建　設　委　員　会　資　料
令　和　元　年　１　２　月　３　日
都　市　環　境　部　都　市　計　画　課

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の策定・公表について

１．概　要

東京都と特別区及び26市2町は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、平成28年3月に「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）」を策定した。第四次事業化計画に基づき整備を推進することにより、都市計画道路の約8割が完成する一方で、残る計画は事業着手までに期間を要することになる。

そのため、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路の在り方について、東京都と特別区及び26市2町は協働して平成29年5月より検討を進め、令和元年11月27日に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を取りまとめ、公表した。

２．本方針での検討の視点と内容

本方針の策定にあたり、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、以下の検証項目を設け、検討を行った。　【別紙１】

表　本検討の検証項目

検証項目		区内における検証対象区間等の数
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	（１）概成道路	５区間
２　交差部の交差方式等の検証	（１）立体交差	対象箇所なし
	（２）交差点拡幅部	対象箇所なし
	（３）支線	対象区間なし
	（４）橋詰	対象箇所なし
３　計画重複等に関する検証	（１）都市計画公園等との重複	対象箇所なし
	（２）事業実施済区間	２区間
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	５区間

３．パブリックコメントの結果

本方針の取りまとめにあたって令和元年7月12日(金)から8月12日(月)まで実施したパブリックコメントの結果は、別紙のとおり。【別紙２】

別紙１

東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針

Basic Policy for
City Planning Road in Tokyo

令和元年11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、更に防災性の向上の観点からも、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 年代の目指すべき都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しています。東京の都市づくりの目標である活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるためには、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。

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行いました。

平成 30 年 7 月には「中間のまとめ」を、令和元年 7 月には「基本方針（案）」を公表し、皆様からの御意見等を頂きました。

その後、皆様からの御意見等を参考に、東京都と特別区及び 26 市 2 町が協働で検討を進め、このたび「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定しました。

今後とも必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。

東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針

目　次

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　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　基本的な考え方

1　背景　9
2　基本的な考え方　10
3　検討対象　11
4　検討の視点　14
5　検討フロー　15

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　17
2　交差部の交差方式等の検証
（１）立体交差　31
（２）交差点拡幅部　39
（３）支線　46
（４）橋詰　52
3　計画重複等に関する検証
（１）都市計画公園等との重複　57
（２）事業実施済区間　65
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　68

第４章　変更予定路線一覧　73

第５章　今後の進め方　77

＜検討体制＞　78
＜お問合せ先＞　82

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 ㎞（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。

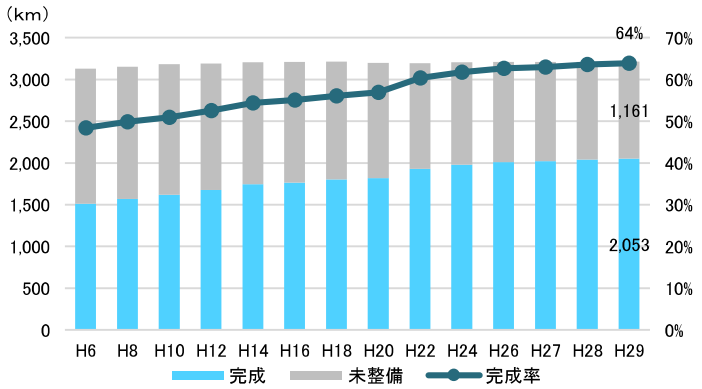


図１-１　都市計画道路の整備推移（平成 29 年度末時点）

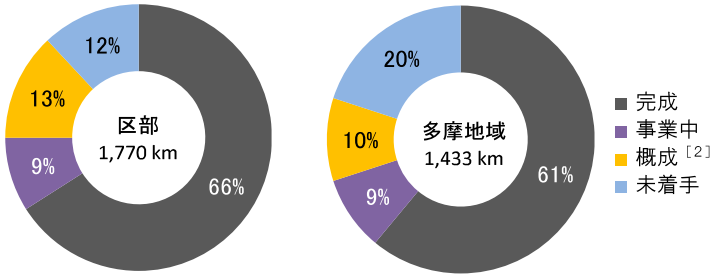
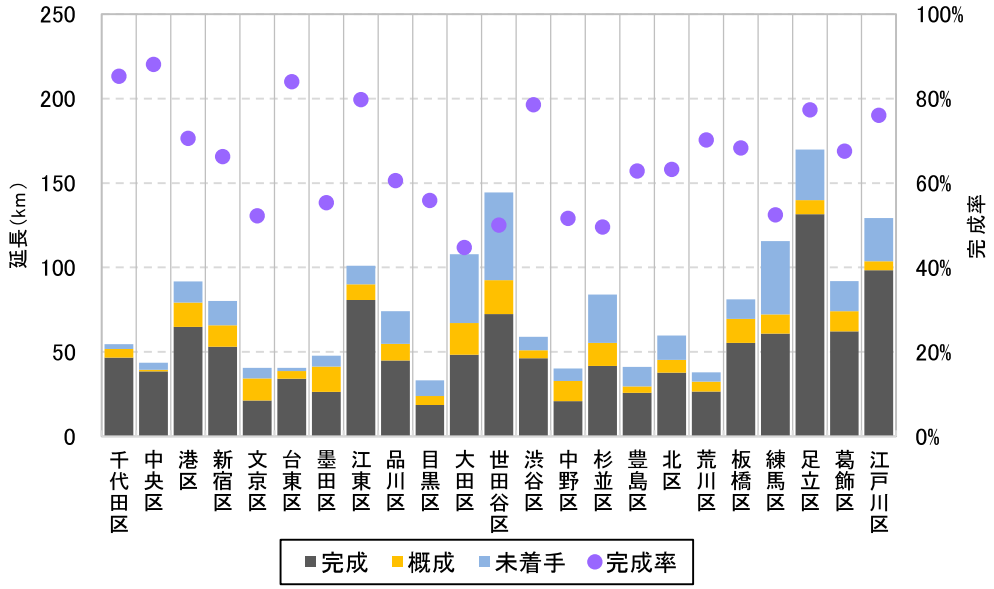


図１-２　都市計画道路の整備状況（平成 29 年度末時点）

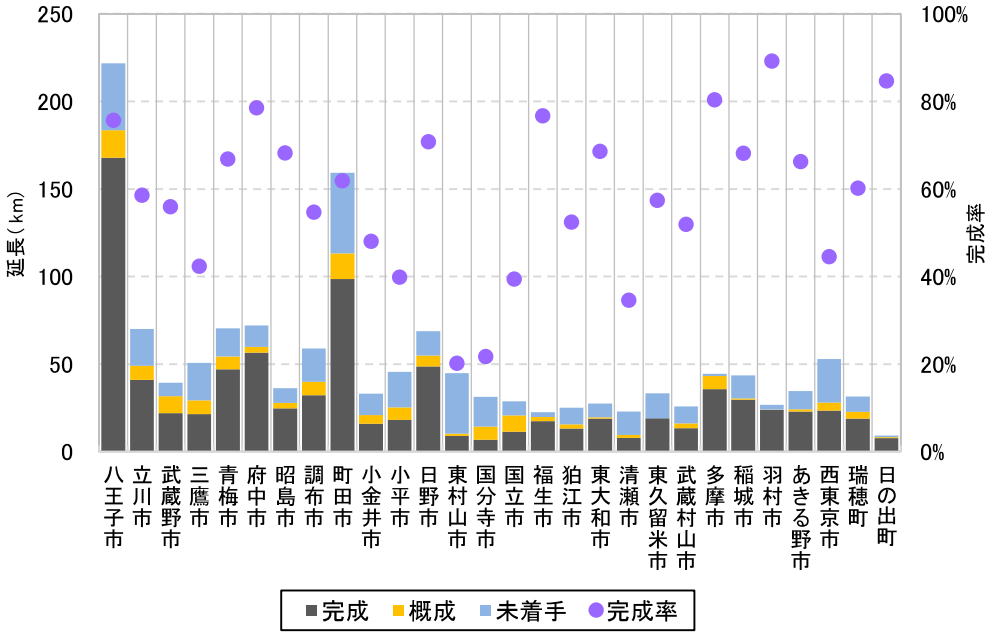
［１］計画期間は、区部は平成 16 年度から平成 27 年度まで、多摩地域は平成 18 年度から平成 27 年度までです。

［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。

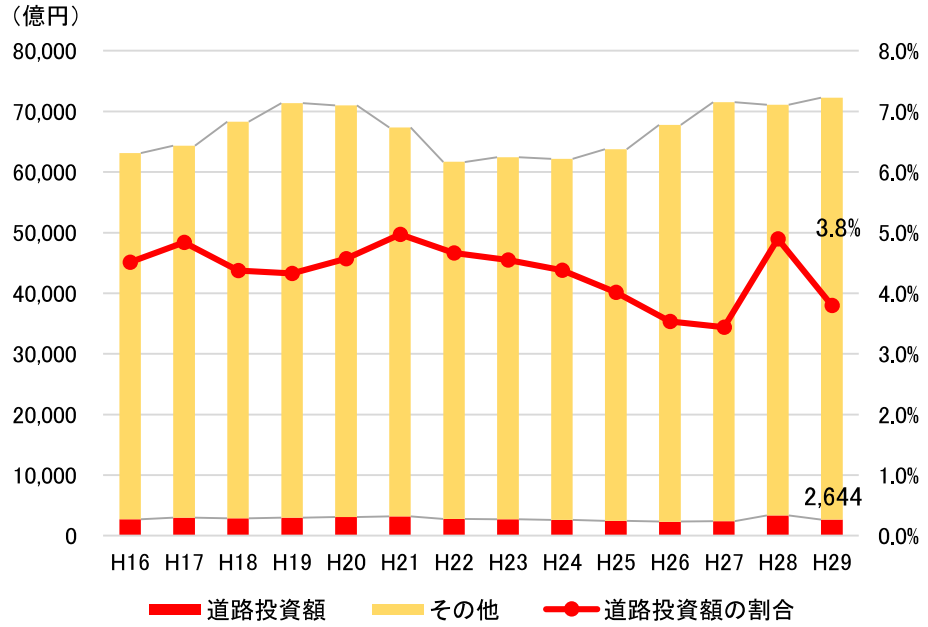
［1］自動車専用道路を除いて集計しています。また、概成と未着手には事業中の路線も含みます。

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 ）

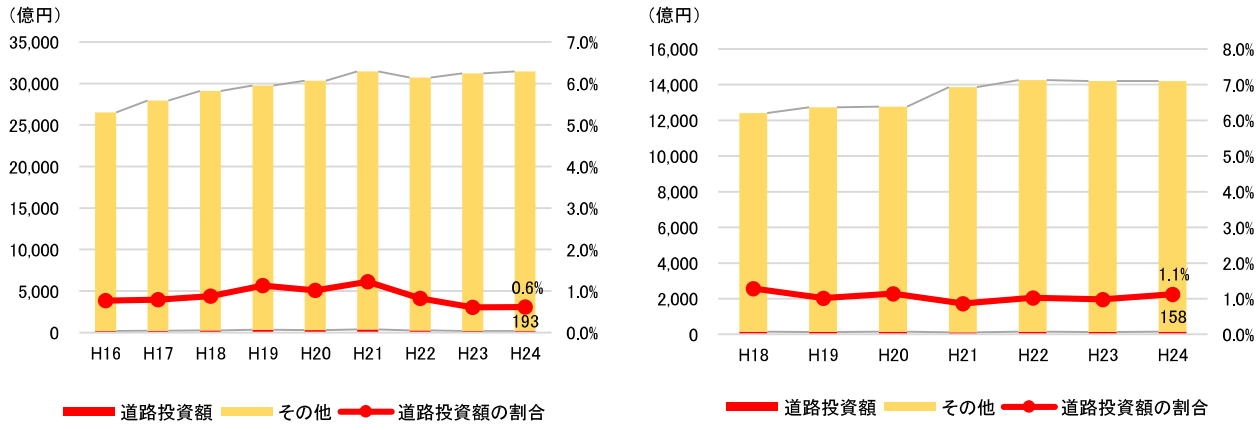
また、平成 16 年度から平成 24 年度までの区市町の道路整備への投資額は、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって違いがありますが、全体で年間 400 億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は 1 %程度にとどまっています。（図 1 - 6 ）

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】

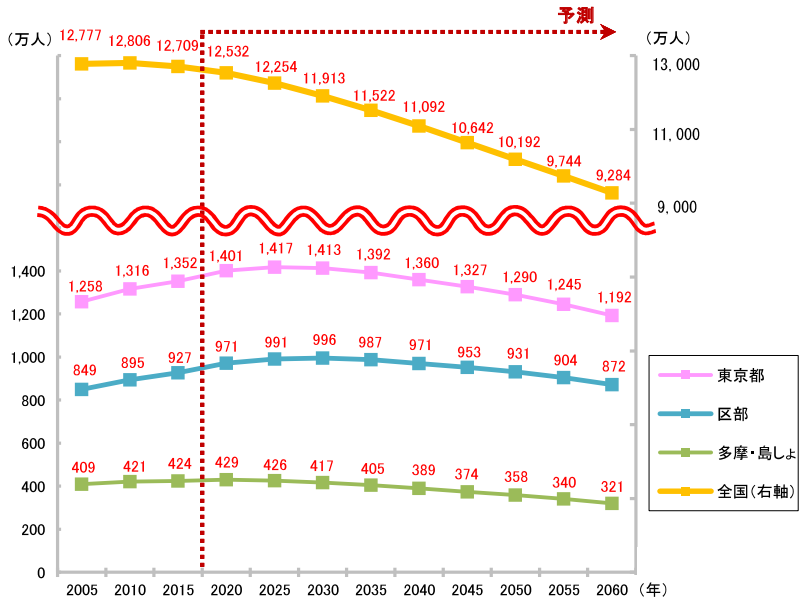
出典：「地方財政状況調査」（平成 16～24 年 総務省）、「都市計画道路などの整備状況調査」（平成 25 年度）

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

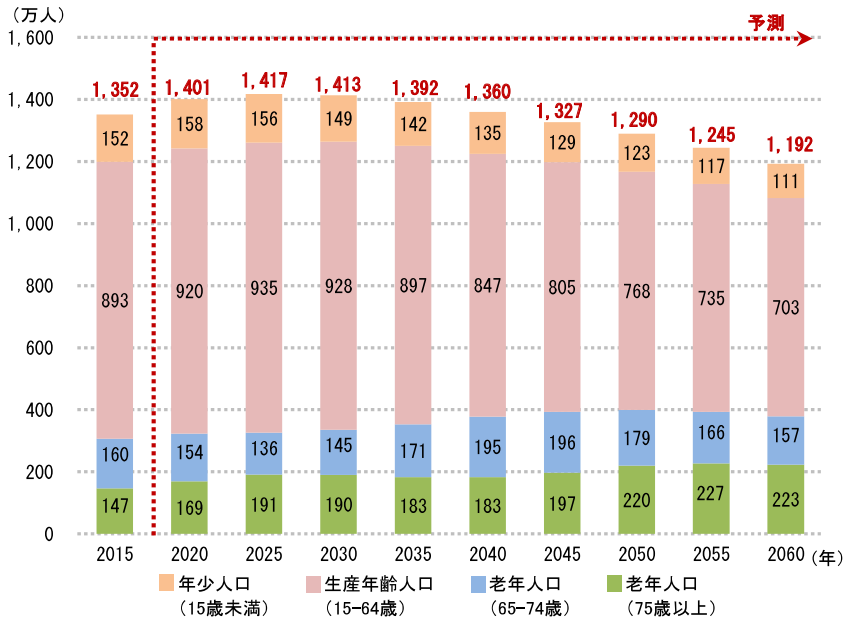
平成 27 年国勢調査による人口を基準に、2060 年までの東京の人口を推計すると、東京の人口は今後もしばらく増加を続け、2025 年の 1,417 万人をピークに緩やかに減少していくものと見込まれます。（図 1 - 7 ）

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）

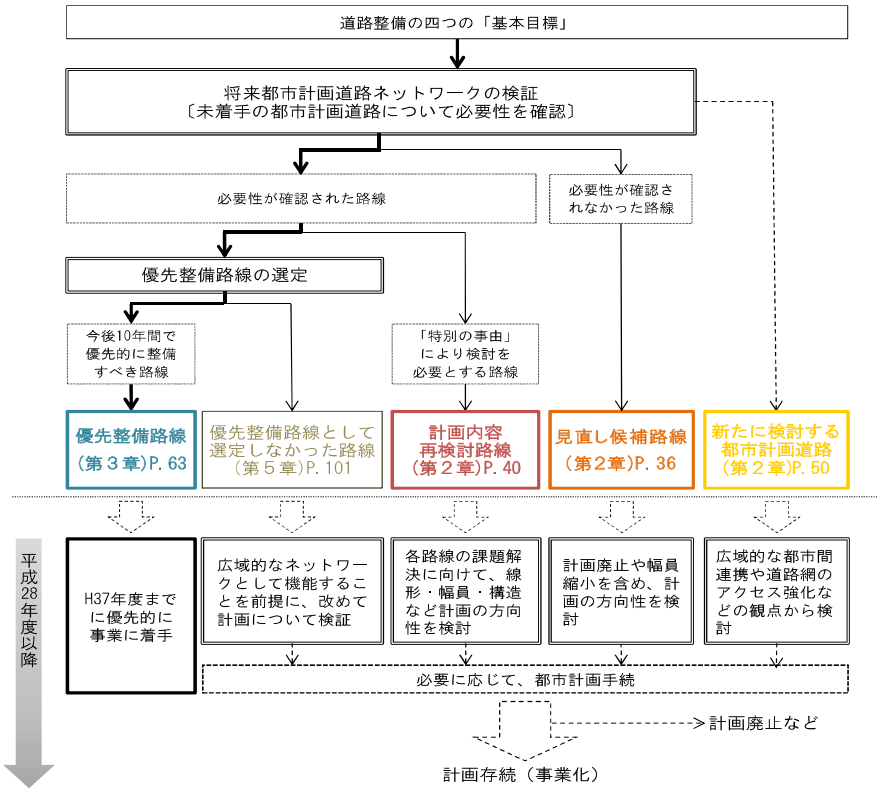
さらに、必要性が確認された路線を対象に、東京が目指すべき将来像の実現や東京が抱える道路整備の課題解決に向け、重要性・緊急性を考慮し、東京都と特別区及び 26 市 2 町との適切な役割分担の下、10 年間（平成 28 年度から令和 7 年度まで）で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）として 320 区間 226km を選定しました。選定に当たっては、東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から 6 つの選定項目を設定し、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。（図 1 -11）

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

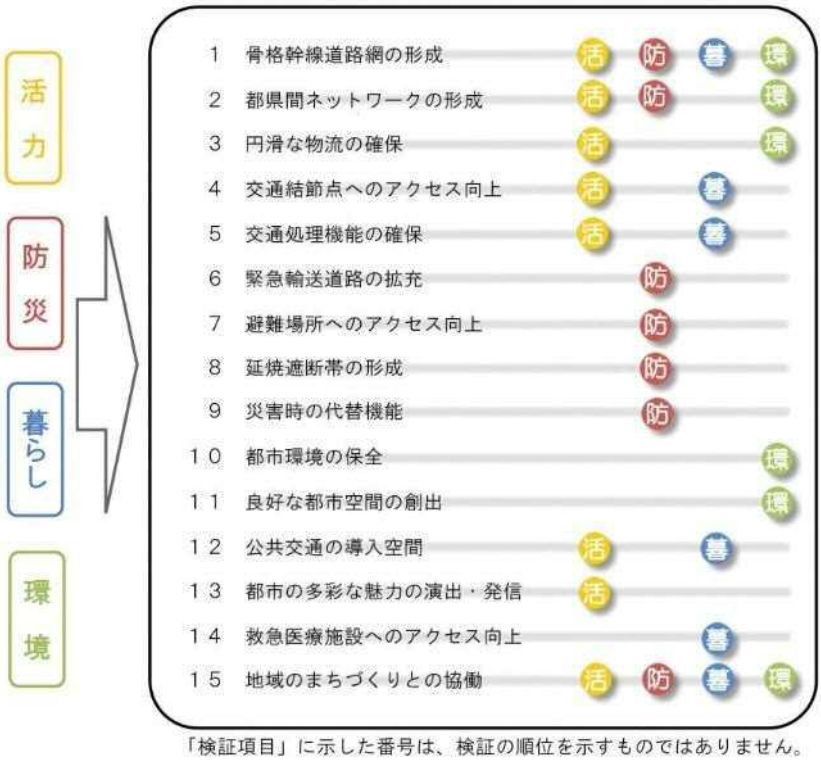
（1）検討の流れ



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

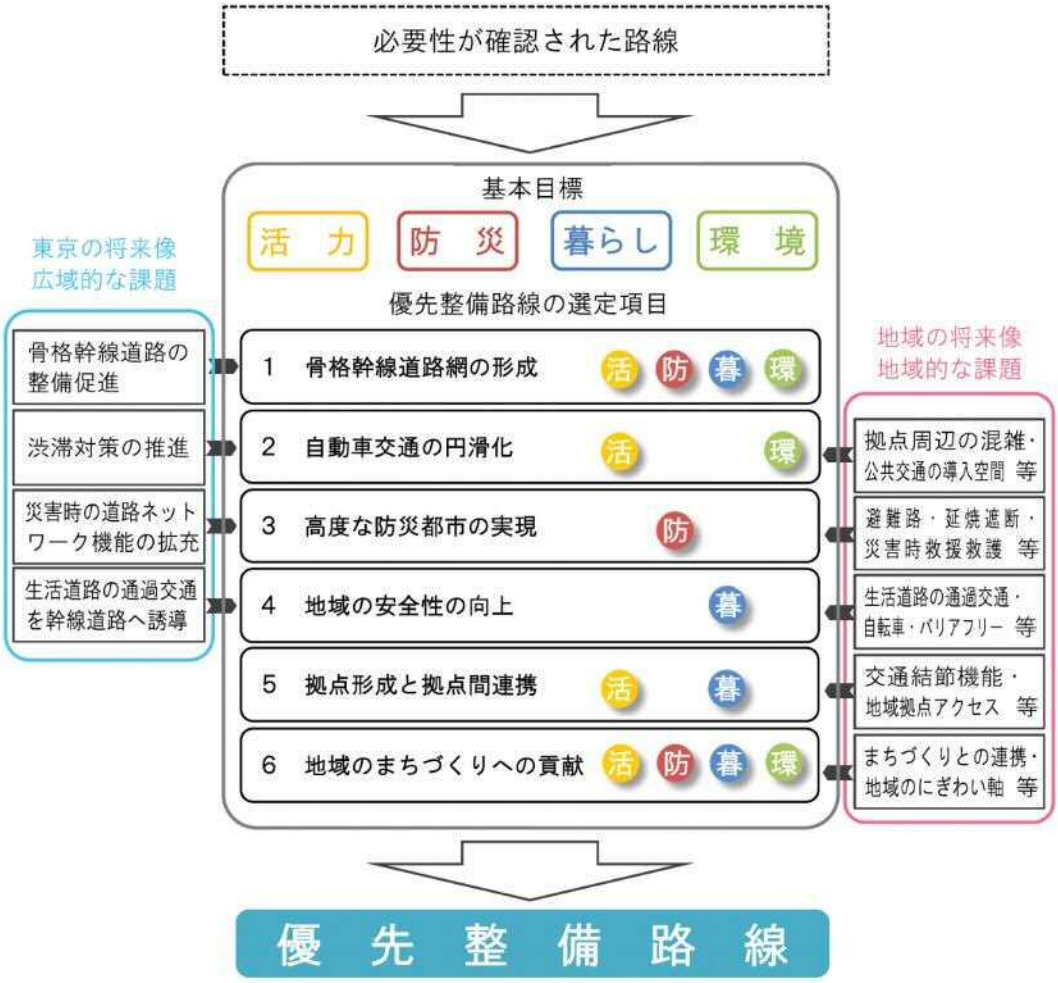
（2）将来都市計画道路ネットワークの検証の検証項目



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。

第２章

基本的な考え方

第２章　基本的な考え方

１　背景

東京都では「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、2040 年代の目指すべき都市像やその実現に向けた取組の方向性を示しています。東京の都市づくりの目標である活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるため、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。

このような都市像の実現に向け、限られた財源の下、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、整備方針（第四次事業化計画）に基づき、優先整備路線の整備を推進しています。これにより「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。

