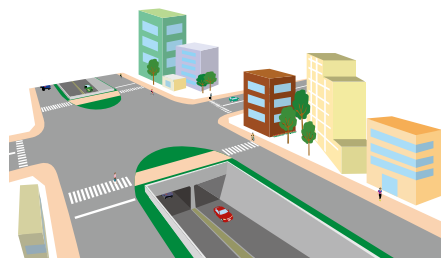


図-22 立体交差（アンダーパス）
のイメージ

(ア) 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。）のうち、立体交差の構造物が未着手の箇所とします。

(イ) 検証の視点

広域的な都市構造を考慮し、立体交差化による交通の円滑化・速達性を重視する路線を設定するとともに、周囲の地形等の状況や、平面交差で円滑な交通処理ができるかなどの地域の実情も踏まえ、立体交差の計画の可否を検証します。

イ 交差点拡幅部

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す。右（左）折交通が特に多い場合や、右（左）折車及び右（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、単路部の計画幅員では不足している箇所に計画されています。

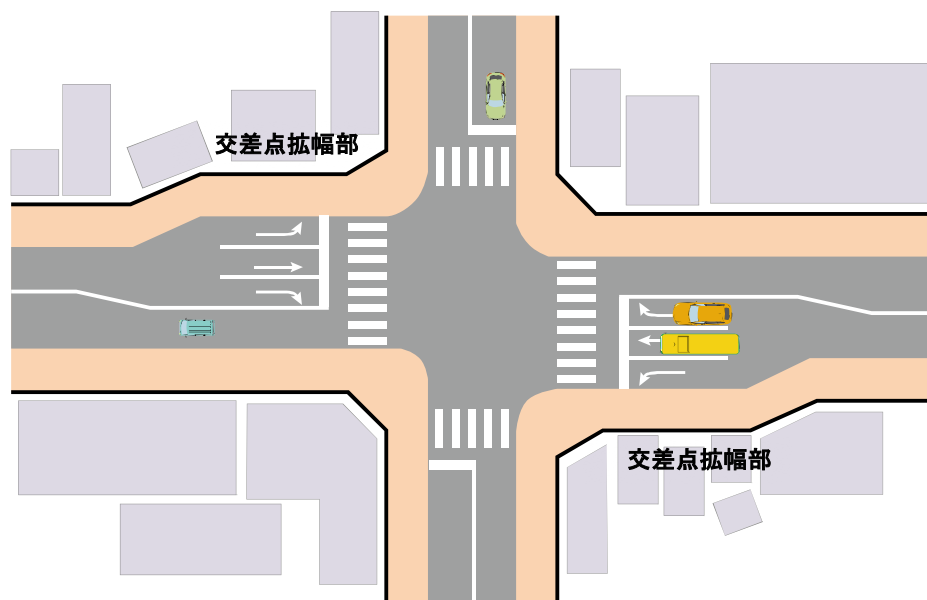


図-23 交差点拡幅部のイメージ

(ア) 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とします。

(イ) 検証の視点

単路部の整備状況を考慮するとともに、交通処理のための必要性、道路線形や車両軌跡などの交通流動、及び歩行者通行の安全性などの地域の実情も踏まえ、交差点拡幅部の計画の要否を検証します。

ウ 支線

支線は、都市計画道路同士の交差点において、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、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。

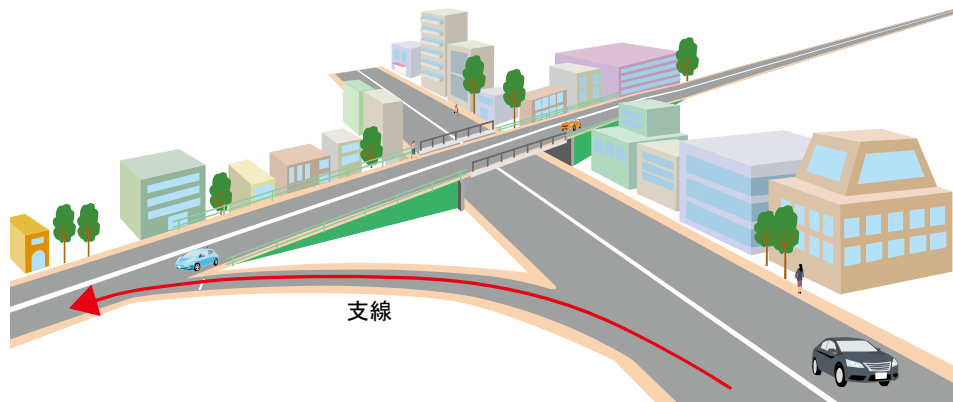


図-24 支線のイメージ

(ア) 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⁾とします。

(イ) 検証の視点

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については、周辺の地形状況や交通動線などの地域の実情を踏まえ、支線の計画の要否を検証します。

