

06

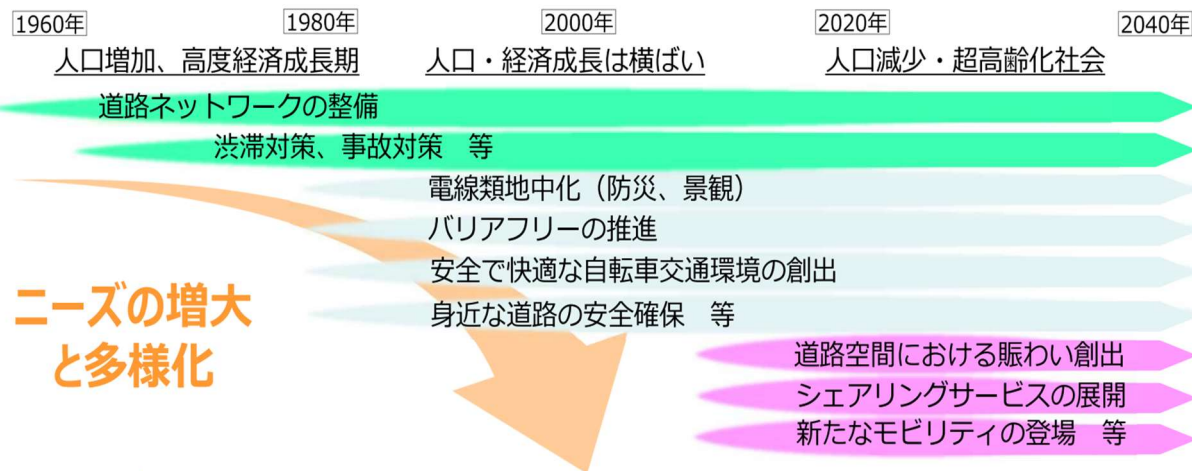
道路空間の再編 (東京ストリート+ (プラス))

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

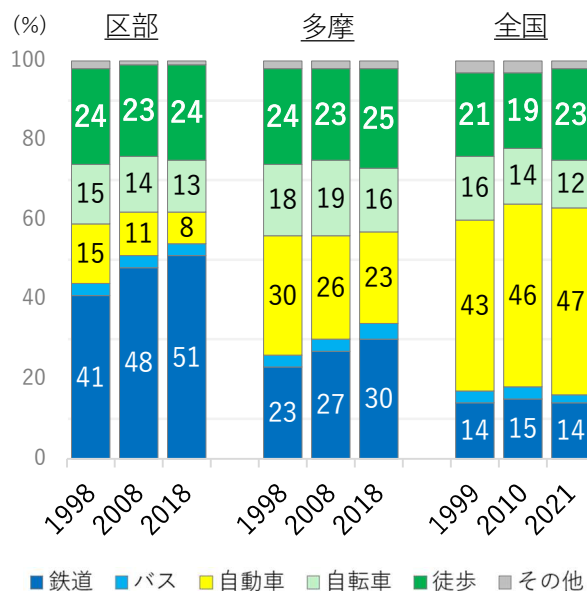
道路空間の再編に取り組む背景：交通インフラのストック活用

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。

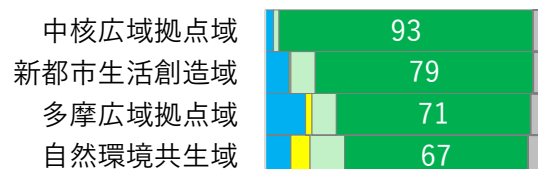
交通手段分担率

■ 代表交通手段分担率

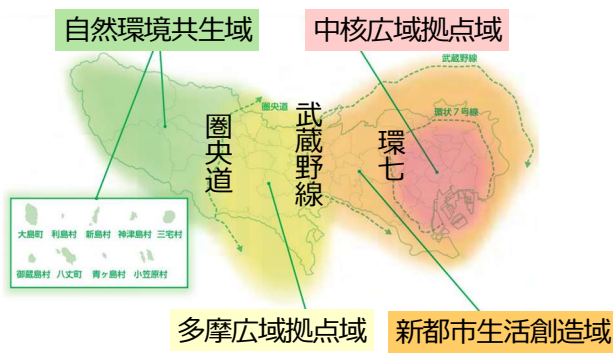


出典：東京都市圏パーソントリップ調査、全国都市交通特性調査を基に作成

■ 鉄道駅端末交通手段分担率 (2018年)



