

06

道路空間の再編 (東京ストリート + (プラス))

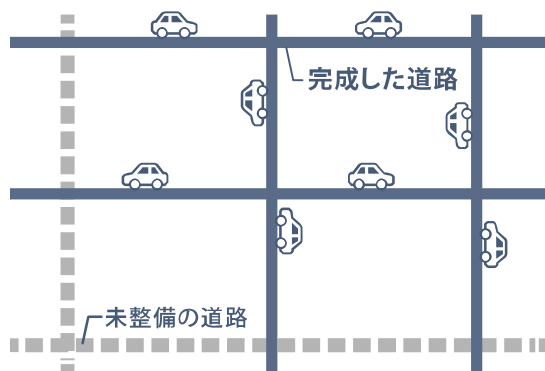
1 「道路空間の再編」の取組方針

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。

道路空間の再編のイメージ

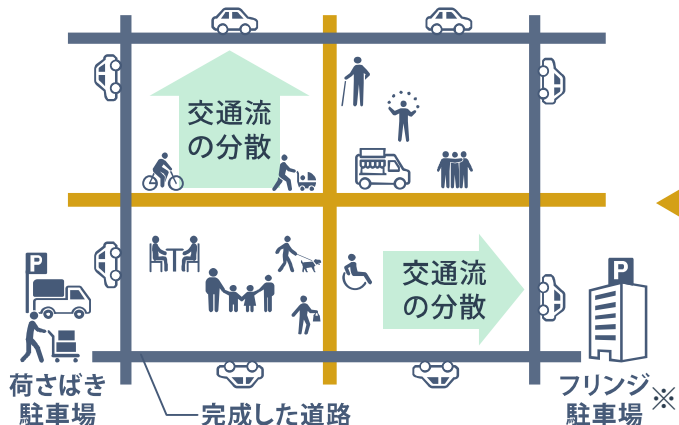
道路ネットワークが不十分な地域



道路空間の再編前



道路ネットワークが充実した地域



道路空間の再編後



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

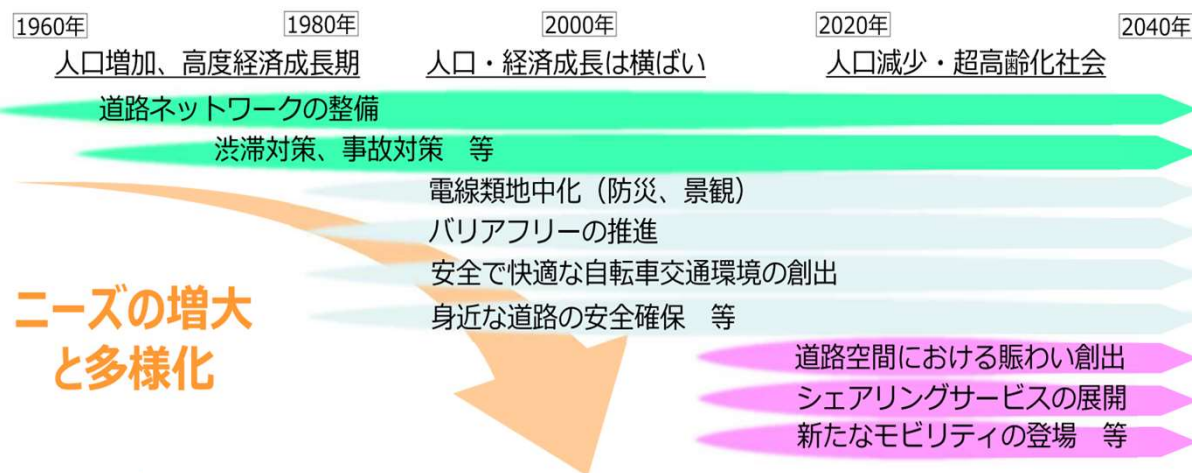
※特定エリア内への自動車の乗入れを抑制するため、特定エリアの外側に配置する駐車場

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おり、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を図ること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

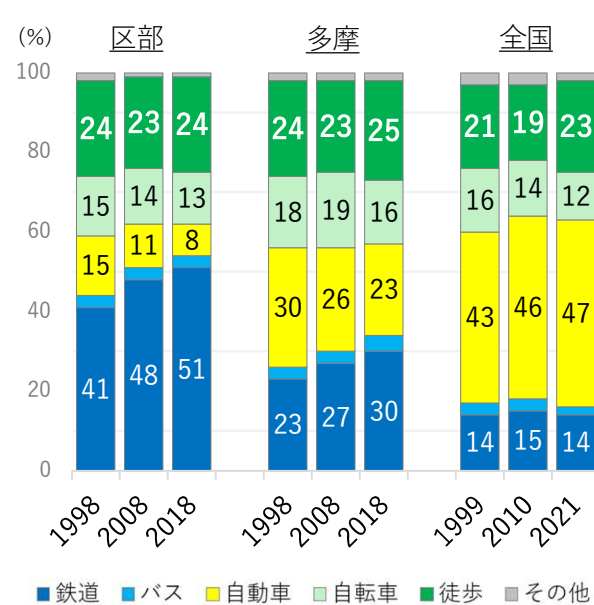
道路空間の再編に取り組む背景：交通インフラのストック活用

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、中枢広域拠点域（おおむね環状7号線の内側）では、都市計画道路の完成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、とりわけ中枢広域拠点域では、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、ウォーク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。

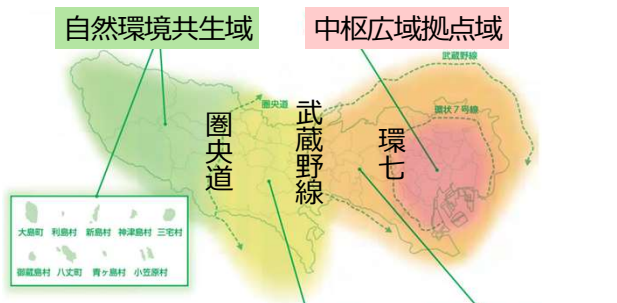
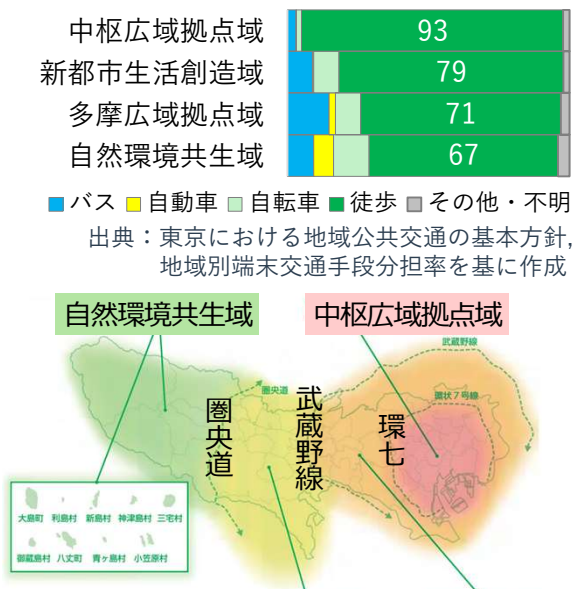
交通手段分担率

