

東京ストリートヒューマン 1st 事業

一人が集い楽しむ歩行空間に向けた景観整備

令和3年1月



東京都

「東京ストリートヒューマン 1st 事業」の事業計画の策定に当たって

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要です。都は、平成 2 年にシンボルロード整備事業を開始し、公共空間の良好な景観整備の先導役として、個性豊かで魅力的な整備を進めてまいりました。

近年、都市再生特別措置法（平成 14 年）や景観法（平成 16 年）の施行等により、大丸有地区や渋谷駅周辺でみられるように、個性豊かで魅力的なまちづくりが進められ、街並みと調和した道路の修景が求められるようになってきました。

また、事業開始から約 30 年が経過し、人や物の流れが変化するなど地域の状況が大きく変化しているとともに、公開空地等を活用した地域の魅力を高める取組が行われる等、公共空間の役割も変化しつつあります。加えて、コロナ禍における暮らしや働き方の新しい日常が定着し、居住地周辺部においても人々が行き交う新たな拠点が見込まれます。

こうした状況を踏まえ、シンボルロード整備事業を改定し、多様な人々が集い楽しむ歩行空間に向けた景観整備を行うため、「東京ストリートヒューマン 1st 事業」の事業計画を策定しました。

今後は本事業計画に基づき、19 路線 27 箇所約 18km について、街並みと調和し、環境にも配慮した整備を令和 3 年度から 10 ヶ年で推進し、多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間の創出に取り組んでまいります。

令和 3 年 1 月

東京都建設局長 中 島 高 志

目 次

1. シンボルロード整備事業の現状と課題	1
1-1 シンボルロード整備事業の現状	1
1-2 シンボルロード整備事業の課題	6
2. 新たな事業名称・基本理念・基本方針	13
2-1 関連計画等の整理	13
2-2 新たな事業名称・基本理念・基本方針	16
3. 整備内容（整備項目・整備デザイン・整備の仕様・整備手法等）	17
3-1 整備項目について	17
3-2 整備デザインについて	18
3-3 整備の仕様について	22
3-4 整備手法等について	23
4. 整備路線の考え方	25
4-1 整備路線の選定について	25
4-2 検討対象範囲	25
4-3 整備路線の選定視点	25
4-4 整備路線の選定手順	26
4-5 STEP 1の指標について	27
4-6 STEP 2の指標について	31
4-7 STEP 3の指標について	34
4-8 STEP 4の指標について	34
5. 整備路線	35

1. シンボルロード整備事業の現状と課題

1-1 シンボルロード整備事業の現状

(1) シンボルロード整備事業の概要

シンボルロード整備事業は、「わがまち東京を誇れる個性と魅力を具現する道路」の理念の下、都心や東京の核となる地域で、多くの歩行者利用が見られる等の観点から路線を選定し、個性豊かで魅力的な道路を整備するものであり、平成2年度から整備を進めてきた。

事業の内容は、地域の状況に応じて、「歩道のカラー舗装化」、「デザイン化された街路灯」、「デザイン化された柵」など一体的な整備を行うものである。

【路線の選定経緯】

平成元年6月 東京都シンボルロード整備検討委員会を設置 (計6回実施)

○東京都シンボルロード整備検討委員会委員

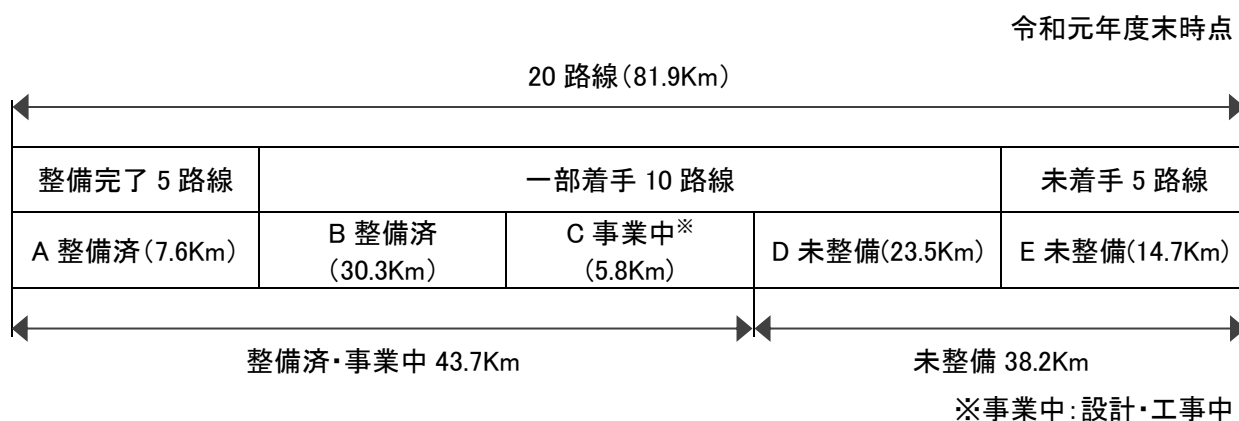
(委員) 有識者、建設省、都、区市(代表)、警視庁、占用企業者(代表)

○選定の視点

- 都心、副都心、多摩の「心」、核となる地域での主要な路線で、鉄道駅の利用者数を調べ多くの歩行者利用が見られる路線、歴史・文化的施設の分布と、行・祭事の視点を考慮、再開発等の沿道計画や現況の道路状況を考慮し評価
- 区市町への意向調査
- 候補路線を総合的に評価し、20路線を選定

平成2年3月 東京都シンボルロード整備検討委員会 報告書

○20路線(総延長81.9km)を選定



3) 整備路線の選定

(1) 路線選定の考え方
シンボルロード整備路線の選定は、以下の3項を基本的な考え方とする。

- ① シンボルロードは、都心、副都心、多摩の「心」、核となる地域での主要な路線とする。
- ② シンボルロードは、歴史・文化面、緑や水の生活のうまい面、国際性や未来性の側面等の東京の様々な魅力を持つ路線とする。
- ③ シンボルロードは、都心、副都心、多摩の「心」、核となる地域の個性ある道路づくりを生かせる路線とする。

(2) 路線選定の経緯
上記の基本的な考え方にに基づき、以下の主な手順により20路線(総延長81.9km)を選定した。

- ① 候補路線の抽出
「心」や核となる地域内での相互比較を原則として、下記の3項目により31路線を抽出した。
 - ・対象路線は主として都道とし、この中から、都心、副都心、多摩の「心」、核となる地域での主要な路線を選択した。
 - ・これらの内、路線と接続する各種鉄道駅の利用者数を調べ、多くの歩行者利用が見られる路線を選択し、また、人々と路線のかかわりについて、歴史・文化的施設の分布と、行・祭事の視点から路線を絞った。
 - ・さらに、再開発などの沿道周辺の関連計画や現況の道路状況(全幅員および歩道幅員等)を考慮し、シンボルロードとしての質の高い道路整備の可能性を評価し、最終的に31路線を選択した。
- ② 地元区市町の推薦による路線の抽出
区市町への意向調査を行い、上記31路線の他に26路線の推薦を得た。
- ③ 候補路線の評価と選定
候補路線の抽出と意向調査に基づいて得られた推薦路線に対して、多心型都市構造との関連性、路線の持つ歴史や景観などの個性、及び地元の意欲等を加味して総合的な評価を行い、20路線を選定した。

選定された路線を右に挙げる。
(道路名は通称道路名を基本としている。)
([] = 路線名 () = 俗称)

道路名	対象区間	距離 約km
1 内堀通り	全区間	5.5
2 外堀通り	全区間	12.0
3 靖国通り	市ヶ谷～浅草橋付近	4.5
4 晴海通り	日比谷～晴海埠頭	3.0
5 中央通り	秋葉原～上野	1.5
6 (八重洲通り)	東京駅～大川端	1.5
7 六本木通り	内堀通り～渋谷	5.0
8 (特例都道新宿副都心線)	3号、4号、10号、11号街路	2.4
9 明治通り	新宿駅東側～渋谷駅	3.8
10 浅草通り	上野～吾妻橋2丁目	3.0
11 四ツ目通り	浅草通り交差点～堅川	1.8
12 目黒通り	桜田通り～都立大学前	5.0
13 世田谷通り	三軒茶屋～上用賀	4.0
14 (特例都道 435号線)	池袋駅東口	0.4
15 船堀街道	葛西橋通り～千葉街道	4.4
16 (八王子駅前通り)	八王子駅前	0.3
17 多摩都市モノレール関連街路	多摩センター駅～立川～新青梅街道	16.0
18 旧青梅街道	市民会館～成木街道	1.8
19 (国分寺街道)	国分寺駅～府中駅付近	3.3
20 町田街道	成瀬街道～旭町	2.7

シンボルロード整備路線の選定

出典：「東京都シンボルロード整備検討委員会 報告書」(平成2年3月 東京都 建設局)

(2) 整備事例

① 晴海通り

整備箇所：千代田区有楽町一丁目付近

整備年度：平成 27 年度～平成 30 年度

主な整備内容：歩道舗装、道路照明、横断抑止柵



②六本木通り

整備箇所：港区六本木四丁目付近

整備年度：平成 22 年度～平成 25 年度

主な整備内容：歩道舗装、道路照明、横断抑止柵



③靖国通り

整備箇所：千代田区神田神保町一丁目付近

整備年度：平成9年度～平成20年度

主な整備内容：歩道舗装、道路照明、横断抑止柵、植樹帯



1-2 シンボルロード整備事業の課題

シンボルロード整備事業はこれまで、「わがまち東京を誇れる個性と魅力を具現する道路」の理念の下、東京の「心」や核となる地域の代表的な道路を、それぞれの個性と魅力を具現する道路として整備することで、地域の発展を促し、多面的で多核的なまちづくりへの一助となる役割を果たしてきた。

