

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 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。

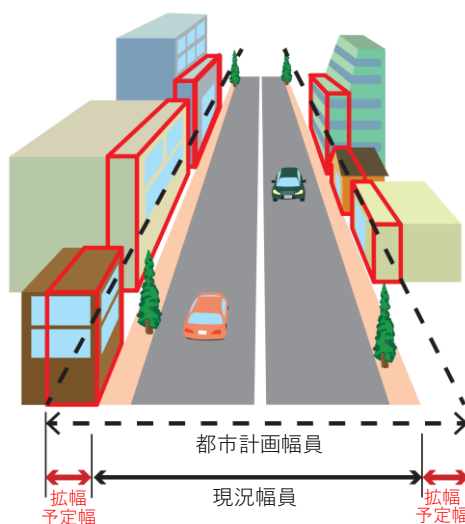


図 3 - 1 概成道路のイメージ

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。

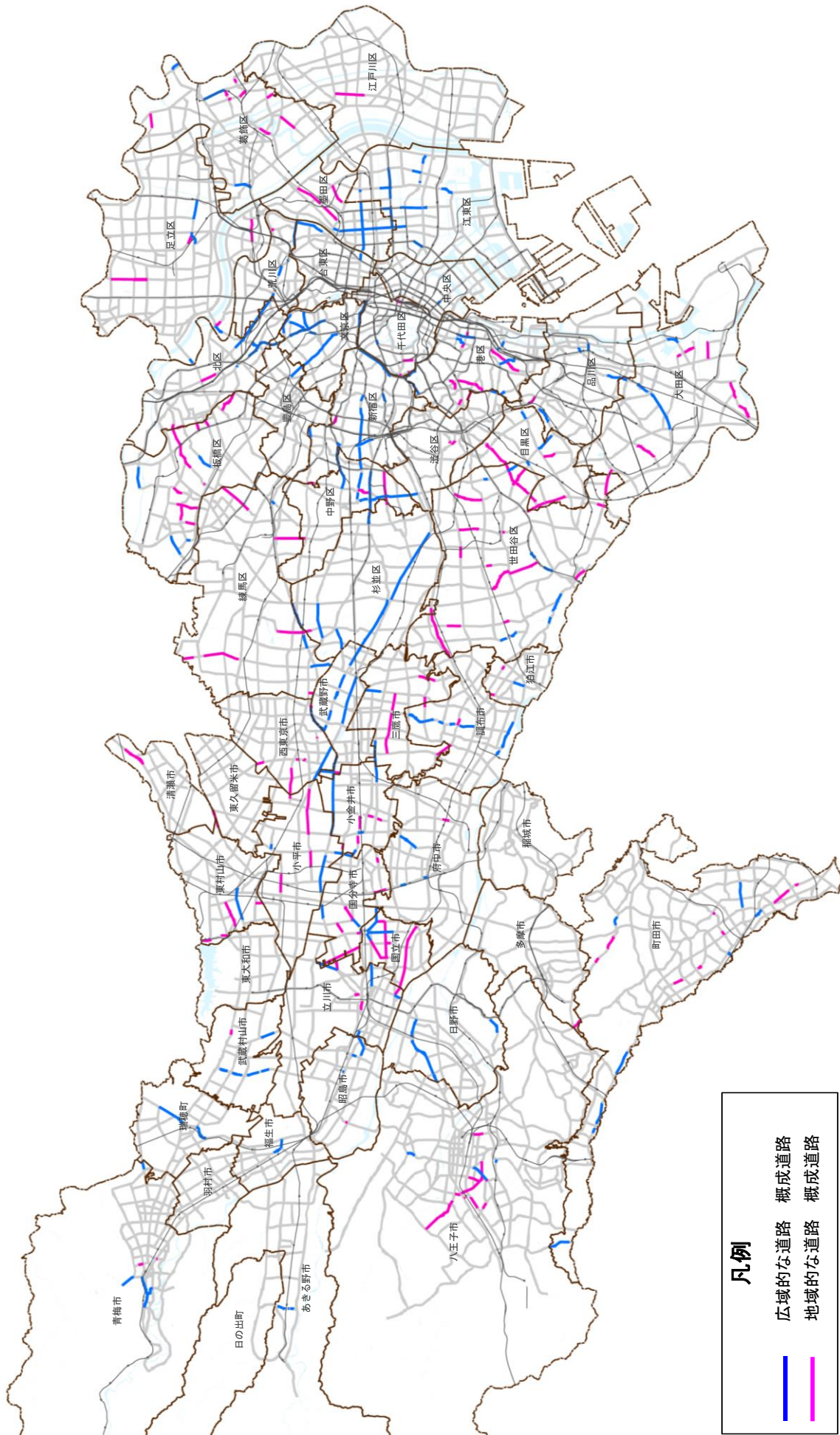
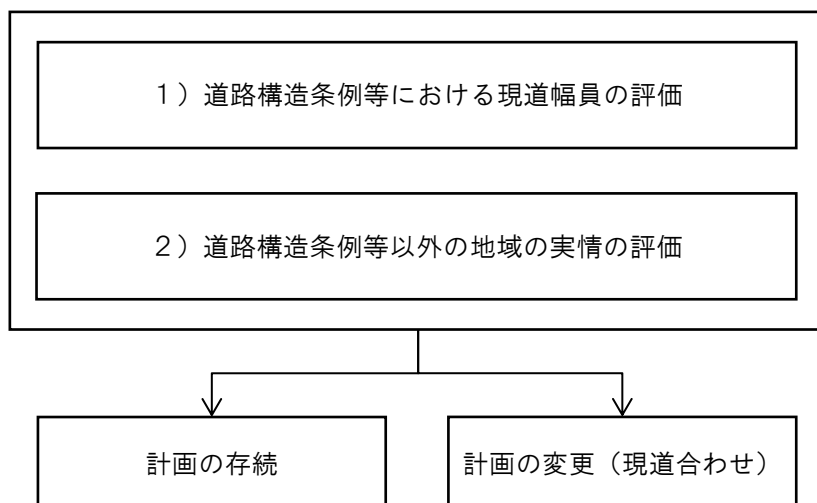


図 3-2 概成道路 検証対象

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。また、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）も含まれます。

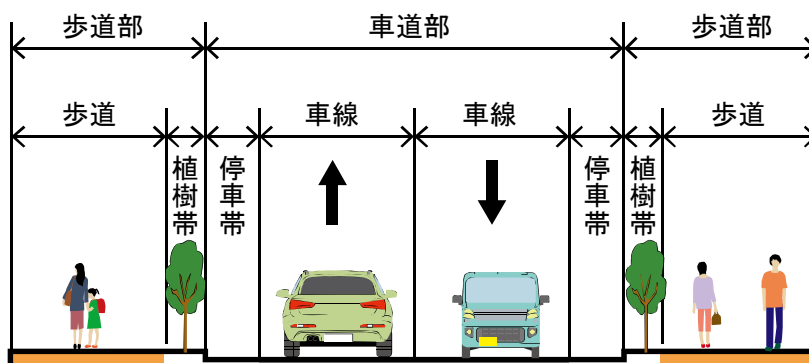
[2] 検証対象区間は、交差する都市計画道路との交差点間を評価の最小区間としました。鉄道や玉川上水が都市計画道路区域内に存在するなど特殊な都市計画道路の現道幅員の評価は、個別に検証を行うものとしました。また、概成道路のうち橋梁区間は、評価の対象外としました。

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。

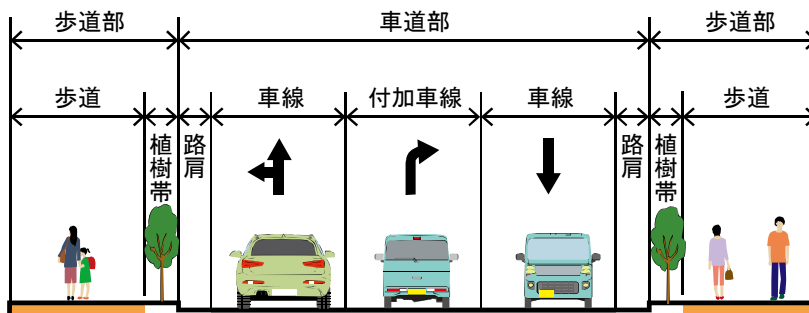
図3-3 往復2車線道路の評価幅員の横断面構成

(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)

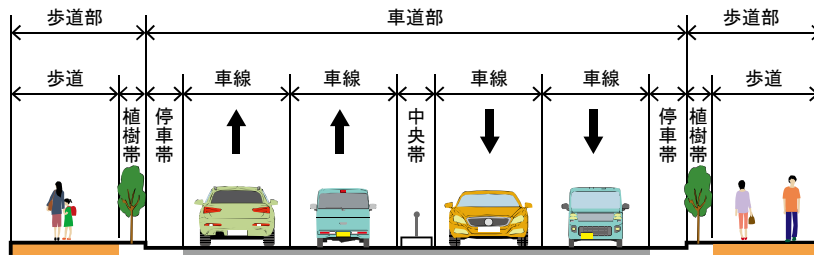


横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道 (車線)	車道 (付加車線)	路肩
広域的な道路	2.0m又は3.5m ^[1]	1.0m	2.75m	2.5m	0.5m
地域的な道路	2.0m又は3.5m ^[1]	1.0m(0.5m ^[2])	2.75m	2.5m ^[5]	0.5m

- [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。(P22 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。(P23 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。

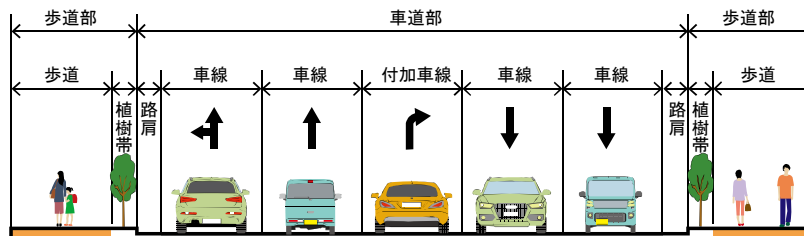
図 3-4 往復 4 車線道路の評価幅員の横断面構成

(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	0.5m

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。(P24 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時間あたりに換算すると、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。



