

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

100

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

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

道路整備の基本目標

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

選定項目に示した番号は優先順位を示すものではありません。

※1 計画期間で優先的に整備すべき路線とは、優先的に事業に着手する路線のこと。

※2 地域の実情に応じて、幹線街路以外の区画街路や交通広場なども含めて選定しました。

2 「優先整備路線の選定」項目の内容01

1 骨格幹線道路網の形成

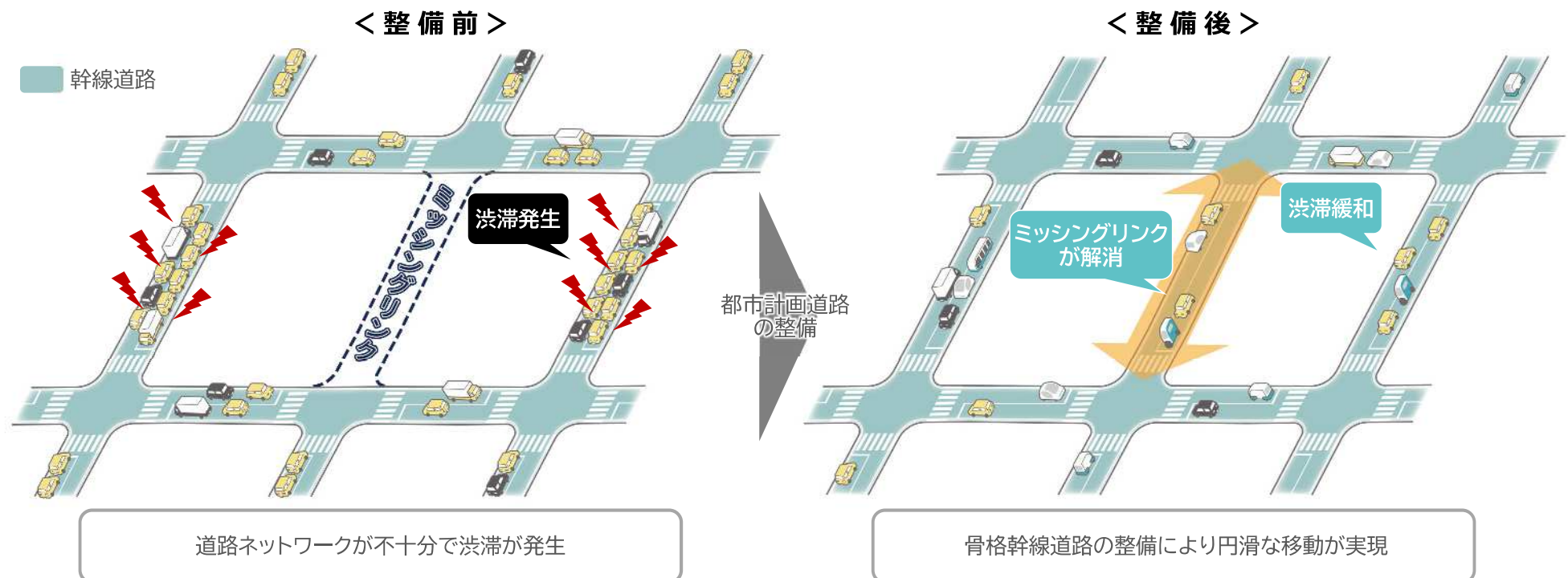
東京都はこれまでも、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。

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



広域的な視点

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



2 首都東京の強靱化

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

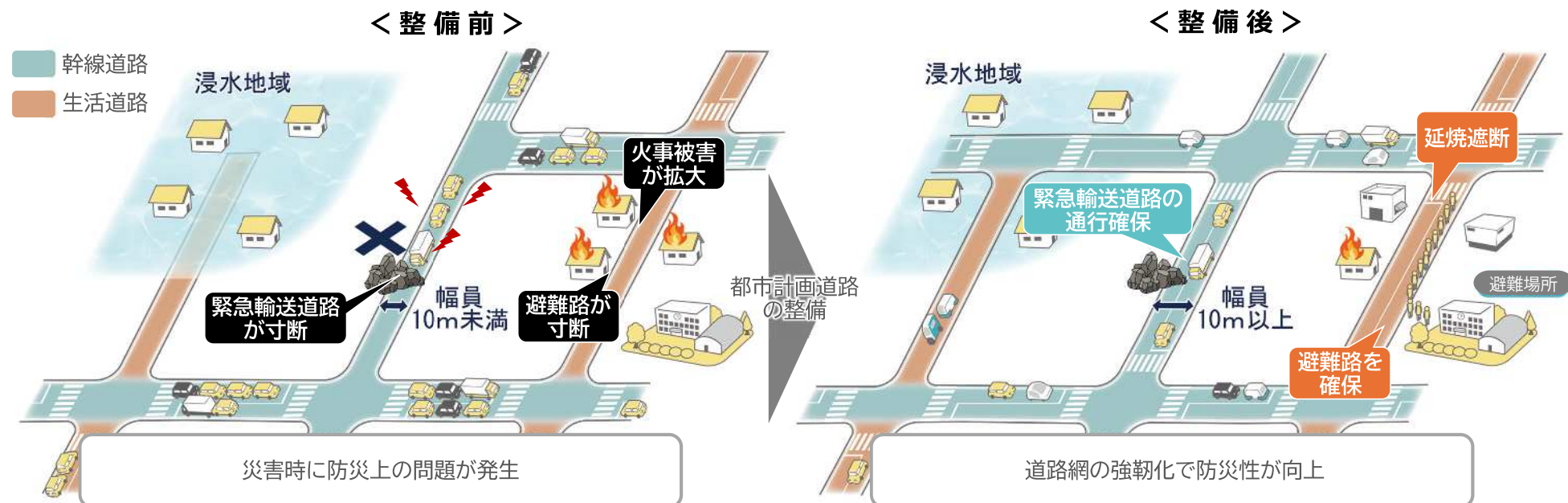
こうした首都東京の強靱化や地域の防災性向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点

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

地域的な視点

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



※阪神・淡路大震災では、幅員8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となった一方、幅員8m以上の道路では、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能でした。10m 未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。出典：新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

2 「優先整備路線の選定」項目の内容03

3 スムーズな道路網の形成



東京都及び区市町はこれまでも、道路整備等による渋滞対策を進めてきましたが、いまだ多くの渋滞箇所が残っており、多大な時間的・経済的な損失をもたらすとともに、バスなどの公共交通の運行にも影響を与えています。また、公共交通空白地域においては、高齢者等の移動手段を確保していく必要があります。

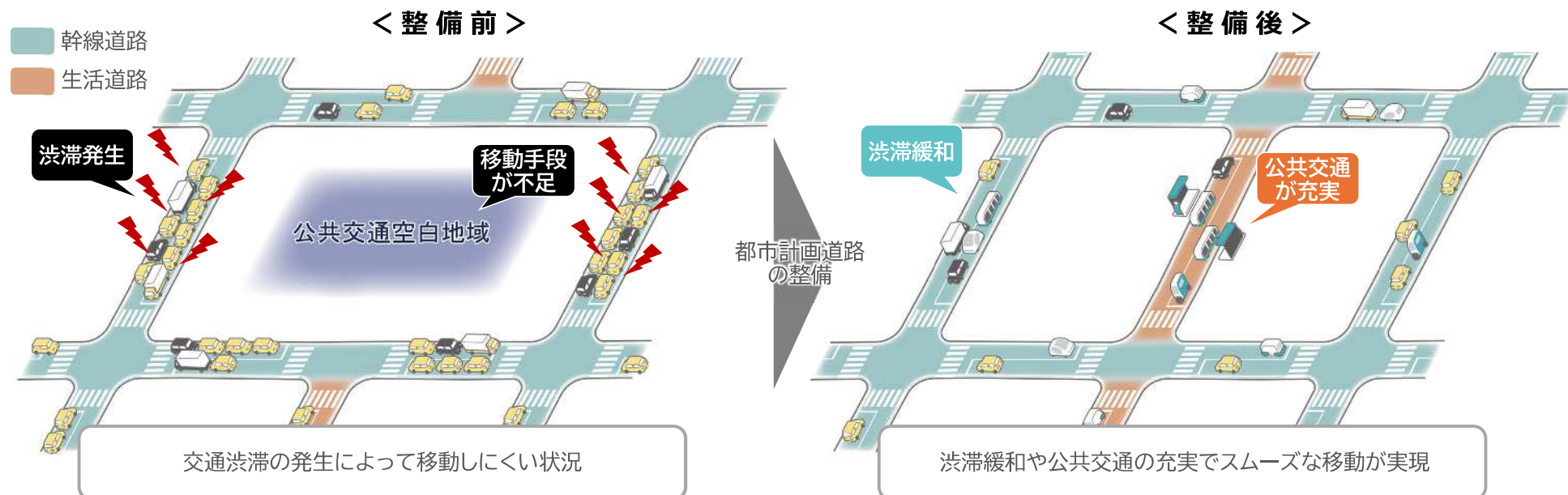
渋滞緩和や公共交通空白地域の解消などに寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点

主要渋滞箇所又は混雑度※が1.25を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間を評価しました。

地域的な視点

駅周辺等における交通混雑や公共交通空白地域の解消など、地域の交通課題の解消に寄与する区間を評価しました。



※混雑度：道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標。「混雑度が1.25を上回る」とは、1日の中で最も混雑する時間帯だけでなく、場合によって、日中に連続的な交通渋滞が発生することを意味します。
混雑度＝交通量（台/12h）/交通容量（台/12h） 出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 箇所別基本表及び時間帯別交通量表に関する説明資料

4 誰もが安全に暮らせるまちづくり



道路網の形成が不十分な地域では、渋滞を避けようとする車両が小学生の通学路にもなる生活道路に入り込むため、交通事故のリスクが高い状況にあります。また、コロナ禍を経て自転車利用が拡大しており、自転車関連の事故の割合も増加しています。歩道が狭く段差がある道路もいまだ多く存在しており、子どもから高齢者まで誰もが安全に移動できる環境整備が必要です。

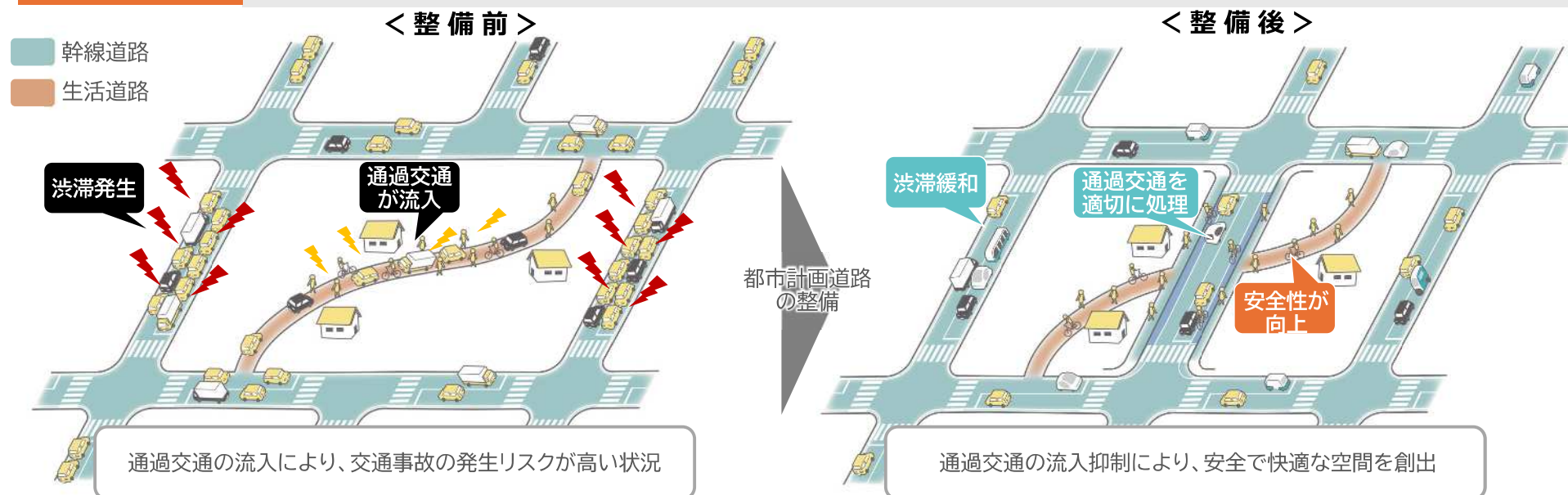
生活道路への通過交通の流入抑制、自転車通行空間及びバリアフリー化された歩行者空間の確保など、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上に寄与する区間は、整備の優先度が高いと評価しました。

広域的な視点

人身事故密度ランク※上位50%以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間を評価しました。

地域的な視点

自転車の通行空間の確保や安全な通学路の確保が必要な区間、バリアフリー基本構想の重点整備地区内で歩道幅員が不十分な区間※など、地域の交通安全に寄与する区間を評価しました。



※人身事故密度ランク：「交通事故統計情報のオープンデータ（2020年～2023年）出典：警察庁webサイト」を用いて作成したものを指します。

※歩道の幅員が不十分な区間：歩道の有効幅員が道路構造令による基準を満たしていない区間のことを指します。

5 国際競争力の強化



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

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

広域的な視点

国が定めた重要物流道路（代替路・補完路を含む。）及び広域道路ネットワークに位置付けられた区間並びにMICE※施設と高速道路のインターチェンジを結ぶ区間のうち、交通の円滑化が期待される区間を評価しました。また、都市機能が集積している地域において、ウォー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きます。出典：「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）

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

108

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

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

3 優先整備路線の選定⁰⁹

東京都施行

【区部】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)	選定理由
都-31	補助94号線	補助179付近～環状4	文京	940	関連事業
都-32	補助125号線	放射4～放射4支線3	世田谷	230	交通・安全
都-33	補助125号線	補助51～喜多見八丁目	世田谷	230	交通・継続性
都-34	補助125号線	喜多見九丁目～狛江市境	世田谷	330	交通・継続性
都-35	補助133号線	補助52～放射5	世田谷・杉並	1,990	交通・安全
都-36	補助133号線	補助130～放射6	杉並	890	交通・安全
都-37	補助133号線	白鷺一丁目～補助76	中野	430	交通・関連事業
都-38	補助133号線	補助172～放射8	練馬	2,070	交通・安全
都-39	補助138号線	環状7～補助261	足立・葛飾	910	強靱化・交通・安全
都-40	補助142号線	補助143～放射14	江戸川	830	強靱化・国際
都-41	補助143号線	北総鉄道～放射14	葛飾・江戸川	1,690	関連事業
都-42	補助144号線	放射16～国道357	江東	2,060	交通・関連事業
都-43	補助156号線	放射7～外環の2	練馬	1,310	強靱化・交通・安全
都-44	補助172号線	環状7～早三東通り	練馬	1,450	交通・安全
都-45	補助203号線	放射8～赤塚二丁目（六道の辻交差点）	板橋	410	強靱化・交通・安全
都-46	補助214号線	補助125付近～狛江市境	世田谷	590	交通・継続性
都-47	補助217号線	補助54付近～補助218	世田谷	1,010	交通・安全
都-48	補助277号線	補助259付近～主地501	葛飾	700	強靱化・交通・安全
都-49	補助286号線	上篠崎二丁目～都県境（江戸川橋梁部）	江戸川	180	強靱化・交通
合計				43,390	

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

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靱化：首都東京の強靱化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3 優先整備路線の選定

