

第 2 部 第 3 章

人・モノの交流ネットワークの機能強化

第1節 道路網の整備

〔都市基盤部 街路計画課〕

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3,200kmの都市計画道路を決定している。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る。

また、高速道路については、自動車専用道路として約250kmを都市計画決定するなど、首都圏三環状道路などの整備を促進している。

1 区部及び多摩地域の都市計画道路

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）を行った。

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なかった。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た。

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・効率的に進めてきた。

平成27年度末には、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）」を策定した。

本方針では、道路整備の基本目標を「活力」、「防災」、「暮らし」、「環境」と設定している。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を行った。

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、令和6年度末までに約10.2km・立体交差2箇所・橋詰5箇所・支線2箇所・交差点拡幅部1箇所について、都市計画変更の手続を行った。

なお、現行の整備方針（第四次事業化計画）の計画期間が令和7年度末であることから、新たな「都市計画道路の整備方針」の策定に向けて、都市計画道路ネットワークの検証、優先整備路線の検討等を行っている。

2 都市計画道路現況調査

〔都市基盤部 交通企画課〕

都市計画道路の計画決定・変更、事業状態等を毎年度末に調査している。

図表 2-3-1 都市計画道路事業現況表

(令和 6 年 3 月 31 日現在)

	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 (%)
区 部	1,767	1,186	168	412	67.1
多摩地域	1,426	901	145	379	63.1
島しょ部	10	10	0	0	100.0
計	3,204	2,097	314	792	65.4

- (注) ・この表は令和 6 年度に実施した都市計画道路現況調査の結果である。
・都市高速道路及び自動車専用道路は含まれていない。
・各項目の合計は、小数以下を切り捨てて集計しているため、一致しないところがある。

3 高速道路

〔都市基盤部 調整課・街路計画課〕

(1) 概要

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、一般街路と分離した平面交差のない自動車専用道路が必要となり、昭和34年に 8 路線 2 分岐線、延長約71kmを東京都市計画都市高速道路として都市計画決定した。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 6 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る。これらの他に、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る。

また、都は、首都高速道路の新線建設及び既設路線の改築等の促進を図るため、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に対して出資を行っている。

図表2-3-2 首都高速道路整備事業に対する出資金の推移

(単位：百万円)

	29年度まで	30年度	元年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	計
出 資 金	308,158	1,036	920	6	19	2	5	8	310,154

- (注) 1 平成17年 9 月以前は旧首都高速道路公団に対する出資
2 各欄積算と合計欄の数字は端数処理の関係上、一致しない場合がある。

(2) 高速道路網の整備促進

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、首都高速中央環状線の完成、東京外かく環状道路（外環道）や圏央道の整備の進展により、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮、避難・緊急活動ルート確保、更には物流拠点等の立地を通じた生産性の向上など、高いストック効果を発現してきている（図表2-3-3参照）。

外環道は、平成30年 6 月の三郷南 I C～高谷 J C T間の開通により、関越道（大泉 J C T）から東関東道（高谷 J C T）までが供用されている。残された区間の内、都内の関越道～東名高速間については、平

成19年に都市計画を変更し、平成21年から事業を実施している。調布市で発生した陥没・空洞事象の再発防止対策などを踏まえ、都は、国及び高速道路会社に対して、これまで以上に安全を最優先に整備を進め、コスト削減、都民に対する丁寧な説明に努めることを求めている。湾岸道路～東名高速間については、計画が未定となっているが、環状道路としての機能を最大限に発揮させるとともに、羽田空港や東京港へのアクセス強化に資する重要な路線であり、物流強化の観点からも、計画の早期具体化が必要である。このため、平成28年2月に国土交通省、都及び川崎市の3者を構成員とする計画検討協議会が設立されており、協議会を活用しながら計画の検討を進めている。さらに、平成31年1月に設置された国と都の実務者協議会の協議事項の一つに位置付け、計画の早期具体化を国に働きかけている。

