

第6章

今後の都市計画道路整備に向けた取組

Chapter

6

01 今後の都市計画道路の在り方

計画決定後、いまだ事業化に至らない路線

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、その事業量はとて多く、整備に時間を要します。都内に計画されている都市計画道路の多くが、現在の都市計画法が制定された昭和43年当時から決定されており、計画決定から45年以上経過しています。

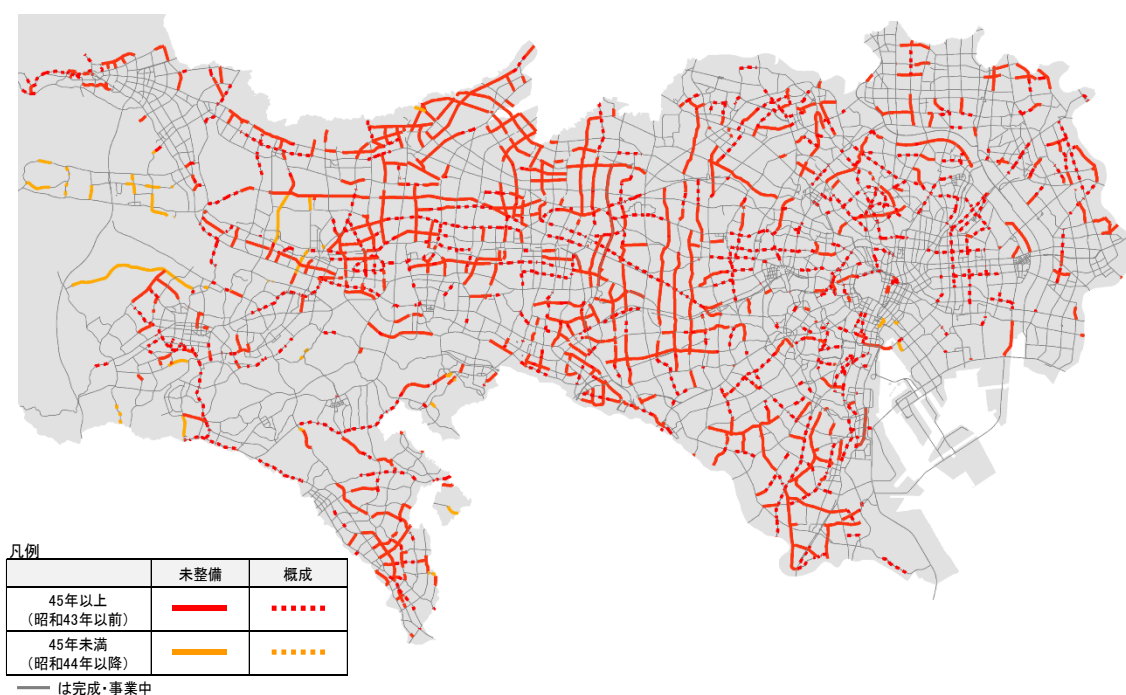


図 6-1 都市計画（当初）決定後の経過年数

今後の取組

今回の整備方針においては、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た上で、315 区間 223km の今後 10 年間で優先的に整備すべき路線（優先整備路線）を選定しました。これらの路線が完成した際には、現在事業中の路線と合わせて、都市計画道路の完成率は約 8 割となります。一方、選定しなかった都市計画道路は、今回、必要性は確認しているものの事業着手まで更に期間を要することになります。

現在、東京都では、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の更に 10 年後、20 年後を見据えた「都市づくりのグランドデザイン」の策定に着手しています。この中で、東京全体の都市づくりの将来像を示すこととしています。

こうしたことから、優先整備路線の早期整備と併せ、残る都市計画道路について、施行主体を明確にし、都と区市町とがそれぞれの役割の下連携して、社会経済情勢の変化や東京全体の都市づくり、地域的な課題などに的確に対応していくため、都市計画道路網の在り方を検討していきます。

〔検討イメージ（一部）〕

（他の計画等と重複）

計画決定されている都市計画道路の中には、他の都市計画施設（都市計画公園や水や緑などの自然環境）などと計画が重複している箇所があります。こうした箇所では、計画の統合を検討していく必要があります。

