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

基本理念 基本目標

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

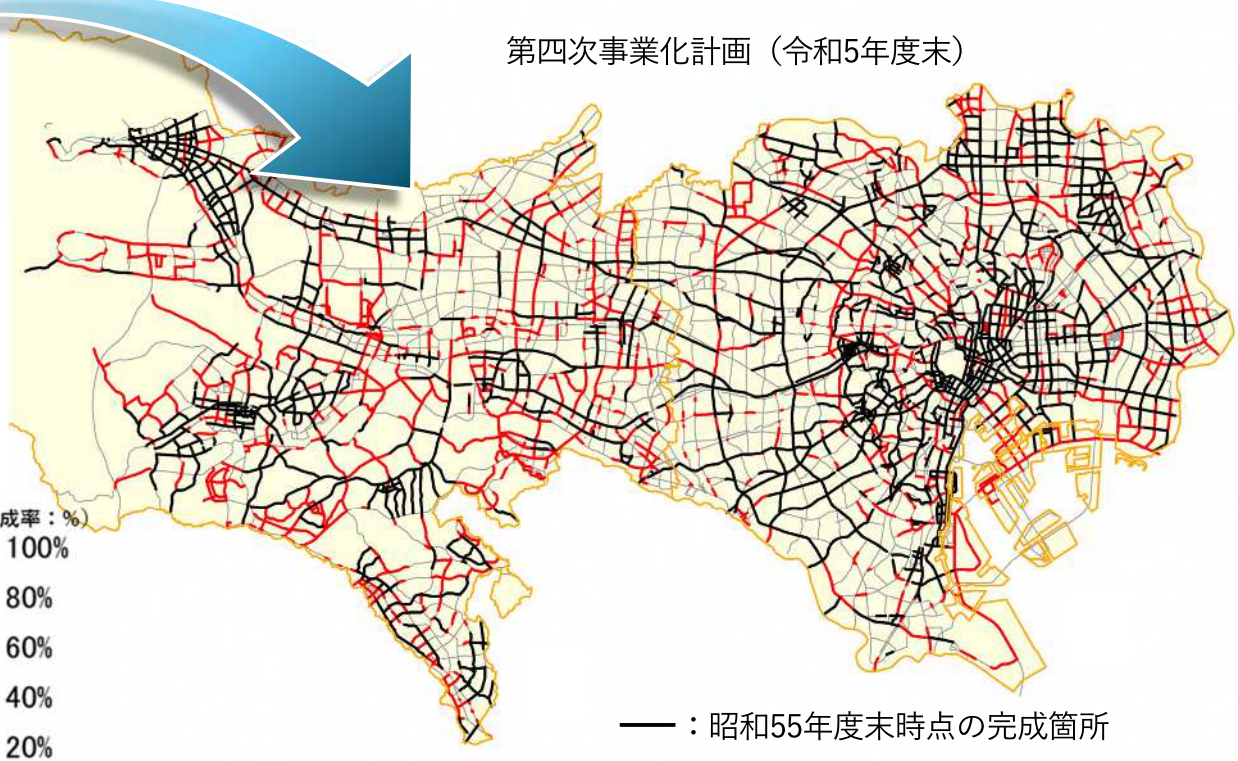
都市計画道路整備の変遷

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。

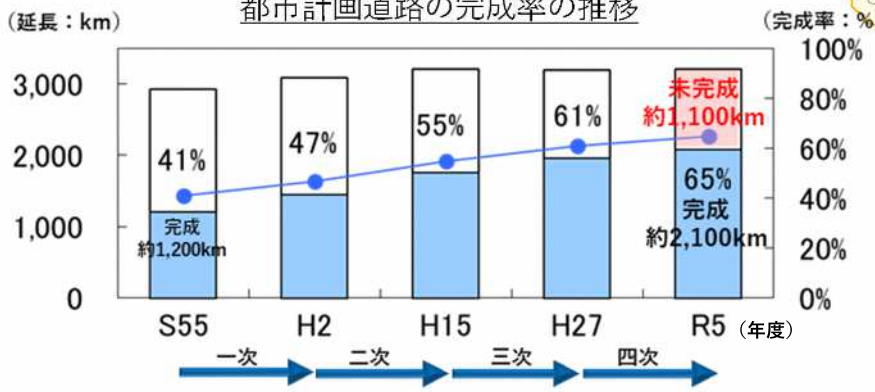
第一次事業化計画策定前（昭和55年度末）



第四次事業化計画（令和5年度末）



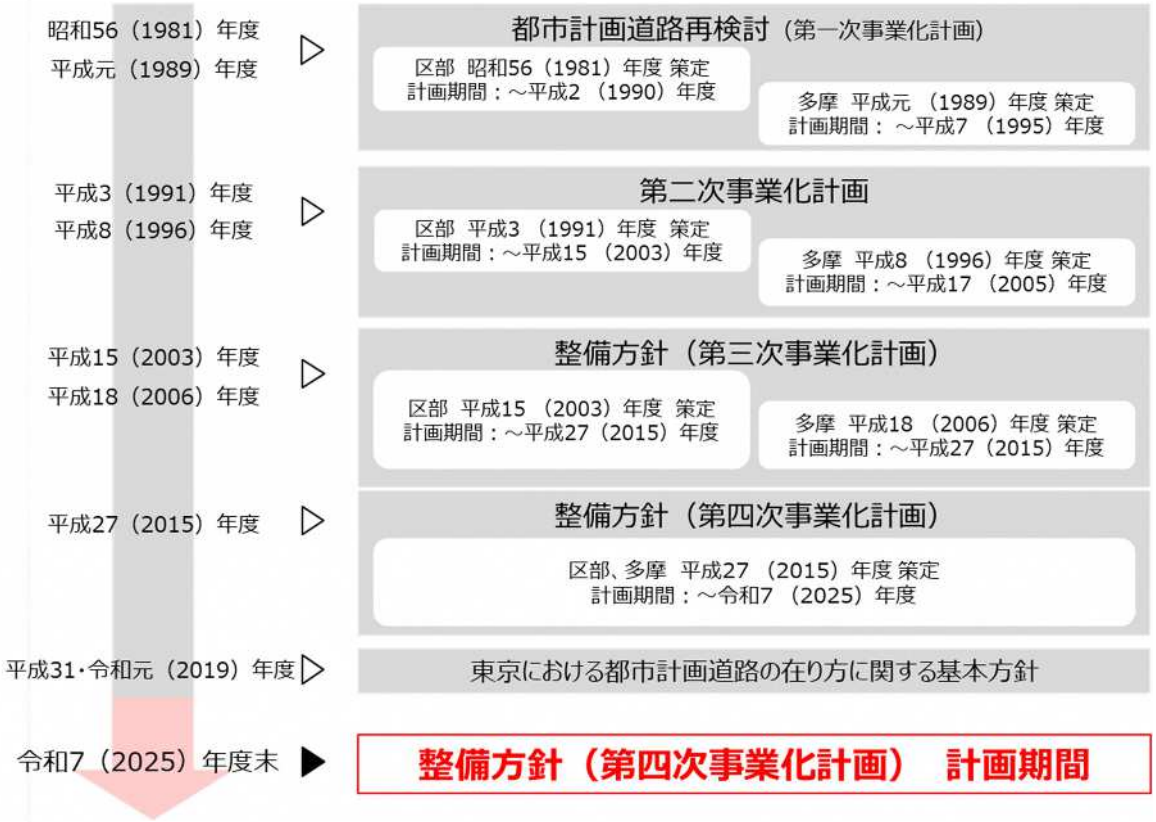
都市計画道路の完成率の推移



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

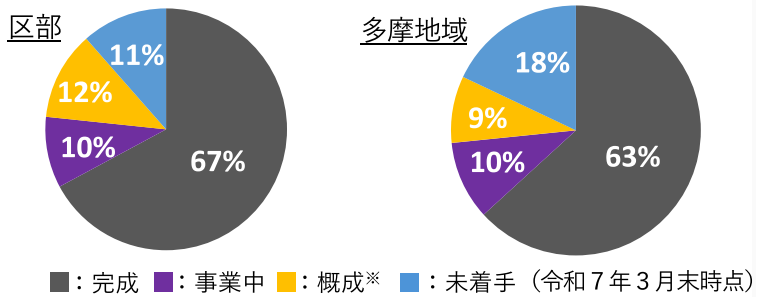


第四次事業化計画における優先整備路線の着手状況

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

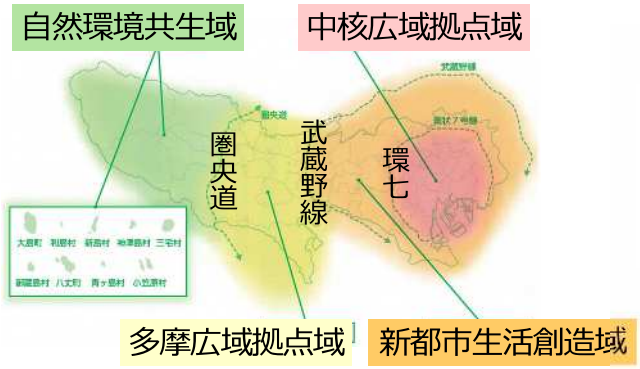


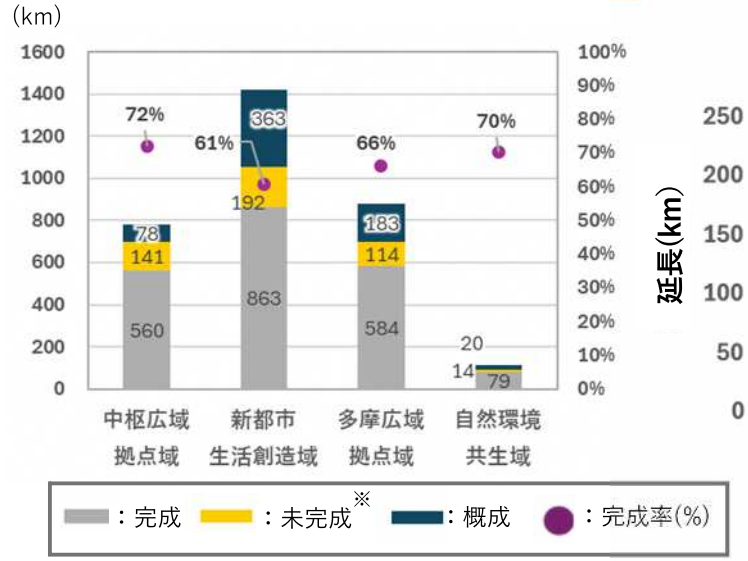
※概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路
＜区部＞計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60％以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が８m以上の道路　　＜多摩地域＞現況幅員が8m以上の道路

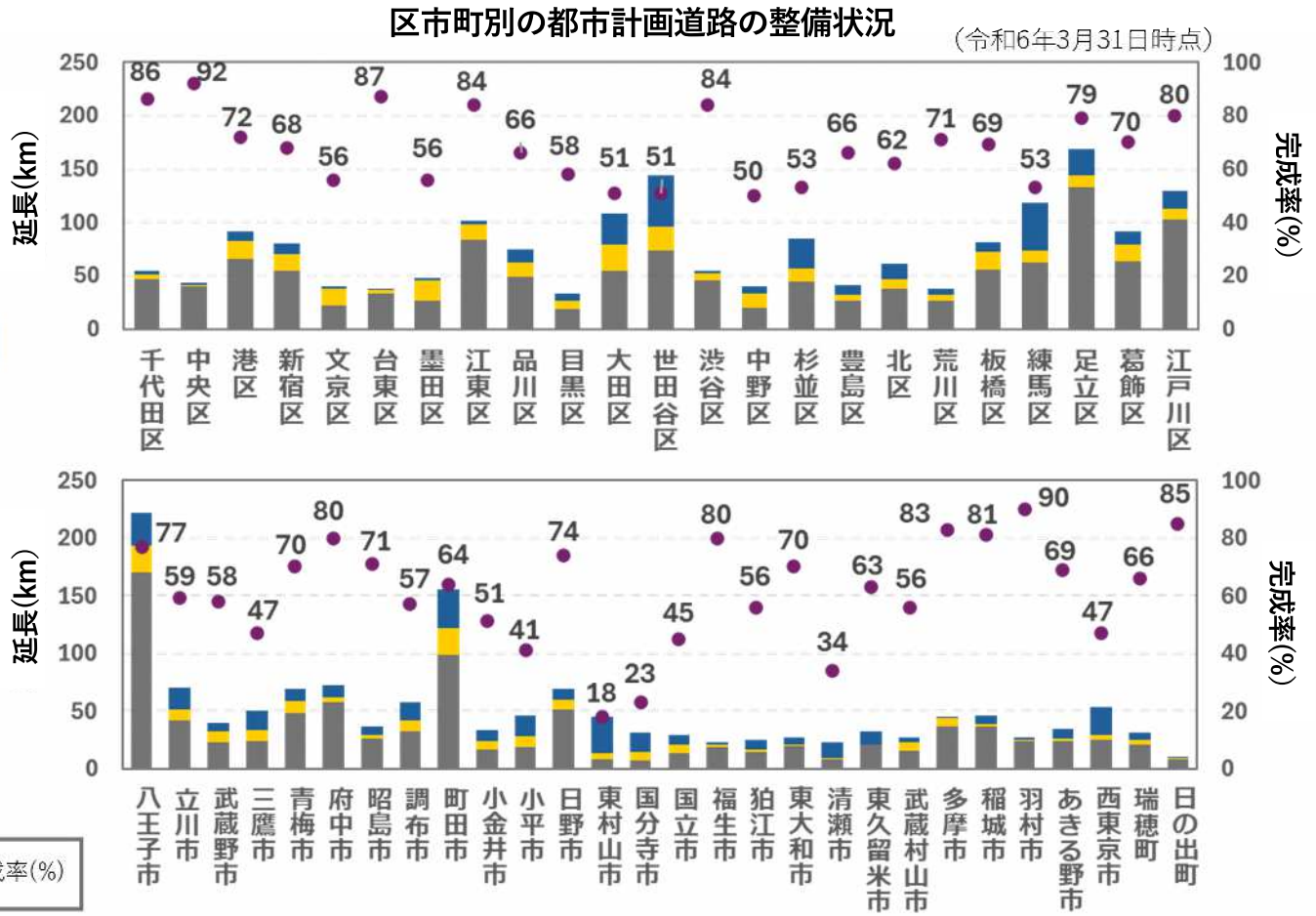
1　都市計画道路の整備状況

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。







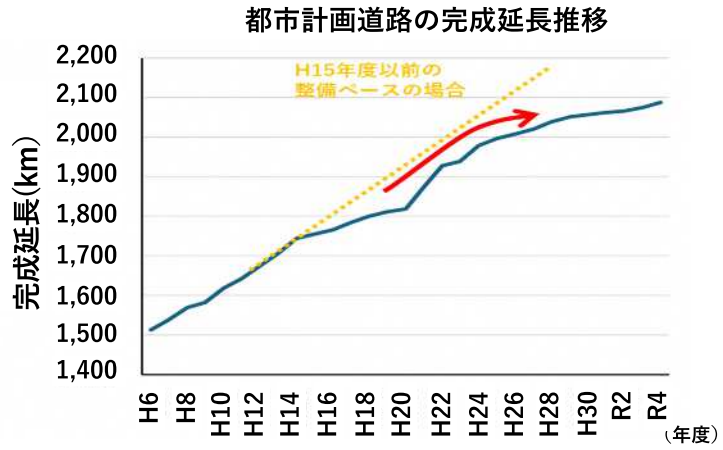
出典：国土交通省,令和６年都市計画現況調査 都市施設の状況 道路（都市別内訳表）より作成。自動車専用道路を除いて集計