代表交通手段分担率



出典：東京都市圏パーソントリップ調査、全国都市交通特性調査を基に作成

鉄道駅端末交通手段分担率 (2018年)

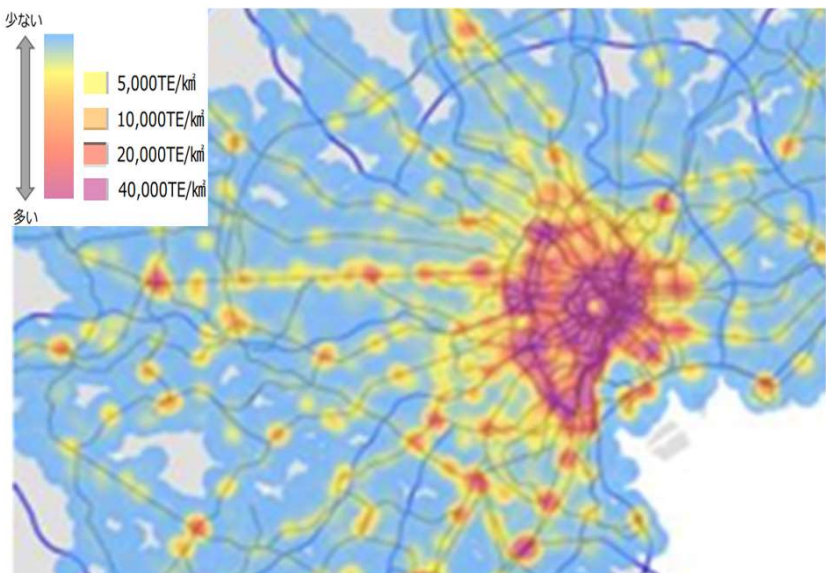


多摩広域拠点域 新都市生活創造域

出典：都市づくりのグランドデザイン

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)

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、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取組を「東京ストリート+（プラス）」として新たに位置付けます。こうした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、幅員構成、整備範囲、整備内容、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

ウォーカブルな都市東京の実現に向け、
まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取組を
「東京ストリート+（プラス）」として位置付け

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。
なお、リーディング路線の今後の取扱いについては、取組状況を踏まえて検討していきます。

東京ストリート+（プラス）とは

「東京ストリート+（プラス）」とは、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していく取組です。今後、「東京ストリート+（プラス）」の旗印の下、新しい道路空間の使い方を都民・地域の皆様と共に考え、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新しい道路づくりを進めていきます。

東京ストリート+（プラス）の名称

いつもの“みち”に様々な新しい機能を“プラス”する可能性をイメージするとともに、ユーザーである都民の視点からネーミングしました。

東京ストリート+（プラス）の概念



＋ これまでの機能に加え、
新たな機能をプラス



区市への支援

先導的なモデルケースとなる「リーディング路線」について、区市が行う調査・検討や整備に係る費用の一部を都が補助し、その整備を推進するため、補助金交付制度を新たに創設しました。

■ 支援対象のイメージ（調査検討）：
まちづくり計画の作成



出典：ストリートデザインガイドライン

社会実験（新宿4号街路）



■ 支援対象のイメージ（整備）：
歩道拡幅、舗装高質化工事など（神戸葺合南54号線）



整備前



整備後

出典：神戸市HP

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

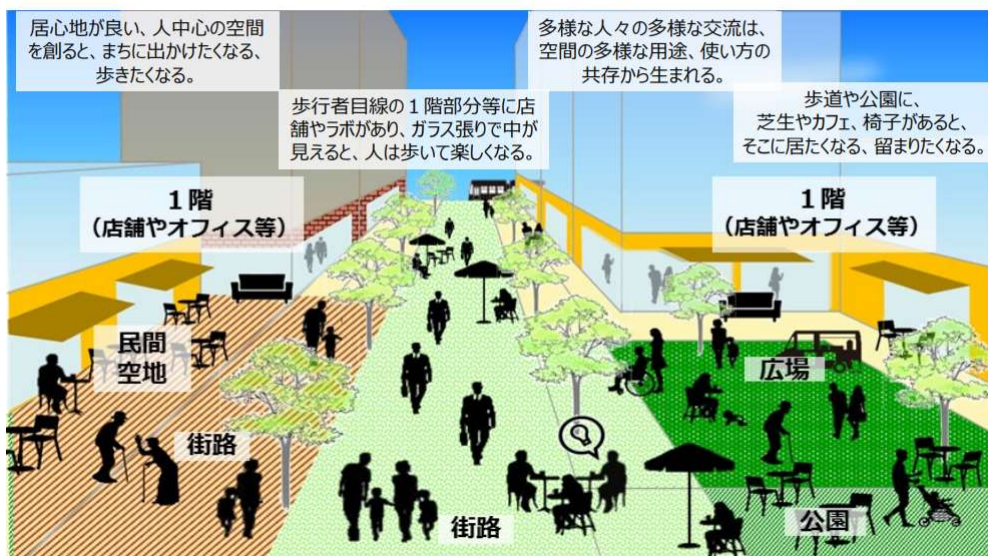
Column 人中心の都市空間創出に向けた国の動き

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

Walkable 歩きたくなる **Eye level** まちに開かれた1階 **Diversity** 多様な人の多様な用途、使い方 **Open** 開かれた空間が心地よい