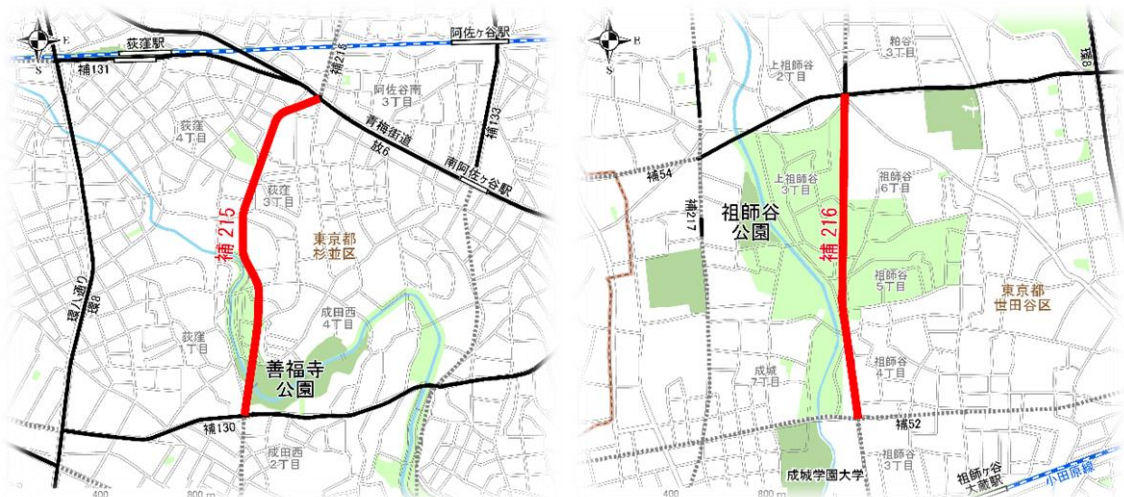


図 6-2 他施設との重複の例示

(概成道路の検討)

今回、選定しなかった都市計画道路のうち概成道路（計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数を有している道路）は約5割となっています。これら概成道路は、既に道路としておおむねの機能を満たしている区間もあれば、道路が完成していないため、歩道が狭いことや無電柱化されていないこと、立体交差が整備されていないことなど様々な課題が生じている区間もあります。今後、こうした概成道路について、広域的・地域的視点で捉え、計画幅員での整備の必要性などについて検討していきます。