110

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

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

3 優先整備路線の選定¹¹

東京都施行

【多摩地域】優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	選定理由
都-76	町田3・4・18号線	都県境(川崎市境)～町田3・4・23付近	町田	810	骨格・強靱化・交通
都-77	町田3・4・18号線	大蔵町（金井入口交差点付近）～野津田町	町田	990	骨格・交通
都-78	町田3・4・23号線	鶴川街道～都県境（川崎市境）	町田	30	強靱化・交通
都-79	小金井3・4・11号線外	府中3・2・2の1～小金井3・4・1	小金井・府中	830	交通・安全
都-80	小平3・3・3号線	西東京市境～花小金井南町二丁目	小平	870	骨格・交通・安全・国際
都-81	小平3・3・3号線	小平3・4・17～小平3・4・7	小平	1,180	骨格・交通・安全・国際
都-82	日野3・4・1号線	日野(日野橋南詰交差点付近)～日野3・4・8	日野	370	関連事業
都-83	日野3・4・3号線	日野3・4・14付近～日野3・4・18付近	日野	1,010	強靱化・継続性
都-84	日野3・4・17号線	日野3・4・8付近～立富士見町七丁目	日野	660	強靱化・交通・国際
都-85	東村山3・4・18号線	南沢四丁目～東村山3・4・13	東久留米	1,150	交通・安全
都-86	東村山3・4・35号線	東村山3・4・11～都県境（所沢市境）	東村山	690	強靱化・交通・安全
都-87	国分寺3・4・6号線	国分寺3・4・12～東恋ヶ窪一丁目	国分寺	470	継続性
都-88	国分寺3・4・11号線	国分寺3・4・2付近～国分寺3・4・4付近	国分寺	460	強靱化・交通
都-89	国立3・3・15号線	国立3・4・1～国立3・4・5付近	国立	540	骨格・強靱化・交通・安全・国際
都-90	国立3・4・5号線	国立3・3・15付近～国立3・4・16付近	国立	270	骨格・強靱化・交通・安全
都-91	秋多3・3・4号線	草花～秋多3・3・9	あきる野	430	交通・安全
都-92	秋多3・4・5号線	秋多3・3・9～平沢西一丁目	あきる野	410	交通・継続性
都-93	秋多3・4・5号線	秋多3・4・16付近～秋多3・4・10付近	あきる野	540	交通・安全
都-94	秋多3・4・14号線	平井～秋多3・5・7	日の出	500	強靱化・継続性
都-95	西東京3・3・3号線	西東京3・4・8～小平市境	西東京	2,570	骨格・交通・安全・国際
都-96	西東京3・4・26号線	西東京3・4・7～西東京3・5・4	西東京	620	交通・安全
合計				52,850	

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

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靱化：首都東京の強靱化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

3 優先整備路線の選定

112

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)	選定理由
区-1	補助7号線	補助10～環状4	港	260	強靱化・安全・まち
区-2	補助14号線	環状4～高輪四丁目（柘榴坂上）	港	310	強靱化・安全・まち
区-3	補助23号線	放射22～放射4	港	810	強靱化・まち
区-4	駅街路2号線	駅街路1～環状2	港	180	強靱化・安全・国際・まち
区-5	新宿駅付近街路10号線	放射5～環状5の1支線1	新宿	160	安全・まち
区-6	墨田区画街路7号線	放射13支線1～鉄押付1付近	墨田	100	安全・まち
区-7	墨田区画街路10号線	放射32～放射13支線1	墨田	330	安全・まち
区-8	墨田区画街路12号線	放射13支線1	墨田	470	安全・まち
区-9	補助199号線	補助200付近（浜園橋付近）	江東	90	強靱化・安全・まち
区-10	補助199号線	環状3支線2付近（蛤橋付近）	江東	90	強靱化・安全・まち
区-11	補助162号線	補助149～環状6	品川	570	強靱化・安全
区-12	補助163号線	西品川一丁目～補助26付近	品川	630	強靱化・安全・まち
区-13	補助127号線	補助46～放射3	目黒	640	強靱化・安全・まち
区-14	補助34号線	放射17～放射19	大田	410	強靱化・安全・まち
区-15	補助34号線	放射19～補助27	大田	350	強靱化・安全・まち
区-16	補助43号線	補助44～放射1	大田	320	強靱化・安全・まち
区-17	補助43号線	放射1～補助34	大田	480	強靱化・安全・国際・まち
区-18	補助44号線	環状7～補助48	大田	210	強靱化・安全・まち
区-19	補助44号線	補助43～環状8	大田	170	強靱化・交通・安全・まち
区-20	補助54号線	松原四丁目～補助154	世田谷	590	強靱化・交通・安全
区-21	補助154号線	松原二丁目～補助54	世田谷	710	交通・安全・まち
区-22	補助216号線	補助219～補助129	世田谷	1,030	強靱化・交通・安全・まち
区-23	世田谷区画街路7号線	環状8～上野毛二丁目	世田谷	400	交通・安全・まち
区-24	世田谷区画街路11号線	成城学園前駅（交通広場約5,000㎡）	世田谷	50	安全・まち
区-25	世田谷区画街路12号線	成城学園前駅	世田谷	30	安全・まち
区-26	補助53号線	補助155～補助24	渋谷	220	安全・まち
区-27	補助220号線	補助71～補助74	中野	760	強靱化・安全・まち
区-28	補助227号線	妙正寺川～補助76	中野	940	強靱化・交通・安全・まち
区-29	補助132号線	補助228～西荻南三丁目	杉並	460	強靱化・交通・安全・まち
区-30	補助227号線	補助74～高円寺駅北口	杉並	420	強靱化・交通・安全・まち

3 優先整備路線の選定¹³

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区	延長 (m)	選定理由
区-31	補助243号線	補助242～補助86	北	530	強靱化・安全・まち
区-32	補助182号線	環状4～西日暮里二丁目	荒川	520	強靱化・安全
区-33	補助189号線	放射12～補助321	荒川	740	強靱化
区-34	補助87号線	放射9～補助84	板橋	550	強靱化・安全・国際・まち
区-35	補助234号線	放射8～練馬区境	板橋	260	強靱化・安全・国際・まち
区-36	補助240号線	放射9～補助86	板橋	1,850	強靱化・交通・安全・まち
区-37	補助244号線	放射8～中台一丁目	板橋	790	強靱化・交通・安全・まち
区-38	補助249号線	補助293付近～補助248	板橋	760	強靱化・安全・まち
区-39	補助132号線	石神井町五丁目	練馬	300	強靱化・国際・まち
区-40	補助135号線	補助76～練馬区画街路6	練馬	1,850	強靱化・交通・安全・まち
区-41	補助232号線	富士街道～外環の2	練馬	830	安全・まち
区-42	補助232号線	外環の2～東大泉六丁目	練馬	690	強靱化・まち
区-43	補助232号線	補助135付近	練馬	510	強靱化・まち
区-44	補助137号線	補助136～補助138	足立	70	強靱化・安全・まち
区-45	補助253号線	環状7～補助253	足立	260	強靱化・交通・安全・国際・まち
区-46	補助254号線	補助136～補助138	足立	800	強靱化・安全・まち
区-47	足立区画街路7号線	環状7～補助113	足立	390	安全・まち
区-48	足立区画街路8号線	補助138～足立区画街路8	足立	220	強靱化・安全・まち
区-49	足立区画街路13号線	北千住駅～足立区画街路10	足立	40	強靱化・安全・まち
区-50	竹ノ塚駅広場1	竹ノ塚駅（交通広場約7,090㎡）	足立	－	安全・まち
区-51	補助138号線外	南水元一丁目付近	葛飾	200	強靱化・安全・まち
区-52	補助261号線	西水元五丁目～補助269	葛飾	910	安全・まち
区-53	補助264号線	補助140～補助273	葛飾	880	強靱化・交通・安全・国際・まち
区-54	補助272号線	京成本線～宝町二丁目	葛飾	370	強靱化・安全
区-55	補助279号線	補助282～柴又一丁目	葛飾	200	安全・国際・まち
区-56	補助282号線	補助279～補助264付近	葛飾	1,690	強靱化・交通・安全・まち
区-57	鉄押附3号線	四つ木一丁目付近	葛飾	210	安全・まち
区-58	鉄押附6号線	立石八丁目付近	葛飾	140	交通・安全・まち
区-59	補助264号線	岩槻街道～補助283	江戸川	200	安全・まち
区-60	補助283号線	補助264～放射14	江戸川	790	強靱化・安全

3 優先整備路線の選定

114

区施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	選定理由
市町-1	八王子3・3・74号線	八王子3・3・10～八王子3・5・47	八王子	430	強靱化・国際・まち
市町-2	八王子3・4・8号線	八王子3・3・10～八王子3・3・68	八王子・町田	1,310	強靱化・まち
市町-3	八王子3・4・58号線	山田町～八王子3・4・16付近	八王子	340	強靱化・安全・まち
市町-4	八王子3・5・43号線	八王子3・6・18～打越町	八王子	600	強靱化・安全・まち
市町-5	八王子3・4・64号線	八王子8・5・1～八王子3・3・1 (交通広場約5,000㎡)	八王子	30	強靱化・まち
市町-6	八王子8・5・1号線	八王子3・4・64～八王子都市計画通路1号	八王子	80	安全・まち
市町-7	八王子都市計画通路1号線	八王子8・5・1～市道浅川78	八王子	20	安全・まち
市町-8	立川3・2・10号線	立川3・4・25～曙第六公園付近	立川	700	安全・まち
市町-9	三鷹3・4・9号線	三鷹3・4・17～三鷹3・2・6	三鷹	750	強靱化・まち
市町-10	三鷹3・4・13号線	三鷹3・4・7～三鷹3・2・2	三鷹	70	強靱化
市町-11	青梅3・4・18号線	青梅3・5・23～青梅3・5・22	青梅	310	強靱化・まち
市町-12	青梅3・4・18号線	青梅3・5・22～青梅3・4・20	青梅	380	強靱化・まち
市町-13	青梅3・5・23号線	青梅3・5・12～青梅3・4・18	青梅	230	強靱化・安全・まち
市町-14	府中3・4・11号線	府中3・4・16～府中3・4・12	府中	90	安全・国際・まち
市町-15	昭島3・4・1号線	昭島3・4・18～緑町一丁目	昭島	110	まち

3 優先整備路線の選定¹⁵

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在市町	延長 (m)	選定理由
市町-16	昭島3・4・18号線	田中町一丁目～昭島3・4・2	昭島	570	交通・国際・まち
市町-17	調布3・4・8号線	柴崎駅～菊野台三丁目（交通広場約2,500㎡）	調布	50	強靱化・安全・まち
市町-18	調布3・4・9号線	調布3・4・1～調布3・4・14	調布	830	強靱化・まち
市町-19	調布3・4・11号線	柴崎駅～調布3・4・1（交通広場約2,500㎡）	調布	100	強靱化・安全・まち
市町-20	調布3・4・22号線	つつじヶ丘駅～調布3・4・1（交通広場約3,950㎡）	調布	90	安全・まち
市町-21	町田3・4・34号線	町田3・4・9～高ヶ坂六丁目	町田	530	交通
市町-22	町田3・4・34号線	町田3・3・7～町田3・4・6	町田	280	交通
市町-23	小金井3・4・12号線	小金井3・5・5～小金井3・1・6	小金井	750	強靱化・安全・まち
市町-24	東村山3・4・13号線	清瀬市境～JR武蔵野線	東村山	330	強靱化・安全・まち
市町-25	東村山3・4・27号線	東村山3・4・13～秋津駅（交通広場約3,400㎡）	東村山	140	強靱化・安全・まち
市町-26	国分寺3・4・4号線	南町一丁目～小金井市境	国分寺	240	まち
市町-27	国分寺3・4・7号線	国分寺3・4・16～国立市境	国分寺	430	まち
市町-28	国分寺3・4・12号線	国分寺3・4・6～都道134	国分寺	200	まち
市町-29	国分寺3・4・16号線	国分寺3・4・9～国分寺3・4・10	国分寺	690	強靱化・安全
市町-30	国立3・3・15号線	富士見台四丁目～国立3・4・4	国立	390	強靱化・安全・まち
市町-31	国立3・4・3号線	国立3・3・2～国立3・4・14	国立	750	強靱化・交通・まち
市町-32	国立3・4・10号線	北一丁目～国分寺3・4・7	国立	130	強靱化・交通・安全・国際・まち
市町-33	国立3・4・14号線	国立3・4・3～国立3・4・1	国立	270	強靱化・交通・安全・まち
市町-34	国立3・4・14号線	国立3・4・1～JR南部線	国立	250	強靱化・交通・安全・国際・まち
市町-35	福生3・4・7号線	福生3・3・30～福生3・4・10	福生	420	強靱化・安全・まち
市町-36	調布3・4・16号線	調布3・4・2～調布3・4・3	狛江	730	強靱化・まち
市町-37	立川3・4・17号線	向原五丁目～立川3・4・26	東大和	560	強靱化・まち
市町-38	立川3・4・17号線	立川3・4・26～南街五丁目	東大和	280	強靱化・まち
市町-39	立川3・4・26号線	立川3・2・4～高木橋	東大和	180	強靱化・まち
市町-40	東村山3・4・13号線	主地40～東村山市境	清瀬	860	強靱化・交通・まち
市町-41	東村山3・4・16号線	東村山3・4・24～東村山3・4・26	清瀬	430	強靱化・交通・安全・まち
市町-42	東村山3・4・23号線	清瀬駅～東村山3・4・13（交通広場約5,000㎡）	清瀬	110	強靱化・交通・国際・まち
市町-43	東村山3・4・26号線	東村山3・4・15の2～東村山3・4・16	清瀬	1,280	強靱化・交通・安全・まち
市町-44	東村山3・4・26号線	東村山3・4・17～関越自動車道	清瀬	650	強靱化・交通・安全・まち
市町-45	東村山3・4・13号線	東村山3・4・18～本町四丁目	東久留米	460	強靱化・交通・安全・まち

3 優先整備路線の選定

116

市町施行

優先整備路線（区間）の一覧表

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

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

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成

強靱化：首都東京の強靱化

交通：スムーズな道路網の形成

安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり

国際：国際競争力の強化

まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

その他施行

優先整備路線（区間）の一覧表

No	路線名	区間	所在区市町	延長 (m)	選定理由
その他-1	補助223号線	立体部	中野	70	まち
その他-2	小平3・4・19号線	小平駅～小平3・4・14（交通広場約5,000㎡）	小平	90	まち
その他-3	福生3・4・21号線	福生3・4・26～青梅市境	瑞穂	1,320	強靱化・交通・安全・国際・まち
その他-4	福生3・4・26号線	二本木字西樽口～都県境（入間市境）	瑞穂	360	強靱化・交通・国際・まち
合計				1,840	

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

※延長は端数処理しています。

※ここで示す延長は目安であり、事業化時の延長とは異なる場合があります。

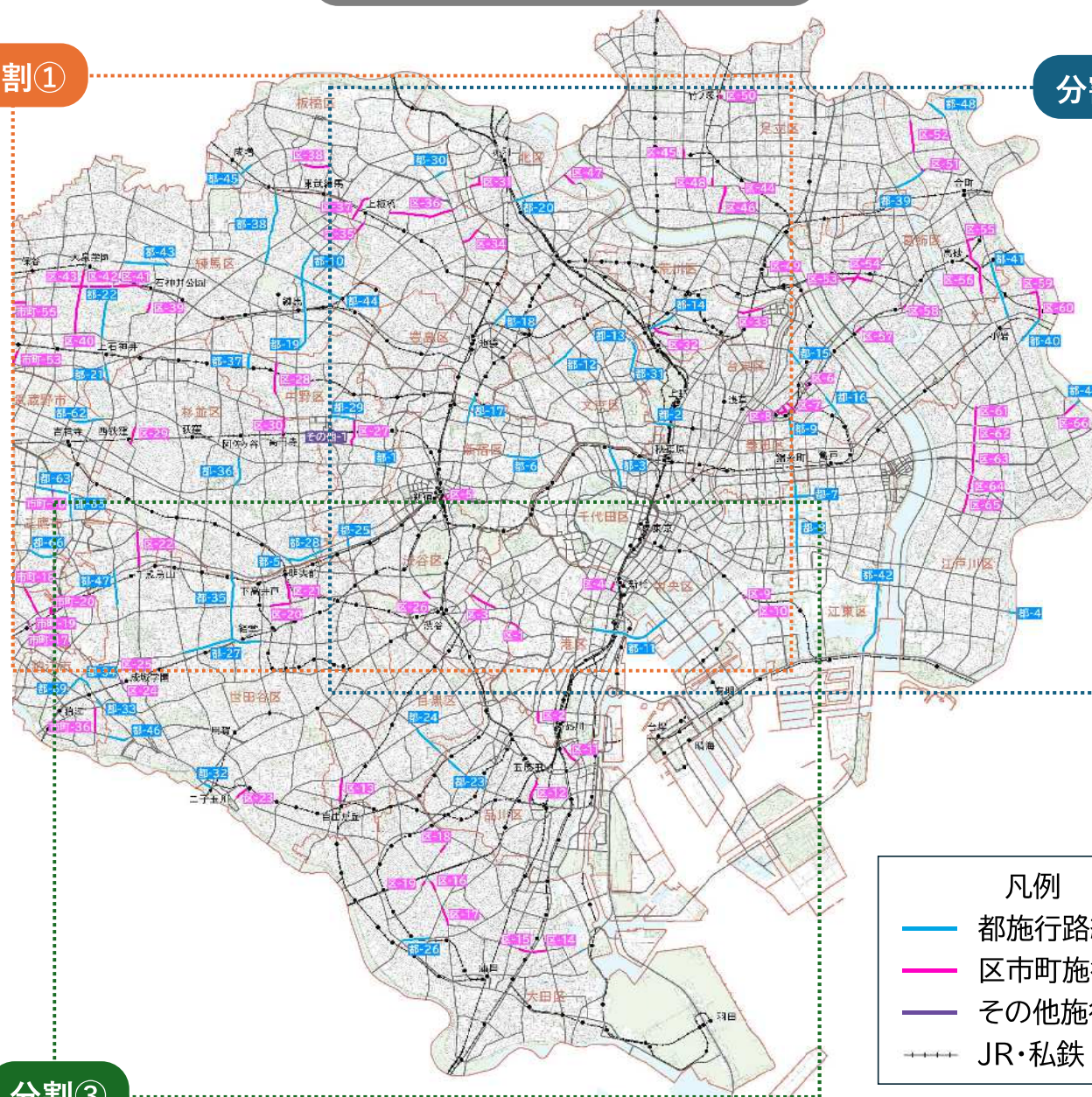
※主な選定理由

骨格：骨格幹線道路の形成	強靱化：首都東京の強靱化	交通：スムーズな道路網の形成
安全：誰もが安全に暮らせるまちづくり	国際：国際競争力の強化	まち：持続可能な地域のまちづくりへの貢献

