

千代田区都市計画マスタープラン改定  
**分野別まちづくり等の素案検討①**  
**【B.土地利用＋分野別検討資料】**

**〔分野4〕**

**道路・交通体系と快適な移動環境の整備**

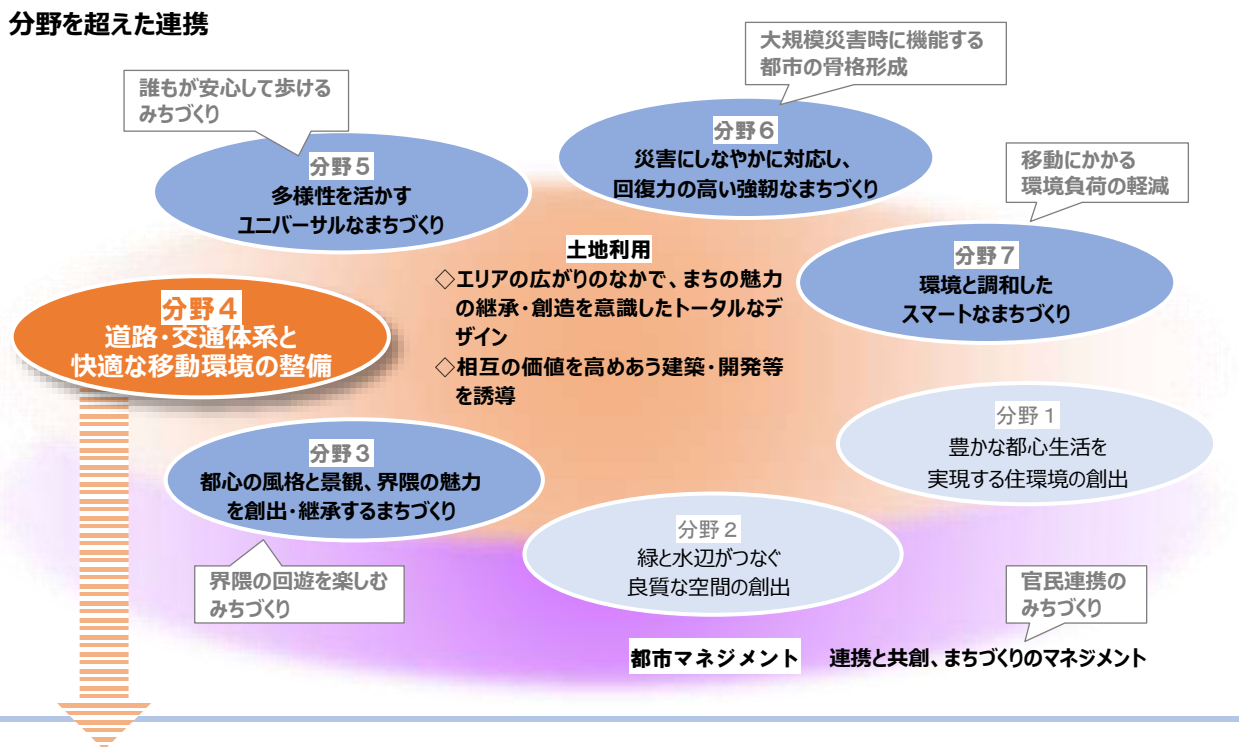
**たたき台**

**将来像**  
**つながる**  
**都心**

- 人生100年時代に先駆けて、多様性を受入れ、やさしさにあふれたユニバーサルなまちで自分らしく活動的に暮らせる
- ICTが支えるスマートで強靭な社会基盤で、都心のひとと生活、活動が最適な状態に保たれている

