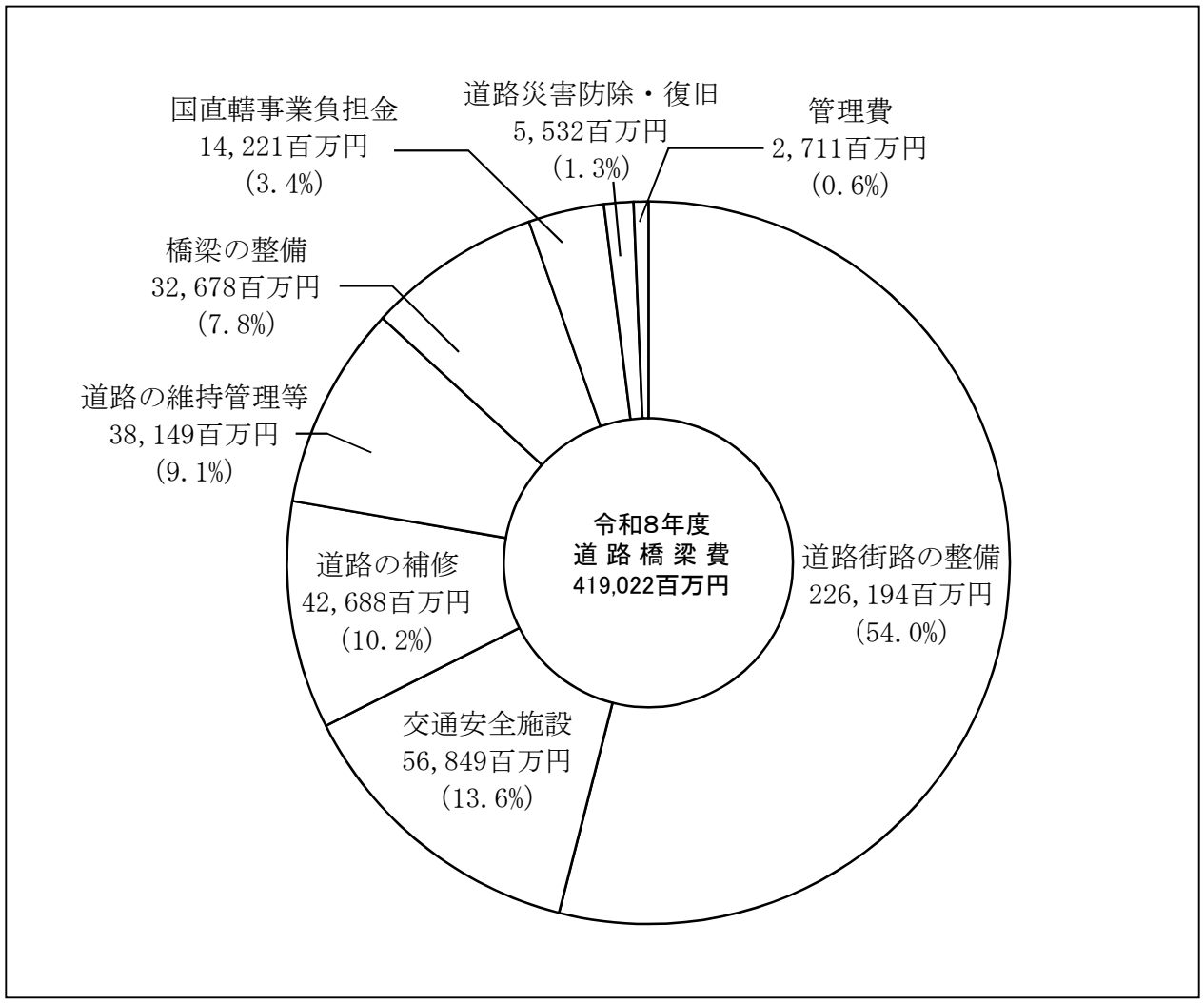
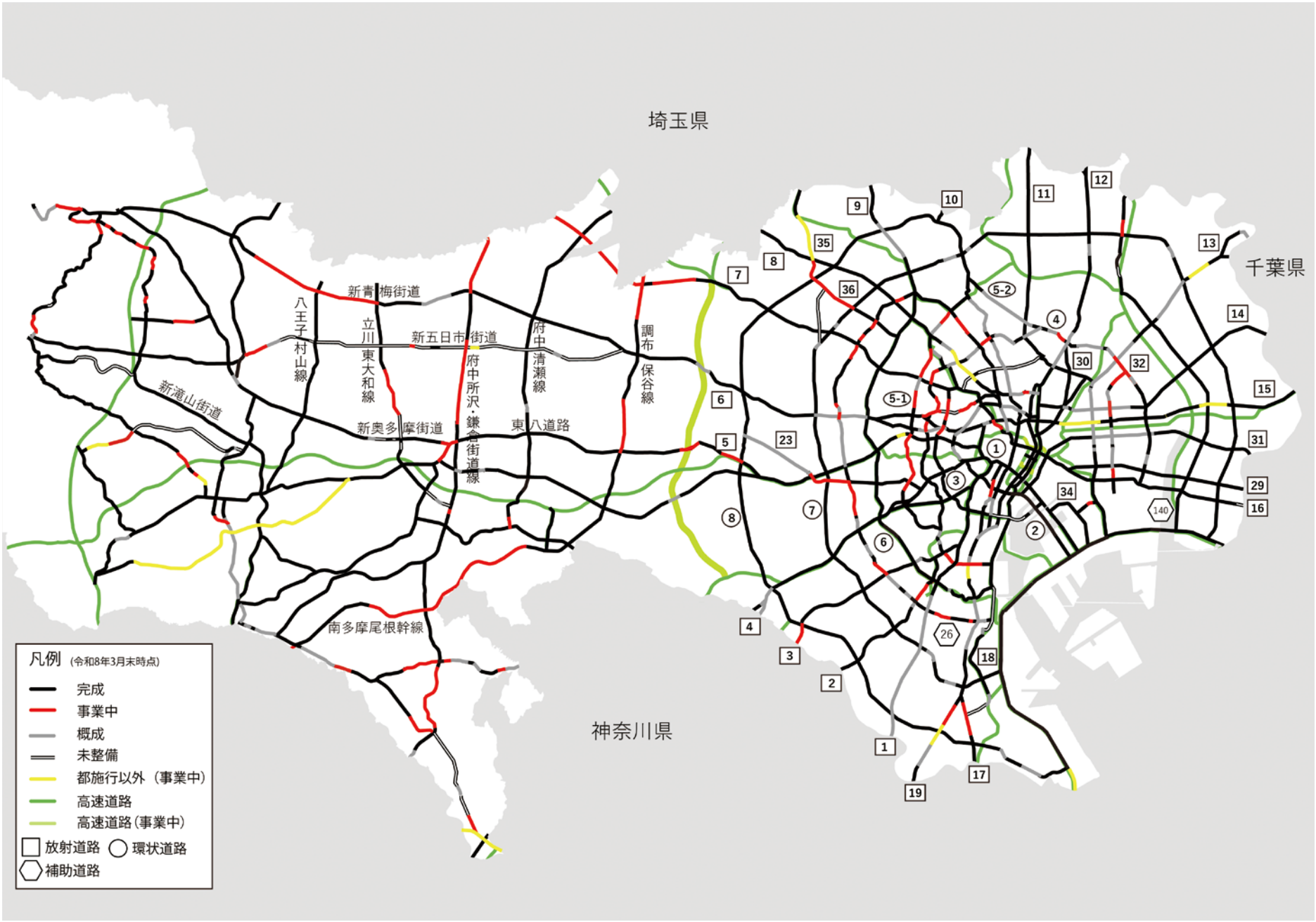
Ⅰ　道路の建設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ (35)
第１　あらまし・・・・・・・・・・・・・・・・・・ (35)
第２　都市の骨格を形成する
　　幹線道路の整備・・・・・・・・・・・・・ (40)
第３　橋梁の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・ (43)
第４　地域幹線道路の整備・・・・・・・・ (43)
第５　山間・島しょ地域の振興を図る
　　道路の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・ (43)
第６　都市計画道路の整備・・・・・・・・ (44)
第７　道路と鉄道の立体交差化・・・・ (45)
第８　公共交通の充実・・・・・・・・・・・・ (47)
第９　市町村支援事業・・・・・・・・・・・・ (48)

