

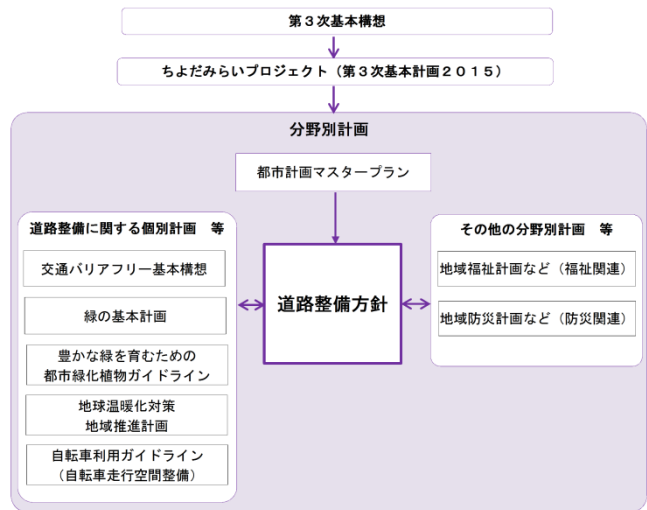
# 千代田区 道路整備方針

— 人々の活力と潤いのある暮らしを支えるために —

## (概要版)

### 「方針の概要」について

千代田区の道路における歴史的経緯を踏まえつつ、道路の現況を的確に把握した上で、人や自転車も含めた、誰もが安全で安心して快適に利用できるユニバーサルデザインの考え方に立ちつつ、環境、防災、景観の視点や利活用等を含めた道路の将来像とその整備のあり方を示す「千代田区道路整備方針」を策定します。



### 「道路整備の沿革」について

千代田区において、道路とともに「街並み」の整備が始められたのは室町時代中期、太田道灌が麴町台地に江戸城を築城した頃からと言われており、その後安土桃山時代に徳川家康が江戸城に入城して以降、江戸城を中心として本格的な道路整備が進められました。

現在の区道は、昭和28年(1953年)に都道の一部が移管され「地先交通の用に供する道路」として誕生し、その後、主に2回の移管などを経ながら、現在に至るまで、社会状況の変化に応じた課題対応を行ってきました。

区道に関する主な出来事	
S28.4	都道移管(1回目)に伴う区道の誕生
S35	最初の歩道整備(千鳥ヶ淵沿い)
S36.4	都道移管(2回目)
S38~	アスコン被覆による改良工事(～S40)
S40.4	都道移管(3回目)区が主体的な道路管理者に
S43.1	歩道平板のアスコン舗装化(～S44.11)
S44~	第1次道路改修整備(～S55)
S55~	第2次道路改修整備
S56~	水害防止対策事業(～H6)
S59.12	千代田区道カラー舗装取扱要綱制定
S62.12	駿河台通産道整備(区道初のカラー舗装化)
S63.1	道路通称名制定
S63.9	日比谷コミュニティ道路先成(日比谷サンシャイン)
H5.3	皇居周辺整備(代官町通り)
H10.3	【千代田区都市計画マスタープラン】制定
H10.3	【千代田区緑の基本計画】制定
H15.3	千代田区交通バリアフリー基本構想策定
	千代田区アダプティブシステム取扱要綱制定
H19.3	出世不動通り地中化完成(区道初の電線共同溝)
H21.3	千鳥ヶ淵四季の道(千鳥ヶ淵緑道)整備
H23.10	豊かな緑を育むための都市緑化ガイドライン
H25.12	千代田区自転車利用ガイドライン策定