高速晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として平成5年に都市計画決定され、これまでに晴海～東雲JCT間が開通している。未着手となっている築地～晴海間については、新京橋連結路と連続したネットワークを形成することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎JCTなどの渋滞ポイントを避けて、都心と高速湾岸線の相互アクセスが可能となる。また、高速晴海線の整備により、災害時には、臨海部に位置する「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点（有明の丘地区）」とのアクセス強化が図られるなど、高い整備効果が見込まれる。このため、早期事業化に向けて、高速晴海線延伸部のルートや道路構造等の検討を深度化するほか、広域防災拠点のアクセス強化に向けた高速道路出入口の計画案を具体化するなど、国等と連携した取組を推進していく。また、広域的な交流・連携を促す路線（第二東京湾岸道路等）の計画の具体化に向けて国等に働きかけていく。

図表 2-3-3 高速道路ネットワーク



<高速都心環状線付近拡大図>



（出典）都市整備局「都市づくりのグランドデザイン」を基に作成

(3) 高速道路網の有効活用

整備が進む首都圏の高速道路網を最大限に活用するためには、利用者の適切な経路選択を促す合理的で戦略的な料金体系を確立し、時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化する必要がある。平成28年に導入された新たな料金体系では、対距離制を基本に料金水準や車種区分が整理・統一されるとともに、起終点を基本とした継ぎ目のない料金により圏央道などへの迂回が促進された。令和4年4月には、首都高速道路における料金体系の更なる整理・統一と外環千葉区間への迂回促進を図る料金改定が行われた。引き続き、管理主体や経路によらず最短距離を基本に高速道路料金を決定するなど、一体的で利用しやすい料金体系の実現を国等に求めている。

E T C専用化及び本線料金所の撤廃は、交通の円滑化や事故の低減につながるため、早期に実現することが重要である。令和7年1月に首都高速道路E T C専用化連絡調整会議が開催され、首都高速道路においては、令和7年度末までに新たに55か所がE T C専用化として整備され、これと合わせて、本線料金所撤廃に向けた取組を進めていくこととしている。こうした状況を踏まえ、今後、本線料金所の料金収受の仕組みや不正通行への対応方策等の検討を進めていく。

ボトルネック対策については、中央道の調布付近、小仏トンネル付近等において進められており、三鷹バス停付近における付加車線設置に向けた事業が進められている。また、小仏トンネル付近では、別線トンネルの本掘削工事等が進められている。くわえて、日野バス停付近においては、令和6年3月に付加車線を設置する渋滞対策が事業化されている。引き続き、中央道の渋滞対策を推進するよう国等に求めている。

(4) 首都高速道路の老朽化対策

首都高速道路は、我が国の経済活動を支える基幹的なインフラであり、その機能を維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、大規模更新などの老朽化対策を計画的に実施していくことが不可欠である。首都高速道路株式会社は、平成26年に大規模更新5箇所約8km、大規模修繕約55kmとする更新計画に加え、令和6年に新たに大規模更新1箇所0.3km、大規模修繕約21kmとする更新計画について、国から事業許可を取得した。現在、都が都市計画の変更や事業認可を行った上で、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部、高速大師橋）や3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）等で工事が進められている。大規模修繕は、橋りょう単位で全体的に補修を行うことにより新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ、長期の耐久性を向上させるものであり、4号新宿線などで工事が進められている。

(5) 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新

都心環状線日本橋区間については、国や首都高速道路株式会社と共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して地下化に向けた取組を進めており、「首都高日本橋地下化検討会」で取りまとめられた計画案をもとに、令和元年に都市計画を変更し令和2年に事業化された。また、地下化に伴い必要となる新たな都心環状ルート（新京橋連結路）については、「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」で取りまとめられた計画案を基に、令和5年12月に都市計画を変更し令和6年6月に事業化された。

都心環状線築地川区間については、まちづくりと連携した大規模更新の実現に向け、国等に対し働きかけていく。

4 都市計画道路の事業認可他

〔都市基盤部 街路計画課〕

区市町施行及び特許事業者（首都高速道路株式会社など）の施行する都市計画道路の事業認可を行うとともに、同施行者の事業中路線の早期完成に向け、適切な進捗管理や指導・調整を行い、道路交通ネットワークを構築し、交通の円滑化を実現していく。

都施行の優先整備路線については、地権者から申出があった区域内の用地を事業認可前から取得し、道路ネットワークの早期形成を目指していく。

なお、羽村市から大田区までの多摩川の河川敷等を利用したウォーキングなどが楽しめるコース「たまりバー50キロ」では、関係自治体の協力の下、案内板や距離表示の整備、案内マップの配布などを行っている。

