

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ななど東京を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

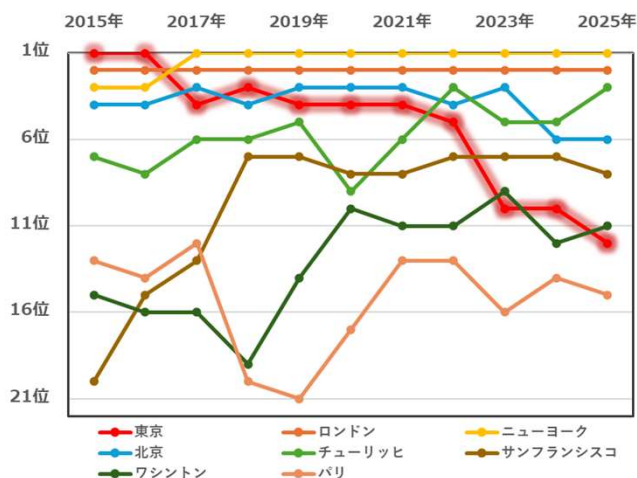
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

激化する国際競争

- ・森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）では、2023年に世界5位から**10位に後退**しました。
- ・東京の国際会議開催件数は、海外競合都市のパリ、シンガポール等に後れを取っています。
- ・インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活しています。

国際競争の状況

世界の都市総合力ランキング（経済分野）



※GDP等の経済指標で評価された経済分野における都市ランキング

出典：一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所、「世界の都市総合力ランキング」を基に作成

森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）において、東京は2016年までは世界1位でしたが、2017年には4位、2023年には10位に後退

国際会議の開催

都市別国際会議開催件数

	都市名	国際会議開催件数
1位	パリ	156件
2位	シンガポール	152件
3位	リスボン	151件
4位	ウィーン	141件
13位	東京	91件

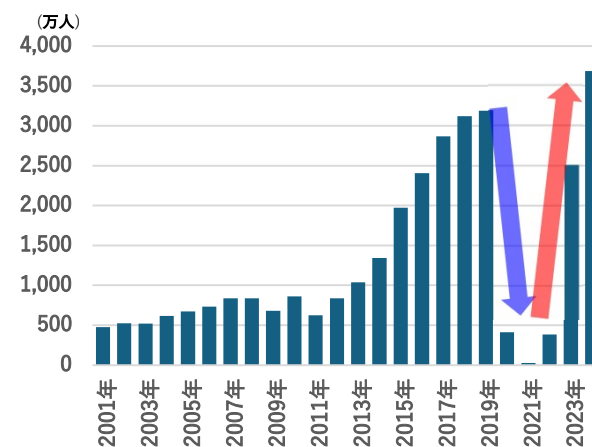
※都市別 国際会議の開催件数（世界全体）（2014～2023年）より抜粋

出典：日本政府観光局、JNTO国際会議統計2023を基に作成

ICCA 統計による2023年の都市別の国際会議開催件数において、上位はパリなど欧州が多数を占める中、東京は91件の国際会議を開催し、ランキングは13位

インバウンド

外国人観光客の推移



※2024年1月～2024年12月は暫定値

出典：日本政府観光局（JNTO）日本の観光統計データを基に作成

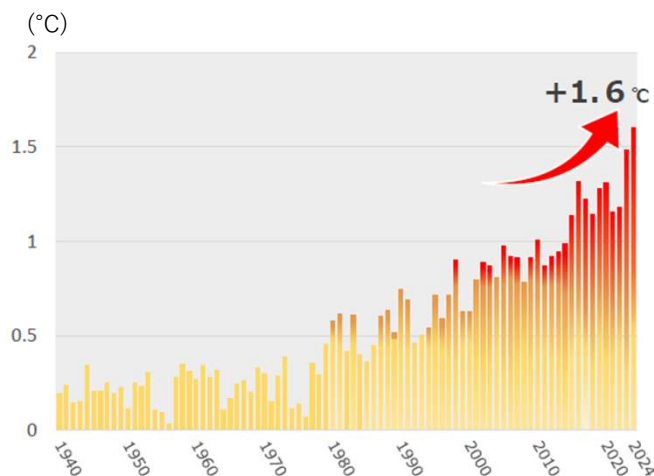
日本への外国人観光客は急速に増加しており、インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活

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。地球沸騰化が叫ばれる中、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

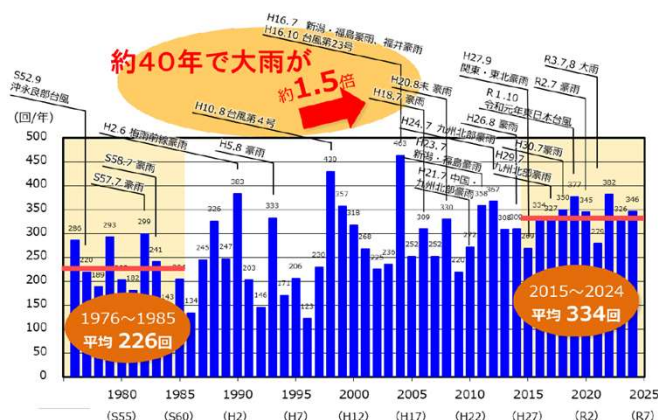


出典：東京都、2050東京戦略

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



出典：国土交通省、水害レポート2024

2015年から2024年までの時間雨量50mm以上の年間発生平均回数は334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：（写真左上）国土交通省、第3回多摩川河川整備計画有識者会議資料
（写真右上）東京都、東京都豪雨対策基本方針
（写真左下・右下）八王子市、令和元年東日本台風八王子市の記録

首都直下地震等の脅威

- ・平成28年熊本地震、令和6年能登半島地震など大規模地震が発生しました。
- ・M7クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は、約70%とされています。
- ・首都直下地震の被害想定では、いまだ火災や建物倒壊による被害は脅威となっています。