【第一次長期総合計画】	
S53.6	基本構想
S55.1	基本計画
S60.7	改定基本計画

【第二次長期総合計画】	
H4.6	新基本構想
H4.12	新基本計画
H9.3	修正基本計画

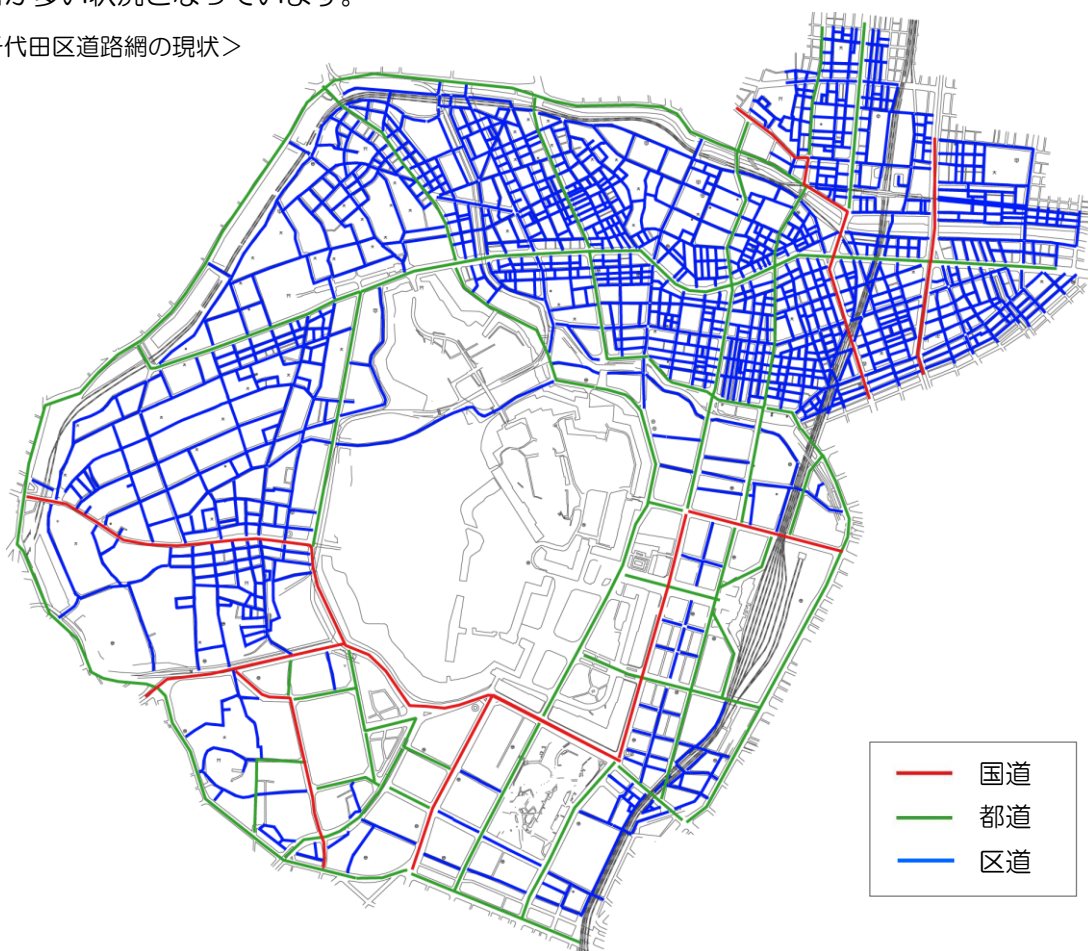
【第三次長期総合計画】	
H13.10	第3次基本構想
H13.12	第3次基本計画
H22.9	(改定)第3次基本計画
H27.3	ちよだみらいプロジェクト(第3次基本計画 2015)

## 「現状と課題」について

### 【道路種別・道路率】

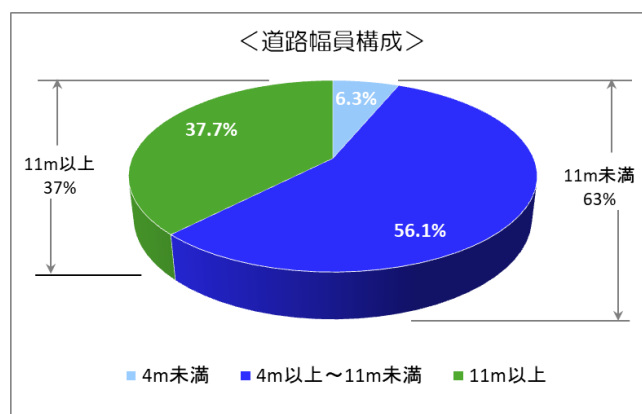
- 千代田区内の道路の総延長は約 166km、そのうち区道は約 130km で全体の約 80%近くを占めています。
- 千代田区の道路率は、区全体で 21.7%であり、神田地区においては 28.7%と道路の占める割合が多い状況となっています。