一方、平成14年に「都市再生特別措置法」が施行されるとともに、平成16年には「景観法」の施行、平成19年には「東京都景観計画」が策定され、統一感のある街区の形成や、歴史的建造物の保存や再生、公開空地や緑地の整備など、個性的で魅力的なまちづくりが進められた。そのため、まちと調和した道路の修景が求められるようになってきている。

さらに、事業開始から約30年が経過し、人や物の流れの変化や、訪日外国人の増加、高齢化の進展など、地域の状況や社会情勢が大きく変化している。

このため、シンボルロード整備事業の課題を改めて整理し、新たな視点で本事業の在り方を検討する。

(1) 人々が集う箇所の変化

① 新たな拠点の形成

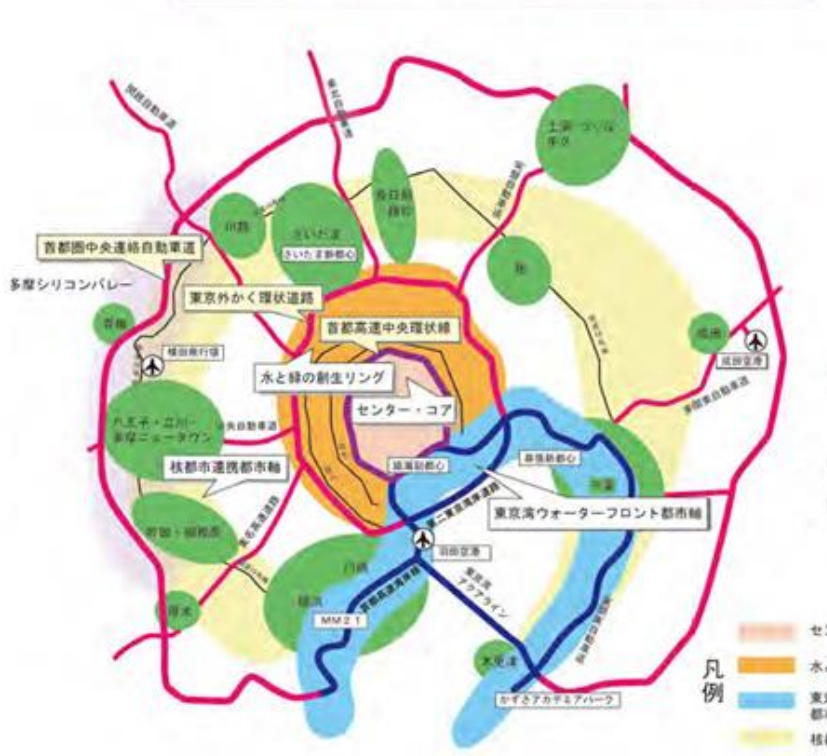
- シンボルロード整備事業は、当時の東京が目指していた多心型都市構造への転換の一助を担うことを狙いの一つとしており、都心、副都心、多摩の「心」、核となる地域における主要な路線から選定されていた。
- これらの道路を、それぞれの個性と魅力を具現する道路として整備することにより、地域の発展を促し、多面的で多核的な都市形成への一助とすることを理念としていた。
- 時代の経過とともに目指すべき都市構造も変遷し、シンボルロード整備事業の策定当時と比べ、民間開発等により機能集積が進み、新たな拠点が形成されている。
- また、商業、医療、福祉などの生活に必要な都市機能や柔軟な暮らし方、働き方にも対応する都市機能が集積した地域の拠点も形成されている。
- 加えて、コロナ禍における暮らしや働き方の新しい日常が定着し、居住地周辺部においても、人々が行き交う新たな拠点が見込まれる。

多心型都市構造(1982年～)



- 都心一点集中型の都市構造の是正
- 業務機能を副都心や多摩の「心」へ分散
- 職と住のバランスがとれた多心型都市構造へ再編

環状メガロポリス構造(2000年～)

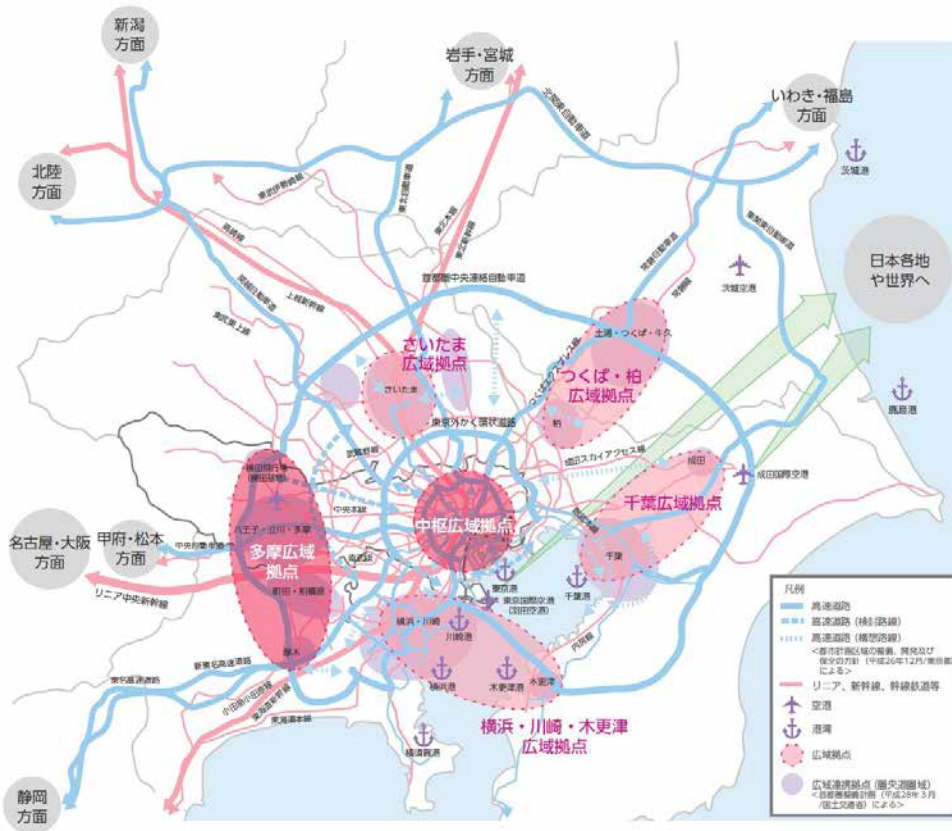


- 東京圏全体で首都機能を担う多機能集約型の都市構造の構築
- 環状方向の広域交通基盤を強化
- 需要対応型から政策誘導型の都市づくりへ転換

図：東京の都市づくりの変遷

出典：「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年 9 月 東京都 都市整備局）

交流・連携・挑戦の都市構造(2017年～)

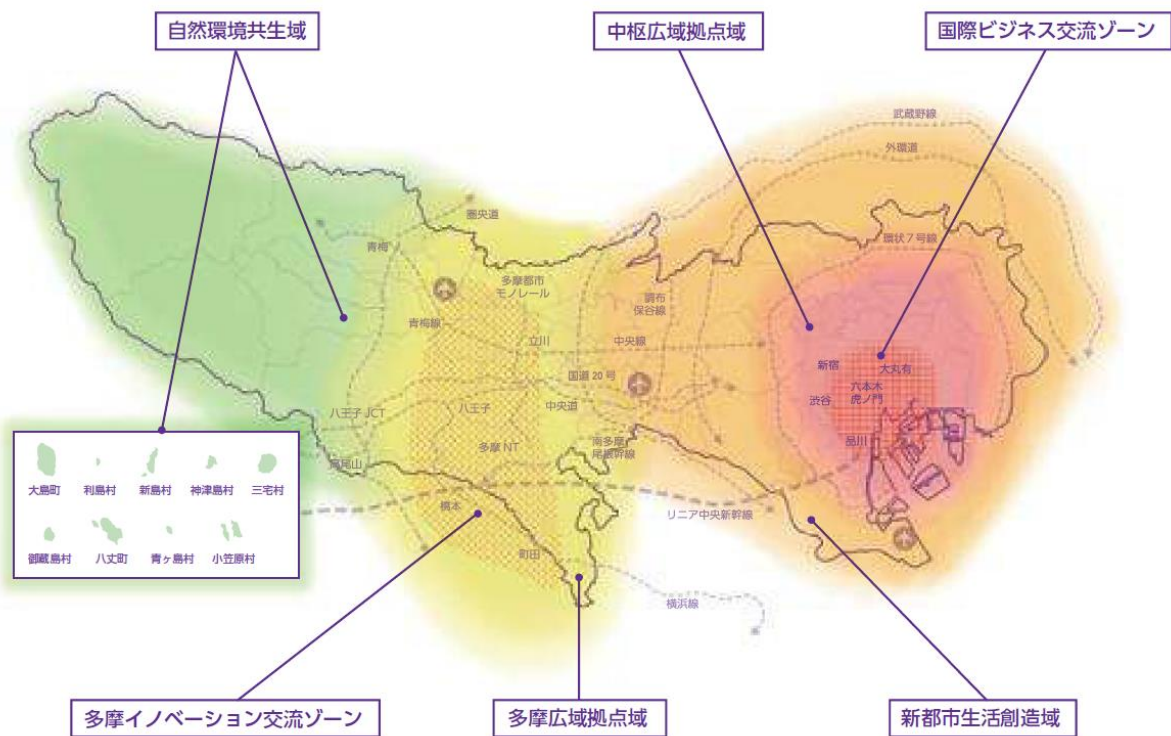


- 環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用するとともに、鉄道ネットワークも充実・活用
- 空港・港湾機能を一層強化し、東京圏にとどまらず国内外を視野に入れ「交流・連携・挑戦」を促進

