

資料①

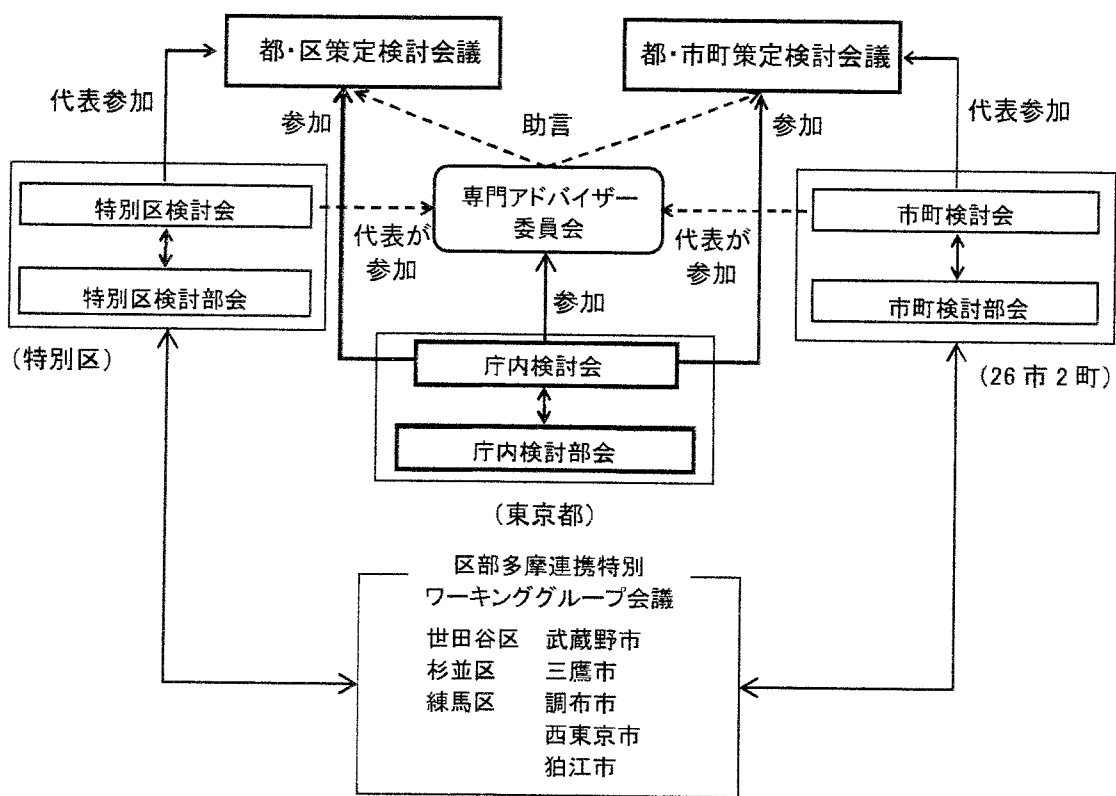
3月31日付けで開示された資料

- ・ 将来都市計画道路ネットワークの検証結果
- ・ 「優先整備路線評価カルテ」
- ・ 第四次事業化計画における優先整備路線についての事務連絡及び区市町からの回答
- ・ 庁内検討会・検討部会、都・区策定会議、都・市町策定会議、都・区市町策定検討合同会議、専門アドバイザー委員会の資料、議事録

資料②

参考資料 検討体制

- ・整備方針の策定に当たり、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。
- ・区市町の自主運営による特別区検討会、市町検討会を設置し、特別区及び26市2町の意見を取りまとめ、検討を進めました。
- ・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	日本大学工学部土木工学科 教授
委員	窪 田 亜 矢	東京大学大学院工学系研究科 特任教授
委員	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
委員	櫻 井 敬 子	学 習 院 大 学 法 学 部 教授
委員	竹 内 健 蔵	東京女子大学現代教養学部 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	目 黒 公 郎	東京大学生産技術研究所 教授
委員	屋 井 鉄 雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科 教授

(委員五十音順)

2 新たな整備方針における基本理念及び基本目標の策定にあたってのキーワード

【策定の際のポイント】

- ✓ 計画期間の10ヵ年、そしてその先を見据えた理念、目標の設定を行う。
- ✓ 人口減少、交通量減少時代の到来に備えた道路整備のあり方を検討し、理念、目標を設定する。

○キーワード

- <活 力> ・交通の円滑化
・土地高度利用の誘発
・文化・芸術の交流
・アジアのビジネス拠点
・都市間連携
・空港、港湾など重要拠点へのアクセス
・物流効率化
・民間活力の活用
・その他
- <防 災> ・高度防災都市
・緊急輸送道路
・避難路
・延焼遮断帯
・その他
- <維持・管理> ・ICT等の活用
・予防保全
・機能更新
・エリアマネジメント
・その他
- <環 境> ・地球温暖化への対応
・都市景観
・風の道
・みどりの創出
・その他
- <暮 ら し> ・賑わい創出
・高齢者も安心して歩ける道路空間（バリアフリー）
・通学路
・生活空間の質的向上
・高次救急医療施設への到達時間
・オープンテラス
・オープンカフェ
・その他

資料④－１ 第1回庁内検討会・検討部会（2013年9月6日開催）の議事録

(事務局)

- 2点目のスペックの見直しについて、本来2車線や4車線プラス駐車帯があるべき路線で、交通量が多いという理由で無理矢理6車線運用されている路線や、歩行者空間が狭まっている区間があると認識している。これについては本来の機能に戻すということも含めて検討をしていきたいと思っている。
- 3点目の超概成区間の意味合いについて、車道部の構成が変わらずに、数十センチ程度歩道空間が狭い区間について、投資効果という面からみると効果が低い区間もあるので、沿道の民間と連携して空間を空けていくような方策がないか検討していきたい。

(川合部長) 建設局 道路保全担当部長

- 資料3のP2のキーワードの<暮らし>の中で「賑わい創出」「オープンテラス」といった言葉がある。今までのように道路をどんどん作っていった交通の流れを良くするという考え方から進展して、もう少し人の視点に立ち、車の流れを減らしてでも、より歩行者・生活利便に資するような道路を作ってほしいという地域の声が多く出てきている。既存ストックの利用を踏まえた上で賑わいの創出だとか、オープンカフェといったことも考えているのか。