＜千代田区道路網の現状＞



### 【幅員構成】

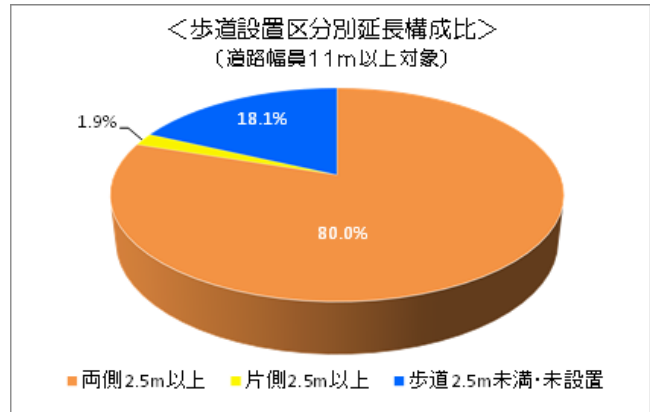
- 区道の幅員構成についてみると、平均は約 10mですが、歩道設置が可能な幅員 11m以上の道路は、区道全体の約 37%で、多くは、歩道と車道が分かれていない歩車共存の生活道路であると言えます。



※道路台帳（平成 30 年 3 月）より集計

### 【幅員 2.5m以上の歩道設置状況】

- 歩道の設置状況についてみると、歩道設置が可能な幅員 11m以上の区道約 49kmのうち、幅員 2.5m以上の歩道が設置されている区間は約 82%となっています。
- 歩道設置区分別にみると、両側に設置されている区間が約 80%、片側に設置されている区間が約 2%となっており、幅員 11m以上の区道においても、20%近い区間で歩道が 2.5m未満、または未設置という状況となっており、更なる歩道設置・歩道拡幅に取り組む必要があります。