図：東京の都市づくりの変遷

出典：「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年 9 月 東京都 都市整備局）

- 多摩地域においても、平成 10 年 4 月に「多摩の「心」育成・整備計画」を、平成 21 年 8 月には「多摩の拠点整備基本計画」を策定し、計画的な拠点地区の育成・整備に取り組んできた。
- 平成 29 年 9 月に策定した「都市づくりのグランドデザイン」においても、日本と東京の活力を牽引するエンジンとなる 2 つのゾーン（「国際ビジネス交流ゾーン」「多摩イノベーション交流ゾーン」）を設定し、多摩地域において、企業、大学、研究機関等の集積を生かし、「イノベーションを創出できる拠点をつくる」ことが位置付けられた。
- 令和 2 年 2 月には「多摩のイノベーション創出拠点の形成に向けた取組方針」が策定され、多摩ならではの多様なイノベーション創出拠点の形成に向けた取組の基本的な考え方等を示すなど、今後も多摩地域の拠点形成に資する取組を推進していく必要がある。
- これらのことから、新たに形成された拠点において、沿道の街並みと調和した道路整備が求められる。



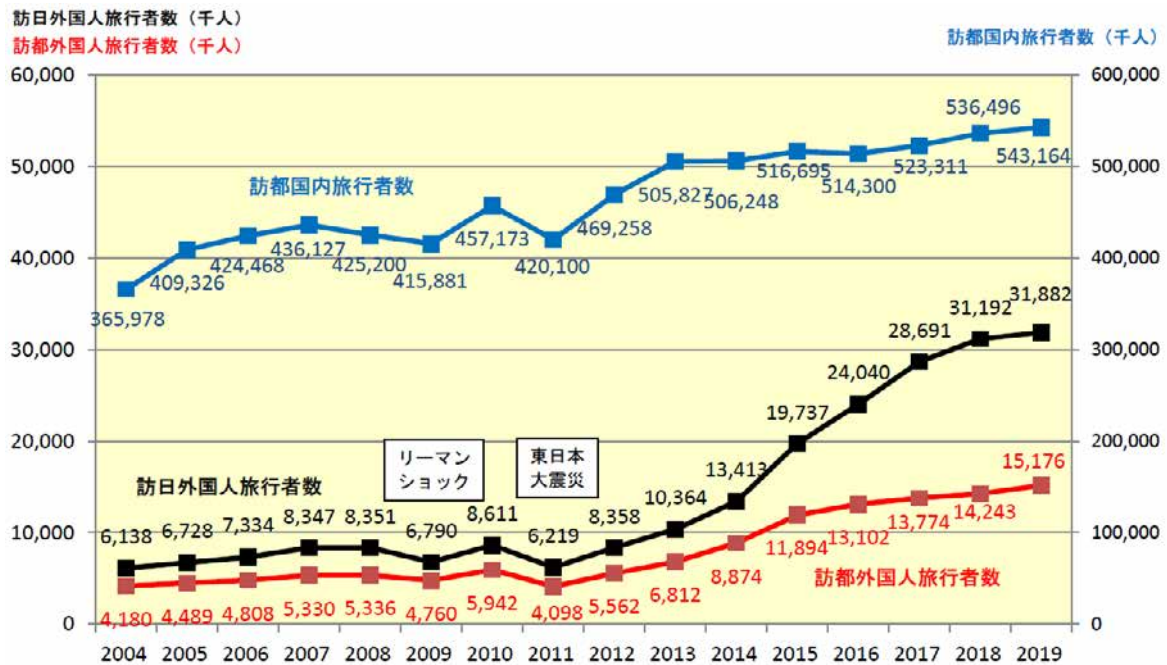
図：「都市づくりのグランドデザイン」における新たな地域区分

出典：「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29 年 9 月 東京都 都市整備局）

②観光を取り巻く環境の変化

○近年、東京は世界有数の観光都市として注目を集め、高層ビルが立ち並び日本随一の繁華街・オフィス街からなる新宿・大久保エリア、老舗店舗やブランド店、飲食店、劇場などの商業施設や文化施設が高度に集積した銀座エリア、昔ながらの街並みや江戸情緒が味わえる浅草エリアなど、個性豊かで多彩な魅力を備えた東京の観光地に、多くの外国人旅行者が訪れている。

○令和2年は、新型コロナウイルス感染症による入国制限等の影響により、訪日・訪都外国人旅行者の大幅な減少が見込まれるが、再び海外からの誘客が可能となった時を見据え、沿道の街並みと調和した質の高い空間を形成し、地域住民も含む様々な人々にとって魅力的な観光地にしていくことが重要である。

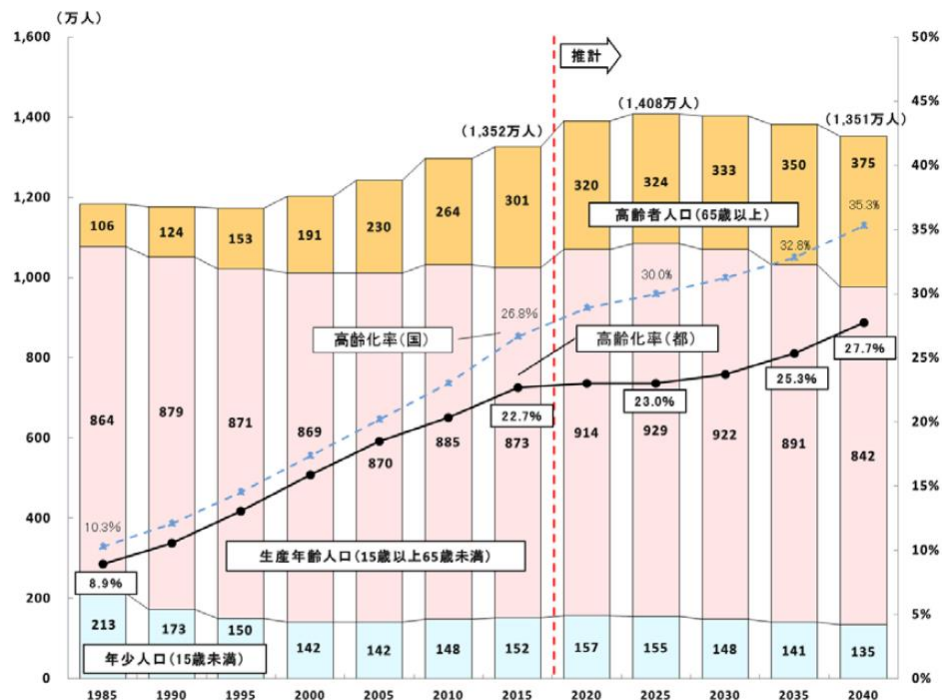


表：訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移

出典：「平成31年・令和元年東京都観光客数等実態調査」（令和2年6月 東京都産業労働局）

(2) 多様化する歩行空間のニーズに対応した整備

- 超高齢社会の到来、訪日・訪都外国人旅行者の増加等に伴い、道路の利用者も多世代、多種多様になりつつある。
- 平成 21 年 10 月には「東京都福祉のまちづくり条例」が改正され、道路の新設・改築時には、バリアフリー化が遵守義務となった。今後も道路のバリアフリー化をはじめ、全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくりを推進していく必要がある。
- また、平成 20 年 6 月には、歩道上の安全確保等を目的として「道路交通法」が改正され、自転車の歩道通行可能要件が明確化されるとともに、平成 29 年 5 月には「自転車活用推進法」が施行されるなど、今後ますます自転車の利用が促進されていく。
- 一方、近年、都市再生への取組等により、公開空地等の公共的空間が多く生まれるとともに、公開空地等を活用し、オープンカフェやイベント等、地域の魅力を高める取組も行われている。
- これらのことから、沿道の街並みと調和した道路を整備するとともに、バリアフリー化や自転車通行空間の整備等、現在のニーズに対応することが必要である。



資料：国勢調査（～2015）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（全国）」、東京都総務局「東京都男女年齢（5歳階級）別人口の予測」（2020～）
 ※（ ）内は総人口。四捨五入や、実績値の総人口には年齢不詳を含むことにより、内訳の合計が総人口と一致しない場合がある。

表：東京都の年齢階級別人口の推移

出典：「超高齢社会における東京のあり方懇談会 政策提言」（平成 30 年 9 月 東京都 政策企画局）

2. 新たな事業名称・基本理念・基本方針

2-1 関連計画等の整理

シンボルロード整備事業の課題を踏まえるとともに、国や都における指針や関連計画の考え方を整理し、新たな事業名称・基本理念・基本方針を設定する。

現在のシンボルロード整備事業における理念や基本方針等について整理する。

東京都シンボルロード整備事業の理念・基本方針等

東京都シンボルロード整備事業	(平成2年3月 東京都 建設局)
■シンボルロード整備事業の背景とねらい	
<ul style="list-style-type: none">● 東京の特性 高度経済成長期における急激な都市開発により都市景観への配慮にかけた街並みが創出された。 →シンボルロード整備事業により、良好な景観整備の先導役として、東京を雑然とした都市風景から脱皮させる引き金となることをねらう。● 多心型都市構造への対応 東京の都市構造を一点集中型から職と住の均衡のとれた、個性豊かな多心型への転換を目指していた。 →シンボルロード整備事業により、多心型都市構造への転換を促進する一助とする。● 都市景観の形成 都民の地域志向の高まりや価値観の変化などにより、美しくうるおいのある都市景観や国際都市として風格ある都市景観をそなえることが求められる。 →シンボルロード整備事業は、これからの道路が都市景観を向上させる都市施設となるための、先導的な役割を担うものである。	
■シンボルロードの理念と役割	
シンボルロードの理念	
道路は、地域の骨格を形成し、誰もが体験できる公共空間であり、まちづくりの要である。東京の「心」や核となる地域の代表的な道路を、個性と魅力を具現する道路として整備することで、地域の発展を促しまちづくりの一助となる。このような認識のもと、以下の理念が設定された。	
『わがまち東京を誇れる個性と魅力を具現する道路』	
シンボルロードの役割	
<ul style="list-style-type: none">● 東京に既にある魅力とこれから創られる魅力とを浮かび上がらせる。 江戸以来の歴史や文化、都市生活にうるおいを与える緑や水、東京の持つ国際性や未来性等、東京における現在・未来の魅力をシンボルロードによって際立たせる。● 東京の道路づくりの将来のあり方を示す。 風格があり、美しく、親しみやすく、個性的な道路をつくり、豊かな生活という意識を育成し、人と人とのふれあいや交流を深めることをねらう。● 東京の多心型都市構造への転換と道路づくりとを結びつける。 東京の「心」や核となる地域の特性を引き出し、多心型都市構造への転換を促す。	
■シンボルロード整備の基本方針	
<ul style="list-style-type: none">● 時代の変遷とともに成長・発展する東京を代表する道路整備● 後世に語り継げる人間性豊かな景観整備● 地域の個性を表現し、国際都市東京の魅力を創出する総合整備	