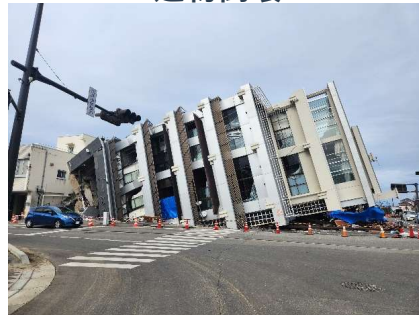
大規模地震

令和6年能登半島地震の被害

市街地火災



建物倒壊



道路閉塞



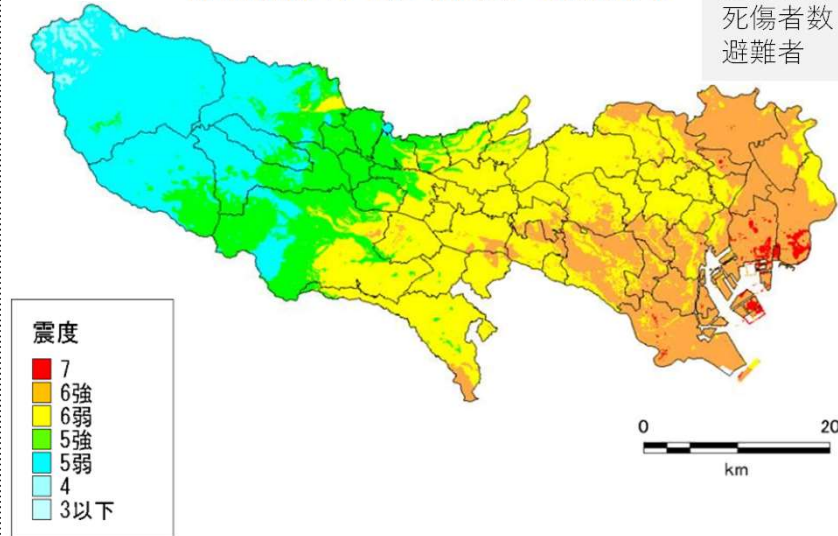
電柱の倒壊



首都直下地震

首都直下地震の被害想定

都心南部直下地震（M7.3）の震度分布



出典：東京都、首都直下地震等による東京の被害想定（令和4年5月25日公表）

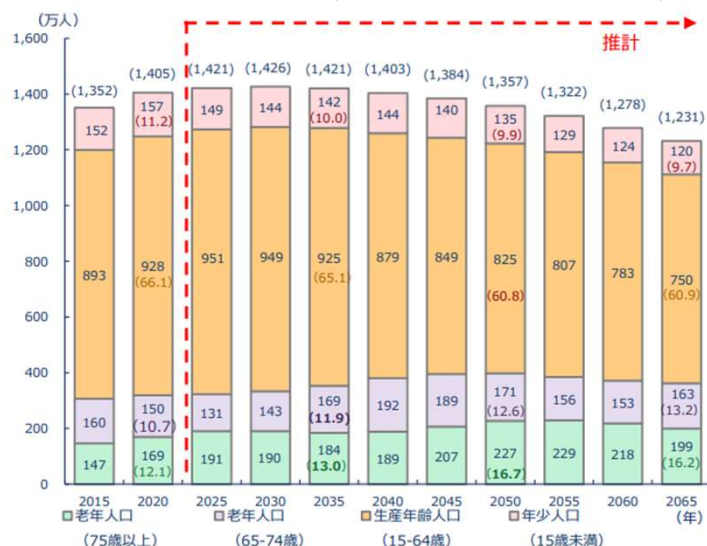
M7クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は、約70%と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度6強以上の範囲は、区部の約6割に広がり、甚大な被害が想定されます。

人口減少と少子高齢化

- ・ 今後もしばらくは人口の増加が続きますが、2030年の1,426万人をピークに緩やかに減少する見込みです。
- ・ 2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約二人で一人の高齢者を支える社会が到来します。
- ・ 地域の足を確保するため、コミュニティバスやデマンド交通の導入が増加傾向です。

人口減少と少子高齢化

東京の将来人口（年齢階級別人口の推移）



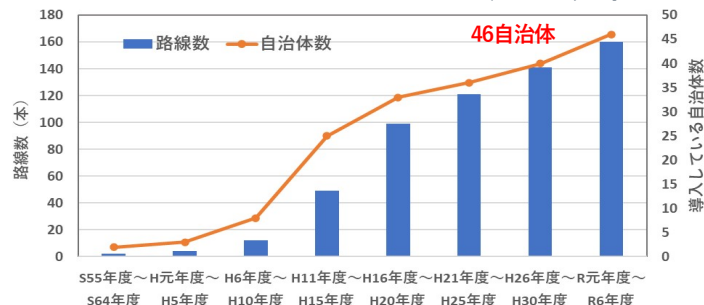
(備考) 1.2025年以降は、東京都政策企画局による推計
2.グラフ上部の()内の数字は、総人口。内訳の()内の数字は、人口に占める割合
3.四捨五入により、内訳の合計が総数と一致しない場合があります。

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)

東京では、2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約二人で一人の高齢者を支える社会が到来します。高齢化による社会保障費の増大も懸念されます。

コミュニティバスやデマンド交通の導入

コミュニティバス※の導入状況

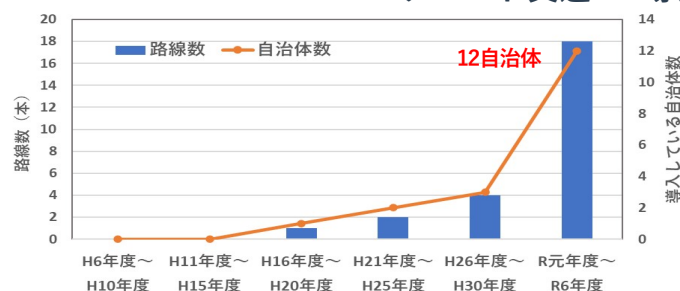


※ワゴンタイプの車両による運行、実証運行も含まれます。出典：東京都HP、「東京の地域公共交通」を基に作成



東村山市 グリーンバス
出典：東村山市HP

デマンド交通※の導入状況



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



三鷹市 めぐり号
出典：三鷹市HP

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

物流需要の増加

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

物流需要の増加

EC※ 市場規模及びEC 化率の経年推移



出典：経済産業省, 令和 6 年度電子商取引に関する市場調査報告書を基に作成

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、2024年には約2倍の15兆1,940億円となりました。

※Electronic Commerce コンピューターネットワークシステムを介して行われる商取引

物流の小口・多頻度化

貨物量・物流件数の推移

	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

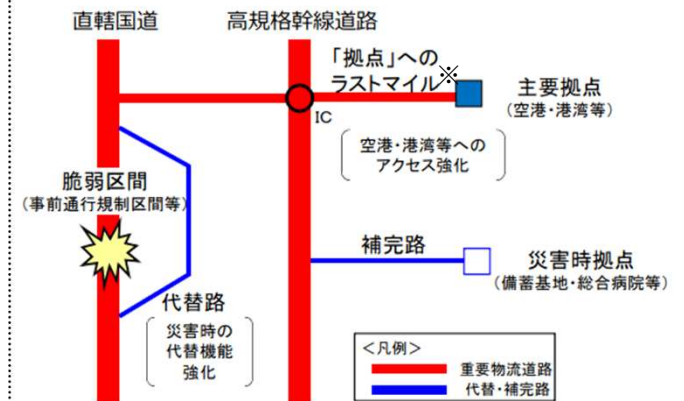


出典：国土交通省,第1回 自動物流道路に関する検討会 資料

貨物1件当たりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行しています。

重要物流道路制度

重要物流道路のネットワークイメージ



出典：国土交通省,第20回物流小委員会 資料

物流の更なる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進しています。

※ラストマイル：高規格幹線道路等から「拠点」への最後の区間

道路に求められるニーズの多様化

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

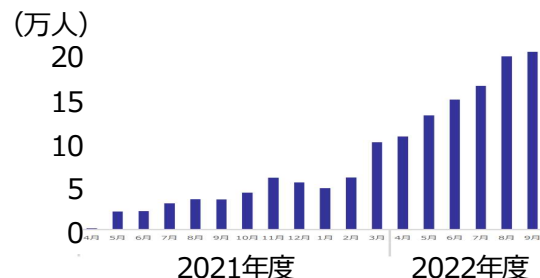
新たな交通サービスの普及

都内の自転車シェアリングの利用状況
(広域相互利用、ドコモ・バイクシェア)



出典：東京都環境局, みんなにいいこと自転車シェアリング

国内の電動キックボードの乗車人数の推移

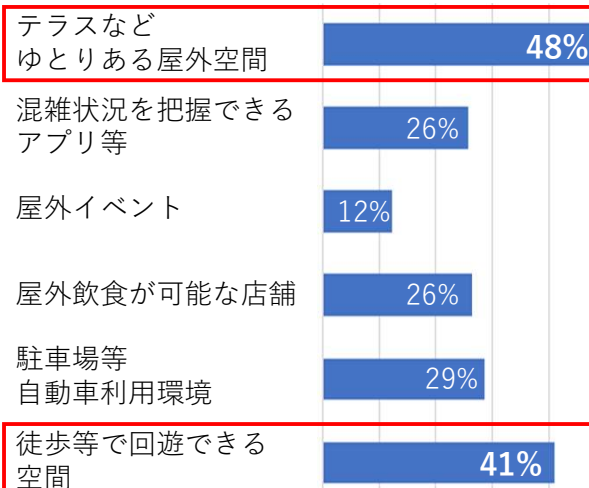


出典：国土交通省, 社会資本整備審議会 道路分科会
第81回基本政策部会 資料

都市空間に対する意識の変化

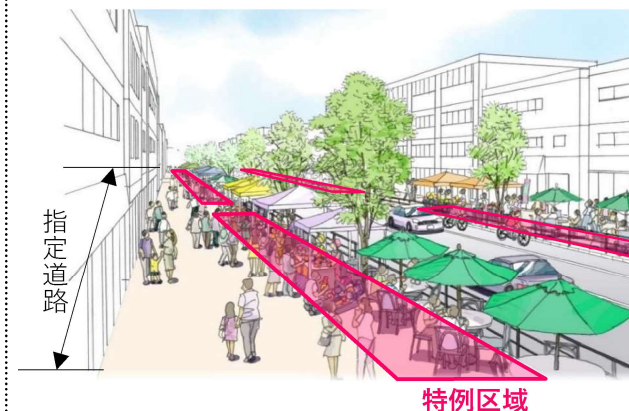
新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査