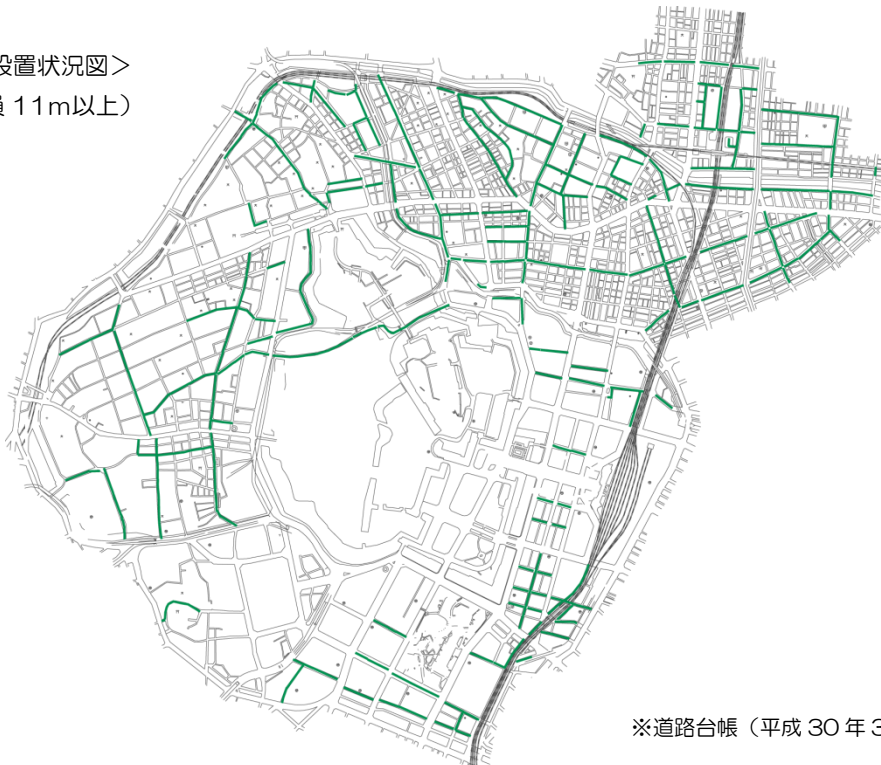
※道路台帳（平成 30 年 3 月）より集計

※歩道幅員 2.5mは、ガードパイプ等の道路付属物のスペースを除いた上で車イスがすれ違える有効幅員 2.0mが確保できる幅員です。

### 【街路樹】

- 平成 29 年 3 月現在の区道における街路樹は 5,025 本となっています。
- 街路樹を樹種別にみると、イチョウが最も多く 986 本、次いでトウカエデが 860 本、スズカケノキ（プラタナス）が 471 本となっており、生長の早いこの 3 種類で高木全体の約 46%を占めており、道路空間等を考慮した維持管理が必要です。
- 震災や戦災の復興で植樹された樹木の多くは、老木・大木化し、強風時の倒木の危険、根上りなど道路への影響、落ち葉や病虫害の発生による生活環境への影響などの課題を抱えています。
- 街路樹の設置状況についてみると、幅員 11m以上の区道約 47kmのうち、街路樹が設置されている区間は 6 割程度、残りの 4 割には街路樹が設置されていない状況となっており、地域の意向を踏まえながら出来る限り植樹を進めていく必要があります。

＜街路樹設置状況図＞  
(道路幅員 11m以上)



