

# 東京都の 広域道路ネットワーク



令和3年6月

東京都

# 目次

## はじめに

- 1 東京都の広域道路ネットワークについて…………… 1
- 2 本計画の構成と位置付け…………… 1

## 第一章 広域道路交通ビジョン

- 1 東京の課題と取組…………… 2
- 2 広域道路ネットワーク…………… 4
- 3 交通・防災拠点…………… 8
- 4 ICT マネジメント…………… 11

## 第二章 広域道路交通計画

- 1 広域道路ネットワーク計画…………… 14
- 2 交通・防災拠点計画…………… 23
- 3 ICT マネジメント計画…………… 30

## 参考資料

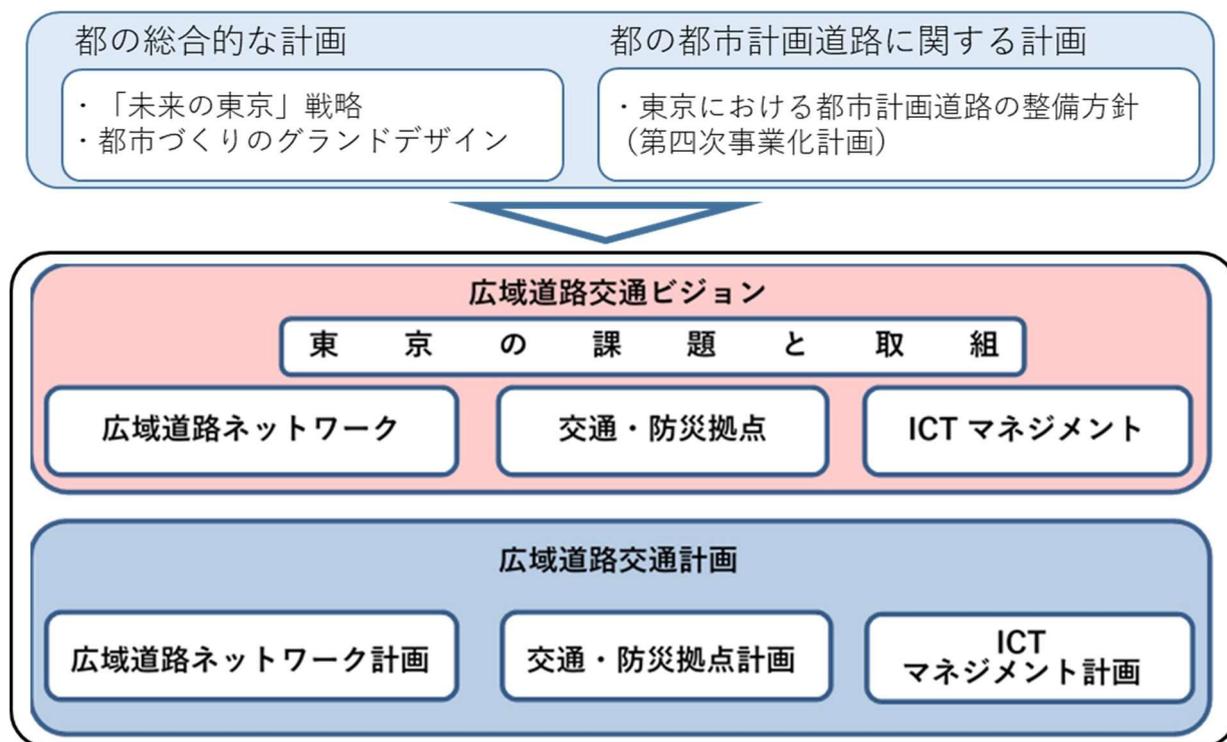
- 東京都道路協議会構成員…………… 34

## 1 東京都の広域道路ネットワークについて

2018年3月に公布された「道路法等の一部を改正する法律」により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国が物流上重要な道路輸送網を指定し、機能強化や重点支援が実施される「重要物流道路制度」が創設された。これを契機として、東京都広域道路整備基本計画（平成10年6月策定）を見直し、インフラとして都市を支えるための目指すべき高速道路ネットワークや広域的な都市計画道路ネットワークを本計画に示した。

## 2 本計画の構成と位置付け

本計画は、「未来の東京」戦略（令和3年3月）、都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）及び東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成28年3月）を基に作成した。東京の課題と取組を整理した上で、広域道路ネットワーク、交通・防災拠点及びICTマネジメントの観点から広域的な道路交通の今後の方向性を定めるビジョンをとりまとめた。また、ビジョンに基づく中長期的な計画として、東京都の広域道路ネットワークを示した。

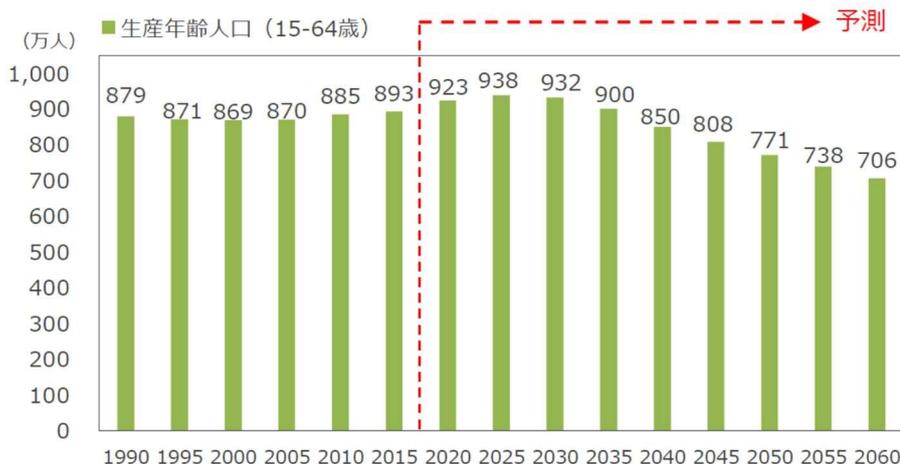


# 第一章 広域道路交通ビジョン

## 1 東京の課題と取組

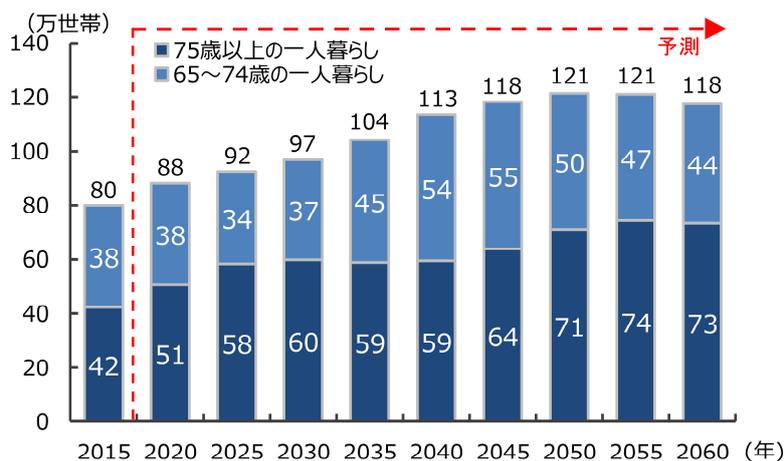
### ○人口

東京の経済を支える生産年齢人口は 2025 年の 938 万人をピークに減少に転じ、労働力の確保や経済活動の減退が懸念されている。



2025 年には、全ての団塊の世代が 75 歳を迎えることとなり、2040 年には、団塊ジュニア世代が 65 歳以上となる。持てる資源や政策を総動員して、様々な主体と連携しながら、高齢者が元気に活躍し、心豊かに暮らせる東京を実現していく。

### <都の「世帯主が65歳以上の単独世帯数」の推移>



誰もが自分らしく、ポジティブに働き、活躍できる東京をつくり上げることで、人口減少やコロナ禍という社会構造が大きく変わる局面を乗り越え、人が輝き続ける明るい未来を切り拓いていく。

## ○経済、ビジネス

都内 GDP は 100 兆円を超え、国内最大の産業都市として、日本経済を牽引しているが、アジアの都市と比べ、都市の成長力で見劣りする。また、企業の本社機能や外国法人企業の多くが立地しており、企業活動の基盤となる都市インフラが高度に整備されているなど、都市機能の集積が大きなメリットを生み出しているが、第 4 次産業革命など、世界規模で起こる環境変化への対応のスピードが遅い状況にある。さらに、国内の高度な技術を持った企業や人材が集まり、交流し、新たな製品やサービスを生み出している一方、世界中から人や企業を呼び込む環境づくりは不十分といえる。

## ○安全安心、都市インフラ

東京は、世界に誇る治安の良さをはじめ、都市の安全性が高度に確保されている。河川の護岸や調節池、下水道の貯留施設、海岸保全施設等の整備等、ハード・ソフト両面から、災害に対する対策を進めてきており、他の大都市と比べ、災害に対する備えが着実に進められている。一方で、自然災害発生に伴うリスクや首都直下地震への備え、耐震化対策、不燃化対策といった取組や、想定を超えた豪雨や暴風への取組が課題となっている。

