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。

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　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---------- 27

＜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、3,210 km（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。

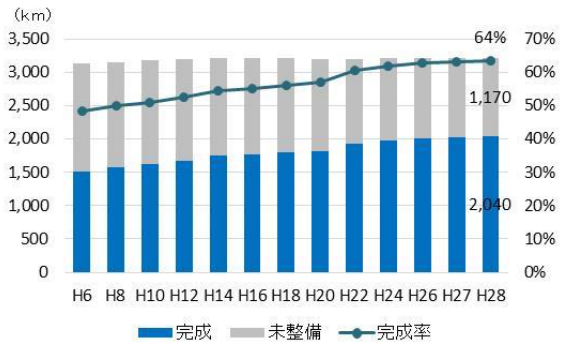


図-１　都市計画道路の整備推移（平成 28 年度末時点）

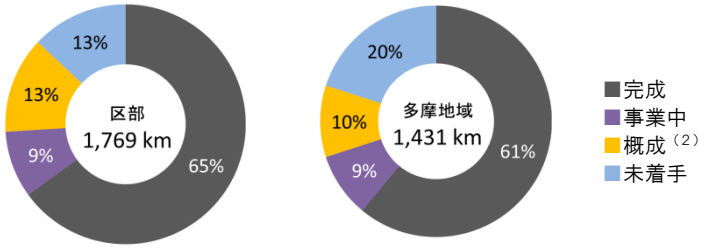
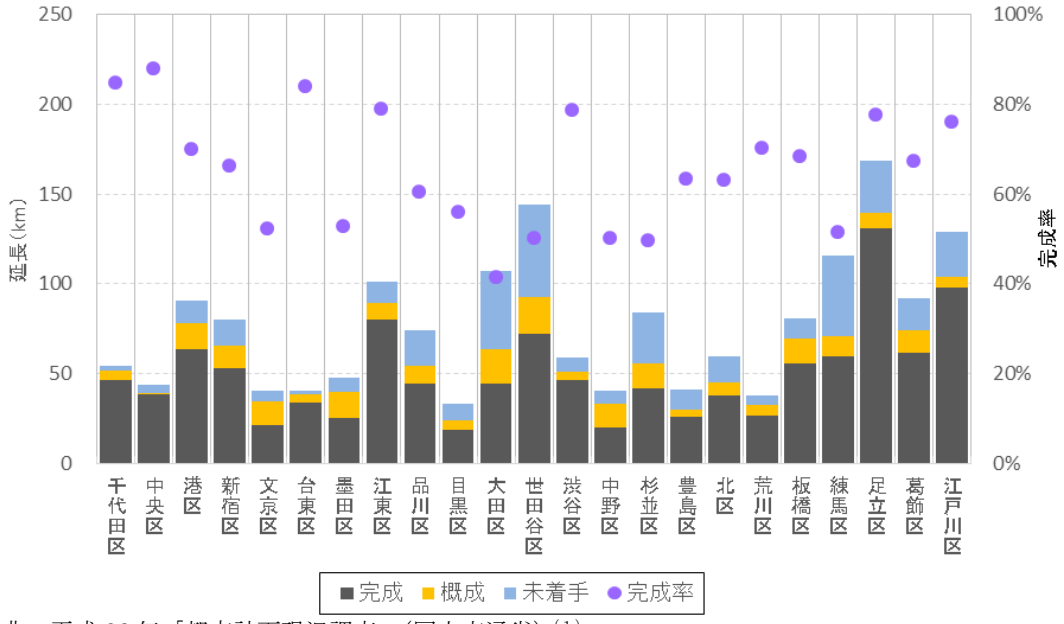