(事務局)

- 資料2で、区市町と管理の役割分担を踏まえて検討していきたいという説明をさせて頂いたが、沿道空間を使うにしても、車の交通処理ができる道路があつての上だと思うが、仰るとおり、車だけではなく歩行者という意味も含めての利用者の視点に立った視点を含めて地域の空間形成を考えていきたい。

(福田部長) 都市整備局 企画担当部長

- 資料3のP2のキーワードについて、人口減少、交通量減少時代を見据えた理念とあるが、ここが第三次の時と大きく異なる点だと考えている。社会的に、道路はこれ以上不要なのではという意見につながりかねない部分なので、道路の機能・役割から必要性を主張することは重要な部分だと思う。道路を作れば作るほど管理費が増大していくのではないかとという意見に対し、維持管理の効率性などを前段で謳っていく必要があると考える。先日、横溝建設局長のインタビュー記事で、オープンカフェなどから収益を上げながら維持管理費に充てていくという話もあった。整備だけではなく、併せて維持管理も効率的に行う中で、必要なものを作っていくということをしっかり前段で示すべき。
- 郊外部や多摩地域では、もっとコンパクトな市街地を形成していくという方針につながるのだから、これこそ幹線道路や補助幹線道路など大きな幹線系が整備された中で、どのように説明していくのか、人口減少時代の都市構造論とセットで整理していく必要がある。

(永島部長) 都市整備局 都市づくり政策部長

- 都市計画区域マスタープランについて、平成26年度の発表に向けて改定作業中である。長期ビジョンとの兼ね合いもあるが、目標年次は同じ2025年であり、先行する形にはなる。公表前に取り入れられる部分があつたら連携させて頂きたい。
- 資料3のP2について、「民間の力の導入」をキーワードに追加してほしい。例えば渋谷などでは都市再生特別地区を活用し、民間事業者が都市基盤整備を大胆に変えていく手法で都市を再生しているという実態がある。その中では、維持管理も含めたエリアマネジメントの概念の中で民間の力もかなり重要な視点になってくるので、キーワードの中に加えて頂きたい。
- その際には大胆な規制緩和も必要になる。概念として前段で掲げて頂くことで良いかと思うが、色々な民間事業者が工夫をして様々な既設の道路、計画の道路とのからみもある。今までの考え方からさらに都市を改造する中での大胆な発想を取り入れて行くという視点も大切だと思うので、是非お願いしたい。

(事務局)

- 福田部長、永島部長、川合部長から頂いたご意見については、今回の会議の体系には組み入れられてないが、担当者レベルでワーキング等を開きながら充実を図っていきたくて考えている。

資料④－２ 第１回庁内検討会・検討部会（２０１３年９月６日開催）の議事録

(加藤部長) 建設局 道路建設部長

- 資料２のP3で、必要性が確認されなかった路線の視点について、単なる交通量の視点からだけだと厳しい面があると思うので、色々な視点から検討頂きたい。例えば防災性の観点から、緊急輸送道路でもなく予測交通量も将来は少ないが、緊急輸送道路の代替性があるので必要であるといった考えもある。安易に廃止の声が上がるような方向の見直しは考えて頂きたい。

(事務局)

- 必要性の検証については、資料３のP3で検証にあたっての視点を示しており、交通機能の他に防災機能などの視点を入れている。現況は緊急輸送道路になっているが、新たに整備される都市計画道路に振り替わるという期待感もあると思うので、ご指摘のとおり色々な機能を踏まえて検証していきたいと考えている。

(西倉部長) 都市整備局 都市基盤部長

- 今、加藤部長から交通機能だけではなく、空間機能なども担保しながらという話があったが全く同感である。交通量とか人口の話をする、オールジャパンでいうと、人口は減りつつあり、東京も長期的には同様な傾向で進んでいくので、道路はもういらぬという議論が必ず湧いてくる。これに対し、人間のための空間として道路を活かしていくという視点で今回の第四次事業化計画を定めていく必要があると思うので、交通機能だけではなく、その他防災等も含めて色々な観点で進めていきたいと考えている。

議題（1） 「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定に向けた考え方

（佐野座長）

- 参考資料について、p.6,19,20 で平均旅行速度が異なっている。

（事務局）

- p.19 は平成22年センサスでの混雑時旅行速度、p.20 は全体平均（12時間平均）の旅行速度である。p.6のグラフは「2020年の東京」からの出典で、平成17年センサスの混雑時旅行速度と比較している。

（品川区 片田部長）

- 不燃化10年プロジェクトの特定整備路線で、全ての区に関わることではないが、三次事業化計画で優先整備路線となっていない路線が、事業認可を受けているところについて、木密地域に入るためという説明をしている。特定整備路線と事業化計画（四次）の優先整備路線の位置づけを整理する必要がある。
- 建築制限についても考えていかなければならない。
- 四次計画は37年までの計画期間であるが、中間時期にオリンピック開催があり、視点に取り入れる必要があるのではないか。

（事務局）

- 特定整備路線については三次優先整備路線のものもあれば優先整備路線以外もある。三次優先整備路線でない路線を含め、四次では優先整備路線になると考えている。
- 建築制限の緩和については、資料2にある通り、具体的な緩和策を今後議論させていただきたい。
- 2020年のオリンピックについては、優先整備路線は10年以内に着手するものであり、オリンピックまでの着手は厳しいと考えている。

（世田谷区 吉田部長）

- 資料2p6の「交通量減少時代の到来」という表現は、短絡的に読むと、道路整備は縮小なのかと言われるのではないか。一方の参考資料では、まだまだ道路ネットワークが脆弱であることや、全国平均と比較しても足りないと言っている。今後、公表する資料等には、誤解の無いように、もう少し配慮した表現で盛り込む方がよいのではないか。

（事務局）

- 今後も道路の混雑が考えられ、まだまだ道路は不足しているため、道路整備は必要と考えている。人口減少等は時代背景として書いている。
- 道路の役割は交通機能だけでなく、今後は防災、暮らしの面などのウェイトが上がっていくと考えている。
- 外に出る資料でもあるので、誤解の無いよう表現には気をつけていく。