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



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

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度



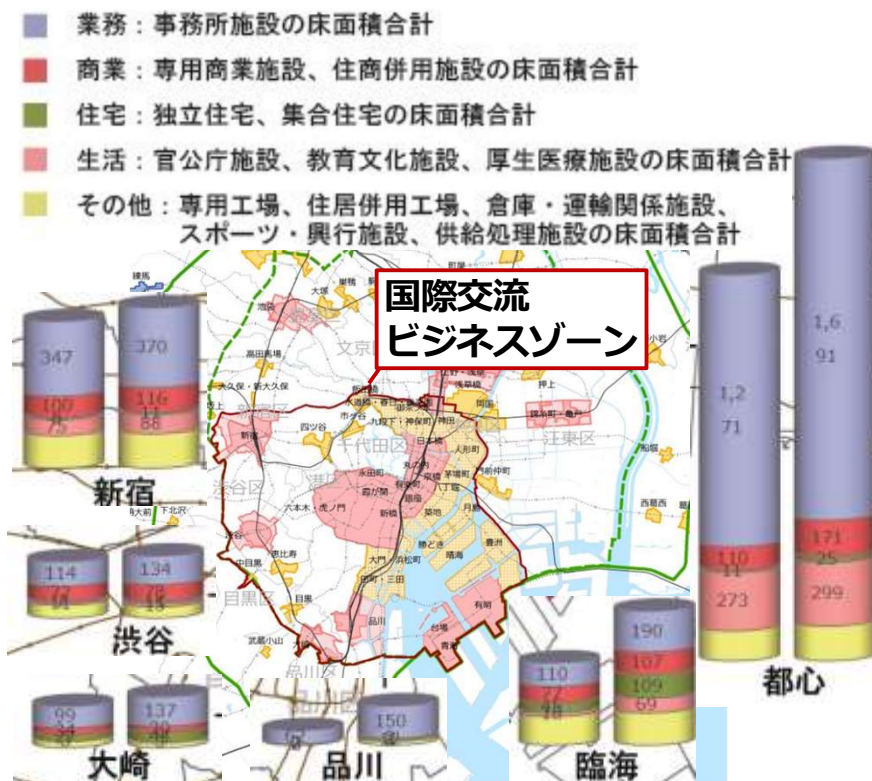
出典：国土交通省HP, ほこみち

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

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、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

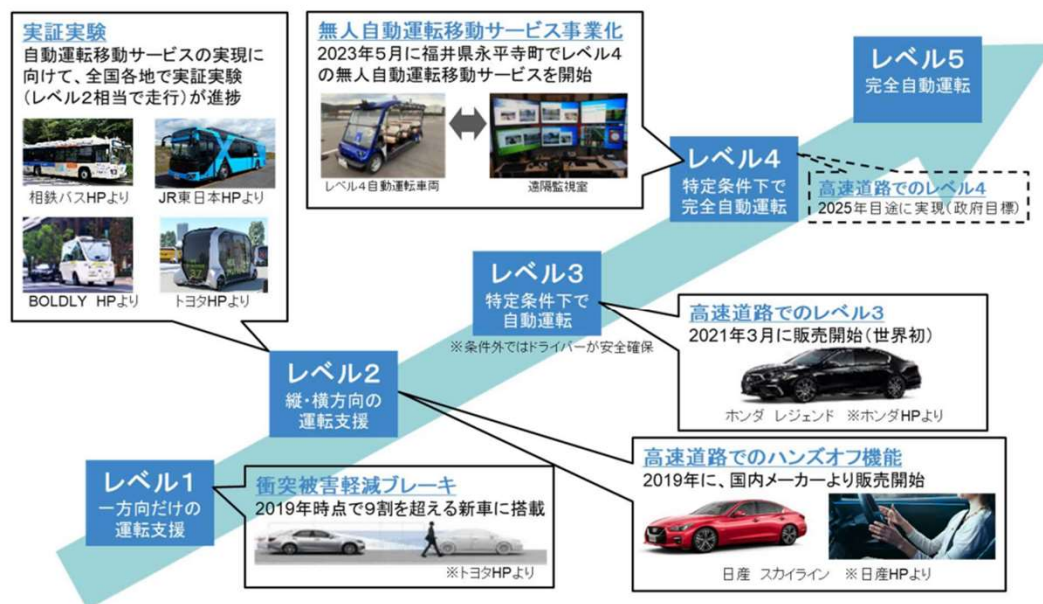
道路空間を活用したにぎわいや憩いの場の創出事例



技術革新の進展

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

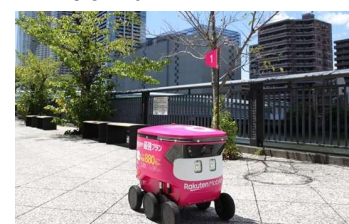
自動運転技術の進展



出典：国土交通省、社会資本整備審議会 第82回 基本政策部会 資料

自動運転の技術は急速に進展しており、2023年には無人自動運転移動サービスが開始され、2025年を目途に高速道路でのレベル4実施を目指して検討されています。都内の一部地域においてレベル2（運転手搭乗型）による自動運転バスの運行が開始されています。

自動配送ロボット



出典：楽天HP

自動運転タクシー



出典：ウェイモHP

自動運転バス



出典：東京都HP

空飛ぶクルマ等

空飛ぶクルマ



©Sky Drive社
Sky Drive社 SD-05型

ドローン物流



©佐川急便株式会社
イームズロボティクス社製
LAB6150

空飛ぶクルマやドローン物流は世界各国で開発に取り組みられており、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

