東京における都市計画道路の整備方針（案）

The Development Policy of City Planned Roads in Tokyo

令和７(2025)年12月
東京都・特別区・26市２町

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、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や、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、東京都、特別区及び26市2町は協働で、新たな「東京における都市計画道路の整備方針」を策定することとしました。

令和７年７月には、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」を公表し、皆様から御意見を頂きました。

その後、皆様からの御意見を踏まえ、都市計画道路の必要性の検証を実施するとともに、優先整備路線の選定などを検討してきました。

このたび、これらを「東京における都市計画道路の整備方針（案）」として取りまとめましたので、本案に対する皆様からの御意見・御提案を募集します。

皆様から頂いた御意見・御提案は、本年度末に公表を予定している「東京における都市計画道路の整備方針」策定のための参考とさせていただきます。

整備方針の構成

「東京における都市計画道路の整備方針」では、東京を取り巻く社会情勢の変化などを踏まえ、今後の「道路整備の視点」を整理し、道路整備の「基本理念」及び「基本目標」を定めます。これらの実現に向け「都市計画道路の必要性の検証」を実施し、必要性の高い路線の中から「優先整備路線の選定」を行います。また、完成済の都市計画道路等を対象に「道路空間の再編」を都内に展開するため、先導的なモデルケースとなるリーディング路線を選定します。

01
東京の都市計画道路の現状

02
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

基本目標
基本理念

03
都市計画道路の必要性の検証

04
優先整備路線の選定

06
道路空間の再編

07
今後の都市計画道路整備に向けた取組

基本理念と四つの基本目標

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



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

都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市計画法（昭和43年法律第100号）に基づき、長期的な観点から計画的な整備を進めるため、区域や構造などが都市計画に定められている道路のことです。都市計画道路は、その交通機能から幹線街路など以下の四つに区分され、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるように計画されています。都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築物の建築に一定の制限が設けられています。

＜都市計画道路の種別＞

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

都市高速道路第４号線（新宿出口付近）



首都圏中央連絡道路（八王子JCT）



出典：首都高速道路株式会社HP、国土交通省関東地方整備局HP

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

環状第５の１号線（千駄ヶ谷）



町田3・3・36（旭町）



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

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

北区画街路第6号



荒川区画街路第3号



出典：東京都HP

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

港歩行者専用道第８号線



立川9・6・1（立川南駅）



出典：2023年土木学会デザイン賞
第12回全国街路事業コンクール

※ 幹線街路： 都市計画法に基づく道路種別を指します。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「町田③・３・36」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

目 次

01 東京の都市計画道路の現状

1　都市計画道路の整備状況 ……8
2　都市計画道路の整備効果 ……14

02 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

1 東京を取り巻く社会情勢の変化 ……20
2 東京の道路を取り巻く課題 ……28
3 上位計画における東京の将来像 ……32
4 今後の道路整備の視点 ……35
5 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」 ……36
6 都市計画道路整備の方向性 ……39
7 整備方針に定める基本的事項及び策定手順 ……40

03 都市計画道路の必要性の検証

1 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方 ……42
2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容 ……44
3 「都市計画道路の必要性の検証」結果 ……51
（廃止候補路線）
4 計画内容再検討路線 ……55
5 新たな都市計画道路の検討 ……65

04 優先整備路線の選定（第五次事業化計画）

1 「優先整備路線の選定」の考え方……70
2 「優先整備路線の選定」項目の内容……71
3 優先整備路線の選定 ……76
4 優先整備路線の整備効果 ……96

05 都市計画道路区域内の建築制限への対応

1 建築制限の緩和 …… 104
2 概成道路の検証 ……107

06 道路空間の再編

1 「道路空間の再編」の取組方針…… 114
2 リーディング路線の選定 ……121
3 リーディング路線の整備の進め方…… 134

07 今後の都市計画道路整備に向けた取組

1 今後の都市計画道路の在り方 ……138
2 都市計画道路整備の促進 ……140
3 都市計画道路の今後の検討課題 ……141

08 参考資料

1 検討体制 ……144
2 これまでの都市計画道路整備 ……148
3 お問合せ先 ……156

01

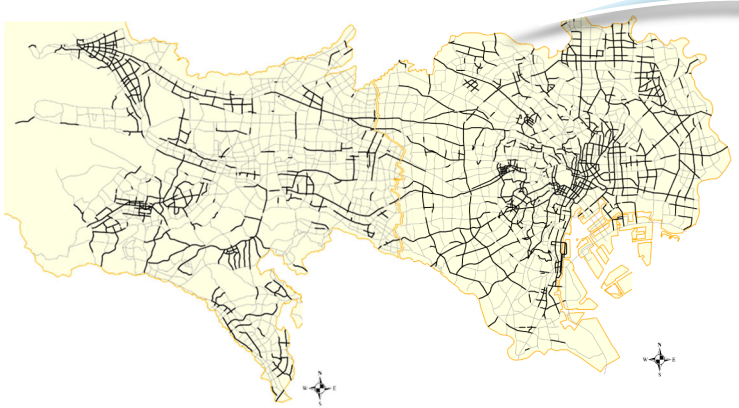
東京の都市計画道路の現状

1　都市計画道路の整備状況

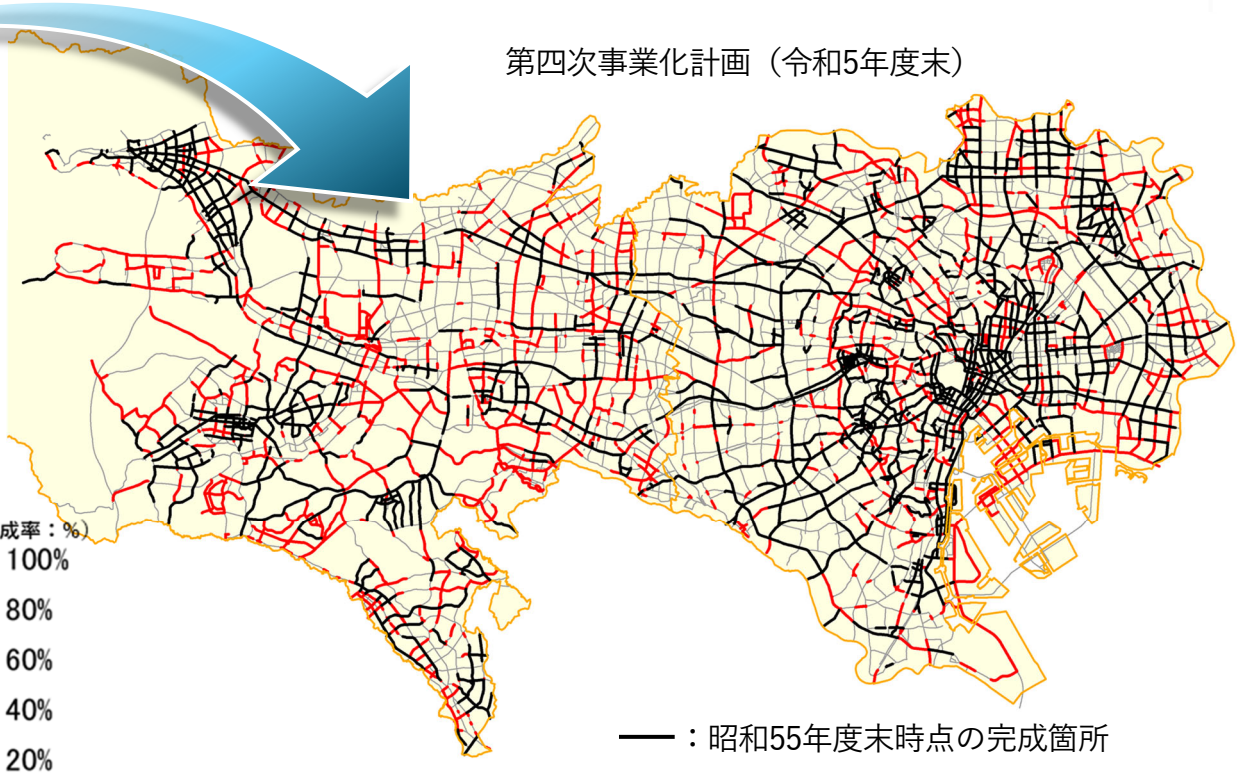
都市計画道路整備の変遷

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。昭和56年以降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、事業化計画を策定し、整備を推進しています。その結果、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。

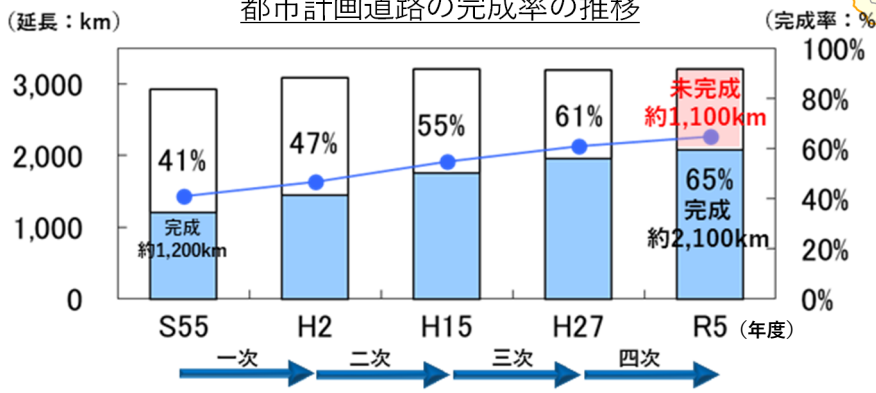
第一次事業化計画策定前（昭和55年度末）



第四次事業化計画（令和5年度末）



都市計画道路の完成率の推移



1　都市計画道路の整備状況

これまでの整備方針（事業化計画）

昭和56年度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。第四次事業化計画における優先整備路線は、令和7年3月末時点で区部約37km、多摩地域約38kmに着手しており、着手率は区部約約34%、多摩地域約33%となっています。

整備方針等の経緯

昭和56（1981）年度
平成元（1989）年度 ▷ **都市計画道路再検討**（第一次事業化計画）
- 区部　昭和56（1981）年度 策定　計画期間：～平成2（1990）年度
- 多摩　平成元（1989）年度 策定　計画期間：～平成7（1995）年度

平成3（1991）年度
平成8（1996）年度 ▷ **第二次事業化計画**
- 区部　平成3（1991）年度 策定　計画期間：～平成15（2003）年度
- 多摩　平成8（1996）年度 策定　計画期間：～平成17（2005）年度

平成15（2003）年度
平成18（2006）年度 ▷ **整備方針（第三次事業化計画）**
- 区部　平成15（2003）年度 策定　計画期間：～平成27（2015）年度
- 多摩　平成18（2006）年度 策定　計画期間：～平成27（2015）年度

平成27（2015）年度 ▷ **整備方針（第四次事業化計画）**
- 区部、多摩　平成27（2015）年度 策定　計画期間：～令和7（2025）年度

平成31・令和元（2019）年度 ▷ 東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針

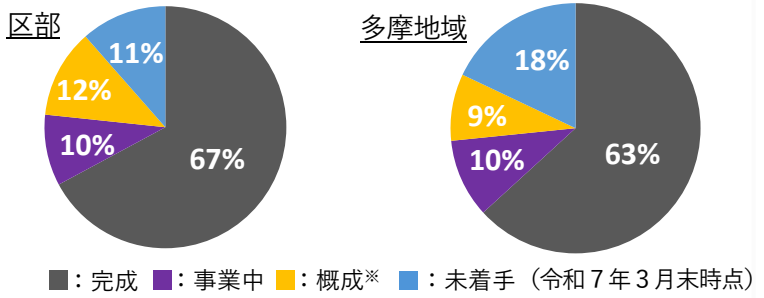
令和7（2025）年度末 ▶ **整備方針（第四次事業化計画）　計画期間**

第四次事業化計画における優先整備路線の着手状況

区分		計画（km）	着手（km）	着手率（%）
区　部		109	37	34
	都施行	64	20	31
	区施行	42	14	35
	その他施行	3	3	100
多摩地域		117	38	33
	都施行	82	28	34
	市町施行	33	11	32
	その他施行	2	0.3	15

※表中の計数については、端数処理をしています。　（令和７年３月末時点）

東京都内の都市計画道路の整備状況

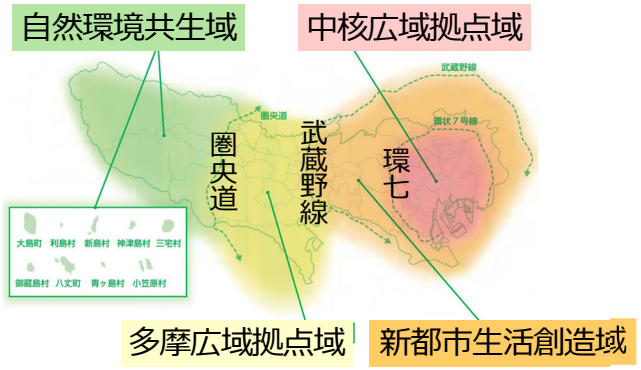


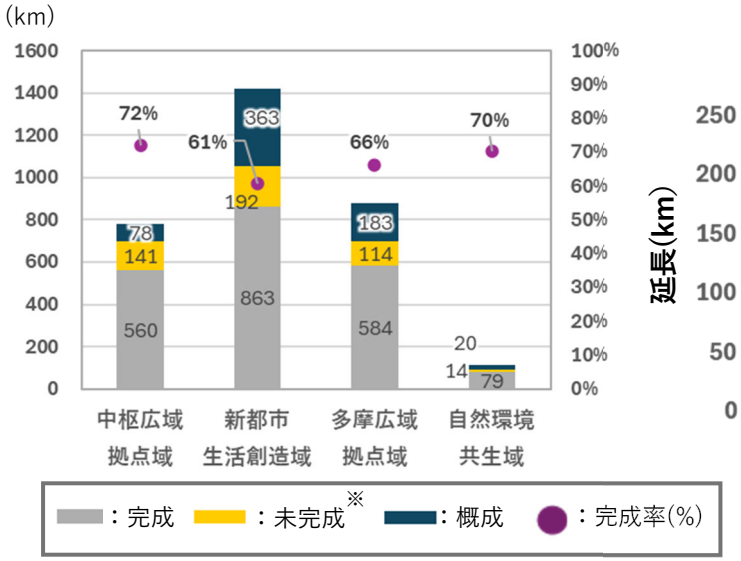
※概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路
＜区部＞計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60％以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が８m以上の道路　　＜多摩地域＞現況幅員が8m以上の道路

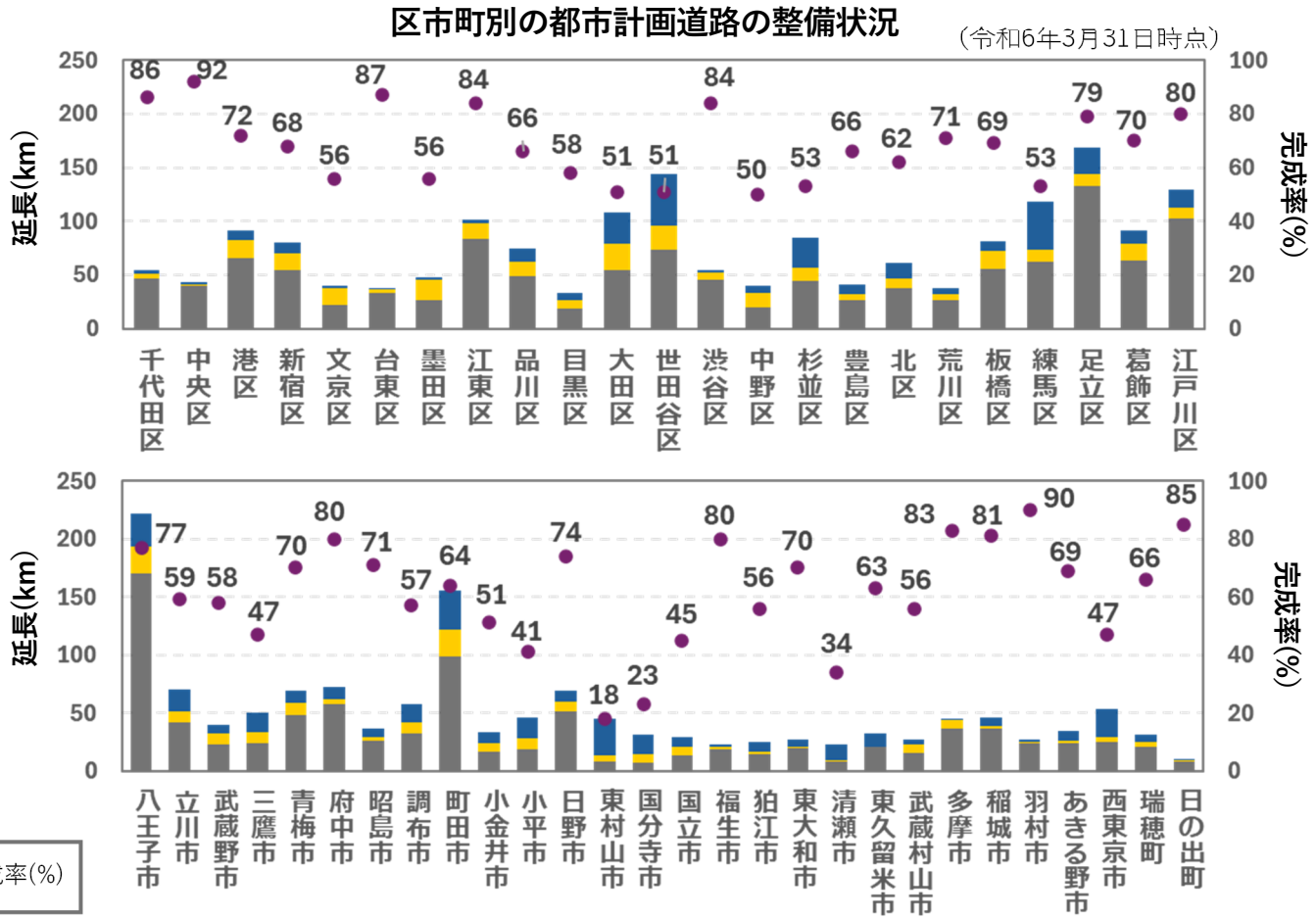
1　都市計画道路の整備状況

各地域の整備状況

・中核広域拠点域（おおむね環状７号線の内側）では、完成率が約７割となっており、これに概成※を加えると約９割となります。
・新都市生活創造域（おおむね武蔵野線と環状７号線の間）の完成率は、区部東部の足立区、葛飾区、江戸川区を除くと約５割となります。
・北多摩北部の小平市、東村山市、国分寺市、国立市、清瀬市や、三鷹市、西東京市は、完成率が５割を下回っています。







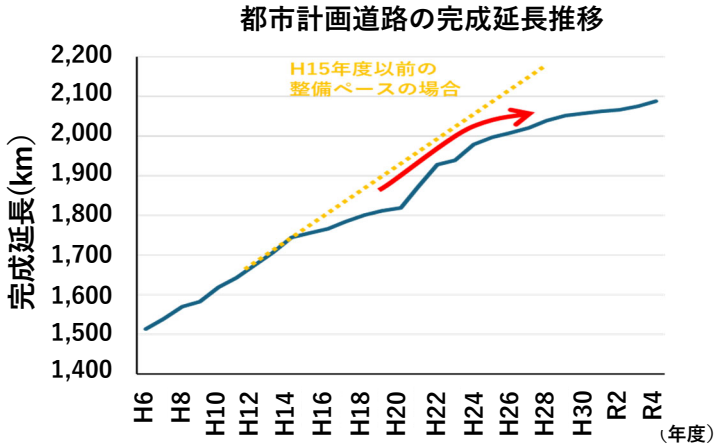
出典：国土交通省,令和６年都市計画現況調査 都市施設の状況 道路（都市別内訳表）より作成。自動車専用道路を除いて集計

※未完成：ここでは概成を除く未着手の都市計画道路（事業中を含む）を指します。

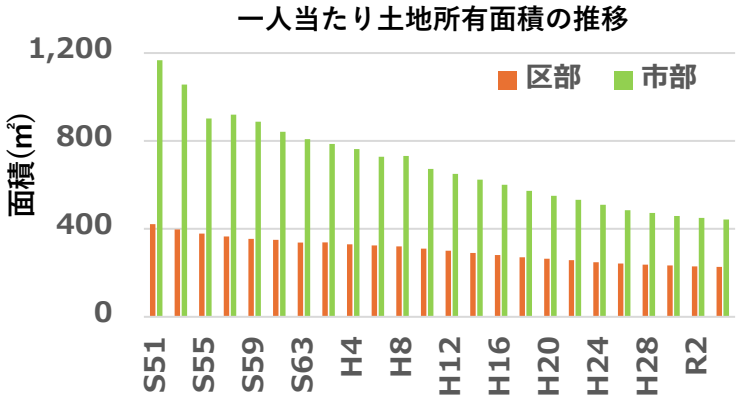
事業期間の長期化

・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。

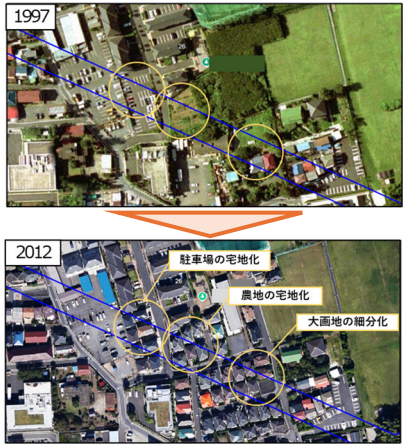
完成延長の伸び



土地の細分化

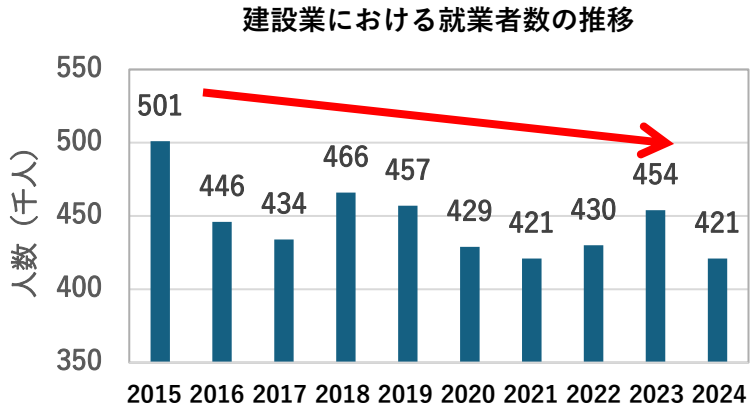


出典：東京都,東京の土地2022を基に作成

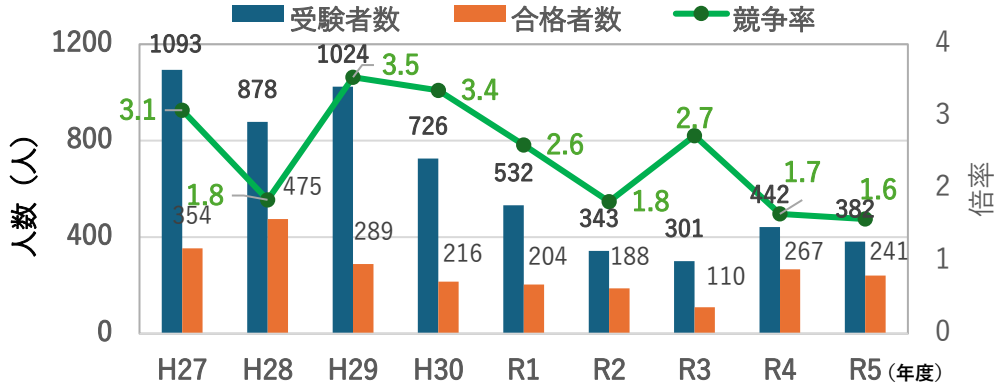


航空写真（出典：Google Earth）
に都市計画線を加筆

建設業の担い手及び地方公務員志願者の減少傾向



出典：東京都,東京の労働力を基に作成



出典：東京都職員採用,試験選考実施状況を基に作成

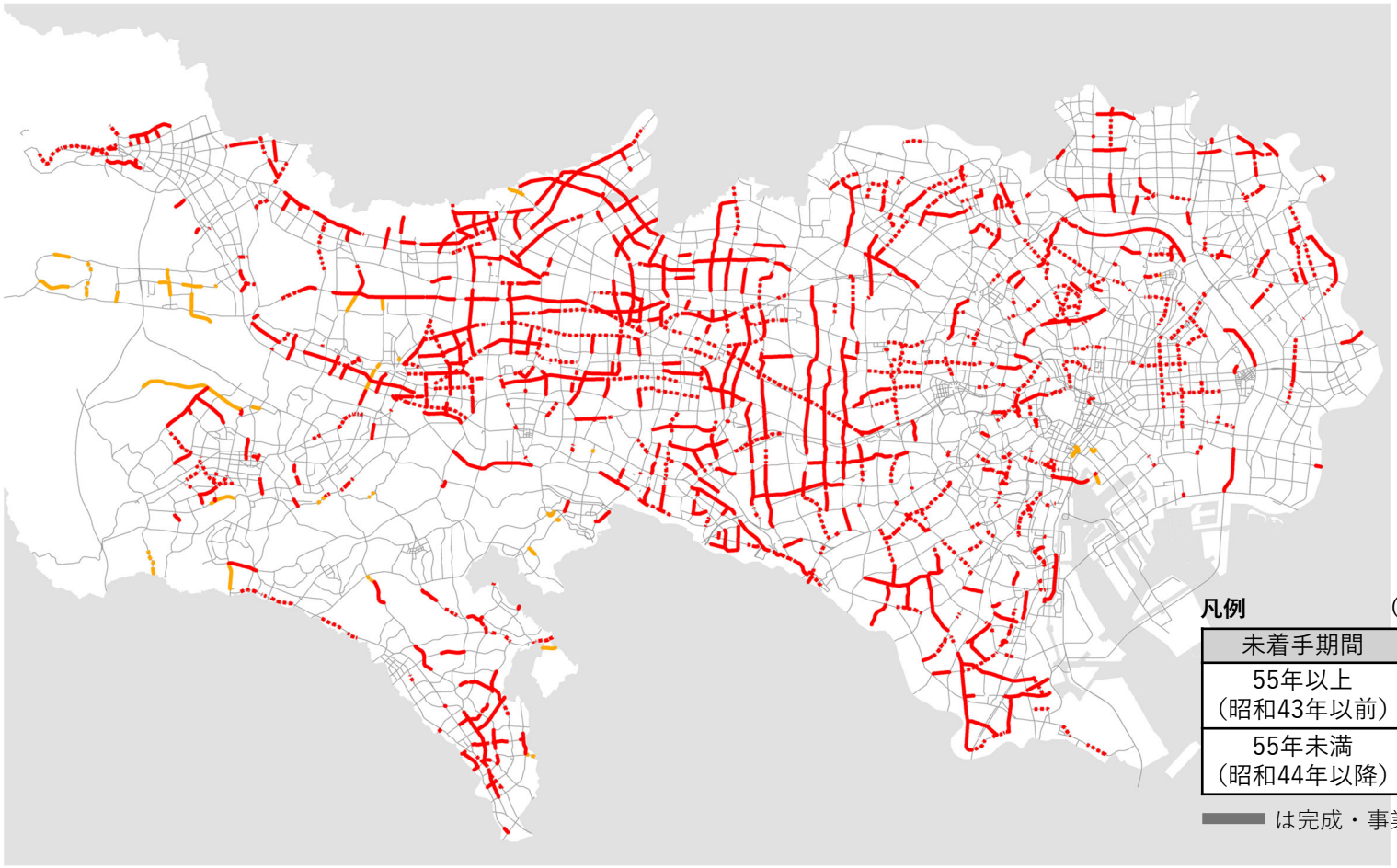
1　都市計画道路の整備状況

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。
・東京都、特別区及び26市２町は、これまでも都市計画道路の事業化計画を策定し、計画的かつ効率的な整備を推進する一方で、適宜、都市計画道路の見直しや建築制限の緩和を行っています。

長期未着手路線

計画決定後、未着手の事業区間



Column　都市計画道路の見直しの経緯

未着手の都市計画道路については、その時々の社会経済情勢やニーズを踏まえ、その必要性を検証してきました。検証の結果、必要性が低いと評価された区間については、都市計画の廃止などの措置を講じています。また、計画幅員や構造などについて検討を要する区間や、新たに都市計画道路の整備が求められる箇所についても、必要に応じて都市計画を決定・変更しています。

	廃止・幅員縮小	拡幅・ルート変更	延伸・新規追加
道路再検討 （第一次事業化計画） 区部：昭和56年 多摩：平成元年	39区間 約24km	9区間 約6km	12区間 約10km
整備方針 （第三次事業化計画） 区部：平成16年 多摩：平成18年	8区間 約8km	1区間 約0.6km	1区間 約0.7km
整備方針 （第四次事業化計画） 平成28年	13区間※ 約8km	－	3区間 約2km

注：整備方針において計画の見直しや再検討等を実施することとした区間のうち、実際に都市計画を変更した箇所数と延長を示しています。上記のほかにも、交通の円滑化、交通結節機能の強化、沿道環境の保全などを図るため、適宜、都市計画を変更しています。

※：このほかに、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に基づき、9区間約8kmの計画幅員を縮小しました。

2　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、幅広い整備効果が期待されています。

交　通

○渋滞の緩和
○移動時間の短縮



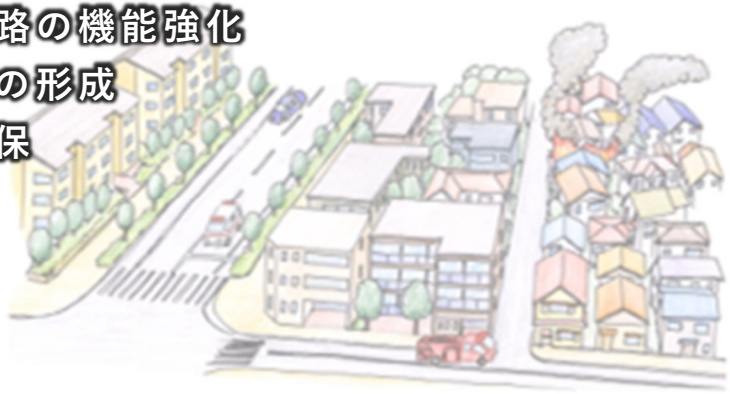
市街地形成

○市街地の活性化
○生活道路への通過交通流入の抑制

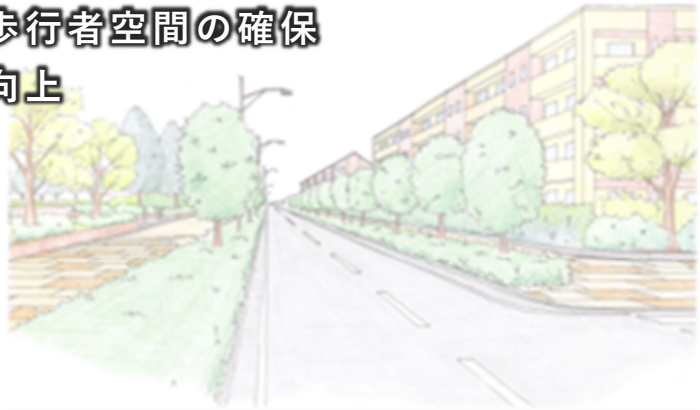


都市空間

○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



2　都市計画道路の整備効果

■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

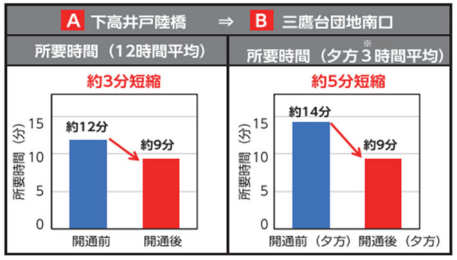


三鷹3・2・2号線









※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



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

2　都市計画道路の整備効果

■整備効果事例

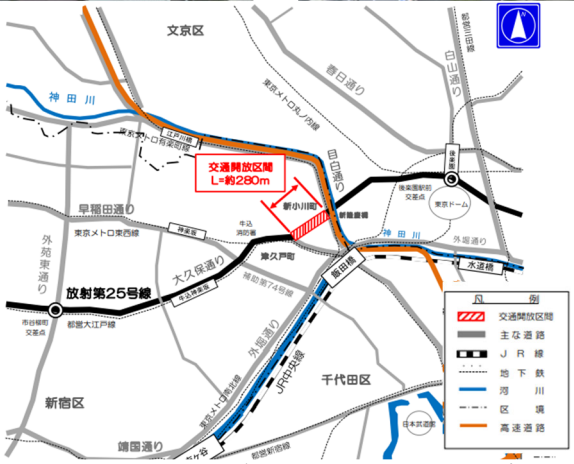
都市空間

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





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
- 植樹帯等の設置、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

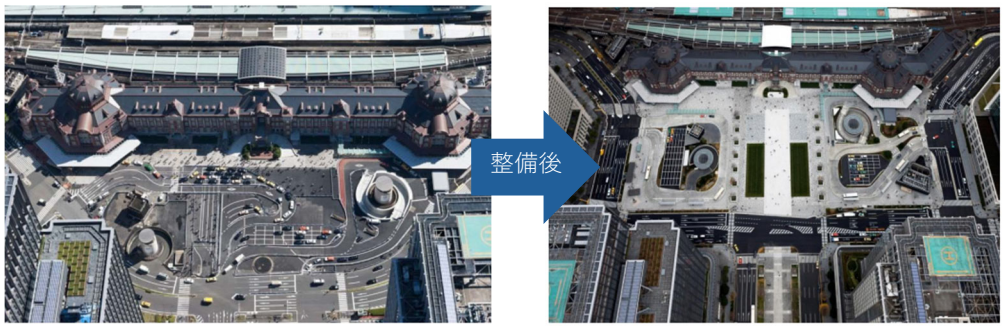


出典：江戸川区,都市計画道路補助第２８６号線（上篠崎）事業計画説明会資料

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



出典：第31回全国街路事業コンクール応募資料

Column　快適で環境にやさしいみちづくりの事例

道路における環境配慮への社会的関心が高まる中、東京都では主要な幹線道路の整備に当たり、東京都環境影響評価条例に基づき、自動車による大気汚染や騒音・振動の軽減、安全で快適な歩行空間、緑豊かな潤いある都市空間の創出など、沿道環境に配慮した道路整備を進めてきました。

調布3・2・6号線（調布保谷線）



- 住民参加型によるみちづくりに取り組み、市民、地元市及び東京都で構成するワークショップを開催しながら、植樹帯や副道などを整備
- 環境施設帯における既存樹木の保存や、神代植物公園前の景観に配慮するなど沿道環境を保全

環境施設帯の役割

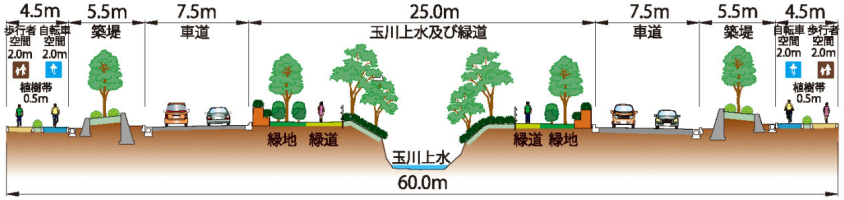


- ✔ 自動車による騒音・排気ガスなどの影響を緩和
- ✔ 緑豊かな道路空間の創出
- ✔ 災害時における重要な防災空間の創出
- ✔ ゆとりある空間によりコミュニティの場を創出

放射第5号線

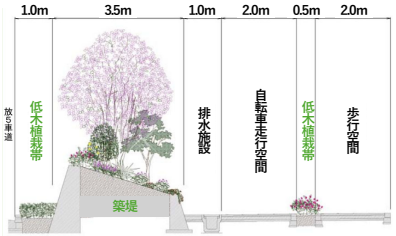


横　断　図



- 玉川上水の保全と環境施設帯の設置により水と緑のネットワークの形成
- 環境施設帯に設置した築堤には、玉川上水に生育するヤマザクラ、イヌシデのほか、周辺樹林に生育する樹木を中心とした植栽を行い、動植物の生息・生育の場を形成

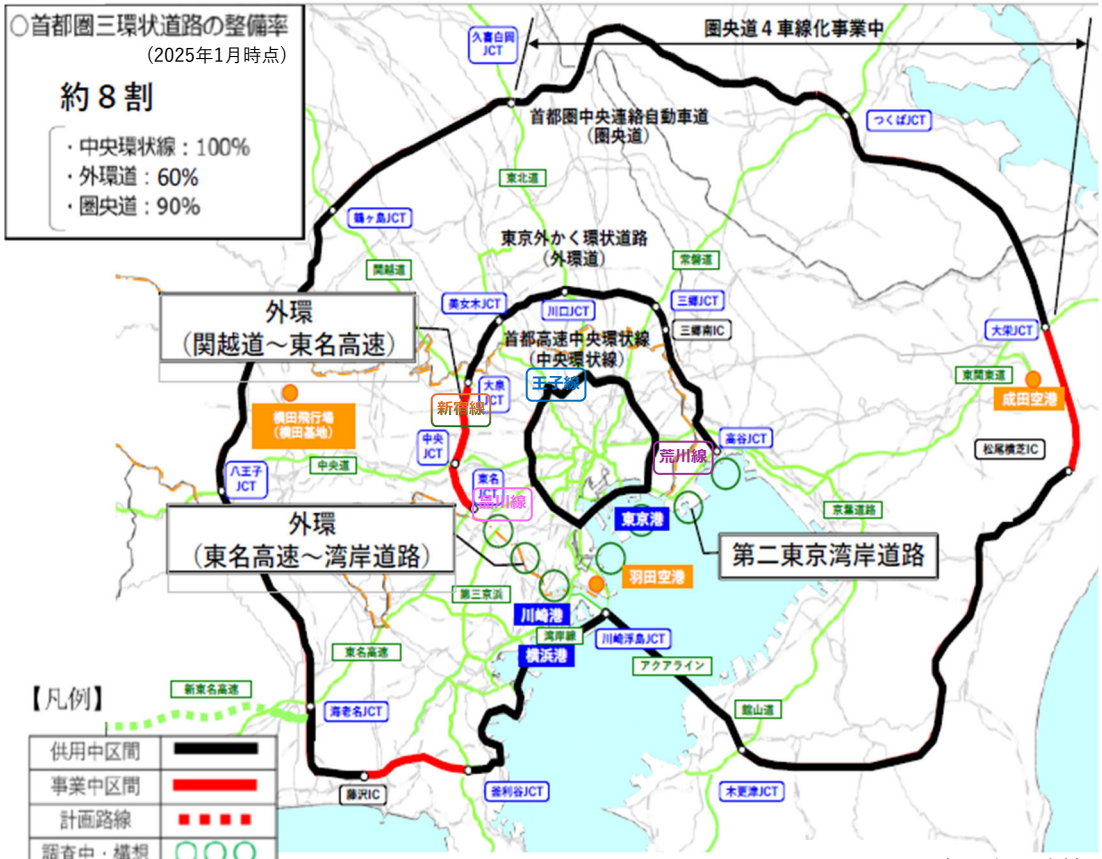
環境施設帯の拡大図



Column　首都圏三環状道路の整備効果

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す。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を転換させ、都心の交通円滑化に大きく貢献しました。また、都心から羽田空港への所要時間の短縮にも寄与するなど、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

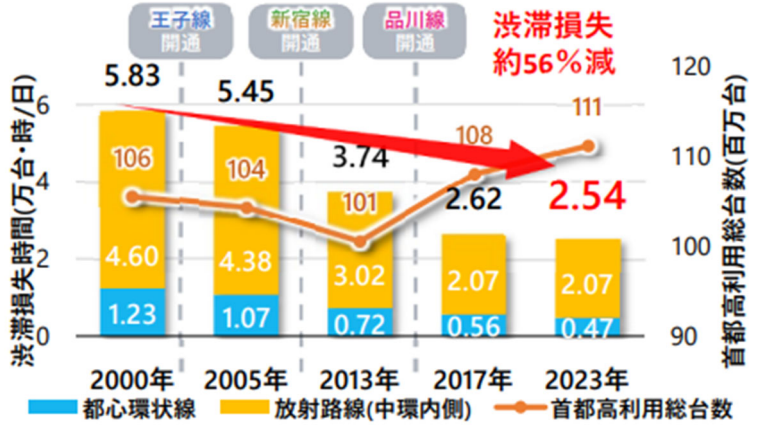


（2025年1月時点）

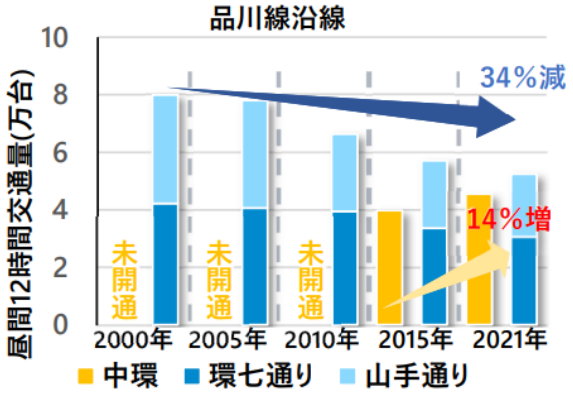
出典：東京都,2050東京戦略
国土交通省関東地方整備局HPをもとに作成

■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

02

道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

1　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、気候危機の深刻化、人口減少と少子高齢化、道路に求められるニーズの多様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。

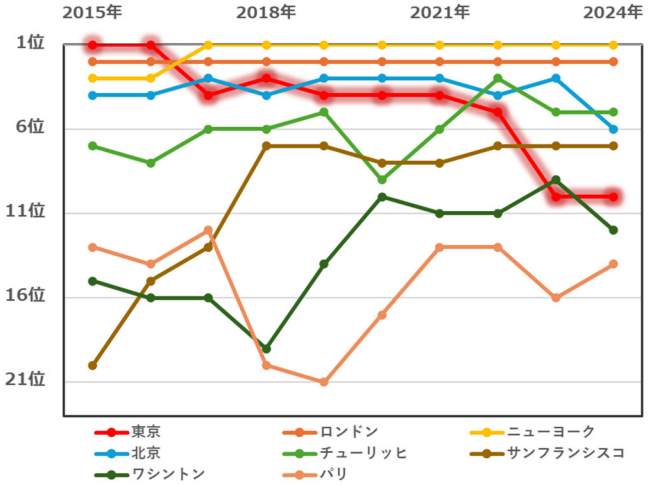
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

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。
・**インバウンド需要**は、コロナ禍以前の水準に復活しています。

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」を基に作成

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

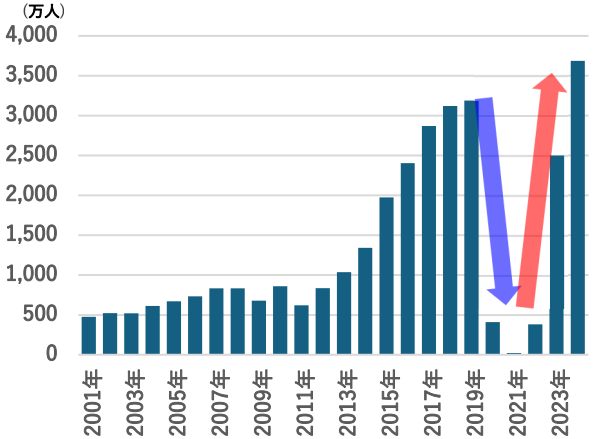
	都市名	国際会議開催件数
1位	パリ	156件
2位	シンガポール	152件
3位	リスボン	151件
4位	ウィーン	141件
13位	東京	91件

