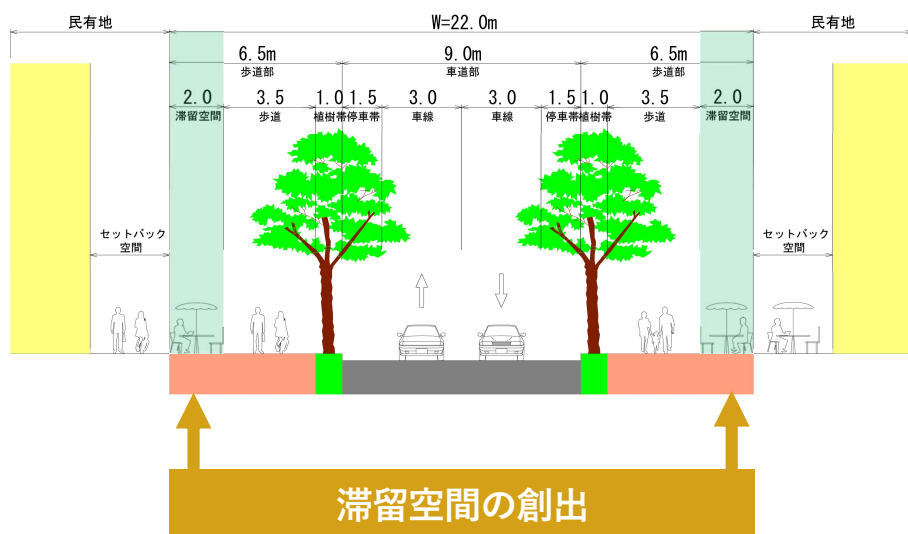


評価方法の詳細

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。

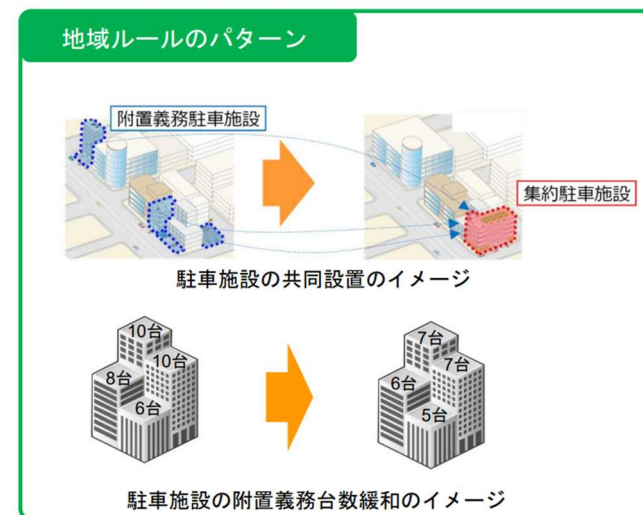
駐車場地域ルール

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



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

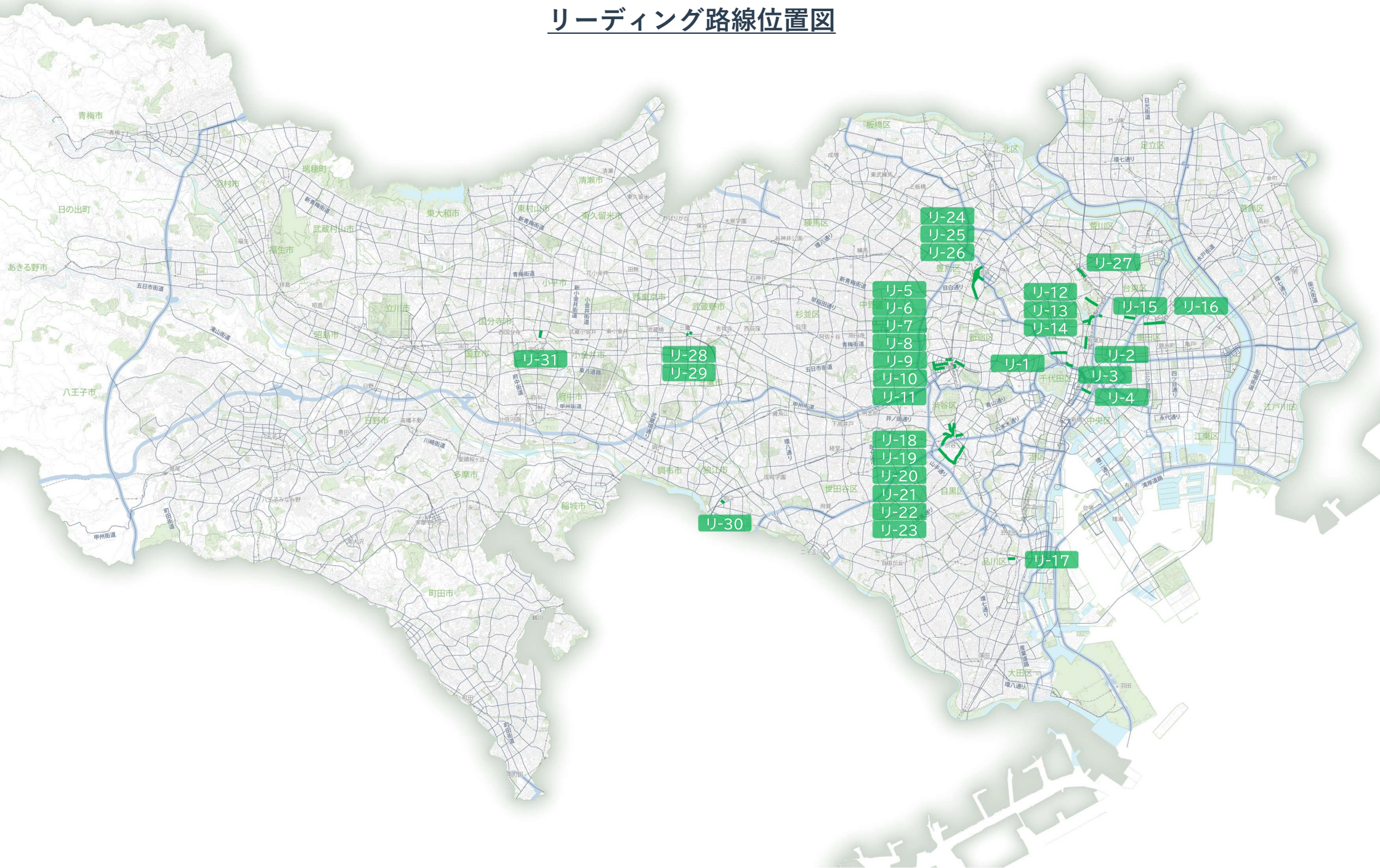
リーディング路線（区間）の一覧表

	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 夕	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 夕	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				