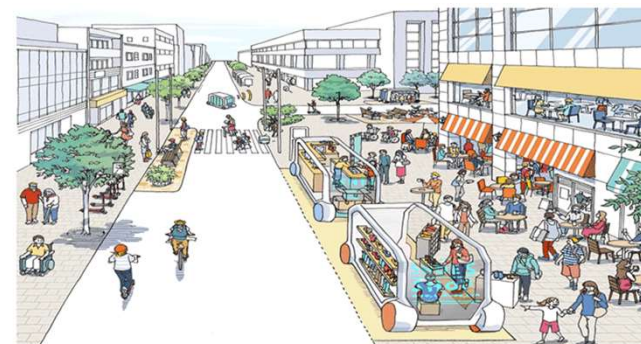


出典：国土交通省,第6回マチミチ会議資料

「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



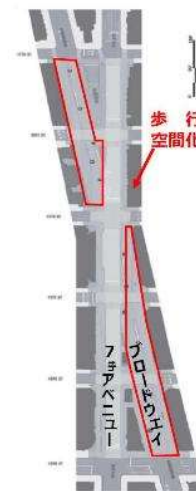
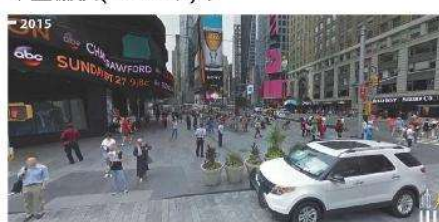
出典：URB-I - URBAN IDEAS

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)〕

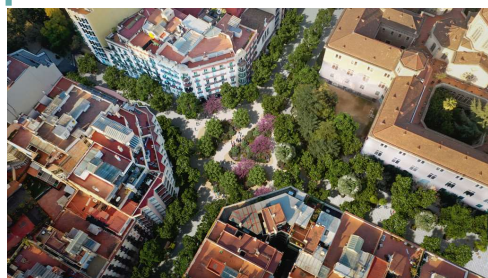


〔整備後(2015年)〕



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

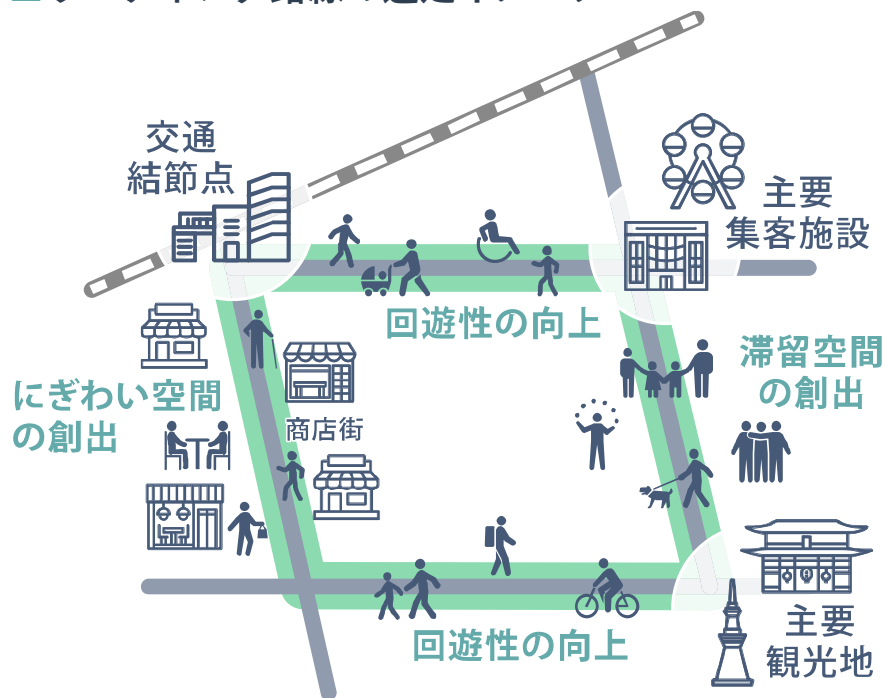
⇒車道を減らして、歩行者空間を創出するなど歩行者環境の向上により、歩行者数の大幅増加及び沿道の地価が上昇。
多くの人々でにぎわう人気観光名所になりました。

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

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/観光地周辺/ターミナル駅周辺

視点2 地域のまちづくりへの貢献

主要な駅周辺/身近な中心地周辺

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・滞留空間の創出の視点

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

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（平成30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 にぎわい・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