▷地方や世界から選ばれる都心のグローバルな価値を生み、一步先の未来を発信しつづけている

分野を超えた連携



**方針1:** 拠点における交通結節機能を充実させていきます

**方針2:** 駅（地上・地下）とまち、緑・水辺、界隈をつなぐ快適な移動空間・移動環境を創出していきます

**方針3:** まちやひと、都市活動の特性・課題に応じたブロックごとの最適な移動をマネジメントしていきます

- ▷多様でシームレスな移動モード
- ▷自動車交通と駐車場のマネジメント

**方針4:** まちの交通需要の変化や移動マネジメントの戦略に応じて、ひとの目線から道路空間の創造的な再編・活用を進めていきます

- ▷歩きやすいみち／使いやすいみち／おでかけが楽しいみち

## ● 分野 4 ●

# 道路・交通体系と快適な移動環境の整備

未来へのまなざし

## 交通結節機能と移動ネットワーク

都市骨格軸を基本とした放射・環状の道路体系が確立されつつあるなか、災害時にも寸断されることのない都市基盤として強靱性を高めていくとともに、鉄道、バス、コミュニティサイクルなど、高度化された移動ネットワークを有する千代田区の魅力やポテンシャルがさらに高まるよう、高齢者をはじめ、都心の多様な生活者、来訪者、滞在者等が公共交通をつかって安全かつスムーズに移動できる環境を一層充実させていきます。

イメージ写真

都市骨格軸を形成する道路体系の確立  
鉄道駅へのスムーズなアクセス、駅と周辺のまちのつながり  
多様なひとの移動サポート環境、災害時の持続性

さらに、人生 100 年時代のおでかけや高度に集積するひとの多様性をふまえて、技術革新の進展や自動車利用の減少などの変化にいち早く対応しながら、社会実験等で、次世代の交通・移動のシステムの実装化に挑戦し、  
交通モードを高度化・多様化していくこと、  
シームレスな乗り換えで都心の移動環境をより快適にすること、  
個性豊かな界隈をゆったりとしたスピードで移動して楽しむ環境を充実すること、  
街区構成、歩行者・自動車の通行状況に応じて道路・駐車場等を再編すること、  
など、道路・交通基盤とひとの移動の最適なマネジメントによって、  
都心の移動と様々な都心生活や活動を支え、魅力・活力を高めていきます。

イメージ写真

多様な交通モードとその結節点  
(シームレスな乗り換え環境)  
技術革新への対応・実装化に向けた取組み (社会実験等)  
ヒューマン (スロー) なスピードでまちの魅力を楽しむ移動  
高度なひとの集積や活動を支える交通・移動マネジメント