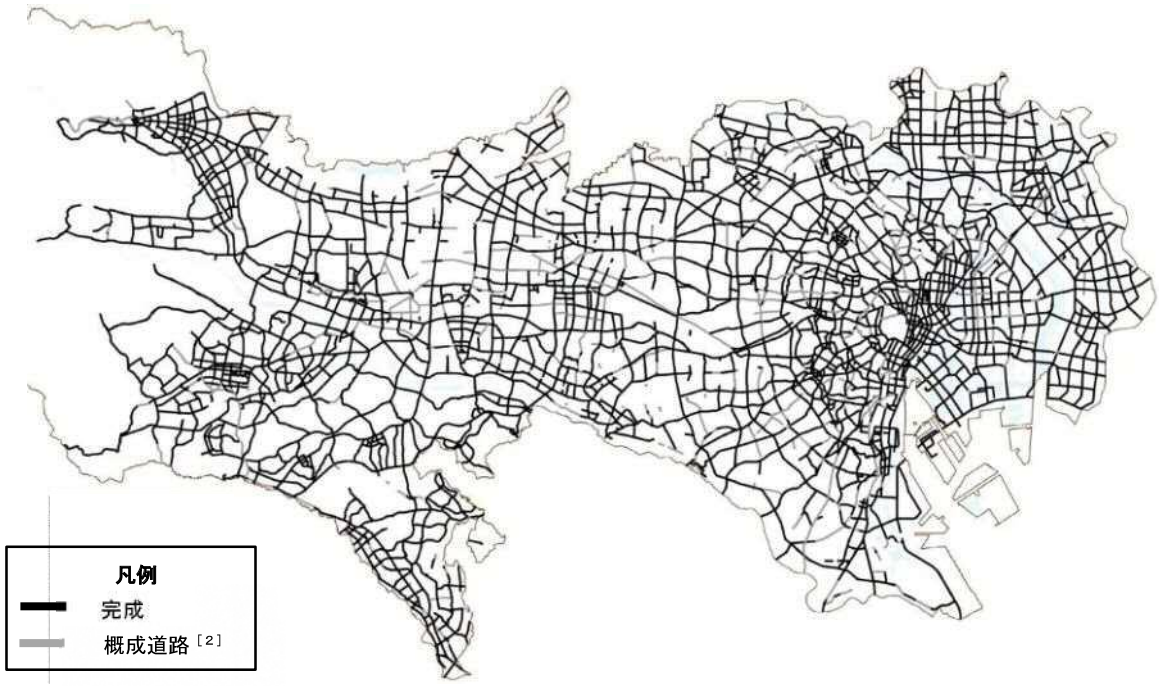


図２-１　2040 年代の都市計画道路ネットワーク（想定）[3]

［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、一部の区市の優先整備路線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］P17 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が予定されている路線等については、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　基本的な考え方

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、計画決定から相当程度の時間を経ているものもあります。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、優先整備路線を選定する一方で、適宜、都市計画道路の見直しや建築制限の緩和を行ってきました。

少子高齢化の進展など東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは、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、「第 2 章　1 背景」も踏まえ、「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、整備方針（第四次事業化計画）により、必要な都市計画道路の整備を着実に進める一方で、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の検証を行い、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定することとしました。

3　検討対象

「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（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（幹線街路[2]）を対象[3]とします。

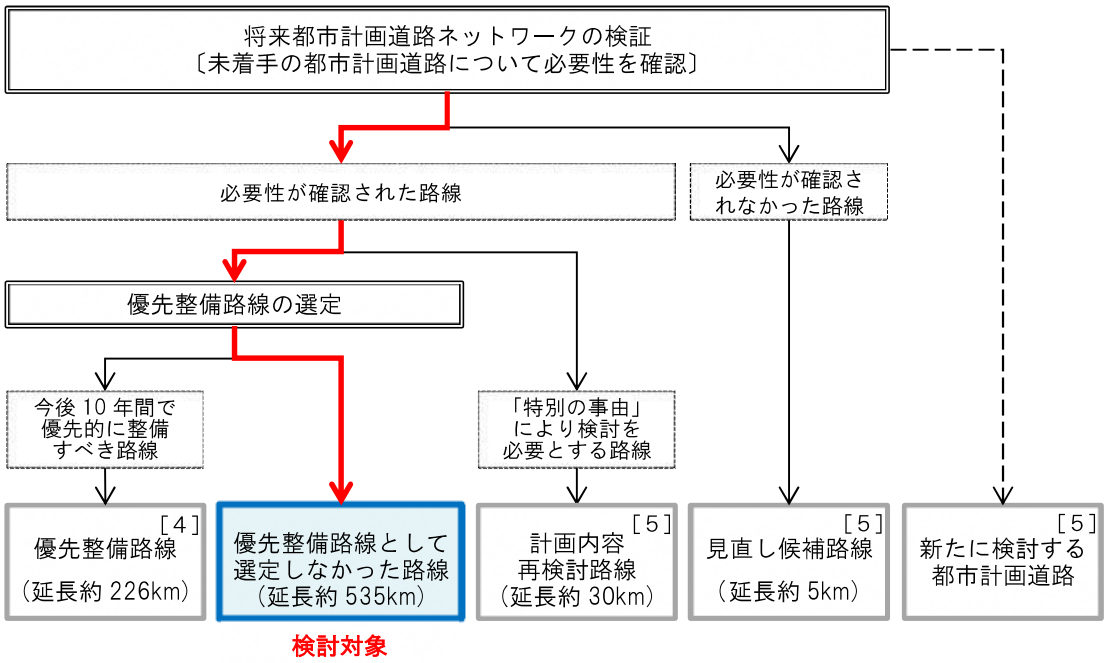


図 2 - 2　本検討の検討対象

［1］優先整備路線のほか、計画内容再検討路線、みちづくり・まちづくりパートナー事業が予定されている路線等については、本検討の対象外としました。
［2］幹線街路以外の区画街路等は対象外としました。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した。
［3］概成道路も含みます。なお、橋梁区間のみの概成道路は対象外としました。また、国道及び事業中路線等は本検討の対象外としました。
［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 535km の内訳は、表２-１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した。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。広域的な道路については都が主体となり区市町と協働で検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き、区市町が主体となり都と協働で検討を行いました。検討対象は図２-３のとおりです。

表２-１　検討対象［1］の内訳

	広域的な道路	地域的な道路	合計
概成道路［2］	約 135 ㎞	約 100 ㎞	約 235 ㎞
現道無道路［3］	約 50 ㎞	約 250 ㎞	約 300 ㎞
合計	約 185 ㎞	約 350 ㎞	約 535 ㎞

［１］本検討の検証項目（P15 表２-２参照）のうち、既に事業が行われているものや対象が局所的なものについて、検討対象の延長に計上していないものがあります。具体的には、立体交差については立体交差の構造物ができていない区間において、都市計画の幅員で暫定的に平面交差点として整備されている区間は延長に計上していません。また、橋詰及び事業実施済区間についても、延長に計上していません。

［２］P17 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2-3　「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討対象

4　検討の視点

本検討では、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、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性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、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検討することとしました。

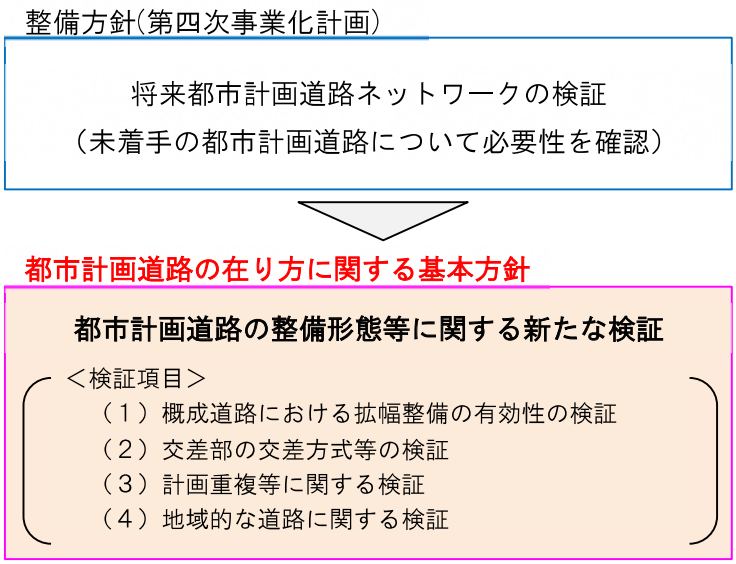


図２-４　本検討の視点

5　検討フロー

本検討における検討フローは図２-５のとおりです。

また、本検討における検証項目は表２-２のとおりです。

なお、今回の検討対象の中には、新たな検証項目のいずれにも該当しない区間[1]があります。それらの区間は、今回、新たな検証は行いませんが、整備方針（第四次事業化計画）における検証では、将来都市計画道路ネットワーク、すなわち都市計画道路をつなぐことの必要性が確認されています。

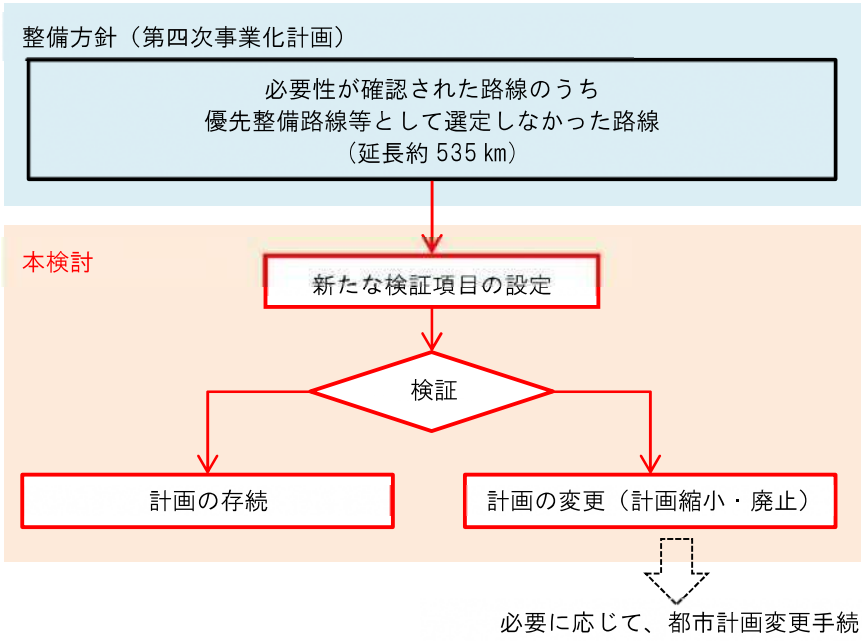


図２-５　本検討の検討フロー

表２-２　本検討の検証項目

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	（１）概成道路
2　交差部の交差方式等の検証[2]	（１）立体交差 （２）交差点拡幅部 （３）支線 （４）橋詰
3　計画重複等に関する検証	（１）都市計画公園等との重複[3] （２）事業実施済区間
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

［１］新たな検証項目のいずれにも該当しない区間とは、広域的な道路の現道無道路のうち、表２-２に示す検証項目の「２　交差部の交差方式の検証」及び「３　計画重複等に関する検証」に該当しない区間です。

［２］交差部の交差方式等の検証においては、「計画の存続」と「計画の変更」のほかに「今後事業化を検討していく際に計画の要否を検証」とする分類もあります。（P31 参照）

［３］都市計画公園等との重複の検証においては、「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」と「今後関係機関と調整が必要な箇所」に分類し、都市計画変更の方向性を示します。（P57 参照）

Column　都市計画道路の見直しの経緯について

東京の都市計画道路は、区部では戦前の震災復興計画などを経て、昭和 21 年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、昭和 39 年（環状 6 号線内側）及び昭和 41 年（環状 6 号線外側）に道路網の再検討が行われました。また多摩地域では、昭和 36 年及び昭和 37 年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路が決定されました。

その後は、おおむね 10 年ごとに策定している事業化計画で優先的に整備する路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、見直しを適時適切に行ってきました。

必要性の検証に当たっては、その時々の社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、事業化計画策定の時点で未着手の都市計画道路を対象として検証を実施しました。

その結果、昭和 56 年の道路再検討（第一次事業化計画）では約 24 ㎞、平成 16 年及び平成 18 年の整備方針（第三次事業化計画）では約 6 ㎞、平成 28 年の整備方針（第四次事業化計画）では約 5 ㎞、合計で約 35 ㎞の見直しを行うべき路線を示しています。

東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズが日々変化し、多様化する中、こうした状況を的確に捉え、今後とも見直すべきものは見直す一方で、必要な都市計画道路の整備を着実に進めていきます。

表 2 - 3　道路再検討・整備方針における都市計画道路の見直しの経緯

年	項目	見直し延長※	備考
昭和 56 年 平成元年	道路再検討 （第一次事業化計画）	約 24 ㎞	区部：昭和 56 年 多摩地域：平成元年
平成 3 年 平成 8 年	第二次事業化計画	–	区部：平成 3 年 多摩地域：平成 8 年
平成 16 年 平成 18 年	整備方針 （第三次事業化計画）	約 6 ㎞	区部：平成 16 年 多摩地域：平成 18 年
平成 28 年	整備方針 （第四次事業化計画）	約 5 ㎞	区部及び多摩地域

※廃止または幅員の縮小

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。

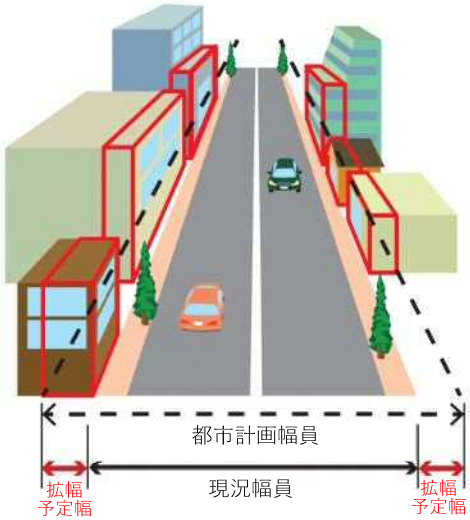


図３-１　概成道路のイメージ

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。

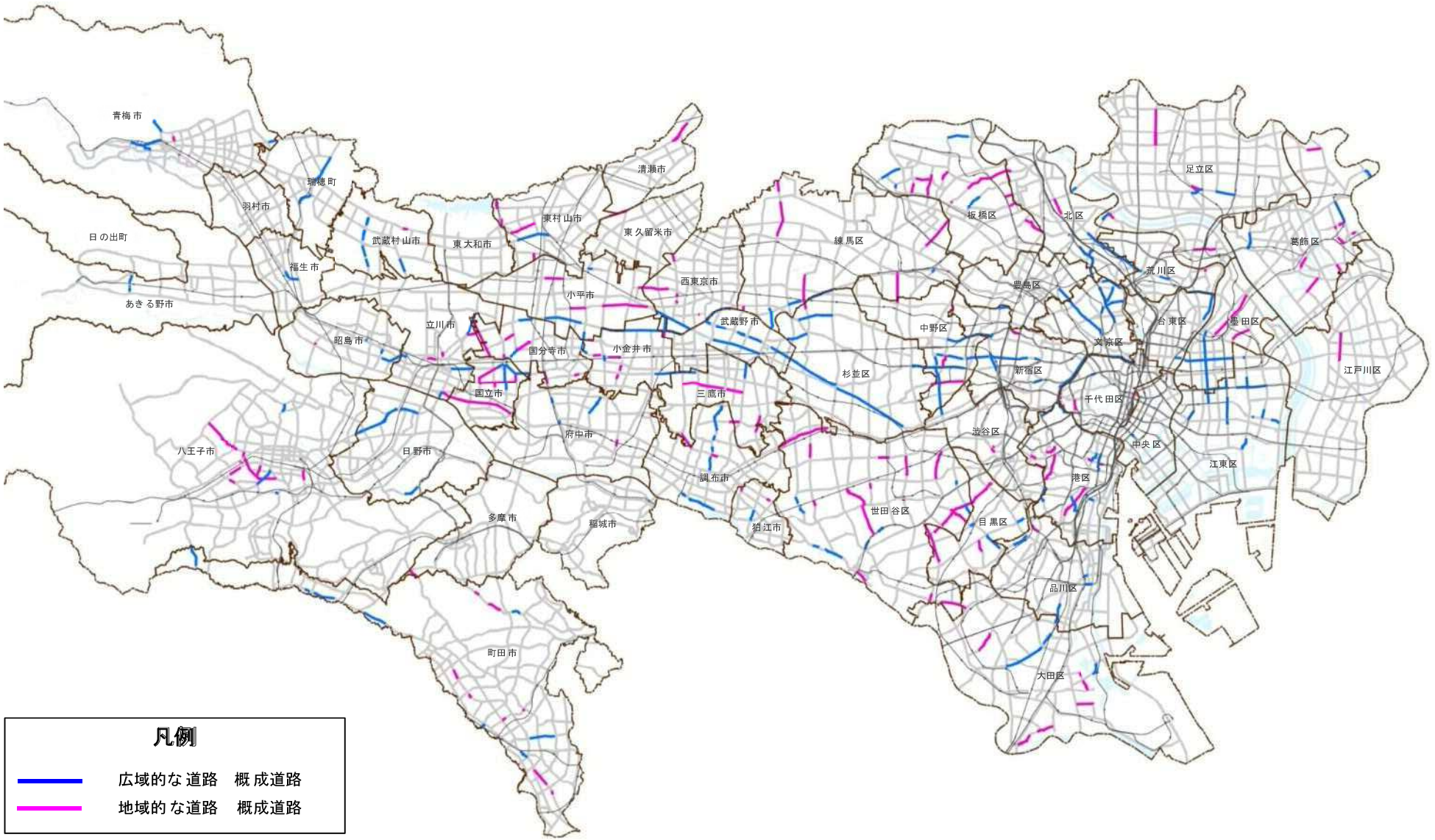
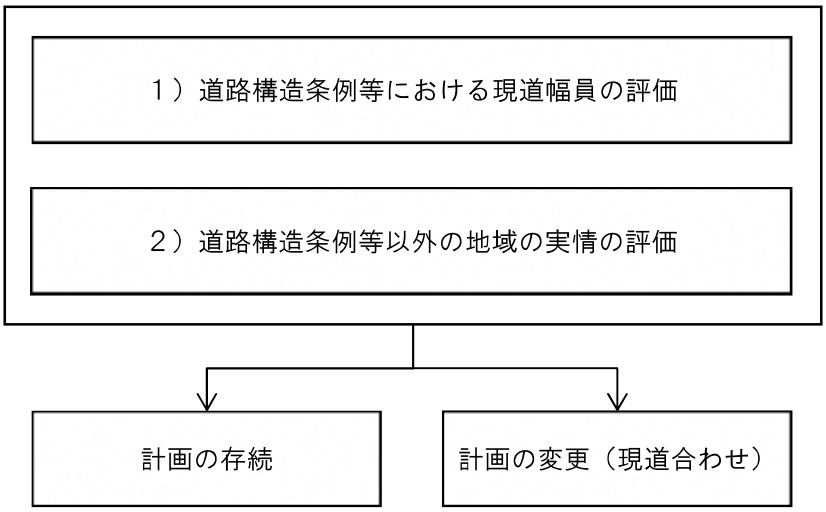


図3-2　概成道路　検証対象

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。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。

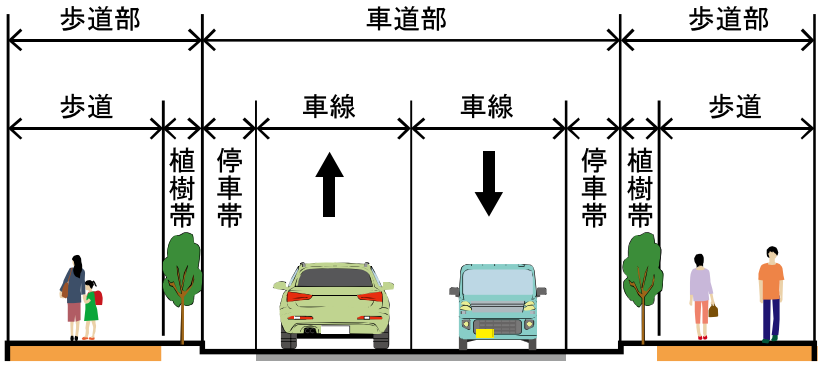
［2］検証対象区間は、交差する都市計画道路との交差点間を評価の最小区間としました。鉄道や玉川上水が都市計画道路区域内に存在するなど特殊な都市計画道路の現道幅員の評価は、個別に検証を行うものとしました。また、概成道路のうち橋梁区間は、評価の対象外としました。

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。

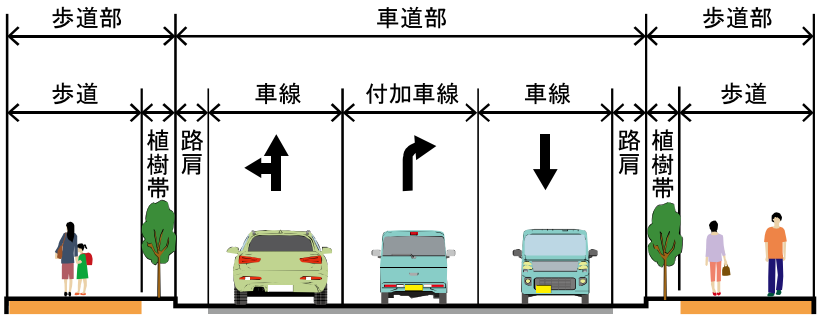
図３-３　往復２車線道路の評価幅員の横断面構成

（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）

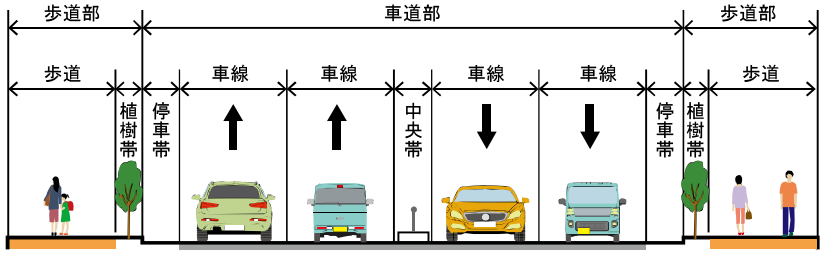


横断面構成要素	歩道	植樹帯	車道（車線）	車道（付加車線）	路肩
広域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m	2.75m	2.5m	0.5m
地域的な道路	2.0m又は3.5m[1]	1.0m（0.5m[2]）	2.75m	2.5m[5]	0.5m

［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。

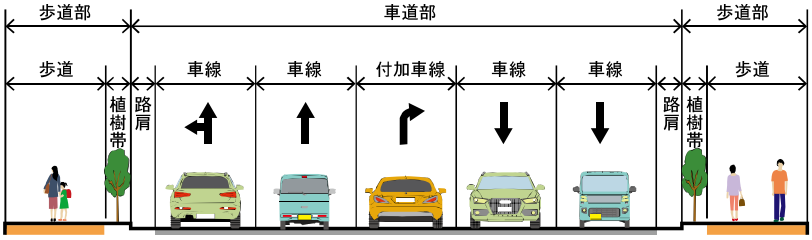
図３-４　往復４車線道路の評価幅員の横断面構成

（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

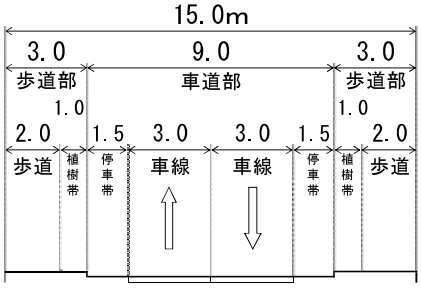


図３-10　歩行者交通量が多くない場合

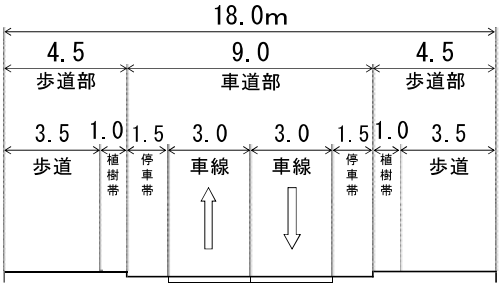


図３-11　歩行者交通量が多い場合

●往復４車線道路の評価幅員の構成例

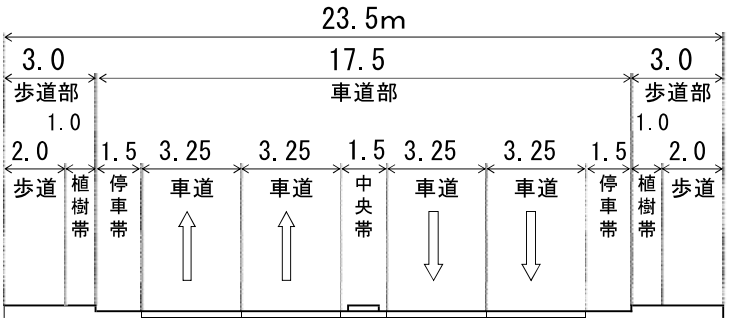


図３-12　歩行者交通量が多くない場合

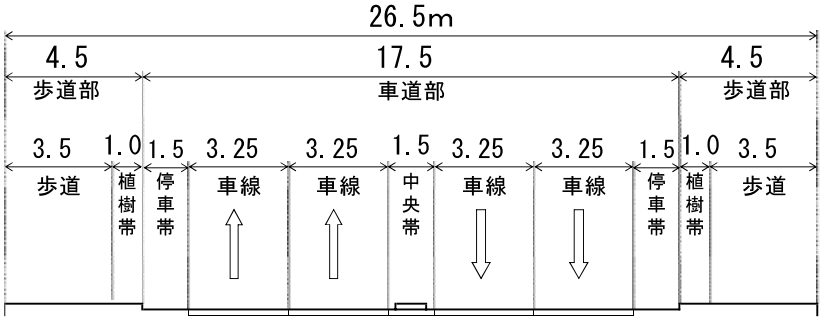


図３-13　歩行者交通量が多い場合

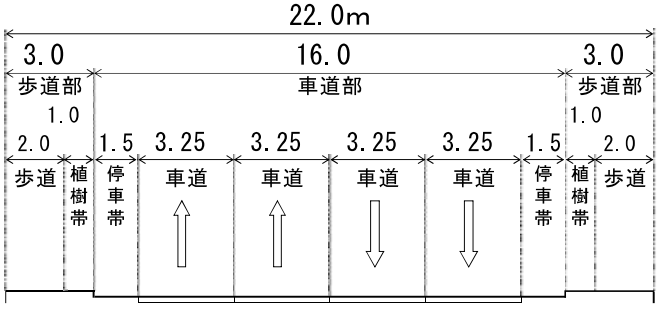


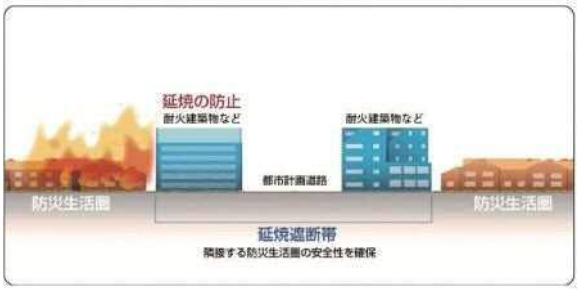
図３-14　中央帯を設けず、歩行者交通量が多くない場合

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[51]の多い地域や避難場所[52]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。

