06

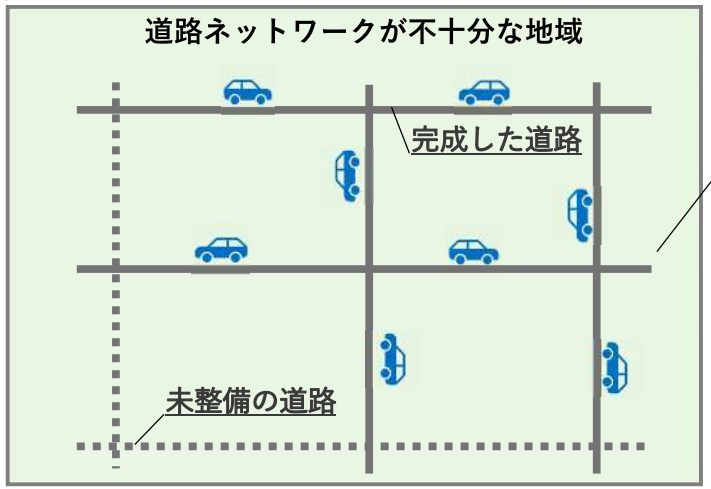
道路空間の再編

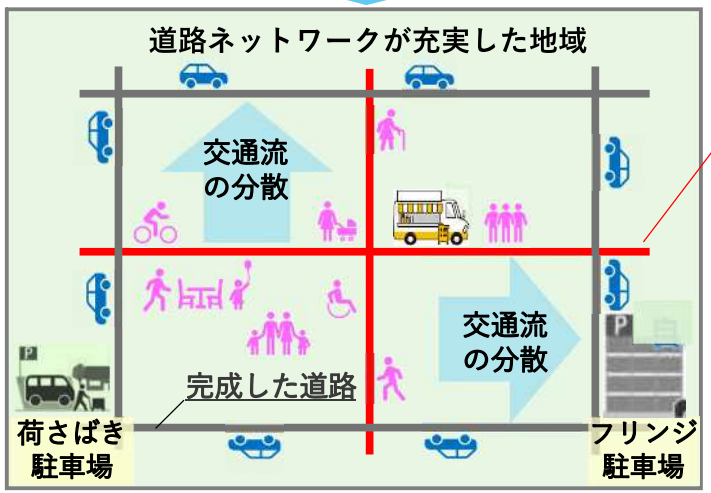
1 「道路空間の再編」の取組方針

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

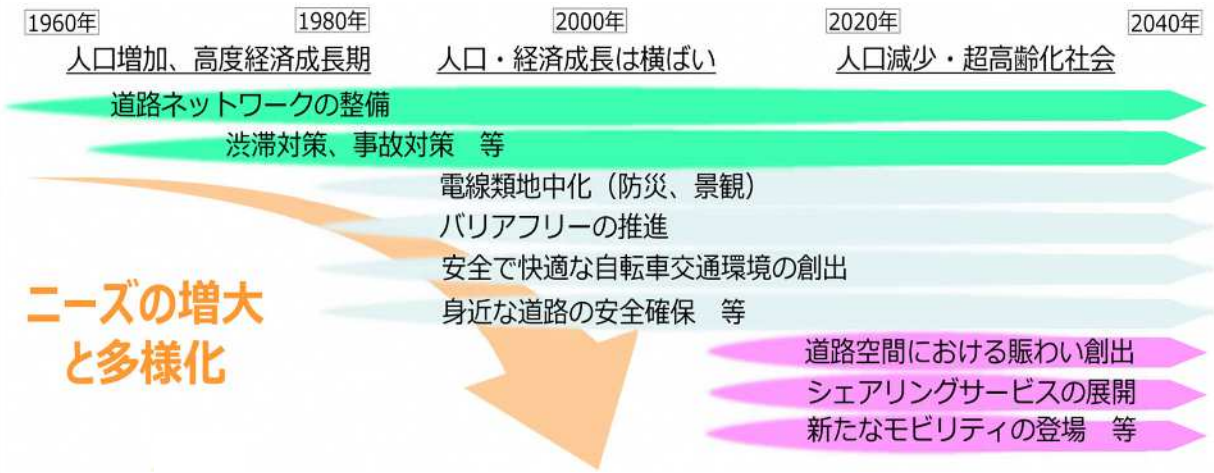
道路ネットワークの形成により自動車交通流の分散が進むことで、既存の道路において、地域のニーズなどに応じた都市空間の創出が容易になります。