Ⅱ　道路の管理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ (49)
第１　あらまし・・・・・・・・・・・・・・・・・・ (49)
第２　路線の認定等・・・・・・・・・・・・・・ (49)
第３　道路の適正管理・・・・・・・・・・・・ (51)
第４　道路・橋梁の維持補修・・・・・・ (58)
第５　沿道環境の整備・・・・・・・・・・・・ (64)
第６　交通安全施設の整備・・・・・・・・ (68)
第７　集中的な渋滞対策・・・・・・・・・・ (71)
第８　快適な道路空間の整備・・・・・・ (72)
第９　都営駐車場の運営及び
　　路外駐車場届出受理事務・・・・ (76)

道　　路



第２・１図　主な道路の現況図



Ⅰ　道 路 の 建 設

第１　あ　ら　ま　し

道路は、都民生活を支える最も基礎的な社会基盤として、重要な役割を担っている。この役割とは、膨大な交通需要に対応するとともに、災害時の避難・救援路として、また、電気・ガス・上下水道・電話などの施設を収容する空間としての機能である。

東京の道路整備は、交通渋滞の解消により国際競争力を高めるとともに、快適で利便性が高く、環境負荷の少ない都市を実現する上で重要である。また、震災時の救援物資輸送や迅速な復旧・復興活動を支え首都機能を守るとともに、延焼遮断帯を形成し、燃え広がらないまちを実現するなど、東京を高度な防災性を備えた都市へ進化させるためにも道路整備は不可欠である。

１　現状と課題

都内には、現在、延長3,208km の都市計画道路が計画されているが、**第２・１表**に示すとおり、令和６年度末時点でその完成率は約65.7%と、多くの未完成区間が存在している。なお、区部の完成率は約67.7%、多摩地域の完成率は約62.9%となっている。令和３年度全国道路・街路交通情勢調査の朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）をみると、**第２・２図**に示すとおり、全国31.7km/hに対して、東京都全域16.1km/h、区部15.0km/h、市郡部（多摩及び島しょ）17.6km/h、と低い速度となっている。

(1) 道路交通の課題

東京の交通渋滞の解消に向け、首都圏三環状道路や都市計画道路の整備に取り組んでいるが、都市の中心部から１時間で移動できるエリアに着目すると、東京は欧米の主要都市の約半分にとどまっており、道路交通環境は大きく後れを取っている。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素（CO2）の排出量などに影響を与えている。

また、都内の交通事故（死傷事故）件数全体は近年減少傾向にあるが、交通渋滞を回避するための通過交通が生活道路に流入していることなどにより、狭あいな生活道路における事故件数全体に占める割合が増加している。このほかにも、概成の都市計画道路の中には、車道はあるものの、歩道が十分に整備されていない道路があり、安全に歩行しづらい場所も存在する。

(2) 防災都市の実現に向けた課題

災害時における緊急物資輸送や迅速な救援・救護活動などを支えるため、都内には緊急輸送道路が指定されているが、これらの道路の中には十分な幅員が確保されていない箇所があることに加え、延焼遮断帯や避難路に指定されているにもかかわらず、未着手となっている都市計画道路もある。大規模災害の際には、都県間を含め、発生する大量のごみやがれきの処理なども必要となる。

また、都内には土砂災害危険箇所に沿って道路が存在する場所などがあり、大規模土砂災害などの発生時には、道路の閉塞により孤立する集落の発生が懸念される。

(3) 質の高い生活の実現に向けた課題

成熟都市東京においては、生活の豊かさを実感でき、高齢者や子育て世代など誰もが活動しやすく、快適に暮らせる集約型の地域構造へと再編していくことが求められている。

近年、手軽な交通手段として自転車の利用が拡大し、自転車と歩行者が接触するなど、自転車が関係する交通事故が発生している。また、鉄道駅や公共施設周辺をはじめとした拠点における交通結節機能が十分でないことも課題の一つである。

商店街や観光地、住宅地など様々な地域において、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、地域の特性を生かしたまちづくりが進められている。これらのまちづくりに資する道路整備も期待されている。