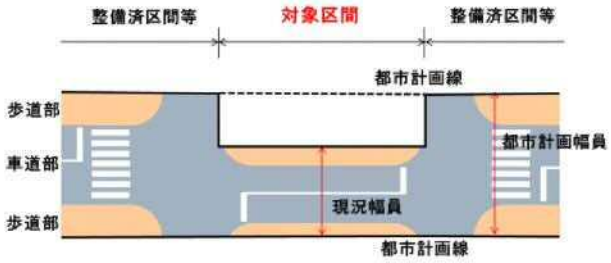


図 3-16　前後区間の整備状況のイメージ

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。

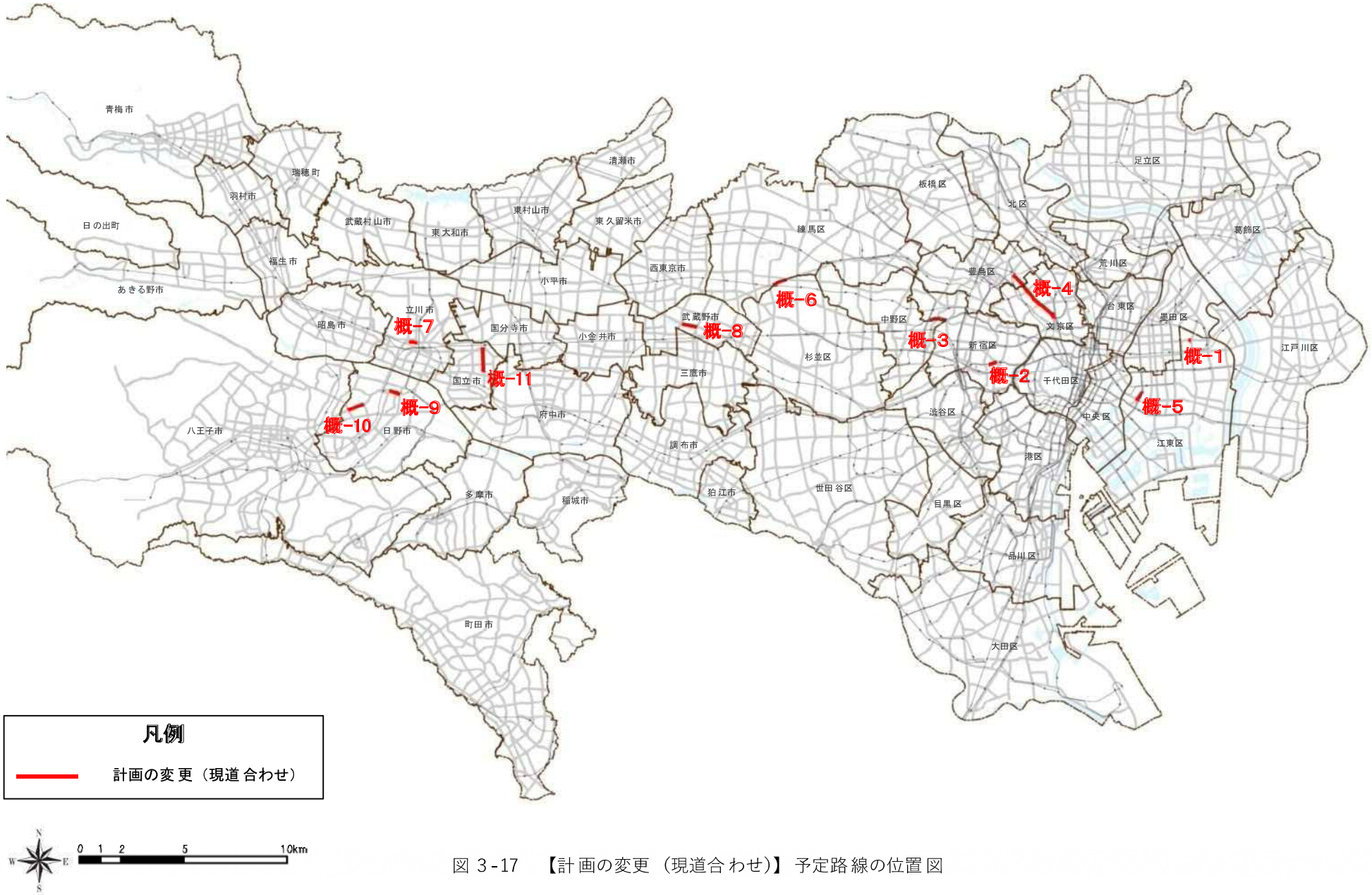


図 3-17　【計画の変更（現道合わせ）】予定路線の位置図

【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

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。

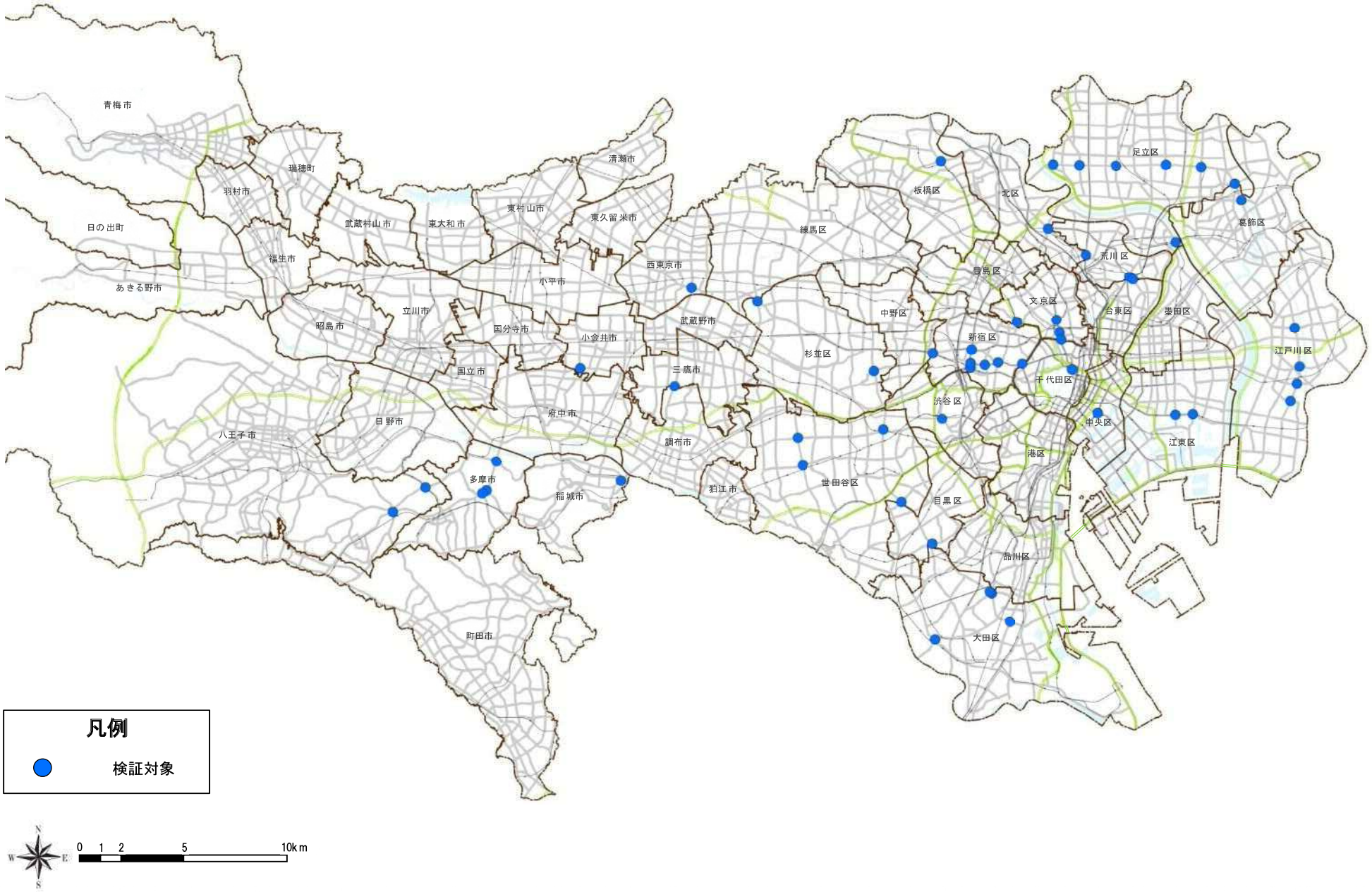


図 3-22　立体交差　検証対象

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。

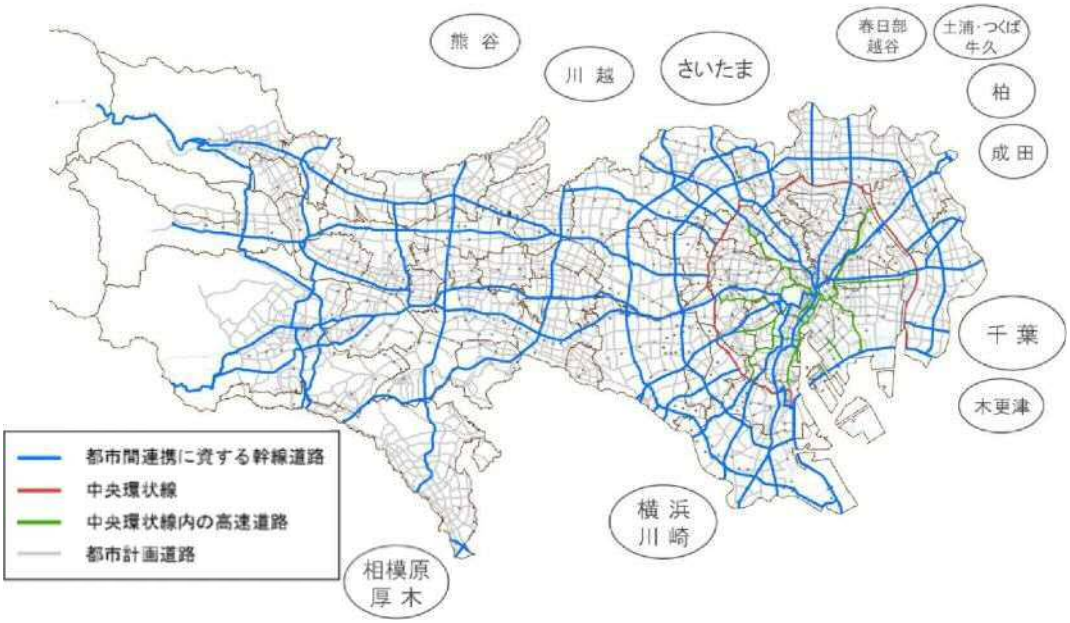


図３-23　都市間連携に資する幹線道路

［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。

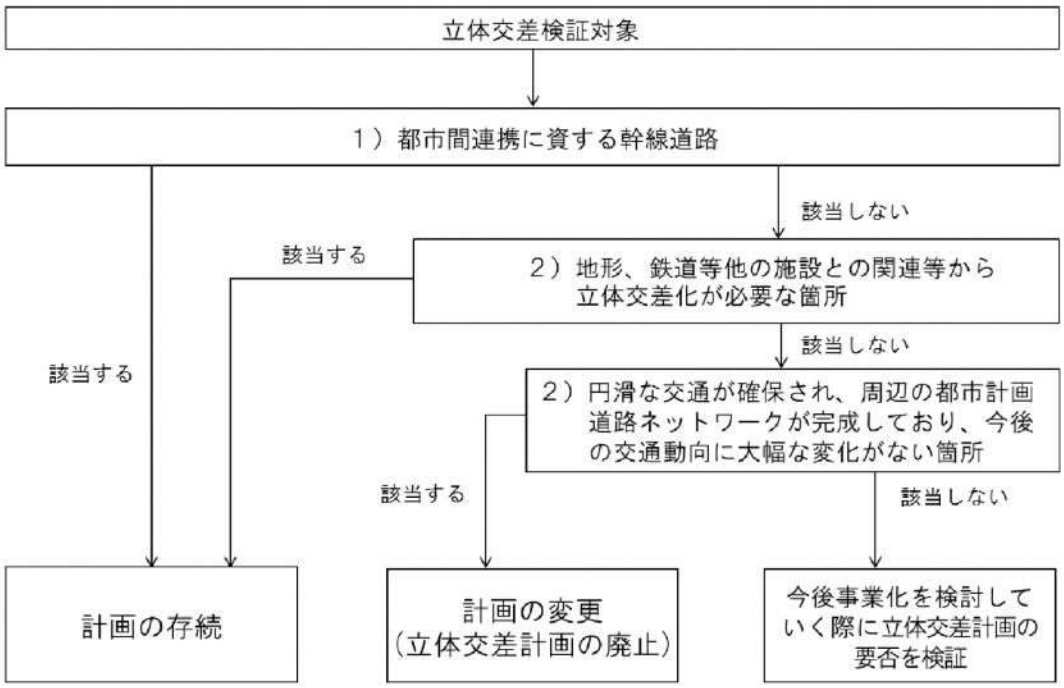
２）地形や交通状況等の地域の実情による評価

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

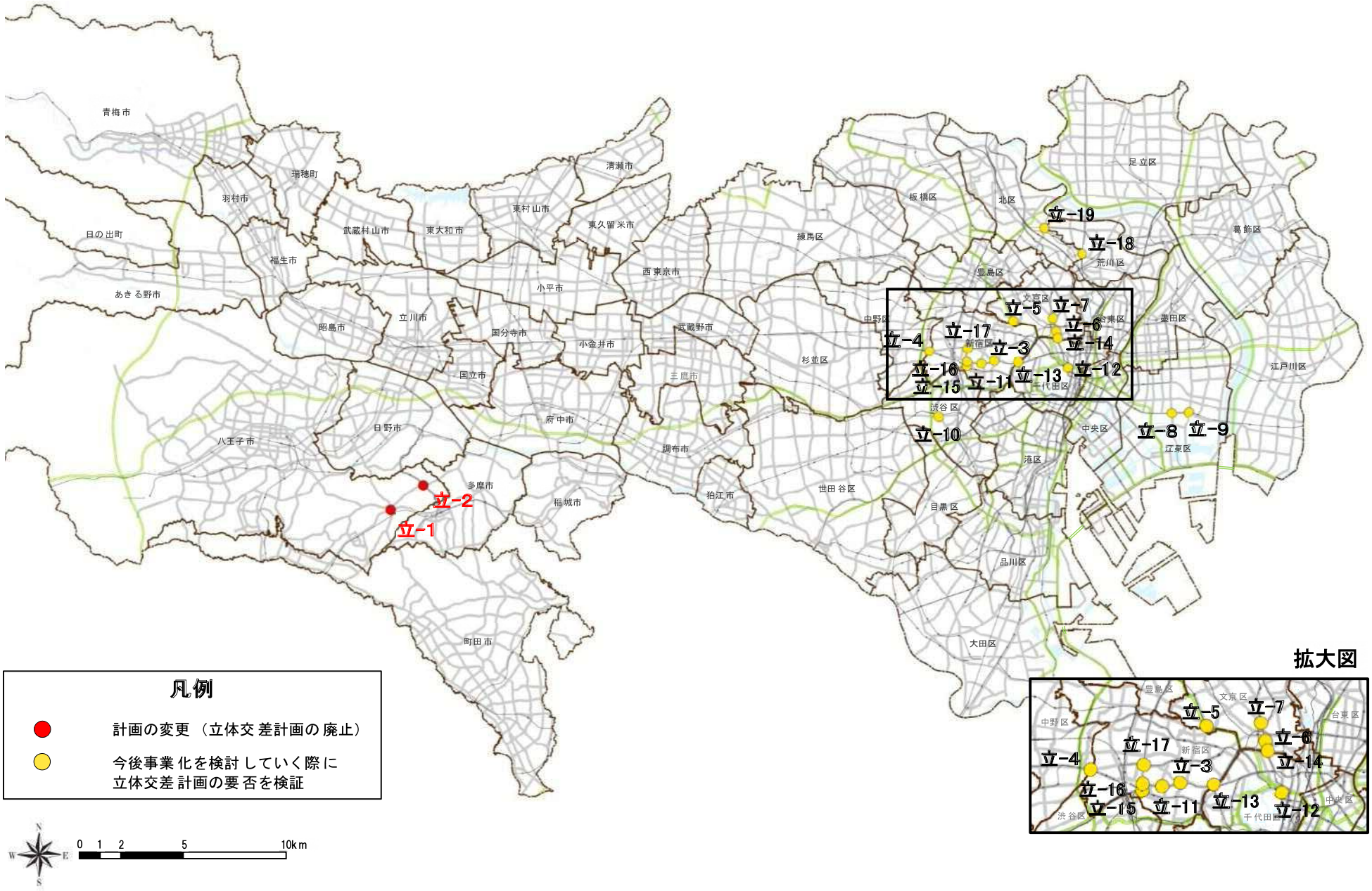


図 3-24　【計画の変更（立体交差計画の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に立体交差計画の要否を検証】予定路線の位置図

