

第2節 施設計画

1 交通施設

(1) 道 路

ア 都市計画道路

道路は、都市活動及び都市生活を支える基幹的な都市施設であり、都においては、約3,210kmの都市計画道路を決定しています。一方、その完成率は約65%にとどまっており、おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、優先的に整備すべき路線を選定して、計画的、効率的な整備を図っています。

これまでの区部の都市計画道路は、昭和21年に都市計画決定（当初決定）した後、社会経済情勢の変化等により、昭和25年、昭和39年（環6内）、昭和41年（環6外）及び昭和56年（区部全域）に都市計画道路全体の見直し（道路再検討）を行っています。

多摩地域の都市計画道路は、昭和5年に八王子都市計画区域内の計画が決定した後、都市計画区域ごとに計画決定されてきたため、多摩地域全体として統一のとれたものではありませんでした。このため、昭和36年及び昭和37年に多摩地域全体を見据えた都市計画道路の見直しを行い、その後、社会経済情勢の変化等により、平成元年度に都市計画道路網の検証を行っています。

整備に当たっては、区部は昭和56年度、平成3年度及び平成15年度に、多摩地域は平成元年度、平成7年度及び平成18年度に優先的に整備する路線を選定した事業化計画を策定し、計画的、効率的に進めてきました。

平成27年度には、より効率的な道路整備を進めるため、特別区及び26市2町と連携・協働し区部と多摩地域を統合した「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）」を策定しています。この方針では、東京が目指すべき将来像を「環状メガロポリス構造の実現」「集約型の地域構造への再編」、「安全・安心な都市の実現」とし、その実現に向け道路整備の基本目標を「活力」、「防災」、「暮らし」、「環境」と設定しました。この基本目標を踏まえ、未着手の都市計画道路を対象に必要な性の検証を実施し、令和7年度までに優先的に整備すべき路線として320区間・約226kmを選定しました。あわせて、必要性が確認されなかった9区間・約4.9kmを「見直し候補路線（区間）」、必要性が確認されたが、都市計画の内容を検討する必要がある路線として28区間・約30.4kmを「計画内容再検討路線（区間）」、東京の目指す将来都市像の実現に向け、新たに都市計画道路が必要となる8か所を「新たな都市計画道路の検討が必要な箇所」として抽出し、これらの路線の検討を進めることとし、令和6年度末までに15区間・約7.1kmについて都市計画変更の手続きを行いました。

また、令和元年度には、整備方針（第四次事業化計画）により、必要な都市計画道路の整備を着実に進める一方で、東京都と特別区及び26市2町は協働で、優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路の検証を行い、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定しました。

基本方針では、整備方針（第四次事業化計画）の将来都市計画道路ネットワークの検証を前提とした上で、計画内容を検討し、変更予定路線として概成道路等約12kmや橋詰などを選定しました。そのうち、令和6年度末までに約10.2km・橋詰5か所・支線2か所・交差点拡張

部1か所について、都市計画変更の手続を行いました。今後も沿道の用途地域など関係する計画等について、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえて関係する自治体と調整した上で、必要な都市計画手続を行っていきます。

参照：第3－10表 都市計画道路の整備状況（146ページ）

イ 都市高速道路

戦後、都内では自動車交通の混雑緩和や、一般街路からの通過交通の排除等を図るため、一般街路とは分離された平面交差のない自動車専用道路が必要となりました。

このため、東京都では、昭和26年から調査を進め、昭和28年の首都建設委員会の都市高速道路網建設の勧告、昭和32年に決定された建設省（当時）の「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」及び東京都市計画高速道路調査特別委員会の検討に基づき、昭和34年8月に8路線2分岐線、延長約71kmに及ぶ都市高速道路網が初めて都市計画決定されました。その後、都市間高速道路との接続や環状線の追加等の計画変更を行い、令和7年4月現在、18路線3分岐線、延長約222kmを都市計画決定しています。このうち、事業中の新設路線は、外郭環状線の1路線、延長約16kmです。

これらのほかに、都県境を越えた環状方向の連携強化に資するものとして、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の延長約24kmを都市計画決定しています。

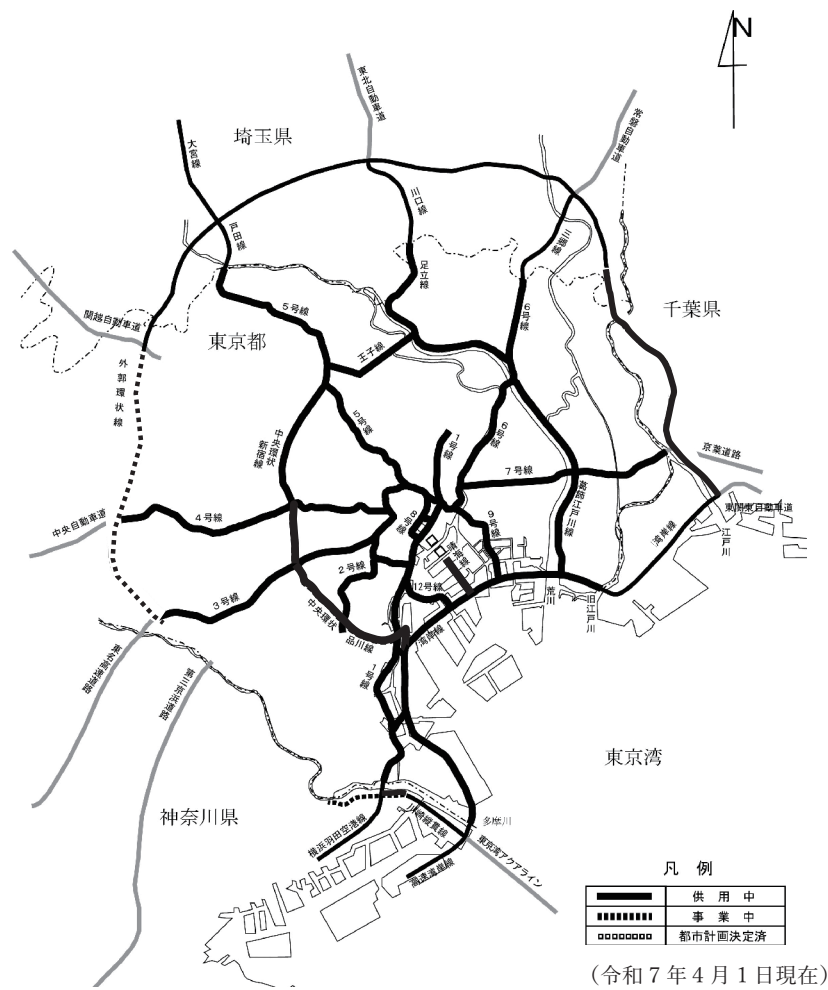
また、首都高速道路株式会社は、平成26年に大規模更新5か所約9km、大規模修繕約55kmとする更新計画について国から事業許可を取得し、現在、大規模更新4か所約7kmを都市計画事業として実施しています。