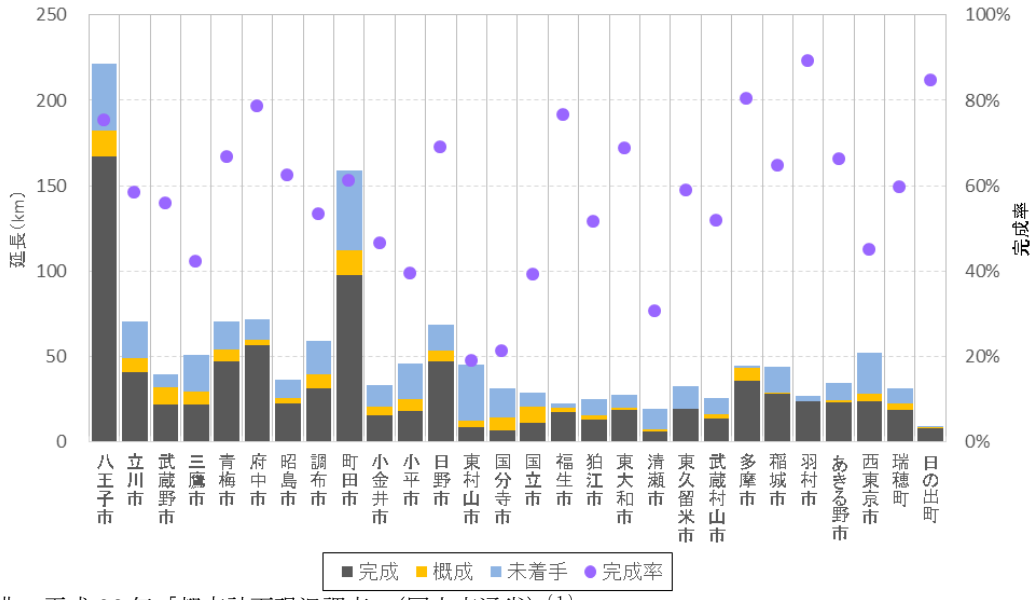
図-２　都市計画道路の整備状況（平成 28 年度末時点）

（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。

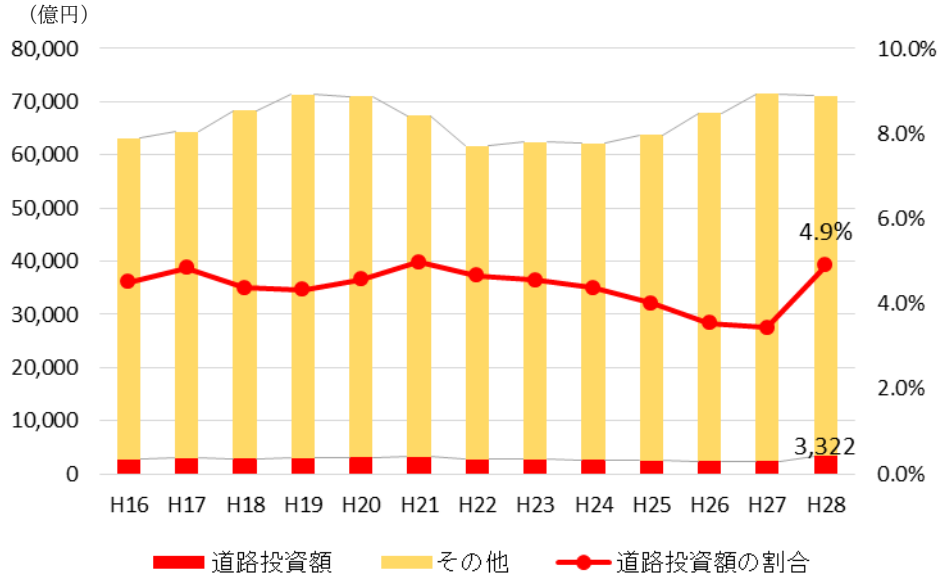
（1）自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含みます。

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）

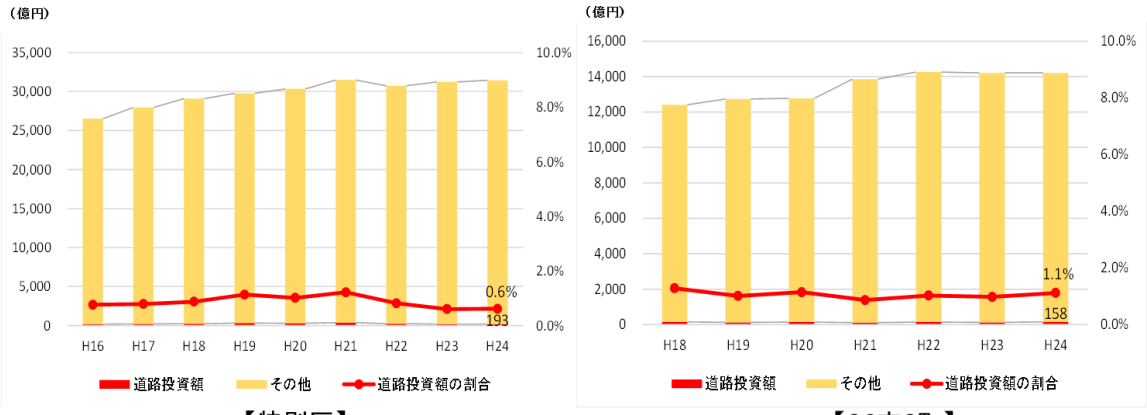
また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は１％程度にとどまっています。（図-６）

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



【特別区】　　【26市2町】

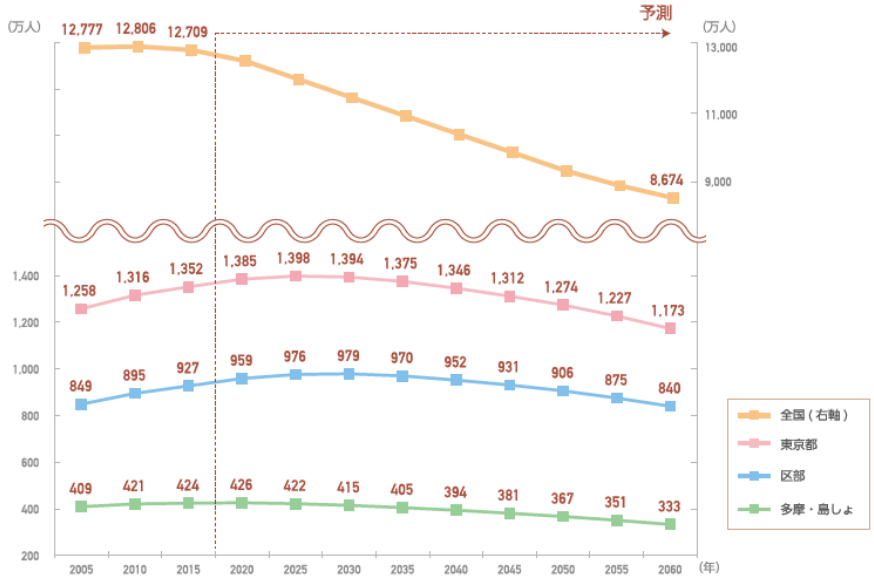
出典：平成 16～24 年「地方財政状況調査」（総務省）、平成 25 年度「都市計画道路などの整備状況調査」