また、三環状道路の整備や羽田空港への機能強化など、交通インフラが高度に整備されつつあるが、渋滞対策や鉄道の混雑対策、バリアフリー対策など、快適な都市の実現に向けた取組は道半ばである。首都圏空港の航空需要に対する機能強化も不十分であり、国際線直行便就航都市数が少なく、ビジネスジェットの発着枠の確保も課題であり、空港へのアクセスも弱い。さらに、E C 市場の更なる拡大など、物流需要の増加が見込まれる中、物流機能の強化にも課題がある。

## ○デジタル

携帯電話の普及率が高く、手軽に情報を入手できる基盤が整っていることや、ワイヤレス通信が広く浸透しており、様々な場所からインターネットにアクセスできる環境が整備されている一方で、ビッグデータの活用やデジタル人材育成などの面で対応が遅れており、企業のデジタルトランスフォーメーション（DX）の取組は途上にある。



## ○更なる交通ネットワークの充実強化及び国際競争力の一層の向上を図り、便利で快適な東京をつくる

成長著しいアジアの大都市が台頭する中で、東京が今後も都市間競争で打ち勝つために、三環状道路をはじめとする高速道路や幹線道路など都市機能を支える大動脈となる道路ネットワークの強化や、世界トップレベルの高密な鉄道ネットワークの更なる充実、国内外からの玄関口となる空港や港の機能強化やアクセスの向上、リニア開通に向けた取組を進めていく。

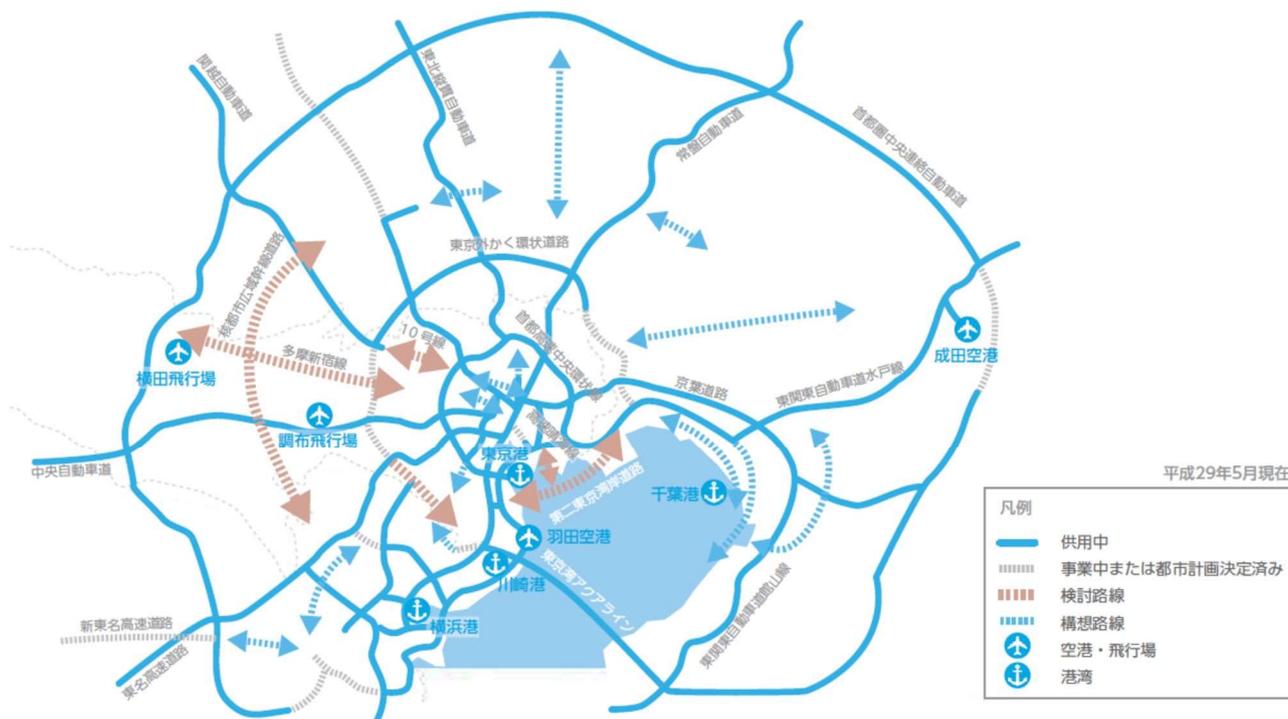
新型コロナの拡大に伴い、公共交通利用を控える人が増えたことや在宅勤務等のテレワークが進展したことなどにより、一時鉄道・バス等の利用者が減少し、通勤混雑が緩和した一方、公共交通事業者の健全な経営環境にも影響を及ぼすこととなった。公共交通の利便性を維持していくために、過密を回避し、安心、快適に利用できる環境の確保とともに、鉄道沿線でのまちづくりと一体となった持続可能な都市交通の実現に向けて取り組んでいく必要がある。

東京は成熟した都市として、日本橋周辺のまちづくりのように、大規模更新の機会を捉えた首都高の地下化など、円滑な交通と快適な環境の両立を目指していく。また、日々進歩を続ける先端技術への対応などを進めるとともに、高齢社会においても、便利で快適かつ、誰もが自由にストレス無く移動ができ、安心してまち歩きが楽しめるような、人中心のまちづくりに取り組み、未来につなげていくことで、世界最高の交通ネットワークが構築された便利で快適な東京を実現していく。

## ○人・モノがスムーズに移動できるよう道路から渋滞をなくす

高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時、災害時共に移動の円滑化を図る。(都市づくりのグランドデザイン (平成 29 年 9 月 東京都) より)

### 高速道路ネットワーク



### < 高速道路 >

三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進める。

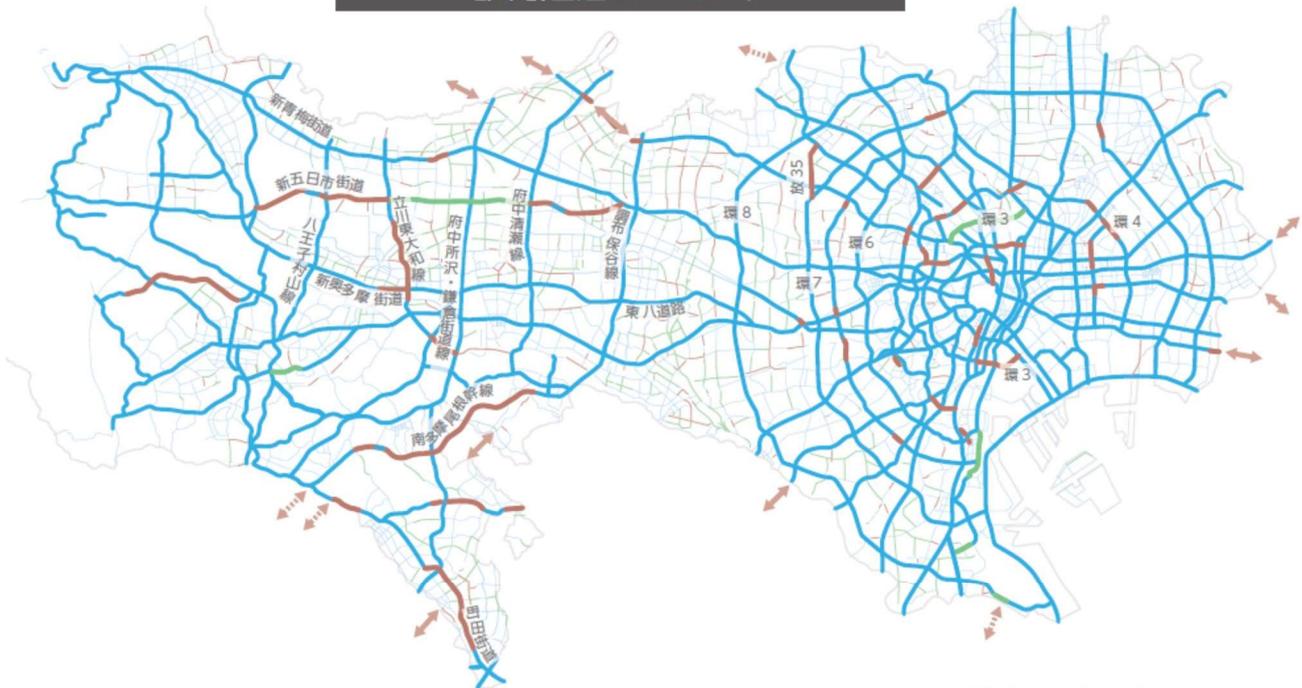
#### 【検討路線】

三環状道路の整備を促進：外環道（東名高速～湾岸道路間）

ミッシングリンクの解消：晴海線Ⅱ期、高速10号練馬線

拠点域内・域間の交流・連携：第二東京湾岸道路、多摩新宿線、核都市広域幹線道路

## 都市計画道路ネットワーク



道路の整備状況は平成28年3月現在

骨格幹線 (優先※)	骨格幹線 (完成及び概成、事業中)	骨格幹線 (未着手)
補助幹線等 (優先※)	補助幹線等 (完成及び概成、事業中)	補助幹線等 (未着手)
都県境を新たに接続 (優先※)	都県境を新たに接続 (新規計画中)	