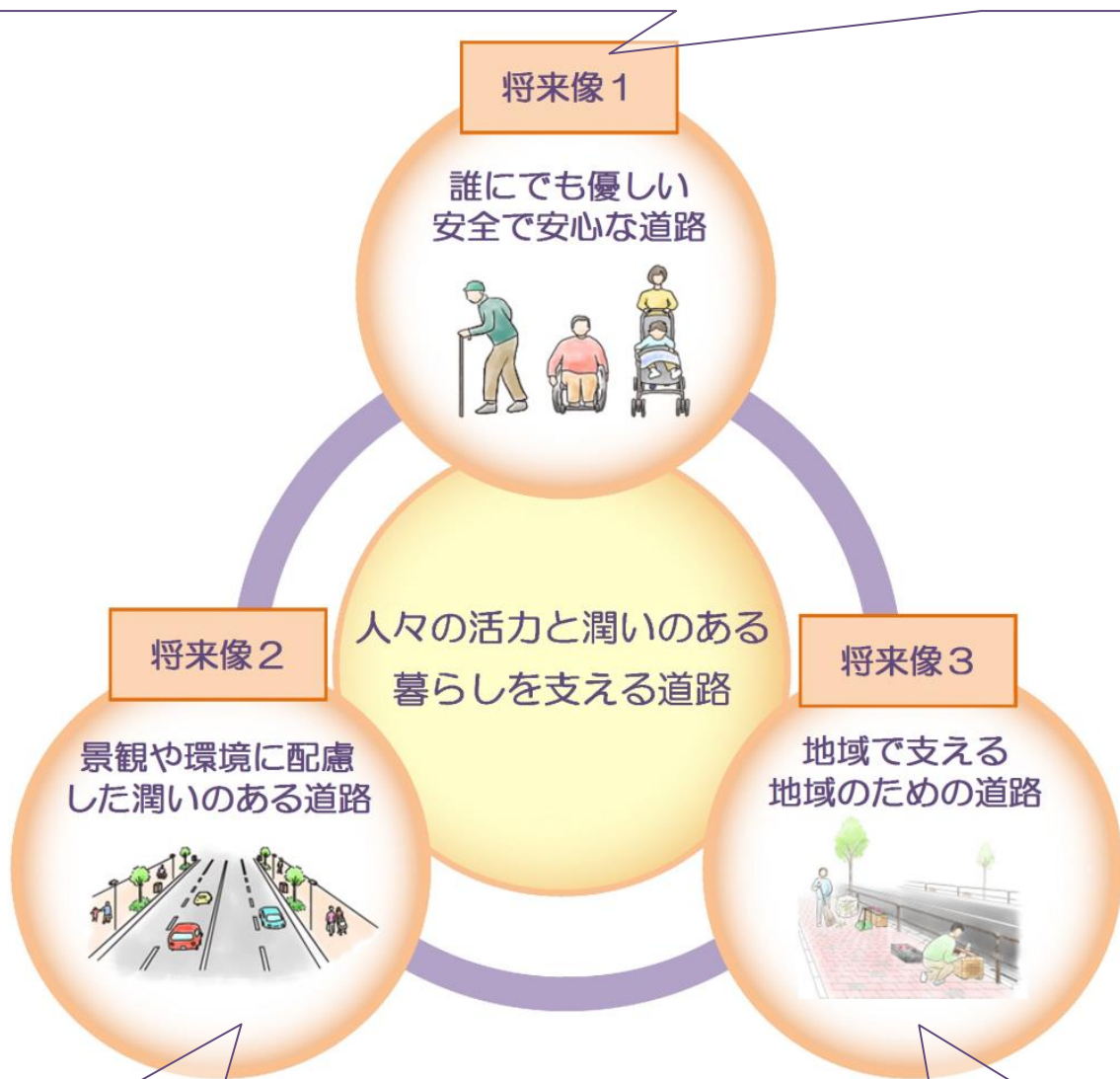
※道路台帳（平成 30 年 3 月）より作成

# 「道路整備の基本方針」について

## 【道路整備の理念（ビジョン）】

人々の活力と潤いのある暮らしを支える道路

道路には、自動車を効率的かつ円滑に通行させるという車優先の考え方から、高齢者や障害者などに配慮されたバリアフリーの観点、さらには誰もが安全・安心に利用できるユニバーサル・デザインに基づく整備が求められています。



道路は、景観形成の重要な要素であるため、歩道のカラー舗装や街路灯、ガードパイプ等についても、色調やデザインなどに十分な配慮が必要です。また、道路の緑は、道路空間に潤いと安らぎを与え、まちの個性を引き出すものであり、とりわけ街路樹については樹種の選定が重要です。

区道は、地域の区民の皆さまに道路維持管理の一部を担っていただいております。今後とも、地域コミュニティの場として、その暮らしを支えつつ活用して頂くことが大切です。さらに、道路整備を計画する際には、地域の区民の皆さまと区とのパートナーシップのもと、皆さまに愛される道路としていく必要があります。



## 【道路整備の個別方針 — 6つの指針 — 】

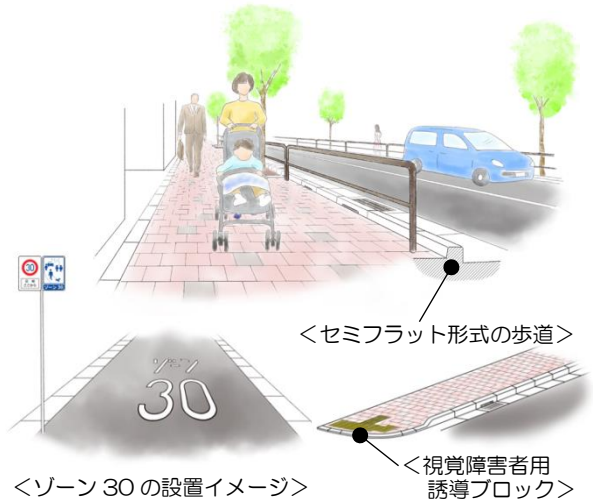
### 将来像1 『誰にでも優しい安全で安心な道路』に関する個別指針

#### 指針1：誰もが安全で快適に歩ける人に優しい道路

##### 【整備にあたっての基本的視点】

- 幅員11m以上の道路については、2.5m以上の歩道を確保します。
- 歩道の整備にあたっては、セミフラット化を基本とします。
- 横断歩道のある交差点を中心に視覚障害者用誘導ブロックを適切に配置します。
- 道路の沿道状況にあわせてガードパイプや車止めを適切な位置に設置します。
- 幅員11m未満の道路については、ゾーン30など安全な道路空間をつくります。