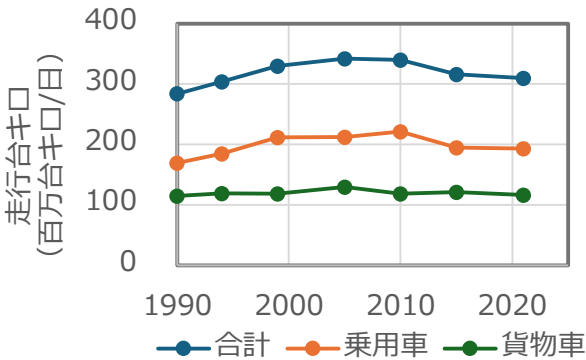
区部	放射 73%	環状 78%
多摩	東西 70%	南北 82%

（令和5年度末時点）

ミッシングリンク箇所の事例

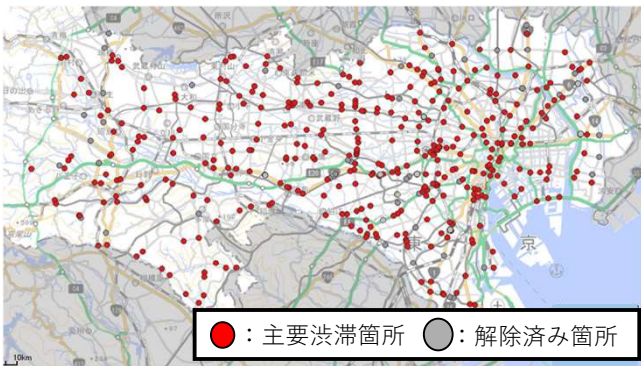


1都3県の走行台キロの推移（平日）



出典：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査（国土交通省道路局）

主要渋滞箇所



特定時
(H24年度)
433か所
↓
解除済
55か所
R7年8月
378か所

出典：令和7年度 第1回 東京都移動性向上委員会 資料

都市強靱化

地域に応じた防災力向上

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

緊急輸送道路網の拡充・強化

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

延焼遮断帯の形成

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

無電柱化の推進

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

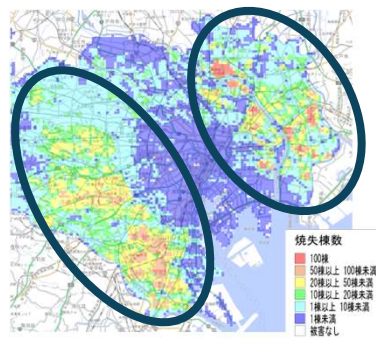
火山噴火への備え

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

地域ごとの災害リスク

焼失リスクは区部の南部
及び北東部を中心に分布

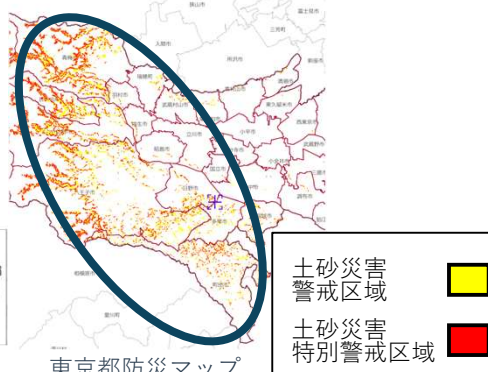
都心部南部直下地震における
焼失棟数分布図



東京都被害想定マップ
より作成

土砂災害リスクは
多摩地域西部を中心に分布

土砂災害警戒区域・
土砂災害特別警戒区域分布図



東京都防災マップ
より作成

水害リスクは
区部の北東部を中心に分布

浸水想定区域



出典：東京都浸水予想区域図を基に作成

緊急輸送道路の現状



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に都道
以上の道路と緊急輸送道路を照合して集計

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

安全な生活

歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

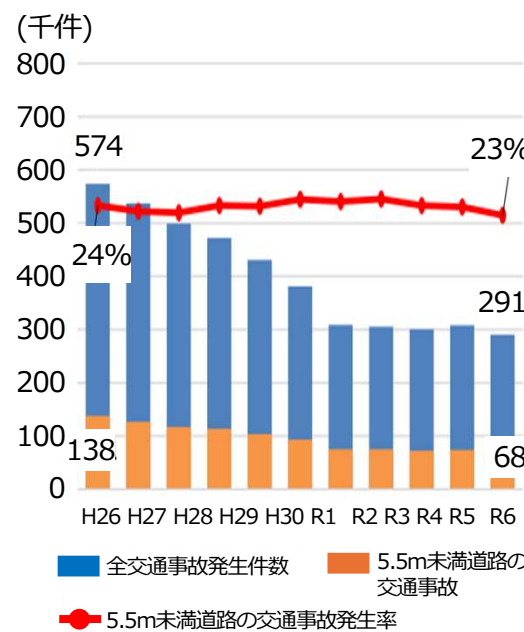
- ・ 車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
- ・ 都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

子ども及び高齢者の安全性向上

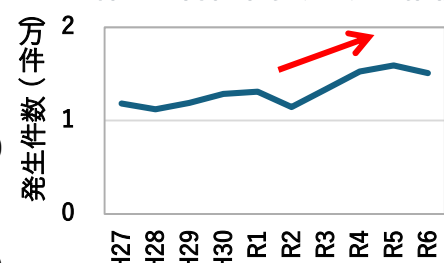
- ・ 生活道路での交通事故死傷者数は小学生が最多となっています。
- ・ 急病、交通事故等により、軽傷・中等症で救急搬送される高齢者が増加しています。

生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

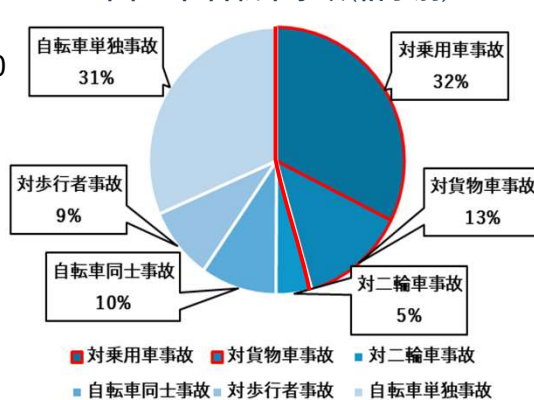
全交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移



都内の自転車事故の発生推移

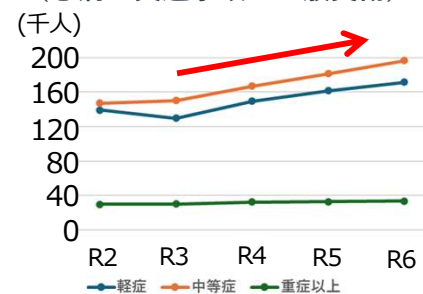


令和6年 自転車事故(相手別)

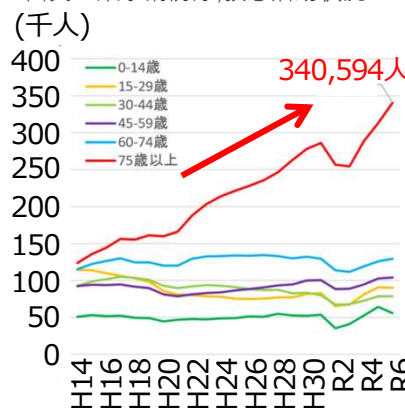


高齢者の救急搬送

初診時程度別高齢者搬送人員(急病・交通事故・一般負傷)



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



出典：東京消防庁,救急活動状況を基に作成

都市環境

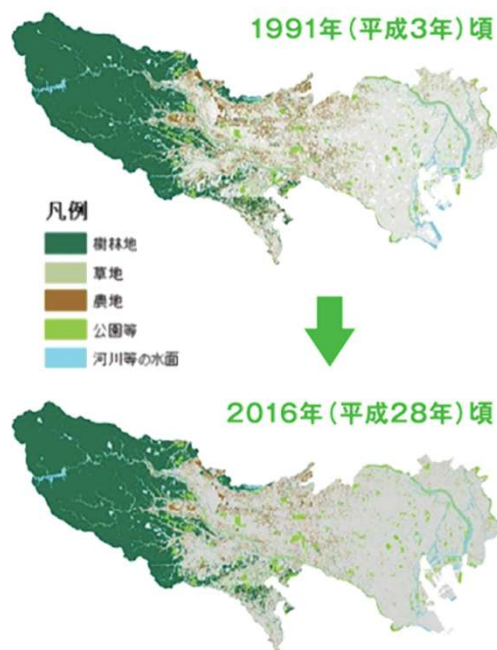
気温上昇を見据えた都市環境の整備

- ・都全域の近年のみどり率は横ばいで推移しています。
- ・人が感じる暑さは、気温だけでなく、湿度、風、日射及び路面などから放出される熱の違いに大きく影響されます。
- ・東京の気温が高くなっている原因として、地球温暖化及び都市化によるヒートアイランド現象※が考えられます。
- ・暑熱緩和につながる街路樹による緑陰確保など都市緑化が重要です。

