# 東京における都市計画道路の整備方針（仮称）

## －中間のまとめ－

東京都・特別区・26市２町
令和７年７月

# はじめに

道路は、都市を形成する最も基本的なインフラであり、長期的な視点から計画的な整備を展開するため、都内には約3,200kmの都市計画道路が定められています。

東京都、特別区及び26市２町は、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「都市計画道路の整備方針（事業化計画）」を過去４回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。これにより、立ち遅れていた区部放射・環状道路、多摩南北・東西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、防災活動などを支える礎となっています。

一方で、東京の都市計画道路の完成率は６割程度にとどまっており、交通、防災などに関する様々な課題が生じています。また、コロナ禍を経て、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、道路は通行の場としてだけでなく、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワーク形成のほかに、人中心の空間の創出なども重要になってきています。

こうした中、現行の「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）」の計画期間が令和７年度までとなっていることから、激化する国際競争、気候危機の深刻化などの社会情勢の変化を踏まえるとともに、東京が目指すべき将来像を実現するため、新たな「東京における都市計画道路の整備方針」の策定に向けた調査検討を進めています。

2050年代の東京のビジョンである「成長」と「成熟」が両立した「世界で一番の都市・東京」を実現していくため、この度、東京の都市計画道路が果たすべき役割及び都市計画道路の整備の基本的な方向性を示した「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」を取りまとめました。

今後、さらに東京都、特別区及び26市2町が協働で検討を進め、令和７年度中に新たな「東京における都市計画道路の整備方針」を策定する予定です。

皆様からの「中間のまとめ」に対する御意見・御提案をお待ちしております。

**東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ**

**新たな整備方針の策定に向けた基本的な考え**

**今回、特に御意見・御提案を頂きたい事項**
- 基本理念及び基本目標
- 都市計画道路の必要性の検証項目
- 優先整備路線の選定項目
- 道路空間のリメイク候補路線の検討の視点

**東京における都市計画道路の整備方針（仮称）**

**都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するための方針**

**記載内容（予定）**
- 都市計画道路の必要性の検証
- 優先整備路線の選定
- 道路空間のリメイク候補路線の検討
- 都市計画道路整備の進め方

# 中間のまとめ　全体構成

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」では、東京を取り巻く社会情勢の変化、東京の道路を取り巻く課題及び上位計画における東京の将来像を踏まえた今後の道路整備の視点により、都市計画道路の整備に関する「基本理念」及び「基本目標」を設定します。その目標実現に向け、「都市計画道路の必要性の検証」、「優先整備路線の選定」及び「道路空間のリメイクの検討」に取り組んでいきます。

**東京の都市計画道路の現状**

**東京を取り巻く社会情勢の変化**

**東京の道路を取り巻く課題**

**上位計画における東京の将来像**

**道路整備の視点**

**基本理念**

都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現

**基本目標**

- 都市の強靭化 …防災・輸送…
- 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…
- 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…
- 都市環境の向上 …景観・緑…

**都市計画道路の必要性の検証** ▶ **優先整備路線の選定**

**道路空間のリメイクの検討**

# 目 次


## 01 東京の都市計画道路の現状

■都市計画道路の整備状況……7

## 02 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

■東京を取り巻く社会情勢の変化……17

■東京の道路を取り巻く課題……25

■上位計画における東京の将来像……29

■今後の道路整備の視点……32

■道路整備の「基本理念」及び「基本目標」……33

■都市計画道路整備の方向性……34

■整備方針に定める基本的事項及び策定手順　…35

## 03 都市計画道路の必要性の検証

■「都市計画道路の必要性の検証」の考え方……37

■「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容…38

## 04 優先整備路線の選定

■「優先整備路線の選定」の考え方……43

■「優先整備路線の選定」項目の内容……44

## 05 道路空間のリメイクの検討

■道路空間のリメイクの考え方……47

■道路空間のリメイクの国内外の動向……48

■道路空間のリメイク候補路線の検討の視点……50

## 06 今後について

■ 今後の進め方……53

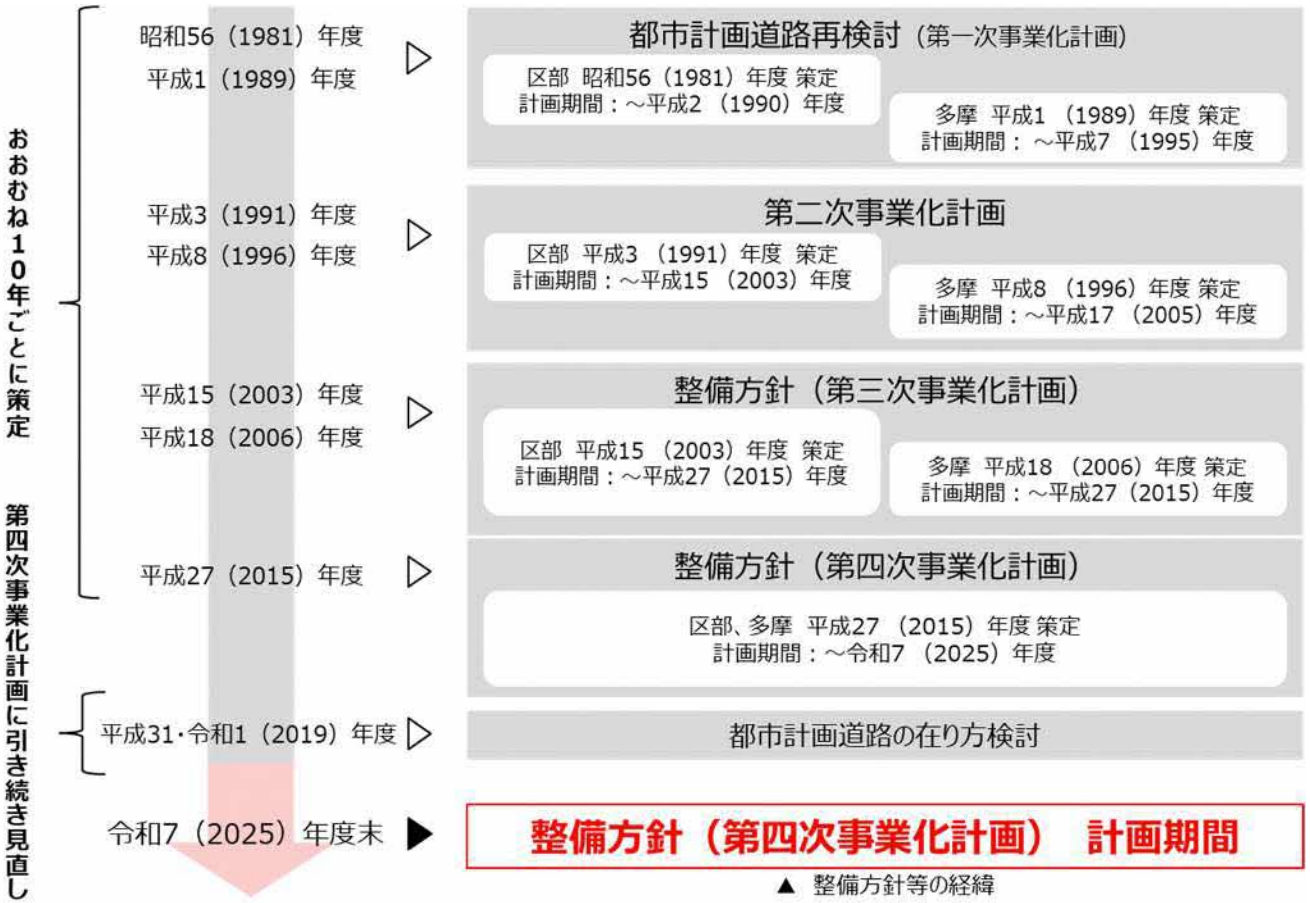
# 01

# 東京の都市計画道路の現状

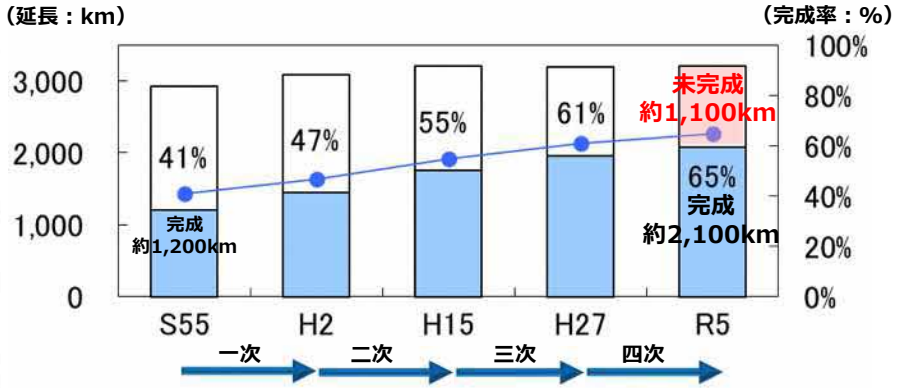
# 都市計画道路の整備状況

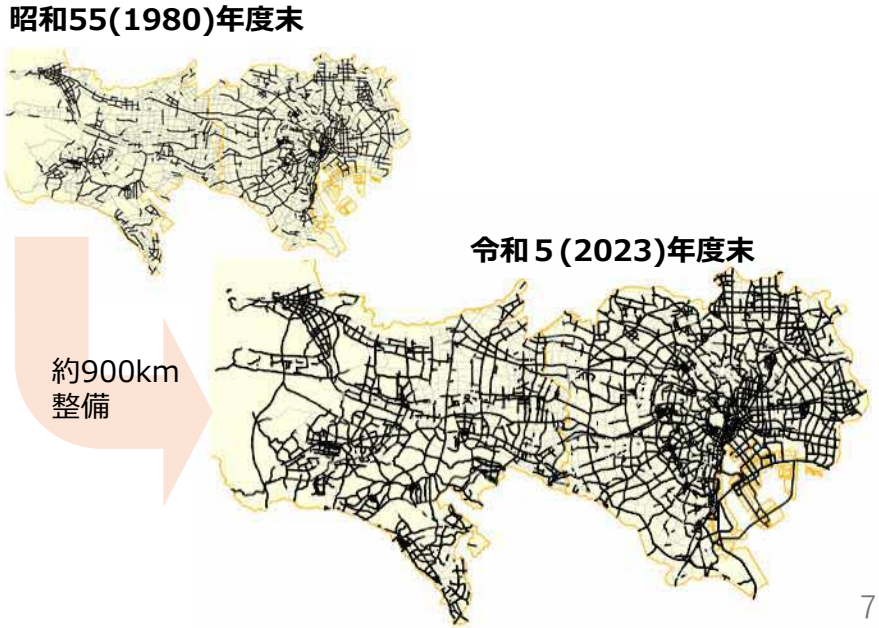
## これまでの整備方針

昭和56年に区部を対象に策定した第一次事業化計画は、全国で初めて計画期間と目標を明確にした画期的なものでした。その後、区部及び多摩地域においてそれぞれ事業化計画を策定してきましたが、現行の第四次事業化計画では、より効率的な道路整備とするため、区部と多摩地域を統合した東京全体の事業化計画を策定しました。こうした都市計画道路の計画的かつ効率的な整備の推進により、東京の都市計画道路は約半世紀で約900kmが整備され、令和５年度末時点で都市計画道路延長約3,200kmのうち約65%の約2,100kmが完成しています。




▲ 整備方針等の経緯



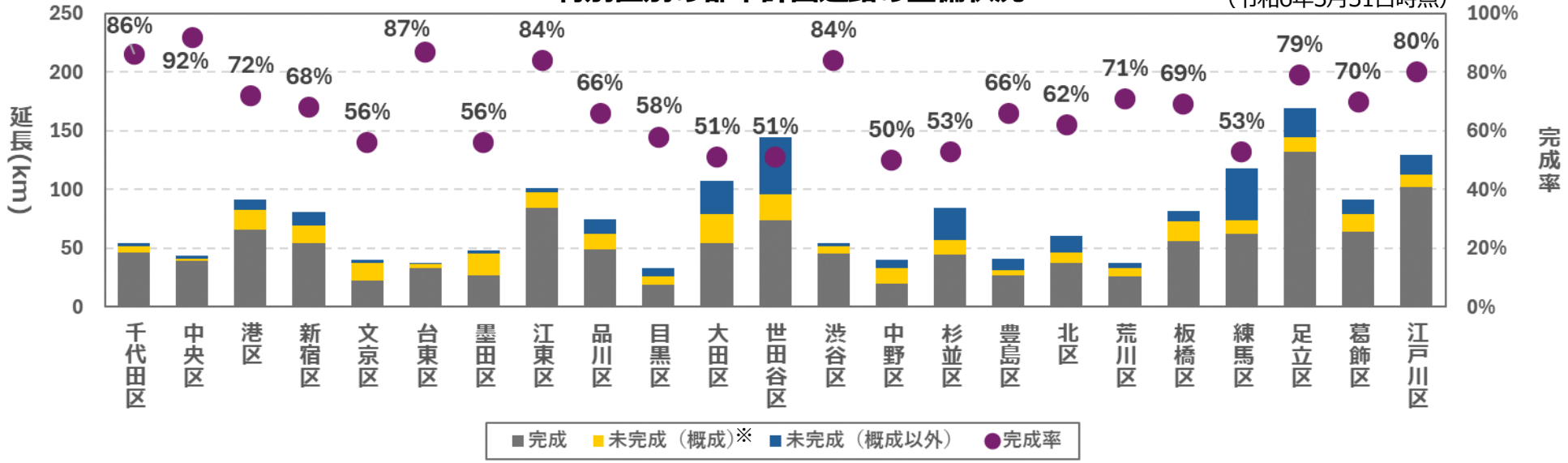



# 都市計画道路の整備状況

特別区の都心部では整備が進んでいますが、外周部においては完成率が５割程度の状況です。また、北多摩北部地域の完成率が低く、５割を下回っており、多くの未着手区間が存在しています。残る区間についても、東京の持続的な発展のため着実に整備していく必要があります。

