

建設環境委員会

令和8年1月21日

庶務報告

[環境部]

(1) 全国みどりと花のフェアかつしかについて

(みどりと花のフェア担当課長)

[都市整備部]

(1) 中川かわまちづくりについて

(かわまちづくり担当課長)

(2) 新小岩地域のエリアマネジメントについて

(新小岩街づくり担当課長)

(3) 立石駅北口地区の街づくりについて

(立石駅北街づくり担当課長)

(4) 堀切五丁目歩行環境改善の進捗状況について

(道路管理課長)

(5) 東京における都市計画道路の整備方針(案)について

(道路建設課長)

(6) 新宿交通公園のリニューアルについて

(公園課長)

(7) 緑のリサイクル事業について

(公園課長)

庶務報告No. 1		
環	境	部
令和8年1月21日		

全国みどりと花のフェアかつしかについて

みどりと花のフェア担当課

1 概要

「全国みどりと花のフェアかつしか」（以下「フェア」という。）については、令和7年7月に実施計画を策定し、準備を進めているところである。

この度、フェア開催にあたって取り組むべきサステナビリティ戦略の素案を作成した。また、フェアの進捗及び第37回全国「みどりの愛護」のつどい（以下「つどい」という。）の進捗を取りまとめた。

2 サステナビリティ戦略（素案）

資料1のとおり

3 フェア進捗状況

資料2のとおり

4 つどい進捗状況

資料3のとおり

5 今後のスケジュール（予定）

令和8年1月26日	フェア実行委員会第4回総会開催
令和8年4月上旬	フェア実行委員会第5回総会開催
令和8年4月下旬	つどい第3回実行委員会開催



Bloom Your Future
Katsushika

全国みどりと花のフェアかつしか サステナビリティ戦略 (素案)



全国みどりと花のフェアかつしか サステナビリティ戦略



1 概要

「全国みどりと花のフェアかつしか」（以下、「本フェア」という。）では、テーマ「サカセみらい」のもと、緑や花を楽しむだけでなく、未来に続く暮らしや地域のあり方を共に考えるきっかけとなるよう、環境に配慮し、持続可能性（サステナビリティ）を重視した様々な取組を展開していきます。

2 ターゲット

サステナビリティ戦略を通じて、次のターゲットの達成を目指します。

ターゲット		内容
1	資源循環型運営の推進	廃棄物の削減（リデュース・リユース・リサイクルの促進）
2	脱炭素・省エネルギー運営	CO ₂ 排出量削減によるクリーンな運営
3	環境に配慮した調達	自然環境や、水・緑等に配慮した会場・運営体制
4	次世代へつなぐ環境教育	区内の子ども達をはじめ、次世代を担う学生・若者や来場者の環境意識向上

サステナビリティ戦略① ごみ分別ステーションの設置

ターゲット：1 資源循環型運営の推進
4 次世代へつなぐ環境教育

来場者が分かりやすくごみを分別できるよう、誰が見ても分かりやすい案内サインを掲示したごみステーションを用意し、しっかりと分別を行います。適切な分別を行うことで、リサイクル率が向上し、廃棄物の削減を進めます。これにより資源の効率的な利用を促進し、環境負荷の軽減につなげるとともに、来場者の環境意識の向上に寄与します。



▲燃やすごみ、燃やさないごみ、古紙、プラスチック、生ごみ（食べ・飲み残し）、ビン缶、ペットボトルなど用意し、廃棄物の削減を目指します。



▲運営スタッフによる分別の案内を行います。

サステナビリティ戦略② 生ごみのリサイクル化

- ターゲット： 1 資源循環型運営の推進
2 脱炭素・省エネルギー運営

来場者の飲食により発生する生ごみを分別収集し、バイオマス資源化施設や堆肥化事業者によるリサイクルを実施します。これにより、焼却ごみの削減とCO₂排出量の抑制、地域における循環型社会の形成に貢献します。



サステナビリティ戦略③ リユース食器の導入

ターゲット：1 資源循環型運営の推進

一部の飲食ブースにて、リユース可能な容器の使用を試行し、プラスチックごみ等の排出量の削減を目指します。



▲リユース食器（※）



▲リユース食器使用店（※）



▲リユース食器返却所（※）

（※）例：大阪・関西万博の様子

サステナビリティ戦略④ フードドライブの実施

ターゲット：1 資源循環型運営の推進

一部の会場内にて、フードドライブの受付ブースを設置し、家庭内で余っている食品等を募集します。そして、生活困窮者や子ども食堂等へ寄付することで、食品ロスを減らします。



▲ 葛飾区ごみ減量・3R推進キャラクター
りー（R ee）ちゃん

サステナビリティ戦略⑤ マイボトル・エコバッグ持参の呼びかけ

ターゲット：1 資源循環型運営の推進

来場者にマイボトルやエコバッグの持参を促し、ビニール袋やペットボトル、紙コップ等の使用量を削減します。会場内には、給水機を設置し、マイボトルへ冷たい水を提供することで、熱中症対策に寄与します。また、フェア公式のグッズやノベルティとしてもマイボトル、エコバッグを販売・配布し、手ぶらで会場に訪れた方でも、その場でマイボトル・エコバッグが使用できるようにします。



▲公式グッズ・ノベルティの例



▲マイボトル用給水機の例
(大阪・関西万博)

サステナビリティ戦略⑥ 使用した苗木や花の配布

ターゲット：1 資源循環型運営の推進
4 次世代へつなぐ環境教育

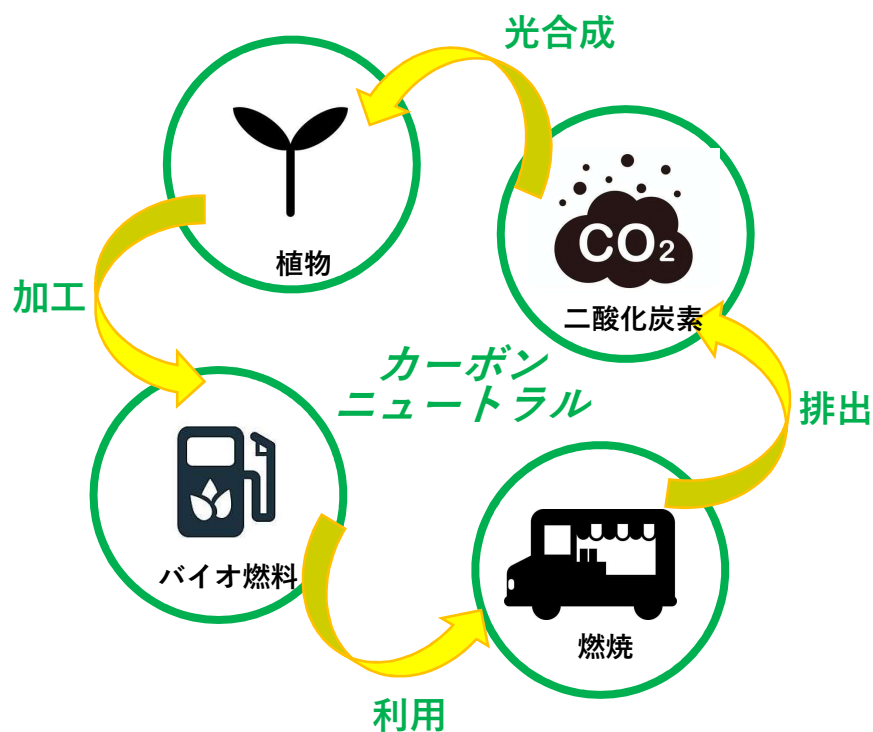
本フェア終了時に会場内に植えられているお花や苗木を、来場者や区内の学校・団体等に配布します。本フェア終了後も緑や花を無駄にすることなく、必要とする方に提供することで、一過性のイベントに留まらず、継続的に緑や花について関心を持っていただくきっかけとします。



サステナビリティ戦略⑦ 環境に配慮した燃料の活用

ターゲット：2 脱炭素・省エネルギー運営

会場内で使用する発電機は、環境に配慮されたバイオディーゼル燃料を使用するとともに、一部のブースでは、水素カーによる給電を行い、カーボンニュートラルの実現に寄与します。



▲バイオディーゼル燃料の使用はカーボンニュートラルに直結します。



▲水素カーによる給電で会場内の一部ブースやステージ運営を行います。

サステナビリティ戦略⑧ シェアサイクルの活用

ターゲット： 2 脱炭素・省エネルギー運営
3 環境に配慮した調達

メイン会場、サテライト会場にシェアサイクル場を設置し、来場者が手軽に区内を周遊できる環境を整えます。環境負荷の低いシェアサイクルを活用することで、車両の使用を減らし、脱炭素化に寄与します。



サステナビリティ戦略⑨ 再生可能資源を使用したスタッフウェア



ターゲット：3 環境に配慮した調達

一部の運営スタッフが着用するスタッフウェアは、再生素材や再生可能資源等を使用します。



▲スタッフウェア（例）



▲スタッフウェアを着用したイベントの様子

サステナビリティ戦略⑩ 区民との花壇づくり、寄せ植え講座等の実施



ターゲット：4 次世代へつなぐ環境教育

本フェア開催前に、区内の小中学生や学生、花壇活動団体との協働で、会場内の花壇への植え付けを行います。また、開催期間中は、来場者ともハンギングバスケットや寄せ植えを行います。実際に体験することで、「みどりと花」や自然環境に対する意識を高めます。



▲寄せ植えの様子



▲曳舟川親水公園広場ゾーンのふれあい花壇

「全国みどりと花のフェアかつしか」進捗状況

1 区立小・中学校との協働推進事業

(1) みんなでつくるフラワーメリーゴーランドの森

リストの中から好きなデザインに花を組み合わせて、フラワーメリーゴーランドを1基ずつデザインし、フェア開催直前に、葛飾にいじゅくみらい公園にて植え付けを行う。

参加希望校：10校【小学校5校／中学校5校】※参加予定人数 約320人以上

(2) みんなでつくる花装飾「植栽花壇」

各会場の植栽花壇の一部に、花いっぱいのまちづくり活動団体や学校地域応援団の方々と、児童・生徒1人5株程度、花苗の植え付けを行う。

参加希望校：5校【小学校3校／中学校2校】※参加予定人数 約150人以上

(3) みんなでつくるタネのお団子

学校地域応援団や緑化推進協力委員会の方々と、児童・生徒1人5個程度、タネのお団子を作成し、葛飾にいじゅくみらい公園にて植え付けを行う。

参加校：2校

柴原小学校 11月8日実施

※参加人数 団子作成51人／植え付け40人

常盤中学校 12月8日実施

※参加人数 団子作成69人／植え付け46人

(4) みんなでつくる「サカセみらい」メッセージ短冊

風鈴の短冊部分に未来へのメッセージを記入し、会場内及びその周辺に設置する。

参加希望校：18校【小学校13校／中学校5校】

(5) みんなでつくる「サカセみらい」メッセージアート

専用のA3用紙に、「サカセみらい」をテーマとした絵や未来へのメッセージを記入・描画し、各会場周辺に設置する。

参加希望校：20校【小学校13校／中学校7校】

2 協賛申込状況（令和7年12月26日現在）

カテゴリー	ランク	企業・団体名	金額 ※カッコは内諾額
資金協賛	ゴールドパートナー	東京ガス(株)	100 万円
	シルバーパートナー	(株)エナーバンク	30 万円
		葛飾資源リサイクル事業協同組合	30 万円
		(株)共和興業	30 万円
		ガラスリソーシング(株)	30 万円
		(株)ワンズ	30 万円
		カインズ(株)	30 万円
		A社	(30～50 万円)
		B社	(30 万円)
	ブロンズパートナー	(有)ユー・キカク	10 万円
		東栄信用金庫	10 万円
		(有)光永ビルサービス	10 万円
		タイヨー(株)	10 万円
		東京聖栄大学	10 万円
		C社	10 万円
	サポーター	個人①	1 万円
		個人②	1 万円
		個人③	1 万円
物品等協賛 (金額換算)	プレミアムサプライヤー	OpenStreet(株)	1,642 万円
	スペシャルサプライヤー	(株)ダイオーズジャパン	112 万円
		(一社)地球環境情報フォーラム	103 万円
		D社	(120～130 万円)
	サプライヤー	(株)ハネマツ	46 万円
		E社	(20 万円)
		(有)シン・ネットワーク	11 万円
広告協賛 (金額換算)	プレミアムメディアパートナー	京成電鉄(株)	1,251 万円
	スペシャルメディアパートナー	(株)TUS ダイニング	360 万円
		北総鉄道(株)	171 万円
	メディアパートナー	(株)グリーン情報	11 万円

アプローチ数：107 団体 申込件数：29 件 4,250 万円（内諾含む）

【内訳】資金協賛 18 件 403 万円 物品等協賛 7 件 2,054 万円相当

広告協賛 4 件 1,793 万円相当

3 出店（出展）等公募結果

（1）飲食・物販・体験関係

募集期間：令和7年9月22日～11月30日

応募団体数	内訳		
	キッチンカー	飲食テント	展示・体験・物販
75	23	12	40

※展示・体験・物販の内容：多肉植物販売、花摘み体験、バルーンアートなど

（2）ステージ出演関係

募集期間：令和7年9月22日～11月30日

応募団体数	内訳		
	音楽演奏	ダンス	その他
225	157	54	14

※その他の内容：フリースタイルフットボール、マジック・ジャグリング、スプレーアートなど

（3）ボランティア関係

募集期間：令和7年9月22日～12月19日

応募人数	内訳	
	運営補助	植物管理
98	49	49

活動内容：【運営補助】会場案内、フォトスポットでのフォトサービスなど

【植物管理】花がらつみ、除草など

※その他、区内各高校・大学から追加申込の相談があるため、調整中

4 広報・宣伝

（1）公式アンバサダー活用内容

ア 令和7年度

- ① 開催1年前記念イベントへの出演
- ② ポスター制作 ※第2弾は1月納品
- ③ フェア告知動画制作
- ④ SNS投稿 1～2月（開催100日前）での投稿に向けて調整中

イ 令和8年度

- ① ポスター制作 ※第3弾は4月納品予定
- ② フェア本番ステージ登壇 内容等調整中
- ③ ステージ登壇当日のSNS投稿 上記②とあわせて調整中
- ④ 期間中実施イベントの審査への協力 依頼中

(2) 公式ホームページ・SNS運用状況

ア 公式ホームページ

表示回数：約 36,000 回 ユーザー数：約 19,000 人

※令和 7 年 12 月 12 日にリニューアル

イ 公式 SNS

① フォロー数（令和 7 年 12 月 26 日現在）

インスタグラム：478 人 X：241 人 合計 719 人

② 投稿本数及び主な内容

- ・協賛、出店（出展）等募集
- ・各種イベント PR 出展情報
- ・花壇コンクールの歴代受賞花壇の紹介
- ・協働事業活動報告
- ・区内の「みどり」「花」スポットの紹介 など 59 本

(3) 各種イベントでの PR

各イベントにブース出展し、フェアの開催告知のほか、花いっぱいのまちづくりの周知活動を実施。ブースでは、花の種等のノベルティグッズを配布するなど、多くの方に PR を行った。

ア 区内イベント（13 件）※予定含む

かつしかスポーツフェスティバル 2025、第 41 回葛飾区産業フェア、寅さんサミット 2025、かつしかフードフェスタ 2025、かつしかふれあい RUN フェスタ 2026（予定）など

イ 区外イベント（2 件）

東京グリーンビズ DAY（麻布台ヒルズ）、
日比谷公園ガーデニングショー 2025

5 フェア開催 1 年前記念イベント企画運営業務委託の経費内訳について

契約金額：10,648,000 円

内訳：全体関係費（運営マニュアル・進行台本等制作費）	1,452,000 円
運営スタッフ人件費（ディレクター・MC・カメラマン等）	2,426,050 円
広報計画費	3,630,000 円
音響・照明関係費	605,000 円
制作物関係費	1,210,000 円
運営諸雑費（運送費・運営備品費等）	1,324,950 円

「第 37 回全国「みどりの愛護」のつどい」進捗状況

1 開催概要

(1) 開催趣旨

全国「みどりの愛護」のつどいは、「みどりの日」の制定の趣旨を踏まえて、全国の公園緑地等の愛護団体、河川の愛護や道路の愛護活動を通じ、緑の保護育成を行っている団体、地域の緑化・緑の保全団体などの緑の関係者が一堂につどい、広く都市緑化意識の高揚を図り、緑豊かな潤いのある住みよい環境づくりを推進するとともに、緑を守り育てる国民運動を積極的に推進していくことを目的として、平成 2 年から開催されている。

(2) 主催・後援

主催：国土交通省、東京都、葛飾区

(第 37 回全国「みどりの愛護」のつどい実行委員会を組織し運営)

後援：全国知事会、全国市長会、全国町村会（予定）

(3) 開催日

令和 8 年 5 月 24 日（日）

※令和 8 年 1 月中に国土交通省・東京都・葛飾区からプレス予定

(4) 会場

東京理科大学葛飾キャンパス図書館大ホール（葛飾区新宿 6－3－1）

葛飾にいじゅくみらい公園（葛飾区新宿 6－3－2）

(5) 行事内容

・式典

「みどりの愛護」活動事例紹介

「みどりの愛護」功労者表彰

・記念植樹 等

(6) 行事参加者

約 500～800 人（予定）

全国のみどりの愛護団体関係者、緑化関係団体、

公園・河川・道路に係る協会等関係団体、関係機関職員、その他

2 行事計画

(1) 参加者受付

- ・おもてなしコーナーの開設（地元学生・団体による名産品でのおもてなし）
- ・会場装飾（地元小・中・大学生の会場装飾による参加者のお出迎え）

(2) プロローグ

- ・ウェルカム演奏（地元高校生による演奏）
- ・東京都、葛飾区の映像紹介（地元中学生（ナビゲーター）による紹介）
- ・演目（東京都・葛飾区にゆかりのある団体による演目）

(3) 式典

- ・開式
- ・国歌斉唱
- ・主催者挨拶（国土交通大臣、東京都知事、葛飾区長）
- ・「みどりの愛護」活動事例紹介
- ・功労者表彰
- ・おことば
- ・誓いの言葉
- ・閉式

(4) 記念植樹

- ・送迎演奏（地元高校生による演奏）

※上記については、今後関係機関との協議の上、変更する可能性がある。

3 記念植樹

(1) 樹種選定の考え方



下記項目を全て満たす樹種とする。

- ・東京都、葛飾区にゆかりのある樹種
- ・東京都民、葛飾区民に親しまれている樹種
- ・花や樹形を見て楽しむことができる樹種
- ・東京の気候風土に合い、会場の景観にふさわしい樹種

(2) 樹種

お手植えの植樹木として「ジンダイアケボノ」を選定する。

参加者の植樹木として「コマツオトメ」「フクロクジュ」「エド」「シダレヤナギ」を選定する。

樹種	選定理由
<div>お手植え</div> <div>ジンダイアケボノ</div> <div></div>	<ul style="list-style-type: none">・神代植物公園内（調布市）で発見され、1991年に新品種に登録された東京都にゆかりのあるサクラである。原木は現在も園内で生育中である。・立石さくら通り（葛飾区）や新宿御苑に植栽されており、都民・区民に親しまれている。
<div>参加者植樹</div> <div>コマツオトメ</div> <div></div>	<ul style="list-style-type: none">・上野恩賜公園（台東区）の小松宮銅像の近くで発見された東京都にゆかりのあるサクラである。原木は現在も園内で生育中である。・東京都を代表するサクラの名所である上野恩賜公園にも植栽されており、都民に親しまれている。

樹種	選定理由
<div data-bbox="300 300 464 338" data-label="Section-Header">参加者植樹</div> <div data-bbox="325 360 521 394" data-label="Text">フクロクジュ</div> <div data-bbox="317 412 663 640" data-label="Image"> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・1912年に東京市長（尾崎行雄）が日米友好の象徴としてポトマック河畔（ワシントン D.C.）に贈ったサクラのうちの一つである。 ・ねじれた花弁が福耳に見えることからフクロクジュと名付けられた説があり、七福神の一人の名前を持つ縁起の良い品種である。 ・東京都を代表するサクラの名所である新宿御苑では、2023年にフクロクジュのプロジェクションマッピングが行われたこともあり、都民に親しまれている。
<div data-bbox="300 1028 464 1066" data-label="Section-Header">参加者植樹</div> <div data-bbox="325 1088 395 1122" data-label="Text">エド</div> <div data-bbox="317 1140 663 1368" data-label="Image"> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・江戸（東京）に多く植栽されていたことからこの名があると言われており、東京都にゆかりのあるサクラである。 ・東京府江北村（現：東京都足立区）の荒川堤で栽培されていた品種である。
<div data-bbox="300 1408 464 1447" data-label="Section-Header">参加者植樹</div> <div data-bbox="325 1469 525 1503" data-label="Text">シダレヤナギ</div> <div data-bbox="317 1520 663 1749" data-label="Image"> </div>	<ul style="list-style-type: none"> ・葛飾区の木 ・低地などの悪条件に耐え、環境に適応することから街路樹や庭木などに使われ、樹形も楽しむことができるため、長年区民に親しまれている。

※植樹はプランターに行うものとし、上記のうち葛飾にいじゅくみらい公園に定植する樹木については、フェア終了後に定植を行う。残りの樹木については、区内の公共施設等に移植を行う。

4 収支計画

(1) 収入の部

(単位：千円)

項	目	金額	備考
負担金	東京都	36,907	令和7年度：3,316 令和8年度：33,591
	葛飾区	36,907	令和7年度：3,316 令和8年度：33,591
助成金	緑化関係 団体等	6,000	令和7年度：0 令和8年度：6,000
計		79,814	

ただし、上記各自治体等の予算承認をもって、負担金額等を確定する。

(2) 支出の部

(単位：千円)

項	目	金額	備考
開催費	企画運営 業務費	79,814	令和7年度：6,632 令和8年度：73,182
計		79,814	

会計期間：(令和7年度) 令和7年6月16日から令和8年3月31日まで

(令和8年度) 令和8年4月1日から令和9年3月31日まで

5 企画運営業務委託の受託者選定

(第 37 回全国「みどりの愛護」のつどい企画運営業者選定委員会において選定)

(1) 委託業務の概要

ア 業務内容

種別	業務概要
実施計画 策定業務	<ul style="list-style-type: none">・ 運営計画の策定 (運営体制、全体スケジュール、会場配置、動線、 招待者管理、警備、輸送、サイン、会場装飾、 工程管理、映像発信)・ 進行計画の策定 (演出企画、出演者交渉等含む)・ 運営業務マニュアルの作成
事前運営業務	<ul style="list-style-type: none">・ 関係機関協議資料等の作成・ 招待者等管理・ 宮内庁事前調査対応

イ 契約期間

契約日から令和 8 年 3 月 31 日まで

ウ 契約金額

4,840 千円 (消費税及び地方消費税を含む。)

(2) 評価結果

参加業者	評価事項 (満点)		
	業務実績 実施体制 (60 点)	実施方針 実施手法 (340 点)	合計 (400 点)
TSP 太陽株式会社	60 点	277.5 点	337.5 点
セレスポ・NTT アド 共同企業体	50 点	252.5 点	302.5 点

(3) 受託候補者

(2) 評価結果により、「TSP 太陽株式会社」を受託候補者として選定した。

庶務報告No. 1
都 市 整 備 部
令和8年1月21日

中川かわまちづくりについて

かわまちづくり担当課

1 概要

中川かわまちづくりについては、ハード施策（テラス等の整備）とソフト施策（河川敷地の多様な利用の実現）の両面から、川を活かした街づくりを推進していくものである。中川かわまちづくりの機運醸成を図ることを目的に、令和7年10月下旬にイベントを開催した。

2 イベントの開催について

（1）概要

今後拠点整備が予定され、イベント開催に向けて調整が整った地域において、中川を身近に感じてくつろぎ親しむ疑似体験や地域団体による催し等を合わせ、中川の河川・水辺空間を活用したイベントを開催した。

（2）開催結果

資料1及び資料2のとおり

3 今後の予定

沿川地区が一体となって中川かわまちづくりの機運醸成を図っていくため、沿川地区の各団体で構成する「中川かわまちづくり協議会」を今年度中に開催し、これまでに実施した取組の振り返りと今後に向けた意見交換を行う予定である。

今後も引き続き地域団体等とともに、河川・水辺空間の利活用について検討を進めていく。

中川かわまちづくりイベント 各地区の開催結果

開催日	会場名	来場者数	イベント内容
10 月 25 日（土）	亀有地区	約 200 人	<ul style="list-style-type: none"> ・くつろぎ体験（オープンカフェ風の席等） ・キッチンカーの出店 ・水辺の体験（法面に座る体験等） ・水辺で読書 ・中川かわまちづくり事業等の紹介・展示 ・水辺の博物館・水族館 ・「こち亀記念館移動派出所（「こち亀」漫画の閲覧、昔遊び体験等）」 ・缶バッヂワークショップ
10 月 26 日（日）	高砂地区	約 350 人	<ul style="list-style-type: none"> ・くつろぎ体験（水辺を眺める席等） ・キッチンカーの出店 ・水辺の体験（法面に座る体験等） ・絵馬祈願・パネル展示 ・中川かわまちづくり事業等の紹介・展示 ・高砂地区開発協議会の展示・意見募集

※本イベントは、全会場で 11 時から 16 時まで開催

■中川かわまちづくりイベントの様子



くつろぎ体験



水辺の体験



水辺の博物館・水族館



「こち亀記念館移動派出所（「こち亀」漫画の閲覧、昔遊び体験等）」



絵馬祈願・パネル展示

庶務報告No. 2
都 市 整 備 部
令和8年1月21日

新小岩地域のエリアマネジメントについて

新小岩街づくり担当課

1 しんこいWa未来ビジョンについて

新小岩地域のエリアマネジメントの取組の一つとして、地域の情報共有や活動者が連携するためのエリアプラットフォーム「地域力向上しんこいWa」において、今後の活動の指針となる「しんこいWa未来ビジョン」（以下、「未来ビジョン」という。）の検討が、令和6年8月の設立当初から行われてきた。この度、令和7年10月23日に開催された当会議において、未来ビジョンが取りまとめられた。

（1）未来ビジョンの概要

当地域の賑わい創出と価値向上に向けた目指すべき将来像を描き、実現のための活動目標や取組、これからのロードマップ、推進体制を定めた。

（2）地域力向上しんこいWaの構成

地域まちづくり団体や民間企業など28会員で構成（令和7年10月23日時点）

（3）未来ビジョンの周知

一般公募による参加者を加えた「拡大版地域力向上しんこいWa」や、SNSなどで発信をしていくとともに、区のホームページへの掲載や、新小岩北及び新小岩地区センターにおいて供覧するなどし、周知を図っていく。

（4）内容

未来ビジョンは【資料1】のとおり

しんこい **Wa** 未来ビジョン

新小岩地域の将来像と今後 20 年間の取組





2025 年 10 月
地域力向上しんこい Wa
(新小岩地域エリアプラットフォーム)

CONTENTS


第1章 はじめに

ーしんこい Wa 未来ビジョンとは	2
ー地域力向上しんこい Wa【エリアプラットフォーム】とは	2
ーエリアマネジメントの取組	2
ー未来ビジョンの対象エリア	2
ー背景と目的	3
ー未来ビジョンの位置付けと計画期間	5

第2章 新小岩の将来像

ー新小岩の現状	8
ー地域関係者へのヒアリングによるまちの特徴・課題	9
ー課題整理の視点	11
POINT  ーまちづくりの方針	12
POINT  ー20年後の将来像	14

第3章 将来像を実現するための取組

POINT  【取組の5つのキーワード(5W)】	
ー Warmth (人の温かさ)	16
ー Wellness (健康・幸福)	17
ー Wonderful (驚き・感動)	18
ー Way (つなぐ)	19
ー Walkable (歩きやすさ・心地よさ)	20
ー新小岩における公共的空間の活用イメージ	22

第4章 今後の展開と推進体制

ーロードマップ	26
ー未来ビジョンの実現に向けた推進体制	27
ー目標達成の目安	27
ーSDGsと本プランとの関係について	28

資料編

ー策定までの経緯	30
ー地域力向上しんこい Wa 会員紹介	31
ーコアメンバー会議で出された意見の整理	32
ー会議の様子	33
ー社会実験について(2023年度・2024年度実施)	34
ー現状分析データ	38
ー参考:新小岩駅周辺まちづくりプラン(2023年4月)より 取組まとめ	40

第1章 はじめに



しんこい Wa 未来ビジョンとは

- ・しんこい Wa 未来ビジョン（以下「未来ビジョン」という。）とは、新小岩地域の賑わい創出と価値向上に向けた目指すべき将来像を描き、実現のための活動目標や取組、これからのロードマップ、推進体制を定めたものです。

地域力向上しんこい Wa【エリアプラットフォーム】とは

- ・地域力向上しんこい Wa とは、新小岩地域に関わる多様な人々や活動団体、民間企業が参加し、当地域の将来像を描き、その将来像をもとに活動・情報共有・連携するため、2024 年 8 月 30 日に設立されたフラットな会議体（エリアプラットフォーム）です。（P31：会員紹介）
- ・未来ビジョンは地域力向上しんこい Wa が策定主体です。

私たちは、この未来ビジョンに基づいて取り組み、まちづくり活動を広げていきます。

エリアマネジメントの取組

- ・エリアマネジメントとは、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための住民・事業主・地権者等による主体的な取組のことです。
- ・新小岩地域のエリアマネジメントでは、未来ビジョンをよりどころにして、地域の活性化に向けて、地域に関わる活動団体や民間企業・行政が連携した活動を目指します。

未来ビジョンの対象エリア

- ・対象エリア（新小岩地域）は葛飾区新小岩、東新小岩、西新小岩です。



※色がついている箇所は公園・児童遊園等を示す。

背景と目的

未来ビジョン策定の背景

■ 「ひと」や「まち」の変化

- ・街づくりが進み、新たに新小岩に住む人が増えています。一方で、地域コミュニティの希薄化の恐れがあることから、今こそひとが「つながる」ことの重要性が高まっています。

■ 将来像の共有

- ・住民や地域に関わる活動団体、民間企業、個店、教育機関などが連携するために、地域の将来像を共有することが必要です。



未来ビジョンの目的

■ 「ひと」と「ひと」がつながる

- ・将来像を共有した「ひと」と「ひと」との活動の輪を広げることで、いろいろな趣味や関心を持つ人々が多様な形で交流し、新しいアイデアや取組が生まれ、相乗効果による賑わいの風景をつくります。

■ 新小岩の価値を向上

- ・都心アクセスが良い鉄道駅があり移動の利便性が高いこと、駅周辺には特色のある商店街や公園・運動場の公共空間が集まり賑わいや憩いがあること、閑静な住宅街が広がり過ごしやすい暮らしがあることなど、生活の基盤が整っています。こうした地域特性を活かした様々な活動主体による連携した取組が、新小岩の魅力をさらに伸ばし、また新たに築くことで、新小岩の価値を向上させます。

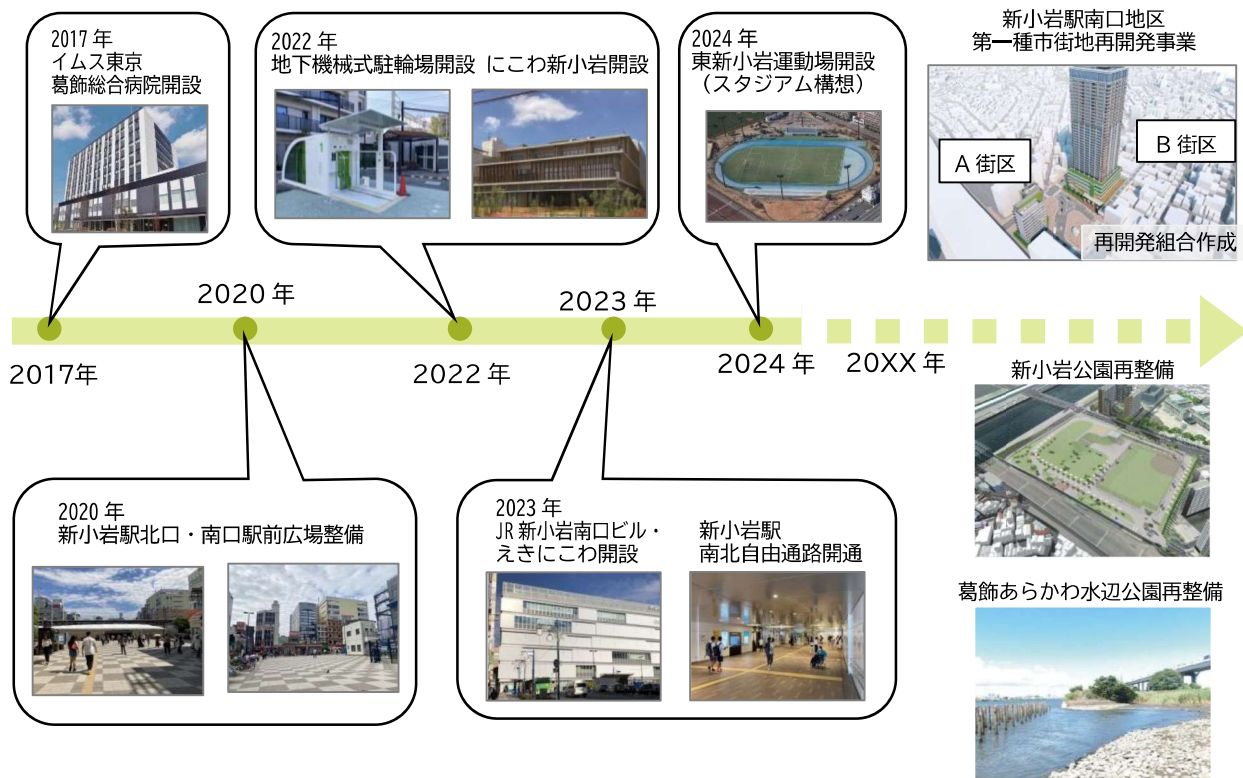




コラム

主な街づくりの動向

近年の新小岩は、ハード整備により、まちの表情が大きく変化しています！



コラム

新小岩における官民連携の取組

多種多様な主体の取組が新小岩の魅力のひとつです！

まちづくり協議会

- 自治町会や商店会による「新小岩北地域まちづくり協議会」及び「新小岩南地域まちづくり協議会」は「新小岩地域まちづくり基本構想」を自らまちづくりについて研究し、策定するなど、1980年代の設立以来、葛飾区と連携しながら様々な活動を行っています。

様々な分野の民間企業

- 再開発組合による再開発事業の推進、病院や大学による健康増進事業、スポーツクラブの高齢者支援など、様々な分野の民間企業が葛飾区と連携しながら、暮らしを良くするための取組を積極的に進めています。



公共空間を活用したイベントの様子
(新小岩駅北口駅前広場)



公共空間を活用したイベントの様子
(新小岩駅南口駅前広場)

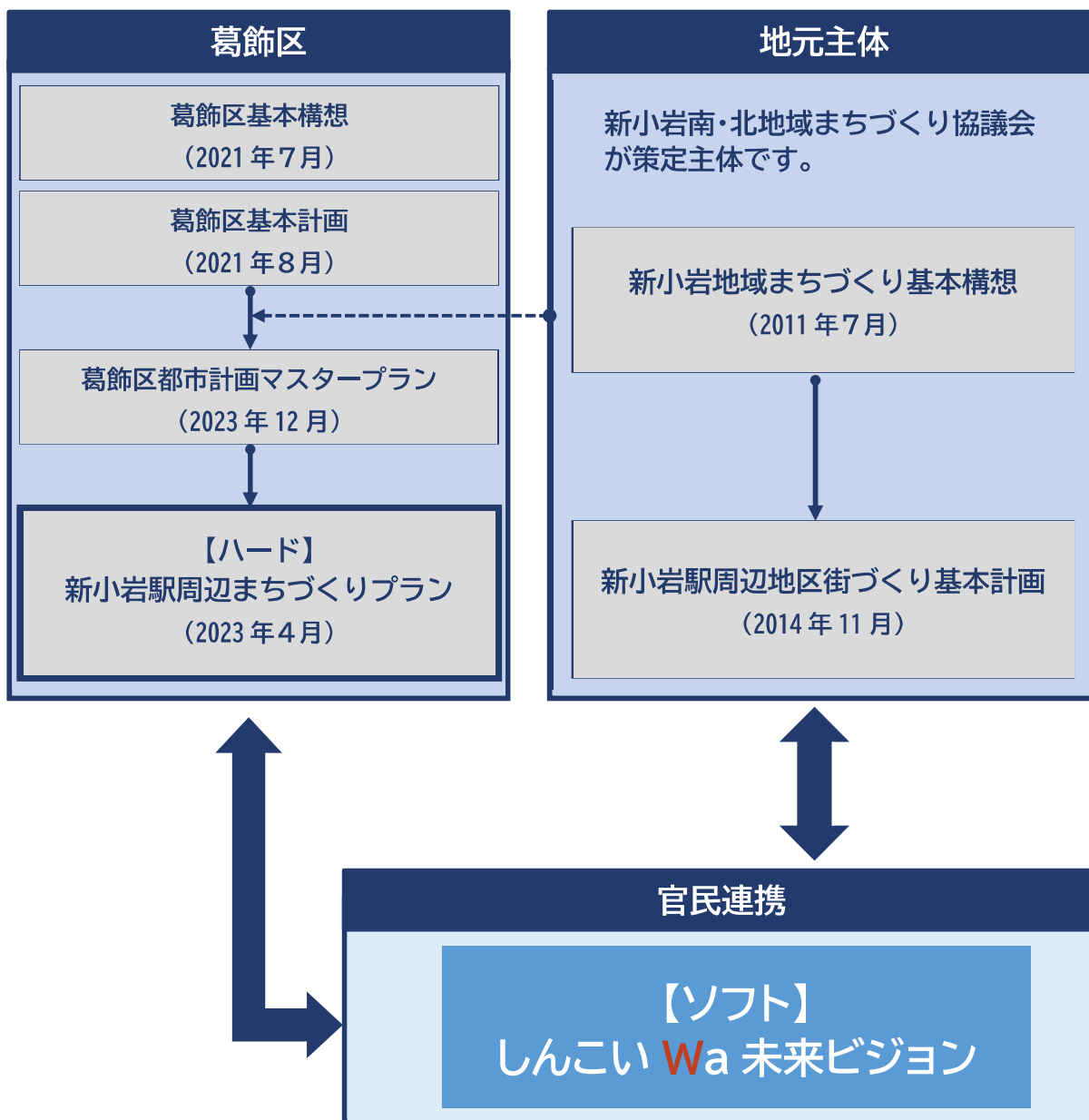


フィットネスクラブと葛飾区が協働した高齢者支援

未来ビジョンの位置付けと計画期間

- ・未来ビジョンは、新小岩南・北地域まちづくり協議会で策定した計画や、葛飾区が策定した新小岩駅周辺の街づくり（ハード※）の方向性を示す「新小岩駅周辺まちづくりプラン」を踏まえた、ソフト※の指針として位置付けるものです。
- ・未来ビジョンの計画期間は概ね 20 年であり、20 年後の未来に向けた取組の展望です。

※ ハード：建築などの基盤整備、ソフト：まちの価値向上や魅力アップのための活動



第2章 新小岩の将来像



新小岩の現状

まちのデータ

人口が増加



※人口は新小岩1～4丁目、
西新小岩1～5丁目、
東新小岩1～8丁目の合計

出典：住民基本台帳（各年4月1日）

都心へのアクセスが良い！

新小岩駅から東京駅まで **約13分**
新小岩駅の一日平均乗降車人員



約15万人(2023年)

出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP より、一日平均乗車人員を2倍した数値で作成

子育てしやすい環境
保育施設 待機児童

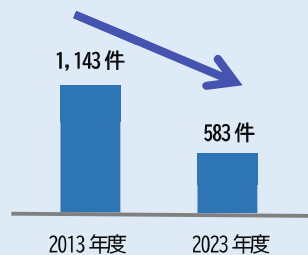
0人



出典：葛飾区子ども・若者基本構想
別冊資料

治安は改善傾向

直近10年で **約50%減**



出典：町丁別、罪種別及び手口別認知件数
(警視庁)

住みやすい街

ARUHI presents
本当に住みやすい街大賞
2023年

関東

第3位

発展性 **4.35点** / 5.00点
出典：ARUHI



住まいの注目度 No.1

アットホーム人気の駅ランキング
2022年度版・購入(総合)

東京都

第1位

出典：at home



活気ある商店街！

買い物も飲食も便利！

14商店会が立地

地域に関わる仲間が多い

事業所数 **2019** 事業所

出典：経済センサス(2021年)

自治町会数 **21** 団体

出典：葛飾区自治町会連合会



地域関係者へのヒアリングによるまちの特徴・課題

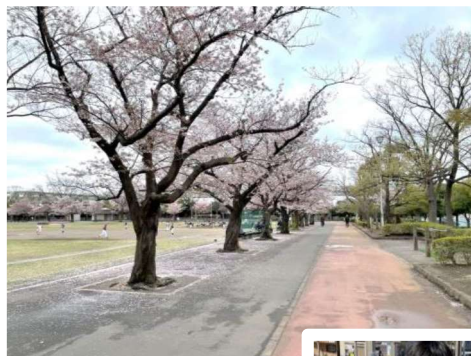
まちの特徴



まちの資源

■空間

- ・南口・北口駅前広場、東北広場
- ・スカイデッキつつみ
- ・にこわ新小岩・えきにこわなどの屋内空間
- ・公園や寺社などの屋外空間
- ・荒川土手や桜並木の自然空間
- ・鉄道駅
- ・駅近の駐輪場



■名物

- ・モンチッチ(公園)
- ・個性ある商店街や個店

■活動・イベント

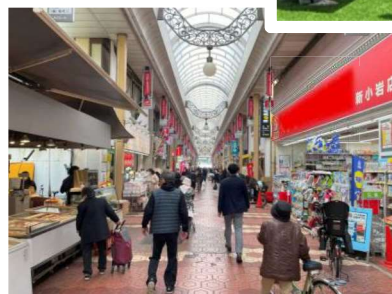
- ・駅前広場や公園を活用した各種イベント
- ・運動場でのスポーツイベント
- ・民間の地域貢献活動、クリーン活動など



地域特性や生活の特徴

■住んでいる人や住宅の特徴

- ・多様な文化や国籍を持つ住民が多い。
- ・開発に伴いファミリー層の増加が見込まれる。
- ・集合住宅が多く一人暮らしの高齢者も多い。
- ・駅から離れると閑静な住宅街が広がっている。



■交流機会の減少 ■治安・マナー、居心地のわるさ ■担い手不足

<駅前エリア>

【特性】

広場や公園、運動場などの誰もが利用できる公共空間が集まっている

【課題】

- 駅前広場の更なる活用や商店街との連携が必要
- 好立地である駅前にて更なる魅力発信が必要

<商業集積エリア>

【特性】

複数の商店街が集まり、夜間まで稼働している飲食店や個性的な店舗が多い

【課題】

- 外国人居住者が多く、コミュニケーションが不足している
- 外国料理店テナントが増え、商店街の雰囲気に変化

<防災面で課題を抱えるエリア>

【特性】

地域に公園などの防災の拠点となる施設を有する

【課題】

- 防災意識をより高めていかなければならない
- 細街路が多い

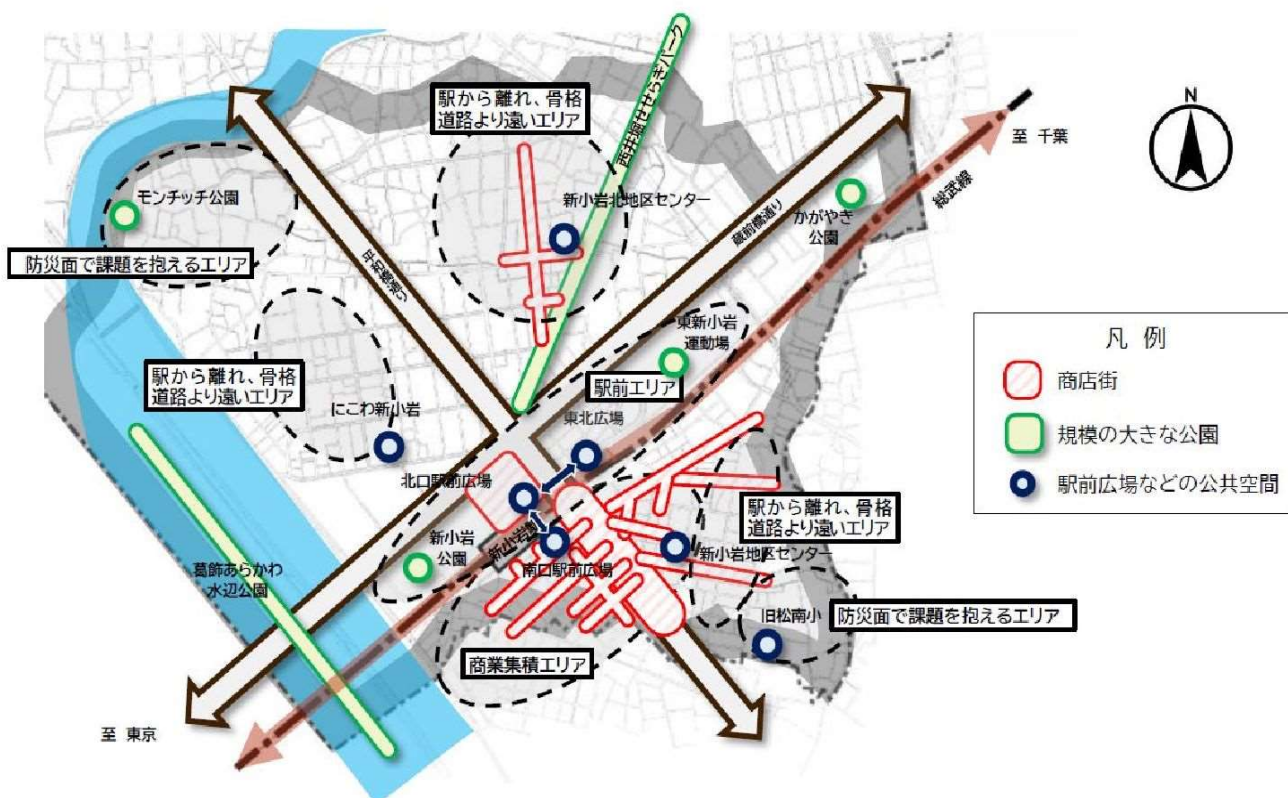
<駅から離れ、骨格道路より遠いエリア>

【特性】

閑静な住宅街

【課題】

- 転出入や代替わりにより、近所とのつながりが希薄化
- 人通りが少なく、まちの灯りが薄れ、防犯面で心配
- 生活施設が少なく、買い物のために長距離移動が発生
- 人通りが少なく賑わい起こしが難しい
- 駅から離れた商店街は活性化のための情報発信が必要



課題整理の視点

新小岩には駅前広場や公園などの豊富な公共空間、特色ある商店街や個店が並ぶ一方で、以下のような「まちの課題」も顕著になっており、3つの視点で整理しました。

地域全体の課題



人と人が交流する機会が減っている

『交流機会の減少』

- ・新規住民とのコミュニティが希薄化
- ・高齢者とのコミュニケーションが不足
- ・外国人居住者とのコミュニケーションが不足
- ・若い世代の新小岩の歴史・文化の理解を深める機会が不足
- ・多世代が交流できる機会が少ない
- ・子どもを対象にしたイベントが少ない



まちなかの居心地が良くない

『治安・マナー、居心地のわるさ』

- ・夜間の暗い細街路や繁華街の防犯面が心配
- ・ゴミのポイ捨て等マナーが良くない
- ・放置自転車が歩行空間の支障になっている
- ・治安が良くないと思われる



担い手不足で活動の持続可能性が低下している

『担い手不足』

- ・活動団体内の高齢化や担い手不足
- ・イベントなどの活動費やマンパワー確保が難しい
- ・活動情報が発信不足で広く知られていない
- ・商店街と地域活動の連携が停滞してしまっている

まちづくりの方針

ここでは、3つの視点で整理したまちの課題から、課題解決方針、目指すべき姿、そして「将来像」を定めます。

また、将来像を実現するためには、多種多様な分野の取組が必要です。その取組をキーワードで親しみやすく表現しました。



まちの課題

課題解決の方針

目指すべき姿

将来像

実現のための取組

1

人と人が交流する機会が減っている。

■ **“多様な人々の交流”の機会**が生まれ、コミュニティを強化する
地域のまちづくりを考える活動者がいることが新小岩の強みです。今も残る**下町人情**（「おせっかい」「人の温かさ」）を活かし、まちなかで心地よく交流する場所・機会を生み出し、互いが気に掛ける関係性を築きます。

■ **“文化・歴史の継承”が**まちの愛着を育む
子どもの頃から新小岩の文化・歴史に触れ、新小岩に愛着を持ち、**年齢・性別・国籍を超えてつながること**で、互いが理解し、助け合える間柄を育みます。

2

まちなかの居心地が良くない。

■ **立ち寄り場所がいっぱいの“回遊できるまち”**をつくる
楽しみを求めて「外に出たくなる」「お出かけ先の他にも別の発見がある」ような回遊できるまちの仕掛けを行い、消費活動の向上や健康の増進に役立つ**歩いて楽しい活気あるまち**をつくり出します。

■ **憩う空間づくりが“快適な暮らし”**を生む
広場や公園などの人々が憩い賑わう空間と、川や桜並木などの自然を感じる場所がまちの資源としてあります。こうした資源の活用、美化運動や防犯活動などにより、**安全で快適な暮らしやすいまち**をつくり出します。

