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。

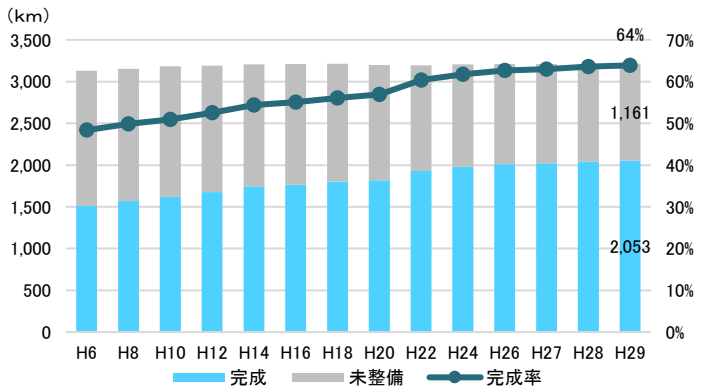


図１-１　都市計画道路の整備推移（平成 29 年度末時点）

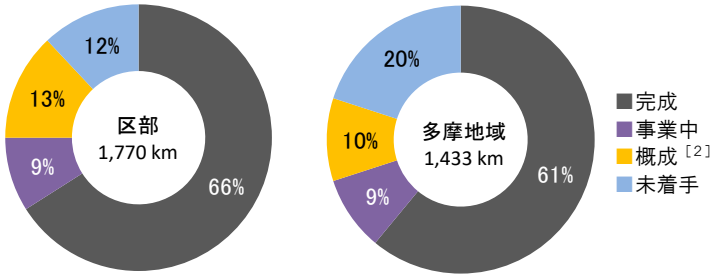
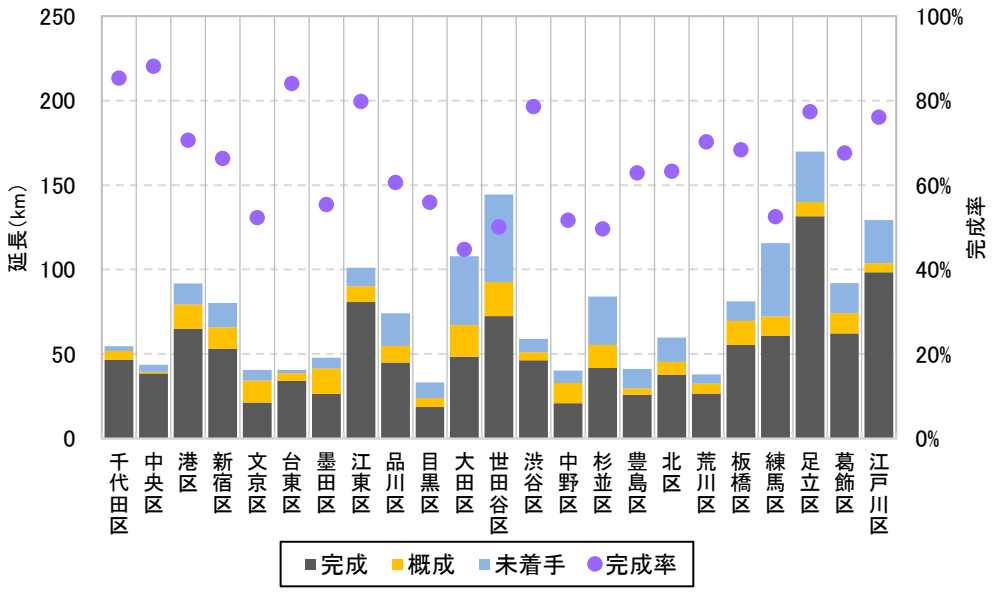