歩道有効幅員約3.5m

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。

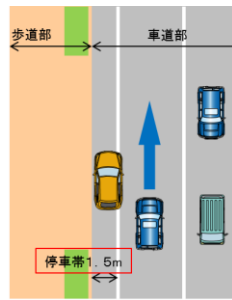


図 3-6 停車帯 (1.5m) のイメージ

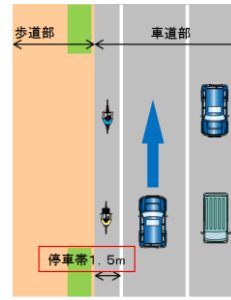


図 3-7 停車帯 (1.5m) の
自転車通行空間イメージ

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。

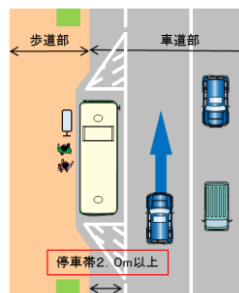


図 3-8 停車帯 (2.0m 以上) のイメージ

[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

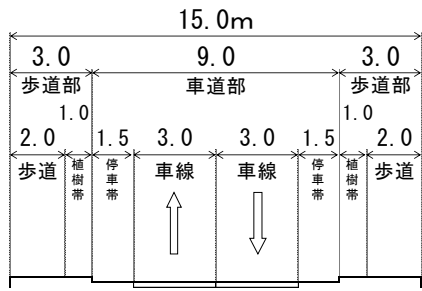


図3-10 歩行者交通量が多くない場合

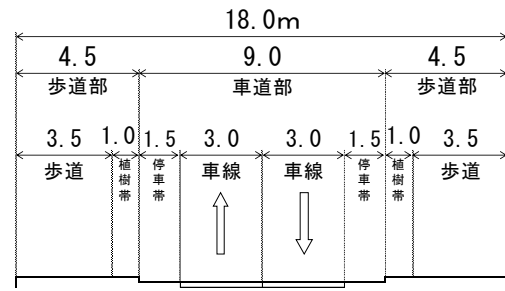


図3-11 歩行者交通量が多い場合

●往復4車線道路の評価幅員の構成例

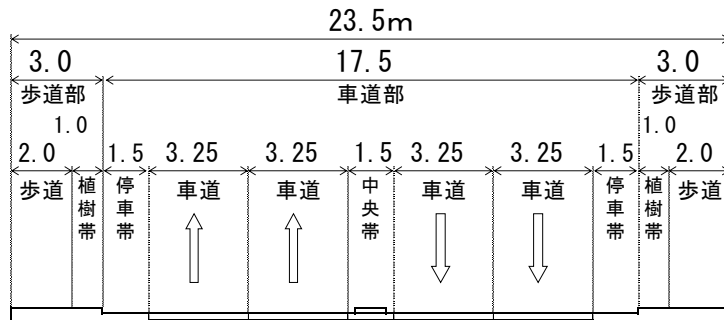


図3-12 歩行者交通量が多くない場合

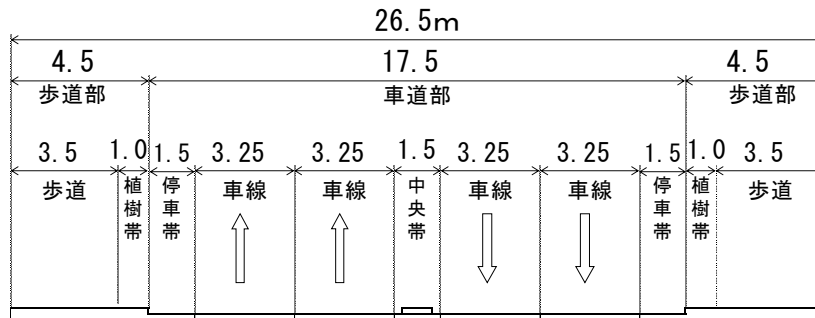


図3-13 歩行者交通量が多い場合

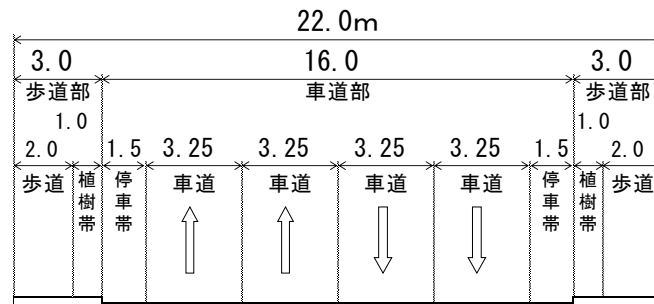


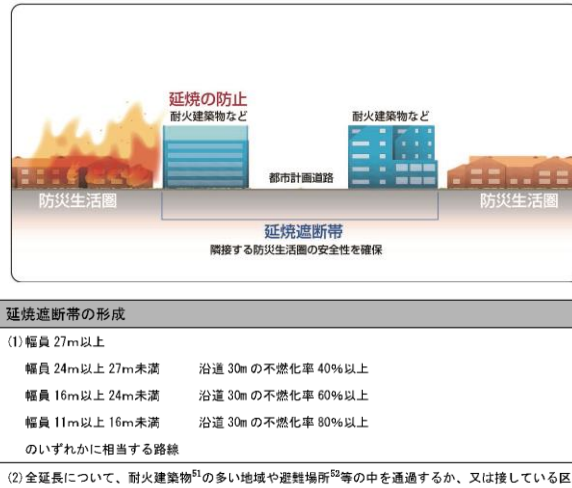
図3-14 中央帯を設けず、歩行者交通量が多くない場合

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。



$$\text{不燃化率} : (B/A) \times 100\%$$

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。

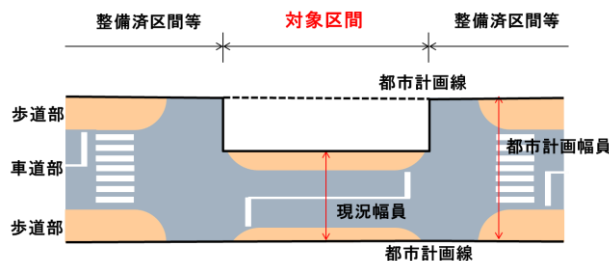


図 3-16 前後区間の整備状況のイメージ

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。

【概成道路】

概-1 放射14号線



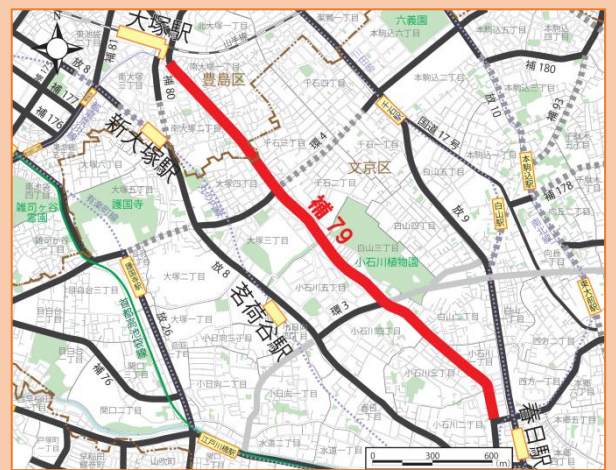
概-2 放射24号線



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

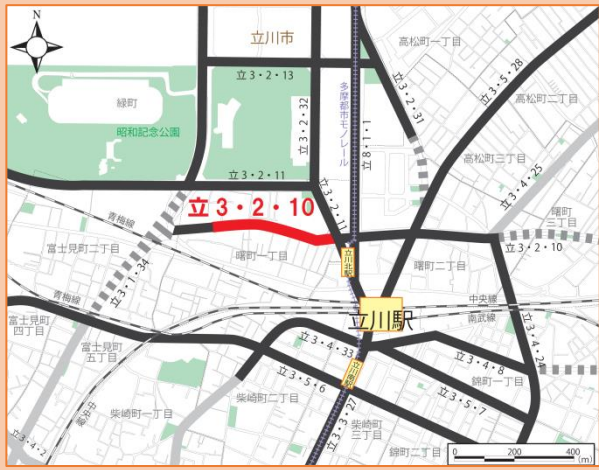


変更予定路線： ■ 、 完成又は事業中の路線： ■ 、 概成道路： ■
 現道無道路： ■ 、 区市町境： ■

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



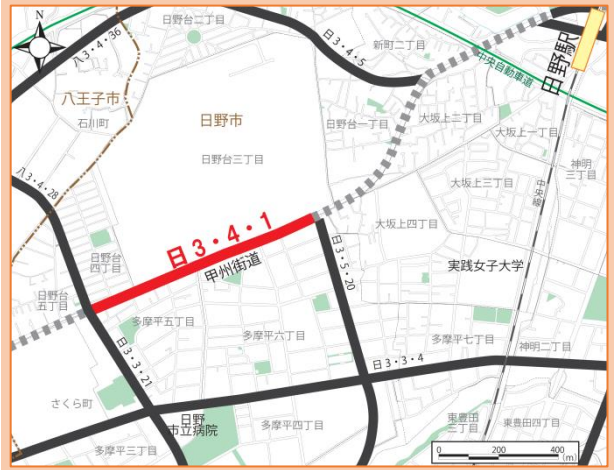
概-8 武蔵野3・4・3号線



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