3

担い手不足で活動の持続可能性が低下している。

■ 活動が**“つながり、賑わい”の相乗効果**を生み続ける
住民・民間企業・地域に関わる活動団体など、**活動者同士がつながること**で、大きな活気と賑わいを生み出します。これにより、まちづくりへの思いを育み、まちを発展させます。

■ やってみたいと感じてもらえる**“魅力を発信”**する
お祭りやイベントの様子など活気あるまちの魅力を発信し、広く興味を持ってもらい、楽しむ側から担い手が生まれるような、誰もが携われる**地域参加型のまち**をつくり出します。

多様な人々がつながり
“愛着”のあるまち

新小岩に住む・働く・訪れる人々が、世代・国籍を超え、下町人情でつながり、愛着が持てる**コミュニティのあるまち**

身近な
“楽しみ”がつながる
まち

駅前広場・公園・運動場・病院・商店街など交流の拠点が集まっていて、歩いて出かけると立ち寄りところがたくさんある、「楽しい」がつながっていく、**居心地の良いまち**

つながりが広がり
“活気”があふれる
まち

自らの活動が賑わいをもたらし、人や活動が結びつくことで相乗効果による大きな活気を生み出し、活気に満ちた賑わいの景色をつくり出すことで、**活動が発展していくまち**

20年後の
将来像

『まちの**Wa**つころう！新小岩』

（多様なヒトがつながり、賑わいがつながるまちへ）

将来像の実現のため、5つのキーワードを設定しました。

キーワード毎に取組の目標・方針を定め、「取組効果の最大限の発揮」や「取組連携の更なる拡充」を図ることで、新小岩の将来像の実現性を高めます。

人の温かさ
Warmth
人の温かさを感じる
まちを想う人の
輪を広げる

健康・幸福
Wellness
まちも人も心地良く
年輪を重ねる

驚き・感動
Wonderful
目を丸くして、
驚き・感動できる
暮らしがある

つなぐ
Way
ヒトとヒト、モノやコトが
つながるための縁をつくる

歩きやすさ・心地よさ
Walkable
歩く人中心のまちをつくる

20年後の将来像

20年後の将来像

『まちの **Wa** つくろう！新小岩』

～多様なヒトがつながり、賑わいがつながるまちへ～

新小岩に関わる多様な活動者や住民などが強くつながる（多様なヒトがつながる）ことで、日常の助け合いや賑わいがまち全体に広がり（賑わいがつながる）、まちの一体感を生み出し、継続的に発展していく風景を将来像として描いています。

20年後のまちの姿は「第3章 将来像を実現するための取組」において掲げる取組の目標1～10が実現された姿です。



コラム

中学生が思い描く「未来のしんこい Wa」

20年後の新小岩がどのようなまちになってほしいか、新小岩の中学生の声を聴きました。

ここでは中学生が思い描く「未来のしんこい Wa」を紹介します。

（新小岩こどもフェスタに協力している「上平井中学校地域防災ボランティア部」にヒアリングを実施）

交流の姿



- ・外国の人とも文化交流する機会があり、仲良くすごせる⇒**Warmth**
- ・子どもも大人もお年寄りもすれ違うときに自然と挨拶ができる⇒**Warmth**
- ・近所の人と普段から話ができて、災害時には「共助」により、助け合う姿がある⇒**Warmth**
- ・小中学生が遊びたくなる魅力ある場所や機会がある⇒**Wonderful**
- ・地元ならではのイベントが長く続いている⇒**Way**
- ・学校内の発表会の枠を超えて、まちの人にも発表できるような機会がある⇒**Way**



まちの姿

- ・桜並木の自然など歩いて気持ちの良いまち⇒**Wellness**
- ・花や緑、アートなどいろいろあるまち、歩いて楽しいまち⇒**Wellness**
- ・自転車マナーがしっかり守られているまち⇒**Walkable**
- ・ごみがポイ捨てされていない、きれいなまち⇒**Walkable**



場所の姿

- ・駅前に賑わいがあり、皆が集まり、交流するイベントがある⇒**Warmth**
- ・ある場所に行くとそこには皆が集まっていて、自然に交流し賑わっている⇒**Wonderful**
- ・勉強に集中したいときに、集中できる場所がある⇒**Way**



第 3 章 将来像を実現するための取組





人の温かさを感じる まちを想う人の輪を広げる



新小岩の特長である人情を活かして、「人の温かさ」を感じるまちづくり、人づくりを行います。

商店会や自治町会、まちづくり協議会等を中心に新たな交流の機会を創出し、世代・国籍を超えた人と人との結びつきにより、地元愛や絆を育みます。

目標 1 商店街や個人店舗が強くつながり、新たなプレイヤーが活躍している

取組方針

- 1 公共空間を活用したイベントの定期開催等により、駅前だけでなく新小岩地域全体から参加者を集め、地区外も含めた新たなプレイヤーの発掘・育成のため、出店やPRのサポート体制を構築します。
- 2 商店街や個人店舗、プレイヤー同士の親密なつながりを構築し、商業等の相乗効果を生むため、新小岩の店舗を皆が紹介しあえるような情報発信の強化や活動のコラボなどを行います。

取組イメージ



趣味のクラフト作品等の販売のためのイベントを実施
(社会実験)



同じイベントに出店したことをきっかけに、新小岩南北の個人店舗が連携し、コラボ販売を実施



大学生や卒業生が運営する地域貢献を目的としたサークルが、イベントをきっかけに新小岩でのプログラミング教室や科学実験教室を実施 (社会実験)

目標 2 災害時等に助け合える日常的なコミュニティがある

取組方針

- 1 地域の防災訓練や防犯活動については、共助の意識を高めるため、誰もが参加できる体験イベント等の開催や情報発信を自治町会やNPO団体などと協力して行います。
- 2 地域に住む人たちの顔を知り、誰もが助け合うコミュニティを形成するため、世代や国籍を超えた文化交流をする機会をつくります。

取組イメージ



災害時の連携を強化するため、救命ボートを使用して、他地区の自治町会と合同防災訓練を実施
(東新小岩七丁目町会)



地域住民が中心となって火の用心(防災)の注意喚起を促すため、町内パトロールを実施
(上小松町会)



水餃子づくりを通じて、調理で出たゴミの捨て方や地域のルールを共有するため、外国人居住者との住民交流会を開催 (西新小岩リバーハイツ団地自治会)

健康・幸福

Wellness まちも人も心地良く年輪を重ねる



新小岩に暮らす人や働く人、訪れる人が心身ともにいつでも健やかでいられる環境をつくります。

「体を動かす」「幸福度が増す」など、健康意識をまちに広げて、誰もが健康や幸福を実感できるまちを目指します。

目標 3 楽しく・健康に過ごせる毎日を送ることができる

取組方針

- 1 総合病院やスポーツ施設、福祉施設などの各施設との連携による健康・栄養講座等を開催します。
- 2 誰もが体を動かして楽しめる地域の大運動会や専門的な知見を活かしたスポーツイベントなどの健康増進コンテンツを実施します。

取組イメージ



65 歳以上の区民が運動習慣を身につけられるよう、フィットネスクラブと協働した取組を実施（葛飾区）



健康意識を醸成するため、誰でも参加可能な無料公開講座の開催を定期的の実施（イムス東京葛飾総合病院）



地域の交流やスポーツに接する機会を提供するため、「かつしかスポーツフェスティバル」を開催（葛飾区、葛飾区スポーツ協会）

目標 4 まちなかを楽しく移動できる仕掛けがある

取組方針

- 1 まちなかを移動しながらお店の情報を得ることや、イベントに参加できるなど、回遊する仕掛けを作ります。
- 2 外出をして、街を歩くことが目的となるような、桜並木や水辺空間などの自然を体感する散歩コースや、商店街を巡る街歩きコースなどの多種多様なガイドマップを充実させていきます。

取組イメージ



楽しみながらウォーキングなどの健康行動を身につけるため、観光スポットなどを巡るスマートフォンのアプリを配信（葛飾区）



新小岩駅南口を巡るきっかけをつくるため、「まめめぐりスタンプラリー」を開催（新小岩南地域まちづくり協議会）



新小岩の名所を巡りながら、葛飾の商店街や観光スポットを散策するため、「駅からハイキング&ウォーキングイベント」を開催（JR 東日本）

新小岩ならではの特色のある商店街や観光スポット、イベントなどの資源を活用し、活気を生みます。
 「新しいことに気軽にチャレンジできるまち」のイメージが根付き、新しい出会いや体験が驚きと感動を与えます。

目標 5 新小岩の魅力を感じる多くの場所がある

取組方針

- 1 新小岩公園や東新小岩運動場、商店街など、新小岩の核となる場を地域で存分に活用し、大型飲食イベントやスポーツイベントなどの活動を定着させることで「新小岩らしさ」を育みます。
- 2 モンチッチやキャプテン翼などの観光資源を活かした活動を広げ、エリア内外へ新小岩の魅力をPRし、新小岩ファンを増やします。

取組のイメージ



食による地域の賑わい創出のため、「かつしかフードフェスタ」や新たに「下町ハイボールフェス」などの大型イベントを新小岩公園にて開催



キャラクターとコラボにより、スポーツを通した賑わい創出のため、「キャプテン翼 CUP」を東新小岩運動場にて開催（葛飾区）



プロの音楽家による演奏やモンチッチとの撮影会などによる賑わい創出のため、「新小岩駅東北ひろばまつり」を新小岩駅東北広場にて開催（新小岩北地域まちづくり協議会）

目標 6 新小岩らしい夜型飲食や自然などを安心して楽しめる

取組方針

- 1 荒川水辺や土手などでは、地形・風景を楽しむイベントで自然の豊かさを感じ、都市農園やコミュニティガーデンでは、食育プログラムやガーデニングショップを行います。
- 2 夜も賑わうまちなかで、安全に楽しめる飲食や遊興を推進します。

取組イメージ



夜の時間を楽しむため、イルミネーションに合わせたナイトタイムイベント（占い、飲食等）をスカイデッキたつみにて実施（社会実験）



自然との触れ合いをとおして、交流を生むため、地域のコミュニティガーデンや旧松南小学校の森づくりを実施（松南の森プロジェクト）



地域が運営することにより、安心な夜間の賑わいを創出するため、ピアガーデンイベントを新小岩南口駅前広場にて実施（社会実験）

つなぐ Way ヒトとヒト、モノやコトがつながるための縁をつくる



様々な機会を通じて地域の文化や歴史に触れることで、新小岩に愛着を持ち、まちづくり活動に参加できる環境をつくります。

その活動を内外に発信することで、新たな転入者やあらゆる世代・国籍の人がつながりたくなるまちをつくります。

目標 7 歴史の継承や趣味の広がり人が人とのつながりを育んでいる

取組方針

- 1 様々な国の子ども達が新小岩に残る日本の伝統文化と一緒に体感し、人情あふれる雰囲気の後世に引き継ぐために、手習いや舞踊などの文化活動を発表・発信する機会をつくります。
- 2 寺社や橋跡地、歴史を語る公園、旧道の歴史散策などを活用したイベントなどを通じて、歴史ある風情を感じる体験をし、新小岩の歴史の魅力を発信していきます。

取組イメージ



子どもたちが新小岩の伝統文化に触れられる機会を創出するため、「新小岩納涼盆踊り大会」を開催（新小岩栄通り会）



親子で和太鼓や盆踊りの教室に通い、成果を地域の方の前で発表するため、イベントを開催（新小岩親子伝統文化倶楽部）



新小岩の歴史を感じながら、大人から子どもまで神輿を担ぎ、交流するため、「新小岩天祖神社例大祭」を開催（新小岩第四自治会）

目標 8 「まちの魅力」が効果的に発信されている

取組方針

- 1 新小岩ならではの観光資源のほか、新しい分野を取り入れたイベントなどの賑わい資源を、まちの魅力として発信します。
- 2 まちの掲示板など、既存の情報発信に加え、SNS やサイネージ上のデジタルコンテンツを活用して地域内外への発信を強化し、多世代に情報が認知されることで新小岩のファンやユーザーを増やします。

取組イメージ



新小岩の様々なイベント情報を集約し発信するための、ウェブサイトを運営（しんこい one あんない）



地域のキャラクター活用した魅力を発信するため、駅前広場のモンチッチ像では、冬になるとイルミネーションを装飾



地域情報などを発信するため、南口駅前広場や北口駅前広場にて、デジタルサイネージを設置（社会実験）



新小岩には、人々が集う商店街や鉄道駅などの施設、人々が憩う公園や河川などの自然があり、こうした資源を活用し、心地良く生活できる環境をつくります。

行きたい場所へ移動するときに、思わず歩き回りたくなる安全・安心なまちを目指します。

目標 9 まちじゅうにサードプレイス※がある

取組方針

- 1 公園や屋内公共施設のみならず、道路や様々なオープンスペースを活用し、居心地の良い滞留空間（サードプレイス）を積極的に創出します。
- 2 まちなかにベンチなどの歩行者が休憩できるスペースを創ります。

取組イメージ



公共空間にサードプレイスを創出するため、駅前広場のイベントにて人工芝を敷設（社会実験）



近隣住民に憩いの場を提供するため、金町駅前の道路上にてキッチンカーの出店や、公開空地を利用してテラス席の設置を実施（金町駅みなみエリアを考える会）



誰でもくつろぐことができる空間を提供するため、平和橋通り沿いのビルの敷地において、所有者が自主的にベンチを設置

※サードプレイス：自宅や会社などの居場所以外にくつろげる場所のこと

目標 10 まちじゅうが安全に安心して移動できる

取組方針

- 1 放置自転車をなくすことやクリーン活動などにより、まちの美化を啓発することで、ポイ捨てごみを無くし、歩行者が安全に安心して移動できる歩行空間の実現を目指します。
- 2 夜回りや防犯パトロール、自転車利用時の安全意識向上運動などを通じて、住民同士の目が行き届き、事故のない、安全・安心に移動できる環境を作ります。

取組イメージ



誰もが快適に過ごせる駅前空間を提供するため、新小岩駅北口駅前広場の周辺にてゴミ拾い（クリーン作戦）を毎月実施（新小岩第六自治会）



夜でも安全・安心に地域内を歩くことができる環境づくりのため、防犯パトロールを実施（上小松町会）



「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり。まちなかの官民のパブリック空間を一体的に捉え、居心地が良く歩きたくなるまちなかを推進（出典：国土交通省）

Warmth



Wellness



Wonderful



Way



Walkable

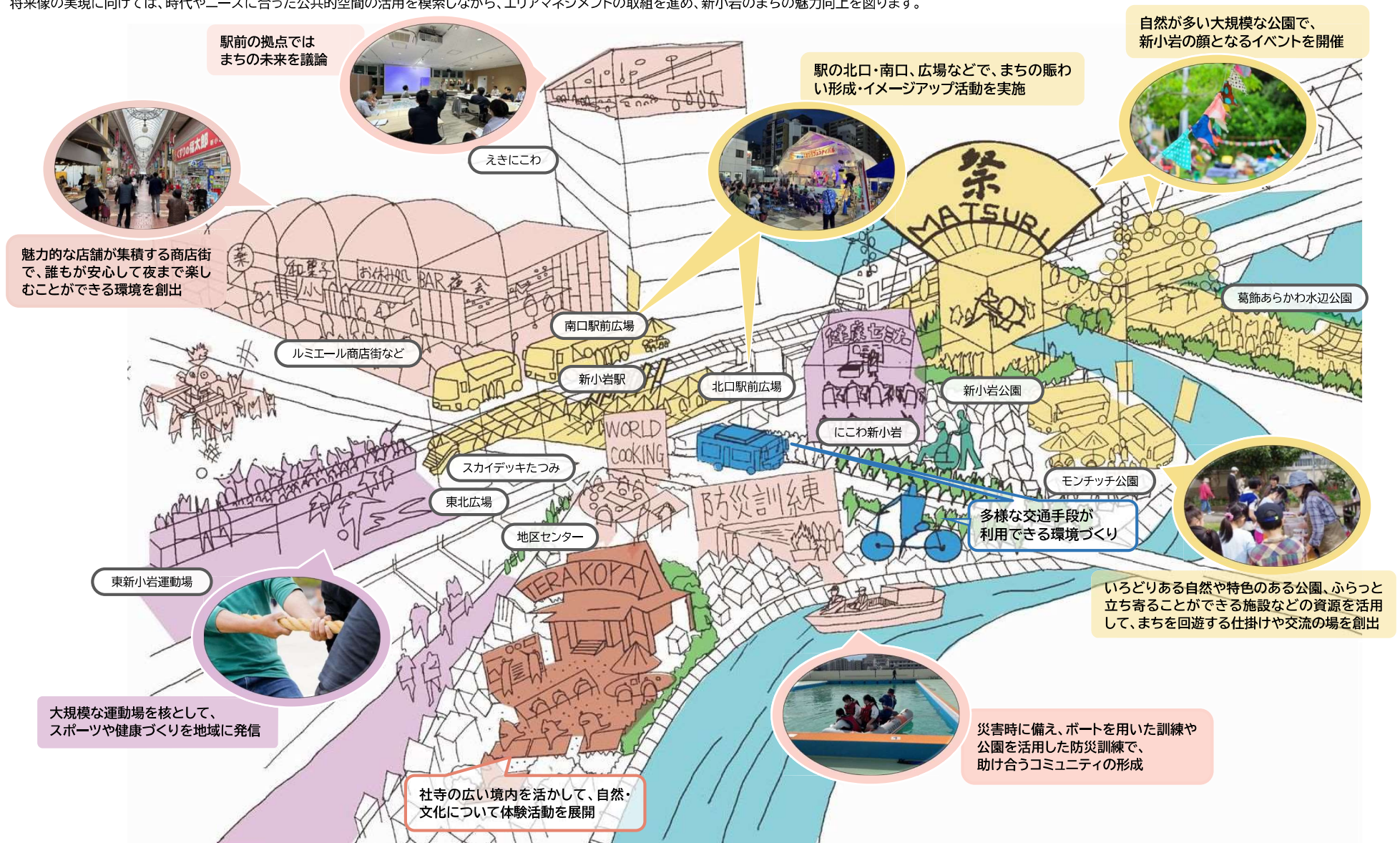


新小岩における公共的空間の活用イメージ

新小岩は大規模なものから地域に密着した身近なものまで多様な公共的空間が数多く存在しています。

これらの空間は、新小岩らしさや下町の良好なイメージを形成してきた要素であり、これからのまちづくりに欠くことができないものです。

将来像の実現に向けては、時代やニーズに合った公共的空間の活用を模索しながら、エリアマネジメントの取組を進め、新小岩のまちの魅力向上を図ります。



第4章 今後の展開と推進体制



第4章 今後の展開と推進体制

ロードマップ

20年後の将来像の実現に向けて、「5年後の実現を目指す短期目標」と「10年後の実現を目指す中期目標」を1～10の目標に設定します。また、人のつながりに重点を置いた全体目標についても短期・中期それぞれに設定しロードマップとして進捗の管理を行います。

目標達成期間					
短期目標 (～5 年後)		中期目標 (～10 年後)		長期目標 (～20 年後)	
Warmth					
目標 1	公共空間を活用した継続的な活動が定着し、ノウハウが蓄積されている		新小岩で多様なコラボが生まれ、つながりが拡大している		商店街や個人店舗が強くなり、新たなプレイヤーが活躍している
目標 2	既存の地域活動や防災活動などの取組が発信されている		地域住民間などで共助の意識が高まり、連携が生まれている		災害時等に助け合える日常的なコミュニティがある
Wellness					
目標 3	スポーツや健康講座を通じて、健康意識が醸成されている	これまで、新小岩に関わってきた人同士がつながる	公共施設や自然資源を活用した、健康増進コンテンツの利用が始まっている	新たに新小岩に関わる新住民や地域内外の人たちみんながつながる	楽しく、健康に毎日を過ごすことができる
目標 4	既存資源を十分に活用できている		新たなまちなかの魅力が再発見されている		まちなかを楽しく移動できる仕掛けがある
Wonderful					
目標 5	ポテンシャルのある場が発掘されている		公共施設や自然資源のポテンシャルを引き出すための試行実験を積み重ねている		新小岩の魅力を感じる多くの場所がある
目標 6	新小岩の自然の豊かさを再発見し、魅力ある資源が発掘されている		魅力が存分に発揮され、取組の幅が広がっている		新小岩らしい夜型飲食や自然などを安心して楽しめる
Way					
目標 7	伝統行事や地域の歴史を定期的に触れる場がある		異なる世代・業種が気軽に集まり、交流する場がある		歴史の継承や趣味の広がりが人と人のつながりを育んでいる
目標 8	各活動を様々なメディアで情報発信し、ファンが拡大している		情報発信の方法が整理され、連携のとれた効果的な発信がされている		「まちの魅力」が効果的に発信されている
Walkable					
目標 9	身近なところから、歩きやすい環境づくりを実践している		居心地が良く、くつろげる、魅力的な場所がまちに生まれる		まちじゅうにサードプレイスがある
目標 10	美化活動や防犯活動が活発に行われている		主要な動線上で移動における支障がない		まちじゅうを安全に、安心して移動できる
【将来像】多様なヒトがつながり、賑わいがつながる					

これまで、新小岩に関わってきた人同士がつながる

新たに新小岩に関わる新住民や地域内外の人たちみんながつながる

【将来像】多様なヒトがつながり、賑わいがつながる

未来ビジョンの実現に向けた推進体制

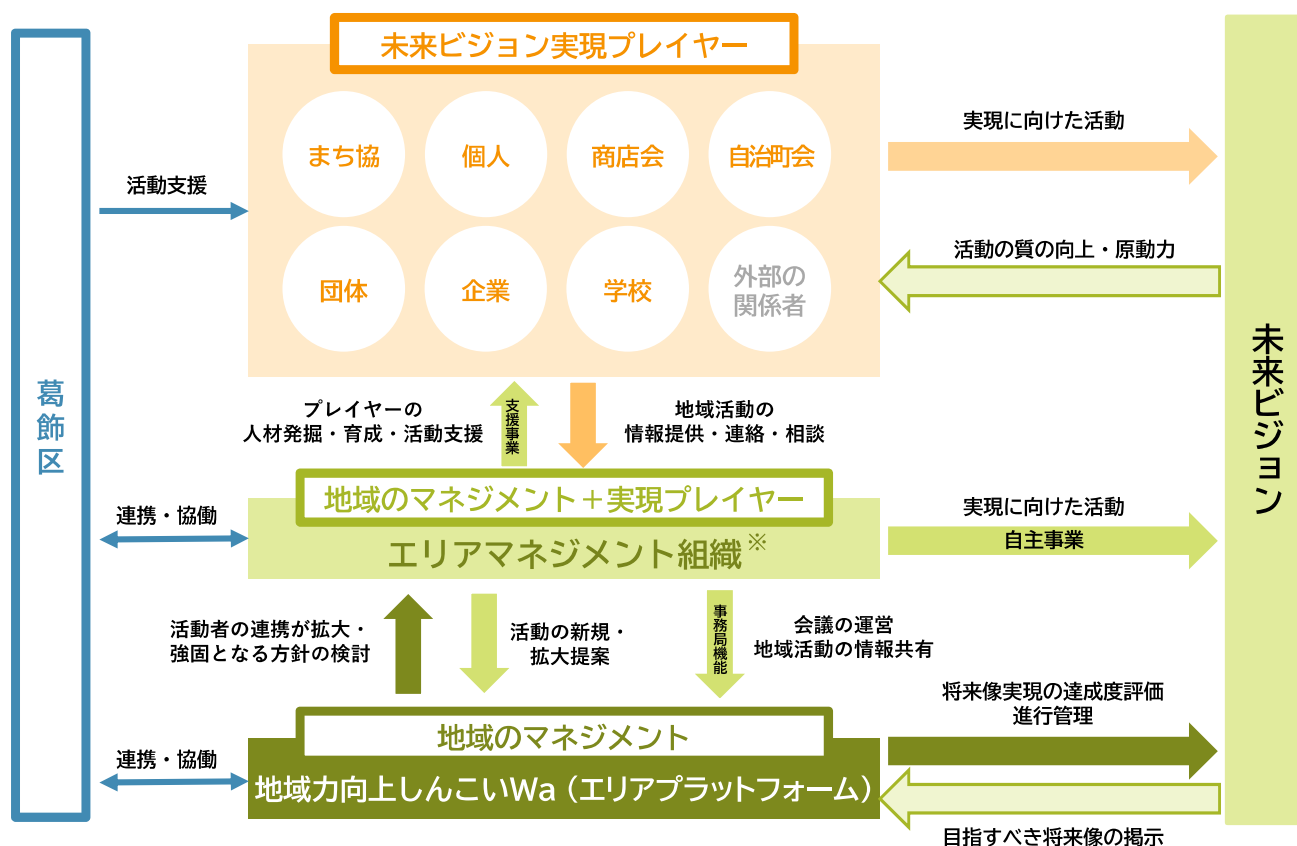
地域力向上
しんこい Wa
の役割

- ・未来ビジョンを策定し、目標・効果の達成に関する進行管理及び情報共有と活動の新規提案・拡大提案などの支援を担います。
- ・新たな活動者の発掘・育成に加えて、新小岩で活動する方々の連携が拡大・強固となる仕組みを構築します。
- ・将来像実現の達成度を評価し、会員の活動方針の検討などを行います。

未来ビジョン
の役割

- ・新小岩の目指すべき将来像を描いたものです。
- ・地域活動の質を向上させる、活動者のための行動指針です。
- ・自らの地域貢献活動が、新小岩の賑わい創出・価値向上を担い、まちづくり活動への参画・連携を実感することで、活動の原動力となります。

体制イメージ図



※エリアマネジメント組織：将来的に、地域力向上しんこい Wa とは別に組織化を図り、未来ビジョンの実現に向けた地域活動のマネジメントを行うとともに、地域力向上しんこい Wa 会議の事務局を担います。また、エリアマネジメント組織が自主事業としてプロジェクトを行うことも想定しています。

目標達成の目安

- ・目標の内容に応じて、複数の指標を設定するなど達成度を多角的に評価し、改善と見直しを繰り返しながら、より効果的な目標達成を目指します。
- ・指標と評価はエリアプラットフォームのメンバーで共有し、目標の「達成度合いを測るものさし」として活動の促進を図っていきます。

SDGs と本プランとの関係について

SDGs(Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)とは、2001 年に策定された MDGs(Millennium Development Goals:ミレニアム開発目標)の後継として、2015 年 9 月の国連サミットで採択された「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030 年を年限とした国際目標です。

本未来ビジョンでは、キーワードの5W の取組目標を実現し、SDGs のゴール3、4、8、11、17 の達成に貢献します。



資料編



策定までの経緯

新小岩に関わる地域の皆さまで、多数の会議を重ねて、まちへの想いを結集してきました。これらのプロセスをとおして、住む人、働く人、訪れる人すべてが活躍できる未来ビジョンを策定することができました。

日付	会議名	議題概要
2024年3月22日	(仮称)新小岩エリアプラットフォームの設立に向けた準備会議	・エリアプラットフォームについて説明 ・コアメンバー候補者へ声かけ ・専門人材の選定
2024年6月4日	(仮称)第1回コアメンバー会議※	・コアメンバー会議について説明 ・エリアプラットフォームの立ち上げに向けて ・未来ビジョンについて説明 ・エリアプラットフォームの名称案出し
2024年6月24日	(仮称)第2回コアメンバー会議	・専門人材について ・未来ビジョン・将来像について ・エリアプラットフォームの名称案 ・規約・エリアプラットフォーム登録書の確認
2024年7月24日	(仮称)第3回コアメンバー会議	・未来ビジョン・将来像について ・規約・エリアプラットフォーム登録書の確認
2024年8月21日	(仮称)第4回コアメンバー会議	・エリアプラットフォーム設立会について ・エリアプラットフォームの名称(コアメンバー会議案)の決定
2024年8月30日	新小岩のエリアプラットフォーム設立会 (第1回(仮称)新小岩エリアプラットフォーム会議)	・規約案の内容確認 / 会員登録方法の確認 ・設立時メンバーの相互承認 ・エリアプラットフォーム・未来ビジョンについて説明 ・未来ビジョン骨子案(コアメンバー会議案)について ・当会議の名称・規約の決定
2024年11月25日	第5回コアメンバー会議	・(仮)新小岩未来ビジョンの構成の確認 ・エリア課題整理のためのワークショップ
2024年12月19日	第6回コアメンバー会議	・未来ビジョンの構成について ・プロジェクト整理のためのワークショップ
2025年1月10日	第2回地域力向上しんこい Wa 会議	・新規会員の登録の承諾について ・未来ビジョン(素案)の確認
2025年2月10日	第7回コアメンバー会議	・未来ビジョン(案)たたき台について ・実現化方策について(ワークショップ)①
2025年3月4日	第8回コアメンバー会議	・未来ビジョン(案)たたき台について ・実現化方策について(ワークショップ)②
2025年3月15日	第3回地域力向上しんこい Wa 会議	・新規会員の登録の承諾について ・未来ビジョン(案)の確認 ・エリアマネジメント法人について
2025年3月15日	第1回拡大版地域力向上しんこい Wa 会議	・地域力向上しんこい Wa の会員の紹介 ・未来ビジョン(案)について ・近年の取組の紹介(社会実験の報告)
2025年8月12日	第9回コアメンバー会議	・未来ビジョン(案)について ・エリアマネジメント法人の検討について ・令和7年度の社会実験(案)について
2025年10月6日	第10回コアメンバー会議	・未来ビジョン(案)について ・エリアマネジメント法人の検討について ・令和7年度の社会実験について
2025年10月23日	第4回地域力向上しんこい Wa 会議	・未来ビジョンの策定 ・エリアマネジメント法人の検討について ・令和7年度の社会実験について

※コアメンバー会議:エリアプラットフォームの登録メンバーの中から選出されたメンバーで構成される会議であり、未来ビジョンの細部の作り込みや策定後の推進体制等について検討を行いました。

地域力向上しんこい Wa 会員紹介

この「未来ビジョン」の策定時のメンバーを紹介します。私たちは、まちづくりに関わる者として、互いに手を取り合って、まちづくり活動を持続させます。

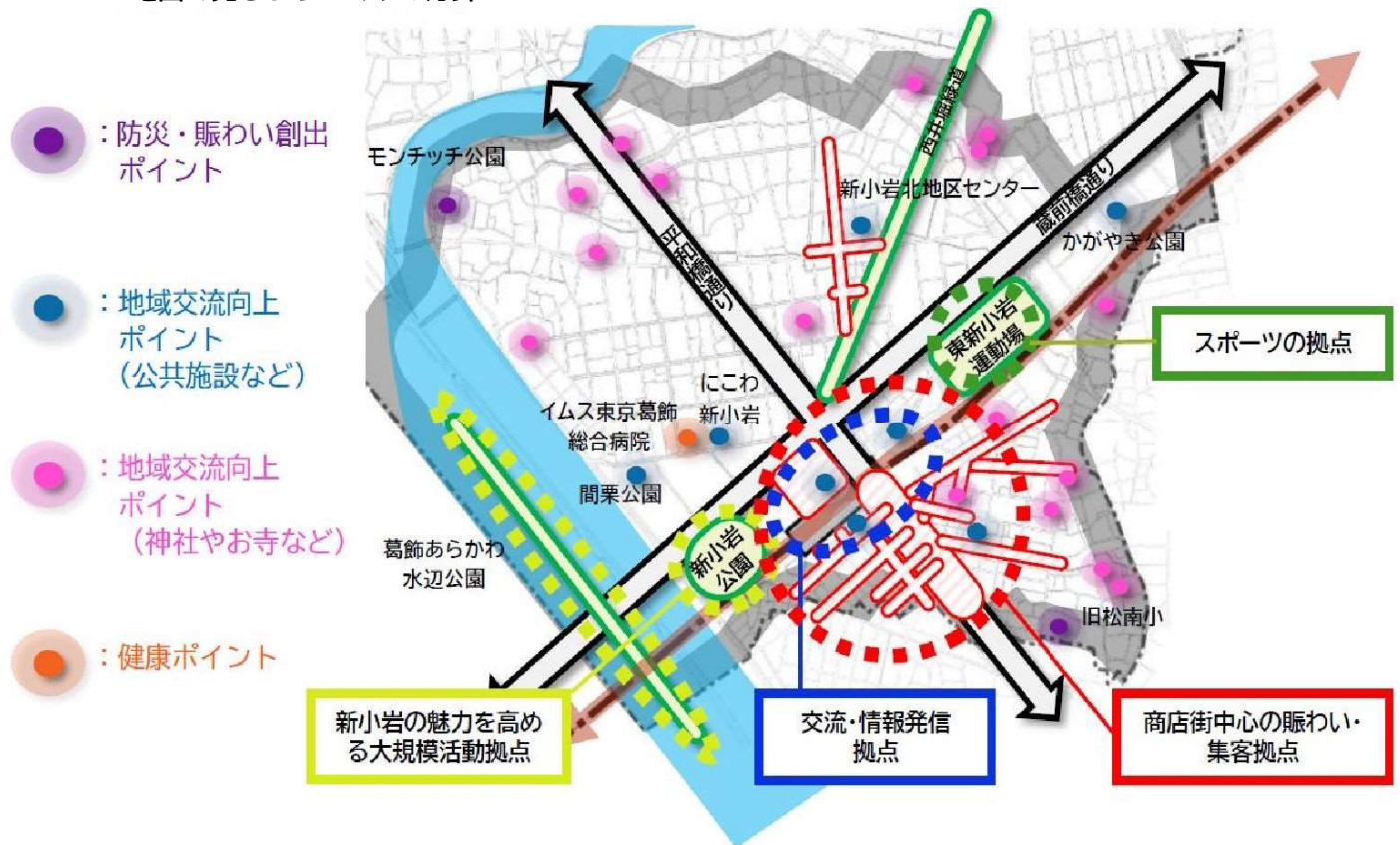
未来ビジョン策定時の会員（団体名）※五十音順

- ・一般財団法人首都圏不燃建築公社
- ・医療法人社団明芳会 イムス東京葛飾総合病院
- ・株式会社ウッチーズ
- ・株式会社オリムピア
- ・株式会社南葛 SC
- ・株式会社福家不動産
- ・郷田 桃代（東京理科大学）
- ・JR 東日本スポーツ株式会社 ジェクサー・フィットネス&スパ新小岩
- ・新金線いいね！区民の会
- ・新小岩駅南口地区市街地再開発組合
- ・新小岩親子伝統文化倶楽部
- ・新小岩北地域まちづくり協議会
- ・新小岩南地域まちづくり協議会
- ・しんこい one あんない
- ・住友不動産株式会社
- ・第一生命保険株式会社 新小岩営業オフィス
- ・地域貢献サークル カナラボ
- ・東栄信用金庫
- ・東京シティ信用金庫 新小岩支店
- ・東京建物株式会社
- ・日本たばこ産業株式会社
- ・パティスリー クロノアール
- ・阪急阪神不動産株式会社
- ・東日本旅客鉄道株式会社 新小岩駅
- ・三井不動産レジデンシャル株式会社
- ・有限会社大洋食品
- ・ユズリハ
- （行政）葛飾区都市整備部都市計画課

コアメンバー会議で出された意見の整理

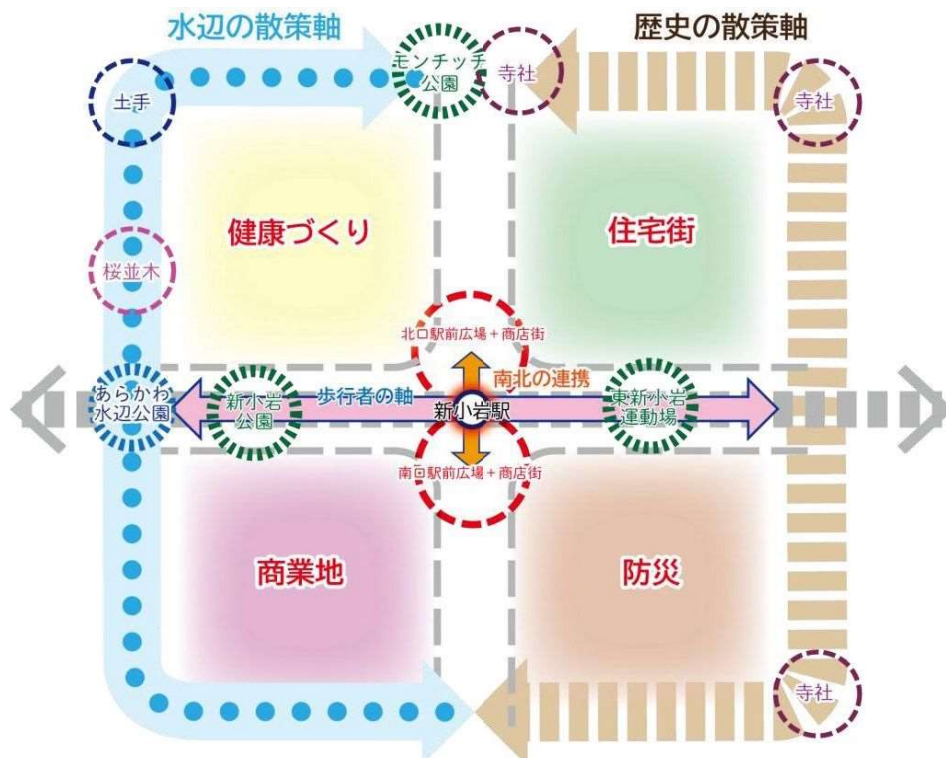
未来ビジョンの作成にあたっては、コアメンバー会議にて議論を重ねてきました。

■地図で見るまちづくりの方針



■コアメンバー会議における未来ビジョンの目標を具体化するための検討図

※様々な特色ある地域を快適に回遊でき、楽しみが広がるまちのイメージ



会議の様子

■地域力向上しんこい Wa 会議の様子



■コアメンバー会議の様子



社会実験について（2023 年度・2024 年度実施）

「まちを盛り上げるためにはどのような活動が必要か」のアイデアを検証するため、様々な社会実験を開催しました。いろいろな使い方で、まちのポテンシャルが具現化され、新しい出会いと体験が生まれました。

開催頻度

2023 年度は南北のまちづくり協議会から参画を募ったエリマネ検討部会、2024 年度はエリアプラットフォームのコアメンバー会議を中心に、地域に関わる方々と企画を行い、全 15 回開催しました。

2023 年度 【計 12 回 開催】	2024 年度【計 5 回 開催】
<ul style="list-style-type: none"> ●北地域：6 月、7 月、8 月、9 月、10 月、11 月 ●南地域：6 月、7 月、8 月、9 月、10 月、11 月 （※南地域：6、7 月は天候の影響で中止） 	<ul style="list-style-type: none"> ●南地域 8 月、9 月 ●北地域 10、11 月 ●南北合同 12 月

開催場所

新小岩駅周辺の駅前広場や、駅から離れた公園などの計 6 か所の公共空間で社会実験を開催しました。

駅前に限らず、駅から離れた場所でもイベントの継続的な開催につながる可能性があることが確認できました。



周知内容

<北口>

【2023 年 6～8 月】



【2023 年 9～11 月】



【2024 年 10 月】



【2024 年 11 月】



【2024 年 12 月】



<南口>

【2023 年 6～8 月】



【2023 年 9～11 月】



【2024 年 8 月】



【2024 年 9 月】



各回の開催内容

開催日	社会実験のテーマ	開催場所
2023 年 6 月 3 日(土)	● [親子ガーデン] しばふひろばと音楽と大道芸 ※警報発令のため中止	南口駅前広場
2023 年 6 月 17 日(土)	● [あそびばプロジェクト] しばふひろばと野菜・飲食	東北広場
2023 年 7 月 1 日(土)	● [親子ガーデン] しばふひろばとキッチンカー ※雨天のため中止	南口駅前広場
2023 年 7 月 15 日(土)	● [あそびばプロジェクト] しばふひろばと雑貨・ハンドメイド・飲食	北口駅前広場
2024 年 8 月 5 日(土)	● [親子ガーデン] しばふひろばと縁日	南口駅前広場
2023 年 8 月 19 日(土)	● [あそびばプロジェクト] しばふひろばと地元町会の飲食販売	東北広場
2023 年 9 月 9 日(土) (南北同日開催)	● [親子ガーデン] しばふひろばとおかしマルシェ & キッチンカー ● [あそびばプロジェクト] しばふひろばとスイーツ出店、ストリートピアノ デジタルサイネージ	南口駅前広場 北口駅前広場
2023 年 10 月 14 日(土)	● [親子ガーデン] しばふひろばと和太鼓体験	南口駅前広場
2023 年 10 月 21 日(土)	● [あそびばプロジェクト] しばふひろばとミニ肉フェス	東北広場
2023 年 11 月 4 日(土)	● [親子ガーデン] しばふひろばとパンマルシェ	南口駅前広場
2023 年 11 月 11 日(土)	● [あそびばプロジェクト] しばふひろばとプラレール展示、デジタルサイネージ	スカイデッキたつみ
2024 年 8 月 17 日(土)	● [ビアガーデン] キッチンカー、ステージ大道芸	南口駅前広場
2024 年 9 月 21 日(土) (あそびばプロジェクト同日開催)	● [収穫祭] 野菜・花卉の販売	南口駅前広場
2024 年 10 月 19 日(土)	● [しんこいわのにわ] キッチンカー、こども向けプレイカー	にこわ新小岩
2024 年 11 月 16 日(土)	● [しんこいわのにわ] キッチンカー、こども向けプレイカー、科学体験教室	モンチッチ公園
2024 年 12 月 7 日(土) (えきひろマルシェ同日開催)	● [かがやきテラス] スイーツ & コーヒー、健康診断、占い、アロマクラフト	スカイデッキたつみ
2025 年 2 月 15 日(土) ～ 2 月 24 日(月)	● [広告試行実験] 社会実験イベントの活動内容、民間企業や個人店を含む加入団体の紹介 など	北口駅前広場 南口駅前広場 (バス停付近、駅前広場内) えきにこわ

実験風景

地域のお店や住民、中学生、民間企業に多数出展いただきました。



工夫を凝らした地域団体が出展



地元中学生がプレイブースで大活躍！



屋外で弾くピアノも格別！



地元の学生も運営に参加。アンケートの聞き取りを通じて地域の人とおしゃべり。



スカイデッキたつみの長さを活かした展示の数々。

2023 年度

6/17



野菜の販売は、開始早々大人気

7/15



満を持して開催！南口にもしばふひろばが初登場！

8/5



初めて和太鼓に触れる親子も楽しく演奏！

8/19

9/9

10/14

10/21

11/4

11/11



初めて和太鼓に触れる親子も楽しく演奏！



まちのパン屋さんが駅前に大集結したパンマルシェ

2024 年度



2年間の社会実験において、
どんな場所で、どんなことが
できるのか、その時の課題は
何なのかが判ってきました。

当日の運営・出店等において
は、地域の個人を含む団体・
民間企業延べ **77 団体**の方々に、
関わっていただきました！

8/17

夜のキッチンカーでビアガーデン！
大人時間を楽しむ



9/21



子どもたちが楽しめるバラエティ豊
かなあそび道具の展開

10/19



11/16



総勢 10 名の占い師が
スカイデッキたつみに大集結！

12/7

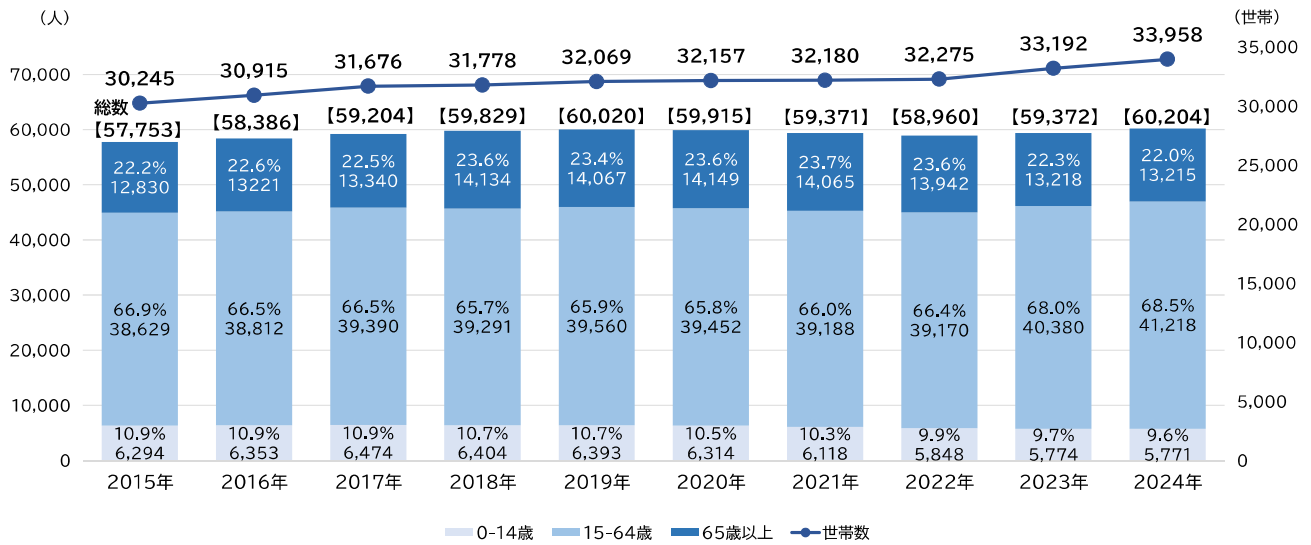
2/15～2/24



デジタルサイネージを使用して社会
実験の動画や加入団体を紹介！

現状分析データ

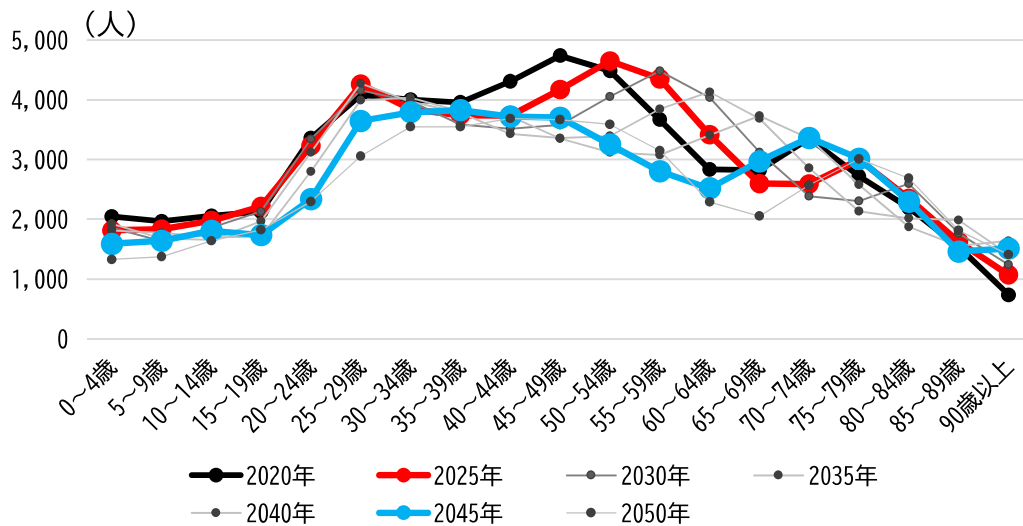
新小岩駅周辺の人口・世帯数



出典：住民基本台帳（各年4月1日）

- 新小岩駅周辺の人口は、2015年に比べると、2,451人増加している。特に、生産年齢人口（15-64歳）の増加が多い。

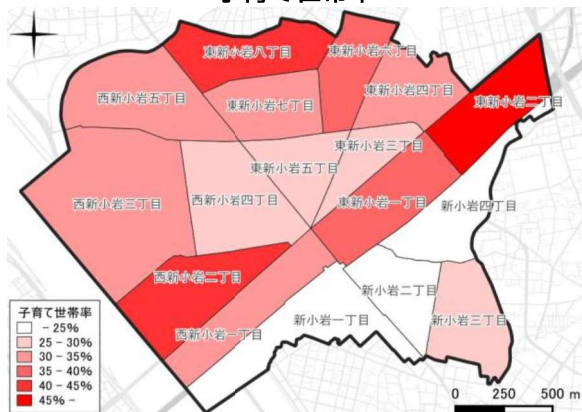
新小岩駅周辺の将来人口推計



出典：2020年国勢調査 コーホート要因法による

- 20年後の2045年には、40-50代のファミリー層が減少する見込みである。今後は、10代後半-20代を中心とした若い世代がファミリー層になっても、住み続けたいなるまちが望まれる。

