



江東区道路網整備計画



令和4年（2022年）3月

江東区

目 次

第1章	道路網整備基本方針について	1
1	道路網整備基本方針とは	1
2	位置付け	1
3	基本方針の策定方法	2
4	目標年次	2
第2章	江東区を取り巻く状況	3
1	人口動態	3
2	土地利用	4
第3章	道路網の整備状況と将来の交通量推計	8
1	道路網の整備状況	8
2	自動車交通量の将来推計(概要)	10
	(1) 現況の自動車交通量	10
	(2) 将来の自動車交通量	10
3	道路網整備の方向性	10
第4章	基本方針の着眼点	12
1	道路の機能	12
2	道路の分類	13
第5章	道路網整備基本方針	14
1	通行機能としての整備基本方針	14
	(1) 車道の整備方針	14
	① 幹線道路	14
	② 地区主要道路	15
	③ 生活道路	16
	(2) 歩道の整備方針	17
	(3) 自転車通行空間の整備方針	18
2	収容空間機能としての整備基本方針	19
3	アクセス・滞留・賑わい空間としての整備基本方針	20
	(1) 交通結節点の機能強化	20
	(2) 路線整備の動向	20
	(3) コミュニティサイクルの整備状況	20
	(4) 道路空間の新たな利活用の動き	24
	(5) 「人」中心の道路空間の創出	25
4	環境空間・防災空間機能としての整備基本方針	25
5	道路網整備基本方針 まとめ	26

— 目 次 —

第 6 章	道路網整備計画の策定	27
1	道路網整備路線の選定	27
2	道路網整備計画 幹線道路（区全域）	28
3	道路網整備計画 地区主要道路（区全域）	29
4	道路網整備計画 地区主要道路（深川地域）	30
5	道路網整備計画 地区主要道路（城東地域）	31
6	道路網整備計画 地区主要道路（南部地域）	32
資 料 編		
(1)	用語解説	34

（表紙）都市計画道路補助 115 号線（江東区大島 2-2 付近より撮影）

第1章 道路網整備基本方針について

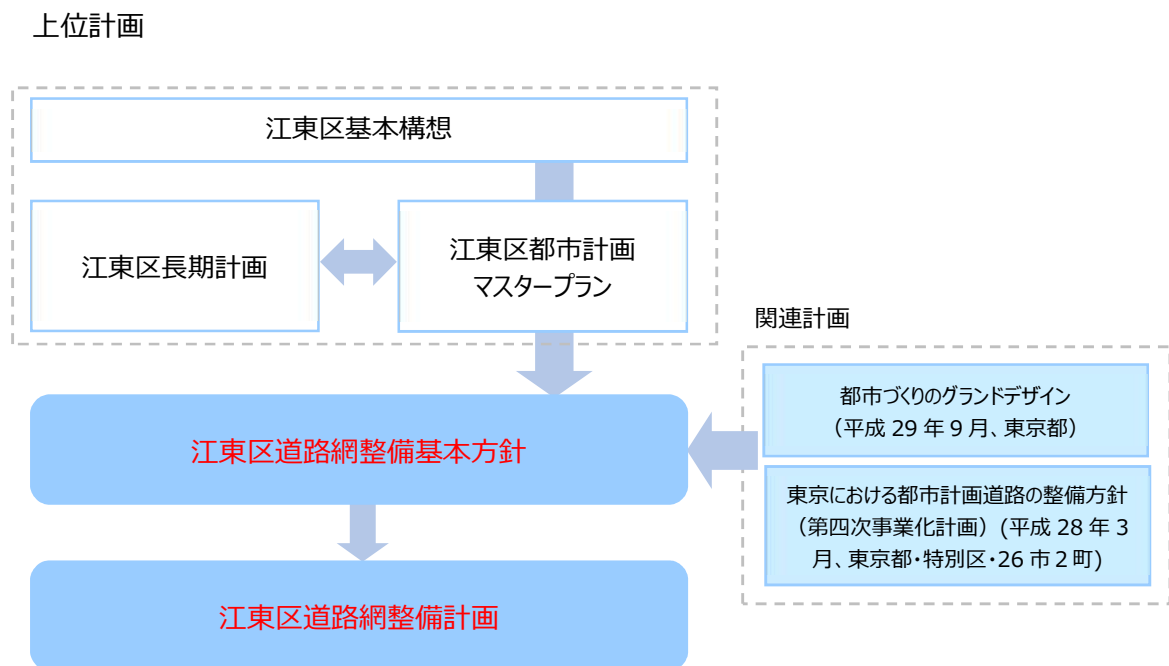
1 道路網整備基本方針とは

道路網整備基本方針（以下、本基本方針）とは、誰もが安全で快適に移動できる道路環境づくりを進めるため、将来的な道路ネットワーク整備の方向性を示したものです。

2 位置付け

本基本方針の上位計画としては「江東区基本構想」、「江東区長期計画」、「江東区都市計画マスタープラン」等があります。また、関連計画としては、東京都の都市づくりのグランドデザインや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）があります。

本基本方針策定にあたっては、「江東区都市計画マスタープラン」の分野別計画として連携させるとともにこれらの上位計画や関連計画と十分な整合を図りました。（図－1）



図－1 基本方針の位置付け

3 基本方針の策定方法

本基本方針の策定にあたり、上位計画である都市計画マスタープランにおけるまちづくり方針に沿った道路網整備の取組を示します。

また、既存の道路における具体的な整備手法を示すとともに、今後の区内の交通動向を見据えた新たな幹線道路ネットワークや、時代の変化に対応した道路空間の方針を示します。