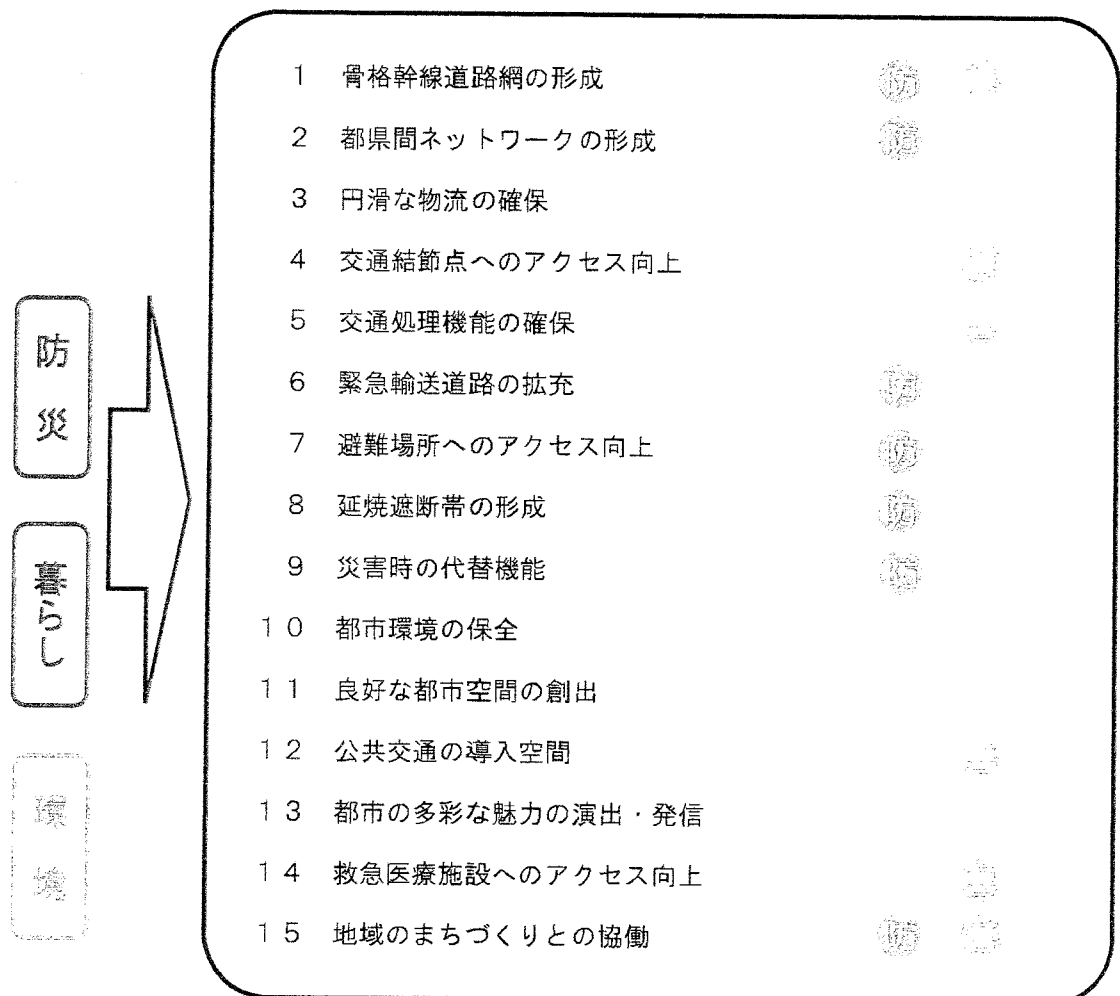
01 将来都市計画道路ネットワークの検証の考え方

都市計画道路は、都民生活や都市活動を支える最も基本的な都市基盤の一つです。「将来都市計画道路ネットワークの検証」では、こうした都市計画道路の中でも、区部及び多摩地域の幹線街路^[1]に着目し、その未着手区間（概成路線を含む。）を対象に必要性を確認しました。

都市計画道路の整備に関して設定した四つの基本目標を掲げ、都市計画道路の果たす様々な役割や機能を考慮し、目標実現に向けて今後も必要な都市計画道路とはどのようなものか検討し、15の検証項目を設け、検証を実施しました。