参照：第3－11表 東京都市計画都市高速道路の現況（146ページ）

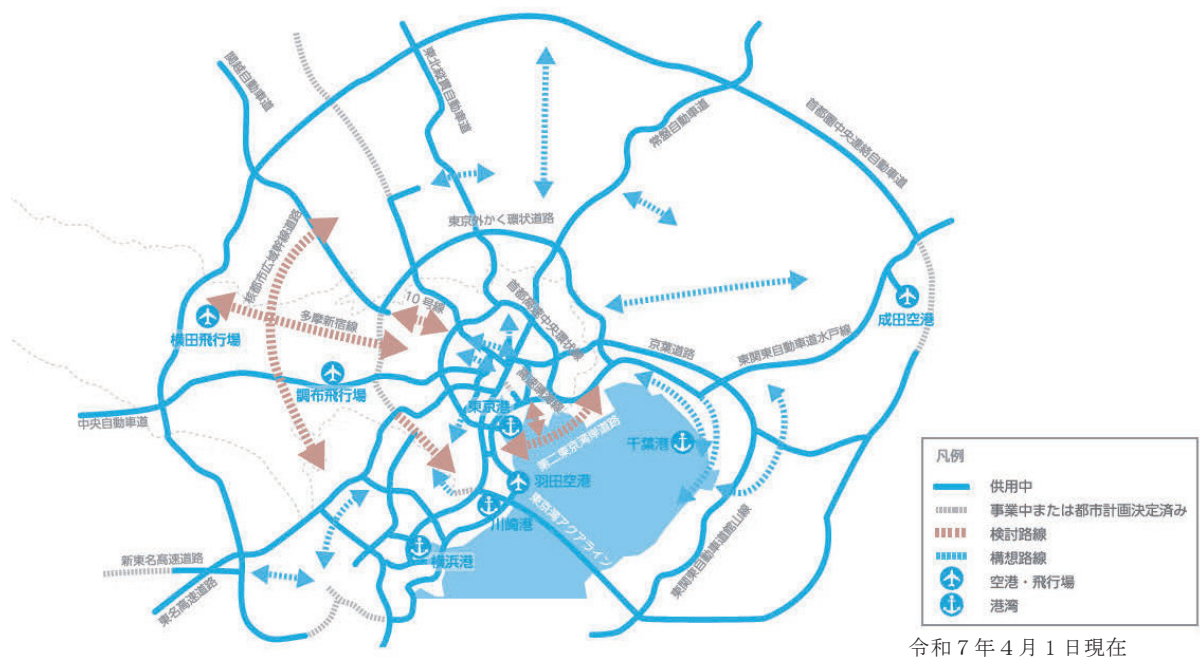
第3－12図 都市高速道路網図（52ページ）

第3－13図 高速道路ネットワーク（52ページ）

第3-12図 都市高速道路網図



第3-13図 高速道路ネットワーク



(2) 都市高速鉄道

東京圏では、活発な都市活動により、鉄道を利用する多くの通勤・通学需要が存在しています。特に郊外から都心に至る路線の混雑が激しいものとなっています。このような通勤・通学時の混雑を緩和するため、地下鉄等の建設や複々線化などにより輸送力の増強を図ってきました。その結果、混雑率は年々低下してきていますが、いまだ高い状況にあり、今後とも鉄道網の整備が必要となっています。

東京圏における鉄道網の整備計画は、交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」（平成 28 年 4 月）及び第 371 号「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」（令和 3 年 7 月）に基づき、既設路線の改良や路線の新設、複々線化等について検討を進めています。令和 7 年 4 月 1 日現在、地下鉄等については 13 路線、延長約 368 km の都市計画を決定しています。