第2節 鉄道・新交通システムの整備

1 交通政策審議会の答申

〔都市基盤部 交通企画課〕

東京圏の鉄道等の整備は、国の審議会の答申を基に進められてきた。これまで、昭和30年の都市交通審議会（後の運輸政策審議会・交通政策審議会）答申第1号以降、社会経済情勢の変化に対応して数度にわたり答申が出されてきた。

平成28年4月に出された交通政策審議会答申第198号では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、①国際競争力の強化に資する都市鉄道、②豊かな国民生活に資する都市鉄道、③まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道、④駅空間の質的進化、⑤信頼と安心の都市鉄道及び⑥災害対策の強力な推進と取組の「見える化」が設定されている。

そして、この目指すべき姿の実現に向けて具体的なプロジェクトが示され、「(1)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」や「(2)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」について、その意義と事業化に向けた主な課題を整理している（図表2-3-5参照）。

また、令和3年7月に交通政策審議会答申第371号が公表され、今後の地下鉄ネットワークの在り方、東京圏の地下鉄ネットワークにおける東京メトロの役割及び東京メトロの役割を踏まえた株式売却の在り方について、それぞれ今後の方向性及び必要な取組が示された。その中で、東京8号線（有楽町線）の延伸及び都心部・品川地下鉄（南北線の延伸）については「早期の事業化を図るべき」、都心部・臨海地域地下鉄については「事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」と改めて位置付けられた。

2 答申に位置付けられた路線の状況

〔都市基盤部 交通企画課〕

都では、交通政策審議会答申第198号及び第371号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等について、鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業化に着手することとしている。

羽田空港アクセス線については、国の答申で示された3ルートのうち東山手ルートは、J R東日本が令和5年1月に鉄道施設変更認可、3月に工事施行認可を受けており、令和13年度の開業を目指して令和5年6月に本格的な工事に着手している。

東京8号線の延伸及び品川地下鉄については、令和4年1月に東京メトロが両路線の鉄道事業許可を国へ申請し、令和4年3月に鉄道事業許可を受けた。都は、令和6年6月に都市計画を決定するとともに、2030年代半ばの開業を目指し、東京メトロに対して補助を実施している。

多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、令和4年度より都市計画等の手続を進め、令和7年3月に都市計画を決定した。また、多摩都市モノレール株式会社において、令和6年7月に軌道法に基づく特許を申請し、令和7年5月に特許を取得した。引き続き、2030年代半ばの開業に向け、事業着手に向けた手続を着実に実施していく。臨海地下鉄については、国の参画も得た事業計画検討会において、事業計画の策定に向けた検討を進めており、令和4年11月、概略のルート・駅位置を含めた事業計画案を取りまとめた。また、都は、整備主体として「独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構」、営業主として「東京臨海高速鉄道株式会社」に、本事業に参画してもらうことを予定して、令和6年1月に3者で事業計画の検討を行うことで合意した。本路線は、大規模で多様な開発計画が進展・計画されている臨海部において、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されている。そのため、都としても2040年までの実現を目指す取組として「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」に位置付けるとともに、計画案の更なる深度化と事業主体の選定等の取組や財源の確保などについて国との連携を図るなど、早期事業化に向けた検討を進めている。

3 地下鉄等への補助

〔都市基盤部 交通企画課・調整課〕

東京都内では、これまでに13路線・延長約368kmの都市計画を決定している。

都は、地下高速鉄道の整備促進を図るため、都交通局及び東京地下鉄株式会社が施行する地下高速鉄道の大規模改良や、鉄道新線（東京8号線の延伸及び品川地下鉄）等の建設費に対して補助を行っている。（図表2-3-4参照）