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

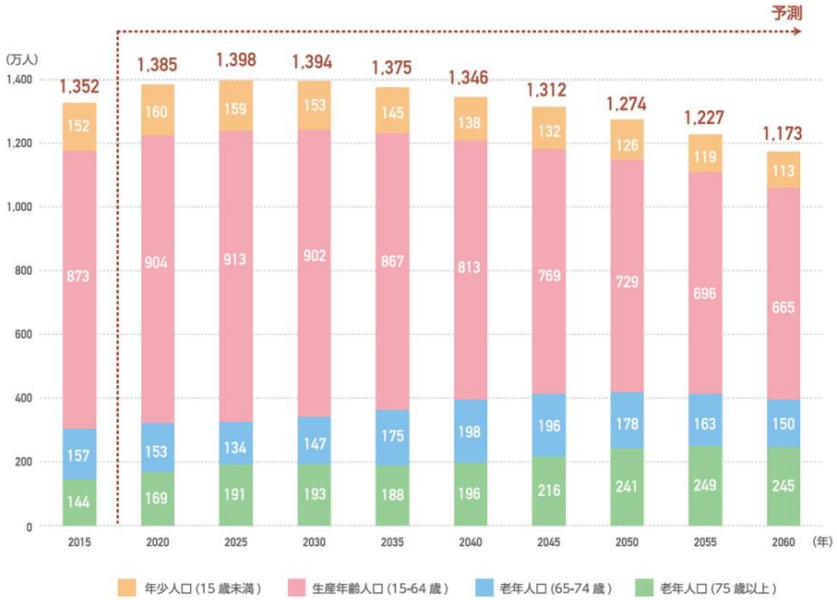
平成27年国勢調査による人口を基準に、2060年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025年の1,398万人をピークに減少に転じるものと見込まれます。（図−７）

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―東京の未来を創ろう―」（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―東京の未来を創ろう―」（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

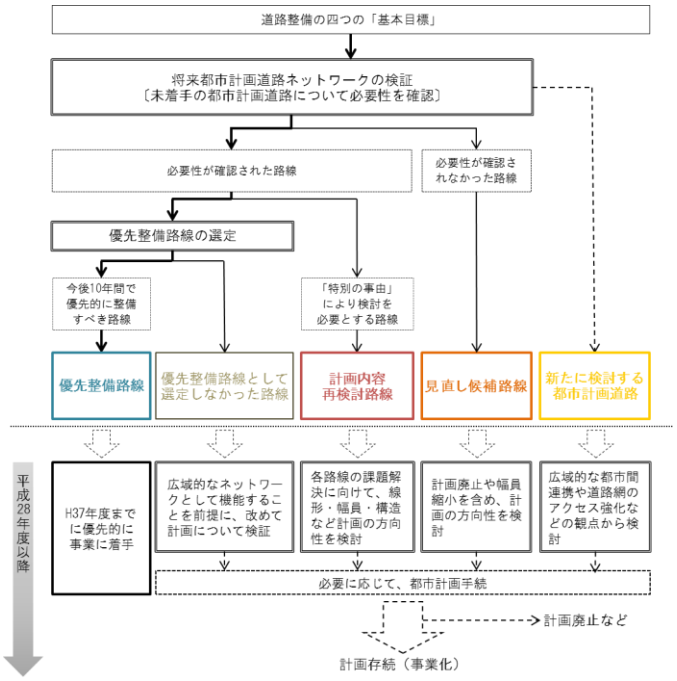


図-９　「東京における都市計画道路の整備方針」検討の流れ
（整備方針（第四次事業化計画）から引用）

（２）将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目

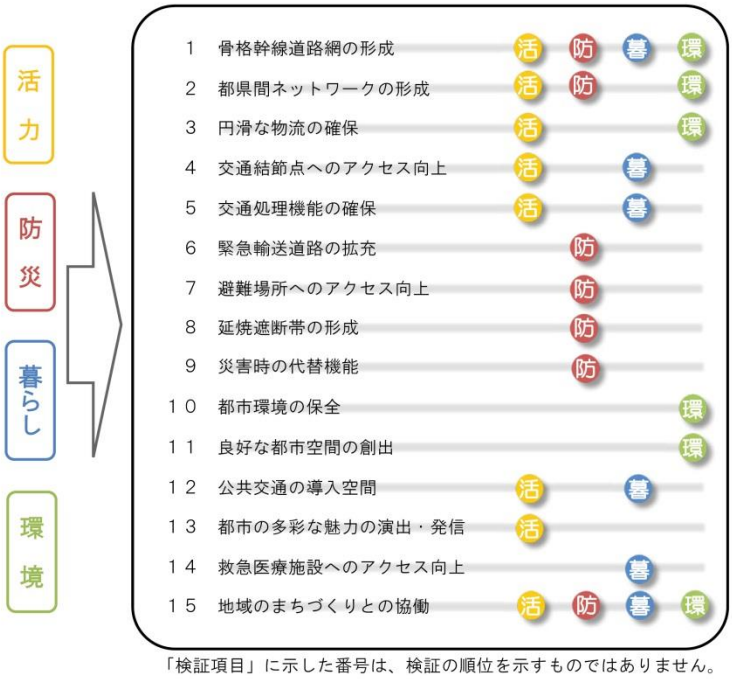


図-10　将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目
（整備方針（第四次事業化計画）から引用）

（３）優先整備路線の選定の考え方

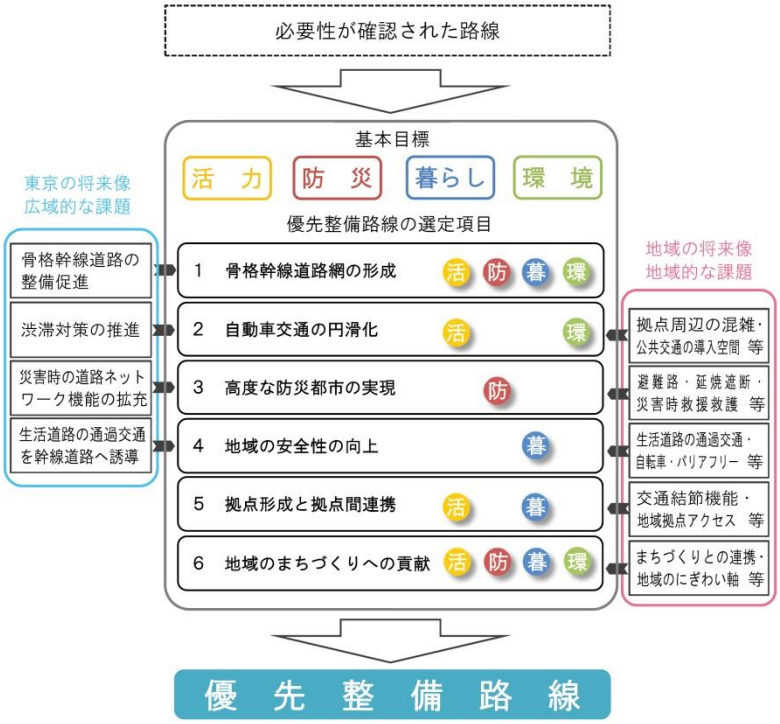


図-11　優先整備路線の選定の考え方
（整備方針（第四次事業化計画）から引用）

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-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。

