

まちづくり環境委員会 案件一覧

(令和8年1月15日開催分)

○所管事務報告 6件

部局	報告順	件 名	資料番号	説明者(所管課長名等)
推進部 まちづくり	1	東京における都市計画道路の整備方針(案)のパブリックコメントについて	21	西山 まちづくり計画調整担当課長
づくり部 鉄道・都市	2	大森まちづくり推進施設廃止に関するスケジュール変更について	13	立花 抱点整備第一担当課長
	3	改定蒲田駅周辺再編プロジェクト(素案)に関する区民意見公募手続(パブリックコメント)の実施結果及び策定について	14	吉野 蒲田駅抱点整備担当課長
整備部 都市基盤	4	多摩川緑地野球場供用停止期間の延伸について	17	菅原 地域基盤整備第二課長
資源環境部	5	災害廃棄物の処理に関する協定の締結について	14	長沼 資源環境部副参事(事業調整担当)
	6	京浜島不燃ごみ処理センターの火災に係る対応について	15	須田 ごみ減量推進課長

東京における都市計画道路の整備方針（案）のパブリックコメントについて

東京都、特別区及び26市2町は、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、おむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた事業化計画を過去4回にわたり策定し、これまで事業の推進に努めてきた。

こうした中、現行の「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、新たな整備方針を策定することとした。

このたび、令和7年7月に中間のまとめのパブリックコメントを実施した意見や提案を元に、整備方針（案）として取りまとめたので公表するとともに、整備方針（案）に関するパブリックコメントの実施を報告する。

1 パブリックコメントの実施について

（1）意見募集期間

令和7年12月19日（金）から令和8年1月30日（金）まで

（2）閲覧場所

東京都：都ホームページ、都民情報ルーム

大田区：区ホームページ、まちづくり推進部 都市計画課窓口

（3）意見提出

提出先：東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課

提出方法：持ち込み、郵送、FAX、メール、東京都ホームページフォームメール

（4）周知方法

東京都及び大田区ホームページ、東京都公報、大田区報（令和7年12月21日号）

2 大田区における整備方針（案）の内容

（1）優先整備路線（区内7路線）

- ・補助28号線（千鳥）
- ・補助34号線（大森西）
- ・補助34号線（大森中）
- ・補助43号線（仲池上）
- ・補助43号線（池上）
- ・補助44号線（上池台）
- ・補助44号線（仲池上）

（2）計画内容再検討路線、廃止候補路線及びリーディング路線

- ・路線候補なし

3 今後のスケジュール

令和7年度中に「東京における都市計画道路の整備方針」を策定予定

4 資料

- （1）別紙1 「概要版」
- （2）別紙2 「整備方針（案）における大田区の優先整備路線の選定箇所」
- （3）別紙3 「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)

〔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年度末時点では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。

激化する国際競争

気候危機の深刻化

首都直下地震等の脅威

人口減少と少子高齢化

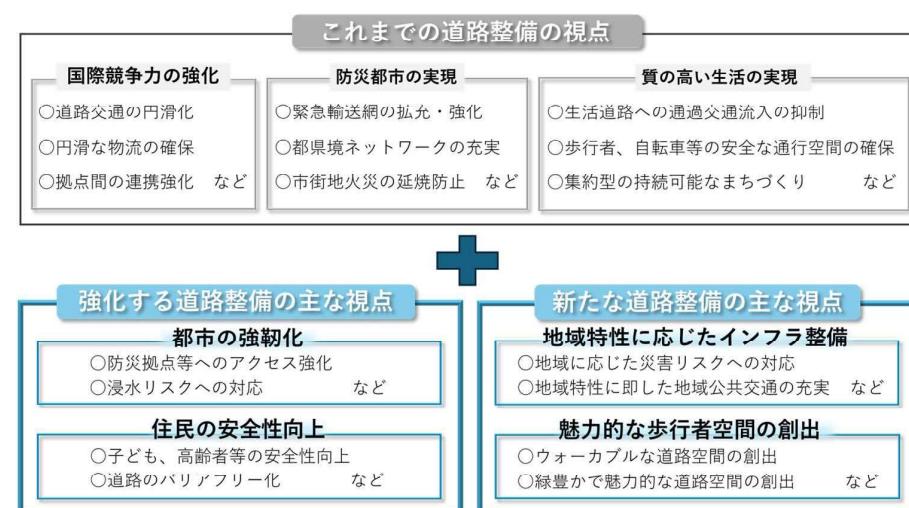
物流需要の増加

道路に求められるニーズの多様化

技術革新の進展

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、「都市の強靭化」などの強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」などの新たな視点が求められます。



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 都市の強靭化



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…
- …想い・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>

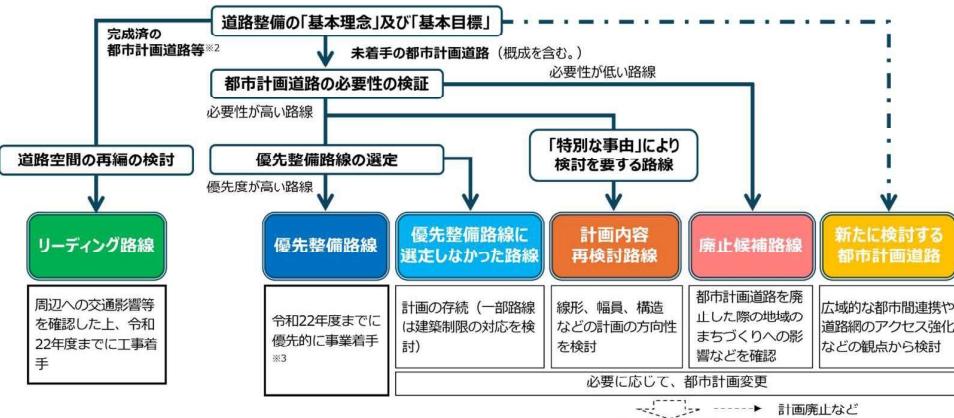


出典: 国土交通省, 2040年道路の景色が変わる

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	検証項目			
		都市の強靭化 防災・輸送	人やモノの 自由な移動 活力・競争力…	安全で快適な 道路空間の創出 憩い・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	●			
	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。

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
	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 ・まとまる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。

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

新たな都市計画道路の検討

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

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討路線



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		羽田空港周辺地域における道路網の拡充	大田
新-4	道路網の拡充によるアクセス強化	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

計画内容再検討路線(区間)の一覧表

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。

優先整備路線の選定項目		広域的な視点	地域的な視点	道路整備の基本目標
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			都市の強靭化…防災・輸送… 人やモノの自由な移動…活力・競争力… 安全で快適な道路空間の創出…憩い・ほのわい… 都市環境の向上…景観・緑…
2 首都東京の強靭化	緊急輸送網の拡充・強化など	安全な避難路の確保など		
3 スムーズな道路網の形成	道路交通の円滑化など	暮らしを支える地域公共交通の充実など		
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	生活道路への通過・交通流入の抑制など	歩行者・自転車等の安全な通行空間の確保など		
5 國際競争力の強化	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	円滑な物流の確保など	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。

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 首都東京の強靭化	●緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現況員がおおむね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、パ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 國際競争力の強化	●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の事業との連携など、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

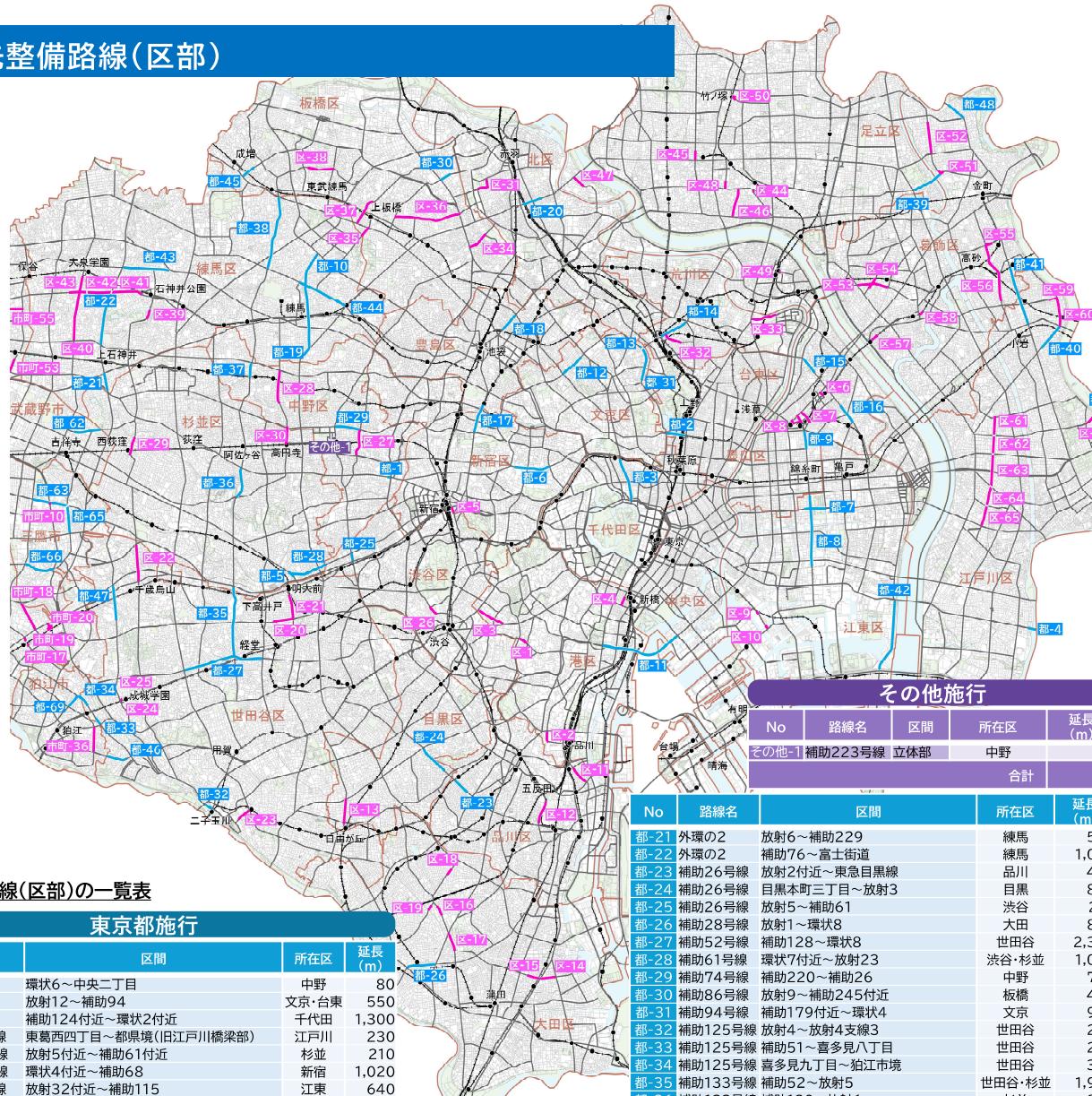
事業化前における促進策の検討

- 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

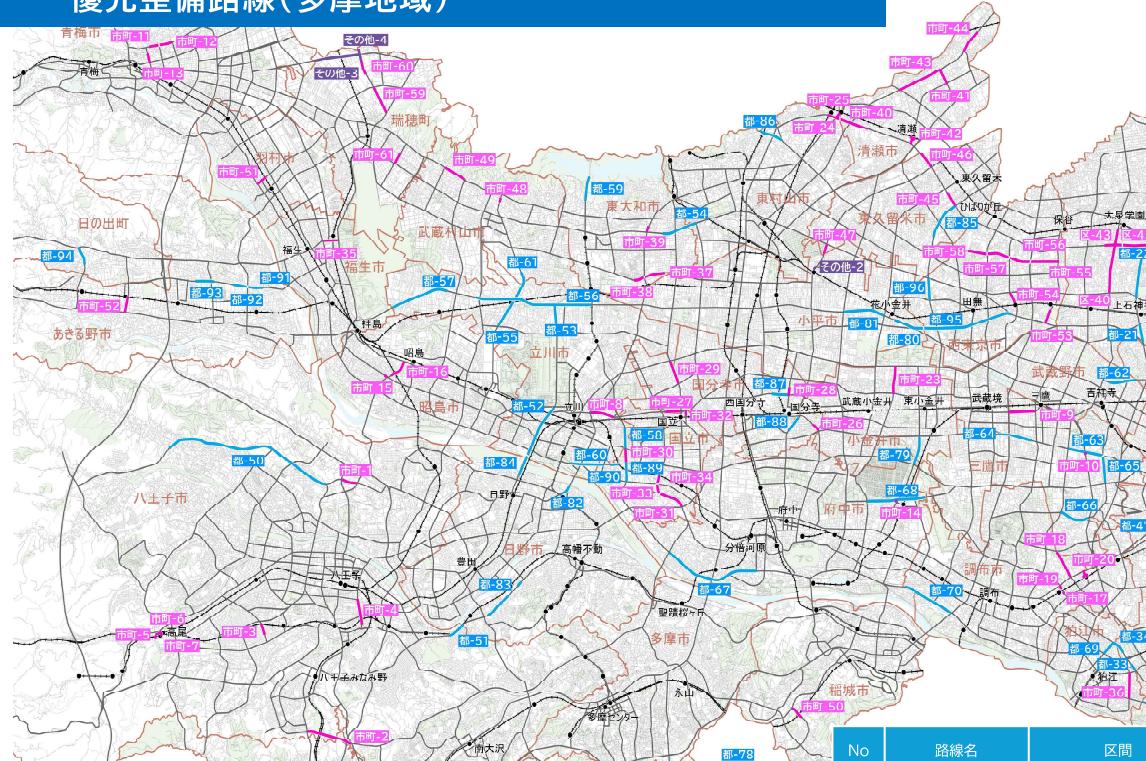
No	路線名	区間	所在区	延長(m)
都-1	放射6号線	環状6~中央二丁目	中野	80
都-2	放射8号線	放射12~補助94	文京・台東	550
都-3	放射9号線	補助124付近~環状2付近	千代田	1,300
都-4	放射16号線	東葛西四丁目~都県境(旧江戸川橋梁部)	江戸川	230
都-5	放射23号線	放射5付近~補助61付近	杉並	210
都-6	放射25号線	環状4付近~補助68	新宿	1,020
都-7	放射31号線	放射32付近~補助115	江東	640
都-8	放射32号線	東陽七丁目~毛利一丁目(毛利二丁目交差点)	江東	2,010
都-9	放射32号線	補助102~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(百花園入口交差点)	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~豊島三丁目	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。

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(桺檜坂上)	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)	品川	570
区-11	補助162号線	補助149~環状6	品川	630
区-12	補助163号線	西品川一丁目~補助26付近	目黒	640
区-13	補助127号線	補助46~放射3	大田	410
区-14	補助34号線	放射17~補助19	大田	350
区-15	補助34号線	放射19~補助27	大田	320
区-16	補助43号線	補助44~放射1	大田	480
区-17	補助43号線	放射1~補助34	大田	210
区-18	補助44号線	環状7~補助48	大田	170
区-19	補助44号線	補助43~環状8	世田谷	590
区-20	補助54号線	松原四丁目~補助154	世田谷	710
区-21	補助154号線	松原二丁目~補助54	世田谷	1,030
区-22	補助216号線	補助219~補助129	世田谷	400
区-23	世田谷区画街路7号線	環状8~上野毛二丁目	世田谷	50
区-24	世田谷区画街路11号線	成城学園前駅(交通広場約5,000m ²)	世田谷	30
区-25	世田谷区画街路12号線	成城学園前駅	渋谷	220
区-26	補助53号線	補助155~補助24	中野	760
区-27	補助220号線	補助71~補助74	中野	940
区-28	補助227号線	妙正寺川~補助76	杉並	460
区-29	補助132号線	補助228~西荻南三丁目	杉並	420
区-30	補助227号線	補助74~高円寺駅北口	北	530
区-31	補助243号線	補助242~補助86	荒川	520
区-32	補助182号線	環状4~西日暮里二丁目	荒川	740
区-33	補助189号線	放射12~補助321	板橋	550
区-34	補助87号線	放射9~補助84	板橋	260
区-35	補助234号線	放射8~練馬区境	板橋	1,850
区-36	補助240号線	放射9~補助86	板橋	790
区-37	補助244号線	放射8~中台一丁目	板橋	760
区-38	補助249号線	補助293付近~補助248	練馬	300
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	1,850
区-40	補助135号線	補助76~練馬区画街路6	練馬	830
区-41	補助232号線	富士街道~外環の2	練馬	690
区-42	補助232号線	外環の2~東大泉六丁目	足立	510
区-43	補助232号線	補助135付近	足立	70
区-44	補助137号線	補助136~補助138	足立	260
区-45	補助253号線	環状7~補助253	足立	800
区-46	補助254号線	補助136~補助138	足立	390
区-47	足立区画街路7号線	環状7~補助113	足立	220
区-48	足立区画街路8号線	補助138~足立区画街路8	足立	40
区-49	足立区画街路13号線	北千住駅~足立区画街路10	足立	—
区-50	竹ノ塚駅場1号	竹ノ塚駅(交通広場約7,090m ²)	葛飾	200
区-51	補助138号線	南水元一丁目付近	葛飾	910
区-52	補助261号線	西水元五丁目~補助269	葛飾	880
区-53	補助264号線	補助140~補助273	葛飾	370
区-54	補助272号線	京成本線~宝町二丁目	葛飾	200
区-55	補助279号線	補助282~柴又一丁目	葛飾	1,690
区-56	補助282号線	補助279~補助264付近	葛飾	210
区-57	鉄押3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	140
区-58	鉄押6号線	立石八丁目付近	葛飾	200
区-59	補助264号線	岩槻街道~補助283	江戸川	790
区-60	補助283号線	補助264~放射14	江戸川	490
区-61	補助284号線	補助288~補助286	江戸川	500
区-62	補助284号線	補助286~放射15	江戸川	950
区-63	補助284号線	放射15~補助287	江戸川	560
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	400
区-66	補助286号線	補助288~上篠崎二丁目	江戸川	合計 33,200

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



※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。

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	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	立川	900
都-56	立川3-3号線	立川3-3-30～道都62(松中団地東交差点)	立川	3,350
都-57	立川3-3号線	西野町六丁目～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～都市公園区間	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	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・武藏村山	840
都-62	武藏境3-4-11号線	杉並区境～吉祥寺東町二丁目	武藏野	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	多摩町一丁目～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～府中四丁目	府中・調布	1,530
都-71	町田3-3-36号線	相模原町～町田3-3-10	町田	690
都-72	町田3-3-36号線	相模原町(相模原三差点付近)	町田	1,550
都-73	町田3-3-36号線	小山町(小山交差点付近)	町田	1,430
都-74	町田3-3-36号線	小山町(馬場交差点付近)	町田	890
都-75	町田3-3-36号線	鶴川(鶴川町3-4-29)	町田	4,380

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5,000m)	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	二本木字西樽口~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5,000m)	八王子	30
市町-6	八王子8・5・1号線	八王子3・4・64～八王子市都木町1号	八王子	80
市町-7	八王子市都木町1号線	八王子8・5・1・市都木178	八王子	20
市町-8	立川3-12・10号線	立川3-4・25～晴第六公園付近	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	田中町一丁目～昭島3-4・2	昭島	570
市町-17	調布3-4・8号線	柴崎駅～芦野台三丁目(交差点約2,500m)	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2,500m)	調布	100
市町-20	調布3-4・22号線	つじヶ丘駅～調布3-4・1(交通広場約3,950m)	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～高木坂六丁目	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武蔵藤原	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3,400m)	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南総線	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	狛江	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5,000m)	清瀬	110
市町-43	東村山3-4・26号線	東村山3・4・15・20～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～開闢自動車道	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号空刷り～主地5	武藏村山	50
市町-49	立川3-5・20号線	立川3・4・40～立川3・5・41	武藏村山	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	あさる野	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2,700m)	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・4・26～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	ひばりが丘田代駅付近(地交番交差点付近)～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	富士山奥原新田字大木家～二木本木字西梅口	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ることや、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しなければならず、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。

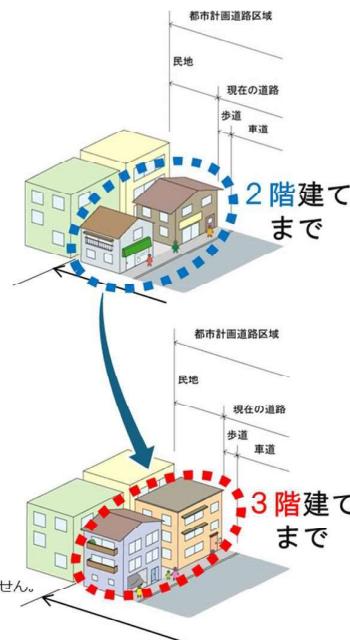
建築制限を緩和

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。
i 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
ii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
iii 主要構造物が木造、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。
iv 建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

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

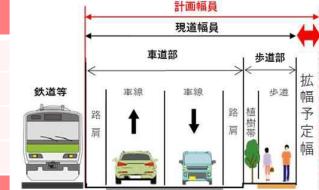


概成道路の計画の変更(現道合わせ)候補路線

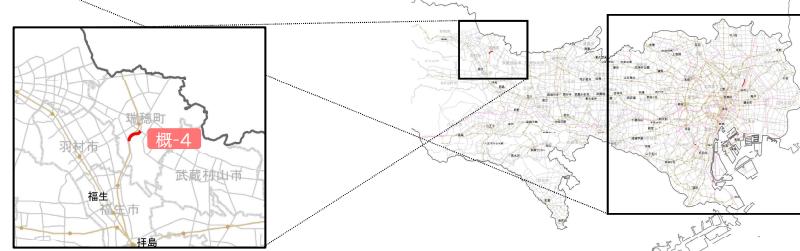
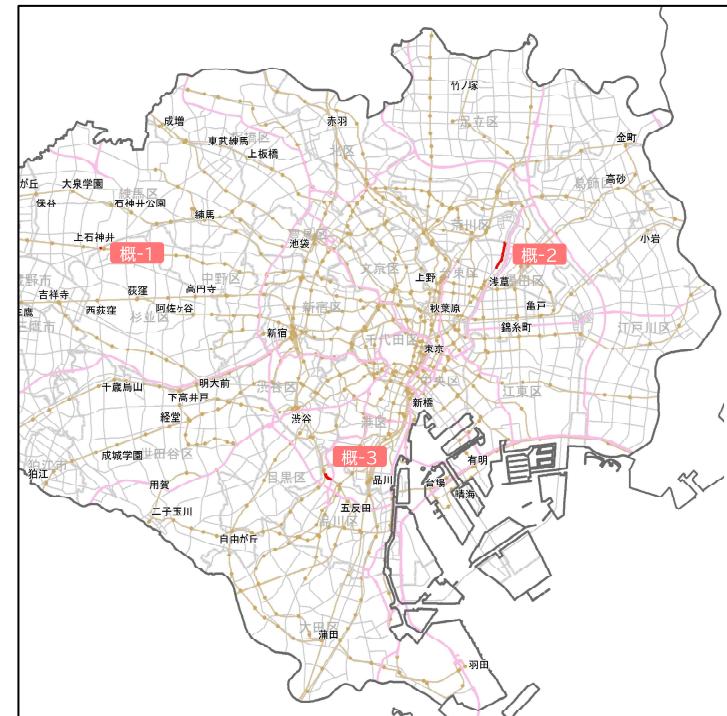
鉄道等が並行し、将来も沿道利用が見込まれない場合、歩道を片側のみに設置した幅員で現道を評価するなど、沿道利用の実態に応じて概成道路の検証を行った結果、以下の路線を概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線とします。

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。



概成道路の検証

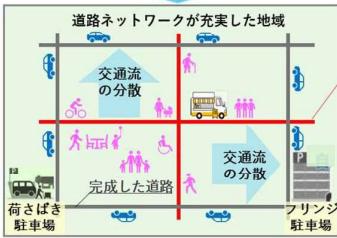
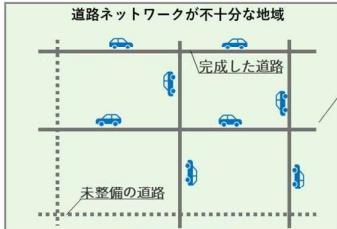
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

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に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。

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



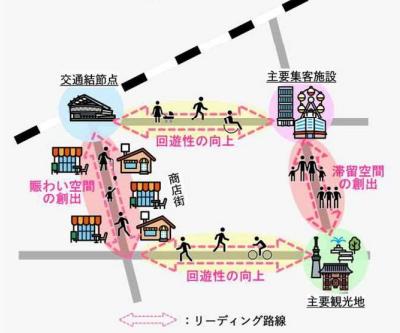
次世代モビリティの例



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 國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 國際都市東京の魅力向上

評価方法

対象地域 (いわゆる該当)	ビジネス拠点:国際ビジネス交流ゾーンに位置する核的な拠点地区 (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 (東京都市圏バ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)
・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)
・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)



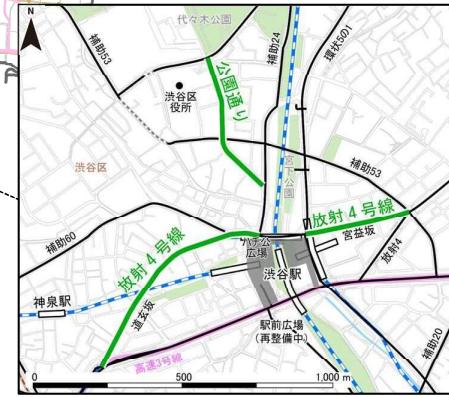
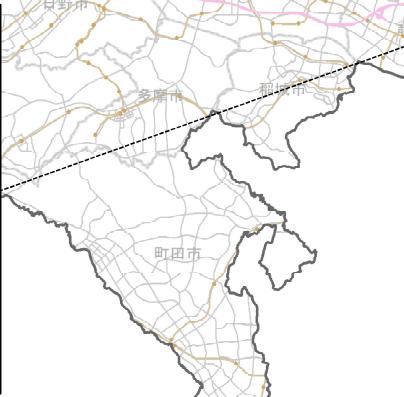
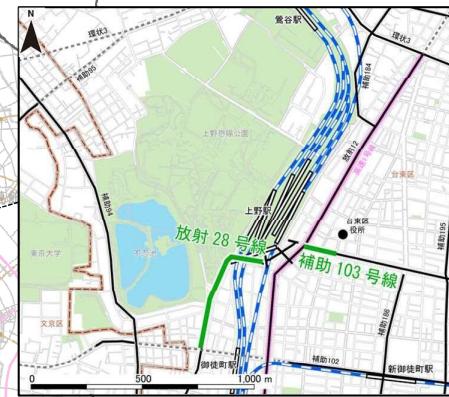
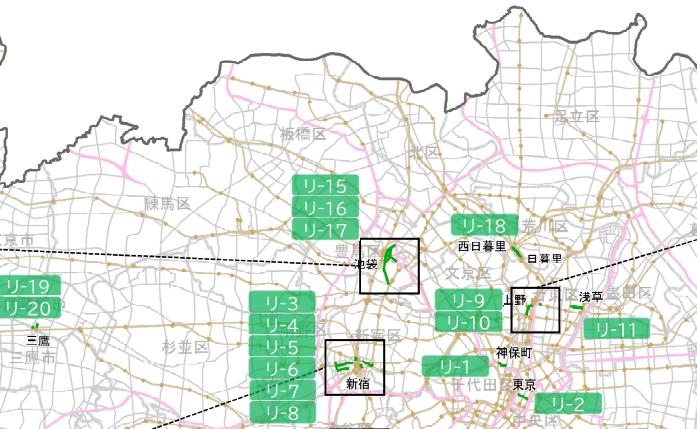
■社会実験の事例:

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



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

リー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	夕	都	都
リ-2	放射33号線	放射12～補助96	中央	440	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ-3	補助66号線	環5の1～新宿区画街路1	新宿	430	視点1	ビ 観 夕	区	区
リ-4	新宿駅付近街路10号線	放射5～新宿区画街路1	新宿	130	視点2	—	区	区
リ-5	新宿副都心街路3号線	新宿副都心8～新宿副都心12	新宿	480	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ-6	新宿副都心街路4号線	新宿副都心12～新宿駅西口広場	新宿	660	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ-7	新宿副都心街路7号線	放射24～新宿駅西口広場	新宿	150	視点1	ビ 観 夕	都	都
リ-8	新宿副都心街路12号線	新宿副都心3～新宿副都心5	新宿	370	視点1	ビ 観	都	都
リ-9	放射28号線	放射8～放射12付近	台東	470	視点1	観 夕	都	都
リ-10	補助103号線	放射12付近	台東	210	視点1	観 夕	都	都
リ-11	特別区道台第78号線	放射30～補助108	台東	500	視点2	—	区	区
リ-12	補助163号線	補助163支線1～品川区画街路6	品川	360	視点2	—	区	区
リ-13	放射4号線	放射22～補助24、環状5の1～補助53	渋谷	950	視点1	ビ 観 夕	区	区

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	荒川区道荒267号線	環状4～荒川区画街路11	荒川	500	視点2	—	区	区
リ-19	武蔵野3・4・7	武蔵野3・3・18～武蔵野3・5・19	武蔵野	80	視点2	—	市	市
リ-20	武蔵野市道第16号線	武蔵野3・3・18～武蔵野市道第129	武蔵野	130	視点2	—	市	市
リ-21	調布3・4・19	調布3・4・3～狛江駅	狛江	250	視点2	—	市	市
リ-22	国分寺市道幹5号線	国分寺3・4・5～国分寺3・4・6	国分寺	330	視点2	—	市	市
合計								
10,040								

※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、夕：ターミナル駅

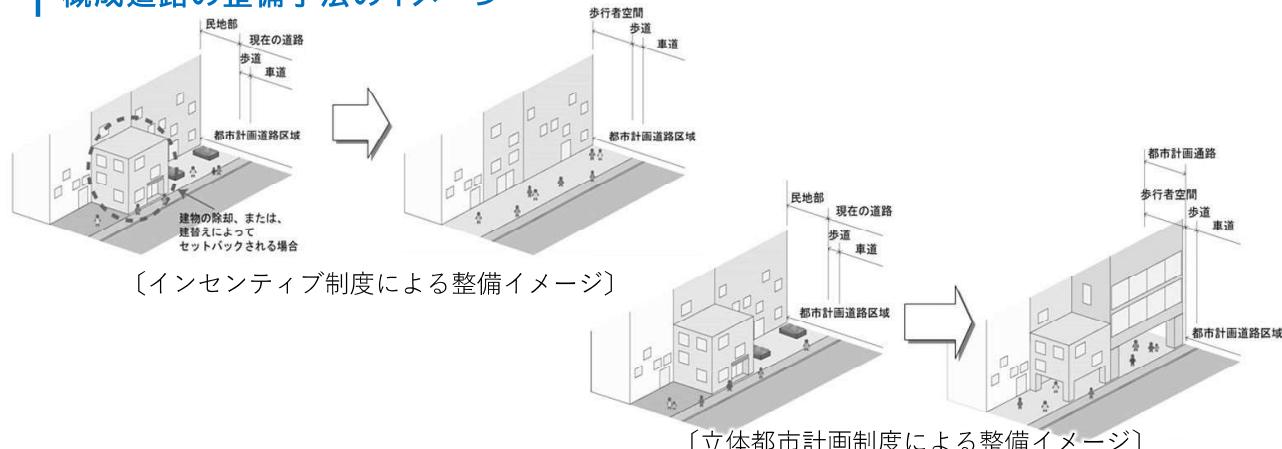
※2 検討主体は原則として、視点1は道路管理者、視点2は地元自治体としました。

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、人を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
- ・稻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

整備方針（案）における大田区の優先整備路線の選定箇所

別紙 2



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な要素となっています。

こうした中、現行の「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の計画期間が令和7年度までとなっていることや、激化する国際競争、気候危機の深刻化などの社会情勢の変化を踏まえるとともに、東京が目指すべき将来像を実現するため、東京都、特別区及び26市2町は協働で、新たな「東京における都市計画道路の整備方針」を策定することとしました。

令和7年7月には、東京の都市計画道路が果たすべき役割及び都市計画道路の整備の基本的な方向性を示した「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」を公表し、皆様から御意見を頂きました。

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

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

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

整備方針の構成

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

01

東京の都市計画道路の現状

02

東京を取り巻く社会情勢の変化

東京の道路を取り巻く課題

上位計画における東京の将来像

道路整備の視点

基本理念
基本目標

03

都市計画道路の必要性の検証

04

優先整備路線の選定

06

道路空間の再編

07

今後の都市計画道路整備 に向けた取組

基本理念と四つの基本目標

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



都市の強靭化
●防災・輸送



人やモノの
自由な移動
●活力・競争力



安全で快適な
道路空間の創出
●憩い・にぎわい



都市環境の向上
●景観・緑

都市計画道路とは

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

＜都市計画道路の種別＞

自動車専用道路

都市高速道路などの専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路

都市高速道路第4号線（新宿出口付近）



首都圏中央連絡道路（八王子JCT）



出典：首都高速道路株式会社HP、国土交通省関東地方整備局HP

幹線街路※

都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路



環状第5の1号線（千駄ヶ谷）



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



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



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 (廃止候補路線)	51
4 計画内容再検討路線	55
5 新たな都市計画道路の検討	65

04 優先整備路線の選定（第五次事業化計画）

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

05 都市計画道路区域内の建築制限への対応

1 建築制限の緩和	104
2 概成道路の検証	107

06 道路空間の再編

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

07 今後の都市計画道路整備に向けた取組

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

08 参考資料

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

01

東京の都市計画道路の現状

1 都市計画道路の整備状況

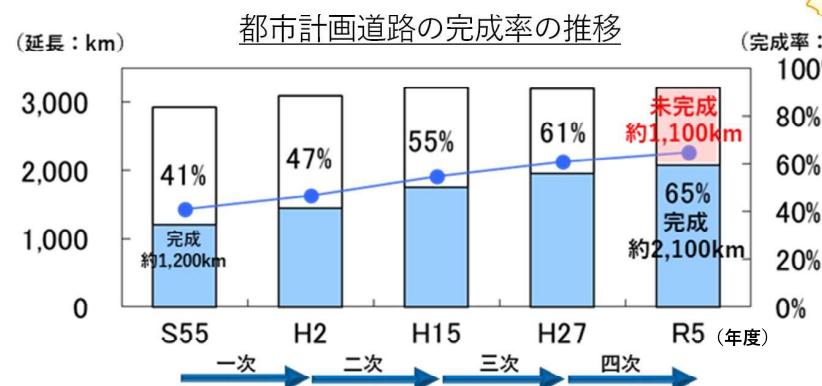
都市計画道路整備の変遷

東京の都市計画道路は、区部では戦前の震災復興計画などを経て、昭和 21 年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、昭和 39 年（環状 6 号線内側）及び昭和 41 年（環状 6 号線外側）に道路網の再検討が行われました。また多摩地域では、昭和 36 年及び昭和 37 年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路が決定されました。昭和 56 年以降は都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、事業化計画を策定し、整備を推進しています。その結果、東京の都市計画道路は約半世紀で約 900km が整備され、令和 5 年度末時点では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

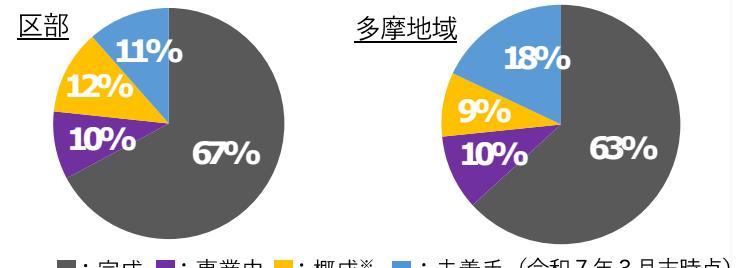


第四次事業化計画における優先整備路線の着手状況

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



*概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路

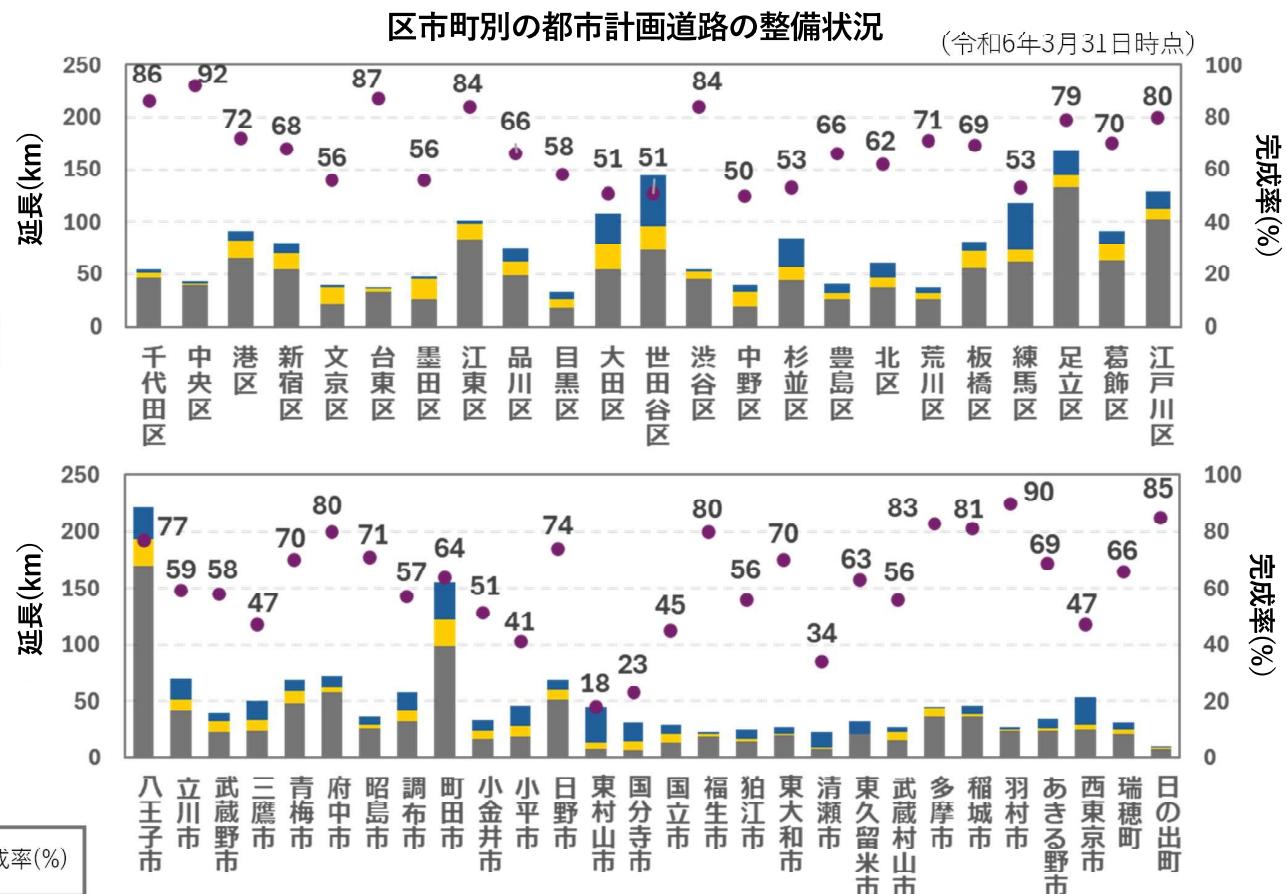
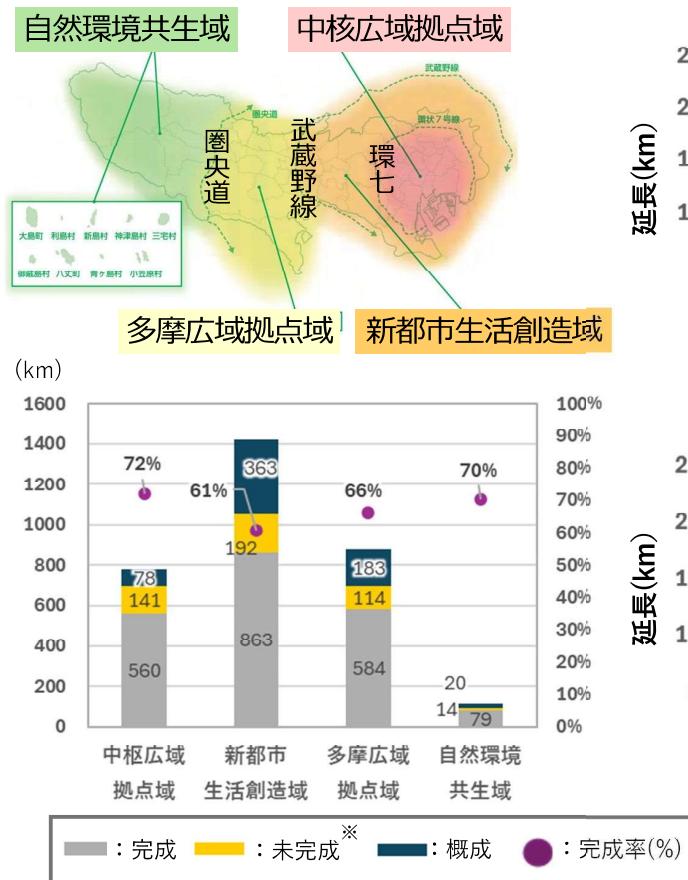
<区部>計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が8m以上の道路

<多摩地域>現況幅員が8m以上の道路

1 都市計画道路の整備状況

各地域の整備状況

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



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

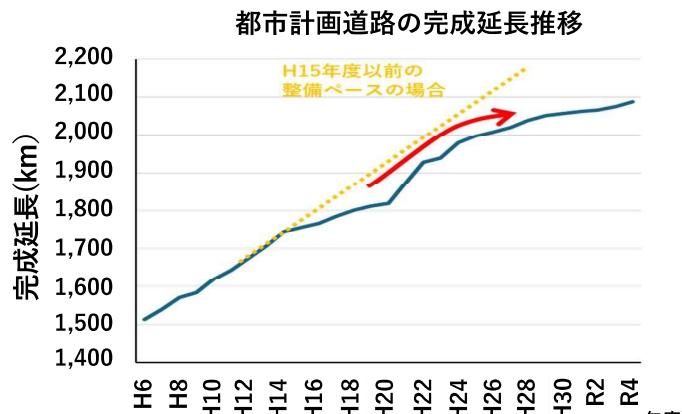
※未完成：ここでは概成を除く未着手の都市計画道路（事業中を含む）を指します。

1 都市計画道路の整備状況

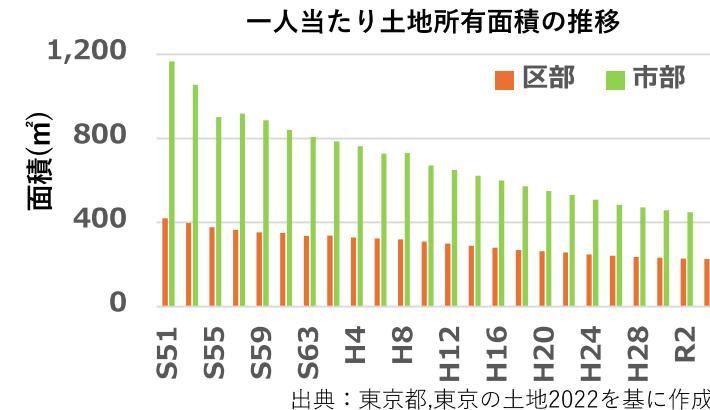
事業期間の長期化

- 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

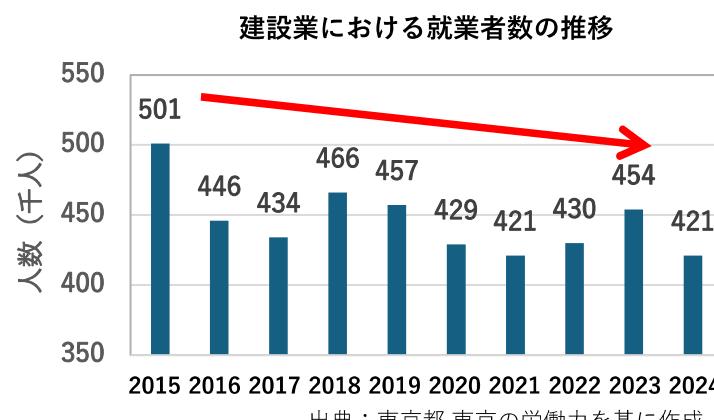


土地の細分化

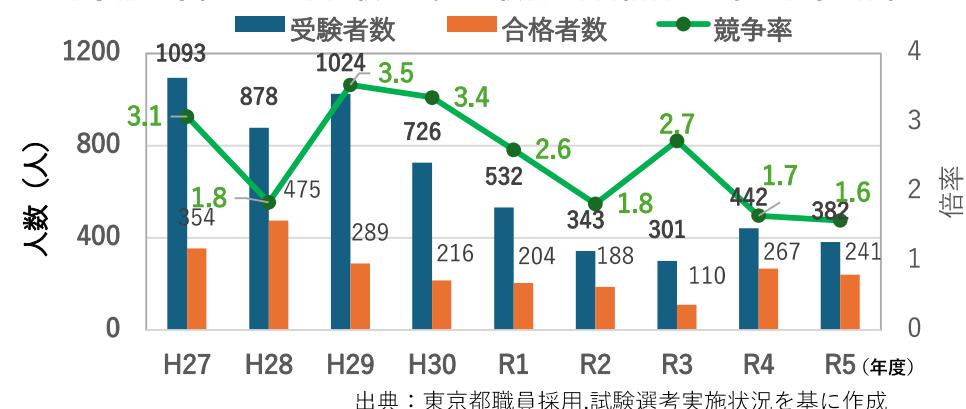


航空写真（出典：Google Earth）
に都市計画線を加筆

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



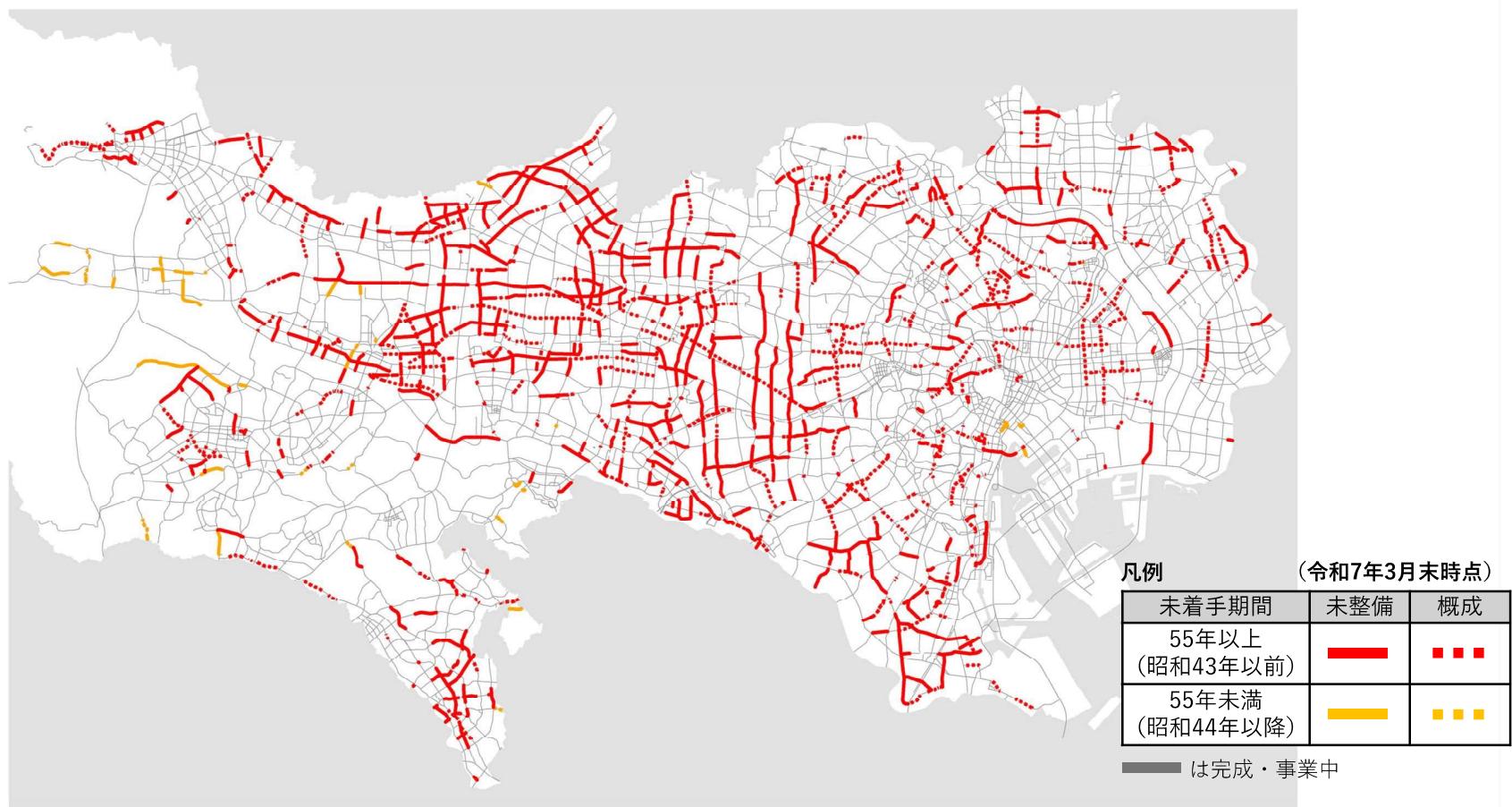
1 都市計画道路の整備状況

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

長期未着手路線

計画決定後、未着手の事業区間



Column 都市計画道路の見直しの経緯

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

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

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

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

2 都市計画道路の整備効果

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

交 通

- 渋滞の緩和
- 移動時間の短縮



市街地形成

- 市街地の活性化
- 生活道路への通過交通流入の抑制



都市空間

- 緊急輸送道路の機能強化
- 延焼遮断帯の形成
- 避難路の確保



- 安全な歩行者空間の確保
- 景観の向上



2 都市計画道路の整備効果

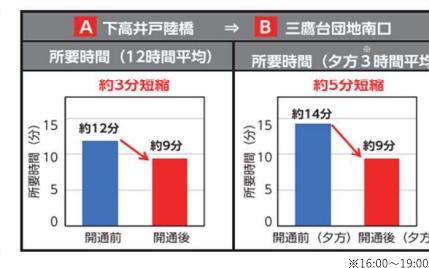
整備効果事例

交通

放射第5号線・三鷹3・2・2号線

【区部と多摩地域とのアクセス性が向上】

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



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



(出典：東京都HP)