<片側2.5m以上の歩道を確保（幅員11m以上）>

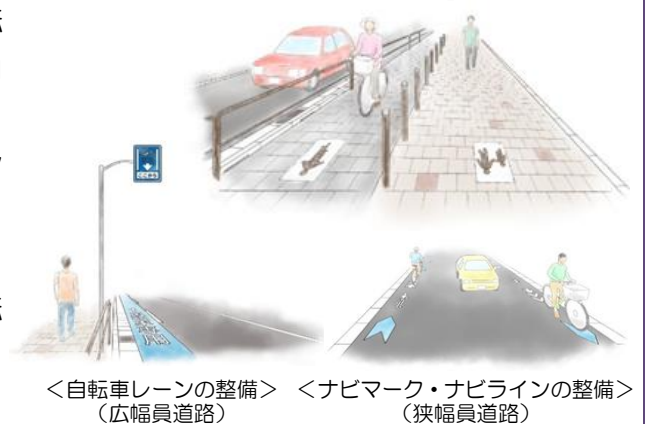


#### 指針2：人・自転車・車が共生できる安全で快適な道路

##### 【整備にあたっての基本的視点】

- 広幅員の道路を中心に、道路の改修等に併せ、自転車歩行者道や自転車レーンの整備を図ることで、自転車走行空間の確保を検討します。
- 狭幅員道路については、ナビマークの設置やゾーン30（指針1参照）など、自転車走行の安全確保を推進します。
- 路面表示や交通安全施設を組み合わせ、人と自転車と車が安全に通行できる道路環境整備を推進します。

<自転車歩行者道の整備（広幅員道路）>

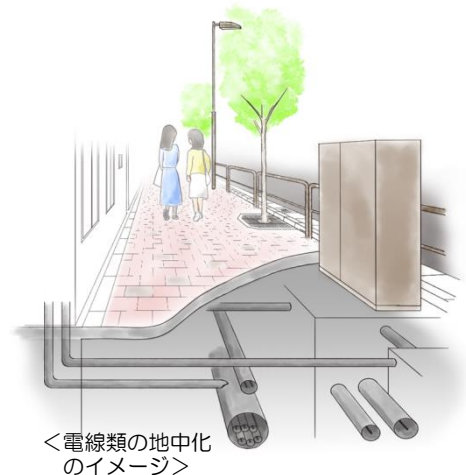


#### 指針3：災害に強く緊急時にも機能を発揮する道路

##### 【整備にあたっての基本的視点】

- 災害時の道路交通機能確保のため、幅員11m以上の道路については、電線類の地中化を推進します。
- 幅員11m未満の道路の電線類の地中化については、整備手法の検証を行いつつ、主要路線と併せた面的整備も検討します。
- 電線類の地中化の施行にあたっては、電線管理者の既設管の活用など、有効な事業手法を検討します。
- 開発等の機会を捉え、事業者による電線類の地中化を推進します。