【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。

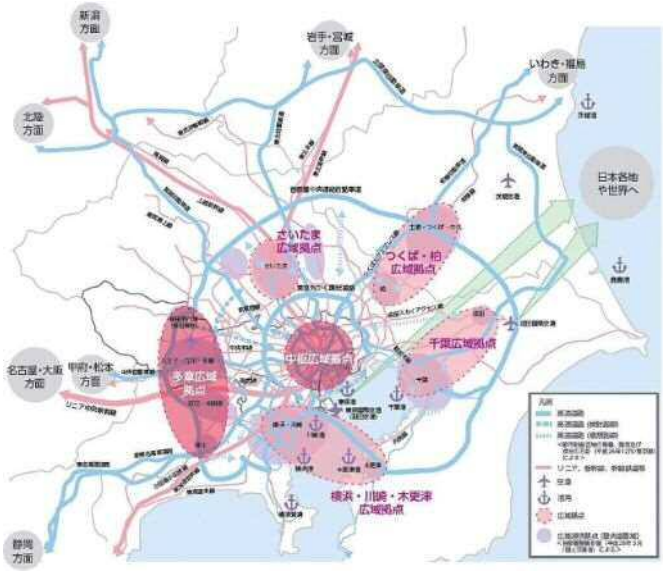


図３-26　交流・連携・挑戦の都市構造

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）

〇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。

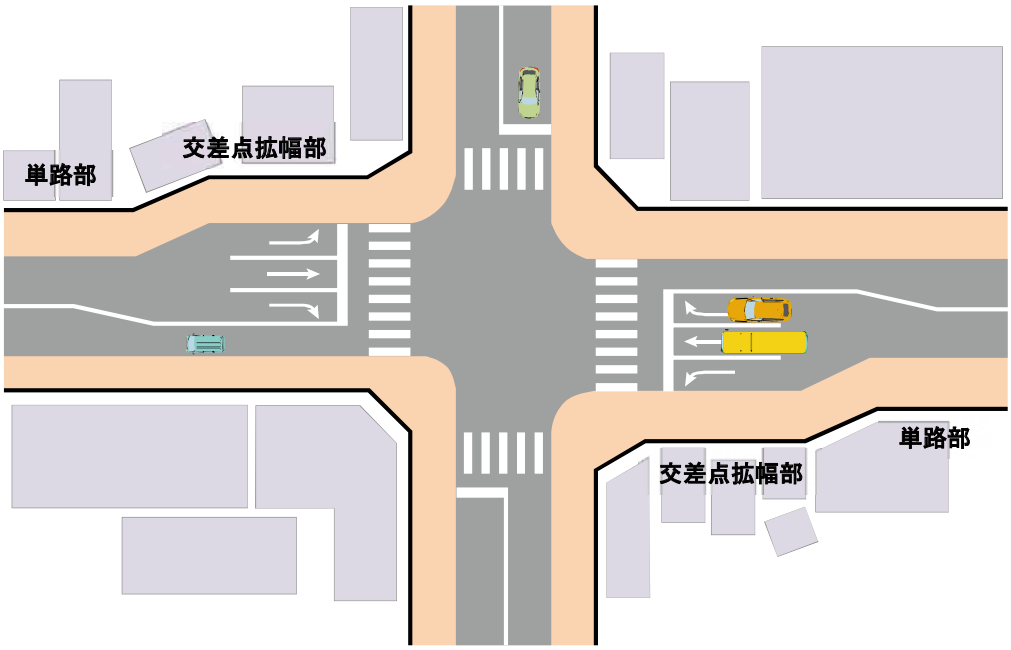


図３-28　交差点拡幅部のイメージ

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。

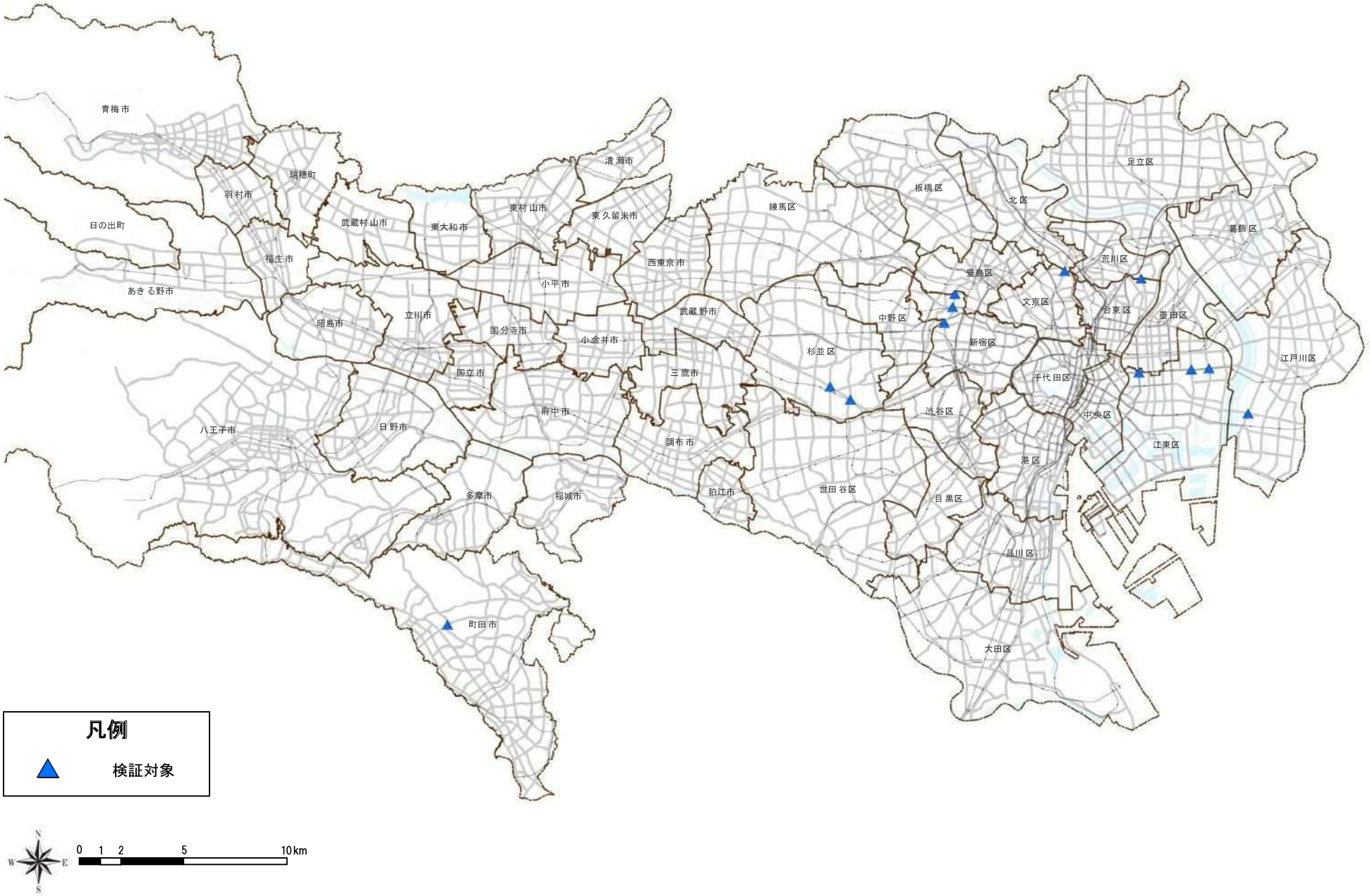


図 3-29　交差点拡幅部　検証対象

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。

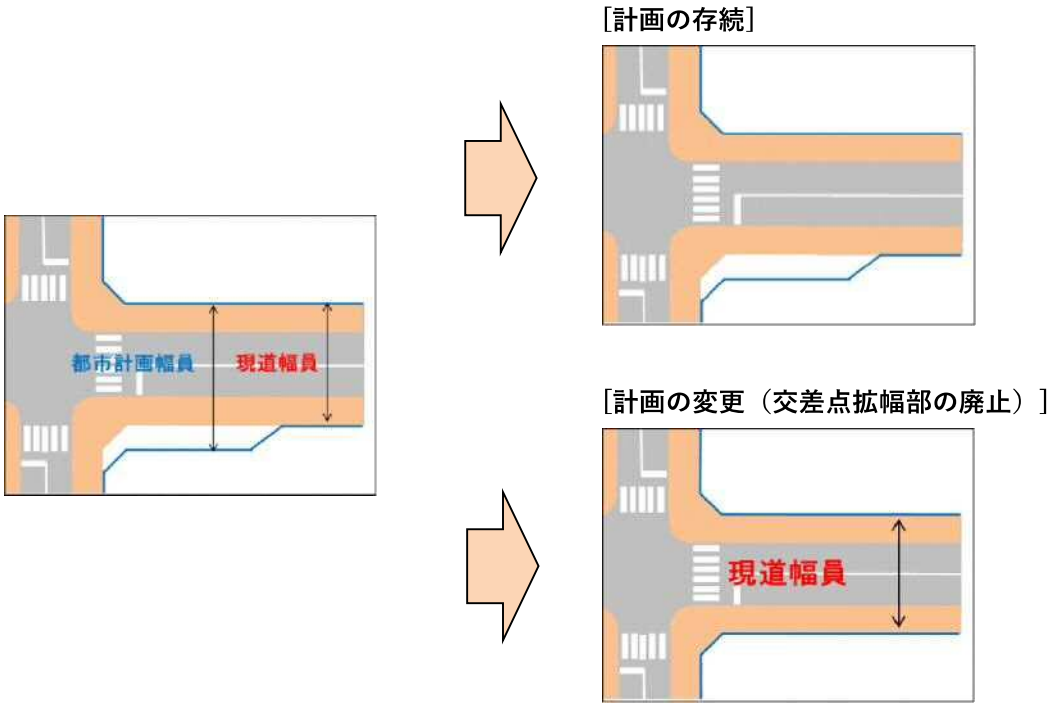


図 3-30　交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部

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。

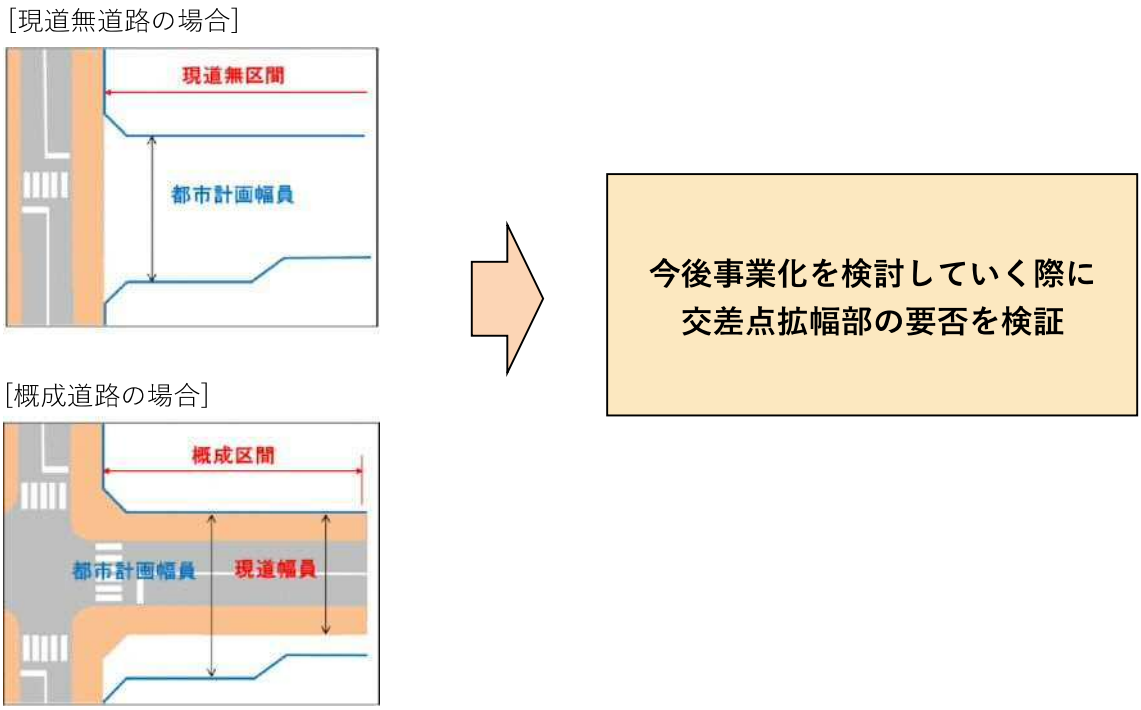


図 3 -31　交差するいずれかの都市計画道路に現道無道路又は概成道路が存在する交差点拡幅部

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	泪橋	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

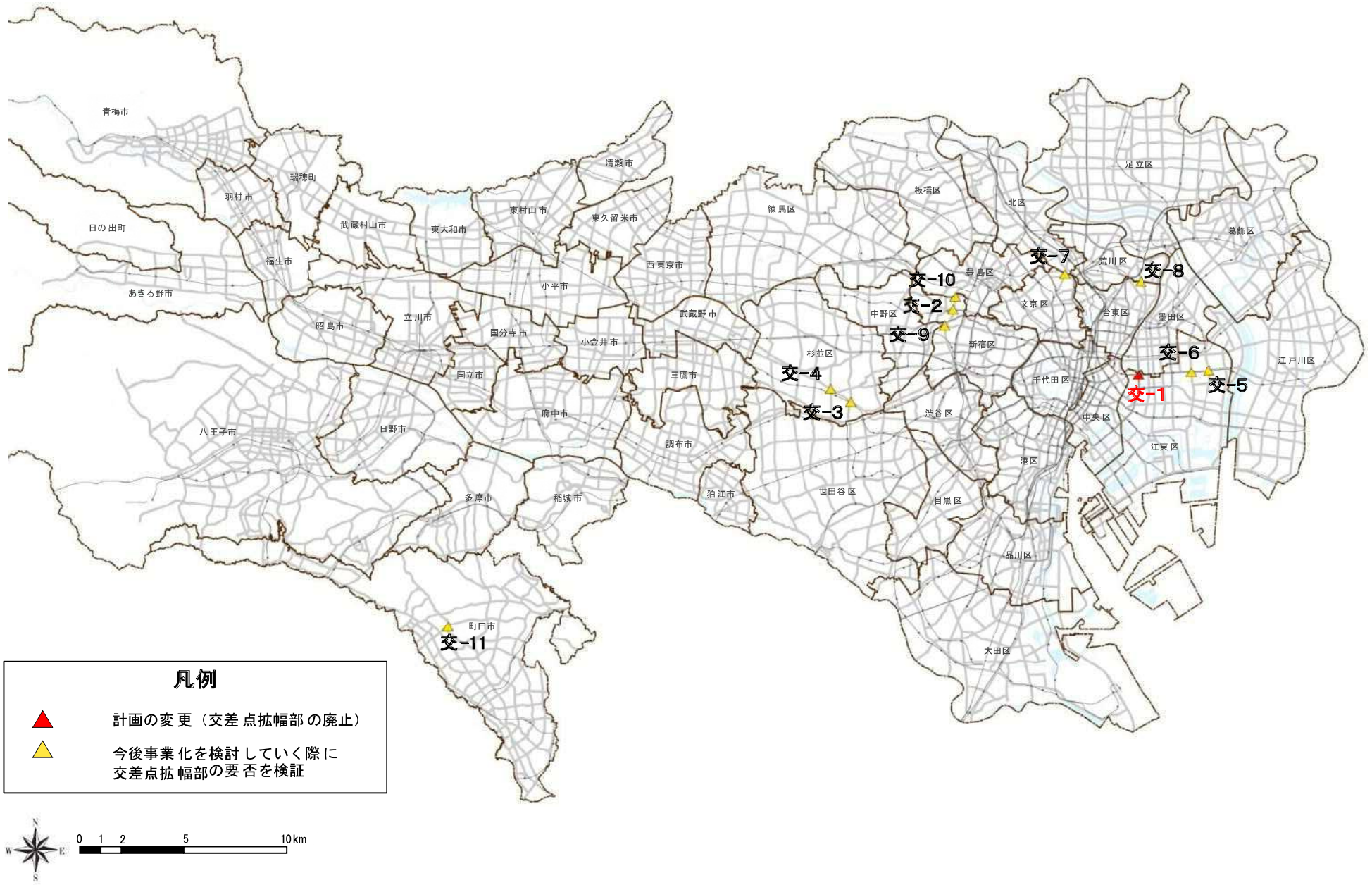


図 3-32　【計画の変更（交差点拡幅部の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に交差点拡幅部の要否を検証】予定路線の位置図

【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。

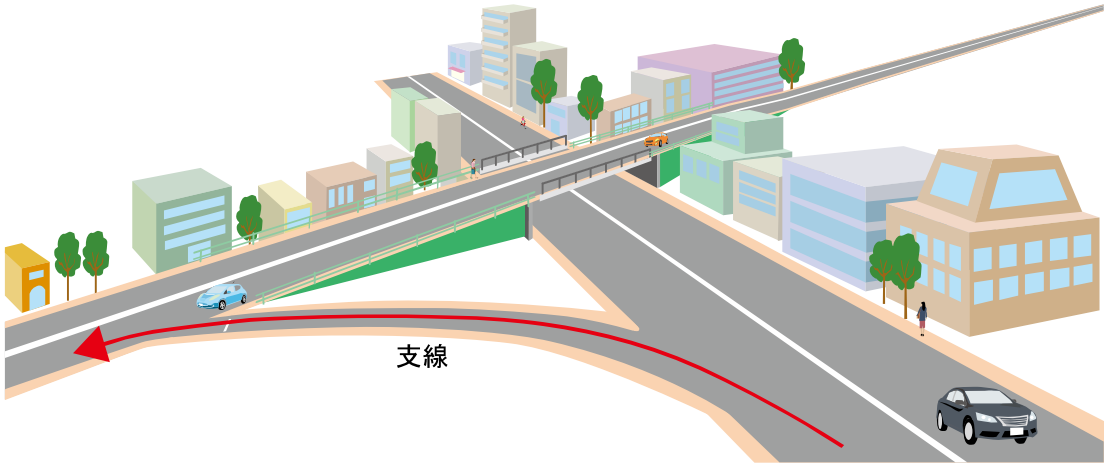


図 3 -34　地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線のイメージ

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。

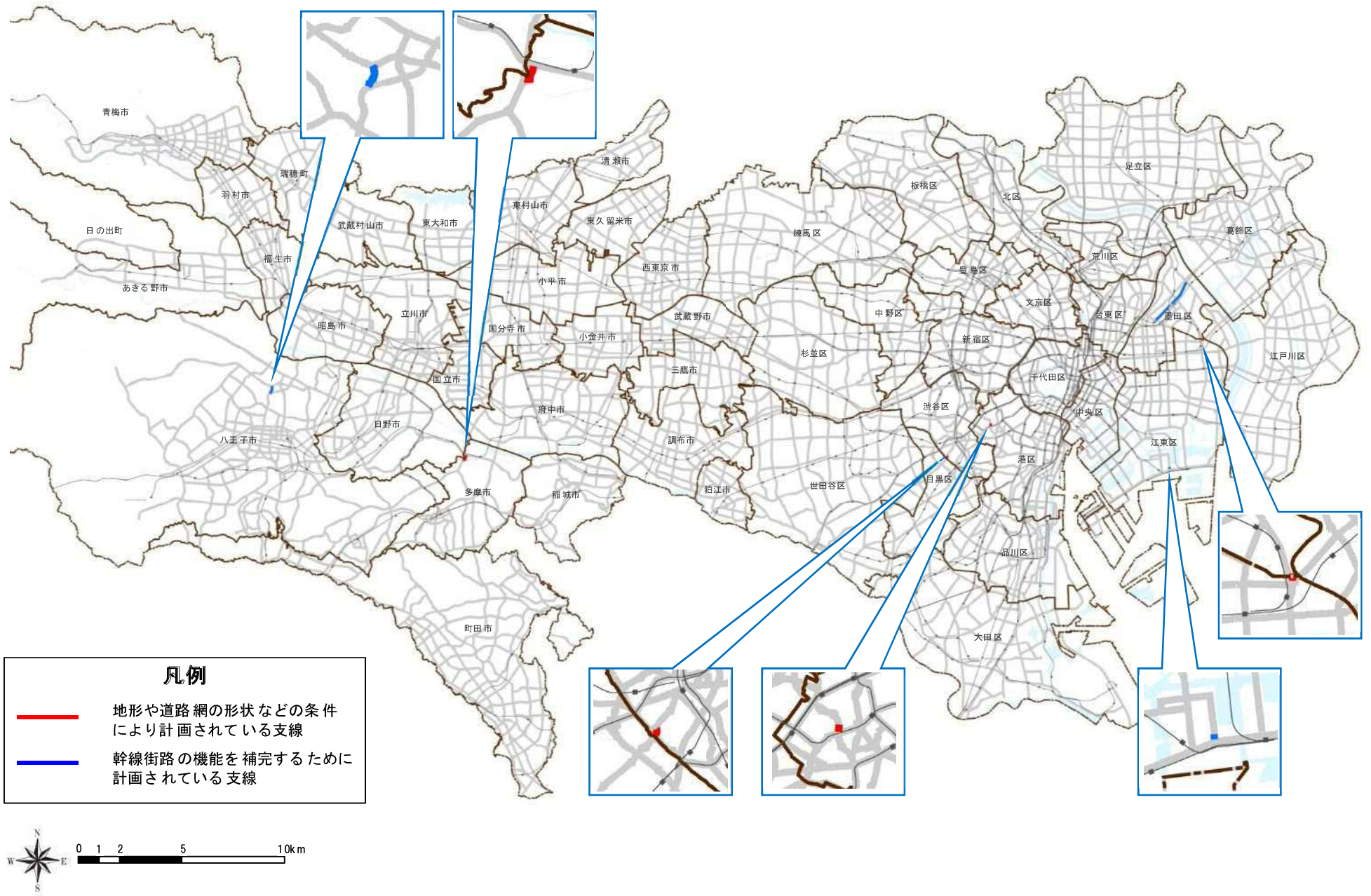

凡例
地形や道路網の形状などの条件により計画されている支線
幹線街路の機能を補完するために計画されている支線
0 1 2 5 10km
青梅市
瑞穂町
羽村市
日の出町
福生市
あきる野市
武蔵村山市
東大和市
東村山市
東久留米市
清瀬市
小平市
西東京市
昭島市
立川市
国分寺市
小金井市
武蔵野市
国立市
三鷹市
府中市
日野市
八王子市
調布市
多摩市
稲城市
狛江市
町田市
練馬区
板橋区
北区
足立区
豊島区
荒川区
葛飾区
文京区
台東区
墨田区
中野区
新宿区
杉並区
江戸川区
千代田区
渋谷区
中央区
江東区
港区
目黒区
世田谷区
品川区
大田区

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）

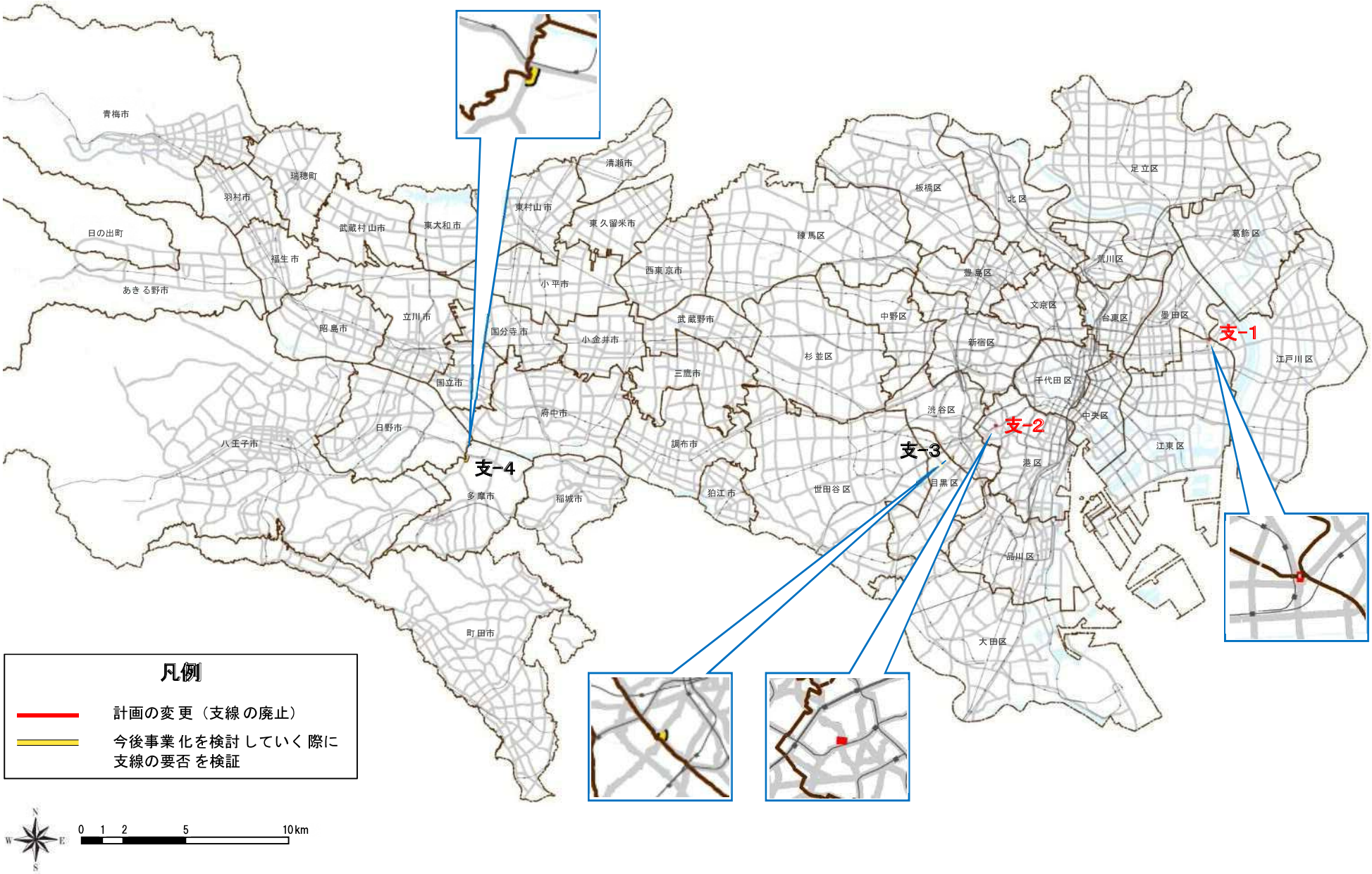


図３-36　【計画の変更（支線の廃止）】及び【今後事業化を検討していく際に支線の要否を検証】予定路線の位置図

【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。

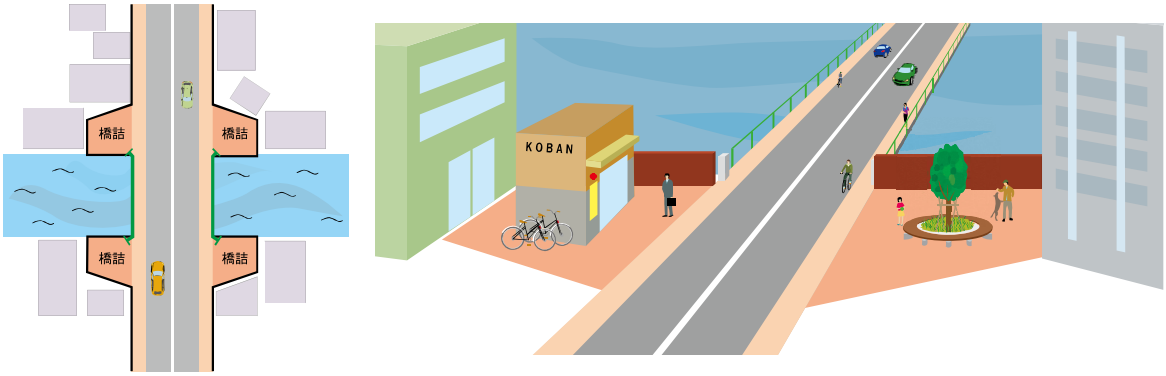


図 3 -38　橋詰のイメージ

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。

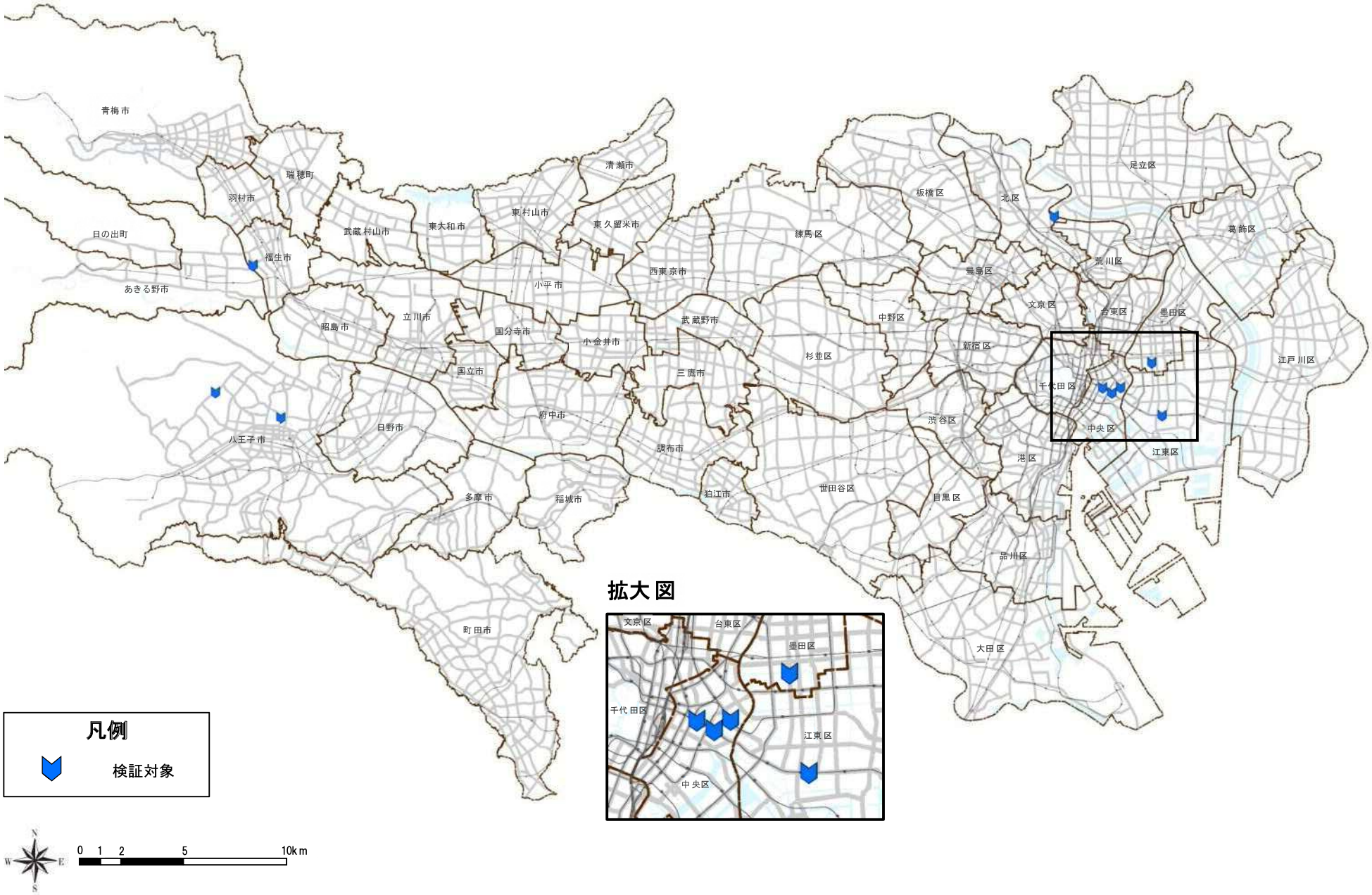

青梅市
瑞穂町
羽村市
日の出町
福生市
武蔵村山市
東大和市
東村山市
清瀬市
東久留米市
あきる野市
小平市
西東京市
昭島市
立川市
国分寺市
小金井市
武蔵野市
国立市
三鷹市
府中市
日野市
八王子市
調布市
多摩市
稲城市
狛江市
町田市
練馬区
板橋区
北区
足立区
葛飾区
荒川区
豊島区
文京区
台東区
墨田区
中野区
新宿区
杉並区
江戸川区
千代田区
渋谷区
中央区
港区
江東区
世田谷区
目黒区
品川区
大田区
拡大図
文京区
台東区
墨田区
千代田区
江東区
中央区
凡例
検証対象
N
W
E
S
0 1 2 5 10km