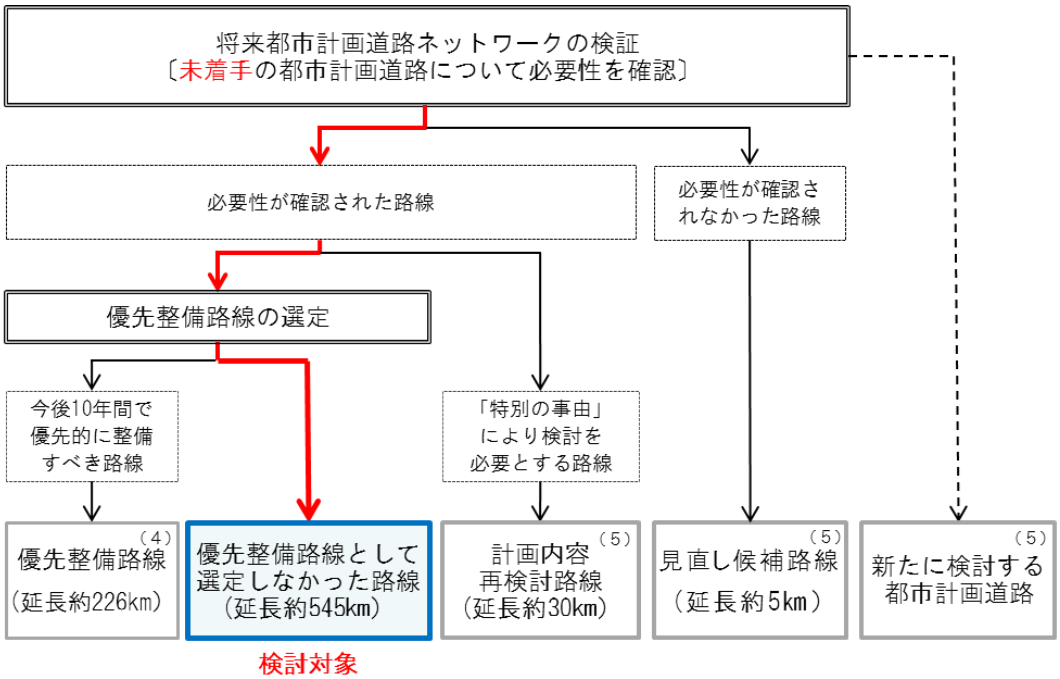


図-13　「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

（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）概成道路も含みます。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。