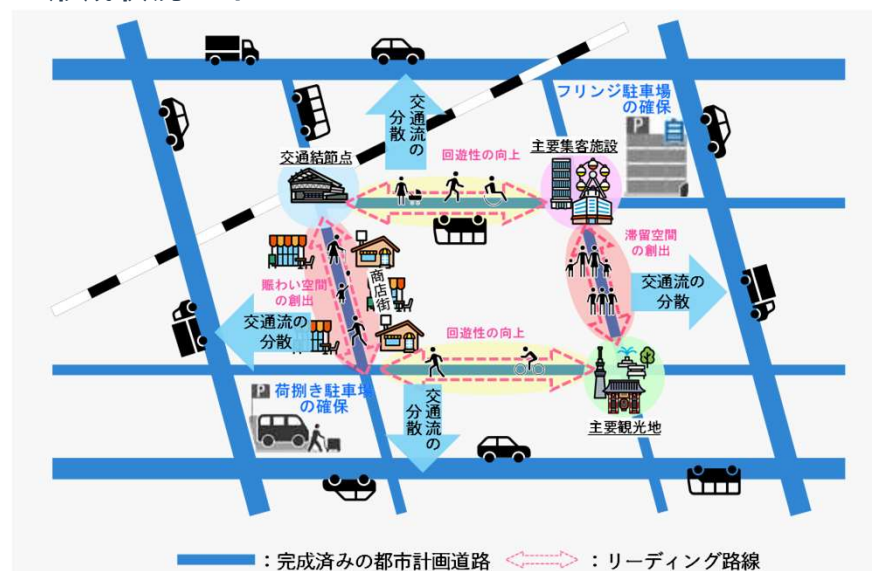
地元自治体の意向確認

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、広域的な観点から、高度な機能の集積を図る拠点地区

■拠点地区位置図

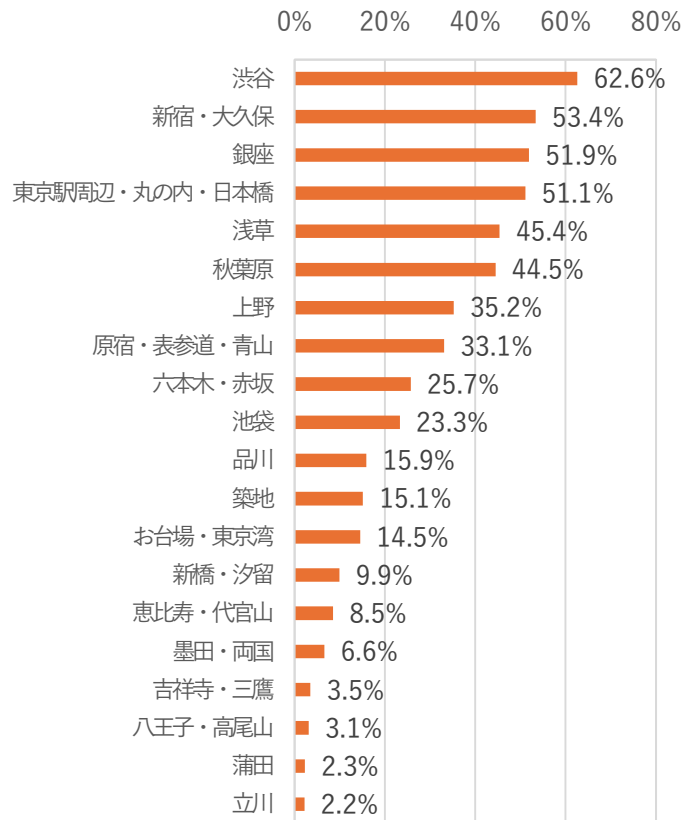


出典：新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 (R7.3 東京都)

観光地周辺

外国人旅行者が訪問した場所（複数回答）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

■外国人旅行者が訪問した場所
（都内20位以内）

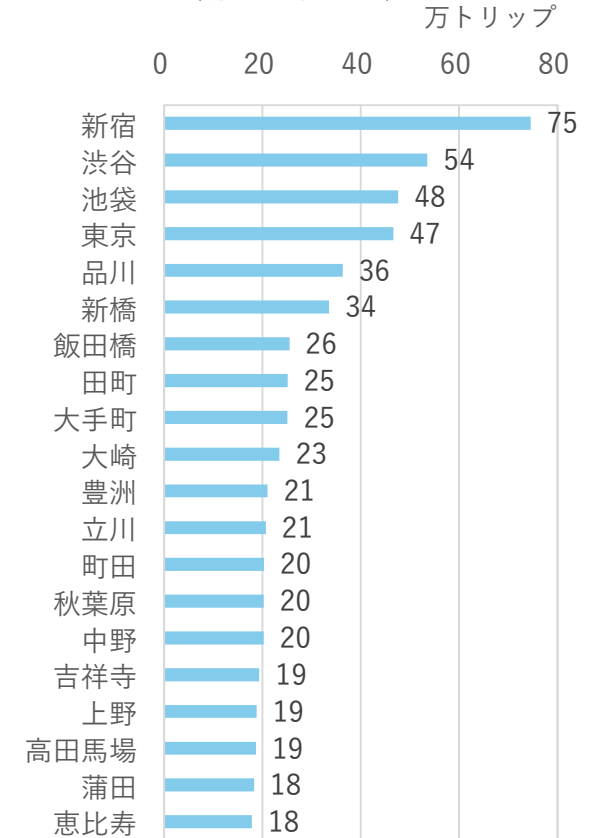


出典：令和6年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書（東京都）を基に作成

ターミナル駅周辺

鉄道駅の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

■鉄道駅の乗降トリップ数
（都内20位以内）



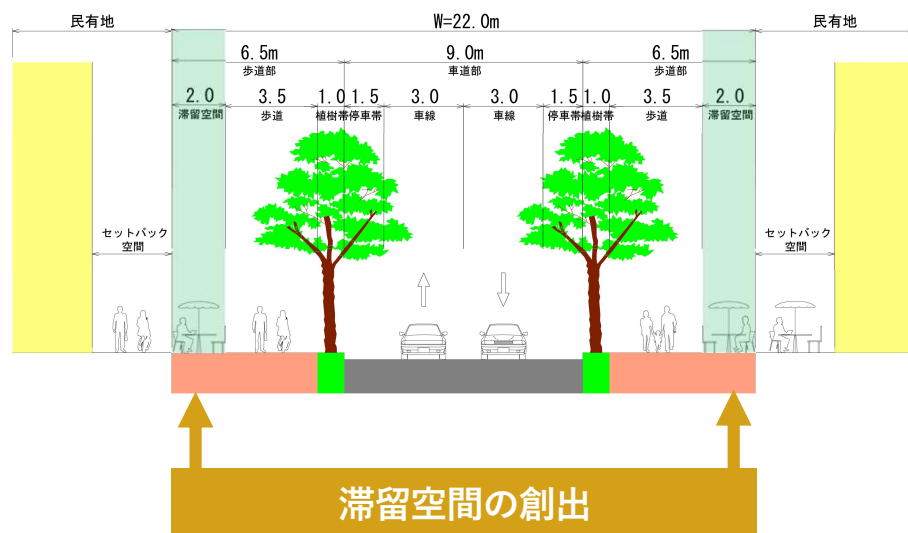
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

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

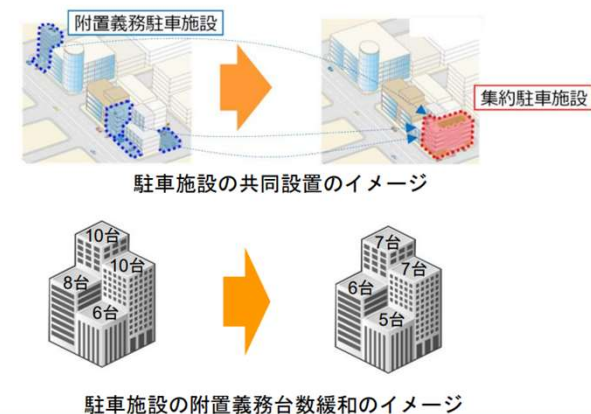
駐車場の出入口が乱立すると、車と歩行者の錯綜による危険や、店舗等のまちの連続性を分断しにぎわいを阻害することなどが課題となります。駐車場地域ルールが策定された地区では、小規模な敷地が連坦する商業地における駐車施設の共同設置や、公共交通が発達し、かつ、駐車施設が過剰に整備されている地区における附置義務台数の緩和などが行われています。