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。

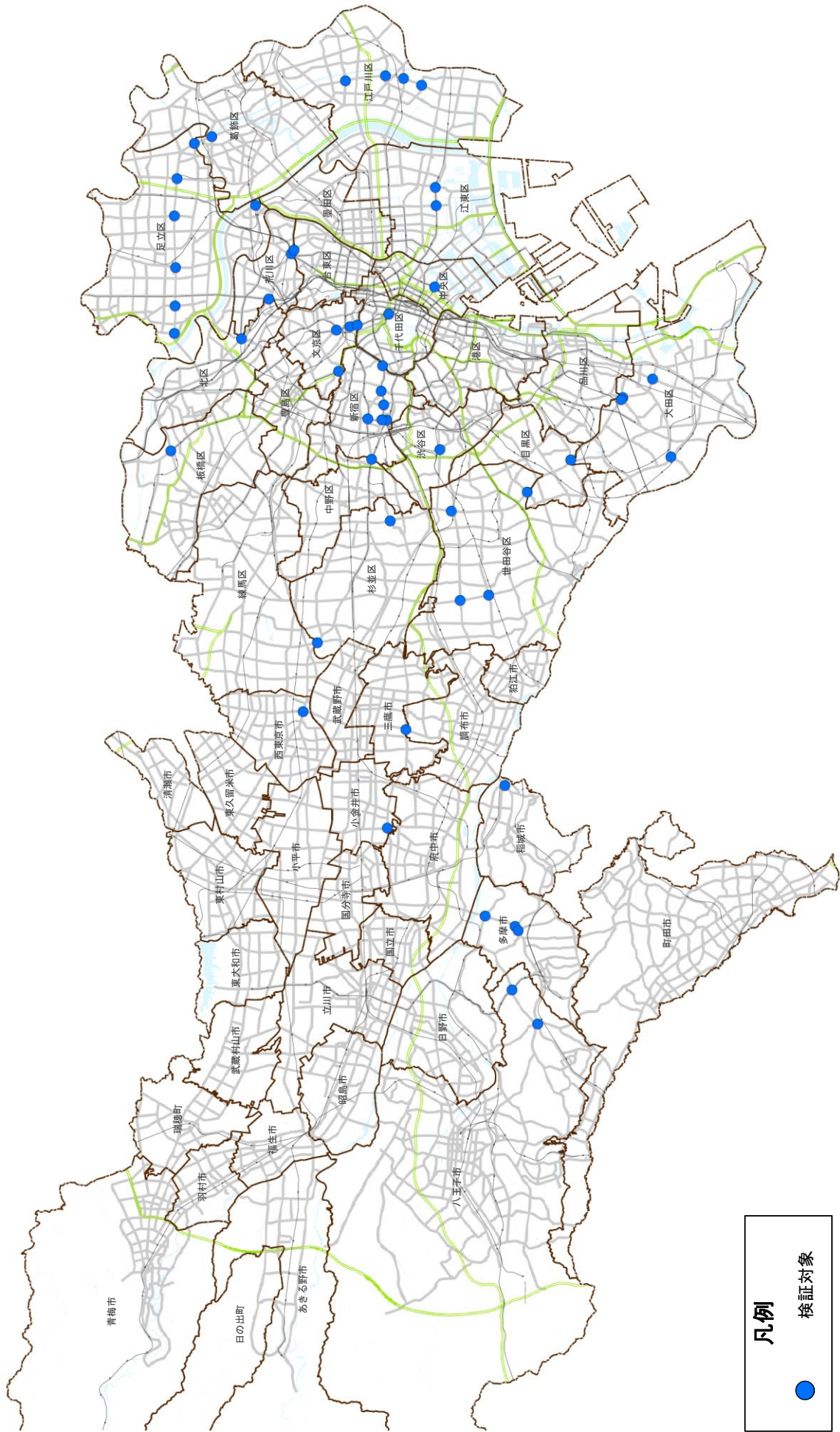


図 3-22 立体交差 検証対象

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」である場合も含まれます。

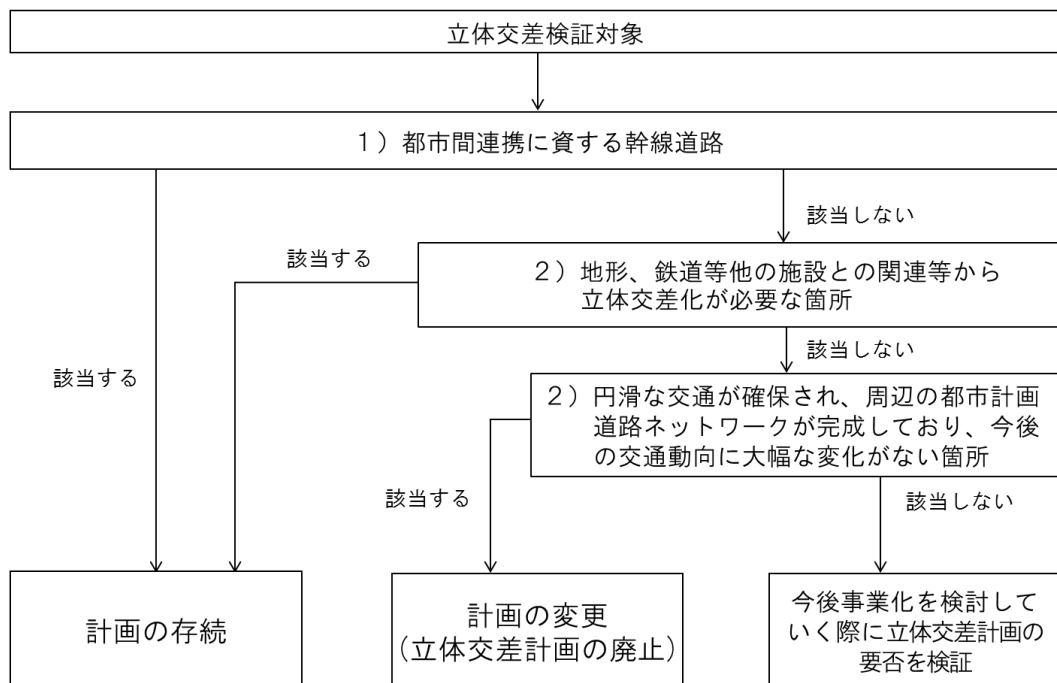
2) 地形や交通状況等の地域の実情による評価

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

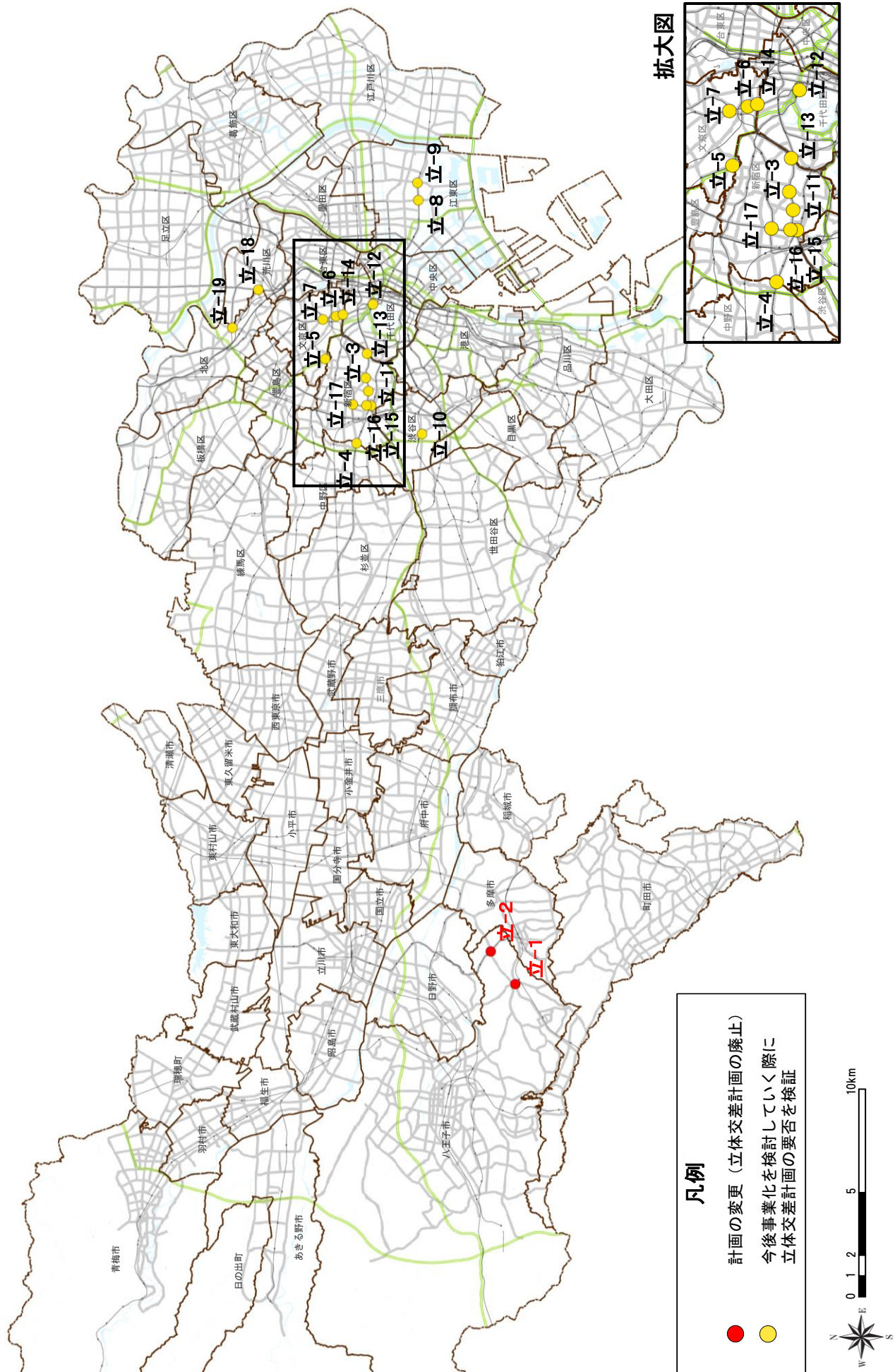


図 3-24 【計画の変更（立体交差計画の廃止）及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線の位置図

【立体交差】



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。

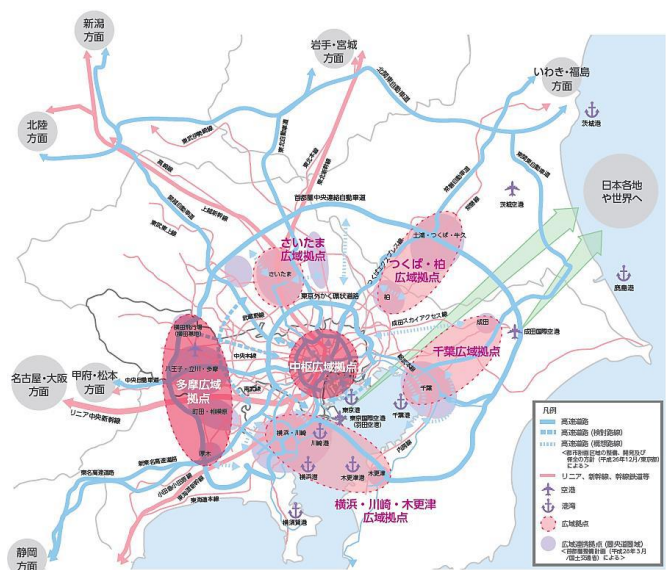


図 3-26 交流・連携・挑戦の都市構造

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。

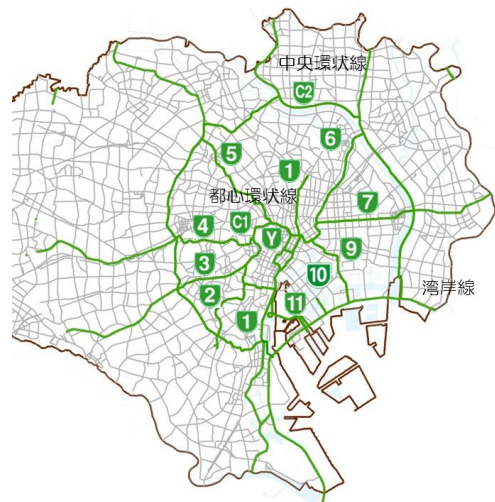


図 3-27 都内における都市高速道路

(2) 交差点拡幅部

交差点拡幅部とは、左（右）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。左（右）折交通が特に多い場合や、左（右）折車及び左（右）折の流出部の歩行者がともに多い場合など、交通処理のため左（右）折車線の設置が必要とされる交差点において、単路部の計画幅員より広く計画されている箇所をいいます。

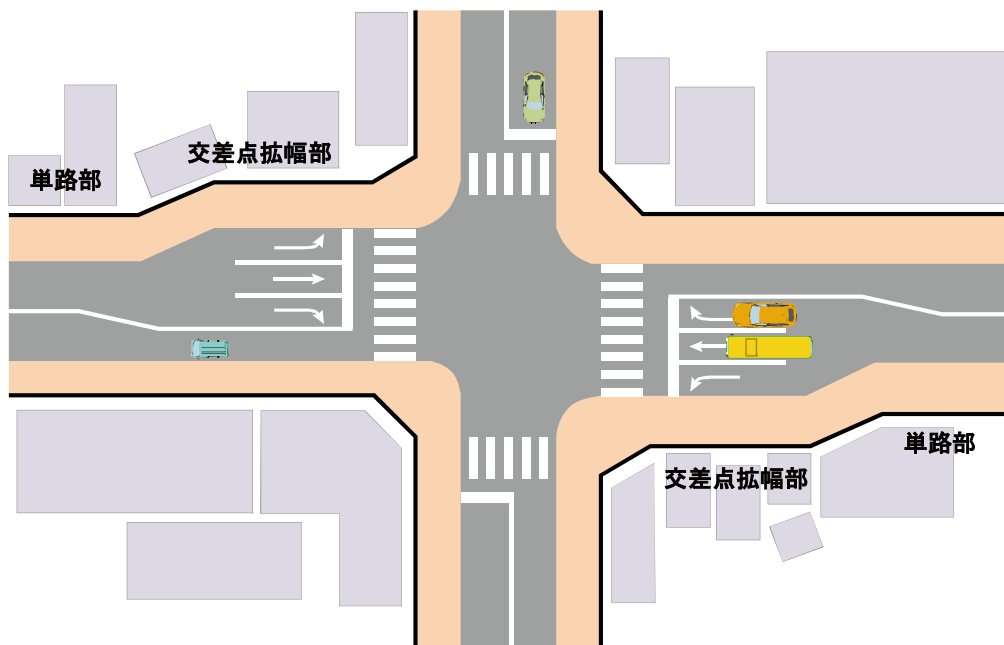


図 3-28 交差点拡幅部のイメージ

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、交差点拡幅部が未着手の箇所^[1]としました。

[1] 交差するいずれかの都市計画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。

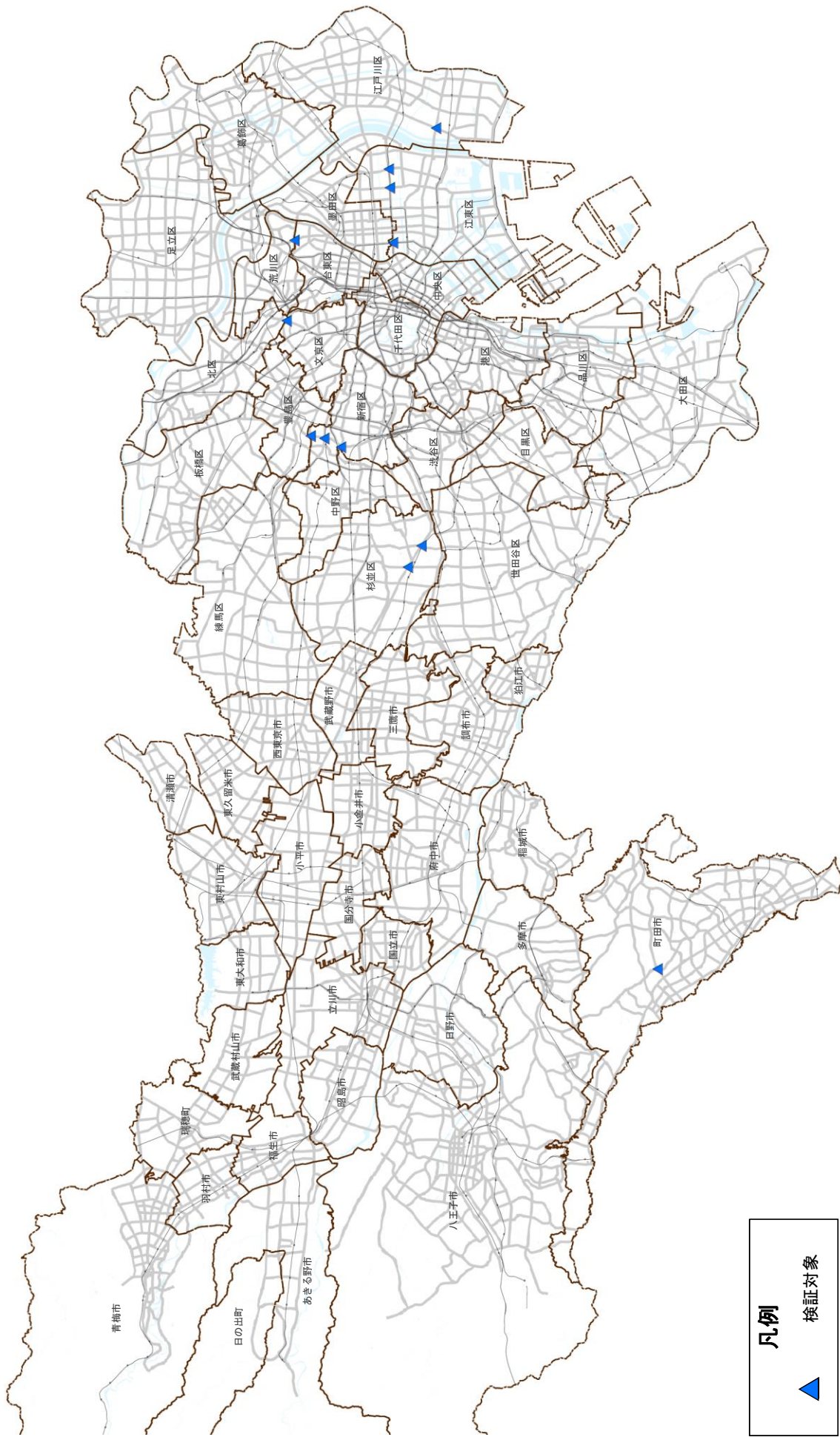


図 3 -29 交差点拡幅部 検証対象

検証方法

交差点拡幅部を含む交差点については、以下のとおり分類し、交差点拡幅部の要否を検証しました。

- ①交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部
- ②交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

①交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

円滑な交通が確保されており、道路線形や歩行者交通などの面から安全性に大きな問題がないと検証された交差点拡幅部は、「**計画の変更（交差点拡幅部の廃止）**」を行う箇所としました。