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

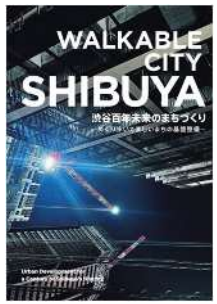


出典：国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会 第77回基本政策部会 資料

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

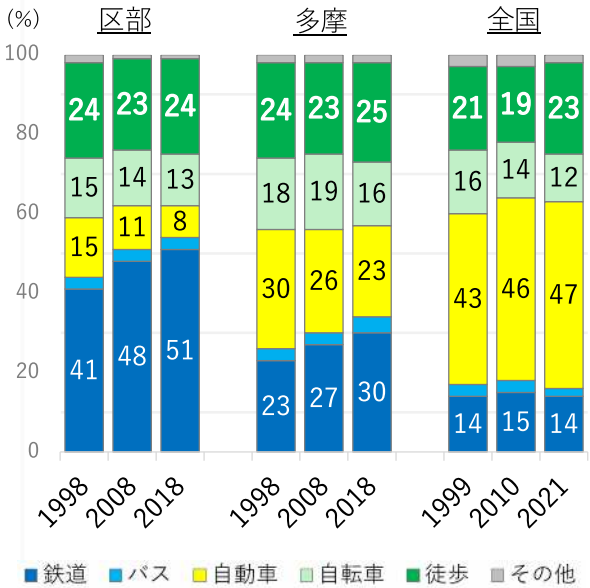
道路空間の再編に取り組む背景：交通インフラのストック活用

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。

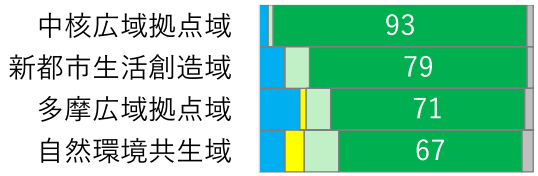
交通手段分担率

■代表交通手段分担率

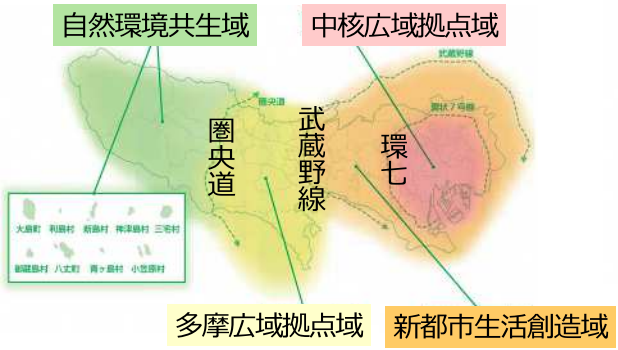


出典：東京都市圏パーソントリップ調査，
全国都市交通特性調査を基に作成

■鉄道駅端末交通手段分担率（2018年）



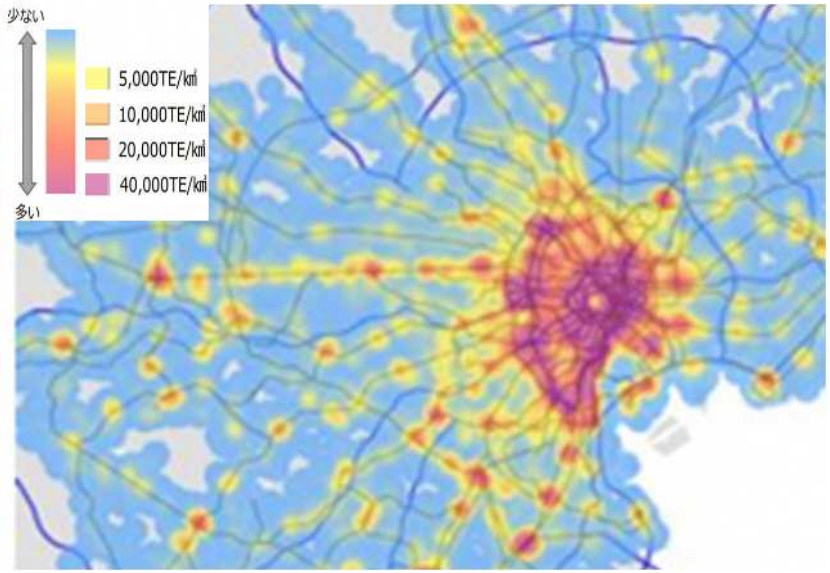
出典：東京における地域公共交通の基本方針，
地域別端末交通手段分担率を基に作成



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

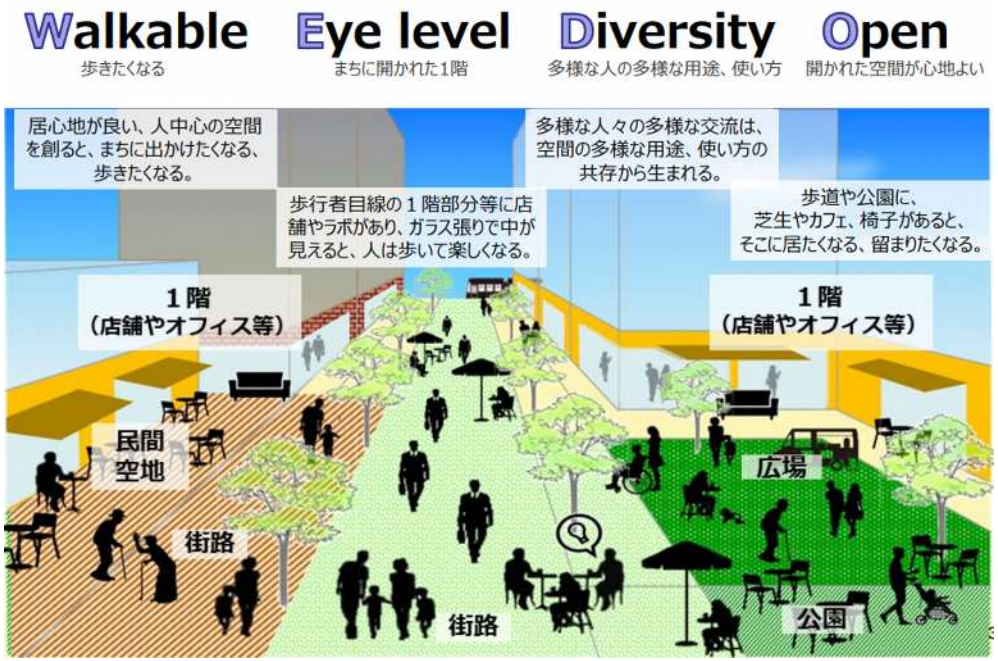
地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