また、多言語対応等、地下鉄のサービス改善・一体化に取り組んでいる。

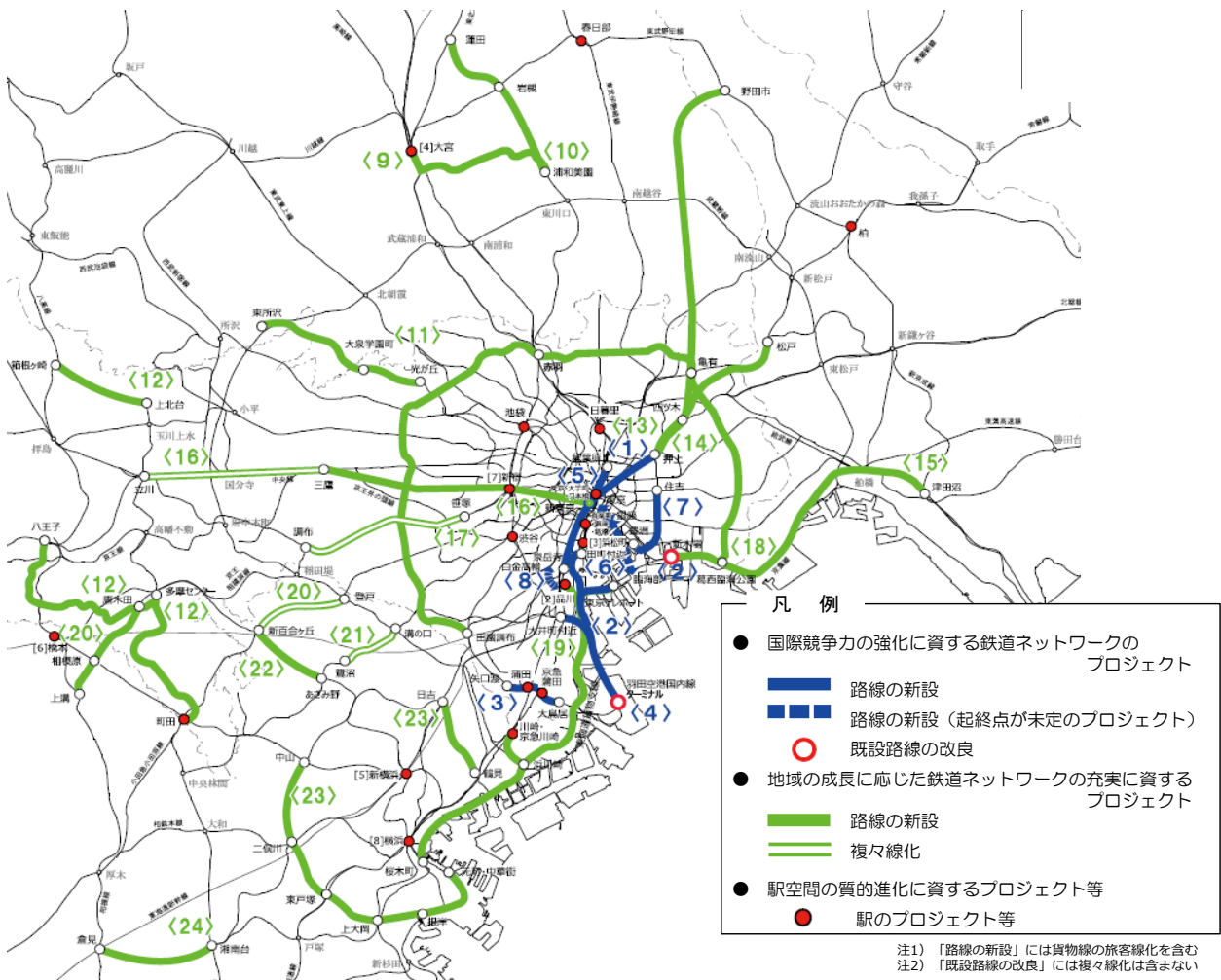
図表2-3-4 都交通局及び東京地下鉄株に対する補助金の実績推移

（単位：百万円）

	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
都 交 通 局	1,506	1,628	1,768	1,167	482	782	1,740	648
東京地下鉄株	2,385	1,944	1,117	206	927	1,590	593	949
計	3,891	3,572	2,885	1,373	1,409	2,372	2,333	1,596

（注）各欄積算と合計欄の数字は端数処理の関係上、一致しない場合がある

図表 2-3-5 「交通政策審議会諮問第 198 号に対する答申」（平成 28 年 4 月）における東京圏の鉄道網図



	No.	路線名
国際競争力の強化プロジェクト	<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 ※1
	<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>	都心部・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>	埼玉高速鉄道線の延伸
	<11>	東京12号線(大江戸線)の延伸 ※2
	<12>	多摩都市モノレールの延伸 ※3
	<13>	東京8号線の延伸(押上～野田市)
	<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