広い歩行空間を
活用したオープンカフェ



(出典：東京都HP)

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

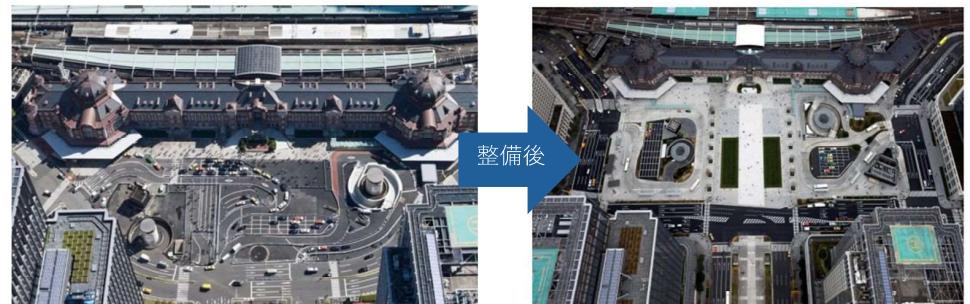


出典：江戸川区,都市計画道路補助第286号線（上篠崎）事業計画説明会資料

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）



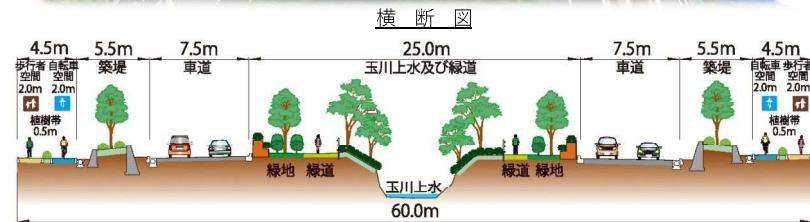
- ・住民参加型によるみちづくりに取り組み、市民、地元市及び東京都で構成するワークショップを開催しながら、植樹帯や副道などを整備
- ・環境施設帯における既存樹木の保存や、神代植物公園前の景観に配慮するなど沿道環境を保全

環境施設帯の役割

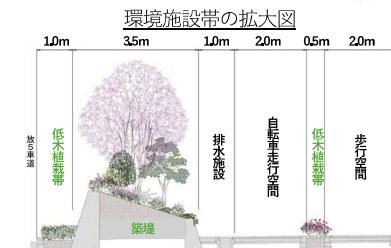


- ✓ 自動車による騒音・排気ガスなどの影響を緩和
- ✓ 緑豊かな道路空間の創出
- ✓ 災害時における重要な防災空間の創出
- ✓ ゆとりある空間によりコミュニティの場を創出

放射第5号線



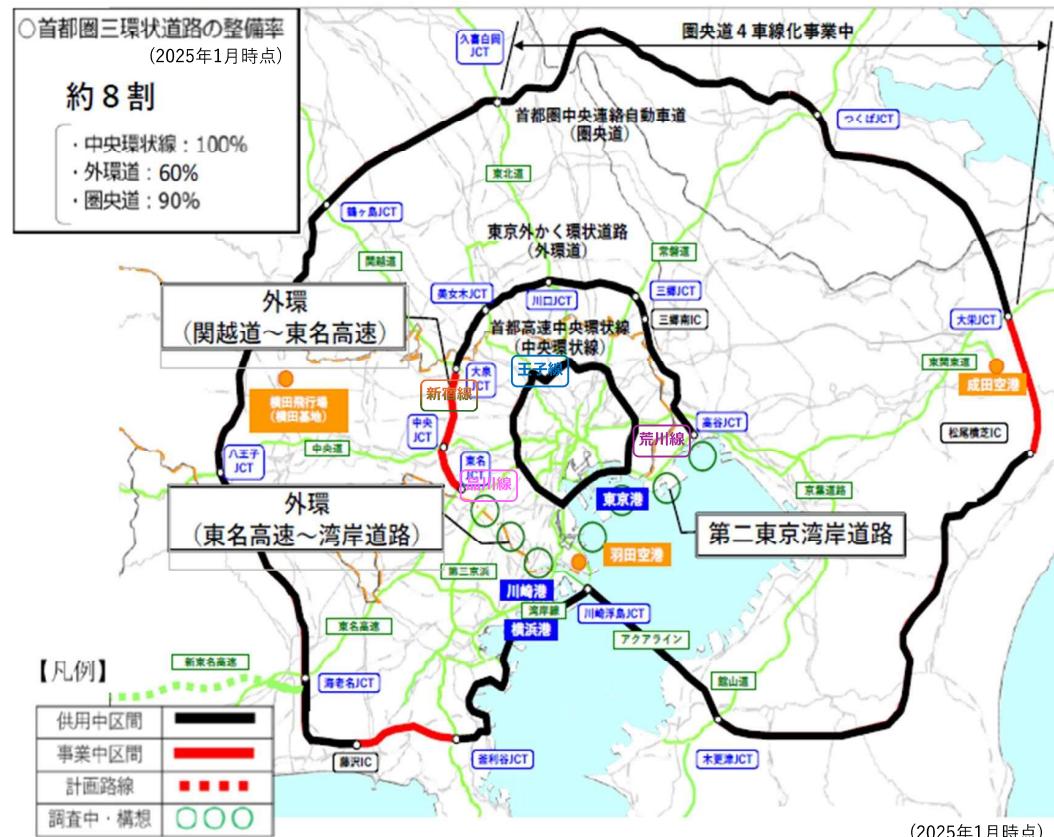
- ・玉川上水の保全と環境施設帯の設置により水と緑のネットワークの形成
- ・環境施設帯に設置した築堤には、玉川上水に生育するヤマザクラ、イヌシデのほか、周辺樹林に生育する樹木を中心とした植栽を行い、動植物の生息・生育の場を形成



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



■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



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

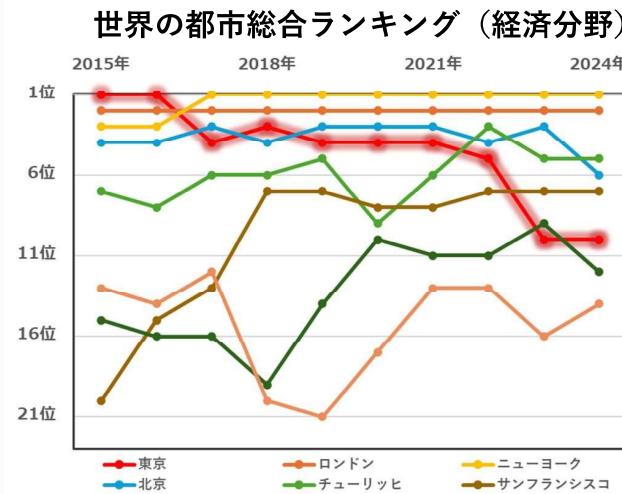
第四次事業化計画の策定以降、激化する国際競争、気候危機の深刻化、人口減少と少子高齢化、道路に求められるニーズの多様化など東京を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

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



※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

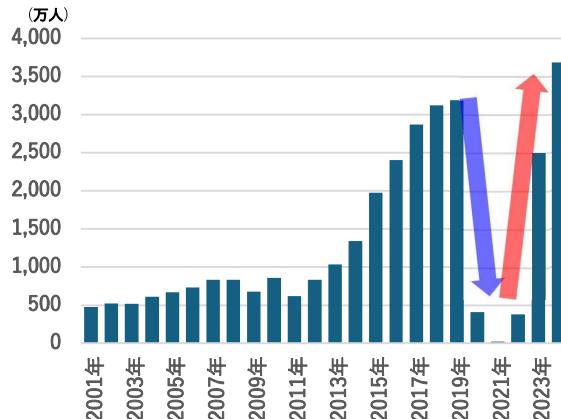
※都市別 国際会議の開催件数（世界全体）（2014～2023年）より抜粋

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

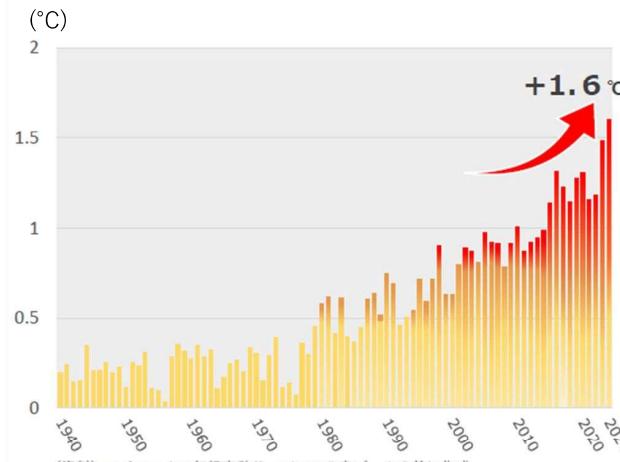
1 東京を取り巻く社会情勢の変化

気候危機の深刻化

- ・ 地球の平均気温は上昇傾向にあります。地球沸騰化が呼ばれる中、気候危機は深刻な状況です。
- ・ 近年、時間雨量50mmを上回る短時間降雨の発生件数が増加傾向にあり、頻発化・激甚化する風水害の脅威は深刻化しています。令和元年東日本台風では、床下浸水、交通途絶、堤防決壊等の甚大な被害が発生しました。

地球沸騰化

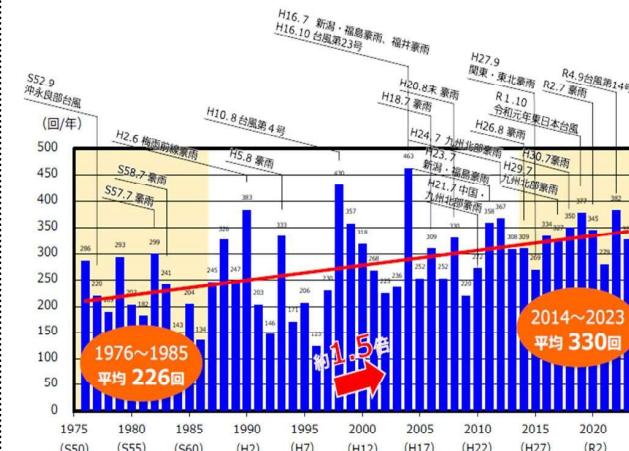
産業革命前頃の平均気温と各年の気温との差



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

頻発化・激甚化する風水害

時間雨量50mm以上の年間発生回数



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

令和元年東日本台風の被害

河川の溢水



多摩川（世田谷区）



秋川（あきる野市）

道路の冠水



八高線アンダーパス
(八王子市)

法面崩壊



新滝山街道（八王子市）

出典：国土交通省,令和元年東日本台風を踏まえた対応について、東京都,東京都豪雨対策基本方針、八王子市,令和元年東日本台風八王子市の記録

1 東京を取り巻く社会情勢の変化

首都直下地震等の脅威

- 平成28年熊本地震、令和6年能登半島地震など**大規模地震**が発生しました。
- M 7 クラスの首都直下地震が**今後30年以内に発生する確率は、約70%**とされています。
- 首都直下地震の被害想定では、いまだ**火災や建物倒壊**による被害は脅威となっています。

大規模地震

令和6年能登半島地震の被害

市街地火災



建物倒壊



道路閉塞



電柱の倒壊

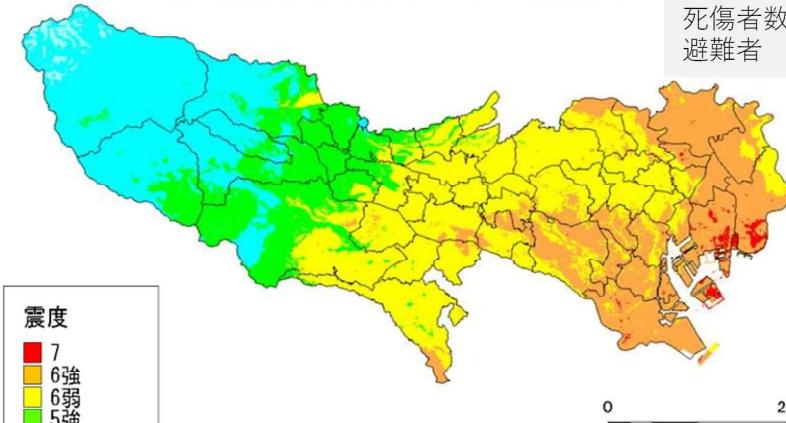


首都直下地震

首都直下地震の被害想定

都心南部直下地震（M7.3）の震度分布

建物被害：約19万棟
死傷者数：約10万人
避難者：約299万人



0 20
km

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）

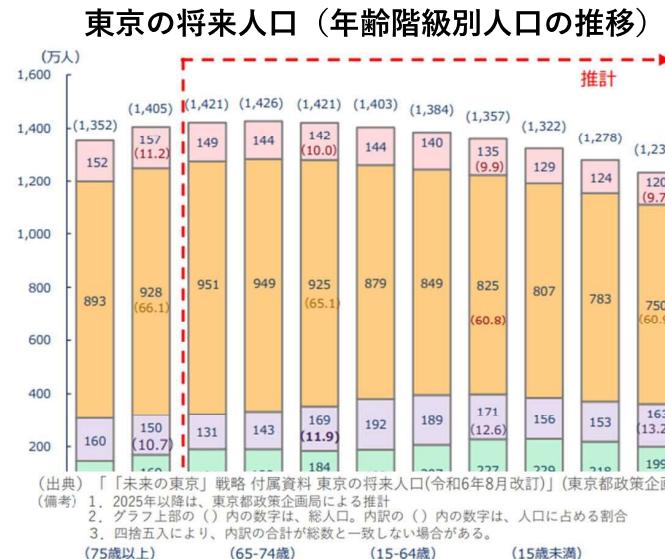
M 7 クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は、約70%と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度 6 強以上の範囲は、区部の約 6 割に広がり、甚大な被害が想定されます。

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



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



出典：東村山市HP



出典：三鷹市HP

※実証運行及び運行予定も含みます。出典：東京都HP、「東京の地域公共交通」を基に作成

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

1 東京を取り巻く社会情勢の変化

物流需要の増加

- ・物販系分野のEC市場規模は大幅に拡大しています。
- ・直近の20年で貨物1件当たりの貨物量が減少していますが、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行しています。
- ・貨物の県間流動量（件数ベース）は、**東京都が全国で最多**となっています。
県間流動量の上位都道府県 1位：東京都 約230万件 2位：埼玉県 約94万件 3位：岩手県 約92万件（令和5年全国貨物純流動調査）
- ・国は「重要物流道路制度」の創設により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保を推進しています。

物流需要の増加



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

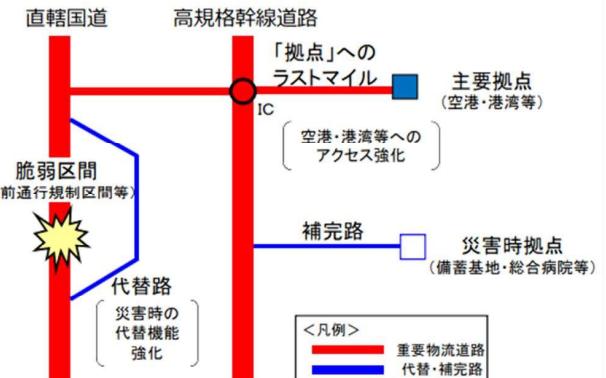


出典：国土交通省,第1回自動物流道路に関する検討会 資料

貨物1件あ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

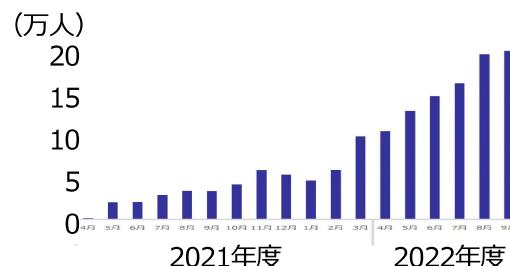
- ・近年、自転車のシェアリングや電動キックボードの利用者数が増加しています。
- ・人々の都市空間に対する意識は、コロナ禍を経て、ゆとりある屋外空間や歩行等で回遊できる空間へのニーズが高まりました。
- ・にぎわいのある道路空間を創出するため、令和2年に歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が創設されました。

新たな交通サービスの普及



出典：東京都環境局,みんなにいいこと自転車シェアリング

国内の電動キックボードの乗車人数の推移

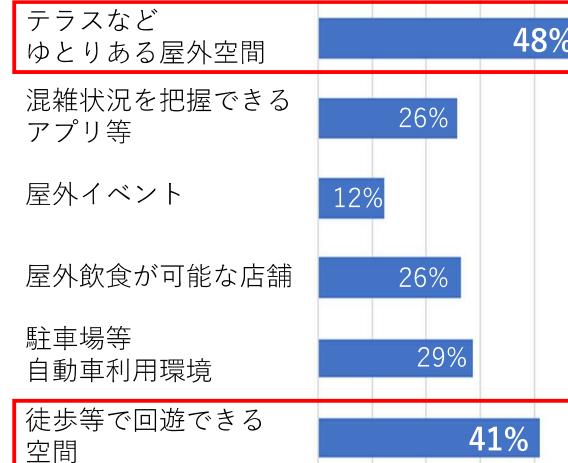


出典：国土交通省,社会資本整備審議会 道路分科会
第81回基本政策部会 資料

都市空間に対する意識の変化

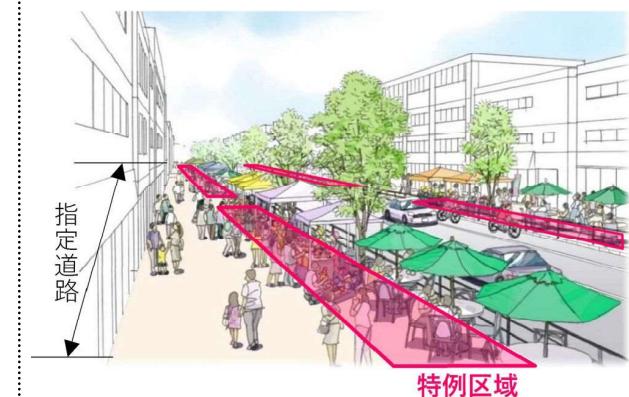
新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査

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



出典：国土交通省,新型コロナ感染症の影響下における
生活行動調査（令和4年12月実施）

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度



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

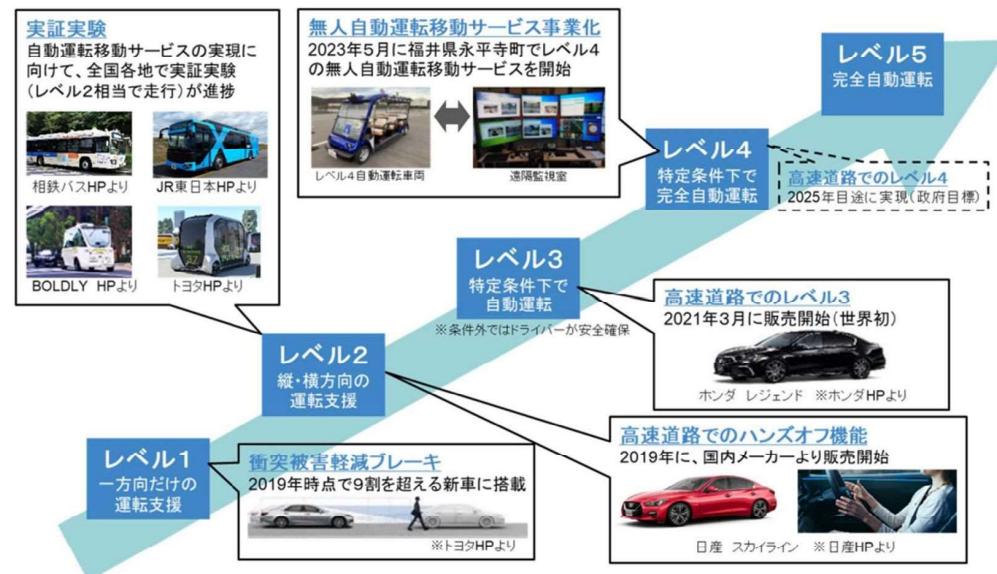
- 自動運転車の開発、実証実験及び実用化が急速に進展しています。

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。都内的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。

空飛ぶクルマ等

自動配送ロボット



出典：楽天HP

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

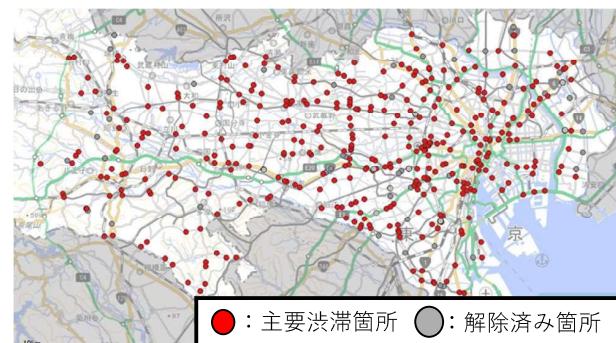


1都3県の走行台キロの推移（平日）



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



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

都市強靭化

地域に応じた防災力向上

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

緊急輸送道路網の拡充・強化

- ・緊急輸送道路の中には、首都直下地震の発生時に道路閉塞の可能性が高い幅員10m未満の道路が存在しています。

延焼遮断帯の形成

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

無電柱化の推進

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

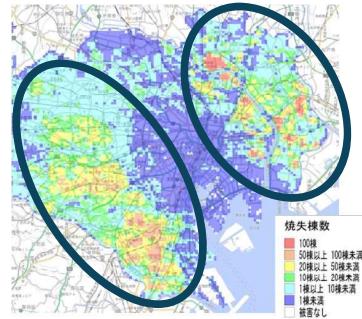
火山噴火への備え

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

地域ごとの災害リスク

焼失リスクは区部の南部
及び北東部を中心に分布

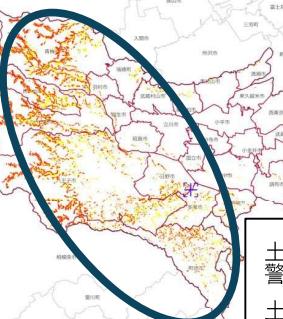
都心部南部直下地震における
焼失棟数分布図



東京都被災想定マップ
より作成

土砂災害リスクは
多摩地域西部を中心に分布

土砂災害警戒区域・
土砂災害特別警戒区域分布図



東京都防災マップ
より作成

水害リスクは
区部の北東部を中心に分布

浸水想定区域



出典：東京都浸水予想区域図を基に作成

緊急輸送道路の現状



出典：国土交通省、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査
(緊急輸送道路と照合して集計)

延焼遮断帯の形成状況

延焼遮断帯形成率 (令和3年時点)

骨格防災軸	主要延焼遮断帯	一般延焼遮断帯
97%	70%	50%

出典：東京都、防災都市づくり推進計画

2 東京の道路を取り巻く課題

安全な生活

歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

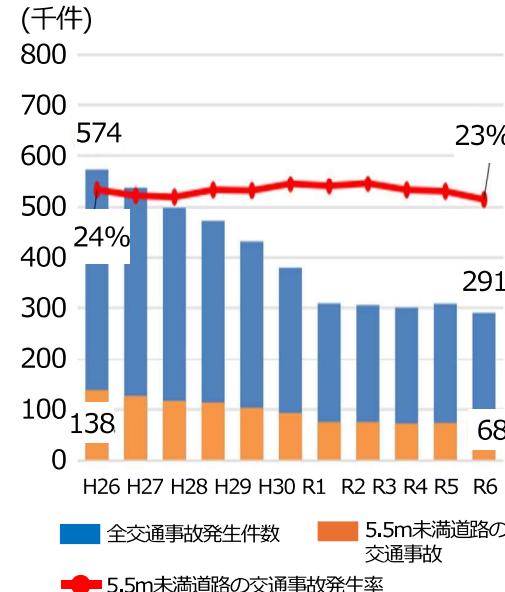
- ・車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
- ・都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

子ども及び高齢者の安全性向上

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

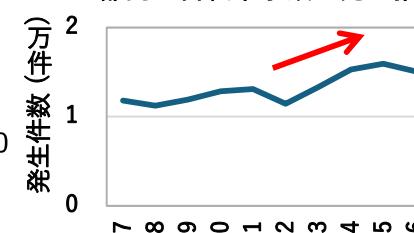
生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

全交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移

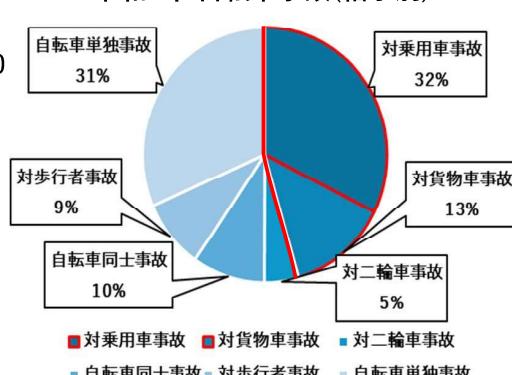


出典：警察庁交通局,生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要

都内の自転車事故の発生推移



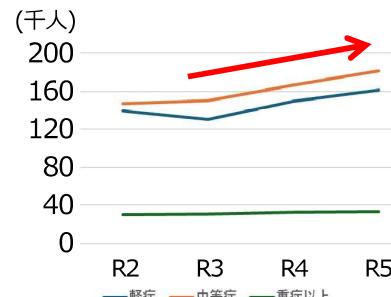
令和6年 自転車事故(相手別)



出典：警視庁交通部,令和6年 東京の交通事故を基に作成

高齢者の救急搬送

初診時程度別高齢者搬送人員 (急病・交通事故・一般負傷)



出典：東京消防庁,救急活動状況

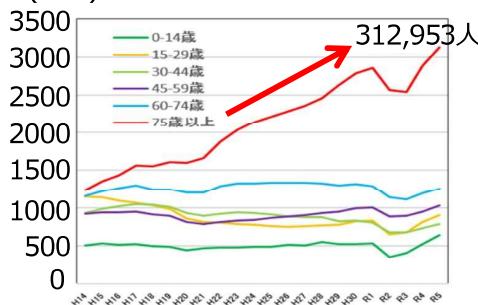
子どもの交通事故

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 (令和4年)



出典：国土交通省,道路交通安全対策 交通事故の状況

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

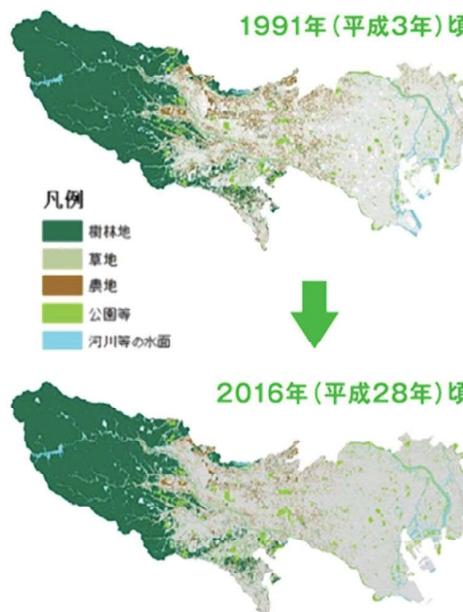
気温上昇を見据えた都市環境の整備

- 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

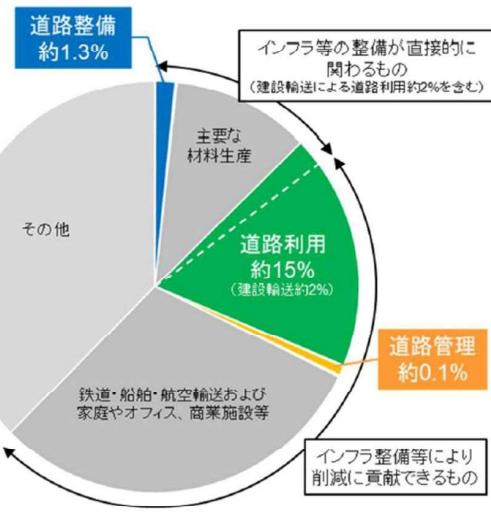


※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出

出典：東京都,東京の緑の取組Ver.2, Ver.3

運輸部門におけるCO₂の排出量

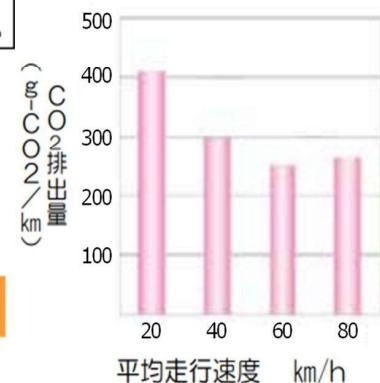
国内のCO₂排出量の内訳(2020年度)



我が国のCO₂排出量(2020年度)
約10.4億t-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・人を中心の空間の創出・地域の個性を生かしたまちづくり

<インフラ・交通>

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

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

<緑と水>

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

セーフシティ

<ゼロエミッション>

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

<都市の強靭化>

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

3 上位計画における東京の将来像

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

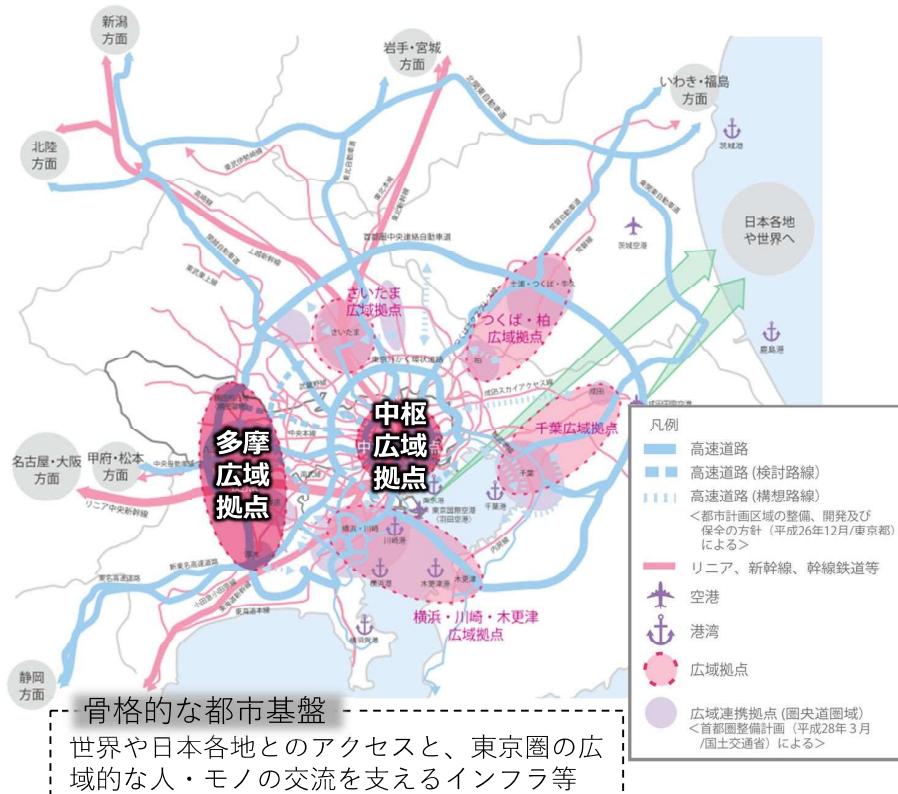
目指すべき都市構造

【都市づくりのグランドデザイン】

◆ 広域的なレベルの都市構造

○ 交流・連携・挑戦の都市構造

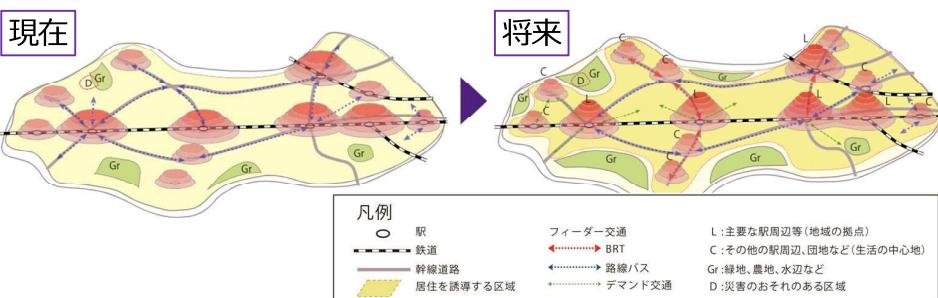
世界最大の都市圏の活力を更に高めながら、多様化するライフスタイルなどに応えることができ、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげます。



◆ 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。
- その歩行圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへと再構築します。
- 駅や中心地から離れた地域に、緑豊かで良質な環境を形成します。



地域を支える都市基盤

- 生活圏の身近な移動や交流を支える多様な公共交通、補助幹線道路等について更なる強化を図ることで、様々な人々の交流を生む「拠点間の連携」を促進
- 公園、緑地等をつなぐ街路樹、河川などの身近な水・緑についても、地域の特性を踏まえてネットワーク化を進めます。

◆ 「個性」に着目した地域づくりと新たな土地利用の展開

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

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

3 上位計画における東京の将来像

「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえた都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスターplan）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plan】

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

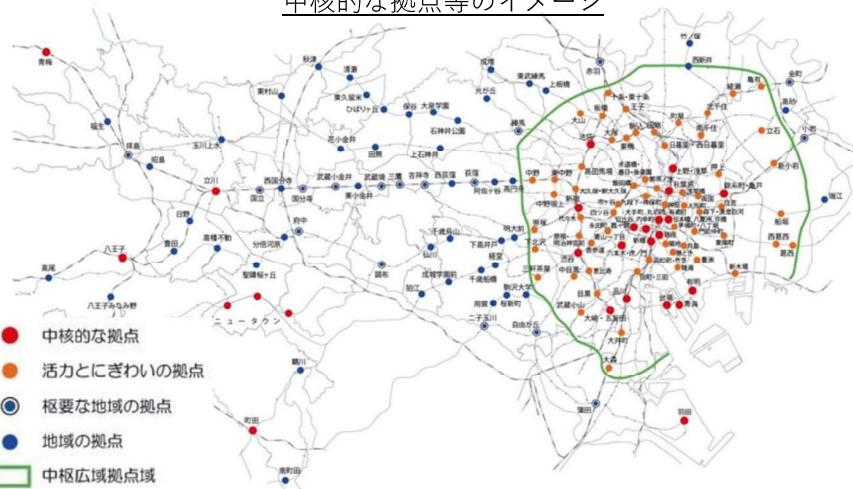
<拠点ネットワークの充実及び強化>

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ます。

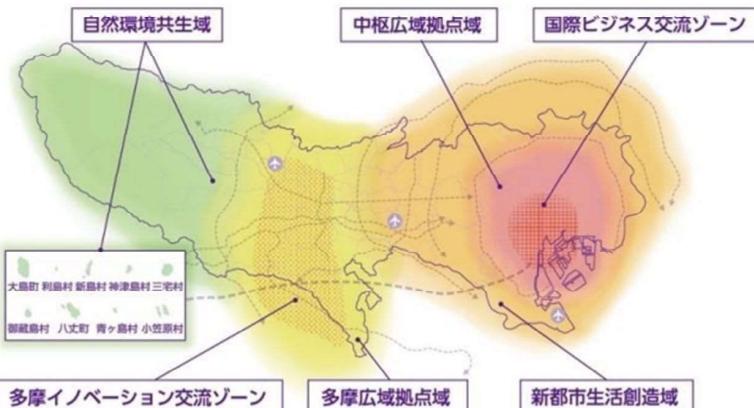
中枢広域拠点域の将来像

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

多摩広域拠点域の将来像

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

四つの地域区分と二つのゾーン構造



4 今後の道路整備の視点

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

これまでの道路整備の視点

国際競争力の強化

- 道路交通の円滑化
- 円滑な物流の確保
- 拠点間の連携強化 など

防災都市の実現

- 緊急輸送網の拡充・強化
- 都県境ネットワークの充実
- 市街地火災の延焼防止 など

質の高い生活の実現

- 生活道路への通過交通流入の抑制
- 歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保
- 集約型の持続可能なまちづくり など

強化する道路整備の主な視点

都市の強靭化

- 防災拠点等へのアクセス強化
- 浸水リスクへの対応 など

住民の安全性向上

- 子ども、高齢者等の安全性向上
- 道路のバリアフリー化 など

新たな道路整備の主な視点

地域特性に応じたインフラ整備

- 地域に応じた災害リスクへの対応
- 地域特性に即した地域公共交通の充実 など

魅力的な歩行者空間の創出

- ウォーカブルな道路空間の創出
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出 など



5 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

基本理念

都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた

円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現

基本目標

基本目標1

都市の強靭化

広域的な視点

- 緊急輸送網の拡充・強化
- 防災拠点等へのアクセス強化
- 都県境ネットワークの充実

地域的な視点

- 安全な避難路の確保
- 浸水リスクへの対応

広域的・地域的な視点

- 市街地火災の延焼防止
- リダンダンシーの確保※

…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

など

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

- 良好的なまちなみ・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

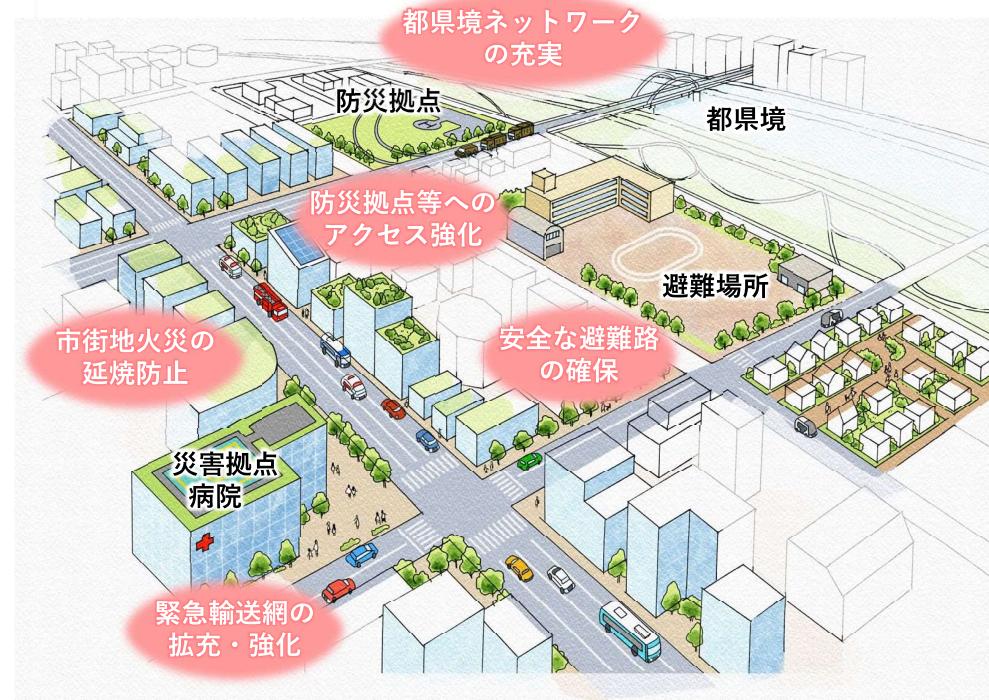
※ リダンダンシー：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークを多重化すること。

5 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」



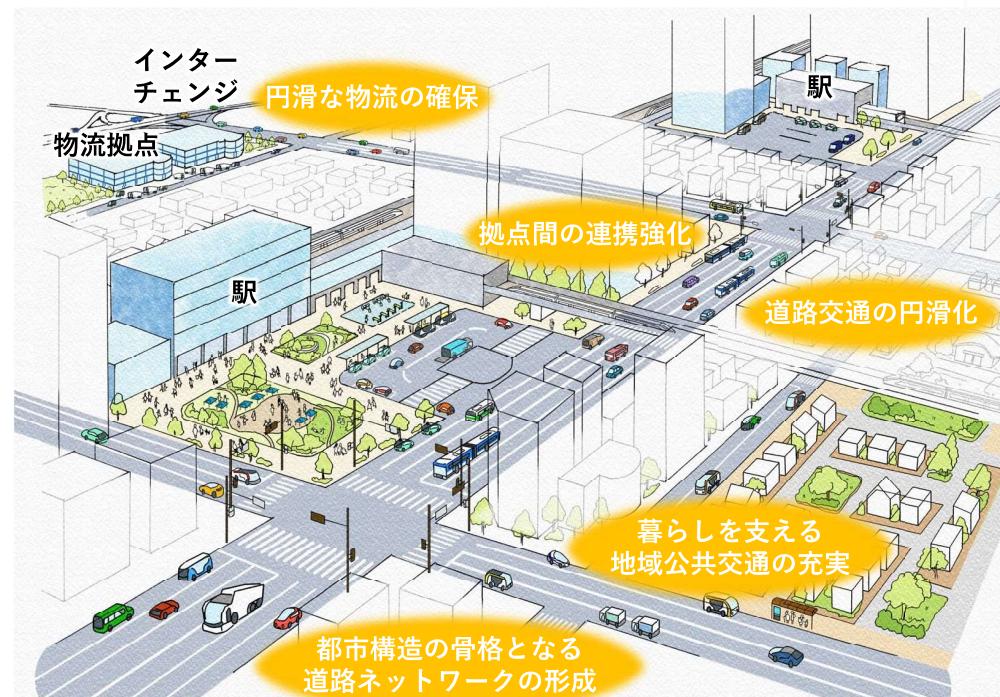
基本目標1 都市の強靭化 …防災・輸送…

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



基本目標2 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…

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



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

5 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」



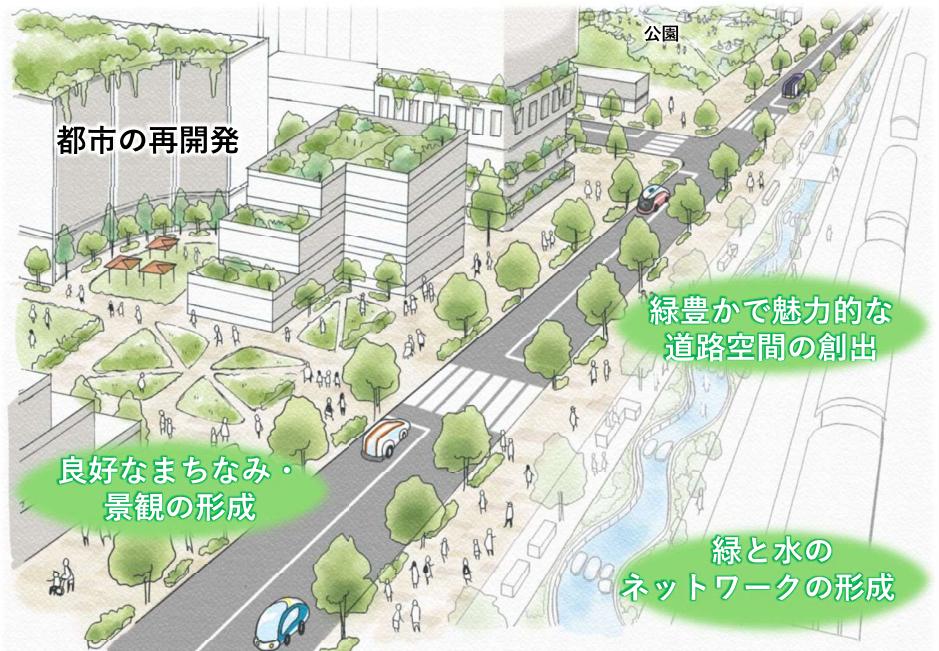
基本目標3 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…