国の指針における現在の道路修景等の考え方について整理する。

道路修景等の基本的な考え方（国の指針）

道路のデザイン -道路のデザイン指針(案)とその解説-

（平成 29 年 10 月 道路のデザインに関する検討委員会〈国土交通省〉）

■美しい道路づくりの意義と必要性

- 美しい道路づくりは、文明国であると同時に豊かな文化を有した国として国内外からの評価を得るためには必要不可欠である。
- 如何に優れた文化遺産や施設を有していたとしても、それらを訪れるには道路を利用する必要があり、道路そのものが国や地域の体験の基本的空間となる。

■道路デザインの方向性

- 道路の機能を踏まえ、道路を地域に馴染ませること、景観的一貫性を保持すること、控えめで洗練された道路景観を創造すること、過剰なデザインを排除することである。

まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド

（平成 30 年 3 月 国土交通省 国土技術政策総合研究所）

■シンボルロードとは（※都のシンボルロード整備事業とは異なる。）

- シンボルロードは、都市の骨格を形成する道路やランドマークを有する道路において、沿道の街並みと一体となった景観を整備することで、都市の顔となる空間を創出するためのパターン
- 中心市街地や観光地の拠点性を高め、にぎわいの向上や地域活性化を目指す地域において、都市機能の集積と地域交流の活性化を促進

■シンボルロードを形成しうる地区

- 地域のランドマークに対する主要なアクセス道路、地域を代表する地区を通る道路の沿道地区、地域の魅力を活かしたシンボル性の高い道路空間の創出が求められる地区等

■デザインのポイント

- 歩行者の安全で快適な歩行空間と滞留空間の確保
- 地域の顔となる道路として、地域にふさわしい素材・個性を活かしたデザインの採用、トータルデザインされた環境の演出

■期待される効果

- 地域の個性を活かした都市の顔となる質の高い空間の創出、それに伴う市民意識の醸成
- 地域の魅力・快適性の向上に伴う来街者増加による地域活性化、地価上昇

道路の修景に関する事項について、都の上位計画や関連計画を整理する。

都の上位計画・関連計画

都民ファーストでつくる「新しい東京」 平成 28 年 12 月

- ・ セーフシティ 「もっと安全、もっと安心、もっと元気な首都・東京」
- ・ ダイバーシティ 「誰もがいきいきと生活できる、活躍できる都市・東京」
- ・ スマートシティ 「世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京」

「未来の東京」戦略ビジョン

令和元年 12 月

- ・ 2040 年代の東京の姿「ビジョン」を目指し、2030 年に向けた「戦略」と「推進プロジェクト」の実行を通じて「3つのシティ」が進化し、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京を実現



新たな事業名称・基本理念・基本方針を設定

2-2 新たな事業名称・基本理念・基本方針

新たな事業名称・基本理念・基本方針を以下のとおり設定する。

《新たな事業名称》

東京ストリートヒューマン 1st 事業

—人が集い楽しむ歩行空間に向けた景観整備—

《基本理念》

多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間の創出

《基本方針》

1 風格ある景観	沿道の街並みと調和し、それぞれの地域に馴染む、美しく風格のある道路景観を創出し、まちの魅力や活力向上に寄与する
2 安全・安心・快適	人が中心で誰もが利用しやすい、安全・安心・快適な歩行空間を創出する
3 交流の活性化	国内外の多様な人々が行き交い交流する、賑わいと活力のある歩行空間を創出する

3. 整備内容(整備項目・整備デザイン・整備の仕様・整備手法等)

3-1 整備項目について

東京ストリートヒューマン1st事業は、歩道舗装・道路照明・横断抑止柵についてまちの景観と調和した整備を実施し、基本方針の実現を目指す。

具体的な整備項目

- 歩道舗装・道路照明・横断抑止柵の修景
※既存の植栽は、地元要望や現地状況に応じて樹種変更等も検討する。
- 歩道のバリアフリー化
(視覚障害者誘導用ブロックの設置、勾配の改善、歩車道段差の改善 等)
- 自転車通行空間の整備を検討
- 観光客で賑わうエリア等において、歩行者系道路案内標識の充実を検討

3-2 整備デザインについて

整備デザインは以下を基本とする。

- 整備デザインについては、設計時にまちの景観と調和したデザインを検討する。
- それぞれの地域のまちづくりの諸計画（景観計画、マスタープラン等）に記載されているコンセプトや、沿道状況、交差する道路のデザイン等を考慮し、デザインを検討する。
- デザインの検討にあたっては、下記の指針等の内容に留意する。
 - ・「道路デザイン-道路のデザイン指針（案）とその解説-」（平成 29 年 10 月 道路のデザインに関する検討委員会〈国土交通省〉）
 - ・「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」（平成 29 年 10 月 道路のデザインに関する検討委員会〈国土交通省〉）

(参考) 整備イメージ



写真：外堀通り（新宿区四谷一丁目付近）



写真：港区道（港区六本木三丁目付近）



写真：一般都道 120 号下石原小島線（調布市小島町二丁目付近）

道路のデザイン-道路デザイン指針（案）とその解説-

（平成 29 年 10 月 道路のデザインに関する検討委員会〈国土交通省〉）

■道路デザインの方向性

- 道路の機能を踏まえ、道路を地域に馴染ませること、景観的一貫性を保持すること、控えめで洗練された道路景観を創造すること、過剰なデザインを排除することである。

■地域特性による道路デザインの留意点（市街地における道路デザイン）

<道路ネットワークと道路デザイン>

- 市街地の道路デザインでは、沿道地域の特性に加え、市街地の道路ネットワークにおける当該道路の役割を踏まえた検討を行う必要がある。

<道路の性格に応じたデザイン>

- 市街地の道路では、都市活動との関係、歩行者の視点、沿道土地利用、沿道建築物や広告・看板等の影響、都市計画・都市交通計画等を考慮した道路デザインを行うことが必要である。

■ユニバーサルデザイン

<舗装材の選定>

- 視覚障害者用誘導用ブロックや視覚障害者の誘導のための舗装の色彩については、当該ブロックを容易に識別できるものとしながら、そのまわりの色彩との関係を考慮する必要がある。

景観に配慮した道路附属物等ガイドライン

(平成 29 年 10 月 道路のデザインに関する検討委員会 〈国土交通省〉)

■道路附属物等は道路景観の脇役である

- 道路景観の主役は、沿道に展開する街並みや自然風景等の景観であり、歩道上で歩き、楽しむ人々の姿である。道路附属物等は、それらを引き立てる景観の「脇役」である。そのためデザインの工夫を行う際は、それ自体が道路景観のなかにおいて目立たず、周辺景観に融和し、風景の一部として違和感なく存在することが基本である。

■景色と安全性を両立する

- 道路附属物等は、別途定められている各種設置基準に基づき安全で円滑な交通を確保することが前提であるが、一方で、利用者の快適性と地域の美しい景観に混乱を与えないことが重要である。
- 特に、防護柵などの交通安全施設は、常に景観と安全性の両立を図った質の高いデザイン（周辺景観との融和、他の構造物との融和、構造的合理性に基づいた形状、周辺への眺望の確保、人との親和性等に配慮されたデザイン）とすることが基本である。

■代替策も含め道路附属物等の必要性を十分に検討する

- 道路景観の主役は、沿道に展開される景観（街並み、自然風景等）や歩道上の人々であり、必要以上に道路附属物等を設置することは景観形成上好ましいことではない。
- 道路交通の安全確保に照らして、必ずしも道路附属物等としての機能が求められない場所には、道路附属物を設置しないことを基本とする。
- また、道路附属物等の設置が求められる場所においても、景観に優れた他施設（防護柵の代わりとしての縁石や駒止め）による代替の可能性を検討すべきである。

■道路附属物等の集約化・撤去を検討する

- 道路空間に設置される道路附属物等は、それぞれに求められる機能が異なることから、個別に設置されがちである。しかし、これでは限られた道路空間は、道路附属物等で窮屈となり景観的にも混乱をきたしやすい。道路空間をすっきりとさせ、景観的な向上を目指すためには、道路照明と歩道照明を一体化にするなどの、施設の集約化を検討することが求められる。

■人との親和性に配慮する

- 人と道路附属物等との関係性を考慮することは、オープンカフェ等に代表される道路空間利活用が進みつつある今日、きわめて重要な事項である。歩行者の利用がある場合には、ボルト等の突起物、部材の継ぎ目等により歩行者に危害を及ぼすことのない形状とすることが基本であり、また心理的に危険や不快な形状も避けることが望ましい。