基本目標

検証項目



「検証項目」に示した番号は、検証の順位を示すものではありません。

図2-1 将来都市計画道路ネットワーク検証の検証項目

[1] 区部及び多摩地域の幹線街路

区部…放射線、環状線、補助線街路

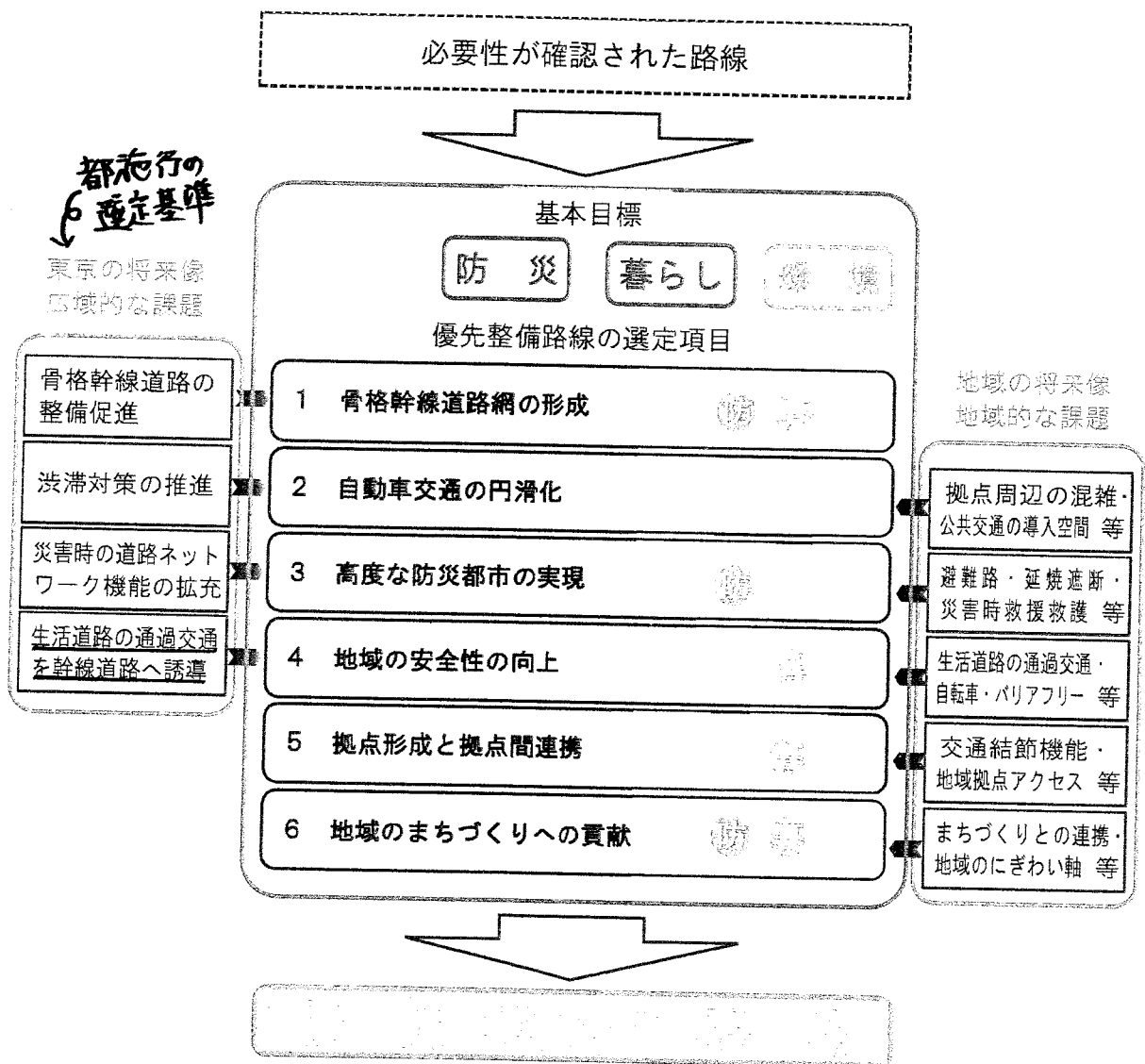
多摩…名称「区分三」の都市計画道路（都市計画道路の6種別のうち「区分三」に該当するもの）

（例）「西東京③・3・3」の場合、○で囲んだ名称の部分が「3」と表記されている街路

01 優先整備路線の選定の考え方

道路整備の四つの基本目標を踏まえ、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、都と区市町との適切な役割分担の下、今後10年間（平成28年度から平成37年度まで）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。

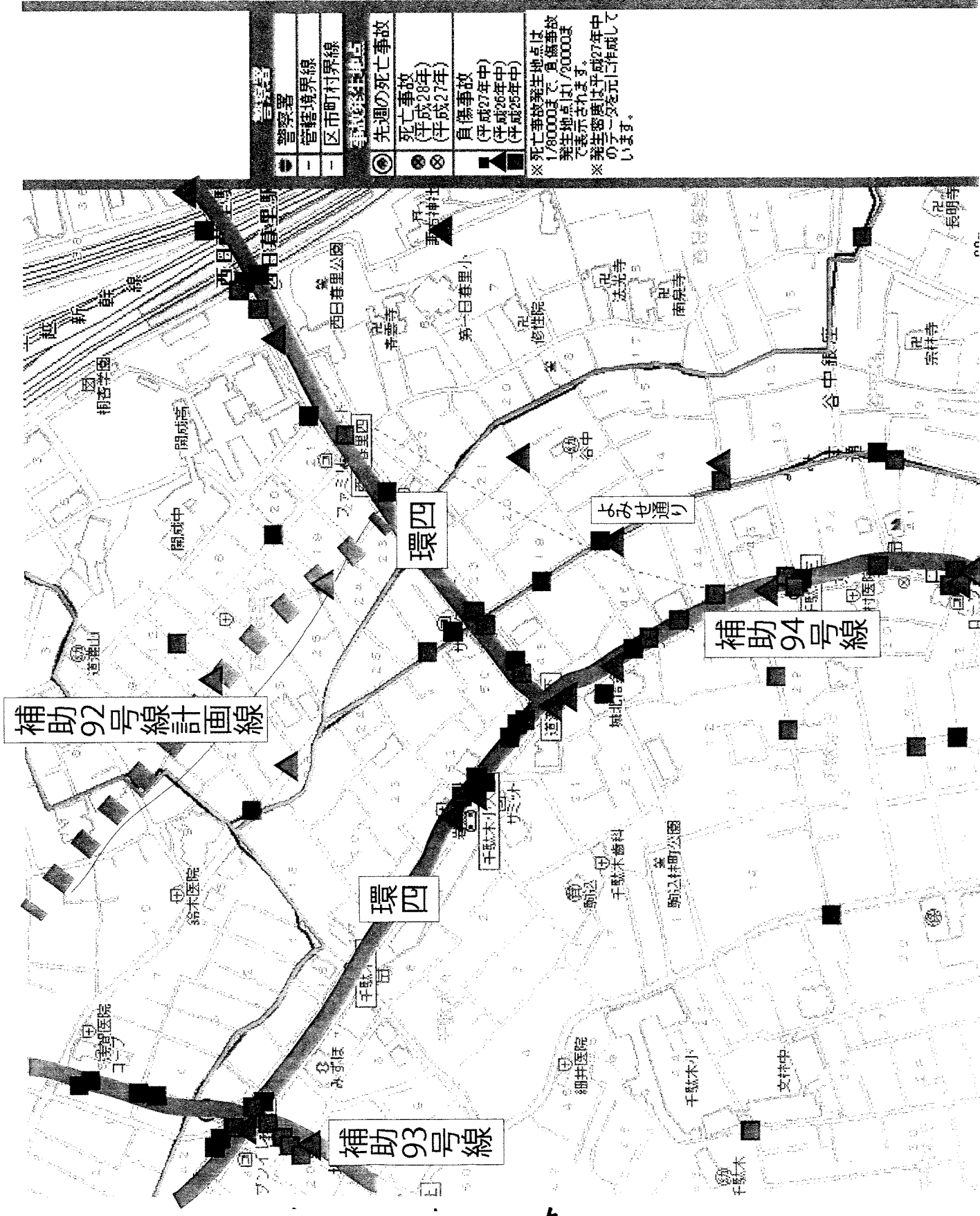
東京全体を捉えた将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や地域的な課題が存在するため、それぞれの視点から六つの選定項目を設定し、選定することとしました。なお、選定に当たっては、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。



