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、十分な植樹帯の確保などにより、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。

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

自動運転車の普及が道路空間に与える影響のイメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を基に作成

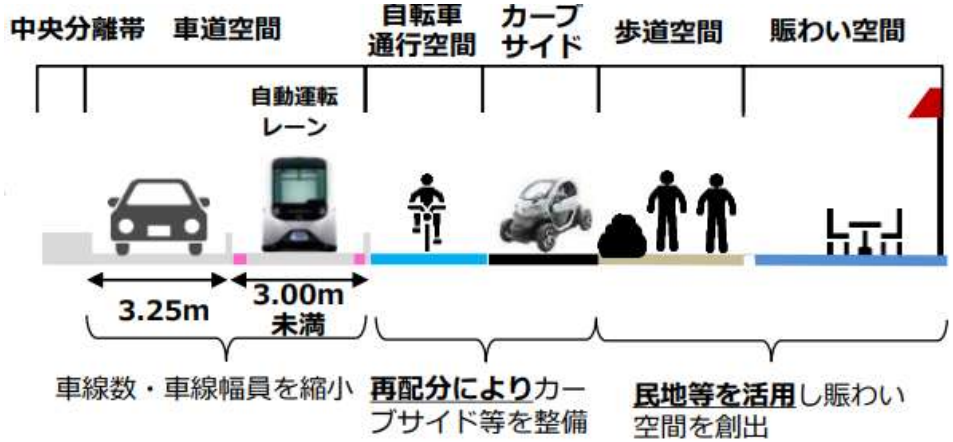
■高密度な追従走行が実現

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

■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空間の創出

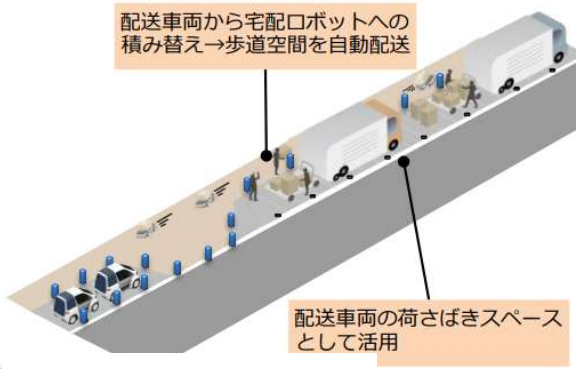
【高密度走行イメージ（出典：国土交通省資料）】



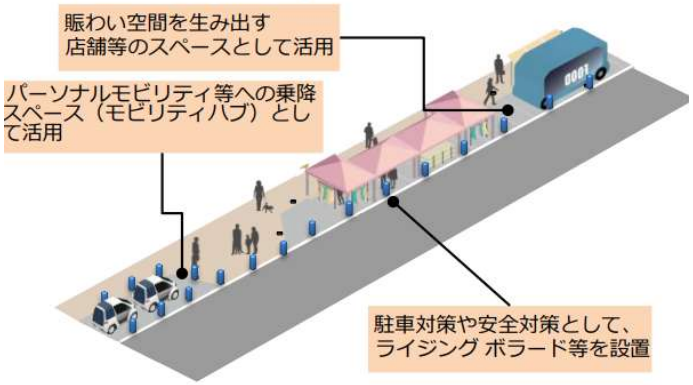
■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

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]