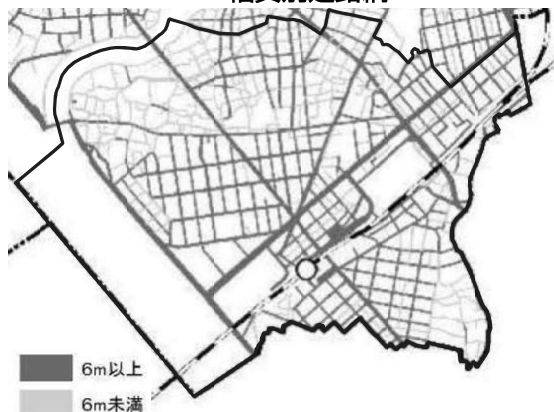
子育て世帯率



出典：2020 年国勢調査

- JR 総武線以北の西新小岩・東新小岩エリアの子育て世帯率が高くなっている。

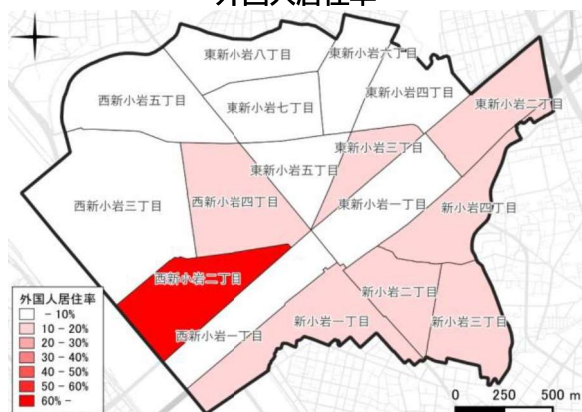
幅員別道路網



出典：2016 年土地利用現況

- 西新小岩五丁目や新小岩三丁目などに幅員 6m 未満の道路が広がっている。

外国人居住率



出典：2020 年国勢調査

- 西新小岩二丁目の外国人居住率は 60.0% 超と高くなっている。

神社仏閣分布



- 寺院が多く分布しており、ところどころに神社が点在している。

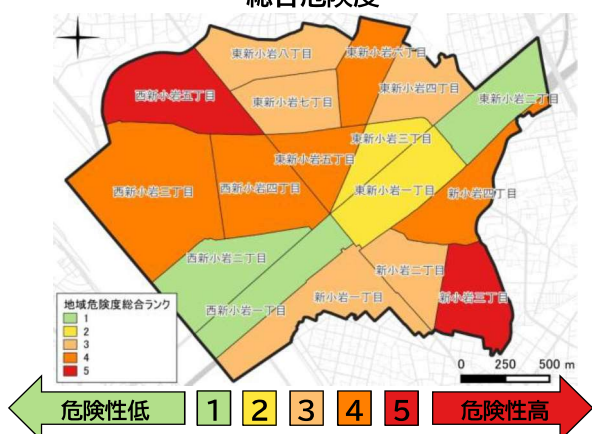
飲食店分布



出典：i タウンページ

- 駅周辺・商店街エリアに飲食店は集積しており、住宅地が広がるエリアに飲食店は少ない。

総合危険度



出典：地震に関する地域危険度測定調査（第9回）

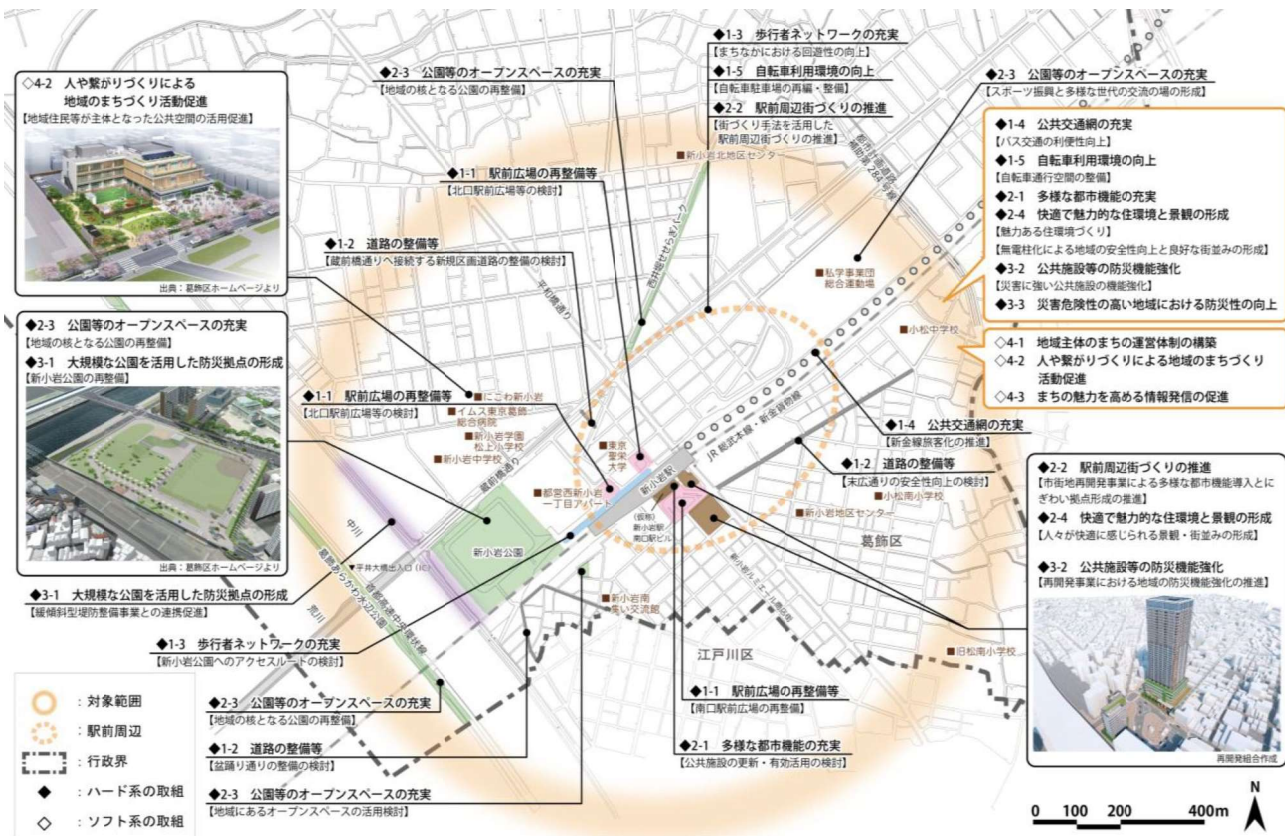
- 西新小岩五丁目地区と新小岩三丁目地区の総合危険度ランクが 5 と高くなっている。

参考:新小岩駅周辺まちづくりプラン(2023年4月)より 取組まとめ

新小岩駅周辺では、総合的な都市基盤・環境整備を図るために、広場や駐輪場の整備、南北自由通路整備、市街地再開発事業など、駅周辺の一体的なまちづくりが推進されています。このようなまちづくりの流れを捉えながら、未来ビジョンでは様々な新小岩の公共的空間を活用した賑わいづくりに取り組みます。



出典:新小岩駅周辺まちづくりプラン 表紙



出典:新小岩駅周辺まちづくりプラン 取組まとめ



しんこい Wa 未来ビジョン(2025 年 10 月策定)

企画・策定:地域力向上しんこい Wa

(お問い合わせ)

事務局:葛飾区 都市整備部 新小岩街づくり担当課

住所〒124-8555 東京都葛飾区立石 5-13-1/TEL 03-5654-8331

2 エリアマネジメント組織の検討状況について

「地域力向上しんこいWa」では、地域の活動を担う人材の確保や活動者の連携を進めるために、関係者をサポートするための組織が必要とされてきた。当会議では、その組織の設立に向けた検討が行われており、法人格を有する組織として、令和7年度中の設立を目指しているところである。

立石駅北口地区の街づくりについて

立石駅北街づくり担当課

1 立石駅北口地区第一種市街地再開発事業の状況

立石駅北口地区第一種市街地再開発事業については、令和7年9月24日に都知事から事業計画の第2回変更認可を受け、令和7年10月27日に再開発組合と特定業務代行者が施設建築物の工事請負契約を締結し、現在、建築工事を進めているところである。

(1) 今年度の経緯

令和7年6月19日	事業計画変更の申請
令和7年7月3日	公共施設（交通広場）工事請負契約締結
令和7年8月28日	公共施設（交通広場）工事着手
令和7年9月24日	事業計画変更の認可
令和7年10月27日	施設建築物（東棟・西棟）工事請負契約締結
令和7年11月1日	施設建築物（東棟・西棟）工事着手

(2) 事業計画の変更内容

ア 事業施行期間等

	第1回事業計画変更時 令和4年12月認可	第2回事業計画変更時 令和7年9月認可	現在
事業施行期間(予定)	組合設立認可公告の日 ～令和11年8月31日	組合設立認可公告の日 ～令和13年1月31日	組合設立認可公告の日 ～令和13年1月31日
建築工事期間(予定)	着工 令和6年6月 竣工 令和10年10月	着工 令和7年8月 竣工 令和12年3月	着工 令和7年8月 竣工 令和12年3月

※ 組合設立認可公告の日は令和3年4月28日

イ 資金計画

資料1のとおり。

資金計画

事業収入

(単位：百万円)

項目 (資金計画の時点)	金額 令和4年12月認可 (令和4年10月)	金額 令和7年9月認可 (令和7年2月)	増減 令和4年12月認可と 令和7年9月認可の差	主な増減の理由	金額 (令和7年8月)
補助金	24,548	38,236	13,688	工事費増加に伴う増	39,329
公共施設管理者負担金	11,383	15,801	4,418	工事費増加に伴う増	16,371
緊急促進補助金	1,045	3,649	2,604	工事費増加に伴う増	3,805
保留床処分金等	56,294	67,168	10,874	工事費増加に伴う増	68,071
その他	0	3,151	3,151	新たな収入に伴う増	3,151
合計	93,270	128,005	34,735		130,727

事業支出

(単位：百万円)

項目 (資金計画の時点)	金額 令和4年12月認可 (令和4年10月)	金額 令和7年9月認可 (令和7年2月)	増減 令和4年12月認可と 令和7年9月認可の差	主な増減の理由	金額 (令和7年8月)
調査設計計画費	4,672	4,248	△424	建築設計費の減	4,248
土地整備費	2,003	5,485	3,482	アスベスト除去及び支障杭撤去に伴う増	5,485
補償費	11,676	11,334	△342	権利者の転出増に伴う減	11,334
工事費	69,605	101,131	31,526	設計変更及び物価高騰等に伴う増	104,049
事務費、利子、予備費	5,314	5,807	493	工期延伸に伴う増	5,611
合計	93,270	128,005	34,735		130,727

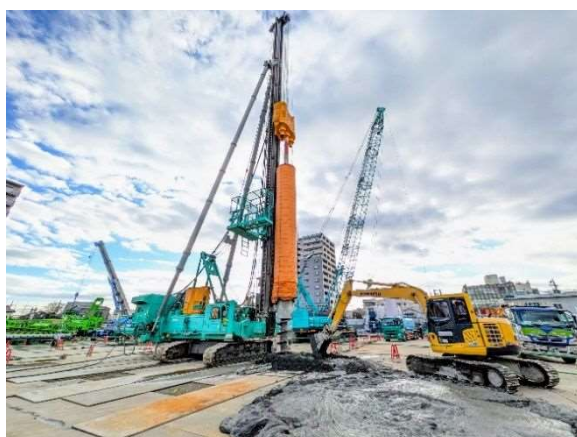
(3) 工事の状況（令和7年12月時点）

施設建築物（東棟・西棟）及び公共施設（交通広場）において、山留工事等の地下工事を進めている。



立石駅北口地区全体

ア 施設建築物（東棟・西棟）の状況



【東棟】仮設構台の杭施工



【西棟】山留工事の鋼材打設

イ 公共施設（交通広場）の状況

令和7年10月に山留工事が完了し、現在は施設建築物（東棟・西棟）工事の作業ヤード及び駅通りとして使用している。

(4) 今後の予定

令和12年3月 工事完了

庶務報告No. 4
都 市 整 備 部
令和8年1月21日

堀切五丁目歩行環境改善の進捗状況について

道路管理課

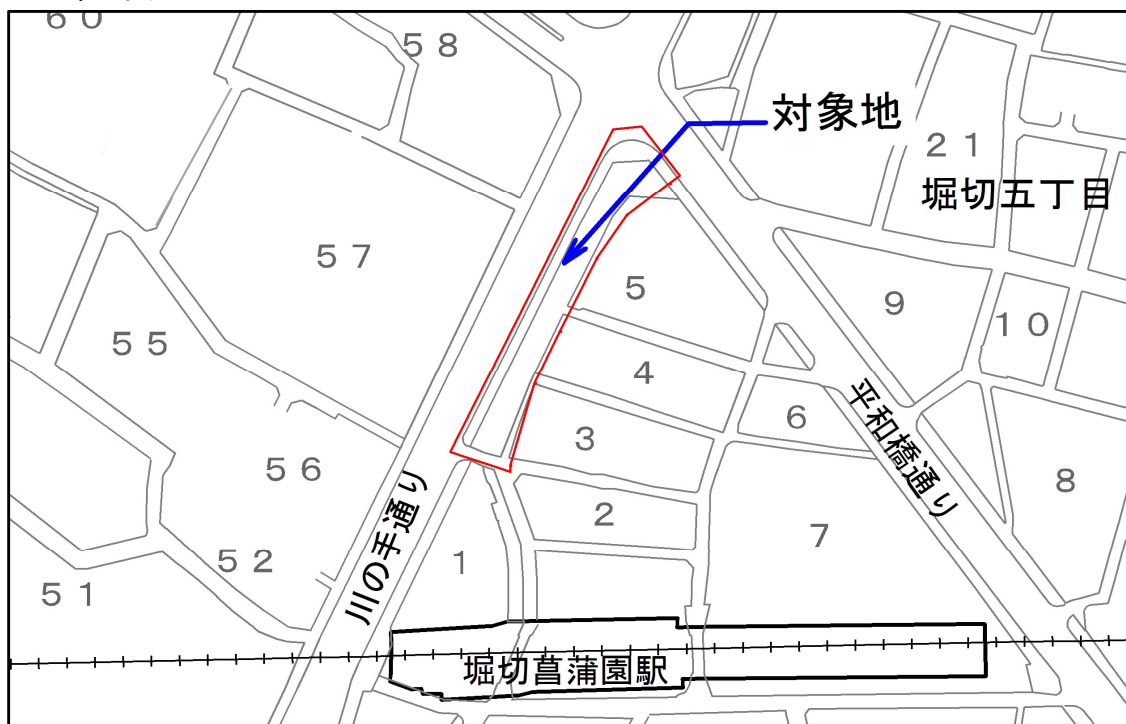
1 概要

堀切菖蒲園駅北側の都道「川の手通り」東側歩道の一部区間は、幅員が狭く歩行環境の改善が喫緊の課題となっている。

このため区は、安全・快適な歩行空間確保の早期実現に向けて、「川の手通り」沿いに面する区が所有する水路敷上にある建物の関係権利者の生活再建に配慮しながら丁寧な話し合いを進めている。

今年度からは、専門的な見地から意見を得るため、「堀切五丁目歩行環境改善検討委員会（以下「検討委員会」という。）」を設置し、堀切五丁目歩行環境改善に向け検討を進めている。

2 案内図



3 水路敷上にある物件（建物等）調査について

対象物件（建物等）	18件
令和3年度～6年度	12件実施
令和7年度	1件実施予定

4 検討委員会について

（1）所掌事項

下記について、専門的な見地から意見を求めることとしている。

ア 堀切五丁目歩行環境改善の方針、計画及び実施に関すること

イ その他、堀切五丁目歩行環境改善に必要な事項に関すること

（2）委員の構成

大学教授、法科大学院教授、弁護士、公認会計士、一級建築士、宅地建物取引士、補償業務管理士及び本区職員

（3）開催状況及び検討内容

ア 第1回（7月開催）

検討委員会運営、これまでの取組状況、関係権利者の状況

イ 第2回（8月開催）

権利関係の状況、今後のスケジュール（案）、民事紛争解決制度

ウ 第3回（11月開催）

区の主張、交渉に当たっての考え方

エ 第4回（2月開催予定）

交渉に当たっての考え方

5 今後の予定

令和8年度においても、引き続き検討委員会で専門的な見地からの意見を得ながら取り組んでいく。

庶務報告No. 5
都 市 整 備 部
令和8年1月21日

東京における都市計画道路の整備方針（案）について

道路建設課

1 経緯

本区では、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、平成28年3月に東京都と特別区及び26市2町は「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）」を協働で策定し、事業の推進に努めてきた。現行の「第四次事業化計画」が本年度で終了することから、計画期間を15年とする新たな整備方針の策定に向けて、検討を進めている。

令和7年7月には、都市計画道路の必要性の検証項目や優先整備路線の選定項目に加え、新たな取り組みとなる道路空間の再編に対する考え方を示した「中間のまとめ」を公表した。

令和7年12月19日には、「東京における都市計画道路の整備方針（案）」を公表したところである。なお、本整備方針（案）についてのご意見・ご提案を今月30日まで募集している。

2 整備方針（案）

【資料1】東京における都市計画道路の整備方針（案） 概要版

東京における都市計画道路の整備方針 (案)

[概要版]

The Development Policy of City Planned Roads in Tokyo

令和7年12月
東京都・特別区・26市2町

皆様の御意見・御提案をお寄せください。

・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。個人情報に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。

・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。▲フォームメール ▲東京都HP

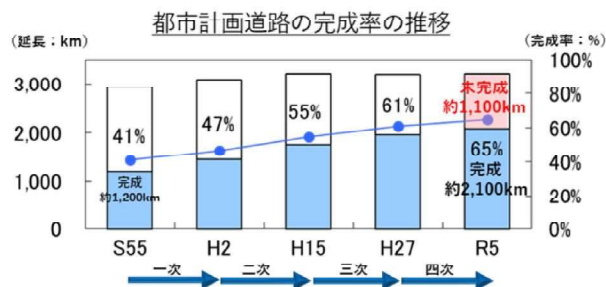
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromou/keikaku_doro/seibihoushin_ann



道路整備の基本理念・基本目標

都市計画道路の整備状況

都市計画道路の計画的かつ効率的な整備の推進により、東京の都市計画道路は約半世紀で約900kmが整備され、令和5年度末時点で都市計画道路延長約3,200kmのうち約65%の約2,100kmが完成しています。



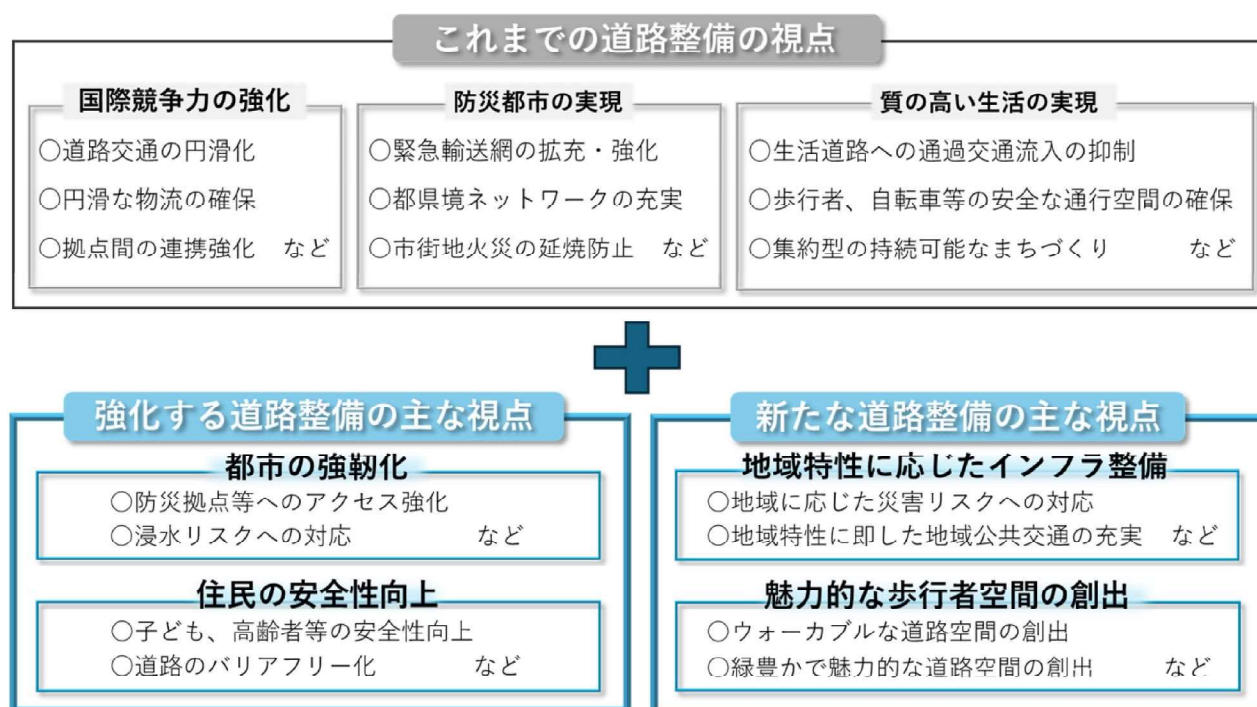
社会情勢の変化

今後の道路整備を検討する上では、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の変化を考慮する必要があります。



今後の道路整備の視点

これまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靱化」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。



基本理念・基本目標

東京都、特別区及び26市2町は、基本理念と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・充実及び新たなニーズに応じた道路空間の再編に取り組みます。

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1 都市の強靱化



基本目標2 人やモノの自由な移動



基本目標3 安全で快適な道路空間の創出



基本目標4 都市環境の向上

…防災・輸送…

…活力・競争力…

…憩い・にぎわい…

…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＞



骨格幹線道路網



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＞

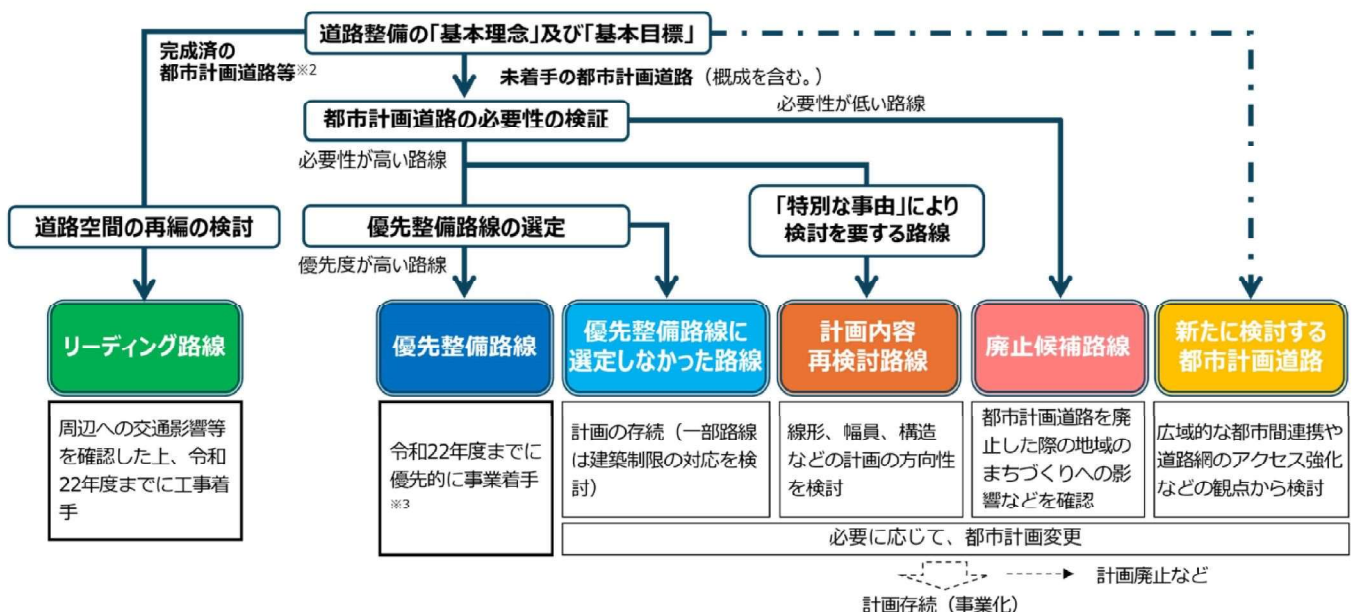


出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

整備方針に定める基本的事項及び策定手順

未着手の都市計画道路（幹線街路※1）を対象に、「優先整備路線」、「廃止候補路線」、「計画内容再検討路線」を位置付けるとともに、新たに整備が求められる箇所を示します。また、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の先導的なモデルケースとして「リーディング路線」を選定します。

計画期間は、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です。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。

都市計画道路の必要性の検証

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。

検証項目	基本目標	   			
		1	2	3	4
1 骨格幹線道路網の形成	都全域に関わる項目	●	●	●	●
2 交通処理機能の確保	都全域に関わる項目		●	●	●
3 物流ネットワークの形成	都全域に関わる項目	●	●	●	●
4 広域的な災害対応機能の強化	都全域に関わる項目	●			
5 延焼遮断機能の向上	都全域に関わる項目	●			
6 持続可能な地域公共交通等の実現	地域に関わる項目		●	●	●
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出	地域に関わる項目				●
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	地域に関わる項目	●			
9 命を守る道路ネットワークの形成	地域に関わる項目			●	
10 地域の魅力的な拠点の形成	地域に関わる項目		●	●	●

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。

必要性の検証に用いる評価指標

検証項目	評価指標
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
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。

廃止候補路線

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、必要性和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、必要性和低いと評価し、「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。

計画内容再検討路線

必要性和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

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靱化、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。

広域的な都市間の連携強化

例：神奈川県（相模原市方面）との連携強化

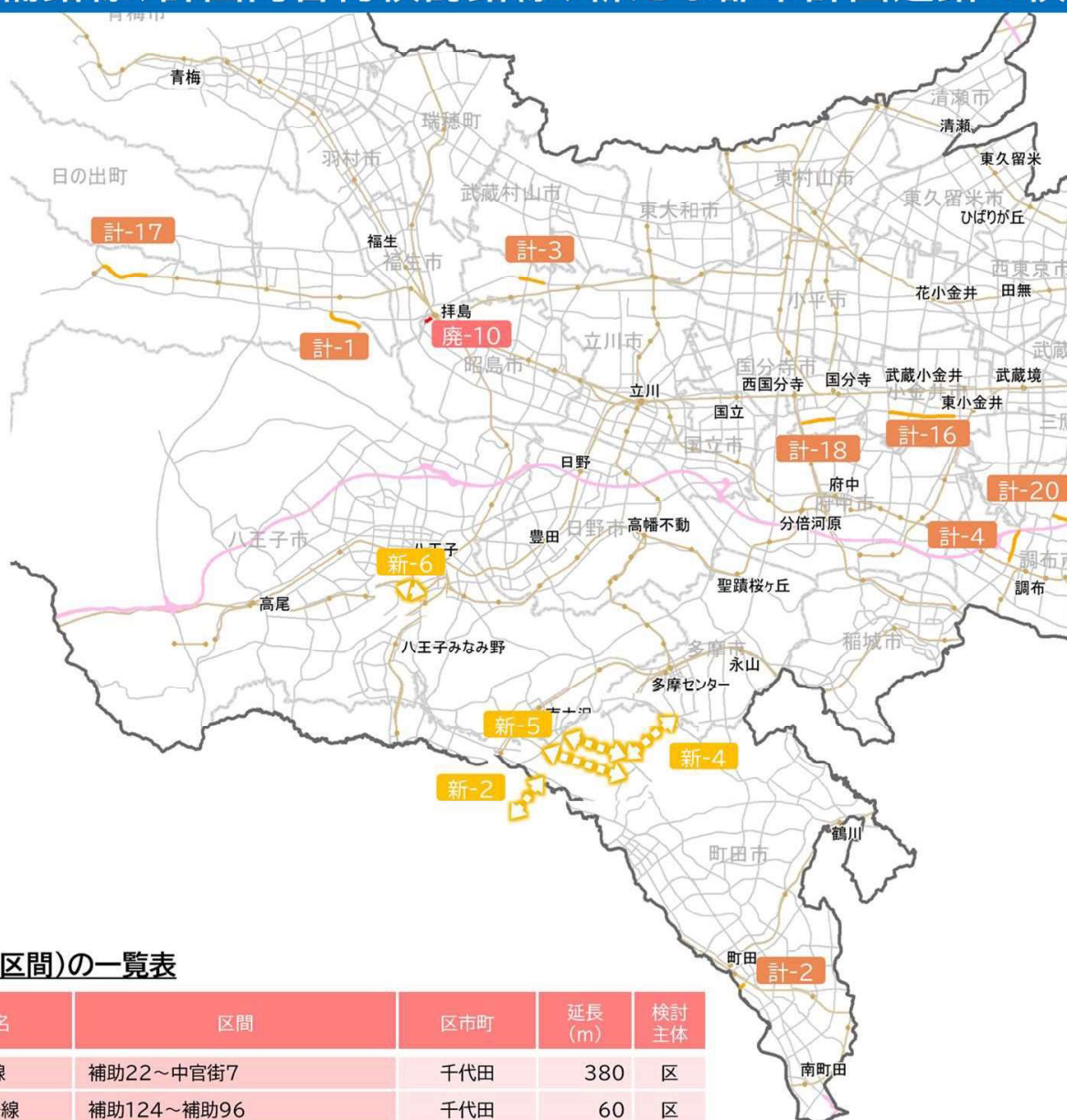


道路網の拡充によるアクセス強化

例：羽田空港周辺地域における道路網の拡充



廃止候補路線、計画内容再検討路線、新たな都市計画道路の検



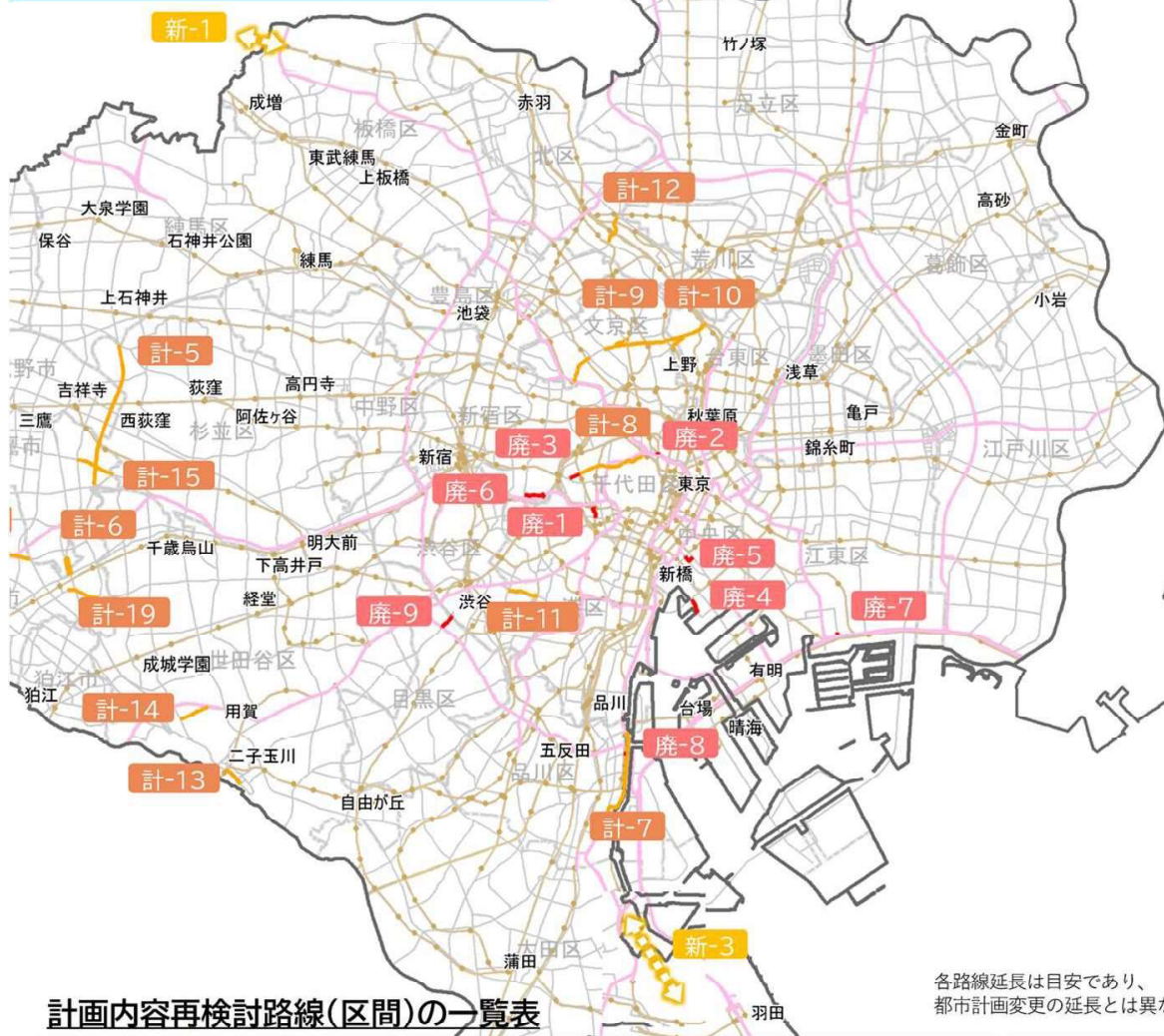
廃止候補路線(区間)の一覧表

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	

新たな都市計画道路の検討路線(区間)の一覧表

	観点	検討の目的	関連する区市町
新-1	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	板橋
新-2		神奈川県(相模原市方面)との連携強化	町田
新-3	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	大田
新-4		町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充	町田
新-5		町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充	町田
新-6		八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸	八王子

討路線



各路線延長は目安であり、
都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

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(鮫州橋)～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1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
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～東つつじヶ丘二丁目(東つつじヶ丘二丁目交差点)	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	

優先整備路線の選定(第五次事業化計画)

優先整備路線の選定に当たっては、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、事業の継続性や整備の順序、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※しました。

道路整備の基本目標



優先整備路線の選定項目

広域的な視点

地域的な視点

優先整備路線の選定項目	広域的な視点	地域的な視点	都市の強靱化 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 思いにぎわい	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 首都東京の強靱化	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	●	●	●	●

※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。

必要性が高い路線

優先整備路線の選定項目の内容

選定項目	選定の視点	
	広域的な視点	地域的な視点
1 骨格幹線道路網の形成	●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	—
2 首都東京の強靱化	●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	●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
3 スムーズな道路網の形成	●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	●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
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	●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	●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
5 国際競争力の強化	●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 ●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 ●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	●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
6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献	—	●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 ●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

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。表中の計数については、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

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

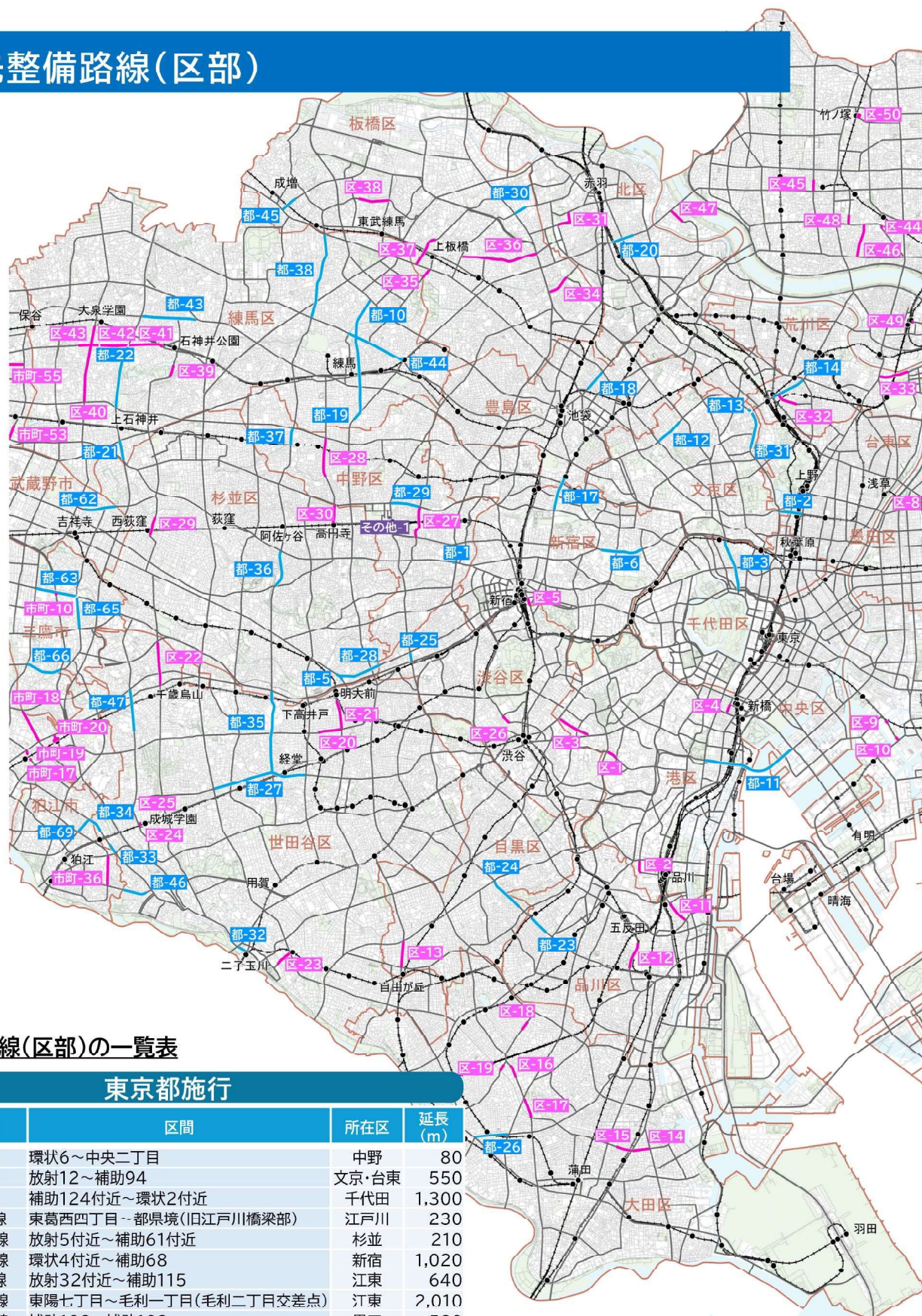
事業化前における促進策の検討

都市計画道路用地の先行取得

設計・工事の生産性の向上

道路整備におけるICTの活用

優先整備路線(区部)



優先整備路線(区部)の一覧表

東京都施行

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)
都-1	放射6号線	環状6～中央二丁目	中野	80
都-2	放射8号線	放射12～補助94	文京・台東	550
都-3	放射9号線	補助124付近～環状2付近	千代田	1,300
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
都-5	放射23号線	放射5付近～補助61付近	杉並	210
都-6	放射25号線	環状4付近～補助68	新宿	1,020
都-7	放射31号線	放射32付近～補助115	江東	640
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
都-9	放射32号線	補助102～補助103	墨田	520
都-10	放射35号線	環状7～放射36	練馬	2,780
都-11	環状3号線	環状2～放射20	中央・港	2,340
都-12	環状4号線	補助79～放射9付近	文京	700
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
都-14	環状4号線	放射11付近～環状5の2	荒川	820
都-15	環状4号線	補助119～東向島四丁目(白花園入口交差点)	墨田	530
都-16	環状4号線	京島三丁目～補助116	墨田	600
都-17	環状5の1号線	補助74～豊)高田三丁目	新宿・豊島	830
都-18	環状5の1号線	放射8支線2～補助82	豊島	590
都-19	環状7号線	豊玉南二丁目～放射35	練馬	240
都-20	環状7号線	補助83付近～補助89付近	北	580

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長などとは異なる場合があります。

※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。

※延長は端数処理をしています。



その他施行

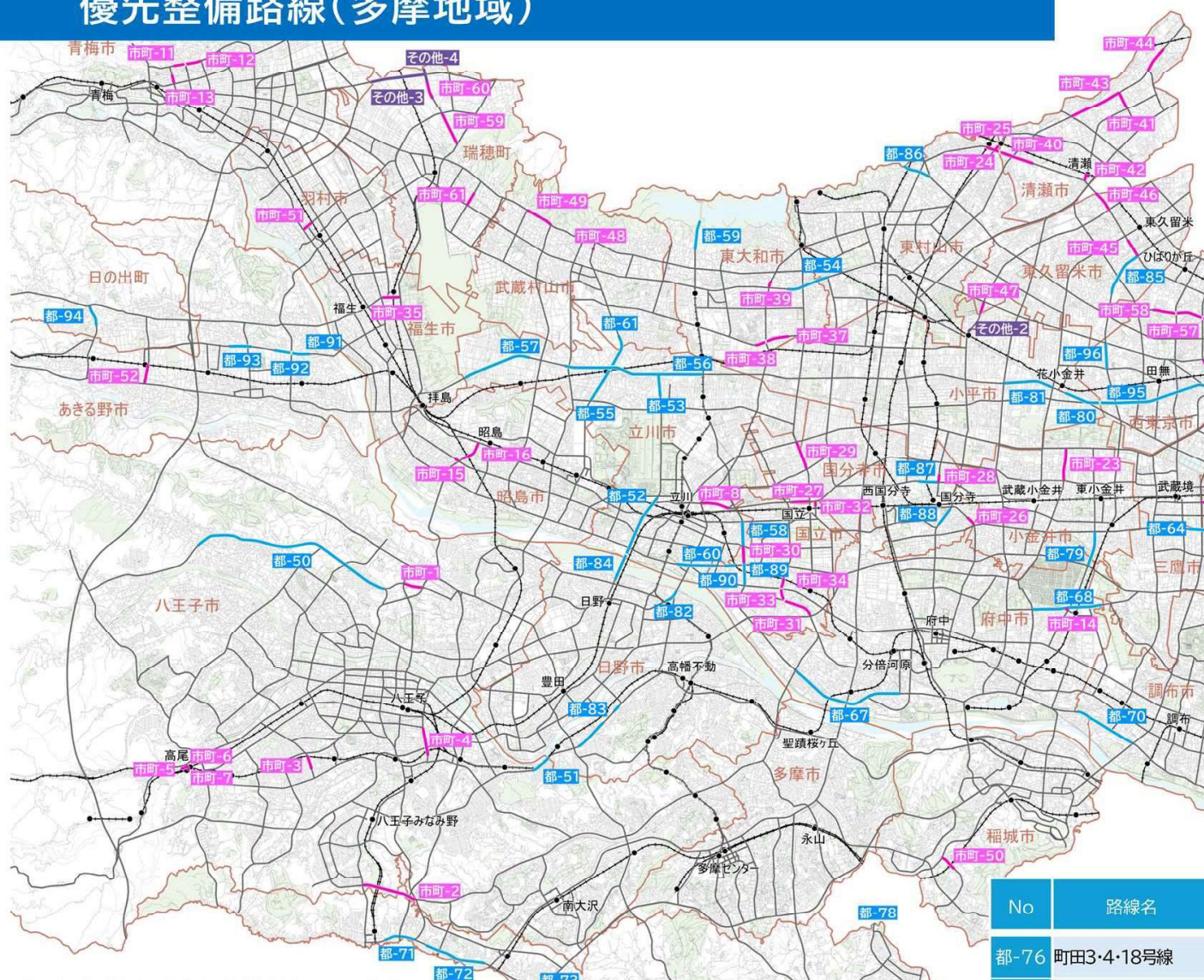
No	路線名	区間	所在区	延長 (m)
その他-1	補助223号線	立体部	中野	70
合計				70

区施行

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)
区-1	補助7号線	補助10～環状4	港	260
区-2	補助14号線	環状4～高輪四丁目(柵榴坂上)	港	310
区-3	補助23号線	放射22～放射4	港	810
区-4	駅街路2号線	駅街路1～環状2	港	180
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
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
区-7	墨田区画街路10号線	放射32～放射13支線1	墨田	330
区-8	墨田区画街路12号線	放射13支線1	墨田	470
区-9	補助199号線	補助200付近(浜園橋付近)	江東	90
区-10	補助199号線	環状3支線2付近(蛤橋付近)	江東	90
区-11	補助162号線	補助149～環状6	品川	570
区-12	補助163号線	西品川一丁目～補助26付近	品川	630
区-13	補助127号線	補助46～放射3	目黒	640
区-14	補助34号線	放射17～放射19	大田	410
区-15	補助34号線	放射19～補助27	大田	350
区-16	補助43号線	補助44～放射1	大田	320
区-17	補助43号線	放射1～補助34	大田	480
区-18	補助44号線	環状7～補助48	大田	210
区-19	補助44号線	補助43～環状8	大田	170
区-20	補助54号線	松原四丁目～補助154	世田谷	590
区-21	補助154号線	松原二丁目～補助54	世田谷	710
区-22	補助216号線	補助219～補助129	世田谷	1,030
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
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
区-25	世田谷区画街路12号線	成城学園前駅	世田谷	30
区-26	補助53号線	補助155～補助24	渋谷	220
区-27	補助220号線	補助71～補助74	中野	760
区-28	補助227号線	妙正寺川～補助76	中野	940
区-29	補助132号線	補助228～西荻南三丁目	杉並	460
区-30	補助227号線	補助74～高円寺駅北口	杉並	420
区-31	補助243号線	補助242～補助86	北	530
区-32	補助182号線	環状4～西日暮里二丁目	荒川	520
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300
区-40	補助135号線	補助76～練馬区画街路6	練馬	1,850
区-41	補助232号線	富士街道～外環の2	練馬	830
区-42	補助232号線	外環の2～東大泉六丁目	練馬	690
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800
区-47	足立区画街路7号線	環状7～補助113	足立	390
区-48	足立区画街路8号線	補助138～足立区画街路8	足立	220
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
区-50	竹ノ塚駅広場1	竹ノ塚駅(交通広場約7,090㎡)	足立	-
区-51	補助138号線外	南水元一丁目付近	葛飾	200
区-52	補助261号線	西水元五丁目～補助269	葛飾	910
区-53	補助264号線	補助140～補助273	葛飾	880
区-54	補助272号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370
区-55	補助279号線	補助282～柴又一丁目	葛飾	200
区-56	補助282号線	補助279～補助264付近	葛飾	1,690
区-57	鉄押附3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210
区-58	鉄押附6号線	立石八丁目付近	葛飾	140
区-59	補助264号線	岩槻街道～補助283	江戸川	200
区-60	補助283号線	補助264～放射14	江戸川	790
区-61	補助284号線	補助288～補助286	江戸川	490
区-62	補助284号線	補助286～放射15	江戸川	500
区-63	補助284号線	放射15～補助287	江戸川	950
区-64	補助284号線	補助287～補助288	江戸川	560
区-65	補助284号線	補助288～放射31	江戸川	560
区-66	補助286号線	補助288～上篠崎二丁目	江戸川	400
合計				33,200

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)
都-21	外環の2	放射6～補助229	練馬	500
都-22	外環の2	補助76～富士街道	練馬	1,090
都-23	補助26号線	放射2付近～東急目黒線	品川	480
都-24	補助26号線	目黒本町三丁目～放射3	目黒	860
都-25	補助26号線	放射5～補助61	渋谷	210
都-26	補助28号線	放射1～環状8	大田	800
都-27	補助52号線	補助128～環状8	世田谷	2,300
都-28	補助61号線	環状7付近～放射23	渋谷・杉並	1,040
都-29	補助74号線	補助220～補助26	中野	720
都-30	補助86号線	放射9～補助245付近	板橋	440
都-31	補助94号線	補助179付近～環状4	文京	940
都-32	補助125号線	放射4～放射4支線3	世田谷	230
都-33	補助125号線	補助51～喜多見八丁目	世田谷	230
都-34	補助125号線	喜多見九丁目～狛江市境	世田谷	330
都-35	補助133号線	補助52～放射5	世田谷・杉並	1,990
都-36	補助133号線	補助130～放射6	杉並	890
都-37	補助133号線	白鷺一丁目～補助76	中野	430
都-38	補助133号線	補助172～放射8	練馬	2,070
都-39	補助138号線	環状7～補助261	足立・葛飾	910
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830
都-41	補助143号線	北総鉄道～放射14	葛飾・江戸川	1,690
都-42	補助144号線	放射16～国道357	江東	2,060
都-43	補助156号線	放射7～外環の2	練馬	1,310
都-44	補助172号線	環状7～早三東通り	練馬	1,450
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
都-46	補助214号線	補助125付近～狛江市境	世田谷	590
都-47	補助217号線	補助54付近～補助218	世田谷	1,010
都-48	補助277号線	補助259付近～主地501	葛飾	700
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
合計				43,390

優先整備路線(多摩地域)



優先整備路線(多摩地域)の一覧表

東京都施行

No	路線名	区間	所在市町	延長 (m)
都-50	八王子3・3・74号線	谷野街道～秋川街道	八王子	4,920
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
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
都-53	立川3・1・34号線	五日市街道～立川3・3・3	立川	520
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
都-55	立川3・2・38号線	立川3・2・16～立川3・3・3	立川	900
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
都-57	立川3・3・3号線	西砂町六丁目～福生市境	立川	1,660
都-58	立川3・3・30号線	国立市境～立川3・4・8	立川	590
都-59	立川3・3・30号線	青梅街道～都市計画区間	東大和	690
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
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
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
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
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
都-65	三鷹3・4・12号線	三鷹3・2・2～三鷹3・4・7	三鷹	800
都-66	三鷹3・4・12号線	三鷹3・4・14～三鷹3・4・13	三鷹	860
都-67	府中3・4・3号線	府中3・4・23～府中3・3・24	府中	2,800
都-68	府中3・4・12号線	多磨町一丁目～府中3・5・14	府中	1,680
都-69	調布3・4・4号線外	世田谷区境～調布3・4・16	狛江	470
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
都-71	町田3・3・36号線	相原町～町田3・3・10	町田	690
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(出端交差点付近)	町田	1,550
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
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
都-75	町田3・3・36号線	鶴川街道～町田3・4・29	町田	4,380

No	路線名
都-76	町田3・4・18号線
都-77	町田3・4・18号線
都-78	町田3・4・23号線
都-79	小金井3・4・11号線外
都-80	小平3・3・3号線
都-81	小平3・3・3号線
都-82	日野3・4・1号線
都-83	日野3・4・3号線
都-84	日野3・4・17号線
都-85	東村山3・4・18号線
都-86	東村山3・4・35号線
都-87	国分寺3・4・6号線
都-88	国分寺3・4・11号線
都-89	国立3・3・15号線
都-90	国立3・4・5号線
都-91	秋多3・3・4号線
都-92	秋多3・4・5号線
都-93	秋多3・4・5号線
都-94	秋多3・4・14号線
都-95	西東京3・3・3号線
都-96	西東京3・4・26号線