■機能性・経済性に配慮する

- 道路付属物等は、それぞれに目的があって設置されるものであり、本来有すべき機能が発揮されることが前提となる。そのうえで、道路景観を構成する重要な一要素として洗練されるべきものであるが、検討や設置にあたっては、経済性に配慮することが求められる。
- また、道路付属物等は経年的な劣化や事故等による変形または破損が想定される施設であるため、点検や維持修繕の容易性を考慮した素材や形状を選定することが求められる。
- 一方、景観的な配慮が特に必要な地域・道路においては、地域の判断として、特注品による修景が効果的な場合があり、個別の取組として行われることを妨げるものではない。

■地域の景観特性に応じた基本色を設定し、形状や色彩を検討する

- 沿道には、様々な様相の景観が広がっている。同じ路線であっても地形や沿道の土地利用状況、植生等によって道路の景観は大きく異なるものとなる。また、同じ都市部であっても幹線道路と住宅地の生活道路のように道路や沿道のスケールによっても道路の景観は大きく異なる。
- このような沿道の景観の違いによって、道路付属物等の形状や色彩等のあり方も変わることとなる。そのため、道路付属物等の設置検討対象とする区間について、沿道の道路景観を幾つかのタイプに分類し、タイプ別に道路景観と調和する基調色を設定したうえで、各道路付属物等の適切な形状や色彩等を検討することが基本である。

■沿道の関係主体との連携による道路景観の連続性を確保する

- 道路は、線的に連なる構造物であり、その沿道で様々な営為がなされて、街並み等が形成される。道路景観の向上にあたっては、沿道の地域住民や企業、関係機関等との密接な連携と協働に努め、良質な道路景観の連続性を確保することを目指す。
- 特に、景観法の施行を受け、地方自治体において景観計画の策定をはじめとする景観に配慮したまちづくりが進められており、道路をはじめとする公共施設が景観法に基づく景観重要公共施設に指定されることも考えられる。地域のこのような意向を尊重しつつ、道路付属物等の形状や色彩について地域景観との不調和が起こらないように、道路全体として留意することを基本とする。

3-3 整備の仕様について

整備の仕様は以下を基本とする。

(1) まちの景観と調和した整備の工種・仕様の検討

- 整備は歩道舗装・道路照明・横断抑止柵等を対象とするほか、歩道舗装単独での整備など現地の状況に応じて整備する工種を検討する。
- 同一路線内であっても、地域状況を考慮し、区間毎（駅前部、交差点部、単路部等）で仕様を検討する。

(2) 歩道舗装について

- 歩道舗装については、環境に配慮するとともに、景観性・維持管理性・経済性等を考慮し、コンクリート平板・インターロッキングブロック等による整備を検討する。

(3) 道路照明・横断抑止柵について

- 道路照明や横断抑止柵は、景観性・維持管理性・経済性等を考慮した仕様を検討する。

3-4 整備手法等について

整備手法等は以下を基本とする。

(1) まちの景観と調和した整備

- 整備を進めるに当たり、沿道状況や地域のまちづくり等の諸計画との整合、地元との調整など事業の進め方や設計の手順を記載したフロー等の作成について検討し、設計やデザインに反映する。

- これまで整備を進めてきた路線の歩道舗装や道路照明、横断抑止柵について、補修または更新する場合等においては、現場状況に応じて、まちの景観と調和した仕様・デザイン等での整備を検討する。

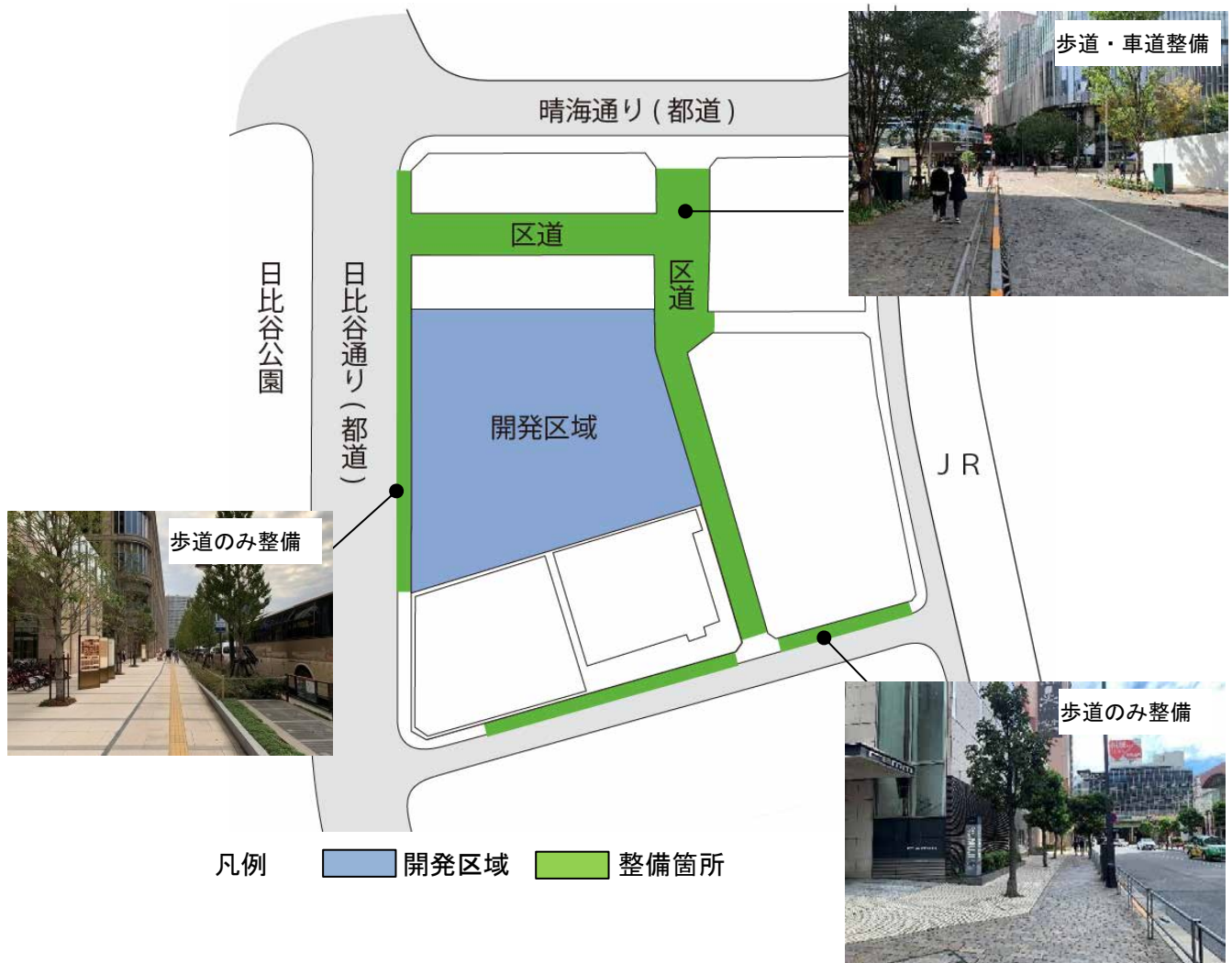
(2) 民間開発等の機会を捉えた整備について

- 整備路線の沿道で都市再生特別地区や都市開発諸制度の活用等による都市開発が予定されている場合には、事業コストの縮減や沿道の街並みと一体となった景観を創出するため、民間事業者等による整備の可能性や一体的な整備について、事業者と調整する。

(参考) 民間で実施した民地と一体的な歩道整備の例 (都市再生特別地区)



写真：日比谷通り (千代田区有楽町一丁目付近)