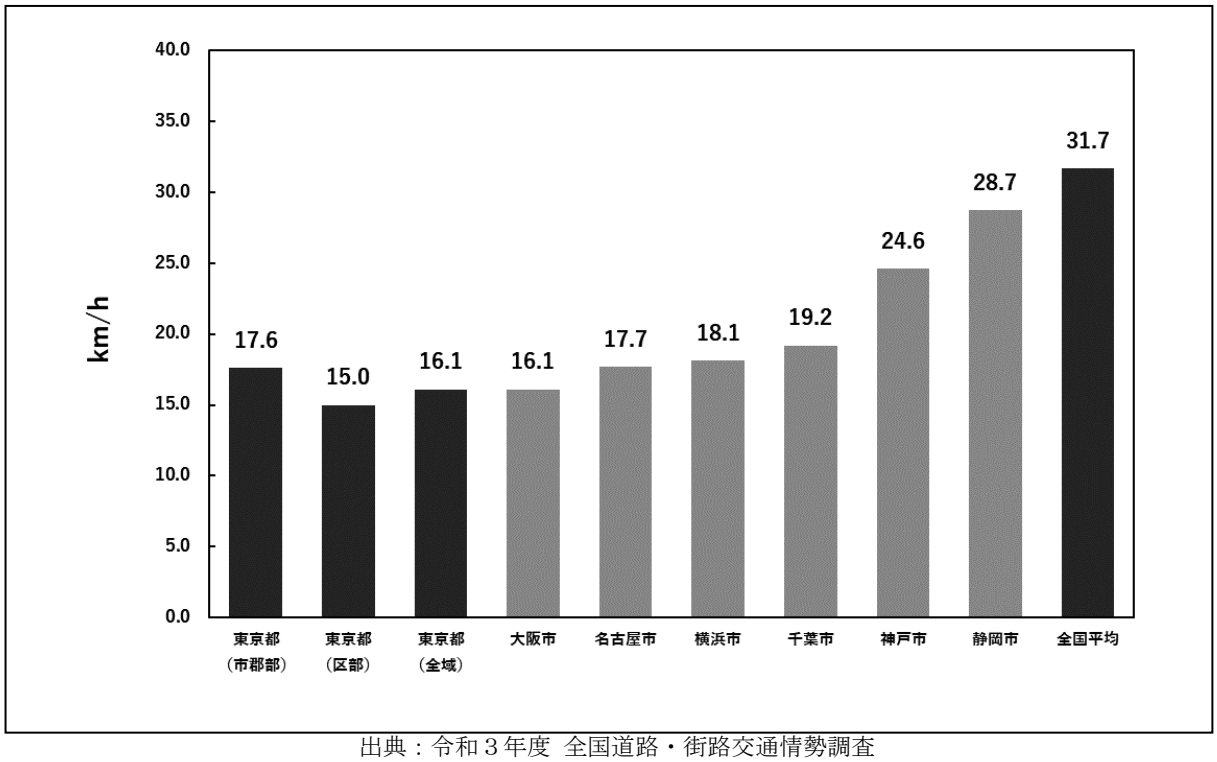
第２・１表　都市計画道路の整備状況

（令和７年３月31日現在：出典 都市整備局）

都市計画道路事業			全体計画 路線数	全体計画 延長（km）	完成延長（km）	事業中延長（km）	未着手延長（km）	完成率（%）
合計			1,448	3,208	2,108	313	786	65.7
内訳	区部		779	1,766	1,196	164	404	67.7
	区部の内訳	放射線	36	366	274	28	63	74.7
		環状線	12	251	190	26	33	75.5
		補助線その他	731	1,147	731	108	306	63.7
	多摩		664	1,431	901	148	381	62.9
	島しょ		5	10	10	0	0	100

※　各項目の合計は、小数点以下の端数処理により一致しない場合がある。
※　路線数には、支線数は含まれていない。
※　都市高速道路及び自動車専用道路は含まれていない。

第２・２図　朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）

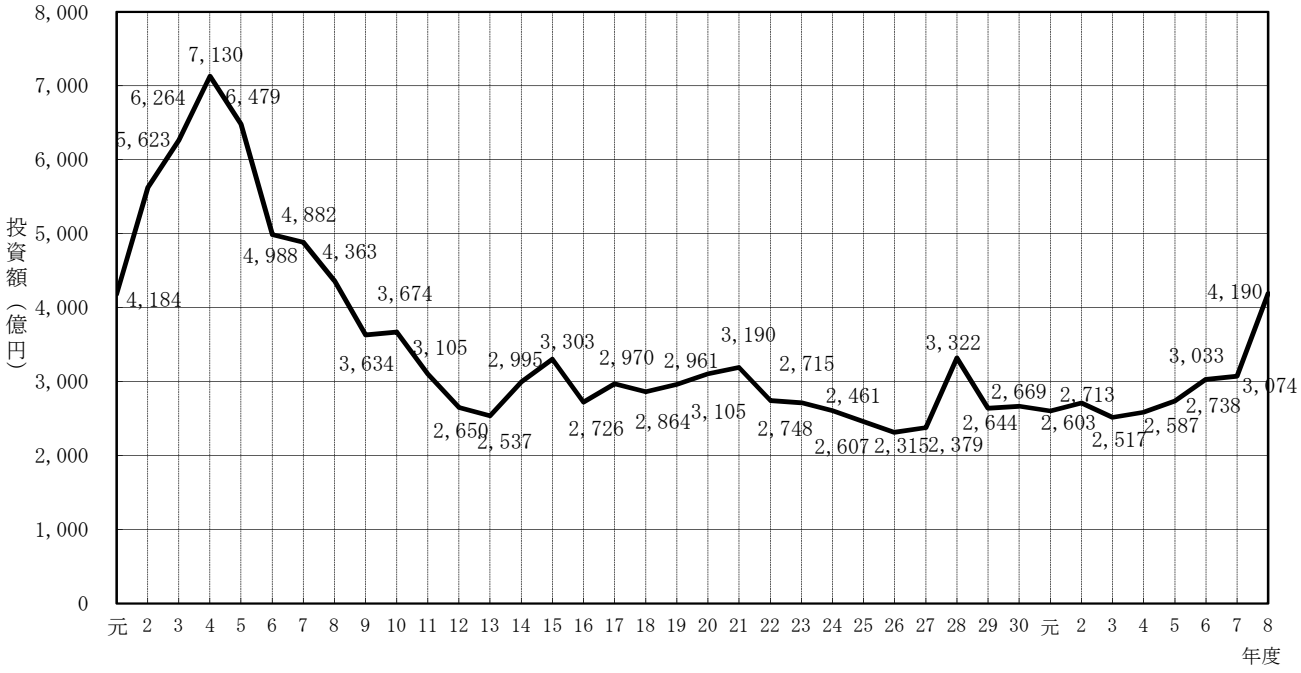


出典：令和３年度 全国道路・街路交通情勢調査

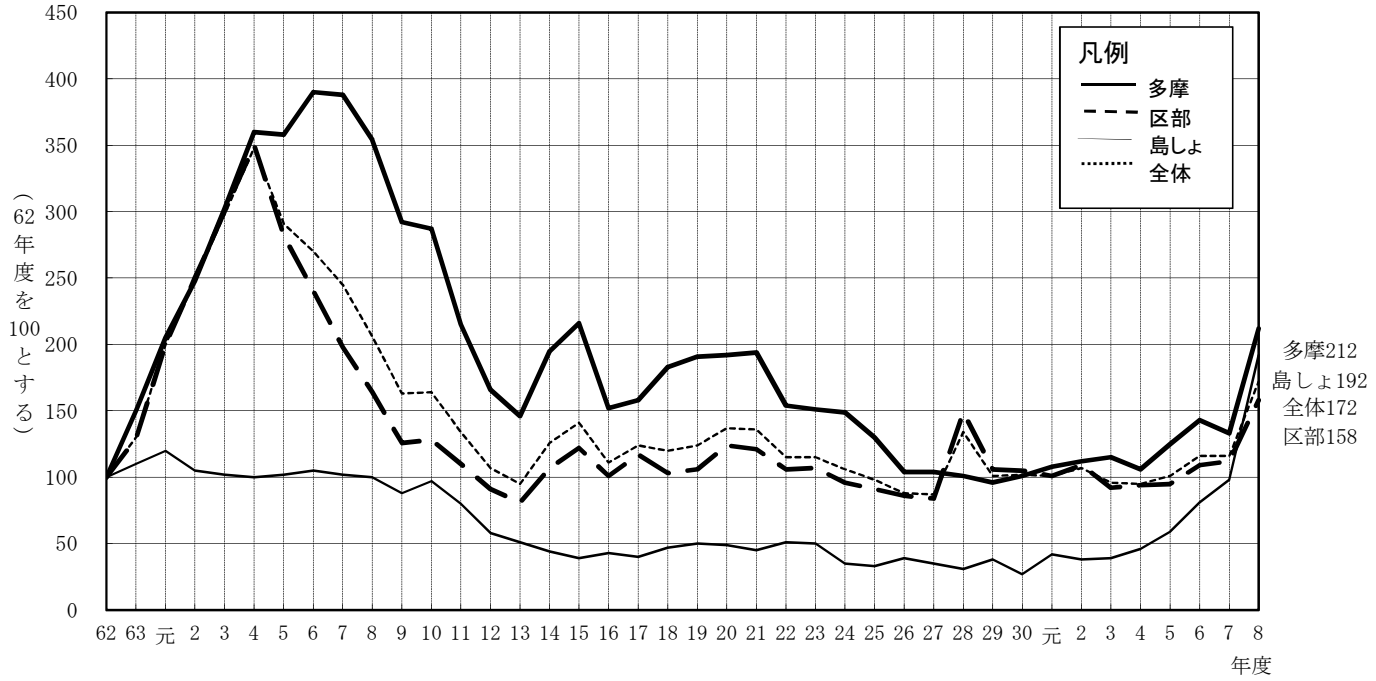
2　道路関係予算の動向

建設局の道路投資額は、昭和60年代からの好調な経済成長の下、**第２・３図**のとおり平成４年までは高い伸び率で推移してきた。一方、近年の道路投資額は3,000億円程度で推移している。日本の社会、経済の中枢を担う東京の道路整備は事業効果が極めて高く、その便益が全国へ及ぶものであり、ますます激化する国際間競争に打ち勝つためにも、財源を集中的に投入し、整備を一層加速していかなければならない。今後は、より一層効率的な執行に努めるとともに、道路整備に必要な財源確保について国へ働きかけていく。