更に検証結果をもとに、地域ごとの整備対象路線を選定した「江東区道路網整備計画」を策定します。

4 目標年次

計画の目標年次は都市計画マスタープランに合わせ、概ね 20 年後（2040 年代）に設定し、都市の長期的な将来像を見据えた道路網の方針を示します。

本基本方針は、今後の社会情勢などの変化に柔軟に対応するため、必要に応じて関係者と協議し、見直しを行います。

第2章 江東区を取り巻く状況

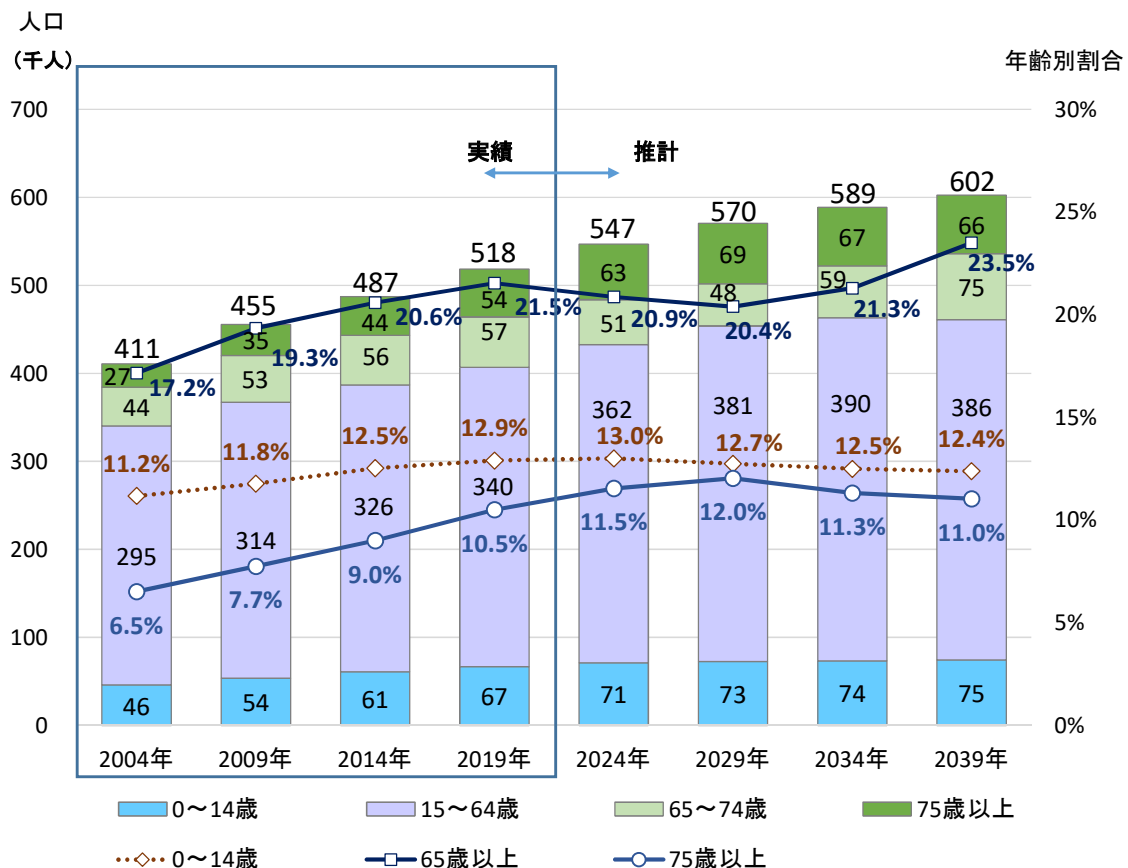
本基本方針を定めるための重要な要素として、区の人口動態や近年の土地利用、社会状況の動きを踏まえ、本基本方針を定めていきます。

1 人口動態

区全体の人口は、今後も当面の間、増加することが予測されています。ただし地域・地区別でみると、南部地域と深川地域、城東北部地区で人口増加が予測されている一方、城東南部地区で緩やかながら人口減少が予測されています。

年齢別割合では、14歳以下の若年層及び65歳以上の高齢層における人口割合の増加が予測されています。（図－2）

人口動態の変化に対応するため、安全で快適に移動できる道路ネットワークの整備を着実に推進していくと共に、将来的な交通状況の変化を見据えて、更なるネットワークの充実や、人の移動や滞留を円滑にする一部区間の改良、効率的に移動できる公共交通ネットワークや自転車利用など多様な移動手段を利用できる道路環境づくりが必要です。



図－2 年齢別将来人口推計

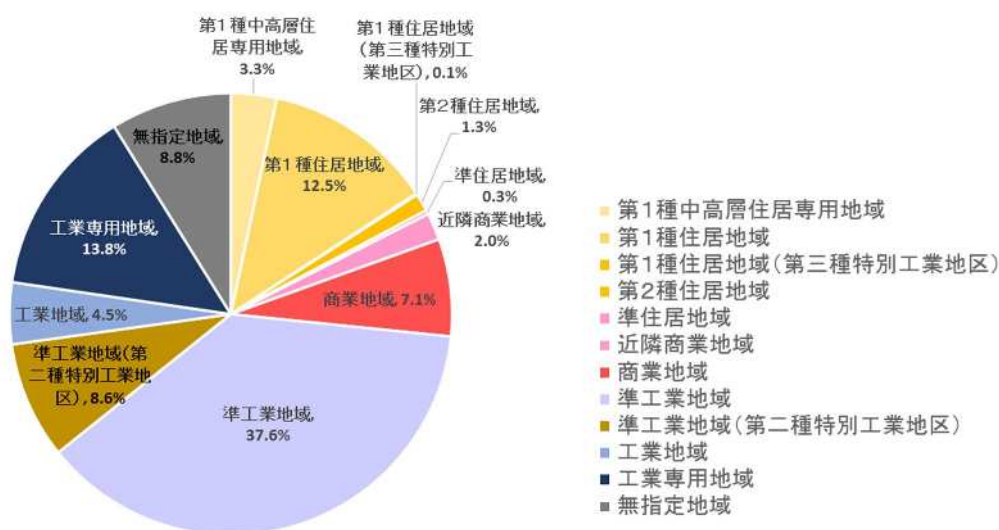
（実績値）住民基本台帳／（推計値）江東区長期計画における将来人口の推計について（速報版）を基に作成

2 土地利用

用途地域※¹については、昭和 25 年の建築基準法制定当初から、区の元々の土地利用の経緯もあり、区内の広範囲が準工業地域に指定され、現在も約半分を占めています（図－3）。