**まちづくり  
の目標**

**都心の移動をより快適で楽しくするしかけや、  
多様な交通モードをつないで利便性の高い交通結節機能を  
進化させていく**

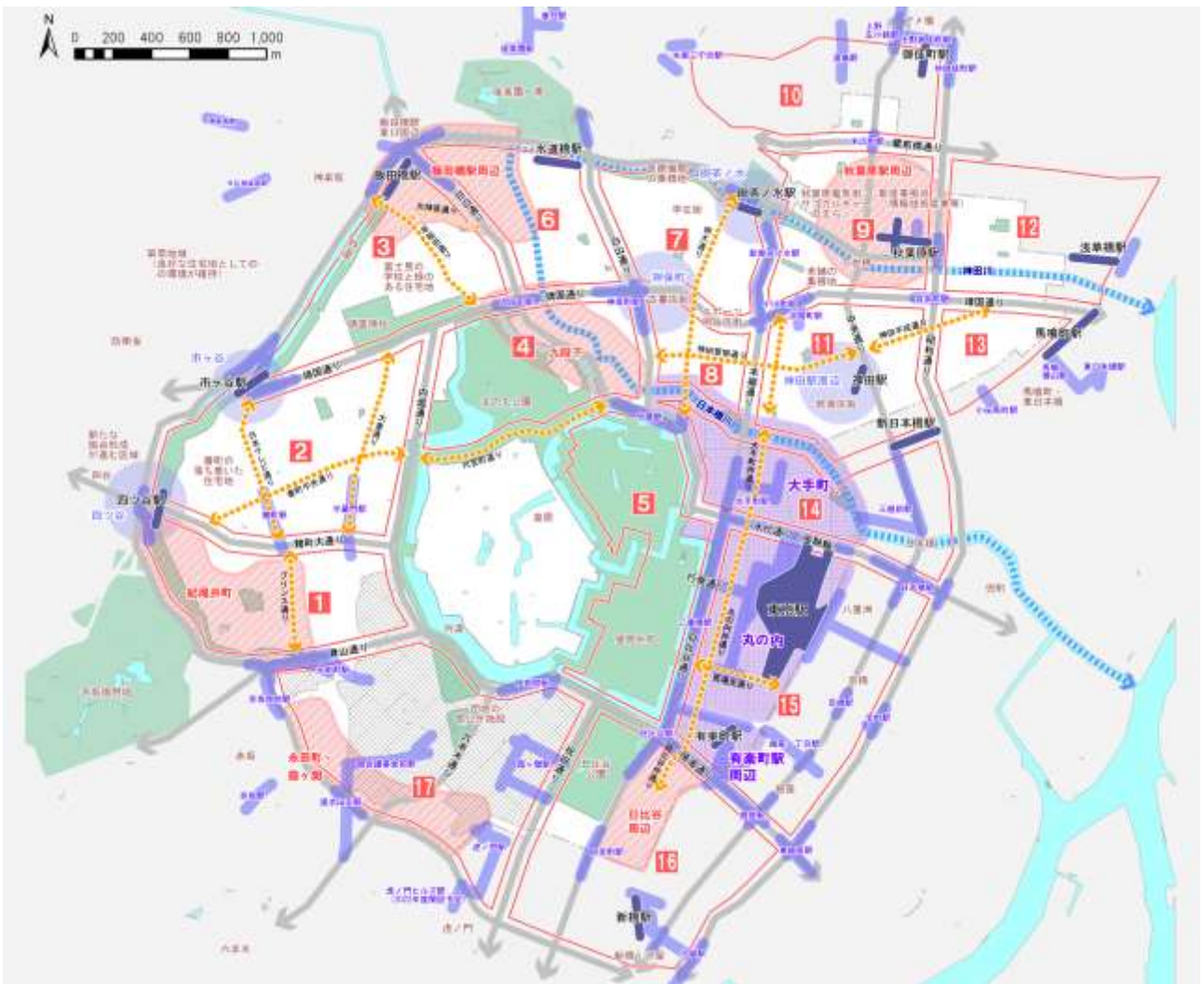
- 広域的・骨格的な移動軸の強化
- 都心生活を支える交通結節機能の充実と多様な交通モードの展開
- 誰もが快適に移動できる環境の創造
- 技術革新や街区の実情に対応した高度で柔軟な交通と物流のマネジメント