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

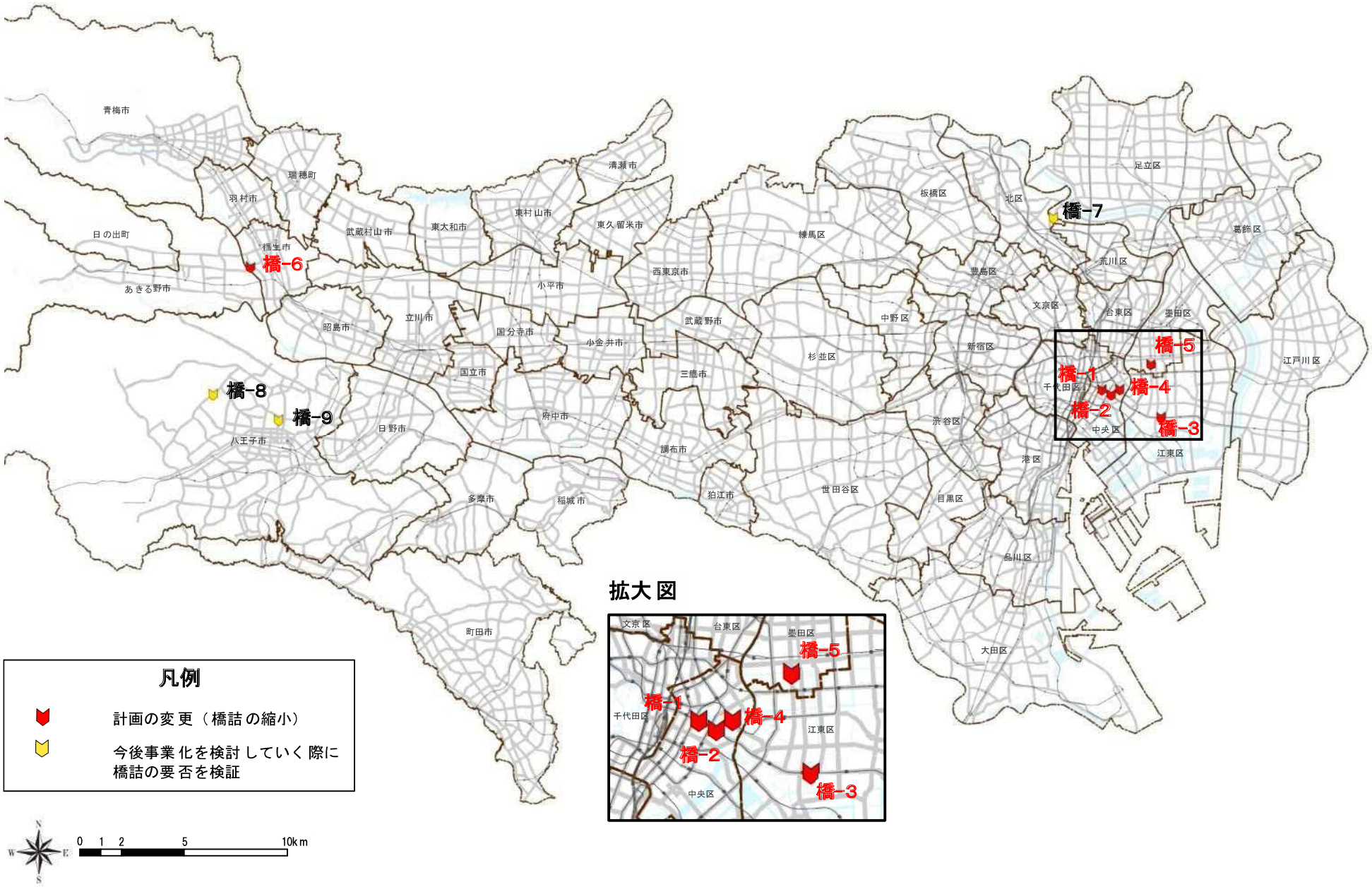


図 3-40　【計画の変更（橋詰の縮小）】及び【今後事業化を検討していく際に橋詰の要否を検証】予定路線の位置図

【橋詰】

橋-１　放射16号線（千代田橋）

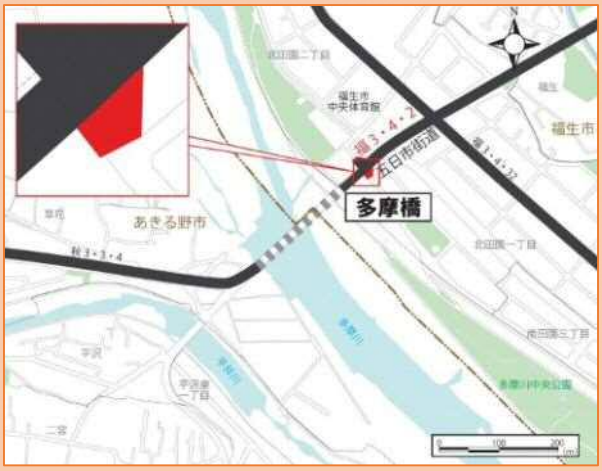
橋-２　放射16号線（霊岸橋）

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（新竪川橋）

橋-６　福生３・４・２号線（多摩橋）



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３-41　【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。

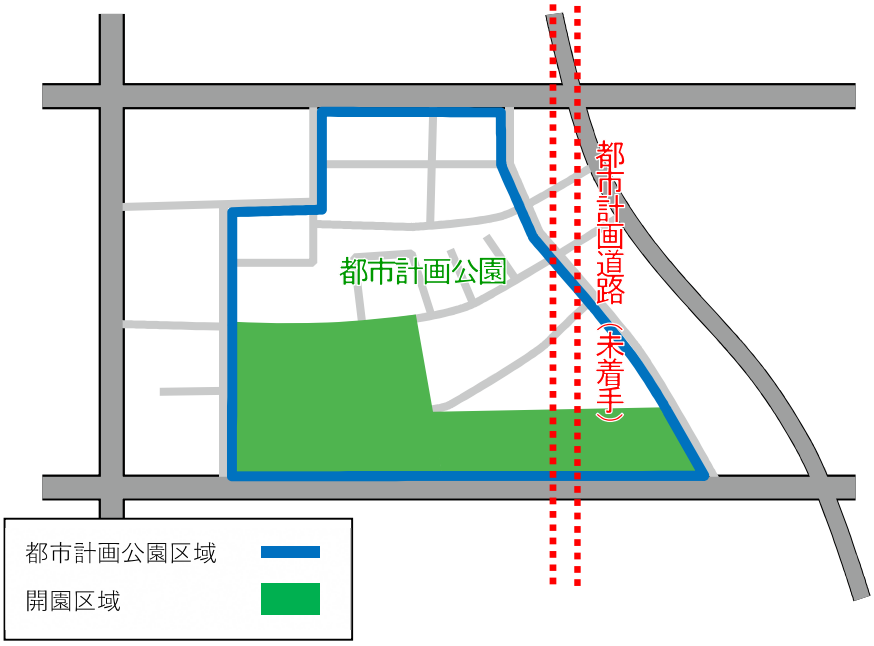


図 3 -42　都市計画道路と都市計画公園等が重複しているイメージ

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。

〇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。
〇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。
〇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。
〇道路線形の変更は、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。
〇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。

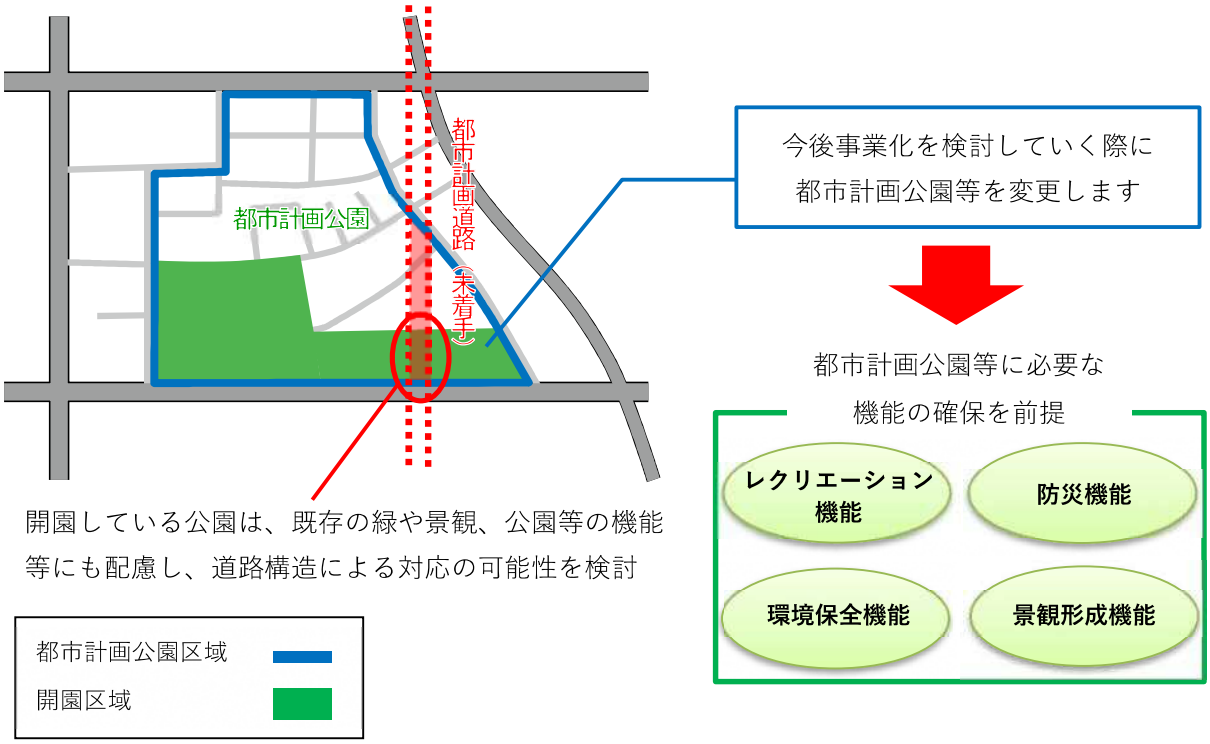


図３-43　今後事業化を検討していく際に都市計画公園等を変更する箇所のイメージ

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、調節池との交差部においては、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。

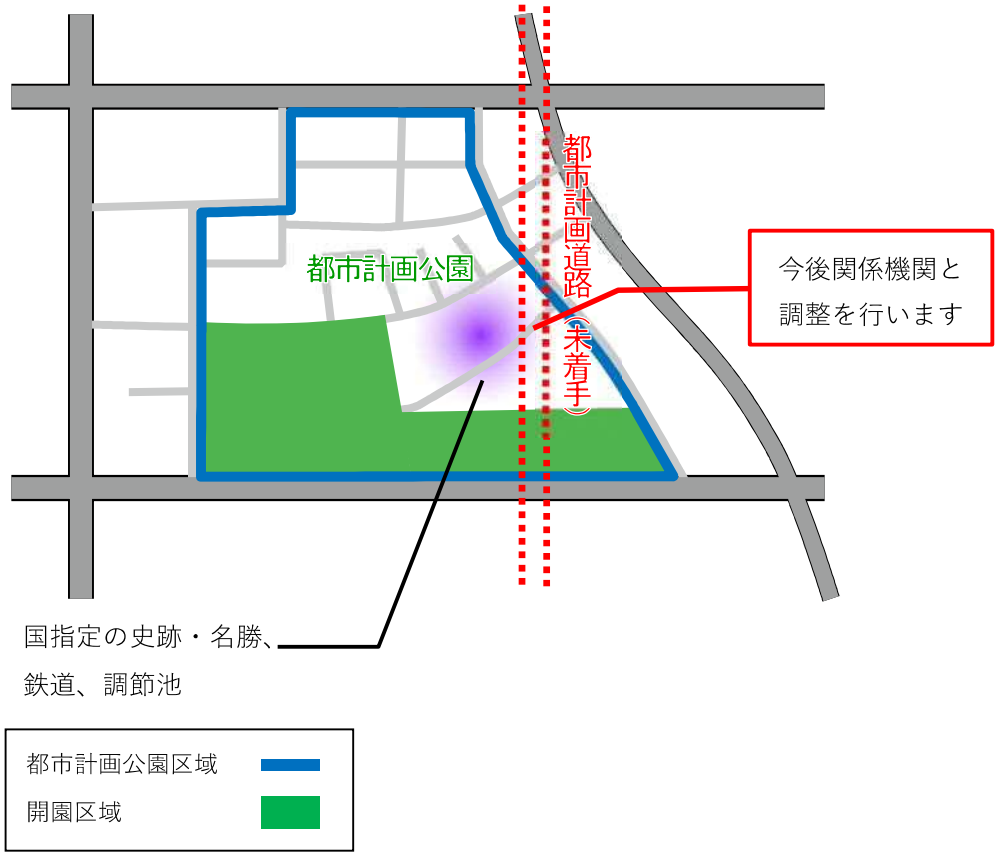


図 3 -44　今後関係機関と調整が必要な箇所のイメージ

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

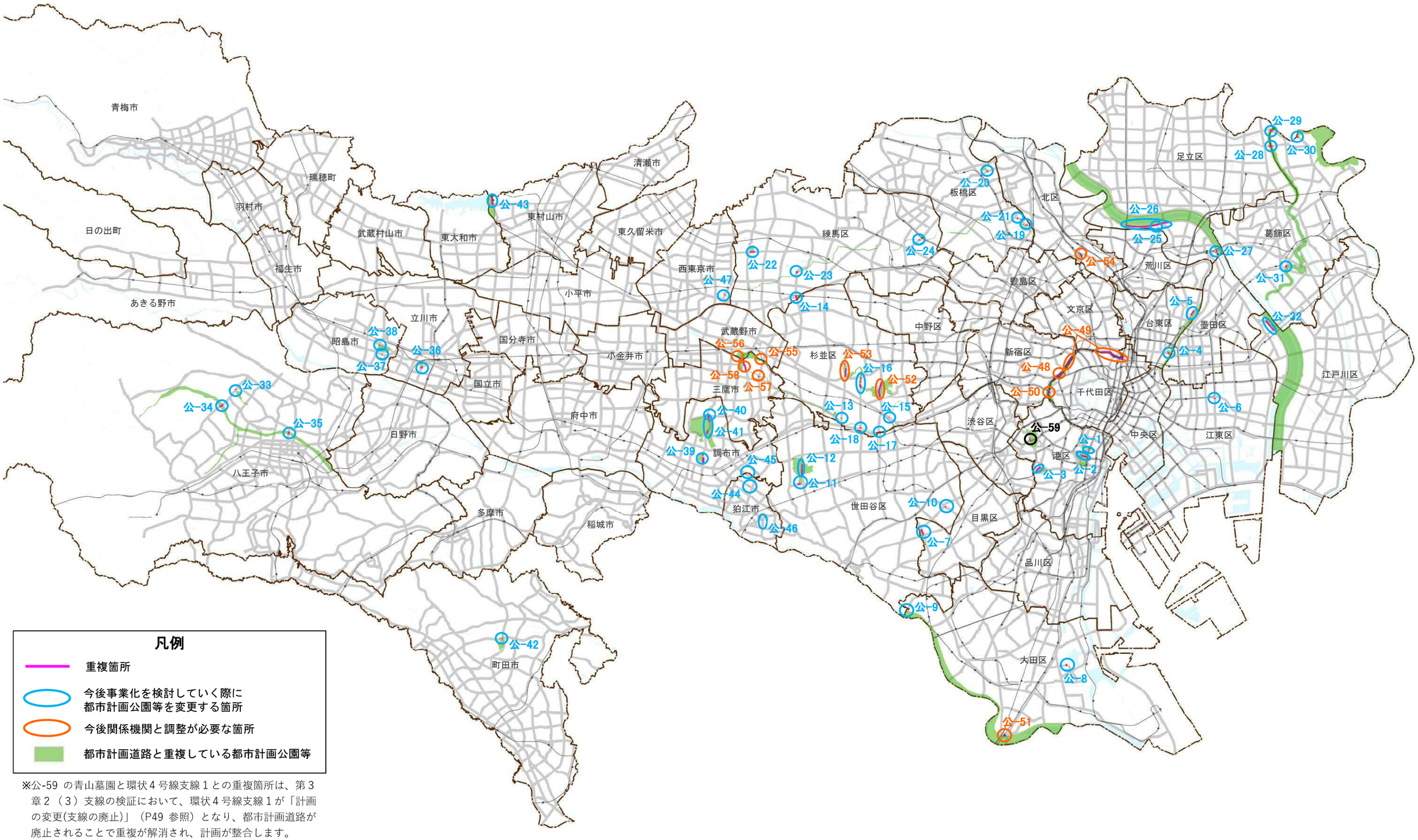
No.	公園名	路線名	所在区市町	重複箇所における都市計画公園等の開園状況
公-1	芝公園	放射 20 号線	港区	開園
公-2	芝公園	補助 4 号線	港区	一部開園
公-3	有栖川宮記念公園	補助 10 号線	港区	開園
公-4	隅田川公園	放射 14 号線	台東区	未開園
公-5	隅田川公園	補助 109 号線	台東区	開園
公-6	千田町公園	放射 32 号線	江東区	開園
公-7	駒沢公園	補助 127 号線	目黒区	一部開園
公-8	貴船堀公園	補助 34 号線	大田区	開園
公-9	多摩川緑地	補助 208 号線	大田区	未開園
公-10	子の神公園	補助 209 号線	世田谷区	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)」（P 49 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。

0 1 2 5 10km

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。

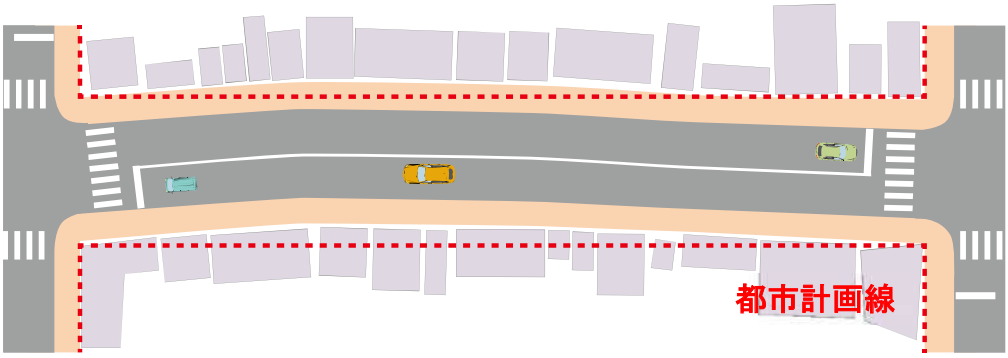


図３-46　事業実施済区間のイメージ

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。

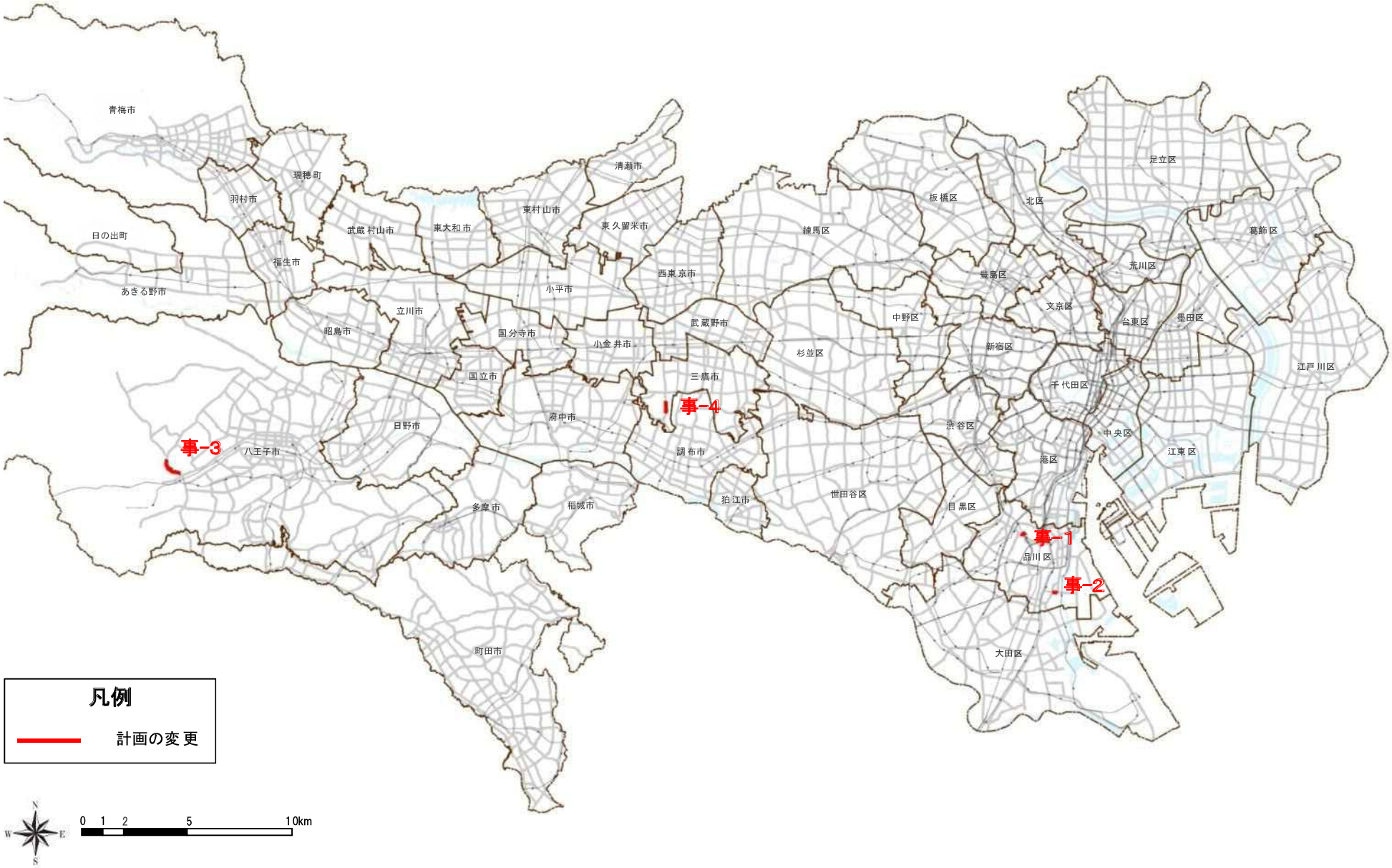


図 3-47　【計画の変更】予定路線の位置図

【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

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

図３-48　【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。

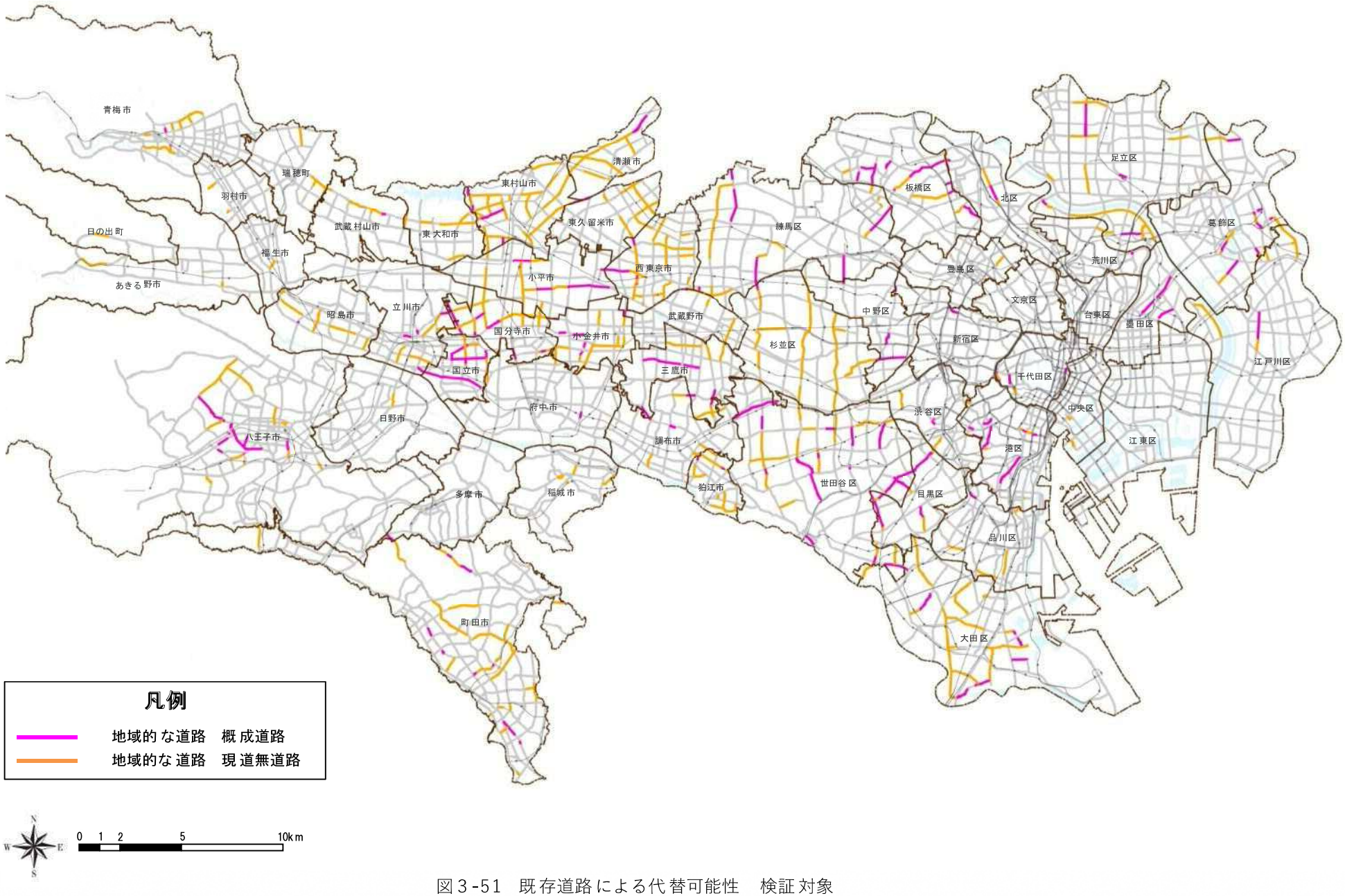


図3-51　既存道路による代替可能性　検証対象

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]