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。

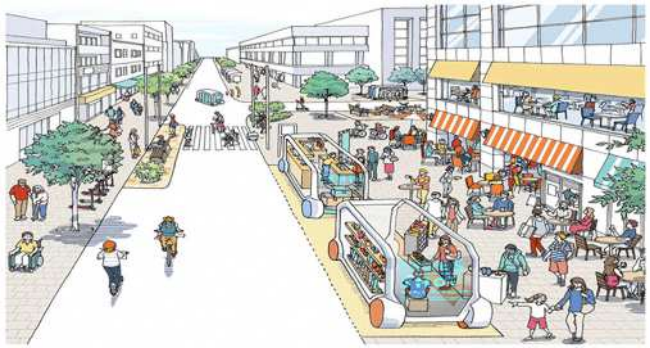
「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワード



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

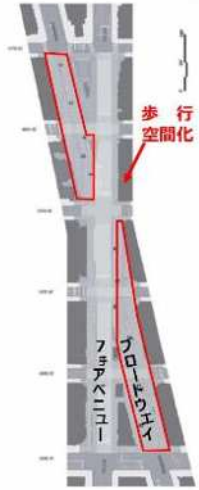
道路空間再編の実施箇所が示された位置図。(2017 年 2 月時点)

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］

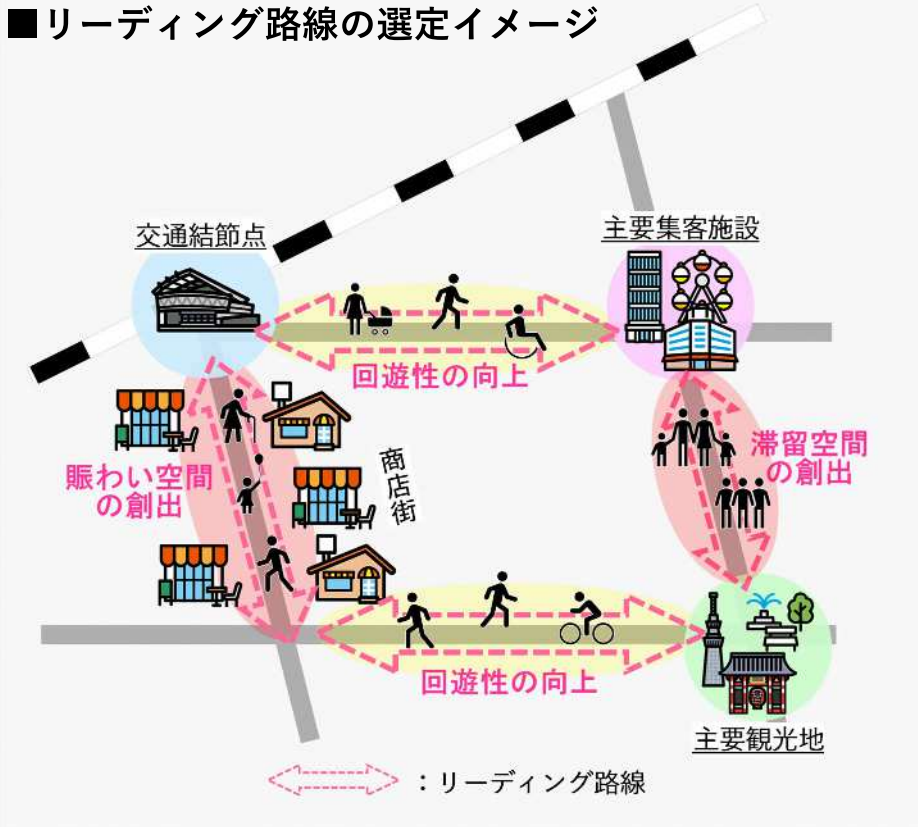
出典：URB-I - URBAN IDEAS

⇒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

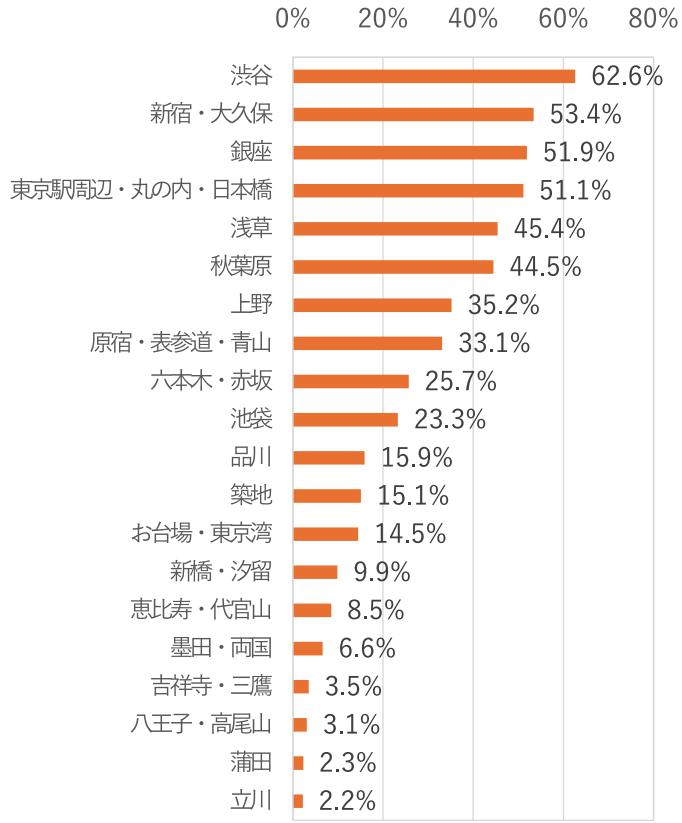
■中核的な拠点地区