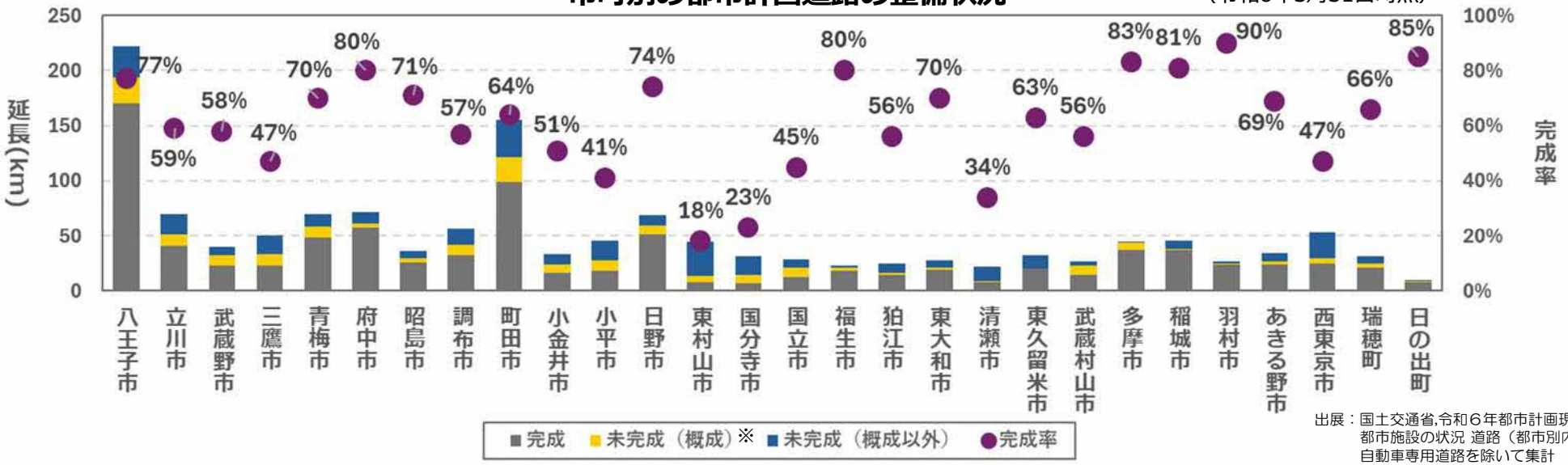
**特別区別の都市計画道路の整備状況**

（令和6年3月31日時点）




**市町別の都市計画道路の整備状況**

（令和6年3月31日時点）




出展：国土交通省,令和６年都市計画現況調査
都市施設の状況 道路（都市別内訳表）より作成
自動車専用道路を除いて集計

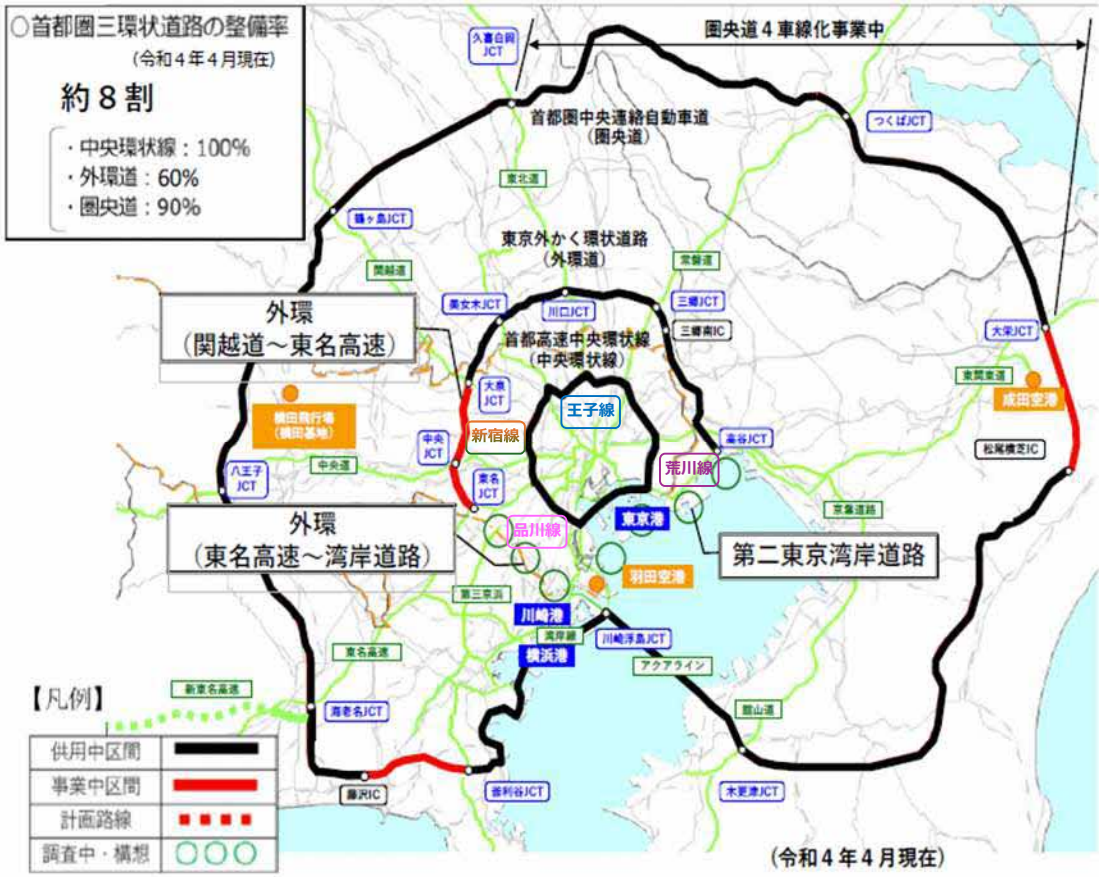
※概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路
＜区部＞計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が８m以上の道路
＜多摩＞現況幅員が8m以上の道路

# 都市計画道路の整備状況

## 首都圏三環状道路

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、このうち最初に全線開通した首都高速中央環状線は、その内側の高速道路や並行する街路からの交通が転換し、都心の交通円滑化に大きく貢献するとともに、都心から羽田空港への所要時間の短縮をもたらすなど、高いストック効果を発現しています。

### ■首都圏三環状道路の整備状況

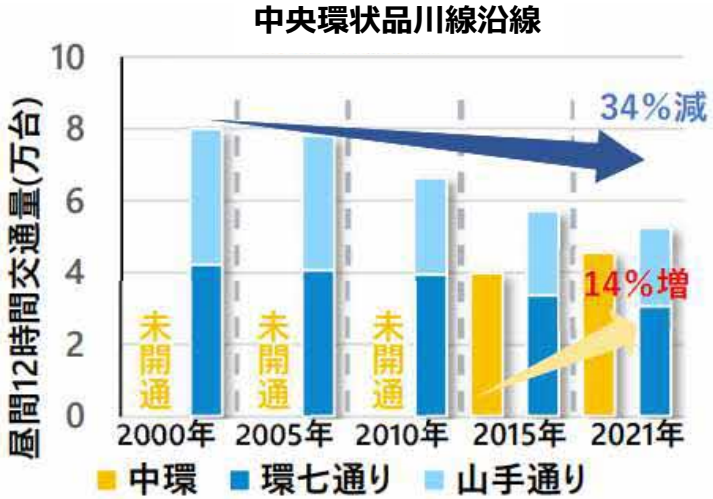



出典：東京都,2050東京戦略に一部追記

### ■中央環状線の整備効果

中央環状線内側の高速道路の渋滞が減少

並行街路の交通量が減少




出典：首都高速道路株式会社,首都高中央環状線全線開通10周年整備効果

# 都市計画道路の整備効果

都市における道路の機能は多様であり、円滑な移動を確保するための交通機能に加え、環境、防災等の面で良好な都市空間を形成する機能や、市街地を形成する機能があります。都市計画道路の整備を通じて、渋滞の緩和、緊急輸送道路の機能強化、安全な歩行者空間の確保、市街地の活性化など、幅広い整備効果が発現されています。

## 交通

- ◎渋滞の緩和
- ◎移動時間の短縮

## 市街地形成

- ◎市街地の活性化
- ◎生活道路を通過する交通の抑制

## 都市空間

- ◎緊急輸送道路の機能強化
- ◎延焼遮断帯の形成
- ◎避難路の確保

- ◎安全な歩行者空間の確保
- ◎景観の向上

# 都市計画道路の整備状況

## 整備効果事例

### 交通

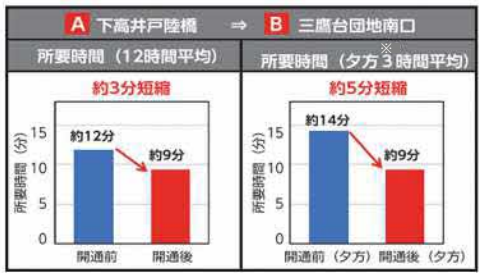
#### ○放射第5号線・三鷹3・2・2号線

■区部と多摩地域とのアクセス性が向上

・下高井戸陸橋と三鷹団地南口交差点との平均所要時間が短縮
・周辺の幹線道路及び生活道路への流入交通量が減少

放射第5号線

三鷹3・2・2号線




※16:00～19:00

出典：東京都,STOCK EFFECTS IN TOKYO～東京におけるインフラ・ストック効果

### 市街地形成

#### ○環状第2号線（新橋・虎ノ門間）

■道路整備と沿道のまちづくりにより市街地が活性化

・沿道地域の都市再生が加速化
・広い歩行空間をにぎわいの場として活用

整備後

出典：東京都,環状2号線（新橋～虎ノ門）まちづくりだより,H29.3

沿道地域の都市再生

東京都市計画事業環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業（出典：東京都HP）

虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業（出典：港区HP）

広い歩行空間を活用したオープンカフェ

出典：東京都,環状2号線（新橋～虎ノ門）まちづくりだより,H29.3

# 都市計画道路の整備状況

## 整備効果事例

### 都市空間

#### ○放射第25号線（新小川町）

■道路整備による防災力向上

- 現道がない区間に30m幅員の道路を整備したことによる延焼遮断帯機能、緊急車両の走行性及び避難場所へのアクセス性の向上
- 電線共同溝設置による無電柱化等により災害時の道路閉塞の防止

整備後

出典：第32回全国街路事業コンクール応募資料

#### ○補助第289号線（船堀）

■安全で快適な歩行者空間等の確保

- 安全で快適な歩行者空間及び自転車通行空間を創出
- 街路樹等の設置、電線類の地中化など、良好な道路景観が形成され快適性が向上

出典：江戸川区,都市計画道路補助第２８６号線（上篠崎）事業計画説明会資料

#### ○補助第97号線及び補助第98号線（東京駅丸の内駅前広場）

■機能的で美しい景観の形成

- 東京駅丸の内駅舎や丸の内中央広場との駅前広場としての一体性に配慮し、首都東京の「顔」にふさわしい風格ある都市景観とにぎわいを創出

整備後

出典：第31回全国街路事業コンクール応募資料

# 都市計画道路の整備状況

## 事業期間の長期化

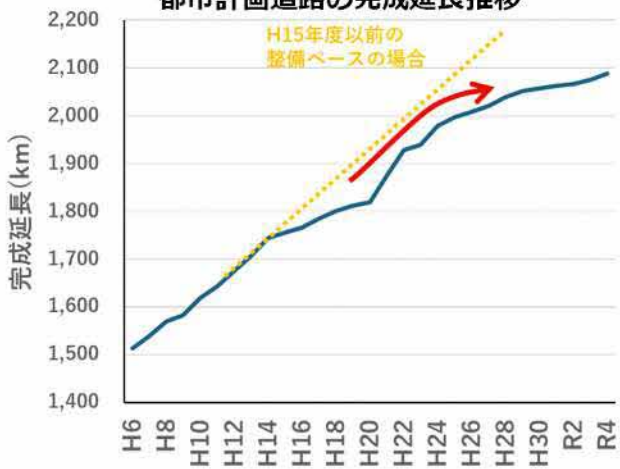
・近年、都市計画道路の完成延長の伸びは、平成15年度付近を境に鈍化傾向にあります。