※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。

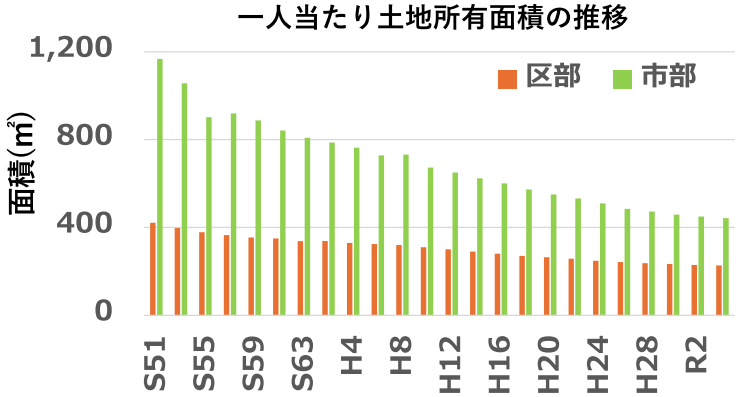
事業期間の長期化

・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

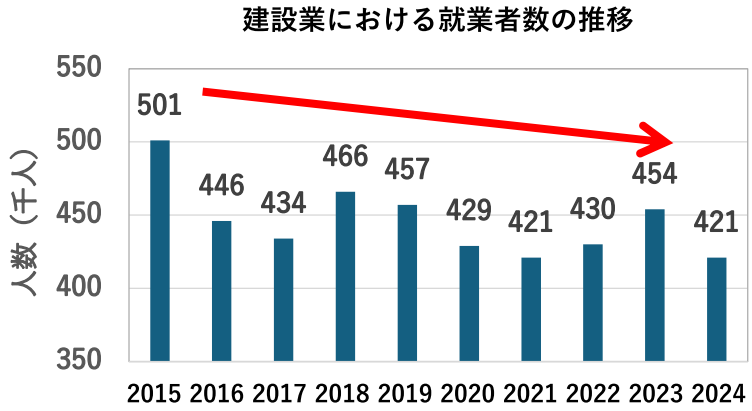


出典：東京都,東京の土地2022を基に作成

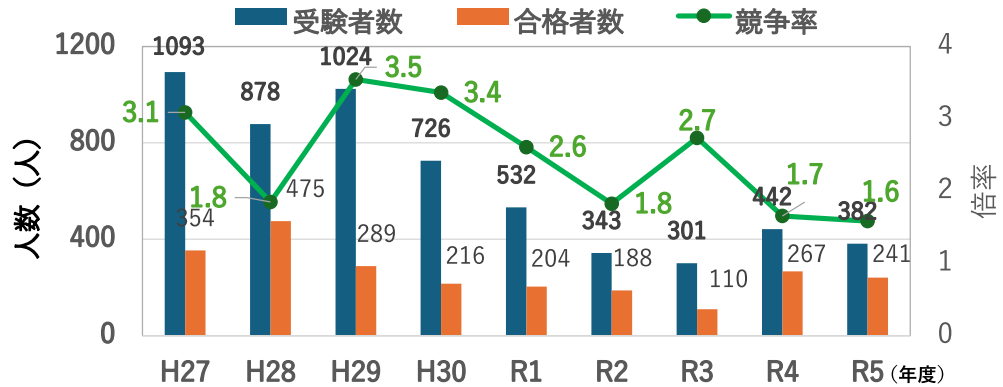


航空写真（出典：Google Earth）
に都市計画線を加筆

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

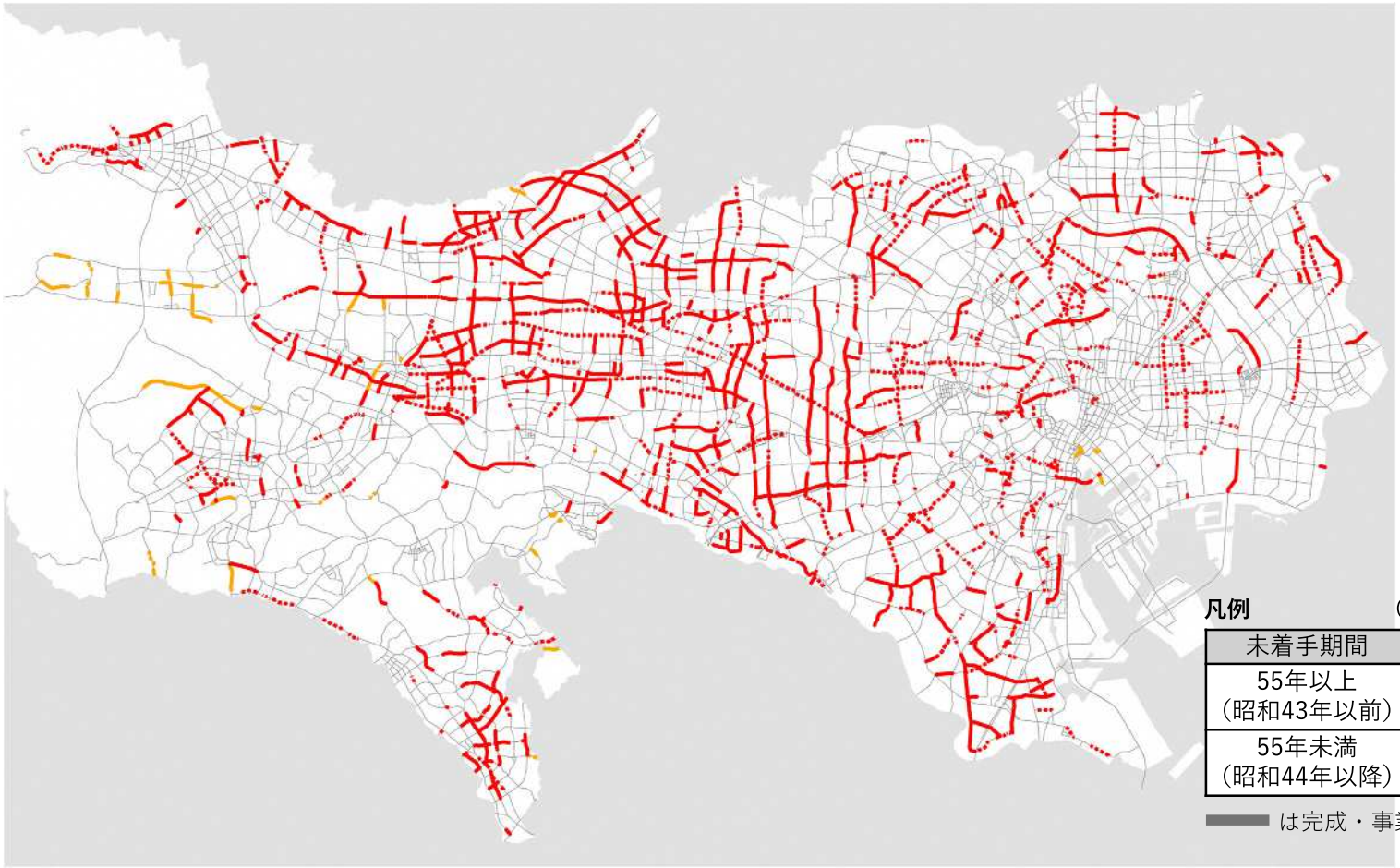
1　都市計画道路の整備状況

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

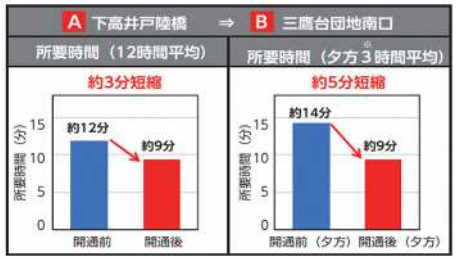


三鷹3・2・2号線









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

市街地形成

環状第２号線（新橋・虎ノ門間）

【道路整備と沿道のまちづくりにより市街地が活性化】

- 沿道地域の都市再生が加速化
- 広い歩行空間をにぎわいの場として活用



整備後



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

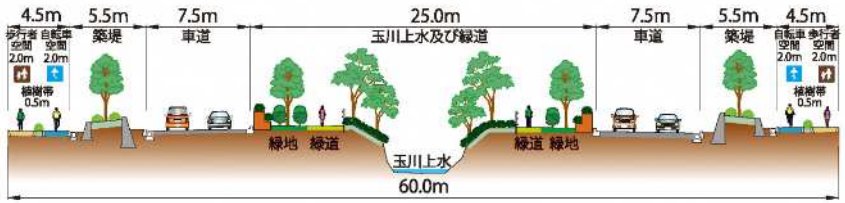


- ✔ 自動車による騒音・排気ガスなどの影響を緩和
- ✔ 緑豊かな道路空間の創出
- ✔ 災害時における重要な防災空間の創出
- ✔ ゆとりある空間によりコミュニティの場を創出

放射第5号線

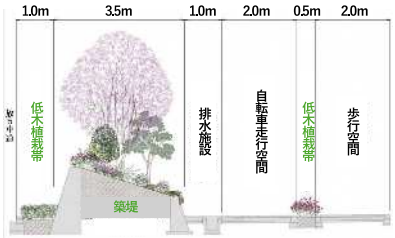


横　断　図



- 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

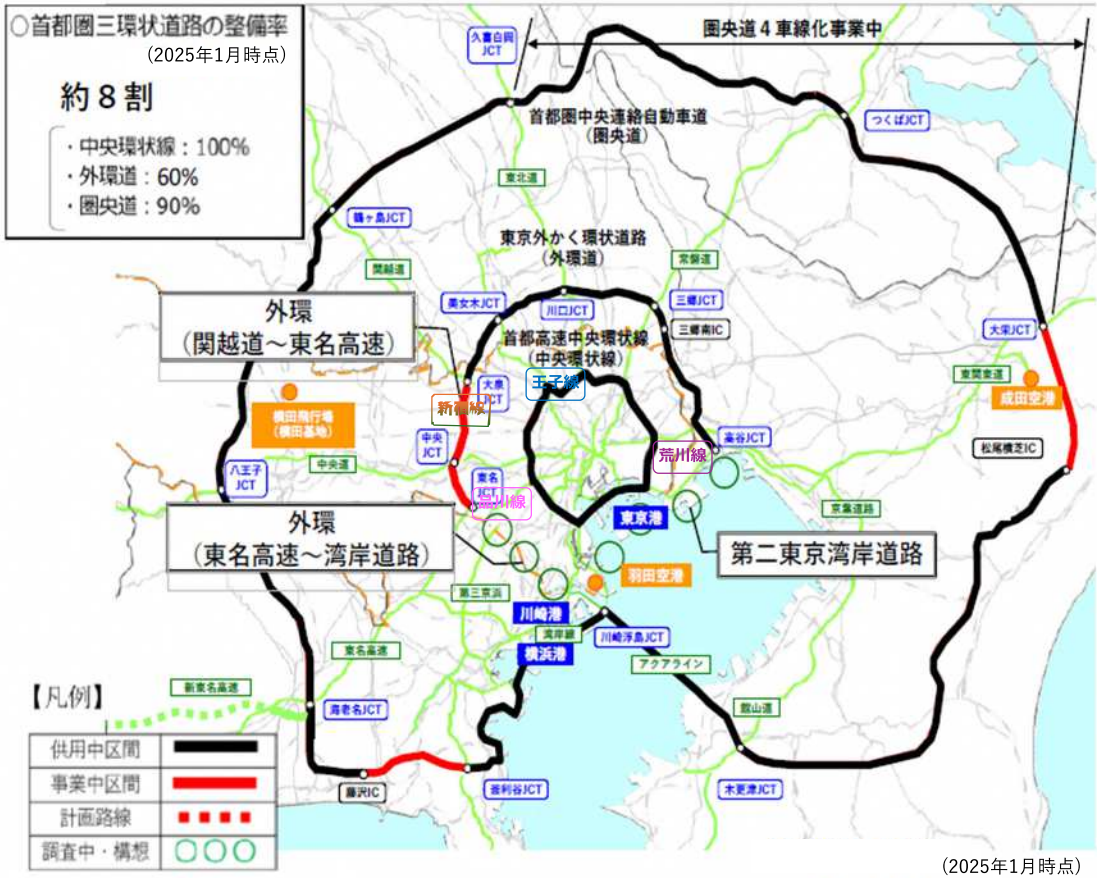
環境施設帯の拡大図



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）

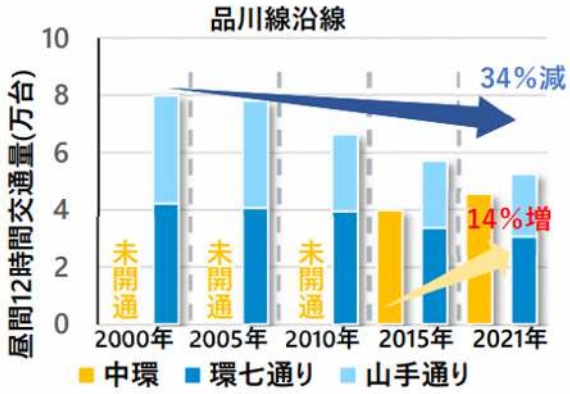
出典：東京都,2050東京戦略
国土交通省関東地方整備局HPをもとに作成

■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。

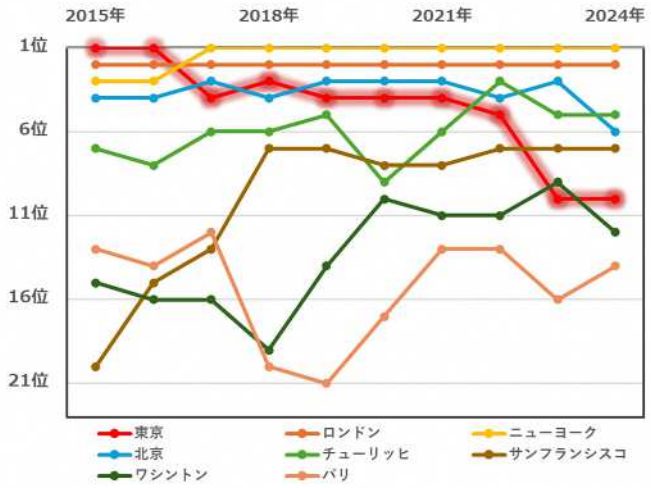
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