※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を基に作成

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基に作成

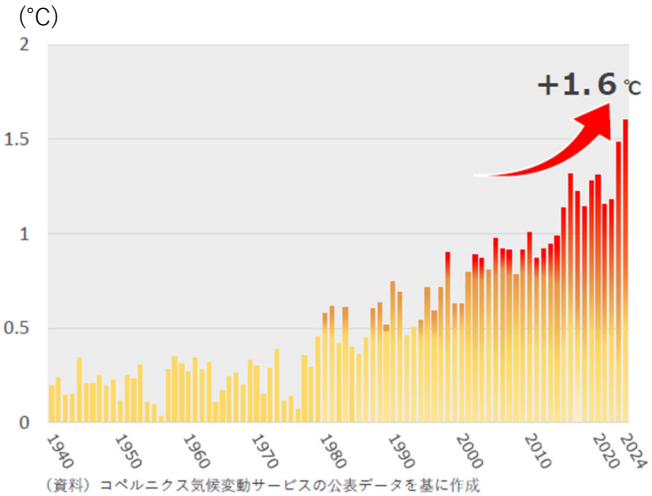
日本への外国人観光客は急速に増加しており、インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活

気候危機の深刻化

・地球の平均気温は上昇傾向にあります。**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

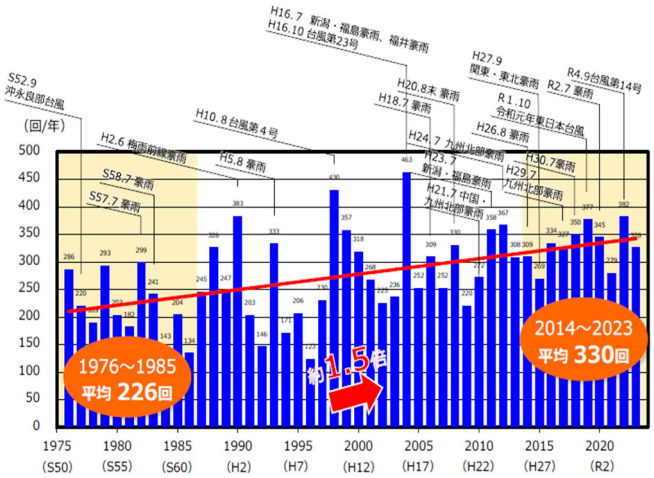


出典：東京都,2050東京戦略

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から1.5倍に増加

令和元年東日本台風の被害

河川の溢水

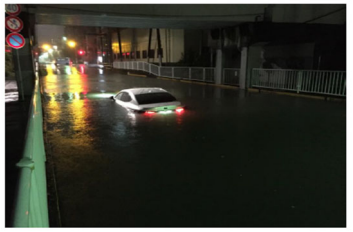


多摩川（世田谷区）



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

1　東京を取り巻く社会情勢の変化

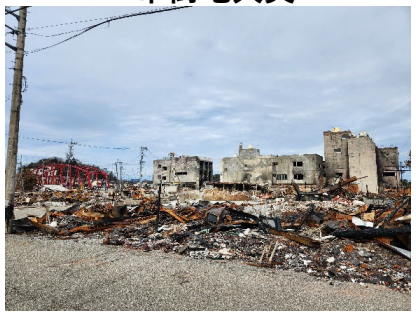
首都直下地震等の脅威

・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

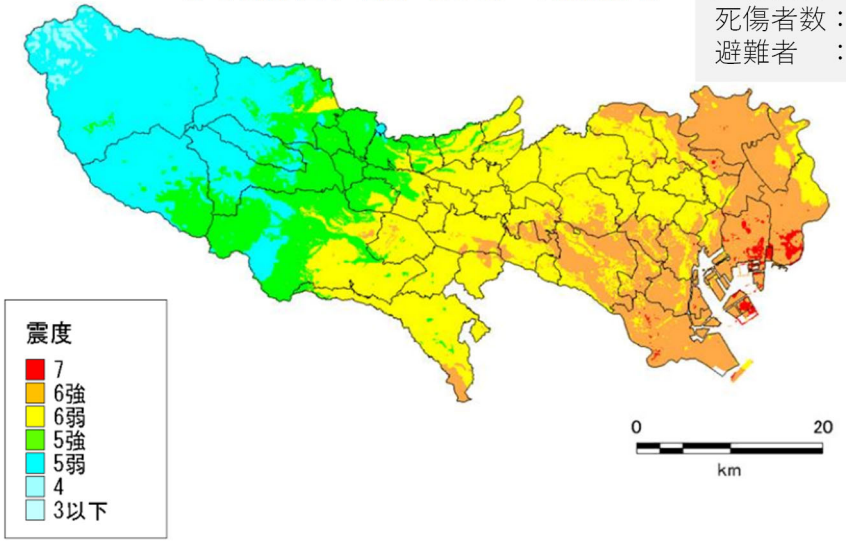


首都直下地震

首都直下地震の被害想定

都心南部直下地震（M7.3）の震度分布

建物被害：約19万棟
死傷者数：約10万人
避難者　：約299万人



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）

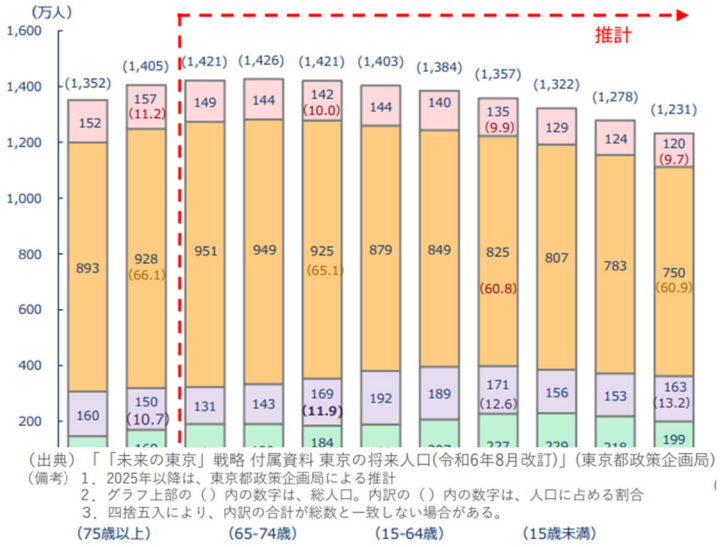
Ｍ７クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は、約70％と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度６強以上の範囲は、区部の約６割に広がり、甚大な被害が想定されます。

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ますが、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年には現役世代約二人で一人の**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。

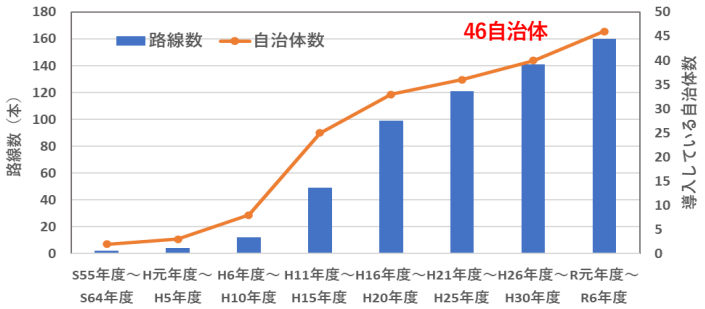
出典：「未来の東京」戦略 付属資料 東京の将来人口（令和６年８月改訂）

（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ります。

東京では、2035年には高齢化率が約25％に達し、2065年には現役世代約二人で一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

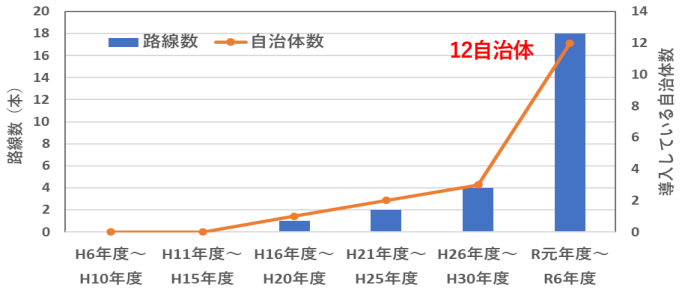




出典：東村山市HP

※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」を基に作成

デマンド交通※の導入状況





出典：三鷹市HP

※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」を基に作成

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。）。

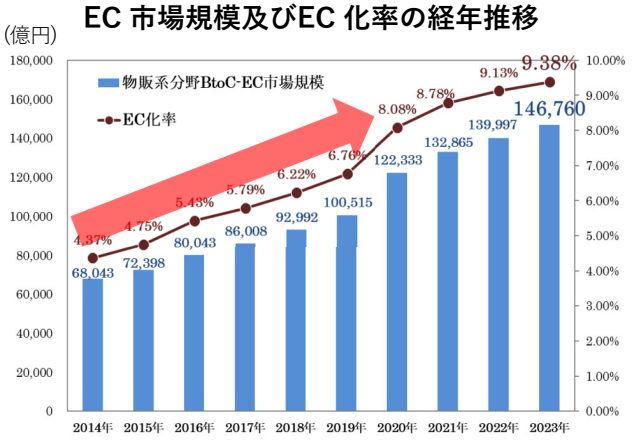
1　東京を取り巻く社会情勢の変化

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。
・直近の20年で貨物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）
・国は「**重要物流道路制度**」の創設により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保を推進しています。

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

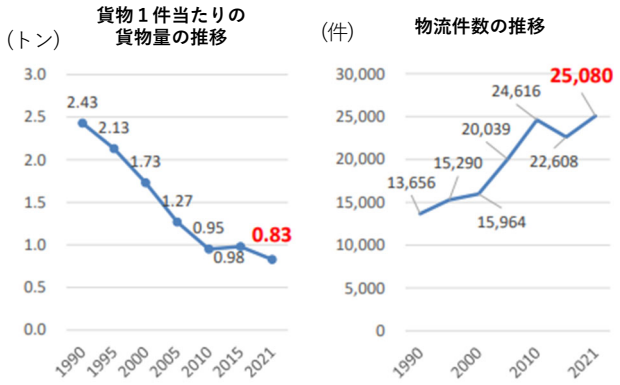
コロナ禍を経て、物販系分野の市場規模が大幅に拡大しました。物販系分野のBtoC-EC 市場規模は、2014 年は 6 兆 8,043億円でしたが、2023年には約 2 倍の 14兆 6,760 億円となりました。

※Electronic Commerce　コンピューターネットワークシステムを介して行われる商取引

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

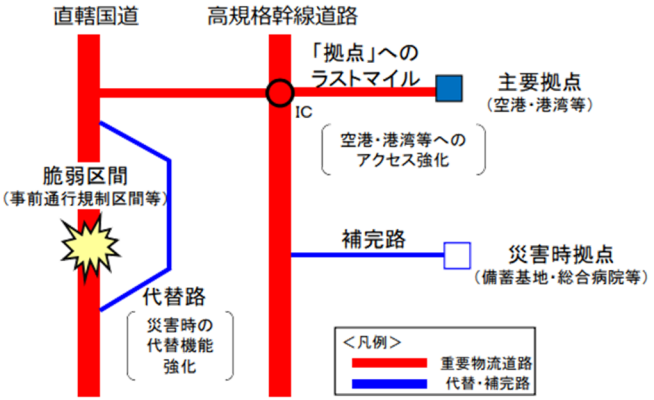


出典：国土交通省,第１回 自動物流道路に関する検討会　資料

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

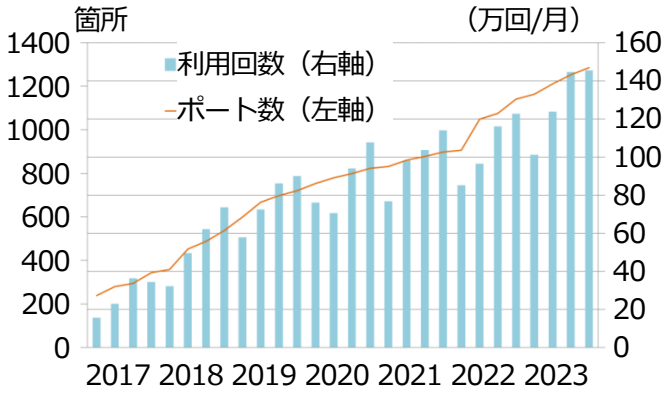
物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進しています。

道路に求められるニーズの多様化

・近年、自転車のシェアリングや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、コロナ禍を経て、**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。

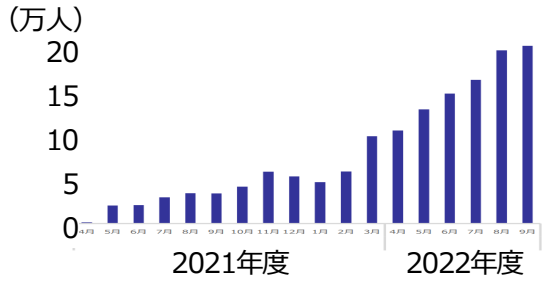
新たな交通サービスの普及

都内の自転車シェアリングの利用状況（広域相互利用、ドコモ・バイクシェア）



出典：東京都環境局,みんなにいいこと自転車シェアリング

国内の電動キックボードの乗車人数の推移

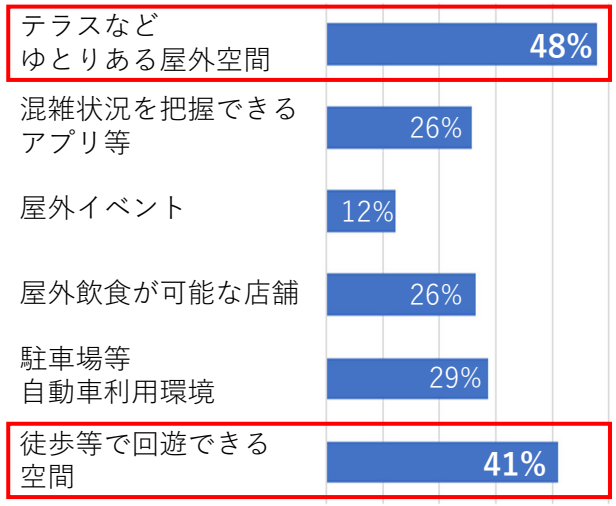


出典：国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会
第81回基本政策部会　資料

都市空間に対する意識の変化

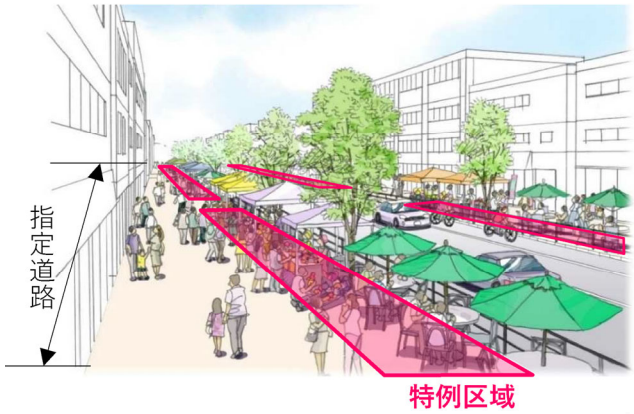
新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査

Q 都心や中心市街地など、人が集まる街なかにおいて、どのような取組を充実すべきか



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）

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

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のことで、道路法の改正により創設されました。特例区域では、道路占用がより柔軟に認められるようになりました。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、ほこみち制度への移行が図られました。

1　東京を取り巻く社会情勢の変化

道路に求められるニーズの多様化

・都内では、**国際ビジネス交流ゾーンなどにおいて都市機能が集積し、活力ある拠点が形成**されています。これらの拠点では、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進められています。

・都は、「車から人へ」のまちづくりの一環として、道路空間の活用により、人が歩いて楽しむ街の創出を促進しており、こうした取組を更に拡大していくため、「パークストリート東京」を通じて、地域団体や地元区市等と連携し、広報・周知を図っています。

国際ビジネス交流ゾーンにおける都市機能の集積

（2001年と2016年の比較）



出典：東京都都市計画審議会 土地利用調査特別委員会等を用いて作成

道路空間を活用したにぎわいや憩いの場の創出事例


丸の内仲通り


新宿モア４番街


新虎通り


世田谷茶沢通り

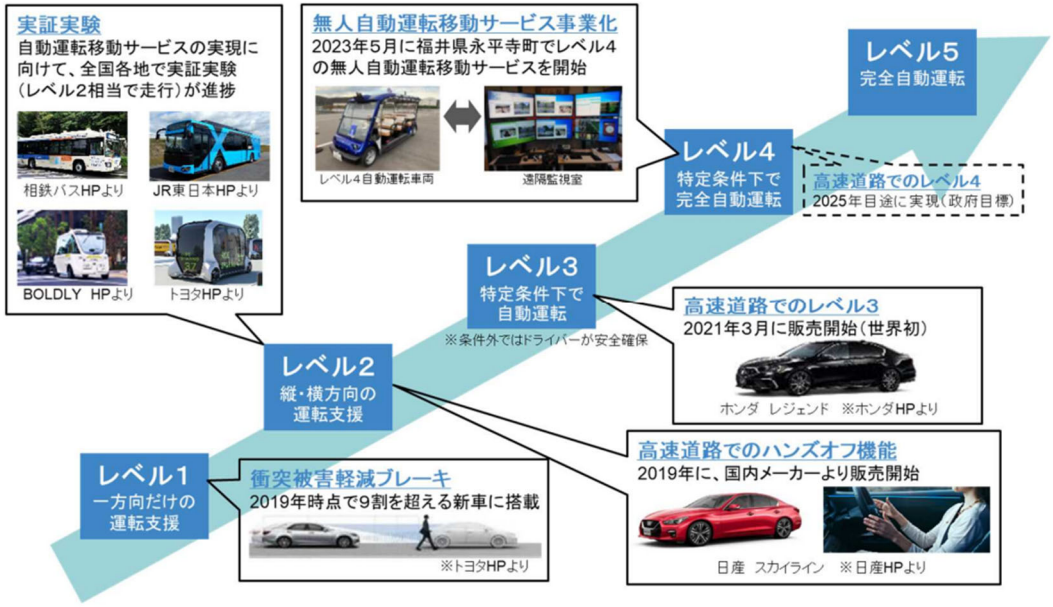

KK線再生


府中けやき通り

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。
・空飛ぶクルマ等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

自動運転タクシー



出典：ウェイモHP

自動運転バス



出典：東京都HP

空飛ぶクルマ等

空飛ぶクルマ



Sky Drive社 SD-05型

ドローン物流



イームズロボティクス社製
LAB6150

空飛ぶクルマやドローン物流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。

2　東京の道路を取り巻く課題

東京都、特別区及び26市２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の解消

・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

・１都３県の自動車交通需要は横ばいで推移しています。
・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。

骨格幹線道路の完成率

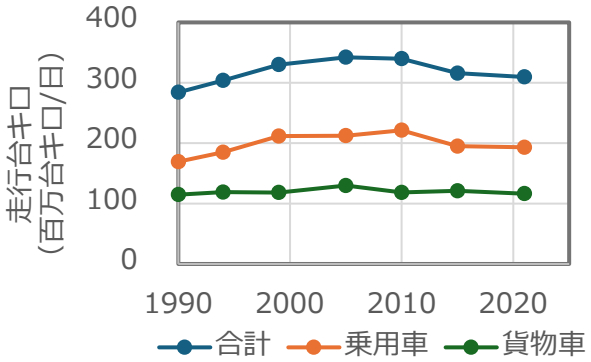
区部	放射 73%	環状 78%
多摩	東西 70%	南北 82%

（令和5年度時点）

ミッシングリンク箇所の事例

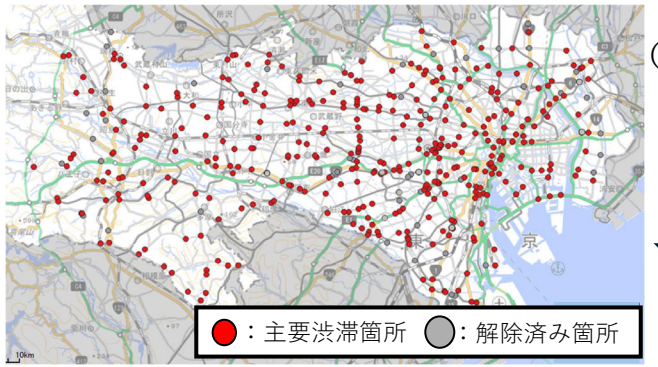


１都３県の走行台キロの推移（平日）



出典：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査
（国土交通省道路局）

主要渋滞箇所



特定時
（H24年度）
433か所

解除済
55か所

R7年8月
378か所

出典：令和7年度 第1回 東京都移動性向上委員会 資料

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：多摩地域西部　水害：区部北東部）

緊急輸送道路網の拡充・強化

・緊急輸送道路の中には、首都直下地震の発生時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、避難及び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。

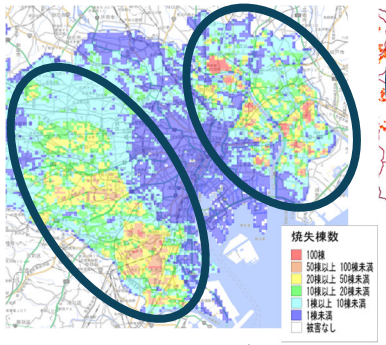
火山噴火への備え

・富士山が大規模に噴火した場合、最悪のケースでは、降灰は多摩地域をはじめ区部にも達し、インフラ被害が想定されます。

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

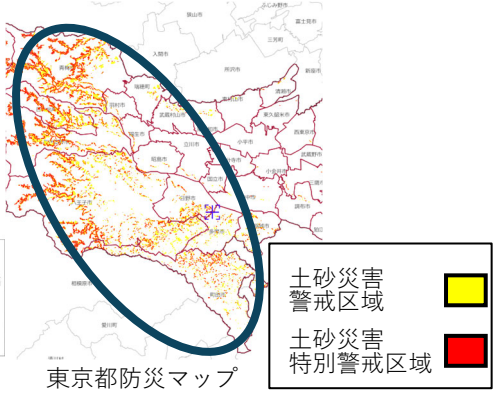
都心部南部直下地震における焼失棟数分布図



東京都被害想定マップより作成

土砂災害リスクは多摩地域西部を中心に分布

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

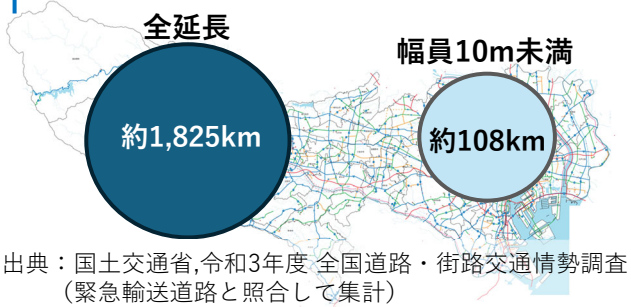
水害リスクは区部の北東部を中心に分布

浸水想定区域



出典：東京都浸水予想区域図を基に作成

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（緊急輸送道路と照合して集計）

延焼遮断帯の形成状況

延焼遮断帯形成率　（令和3年時点）

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

2　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

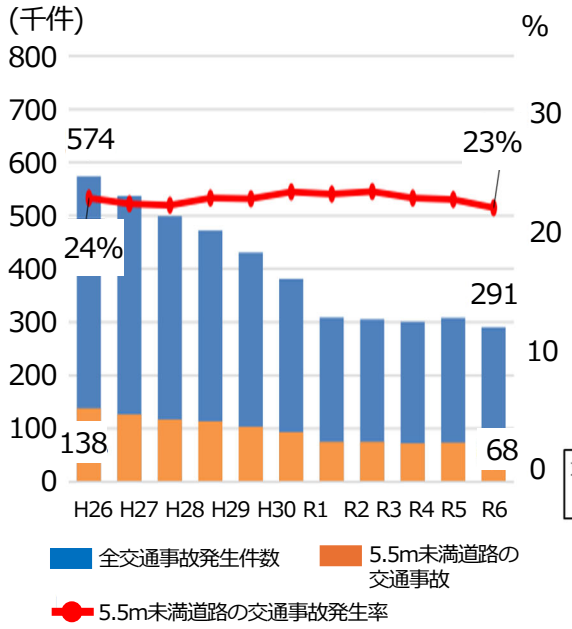
・車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
・都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

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。

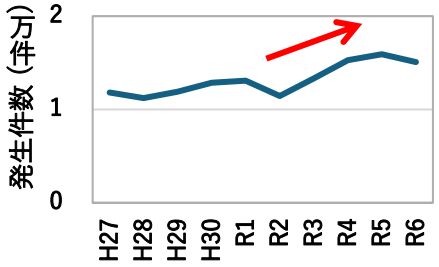
生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

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

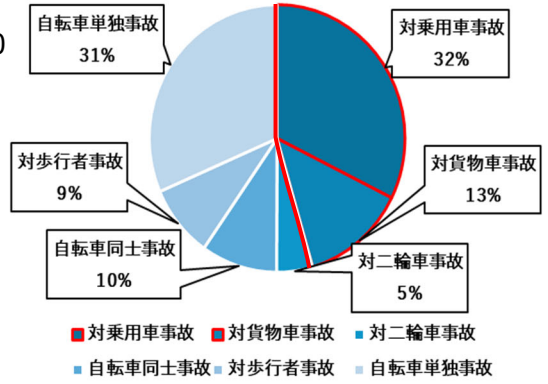


出典：警察庁交通局,生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要

都内の自転車事故の発生推移



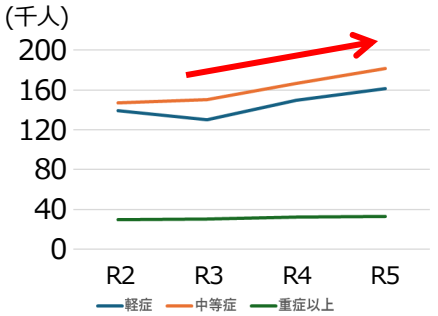
令和6年 自転車事故(相手別)



出典：警視庁交通部,令和6年 東京の交通事故を基に作成

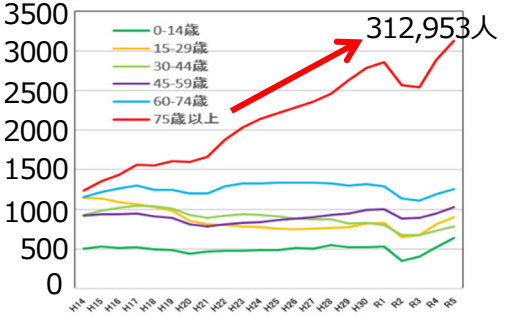
高齢者の救急搬送

初診時程度別高齢者搬送人員（急病・交通事故・一般負傷）



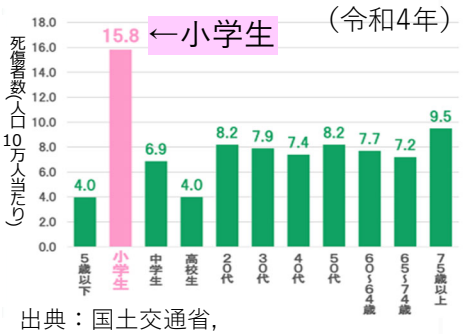
出典：東京消防庁,救急活動状況

年代別搬送人員の推移



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

都市環境

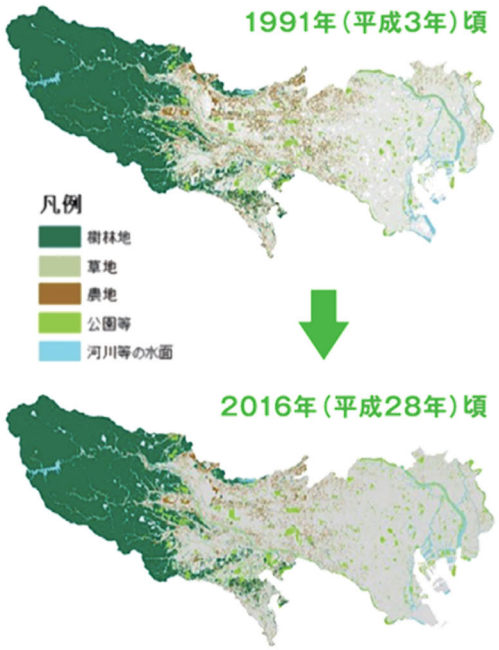
気温上昇を見据えた都市環境の整備

・都全域の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。
・東京の気温が高くなっている原因として、地球温暖化及び都市化によるヒートアイランド現象※が考えられます。
・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

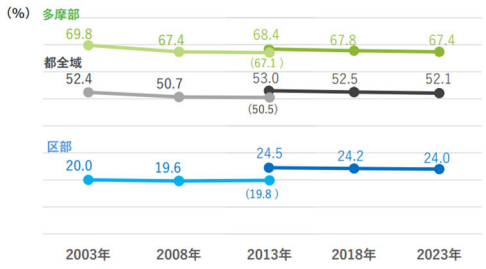
・東京の運輸部門におけるCO_2総排出量は全体の約２割を占めます。
・交通渋滞の解消及び公共交通機関の利用促進によるCO_2排出量の抑制が重要です。

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

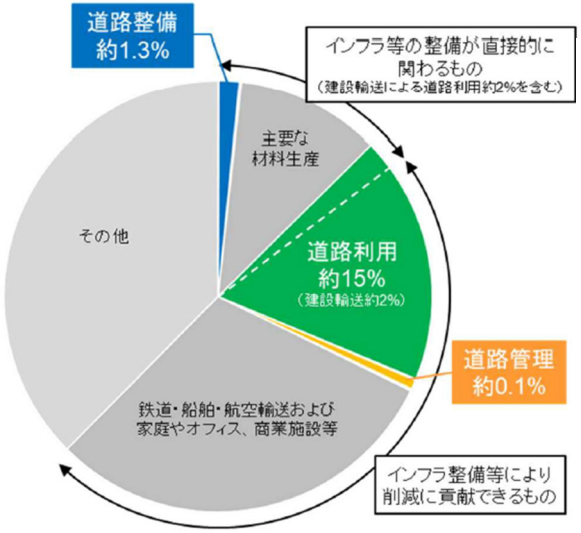


※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出

出典：東京都,東京の緑の取組Ver.2，Ver.3

運輸部門におけるCO_2の排出量

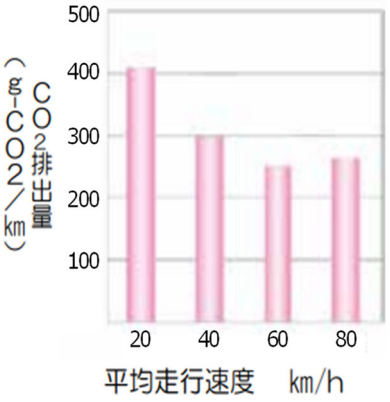
国内のCO_2排出量の内訳(2020年度)



我が国のCO_2排出量（2020年度）
約10.4億ﾄﾝ-CO_2

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

※ヒートアイランド現象：都市部にできる局地的な高温域のこと。郊外に比べ都心部ほど気温が高く、等温線が島のような形になることからこの名前がついています。

3　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】

2050東京戦略 ～東京　もっとよくなる～

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**

3　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。

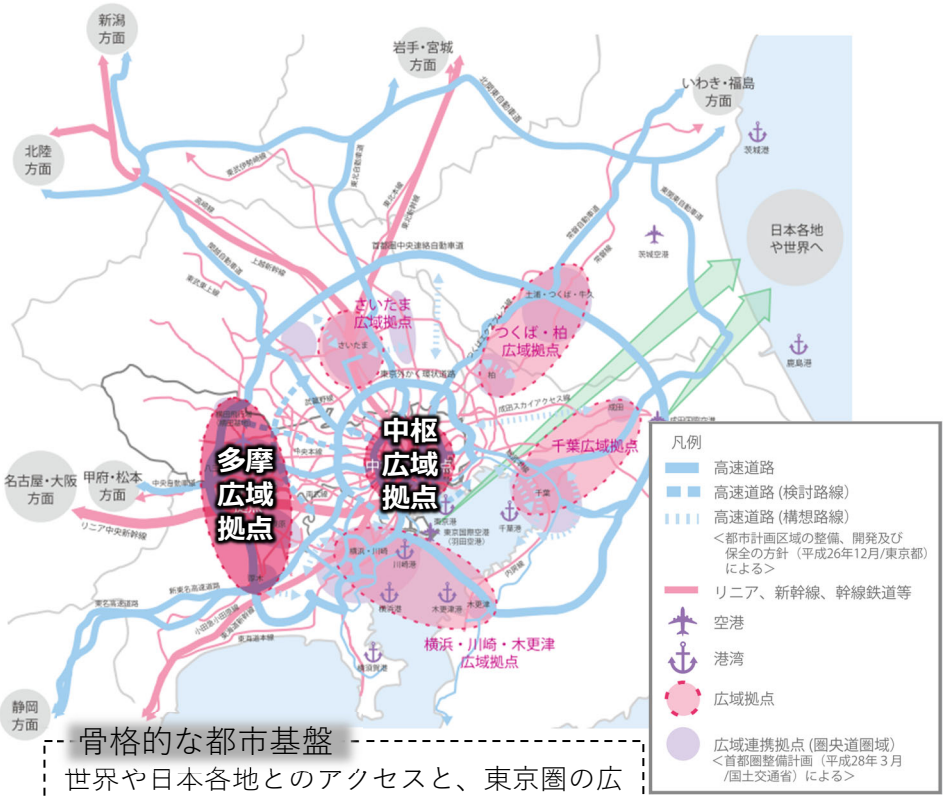
目指すべき都市構造

【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

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。



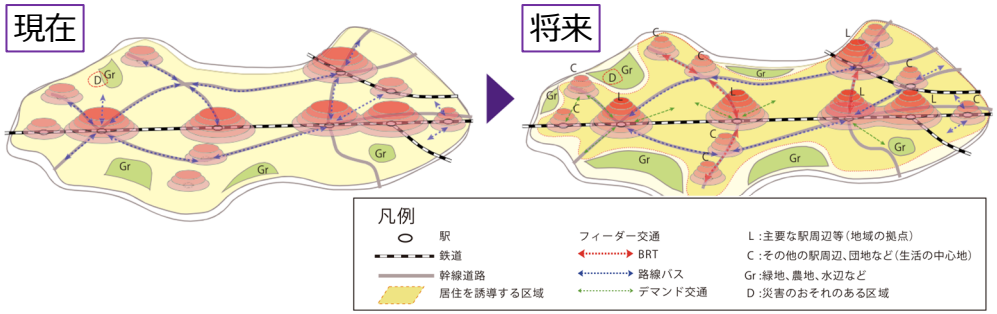
骨格的な都市基盤

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等

◆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、緑豊かで良質な環境を形成します。



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合わせます。
・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

3　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及び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）

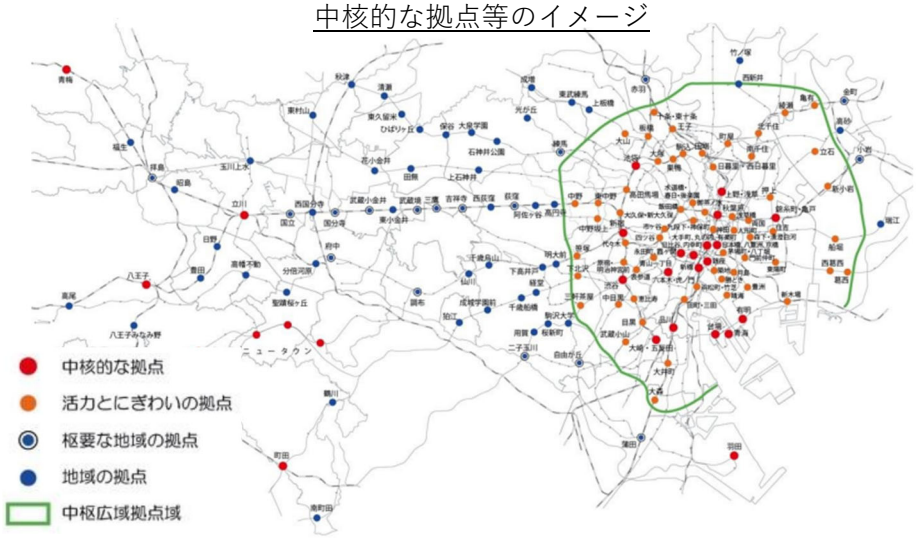
○交流･連携･挑戦の都市構造
○集約型の地域構造へ再編
○拠点ネットワークの強化とみどりの充実

＜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、それぞれの特性及び将来像を踏まえた都市づくりを進めていきます。

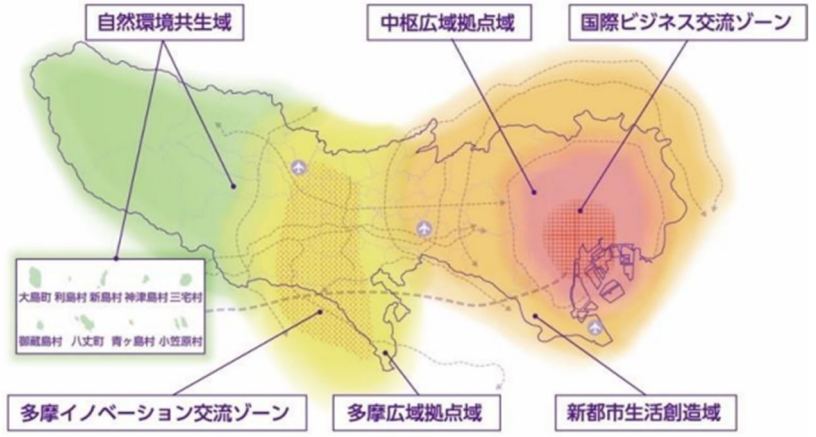
中枢広域拠点域の将来像

・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



4　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」などのこれまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靭化」などの強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」などの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

○緊急輸送網の拡充・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

5　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

…防災・輸送…



基本目標１
都市の強靭化

広域的な視点
- ■緊急輸送網の拡充・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

…活力・競争力…



基本目標２
人やモノの自由な移動

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

…憩い・にぎわい…



基本目標３
安全で快適な道路空間の創出

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の流入抑制
- ■ウォーカブルな道路空間の創出　　など

…景観・緑…



基本目標４
都市環境の向上

地域的な視点
- ■良好なまちなみ・景観の形成

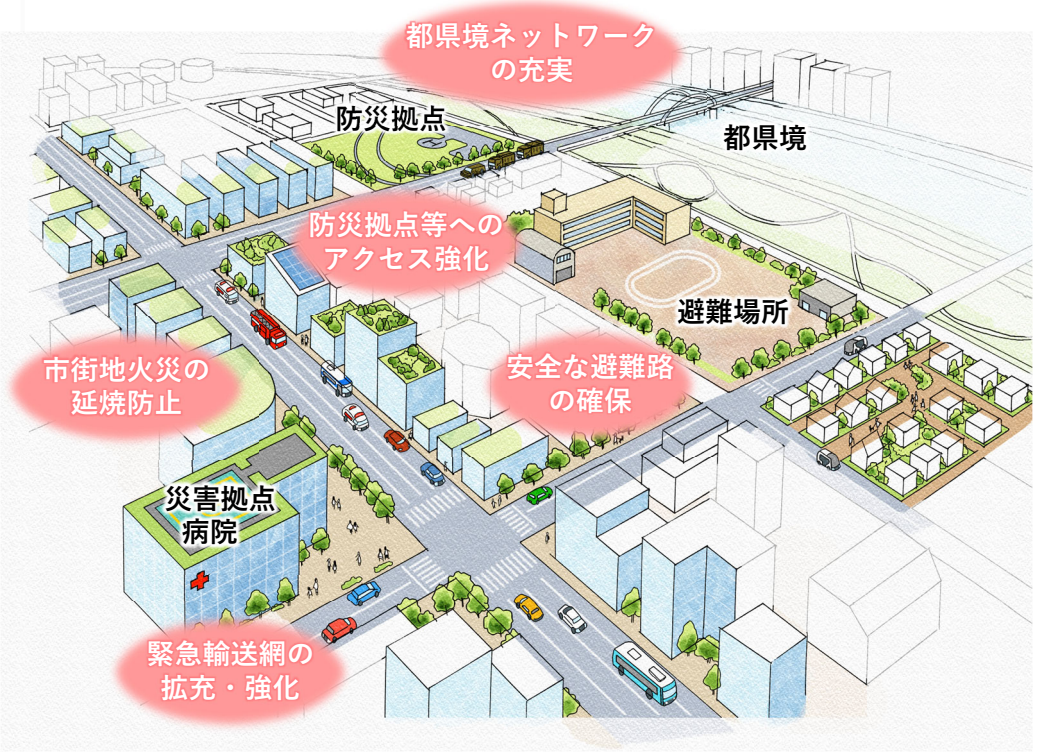
広域的・地域的な視点
- ■脱炭素化への貢献
- ■緑豊かで魅力的な道路空間の創出
- ■緑と水のネットワークの形成　など

※ リダンダンシー：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークを多重化すること。

5　道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

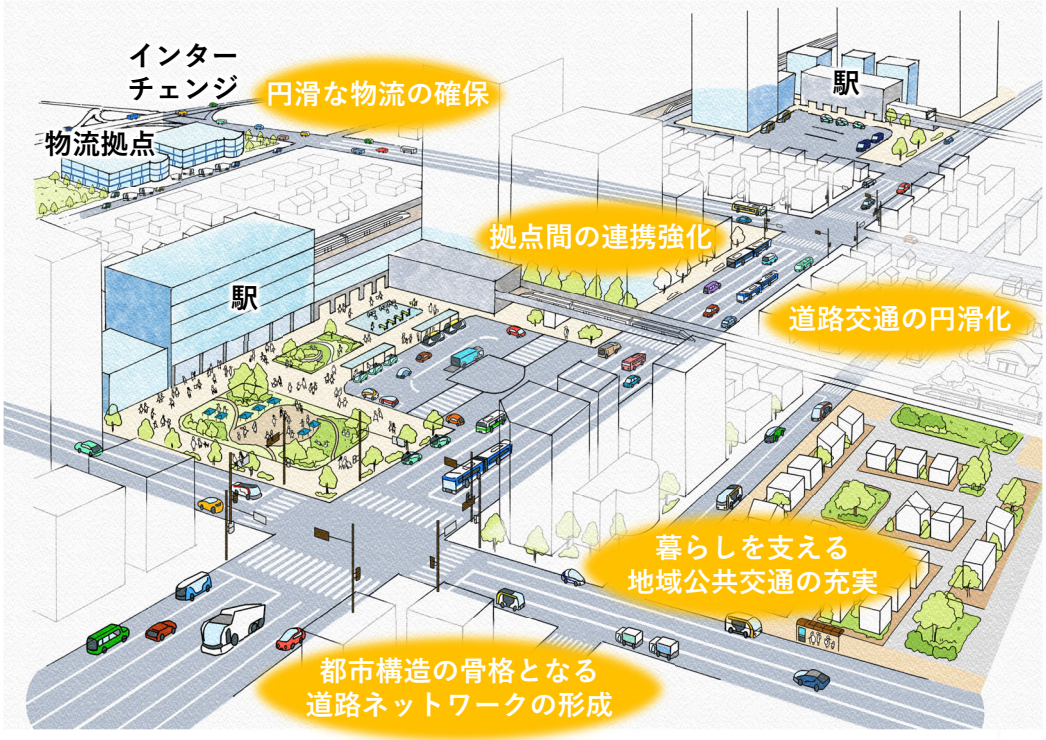
基本目標１
都市の強靭化
…防災・輸送…

緊急輸送、避難、救助活動及び迅速な復旧・復興活動を支える道路を整備し、地震、浸水、市街地火災等のあらゆる災害に対する防災減災機能を備えることで、首都東京の強靭化を図ります。