・都内の土地は細分化が進んでおり、関係権利者が増加するなど、整備に要する期間が長期化しています。

・建設業の担い手及び地方公務員志願者が減少傾向であり、今後の道路整備への影響が懸念されます。

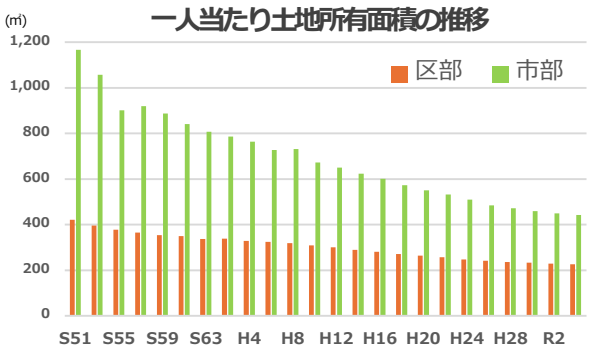
### 完成延長の伸び

**都市計画道路の完成延長推移**




### 土地の細分化

**一人当たり土地所有面積の推移**

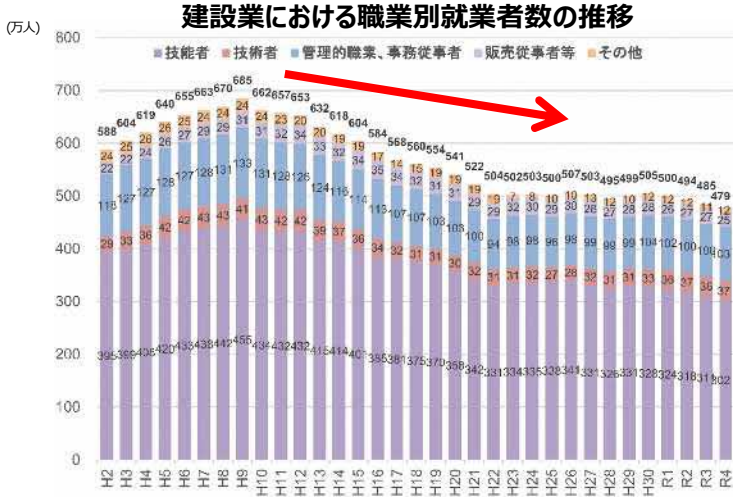



出典：東京都都,東京の土地2022を基に作成

航空写真（出典：Google Earth）に都市計画線を加筆

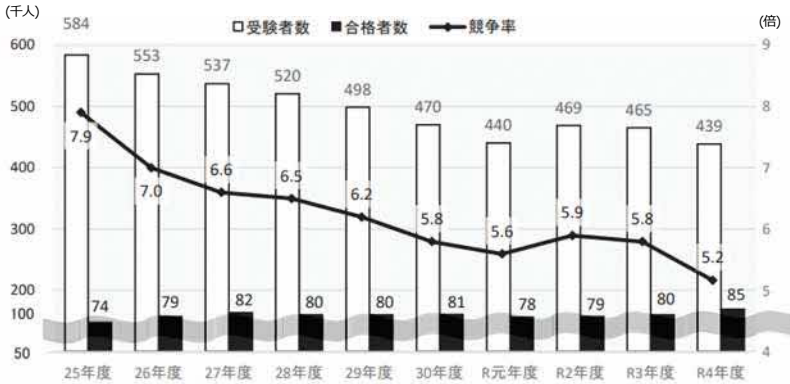
### 建設業の担い手不足及び地方公務員志願者の減少傾向

**建設業における職業別就業者数の推移**




出展：国土交通省,令和５年度建設業に対する労働時間等説明会

**地方公務員の競争試験における受験者数、合格者数及び競争率の推移**




出展:総務省,令和４年度地方公共団体の勤務条件等に関する調査

（注）本表における「競争率」は、受験者数／合格者数　により算出している。

# 都市計画道路の整備状況

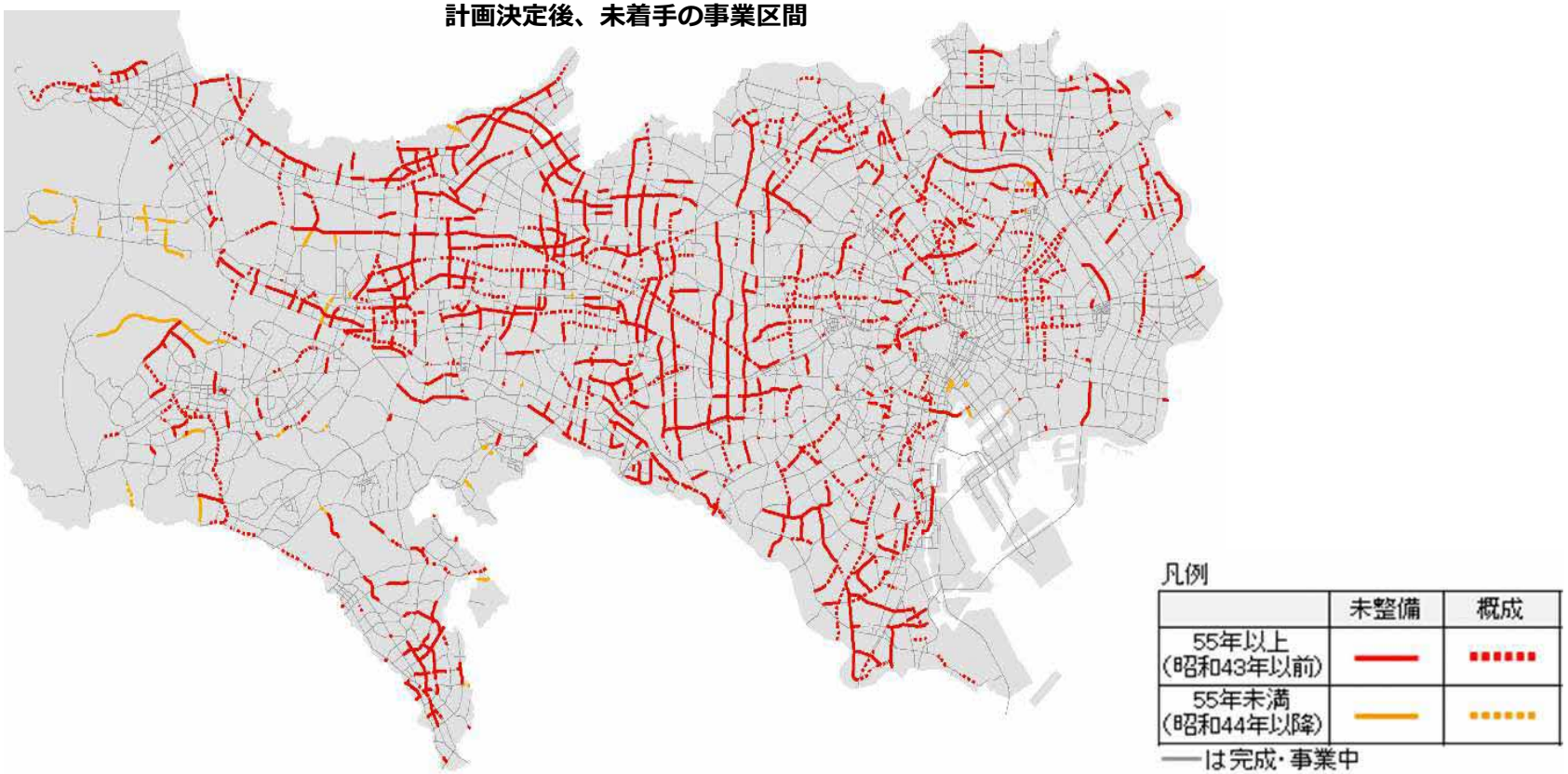
## 長期未着手の都市計画道路

・都市計画道路は、長期的視点で広域的に一括して都市計画決定しているため、事業量が多く、整備に時間を要します。

・東京都及び区市町は、これまで道路整備を推進し、概ね10年ごとに適正な見直しを実施してきたものの、計画決定から相当程度の時間が経過している長期未着手路線が依然として多く残存しています。

**長期未着手路線**

**計画決定後、未着手の事業区間**



# 02

# 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

第四次事業化計画の策定以降、激化する国際競争、気候危機、ポストコロナ、人口減少・少子高齢化など東京を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

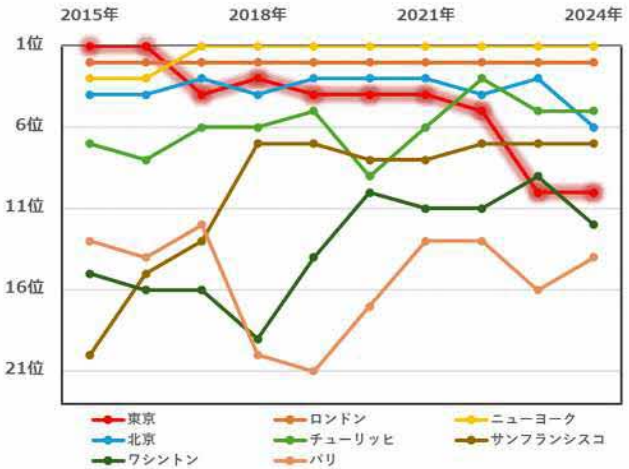
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

## 激化する国際競争

・森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）では、2023年に世界5位から**10位に後退**しました。
・東京の国際会議開催件数は、海外競合都市のパリ、シンガポール等に後れを取っています。
・コロナ禍を経て、**インバウンド需要は復活**し 、都心部等で大規模な開発も進んでいます。

### 国際競争の状況

**世界の都市総合ランキング（経済分野）**




※GDP等の経済指標で評価された経済分野における都市ランキング

出典：一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所,「世界の都市総合ランキング」をもとに作成

森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）において、東京は2016年までは世界1位でしたが、2017年には4位、2023年には世界10位に後退

### 国際会議の開催

**都市別国際会議開催件数**

| | 都市名 | 国際会議開催件数 |
|---|---|---|
| 1位 | パリ | 156件 |
| 2位 | シンガポール | 152件 |
| 3位 | リスボン | 151件 |
| 4位 | ウィーン | 141件 |
| 13位 | 東京 | 91件 |

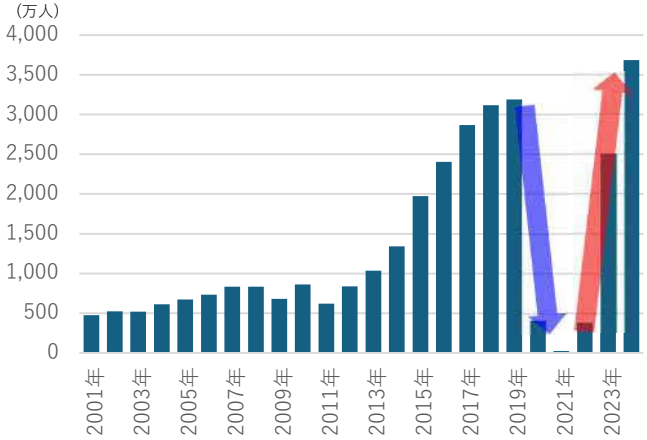
※都市別 国際会議の開催件数（世界全体）（2014～2023 年）より抜粋

出典：日本政府観光局,JNTO国際会議統計2023をもとに作成

ICCA 統計による2023 年の都市別の国際会議開催件数において、上位はパリなど欧州が多数を占める中、東京は91件の国際会議を開催し、ランキングは13位

### インバウンド

**外国人観光客の推移**




※2024年1月～2024年12月は暫定値

出典：日本政府観光局（JNTO）日本の観光統計データをもとに作成

日本への外国人観光客は急速に増加しており、インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活

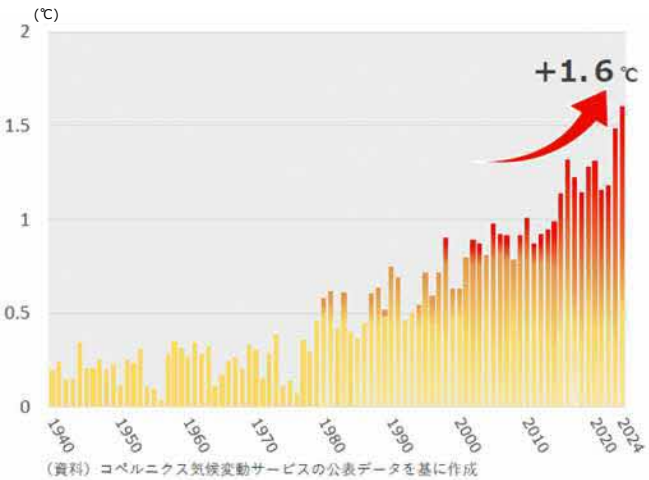
# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 気候危機の深刻化

・地球の平均気温の上昇幅は、2024年に過去最高を更新しました。**地球沸騰化**が叫ばれる中、気候危機は深刻な状況です。
・近年、時間雨量50mmを上回る短時間降雨の発生件数が増加傾向にあり、**頻発化・激甚化する風水害**の脅威は深刻化しています。**令和元年東日本台風**では、床下浸水、交通途絶、堤防決壊等の甚大な被害が発生しました。

### 地球沸騰化

**産業革命前頃の平均気温と各年の気温との差**

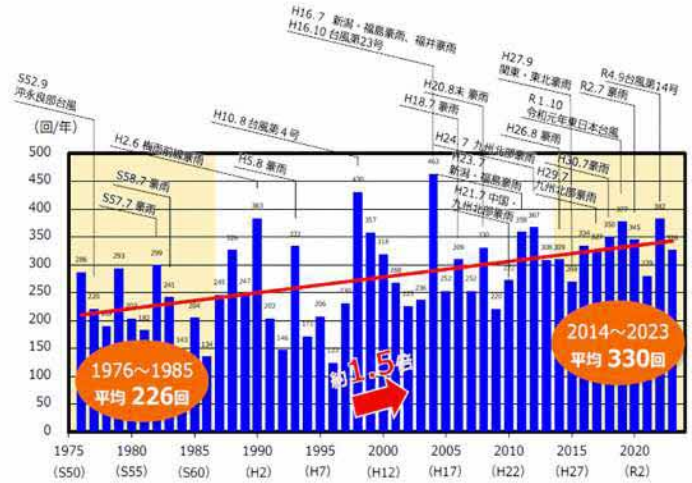



出典：東京都,2050東京戦略

地球の平均気温の上昇幅は、1990年以降上昇傾向に転じ、2024年には過去最高を更新し、初めて1.5℃を超えました。

### 頻発化・激甚化する風水害

**時間雨量50mm以上の年間発生回数**




出典：国土交通省,水害レポート2023

2014年から2023年までの時間雨量50mm以上の年間発生平均回数は330回であり、1976年から1985年までの年間発生平均回数より1.5倍増

**令和元年東日本台風の被害**

**河川の溢水**

多摩川（世田谷区）

秋川（あきる野市）

**道路の冠水**

八高線アンダーパス（八王子市）

**法面崩壊**

新滝山街道（八王子市）

出典：国土交通省,令和元年東日本台風を踏まえた対応について、
東京都,東京都豪雨対策基本方針、八王子市,令和元年東日本台風　八王子市の記録

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 首都直下地震の脅威

・平成28年熊本地震、令和６年能登半島地震など**大規模地震**が発生しました。
・ Ｍ７クラスの首都直下地震が**今後30年以内に発生する確率は約70%**とされています。
・首都直下地震の被害想定では、いまだ**火災や建物倒壊**による被害は脅威となっています。

### 大規模地震

**令和6年能登半島地震の被害**

**市街地火災**

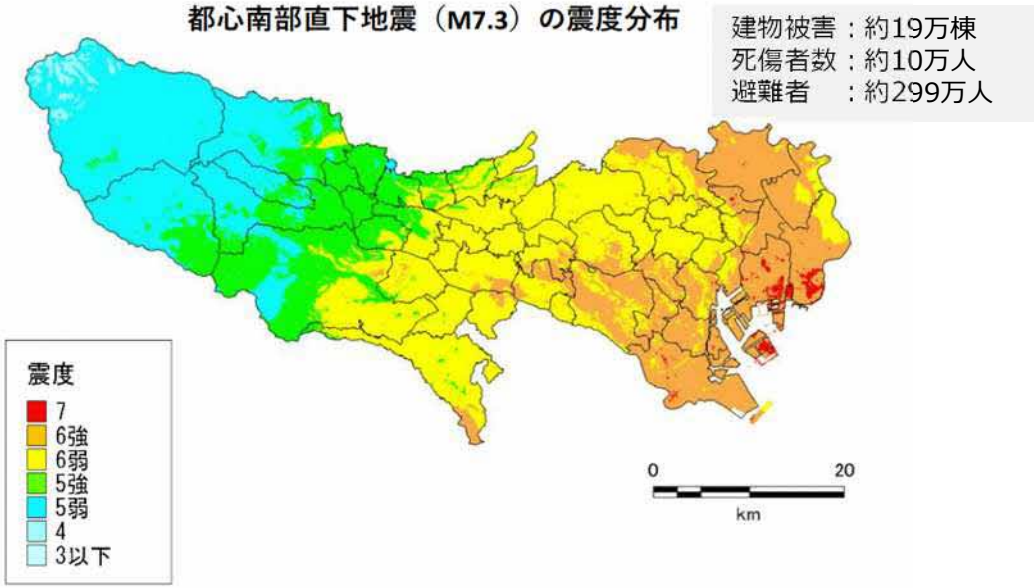
**建物倒壊**

**道路閉塞**

**電柱の倒壊**

### 首都直下地震

**首都直下地震の被害想定**




出典：東京都,首都直下地震等による東京の被害想定（令和4年5月25日公表）

Ｍ７クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は約70%と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度６強以上の範囲は、区部の約６割に広がり、甚大な被害が想定されます。

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## ポストコロナ

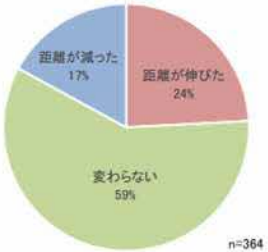
・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、自転車及び電動キックボードの利用者数が増加しています。
・人々の都市空間に対する意識は、**ゆとりある屋外空間や徒歩等で回遊できる空間**へのニーズが高まりました。
・にぎわいのある道路空間を創出するため、令和２年に**歩行者利便増進道路（ほこみち）制度**が創設されました。

### 自転車利用等の増加

**新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用への意識の変化**

出典：東京都,東京都自転車活用推進計画

**新型コロナウイルス感染症の拡大前後の自転車利用距離変化**

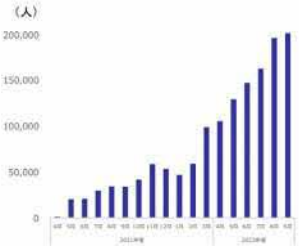



出典：東京都,東京都自転車活用推進計画

**東京都内の自転車シェアリングの利用状況**

出典：東京都,東京都自転車活用推進計画

**電動キックボード乗車人数の推移**

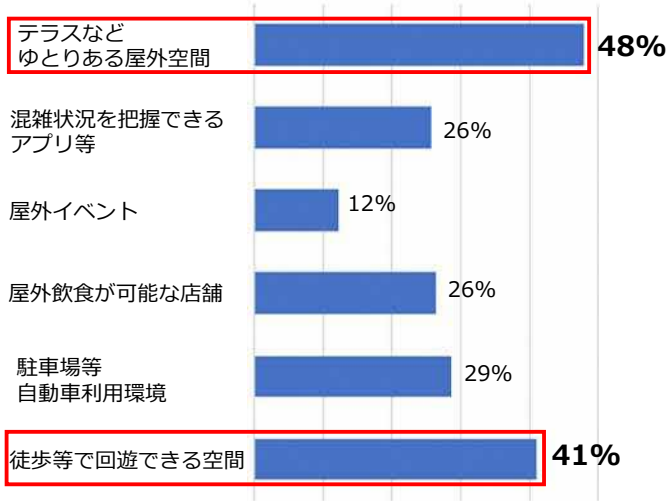



出典：国土交通省,第81回基本政策部会　資料

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車利用への意識が高まっています。さらに近年では自転車シェアリングや電動キックボード利用が増加しています。

### 都市空間に対する意識の変化

**新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（国土交通省実施）**




出典：国土交通省,新型コロナ感染症の影響下における生活行動調査（令和４年１２月実施）
地域別集計,東京都市圏を基に作成

新型コロナウイルス感染症の流行を経て、都市空間に対する意識として、公園、広場、テラス等のゆとりある屋外空間の充実、徒歩等で回遊できる空間の充実など、オープンスペースの充実に多くのニーズ

### 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

**歩行者利便増進道路の指定**

都内初の事例として、環状第２号線（新橋・虎ノ門間）を令和４年に歩行者利便増進道路に指定

出典：東京都HP,環状第2号線（新橋・虎ノ門間）でのほこみち活用

出典：国土交通省，「新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店などの路上利用に伴う道路占用の取扱いについて」の終了等について

歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすること等を規定した、歩行者利便増進道路制度が、令和２年に創設されました。
新型コロナウイルス感染リスク低減のため、沿道飲食店等の路上利用を認めるコロナ占用特例が適用されていた場所では、歩行者利便増進道路制度への移行が図られています。

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 時代に合わせた道路空間の利活用

- 新型コロナウイルス感染症を契機に、ゆとりある屋外空間や徒歩等で回遊できる空間へのニーズが高まりました。
- 国は、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」において、**道路にコミュニケーション空間としての機能を回帰させることを提示しました。**
  具体的には、人中心の道路の実現に向けて、歩道と路肩等の道路空間の柔軟な利活用について提案されています。
- 都内においては、鉄道利便性が高く徒歩移動が多い**国際ビジネス交流ゾーンでは都市機能が集積し、活力ある拠点が形成**されています。その内、一部地域においては道路空間を活用してにぎわいや憩いの場を創出する取組が展開されています。

### 「2040年、道路の景色が変わる」における考え方

人中心の空間として再生した、まちのメインストリート

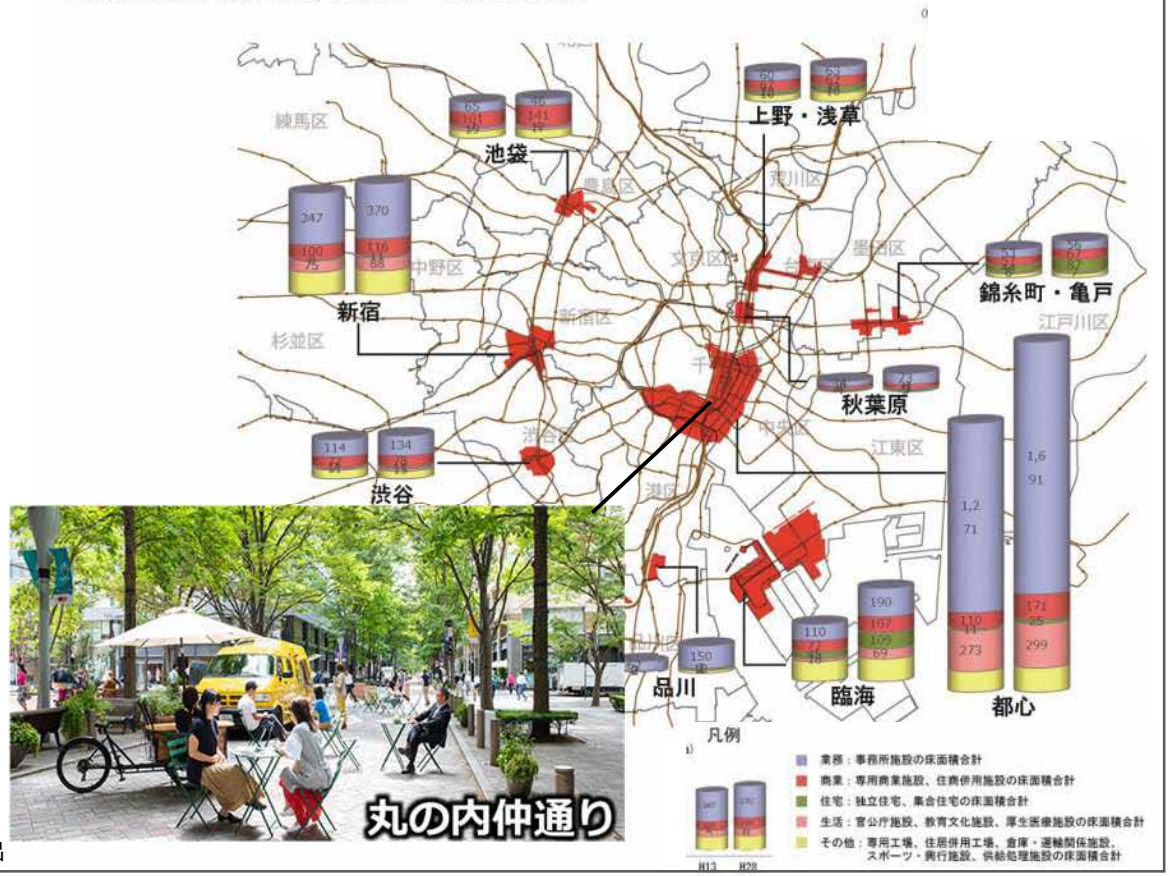
通行だけではなく滞留によりにぎわう道路空間を創出

安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

通過交通の排除、交通の転換、車両の速度抑制等を行い、地域のための道路空間を創出

### 都市機能の集積状況（区部の中核的な拠点）

中核拠点（区部）の集積状況（平成13年→平成28年の推移）






丸の内仲通り

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 人口減少と少子高齢化

・今後もしばらくは人口の増加が続き、2030年の1,426万人をピークに緩やかに減少する見込みです。
・ 2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約２人で１人の**高齢者**を支える社会が到来します。
・地域の足を確保するため、**コミュニティバスやデマンド交通の導入**が増加傾向です。

### 人口減少と少子高齢化

**東京の将来人口（年齢階級別人口の推移）**

（出典）「「未来の東京」戦略 付属資料 東京の将来人口(令和6年8月改訂)」(東京都政策企画局)
（備考）1．2025年以降は、東京都政策企画局による推計
2．グラフ上部の（）内の数字は、総人口。内訳の（）内の数字は、人口に占める割合
3．四捨五入により、内訳の合計が総数と一致しない場合がある。

東京では、2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約２人で１人の高齢者を支える社会が到来します。高齢化による社会保障費の増大も懸念されます。

### コミュニティバスやデマンド交通の導入

**コミュニティバス※の導入状況**

※ワゴンタイプの車両による運行、実証運行も含みます

出典：東京都HP,「東京の地域公共交通」をもとに作成

出典：東村山市HP

**デマンド交通※の導入状況**

※実証運行及び運行予定も含みます。

出典：東京都HP,「東京の地域公共交通」をもとに作成

出典：三鷹市HP

人口減少、少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響等による、輸送人員・運送収入の大幅減少、運転手不足等により、一般路線バスによる地域の生活交通に影響が生じる中で、地域の足を確保する公共交通システムの一つとして、コミュニティバスに加えて、デマンド交通の導入が進んでいます。令和6年度現在、都内の46区市町においてコミュニティバスが、12区市町においてデマンド交通が導入されています（導入予定の自治体も含みます）。

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 物流需要の増加

- **物販系分野のEC市場規模は大幅に拡大**しています。
- 貨物１件当たりの貨物量が減少していますが、物流件数はほぼ倍増しており、**物流の小口・多頻度化が急速に進行**しています。
- **貨物の県間流動量**（件数ベース）**は東京都が全国で最多**となっています。

  県間流動量の上位都道府県　1位：東京都 約230万件　2位：埼玉県 約94万件　3位：岩手県 約92万件 （令和5年全国貨物純流動調査）
- 平成３０年３月の道路法の改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保するため、**「重要物流道路制度」**が創設されました。

### 物流需要の増加

**EC 市場規模及びEC 化率の経年推移**

出典：経済産業省,令和2年度電子商取引に関する市場調査報告書
令和5年度電子商取引に関する市場調査報告書

コロナ禍を経て、物販系分野の市場規模が大幅に拡大しました。物販系分野の BtoC-EC 市場規模は、2014年は６兆8,043億円でしたが、2023年には約２倍の14兆 6,760 億円となりました。

### 物流の小口・多頻度化

**貨物量・物流件数の推移**

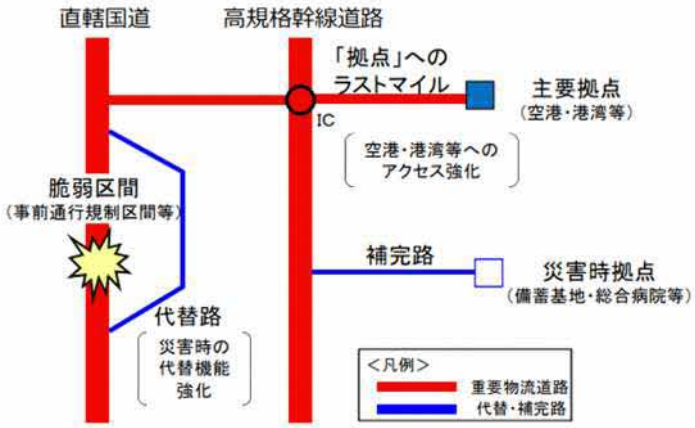
| | 平成2年度 | 平成27年度 | 令和3年度 |
|---|---|---|---|
| 貨物1件あたりの貨物量 | 2.43トン/件 | 0.98トン/件 | 0.83トン/件 |
| 物流件数の推移（3日間調査） | 13,656件 | 22,608件 | 25,080件 |

出典：国土交通省,第１回 自動物流道路に関する検討会　資料

貨物１件当たりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行しています。

### 重要物流道路制度

**重要物流道路のネットワークイメージ**




出典：国土交通省,第20回物流小委員会　資料

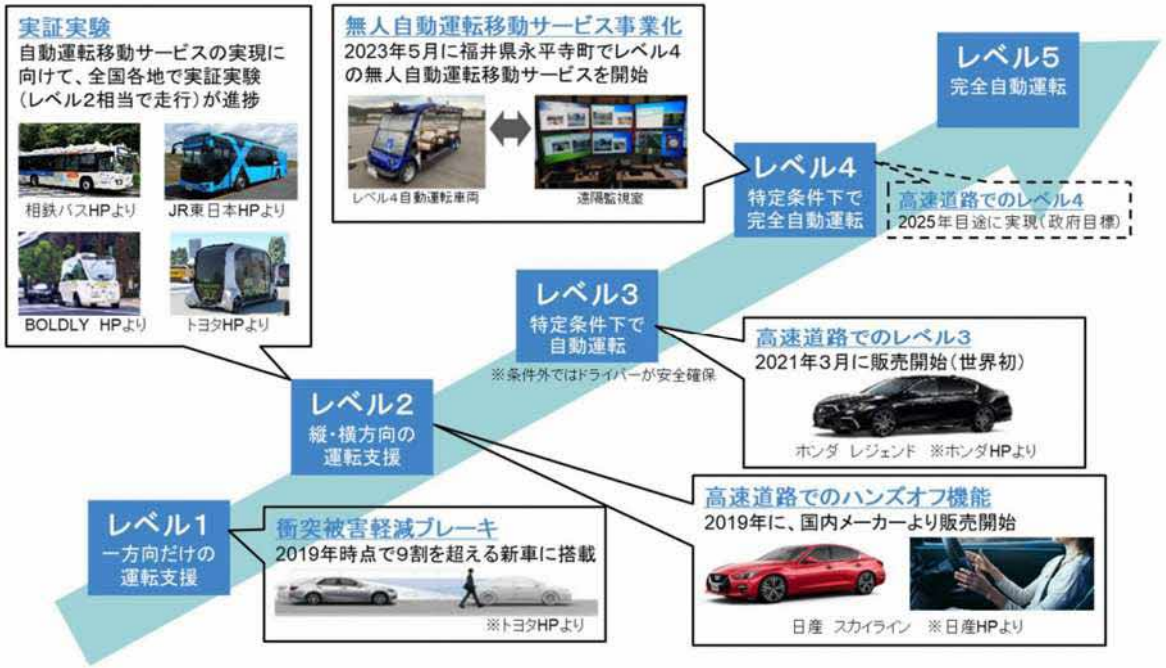
物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進しています。

# 東京を取り巻く社会情勢の変化

## 技術革新の進展

- **自動運転車**の開発、実証実験及び実用化が急速に進展しています。
  自動運転バスの社会実装に向けた取組が加速しています。
  自動配送ロボットによる配送サービスなどAI・ロボットの社会実装が進んでいます。
- 空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組が加速しています。

### 自動運転技術の進展




出典：国土交通省,社会資本整備審議会 第82回 基本政策部会 資料

自動運転の技術は急速に進展しており、2023年には無人自動運転移動サービスが開始され、2025年を目途に高速道路でのレベル4実施を目指して検討されています。
都内の一部地域においてレベル2（運転手搭乗型）による自動運転バスの運行が開始されています。

### 自動配送ロボット

出典：楽天HP,
https://corp.rakuten.co.jp/news/press/2024/1106_01.html

### 自動運転タクシー

出典：ウェイモHP
https://waymo.com/waymo-driver/

### 自動運転バス

出典：東京都HP

### 空飛ぶクルマ

**開発中の機体例**

Sky Drive社（日本） SD-05型

Vertical Aerospace社（英国）
VA1-100

出典：機体写真,公益財団法人 2025年日本国際博覧会協会公表資料

空飛ぶクルマは世界各国で開発に取り組まれており、東京都においても、社会実装に向けてデモフライト及びビジネスモデルの検証に取り組んでいます。

# 東京の道路を取り巻く課題

東京都及び区市町は、これまでも交通渋滞の解消といった道路交通等の課題解決に向け、都市計画道路の整備を推進してきました。しかし、いまだ解決に至っていない課題に加え、激甚化する風水害、少子高齢化などの社会情勢の変化により、新たな課題が生じています。

## 道路交通

### ○骨格幹線道路のミッシングリンク解消

- 骨格幹線道路としての効果を発揮するため、未整備により分断されている区間（ミッシングリンク）の解消が重要です。
  （骨格幹線道路：都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路）

### ○交通渋滞の解消

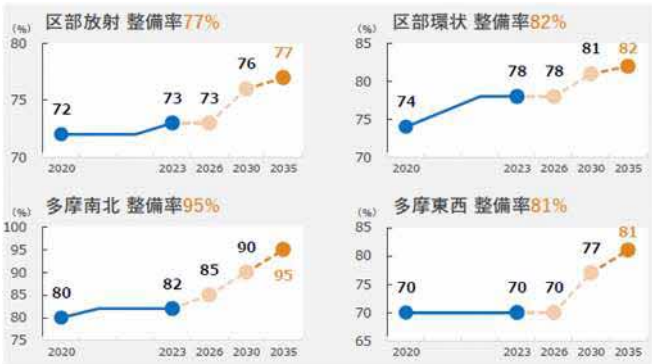
- 国の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で特定された主要渋滞箇所はいまだ多く残っています。