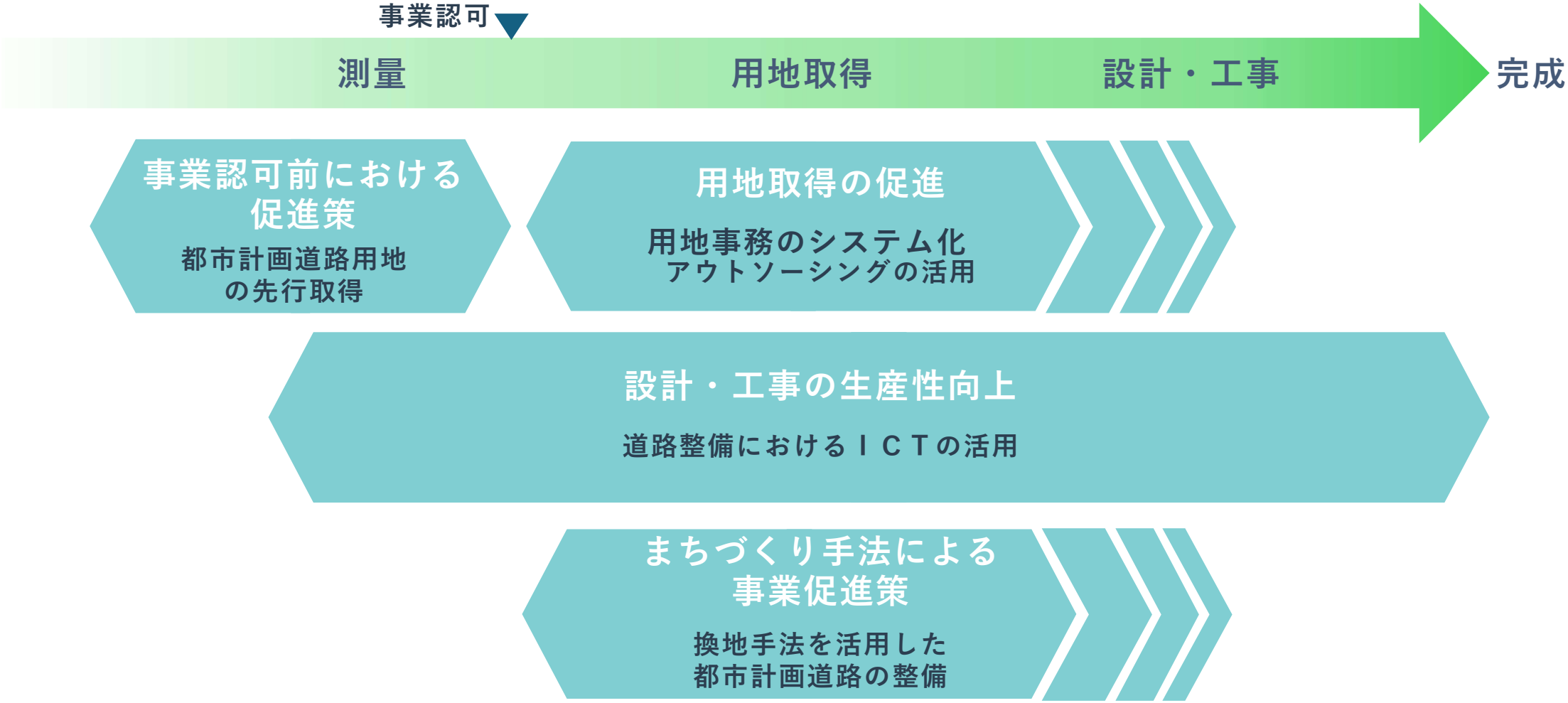


2 都市計画道路整備の促進

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。

東京都及び一部区市町では、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。

都市計画道路整備のイメージ



都市計画道路用地の先行取得

事業化前から用地を取得することで 事業期間の短縮を図り、都市計画道路の整備を推進

・東京都では、地権者から申出があった用地※1を、事業認可前から機動的に取得し、道路ネットワークの早期形成を目指しています。

・土地開発公社がある区市町では、公有地の拡大の計画的な推進を図る「公有地の拡大の推進に関する法律」に基づき、公社による用地の先行取得の制度があります。

先行取得の効果

・事業認可前から用地を取得することで事業期間の短縮が見込まれます。

・近年、農地の市街化等により土地の細分化が進んでいる傾向にあり、細分化されて関係権利者が増加する前に用地を取得することで、事業期間の長期化の抑制が見込まれます。

・地権者が希望するタイミングで用地の売却が可能※2です。

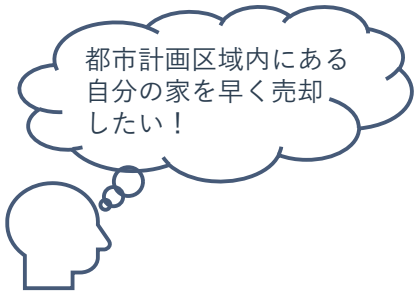
新たな取組

・用地の先行取得を更に推進するため、都施行の優先整備路線を対象に、手続期間の短縮や、用地取得に伴う建築物の除却に係る費用の補助を行っていきます。

＜公有地の拡大の推進に関する法律とは＞

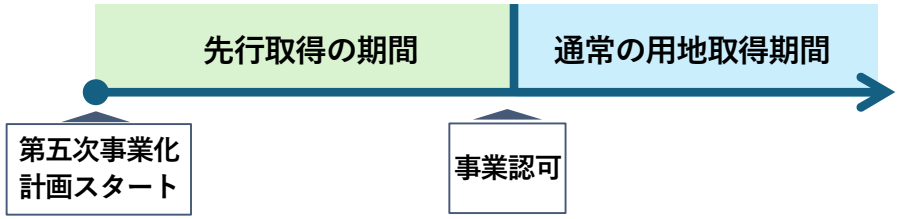
公有地の拡大の推進に関する法律は、都市の健全な発展と秩序ある整備を促進するため必要な土地の先買いに関する制度の整備、地方公共団体に代わって土地の先行取得を行うこと等を目的とする土地開発公社の創設その他の措置を講じることにより、公有地の拡大の計画的な推進を図り、もって地域の秩序ある整備と公共の福祉の増進に資することを目的としています。（公有地の拡大の推進に関する法律第１条）