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

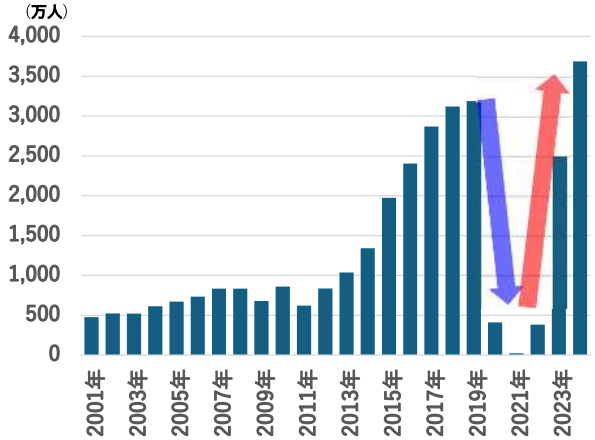
	都市名	国際会議開催件数
1位	パリ	156件
2位	シンガポール	152件
3位	リスボン	151件
4位	ウィーン	141件
13位	東京	91件

※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

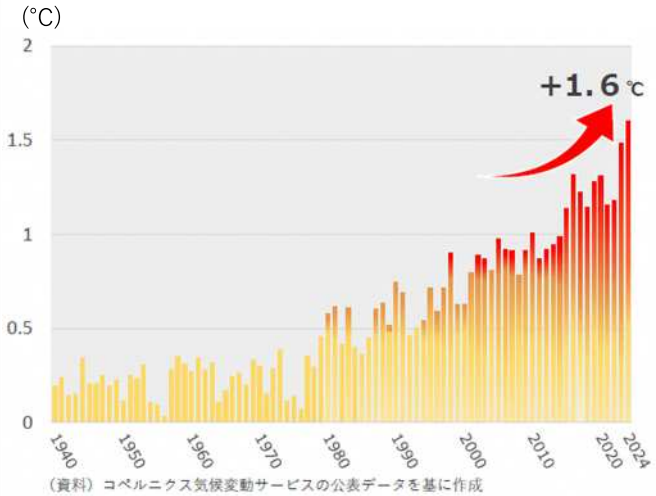
日本への外国人観光客は急速に増加しており、インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活

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

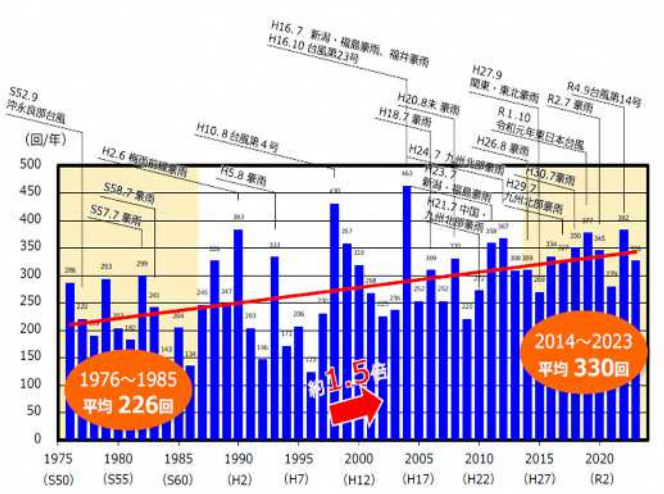


出典：東京都,2050東京戦略

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

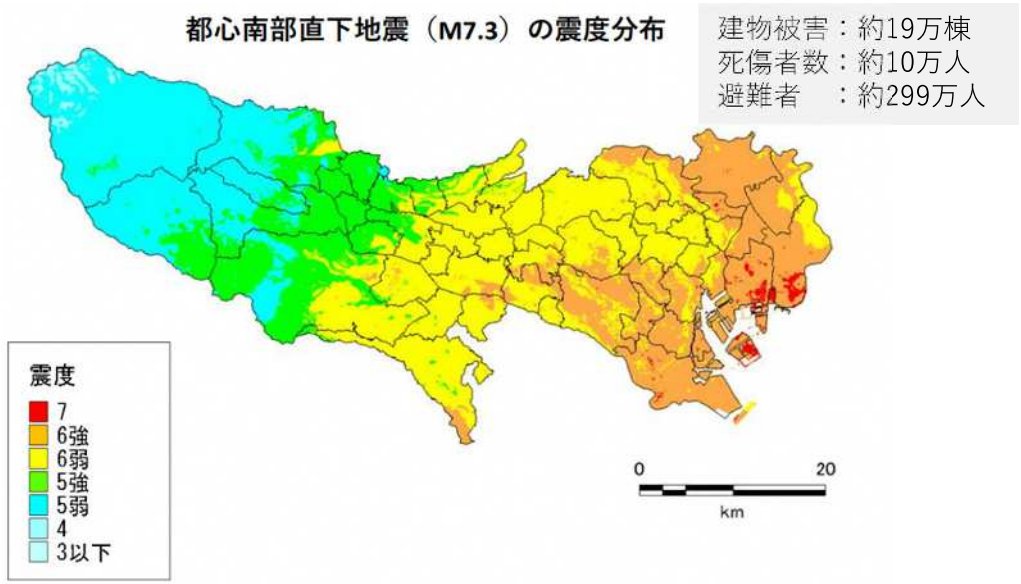


電柱の倒壊



首都直下地震

首都直下地震の被害想定



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）

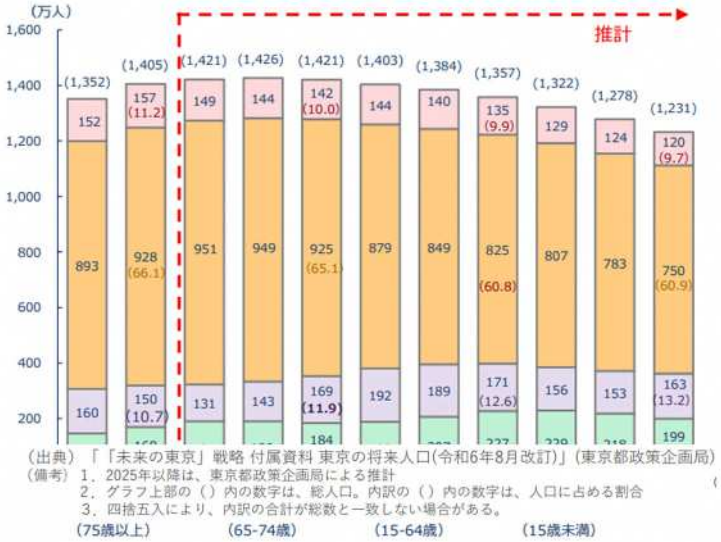
Ｍ７クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は、約70％と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度６強以上の範囲は、区部の約６割に広がり、甚大な被害が想定されます。

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

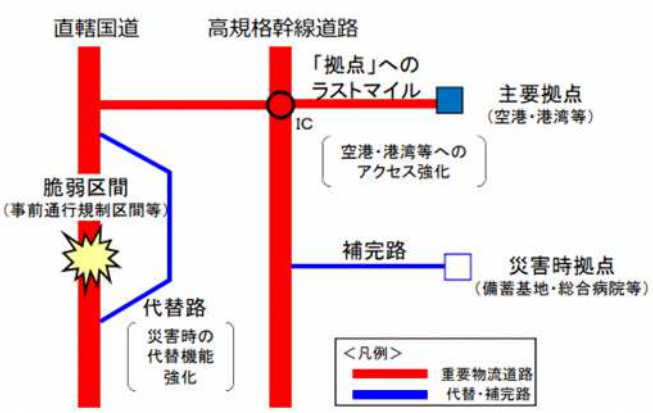


出典：国土交通省,第１回 自動物流道路に関する検討会　資料

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。

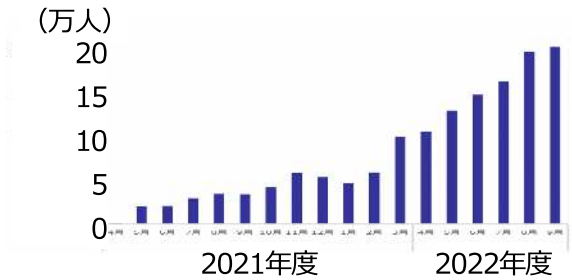
新たな交通サービスの普及

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

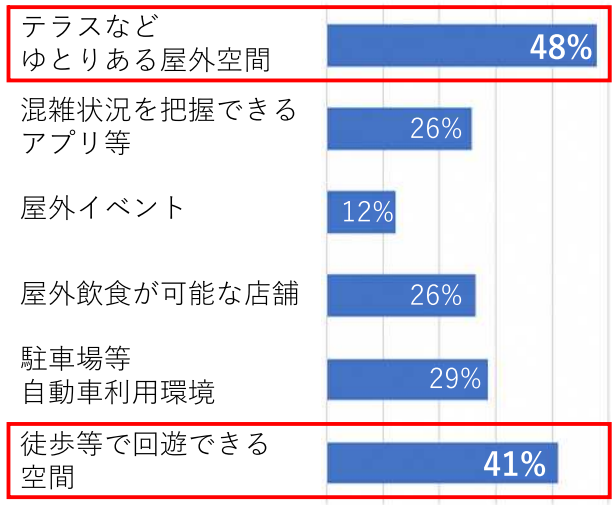


出典：国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会
第81回基本政策部会　資料

都市空間に対する意識の変化

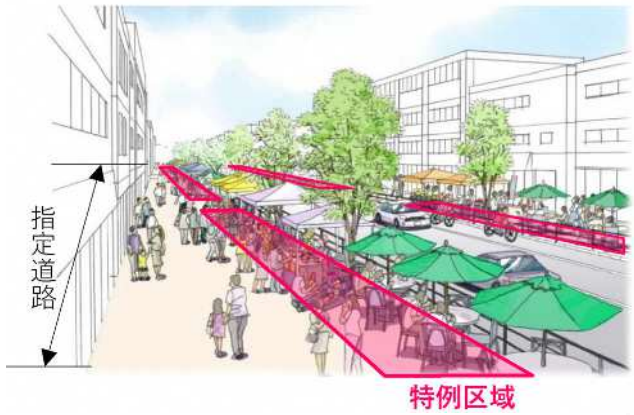
新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査