基本目標２
人やモノの自由な移動
…活力・競争力…

都市の骨格となる道路ネットワークを形成し、道路交通や物流の円滑化、拠点間の連携強化を図るほか、地域公共交通や技術革新に対応した道路を整備し、人やモノの自由な移動の実現に取り組みます。

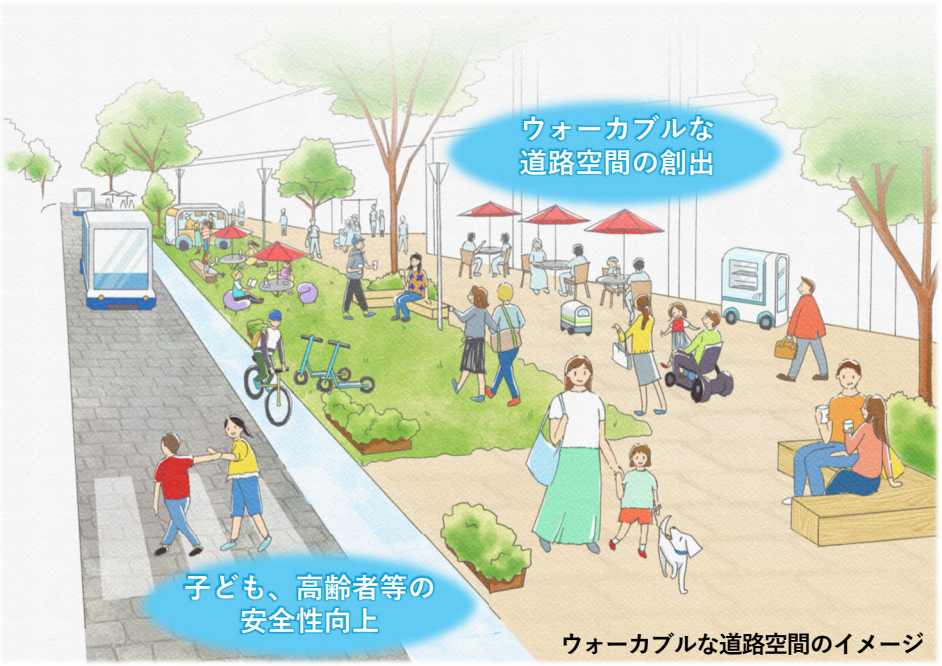


注）上図は基本目標のイメージ図であり、実際の整備の際は計画幅員や施工条件などを踏まえて適切な道路構造を決定し整備します。

5　道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

基本目標３
安全で快適な道路空間の創出
…憩い・にぎわい…

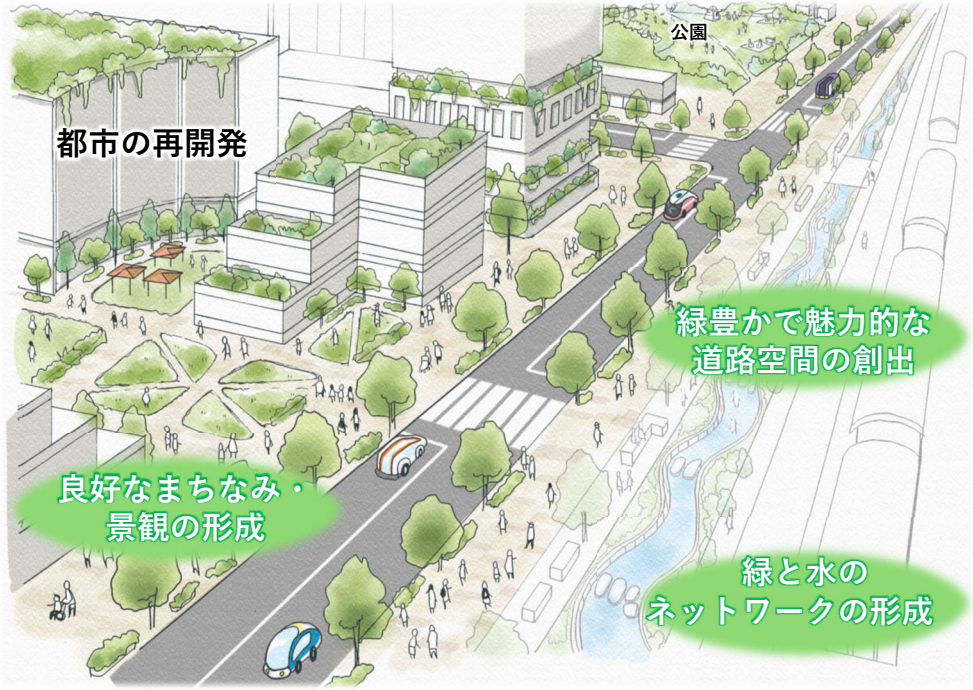
生活道路への通過交通の流入抑制及び歩行者・自転車等の安全な通行空間の整備により、子どもや高齢者をはじめ、あらゆる人が安全で快適に通行できる道路環境の創出に取り組みます。さらに、ウォーカブルな道路空間が求められる地域において、道路空間の再編に取り組みます。



ウォーカブルな道路空間のイメージ

基本目標４
都市環境の向上
…景観・緑…

渋滞の解消及び緑豊かで魅力的な道路空間の創出により、脱炭素化や緑と水のネットワークの形成、良好なまちなみ・景観の形成を図ります。



注）上図は基本目標のイメージ図であり、実際の整備の際は計画幅員や施工条件などを踏まえて適切な道路構造を決定し整備します。

6　都市計画道路整備の方向性

東京都、特別区及び26市２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再編に取り組みます。

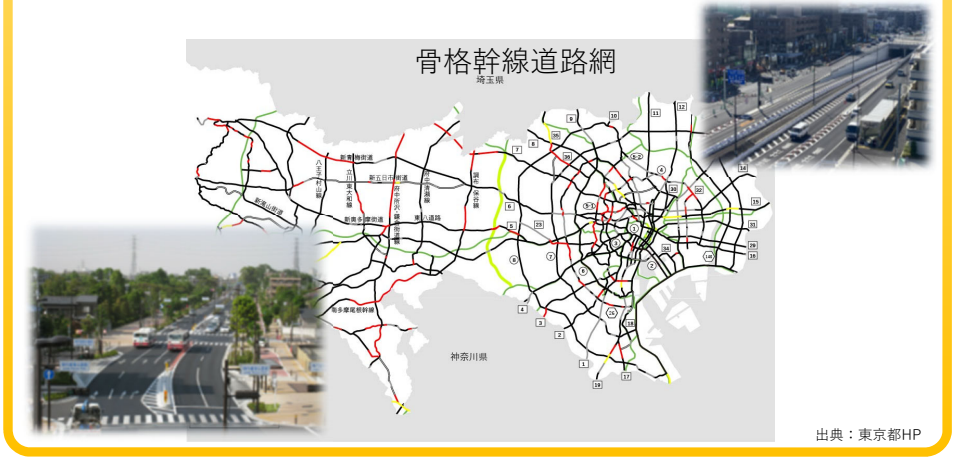
基本目標

- 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

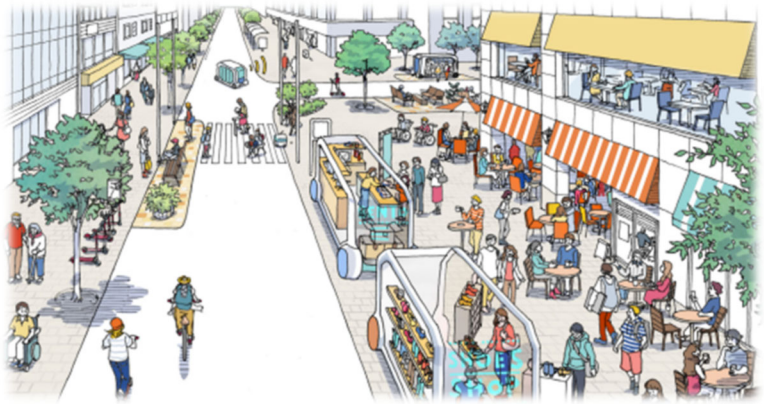
＜都市計画道路ネットワーク＞



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再編

＜にぎわいと交流の場等を提供する道路空間＞



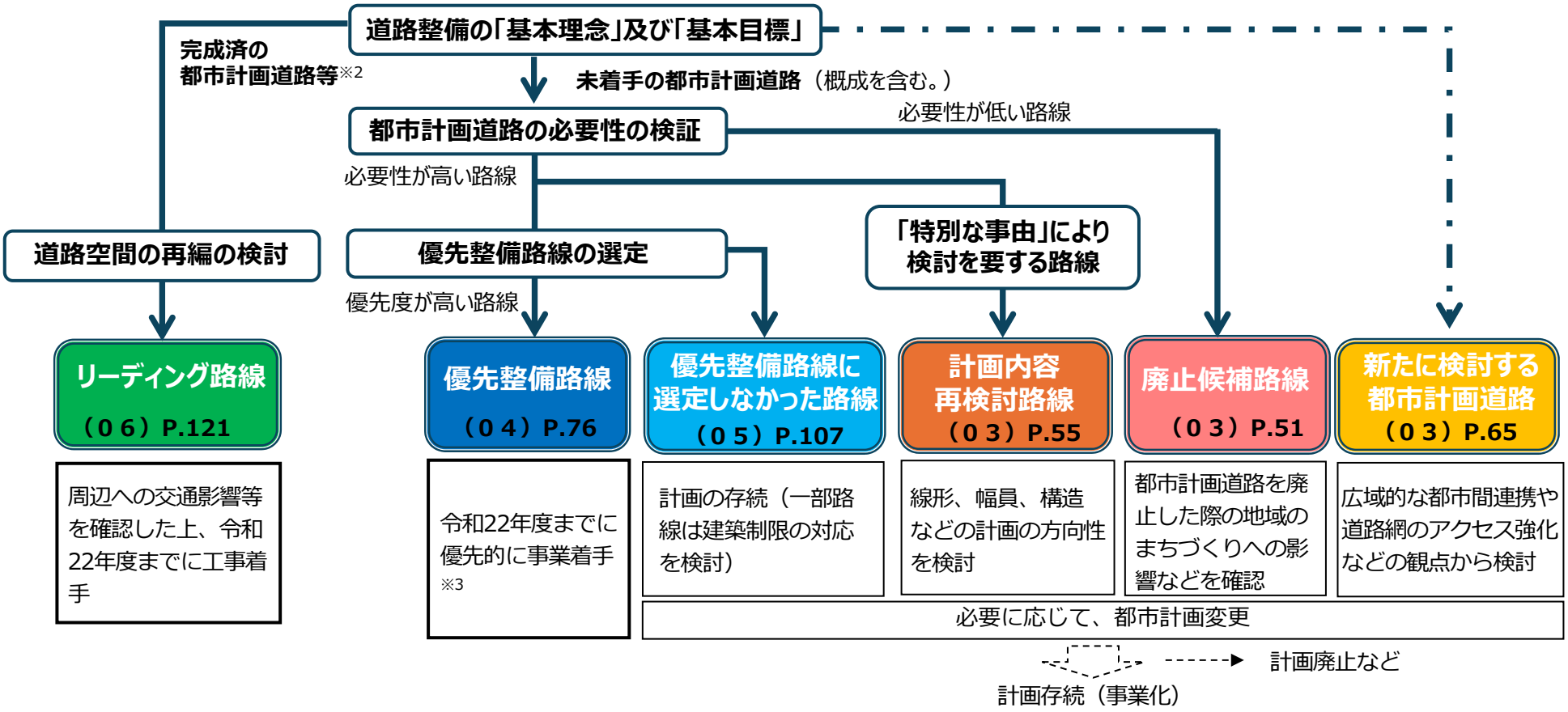
出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

7　整備方針に定める基本的事項及び策定手順

道路整備の基本理念及び基本目標の実現に向け、未着手の都市計画道路（幹線街路※1）を対象に、その必要性を検証した上で、計画期間内で優先的に整備すべき「優先整備路線」を選定します。必要性が低い路線は「廃止候補路線」に、特別な事由により検討を要する路線は「計画内容再検討路線」に位置付けるとともに、新たに都市計画道路の整備が求められる箇所を示します。

また、道路に対するニーズの多様化を踏まえ、完成済の都市計画道路等※2を対象に、道路空間の再編を都内に展開するため、先導的なモデルケースとなる「リーディング路線」を選定します。

計画期間は、2050年代の東京の姿を見据えるとともに、事業の長期化等を考慮し、令和８年度から令和22年度までの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：都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のこと（3ページ参照）。本整備方針では自動車専用道路及び直轄国道は検討対象外としました。

※2 都市計画道路等：都市計画道路でなくても、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象としました。

※3 事業着手：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。

03

都市計画道路の必要性の検証

1　「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

未着手の都市計画道路の必要性を検証するに当たり、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に10の検証項目を設定しました。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** として都内共通の評価指標により東京都が検証し、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きめ細かな評価を行うため、各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。

基本目標

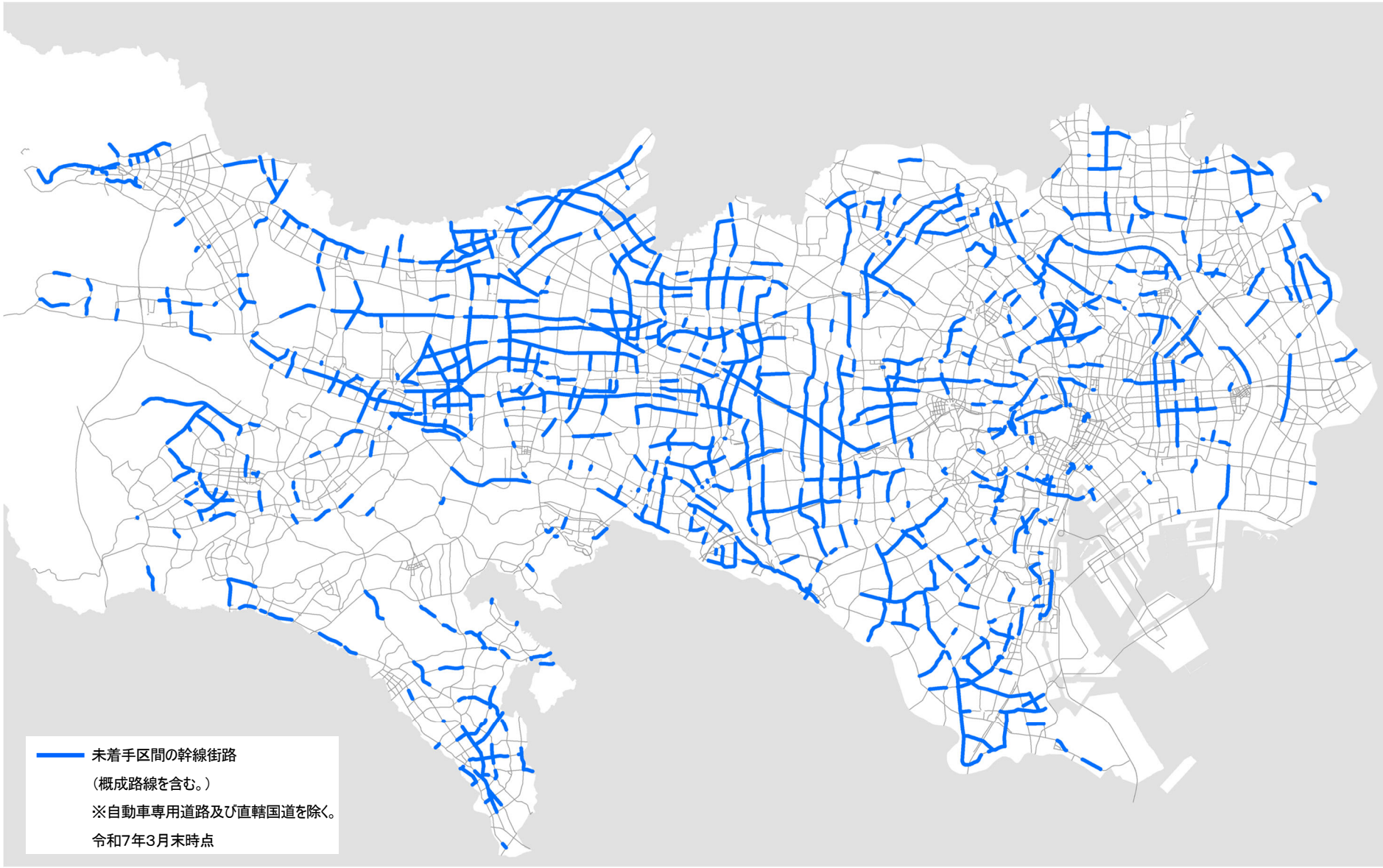
- 都市の強靭化 …防災・輸送…
- 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…
- 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…
- 都市環境の向上 …景観・緑…

	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。

1　「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

対象路線



「都市計画道路の必要性の検証」対象路線

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

必要性の検証に用いる評価指標

検証項目			評価指標
都全域に関わる項目	1	骨格幹線道路網の形成	・骨格幹線道路に該当する都市計画道路
	2	交通処理機能の確保	・将来の交通量が6,000（台/日）以上見込まれる都市計画道路
	3	物流ネットワークの形成	・重要物流道路（代替・補完路を含む。）に該当する都市計画道路 ・広域道路ネットワークに該当する都市計画道路
	4	広域的な災害対応機能の強化	・緊急輸送道路に該当する都市計画道路 ・広域防災拠点へのアクセスルートとなる都市計画道路 ・都県境に位置する都市計画道路
	5	延焼遮断機能の向上	・延焼遮断帯に該当する都市計画道路
地域に関わる項目※	6	持続可能な地域公共交通等の実現	・地域公共交通等の導入が望ましい地域にある都市計画道路（公共交通空白地域に位置する道路　など） ・自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路（自転車走行空間に関する計画に位置付けがある道路　など）
	7	つながり・まとまる緑豊かな空間の創出	・まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路（一定規模（2ha以上）の緑地等を連絡する道路　など） ・緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路（緑の基本計画等に位置付けがある道路　など）
	8	あらゆる災害に対する地域の防災力向上	・災害対応の際に機能する都市計画道路（土砂災害警戒区域等が被災した際にう回路となる道路　など） ・地域住民の避難経路となる都市計画道路（緊急輸送道路と避難所等を結ぶ道路　など）
	9	命を守る道路ネットワークの形成	・身近な歩行者空間の安全性向上に資する都市計画道路（ゾーン30周辺や通学路となっている道路　など） ・円滑な救急搬送を支える都市計画道路（第二次及び第三次救急医療施設へのアクセスに資する道路　など）
	１０	地域の魅力的な拠点の形成	・個性あるまちづくりに寄与する都市計画道路（各区市町の都市計画マスタープランに位置付けられている道路、駅前広場、地域の拠点、観光スポット等にアクセスする道路　など）

※地域に関わる項目については、上記以外にも各区市町がそれぞれ設定した評価指標があります。

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

検証項目

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

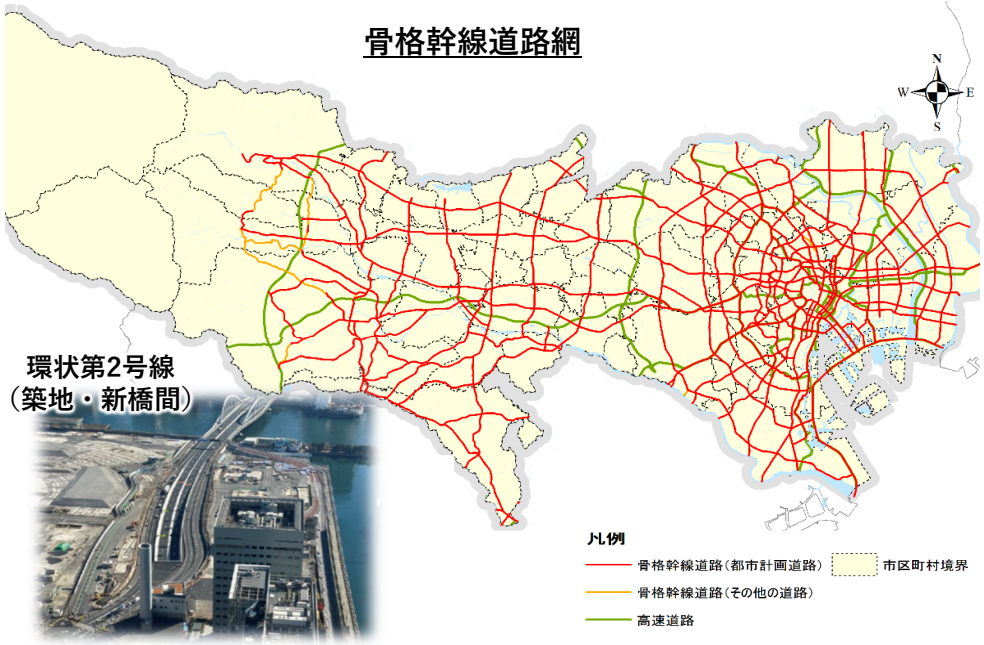
6 持続可能な地域公共交通等の実現
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
9 命を守る道路ネットワークの形成
10 地域の魅力的な拠点の形成

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。この骨格幹線道路網を形成することで渋滞の解消、それによる脱炭素化への貢献、緊急時の物資輸送、生活道路の通過交通の流入抑制などが期待されます。

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した。



環状第2号線
（築地・新橋間）

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

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

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した。



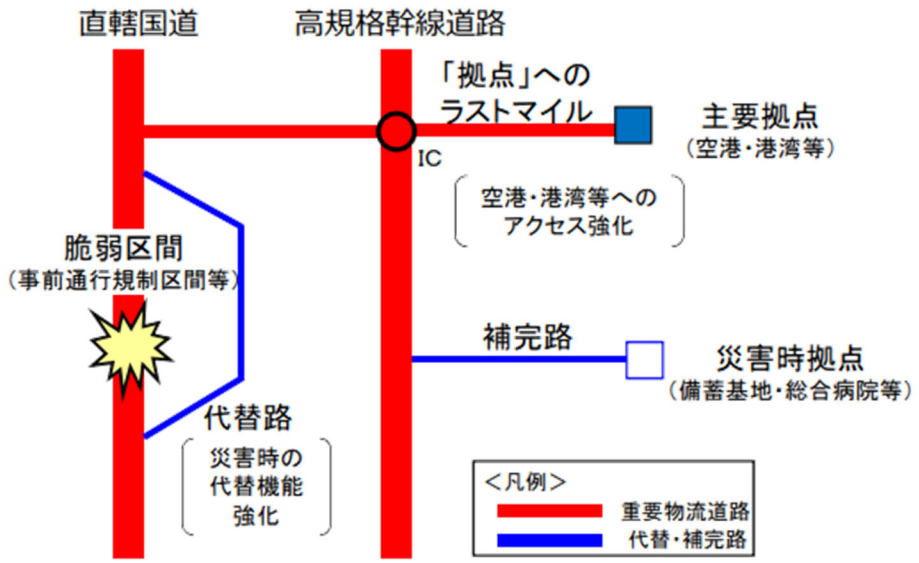
※都市計画道路の最低限の規格として２車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（１日当たり 12,000 台）の半分の１日当たり 6,000 台を設定

3 物流ネットワークの形成

物流は、必要な物を必要なときに得られる暮らしを支えるとともに、産業活動にとっても不可欠です。また、コロナ禍を経てEC市場規模は年々拡大し、物流需要はますます増加しています。国は、平常時・災害時を問わない安定的な物資輸送を確保するため、重要物流道路制度を創設し、これを契機に新たな広域道路交通計画を策定しました。

国が定めた重要物流道路（代替・補完路を含む。）や広域道路ネットワークに該当する都市計画道路は、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の流入を抑制するなど、都市環境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した。

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

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

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した。

緊急輸送道路



東京都では、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路」を第１次から第３次まで設定しています。

第１次：応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
第２次：第１次路線と区市町村役場又は主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
第３次：その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

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した。

延焼遮断帯



出典：防災都市づくり推進計画

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

検証項目

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

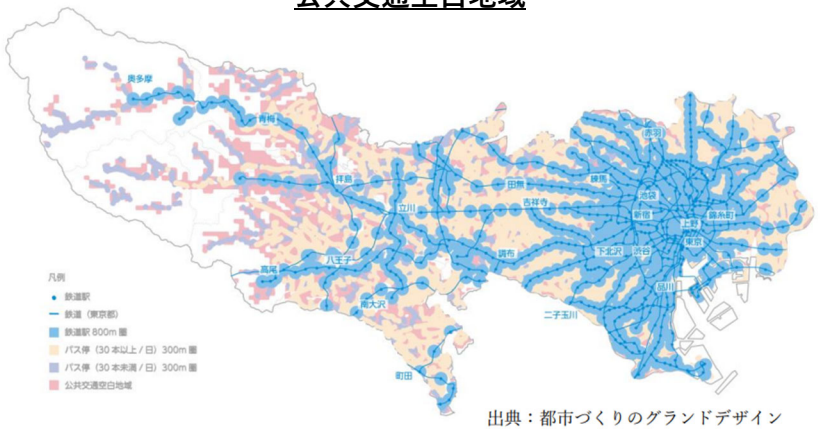
6 持続可能な地域公共交通等の実現
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
9 命を守る道路ネットワークの形成
10 地域の魅力的な拠点の形成

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、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した。

公共交通空白地域



出典：都市づくりのグランドデザイン

この図における公共交通空白地域は 500m メッシュ人口が 1 人以上のうち、
鉄道駅 800m、バス停 300m の圏域外となるエリア

2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

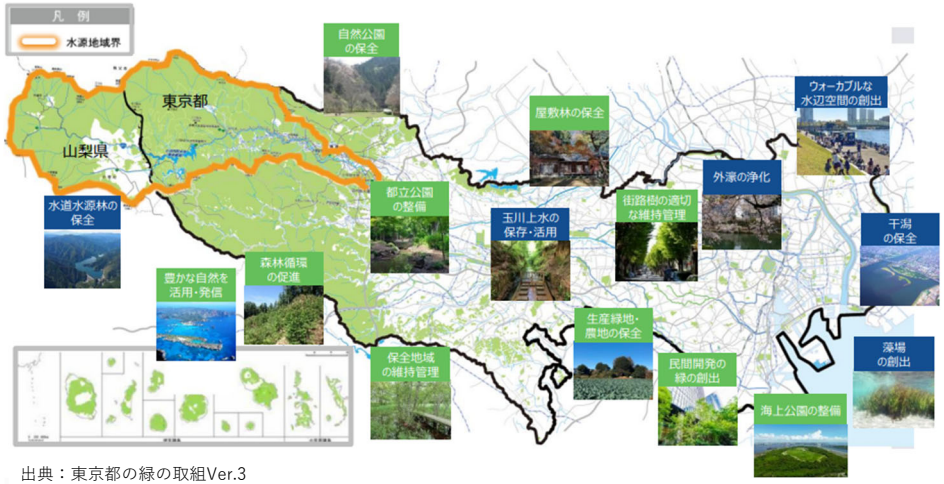
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出

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街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路、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した。

緑と水のネットワーク化



出典：東京都の緑の取組Ver.3

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した。



写真：防衛省HP,「令和6年能登地震への対応」

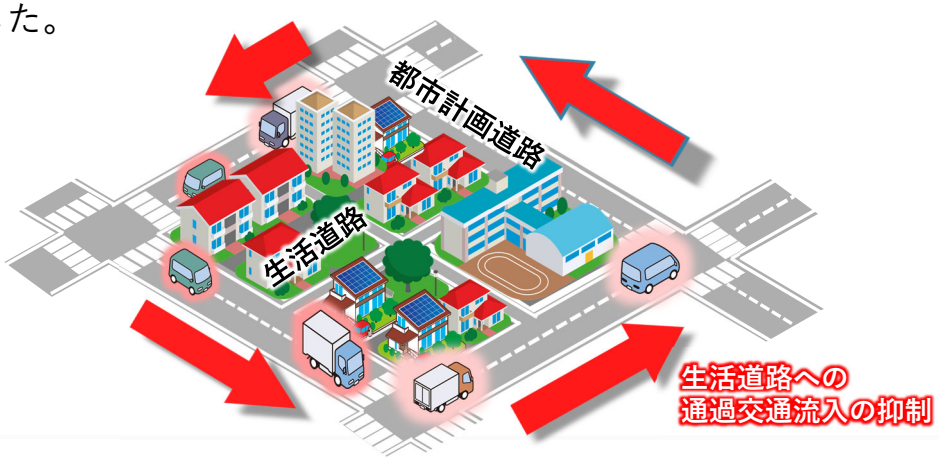
2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

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、安全に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した。



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、区部及び多摩地域で、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した。

3　「都市計画道路の必要性の検証」結果

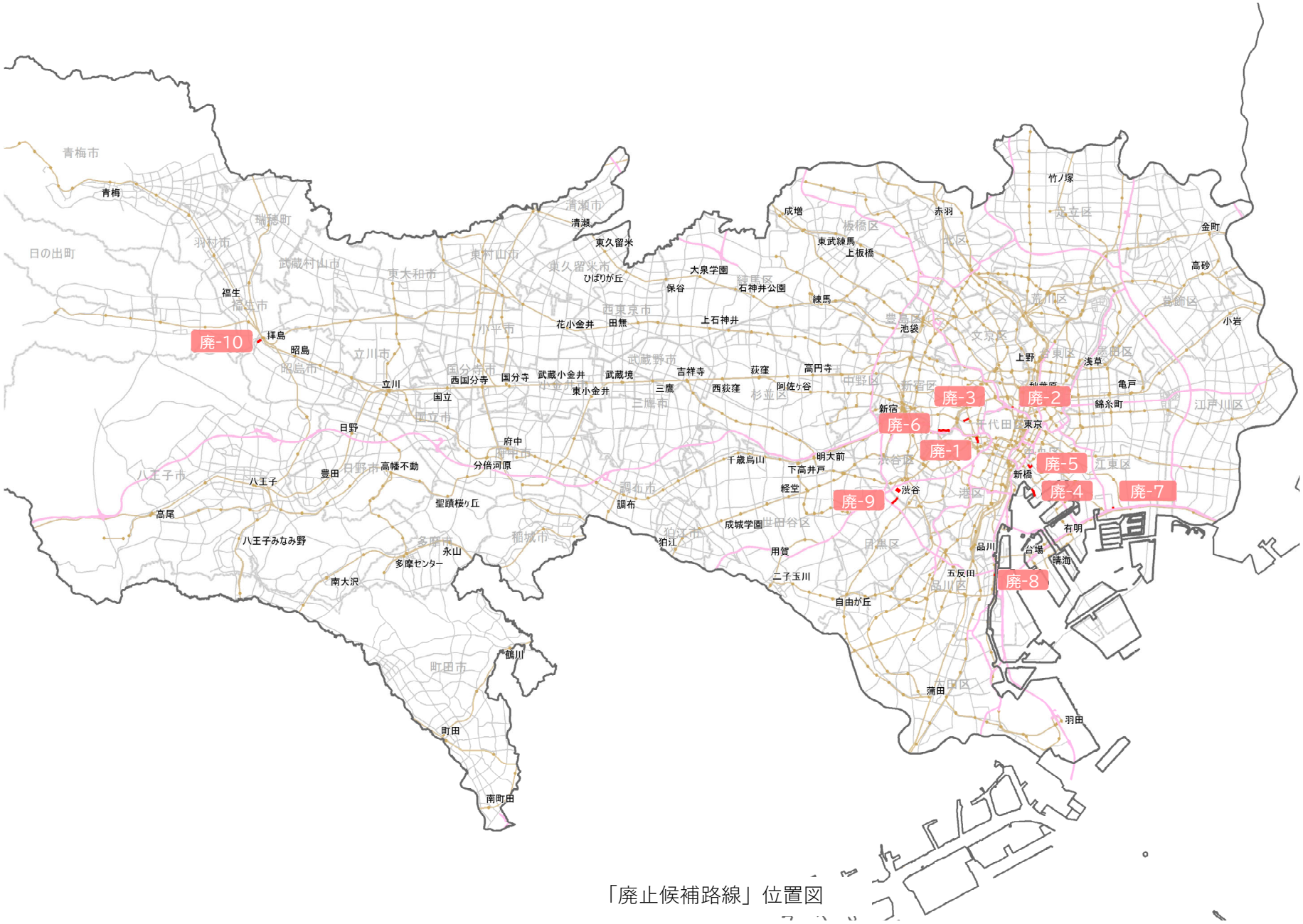
検証項目１から10までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約３kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線(区間)」に位置付けます。今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

廃止候補路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
廃-1	補助21号線	補助22～中官街7	千代田	380	区
廃-2	補助167号線	補助124～補助96	千代田	60	区
廃-3	放射27号線	放射5～補助55	千代田	320	都
廃-4	補助314号線	環状3～晴海五丁目	中央	400	区
廃-5	補助316号線	放射34～放射31	中央	280	区
廃-6	補助58号線	環状3～南元町	新宿	610	区
廃-7	環状3号線支線4	辰巳二丁目（辰巳の森公園前交差点）～東京湾環状線	江東	80	区
廃-8	補助161号線	放射18～補助160	品川	60	区
廃-9	補助50号線	補助25～環状6	目黒・渋谷	520	区
廃-10	昭島3・4・19号線	昭島3・4・2～昭島3・1・10	昭島	220	市
			合計	2,930	

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。

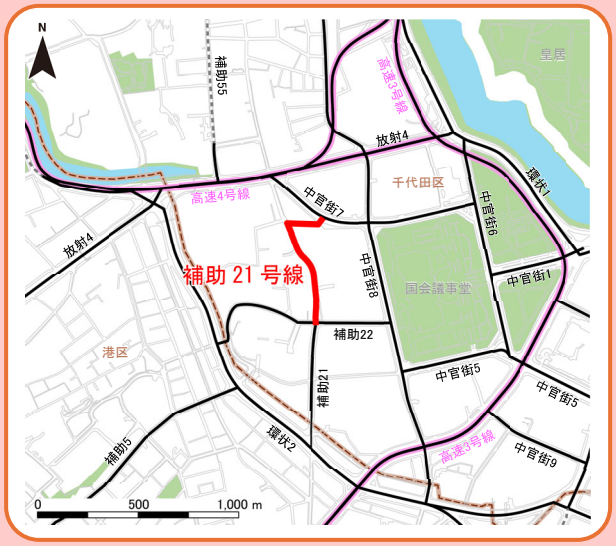
3　「都市計画道路の必要性の検証」結果



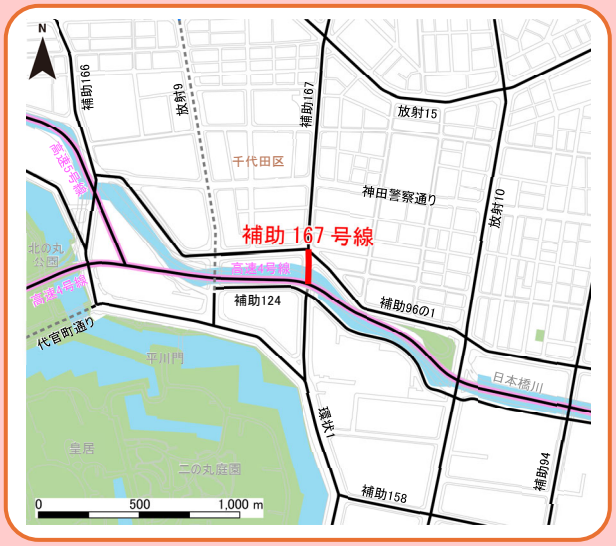
「廃止候補路線」位置図

3　「都市計画道路の必要性の検証」結果

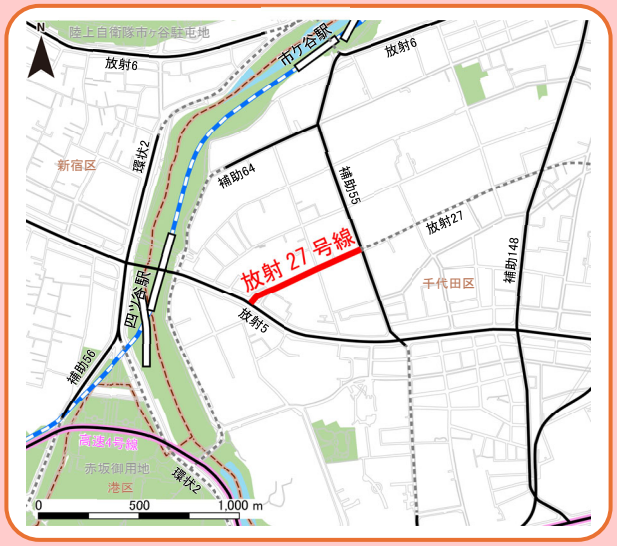
廃-1　補助21号線



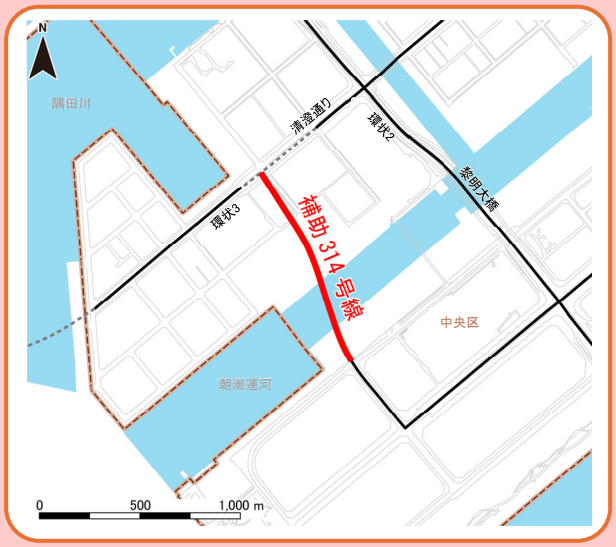
廃-2　補助167号線



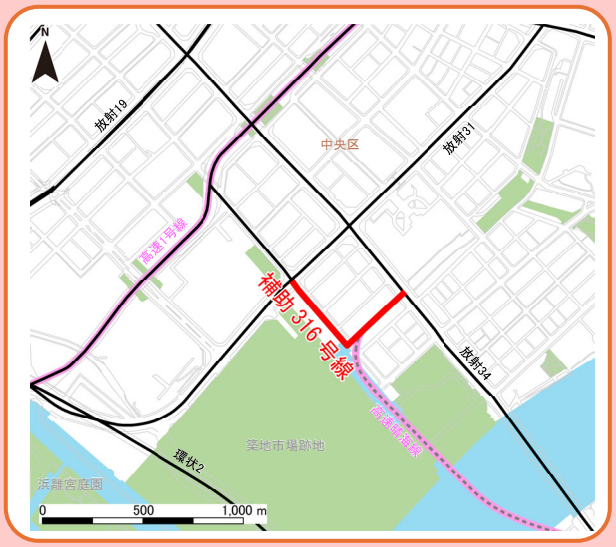
廃-3　放射27号線



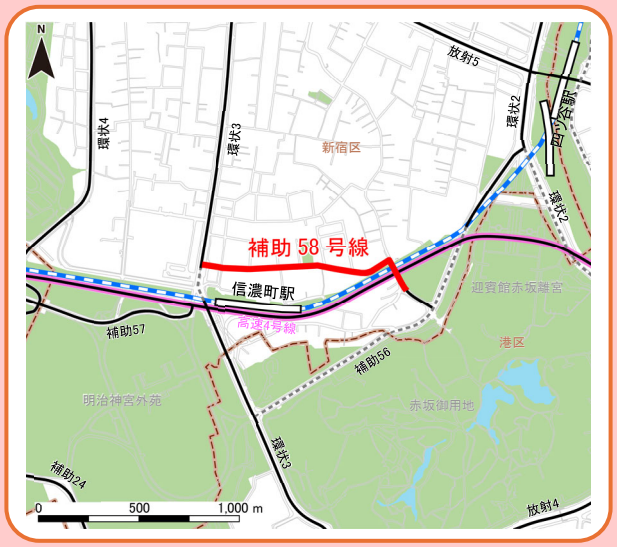
廃-4　補助314号線



廃-5　補助316号線



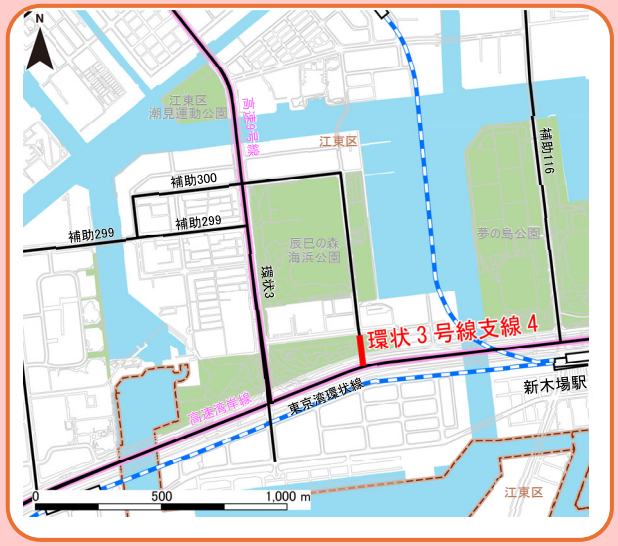
廃-6　補助58号線



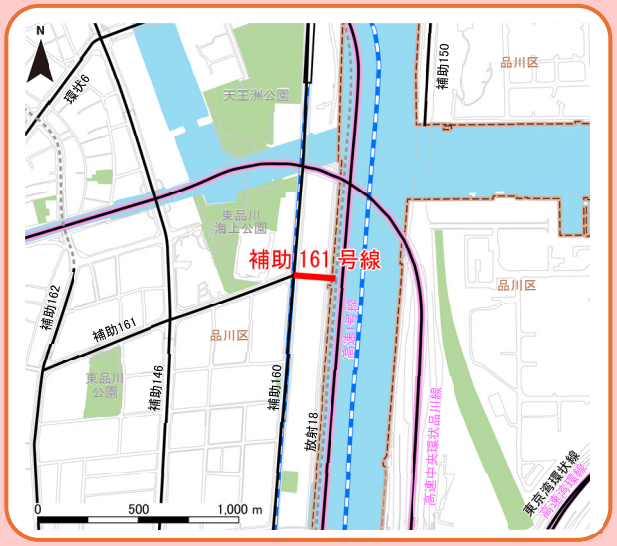
※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

3　「都市計画道路の必要性の検証」結果

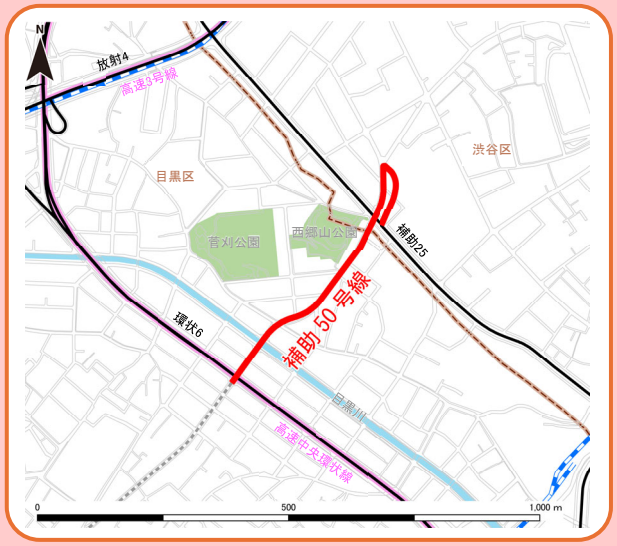
廃-7　環状3号線支線4



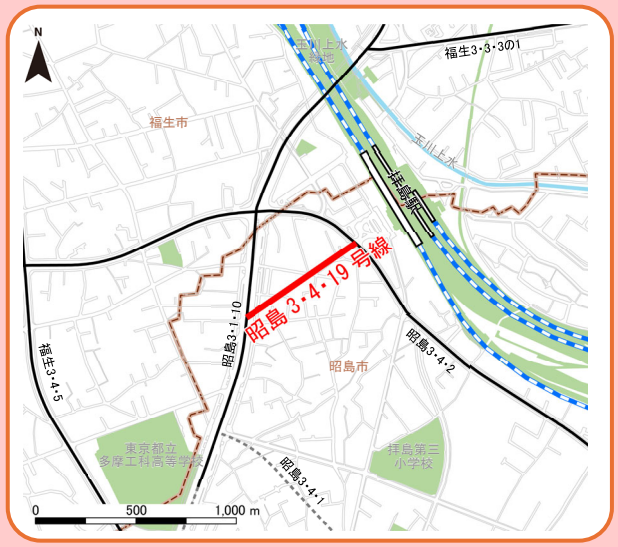
廃-8　補助161号線



廃-9　補助50号線



廃-10　昭島3･4･19号線



※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

4　計画内容再検討路線

必要性が高い都市計画道路の中には、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があります。こうしたことから、以下に示す特別な事由に該当する20路線（区間）約29km を「計画内容再検討路線（区間）※」として位置付けます。