出典：東京における地域公共交通の基本方針、地域別端末交通手段分担率を基に作成



出典：都市づくりのランドデザイン

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



区市町への支援

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）



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クラ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

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

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

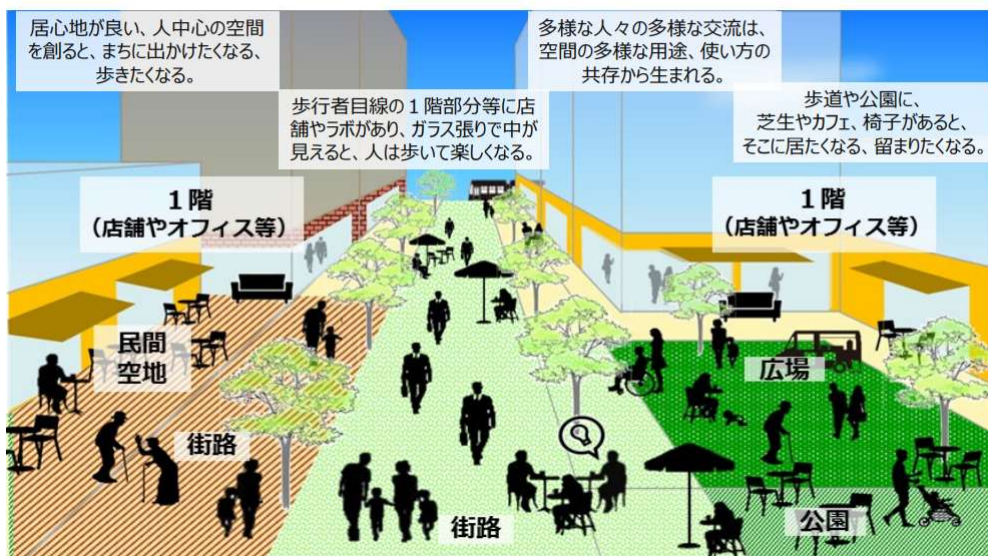
Column 人中心の都市空間創出に向けた国の動き

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

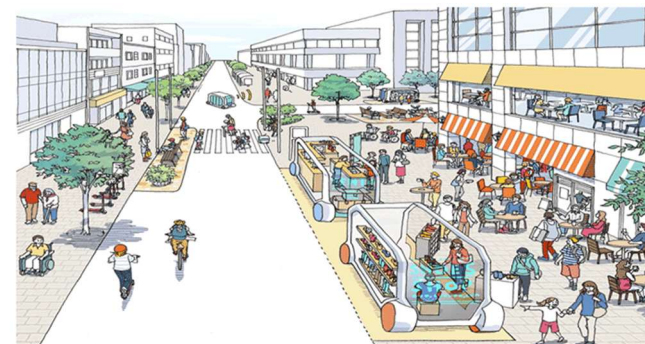


出典：国土交通省,第6回マチミチ会議資料

「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

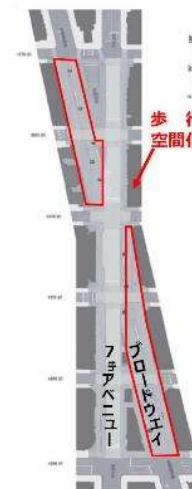


出典：URB-I - URBAN IDEAS

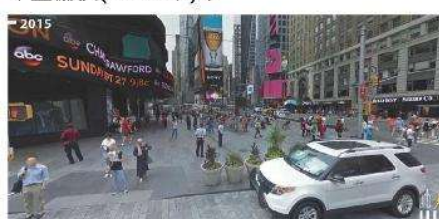
地図データ ©google map
道路空間再編の実施箇所が示された位置図。(2017年2月時点)

