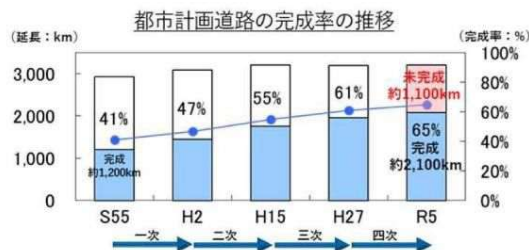


# 道路整備の基本理念・基本目標

## 都市計画道路の整備状況

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



## 社会情勢の変化

今後の道路整備を検討する上では、激化する国際競争、気候危機の深刻化、人口減少と少子高齢化、道路に求められるニーズの多様化など東京を取り巻く社会情勢の変化を考慮する必要があります。



## 基本理念・基本目標

東京都、特別区及び26市2町は、基本理念と基本目標の実現に向けて、都市計画道路ネットワークの形成・充実及び新たなニーズに応じた道路空間の再編に取り組みます。

### 基本理念

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

- 基本目標1 都市の強靱化 (防災・輸送)
- 基本目標2 人やモノの自由な移動 (活力・競争力)
- 基本目標3 安全で快適な道路空間の創出 (憩い・にぎわい)
- 基本目標4 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>



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>

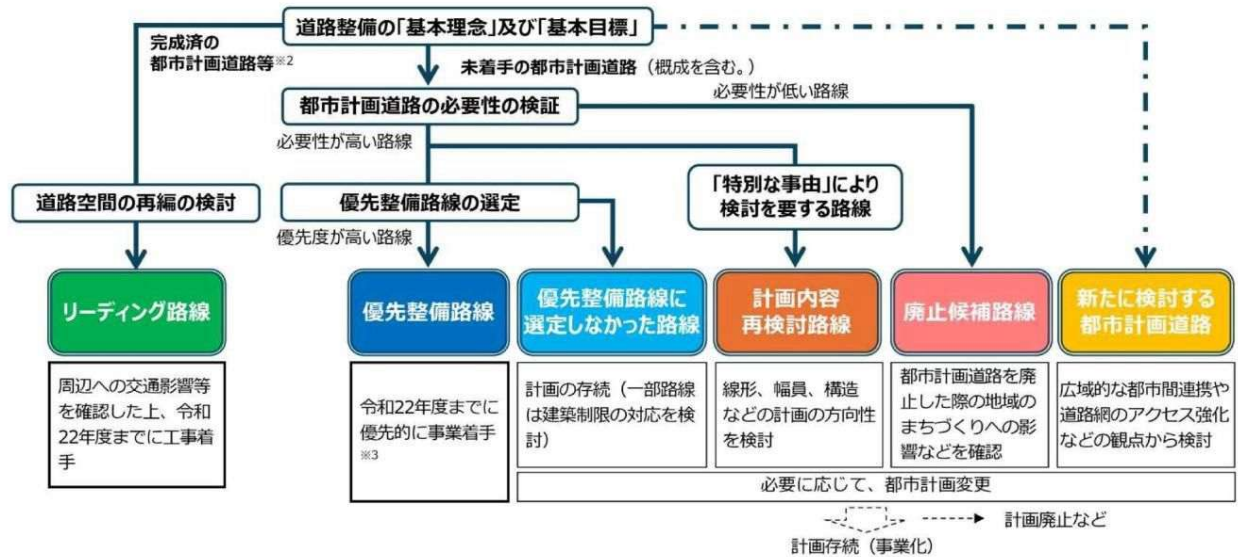


出典：国土交通省,2040年道路の景色が変わる

# 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：都市計画道路だけでなく、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象としました。  
 ※3 事業着手：都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