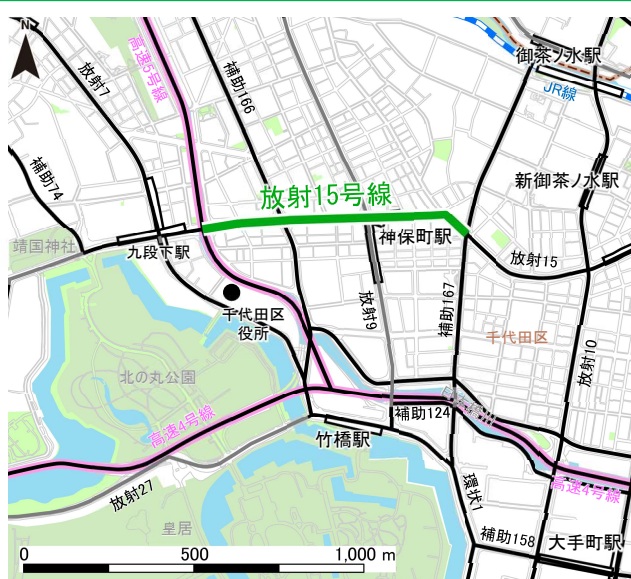
※1 ビ：ビジネス拠点、観：観光地周辺、夕：ターミナル駅周辺

※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

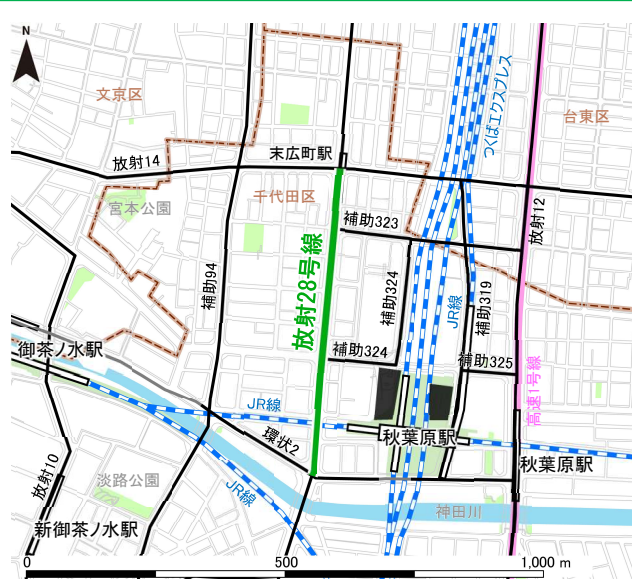


リ-1 放射15号線（靖国通り）



当該区間は、千代田区マスタープランにおいて、都市機能連携軸に位置付けられ、一層の賑わいを創出するよう、回遊性と滞留性を持たせた快適な歩行空間をつくるとされています。また、神保町駅周辺は、まちの魅力再生・創造拠点に位置付けられ、古書店街などの個性ある界わいの魅力を高めていくとされています。都は区と連携して、地域の歴史や魅力を生かした既存ビルのリノベーションによる再生まちづくりに取り組んでおり、神田神保町を先行地区に位置付けています。

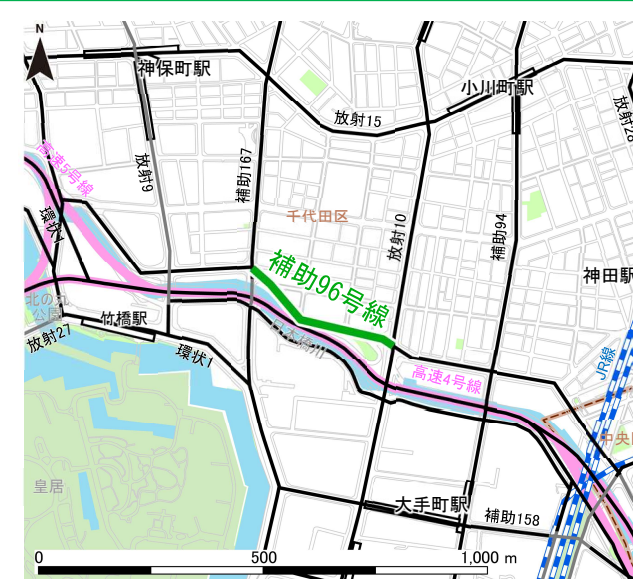
リ-2 放射28号線（中央通り）



秋葉原駅付近では、土地区画整理事業を通じてICT関連企業の集積が進むとともに、サブカルチャーなどの個性的な商業施設が集まり、国内外から人々が訪れる観光・交流拠点となっています。

当該区間が位置する秋葉原電気街では、昭和48年から歩行者天国が実施されており、周辺では区が推進するウォークラブルなまちづくりに合わせ、地元団体による検討が進んでおり、社会実験も行われています。