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

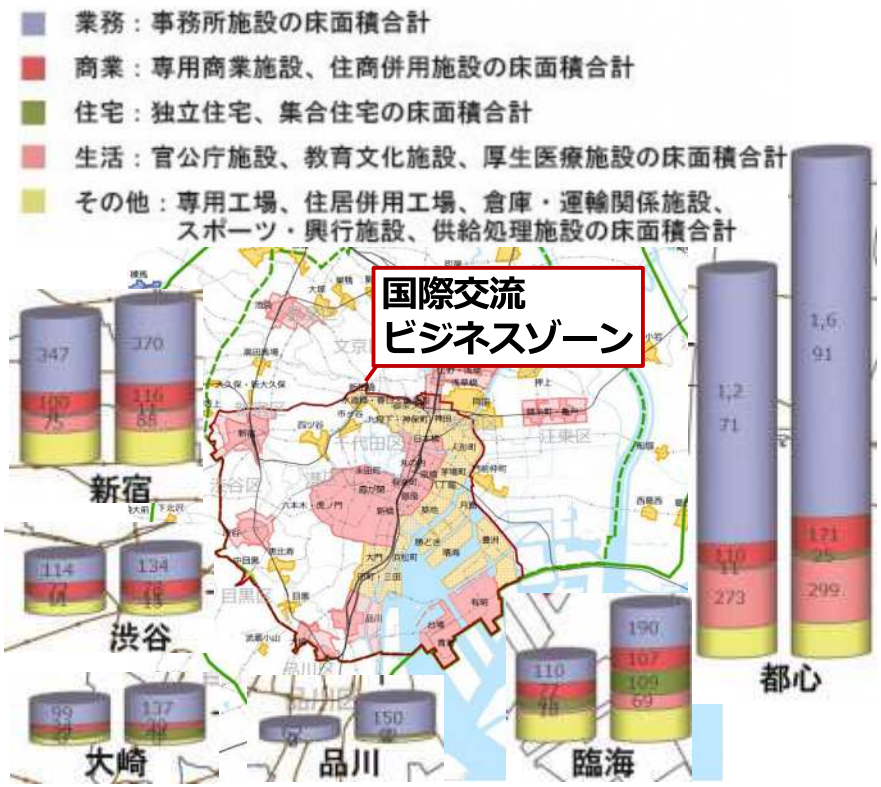
道路に求められるニーズの多様化

・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









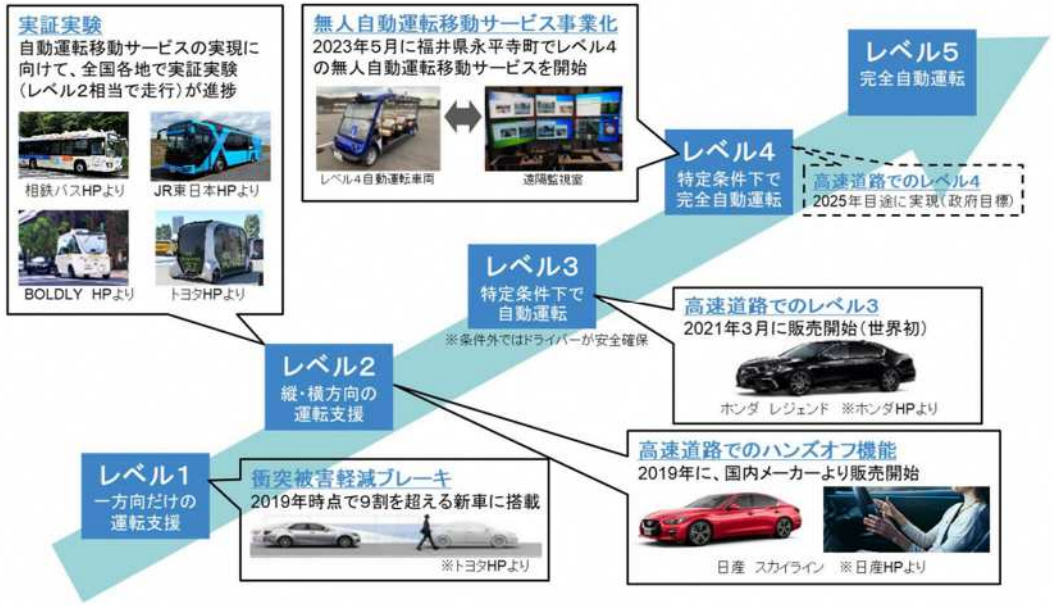




技術革新の進展

・**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

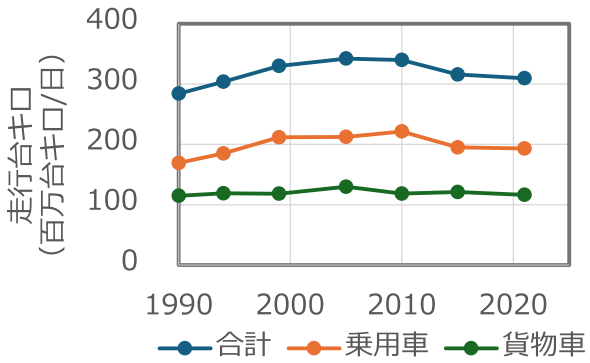
区部	放射 73%	環状 78%
多摩	東西 70%	南北 82%

（令和5年度時点）

ミッシングリンク箇所の事例

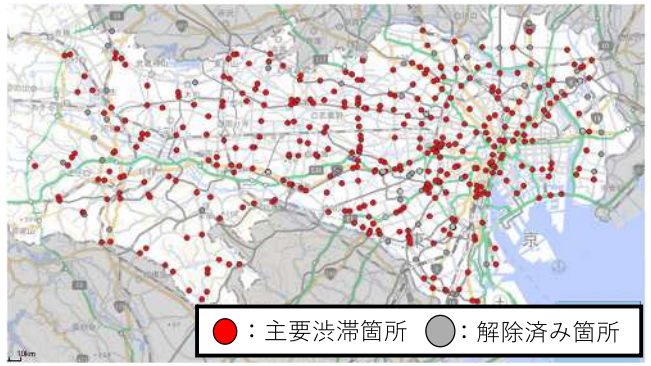


１都３県の走行台キロの推移（平日）



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。

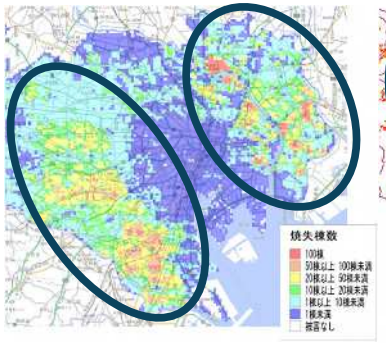
火山噴火への備え

・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

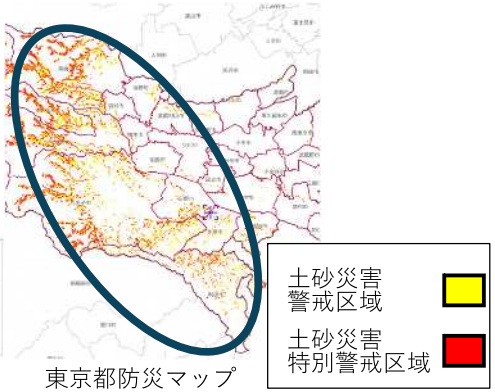
都心部南部直下地震における焼失棟数分布図



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

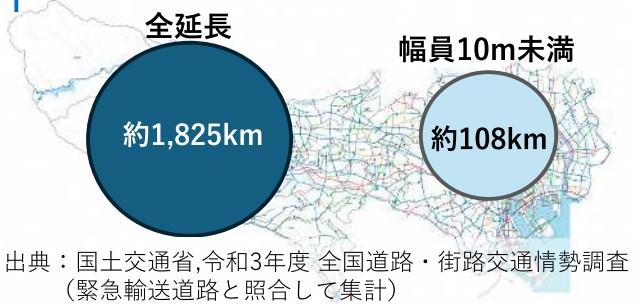
水害リスクは区部の北東部を中心に分布

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

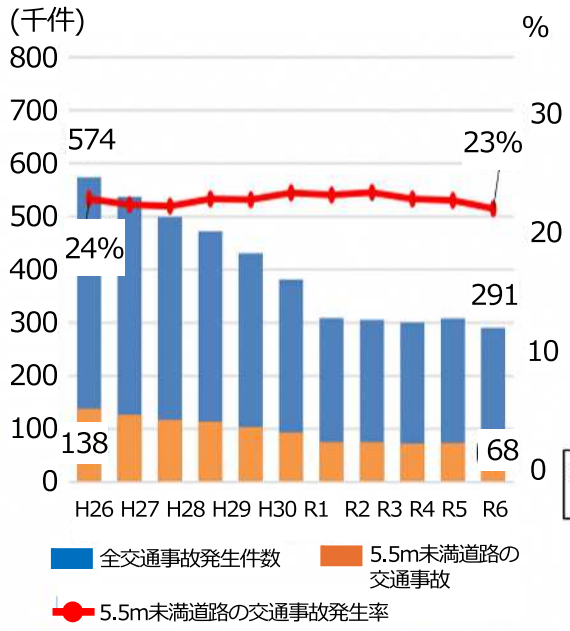
・車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
・都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

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。

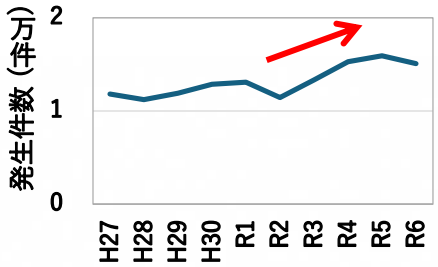
生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

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

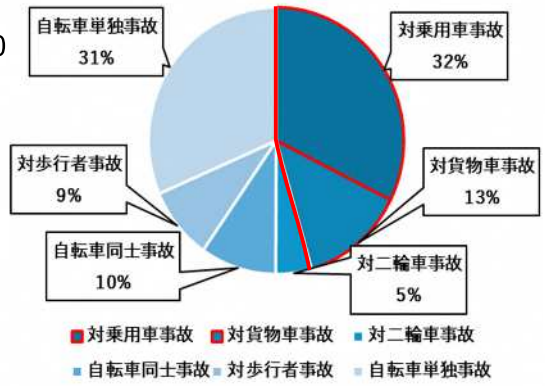


出典：警察庁交通局,生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要

都内の自転車事故の発生推移



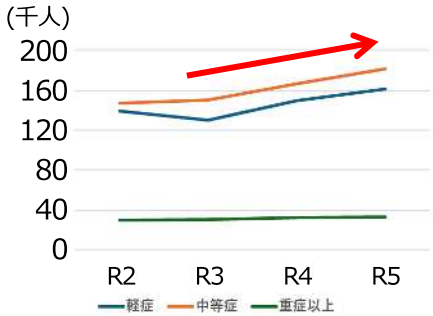
令和6年 自転車事故(相手別)



出典：警視庁交通部,令和6年 東京の交通事故を基に作成

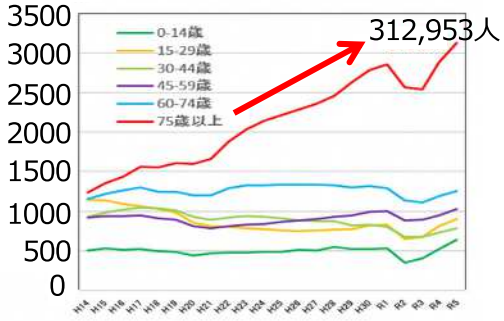
高齢者の救急搬送

初診時程度別高齢者搬送人員（急病・交通事故・一般負傷）



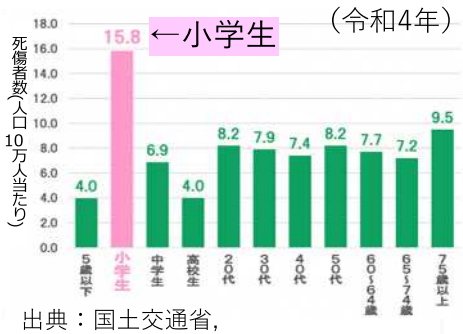
出典：東京消防庁,救急活動状況

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

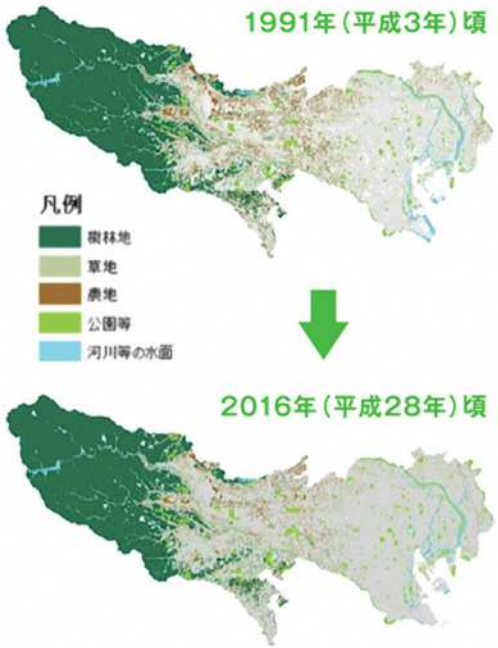
気温上昇を見据えた都市環境の整備

・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

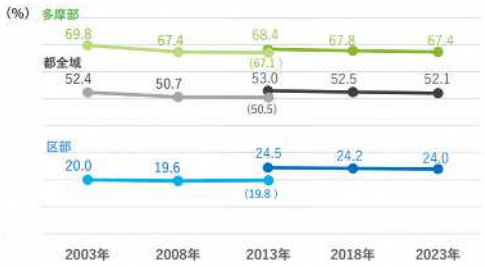
・東京の運輸部門におけるCO_2総排出量は全体の約２割を占めます。
・交通渋滞の解消及び公共交通機関の利用促進によるCO_2排出量の抑制が重要です。