赤字: 事業化に向けて検討などを進めるべきとされた8路線（答申第198号及び第371号）

※1 「新空港線の新設」は、蒲田～京急蒲田

※2 「東京12号線(大江戸線)の延伸」は、光が丘～大泉学園町

※3 「多摩都市モノレールの延伸」は、上北台～箱根ヶ崎及び多摩センター～町田

4 既設鉄道の複々線化

〔都市基盤部 交通企画課〕

既設線の複々線化は、輸送力を大幅に増強し、ラッシュ時の混雑を緩和するために、大都市において進められている鉄道整備事業の一つである。複々線化の方法としては、既設線の横に並行して線路の増設を行う方法や既設線の真下に線路を新設する方法等がある。現在、東京においては京王京王線やＪＲ中央線など５路線について都市計画を決定している。

なお、中央線の複々線化など、整備効果が高いものの、収支採算性等、事業スキームに課題がある路線については、関係機関との調整状況を踏まえて、国や事業者等と一層の連携を図りながら、新しい制度や費用負担の考え方等整備に向けた仕組みづくりを検討するなど、適切に対応していく。

5 第３セクター等により整備した鉄道・新交通システム

(1) つくばエクスプレス（常磐新線）

〔都市基盤部 交通企画課・調整課〕

つくばエクスプレスは、秋葉原駅から茨城県のつくば駅に至る延長約58km(都内区間約13km)の路線であり、平成17年に全線開業した。事業主体は、首都圏新都市鉄道株式会社である。区部北東部の公共交通網充実の役割を担っている。

(2) 日暮里・舎人ライナー

〔都市基盤部 交通企画課・調整課〕

日暮里・舎人ライナーは、区部北東部の交通不便地域を解消し、沿線地域の発展を図るため、日暮里駅～見沼代親水公園間・約9.7kmを結ぶ新交通システムとして、平成8年8月に都市計画決定、平成9年12月に工事着手し、平成20年3月に全線開業した。事業主体は、インフラ部は建設局、インフラ外部は東京都地下鉄建設株式会社であり、運営は東京都交通局が行っている。

(3) りんかい線（臨海副都心線）

〔都市基盤部 交通企画課・調整課〕

りんかい線は、新木場駅から大崎駅までの約12kmの路線であり、平成14年に全線開業した。事業主体は、東京臨海高速鉄道株式会社である。臨海副都心の交通ネットワーク充実等の役割を担っている。

(4) ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）

〔都市基盤部 交通企画課〕

ゆりかもめは、臨海副都心と都心部とを結ぶ新交通システムであり、臨海副都心及び関連地域の開発を支える重要な公共交通機関である。平成7年11月に新橋～有明間約12kmを開業し、平成13年3月には新橋駅（本駅）を、平成14年11月には汐留駅を新設し、平成18年3月に有明～豊洲間約2.7kmを延伸している。事業主体は、インフラ部は建設局・港湾局、インフラ外部は株式会社ゆりかもめである。

(5) 多摩都市モノレール

〔都市基盤部 交通企画課・調整課〕

多摩都市モノレールは、全構想路線約93kmのうち、多摩センター～上北台間約16kmを平成12年までに開業している。事業主体は、インフラ部は建設局、インフラ外部は多摩都市モノレール株式会社である。多摩地域南北方向の公共交通網充実等の役割を担っている。

6 東京BRT

〔都市基盤部 モビリティ政策課〕

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の事業を運行事業者と連携して進めている。

令和2年10月より、プレ運行（一次）として、虎ノ門から新橋を経て晴海に至るルートを開始し、令和5年4月にプレ運行（二次）として、ルートを有明・豊洲方面へ拡大した。

令和6年2月には、選手村ルートの運行を開始し、当初計画した全てのルートがそろそろこととなった。

令和7年度は、検討路線に位置付けられている東京駅方面等への延伸について、関係機関と連携し、道路状況を把握するとともに実現の可能性について検討を進めている。

図表 2-3-6 本格運行ルート

本格運行ルート名称及び停留施設名称



図表 2-3-7 東京BRTのデザイン



7 踏切対策の推進

〔都市基盤部 交通企画課〕

東京都内には、令和7年4月現在で約1,040か所の踏切が残されており、交通渋滞を始めとした様々な問題が発生している。

また、国際都市東京としての魅力向上や都市再生の観点からも、踏切対策を促進するため、平成16年に策定した「踏切対策基本方針」に基づき、踏切対策の早期実現に取り組んでいる。