■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

地域ルールのパターン



リーディング路線（区間）の一覧表

	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	放射15号線 (靖国通り)	高速道路5号線～補助167	千代田	780	視点1	観	都	東京都
リ－2	放射28号線 (中央通り)	放射14～環状2	千代田	580	視点1	ビ 観 タ	都	東京都
リ－3	補助96号線	放射10～補助167	千代田	330	視点1	タ	都	東京都
リ－4	放射33号線 (八重洲通り)	放射12～補助96	中央	440	視点1	ビ 観 タ	都	東京都
リ－5	補助66号線 (新宿通り)	環5の1～新宿区画街路1	新宿	430	視点1	ビ 観 タ	区	新宿区
リ－6	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	新宿区
リ－7	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	東京都
リ－8	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	東京都
リ－9	新宿副都心街路6号線	放射24～新宿駅西口広場	新宿	100	視点1	ビ 観 タ	都	東京都
リ－10	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	東京都
リ－11	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	東京都
リ－12	放射28号線ほか1路線 (中央通り・不忍通り)	放射8～放射12	台東	780	視点1	観 タ	都	東京都

リーディング路線（区間）の一覧表

	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－13	補助103号線 (浅草通り)	放射12～特別区道下第171号線	台東	120	視点1	観 夕	都	東京都
リ－14	都道452号線	特別区道台第64号線～ 上野公園通り	台東	720	視点2	－	都	台東区
リ－15	特別区道台第78号線 (雷門通り)	放射30～補助108	台東	500	視点2	－	区	台東区
リ－16	補助103号線 (浅草通り)	放射32～補助119	墨田	1,070	視点1	観	都	東京都
リ－17	補助163号線 (大井町駅前中央通り)	補助163支線1～ 品川区画街路6	品川	360	視点2	－	区	品川区
リ－18	放射4号線 (大山街道)	放射22～補助24、 環状5の1～補助53	渋谷	950	視点1	ビ 観 夕	区	渋谷区
リ－19	補助20号線 (八幡通り)	環状5の1～補助25	渋谷	950	視点2	－	区	渋谷区
リ－20	補助24号線 (神宮通り・ファイヤー通り)	放射4～環状5の1 補助24～特別区道第862	渋谷	650	視点1	ビ 観 夕	区	渋谷区
リ－21	補助25号線 (旧山手通り)	放射4～補助20	渋谷	1,000	視点1	観	都	渋谷区
リ－22	補助60号線 (文化村通り)	放射4～特別区道第863	渋谷	370	視点2	－	区	渋谷区
リ－23	特別区道第972号路線 (公園通り)	補助24～補助155	渋谷	460	視点2	－	区	渋谷区

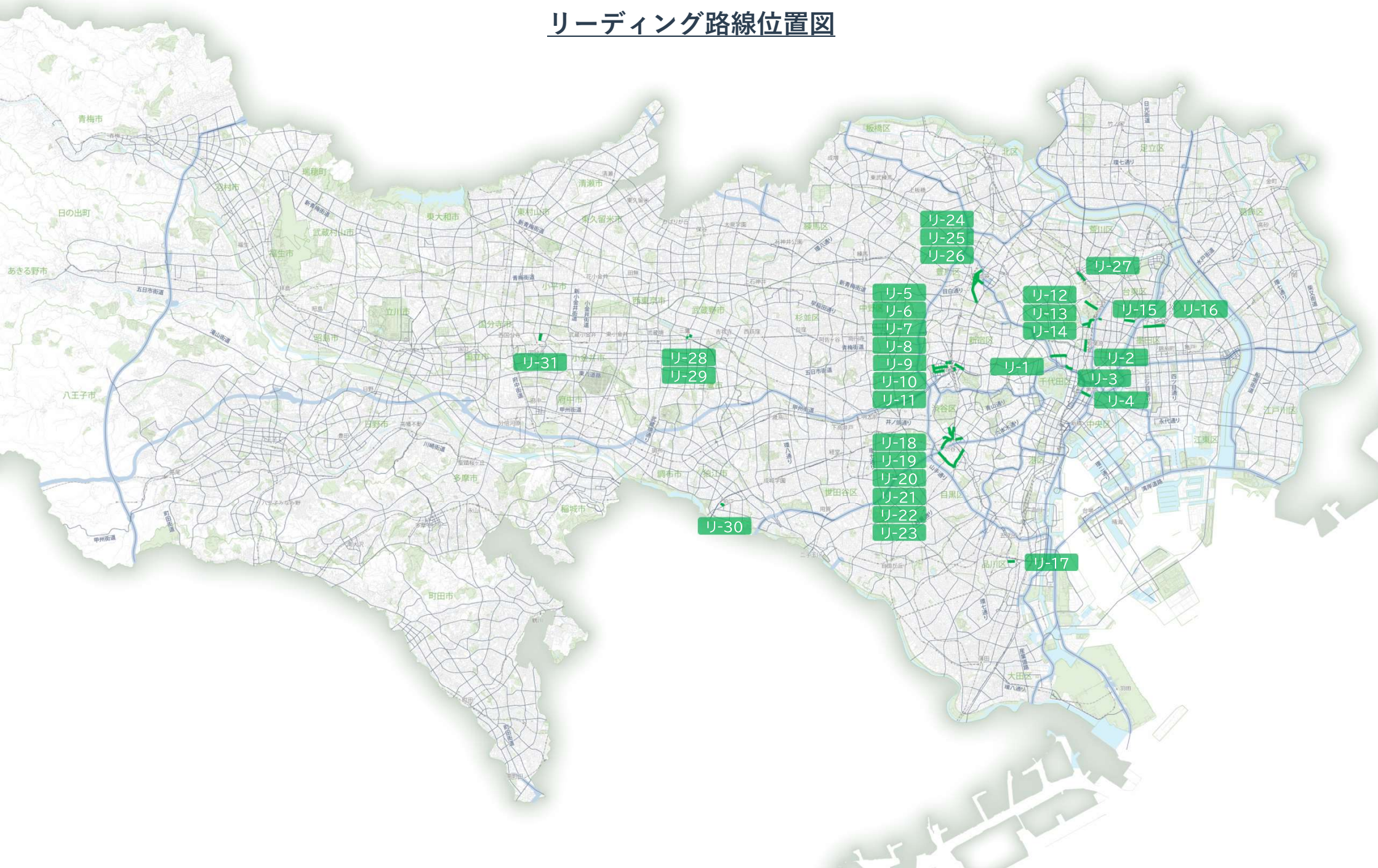
リーディング路線（区間）の一覧表

	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-24	補助171号線ほか 3路線（明治通り）	環状5の1～補助76	豊島	1,790	視点1	観 タ	都	豊島区
リ-25	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	豊島区
リ-26	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	豊島区
リ-27	特別区道荒267号線 （ルートにっぽり）	環状4～荒川区画街路10	荒川	500	視点2	－	区	荒川区
リ-28	武蔵野3・4・7 （桜通り）	武蔵野3・3・18～武蔵野3・5・19	武蔵野	80	視点2	－	市	武蔵野市
リ-29	武蔵野市道第16号線 （かたらいの道）	武蔵野3・3・18～武蔵野市道第129	武蔵野	130	視点2	－	市	武蔵野市
リ-30	調布3・4・19	調布3・4・3～狛江駅	狛江	250	視点2	－	市	狛江市
リ-31	国分寺市道幹5号線 （駅前通り）	国分寺3・4・5～国分寺3・4・6	国分寺	330	視点2	－	市	国分寺市
合計				16,500				