第２・３図　道路投資額の推移



第２・４図　地域別道路投資額指数の推移



第２・２表　年度別地域別投資額

（単位：百万円）

年度／地域	昭和62年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	(73)	(71)	(81)	(77)	(76)	(74)	(75)	(71)	(72)	(69)	(69)	(70)	(67)
区　部	134,489	113,268	200,434	142,127	141,878	135,780	147,098	123,856	126,984	127,860	146,863	150,634	213,151
	〈100〉	〈84〉	〈149〉	〈106〉	〈105〉	〈101〉	〈109〉	〈92〉	〈94〉	〈95〉	〈109〉	〈112〉	〈158〉
	(23)	(28)	(18)	(22)	(23)	(25)	(24)	(28)	(26)	(29)	(29)	(27)	(29)
多　摩	42,912	44,588	43,400	41,092	43,202	46,451	48,059	49,462	45,675	53,536	61,440	56,937	90,908
	〈100〉	〈104〉	〈101〉	〈96〉	〈101〉	〈108〉	〈112〉	〈115〉	〈106〉	〈125〉	〈143〉	〈133〉	〈212〉
	(4)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	(2)	(2)	(3)	(4)
島しょ	6,528	2,302	2,005	2,469	1,795	2,766	2,484	2,540	2,978	3,845	5,301	6,385	12,561
	〈100〉	〈35〉	〈31〉	〈38〉	〈27〉	〈42〉	〈38〉	〈39〉	〈46〉	〈59〉	〈81〉	〈98〉	〈192〉
	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
合　計	183,929	160,158	245,839	185,688	186,875	184,997	197,641	175,858	175,637	185,241	213,604	213,956	316,620
	〈100〉	〈87〉	〈134〉	〈101〉	〈102〉	〈101〉	〈107〉	〈96〉	〈95〉	〈101〉	〈116〉	〈116〉	〈172〉

（注）１．上段（　　）は各年度、区分構成比であり、下段〈　　〉は昭和62年度を100とした指数である。
２．道路投資額は、道路建設部所管事業から、直轄事業負担金を除き交通安全施設費、用地会計等を加えた額。
３．令和７年度までは決算額、令和８年度は当初予算額。
４．鉄道連続立体交差基金は除く。

第２・３表　道路事業当初予算額

（単位：百万円）

事　業　名	令和８年度		令和７年度		差引増△減
	予　算　額	構成比	予　算　額	構成比	
都市骨格幹線道路の整備	79,645	25.2%	77,234	25.5%	2,411
都市計画道路	79,143	25.0%	76,819	25.4%	2,324
都市計画道路外	502	0.2%	415	0.1%	87
地域幹線道路の整備	70,451	22.2%	72,550	24.0%	△2,099
都市計画道路	68,898	21.7%	71,285	23.6%	△2,387
都市計画道路外	1,553	0.5%	1,265	0.4%	288
地域振興道路の整備	4,650	1.5%	4,804	1.6%	△154
都市計画道路	0	0%	0	0%	0
都市計画道路外	4,650	1.5%	4,804	1.6%	△154
橋梁の整備	10,908	3.4%	10,121	3.3%	787
鉄道の連続立体交差化	55,391	17.5%	52,001	17.2%	3,390
無電柱化の推進	6,010	1.9%	5,486	1.8%	524
流域貯留浸透事業	400	0.1%	383	0.1%	17
都市高速道路の整備	107	0.1%	141	0.1%	△34
その他	89,058	28.1%	79,836	26.4%	9,222
計	316,620	100.0%	302,556	100.0%	14,064

３　今後の対応方針

東京の道路整備は、交通渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに、快適で利便性の高い都市を実現する上で重要な役割を担っている。

一方、東日本大震災では、救援活動や救援物資輸送を支えるなど、改めて道路ネットワークの重要性が明らかになった。

また、首都直下地震の切迫性等を踏まえると、都民の生命と東京の都市機能を守るため、東京の弱点である木密地域の改善を一段と加速しなければならない。

今後とも、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図るため、以下の方針に基づき、道路施策を実施していく。

○　首都圏の道路交通の円滑化を図り、日本全体の社会・経済活動を支える三環状道路を整備すると同時に、そのアクセス道路も重点的に整備する

○　都市の骨格を形成するため、区部の放射・環状方向、多摩の南北・東西方向の幹線道路を重点的に整備し、あわせて骨格幹線道路のつながっていない区間（ミッシングリンク）や橋梁等を整備する

○　都民の暮らしと安全を守るため、市街地では地域の円滑な交通の確保や防災性・安全性の向上など、地域生活を支える基幹的な道路を、山間・島しょでは地域住民の生活基盤を強化し、産業の振興を図る道路を整備する

○　道路交通の円滑化と安全性の向上を図るため、交差点の整備、交通安全施設の整備、道路と鉄道の立体交差化などを進める

○　震災時の救援・支援活動や復興支援を支える交通・物流ネットワークの強化に資する道路整備を進める

○　震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域（整備地域）において、延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となる防災性の向上に資する特定整備路線の整備を進める

第２　都市の骨格を形成する幹線道路の整備

道路建設部計画課
三環状道路整備推進部
整備推進課

１　幹線道路網の整備

(1) 概要

東京の道路ネットワークは、区部においては放射・環状型、多摩地域においてはおおむね東西と南北の格子状に構成されている。

区部の放射線については、古来の諸街道に沿った国道が戦前から整備されており、戦後もこれらを中心として整備の拡充が図られている。また、環状線については、放射線に比べ整備が遅れているが、都心への通過交通の分散を図るため、現在、重点的に整備を進めている。

多摩地域については、東西方向の路線である甲州街道や、新青梅街道、五日市街道など、旧街道を中心に整備を進めてきたが、地域の均衡ある発展を目指し、現在、南北方向の路線や南多摩尾根幹線についても、積極的に整備を進めている。

令和８年度の骨格幹線道路の整備の総事業費は約796億円で、施工する箇所は、環状第４号線、国分寺３・２・８号線などである。

(2) 快適で環境にやさしいみちづくり

道路における環境配慮への社会的関心が高まる中、東京都では主要な幹線道路の整備にあたり、環境影響評価条例に基づき、通過交通による大気汚染や騒音・振動の軽減、安全で快適な歩行空間や緑豊かなうるおいある都市空間の創出など、沿道環境に配慮した道路整備を進めている。これまで施行している主な箇所は、区部では放射第５号線や放射第35号線など、多摩地域では調布保谷線や府中所沢線などである。その中で、調布保谷線等の環境施設帯については、住民参加型によるみちづくりに取り組み、植樹帯や副道などの整備を行った。