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長などとは異なる場合があります。

※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。

※延長は端数処理をされている



区間	所在市町	延長(m)
都県境(川崎市境)～町田3・4・23付近	町田	810
大蔵町(金井入口交差点付近)～野津田町	町田	990
鶴川街道～都県境(川崎市境)	町田	30
府中3・2・201～小金井3・4・1	小金井・府中	830
西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870
小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180
日野(日野橋南詰交差点付近)～日野3・4・8	日野	370
日野3・4・14付近～日野3・4・18付近	日野	1,010
日野3・4・8付近～立)富士見町七丁目	日野	660
南沢四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150
東村山3・4・11～都県境(所沢市境)	東村山	690
国分寺3・4・12～東恋ヶ窪一丁目	国分寺	470
国分寺3・4・2付近～国分寺3・4・4付近	国分寺	460
国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540
国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270
草花～秋多3・3・9	あきる野	430
秋多3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410
秋多3・4・16付近～秋多3・4・10付近	あきる野	540
平井～秋多3・5・7	日の出	500
西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570
西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620
合計		52,850

その他施行

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)
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
その他-3	福生3・4・21号線	福生3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320
その他-4	福生3・4・26号線	二本木宇西樽口～都県境(入間市境)	瑞穂	360
合計				1,770

市町施行

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)
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
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
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
市町-4	八王子3・5・43号線	八王子3・6・18～打越町	八王子	600
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
市町-6	八王子8・5・1号線	八王子3・4・64～八王子都市計画道路1号	八王子	80
市町-7	八王子都市計画道路1号線	八王子8・5・1～市道浅川78	八王子	20
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
市町-9	三鷹3・4・9号線	三鷹3・4・17～三鷹3・2・6	三鷹	750
市町-10	三鷹3・4・13号線	三鷹3・4・7～三鷹3・2・2	三鷹	70
市町-11	青梅3・4・18号線	青梅3・5・23～青梅3・5・22	青梅	310
市町-12	青梅3・4・18号線	青梅3・5・22～青梅3・4・20	青梅	380
市町-13	青梅3・5・23号線	青梅3・5・12～青梅3・4・18	青梅	230
市町-14	府中3・4・11号線	府中3・4・16～府中3・4・12	府中	90
市町-15	昭島3・4・1号線	昭島3・4・18～緑町一丁目	昭島	110
市町-16	昭島3・4・18号線	出中町一丁目～昭島3・4・2	昭島	570
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
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830
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
市町-20	調布3・4・22号線	つづじヶ丘駅～調布3・4・1(交通広場約3,950㎡)	調布	90
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・9～町田3・3・7	町田	530
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～高ヶ坂六丁目	町田	280
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
市町-24	東村山3・4・13号線	清瀬市境～JR武蔵野線	東村山	330
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
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
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
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200
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
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
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～JR南武線	国立	250
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	粕江	730
市町-37	立川3・4・17号線	向原五丁目～立川3・4・26	東大和	560
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南街五丁目	東大和	280
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
市町-51	福生3・4・15号線	長岡街道踏切～福生3・4・5	羽村	260
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
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
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
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
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
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
市町-58	西東京3・5・10号線	ひまりが丘団地付近(団地交番前交差点付近)～西東京3・4・20	西東京	550
市町-59	福生3・4・26号線	福生3・4・10～福生3・3・27	瑞穂	810
市町-60	福生3・4・26号線	富士山栗原新田宇大日塚～二本木宇西樽口	瑞穂	400
市町-61	福生3・5・23号線	福生3・4・4～主地5	瑞穂	320
合計				25,850

都市計画道路区域内の建築制限への対応

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。長期間にわたり事業が実施されない場合、地権者が土地を有効に利用できないといった課題があることから、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。

平成28年以降、都内の3階建て以上の着工棟数（木造、鉄骨造及びコンクリートブロック造）は横ばいで推移し高層化のニーズが高まっていないことや、4階建て以上の建築物は、準防火地域においても、より堅固な構造となる耐火建築物等になければならず、円滑な事業の施行に支障をきたすおそれがあることを踏まえ、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

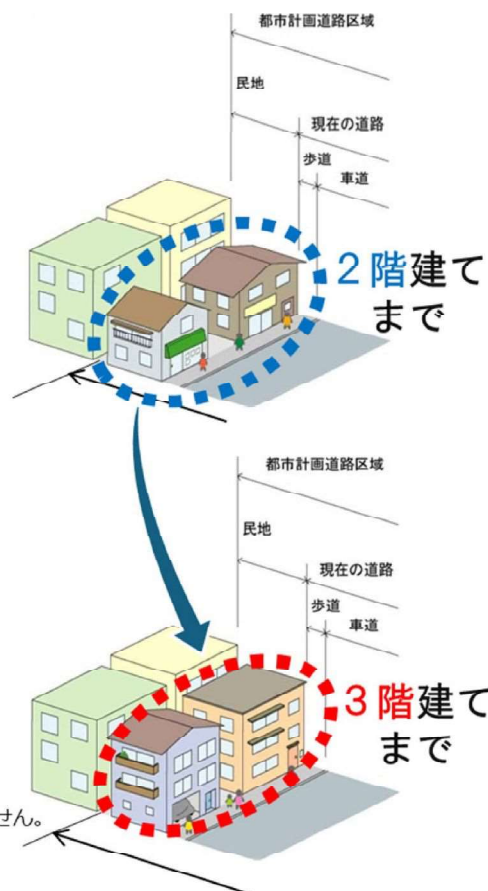
都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準※

（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。

- 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。
- 階数が3、高さが10m以下であり、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。



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」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。

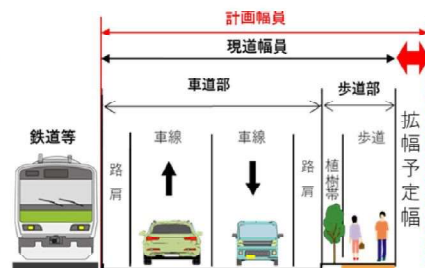
本整備方針においても、建築制限の長期化に対応するため、基本方針で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった路線を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ更なる検証を実施しました。

概成道路の計画の変更(現道合わせ)候補路線

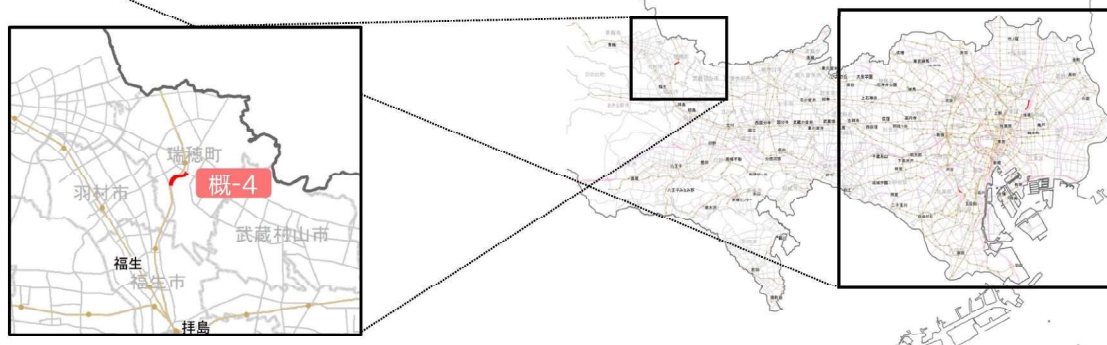
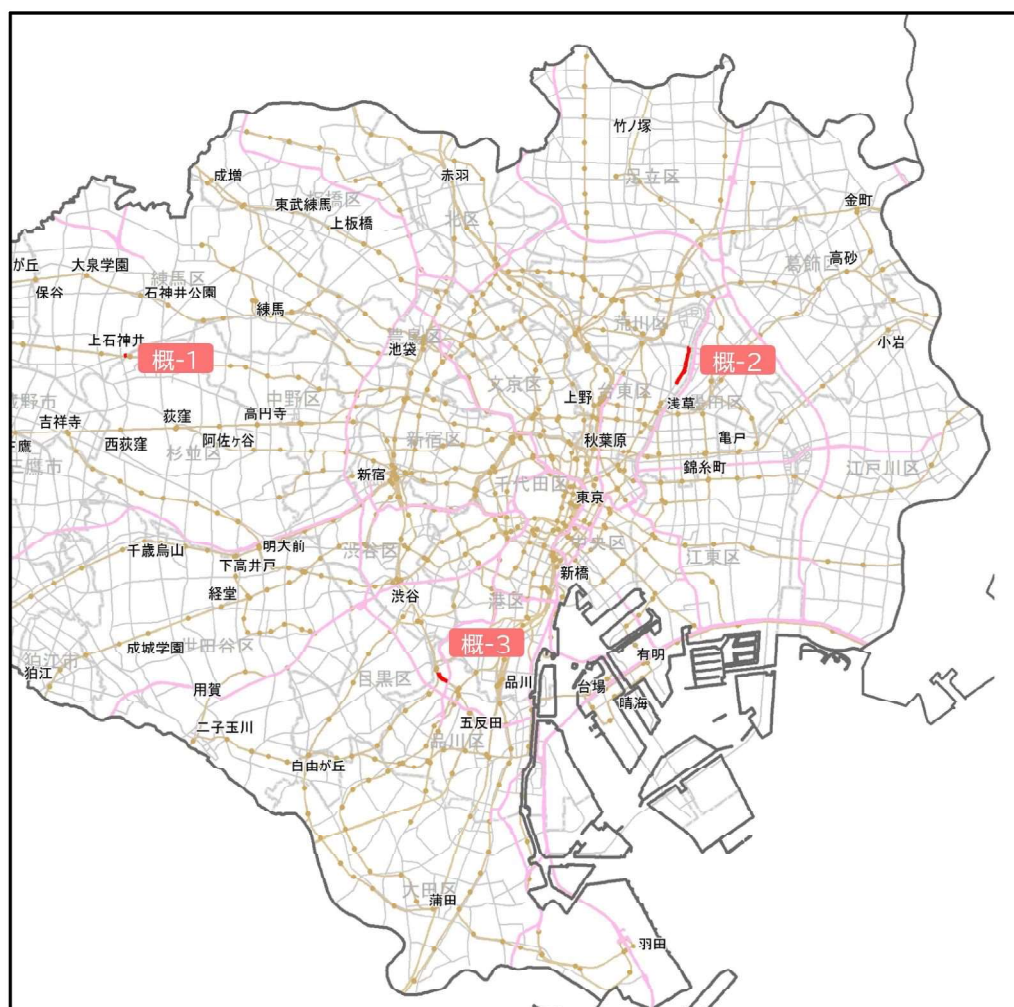
鉄道等が並行し、将来も沿道利用が見込まれない場合、歩道を片側のみに設置した幅員で現道进行评估するなど、沿道利用の実態に応じて概成道路の検証を行った結果、以下の路線を概成道路の計画の変更(現道合わせ)候補路線とします。

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	



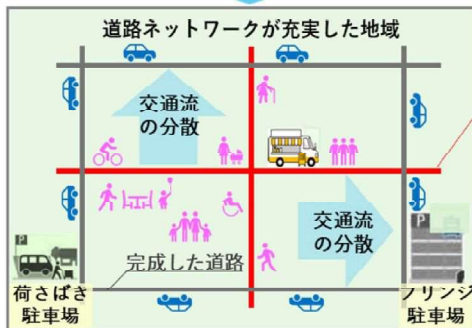
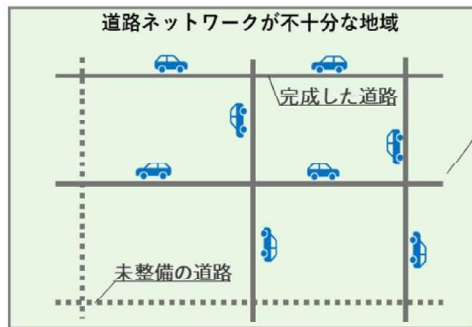
ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。



道路空間の再編

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



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。

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



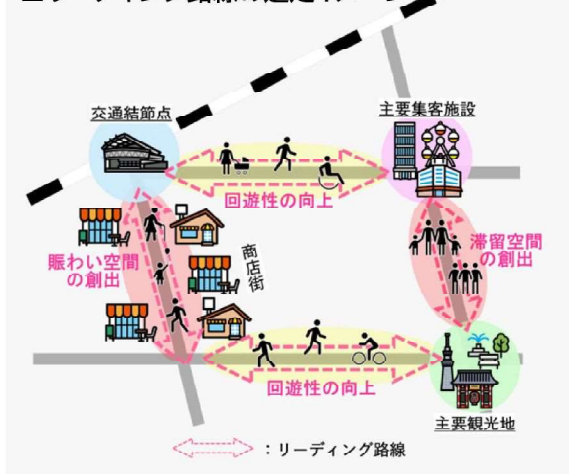
トランジットモール化

出典：国土交通省、ウォーカブルポータルサイト

リーディング路線の選定

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

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

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

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

円滑な自動車交通の確保や安全で快適な歩行空間の形成に向けて、周辺道路のネットワークの形成状況や、「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)	<ul style="list-style-type: none"> 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

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。

評価方法

(全て該当)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
--------	--

社会実験の事例: 滞留空間の設置 (渋谷中央街)

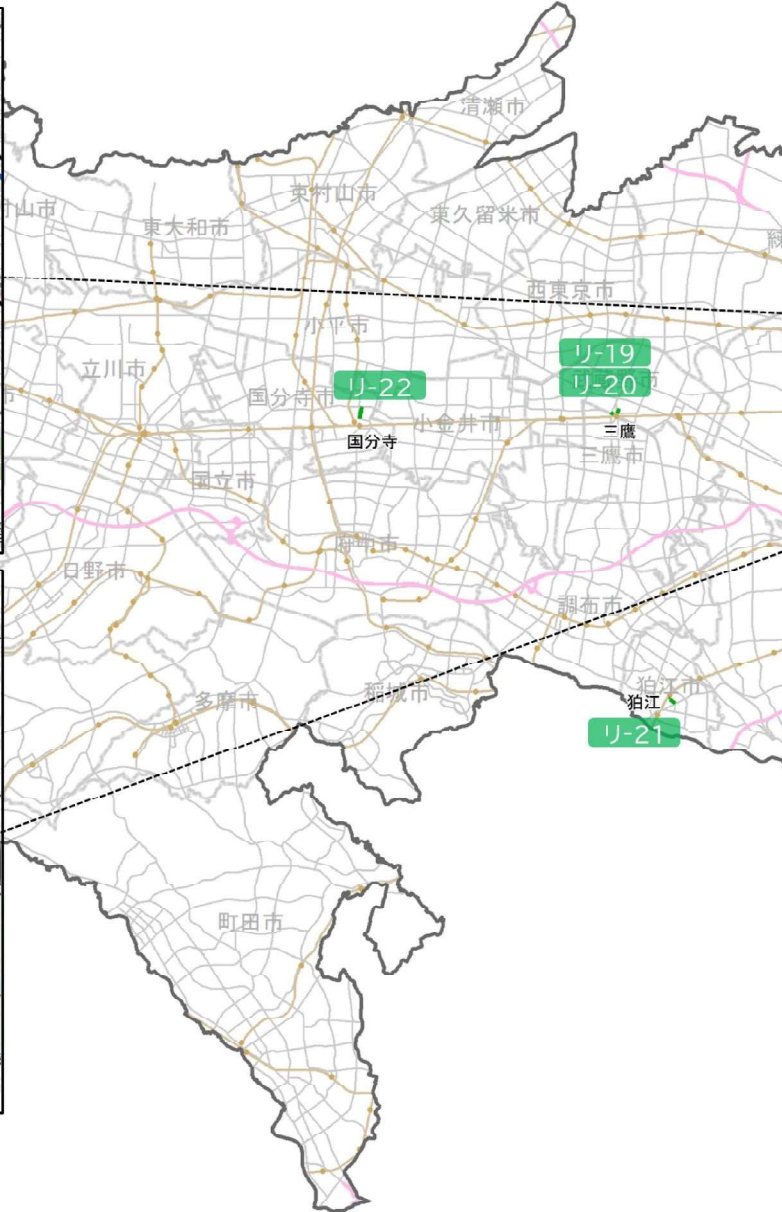
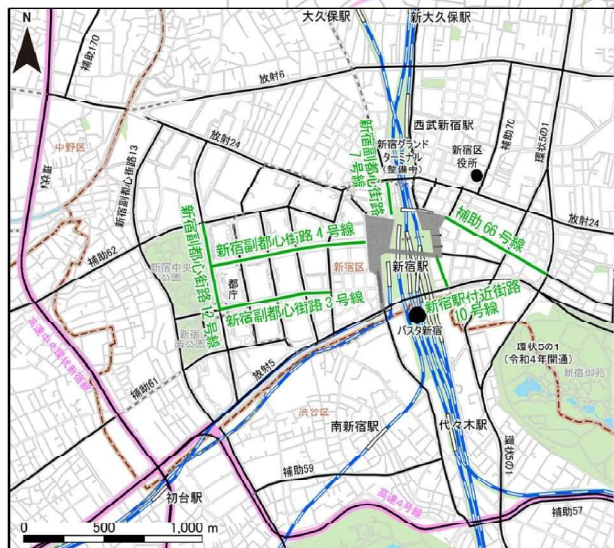
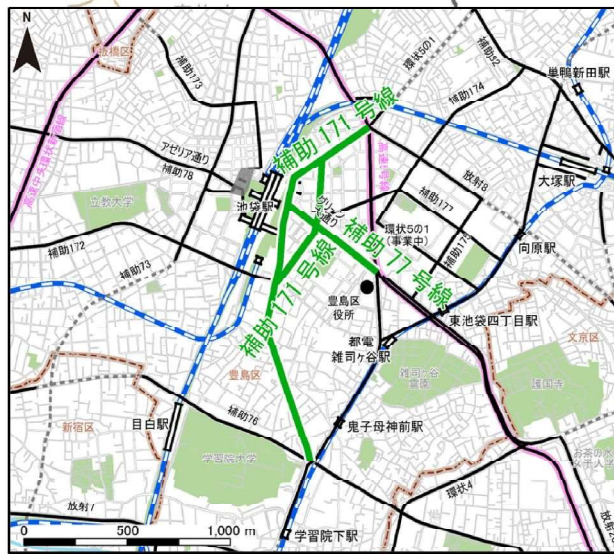


社会実験の事例: フルモータル化 (新宿4号街路)



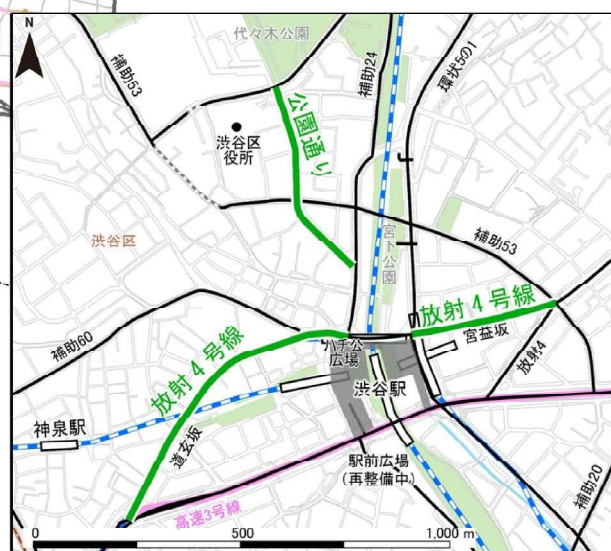
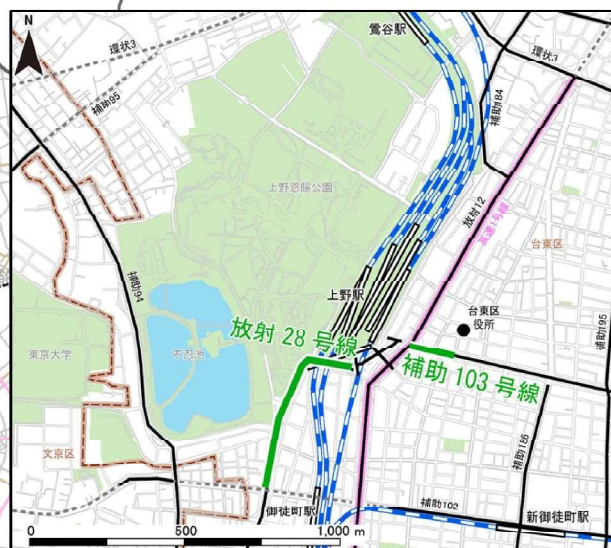
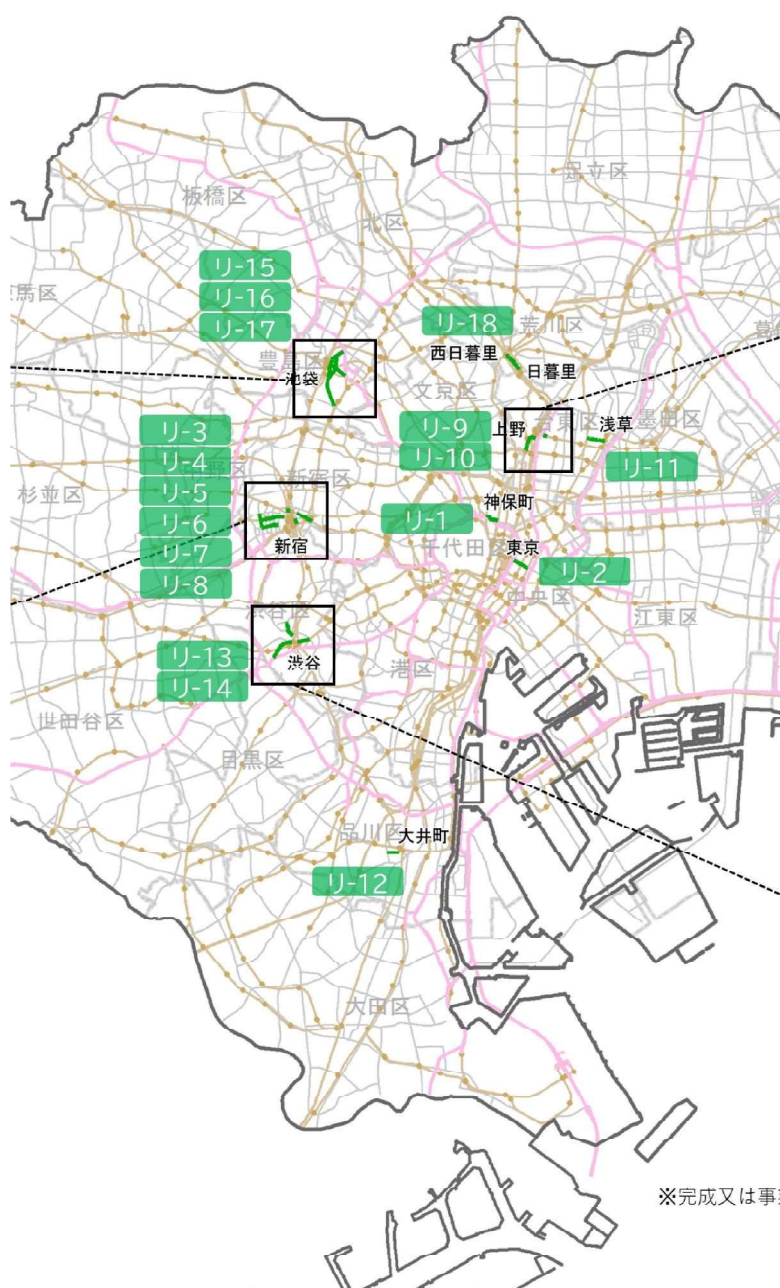
※再編を進める路線や箇所を示した写真ではありません。

道路空間の再編



リーディング路線の一覧表

No	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	ー	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	特別区道台第78号線	放射30～補助108	台東	500	視点2	ー	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	ー	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



※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。

No	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	観夕	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	観夕	区	区
リ-18	荒川区道第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	国分寺市道第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 ピ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、夕：ターミナル駅

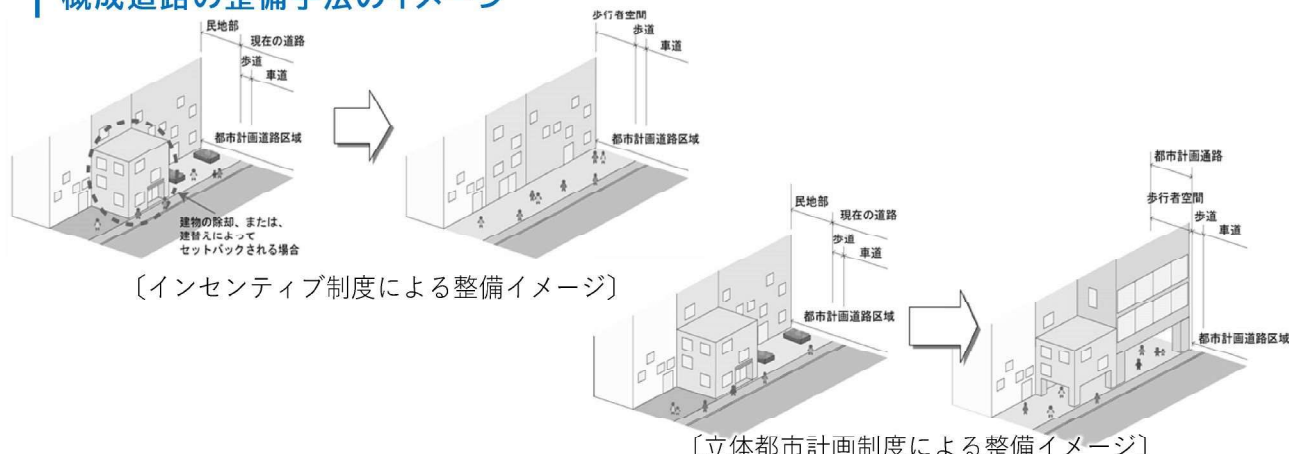
※2 検討主体は原則として、視点1は道路管理者、視点2は地元自治体としました。

今後の都市計画道路の検討

現在事業中の路線に加え、本整備方針で選定した約158km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。

今後は、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。

概成道路の整備手法のイメージ



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

3 区内の優先整備路線（案）

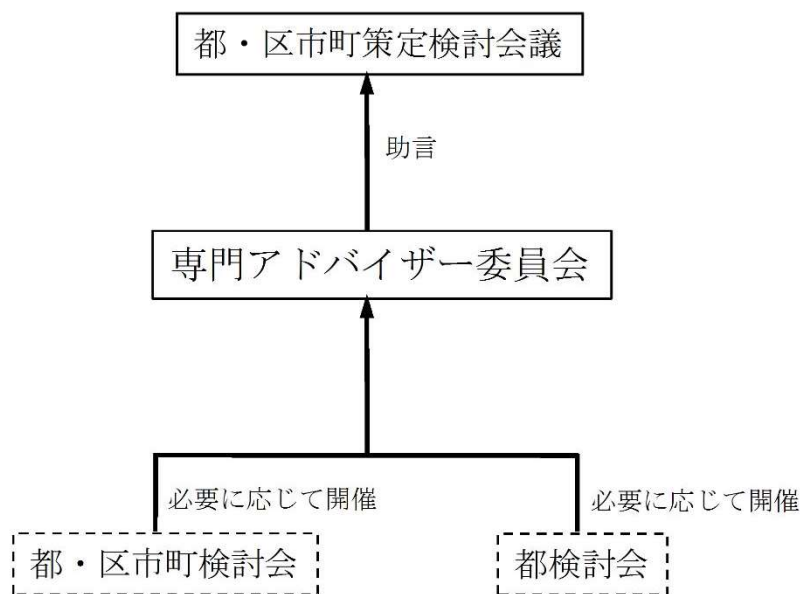


4 検討体制と策定スケジュール

- 令和6年10月 都・区市町策定検討会議、専門アドバイザー委員会設置
- 令和7年7月 中間のまとめ公表（パブリック・コメント実施）【596 通】
- 令和7年12月19日 「東京における都市計画道路の整備方針（案）」公表
- 令和7年12月19日から令和8年1月30日まで パブリック・コメント実施
- 令和8年1月現在 都・区市町策定検討会議5回実施
専門アドバイザー委員会7回実施
- 令和7年度末 「東京における都市計画道路の整備方針」策定予定

<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。



出典：東京における都市計画道路の整備方針（案）

5 参考資料

- 東京における都市計画道路の整備方針（案） 本編

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



都市の強靱化
● 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、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

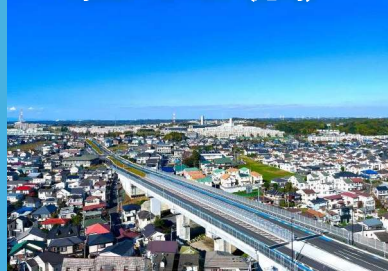
幹線街路※

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、○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 お問い合わせ先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

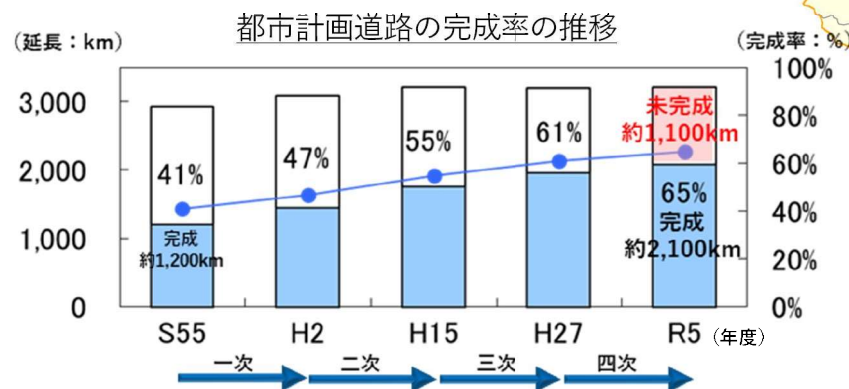
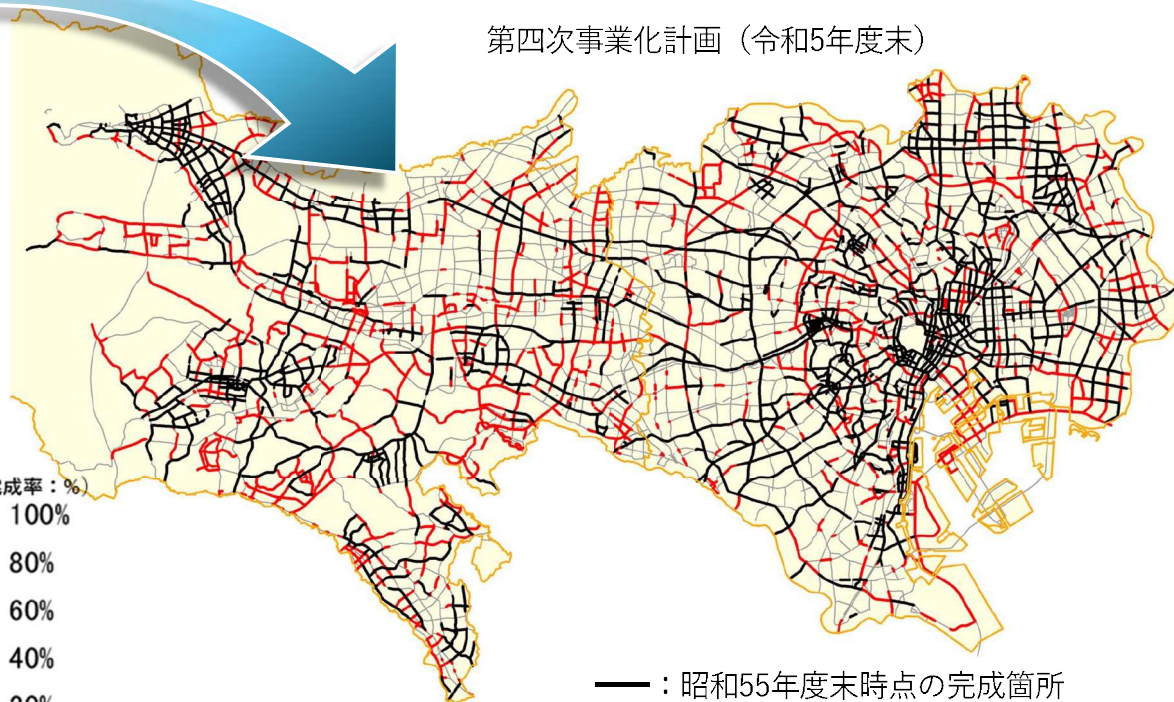
都市計画道路整備の変遷

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）

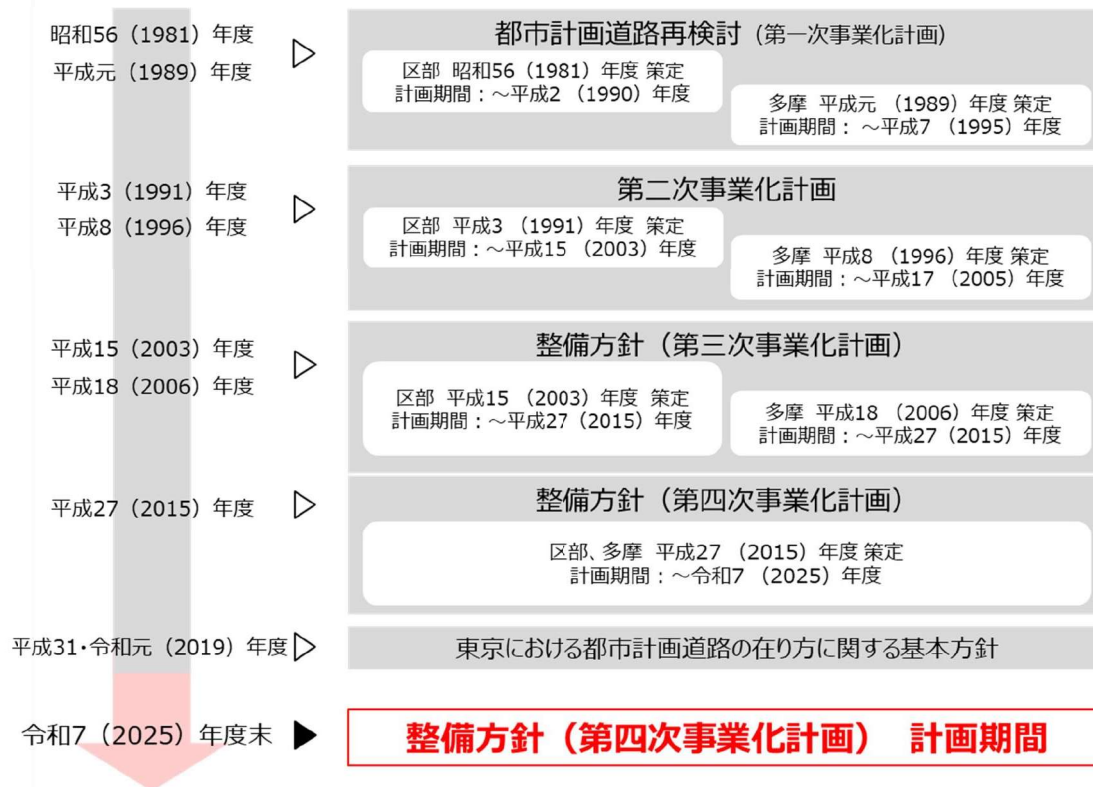


1 都市計画道路の整備状況

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

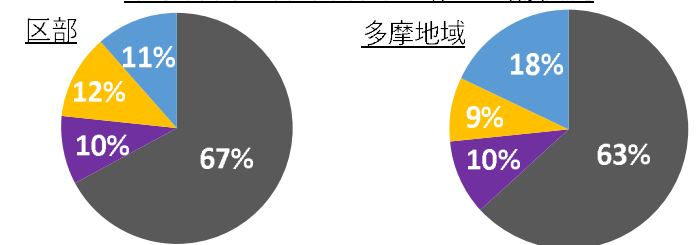


第四次事業化計画における優先整備路線の着手状況

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



■：完成 ■：事業中 ■：概成※ ■：未着手（令和7年3月末時点）

※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

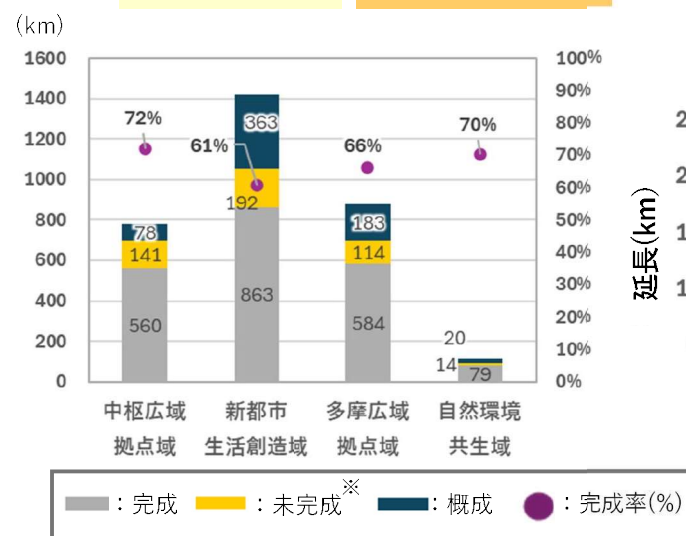
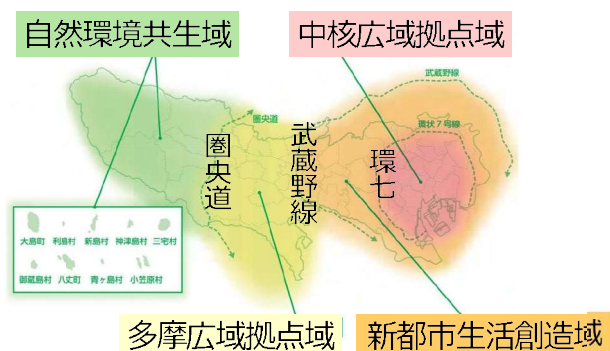
<区部> 計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が8m以上の道路

<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

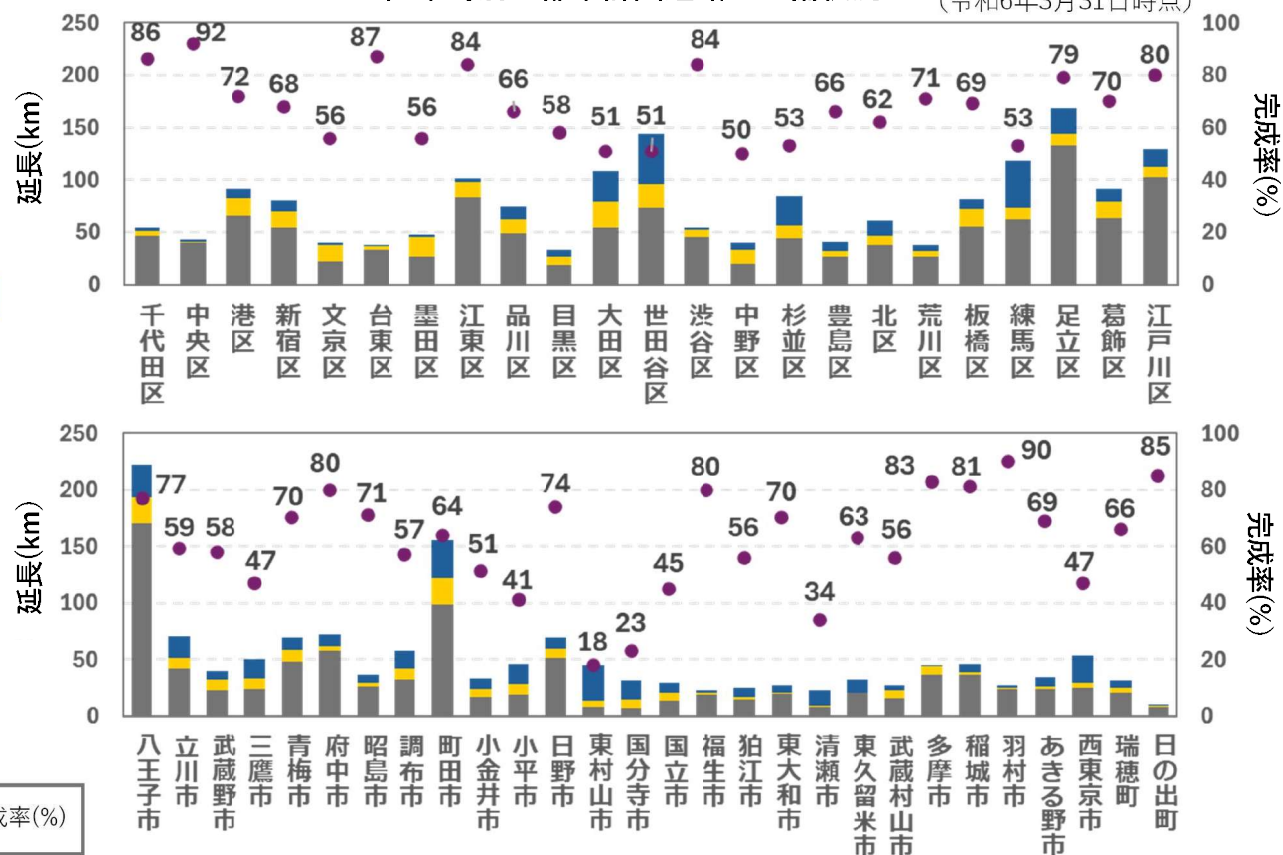
各地域の整備状況

- ・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。



区市町別の都市計画道路の整備状況

(令和6年3月31日時点)



出典：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

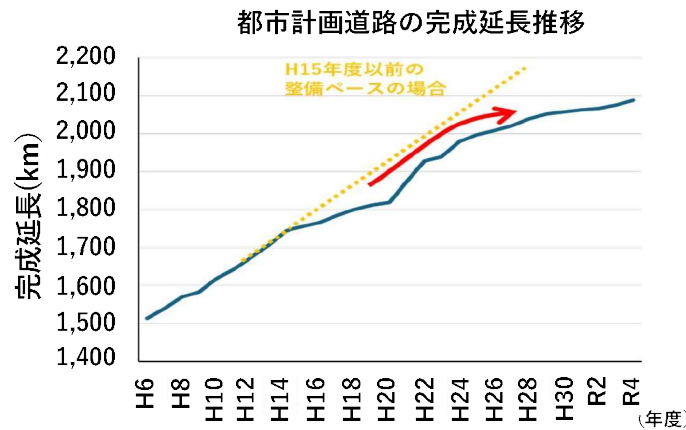
※未完成：ここでは概成を除く未着手の都市計画道路（事業中を含む）を指します。

1 都市計画道路の整備状況

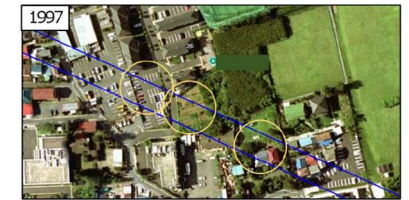
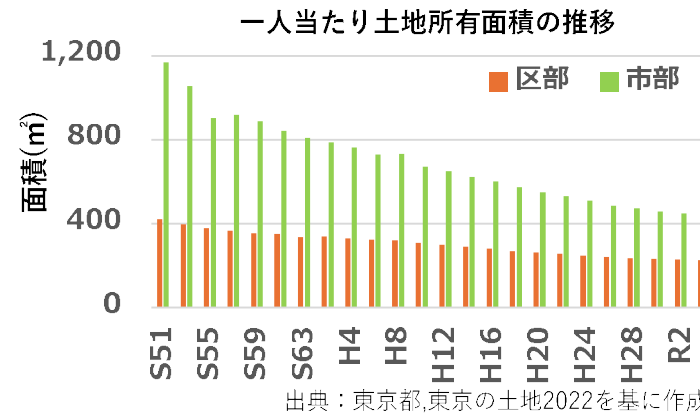
事業期間の長期化

- ・近年、都市計画道路の完成延長の伸びは、平成15年度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

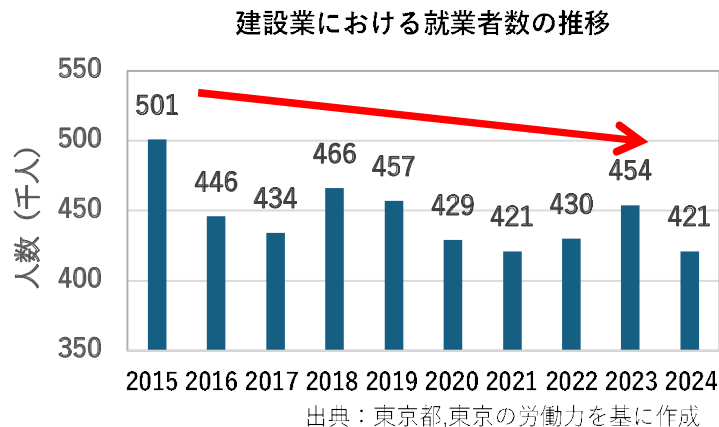


土地の細分化

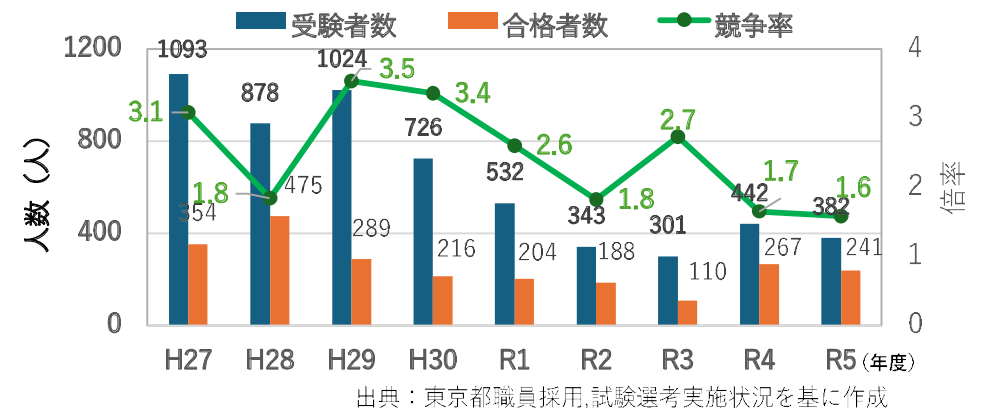


航空写真（出典：Google Earth）
に都市計画線を加筆

建設業の担い手及び地方公務員志願者の減少傾向



東京都土木職員の競争試験における受験者数、合格者数及び競争率の推移



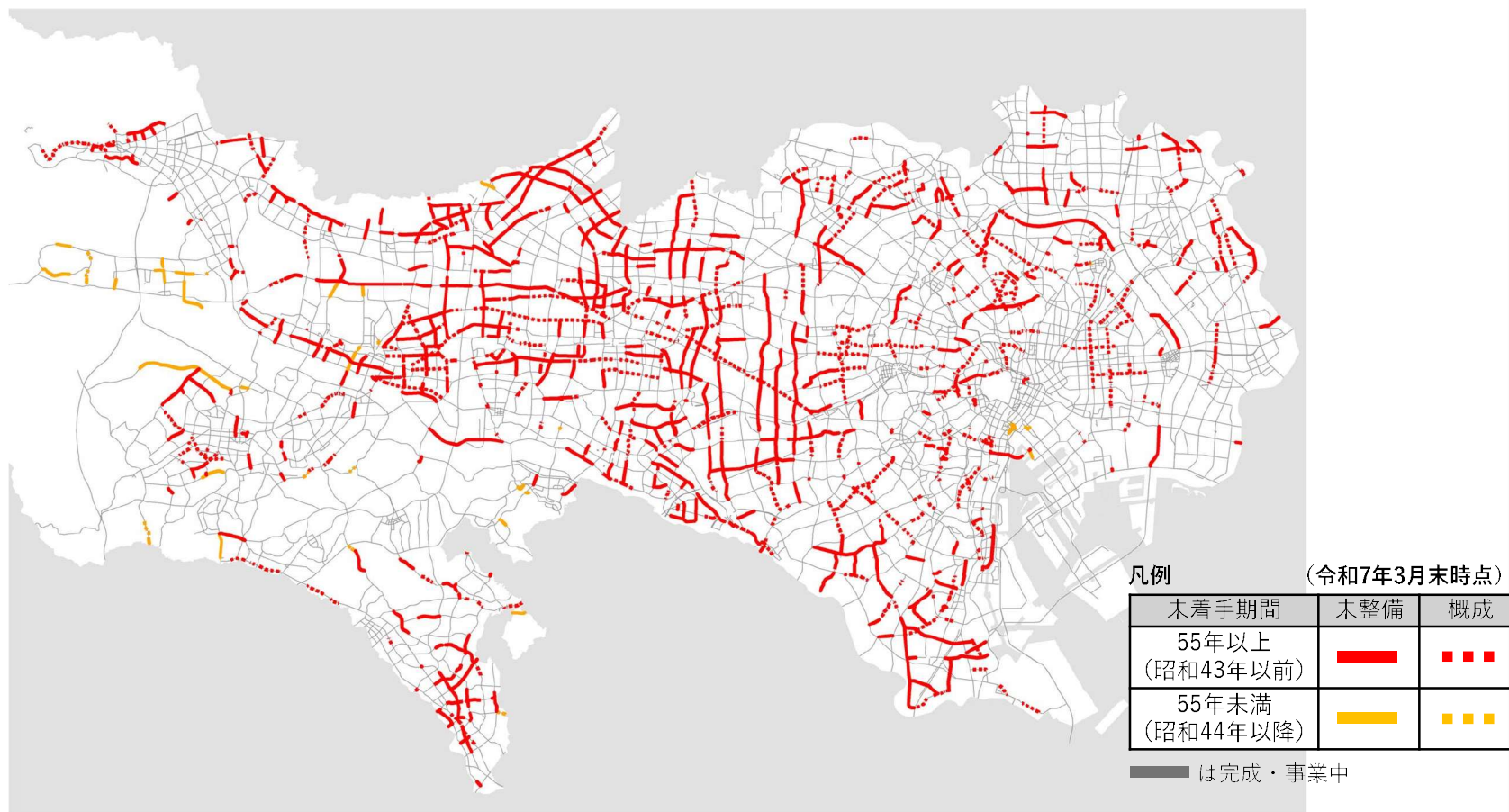
1 都市計画道路の整備状況

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¹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