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)〕

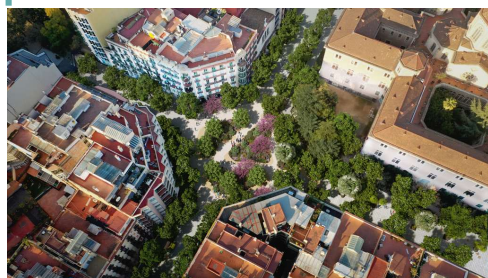


〔整備後(2015年)〕



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 | 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

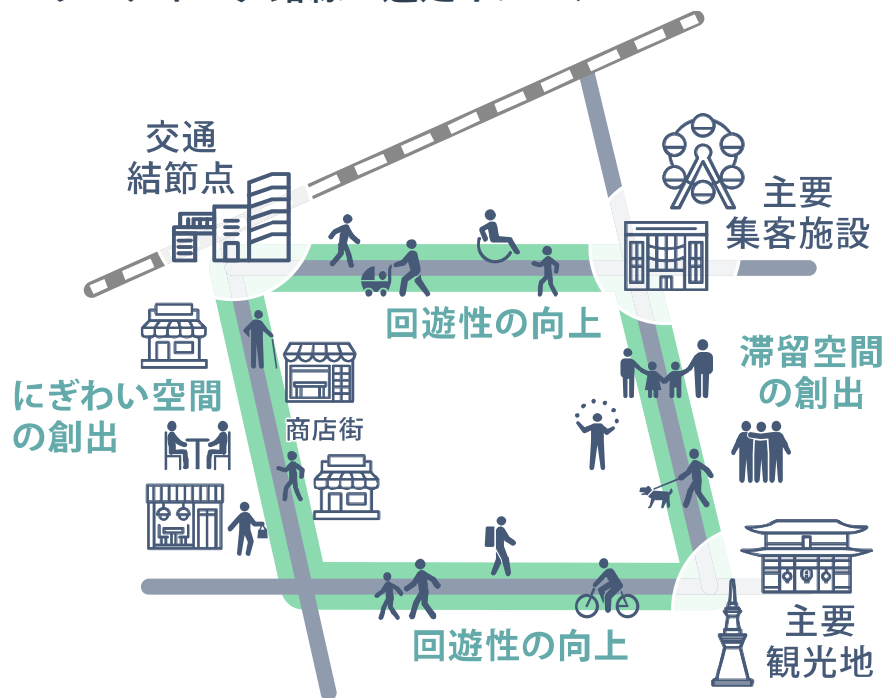
⇒車道を減らして、歩行者空間を創出するなど歩行者環境の向上により、歩行者数の大幅増加及び沿道の地価が上昇。
多くの人々でにぎわう人気観光名所になりました。

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、ウォークラ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

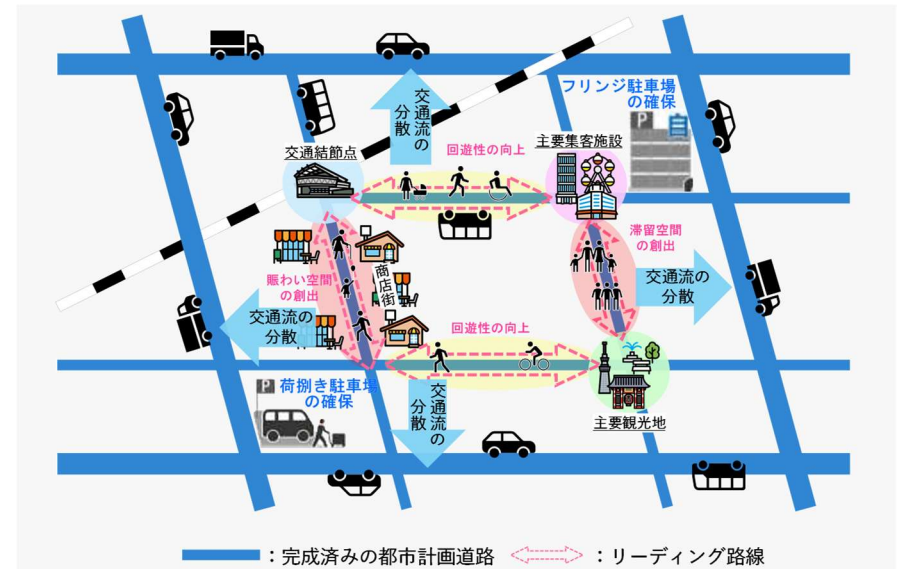
地元自治体の意向確認

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： 滞在空間の設置（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