※「選定項目」に示した番号は、優先順位を示すものではありません。

図3-1 優先整備路線の選定の考え方

補助92号線（荒川・北）周辺での事故発生状況



資料⑦ 交通事故の発生状況（補助92号線周辺）

か

資料⑧-1 第2回専門アドバイザー委員会（2013年12月20日）の議事録

輸送の一方で、大きな震災が起こると大量の瓦礫が発生し、瓦礫の運搬が大変重要なものとなる。今回の検討では大量の瓦礫を運搬する道路について、非常に重要になってくると思うので、ぜひ項目として掲げてほしい。

(岸井委員長)

- 重み付けについて、必要性の指標は重ね合わせでいくけれど、優先性を決める時には多少重みをつけることはあるのか。

(事務局)

- ネットワークの検証に用いる指標それぞれについて重み付けはせず、各項目に該当するかどうかということ各路線について行いたいと考えている。第三次事業化計画でも同様である。
- 優先性においても、各指標に重みを付けるのは難しいと思っており、いくつもの項目に該当する区間はあろうと思うので、考慮できるか検討したい。

(竹内委員)

- 「生活空間における事故低減に寄与する路線」で、生活交通で事故が起きているので大きい幹線に流すということであるが、大きい路線ができると必ず新たな抜け道ができるということがある。そのところを十分配慮した上で物事を見ていかななくてはいけない。
- 歴史的建造物へのアクセスについて、観光が目的であるから必然的にそこに着くと、駐車場がある。周辺の駐車場整備など、周辺に関わる問題まで捉えないといけないという視点はないか。
- 指標を明示することはないにしても、維持、管理、更新をどうするかというところまで見た上で、優先整備路線を考えないといけない。

(久保田委員)

- 見直し候補路線になる前に、このフローの中でまちづくりの検討をするべきであると思っている。
- 補助幹線が見直し候補路線という時に、それが繋がっている大幹線道路をどう造るかという議論が決着していない場合に、その決着の仕方によっては、その補助幹線の存在がそもそもあり得ないということになる場合もある。

(屋井委員)

- 基本的な方針として、ネットワークの検証なので、まずはネットワークレベルの評価をすることは外せない。
- 温暖化対策、温暖化抑制への貢献の評価項目は、他の評価項目の指標と重なるから外すのは適切ではないと思う。ネットワークレベルで捉え、道路ネットワークをつなげることによる効果もあるのではいか。
- ネットワークレベルの評価だけで道路が事業化まで進んでいけるかという、そんなに簡単ではないので、沿道や地域、地区に対する効果、影響もきちんと評価しなければいけない。
- 東京都の場合には、幹線道路整備ではほぼ全てで、歩道を自転車用と歩行者用に視覚分離し、多少構造分離しながら自歩道ということで整備している。

資料⑧-2 第6回専門アドバイザー委員会（2015年9月17日）の議事録

（久保田先生）

生活道路内の事故密度による優先選定項目については、最も計画幅員の大きな路線に限定されているが、二番目や三番目を整備すれば全体として通過交通がうまく捌けるような場合も考えられる。限定をして分析を行って問題は無かったか。

（事務局）

作業は進めているが、適切な結果になっていると考えている。

（岸井委員長）

生活道路内の事故密度の高いエリアの周辺に位置する都市計画道路は全て優先路線としていくということか。

（事務局）

一番幅員が広い路線を優先としたいと考えている。

（窪田委員）

幅員を広げた事によって、スピードが出てしまうことや接続部で危険が増すことが考えられる。整備によって危険度が増すところが出てはいけないと思うので、説明がつきにくくなると思う。

事故が起きているポイントで、都市計画道路がどのように貢献できるのか丁寧な説明ができないと、必ずしも納得できないのではないかと思った。

（岸井委員長）

幅員の広い道路として選定したとしても、実際にその道路がどういう役割を果たすのかという部分を検証しない、おかしくなってしまうかもしれないという趣旨だったと思う。

（事務局）

図の書き方など言葉足らずな点もあるので、理論武装していきたい。

道路のないところで生活道路に通過交通が進入してしまっているのも、そのような交通を入れないようにしっかりと外側の都市計画道路を整備していきたいという趣旨である。

（窪田委員）

説明の中で、都施行の評価1と地域固有の評価2の連動を考えていくと言っていたので、その点は期待するが、都施行との連動で効果が発揮される路線や、その逆、路線単体でも効果が出るものなど様々なパターンが考えられるため、もう一度検証しないと総合的にはならないかもしれない。