＜都が行う先行取得のイメージ＞



通常、都市計画事業の道路整備は事業認可後に用地取得が始まります。

東京都が行う用地の先行取得では、優先整備路線の都市計画道路区域内にある土地であれば、一定の要件の下、事業認可を取得する前でも、都への用地の売却が可能※2です。



※1　都が行う先行取得は、都施行の優先整備路線における都市計画道路区域内の用地が対象です。
※2　用地は、土壌汚染がないことや隣地との境界が確定していることなど、一定の要件があります。

用地事務のシステム化

用地事務の生産性を高め、より丁寧な権利者対応を実現

・東京都では、関係権利者の理解と協力を得ながら、道路等の整備に必要な事業用地の取得に取り組んでいます。

・補償金額の算定、契約及び登記の書類作成など多岐にわたる用地事務について、仕事の進め方を見直すとともにシステムを構築します。

アウトソーシングの活用

政策連携団体や民間事業者を活用し、用地取得を推進

・公益財団法人である東京都道路整備保全公社及び東京都都市づくり公社に用地取得を一部委託しています。

・くわえて、民間事業者に補償説明を含めた用地取得事務を一部委託しています。

道路整備におけるICTの活用

３次元データ等を活用し、設計・工事の生産性を向上

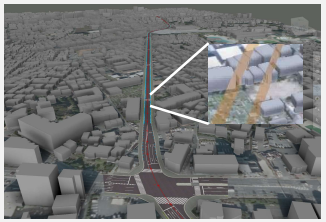
・３次元データを活用したICT建設機械の導入により、現場作業の省力化や施工管理の効率化を図ります。

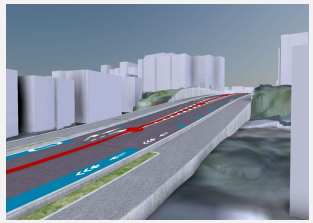
・測量及び設計における３次元データの活用による業務効率の向上や、平面図ではイメージしにくい複雑な道路構造を３次元モデルで視覚化することで、関係権利者等との円滑な合意形成等を図ります。