脱炭素化への貢献

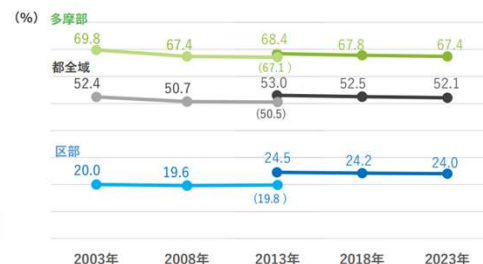
- ・東京の運輸部門におけるCO₂総排出量は全体の約2割を占めます。
- ・交通渋滞の解消及び公共交通機関の利用促進によるCO₂排出量の抑制が重要です。

東京の緑の状況



東京の緑は、減少傾向にあるものの、公園整備、生産緑地の保全など、あらゆる機会を捉えた緑の創出等の取組を推進

みどり率の推移

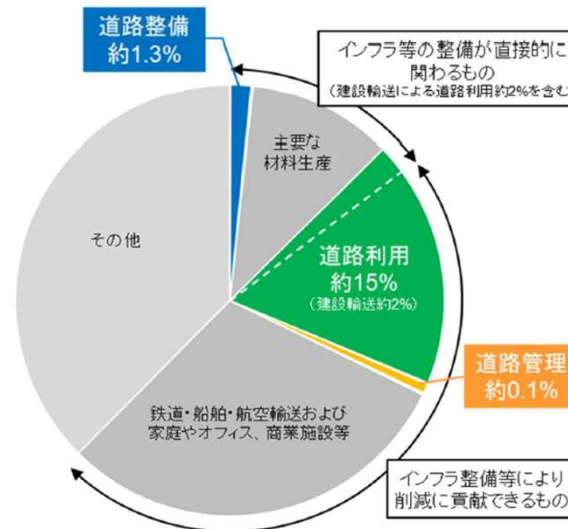


※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出

出典：東京都、東京の緑の取組Ver.2, Ver.3

運輸部門におけるCO₂の排出量

国内のCO₂排出量の内訳(2020年度)

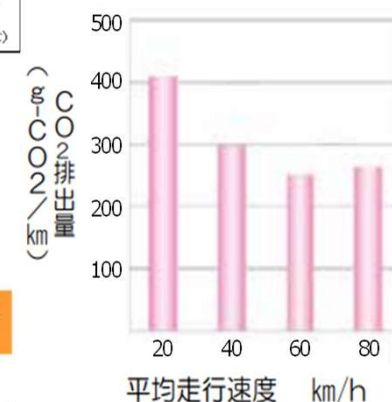


我が国のCO₂排出量(2020年度)

約10.4億トン-CO₂

出典：国土交通省、道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間のまとめ

自動車走行速度とCO₂排出量の関係



出典：国総研、自動車排出係数の算定根拠

※ヒートアイランド現象：都市部にできる局地的な高温域のこと。郊外に比べ都心部ほど気温が高く、等温線が島のような形になることからこの名前がついています。

3 上位計画における東京の将来像

2050東京戦略※では、2050年代の東京の姿を実現するため、ダイバーシティ、スマートシティ及びセーフシティからなる「3つのシティ」を更に進化させ、「世界で一番の都市・東京」を目指していくこととしており、これを踏まえながら、今後の道路整備の方向性を検討していく必要があります。

【2050東京戦略】

2050東京戦略
～東京 もっとよくなる～

ダイバーシティ

<長寿>

○高齢者が快適に外出できる環境を整備し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現

<共生社会>

○ユニバーサルデザインのまちづくりの推進により、あらゆる人々の交流や移動を実現

スマートシティ

<まちづくり・住まい>

○国際競争力を高める都市機能の更なる集積・人中心の空間の創出・地域の個性を生かしたまちづくり

<インフラ・交通>

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

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

<緑と水>

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

セーフシティ

<ゼロエミッション>

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

<都市の強靱化>

○大規模地震や深刻な気候危機に対し、都民の命と暮らしを守る強靱な都市の実現

※2050東京戦略：「未来の東京」戦略を発展させ策定した都の総合計画であり、「まち・ひと・しごと創生法」（平成26年法律第136号）第9条に基づく「デジタル田園都市国家構想総合戦略」を勘案した「東京都総合戦略」に位置付けています。（令和7年3月策定）

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。

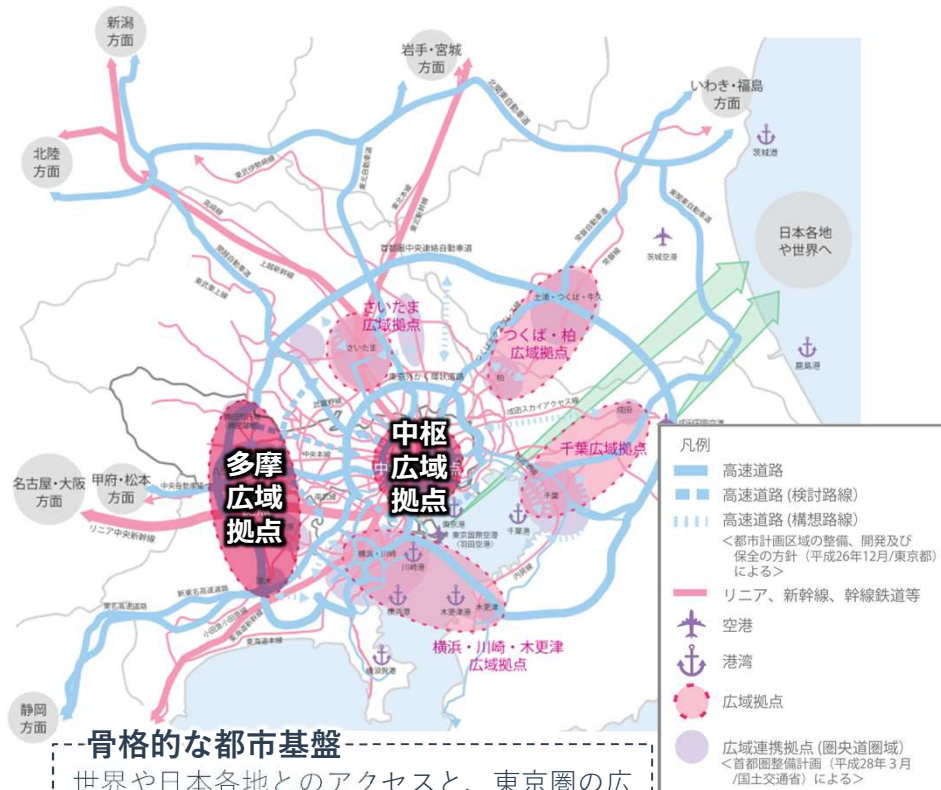
目指すべき都市構造

【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。



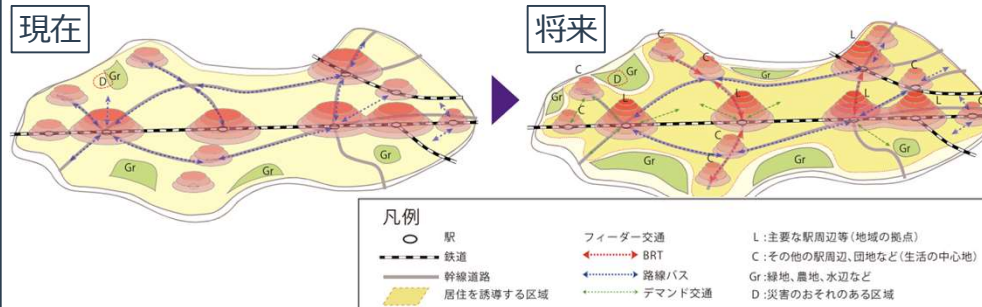
骨格的な都市基盤

世界や日本各地とのアクセスと、東京圏の広域的な人・モノの交流を支えるインフラ等

◆地域的なレベルの都市構造

○集約型の地域構造

- ・主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能の集積を進めます。
- ・その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへと再構築します。
- ・駅や中心地から離れた地域に、緑豊かで良質な環境を形成します。