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

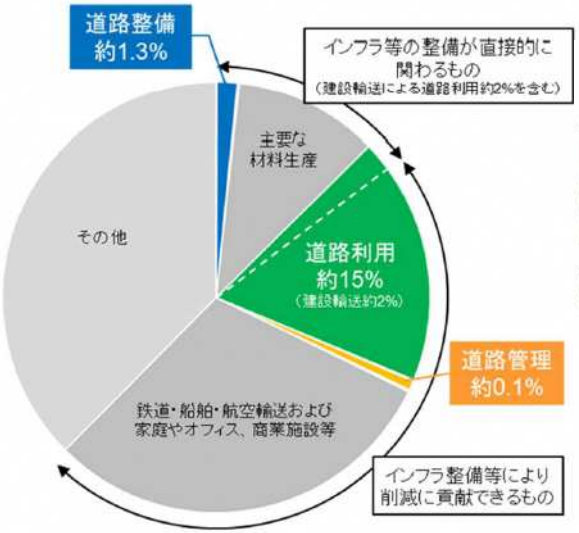


※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出

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

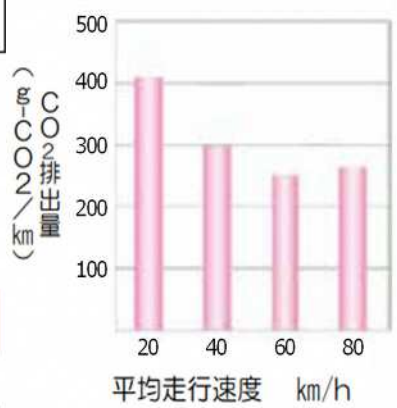
国内のCO_2排出量の内訳（2020年度）



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。

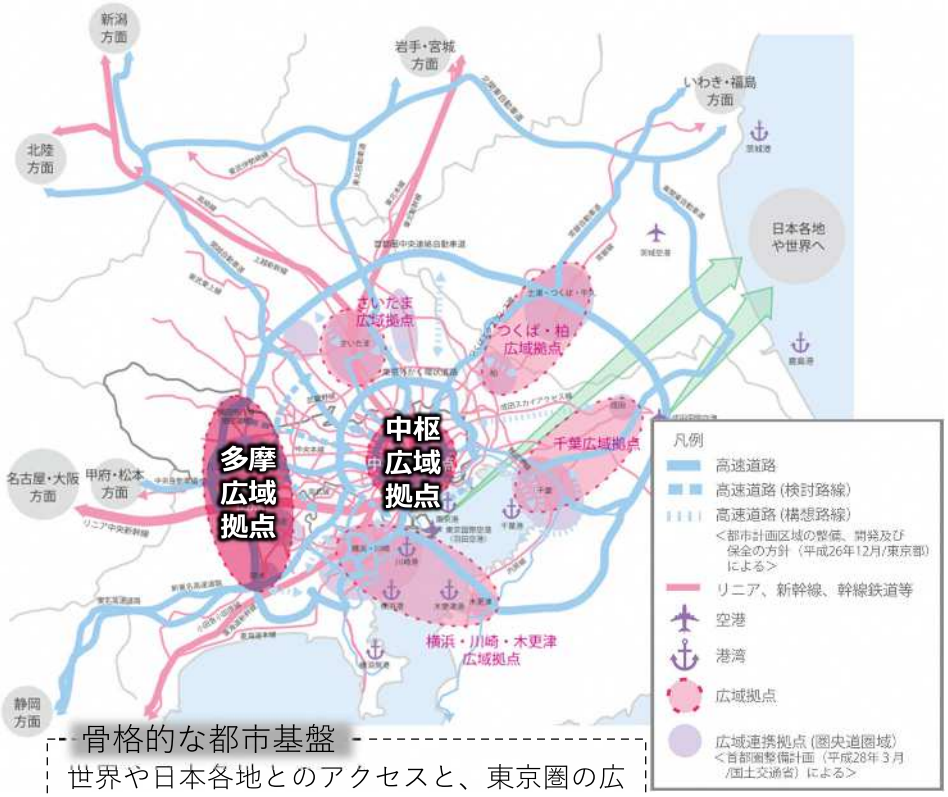
目指すべき都市構造

【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。



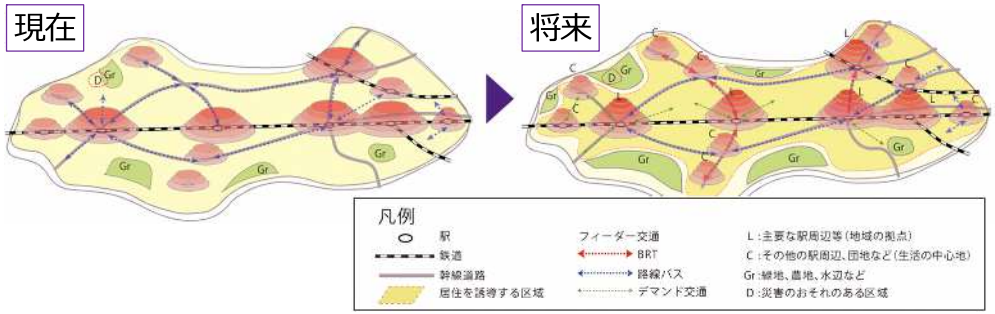
骨格的な都市基盤

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）

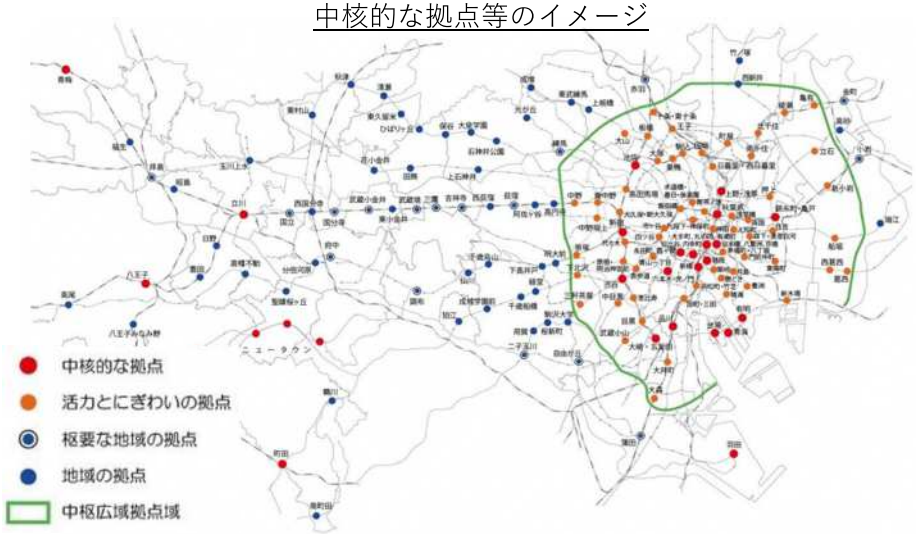
○交流･連携･挑戦の都市構造
○集約型の地域構造へ再編
○拠点ネットワークの強化とみどりの充実

＜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。

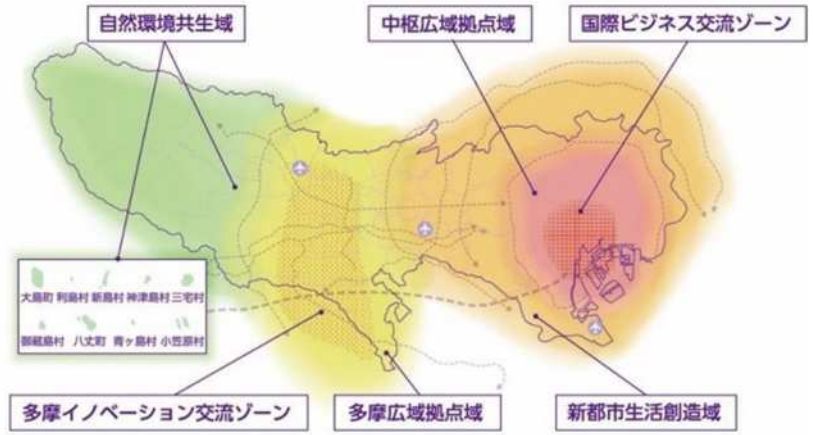
中枢広域拠点域の将来像

・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

基本目標３
安全で快適な道路空間の創出

…憩い・にぎわい…



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

広域的・地域的な視点
- 生活道路への通過交通の流入抑制
- 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

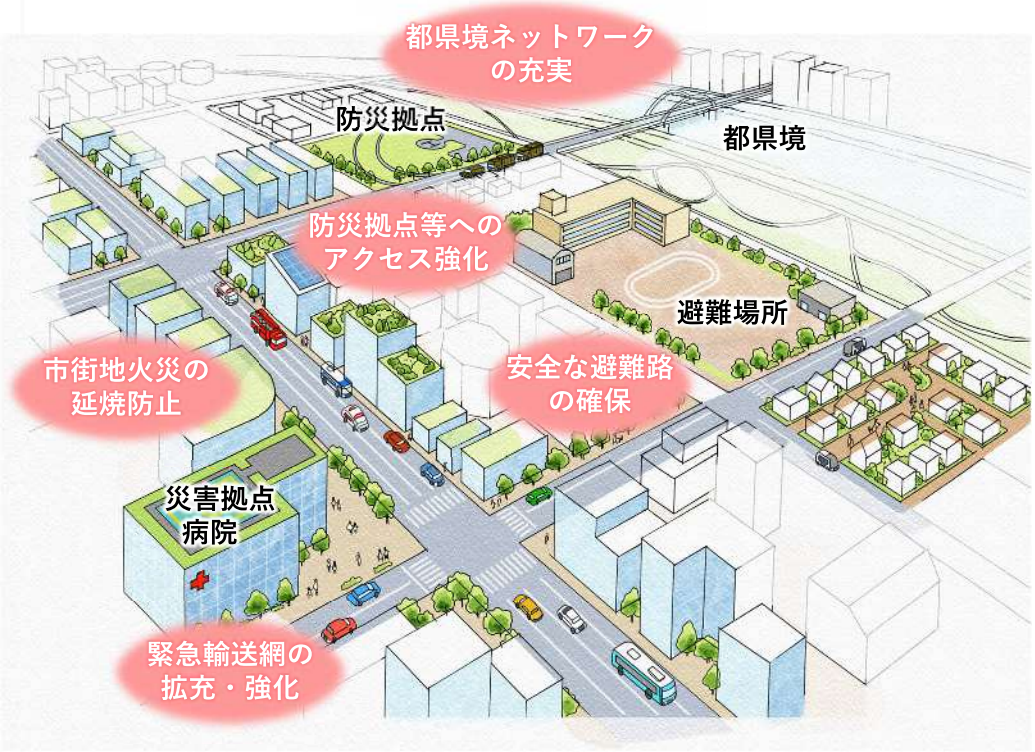
広域的・地域的な視点
- 脱炭素化への貢献
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出
- 緑と水のネットワークの形成　など

※ 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」

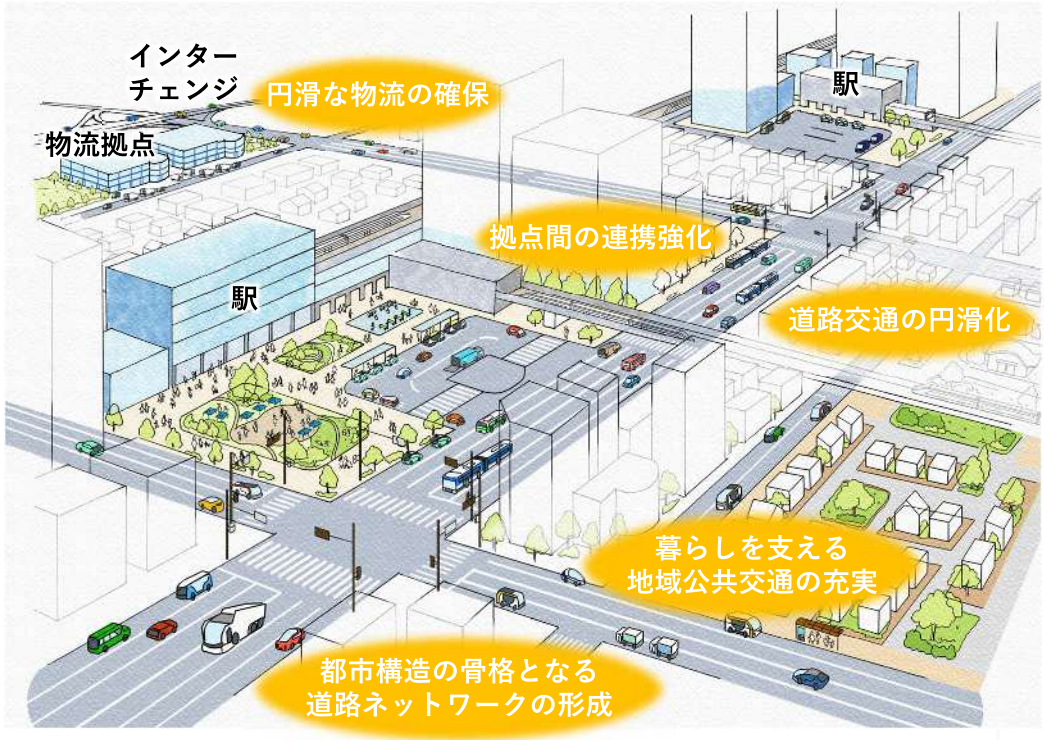
基本目標１
都市の強靭化
…防災・輸送…

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。

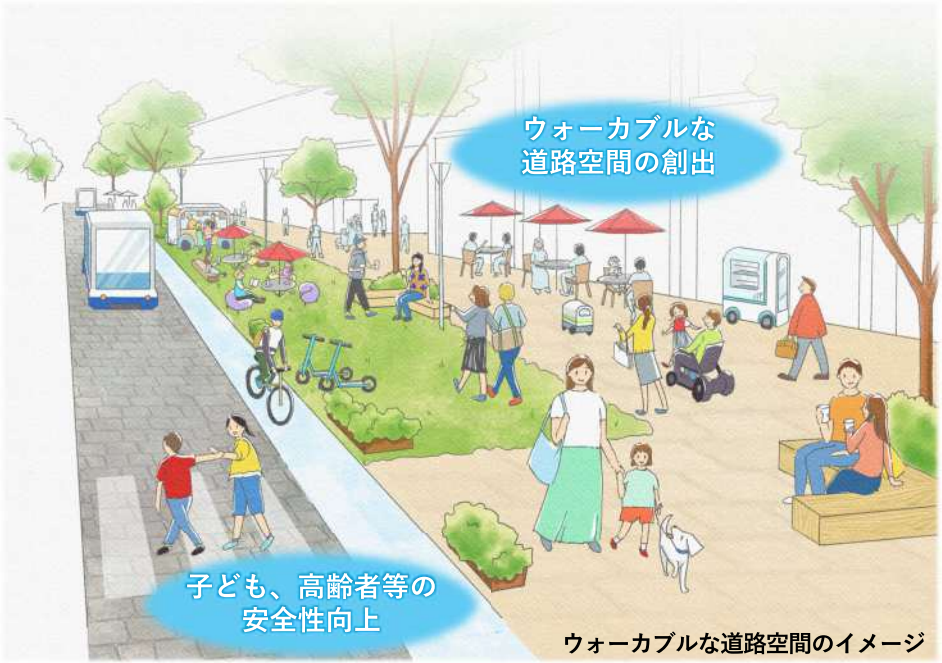


注）上図は基本目標のイメージ図であり、実際の整備の際は計画幅員や施工条件などを踏まえて適切な道路構造を決定し整備します。

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…

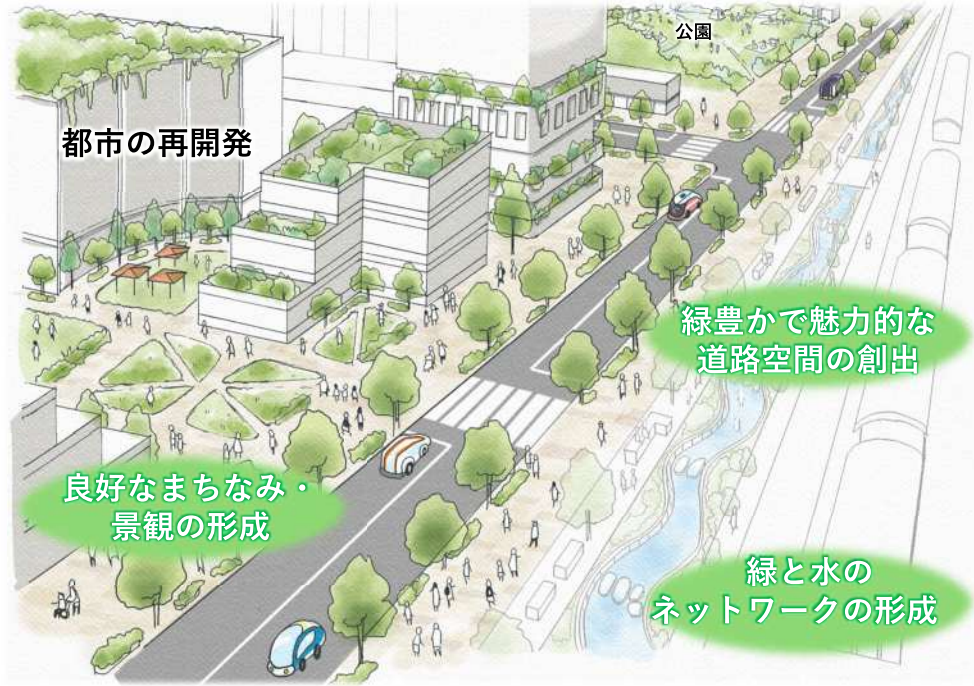
生活道路への通過交通の流入抑制及び歩行者・自転車等の安全な通行空間の整備により、子どもや高齢者をはじめ、あらゆる人が安全で快適に通行できる道路環境の創出に取り組みます。さらに、ウォーカブルな道路空間が求められる地域において、道路空間の再編に取り組みます。