それ以外は「**計画の存続**」としました。

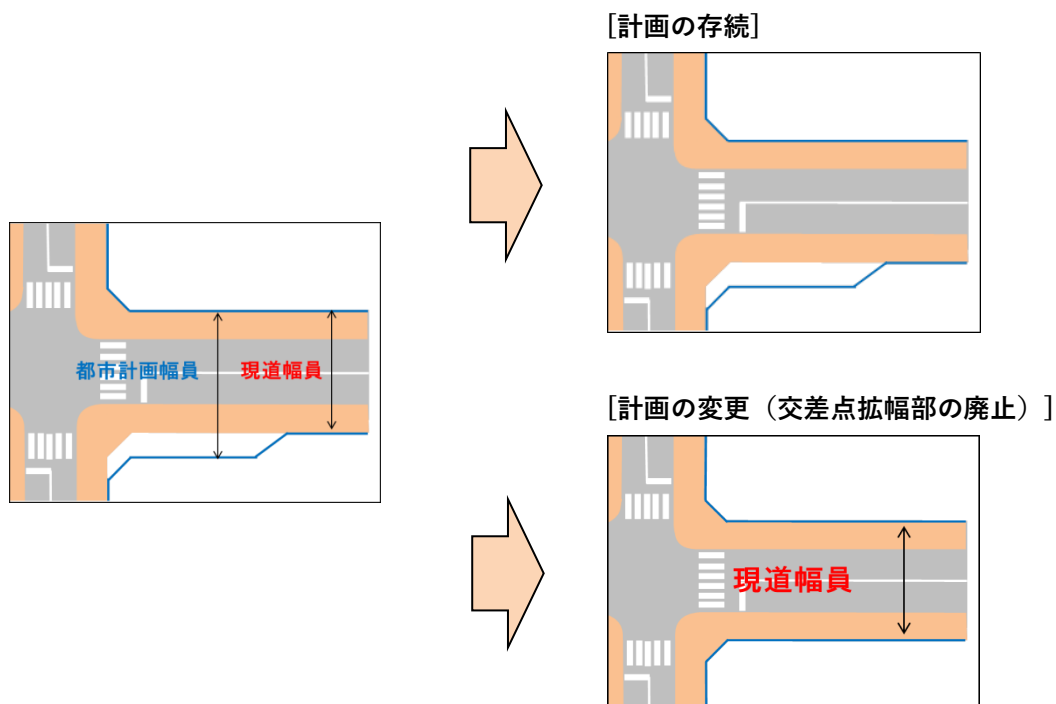
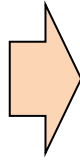
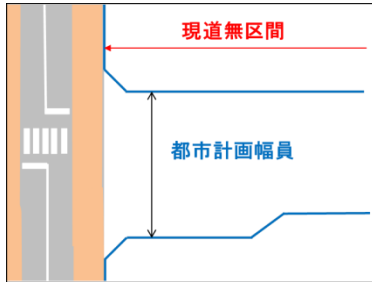


図 3-30 交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

②交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

今後の周辺の都市計画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交差点拡幅部の要否を検証」を行う箇所としました。

[現道無道路の場合]



今後事業化を検討していく際に
交差点拡幅部の要否を検証

[概成道路の場合]

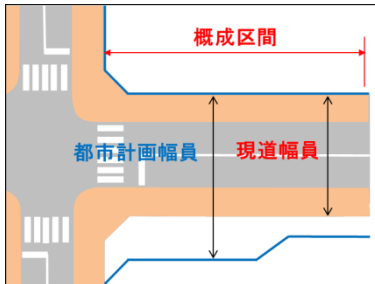


図 3 -31 交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

検証結果

以上を踏まえ、交差点拡幅部の【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】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（交差点拡幅部の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表 3 - 4 【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】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
交-1	放射 31 号線	補助 110 号線	森下駅前	江東区	都

表 3 - 5 【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名		交差点名	所在区市町
交-2	放射 7 号線	補助 73 号線	—	新宿区
交-3	放射 23 号線	補助 128 号線	永福町駅前	杉並区
交-4	放射 23 号線	補助 133 号線	—	杉並区
交-5	放射 31 号線	環状 4 号線	大島六丁目	江東区
交-6	放射 31 号線	補助 116 号線	区民センター前	江東区
交-7	環状 4 号線	補助 93 号線	動坂下	文京区
交-8	環状 4 号線	補助 108 号線	汨橋	荒川区
交-9	補助 73 号線	補助 74 号線	小滝橋	新宿区
交-10	補助 73 号線	補助 76 号線	—	新宿区
交-11	町田 3・4・15 号線	町田 3・4・40 号線	—	町田市

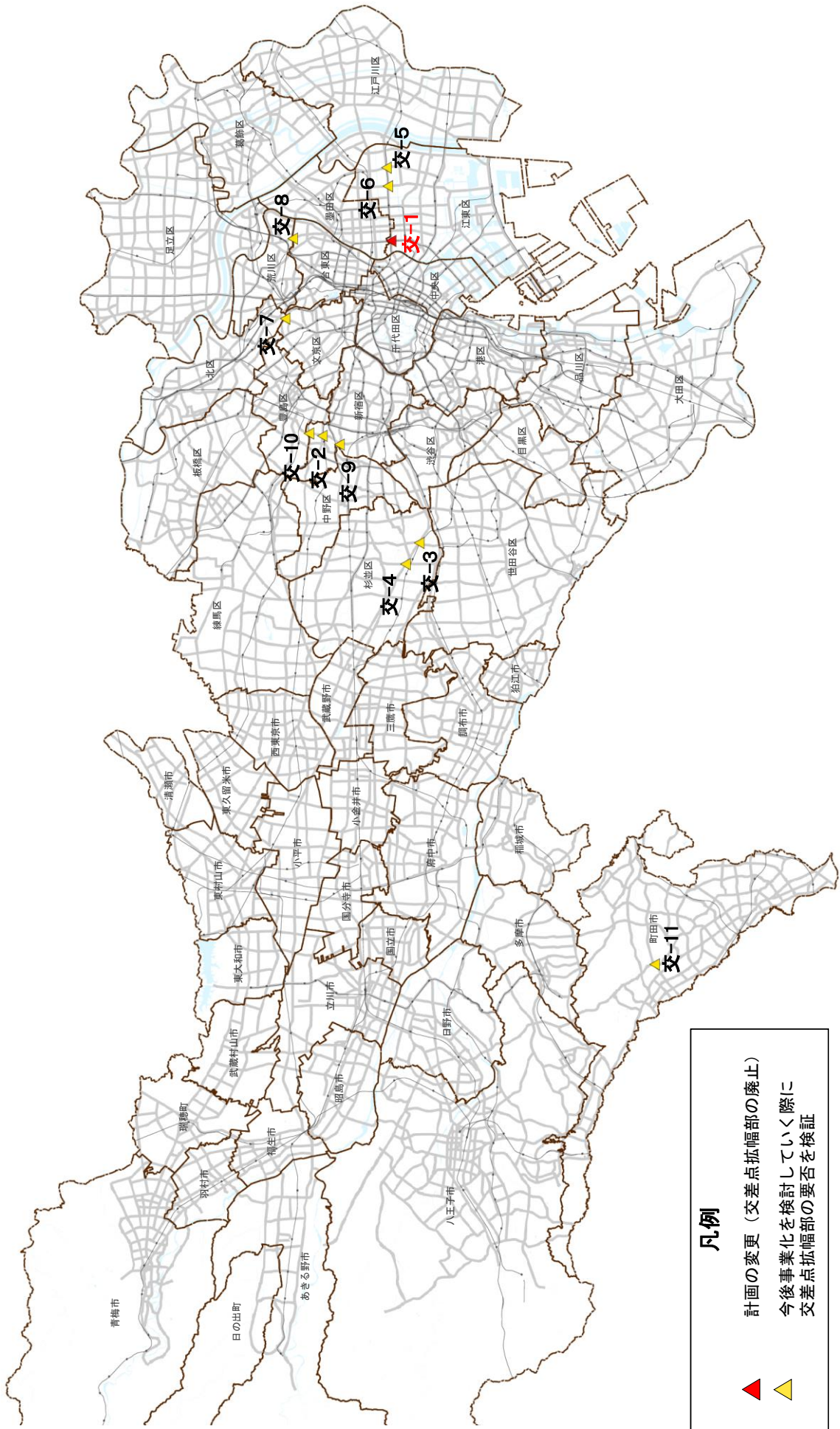
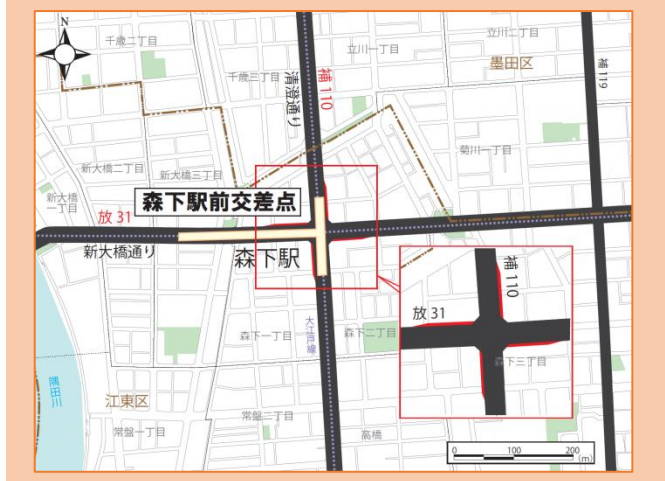


図 3-32 【計画の変更 (交差点拡幅部の廃止)】及び【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線の位置図

【交差点拡幅部】

交-1 放射31号線, 補助110号線 (森下駅前交差点)



変更予定路線： 、 完成又は事業中の路線：

図 3-33 【計画の変更 (交差点拡幅部の廃止)】予定路線の箇所図

(3) 支線

支線は、交差する都市計画道路の交差部において①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、②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。

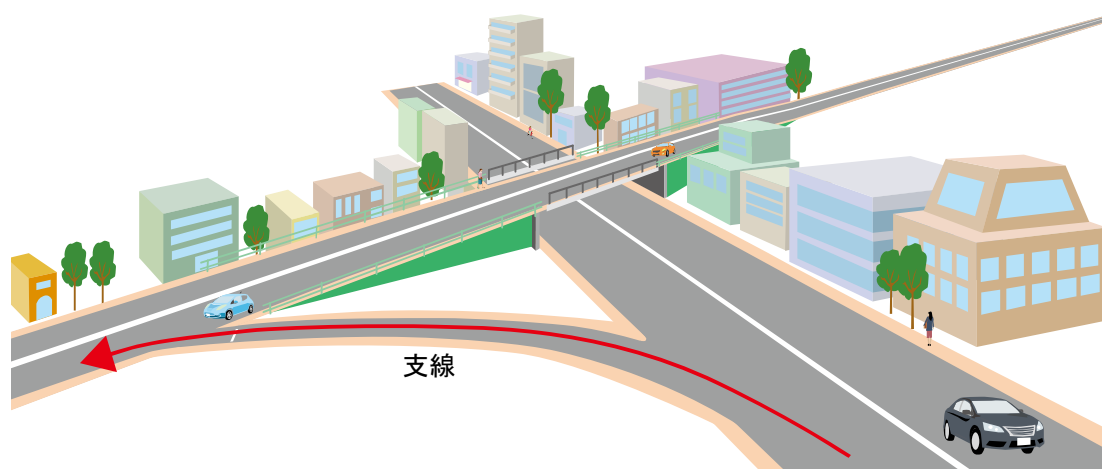


図 3-34 地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線のイメージ

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、支線が未着手の箇所^[1]としました。

[1] 現在まちづくりの検討を行っている支線は対象外としました。

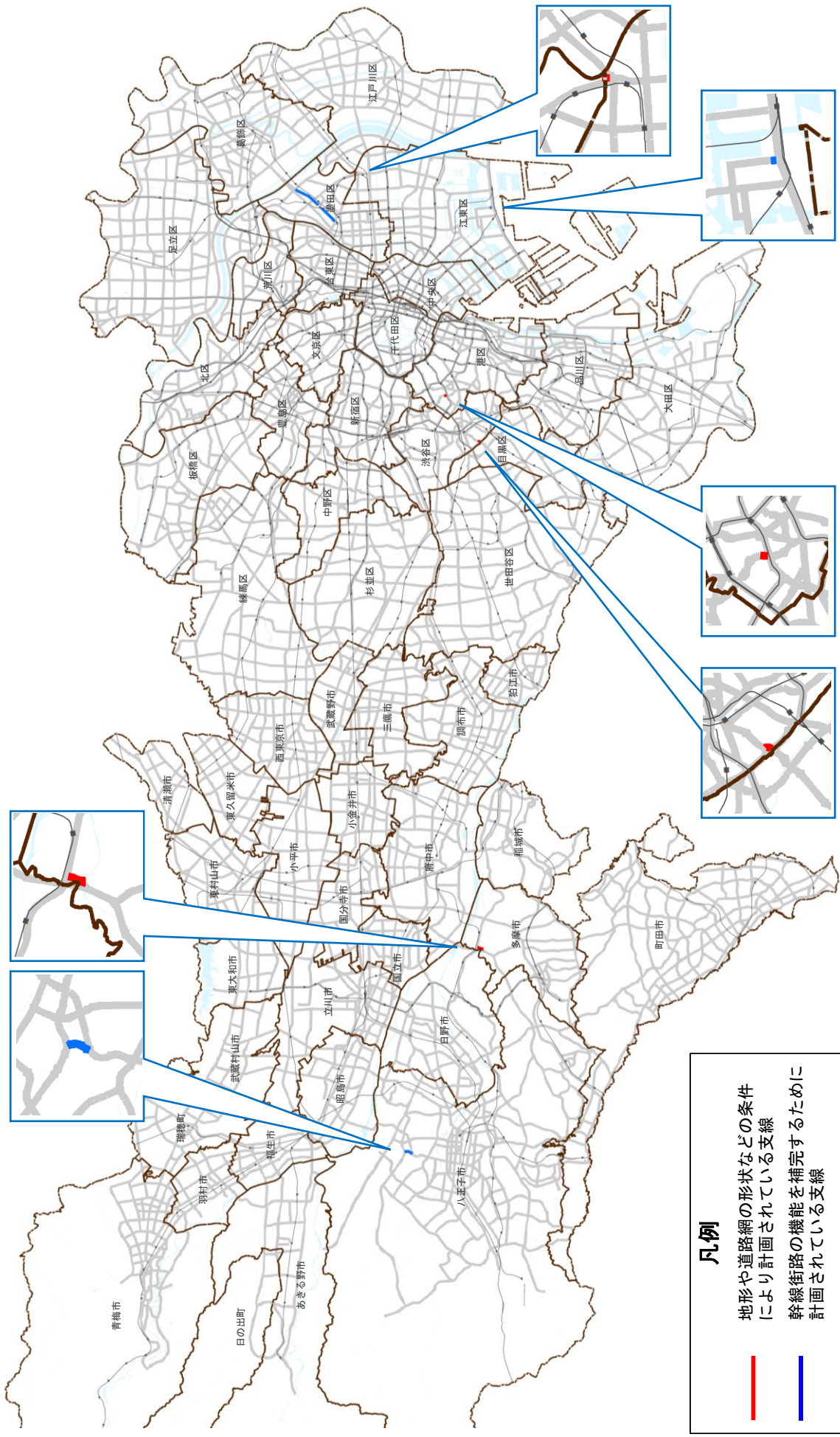


図 3-35 支線 検証対象

検証方法

計画されている支線の機能については、以下のとおり分類し、地域の実情を踏まえ、支線の要否を検証しました。

①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

②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線

①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

支線と接続する本線が完成しており、周辺の道路によって交通動線が確保され、周辺交通に大きな問題がないと検証された支線については「**計画の変更（支線の廃止）**」を行う箇所としました。