また、用途地域における準工業地域の指定割合は依然高いものの、近年では工業系が減少し、住宅系が増加しています（図－4）。

既存の工場と近接する住宅が増えていることが推察され、工場にとっての操業環境と居住者にとっての住環境の共存可能な道路整備が求められています。



図－3 江東区における用途地域指定内訳

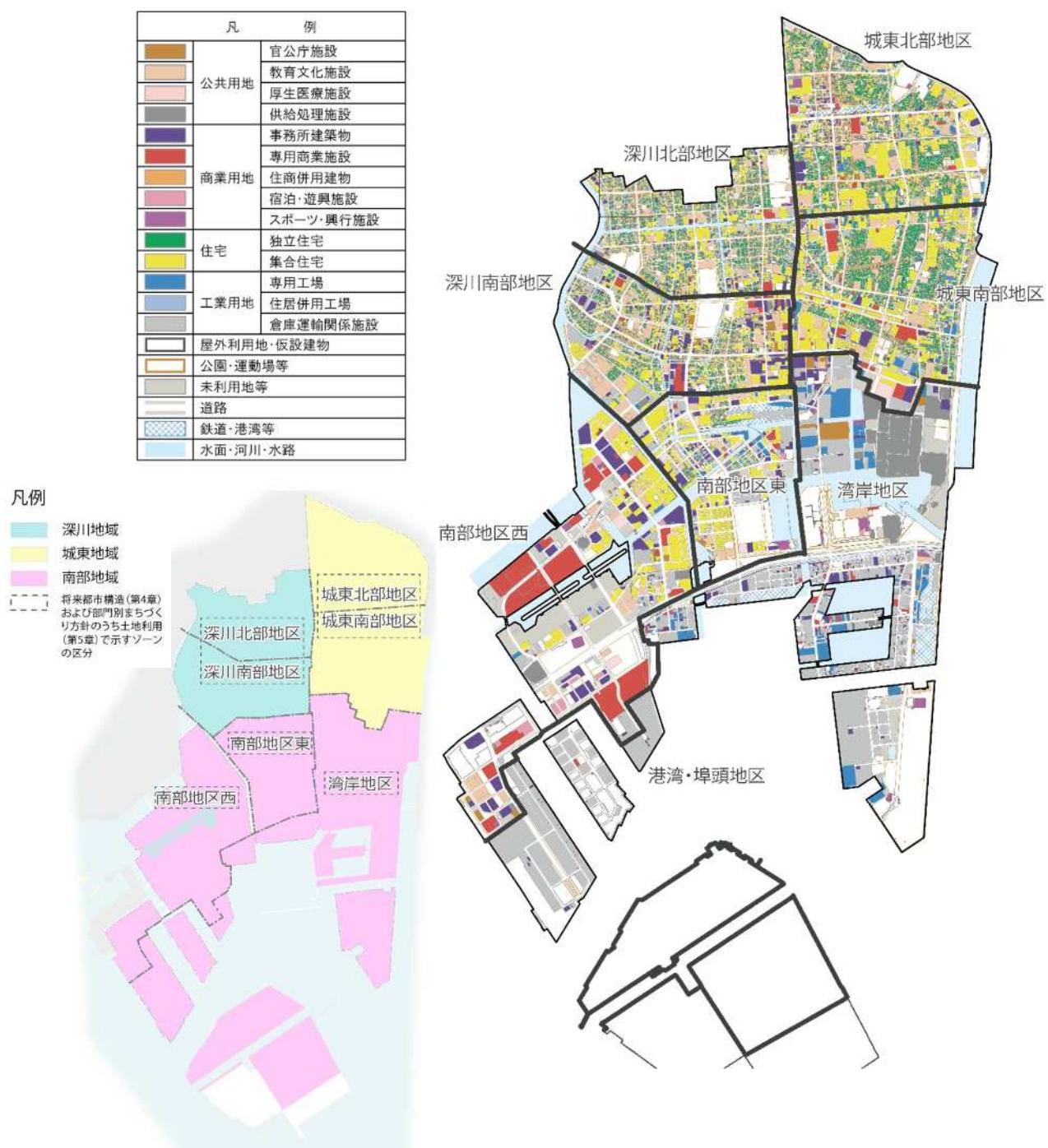
平成 29 年都市計画現況調査（都市計画年報）を基に作成



図－4 土地利用構成比の変化（宅地面積に対する分類比率）

出典：平成 28 年度 江東区土地利用現況調査報告書（平成 30 年 3 月）

本区の土地利用状況を以下に示します（図－５）。



図－５ 地域・地区別土地利用現況図

出典：江東区土地利用現況図（平成 28 年）／
地域・地区区分：次期都市計画マスタープラン（素案）のまちづくり基本方針

地域別には以下の特徴があります。

- **深川地域**

関東大震災後の震災復興の土地区画整理事業^{※2}により、比較的道路基盤が整備されています。また、住宅系と工業系、商業系が混在した複合的な土地利用になっています。

- **城東地域**

大規模な集合住宅が多数立地しており、住宅系・商業系土地利用が多くを占めています。また、幅員が狭い道路が多い地域があります。

- **南部地域**

地区により土地利用が異なっていますが、道路については、土地区画整理事業による整備が推進されたこともあり、比較的広い道路が整備されています。

- **南部西地区**

マンションやオフィスビルなど開発が進行中である地区

- **南部東地区**

住宅系を中心に、業務・工業系・空地系等様々な土地利用が混在している地区

- **湾岸地区**

工業系・空地系土地利用を中心として物流拠点となっている地区

特に、湾岸地区の新木場、若洲周辺は、京浜・京葉の臨海工業地帯を結ぶ陸路の物流拠点が形成されているだけでなく、青海コンテナふ頭や東京港フェリーふ頭（有明）、若洲建材ふ頭など、海運の物流拠点が形成されています。今後も国際物流拠点として、物流機能の一層の強化が求められます。

東京都における都市再開発の方針^{※3}（図－6）では、南部地域を中心に再開発促進地区が定められ、工場跡地などの大規模な土地利用転換が進んでいます。

土地利用転換により、住宅やオフィス、大型商業施設などの複合的な機能を備えた市街地の整備が進んでいます。大規模な再開発によって、利便性や快適性などの地域の魅力が向上することで、居住者、就業者、観光客などの増加が見込まれ、多様なニーズに対応できる都市づくりに応じた道路環境づくりが必要です。



(江東区) 再開発促進地区	
江 1	亀戸・大島・小松川地区
江 5	臨海副都心地区
江 7	豊洲地区
江 8	東雲地区
江 9	新砂三丁目地区
江 12	北砂地区
江 13	潮見二丁目地区
江 14	東京都心・臨海地域
江 15	大島三丁目地区
江 16	亀戸六丁目地区

