## 2　交差部の交差方式等の検証

### （1）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 3 -20　立体交差（オーバーパス）のイメージ

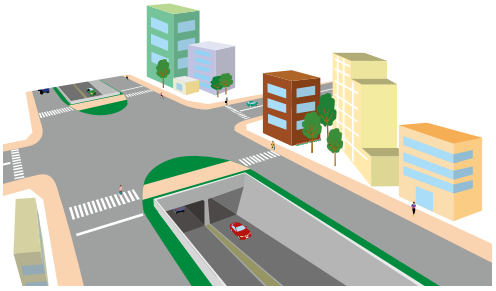


図 3 -21　立体交差（アンダーパス）のイメージ

#### 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。[1]）のうち、立体交差の構造物が未着手の箇所としました。

［1］立体交差計画がある交差点で交差道路の主道路に事業中又は優先整備路線等が含まれる場合は対象外としました。

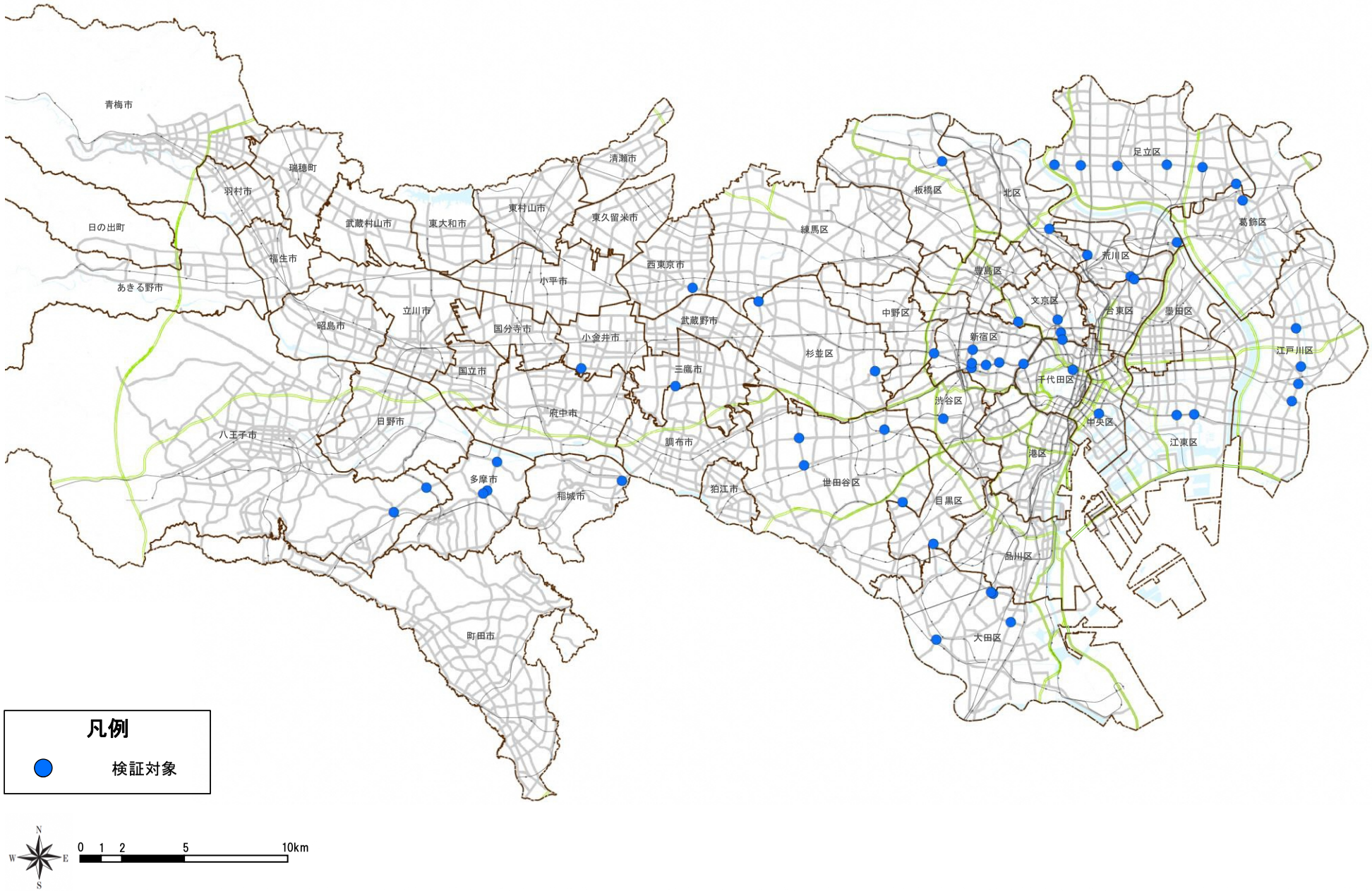



図３-22　立体交差　検証対象

## 検証方法

立体交差については、都市間連携に資する幹線道路を設定するとともに、地域の実情も踏まえ、以下のとおり立体交差計画の要否を検証しました。

### 1）都市間連携に資する幹線道路について

広域的な都市構造を考慮し、都市間を連携するなど、立体交差化による交通の円滑化・速達性の向上を重視する路線（主要な交通機能を担う国道及び原則４車線以上の幹線道路）を、「都市間連携に資する幹線道路」として下記のとおり設定し、この道路に位置する立体交差計画は、「**計画の存続**」[1] としました。