優先整備路線（区部）位置図

分割①

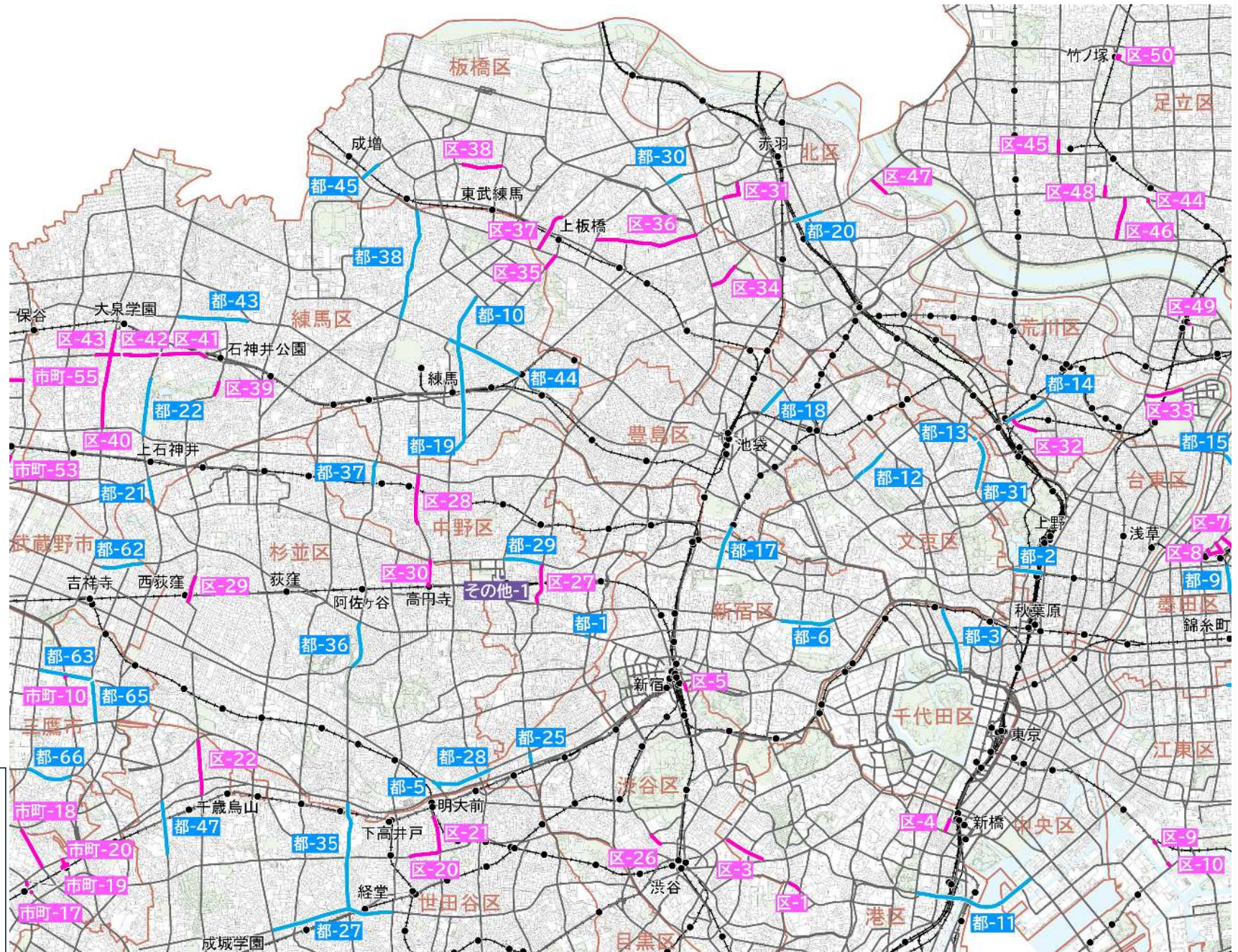
分割②



分割③

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

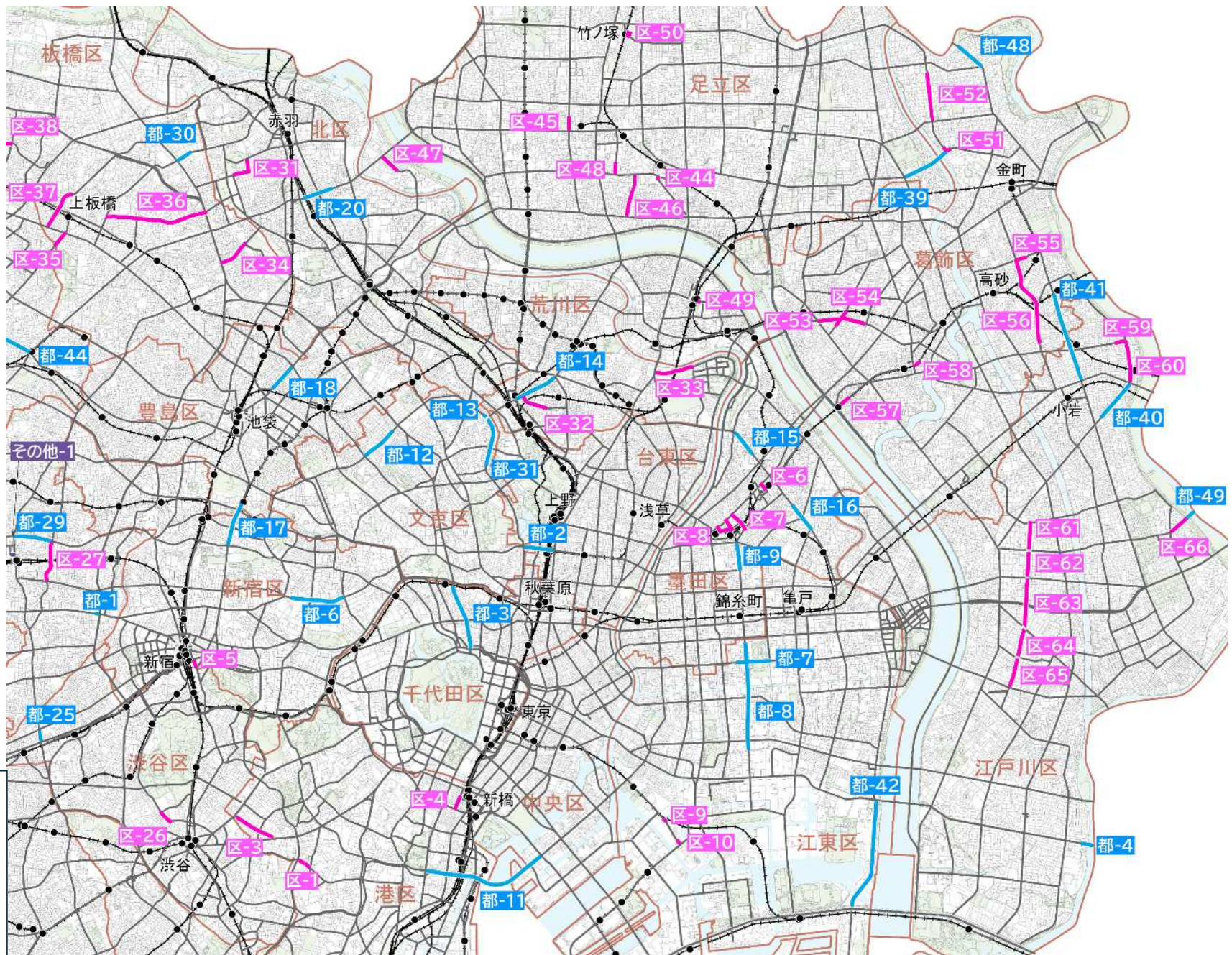
分割図①



3 優先整備路線の選定

120

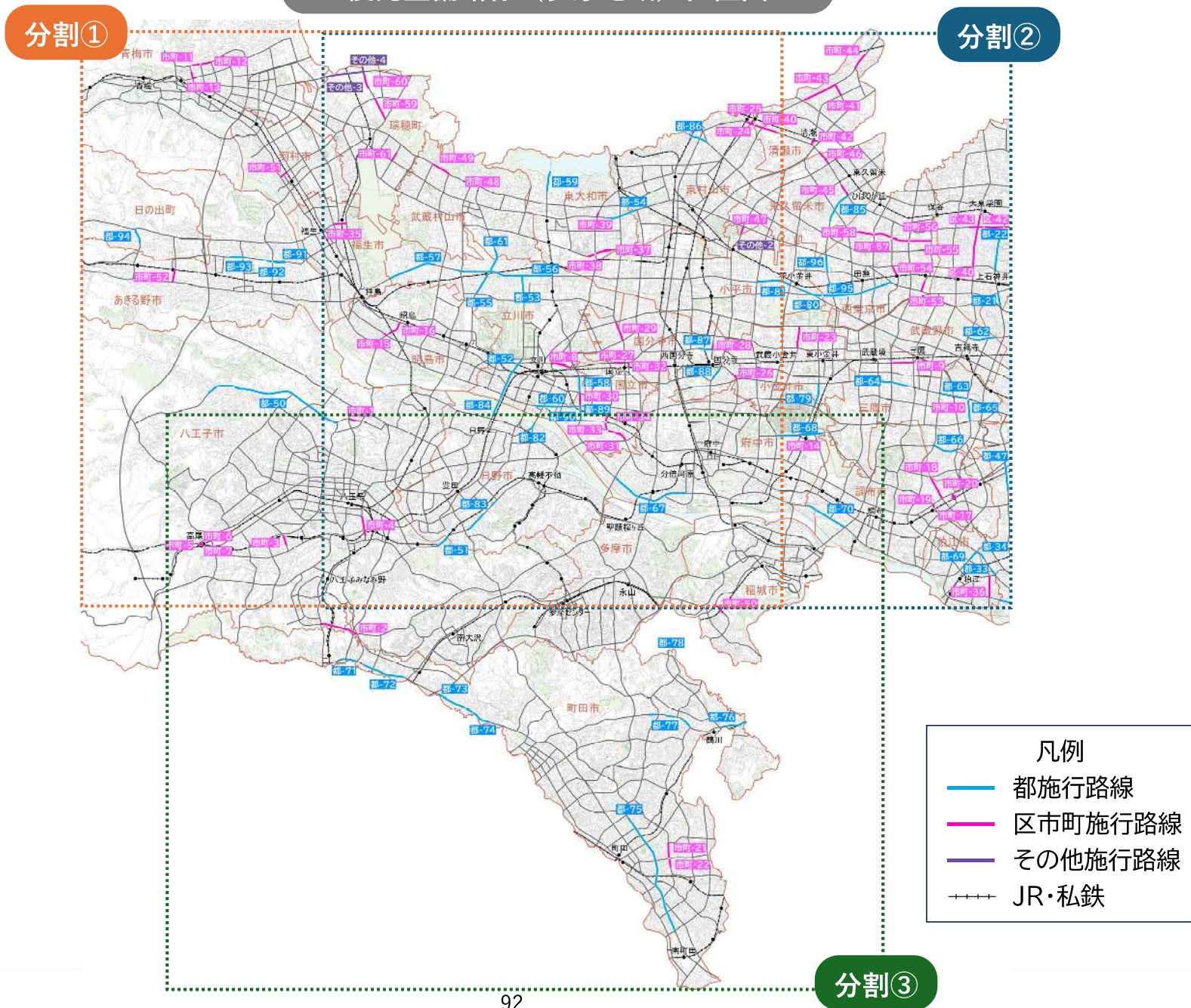
分割図②



凡例

- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

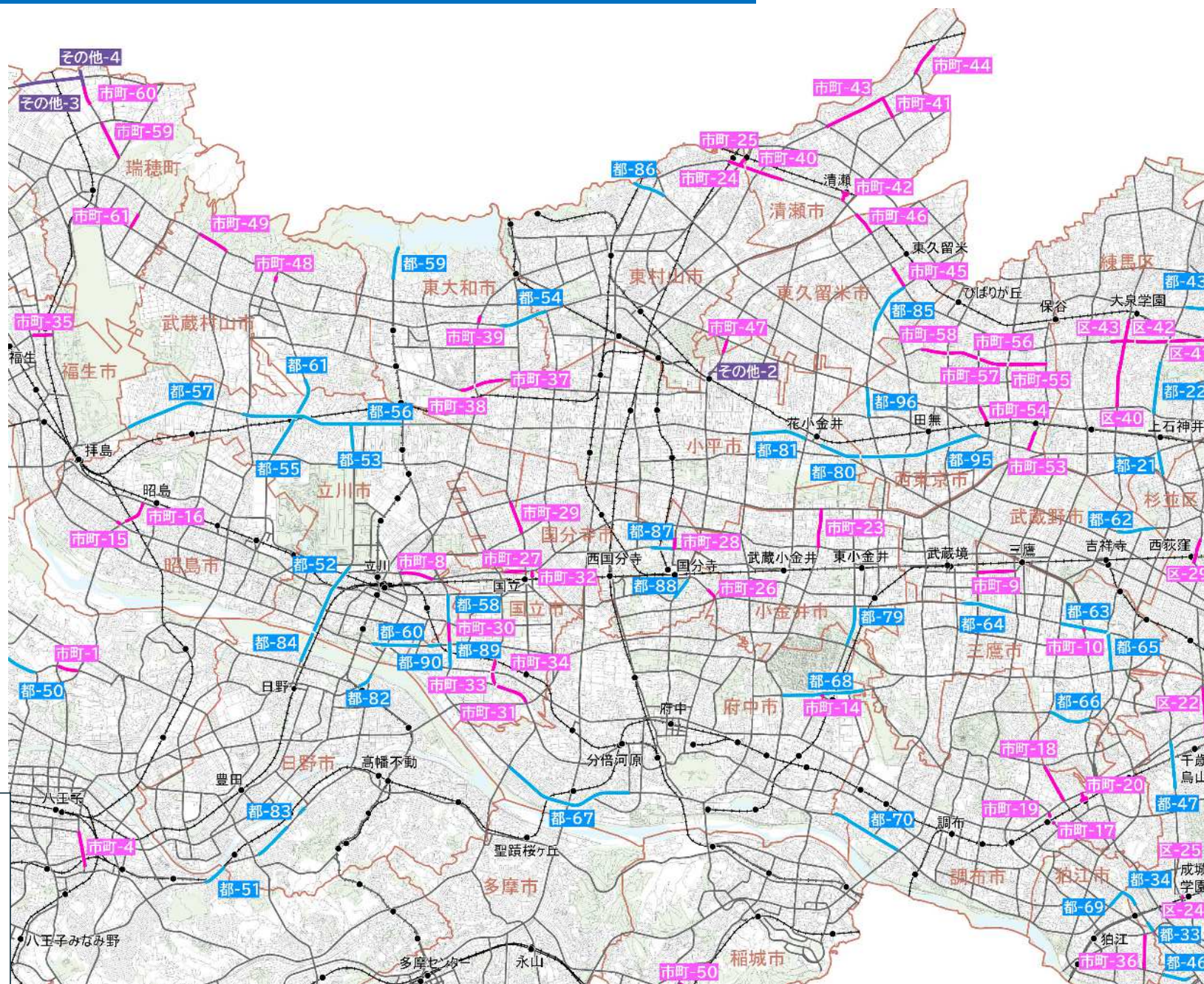
優先整備路線（多摩地域）位置図



3 優先整備路線の選定

124

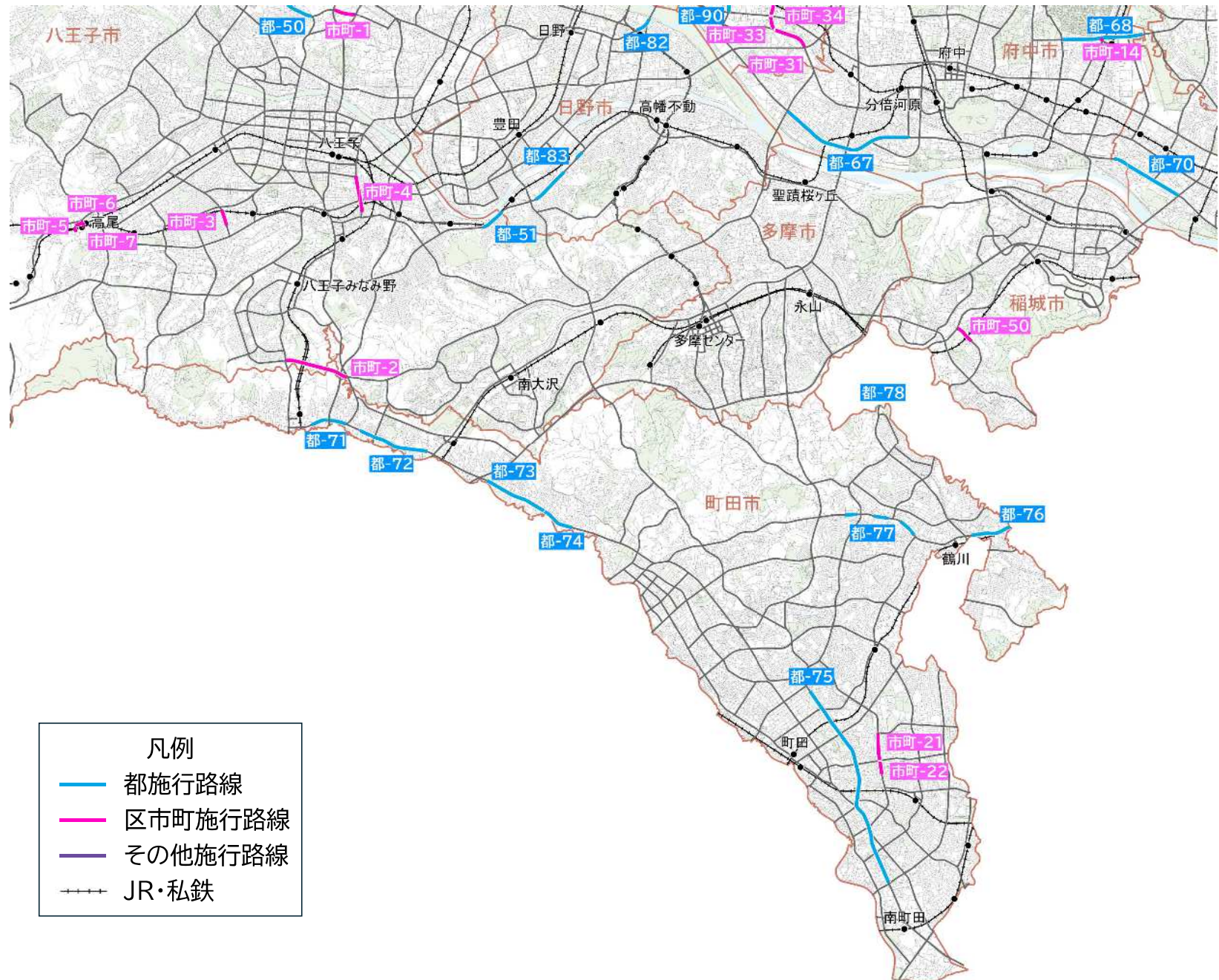
分割図②



凡例

- 都施行路線
- 区市町施行路線
- その他施行路線
- JR・私鉄

分割図③



既存の道路網と現在事業中の道路に加え、第五次事業化計画の優先整備路線が全て完成した場合の整備効果を示します。

骨格幹線道路網の形成

現在事業中の路線に加え、優先整備路線が完成することにより骨格幹線道路網の完成率が向上します。骨格幹線道路網が形成されると交通の円滑化及び防災性の向上が図られるとともに、生活道路へ流入する通過交通が減少するなど、安全性の向上が期待されます。さらに、区部と多摩地域、東京と隣接県との更なる連携強化が図られます。

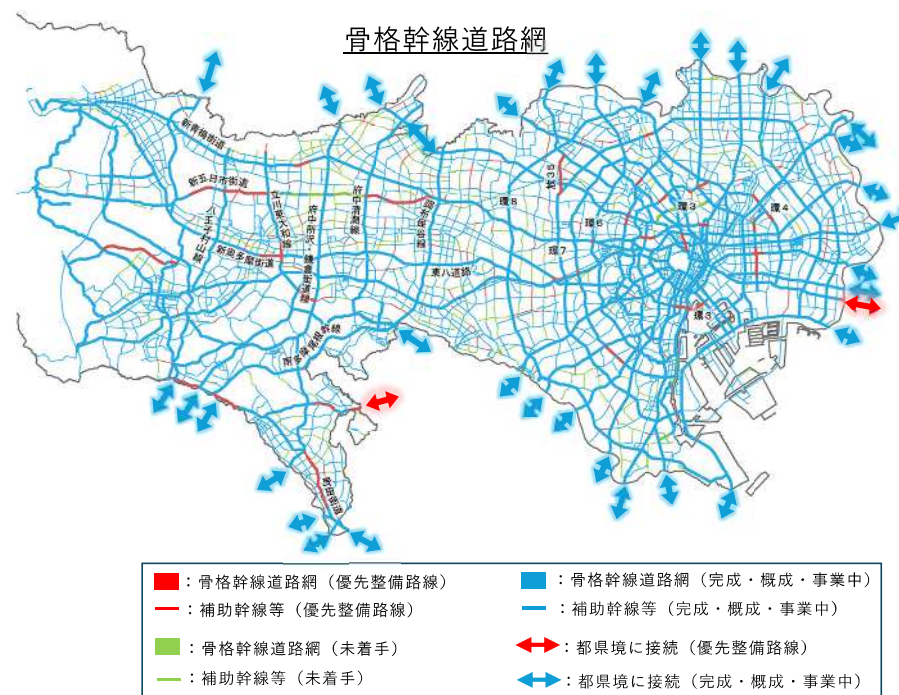
首都東京の強靱化

○緊急輸送道路網の信頼性向上・災害時の避難

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

○災害応急対策活動の支援

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



緊急輸送道路の拡幅イメージ