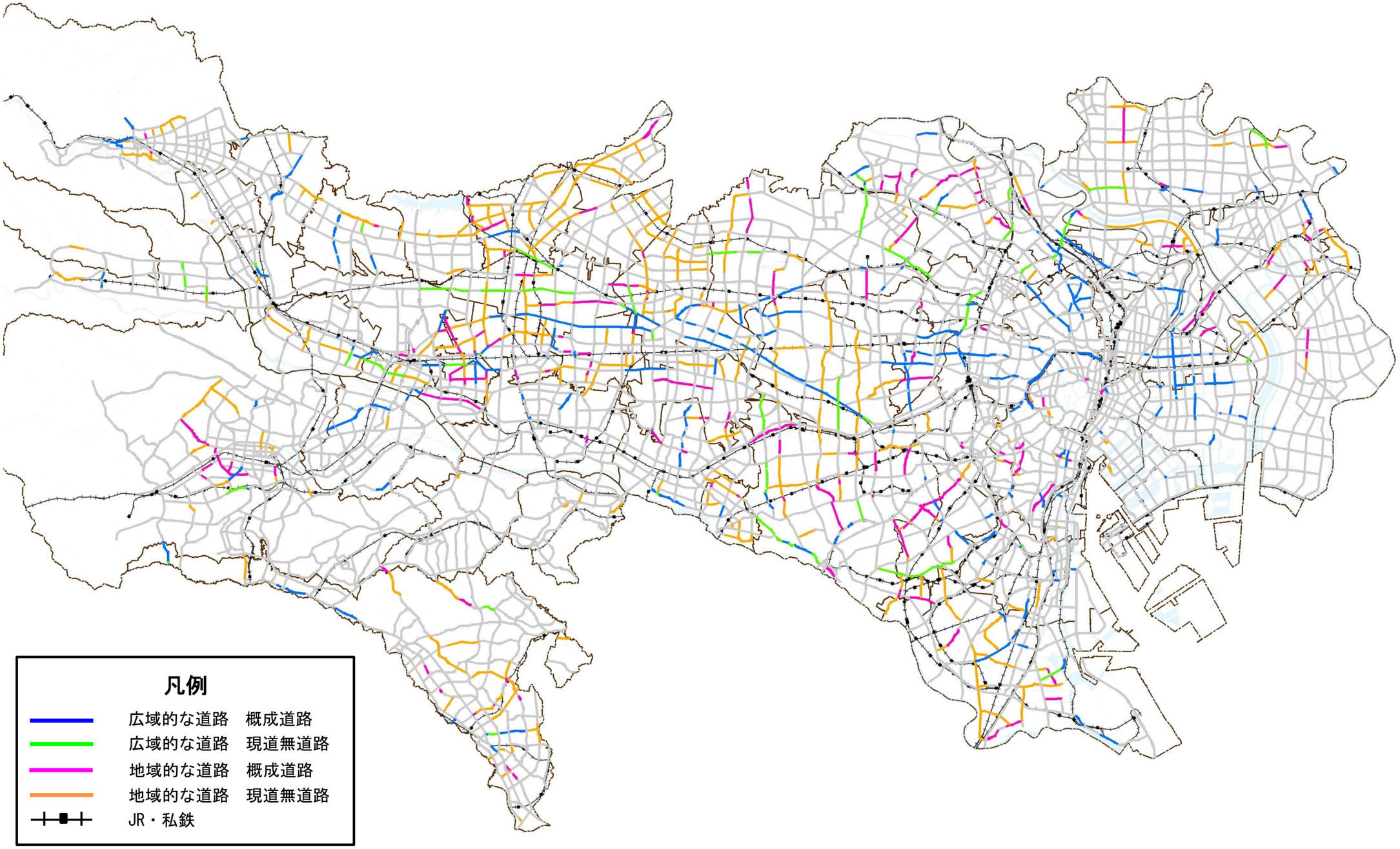


図-14　「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

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、これまでに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。