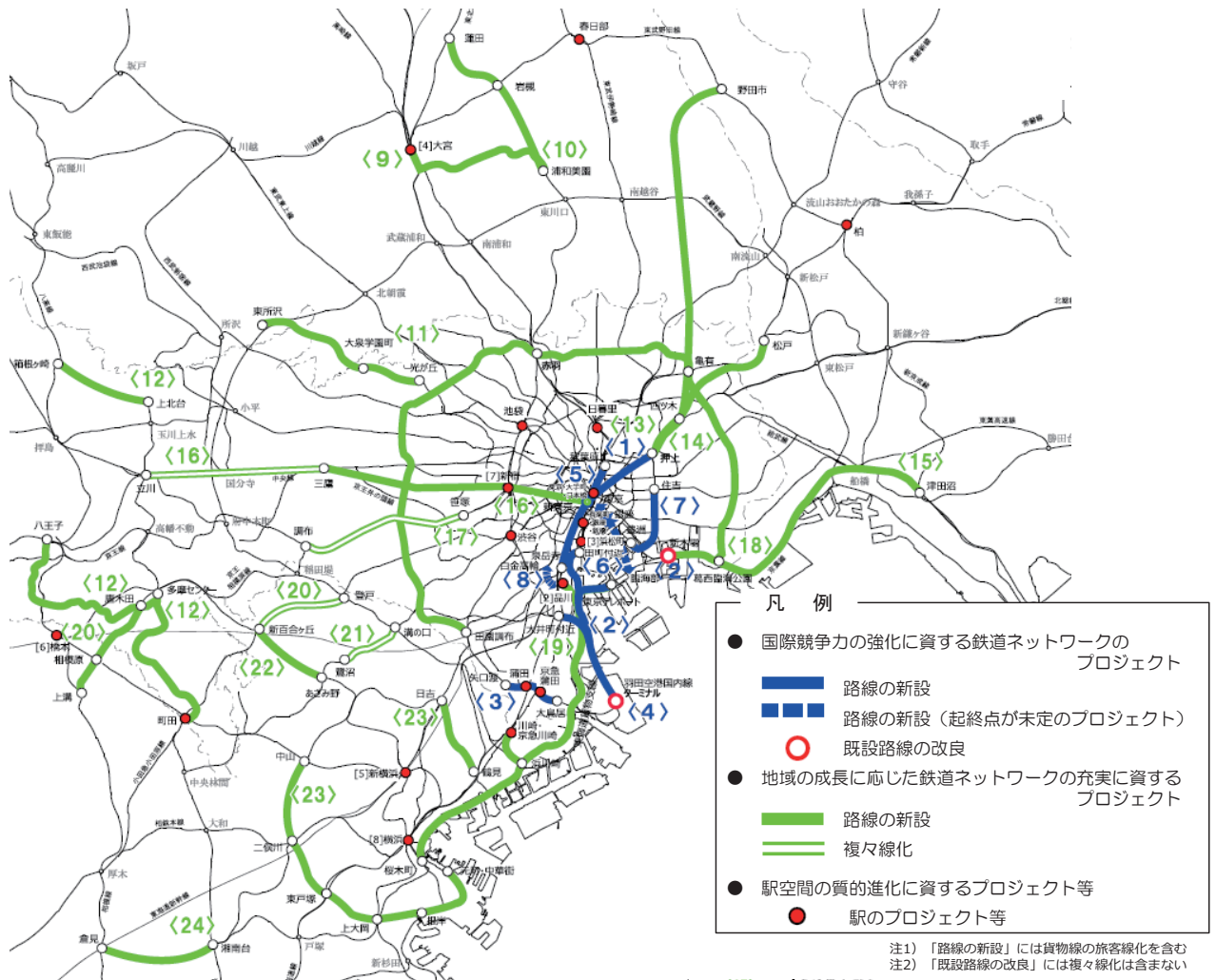
また、鉄道と道路の交差する踏切における道路交通の円滑化や踏切事故の解消を図るとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図るため、鉄道の一定区間を連続的に立体化し、多数の踏切を除却する連続立体交差事業を進めています。この事業は、国土交通省が策定した要綱に基づき、進めています。令和 7 年 4 月 1 日現在、東京都内においては 30 区間、延長約 114.6 km を連続立体交差事業として都市計画を決定しています。

一方、様々な都市交通に対応するため、鉄道及び鉄道とバスの中間程度の輸送力を持つ新交通システム等の整備を進めてきました。これまで、多摩都市モノレールは多摩センター～上北台間、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）は新橋～豊洲間、日暮里・舎人ライナーは日暮里～見沼代親水公園間、常磐新線（つくばエクスプレス）は秋葉原～つくば間、東京臨海高速鉄道臨海副都心線（りんかい線）は新木場～大崎間、がそれぞれ開業しています。

参照：第 3－15 表 地下鉄等の都市計画・完成状況表（147 ページ）

**第 3－16 表 連続立体交差事業等における既設鉄道の都市計画決定及び完成状況
（148 ページ）**

第3-16図



	No.	路線名
国際競争力の強化	<1>	都心直結線の新設
	<2>	羽田空港アクセス線の新設及び京葉線・りんかい線相互直通運転化
	<3>	新空港線の新設
	<4>	京急空港線羽田空港国内線ターミナル駅引上線の新設
	<5>	常磐新線の延伸
	<6>	都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線延伸の一体整備
	<7>	東京8号線（有楽町線）の延伸（豊洲～住吉）
	<8>	都市部・品川地下鉄構想の新設
地域の成長に応じたプロジェクト	<9>	東西交通大宮ルートの新設
	<10>	埼玉構想鉄道線の延伸
	<11>	東京12号線（大江戸線）の延伸
	<12>	多摩都市モノレールの延伸
	<13>	東京8号線の延伸
	<14>	東京11号線の延伸
	<15>	総武線・京葉線接続新線の新設
	<16>	京葉線の中央線方面延伸及び中央線の複々線化
	<17>	京王線の複々線化
	<18>	区部周辺部環状公共交通の新設
	<19>	東海道貨物支線課貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設
	<20>	小田急小田原線の複々線化及び小田急多摩線の延伸
	<21>	東急田園都市線の複々線化
	<22>	横浜3号線の延伸
	<23>	横浜環状鉄道の新設
	<24>	いずみ野線の延伸