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



基本目標4 都市環境の向上 …景観・緑…

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



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

6 都市計画道路整備の方向性

東京都、特別区及び26市2町は、基本目標の実現に向けて、都市計画道路ネットワークの形成・充実及び道路空間の再編に取り組みます。

基本目標



都市の強靭化
…防災・輸送…



人やモノの自由な移動
…活力・競争力…



安全で快適な
道路空間の創出
…憩い・にぎわい…



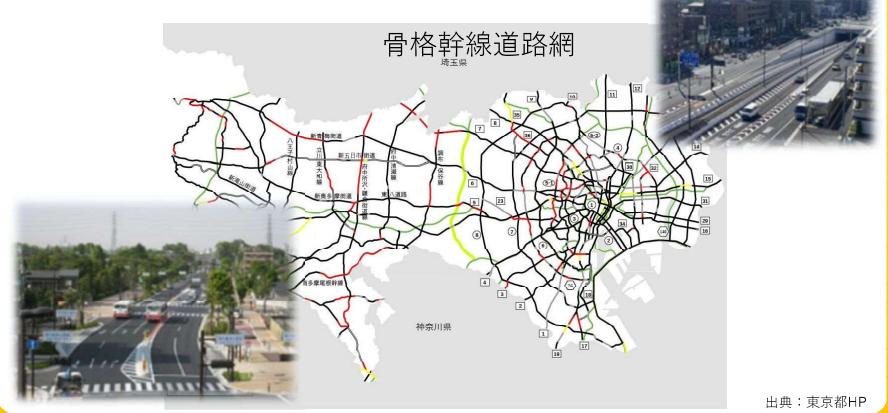
都市環境の向上
…景観・緑…

実現に向けて

社会情勢を踏まえた

都市計画道路ネットワークの形成・充実

<都市計画道路ネットワーク>



出典：東京都HP

過去に整備された都市計画道路を

新たなニーズに応じた道路空間に再編

<にぎわいと交流の場等を提供する道路空間>



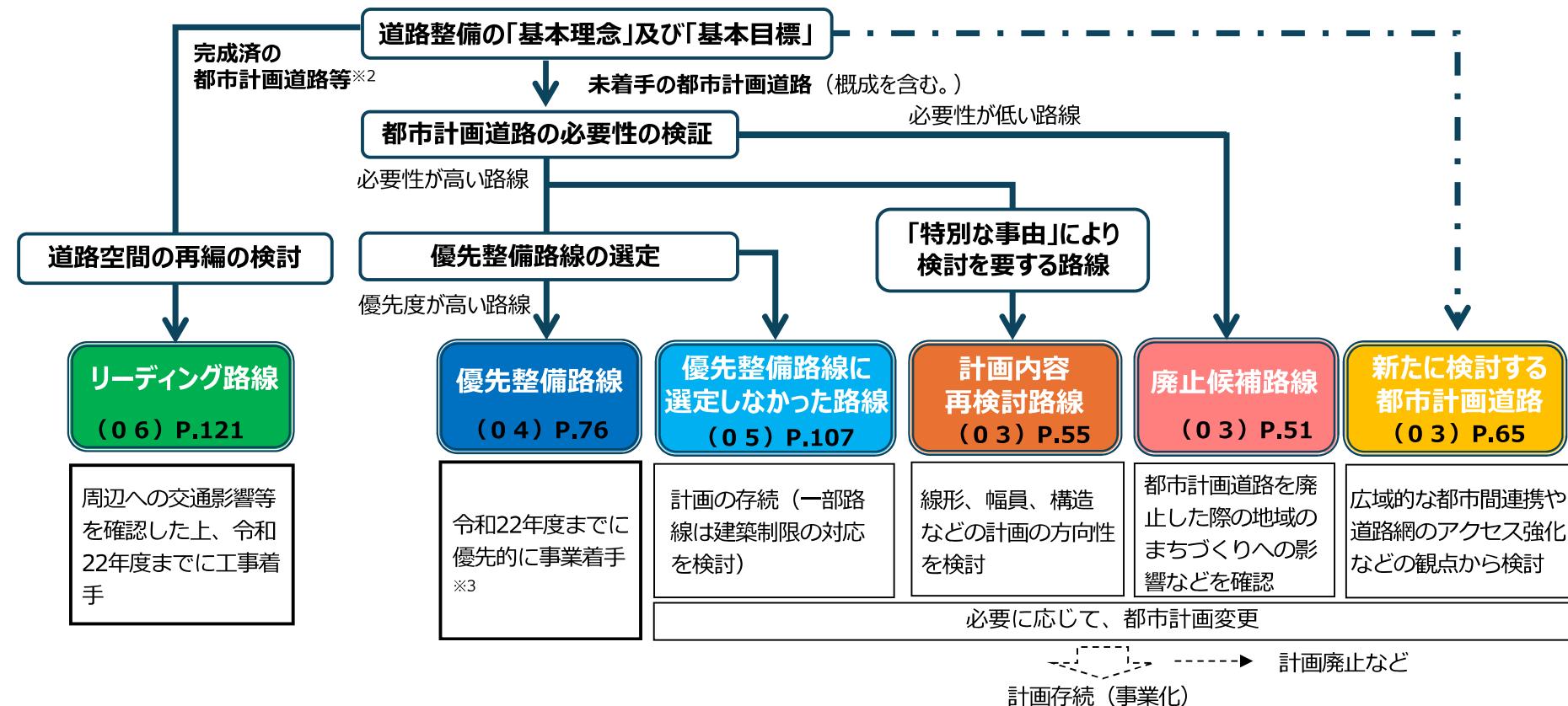
出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

7 整備方針に定める基本的事項及び策定手順

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

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

計画期間は、2050年代の東京の姿を見据えるとともに、事業の長期化等を考慮し、令和8年度から令和22年度までの15年間と定めます。なお、社会情勢の変化等に対応するため、計画期間内の中間年次において必要な検証を行っていきます。



※1 幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持つ道路のこと（3ページ参照）。本整備方針では自動車専用道路及び直轄国道は検討対象外としました。

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

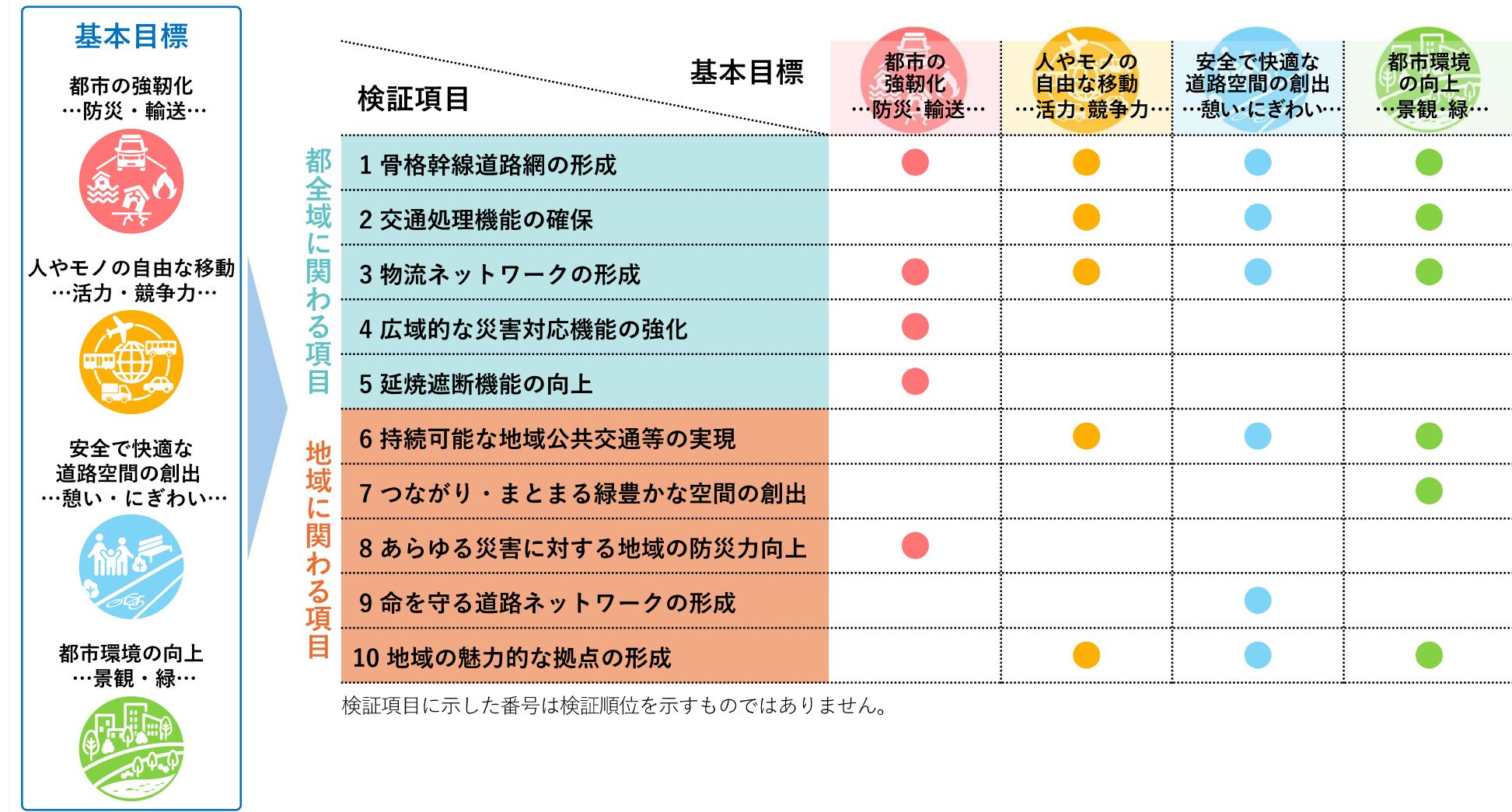
※3 事業着手：都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

03

都市計画道路の必要性の検証

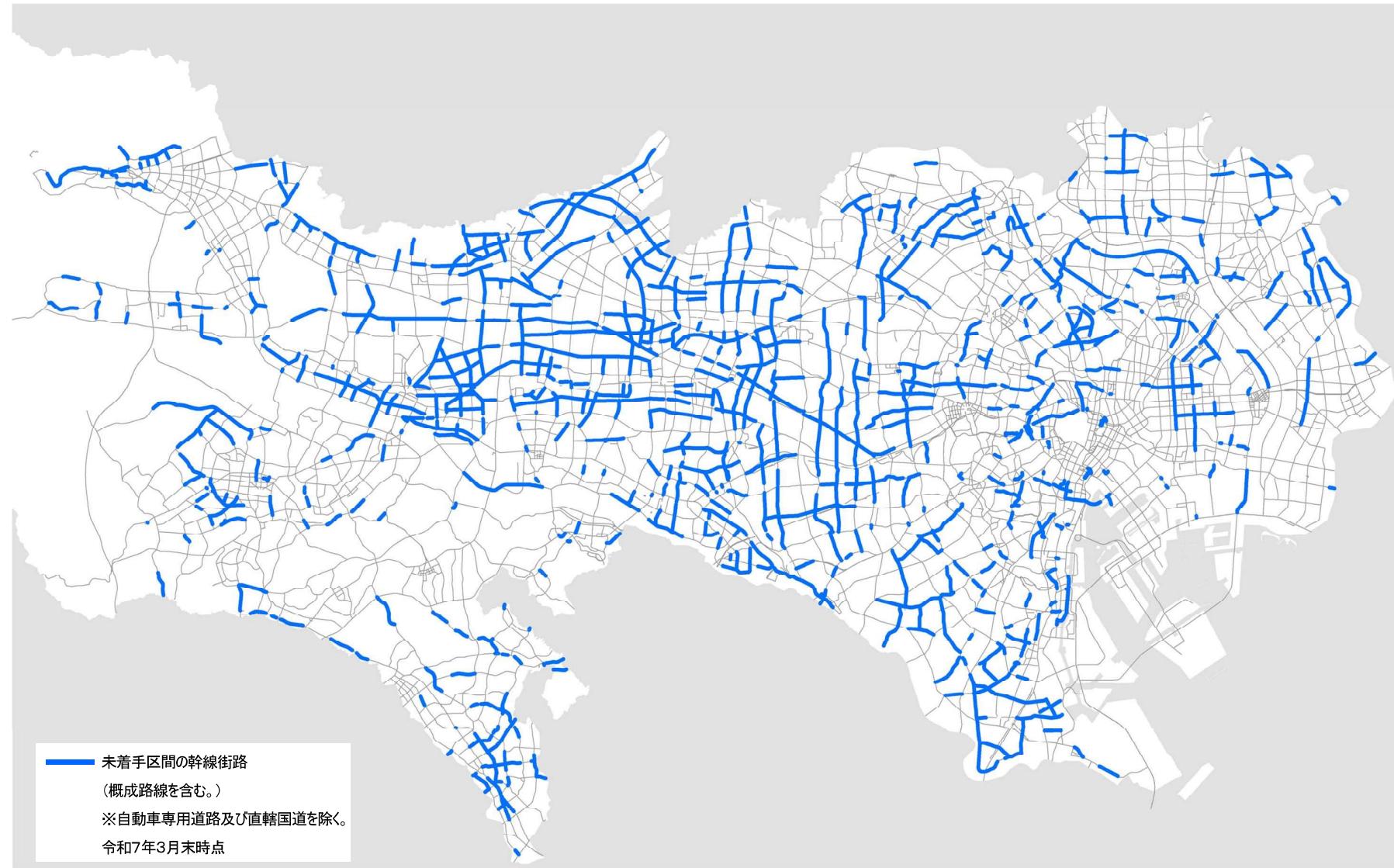
1 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

未着手の都市計画道路の必要性を検証するに当たり、道路ネットワークとしての機能に着目し、四つの基本目標を基に10の検証項目を設定しました。このうち、検証項目1から5までは **都全域(広域)に関わる項目** として都内共通の評価指標により東京都が検証し、検証項目6から10までは **地域に関わる項目** として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえてきめ細かな評価を行うため、各区市町が評価指標を設定し、主体的に検証しました。



1 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・個性あるまちづくりに寄与する都市計画道路（各区市町の都市計画マスタープランに位置付けられている道路、駅前広場、地域の拠点、観光スポット等にアクセスする道路 など）

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

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

検証項目

都全域に関わる項目

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

地域に関わる項目

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

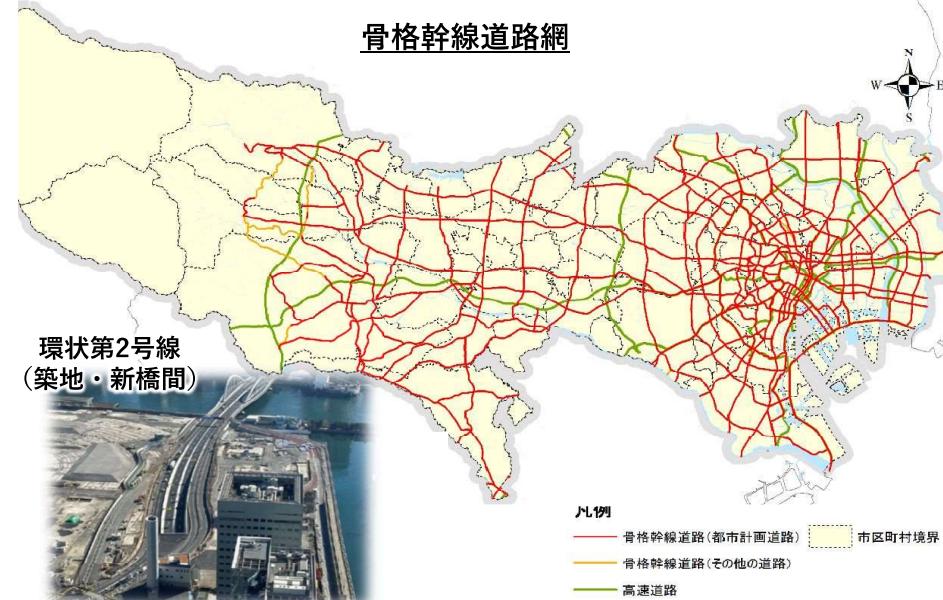
1 骨格幹線道路網の形成



骨格幹線道路とは、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う道路です。この骨格幹線道路網を形成することで渋滞の解消、それによる脱炭素化への貢献、緊急時の物資輸送、生活道路の通過交通の流入抑制などが期待されます。

東京都はこれまで、区部の放射・環状線、多摩地域の多摩南北・東西道路などの骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。

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



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

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

2 交通処理機能の確保

都市計画道路は、将来における自動車交通需要に対応する必要があります。

そこで、都市計画道路として担うべき交通量の目安※を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路は、人やモノの円滑な移動を確保し、東京の持続的な発展に寄与することから、今後も必要であると評価しました。



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

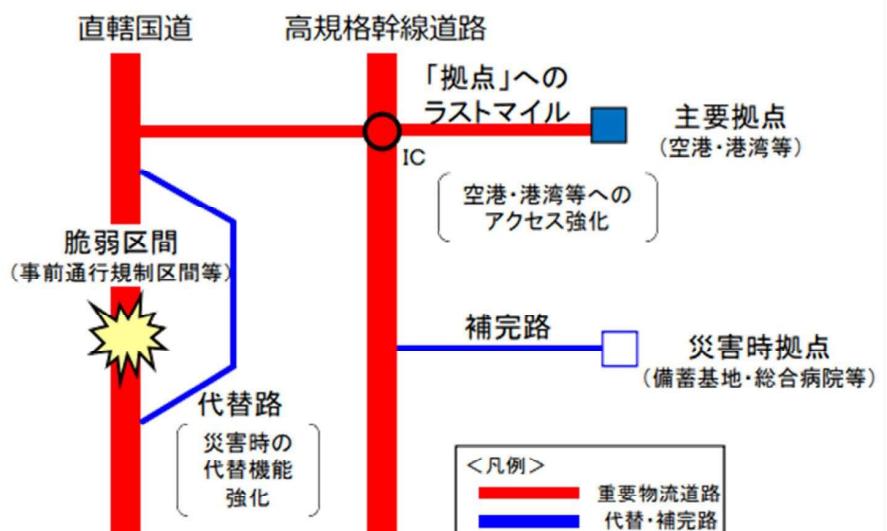
3 物流ネットワークの形成

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

国が定めた重要物流道路（代替・補完路を含む。）や広域道路ネットワークに該当する都市計画道路は、円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車の流入を抑制するなど、都市環境の向上に寄与することから、今後も必要であると評価しました。



重要物流道路のネットワークイメージ



出典：国土交通省、第20回物流小委員会 資料

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

4 広域的な災害対応機能の強化

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

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



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

- 第1次：応急対策の中核を担う都本庁舎、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、東京の強靭化に向け、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

檢証項目

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

地域に関する項目

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

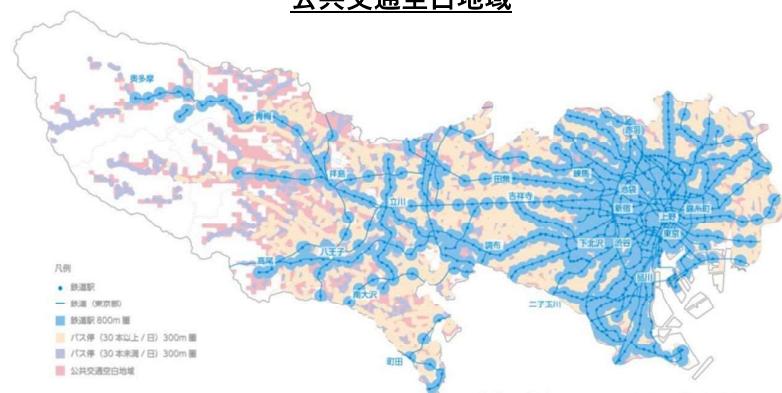
6 持続可能な地域公共交通等の実現



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

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

公共交通空白地域



出典：都市づくりのグリントデザイン
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。

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

緑と水のネットワーク化



出典：東京都の緑の取組Ver.3



8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上

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

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



写真：防衛省
HP、「令和6年能登
地震への対応」

2 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

9 命を守る道路ネットワークの形成



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

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

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



10 地域の魅力的な拠点の形成



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

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

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

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

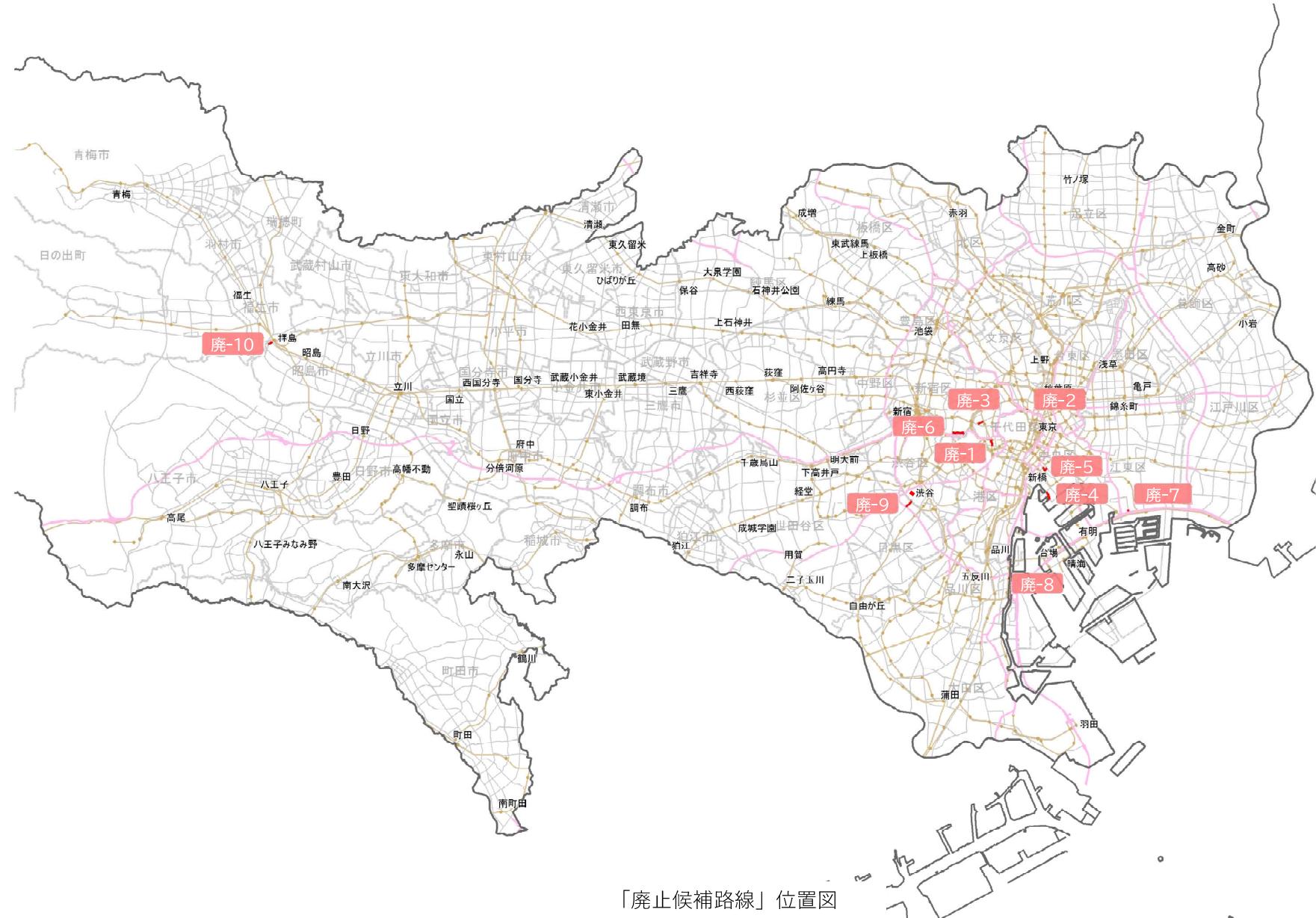
検証項目1から10までに照らし、各区間の検証を行った結果、いずれかの項目に該当する区間は、必要性が高いと評価しました。いずれの項目にも該当しない10路線（区間）約3kmは、必要性が低いと評価し、「廃止候補路線（区間）」に位置付けます。今後、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、計画廃止など必要な都市計画の変更を行っていきます。

廃止候補路線（区間）の一覧表

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

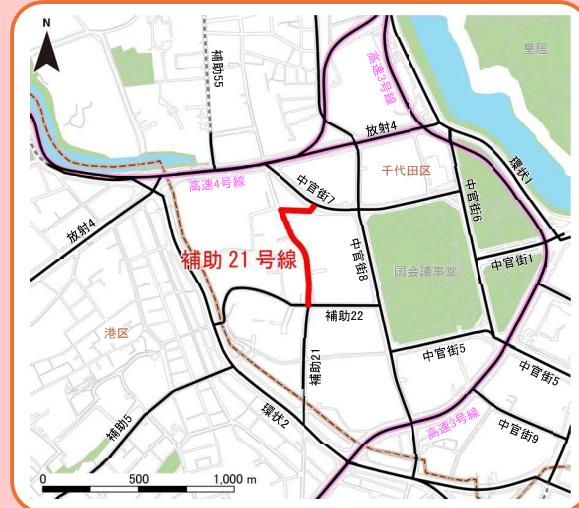
ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果



3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

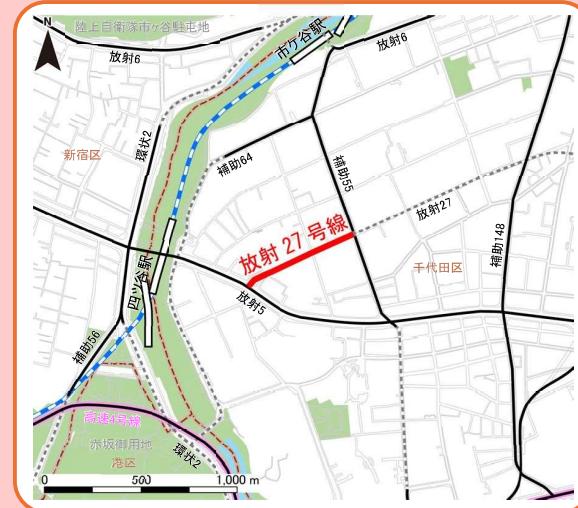
廢-1 補助21号線



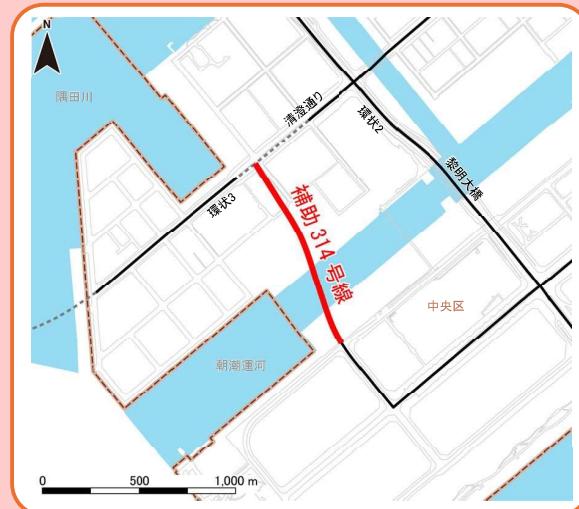
廢-2 補助167号線



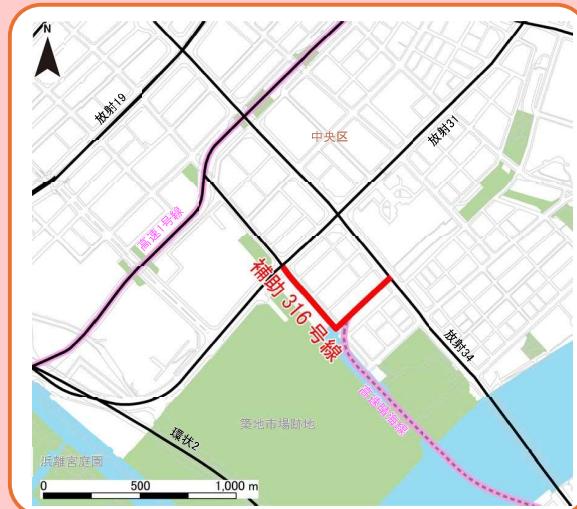
廢-3 放射27号線



廢-4 補助314号線



廢-5 補助316號線



廢-6 補助58号線



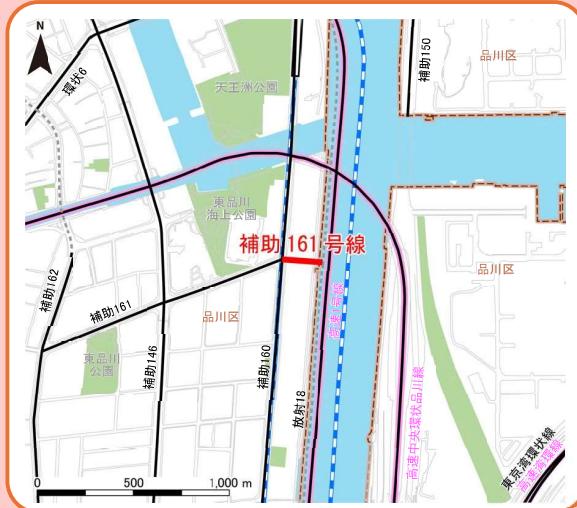
※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

3 「都市計画道路の必要性の検証」結果

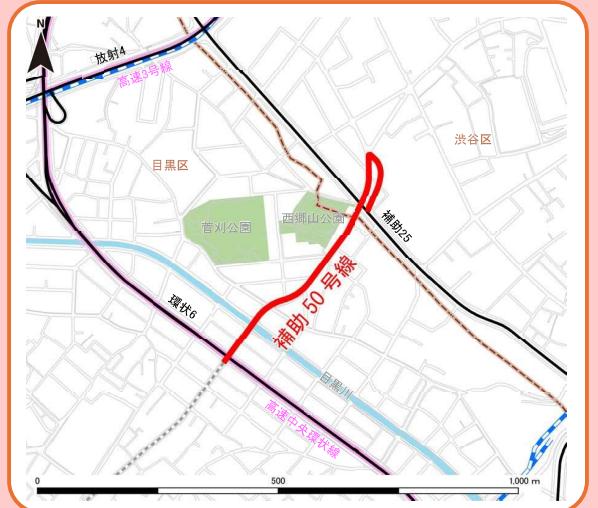
廃-7 環状3号線支線4



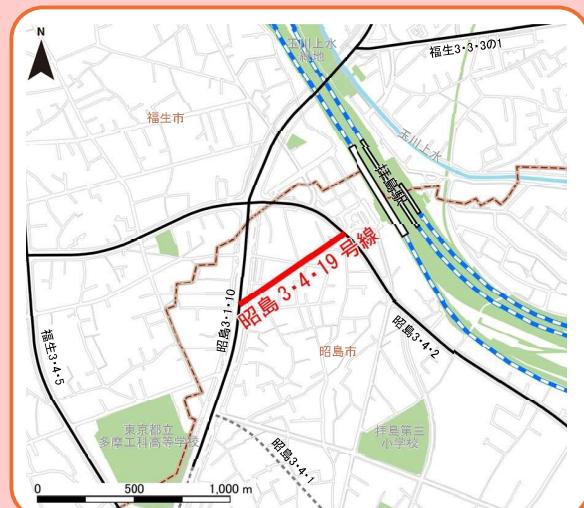
廃-8 補助161号線



廃-9 補助50号線



廃-10 昭島3・4・19号線



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

4 計画内容再検討路線

必要性が高い都市計画道路の中には、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線があります。こうしたことから、以下に示す特別な事由に該当する20路線（区間）約29kmを「計画内容再検討路線（区間）※」として位置付けます。

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

特別な事由

ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

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

エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

※「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」の「計画内容再検討路線」に位置付けられており、引き続き検討を要する区間も含まれます。

4 計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

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

4 計画内容再検討路線

計画内容再検討路線（区間）の一覧表

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

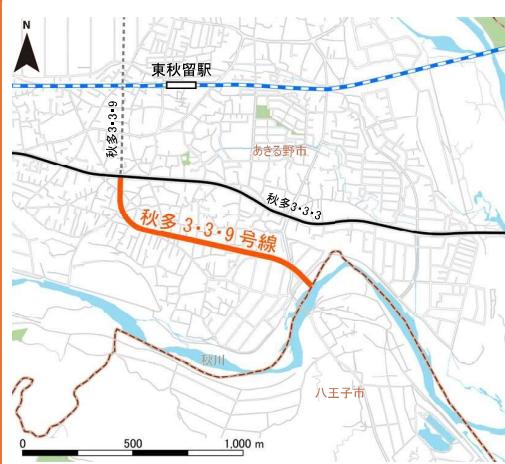
4 計画内容再検討路線



4 計画内容再検討路線

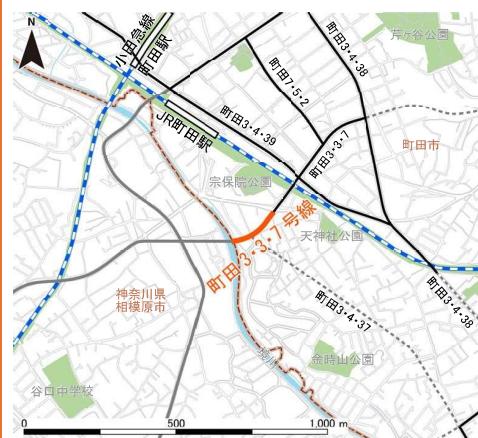
ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線

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ます。あきる野市の交通体系整備の方針やまちづくりの方向性を踏まえた検討・調整が必要です。

計-2 町田3・3・7号線



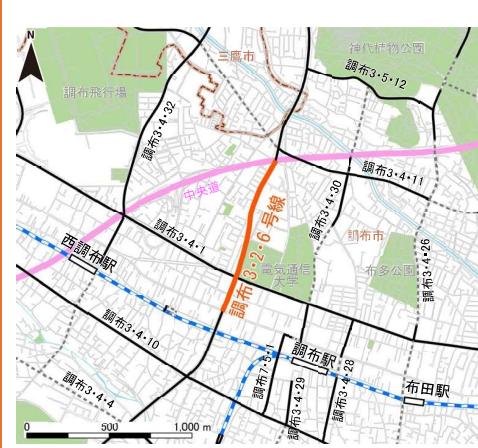
都県境における線形不整合の解消に向けて、渡河部の橋梁について関係機関と協議した結果、接続する交差点等において、新たに構造検討が必要となったことから、引き続き、関係機関との調整を進める必要があります。

計-3 立川3・3・3号線



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

計-4 調布3・2・6号線



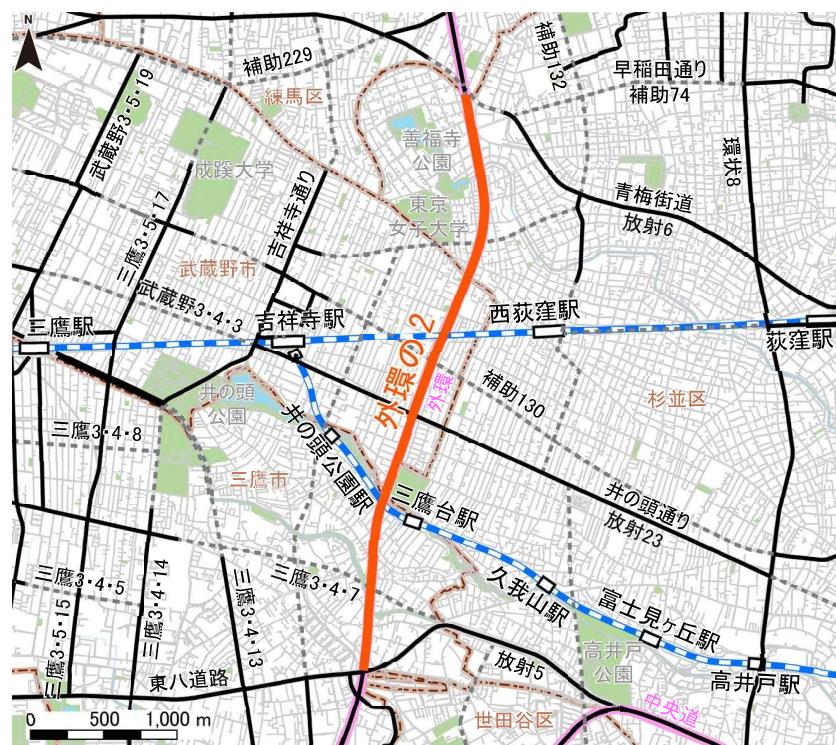
調布3・2・6は、多摩地域の骨格を成す南北方向の幹線道路です。当該区間を除く路線の大半は、幅員25～36mで都市計画決定され、4車線で整備されていますが、当該区間のみ幅員18m～22mで決定され、2車線で整備されています。将来、当該区間がボトルネックとなることが想定されることから、路線として車線数の整合を図る必要があります。

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

4 計画内容再検討路線

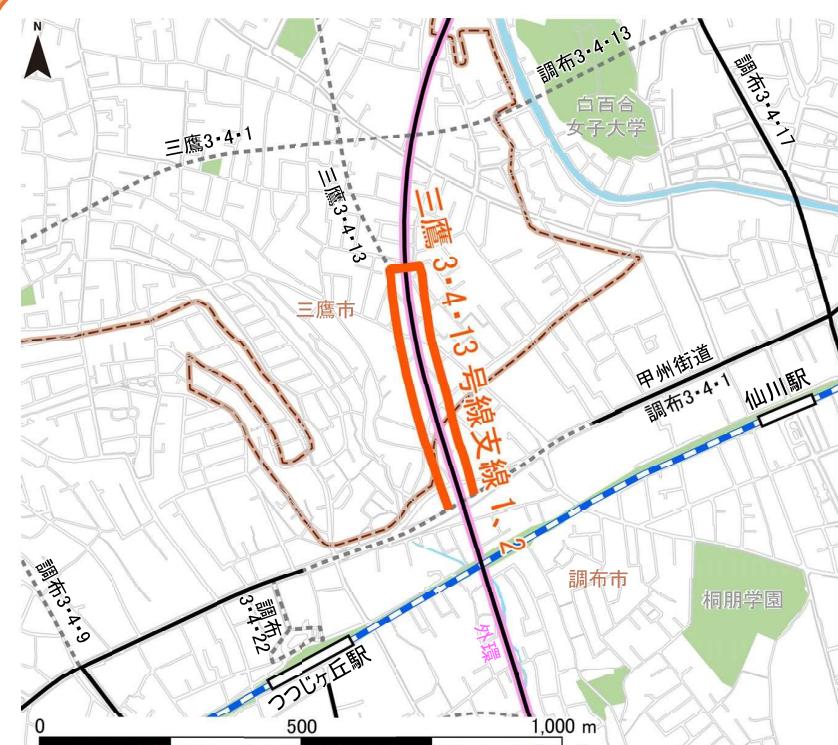
イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線

計-5 外環の2



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

計-6 三鷹3・4・13号線支線1、支線2

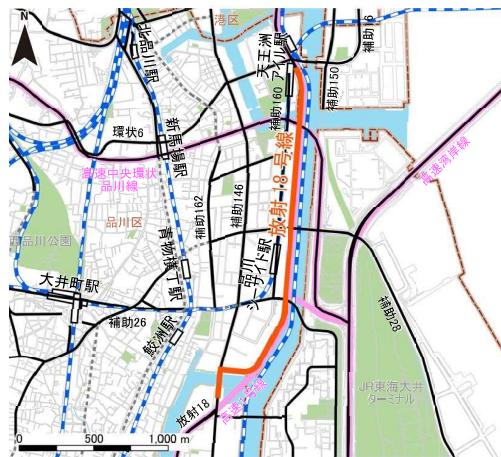


外環の都市計画を地下方式に変更したことを踏まえ、外環地上部に計画されている当該区間の計画や構造について、接続する調布3・4・1（甲州街道）と併せて検討しています。引き続き、周辺の土地利用及び地域の実情に配慮し、三鷹市及び調布市と共に検討を進めています。

4 計画内容再検討路線

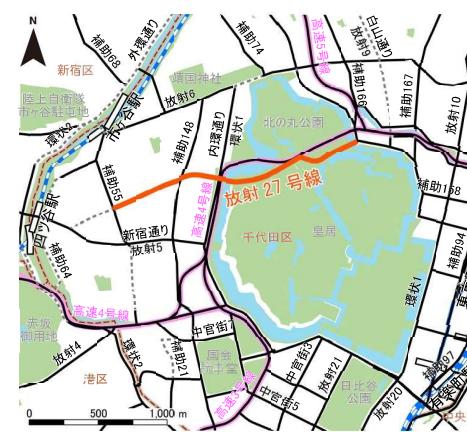
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-7 放射18号線



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

計-8 放射27号線



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

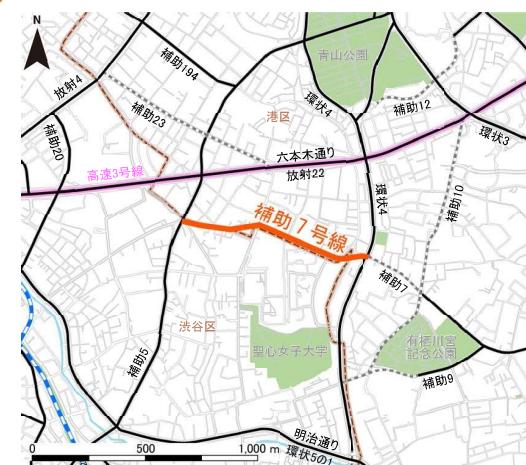
計-9 環状3号線

計-10 補助95号線



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

計-11 補助7号線



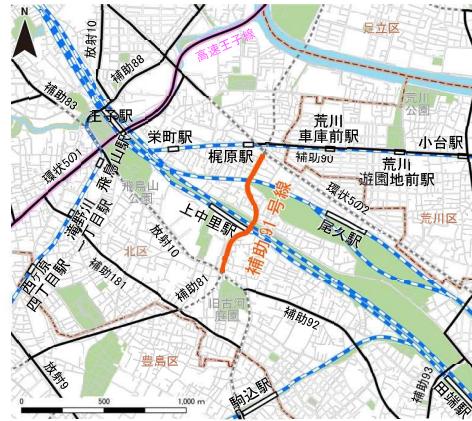
当該区間は、放射22号線（六本木通り）と環状5号線（明治通り）の間に位置する都市計画道路ですが、現場の地形条件などにより、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

4 計画内容再検討路線

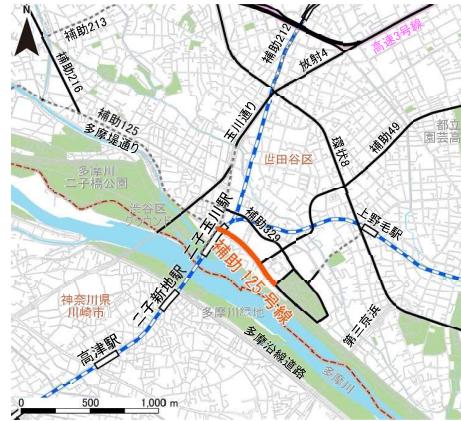
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-12 補助91号線



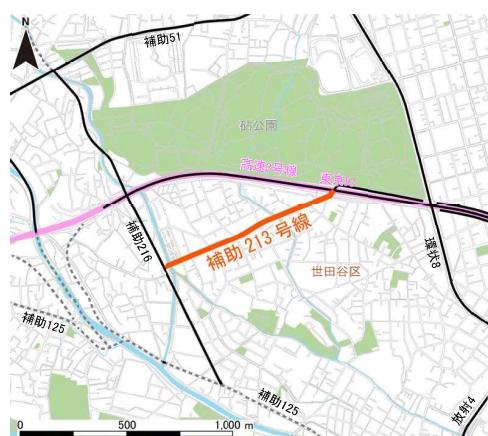
当該区間は、放射10号線と環状5の2号線の間に位置する都市計画道路であり、環状5の2号線と補助90号線との交差形状や、鉄道との交差構造について、事業の実現性及び施工性の観点から検討が必要です。

計-13 補助125号線



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

計-14 補助213号線



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

計-15 三鷹3・4・7号線



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

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

4 計画内容再検討路線

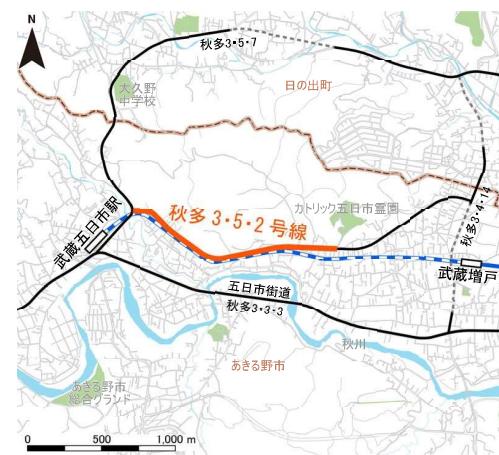
ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線

