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。

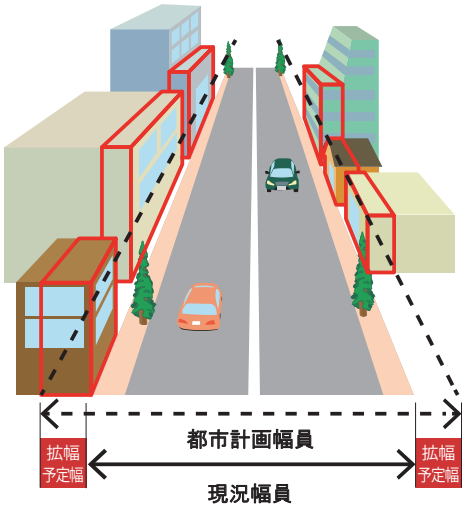


図３－１　概成道路のイメージ

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。

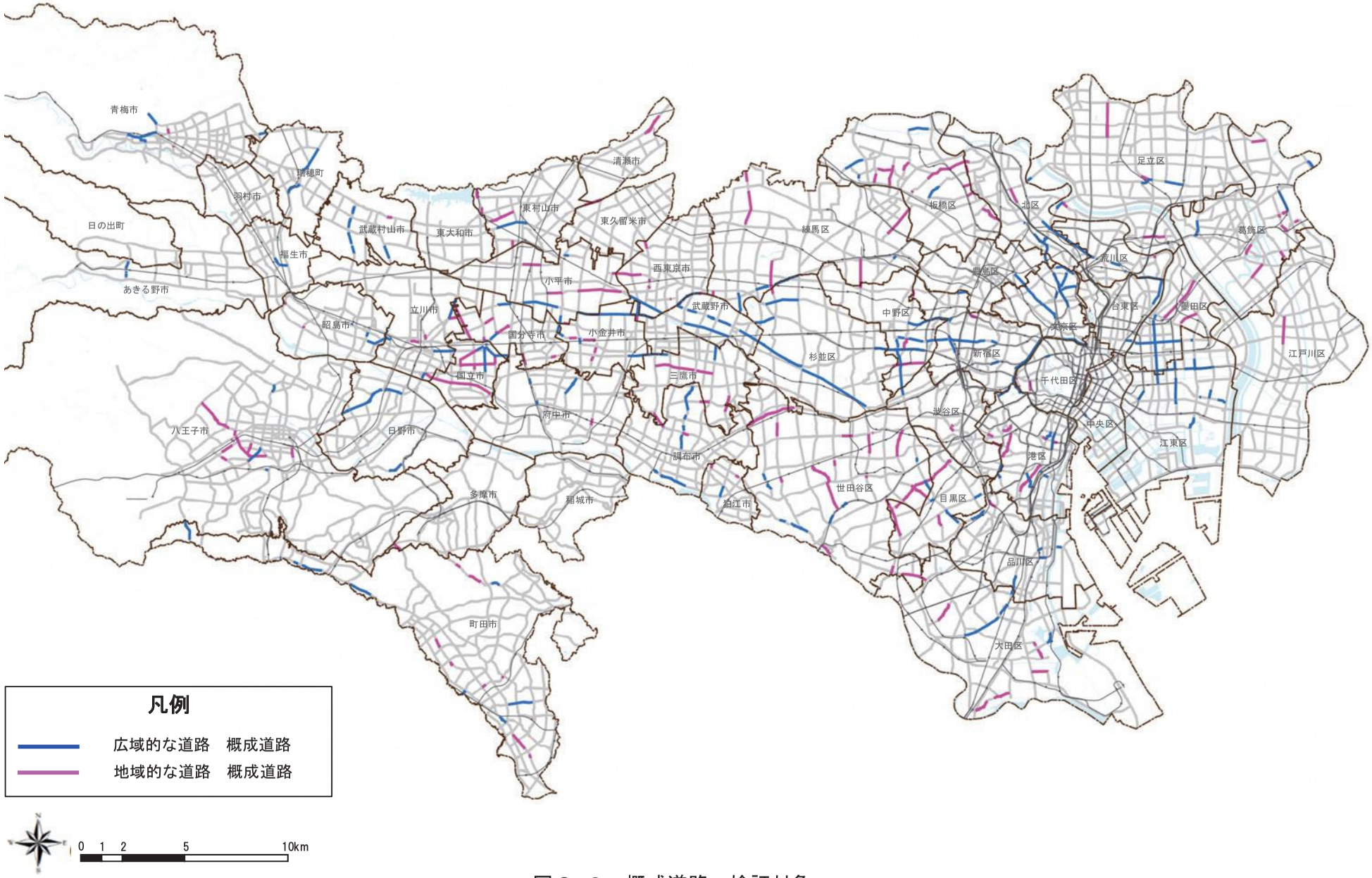
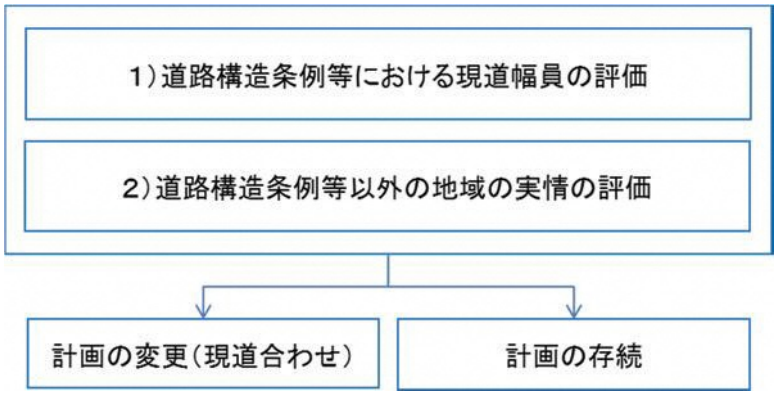