※優先: 今後10年間(H28~H37)で優先的に整備すべき路線 (優先整備路線)

### <骨格幹線道路>

骨格幹線道路を整備し、都内や隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進める。

### <補助幹線道路>

地域を支える補助幹線道路を整備し、骨格幹線道路や鉄道駅を結ぶ道路ネットワークを形成する。

## 目指すべき将来像：高度な都市機能と自然が調和し、人が集い、憩う東京

### ○国際的な都市間競争に勝ち抜く

江戸時代から現代まで続く東京の都市づくりは、明暦の大火、関東大震災や戦災などにより幾度も壊滅的な状態に陥りながら、その度に先人たちが復興を果たしてきた。都市復興の機会を捉えて土地利用の見直しや道路整備、市街地開発等が行われ、都市の骨格が築かれてきた。

また、1964年の東京オリンピックを契機とし、東海道新幹線や首都高速道路が整備され、その後の日本経済の発展を背景として、都心部では一斉に整備が進んだ都市基盤を礎に、高度に機能が集積した世界有数の都市となった。

近年、鉄道ネットワークや環状道路の整備、羽田空港の機能強化、都市再生などにより、更なる都市機能の強化が図られており、激しい国際的な都市間競争に勝ち抜くことを目指していく。

### ○新しい日常による様々な変化を捉えた都市づくりを進める

新型コロナ危機を契機として、身近な空間レベルでの過密を回避し、安心やゆとりある生活を重視する意識への変化などにより、テレワークの進展、働く場と居住の場の近接や融合等、多様なライフスタイルに応じた柔軟な対応へのニーズが高まっている。

その一方で、人と人が出会い、交流するリアルの場の大切さが再認識され、文化やエンターテインメント、自然の豊かさといった、オンラインでは代替しがたい「楽しさ」「美しさ」を存分に享受できることの重要性が増している。人と機能が集積する大都市東京は、こうした「楽しさ」「美しさ」を磨くことで、新たな価値を高めていく可能性を有している。

新型コロナによって生じた様々な変化が都市のあり様に与える長期的な影響を見据えつつ、サステナブル・リカバリーの考え方に立って、先端技術も活用しながら、過密の回避と都市としての集積のメリットの両立を図り、緑や公園とまちが融合した、にぎわいと魅力あふれる持続可能な都市づくりを目指していく。

### ○インフラや建築物の更新で、人が集い、憩う空間を創出する

道路や橋梁、港湾施設など、高度経済成長期に一斉に整備されたインフラの多くが更新時期を迎えている。都市インフラを365日休まず機能させるため、壊れる前に対策を講じる予防保全型管理の考え方のもと、高度な都市機能をしっかり維持しながら、更新や長寿命化を引き続き進めていく。

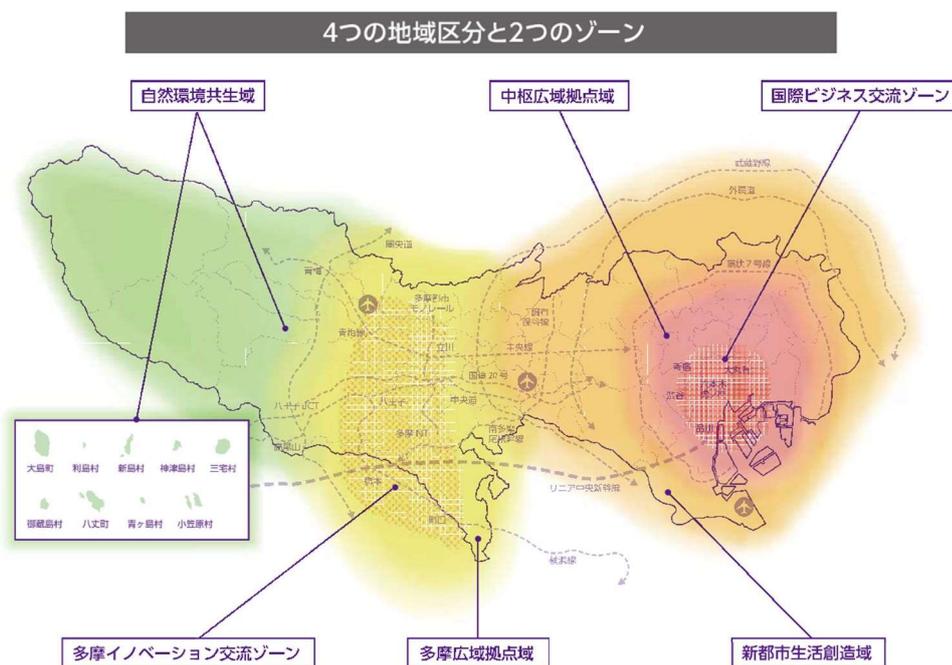
その際、東京の国際競争力を維持・向上させるため、日本橋周辺でのまちづくりのように、老朽化したインフラや建築物の更新の機会を捉えて首都高を地下化するなど様々な手法を取り入れ、まちの大規模な更新を進めていく。

また、成熟した都市として高度な機能更新を図る中で、公共空間や公開空地、使わなくなった施設などを有効活用し、誰もが憩い楽しめる緑豊かな歩行者中心の空中回廊に再生するなど、新たな活用とあわせて、オープンスペースにおける緑や水辺などを充実させ、人がま

ち歩きや自転車利用を楽しみ、様々な場所で集い憩える、魅力あるウォーカブルな東京を実現する。主要な駅周辺では、業務、商業施設に加え、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、都民の生活を支え、柔軟な働き方・暮らし方に資する都市機能の集積を図る。

## ○地域の特性や人に着目した新しいまちづくりを進める

高度経済成長期には、東京への人口・産業の集中が高まり、市街地が近郊へと拡大したが、多摩の一部や島しょ部では既に人口減少局面に入っている。社会構造が大きく変化する中、今後の急激な人口減少を見据え、都市の再生や国際競争力向上を進めつつも、地域の特色や個性を生かした都市機能の再編や集約化を図るなど、メリハリのある市街地への更新を図り、コンパクトかつスマートなまちを実現する。



## ○新たな価値を生み出し、未来を創造し続ける東京をつくる

日本の活力をリードするとともに、新たな価値を生み出し、未来を創造するため、都心やベイエリアなどで都市基盤等の更新のタイミングを捉えて、クリエイティブ人材を惹きつける良質なオフィス・住環境を整え、世界に開かれた先進的で高度な都市として進化を続ける活力とゆとりある高度成熟都市東京の実現に向けて取り組む。

## ○激甚化する豪雨災害や、首都直下地震等に万全の備えを期す

我が国は有史以来、地震や台風など数多くの自然災害に見舞われてきた。東京は、政治・経済の機能が集中する国家の中枢であるが故に、その機能が失われた場合の影響は計り知れない。このため、台風等に備え、河川の護岸や、氾濫を防止する調節池の整備、下水道の貯留施設等の整備に取り組み、機能を強化するなど、水害に強いまちを永々と築き上げてきた。

令和元年東日本台風（台風第19号）では、これまで整備してきた護岸や調節池、下水道の貯留施設等がその機能を発揮し、効果が確認されたところであり、今後、予測される大型台風の頻発化に備え、建物や避難場所・避難経路の高台化などとともに、更に対策を強化して

いく。

また、台風や豪雨災害のほか、首都直下地震等の甚大な被害をもたらす災害に的確に対応できるように、道路の無電柱化や、重要な道路沿いの建物耐震化、都市インフラの耐震化など、防災都市づくりを更に加速していく。

目指すべき将来像：デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出し、都民が質の高い生活を送る「スマート東京」の実現

### ○人間中心の社会「Society 5.0」がもたらす超スマート社会

我が国は、AI、IoT、ロボットなどの第4次産業革命の新技术により、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会「Society 5.0」を提唱し、人々に豊かさをもたらす超スマート社会の実現を目指している。

「Society 5.0」では、行政や民間企業、個人が持つデータが最適な保護の下に共有・利用され、そのデータを用いてあらゆる産業や生活の場面で最先端技術を活用した様々なサービスが提供され、「便利さ」の享受のみならず、自然との共生や人間らしい幸せな暮らしの実現につながっていく。



### ○データと最先端技術を駆使した、東京版 Society 5.0「スマート東京」を実現する

例えば、ロボットによる高齢者の生活支援により、今後増加する一人暮らし高齢者の不安軽減につながる。また、ウェアラブル端末を用いたリアルタイムの健康診断や病気の早期発見による健康寿命の延伸、デジタルテクノロジーを活用した子供の個性や成長に応じた学び、環境技術を駆使した都市と緑が融合したまちづくりやゼロエミッション化など、都民のQOLや幸福度の向上にも寄与する。

こうした新技术の実装は世界中で進行しており、遠い将来の夢だと思われていたことが現実になる時代が目の前に来ているが、我が国のDXの遅れは深刻な状況である。今般の新型コロナとの戦いの中で、初期の段階から、感染経路追跡アプリの開発やオンライン授業の徹底など、ウィズコロナ時代の生活様式への速やかな移行に成功した国もある。