２　首都圏三環状道路の整備

(1) 概要

首都圏三環状道路とは、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の総称である。首都圏三環状道路は、交通渋滞の解消のみならず、都市機能の向上や都市環境の改善を図るため、早期整備が不可欠である。令和８年８月現在の整備率は、約８割である。

(2) 首都圏中央連絡自動車道

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から40～60km圏を環状に連絡する延長約300kmの道路である。本道路は、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの中核都市を連絡することにより、都心に集中する業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏のさらなる発展に対して重要な役割を担う道路である。

平成26年６月に高尾山IC～神奈川県境までの約2.3kmが開通し、東京都区間約24.6kmが全線開通した。平成29年２月には茨城県区間が全線開通し、東名高速から東関東道までの６つの高速道路が圏央道で結ばれた。圏央道全体の整備率は、令和８年８月現在で約９割となっており、早期全線開通に向けて、引き続き、国・関係県市と協力していく。

(3) 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）

東京外かく環状道路（外環道）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である。首都圏の交通・物流の根幹を成し、防災力向上にも資する極めて重要な道路である。平成30年６月に千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの４つの高速道路が外環道で結ばれた。外環道の整備率は、令和８年８月現在で約６割となっている。

関越道～東名高速間（延長：約16km）については、平成19年４月に高架構造から大深度地下構造への都市計画変更が行われ、平成21年５月に整備計画決定、事業化された。平成24年４月には関越道～中央道間はNEXCO東日本が、中央道～東名高速間はNEXCO中日本が事業許可を受け、国とともに事業主体として決定し、同年９月に着工した。

現在、本線シールドトンネル及びJCT・ICからのランプ（連絡路）のシールドトンネルなどの整備が進められている。また、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルをつなぐ地中拡幅部について調査・検討が進められてきており、一部整備が行われている。

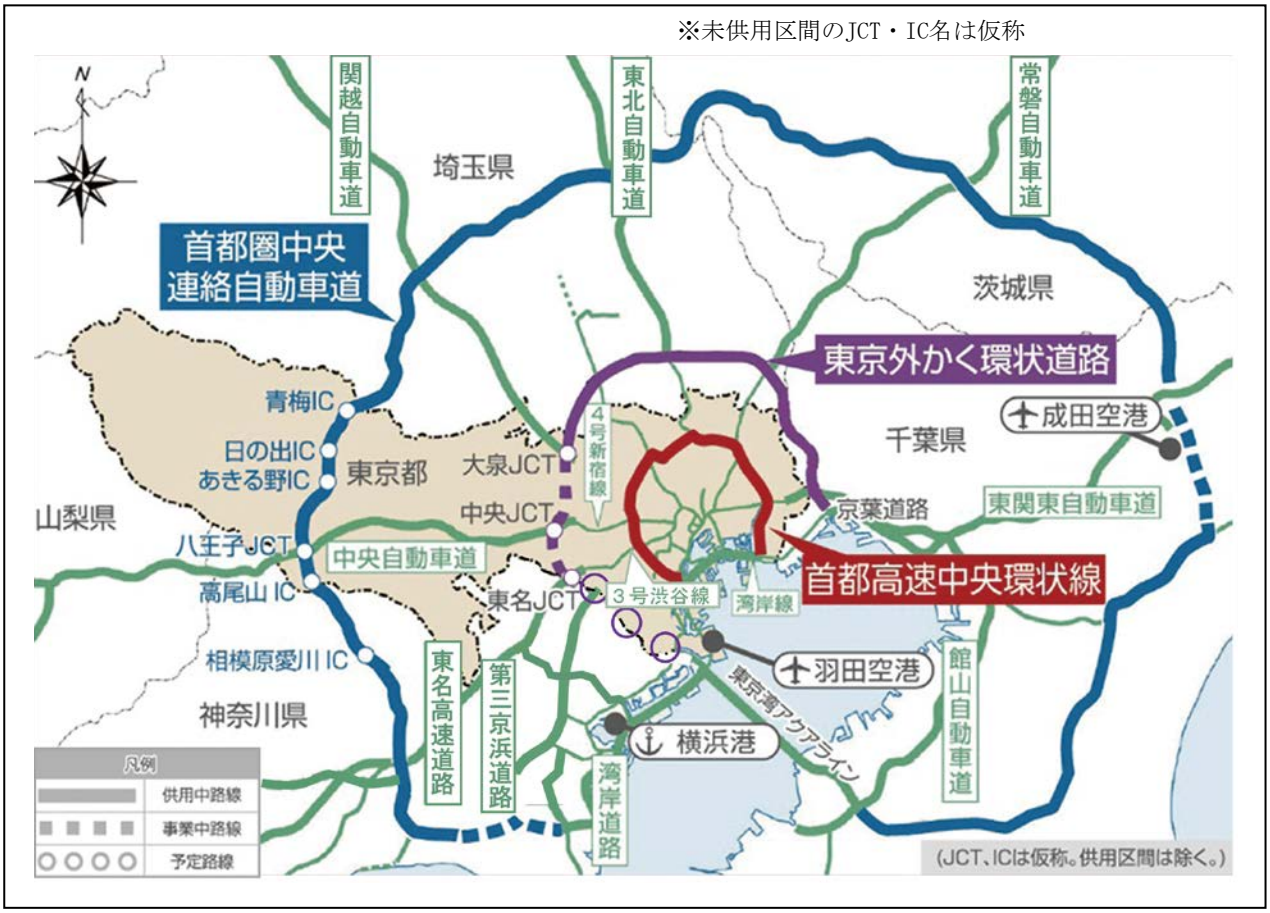
都は、国など事業者に対し、事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進め、コスト縮減を図

りながら、早期に開通することを求めている。引き続き、国から受託した大泉 JCT 及び青梅街道 IC の用地取得において、測量や用地折衝を進めるなど、積極的に支援していく。

なお、令和２年に調布市で陥没・空洞事故が発生し、外環のシールドトンネルの施工が原因とされ、事業者は地元に丁寧な説明を行った上で、家屋補償や、緩んだ地盤を元に戻す地盤補修工事等を進めている。

また、大泉側本線及び東名・中央JCTランプのシールドトンネル工事について、地元に説明の上、取りまとめた再発防止対策等を確認しながら、慎重に掘進作業を行っている。都は事業者に対して、引き続き、再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明やきめ細やかな対応を求めていく。

第２・５図　首都圏三環状道路ネットワーク図



第２・６図　外環道（関越道～東名高速間）平面図



出典　国土交通省関東地方整備局

(4) 首都高速中央環状線

首都高速中央環状線は、都心から半径約８kmに位置する総延長約47kmの環状道路である。都心環状線を通過する交通の迂回・分散を図り、都心に集中する交通によって生じる慢性的な渋滞を緩和し、高速道路ネットワークの利用効率を向上させる。さらに、円滑な交通の流れを確保することで沿道環境の改善が図られるなど、都市再生に資する重要な路線である。