図３－２　概成道路　検証対象

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。さらに、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。

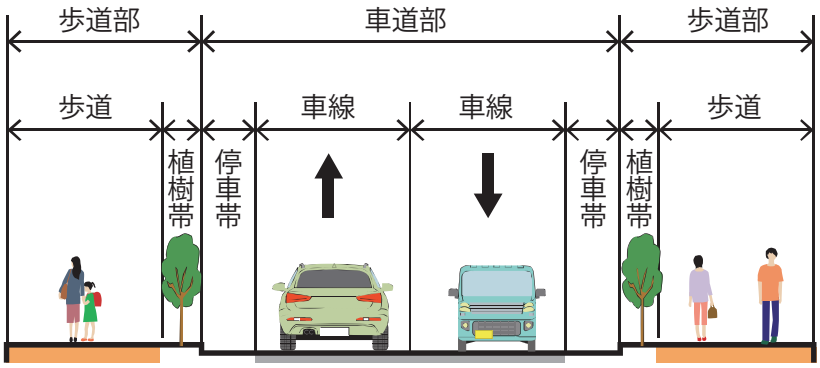
［2］検証対象区間は、交差する都市計画道路との交差点間を評価の最小区間としました。鉄道や玉川上水が都市計画道路区域内に存在するなど特殊な都市計画道路の現道幅員の評価は、個別に検証を行うものとしました。また、概成道路のうち橋梁区間は、評価の対象外としました。