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」

第3回専門アドバイザー委員会 議事録

日時 平成26年5月15日（木）16:00～18:00

場所 第二庁舎31階 特27会議室

議題（1） 将来都市計画道路ネットワークの検証の項目・指標案

（兵藤委員）

「事故軽減に資する路線」について、どういう事故を考慮しているのか。幹線道路を整備すれば、事故が減少するということが因果関係はあるのか。

（事務局）

事故の内容は、人身事故を想定している。道路整備と事故件数との因果関係を明確に示すものはないが、生活道路では安全な道路が整備されれば事故が減るという前提とした。

（岸井委員長）

交通事故は交差点部と地区内道路の事故に大きく分けることができる。今回の評価区域は、幹線道路の事故は含んでいるのか。

（事務局）

幹線道路での事故は含んでいない。

（岸井委員長）

交通事故の分析は、今回提示されている方法で評価を実施し、具体的に数字が出た段階で再度検証しても良いと考えられる。

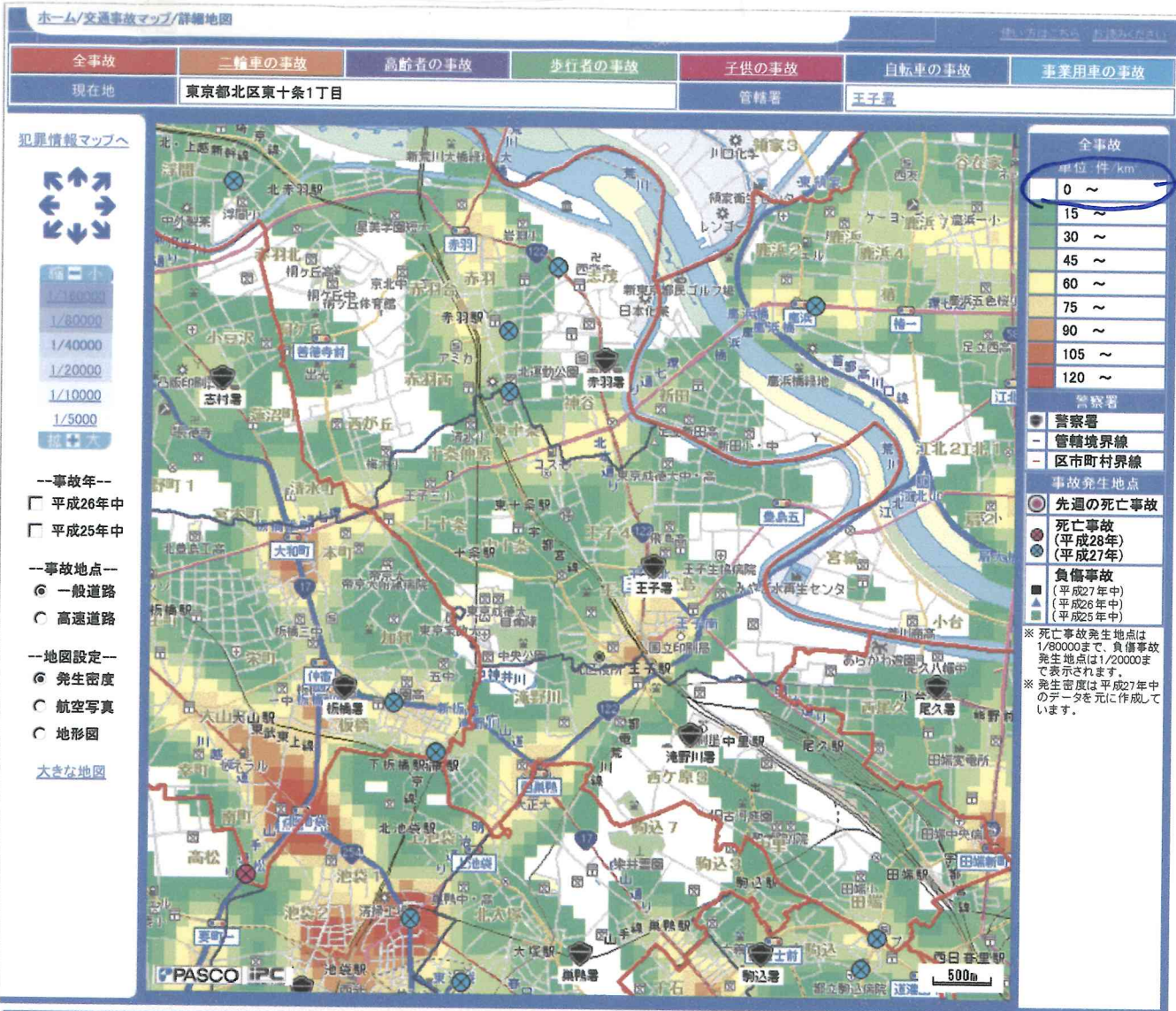
（府中市）

「駅などの交通結節点にアクセスする路線」にて府中3・4・12は評価しないとなっているが、「地域のまちづくり促進に寄与する路線」として該当しているか確認したい。

（岸井委員長）

「地域のまちづくり促進に寄与する路線」という定義が明確でないのでは

資料⑩ 警視庁ホームページ 交通事故マップより



11件/km² はこの色に該当する

事故形態別状況

全事故の状況

二輪車の事故	高齢者の事故	歩行者の事故	子供の事故	自転車の事故	事業用車の事故
原動機付自転車及び自動二輪車が関係した交通事故 >>二輪車講習 >>事故防止	年齢65歳以上の人に関係した交通事故 >>安全講習	歩行中の人のほか、路上での作業や遊戯中等の人が関係した事故	幼児、小学生、中学生が関係した事故 >>幼児の交通安全講習	自転車(小児用車等を除く)が関係した事故 >>自転車講習	事業用車両が関係した事故

資料⑪ 第3回庁内検討会・検討部会（2014年5月7日開催）の議事録

（田邊補佐）

- ・ 都県境に跨る都市計画道路の評価として、受けがあるところを一番に評価するべきだと考えた。
- ・ 隣接する県側に都市計画性が現在なくても、計画が決まるところまで進むようであれば、評価するべきであると考えている。

（佐野理事）

- ・ 将来交通量の基準を6,000台としている。その根拠を説明してください。

（田邊補佐）

- ・ 将来交通量による評価項目を設定するに当たり、幹線街路として最低限である2車線停車帯無しの道路のセンサス調査結果を考慮して設定した交通容量12,000台に着目し、半分の6,000台を設計基準交通量とした。

（朝山課長）

- ・ 6,000台の根拠について、設計基準交通量を容量と考えその半分としているが、アドバイザー委員会の先生方から根拠を補強したほうが良いと指摘されている。さらに根拠を補強する方向で考えている。

（加藤部長）

- ・ 18ページでブキャナンレポートが根拠になっているが、レポートの位置づけを教えて欲しい。
- ・ 発集原単位が区部と多摩地域で違うとあるが、それぞれどの程度を見てどのような根拠で数字を出しているのか。

（田邊補佐）

- ・ ブキャナンレポートは1963年にイギリスのブキャナン氏が都市の自動車交通をまとめた教科書のようなもの。都市計画道路、すなわち幹線道路のネットワークを構成するときに道路網の間隔を定めたもの。