<b>方針 1</b>	<b>拠点における交通結節機能を充実させていきます</b>
現行方針から継承する方針	強化するポイント（中間のまとめ）
方針 1： だれもが安心して、心地よく楽しく歩けるまちづくりを進める	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇国内外の諸都市からの来訪の増加に対応した都心アクセスの拠点機能の充実</li> <li>◇公共交通の拠点である駅周辺のまちづくりと連携して、地上・地下をつなぐ安全で快適な移動環境の創出（駅前広場空間や道路・地上と地下をつなぐ歩行者通路等の整備による利便性向上など）</li> </ul>
<b>方針 2</b>	<b>駅（地上・地下）とまち、緑・水辺、界隈をつなぐ 快適な移動空間・移動環境を創出していきます</b>
現行方針から継承する方針	強化するポイント（中間のまとめ）
方針 1： だれもが安心して、心地よく楽しく歩けるまちづくりを進める	◇ゆったりしたスピードで個性ある界隈の魅力を感じ、移動できる環境の充実
<b>方針 3</b>	<b>まちやひと、都市活動の特性・課題に応じた ブロックごとの最適な移動をマネジメントしていきます</b> ▷ 多様でシームレスな移動モード ▷ 自動車交通と駐車場のマネジメント
現行方針から継承する方針	強化するポイント（中間のまとめ）
方針 1： だれもが安心して、心地よく楽しく歩けるまちづくりを進める	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇都心生活の場面や移動距離等に応じて選択可能な交通モードの多様化</li> <li>◇技術革新の進展に対応した移動環境システムの導入（実証実験・実装化）</li> <li>◇自動車利用の変化や街区の実情に対応した道路空間や駐車場などの最適化</li> <li>◇IoTでつながるモノの移動（荷捌き等）の円滑化やサービスの進化に対応した空間・施設の誘導</li> </ul>
<b>方針 4</b>	<b>まちの交通需要の変化や移動マネジメントの戦略に応じて、 ひとの目線から道路空間の創造的な再編・活用を進めていきます</b> ▷ 歩きやすいみち／使いやすいみち／おでかけが楽しいみち
現行方針から継承する方針	強化するポイント（中間のまとめ）
方針 1： だれもが安心して、心地よく楽しく歩けるまちづくりを進める 方針 3： 道路のもつ多様な機能に応じて体系的に道路を整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇歩行者や自転車優先のみちづくりを推進する道路空間のリメイク</li> <li>◇自動車利用の変化や街区の実情に対応した道路空間や駐車場などの最適化</li> </ul>