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

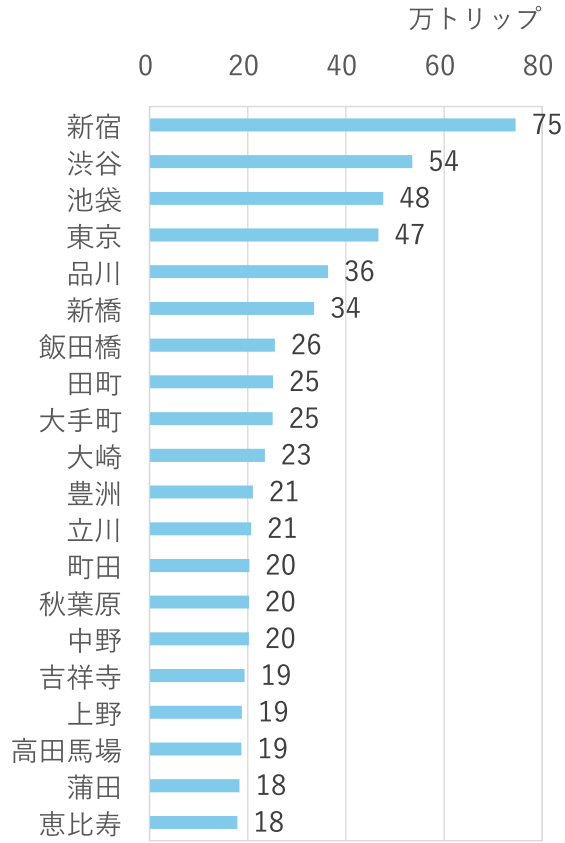
外国人旅行者が訪問した割合が都内20位以内の場所において「Go Tokyo」東京の観光公式サイトで紹介されている観光スポットの周辺



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



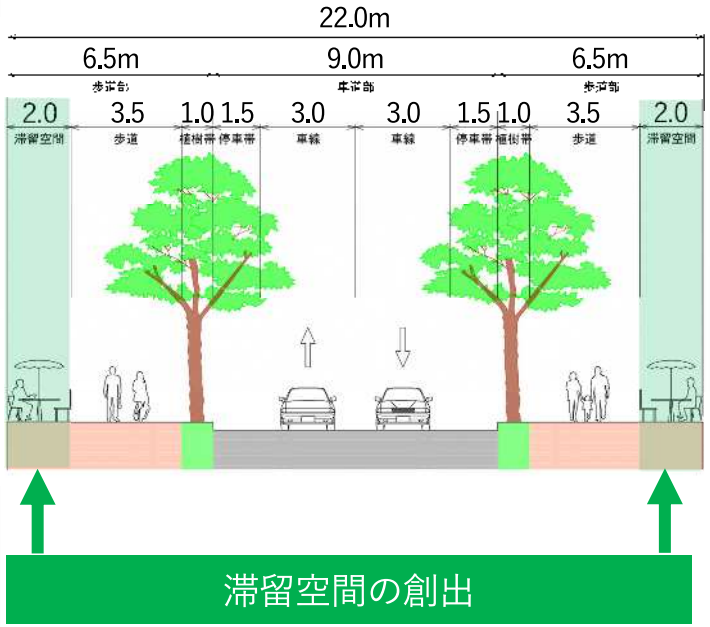
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

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。

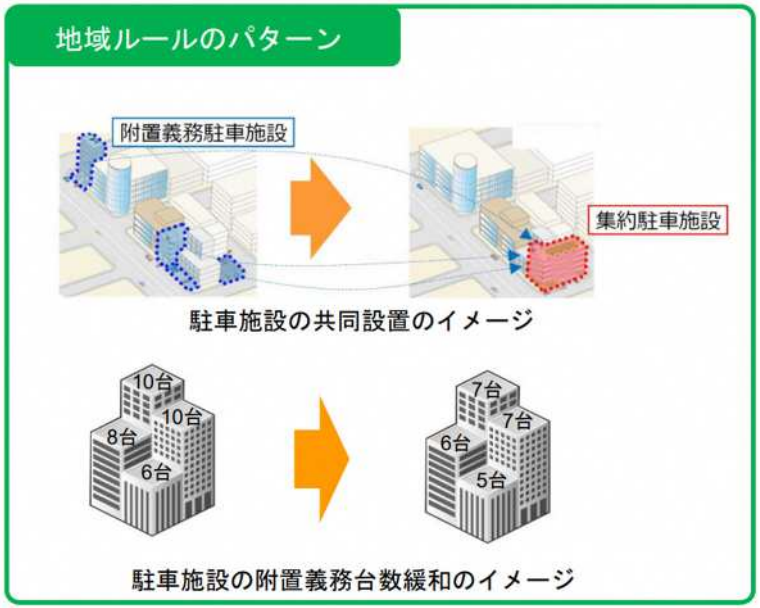
■再編後のイメージ



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、小規模な敷地が連担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