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＞



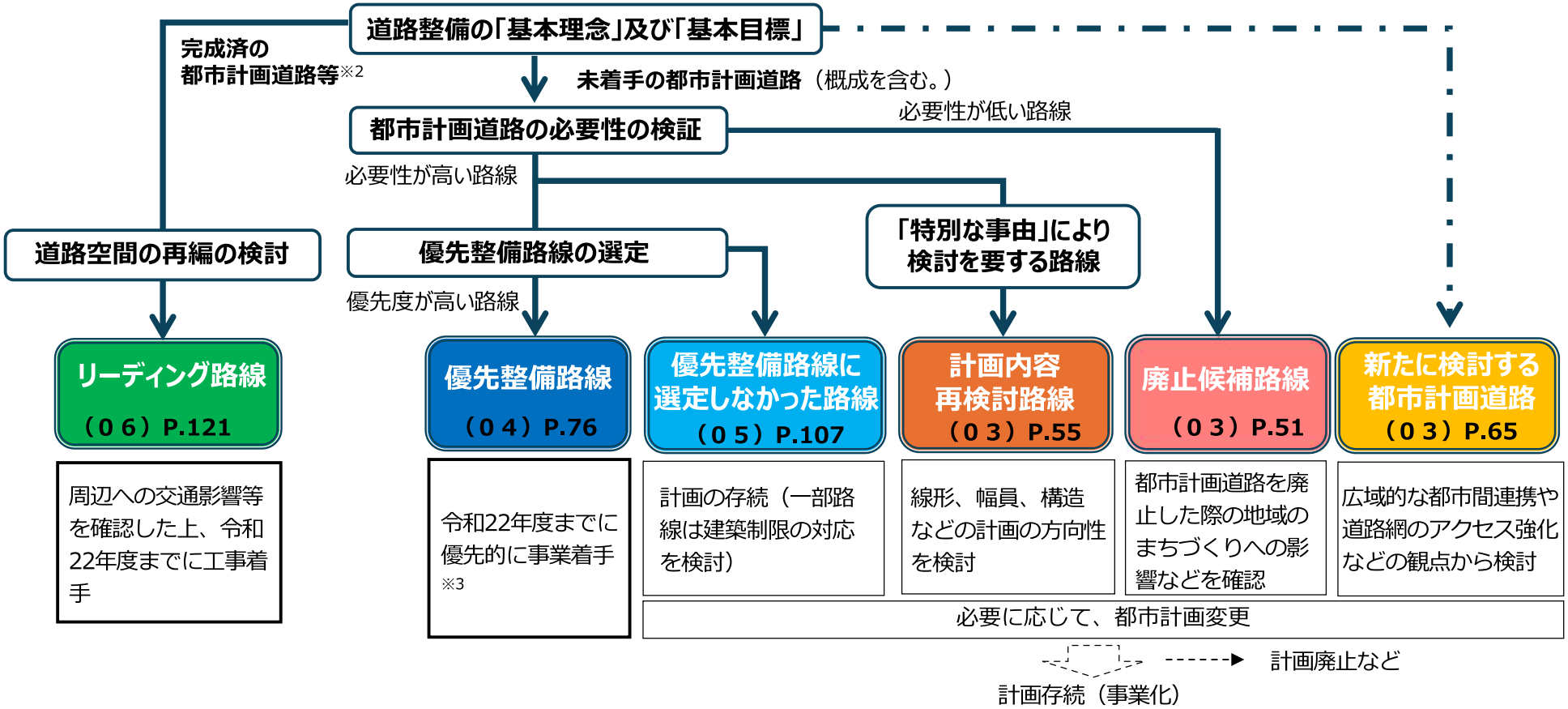
出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

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

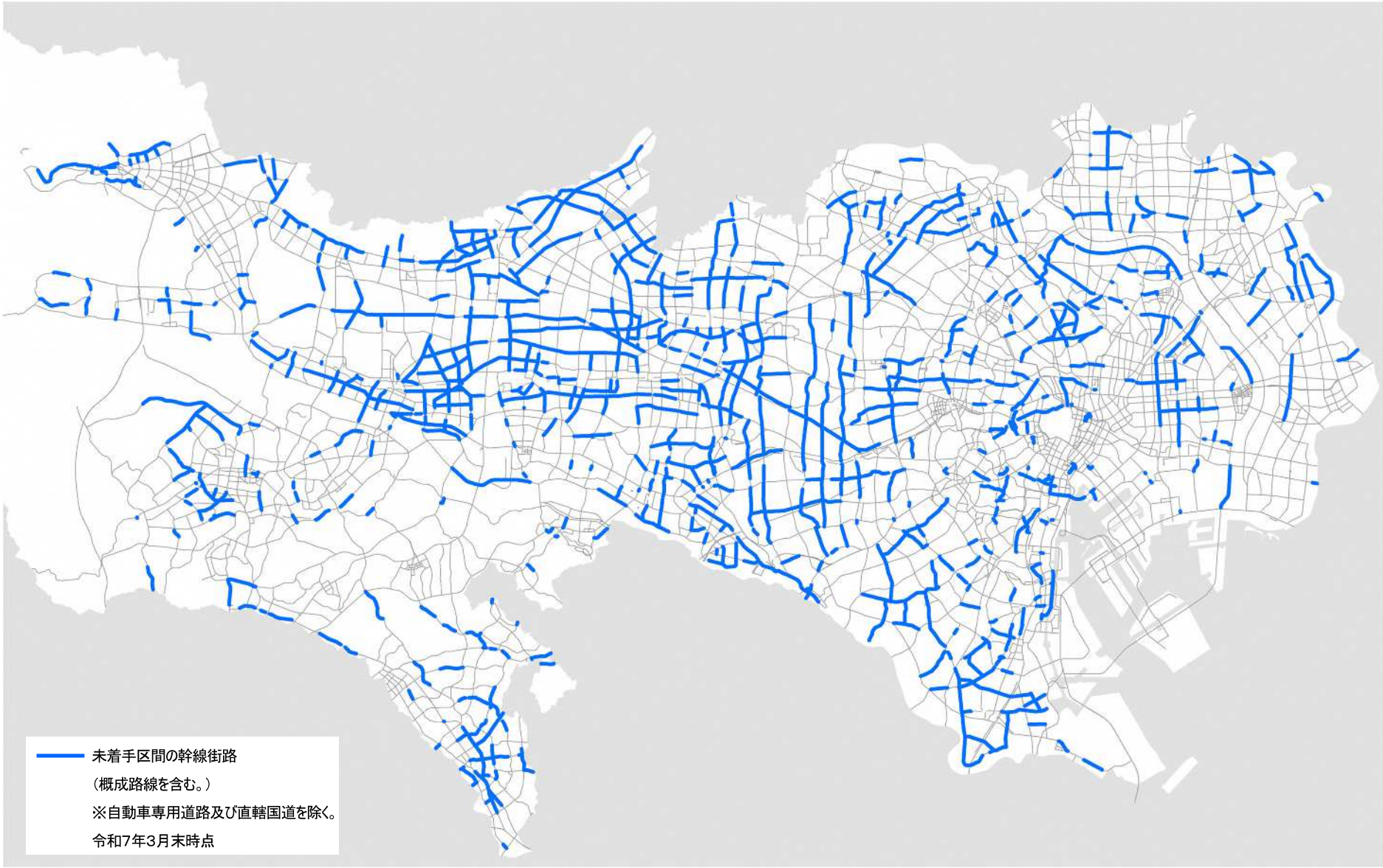
- 都市の強靭化 …防災・輸送…
- 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…
- 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…
- 都市環境の向上 …景観・緑…

	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。



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。



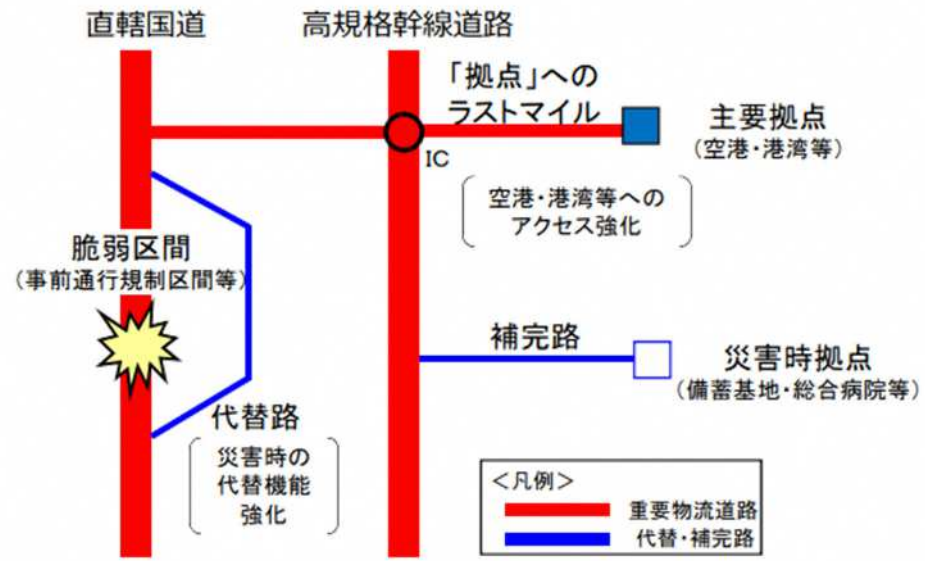
※都市計画道路の最低限の規格として２車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（１日当たり 12,000 台）の半分の１日当たり 6,000 台を設定

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

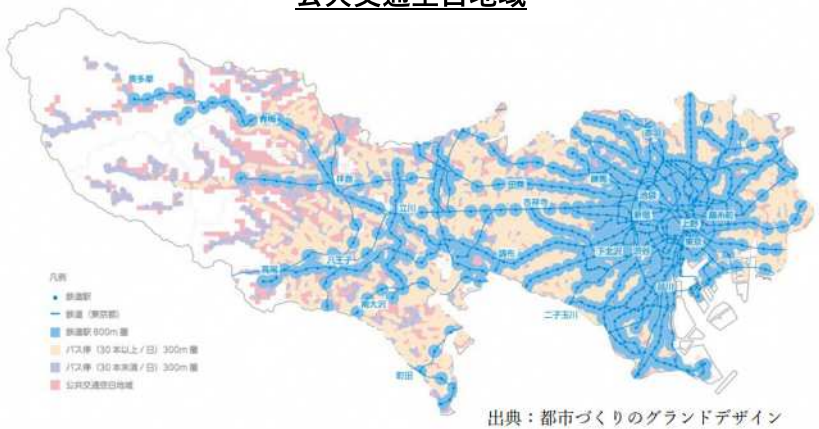
6 持続可能な地域公共交通等の実現
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
9 命を守る道路ネットワークの形成
10 地域の魅力的な拠点の形成

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」

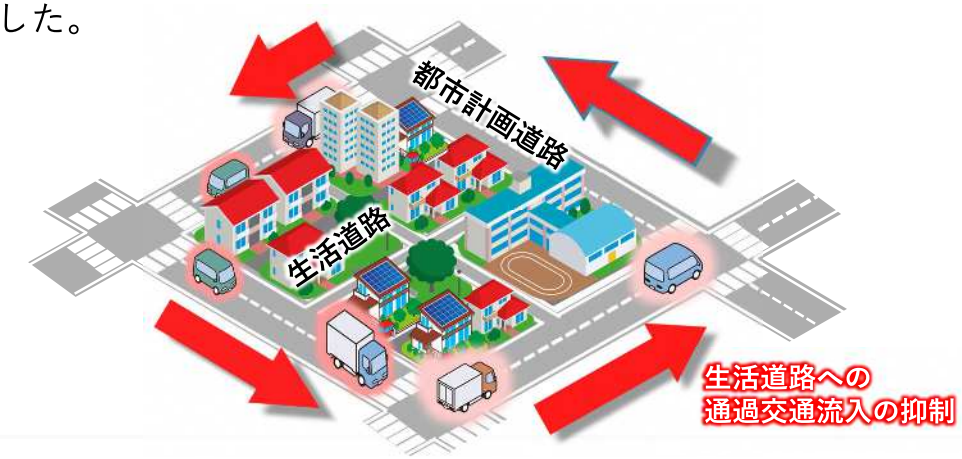
2　「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