本線が未整備の支線や周辺の交通状況等を考慮する必要がある支線については、地形の状況や今後の交通動向等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証**」を行う箇所としました。

②幹線街路の機能を補完するために計画されている支線

下記のとおり分類して支線の要否を検証し、「**計画の変更（支線の廃止）**」を行う箇所、又は「**計画の存続**」とする箇所としました。

1) 広域的な道路の支線（概成道路）

概成道路における拡幅整備の有効性の検証を行い、支線の要否を検証しました。

2) 地域的な道路の支線（概成道路）

概成道路における拡幅整備の有効性の検証と、既存道路による代替可能性の検証^[1]を行い、支線の要否を検証しました。

3) 地域的な道路の支線（現道無道路）

既存道路による代替可能性の検証を行い、支線の要否を検証しました。

[1] P68を参照してください。

検証結果

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

また、【計画の変更（支線の廃止）】予定路線の箇所図を示します。

表 3 - 6 【計画の変更（支線の廃止）】予定路線の一覧表

No.	路線名	所在区市町	延長 (m)	変更に向けた 検討主体
支-1	放射 14 号線支線 1	江東区	130	区
支-2	環状 4 号線支線 1 ^[1]	港区	150	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。

表 3 - 7 【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の一覧表

No.	路線名	所在区市町	延長 (m)
支-3	補助 50 号線支線 1	渋谷区	100
支-4	多摩 3・3・10 号線支線 1	多摩市	310

※ここで示す延長は目安です。

[1] 環状 4 号線支線 1 は、第 3 章 3（1）都市計画公園等との重複の検証対象となっています。（P57 参照）

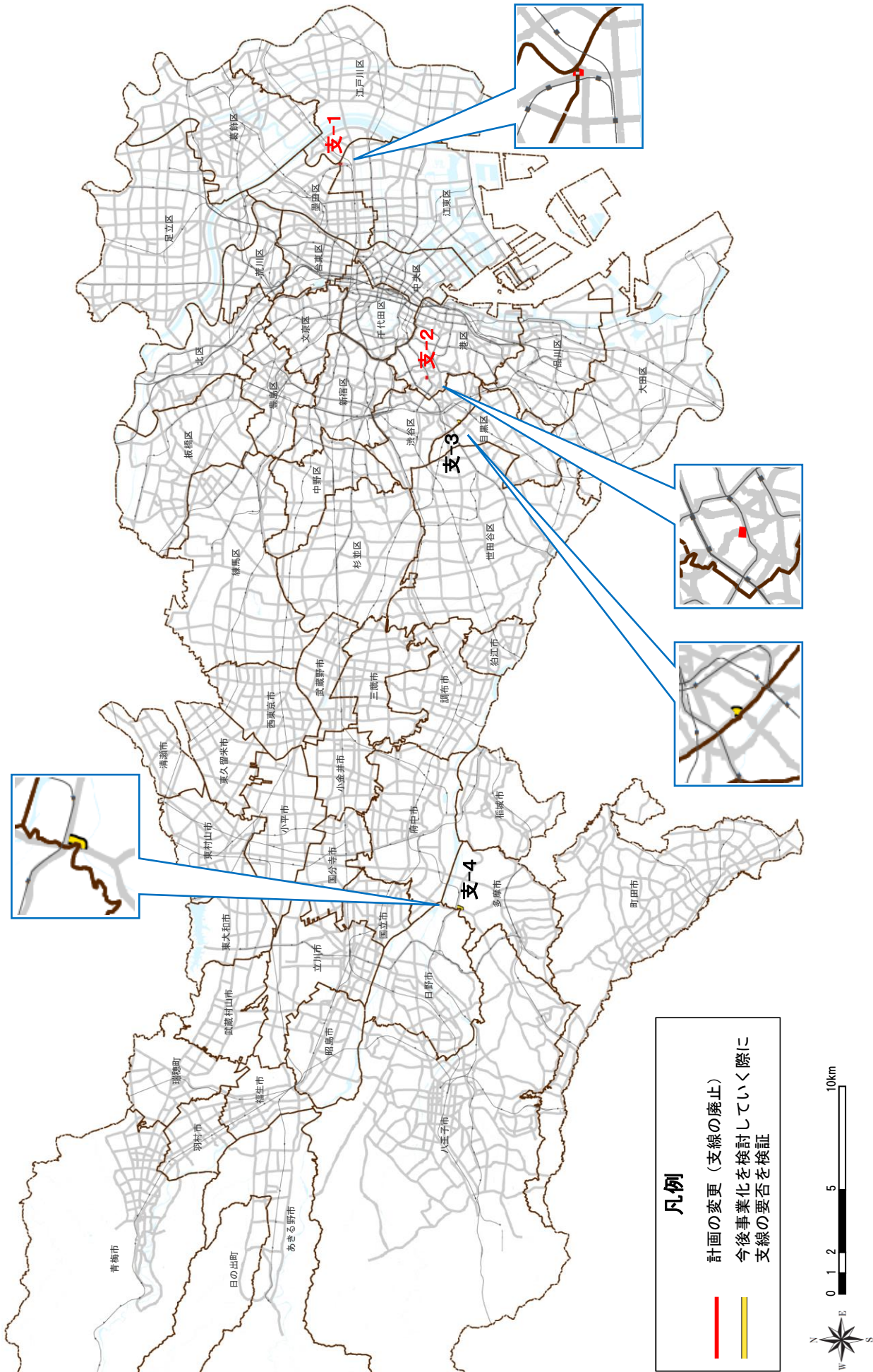


図 3-36 【計画の変更 (支線の廃止)】及び【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の位置図

【支線】

支-1 放射14号線支線1



支-2 環状4号線支線1



変更予定路線： ■、 完成又は事業中の路線： ■
 概成道路： ■、 区市町境： ■

図3-37 【計画の変更（支線の廃止）】 予定路線の箇所図

(4) 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。

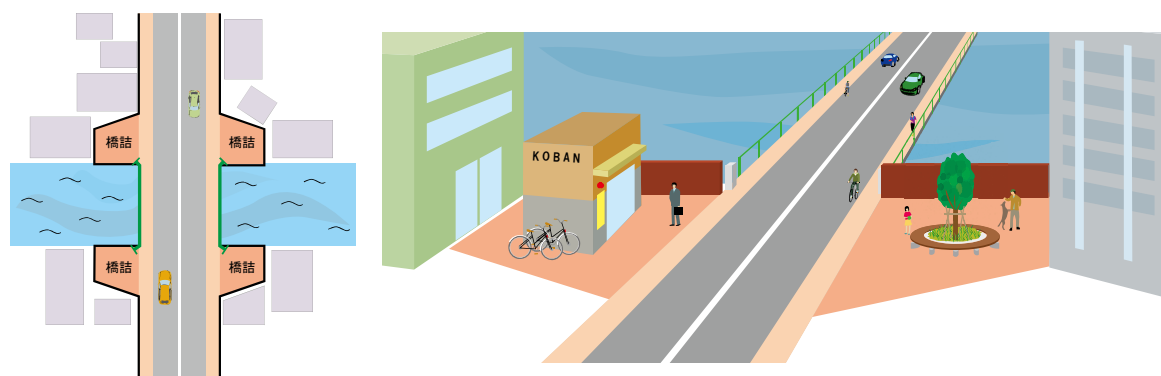


図3-38 橋詰のイメージ

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、橋詰が未着手の箇所^[1]としました。

[1] 橋詰が道路区域等になっている箇所は対象外としました。

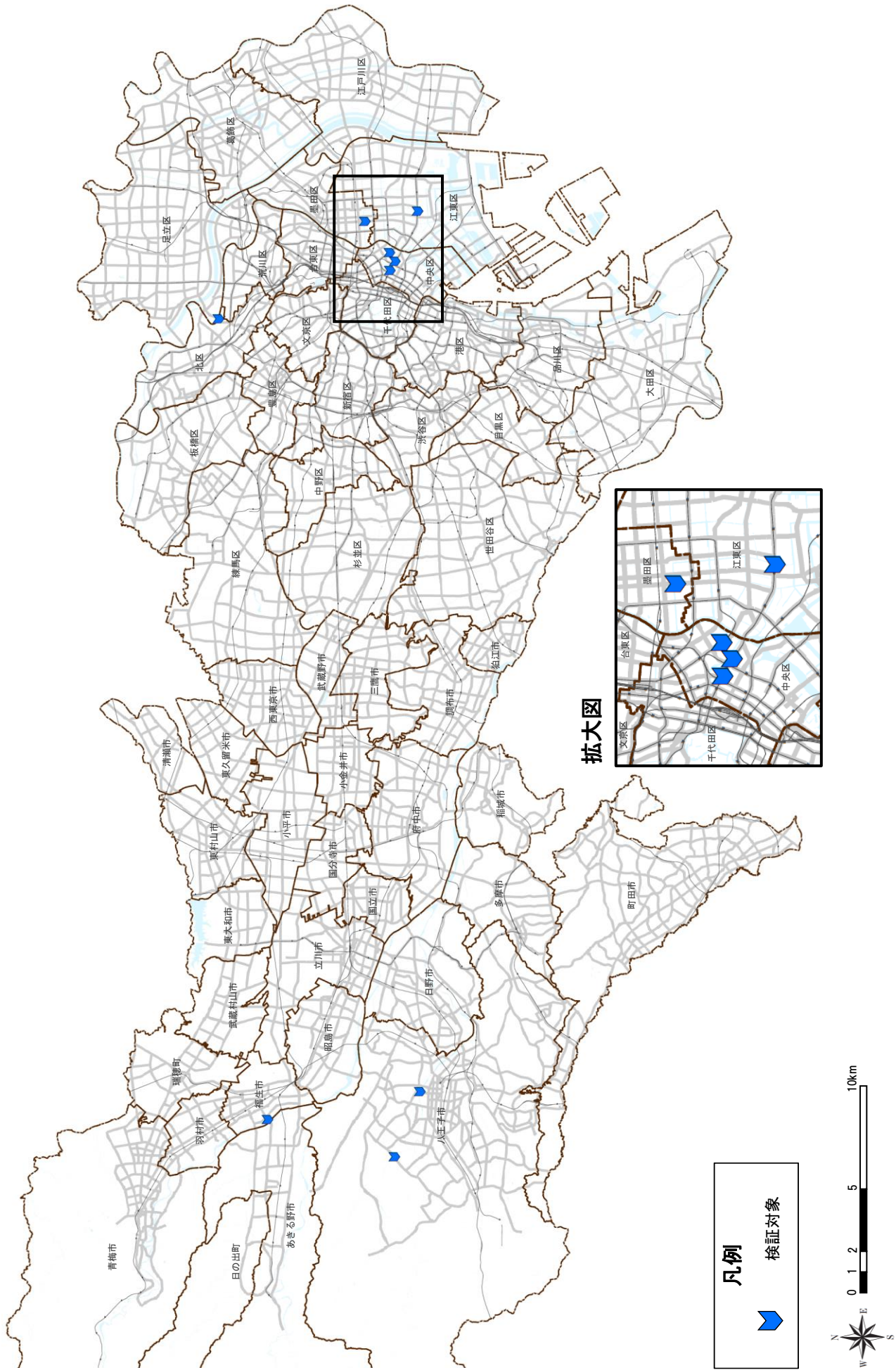


図 3-39 橋詰 検証対象

検証方法

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。

このような状況を考慮し、既に橋梁が完成、又は概成道路となっている橋詰については、架け替え用地としての必要性を確認した上で、基本的には、「**計画の変更（橋詰の縮小）**」を行う箇所としました。