<電線類の地中化のイメージ>



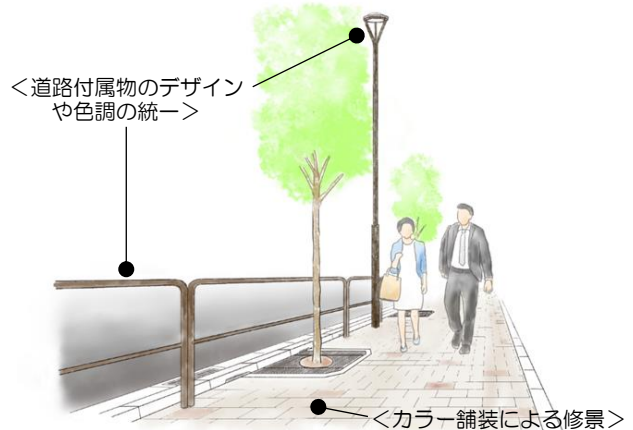
## 将来像2 『景観や環境に配慮した潤いのある道路』に関する個別指針

### 指針4：潤いのある美しい景観を創る道路

#### 【整備にあたっての基本的視点】

＜街路樹が設置可能な空間（幅員 11m以上・歩道幅員 2.5m以上）＞

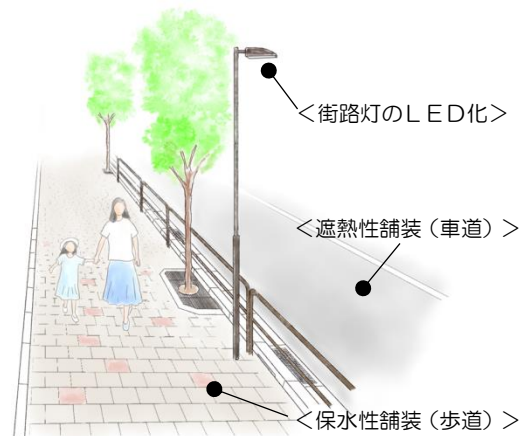
- 幅員 11m以上かつ歩道幅員 2.5m以上の道路については、街路樹の植樹を推進します。
- 道路形状や沿道の状況に応じて、植樹帯の設置を検討します。
- 道路の改修等にあわせ、歩道のカラー舗装化を推進します。
- 街路灯などの道路付属物のデザインや色調については、沿道環境などに配慮しながら取り組みます。



### 指針5：環境に優しい持続可能性が高い道路

#### 【整備にあたっての基本的視点】

- ヒートアイランド対策として、歩道の保水性舗装や車道の遮熱性舗装を推進します。
- 舗装材等については、再生材など、環境への負荷ができるだけ少ないものを選定します。
- 細街路における透水性舗装を推進します。
- 街路灯のLED化を推進します。
- 街路樹の役割（景観、生活環境、緑陰等）を活かし、歩行環境の快適化に努めます。



## 将来像3 『地域で支える地域のための道路』に関する個別指針

### 指針6：地域に愛され活用される道路

#### 【整備にあたっての基本的視点】

- 道路整備（電線類地中化、歩道拡幅など）の計画段階から、沿道協議会を設置することを基本としつつ、さまざまな意見聴取の手法を検討の上、地域の参画と協働による整備に取り組みます。
- 道路のアダプトシステムの導入を促進し、地域と一体となった道路の良好な維持管理と利活用を推進します。
- エリアマネジメント組織等を活用し、地域のまちづくりとあわせた道路の良好な維持管理と利活用を推進します。