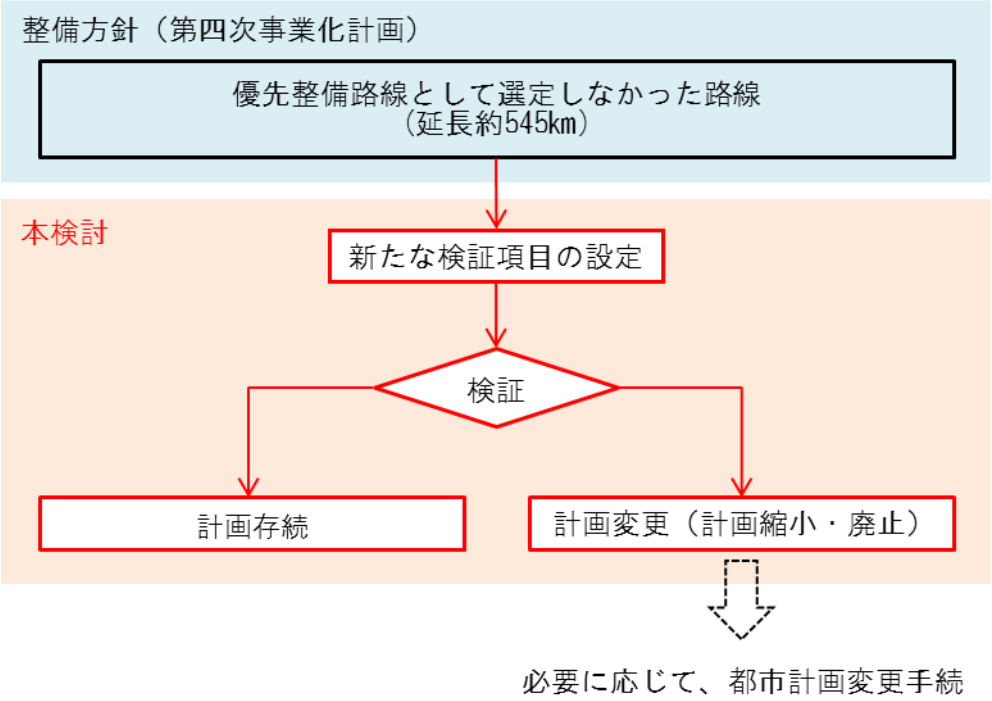


図-15　「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討フロー

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。

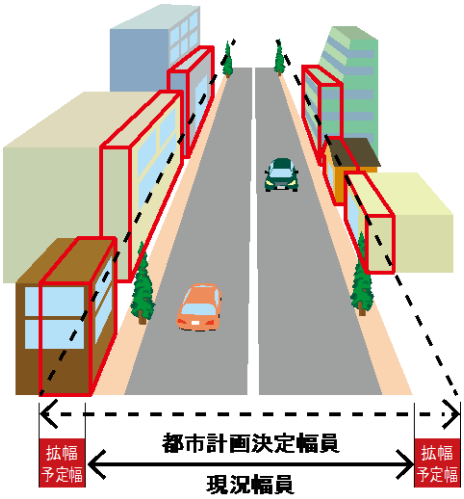


図-16　概成道路のイメージ

（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。

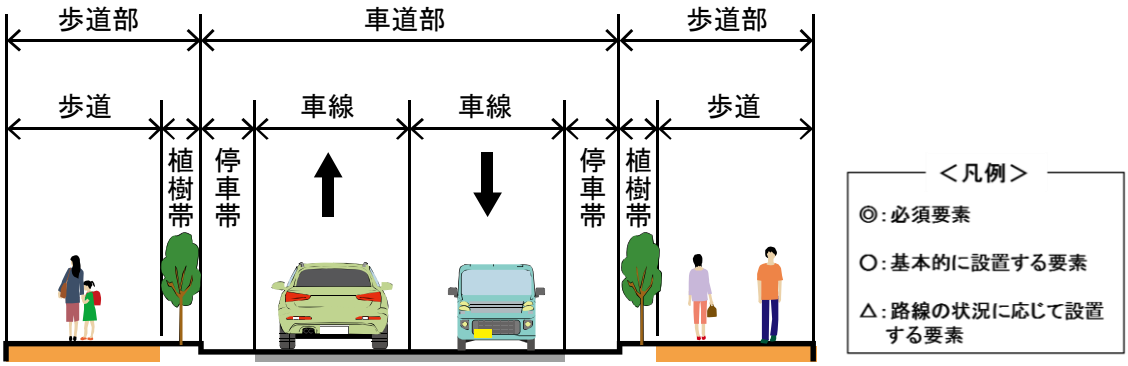
（イ）検証の視点

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。

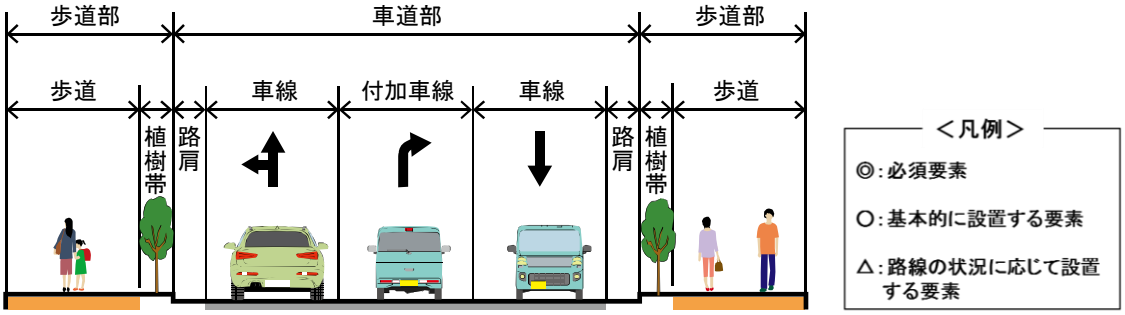
●往復２車線道路の横断面構成（単路部）【図-17】



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	◎	△	◎	◎

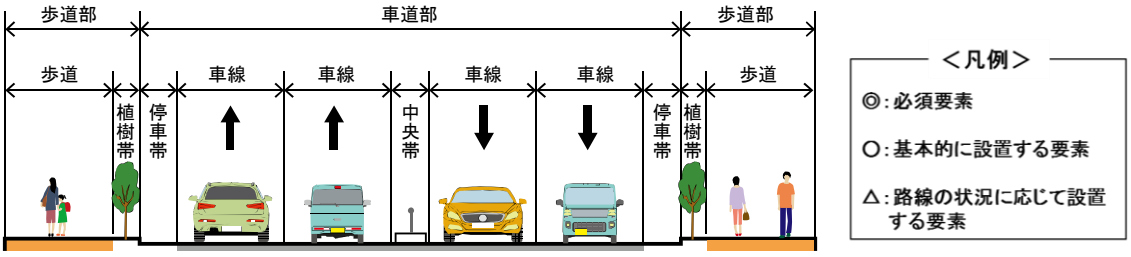
※自転車道については、現在、社会資本整備審議会道路分科会（国土交通省）において、道路構造令における自転車通行空間の規定の見直しが議論されています。本検討では、現道路構造条例等に基づき検討を進めますが、今後の道路法など関連法令の改定の動向を注視しながら柔軟に対応していきます。

●往復２車線道路の横断面構成（交差点部）【図-18】



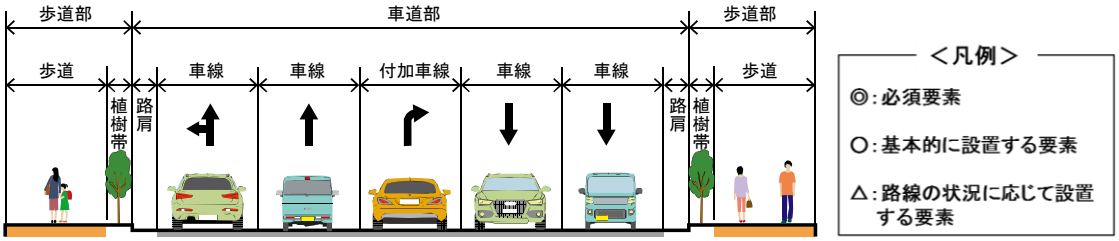
横断要素（往復2車線）		歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
必要性	広域的な道路	◎	◎	◎	◎	◎
	地域的な道路	◎	△	◎	△	◎

●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（オーバーパス）のイメージ

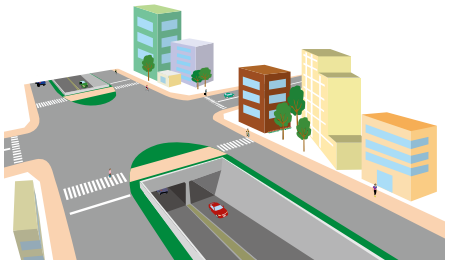


図-22　立体交差（アンダーパス）のイメージ

（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、立体交差の計画の要否を検証します。

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。

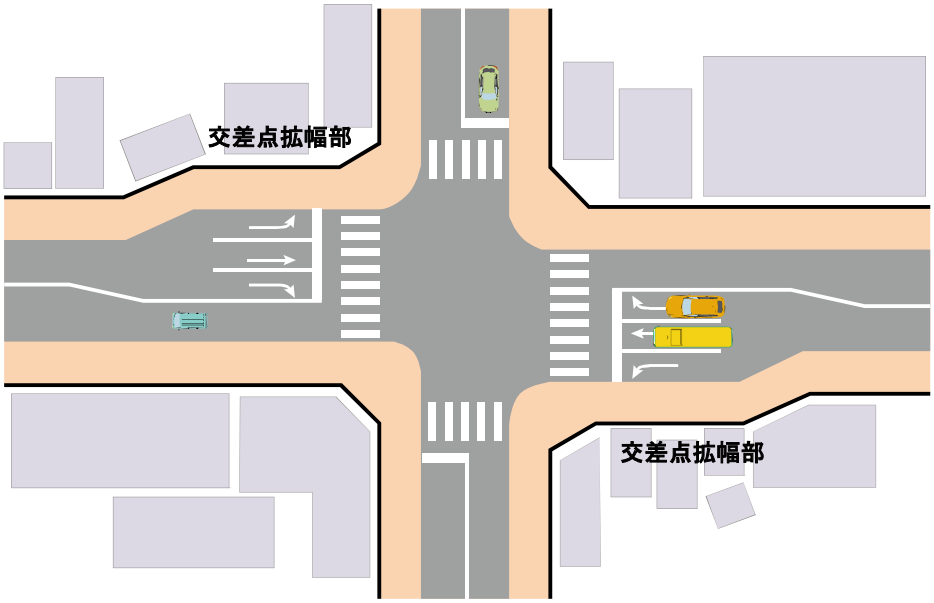


図-23　交差点拡幅部のイメージ

（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部において、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。