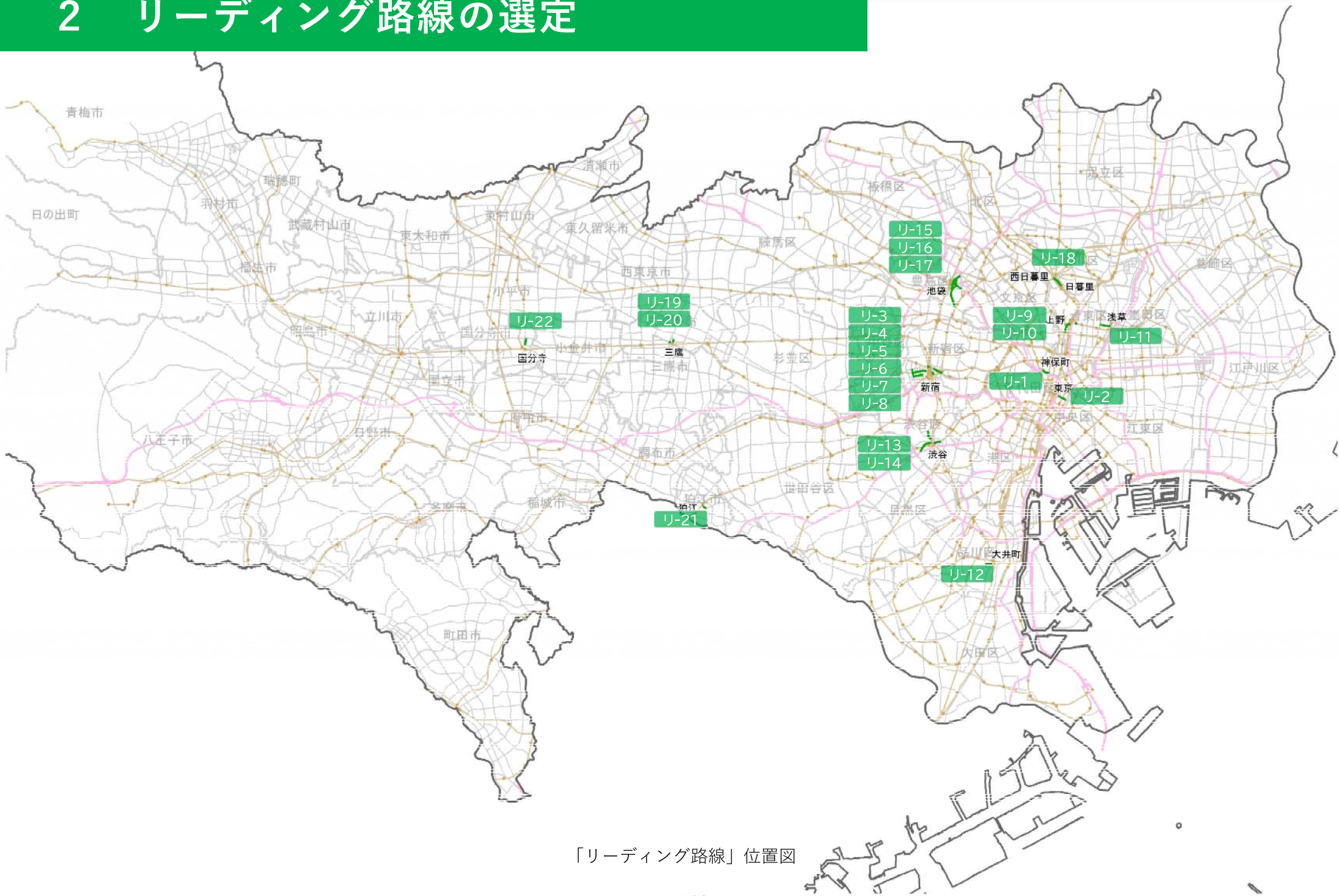
	路線名	区間	所在区市町	延長（m）	選定の視点	視点１の地域※1	道路管理者	検討主体※2
リ－1	補助96号線	放射10～補助167	千代田	330	視点1	夕	都	都
リ－2	放射33号線	放射12～補助96	中央	440	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ－3	補助66号線	環５の１～新宿区画街路１	新宿	430	視点1	ビ 観 夕	区	区
リ－4	新宿駅付近街路10号線	放射５～新宿区画街路１	新宿	130	視点2	－	区	区
リ－5	新宿副都心街路３号線	新宿副都心８～新宿副都心12	新宿	480	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ－6	新宿副都心街路４号線	新宿副都心12～新宿駅西口広場	新宿	660	視点1	ビ 観 夕	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 夕	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 夕	都	都
リ－10	補助103号線	放射12付近	台東	210	視点1	観 夕	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 夕	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