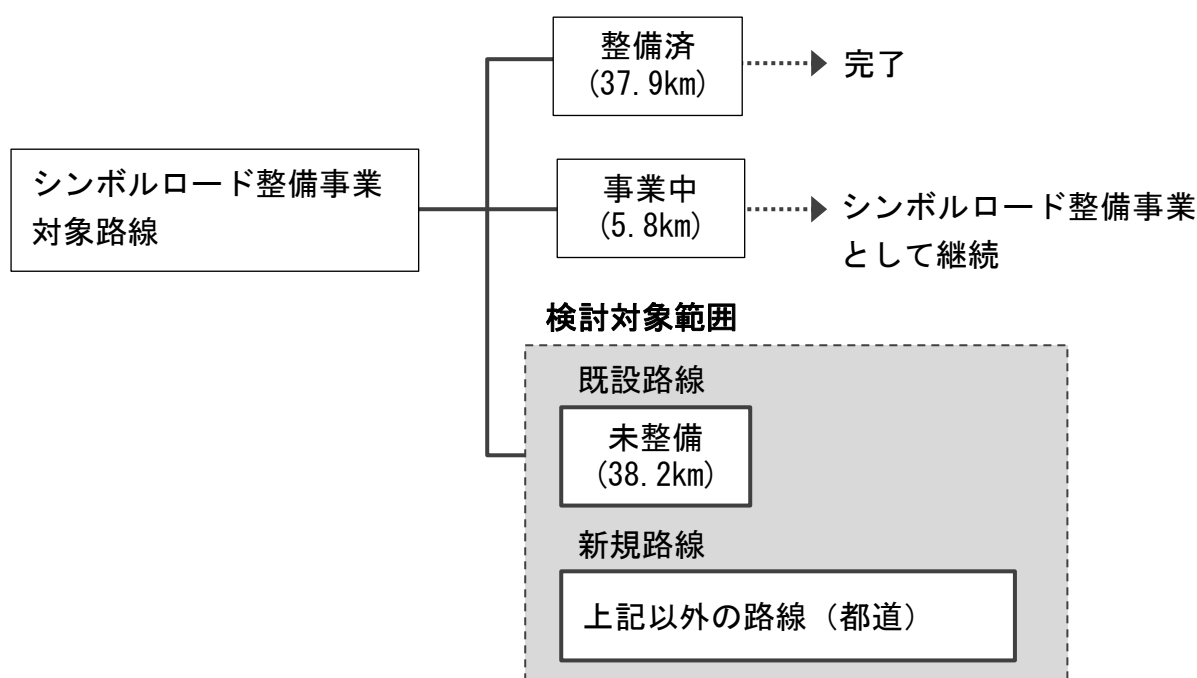
4. 整備路線の考え方

4-1 整備路線の選定について

東京ストリートヒューマン1st事業では、今後10年間で工事着手する路線を選定する。

4-2 検討対象範囲

検討対象範囲は、既設路線の未整備箇所及び新規路線とする。



図：検討対象範囲

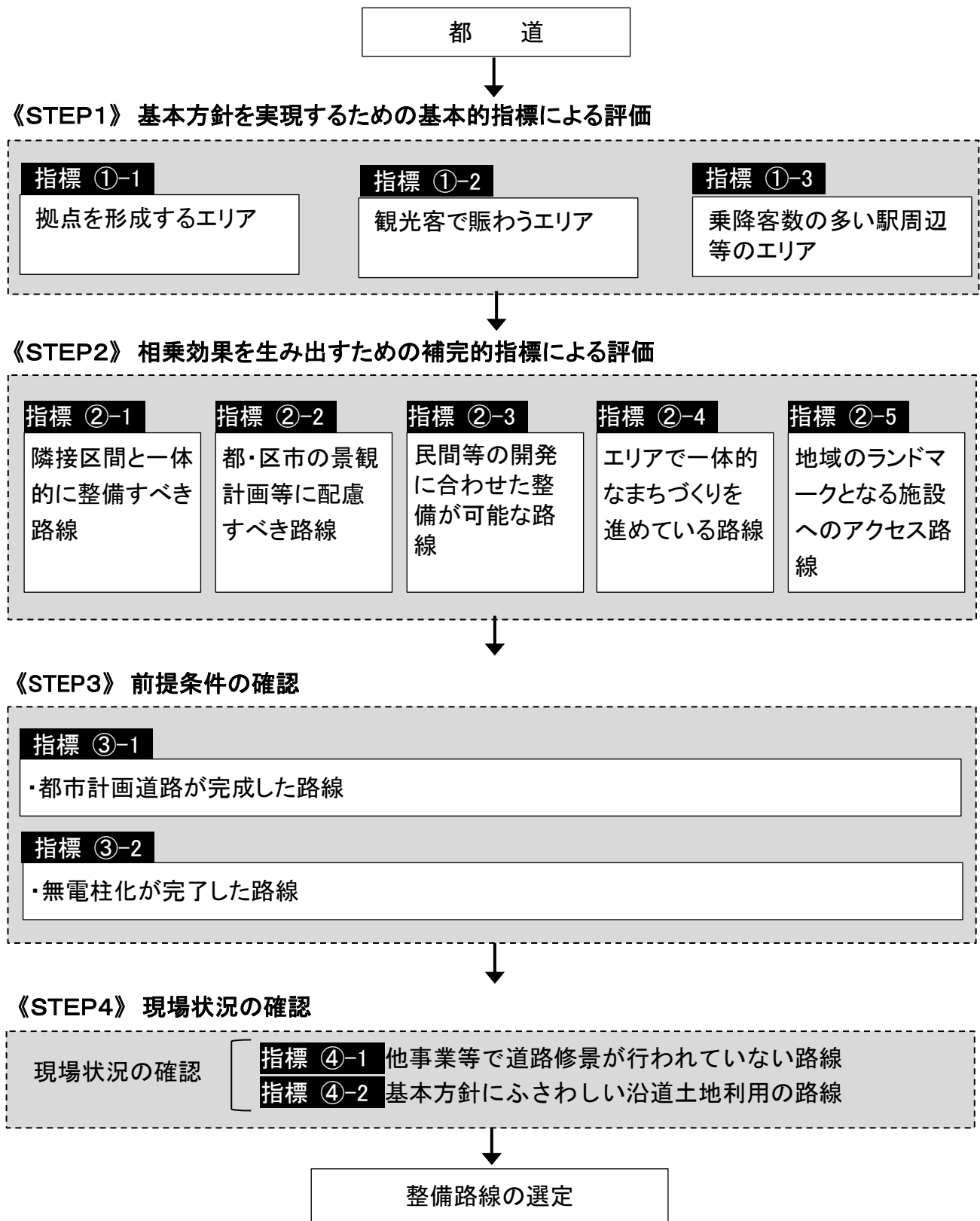
4-3 整備路線の選定視点

基本方針を実現させるため、以下の3つの視点を基に選定する。

1. 多様な機能が集積し、様々な人々が集う
「拠点形成するエリア」
2. 東京を代表する観光地等、国内外から様々な人々が訪れる
「観光客で賑わうエリア」
3. 買い物や通勤・通学など様々な人々が行き交う駅周辺である
「乗降客数の多い駅周辺等のエリア」

4-4 整備路線の選定手順

以下の4ステップによる評価・確認を行い、総合的に整備路線を選定する。



図：整備路線の選定フロー

4-5 STEP 1の指標について

基本方針を実現するため、基本的な指標を設定する。

■指標①-1：拠点形成するエリア

- 高度な都市機能が集積した中核的な拠点地区や、生活に必要な都市機能が集積している地域の拠点地区等では、統一感のある街区の形成など、景観に配慮したまちづくりが進められている。
- これらの地域周辺の路線において、街並みにふさわしい景観を創出することで、まちの魅力や活力向上に寄与する必要がある。
- このことから、拠点を形成するエリアを選定の指標とする。

■指標①-2：観光客で賑わうエリア

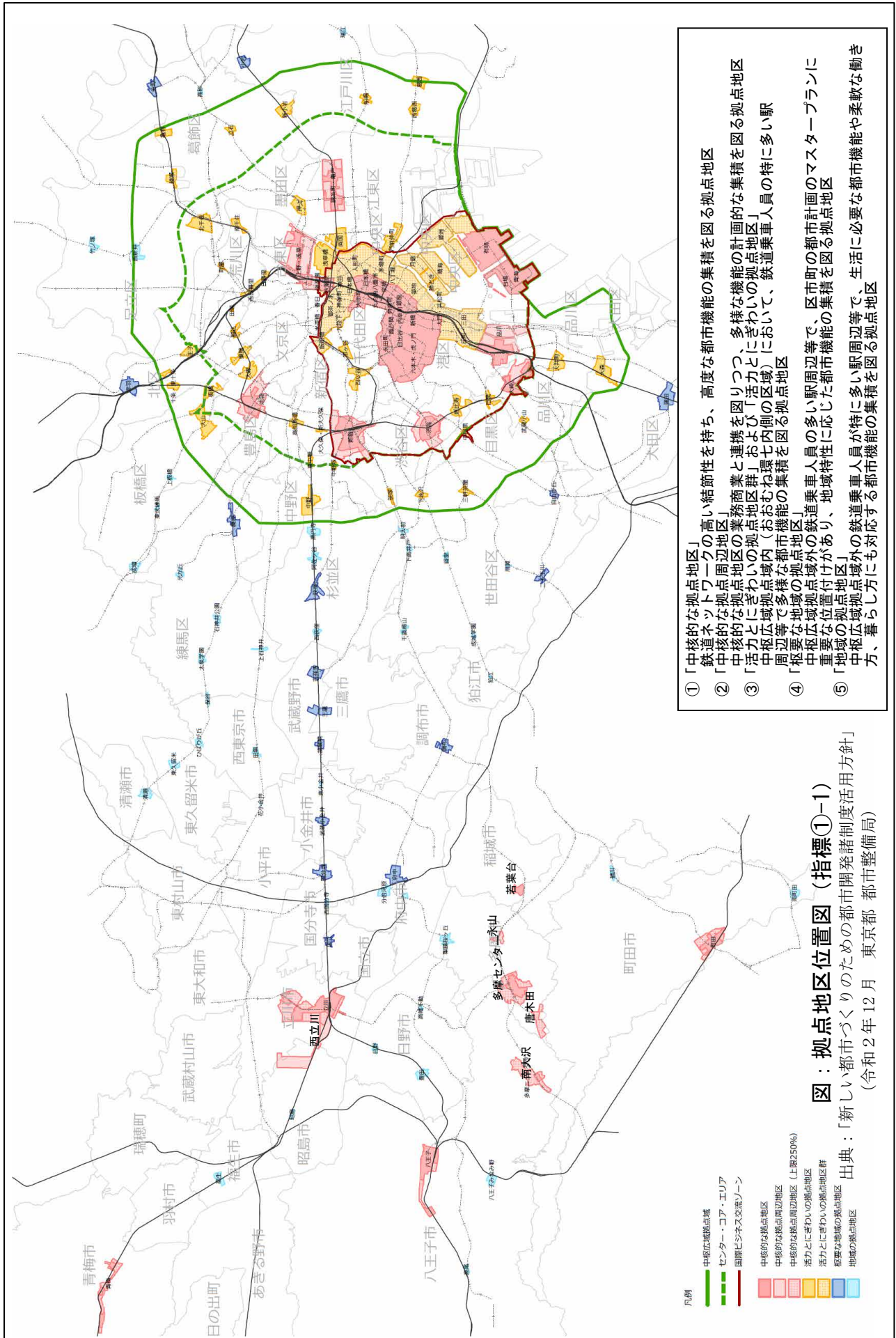
- 東京を代表する観光地など、国内外から様々な人々が訪れる地域の路線において、街並みにふさわしい景観を創出し、観光客等の更なる来訪を促進する必要がある。
- このことから、観光客で賑わうエリアを選定の指標とする。