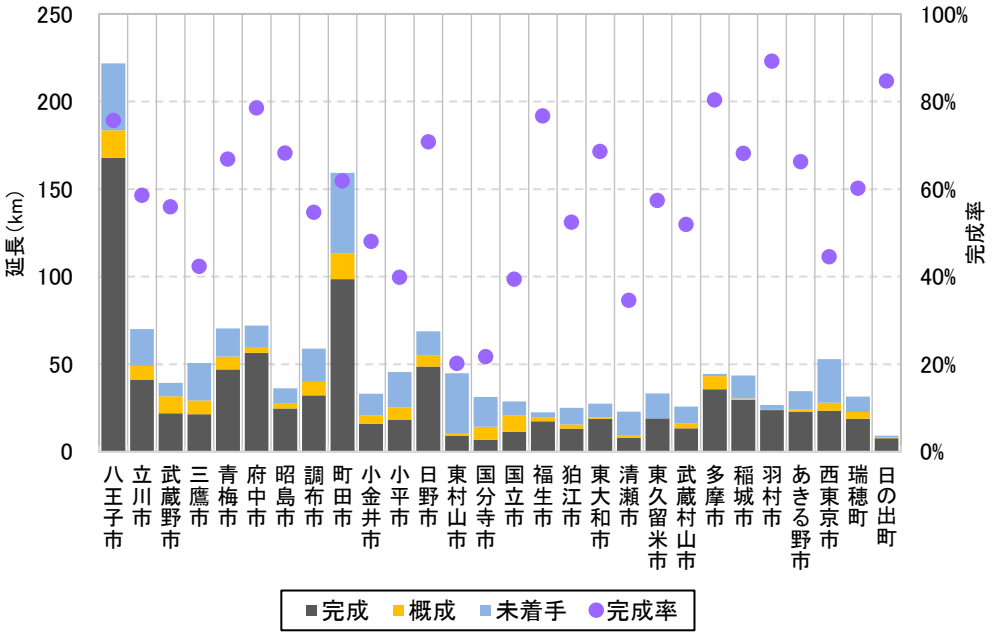
図１-２　都市計画道路の整備状況（平成 29 年度末時点）

［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。

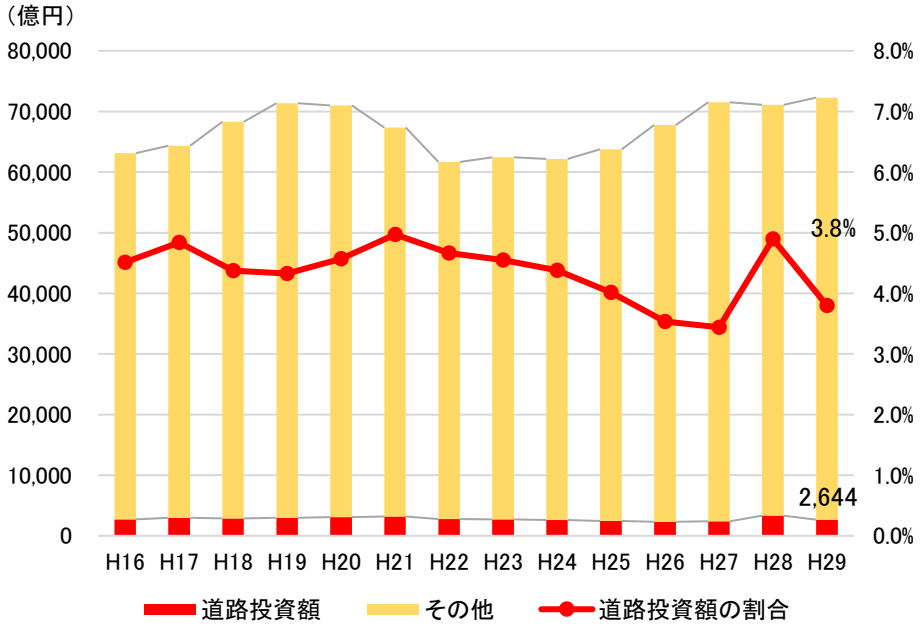
［1］自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含みます。