### ○公共交通空白地域の解消

- 駅やバス停から一定の距離を越えた公共交通空白地域は、多摩地域では西多摩を中心に一部地域に存在し、区部にも局所的に点在しています。

**骨格幹線道路の整備**

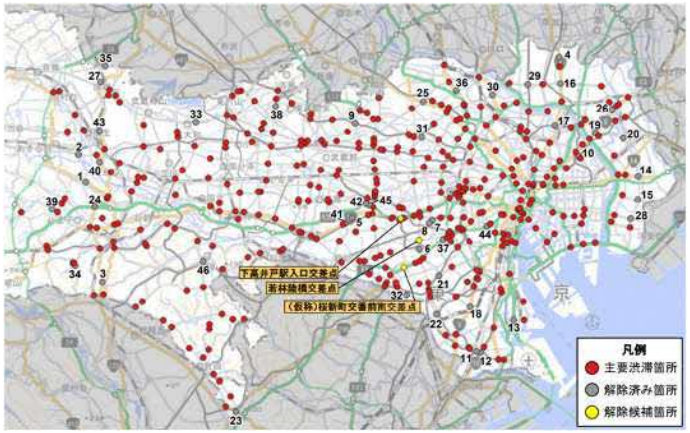
**主要な骨格幹線道路の整備率**




出典：東京都,2050東京戦略

**ミッシングリンク箇所の事例**

**主要渋滞箇所**




出典：令和5年度　第2回　東京都移動性向上委員会　資料

**特定時（H24年度）433か所**

解除済 46か所

解除候補 3か所

**R5年度 384か所**

# 東京の道路を取り巻く課題

## 都市強靭化

### ○地域に応じた防災力向上

- 災害リスクは地域ごとに異なります。
  （焼失：区部南部及び北東部　土砂災害：多摩西部　水害：区部北東部）

### ○緊急輸送道路の拡充・強化

- 緊急輸送道路のうち、首都直下地震発生の場合に道路閉塞の可能性が高い幅員10m未満の道路が存在しています。

### ○延焼遮断帯の形成

- 令和３年時点の延焼遮断帯全体の形成率は、都内全域で約70%となっています。

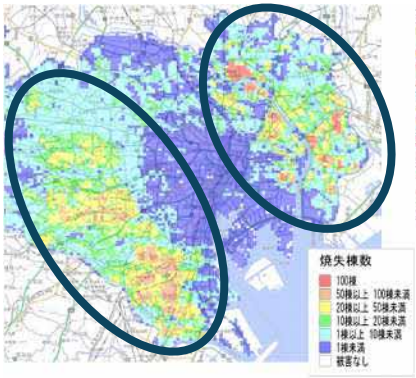
### ○無電柱化の推進

- 大規模地震、大型台風などの自然災害では、電柱倒壊による道路閉塞により、避難や救護活動に支障が生じています。
- 都市防災機能を高めるため、無電柱化の推進が重要です。

#### 地域ごとの災害リスク

焼失リスクは区部の南部及び北東部を中心に分布

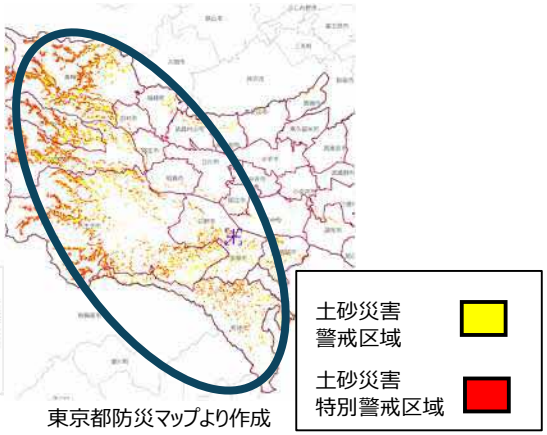
都心部南部直下地震における焼失棟数分布図




東京都被害想定マップより作成

土砂災害リスクは多摩西部を中心に分布

土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域分布図



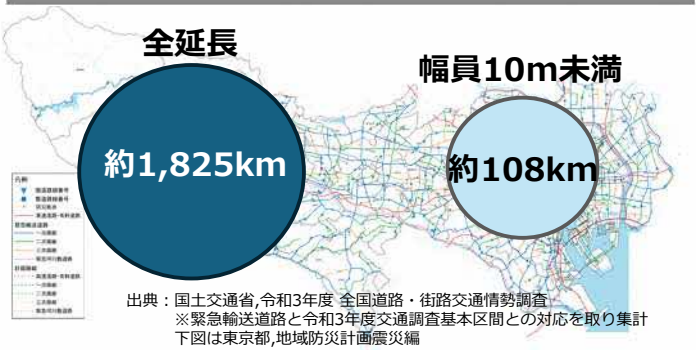

東京都防災マップより作成

水害リスクは区部の北東部を中心に分布

浸水想定区域

東京都浸水予想区域図より作成

#### 緊急輸送道路の現状




出典：国土交通省,令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
※緊急輸送道路と令和3年度交通調査基本区間との対応を取り集計
下図は東京都,地域防災計画震災編

#### 延焼遮断帯の形成状況

**延焼遮断帯形成率**

| 骨格防災軸 | 主要延焼遮断帯 | 一般延焼遮断帯 |
|---|---|---|
| 97% | 70% | 50% |

出典：東京都,防災都市づくり推進計画　（令和3年時点）

# 東京の道路を取り巻く課題

## 安全な生活

### ○歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

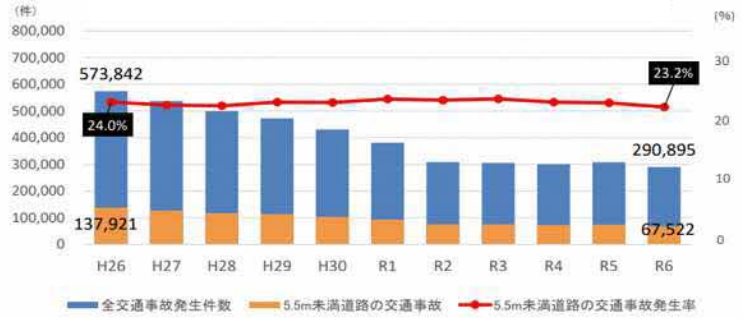
- 車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
- 都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

### ○子ども及び高齢者の安全性向上

- 生活道路での交通事故死傷者数は小学生が最多となっています。
- 急病、交通事故等により、軽傷・中等症で救急搬送される高齢者が増加しています。

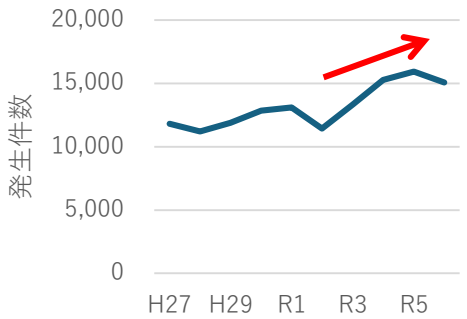
**生活道路における交通事故及び自転車の交通事故**

**全交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移**

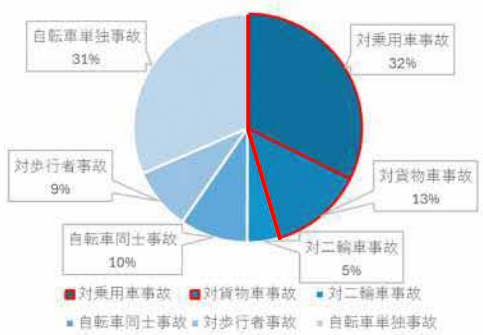



出展：警察庁交通局,生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要

**都内の自転車事故の発生推移**




**令和6年 自転車事故(相手別)**




出展：警視庁交通部,令和6年 東京の交通事故

**子ども及び高齢者の交通事故**

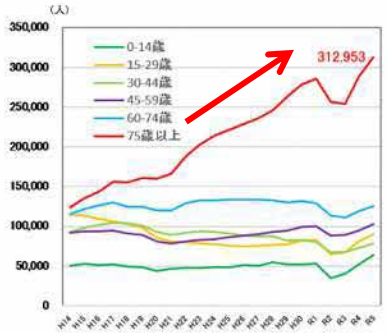
**子どもの交通事故**

生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数

出典：国土交通省,
道路交通安全対策 交通事故の状況

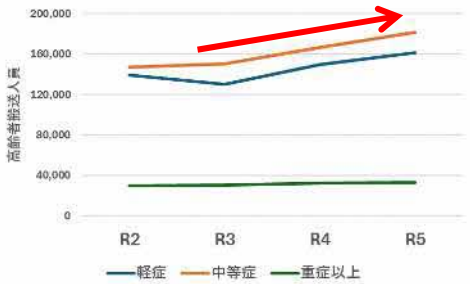
**高齢者の救急搬送**

年代別搬送人員の推移




初診時程度別高齢者搬送人員

（急病・交通事故・一般負傷）




上図出典：東京消防庁,救急活動状況　　下図出典：東京消防庁,救急活動の現況より作成

# 東京の道路を取り巻く課題

## 都市環境

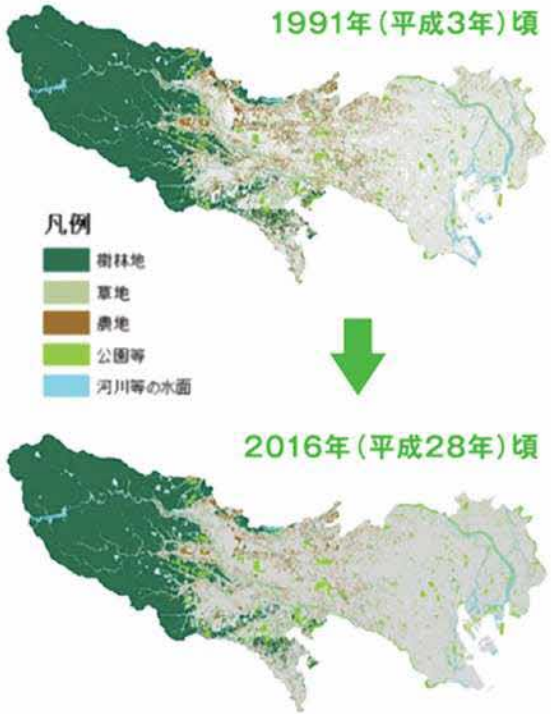
### ○気温上昇を見据えた都市環境の整備

- 都全域における近年のみどり率は横ばいで推移しています。
- 人が感じる暑さは、気温だけでなく、湿度、風、日射及び路面などから放出される熱の違いに大きく影響されます。
- 暑熱緩和につながる街路樹による緑陰確保など都市緑化が重要です。

### ○脱炭素化への貢献

- 東京の運輸部門における総排出量は全体の約２割を占めます。
- 交通渋滞の解消及び公共交通機関の利用促進による二酸化炭素排出量の抑制が重要です。

**東京の緑の状況**




東京の緑は、減少傾向にあるものの、公園整備、生産緑地の保全など、あらゆる機会を捉えた緑の創出等の取組を推進

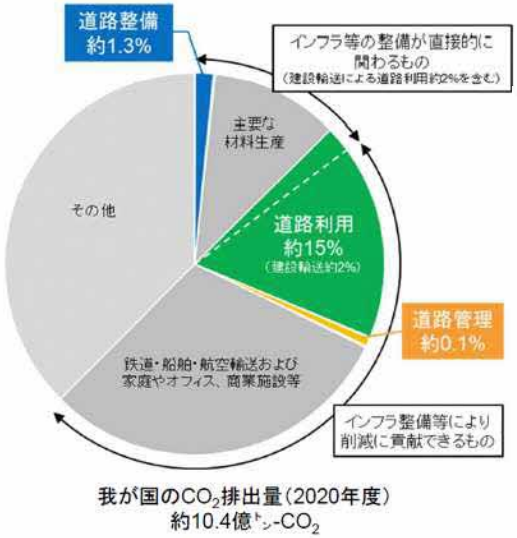
**みどり率の推移**

※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用して、みどり率を算出。
同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出。

出典：東京都,東京の緑の取組Ver.2
東京の緑の取組Ver.3

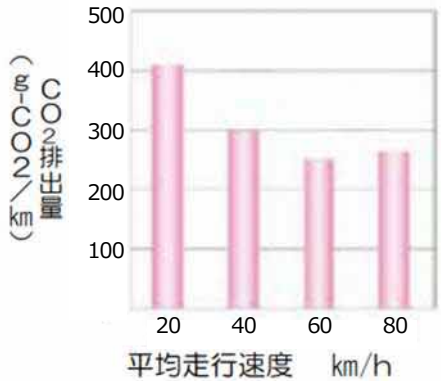
**運輸部門における二酸化炭素の排出量**

**国内の$CO_2$排出量の内訳(2020年度)**




出典：国土交通省,道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間のまとめ

**自動車走行速度と$CO_2$排出量の関係**




出典：国総研,自動車排出計数の算定根拠

# 上位計画における東京の将来像

2050東京戦略では、ダイバーシティ、スマートシティ及びセーフシティからなる「３つのシティ」を更に進化させ、「世界で一番の都市・東京」を目指していくこととしており、これを踏まえながら、今後の道路整備の方向性を検討していく必要があります。

**2050東京戦略**

**ダイバーシティ**

**<長寿>**

○高齢者が快適に外出できる環境を整備し、**誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現**

**<共生社会>**

○ユニバーサルデザインのまちづくりの推進により、**あらゆる人々の交流や移動を実現**

**スマートシティ**

**<まちづくり・住まい>**

○国際競争力を高める**都市機能の更なる集積・人中心の空間の創出・地域の個性を生かしたまちづくり**

**<インフラ・交通>**

○都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、**世界一の交通ネットワークを構築**

○子ども、高齢者など**誰もが安心して移動でき、まちなかで楽しみ、憩い、交流できる環境の実現**

**<緑と水>**

○生物多様性に富んだ緑と水のネットワークを形成することで、**人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現**

**セーフシティ**

**<ゼロエミッション>**

○頻発化・激甚化する風水害や命に関わる暑さに対し、都民の命を守る**気候変動に適応した都市の形成**

**<都市の強靭化>**

○大規模地震や深刻な気候危機に対し、都民の命と暮らしを守る**強靭な都市の実現**

# 上位計画における東京の将来像

東京都が策定した「都市づくりのグランドデザイン」では、目指すべき都市像として、広域・地域レベルの都市構造を示しています。

## 目指すべき都市構造

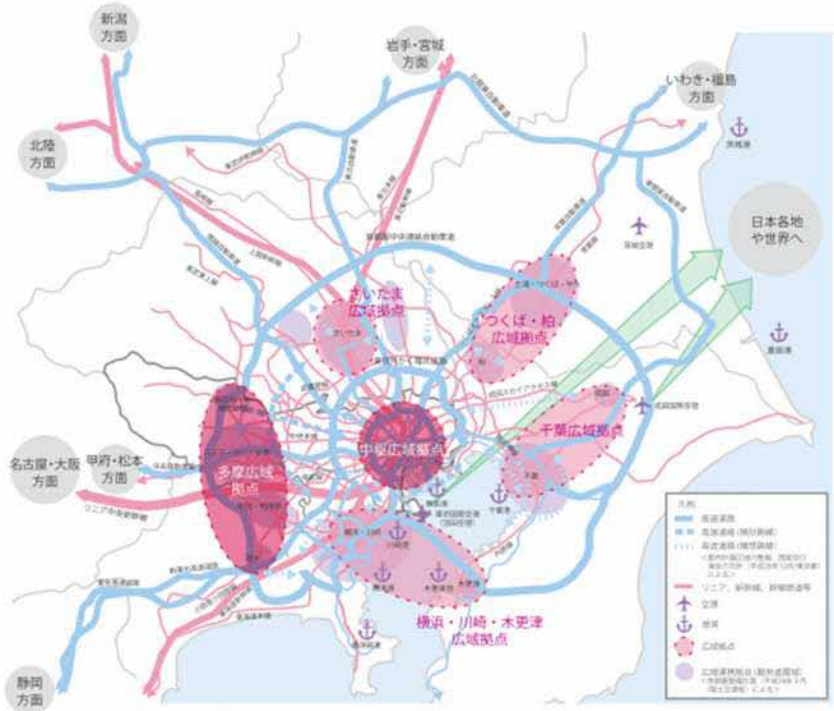
### 都市づくりのグランドデザイン

#### ◆広域的なレベルの都市構造

**○「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現**

・世界最大の都市圏の活力を更に高めながら、多様化するライフスタイルなどに応えることができ、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげます。