（佐野理事）

- ・ 三次計画のときにも、同じやり方のものがあったのか。今回もう一度やっているということか。

（朝山課長）

- ・ 三次計画のときは将来道路ネットワークの検証の1項目であった。

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」
第2回専門アドバイザー委員会

日時 平成25年12月20日（金）10:00～11:30
場所 第二庁舎31階 特別会議室27

議題（1） 前回議事録の確認

議題（2） 前回出された意見に対する対応

議題（3） 都市計画道路ネットワークの検証の項目・指標案

（窪田委員）

- 「環境軸」が、大きな計画の方で「グリーンロードネットワーク」に替わっている。街路樹は地域の皆様、住民の方々にそれほど享受されていないと思う。水の部分をどうやって環境軸として形成していくのか、貢献していくのかを検討してほしい。
- 高度救急医療機関へのアクセス時間圏域について、平常時の時間圏なく、緊急時でも検討してほしい。
- 「生活空間機能の確保」が「事故低減に寄与する」ということだけでよいのか。
- 「市街地形成機能」の「まちづくりへの貢献」について、事例の「まちづくり」とは再開発事業であり、地域住民が考えるいわゆる「まちづくり」ではない。一般的な「まちづくり」への貢献度が測られているとは言い難い。
- 生活面から重要なところと、防災面から重要なところがコンフリクトすることがあるから、道路整備の良し悪しを測るのが難しいのだと思う。項目毎に色々と丁寧に評価していかないと、他の側面から見たときはあまりうまくいかならないか懸念する。
- 他の自治体や地域の人たちがどうなのかというチェックが見受けられない。

（兵藤委員）

- 広域的な物流拠点の相互連絡はこういう見方で問題ないと思う。
- 大型車の重さ規制や高さ規制を調べてもらい、ボトルネックになっている路線は優先的に整備されるべきだろうと考える。

（事務局）

- 6,000台/日以上路線は交通の面から必要性があるという判定をしていきたいと考えている。今後推計作業を行い、リンクごとに交通量で判断をしていきたい。
- 来年度にH22センサスの将来ODデータが公表された段階で、推計したい。条件設定や作業については、事務局で行ってほしい。

（目黒委員）

- 防災の観点からは緊急輸送道路等を評価指標となっている。そうした物資の

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」
第5回専門アドバイザー委員会（案）

日時 平成27年1月28日（水）10:30～12:00
場所 第二庁舎31階 特27会議室

議題（1）中間まとめ（案）について

（岸井委員長）

パブコメはどのような方法でやるのか。

（事務局）

プレス発表して、ホームページに計画を公表して意見をいただく。プレスの方法は東京都でまとめて投げ込む予定。

（目黒委員）

22 ページに基本目標として4つを出しているが、選ばれた道路について、指標への貢献度が分かるようになるのか。市民に対して分かりやすく説明できるのか、それとも総合的な評価のみ示すのか。

（事務局）

最終的には、総合的な評価結果として出す。

3次のときは広域的課題に資する路線一覧など大きな観点で整理しているものもある。

（岸井委員長）

今の議論は優先性について、必要性については4つの基本方針から15の指標が出てきているが、どのように検証するのか。

（事務局）

必要性についても総合的な評価結果を示す。

（窪田委員）

「まちづくり」という言葉が広い意味で使われているため、確認したい。検証の評価項目15と優先6で「地域のまちづくり」を入れているということは、都や自治体という観点より、もっと小さな地域の住民の主体的な意見などを取り込もうとしていると思う。自治体だけが重要だから入れるということではなく、地域のまちづくりの意向を丁寧に反映するスタンスを取るべきだと思うが、

実際にまちづくりへの貢献を評価しようとする時間がかかると思われる。そのあたりをどのように考えているか。

(事務局)

必要性の検証における「地域のまちづくり」については、区市町アンケートの結果を取り入れている。自治体は常に地域とやりとりをしている。そのあたりを踏まえている。地域の実情は評価に概ね取り入れられると考えている。

(窪田委員)

31 ページで都と区市町の役割分担が示されており、地域のまちづくりについては区市町の役割になっているが、道路整備は調整が難しいため、工夫があるのでないか。今後10年間では、新しい布石が必要。

(岸井委員長)

区市町村からそのやりとりを踏まえた要望が上がってくるということだろう。最初の段階でも皆さんに考えて頂きたいということ。

(竹内委員)

見せ方について。24 ページの図 2 - 2 と 31 ページの図 2 - 7 の関係性はあるはずだが、矛盾した表現にとられかねない。どのような関係になっているのか整理した方がよい。

(岸井委員長)

15 の指標の重なり具合を説明するなどをした方がよい。

(久保田委員)

24 ページの図 2 - 2、真ん中に機能がある意味が分からない。例えば「医療施設へのアクセス向上」は市街地形成機能と対応しているような図になっているが、対応していないのではないか。機能の表現は不要ではないか。

(岸井委員長)

ごもっともな意見。

(屋井委員)

図 2 - 7 について。東京都の 4 つの課題がどこから出てきたのか不明。都市計画道路の課題については、1 - 4 に記載されているが、これと整合を図った方がよい。