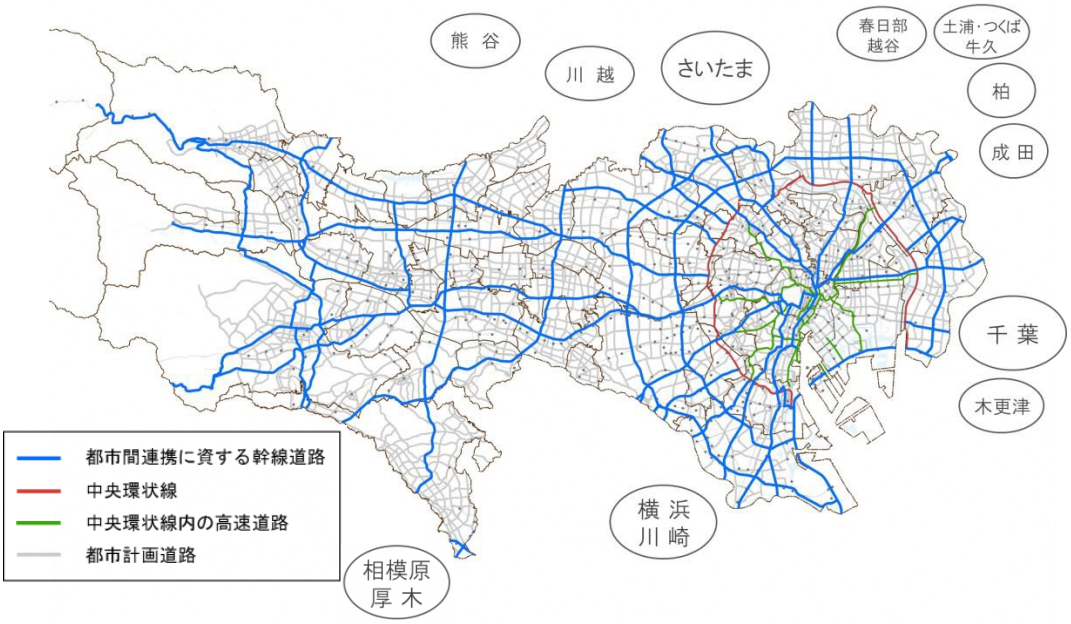



図３-23　都市間連携に資する幹線道路

［1］立体交差計画において、従道路が「都市間連携に資する幹線道路」である場合も含みます。

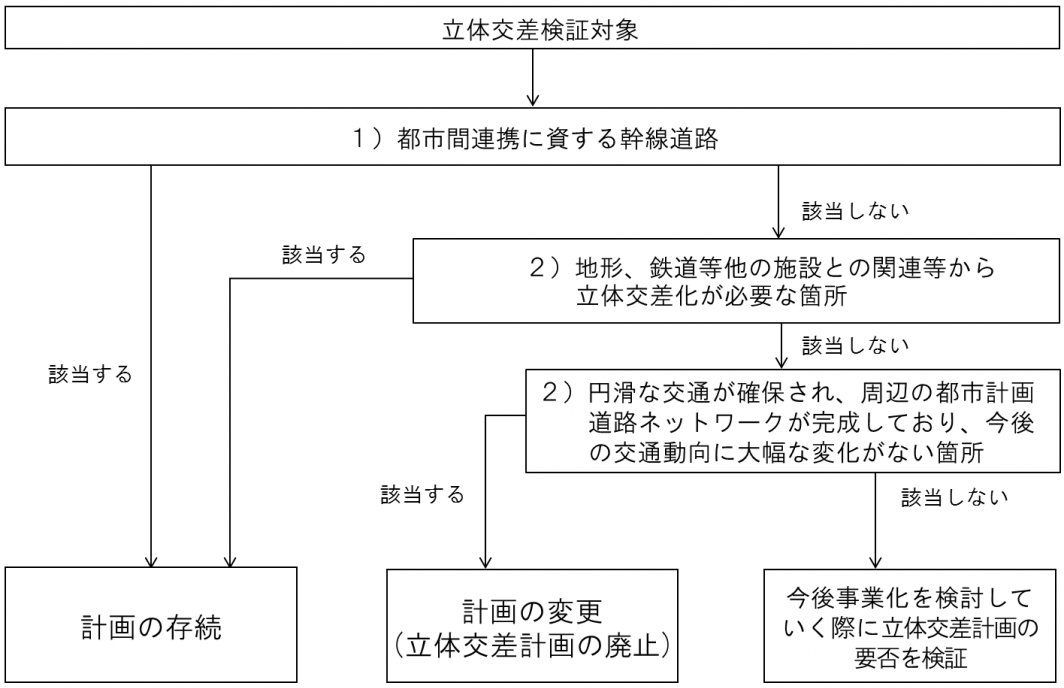
### ２）地形や交通状況等の地域の実情による評価

立体交差計画が「都市間連携に資する幹線道路」に位置していないが、地形、鉄道等他の施設との関連等から立体交差化が必要な箇所については、「**計画の存続**」としました。

それ以外の立体交差計画については、現況の平面交差点で円滑な交通が確保されていることに加え、周辺の都市計画道路ネットワークが完成していることにより、今後の交通動向に大幅な変化がないと検証された立体交差計画は、「**計画の変更（立体交差計画の廃止）**」を行う箇所としました。

さらに、これらに該当しない立体交差計画については、今後の周辺道路ネットワークの状況や交通動向等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証**」を行う箇所としました。

以上の１）２）についてまとめると下記のようなフローになります。



## 検証結果

以上を踏まえ、立体交差の【計画の変更（立体交差計画の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表及び位置図を示します。

また、【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表３-２　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線（箇所）の一覧表