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。

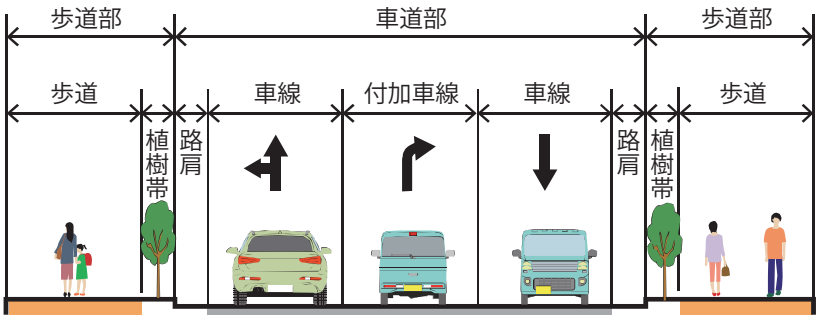
図３－３　往復２車線道路の評価幅員の横断面構成

（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	0.5
地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m（0.5m[2]）	2.75m	2.5m[5]	0.5

［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。（P21 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。

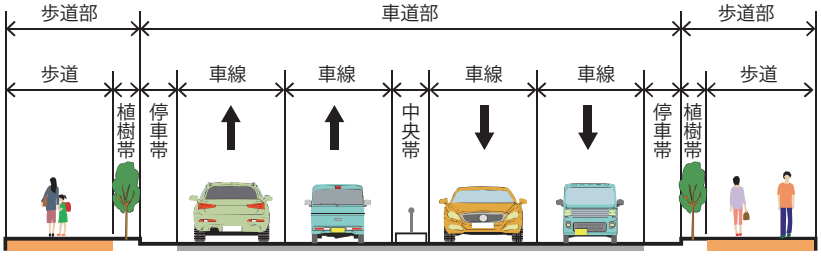
［３］路線バス交通量が多い箇所は停車帯を 2.0m 以上としました。（P22 参照）

［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。

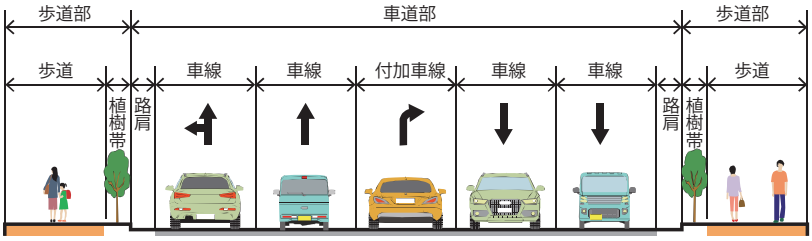
図３−４　往復４車線道路の評価幅員の横断面構成

（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	0.5

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。(P23 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