また、それ以外の橋詰については、地形の状況や橋梁計画等を踏まえ、「**今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証**」を行う箇所としました。

検証結果

以上を踏まえ、橋詰の【**計画の変更（橋詰の縮小）**】及び【**今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証**】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（橋詰の縮小）**】予定路線の箇所図を示します。

表 3-8 【**計画の変更（橋詰の縮小）**】予定路線（箇所）の一覧表

No.	路線名	橋梁名等	所在区市町	変更に向けた 検討主体
橋-1	放射 16 号線	千代田橋（旧楓川、右岸下流側）	中央区	都
橋-2	放射 16 号線	霊岸橋（亀島川、右岸上流側）	中央区	都
橋-3	放射 16 号線	沢海橋（大横川、左岸上流側）	江東区	都
橋-4	補助 112 号線	旧土州橋（旧箱崎川、左岸上流側）	中央区	都
橋-5	補助 119 号線	新竪川橋（竪川、左岸下流側）	墨田区	区
橋-6	福生 3・4・2 号線	多摩橋（多摩川、左岸下流側）	福生市	都

表 3-9 【**今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証**】予定路線（箇所）の一覧表

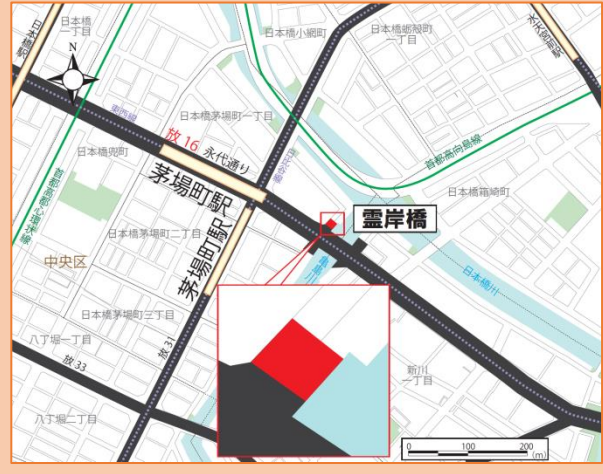
No.	路線名	橋梁名等	所在区市町
橋-7	補助 91 号線	—（隅田川）	北区・足立区
橋-8	八王子 3・4・63 号線	—（浅川）	八王子市
橋-9	八王子 3・5・49 号線	暁橋（浅川）	八王子市

【橋詰】

橋-1 放射16号線（千代田橋）



橋-2 放射16号線（霊岸橋）



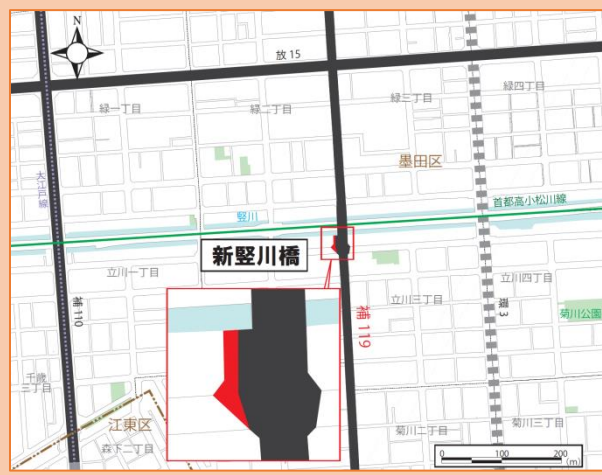
橋-3 放射16号線（沢海橋）



橋-4 補助112号線（旧土州橋）



橋-5 補助119号線（新豎川橋）



橋-6 福生3・4・2号線（多摩橋）

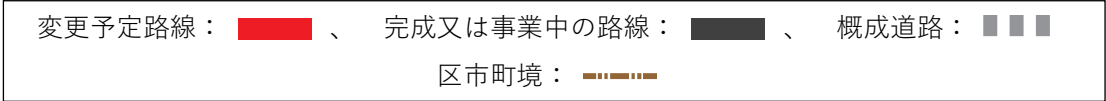
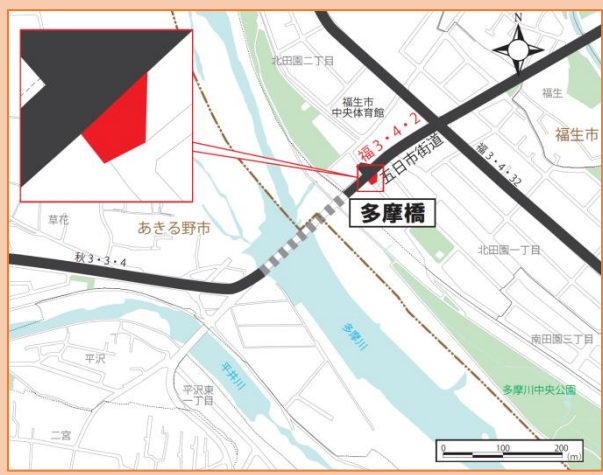


図3-41 【計画の変更（橋詰の縮小）】 予定路線の箇所図

3 計画重複等に関する検証

(1) 都市計画公園等との重複

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。

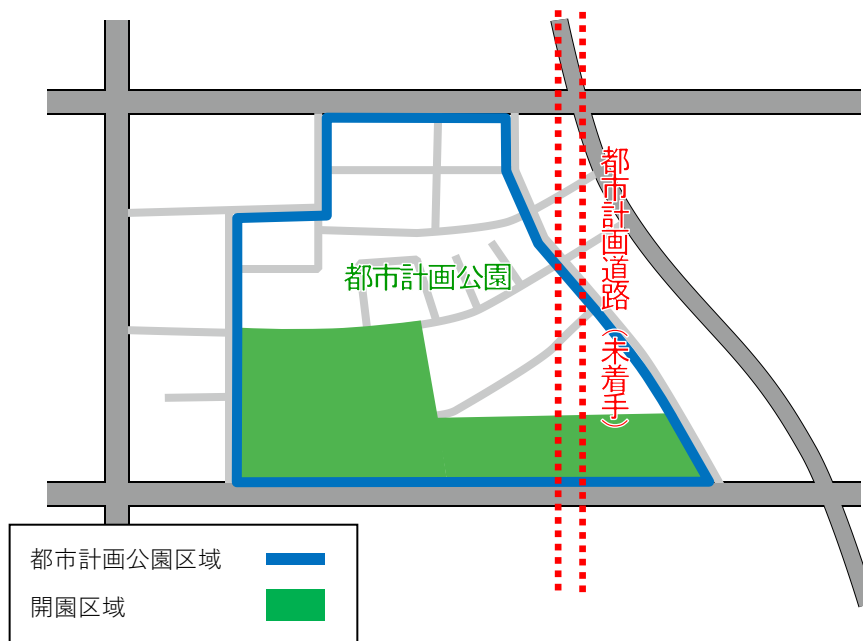


図3-42 都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

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した。（対象箇所については、P64の図3-45の検証結果の位置図参照）

検証方法

今回対象とする都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所の検証に当たっては、以下の事項に配慮することとしました。

- 都市計画公園等に必要な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維持します。
- 開園している都市計画公園等の既存の緑や景観は可能な限り保全します。
- 本検討で対象としている都市計画道路は、整備方針（第四次事業化計画）における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ていることを前提とします。
- 道路線形の変更は、新たに都市計画道路区域に編入する箇所が発生するなど、周辺地域に大きな影響を及ぼす可能性があります。
- 重複箇所に国が指定している史跡・名勝、鉄道、調節池がある場合は、対応方法について関係機関と調整する必要があります。

上記事項及び本検討の他の検証項目の検証結果を踏まえ、都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所については、双方の機能に配慮し、計画の整合を図るため、以下の2つの方向性に分類しました。

都市計画道路と都市計画公園等との重複箇所の変更の方向性

- ①今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所
- ②今後関係機関と調整が必要な箇所（国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池）

①今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所について

都市計画道路は、都市計画道路ネットワークの検証で必要性が確認されていることに加え、道路線形の変更は、新たに都市計画道路区域に編入する箇所が発生するなど、周辺地域に大きな影響を及ぼす可能性があります。

このため、都市計画道路は、原則として都市計画変更を行わず、重複する都市計画公園等については、双方の事業化の支障とならないよう調整し、都市計画変更を行う方針としました。

都市計画公園等については、原則、都市計画区域マスタープランや緑の基本計画等の上位計画との整合を図るとともに、当該公園に必要な機能の確保を前提に、個別に都市計画変更を行います。

また、開園している公園については、既存の緑や景観、公園等の機能等にも配慮し、道路構造による対応の可能性を検討します。

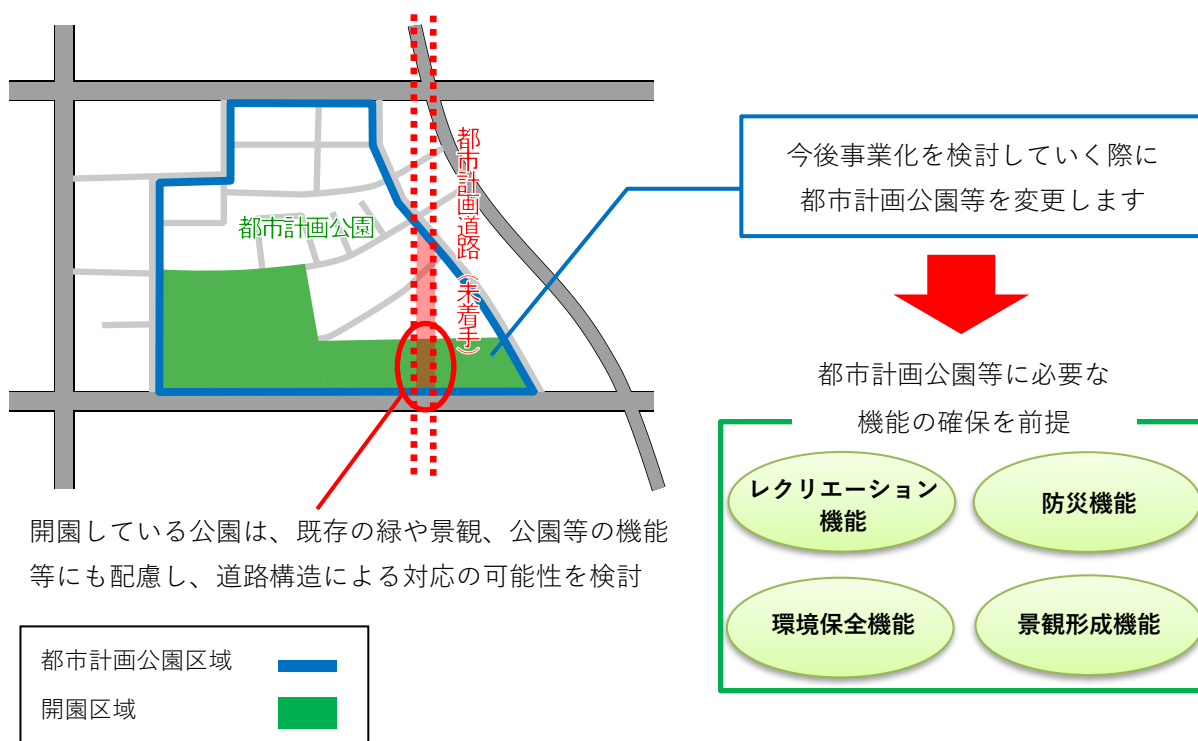


図 3-43 今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所のイメージ

②今後関係機関と調整が必要な箇所について

対象箇所には、都市計画道路と都市計画公園等が重複している箇所に国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池が存在する場合があります。

国指定の史跡・名勝が存在する箇所においては、事業に先立ち、都市計画道路及び都市計画公園等の整備方法について関係機関と調整する必要があります。また、鉄道、調節池との交差点においては、事業に先立ち、道路との交差構造について関係機関と調整する必要があります。

このため、これらの箇所については、双方の事業化に支障とならないよう国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池を所管する関係機関と調整を行い、これを踏まえ、都市計画道路又は都市計画公園等を変更する方向性としてしました。