## 都市計画道路の必要性の検証

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

検証項目	基本目標	基本目標			
		都市の強靱化 防災・輸送 六マ	人やモノの 自由な移動 活力・競争力	安全で快適な 道路空間の創出 思いほざかい	都市環境の向上 景観・緑
1 骨格幹線道路網の形成	都全域に関わる項目	●	●	●	●
2 交通処理機能の確保	都全域に関わる項目		●	●	●
3 物流ネットワークの形成	都全域に関わる項目	●	●	●	●
4 広域的な災害対応機能の強化	都全域に関わる項目	●			
5 延焼遮断機能の向上	都全域に関わる項目	●			
6 持続可能な地域公共交通等の実現	地域に関わる項目		●	●	●
7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出	地域に関わる項目				●
8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	地域に関わる項目	●			
9 命を守る道路ネットワークの形成	地域に関わる項目			●	
10 地域の魅力的な拠点の形成	地域に関わる項目		●	●	●

検証項目に示した番号は検証順位を示すものではありません。

# 都市計画道路の必要性の検証結果

## 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21路線（区間）約29kmを「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けます。

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

### 特別な事由

- ア 前後区間の都市計画の整合性について検討が必要な路線
- イ 高速道路が地下化されたことにより検討が必要な路線
- ウ 地形地物の状況（鉄道との重複など）により事業の実現性・施工性の観点から道路線形、構造等の検討が必要な路線
- エ 地域のまちづくりの計画等により検討が必要な路線

## 新たな都市計画道路の検討

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

### 広域的な都市間の連携強化

例：神奈川県（相模原市方面）との連携強化



### 道路網の拡充によるアクセス強化

例：羽田空港周辺地域における道路網の拡充



## 優先整備路線の選定(第五次事業化計画)

優先整備路線の選定に当たっては、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性及び緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定しました。

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

道路整備の基本目標

優先整備路線の選定項目	広域的な視点	地域的な視点	都市の強靱化 防災・輸送	人やモノの自由な移動 活力・競争力	安全で快適な道路空間の創出 思いにざわい	都市環境の向上 景観・緑
1 骨格幹線道路網の形成	都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成など		●	●	●	●
2 首都東京の強靱化	緊急輸送網の拡充・強化など	安全な避難路の確保など	●			
3 スムーズな道路網の形成	道路交通の円滑化など	暮らしを支える地域公共交通の充実など		●	●	●
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	生活道路への通過交通流入の抑制など	歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保など			●	
5 国際競争力の強化	円滑な物流の確保など	拠点間の連携強化など		●	●	
6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献		集約型の持続可能なまちづくりなど	●	●	●	●

必要性が高い路線

※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。

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		67	34
市町施行路線		61	26
その他施行		4	2
全体		228	158

※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。

# 建築制限の緩和

## 建築制限の緩和について

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・コンクリートブロック造）は横ばいで推移し高層化のニーズが高まっていないことや、4階建て以上の建築物は、準防火地域においても、より堅固な構造となる耐火建築物等にならなければならない、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号）

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。
- ・主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

### 建築制限を緩和

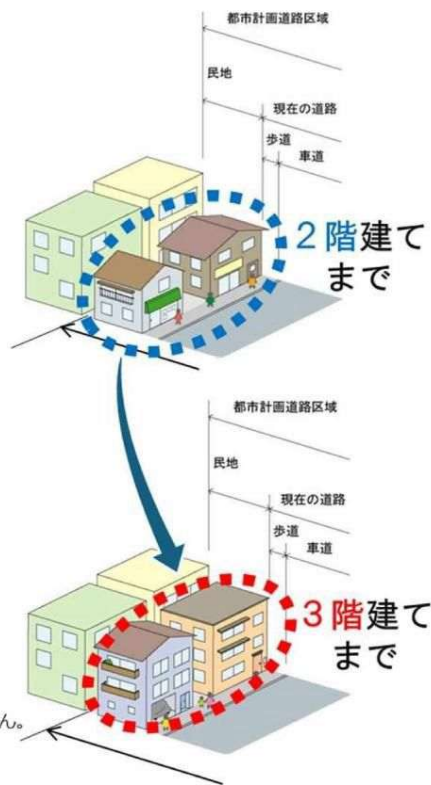
### 都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準※