# ▶方針図

## 道路・交通体系と快適な移動環境の整備



-  都市機能連携軸
-  エリア回遊軸
-  国際ビジネス・文化交流拠点
-  高度機能創造・連携拠点
-  交通結節拠点

-  最適な「移動」のマネジメントを考えるブロック (1~17)
-  鉄道駅 (JR)
-  地下鉄駅とまちをつなぐ通路等
-  日本橋川～神田川の軸

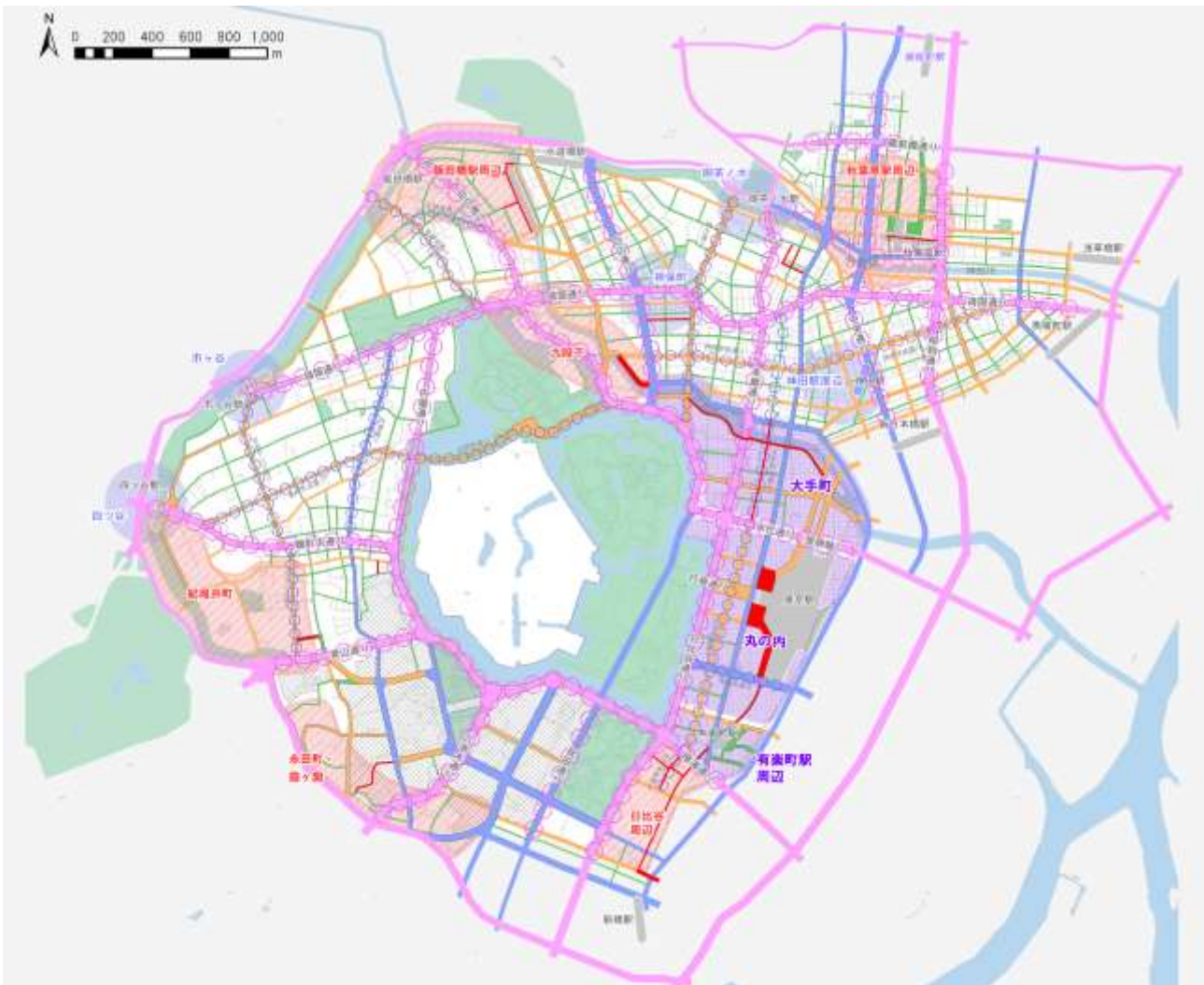
-  都市計画公園・緑地
-  河川・濠
-  一団地の官公庁施設

## ブロックごとの最適な“移動マネジメント”のポイント

1	<p>■ 麴町大通り、青山通り、内堀通り、外堀通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田空港から千代田区へのアクセス拠点（国際ホテル）</li> <li>・四ツ谷駅、赤坂見附駅、麴町駅、半蔵門駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・プリンス通りを主軸にした高低差のある地形の回遊と移動性</li> <li>・皇居ランを楽しむコース（内堀通り）</li> </ul>
2	<p>■ 麴町大通り、靖国通り、内堀通り、外堀通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市ヶ谷駅周辺（交通結節拠点）～麴町駅（日本テレビ通り）の移動環境（地形の高低差の克服、地上・地下の円滑な垂直移動、沿道の歩行空間など）</li> <li>・四ツ谷駅（交通結節拠点）、半蔵門駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・日本テレビ通りの賑わいの連続性を維持する駐車場ルール（通り沿いの駐車場確保のあり方）</li> <li>・日本テレビ通りの円滑な荷捌きのシステムと歩きやすい環境形成</li> <li>・内濠・外濠の豊かな環境、まちの歴史性・文化性、坂の風情を楽しむ回遊</li> <li>・皇居ランを楽しむコース（内堀通り）</li> </ul>
3	<p>■ 靖国通り、外堀通り、目白通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田橋駅及び周辺（高度機能創造・連携拠点）の駅空間再整備とアクセスしやすい移動環境</li> <li>・九段下駅周辺（高度機能創造・連携拠点）、市ヶ谷駅（交通結節拠点）にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・外濠、靖国神社の豊かな環境、牛込見附跡・市谷見附跡等のまちの歴史性を楽しむ回遊</li> <li>・早稲田通り軸とした北の丸公園・靖国神社～飯田橋～神楽坂の回遊</li> </ul>