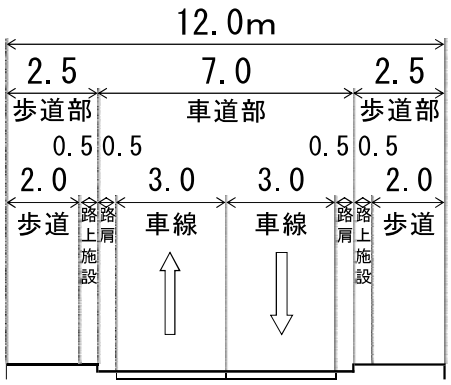


図 3-52　地域的な道路の評価幅員の例

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要否についても個別に検討します。

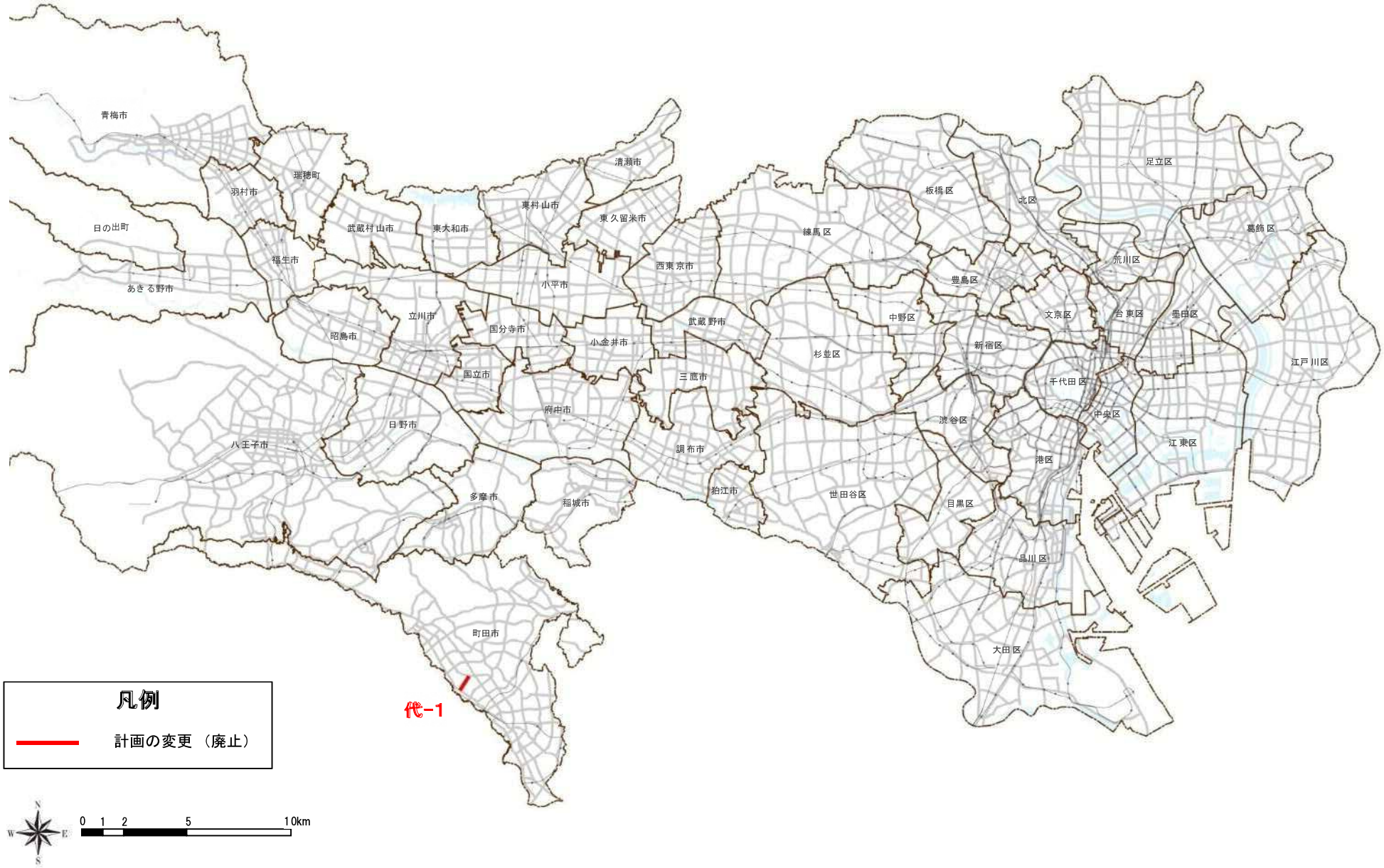


図 3-53　【計画の変更(廃止)】予定路線の位置図

【既存道路による代替可能性】

代-１　町田３・４・12 号線

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

図３-54　【計画の変更(廃止)】予定路線の箇所図

第４章

変更予定路線一覧

第４章　変更予定路線一覧

第３章で、計画の変更予定となった路線（区間・箇所）を以下に示します。これらの路線は、今後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整した上で、必要な都市計画手続を行っていきます。

【概成道路】

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

【立体交差】

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

【交差点拡幅部】

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

【支線】

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	港区	150	都

【橋詰】

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

【事業実施済区間】

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

【既存道路による代替可能性】

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。

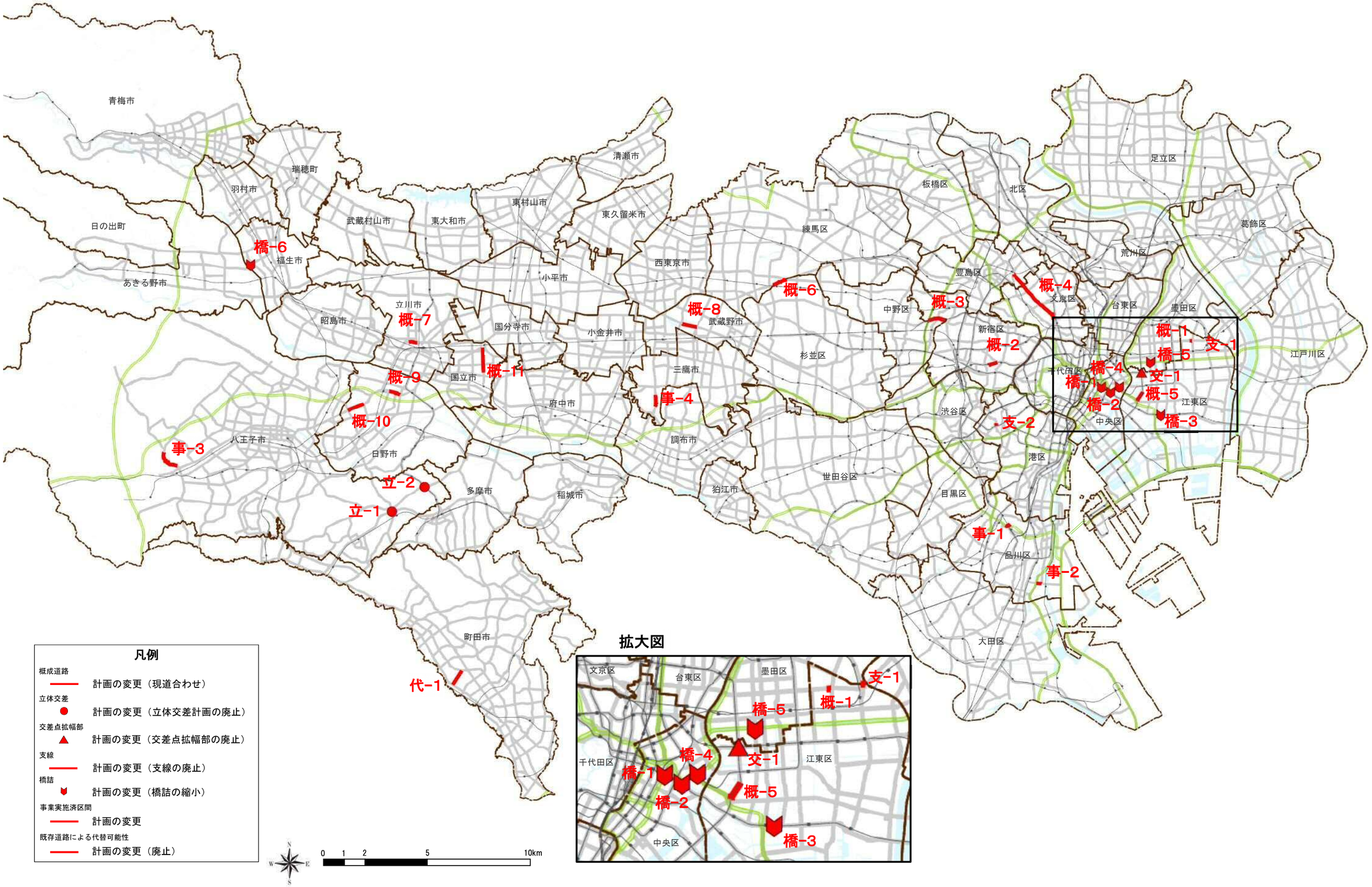
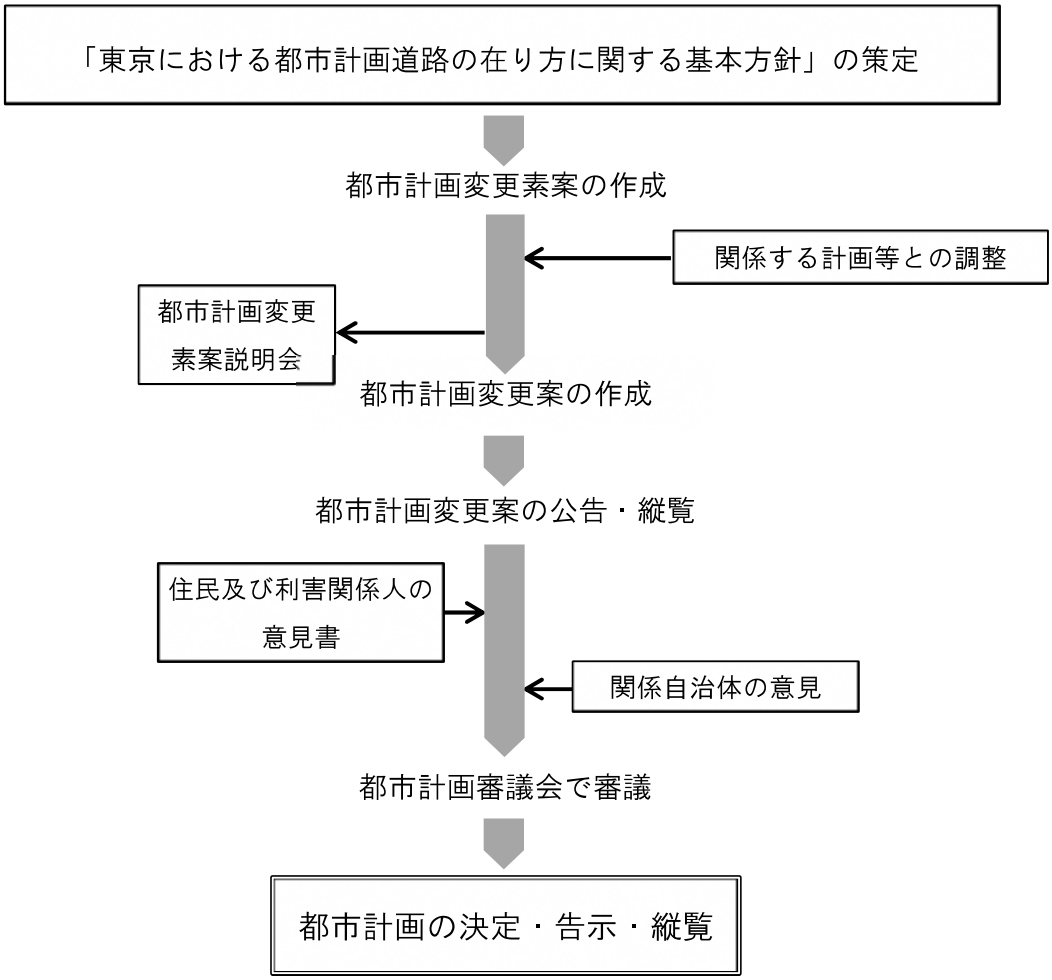


図４-１　【計画の変更】予定路線の位置図（総括図）

Column　都市計画道路の変更の流れについて

都市計画道路は、都市計画法により定めることができる都市施設の一つです。同法に基づき、必要に応じて都市計画の変更を行います。ここでは、基本方針策定後に想定される一般的な都市計画変更手続の流れを以下に示します。



都市計画変更の手続については、まず、関係する計画等との調整を経て、都市計画変更の素案に関する説明会を開催します。この説明会で皆様から頂いた御意見を参考にして、都市計画変更の案を作成します。

都市計画変更の案の作成後は、公告・縦覧を行い、都や区市町の窓口において皆様に公開します。その際、御意見がある方は、都市計画変更の案に対する意見書を提出することができます。

その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画変更の決定・告示となります。

第５章

今後の進め方

第５章　今後の進め方

本検討で計画の変更予定となった路線（区間・箇所）は、今後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整した上で、必要な都市計画手続を行っていきます。

東京都は、「都市づくりのグランドデザイン」において、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て、地域のまちづくりに変化が生じる可能性があります。このため、優先整備路線等を除く未着手の地域的な都市計画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。

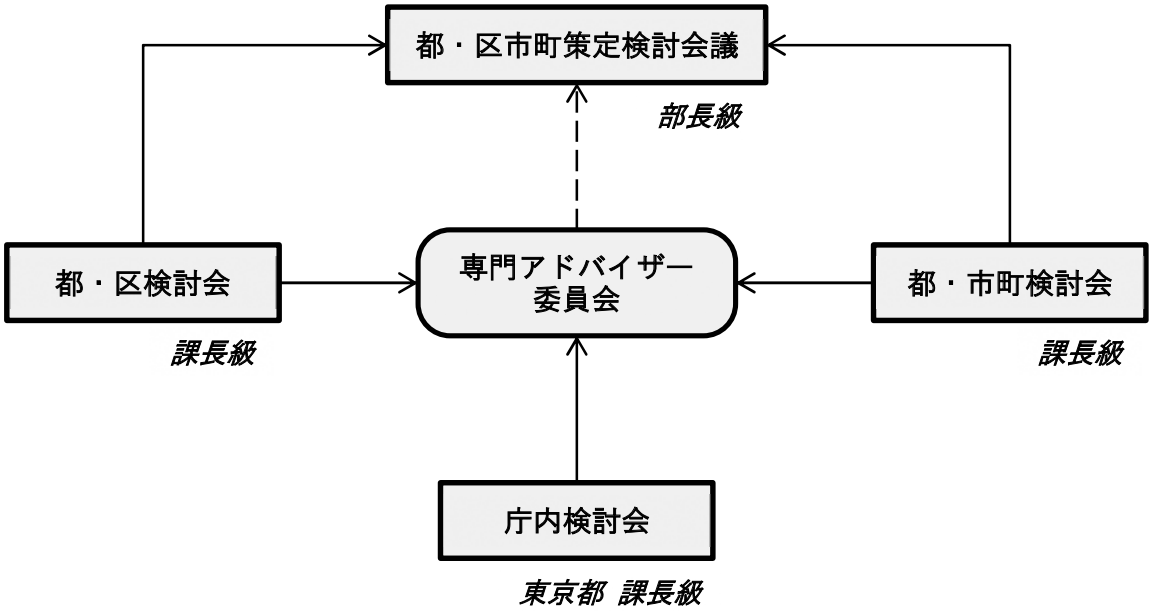
なお、今後、人工知能（AI）や自動運転などの技術革新により、中長期的には人々に利便性の向上や豊かさがもたらされ、都市活動がこれまで以上に多様化し、都市計画道路に求められる機能・構造が変化する可能性があります。

今後とも必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化等を踏まえ、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。

＜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ました。

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ました。



〔　専門アドバイザー委員　〕

	氏名（敬称略）	所　属
委員長	岸　井　隆　幸	日本大学理工学部土木工学科　特任教授
委　員	植　村　京　子	深山・小金丸法律会計事務所　弁護士
委　員	久保田　　尚	埼玉大学大学院理工学系研究科　教授
委　員	竹　内　健　蔵	東京女子大学現代教養学部　教授
委　員	中　井　　祐	東京大学大学院工学系研究科　教授
委　員	中　村　英　夫	日本大学理工学部土木工学科　教授
委　員	兵　藤　哲　朗	東京海洋大学流通情報工学科　教授
委　員	堀　江　典　子	佛教大学社会学部　准教授
委　員	目　黒　公　郎	東京大学生産技術研究所　教授

（委員五十音順）

1）都・区市町策定検討会議名簿（東京都）

	所　属	
座　長	都市整備局	理事
委　員	政策企画局	技術政策調整担当部長
	都市整備局	企画担当部長
		都市づくり政策部長
		都市基盤部長
		交通政策担当部長
		外かく環状道路担当部長
		市街地整備部長
		防災都市づくり担当部長
		市街地建築部長
	建設局	道路管理部長
		道路保全担当部長
		道路建設部長
		道路計画担当部長
		公園計画担当部長
	港湾局	港湾整備部長

2）都・区市町策定検討会議名簿（区部）

所　属	
千代田区	環境まちづくり部長
中央区	環境土木部長
港区	街づくり事業担当部長
新宿区	都市計画部長
文京区	都市計画部長
台東区	都市づくり部長
墨田区	都市計画部長
江東区	土木部長
品川区	都市環境部長
目黒区	都市整備部長
大田区	まちづくり推進部長
世田谷区	道路・交通政策部長
渋谷区	土木部長
中野区	都市基盤部長
杉並区	土木担当部長
豊島区	都市整備部長
北区	まちづくり部長
荒川区	防災都市づくり部長
板橋区	都市整備部長
練馬区	技監都市整備部長事務取扱
足立区	都市建設部長
葛飾区	都市整備部長
江戸川区	土木部長

3）都・区市町策定検討会議名簿（多摩地域）

所　属	
八王子市	都市計画部長
立川市	まちづくり部長
武蔵野市	都市整備部長
三鷹市	都市再生部長
青梅市	都市整備部長
府中市	都市整備部長
昭島市	都市計画部長
調布市	都市整備部長
町田市	道路部長
小金井市	都市整備部長
小平市	都市建設担当部長
日野市	まちづくり部長
東村山市	まちづくり部長
国分寺市	まちづくり部長
国立市	都市整備部参事
福生市	都市建設部長
狛江市	都市建設部長
東大和市	都市建設部長
清瀬市	都市整備部長
東久留米市	都市建設部長
武蔵村山市	都市整備部長
多摩市	都市整備部長
稲城市	都市建設部長
羽村市	都市建設部長
あきる野市	都市整備部長
西東京市	まちづくり担当部長
瑞穂町	都市整備部長
日の出町	まちづくり課長

＜お問合せ先＞　（令和元年 11 月現在）

・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課　03-5388-3379

【区部】

・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計画調整課　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課　03-3228-8262
・杉並区都市整備部土木計画課　03-3312-2111（内 3426）
・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

【多摩地域】

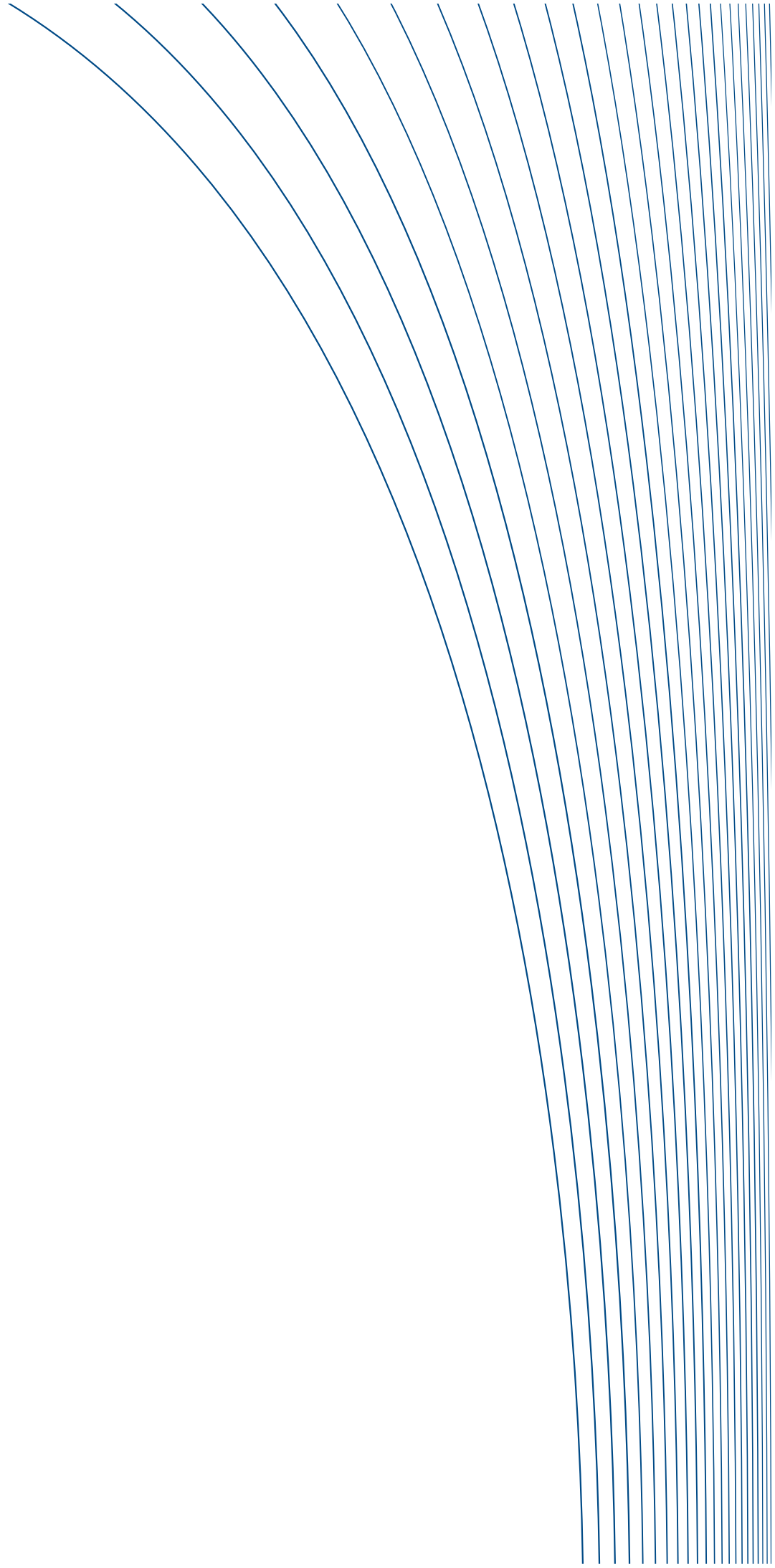
・八王子市都市計画部交通企画課	042-620-7303
・立川市まちづくり部都市計画課	042-523-2111（内 2366）
・武蔵野市都市整備部まちづくり推進課	0422-60-1872
・三鷹市都市再生部まちづくり推進課	0422-45-1151（内 2451）
・青梅市都市整備部土木課	0428-22-1111（内 2586）
・府中市都市整備部計画課	042-335-4335
・昭島市都市計画部都市計画課	042-544-4410
・調布市都市整備部街づくり事業課	042-481-7587
・町田市道路部道路政策課	042-724-1124
・小金井市都市整備部都市計画課	042-387-9859
・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 2812）
・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 1254）
・清瀬市都市整備部まちづくり課	042-492-5111（内 365）
・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都市計画課	042-558-1111（内 2711）
・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 352）

登録番号（31）66

令和元年 11 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

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



別紙２

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」

パブリックコメントの結果と対応

「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆様から、お手紙や電子メールなどで計 1,112 件（429 通）の御意見・御提案をいただきました。

いただいた御意見・御提案の概要と、それらに対する考え方や対応をお示しします。

御意見等をいただきました皆様に深く感謝いたします。

〇実施日時　　令和元年７月 12 日（金）～８月 12 日（月）

〇意 見 数　　1,112 件（429 通）

１）基本方針全般について（295 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 基本的な考え方 ・現在未着手の都市計画道路については一旦計画を撤回し、本当に必要性のある道路かどうかを住民参加で議論し、必要があるなら現在の計画に縛られず、新たに計画を作ってください。 ・住民の生活を豊かにするべきことを優先として、都市計画を行うべきである。今回の計画道路がどれだけの住民が望んでいることなのか、まずそこを基本として考えることが重要であり、改めて是非を問うべきである。 ・何十年も前に計画された都市計画道路は、今一度、白紙に戻して世の中全体の流れを考えて、再考すべきといえる。 ・都は 60 年ごろから 10 年毎に（第一次事業計画から第四次計画）計画を見直ししているといっているが少なくとも 20 年以上は何も見直しはしていない。 ・住民が望んでいない都市計画を、無理やり推し進めるのは良くない。都市計画道路、不必要です。 ・東京のあちこちで道路拡張の計画がありますが、見直し、中止してほしい。東京は公共の電車やバスが充実しているので、道路はこの程度で十分。 ・第四次事業化計画では、人口減少しても都市計画道路の整備を推進するというのが方針でした。基本方針(案）では、「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」と根本的に、考え方を変えています。背景や経緯をきちんと説明してください。 ・これからの交通量を考えると、新たな都市計画道路が必要というのはおかしい。既存道路を整備すべき。 ・道路はもう十分にある。明日起きてもおかしくない直下型地震に備えて、すでにある道路の運用こそ考えるべき。	都市計画道路は、交通・物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。加えて、無電柱化、歩道や自転車走行空間の整備、街路樹による緑化を行うことにより、環境、景観の向上などにも寄与するものです。 これまで東京都と特別区及び 26 市２町は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。 東京の都市計画道路は、平成 28 年３月に策定した「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)」とします。）で選定した優先整備路線の整備を推進することで、平成 29 年９月に策定した「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、約８割が完成する時代を迎えることになります。 一方、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、事業着手までに期間を要することになり、都市計画法による建築制限が更に長期化することが想定されます。 また、少子高齢化の進展など東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは、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。 整備方針（第四次事業化計画）では、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認しています。 今回の検討は、この検証を前提として、さらなる見直しを行うため、現行計画策定から 10