第 3-17 表 鉄道・新交通システム計画表

項 目 \ 名 称	① 多摩都市モノレール整備事業	② 東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)整備事業
目 的	多摩都市モノレールは、多摩地域南北方向の公共交通網の充実、核都市間相互の連携強化等を目的として、便利で快適に移動できる交通ネットワークを形成する。	東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)は、臨海副都心と都心部を結ぶ新たな交通手段として、臨海部の交通利便性を高めることを目的として整備する。 また、豊洲まで延伸することにより、既存の鉄道と連絡し、交通のネットワークが形成されるとともに臨海部の開発を支える。
事業計画の概要	<p>〈整備済路線〉</p> <p>1 整備区間 多摩センター～上北台間 16.0 km 駅数 19 駅</p> <p>2 乗車人員 一日当たり約 143,000 人 (令和元年度平均)</p> <p>3 開 業 平成 10 年 11 月 立川北～上北台間 平成 12 年 1 月 立川北～多摩センター間</p> <p>4 導入システム 跨座型モノレール</p> <p>〈延伸区間〉 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト 上北台～箱根ヶ崎間 多摩センター～八王子間 多摩センター～町田間</p>	<p>1 開業区間 新橋～豊洲間 約 14.7 km 駅数 16 駅</p> <p>2 利用者数 一日当たり約 111,000 人 (令和元年度平均)</p> <p>3 開 業 平成 7 年 11 月 新橋～有明間 平成 18 年 3 月 有明～豊洲間</p> <p>4 導入システム 標準型新交通システム</p>
事業主 体	インフラ部 ……東京都建設局 インフラ外部……多摩都市モノレール株式会社 (第三セクター)	インフラ部……東京都建設局、港湾局 インフラ外部…株式会社ゆりかもめ (第三セクター)
主 な 経 緯	<p>昭和56年10月：延長約 93 kmを発表(構想路線)</p> <p>57年12月：都長期計画で多摩センター・上北台間約 16 kmの整備を位置付け</p> <p>58年 4 月：国庫補助事業として新規採択</p> <p>61年 4 月：多摩都市モノレール(株)設立</p> <p>62年12月：軌道法特許取得</p> <p>平成元年 9 月：都市計画決定(多摩センター～上北台間)</p> <p>2 年 6 月：施行認可(Ⅰ期：立川北～上北台間)</p> <p>〃 7 月：都市計画法事業認可</p> <p>〃 12 月：工事着手</p> <p>3 年 9 月：施行認可(Ⅱ期：立川北～多摩センター間)</p> <p>〃 11 月：工事着手</p> <p>4 年12月：多摩島しょ振興推進本部会議で次期整備路線決定</p> <p>6 年 6 月：上北台～箱根ヶ崎間約 7 kmの事業延伸採択</p> <p>10年11月：立川北～上北台間開業</p> <p>12年 1 月：多摩センター～立川北間開業</p> <p>〃 運輸政策審議会答申第 18 号に箱根ヶ崎、町田、八王子延伸を位置付け</p> <p>28年 4 月：交通政策審議会答申第 198 号に箱根ヶ崎、町田、八王子延伸を位置付け</p> <p>令和 7 年 3 月：都市計画決定(上北台～箱根ヶ崎)</p>	<p>昭和61年11月：第二次東京都長期計画において、計画事業に位置付け</p> <p>63年 4 月：東京臨海新交通(株)設立</p> <p>63年11月：軌道法特許、鉄道事業法免許取得</p> <p>平成元年 3 月：第一期(竹芝ふ頭～国際展示場間)都市計画決定</p> <p>2 年 7 月：第二期(新橋～竹芝ふ頭間)都市計画決定</p> <p>7 年11月：新橋～有明間開業</p> <p>8 年 7 月：「臨海副都心開発の基本方針」において、豊洲までの延伸は平成 17 年度目途に整備するとし、豊洲～勝どき間は、今後の利用状況や周辺の開発動向を見定め、整備時期を検討するとした。</p> <p>9 年 2 月：「生活都市東京構想」において、豊洲までの延伸について、平成 17 年度を目途に整備するとした。</p> <p>10年 7 月：軌道法特許取得(有明～豊洲間)</p> <p>11年 3 月：都市計画決定(有明～豊洲間)</p> <p>11年12月：都市計画決定(有明～豊洲間)</p> <p>12年 1 月：工事着工</p> <p>運輸政策審議会答申第 18 号に勝どき延伸を位置付け</p> <p>18年 3 月：有明～豊洲間開業</p>

③ 日暮里・舎人線整備事業	④ 常磐新線（つくばエクスプレス）整備事業	⑤ 東京臨海高速鉄道 臨海副都心線(りんかい線)整備事業
<p>日暮里・舎人ライナーは、昭和 60 年 7 月、運輸省政策審議会の答申（第 7 号）を受け、区部北東部の交通不便地域の解消及び沿線地域の発展を目的として整備する。</p>	<p>常磐新線は、昭和 60 年 7 月、運輸政策審議会の答申（第 7 号）を受け、増大する千葉・茨城方面からの通勤需要に対応するとともに、区部北東部の公共交通を充実させ、沿線地域の開発を促進させることを目的として整備する。</p>	<p>東京臨海高速鉄道（りんかい線）は、「第三次東京都長期計画」（平成 2 年 11 月）で位置付けられた路線であり、首都圏メガロポリスを支える都市基盤として鉄道ネットワークを形成するため、新木場～大崎間 12.2km を整備した。</p>
<p>1 整備区間 日暮里～見沼代親水公園間 約 9.7 km 駅数 13 駅</p> <p>2 輸送人員 一日当たり約 91,000 人 (令和元年度平均)</p> <p>3 開業 平成 20 年 3 月</p> <p>4 導入システム 標準型新交通システム</p>	<p>1 整備区間 秋葉原～つくば間 約 58.3 km 駅数 20 駅</p> <p>2 輸送人員 一日当たり約 278,000 人 (令和元年度平均)</p> <p>3 開業 平成 17 年 8 月</p> <p>4 導入システム 鉄道 (延伸区間) 国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト 秋葉原～東京（新東京）間</p>	<p>1 整備区間 新木場～大崎間 約 12.2km 駅数 8 駅</p> <p>2 乗車人員 一日当たり約 259,000 人 (令和元年度平均)</p> <p>3 開業 平成 8 年 3 月 新木場～東京レポート間 平成14年12月 東京レポート～大崎間</p> <p>4 導入システム 鉄道</p>
<p>インフラ部……東京都建設局 インフラ外部…東京都地下鉄建設株式会社 (第三セクター)</p>	<p>首都圏新都市鉄道株式会社 (第三セクター)</p>	<p>東京臨海高速鉄道株式会社 (第三セクター)</p>
<p>昭和60年 7 月：運輸政策審議会答申 61年11月：「第二次東京都長期計画」に位置付け 平成 3 年 4 月：国庫補助事業として新規採択 4 年10月：インフラ外部の事業主体決定（東京都地下鉄建設(株)） 7 年12月：軌道法特許取得 8 年 8 月：都市計画決定 9 年12月：工事着手 19年10月：軌道事業譲渡許可（東京都地下鉄建設(株)→東京都交通局） 20 年 3 月：開業</p>	<p>昭和60年 7 月：運輸政策審議会答申 61年11月：「第二次東京都長期計画」に位置付け 平成元年 9 月：「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」施行 3 年 3 月：「首都圏新都市鉄道(株)」設立 4 年 1 月：第一種鉄道事業免許取得 5 年12月：都市計画決定・工事着手(秋葉原～新浅草間) 6 年10月：起工式開催 7 年 9 月：都市計画決定・工事着手（新浅草～都県境間） 17 年 8 月：開業 28 年 4 月：交通政策審議会答申第 198 号に常磐新線の延伸（秋葉原～東京（新東京））を位置付け</p>	<p>平成 3 年 3 月：東京臨海高速鉄道(株)の設立 3 年11月：第一種鉄道事業免許取得（第一期事業区間） 4 年 3 月：工事に着手（第一期事業区間） 6 年 5 月：第二期事業区間について免許取得 7 年12月：工事施行認可取得 8 年 3 月：新木場～東京レポート間開業 〃：第二期事業区間の都市計画決定 〃：第二期事業区間の工事着手 13年 3 月：東京レポート～天王洲アイル間開業 14年12月：天王洲アイル～大崎間開業（全線開業）</p>