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。

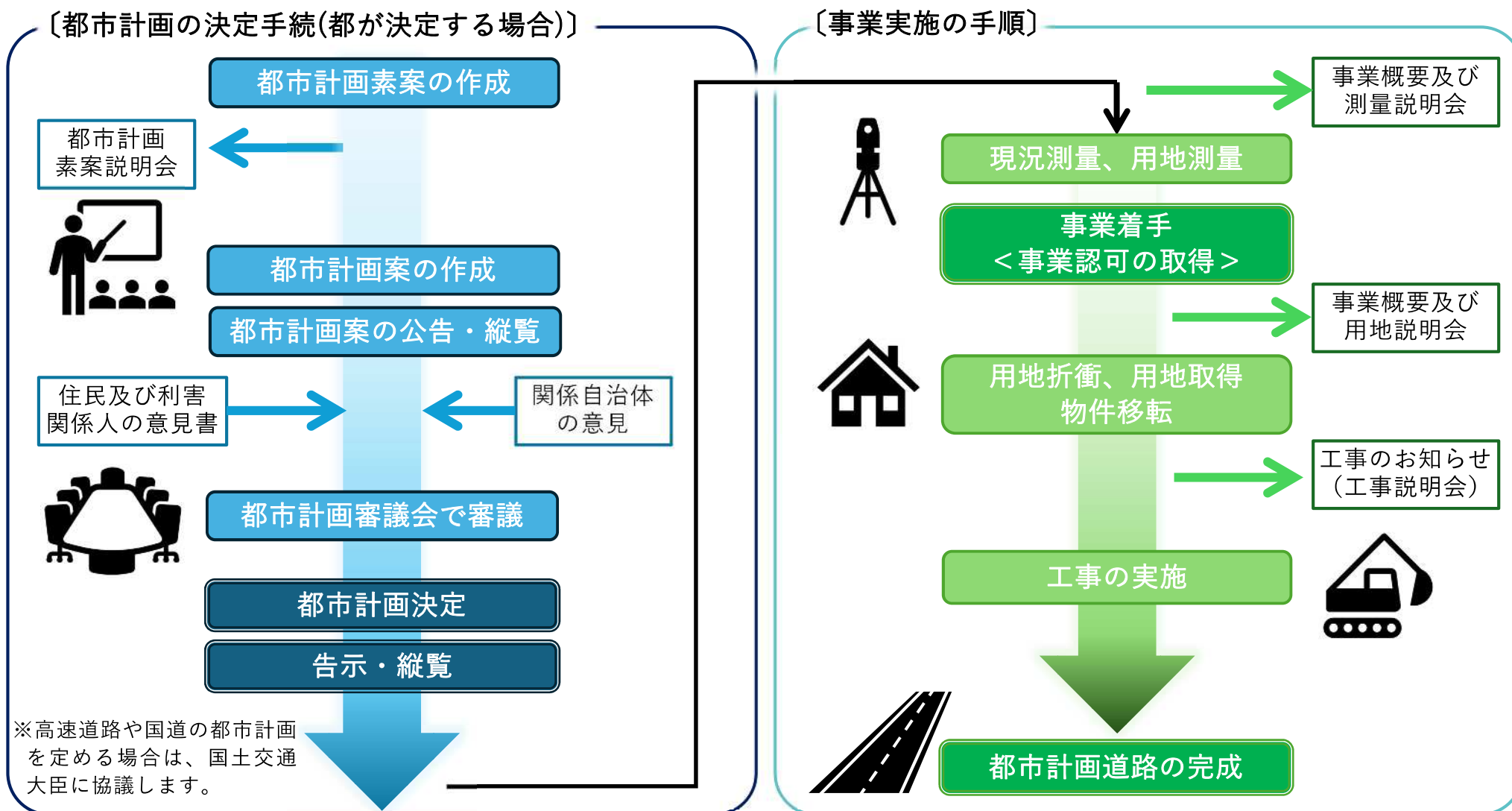
誰もが安全に暮らせるまちづくり

○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。

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

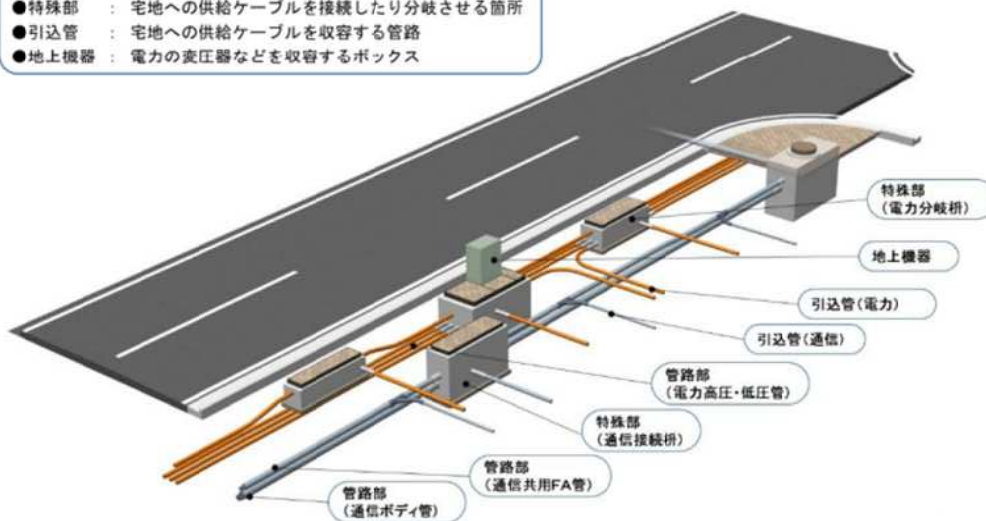
都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を進めています。

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



松原通り（調布市）

車道混在



平和橋通り（江戸川区）

歩道を活用した整備事例

自転車歩行者道（構造的分離）



台場青海線（江東区）

自転車歩行者道（視覚的分離）



湾岸通り（港区）

幅員の見直しによる整備事例

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

整備前



整備後



東八道路（調布市、三鷹市）

出典：東京都自転車通行空間整備推進計画を基に作成

05

都市計画道路区域内の建築制限への対応

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。

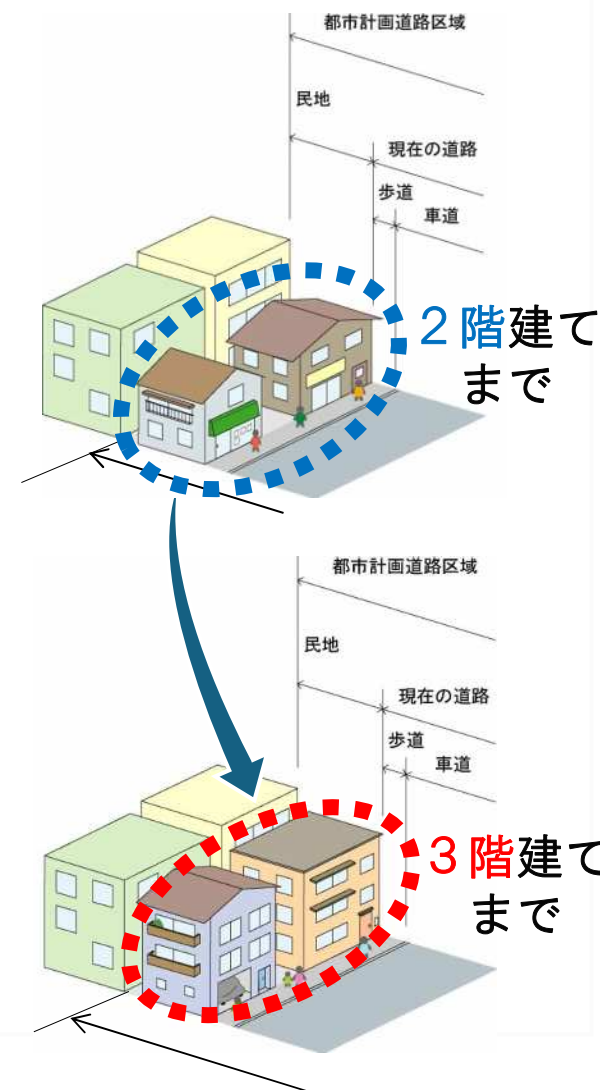
建築制限を緩和

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。

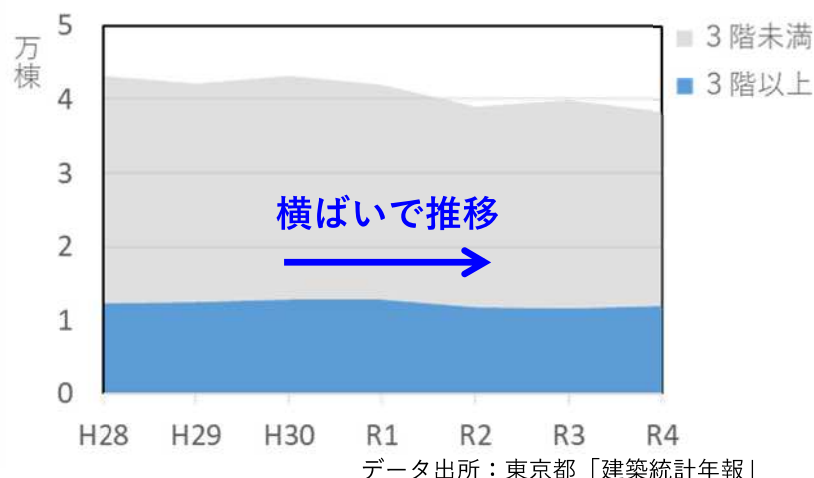


都内の都市計画道路区域内の建築制限は、これまで事業化計画の策定に合わせて順次緩和しており、平成28年4月からは、3階建て建築のニーズの高まり等を背景に、それまで対象外だった優先整備路線にも範囲を拡大し、全ての路線に建築制限の緩和を適用することとしました。