■指標①-3：乗降客数の多い駅周辺等のエリア

- 主要な駅周辺部においては、買い物や通勤通学など様々な人々が行き交うことから、乗降客数の多い駅周辺等のエリアを選定の指標とする。

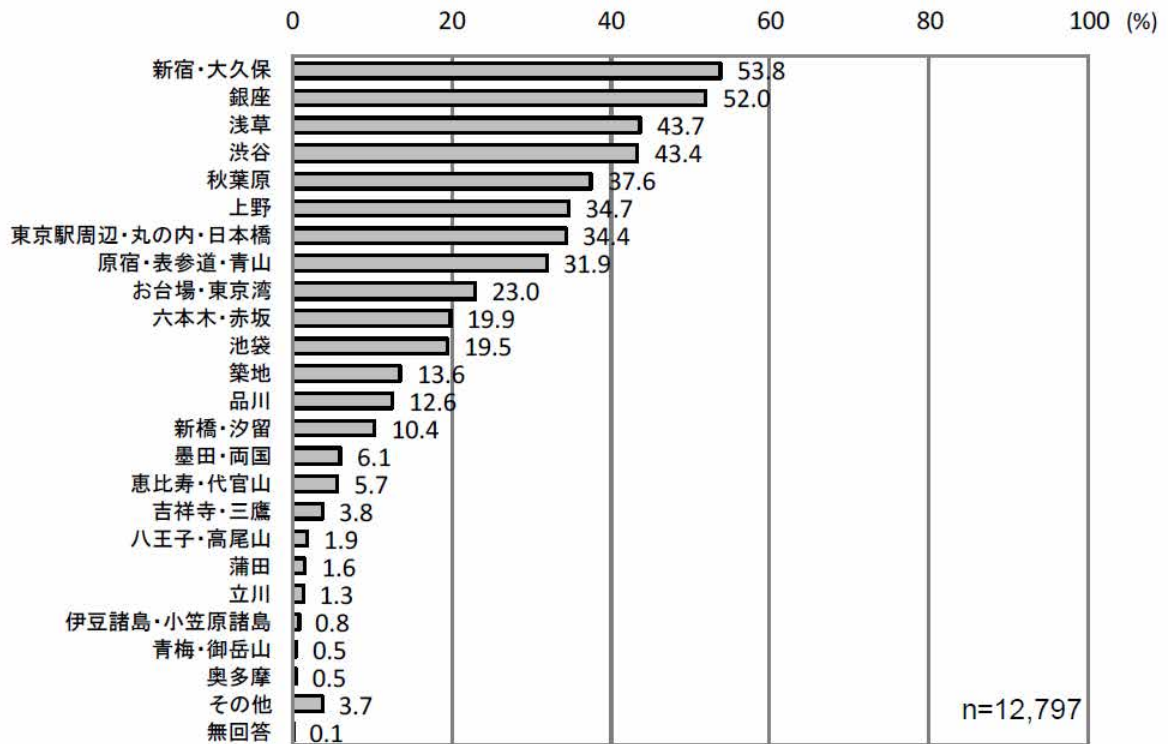
表 適用した指標

指標名	出典	対象路線設定方法
指標①-1 拠点を形成するエリア	「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」 (令和2年12月 東京都 都市整備局)	「中核的な拠点地区」「中核的な拠点周辺地区」「活力とにぎわいの拠点地区群」「活力とにぎわいの拠点地区」「枢要な地域の拠点地区」「地域の拠点地区」のエリアに該当する路線
指標①-2 観光客で賑わうエリア	「平成31年・令和元年国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書」 (令和2年6月 東京都 産業労働局)	訪都外国人旅行者訪問箇所上位の都市において、各区市町村のホームページ等に掲載されている観光施設周辺に該当する路線
指標①-3 乗降客数の多い駅周辺等のエリア	<ul style="list-style-type: none"> ・「国土数値情報駅別乗降客数データ」 (国土交通省 国土政策局) ・多摩の拠点整備基本計画 (平成21年8月 東京都 都市整備局) 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日の平均乗降客数が20万人以上の駅周辺に該当する路線 ・7地区の生活拠点等、乗降客の多い駅周辺に該当する路線



図：拠点地区位置図（指標①-1）
 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」
 （令和2年12月 東京都 都市整備局）

- ① 「中核的な拠点地区」の高い結節性を持ち、高度な都市機能の集積を図る拠点地区
 「鉄道ネットワーク」の「中核的な拠点地区」の業務商業と連携を図りつつ、多様な機能の計画的な集積を図る拠点地区
- ② 「中核的な拠点地区」の業務商業と連携を図りつつ、多様な機能の計画的な集積を図る拠点地区
 「活力」とにぎわいの拠点地区群「おむね七内側の区域」において、鉄道乗車人員の特に多い駅
- ③ 「活力」とにぎわいの拠点地区群「おむね七内側の区域」において、鉄道乗車人員の特に多い駅
 周辺等で多様な都市機能の集積を図る拠点地区
- ④ 「重要な地域」の拠点地区
 「中核的な拠点地区」の業務商業と連携を図りつつ、多様な機能の計画的な集積を図る拠点地区
- ⑤ 「地域の拠点地区」
 中核的な拠点地区域外の鉄道乗車人員が特に多い駅周辺等で、生活に必要な都市機能や柔軟な働き方、暮らし方にも対応する都市機能の集積を図る拠点地区



図：訪都外国人旅行者が訪問した場所（指標①-2）

出典：「平成31年・令和元年 国・地域別外国人行動特性調査報告書」

（令和2年6月 東京都 産業労働局）

4-6 STEP 2の指標について

整備により、相乗効果を生み出すための補完的指標を設定する。

■指標②-1：隣接区間と一体的に整備すべき路線

- 隣接する国道・都道・区市町村道で道路修景等によりまちの景観に調和した整備がされている路線においては、連続性を考慮し、一体的な整備を検討する必要がある。
- このことから、隣接区間と一体的に整備すべき路線を選定の指標とする。

■指標②-2：都・区市の景観計画等に配慮すべき路線

- 都及び各区市の景観計画等により景観形成特別地区や景観重要公共施設（道路）等が指定されている。
- これらのエリアや施設に隣接する路線について、まちの景観と調和した整備を検討する必要がある。
- このことから、区市の景観計画等の景観形成地区への位置付けや、景観重要公共施設の位置付け等を選定の指標とする。

■指標②-3：民間等の開発に合わせた整備が可能な路線

- 民間等の開発に合わせ、整備が可能な路線においては、沿道建築物や公開空地等と一体となった景観の創出を検討する必要がある。
- このことから、民間等の開発に合わせた整備が可能な路線を選定の指標とする。

■指標②-4：エリアで一体的なまちづくりを進めている路線

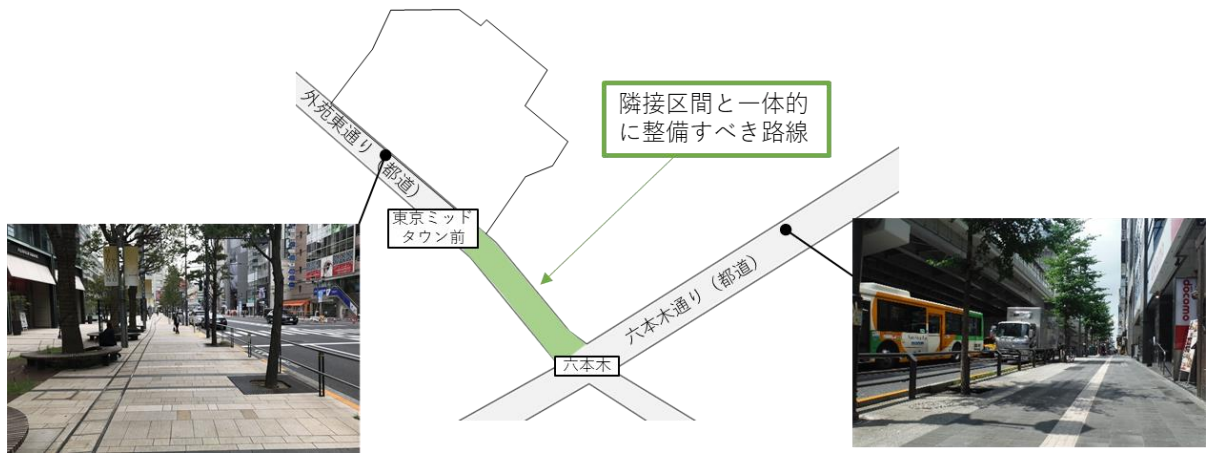
- エリアマネジメント等、エリアで一体的なまちづくりを進めている地域では、地域美化やイベントの開催など、地元のまちづくりに対する意識が醸成されており、整備により相乗効果をもたらす。
- このことから、沿道のエリアで一体的なまちづくりを進めている路線を選定の指標とする。

■指標②-5：地域のランドマークとなる施設へのアクセス路線

- 地域のランドマークとなる施設（神社仏閣、集客施設、人気観光スポット等）と駅を結ぶ路線においては、多様な人々が行き交うことから、整備を検討する必要がある。
- このことから、最寄りの鉄道駅から、地域のランドマークとなる施設へのアクセス路線を選定の指標とする。

指標②-1：隣接区間と一体的に整備すべき路線の具体例

(例) 外苑東通り(港区六本木四丁目付近)