## 【街路樹整備の個別指針】

### 指針 1：道路空間に即した適正な街路樹

#### 【整備にあたっての基本的視点】

- 道路空間の制約を十分考慮した樹木を選定することを基本とします。
- 樹種については樹種特性（樹高と枝張り等）と地域特性を十分に考慮したものを選択します。

### 指針 2：街路樹の適正な維持管理と更新

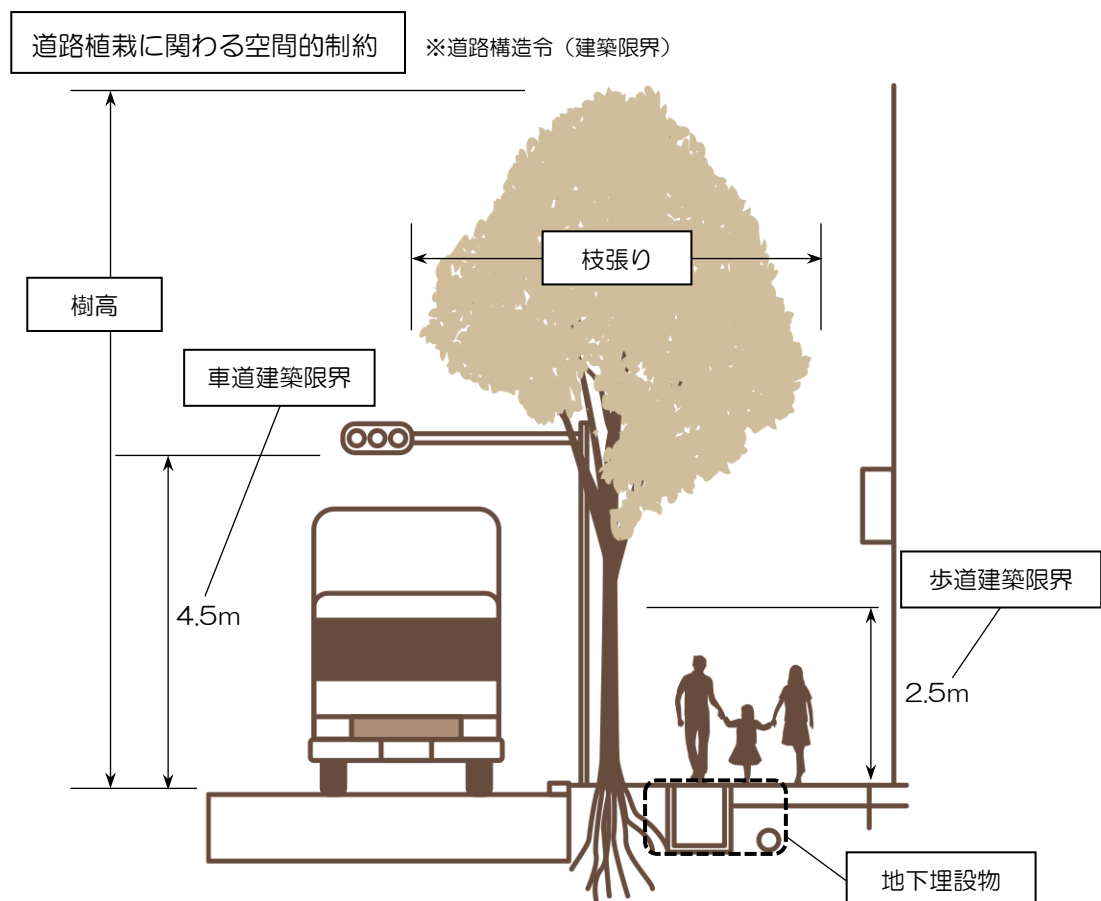
#### 【整備にあたっての基本的視点】

- 安全・安心の観点から樹木医等の専門家による診断結果を踏まえ、更新を含め、適正な維持管理を推進します。
- 電線類地中化や歩道設置・拡幅などの整備内容によって、やむなく既存の樹木が支障となる場合は、専門家の診断結果を踏まえ、樹木の取り扱いについて地域と十分話し合いを行い、対応します。
- 樹木本来の持つ特性を十分に考慮し、自然樹形を活かす維持管理を推進します。

### 指針 3：地域との協働による維持管理の推進

#### 【整備にあたっての基本的視点】

- 更新を含む樹種を選定にあたっては、地域と十分話し合いを行い地域の意向を踏まえたものとしていきます。
- 道路のアダプトシステムの導入とあわせ、地域と一体となった街路樹の良好な維持管理を推進します。



## 「道路整備の進め方」について

### 【区道における道路整備のあり方】

6つの指針の実現に向けて、今後の区道の整備における路線の選定や手法について、区内全体において路線ごとの特性を把握し、最も必要性が高い路線から整備を行っていきます。

### 【地域への意見徴収について】

関係者の方々の合意形成の場として、『沿道協議会』を設置することを基本としつつ、参画・協働の趣旨を踏まえ、整備内容や地域事情を考慮しながら、さまざまな意見聴取の手法を検討の上、事業を進めていきます。

### 【まちづくりによる道路整備】

まちの機能更新などの開発事業に伴い、開発区域内の道路が規格化された道路に再整備されるとともに、集約された敷地内の空間内も利用して歩行者に対する通行機能の向上や利活用が図られることが期待されます。

また、開発区域内だけでなく、開発区域外の隣接道路の整備によって、電線類地中化等が図られるなど、面的で連続した道路機能の向上も期待されます。