4	<p>■ 靖国通り、内堀通り、白山通り、代官町通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九段下駅周辺（高度機能創造・連携拠点）、神保町駅（交通結節拠点）、竹橋駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・北の丸公園、千鳥ヶ淵の豊かな環境を楽しむ回遊＋皇居ランを楽しむコース（代官町通り）</li> <li>・日本橋川の活用</li> </ul>
5	<p>■ 皇居東御苑と皇居外苑のブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江戸城の史跡、豊かな環境や都心のパノラマを楽しむ回遊（本丸跡、二の丸雑木林、二の丸庭園、皇居前広場など）</li> <li>・皇居ランを楽しむコース（桜田門～皇居外苑～内堀通り）</li> <li>・大手町駅・二重橋駅・日比谷駅（国際ビジネス・文化交流拠点）、竹橋駅、桜田門駅にアクセスしやすい移動環境</li> </ul>
6	<p>■ 靖国通り、外堀通り、目白通り、白山通り、で囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田橋駅及び周辺（高度機能創造・連携拠点）の駅空間再整備とアクセスしやすい移動環境</li> <li>・九段下駅周辺（高度機能創造・連携拠点）、神保町駅（交通結節拠点）、水道橋駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・飯田橋～後樂園（文京区）～水道橋の回遊</li> <li>・日本橋川・神田川の活用</li> </ul>
7	<p>■ 靖国通り、外堀通り、白山通り、本郷通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・御茶ノ水駅及び周辺（高度機能創造・連携拠点）の駅空間再整備とアクセスしやすい移動環境</li> <li>・神保町駅（交通結節拠点）、新御茶ノ水駅、小川町駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・本郷通りと明大通りを主軸にした高低差のある地形の回遊と移動性</li> <li>・大学キャンパスや医療機関が集積する神田駿河台の移動性</li> <li>・神保町（古書店街）・小川町（スポーツ用品店街）～神田駿河台～湯島（文京区）の回遊</li> <li>・神田川の活用</li> </ul>
8	<p>■ 靖国通り、白山通り、本郷通り、日本橋川囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明大通り（千代田通り）、神田警察通りを主軸にした回遊と移動性</li> <li>・街区レベルの開発に伴って創出される公開空地や既存の道路・公縁、建物内の空間のつながり</li> <li>・神保町（古書店街）・小川町（スポーツ用品店街）の回遊</li> <li>・日本橋川の活用</li> </ul>