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

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

都内の着工建築物の棟数の推移
(木造・鉄骨造・コンクリートブロック造)



防火地域等による構造制限

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

出典：集団規定に係る基準検討委員会（第4回R7.4）国交省

都内の都市計画道路の区域内における建築制限緩和の経緯

特別区※：昭和56年～／八王子市：平成15年6月～

一定の要件の下、3階建て、高さ10m以下まで建築制限を緩和

- 1 都市計画道路の当該区間の事業の施行が近い将来に見込まれていないこと。
- 2 防火地域内にあること。
- 3 商業地域又は近隣商業地域内にあること。
- 4 容積率が300%以上
- 5 都市計画道路の区域外面積が100㎡以内
- 6 建築物の構造が、次の要件に該当し、かつ、容易に移転、又は除却できる。
 - (1) 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
 - (2) 主要構造部が、鉄骨造、コンクリートブロック造等であること。等

特別区：平成16年4月～／市町※：平成18年6月～

地域や容積率などの要件を撤廃

※八王子市：平成16年4月～
三鷹市：平成20年6月～

- i 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと。
(第三次事業化計画優先整備路線外)
- ii 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- iii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- iv 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。等

平成28年4月～

第四次事業化計画の優先整備路線にも建築制限の緩和を適用

Column 都市計画道路の区域における固定資産税・都市計画税について

都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税※¹と都市計画税※²の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられています。

この場合、土地の価格について、各市町村（区部は東京都※³）が定める補正率が適用されます。

<都市計画道路予定地の補正：東京都区部※³における例>

補正率表

路線区分 地積割合		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。

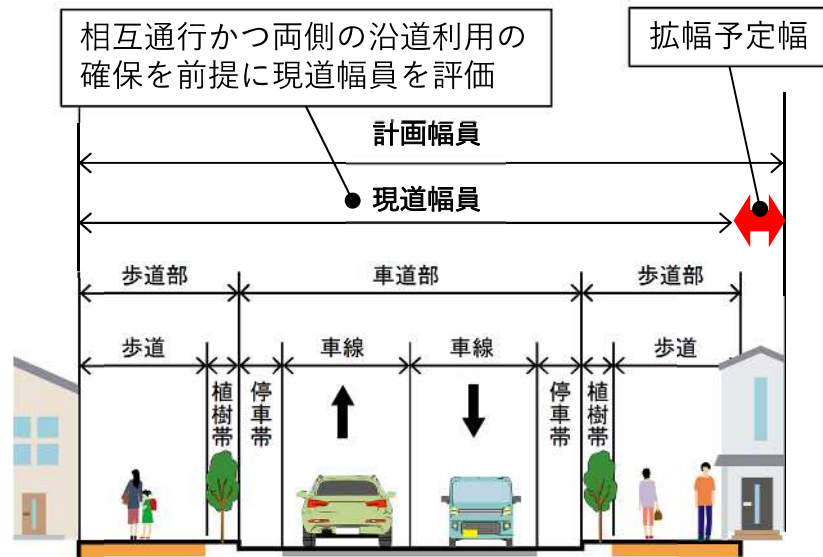
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下「基本方針」といいます。）では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

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

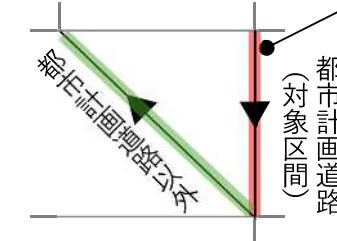
⇒ 現道が機能を有している場合、拡幅計画を廃止（現道合わせ）



②整備方針で追加した概成道路の検証方法

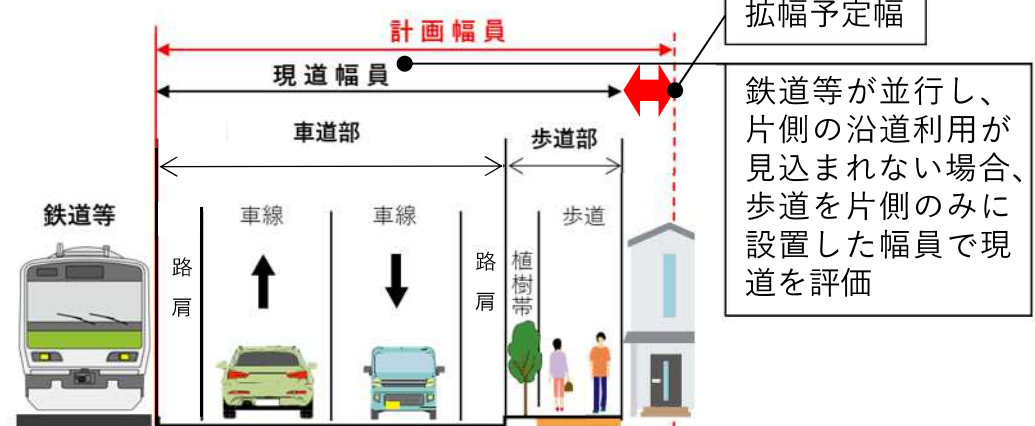
- ・①の考えに加え、現道が一方通行の路線や沿道利用が見込まれない路線も含めて現道幅員を評価

■一方通行の概成道路



一方通行の概成道路（現道）の近傍に逆方向の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が存在し、これらが都市計画道路に求められる機能を有する場合、一方通行として必要な幅員で現道を評価

■沿道利用が見込まれない概成道路



鉄道等が並行し、片側の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

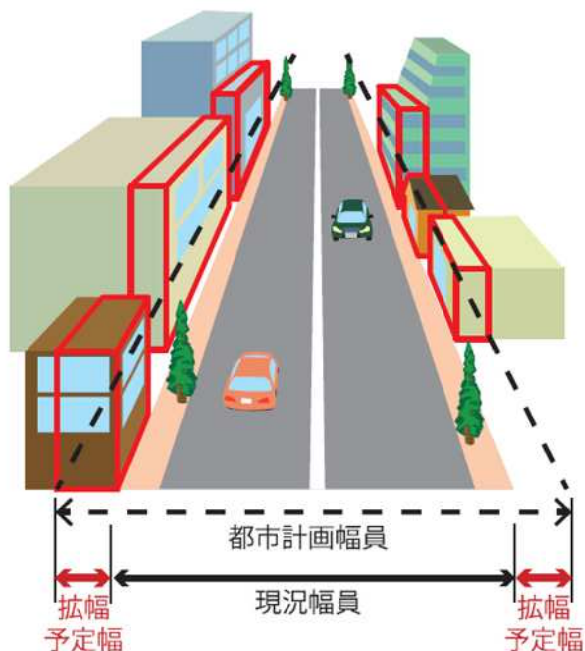
※1第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線等に選定されなかった路線を含みます。

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

Column 整備形態に着目した都市計画道路の見直し

基本方針では、第四次事業化計画の優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路について更なる見直しを行うため、その整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、計画変更等の対応方針を示しました。この方針を受け、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路の拡幅計画の廃止や橋詰の縮小などを行いました。

概成道路の拡幅計画の廃止 (現道合わせ) 9 区間約 8 km



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 2 km

既存道路による代替が可能な区間の廃止 1 区間約 0.8 km

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います。

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。

検証結果

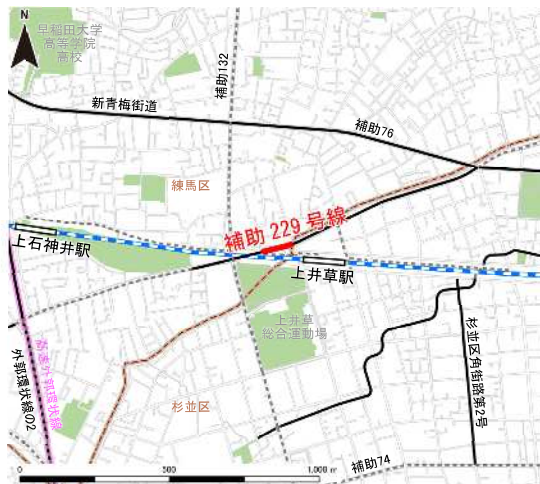
概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図



検証結果

■基本方針による概成道路の検証

概-1 補助229号線



補助229号線
計画幅員20m 現道幅員18m

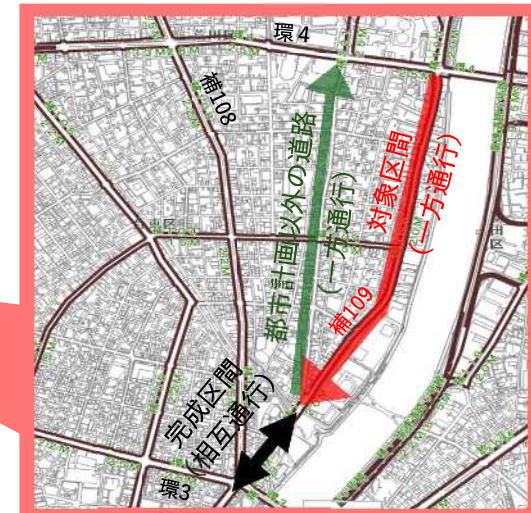
補助229号線の対象区間について、歩行者等の地域の状況を踏まえ、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であること、延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

■一方通行の概成道路の検証

概-2 補助109号線



補助109号線
計画幅員20m 現道幅員約15m



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

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

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

検証結果

■沿道利用が見込まれない路線

概-3 補助159号線



補助159号線
計画幅員15m 現道幅員9.5m

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

概-4 福生3・4・10号線



福生3・4・10号線
計画幅員18m 現道幅員約12.5m

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

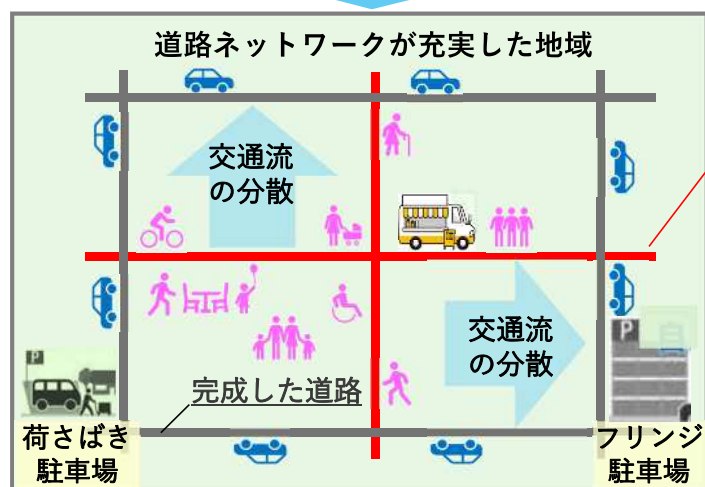
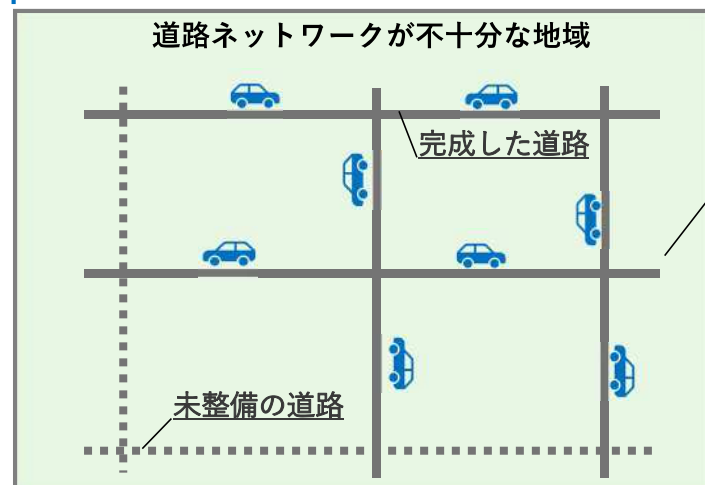
06

道路空間の再編

道路空間の再編とは

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

道路空間の再編のイメージ



道路空間の再編前のイメージ



出典：国土交通省,ウォーカブルポータルサイト

道路空間の再編後のイメージ



歩行者空間拡大

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⁴⁵

道路空間の再編に取り組む背景：道路に求められるニーズの多様化

都市の道路（街路）は、自動車交通の処理に加え、都市内に連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担っています。これまで、道路ネットワークの整備に加え、無電柱化や自転車通行空間の整備、道路の景観整備などが進められてきました。近年では、ターミナル駅周辺などにおいて、都市開発と連動して歩行者空間を重視したまちづくりが進められており、ポストコロナやインバウンド需要の増加等を背景に、都市機能の集積が進む都心や地域の拠点において、ウォーカブルなまちづくりへのニーズが高まっています。また、自転車シェアリングや電動キックボードなど、新たな交通サービスも普及しています。

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

時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



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

景観整備の事例（行幸通り）



出典：国土交通省,良好な道路景観と賑わい創出のための事例集

ウォーカブルなまちづくりの取組事例



出典：渋谷区HP



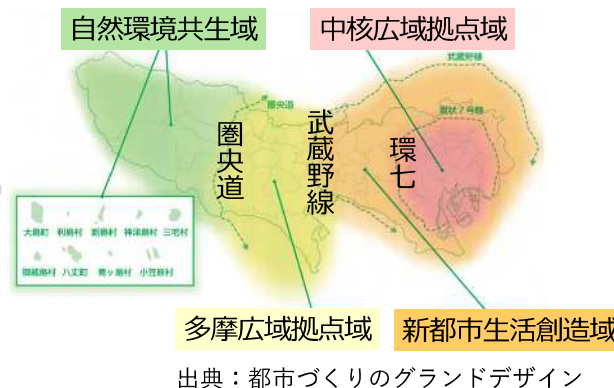
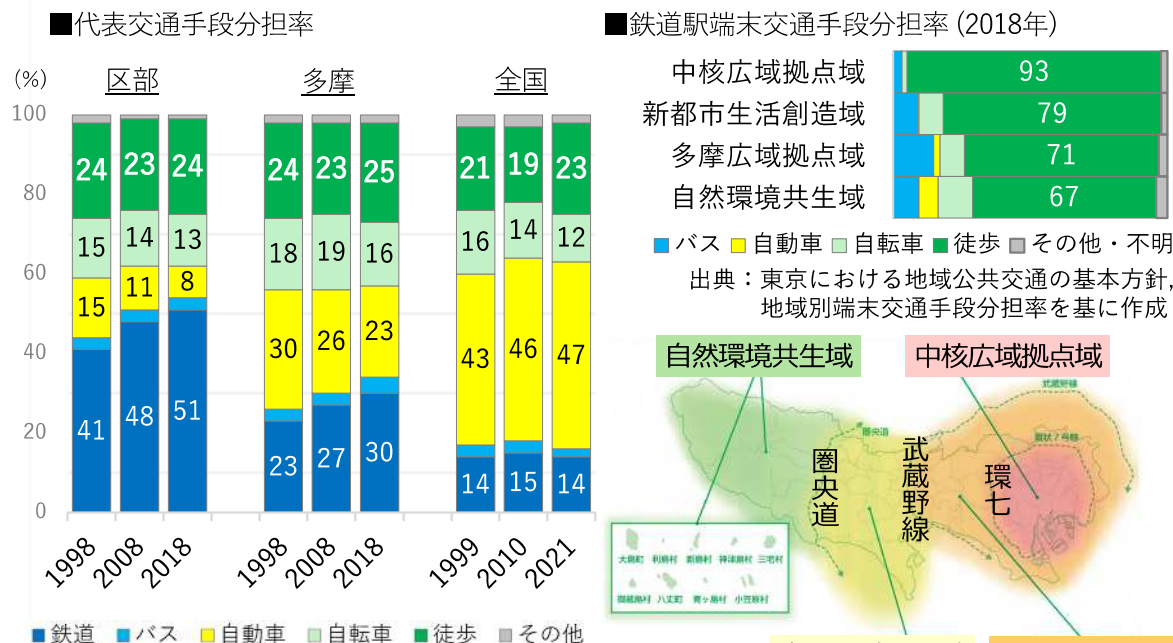
出典：豊島区HP