また、幹線街路の機能を補完するために計画されている支線については、概成道路における拡幅整備の有効性の検証の視点に準じて、支線の計画の要否を検証します。

(1) 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は対象外とします。

エ 隅切り

隅切りとは、道路が同一平面で交差又は接続する場合に、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の空間です。

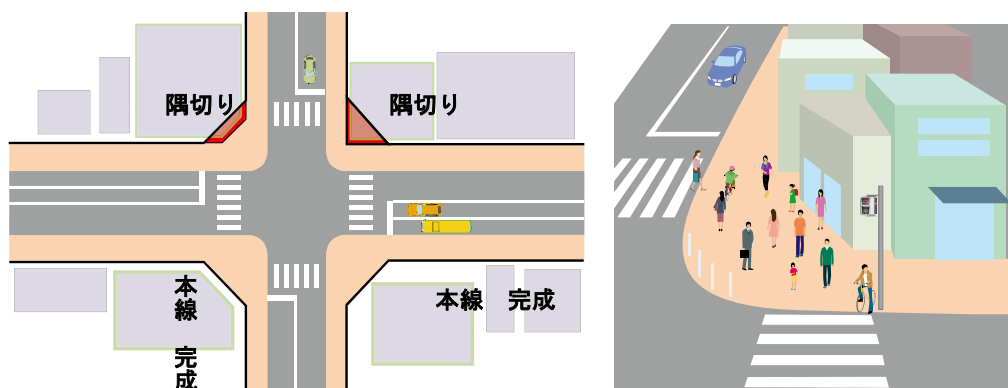


図-25 隅切りのイメージ

(ア) 検証対象

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又は都市計画に定められていない道路との交差点部で、隅切りが未着手の箇所とします。