(江東区) 誘導地区	
江ア	亀戸
江イ	塩浜・枝川・潮見・辰巳
江ウ	門前仲町・越中島
江オ	東陽
江カ	小名木川駅周辺
江キ	南砂・新砂
江ク	木場一丁目
江ケ	佐賀二丁目
江コ	新木場一丁目
江サ	門前仲町

図－6 東京都における都市再開発の方針

出典：東京都都市整備局

「東京都における都市再開発の方針」（令和3年3月東京都決定）位置図（江東区部分）

第3章 道路網の整備状況と将来の交通量推計

本基本方針を定めるため、現在の道路網の整備状況や計画などを示すとともに、現在及び将来の交通量推計に基づいた道路網整備の基本方針を示します。

1 道路網の整備状況

江東区では、都市計画道路や湾岸部の臨港道路を中心とする幹線道路を骨格として道路網が形成されています。(図－7) このうち、区内都市計画道路の整備延長(既成区間含む)は、約88kmとなっています。引き続き都市計画道路における事業中・未着手の区間の整備を検討する必要があります。(表－1)

また臨港道路については、東京港港湾計画に基づき東京都による整備が行われています。

表－1 都市計画道路の整備状況(令和4年3月)

整備状況	延長	比率
整備済み	80.00km	84.3%
既成区間	8.45km	8.9%
事業中	3.68km	3.9%
未着手	2.81km	2.9%
計画延長	94.94km	100.0%

※延長は全て四捨五入

都市計画道路：都市計画法第15条及び施行令第9条第2項に基づき定められた都市計画上の道路。道路法の道路のうち、都市施設もしくは根幹的都市施設として都市計画の定めがなされた道路のことをいいます。

臨港道路：港湾法第2条第5項に基づき定められた臨港交通施設上の道路。港湾と背後地を円滑に結びつける機能を持つ道路のことをいいます。



図－7 幹線道路網の整備状況（令和4年3月時点）

2 自動車交通量の将来推計（概要）

(1) 現況の自動車交通量

主な幹線道路における近年の自動車交通量について示します。平成 17, 22, 27 年度の道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）※⁴によると、江東区内の現況の交通量は、深川地区・城東地区では東西方向の道路の交通量が比較的多く、特に国道 14 号線（京葉道路）では約 4 万台/日となっています。また南部地区・湾岸地区では都道晴海通りや国道 357 号線（湾岸道路）が比較的交通量が多く 3～4 万台/日となっています。

経年変化を見ると、区道においては、区全域で交通量が減少しており、平成 17 年度と比べると平成 27 年度では約 0.6～0.9 倍の交通量となっています。一方、国道や都道などの幹線道路では交通量が増加しているものが存在し、南部地区の都道晴海通りで約 1.1 倍・湾岸地区の首都高速湾岸線で約 1.4 倍の交通量となっている区間があります。

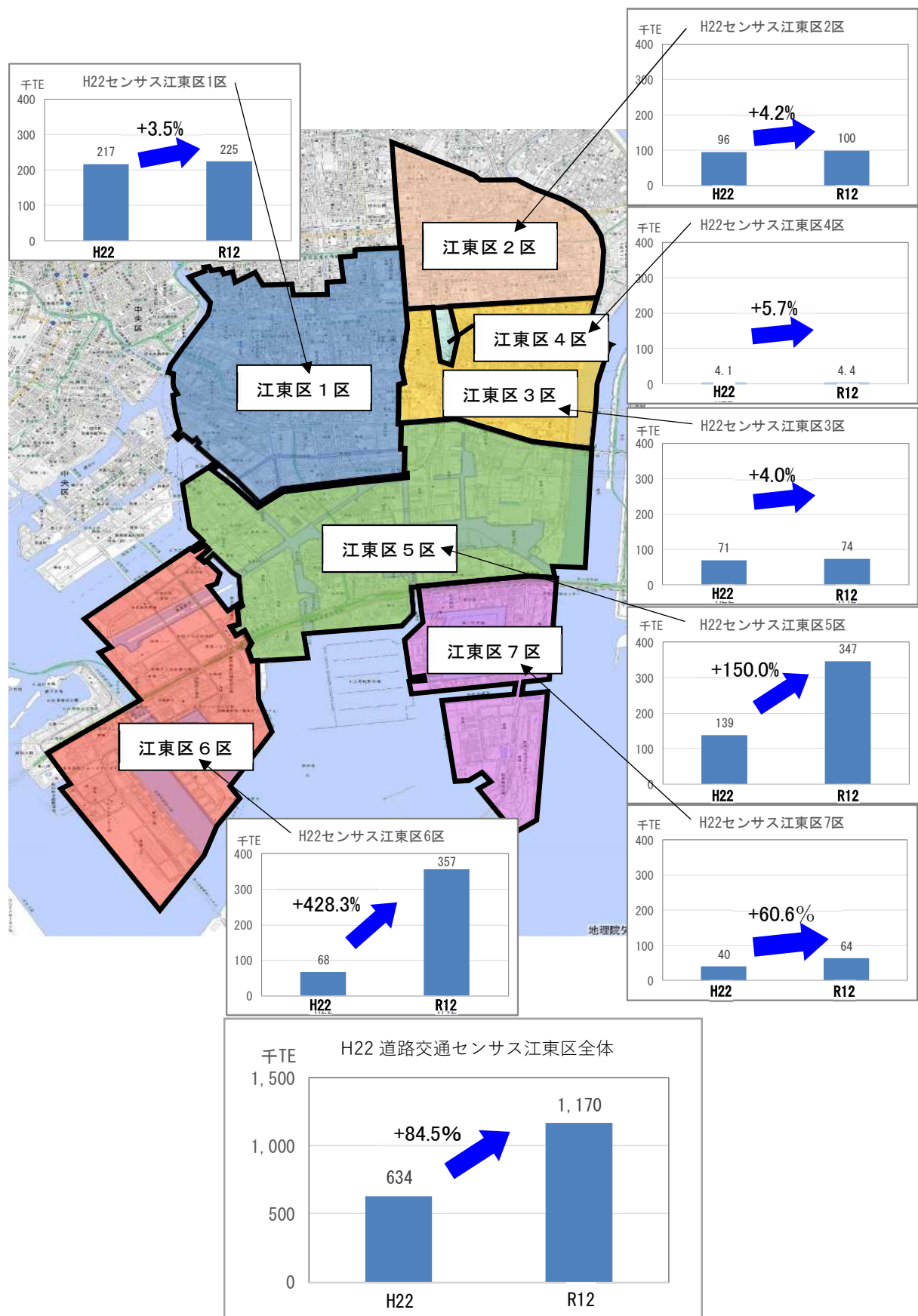
(2) 将来の自動車交通量

将来的な道路ネットワークの整備を検討するためには、将来の自動車交通量を推計する必要があります。本基本方針では、平成 22 年道路交通センサスの調査結果と人口推計値を用いて、令和 12 年時点の江東区内自動車交通量推計を行いました。（図－8）