今後、これらの「計画内容再検討路線（区間）」については、各路線の課題の解決に向けて、必要に応じて地域住民の意見の把握に努めながら検討し、道路線形、幅員、構造などの方向性が定まった段階で必要な都市計画の変更や事業化に向けた準備を進めていきます。

特別な事由

ア　**前後区間の都市計画の整合性**について検討が必要な路線

イ　**高速道路が地下化**されたことにより検討が必要な路線

ウ　**地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点**から道路線形、構造等の検討が必要な路線

エ　**地域のまちづくりの計画等**により検討が必要な路線

※「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「計画内容再検討路線」に位置付けられており、引き続き検討を要する区間も含まれます。

4　計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

No	特別な事由	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
計-1	ア	秋多3・3・9号線	秋多3・3・3～八王子市境	あきる野	1,120	市
計-2	ア	町田3・3・7号線	相模原市境～主地51	町田	170	都
計-3	ア	立川3・3・3号線	都道162（松中団地東交差点）～西砂町六丁目	立川	840	都
計-4	ア	調布3・2・6号線	都道119（旧甲州街道）～中央自動車道	調布	980	都
計-5	イ	外環の2	放射6～三鷹3・2・2	杉並、武蔵野、三鷹	4,600	都
計-6	イ	三鷹3・4・13号線支線1、支線2	三鷹3・4・13～調布3・4・1	三鷹、調布	1,000	都
計-7	ウ	放射18号線	勝島一丁目（鮫洲橋）～環状6	品川	2,520	都
計-8	ウ	放射27号線	環状１～補助55	千代田	1,910	都
計-9	ウ	環状3号線	台）根岸二丁目（寛永寺橋）～放射7	文京、台東	4,200	都
計-10	ウ	補助95号線	補助94～環状3	文京、台東	480	都
計-11	ウ	補助7号線	環状4～補助5	港、渋谷	910	区
計-12	ウ	補助91号線	放射10～環状5の2	北	820	都
計-13	ウ	補助125号線	補助329～放射４	世田谷	600	区
計-14	ウ	補助213号線	岡本一丁目～岡本三丁目	世田谷	870	区

4　計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

No	特別な事由	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
計-15	ウ	三鷹3・4・7号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・12	三鷹	1,110	都
計-16	ウ	小金井3・4・1号線	小金井3・4・11付近～小金井3・4・7	小金井	2,050	都
計-17	ウ	秋多3・5・2号線	伊奈～秋多3・5・7	あきる野	1,440	市
計-18	エ	国分寺3・4・1号線	国分寺3・4・11～国分寺3・4・14	国分寺	1,070	市
計-19	エ	調布3・4・10号線	調布3・4・17～東つつじケ丘二丁目（東つつじケ丘二丁目交差点）	調布	920	市
計-20	エ	調布3・4・14号線	調布3・4・9～調布3・4・26	調布	1.150	市
				合計	28,760	

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。

4　計画内容再検討路線

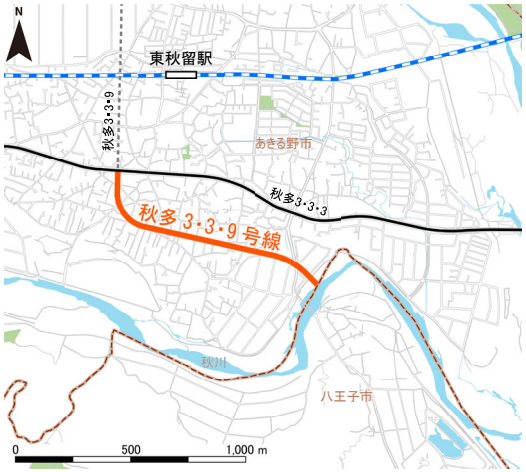


「計画内容再検討路線」位置図

4　計画内容再検討路線

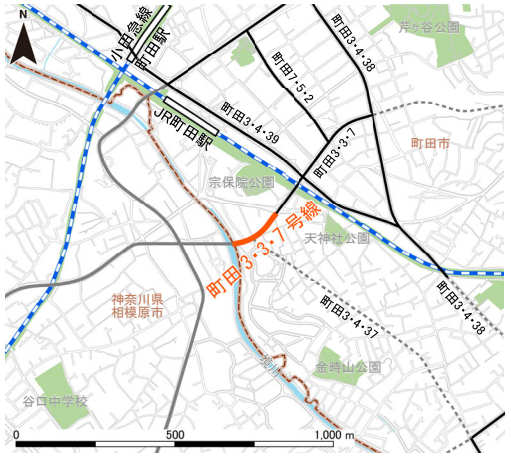
ア　前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

計-1　秋多3･3･9号線



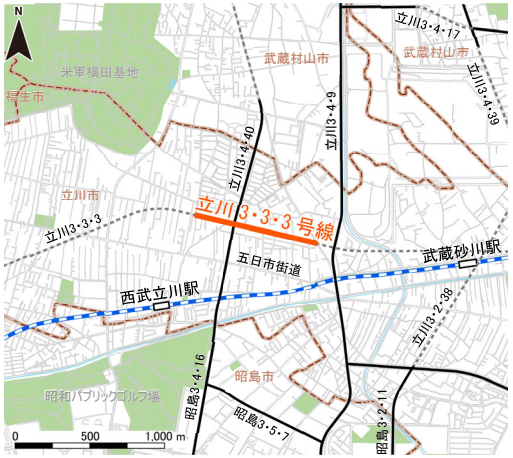
隣接する八王子市との間で、都市計画の不整合が生じており、あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要です。

計-2　町田3･3･7号線



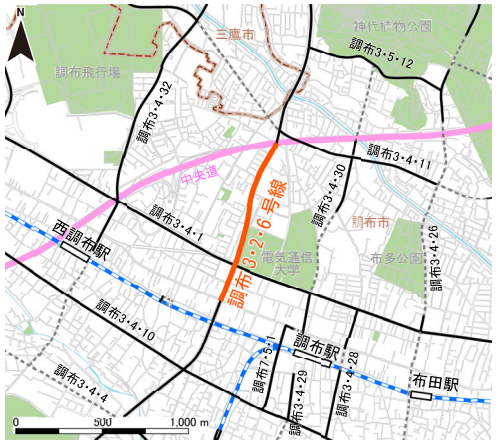
都県境における線形不整合の解消に向けて、渡河部の橋梁について関係機関と協議した結果、接続する交差点等において、新たに構造検討が必要となったことから、引き続き、関係機関との調整を進める必要があります。

計-3　立川3･3･3号線



立川３・３・３は、多摩地域の骨格を成す東西方向の幹線道路です。立川3・4・9以西は隣接市境まで幅員18ｍで都市計画決定され、当該区間は完成していますが、立川3・4・9以東は、幅員28ｍで決定されています。周辺地域では、五日市街道の交通渋滞、生活道路への通過交通の流入などの課題があり、路線として幅員の整合を図る必要があります。

計-4　調布3･2･6号線



調布3・2・6は、多摩地域の骨格を成す南北方向の幹線道路です。当該区間を除く路線の大半は、幅員25～36mで都市計画決定され、４車線で整備されていますが、当該区間のみ幅員18m～22mで決定され、２車線で整備されています。将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、路線として車線数の整合を図る必要があります。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

4　計画内容再検討路線

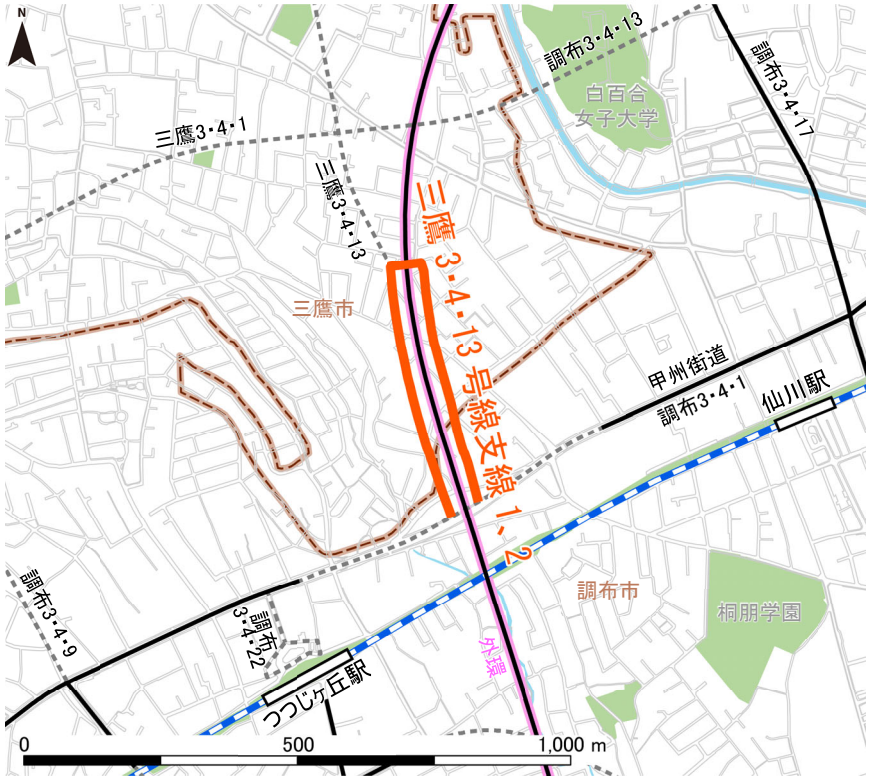
イ　高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

計-5　外環の2



都市高速道路外郭環状線（外環）の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の必要性や在り方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針を取りまとめることとしています。

計-6　三鷹3・4・13号線支線1、支線2



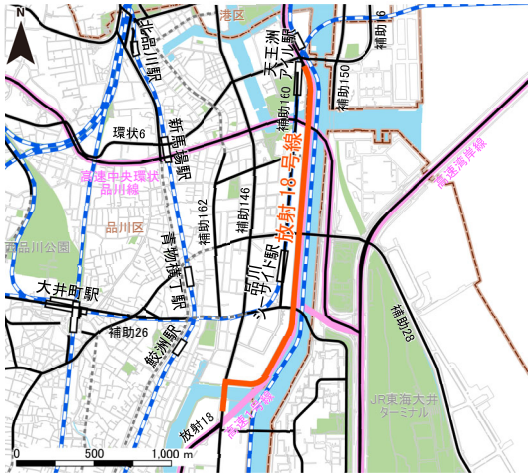
外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布3・4・1（甲州街道）と併せて検討しています。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、三鷹市及び調布市と共に検討を進めていきます。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

4　計画内容再検討路線

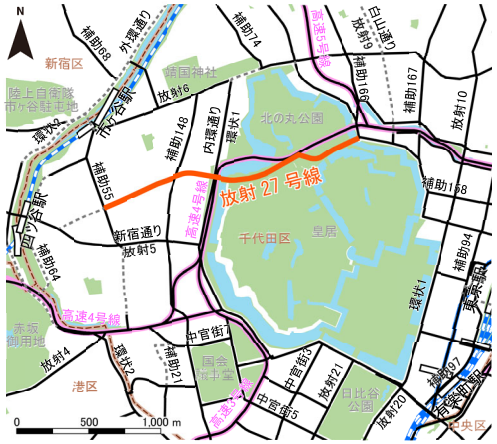
ウ　地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-7　放射18号線



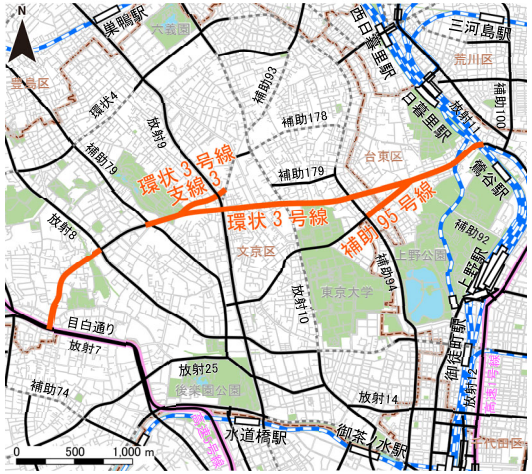
当該区間は、京浜運河の上部に計画されている都市計画道路であり、残る区部の骨格幹線道路として、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

計-8　放射27号線



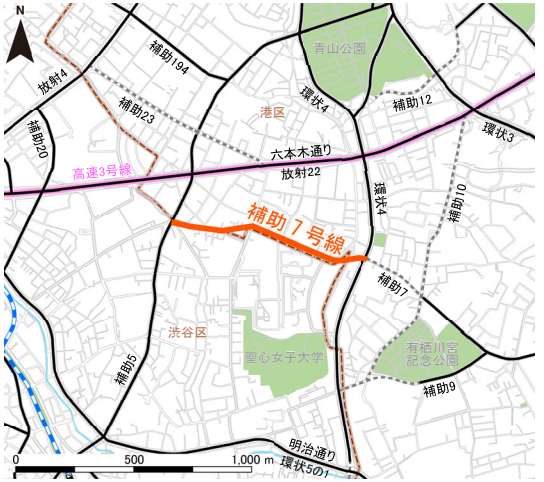
当該区間の環状1号線から東側は、皇居横を通過する都市計画道路です。沿道には、白い築地塀と江戸城の城壁の中でも最も高い石垣が残っており、事業の実現性や施工性の観点から検討が必要です。

計-9　環状3号線　　計-10　補助95号線



当該区間は、残る区部の骨格幹線道路として、整備の実現に向け、地形や現在の土地利用を考慮するとともに、必要とされる道路機能を発揮する整備形態の検討が必要です。

計-11　補助7号線



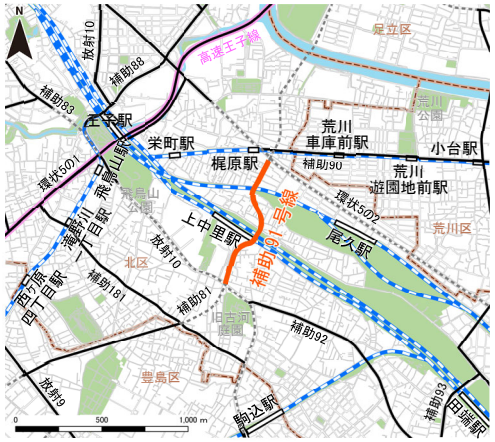
当該区間は、放射22号線（六本木通り）と環状5の１号線（明治通り）の間に位置する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

4　計画内容再検討路線

ウ　地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

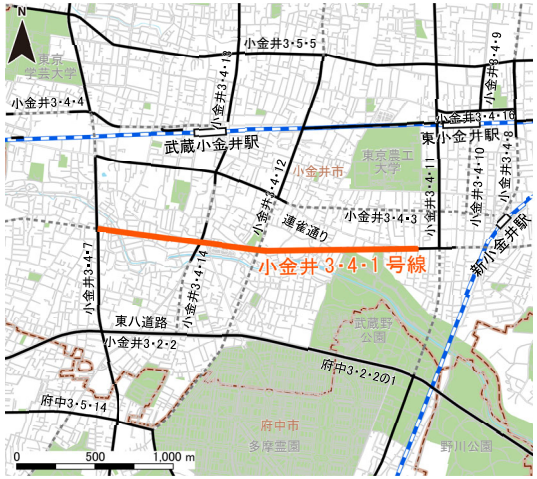
計-12　補助91号線


補助91号線
補助91号線
補助91号線

4　計画内容再検討路線

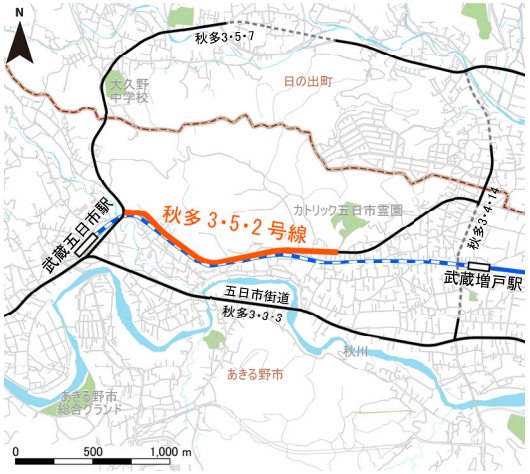
ウ　地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-16　小金井3･4･1号線



当該区間は、高低差が大きいほか、国分寺崖線と斜めに交差しています。これまでの検討により、道路構造や周辺道路との交差方法などの課題について、地形地物の状況等を踏まえた検討が必要です。

計-17　秋多3･5･2号線



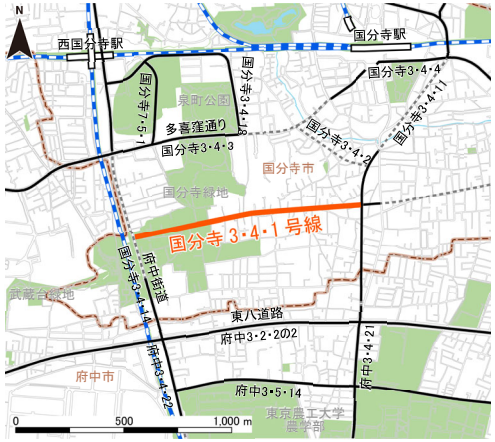
当該区間は、秋多3・3・3号線（五日市街道）の北側に位置する都市計画道路です。現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

4　計画内容再検討路線

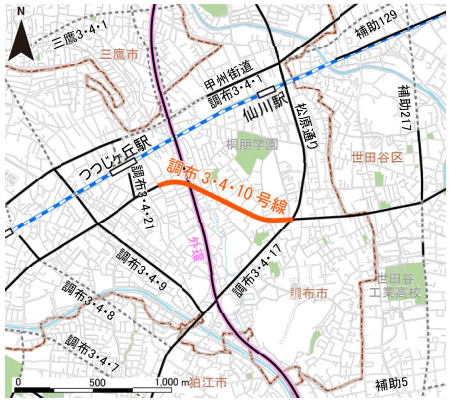
エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

計-18 国分寺3･4･1号線



当該区間は、一部が国の史跡に指定されており、都及び国分寺市では、史跡の歴史的価値や周辺交通状況に鑑み、廃止も見据えて検討しています。引き続き、史跡周辺における交通体系等の整理・検討を進めます。

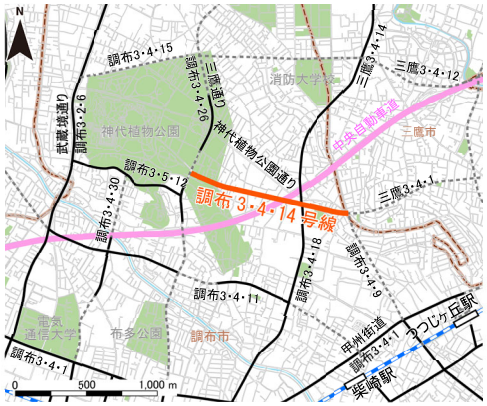
計-19 調布3･4･10号線



当該区間は、多摩地域と区部を結ぶ広域的な幹線道路であり、防災都市づくり推進計画において、一般延焼遮断帯に位置付けられているなど、円滑な道路交通機能の確保のみならず、広域的なネットワークの形成や防災機能の向上の観点からも重要な路線です。

一方、当該区間には、国分寺崖線が位置し、地形に高低差が生じるとともに、計画線の一部が国分寺崖線緑地保全地域（東京都指定）と重複するなど、道路と緑の共存及び国分寺崖線の保全に配慮した検討が必要です。

計-20 調布3･4･14号線



当該区間と並行する生活道路（神代植物公園通り）は、市の東部地域と北部地域を結ぶ主要な生活道路です。また、つつじヶ丘駅から深大寺方面へのバス路線となっていますが、ほとんどの区間で歩道が整備されておらず、歩行者の安全性が確保されていない状況にあります。

このため、神代植物公園通りの機能改善により、都市計画道路の持つ機能を代替できる可能性について検討し、令和３年３月にルート変更案（神代植物公園通りの機能を強化）とする見直し方針を定めました。今後、道路線形等の検討を進め、その後、都市計画変更手続に着手する予定です。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

5　新たな都市計画道路の検討

道路整備の基本目標に掲げた都市の強靭化、人やモノの自由な移動などを実現するためには、広域的な都市間の連携強化及び道路網の拡充によるアクセス強化を図ることが重要です。こうした観点から、新たに都市計画道路の整備が求められる箇所を示します。今後、都市計画道路の新規決定に向けて、関係機関と連携しながら検討を進めていきます。

なお、今回掲載した箇所以外についても、地域のまちづくりなどの動向を踏まえ、必要に応じて新たな都市計画道路の検討を進めていきます。

広域的な都市間の連携強化（都県境を越えた道路網の拡充）

● 埼玉県（和光市方面）との連携強化

都市間の連携強化のため、東京都と埼玉県との間において都県境を越えた道路網の形成及び充実を図る必要があります。このことから、区部と埼玉県南西部における都県境周辺の都市計画道路網の充実に向けた検討を進めてきました。令和２年３月に和光都市計画道路3・2・13号の延伸（下図の区間①）が都市計画決定されました。

接続先となる路線（下図の区間②）について、都県が引き続き連携して検討を進めていきます。

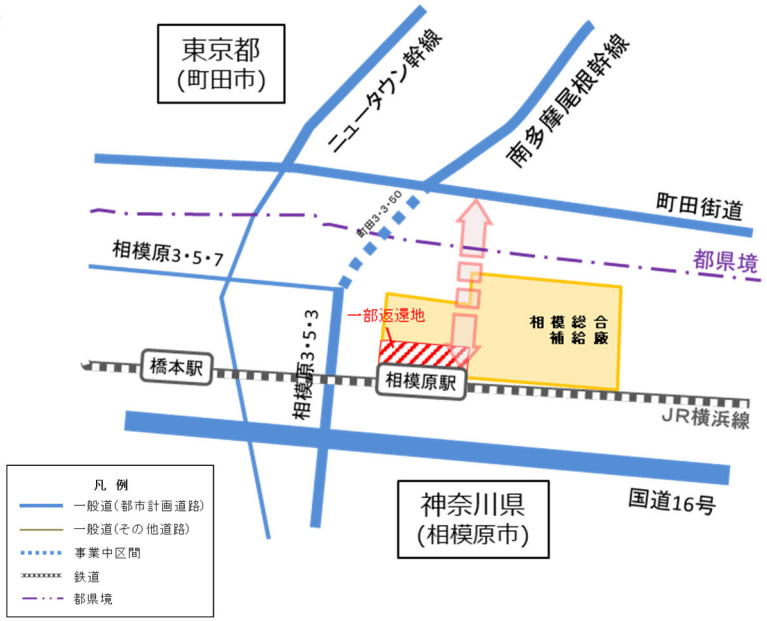


埼玉県境の道路網のイメージ

● 神奈川県（相模原市方面）との連携強化

南多摩尾根幹線と神奈川県側の都市計画道路を結ぶ路線として、町田都市計画道路３・３・50 号を神奈川県側と同時期に都市計画決定しました。

相模総合補給廠の一部返還に伴う相模原駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、町田街道から相模原駅への新たなアクセス道路についても検討を進めていきます。



神奈川県境の道路網の検討イメージ

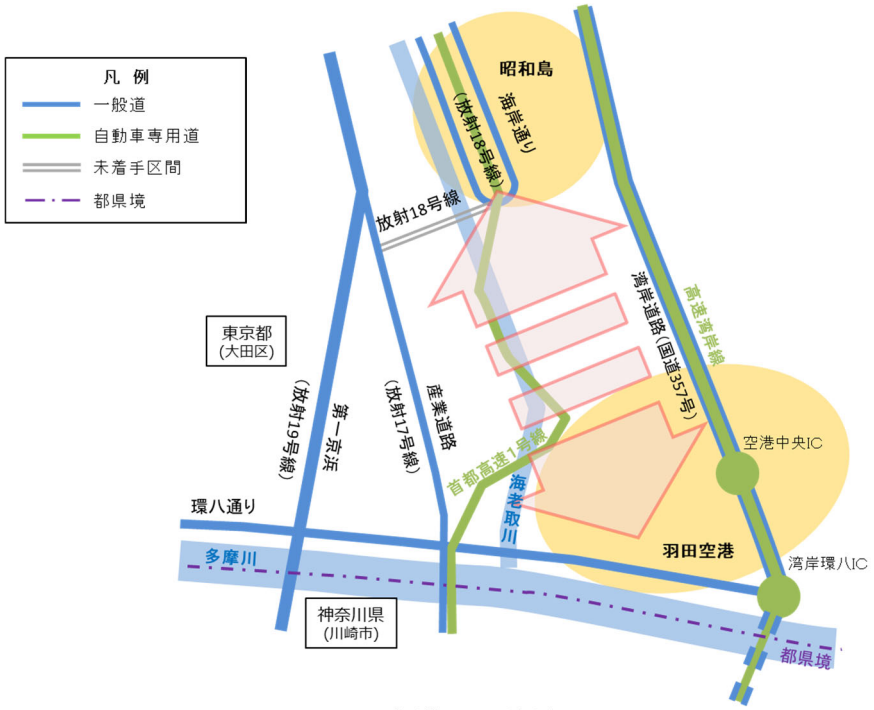
5　新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

●羽田空港周辺地域における道路網の拡充

都市間競争を勝ち抜くためには、増加する航空需要に対応した空港の容量拡大及びアクセス強化により、東京の玄関口となる空港の更なる機能強化が必要です。

今後、こうした空港の更なる機能強化や新たな周辺開発等の動向を踏まえ、必要に応じて都市計画道路の在り方を検討していきます。



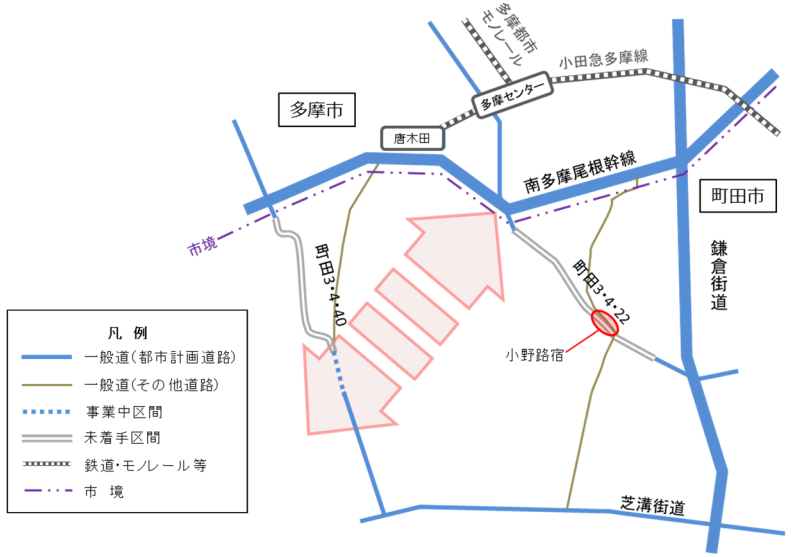
羽田空港周辺地域

●町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充

町田市北部の丘陵地域は、多摩市方面や町田駅などを結ぶ広域的な幹線道路が不足しており、公共交通も未発達な地域です。また、江戸時代に栄えた小野路宿などの歴史的資源を生かしたまちづくりも踏まえつつ、南北の連携を強化する必要があります。

また、多摩都市モノレールの延伸（町田方面）については、国の交通政策審議会第198号答申（平成28年4月）において、「事業化に向けて検討などを進めるべき路線」と位置付けられ、導入空間となり得る道路整備の課題があることなどが示されました。

これらを踏まえ、多摩都市モノレールの導入空間ともなり得る道路など、南北道路網の拡充について、地元市等と連携しながら、検討を進めていきます。



町田市北部の丘陵地域

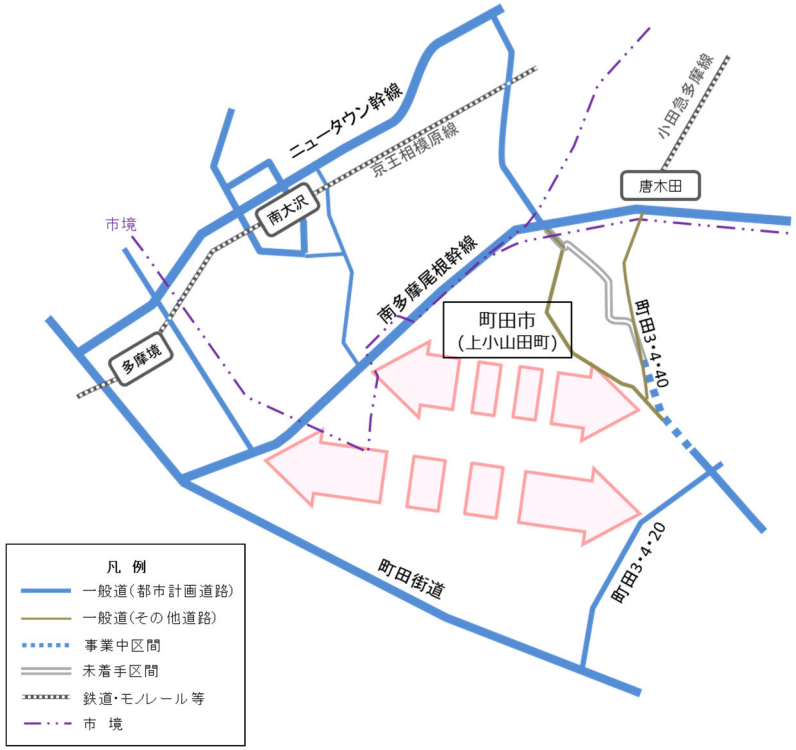
5　新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

● 町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充

町田市上小山田町周辺地域には、京王相模原線の南大沢駅などがありますが、駅への道路網が不足しており、バスでスムーズに駅へアクセスができないなど、拠点としての効果が十分に生かされていません。

当該地域におけるまちづくりの動向を踏まえ、移動しやすいまちの形成に向け、当該地域の道路網の拡充について、検討を進めていきます。



町田市上小山田町周辺地域

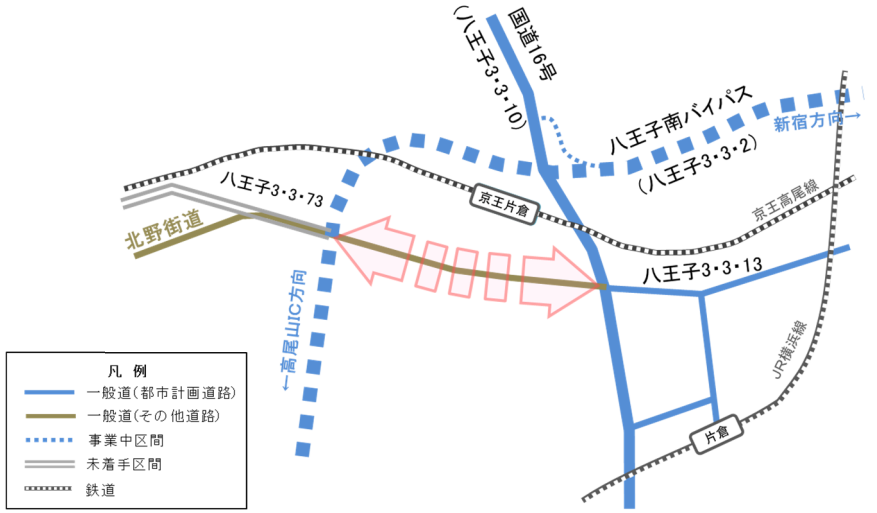
●八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸

八王子市片倉町北部地域周辺の良好な交通環境を確保するためには、国道16号や現在整備を進めている八王子南バイパスと合わせ、八王子3・3・13と八王子3・3・73を連結し、東西方向の道路ネットワークを強化する必要があります。

また、この区間には第一次緊急輸送道路に指定される北野街道がありますが、その一部が歩道の無い幅員約9mの道路となっています。

こうしたことから、交通の円滑化、歩行者の安全性確保、緊急輸送道路としての機能強化などを考慮し、八王子3・3・13を約610m延伸する都市計画変更の素案を取りまとめ、令和7年12月に説明会を開催しました。

引き続き、関係機関と協議しながら、都市計画決定に向けて手続を進めていきます。



八王子市片倉町（八王子3・3・13）

04

優先整備路線の選定
（第五次事業化計画）

1 「優先整備路線の選定」の考え方

都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、必要性が高い路線の中から計画期間（令和８年度から令和22年度まで）で優先的に整備すべき「優先整備路線」※1を選定します。選定に当たっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。

優先整備路線の選定は、東京都と区市町の適切な役割分担の下で行いました。都施行路線については、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価しました。区市町施行路線については、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて選定※2しました。

必要性が高い路線

優先整備路線の選定項目	広域的な視点	地域的な視点	道路整備の基本目標 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	都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成など		●	●	●	●
2 首都東京の強靭化	緊急輸送網の拡充・強化　など	安全な避難路の確保　など	●			
3 スムーズな道路網の形成	道路交通の円滑化など	暮らしを支える地域公共交通の充実　など		●	●	●
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	生活道路への通過交通流入の抑制など	歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保　など			●	
5 国際競争力の強化	円滑な物流の確保など	拠点間の連携強化など		●	●	
6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献		集約型の持続可能なまちづくりなど	●	●	●	●

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。

※１計画期間で優先的に整備すべき路線とは、優先的に事業に着手する路線のこと。

※2地域の実情に応じて、幹線街路以外の区画街路や交通広場なども含めて選定しました。

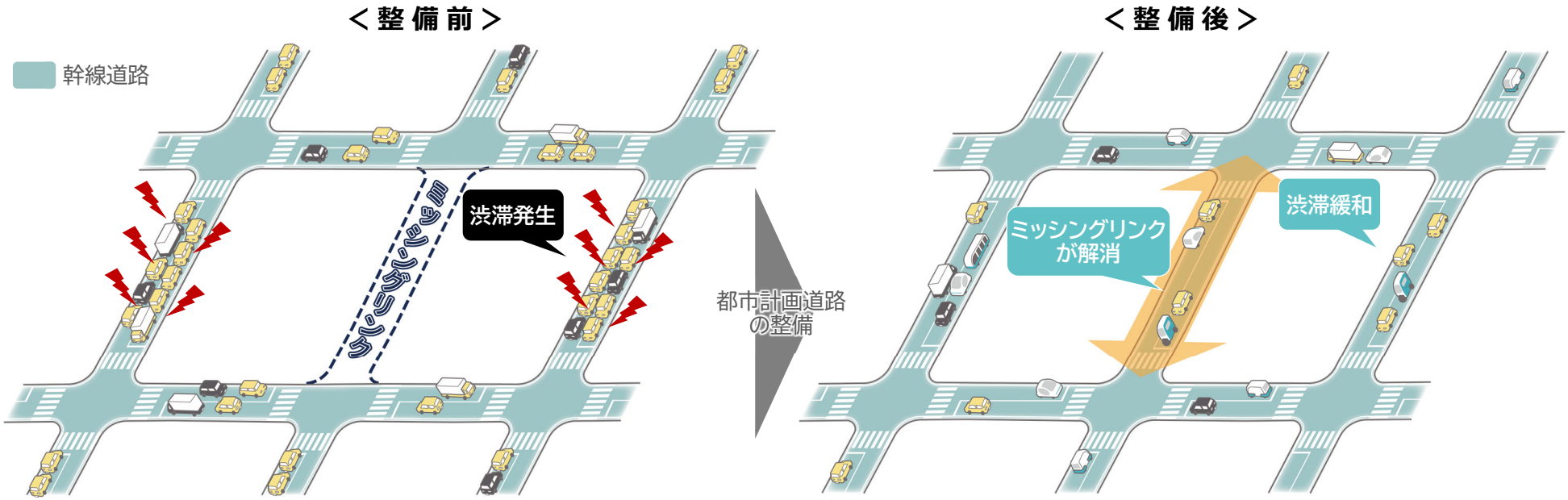
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

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、防災力の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	骨格幹線道路のうち、ミッシングリンクの解消や渋滞緩和に寄与する区間を評価しました。



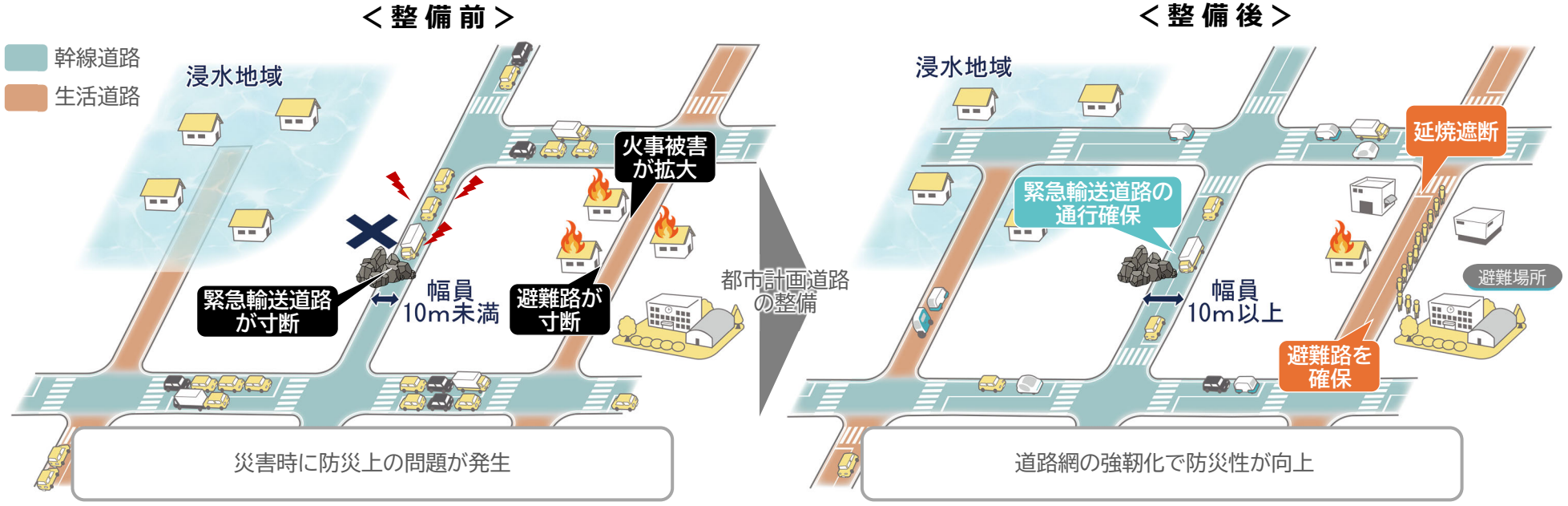
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

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、避難路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も重要です。

こうした首都東京の強靭化や地域の防災性向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現況幅員がおおむね10m未満※となっている区間、都県境をつなぐ道路並びに広域防災拠点及び災害拠点病院へのアクセス強化に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	浸水想定区域からの避難路の確保、避難場所等へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成など、地域の防災性向上に寄与する区間を評価しました。



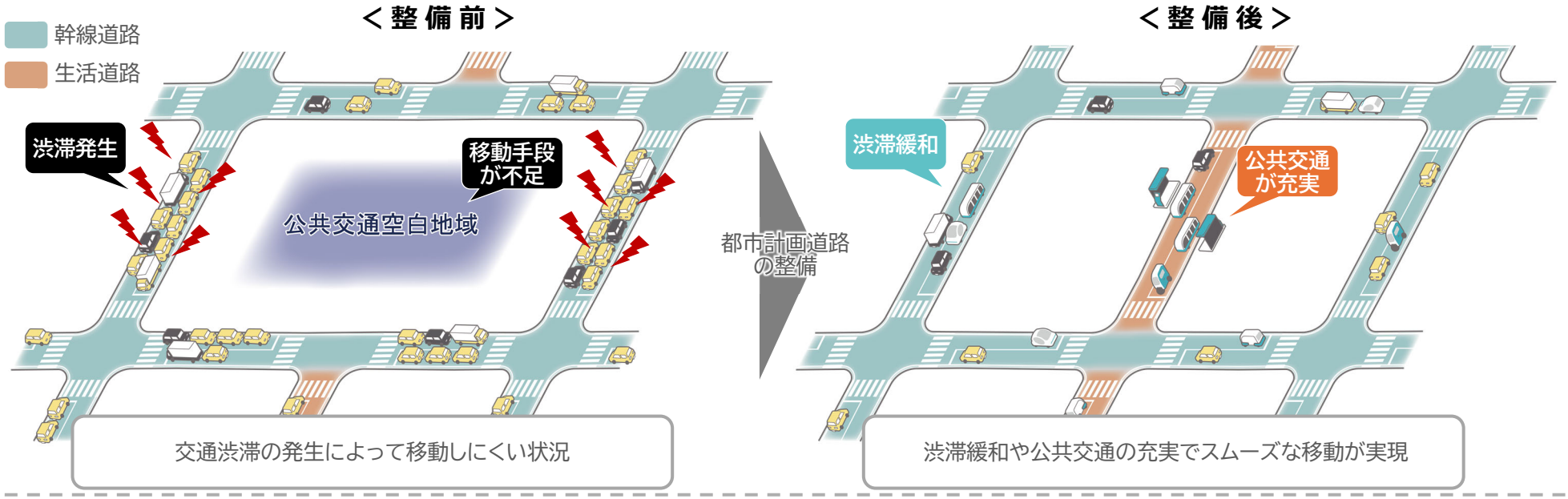
※阪神・淡路大震災では、幅員8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となった一方、幅員8m以上の道路では、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能でした。10m 未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

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。

渋滞緩和や公共交通空白地域の解消などに寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	主要渋滞箇所又は混雑度※が1.25を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	駅周辺等における交通混雑や公共交通空白地域の解消など、地域の交通課題の解消に寄与する区間を評価しました。



※混雑度：道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度が1.25を上回る」とは、１日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。
混雑度＝交通量（台/12h）/交通容量（台/12h）出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