(イ) 検証の視点

「道路構造令の解説と運用」における隅切り長の標準値を参考にするとともに、各箇所の地域の実情も踏まえ、隅切りの計画の要否を検証します。

オ 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。

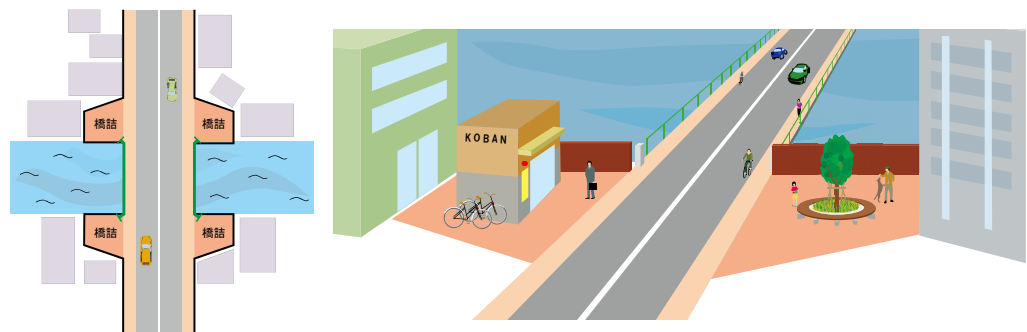


図-26 橋詰のイメージ

(ア) 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⁾とします。

(イ) 検証の視点

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。

橋詰が未着手の箇所については、このような状況を考慮し、橋の架け替え等のための用地として必要かを改めて確認し、橋詰の計画の要否を検証します。

(1) 橋詰が道路区域等になっている箇所は対象外とします。

(3) 計画重複等に関する検証

ア 計画の重複

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。

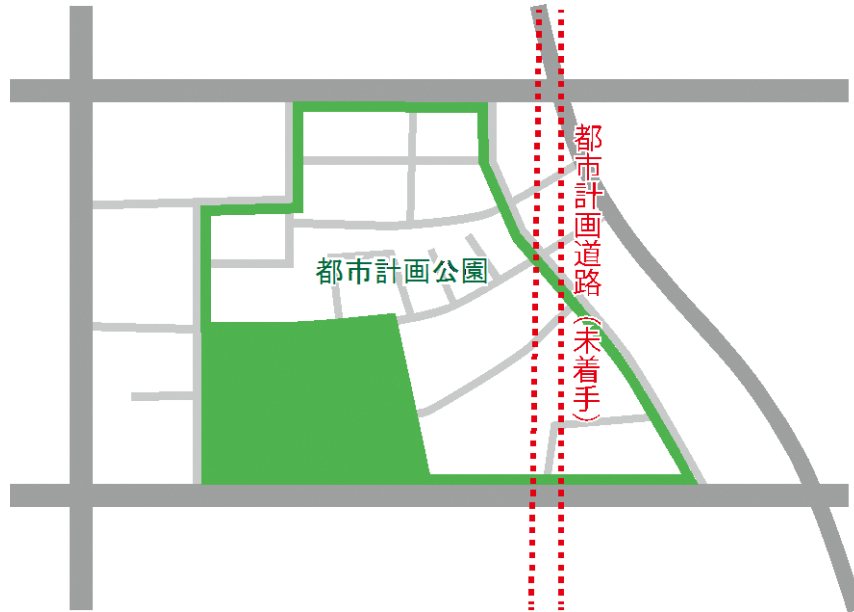


図-27 都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

(ア) 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す。

(イ) 検証の視点

都市計画道路及び都市計画公園等の機能⁽¹⁾や地形的な条件などの地域の実情を踏まえ、将来の事業実施に向けた計画変更の方向性を検証します。

(1) 都市計画道路の機能とは、交通機能、市街地形成機能、防災機能及び空間機能を指します。都市計画公園等の機能とは、主に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指します。

イ 事業実施済み区間

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、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、事業実施済み区間と定義します。

事業実施済み区間は、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。

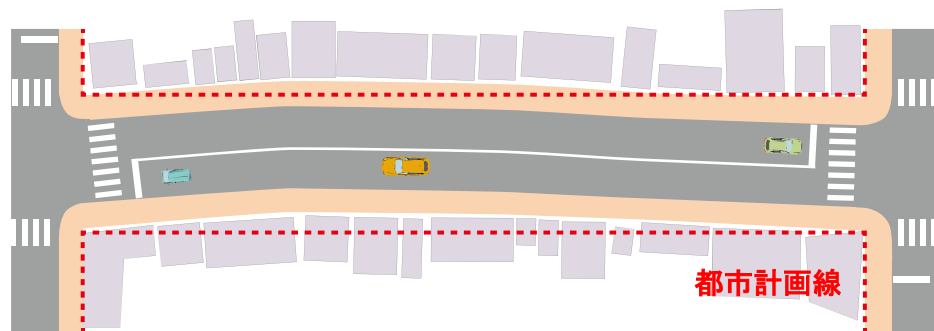


図-28 事業実施済み区間のイメージ

(ア) 検証対象

都市計画事業以外の手法により、都市計画道路区域と異なる道路線形で事業が実施された区間とします。

(イ) 検証の視点

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をするかを検証します。

(1) P. 16 を参照してください。

(4) 地域的な道路に関する検証

ア 既存道路による代替可能性

(ア) 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とします。

(イ) 検証の視点

未着手の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、対象の都市計画道路との位置関係を考慮するとともに、都市計画道路に求められている機能を代替できるかを、地域の実情も踏まえて検証します。

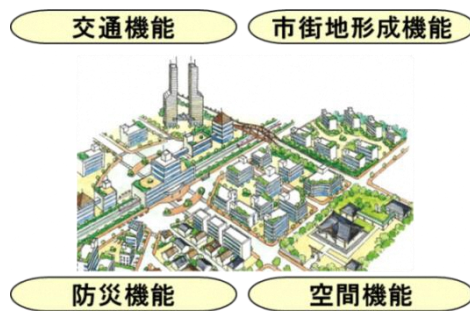


図-29 都市計画道路が持つ機能



図-30 既存道路による代替のイメージ (代替路)