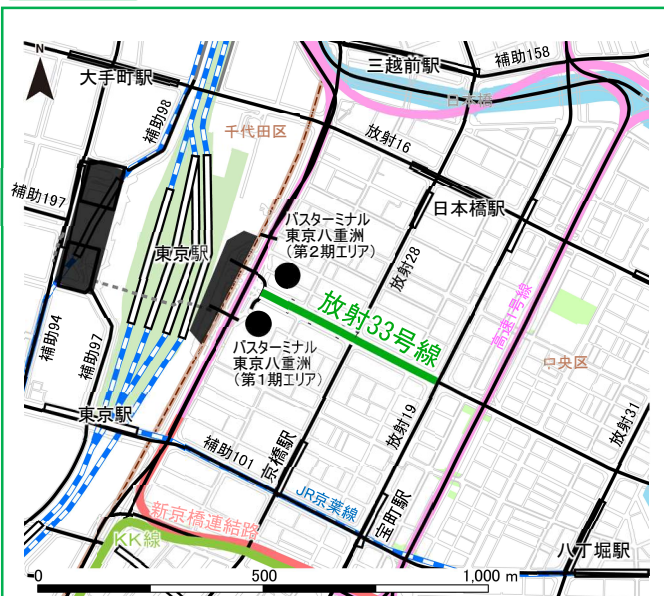
リ-3 補助96号線



大手町駅付近に位置する当該区間は、日本橋川に隣接しており、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針」において、沿川の道路を再編し、水辺に近いウォークラブルな道路空間を創出する方向性が示されました。また、区は、市街地再開発準備組合の提案を受け「神田錦町南部地区まちづくりガイドライン」を策定し、日本橋川沿いの歩行者空間拡充、緑化等による「親水性の高い歩行者空間」を整備する方針を示しました。