本基本方針では、重点的に対策を検討・実施すべき踏切を「重点踏切（約390か所）」として抽出し、その上で「鉄道立体化の検討対象区間（20区間）」及び「鉄道立体化以外の対策（道路の立体化、歩道橋・地下道の設置、警報時間の短縮、踏切道の拡幅等）の検討対象区間（83区間）」を抽出し、重点的かつ計画的に踏切対策の推進に取り組むこととしている。

本基本方針は令和7年度に目標時期を迎えることから、令和6年度に学識経験者も参画する検討会を立ち上げ、改定に向けた検討を行っている。

8 連続立体交差事業

〔都市基盤部 交通企画課〕

連続立体交差事業は、市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業であり、多数の踏切の除却及び新設道路との立体交差を同時に実現するものである。本事業は、道路と鉄道との立体交差化による都市交通の円滑化ばかりでなく、まちづくり及び都市の発展などの面でも、極めて大きな効果が期待できる都市計画事業である。

踏切対策基本方針策定以降、令和5年度に東急電鉄大井町線（戸越公園駅付近）において都市計画決定するなど、過去に都市計画決定を行った区間を含め10区間について都市計画決定した。これらの都市計画に合わせて、必要に応じて地元区市において側道や駅前広場など、地域のまちづくりの都市計画を決定している。

また、都の要望などにより、平成17年度から、これまで都道府県・政令市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）が追加された。区施行の連続立体交差事業として、足立区では、平成23年に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近について、墨田区では、平成29年に東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近について、それぞれ事業認可を取得した。東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近については、令和3年度に全線高架化し、踏切が除却され、令和5年度に事業が完了した。東武伊勢崎線とうきょうスカイツリー駅付近については、令和4年度に上り線高架化、令和6年度に下り線を高架化し、踏切が除却された。現在事業中であり、事業完了に向け、引き続き工事を進めているところである。東京都は、両区に対し、技術面・財政面の支援を行っている。

東京都内では、これまでに29区間・延長約114.5kmの都市計画を決定している。

9 オフピーク通勤の促進

〔都市基盤部 交通企画課〕

鉄道の混雑緩和は、社会の生産性向上のためにも重要な課題であることから、多くの方々に快適な通勤を体験してもらう取組として、平成29年度から「時差Biz」を実施し、平成31年1月からは、「スムーズビズ」の一環として取り組んでいる。令和7年4月1日時点で、6,500社を超える企業の参加を得ている。

また、通勤時の利用者の更なる分散等の観点から、鉄道事業者による様々な対策を進めるため、鉄道事業者等と連携しながら、最新の技術動向等を踏まえた施策について検討を行っている。

図表 2-3-8 「時差 Biz」のロゴ



10 スムーズビズ

〔都市基盤部 交通企画課〕

全ての人々が生き生きと働き、活躍できる社会の実現に向け、都民や事業者の交通行動の工夫やテレワークの推進、効率的な物流など、快適な通勤環境や企業の生産性の向上を図ることが必要である。このため、テレワーク、時差Biz、物流の効率化などの交通需要マネジメント（TDM）などを、「スムーズビズ」として一体的に取組を推進し、新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルの確立を目指してきた。

スムーズビズの取組は、災害時の業務継続や感染症の拡大防止にも役立つことから、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとして、また、新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置付けが5類に移行した後も社会に定着するよう、推進していく。

図表 2-3-9 「スムーズビズ」のロゴ



1 1 東京の鉄道における持続可能な運行に関する検討

〔都市基盤部 交通企画課〕

東京の鉄道ネットワークは、都民生活と都市活動に不可欠な社会インフラであるが、鉄道事業についても、他の運輸事業等と同様に、今後技術者不足が深刻化することが懸念されている。

都にとって、都市鉄道の持続可能な運行確保は重要であり、技術者不足に起因して生じる維持管理等に關する課題について、様々な角度から検討を行う必要がある。このため、現状の正確な把握及び取り組むべき課題を明らかにし、解決策について検討を行うことを目的として、「東京の鉄道における持続可能な運行に関する検討会」を鉄道各社などの関係者とともに、令和7年7月に設置した。将来にわたる持続可能な運行確保に向けて、課題を整理し、より効果的な解決策を見出すため、検討を進めていく。