ＩＣＴ施工技術を活用する施工段階

３次元起工測量 ▶ ３次元設計データ作成 ▶ ICT建機による施工 ▶ ３次元出来形管理等 ▶ ３次元データの納品

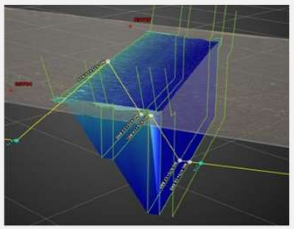
無人航空機による３次元測量





道路３次元モデルのイメージ

ICT建機による地盤改良工



3次元出来形管理

換地手法を活用した都市計画道路の整備

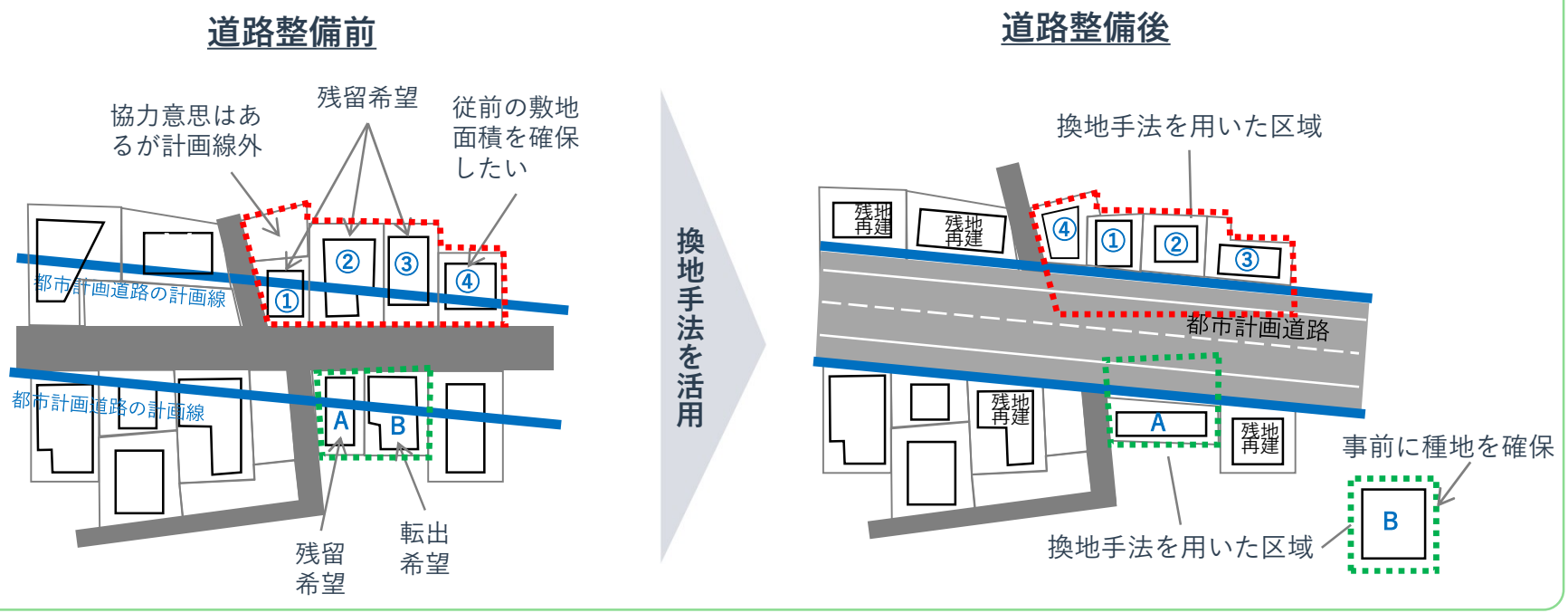
換地手法を活用することで、道路整備を促進するとともに、良好なまちづくりを誘導

・換地手法を活用した都市計画道路の整備とは、地域コミュニティの維持、残地の売却要望など、多様化する権利者ニーズに対応するため、権利者の意向を踏まえながら、換地手法を用いて道路整備を推進する事業手法の一つです。

換地手法の活用による効果

・都市計画線外の種地も含めた土地を交換することで事業用地を確保し、地元住民の意向に対応しながら整備を進めることができます。
・道路整備を促進するとともに、残地の発生を防ぐなど良好なまちづくりを誘導することができます。