DXが人々のQOLを高め、国や都市の競争力を左右する大きな鍵となっている。東京は、現下の状況を一気にDXを進めていくチャンスと捉えて、あらゆる産業や生活の場面で、データや最先端技術を駆使した質の高いサービスが提供される、東京版 Society 5.0「スマート東京」を実現するための大胆な取組をスピーディーに展開する。

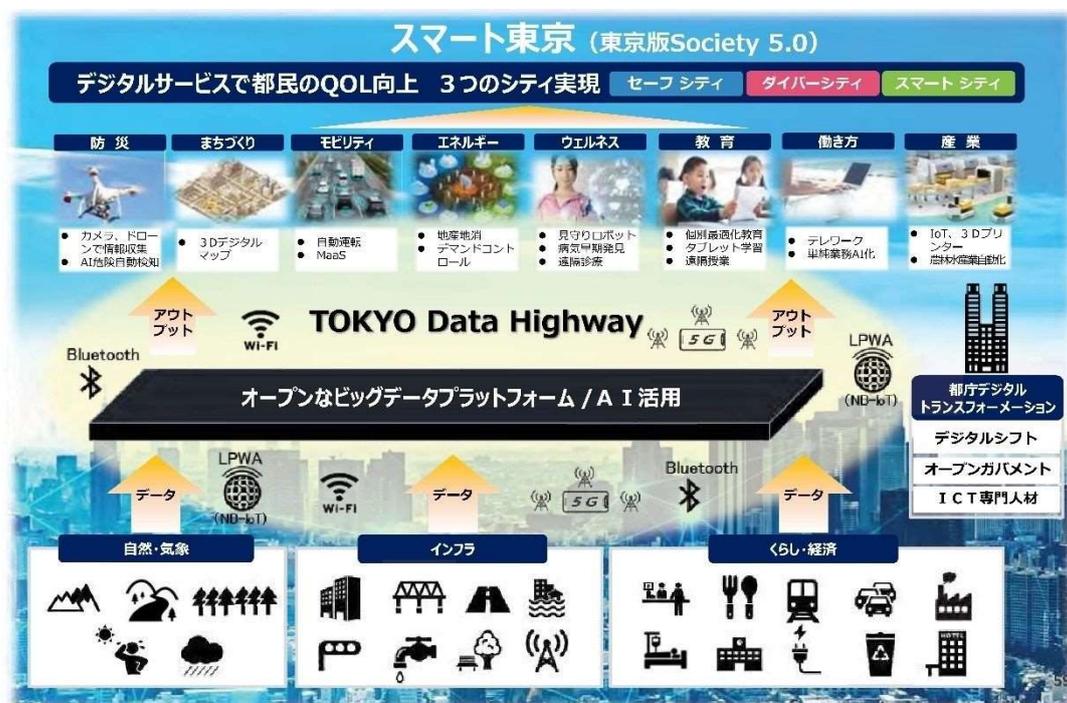
21世紀の基幹的公共インフラである「電波の道」(「TOKYO Data Highway」)を民間と都の最強タッグで構築し、いつでも、誰でも、どこでも「つながる東京」を実現し、自然・気象、インフラ、人々の暮らし、経済活動などの様々なデータを集約・融合・解析・処理するプラットフォームを通じて、都民のQOL向上につながる幅広い分野のサービスを展開していく。

また、都庁自身のDXを進め、さらには、高いAIスキルを有する人材を戦略的に育成することで、「スマート東京」を強力に支えていく。

### ○世界のモデル都市としての地位を確立する

都市全体のスマート化は世界でも取組途上であり、東京というメガシティで成功すれば、世界中から羨望の眼差しを受けるモデル都市としてその地位は揺るぎないものになる。そして、Made in Japanの優れた品質や法的インフラなど世界的に信頼の高い日本・東京の強みを活かせば、「21世紀の石油」であるデータが世界中から集まり、新たなビジネスの創出にもつながる。

首都・東京は、誰もが快適で質の高い生活を送ることができる、活力に満ちた「スマート東京」へと大きく変貌を遂げ、「成長」と「成熟」が両立する明るい未来を実現するため、先頭に立って取組を進めていく。





## 第二章 広域道路交通計画

### 1 広域道路ネットワーク計画

#### (1) 広域道路ネットワークの考え方

東京における広域道路ネットワーク計画については「都市づくりのグランドデザイン」等から高規格道路及び一般広域道路並びに構想路線を示した。また、「未来の東京」戦略から広域道路ネットワークの取組事例について記載する。

##### ア. 高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。

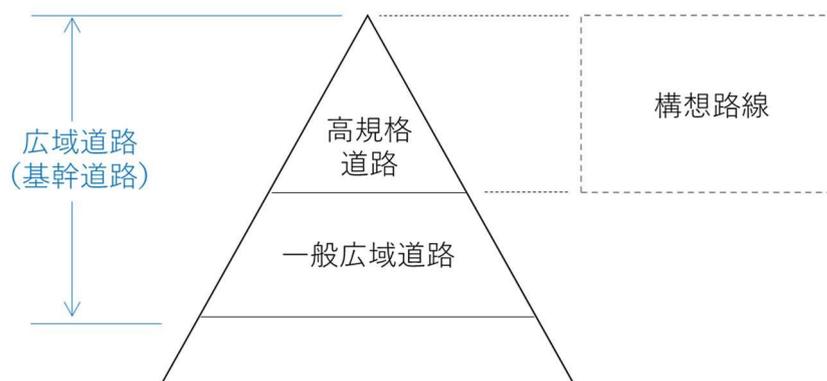
また、地域の実情や将来像(概ね 20~30 年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

##### イ. 一般広域道路

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40km/h 以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

##### ウ. 構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路については、構想路線と整理した上で、必要な検討を進めるなど、地域の実情に応じた検討を行う。



## (参考)

広域道路ネットワークは、国土交通省策定の「新たな広域道路ネットワークに関する検討会 中間とりまとめ（令和2年6月）」の基本戦略に従い、以下の視点から検証した。

### 1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

人口減少社会への対応や自動運転技術の進展等を踏まえ、中枢中核都市等の経済・生活圏を相互に連絡し、これらの交流・連携を促進する。

### 2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

三大都市圏内等の拠点間連絡、環状連絡を強化し、都市圏の競争力や魅力の向上を図る。

### 3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

羽田空港・港湾等の交通拠点へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

### 4) 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

広域道路ネットワークを強化することにより、巨大災害や頻発・激甚化する自然災害に備えたりダンダンシーの確保や国土強靱化を推進する。

### 5) 国土の更なる有効活用や適正な管理

広域道路ネットワークを強化することにより、アジア・ユーラシアダイナミズムを踏まえた日本海・太平洋2面活用型国土の形成や、半島地域を含めた国土の更なる有効活用・適正な管理を図る。