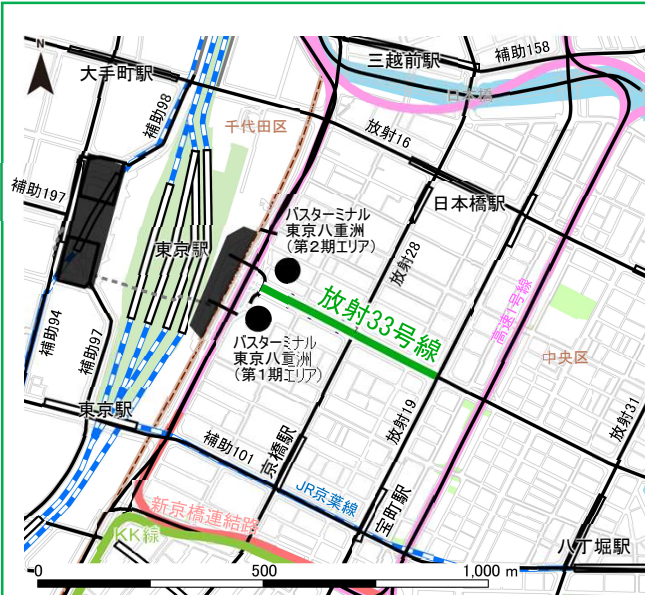
※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、タ：ターミナル駅周辺

※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。

リーディング路線位置図



リ-4 放射33号線（八重洲通り）

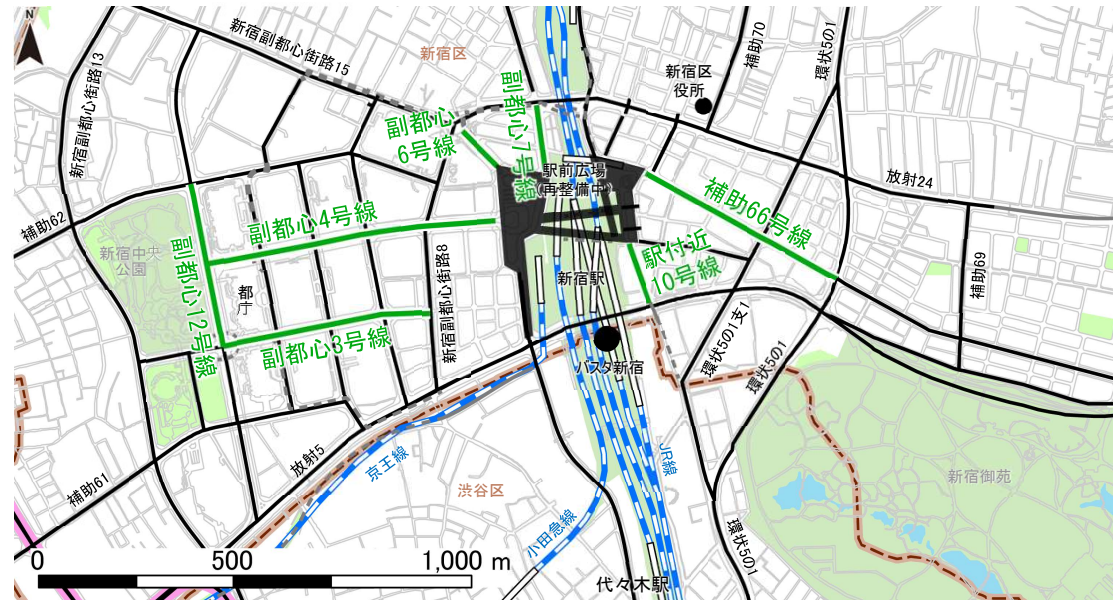


当該区間は、東京駅前に位置し、周辺では複数の再開発プロジェクトが進行しています。また、再開発と連動してバスターミナルの整備が進められています。

当該区間を歩行者中心で居心地の良い空間として再編することを見据え、地元組織による社会実験が実施されました。また、今後の八重洲通りの在り方を議論するためのたたき台となることを目的として、「東京駅前八重洲通り将来ビジョン」が地元組織によって策定されました。