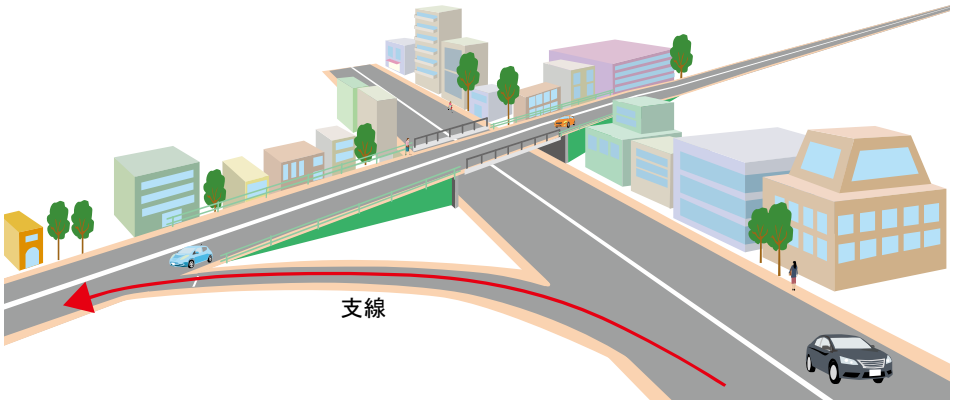


図-24　支線のイメージ

（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。

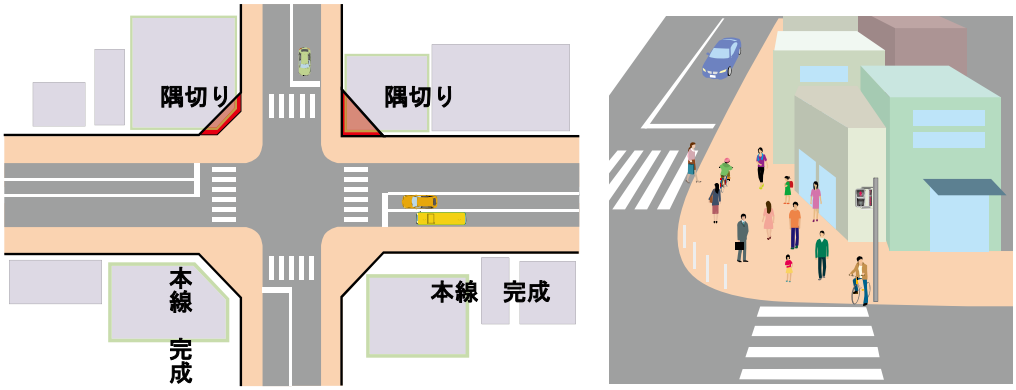


図-25　隅切りのイメージ

（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。

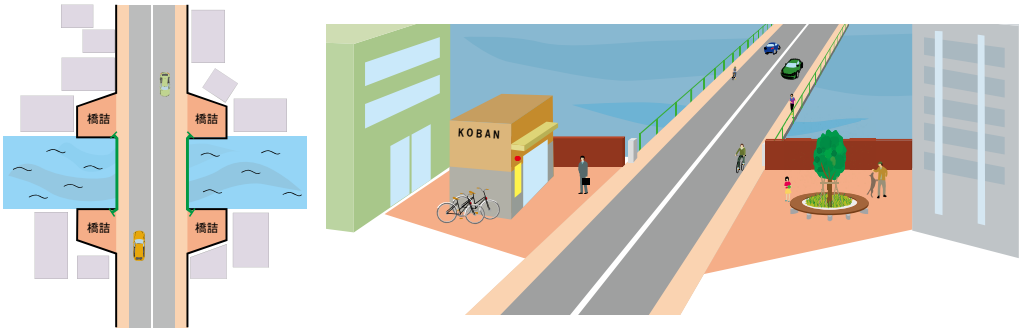


図-26　橋詰のイメージ

（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。

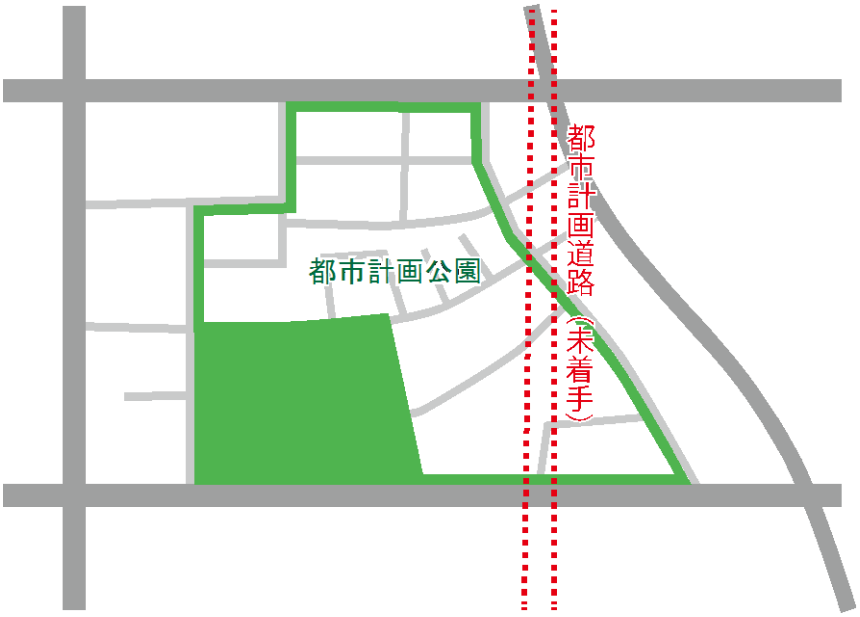


図-27　都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

（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。

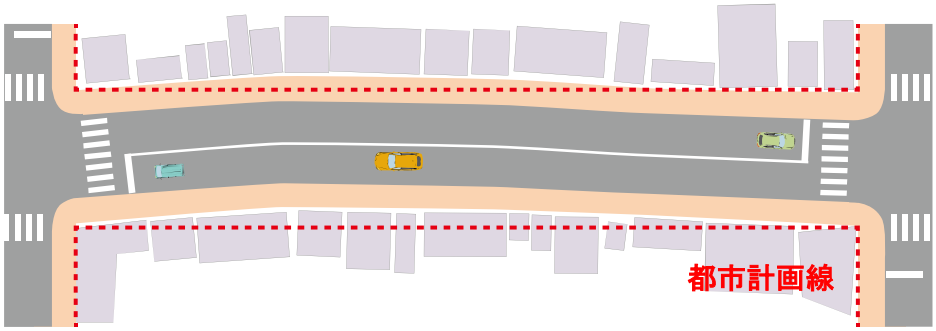


図-28　事業実施済み区間のイメージ

（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）

第３章　今後の進め方

今後、皆様からの御意見等を踏まえ、検証項目ごとに検証手法を整理します。それに基づき、東京都と特別区及び 26 市２町とがそれぞれの役割の下で連携して、個々の路線を対象とした検証を実施し、計画変更等の対応方針を取りまとめた「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を、平成 30 年度末を目途に策定していきます。

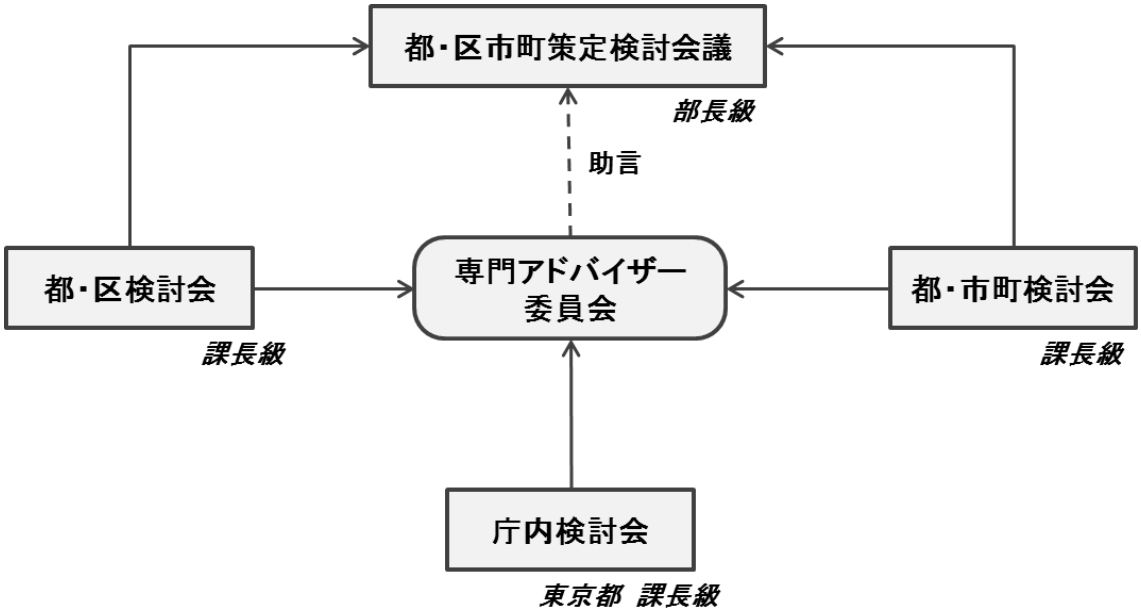
また、東京都は、平成 29 年９月に「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、持続的に発展する高度成熟都市を目指し、2040 年代の目指すべき東京の都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しました。これを踏まえ、今後、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）」等の方針を改定する予定です。また、その後に策定する区市町村の都市計画に関する基本的な方針（区市町村マスタープラン）は、改定後の都市計画区域マスタープランに基づいて定められることとなります。

これらにより、東京の目指すべき都市像の実現に向けた方針が定まり、地域のまちづくりの変化が想定されます。このため、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、その必要性の検証を行うこととします。

＜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ています。

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ています。



＜お問合せ先＞　（平成 30 年７月現在）

・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課　03-5388-3379