結果としては、江東区全体で交通量が平成 22 年時点と比較して約 1.8 倍に増加する推計となりました。ただし、江東区の各地域の交通量が一律で増加する結果とはなっておらず、南部地域・湾岸地区では約 1.6 倍～約 5.3 倍と大幅に増加する一方で、深川地域・城東地域における交通量は、1.03～1.06 倍程度の微増にとどまっています。南部地域においては、当エリアにおける急速な土地利用転換などの要因により交通需要が急増すると考えられます。

3 道路網整備の方向性

江東区のこれまでの道路整備は、将来交通量を予測して整備されているため、交通量が 1.8 倍に増加する推計であっても、道路の交通容量が著しく不足する路線はほとんどなく、ネットワークとしては良好であると言えます。ただし今後も土地利用転換が見込まれるエリアなどにおいては、広域的な道路ネットワークを補完する路線の整備を検討する必要があります。



図－8 H22 道路交通センサス結果と R12 交通量推計予測の比較

※単位のトリップエンド(TE)とは1つのトリップにおける出発地と到着地のこと

第4章 基本方針の着眼点

3章で示した道路網整備の方向性を踏まえながら、道路の求められる多様な機能を整理し、機能ごとに基本方針を示します。

1 道路の機能

道路の計画・設計にあたっては、3章で示された通り、自動車等の円滑な交通を実現する広域的な道路ネットワークを補完する路線の整備を進めていく一方で、子供や高齢者までを含む様々な利用者の通行・アクセス・滞留の機能や、公共空間としての機能など道路の多様な機能を重視した考え方をもとに整備を進めていく必要があります。

各機能と整備項目を下記に示します（表－2）。

表－2 道路の多様な空間機能との関連性

機能の分類		整備項目
交通機能	通行機能	道路の分類に応じた体系的な道路ネットワークの整備
	アクセス機能	駅舎・駐輪場・交通結節点・商店街・観光拠点・公園との一体化など
	滞留機能	
空間機能	賑わい機能	
	収容機能	無電柱化・駅舎・駐輪場等
	環境機能	道路緑化・公園等との一体化・景観（無電柱化など）
	防災機能	無電柱化・啓開道路・延焼防止・輸送路

※各機能は重複する場合もあります

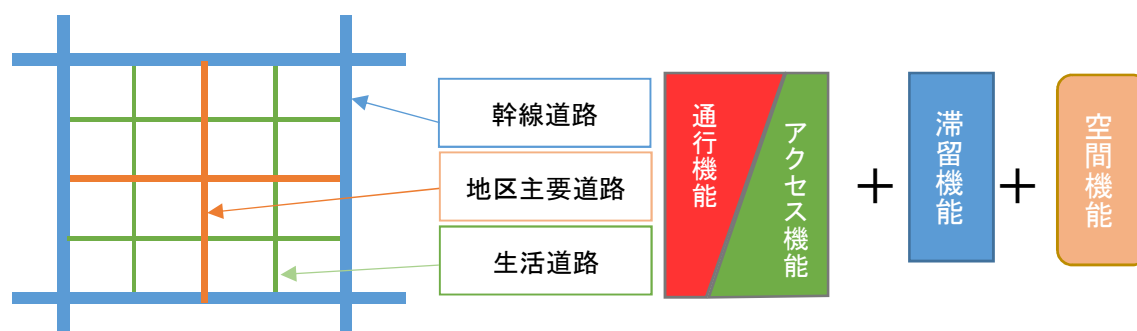
2 道路の分類

表－２に記載した通行機能に基づく道路網整備を検討していくうえで、体系的な道路ネットワークを形成する道路の分類を下記に示します（表－３）。

表－３ 道路の分類

分 類	機 能	道路の配置間隔
幹線道路	都市の骨格を形成し、広域に渡る交通を担う広い幅の道路	概ね 1 km～1.5 km
地区主要道路	地区の骨格を形成し、地区内の住民の交通や生活の軸となる道路	概ね 500m
生活道路	個々の住宅へのアクセスのため、住民が日常的に利用する狭小な道路	

幹線道路や地区主要道路では、誰もが円滑、快適に通行できること重要なため、適切な通行機能の確保を重視しつつも、その他の滞留機能や空間機能等についても考慮していく必要があります（図－９）。