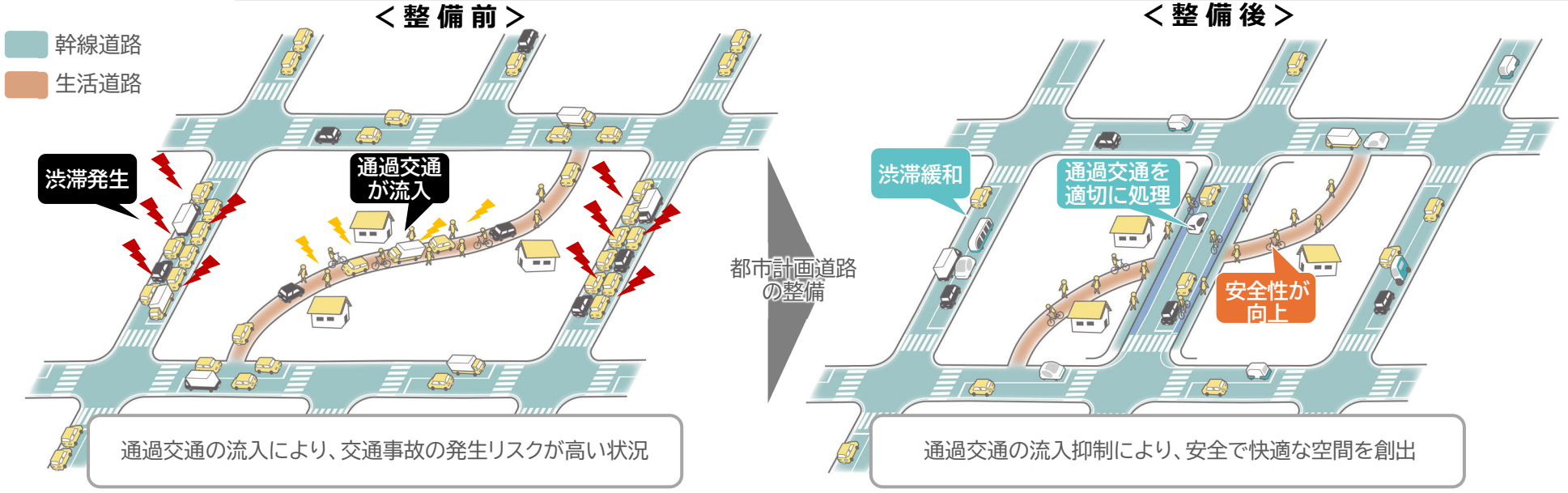
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

4 誰もが安全に暮らせるまちづくり

道路網の形成が不十分な地域では、渋滞を避けようとする車両が小学生の通学路にもなる生活道路に入り込むため、交通事故のリスクが高い状況にあります。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多く存在しており、子どもから高齢者まで誰もが安全に移動できる環境整備が必要です。

生活道路への通過交通の流入抑制、自転車通行空間及びバリアフリー化された歩行者空間の確保など、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	人身事故密度ランク※上位50％以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間を評価しました。
地域的な視点	自転車の通行空間の確保や安全な通学路の確保が必要な区間、バリアフリー基本構想の重点整備地区内で歩道幅員が不十分な区間※など、地域の交通安全に寄与する区間を評価しました。



※人身事故密度ランク：「交通事故統計情報のオープンデータ（2020年～2023年）出典：警察庁webサイト」を用いて作成したものを指します。
※歩道の幅員が不十分な区間：歩道の有効幅員が道路構造令による基準を満たしていない区間のことを指します。

5 国際競争力の強化

都民生活及び産業活動は物流によって支えられており、国際競争が激化する中、物流需要の増加及び小口・多頻度化に対応する物流基盤の整備が求められています。また、インバウンド回復を受け、ビジネス環境の整備や持続可能な観光地域づくりも課題となっています。

物流の円滑化や観光拠点へのアクセス向上など、人やモノの自由な移動の実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点	国が定めた重要物流道路（代替路・補完路を含む。）及び広域道路ネットワークに位置付けられた区間並びにMICE※施設と高速道路のインターチェンジを結ぶ区間のうち、交通の円滑化が期待される区間を評価しました。また、都市機能が集積している地域において、ウォーカブルな道路空間を充実させるため、都市計画区域マスタープランにおける中核的な拠点※内で、歩行空間の拡充が必要な区間を評価しました。
地域的な視点	高速道路のインターチェンジ周辺の物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上に寄与する区間を評価しました。

6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

地域の主要駅周辺における機能集積や歩いて暮らせるまちへの再構築、緑豊かで良質な空間形成、拠点間の連携など、集約型の地域構造への再編を目指す上で、都市計画道路はその基盤となります。

こうした持続可能な地域のまちづくりの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

地域的な視点	拠点間連携、地域の活性化、緑豊かな空間形成などに寄与する区間を評価しました。また、土地区画整理や市街地再開発、鉄道の連続立体交差事業などの他事業との連携など、地域のまちづくりを進める上で整備が必要な区間を評価しました。

※MICE：企業系会議（Meeting）、企業の報奨・研修旅行（Incentive ）、国際会議 （Convention）、展示会・イベント等（Exhibition/Event）を総称した造語で、国際会議に代表されるこれらのビジネスを 目的とするイベントを指します。出典：東京都「東京都MICE誘致戦略2023」

※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る拠点のことを指し、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。出典：「東京都市計画 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）

3　優先整備路線の選定

計画期間（令和８年度から令和22年度まで）で優先的に整備すべき「優先整備路線」を示します。選定された優先整備路線については、計画期間内で優先的に事業に着手していきます。

施行区分		路線数	延長（km）
東京都施行路線		96	96
	区　部	49	43
	多摩地域	47	53
区施行路線		66	33
市町施行路線		61	26
その他施行		4	2
全　　体		227	157

※　その他施行とは、市街地開発事業によるものをいいます。表中の延長については、端数処理をしています。

優先整備路線に選定しなかった路線についても、以下のような場合には、計画期間内に事業化することがあります。

●隣接区間などの周辺道路の整備が進み、整備の優先度が高まった場合

●防災都市づくり推進計画に位置付けられた整備地域等の整備、土地区画整理、市街地再開発等の面的整備、団地の建替え、大規模な開発、行政計画に位置付けられた施設等の整備など、まちづくりが具体化し、整備の優先度が高まった場合

●鉄道の立体交差計画が具体化した場合

●都市計画道路を新規追加又は変更した場合

●計画内容再検討路線のうち、計画の方向性が定まるなど事業化の準備が整った場合　　など

なお、今後事業化を検討していく際、立体交差、交差点拡幅、支線又は橋詰が計画されている区間及び都市計画公園等と重複する区間については、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に基づき、必要に応じて検討を実施します。

首都東京の強靭化に向けた早期整備

優先整備路線のうち、首都東京の強靭化に向け、特に重要な路線について、早期整備に向けて検討していきます。

例：立川３・１・34
国立３・３・１５
国立３・４・５

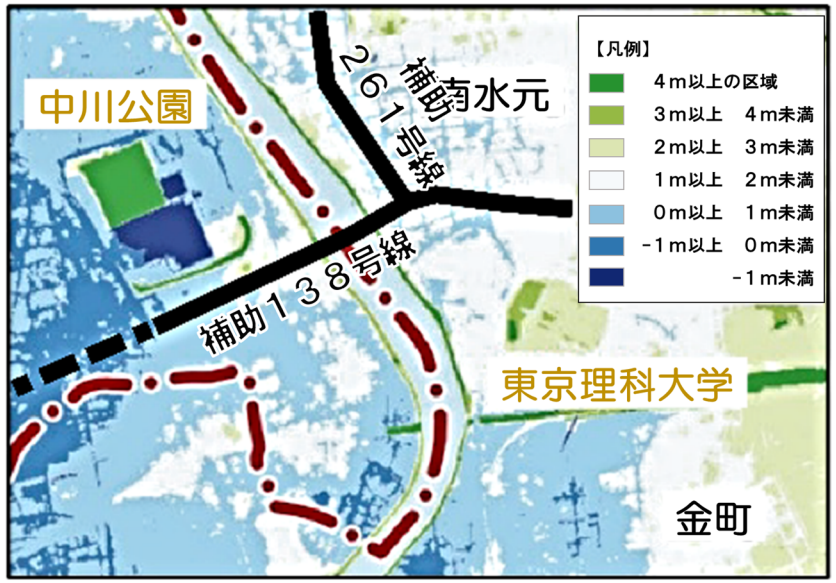
立川広域防災基地へのアクセスルートとなる周辺の都市計画道路の整備を推進します。

立川広域防災基地周辺の都市計画道路等



例：補助138号線
補助261号線

河川に囲まれている上、東京湾の海面より低くなっている水害リスクの高い地域において、河川を渡る新たな橋梁を架設することで、災害時の避難路及び物資輸送路としての機能を確保します。



国土地理院の基盤地図情報（数値標高モデル）5mメッシュ（標高）を使用して作成

3　優先整備路線の選定

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-1	放射6号線	環状6～中央二丁目	中野	80	骨格・交通・国際
都-2	放射8号線	放射12～補助94	文京・台東	550	骨格・交通・国際
都-3	放射9号線	補助124付近～環状2付近	千代田	1,300	骨格・交通
都-4	放射16号線	東葛西四丁目～都県境（旧江戸川橋梁部）	江戸川	230	骨格・強靭化・交通
都-5	放射23号線	放射5付近～補助61付近	杉並	210	骨格・交通・安全
都-6	放射25号線	環状4付近～補助68	新宿	1,020	骨格・交通・安全
都-7	放射31号線	放射32号線付近～補助115	江東	640	関連事業
都-8	放射32号線	東陽七丁目～毛利一丁目（毛利二丁目交差点）	江東	2,010	関連事業
都-9	放射32号線	補助102～補助103	墨田	520	継続性
都-10	放射35号線	環状7～放射36	練馬	2,780	骨格・交通・安全
都-11	環状3号線	環状2～放射20	中央・港	2,340	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-12	環状4号線	補助79～放射9付近	文京	700	骨格・交通・国際
都-13	環状4号線	補助94交差点付近（道灌山下交差点）	文京	130	骨格・交通・国際
都-14	環状4号線	放射11付近～環状5の2	荒川	820	骨格・交通・国際
都-15	環状4号線	補助119～東向島四丁目（百花園入口交差点）	墨田	530	骨格・交通・国際
都-16	環状4号線	京島三丁目～補助116	墨田	600	骨格・交通・国際
都-17	環状5の1号線	補助74～豊）高田三丁目	新宿・豊島	830	骨格・交通・国際
都-18	環状5の1号線	放射8支線2～補助82	豊島	590	骨格・交通・国際
都-19	環状7号線	豊玉南二丁目～放射35	練馬	240	関連事業
都-20	環状7号線	補助83付近～補助89付近	北	580	骨格・交通・国際
都-21	外環の2	放射6～補助229	練馬	500	交通・安全
都-22	外環の2	補助76～富士街道	練馬	1,090	交通・安全
都-23	補助26号線	放射2付近～東急目黒線	品川	480	関連事業
都-24	補助26号線	目黒本町三丁目～放射3	目黒	860	骨格・交通
都-25	補助26号線	放射５～補助61	渋谷	210	骨格・交通
都-26	補助28号線	放射1～環状8	大田	800	交通・安全
都-27	補助52号線	補助128～環状8	世田谷	2,300	交通・安全
都-28	補助61号線	環状７付近～放射23	渋谷・杉並	1,040	交通・安全
都-29	補助74号線	補助220～補助26	中野	720	交通・国際
都-30	補助86号線	放射9～補助245付近	板橋	440	交通・安全

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-31	補助94号線	補助179付近～環状4	文京	940	関連事業
都-32	補助125号線	放射4～放射4支線3	世田谷	230	交通・安全
都-33	補助125号線	補助51～喜多見八丁目	世田谷	230	交通・継続性
都-34	補助125号線	喜多見九丁目～狛江市境	世田谷	330	交通・継続性
都-35	補助133号線	補助52～放射5	世田谷・杉並	1,990	交通・安全
都-36	補助133号線	補助130～放射6	杉並	890	交通・安全
都-37	補助133号線	白鷺一丁目～補助76	中野	430	交通・関連事業
都-38	補助133号線	補助172～放射8	練馬	2,070	交通・安全
都-39	補助138号線	環状7～補助261	足立・葛飾	910	強靭化・交通・安全
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830	強靭化・国際
都-41	補助143号線	北総鉄道～放射14	葛飾・江戸川	1,690	関連事業
都-42	補助144号線	放射16～国道357	江東	2,060	交通・関連事業
都-43	補助156号線	放射7～外環の2	練馬	1,310	強靭化・交通・安全
都-44	補助172号線	環状7～早三東通り	練馬	1,450	交通・安全
都-45	補助203号線	放射8～赤塚二丁目（六道の辻交差点）	板橋	410	強靭化・交通・安全
都-46	補助214号線	補助125付近～狛江市境	世田谷	590	交通・継続性
都-47	補助217号線	補助54付近～補助218	世田谷	1,010	交通・安全
都-48	補助277号線	補助259付近～主地501	葛飾	700	強靭化・交通・安全
都-49	補助286号線	上篠崎二丁目～都県境（江戸川橋梁部）	江戸川	180	強靭化・交通
			合計	43,390	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
　骨格：骨格幹線道路の形成　　強靭化：首都東京の強靭化　　交通：スムーズな道路網の形成
　安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3　優先整備路線の選定

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
都-50	八王子3・3・74号線	谷野街道～秋川街道	八王子	4,920	骨格・交通・安全
都-51	八王子3・4・14号線外	日)平山六丁目～八)長沼町	八王子・日野	520	強靭化・継続性
都-52	立川3・1・34号線	富士見町七丁目～立川3・2・11	立川	1,580	強靭化・交通・安全・国際
都-53	立川3・1・34号線	五日市街道～立川3・3・3	立川	520	交通・安全・国際
都-54	立川3・2・4号線外	東村山3・4・33付近～立川3・4・22付近	東大和・東村山	1,040	継続性
都-55	立川3・2・38号線	立川3・2・16～立川3・3・3	立川	900	交通・安全
都-56	立川3・3・3号線	立川3・3・30～都道162（松中団地東交差点）	立川	3,350	骨格・交通・安全・国際
都-57	立川3・3・3号線	西砂町六丁目～福生市境	立川	1,660	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-58	立川3・3・30号線	国立市境～立川3・4・8	立川	590	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-59	立川3・3・30号線	青梅街道～都市計画区間	東大和	690	強靭化・交通
都-60	立川3・4・5号線外	国立3・4・16～立川3・4・5支線1	立川・国立	960	骨格・強靭化・交通・安全
都-61	立川3・4・39号線	立川3・3・3～武)大南一丁目	立川・武蔵村山	840	交通・安全
都-62	武蔵野3・4・11号線	杉並区境～吉祥寺東町二丁目	武蔵野	780	強靭化・継続性
都-63	三鷹3・4・7号線	三鷹3・4・12～三鷹3・4・14付近	三鷹	1,020	交通・安全
都-64	三鷹3・4・7号線	三鷹3・4・17付近～三鷹3・4・18付近	三鷹	1,000	強靭化・交通・国際
都-65	三鷹3・4・12号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・7	三鷹	800	交通・安全
都-66	三鷹3・4・12号線	三鷹3・4・14～三鷹3・4・13	三鷹	860	交通・安全
都-67	府中3・4・3号線	府中3・4・23～府中3・3・24	府中	2,800	骨格・交通・安全
都-68	府中3・4・12号線	多磨町一丁目～府中3・5・14	府中	1,680	交通・安全
都-69	調布3・4・4号線外	世田谷区境～調布3・4・16	狛江	470	交通・継続性
都-70	調布3・4・4号線外	調布3・2・6～府)押立町四丁目	府中・調布	1,530	交通・継続性
都-71	町田3・3・36号線	相原町～町田3・3・10	町田	690	強靭化・交通・国際
都-72	町田3・3・36号線	相原町（相原三差路交差点付近）～ 小山町（田端交差点付近）	町田	1,550	骨格・交通・国際
都-73	町田3・3・36号線	小山町（小山交差点付近）～ 小山町（馬場交差点付近）	町田	1,430	骨格・交通・国際
都-74	町田3・3・36号線	小山町（馬場交差点付近）～ 常盤町（常盤交差点付近）	町田	890	骨格・交通・国際
都-75	町田3・3・36号線	鶴川街道～町田3･4･29	町田	4,380	骨格・交通・安全・国際

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
都-76	町田3・4・18号線	都県境(川崎市境)～町田3・4・23付近	町田	810	骨格・強靭化・交通
都-77	町田3・4・18号線	大蔵町（金井入口交差点付近）～野津田町	町田	990	骨格・交通
都-78	町田3・4・23号線	鶴川街道～都県境（川崎市境）	町田	30	強靭化・交通
都-79	小金井3・4・11号線外	府中3・2・2の1～小金井3・4・1	小金井・府中	830	交通・安全
都-80	小平3・3・3号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格・交通・安全・国際
都-81	小平3・3・3号線	小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180	骨格・交通・安全・国際
都-82	日野3・4・1号線	日野(日野橋南詰交差点付近)～日野3・4・8	日野	370	関連事業
都-83	日野3・4・3号線	日野3・4・14付近～日野3・4・18付近	日野	1,010	強靭化・継続性
都-84	日野3・4・17号線	日野3・4・8付近～立)富士見町七丁目	日野	660	強靭化・交通・国際
都-85	東村山3・4・18号線	南沢四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150	交通・安全
都-86	東村山3・4・35号線	東村山3・4・11～都県境（所沢市境）	東村山	690	強靭化・交通・安全
都-87	国分寺3・4・6号線	国分寺3・4・12～東恋ヶ窪一丁目	国分寺	470	継続性
都-88	国分寺3・4・11号線	国分寺3・4・2付近～国分寺3・4・4付近	国分寺	460	強靭化・交通
都-89	国立3・3・15号線	国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-90	国立3・4・5号線	国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270	骨格・強靭化・交通・安全
都-91	秋多3・3・4号線	草花～秋多3・3・9	あきる野	430	交通・安全
都-92	秋多3・4・5号線	秋多3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410	交通・継続性
都-93	秋多3・4・5号線	秋多3・4・16付近～秋多3・4・10付近	あきる野	540	交通・安全
都-94	秋多3・4・14号線	平井～秋多3・5・7	日の出	500	強靭化・継続性
都-95	西東京3・3・3号線	西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格・交通・安全・国際
都-96	西東京3・4・26号線	西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620	交通・安全
			合計	52,850	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
骨格：骨格幹線道路の形成　強靭化：首都東京の強靭化　交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3　優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-1	補助7号線	補助10～環状4	港	260	強靭化・安全・まち
区-2	補助14号線	環状4～高輪四丁目（柘榴坂上）	港	310	強靭化・安全・まち
区-3	補助23号線	放射22～放射4	港	810	強靭化・まち
区-4	駅街路2号線	駅街路1～環状2	港	180	強靭化・安全・国際・まち
区-5	新宿駅付近街路10号線	放射5～環状5の1支線1	新宿	160	安全・まち
区-6	墨田区画街路7号線	放射13支線1～鉄押付1付近	墨田	100	安全・まち
区-7	墨田区画街路10号線	放射32～放射13支線1	墨田	330	安全・まち
区-8	墨田区画街路12号線	放射13支線1	墨田	470	安全・まち
区-9	補助199号線	補助200付近(浜園橋付近)	江東	90	強靭化・安全・まち
区-10	補助199号線	環状3支線2付近（蛤橋付近）	江東	90	強靭化・安全・まち
区-11	補助162号線	補助149～環状6	品川	570	強靭化・安全
区-12	補助163号線	西品川一丁目～補助26付近	品川	630	強靭化・安全・まち
区-13	補助127号線	補助46～放射3	目黒	640	強靭化・安全・まち
区-14	補助34号線	放射17～放射19	大田	410	強靭化・安全・まち
区-15	補助34号線	放射19～補助27	大田	350	強靭化・安全・まち
区-16	補助43号線	補助44～放射1	大田	320	強靭化・安全・まち
区-17	補助43号線	放射1～補助34	大田	480	強靭化・安全・国際・まち
区-18	補助44号線	環状7～補助48	大田	210	強靭化・安全・まち
区-19	補助44号線	補助43～環状8	大田	170	強靭化・交通・安全・まち
区-20	補助54号線	松原四丁目～補助154	世田谷	590	強靭化・交通・安全
区-21	補助154号線	松原二丁目～補助54	世田谷	710	交通・安全・まち
区-22	補助216号線	補助219～補助129	世田谷	1,030	強靭化・交通・安全・まち
区-23	世田谷区画街路7号線	環状8～上野毛二丁目	世田谷	400	交通・安全・まち
区-24	世田谷区画街路11号線	成城学園前駅（交通広場約5,000㎡）	世田谷	50	安全・まち
区-25	世田谷区画街路12号線	成城学園前駅	世田谷	30	安全・まち
区-26	補助53号線	補助155～補助24	渋谷	220	安全・まち
区-27	補助220号線	補助71～補助74	中野	760	強靭化・安全・まち
区-28	補助227号線	妙正寺川～補助76	中野	940	強靭化・交通・安全・まち
区-29	補助132号線	補助228～西荻南三丁目	杉並	460	強靭化・交通・安全・まち
区-30	補助227号線	補助74～高円寺駅北口	杉並	420	強靭化・交通・安全・まち

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-31	補助243号線	補助242～補助86	北	530	強靭化・安全・まち
区-32	補助182号線	環状４～西日暮里二丁目	荒川	520	強靭化・安全
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740	強靭化
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550	強靭化・安全・国際・まち
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260	強靭化・安全・国際・まち
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790	強靭化・交通・安全・まち
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760	強靭化・安全・まち
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300	強靭化・国際・まち
区-40	補助135号線	補助76～練馬区画街路6	練馬	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-41	補助232号線	富士街道～外環の2	練馬	830	安全・まち
区-42	補助232号線	外環の2～東大泉六丁目	練馬	690	強靭化・まち
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510	強靭化・まち
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70	強靭化・安全・まち
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800	強靭化・安全・まち
区-47	足立区画街路7号線	環状7～補助113	足立	390	安全・まち
区-48	足立区画街路8号線	補助138～足立区画街路8	足立	220	強靭化・安全・まち
区-49	足立区画街路13号線	北千住駅～足立区画街路10	足立	40	強靭化・安全・まち
区-50	竹ノ塚駅広場1	竹ノ塚駅（交通広場約7,090㎡）	足立	－	安全・まち
区-51	補助138号線外	南水元一丁目付近	葛飾	200	強靭化・安全・まち
区-52	補助261号線	西水元五丁目～補助269	葛飾	910	安全・まち
区-53	補助264号線	補助140～補助273	葛飾	880	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-54	補助272号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	強靭化・安全
区-55	補助279号線	補助282～柴又一丁目	葛飾	200	安全・国際・まち
区-56	補助282号線	補助279～補助264付近	葛飾	1,690	強靭化・交通・安全・まち
区-57	鉄押附3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	安全・まち
区-58	鉄押附6号線	立石八丁目付近	葛飾	140	交通・安全・まち
区-59	補助264号線	岩槻街道～補助283	江戸川	200	安全・まち
区-60	補助283号線	補助264～放射14	江戸川	790	強靭化・安全

3　優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長（m）	選定理由
区-61	補助284号線	補助288～補助286	江戸川	490	安全
区-62	補助284号線	補助286～放射15	江戸川	500	強靭化・安全
区-63	補助284号線	放射15～補助287	江戸川	950	安全
区-64	補助284号線	補助287～補助288	江戸川	560	強靭化・安全
区-65	補助284号線	補助288～放射31	江戸川	560	強靭化・安全
区-66	補助286号線	補助288～上篠崎二丁目	江戸川	400	強靭化・安全・まち
			合計	33,200	

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-1	八王子3・3・74号線	八王子3・3・10～八王子3・5・47	八王子	430	強靭化・国際・まち
市町-2	八王子3・4・8号線	八王子3・3・10～八王子3・3・68	八王子・町田	1,310	強靭化・まち
市町-3	八王子3・4・58号線	山田町～八王子3・4・16付近	八王子	340	強靭化・安全・まち
市町-4	八王子3・5・43号線	八王子3・6・18～打越町	八王子	600	強靭化・安全・まち
市町-5	八王子3・4・64号線	八王子8・5・1～八王子3・3・ 1 （交通広場約5,000㎡）	八王子	30	強靭化・まち
市町-6	八王子8・5・1号線	八王子3・4・64～八王子都市計画通路1号	八王子	80	安全・まち
市町-7	八王子都市計画通路1号線	八王子8・5・1～市道浅川78	八王子	20	安全・まち
市町-8	立川3・2・10号線	立川3・4・25～曙第六公園付近	立川	700	安全・まち
市町-9	三鷹3・4・9号線	三鷹3・4・17～三鷹3・2・6	三鷹	750	強靭化・まち
市町-10	三鷹3・4・13号線	三鷹3・4・7～三鷹3・2・2	三鷹	70	強靭化
市町-11	青梅3・4・18号線	青梅3・5・23～青梅3・5・22	青梅	310	強靭化・まち
市町-12	青梅3・4・18号線	青梅3・5・22～青梅3・4・20	青梅	380	強靭化・まち
市町-13	青梅3・5・23号線	青梅3・5・12～青梅3・4・18	青梅	230	強靭化・安全・まち
市町-14	府中3・4・11号線	府中3・4・16～府中3・4・12	府中	90	安全・国際・まち
市町-15	昭島3・4・1号線	昭島3・4・18～緑町一丁目	昭島	110	まち

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-16	昭島3・4・18号線	田中町一丁目～昭島3・4・2	昭島	570	交通・国際・まち
市町-17	調布3・4・8号線	柴崎駅～菊野台三丁目（交通広場約2,500㎡）	調布	50	強靭化・安全・まち
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	強靭化・まち
市町-19	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1（交通広場約2,500㎡）	調布	100	強靭化・安全・まち
市町-20	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1（交通広場約3,950㎡）	調布	90	安全・まち
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・9～高ヶ坂六丁目	町田	530	交通
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～町田3・4・6	町田	280	交通
市町-23	小金井3・4・12号線	小金井3・5・5～小金井3・1・6	小金井	750	強靭化・安全・まち
市町-24	東村山3・4・13号線	清瀬市境～JR武蔵野線	東村山	330	強靭化・安全・まち
市町-25	東村山3・4・27号線	東村山3・4・13～秋津駅（交通広場約3,400㎡）	東村山	140	強靭化・安全・まち
市町-26	国分寺3・4・4号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	まち
市町-27	国分寺3・4・7号線	国分寺3・4・16～国立市境	国分寺	430	まち
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200	まち
市町-29	国分寺3・4・16号線	国分寺3・4・9～国分寺3・4・10	国分寺	690	強靭化・安全
市町-30	国立3・3・15号線	富士見台四丁目～国立3・4・4	国立	390	強靭化・安全・まち
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750	強靭化・交通・まち
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270	強靭化・交通・安全・まち
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～JR南部線	国立	250	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420	強靭化・安全・まち
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	狛江	730	強靭化・まち
市町-37	立川3・4・17号線	向原五丁目～立川3・4・26	東大和	560	強靭化・まち
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南街五丁目	東大和	280	強靭化・まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靭化・まち
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靭化・交通・まち
市町-41	東村山3・4・16号線	東村山3・4・24～東村山3・4・26	清瀬	430	強靭化・交通・安全・まち
市町-42	東村山3・4・23号線	清瀬駅～東村山3・4・13（交通広場約5,000㎡）	清瀬	110	強靭化・交通・国際・まち
市町-43	東村山3・4・26号線	東村山3・4・15の2～東村山3・4・16	清瀬	1,280	強靭化・交通・安全・まち
市町-44	東村山3・4・26号線	東村山3・4・17～関越自動車道	清瀬	650	強靭化・交通・安全・まち
市町-45	東村山3・4・13号線	東村山3・4・18～本町四丁目	東久留米	460	強靭化・交通・安全・まち

3　優先整備路線の選定

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長（m）	選定理由
市町-46	東村山3・4・13号線	東村山3・4・21～埼玉県境	東久留米	510	強靭化・交通・安全・まち
市町-47	東村山3・4・21号線	小平市境～東村山3・4・4	東久留米	280	強靭化・交通・安全・まち
市町-48	立川3・4・39号線	立川第2号空堀川～主地5	武蔵村山	50	強靭化
市町-49	立川3・5・20号線	立川3・4・40～立川3・5・41	武蔵村山	670	国際・まち
市町-50	多摩3・4・36号線	多摩3・4・15～小田良川公園付近	稲城	390	安全・まち
市町-51	福生3・4・15号線	長岡街道踏切～福生3・4・5	羽村	260	安全・まち
市町-52	秋多3・4・13号線	秋多3・3・3～JR五日市線	あきる野	440	強靭化・安全・まち
市町-53	西東京3・4・17号線	東伏見駅南交差点付近～西東京3・3・3	西東京	360	強靭化・安全・まち
市町-54	西東京3・4・18号線	西武柳沢駅～西東京3・5・4 （交通広場約2,700 ㎡）	西東京	320	強靭化・安全・まち
市町-55	西東京3・5・10号線	西東京3・4・16～西東京3・2・6	西東京	790	強靭化・安全
市町-56	西東京3・5・10号線	西東京3・2・6～西東京3・4・18	西東京	620	強靭化・まち
市町-57	西東京3・5・10号線	西東京3・4・18～西東京3・4・20	西東京	650	強靭化・交通・まち
市町-58	西東京3・5・10号線	ひばりが丘団地付近（団地交番前交差点付近）～西東京3・4・20	西東京	550	強靭化・安全・まち
市町-59	福生3・4・26号線	福生3・4・10～福生3・3・27	瑞穂	810	国際・まち
市町-60	福生3・4・26号線	富士山栗原新田字大日塚～二本木字西樽口	瑞穂	400	強靭化・交通・国際・まち
市町-61	福生3・5・23号線	福生3・4・4～主地5	瑞穂	320	強靭化・交通・安全・国際・まち
			合計	25,850	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
　骨格：骨格幹線道路の形成　　強靭化：首都東京の強靭化　　交通：スムーズな道路網の形成
　安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

その他施行

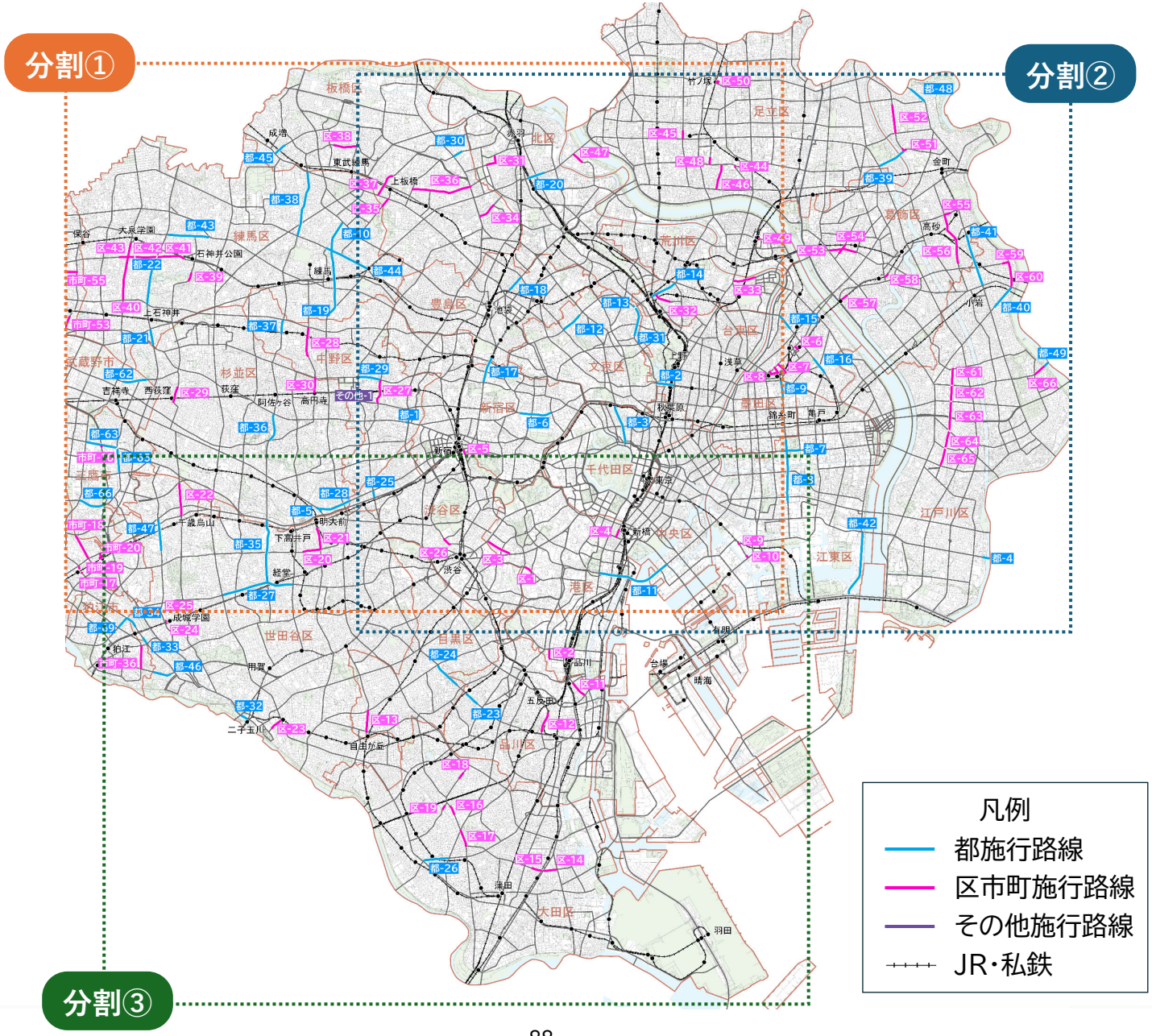
優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	選定理由
その他-1	補助223号線	立体部	中野	70	まち
その他-2	小平3・4・19号線	小平駅～小平3・4・14（交通広場約5,000㎡）	小平	90	まち
その他-3	福生3・4・21号線	福生3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320	強靭化・交通・安全・国際・まち
その他-4	福生3・4・26号線	二本木字西樽口～都県境（入間市境）	瑞穂	360	強靭化・交通・国際・まち
			合計	1,840	

※令和７年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。
※延長は端数処理しています。
※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。
※主な選定理由
　骨格：骨格幹線道路の形成　　強靭化：首都東京の強靭化　　交通：スムーズな道路網の形成
　安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり　国際：国際競争力の強化　　まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