なお、土地所有者への税の優遇によるインセンティブ制度や立体都市計画制度を活用した歩行者空間の整備などの促進策についての検討も引き続き進めていきます。

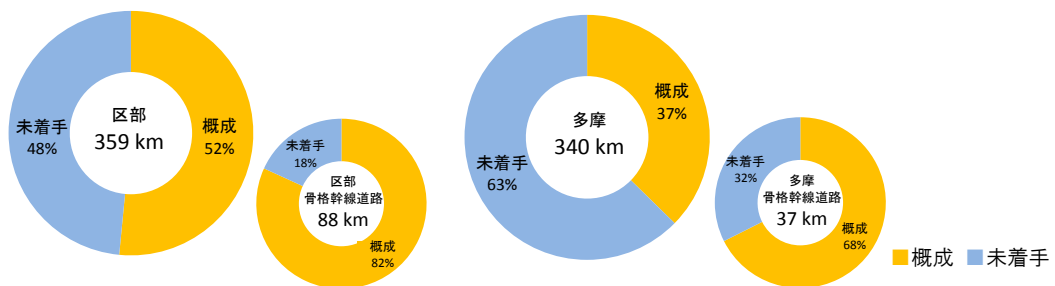


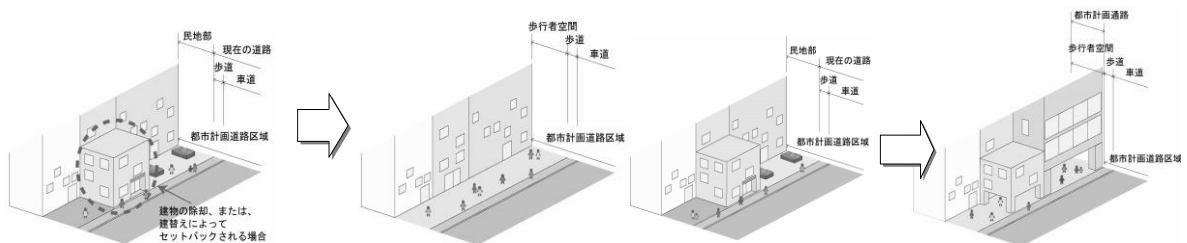
図 6-3 残る都市計画道路の内訳（優先整備路線を除く。）



〔建築制限により高さ制限と切り取り可能な建築となっている事例〕

〔セットバックしている事例〕

図 6-4 概成道路の沿道建物の状況



〔インセンティブ制度による整備イメージ〕

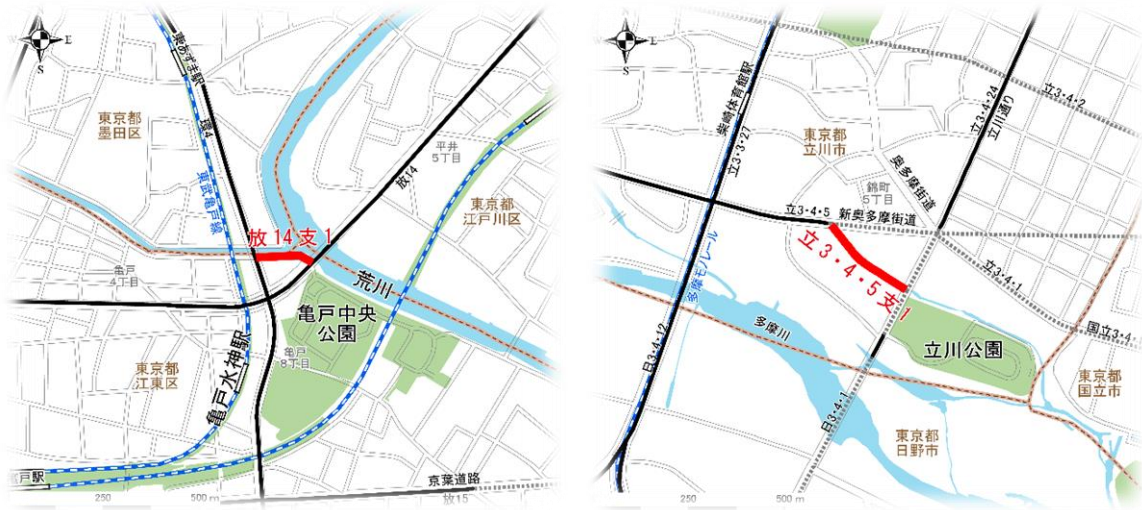
〔立体都市計画制度による整備イメージ〕

図 6-5 税の優遇によるインセンティブ制度や立体都市計画制度を活用した歩行者空間の新たな整備イメージ

(区部における都市計画道路の整備方針(平成16年3月)より抜粋)

(支線の検討)

都市計画道路の中には、主要な幹線道路同士の交差点などにおいて、地形や道路網の形状などの条件により、安全な交差構造とするため「支線」が計画されている箇所があります。こうした箇所については、既に整備されている支線もありますが、支線が整備されずに交差点化している箇所もあります。未着手の支線については、現在の交差点の交通処理状況を分析し、今後、整備の在り方について検討していく必要があります。



また、未着手の「支線」の中には、地元のまちづくりの検討に併せて、交差交通の処理を検討する箇所もあります。

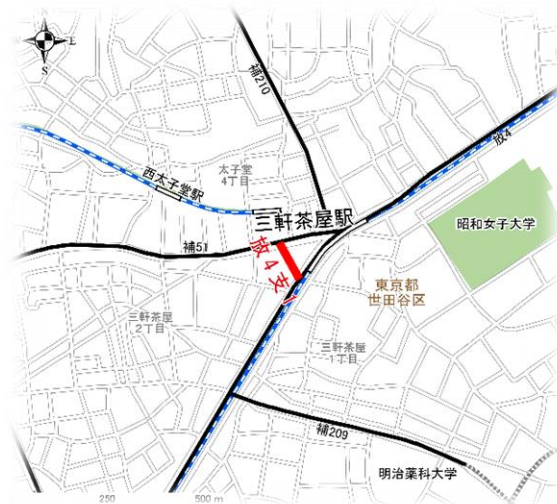


図6-6 支線の例示

(歩行者を重視した都市計画道路への転換)

諸外国の成熟した都市においては、歩行者空間の整備によりまちのにぎわいや魅力を創出するなど、生活の豊かさや快適さを実感できるまちづくりが進んでいます。

東京においても、例えば、丸の内仲通りや新宿副都心中央通りでは、道路空間全体を歩行者に開放しオープンカフェを設置するなど、道路をにぎわいの場として活用していく新たな取組が進んでいます。

このように、周辺の幹線道路網が形成された中心市街地等においては、通過交通流入の抑制や歩行者中心の道路空間への転換等により、良質な拠点の育成や居住環境の向上等が促進されます。

また、このような地域では、それぞれの道路の役割、公共交通を含めた交通分担のあり方、沿道のまちづくりと併せた道路空間の再整備等について検討していくことが重要です。



千代田区：丸の内仲通り



新宿区：新宿副都心中央通り

図6-7 にぎわいある歩行者空間のイメージ