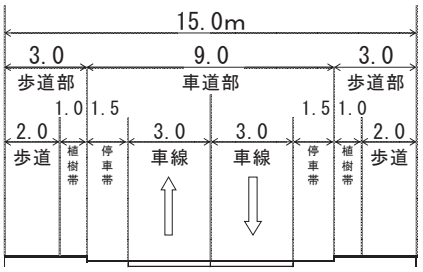


図３-10　歩行者交通量が多くない場合

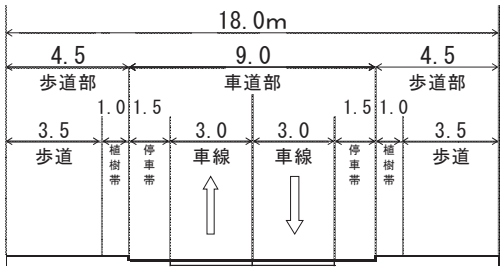


図３-11　歩行者交通量が多い場合

●往復４車線道路の評価幅員の構成例

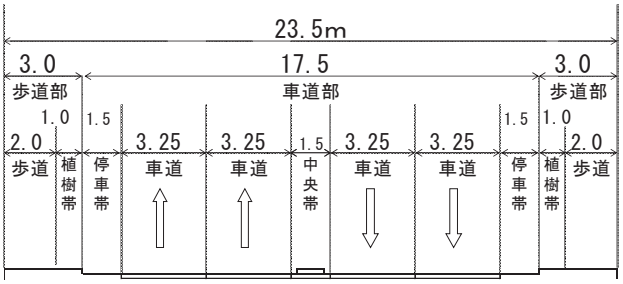


図３-12　歩行者交通量が多くない場合

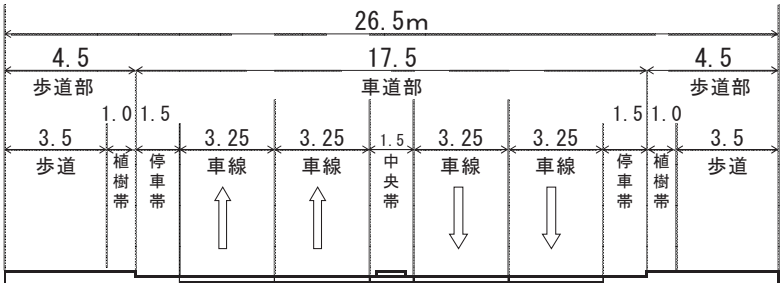


図３-13　歩行者交通量が多い場合

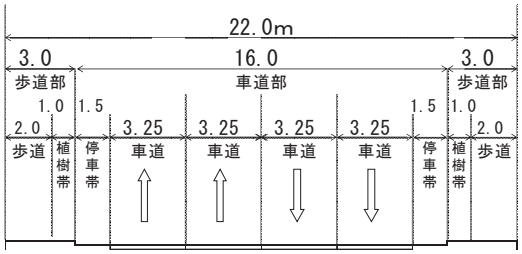


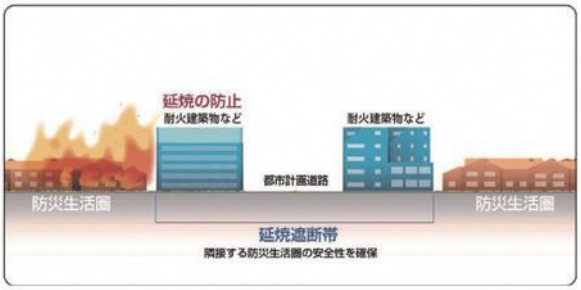
図３-14　中央帯を設けず、歩行者交通量が多くない場合

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[61]の多い地域や避難場所[62]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。