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 ）

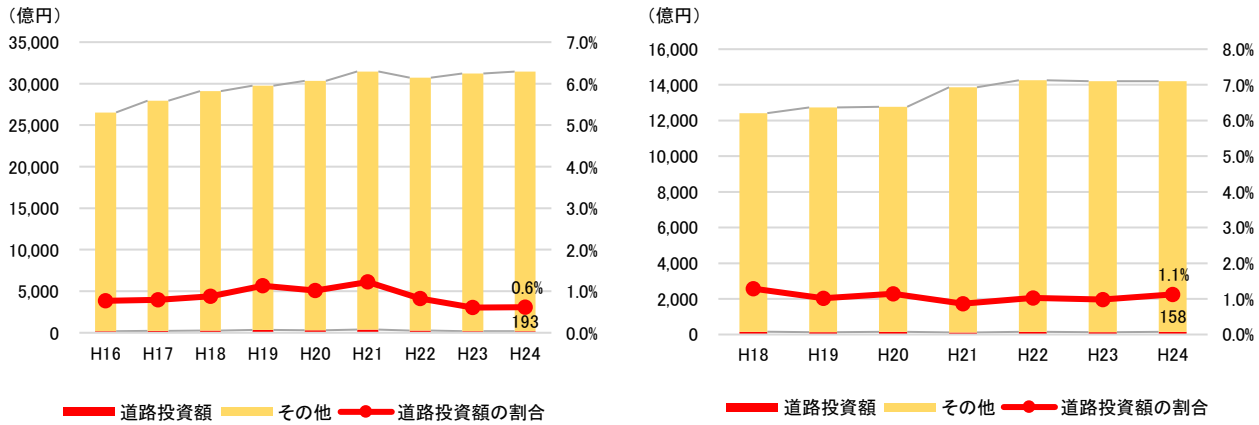
また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 1 %程度にとどまっています。（図 1 - 6 ）

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



【特別区】　　【26 市 2 町】

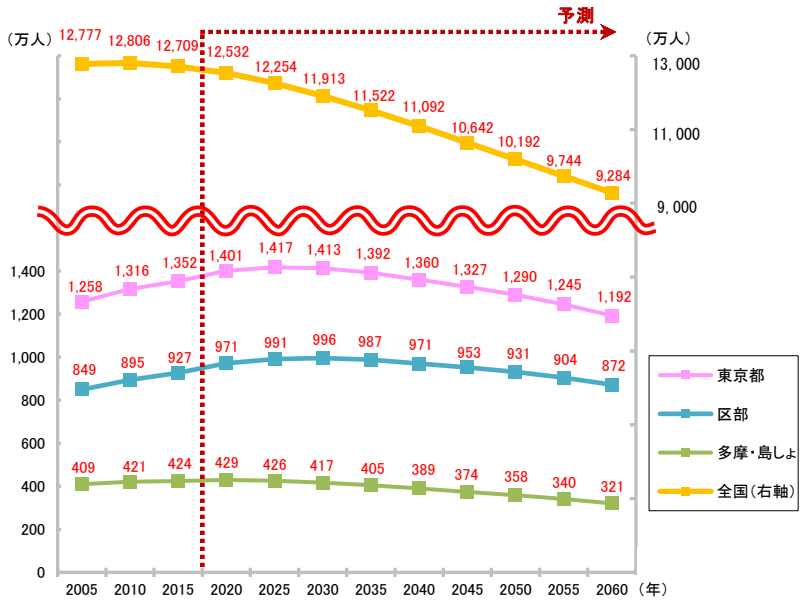
出典：「地方財政状況調査」（平成 16～24 年 総務省）、「都市計画道路などの整備状況調査」（平成 25 年度）