意見の概要	考え方・対応
・道路計画を存続してください。最近整備された近隣の道路を通行する時に交通網の大切さをつくづく実感しています。 ・都市計画道路は、都民の利便性向上や防災性の観点などから整備を加速して進めるべき。	年を待たずして、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て、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等、新たな検証項目を設け、検証を行うものです。（以下、本検討とします。） 本検討では、中間のまとめ及び基本方針（案）の公表時にパブリックコメントを実施し、広く都民の意見を聴き、これを踏まえ基本方針を策定いたしました。 今後とも、見直すべきものは見直す一方で、地元の理解と協力を得ながら、必要な都市計画道路の整備を着実に進めていきます。
○ **人口減少について** ・人口減少・自動車のシェアリング等を考えると交通量は減るものと推定される。住宅を破壊し、自然を破壊して計画道路を整備する意味がない。 ・車両の保有台数は減少し、交通量も減少している。現在の都市計画道路計画は、そのような社会構造から大きく逸脱したものである。 ・人口も減り、若者の自動車離れもある現在に多数の住民の反対を押し切って道路を作る必要性は認められません。	人口減少の時代にあっても、活力とゆとりのある高度成熟都市を実現させるためには、広域的な交流・連携や災害に強い都市づくり、個性を生かした魅力あるまちづくりなどを支える都市計画道路ネットワークの充実が不可欠です。 整備方針（第四次事業化計画）では、骨格幹線道路網の形成、交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成などの検証を行い、都市計画道路の必要性を確認しています。 なお、交通処理機能の確保の検証にあたっては、将来の人口配置や経済の動向などを考慮した将来交通量推計を行っています。 今後とも、必要な都市計画道路は着実に整備していきます。
○ **費用対効果、財政について** ・安心できる年金支給、緊急性の高い少子化対策など社会保障費へ最優して支出し、老朽化インフラの維持・更新への優先支出などを行ったうえで、優先道路等を含めた全ての路線において公共工事の必要性の根拠および費用対効果を明らかにし、必要最	都市計画道路は、交通・物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤であり、着実に整備していくことが必要です。 こうした考えの下、都は、限られた財源の中

意見の概要	考え方・対応
小限の道路整備にすべきである。 ・車両の保有台数は減少し、交通量も減少しています。都市計画道路計画案は、そのような経済社会状況から大きく変わっています。従って、全ての路線においてその必要性の根拠および費用対効果を明らかにし公表すべきです。 ・人口は減少し、車の数は既に減少傾向にあり、道路事業も概ね改善している中で、これ以上の道路計画はやめて都の予算は 福祉、環境、街づくり、グリーンインフラ等より良い地域生活促進へ使うべきである。 ・少子高齢化、運転人口が減少する中、支出は社会保険費の充実など、優先度の高いものに振り向けていただきたい。	で、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、事業化計画を策定し、必要性を検証した上で優先的に整備すべき路線を選定しました。 これらの路線の事業化の際には、整備による効果を考慮し、コスト縮減にも努めています。 本検討では、必要性が確認されている路線を対象に、概成道路における拡幅整備の有効性など、計画の在り方に関する新たな視点からの見直しについて検討したものです。
○ 防災、延焼遮断帯について ・都市計画道路を防災上の理由から優先しようとする考えがみられるが、防災上の緊急性があるのならば、完成に長期間を要する都市計画道路の整備は後手となり効果が期待できないので、別途に対策を検討すべきである。 ・道路を作ることで延焼遮断効果を目的の一つとしていますが、道路建設の費用対効果の点で効率的でありません。 ・都内全域に画一的に大震災発生時の延焼遮断帯構成のために大型道路を計画・推進しているが、この解決法が万全の策とは成り得ない。延焼防止帯以外の解決法を模索すべきである。	延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、平時の交通機能に加え、災害時には延焼遮断機能だけでなく、緊急車両の通行路や消防活動等の救援・救助活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。 このため沿道の建築物の不燃化率の向上と併せて都市計画道路を整備し、早期に延焼遮断帯を形成する必要があります。
○ コミュニティについて ・既に住宅が建ち並び住民に大事なコミュニティが形成されています。それを分断するような道路整備は、決して行ってはなりません。	都市計画道路の整備により、人やモノの円滑な移動の確保、都市環境や防災性向上、まちづくりの促進などが図られる一方で、地域の環境や地権者の生活環境などへの影響が生じます。

意見の概要	考え方・対応
・住民たちを追い出し、コミュニティを破壊する道路計画は、真に都民の希望ではない。	このため、都市計画道路の整備に当たっては、地元説明会などを通じて、事業の概要や必要性などについて説明しており、その後も個別の要望や意見に丁寧に対応しています。また、用地取得にあたっては、適正な補償をしています。 引き続き、地元の理解と協力を得ながら必要な都市計画道路の整備を推進していきます。
○ 自然環境について ・自然環境を破壊してまでもこの道路が必要なのか。 ・整備される道路は、自然生態系の保全等その他条件を踏まえて見直し頂きたい。	本検討は、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、すなわち都市計画道路をつなぐことについての必要性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、地域的な道路に関する既存道路による代替可能性等、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検証するものです。 自然環境等への影響については、事業実施にあたり十分配慮していきます。
○ 用途地域について ・用途地域境界の変更についてどうするのか。	個別路線の検証の結果、都市計画変更となる箇所については、変更となる箇所の沿道の用途地域などについて、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえ、関係する自治体と調整をした上で、必要な都市計画の変更手続きを行っていきます。
○ 道路維持 ・新たな道路計画でなく、道路の補修をするべき。 ・新設道路よりも既存道路・インフラの老朽化の補修・作り直しこそ喫緊	東京の道路施設は、高度経済成長期にかけて整備されたものが多く、一斉に更新時期を迎えることになります。 このため、選択と集中による効率的な道路整備に加え、施設の長寿命化や更新時期の平準化

意見の概要	考え方・対応
	などの措置を講じ、都民への影響を最小化するように努めています。
○ **検討体制について** ・今回の見直しには、都と区市町の間の調整は図られたといいますが、選定判断基準等、各区市町との意見交換が感じられません。 ・生態系の保全について専門家を入れて見直すよう要望する。 ・第四次事業化計画と専門アドバイザー委員長のほか、重複メンバーがいることは疑問です。見直しの視点で有益なアドバイスができるアドバイザーに入れ替えてください。	基本方針策定に当たっては、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、協働で検討を行いました。 検討にあたっては、都市計画、交通計画、物流、都市防災、経済、法律、環境、景観といった様々な分野の学識経験者９人で構成される専門アドバイザー委員会を設置し、都市計画道路の在り方に関して、専門的な見地から多くの助言をいただきました。専門アドバイザー委員会の議事録はホームページで公開しています。 また、整備方針（第四次事業化計画）では、事業化計画の策定とともに、都市計画道路の見直しの検討も行っており、この時も様々な分野の学識経験者８人で構成される専門アドバイザー委員会を設け、専門的見地からの助言を受けています。なお、８人のうち５人が今回の委員会に参加しています。
○ **基本方針案の記載内容について** ・報告書の構成の再考、分りやすい表現、数値が変更になっている箇所、用語の説明等を丁寧に記載してほしい。	ご指摘を踏まえ、報告書の記載内容や図面について、分かりやすい表現に努めるようにいたしました。

２）検討対象について（135 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 検討対象について ・「現在事業中路線」や「優先整備路線」を含めた、都内の都市計画道路全てを対象とする見直し検討をすべきです。 ・事業中の都市計画道路と優先整備路線に決定した路線は除いて検証されているが、住民の意思を問うべきである。 ・事業認可がおりている場所であっても、見直しをするべきだと考えます。 ・優先整備路線に指定されても、まだ事業化が進んでいない路線は対象とすべきです。	特定整備路線等の事業中路線や優先整備路線は、東京が目指すべき将来像の実現に向け、都市の活力や防災性の強化、安全で快適な都市空間の創出などの観点から、重要性・緊急性が高い路線として事業を実施、もしくは順次事業化を行っています。 このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。 これ以外の未着手の都市計画道路は、事業着手までになお期間を要することから、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化などを踏まえ、本検討を行いました。 なお、事業実施にあたっては、地元の理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。
・国交省の「都市計画道路の見直しの手引き」においては、見直し対象路線の抽出について「幹線街路のうち長期未着手となっているもの」とあり、見直し対象は「計画から 20 年以上を経過した」「未着手路線ならびに未着手区間すべて」とし、測量などの準備調査中のものは未着手として扱う、とすべきと考えます。 ・国は、事業中の都市計画道路も見直しの対象となることを公言しています。従って、今回の見直し対象路線だけでなく、今回見直し対象から除外された「現在事業中路線」や「優先整備路線」を含めた、都内の都市計画道路全てを対象とする見直し作業（在り方）の検討をするべきです。	「都市計画道路の見直しの手引き」は、全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理し、都市計画道路の見直しの具体的な進め方などを国土交通省が事例集として取りまとめたものです。この手引きに関し、国土交通省は、都市計画道路の見直しの対象について、都市計画決定の主体である地方自治体の判断によるとしています。 特定整備路線等の事業中路線や優先整備路線は、東京が目指すべき将来像の実現に向け、都市の活力や防災性の強化、安全で快適な都市空間の創出などの観点から、重要性・緊急性が高い路線として事業を実施、もしくは順次事業化を行っています。 このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。
・国道が対象となっていないのはなぜか。	国道は、高速自動車国道とあわせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であるため、本検討の対象外としました。

意見の概要	考え方・対応
○ 個別路線・箇所における検討対象について ・小平３・３・３号線（新五日市街道）、小平３・４・20 号線、小平３・４・22 号線、小平３・１・２号線（五日市街道）は、国の史跡の玉川上水と交差するので、計画重複等に関する検証としてあげてください。	本検討における「計画重複等に関する検証」の「都市計画公園等との重複」は、都市計画道路と、都市計画公園など都市計画として決定されている施設との重複箇所について、都市計画変更の方向性を整理するものです。 小平３・３・３号線（新五日市街道）、小平３・４・20 号線、小平３・４・22 号線、小平３・１・２号線（五日市街道）と重複している玉川上水は、都市計画公園等に指定されていないため、本検討の対象としませんでした。
○ 広域的な道路と地域的な道路について ・今回の見直しでは、広域的な道路と地域的な道路に分けて検討していますが、他自治体につながる道路と接続している路線でも場所によって、広域的・地域的と分かれています。広域的な路線にしている理由をもっと明確にするべきです。 ・広域的な道路は、都が整備・管理が必要と考える道路とあるが、地域的な道路とは誰が整備・管理していく道路なのか。 ・「地域的な道路」の見直しについては、各市町村に移管すべきと考えます。 ・全ての路線において、検討主体は、都ではなく、区市町村であるべき。	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、広域的な道路以外です。 本検討では、広域的な道路と地域的な道路で検証方法が異なる項目があります。このため、都と区市町で調整を行い、今回の検討を行う上で、広域的な道路と地域的な道路に分けて、各検証項目の検証方法に基づき、広域的な道路については都が主体となり区市町と協働で検討を行い、地域的な道路については一部の路線を除き区市町が主体となり都と協働で検討を行いました。 なお、地域的な道路の整備管理主体については、今後、検討又は事業化する時点で都と区市町との間で協議を進めていきます。

３）具体的な検証項目について（44 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 全体について	
・（案）作成における検証項目は、「第４次事業計画の将来都市計画道路ネットワーク」の検証項目である 15 項目で各未着手区間を対象に必要性を再確認すべきである。 ・将来都市計画道路ネットワークの検証の仕方の項目 15 項目とあるが、15 項目の評価でももう一度みなおさないのか適切な評価基準かどうかわからない。 ・地域の合意や財政的な側面など総合的な検証を行うべきです。 ・検証項目に、「自然環境への影響」がないのはおかしい。	整備方針（第四次事業化計画）では、未着手の都市計画道路を対象に、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の必要性の検証を実施し、個々の路線の必要性を確認しています。 本検討は、この検証を前提として、さらなる見直しを行うため、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て、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等、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検証するものです。
・道路計画を見直すなら、まず将来交通量などの最新の各予測数値に基づいてその必要性を確認するべきである。 ・交通センサスデータを使用した評価解析手法や交通量実測データによる明らかな交通量減少のデータがあり東京都の言う道路の必要性は無理が有り、その評価基準は理解できない。	整備方針（第四次事業化計画）で、区部及び多摩地域の幹線街路に着目し、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。 この中で、交通処理機能の確保の項目を設け、交通量の目安として 6,000 台/日を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は今後も必要であると評価しました。 本検討では、この検証を前提として、さらなる見直しを行うため、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て、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等、都市計画道路の整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、これらの計画内容を検証しました。
・「３ 計画重複等に関する検証 」の小項目には、都市計画に位置付けられないまま整備された鉄道等との整合性を加えるべきである。 ・都市計画公園だけでなく学校や商店街等との重複も検討するべきです。	本検討における「計画重複等に関する検証」の「都市計画公園等との重複」は、都市計画道路と都市計画公園等と重複している箇所について、都市計画変更の方向性を整理するものであり、都市計画に位置付けられていない施設については、今回の検討対象としていません。

意見の概要	考え方・対応
・検討対象について、「延長に計上」と「延長に非計上」は、どの様な場合か記載下さい。	本検討は、未着手の都市計画道路約 535㎞を対象としていますが、今回の検証項目の中には既に事業が行われているものや対象が局所的なものについて、延長に計上していないものがあります。具体的には、立体交差については立体交差の構造物ができていない区間において、都市計画の幅員で暫定的に平面交差点として整備されている区間は延長に計上していません。また、橋詰及び事業実施済区間についても、延長に計上していません。
○ 概成道路 ・概成の都市計画道路の現道が持つ機能を評価した上で、計画の変更を行うことは、不要な都市計画制限をなくす上で重要なことだと思います。	優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路は、事業着手までに期間を要することになり、建築制限が更に長期化することが想定されます。こうしたことも踏まえ、整備方針（第四次事業化計画）における必要性の検証を前提に、概成道路における拡幅整備の有効性など新たな検証項目を設け、見直しを行いました。 今後とも「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考え方に基づき、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。
・本検討において歩行者交通量が多い場合を 4,000 人/12ｈとされているが、相当多いように感じる。今後、本検討の対象外路線も含め、都内の道路整備はこの基準が適用されると広い歩道が整備されにくくなると危惧。	道路構造条例等で規定されている歩道幅員は、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２ｍとされています。 今回の概成道路の歩道幅員を検証するにあたり、歩行者交通量が多い場合の目安について、専門アドバイザー委員の意見も聴きながら、現在供用されている道路の状況を踏まえて、歩道の両側で 12 時間当たり約 4,000 人以上としました。 この指標はあくまでも本検討において現道を評価するためのみに用いる目安であり、それ以外のためにこの指標を用いるものではありません。

意見の概要	考え方・対応
・自転車道の整備を、専用レーンを設け、かつ、自動車とは、完全に分離をし、自動車が自転車道に入らないような柵をして、都内一帯に広げていただきたい。停車帯とは独立して、自転車道を望む。	本検討では、停車需要及び自転車通行空間を考慮し、停車帯幅員 1.5ｍを確保することを基本として、現道を評価することとしました。なお、自転車通行空間を整備する際は、交通管理者と十分協議して、整備形態を決定していくことになります。
○ **立体交差** ・平面交差と比べ、事業費も取得する用地も増加することから、円滑化や速達性が求められていない箇所は見直せたら良い。	立体交差の検証では、「都市間連携に資する幹線道路」に位置する立体交差計画は計画の存続としました。これに該当しない立体交差計画については、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は「計画の存続」としましたが、それ以外は「計画の変更（立体交差計画の廃止）」か「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。
○ **交差点拡幅部** ・不要な拡幅部は見直していいと思う。道路の事業状況を考慮して検証しているが、セットバック済みであったり、歩行者の滞留空間や賑わい空間など、地域の状況も踏まえ廃止するか判断してはどうか。	交差点拡幅部については、交差する道路の整備状況に加え、交通状況や、道路線形・歩行者交通などの面から安全性に大きな問題がないかなどの点で検証を実施しました。
○ **支線** ・整備の必要性が低い計画は見直して良いと思う。	本検討は、「整備すべきものは整備し、見直すべきは見直す」との基本的な考え方に基づき、必要性の低い支線について見直しを行いました。
○ **橋詰** ・道路構造令等に規定のない橋詰について基本的に計画の変更していくことにしていることについては、不要な都市計画制限を	優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路は、事業着手までに期間を要することになり、建築制限が更に長期化することが想定され

意見の概要	考え方・対応
なくす上で重要なことだと思います。 ・整備の必要性がない計画は見直していいと思う。ただ、これまで建築制限をかけており、土地取得が難しい状況ではないところもある。沿道の後退状況や歩行者の滞留空間や賑わい空間など、地域の状況も踏まえ廃止するか判断してはどうか。	ます。こうしたことも踏まえ、整備方針（第四次事業化計画）における必要性の検証を前提に、橋詰など新たな検証項目を設け、見直しを行いました。 橋詰の検証方法は、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。 今後とも「整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直す」との基本的な考え方に基づき、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。
○ 都市計画公園等との重複 ・都市計画道路の事業化に際し、一方的に都市計画公園等を変更するのは反対です。 ・「公園や緑地は近くに似たものを作れば良し」という思想は緑や水源といった生態系に対する思いやりや敬意のない傲慢な考えとしか思えません。道路が譲るべきなのです。 ・「都市計画道路は、原則として都市計画変更を行わず、重複する公園等は調整し、都市計画変更を行う方針。」とし、レクレーション、防災、環境、景観機能確保前提に道路計画を推進するのはあまりにも一方的ではないでしょうか。 ・都市公園計画の方が都市計画道路より大切だと思います。 ・道路で公園がつぶされてもやむないとしていることに強く反対します。公園が地域の人々の災害時に役立つことを優先にすべきです。 ・都市計画公園より都市計画道路を優先させ	今回の重複箇所については、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、新たに都市計画道路の区域に含まれる箇所が広範囲にわたって発生するなど、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、都市計画公園等を変更することを基本としました。 変更にあたっては、都市計画公園等の開園状況も踏まえ、環境保全や景観形成機能など、公園として必要な機能の確保を前提に調整することになります。開園している公園に都市計画道路が重複している場合は、緑や景観など既に確保されている機能に配慮し、道路構造による対応の可能性も検討することとしています。 また、重複箇所に国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池が存在する場合、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や道路の交差構造について関係機関と協議する必要があることから、今後関係機関と調整が必要な箇所としました。これらの箇所については、関係機関との調整を踏まえ、都市計画道路又は都

意見の概要	考え方・対応
る在り方には納得がいかない。 ・地元基礎自治体の意見を十分に聴取し、都市計画公園を存続・維持するべき。 ・都市公園計画と重複する場合の方向性は、公園緑地の利用計画を踏まえて決めるべきもので、単純に未着手だから道路優先、という判断はすべきでない。そのため、「今後関係機関と調整が必要な箇所」に「国指定の史跡・名勝、鉄道、調節池」とありますが、「など、公園の機能と敷地利用計画を踏まえて調整」としていただくよう要望します。 ・公園と道路計画が重複する場合の「検証方法」について、「公園における子供の遊び場としての重要性を優先すること」と「二酸化炭素の減少のための「大木」の存在の重要性を優先すること」を追加してください。	市計画公園等を変更する方向性としました。
○ **事業実施済区間** ・検証方法のとおり道路構造として、地域の安全性なども踏まえ整備が不要な道路は見直していいと思う。計画線とずれた整備であっても目的が果たされていれば不要だと思う。 ・事業実施済区間について、わざわざ、都市計画線をそろえる必要性は低いので、都の道路行政の出費を抑える点からも、事業実施済区間の計画の変更は行わないことを求める。	事業実施済区間については、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について検証を行いました。道路区域となっていない箇所にも建築制限がかかっている場合があるため、検証により都市計画変更が可能であれば、現道にあわせて都市計画変更を行うこととしました。
○ **既存道路による代替可能性** ・広域的な道路も既存道路による代替性の検証をするべきです。	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。

意見の概要	考え方・対応
・地域的な道路に関する検証の既存道路における代替可能性は、対象が約 350 キロに対して 1 区間 800m しかないのか、二つの既存道路で代替するなどといった柔軟な考え方もするべき。 ・既存道路による代替可能性について、計画の変更（廃止）をしたものが一つのみである。代替可能性のある道路は、他になかったのか、さらなる調査を求める。	地域的な道路に関する検証の既存道路における代替可能性は、未着手の地域的な都市計画道路について、近傍にある都市計画道路以外の道路に都市計画道路が有する機能を代替できるかどうかを検証しました。具体的には、現況道路の総幅員が 12m以上であり、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。その結果、代替が可能な箇所は１路線 800mとなりました。

４）住民参加・情報公開について（127 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 住民参加 ・計画案に民意が反映しているとは感じられません。 ・計画決定前に地権者、関連住民などの意見をしっかり聞き見直しを検討するべき。 ・都市計画法の住民主体の考え、意見を聞き、今、現在の見直しを検討して下さい。 ・都民ニーズについては、しっかりと意見を集約する取り組みを行ってほしい。 ・住民説明会を開催し、都の計画案の内容を詳しく聞かせてもらいたい。	本検討については、昨年７月に検証の視点などをまとめた中間のまとめについてパブリックコメントを実施しました。 これを踏まえて、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の検証項目を設定し、個々の路線を対象とした検証を行いました。 本年７月には検証結果を取りまとめた基本方針案を公表するとともにパブリックコメントを実施し、広く都民の意見を聴いています。 なお、本検討は都市計画の決定手続きではありません。本検討の結果、都市計画変更となる路線については、基本方針策定後、都市計画法に基づき、都民や関係自治体の意見を聴き、適切に都市計画変更を行っていきます。
○ 情報公開 ・「基本方針（案）」を審議した会議録を公開してほしい。	検討会の資料や議事要旨等については、東京都都市整備局のホームページにて公開をしています。
○ パブリックコメントについて ・パブリックコメント募集の周知ですら全く足りていないと思います。 ・パブコメ募集の告知が不十分でほとんどの市民が知らない。	基本方針案への御意見・御提案の募集については、東京都の報道発表、ホームページ、ツイッターのほか、特別区・26 市・２町の広報及びホームページでお知らせしました。
・このパブコメ自体がどのように反映されるのか、意味があるのか疑問に思います。 ・パブリックコメントはどこにどのように活かされたのか。目に見える形で示すべきである。 ・意見をどのように反映させたかを公表してください。	昨年の中間まとめでは、在り方に関する基本的な考え方や検証方法を示しました。その際に実施したパブリックコメントで、今回の基本方針案に反映した点としては、概成道路の検証方法、立体交差の検証方法、都市計画公園等との重複における緑・景観を重視する内容等です。 具体的には、概成道路の検証方法では、路肩と停車帯について分けて検証することとした

意見の概要	考え方・対応
	こと、立体交差では、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」を設定したこと、都市計画公園等との重複では、必要な公園の機能の確保を前提とすることを記載することとしたことなどです。 　また、検討対象箇所を明確にすべきとの意見があり、これを踏まえ、基本方針案では、検証項目ごとの対象箇所を掲載し、さらに、区市町別の対象箇所・検証結果をホームページに公開しました。 　今回の基本方針案に関するパブリックコメントで、基本方針に反映した点としては、都市計画道路の見直しの経緯の追記、検討主体の明記、検討対象に関して詳細に記載したこと等です。 　具体的には、都市計画道路の見直しの経緯の追記では、道路再検討・整備方針におけるこれまでの見直しについてコラムとして記載したこと、検討主体の明記では、広域的な道路と地域的な道路の検討主体の考え方について明示したこと、検証対象では、対象延長に計上されていない検証項目について具体的に記載することとしたことなどです。 　また、検証結果の位置図に現道の記載が無いなど、場所の特定ができないとの意見があり、これを踏まえ、基本方針では、都のホームページに掲載している区市町別の検証結果位置図に現道の位置及び区市町の役所の位置を加え位置関係がわかるように修正しました。