| No. | 路線名 | 交差点名 | 所在区市町 | 変更に向けた検討主体 |
|---|---|---|---|---|
| 立-１ | 八王子３・２・５号線 | 大栗川橋南 | 八王子市 | 都 |
| 立-２ | 八王子３・４・８号線 | 堰場 | 八王子市 | 都 |

表３-３　【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表

| No. | 路線名 | 交差点名 | 所在区市町 |
|---|---|---|---|
| 立-３ | 放射６号線 | 住吉町 | 新宿区 |
| 立-４ | 放射６号線 | 淀橋 | 新宿区・中野区 |
| 立-５ | 放射７号線 | 江戸川橋 | 文京区 |
| 立-６ | 放射９号線 | 壱岐坂下 | 文京区 |
| 立-７ | 放射９号線 | 西片 | 文京区 |
| 立-８ | 放射 16 号線 | 東陽町駅前 | 江東区 |
| 立-９ | 放射 16 号線 | 日曹橋 | 江東区 |
| 立-10 | 放射 23 号線 | 代々木公園交番前 | 渋谷区 |
| 立-11 | 放射 24 号線 | 富久町西 | 新宿区 |
| 立-12 | 環状１号線 | 気象庁前 | 千代田区 |
| 立-13 | 環状２号線 | 市谷八幡町 | 新宿区 |
| 立-14 | 環状２号線 | 水道橋 | 文京区 |
| 立-15 | 環状５の１号線 | 新宿二丁目 | 新宿区 |
| 立-16 | 環状５の１号線 | 新宿五丁目東 | 新宿区 |
| 立-17 | 環状５の１号線 | 新宿七丁目 | 新宿区 |
| 立-18 | 環状５の２号線 | 田端新町一丁目 | 北区・荒川区 |
| 立-19 | 環状５の２号線 | ― | 北区 |