計-16 小金井3・4・1号線



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

計-17 秋多3・5・2号線



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

4 計画内容再検討路線

エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

計-18 国分寺3・4・1号線



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

計-19 調布3・4・10号線



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

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

計-20 調布3・4・14号線



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

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

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

5 新たな都市計画道路の検討

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

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

広域的な都市間の連携強化（都県境を越えた道路網の拡充）

●埼玉県（和光市方面）との連携強化

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

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

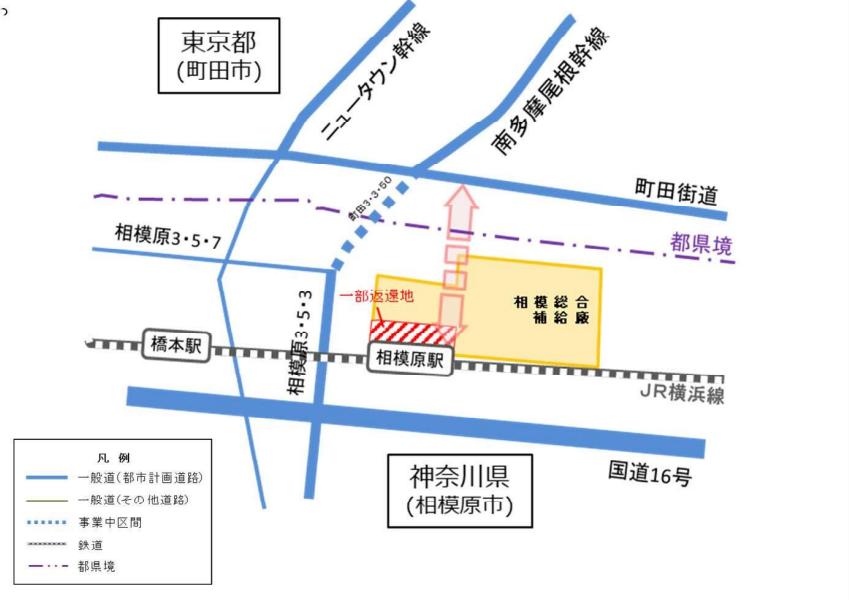


埼玉県境の道路網のイメージ

●神奈川県（相模原市方面）との連携強化

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

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



神奈川県境の道路網の検討イメージ

5 新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

●羽田空港周辺地域における道路網の拡充

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

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

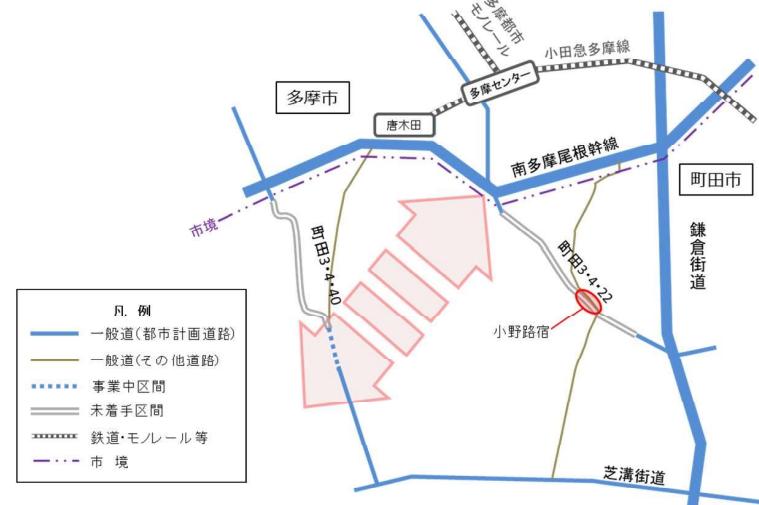


●町田市北部の丘陵地域における南北道路網の拡充

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。



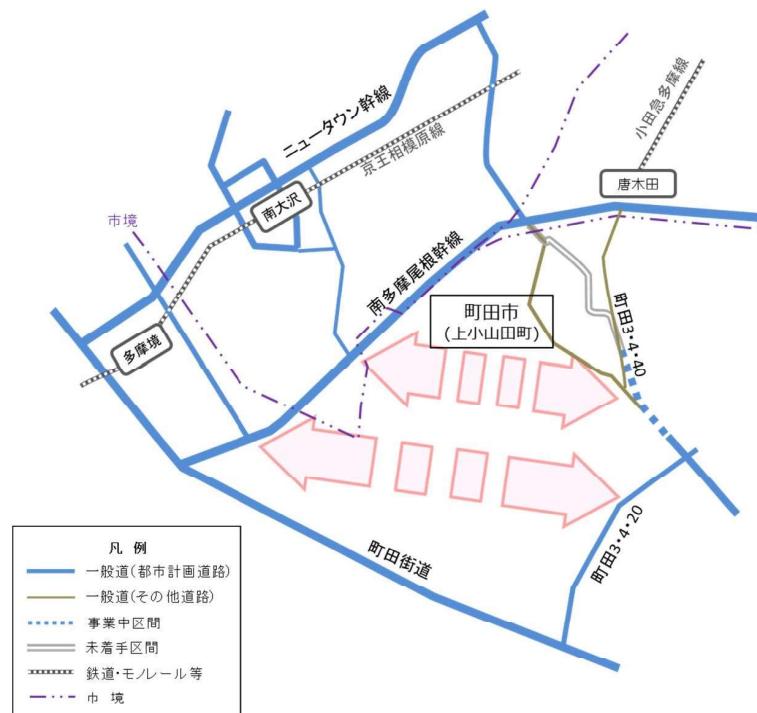
5 新たな都市計画道路の検討

道路網の拡充によるアクセス強化

● 町田市上小山田町周辺地域における道路網の拡充

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

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



町田市上小山田町周辺地域

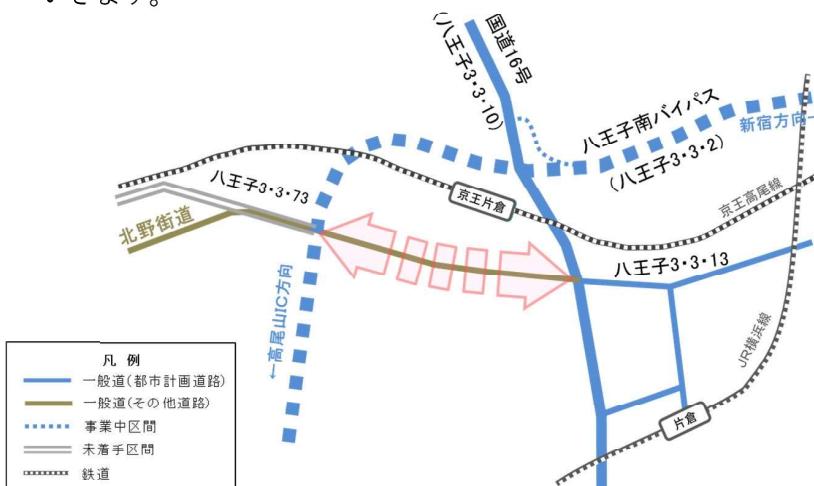
●八王子市片倉町における八王子3・3・13の延伸

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

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

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

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



八王子市片倉町（八王子3・3・13）

04

優先整備路線の選定 (第五次事業化計画)

1 「優先整備路線の選定」の考え方

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

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

必要性が高い路線	優先整備路線の選定項目	道路整備の基本目標					
		広域的な視点	地域的な視点	都市の強靭化 …防災・輸送…	人やモノの自由な移動 …活力・競争力…	安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…	都市環境の向上 …景観・緑…
	1 骨格幹線道路網の形成	都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成など		●	●	●	●
	2 首都東京の強靭化	緊急輸送網の拡充・強化など	安全な避難路の確保など	●			
	3 スムーズな道路網の形成	道路交通の円滑化など	暮らしを支える地域公共交通の充実など		●	●	●
	4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	生活道路への通過交通流入の抑制など	歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保など			●	
	5 國際競争力の強化	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

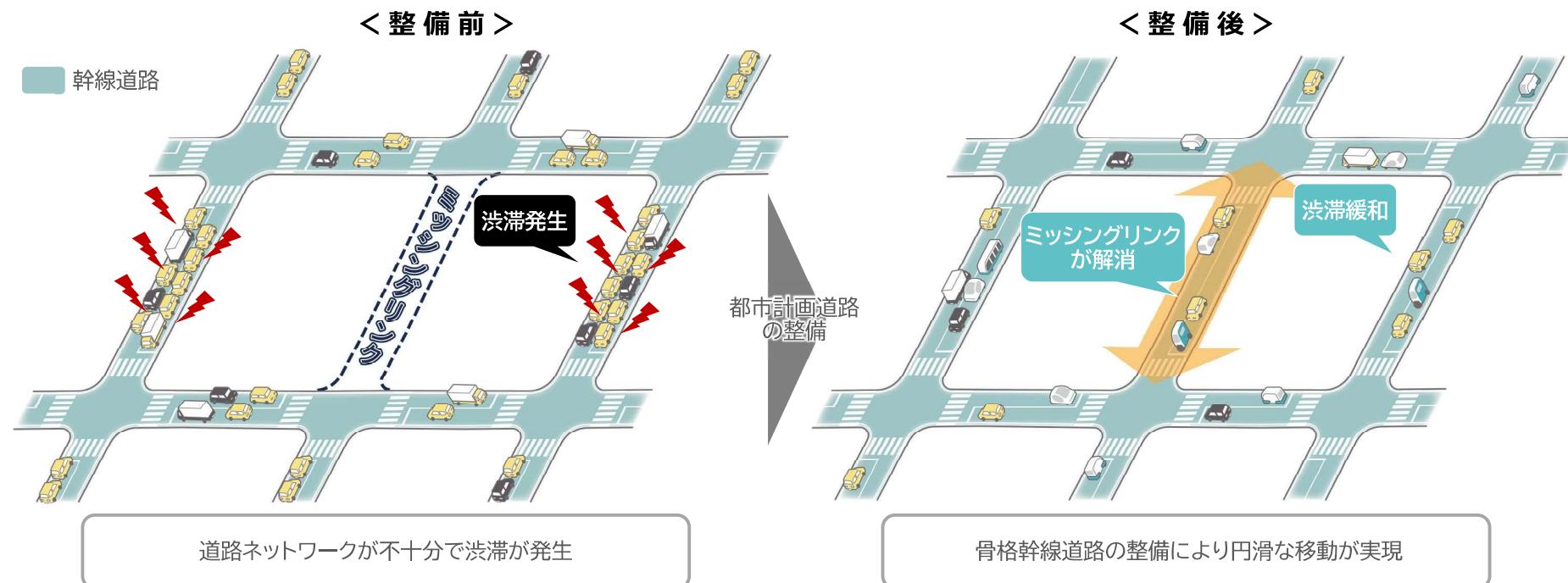


東京都はこれまで、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。

骨格幹線道路の整備やミッシングリンク（分断されている区間）の解消により、人やモノの流れの円滑化に加え、防災力の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点

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



2 「優先整備路線の選定」項目の内容

2 首都東京の強靭化



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

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

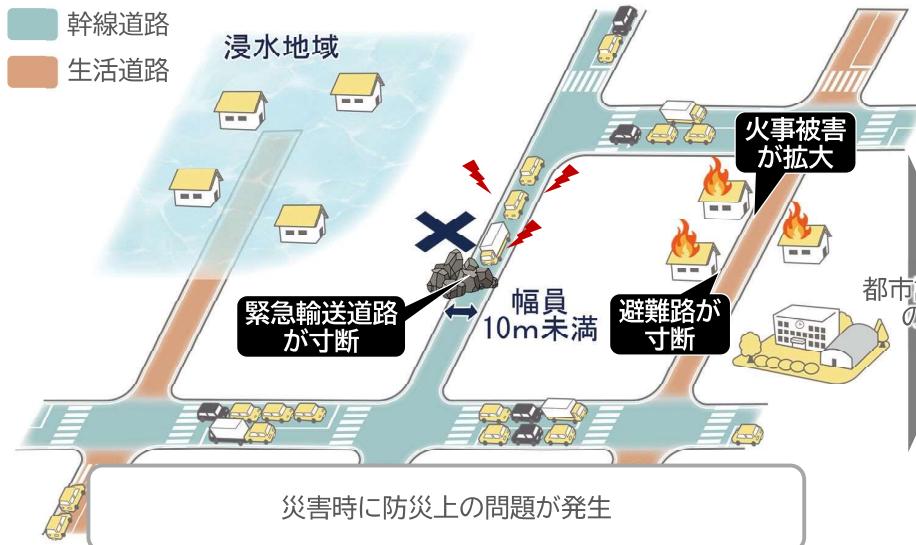
広域的な視点

緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現況幅員がおおむね10m未満※となっている区間、都県境をつなぐ道路並びに広域防災拠点及び災害拠点病院へのアクセス強化に寄与する区間を評価しました。

地域的な視点

浸水想定区域からの避難路の確保、避難場所等へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成など、地域の防災性向上に寄与する区間を評価しました。

＜整備前＞



＜整備後＞



※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、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。

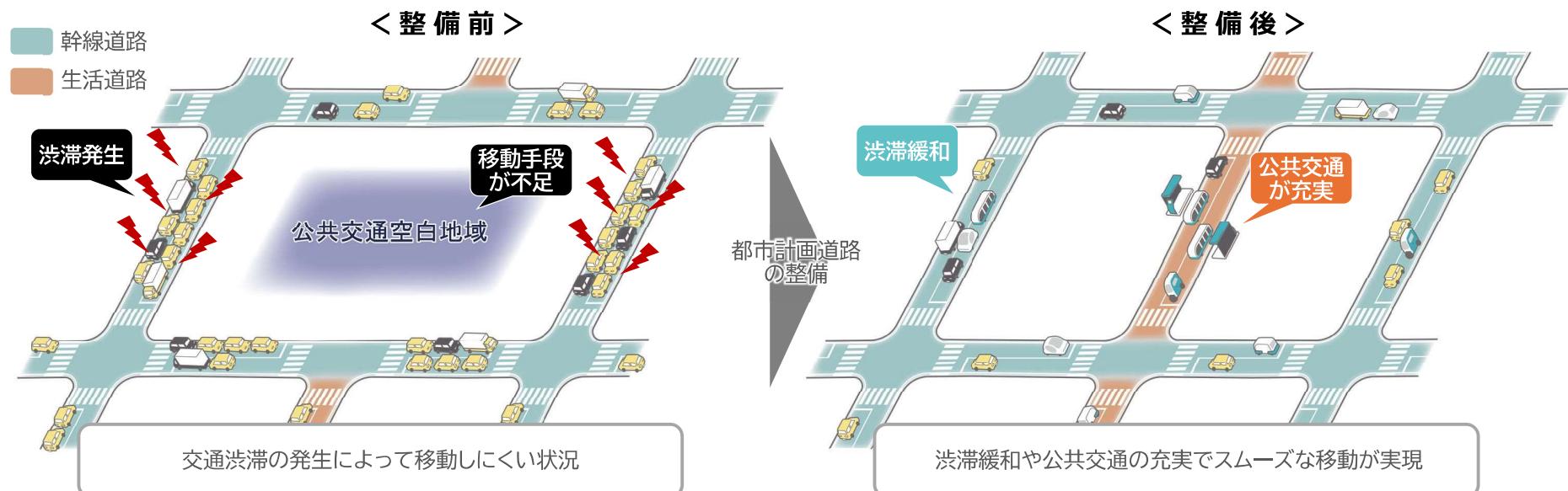


広域的な視点

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はなく、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

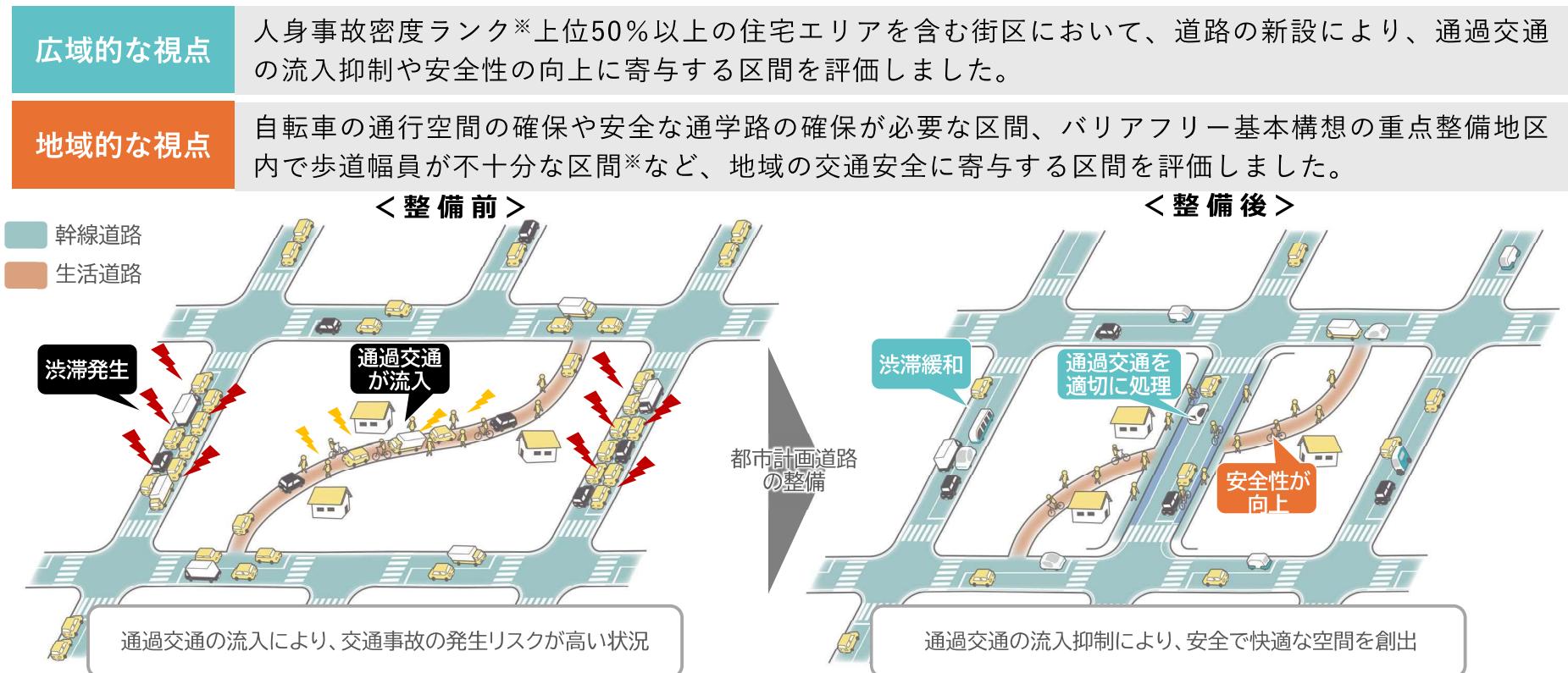
2 「優先整備路線の選定」項目の内容

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。



※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 國際競争力の強化

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

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



広域的な視点

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

地域的な視点

高速道路のインターチェンジ周辺の物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上に寄与する区間を評価しました。

6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

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

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



地域的な視点

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

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

※中核的な拠点：鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能の集積を図る拠点のことを指し、東京の魅力を高める都市機能の集積を促進していくことを指します。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

首都東京の強靭化に向けた早期整備

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

例：立川3・1・34

国立3・3・15

国立3・4・5

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



例：補助138号線

補助261号線

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



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

3 優先整備路線の選定

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

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

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	強靭化・交通・安全
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830	強靭化・国際
都-41	補助143号線	北総鉄道～放射14	葛飾・江戸川	1,690	関連事業
都-42	補助144号線	放射16～国道357	江東	2,060	交通・関連事業
都-43	補助156号線	放射7～外環の2	練馬	1,310	強靭化・交通・安全
都-44	補助172号線	環状7～早三東通り	練馬	1,450	交通・安全
都-45	補助203号線	放射8～赤塚二丁目（六道の辻交差点）	板橋	410	強靭化・交通・安全
都-46	補助214号線	補助125付近～狛江市境	世田谷	590	交通・継続性
都-47	補助217号線	補助54付近～補助218	世田谷	1,010	交通・安全
都-48	補助277号線	補助259付近～主地501	葛飾	700	強靭化・交通・安全
都-49	補助286号線	上篠崎二丁目～都県境（江戸川橋梁部）	江戸川	180	強靭化・交通
合計				43,390	

※令和7年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靭化：首都東京の強靭化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3 優先整備路線の選定

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

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

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・強靭化・交通
都-77	町田3・4・18号線	大蔵町（金井入口交差点付近）～野津田町	町田	990	骨格・交通
都-78	町田3・4・23号線	鶴川街道～都県境（川崎市境）	町田	30	強靭化・交通
都-79	小金井3・4・11号線外	府中3・2・2の1～小金井3・4・1	小金井・府中	830	交通・安全
都-80	小平3・3・3号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格・交通・安全・国際
都-81	小平3・3・3号線	小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180	骨格・交通・安全・国際
都-82	日野3・4・1号線	日野(日野橋南詰交差点付近)～日野3・4・8	日野	370	関連事業
都-83	日野3・4・3号線	日野3・4・14付近～日野3・4・18付近	日野	1,010	強靭化・継続性
都-84	日野3・4・17号線	日野3・4・8付近～立富士見町七丁目	日野	660	強靭化・交通・国際
都-85	東村山3・4・18号線	南沢四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150	交通・安全
都-86	東村山3・4・35号線	東村山3・4・11～都県境（所沢市境）	東村山	690	強靭化・交通・安全
都-87	国分寺3・4・6号線	国分寺3・4・12～東恋ヶ窪一丁目	国分寺	470	継続性
都-88	国分寺3・4・11号線	国分寺3・4・2付近～国分寺3・4・4付近	国分寺	460	強靭化・交通
都-89	国立3・3・15号線	国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540	骨格・強靭化・交通・安全・国際
都-90	国立3・4・5号線	国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270	骨格・強靭化・交通・安全
都-91	秋多3・3・4号線	草花～秋多3・3・9	あきる野	430	交通・安全
都-92	秋多3・4・5号線	秋多3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410	交通・継続性
都-93	秋多3・4・5号線	秋多3・4・16付近～秋多3・4・10付近	あきる野	540	交通・安全
都-94	秋多3・4・14号線	平井～秋多3・5・7	日の出	500	強靭化・継続性
都-95	西東京3・3・3号線	西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格・交通・安全・国際
都-96	西東京3・4・26号線	西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620	交通・安全
				合計	52,850

※令和7年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靭化：首都東京の強靭化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3 優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

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	強靭化・安全・まち
区-32	補助182号線	環状4～西日暮里二丁目	荒川	520	強靭化・安全
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740	強靭化
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550	強靭化・安全・国際・まち
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260	強靭化・安全・国際・まち
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790	強靭化・交通・安全・まち
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760	強靭化・安全・まち
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300	強靭化・国際・まち
区-40	補助135号線	補助76～練馬区画街路6	練馬	1,850	強靭化・交通・安全・まち
区-41	補助232号線	富士街道～外環の2	練馬	830	安全・まち
区-42	補助232号線	外環の2～東大泉六丁目	練馬	690	強靭化・まち
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510	強靭化・まち
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70	強靭化・安全・まち
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800	強靭化・安全・まち
区-47	足立区画街路7号線	環状7～補助113	足立	390	安全・まち
区-48	足立区画街路8号線	補助138～足立区画街路8	足立	220	強靭化・安全・まち
区-49	足立区画街路13号線	北千住駅～足立区画街路10	足立	40	強靭化・安全・まち
区-50	竹ノ塚駅広場1	竹ノ塚駅（交通広場約7,090m ² ）	足立	—	安全・まち
区-51	補助138号線外	南水元一丁目付近	葛飾	200	強靭化・安全・まち
区-52	補助261号線	西水元五丁目～補助269	葛飾	910	安全・まち
区-53	補助264号線	補助140～補助273	葛飾	880	強靭化・交通・安全・国際・まち
区-54	補助272号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	強靭化・安全
区-55	補助279号線	補助282～柴又一丁目	葛飾	200	安全・国際・まち
区-56	補助282号線	補助279～補助264付近	葛飾	1,690	強靭化・交通・安全・まち
区-57	鉄押附3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	安全・まち
区-58	鉄押附6号線	立石八丁目付近	葛飾	140	交通・安全・まち
区-59	補助264号線	岩槻街道～補助283	江戸川	200	安全・まち
区-60	補助283号線	補助264～放射14	江戸川	790	強靭化・安全

3 優先整備路線の選定

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

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2,500m ² ）	調布	50	強靭化・安全・まち
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	強靭化・まち
市町-19	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1（交通広場約2,500m ² ）	調布	100	強靭化・安全・まち
市町-20	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1（交通広場約3,950m ² ）	調布	90	安全・まち
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・9～高ヶ坂六丁目	町田	530	交通
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～町田3・4・6	町田	280	交通
市町-23	小金井3・4・12号線	小金井3・5・5～小金井3・1・6	小金井	750	強靭化・安全・まち
市町-24	東村山3・4・13号線	清瀬市境～JR武蔵野線	東村山	330	強靭化・安全・まち
市町-25	東村山3・4・27号線	東村山3・4・13～秋津駅（交通広場約3,400m ² ）	東村山	140	強靭化・安全・まち
市町-26	国分寺3・4・4号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	まち
市町-27	国分寺3・4・7号線	国分寺3・4・16～国立市境	国分寺	430	まち
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200	まち
市町-29	国分寺3・4・16号線	国分寺3・4・9～国分寺3・4・10	国分寺	690	強靭化・安全
市町-30	国立3・3・15号線	富士見台四丁目～国立3・4・4	国立	390	強靭化・安全・まち
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750	強靭化・交通・まち
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270	強靭化・交通・安全・まち
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～JR南部線	国立	250	強靭化・交通・安全・国際・まち
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420	強靭化・安全・まち
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	狛江	730	強靭化・まち
市町-37	立川3・4・17号線	向原五丁目～立川3・4・26	東大和	560	強靭化・まち
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南街五丁目	東大和	280	強靭化・まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靭化・まち
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靭化・交通・まち
市町-41	東村山3・4・16号線	東村山3・4・24～東村山3・4・26	清瀬	430	強靭化・交通・安全・まち
市町-42	東村山3・4・23号線	清瀬駅～東村山3・4・13（交通広場約5,000m ² ）	清瀬	110	強靭化・交通・国際・まち
市町-43	東村山3・4・26号線	東村山3・4・15の2～東村山3・4・16	清瀬	1,280	強靭化・交通・安全・まち
市町-44	東村山3・4・26号線	東村山3・4・17～関越自動車道	清瀬	650	強靭化・交通・安全・まち
市町-45	東村山3・4・13号線	東村山3・4・18～本町四丁目	東久留米	460	強靭化・交通・安全・まち

3 優先整備路線の選定

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

※令和7年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靭化：首都東京の強靭化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

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5,000m ² ）	小平	90	まち
その他-3	福生3・4・21号線	福生3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320	強靭化・交通・安全・国際・まち
その他-4	福生3・4・26号線	二本木字西樽口～都県境（入間市境）	瑞穂	360	強靭化・交通・国際・まち
				合計	1,840

※令和7年度中に事業着手する予定の路線は優先整備路線の一覧には含めていません。

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靭化：首都東京の強靭化

交通：スムーズな道路網の形成

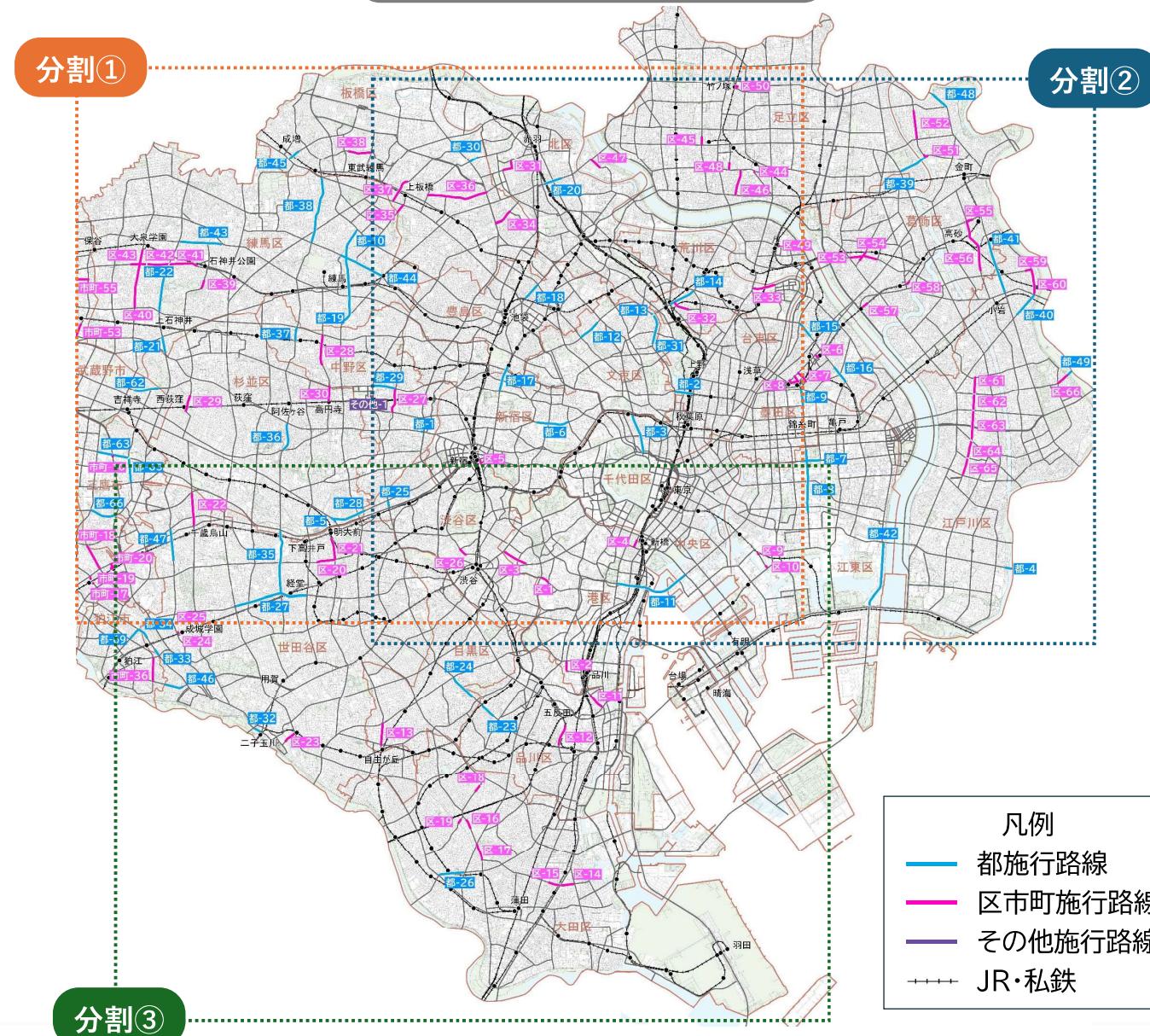
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