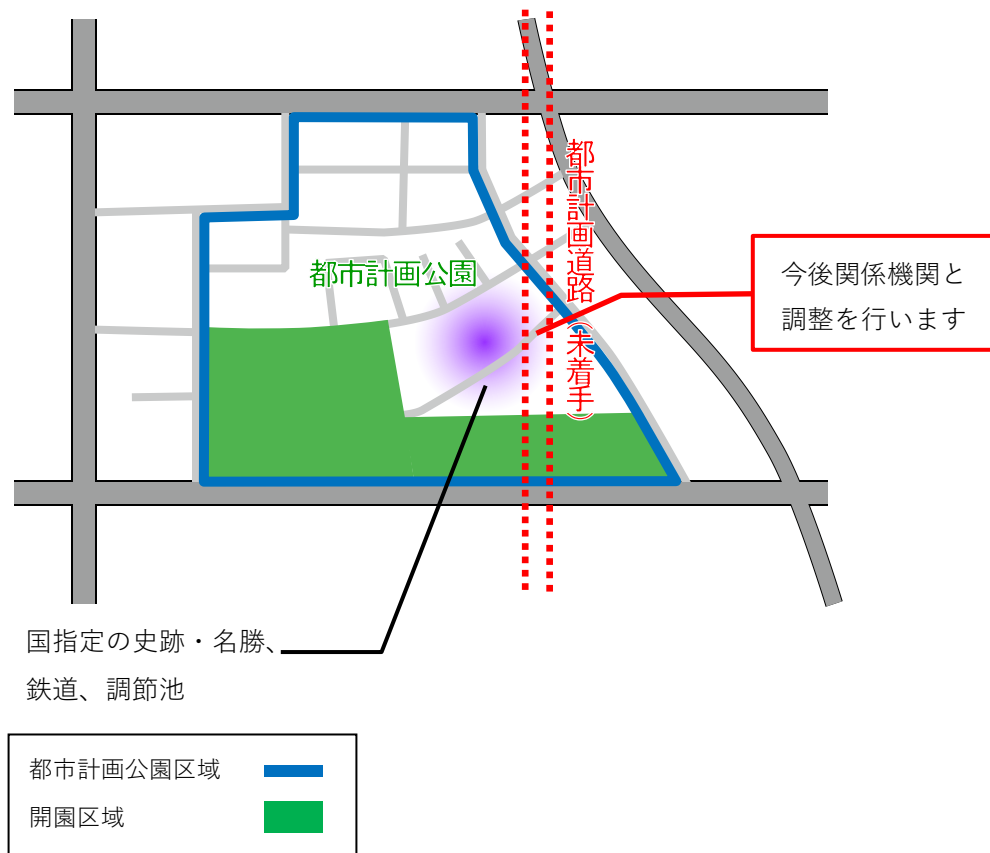


図 3-44 今後関係機関と調整が必要な箇所のイメージ

検証結果

以上を踏まえ、都市計画公園等との重複の検証結果の一覧表及び位置図を示します。^[1]

本検証は将来の事業実施に向けた方向性を示すものであり、ただちに都市計画変更を行うものではありません。今後、片方又は双方が事業化を検討する際に本検証結果を基に調整を行い、必要に応じて都市計画変更を行います。

検証を実施した箇所のうち、重複箇所が全部開園しているのは約3割であり、その他の箇所は一部開園、もしくは未開園となっています。都市計画公園等を変更するに当たっては、開園状況も踏まえ、当該公園に必要な機能（レクリエーション機能、防災機能、環境保全機能、景観形成機能）の確保を前提に、個別に調整します。また、開園している公園については、既存の緑や景観、公園等の機能にも配慮し、道路構造による対応の可能性を検討します。

表3-10 【今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所】の一覧表

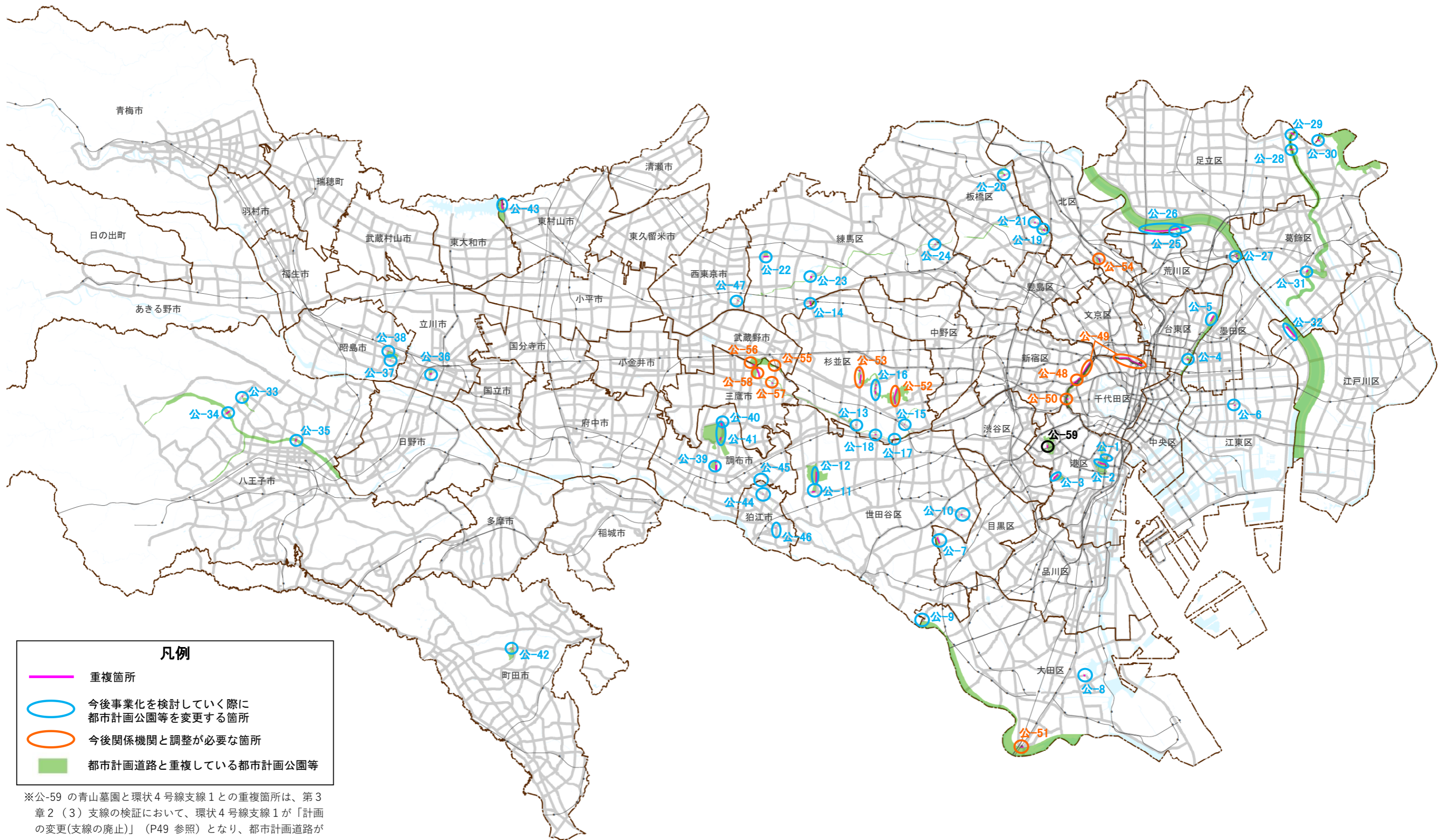
No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における 都市計画公園等の開園状況
公-1	芝公園	放射 20 号線	港区	開園
公-2	芝公園	補助 4 号線	港区	一部開園
公-3	有栖川宮記念公園	補助 10 号線	港区	開園
公-4	隅田川公園	放射 14 号線	台東区	未開園
公-5	隅田川公園	補助 109 号線	台東区	開園
公-6	千田町公園	放射 32 号線	江東区	開園
公-7	駒沢公園	補助 127 号線	目黒区	一部開園
公-8	貴船堀公園	補助 34 号線	大田区	開園
公-9	多摩川緑地	補助 208 号線	大田区	未開園
公-10	子の神公園	補助 209 号線	世田谷区	開園
公-11	祖師ヶ谷公園	補助 52 号線	世田谷区	未開園
公-12	祖師ヶ谷公園	補助 216 号線	世田谷区	未開園
公-13	下高井戸西公園	補助 215 号線	杉並区	開園
公-14	上井草公園	補助 132 号線	杉並区・練馬区	未開園
公-15	神田川第二緑地	放射 23 号線	杉並区	未開園
公-16	善福寺川緑地	補助 133 号線	杉並区	一部開園
公-17	玉川上水緑地	補助 128 号線	杉並区	一部開園
公-18	玉川上水緑地	補助 133 号線	杉並区	開園
公-19	下板橋第一公園	補助 84 号線	板橋区	一部開園
公-20	小豆沢公園	補助 244 号線	板橋区	開園

[1] 図3-45「都市計画公園等との重複」検証結果の位置図（P64 参照）にある公-59の青山墓園と環状4号線支線1との重複箇所は、第3章2（3）支線の検証において、環状4号線支線1が「計画の変更(支線の廃止)」（P49 参照）となり、都市計画道路が廃止されることで重複が解消され、計画が整合します。

No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における 都市計画公園等の開園状況
公-21	板橋緑地	補助 84 号線	板橋区	未開園
公-22	大泉井頭公園	補助 232 号線	練馬区	一部開園
公-23	石神井川緑地	補助 132 号線	練馬区	未開園
公-24	石神井川緑地	補助 234 号線	練馬区	未開園
公-25	尾竹橋公園	補助 118 号線	足立区	開園
公-26	荒川緑地	補助 118 号線	足立区	未開園
公-27	荒川緑地	補助 139 号線	足立区	未開園
公-28	中川緑地	補助 259 号線	足立区・葛飾区	未開園
公-29	中川緑地	補助 261 号線	足立区・葛飾区	未開園
公-30	水元公園	補助 277 号線	葛飾区	未開園
公-31	中川緑地	補助 280 号線	葛飾区	一部開園
公-32	荒川緑地	補助 122 号線	江戸川区	未開園
公-33	清水公園	八王子 3・4・63 号線	八王子市	未開園
公-34	浅川河川緑地	八王子 3・4・63 号線	八王子市	未開園
公-35	浅川河川緑地	八王子 3・5・49 号線	八王子市	未開園
公-36	諏訪の森公園	立川 3・4・33 号線	立川市	未開園
公-37	昭和公園	昭島 3・4・1 号線	昭島市	開園
公-38	昭和公園	昭島 3・5・12 号線	昭島市	開園
公-39	布多公園	調布 3・4・26 号線	調布市	未開園
公-40	神代公園	調布 3・4・15 号線	調布市	未開園
公-41	神代公園	調布 3・4・26 号線	調布市	未開園
公-42	薬師池公園	町田 3・4・15 号線	町田市	開園
公-43	狭山緑地	東村山 3・4・34 号線	東村山市	開園
公-44	旧野川緑地	調布 3・4・7 号線	狛江市	開園
公-45	旧野川緑地	調布 3・4・8 号線	狛江市	開園
公-46	岩戸川緑地	調布 3・4・18 号線	狛江市	一部開園
公-47	東伏見石神井川緑地	西東京 3・4・17 号線	西東京市	未開園

表 3-11 【今後関係機関と調整が必要な箇所】の一覧表

No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における 都市計画公園等の開園状況
公-48	外濠緑地	放射 6 号線	千代田区・新宿区	未開園
公-49	外濠緑地	環状 2 号線	千代田区・新宿区・文京区	未開園
公-50	外濠緑地	補助 64 号線	千代田区	未開園
公-51	多摩川緑地	補助 43 号線	大田区	未開園
公-52	和田堀公園	補助 128 号線	杉並区	一部開園
公-53	善福寺川緑地	補助 215 号線	杉並区	一部開園
公-54	旧古河邸公園	放射 10 号線	北区	開園
公-55	井の頭公園	三鷹 3・4・12 号線	三鷹市	開園
公-56	井の頭公園	三鷹 3・4・13 号線	三鷹市	開園
公-57	玉川上水緑地	三鷹 3・4・12 号線	三鷹市	一部開園
公-58	玉川上水緑地	三鷹 3・4・13 号線	三鷹市	一部開園



凡例

- 重複箇所
- 今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所
- 今後関係機関と調整が必要な箇所
- 都市計画道路と重複している都市計画公園等

※公-59の青山墓園と環状4号線支線1との重複箇所は、第3章2(3)支線の検証において、環状4号線支線1が「計画の変更(支線の廃止)」(P49参照)となり、都市計画道路が廃止されることで重複が解消され、計画が整合します。



図3-45 「都市計画公園等との重複」検証結果の位置図

(2) 事業実施済区間

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、交差する都市計画道路との交差点間にお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、事業実施済区間と定義します。

事業実施済区間は、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は見られます。

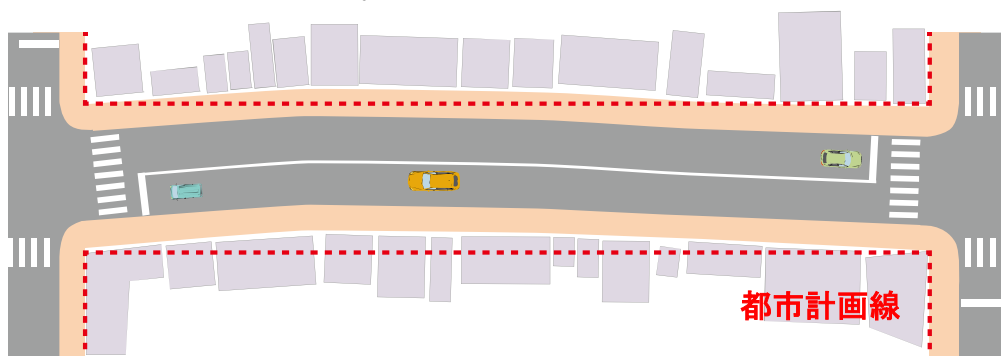


図 3-46 事業実施済区間のイメージ

検証対象

上記で定義した事業実施済区間としました。(対象箇所については、P66 の図 3-47 の予定路線の位置図参照)