※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-4 放射33号線（八重洲通り）

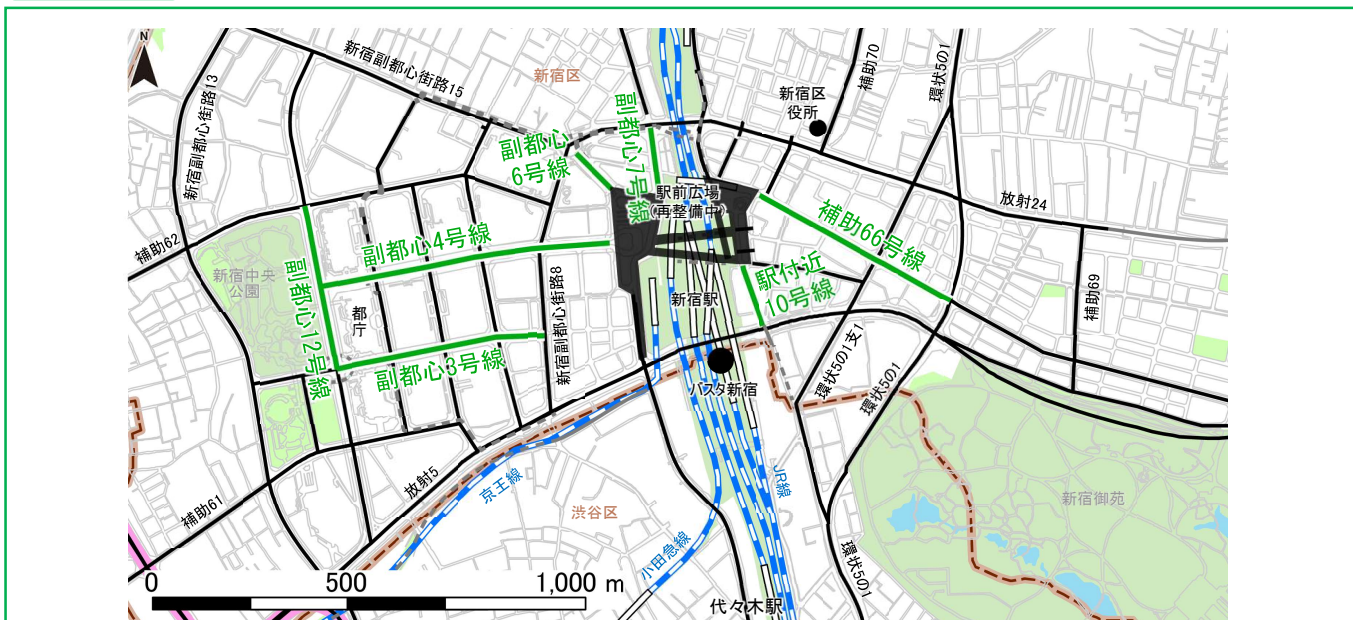


当該区間は、東京駅前位置し、周辺では複数の再開発プロジェクトが進行しています。また、再開発と連動してバスターミナルの整備が進められています。

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

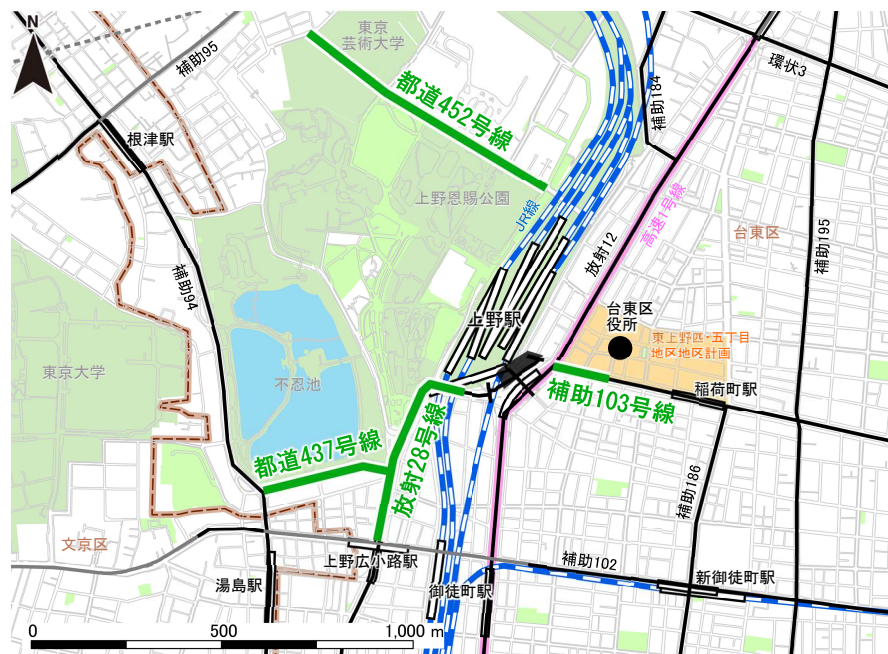