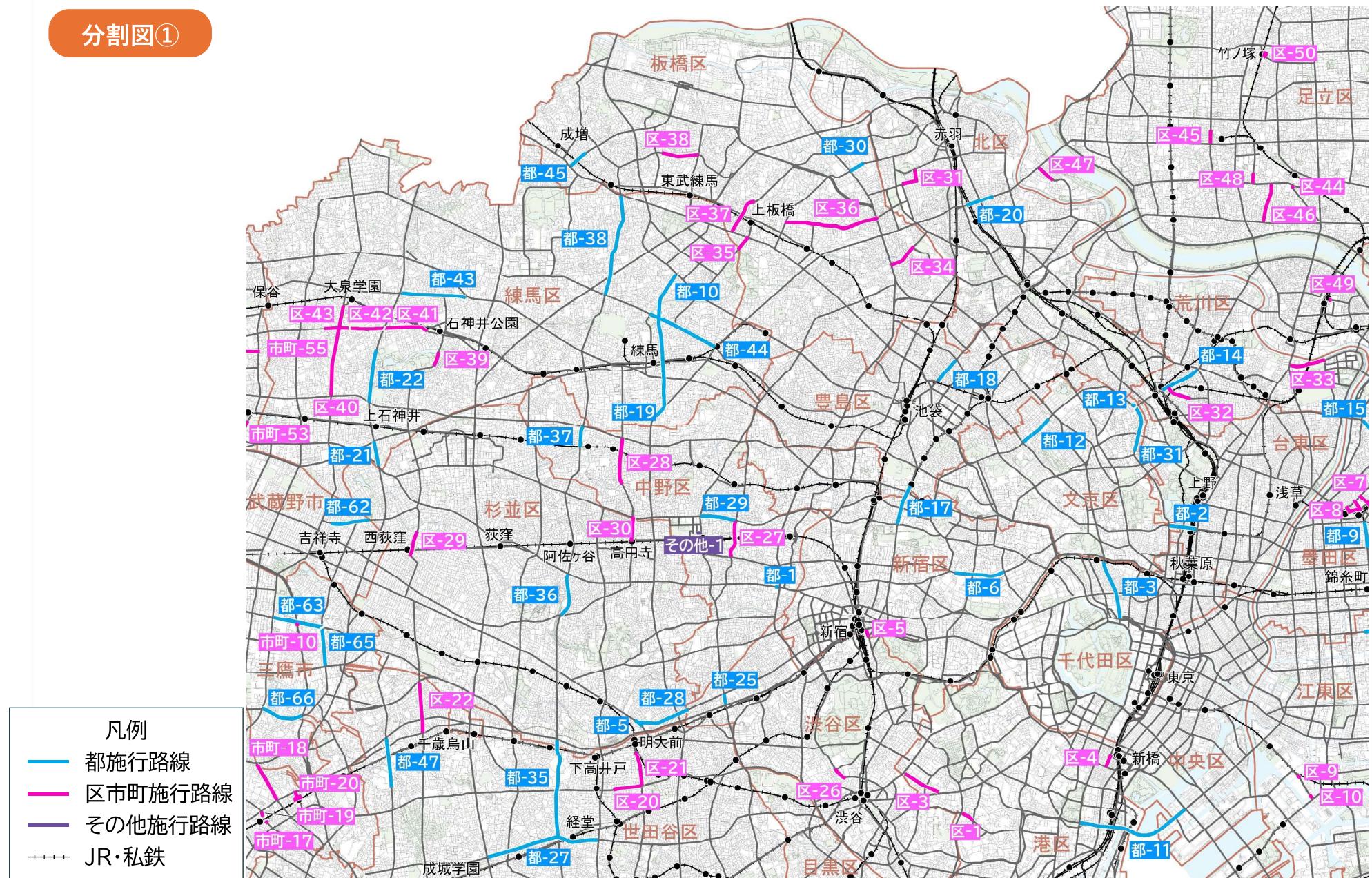
3 優先整備路線の選定

優先整備路線（区部）位置図



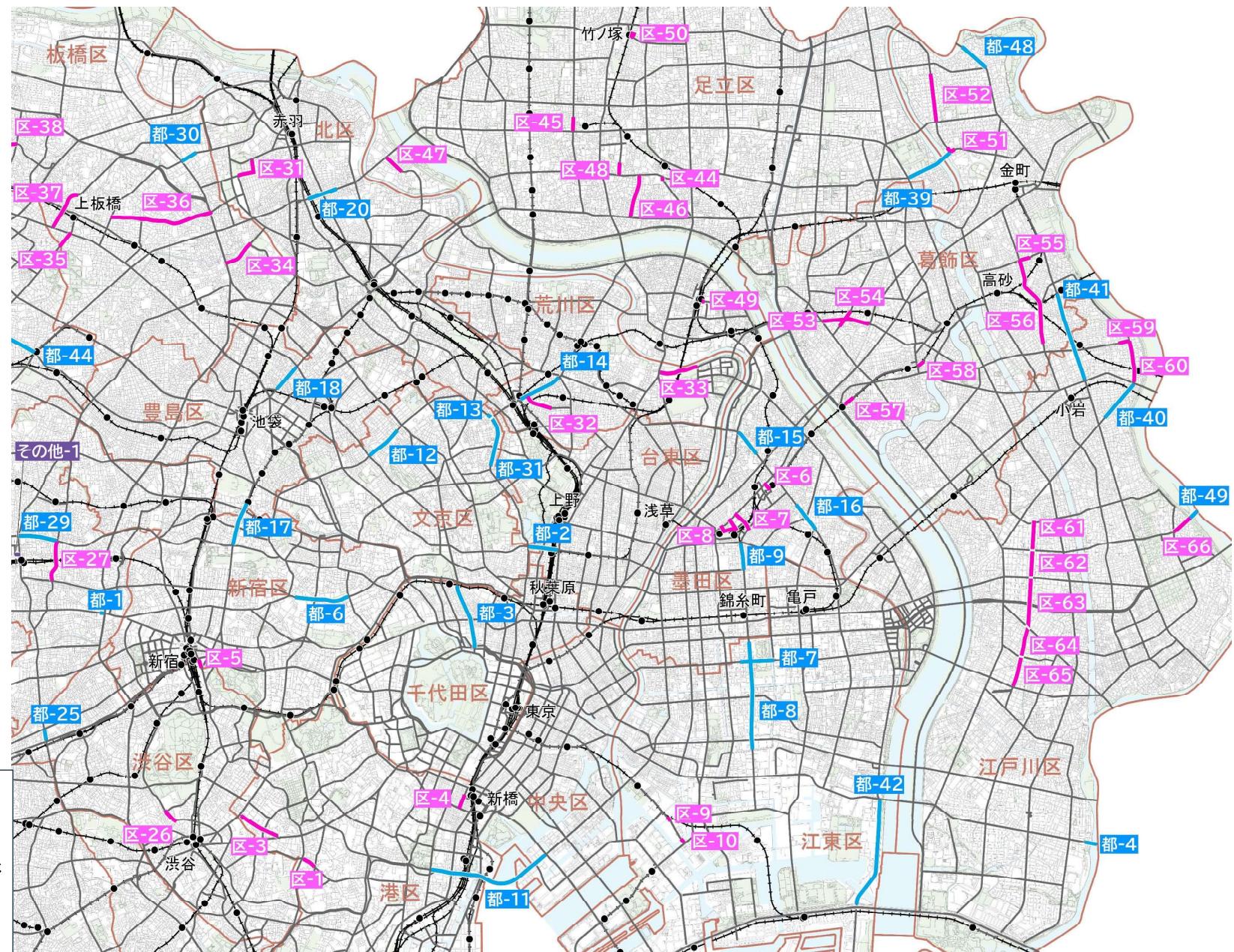
優先整備路線の選定

分割図①



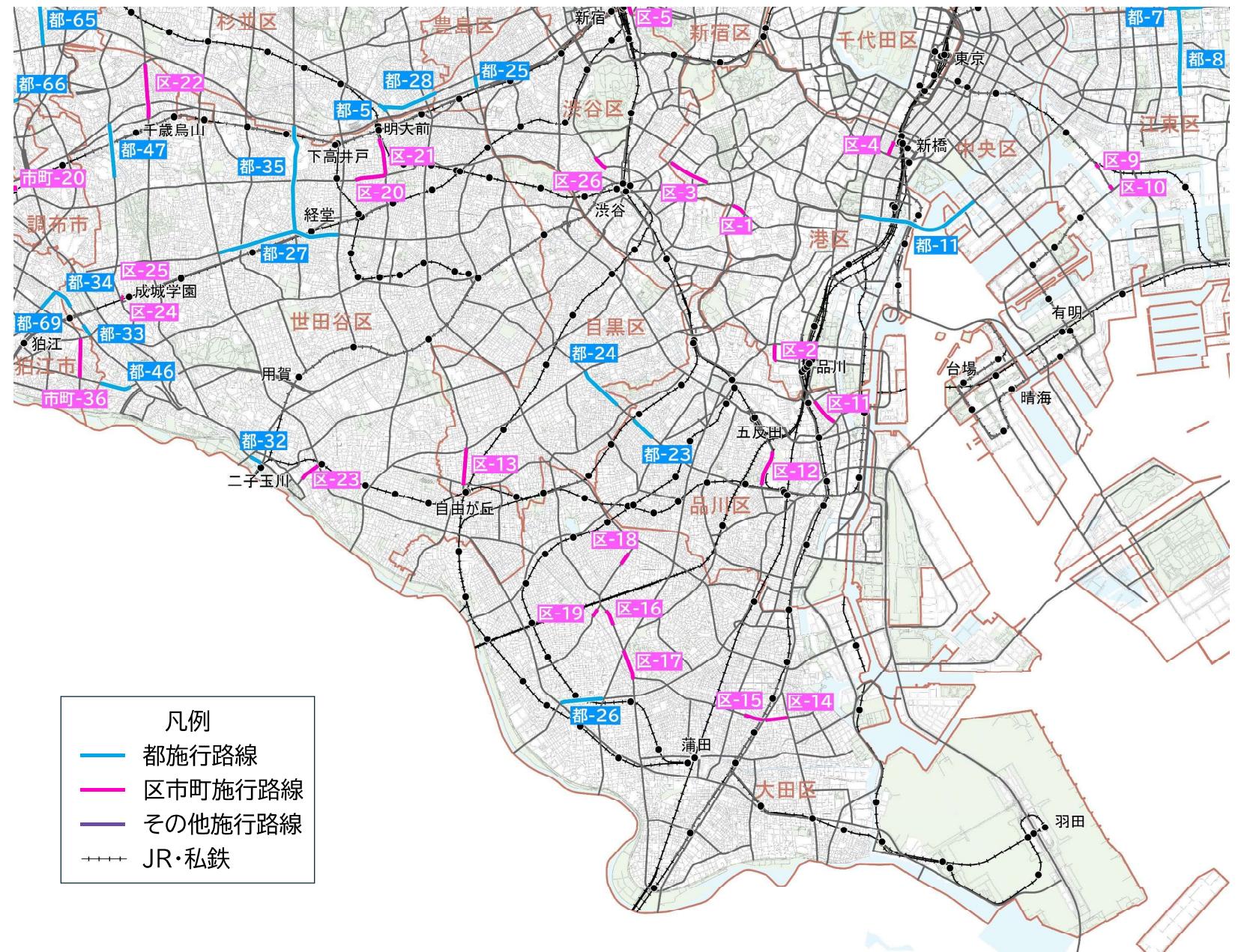
3 優先整備路線の選定

分割図②



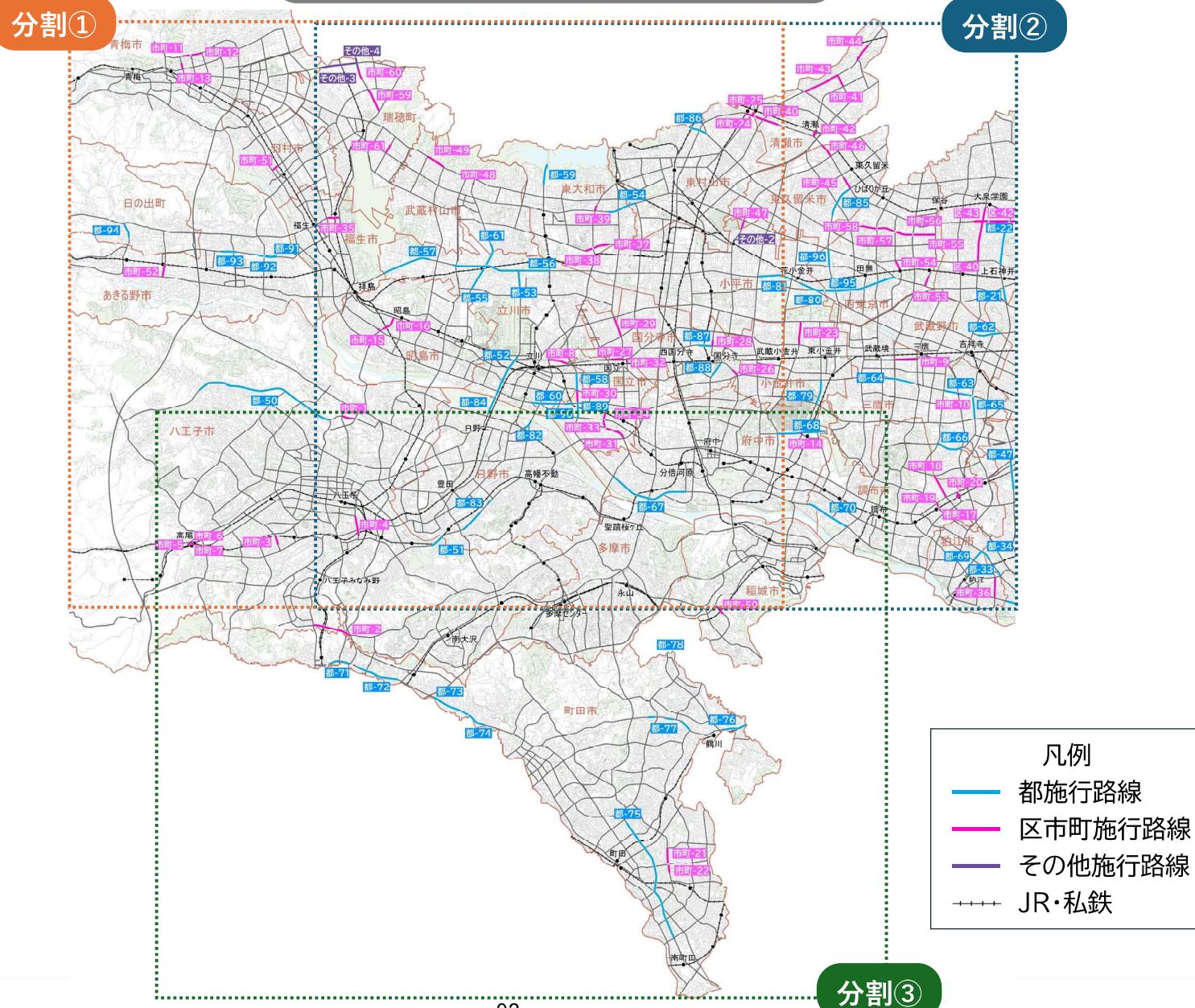
優先整備路線の選定

分割図③



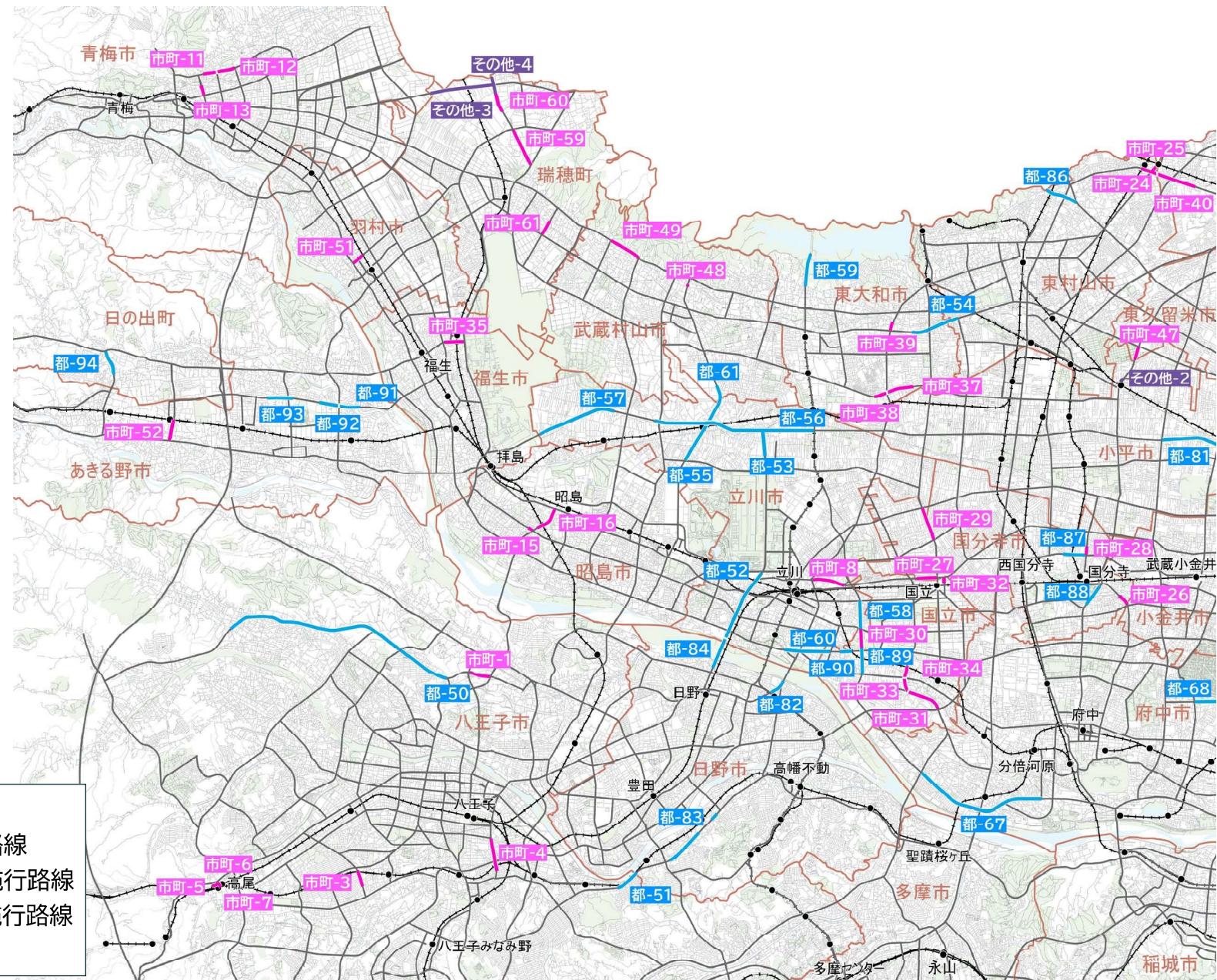
3 優先整備路線の選定

優先整備路線（多摩地域）位置図



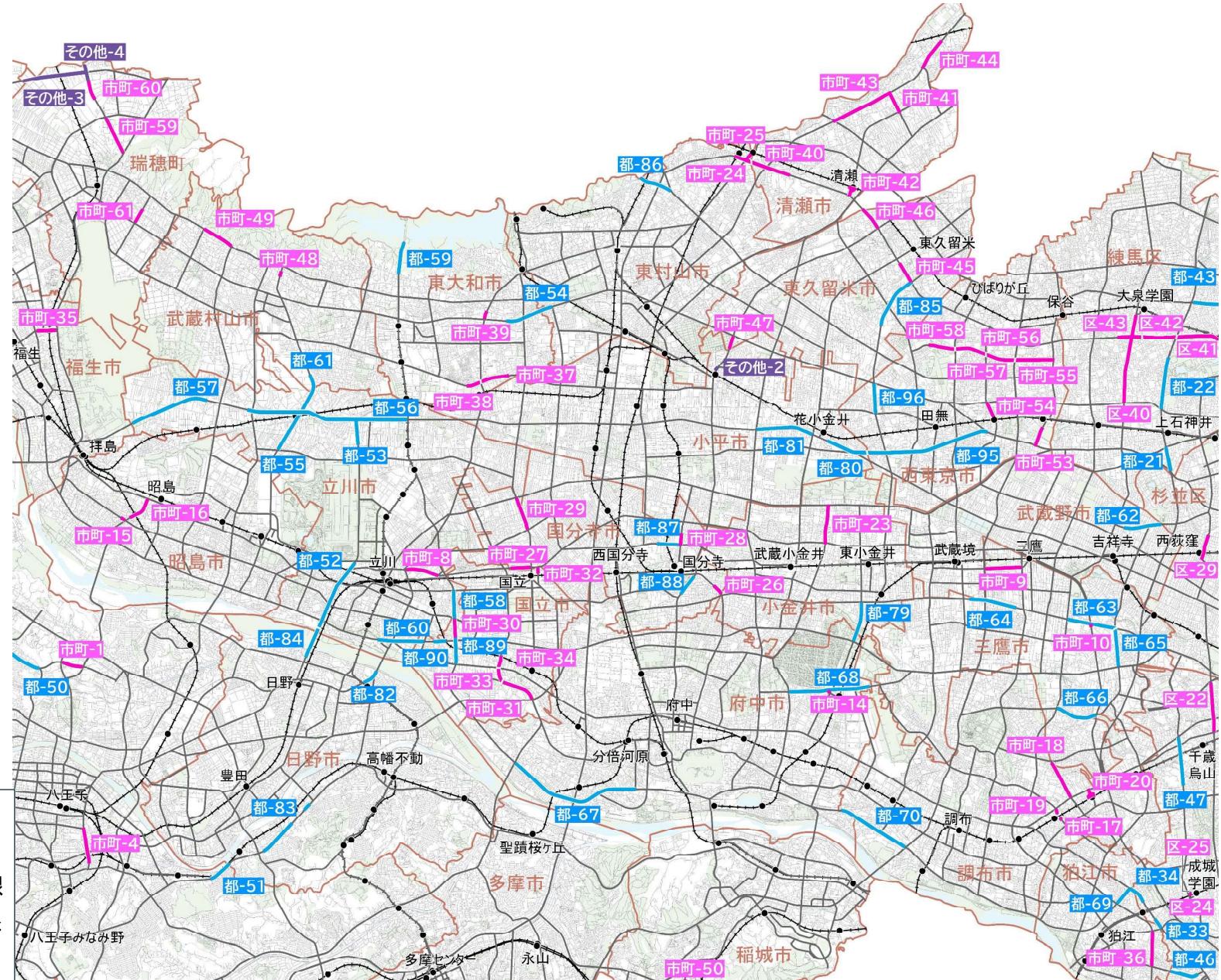
優先整備路線の選定

分割図①



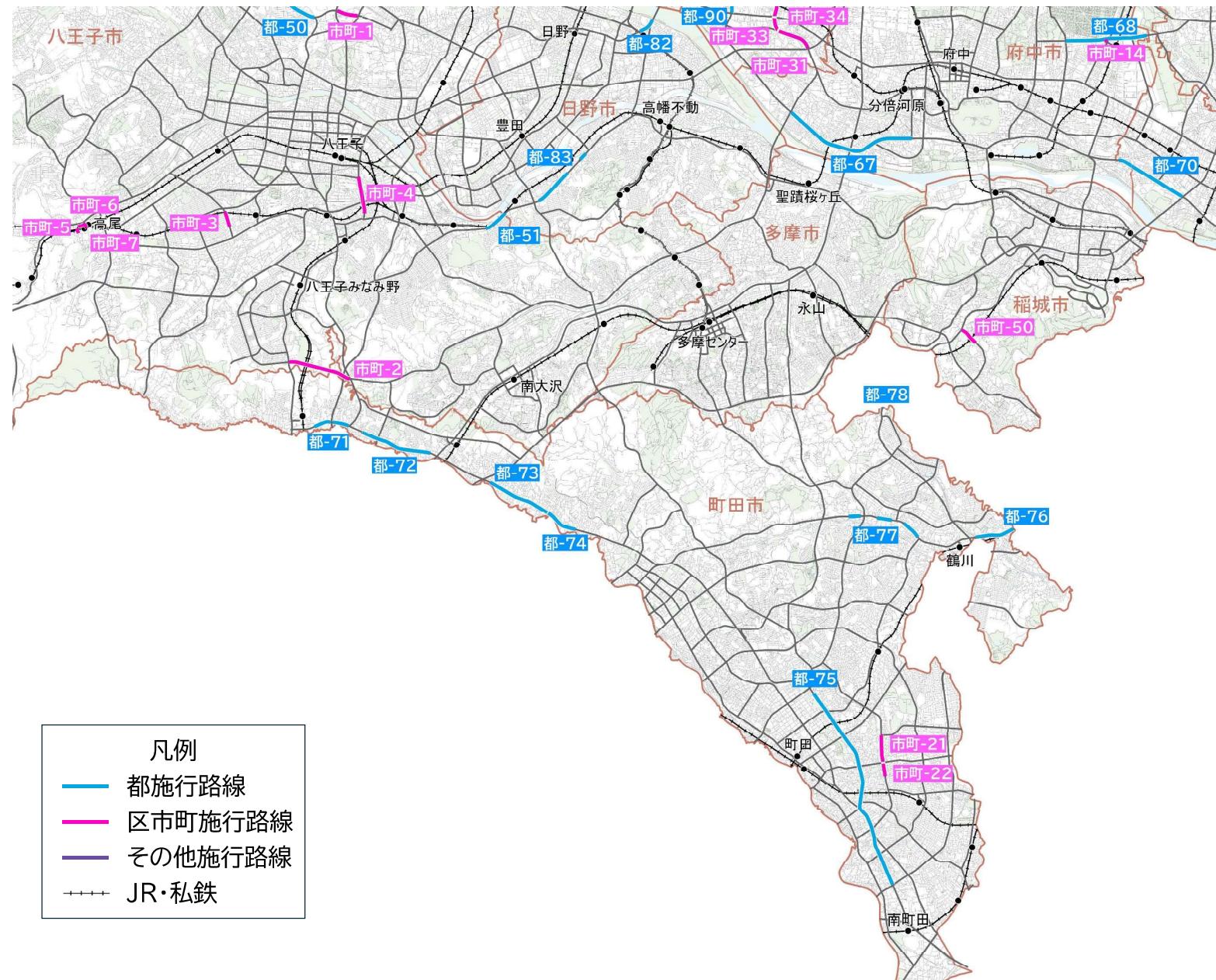
3 優先整備路線の選定

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。

首都東京の強靭化

○緊急輸送道路網の信頼性向上・災害時の避難

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

○災害応急対策活動の支援

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

スムーズな道路網の形成

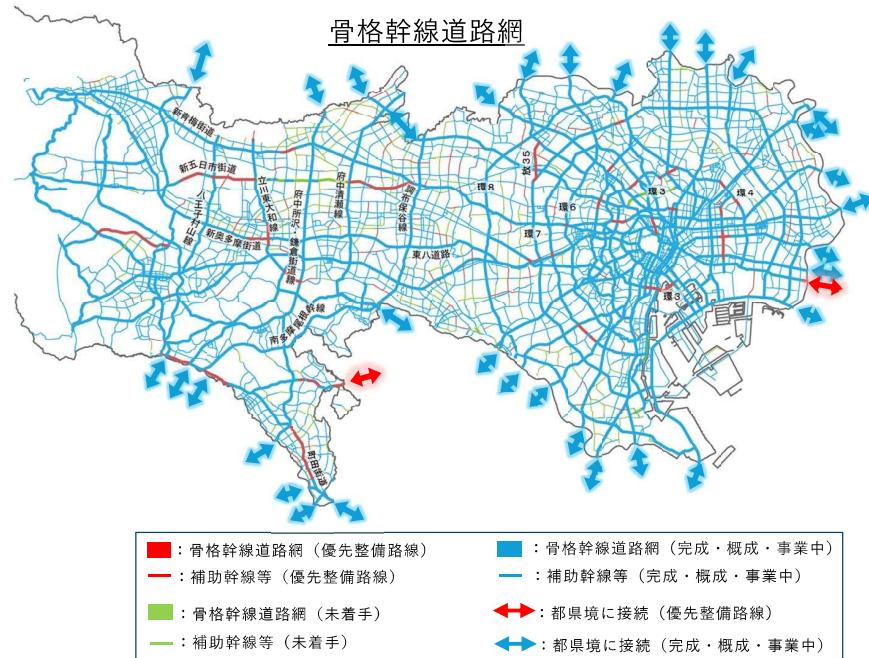
○円滑な道路交通の実現

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。

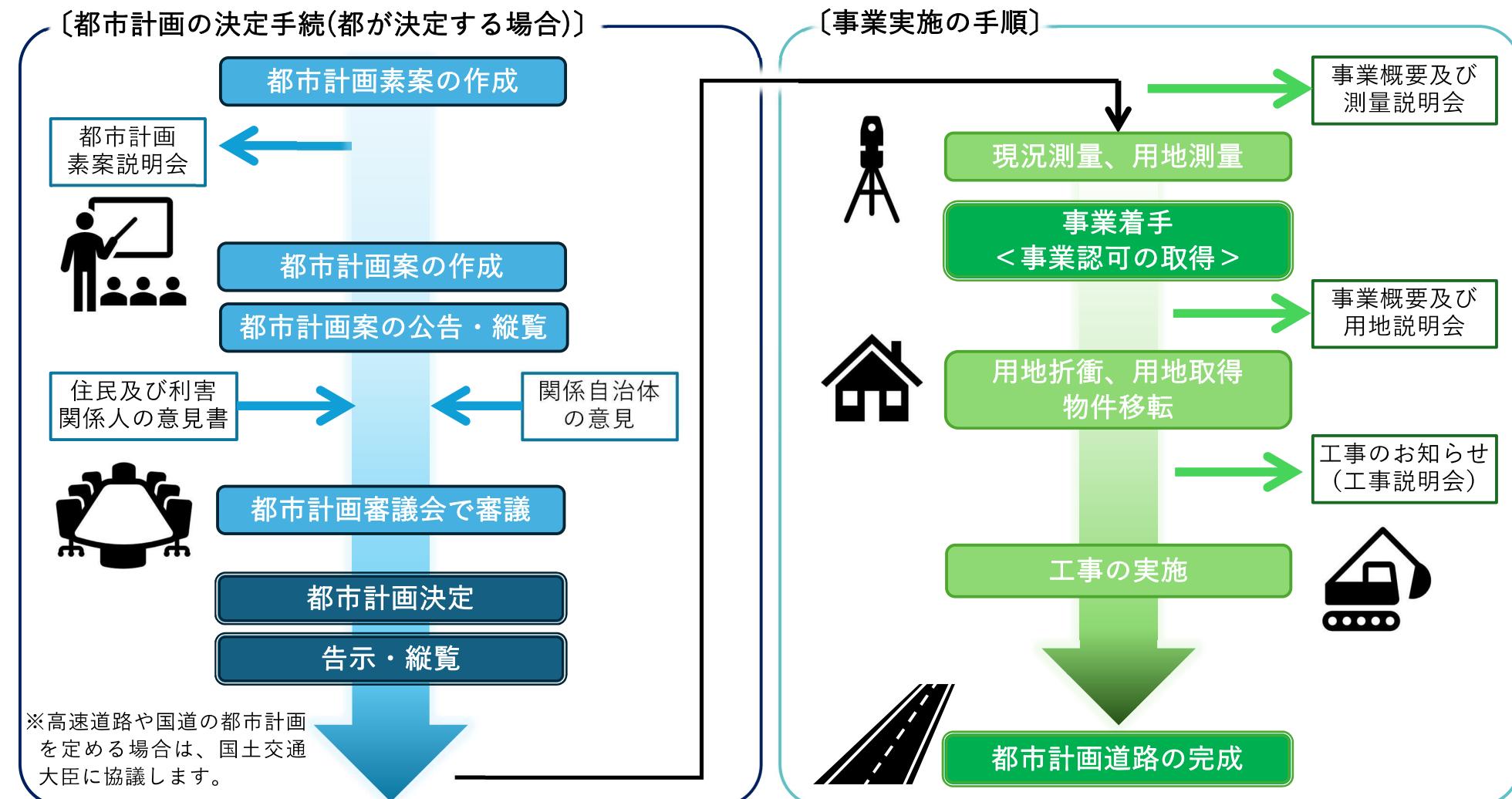


緊急輸送道路の拡幅イメージ



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。



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

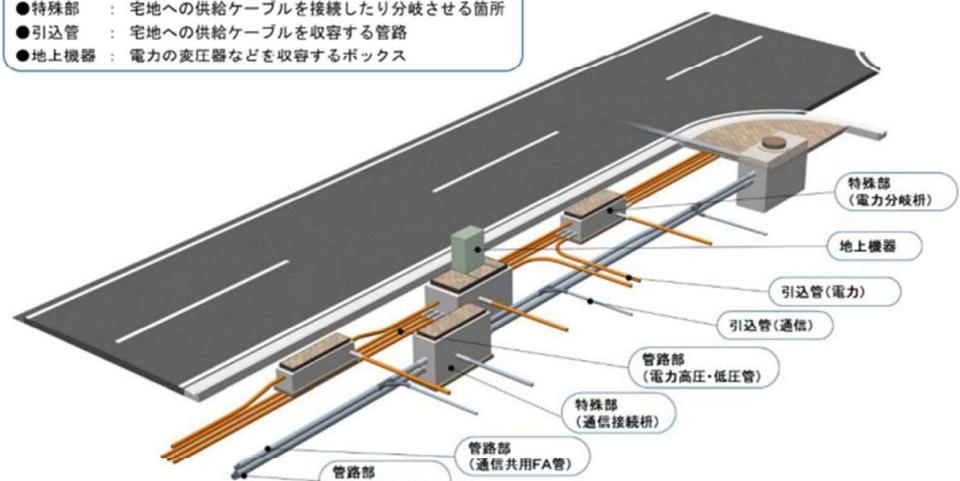
都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めています。

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



車道混在



歩道を活用した整備事例

自転車歩行者道（構造的分離）



自転車歩行者道（視覚的分離）



幅員の見直しによる整備事例

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

整備前



整備後



出典：東京都自転車通行空間整備推進計画を基に作成

05

都市計画道路区域内の建築制限への対応

建築制限の緩和

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

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

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

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

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

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

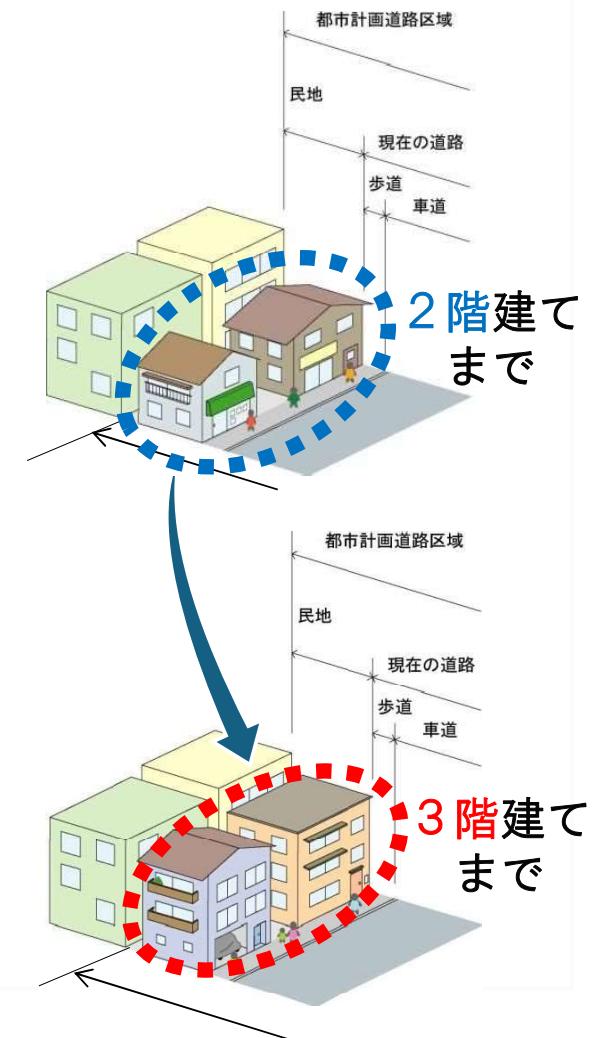
建築制限を緩和

都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準[※]（平成28年4月以降）

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

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

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

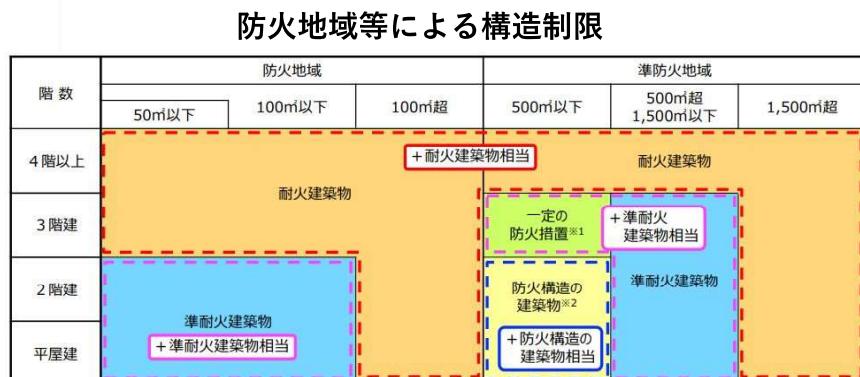
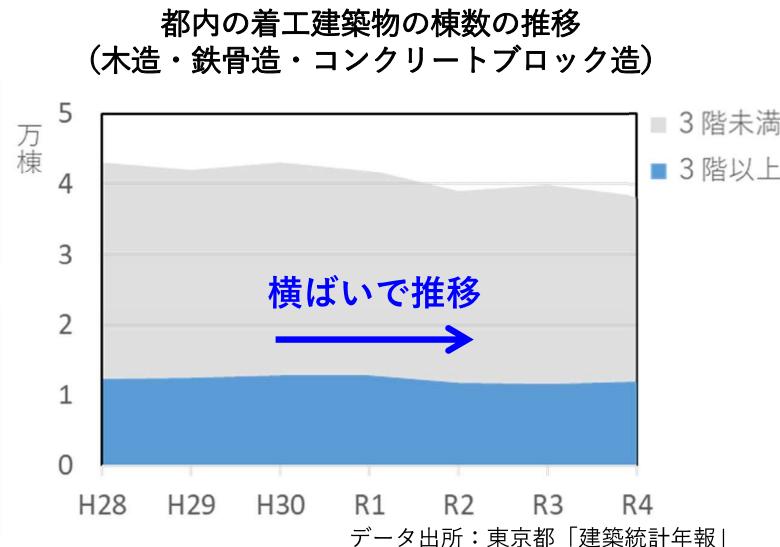


建築制限の緩和

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

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

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



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100m²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。

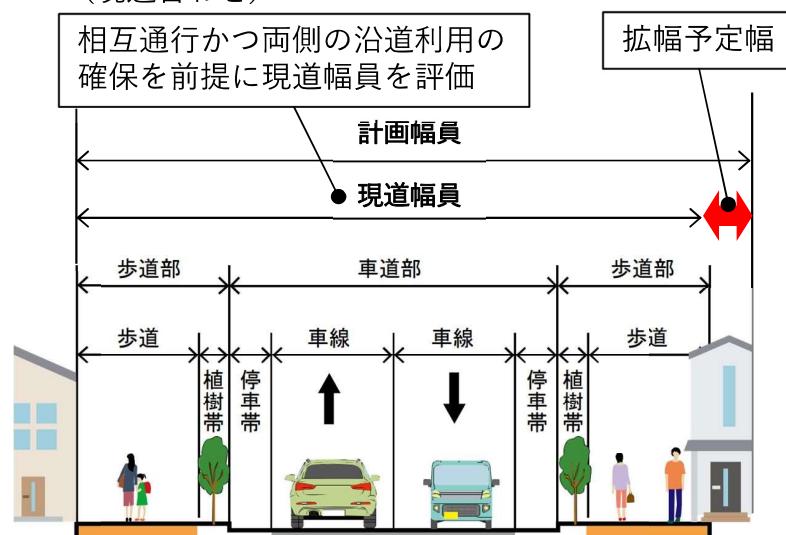
概成道路の検証

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に選定されなかった路線※1を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。

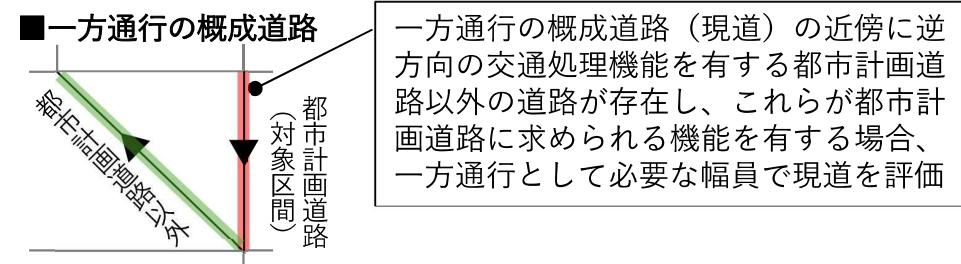
①基本方針における概成道路の検証方法

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

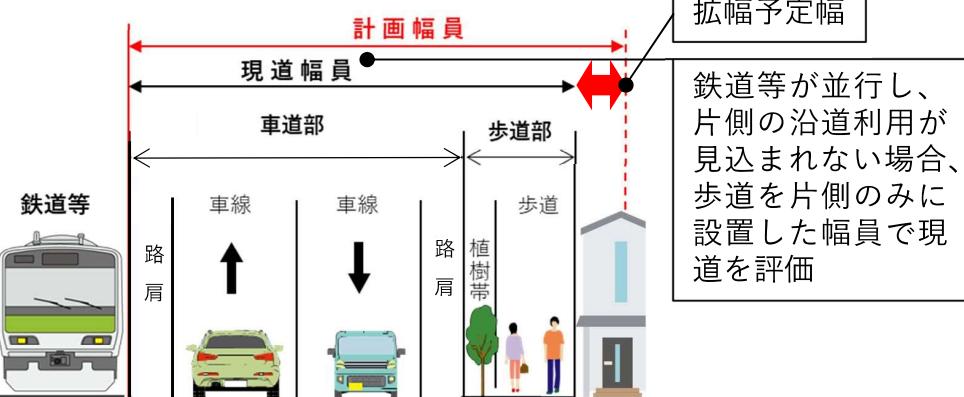


②整備方針で追加した概成道路の検証方法

- 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

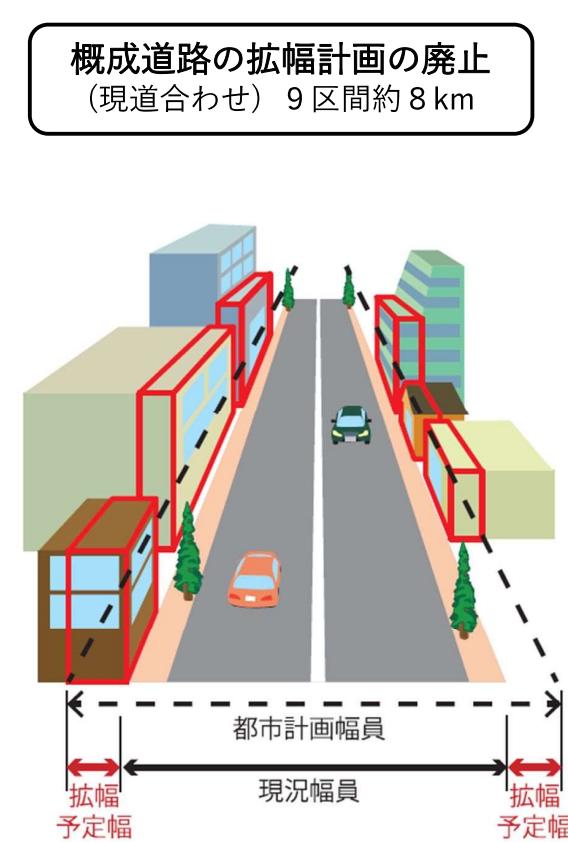


※1第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線等に選定されなかつた路線を含みます。

※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（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。



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

概成道路の検証

検証結果

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

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の一覧表

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

ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

概成道路の検証

検証結果

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図

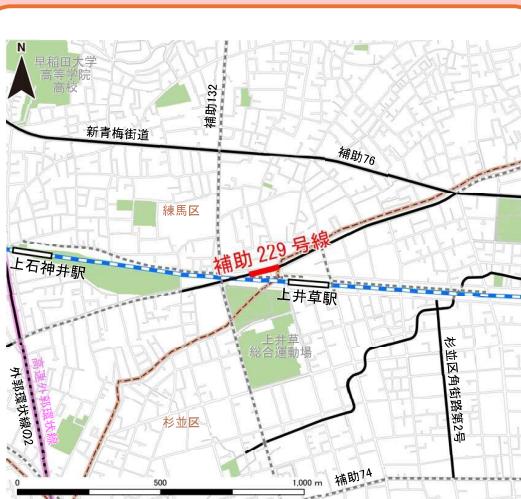


概成道路の検証

検証結果

■基本方針による概成道路の検証

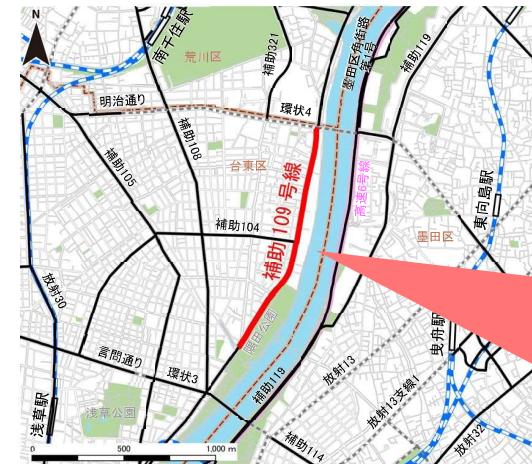
概-1 補助229号線



補助229号線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、「現道合せ」とする区間としました。

■一方通行の概成道路の検証

概-2 補助109号線



補助109号線
計画幅員20m 現道幅員約15m



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

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

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

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

概成道路の検証

検証結果

■沿道利用が見込まれない路線

概-3 補助159号線

概-4 福生3・4・10号線

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



補助159号線
計画幅員15m 現道幅員9.5m

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



福生3・4・10号線
計画幅員18m 現道幅員約12.5m

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

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

06

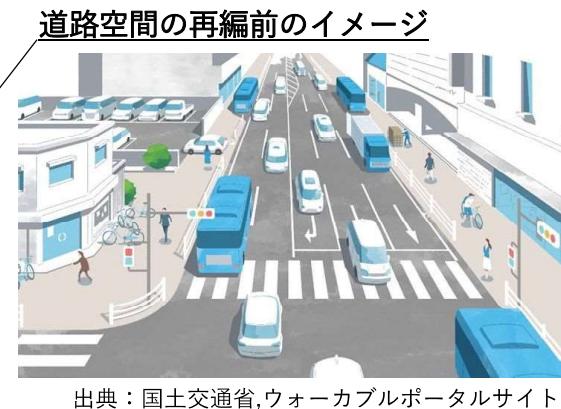
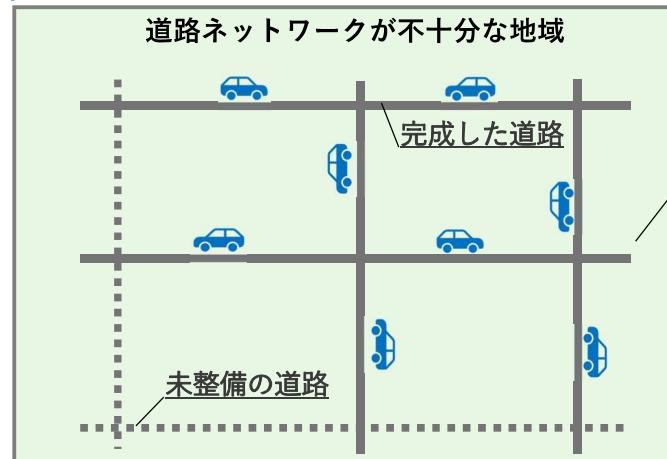
道路空間の再編

1 「道路空間の再編」の取組方針

道路空間の再編とは

道路空間の再編とは、回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズ、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じて、道路空間の再配分や幅員構成の見直しを行うことで、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。

道路空間の再編のイメージ



次世代モビリティの例

電動車いす

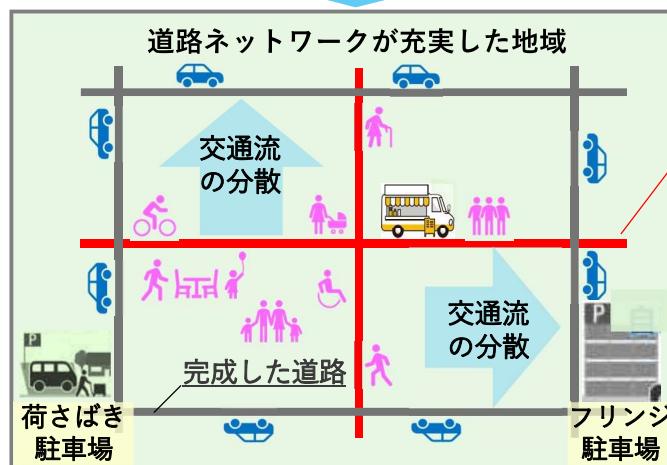


出典：WHILL株式会社HP

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。

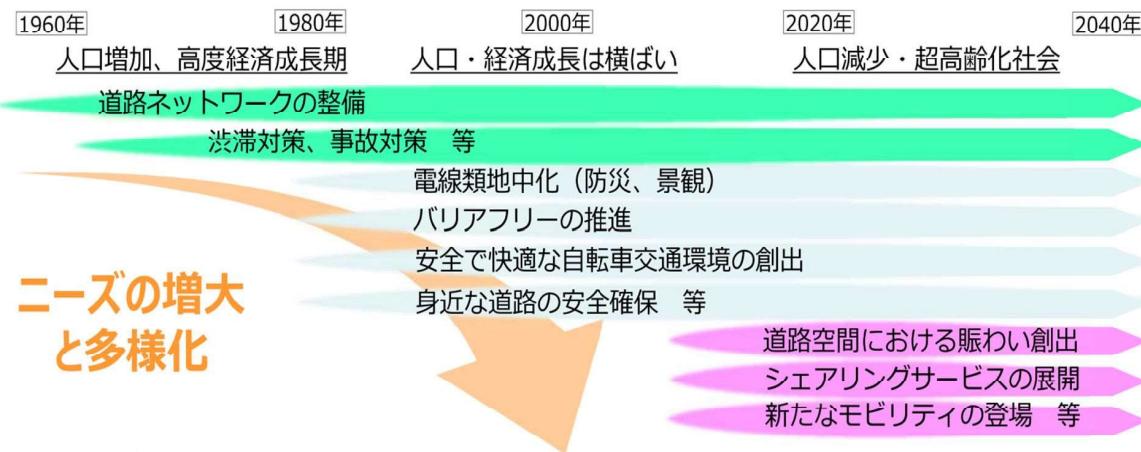
1 「道路空間の再編」の取組方針

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、ウォーカブルなまちづくりへのニーズが高まっています。また、自転車シェアリングや電動キックボードなど、新たな交通サービスも普及しています。

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

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



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

景観整備の事例（行幸通り）



出典：国土交通省,良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

ウォーカブルなまちづくりの取組事例



「池袋東口と西口をつなぐ
ウォーカブルなまちづくり」記者会見



令和4年1月17日

出典：豊島区HP

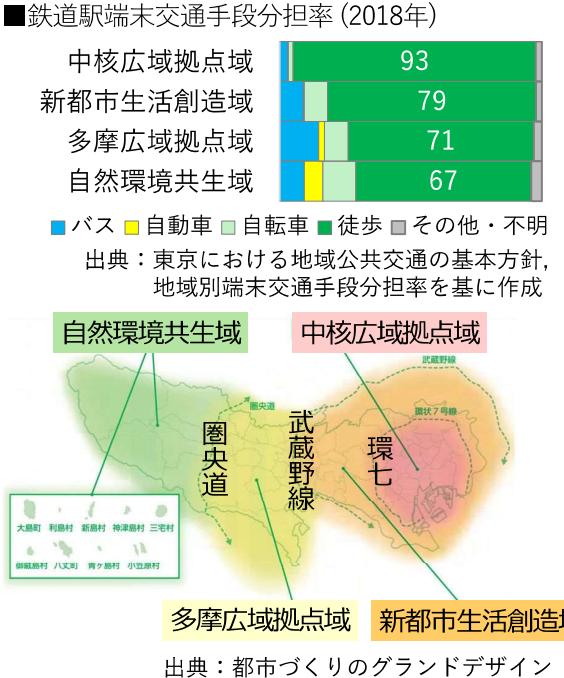
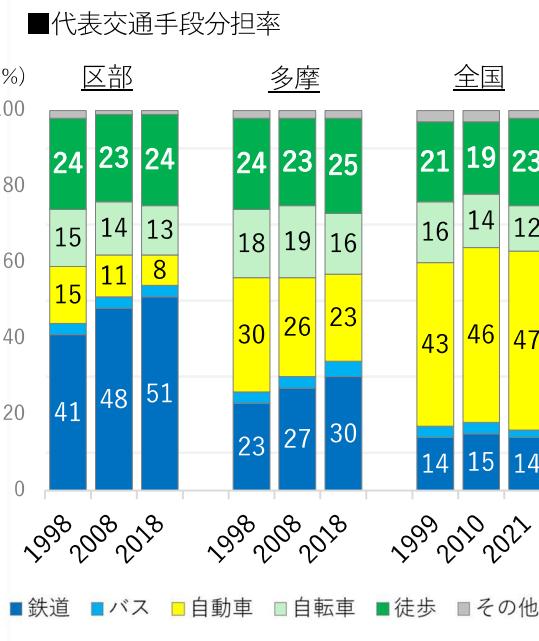
1 「道路空間の再編」の取組方針

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

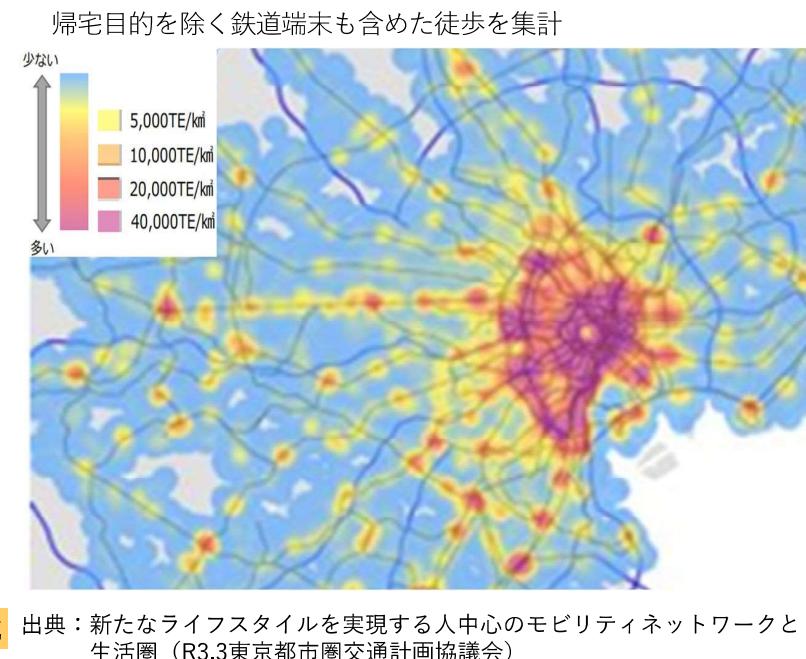
東京は、高度経済成長に伴う急速なモータリゼーションの進展により慢性的な渋滞に悩まされ、道路の機能は長らく自動車交通の処理を中心と考えられてきました。近年、首都圏三環状道路や骨格幹線道路等の整備が進むとともに、中核広域拠点域（おおむね環状7号線の内側）では、都市計画道路の整備率が概成を含めると約9割となり、道路空間におけるにぎわいや憩いの場の創出など、人を中心の視点に立った新たなニーズに対応できる道路ネットワークが整いつつあります。

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

交通手段分担率



徒歩トリップの分布



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、地域住民の意見を聞きながら、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できます。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を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



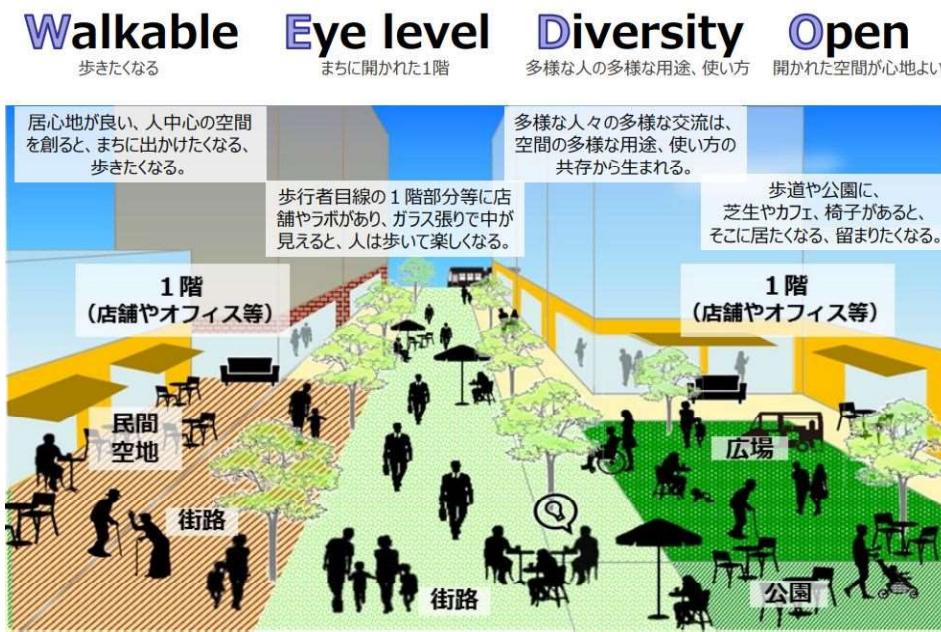
地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

Column 人を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、人を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



人を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

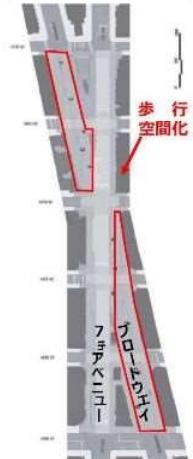


事例1 タイムズスクエア（アメリカ ニューヨーク）

〔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・マデロ通り（メキシコシティ）

〔整備前〕



〔整備後〕



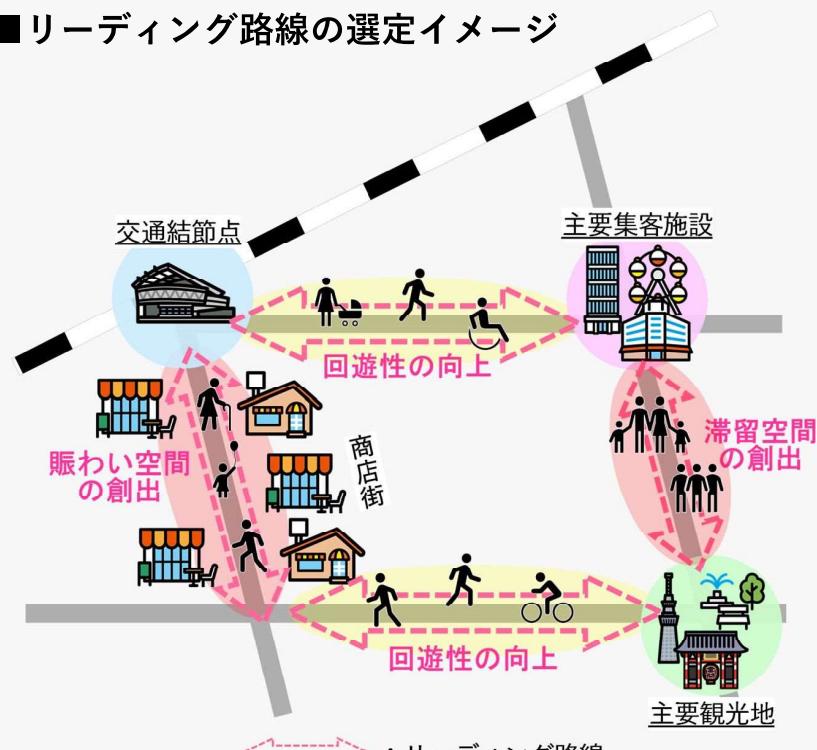
出典：URB-I - URBAN IDEAS
⇒車道を減らして、歩行者空間を創出するなど歩行者環境の向上により、歩行者数の大幅増加及び沿道の地価が上昇。多くの人々でにぎわう人気観光名所になりました。

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 國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

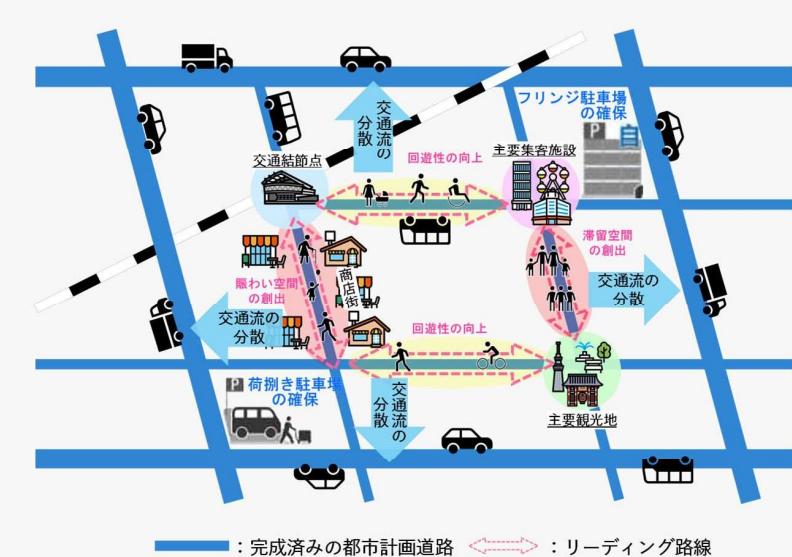
再編された道路空間を活用し、快適な生活環境の確保や地域活性化に資する活動が展開されることは、地域の価値を維持・向上させる「エリアマネジメント」の取組の一環と位置付けられます。このため、地元自治体が進めるウォーカブルなまちづくりに向けた取組状況や、地元自治体の意向を確認しました。