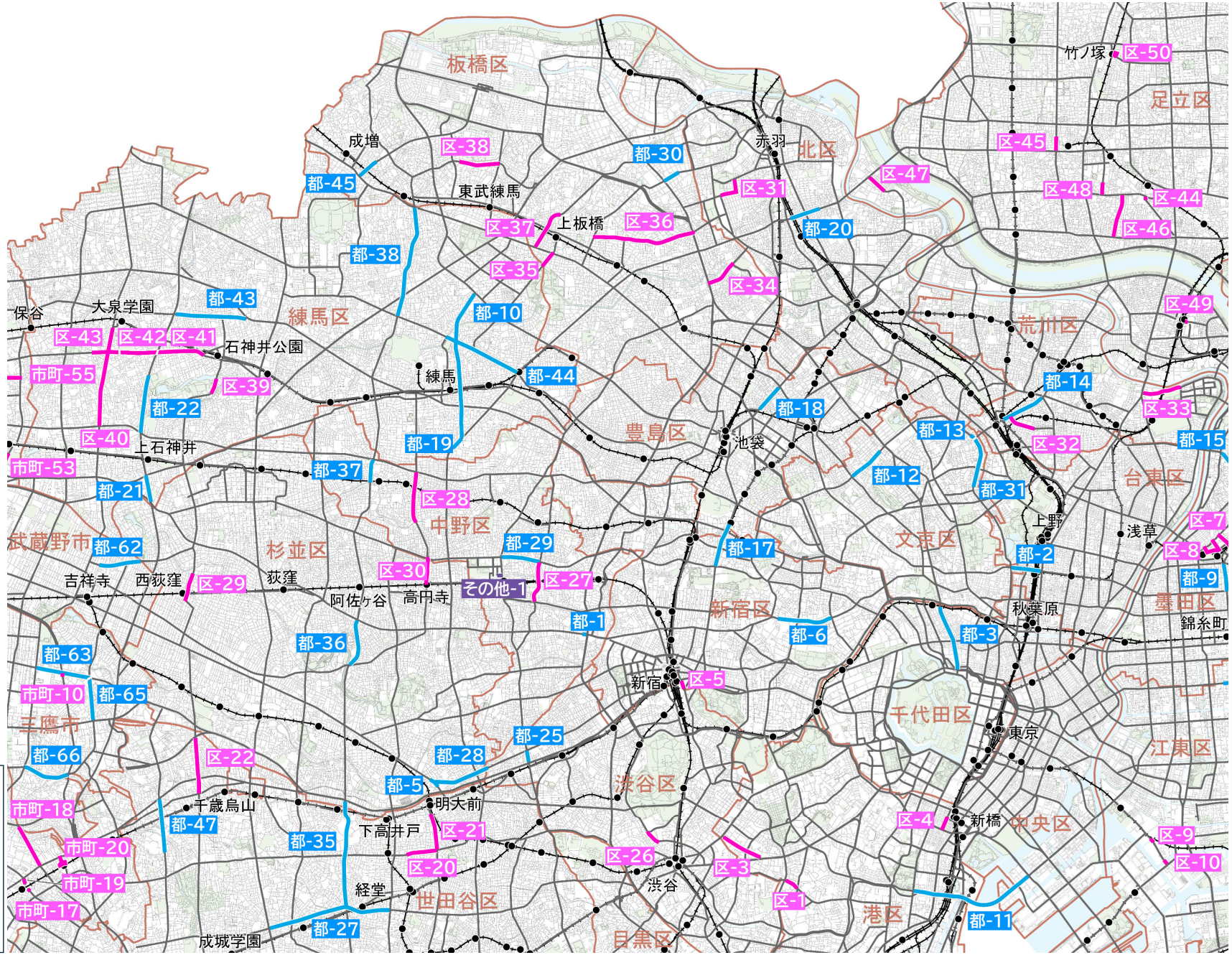
3　優先整備路線の選定

優先整備路線（区部）位置図



優先整備路線の選定

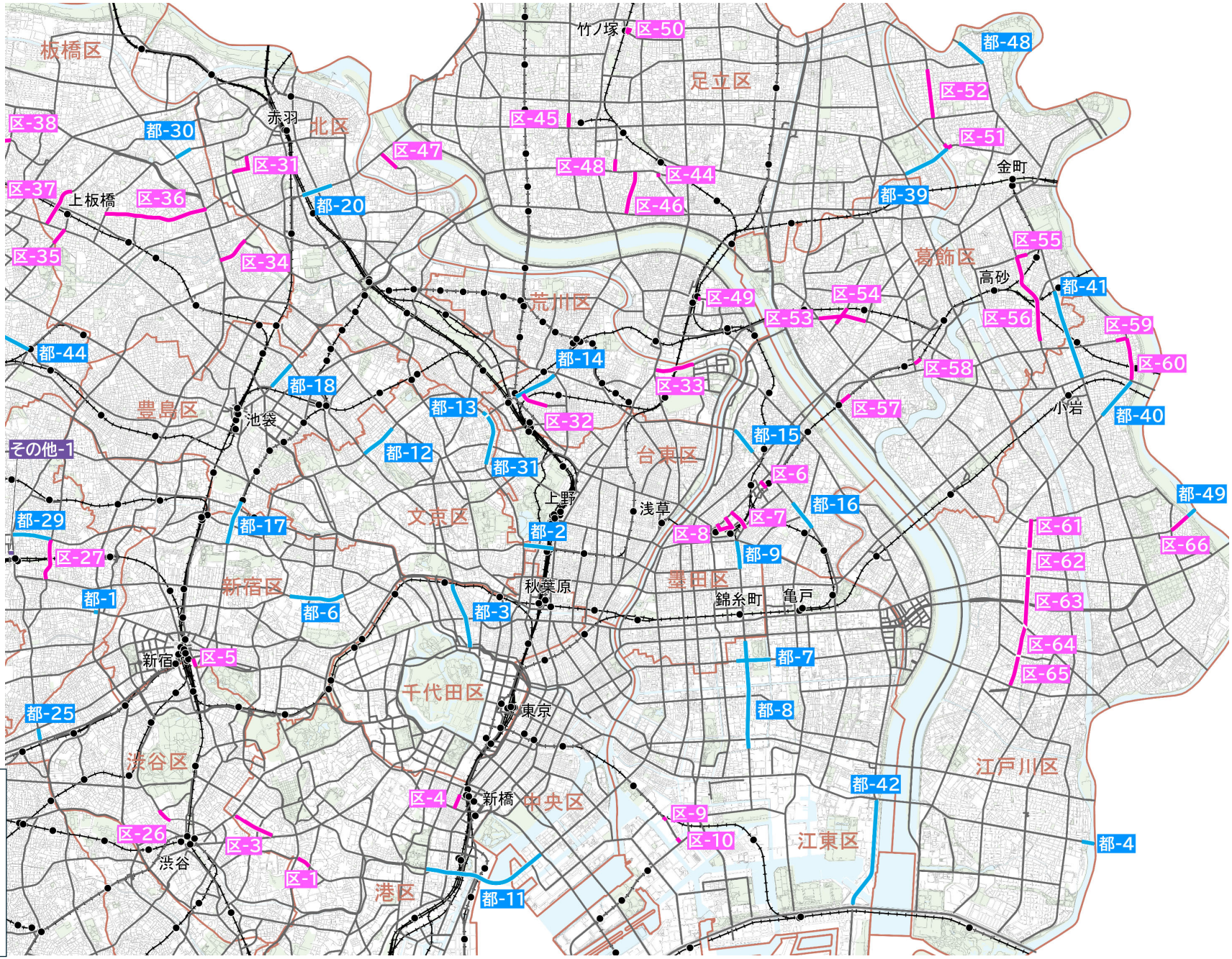
分割図①



凡例
- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

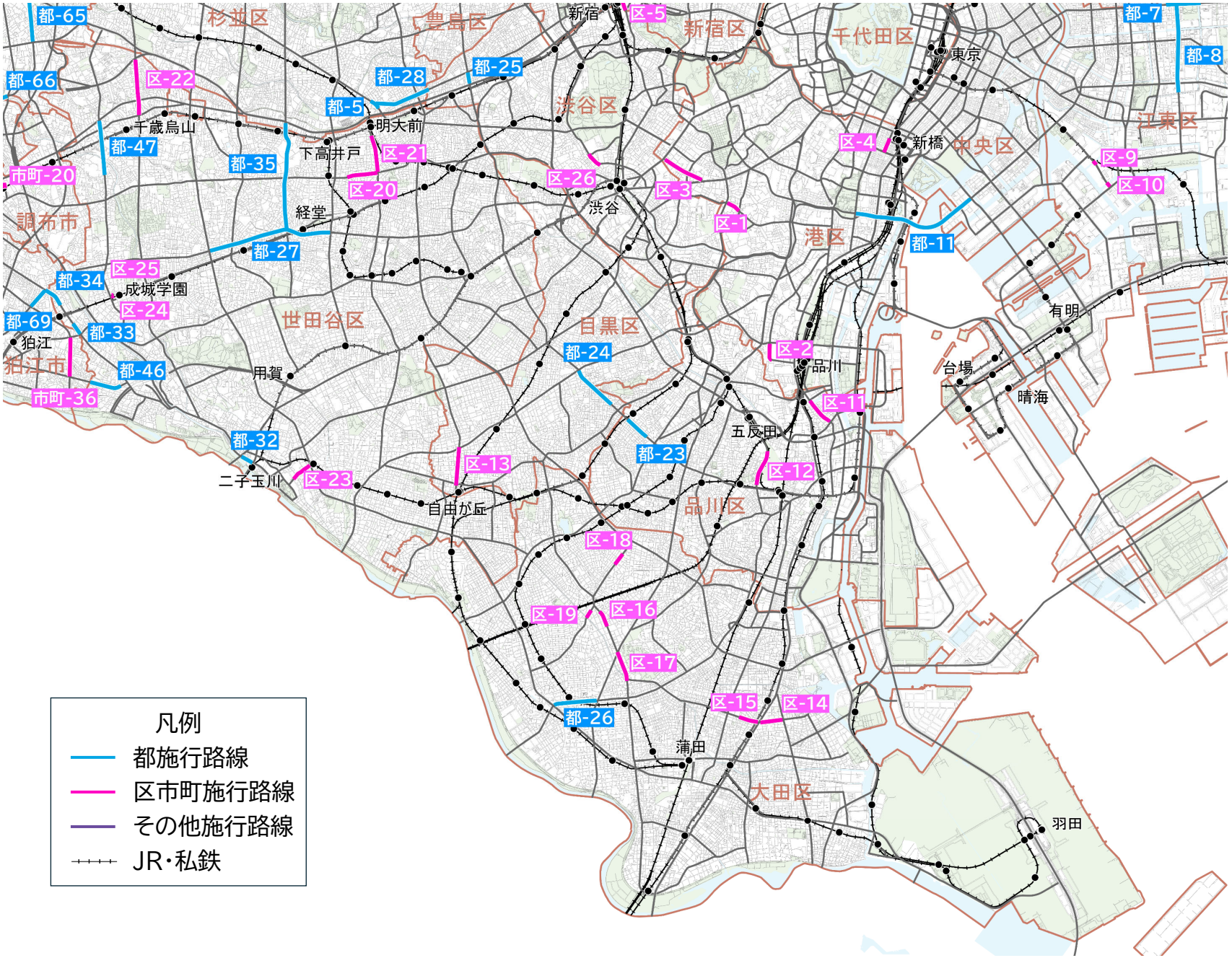
3　優先整備路線の選定

分割図②



優先整備路線の選定

分割図③



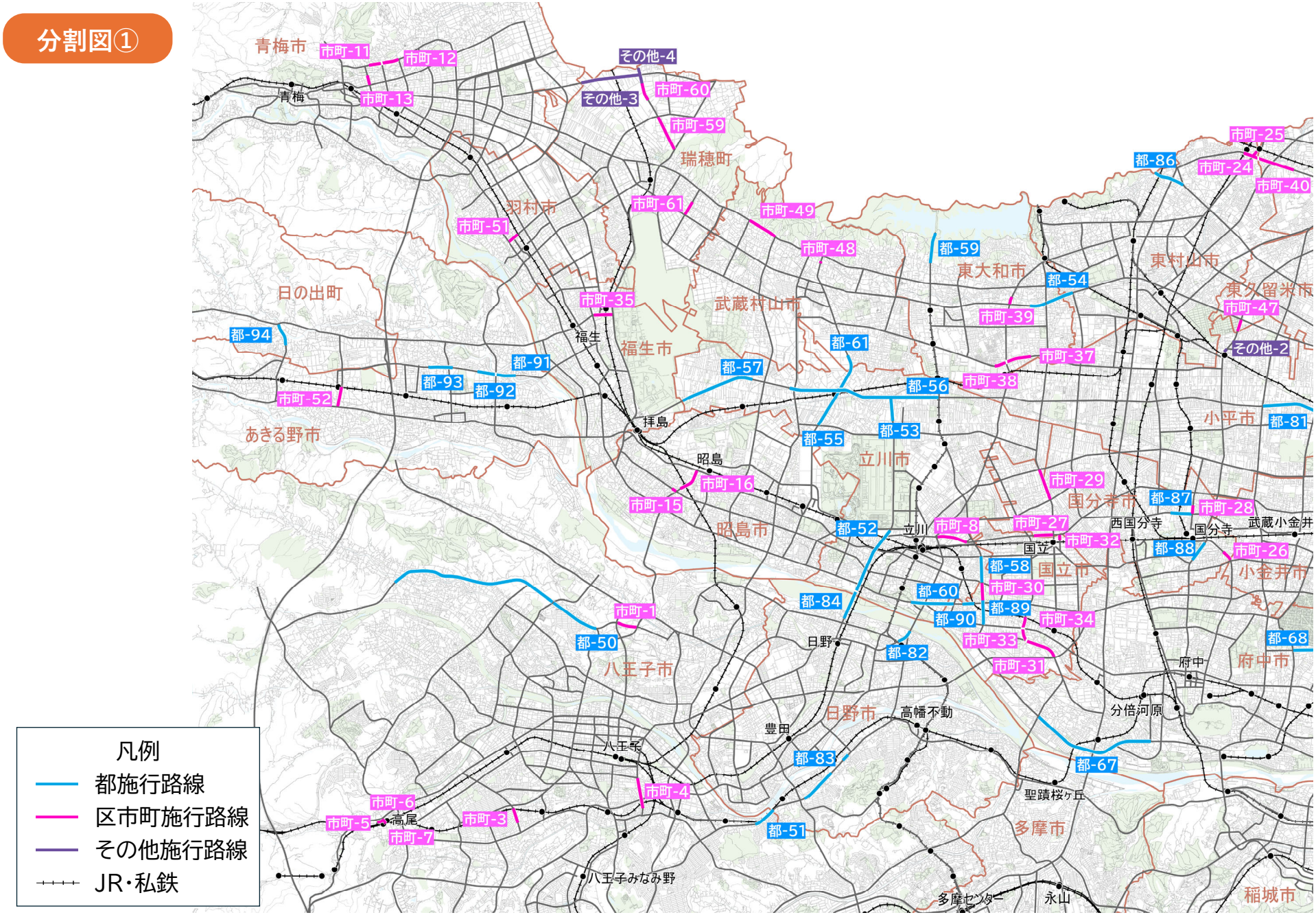
3　優先整備路線の選定

優先整備路線（多摩地域）位置図



優先整備路線の選定

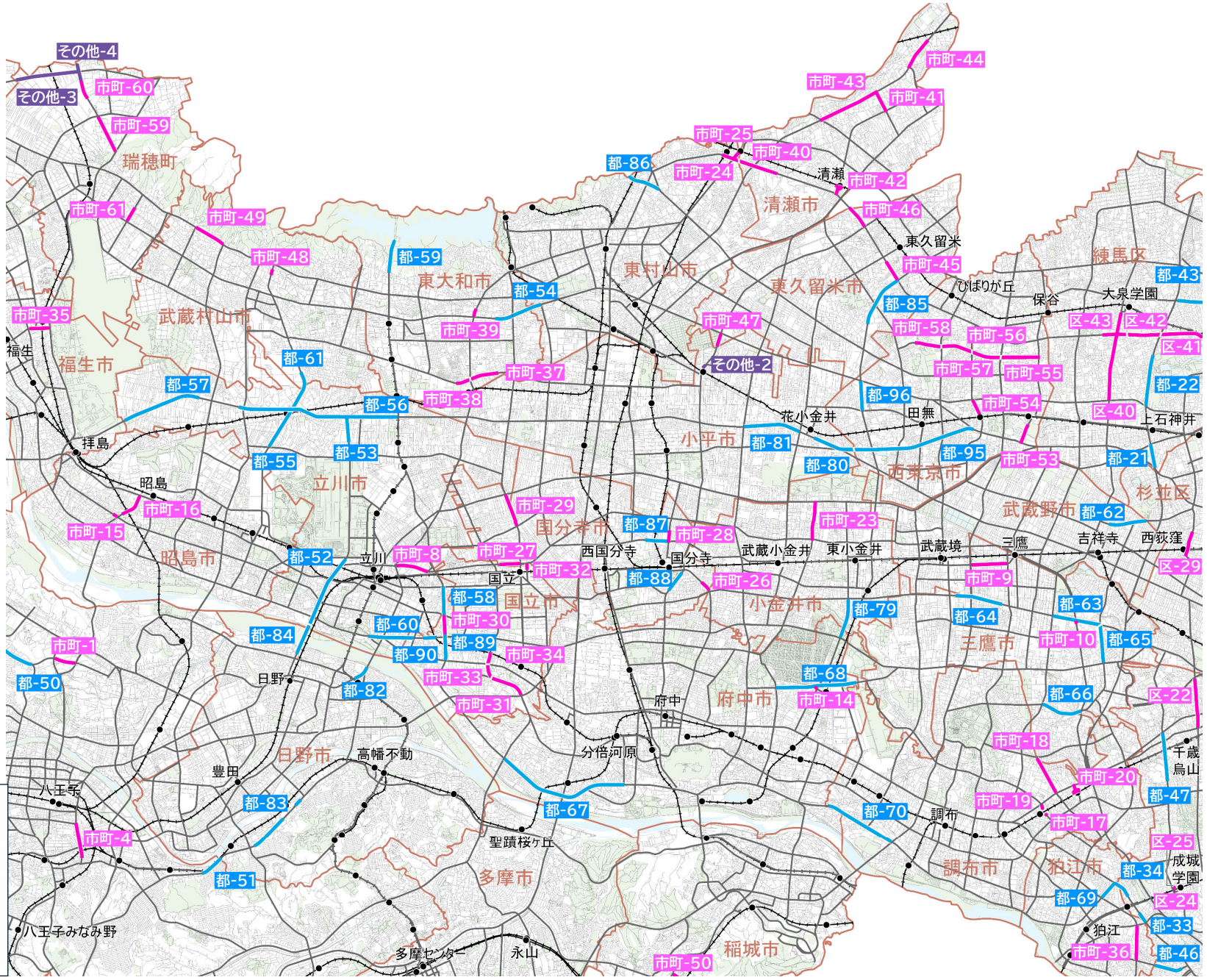
分割図①



凡例
- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

3　優先整備路線の選定

分割図②

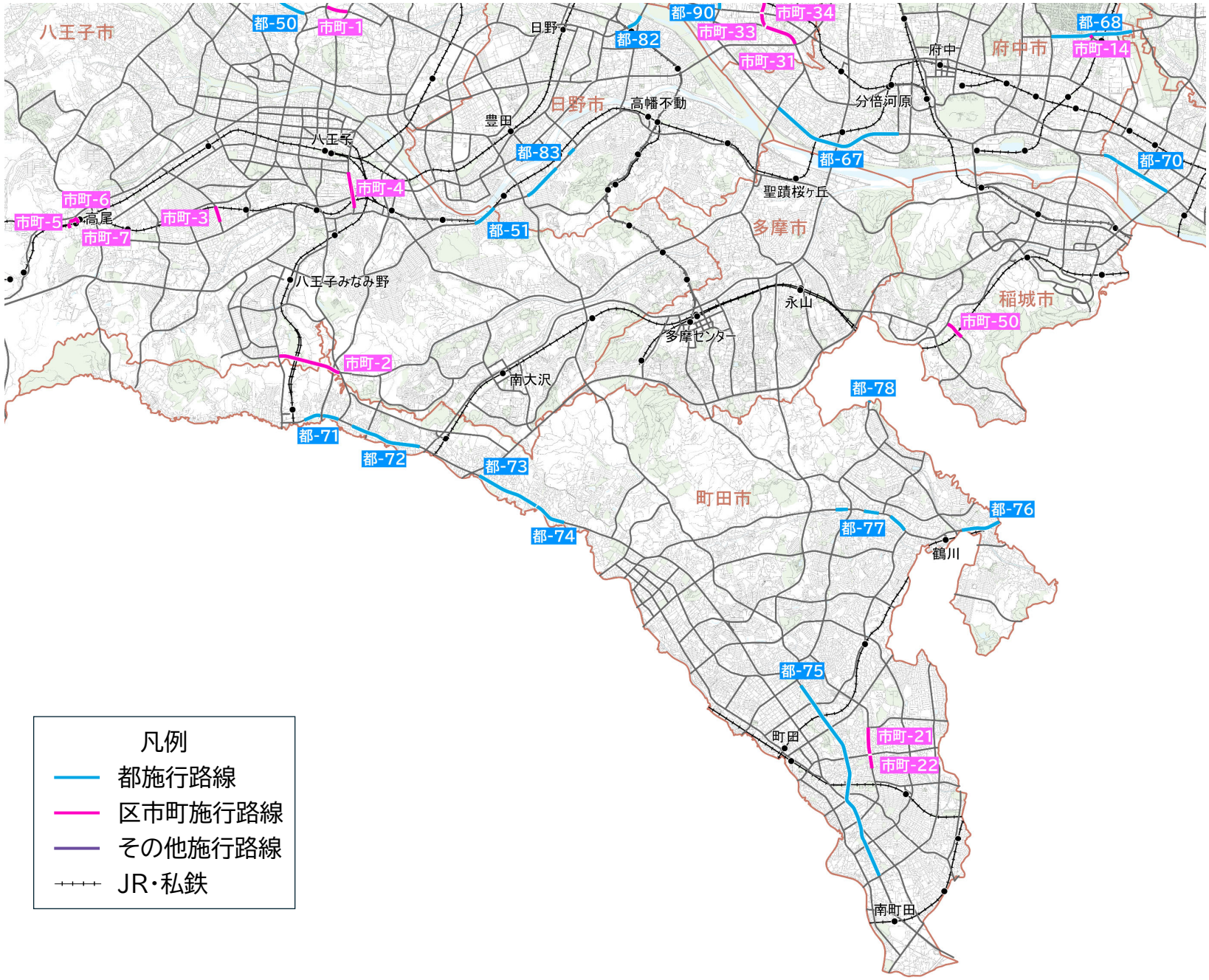


凡例

- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

優先整備路線の選定

分割図③



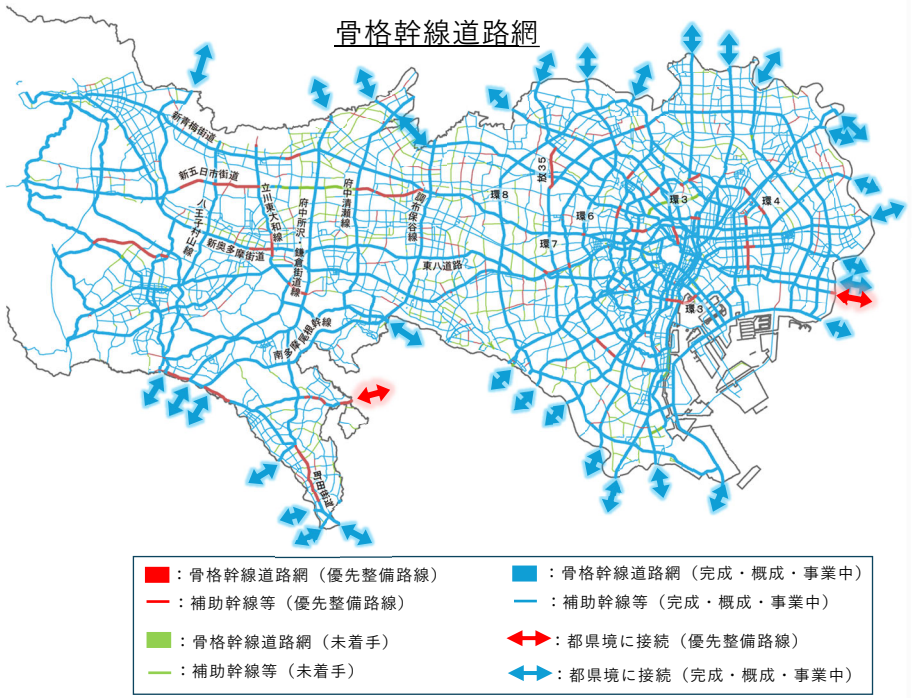
4　優先整備路線の整備効果

既存の道路網と現在事業中の道路に加え、第五次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示します。

骨格幹線道路網の形成

現在事業中の路線に加え、優先整備路線が完成することにより骨格幹線道路網の完成率が向上します。骨格幹線道路網が形成されると交通の円滑化及び防災性の向上が図られるとともに、生活道路へ流入する通過交通が減少するなど、安全性の向上が期待されます。さらに、区部と多摩地域、東京と隣接県との更なる連携強化が図られます。

骨格幹線道路網



首都東京の強靭化

○緊急輸送道路網の信頼性向上・災害時の避難

火災や建物の倒壊によって閉塞されてしまう可能性がある緊急輸送道路の拡幅、避難場所等へのアクセス及び、浸水想定区域外への避難経路の確保がなされ、首都東京の防災力向上が図られます。

○災害応急対策活動の支援

広域防災拠点へのアクセス性が向上することで、自衛隊等の人命救助や物資輸送といった災害応急対策活動の支援につながります。

緊急輸送道路の拡幅イメージ



スムーズな道路網の形成

○円滑な道路交通の実現

渋滞のない快適な道路交通の実現が図られます。

誰もが安全に暮らせるまちづくり

○地域の安全性向上

人身事故密度が高い住宅エリアや学校周辺の優先整備路線を整備することで、車道と分離された歩道を備えた都市計画道路の増加や生活道路への通過交通の流入抑制が図られることで歩行者の安全性が向上します。

Column　都市計画道路が完成するまで

都市計画道路の事業化に当たり、都市計画の新規追加又は変更を行うことがあります。ここでは、都市計画の決定手続及び事業実施の手順を紹介します。また、一般的な用地取得の手順を次ページで紹介します。用地取得の詳細については、各施行者にお問い合わせください。

〔都市計画の決定手続(都が決定する場合)〕

都市計画素案の作成

都市計画素案説明会



都市計画案の作成

都市計画案の公告・縦覧

住民及び利害関係人の意見書

関係自治体の意見



都市計画審議会で審議

都市計画決定

告示・縦覧

※高速道路や国道の都市計画を定める場合は、国土交通大臣に協議します。

〔事業実施の手順〕

事業概要及び測量説明会



現況測量、用地測量

事業着手
＜事業認可の取得＞

事業概要及び用地説明会



用地折衝、用地取得
物件移転

工事のお知らせ（工事説明会）



工事の実施



都市計画道路の完成

Column　都市計画道路が完成するまで

〔一般的な用地取得の手順〕

1 事業概要及び測量説明会と測量

事業概要及び測量説明会で事業の概要、事業の工程、測量等の説明をした後、土地の境界を確認し、取得する土地の区域や面積を確定するため、測量を行います。



2 事業概要及び用地説明会

事業区域内の土地・建物所有者、借地人及び借家人（以下「権利者」といいます。）の方々に用地取得の手順、補償内容、生活再建制度等について説明します。



3 土地価格の評価及び物件補償額の算定

取得する土地の価格を評価します。また、建物や工作物等について、構造、数量及び権利関係を調査し、各自治体の定める損失補償基準に基づき移転費用等の補償額を算定します。



4 契約のための協議

土地の取得価格や物件の補償額について説明した上で、権利者の方にそれぞれ個別に金額を提示します。



5 契約の締結及び支払

協議が整ったら、権利者の方とそれぞれ個別に契約を締結し、契約に基づき土地売買代金と補償金を支払います。



6 土地の引渡し

取得した土地は、施行者が所有権移転登記等を行います。

また、建物等は権利者の方に移転していただき、その完了の確認をして、土地を引き渡していただきます。

Column　延焼遮断帯の整備について

延焼遮断帯の形成は、震災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、延焼遮断機能を発揮するとともに、緊急車両の通行並びに円滑な消火・救援活動及び避難を行う上で、大変重要な役割を担っています。

震災時の大規模な市街地火災や都市機能の低下を防ぐとともに、震災時における救急・救命活動及び緊急支援物資の輸送を可能とするため、広域的な観点から都市の防災上のネットワークを形成することが必要です。

このため、骨格防災軸をはじめとし、市街地の延焼を遮断し、かつ、避難や救援活動の空間ともなる都市計画道路の整備及び沿道建築物の不燃化により延焼遮断帯の形成を進めます。

出典：東京都「防災都市づくり推進計画」

＜延焼遮断帯の整備イメージ＞



＜延焼遮断帯形成の目標＞

○ 都市計画道路の骨格防災軸の形成率※（河川を除く。）

2035（令和17）年度までに99％を目指し、特に区部については、早期の完成を目指します。

○ 整備地域内の延焼遮断帯の形成率

2035（令和17）年度までに80％を目指します。

○ 特定整備路線

2030（令和12）年度までに全線整備を目指します。

※骨格防災軸の形成率の目標値は、河川を除く都市計画道路を軸とした骨格防災軸が対象

＜延焼遮断帯整備例＞

補助第46号線　（品川区小山台一丁目付近）

整備前



整備後



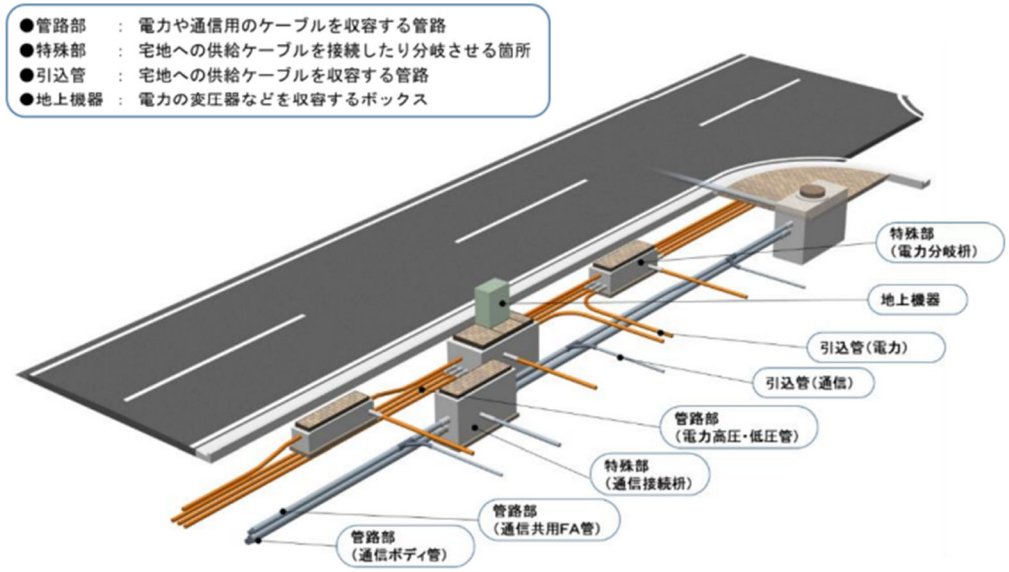
Column　無電柱化の推進

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めています。

東京都は、「東京都無電柱化計画（改定）」に基づき、震災対策上、重要な位置付けにある緊急輸送道路、環状七号線の内側エリア、利用者の多い主要駅などで重点的に整備を進めています。その中で、都市計画事業等で道路を新設又は拡幅する際は、同時に無電柱化を実施しています。

＜電線共同溝のイメージ＞

都道における無電柱化は、電線共同溝方式※を基本として整備を推進しています。



※電線共同溝：電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成７年法律第 39 号）に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線及び地上機器等を整備する方式

＜整備事例＞

環状六号線（山手通り・大崎駅前）



＜整備事例＞

浅草通り（墨田区業平）



Column　自転車通行空間の整備について

都道を対象に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」では、2040年代に向けた自転車通行空間の将来像を提示し、既設道路では優先整備区間を設定するとともに、無電柱化事業や都市計画道路の整備に合わせて自転車通行空間の整備に取り組むこととしています。整備形態は、国のガイドライン等に基づき車道の活用を基本としつつ、困難な場合は歩道を活用した暫定形態として自転車歩行者道（構造的分離、視覚的分離）を整備することで、早期に連続した自転車通行空間の整備を進めることとしています。

車道を活用した整備事例

普通自転車専用通行帯



車道混在



歩道を活用した整備事例

自転車歩行者道（構造的分離）



自転車歩行者道（視覚的分離）



幅員の見直しによる整備事例

交通状況や道路構造基準に関する条例等で規定する最小幅員を考慮しつつ、中央帯や停車帯等の幅員を見直すことにより、自転車通行空間として必要な幅員を確保し自転車歩行者道（構造的分離）を整備しました



出典：東京都自転車通行空間整備推進計画を基に作成

05

都市計画道路区域内の建築制限への対応

建築制限の緩和

都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築物の建築に一定の制限が設けられています。都市計画法では、第53条に建築の許可に関する規定が、第54条にその許可基準が定められています。

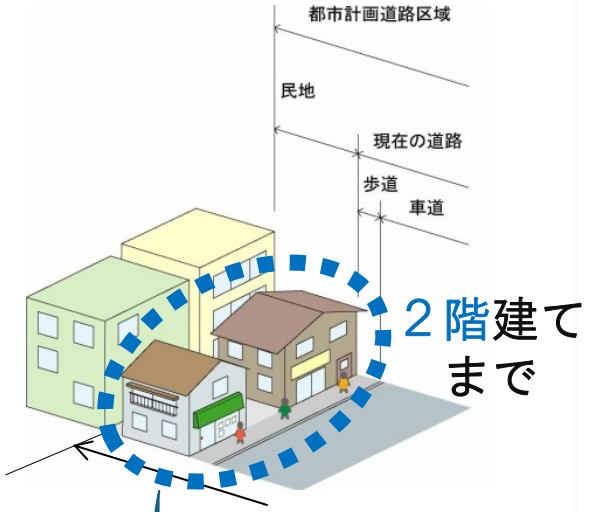
一方、長期にわたり事業が実施されない場合、地権者にとっては、生活設計を立てにくく長期間にわたり土地を有効に利用できないといった課題があります。

このため、地権者の負担軽減策として、都内の都市計画道路の区域内では、都市計画法で認められている２階建てまでの建築の許可基準を緩和し、３階建ての建築を可能とするなど、建築制限を緩和しています。

都市計画道路の区域内における建築制限の基準（都市計画法第54条第１項第３項）

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

・**階数が２以下**で、かつ、地階を有しないこと。
・主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

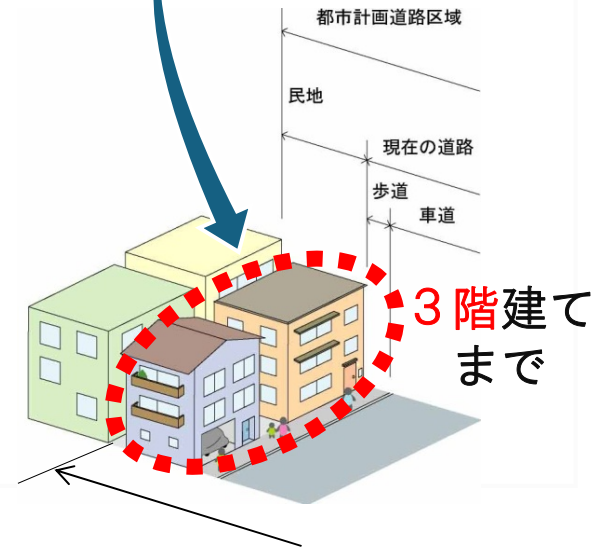


建築制限を緩和

都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準※（平成28年４月以降）

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

ⅰ　市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
ⅱ　**階数が３、高さが10m以下**であり、かつ、地階を有しないこと。
ⅲ　主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
ⅳ　建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。



※江戸川区と青梅市では、優先整備路線を対象とした建築制限の緩和措置を適用していません。

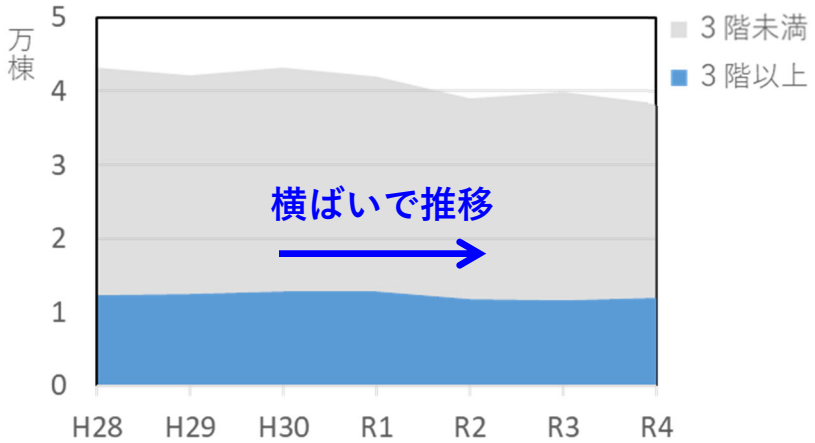
建築制限の緩和

都内の都市計画道路区域内の建築制限は、これまで事業化計画の策定に合わせて順次緩和しており、平成28年4月からは、３階建て建築のニーズの高まり等を背景に、それまで対象外だった優先整備路線にも範囲を拡大し、全ての路線に建築制限の緩和を適用することとしました。

平成28年以降、都市計画道路区域内で建築が可能な木造、鉄骨造及びコンクリートブロック造の新築工事では、３階建て以上の着工棟数が横ばいで推移しており、高層化へのニーズは顕著に高まってはいないと考えられます。また、４階建て以上の建築物は、準防火地域内においても耐火建築物等としなければならず、より堅固な構造となることから、将来の事業の円滑な施行に支障をきたすおそれがあります。

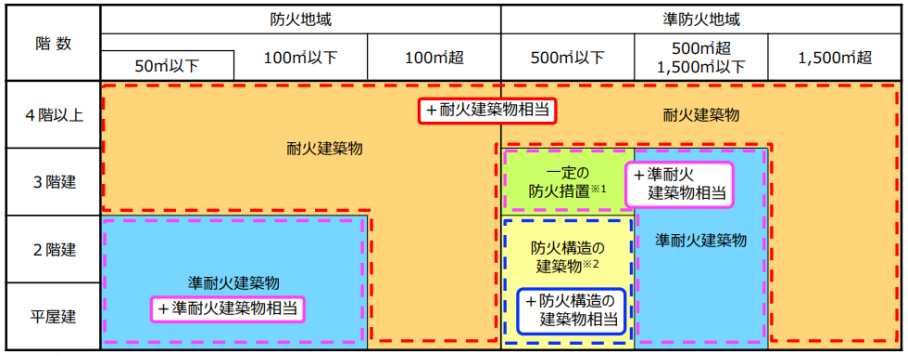
こうしたことから、第五次事業化計画の策定に当たっては、現行の３階建てまでの緩和基準を継続することとしました。

都内の着工建築物の棟数の推移
（木造・鉄骨造・コンクリートブロック造）



データ出所：東京都「建築統計年報」

防火地域等による構造制限



出典：集団規定に係る基準検討委員会（第４回R7.4）国交省

都内の都市計画道路の区域内における建築制限緩和の経緯

特別区※：昭和56年～／八王子市：平成15年6月～

一定の要件の下、 **３階建て、高さ10m以下まで建築制限を緩和**

1　都市計画道路の当該区間の事業の施行が近い将来に見込まれていないこと。
2　防火地域内にあること。
3　商業地域又は近隣商業地域内にあること。
4　容積率が300％以上
5　都市計画道路の区域外面積が100㎡以内
6　建築物の構造が、次の要件に該当し、かつ、容易に移転、又は除却できる。
　(1)　**階数が３、高さが10m以下**であり、かつ、地階を有しないこと。
　(2)　主要構造部が、鉄骨造、コンクリートブロック造等であること。　等

特別区：平成16年4月～／市町※：平成18年6月～

地域や容積率などの要件を撤廃

※八王子市　：平成16年4月～
　三鷹市　　：平成20年6月～

ⅰ 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと。
　（第三次事業化計画優先整備路線外）
ⅱ 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
ⅲ 階数が３、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
ⅳ 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。等

平成28年4月～

第四次事業化計画の優先整備路線にも建築制限の緩和を適用

Column　都市計画道路の区域における固定資産税・都市計画税について

都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税※1と都市計画税※2の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられています。

この場合、土地の価格について、各市町村（区部は東京都※3）が定める補正率が適用されます。

＜都市計画道路予定地の補正：東京都区部※3における例＞

補正率表

地積割合 ＼ 路線区分	高度商業地区、繁華街 ビル街	その他 （住居系、工業系等）
30％未満	0.9	0.9
30％以上　60％未満	0.75	0.8
60％以上	0.60	0.7

※上記補正率は東京都区部の例であり、各自治体（区部以外）の補正率については、当該自治体にお問い合わせください。

※1 固定資産税は、土地、家屋及び償却資産の所有者に対し、その固定資産の価格を基に算定して課される税金です。

※2 都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるために、目的税として課される税金です。
課税の対象となる資産は、原則として市街化区域内に所在する土地及び家屋で、償却資産は含みません。

※3 東京都内における土地の価格の補正の方法は、区部については東京都が定め、多摩地域については各市町村が定めていいます。

概成道路の検証

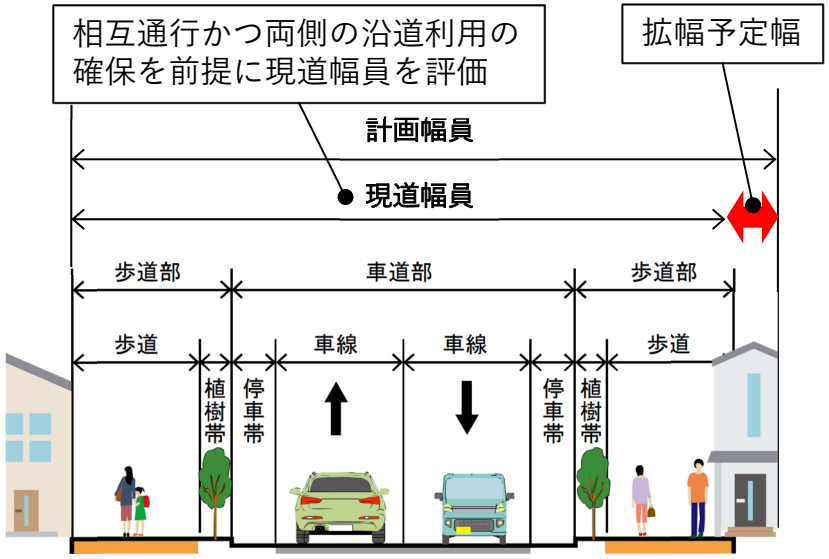
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下「基本方針」といいます。）では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

本整備方針においても、建築制限の長期化に対応するため、基本方針で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画において優先整備路線等に選定されなかった路線※1を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。

①基本方針における概成道路の検証方法

- **相互通行かつ両側の沿道利用の確保**を前提に、道路構造条例等の基準※2を当てはめて現道幅員を評価し、都市計画道路に求められる機能を有しているか検証
- 延焼遮断帯の位置付けの有無など、道路構造条例等以外の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価

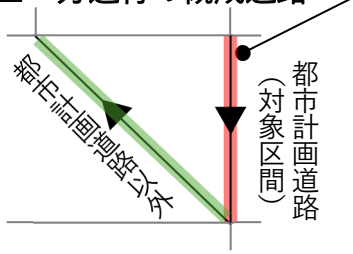
⇒ 現道が機能を有している場合、拡幅計画を廃止（現道合わせ）



②整備方針で追加した概成道路の検証方法

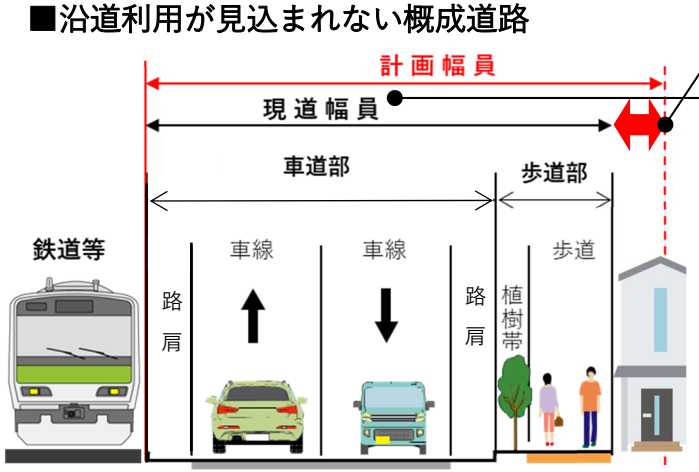
- **①の考え方に加え、現道が一方通行の路線や沿道利用が見込まれない路線**も含めて現道幅員を評価

■一方通行の概成道路



一方通行の概成道路（現道）の近傍に逆方向の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が存在し、これらが都市計画道路に求められる機能を有する場合、一方通行として必要な幅員で現道を評価

■沿道利用が見込まれない概成道路



鉄道等が並行し、片側の沿道利用が見込まれない場合、歩道を片側のみに設置した幅員で現道を評価

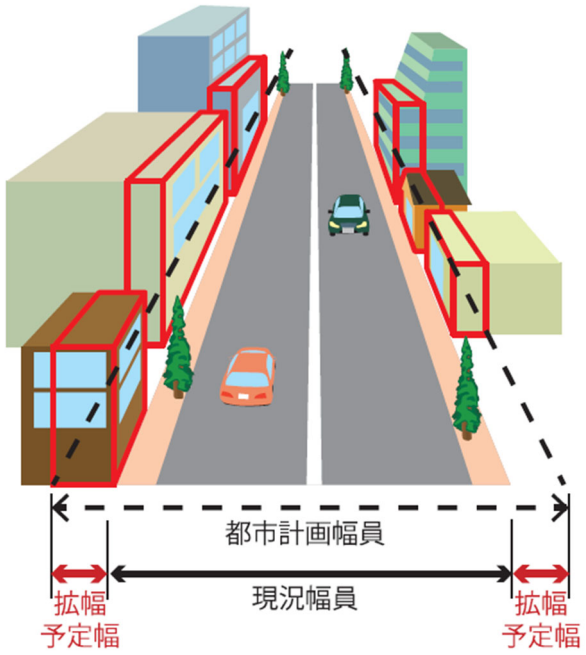
※1第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線等に選定されなかった路線を含みます。

※2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。

Column　整備形態に着目した都市計画道路の見直し

基本方針では、第四次事業化計画の優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路について更なる見直しを行うため、その整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、計画変更等の対応方針を示しました。この方針を受け、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路の拡幅計画の廃止や橋詰の縮小などを行いました。

概成道路の拡幅計画の廃止
（現道合わせ）９区間約８km



立体交差の廃止　２区間



交差点拡幅部の廃止　１区間



支線の廃止　２区間



橋詰の縮小　５区間



事業実施済区間の廃止
４区間約２km

既存道路による代替が可能な区間の廃止　１区間約0.8km

検証結果

概成道路の検証を踏まえ、計画の変更（現道合わせ）候補路線の一覧表、位置図及び箇所図を示します。これらの路線は、今後、現道合わせとした際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、必要な都市計画の変更を行っていきます。

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の一覧表

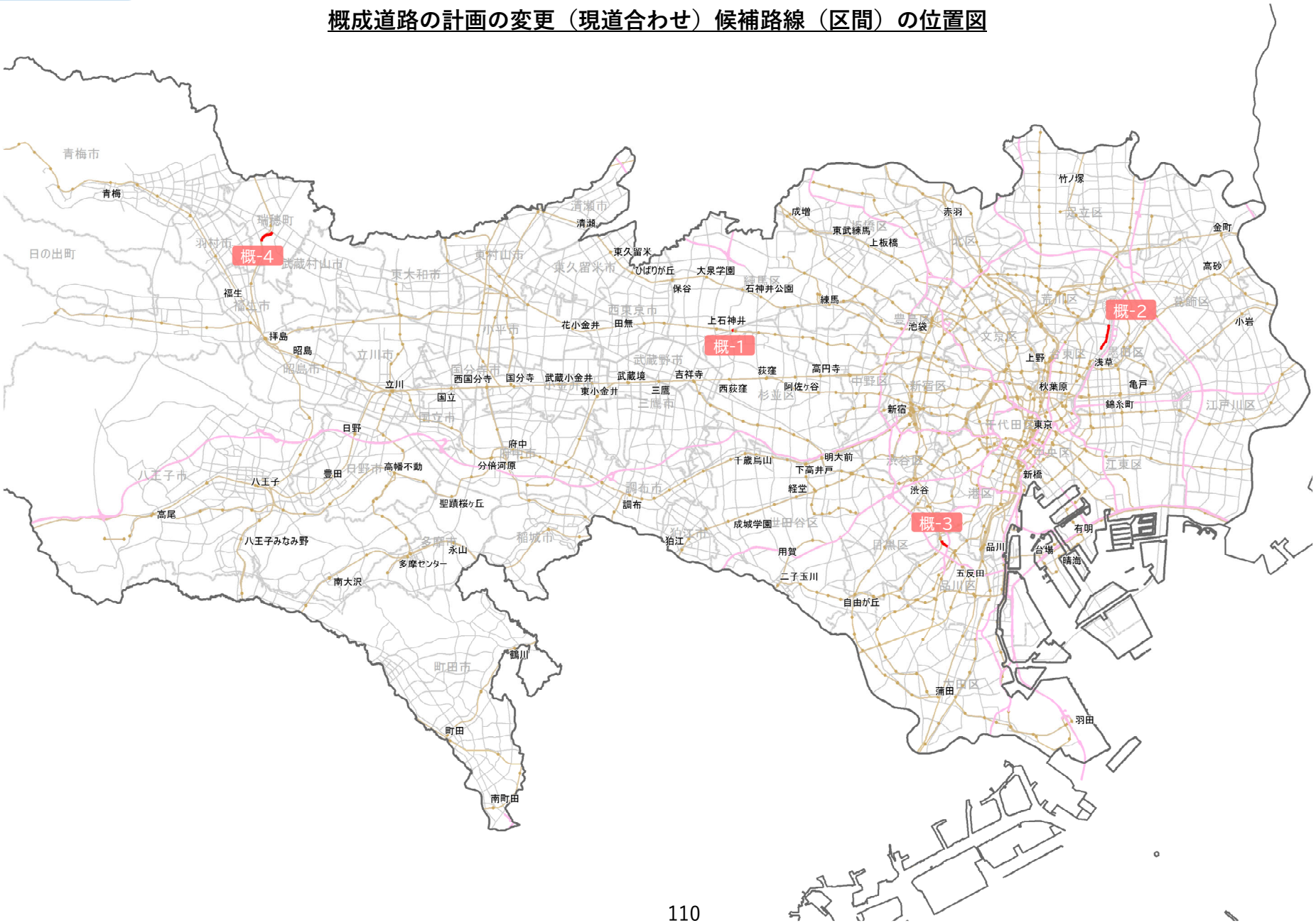
	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
概-1	補助229号線	西武新宿線交差部付近	練馬	60	都
概-2	補助109号線	環状3～環状4	台東	1,310	都
概-3	補助159号線	放射３～放射２	品川	660	区
概-4	福生3・4・10号線	福生3・3・27～福生3・4・4	瑞穂	700	都
			合計	2,730	

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。

概成道路の検証

検証結果

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図

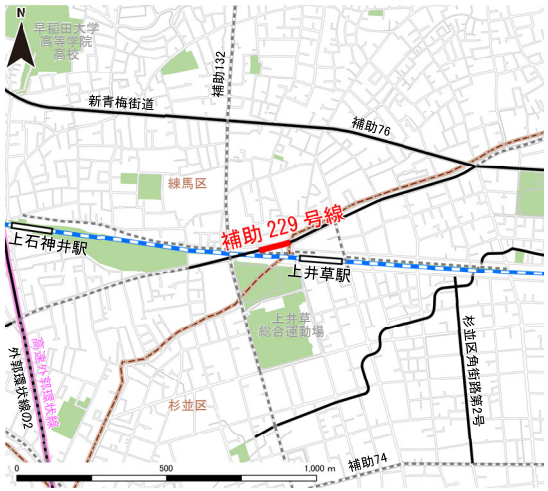


概成道路の検証

検証結果

■基本方針による概成道路の検証

概-1　補助229号線

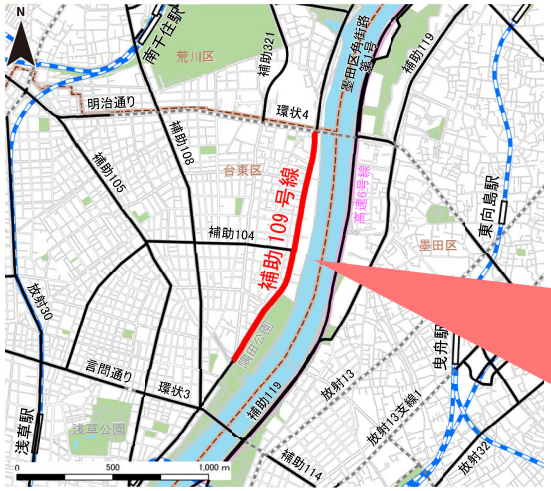


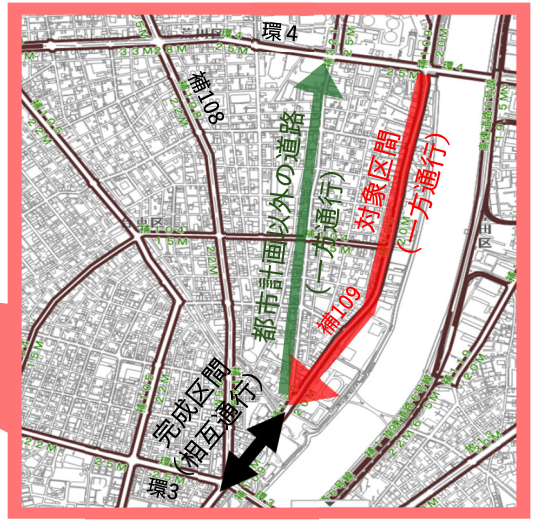
補助229号線
計画幅員20m 現道幅員18m

補助229号線の対象区間について、歩行者等の地域の状況を踏まえ、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であること、延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