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。

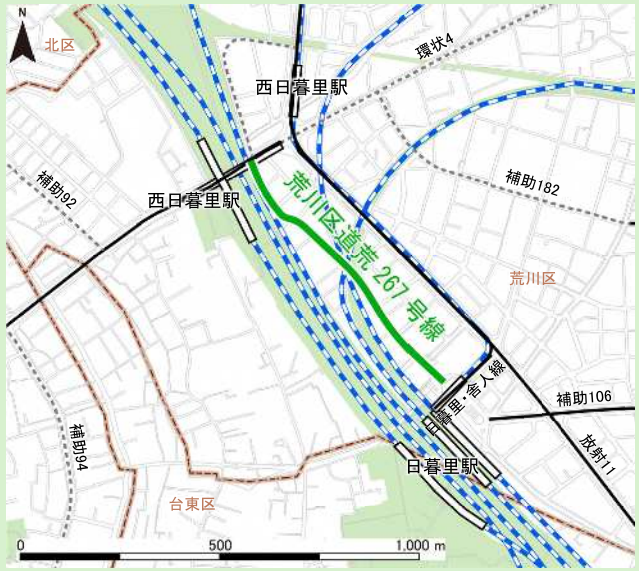
※完成又は事業中の道路を━━ と、概成又は未整備の道路を┅┅ と表記しています。

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。

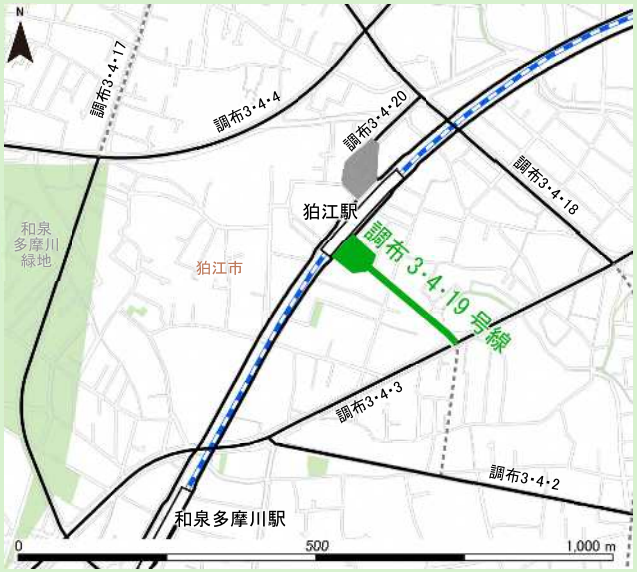
ルートにっぽりは、日暮里駅と西日暮里駅を結ぶコミュニティ道路であり、西日暮里駅前の再開発を契機に、回遊性向上に資する歩行者空間の充実が検討されています。