（平成28年4月以降）

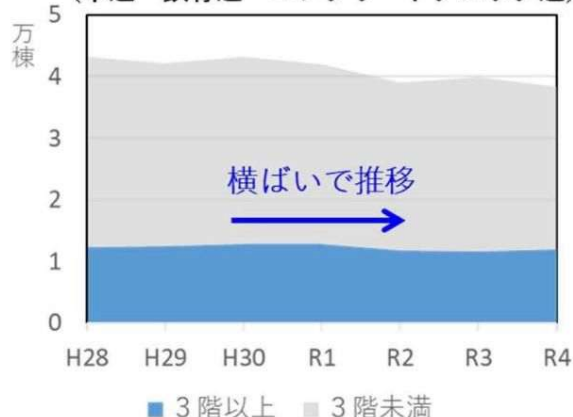
当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

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

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



### 都内の着工建築物の棟数の推移 （木造・鉄骨造・コンクリートブロック造）



出典：東京都「建築統計年報」

### 主要構造部の制限【立地に応じた規制】

階数	防火地域(法第61条)			準防火地域(法第62条)		
	50㎡以下	100㎡以下	100㎡超	500㎡以下	500㎡超 1,500㎡以下	1,500㎡超
4階以上	耐火構造			耐火構造		
3階建	耐火構造			一定の防火措置※2	耐火構造	
2階建	45分準耐火構造			防火構造※3 (外壁・軒裏)	45分準耐火構造	
平屋建	防火構造※1 (外壁・軒裏)			耐火構造		

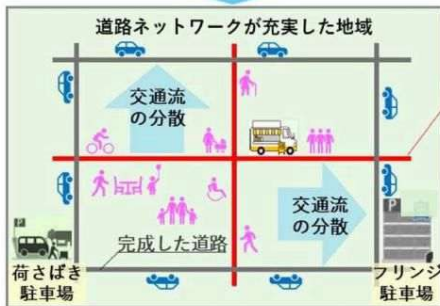
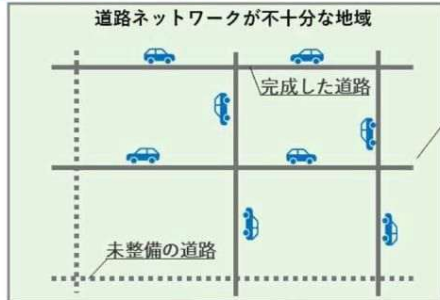
出典：集団規定に係る基準検討委員会（第4回R7.4）国交省

# 道路空間の再編

～東京ストリート+（プラス）～

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

## 道路空間の再編のイメージ



道路空間の再編前のイメージ



出典：国土交通省、ウォーカーブルポータルサイト

道路空間の再編後のイメージ



歩行者空間拡大

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

## 次世代モビリティの例

電動車いす



出典：WHILL株式会社HP

多目的モビリティ



出典：トヨタ自動車HP



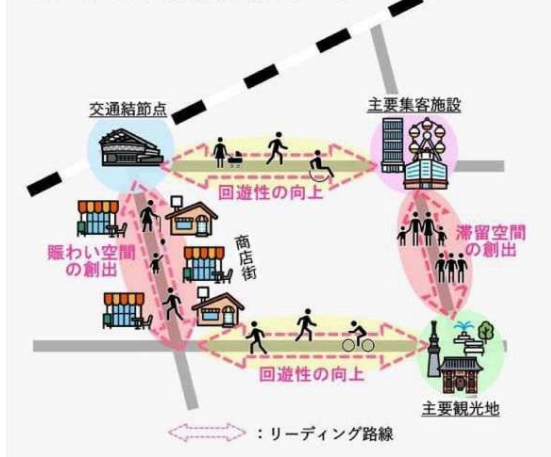
トランジットモール化

出典：国土交通省、ウォーカーブルポータルサイト

## リーディング路線の選定

リーディング路線は、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカー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