交流・連携・挑戦の都市構造




**骨格的な都市基盤**

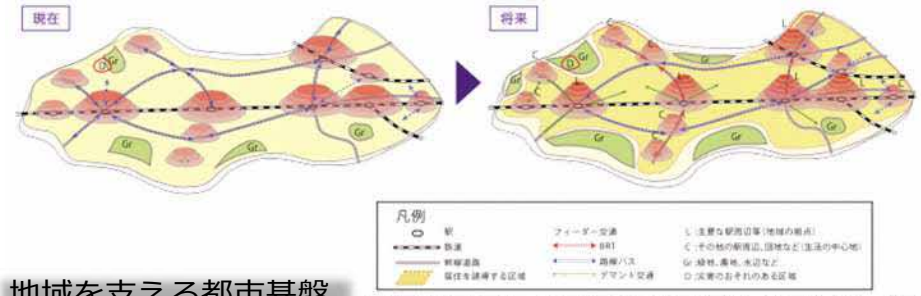
・世界や日本各地とのアクセスと東京圏の広域的な人・モノの交流を支えるインフラを位置付け

#### ◆地域的なレベルの都市構造

**○集約型の地域構造**

・主要な駅周辺や身近な中心地において生活に必要な機能の集積を進めます。
・その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへと再構築します。
・駅や中心地から離れた地域に、緑豊かな良質な環境を形成します。

集約型の地域構造のイメージ




**地域を支える都市基盤**

・生活圏の身近な移動や交流を支える多様な公共交通、補助幹線道路等について更なる強化を図ることで、様々な人々の交流を生む「拠点間の連携」を促進

・公園、緑地等をつなぐ街路樹、河川などの身近な水・緑についても、地域の特性を踏まえてネットワーク化を進めます。

#### ◆「個性」に着目した地域づくりと新たな土地利用の展開

・個性ある多様な拠点をつくり、地域軸でつなげます。
・土地利用に新たな視点を重ねあわせます。
・柔軟性のある複合的な土地利用を進めます。

（地域軸：特色のある都市機能の集積、多様な交通手段による人の往来の活発化、水・緑のネットワーク形成などに資する拠点間をつなぐ都市基盤）

# 上位計画における東京の将来像

「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえた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）では、地域レベルの拠点の位置付けや地域ごとの将来像を示しています。

## 都市計画区域マスタープラン

### 世界から選択される都市の実現（東京の都市構造）

**○交流・連携・挑戦の都市構造**
**○集約型の地域構造へ再編**
**○拠点ネットワークの強化とみどりの充実**

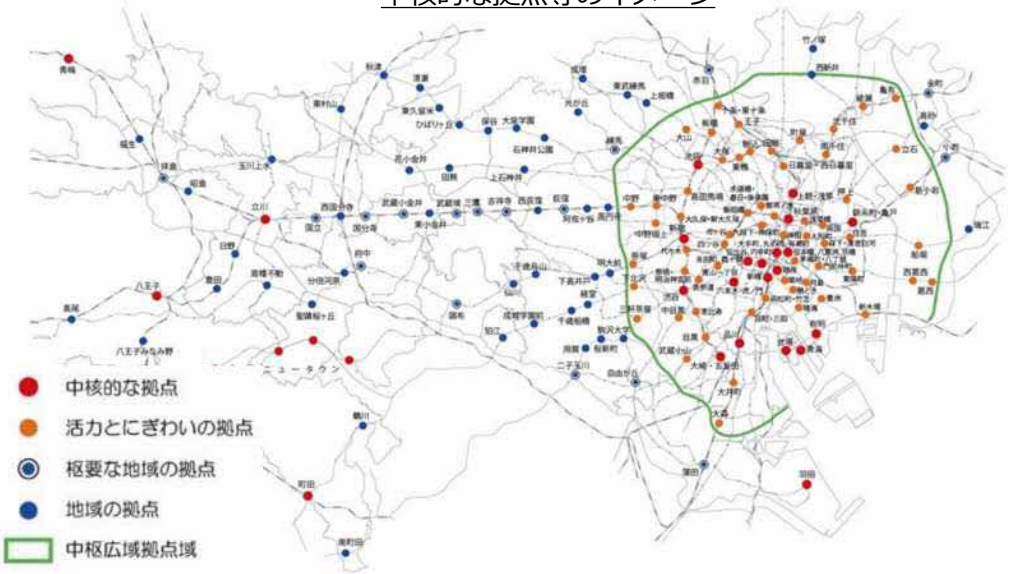
**<拠点ネットワークの充実及び強化>**

地域特性に応じた拠点を位置付け及び育成
(中核的な拠点、活力とにぎわいの拠点、枢要な地域の拠点、地域の拠点及び生活の中心地)

**中核的な拠点**

・鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能の集積を図ります。東京の魅力を高める都市機能の集積を促進していきます。

中核的な拠点等のイメージ




### 人が輝く都市、東京に向けて（地域区分ごとの将来像）

四つの地域区分及び二つのゾーンに基づき、それぞれの特性と将来像を踏まえた都市づくりを進めていきます。

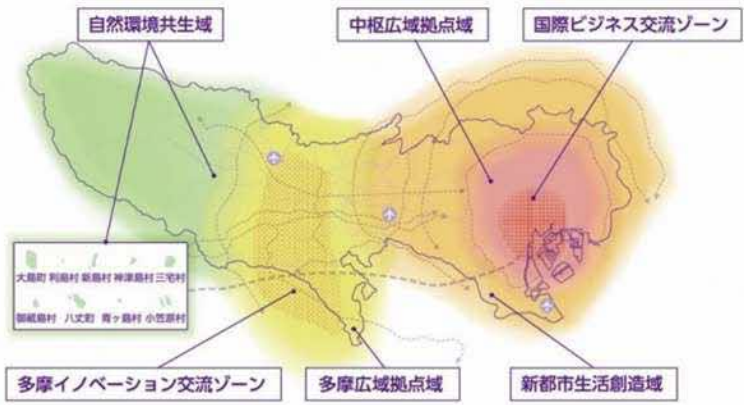
**中枢広域拠点域の将来像**

・高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する**中核的な拠点**が形成
・**ゆとりある憩いの場や歩行者空間**が配され、穏やかで魅力的な生活の実現　など

**多摩広域拠点域の将来像**

・東西・南北方向の道路・交通ネットワークが充実し、**拠点間の連携**が一層強化
・高齢者、障害者及び子育て世代を含めた**誰もが安心して快適に暮らせる住環境**　など

四つの地域区分と二つのゾーン構造



# 今後の道路整備の視点

東京を取り巻く社会情勢の変化、道路を取り巻く課題及び東京の将来像を踏まえると、今後の道路整備においては「国際競争力の強化」などこれまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靭化」など強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」など新たな視点が求められます。

## これまでの道路整備の視点

### 国際競争力の強化

○道路交通の円滑化

○円滑な物流の確保

○拠点間の連携強化　　など

### 防災都市の実現

○緊急輸送道路の拡充・強化

○都県境ネットワークの充実

○市街地火災の延焼防止　　など

### 質の高い生活の実現

○生活道路への通過交通流入の抑制

○歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

○集約型の持続可能なまちづくり　　など

＋

## 強化する道路整備の主な視点

### 都市の強靭化

○防災拠点等へのアクセス強化

○浸水リスクへの対応　　など

### 住民の安全性向上

○子ども、高齢者等の安全性向上

○道路のバリアフリー化　　など

## 新たな道路整備の主な視点

### 地域特性に応じたインフラ整備

○地域に応じた災害リスクへの対応

○地域特性に即した地域公共交通の充実　など

### 魅力的な歩行者空間の創出

○ウォーカブルな道路空間の創出

○緑豊かで魅力的な道路空間の創出　など

# 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

## 基本理念

**都市計画道路ネットワークを形成・充実し、**
**次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現**

## 基本目標

### 基本目標１
### 都市の強靭化
### …防災・輸送…

**広域的な視点**
- 緊急輸送道路の拡充・強化
- 防災拠点等へのアクセス強化
- 都県境ネットワークの充実

**地域的な視点**
- 安全な避難路の確保
- 浸水リスクへの対応

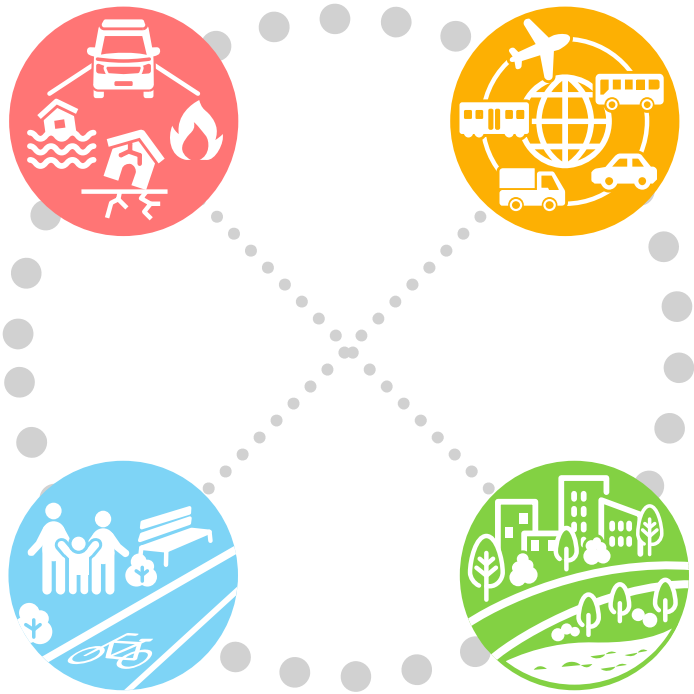
**広域的・地域的な視点**
- 市街地火災の延焼防止
- リダンダンシーの確保　　など

### 基本目標２
### 人やモノの自由な移動
### …活力・競争力…

**広域的な視点**
- 都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成

**地域的な視点**
- 暮らしを支える地域公共交通の充実

**広域的・地域的な視点**
- 道路交通の円滑化
- 技術革新への対応
- 円滑な物流の確保
- 拠点間の連携強化　　など



### 基本目標３
### 安全で快適な道路空間の創出
### …憩い・にぎわい…

**地域的な視点**
- 集約型の持続可能なまちづくり
- 子ども、高齢者等の安全性向上
- 道路のバリアフリー化
- 歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

**広域的・地域的な視点**
- 生活道路への通過交通流入の抑制
- ウォーカブルな道路空間の創出　　など

### 基本目標４
### 都市環境の向上
### …景観・緑…

**地域的な視点**
- 良好なまちなみ・景観の形成

**広域的・地域的な視点**
- 脱炭素化への貢献
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出
- 緑と水のネットワークの形成　など

# 都市計画道路整備の方向性

東京都及び区市町は、基本目標の実現に向けて、都市計画道路ネットワークの形成・充実及び道路空間のリメイクに取り組みます。

**基本目標**

- **都市の強靭化**
  **…防災・輸送…**
- **人やモノの自由な移動**
  **…活力・競争力…**
- **安全で快適な道路空間の創出**
  **…憩い・にぎわい…**
- **都市環境の向上**
  **…景観・緑…**

**実現に向けて**

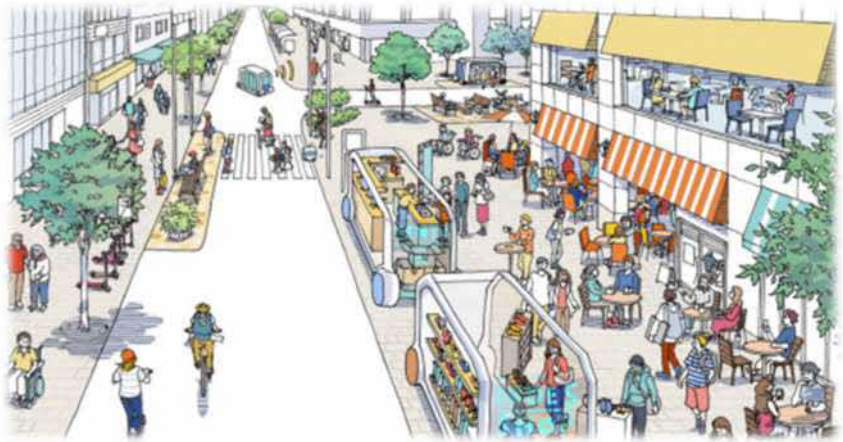
社会情勢を踏まえた
## 都市計画道路ネットワークの形成・充実

<都市計画道路ネットワーク>

出典：東京都HP

過去に整備された都市計画道路を
## 新たなニーズに応じた道路空間にリメイク

<にぎわいと交流の場等を提供する道路空間>



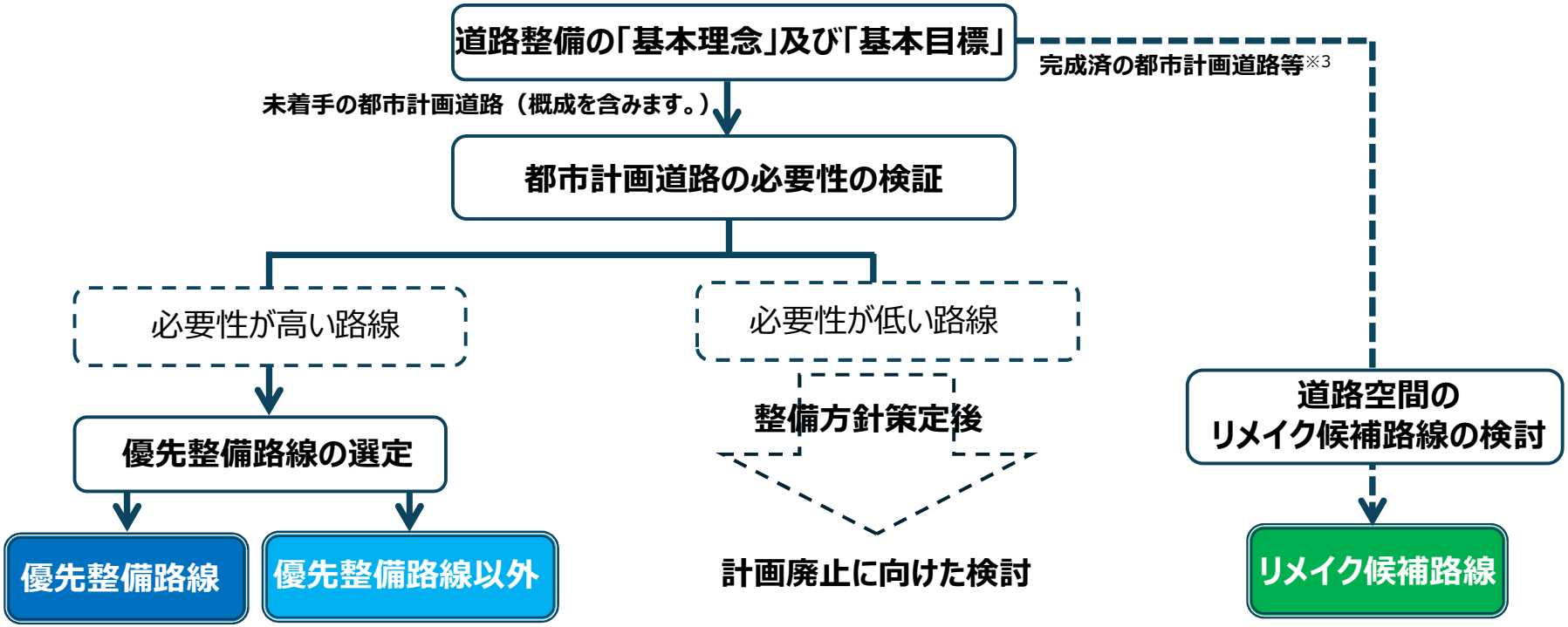
出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

# 整備方針に定める基本的事項及び策定手順

## 整備方針検討の流れ

本方針においては、基本理念及び基本目標を踏まえて、未着手の都市計画道路（概成路線を含む幹線街路※1が対象。国道及び高速道路は除きます。）について、必要性の検証を行います。検証の結果、必要性が高い都市計画道路の中から、計画的かつ効率的に道路整備を進めるため、計画期間内で優先的に整備すべき路線※2として「優先整備路線」を選定します。必要性が低い都市計画道路については、整備方針策定後に計画廃止に向けて検討します。