(3) 駐車場整備地区・駐車場（自動車・自転車）

都市における駐車需要に対応し、違法路上駐車^{（1）}の減少や道路交通の円滑化を図るためには、自動車駐車場の整備が必要です。このため、都市計画において駐車場整備地区を定めるとともに、都市計画法に基づく都市計画駐車場、駐車場法及び東京都駐車場条例に基づく大規模建築物附置義務駐車施設、届出駐車場等の整備が行われています。

また、平成 14 年 4 月に東京都駐車場条例が改正され、特定用途の延べ面積が一定規模以上になる建築物に対して荷さばき駐車施設を義務付ける規定が盛り込まれ、同年 10 月に施行されました。

駐車場整備地区は、商業地域及び近隣商業地域内とこれらの周辺地域において、自動車交通が著しく輻輳^{（2）}する地区で、道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域について、定める地区です。この地区を決定した場合は、更にその地区内における駐車場整備計画を定めることができます。

都内では、令和 7 年 4 月 1 日現在、区部において、都心部、代々木、渋谷、池袋、上野・浅草、新宿区、千代田区、大田区、足立区及び中野駅周辺の 10 地区、多摩部においては、町田、八王子及び立川市の 3 地区、合計約 3,300ha が都市計画決定されています。

都市計画自動車駐車場については、令和 7 年 4 月 1 日現在、55 か所約 16,100 台であり、このうち 48 か所約 16,700 台が供用されています。

自転車駐車場については、通勤・通学等による鉄道駅の放置自転車を解消するため、その整備が必要であり、区市町村等が自転車駐車場を整備する際には、都市計画施設として決定後、国庫補助対象事業として建設することができるようになっています。都においては、令和 7 年 4 月 1 日現在、84 か所約 113,000 台が計画決定され、そのうち 75 か所約 99,000 台が供用されています。

(4) 空 港（飛行場）

都内には、航空法に基づく陸上空港等である東京国際（羽田）、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島及び調布の七つの空港（飛行場）があります。東京国際空港（羽田）は、空港法に基づく国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港として国が管理し、大島、新島、神津島、三宅島及び八丈島の各空港は、国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港として東京都が管理しています。

また、東京都が管理する調布飛行場は、「東京調布飛行場」として都市計画決定されています。

東京BRTについて

都は、都心と臨海地域とを結ぶ公共交通機関である東京BRT事業を、運行事業者と連携して進めています。

令和2年10月より、虎ノ門から新橋を経て晴海に至るルートでプレ運行（一次）を開始し、令和5年4月からは、プレ運行（二次）としてルートを有明・豊洲方面へ拡大、さらに令和6年2月に選手村ルートの運行を開始したことで、当初計画していた全てのルートが揃いました。

現在は、検討路線に位置付けられたルートの延伸について検討を進めています。



2 公園緑地

(1) 公園緑地計画

公園緑地をはじめとする緑は、快適な環境を保つ機能、避難場所や災害時の活動拠点、延焼遮断などの防災上の機能、都民の憩いの場としてのレクリエーション機能など、重要な役割を担っており、安全かつ快適な都市生活を保つために不可欠です。

令和 3 年の都市計画区域マスタープランにおいて、都市計画公園や緑地の整備、農地や樹林地等の保全を推進するとともに、防災や都市再生など様々な施策とも連動させながら、あらゆる場所でみどりを創出・保全していくことで、みどりあふれた都市を創り上げることとしています。

これらの実現に向けて、都市計画においては、用地を取得し、基盤施設として整備することを目的とした都市計画公園・緑地等の計画と、民有地の緑を保全することを目的とした地域制緑地の指定について定めています。

都市計画公園、緑地等の計画は、「東京市区改正設計」以来幾多の変遷を経て今日に至っていますが、現在の都市計画公園及び緑地の原型は昭和 30 年代に策定された計画などにあり、現行の公園及び緑地計画の基礎となっています。その後、返還基地跡地や筑波移転跡地、工場等の移転跡地といった規模の大きな土地が公園緑地として都市計画決定されました。現在の公園及び緑地の都市計画決定状況は**第 3-18 表 (149 ページ)**のとおりです。公園・緑地はまちづくりの中での役割や規模から、この表のような種別に分けられています。

また、地域制緑地については、開発行為の制限等により現状凍結的に緑地として保存する「特別緑地保全地区」、都市の良好な風致を維持するために定める「風致地区」、農業等と調整を図りつつ良好な都市環境を形成する「生産緑地地区」などを指定し、民有緑地の保全に努めています。現在の指定状況は**第 3-19 表 (149 ページ)**のとおりです。このほか、総合設計制度等による公開空地の確保や屋上・壁面等の緑化など、緑の充実に向けて様々な取組を行っています。

令和 6 年度、気候変動対策、生物多様性の確保、幸福度 (Well-being) の向上等の課題解決に向けて、都市における緑地の質・量両面での確保等を推し進めるため、都市緑地法が改正され、国により「緑の基本方針」が示されました。都は、これを受けて、広域的な観点から緑地保全等を推進するため「緑の広域計画」の策定を検討しています。

ア 都市計画公園・緑地の整備方針

都市計画公園・緑地については、今後 10 年間に優先的に整備する「重点公園・緑地」及び「優先整備区域」を定めた「都市計画公園・緑地の整備方針」を、平成 18 年に都、特別区、市及び町合同で策定しました。平成 23 年の改定を経て、令和 2 年 7 月には「都市づくりのグランドデザイン」(平成 29 年 9 月策定)及び「『未来の東京』戦略ビジョン」(令和元年 12 月策定)が目指す緑溢れる東京の実現と災害に強い都市の構築に向けた改定を行い、令和 11

年度までを計画期間とする優先整備区域を 164 か所、約 530ha 定め、事業を推進しています。

イ 民設公園制度・公園まちづくり制度

「民設公園制度」は、従来の公共による都市計画公園等の整備に加え、新たに民間活力を導入し、都市計画公園及び緑地を早期に公園的空間として整備・公開するもので、都独自の新たな公園づくりの仕組みとして、平成 18 年 5 月に創設しました。具体的には、未整備の都市計画公園等の区域内において、都が認定する事業に対し、建築制限の緩和等の優遇措置を与え、敷地内でのマンション等の建築を可能にするとともに、民間事業者は、敷地の 7 割以上かつ 1 ha 以上を公園的空間として整備・管理し、無償で公開するものです。