道路空間の再編に取り組む背景：交通インフラのストック活用

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

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

交通手段分担率



徒歩トリップの分布

帰宅目的を除く鉄道端末も含めた徒歩を集計



出典：新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏（R3.3東京都市圏交通計画協議会）

1 「道路空間の再編」の取組方針⁴⁷

道路空間の再編の取組方針

ウォーカブルな都市東京の実現に向け、道路空間の再編を都内に幅広く展開するためには、整備事例を蓄積することが重要です。そこで、道路空間の再編を先導するモデルケースとなるような道路を「リーディング路線※」として選定します。リーディング路線は、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、道路空間や幅員構成、整備範囲、創出される空間の活用方策などを検討した上で、令和22年度までに工事着手を目指します。

道路に求められるニーズの多様化

- ▷都市機能が集積する拠点等における
ウォーカブルなまちづくりへのニーズの高まり
(ポストコロナ、インバウンド需要増加 等)
- ▷新たな交通サービスの普及

道路の空間機能や新たなサービスへの
ニーズが高まる

交通インフラのストック活用

- ▷首都圏三環状道路や骨格幹線道路等の整備が進展
(都心の都市計画道路網の整備率は約9割)
- ▷鉄道ストックを基軸とした都市構造

道路の多様な機能を発揮できる
交通環境が整いつつある

まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編し
ウォーカブルな都市東京を実現

道路空間の再編を都内に幅広く展開するため
先導的なモデルケースとなる「リーディング路線※」を選定

※リーディング路線の選定基準に該当しない道路においても、地域の状況やまちづくりの動向などに応じて、柔軟に道路空間の再編を進めることが可能です。
特に、都市再生特別地区や都市開発諸制度の活用が予定されている沿道では、民間事業者との連携を図りながら、道路空間の再編の可能性について調整します。

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、訪れたいくなるウォーカブルな空間を創出することで、国内外の多様な人々の出会い、交流及び連携が促進され、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現に寄与するものと考えられます。また、東京の活力や地域の個性が感じられる緑豊かな道路空間が随所に生み出されることで、国際観光都市としてのプレゼンスが高まることが期待されます。さらに、将来的には次世代モビリティなどの新技術の社会実装が進むことで、移動の効率性、安全性、快適性等が向上し、道路機能の進化にも貢献します。

東京の活力が感じられる道路空間



広幅員の歩道を備えるとともに、次世代モビリティを実装した未来の道路空間。道路と沿道建築物とが一体となって都市の活力を演出

居心地が良く緑豊かな道路空間



人々の憩いの場を備えた緑豊かで快適な道路空間。歩行者空間を拡大するとともに、暑さ対策として街路樹の樹冠により緑陰を確保

地域の個性を象徴する道路空間



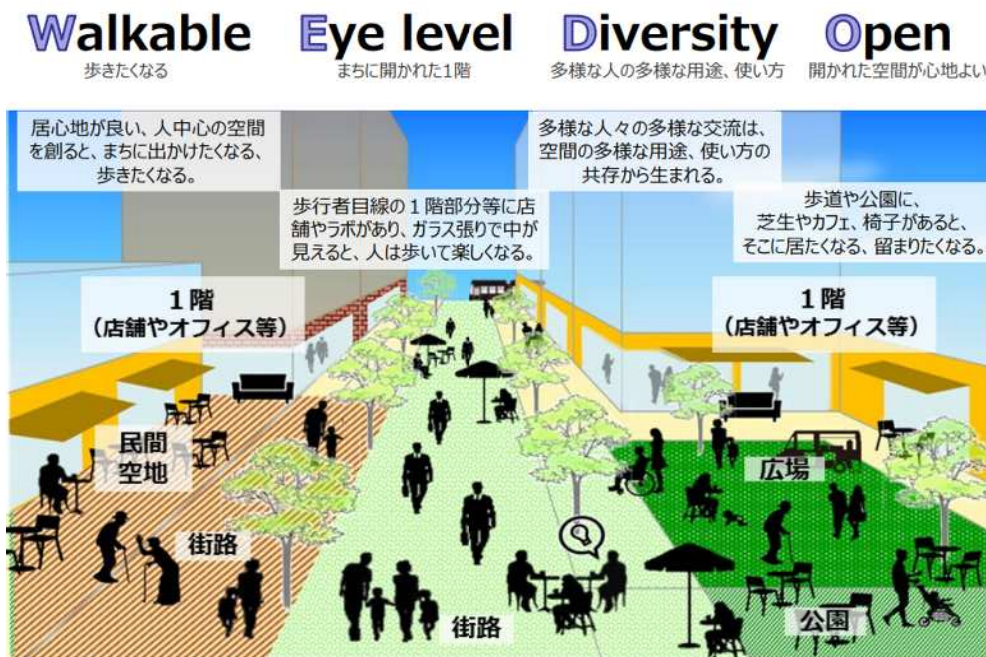
地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

Column 人中心の都市空間創出に向けた国の動き

令和元年、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」が取りまとめられました。これを受け国では、区市町村が作成する都市再生整備計画に、官民一体となって交流・滞在空間を創出する取組を位置付けており、こうした取組について法律・予算・税制のパッケージによる支援が行われています。

令和2年には歩行者利便増進道路（ほこみち）制度が創設されたほか、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」では、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰する考え方が提示されました。この考え方を踏まえ、人中心の道路空間の構築の実現に向け、令和7年に「歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン」が策定されました。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワード



出典：国土交通省,第6回マチミチ会議資料

「2040年、道路の景色が変わる」で示された考え方



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

出典：国土交通省,2040年、道路の景色が変わる

Column 海外における道路空間の再編事例

海外の多くの都市では、道路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、人々が多様な活動を繰り広げられる空間を創出する取組が進められています。これらの取組は、都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

海外における道路空間の再編事例



事例1 タイムズスクエア（アメリカ ニューヨーク）

〔整備前(2009年)〕



〔整備後(2015年)〕



出典：国土交通省HP,第6回都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会
⇒歩行者数が11%増加及び売上げの大幅上昇

事例2 スーパーブロック（スペイン バルセロナ）



出典：バルセロナ市HP

⇒車道を減らし、歩行者空間を創出することで、大気汚染及び騒音を低減し、市民の健康と幸福感を向上

事例3 フランシスコI世マデロ通り（メキシコシティ）

〔整備前〕



〔整備後〕



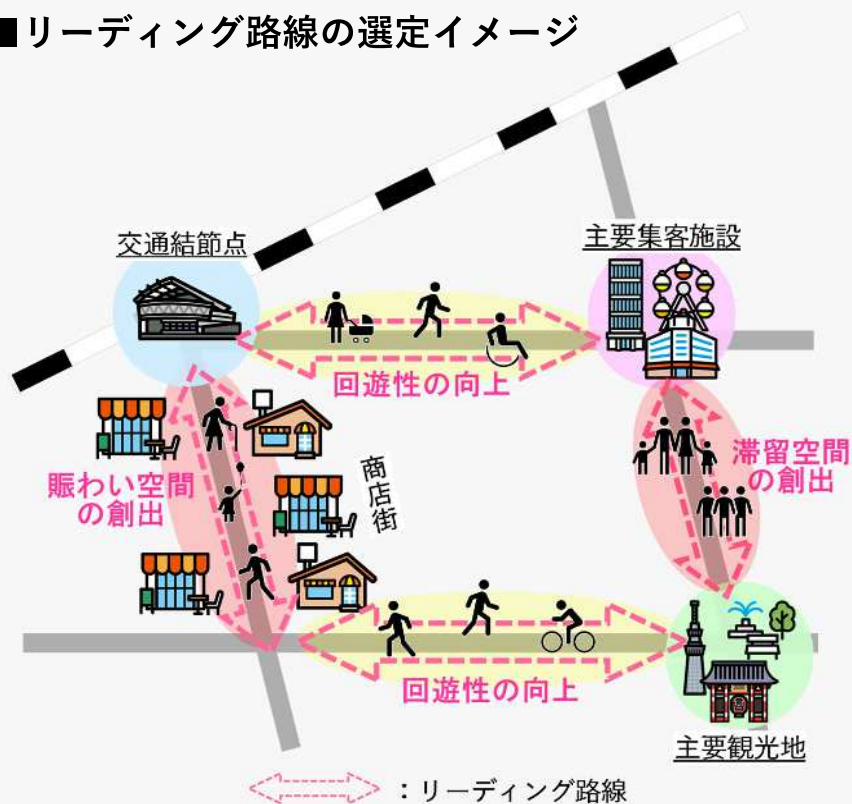
出典：URB-I - URBAN IDEAS

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

リーディング路線の選定手順

リーディング路線は、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められており、かつ、道路ネットワークの整備が進んでいる地域の中から選定します。また、道路空間の再編の実施に当たっては、道路管理者と地元自治体、地域団体等との密接な連携が必要となることから、地元自治体の意向を確認しました。

■リーディング路線の選定イメージ



完成済の都市計画道路等

①目指すべきまちづくりなどによる評価

検討対象地域の設定

視点1

国際都市東京の魅力向上

ビジネス拠点/観光地/ターミナル駅

視点2

地域のまちづくりへの貢献

主要な駅周辺/身近な中心地

ウォーカブルな道路空間が求められる区間の抽出

回遊性の向上

にぎわい・滞留空間の創出

②実現性による評価

道路ネットワークの
形成状況等の確認

地元自治体の
意向確認

リーディング路線

整備方針
策定後

周辺への交通影響等を確認した上、
令和22年度までに工事着手

①目指すべきまちづくりなどによる評価

国際都市としての東京の魅力向上及び地域のニーズに応じたまちづくりを促進するため、完成済の都市計画道路等を対象に、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間が求められる路線※を抽出しました。

視点1 国際都市東京の魅力向上

東京の国際的なプレゼンスを高める観点から、ビジネス拠点、観光地周辺、ターミナル駅周辺など、国内外の多様な人材が集い、交流・滞在する地域に位置する都市計画道路を対象としました。

評価方法	対象地域 (いずれかに該当)	ビジネス拠点：国際ビジネス交流ゾーンに位置する中核的な拠点地区（新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針） 観光地周辺：外国人旅行者が訪問した都内20位以内の観光地の周辺（令和6年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査） ターミナル駅周辺：乗降トリップ数が都内20位以内の鉄道駅の周辺（東京都市圏パーソントリップ調査）
	区間抽出 (全て該当)	回遊性向上の視点：交通結節点、主要観光地又は主要集客施設への経路 滞留空間創出の視点：幅員22m以上（歩行者空間3.5m＋滞留空間2.0mの確保を想定）

視点2 地域のまちづくりへの貢献

地域の個性を生かしながら、歩いて暮らせるまちづくりを促進する観点から、地域の拠点となる主要な駅周辺や身近な中心地に位置する都市計画道路を対象としました。なお、都市計画道路でなくても、自動車交通流が都市計画道路に分散することで、歩行者優先化を検討できる商店街や、道路や公園等の都市計画施設と一体的又は連続的な空間を形成することで、地域資源の魅力向上に寄与する道路等も対象としました。

評価方法	対象地域	主要な駅周辺又は身近な中心地の周辺の中から区市町が選定
	区間抽出	交通結節点、主要観光地又は主要集客施設への経路の中から区市町が選定

※対象路線が多車線の緊急輸送道路の場合は、4車線以上を確保することを原則としました。

②実現性による評価

道路ネットワーク等の形成状況の確認

道路空間の再編により自動車交通容量が減少する場合でも、円滑な自動車交通の確保が必要となるため、周辺道路のネットワークの形成状況を確認します。また、安全で快適な歩行空間の形成に向けて、駐車施設の集約化や荷さばき駐車場の確保など、実効性のある交通対策を講じることができる「駐車場地域ルール」の策定が可能なエリアであるかどうかを確認しました。

評価方法
(全て該当)

- ・原則、隣接する都市計画道路※が完成又は概成
- ・駐車場地域ルールが策定可能なエリア

地元自治体の意向確認

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

評価方法
(全て該当)

- ・地元自治体において、ウォーカブルなまちづくりに取り組んでいる。
例：地域のまちづくり計画等において位置付けがある。／社会実験が行われている。
- ・地元自治体において、道路管理者と連携し、道路空間の再編に取り組む意向がある。

■リーディング路線周辺の道路ネットワークの形成状況のイメージ



■社会実験の事例： 滞留空間の設置（渋谷中央街）



再編を進める路線や箇所を示した写真ではありません。

■社会実験の事例： フルモール化（新宿4号街路）



※評価対象区間の代替経路となる都市計画道路を指します。隣接する都市計画道路が事業中であっても、その完成を見据え道路空間の再編等に向けた取組が進められている場合は、実現性が高いと評価しました。なお、隣接する都市計画道路の形成状況の確認は、評価対象区間が通過交通を処理する都市計画道路である場合に行いました。

評価方法の詳細

ビジネス拠点

■国際ビジネス交流ゾーン

グローバルなビジネス展開を支える機能の一層の導入を促進するゾーン

■中核的な拠点地区

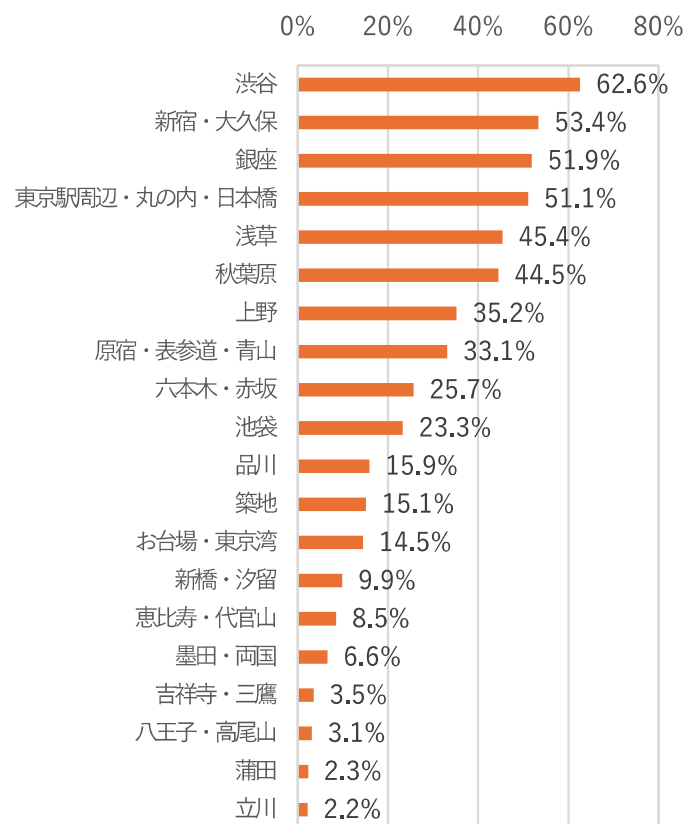
鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、多様な機能の集積を図る地区



出典：新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針
(R7.3 東京都)

観光地周辺

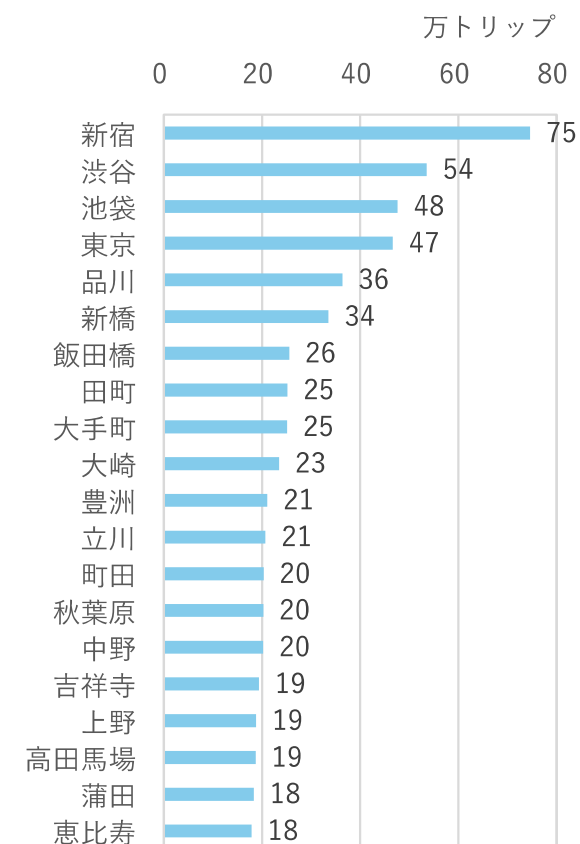
外国人旅行者が訪問した割合が都内20位以内の場所において「Go Tokyo」東京の観光公式サイトで紹介されている観光スポットの周辺