中央環状新宿線は、目黒区青葉台から板橋区熊野町に至る延長約11kmの路線であり、高速３号渋谷線、高速４号新宿線、高速５号池袋線と連絡する。高速４号新宿線から高速５号池袋線間が平成19年12月、高速３号渋谷線から高速４号新宿線間が平成22年３月に開通となった。

中央環状品川線は、品川区八潮から目黒区青葉台に至る延長約9.4kmの路線であり、全長の約９割の区間を地下式とし、目黒川及び環状第６号線を導入空間としている。高速湾岸線と中央環状新宿線を結び、高速３号渋谷線と連絡する。

本路線は、都施行の街路事業と首都高速道路株式会社施行の有料道路事業との共同事業として整備を行い、平成27年３月に開通となった。

この開通により、中央環状線が全線開通するとともに、首都圏三環状道路で最初のリングが完成した。

また、山手トンネル（高速湾岸線から高速５号池袋線間）の延長は約18.2kmであり、道路トンネルとしては日本一の長さである。

３　都市高速道路網の整備

(1) 概要

首都高速道路株式会社では、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的として、都市高速道路である首都高速道路を整備しており、現在、東京線では201.9kmを供用している。（**第２・７図**）

第２・７図　都市高速道路ネットワーク図



(2) 日本橋区間の地下化

首都高日本橋区間は、首都高速都心環状線の神田橋 JCT から江戸橋 JCT に至る 1.8km の区間である。

この区間は、1 日あたり約 10 万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあり、構造物の損傷が激しく、長期的な安全性を確保するため、構造物の更新が必要となっている。

日本橋川周辺では、多くの再開発計画が立ち上がり、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられている。

首都高速道路株式会社では、都心環状線の交通機能を確保しつつ、まちづくりと連携しながら、日本橋区間の令和 17 年度の地下ルート開通、令和 22 年度の高架橋撤去に向けて、令和２年度より整備を進めている。

(3) 高速第１号線（新京橋連結路）

新京橋連結路は、高速都心環状線築地川区間と高速八重洲線を結ぶ約 1.1km の路線である。日本橋区間地下化により、現在の大型車通行ルートである江戸橋 JCT の都心環状線連結路が廃止となることから、代替機能を確保するための新たな都心環状ルートとして整備する。

令和６年度より首都高速道路株式会社と東京都が共同で事業を進めており、日本橋区間の地下ルート開通に合わせた令和 17 年度の完成を目指している。

第３　橋 梁 の 整 備

道路建設部道路橋梁課

１　概　　要

橋梁の整備事業は、老朽化による架け替えや、災害発生時における避難・輸送ルートの確保、都県境の道路ネットワークの強化を図る上で重要な事業である。

令和８年度の橋梁整備の総事業費は約109億円で区部・多摩の17箇所の橋梁について新設・架け替え事業を実施している。事業中の主な橋梁は、関戸橋、日野橋、等々力大橋（仮称）などである。

２　多摩川に架かる橋梁の整備

多摩川を横断する道路では、多摩地区の市街化進展や生活圏の拡大に伴い、橋梁周辺での慢性的な渋滞が発生していたため、多摩川の橋梁整備を重点的に取り組んできた。

特に、多摩川中流部では、昭和55年当時、一般道路橋が５橋（12車線）しかなく、ボトルネックによる渋滞が慢性化していた。現在までに着実に整備を進めた結果、令和７年度末の多摩川中流部の橋梁整備状況は、直轄国道を含め９橋(34車線)、平均橋梁間隔は約2.2km、交通容量は約３倍となった。このように、整備前と比べ大幅な交通渋滞の解消が図られたところである。

また、多摩川下流部では、東京と神奈川の都県境を新たに結ぶ等々力大橋（仮称）で事業を行っている。

第４　地域幹線道路の整備

道路建設部計画課

地域幹線道路は、市街地において骨格幹線道路とともに一体となって東京の道路網を形成し、地域の円滑な交通の確保や防災性・安全性の向上など、地域生活を支える基幹的な道路として整備するものである。

令和８年度の地域幹線道路の整備の総事業費は約705億円で、施工する箇所は、補助第138号線、八王子３・４・28号線などである。

第５　山間・島しょ地域の振興を図る道路の整備

道路建設部道路橋梁課

山間・島しょ地域では、人の移動や物資の輸送の多くを道路が担っており、生活及び産業・経済・文化などの活動・振興に重要な基盤施設となっている。

とりわけ、地域住民の日常生活を支え、自然災害等緊急時に対応できる安全な道路として、主要道路である都道を整備する必要がある。

そのため、大型車のすれ違いが困難な道路の拡幅整備、バイパス道路整備、歩道整備、線形改良、法面防護などの整備により安全で円滑な交通を確保する。

令和８年度の山間・島しょ地域の道路整備の総事業費は約47億円で、主な箇所は、多摩川南岸道路（奥多摩町）、秋川南岸道路（檜原村、あきる

野市）、大島循環線（大島町）、三宅循環線（三宅村）、八丈循環線（八丈町）、父島循環線（小笠原村）などである。

第６　都市計画道路の整備

道路建設部街路課・道路橋梁課・計画課

１　概　　要

都市計画道路は、「2050東京戦略」の実現を目指し、**第２・１表**（P.36）に示すように全体で313㎞で事業中である。

令和８年度は総額約1,480億円で、前年度事業費と比べ、約１億円減になっている。

令和７年度は、放射23号線、東村山３・４・15の２号線等の５路線約3.2㎞を交通開放した。令和８年度は補助第212号線等の４路線約1.8㎞で交通開放を予定している。

区部においては、都心に流入する交通を分散し渋滞解消を図るため、放射第25号線や環状第４号線など放射・環状道路の整備を重点的に進めている。

多摩地域においては、府中所沢線など多摩南北主要５路線や新青梅街道線など多摩東西主要４路線をはじめとする骨格幹線道路の整備を重点的に推進している。令和８年３月末において、多摩南北主要５路線は、計画延長79.8㎞に対し整備済延長66.0㎞、整備率83％、多摩東西主要４路線は、計画延長96.8㎞に対し整備済延長67.3㎞、整備率70％となっている。引き続き、早期完成を目指し整備を推進していく。

２　木密地域・特定整備路線の整備

木造住宅密集地域（木密地域）は、老朽化した木造住宅や狭あいな道路が多いことなどから、防災上の課題を抱えており、「首都直下地震等による東京の被害想定」（令和４年度東京都防災会議）においても、地震火災など大きな被害が想定されている。

東京都では、震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域（整備地域）約6,000haを、燃え広がらない・燃えないまちにすることを目指し、市街地の不燃化を促進するとともに、延焼遮断や避難、救援など防災性の向上に資する都施行の都市計画道路（特定整備路線）の整備を推進している。

特定整備路線は、平成23年３月の東日本大震災を踏まえ、平成24年１月に立ち上げた「木密地域不燃化10年プロジェクト」において、路線選定を行い、平成26年度末までに全28区間・約25㎞で事業に着手した。

これまでに約７割の用地を取得するとともに、補助第136号線の関原・梅田地区、補助第26号線の三宿地区及び補助第46号線の目黒本町地区の３区間、延長約2.0㎞を交通開放した。

現在、令和７年３月に策定された「2050東京戦略」に基づき、「2030年度（令和12年度）までの全線整備」を目標に整備を進めている。

また、事業の途中段階においても、道路空間の確保による延焼遮断機能の向上や、緊急車両の仮設通行路等の整備による避難、救助・救援活動の円滑化など、地域の防災性向上を進めている。