## (2) 広域道路ネットワーク路線一覧

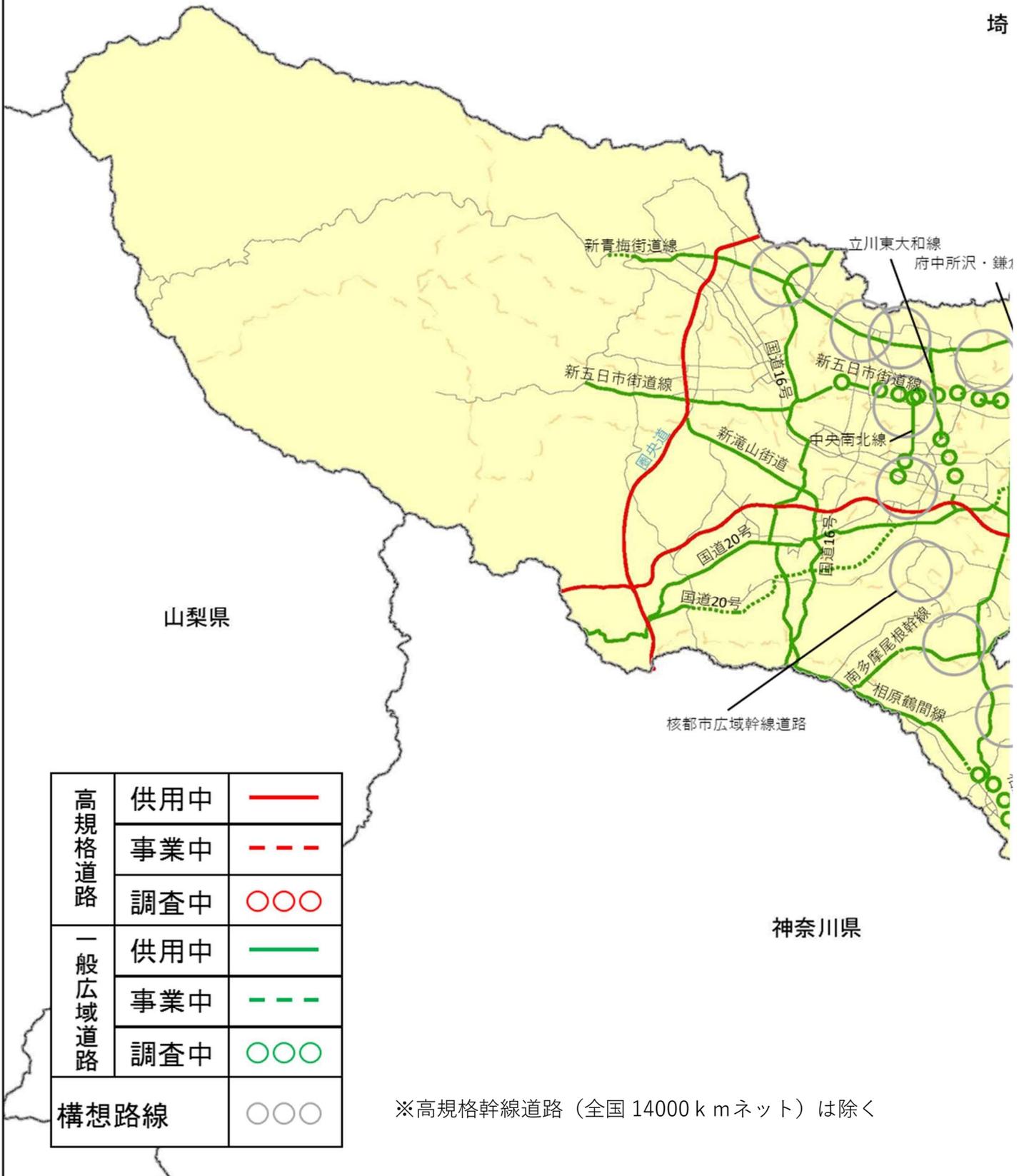
NO	路線名	起終点		広域NW
		起点	終点	
1	高速都心環状線	江戸橋JCT 京橋JCT	江戸橋JCT 新京橋(KK線)	高規格道路
2	高速八重洲線	神田橋JCT 新橋	西銀座 汐留JCT	高規格道路
3	高速1号上野線	江戸橋JCT	入谷	高規格道路
4	高速1号羽田線	浜崎橋JCT	羽田	高規格道路
5	高速2号目黒線	一の橋JCT	戸越	高規格道路
6	高速3号渋谷線	谷町JCT	用賀	高規格道路
7	高速4号新宿線	三宅坂JCT	高井戸	高規格道路
8	高速5号池袋線	竹橋JCT	都県境	高規格道路
9	高速6号向島線	江戸橋JCT	堀切JCT	高規格道路
10	高速6号三郷線	小菅JCT	都県境	高規格道路
11	高速7号小松川線	両国JCT	谷河内町	高規格道路
12	京葉道路	谷河内町	都県境	高規格道路
13	高速9号深川線	箱崎JCT	辰巳JCT	高規格道路
14	晴海線	東雲JCT	築地	高規格道路
15	高速11号台場線	芝浦JCT	有明JCT	高規格道路
16	高速川口線	江北JCT	都県境	高規格道路
17	高速中央環状線	大井JCT	葛西JCT	高規格道路
18	高速湾岸線	都県境	都県境	高規格道路
19	高速神奈川1号横羽線	羽田	都県境	高規格道路
20	第三京浜道路	東京都	横浜市	高規格道路
21	保土ヶ谷バイパス	東京都町田市	東京都町田市	高規格道路
22	1号線延伸	東京都	東京都	構想路線
23	核都市広域幹線道路	東京都	東京都	構想路線
24	第二東京湾岸道路	千葉県	東京都	構想路線
25	多摩新宿線	東京都	東京都	構想路線
26	10号線	東京都	東京都	構想路線
27	都心新宿線	東京都	東京都	構想路線
28	2号線延伸	東京都	東京都	構想路線
29	内環状線	東京都	東京都	構想路線

NO	路線名	起終点		広域NW
		起点	終点	
30	新滝山街道	東京都八王子市	東京都あきる野市	一般広域道路
31	南多摩尾根幹線	東京都調布市	東京都町田市	一般広域道路
32	府中所沢・鎌倉街道線	東京都町田市	東京都東村山市	一般広域道路
33	立川東大和線	東京都国立市	東京都東大和市	一般広域道路
34	新青梅街道線	東京都西東京市	東京都青梅市	一般広域道路
35	新五日市街道線	東京都西東京市	東京都あきる野市	一般広域道路
36	中央南北線	東京都立川市	東京都立川市	一般広域道路
37	東京八王子線	東京都三鷹市	東京都国立市	一般広域道路
38	環状第3号線	東京都中央区	東京都台東区	一般広域道路
39	環状第4号線	東京都港区	東京都江東区	一般広域道路
40	環状第5の1号線	東京都渋谷区	東京都北区	一般広域道路
41	放射第18号線、放射第18号線延伸	東京都中央区	東京都大田区	一般広域道路
42	放射第5号線	東京都千代田区	東京都杉並区	一般広域道路
43	放射第6号線	東京都千代田区	東京都練馬区	一般広域道路
44	調布保谷線	東京都稲城市	東京都西東京市	一般広域道路
45	相原鶴間線	東京都町田市	東京都町田市	一般広域道路
46	国道4号	東京都中央区	東京都足立区	一般広域道路
47	国道6号	東京都中央区	東京都葛飾区	一般広域道路
48	国道17号	東京都中央区	東京都板橋区	一般広域道路
49	国道16号	東京都町田市	東京都西多摩郡瑞穂町	一般広域道路
50	国道298号	東京都葛飾区	東京都葛飾区	一般広域道路
51	国道357号	東京都江戸川区	東京都大田区	一般広域道路
52	国道14号	東京都中央区	東京都江戸川区	一般広域道路
53	国道1号	東京都中央区	東京都大田区	一般広域道路
54	国道15号	東京都中央区	東京都大田区	一般広域道路
55	国道20号	東京都中央区	東京都八王子市	一般広域道路
56	国道246号	東京都千代田区	東京都町田市	一般広域道路
57	国道254号	東京都文京区	東京都練馬区	一般広域道路
合計路線数 57路線				

※高規格幹線道路（全国 14000 k m ネット）は除く

### (3) 広域道路ネットワーク図

埼



玉県



## <取組事例>

### ア. 移動の速達性を高めるミッシングリンク解消プロジェクト

高速道路ネットワークの完成に向け、外環道（関越道～東名高速）の早期開通、圏央道の早期全線開通及び4車線化に向けた取組を推進するとともに、外環道（東名高速～湾岸道路）の早期事業化などに向けて、国や関係機関と取組を推進していく。

事業の実施に当たっては、事業連絡調整会議を活用するなど、関係者間で情報共有等を図りながら着実に整備を促進していく。

広域的な交流、連携を促す路線（第二東京湾岸道路等）について、計画具体化に向けて国などに働きかけを実施していく。



○ 首都高速都心環状線の大規模更新の機会を捉え、高速道路網の充実や機能強化を図るため、新たな都心環状ルートの形成や晴海線延伸部の早期事業化に向けて、国等と連携した取組を推進



## イ. 誰もが使いやすくスムーズな道路網形成プロジェクト

区部・多摩地域の幹線道路ネットワークの完成に向けた道路整備等や連続立体交差事業による踏切の除却を推進することで、ストレスのない快適な道路交通を実現するとともに、都県境を越えた道路網形成により、東京圏の機能を一体的に発揮する。

まちづくりや都市の活性化等に寄与する道路や新たに検討する路線など、都市計画道路の整備に向けた取組を推進していく。

### 幹線道路の整備推進

#### ■ 交通渋滞の解消や防災性の向上に寄与する幹線道路ネットワークの整備を推進

▼放射第5号線（久我山）



▼関戸橋（多摩市～府中市間）



### 主要な骨格幹線道路の整備率

項目	2019年度末時点	2030年度
区部放射	72%	76%
区部環状	74%	83%
多摩南北	80%	92%
多摩東西	70%	79%

### 連続立体交差事業の整備推進

- ▶京王京王線、西武新宿線、京浜急行本線など5路線6か所で事業を推進  
(区施行の東武伊勢崎線 1路線 2か所で事業中)
- ▶令和3年度事業化予定の東武東上線(大山駅付近)など3路線4か所で事業化の準備を推進するとともに、事業候補区間の2区間について、事業化の可能性の検討を実施
- ▶連続立体交差事業により創出された鉄道の高架下等の空間を観光発信施設や保育所等として活用

#### <連続立体交差事業 事業箇所図>

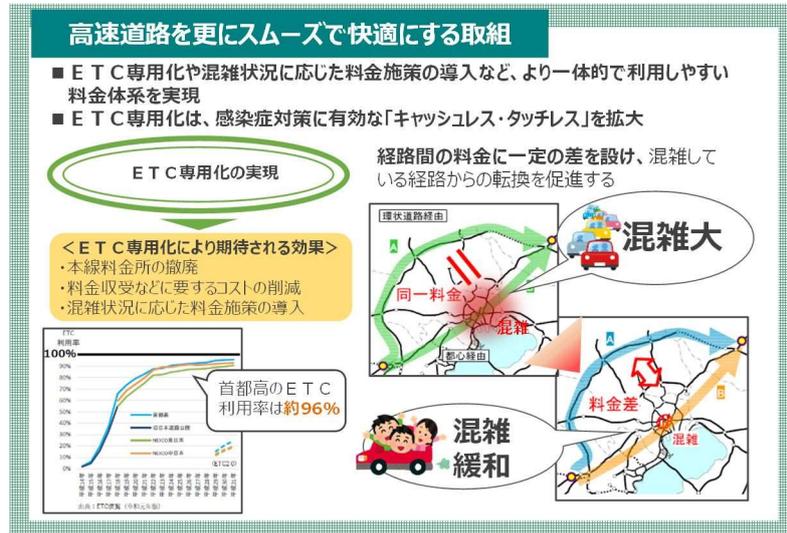


#### ▼京成押上線（押上駅～八広駅間）明治通り



渋滞する交差点や同一路線を長時間利用することが見込まれる路線において、立体交差化を推進すべき箇所を選定するなどの検討を推進していく。

圏央道及びその内側における ETC 専用化とともに、混雑状況に応じた料金施策の導入や高速道路会社間の境目にする本線料金所の撤廃など、高速道路と更にスムーズで快適にする取組を推進していく。