「公園まちづくり制度」は、民間都市開発と連携したまちづくりの中で、地域の防災性の向上や緑豊かな都市空間の形成など、公園機能の早期発現を図ることを目的とし、当初都市計画決定から 50 年以上経過した未供用区域の一定規模以上を地区施設等の緑地として担保することを条件に、都市計画公園及び緑地を変更する制度として、平成 25 年 12 月に創設しました。

ウ 公開空地等のみどりづくり指針

従来、都市開発諸制度等で生まれる公開空地等の緑の計画は、建築計画が定まった後に協議・調整を行っていたため、公開空地等相互の緑のネットワークの形成などの面で十分でない状況がありました。このため、平成 19 年 5 月に定めた「公開空地等のみどりづくり指針」に基づき、事業者に「みどりのデータマップ」と「公開空地等のみどりづくり指針に関する手引き」を事前に提供し、開発の企画構想段階から、緑のネットワークの形成や快適性、安全性、景観、生物多様性の保全などに配慮した質の高い計画となるよう協議及び調整を行っています。

エ 環境軸の形成

「環境軸」は、骨格となる都市施設（道路、公園、河川など）とその整備等を契機とした周辺のまちづくりの中で一体的に形成される、広がりや厚みを持った豊かなみどり、オープンスペース、良好な景観などの“みどり豊かな都市空間のネットワーク”です。

環境軸の形成により、特に期待される効果として、広がりや厚みのあるグリーンロードネットワークの実現や都市環境の改善、都市の魅力向上など、水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京の復活に貢献することが挙げられます。

今後も、環境軸形成の推進に向けて、「環境軸ガイドライン」（平成 19 年 6 月）や「環境軸推進会議」（平成 20 年設置）を活用するとともに、実施事例等を参考としながら、都と区市町とが連携して取り組んでいきます。

オ 緑確保の総合的な方針

減少傾向にある民有地の緑の保全やあらゆる都市空間への緑化の推進等の課題に対し、計画的に東京の緑を確保していくことを目的に、都と区市町村(島しょを除く。)とが合同で、平成 22 年 5 月に「緑確保の総合的な方針」を策定しました。計画期間が到来し、更なる緑の保全を進めるため、令和 2 年 7 月に方針の改定を行い、令和 11 年度までに緑を確保する確保地を約 306ha と設定するなどとした「既存の緑を守る方針」等に基づき、区市町村と連携して緑確保に取り組んでいます。

(2) 都市景観

ア 魅力的な都市景観の形成に向けて

東京の多様な魅力を景観づくりに生かすためには、従来のような個別事業の集積だけでなく、総合的な観点から景観行政に取り組む必要があります。このため、平成 9 年 12 月に東京都景観条例を制定し、東京の景観の骨格を形成している特色ある地形や自然を「景観基本軸」として指定し、地域の特性を生かした景観誘導を行うなど、国が法律を制定する以前から、都独自の取組を行ってきました。

平成 16 年に景観法が制定され、景観の誘導に一定の実効性を伴う制度が創設されると、東京都は、景観法に基づく施策の実施主体である景観行政団体となりました。

平成 18 年 10 月には、東京都景観条例を全面改正し、景観法に基づく施策の施行に関する事項を追加するとともに、平成 19 年 3 月には、景観行政団体としての取組と都独自の取組とを合わせた東京都景観計画を策定し、景観法の活用はもとより、都市計画、建築行政、観光施策など局内外にわたる幅広い分野との連携を図りながら、実効性ある景観誘導に取り組んでいます。

景観法に基づく届出制度では、隅田川や国分寺崖線など東京全体の景観構造の主要な骨格となる「景観基本軸」や、文化財庭園の周辺や臨海部の水辺の周辺など、他とは性格の異なる景観や観光資源を持つ一定の広がりのある地域を「景観形成特別地区」と位置付け、建築物等の配置、高さ・規模、色彩・形態・意匠、外構及び緑化についての景観誘導や屋外広告物規制を一体的に実施し、重点的に景観形成を図っています。

第3-20 図 景観計画区域内における地区区分図



地区区分		範囲	主な届出対象規模(建築物等)	
景観基本軸	臨海	海域：羽田沖・中央防波堤沖、葛西海浜公園沖を含む海域 陸域：水際から 50m の陸域及び葛西沖開発土地地区画整理事業によって埋め立てられた区域まで	高さ 15m 又は延べ面積 3,000 m ² 以上	
	隅田川	隅田川と隅田川の両側から 50m	高さ 15m 又は延べ面積 1,000 m ² 以上	
	神田川	神田川と神田川の両側から 30m と日本橋川		
	玉川上水	玉川上水の中心から両側 100m	高さ 10m 以上	
	国分寺崖線	【低地側】崖線からおおむね 360m 【台地側】崖線からおおむね 80m	高さ 10m 又は延べ面積 1,000 m ² 以上	
	丘陵地	丘陵地の山裾からおおむね 500m	高さ 10m 以上	
景観形成特別地区	文化財庭園等	浜離宮・旧芝離宮恩賜庭園、清澄庭園、新宿御苑、小石川植物園、小石川後楽園、六義園、旧岩崎邸庭園、旧古河庭園、殿ヶ谷戸庭園の各施設の外周からおおむね 100 ～ 300m	高さ 20m 以上	
	水辺	臨海景観基本軸、隅田川景観基本軸の中で特に重点的に取り組む区域	高さ 15m 又は延べ面積 3,000 m ² 以上(隅田川景観基本軸の区域は、高さ 15m 又は延べ面積 1,000 m ² 以上)	
	小笠原(父島二見港周辺)	父島二見港周辺	地階を除く 3 階以上又は延べ面積 300 m ² 以上	
その他	一般地域	東京都の区域で、景観基本軸及び景観形成特別地区以外の区域	【特別区】 高さ 60m 又は延べ面積 3 万 m ² 以上	【市町村】 高さ 45m 又は延べ面積 1 万 5 千 m ² 以上

また、都独自の取組である「大規模建築物等の建築等に係る事前協議制度」では、特定街区制度や総合設計制度など、都市開発諸制度等を適用する建築物を対象に、事業の企画・提案などの段階から事業者と景観に関する協議を行うこととし、統一感のある街区の形成、歴史的建造物の保存や再生、公開空地や緑地の整備など、良好な景観形成に資する計画の誘導を図っています。