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

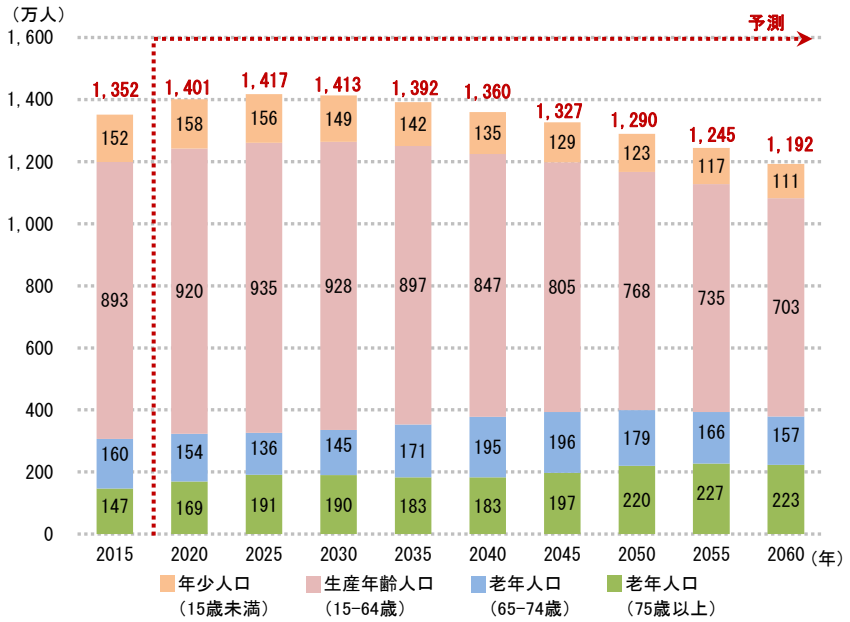
平成 27 年国勢調査による人口を基準に、2060 年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025 年の 1,417 万人をピークに緩やかに減少していくものと見込まれます。（図１-７）

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）

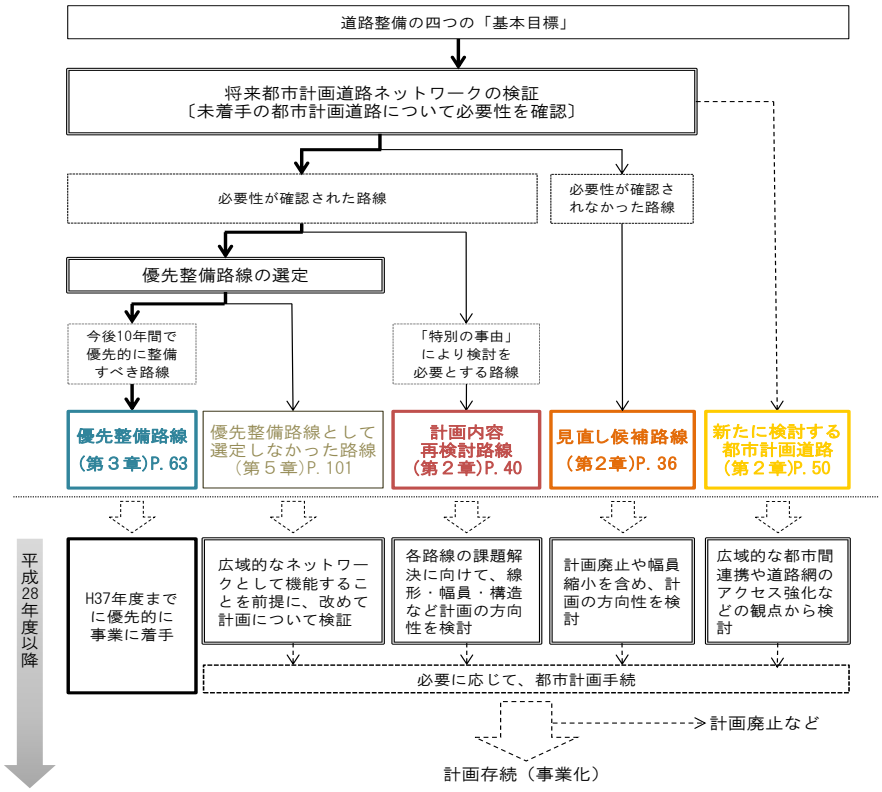
さらに、必要性が確認された路線を対象に、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、東京都と特別区及び 26 市 2 町との適切な役割分担の下、10 年間（平成 28 年度から令和 7 年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）として 320 区間 226km を選定しました。選定に当たっては、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から 6 つの選定項目を設定し、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。（図 1 -11）