世界一の乗降客数を誇る新宿駅の周辺では、「新宿の拠点再整備方針～新宿グランドターミナルの一体的な再編～」に基づき、人中心の空間づくりに向け、東西骨格軸となる線路上空デッキの新設や歩行者優先の駅前広場への再構成などが土地区画整理事業により進められています。また、駅前広場に接続する道路についても、歩行者優先の空間に再編する方針が示されており、土地区画整理事業の進捗に応じて取り組んでいきます。

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。

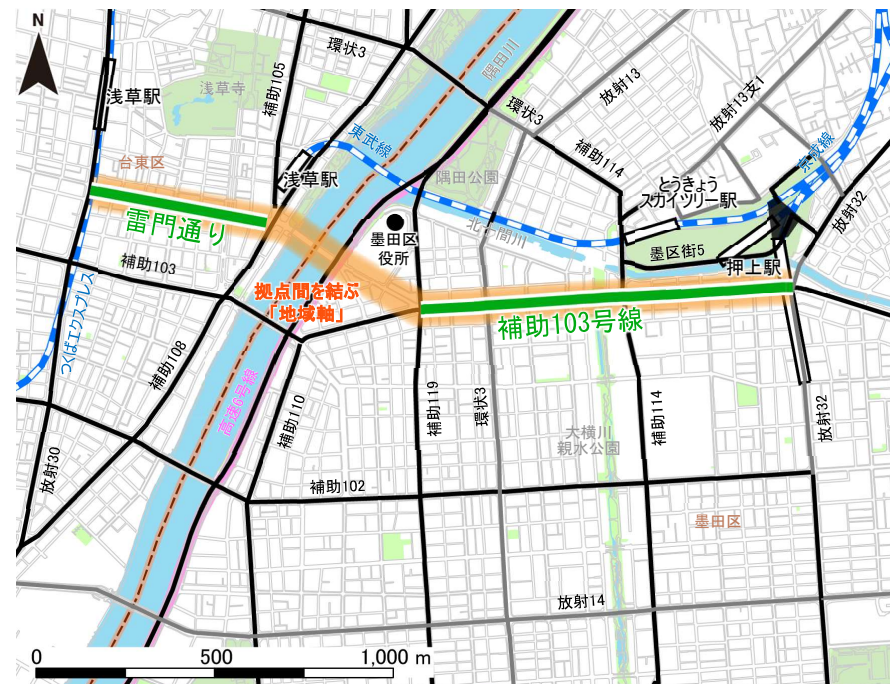
※完成又は事業中の道路を——と、概成の道路を——と、未整備の道路を……と表記しています。