第3節 交通政策の推進等

交通政策については、『『未来の東京』戦略』において、「東京2020大会開催とその先を見据え実施してきた取組を発展させ、都市インフラが高度に発展した国際都市を実現」するとしている。

こうした背景を踏まえ、誰もが使いやすい利用者本位の交通体系を実現するため、総合都市交通体系調査、交通インフラの更なる充実、まちづくりと連携した交通結節機能の充実、成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用、物流対策・駐車対策の推進などの取組を進める。

1 総合都市交通体系調査

〔都市基盤部 交通企画課〕

東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部）では、人や物の動きが都県を越えて広域に及んでおり、人々の多彩な活動や物の流れを支える交通の在り方は、都市圏全体を見据えた広域的な課題として検討していく必要がある。このため、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的として、東京都市圏内の都県・政令市及び関係機関で構成する東京都市圏交通計画協議会が相互に協力・調整し、人の動きを調査するパーソントリップ調査と物の動き及びそれに関連する貨物自動車の動きを調査する物資流動調査を行い、これらの調査結果を都市交通政策の検討に活用している。

パーソントリップ調査については、平成30年度に第6回調査を実施しており、調査結果が都市づくりに係る施策検討などに幅広く活用されている。

また、物資流動調査については、令和5年度から第6回調査を実施しており、令和7年度は調査結果の取りまとめと公表を行う。

2 地域公共交通ネットワークの形成の促進

〔都市基盤部 交通企画課〕

都内では、公共交通の空白地域や交通機関相互の不便な乗り継ぎ、ラストワンマイルを補完する気軽な足の選択肢が不足するなどの課題がある。また、コロナ禍を契機とする人々の行動変容に対応した地域公共交通が求められている。都は、こうした課題解決に向けて主体的な取組を行う区市町村を後押ししている。

『『未来の東京』戦略』（令和3年3月）では、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向け、地域における効率的な公共交通ネットワークの形成の促進を、さらに、「2050 東京戦略」（令和7年3月）では、暮らしを支える地域公共交通の充実・強化を掲げている。

令和4年3月に策定した地域の将来像、今後の取組の方向性及び具体的な支援策を取りまとめた「東京における地域公共交通の基本方針」に基づき、区市町村の主体的な取組や地域課題の解決に資する取組に対して広域的な視点から技術的・財政的に支援している。具体的には、区市町村が策定する地域公共交通計画の策定を技術的に支援している。また、地域ニーズに応じた移動手段の導入を促進するため、コミュニティバスに加え、デマンド交通及びグリーンスローモビリティにも補助を拡大し、実証運行・導入に係る運行経費や既存路線の見直しに係る調査・検討費用、車両の購入・更新費用、データ整備費用等を財政的に支援している。

基本方針策定後、都と区市町村との共同による先行事例の取組として、区市町村単独では解決が困難な課題に対する解決策の構築に向けて、北多摩エリア、青梅市及び大島町において、関係者と連携して具体的方策について検討するとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、将来にわたる地域公共交通の維持・充実などについて検討を進めてきた。

令和7年度は、誰もが使いやすい交通結節点の実現に向け、駅前広場の整備や再編に合わせた交通結節機能の向上に取り組んでいく。また、バス路線の減便・廃止等、地域公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、基本方針の改定に向けた検討を進めていく。

3 バス運転士不足の解消に向けた取組

〔都市基盤部 モビリティ政策課〕

ポストコロナを迎えて人々の暮らしや働き方が多様化し、地域公共交通へのニーズも複雑化する中、路線バスの減便や廃止による「地域の足」不足が問題となっており、地域住民の生活に深刻な影響を及ぼしている。

その大きな要因の一つはバス運転士不足であり、長時間労働・不規則勤務を要する労働環境などにより、新規人材の発掘・育成が進んでいない。各自治体においても支援策を講じているが、十分なバス運転士の確保に至っておらず、DXを活用した労働環境の改善等により、バス運転士の負担軽減対策などを講じていく必要がある。