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

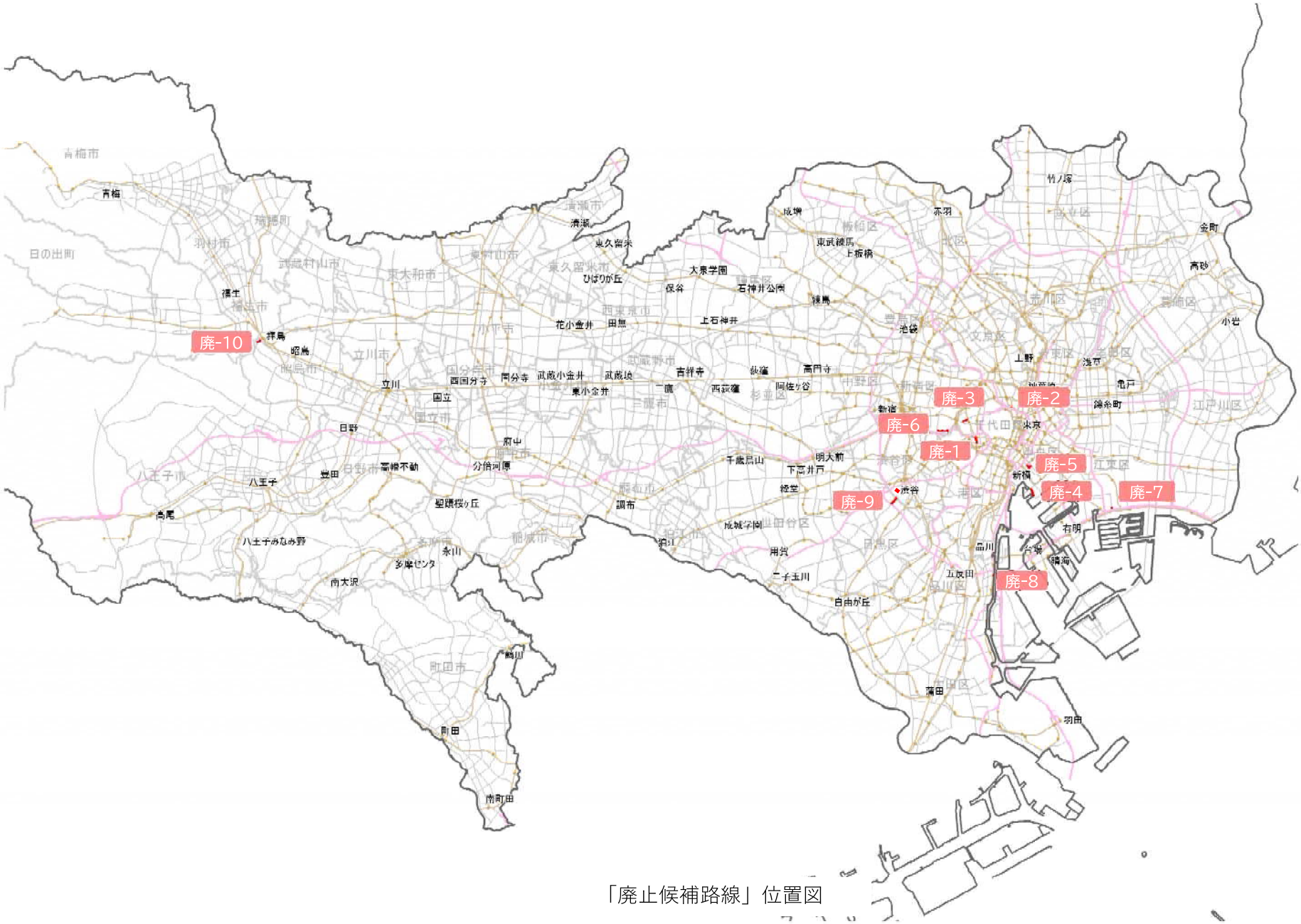
検証項目１から10までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約３kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線(区間)」に位置付けます。今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

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。

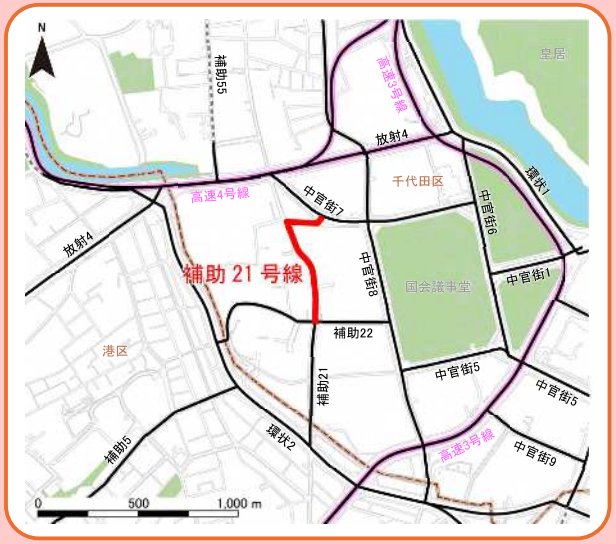
3　「都市計画道路の必要性の検証」結果



「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

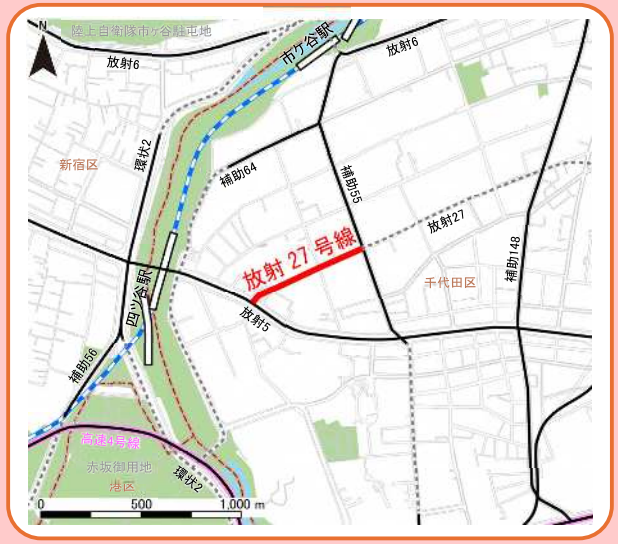
廃-1　補助21号線



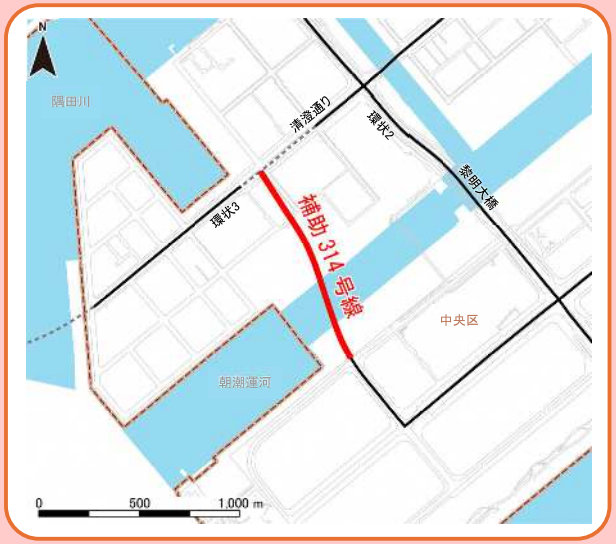
廃-2　補助167号線



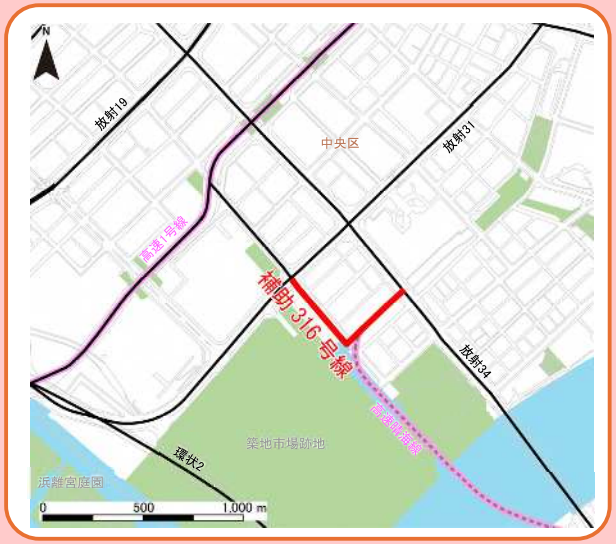
廃-3　放射27号線



廃-4　補助314号線



廃-5　補助316号線



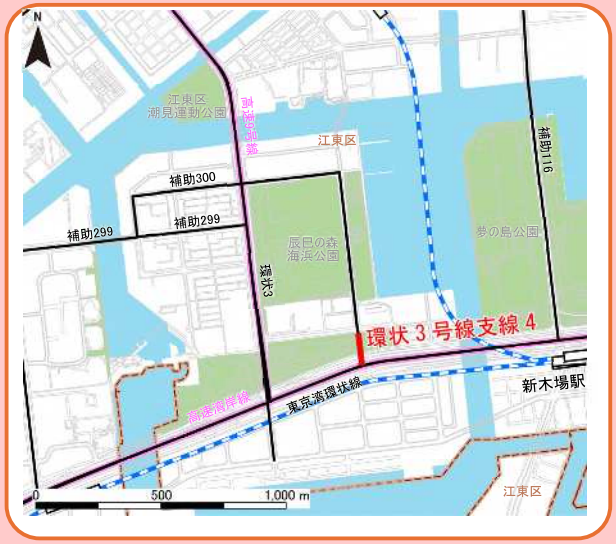
廃-6　補助58号線



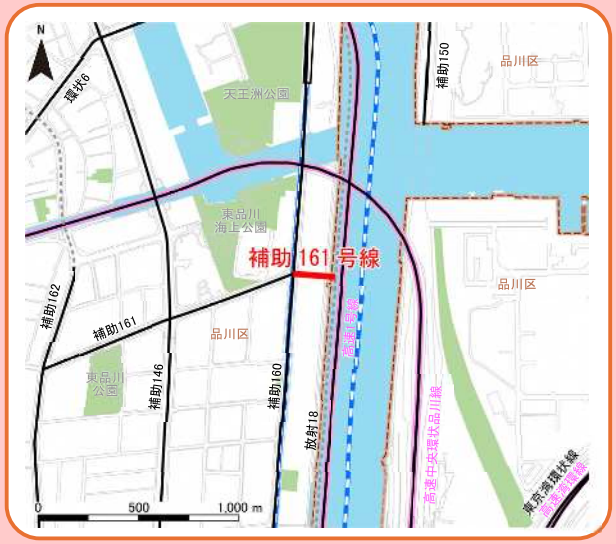
※完成又は事業中の道路を━ と、概成又は未整備の道路を┈┈ と表記しています。

3　「都市計画道路の必要性の検証」結果

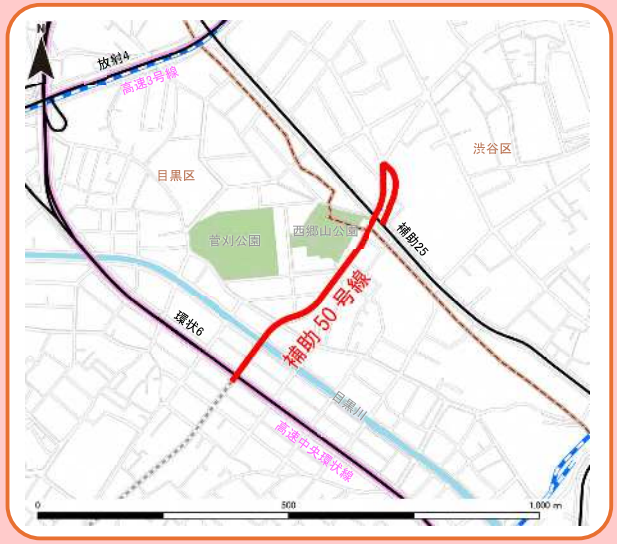
廃-7　環状3号線支線4



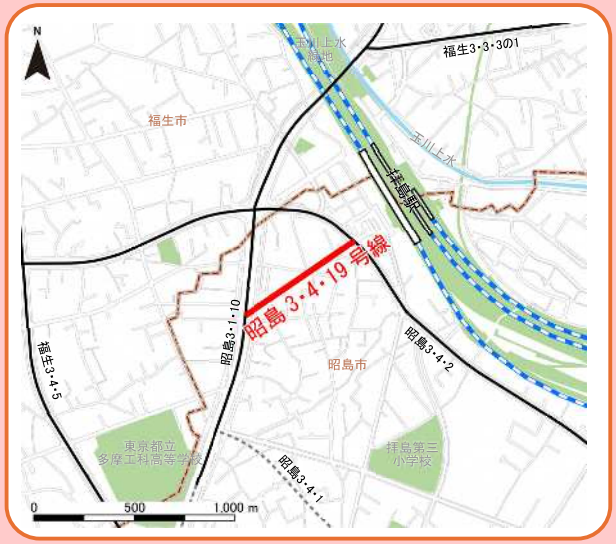
廃-8　補助161号線



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

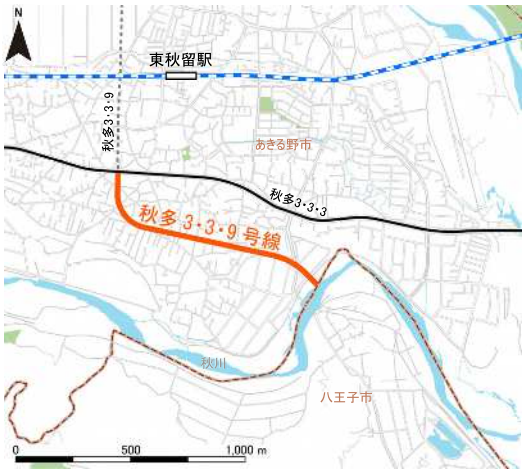


「計画内容再検討路線」位置図

4　計画内容再検討路線

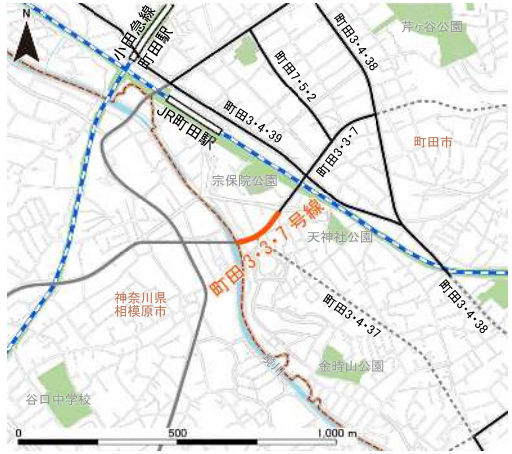
ア　前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