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、ウォーカ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、両拠点を結ぶ、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)



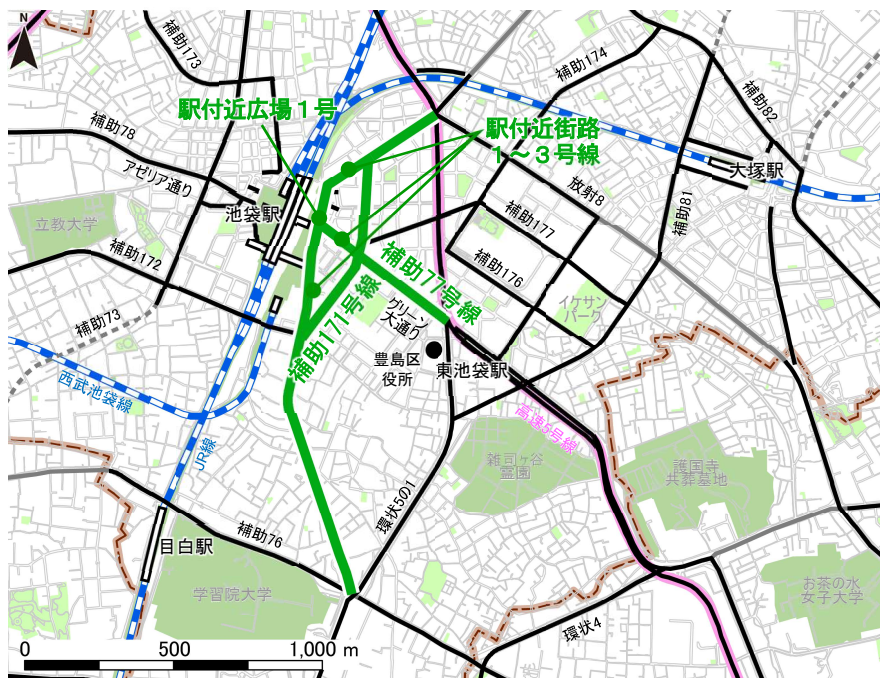
大規模な再開発が進む渋谷駅周辺では、「渋谷駅中心地区基盤整備方針」等に基づき、ハチ公広場の拡大など東西駅前広場の再整備が土地区画整理事業により進められています。また、「渋谷駅周辺地域交通戦略」では、誰もがめぐる歩いて楽しい魅力ある街の実現に向け、宮益坂、道玄坂、文化村通り、公園通り等において、回遊性の高い歩行者ネットワークの構築を目指すと言われています。こうしたまちづくりの進展を踏まえ、今後、道路空間の再編について検討を進めていきます。

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。

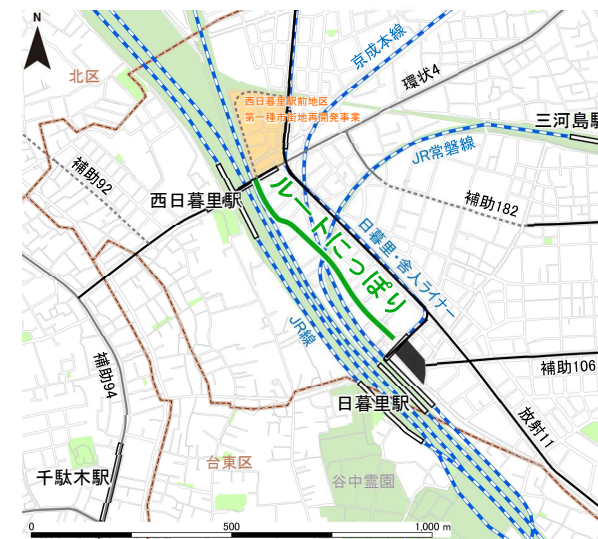
※完成又は事業中の道路を——と、概成の道路を——と、未整備の道路を……と表記しています。