検証方法

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するかを検証しました。

検証結果

以上を踏まえ、事業実施済区間の【計画の変更】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 3-12 【計画の変更】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
事-1	環状 6 号線	大崎陸橋付近	品川区	280	都
事-2	補助 145 号線	放射 18 号線～補助 146 号線	品川区	260	区
事-3	八王子 3・4・63 号線	八王子 3・3・1 号線付近～ 八王子 3・4・67 号線付近	八王子市	1,070	都
事-4	三鷹 3・4・20 号線	三鷹 3・4・19 号線付近～ 三鷹 3・2・2 号線付近	三鷹市	600	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。

[1] P19 を参照してください。

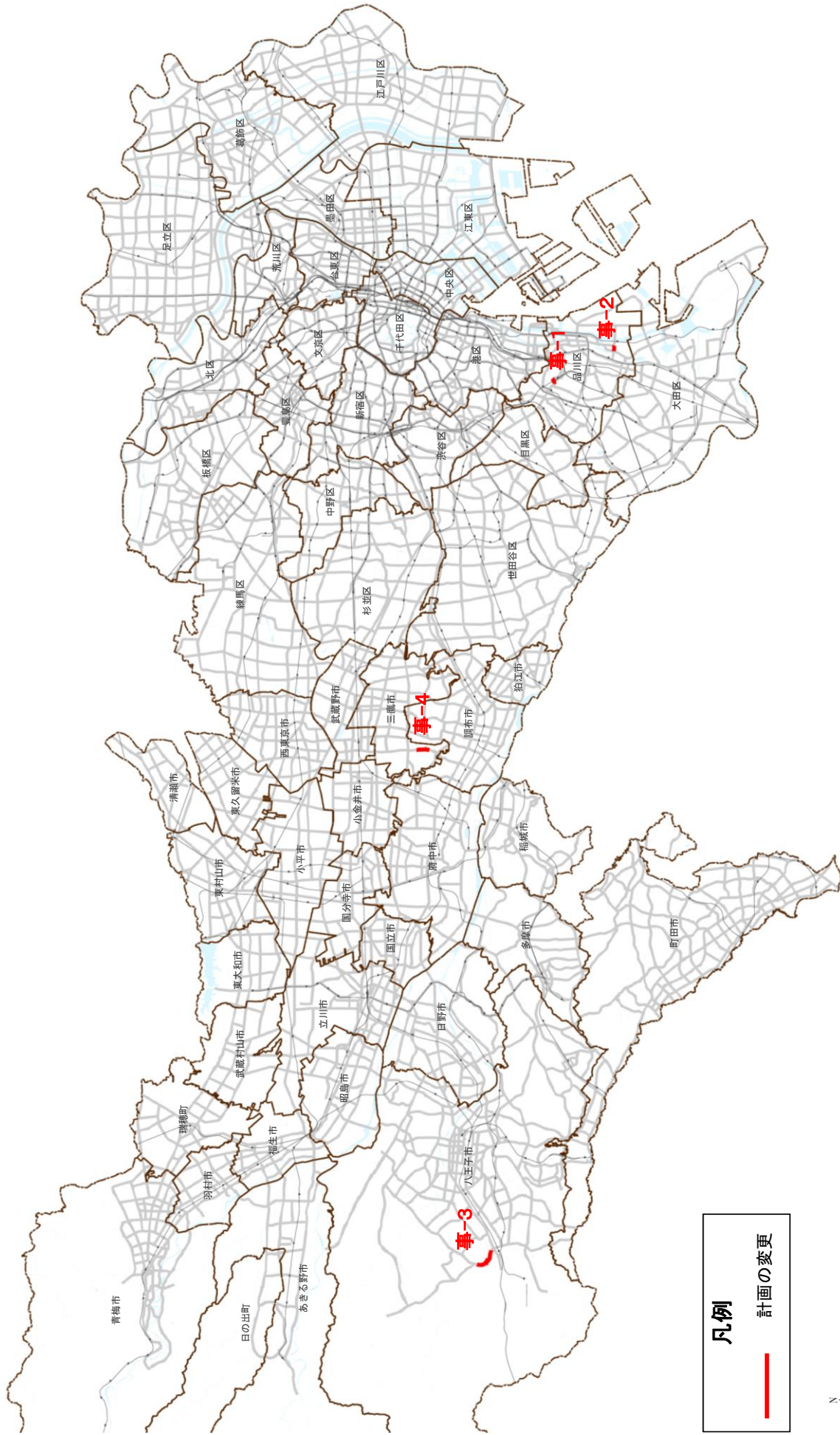


図 3 -47 【計画の変更】 予定路線の位置図

【事業実施済区間】

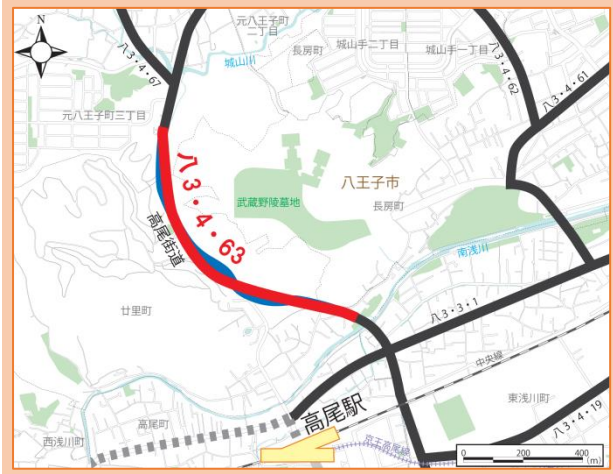
事-1 環状6号線



事-2 補助145号線



事-3 八王子3・4・63号線



事-4 三鷹3・4・20号線

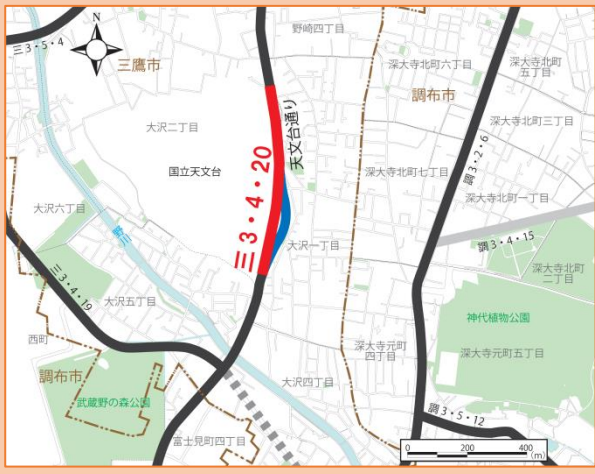


図 3-48 【計画の変更】 予定路線の箇所図

4 地域的な道路に関する検証

(1) 既存道路による代替可能性

未着手の地域的な都市計画道路の近傍に、都市計画道路が有する機能を代替できる都市計画道路以外の道路がある可能性があります。



図 3-49 既存道路による代替のイメージ (代替路)



図 3-50 都市計画道路が有する機能

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^[1]としました。

[1] 幹線街路の機能を補完するために計画されている支線も含まれます。広域的な道路については、交通の円滑化や災害時の緊急輸送などの面からネットワークの連続性が求められるため、既存道路による代替可能性の検証は行わないこととしました。

検証方法

未着手の地域的な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、都市計画道路が有する機能を考慮し、その機能を代替できるかを検証しました。

代替路となる都市計画道路以外の道路の条件は以下としました。

- ・ 交差する都市計画道路との交差点間を最小単位とします。
- ・ 対象の都市計画道路と並行する都市計画道路以外の道路とします。
- ・ 地域的な道路における概成道路の評価幅員に準じ、候補となる代替路は原則として以下の通りとします。

① 現況の総幅員が 12.0m 以上

② 幅員構成は、車道部が 7.0m 以上かつ歩道部が 2.5m 以上^[1]

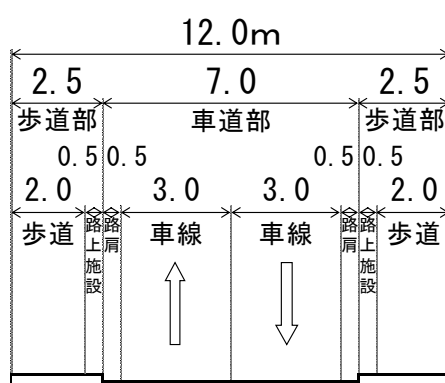


図 3-52 地域的な道路の評価幅員の例

さらに、上記の条件を満たす道路について、都市計画道路ネットワークの連続性や交通状況・まちづくりの状況・道路線形等、地域の実情も踏まえ、代替できるかを検証しました。

検証結果

以上を踏まえ、既存道路による代替可能性の【計画の変更(廃止)】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 3-13 【計画の変更(廃止)】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
代-1	町田 3・4・12 号線	町田 3・4・39 号線～ 町田 3・4・38 号線	町田市	800	市

※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。

[1] 現況の総幅員が 12.0m 以上あり、車道部の幅員を歩道部の幅員に配分することで車道部が 7.0m 以上かつ歩道部が 2.5m 以上確保できる道路も検討対象とします。なお、交差点部における付加車線の可否についても個別に検討します。

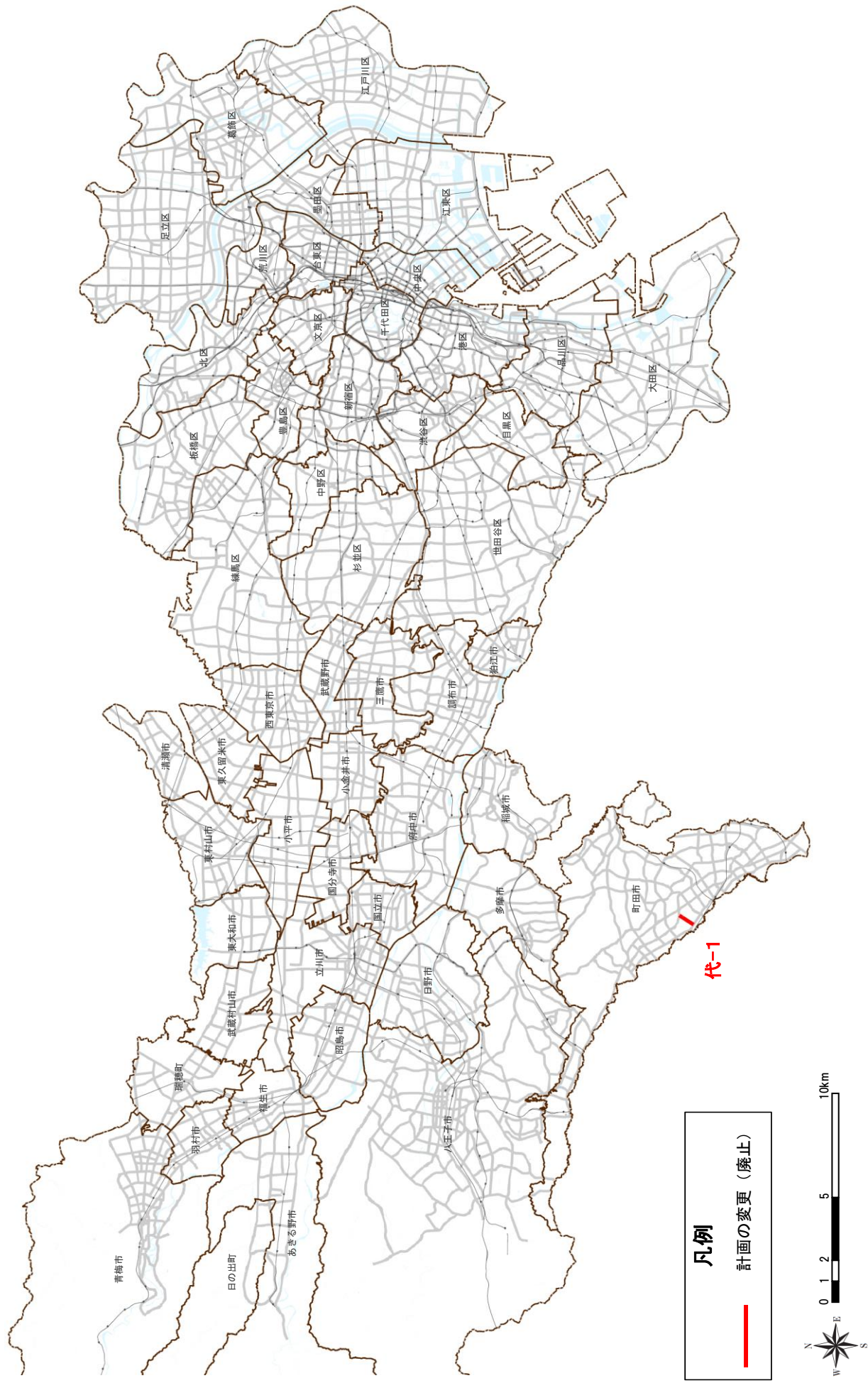


図 3-53 【計画の変更(廃止)】 予定路線の位置図

【既存道路による代替可能性】



図 3 -54 【計画の変更(廃止)】 予定路線の箇所図