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

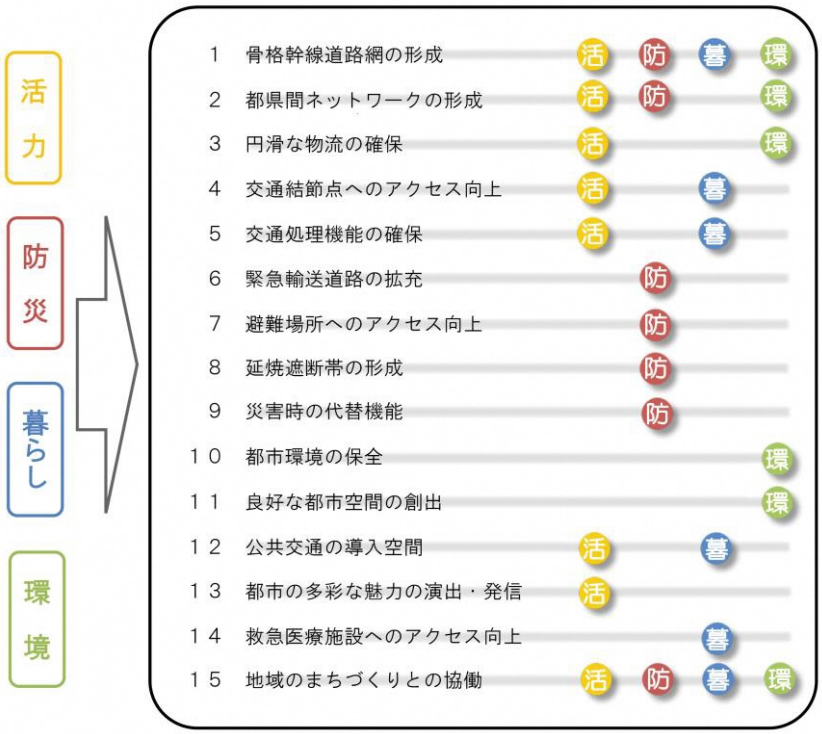
（1）検討の流れ



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

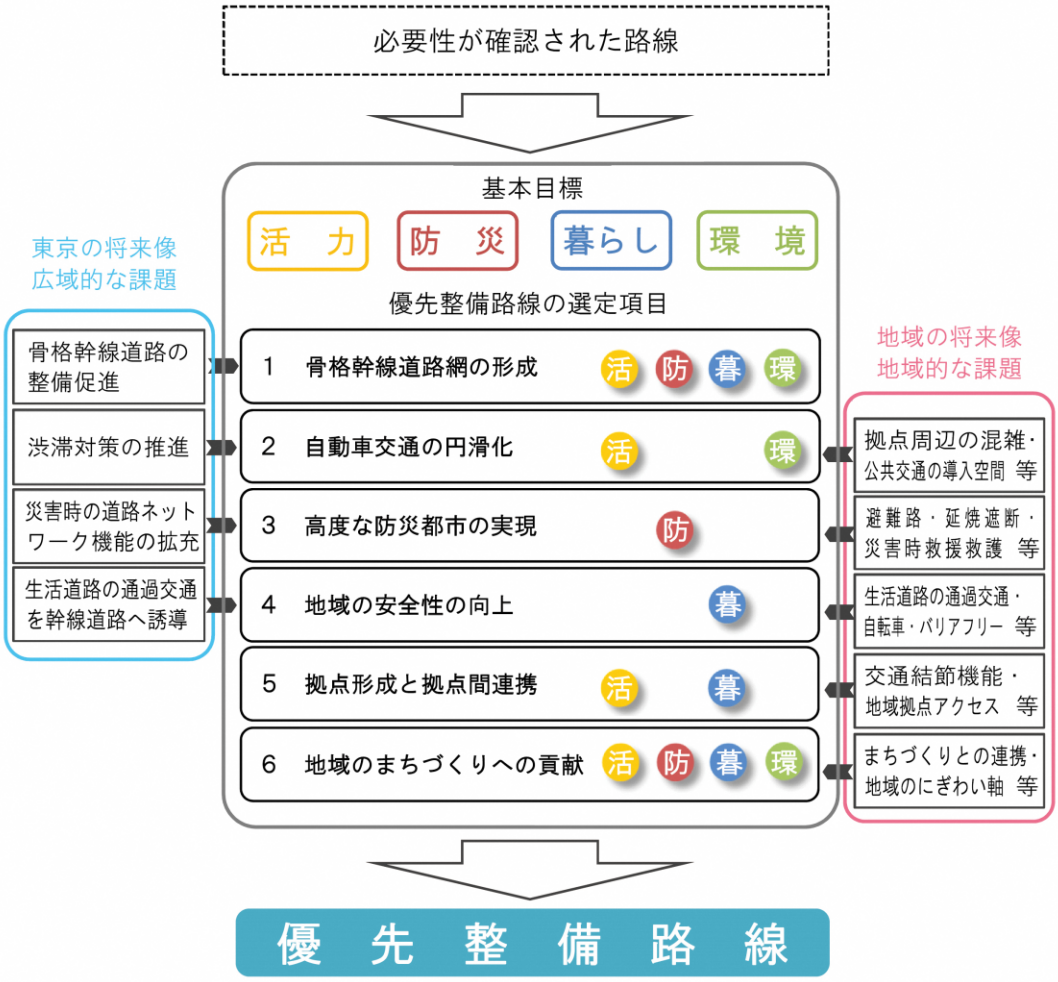