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

「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえた「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）※」では、地域レベルの拠点の位置付け及び地域ごとの将来像を示しています。

【都市計画区域マスタープラン】

世界から選択される都市の実現（東京の都市構造）

- 交流・連携・挑戦の都市構造
- 集約型の地域構造へ再編
- 拠点ネットワークの強化とみどりの充実

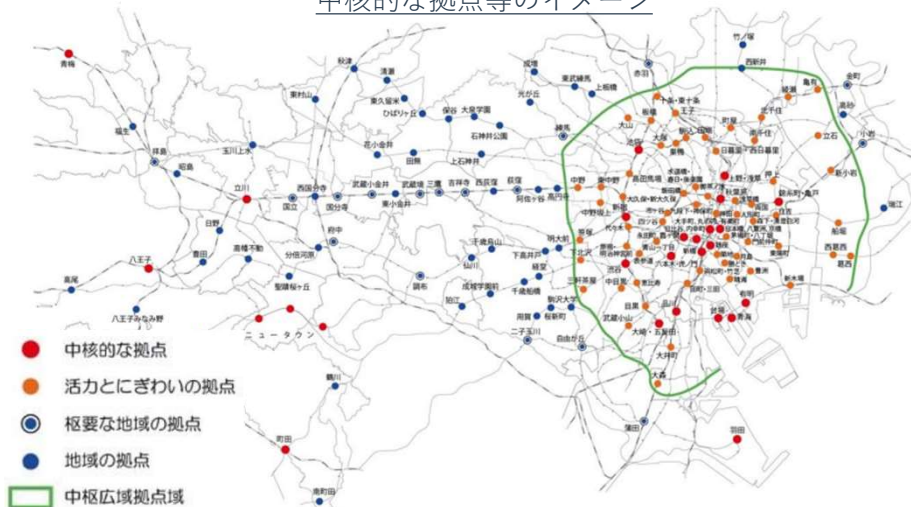
< 拠点ネットワークの充実及び強化 >

地域特性に応じた拠点を位置付け及び育成
(中核的な拠点、活力とにぎわいの拠点、重要な地域の拠点、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。東京の魅力をも高める都市機能の集積を促進していきます。

中核的な拠点等のイメージ



人が輝く都市、東京に向けて（地域区分ごとの将来像）

四つの地域区分及び二つのゾーンに基づき、それぞれの特性及び将来像を踏まえた都市づくりを進めていきます。

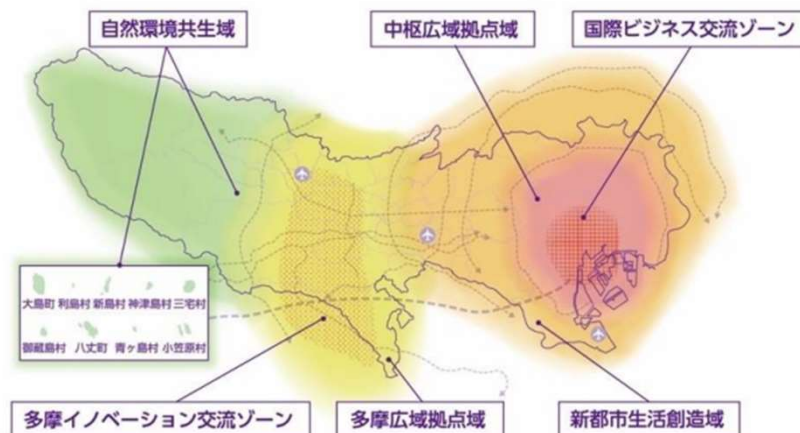
中枢広域拠点域の将来像

- ・高密な道路・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

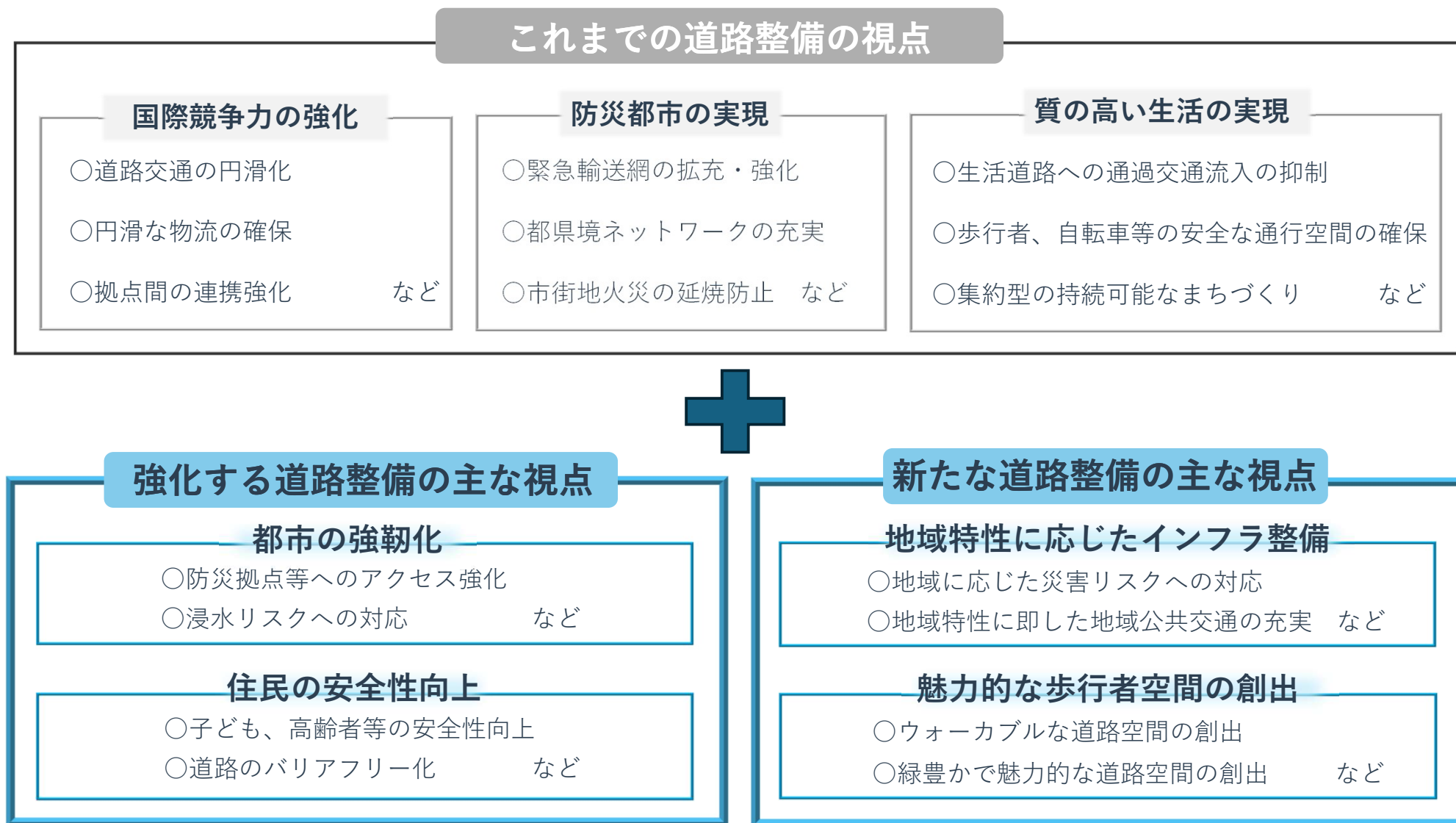
四つの地域区分と二つのゾーン構造



※都市計画区域の整備、開発及び保全の方針：2040年代を目標時期とし、都市計画法第6条の2に基づき、都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定めるものです。（令和3年3月策定）