国会議事堂、迎賓館、絵画館、東京駅丸の内駅舎など、首都東京を象徴する建築物の周辺で計画される建築物等の高さの適切な誘導や、文化財庭園内からの眺望保全、皇居周辺の

風格ある景観誘導など、東京の景観形成上特に重要な区域を景観誘導区域と位置付け、それぞれの区域ごとに個別に定めた基準に適合させることにより、風格ある都市景観の実現を図っています。

また、平成 30 年 8 月には、夜間における景観の形成に関する方針を追加する景観計画の改定を行い、良質な光の誘導及び地域の個性を生かした魅力的な夜間景観の形成に取り組んでいます。

東京都は、景観行政団体として、東京都景観計画に基づき、美しく風格のある首都東京の実現及び地域にふさわしい景観形成を推進していくとともに、住民に身近な自治体である区市町村が住民とともに良好な景観形成に向けた取組を行うべきとの観点から、景観行政団体となって自ら景観行政を行おうとする区市町村に対し、積極的な支援を行っています。その一方で、東京は首都としての景観形成が重要であることや、東京の市街地が区市の境界を越えて連なり一体的景観形成が必要であることなどから、広域的景観に関する施策については、関係区市町村と連携・協力しながら、広域的観点から景観形成に取り組んでいます。

イ 都民自ら行う街並み景観づくり

平成 15 年 3 月に、東京のしゃれた街並みづくり推進条例を制定し、都民自らが主体となって景観づくりを推進する街並み景観づくり制度を創設しました。

この制度は、知事が街並み景観づくりを推進する上で特に重要な地区を街並み景観重点地区として指定し、地域の住民等によって結成された協議会（街並み景観準備協議会）が中心となって、地域の主体性を生かしながら、一体的な街並み景観づくりに取り組むものです。協議会からの要請に基づき当該地区の街並み景観づくりを担う街並みデザイナーを選任し、当該デザイナーと地元住民等が共同で当該地区の景観づくりの基準となる街並み景観ガイドラインを定めます。ガイドラインの知事承認を受けた街並み重点地区内では、建築行為等を行う事業者と協議会とが事前に景観協議等を行うことにより、地域の自主的な景観づくりを推進しています。

この条例の特徴は、民（地元協議会）と民（事業者）との景観協議を制度化していることにあり、より地域に即した形での個性豊かで魅力ある街並み景観づくりが行える仕組みとなっています。

ウ 屋外広告物規制による良好な景観の創出

東京都では、昭和 24 年に東京都屋外広告物条例を制定し、その後、改正を重ねながら、街の美観風致の維持及び公衆に対する危害を防止することを目的に屋外広告物に対する規制を実施してきました。

街並みの景観形成との連携については、平成 17 年の屋外広告物法の改正及び東京都広告物審議会答申（「東京における今後の広告物規制のあり方について」）を受けて条例を改正し、その目的に「良好な景観の形成」を加えました。

また、平成 19 年 3 月に策定された東京都景観計画において、文化財庭園等周辺や水辺地区を良好な景観を形成する上で特に重要な地区（景観形成特別地区）に指定し、建築物等の景観誘導や屋外広告物の表示等に関して当該地区独自の規制を定めることとし、その実効性を確保するため、平成 19 年 4 月に屋外広告物条例を改正しました。

良好な景観を阻害する違反広告物についても、平成 17 年の条例改正により対策を強化（違反者の氏名公表及び過料規定の新設）、平成 20 年 12 月には、違反広告物取締りの実効性を向上させるため、許可を受けた広告物等には「許可済シール」を貼付することとしました。

また、都民の都市景観に対する関心の高まりを受けて、道路管理者、警察、都民の皆様等と共同して、道路内の電柱等に放置された捨て看板、貼り紙、貼り札等を集中的に除却するキャンペーンを毎年 1 回実施しています。

さらには、都内の繁華街を過度な発光などを伴い走行する広告宣伝車について、その多くが、都条例が適用されない都外ナンバーであることから、令和 6 年 3 月に同条例施行規則を改正し、同年 6 月から、都内を走行する都外ナンバーの広告宣伝車に対しても都条例を適用することとしました。

今後とも区市町と連携しながら、実効性のある屋外広告物規制を実施し、積極的な景観向上に取り組んでいきます。

3 供給処理施設

(1) 上水道

水道事業は「東京市区改正設計」として明治 23 年に決定されて以来、その後の水需要の増大に対処するため、戦前の第 1 次水道拡張計画及び戦後の第 2 次水道拡張計画（多摩川系）が都市計画として決定され、実施されました。第 1 次計画によって、村山及び山口貯水池が、第 2 次計画によって小河内貯水池がそれぞれ完成しました。

(2) 下水道

区部における戦前の下水道事業の対象地域は、旧市内（ほぼ山の手線の内側及び江東地区の西半分）に限られていましたが、昭和 25 年に現在の区部下水道事業の基本となる「東京特別都市計画下水道」が決定されて以来、計画の変更（昭和 37 年）及び区域の追加（昭和 39 年）によって、区部全域にわたり都市計画決定がなされました。その後、部分的な変更が行われてきましたが、近年の市街化の進展に伴う下水量の増大に対処するため、荒川以東地域（小菅、葛西及び中川処理区）の全面的な計画変更（昭和 49 年 12 月）と荒川以西地域の 5 処理区（芝浦、砂町、落合、森ヶ崎及び新河岸）の変更（昭和 51 年 7 月）が行われました。

昭和 56 年には小台及び新河岸処理区、昭和 58 年には三河島処理区、平成元年には葛西処理区の変更と臨海部地域が追加され、平成 7 年 2 月には港湾埋立地域が追加されるなど、順次計画変更が行われています。

区部の普及事業は着実に進み、下水道普及率は平成 6 年度末に 100%普及概成に至りました。

現在の計画概要は、排水区域面積 56,700ha を 10 処理区に分け、幹線^{かんきょ}管渠延長約 1,140 km、ポンプ所 83 か所、水再生センター 14 か所、浄化センター 2 か所及び汚泥処理プラント 2 か所が都市計画決定されており、下水道局が都市計画事業認可を得て事業を行っています。

多摩地区の下水道事業は、昭和 20 年代半ばから一部の市で行われていましたが、本格的に事業が開始されたのは、昭和 43 年の「三多摩地区総合排水計画（第二次）」以降です。