また、完成済の都市計画道路等※3を対象に、回遊性や滞在の快適性などの多様化するニーズや、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じ、道路空間のリメイク候補路線について検討します。




## 計画期間

2050年代の東京の姿を見据え、事業の長期化等を考慮し、計画期間を15年間と定めます。
なお、社会情勢の変化等に対応するため、計画期間内の中間年次において必要な検証を行っていきます。

※1 幹線街路：都市計画法に基づく道路種別。区部では、放射線、環状線及び補助線街路を指します。
多摩では、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）を指します。　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

※2 優先的に整備すべき路線：優先的に事業に着手する路線のことです。「着手」とは、都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

※3 完成済の都市計画道路等：道路ネットワークの形成が進んでいる地域における完成済の都市計画道路を指します。なお、道路空間のリメイクは都市計画道路とその他の道路を一体的に実施することがあります。

# 03

# 都市計画道路の必要性の検証

# 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

「都市計画道路の必要性の検証」では、未着手の都市計画道路を対象にネットワークとしての必要性を検証します。検証に当たっては、四つの基本目標を基に10の検証項目を設定します。このうち、検証項目１から５までは都全域（広域）に関わる項目として都内一律の考え方で東京都が検証し、検証項目６から10までは地域に関わる項目として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえて各区市町で検証します。

**基本目標**

- 都市の強靭化 …防災・輸送…
- 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…
- 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…
- 都市環境の向上 …景観・緑…

| 検証項目 ＼ 基本目標 | 都市の強靭化 …防災・輸送… | 人やモノの自由な移動 …活力・競争力… | 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい… | 都市環境の向上 …景観・緑… |
|---|---|---|---|---|
| **都全域に関わる項目** | | | | |
| 1　骨格幹線道路網の形成 | ● | ● | ● | ● |
| 2　交通処理機能の確保 | | ● | ● | ● |
| 3　物流ネットワークの形成 | ● | ● | ● | ● |
| 4　広域的な災害対応機能の強化 | ● | | | |
| 5　延焼遮断機能の向上 | ● | | | |
| **地域に関わる項目** | | | | |
| 6　持続可能な地域公共交通等の実現 | | ● | ● | ● |
| 7　つながり・まとまる緑豊かな空間の創出 | | | | ● |
| 8　あらゆる災害に対する地域の防災力向上 | ● | | | |
| 9　命を守る道路ネットワークの形成 | | | ● | |
| 10　地域の魅力的な拠点の形成 | | ● | ● | ● |

検証項目に示した番号は検証順位を示すものではありません。

# 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

## 検証項目（案）

### 都全域に関わる項目

1 骨格幹線道路網の形成

2 交通処理機能の確保

3 物流ネットワークの形成

4 広域的な災害対応機能の強化

5 延焼遮断機能の向上

### 地域に関わる項目

6 持続可能な地域公共交通等の実現

7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出

8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上

9 命を守る道路ネットワークの形成

10 地域の魅力的な拠点の形成

## 1 骨格幹線道路網の形成

骨格幹線道路とは、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う道路です。東京都はこれまで区部の放射・環状線、多摩地域の多摩南北・東西道路などの骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。

残る骨格幹線道路は、人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるなど、都市機能の向上に寄与することから、今後も必要であると評価します。

骨格幹線道路網

## 2 交通処理機能の確保

都市計画道路は、将来における自動車交通需要に対応する必要があります。そこで、都市計画道路として担うべき交通量の目安※を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路は、人やモノの円滑な移動を確保し、東京の持続的な発展に寄与することから、今後も必要であると評価します。

※道路の最低限の規格として２車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（１日当たり 12,000台）の半分の１日当たり 6,000 台を設定

# 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

## 3 物流ネットワークの形成

必要な物を必要なときに得られる暮らしを支える物流は、産業活動及び都民の生活にとって不可欠です。近年では、平常時・災害時を問わない安定的な物資輸送を確保し、全国的に貨物輸送網を確保するため重要物流道路の制度が創設され、これを契機に、東京都においては「東京都の広域道路ネットワーク」を策定しました。また、コロナ禍を経て、EC市場規模は年々拡大するなど物流需要はますます増加しています。

都市の円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車などの流入を抑制するなど、都市環境の向上に効果がある都市計画道路は、今後も必要であると評価します。

東京都の広域道路ネットワーク（令和3年6月）

出典：東京都,「東京都の広域道路ネットワーク」（令和3年6月）

## 4 広域的な災害対応機能の強化

東京都の被害想定では、首都直下地震等により甚大な被害が生じることが予測されています。地震直後に応急対策活動を行うためには、緊急輸送道路、都県境を越えた道路などの広域的な交通網が確保され、円滑な緊急物資輸送や救出救助機関がすぐに駆け付けられることが重要です。

緊急輸送道路に位置付けられている道路、広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路、近隣県に接続して都市間連携の強化につながる道路など、東京の強靭化に寄与する都市計画道路は、今後も必要であると評価します。

## 5 延焼遮断機能の向上

延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。

東京都は、防災都市づくり推進計画において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした区部及び多摩地域の7市を対象に、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」及び「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設定しています。

延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、東京の強靭化に向け、今後も必要であると評価します。

延焼遮断帯

出典：防災都市づくり推進計画

# 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

## 検証項目（案）

### 都全域に関わる項目

1 骨格幹線道路網の形成
2 交通処理機能の確保
3 物流ネットワークの形成
4 広域的な災害対応機能の強化
5 延焼遮断機能の向上

### 地域に関わる項目

6 持続可能な地域公共交通等の実現
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
9 命を守る道路ネットワークの形成
10 地域の魅力的な拠点の形成

## 6 持続可能な地域公共交通等の実現

地域公共交通は、主に地域住民の日常生活及び社会生活における移動などの交通手段として利用される公共交通機関であり、将来にわたり、その機能が確保されることが重要です。また、公共交通ネットワークの充実により脱炭素化に資する移動手段が強化されるなど、ゼロエミッション東京の実現にも寄与します。さらに、健康増進及び低炭素社会への意識の高まりなどを背景に、自転車利用ニーズが増加しています。

このことから、公共交通空白地域など地域公共交通の導入が望ましい地域にある都市計画道路や、自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路などは、暮らしを支える地域公共交通等の充実及び強化に向け、今後も必要であると評価します。

## 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出

道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。都市計画道路の整備により、植樹帯などの設置を通じて道路の緑化が図られるとともに、暑さ対策として、街路樹による緑陰が確保されます。

また、2050東京戦略では、緑豊かな公園、緑地、街路樹などを整備し、緑と水のネットワークを築くことで、エコロジカルネットワークを形成し、人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現していくこととしています。

このことから、一定規模以上の都市計画公園、開発により創出された緑地など、まとまった緑同士を結ぶ都市計画道路、緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路などは、自然と調和した持続可能な都市への進化に向け、今後も必要であると評価します。

# 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

## 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上

近年、激甚化する豪雨災害や首都直下地震の脅威など、東京は様々な災害リスクを抱えています。また、東京における災害は、地震による火災・建物倒壊、豪雨による土砂災害、河川の氾濫などが挙げられますが、東京は多様な地形を有しており、市街地の形成状況も異なることから、災害リスクは地域ごとに異なります。

こうした様々な災害に備えるため、地元自治体等による物資輸送、復旧活動など、災害対応の際に機能する都市計画道路及び地域住民の避難経路となる都市計画道路は、地域の防災力向上に寄与することから、今後も必要であると評価します。

## 9 命を守る道路ネットワークの形成

東京では、急速に進行する少子高齢化を見据え、子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して外出でき、移動できる道路空間の整備が求められています。全国的にみると、生活道路における交通事故件数は全年齢層の中で小学生が最も多い状況です。また、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、車両の走行速度や通り抜けを抑制する「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」といった安全対策も行われています。さらに、高齢化の進展などに伴い、都内における75歳以上の高齢者の救急搬送が年々増加傾向にあります。

こうした背景を踏まえ、ゾーン30周辺、通学路などの身近な歩行者空間の安全性を高めるため、地域内の幹線道路を整備することや、高齢者等の円滑な救急搬送を支える道路ネットワークの形成が重要となっています。

このことから、地域住民の命を守る道路ネットワークの形成に寄与する都市計画道路は、今後も必要であると評価します。

## 10 地域の魅力的な拠点の形成

人口減少・少子高齢社会でも、人がいきいきと輝く都市を実現するため、区部、多摩地域で、地域の個性や魅力が感じられ、多様なライフスタイルを実現し豊かに暮らせるまちの拠点を形成していく必要があります。

道路は、都民活動及び都民生活を支える最も基本的なインフラであり、地域の拠点駅周辺のまちづくり、地域の拠点間の連携、地域の観光拠点へのアクセスなどのまちづくりを進める上で、重要な都市施設です。

このことから、地域が目指す将来像の実現に向け、魅力あるまちの拠点づくりを支えるための都市計画道路は、今後も必要であると評価します。

# 04

# 優先整備路線の選定

# 「優先整備路線の選定」の考え方

必要性が高い路線を対象に、今後15年間で優先的に整備すべき路線※（優先整備路線）を選定するため、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、六つの選定項目を設定し、整備効果を考慮しながら選定します。

なお、優先整備路線の選定に当たっては、選定項目への該当結果を踏まえ、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況、実現性などを考慮し、総合的に判断していきます。

必要性が高い路線

| 優先整備路線の選定項目 | 基本目標：都市の強靭化 防災・輸送 | 人やモノの自由な移動 活力・競争力 | 安全で快適な道路空間の創出 憩い・にぎわい | 都市環境の向上 景観・緑 |
|---|---|---|---|---|
| 1 骨格幹線道路網の形成 | ● | ● | ● | ● |
| 2 首都東京の強靭化 | ● | | | |
| 3 スムーズな道路網の形成 | | ● | ● | ● |
| 4 誰もが安全に暮らせるまちづくり | | | ● | |
| 5 国際競争力の強化 | | ● | ● | |
| 6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献 | | ● | ● | ● |

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。

※優先的に整備すべき路線：優先的に事業に着手する路線のことです。事業着手後、用地買収や街路築造工事などを経て、道路が完成します。
また「着手」とは、都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

# 「優先整備路線の選定」項目の内容

## 1 骨格幹線道路網の形成

東京都はこれまでも、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。

骨格幹線道路の整備やミッシングリンク（分断されている区間）の解消により、人やモノの流れの円滑化に加え、防災性の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京都HP

## 2 首都東京の強靭化

近年激甚化する風水害、甚大な被害が想定される首都直下地震などの大規模災害に対応するため、緊急輸送道路の機能強化及び防災拠点等へのアクセス強化が必要です。また、速やかな避難や緊急車両の通行路となる道路の確保のほか、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断帯を整備することが重要です。

都市計画道路を整備することで、地域の防災性を向上させるとともに、強靭で持続可能な首都東京の実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京都, TOKYO強靭化プロジェクト

## 3 スムーズな道路網の形成

東京都及び区市町はこれまでも、道路整備等による渋滞対策を進めてきましたが、いまだ多くの主要渋滞箇所が残っており、多大な時間的・経済的な損失をもたらすとともに、バスなどの公共交通の運行にも影響を与えています。また、公共交通空白地域においては、高齢者等の移動手段を確保していく必要があります。

都市計画道路を整備することで、交通渋滞が発生している区間や駅周辺における混雑の解消、公共交通空白地域の解消などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京都HP

# 「優先整備路線の選定」項目の内容

## 4 誰もが安全に暮らせるまちづくり

生活道路での交通事故死傷者数は、小学生及び高齢者が多く、その一因として通過交通の生活道路への流入が考えられます。また、コロナ禍を経て自転車利用が拡大しており、自転車関連の事故の割合も増加しています。歩道が狭く段差がある道路もいまだだ多く存在しており、子どもから高齢者まで誰もが安心して移動できる環境整備が必要です。

都市計画道路を整備することで、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、自転車通行空間やバリアフリー化された歩行者空間を確保し、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京国道事務所HP

## 5 国際競争力の強化

東京のポテンシャルを最大限生かし、世界から人や投資を呼び込むためには、コロナ禍でEC市場が拡大したことで増加する物流需要を支える道路整備及び地域の拠点において観光客などが安全で快適に移動できる環境整備が必要です。

都市計画道路を整備することで、円滑な物流の確保及び観光拠点等の活性化を図るなど、人やモノの自由な移動の実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京都HP

## 6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

駅周辺、商店街、住宅地などの様々な地域において、各自治体の拠点の形成、拠点間の連携、歩行者空間の拡充、緑と緑をつなぐ道路空間の形成など、地域のまちづくりを進める上で道路整備は必要です。

都市計画道路を整備することで、地域の活性化、持続可能な地域のまちづくりの実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。

出典：東京都HP

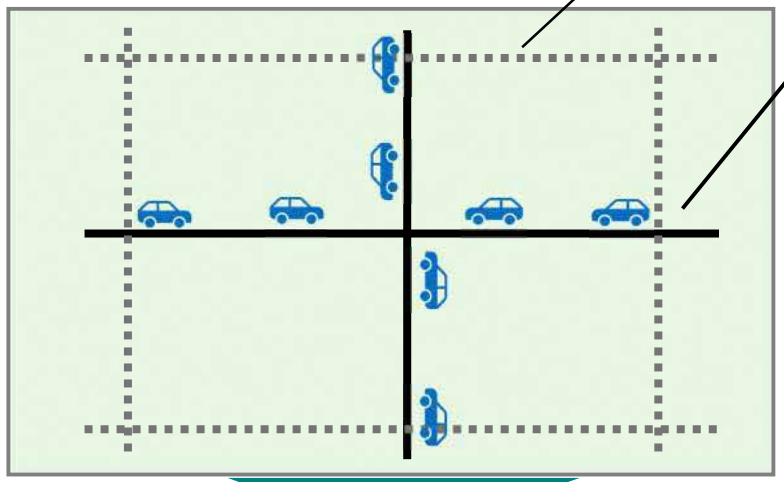
# 05

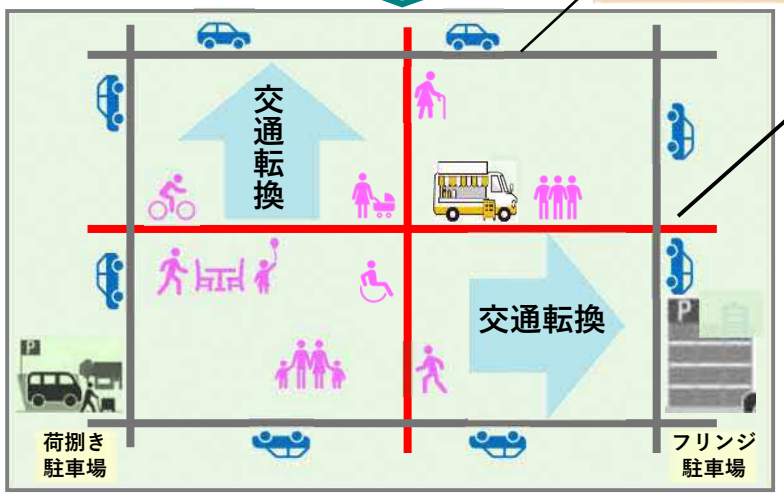
# 道路空間のリメイクの検討

# 道路空間のリメイクの考え方

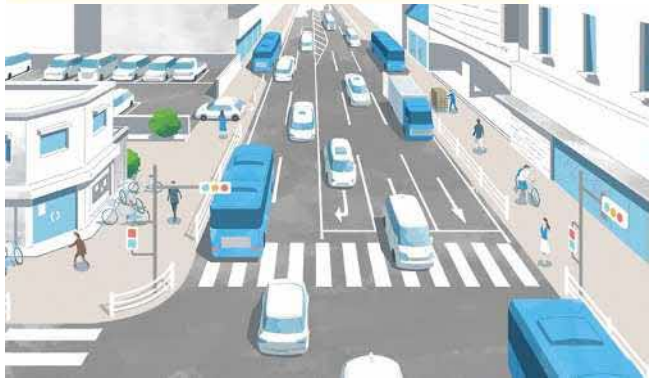
道路空間のリメイクとは、道路ネットワークの形成が進んでいる地域において、回遊性や滞在の快適性などの多様化するニーズや、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じ、道路の幅員構成を見直すことで、ゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。