4 今後の道路整備の視点

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



5 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

基本理念

都市計画道路ネットワークを形成・充実し、次世代を見据えた

円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現

基本目標

基本目標 1

都市の強靱化

広域的な視点

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

地域的な視点

- 安全な避難路の確保
- 浸水リスクへの対応

広域的・地域的な視点

- 市街地火災の延焼防止
- リダンダンシーの確保※

など

…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

など

…憩い・にぎわい…



…景観・緑…

基本目標 4

都市環境の向上

地域的な視点

- 良好なまちなみ・景観の形成

広域的・地域的な視点

- 脱炭素化への貢献
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出
- 緑と水のネットワークの形成

など

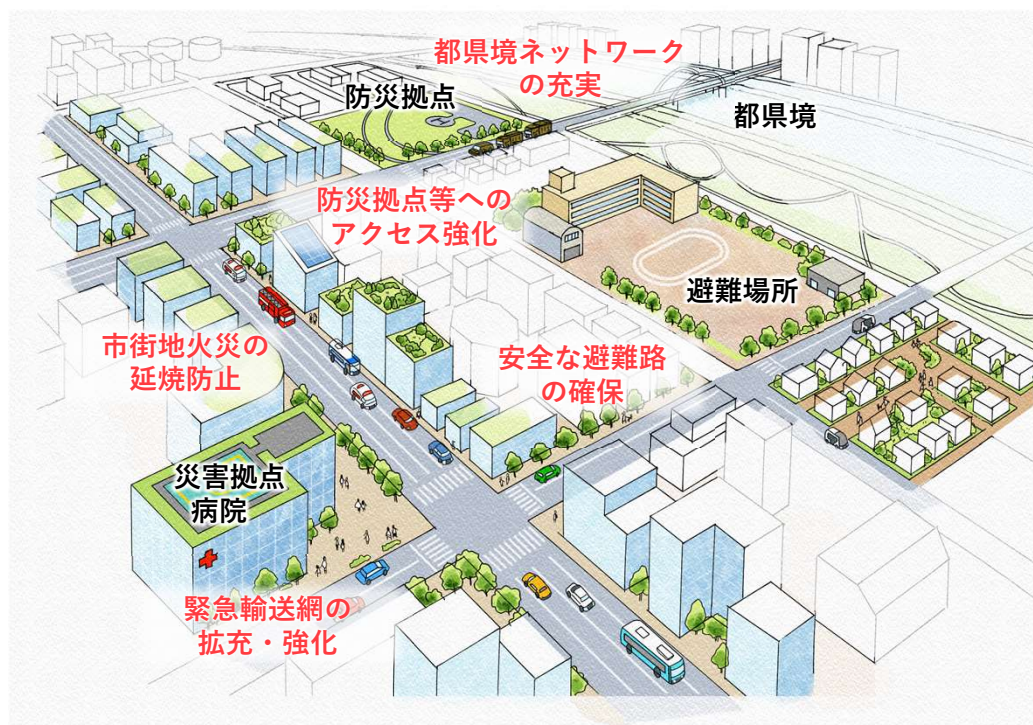


※ リダンダンシー：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶が全体の機能不全につながらないように、あらかじめ交通ネットワークを多重化すること。