出典：令和6年 国・地域別外国人旅行者行動特性
調査報告書（東京都）を基に作成

ターミナル駅周辺

乗降トリップ数が都内20位以内の鉄道駅（東京都市圏パーソントリップ調査）の周辺



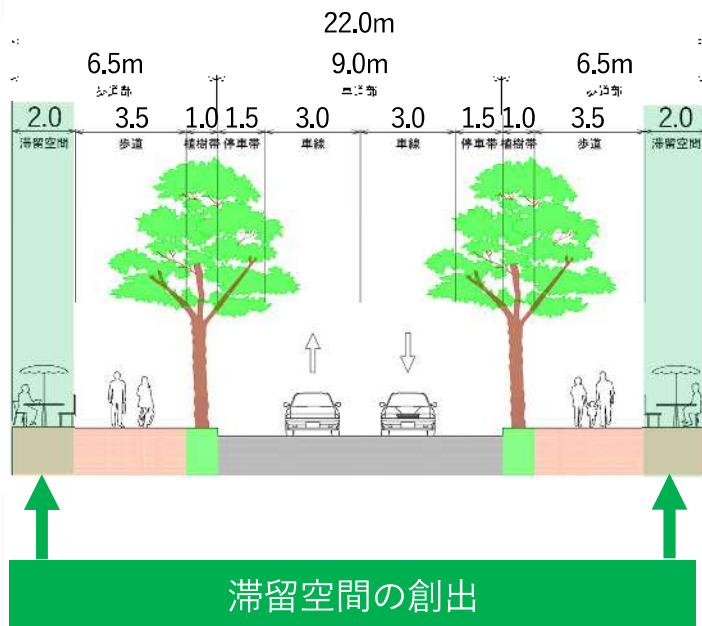
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査
を基に作成

評価方法の詳細

視点1の評価に当たっての最低幅員

歩行者空間3.5mと滞留空間2.0mの確保を想定し、幅員22mとしました。

■再編後のイメージ

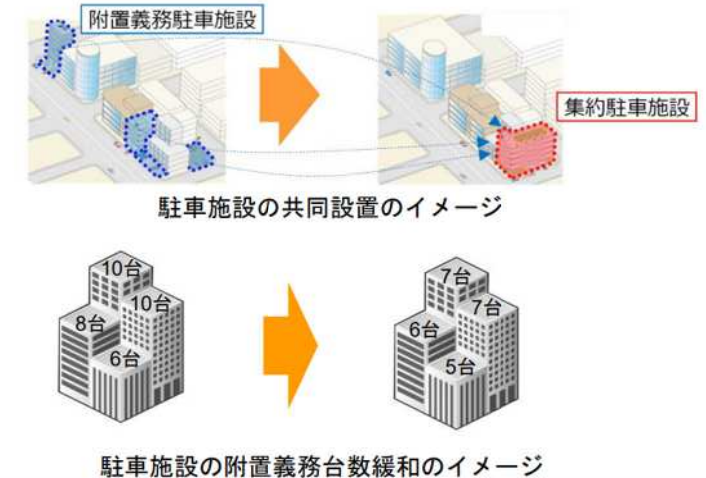


注：このイメージ図は、視点1（国際都市東京の魅力向上）の評価に当たっての最低幅員の考え方を示したものであり、道路の標準的な整備形態を示したものではありません。

駐車場地域ルール

駐車場の出入口が乱立すると、車と歩行者の錯綜による危険や、店舗等のまちの連続性を分断し賑わいを阻害することなどが課題となります。駐車場地域ルールが策定された地区では、小規模な敷地が連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

156

リーディング路線一覧

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

2 リーディング路線の選定⁵⁷

リーディング路線一覧

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

※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、タ：ターミナル駅

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



2 リーディング路線の選定⁵⁹

リー1 補助96号線



大手町駅付近に位置する当該区間は、日本橋川に隣接しており、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針」において、沿川の道路を再編し、水辺に近いウォーカブルな道路空間を創出する方向性が示されました。これを踏まえ、当該区間の沿道地域では、地元組織が主体となってまちづくりの検討が進められています。

リー2 放射33号線(八重洲通り)



当該区間は東京駅前に位置し、周辺では東京ミッドタウン八重洲をはじめとする複数の再開発プロジェクトが進行しています。また、再開発と連動してバスターミナルの整備が進められています。

地元組織が主催した社会実験では、歩行者空間の拡充に資するパークレットが設置されるとともに、歩行環境改善やにぎわい創出のためのイベント等が実施されました。

リー3～8 補助66号線(新宿通り)ほか5路線



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

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

リー9～10 放射28号線(中央通り)ほか1路線



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

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

2 リーディング路線の選定⁶¹

リー11 台東区道台第78号線(雷門通り)



浅草地区は、まちづくりビジョンである浅草未来図案の中で「歩いて楽しい空間」をまちに広げることを目的とした「人中心の空間の創出プログラム」を設定しています。

雷門通りでは、歩行者空間の拡充に向けて社会実験を行い、目指すべき方向性を、地域の方々と意見を交わしながら検討していきます。

リー12 補助163号線(大井町駅前中央通り)



大井町駅周辺は、区のまちづくりマスタープランにおいて中心核である都市活性化拠点に位置付けられており、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」に基づき、新庁舎が建設される広町地区などでまちづくりが進められています。

来街者の増加を見据え、日常的なにぎわい創出及び回遊性向上に向け、大井町駅前中央通りの車道の一部を歩道化する社会実験が実施されています。

リー13,14 放射4号線(大山街道)ほか1路線



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

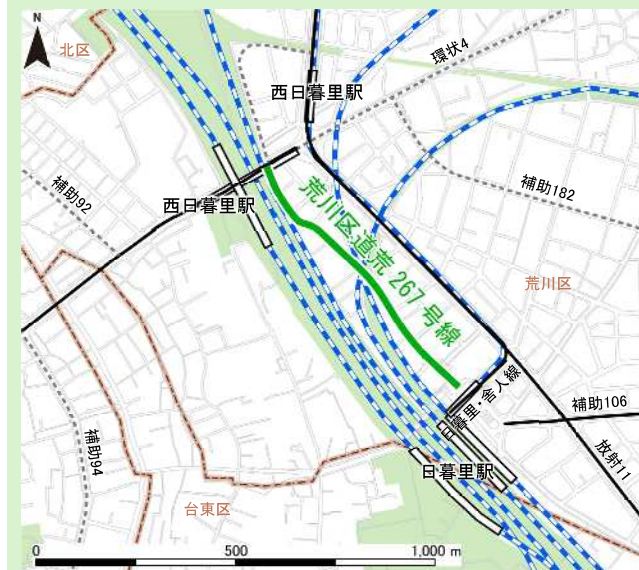
駅前広場から東西に伸びる宮益坂と道玄坂、駅と代々木公園を結ぶ公園通りは、連続する商業空間によって独自のにぎわい軸を形成しており、歩行者中心の道路空間の実現に向けて、社会実験が継続的に実施されています。このうち宮益坂は、歩道拡幅工事が進められています。

リー15～17 補助171号線(明治通り)ほか2路線



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

リー18 荒川区道荒267号線(ルートにつぼり)



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

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

2 リーディング路線の選定⁶³

リー19、20 武蔵野3・4・7号線(桜通り)ほか1路線



武蔵野市の都市計画マスタープランでは、市内の3駅周辺を拠点に位置付け、ウォーカブルなまちづくりを推進する方針が示されました。「三鷹駅北口街づくりビジョン」では、外周道路となる補助幹線道路の整備推進と合わせ、歩行者を中心とするにぎわいのエリアを創出するため、三鷹駅から放射状に伸びる武蔵野3・4・7(桜通り)や市道第16号線(かたらいの道)などについて、道路空間の再配分などによる歩行空間の拡充が検討されています。

リー21 調3・4・19



三鷹駅周辺は、市の都市計画マスタープラン・立地適正化計画において、中心拠点かつ都市機能誘導区域に位置付けられています。快適な歩行空間の創出に向けた社会実験を行い、ほこみち制度を導入するとともに、当該区間を含む駅周辺をまちづくりなウォーカブル区域(滞在快適性等向上区域)に設定し、人々の交流等を促進するための憩いの場やイベント等を利用できる環境の整備など、魅力ある都市空間の創出に向けた取組が進められています。

リー22 国分寺市道幹5号線(駅前通り)



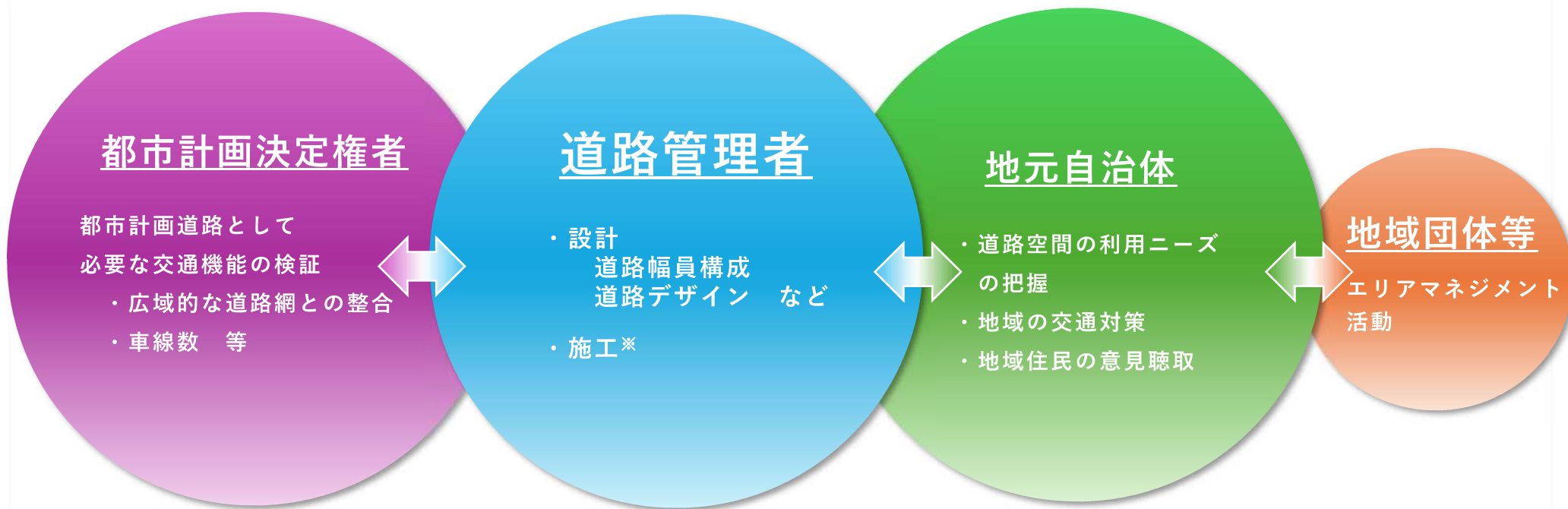
国分寺駅周辺は、市の都市計画マスタープランにおいて都市生活・文化交流の拠点に位置付けられています。北口再開発事業により駅前広場が整備され、交通アクセス軸となる国分寺3・4・12号線の整備が進められています。本整備にあわせ、並行する駅前通りにおいて、バスルート等の交通機能の転換を図り、歩行者優先のショッピングや散策が楽しめる安全・安心な通りにすることを目指し、街並み誘導型地区計画を導入するなどの取組が進められています。

道路空間の再編の進め方

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

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

道路空間の再編に当たっての関係機関の主な役割



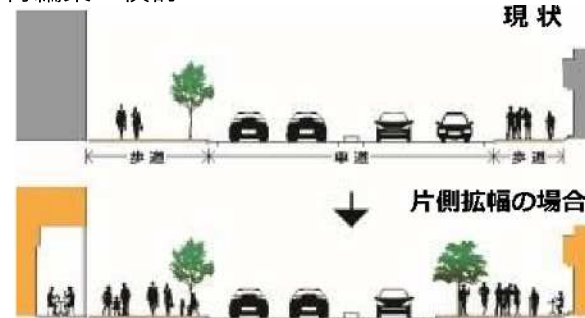
※ 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

Column 歩行者中心の道路空間の活用マニュアル

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

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

<道路空間活用のための3つの手順>

手順①	手順②	手順③
地区の交通ネットワークの整理 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。 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  交通ネットワークの整理イメージ 歩行者空間を創出する路線の選定	路線ごとの歩行者空間の創出 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。 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  道路空間再配分イメージ 歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ	活動主体の在り方 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 活動主体及び継続的活動体制の構築  活動主体の構築イメージ 取組主体又は体制の確立

出典：歩行者中心の道路空間の活用マニュアル（東京都）を基に作成

07

今後の都市計画道路整備に向けた取組

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）



整備後イメージ

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⁶⁹

自動運転などの技術革新は、道路の使い方を大きく変える可能性があります。自動運転が実用化されると、交通事故の削減、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などにつながることを期待されています。さらに、高密度な追従走行が実現すると、道路の交通容量が増加することが見込まれています。一方、自動運転等の普及により自動車の多様な使い方ができるようになると、自動車利用が増加する可能性も指摘されています。こうした技術革新に伴う道路へのニーズの変化を的確に把握していきます。

自動運転車の普及が道路空間に与える影響のイメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を基に作成

■ 高密度な追従走行が実現

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

<従来>非自動運転車両同士の場合



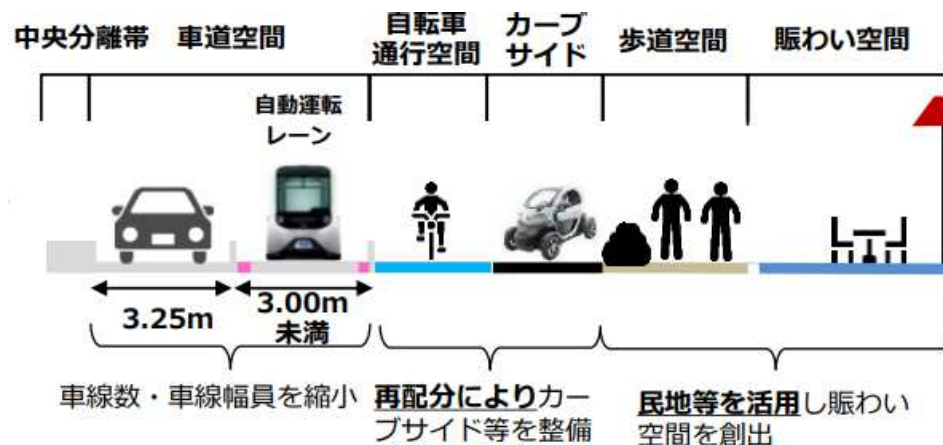
<将来>自動運転車両同士の場合



【高密度走行イメージ（出典：国土交通省資料）】

■ 道路空間の再配分が可能

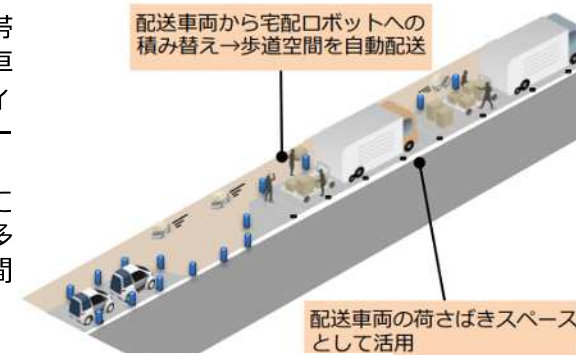
自動運転車の普及による車道空間の縮小が可能となることで、道路空間を再配分し、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出