図－９ 道路の分類と機能

第5章 道路網整備基本方針

4章で述べた機能ごとに、本基本方針を説明していきます。

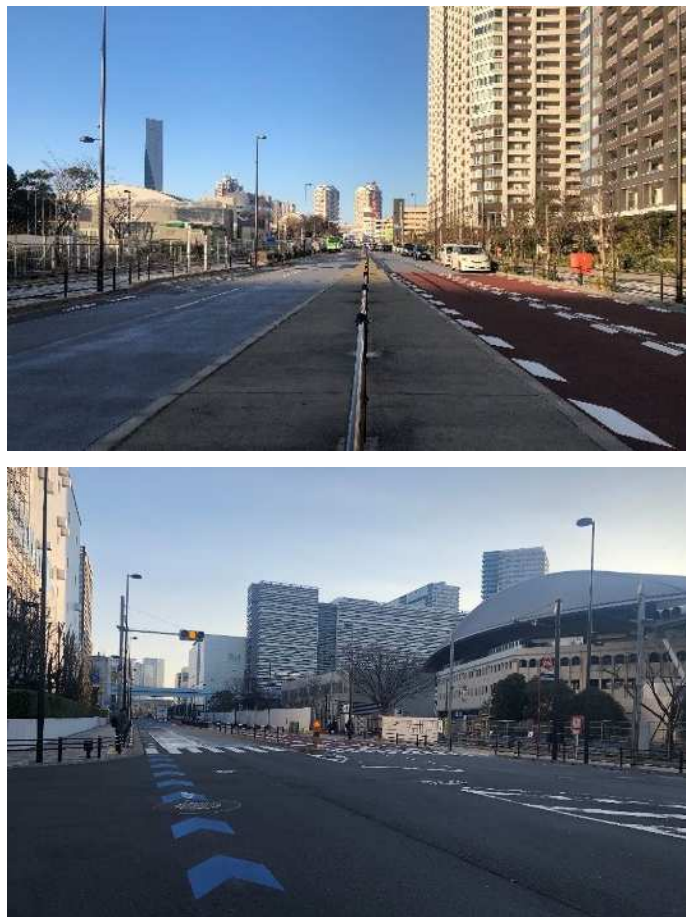
1 通行機能としての整備基本方針

(1) 車道の整備方針

① 幹線道路

幹線道路は広域的な交通を処理すると共に、都市の骨格を形成する道路です。本区では道路構造令による第4種第2級以上（4,000台～/日）を目安とします（図－10）。

幹線道路の整備は、区内の今後の都市開発による交通量の増加、良好なまちづくりに配慮し広域的交通の円滑化、防災性の向上、物流の支援、都市内の骨格形成などの機能確保・向上のための整備・改良を進めます。また、将来予測の結果から広域的なネットワークを補完する新たな幹線道路を構想路線として定め、中長期的な視点から整備を検討します。

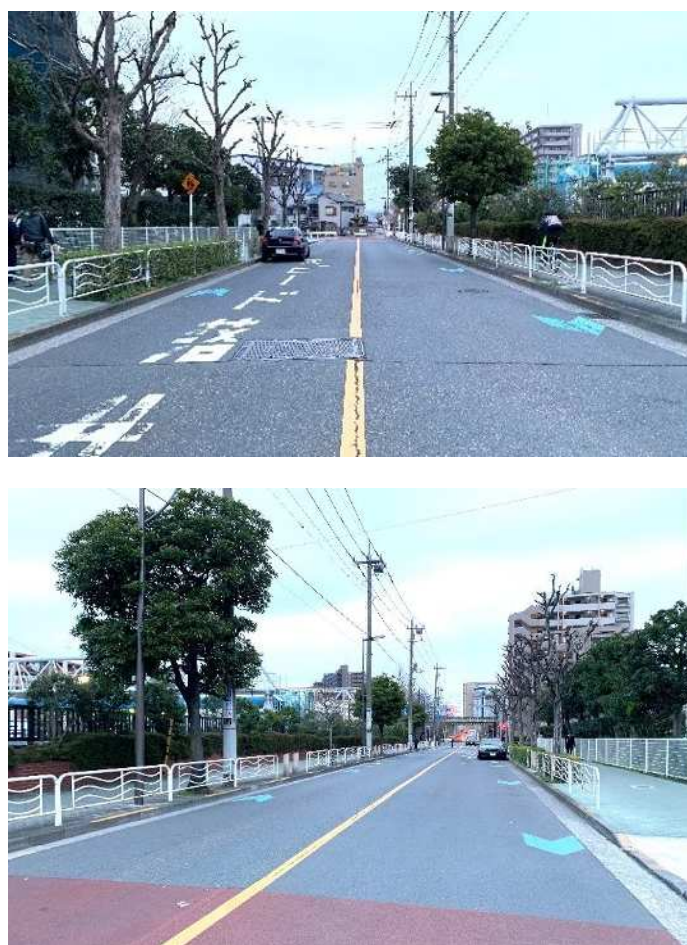


図－10 幹線道路の例

② 地区主要道路

地区主要道路は、幹線道路に囲まれた地区内の移動軸を形成し、地区内の住民の交通や生活の軸となる道路です。道路構造令による交通量分類では、第4種第2級（4,000～10,000台/日）及び3級（500～4,000台/日）を目安とします。（図－11）

歩行者と車両を分離する歩行空間の整備や、歩行者と自転車を分離する自転車走行空間の整備を図るなど、地域の実情に応じた交通規制や道路構造を検討し、安全かつ円滑に通行できる道路空間を創出します。また、第2章の（図－5）に示した地区ごとに策定される都市計画マスタープランの地区別まちづくり方針との整合を図り、地区内の土地利用変化等にあわせた地区主要道路の整備を検討します。



図－11 地区主要道路の例

③ 生活道路

生活道路は、個々の住宅へのアクセスのため住民が日常的に利用する狭小な道路で、住民の日常生活に最も密着しています。道路構造令による交通量分類では、第4種第4級（500台未満/日）を目安とします。（図－12）

歩車分離のない生活道路については、歩行者や自転車の通行機能の確保に重点を置いた道路整備を目指すともに、交通管理者とも連携して安全で安心な道路空間を創出します。

幅員4m未満の狭あい道路については、建築基準法に基づく拡幅整備を推進します。



図－12 生活道路の例

(2) 歩道の整備方針

歩道は、専ら歩行者の通行の用に供することを目的とする道路の部分を指し、車道などその他の部分と縁石や柵等の工作物によって物理的に区画されたものをいいます。そのため幹線道路や幅員の広い道路を中心に整備を進めてきました。

区の状況としては、深川・南部地域では概ね十分な歩道が確保されていますが、城東地域などでは歩道未整備の区間や、十分な歩行空間が確保されていない区間が多く存在していることから、早期の整備が求められています。また、既に歩道設置されている路線においても、マンション開発に伴う居住人口の変化などによる交通需要の実態を踏まえ、道路構成の見直しを行い、歩道拡幅を行っています。

(図－13)

今後も、引き続き歩道の整備を進めるとともに、バリアフリー化の推進、安全・安心な道路環境づくりなどに取り組んでいきます。



図－13 歩道拡幅整備の状況

(3) 自転車通行空間の整備方針

令和3年度までに国、東京都、江東区、警視庁がそれぞれ自転車通行空間^{※6}を整備し、概ね区内全域を網羅しています。(図-14)