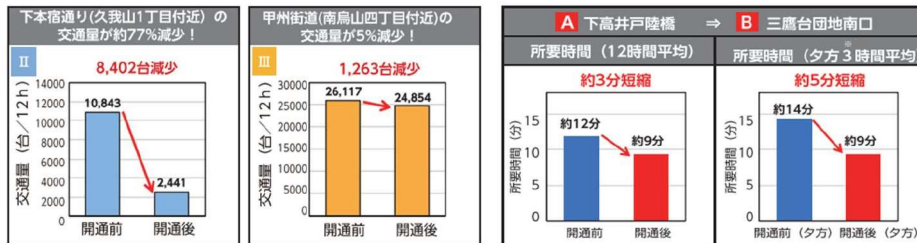
整備効果事例

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



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

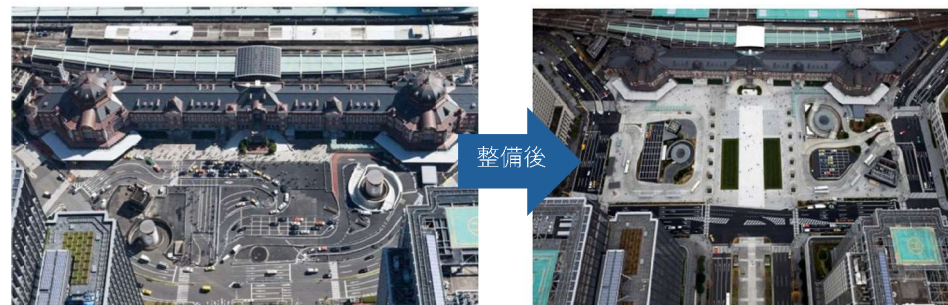


出典：江戸川区,都市計画道路補助第286号線（上篠崎）事業計画説明会資料

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

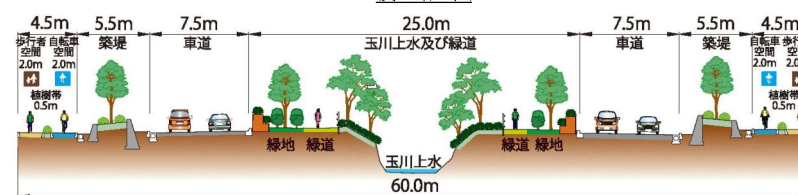


- ✓ 自動車による騒音・排気ガスなどの影響を緩和
- ✓ 緑豊かな道路空間の創出
- ✓ 災害時における重要な防災空間の創出
- ✓ ゆとりある空間によりコミュニティの場を創出

放射第5号線



横断図



環境施設帯の拡大図

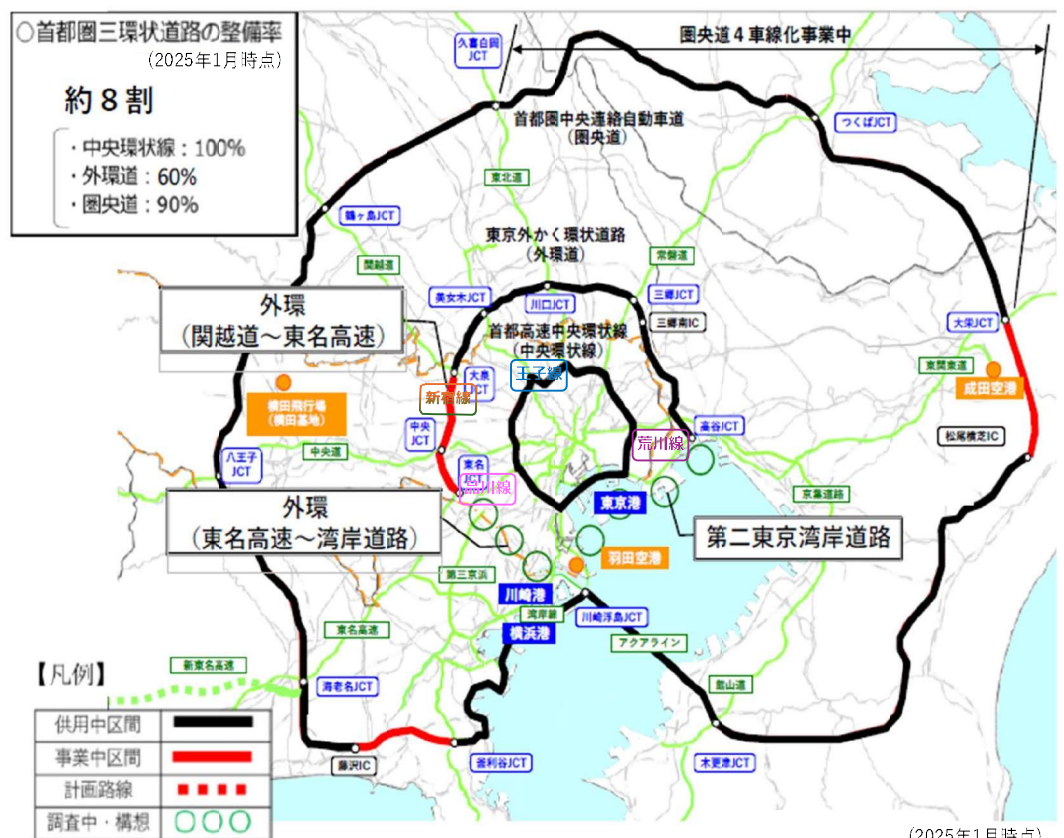


- 玉川上水の保全と環境施設帯の設置により水と緑のネットワークの形成
- 環境施設帯に設置した築堤には、玉川上水に生育するヤマザクラ、イヌシデのほか、周辺樹林に生育する樹木を中心とした植栽を行い、動植物の生息・生育の場を形成

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



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。

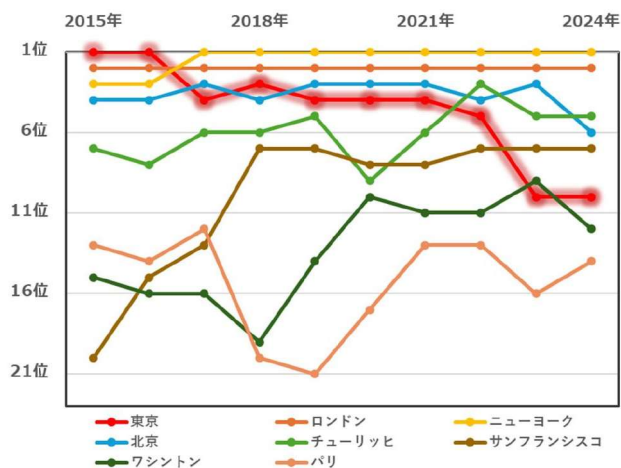
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

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

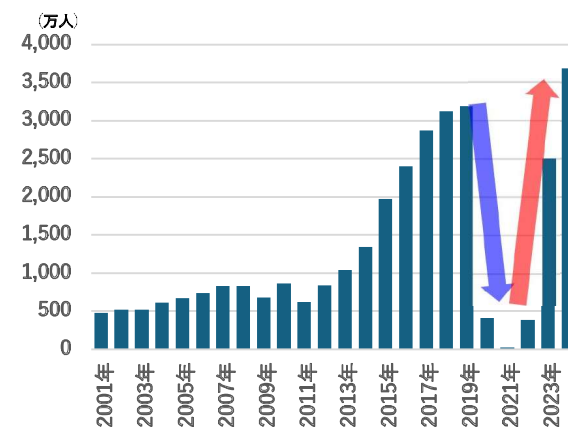
※都市別 国際会議の開催件数（世界全体）（2014～2023年）より抜粋

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

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



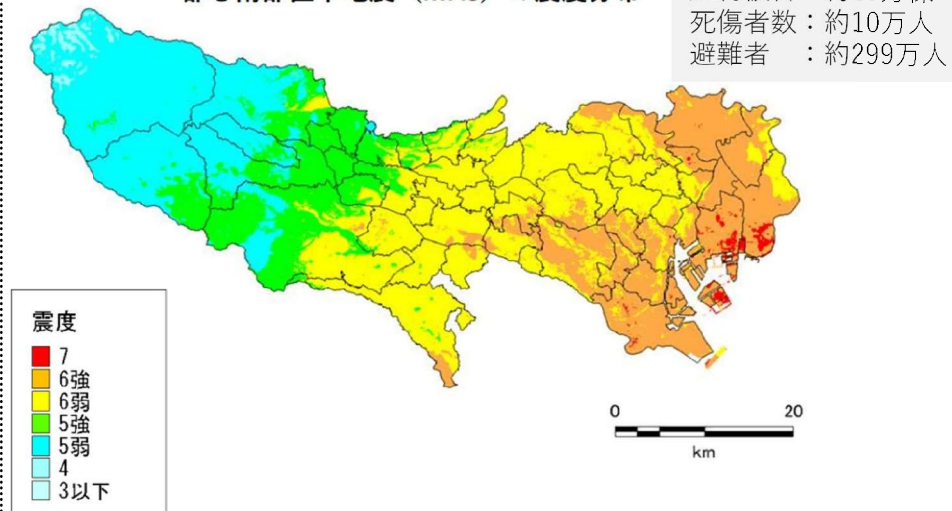
電柱の倒壊



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



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。

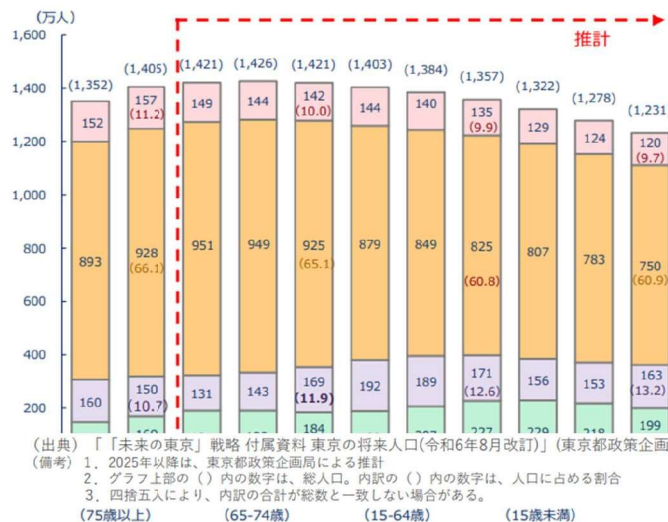
1 東京を取り巻く社会情勢の変化

人口減少と少子高齢化

- ・ 今後もしばらくは人口の増加が続きますが、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）



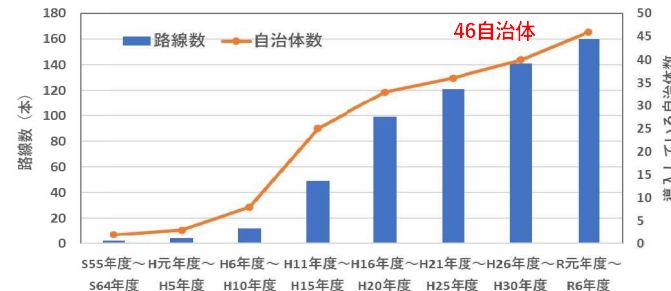
出典：「未来の東京」戦略 付属資料 東京の将来人口（令和6年8月改訂）

(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

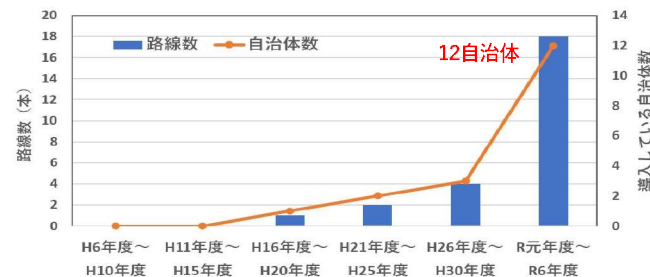
コミュニティバス※の導入状況



東村山市 グリーンバス

出典：東村山市HP

デマンド交通※の導入状況



三鷹市 めぐり号

出典：三鷹市HP

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

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

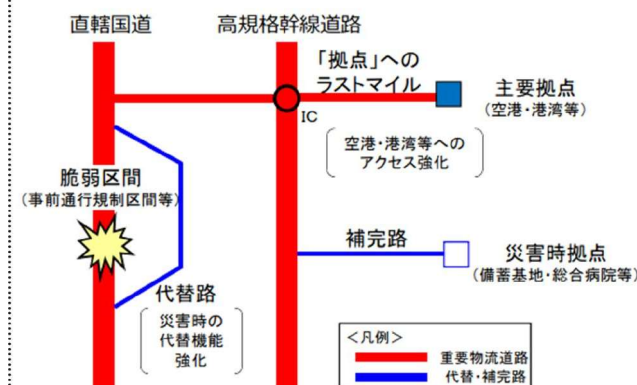


出典：国土交通省,第1回自動物流道路に関する検討会 資料

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。

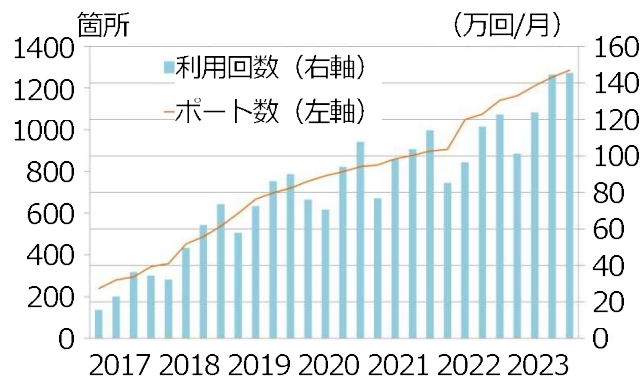
1 東京を取り巻く社会情勢の変化

道路に求められるニーズの多様化

- ・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。

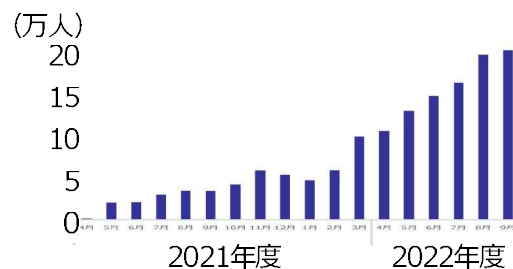
新たな交通サービスの普及

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

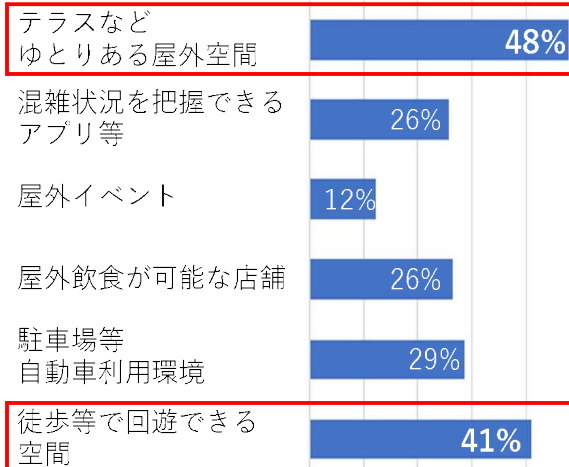


出典：国土交通省, 社会資本整備審議会 道路分科会
第81回基本政策部会 資料

都市空間に対する意識の変化

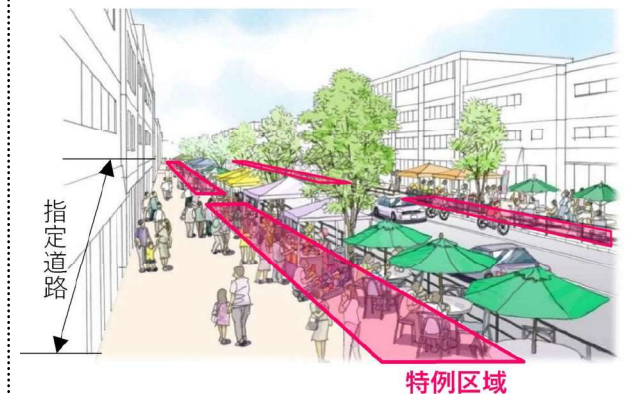
新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査

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, 新型コロナウイルス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

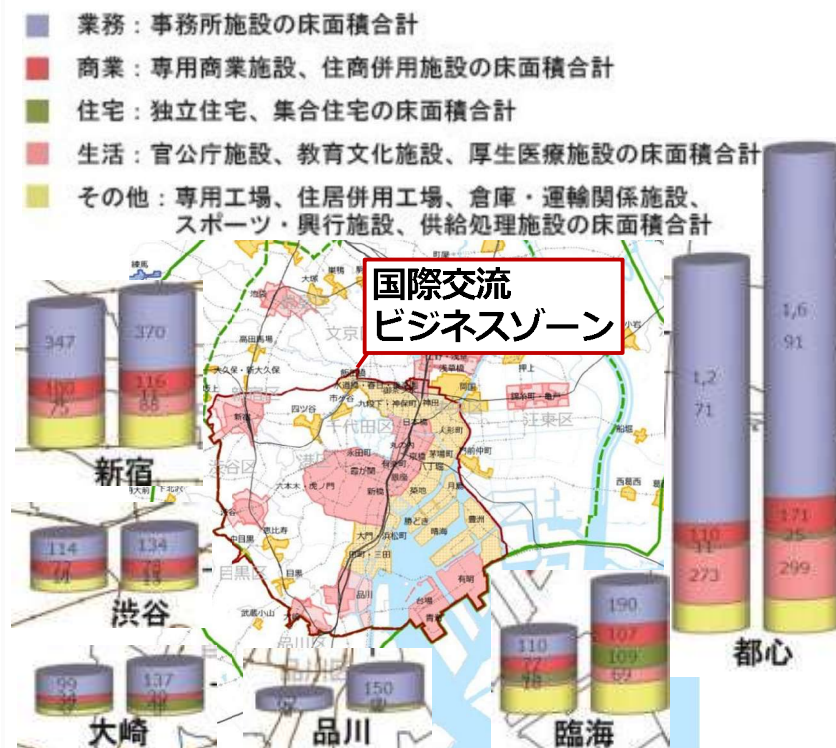
にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度のことで、道路法の改正により創設されました。特例区域では、道路占用がより柔軟に認められるようになりました。沿道飲食店等の路上利用を認めるコロナ占用特例が適用されていた場所では、ほこみち制度への移行が図られました。

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

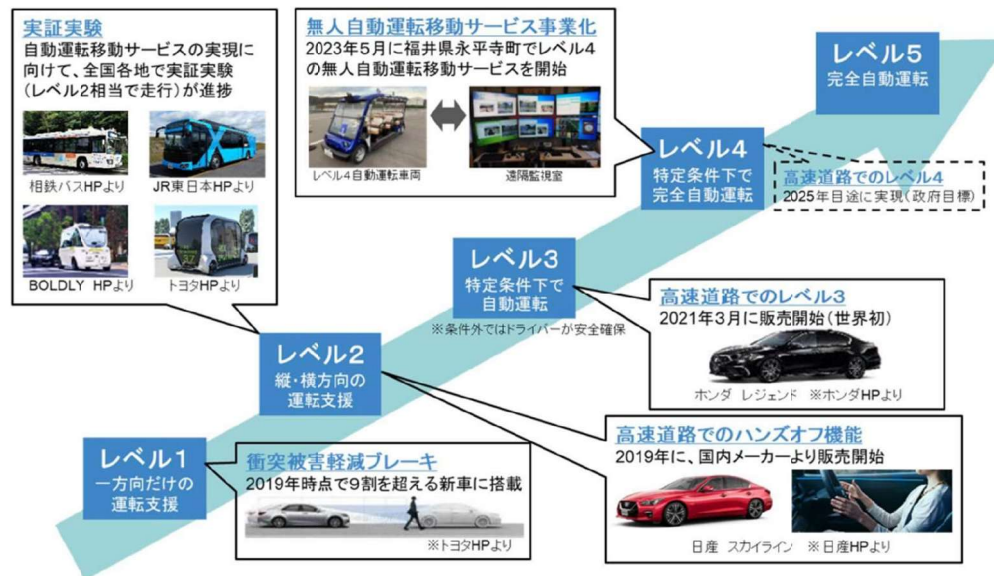


1 東京を取り巻く社会情勢の変化

技術革新の進展

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

Sky Drive社 SD-05型

ドローン物流



©佐川急便株式会社

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

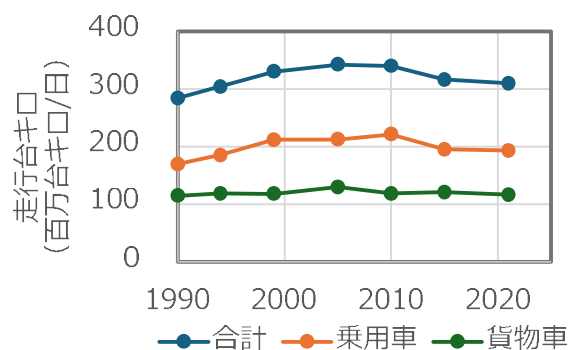
区部	放射 73%	環状 78%
多摩	東西 70%	南北 82%

（令和5年度時点）

ミッシングリンク箇所の事例

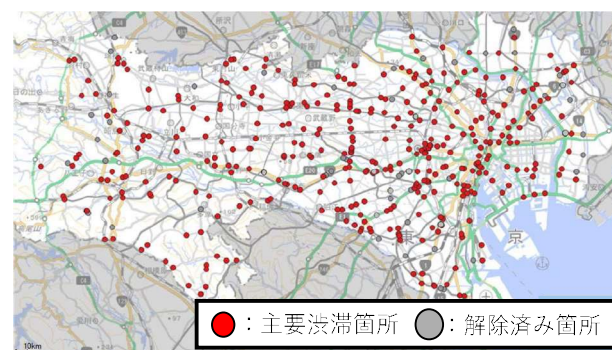


1都3県の走行台キロの推移（平日）



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

2 東京の道路を取り巻く課題

都市強靱化

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。

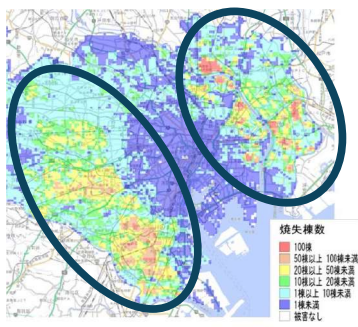
火山噴火への備え

- ・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

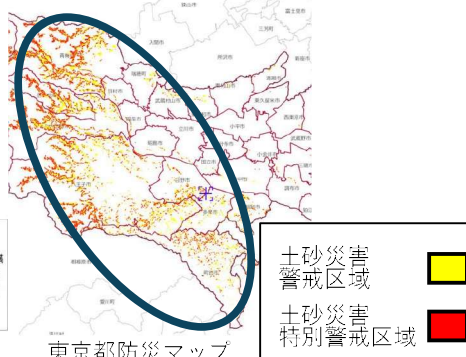
都心部南部直下地震における
焼失棟数分布図



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

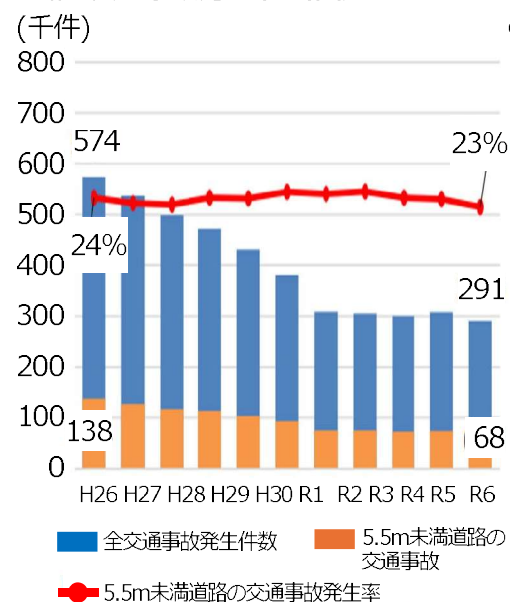
- ・車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
- ・都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

子ども及び高齢者の安全性向上

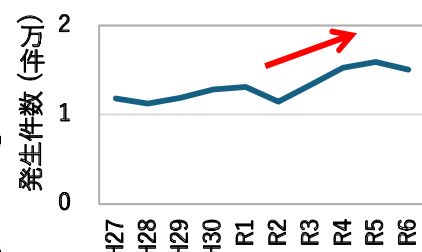
- ・生活道路での交通事故死傷者数は小学生が最多となっています。
- ・急病、交通事故等により、軽傷・中等症で救急搬送される高齢者が増加しています。

生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

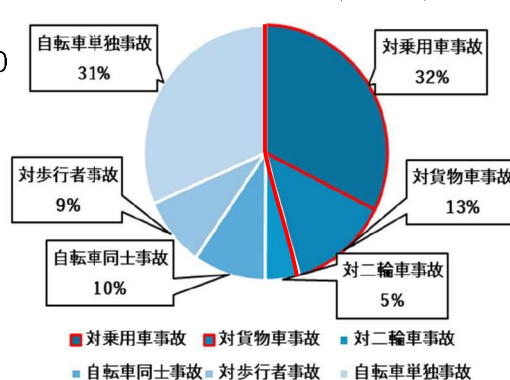
全交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移



都内の自転車事故の発生推移

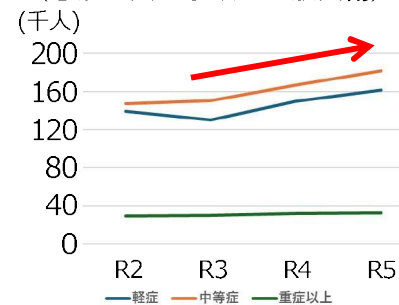


令和6年 自転車事故(相手別)



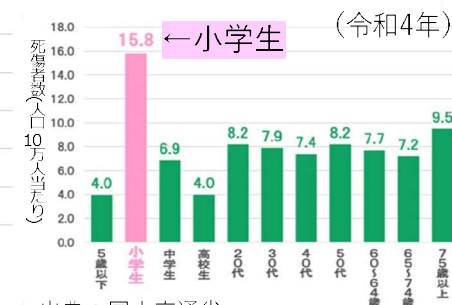
高齢者の救急搬送

初診時程度別高齢者搬送人員 (急病・交通事故・一般負傷)

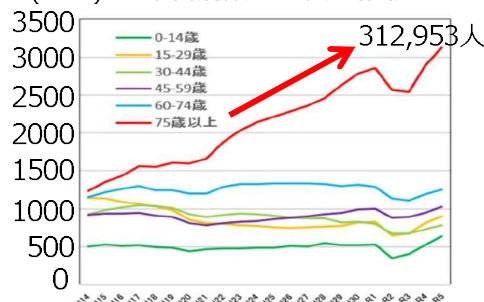


子どもの交通事故

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



年代別搬送人員の推移



2 東京の道路を取り巻く課題

都市環境

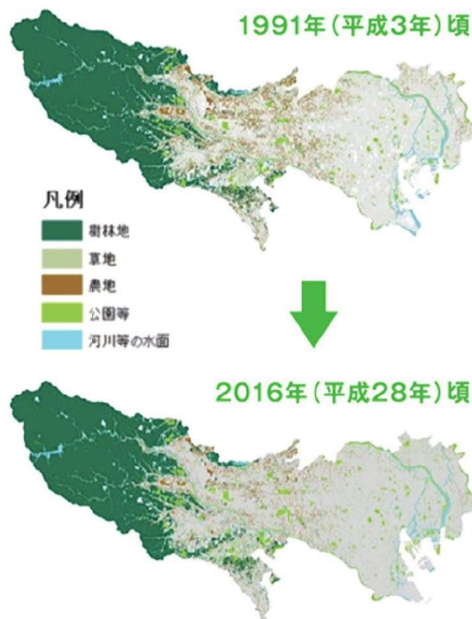
気温上昇を見据えた都市環境の整備

- ・都全域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CO₂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CO₂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



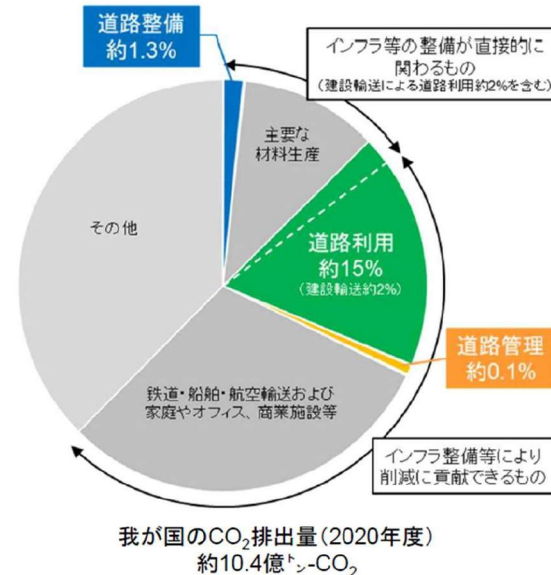
※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出

出典：東京都、東京の緑の取組Ver.2, Ver.3

※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。

運輸部門におけるCO₂の排出量

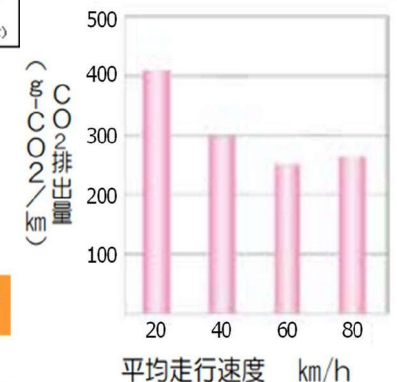
国内のCO₂排出量の内訳(2020年度)



我が国のCO₂排出量(2020年度)
約10.4億トン-CO₂

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CO₂排出量の関係



出典：国総研、自動車排出計数の算定根拠

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

<都市の強靱化>

○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靱な都市の実現

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。

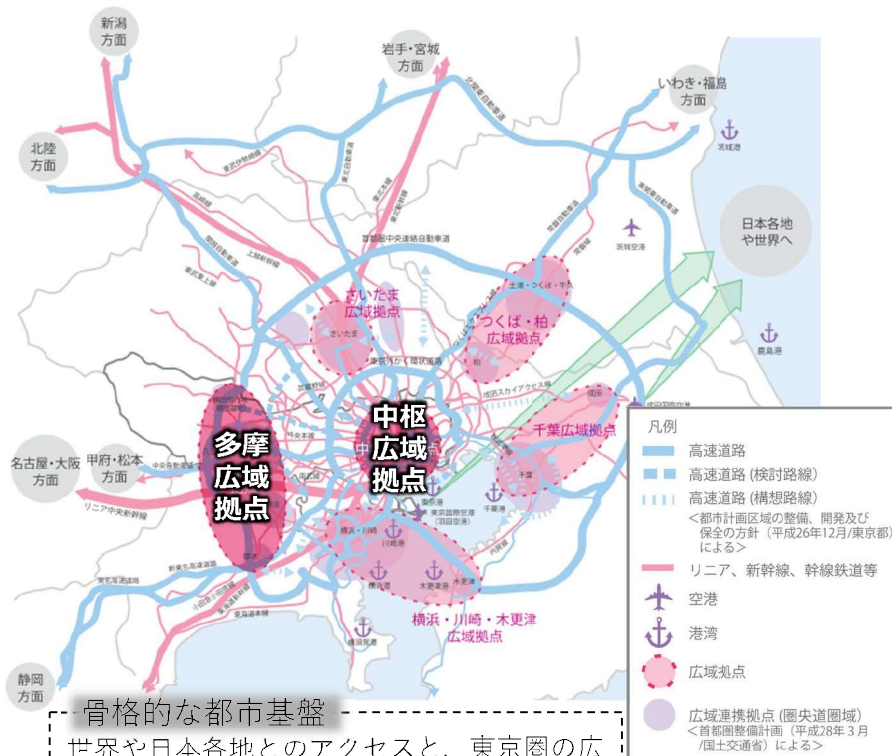
目指すべき都市構造

【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」の創出につながります。



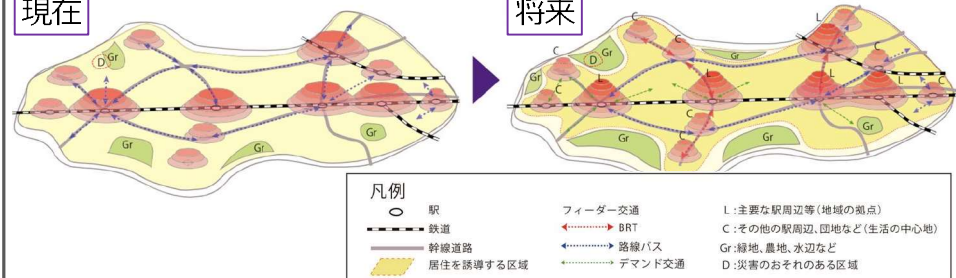
◆ 地域的なレベルの都市構造

○ 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。

現在

将来



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

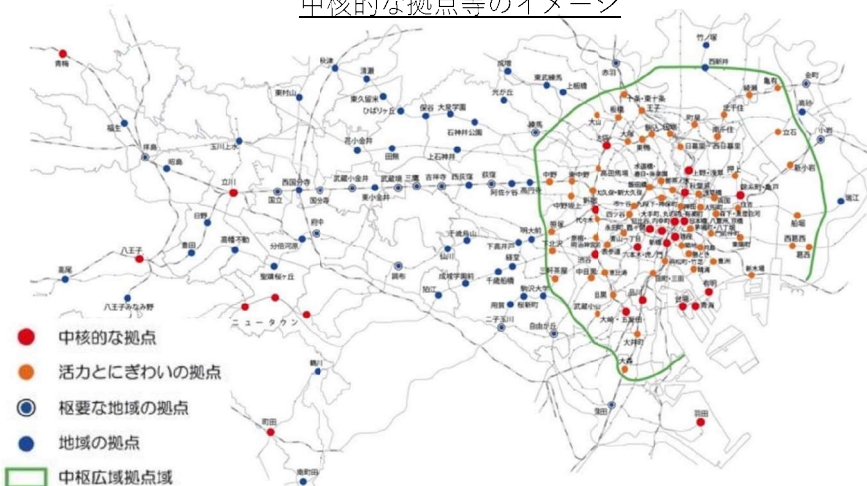
< 拠点ネットワークの充実及び強化 >

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。

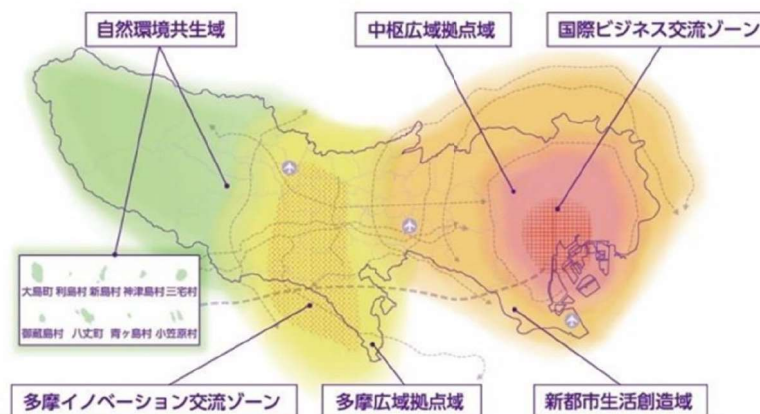
中枢広域拠点域の将来像

- ・ 高密度な道路・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、「都市の強靱化」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

都市の強靱化

- 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

基本目標1 都市の強靱化

- 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※

…防災・輸送…



…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



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

…憩い・にぎわい…



…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



※ 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」



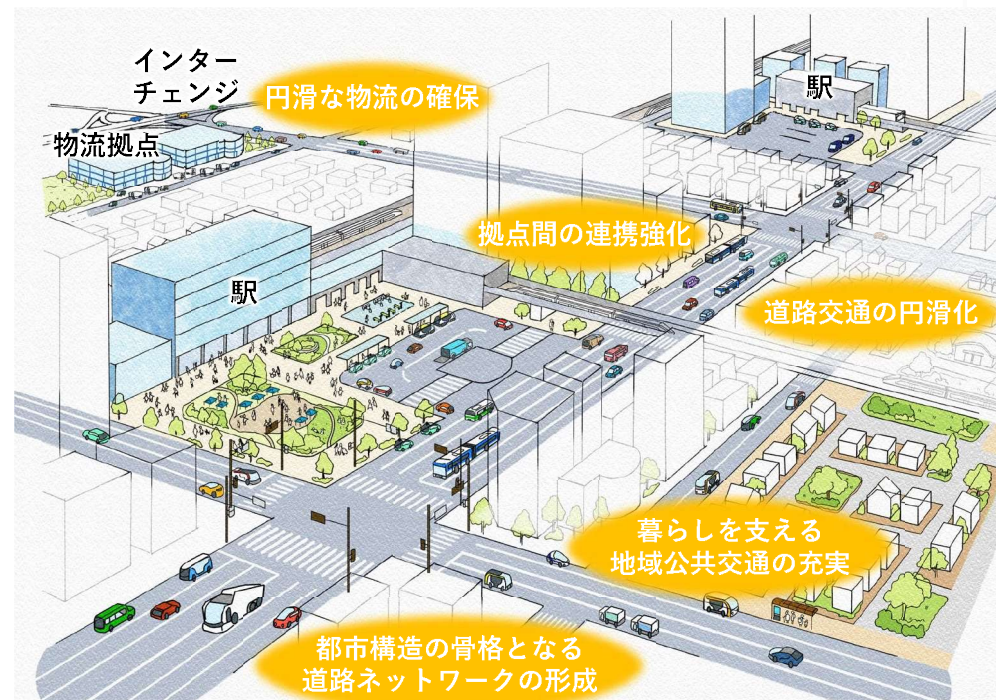
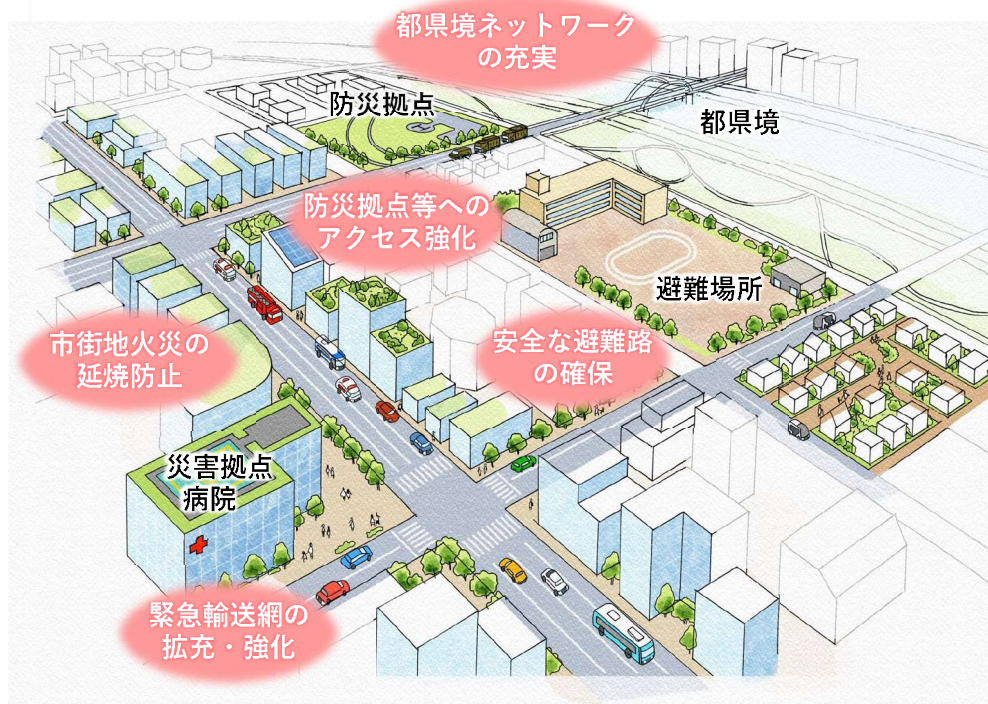
基本目標 1 都市の強靱化 …防災・輸送…

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、首都東京の強靱化を図ります。



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」



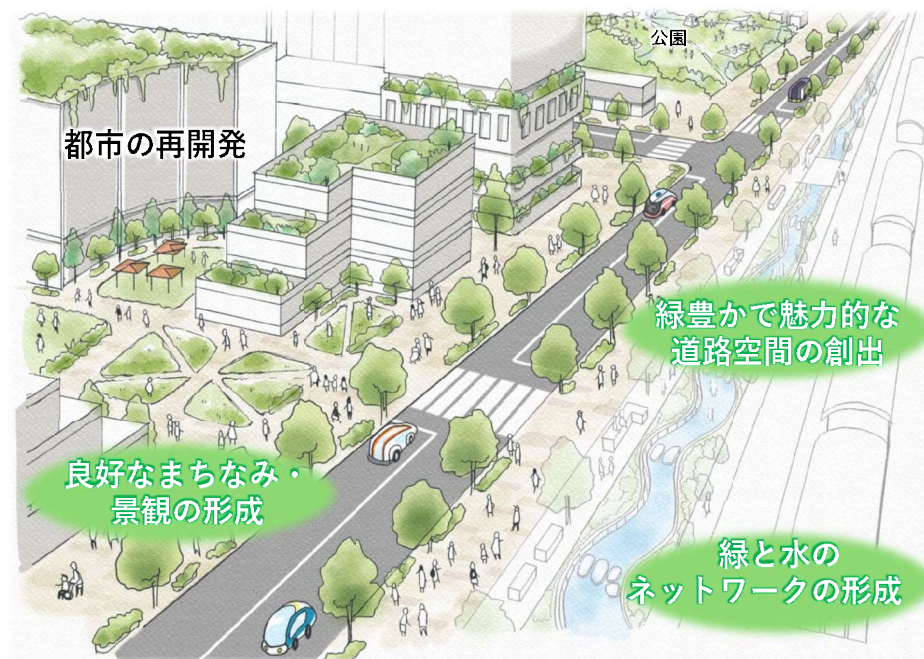
基本目標3 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…

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。



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

都市の強靱化
…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>



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>

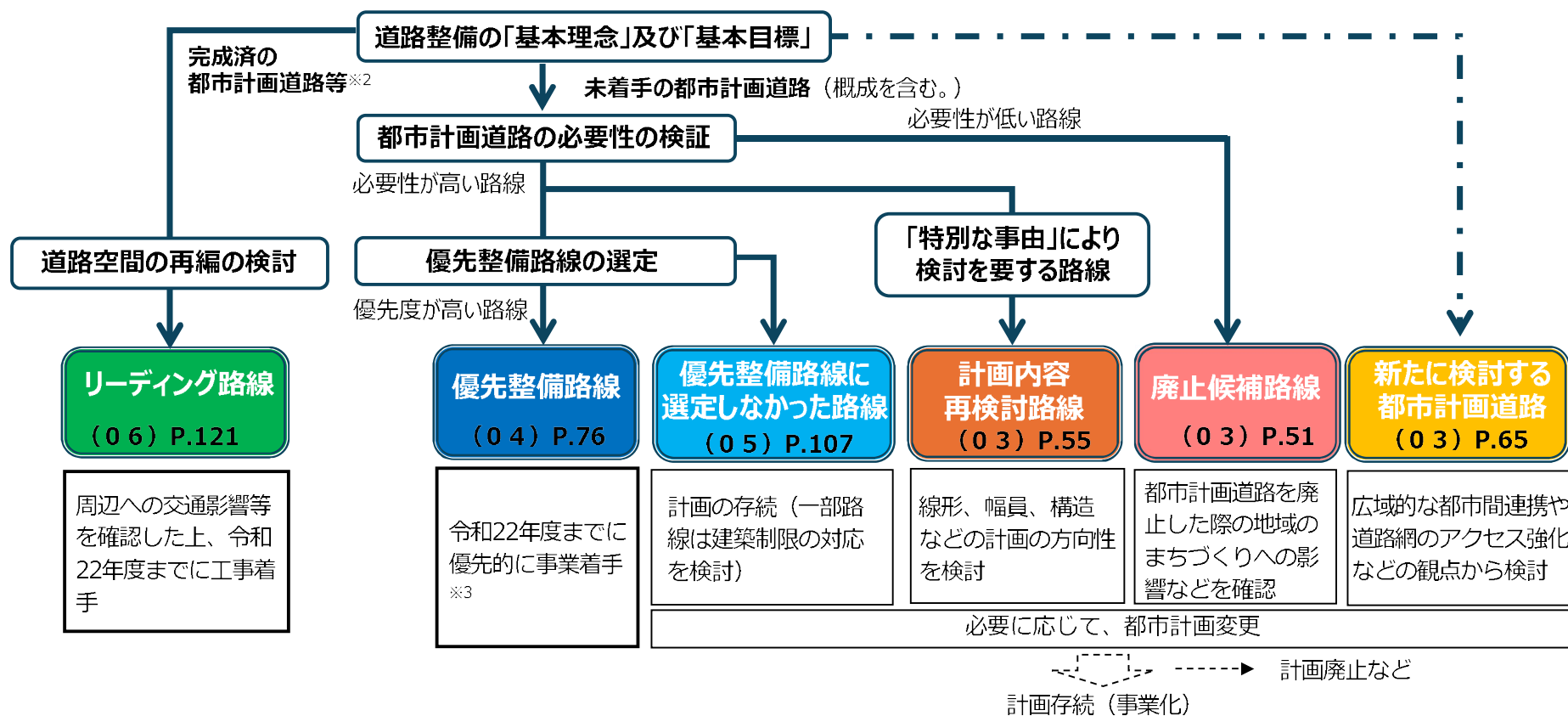


7 整備方針に定める基本的事項及び策定手順

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います。



※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

都市の強靱化
…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…

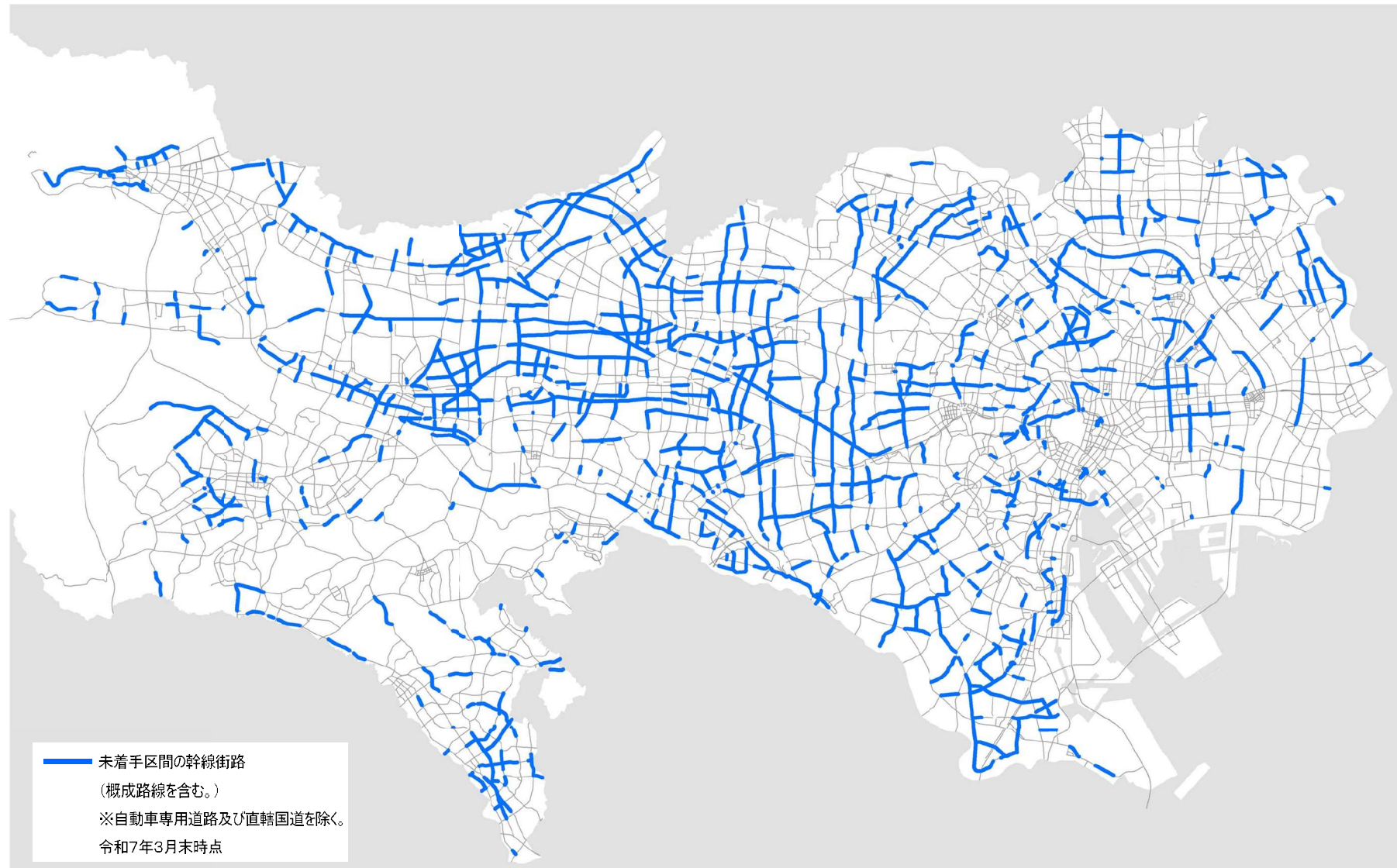


検証項目	基本目標	都市の 強靱化 …防災・輸送…	人やモノの 自由な移動 …活力・競争力…	安全で快適な 道路空間の創出 …憩い・にぎわい…	都市環境 の向上 …景観・緑…
都全域に関わる項目	1 骨格幹線道路網の形成	●	●	●	●
	2 交通処理機能の確保		●	●	●
	3 物流ネットワークの形成	●	●	●	●
	4 広域的な災害対応機能の強化	●			
	5 延焼遮断機能の向上	●			
地域に関わる項目	6 持続可能な地域公共交通等の実現		●	●	●
	7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出				●
	8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	●			
	9 命を守る道路ネ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