総合交通政策の話や区域マスの話が各所に出てくるが、それが引用されていない。上位関連計画との関係が明示されるような図があるとよい。少なくとも引用は必要。

22 ページ、道路整備の基本目標はこれでよいが、この 4 つは様々な計画で

- 幹線道路が整備されると、必ず抜け道ができ、事故の低減にならない場合もあり、考慮する必要がある。
 - ＞生活道路に入り込んでいる通過交通を適切に幹線道路に誘導することで、生活空間における交通事故の低減に寄与することから、幹線道路ネットワークの早期形成が必要であると考えている。そこで、今回直近数年の事故発生箇所を把握し、必要性や優先性の検討をしていく。
 - また、生活空間の身近な道路については、国がコミュニティーゾーン整備の社会実験を行っており、この成果を踏まえて幹線道路整備とあわせた生活道路の対策を区市町に要請していく。
- 歴史的建造物へのアクセスでは、観光が目的となり、駐車場まで捉えた指標が必要となる
 - ＞今回は、既に都市計画決定されている道路の整備方針を策定するものである。一方で、観光施設における駐車場は、各施設が整備するものであり、今回の整備方針の策定趣旨とは異なるため、駐車場や駐輪場を含めた計画を策定することはしない。
- 見直し候補路線となった路線だけでなく、接続先の幹線道路の構造などまで含めた検討が必要
 - ＞必要性を検証した上で、いずれの指標にも該当しない路線を見直し候補路線として位置づけ、その上で、接続先の道路などを含めた周辺のまちづくりの動向などの観点から詳細に検討していく。
- 歴史の観点を入れた指標について、歴史的なものへのアクセス性の向上という観点のみの指標しかない
 - ＞都市計画決定の段階で、原則として重要な史跡、文化財等に計画線が掛からないよう配慮しているが、一部で線形、網間隔などから都市計画道路と史跡が重複している箇所がある。今後、このような箇所の取扱いについて、都と区市町で検討を進めていく。
- ネットワークレベルの検討、従来の連続性からの検討も必要
 - ＞必要性の検証にあたっては、策定した評価の指標に基づき、各リンク毎に評価を行い、必要性が確認されなかった区間を対象に道路網間隔でのチェックを行うこととしている。その際には、ネットワークとしての連続性も踏まえて検討を進めたい。
- 三次計画時点の「温暖化抑制」の項目は、除外すべきではない。
 - ＞多車線道路が完成した場合のCO₂削減効果を指標案に追加する。
- 自転車走行空間について、推進計画レベルではなく、上位計画の段階で考慮しておくべき
 - ＞東京都では、平成24年度に学識経験者、自転車利用に関する関係者、行政実務者で構成する「東京都自転車対策懇談会」を設置し、自転車の走行空間の整備を含めて検討を行い、平成25年7月に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定した。
 - また、平成26年1月には、この条例に基づき「東京都自転車安全利用推進計画」を策定し、その中で道路構造等を踏まえた安全な利用環境の整備や利用環境のネットワーク化の推進などを位置付けている。自転車走行空間整備推進計画は、自転車に関する条例や計

資料⑮ 第6回都・区 市町策定検討合同会議（2016年3月22日開催）の議事録

各区の意見もあると思うが、変に個性が出て問題になる場合もあるので、全体も改めて見てほしい。区市からも気になる表現等あればご意見をお寄せいただければと思う。

(事務局)

必要性の検証の星取表について、もう少しご意見を頂けたらと思う。

(座長)

公表のイメージは手元の資料か。

(事務局)

必要性の検証は15項目で検証しているので、仮にフルで出せば、資料のような形になる。優先整備路線の方式にすれば、主要指標の該当のみ示されることになる。

(座長)

三次の開示請求の際はどう示したのか、事務局としてはどう考えているか。

(事務局)

三次の際はこの形式で出している。事務局としてはまだ固まっていないので、ご意見を頂いて決めたい。

(練馬区)

星取表を公表する場合はフルで出した方が良いが、フルで出す場合はもう一度厳密に確認する必要がある。優先整備路線の形式で出すなら、フルで出すよりは良いかと思う。

(事務局)

フルで提示する場合、精査は必要かと思うが、スケジュールもタイトになっている。開示請求で3/31には出す必要があるため、精査するにもスケジュールがタイトになる。

(座長)

どちらの形式で公表するにしても対応可能か。

(事務局)

現在各区市町と調整は進めているが、このままの形で公表するのであれば3/30の本編の公表と同時に公表は可能である。優先整備路線の様にある程度整理した形で出すのであれば、少し時間が必要である。

(千代田区)

公表は、区市ごとか路線ごとか。

資料⑯ 他県の動向

都市計画運用指針発出(平成12年12月)以降の都市計画道路(幹線街路)の廃止・ルート変更・幅員変更について

(平成26年3月末時点)

都道府県名	廃止		ルート変更		幅員変更	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
北海道	47	43.5	14	7.4	23	26.5
青森県	61	92.5	1	1.2	14	65.5
岩手県	23	20.9	6	7.8	4	9.6
宮城県	53	79.8	7	1.5	0	0.0
秋田県	40	41.5	4	1.6	2	0.8
山形県	22	24.6	2	0.4	5	3.8
福島県	20	15.7	8	11.0	10	9.6
茨城県	18	14.2	8	14.3	3	7.5
栃木県	6	8.4	6	4.3	8	7.4
群馬県	13	14.1	0	0.0	0	0.0
埼玉県	49	53.2	5	2.8	11	12.5
千葉県	8	13.0	5	5.6	7	8.4
東京都	1	1.3	0	0.0	0	0.0
神奈川県	35	39.5	5	2.4	3	1.5
山梨県	3	1.5	0	0.0	0	0.0
長野県	21	30.8	4	2.0	5	3.0
新潟県	20	20.6	2	0.1	1	2.7
富山県	31	33.7	3	1.2	6	13.0
石川県	80	73.3	12	11.3	34	37.1
岐阜県	50	65.8	6	2.2	20	17.8
静岡県	43	35.4	3	2.7	2	2.2
愛知県	42	34.0	9	5.3	18	15.5
三重県	28	30.5	4	4.4	7	8.0
福井県	9	10.4	0	0.0	1	0.6
滋賀県	44	50.0	14	5.8	11	4.8
京都府	105	112.0	9	4.4	3	0.7
大阪府	280	386.0	3	1.6	19	19.2
兵庫県	71	87.9	12	5.8	25	28.4
奈良県	10	23.2	2	1.3	6	13.1
和歌山県	19	25.0	1	1.6	3	3.5
鳥取県	1	0.8	0	0.0	0	0.0
島根県	29	17.0	7	4.1	27	21.7
岡山県	65	69.0	28	7.1	27	7.3
広島県	53	46.3	4	3.0	14	11.8
徳島県	21	20.7	0	0.0	5	2.9
香川県	65	79.0	5	2.7	17	20.1
愛媛県	41	26.3	4	1.3	1	0.4
高知県	18	14.2	0	0.0	1	1.2
福岡県	100	132.4	7	15.1	17	24.3
佐賀県	11	10.0	3	0.9	3	1.3
長崎県	37	34.6	0	0.0	1	1.0
熊本県	39	52.4	0	0.0	12	19.6
大分県	29	38.6	2	2.0	6	10.9
宮崎県	23	16.1	18	1.8	18	0.6
鹿児島県	11	7.0	2	1.4	1	0.2
沖縄県	3	3.8	0	0.0	0	0.0
合計	1,798	2,050.6	235	149.0	401	445.7

- ※ 国土交通省調査結果により作成。
- ※ ルート変更延長は変更した区間の変更前の延長である。
- ※ ルートも幅員も変更している区間は重複して集計している。
- ※ 四捨五入の関係で各ブロックの値の合計と合計の欄の値が一致しない場合がある。
- ※ 幹線街路とは、都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路。