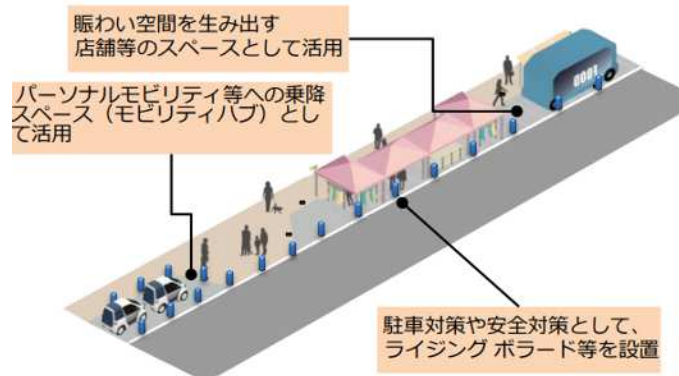
■ カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

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】



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

【今後の検討課題】

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

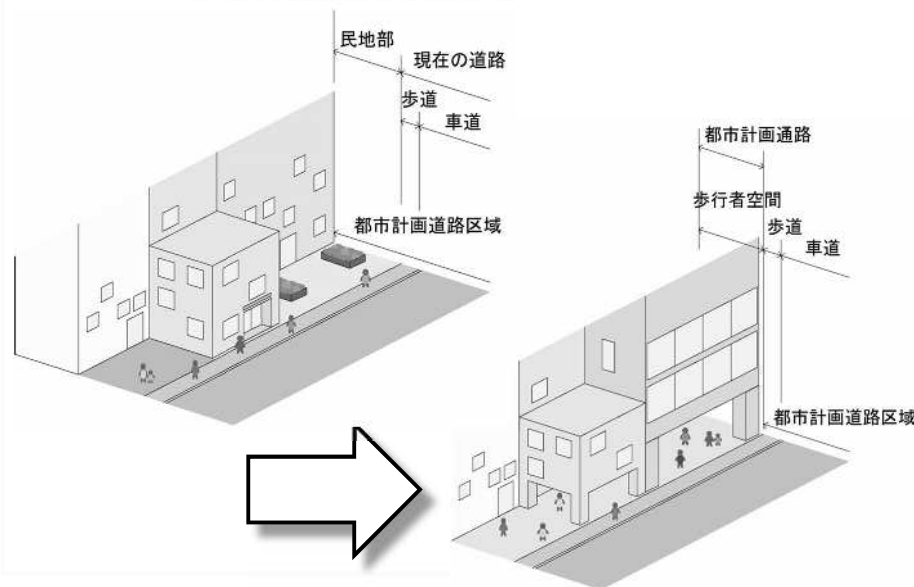
幹線道路は、まとまった自動車交通を受け持つことで地域の通過交通を排除し、ウォークブルな都市の実現に寄与するとともに、広幅員の幹線道路はそれ自体が都市のシンボルとなる場合もあります。道路に求められるニーズの多様化に対応するため、完成した幹線道路を含め、備えるべき広域的な交通機能を適宜検証するとともに、概成道路についてはその整備手法の検討などを進めます。

【国道の取り扱いについて】

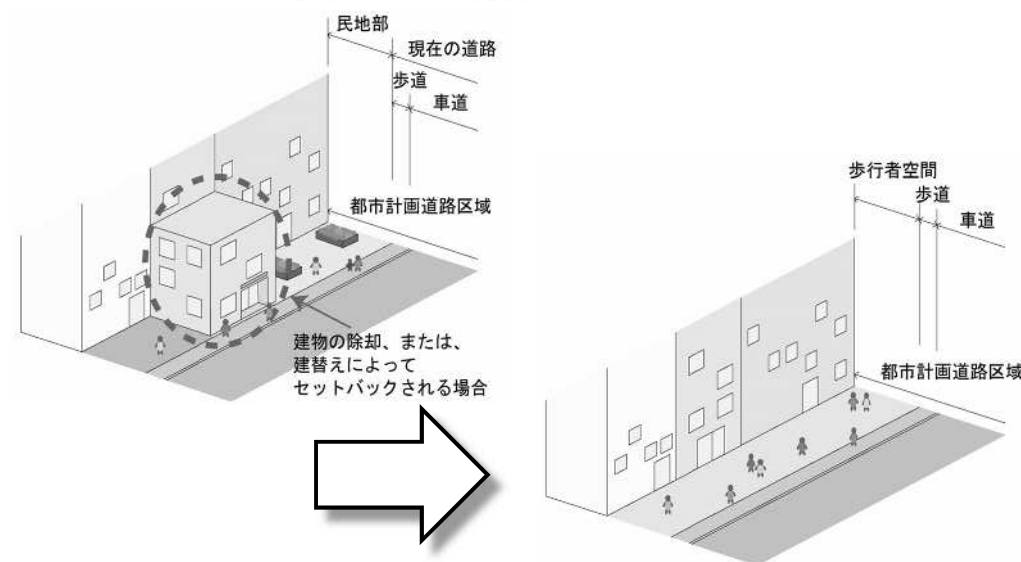
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じてその取扱いについて検討していきます。

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



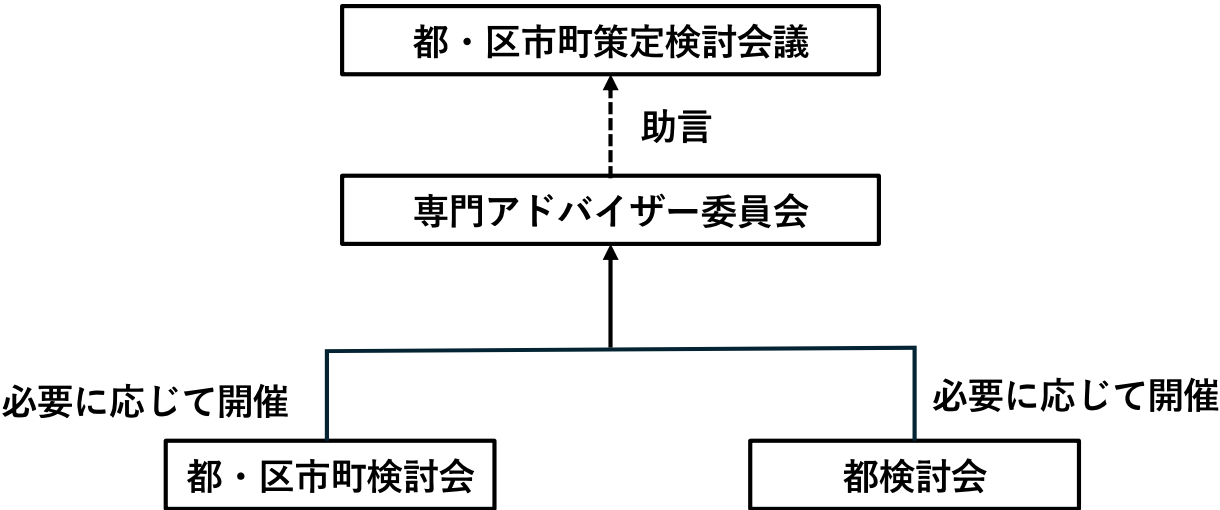
インセンティブ制度による整備イメージ



08

參考資料

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



【専門アドバイザー委員】

	氏名（敬称略）	所属
委員長	岸井 隆幸	一般財団法人計量計画研究所 代表理事
委員	飯田 晶子	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 特任講師
委員	植村 京子	深山・植村法律事務所 弁護士
委員	加藤 孝明	東京大学生産技術研究所 教授
委員	久保田 尚	埼玉大学 名誉教授
委員	竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部 教授
委員	中道 久美子	東京科学大学環境・社会理工学院融合理工学系 特定准教授
委員	西村 亮彦	国土舘大学理工学部理工学科 准教授
委員	三浦 詩乃	中央大学理工学部都市環境学科 准教授
委員	吉村 有司	東京大学先端科学技術研究センター 特任准教授

都・区市町策定検討会議 名簿

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

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

市町	八王子市	都市計画部長
	立川市	都市整備部長
	武蔵野市	都市整備部長
	三鷹市	都市再生部長
	青梅市	都市整備部長
	府中市	都市整備部長
	昭島市	都市計画部長
	調布市	都市整備部長
	町田市	道路部長
	小金井市	都市整備部長
	小平市	都市建設担当部長
	日野市	まちづくり部長
	東村山市	まちづくり部長
	国分寺市	まちづくり部長
	国立市	都市整備部長
	福生市	都市建設部長
	狛江市	都市建設部長
	東大和市	まちづくり部長
	清瀬市	都市整備部長
	東久留米市	都市建設部長
	武蔵村山市	都市整備部長
	多摩市	都市整備部長
	稲城市	都市建設部長
	羽村市	まちづくり部長
	あきる野市	都市整備部長
	西東京市	まちづくり部長
	瑞穂町	都市整備部長
	日の出町	まちづくり課長

■ 都・区市町検討会 名簿

東京都	都市整備局	都市基盤部長【座長】
		街路計画課 街路計画課長 都市基盤道路交通専門課長
特別区	千代田区	景観・都市計画課長
	中央区	管理調整課長事務取扱参事
	港区	土木課長
	新宿区	都市計画課長
	文京区	都市計画課長
	台東区	都市計画課長
	墨田区	都市計画部参事 (都市計画課長事務取扱)
	江東区	都市計画課長
	品川区	都市計画課長
	目黒区	都市計画課長
	大田区	まちづくり計画調整担当課長
	世田谷区	道路計画課長
	渋谷区	企画管理課長
	中野区	都市計画課長
	杉並区	都市計画道路担当課長
	豊島区	都市計画課長
	北区	都市計画課長
	荒川区	都市計画課長
	板橋区	都市計画課長
	練馬区	交通企画課長
	足立区	事業調整担当課長
	葛飾区	道路建設課長
	江戸川区	計画調整課長

市町	八王子市	交通企画課長
	立川市	都市計画課長
	武蔵野市	事業調整担当課長
	三鷹市	まちづくり推進課長
	青梅市	土木課長
	府中市	計画課長
	昭島市	都市計画課長
	調布市	都市基盤担当課長
	町田市	道路政策課長
	小金井市	都市計画課長
	小平市	都市計画道路担当課長
	日野市	都市計画課長
	東村山市	都市計画・住宅課長
	国分寺市	まちづくり計画課長
	国立市	都市計画課長
	福生市	まちづくり計画課長
	狛江市	まちづくり推進課長
	東大和市	都市づくり課長
	清瀬市	都市計画課長
	東久留米市	道路計画課長
	武蔵村山市	都市計画課長
	多摩市	都市計画課長
	稲城市	まちづくり計画課長
	羽村市	都市計画課長
	あきる野市	交通政策課長
	西東京市	都市計画課長
	瑞穂町	都市計画課長
	日の出町	都市計画担当主幹

■ 都検討会 名簿

政策企画局	計画調整部	技術企画担当課長
都市整備局	総務部	企画技術課長
	都市づくり政策部	政策調整担当課長
		都市計画課長
		土地利用計画課長
		まちづくり専門課長
		開発企画課長
		緑地景観課長
	都市基盤部	都市基盤部長【座長】
		施設計画担当課長
		交通企画課長
		物流調査担当課長
		交通プロジェクト担当課長
		モビリティ政策課長
		街路計画課長
		外かく環状道路担当課長
		街路計画調整担当課長
		都市基盤道路交通専門課長
	市街地整備部	企画課長
		防災都市づくり課長
	市街地建築部	建築企画課長
	多摩まちづくり政策部	多摩まちづくり戦略担当課長

建設局	道路管理部	路政課長
		保全課長
		道路企画担当課長
		安全施設課長
		無電柱化担当課長
	道路建設部	計画課長
		事業化調整専門課長
		街路整備推進専門課長
		道路橋梁課長
	公園緑地部	計画課長
港湾局	港湾整備部	計画課長

環状第2号線



写真は築地・新橋間

環状第3号線



写真は新宿区市谷薬王寺町

環状第6号線



左：宮下歩道橋 右：富士見台歩道橋 出典：第27回全国街路事業コンクール

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

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

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

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

府中3・3・8号 府中所沢線



写真は府中市区間 出典：第18回全国街路事業コンクール

調布3・2・6号 調布保谷線



写真は調布市・三鷹市区間 出典：第22回全国街路事業コンクール

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

・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課

03-5388-3379

【特別区】

・千代田区環境まちづくり部景観・都市計画課

03-5211-3610

・中央区環境土木部管理調整課

03-3546-5420

・港区街づくり支援部土木課

03-3578-2217

・新宿区都市計画部都市計画課

03-5273-3547

・文京区都市計画部都市計画課

03-5803-1239

・台東区都市づくり部都市計画課

03-5246-1363（内線3911）

・墨田区都市計画部都市計画課

03-5608-2827（内線3909）

・江東区都市整備部都市計画課

03-3647-9454

・品川区都市環境部都市計画課

03-5742-6760

・目黒区都市整備部都市計画課

03-5722-9725

・大田区まちづくり推進部都市計画課

03-5744-1333

・世田谷区道路・交通計画部道路計画課

03-6432-7935

・渋谷区土木部企画管理課

03-3463-3114

・中野区都市基盤部都市計画課

03-3228-8964

・杉並区都市整備部土木計画課

03-3312-2111（内線3425）

・豊島区都市整備部都市計画課

03-4566-2632（内線2632）

・北区まちづくり部都市計画課

03-3908-9152

・荒川区防災都市づくり部都市計画課

03-3802-3111（内線2815）

・板橋区都市整備部都市計画課

03-3579-2548

・練馬区都市整備部交通企画課

03-5984-1328

・足立区都市建設部都市建設課

03-3880-5160（内線2223）

・葛飾区都市整備部道路建設課

03-5654-8389（内線2572）

・江戸川区土木部計画調整課

03-5662-8389（内線3253）

【市町】

・八王子市都市計画部交通企画課

042-620-7303

・立川市都市整備部都市計画課

042-523-2111（内線2366）

・武蔵野市都市整備部まちづくり推進課

0422-60-1872

・三鷹市都市再生部まちづくり推進課

0422-45-1151（内線2454）

・青梅市都市整備部土木課

0428-22-1111（内線2585）

・府中市都市整備部計画課

042-335-4335

・昭島市都市計画部都市計画課

042-544-5111（内線2262）

・調布市都市整備部まちづくり推進課

042-481-7587

・町田市道路部道路政策課

042-724-1124

・小金井市都市整備部都市計画課

042-387-9859

・小平市都市開発部道路課

042-346-9828

・日野市まちづくり部都市計画課

042-514-8369

・東村山市まちづくり部都市計画・住宅課

042-393-5111（内線3712）

・国分寺市まちづくり部まちづくり計画課

042-312-8664

・国立市都市整備部都市計画課

042-576-2111（内線361）

・福生市都市建設部まちづくり計画課

042-551-1511（内線2813）

・狛江市都市建設部まちづくり推進課

03-3430-1111（内線2543）

・東大和市まちづくり部都市づくり課

042-563-2111（内線1255）

・清瀬市都市整備部都市計画課

042-492-5111（内線3214）

・東久留米市都市建設部道路計画課

042-470-7777（内線2715）

・武蔵村山市都市整備部都市計画課

042-565-1111（内線272）

・多摩市都市整備部都市計画課

042-338-6856

・稲城市都市建設部まちづくり計画課

042-378-2111（内線322）

・羽村市まちづくり部都市計画課

042-555-1111（内線287）

・あきる野市都市整備部交通政策課

042-558-1111（内線2742）

・西東京市まちづくり部都市計画課

042-438-4050

・瑞穂町都市整備部都市計画課

042-557-0599

・日の出町まちづくり課

042-588-5114

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

・締切りは、令和8年1月30日（金曜日）です。（郵送は当日消印有効）

・御意見等は、窓口、郵送、FAX、メール及びフォームメールにてお受けいたします。

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

●FAX 03-5388-1354

●メール S0000179@section.metro.tokyo.jp

●フォームメールは、右記QRコードからアクセスしてください。

・詳しくは、下記URL又は右記QRコードから東京都HPを御覧ください。

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



▲フォームメール



▲東京都HP

御意見・御提案記入用紙（氏名、電話番号など個人情報の記載は不要です。）

年齢 歳 お住まい（都内在住の方は区市町村名、その他の方は都道府県名）

○「東京における都市計画道路の整備方針（案）」に対する御意見・御提案

令和 7 年12月発行

登録番号 (7) 56

東京における都市計画道路の整備方針（案）

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