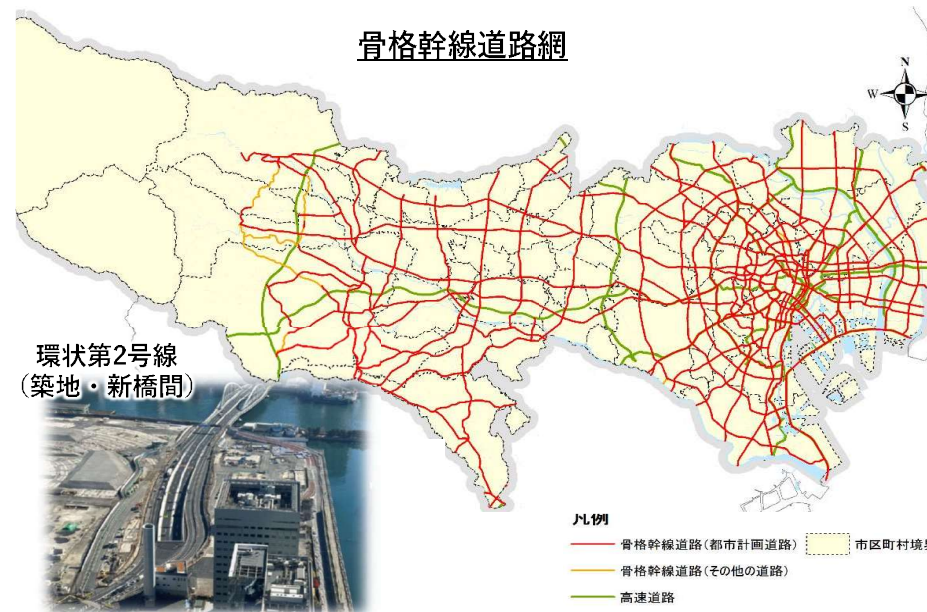
1 骨格幹線道路網の形成



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、今後と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

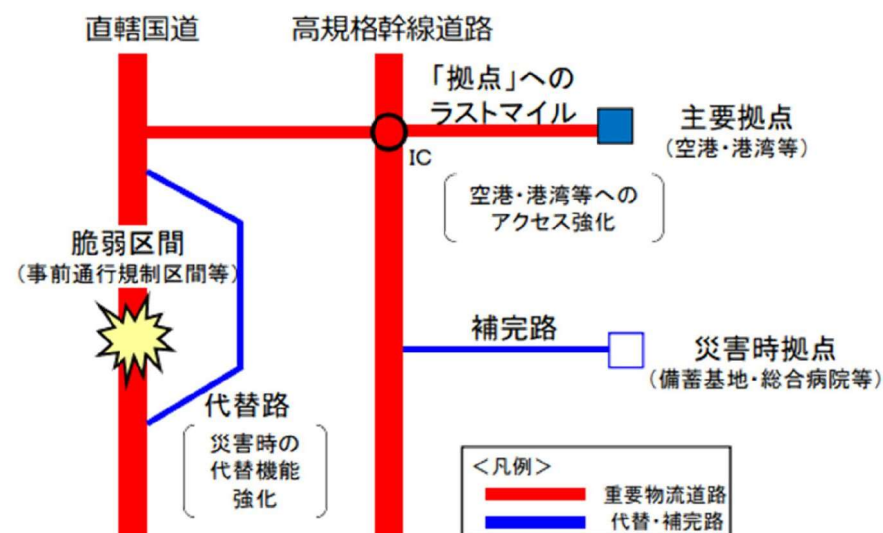
3 物流ネットワークの形成



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、今後と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、東京の強靱化に寄与する都市計画道路は、今後とも必要であると評価しました。



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つなぐ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：応急対策の中核を担う都本庁舎、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、東京の強靱化に向け、今後とも必要であると評価しました。



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

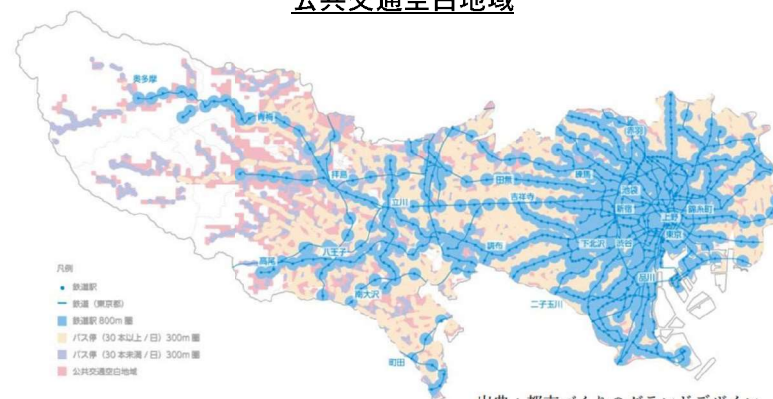
6 持続可能な地域公共交通等の実現



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、今後と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、今後と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。



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

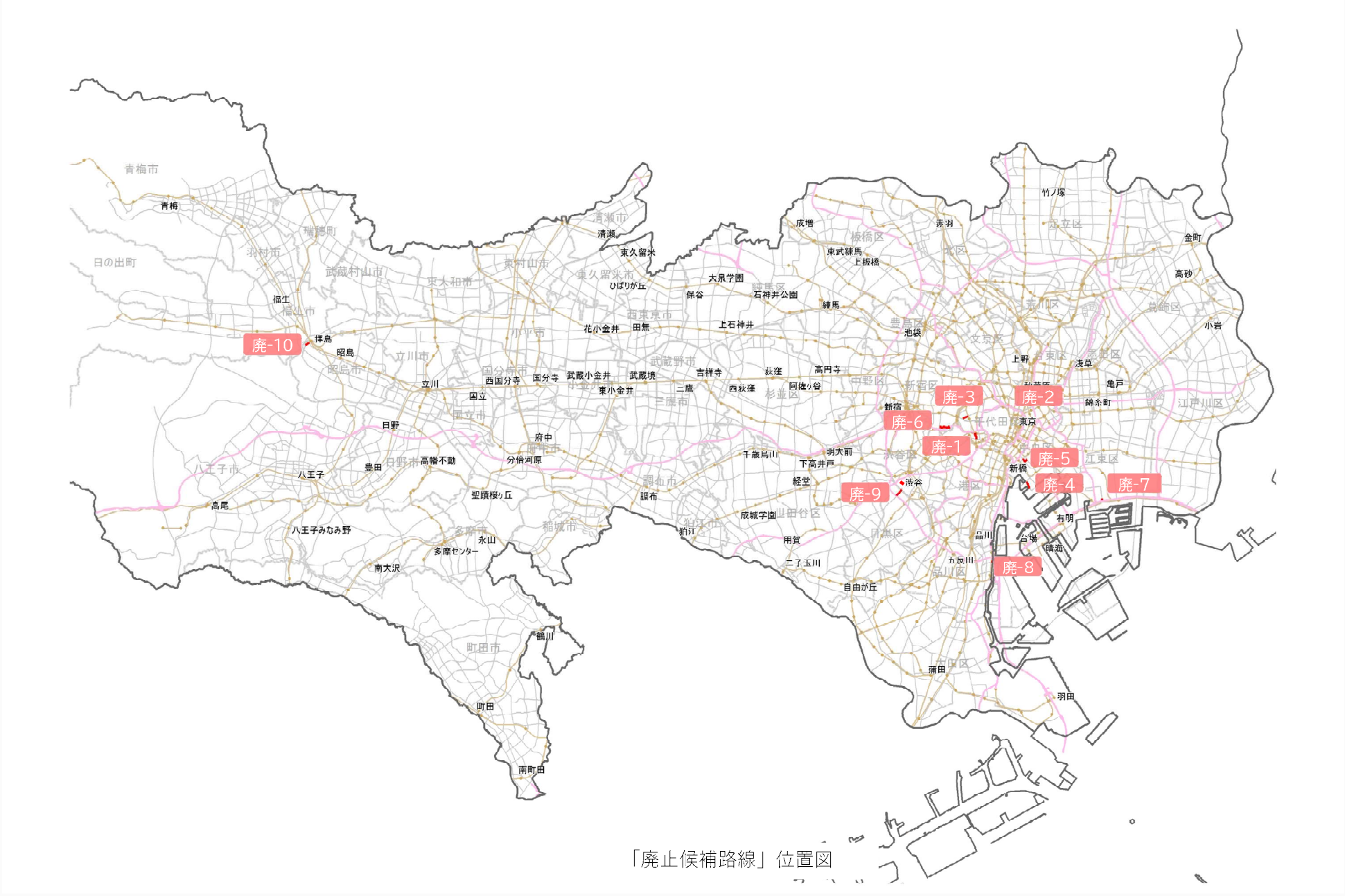
検証項目1から10までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約3kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線(区間)」に位置付けます。今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

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	

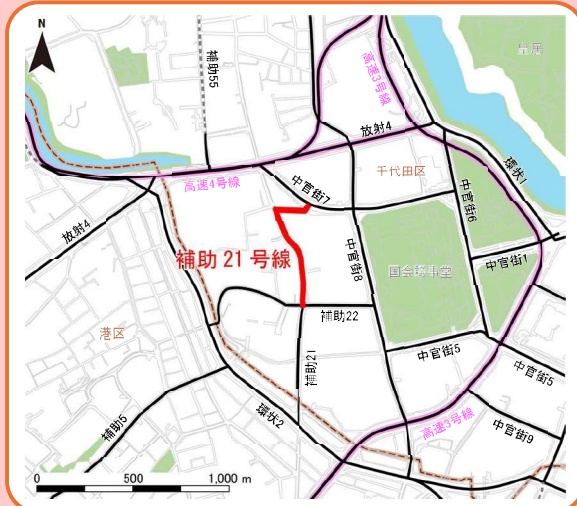
ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果



3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

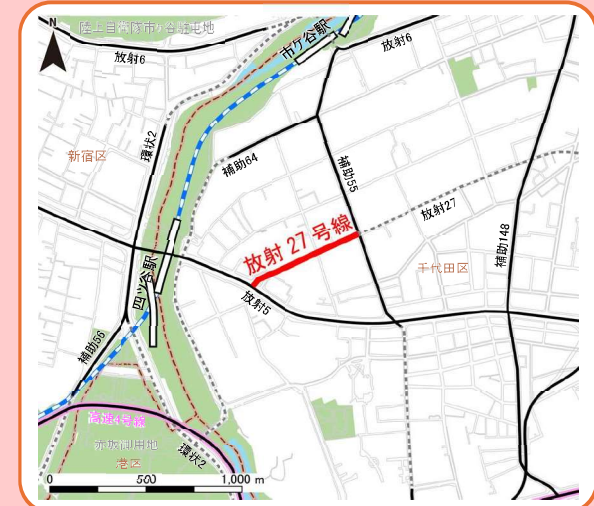
廃-1 補助21号線



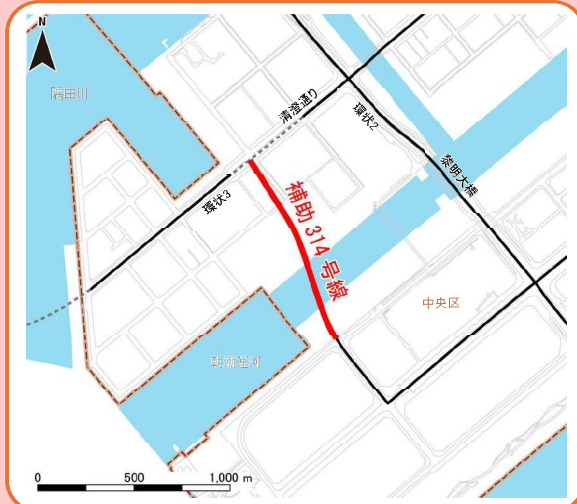
廃-2 補助167号線



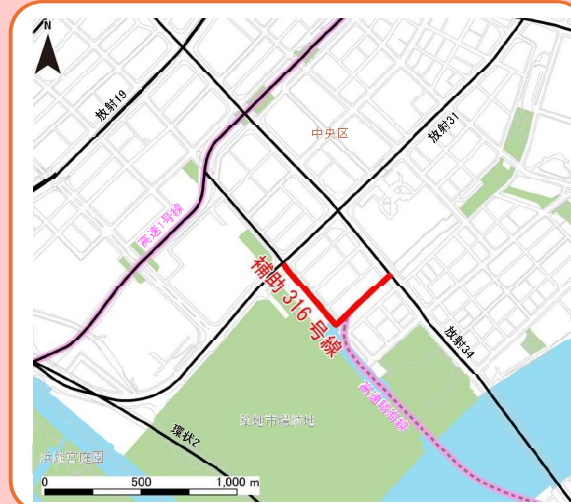
廃-3 放射27号線



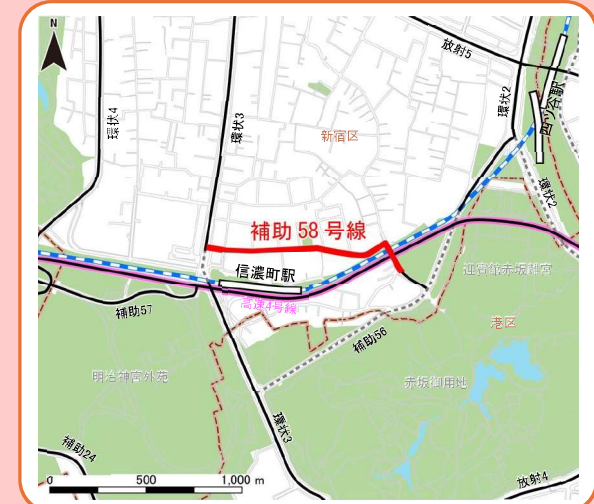
廃-4 補助314号線



廃-5 補助316号線

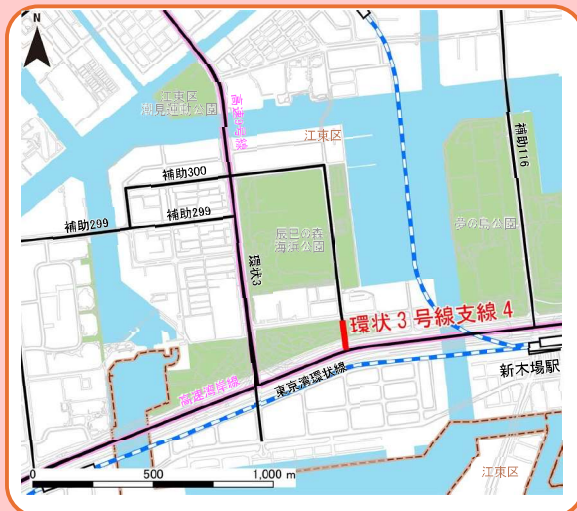


廃-6 補助58号線

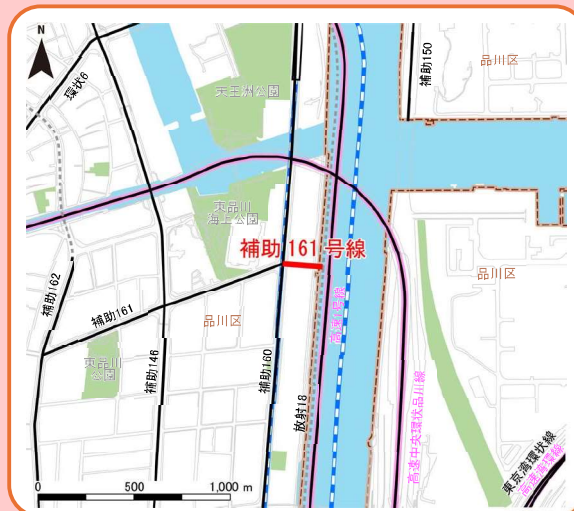


3 「都市計画道路の必要性の検証」 結果

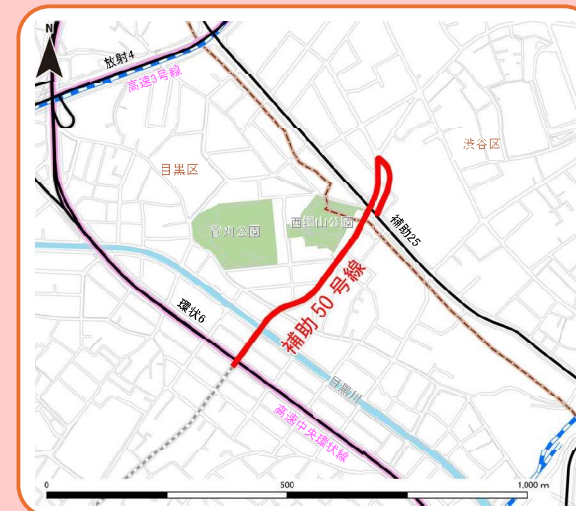
廃-7 環状3号線支線4



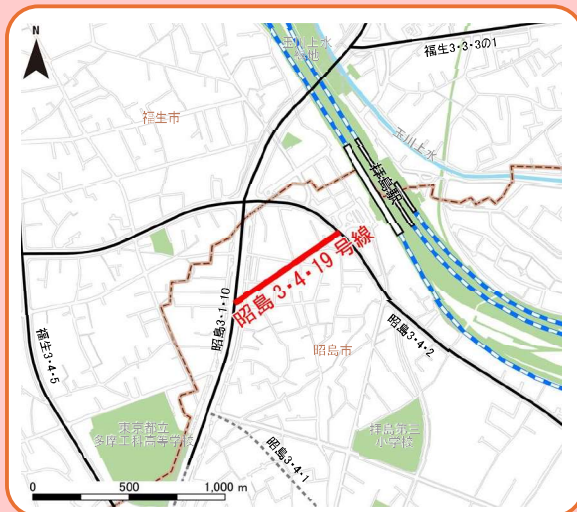
廃-8 補助161号線



廃-9 補助50号線



廃-10 昭島3・4・19号線



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

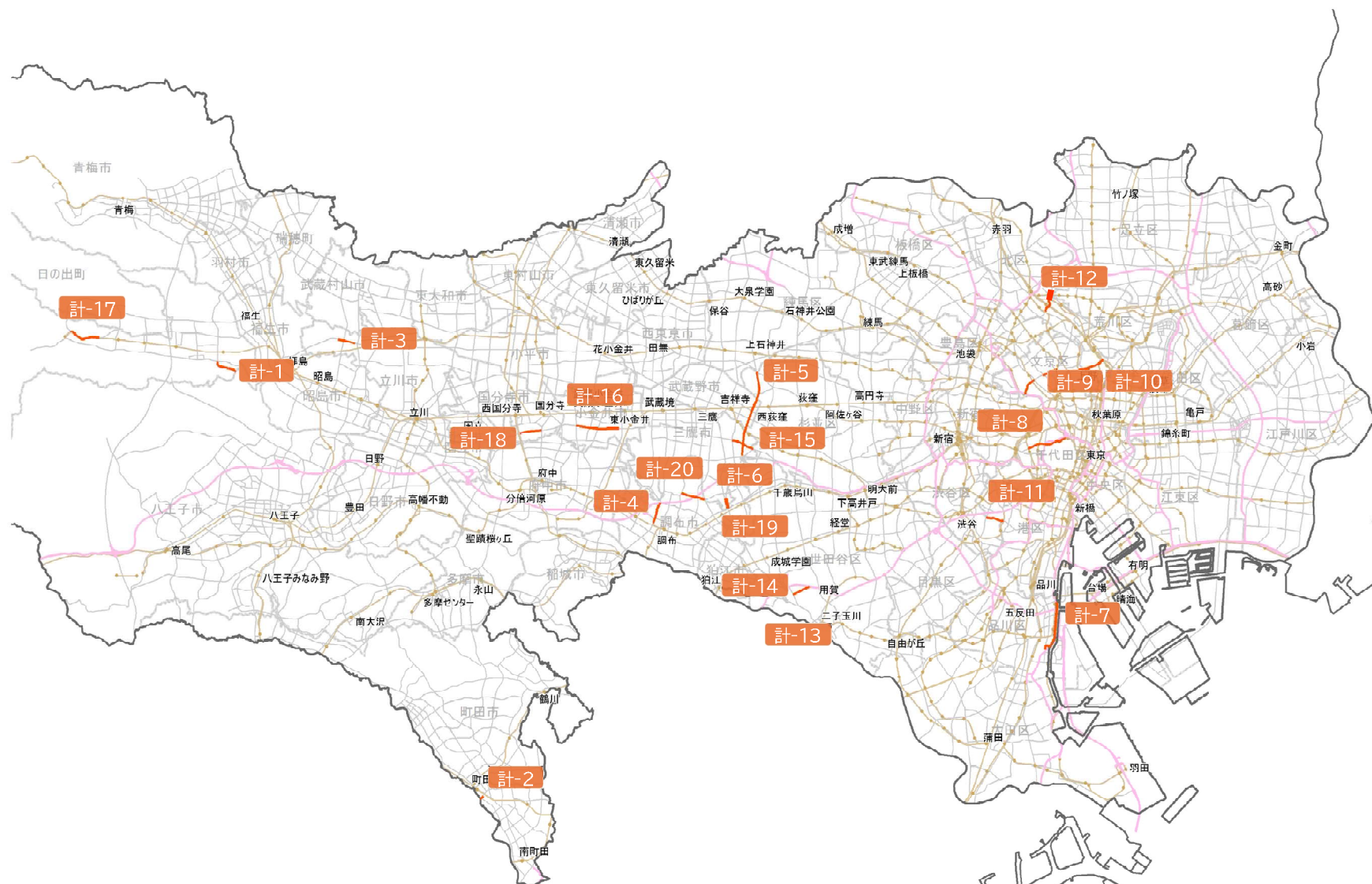
4 計画内容再検討路線

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～東つつじヶ丘二丁目（東つつじヶ丘二丁目交差点）	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

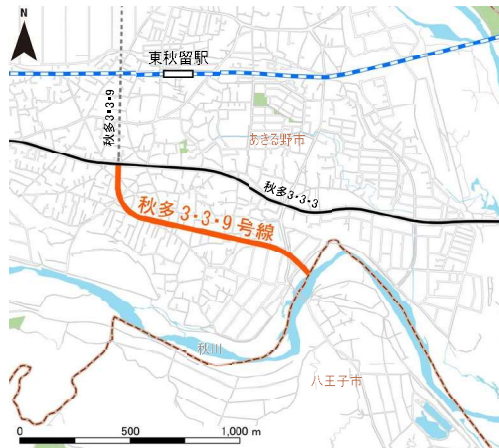


「計画内容再検討路線」位置図

4 計画内容再検討路線

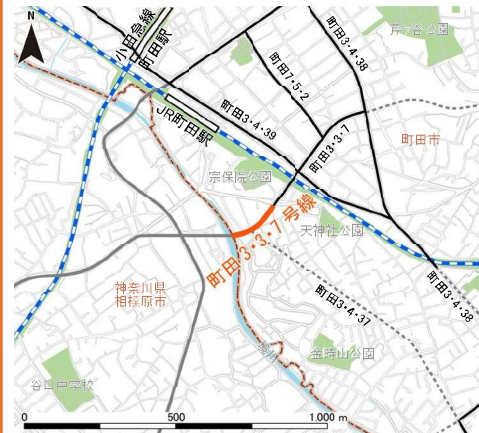
ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

計-1 秋多3・3・9号線



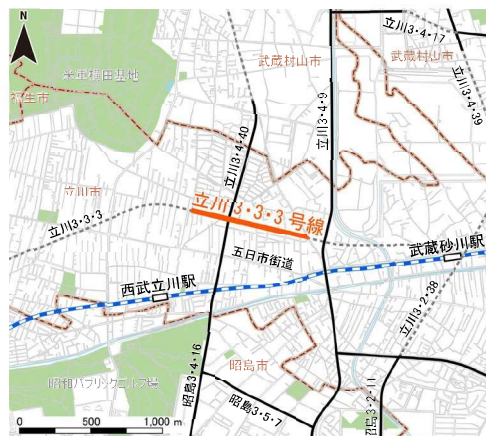
隣接する八王子市との間で、都市計画の不整合が生じており、あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要です。

計-2 町田3・3・7号線



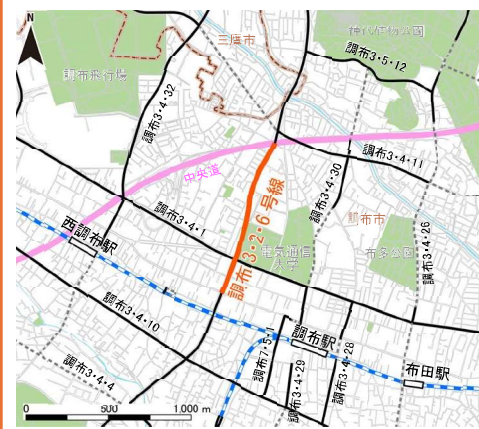
都県境における線形不整合の解消に向けて、渡河部の橋梁について関係機関と協議した結果、接続する交差点等において、新たに構造検討が必要となったことから、引き続き、関係機関との調整を進める必要があります。

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以东は、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。

4 計画内容再検討路線

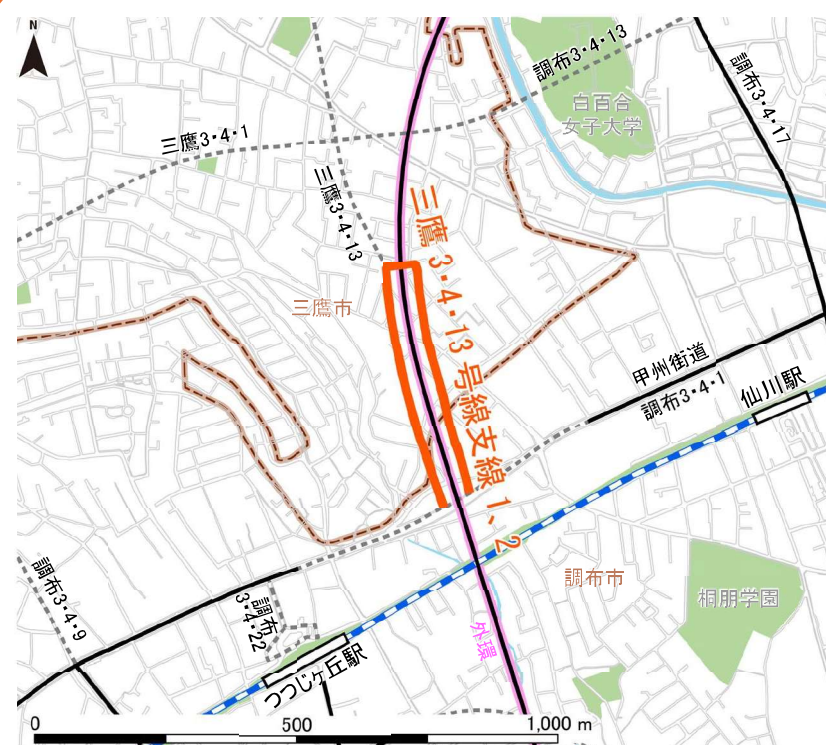
イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

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

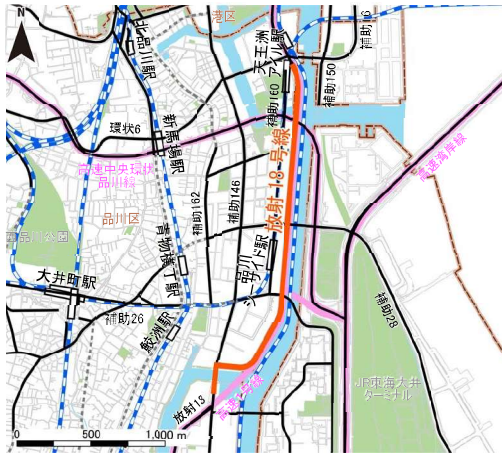


外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布3・4・1（甲州街道）と併せて検討しています。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、三鷹市及び調布市と共に検討を進めていきます。

4 計画内容再検討路線

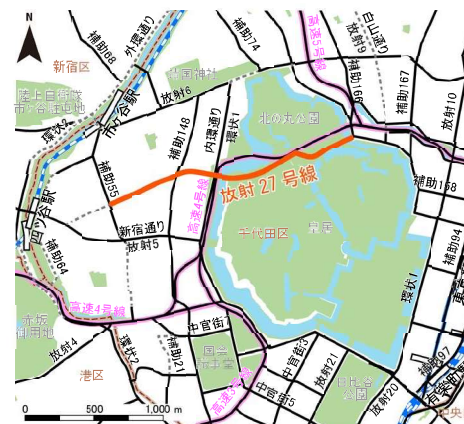
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-7 放射18号線



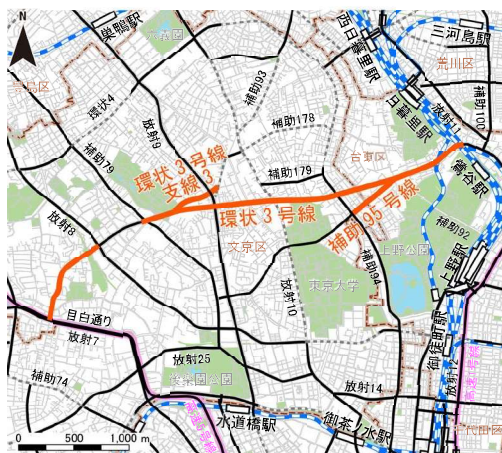
当該区間は、京浜運河の上部に計画されている都市計画道路であり、残る区部の骨格幹線道路として、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

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。

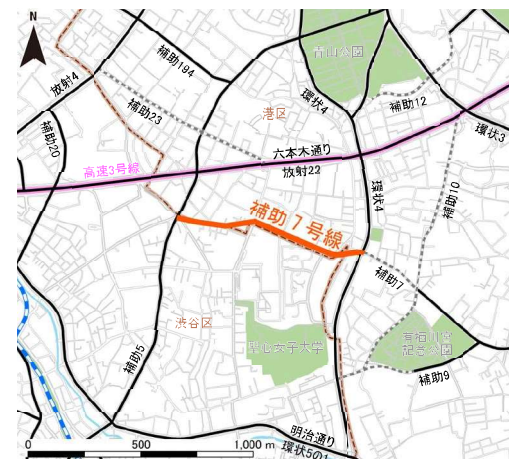
計-9 環状3号線



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-10 補助95号線

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。

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

[illegible]

※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

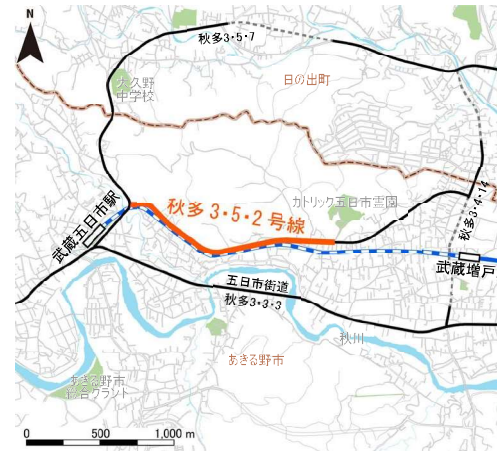
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

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。

4 計画内容再検討路線

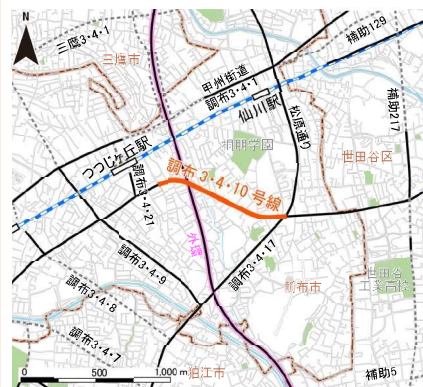
エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

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。

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靱化、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に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。

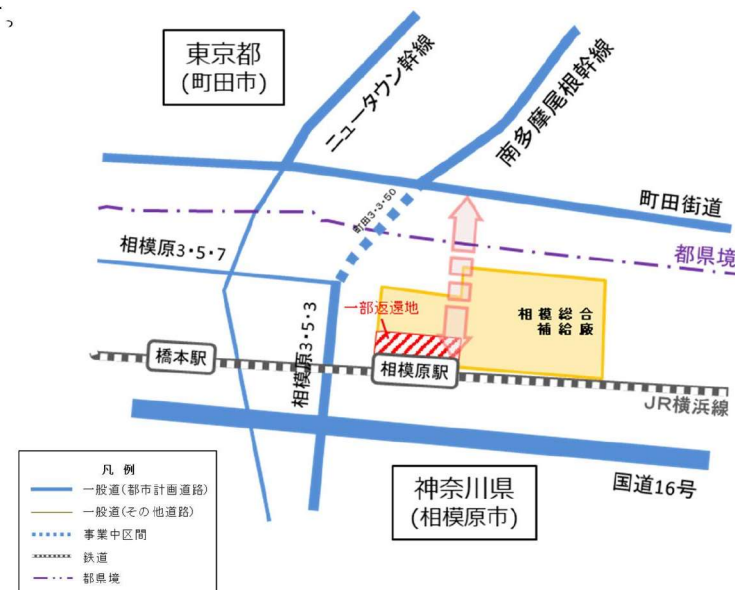


埼玉県境の道路網のイメージ

● 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。

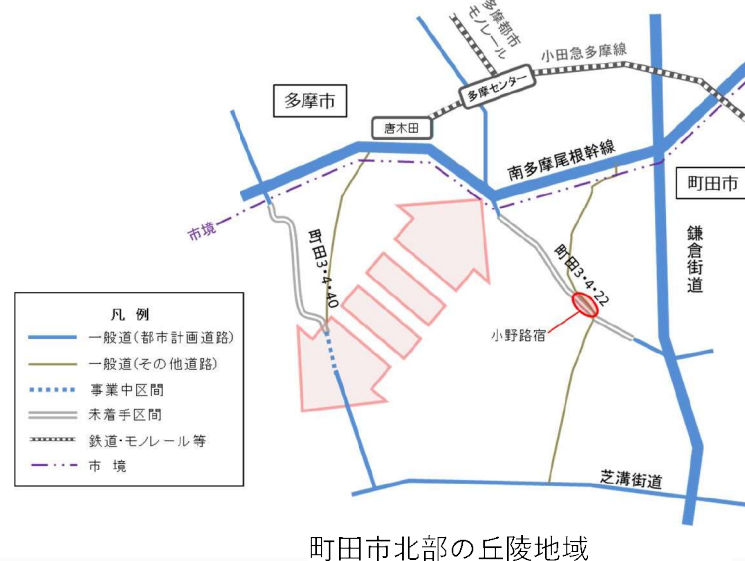


●町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充

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。



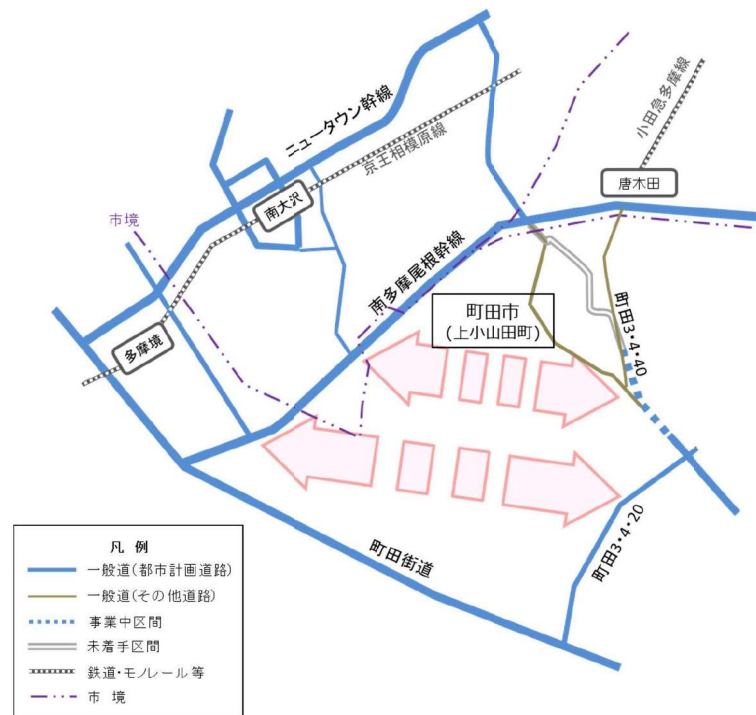
5 新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

●町田市上山田町周辺地域における道路網の拡充

町田市上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

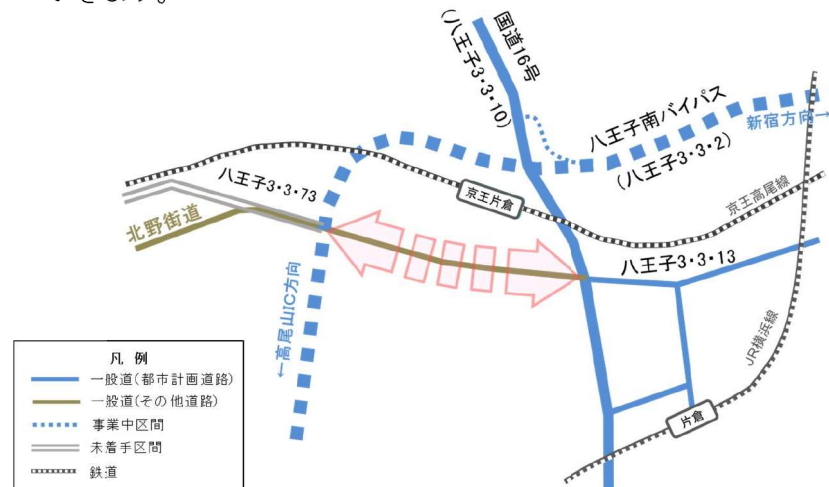
●八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸

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きを進めていきます。



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。

道路整備の基本目標

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	都市の強靱化 …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 首都東京の強靱化	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

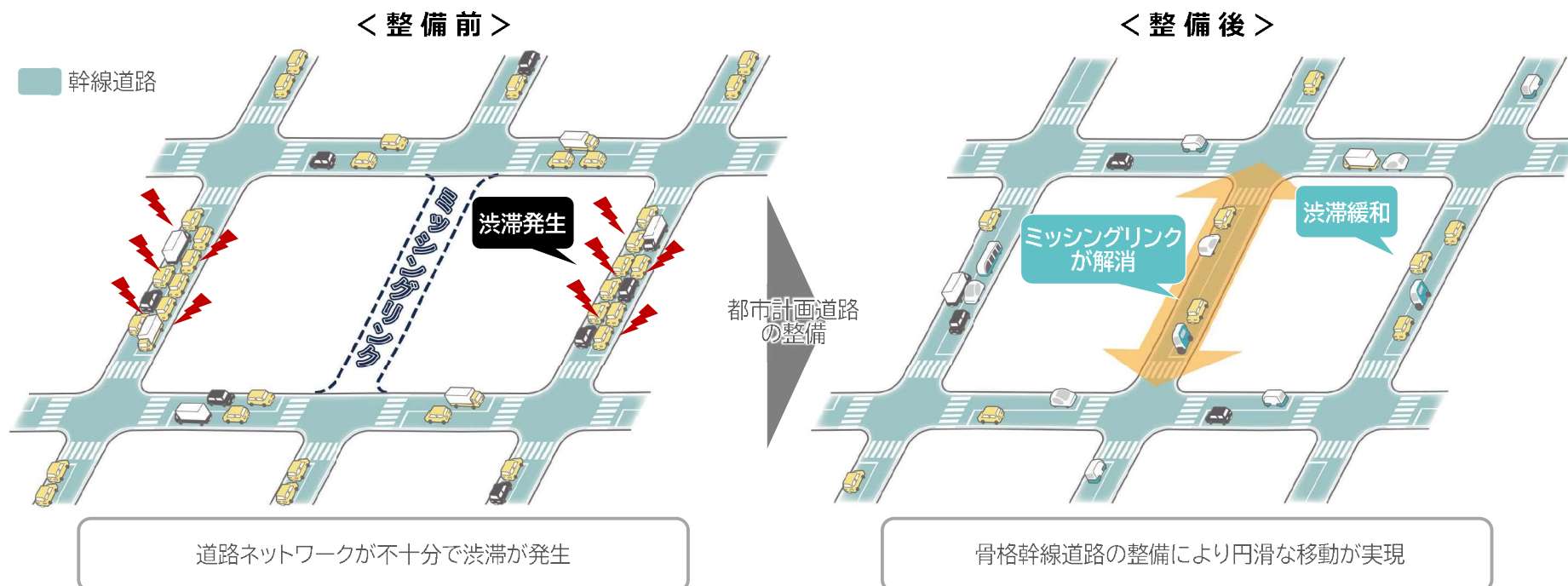
1 骨格幹線道路網の形成

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 首都東京の強靱化

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靱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。

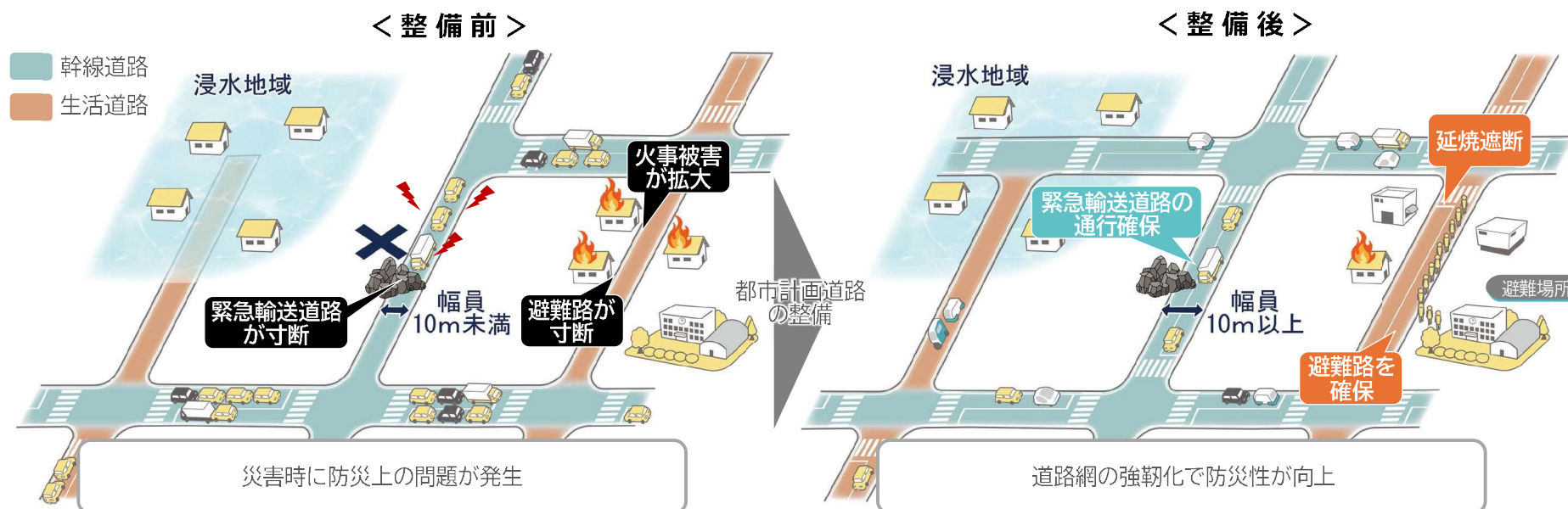


広域的な視点

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

2 「優先整備路線の選定」項目の内容

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。

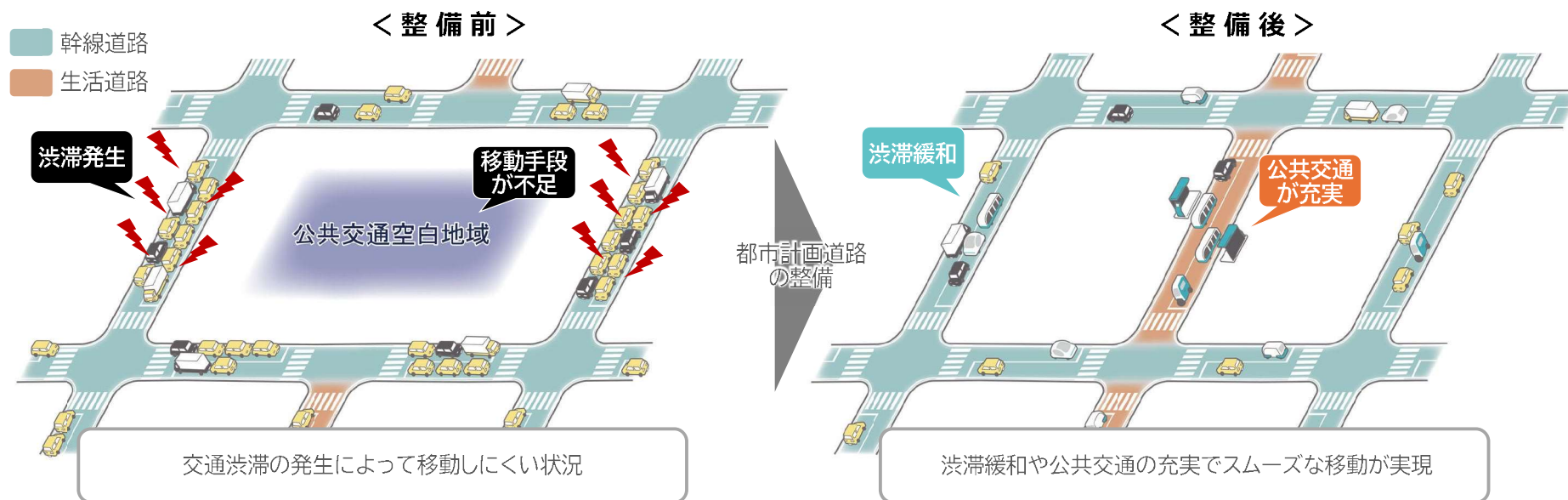
渋滞緩和や公共交通空白地域の解消などに寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

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。

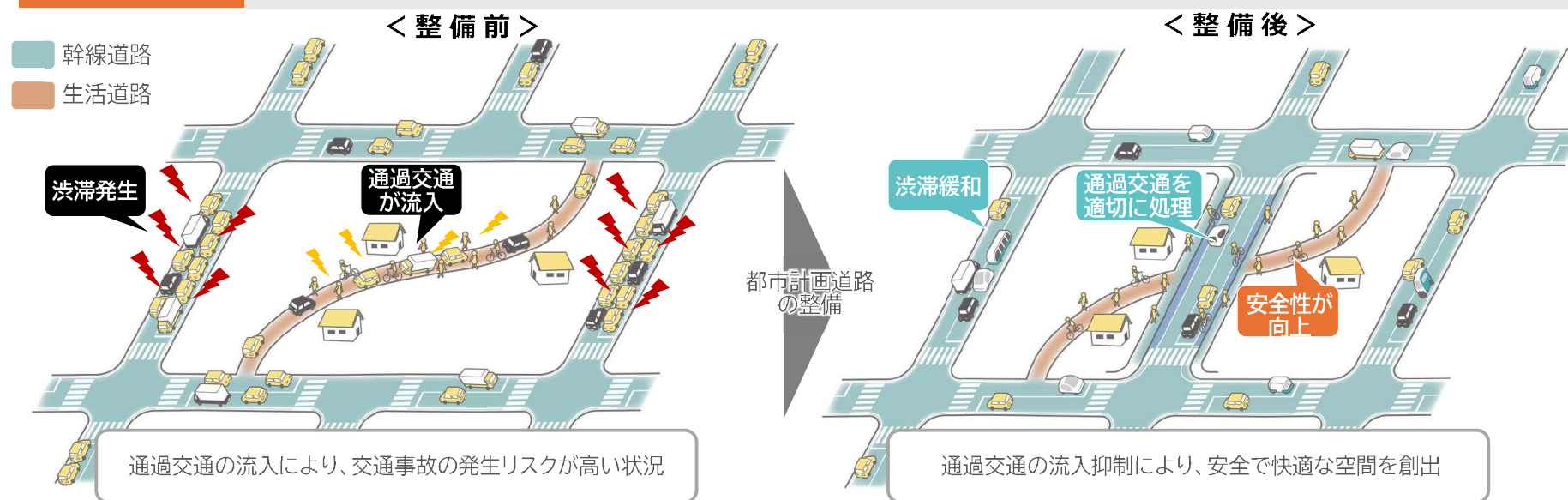


広域的な視点

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。

2 「優先整備路線の選定」項目の内容

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、ウォークア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。

3 優先整備路線の選定

首都東京の強靱化に向けた早期整備

優先整備路線のうち、首都東京の強靱化に向け、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。



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・強靱化・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・強靱化・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

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-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	強靱化・交通・安全
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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

強靱化：首都東京の強靱化

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	強靱化・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	強靱化・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・強靱化・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・強靱化・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	強靱化・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・強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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

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・強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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・強靱化・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・強靱化・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	強靱化・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