#### ウ. 多摩の交通ネットワークの強化

多摩地域の道路ネットワーク拡充に向け整備を推進するとともに、空港の機能強化や物流拠点の整備等により、多摩地域の公共交通ネットワークの強化を図る。

## 2 交通・防災拠点計画

国際競争力強化、多摩地域の活力・魅力向上、鉄道の快適な利用などに資する鉄道ネットワークの整備・充実等を推進するとともに、バスやタクシー、デマンド交通などを組み合わせ、駅等を中心に誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る。

国内外の往来の要となる羽田空港と東京港の機能強化、ビジネスジェットの受け入れ、物流の効率化により、人やモノの流れをスムーズにする。

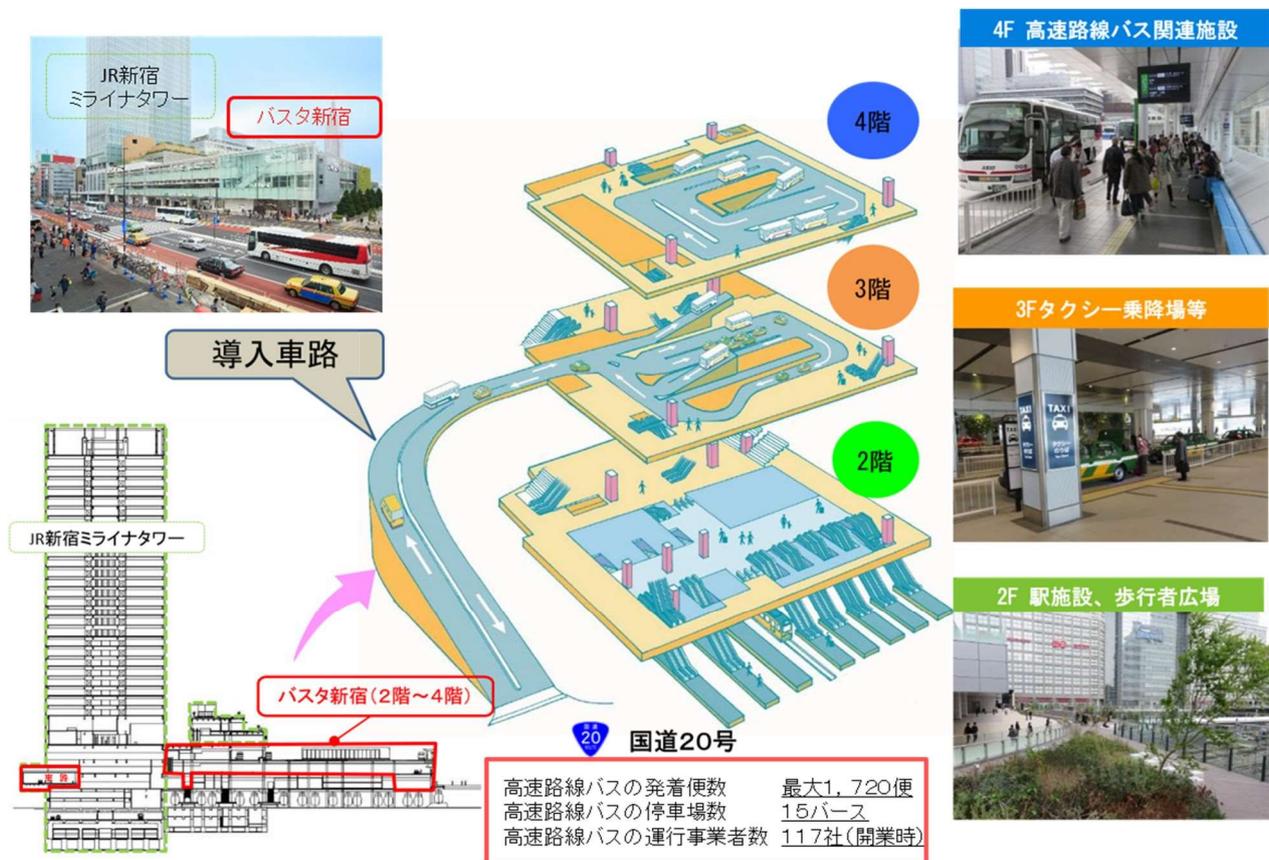
防災拠点の機能強化や先端技術の活用などを進め、東京全体の災害対応力を強化する。

世界や日本をリードする国際金融等の高度なビジネス機能を集積させることと併せ、芸術・文化をはじめとした地域の個性やポテンシャルを生かす多様な機能を取り込み、先端技術を導入しながら、世界から人が集まり、交流する、魅力と活力あふれる拠点を形成していく。

### <取組事例>

#### ア. 交通拠点の活用

バスタ新宿は、老朽化により架け替えが必要となっていた新宿跨線橋の架け替えを行うとともに、交通が輻輳する新宿駅南口において、線路上空に高速バス・タクシーの乗降場や歩行者空間などと鉄道施設を一体的に整備する新宿駅南口地区基盤整備事業により、総合的な交通結節点として平成 28 年 4 月に開業した。



国道15号・品川駅西口駅前広場は、H29.2 に道路上空を活用した未来型の駅前空間に関する整備方針をとりまとめ、H31.3 に産学官連携の下に「事業計画」を策定した。その後、H31.4 に事業化され、現在は整備を進めている。

**国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿**

国道15号・品川駅西口駅前広場  
事業計画（概要）

**品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します**

**◆次世代型交通ターミナル◆**

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



次世代型交通ターミナルのイメージ



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ  
※将来の姿となる機能イメージにのみあり、整備内容も決定したものではありません。

**◆シンボリックなセンターコア◆**

- 利用者動線の交差点には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結びシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ

**◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆**

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



バスターミナル

**◆人々が集う賑わい広場◆**

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい広場のイメージ

## イ. 都市間競争に打ち勝つ空の港・海の港プロジェクト

新型コロナ対策を講じつつ、羽田空港や東京国際クルーズターミナルの機能強化を継続的に推進していく。

また、コンテナふ頭の整備・再編やAI等のデジタルを活用したコンテナターミナルの高度化により、港湾物流の効率化を推進していく。

さらに、舟運が身近な観光・交通手段として定着するための取組を着実に推進していく。

**空の港・海の港の機能強化**

▼羽田空港の機能強化（ターミナル機能の拡充・ビジネスジェットの発着枠拡大など）・横浜基地軍民共用化の推進




▼東京国際クルーズターミナルの2バース体制の実現



**舟運利用の定着・活性化**

▼通勤・観光の利用拡大や公共船着場の開放、バリアフリー化、船客待合所の整備など、舟運の活性化に向けた取組を着実に推進



真夏の  
**らくらく舟旅通勤**  
東京湾舟運の発展  
2019.7.24(水)～8.2(金)  
6.21(水) 14:00～15:00 予約受付開始  
船種: 日本橋・明浜運河  
料金: 船料(船内700円)、各便先別項



▲舟運の通勤利用の社会実験（2019年度）

## ウ. モノの流れ最適化プロジェクト

食生活等を支える中央卸売市場の更なる活性化（機能の維持強化、販路拡大、BCP対応等）を目指し、今後策定する経営計画（仮称）の下、ポストコロナの社会を見据えた持続的な市場経営を戦略的に推進していく。

また、Eコマースの増加等、近年多様化する物流需要に対応するため、物流拠点の機能更新や整備促進、地域特性に応じた物流の円滑化により物流を効率化していく。



## エ. 国際競争力を備えた魅力的な拠点の形成

世界から人が集まり、交流する、魅力と活力あふれる国際ビジネス拠点の形成に向けた取組を推進するとともに、都市再生や開発に関する様々な制度を活用し、優良な民間開発を誘導することにより、市街地の持続的な更新や都市インフラの整備、東京の活性化に資する様々な都市機能の導入等を推進している。

## 東京駅周辺

### 大手町・丸の内地区

- ・超高層ビルの整備に併せた大規模広場の創出や地下歩行者ネットワーク等の整備
- ・豊かな緑と美しい景観を備えた風格ある国際的なビジネス拠点の形成
- ・金融と情報技術などとの融合によりイノベーションが生まれ続ける拠点を形成
- ・先端技術を活用したモビリティの導入や災害対応を推進