※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。

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。

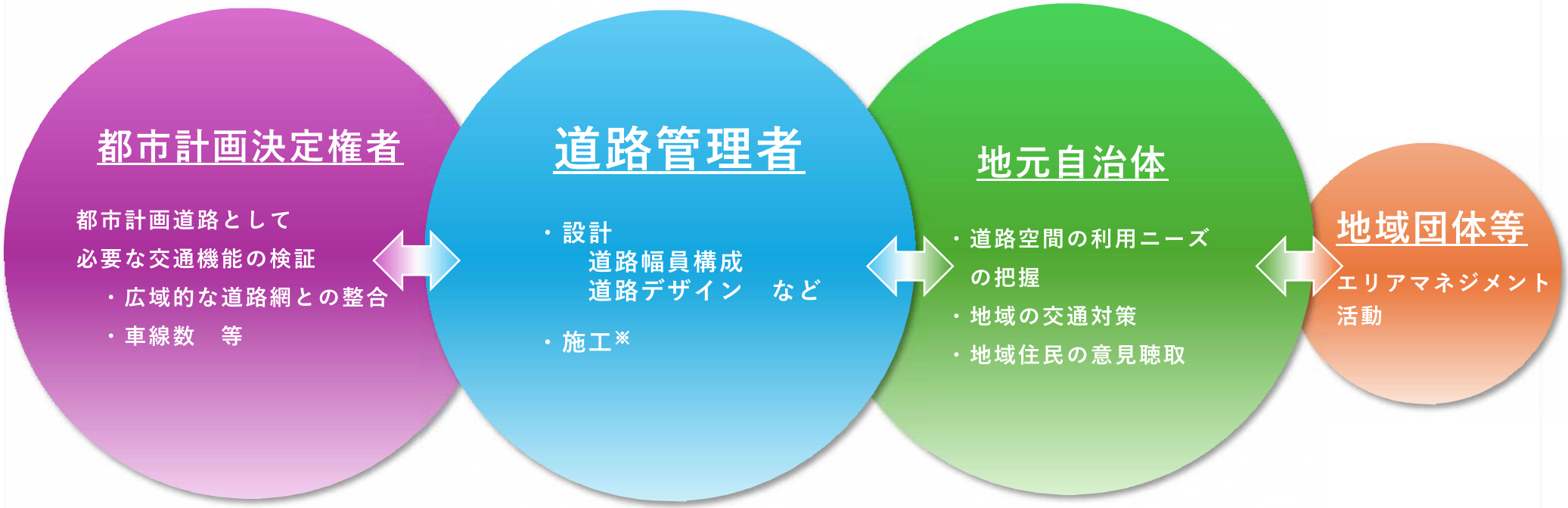
3　リーディング路線の整備の進め方

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



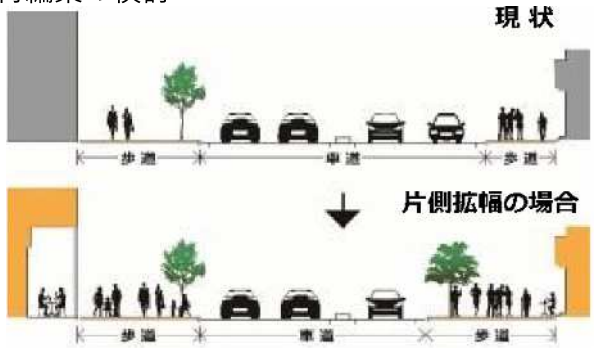
※ 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

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

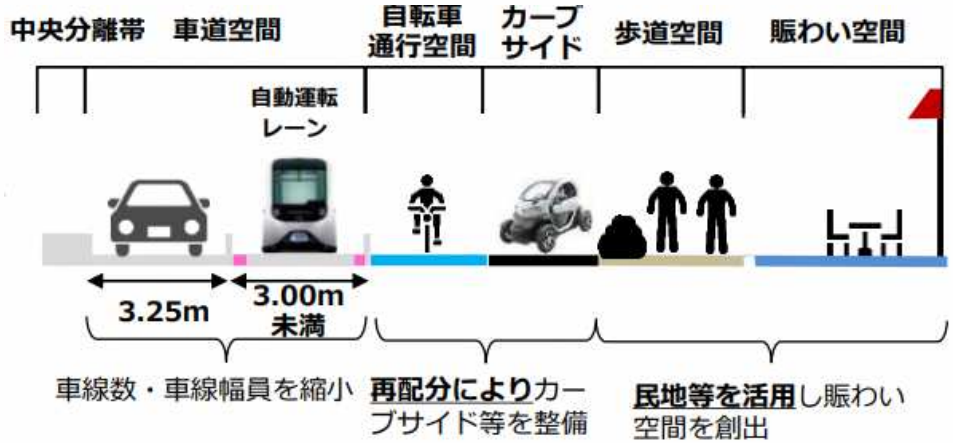
■高密度な追従走行が実現

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

【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

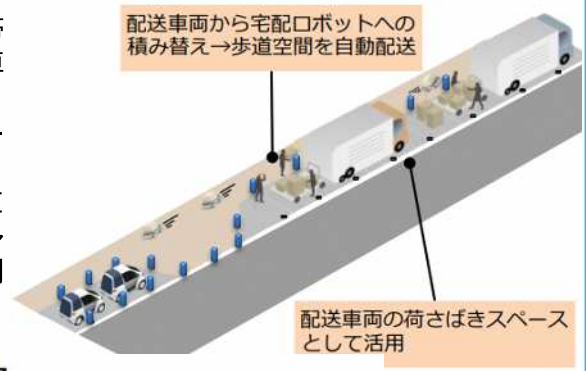
自動運転車の普及による車道空間の縮小が可能となることで、道路空間を再配分し、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出



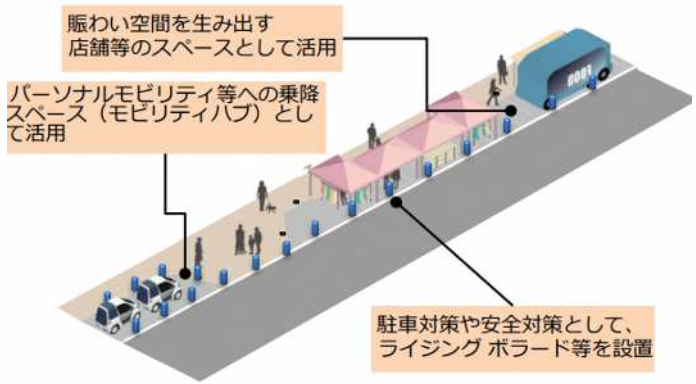
■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