「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

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

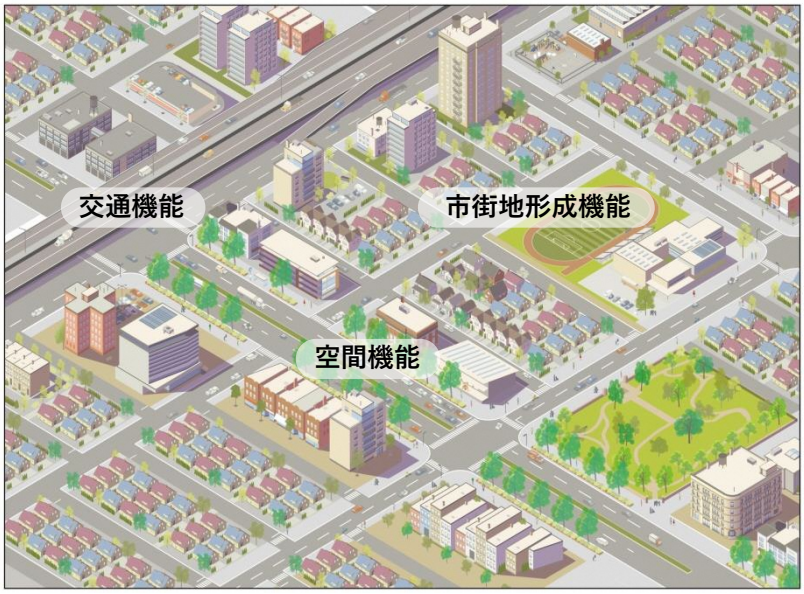


図１-12　都市における道路が有する機能

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。