### 有楽町駅周辺

- ・旧都庁舎跡地を活用し、公民連携により、M I C E機能の充実や回遊性の高いまちづくりを推進

### 日本橋周辺

- ・ライフサイエンスビジネス交流拠点の形成を促進
- ・最新の省エネルギー技術の導入
- ・日本橋川の水辺環境や舟運を生かした国際的な商業・観光エリアの形成

## 新宿駅周辺

### 新宿駅周辺エリア

- ・駅ビルの建替えを契機とした駅、駅前広場、駅ビル等の一体的な再編
- ・新宿グランドターミナルとして、線路上空への歩行者デッキ新設等による回遊性を高める整備の実施
- ・機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成

### 西新宿エリア

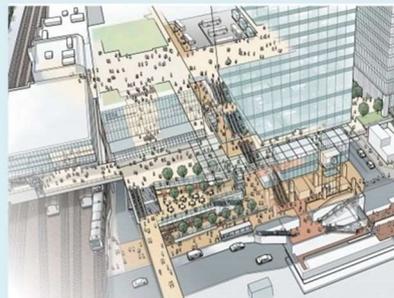
- ・5Gと先端技術を活用した都民サービスを提供
- ・ビッグデータ等を活用した分析により、まちの課題を可視化・抽出し、まちづくり分野における意思決定やE B P M（証拠に基づく政策立案）等へ活用
- ・緑あふれて歩きやすい、街路と沿道街区の整備



## 浜松町駅周辺

- ・再開発による鉄道やバス、タクシー等の乗換改善や歩行者デッキの整備による交通結節機能と回遊性の向上
- ・羽田空港や伊豆諸島・小笠原諸島との結節点にふさわしい拠点を形成
- ・鉄道や舟運などの交通機関をデジタルで連携するモビリティサービスを先導的に推進

<浜松町駅周辺のイメージ>



## 渋谷駅周辺

- ・ 駅機能強化に併せた、**縦のバリアフリーの動線**や**歩行者デッキの整備**による、歩行者にやさしいまちづくりの推進
- ・ **クリエイティブ・コンテンツ産業の集積**・**成長を促す施設**や**都市型観光を促す施設の拡充**
- ・ **最新メディア技術を活用した魅力発信や情報発信を推進**

## 六本木・虎ノ門駅周辺

### 虎ノ門一丁目東地区

- ・ 銀座線虎ノ門駅等と一体となった**交通結節機能の強化**
- ・ 産学官連携の**ビジネス創出**・**交流機能の整備**による**国際的なビジネス交流拠点の形成**を推進

<虎ノ門一丁目東地区完成イメージ>



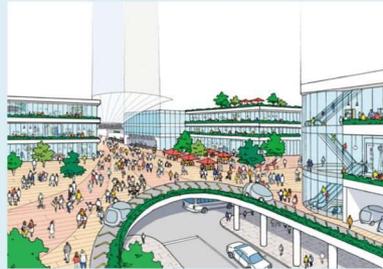
### 六本木駅周辺

- ・ 駅を中心とした**交通結節機能を強化**

## 品川駅周辺

- ・ 国道15号上空のデッキの新設に合わせた**次世代型交通ターミナルの整備促進**
- ・ リニア開業に合わせた**京急線地平化等、歩行者ネットワークの整備推進**
- ・ **高輪ゲートウェイ駅周辺**の**一体的な市街地開発**、**環状第4号線等品川駅周辺**の**整備推進**

<品川駅の歩行者デッキのイメージ>



## 池袋駅周辺

- ・ 都市計画道路の整備や駅施設及び周辺市街地の再編を契機とした、**駅前広場、東西連絡通路等の整備**を推進
- ・ **回遊性・利便性の高い歩行者中心のまちづくり**を推進
- ・ **人々の回遊行動を支援する新たな交通システムの導入**

<池袋駅東西歩行者デッキのイメージ>



(画像提供) 豊島区

## 泉岳寺駅周辺

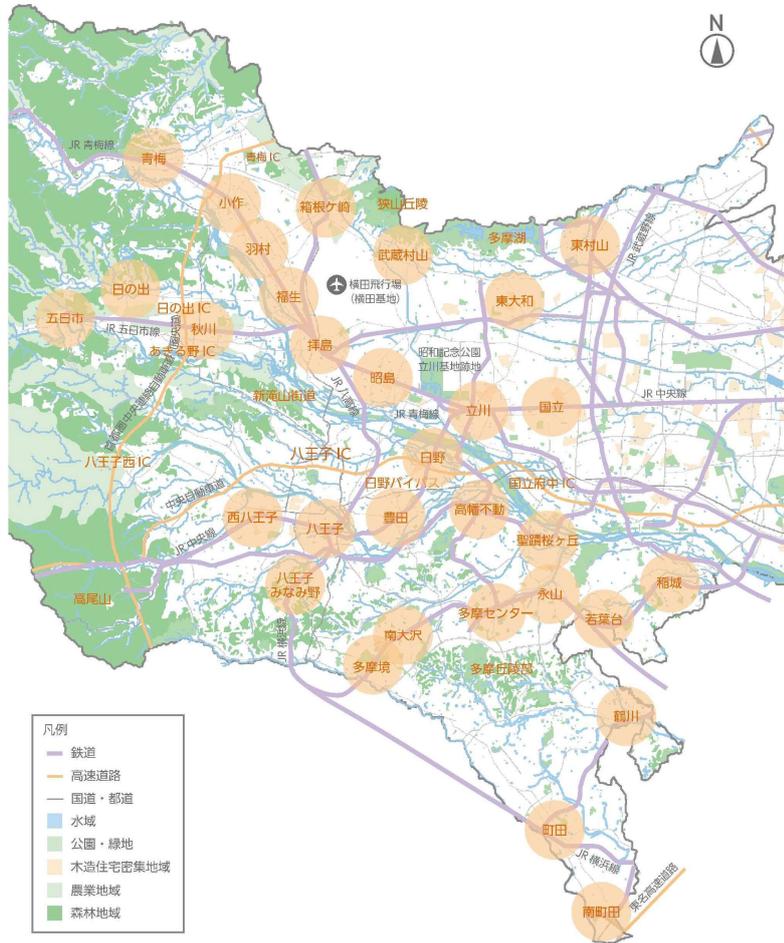
- ・ 空港需要増大に伴う**広域的な結節機能の強化**の推進
- ・ 高輪ゲートウェイ駅と国道15号を結ぶ**都市計画道路補助第332号線の本整備**
- ・ 品川駅北周辺地区の東西を結ぶ**第二東西連絡道路**などの**都市基盤と一体的なまちづくり**の推進

<再開発ビルのイメージ>



## オ. 多摩にイノベーションを創出できる拠点をつくる

多摩地域の企業、大学、研究機関やものづくり産業といった既存の集積を関連付けた拠点を形成し、整備が進む道路・交通ネットワークで相互に連携することで、世界の優秀な人材が集まる新たなビジネスチャンスを生み出す。



## カ. 首都直下地震等、災害応急対策プロジェクト

立川地域防災センターを機能強化することで、都庁防災センターと連携して災害状況や地域特性に応じたきめ細かな応急対策を実施し、都民の生命、財産を守る。

災害発生時には、ドローン等の先端技術を活用した円滑な物資輸送等により、都内各地へ迅速な支援を実施する。



## キ. 高台まちづくり

建築物の上層階での避難スペースの確保、公園の高台化、高規格堤防の整備等により高台の拠点を確保していく。

高台の拠点を、想定される浸水深よりも高い位置にある道路や通路等で線的・面的につなぐ。

これらにより、命の安全・最低限の避難生活水準を確保し、さらには浸水区域外への避難を可能とする「高台まちづくり」を推進していく。



### 3 ICT マネジメント計画

デジタル技術等を活用したシステムの導入により犯罪の未然防止や早期解決を図るとともに自動運転を見据えた信号情報提供等の交通環境整備や、信号機と視覚障害者向けスマートフォンアプリの連動及び免許更新手続等のオンライン化など、暮らしの安全を守る取組のデジタルシフトを推進する。

ビッグデータを社会の基盤として、AIとIoTで人とモノがつながり、誰もが快適で質の高い生活を送ることができる「スマート東京」の実現に向け、高度なセキュリティとガバナンスを確保しながら、様々なデータを集約するプラットフォームの構築と、データを活用した分野横断的なサービスの社会実装を強力に推進する。

#### <取組事例>

#### ア. デジタル技術等を活用し、世界一安全で円滑な交通環境と高い利便性を実現

**次世代の交通管理の整備**

**ビッグデータに基づく最適な信号制御**

- 蓄積された過去の渋滞や交通量の情報をAIにより分析し、その日の交通状況から最適な信号制御を実施
- AI活用により、規制速度を守る車は停止回数を少なく、速度超過の車は停止回数を多くさせる最適な信号パターンを導き出し、安全運転を促進

**自動運転を見据えた交通環境整備**

- 5Gを活用した信号機のネットワークを拡大することにより、高度な交通管理を実現
- 信号が赤になるまでの時間等の信号情報を自動運転車両に提供

**交通安全分野のデジタルシフト**

**視覚障害者向け信号情報の提供**

- スマートフォンから信号の色などを音声や振動で通知させるアプリを使用するため、交差点の信号機からスマートフォンへ信号情報を提供する仕組みを導入

**免許手続等のオンライン化**

- 免許更新手続や高齢ドライバーの認知機能検査にWeb予約を導入
- 運転免許とマイナンバーカード一体化の動きを踏まえ、免許更新手続や講習のオンライン化等の取組を拡大