**道路空間のリメイクイメージ**




**道路空間のリメイク前のイメージ**



出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイトより引用

自動車交通の転換により、既存の道路空間を活用し地域特性を生かした**新たな都市空間の創出**が可能に

**道路空間のリメイク後のイメージ**

出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイトより引用

**次世代モビリティの例**

電動車いす

出典：WHILL株式会社ＨＰ

多目的モビリティ

出典：トヨタ自動車ＨＰ

# 道路空間のリメイクの国内外の動向

## 海外事例

世界中の多くの都市で、道路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、人々が多様な活動を繰り広げられる場を創出する取組が進められています。これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

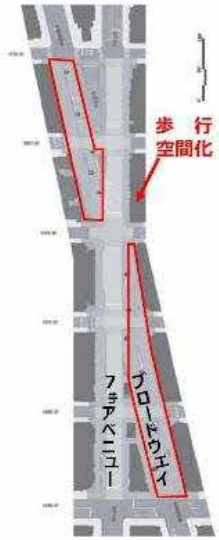
### 海外における道路空間再編の取組

出典：URB-I - URBAN IDEAS　道路空間再編の実施箇所が示された位置図。(2017 年 2 月時点)

### ■海外事例-1 タイムズスクエア（アメリカ　ニューヨーク）

〔 整備前(2009年) 〕

〔 整備後(2015年) 〕




⇒歩行者数が11%増加、売上げの大幅上昇

出典：国土交通省HP,第６回都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 参考資料2

### ■海外事例-2 スーパーブロック（スペイン　バルセロナ）

⇒車道を減らし、歩行者空間を創出
大気汚染と騒音を低減し、市民の健康と幸福感を向上する取組

出典：バルセロナ市HP, The new squares and green axes in Eixample will look like this | Superilles

### ■海外事例-3 フランシスコⅠ世マデロ通り（メキシコ　メキシコシティ）

［整備前］

［整備後］

⇒歩行者環境の向上により、歩行者数、沿道の地価が上昇
多くの人々でにぎわう人気観光地に

出典：URB-I - URBAN IDEAS

# 道路空間のリメイクの国内外の動向

## 国等の動向

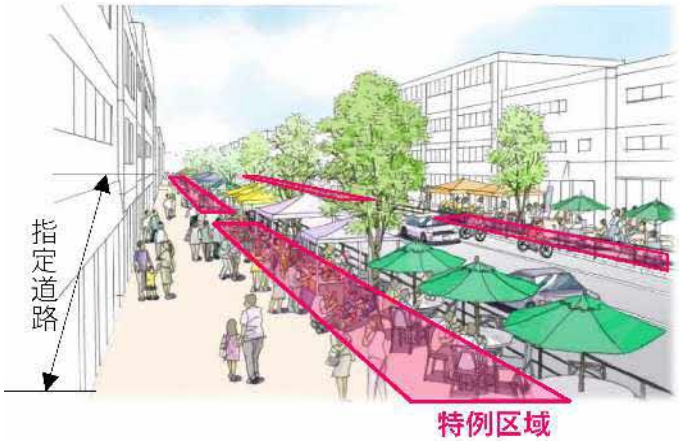
国は、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに向け、都市再生特別措置法、道路法等の法制度の改正や、まちなかウォーカブル推進事業等の支援制度の整備を進めています。また、「成熟社会の共感都市再生ビジョン」（令和7年５月16日）の中間取りまとめにおいて、都市の普遍的魅力と固有の魅力を向上させるための取り組むべき施策が示されました。

### まちなかウォーカブル推進事業

出典：国土交通省HP,まちなかウォーカブル推進事業

滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場の既存ストックの再編・利活用及び滞在環境の向上に寄与する取組を重点的・一体的に支援する事業

### 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度




出典：国土交通省HP,ほこみち

道路法等の一部を改正する法律（令和2年5月27日公布、令和2年11月25日施行）により、にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設
指定した道路では、歩行者が安全・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすること等を規定

### 地域再生エリアマネジメント負担金制度

出典：地方創成2.0HP,地域再生エリアマネジメント負担金制度

３分の２以上の事業者の同意を要件として、市町村が、エリアマネジメント団体が実施する地域再生に資するエリアマネジメント活動に要する費用を、その受益の限度において活動区域内の受益者（事業者）から徴収し、これをエリアマネジメント団体に交付する官民連携の制度

# 道路空間のリメイク候補路線の検討の視点

都内においても、丸の内仲通りなどにおいて、道路空間を活用してにぎわいや憩いの場を創出する取組が行われています。こうした取組を都内に幅広く展開するため、完成済の都市計画道路等※を対象として、広域的・地域的な視点でリメイク候補路線を検討します。

## 広域的な視点

東京の国際的なプレゼンスを高める観点から、ビジネス拠点、観光地周辺、ターミナル駅周辺など、国内外の多様な人材が集い、交流・滞在する地域において、リメイク候補路線を検討します。

出典：西新宿地区再整備方針

**４号街路（西新宿グランドモール）**（東京都新宿区）
…道路空間を再配分するとともに、公開空地・建物低層部を一体的に再編し、ウォーカブルな都市空間を形成

## 地域的な視点

地域の特性、課題及びニーズに応じた道路に再構築し、ゆとりやにぎわい等を生み出す観点から、地域の拠点となる駅前商業地などにおいて、リメイク候補路線を検討します。

出典：新宿区HP,新宿モア４番街（道路を活用したオープンカフェ）

**モア４番街**（東京都新宿区）
…道路占用許可の特例により、オープンカフェを実施。
各種イベントも開催し、新たな道路の活用による、にぎわいの創出を実現

※ 完成済の都市計画道路等：道路ネットワークの形成が進んでいる地域における完成している都市計画道路を指します。なお、道路空間のリメイクは都市計画道路とその他の道路を一体的に実施することがあります。

# 06

## 今後について

# 今後の進め方

中間のまとめ公表後、皆様からの御意見などを踏まえ、「東京における都市計画道路の整備方針」を策定いたします。

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）　中間のまとめ」　公表

**都市計画道路の必要性の検証**

皆様からの御意見を踏まえ、検討した上で、検証項目についてまとめ、都市計画道路の必要性の検証を行います。

**優先整備路線の選定**

皆様からの御意見を踏まえ、検討した上で、選定の考え方をまとめ、都と区市町との適切な役割分担の下、優先整備路線を選定します。

**道路空間のリメイク候補路線の検討**

皆様からの御意見を踏まえ、検討した上で、考え方をまとめ、都と区市町との適切な役割分担の下、リメイク候補路線を検討します。

**その他**

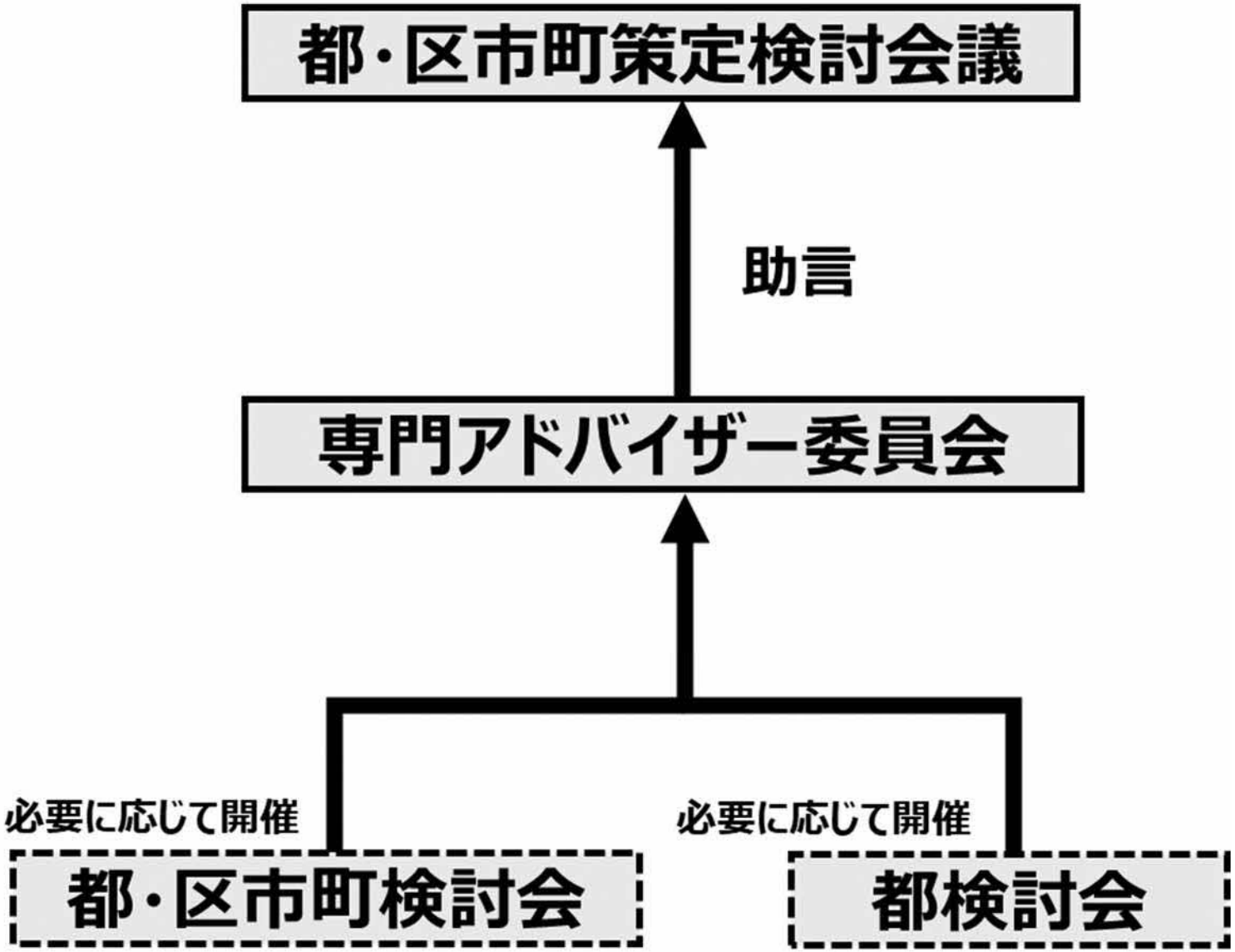
現在決定されている都市計画道路の計画上の課題（検討を要する路線）や、新たに検討する都市計画道路など、都市計画道路の整備に関する様々な検討も行います。

「東京における都市計画道路の整備方針」　策定

都民の皆様の御意見

# ＜検討体制＞

・整備方針の策定に当たり、東京都、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ています。
・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ています。



# ＜お問い合わせ先＞（令和７年７月現在）

| | |
|---|---|
| ・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課 | 03-5388-3379 |

【特別区】

| | |
|---|---|
| ・千代田区環境まちづくり部景観・都市計画課 | 03-5211-3610 |
| ・中央区環境土木部管理調整課 | 03-3546-5420 |
| ・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（内線2904） |
| ・台東区都市づくり部都市計画課 | 03-5246-1363（内線3911） |
| ・墨田区都市計画部都市計画課 | 03-5608-2827（内線3909） |
| ・江東区都市整備部都市計画課 | 03-3647-9454 |
| ・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 | 03-5744-1333 |
| ・世田谷区道路・交通計画部道路計画課 | 03-6432-7935 |
| ・渋谷区土木部企画管理課 | 03-3463-3114 |
| ・中野区都市基盤部都市計画課 | 03-3228-8964 |
| ・杉並区都市整備部土木計画課 | 03-3312-2111（内線3425） |
| ・豊島区都市整備部都市計画課 | 03-4566-2632（内線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（内線2815） |
| ・板橋区都市整備部都市計画課 | 03-3579-2548 |
| ・練馬区都市整備部交通企画課 | 03-5984-1328 |
| ・足立区都市建設部都市建設課 | 03-3880-5160（内線2223） |
| ・葛飾区都市整備部道路建設課 | 03-5654-8389（内線2572） |
| ・江戸川区土木部計画調整課 | 03-5662-8389（内線3253） |

【市町】

| | |
|---|---|
| ・八王子市都市計画部交通企画課 | 042-620-7303 |
| ・立川市都市整備部都市計画課 | 042-523-2111（内線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（内線2454） |
| ・青梅市都市整備部土木課 | 0428-22-1111（内線2585） |
| ・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 | 042-544-5111（内線2262） |
| ・調布市都市整備部まちづくり推進課 | 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・住宅課 | 042-393-5111（内線3712） |
| ・国分寺市まちづくり部まちづくり計画課 | 042-312-8664 |
| ・国立市都市整備部都市計画課 | 042-576-2111（内線361） |
| ・福生市都市建設部まちづくり計画課 | 042-551-1511（内線2813） |
| ・狛江市都市建設部まちづくり推進課 | 03-3430-1111（内線2543） |
| ・東大和市まちづくり部都市づくり課 | 042-563-2111（内線1255） |
| ・清瀬市都市整備部都市計画課 | 042-492-5111（内線3214） |
| ・東久留米市都市建設部道路計画課 | 042-470-7777（内線2715） |
| ・武蔵村山市都市整備部都市計画課 | 042-565-1111（内線272） |
| ・多摩市都市整備部都市計画課 | 042-338-6856 |
| ・稲城市都市建設部まちづくり計画課 | 042-378-2111（内線322） |
| ・羽村市まちづくり部都市計画課 | 042-555-1111（内線287） |
| ・あきる野市都市整備部交通政策課 | 042-558-1111（内線2742） |
| ・西東京市まちづくり部都市計画課 | 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 | 042-588-5114 |

# ＜御意見・御提案記入用紙＞

・お寄せいただいた御意見・御提案は、整備方針策定のための参考とさせていただきます。頂いた御意見等について、ホームページなどで公表させていただく場合がありますが、原文は公表いたしません。また、個人を特定した誹謗・中傷であると判断される御意見等については公表いたしません。様式は自由です。可能な限り、年齢、お住まいについてお知らせください。個人情報は記載しないよう御留意ください。

・締切りは、**令和７年８月２９日（金曜日）**です。（郵送は当日消印有効）

・御意見等は、窓口、郵送、FAX、メール及び東京都HPのフォームメールにてお受けいたします。

●窓口・郵送　〒１６３－８００１ 東京都新宿区西新宿２－８－１ 東京都庁 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課

●FAX　03-5388-1354

●メール　S0000179@section.metro.tokyo.jp

●フォームメールは、東京都HPからアクセスしてください。

・詳しくは、下記URLまたはQRコードから東京都HPを御覧ください。
（**https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromou/keikaku_doro/keikaku_doro/seibihoushin_matome**）

キリトリ線

御意見・御提案記入用紙（住所、氏名、電話番号など個人情報の記載は不要です。）

年齢　　歳　　お住まい（都内在住の方は区市町村名、他の方は都道府県名）

○「中間のまとめ」に対する御意見・御提案

# ＜MEMO＞

令和７年７月発行

# 東京における都市計画道路の整備方針（仮称）

## － 中間のまとめ －

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