■一方通行の概成道路の検証

概-2　補助109号線





補助109号線
計画幅員20m　現道幅員約15m



補助109号線の対象区間は一方通行で供用されていますが、近傍には逆方向かつ同等の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が供用されています。

このため、対象区間を一方通行として必要な幅員で評価したところ、道路構造条例等の基準を満たしており、かつ延焼遮断帯の位置付けがないことから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

今後、対象区間周辺の交通状況等を踏まえ、必要に応じて都市計画の変更を行っていきます。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

概成道路の検証

検証結果

■沿道利用が見込まれない路線

概-3　補助159号線

概-4　福生3･4･10号線

対象区間については、歩道を片側のみに設置した幅員が道路構造条例等の基準を満たしていること、また、延焼遮断帯の位置付けがないことなどを踏まえ、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。



補助159号線
計画幅員15m　現道幅員9.5m

補助159号線の対象区間では、ＪＲ山手線と埼京線が並行しており、鉄道側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。



福生3・4・10号線
計画幅員18m　現道幅員約12.5m

福生3・4・10号線の対象区間では、沿道に横田基地が並行しており、横田基地側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

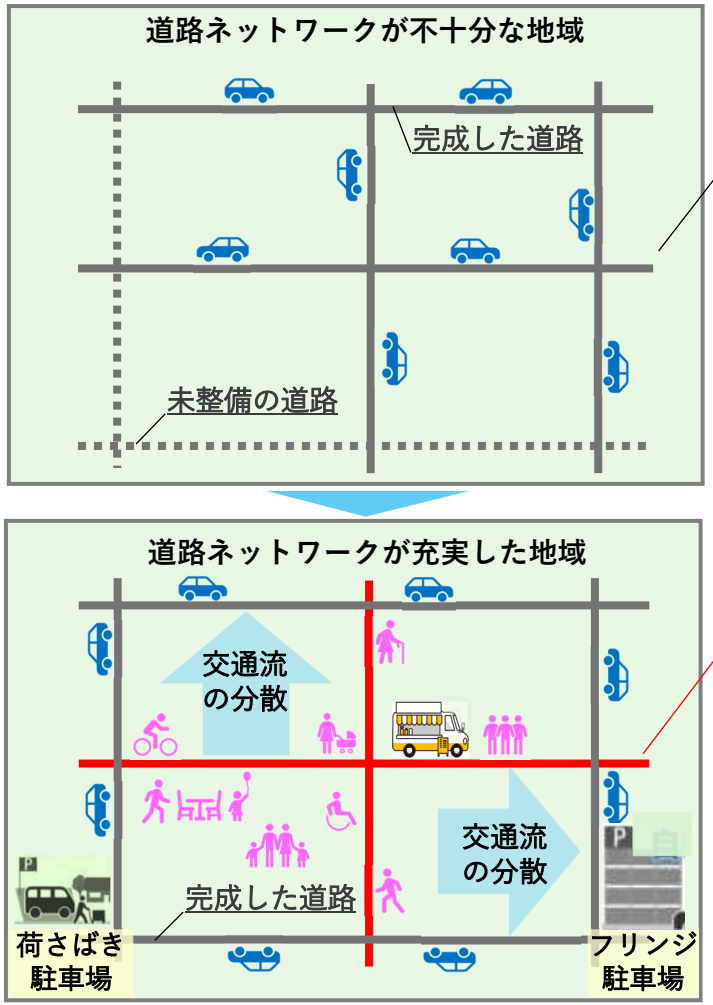
06
道路空間の再編

1 「道路空間の再編」の取組方針

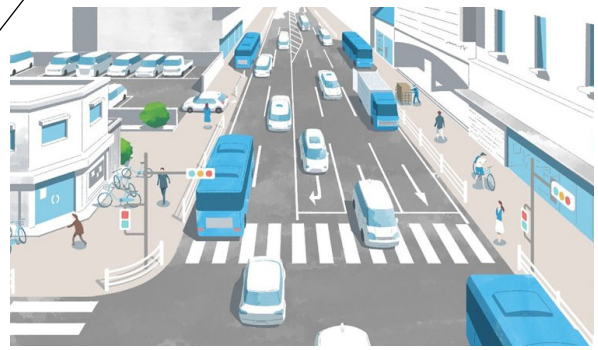
道路空間の再編とは

道路空間の再編とは、回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズ、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て、道路空間の再配分や幅員構成の見直しを行うことで、地域に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。

道路空間の再編のイメージ

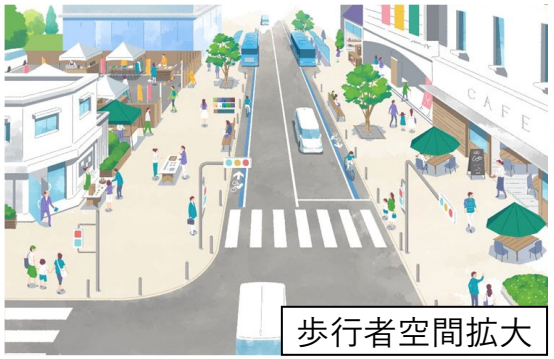


道路空間の再編前のイメージ



出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイト

道路空間の再編後のイメージ





出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイト

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

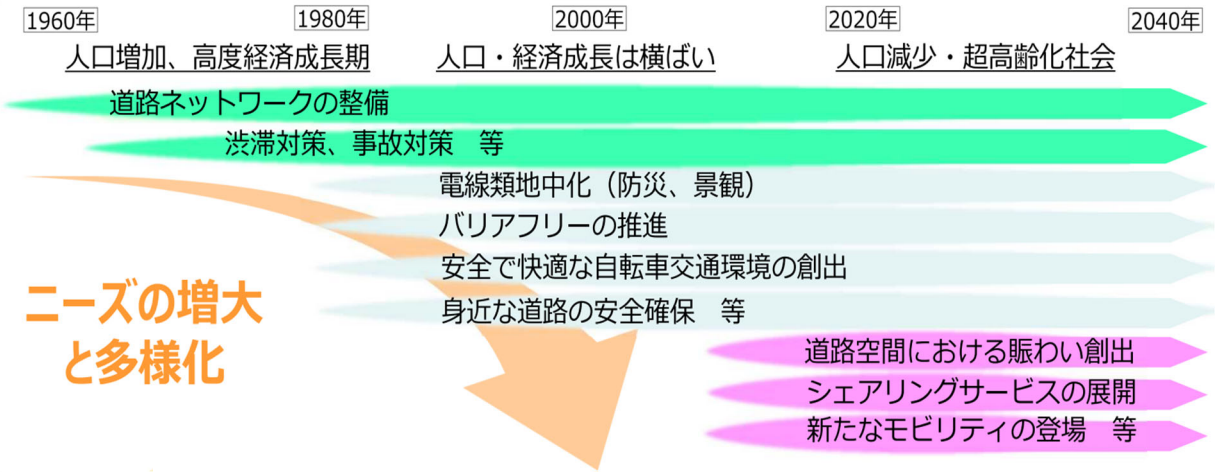
道路ネットワークの形成により自動車交通流の分散が進むことで、既存の道路において、地域のニーズなどに応じた都市空間の創出が容易になります。

道路空間の再編に取り組む背景：道路に求められるニーズの多様化

都市の道路（街路）は、自動車交通の処理に加え、都市内に連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担っています。これまで、道路ネットワークの整備に加え、無電柱化や自転車通行空間の整備、道路の景観整備などが進められてきました。近年では、ターミナル駅周辺などにおいて、都市開発と連動して歩行者空間を重視したまちづくりが進められており、ポストコロナやインバウンド需要の増加等を背景に、都市機能の集積が進む都心や地域の拠点において、ウォーカブルなまちづくりへのニーズが高まっています。また、自転車シェアリングや電動キックボードなど、新たな交通サービスも普及しています。

こうした社会情勢の変化を背景に、令和２年の道路法改正では、にぎわいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が創設されました。また、令和７年の道路法改正で創設された道路網の整備に関する基本理念には、快適で質の高い生活環境の創出が盛り込まれました。過去に整備された道路であっても、道路空間の再編を通じて、時代とともに多様化するニーズに的確に対応することが求められています。

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



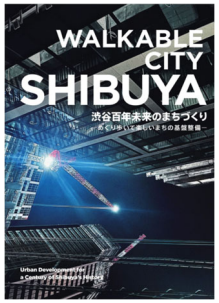
出典：国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会 第77回基本政策部会 資料

景観整備の事例（行幸通り）



出典：国土交通省,良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

ウォーカブルなまちづくりの取組事例



出典：渋谷区HP



出典：豊島区HP

1 「道路空間の再編」の取組方針

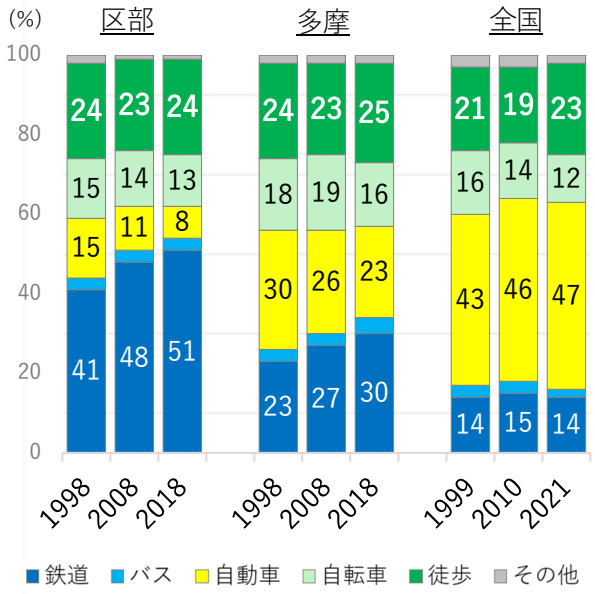
道路空間の再編に取り組む背景：交通インフラのストック活用

東京は、高度経済成長に伴う急速なモータリゼーションの進展により慢性的な渋滞に悩まされ、道路の機能は長らく自動車交通の処理を中心に考えられてきました。近年、首都圏三環状道路や骨格幹線道路等の整備が進むとともに、中核広域拠点域（おおむね環状７号線の内側）では、都市計画道路の整備率が概成を含めると約９割となり、道路空間におけるにぎわいや憩いの場の創出など、人中心の視点に立った新たなニーズに対応できる道路ネットワークが整いつつあります。

東京の人の動きに着目すると、鉄道利用の割合が高く、かつ増加傾向にあります。徒歩による移動は鉄道駅周辺に集中しており、とりわけ中核広域拠点域では、駅と目的地との間の移動は徒歩が９割以上を占めています。こうした鉄道利便性の高い地域において、ウォーカブルな道路空間を創出することは、東京の強みである高密な鉄道ネットワークを生かし、自動車に過度に依存しない持続可能な都市構造の形成に貢献します。

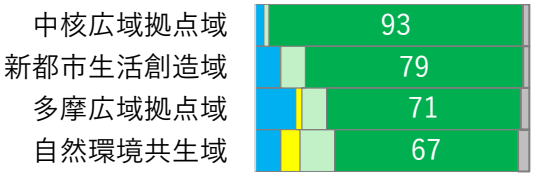
交通手段分担率

■代表交通手段分担率

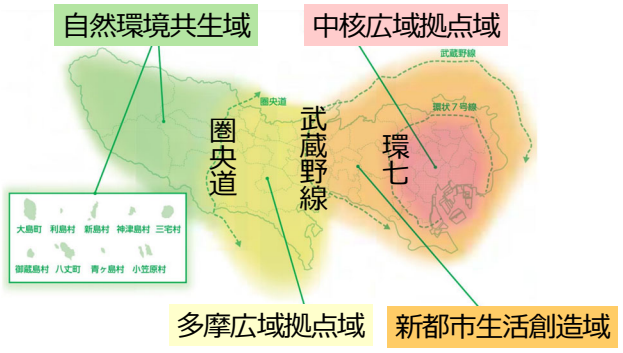


出典：東京都市圏パーソントリップ調査，
全国都市交通特性調査を基に作成

■鉄道駅端末交通手段分担率（2018年）



出典：東京における地域公共交通の基本方針，
地域別端末交通手段分担率を基に作成



出典：都市づくりのグランドデザイン

徒歩トリップの分布

帰宅目的を除く鉄道端末も含めた徒歩を集計



出典：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと
生活圏（R3.3東京都市圏交通計画協議会）

道路空間の再編の取組方針

ウォーカブルな都市東京の実現に向け、道路空間の再編を都内に幅広く展開するためには、整備事例を蓄積することが重要です。そこで、道路空間の再編を先導するモデルケースとなるような道路を「リーディング路線※」として選定します。リーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、道路空間や幅員構成、整備範囲、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和22年度までに工事着手を目指します。

道路に求められるニーズの多様化

▹都市機能が集積する拠点等における
ウォーカブルなまちづくりへのニーズの高まり
（ポストコロナ、インバウンド需要増加　等）

▹新たな交通サービスの普及

**道路の空間機能や新たなサービスへの
ニーズが高まる**

交通インフラのストック活用

▹首都圏三環状道路や骨格幹線道路等の整備が進展
（都心の都市計画道路網の整備率は約９割）

▹鉄道ストックを基軸とした都市構造

**道路の多様な機能を発揮できる
交通環境が整いつつある**

**まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編し
ウォーカブルな都市東京を実現**

道路空間の再編を都内に幅広く展開するため
先導的なモデルケースとなる「**リーディング路線※**」を選定

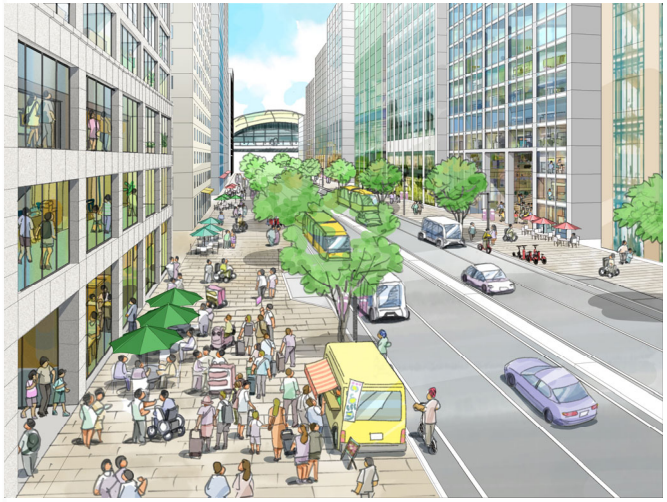
※リーディング路線の選定基準に該当しない道路においても、地域の状況やまちづくりの動向などに応じて、柔軟に道路空間の再編を進めることが可能です。
特に、都市再生特別地区や都市開発諸制度の活用が予定されている沿道では、民間事業者との連携を図りながら、道路空間の再編の可能性について調整します。

1 「道路空間の再編」の取組方針

道路空間の再編により期待される効果

道路空間の再編を通じて、歩き回りたくなる、訪れたくなるウォーカブルな空間を創出することで、国内外の多様な人々の出会い、交流及び連携が促進され、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現に寄与するものと考えられます。また、東京の活力や地域の個性が感じられる緑豊かな道路空間が随所に生み出されることで、国際観光都市としてのプレゼンスが高まることが期待されます。さらに、将来的には次世代モビリティなどの新技術の社会実装が進むことで、移動の効率性、安全性、快適性等が向上し、道路機能の進化にも貢献します。

東京の活力が感じられる道路空間



広幅員の歩道を備えるとともに、次世代モビリティを実装した未来の道路空間。道路と沿道建築物とが一体となって都市の活力を演出

居心地が良く緑豊かな道路空間



人々の憩いの場を備えた緑豊かで快適な道路空間。歩行者空間を拡大するとともに、暑さ対策として街路樹の樹冠により緑陰を確保

地域の個性を象徴する道路空間



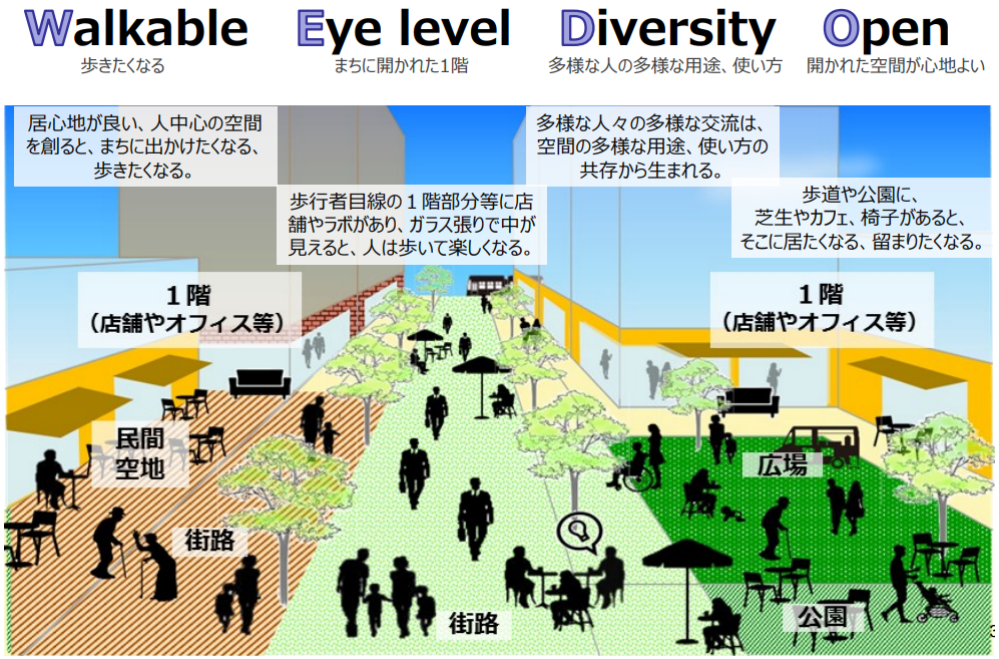
地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

Column　人中心の都市空間創出に向けた国の動き

令和元年、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」が取りまとめられました。これを受け国では、区市町村が作成する都市再生整備計画に、官民一体となって交流・滞在空間を創出する取組を位置付けており、こうした取組について法律・予算・税制のパッケージによる支援が行われています。

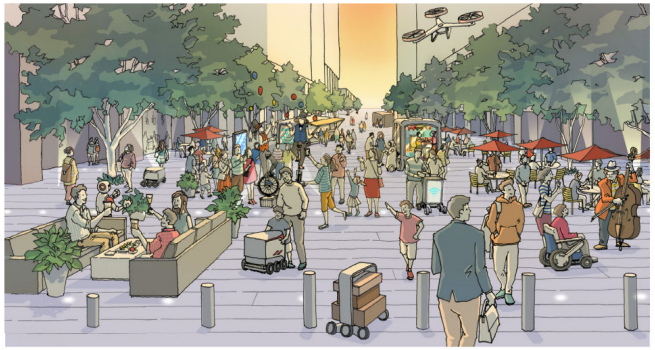
令和２年には歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が創設されたほか、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」では、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰する考え方が提示されました。この考え方を踏まえ、人中心の道路空間の構築の実現に向け、令和７年に「歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン」が策定されました。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワード

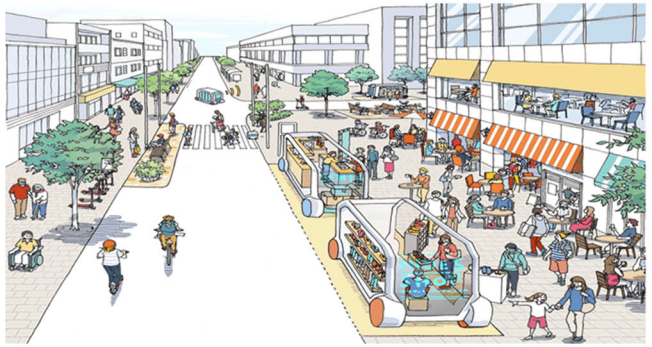


出典：国土交通省,第６回マチミチ会議資料

「2040年、道路の景色が変わる」で示された考え方



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

出典：国土交通省,2040年、道路の景色が変わる

Column　海外における道路空間の再編事例

海外の多くの都市では、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空間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の再編事例



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)

出典：URB-I - URBAN IDEAS

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) 〕

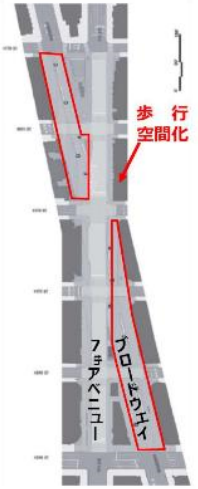




〔 整備後(2015年) 〕







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

⇒歩行者数が11%増加及び売上げの大幅上昇

事例２ スーパーブロック（スペイン バルセロナ）





出典：バルセロナ市HP

⇒車道を減らし、歩行者空間を創出することで、大気汚染及び騒音を低減し、市民の健康と幸福感を向上

事例３ フランシスコⅠ世マデロ通り（メキシコシティ）

［整備前］



［整備後］



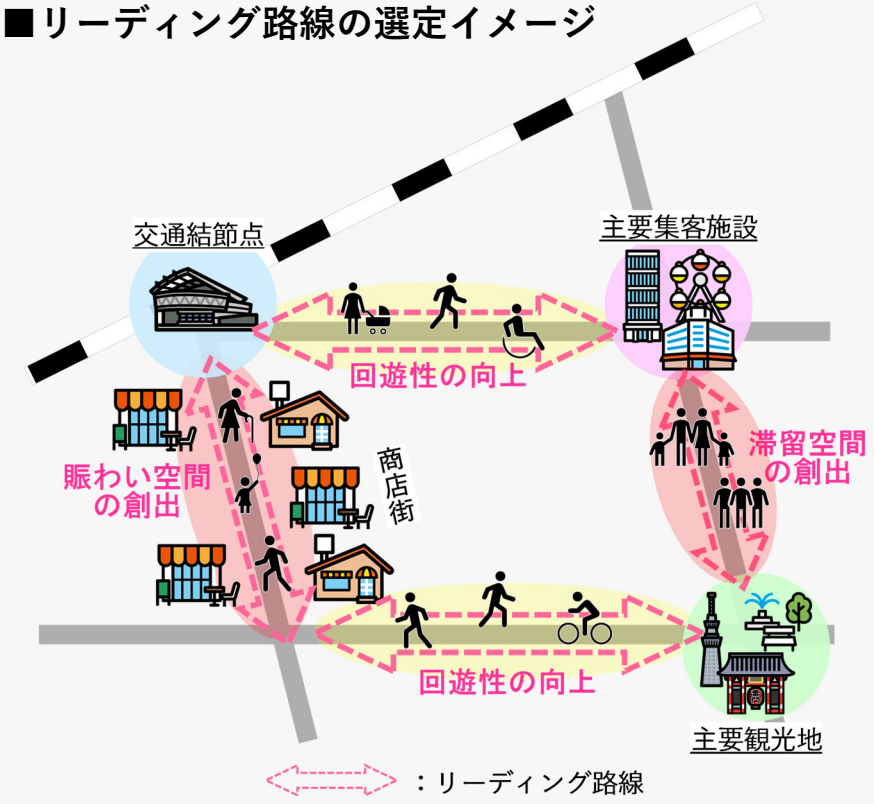
出典：URB-I - URBAN IDEAS

⇒車道を減らして、歩行者空間を創出するなど歩行者環境の向上により、歩行者数の大幅増加及び沿道の地価が上昇。
多くの人々でにぎわう人気観光名所になりました。

リーディング路線の選定手順

リーディング路線は、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められており、かつ、道路ネットワークの整備が進んでいる地域の中から選定します。また、道路空間の再編の実施に当たっては、道路管理者と地元自治体、地域団体等との密接な連携が必要となることから、地元自治体の意向を確認しました。

■リーディング路線の選定イメージ



完成済の都市計画道路等

①目指すべきまちづくりなどによる評価

検討対象地域の設定

視点１
国際都市東京の魅力向上
ビジネス拠点/観光地/ターミナル駅

視点２
地域のまちづくりへの貢献
主要な駅周辺/身近な中心地

ウォーカブルな道路空間が求められる区間の抽出

回遊性の向上　にぎわい・滞留空間の創出

②実現性による評価

道路ネットワークの形成状況等の確認

地元自治体の意向確認

リーディング路線

整備方針策定後

周辺への交通影響等を確認した上、令和22年度までに工事着手

2　リーディング路線の選定

①目指すべきまちづくりなどによる評価

国際都市としての東京の魅力向上及び地域のニーズに応じたまちづくりを促進するため、完成済の都市計画道路等を対象に、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められる路線※を抽出しました。

視点１　国際都市東京の魅力向上

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・滞在する地域に位置する都市計画道路を対象としました。

評価方法	対象地域 (いずれかに該当)	ビジネス拠点：国際ビジネス交流ゾーンに位置する中核的な拠点地区（新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針） 観光地周辺：外国人旅行者が訪問した都内20位以内の観光地の周辺（令和６年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査） ターミナル駅周辺：乗降トリップ数が都内20位以内の鉄道駅の周辺（東京都市圏パーソントリップ調査）
	区間抽出 (全て該当)	回遊性向上の視点：交通結節点、主要観光地又は主要集客施設への経路 滞留空間創出の視点：幅員22m以上（歩行者空間3.5ｍ＋滞留空間2.0ｍの確保を想定）

視点２　地域のまちづくりへの貢献

地域の個性を生かしながら、歩いて暮らせるまちづくりを促進する観点から、地域の拠点となる主要な駅周辺や身近な中心地に位置する都市計画道路を対象としました。なお、都市計画道路でなくても、自動車交通流が都市計画道路に分散することで、歩行者優先化を検討できる商店街や、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象としました。

評価方法	対象地域	主要な駅周辺又は身近な中心地の周辺の中から区市町が選定
	区間抽出	交通結節点、主要観光地又は主要集客施設への経路の中から区市町が選定

※対象路線が多車線の緊急輸送道路の場合は、４車線以上を確保することを原則としました。

②実現性による評価

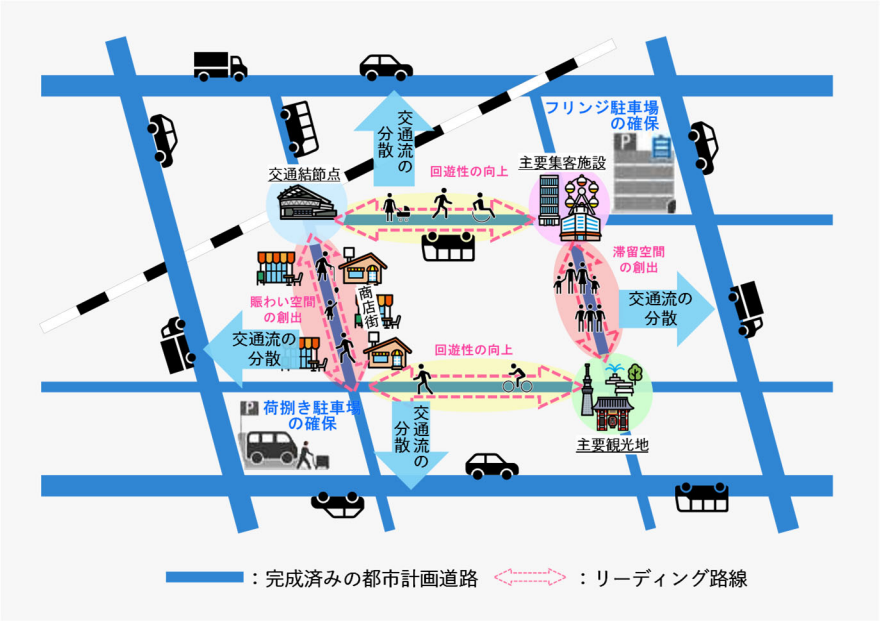
道路ネットワーク等の形成状況の確認

道路空間の再編により自動車交通容量が減少する場合でも、円滑な自動車交通の確保が必要となるため、周辺道路のネットワークの形成状況を確認します。また、安全で快適な歩行空間の形成に向けて、駐車施設の集約化や荷さばき駐車場の確保など、実効性のある交通対策を講じることができる「駐車場地域ルール」の策定が可能なエリアであるかどうかを確認しました。

評価方法（全て該当）

・原則、隣接する都市計画道路※が完成又は概成
・駐車場地域ルールが策定可能なエリア

■リーディング路線周辺の道路ネットワークの形成状況のイメージ



地元自治体の意向確認

再編された道路空間を活用し、快適な生活環境の確保や地域活性化に資する活動が展開されることは、地域の価値を維持・向上させる「エリアマネジメント」の取組の一環と位置付けられます。このため、地元自治体が進めるウォーカブルなまちづくりに向けた取組状況や、地元自治体の意向を確認しました。

■社会実験の事例：
滞留空間の設置（渋谷中央街）



■社会実験の事例：
フルモール化（新宿４号街路）



再編を進める路線や箇所を示した写真ではありません。

評価方法（全て該当）

・地元自治体において、ウォーカブルなまちづくりに取り組んでいる。
　例：地域のまちづくり計画等において位置付けがある。／社会実験が行われている。
・地元自治体において、道路管理者と連携し、道路空間の再編に取り組む意向がある。

※評価対象区間の代替経路となる都市計画道路を指します。隣接する都市計画道路が事業中であっても、その完成を見据え道路空間の再編等に向けた取組が進められている場合は、実現性が高いと評価しました。なお、隣接する都市計画道路の形成状況の確認は、評価対象区間が通過交通を処理する都市計画道路である場合に行いました。

2　リーディング路線の選定

評価方法の詳細

ビジネス拠点

■国際ビジネス交流ゾーン

グローバルなビジネス展開を支える機能の一層の導入を促進するゾーン

■中核的な拠点地区

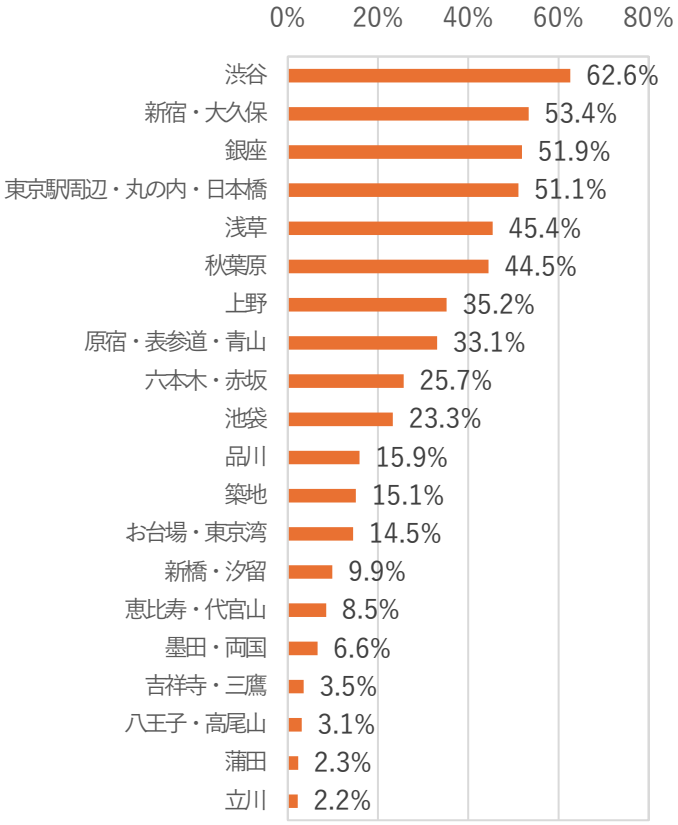
鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、多様な機能の集積を図る地区



出典：新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（R7.3 東京都）

観光地周辺

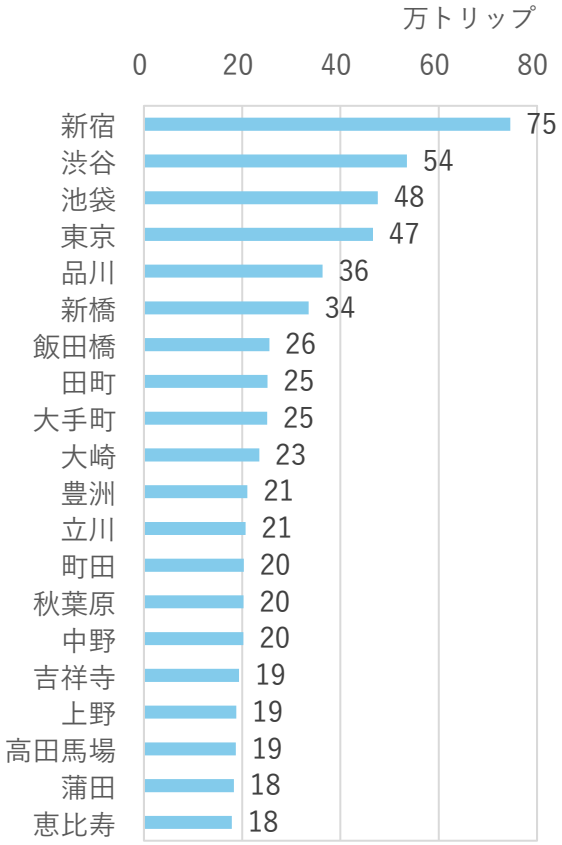
外国人旅行者が訪問した割合が都内20位以内の場所において「Go Tokyo」東京の観光公式サイトで紹介されている観光スポットの周辺



出典：令和６年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書（東京都）を基に作成

ターミナル駅周辺

乗降トリップ数が都内20位以内の鉄道駅（東京都市圏パーソントリップ調査）の周辺



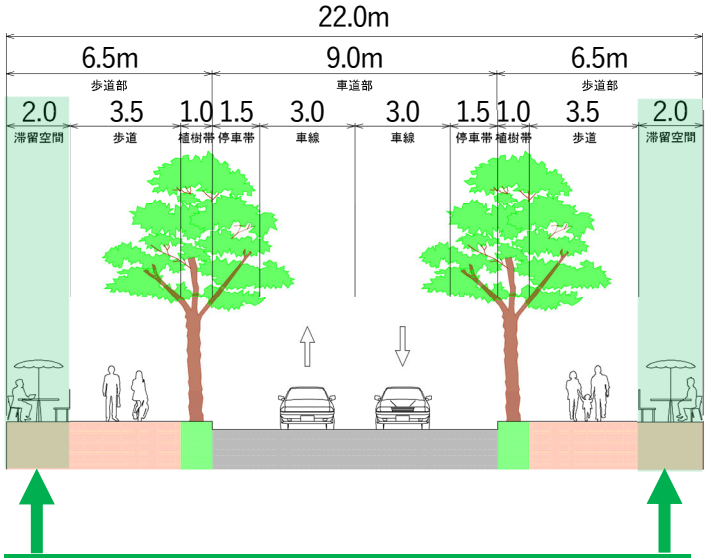
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

評価方法の詳細

視点１の評価に当たっての最低幅員

歩行者空間3.5ｍと滞留空間2.0ｍの確保を想定し、幅員22mとしました。

■再編後のイメージ

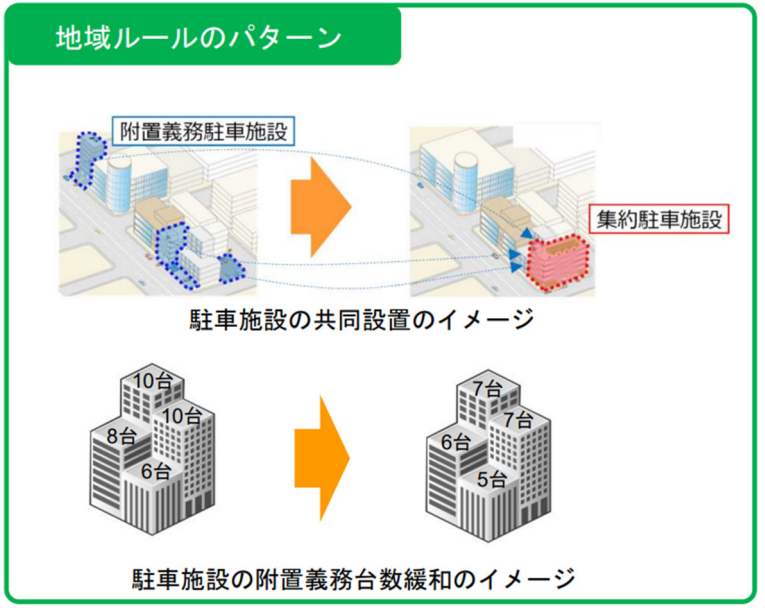


滞留空間の創出

注：このイメージ図は、視点１（国際都市東京の魅力向上）の評価に当たっての最低幅員の考え方を示したものであり、道路の標準的な整備形態を示したものではありません。

駐車場地域ルール

駐車場の出入口が乱立すると、車と歩行者の錯綜による危険や、店舗等のまちの連続性を分断し賑わいを阻害することなどが課題となります。駐車場地域ルールが策定された地区では、小規模な敷地が連坦する商業地における駐車施設の共同設置や、公共交通が発達し、かつ、駐車施設が過剰に整備されている地区における附置義務台数の緩和などが行われています。



■駐車場地域ルールが策定可能なエリア（東京都駐車場条例第17条,第17条の６,第17条の８）

- 駐車場法に基づく駐車場整備計画の区域内
- 鉄道駅周辺概ね半径 500m 以内の区域で人中心のまちづくり等の位置づけがあるエリア
- 都市再生特別措置法に基づく都市再生駐車施設配置計画の区域内
- 都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画の区域内
- 都市再生特別措置法に基づく都市再生整備計画の区域内
- 都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画の区域内

2　リーディング路線の選定

リーディング路線一覧

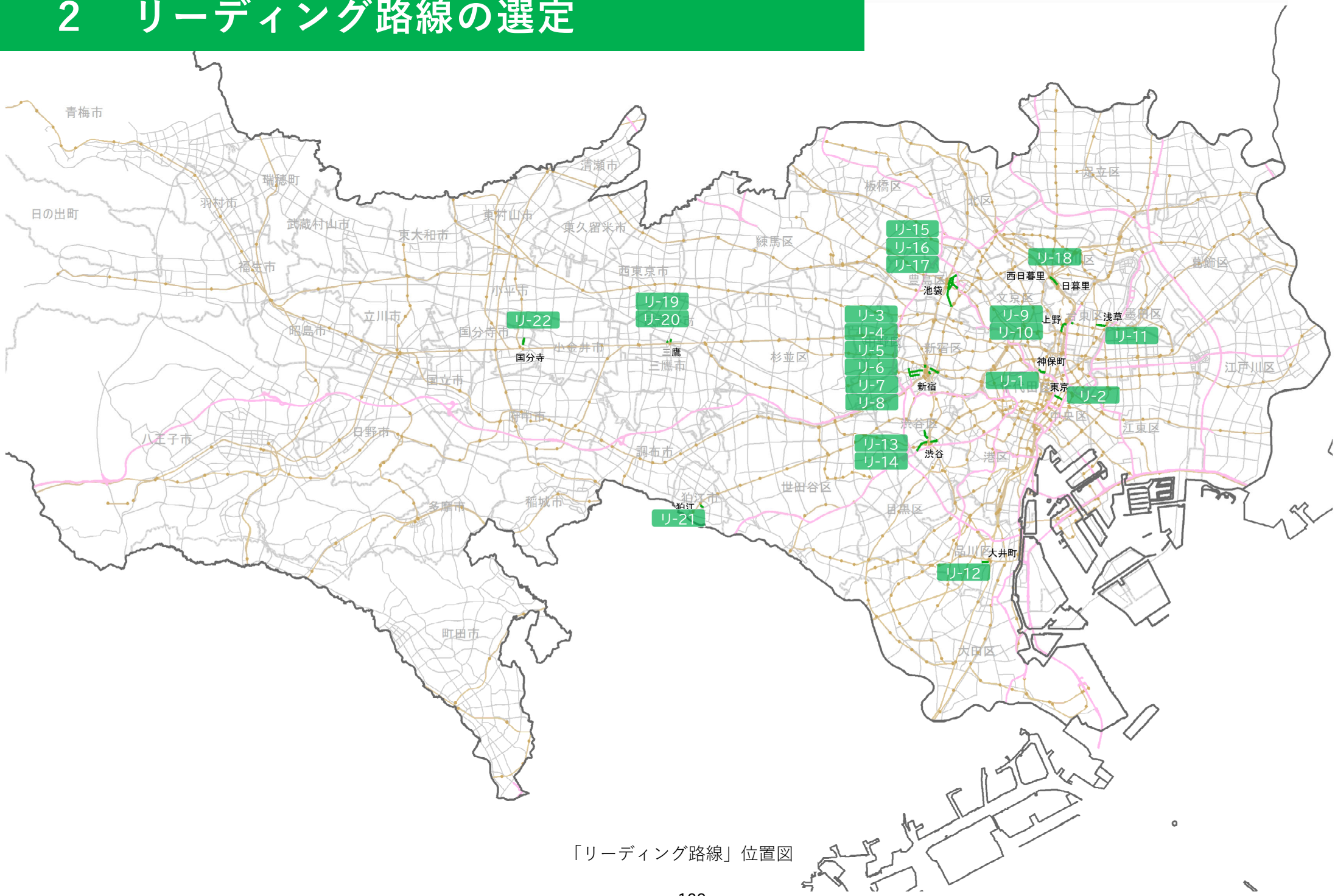
	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	選定の視点	視点１の地域※1	道路管理者	検討主体※2
リ－1	補助96号線	放射10～補助167	千代田	330	視点1	タ	都	都
リ－2	放射33号線	放射12～補助96	中央	440	視点1	ビ 観 タ	都	都
リ－3	補助66号線	環５の１～新宿区画街路１	新宿	430	視点1	ビ 観 タ	区	区
リ－4	新宿駅付近街路10号線	放射５～新宿区画街路１	新宿	130	視点2	－	区	区
リ－5	新宿副都心街路３号線	新宿副都心８～新宿副都心12	新宿	480	視点1	ビ 観 タ	都	都
リ－6	新宿副都心街路４号線	新宿副都心12～新宿駅西口広場	新宿	660	視点1	ビ 観 タ	都	都
リ－7	新宿副都心街路７号線	放射24～新宿駅西口広場	新宿	150	視点1	ビ 観 タ	都	都
リ－8	新宿副都心街路12号線	新宿副都心３～新宿副都心５	新宿	370	視点1	ビ 観	都	都
リ－9	放射28号線	放射８～放射12付近	台東	470	視点1	観 タ	都	都
リ－10	補助103号線	放射12付近	台東	210	視点1	観 タ	都	都
リ－11	台東区道台第78号線	放射30～補助108	台東	500	視点2	－	区	区
リ－12	補助163号線	補助163支線１～品川区画街路６	品川	360	視点2	－	区	区
リ－13	放射４号線	放射22～補助24、 環状５の１～補助53	渋谷	950	視点1	ビ 観 タ	区	区