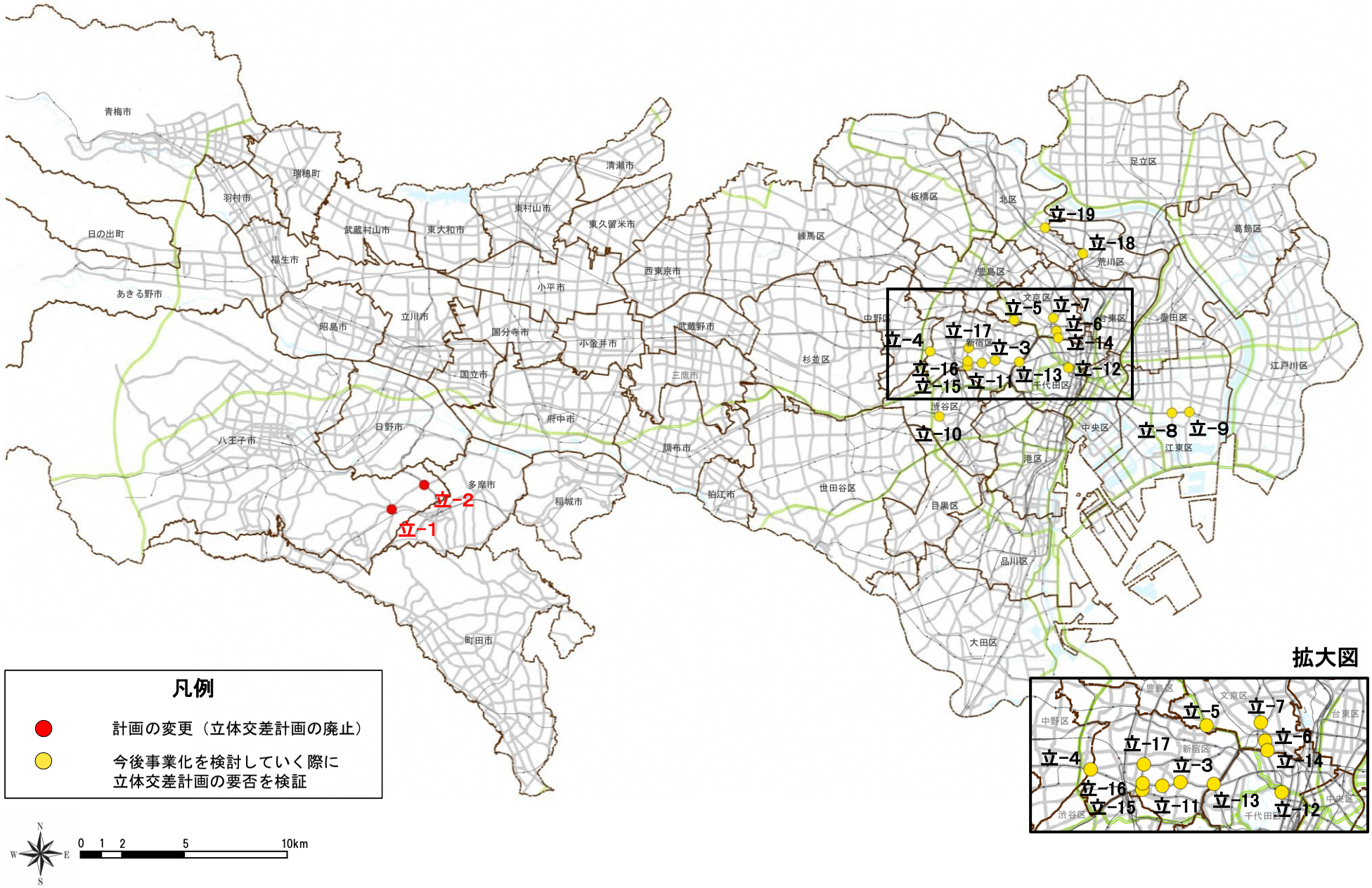



図３-24　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線の位置図

【立体交差】

立-1　八王子３・２・５号線（大栗川橋南交差点）

立-2　八王子３・４・８号線（堰場交差点）

変更予定路線：□、　完成又は事業中の路線：■

図３-25　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】予定路線の箇所図

## Column　都市間連携に資する幹線道路について

「都市づくりのグランドデザイン」では、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指す上で、環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用することとしています。そして、道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮を踏まえ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ることとしています。

交差部の交差方式等の検証のうち、立体交差の検証においては、このような広域的な都市構造を考慮し、都市間を連携するなど、立体交差化による交通の円滑化・速達性の向上を重視する路線として、「都市間連携に資する幹線道路」を設定しました。