流域下水道は、河川、湖沼、海域など、いわゆる公共用水域の水質環境基準の達成と、それらの流域内における快適な生活環境の実現を大きな目的としており、流域内にある複数の市町村が管理する公共下水道からの下水を行政区域を越えて効率的に収集・処理した後、河川などへ放流するものです。この流域下水道は、下水道幹線、ポンプ所及び終末処理場という基幹施設で構成され、原則として都道府県が建設及び維持管理を行うことになっています。

流域下水道計画は、26 市 3 町 1 村、47,188ha を 8 処理区（野川、北多摩一号、北多摩二号、多摩川上流、南多摩、浅川、秋川及び荒川右岸）に分け、水再生センター 7 か所、ポンプ所 2 か所及び幹線^{かんきょ}管渠延長約 232 km（雨水含む。）が都市計画決定されています。

都市計画区域外における下水道整備としては、奥多摩町及び檜原村の一部地区での特定環境保全公共下水道事業があります。

参照：第 3－21 表 下水道施設事業現況表（149 ページ）



芝浦水再生センター（東京都下水道局提供）

(3) ごみ焼却場等

持続可能な循環型社会を実現するため、廃棄物の適正処理及び再資源化を促進し、廃棄物処理施設などの施設の整備及び更新を計画的に進める必要があります。

令和7年4月現在、区部においては、多摩川清掃工場をはじめとして21か所のごみ焼却場及び16か所のごみ処理場が都市計画決定されています。

参照：第3-22表 ごみ焼却場（区部）(150ページ)

多摩・島しょ地区においては、八王子市の館清掃工場をはじめとして、ごみ焼却場24か所、ごみ処理場23か所及び汚物処理場12か所が都市計画決定されています。



（練馬清掃工場 23区清掃一部事務組合 HP より）

(4) 地域冷暖房

地域冷暖房とは、個々の建築物ごとに設置していたボイラー・冷凍機等の熱源機器を地域冷暖房プラントに集約し、必要な熱媒体（蒸気・温水・冷水）を導管により一定地域の建築物に供給し、冷房、暖房、給湯等を行うシステムをいいます。都内では、令和7年4月1日現在、72地区が都市計画決定されています。

4 河川等

戦後、東京は急激な人口の増加により、周辺部まで市街化が進み、その結果、台風や集中豪雨の際には、低地帯はもちろん、各所で 溢水・氾濫の被害を受けてきました。こうした水害から

都民を守るため、各種の河川改修事業等が行われています。

(1) 河 川

氾濫のおそれのある河川を改修し、水害の防止等を図る目的で、神田川、石神井川、野川等 38 河川、延長約 326 km について都市計画決定しています。

(2) 運 河

昭和 22 年に運河が計画決定されましたが、その後、水運は陸上交通に切り替えられていく傾向が著しいため、昭和 39 年に計画の廃止・縮小が行われ、現在では、古川、小名木川など 6 運河を残すのみです。

(3) 防潮施設

この施設は、江東及び蒲田方面の低地帯を高潮から守るため計画されたもので、海岸堤防 2 か所、河岸堤防 27 か所及び防潮施設 1 か所が都市計画決定されています。

なお、高潮対策事業は、東京都建設局及び東京都港湾局が実施しています。

5 その他の都市施設

(1) 市 場

令和 7 年 4 月 1 日現在、卸売市場は、区部には大田市場や豊洲市場など 9 市場及び 1 食肉市場が都市計画施設として開場されています。多摩地区には「多摩ニュータウン市場」及び地方卸売市場の「東京多摩青果国立市場」の 2 か所が都市計画施設として開場されています。

(2) と畜場

区部においては、芝浦と畜場を、港区港南二丁目に都市計画決定しています。区域の面積は約 6.2ha、中央卸売市場の食肉市場と一体で運営されており、食肉市場と重複決定されています。

島しょ地域においては、八丈町と畜場が都市計画決定されています。

(3) 火葬場

令和 7 年 4 月 1 日現在、区部には、都市計画決定されている火葬場が 7 か所あります。このうち都営は 1 か所（瑞江）、一部事務組合による運営が 1 か所（臨海部広域斎場）で、その他は全て民営です。多摩地区には 7 か所、島しょ地区には 10 か所の火葬場が、それぞれ都市計画決定されています。

(4) 一団地の住宅施設

一団地の住宅施設とは、都市計画法に定められた都市施設で、一団地における 50 戸以上の集団住宅及びこれに附帯する通路などの施設をいいます。

住宅団地の建設を道路・公園・店舗などの公共・公益的施設整備と一体的に行うためのもので、都内では令和 7 年 3 月 31 日現在、区部で 28 団地、多摩地域で 45 団地、計 73 団地（2 以上の都市計画区域にわたる一体の団地は一つの団地として計上）、約 6 万 4 千戸が都市計画として定められています。

(5) 一団地の官公庁施設

一団地の官公庁施設は、国家機関又は地方公共団体の建築物をそれぞれの機能に応じて都市の一定地域に集中配置するよう計画的に建築し、かつ、これらに附帯する諸施設の建設を行い、公衆の利便と公務の能率増進を図り、併せて土地の高度利用を図るもので、都市計画法の都市施設として位置付けられています。

都内では、霞が関団地（区域面積約 98.5ha）において昭和 33 年に都市計画決定（令和 3 年都市計画変更）を行っています。

(6) 流通業務団地（流通業務市街地整備事業）

道路交通の円滑化及び流通機能の向上を図るため、昭和 41 年 7 月、流通業務市街地の整備に関する法律が施行されました。

東京では、昭和 41 年 12 月に決定された「流通業務施設の整備に関する基本方針」に基づき、南部（京浜 2 区）、西北部（板橋）、北部（足立）、東部（葛西）及び西南部の 5 地区に流通業務市街地を整備することとし、そのうち、南部（約 73.7ha）、西北部（約 31.4ha）、北部（約 33.3ha）及び東部（約 51.7ha）については流通業務地区を指定し、地区内に流通業務団地の都市計画決定を行い、供用しています。

なお、令和 2 年に南部、令和 5 年に北部、及び令和 7 年に西北部流通業務団地について、適切な更新を進めるための都市計画変更を行いました。

参照：第 3－23 表 流通業務市街地整備計画現況表（150 ページ）



南部流通業務団地 （日本自動車ターミナル株式会社提供）