強靱化：首都東京の強靱化

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	強靱化・安全・まち
区-2	補助14号線	環状4～高輪四丁目（柵榴坂上）	港	310	強靱化・安全・まち
区-3	補助23号線	放射22～放射4	港	810	強靱化・まち
区-4	駅街路2号線	駅街路1～環状2	港	180	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・安全・まち
区-11	補助162号線	補助149～環状6	品川	570	強靱化・安全
区-12	補助163号線	西品川一丁目～補助26付近	品川	630	強靱化・安全・まち
区-13	補助127号線	補助46～放射3	目黒	640	強靱化・安全・まち
区-14	補助34号線	放射17～放射19	大田	410	強靱化・安全・まち
区-15	補助34号線	放射19～補助27	大田	350	強靱化・安全・まち
区-16	補助43号線	補助44～放射1	大田	320	強靱化・安全・まち
区-17	補助43号線	放射1～補助34	大田	480	強靱化・安全・国際・まち
区-18	補助44号線	環状7～補助48	大田	210	強靱化・安全・まち
区-19	補助44号線	補助43～環状8	大田	170	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・安全・まち
区-28	補助227号線	妙正寺川～補助76	中野	940	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・交通・安全・まち

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-31	補助243号線	補助242～補助86	北	530	強靱化・安全・まち
区-32	補助182号線	環状4～西日暮里二丁目	荒川	520	強靱化・安全
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740	強靱化
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550	強靱化・安全・国際・まち
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260	強靱化・安全・国際・まち
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850	強靱化・交通・安全・まち
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790	強靱化・交通・安全・まち
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760	強靱化・安全・まち
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・まち
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510	強靱化・まち
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70	強靱化・安全・まち
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260	強靱化・交通・安全・国際・まち
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・安全
区-65	補助284号線	補助288～放射31	江戸川	560	強靱化・安全
区-66	補助286号線	補助288～上篠崎二丁目	江戸川	400	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化
市町-11	青梅3・4・18号線	青梅3・5・23～青梅3・5・22	青梅	310	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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

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-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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靱化・まち
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化
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	強靱化・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	強靱化・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 m ²)	西東京	320	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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	強靱化・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

強靱化：首都東京の強靱化

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

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	強靱化・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	強靱化・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

強靱化：首都東京の強靱化

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

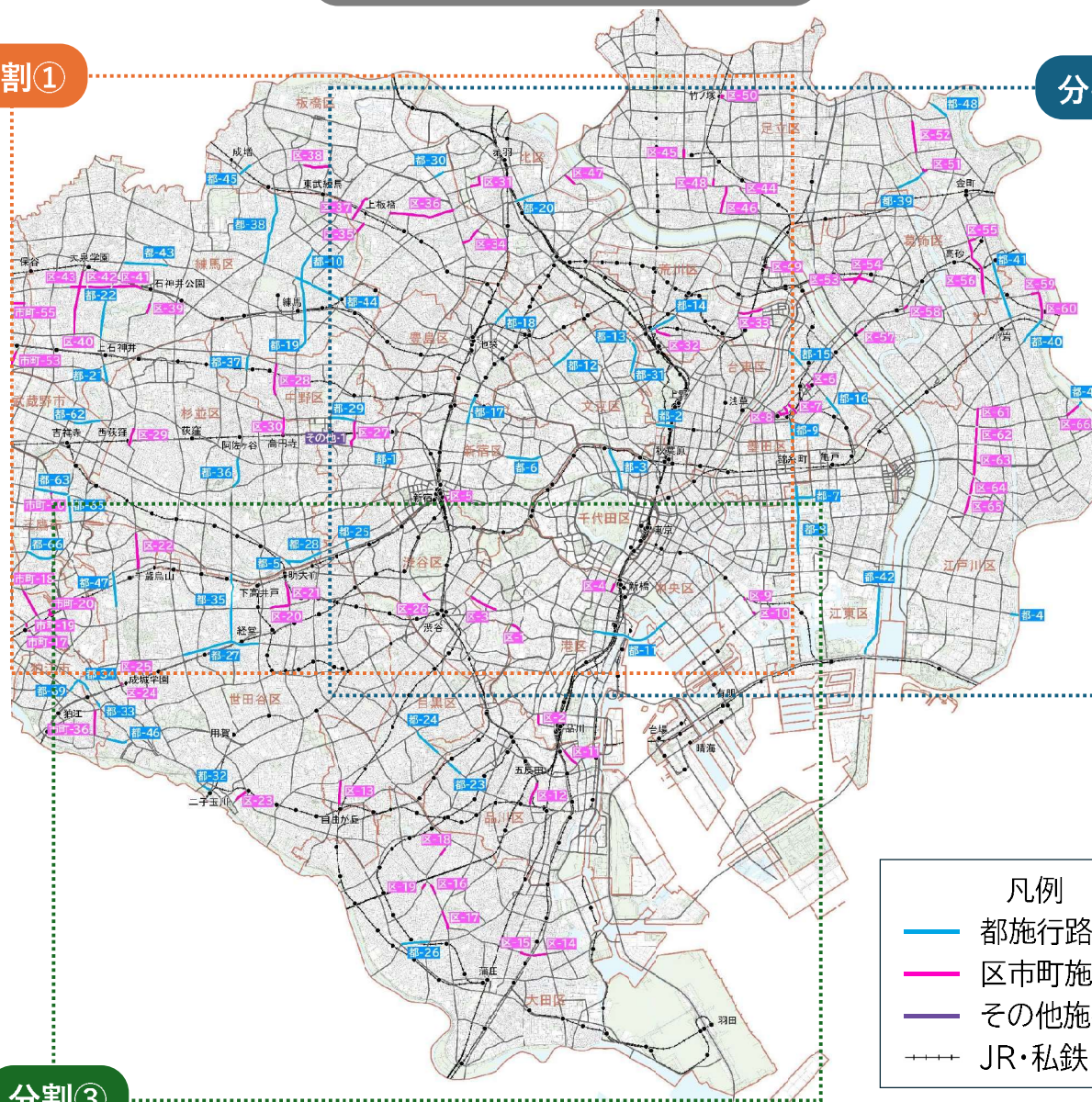
まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3 優先整備路線の選定

優先整備路線（区部）位置図

分割①

分割②



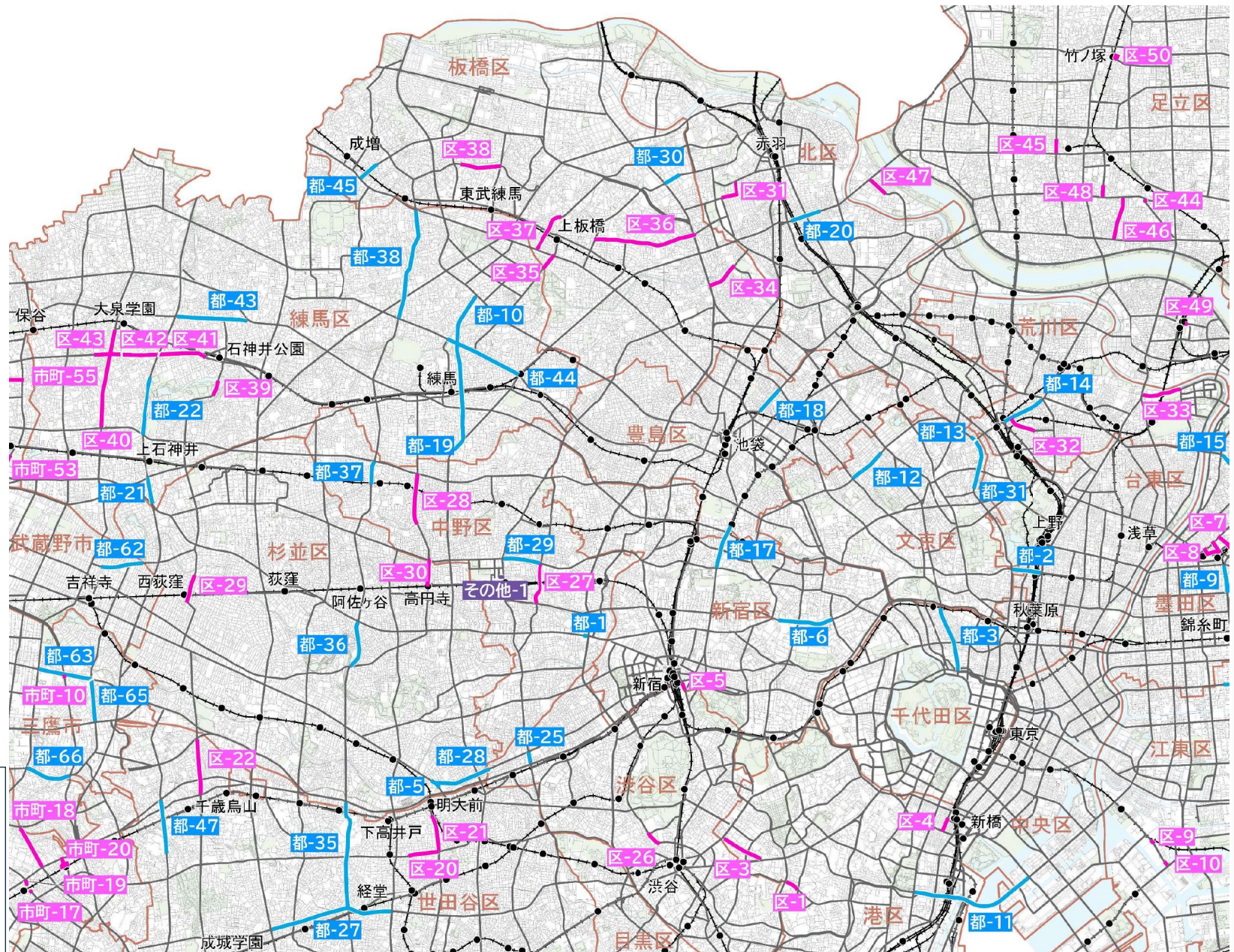
凡例

- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

分割③

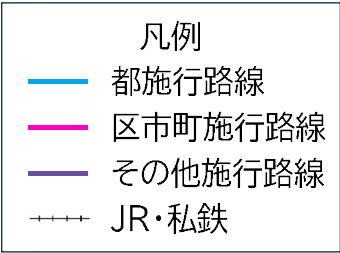
優先整備路線の選定

分割図①



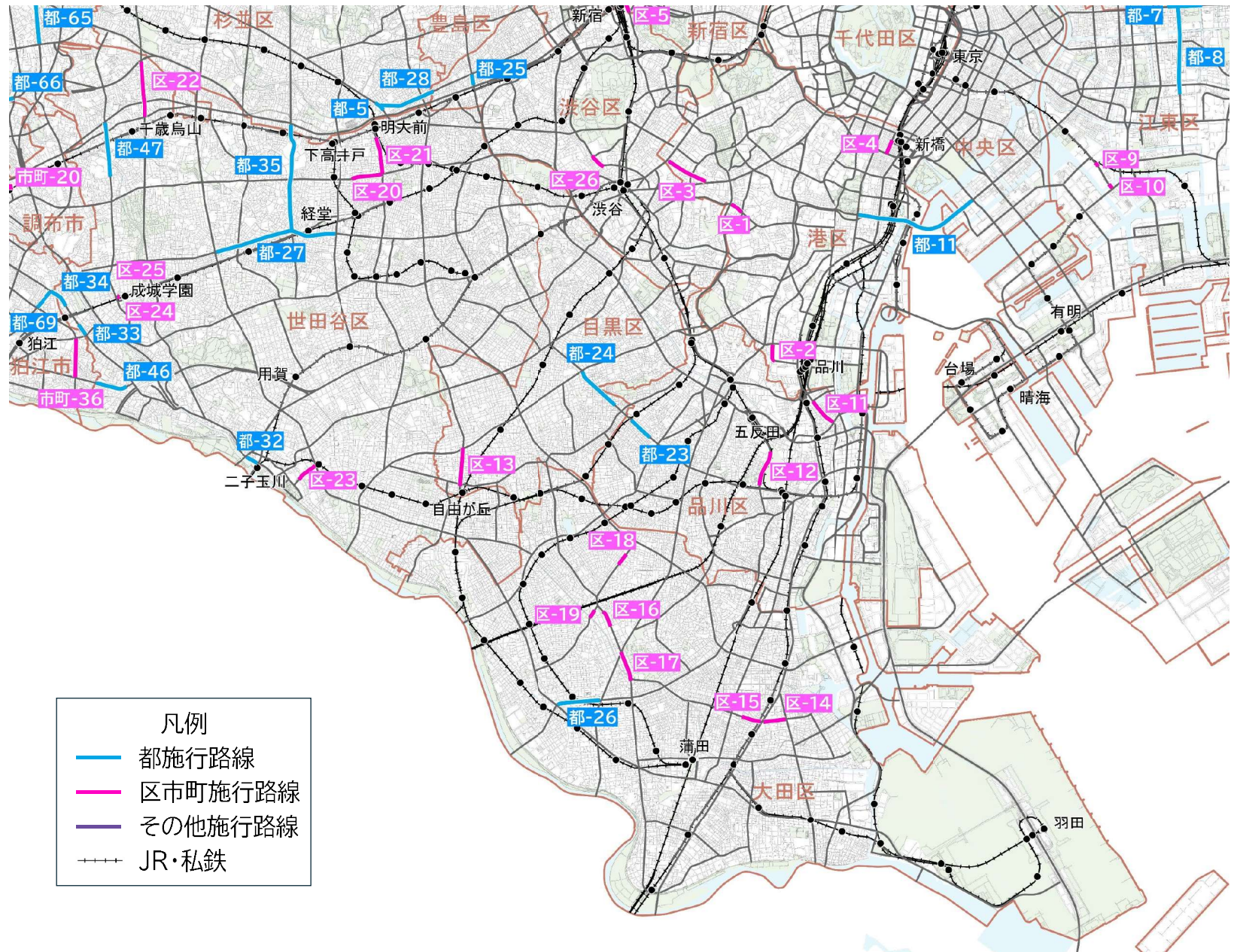
3 優先整備路線の選定

分割図②



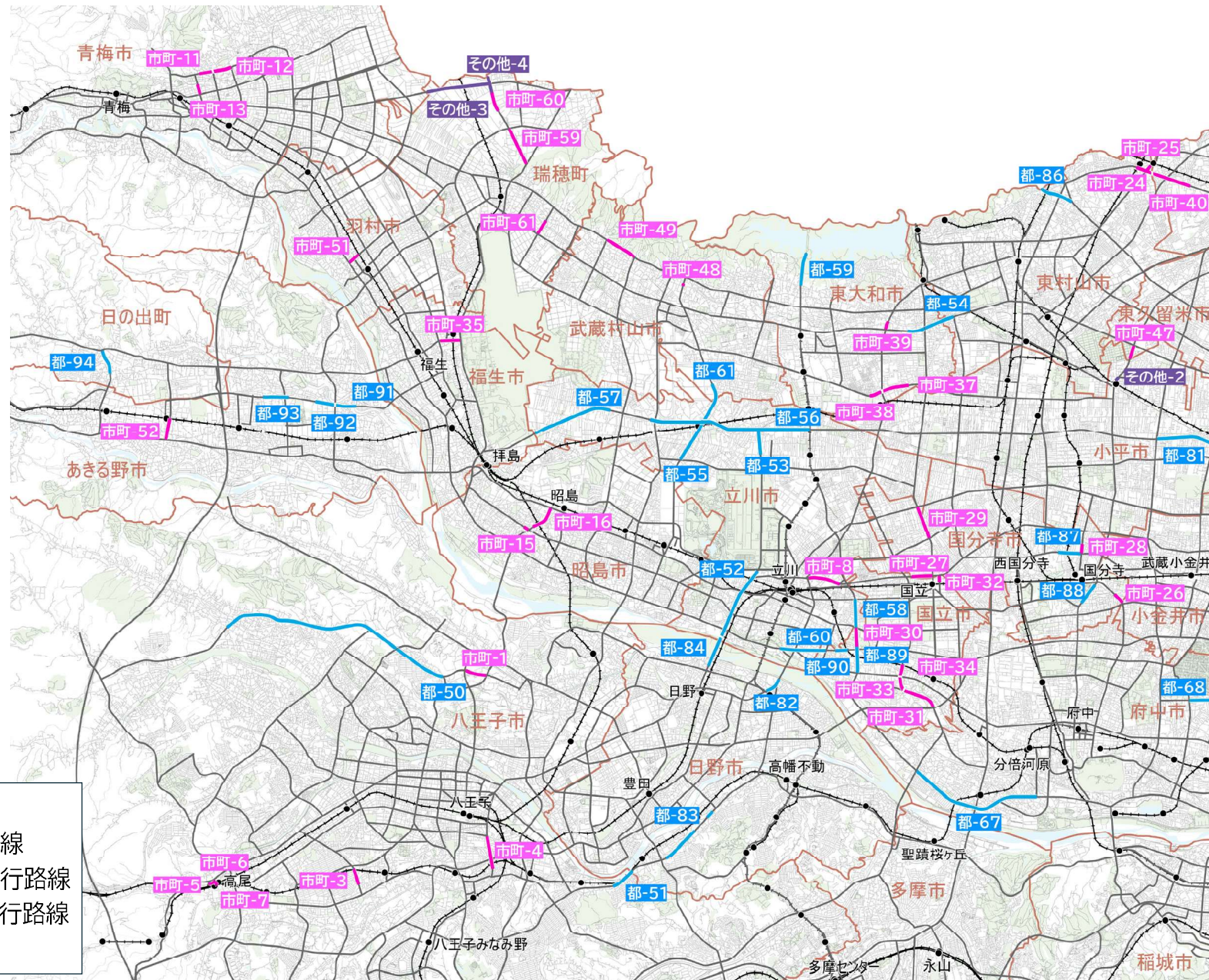
優先整備路線の選定

分割図③



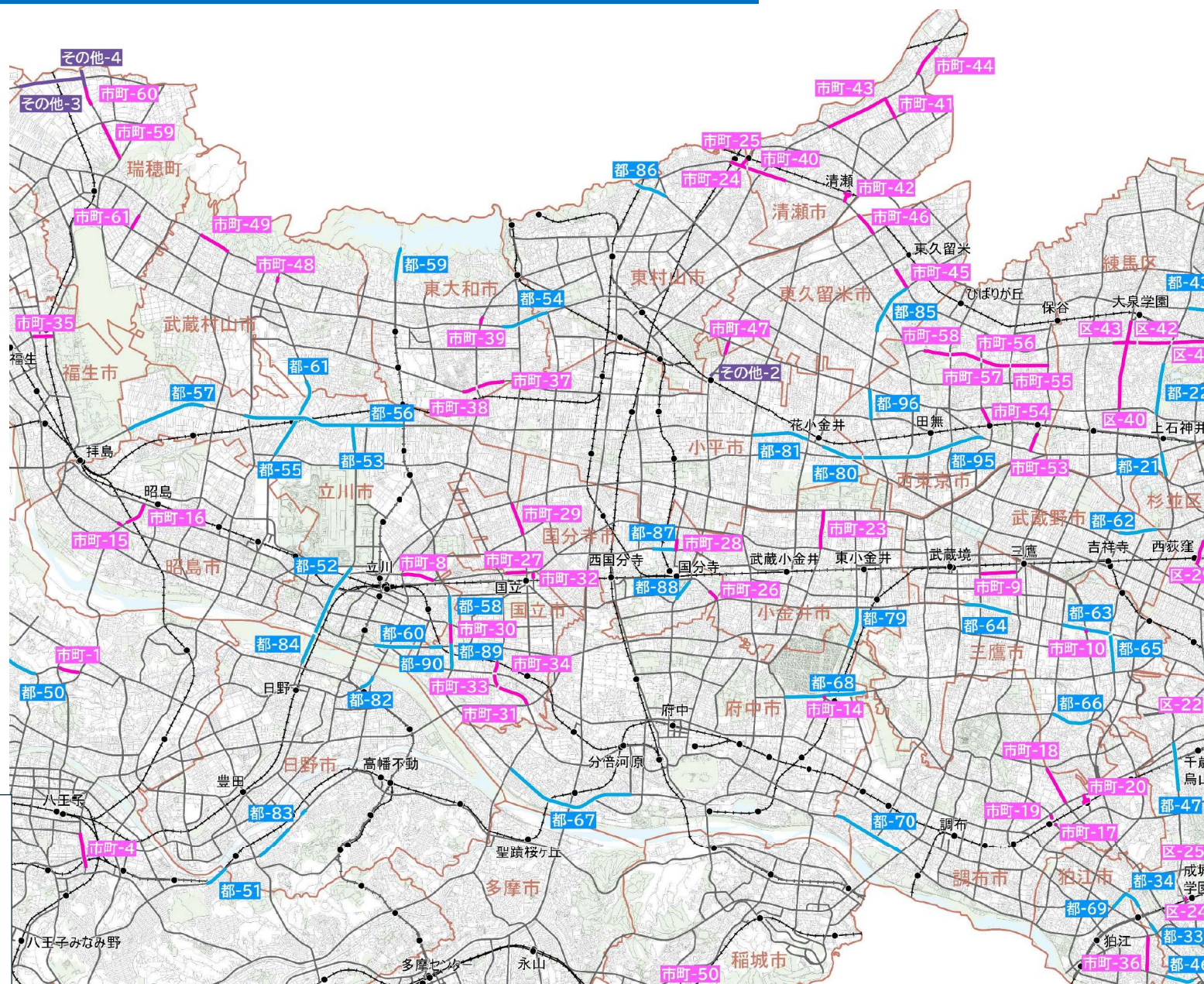
優先整備路線の選定

分割図①



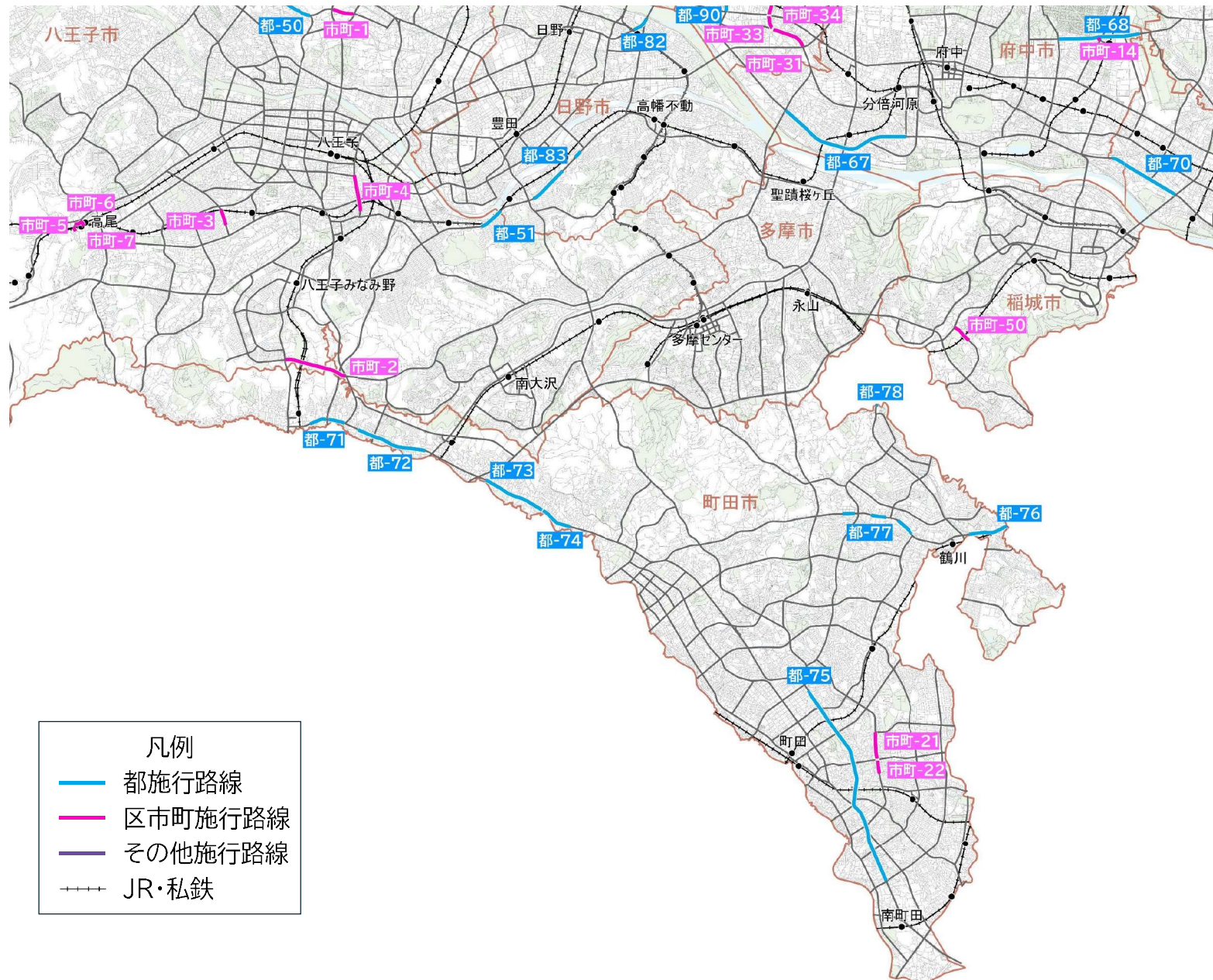
3 優先整備路線の選定

分割図②



優先整備路線の選定

分割図③



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。

首都東京の強靱化

○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。



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。

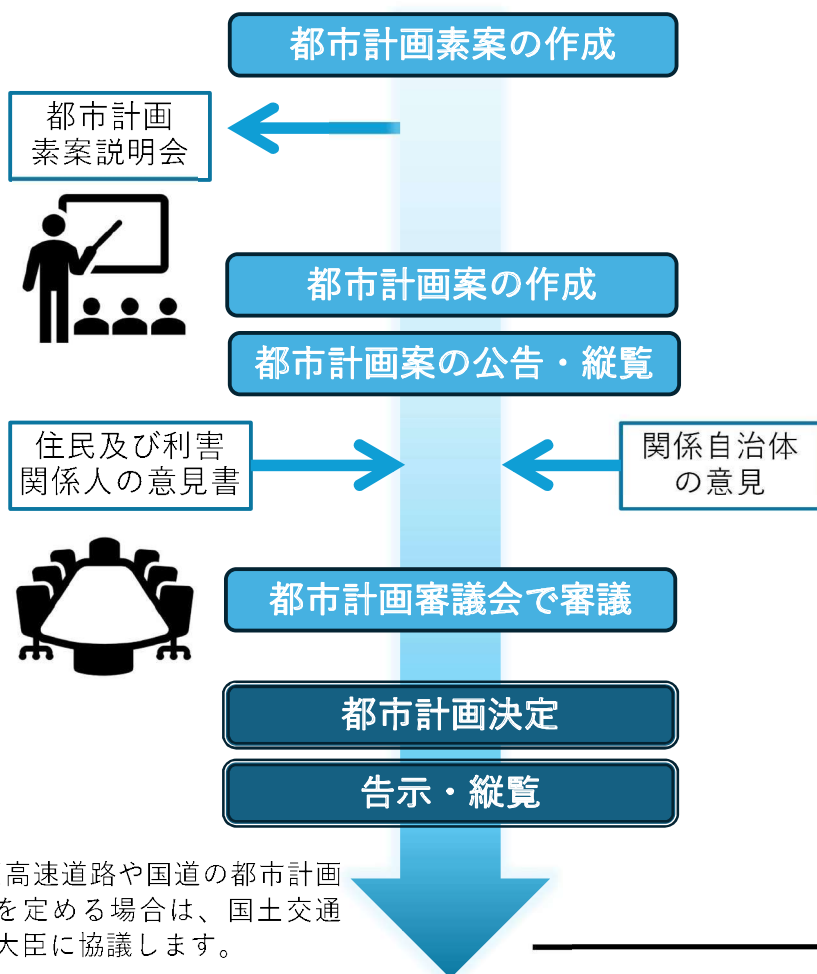
緊急輸送道路の拡幅イメージ



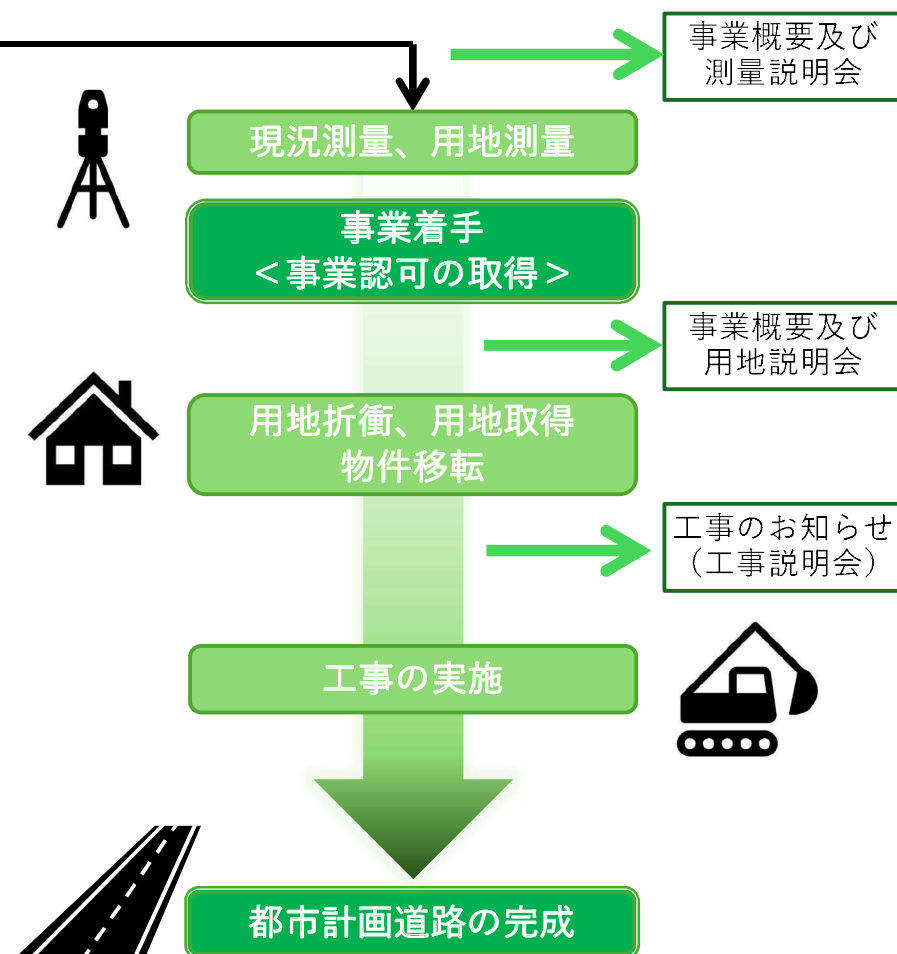
Column 都市計画道路が完成するまで

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)〕



〔事業実施の手順〕



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

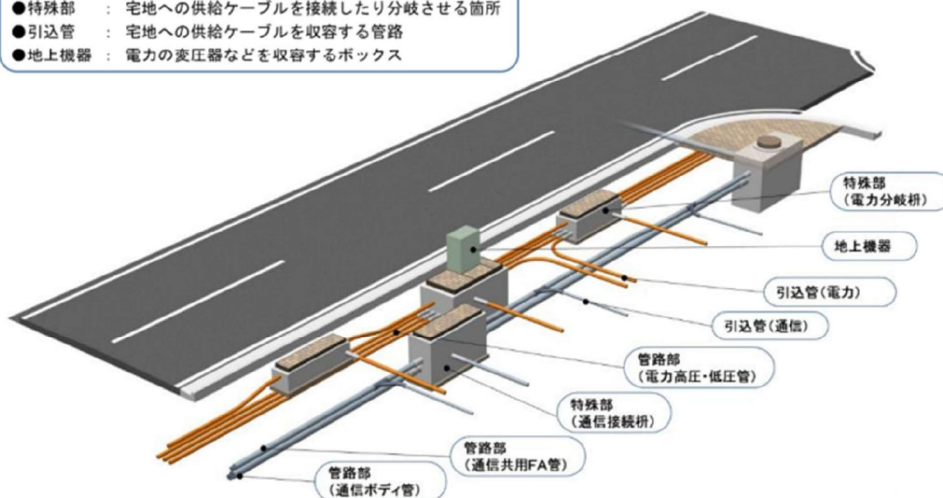
都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めています。

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。

- 管路部：電力や通信用のケーブルを収容する管路
- 特殊部：宅地への供給ケーブルを接続したり分岐させる箇所
- 引込管：宅地への供給ケーブルを収容する管路
- 地上機器：電力の変圧器などを収容するボックス



※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



松原通り（調布市）

車道混在



平和橋通り（江戸川区）

歩道を活用した整備事例

自転車歩行者道（構造的分離）



台場青海線（江東区）

自転車歩行者道（視覚的分離）



湾岸通り（港区）

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

整備前



整備後



東八道路（調布市、三鷹市）

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。

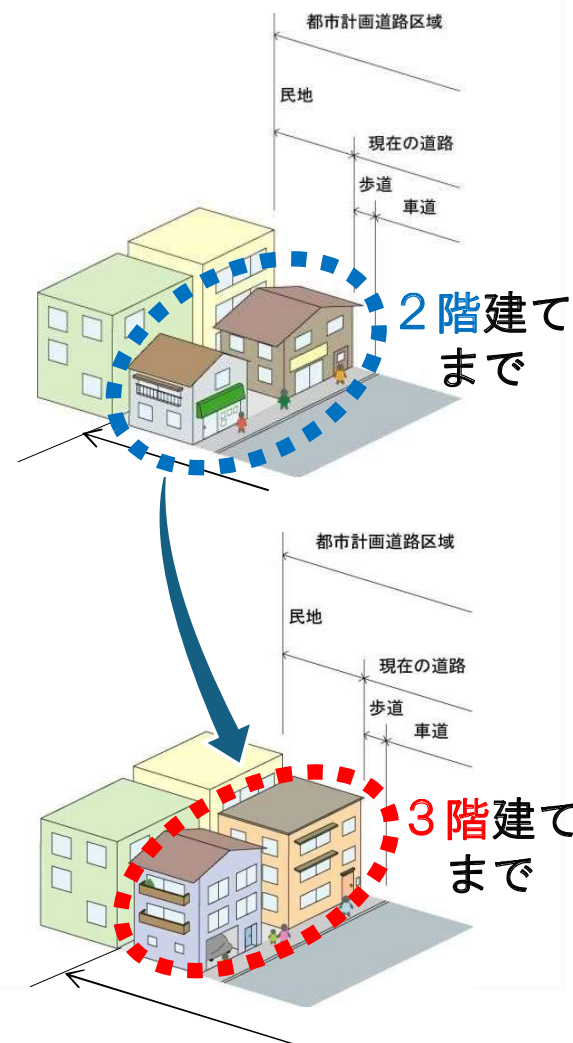
建築制限を緩和

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。

- 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。
- 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- 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。
- 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。



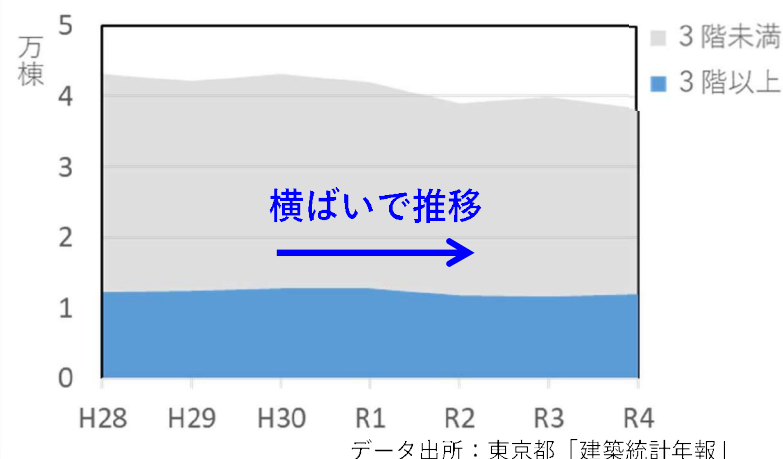
建築制限の緩和

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ないことから、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)



防火地域等による構造制限

階数	防火地域			準防火地域		
	50m以下	100m以下	100m超	500m以下	500m超 1,500m以下	1,500m超
4階以上	耐火建築物			耐火建築物		
3階建	耐火建築物			一定の防火措置※1 + 耐火建築物相当	耐火建築物	
2階建	耐火建築物			防火構造の建築物※2 + 耐火建築物相当	耐火建築物	
平屋建	耐火建築物			防火構造の建築物※2 + 耐火建築物相当	耐火建築物	

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

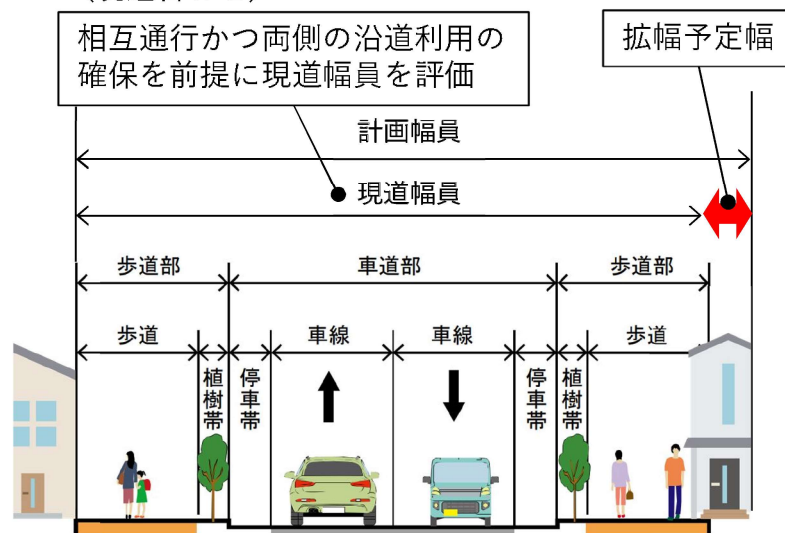
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下「基本方針」といいます。）では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

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へ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

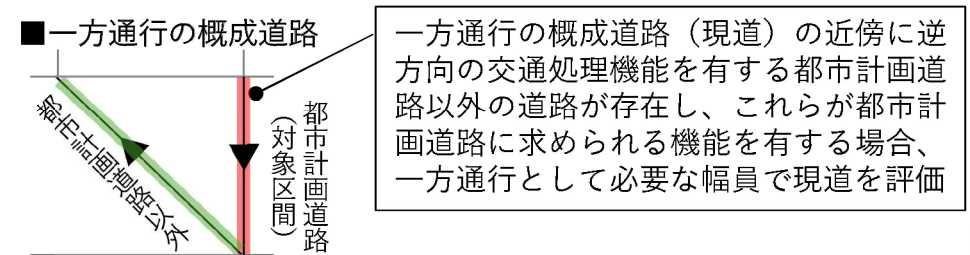
- ・相互通行かつ両側の沿道利用の確保を前提に、道路構造条例等の基準※²を当てはめて現道幅員を評価し、都市計画道路に求められる機能を有しているか検証
- ・延焼遮断帯の位置付けの有無など、道路構造条例等以外の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価

⇒ 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）

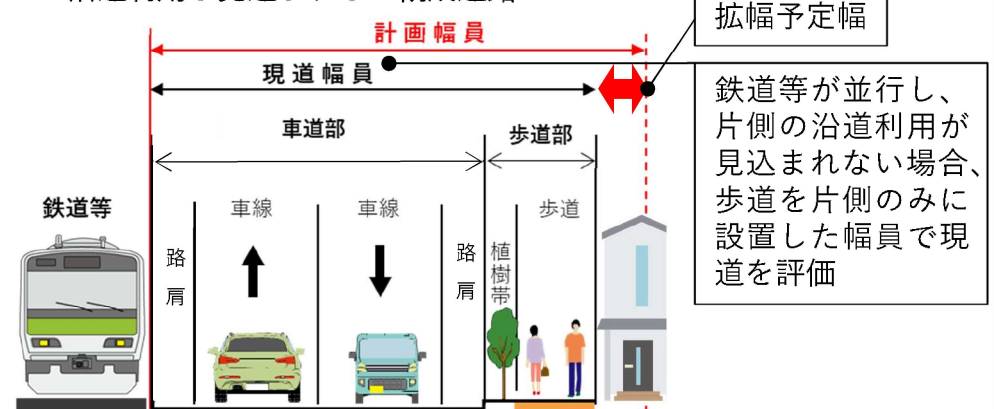


②整備方針で追加した概成道路の検証方法

- ・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



■沿道利用が見込まれない概成道路



※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へ選定されなかった路線を含みます。

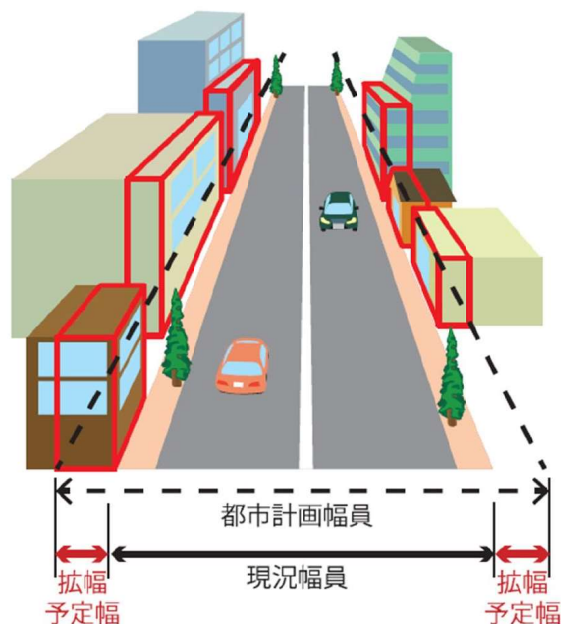
※²都道においては、「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」（平成24年東京都条例第145号）を、区市町道においては、各区市町で定める同様の基準を指します。また、「道路構造令の解説と運用」（公益社団法人 日本道路協会）も含みます。

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

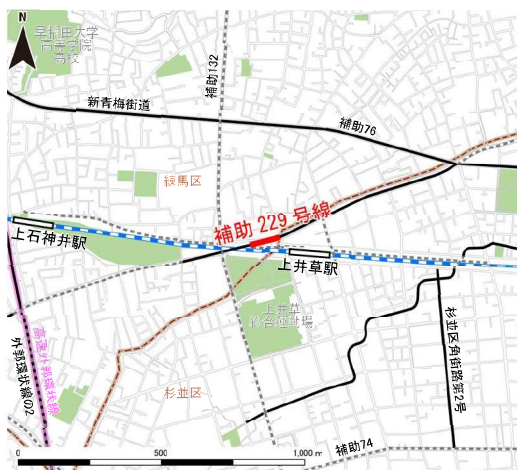
概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図



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

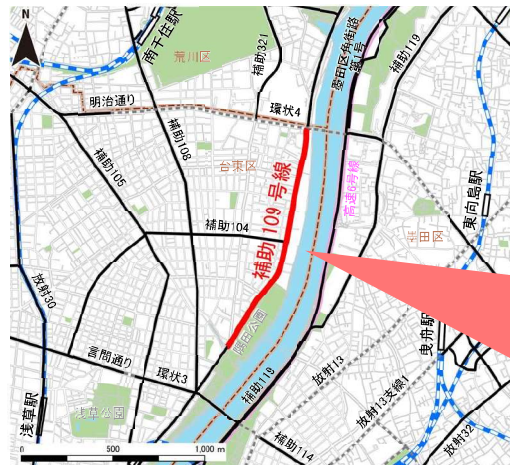


補助229号線
計画幅員20m 現道幅員18m

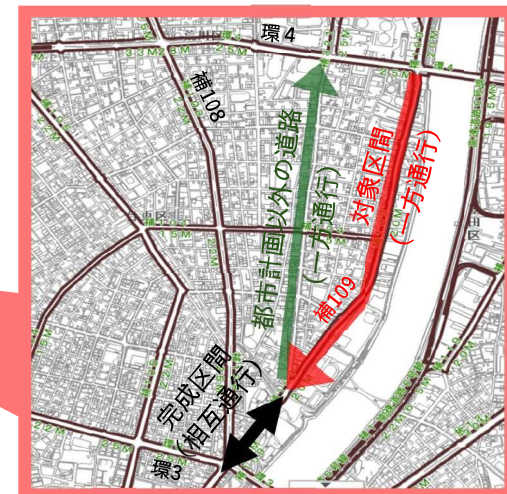
補助229号線の対象区間について、歩行者等の地域の状況を踏まえ、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であること、延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

■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。

概成道路の検証

検証結果

■沿道利用が見込まれない路線

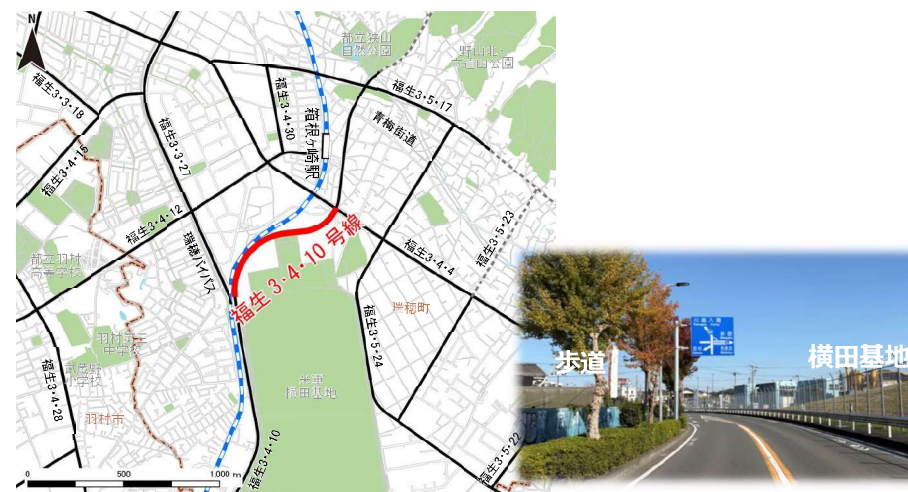
概-3 補助159号線



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。

概-4 福生3・4・10号線



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。

06

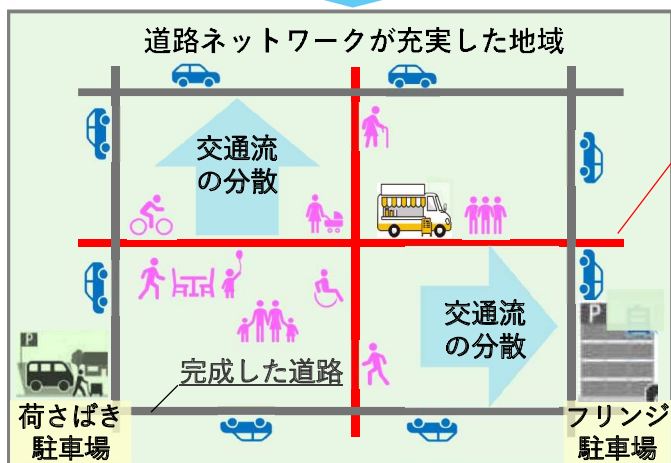
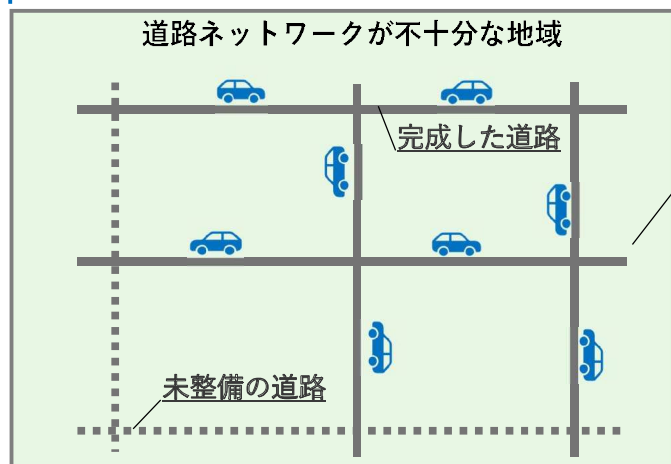
道路空間の再編