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。

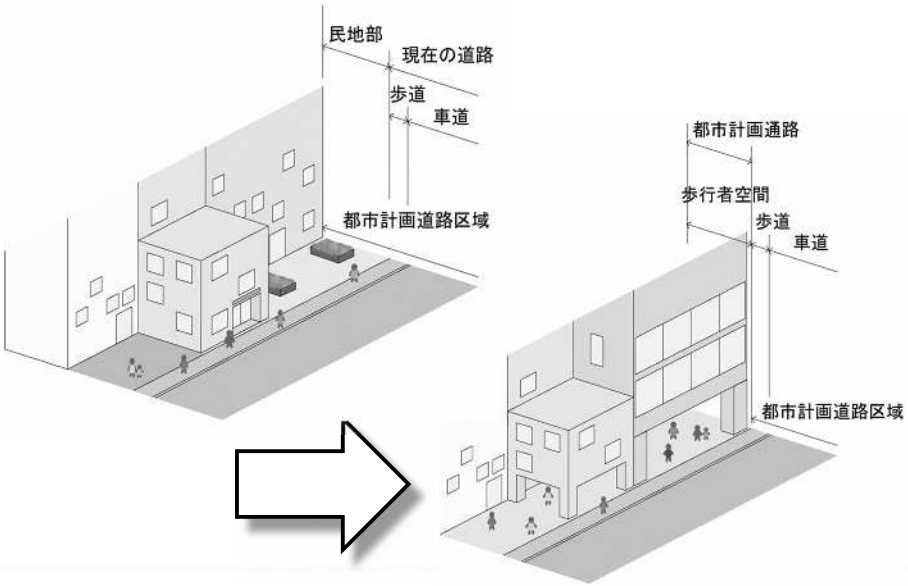
幹線道路は、まとまった自動車交通を受け持つことで地域の通過交通を排除し、ウォーカブルな都市の実現に寄与するとともに、広幅員の幹線道路はそれ自体が都市のシンボルとなる場合もあります。道路に求められるニーズの多様化に対応するため、完成した幹線道路を含め、備えるべき広域的な交通機能を適宜検証するとともに、概成道路についてはその整備手法の検討などを進めます。

【国道の取り扱いについて】

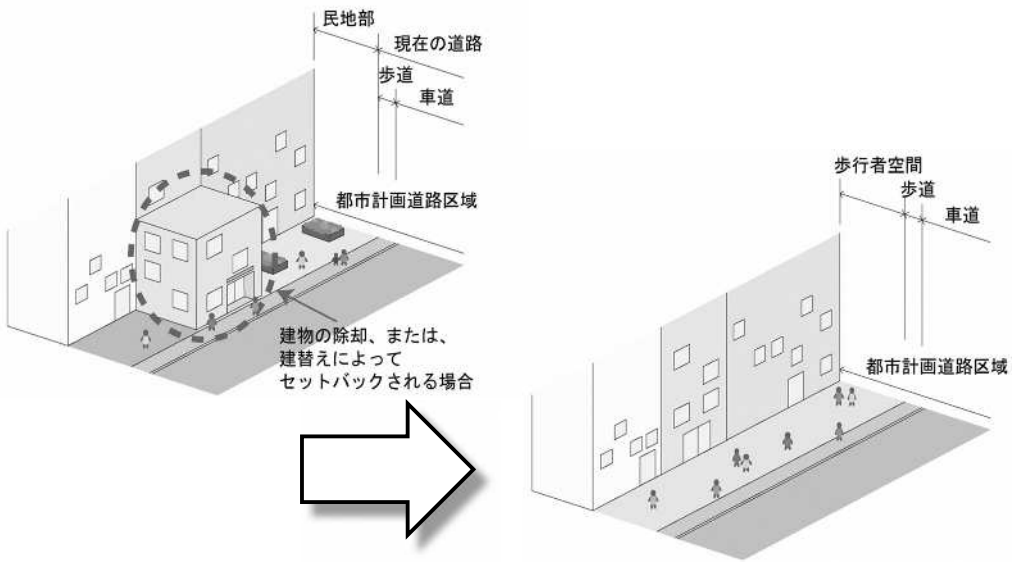
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じてその取扱いについて検討していきます。

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

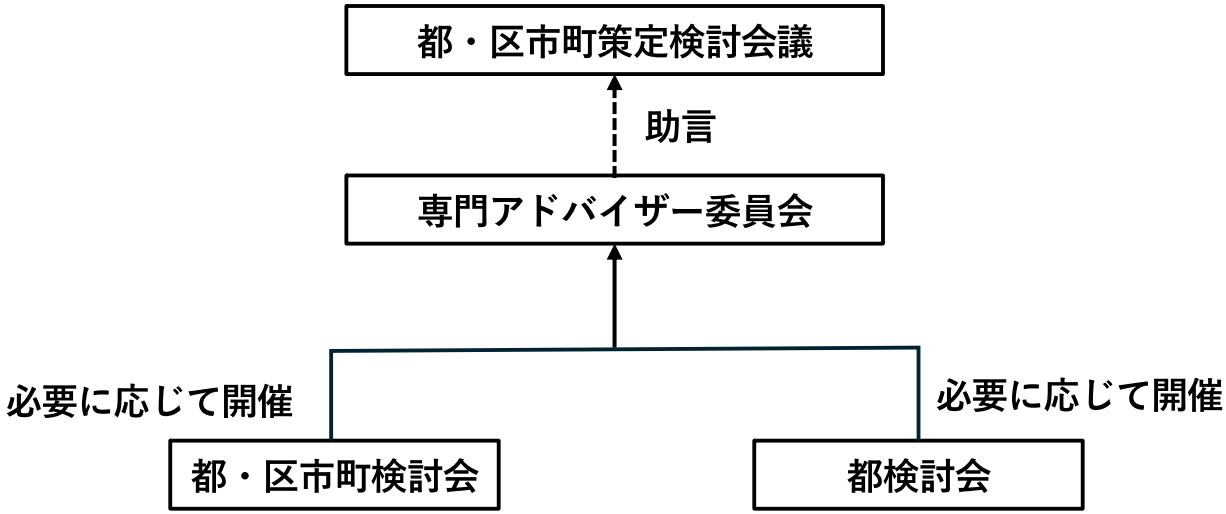


08

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