【特別区】

・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都市計画課　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分野　03-3228-8262
・杉並区都市整備部土木計画課　03-3312-2111（内 3435）
・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

【市町】

・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	0422-60-1870
・三鷹市都市整備部まちづくり推進課	0422-45-1151（内 2862）
・青梅市都市整備部土木課	0428-22-1111（内 2588）
・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	042-544-5111（内 2262）
・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 2813）
・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 1255）
・清瀬市都市整備部まちづくり課	042-492-5111（内 363）
・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建設課	042-558-1111（内 2734）
・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 351）

キリトリ線

「中間のまとめ」への御意見・御提案をお寄せください。

- お寄せいただいた御意見等は、基本方針策定のための参考とさせていただきます。頂いた御意見等の主旨については、ホームページなどで公表する場合がありますが、御意見等の原文は公表しません。また、個人を特定した誹謗（ひぼう）・中傷となる内容と判断される御意見等については公表しません。
- 様式は問いません。以下の様式を参考に作成してください。また、可能な限り、お住まいについても記入してください。
- 締切りは、**平成30年８月10日（金曜日）**です。
- 御意見等は、窓口、郵送、Fax、メールにて受け付けします。

●手紙・はがき　〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目８番１号
東京都都市整備局都市基盤部街路計画課　宛
●ＦＡＸ　03-5388-1354
●メール　S0000179@section.metro.tokyo.jp

- 詳しくは、東京都ホームページ（http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/）を御覧ください。

御意見等記入用紙（住所、氏名、電話番号など個人情報の御記入は任意です。）

○お住まい（都内在住の方は区市町村名、他の方は道府県名）

○「中間のまとめ」に対する御意見・御提案

登録番号（30）23

平成30年７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
中間のまとめ

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