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。

※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。

■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）



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

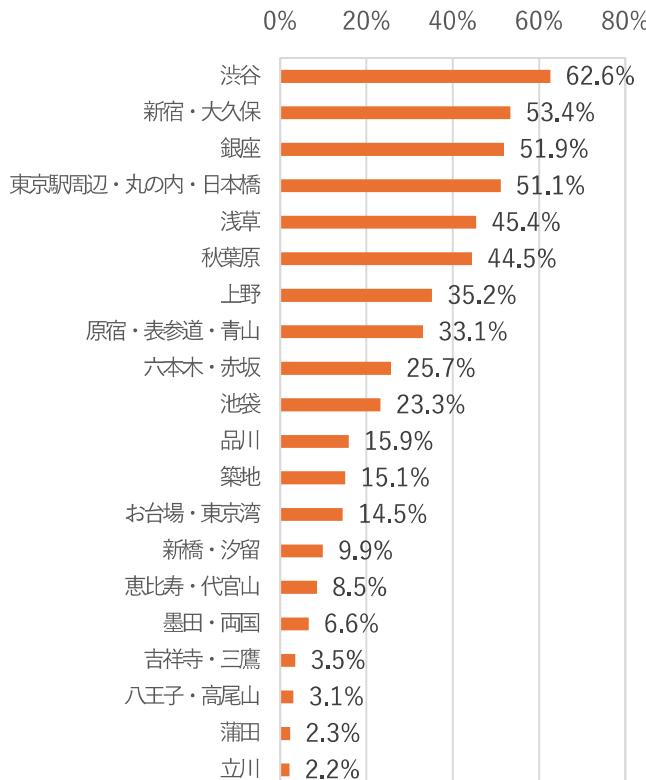
鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、多様な機能の集積を図る地区



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

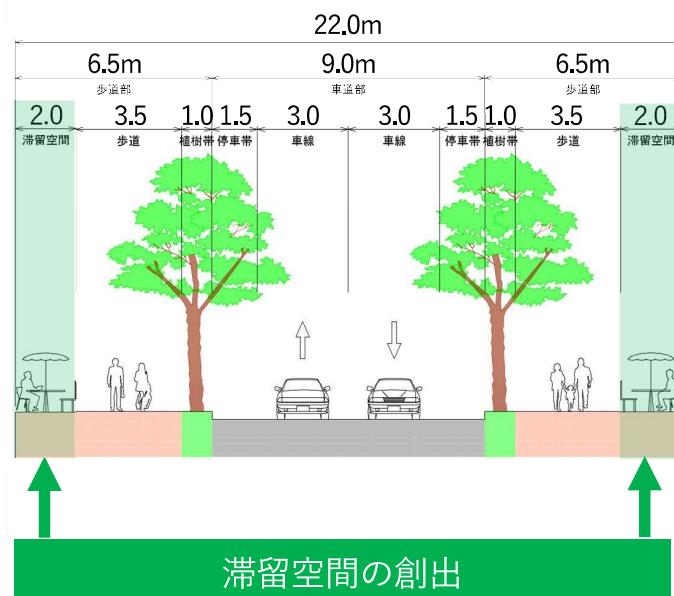
2 リーディング路線の選定

評価方法の詳細

視点1の評価に当たっての最低幅員

歩行者空間3.5mと滞留空間2.0mの確保を想定し、幅員22mとしました。

■再編後のイメージ

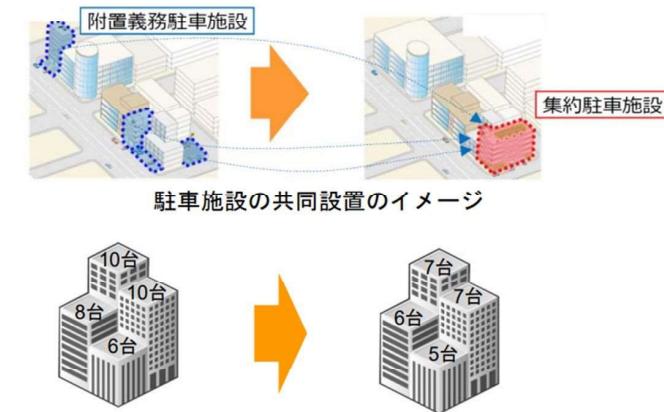


注：このイメージ図は、視点1（国際都市東京の魅力向上）の評価に当たっての最低幅員の考え方を示したものであり、道路の標準的な整備形態を示したものではありません。

駐車場地域ルール

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

地域ルールのパターン



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

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

2 リーディング路線の選定

リーディング路線一覧

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

2 リーディング路線の選定

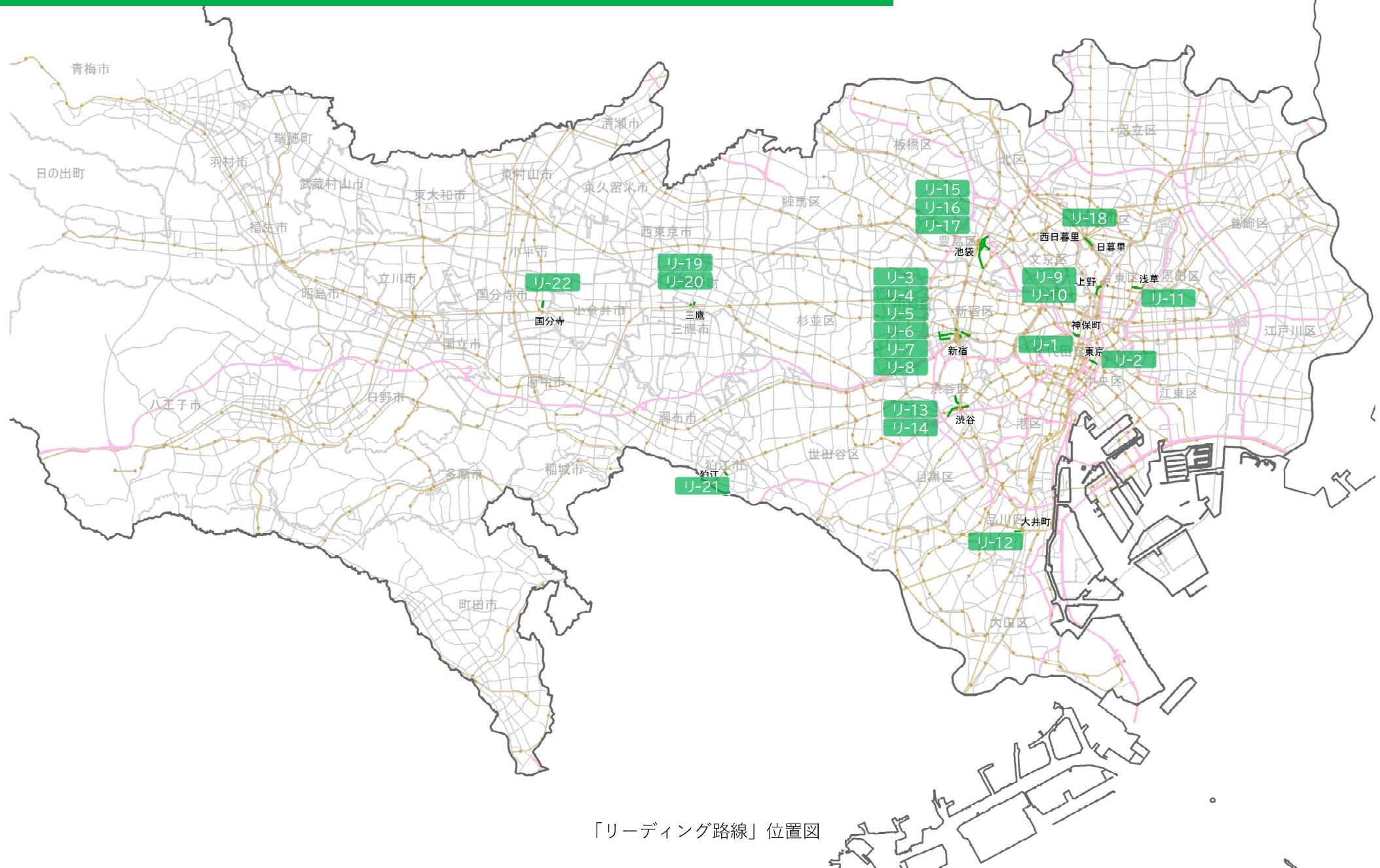
リーディング路線一覧

	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-14	特別区道第972号路線	補助24～補助155	渋谷	440	視点2	－	区	区
リ-15	補助171号線ほか3路線	環状5の1～補助76	豊島	1,790	視点1	観タ	都	区
リ-16	補助171号線	池袋駅付近街路1～池袋駅付近街路3	豊島	600	視点2	－	区	区
リ-17	補助77号線ほか1路線	環状5の1～池袋駅付近広場1	豊島	440	視点1	観タ	区	区
リ-18	荒川区道荒267号線	環状4～荒川区画街路11	荒川	500	視点2	－	区	区
リ-19	武蔵野3・4・7	武蔵野3・3・18～武蔵野3・5・19	武蔵野	80	視点2	－	市	市
リ-20	武蔵野市道第16号線	武蔵野3・3・18～武蔵野市道第129	武蔵野	130	視点2	－	市	市
リ-21	調布3・4・19	調布3・4・3～狛江駅	狛江	250	視点2	－	市	市
リ-22	国分寺市道幹5号線	国分寺3・4・5～国分寺3・4・6	国分寺	330	視点2	－	市	市
				合計	10,040			

※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、タ：ターミナル駅

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

2 リーディング路線の選定



2 リーディング路線の選定

リ-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-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-3~8 補助66号線(新宿通り)ほか5路線



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

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

リ-9～10 放射28号線(中央通り)ほか1路線



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

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

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

2 リーディング路線の選定

リ-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「人を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。

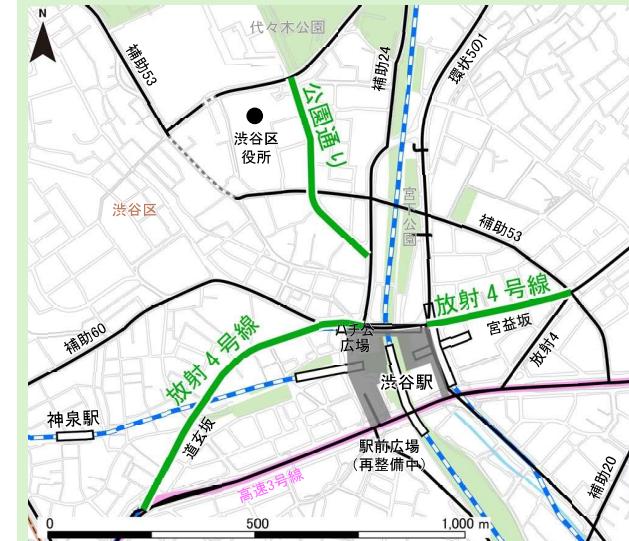
リ-12 補助163号線(大井町駅前中央通り)



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-13,14 放射4号線(大山街道)ほか1路線



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

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

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

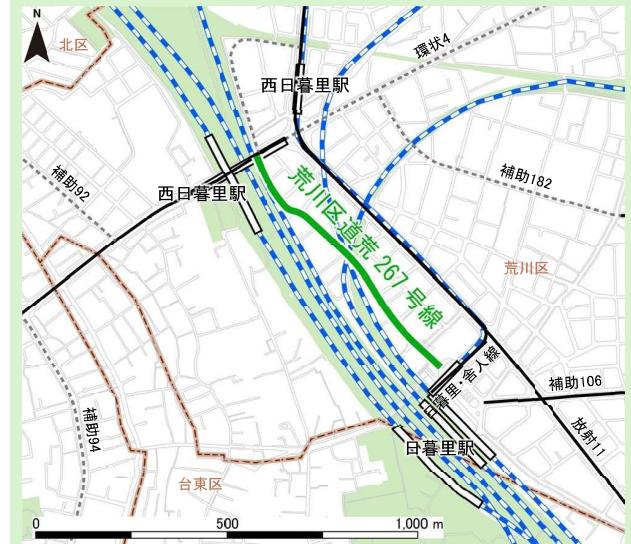
2 リーディング路線の選定

リ-15～17 補助171号線(明治通り)ほか2路線



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

リ-18 荒川区道荒267号線(ルートにっぽり)



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

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

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

2 リーディング路線の選定

リ-19、20 武3・4・7号線(桜通り)ほか1路線



武藏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-21 調3・4・19



狛江駅周辺は、市の都市計画マスタープラン・立地適正化計画において、中心拠点かつ都市機能誘導区域に位置付けられています。快適な歩行空間の創出に向けた社会実験を行い、ほこみち制度を導入とともに、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-22 国分寺市道幹5号線(駅前通り)



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

※完成又は事業中の道路を—と、概成又は未整備の道路を……と表記しています。

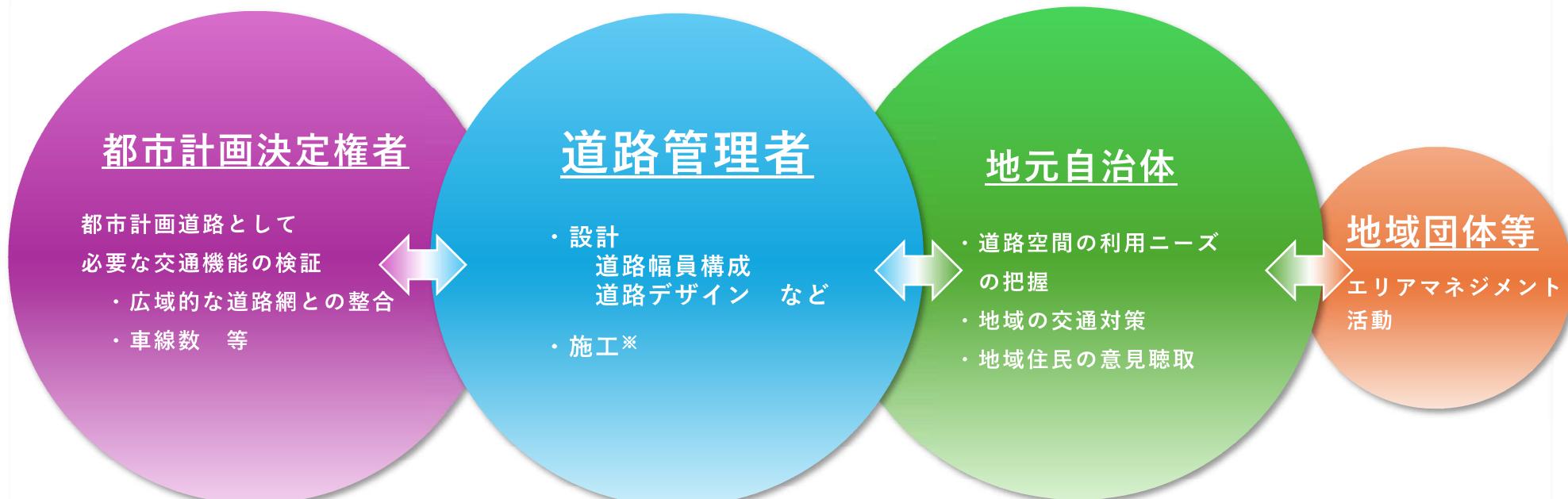
3 リーディング路線の整備の進め方

道路空間の再編の進め方

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

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

道路空間の再編に当たっての関係機関の主な役割



* 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

Column 歩行者中心の道路空間の活用マニュアル

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

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

＜道路空間活用のための3つの手順＞

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

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が期待されています。さらに、高密度な追従走行が実現すると、道路の交通容量が増加することが見込まれています。一方、自動運転等の普及により自動車の多様な使い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

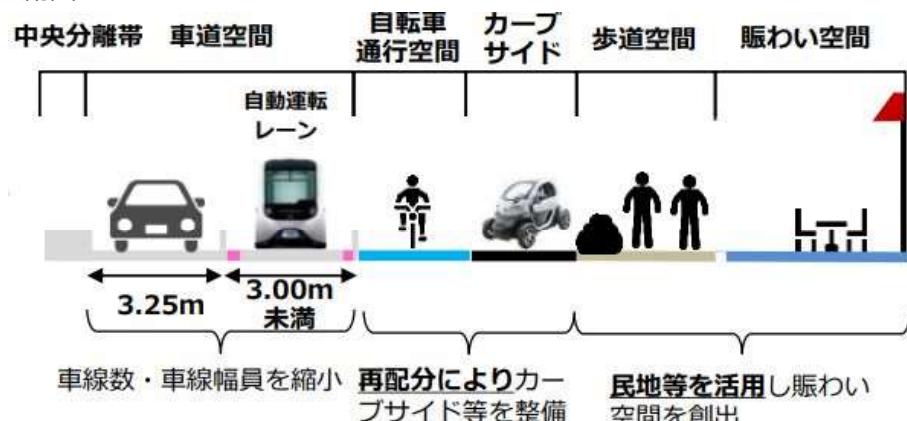
出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を基に作成

■高密度な追従走行が実現

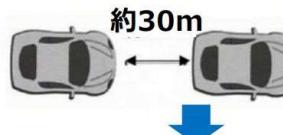
自動運転車が普及することにより、自動運転車単体では車線内走行を維持（レンキープ）し、自動運転車同士では車間距離が短縮されることで高密度な追従走行が実現し、1車線当たりの交通容量が増加することを想定

■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



<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

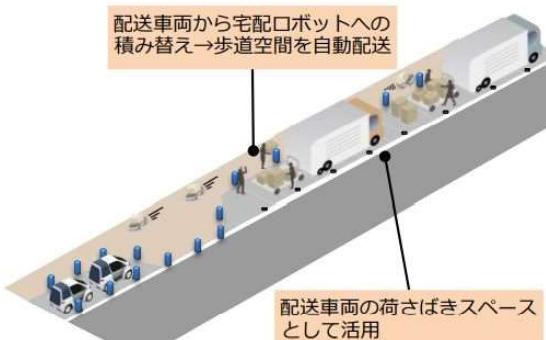


【高密度走行イメージ（出典：国土交通省資料）】

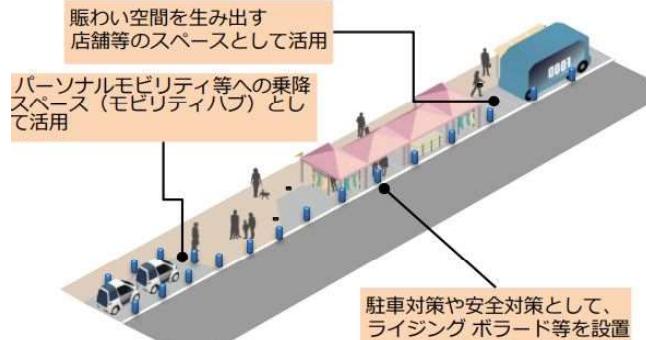
■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

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

【通常】



【ランチタイムなど】



2 都市計画道路整備の促進

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

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

用地取得の促進

用地事務のシステム化

アウトソーシングの活用

まちづくり手法による事業促進策の検討

換地手法を活用した都市計画道路の整備

事業化前における促進策の検討

都市計画道路用地の先行取得

設計・工事の生産性向上

道路整備におけるＩＣＴの活用

3 都市計画道路の今後の検討課題

【今後の検討課題】

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

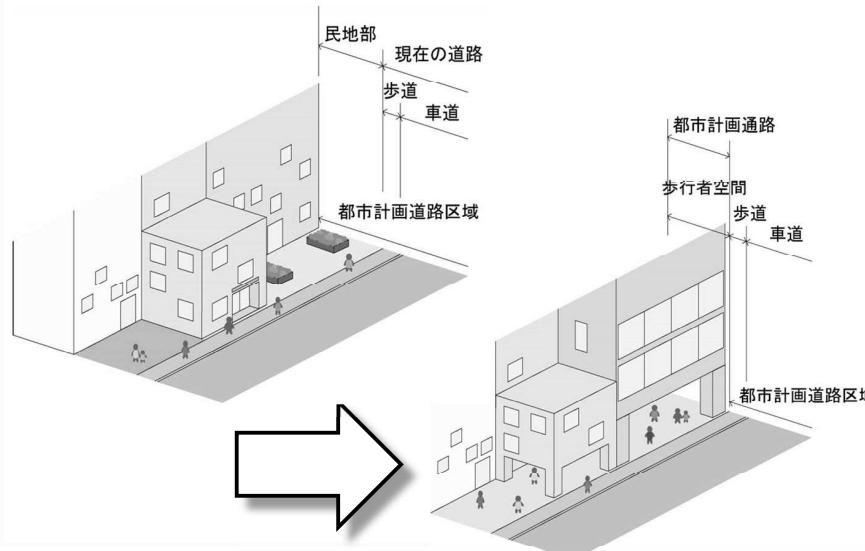
幹線道路は、まとまった自動車交通を受け持つことで地域の通過交通を排除し、ウォーカブルな都市の実現に寄与するとともに、広幅員の幹線道路はそれ自体が都市のシンボルとなる場合もあります。道路に求められるニーズの多様化に対応するため、完成した幹線道路を含め、備えるべき広域的な交通機能を適宜検証するとともに、概成道路についてはその整備手法の検討などを進めます。

【国道の取り扱いについて】

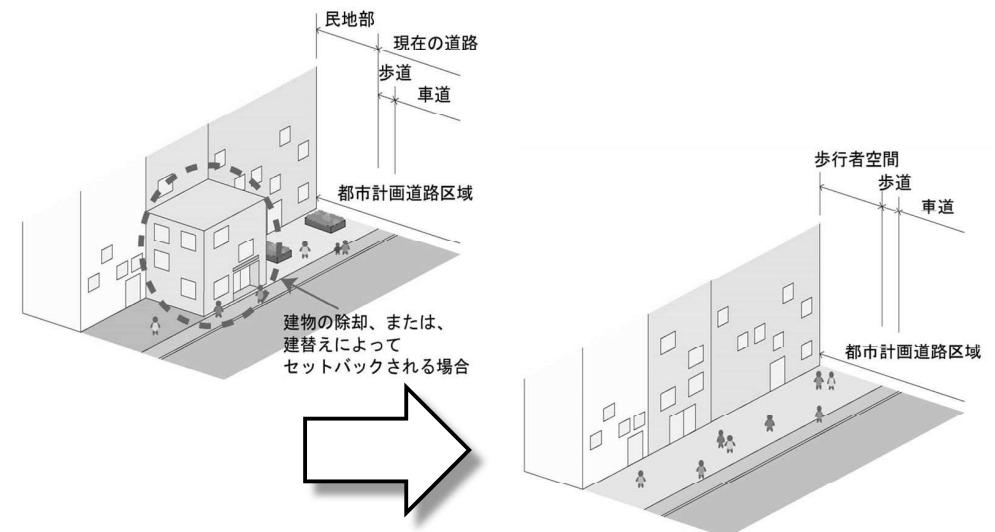
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じてその取扱いについて検討していきます。

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

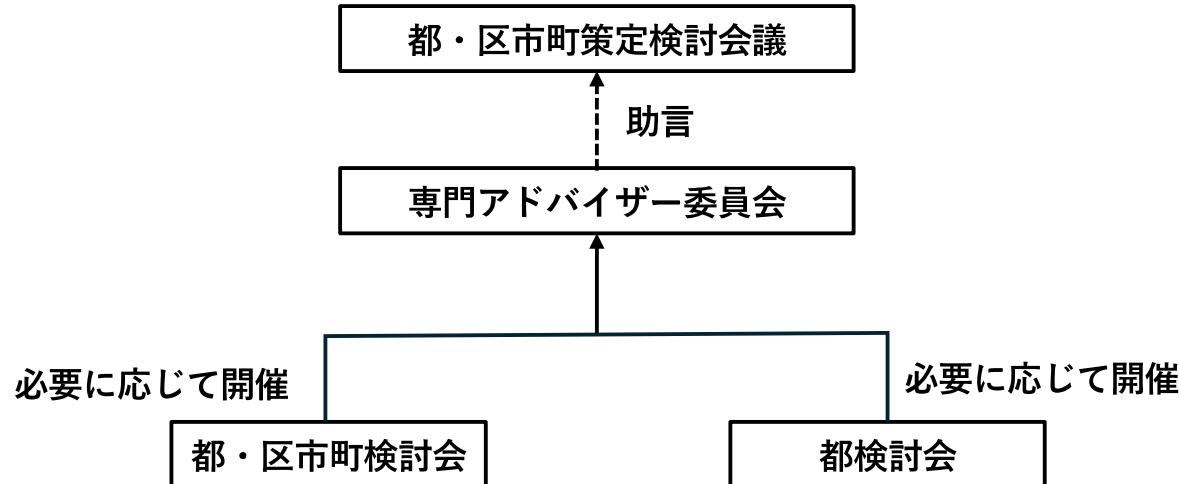


08

參考資料

検討体制

- ・整備方針の策定に当たり、東京都、特別区及び26市2町は、合同の策定検討会議を設置し、協働で調査検討を進めています。
- ・学識経験者で構成する「専門アドバイザー委員会」を設置し、専門的見地からの助言を受けています。



【専門アドバイザー委員】

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

検討体制

■ 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
	理事【座長】	
	企画担当部長	
	都市づくり政策部長	
	都市基盤部長	
	交通政策担当部長	
	地域公共交通担当部長	
	外かく環状道路担当部長	
	物流担当部長	
	街路計画課 街路計画課長	
	市街地整備部長	
	防災都市づくり担当部長	
	市街地建築部長	
	多摩まちづくり政策部長	
	建設局	道路管理部長
		道路保全担当部長
		無電柱化推進担当部長
		道路建設部長
		道路計画担当部長
		公園計画担当部長
	港湾局	港湾整備部長

特別区	千代田区	環境まちづくり部長
	中央区	環境土木部長
	港区	街づくり支援部長
	新宿区	都市計画部長
	文京区	都市計画部長
	台東区	都市づくり部長
	墨田区	都市計画部長
	江東区	都市整備部長
	品川区	都市環境部長
	目黒区	都市整備部長
	大田区	まちづくり推進部長
	世田谷区	道路・交通計画部長
	渋谷区	土木部長
	中野区	都市基盤部長
	杉並区	都市整備部参事 (道路担当)
	豊島区	都市整備部長
	北区	まちづくり部長
	荒川区	防災都市づくり部長
	板橋区	都市整備部長
	練馬区	都市整備部長
	足立区	都市建設部長
	葛飾区	都市施設担当部長
	江戸川区	土木部長

市町	八王子市	都市計画部長
	立川市	都市整備部長
	武蔵野市	都市整備部長
	三鷹市	都市再生部長
	青梅市	都市整備部長
	府中市	都市整備部長
	昭島市	都市計画部長
	調布市	都市整備部長
	町田市	道路部長
	小金井市	都市整備部長
	小平市	都市建設担当部長
	日野市	まちづくり部長
	東村山市	まちづくり部長
	国分寺市	まちづくり部長
	国立市	都市整備部長
	福生市	都市建設部長
	狛江市	都市建設部長
	東大和市	まちづくり部長
	清瀬市	都市整備部長
	東久留米市	都市建設部長
	武蔵村山市	都市整備部長
	多摩市	都市整備部長
	稻城市	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
	稻城市	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	都市づくり 政策部	企画技術課長
		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
	市街地整備部	都市基盤道路交通専門課長
		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
港湾局	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



写真は新宿区市谷篠王寺町

これまでの都市計画道路整備～事例紹介～

環状第6号線



整備前



整備前



整備後



整備後

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～

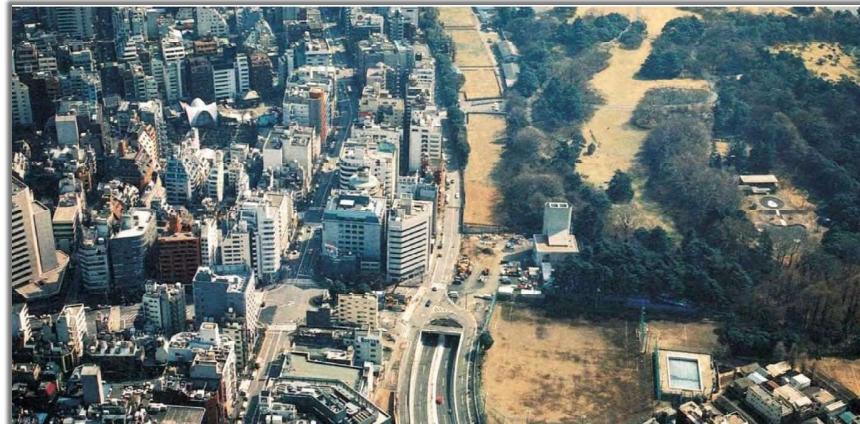
環状第8号線



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



調布3・2・6号 調布保谷線



写真は府中市区間 出典：第18回全国街路事業コンクール

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

・稻城市都市建設部まちづくり計画課

042-378-2111（内線322）

・羽村市まちづくり部都市計画課

042-555-1111（内線287）

・あきる野市都市整備部交通政策課

042-558-1111（内線2742）

・西東京市まちづくり部都市計画課

042-438-4050

・瑞穂町都市整備部都市計画課

042-557-0599

・日の出町まちづくり課

042-588-5114

御意見・御提案記入用紙

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

- ・締切りは、令和8年1月30日（金曜日）です。（郵送は当日消印有効）
- ・御意見等は、窓口、郵送、FAX、メール及びフォームメールにてお受けいたします。

●窓口・郵送 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 東京都庁 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課

●FAX 03-5388-1354

●メール S0000179@section.metro.tokyo.jp

●フォームメールは、右記QRコードからアクセスしてください。

- ・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）

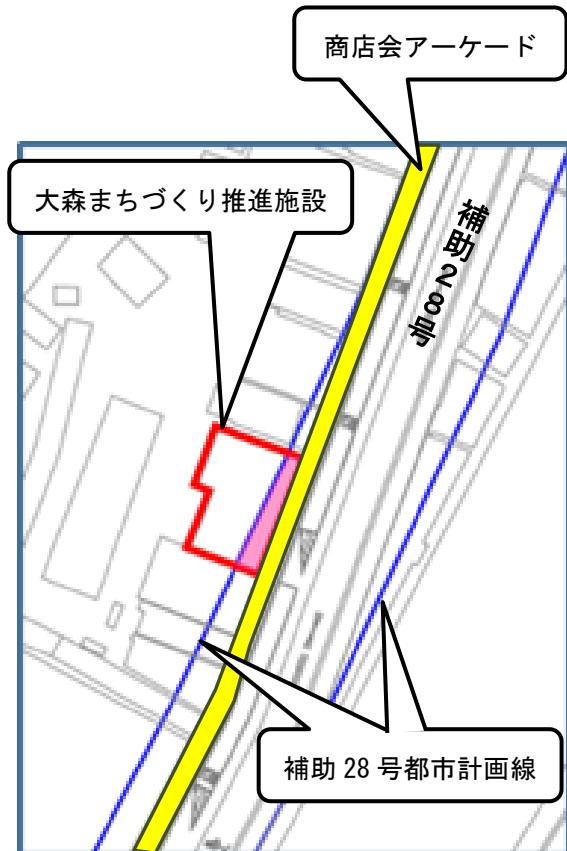
編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03（5388）3379

大森まちづくり推進施設廃止に関するスケジュール変更について

令和 7 年 7 月 15 日に本委員会で報告した、大森まちづくり推進施設の廃止について、大森駅山王口商店会が所有しているアーケードの撤去に関する協議・調整の結果、当該施設の廃止手続き及び取壊し工事のスケジュールについて変更を行う。

1 土地・建物概要

名 称 大森まちづくり推進施設
所 在 大田区山王二丁目 3 番 7 号
構 造 鉄骨鉄筋コンクリート造、地下 1 階地上 7 階建
土地面積 246.70 平方メートル（土地台帳）
延床面積 1,307.62 平方メートル（公簿）



2 変更後の予定

- 令和 8 年 3 月末：行政財産の用途廃止及び用途変更手続き
- 令和 8 年度：大森駅山王口商店会によるアーケード撤去工事
- 令和 9 年度以降：大森まちづくり推進施設取壊し工事

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（素案）に関する
区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施結果及び策定について

1 区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施結果

（1）実施期間

令和7年11月11日（火）から12月9日（火）まで

（2）周知方法

区報11月11日号、区ホームページ、X（エックス）

大田区ホームページ 閲覧数 3,216回

大田区公式X 表示回数 28,719回

（3）閲覧方法及び閲覧場所

区ホームページ、鉄道・都市づくり課、区政情報コーナー、各特別出張所

（4）意見及び内訳（詳細は別紙1のとおり）

提出者数 計18名・・・電子申請17名、紙申請1名

提出意見数 計40件

主な意見	件数
計画全般に関すること	12件
方針・取組に関すること	20件
新空港線に関すること	4件
その他	4件
計	40件

（5）区民説明会

開催日時及び会場

①日時：令和7年11月15日（土）午後2時30分から

②日時：令和7年11月17日（月）午後7時から

会場：消費者生活センター 大集会室

2 今後の予定

令和8年1月15日（木）：「まちづくり環境委員会」にて報告

令和7年度中に改定予定

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（案）【概要版：別紙2】【本編：別紙3】

パブリックコメントの結果や、別途計画の進捗を踏まえた修正内容は以下の通りである。
また、概要（案）、本編（案）のそれぞれにおいて、修正箇所へ黄色塗りで表記している。

■パブリックコメント結果を踏まえた修正

修正箇所	内容
本編（案）P.3 概要（案）P.1	対象区域の考え方に関する説明文の記載
本編（案）P.10など	タイトルを「蒲田地区における現況の交通」に修正
本編（案）P.14など	タイトルを「蒲田地区の課題」に修正
本編（案）P.42 概要（案）P.5	発行者（部署）の記載

■別途計画の進捗を踏まえた修正

修正箇所	内容
本編（案）P.3	背景と目的における新空港線第一期事業の速達性向上計画の大臣認定された旨の修正
本編（案）P.3	上位計画の位置づけにおける【関連計画】「地域公共交通計画（新空港線整備第一期整備）策定」に修正

■その他

修正箇所	内容
本編（案）P.13	新空港線（蒲蒲線）の整備における「新空港線整備事業の補足説明、イメージ図」の修正
本編（案）P.30	駅と駅前空間の中期の整備方針における「新空港線との乗換空間の整備の説明文」の修正

【募集期間】 令和7年11月11日（火）から12月9日（火）まで

【募集方法】 電子申請、郵送、窓口へ直接持参

【意見総数】 18名（40件）

【パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方】

※皆様からいただいたご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約または一部を抽出しています。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	本編P.14のタイトルが「交通課題」だが、交通課題とは直接関係のない「環境」や「防災」といった課題は、別の課題として切り分けた方がよいのではないか。	(素案の修正対応) ご指摘を踏まえて、本編P10～13は「蒲田地区における現況の交通」、P14は「蒲田地区の課題」として整理いたします。
2	計画全般	計画づくりは、区民参加の機会がほしい。特に駐輪場は区民の利便性を高めるものであるべき。	蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。今後の計画推進においても、引き続き区民の皆様のご意見を伺う機会を設けてまいります。
3	計画全般	今回の交通戦略計画だけでなく、新空港線計画や蒲田駅周辺地区グランドデザインと連携して、蒲田駅を中心に魅力あるまちづくりを求める。 (同意見2件)	改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（以下、改定再編PJ）は、蒲田駅周辺地区グランドデザイン（令和4年4月策定）の内容、新空港線開業を見据えた蒲田駅周辺地区のまちづくりの具体化に向けた計画など、相互に連携しながら一体的なまちづくりを推進してまいります。
4	計画全般	年配の人の意見を取り入れると時代遅れのまちづくりになることを危惧している。20～30年後に一番影響を受ける若い人の意見を最優先した尖ったまちづくりを希望する。	広く区民の皆様から意見を求めるため、SNSやオンラインツールを活用した意見募集や、学生等を対象とした意見交換会を行うなど、幅広い年代へのアプローチを検討してまいります。
5	計画全般	難しいとは思うが、航空法による高さ制限を緩和することも視野に入れ、さらには環境が良くなるようなまちづくりをスピードィーにしていただきたい。天神ビックバンのような蒲田スーパービックバンを目指してほしい。	蒲田駅周辺地区は、航空法の高さ制限の影響を受けることから、これまで国土交通大臣へ要望を行うなど様々な機会をとらえ対応を進めてきたところです。 また、改定再編PJでは、初動期、中期、長期と時間軸を定めながら都市基盤の整備がスムーズに進むようにロードマップを定めています。

6	計画全般	これらのまちづくり・みちづくりを実現していくためにも、大田区、まち、民間事業者等がともに意見交換する場があればと考えます。計画段階からのより柔軟な意見交換のあり方について引き続き検討いただきたい。	蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。 引き続き、この会議体を基軸に民間事業者等の多様な主体との意見交換のあり方について引き続き検討してまいります。
7	計画全般	概要版p1 で唐突に、半径200メートルの区域が示されているが、この区域についての説明が不足している。	(素案の修正対応) 改定再編PJの対象区域は、平成25年に策定した当初の区域の考え方を踏襲して概ね半径200メートル圏としており、対象区域の設定の考え方を記載します。
8	計画全般	概要版p3 駅と東西連絡通路、デッキレベルのネットワークの計画、北側通路の改修計画等は、JRや地元との調整など様々な課題を抱えていると考えるが、実現性をどのように考えているか。 (同意見1件)	改定再編PJで示す計画の実現に向け、JR東日本をはじめとした関係事業者及び地元の皆様と検討・協議を進めてまいります。
9	計画全般	蒲田駅東口のデッキ整備の工事計画策定においては、利用者動線の確保と、滞留によるトラブル発生リスクに最大限の配慮を求める。	工事期間中の利用者動線については、長期間の利用が想定されるため、鉄道事業者や交通管理者との協議を進め、安全性に配慮した施工計画としてまいります。
10	方針・取組	本編P.32, P.33 現在の南改札にはエレベーター・エスカレーターがなく、特に体の弱い方、高齢者、子連れの利用には不便である。南改札をもっと乗り換えしやすくするため観点や意気込みを、言葉として入れてほしい。	JR・東急蒲田駅部においては、駅ビルの機能更新と連携した東西自由通路・北側連絡通路を整備し、東西の街をシームレスにつなぎ、バリアフリーを確保した歩行者動線や誰もが円滑かつ快適に移動できる鉄道相互の分かりやすい乗り換え動線を確保することとしております。こうした歩行者動線や乗換空間の確保に向けて、関係事業者との協議・調整を進めてまいります。

11	方針・取組	蒲田の課題として、歩きタバコやポイ捨てが多く、ゴミが散乱しているエリアがあるといった「街の汚さ」があると考えるが、資料ではこの課題に触れられていないことが気になる。街を綺麗にするといった観点の記述が必要ではないか。オープンスペースや広場ができるても、今ままだとタバコくさい、ゴミが散乱しているエリアになるのではないかという不安がある。	誰もが気持ちよく過ごせる環境を整備するため、関係部署と連携し、地域住民が主体となって、美化活動を進めるとともに、指導員配置や啓発物により喫煙マナーの向上を図り、清潔なまちの維持を図ってまいります。
12	方針・取組	JRの駅ビル更新が計画の中心であると考えるが、民間ビルの更新に対して公費負担の予定があるのか。公費負担があるのであれば、更新にかかる工事費の概算と、公費負担の割合を示していただきたい。	駅ビルなど民間ビルの機能更新については、民間事業者での負担を原則として考えております。
13	方針・取組	概要版P3右下 蒲田の東西交通の円滑化は常に課題だったと認識しています。その解決策の一つが2階デッキでの北側通路整備かと理解しました。JR川崎駅の北側通路整備も参考にされたのでしょうか？川崎の場合は、北側通路の出入口も相応の商業ゾーンにつながっていて相応の人流が確保される結果、有意義な投資と感じられます。川崎と蒲田、それぞれの北側通路整備の費用便益分析を示した上で、蒲田の2階デッキでの北側通路整備の有効性を示していただけますか？	駅ビルの機能更新と連携した北側連絡通路と広場デッキを整備することにより、デッキ階（2F）レベルにおける歩行者の回遊性の向上を図り、新たな滞留空間を創出しています。また、災害時等の一時的な退避スペースの確保により防災機能の強化が期待されます。 今後、北側連絡通路の計画的具体化に合わせて事業費を算出していくとともに、まちと駅との接続については、JR川崎駅など他駅の事例も参考にしながら、検討を進めてまいります。
14	方針・取組	概要版P4右上 ウォーカブルタウンは良いコンセプトだと思うが、自転車や電動キックボードといったスローモビリティを含めたウォーカブル概念は定義しないのか。 スローモビリティが2階デッキの北側通路から排除されるのであれば、現状の北側地下通路の拡充しつつ、東口駅前地下で整備中の駐輪場からのダイレクトアクセスを検討すべきと考えるが、区の考えはいかがか。	デッキ階（2階）レベルでは、歩行者の安全性確保を最優先とし、自転車を乗車して通行することは認めない方針です。北側連絡通路については、歩行者と自転車押し歩き利用者を区分させてそれぞれが安全に通行できるよう検討してまいります。 本編（P20, 21）に示しております、今後実用化が期待される、次世代パーソナルモビリティについても、移動手段の一つとして考えております。

15	方針・取組	駅ビルに付随するデッキではなく、現在工事中の駐輪場の上空に広くデッキを設置することは検討出来ないか。	蒲田駅周辺は、グランドレベルに繁華街が形成されており、歩行者ネットワークのつながりが大切だと考えております。そのため、繁華街に接する駅前広場はグランドレベルで整備する方針で引き続き検討を行ってまいります。
16	方針・取組	西口は動線が良く、広場で小規模の催しが出来るので良いが、東口は、歩行エリア含め狭く、歩行者と自転車の動線も危険な状態であるが、ロータリー上部だけでも人工地盤化することは検討出来ないか。将来的には京急蒲田、アピリコあたりまで人工地盤化できると、歩行者の安全担保や、バス・タクシー乗り場の動線が良くなると考える。	東口の駅前広場の整備については、周辺開発の動向を踏まえ、グランドレベルでの整備として引き続き検討を行ってまいります。歩行者の安全性確保やバス・タクシー乗り場の動線も引き続き検討を行ってまいります。
17	方針・取組	ロータリー周辺の商業施設は北側、西側のみであるため、JR蒲田駅から区役所へ2階部分で接続することはできないか。	JR蒲田駅から周辺施設へのデッキ階（2階）レベルでの接続は、駅周辺街区における開発動向を見据えながら、協議・調整を進めてまいります。
18	方針・取組	現在の蒲田駅東西連絡通路ならびに東西連絡通路から東急蒲田駅に接続する通路は、幅員の拡張することを計画に入れていただきたい。	東西自由通路や東急蒲田駅に接続する通路は、将来の歩行者交通量を考慮した道路幅員で検討してまいります。
19	方針・取組	周辺のマンションやビルは築50年超えの旧耐震基準の建物が多く、防災面で大きな不安がある。道路や建物の更新を進める際は、単一の建物単位ではなく区域全体を一体的に見直す総合的な計画とし、安心・安全なまちづくりを希望する。 (同意見5件)	蒲田駅周辺地区は、戦災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進んでいないため、老朽化した建物が多く、都市機能の更新時期を迎えております。 駅周辺においては、様々なまちづくり手法を活用し、建築物の建替え、共同化を進めることで、土地の高度利用を図ってまいります。 また、連続したにぎわいある街並みや複合市街地を維持するため、地区計画等を活用し、商業が集積するエリアでは、低層部には商業や業務機能が連続し、中高層階には業務機能や住宅などの用途がバランス良く配置されたまちを目指してまいります。

20	方針・取組	蒲田は羽田空港に近接した貴重な立地です。この強みを前面に打ち出し、これまでのイメージを刷新する「空港シティ」としての包括的なまちづくりを期待します。国際物流やビジネス、観光と連携したスマートで魅力的な居住・交流空間を創出し、地域全体のブランド力向上と持続可能な発展を実現してください。	蒲田の立地特性を生かし、羽田空港利用による地方・海外からの来訪者が蒲田のまちを目指して来訪される目的地となるよう、蒲田駅周辺のまちづくりを進めてまいります。
21	方針・取組	蒲田駅周辺は樹木などの緑が少なく、公園も少ない。子どもから高齢者まで、幅広い世代の方が集い憩える場所として、また、温暖化による気候変動対策やヒートアイランド現象を抑制するためにも、呑川沿いなども含めて、緑ある環境の整備を進めていただきたい。	人々が緑を感じ、快適に過ごすことができる環境を創出するため、都市開発や建築行為に合わせて敷地内の緑化を促すなど、公民連携によるみどりの創出を推進してまいります。
22	方針・取組	蒲田駅周辺にベンチや座れる構造物を増やして欲しい。駅前に設置するだけではなく、建物内の増設も民間事業者と連携して検討いただきたい。無料で休める場所を設置することは、外出を促進し、ひいてはまちの賑わいや健康増進に繋がると考える。	駅ビルの機能更新に合わせて駅前広場を重層的に活用し、広場デッキを駅ビル内に確保し、憩い佇める空間の創出を目指してまいります。実現に向けて、今後、民間事業者とともに、検討の深化化を図ってまいります。
23	方針・取組	飲み屋が多い今の蒲田も素敵だが、子どもや女性も安心して過ごせるような、明るく治安のよい街並みの形成を進めてほしい。	飲食店が多い蒲田らしさを活かしつつ、地域住民・商店街・警察等と取り組む防犯活動などを継続することで、若い人や女性など誰もが安心できるまちを目指してまいります。
24	方針・取組	老朽化の進む蒲田駅北側地下通路について、整備と治安対策をお願いしたい。	改定再編PJでは、JR蒲田駅北側部に、デッキ階（2階）レベルで北側連絡通路を整備する予定です。 北側連絡通路整備後の蒲田駅北側地下通路については、所有者であるJR東日本と協議・検討を進めています。

25	新空港線	<p>再編計画の根幹にある新空港線計画の現在の進捗状況について、説明を受けたことがないが、関係住民への丁寧な説明が必要ではないか。</p>	<p>新空港線事業については、蒲田のまちづくりの軸となるものであり、新空港線第一期整備事業の進捗としましては、令和7年1月17日に羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社がそれぞれ「整備構想」、「営業構想」の認定を国土交通省へ申請し、同年4月4日に認定されました。これを受け、両社が共同で速達性向上計画を作成し、同年8月1日に計画の認定を国土交通省へ申請いたしました。この計画が10月3日に認定されたことを受け、今後は、都市計画や環境影響評価の手続きを行っていくことになります。これらの手続きに数年かかり、その後工事に着手していくことを想定しております。都市計画手続きを行うちで、説明会等を実施し、皆様のご意見を伺ってまいります。</p> <p>事業の内容や進捗状況については、区ホームページに掲載しております、また、多くお問い合わせをいただく内容につきましては、「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」としても掲載しております。区ホームページは、今後の進捗に応じて随時更新をしてまいります。</p>
26	新空港線	<p>蒲蒲線計画を原案通り進めながら、蒲田駅前の商店街の景観や雰囲気を損なわないように、以下の案を参考に見直しをいただきたい。原案通りなら、計画は当面凍結すべきと考える。</p> <p>案1 東横線直通をやるなら「池上線と多摩川線を20メートル車3両編成にしてから」で、京急線内の線路容量を考慮しつつ、双方の路線を羽田空港へ直通させることが適当である。</p> <p>案2 多摩川線のみの地下化は他路線への乗り換えが不便になるため、池上線も多摩川線と同様に地下化を行い、京浜東北線との乗り換え改札は地下に設置する。</p> <p>案3 蒲田駅西口の再開発は、池上線と多摩川線の双方を地下化した後に、その跡地を活用した「立ち退きのいらない再開発」を行う。</p>	<p>案1についてですが、池上線と多摩川線の車両編成については、ご意見として、両路線を営業する東急電鉄株式会社にお伝えいたします。なお、羽田空港までの直通に関しては、第二期整備に関することになります。第二期整備については、区において引き続き検討を行ってまいります。</p> <p>案2についてですが、東急蒲田駅・JR蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。</p> <p>案3についてですが、池上線の地下化については、今後の貴重なご意見として承ります。（鉄道事業者である東急電鉄株式会社にご意見としてお伝えします。）</p>