隣接区間は、まちの景観と調和した整備がされている。

指標②-2：都・区市の景観計画等に配慮すべき路線で適用した指標

(例) 台東区景観計画

景観基本軸 景観形成特別地区	<ul style="list-style-type: none"> ○景観基本軸（浅草通り） ○景観基本軸（中央通り） ○景観形成特別地区（上野恩賜公園周辺） ○景観形成特別地区（旧岩崎邸庭園） ○景観形成特別地区（隅田公園周辺） ○景観形成特別地区（浅草寺周辺） ○景観形成特別地区（浅草六区地区） <p style="text-align: right;">等</p>
景観重要公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ○浅草通り（都道） ○中央通り（都道） ○かっぱ橋本通り（区道） ○雷門通り（区道） <p style="text-align: right;">等</p>

景観計画以外で、各区市の条例等で定めている景観に配慮すべきエリア等についても指標に設定する。

指標②-3：民間等の開発に合わせた整備が可能な路線で適用した指標

指標名	出典
再開発等促進区を定める地区計画	「再開発等促進区を定める地区計画一覧」 (平成31年3月31日告示まで) 都市整備局
高度利用地区	「高度利用地区指定一覧」 (平成31年3月31日現在) 都市整備局
特定街区	「特定街区プロジェクト一覧」 (令和2年6月更新) 都市整備局
都市再生特別地区	「東京都における都市再生特別地区決定一覧」 (令和2年10月6日現在) 都市整備局

指標②-4：エリアで一体的なまちづくりを進めている路線で適用した指標

指標名	出典
街並み景観重点地区	「街並み景観重点地区の指定について」 (令和2年9月更新) 都市整備局
エリアマネジメントの実施エリア	「市街地整備におけるエリアマネジメントの手引 (第2版)」(平成28年3月) 都市整備局 等

指標②-5：地域のランドマークとなる施設へのアクセス路線で適用した指標

指標名	出典
地域のランドマークとなる施設	人気観光スポット等を紹介する民間のホームページ(複数)を参考に、ランドマークとなる施設を設定

4-7 STEP 3の指標について

前提条件を確認するための指標を設定する。

■指標③-1：都市計画道路が完成した路線

- 基本方針の「安全・安心・快適」を実現するためには、歩行者や車いす使用者同士のすれ違いが十分可能な歩道幅員を確保する必要がある。
- また、都市計画道路の整備時に拡幅工事が実施されることから、都市計画道路が未完成の路線は整備路線の対象外とする。
- 以上を踏まえ、都市計画道路が完成した路線を対象とする。

■指標③-2：無電柱化が完了した路線

- 基本方針の「風格ある景観」を実現するためには、電柱や電線無くし、都市景観の向上が必要である。
- また、基本方針の「安全・安心・快適」を実現するためには、歩道内の電柱無くし、歩行者や車いす同士のすれ違いが十分可能な歩道幅員とする必要がある。
- さらに、無電柱化を予定している路線は無電柱化実施時に埋設工事等が生じることから、整備路線の対象外とする。
- 以上を踏まえ、無電柱化が完了した路線を対象とする。

4-8 STEP 4の指標について

現場状況を確認するための指標を設定する。

■指標④-1：他事業等で道路修景が行われていない路線

- 現地状況を確認し、他事業（街路事業や無電柱化事業など）において、道路修景（まちの景観と調和した整備）が完了している路線は、整備路線の対象外とし、道路修景が未実施の路線を整備対象とする。

■指標④-2：基本方針にふさわしい沿道土地利用の路線

- 沿道の建物の集積状況や土地の利用状況を調査し、基本方針にふさわしい路線を整備対象とする。

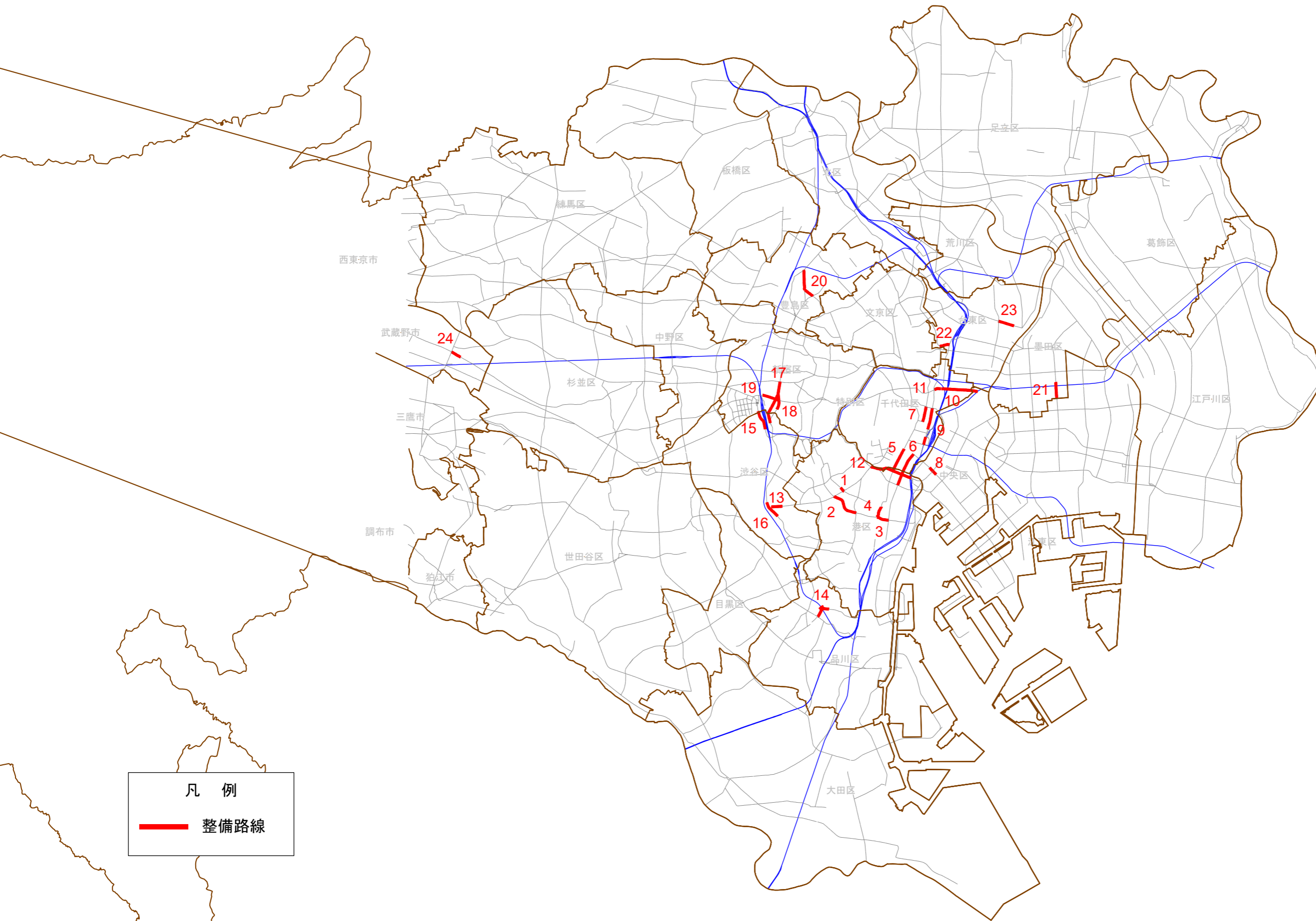
5. 整備路線

以上の指標により、令和3年度より10ヵ年で工事着手する路線を以下に示す。

	路線名または通称道路名	対象区間	距離 (Km)
1	外苑東通り	東京ミッドタウン前交差点～六本木通り	0.2
2	主319 環状三号線	六本木通り～新一の橋交差点	1.0
3	主319 環状三号線	桜田通り～日比谷通り	0.4
4	主301 白山祝田町線	東京タワー前交差点～桜田通り	0.4
5	主301 白山祝田町線	内堀通り～外堀通り	0.8
6	日比谷通り	内堀通り～環二通り	1.2
7	日比谷通り	永代通り～神田橋交差点	0.5
8	晴海通り	銀座五丁目～万年橋西交差点	0.3
9	特402 錦町有楽町線	外堀通り～東京国際フォーラム西交差点	1.0
10	靖国通り	中央通り～江戸通り	1.3
11	靖国通り	外堀通り～中央通り	0.2
12	外堀通り	六本木通り～新橋駅銀座口前交差点	1.5
13	六本木通り	青山通り～渋谷二丁目交差点	0.4
14	主317 環状六号線	東五反田二丁目～山手通り	0.6
15	特414 四谷角筈線	代々木駅交差点～甲州街道	0.7
16	明治通り	並木橋交差点～宮益坂下交差点	0.6
17	明治通り	千駄ヶ谷五丁目～新宿七丁目交差点	1.4
18	明治通り	甲州街道～新宿五丁目	0.5
19	靖国通り	新宿大ガード東交差点～新宿五丁目東交差点	0.6
20	特435 音羽池袋線	明治通り～東池袋駅前交差点	1.0
21	四ツ目通り	四之橋北詰交差点～錦糸公園前交差点	0.6
22	不忍通り	中央通り～池之端一丁目交差点	0.4
23	言問通り	国際通り～馬道交差点	0.6
24	五日市街道	吉祥寺駅北交差点～吉祥寺通り	0.3
25	府中街道	大國魂神社西交差点～宮西町二丁目	0.3
26	府中街道	泉町交差点～西国分寺駅南入口交差点	0.5
27	一153 立川昭島線	立川北駅前交差点～昭和記念公園あけぼの口交差点	0.2
合計			17.5

なお、上記以外においても、地元要望や沿道開発の状況等により、必要に応じて道路の新設や拡幅、無電柱化事業等、歩道の改築を行う際に、各々の事業において道路の修景を検討することができる。

※主：主要地方道、特：特例都道、一：一般都道



凡 例

— 整備路線



凡 例

— 整備路線