9	<p>■靖国通り、蔵前橋通り、本郷通り、昭和通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋葉原駅及び周辺（高度機能創造・連携拠点）の高度な駅空間の活用とアクセスしやすい移動環境</li> <li>・末広町駅、岩本町駅、小川町駅、淡路町駅、新御茶ノ水駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・高度な拠点機能（電気街、サブカルチャー、情報技術産業等）に集積する多様なひとの集積に対応した滞留・移動環境</li> <li>・下町エリアにおけるひと優先のみち、交通のあり方（道路の空間構成の再編、駐車場、荷捌き等のあり方）</li> <li>・神田川の活用</li> </ul>
10	<p>■蔵前橋通り以北のブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・末広町駅、本郷三丁目駅、御徒町駅、上野御徒町駅、上野広小路駅、仲御徒町駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・文京区・台東区のエリアと連携した回遊</li> <li>・下町エリアにおけるひと優先のみち、交通のあり方（道路の空間構成の再編、駐車場、荷捌き等のあり方）</li> </ul>
11	<p>■靖国通り、本郷通り、日本橋川で囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神田駅（交通結節拠点）、小川町駅、淡路町駅、岩本町駅、新日本橋駅、三越前駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・中央通りを軸とした神田～日本橋の回遊</li> <li>・神田警察通り、神田平成通りを主軸にした回遊と移動性</li> <li>・大手町との連携軸と人の流れ（大手町仲通りから日本橋川を越えて連携する回遊軸）</li> <li>・神田の賑わいの連続性を維持する駐車場ルール（通り沿いの駐車場確保のあり方）</li> <li>・下町エリアにおけるひと優先のみち、交通のあり方（道路の空間構成の再編、駐車場、荷捌き等のあり方）</li> <li>・日本橋川の活用</li> </ul>
12	<p>■靖国通り以東、昭和通り以北のブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋葉原駅及び周辺（高度機能創造・連携拠点）、岩本町駅、浅草橋駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・下町エリアにおけるひと優先のみち、交通のあり方（道路の空間構成の再編、駐車場、荷捌き等のあり方）</li> <li>・神田川の活用</li> </ul>
13	<p>■靖国通り、昭和通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩本町駅、馬喰町駅、馬喰横山駅、東日本橋駅、小伝馬町駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・下町エリアにおけるひと優先のみち、交通のあり方（道路の空間構成の再編、駐車場、荷捌き等のあり方）</li> </ul>
14	<p>■永代通り、内堀通り、日本橋川で囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心・千代田の象徴的拠点、国際ビジネス・文化交流拠点における移動環境（東京駅・大手町駅、永代通り）</li> <li>・竹橋駅、日本橋駅、三越駅前駅、東日本橋にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・大手町仲通りを軸とした回遊と移動性と多様なオープンスペースの連続的なつながり</li> <li>・自動運転等の技術革新をふまえた多様な交通モードのマネジメントと自動車交通需要に応じた駐車場等のあり方</li> <li>・日本橋川の活用</li> </ul>
15	<p>■永代通り、内堀通り、晴海通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心・千代田の象徴的拠点、国際ビジネス・文化交流拠点における移動環境（東京駅・丸の内駅・二重橋駅）（有楽町駅・日比谷駅）（永代通り）</li> <li>・日本橋駅、京橋駅、宝町駅、銀座駅、銀座一丁目駅、東銀座駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・丸の内町仲通り、馬場先通りを軸とした回遊と移動性と多様なオープンスペースの連続的なつながり</li> <li>・自動運転等の技術革新をふまえた多様な交通モードのマネジメントと自動車交通需要に応じた駐車場等のあり方</li> </ul>
16	<p>■晴海通り、祝田通り、環状2号線で囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有楽町駅（国際ビジネス・文化交流拠点）、日比谷駅周辺（高度機能創造・連携拠点）、内幸町駅、銀座駅、東銀座駅、新橋駅、汐留駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・日比谷仲通りを軸とした回遊と移動性、多様なオープンスペースの連続的なつながり</li> <li>・日比谷公園～日比谷～銀座（中央区）、日比谷～虎ノ門（港区）、日比谷～新橋・汐留（港区）の回遊</li> </ul>
17	<p>■青山通り、内堀通り、外堀通り、祝田通りで囲まれたブロック</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国会議事堂前駅・永田町駅における移動環境</li> <li>・霞ヶ関駅、桜田門駅、赤坂見附駅、溜池山王駅、虎ノ門駅、虎ノ門ヒルズ駅にアクセスしやすい移動環境</li> <li>・国会議事堂や桜田門など国家中枢機能の風格あるエリアの回遊＋皇居ランを楽しむコース（内堀通り）</li> </ul>