27	新空港線	<p>「新空港線」について、建築資材や人件費が高騰する中で、莫大な税金をかけて設置することは、区民にとって利益があるのでしょうか。</p> <p>また、地下にできるということで、蒲田駅東口は「液状化危険度が高い」と区のハザードマップに表記されています。安全性の検証はされているのでしょうか。</p>	<p>新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。</p> <p>さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。</p> <p>新空港線第一期整備の事業費については、令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。</p> <p>地盤に関するリスクへの対策につきましては、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。</p>

28	新空港線	<p>デッキ階レベルの東西自由通路とあるが、可能なら新空港線と池上線、さらには京浜東北線のホームも同じ階となるように整理していただきたい。もし全てを地下に整理できるなら、線路跡地に建物や広場といった滞留空間を創出することや、駅東西の交通の利便性の向上に繋がると考える。事業者とも連携して検討いただきたい。</p>	<p>新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通って、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる構想です。</p> <p>現在は、第一期として矢口渡駅・蒲田駅の間から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までの区間の整備に取り組んでいます。</p> <p>他の路線の地下化に関しては、ご意見として鉄道事業者にお伝えいたします。</p>
29	その他	<p>大田区には、医療、保育、教育環境、公営住宅、公営葬儀場、火葬場をより充実していただくような施策に期待しています。 (同意見1件)</p>	<p>いただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として、承ります。蒲田の駅周辺が魅力的な「まち」となるよう検討を進めています。</p>
30	その他	<p>パブリックコメントを形式的な手続きとして軽視せず、その意義を行政・議会関係者が再確認することを強く要請する。</p>	<p>パブリックコメントでいただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として承ります。</p>
31	その他	<p>説明会に参加したが、配布資料に作成者や開催日時、会場等が記載されていなかった。資料作成の責任者を明確にするためにも記載すべき。</p>	<p>(素案の修正対応) 説明会の開催日時と会場については、説明会にて配布した次第に記載をさせていただきました。 本編、概要版とともに問い合わせ先（所管課）を明記いたします。</p>

01. 背景と目的

平成25年に「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（以下「再編PJ」という）を策定してから約10年が経過し、蒲田を取り巻く状況は日々変化しています。新空港線開業時（令和2年代前半頃）を見据えて蒲田が将来に渡って持続的に発展し、かつ、新空港線後の整備と合わせて進めていく必要がある駅周辺の交通ネットワークや基盤整備の方向性などを整理し、再編PJの改定を行います。

対象区域は、駅舎・駅ビル、駅前広場、駅周辺街区、及び主要道路等の再編を検討するため、蒲田駅を中心とする概ね半径200m圏内を基本とします。将来交通ネットワークなどについては、対象区域だけではなく、蒲田駅周辺地区グランドデザインと連動する周辺部との広域的な視点も踏まえた上で検討します。

- ◆新空港線開業の蒲田駅周辺地区のまちづくり計画の具体化
「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（令和7年度改定）
・グランドデザイン、基盤整備方針に沿った事業展開
・民間と行政が連携、協働して区域の魅力向上等を図るためのまちづくりの基本方針の具体化
◇将来のまちづくりと連携した戦略的な公共交通施策の推進を図る具体的な指針
「都市・地域総合交通戦略」

02. 地区の現状と課題

社会的潮流や地区的現状、京浜東北線沿線の開発動向、蒲田らしさなどを踏まえて、まちづくりを考えて行く上の視点を整理しました。

上位計画

社会の潮流等

- アフターコロナのインバウンド増加
- 都市の個性の確立や質の向上
- 京浜東北線沿線で大規模開発が進行
- ウォーカブルなまちづくりへの注目
- 個性ある街の維持
- 緑地の保全および緑化の推進
- 防災機能の強化

蒲田らしさ

- 商店街を中心とする路面の賑わい
- 多様な人で賑わう大衆文化

交通の現状

（鉄道）

- 新空港線整備
- コロナ前に近づく乗降客数の増加
- 羽田空港との近接性（バス）
- 東口を中心に多くの路線が発着（自転車）
- 駅周辺にて多くの自転車が集中（歩行者）
- 駅、まちを行き来する多くの歩行者が存在

まちの課題

- 蒲田駅交通結節機能の強化
- 公共交通の利便性向上
- 安全で快適な歩行者空間の形成
- みどりの空間の創出
- 防災性の高い市街地の形成

視点
① 蒲田らしさを継承したまちづくり

視点
② 国内外から人を呼び込む・惹きつける

視点
③ ものづくりの拠点性・まちの回遊性の強化

視点
④ 憩い・賑わい・安心できる空間の創出

視点
⑤ 豊かな住民生活・自然のもつ機能を活かしたまちづくり



03. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

まちの将来像

これまで蒲田が培ってきたグランドレベルを中心に広がる文化・交流・賑わい創出の拠点と、国内外をつなぐ交通結節拠点をつくります。

新空港線開業時の蒲田駅を中心とした将来像

鉄道沿線利用者の区内外からの来訪

「鉄道沿線の日常的な生活を支える機能」

「広域的な拠点性を高める機能」

羽田空港利用による地方・海外からの来訪

将来の蒲田駅周辺を支える鉄道や都市基盤施設

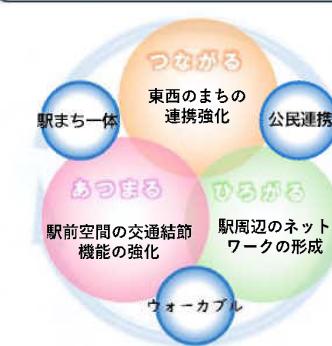
基盤方針

これまでの上位計画で示してきた基盤施設の整備コンセプト「つながる」「あつまる」「ひろがる」に、最近のまちづくりの潮流等を踏まえた「駅まち一体」「ウォーカブル」「公民連携」を新たな視点として追加し、新空港線整備を契機としたまちづくりを展開していきます。

■基盤整備における新たな視点

駅まち一体まちづくり

文化・交流・賑わい創出の拠点として
国内外とつなぐ、まちをつなぐ
～多彩な「活動」が広がる、まちをけん引する交通結節点～



蒲田駅周辺の東西地域をつなぐ、居心地のよいウォーカブルなまちづくり

蒲田駅周辺において、広場・緑地の配置や滞留ができる魅力ある空間を創出しつつ、都市骨格軸を中心に東西地域をつなぎエリア全体の回遊性を向上させ、人を中心のまちづくりを目指します。

公民連携の「賑わい」の周辺地域への波及

東西自由通路や乗換空間など駅周辺の都市基盤整備と駅舎・駅ビルなどの機能更新を、公民が連携して一體的かつ段階的に取り組むことによって、「賑わい」を駅周辺に留めるのではなく、周辺地域への波及・拡大を図ってまいります。

04. 交通戦略の考え方

交通基盤の考え方

基盤整備のコンセプト

～誰もが安全で快適な移動ができ、多彩な「活動」が広がり、駅前の賑わいをまちへ波及させる、歩行者を優先としたネットワークの形成～

モード別の交通の取組み方針

【歩行者】歩行者を優先した道路空間の確保

【自転車】自転車利用環境の改善と駅部への流入抑制

【自動車】駅周辺への自動車流入の整序化

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）案・概要版

04. 交通戦略の考え方（つづき）

歩行者動線のイメージ

(1) デッキ階レベルのネットワーク

まちの東西を結ぶ自由通路・連絡通路を駅ビルの更新とあわせて整備するとともに、駅改札間を分かりやすくつなぐ歩行者動線を建物内にも確保していきます。

(2) グランドレベルのネットワーク

東西自由通路と都市骨格軸をつなぐ縦動線を確保するとともに、駅前広場と駅前につながる道路空間を安全で快適な歩行者空間として整備していきます。

【凡例】



※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります
また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。

歩行者ネットワーク

歩行者のネットワークについて整理します。



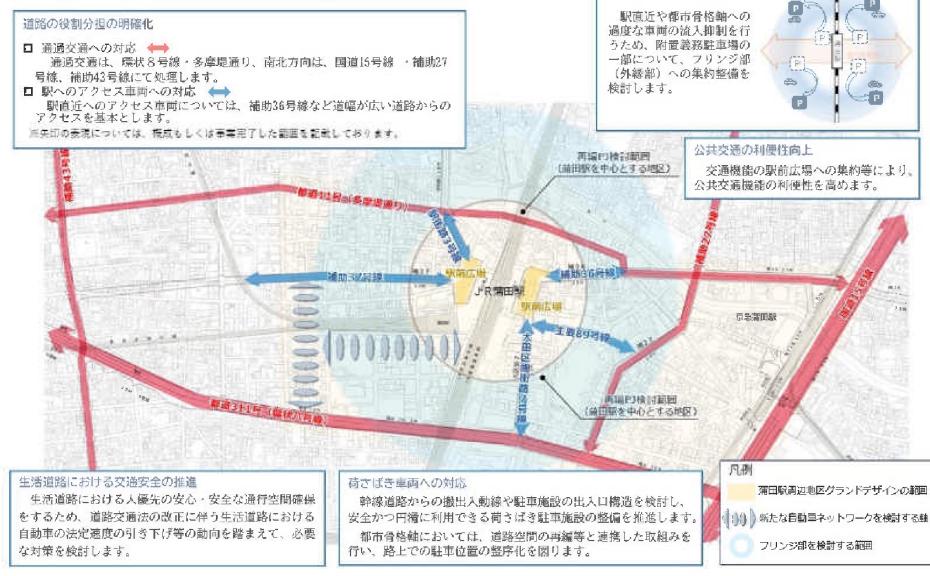
自転車ネットワーク

自転車のネットワークについて整理します。



自動車ネットワークについて

自動車のネットワークについて整理します



改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）案・概要版

05. 駅前の整備方針

まちづくりの進め方

現在進めている東口駅前広場の整備を「初動期」、その後の新空港線整備や駅舎・駅ビルの機能更新等と整合性を図った整備を「中期」、周辺街区整備の具体化に合わせて行う駅前広場の拡張整備を「長期」と位置づけます。

○東口駅前広場の将来目標

- 歩行者環境改善による駅利用者の快適な利用と駅周辺への回遊性の創出
- 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
- 自転車駐車場整備による自転車利用環境の向上と暫定自転車駐車場跡地の活用

【初動期整備の目標】

歩行者環境の改善及び自転車利用環境の向上

- 歩道拡幅等による歩行空間の確保
- 交通機能配置変更
(バス降場の一部駅前集約)
- 地下自転車駐車場の整備

※一般車両の動線変更は中長期計画で実現

○西口駅前広場の将来目標

- オープンスペース確保による歩行者環境の改善と商店街との一体的な賑わいの創出
- 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
- 新空港線事業化を踏まえた交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上

【初動期整備の目標】歩行者環境の改善

- 【初動期】
整備済
- 歩行者動線の改善
(駅前空間と北側)
 - 賑わい創出の拠点となる整備

【中・長期整備の目標】初動期整備に続く交通機能の集約化と交通結節機能の強化

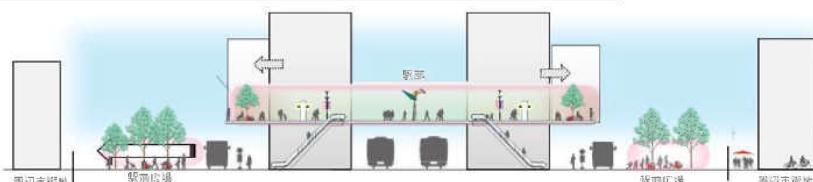
新空港線整備、駅舎・駅ビルの機能更新

- 【中期】
- デッキ階レベルのネットワーク、駅前広場、周辺街区との結節
 - 東西自由通路・北側連絡通路整備（駅とまち、まちとまちをつなぐ、歩行者動線の整備）
 - 駅前広場の重層利用
 - 新空港線との乗換空間の整備
 - 分かりやすい乗り換え動線、滞留空間の整備

周辺街区整備の具体化

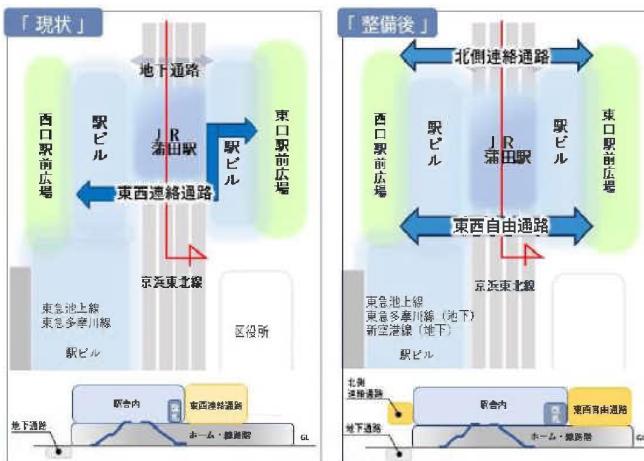
- 【長期】
- 東西駅前広場の拡張による更なる歩行者・賑わい空間の拡充
 - 交通機能の集約・再配置による公共交通機能の利便性の向上
 - 歩行者と車両との交錯の回避による安全で快適な歩行者空間の整備
 - 幹線道路からの自動車ネットワークの強化

駅と東西駅前広場のイメージ



東西自由通路・北側連絡通路の整備

線路上空を活用した『まち東西の回遊性を向上させる東西自由通路・北側連絡通路』を整備

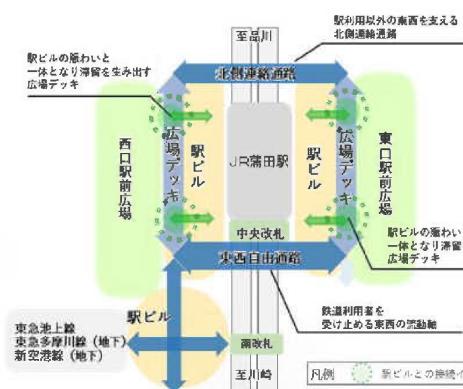


基本的な考え方

- 駅ビルの機能更新と連携した東西自由通路・北側連絡通路を整備し、東西のまちをシームレスにつなぎ、バリアフリーを確保した歩行者動線や円滑な乗り換え動線を整備します。
- 東西の大きなネットワークを円滑に処理するため、東西自由通路は現状より南側寄りの位置に配置し、直線形状で十分な幅員の規模で整備します。
- 北側連絡通路は地下通路と重ならない位置に配置し、現在より広い幅員の規模で整備します。
- 24時間常時開放され、災害時の退避経路としての機能も確保します。

※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

広場デッキの整備



«中期のまちの発展イメージ（駅周辺）»



※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

基本的な考え方

- デッキ階レベルの回遊性・防災機能の向上

東西自由通路と北側連絡通路を結ぶ広場デッキを駅ビル空間に確保し、デッキ階レベルにおける歩行者の回遊性向上を図ります。また、防災機能の可能性についても検討していきます。
- 立体的な広場の活用

駅ビルの機能更新に合わせて駅前広場を重層的に活用し、みどりの創出や魅力ある空間を形成します。
- 魅力ある空間の創出

立体的な広場空間の上部は、駅ビル空間等として活用し、公民連携により駅ビルの機能更新や魅力向上を図ります。

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）案・概要版

05. 駅前の整備方針（つづき）

新空港線との乗換空間の整備

【整備の方向性について】

快適に移動ができる乗換空間の確保

- 『東西自由通路から南方向への動線』および『東急線からJR南改札方向の動線』の動線交差部における、歩行者の安全な回遊性を確保します

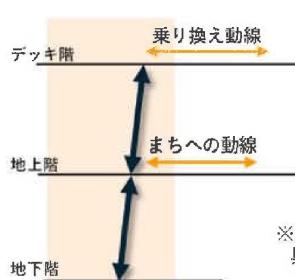
まちとの接続

- 新空港線整備による高架から地下への切り替えに伴い、地上への分かりやすいアクセス動線を確保します

【乗換空間イメージ】



【断面イメージ】



※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

基本的な考え方

① 利用者が快適に移動できる乗換空間の整備

利用者の流動に十分に対応した幅員の確保や、分かりやすく視界が良好な乗り換え動線、統一された案内表示を検討し、初めて蒲田を訪れる人にとっても快適に移動できる乗換空間の創出を図ります。

② 駅まち空間の魅力向上

公民連携により、駅ビルの機能更新と合わせた乗換空間の魅力向上を図ります。また、賑わいをまちへ波及させ、訪れる人々が何度も足を運びたくなるような魅力的な「駅まち空間」を創出します。

東口駅前広場（中期）<グランドレベル>

東口駅前広場は、駅ビルの機能更新や東西自由通路及び北側連絡通路と一体となった整備を進めるとともに、駅前広場に接する道路の歩行者空間への検討や周辺開発との連携により、更なる歩行者空間の拡充を図ります。



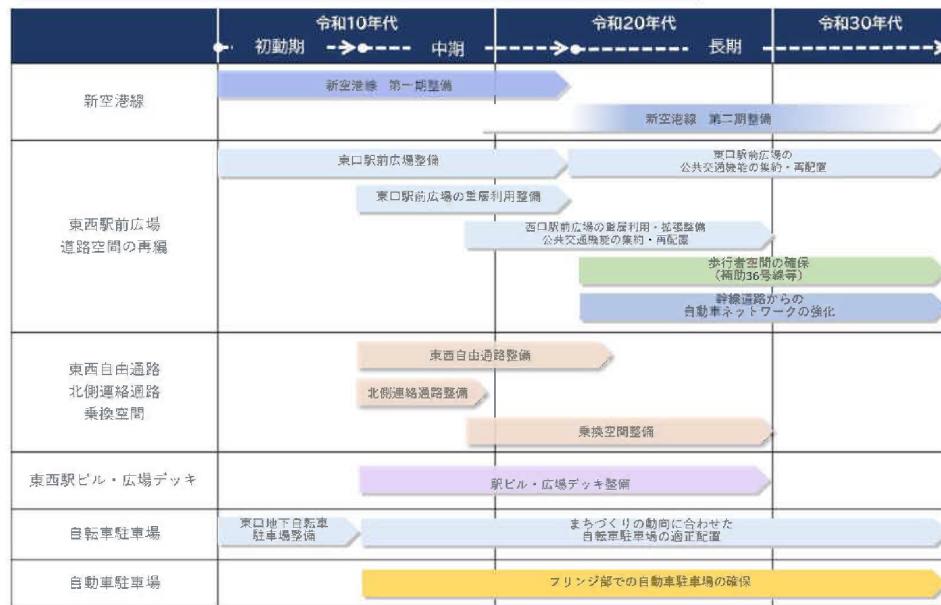
※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

中期整備完了時の将来イメージ図（パース）



06. 将来の実現に向けて

ロードマップ



※本スケジュールは現段階の想定であり、今後の関係者間協議などにより変更となる可能性があります。

実現に向けた数値目標について (KPI)

再編PJを踏まえ地区交通戦略に測地的かつ具体的に位置付ける事業（案）と、これにより実現される客観的、定量的なKPI (Key Performance Indicator)を下記に示します。目標年度は、新空港線が開業する令和20年台前半頃とします。

指標	取得箇所	取得データ	従前値	目標値
① J R・東急蒲田駅1日平均乗降人員(人/日)※1	J R・東急蒲田駅	鉄道事業者公表データ	385,267(人/日)	駅利用者数の増加
② 区域内の1日平均歩行者通行量(人/日)※2	蒲田駅を中心とした半径200m区域	位置情報統計データ	104,459(人/日)	まちなかの歩行者量の増加
③ 区域内の滞在時間が15分以上の人の1日平均人数(人/日)※3	蒲田駅を中心とした半径200m区域	位置情報統計データ	82,677(人/日)	まちなかの歩行者滞在時間の増加
④ 交通事故発生件数(件/年)※4	蒲田駅を中心とした半径200m区域	警視庁公表データ	7(件/年)	交通事故発生件数の減少

※1: 鉄道各社HPより集計。令和5年度のJ R線及び東急線の合算値。J R線の乗降人数は、乗車人数の2倍とみなして算定。

※2: 位置情報統計データより集計。区域内道路の1日平均通行量(取得期間: 令和6年4月1日～令和7年3月31日)

※3: 位置情報統計データより集計。区域内における15分以上滞在人数の1日平均値

(取得期間: 令和6年4月1日～令和7年3月31日)

※4: 警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より令和6年度の歩行者による交通事故発生件数

関係者・役割分担

関係者による適切な役割分担のもと、再編PJを推進します。



2026年X月 大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課

〒144-8621 東京都大田区蒲田5-13-14

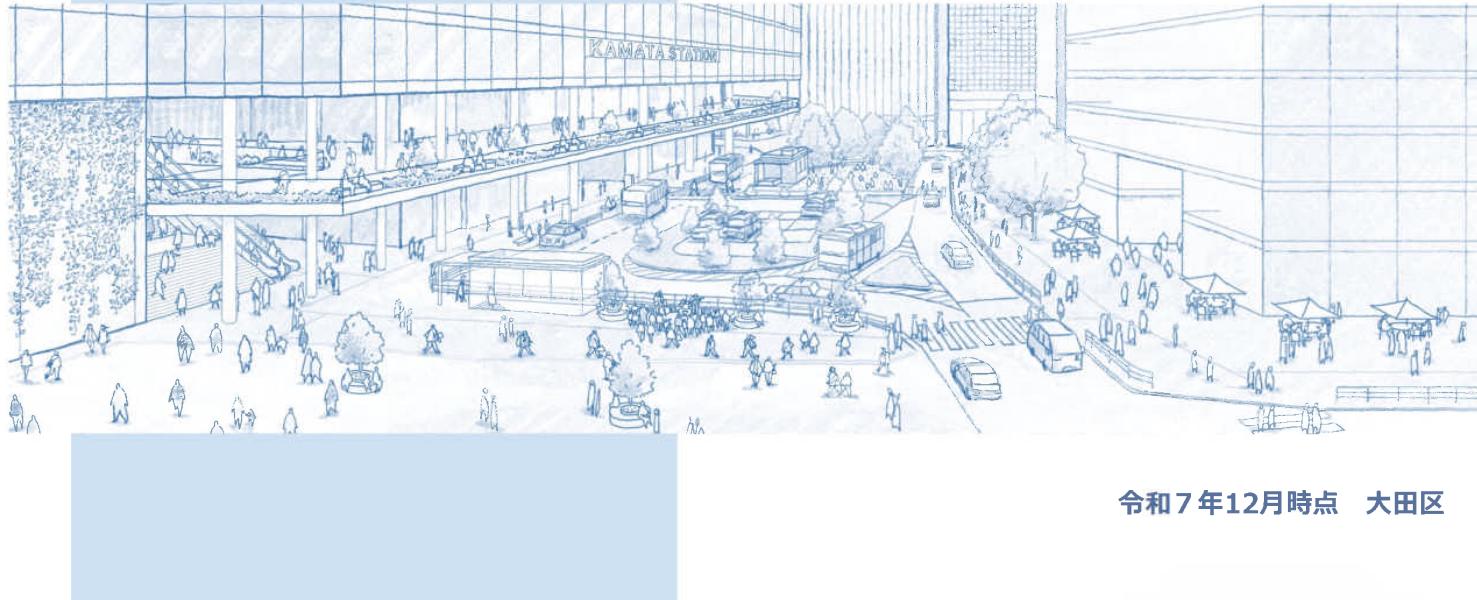
Tel: 03-5744-1339 FAX: 03-5744-1526

<https://www.city.ota.tokyo.jp>

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト

で検索

改定 蒲田駅周辺再編プロジェクト (蒲田駅周辺交通戦略) (案)



目次

はじめに

今後、公開を予定しております。

章	項目	
1. 背景と目的	背景と目的 対象区域 計画の位置づけ 社会的潮流 京浜東北線沿線の開発動向 蒲田らしさとは	3 3 3 5 8 9
2. 地区の現状と課題	蒲田地区における現況の交通 蒲田地区の課題 まちづくりを考えていく上の視点	10 14 15
3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針	蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像 まちの将来像を実現するための基盤方針 蒲田駅周辺地区的交通基盤の考え方 蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ 歩行者ネットワーク 自転車ネットワーク 自動車ネットワーク 蒲田駅周辺の全体像 (将来交通ネットワークとまちづくりの姿)	17 18 20 22 23 24 25 26
4. 交通戦略の考え方	まちづくりの進め方 駅と東西駅前広場のイメージ 駅と駅前空間の中期の整備方針 東西自由通路・北側連絡通路 広場デッキ 新空港線との乗換空間の整備 東口駅前広場（中期） <グランドレベル・デッキ階レベル> 中期整備完了時の将来イメージ図（パース） 蒲田駅周辺のまちの発展イメージ（長期） ロードマップ 実現に向けた数値目標（KPI） 関係者・役割分担 推進体制、評価・見直し	28 29 30 31 32 33 34 36 37 39 40 41 42
5. 駅前の整備方針	5-1 方針 5-2 個別の整備内容 5-3 長期整備の概要	
6. 将来像の実現に向けて		

01 背景と目的

- 背景と目的
- 対象区域
- 計画の位置づけ

1. 背景と目的

背景と目的

大田区では、変化し続ける社会に対応したまちづくりを推進し、蒲田が将来にわたって持続的に発展していくため、まちの将来像や目標、方針を定める「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を令和4年4月に改定するとともに、JR・東急蒲田駅を中心とする地区の中長期的な視点を踏まえた基盤施設の整備方針として「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」を同年10月に策定しました。この方針をもとに、関係者等との協議・調整により、中・長期的な基盤施設の整備の方向性が具体化しつつあります。

新空港線第一期整備事業については、令和7年8月1日に国土交通大臣に羽田エアポートライン㈱及び東急電鉄㈱の連名で提出した適達性向上計画が10月3日に認定されました。これにより、本事業の許可が得られたこととなります。

さらに、新型コロナウイルス感染症の流行を経たまちの賑わいの回復、ウォーカブルなまちづくりや都市の個性に着目したまちづくりの推進、激甚化する自然災害への対応など、社会的潮流の変化も見られます。

以上踏まえ、令和20年代前半に開業が予定されている新空港線を見据えた駅周辺の交通基盤の考え方や、交通とまちづくりが連携した基盤施設の整備方針を示すため、平成25年に策定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（以下、「再編」）という。）を改定します。

対象区域

駅舎・駅ビル、駅前広場、駅周辺街区、及び主要道路等の再編を検討するため、再編の対象区域は、蒲田駅を中心とする概半径200m圏内を基本とします。ただし、将来の交通ネットワークなどについては、対象区域だけではなく、蒲田駅周辺地区グランドデザインと連動する周辺部を含めた広域的な視点も踏まえた上で検討します。



計画の位置づけ

再編では、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」に即し、主に蒲田駅を中心とする地区について、交通とまちづくりが連携した基盤施設の整備方針と実現に向けた手順・方策（事業手法）などを整理します。

大田区総合計画

（令和6年3月策定）

大田区基本計画

（令和7年3月策定）

大田区実施計画

（令和7年3月策定）

東京都の上位計画

都市づくりのグランドデザイン

（平成29年9月）

都市計画区域マスターplan

（令和3年3月）

◆大田区の都市計画に関する基本方針

「大田区都市計画マスターplan（令和4年3月）」

◇将来都市像の具体化「おおた都市づくりビジョン（平成29年3月）」

【関連計画】

「大田区鉄道沿線まちづくり構想」

（令和6年3月）

「大田区交通政策基本計画」

（令和6年3月）

「大田区駐車場整備計画（蒲田地区）」

（令和6年10月改定）

「地域公共交通計画（新空港線第一期整備区間沿線地域）」

（令和7年11月）

◆新空港線開業の蒲田駅周辺地区的まちづくり計画の具体化

「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（令和7年度改定）

・グランドデザイン、基盤整備方針に沿った事業展開

・民間と行政が協働して、区域の魅力向上を図るためのまちづくり基本方針の具体化

◇将来のまちづくりと連携した戦略的な公共交通施策の推進を図る具体的な指針

「都市・地域総合交通戦略」

02 地区の現状と課題

- 社会的潮流
- 京浜東北線沿線の開発動向
- 蒲田らしさとは
- 蒲田地区における現況の交通
- 蒲田地区の課題
- まちづくりを考えていく上の視点

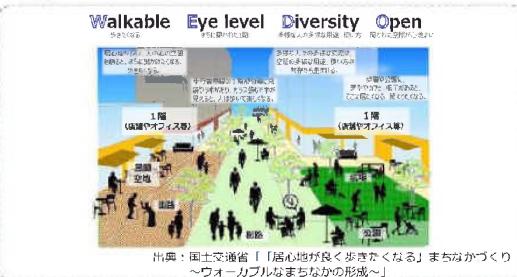
2. 地区の現状と課題

社会的潮流

■ ウォーカブルなまちづくりへの注目

ウォーカブルとは、街路空間を車中心から「人を中心」の空間へと再構築するため、沿道と路上を一体的に使い、人々が楽い憩い多様な活動を繰り広げられる場としていく取組みのことです。

ウォーカブル政策は、地域活性化に関する政策、交通政策、駐車場政策と連携していくことによって、「行きたくなる」視点を重視していくことが大切です。これらの取組みが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ると注目されています。大田区は、国土交通省が募集する「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルなまちづくりを目指しています。



■ ほこみち(歩行者利便増進道路制度)

「ほこみち」とは、道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにする制度のことです。

この制度によって、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められるようになります。制度を利用すると、例えば、幅の広い歩道にオープンカフェやベンチなどを置いて、歩行者にとって便利で快適な空間を創り出すことができます。

この制度は全国各地で活用されています。



■ 个性ある街の維持

2050東京戦略（令和7年1月）では、まちづくりの方針として「人や個性に着目した都市のり・デザイン」が掲げられており、「個性に着目した地域づくり」が主な施策に位置づけられています。身近な商店街や路地等の地域の個性を生かした「都市やまちの顔づくり」が重要視されています。



引き続き、都市の「市街的魅力」を向上させるとともに、一様化することなく「個性的魅力」を一段高めていくため、官民連携の創意工夫を促し、これを評価することで、都市に人々の「魅惑」を呼び込む施策を推進。

安全性の高さ
利便性の高さ
快適性の高さ
都市の普遍的魅力
地域の歴史・文化・自然・景観
本物の雰囲気（オーセンティシティ）
コミュニティ、ローカルビジネス

子どもから若者・高齢者まで多世代が共創し、多様な価値観を包括するインクルーシブなまちづくりを進めつつ、両方の魅力をともに高め、育てることが、人や投資を呼び込む都市の磁力の強化に繋がっていく。

出典: 国土交通省「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会中間取りまとめ版典(案)」(R7.5)

2. 地区の現状と課題

京浜東北線沿線の開発動向

大田区周辺のJR京浜東北線各駅では、操車場跡地等のまとまった土地において、大規模開発が進行しています。一方で、蒲田駅周辺は、戦災復興の土地区画整理事業以降、駅舎・駅ビルをはじめとした駅周辺の機能更新が進んでいません。蒲田が将来にわたって持続的に発展していくために、計画的なまちづくりを推進していく必要があります。



※ HANEDA INNOVATION CITY…画像提供: 羽田みらい開発株式会社
※ 大井町トラックス… 提供 東日本旅客鉄道株式会社、※掲載の画像はイメージであり、今後変更となる場合があります。
※ TAKANAWA GATEWAY CITY… 提供 東日本旅客鉄道株式会社、※掲載の画像はイメージであり、今後変更となる場合があります。
※ (仮称) 川崎新アリーナ、品川駅西口地区A街区新築計画…「京急電鉄」リリースより引用

8

2. 地区の現状と課題

蒲田らしさとは

■ 蒲田周辺の特性

蒲田駅周辺には都内有数の繁華街が形成されており、空港利用の来街者や大学・専門学校に通う学生、地域住民など多くの人々で賑わいを見せています。路地裏には個性ある飲食店が立ち並び、下町風情や蒲田特有の個性ある食文化を感じられます。



9

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ 歩行者交通量（駅前広場の歩行者の状況）

- （東口）朝方のピーク時（8時）は、駅ビル前面の南側歩道の混雑が顕著
- （西口）夕方のピーク時（18時）は、南方向の歩行者交通量が多い
- （共通）朝夕とともに、駅、まちへと向かう双方方向の歩行者交通が多いため、交錯が多数発生

東口駅前広場に出入りする歩行者交通量

	8時台	18時台	1日計 [12時間]
駅前広場とまちを往来する歩行者交通量	北方向 3,235 (24%) 東方向 3,124 (24%) 南方向 6,846 (52%) (小計) 13,205 (100%)	北方向 4,563 (32%) 東方向 4,189 (30%) 南方向 5,375 (38%) (小計) 14,127 (100%)	34,826 (30%) 34,691 (30%) 44,945 (39%) 114,462 (100%)
駅舎・駅ビルを出入りする歩行者交通量	12,698	10,832	91,107

※ 調査日：～令和4年5月16日（木）

西口駅前広場に出入りする歩行者交通量

	8時台	18時台	1日計 [12時間]
駅前広場とまちを往来する歩行者交通量	北方向 5,269 (53%) 東方向 1,629 (16%) 南方向 3,101 (31%) (小計) 9,999 (100%)	北方向 4,046 (33%) 東方向 2,078 (17%) 南方向 6,280 (51%) (小計) 12,404 (100%)	38,865 (37%) 17,537 (17%) 48,389 (46%) 104,791 (100%)
駅舎・駅ビルを出入りする歩行者交通量	7,954	9,781	72,047

※ 調査日：～令和4年11月12日（火）

注1) 調査方法：通行量調査（7時～18時）

注2) 自転車交通量は含まない

駅前広場に出入りする歩行者交通量経年変化 平日8時台



駅前広場に出入りする歩行者交通量経年変化 平日18時台



10

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ 自転車

1) 自転車での駅東西横断通行について

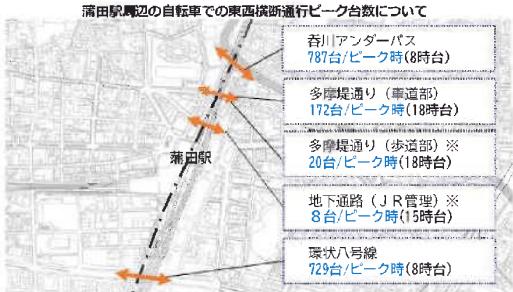
- ・自転車での駅周辺東西横断可能な箇所において、いずれの箇所も通勤・通学時間帯（8時、18時台）がピークとなっている。
- ・香川アンダーパス及び環八号線の通行の合計が通勤・通学時間帯において、全体の88.3%と大部分を占めている。
- ・駅周辺の東西横断を目的とした、地下通路（JR管理）利用率は、0.4%となっている。

蒲田駅周辺の道筋・通学時間帯における東西横断通行台数について

	8時台(人)	18時台(人)	【12時間合計】
香川アンダーパス	787(46.5%)	634 (46.6%)	6,426 (49.8%)
多摩堤通り（車道部）	168 (9.9%)	172 (12.8%)	1,279 (9.9%)
多摩堤通り（歩道部）※押し歩き	7 (0.4%)	20 (1.4%)	180 (1.4%)
地下通路（JR管理）※押し歩き	3 (0.2%)	4 (0.3%)	57 (0.4%)
環状八号線	729 (43.0%)	529 (38.9%)	4,962 (38.5%)
自転車での駅東西横断通行者数	1,694 (100%)	1,359 (100%)	12,904 (100%)

注1) 調査方法：通行量調査（7時～18時）

調査日：～令和4年11月21日（火）

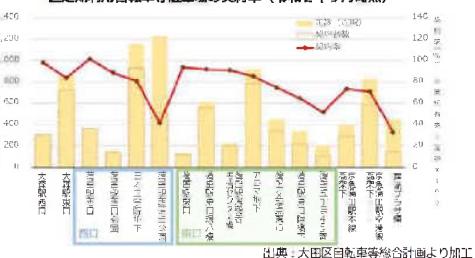


※) 自転車での押し歩き台数を示す。

2) 自転車駐車場

- ・蒲田駅周辺では、契約者数の多い自転車等駐車場を多数管理・運営している。
- ・蒲田駅東西口ともに自転車駐車場の定数（定期）台数を超える需要数があり、西口の方が収容台数と需要数の差が大きい。

区走期利用自転車等駐車場の契約率（令和2年9月時点）



出典：大田区自転車等総合計画より加工

3) シェアサイクル

- ・内外を自転車での四回ができる大田区コミュニティサイクル事業は、年々ポート数が増えており、蒲田駅周辺ではレンタサイクルとして利用されている。

利用が多いポート間の移動（令和3年4月時点）



出典：大田区自転車等総合計画

11

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ バス

<利用状況>

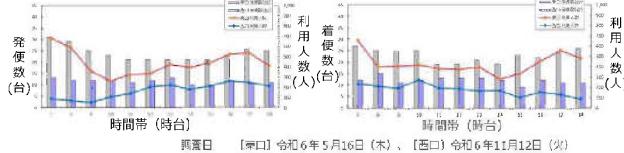
(東口)

- ・発車のピークは、朝7時台で、発便数31台、約680人が乗車
- ・到着のピークは、朝7時台で、着便数27台、約660人が降車

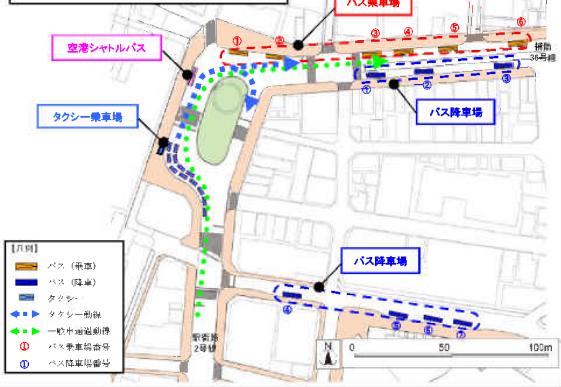
(西口)

- ・発車のピークは、日中13時台で、発便数13台、約220人が乗車
- ・到着のピークは、朝8時台で、着便数15台、約210人が降車

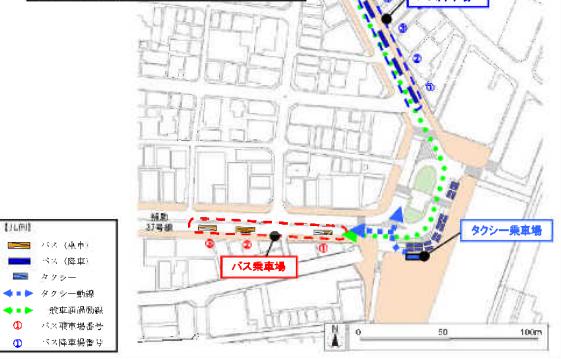
駅東西のバス発着台数について



東口駅前広場及び周辺の交通施設の現況



西口駅前広場及び周辺の交通施設の現況



12

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ 鉄道

蒲田駅はJ東京浜東北線、東急池上線、東急多摩川線の3路線が乗り入れるターミナル駅であるとともに、羽田空港とも近接していることから、交通の要所となっています。

<利用状況>

- ・令和5年度の平均乗降者数は約39万人/日※であり、新型コロナウイルス感染症発生(令和2年度)以降は増加傾向にあるものの、現時点では感染症発生前の乗降客数水準には回復していない。
- ・蒲田駅までの交通手段は、他駅と比較すると歩道と自転車利用率が多い。



■ 新空港線(蒲蒲線)の整備

J R・東急蒲田駅と京急蒲田駅が結ばれることで、羽田空港と、渋谷・新宿・池袋及び埼玉方面とのアクセスが強化されます。新空港線の実現により、区内外の移動の利便性が向上するとともに、東京圏に広がる新しい鉄道ネットワークが生まれます。平成28年に、国・地方機関である交通政策審議会がとりまとめた第198号答申を受け、早期整備に向けた取組みとして、矢口渡から京急蒲田までの区間を第一期整備、京急蒲田から大鳥居までの区間を第二期整備と位置付け、段階的に整備を行う予定です。

新空港線第一期整備事業は、令和20年代前半の開業を目指して実施されています。



出典: 大田区「大田区鉄道沿線まちづくり構想」

第一期整備(イメージ図)



新空港線第一期整備と併せて、蒲田駅部においては、地下レベルの東急多摩川線・新空港線と、地上レベルのJ R線、デッキ階レベルの東急池上線との分かれりやすく利便性の高い乗換空間の整備を検討しています。

13

2. 地区の現状と課題

蒲田地区の課題

基盤 ① 蒲田駅交通結節機能の強化



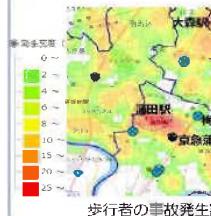
- 朝のピーク時を中心に東西連絡通路の歩行者交通量が多く、安全性・快適性に課題
- 東西連絡通路の屈曲した形状により、歩行者動線が錯綜し、視認性が欠如
- 駅とまちをつなぐ機能や、中核となる駅のシンボル性が不足しており、常時開放ではないことや、まちの顔となる空間が不足
- 災害時等における東西間の避難動線の確保が不十分で、安全性に不安

基盤 ② 公共交通の利便性向上



- 駅とバス乗降場が離れていることによる乗り換え利便性の低下
- 歩道上でのバス利用者と歩行者、自転車との交錯
- 一般車の通過交通によるバス・タクシーとの動線交錯
- 道路上でのタクシーの滞留

基盤 ③ 安全で快適な歩行者空間の形成



- 鉄道による東西のまちの分断、回遊性の低下
- 歩行者空間と自動車動線・自転車動線の交錯
- 路上駐車や荷さき車両による歩行者の通行阻害人が多い、滞留や併めるオープンスペースの不足

出典：東京都「交通事故発生マップ（歩行者の事故）」

環境 ④ みどりの空間の創出



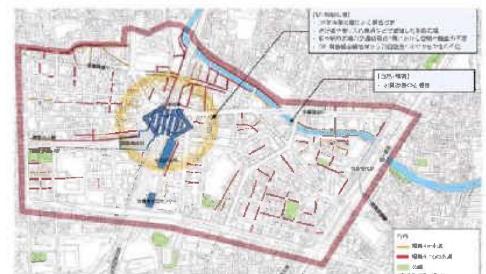
- 蒲田地域は、大田区の中で最もみどりが少なく（※）、緑地の保全及び緑化の推進を重点的に実施することが必要

- 呑川沿いの散策路や幹線道路における街路樹により、水と緑の環境軸を形成していくことが必要

※ 蒲田地域における公園・緑地の整備面積は0.34m²/人で、区内平均5.25m²/人よりも大幅に小さい。
出典：大田区「緑の基本計画グリーンプランおおた」

防災 ⑤ 防災性の高い市街地の形成

- 戦災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進まないため、駅周辺には老朽化した建物が多く、防災面での不安
- 多摩川氾濫の場合、3m未溝の浸水が想定されることから、行政機能や都市機能の維持、区民だけでなく来街者等の安全確保の不足
- 災害時における帰宅困難者の一時滞在施設や活動拠点の施設確保が必要
- 細街路が多く、法令上の規制により建て替えが進まない



出典：大田区「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」

14

2. 地区の現状と課題

まちづくりを考えていく上の視点

上位計画

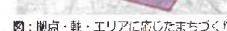
【都市計画マスタープラン】

- 広域拠点域
 - 区の中心的な商業業務地として発展しつつ、世界の最先端技術を有するもののまちとしての役割
 - 羽田空港との機能整備や、新幹線整備とあわせた地区的河川整備等により、さらなるまちの発展が期待



【蒲田駅周辺地区グランドデザイン】

- JR・東急蒲田駅前拠点
 - 国内外や街をつなぐ交通結節機能の強化
- 都市骨格軸
 - 賑わいのある歩いて楽しいストリートの形成
- 都市機能集積エリア
 - 商業業務を中心とした複合市街地の形成



社会の潮流等

- アフターコロナのインバウンド増加
- 都市の個性の確立や質の向上
- 京浜東北線沿線で大規模開発が進行

- ウォーカブルなまちづくりへの注目
- 個性ある街の維持
- 緑地の保全および緑化の推進
- 防災機能の強化

蒲田らしさ

- 商店街を中心とする路面の賑わい

- 多様な人でぎわう大衆文化

交通の現状

- （鉄道）
 - 新幹線整備
 - コロナ前と近づく乗降客数の増加
 - 羽田空港との近接性
- （バス）
 - 東口を中心に多くの路線が発着

- （自転車）
 - 駅周辺に多くの自転車が集中
- （歩行者）
 - 駅、まちを行き来する多くの歩行者が存在

まちの課題

- 蒲田駅交通結節機能の強化
- 公共交通の利便性向上
- 安全で快適な歩行者空間の形成

蒲田らしさを継承したまちづくり

- 地域住民の他、通勤・通学、日常の買い物及び観光等、さまざまな目的で蒲田へ来訪する、多様な属性の人々が快適に過ごせる環境を継承する
- 個性のある街並みや個性豊かな商店街等、「蒲田らしさ」を継承し、地域文化の醸成に資する新たな価値を付加する

国内外から人を呼び込む・惹きつける

- 新空港整備を契機として、羽田空港からの国内外の観光・ビジネス等目的の来街者を受け入れる機能を確保する
- 公民連携による魅力ある駅まち空間の整備を行う
- 魅力的なコンテンツの充実・活用の促進を図る

ものづくりの拠点性・まちの回遊性の強化

- 蒲田駅の交通結節機能を強化する
- 駅が連絡する街並みの形成と人々が集まることのできるオープンスペースの確保により、ものづくり拠点性やまちの回遊性を高める

憩い・賑わい・安心できる空間の創出

- 人々が憩い、適切な休憩ができる環境を整備する
- 若者が憩いやすいサードプレイスの提供を行う
- 多様な人々が訪れる街として、安全・安心に過ごせる公民連携による防災機能を確保する