リ-5～11

補助66号線（新宿通り）、新宿駅付近街路10号線、新宿副都心街路3号線、新宿副都心街路4号線、新宿副都心街路6号線、新宿副都心街路7号線、新宿副都心街路12号線

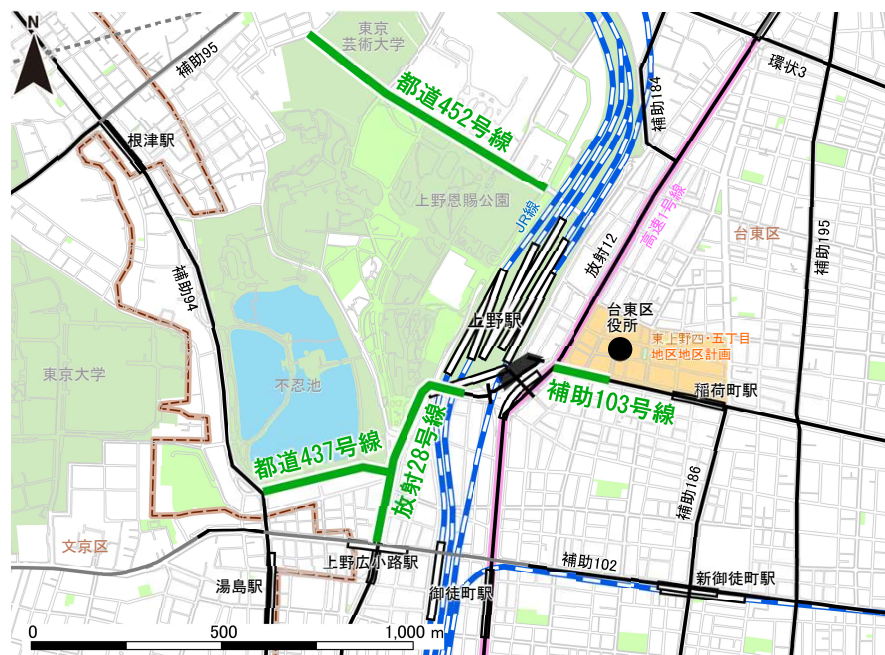


世界一の乗降客数を誇る新宿駅の周辺では、「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」に基づき、人中心の空間づくりに向け、東西骨格軸となる線路上空デッキの新設や歩行者優先の駅前広場への再構成などが土地区画整理事業により進められています。また、駅前広場に接続する道路についても、歩行者優先の空間に再編する方針が示されており、土地区画整理事業の進捗に応じて取り組んでいきます。

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。

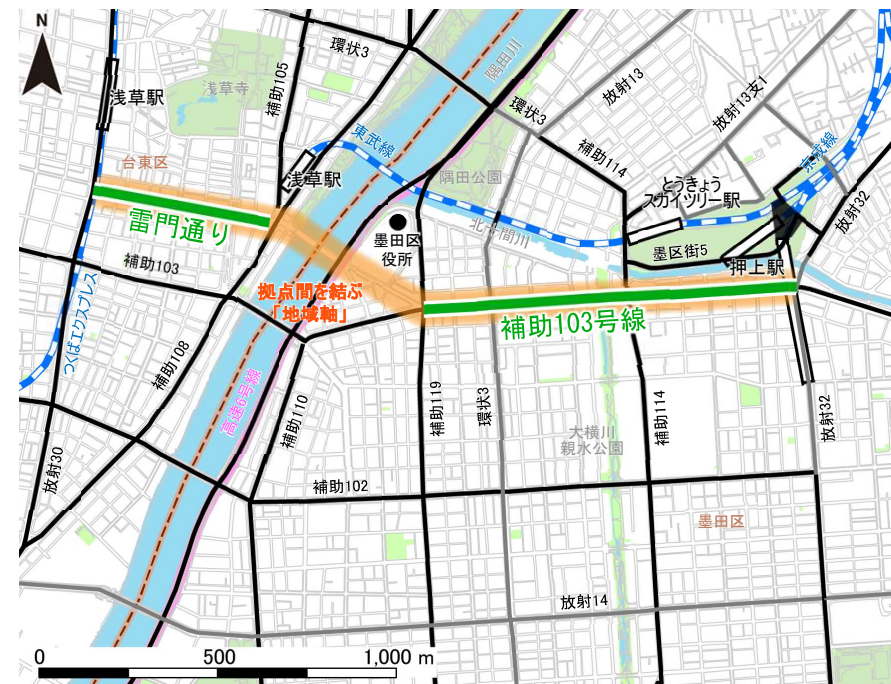
※完成又は事業中の道路を——と、概成の道路を——と、未整備の道路を……と表記しています。

リ-12~14 放射28号線ほか1路線（中央通り・不忍通り）、
補助103号線（浅草通り）、都道452号線



上野恩賜公園と個性豊かな商業エリアをつなぐ上野駅周辺では、「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」の方針の下、ウォークラ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、地元団体と共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。

リ-15,16 特別区道台第78号線（雷門通り）、補助103号線（浅草通り）



浅草駅周辺は、国際観光都市にふさわしいまちづくりを進める拠点に位置付けられ、まちづくりビジョンの策定に向けた検討が進められています。その一環として、雷門通りにおいて、歩行者空間の拡充に向けた社会実験が行われています。

押上駅周辺は、東京スカイツリーの開業を契機として、海外からも多くの観光客が訪れており、今後も国際的な観光拠点として更なる魅力向上が期待されます。今後、都市計画マスタープランの改定などを通じて、回遊性を高めるまちづくりが検討される予定です。

今後、これら拠点間の交流・連携強化にむけて、両拠点を結び、回遊性の高い「地域軸」の形成を促進していきます。

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

リ-17 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-18～23

放射4号線（大山街道）、補助20号線（八幡通り）、補助24号線（神宮通り・ファイヤー通り）、補助25号線（旧山手通り）、補助60号線（文化村通り）、特別区道第972号線（公園通り）



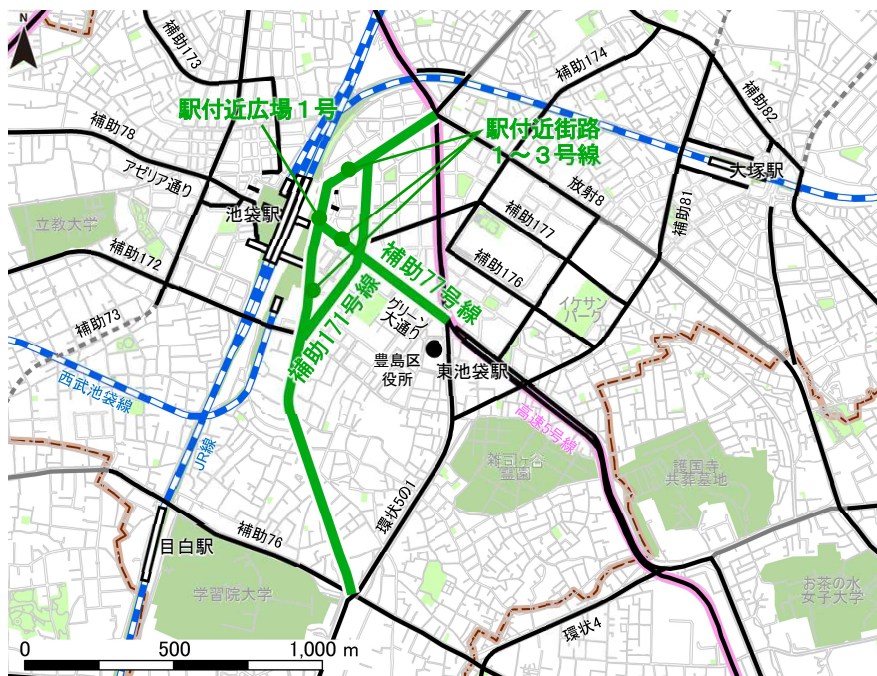
大規模な再開発が進む渋谷駅周辺では、「渋谷駅中心地区基盤整備方針」等に基づき、ハチ公広場の拡大など東西駅前広場の再整備が土地区画整理事業により進められています。また、「渋谷駅周辺地域交通戦略」では、誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街の実現に向け、宮益坂、道玄坂、文化村通り、公園通り等において、回遊性の高い歩行者ネットワークの構築を目指すと言われています。こうしたまちづくりの進展を踏まえ、今後、道路空間の再編について検討を進めていきます。