＜換地手法を活用した道路整備のイメージ＞



3 今後の都市計画道路の検討

【今後の検討課題】

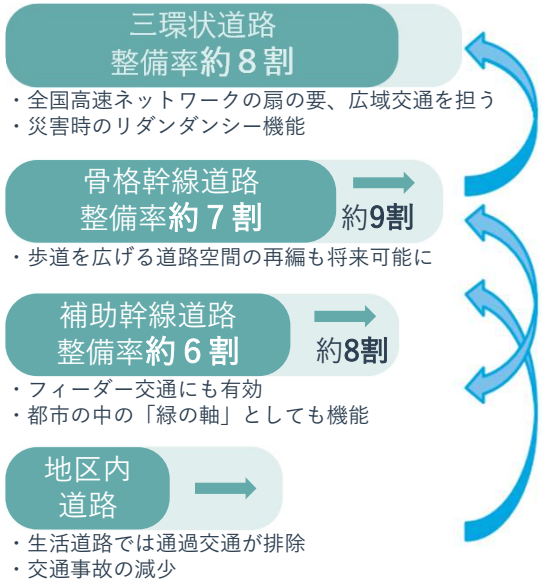
現在事業中の路線に加え、本整備方針で選定した約158kmの優先整備路線が完成すると、都市計画道路の完成率は約８割に達し、骨格幹線道路網がおおむね形成されます。これに首都圏三環状道路を加えた東京の骨格的な道路ネットワークが概成すると、自動車交通の偏りが解消され、これまで重交通を担っていた幹線道路においても歩道を広げることが可能となります。また、多くの人が集うターミナル駅周辺などでは、人中心の視点に立った新たなニーズが更に高まることが見込まれます。

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】

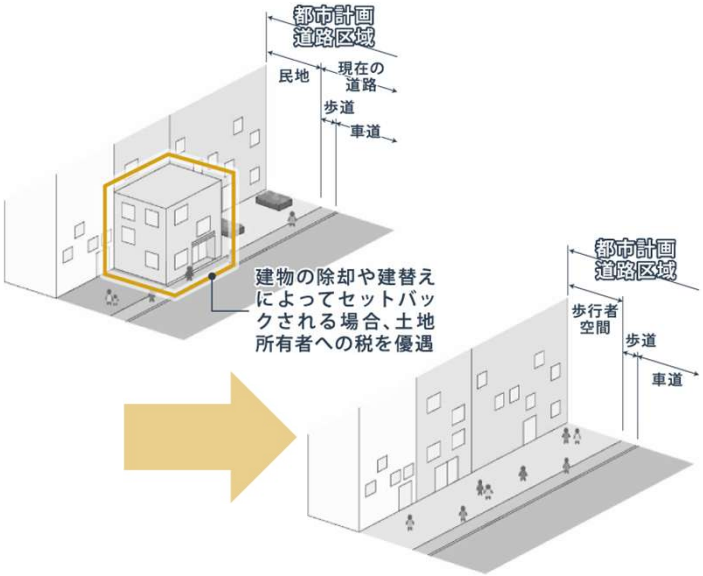
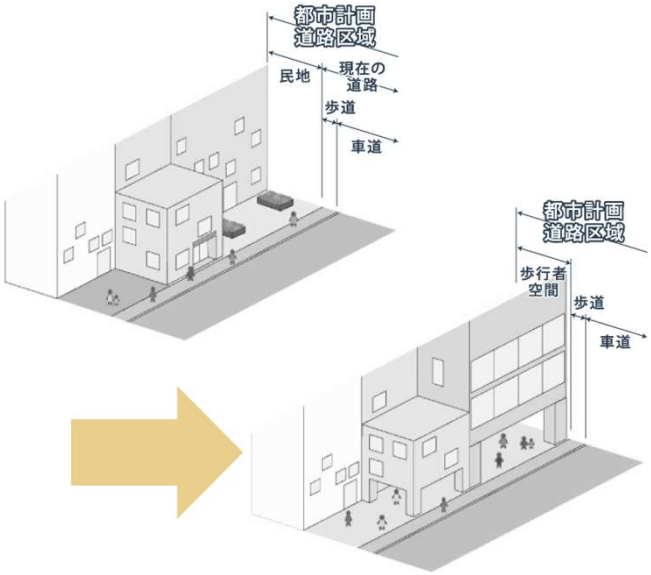
国が管理する直轄国道は、高速自動車国道と合わせて国土又は東京都全体を支える根幹的なネットワークを形成する幹線道路であり、東京都の骨格幹線道路に位置付けています。直轄国道には未着手の都市計画道路が存在することから、社会情勢の変化を踏まえつつ、道路管理者である国と共に、必要に応じて都市計画の取扱いについて検討していきます。

交通転換のイメージ



概成道路の整備手法のイメージ

税の優遇によるインセンティブ制度を
活用した整備イメージ



立体都市計画制度を
活用した整備イメージ