豊かな住民生活・自然のもつ機能を活かしたまちづくり

- 地域住民の豊かで充実した生活環境を確保するため、充実した教育・文化・芸術・芸能施設の空間確保や公民連携によるみどりの配置を強化する

15

03 まちの将来像とまちの実現に向けた方針

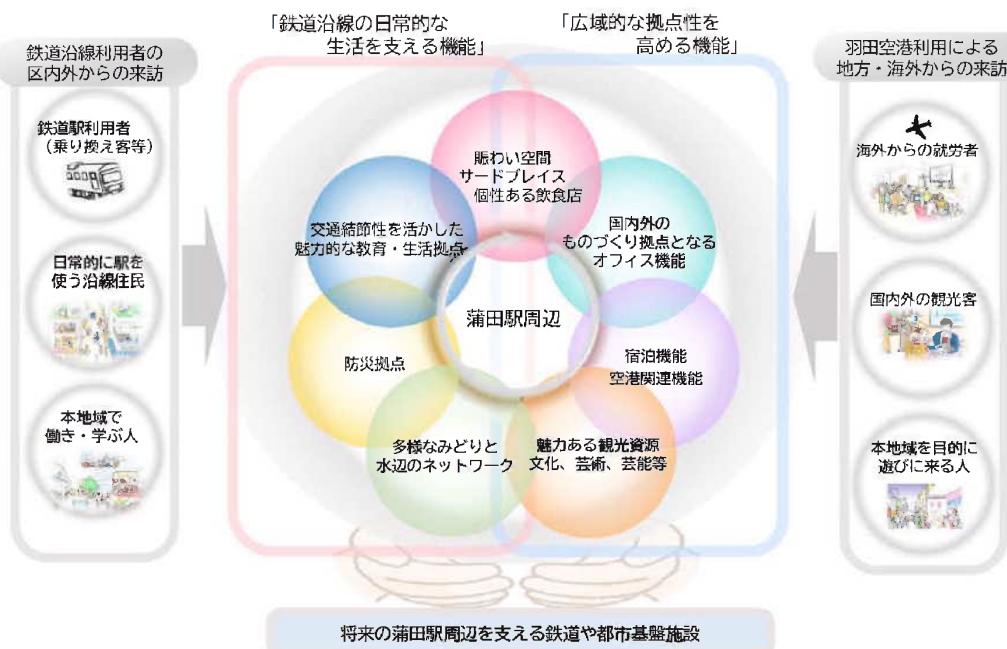
- 蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像
- まちの将来像を実現するための基盤方針

3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像

これまで蒲田が培ってきたグランドレベルを中心に広がる文化・交流・賑わい創出の拠点と、国内外をつなぐ交通結節拠点をつくる。

新空港線開業時の蒲田駅を中心とした将来像

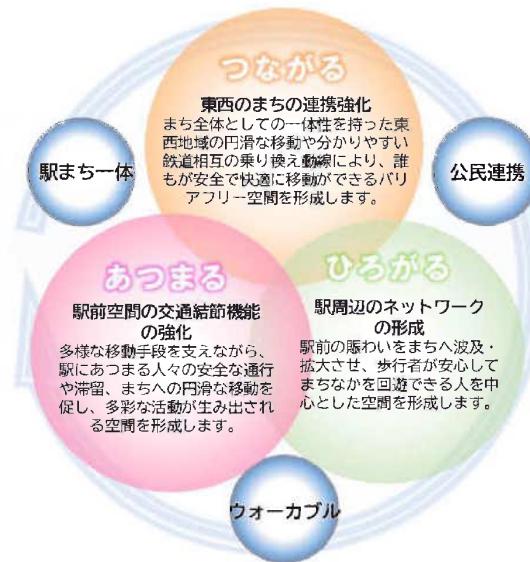


3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

まちの将来像を実現するための基盤方針

これまでの上位計画で示してきた基盤施設の整備コンセプト「つながる」「あつまる」「ひろがる」に、最近のまちづくりの潮流等を踏まえた「駅まち一体」「ウォーカブル」「公民連携」を新たな視点として追加し、新空港線整備を契機としたまちづくりを展開していきます。

文化・交流・賑わい創出の拠点として国内外とつなぐ、まちをつなぐ
～グランドレベルを中心に多彩な「活動」が広がる、まちをけん引する
交通結節点～



■基盤整備における新たな視点

駅まち一体まちづくり

新空港線整備が具体化される蒲田駅において、駅舎・駅ビル、駅前広場及び周辺地域を「駅まち空間」として一体的に捉え、関係者が共通の「まちを良くする視点」をもち、連携した整備を行います。

蒲田駅周辺の東西地域をつなぐ、居心地のよいウォーカブルなまちづくり

蒲田駅周辺において、広場・緑地の配置や滞留ができる魅力ある空間を創出しつつ、都市骨格軸を中心とした東西地域をつなぎエリア全体の回遊性を向上させ、人を中心のまちづくりを目指します。

公民連携の「賑わい」の周辺地域への波及

東西自由道路や乗換空間など駅周辺の都市基盤整備と駅舎・駅ビルなどの機能更新を、公民が連携して一体的かつ段階的に取り組むことによって、「賑わい」を駅周辺に留めるのではなく、周辺地域への波及・拡大を図ります。

04 交通戦略の考え方

- 蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方
- 蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ
- 歩行者ネットワーク
- 自転車ネットワーク
- 自動車ネットワーク
- 蒲田駅周辺の全体像
(将来交通ネットワークとまちづくりの姿)

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方

本計画で考える交通モードについて

蒲田駅を中心とする地区では、多様な交通手段・移動手段の充実を図ることで、人が集う賑わいの場を駅からまちへ波及させることができます。計画では、今後実用化が期待される次世代モビリティを含めて、歩行者、自転車、自動車の各交通モードを以下のように整理します。



シニアカー：主に高齢者の移動をサポートする電動の乗り物で、ハンドル操作で動く。道路交通法上は歩行者として扱われ、走行免許は不要。

自動配送ロボット：小売店舗などの様々な荷物や商品を配達するロボット。遠隔操作により走行する。

次世代モビリティ：高齢者や障がいのある方など利用が想定している。自動運転には、障害物を認識し、カメラやレーダーを

使用して円滑に走行する場所と周囲の環境の形状を同時に認識して走行する。

上記乗り物は、歩道を走ることが出来る陸上5km以下を想定。

※今後、まちでの活用を
検討していく内容となります。

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方

基盤整備のコンセプト

～誰もが安全で快適な移動ができ、多彩な「活動」が広がり、駅前の賑わいを
まちへ波及させる、歩行者を優先としたネットワークの形成～

モード別の交通の取組み方針

【歩行者】 歩行者を優先した道路空間の確保

歩行者を優先するネットワークの形成

安全で快適な歩行者空間を形成するため、特に歩行者通行量の多い駅前周辺では、歩行者を優先に車両との交錯を回避する対策を講じます。

デッキ階レベルの歩行者ネットワークの確保

都市骨格軸を結ぶ歩行者の利便性、新空港線整備により変化する駅構内のアクセスや鉄道相互の乗り換え利便性を向上するため、デッキ階レベルに歩行者中心のネットワークを形成します。

バス乗降場集約等を契機とした道幅空間の再編

駅周辺にあるバス停を駅前に集約することで生まれられる道幅空間を、歩行者空間などに転換します。駅前広場や沿線のまちづくりと一体となって、歩きやすく蒲田らしい賑わい空間の整備を検討します。

公共空間の活用と滞留空間の確保

公共空間において、ほこみ制度等を活用した地域活動を推進し、魅力と賑わいのある空間を創出します。

また、歩行者がひと休みしたり、人々との出会いを楽しめる居心地のよい滞留空間を確保します。

【自転車】 自転車利用環境の改善と駅部への流入抑制

自転車の押し歩きの設定等

歩行者通行量の多い駅前広場や商店街では、引き続き、自転車利用者は押し歩きを推奨します。

東西自由通路は、人が集中する空間のため歩行者専用として、自転車の乗入れ及び自転車押し歩きを規制します。北側連絡通路は、歩行者と自転車押し歩き利用者を区分させて、それぞれが安全に通行できるよう配慮します。

鉄道横断動線の確保

駅周辺において、24時間駅東西の行き来が可能な動線を確保します。

自転車の安全な走行環境の確保

安全かつ快適な自転車の利用環境を確保するため、引き続き、自転車走行環境の整備を推進します。

自転車駐車場の適正配置

自転車駐車場が不足しているエリアでは、今後の需要予測を踏まながら、自転車駐車場の確保を行います。

【自動車】 駅周辺への自動車流入の整序化

道路の役割分担の明確化

通過交通を処理する道路と駅周辺にアクセスするための道路の役割分担を明確にします。

プリンジ部への駐車車両の誘導

駅直近や都市骨格軸への過度な車両の流入を抑制するため、プリンジ部への駐車場整備を検討します。

荷さばき車両への対応

駅周辺の安全な歩行空間の確保等を踏まえ、荷さばき車両動線を検討します。

公共交通の利便性向上

交通機能の駅前広場への集約等により、公共交通機能の利便性を高めます。

新たなモビリティへの対応

今後の社会情勢の変化や技術革新等を踏まえ、次世代モビリティへの道路空間の対応について検討します。

生活道路における交通安全の推進

道路交通法の改正（R 8.9.1 施行）に伴う生活道路における自動車の法定速度引き下げ等の動向を踏まえて、必要な対策を検討します。

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ

駅や駅前にあつまる人々や活動をまちへ広げる歩行者ネットワークを形成していくためには、初めて蒲田駅に訪れる人にも配慮した鉄道相互間の円滑な乗り換え動線の確保や駅・まち間の快適な歩行環境の創出が重要となります。

この実現に向けて、駅や東西のまちをシームレスにつなぎ、デッキ階とグランドレベル（地上階）の歩行者動線を重層的に確保した歩行者ネットワークを形成していきます。

階層別歩行者動線ネットワーク

（1）デッキ階レベルのネットワーク

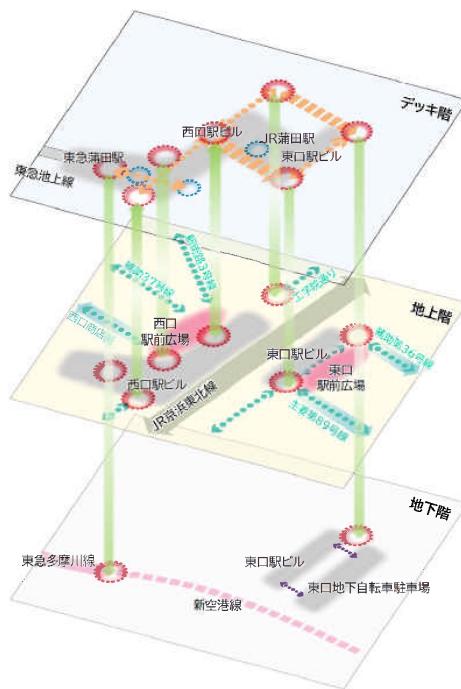
デッキ階レベルの歩行者ネットワークは、東西のアクセス性や、鉄道相互の乗り換え利便性を向上させることが大切です。

そのため、まちの東西を結ぶ自由通路・連絡通路を駅ビルの更新とあわせて整備するとともに、駅改札間を分かりやすくつなぐ歩行者動線を建物内にも確保していきます。

（2）グランドレベルのネットワーク

デッキ階レベルの歩行者ネットワークとグランドレベルの歩行者ネットワークをシームレスにつなぐことでグランドデザインで示した都市骨格軸を東西一体の歩行者空間として形成することができます。

そのため、東西自由通路と都市骨格軸をつなぐ縦動線を確保するとともに、駅前広場と駅前につながる道路空間を安全で快適な歩行者空間として整備していきます。



【凡例】

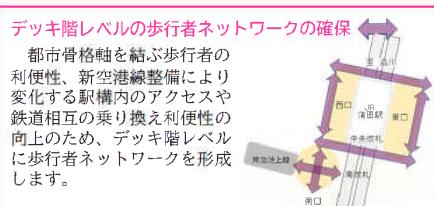


※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。
また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。

4. 交通戦略の考え方

歩行者ネットワーク

歩行者のネットワークについて整理します。

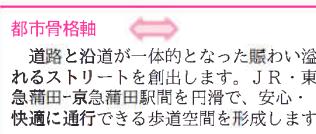


デッキ階レベルの歩行者ネットワークの確保
都市骨格軸を結ぶ歩行者の利便性、新空港線整備により変化する駅構内のアクセスや鉄道相互の乗り換え利便性の向上のため、デッキ階レベルに歩行者ネットワークを形成します。



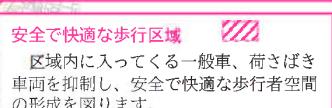
公共空間の活用

駅前広場やさかざ川通り等では、歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度を活用するなど、地域と連携した魅力ある賑わい空間を創出します。



都市骨格軸

道路と沿道が一体的となった賑わい溢れるストリートを創出します。JR・東急蒲田・京急蒲田駅間を円滑で、安心・快適に通行できる歩道空間を形成します。



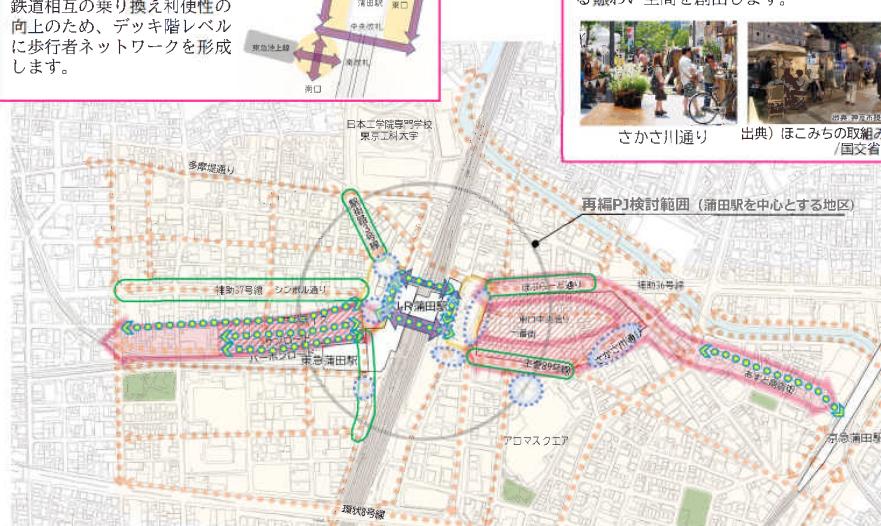
歩行者を最優先する道路

デッキ階レベルの歩行者動線、サンライズなどの商店街は、歩行者を最優先にする道路として、歩行者の安全性及び回遊性、利便性の向上を図り、賑わい空間を創出します。



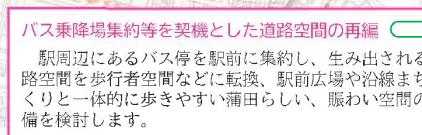
安全で快適な歩行区域

区域内に入ってくる一般車、荷さばき車両を抑制し、安全で快適な歩行者空間の形成を図ります。



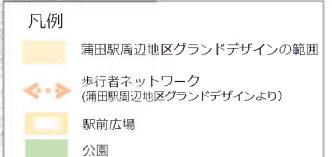
滞留空間の確保

駅前広場や公園空地等の活用により、歩行者がひと休みしたり、人々との出会いを楽しめる居心地のよい滞留空間を創出します。



バス乗降場集約等を契機とした道路空間の再編

駅周辺にあるバス停を駅前に集約し、生み出される道路空間を歩行者空間などに転換、駅前広場や沿線まちづくりと一緒に歩きやすい蒲田らしい、賑わい空間の整備を検討します。



凡例

- 蒲田駅周辺地区グランドデザインの範囲
- 歩行者ネットワーク (蒲田駅周辺地区グランドデザインより)
- 駅前広場
- 公園

4. 交通戦略の考え方

自転車ネットワーク

自転車のネットワークについて整理します。

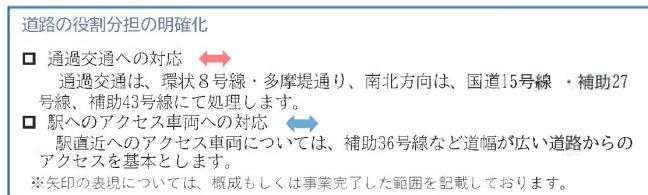


24

4. 交通戦略の考え方

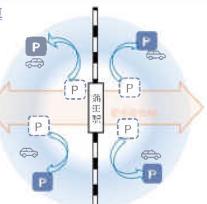
自動車ネットワーク

自動車のネットワークについて整理します。



プリンジ部への駐車車両の誘導

駅直近や都市骨格軸への過度な車両の流入抑制を行うため、附置義務駐車場の一部について、プリンジ部（外縁部）への集約整備を検討します。



公共交通の利便性向上

公共交通機能の駅前広場への集約等により、公共交通機能の利便性を高めます。



25

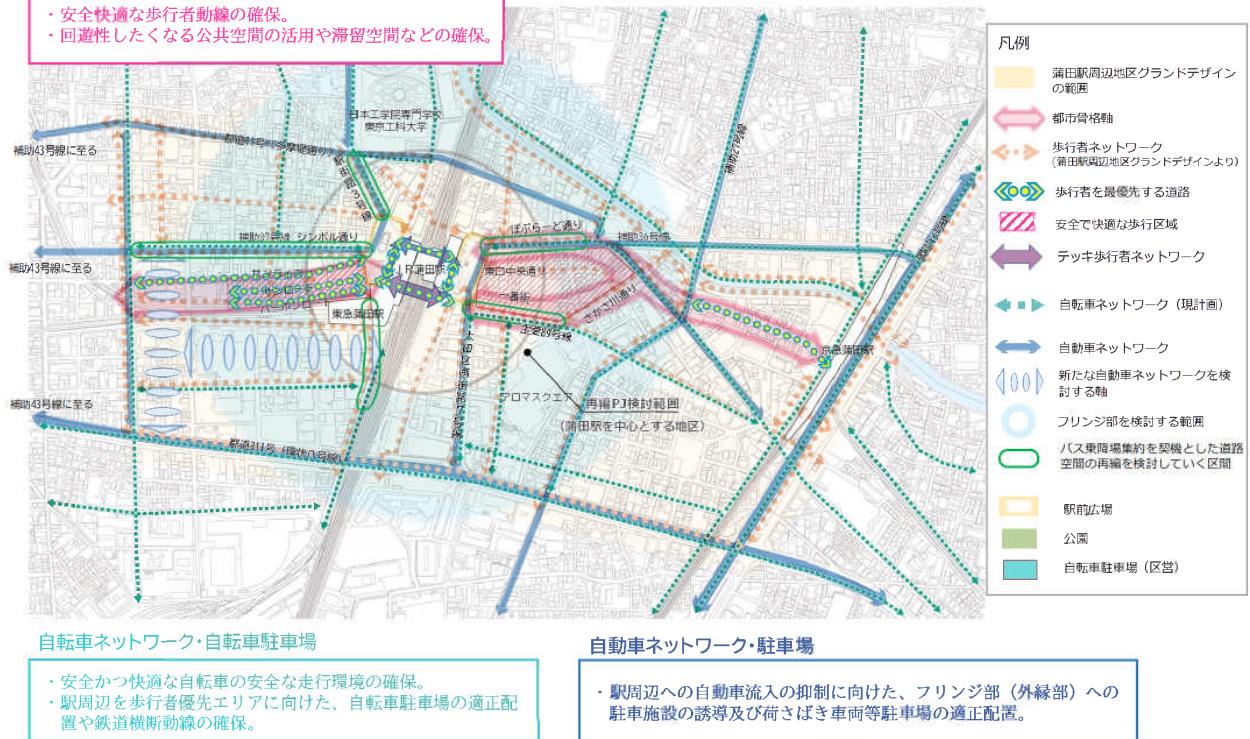
4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺の全体像（将来交通ネットワークとまちづくりの姿）

各交通モードの取組みにより、ウォーカブルなまちづくりを推進します。

歩行者ネットワーク

- ・安全快適な歩行者動線の確保。
 - ・回遊性したくなる公共空間の活用や滞留空間などの確保。



駅前の整備方針

5-1. 方針

- まちづくりの進め方
 - 駅と東西駅前広場のイメージ
 - 駅と駅前空間の中期の整備方針

5-2. 個別の整備内容

- 東西自由通路・北側連絡通路
 - 広場デッキ
 - 新空港線との乗換空間の整備
 - 東口駅前広場(中期)
 <グランドレベル・デッキ階レベル>
 - 中期整備完了時の将来イメージ図(パース)

5-3. 長期整備の概要

- ### ⑤ ⑤.1 長期整備の概要

5. 駅前の整備方針 5-1 方針

まちづくりの進め方

- 平成25年に策定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」の基本的な考え方に基づいて駅前空間の整備を進めます。
- 現在進めている東口駅前広場の整備を「初動期」、その後の新空港線整備や駅舎・駅ビルの機能更新等と整合性を図った整備を「中期」、周辺街区整備の具体化に合わせて行う駅前広場の拡張整備を「長期」と位置づけます。

○東口駅前広場の将来目標

- 歩行者環境改善による駅利用者の快適な利用と駅周辺への回遊性の創出
- 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
- 自転車駐車場整備による自転車利用環境の向上と暫定自転車駐車場跡地の活用

○西口駅前広場の将来目標

- オープンスペース確保による歩行者環境の改善と商店街との一体的な賑わいの創出
- 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
- 新空港線事業化を踏まえた交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上

【初動期整備の目標】歩行者環境の改善及び自転車利用環境の向上

- 【初動期】
事業中
- 歩道拡幅等による歩行空間の確保
 - 交通機能配置変更（バス降場の一部駅前集約）
 - 地下自転車駐車場の整備
- ※一般車両の動線変更は中長期計画で実現

【初動期整備の目標】歩行者環境の改善

- 【初動期】
整備済
- 歩行者動線の改善（駅前空間と北側）
 - 賑わい創出の拠点となる整備

【中・長期整備の目標】初動期整備に続く交通機能の集約化と交通結節機能の強化

新空港線整備、駅舎・駅ビルの機能更新

【中期】

- デッキ階レベルのネットワーク、駅前広場、周辺街区との結節
 - 東西自由通路、北側連絡道路整備（駅とまち、まちとまちをつなぐ、歩行者動線の整備）
 - 駅前広場の質感利用
- 新空港線との乗換空間の整備
 - 分かりやすい乗り換え駆線、滞留空間の整備

周辺街区整備の具体化

【長期】

- 東西駅前広場の拡張による更なる歩行者・賑わい空間の拡充
- 交通機能の集約・再配置による公共交通機能の利便性の向上
- 歩行者と車両との交錯による安全で快適な歩行者空間の整備
- 幹線道路からの自動車ネットワークの強化

28

5. 駅前の整備方針 5-1 方針

駅と東西駅前広場のイメージ

東西の駅前広場とその周辺の基本的な考え方を整理します。

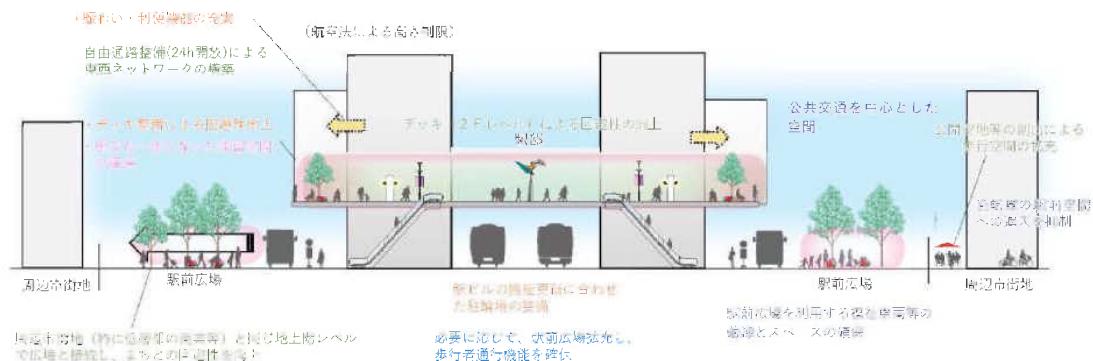
基本的な考え方

駅前広場 ・駅前を歩行者と公共交通を中心とした空間とする（タクシーや自動車等は分離して配置）

歩行者 NW ・横上駅と駅ビル周辺は2Fレベルで連結し、東西や駅周辺の回遊性を高める
・周辺市街地（低層部の商業等）と駅前広場は地上階レベルで接続し、まちとの回遊性を高める

立体利用 ・駅前広場の重層利用によるデッキ空間の整備及び広場上空の高度利用の促進により、新たな賑わいと活力を創出する

滞留空間 ・駅にあつまる人々の多様な活動や滞留、みどりの創出や魅力ある空間を形成する



※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。』

29

5. 駅前の整備方針 5-1 方針

駅と駅前空間の中期の整備方針

駅舎・駅ビルの機能更新や新空港線整備と整合性を図った駅前空間の中期整備により、駅まち一体となった賑わいあふれる蒲田駅を中心とする地区を実現します。

«中期のまちの発展イメージ（鳥瞰図）»



30

5. 駅前の整備方針 5-2 個別の整備内容

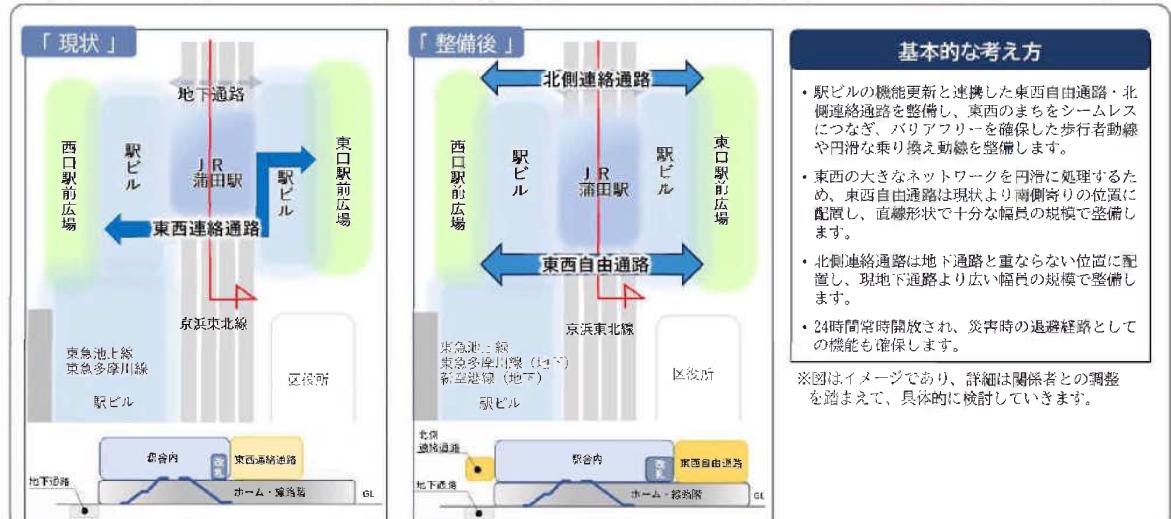
東西自由通路・北側連絡通路

新空港線整備に伴う羽田空港へのアクセス強化や今後の駅周辺のまちづくりの進展を見据え、蒲田駅東西の分断を解消し連携を高めるとともに、鉄道相互の円滑な乗り換えや回遊を実現するため、『東西自由通路』・『北側連絡通路』を整備します。

課題

- 駅利用者の増加による東西連絡通路の混雑とクランク形状の動線が、まちへのスムーズな歩行者動線を阻害している。
- 北側に位置するJR管理の地下通路は古い構造物であり、幅員が狭く、パリアフリー動線が確保されていない。
- 24時間開放の通路でないため、災害時等の駅東西間の移動が確保されていない。

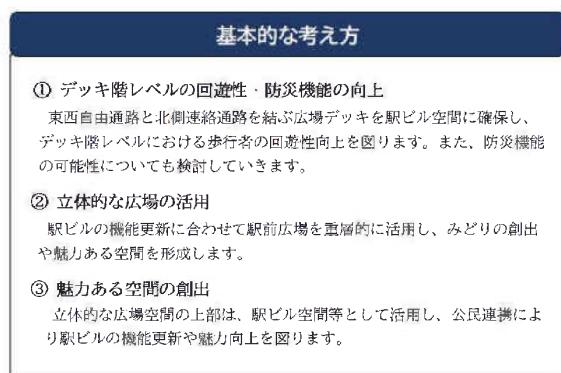
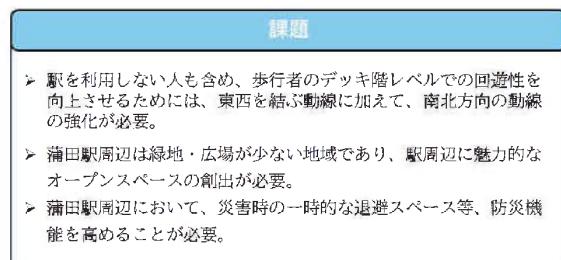
線路上空を活用した『まち東西の回遊性を向上させる東西自由通路・北側連絡通路』を整備



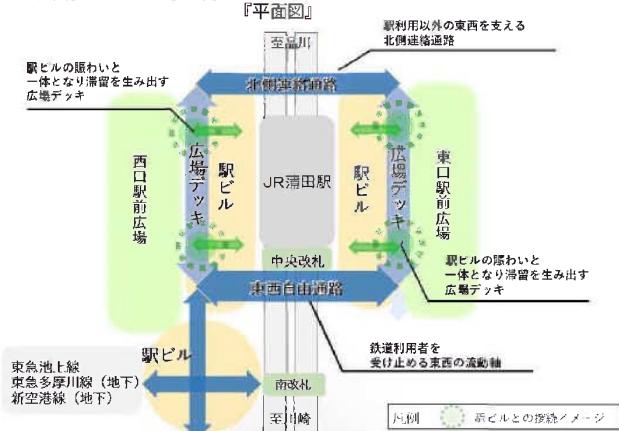
31

5. 駅前の整備方針 5-2 個別の整備内容

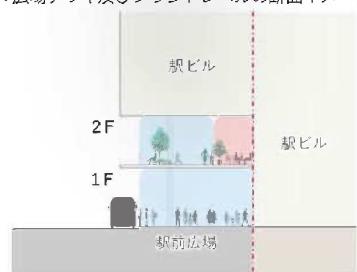
広場デッキ



広場デッキの考え方



『広場デッキ及びグランドレベルの断面イメージ』

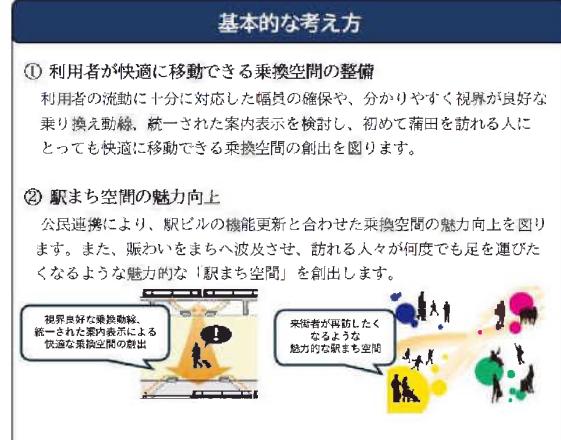
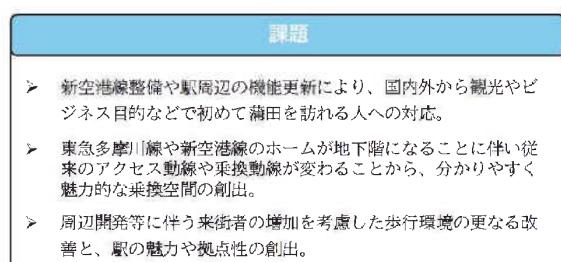


※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

32

5. 駅前の整備方針 5-2 個別の整備内容

新空港線との乗換空間の整備



整備の方向性について

快適に移動ができる乗換空間の確保

・『東西自由通路から南北方向への動線』および『東急線からJR南改札方向の動線』の動線交差部における、歩行者の安全な回遊性を確保する

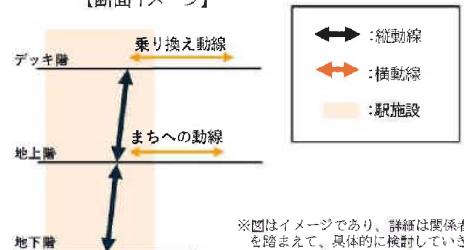
まちとの接続

・新空港線整備による高架から地下への切り替えに伴い、地上への分かりやすいアクセス動線を確保する

乗換空間イメージ



【断面イメージ】



※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

33

5. 駅前の整備方針 5-2 個別の整備内容

東口駅前広場（中期）<グランドレベル>

東口駅前広場は、駅ビルの機能更新や東西自由通路及び北側連絡通路と一体となった整備を進めるとともに、駅前広場に接する道路の歩行者空間への検討や周辺開発との連携により、更なる歩行者空間の拡充を図ります。



34

5. 駅前の整備方針 5-2 個別の整備内容

東口駅前広場（中期）<デッキ階レベル>

東西自由通路と北側連絡通路を結ぶ広場デッキを駅ビル空間に確保し、デッキ階レベルにおける歩行者の回遊性向上を図ります。広場デッキは、駅ビル空間等として活用し、みどりの創出や魅力ある空間を形成します。



※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

35

5. 駅前の整備方針

5-2 個別の整備内容

中期整備完了時の将来イメージ図（パース）

東口駅前広場の中期整備完了時点での駅前空間の将来イメージ図（絵図）です。駅まち一体で賑わいあふれる駅前空間を実現します。



*豊かな歩行者空間が広がります！

蒲田駅東西を結ぶ東西自由通路の足元から、安全で快適な歩行者空間が都市骨格軸方面に向かって広がります。まとまった歩行者空間では、ベンチに腰を下ろして思いの時間を過ごし、パフォーマンスやイベントなどにも活用できる賑わいの場所になります。

*デッキ階レベルに憩い併めるみどり空間が生まれます！

デッキ階レベルには、東西自由通路から連続した歩行者空間が広場デッキとして駅ビル内に誕生します。広場デッキはみどりも確保された憩い併める空間となり、家族や友人との待ち合わせや駅ビル内の店舗からテイクアウトして、ちょっとと一息つくことができます。

*傘を差さずにバス・タクシーに乗れます！

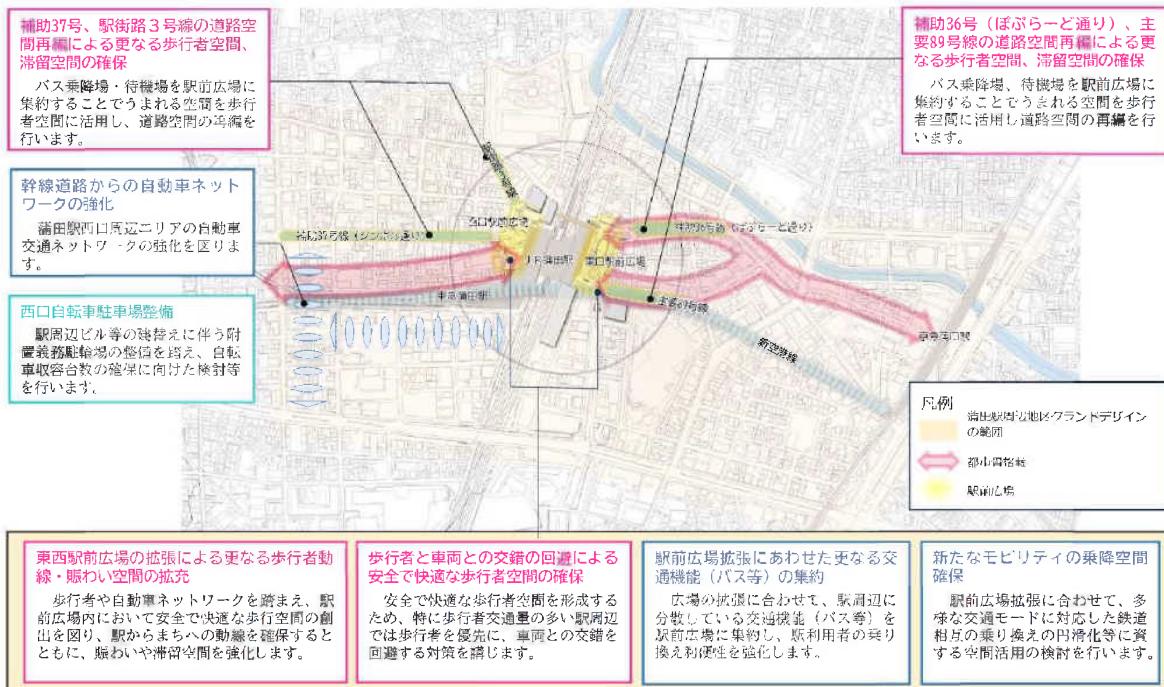
駅ビルに面する1階歩道部にはデッキが駅前広場に張り出してくるので、傘を差さずにバス・タクシーを待つことができ、快適に利用することができます。また、日よけにもなるため、日差しの厳しい夏場でも心地よく利用できる空間になります。

5. 駅前の整備方針

5-3 長期整備の概要

蒲田駅周辺のまちの発展イメージ（長期）

蒲田が将来にわたって持続的に発展していくため、長期的に計画・調整していく内容を整理します。実現に向けて、引き続き、駅周辺街区の開発の進展を見据えた関係者との協議・調整を進めてまいります。



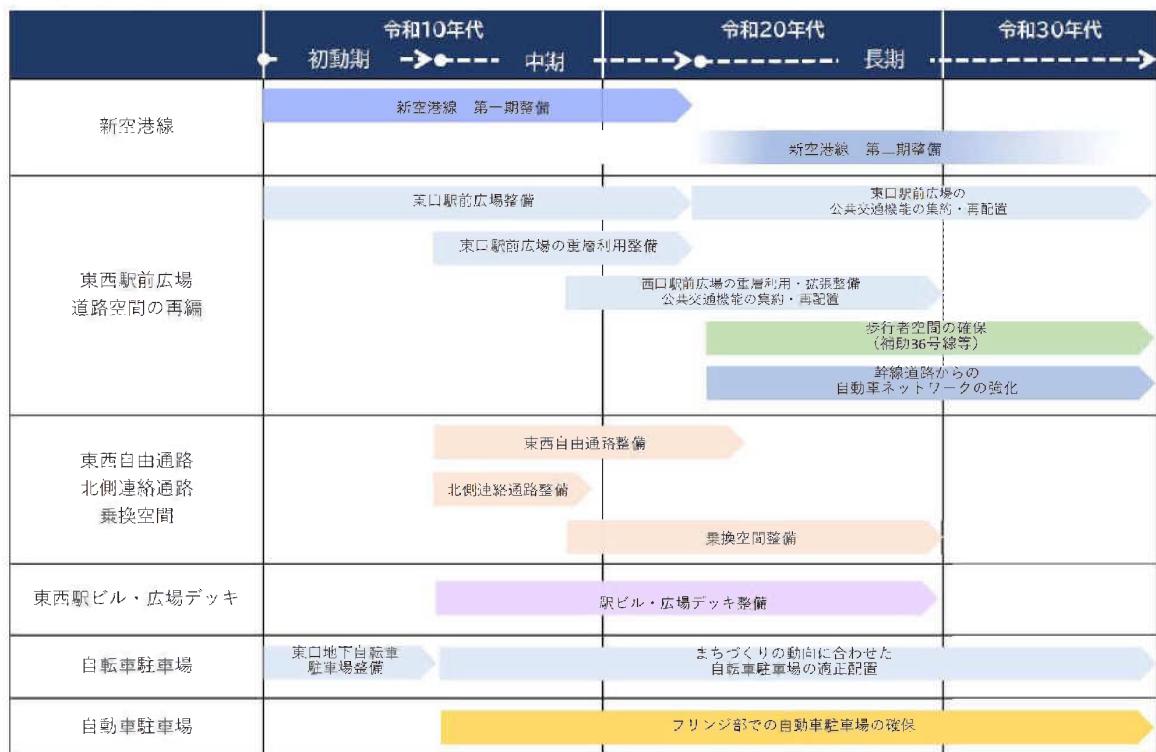
06 将来像の実現に向けて

- ロードマップ
- 実現に向けた数値目標(KPI)
- 関係者、役割分担
- 推進体制、評価・見直し

6. 将来像の実現に向けて

ロードマップ

将来像の実現に向けた各種取組みを以下のロードマップに示します。



※本スケジュールは現段階の想定であり、今後の関係者間協議などにより変更となる可能性があります。

6. 将来像の実現に向けて

実現に向けた数値目標 (KPI)

再編PJを踏まえ地区交通戦略に測地的かつ具体的に位置付ける事業（案）と、これにより実現される客観的、定量的なKPI (Key Performance Indicator)を下記に示す。
目標年度は、令和20年代前半とします。

指標	取得箇所	取得データ	従前値	目標値
① JR・東急蒲田駅 1日平均乗降人員 (人/日) ※1	JR・東急蒲田駅	鉄道事業者公表データ	385,267 (人/日)	駆利用者数の増加 ↑
② 区域内の1日平均歩行者通行量 (人/日) ※2	蒲田駅を中心とした半径200m区域	位置情報統計データ	104,459 (人/日)	まちなかの歩行者量の増加 ↑
③ 区域内の滞在時間が15分以上の人1日平均人数 (人/日) ※3	蒲田駅を中心とした半径200m区域	位置情報統計データ	82,677 (人/日)	まちなかの歩行者滞在時間の増加 ↑
④ 交通事故発生件数 (件/年) ※4	蒲田駅を中心とした半径200m区域	警視庁公表データ	7 (件/年)	交通事故発生件数の減少 ↓

※1：鉄道各社HPより集計 令和5年度のJR線及び東急線の合算値。JR線の乗降人数は、乗車人数の2倍とみなして算定。

※2：位置情報統計データより集計 区域内道路の1日平均通行量 (取得期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日)

※3：位置情報統計データより集計 区域内における15分以上滞在人数の1日平均値

(取得期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日)

※4：警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より令和6年度の歩行者による交通事故発生件数

40

6. 将来像の実現に向けて

関係者・役割分担

関係者による適切な役割分担のもと、再編PJを推進します。



推進体制、評価・見直し

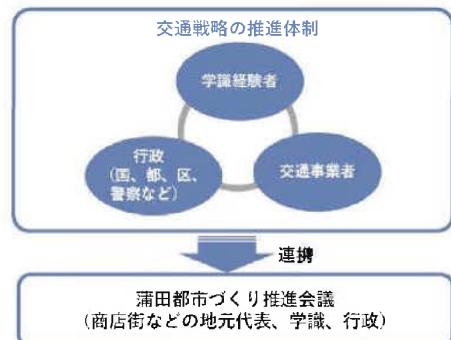
再編PJ（蒲田駅周辺交通戦略）に基づき実施される施策が着実に進行しているかどうか、また、目標達成に寄与しているかどうかを、定期的に評価・検証を行っていきます。

1. 交通戦略の推進体制

目標となる交通環境を実現するためには、鉄道事業者、地域住民・商業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていく事が重要です。

目標となる交通環境の構築に向けた具体的な取組みに対する重点かつ専門的・技術的な検討を関係者と協議を行ってきました。今後も、交通戦略を推進する体制として、継続していきます。

また、地元の方々にも、ご協力とご理解を頂きながら進めるべく、地元の方々も参加する「蒲田都市づくり推進会議」とも連携を図ります。



41

6. 将来像の実現に向けて

2. 評価・見直し

本計画（再編PJ）が蒲田駅周辺の目指すべき将来像の実現に寄与しているかについて、定期的に評価・検証をしていくことが必要です。令和20年代前半を見据えた数値目標について、5年毎に評価・検証を行い、社会情勢や交通環境などが大きく変化する際は、数値目標の見直しを行います。

PDCAサイクルにより、再編PJを着実に推進するとともに、関係者との協議・調整の進展に伴い状況の変化が生じた場合には、再編PJの見直しも行います。



まちづくり環境委員会
令和8年1月 15 日
都市基盤整備部 資料 17 番
所管 地域基盤整備第二課

多摩川緑地野球場供用停止期間の延伸について

国土交通省による多摩川緊急治水対策プロジェクト（河道掘削工事）の継続に伴い、多摩川緑地野球場の一部の供用停止期間を延伸する。

記

- 1 公園名 多摩川緑地
- 2 位置 大田区西六郷四丁目 24 番先
- 3 期間

当初 令和6年10月1日から令和8年3月31日まで

延伸 令和6年10月1日から令和9年3月31日まで（予定）
- 4 供用停止面数 野球場4面（全16面のうち3, 4, 8, 9号面）（一部供用停止）
- 5 期間延伸理由 多摩川緊急治水対策プロジェクト（河道掘削工事）の作業ヤードとして、引き続き運動施設の一部を使用するため。

案内図



災害廃棄物の処理に関する協定の締結について

大田区と大田区リサイクル事業協同組合で、災害廃棄物の処理に関する協定を締結する。

1 名称

災害時における資源・ごみ処理等応急対策活動に関する協定書

2 目的

災害発生時に排出された廃棄物を迅速・円滑かつ適正に処理を行うため、必要な人員や車両、資機材等を確保することを目的とする。

3 協定の内容

- (1) 災害時の資源、ごみ、がれき、し尿の収集運搬
- (2) 災害廃棄物の仮置場の設置、管理及び運営

4 協定の相手方

大田区リサイクル事業協同組合

代表理事 西 義雄

5 今後の予定

令和8年2月 協定締結式

令和8年3月 防災会議報告

まちづくり環境委員会
令和8年1月15日
資源環境部 資料15番
所管 ごみ減量推進課

京浜島不燃ごみ処理センターの火災に係る対応について

令和8年1月10日（土）に発生した火災について、以下のとおり報告いたします。

1 発生日時

令和8年1月10日（土）午後8時21分（火災警報器発報）

2 発生場所

京浜島不燃ごみ処理センター（大田区京浜島三丁目7番1号）
その他ごみ貯留室 その他ごみコンテナ内

3 内容

不燃ごみを破碎、磁選した後のその他ごみ（可燃性残渣）を貯留しているコンテナ内で発火した。

4 出火原因

東京消防庁によると、特定はできないがごみに含まれていたガスボンベやリチウムイオン電池、使い捨てライターが出火の原因となった可能性が高いとのこと。

5 事故による影響

火災発生場所はコンテナ内部のみで、建物等への延焼はなかったため、23区の不燃ごみ搬入に影響はなかった。

6 区の対応

1月14日（水）に、ホームページ、X（旧ツイッター）、LINE、及び、ごみ分別アプリにて、ごみの適正排出についてあらためて周知・啓発を行った。