**[交流・連携・挑戦の都市構造]**

環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用するとともに、東京の大きな強みの１つである網の目の鉄道ネットワークも充実・活用し、「自由自在な移動と交流」を支えます。

また、空港・港湾機能を一層強化することで、東京圏にとどまらず、国内外を視野に入れ、「交流・連携・挑戦」を促進していきます。

これらの道路・交通ネットワークの発達等による時間距離の短縮を踏まえ、従来の環状メガロポリス構造よりも広い圏域も視野に入れ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ります。

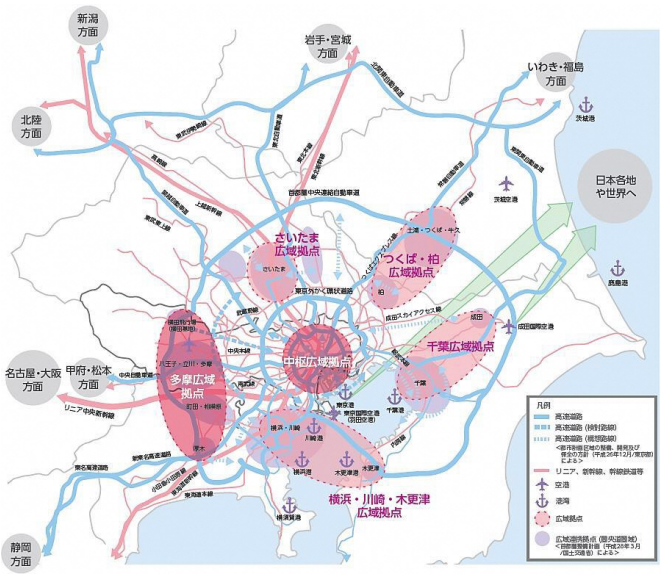



図３-26　交流・連携・挑戦の都市構造

出典：「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年９月　東京都）

**○中央環状線内側の幹線道路について**

都内における都市高速道路は、自動車交通の混雑緩和や一般街路から通過交通の排除等を図ることを目的とした一般街路と平面交差のない自動車専用道路です。特に中央環状線内側の都市高速道路は、幹線街路に期待される速達性などの機能の一部を担っています。

このため、本検討では中央環状線内側の幹線街路（国道除く）は、立体交差の検証における「都市間連携に資する幹線道路」としないこととしました。

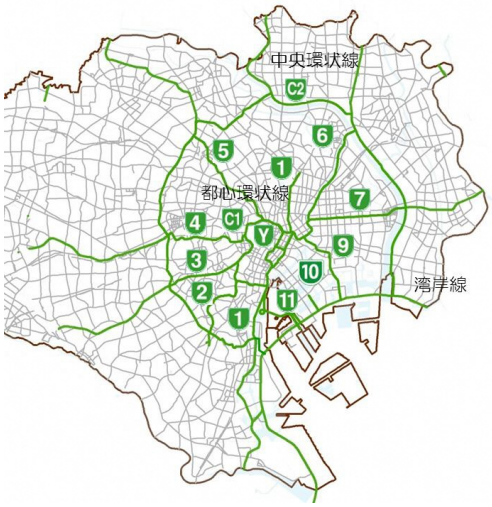



図３-27　都内における都市高速道路