５）検証結果について（251 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 検証結果図面について ・パブコメに示された地域図がわかりづらい。現道の記載がないため、場所が特定できない。 ・地図に現道の記載がないため、自分の住む地域にどのような路線があるか確認することが難しい。	基本方針案には個々の路線の検証結果図を示していますが、より詳細な図面として、区市町別の検証結果の位置図を、都のホームページに掲載しています。御意見を踏まえ、都のホームページに掲載している区市町別の検証結果の位置図に、現道の位置及び区市町の役所の位置を加え、位置関係がわかるようにしました。
○ 検証結果の詳細について ・一つ一つの路線について、どのように検討したのか、または、しなかったのか、なんら理由が示されていない。	基本方針案には、検証項目ごとに具体的な検証方法と個々の路線の検証結果を示しています。また、本検討対象の検証結果についてパブリックコメントで意見のあった路線については、このパブリックコメントの結果と対応で考え方を示しました。 なお、本検討に関する問い合わせがあった場合は、電話等で対応しています。
○ 都市計画手続の時期について ・変更予定路線の都市計画変更時期を示せ	本検討で計画の変更予定となった路線については、基本方針策定後、沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整を行い、順次必要な都市計画手続を行っていきます。
○ 個別路線について 放射 10 号線 ・放射 10 号線本郷通り（北区内）は現状を完成とすべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の放射第 10 号線（北区内）は、

	広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として車道部の幅員が 16m以上必要であるところ、現況の車道部の幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。 　また、放射 10 号線と旧古河邸公園との重複箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、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名勝である旧古河氏庭園が存在しており、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ることから、今後関係機関と調整が必要な箇所としました。
放射 14 号線支線１（支線） ・放射 14 号線支線１について、現状で自動車アクセスできない箇所がある環状４号線（丸八通り）と放射 14 号線（蔵前橋通り）のアクセス機能などを有する当該都市計画道路の在り方について、東京都のお考えも明らかにしていって欲しい	放射 14 号線支線１については、支線と接続する環状４号線（丸八通り）と放射 14 号線（蔵前橋通り）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ており、周辺交通に大きな問題がないため、計画の変更（支線の廃止）を行う箇所としました。
放射 16 号線（橋詰） ・中央区内の検討項目である橋詰（千代田橋、霊岸橋）は、縮小を行うべきではない	放射 16 号線にある千代田橋の橋詰については、交差する川が埋めたてられており、架け替え用地としての必要性がないため、計画の変更（橋詰の縮小）としました。また、霊岸橋の橋詰については、既に橋梁が完成しており、架け替えの用地としての必要性が低いため、計画の変更（橋詰の縮小）としました。
環状５の２号線 ・環状５の２号線（明治通り）の北区堀船～田端新町区間は、放射 11 号線、補助 90 号線との 2 カ所の交差点部分を除いて、拡幅計画を廃止し、完成路線とすべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 　本検討対象の環状５の２号線（明治通り）（放射 11 号線、補助 90 号線との２カ所の交差点部

	分を除く、北区堀船から田端新町までの区間）は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として車道部の幅員が 16m以上必要であるところ、現況の車道部の幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。
補助 26 号線 ・補助 26 号線（目黒区内）を拡幅する必要はない	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 26 号線（目黒区内）は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。
補助 27 号線 ・品川の補助 27 号線計画は廃止を	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 27 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 30 号線 ・補助 30 号線計画は廃止を求めます	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 30 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存

	道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 31 号線 ・補助 31 号線は計画そのものを廃止してください	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 31 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 34 号線 ・補助 34 号線　大田区池上本門寺前の呑川から西蒲田にかけては都市計画道路であるが、呑川という中小河川の上に計画道路があるのは時代にそぐわないから見直すべきです。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 34 号線（大田区池上本門寺の呑川から西蒲田までの区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 35 号線 ・補助 35 号線　大森東の南北の道路はもはや必要性を感じないから見直すべきです。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 35 号線は、地域的な道路の概成区間です。この区間については２つの検証を実施しました。このうち拡幅整備の有効性の検証では、道路構造条例等に基づく評価幅員

	として道路幅員が 15m以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続となります。また、既存道路による代替可能性の検証では、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、補助 35 号線は、計画の存続としました。
補助 36 号線 ・補助 36 号線　蒲田東口バス通りから第一京浜の東に伸びていくも終点は自動車教習所で必要性を感じないから見直すべきです。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 36 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 42 号線 ・補助 42 号線 雑色駅前のアーケード商店街これを 15 メートル道路にする計画は必要性を感じないから見直すべきです。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 42 号線（大田区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 46 号線 ・補助 46 号線（目黒区内）は、都市計画道路の位置づけそのものを廃止すべきである	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

	本検討対象の補助 46 号線は、広域的な道路の現道無区間です。この区間のうち、環状 7 号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状 7 号線が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。それ以外の区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。
補助 47 号線 ・補助 47 号線は、都市計画道路の位置づけを廃止すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 47 号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、補助 47 号線は計画の存続としました。
補助 48 号線 ・補助 48 号線 仲池上一雪谷一大岡山 この 10 年で東急目黒線にふたをかけて大田区区画街路 1 号線を整備して環状 7 号線へのアクセス改善を行ったので、必要性がなくなっており、見直すべきです	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 48 号線（大田区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続とし

	ました。
補助 50 号線 ・補助 50 号線（野沢通り、目黒区内）は、都市計画道路の指定を廃止するべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 50 号線（目黒区内）は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、補助 50 号線は、計画の存続としました。
補助 50 号線支線 1（支線） ・支-3 補助 50 号線支線 1 の事業化の検討の際は、必要有との検証を行って頂きたくお願い申し上げます	補助 50 号線支線 1 については、本線である補助 50 号線が未整備であることから、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します。
補助 52 号線 ・莫大な費用をかけ、生活環境を破壊してまで補助 52 号線（環八以西）建設の必要性は到底考えられない ・補助 52 号線を見直すべき ・補助 52 号線の未着手区間（環状八号線～補助 217 号線）は、全く必要が無い ・補助 52 号線環状８号線以西の未着手区間の検証結果・方針策定の見直しを行う事 ・補助 52 号線の環状８号線以西の区間の計画の白紙撤回を ・４次事業計画中の補助 52 号線が環状８号線交差 部分で立体交差の計画であるが、 騒音、	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 52 号線（環状８号線より西側区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。環状８号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状８号線

排ガス、更なる混雑を作り出そうとしていることを認識すべき ・補助 52 号線環八以西においては既存道のない住宅地の中を通る計画ですので、地域実情を考え整備計画を外環道に繋げ高速道路とアクセスする様、地下化に見直しをして頂きたい	が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。 また、補助 52 号線と祖師ヶ谷公園との重複箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。
補助 54 号線 ・代田地域はすでに住宅密集地となっており、ここに巨大道路（補助 54 号線）を通すなど生活破壊、環境破壊そのものであり到底納得できません	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 54 号線（代田地域）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。環状７号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状７号線が「都市間連携に資する幹線道路」に位置付けられていることから、立体交差計画の存続としました。
補助 81 号線 ・特定整備路線補助 81 号線の候補路線から除外された部分（北区内）は廃止を求めます	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 81 号線（北区内）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。

補助 91 号線 ・補助 91 号線（北区内）は廃止すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 91 号線（北区内）は、広域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれます。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が 15m以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。現道無区間のうち、環状５の２号線との交差部については、立体交差の検証を行い、環状５の２号線及び補助 91 号線のいずれも「都市間連携に資する幹線道路」に位置しておらず、地形・鉄道等他の施設との関連等による立体交差化は必要ありません。一方で、周辺の都市計画道路ネットワーク整備により今後の交通動向が変化する可能性があることから、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することとしました。 また、隅田川を渡る橋の橋詰については、橋詰の検証を行い、未だ橋が無いことから、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することとしました。 なお、それ以外の区間については個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。
補助 112 号線（橋詰） ・中央区内の検討項目である橋詰（旧土州橋）は、縮小を行うべきではない	補助 112 号線にある旧土州橋の橋詰については、交差する川が埋めたてられており、架け替え用地としての必要性がないため、計画の変更（橋詰の縮小）としました。

補助 149 号線 ・補助 149 号線の八ツ山通りと旧海岸通りを結ぶ東西区間に関しては、都市計画道路のあり方の見直し（廃止）について改めて要望する	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 149 号線（八ツ山通りと旧海岸通りを結ぶ東西区間）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 172 号線 ・補助 172 号線（練馬区内）は交通量も歩行者も少ない道路なので、見直しの対象にするべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 172 号線（練馬区内）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。
補助 227 号線 ・補助 227 号線（練馬区内）は交通量も歩行者も少ない道路なので、見直しの対象にするべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 227 号線（練馬区内）は、地域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、既存道路による代替可能性の検証では、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。

	以上のことから、補助 227 号線は、計画の存続としました。
補助 232 号線（都市計画公園等との重複） ・大泉井頭公園は子どもの遊び場という重要な役目があるため、道路（補助 232 号線）は必要ありません。 ・補助 232 号線と井頭公園の重複について、何としても自然環境の保護をだい１に考えるべきところです。補助 232 号線の計画の見直しを求めます。 ・大泉井頭公園の都市計画が、都市計画道路より先に存在して（指定されて）いたことを踏まえれば、都市計画公園を優先させるべき。大泉井頭公園を通る道路については、道路建設自体の見直しをお願いするところです ・私の住んでいる練馬区東大泉には道路計画があり、公２２が該当します。唯一湧水が残っている白子川は、貴重な環境資源であり、周辺は緑が多く、武蔵野の原風景が一部残っています。タヌキやオオタカなども生息しており微妙なバランスで生態系がはぐくまれています。その部分を突っ切る形で補助 232 号線が計画され、道路が完成すれは、生き物の往来が分断される。絶滅が危惧されるのに、維持・保全とは何をどのようにするのか、具体的に示していただきたい。道路を作らないことが維持・保全です。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 232 号線（大泉井頭公園付近）は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、補助 232 号線と大泉井頭公園との重複箇所について、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。 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することとしています。 また、補助 232 号線（大泉井頭公園付近）の都市計画公園等との重複箇所以外の区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。
・都市計画公園内（井頭公園内）に大型調節池の建設が計画されていますが、関係機関と調整する必要はないのでしょうか ・補助 232 号線計画と大泉井頭公園計画の調整において調節池計画規模を大幅に縮小すること	今後関係機関と調整が必要な箇所とは、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・名勝又は鉄道、調節池が既に存在していることにより、都市計画道路又は都市計画公園等を変更する可能性がある箇所です。 「新河岸川及び白子川河川整備計画」では、

	当該箇所を含む火の橋から七福橋付近の間に調節池が計画されていますが、現在、場所や形式は決まっておらず、現段階では都市計画道路を更する必要がありません。 したがって、当該箇所については今後関係機関と調整が必要な箇所には位置付けませんでした。
補助 283 号線 ・補助 283 号線（江戸川区内）が整備されれば、騒音や交通事故等により静かな住環境が一変し、園児や高齢者にとって横断しにくい道路となる。最近は脱車社会へと進んでいることは間違いない。	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 283 号線（江戸川区内）は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
補助 316 号線 ・「補助 316 号線計画の廃止」について、強く要望をいたします	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の補助 316 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路の機能を代替できる都市計画道路以外の既存道路が無いことから、計画の存続としました。
武蔵野３・４・３号線 ・武蔵野３・４・３号線について交差点南の三角地はどうするのか	武蔵野３・４・３号線と武蔵野３・５・19 号線との交差点南西側の都市計画線の形状の取扱いについては、今後、都市計画変更手続きを行う際、現況の歩道の安全性等を踏まえ、検討していきます。

武蔵野３・４・13 号線 ・武蔵野３・４・13 号線について即刻廃止すべきである	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の武蔵野３・４・13 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
調布３・４・７号線 ・広域的な観点から世田谷区の都一４９（補 125 優先）の延伸が必要とされているとしたら、現在都市計画道路として認定されている調布３・４・７号線（狛江市内）をどうするのか、その代替としての位置づけとして提案されているのか	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の調布３・４・７号線（狛江市内）は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、調布３・４・７号線は計画の存続としました。 また、調布３・４・７号線と旧野川緑地との交差箇所については、都市計画公園等との重複の検証を行い、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、今後事業化していく際に都市計画公園等を変更する箇所としました。

小金井３・１・６号線 ・小金井３・１・６号線は現在の五日市道路を46m 以上に拡幅することになっているが、これでは玉川上水を暗渠化するようなもの、国の史跡に指定されているというのに、このまま変更も廃止もしないというのも、まじめに検証した結果とは思われない証拠。 ・玉川上水など自然環境、景観に影響を与える区間は、その必要性を精査し、必要であるならば、五日市街道の拡幅など別の代替案を考えるべきです ・玉川上水南側に走る上水桜通りは、拡幅の必要は全くありません ・小金井３・１・６号線の計画を進める理由を明確にし、住民に周知していただきたいと思います	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・１・６号線（小金井市内）は、広域的な道路の概成区間で玉川上水を挟んで北側と南側に道路が分かれています。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、小金井３・４・13 号線より西側の区間は、延焼遮断帯が未形成な区間があることから、計画の存続となります。小金井３・４・13 号線より東側の区間は、玉川上水を挟んで南側の道路の現況に歩道がないことから計画の存続となります。 以上のことから、小金井３・１・６号線は、計画の存続としました。
小金井３・４・１号線 ・小金井３・４・１号線は不要な路線だ。この計画には断固反対する ・今回の追加整備の小金井３・４・１号線も、国分寺市内の延伸は都計画にはなく、小金井市内のみ延伸しても意味がない ・小金井３・４・１号線新小金井街道より西側の路線は廃止すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・１号線は、広域的な道路の概成区間と、地域的な道路の現道無区間に分かれています。 広域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。 地域的な道路の現道無区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小金井３・４・３号線 ・多くの土地・家屋などを莫大な金を使って壊してまで小金井３・４・３号線が必要なこと	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々

が判らない ・小金井３・４・３号線は農工大通りと連雀通りがあるのにその間に 16m の東西道路など必要ありません ・小金井３・４・３号線は、道路間隔が短い並行路線であり、それらは必要性がなく無駄な投資です ・小金井に建設予定の小金井３・４・３号線計画は、貴重な自然環境を破壊し、財産権および移住移転の自由を脅かしている計画であり、正当性を感じられません。見直しを求めます ・小金井３・４・３号線を造るよりも、連雀通りを拡幅する方が現実的	の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・３号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小金井３・４・８号線 ・小金井３・４・８号線について、個々の生活を犠牲にしてまで必要のある道路とは思えません ・小金井３・４・８号線は小学生の通学路です。子供たちが危険にあう道路はいりません ・小金井３・４・８号線の必要性をまったく感じない ・小金井３・４・８号線の計画線上にある桜並木は、「(新小金井)駅前の桜のトンネル」として愛されてやまない日常風景となっており、昔の道路計画を無計画に乱暴に進めてしまったとなればこれはもう街として末代までの恥です	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・８号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小金井３・４・10 号線 ・東小金井駅南口側の商店街に大きな道路はいりません ・小金井３・４・10 号線は、道路間隔が短い並行路線であり、それらは必要性がなく無駄な投資です ・小金井に建設予定の小金井３・４・10 号線計画は、貴重な自然環境を破壊し、財産権および移住移転の自由を脅かしている計画であり、正当性を感じられません。見直しを求め	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・10 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替でき

ます	る既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小金井３・４・12 号線 ・小金井３・４・12 号線は、実現不可能なので、計画から削除すべきです ・小金井３・４・12 号線の再考、再検討し、中止を求めたい	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・12 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小金井３・４・14 号線 ・小金井３・４・14 号線を新設する理由が理解できません ・小金井３・４・14 号線について、見直すべきと考えます	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・14 号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、小金井３・４・14 号線は計画の存続としました。
小金井３・４・15 号線 ・小金井３・４・15 号線は、実現不可能なので、計画から削除すべきです	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

	本検討対象の小金井３・４・15 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
小平３・１・２号線 ・小平３・１・２号線について見直すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小平３・１・２号線は、広域的な道路の概成区間です。この区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が 15m以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続としました。
小平３・３・３号線 ・小平３・３・３号線について見直すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小平３・３・３号線は、広域的な道路の現道無区間です。この区間については、個々の路線の検証項目のいずれにも該当せず、検証を行っていませんが、整備方針（第四次事業化計画）において、その必要性を確認しています。
小平３・４・20 号線 ・小平３・４・20 号線について見直すべき	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。

	本検討対象の小平３・４・20 号線は、地域的な道路の現道無区間です。この区間については、既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続としました。
国分寺３・４・１号線 ・国分寺３・４・１号線は不要な路線だ。この計画には断固反対する	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の国分寺３・４・１号線は、地域的な道路であり、概成区間と現道無区間に分かれています。概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。また、現道無区間については、概成区間も含めて既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。 以上のことから、国分寺３・４・１号線は計画の存続としました。
小金井市内の道路全般 ・小金井市の都市計画道路 10 路線について見直しを行うべき ・小金井市内の未整備１０路線について、道路整備に該当関係する住民への事前の説明、意見の収集もなく決定されたことに反対し、見直しを求めます ・小金井市内の都市計画道路は住宅街で道路間隔が短い並行路線も多く、それらは必要性が低く無駄な投資である ・小金井市都市計画道路は５０年以上前に決定した道路です再検討も住民への説明もなく「きめてあったから」と押しつけてくるのは全く理解できないだけでなく税金の無駄使いです	整備方針（第四次事業化計画）では、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線についての必要性を確認しています。本基本方針では、これを前提に新たな検証項目で計画内容を検討しました。 本検討対象の小金井３・４・４号線は、広域的な道路の概成区間と、地域的な道路の概成区間に分かれています。 広域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。 地域的な道路の概成区間については拡幅整備の有効性の検証を行い、小金井３・４・７号

・小金井市都市計画マスタープランに記載された道路は、小金井３・４・１号線及び小金井３・４・11 号線を含め、我々住民に必要ありません ・小金井市に残っている１０箇所の計画道路について。５０年以上前の計画道路設定前と現在では大きく環境が変わりました。都市ネットワークの充実などという計画はその主旨は住民のためのものではないと考えます ・小金井市内の都市計画道路は、地域が未開発であった計画当時から数十年を経ており、その建設強行は今や住宅が建ち並び、自然と調和した緑豊かな生活の場を分断、破壊するものであり、都市計画道路の推進見直しを強く求めたい ・小金井市内の都市整備計画道路は、地域が未開発であった計画当時とは違い、住宅が多く作られつつある昨今、道路間隔が短い並行路線も多く、見直しをご検討願いたい ・50 年前に策定された計画道路が、なぜ今必要なのか疑問を強く感じる。人口の変わらない小金井市に、ハケと野川という貴重な自然を壊してまで道路が必要なのか。 ・道路が狭く日々危険を感じながら小金井市で生活しています。次の世代のためにもなるべく早く整備を行って欲しいと切に願っています。自然が多い小金井の良さを活かした道路を是非早急に作って下さい ・小金井は道路整備が遅れていて狭くて歩道のない道を車、自転車、歩行者が使っています。非常に危険であり、小金井市の未整備の都市計画道路は全て見直さないことは、とても良いことだと思っています。	線より西側の区間は、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続となります。小金井３・４・７号線より東側の区間は、道路構造条例等に基づく評価幅員として道路幅員が15m以上必要であるところ、現況の道路幅員がこれを満たしていない区間があることから計画の存続となります。また、西側と東側の両区間について既存道路による代替可能性の検証を行い、本路線の近傍に都市計画道路以外の代替できる既存道路が無いことから、計画の存続となります。以上により、地域的な道路の概成区間は、計画の存続としました。 これらの結果から、小金井３・４・４号線は計画の存続としました。 本検討対象の小金井３・４・７号線は、広域的な道路の概成区間です。この区間については２つの検証を実施しました。このうち拡幅整備の有効性の検証では、延焼遮断帯が未形成の区間があることから、計画の存続としました。 その他の小金井市内の本検討対象８路線（小金井３・１・６号線、小金井３・４・１号線、小金井３・４・３号線、小金井３・４・８号線、小金井３・４・10 号線、小金井３・４・12 号線、小金井３・４・14 号線、小金井３・４・15 号線）については前述のとおりとなります。

６）その他（260 件）

意見の概要	考え方・対応
○ 事業中・優先整備路線等について 【放射２号線】 ・道路計画についても撤回を求めます 【放射５号線】 ・開通後、騒音・振動等が悪化した。車線を減らし、自転車や歩行者の通行空間を確保すべき 【放射９号線】 ・放射９号線について計画を都は見直すべきと考えるものです 【外環の２】 ・即刻廃止にすべきである 【補助 26 号線】 ・本計画の全面的な撤回を求めます 【補助 28 号線】 ・見直し、廃止することを求めます 【補助 29 号線】 ・即刻中止、撤廃を要求いたします 【補助 52 号線】 ・建設計画そのものへの断固たる反対します 【補助 73 号線】 ・受け入れられるものではありません 【補助 81 号線】 ・代替路線も可能なので事業を中止し、計画を見直すこと 【補助 85 号線】 ・計画を見直し、廃止していただきたい 【補助 86 号線】 ・見直すべきです ・日頃から住民の憩いの場であり、災害時に地域の避難所となる場所を道路で潰すことはやめてください 【補助 92 号線】 ・計画に強い不満を持っています。是非、道路計画の見直しを再度ご検討ください ・一刻も早く整備を希望します 【補助 127 号線】 ・廃止を含め検討すべき	特定整備路線等の事業中路線や優先整備路線は、東京が目指すべき将来像の実現に向け、都市の活力や防災性の強化、安全で快適な都市空間の創出などの観点から、重要性・緊急性が高い路線として事業を実施、もしくは順次事業化を行っています。 このため、本検討において、事業中及び優先整備路線は対象外としました。 これ以外の未着手の都市計画道路は、事業着手までになお期間を要することから、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化などを踏まえ、本検討を行いました。 なお、事業実施にあたっては、地元の理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。

意見の概要	考え方・対応
【補助 132 号線】 ・人も車も減っていく時代に、何百億という税金をつぎ込んで道を作る必要が本当にあるのかどうか是非再考して頂きたいと思います 【補助 133 号線】 ・通さないで下さい。まちこわしです 【補助 135 号線】 ・教育施設の保全でなく道路計画を優先することに反対します 【補助 156 号線】 ・「整備の必要性」から検証と検討を住民参加で行うことを要望します。また、検討の際には、必要とする事業費も明確にして意見を求めるべきと考えます 【補助 162 号線】 ・整備の早期実現を願っております 【補助 230 号線】 ・優先整備路線は、まちづくりと協働し、関係住民と地域行政が協議し選定すべきものです 【補助 232 号線】 ・必要性を再度精査し、見直す態度が重要と思います 【立川３・３・30 号線】 ・立川東大和線、大反対です 【武蔵野３・４・11 号線】 ・この道路を都市計画道路とし優先整備としたかはなはだ疑問 ・現在の計画はいったん白紙に戻し、住民と歩調を合わせて歩道の安全性を包含した道路計画を一から考え直すべきです ・利用する者にとっては一日も早く整備された歩き易い道路にしていただきたくお願い致します 【三鷹３・４・７号線】 ・道の南側（旧日本無線側）を大きく拡げた方が良いと思います 【調布３・４・10 号線】	

意見の概要	考え方・対応
・「整備の必要性」から検証と検討を住民参加で行うこと 【調布３・４・２号線】 ・作る意義があまりありません。幅員は８ｍ道路に変形するのが最も妥当だと思います ・歩道の拡幅と段差解消を早急にすすめていただきたい 【調布３・４・４号線外】 ・新たな道路建設の必要性は認められません 【町田３・４・40 号線】 ・本町田小山田線の整備がほとんど進んでいません。着工したものはスピード感を持って完全に実施していくことが大切だと思います 【小金井３・４・１号線、小金井３・４・11 号線】 ・計画撤回をお願いいたします ・野川の自然を守るために、整備には反対である ・整備の必要性から検証と検討を住民参加で行うことを要望する ・貴重な税金を使うので、色々な方面から熟慮のうえ無駄の無いように実施していただきたい 【小平３・２・８号線】 ・住民投票の対象にもなった当該路線について見直されるべき	
○ **旧都市計画法** ・旧都市計画法のもとで決定された都市計画道路は、一旦、全廃すべきです。 ・旧都市計画法により、住民不在のまま、都市計画決定された道路を、時代錯誤の判断基準で選定して優先路線に指定している。	都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）が昭和 44 年６月に施行され、旧都市計画法が廃止されたことにより、旧都市計画法の下で定められた都市計画は、都市計画法施行法（昭和 43 年法律第 101 号）２条に基づき、都市計画法の規定による相当の都市計画とみなすものとされました。 また、これまで東京都と特別区及び 26 市２

意見の概要	考え方・対応
	町は、おおむね 10 年ごとに事業化計画を策定し、計画的かつ効率的に整備するため、優先的に整備に取り組む路線を示す一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、適宜計画の見直しも行ってきました。必要性の検証にあたっては、その時々の社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、未着手の都市計画道路を対象として検証を実施してきました。
○ **道路整備に関する意見** ・大型道路を地上に造るのではなく、都民が安らかに過ごせるよう地下化することを提唱する。	都市計画道路を地下化とした場合、工事費・維持管理費のコストが地上部の平面構造とした場合に比べて一般的に高くなります。また、都市計画道路には、都市における円滑な移動を確保する交通機能のほか、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、都市の骨格を形成する市街地形成機能があります。このような機能等を考慮し、最適な構造で都市計画道路を計画しています。
・小金井３・４・４号線と、小金井３・４・７号線に挟まれた、連雀通りの新小金井街道以西の部分は、私が日常的に危ないと感じている場所なのですが、整備対象となっていないのは、何故でしょうか。	本検討は、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ています。小金井３・４・４号線と小金井３・４・７号線に挟まれた、連雀通りの新小金井街道以西の現道は、都市計画道路ではないため、本検討の対象としませんでした。