リーディング路線一覧

	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	選定の視点	視点１の地域※1	道路管理者	検討主体※2
リ－14	特別区道第972号路線	補助24～補助155	渋谷	440	視点2	－	区	区
リ－15	補助171号線ほか３路線	環状５の１～補助76	豊島	1,790	視点1	観 タ	都	区
リ－16	補助171号線	池袋駅付近街路１～池袋駅付近街路３	豊島	600	視点2	－	区	区
リ－17	補助77号線ほか１路線	環状５の１～池袋駅付近広場１	豊島	440	視点1	観 タ	区	区
リ－18	荒川区道荒267号線	環状４～荒川区画街路11	荒川	500	視点2	－	区	区
リ－19	武蔵野3・4・7	武蔵野３・３・18～武蔵野３・５・19	武蔵野	80	視点2	－	市	市
リ－20	武蔵野市道第16号線	武蔵野３・３・18～武蔵野市道第129	武蔵野	130	視点2	－	市	市
リ－21	調布3・4・19	調布３・４・３～狛江駅	狛江	250	視点2	－	市	市
リ－22	国分寺市道幹５号線	国分寺３・４・５～国分寺３・４・６	国分寺	330	視点2	－	市	市
			合計	10,040				

※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、タ：ターミナル駅
※2 検討主体は原則として、 視点１は道路管理者、視点２は地元自治体としました。

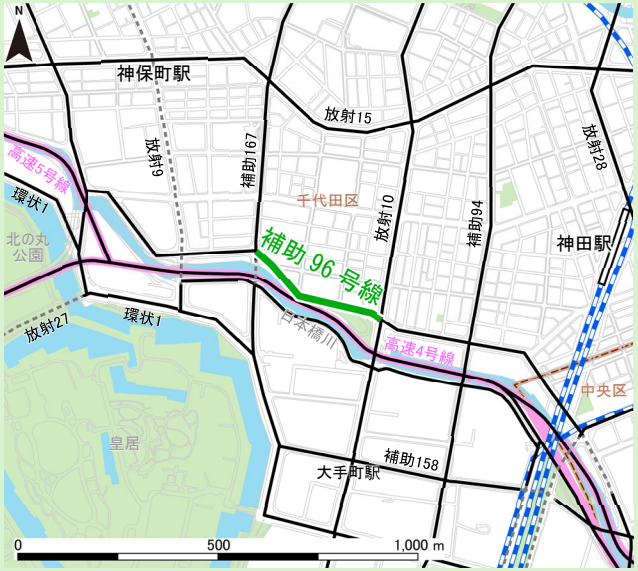
2　リーディング路線の選定



「リーディング路線」位置図

2　リーディング路線の選定

リー1　補助96号線



大手町駅付近に位置する当該区間は、日本橋川に隣接しており、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針」において、沿川の道路を再編し、水辺に近いウォーカブルな道路空間を創出する方向性が示されました。これを踏まえ、当該区間の沿道地域では、地元組織が主体となってまちづくりの検討が進められています。

リー2　放射33号線（八重洲通り）



当該区間は東京駅前に位置し、周辺では東京ミッドタウン八重洲をはじめとする複数の再開発プロジェクトが進行しています。また、再開発と連動してバスターミナルの整備が進められています。

地元組織が主催した社会実験では、歩行者空間の拡充に資するパークレットが設置されるとともに、歩行環境改善やにぎわい創出のためのイベント等が実施されました。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

2　リーディング路線の選定

リー3～8　補助66号線(新宿通り)ほか５路線



世界一の乗降客数を誇る新宿駅の周辺では、「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」に基づき、人中心の空間づくりに向け、東西骨格軸となる線路上空デッキの新設や歩行者優先の駅前広場への再構成などが土地区画整理事業により進められています。また、駅前広場に接続する道路についても、歩行者優先の空間に再編する方針が示されており、土地区画整理事業の進捗に応じて取り組んでいきます。

ビジネス街を形成する西口では、新宿副都心街路４号線を骨格軸としたウォーカブルな都市空間の構築に向け「西新宿地区再整備方針」が策定されるとともに、将来像を先取りした体験ができるイベント「FUN MORE TIME SHINJUKU」が開催されています。商業施設が集積する東口では、歩きやすく魅力的な歩行者空間を創出するため、まちのシンボルロードである新宿通りのモール化に向け、社会実験等を通じて継続的に検討が行われています。

リー9 ～10　放射28号線(中央通り)ほか1路線



上野恩賜公園と個性豊かな商業エリアを繋ぐ上野駅周辺では、「上野地区まちづくりビジョン」に掲げる「ひと中心の空間活用と歩行者ネットワークの強化 による回遊性向上」の方針のもと、ウォーカブルなまちづくりが進められています。

その一環として、かつて歩行者天国が行われていた中央通りでは、地元団体とともに道路空間を活用した社会実験が実施されています。また、東上野四・五丁目地区のまちづくりに併せて、上野と浅草を結ぶ都市軸の強化に向けた検討が行われています。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

2　リーディング路線の選定

リー11　台東区道台第78号線（雷門通り）



浅草地区は、まちづくりビジョンである浅草未来図案の中で「歩いて楽しい空間」をまちに広げることを目的とした「人中心の空間の創出プログラム」を設定しています。

雷門通りでは、歩行者空間の拡充に向けて社会実験を行い、目指すべき方向性を、地域の方々と意見を交わしながら検討していきます。

リー12　補助163号線（大井町駅前中央通り）



大井町駅周辺は、区のまちづくりマスタープランにおいて中心核である都市活性化拠点に位置付けられており、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」に基づき、新庁舎が建設される広町地区などでまちづくりが進められています。

来街者の増加を見据え、日常的なにぎわい創出及び回遊性向上に向け、大井町駅前中央通りの車道の一部を歩道化する社会実験が実施されています。

リー13,14　放射4号線（大山街道）ほか1路線



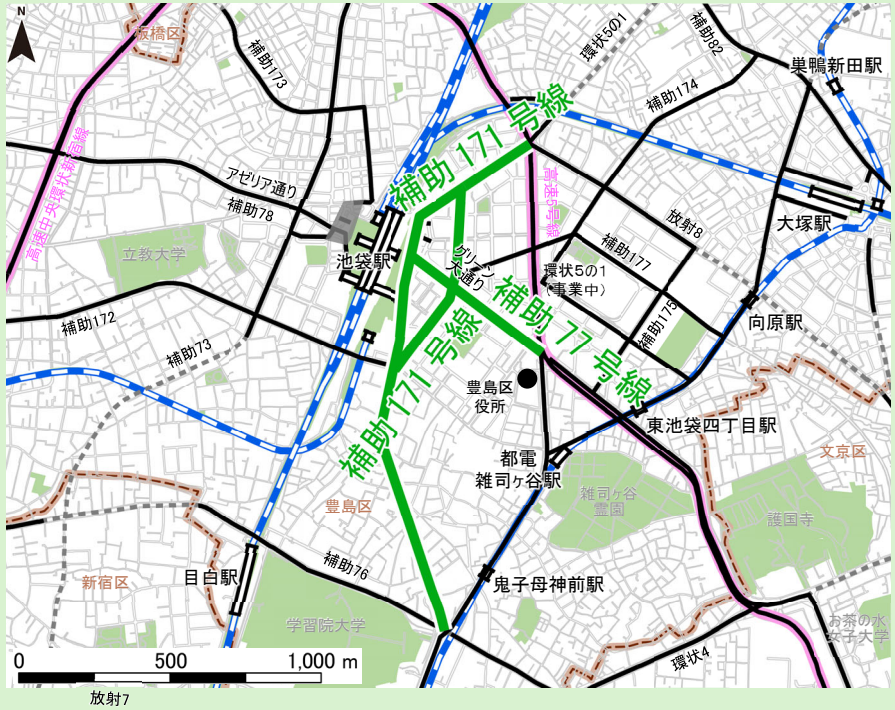
抜本的な駅改良が進む渋谷駅の周辺では、「渋谷駅中心地区基盤整備方針」等に基づき、ハチ公広場の拡大など東西駅前広場の再整備が土地区画整理事業により進められています。

駅前広場から東西に伸びる宮益坂と道玄坂、駅と代々木公園を結ぶ公園通りは、連続する商業空間によって独自のにぎわい軸を形成しており、歩行者中心の道路空間の実現に向けて、社会実験が継続的に実施されています。このうち宮益坂は、歩道拡幅工事が進められています。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

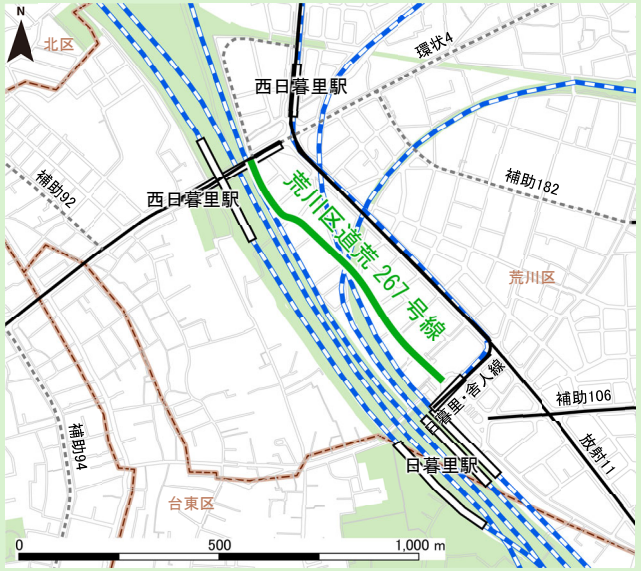
2　リーディング路線の選定

リー15～17　補助171号線(明治通り)ほか2路線



池袋駅の周辺では「池袋副都心交通戦略２０２０更新版～池袋の交通のあり方を考える～」等に基づき、駅の東西をつなぐ、歩きたくなるまちづくりが進められています。西口では市街地再開発事業による駅前広場の再整備、東口では環状５の１号線の開通を契機とした駅前広場の再編により、歩行者空間の拡充等が検討されています。また、アゼリア通りやグリーン大通りなどのシンボルストリートを活用した社会実験などのソフトな取組とも併せて、人が主役のウォーカブルなまちを目指しています。

リー18　荒川区道荒267号線(ルートにっぽり)



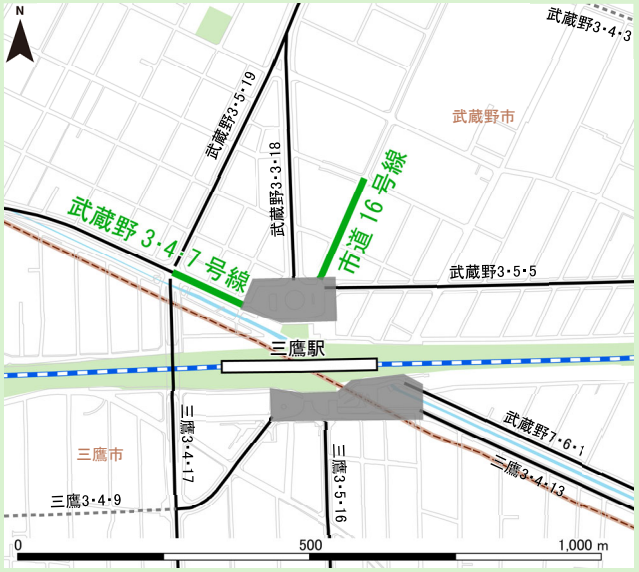
日暮里駅及び西日暮里駅周辺は、区の都市計画マスタープランにおいて広域拠点に位置付けられています。西日暮里駅前では、市街地再開発事業により複合的な都市機能の導入が図られるほか、交通広場や歩行者デッキ等が整備されます。

ルートにっぽりは、日暮里駅と西日暮里駅を結ぶコミュニティ道路であり、西日暮里駅前の再開発を契機に、回遊性向上に資する歩行者空間の充実が検討されています。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

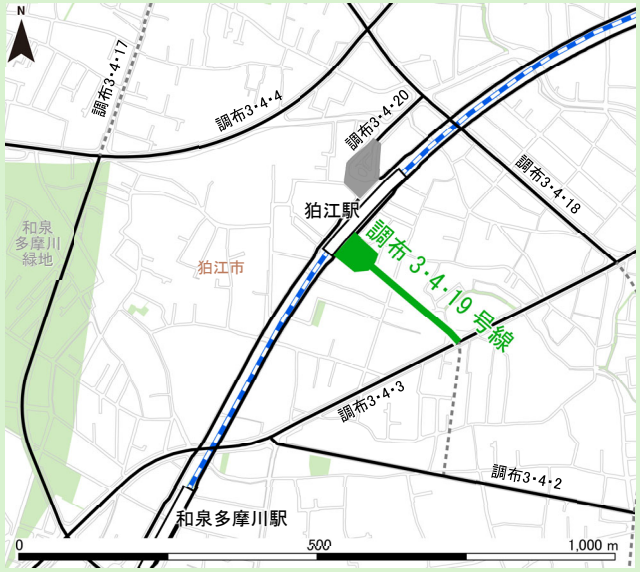
2　リーディング路線の選定

リー19、20　武3･4･7号線(桜通り)ほか1路線



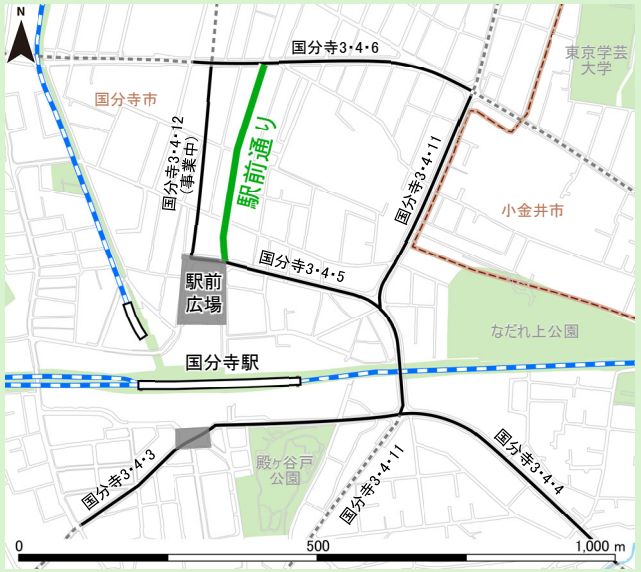
武蔵野市の都市計画マスタープランでは、市内の３駅周辺を拠点に位置付け、ウォーカブルなまちづくりを推進する方針が示されました。「三鷹駅北口街づくりビジョン」では、外周道路となる補助幹線道路の整備推進と合わせ、歩行者を中心とするにぎわいのエリアを創出するため、三鷹駅から放射状に伸びる武3・4・7（桜通り）や市道第16号線（かたらいの道）などについて、道路空間の再配分などによる歩行空間の拡充が検討されています。

リー21　調3･4･19



狛江駅周辺は、市の都市計画マスタープラン・立地適正化計画において、中心拠点かつ都市機能誘導区域に位置付けられています。快適な歩行空間の創出に向けた社会実験を行い、ほこみち制度を導入するとともに、当該区間を含む駅周辺をまちづくりなウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）に設定し、人々の交流等を促進するための憩いの場やイベント等を利用できる環境の整備など、魅力ある都市空間の創出に向けた取組が進められています。

リー22　国分寺市道幹5号線(駅前通り)



国分寺駅周辺は、市の都市計画マスタープランにおいて都市生活・文化交流の拠点に位置付けられています。北口再開発事業により駅前広場が整備され、交通アクセス軸となる国分寺3・4・12号線の整備が進められています。本整備にあわせ、並行する駅前通りにおいて、バスルート等の交通機能の転換を図り、歩行者優先のショッピングや散策が楽しめる安全・安心な通りにすることを目指し、街並み誘導型地区計画を導入するなどの取組が進められています。

※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈ と表記しています。

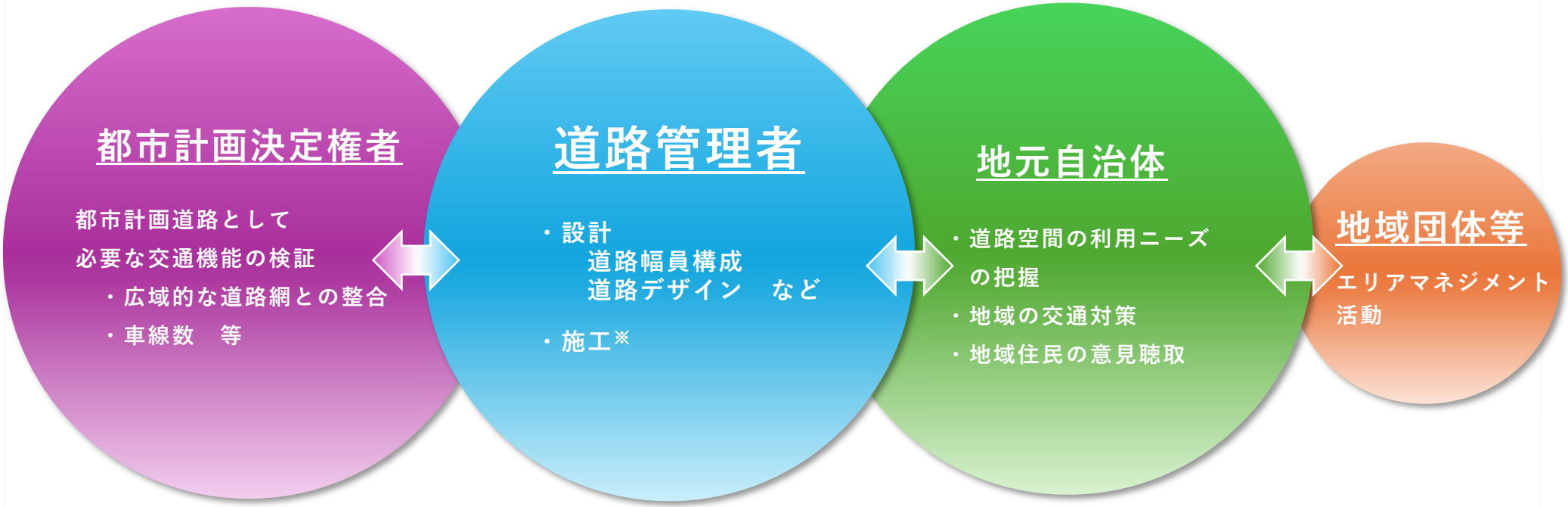
3　リーディング路線の整備の進め方

道路空間の再編の進め方

リーディング路線の整備に当たっては、道路幅員構成の検討に加え、リーディング路線とその周辺の道路が交通上果たす役割や機能を分類した上で影響範囲を設定し、交通量及び路上駐車の実態調査、社会実験等を実施するなど、自動車交通流などに支障が生じないことを事前に確認する必要があります。

また、道路には通行機能に加え、建物への出入り、荷さばきなど、沿道での活動を支える機能もあります。このため、道路空間の再編を行う際には、駐車施設の集約化、地域荷さばき駐車場の確保など、地域の交通対策と連携して進めることが重要です。さらに、再編により創出された道路空間は、地域団体等によるイベント開催などのエリアマネジメント活動を通じて、地域の活性化に寄与することが期待されます。このため、道路管理者、地元自治体、地域団体等が密接に連携しながら、道路空間の再編に取り組んでいきます。

道路空間の再編に当たっての関係機関の主な役割



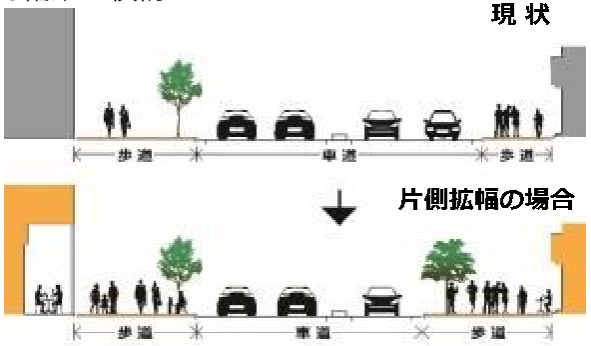
※ 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

Column　歩行者中心の道路空間の活用マニュアル

東京都は、歩行者中心の道路空間の活用について意向を有する地元団体及び自治体等を対象に、当該取組の推進を図るため、技術的支援の一環として、令和3年11月に「歩行者中心の道路空間の活用マニュアル」を策定しました。

本マニュアルでは、歩行者空間の創出に当たり検討すべきポイントとして、地区の交通ネットワークの整理（手順①）及び歩行者空間を創出するための手法等（手順②）に加え、にぎわい創出を目的とする場合の活動主体や継続的な活動体制等（手順③）の検討手順についても示しています。

＜道路空間活用のための３つの手順＞

手順①	手順②	手順③
地区の交通ネットワークの整理	路線ごとの歩行者空間の創出	活動主体の在り方
歩行者空間に新たな機能を与えることによる周辺路線への影響を考慮する必要がある。	道路空間の活用ニーズを整理し、歩行者空間の創出方法について検討する必要がある。	歩行者中心に道路空間を継続的に活用していくための体制が重要
歩行者ネットワークの形成において求められる役割、他の交通モードへの影響及び対応策の整理	現状の道路空間の構成状況の把握や、配置転換等による既存機能の維持・確保による空間再編案の検討	活動主体及び継続的活動体制の構築
 交通ネットワークの整理イメージ	 道路空間再配分イメージ	 活動主体の構築イメージ
歩行者空間を創出する路線の選定	歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ	取組主体又は体制の確立

出典：歩行者中心の道路空間の活用マニュアル（東京都）を基に作成

07

今後の都市計画道路整備に向けた取組

1　今後の都市計画道路の在り方

今後、道路整備に当たって、車道、歩道及び自転車通行空間の確保はもとより、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹及び植樹帯を整備※することで緑陰確保を図るなどの安全で快適な道路環境の創出に向けて検討していきます。また、東京都生物多様性地域戦略や東京における自然の保護と回復に関する条例等を踏まえ、自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努めていきます。

街路樹の充実（安全性や快適性の確保）

○道路の緑には、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、それらが最大限に発揮できるよう、都道や区市町道の緑の保全及び整備が必要

街路樹による緑陰確保

○街路樹については、歩道幅員などの状況を踏まえ、計画的な剪定などにより、暑さ対策として**樹冠拡大による緑陰確保**を推進

○道路整備において、幅員構成や沿道等の状況を踏まえ、樹冠拡大の効果が期待できる樹種の選定などにより、街路樹の**樹冠拡大**等を推進



出典：東京都「東京都の緑の取組　Ver.3」を基にに作成

緑の多様な機能の活用

グリーンインフラの導入

○道路での雨水流出抑制設備やバイオスウェル等の導入を推進

＜都内のグリーンインフラの事例＞

立教通り（豊島区）

新たに「環境モデル路線」として位置付け、雨水貯留浸透施設を設置（令和８年11月竣工予定）



出典：東京都「東京都の緑の取組　Ver.3」「あまみずグリーンインフラ CONCEPT BOOK」を基に作成

自然環境に配慮した道路整備

緑豊かな環境との共存

＜整備事例＞

環状第５の１号線（千駄ヶ谷）

隣接する新宿御苑内の貴重な樹木（ラクウショウなど）に配慮し、平面４車線から地上・地下の２層構造へと都市計画を変更して整備しました。



出典：第37回全国街路事業コンクール、令和元年度第2回事業評価委員会資料を基に作成

※植樹帯を設置する場合は、自転車の走行性及び視認性を妨げることのないように配置を検討するとともに、樹木の成長に留意し維持管理に努めるものとします。

1　今後の都市計画道路の在り方

自動運転などの技術革新は、道路の使い方を大きく変える可能性があります。自動運転が実用化されると、交通事故の削減、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などにつながることが期待されています。さらに、高密度な追従走行が実現すると、道路の交通容量が増加することが見込まれています。一方、自動運転等の普及により自動車の多様な使い方ができるようになると、自動車利用が増加する可能性も指摘されています。こうした技術革新に伴う道路へのニーズの変化を的確に把握していきます。

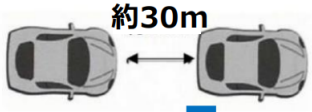
自動運転車の普及が道路空間に与える影響のイメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を基に作成

■高密度な追従走行が実現

自動運転車が普及することにより、自動運転車単体では車線内走行を維持（レーンキープ）し、自動運転車同士では車間距離が短縮されることで高密度な追従走行が実現し、1車線当たりの交通容量が増加することを想定

<従来>非自動運転車両同士の場合



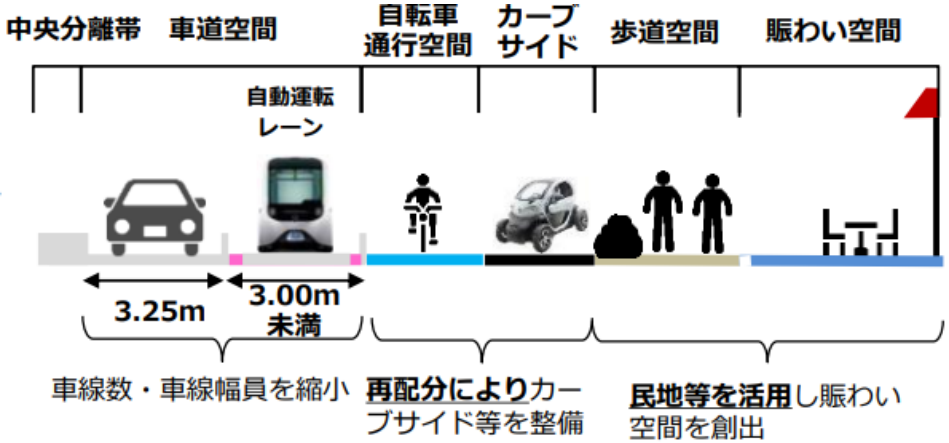
<将来>自動運転車両同士の場合



【高密度走行イメージ（出典：国土交通省資料）】

■道路空間の再配分が可能

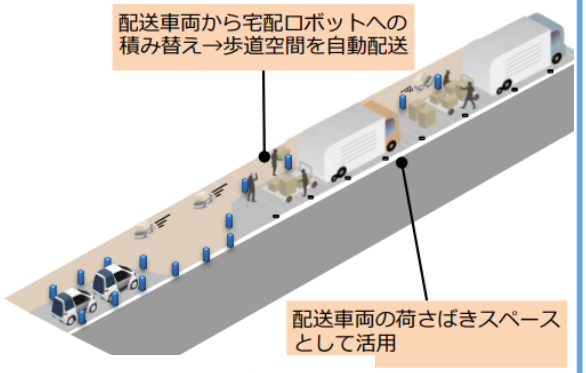
自動運転車の普及による車道空間の縮小が可能となることで、道路空間を再配分し、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出



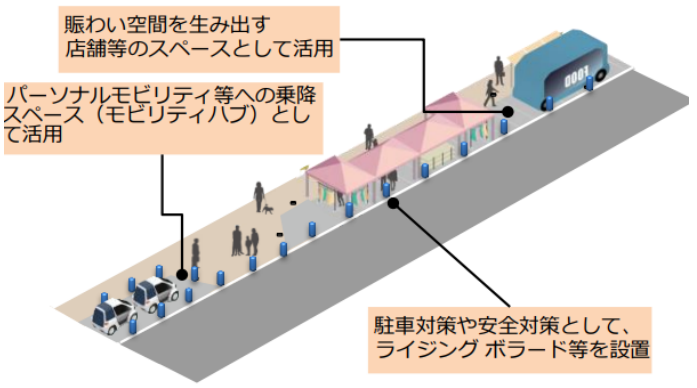
■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

カーブサイドでは、地域のニーズや時間帯に応じて、荷さばき車両や超小型モビリティ等のシェアリングサービスの乗降スペース、歩行者の滞留空間やにぎわい空間等として多目的利用ができる空間を創出

[通常]



[ランチタイムなど]



2　都市計画道路整備の促進

これまでの取組により、都市計画道路の整備は着実に進捗しています。一方、社会情勢の変化に伴い、土地の細分化による関係権利者の増加など整備を進める上での課題が生じています。また、建設業の担い手の減少等による今後の道路整備への影響も懸念されます。

都では、こうした課題に対応し、道路整備を着実に推進するため、各段階において、業務の効率化を図るとともに、執行体制の強化や新たな施策の導入検討など、整備促進に取り組んでいきます。

用地取得の促進

- 用地事務のシステム化
- アウトソーシングの活用

まちづくり手法による事業促進策の検討

- 換地手法を活用した都市計画道路の整備

事業化前における促進策の検討

- 都市計画道路用地の先行取得

設計・工事の生産性向上

- 道路整備におけるＩＣＴの活用

3　都市計画道路の今後の検討課題

【今後の検討課題】

現在事業中の路線に加え、本整備方針で選定した約157kmの優先整備路線が完成すると、都市計画道路の完成率は約８割に達し、骨格幹線道路網がおおむね形成されます。これに首都圏三環状道路を加えた東京の骨格的な道路ネットワークが概成すると、自動車交通の偏りが解消され、これまで重交通を担っていた幹線道路においても歩道を広げることが可能となります。また、多くの人が集うターミナル駅周辺などでは、人中心の視点に立った新たなニーズが更に高まることが見込まれます。

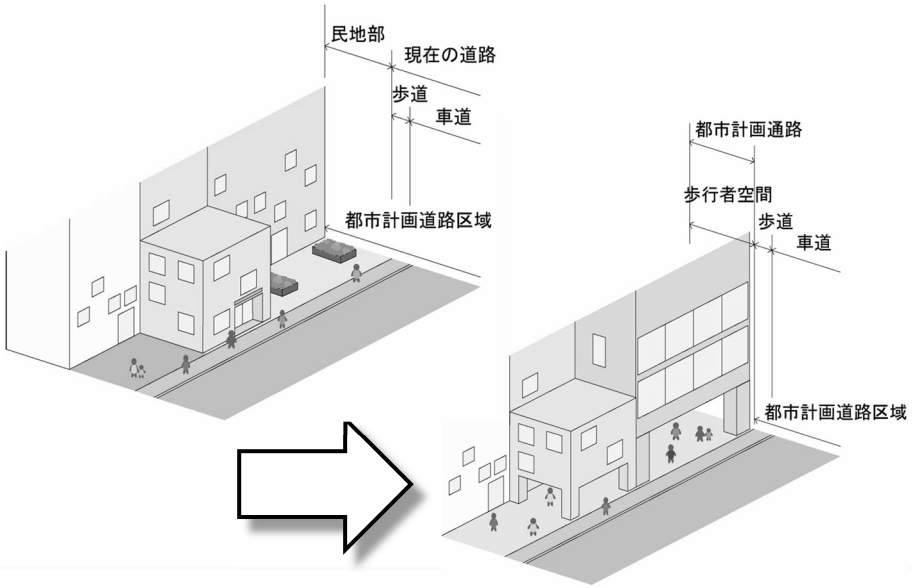
幹線道路は、まとまった自動車交通を受け持つことで地域の通過交通を排除し、ウォーカブルな都市の実現に寄与するとともに、広幅員の幹線道路はそれ自体が都市のシンボルとなる場合もあります。道路に求められるニーズの多様化に対応するため、完成した幹線道路を含め、備えるべき広域的な交通機能を適宜検証するとともに、概成道路についてはその整備手法の検討などを進めます。

【国道の取り扱いについて】

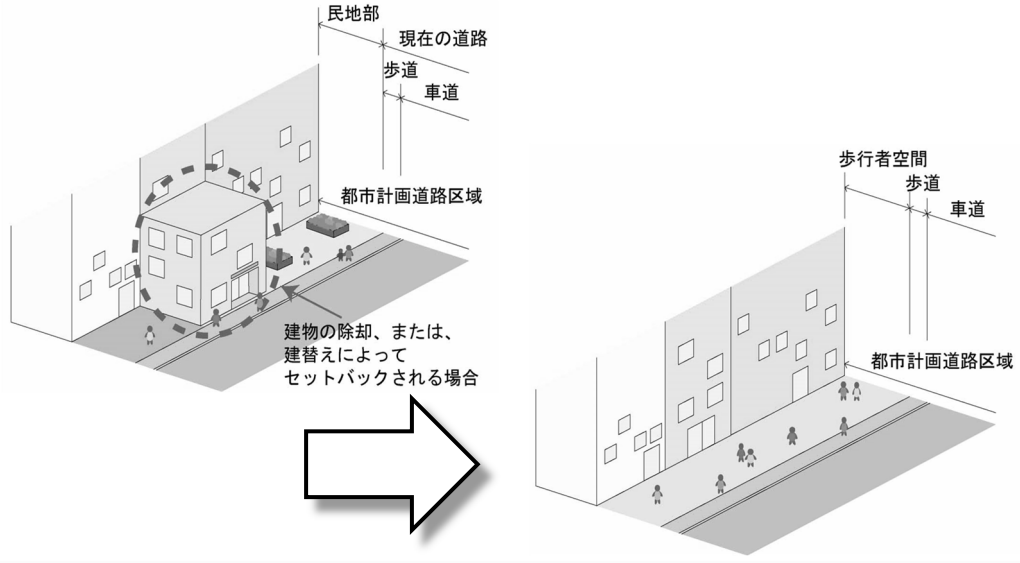
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じてその取扱いについて検討していきます。

概成道路の整備手法のイメージ

立体都市計画制度による整備イメージ



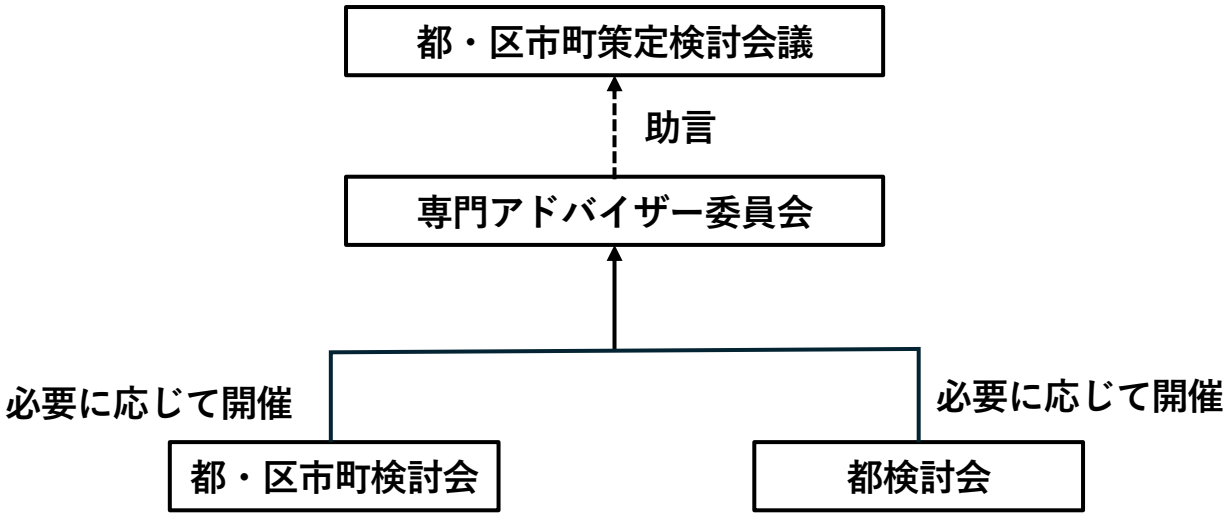
インセンティブ制度による整備イメージ



08
参考資料

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。



【専門アドバイザー委員】

	氏名（敬称略）	所属
委員長	岸井　隆幸	一般財団法人計量計画研究所　代表理事
委　員	飯田　晶子	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻　特任講師
委　員	植村　京子	深山・植村法律事務所　弁護士
委　員	加藤　孝明	東京大学生産技術研究所　教授
委　員	久保田　尚	埼玉大学　名誉教授
委　員	竹内　健蔵	東京女子大学現代教養学部　教授
委　員	中道　久美子	東京科学大学環境・社会理工学院融合理工学系　特定准教授
委　員	西村　亮彦	国士舘大学理工学部理工学科　准教授
委　員	三浦　詩乃	中央大学理工学部都市環境学科　准教授
委　員	吉村　有司	東京大学先端科学技術研究センター　特任准教授

■ 都・区市町策定検討会議　名簿

東京都	政策企画局	技術企画担当部長
	都市整備局	理事【座長】
		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
		地域公共交通担当部長
		外かく環状道路担当部長
		物流担当部長
		街路計画課　街路計画課長
		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
		多摩まちづくり政策部長
	建設局	道路管理部長
		道路保全担当部長
		無電柱化推進担当部長
		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

特別区	千代田区	環境まちづくり部長
	中央区	環境土木部長
	港区	街づくり支援部長
	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	都市整備部長
	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・交通計画部長
	渋谷区	土木部長
	中野区	都市基盤部長
	杉並区	都市整備部参事（道路担当）
	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	都市整備部長
	足立区	都市建設部長
	葛飾区	都市施設担当部長
	江戸川区	土木部長

市町	八王子市	都市計画部長
	立川市	都市整備部長
	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	都市整備部長
	福生市	都市建設部長
	狛江市	都市建設部長
	東大和市	まちづくり部長
	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	まちづくり部長
	あきる野市	都市整備部長
	西東京市	まちづくり部長
	瑞穂町	都市整備部長
	日の出町	まちづくり課長

検討体制

■ 都・区市町検討会　名簿

東京都	都市整備局	都市基盤部長【座長】
		街路計画課　街路計画課長 都市基盤道路交通専門課長
特別区	千代田区	景観・都市計画課長
	中央区	管理調整課長事務取扱参事
	港区	土木課長
	新宿区	都市計画課長
	文京区	都市計画課長
	台東区	都市計画課長
	墨田区	都市計画部参事 （都市計画課長事務取扱）
	江東区	都市計画課長
	品川区	都市計画課長
	目黒区	都市計画課長
	大田区	まちづくり計画調整担当課長
	世田谷区	道路計画課長
	渋谷区	企画管理課長
	中野区	都市計画課長
	杉並区	都市計画道路担当課長
	豊島区	都市計画課長
	北区	都市計画課長
	荒川区	都市計画課長
	板橋区	都市計画課長
	練馬区	交通企画課長
	足立区	事業調整担当課長
	葛飾区	道路建設課長
	江戸川区	計画調整課長

市町	八王子市	交通企画課長
	立川市	都市計画課長
	武蔵野市	事業調整担当課長
	三鷹市	まちづくり推進課長
	青梅市	土木課長
	府中市	計画課長
	昭島市	都市計画課長
	調布市	都市基盤担当課長
	町田市	道路政策課長
	小金井市	都市計画課長
	小平市	都市計画道路担当課長
	日野市	都市計画課長
	東村山市	都市計画・住宅課長
	国分寺市	まちづくり計画課長
	国立市	都市計画課長
	福生市	まちづくり計画課長
	狛江市	まちづくり推進課長
	東大和市	都市づくり課長
	清瀬市	都市計画課長
	東久留米市	道路計画課長
	武蔵村山市	都市計画課長
	多摩市	都市計画課長
	稲城市	まちづくり計画課長
	羽村市	都市計画課長
	あきる野市	交通政策課長
	西東京市	都市計画課長
	瑞穂町	都市計画課長
	日の出町	都市計画担当主幹

■ 都検討会　名簿

政策企画局	計画調整部	技術企画担当課長
都市整備局	総務部	企画技術課長
	都市づくり政策部	政策調整担当課長
		都市計画課長
		土地利用計画課長
		まちづくり専門課長
		開発企画課長
		緑地景観課長
	都市基盤部	都市基盤部長【座長】
		施設計画担当課長
		交通企画課長
		物流調査担当課長
		交通プロジェクト担当課長
		モビリティ政策課長
		街路計画課長
		外かく環状道路担当課長
		街路計画調整担当課長
		都市基盤道路交通専門課長
	市街地整備部	企画課長
		防災都市づくり課長
	市街地建築部	建築企画課長
	多摩まちづくり政策部	多摩まちづくり戦略担当課長
建設局	道路管理部	路政課長
		保全課長
		道路企画担当課長
		安全施設課長
		無電柱化担当課長
	道路建設部	計画課長
		事業化調整専門課長
		街路整備推進専門課長
		道路橋梁課長
	公園緑地部	計画課長
港湾局	港湾整備部	計画課長

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

環状第２号線





写真は築地・新橋間

環状第３号線





写真は新宿区市谷薬王寺町

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

環状第６号線









左：宮下歩道橋　右：富士見台歩道橋　出典：第27回全国街路事業コンクール

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

環状第８号線







左：北町若木区間（北町若木トンネル）　右上：北町若木区間（板橋相生陸橋）　右下：羽田トンネル　出典：第6回・第19回全国街路事業コンクール

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

放射第５号線







上：新宿御苑トンネル　左：新宿側坑口付近　右：トンネル上部（新宿御苑）
出典：第4回全国街路事業コンクール

放射第１６号線







上：清砂大橋　左：江戸川区清新町１丁目付近　右：江東区新砂３丁目付近
出典：第17回全国街路事業コンクール

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

補助第74号線



写真は新宿区大久保三丁目から高田馬場四丁目

補助第132号線



写真は練馬区
区間

出典：
練馬区HP

補助第276号線



写真は葛飾区
区間

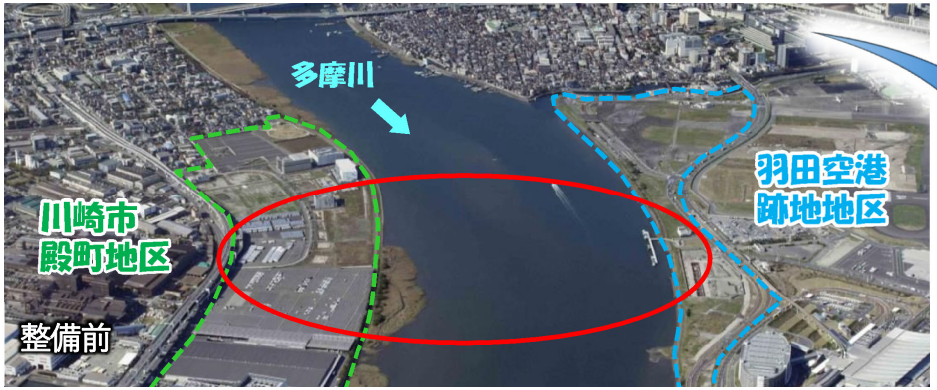
出典：
葛飾区HP

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

補助第333号線









写真は多摩スカイブリッジ　出典：第36回全国街路事業コンクール

これまでの都市計画道路整備　～事例紹介～

府中3・3・8号 府中所沢線





写真は府中市区間　出典：第18回全国街路事業コンクール

調布3・2・6号 調布保谷線





写真は調布市・三鷹市区間　出典：第22回全国街路事業コンクール

これまでの都市計画道路整備～事例紹介～

昭島3・4・2号 江戸街道線







写真は昭島市拝島駅南口　出典：第32回全国街路事業コンクール

八王子3・4・57号 並木町横川線







写真は八王子市長房町　出典：第20回全国街路事業コンクール

お問合せ先（令和７年12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
・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。頂いた御意見及びこれに対する考え方については、ホームページで公表いたします。御意見等の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８年１月30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二丁目８番１号　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、右記QRコードからアクセスしてください。

▲フォームメール　▲東京都HP

・詳しくは、下記URL又は右記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/seibihoushin_ann**）

キリトリ線

御意見・御提案記入用紙（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、その他の方は都道府県名）

○「東京における都市計画道路の整備方針（案）」に対する御意見・御提案

令和７年12月発行

登録番号（７）56

東京における都市計画道路の整備方針（案）

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