引き続き、関係権利者の生活再建に十分配慮し、理解と協力を得ながら用地を取得していくとともに、用地が確保できた箇所から順次、工事を実施するなど、地域の防災性を向上させる特定整備路線の整備を着実に推進していく。

第７　道路と鉄道の立体交差化

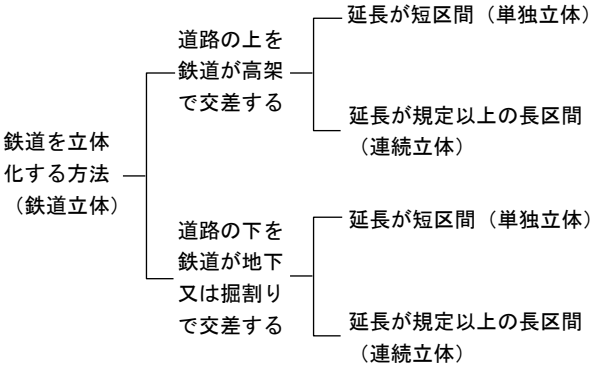
道路建設部鉄道関連事業課・計画課

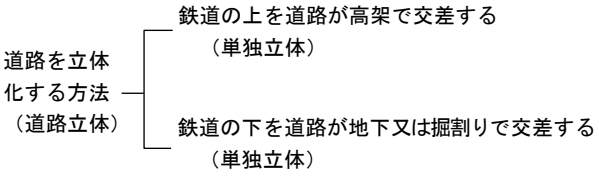
１　概　　要

都民生活を支える快適な交通体系を確立するためには道路ネットワークの形成が不可欠であるが、現状は不十分であり、既成市街地内では、依然として慢性的な交通渋滞などが生じている。特に、都内に残る約1,040箇所の踏切は、円滑な道路交通を著しく阻害しており、安全で効率的な都市活動の妨げとなっている。

この問題を解決するため、東京都では、重点的に対策を実施すべき箇所を抽出し、道路と鉄道との立体交差化を推進している。

道路と鉄道との平面交差を立体化する方法には、道路をオーバー又はアンダーにする道路立体と鉄道を高架化又は地下化する鉄道立体がある。





２　連続立体交差事業

道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで多くの踏切を除却し、既設及び新設交差道路との立体交差を一挙に実現する事業であり、東京都が事業主体となり、地元区市及び鉄道事業者と相互に連携して進めている。施行方法、費用負担等は「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱（平成19年８月）」により定められている。

この事業の意義は次のとおりである。

(1) 数多くの踏切を同時に除却することで、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故を解消することができる。また、道路ネットワークの形成が促進される。

(2) 鉄道により分断されていた沿線市街地の一体化を図ることができ、併せて市街地再開発事業や土地区画整理事業等を行うことにより、都市の再生、活性化に強いインパクトを与える。

(3) 新たに生み出される高架下等の空間を周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や公園等の多目的な形で利用できる。

(4) 鉄道事業者にとっても、鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与する。

なお、この事業は市街地の中で施行する大規模事業であるため、実施に当たっては、地域住民との合意形成を図るとともに、環境対策などを行うことで理解と協力を得ながら進めていく必要がある。

これまで、平成31年３月に事業を完了した小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）など東京都が施行した39事業で395箇所の踏切を除却している（**第２・８図**、P. 46）。今後は、累計485箇所の踏切を除却することとしている。

令和８年度の事業費は約554億円で、京王京王線、西武新宿線、京成押上線、ＪＲ埼京線、京浜急行本線、東武東上本線、東急大井町線の７路線９箇所で施行中である。

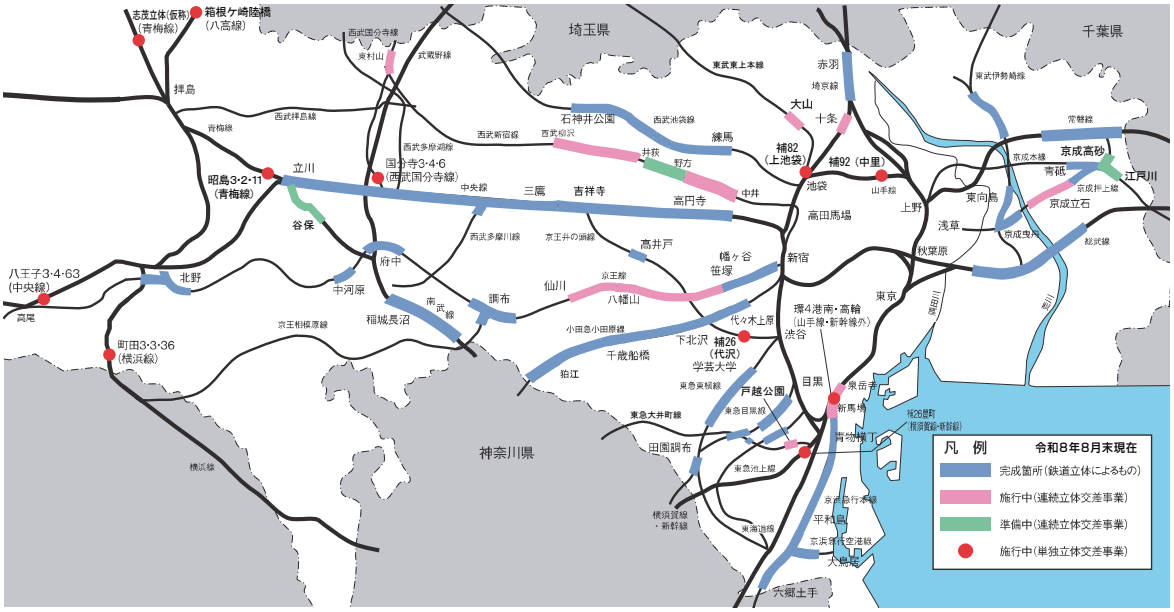
また、新規事業として、西武新宿線、ＪＲ南武線、京成本線の３路線３箇所について、事業化に向けた検討を進めているところである。（**第２・４表**、P. 46）

３　単独立体交差事業

道路建設部街路課・道路橋梁課・計画課

道路を単独で立体化、あるいは鉄道を比較的短い区間で立体化する事業である。令和８年度の事業費は約69億円で、現在、環状第４号線(港南・高輪)、補助第26号線(豊町)、補助第92号線(中里)など11箇所で施行中である。（**第２・８図**、P. 46）

第２・８図　道路と鉄道の立体交差事業



第２・４表　連続立体交差事業　事業箇所

（令和８年８月末現在）

施 行 中 箇 所

路線名	区間	延長 km	交差方式	交差する主な都市計画道路	踏切除却数	施行年度
京成押上線	四ツ木駅～青砥駅間	2.2	高架	補140、補274	11	H14～R12
西武新宿線	中井駅～野方駅間	2.4	地下	補220、補26	7	H25～R15
西武新宿線・国分寺線・西武園線	東村山駅付近	4.5	高架	東村山3･3･8、東村山3･4･10	5	H25～R12
京王京王線	笹塚駅～仙川駅間	7.2	高架	放23、補154、補128、補133、補215 補216、補217	25	H25～R12
JR埼京線	十条駅付近	1.5	高架	補85	6	R元～R12
京浜急行本線	泉岳寺駅～新馬場駅間	1.7	高架	補149	3	R2～R11
東武東上本線	大山駅付近	1.6	高架	補26	8	R3～R12
西武新宿線	井荻駅～西武柳沢駅間	5.1	高架	補229、補132、外環の2、補135、補230	19	R5～R21
東急大井町線	戸越公園駅付近	0.9	高架	補29	6	R7～R17