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



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



出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイト

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。

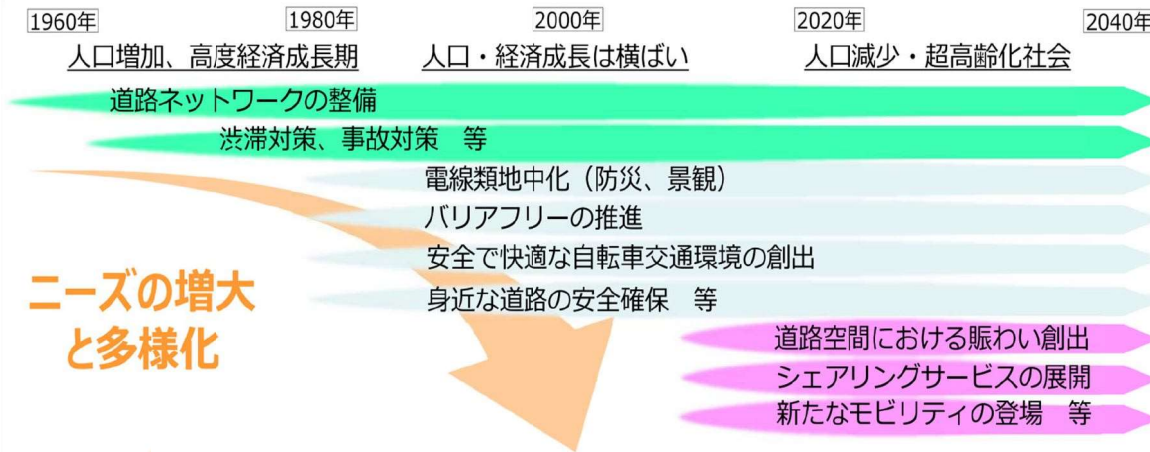
1 「道路空間の再編」の取組方針

道路空間の再編に取り組む背景：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

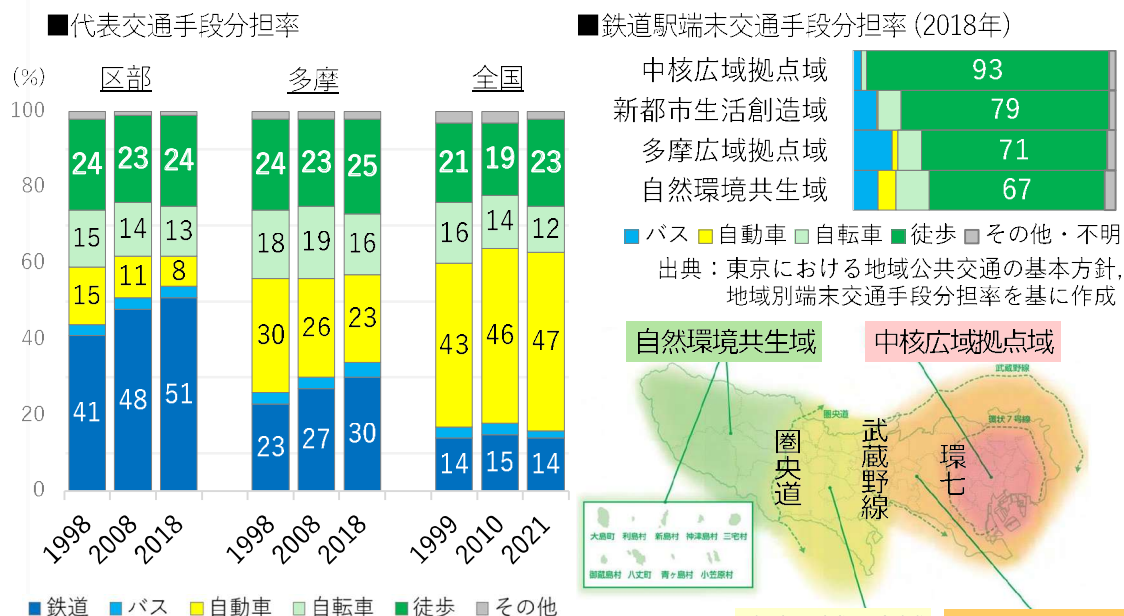
1 「道路空間の再編」の取組方針

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、ウォーク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



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）

1 「道路空間の再編」の取組方針

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



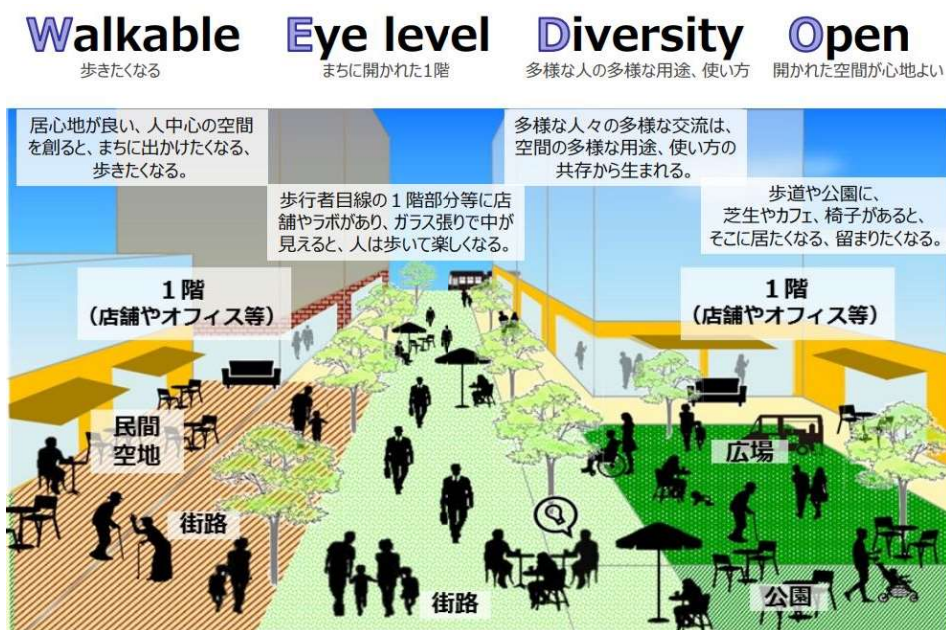
地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

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

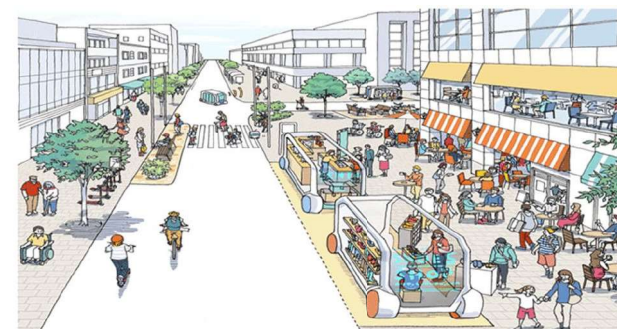


出典：国土交通省,第6回マチミチ会議資料

「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



出典：URB-I - URBAN IDEAS

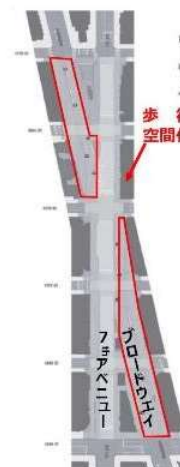
道路空間再編の実施箇所が示された位置図。(2017年2月時点)

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

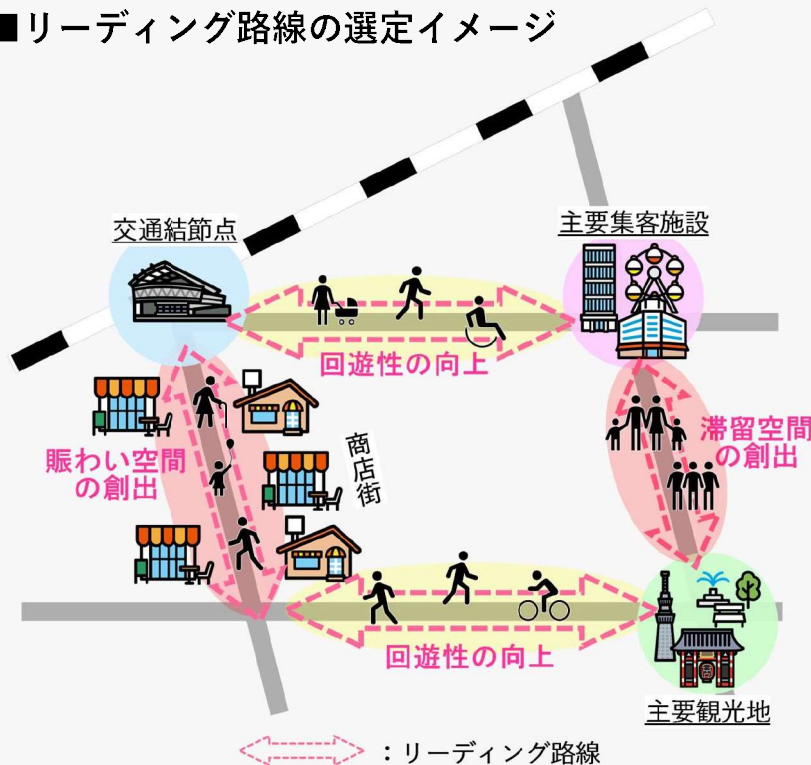
⇒車道を減らして、歩行者空間を創出するなど歩行者環境の向上により、歩行者数の大幅増加及び沿道の地価が上昇。
多くの人々にぎわう人気観光名所になりました。

2 リーディング路線の選定

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、ウォークラ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 リーディング路線の選定

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

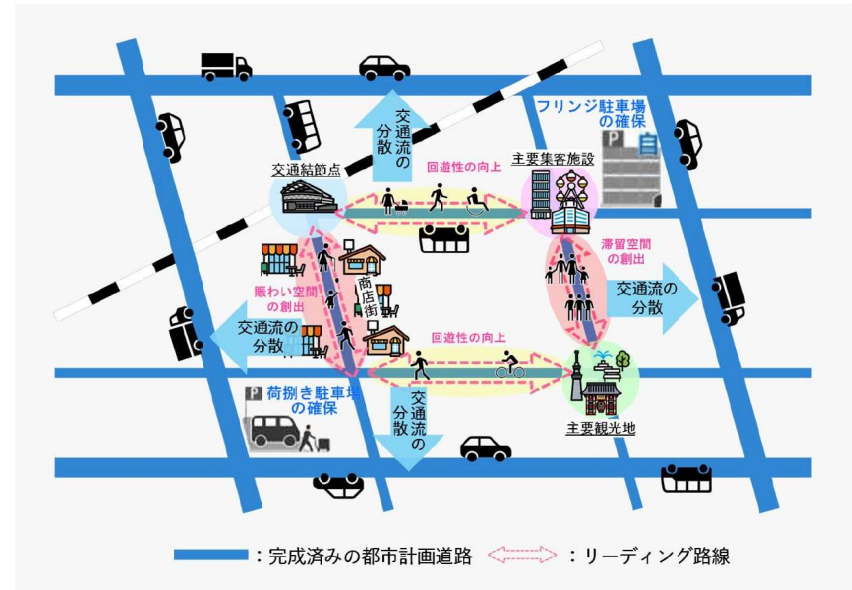
地元自治体の意向確認

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。

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。

■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



■社会実験の事例： 滞留空間の設置（渋谷中央街）



再編を進める路線や箇所を示した写真ではありません。

■社会実験の事例： フルモール化（新宿4号街路）



※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

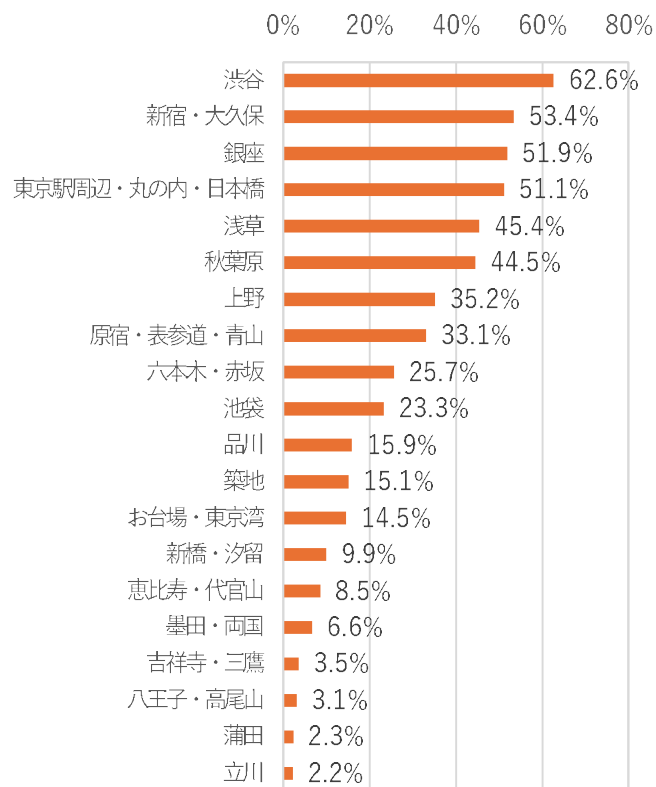
鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、多様な機能の集積を図る地区



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

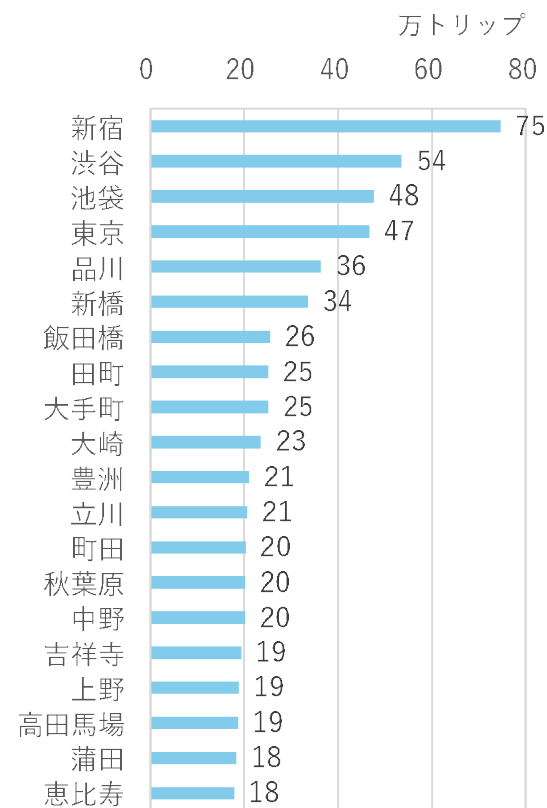
外国人旅行者が訪問した割合が都内20位以内の場所において「Go Tokyo」東京の観光公式サイトで紹介されている観光スポットの周辺



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

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
リー1	補助96号線	放射10～補助167	千代田	330	視点1	タ	都	都
リー2	放射33号線	放射12～補助96	中央	440	視点1	ビ 観 タ	都	都
リー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
リー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
リー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
リー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
リー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
リー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
リー9	放射28号線	放射8～放射12付近	台東	470	視点1	観 タ	都	都
リー10	補助103号線	放射12付近	台東	210	視点1	観 タ	都	都
リー11	台東区道台第78号線	放射30～補助108	台東	500	視点2	－	区	区
リー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
リー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

2 リーディング路線の選定

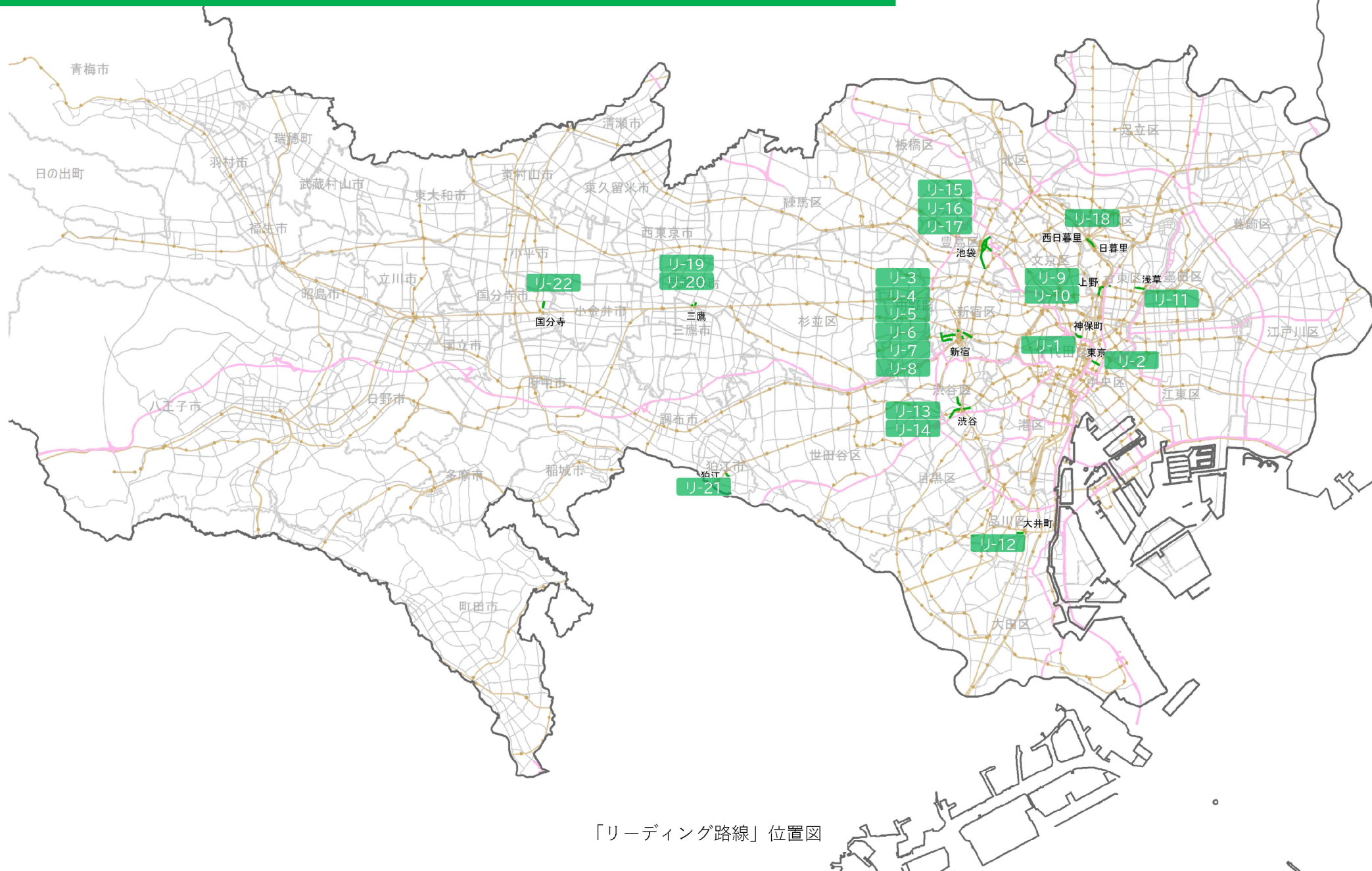
リーディング路線一覧

	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
リー14	特別区道第972号路線	補助24～補助155	渋谷	440	視点2	－	区	区
リー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
リー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
リー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
リー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
リー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
リー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
リー21	調布3・4・19	調布3・4・3～狛江駅	狛江	250	視点2	－	市	市
リー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。

2 リーディング路線の選定

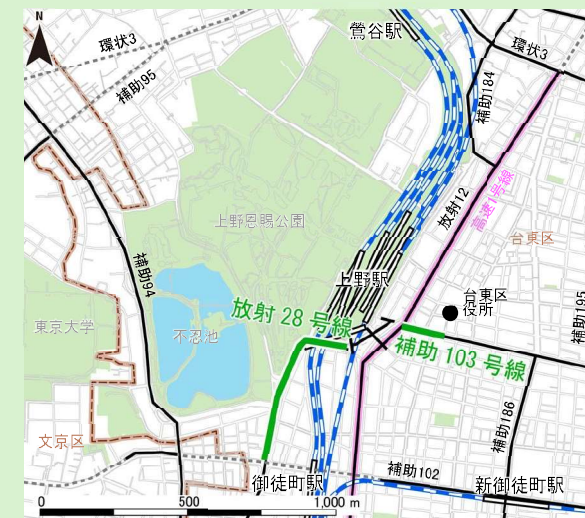
リー3～8 補助66号線(新宿通り)ほか5路線



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。

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。

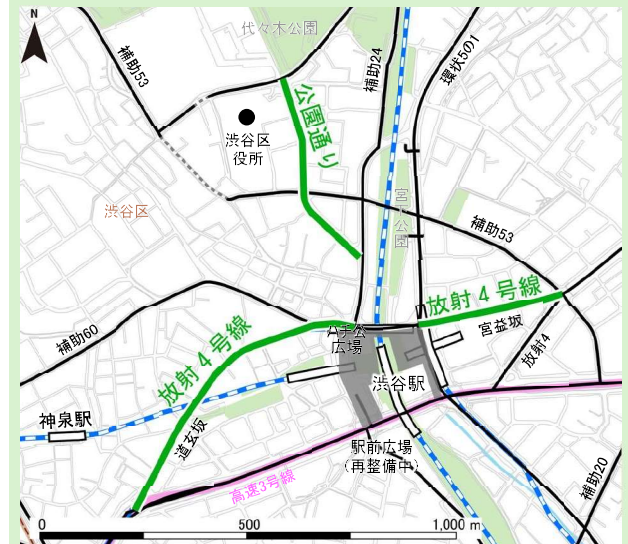
リー12 補助163号線(大井町駅前中央通り)



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

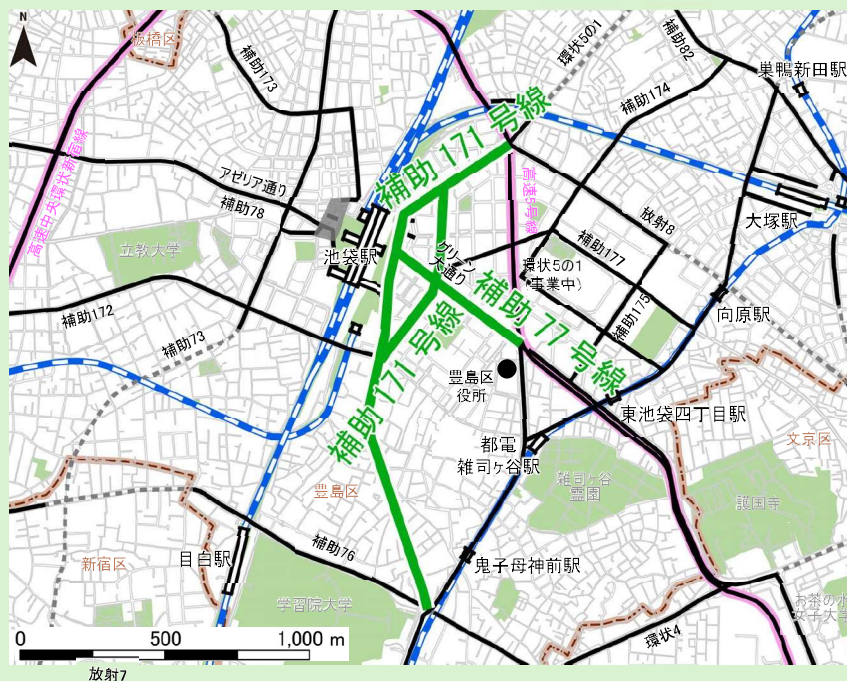


抜本的な駅改良が進む渋谷駅の周辺では、「渋谷駅中心地区基盤整備方針」等に基づき、ハチ公広場の拡大など東西駅前広場の再整備が土地区画整理事業により進められています。

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。

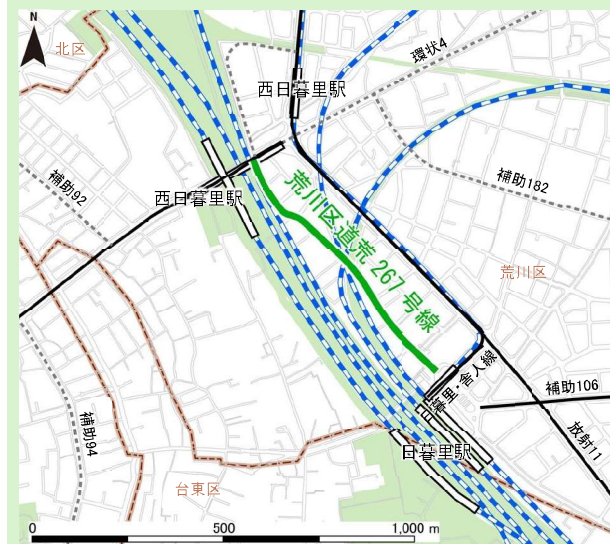
2 リーディング路線の選定

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(ルートにつぼり)

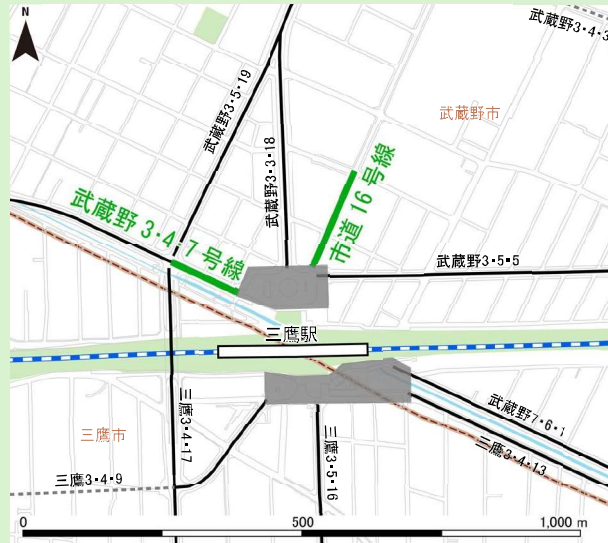


日暮里駅及び西日暮里駅周辺は、区の都市計画マスタープランにおいて広域拠点に位置付けられています。西日暮里駅前では、市街地再開発事業により複合的な都市機能の導入が図られるほか、交通広場や歩行者デッキ等が整備されます。

ルートにつぼりは、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。

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



八王子駅周辺は、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。

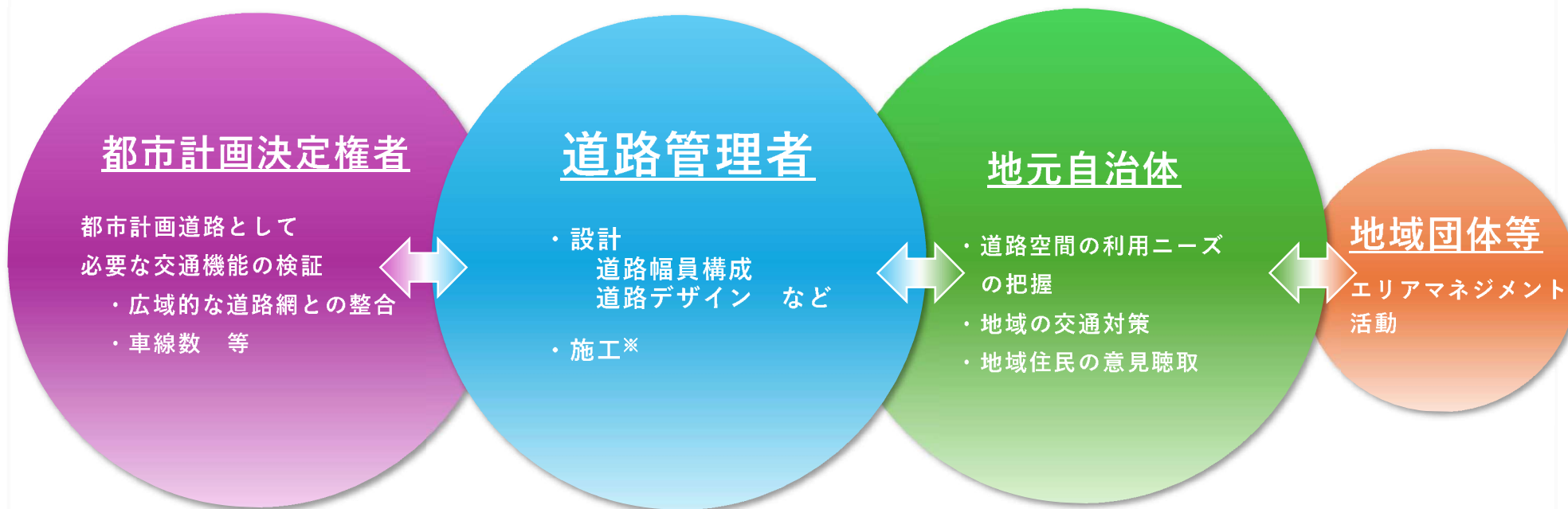
3 リーディング路線の整備の進め方

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



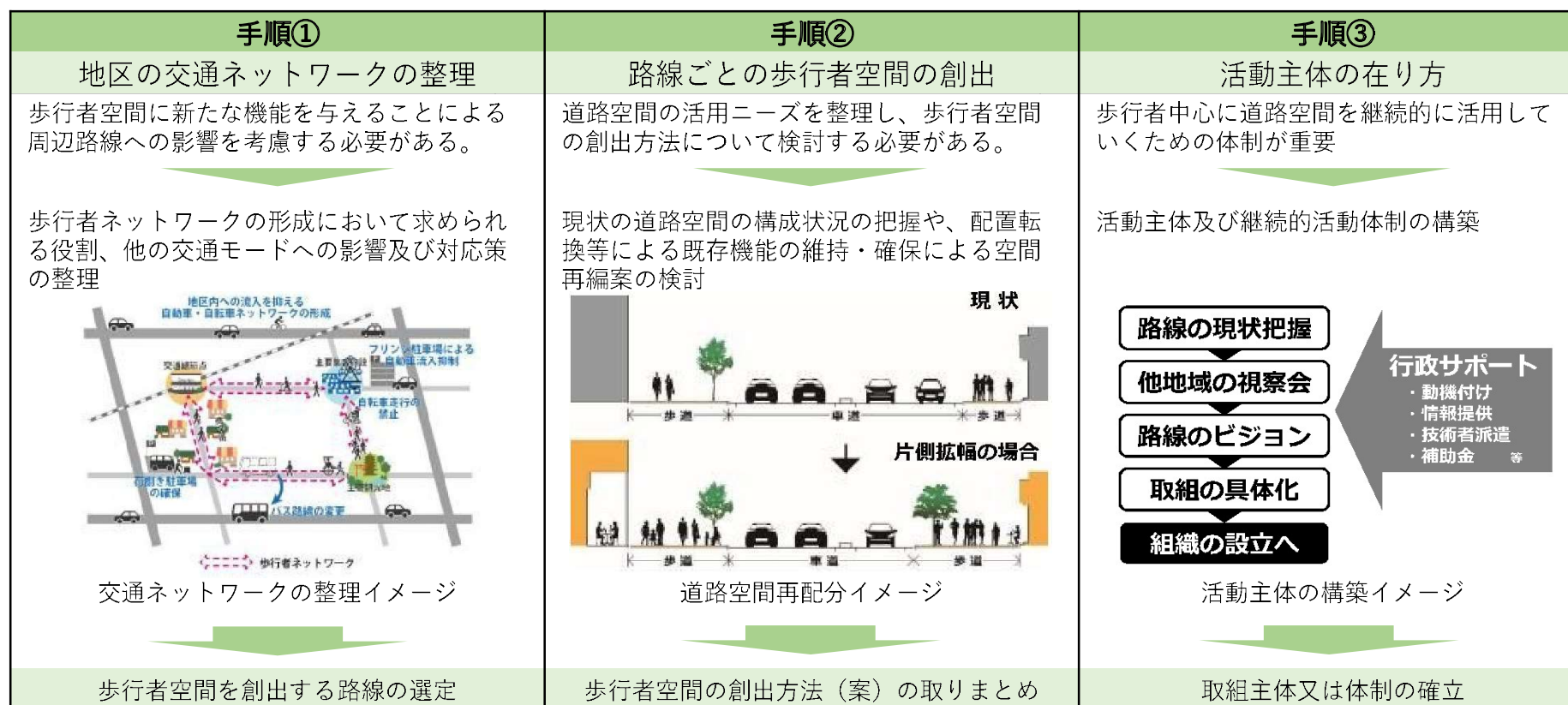
※ 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

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>



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を期待されています。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



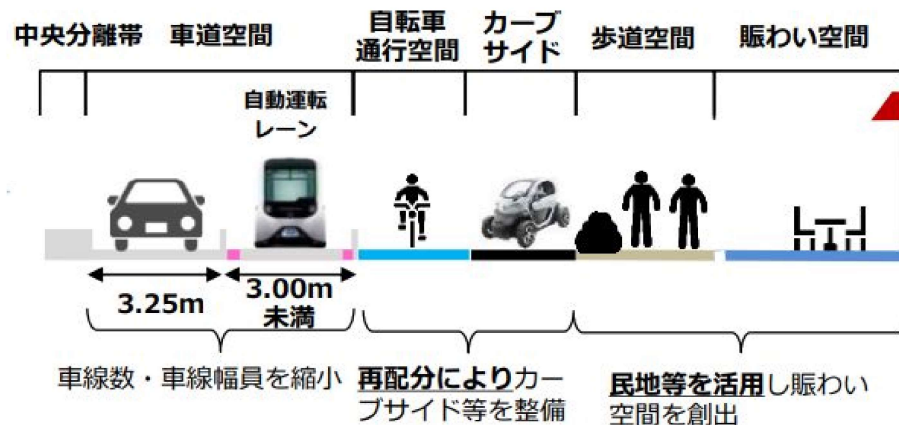
<将来>自動運転車両同士の場合



【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

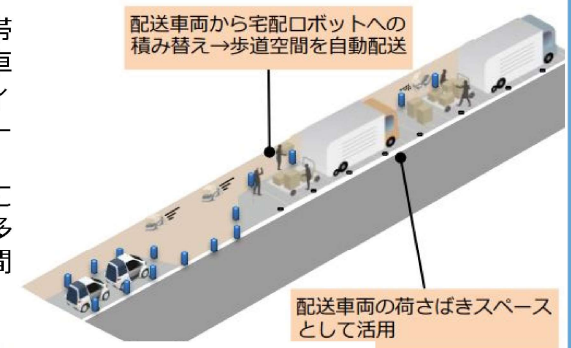
自動運転車の普及による車道空間の縮小が可能となることで、道路空間を再配分し、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出



■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

【通常】

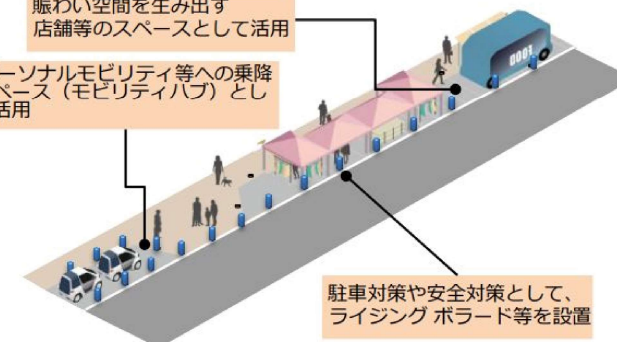
カーブサイドでは、地域のニーズや時間帯に応じて、荷さばき車両や超小型モビリティ等のシェアリングサービスの乗降スペース、歩行者の滞留空間やにぎわい空間等として多目的利用ができる空間を創出



【ランチタイムなど】

賑わい空間を生み出す店舗等のスペースとして活用

パーソナルモビリティ等への乗降スペース（モビリティハブ）として活用



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。

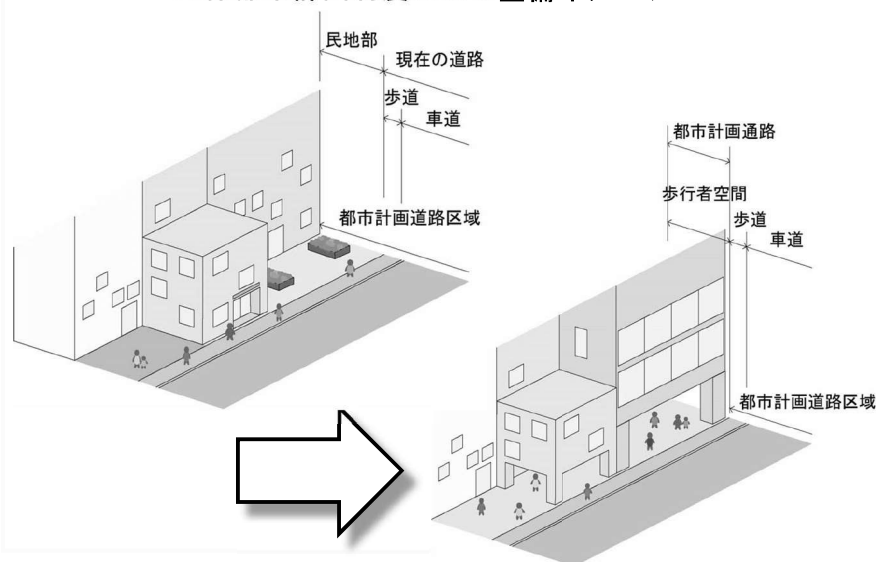
幹線道路は、まとまった自動車交通を受け持つことで地域の通過交通を排除し、ウォーカブルな都市の実現に寄与するとともに、広幅員の幹線道路はそれ自体が都市のシンボルとなる場合もあります。道路に求められるニーズの多様化に対応するため、完成した幹線道路を含め、備えるべき広域的な交通機能を適宜検証するとともに、概成道路についてはその整備手法の検討などを進めます。

【国道の取り扱いについて】

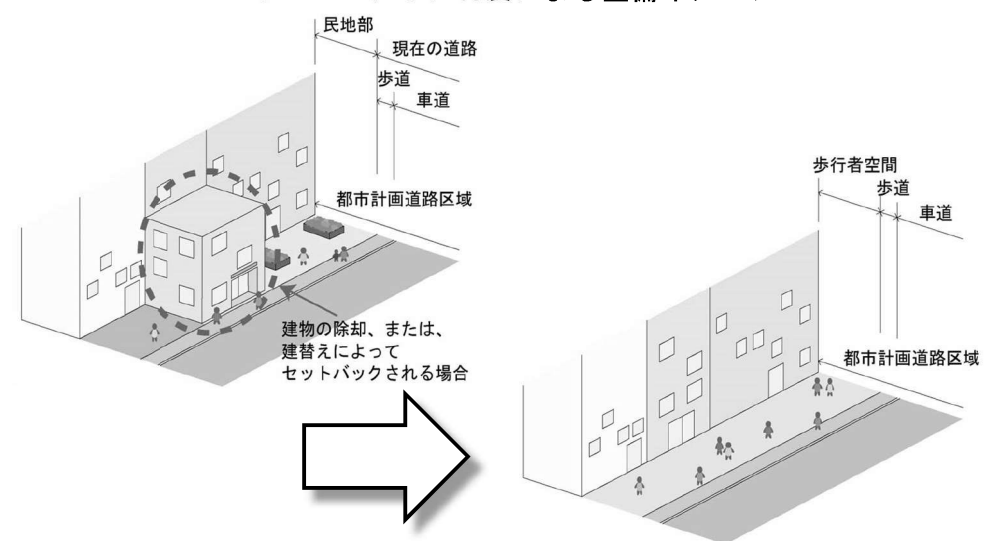
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じてその取扱いについて検討していきます。

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



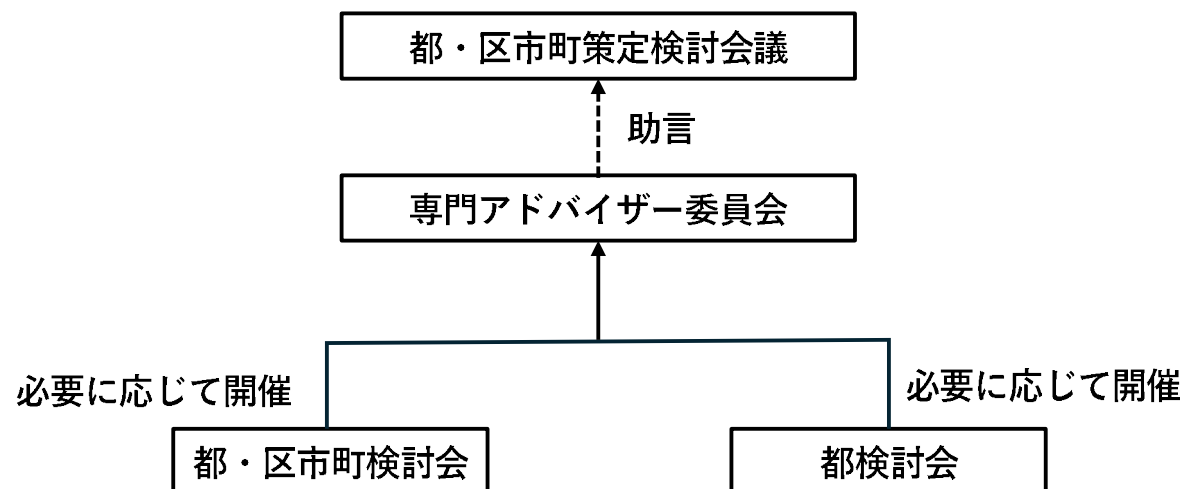


08

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	国土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
市	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

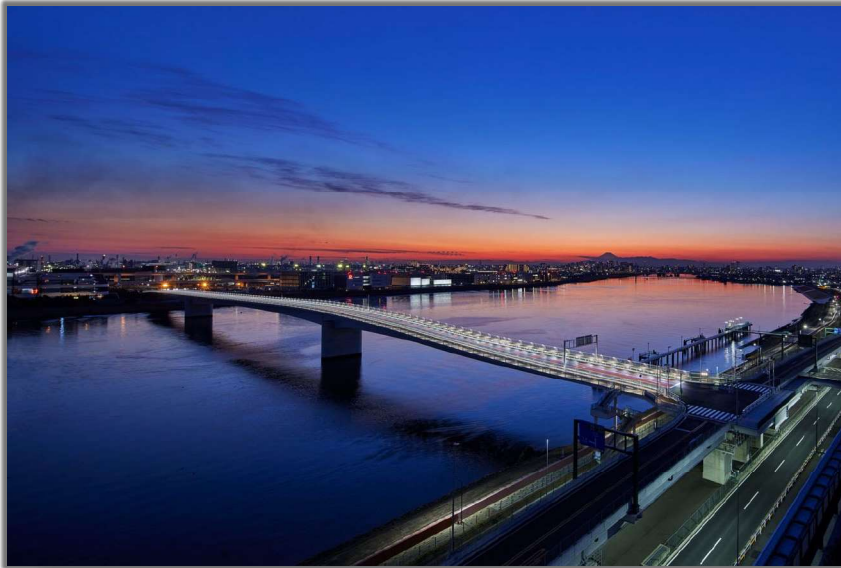
補助第276号線



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。

・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)



▲フォームメール



▲東京都HP

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

庶務報告No. 6
都 市 整 備 部
令和8年1月21日

新宿交通公園のリニューアルについて

公園課

1 概要

新宿交通公園については、開園から50年以上が経過し、遊具や管理施設などの老朽化が課題となっていたことから、リニューアルに向けた検討を進めている。リニューアルに当たっては、株式会社タカラトミー（以下、「タカラトミー」という。）との協働により、子どもや子育て世代をターゲットに、これまで以上に愛され、誇ることができる魅力あふれる公園整備を目指している。

現在、策定に向けて作業を進めているリニューアル実施計画（以下、「実施計画」という。）においては、具体的なイメージ作りに必要となるトミカ・プラレールの著作物等使用許諾契約について、令和7年11月14日付でタカラトミーと契約を締結したところである。

このたび、トミカ・プラレールのコンテンツを使用した世界観イメージ図案をとりまとめた。

2 著作物等使用許諾契約概要

(1) 概要

タカラトミーが保有及び保管しているトミカ・プラレールの著作物等の使用に関する許諾、監修等

(2) 件名

プロパティ使用許諾契約【新宿交通公園リニューアル実施計画策定に係る著作物等の使用】

(3) 締結日

令和7年11月14日

(4) 期間

令和7年11月17日から令和9年3月31日まで

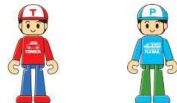
(5) 金額

550万円（税込）（内訳：トミカ275万円／プラレール275万円）

3 世界観イメージ図案

【資料1】のとおり

ティーくん ブラくん



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



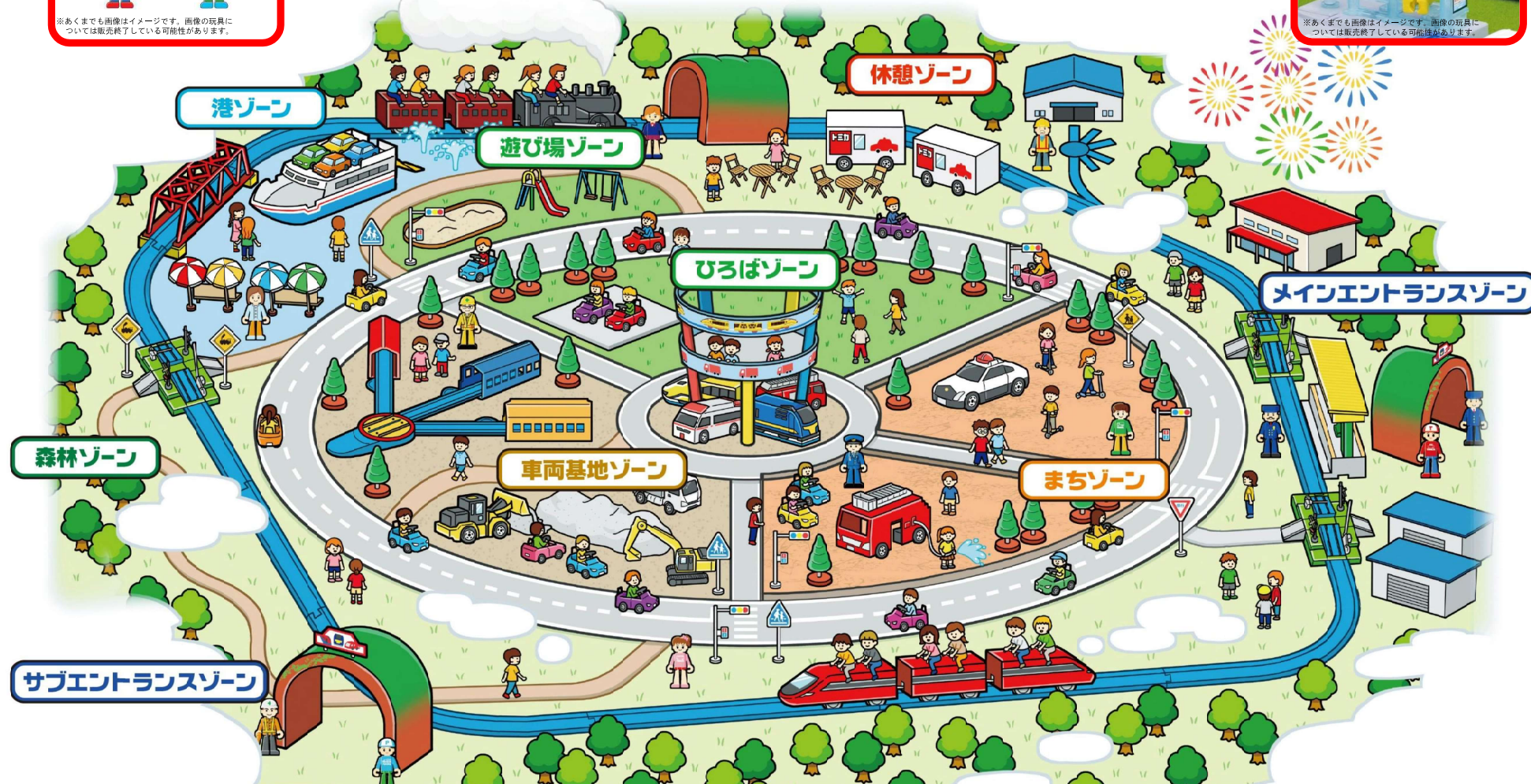
かつしかにトミカ・プラレールがやってきた

キミの夢を走らせよう！出発進行！

プラレール



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。



※あくまでも画像はイメージです。画像の玩具については販売終了している可能性があります。

※あくまでも画像はイメージです。
© TOMY 「トミカ」「プラレール」は株式会社タカラトミーの登録商標です。

4 事業を進める上での検討課題

事業の実現に向けて、以下の検討課題について継続的に検討していく必要がある。

- (1) 事業性（整備、管理、運営、入場料等の事業費）
- (2) 周辺環境対策
- (3) 集客を持続していく取組
- (4) アクセス方法の確保（公共交通の活用、駐車場の確保など）
- (5) 開園後の著作物等の使用料 等

5 アンケート実施概要

(1) 目的

区内外の子ども・子育て世代に対してアンケート調査を実施し、集客推計に用いるデータを収集する。

(2) 収集範囲と対象者

ア 新宿交通公園から半径30kmの鉄道駅近郊にお住まいの乳幼児から小学校低学年の子どもがいる親

イ 区内全小学校

(3) 方法と媒体

ア スマートフォンまたはPC等によるオンラインモニターアンケート

イ 小学校支給のタブレットによるオンラインアンケート

(4) 実施時期

令和8年2月中を予定

6 今後の進め方

世界観イメージのほか、概算事業費、事業手法、集客予想などを取りまとめた実施計画について、令和8年6月末の策定に向けて検討を進めていく。

緑のリサイクル事業について

公園課

1 概要

緑のリサイクル事業は、本区で生じる公園の剪定枝をチップ材やたい肥にし、再利用することで環境負荷の低減を図り、循環型社会を実現することを目標としている。

こうした取組は、平成9年度から小松橋下の緑のリサイクルセンターにて実施してきた。その後、施設の老朽化と小松橋補修工事に伴い、平成31年3月より休止していたが、令和7年4月より清掃事務所の隣接にて再稼働している。緑のリサイクルセンター関連施設用地は公園等用地として、新中川右岸の細田橋付近に令和2年12月に取得している。

今年度は、緑のリサイクルセンター関連施設用地について、たい肥化等の基本設計を進める一方で、基盤整備等の工事については、入札不調により工事着手が遅れている状況である。

このたび、今後の進め方についてとりまとめた。



2 緑のリサイクルセンター関連施設用地の活用について

(1) 緑のリサイクル事業の方向性について

今年度、たい肥（腐葉土）化を主として、関連施設の基本設計を進めてきたが、供給先の確保が難しいことが周辺自治体へのヒアリング等により判明した。

そのため、関連施設用地については今後、区民ニーズを踏まえながら活用方法を検討していく。

(2) 基盤整備等の工事について

当該用地は高低差があるため、土留擁壁を設置し盛土を行う必要があり、令和7年度は基盤整備等の工事を建築工事として発注を行ったが、入札不調となった。そこで、本工事を進めるために庁内検討を行った結果、土木工事として発注することとなり、来年度以降に実施設計を修正していく。



緑のリサイクルセンター（チップ化施設）



緑のリサイクルセンター関連施設用地