今後は整備した自転車通行空間の利用状況や効果を注視しつつ、道路の整備方針に応じて自転車通行空間ネットワークの更なる充実に取り組んでいきます。



図-14 自転車通行空間の整備状況（令和4年3月現在）

2 収容空間機能としての整備基本方針

電柱、電線類を地中化に收容することで、道路空間をより安全、快適に利用することができます。「江東区無電柱化推進計画（令和2年3月）」の整備方針に基づき、道路を効率的に機能させ「防災」、「安全」、「景観」の向上を図るため計画的・長期的に調整を行っていきます（図－15）。



3 アクセス・滞留・賑わい空間機能としての整備基本方針

(1) 交通結節点の機能強化

公共交通網の充実に合わせ、道路のアクセス機能を向上させるため、鉄道駅などにおけるバス、自転車、タクシー等との乗り継ぎを考慮した交通結節点^{※6}機能の強化や利用者に配慮した道路整備に取り組みます。さらに、自動運転車両^{※7}、シェアリング^{※8}などの新たな交通手段に対応した道路空間については、国や他自治体の動向を注視しつつ検討します。

(2) 路線整備の動向

区内の南北交通軸となる地下鉄8号線の延伸（豊洲～住吉間）（図－16）について、令和4年1月に東京メトロが地下鉄8号線延伸の鉄道事業許可を国土交通大臣に申請しました。

また、都心と臨海地域とを結ぶ新しいバス交通である東京BRT^{※9}の本格運行が予定されています。（図－17）更に、羽田への新たな交通路線の検討や亀戸～新木場間のLRT^{※10}、都心部・臨海地域地下鉄構想など、本区に影響を及ぼす複数の路線整備計画があります。

(3) コミュニティサイクルの整備状況

コミュニティサイクルとは、どのサイクルポートでも自転車の貸出・返却ができる自転車のシェアリングシステムです。令和3年3月末現在、区内147か所のサイクルポートが設置されており、都内11区での相互乗り入れを行っています（図－18）。



図-16 地下鉄 8 号線延伸のまちづくり

出典：都市計画マスタープラン 2022（令和 4 年 3 月）

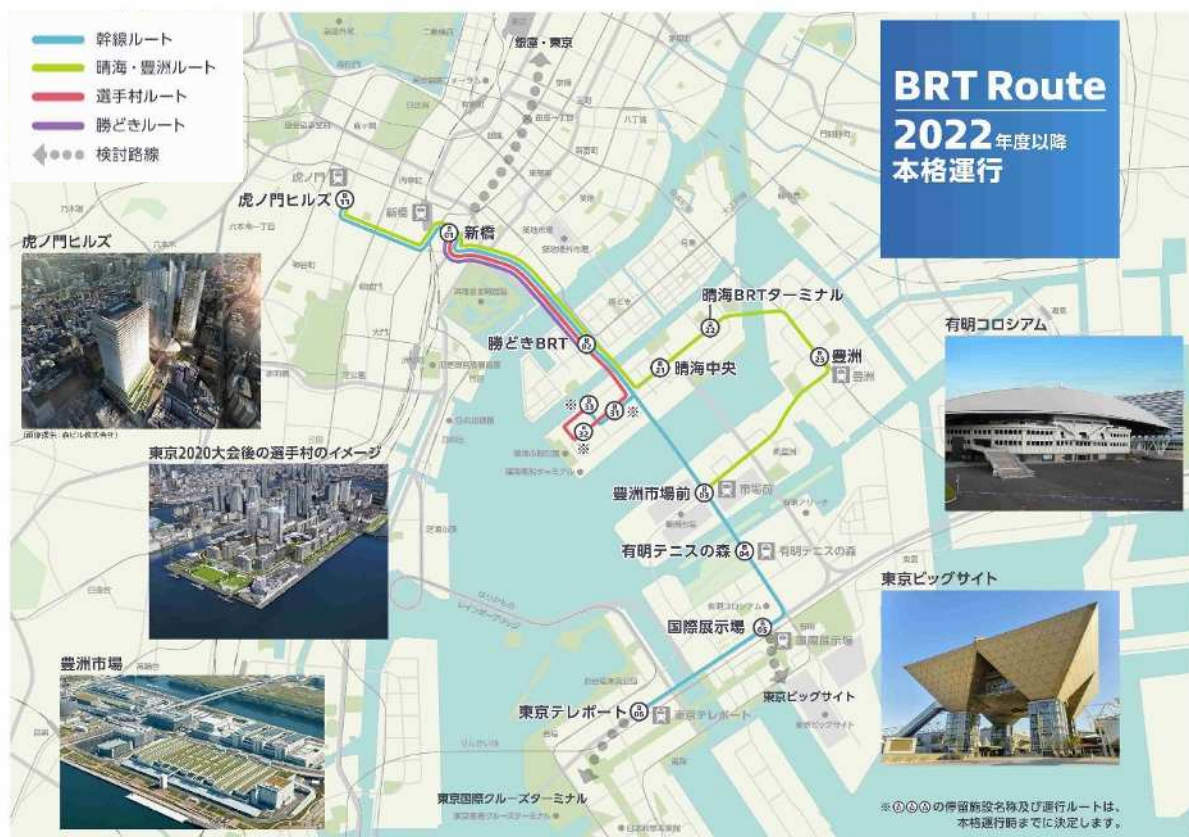


図-17 東京 BRT の車両及び東京 BRT ルート

出典：東京 BRT HP

出典：東京都都市整備局「都心と臨海地域とを結ぶ東京 BRT について」（令和 2 年 2 月）

(令和3年3月末現在)