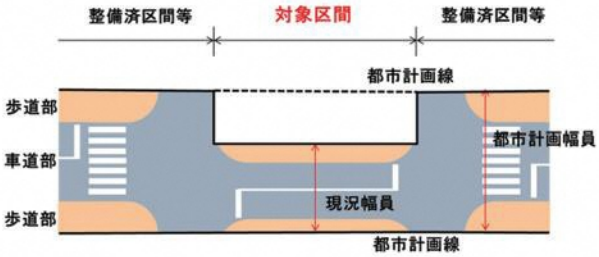


図３-16　前後区間の整備状況のイメージ

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。

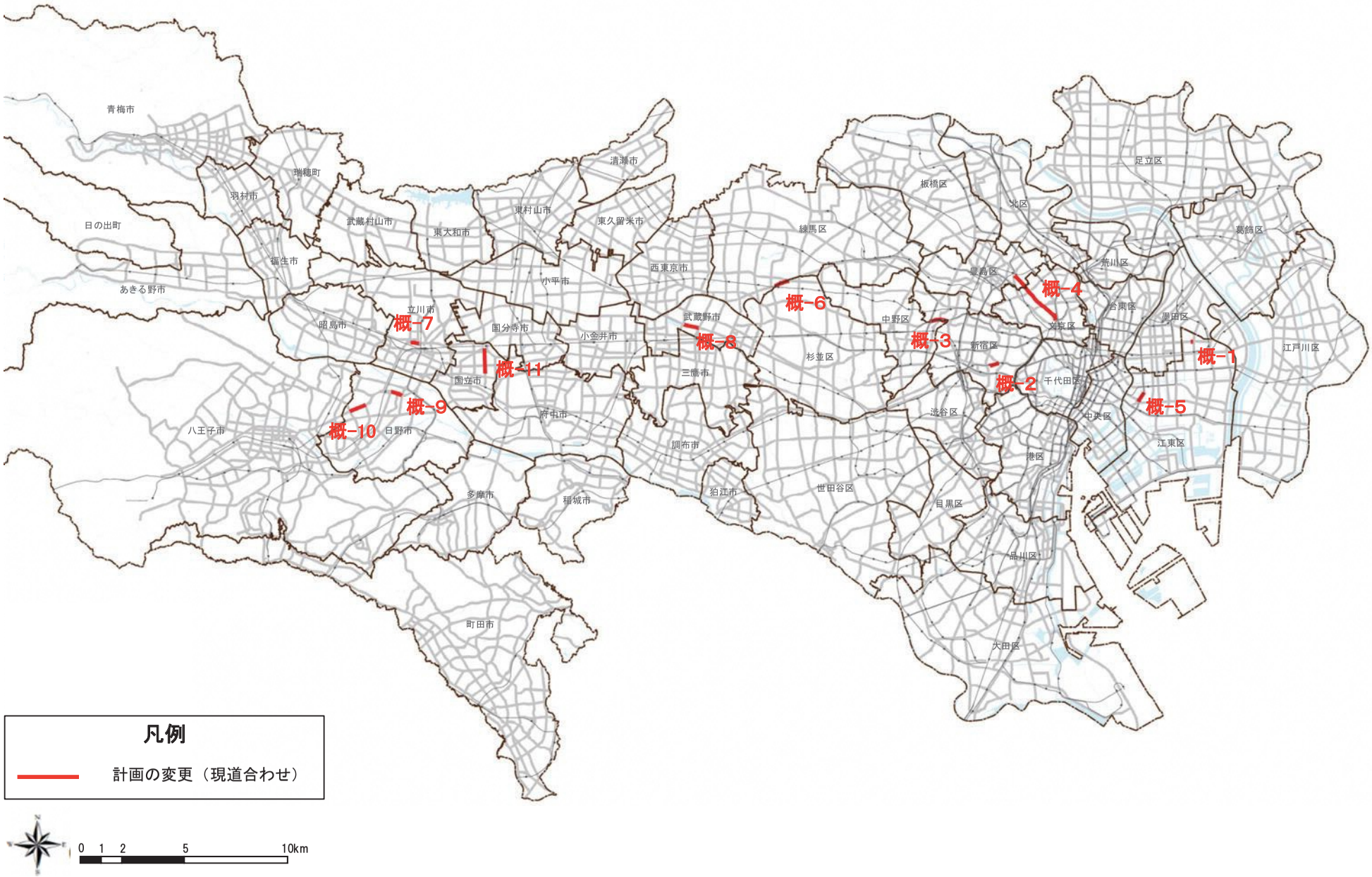


図３-17　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線の位置図

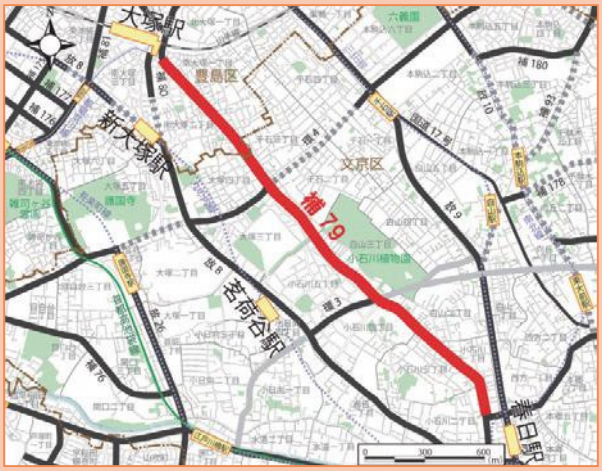
【概成道路】

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