▶ 附図 多様な機能を分担する道路体系





位置づけ		方針
<b>広域的な交通を処理する道路</b> 都心の骨格を形成する道路として整備の推進を図り、街並みや環境形成、広域的な移動の軸としての機能を確保するとともに、大規模災害時にも機能するよう、適切な更新や維持管理を関係機関に働きかけていきます。		
<b>主要幹線道路</b>	都市の骨格を形成し、都市間交通や通過交通等の広域的な交通を処理する	現状の都市計画道路を基本として、国・都の各整備担当機関に事業推進を要請します
<b>幹線道路</b>	主要幹線と並んで都市を形成し、広域的な交通と地区内の交通を処理する	
<b>生活に密着した地区内の交通を処理する道路</b> 将来の自動車利用や移動・物流等の需要、自動運転等の技術革新等を見据え、ブロックごとの最適なマネジメントを進めるなかで、ひと優先で移動しやすい道路への空間再編等のあり方を見直していきます。		
<b>地区内主要道路</b>	地区の骨格を形成し、地区レベルの交通を集約的に処理する	地区内の主要な路線として、防災にも配慮した安全な「交通軸」、通勤通学や買い物等における快適な「生活軸」、緑とゆりのある快適な「環境軸」などの多様な機能を備えるよう整備します。 〔配置〕 現存する道路を基本としつつも、各種開発事業に際しては概ね 300m に一路線とすることを基準とし、幅員 13m（車道部 17m・歩道部 3m×2）を目標とします。
<b>主要区画道路</b>	各区画道路の交通を地区内主要道路に集約する役割を担う	区画道路のうち主要な路線であり、歩行者の利用も多いため、通過交通の抑制と歩車共存型道路の形成に努め、一方通行を検討するなど、地域のコミュニティ空間としても機能するよう整備します。 〔配置〕 現存する道路を基本としつつも、各種開発事業に際しては概ね 150m に一路線とすることを基準とし、幅員は消防活動を考慮して 6～8m を目標とします。
<b>区画道路</b>	最小単位の道路であり、個々の宅地へのアクセスを担う	個々の宅地にアクセスする最小単位の道路であり、歩行者の安全性に特に留意して整備します。 〔配置〕 現存する道路を基本としつつも、各種開発事業に際しては歩行者の安全性、防災性、緊急車両の通行等を考慮して計画します。

<b>1</b>	<b>1 界隈の回遊を楽しむみちづくり</b>	⇔ <b>分野3</b> 都心の風格と景観、界隈の魅力を創出・継承するまちづくり
	<p>現行方針の継承のポイント</p> <p>○道路通称名の設定、案内表示板の整備</p>	<p>強化するポイント（中間のまとめ）</p> <p>◇高齢化、多言語化に対応したわかりやすいサイン・情報の充実</p>
<b>2</b>	<b>2 誰もが安心して歩けるみちづくり</b>	⇔ <b>分野5</b> 多様性を活かすユニバーサルなまちづくり
	<p>現行方針の継承のポイント</p> <p>○歩道の段差解消、災害時の避難経路として整備</p>	<p>強化するポイント（中間のまとめ）</p> <p>—</p>
<b>3</b>	<b>3 大規模災害時に機能する都市の骨格形成</b>	⇔ <b>分野6</b> 災害にしなやかに対応し、回復力の高い強靱なまちづくり
	<p>現行方針の継承のポイント</p> <p>—</p>	<p>強化するポイント（中間のまとめ）</p> <p>◇大規模災害時に機能する都市骨格軸の確立</p>
<b>4</b>	<b>4 移動にかかる環境負荷の軽減</b>	⇔ <b>分野7</b> 環境と調和したスマートなまちづくり
	<p>現行方針の継承のポイント</p> <p>方針2： 都心の活動と生活を支える公共交通機関の整備と利用促進により、環境負荷を軽減する</p> <p>○公共交通機関の整備と利用促進</p> <p>○時差出勤によるラッシュ時の混雑緩和</p> <p>○自動車交通量の抑制</p> <p>○自転車の利用促進等</p>	<p>強化するポイント（中間のまとめ）</p> <p>—</p>
<b>5</b>	<b>5 官民連携のみちづくり</b>	⇔ <b>都市マネジメント</b> まちづくりのエンジンの進化
	<p>現行方針の継承のポイント</p> <p>○歩道の整備・拡幅</p> <p>○街路樹や植栽帯の整備</p> <p>○民有地・建物の緑化</p> <p>○壁面後退</p> <p>○公開空地の創出</p> <p>○電線の地中化</p> <p>○不法駐車・不法駐輪・路上看板などの適正化</p>	<p>強化するポイント（中間のまとめ）</p> <p>—</p>