宮益坂及び道玄坂では、歩行者中心の道路空間の実現に向け、交通社会実験を行い、段階的に整備が進められています。公園通りでは、地元団体によりエリアの将来像を検討する「デザインコンペ」が実施され、その後、将来像を示す「未来ビジョン」が策定されるとともに、「DIG SHIBUYA」等のイベントにおいて、公共空間を活用した社会実験も行われています。

また、代官山駅周辺の旧山手通り及び八幡通りについては、地域の将来像を踏まえた道路空間の再編に向け、地元関係者と協働しながら検討を進めていきます。

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

リ-24～26 補助171号線ほか3路線（明治通り）、補助171号線、補助77号線ほか1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-27 特別区道荒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。

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

リ-28,29

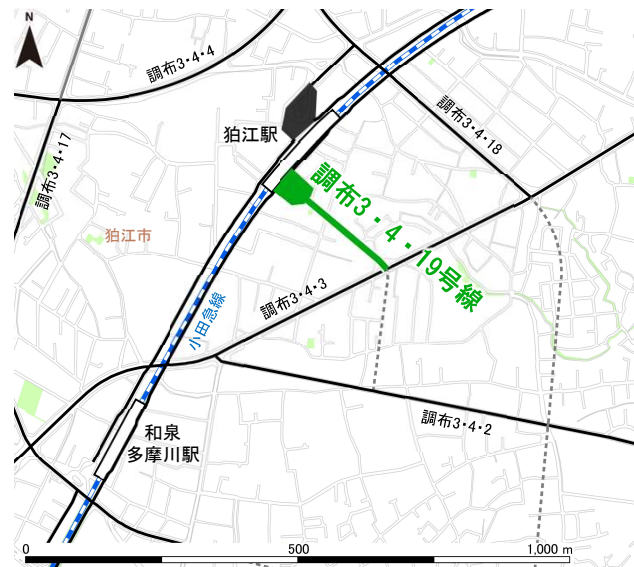
武蔵野3・4・7号線（桜通り）、
武蔵野市道第16号線（かたらいの道）



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号線（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-30

調布3・4・19号線



八王子駅周辺は、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。市は、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滞在快適性等向上区域（まちなかウォーカブル区域）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に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を進めています。

リ-31

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。本整備に合わせ、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、概成の道路を——と、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

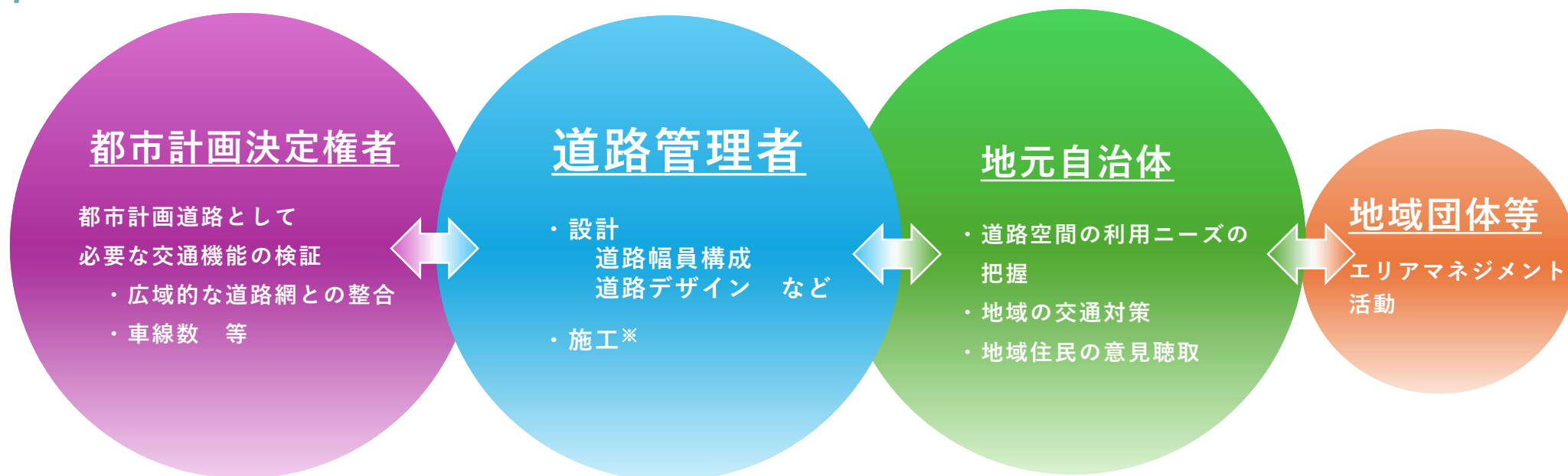
リーディング路線の整備に当たっては、道路幅員構成の検討に加え、リーディング路線とその周辺の道路が交通上果たす役割や機能を分類した上で、影響範囲を設定し、交通量及び路上駐車の実態調査、社会実験等を実施するなど、自動車交通流などに支障が生じないことを事前に確認する必要があります。

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、交通管理者などの関係機関と調整の上、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



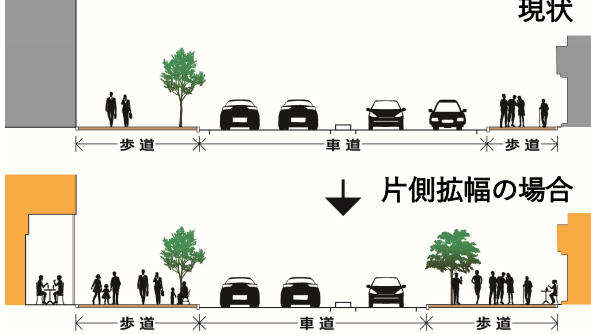
※ 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

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 路線の現状把握 他地域の視察会 路線のビジョン 取組の具体化 組織の設立へ 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