準 備 中 箇 所

路線名	区間	予定延長 km	交差する主な都市計画道路	予定踏切除却数	備考
西武新宿線	野方駅～井荻駅付近	3.1	補227、補133、補215	13	－
JR南武線	谷保駅～立川駅間	3.7	国立3･3･15、国立3･4･5ほか	17	－
京成本線等	京成高砂駅～江戸川駅付近	5.3	補282、補143、補264	13	－

第８　公共交通の充実

道路建設部鉄道関連事業課・街路課

１　概　　要

新交通システム及び都市モノレールは道路を立体的に利用した専用軌道上を走行する、バスと鉄道の中間程度の輸送力を持つ新しいタイプの交通機関である。インフラ部（支柱、桁、駅舎等の主要構造物）は道路の一部として建設局が整備し、インフラ外部（車両、電気設備等）は運営主体の第三セクターが整備してきた。

また、副都心線(地下鉄13号線)は、道路特定財源の使途拡大のため、道路交通の円滑化に資する地下鉄整備に道路特定財源を導入することになったため、都道である環状第５の１号線（明治通り）の直下に建設するインフラ部（駅部の壁、床、柱、階段等構造物、一般部のトンネル躯体）を街路事業として整備した路線である。

２　日暮里・舎人ライナーの整備

日暮里・舎人ライナーは、区部北東部の交通利便性の向上、道路混雑の緩和や沿線の地域開発の促進などを目的に、荒川区日暮里駅から足立区舎人地区まで約10kmの区間に導入した新交通システムである。

本路線は、昭和60年の運輸政策審議会答申を受け、平成８年８月都市計画決定、平成９年10月工事施行認可、同年11月都市計画事業認可を取得、同年12月インフラ部の工事に着手して、平成20年３月開業した。

３　ゆりかもめの整備

ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）は、臨海部の開発及び発展に寄与する交通基盤を強化するため、新橋～豊洲間の約15km（うち建設局施工約８km）に導入した新交通システムである。

竹芝～有明間は、平成元年３月都市計画決定、平成２年４月工事施行認可、事業認可を取得、同年６月工事に着手した。また、新橋～竹芝間は、平成２年７月都市計画決定、平成３年６月工事施行認可、事業認可を取得、平成４年８月工事に着手した。平成７年11月新橋～有明間が開業し、平成13年３月新橋本駅、さらに平成14年11月汐留駅が開業した。

また、有明～豊洲間は、平成11年３月都市計画決定、同年11月事業認可、同年12月施行認可を取得、工事に着手して、平成18年３月開業した。

４　多摩都市モノレールの整備

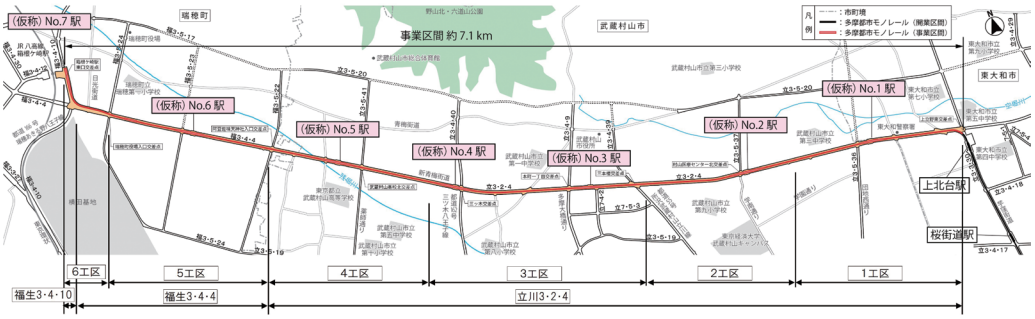
多摩都市モノレールは、多摩における南北方向の公共交通を充実させ、併せて多摩の自立性を高めるために、多摩センター～上北台間の約16kmに導入した跨座式の都市モノレールである。

平成元年９月多摩センター～上北台間で都市計画決定をし、Ⅰ期区間（立川北～上北台間）は、平成２年６月工事施行認可、同年７月事業認可(立川～桜街道間)を取得、同年11月工事に着手して、平成10年11月開業した。

また、Ⅱ期区間(多摩センター～立川北間)は、平成３年９月工事施行認可及び事業認可を取得、同年11月工事に着手して、平成12年１月全線開業した。

上北台から箱根ケ崎間の延伸については、令和７年３月に都市計画決定をし、同年11月に事業認可を取得、令和８年５月に工事施行認可を取得した。令和８年度中に３工区で工事着手する予定である。

第２・９図　多摩都市モノレール延伸事業（上北台～箱根ケ崎）平面図



５　副都心線（地下鉄13号線）の整備

副都心線（地下鉄13号線）は、明治通りなどの交通渋滞の緩和及び池袋、新宿、渋谷の３副都心の連携強化を図るために整備された、池袋と渋谷を結ぶ延長8.9㎞の地下鉄である。

昭和60年及び平成12年の運輸政策審議会答申を受け、池袋以西で、東武東上線及び西武池袋線と相互乗り入れを行い、渋谷では東急東横線と相互乗り入れを行う路線として計画された。

平成13年５月都市計画決定、同年６月鉄道事業として工事に着手した。また、平成15年度からは、道路特定財源を導入し、都道直下部の延長7.9㎞を街路事業として整備することになり、平成15年10月事業認可を取得し、引き続き工事を行い、平成20年６月開業した。

第９　市町村支援事業

道路建設部管理課・道路橋梁課

１　みちづくり・まちづくりパートナー事業

多摩地域の都市計画道路については「東京における都市計画道路の整備方針」に基づき整備を進めているが、本事業は、地域にとって重要な役割を果たす都道のうち、都市計画道路の事業化計画における優先整備路線以外で、地元市町村から要望が強い路線を都と市町村が連携協力して整備を行い、交通の円滑化・歩行者の安全性・利便性の向上など、地域のまちづくりに寄与することを目的としている。

平成11年度からの「みちづくり・まちづくりパートナー事業」に続き、平成21年度から平成28年度まで実施してきた「新みちづくり・まちづくりパートナー事業」により、これまでに、17路線、約5.4㎞が完成している。本事業は地域にとって効果が大きいことから、地元市の要望も踏まえ、「第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業」を平成29年度から10か年で11市18路線（新規10路線、継続８路線）整備することとし、令和７年度までに３路線、約1.0㎞が完成している。

令和８年度は、予算約67億円を確保している。

２　市町村土木補助事業

市町村道は、国道や都道と一体となって道路網を形成し、地域交通を支えるとともに、日常における地域交通や電気・上下水道などのライフラインの収容スペースとして、また、安全で良好な生活環境の形成に不可欠な基盤施設であるが、国道、都道に比べ整備は遅れている。

都は、市町村に対する補助事業を通じて、市町村への財政的、技術的支援を行いながら、市町村道整備とまちづくりの促進を図っている。

令和８年度は、予算約50億円（道路事業関係）を確保している。