ウォーカー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

道路ネットワーク等の  
形成状況の確認

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

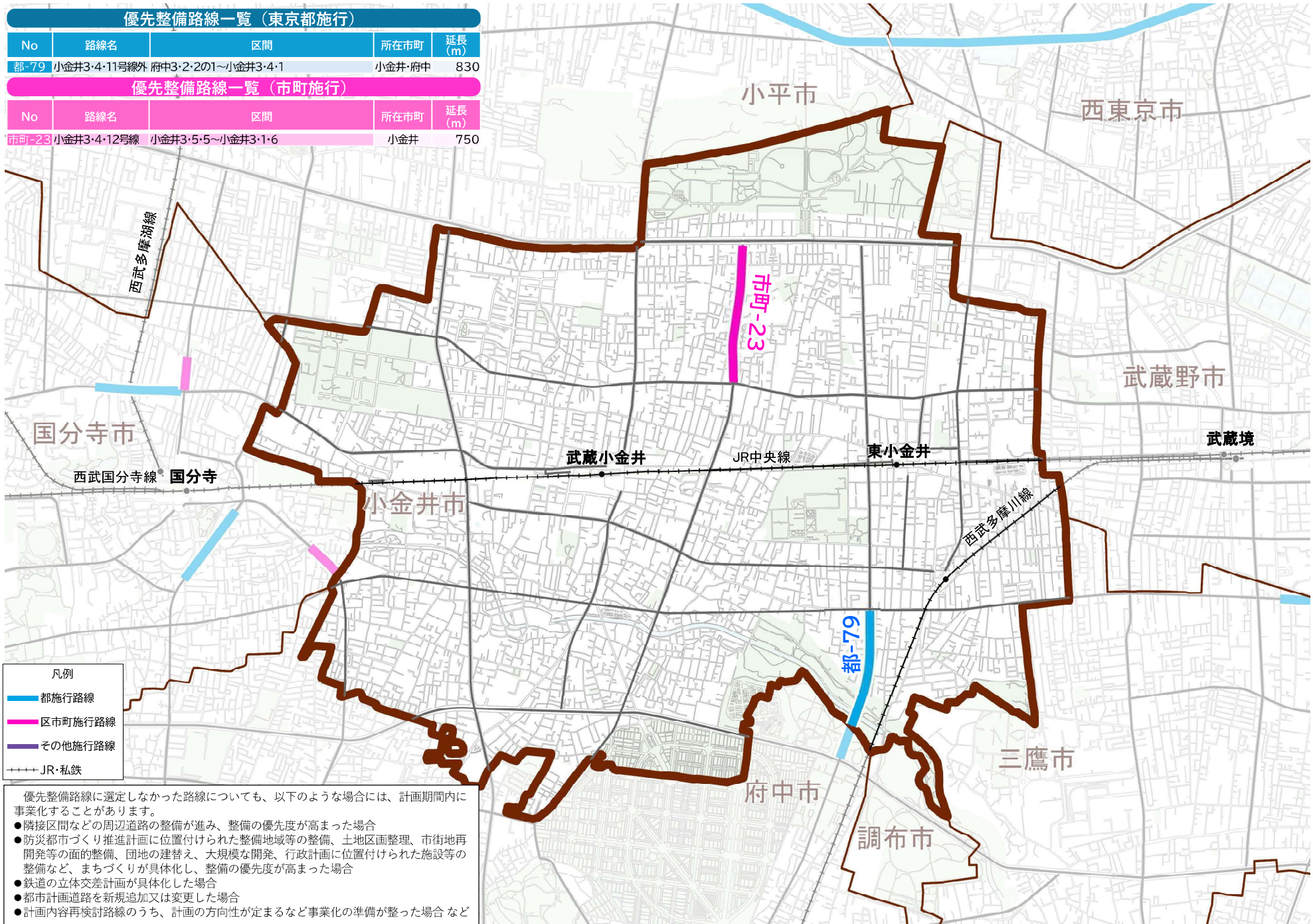
# 小金井市

## 優先整備路線一覧（東京都施行）

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)
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

## 優先整備路線一覧（市町施行）

No	路線名	区間	所在市町	延長(m)
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



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

優先整備路線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