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、人が主役のウォーク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）



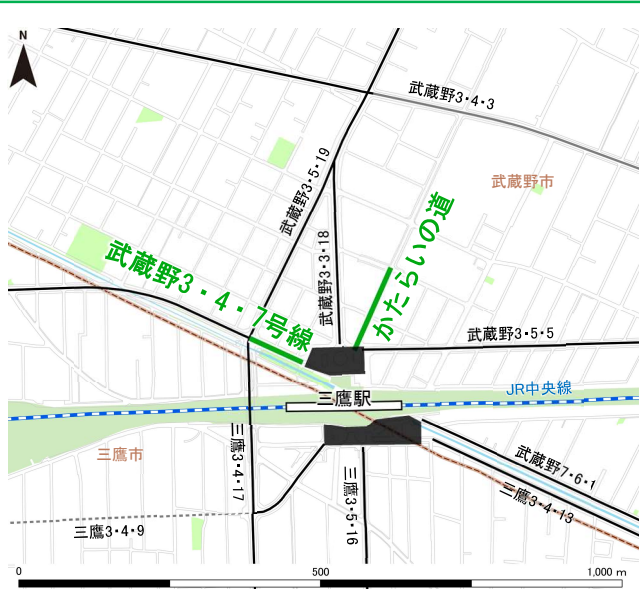
日暮里駅及び西日暮里駅周辺は、区の都市計画マスタープランにおいて広域拠点に位置付けられています。西日暮里駅前では、市街地再開発事業により複合的な都市機能の導入が図られるほか、交通広場や歩行者デッキ等が整備されます。