**自転車安全利用の推進**

**自転車シミュレータ交通安全教室**

- 自転車の走行を疑似体験できるVRシミュレータを用いた交通安全教室を実施し、事故や危険運転をリアルに体験

**高齢者向け自転車安全利用講習会**

- 自動車の免許を返納した高齢者等を対象に講習会を実施し、自動車に代わる交通手段として自転車の安全利用を推進

**区市町村と連携し自転車安全利用を促進**

- 区市町村を通じて、自転車の点検整備費用を補助し、自転車の安全性や都民の安全利用意識を向上

#### イ. 地域特性に応じたスマートなまちづくりの展開

人が快適に暮らせるコンパクトでスマートな都市を実現するため、土地利用を組み合わせた地域のまちづくりを促進し、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術の組み合わせ等を支援・促進し、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る。

多摩地域において、都有地等を活用し先端技術を取り入れたまちづくりを進めるとともに、テレワークやDX等「新しい日常」への対応をはじめ、各自治体によるまちづくりを促進し、多摩ならではの多様なイノベーション創出拠点を形成していく。

サテライトオフィス拠点等の充実

デマンド交通の導入

イノベーション拠点の創出

公園等豊かな緑環境

子育て支援施設等の整備

ウォーカブルな歩行空間の整備

コンパクトでスマートな都市

自転車利用環境の更なる充実

小型モビリティ

## ウ. TOKYO Data Highway プロジェクト、先行実施エリア

通信事業者による5G基地局の設置促進や都内区市町村等との連携強化により、「つながる東京」を早期に実現する。また5つの先行実施エリアでそれぞれの地域特性を生かしたモデルを構築する。

※西新宿・南大沢はTDH重点整備エリア

### 「スマート東京」の実現

#### 「つながる東京」の早期実現

**都保有アセットの開放**

- ◆ 都保有アセットデータベース掲載データを精緻化（緯度・経度情報を付加）
- ◆ 都保有アセット利用手続のワンストップ化
- ◆ 基地局建設に関するアドバイザーの配備（開放アセットの例）

**他自治体との連携**

- ◆ 都内区市町村や他道府県とアセット開放のノウハウを共有し、5Gネットワークを拡大

### 西新宿※

- スマートボールを活用したデジタルサービスの実証
- 5Gを活用したサービスの公募・検証
- スタートアップの交流・支援施設の整備
- 5Gを活用した自動運転移動サービスの実証実験支援
- ビッグデータ等を活用したまちづくり

### 都心部

- 分野横断型の様々なサービスが連携可能な都市OSの構築を支援
- 都市OSに蓄積したリアルタイムデータを活用したサービスの実証を行い、順次実装

**大手町・丸の内・有楽町** **竹芝** **豊洲**

<取組の例>

- ・ 飲食店等の混雑状況の見える化
- ・ 3Dマップや人流データ等を活用した防災情報提供

### 南大沢（東京都立大学）※

- 先端技術を活用したまちづくり
- 自動走行可能なモビリティ等の実証実験
- 都立大学のローカル5Gを活用した研究
- 大学発ベンチャーの活性化

### ベイエリア

- 先端技術開発を担うスタートアップやeスポーツ関連企業等の進出を支援
- 自動運転技術を活用したビジネスモデルの構築を支援
- 最先端技術を活用したイベント支援など、まち全体をショーケース化

### 島しょ地域

- 八丈島において、小中学校における教育のデジタル化や5Gを活用した遠隔医療等のモデル事業を実施
- 八丈島での実証の結果を踏まえ、順次他の島へ横展開

島民生活をアップデート

**【施策展開のイメージ】**

**ホップ** 特定エリアで先行的に実施    **ステップ** 東京都全域で展開    **ジャンプ** 全国へ展開（共存共栄）

## エ. データを活用した社会実装早期実現プロジェクト

様々な領域における実証プロジェクトを強力に推進し、様々なデータを連携させた分野横断的なサービスを実現する。

実課題を発見し解決することのできる、高度なAIスキルを有する専門人材を育成する。

### ウェルネス

- ウェルネスデータを用いたモデルプロジェクトを支援（プロジェクト例）
- ・ アプリで個人の運動や健康を管理し、活動に応じてポイント付与
- ・ 要支援・要介護者にセンサーを設置し、ケアマネジャーのモニタリングに活用

健康寿命の延伸、社会的孤立の抑制

### 自動運転

- 西新宿の5G整備エリアにおける自動運転タクシーや自動運転バス等の実現に向けた公道実証
- ベイエリアにおける、自動運転技術を活用した実証実験・ビジネスモデルの構築支援

生活利便性の向上、交通利便性の向上

### エネルギー

- 再生可能エネルギーの自家消費を促進するとともに、地域全体での再生エネルギーを軸としたエネルギーシェアリングの実現に向けた取組（モデル事業）を南大沢地区で展開

環境負荷の低減、災害時のレジリエンス強化

### MaaS

- 地域特性等を踏まえた各種MaaS等をスマート東京先行実施エリアで展開
- 各種交通手段の連結に加え、施設の利用予約・決済、デジタルクーポン付与など様々なサービスと連携

交通利便性の向上、交通渋滞の減少

### ロボット

- 南大沢地区において高齢者等の買物を支援する自動運転搬口ロボット等を実証
- 都庁舎における警備ロボット等を活用した実証実験を通じて、デジタル技術を活用した最適な警備手法を確立

人手不足の解消、買物弱者の解消、障害者等の雇用

### キャッシュレス

- 諸外国の先進事例や東京におけるキャッシュレス化阻害要因等に関する調査・検討を実施
- 様々なエリアでの実証結果を踏まえ、都のキャッシュレス推進施策のあり方を検討・具体化

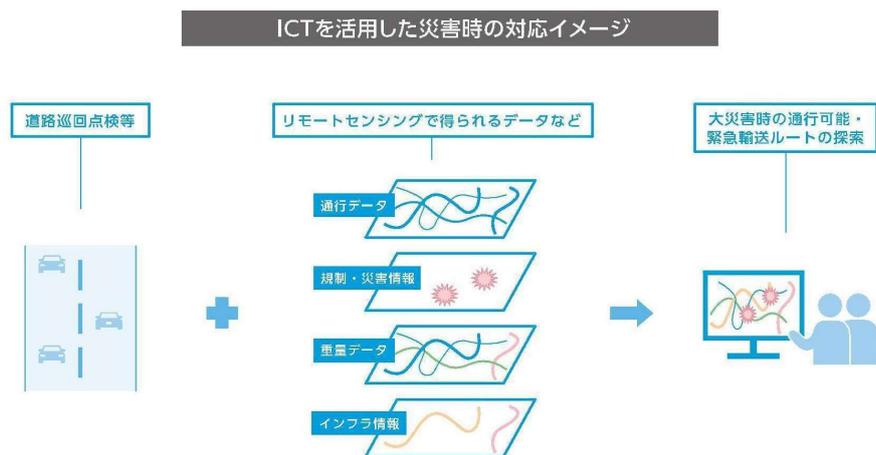
生活利便性の向上、業務の効率化、衛生環境の向上

**様々なデータを連携させた分野横断的なサービスを実現**

## オ. ICT を活用し交通誘導や災害対策、インフラ管理を行う

道路施設の改善に加え、信号制御の高度化やプローブ情報の活用など、ITS 技術も取り入れ、渋滞の緩和を図る。ICT を活用した乗換案内や周辺情報の提供など、様々なソフト対策により乗換えの負担を減らし、多様な交通モードを利用しやすい環境を充実する。

また、リモートセンシングの活用等により多様な主体が連携し、効率的なインフラ管理ができる仕組みを構築する。SNS やカーナビゲーションなどの情報を基に、発災事象やニーズの分析、緊急輸送ルートの探索を行うなど、災害時の対応にビッグデータを活用する。





## 参考資料

### 東京都道路協議会構成員

#### 【東京都道路協議会構成員】

東京都都市整備局 都市基盤部長  
東京都都市整備局 外かく環状道路担当部長  
東京都建設局 道路建設部長  
東京都建設局 道路保全担当部長  
東京都建設局 三環状道路整備推進部長  
国土交通省関東地方整備局 道路部長  
国土交通省関東地方整備局 道路企画官  
国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所長  
国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長  
国土交通省関東地方整備局 川崎国道事務所長  
国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所長  
国土交通省関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所長  
東日本高速道路株式会社 関東支社 建設事業部長  
東日本高速道路株式会社 東京外環工事事務所長  
中日本高速道路株式会社 東京支社 建設事業部長  
中日本高速道路株式会社 東京工事事務所長  
首都高速道路株式会社 計画・環境部長

#### 【事務局】

東京都都市整備局都市基盤部 街路計画課  
東京都建設局道路建設部 計画課

令和3年6月公表

## 東京都の広域道路ネットワーク

お問合せ先 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)3291