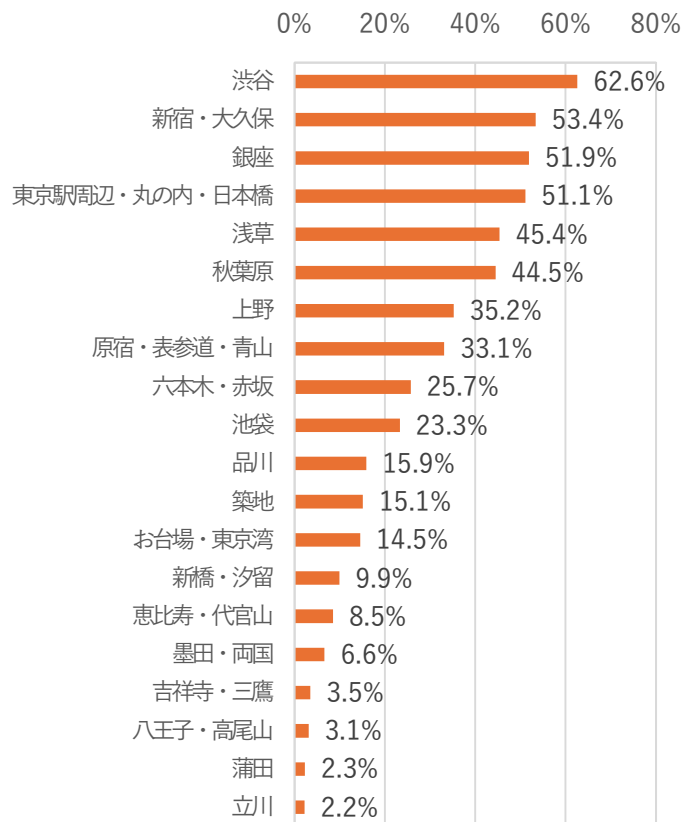


出典：新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 (R7.3 東京都)

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)

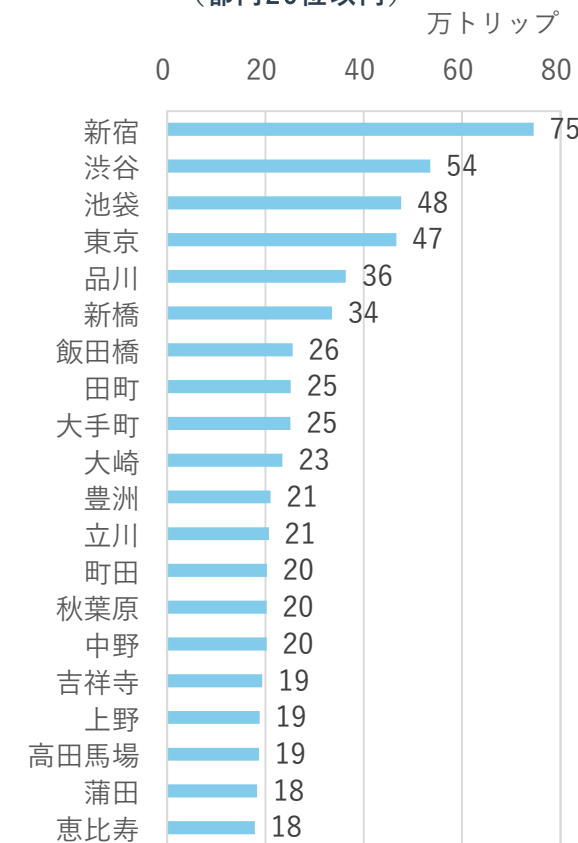


出典：令和6年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書 (東京都) を基に作成

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