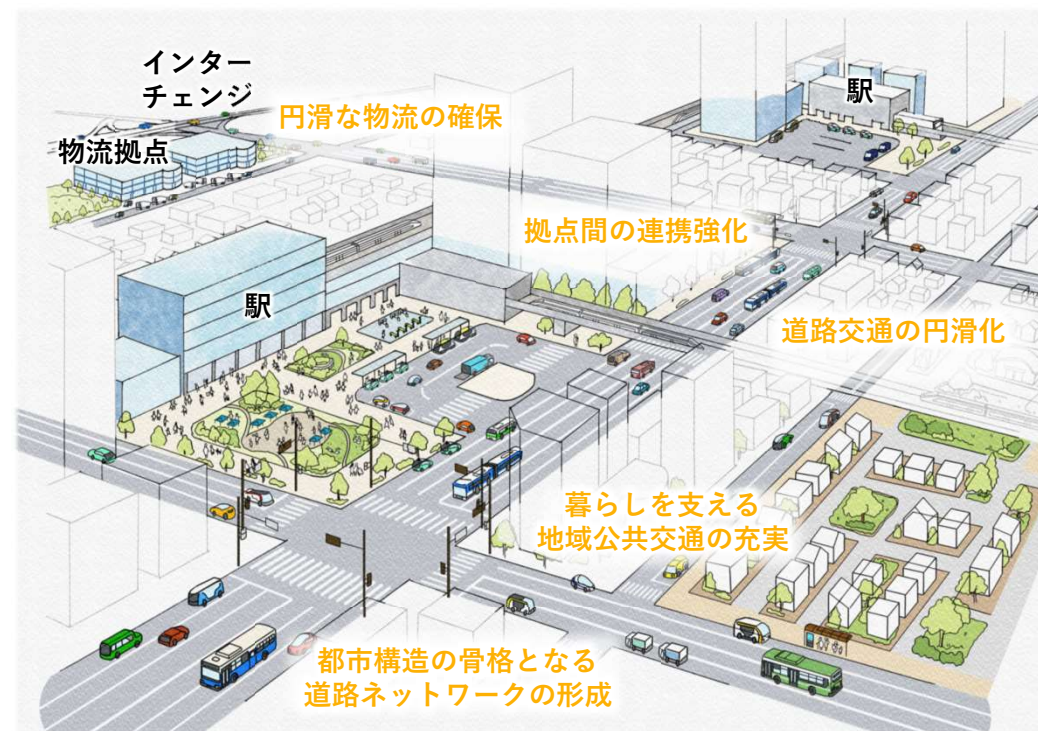
基本目標 1 都市の強靱化 …防災・輸送…

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



基本目標 2 人やモノの自由な移動 …活力・競争力…

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

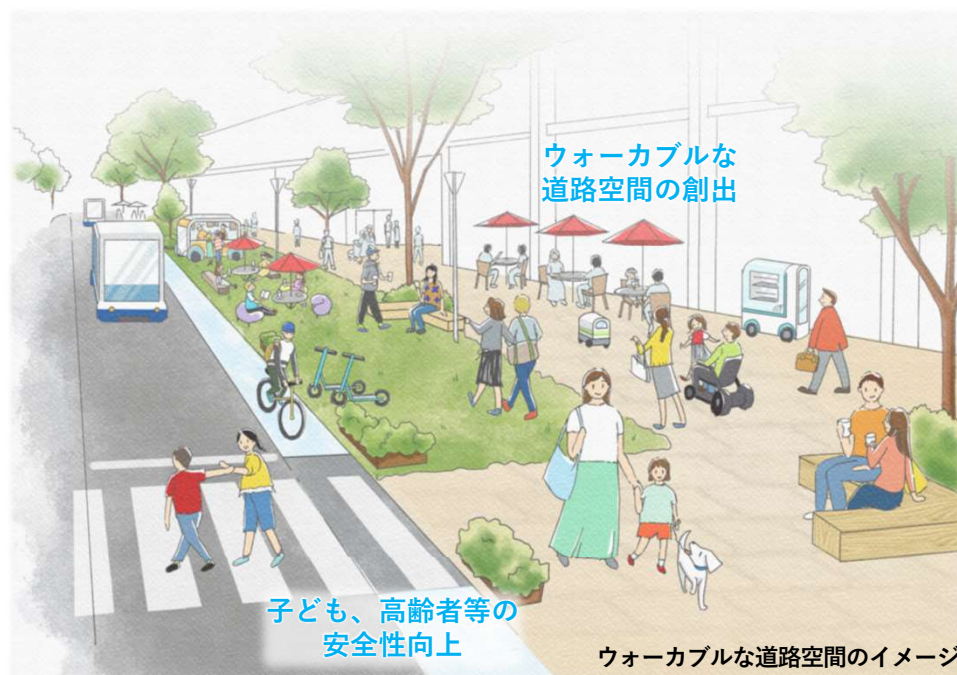


注) 上図は基本目標のイメージ図であり、実際の整備の際は計画幅員や施工条件などを踏まえて適切な道路構造を決定し整備します。



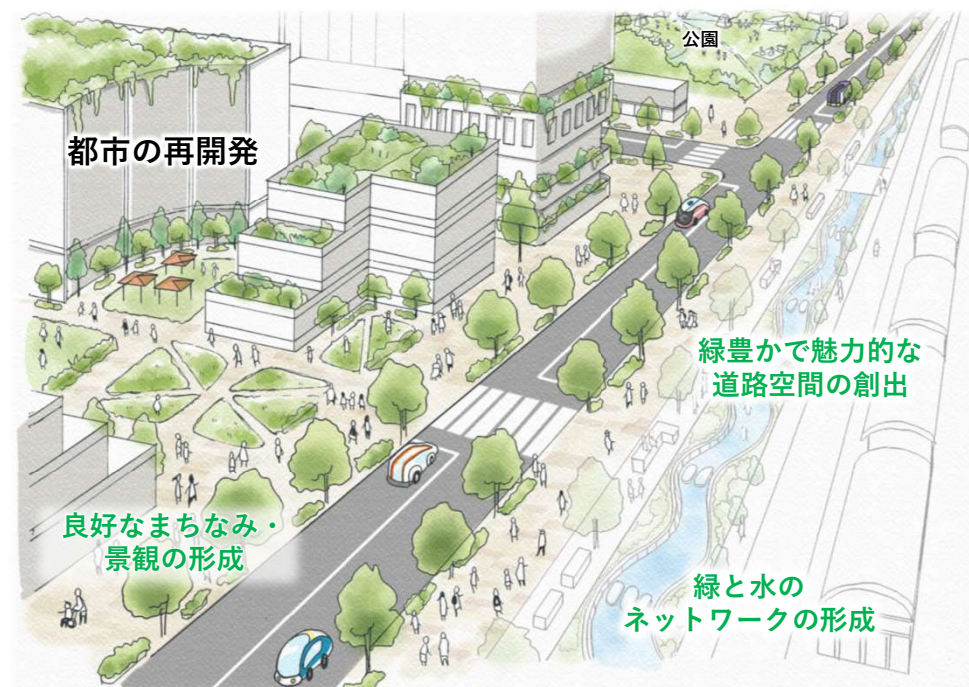
基本目標3 安全で快適な道路空間の創出 …憩い・にぎわい…

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めます。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めます。



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めます。

基本 目標

都市の強靱化
…防災・輸送…

人やモノの自由な移動
…活力・競争力…

安全で快適な
道路空間の創出
…憩い・にぎわい…

都市環境の向上
…景観・緑…

実現に向けて

社会情勢を踏まえた

都市計画道路ネットワークの形成・充実

<都市計画道路ネットワーク>



過去に整備された都市計画道路を

新たなニーズに応じた道路空間に再編

<にぎわいと交流の場等を提供する道路空間>

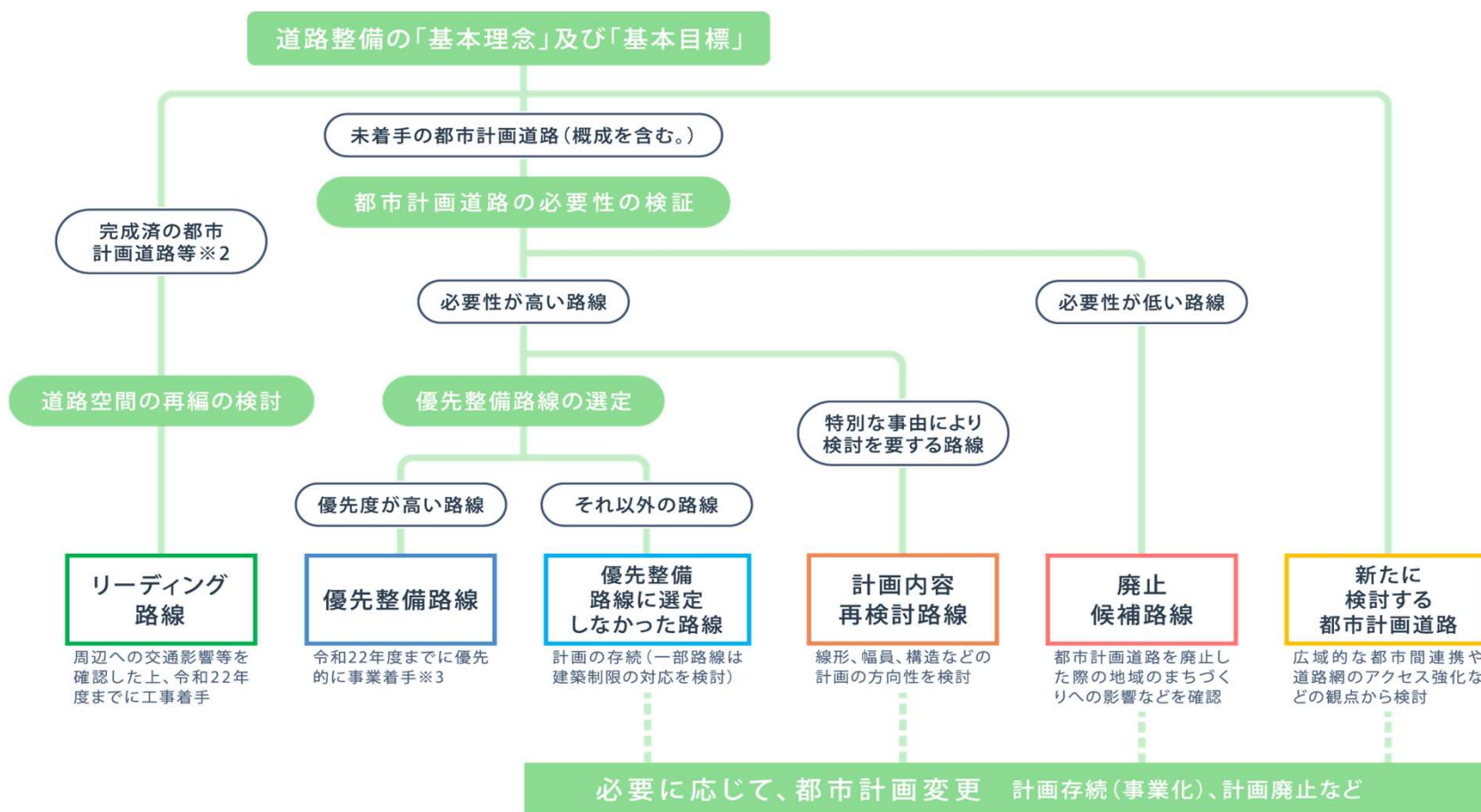


7 整備方針に定める基本的事項及び策定手順

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

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

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



※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：都市計画道路以外でも、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。