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

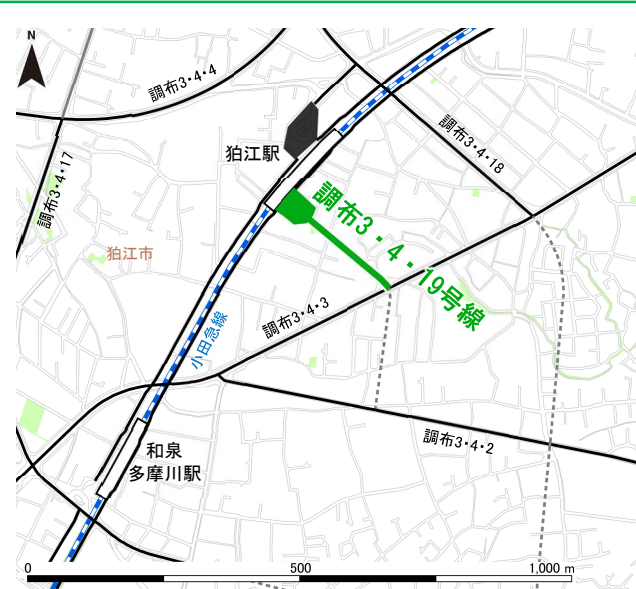
武蔵野3・4・7号線（桜通り）、
武蔵野市道第16号線（かたらいの道）



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



狛江駅周辺は、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

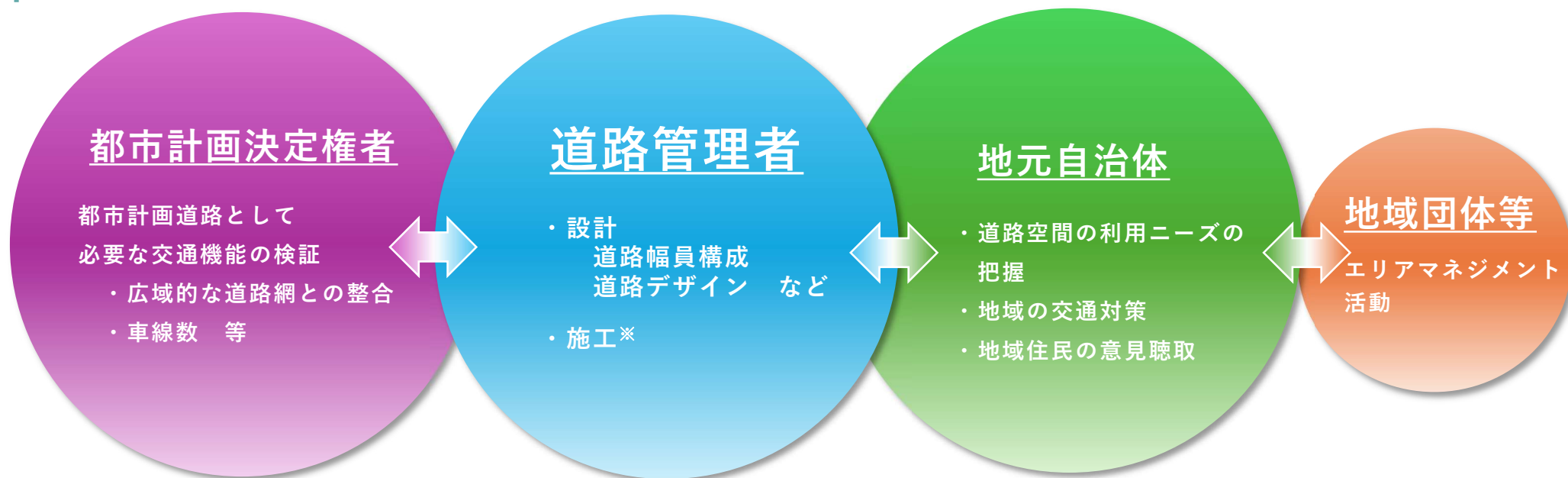
リーディング路線の整備に当たっては、道路幅員構成の検討に加え、リーディング路線とその周辺の道路が交通上果たす役割や機能を分類した上で、影響範囲を設定し、交通量及び路上駐車の実態調査、社会実験等を実施するなど、自動車交通流などに支障が生じないことを事前に確認する必要があります。

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




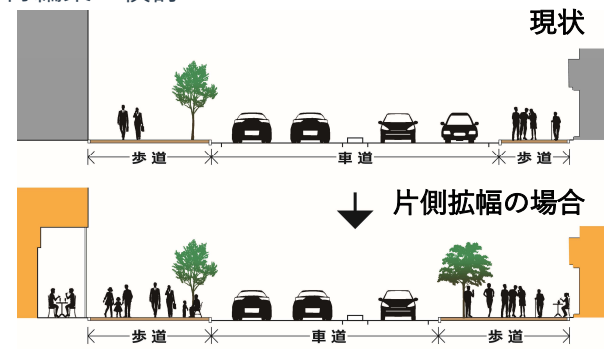
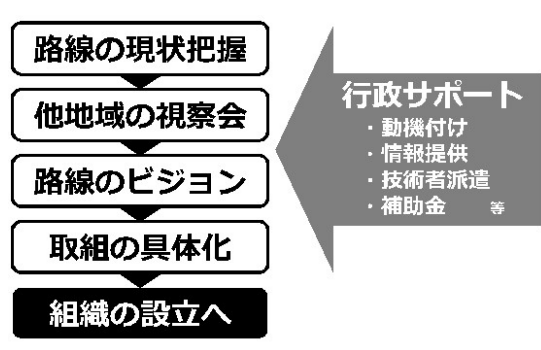
* 沿道の再開発などと連携して整備することがあります。

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
<p>地区の交通ネットワークの整理</p>	<p>路線ごとの歩行者空間の創出</p>	<p>活動主体の在り方</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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</p>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>活動主体及び継続的活動体制の構築</p>
 <p>交通ネットワークの整理イメージ</p>	 <p>道路空間再配分イメージ</p>	 <p>活動主体の構築イメージ</p>
<p>歩行者空間を創出する路線の選定</p>	<p>歩行者空間の創出方法（案）の取りまとめ</p>	<p>取組主体又は体制の確立</p>

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