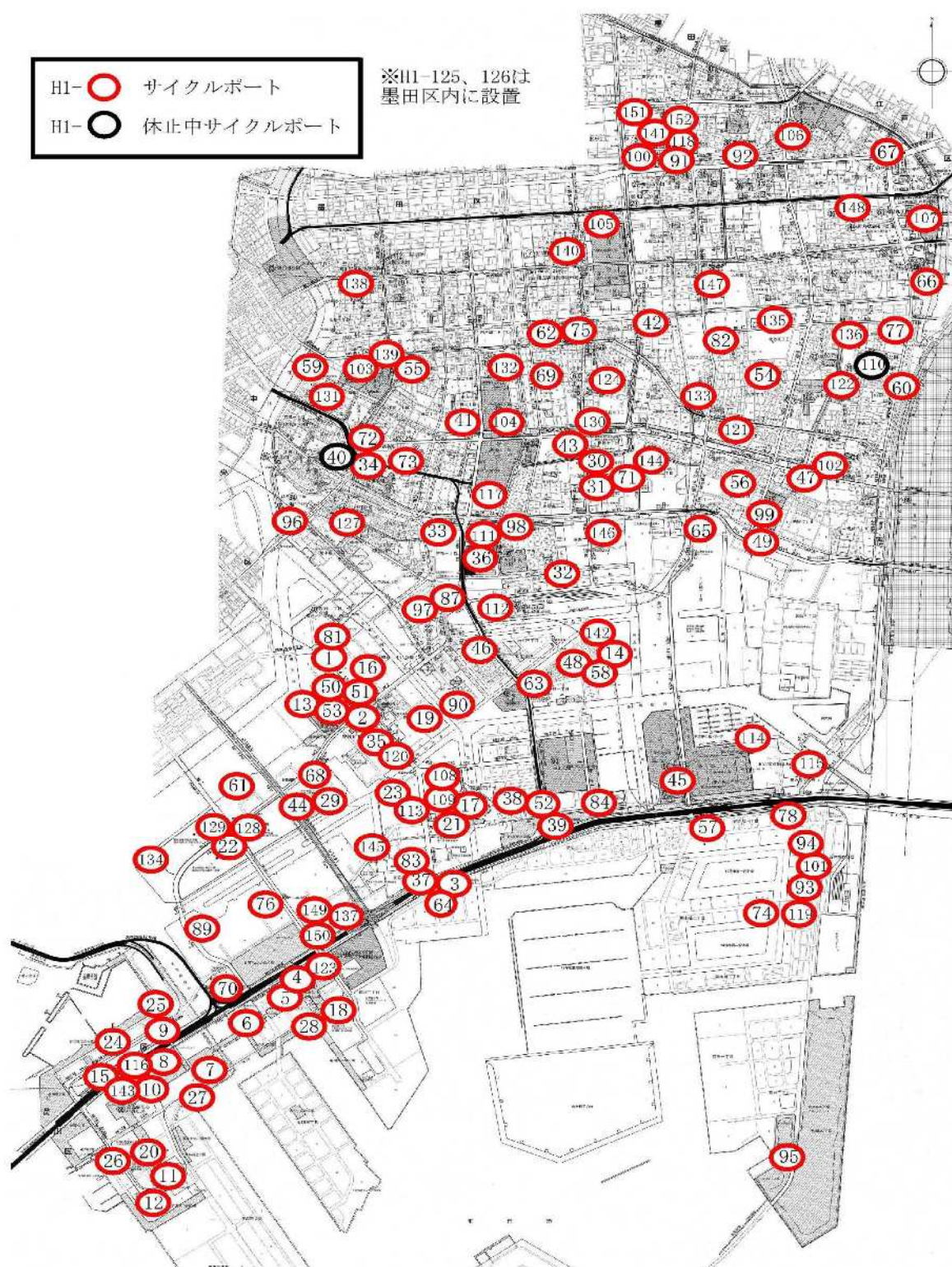


図-18 コミュニティサイクルポートの設置状況

(4) 道路空間の新たな利活用の動き

近年の道路の利用状況の変化として、高速道路や幹線道路網の整備の進行や地下鉄などの公共交通網の充実により、高度経済成長期に見られたような重大な交通渋滞は解消傾向にあり、一部の道路では自動車交通量は減少に転じています。こうした道路では、広い車道空間が残存し有効な利活用ができていない状態です。そのため近年、都市の魅力向上のため、人が多く集まる商業地区を中心に、「にぎわい」のある都市空間を整備していく動きが活発化しています。

今後は、自動車の通行機能を優先した「車」中心の空間から、人々の交流やにぎわい、散策、滞留など多種多様な機能を有する「人」中心の空間へと転換し、居心地が良く歩きたくなるような「ウォーカブル※¹¹な空間」としての整備が求められます。また、このような空間の整備は、道路の路面上だけでなく、沿道等も含めた空間全体を一体的に整備していくという広い視点で取り組む必要があります。(図-19)



図-19 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

出典：「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、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言（概要）（令和元年6月、国土交通省都市局）

(5) 「人」中心の道路空間の創出

商業業務機能が集中し、日常的に多くの歩行者や自転車が通行する駅周辺地区、商業地区などにおいては、都市計画マスタープランの将来都市構造や地区別まちづくり方針などを踏まえ、「車」優先の道路空間形成から、「人」優先の道路空間形成への転換を図ります。また、誰もが安全に移動できるまちを目指し、バリアフリー整備の推進や道路空間の再配分による歩行空間の創出を検討します（図－20）。



図－20 人中心の道路空間（イメージ図）

出典：「池袋駅周辺地域基盤整備方針(案)」、2018年1月、池袋駅周辺地域再生委員会

4 環境空間・防災空間機能としての整備基本方針

良好な道路景観の形成や防風対策、延焼防止効果のため、道路での街路樹の植栽に際しては、路線や地域ごとに樹種を統一することで、統一感のあるまち並みづくりを目指します。

また収容空間機能の項目にも記載しましたが、道路の無電柱化の推進は、上空にはりめぐらされた電線類を撤去し、美しいまち並みを形成するとともに、災害時に電柱の倒壊などによる被害を未然に防ぎ、安全で快適な生活に寄与する効果も期待されることから、環境、防災に配慮した道路整備を推進していきます。

更に、大規模災害時の啓開路線や輸送路の確保を目的として、避難所等との結節点に配慮した道路整備を実施していきます。

5 道路網整備基本方針 まとめ

1～4 で検討したそれぞれの機能別の基本方針より、道路の分類別に以下のように道路網整備基本方針を定めます。

道路網整備基本方針

① 幹線道路

- 都市計画道路未整備区間の整備
- 歩道のバリアフリー化、拡幅整備の推進
- 無電柱化の推進
- 街路樹や植栽の適切な配置
- 自動車と歩行者・自転車それぞれの通行空間の共存

② 地区主要道路

- 歩道のバリアフリー化の推進
- 歩道設置や歩道拡幅整備等、歩行空間の安全確保の推進
- 無電柱化の推進
- 街路樹や植栽の適切な配置
- 自動車と歩行者・自転車それぞれの通行空間の共存

③ 生活道路

- 歩行空間の安全確保
- 交通規制や物理的措置による生活道路の速度抑制対策
- 幅員 4 m未満の狭あい道路（細街路）の拡幅整備