計-1　秋多3･3･9号線



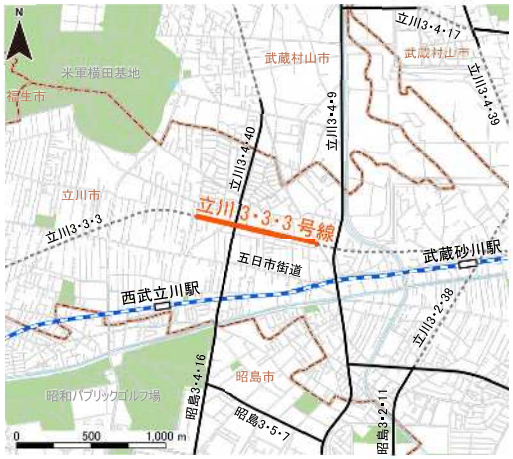
隣接する八王子市との間で、都市計画の不整合が生じており、あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要です。

計-2　町田3･3･7号線



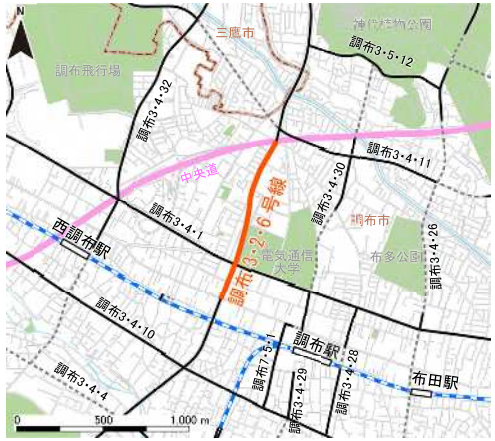
都県境における線形不整合の解消に向けて、渡河部の橋梁について関係機関と協議した結果、接続する交差点等において、新たに構造検討が必要となったことから、引き続き、関係機関との調整を進める必要があります。

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

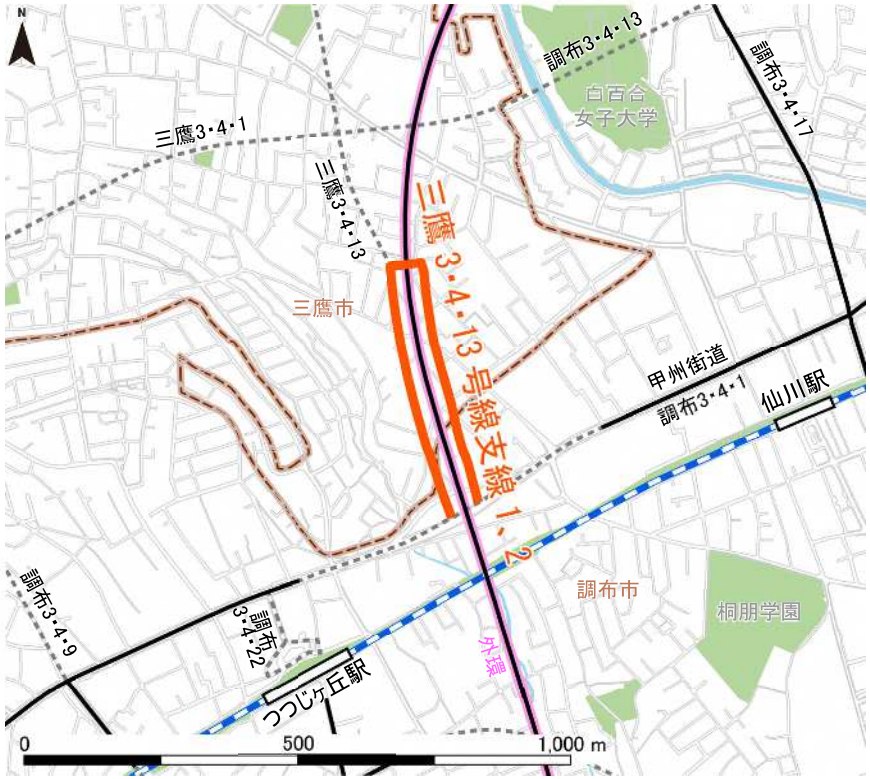
イ　高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

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

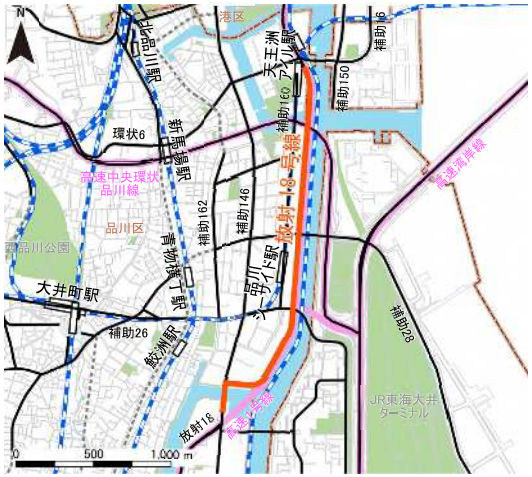


外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布3・4・1（甲州街道）と併せて検討しています。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、三鷹市及び調布市と共に検討を進めていきます。

※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。

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



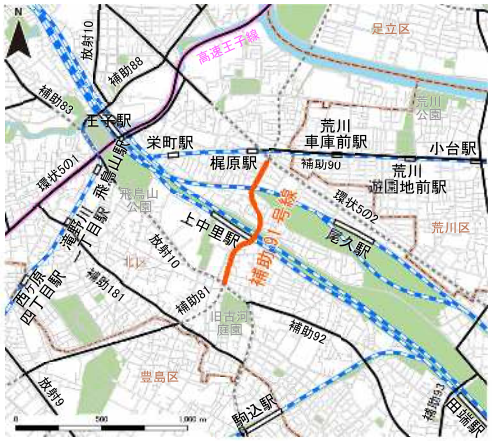
当該区間は、放射22号線（六本木通り）と環状5の１号線（明治通り）の間に位置する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

※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

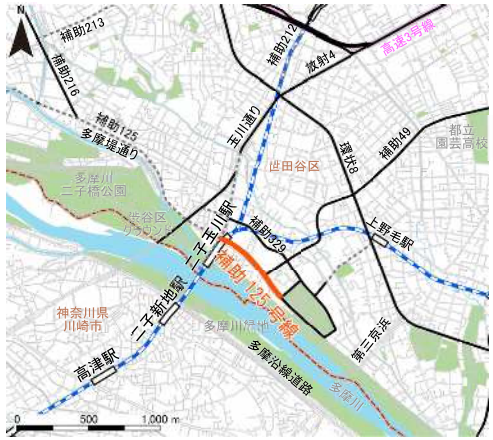
ウ　地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-12　補助91号線



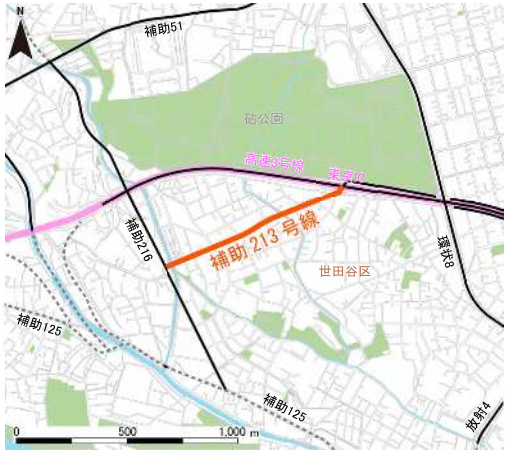
当該区間は、放射10号線と環状５の２号線の間に位置する都市計画道路であり、環状５の２号線と補助90号線との交差形状や、鉄道との交差構造について、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

計-13　補助125号線



当該区間は、多摩川の北側に位置する都市計画道路であり、多摩川の堤防と重複することから、地形や現在の土地利用を考慮した整備形態の検討が必要です。

計-14　補助213号線



当該区間は、東名高速道路東京インターに接続する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性や施工性の観点から、検討が必要です。

計-15　三鷹3･4･7号線



当該区間の起点側は、区部と多摩地域の境に位置しており、放射5号線及び三鷹3・2・2（東八道路）と三叉(さ)路となる計画であり、接続地点では、交差点処理などに課題があります。周辺道路（人見街道）や現場の条件なども踏まえ、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

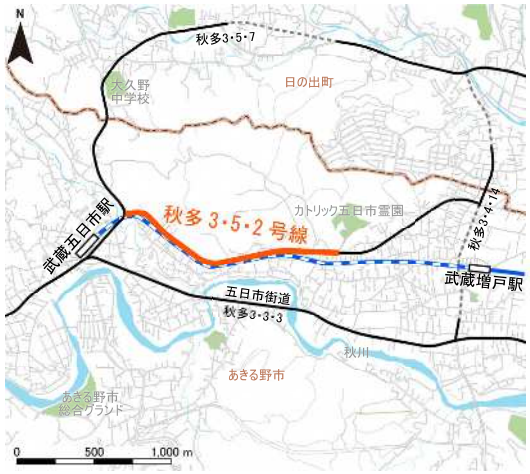
ウ　地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-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。

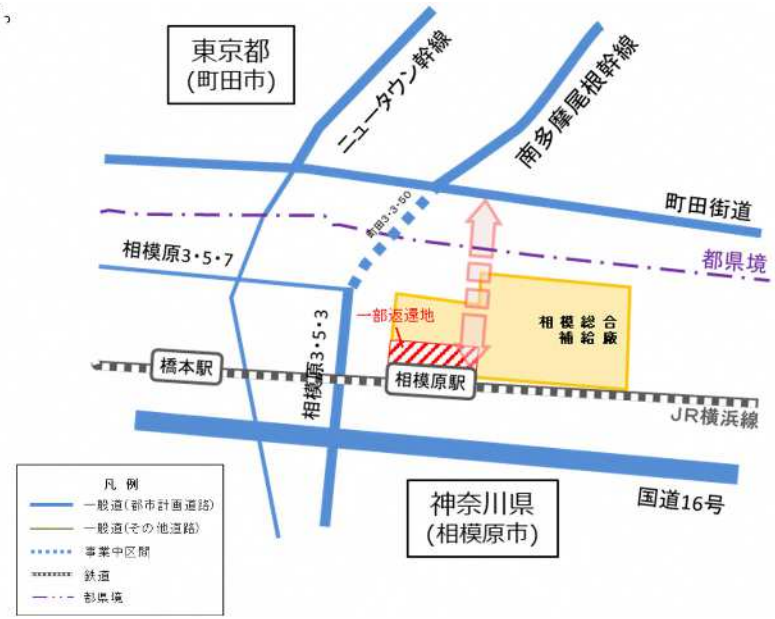


埼玉県境の道路網のイメージ

● 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

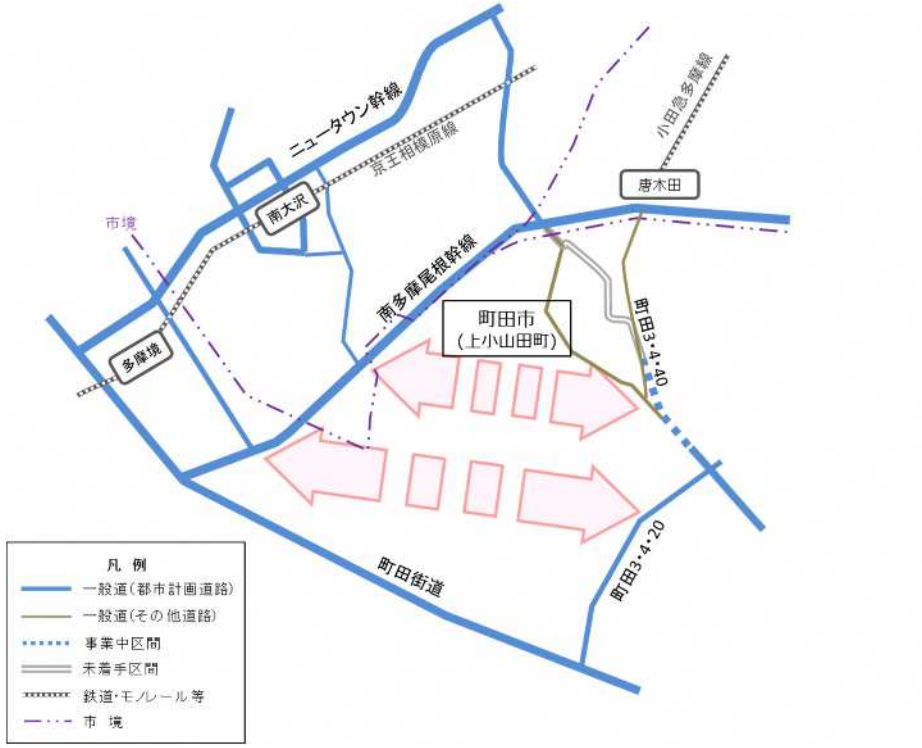
5　新たな都市計画道路の検討

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

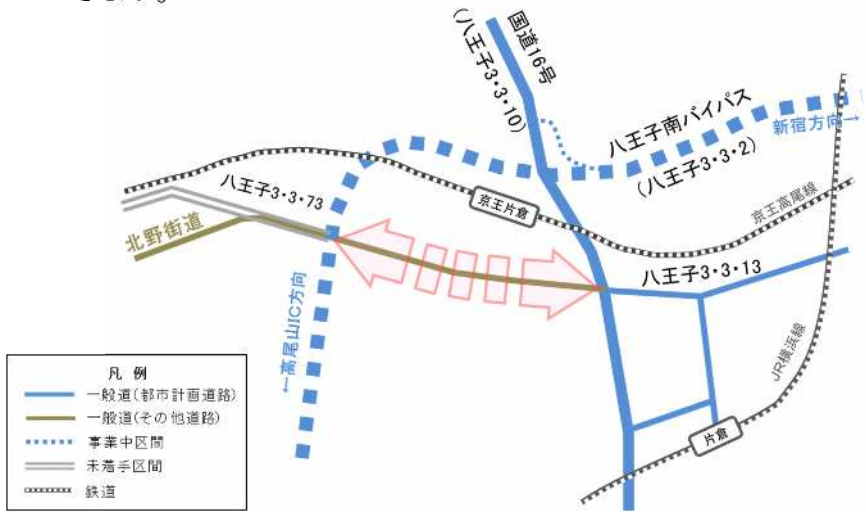
●八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸

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）