令和7年度は、AI翻訳システム等の最新デジタル技術導入による検証等を実施し、得られた結果を事業者に展開するなど、バス運転士の確保に向けた取組を進めていく。

4 多摩地域を支える交通ネットワークに関する基礎調査

〔都市基盤部 交通企画課〕

多摩地域は、東京の面積の二分の一を占め、三分の一に相当する400万人もの人口を擁している。緑豊かな自然に恵まれ、高い技術力を持つ企業や大学、研究機関等が集積するなど、多面的な魅力に溢れており、東京の持続的発展に欠かすことのできない地域である。一方で、人口減少・少子高齢化への対応をはじめ、道路・交通インフラの整備、防災対策、産業振興など、地域ごとの課題も抱えている。

多摩地域の交通基盤について、基礎的な調査を行い、地域内や都市間の交通ネットワーク等の現状を把握し、在り方を検討する。

5 駅とその周辺の一体的な整備

〔都市基盤部 交通企画課〕

都内には、重要な交通結節点であるにもかかわらず、駅出入口が分かりにくい地下鉄駅が多く存在している。また、駅を含めた周辺地域では、歩行者動線におけるバリアフリー化の遅れや駅と地域の分断、さらには狭あいな駅前空間といった課題が生じている。

鉄道駅とその周辺は、都民生活や企業活動を支えるまちの拠点であることから、駅とまちが一体となった空間を整備し、都市基盤の強化や地域の活性化につなげていく必要がある。駅周辺の開発機会を捉え、都市開発諸制度を活用していくことで、駅まち一体開発を誘導していく。

(1) 飯田橋駅周辺の整備

飯田橋駅周辺は鉄道5路線が結節し、幹線道路3路線が交差する交通の要衝であり、地域特性を生かした再開発の機運が高まっている。その一方で、鉄道駅や歩道橋、地下の乗りかえコンコースなどの都市基盤は、歩行者にとって混雑していてわかりにくく、混雑が常態化しているほか、バリアフリー動線にも課題がある。加えて、今後見込まれる再開発に伴い、利用者増への対応も必要である。

令和元年度から検討を開始しており、現在、令和5年度に策定した「飯田橋駅周辺基盤整備方針」の実現に向けて、千代田区、新宿区及び文京区の3区や鉄道事業者などで構成する「飯田橋駅周辺基盤整備推進会議」において、今年度に「飯田橋駅周辺基盤整備計画」を策定し、計画の具体化を進めることとしている。

(2) 新橋駅周辺の整備

新橋駅周辺は、ゆりかもめも含めた鉄道5路線が結節し、汐留駅と一体となった交通拠点を形成している。また、東口駅前広場には、バスやタクシー乗り場のほか、地下には都市計画駐車場や地下街が存在しており、歩行者動線が錯綜している。

駅周辺の建物老朽化に伴い、開発機運が高まっていることから港区や鉄道事業者などで構成する「新橋駅周辺基盤整備方針検討会」設置し、東口広場のウォークアブル化など整備内容の検討を進めており、今後、「新橋駅周辺基盤整備方針」を策定する予定である。

6 ターミナル駅における乗換え案内等の充実に向けた取組

〔都市基盤部 交通企画課〕

誰もが分かりやすく使いやすいターミナル駅の実現に向け、東京2020大会までに、新宿駅等の主要ター

ミナル9駅において案内サインの統一や乗換え経路を対象にしたバリアフリーの整備などを促進した。令和4年度には、「案内サインの基本ルール作成の手引」を作成しており、引き続き、これを活用しながら、他のターミナル駅に展開していく。

7 自動運転技術を活用した都市づくりへの展開

〔都市基盤部 モビリティ政策課〕

都は、自動運転技術が普及した社会を見据え、社会実装を推進しており、早期にレベル4の実装が見込まれるエリアを「推進区域」として設定し、行政手続や関係者調整等を効率化させるとともに、社会受容性の向上に資する取組を支援している。なお、令和7年4月現在では、ベイエリア及び西新宿を「推進区域」に設定しており、両地域ともに通年運行を実施している。

また、令和6年4月より、「社会受容性向上支援事業補助金」を創設し、自動運転の実装を目指す事業者等が行う社会受容性の向上に資する取組（自動運転技術などが都民等の理解を得て受け入れられることを目的に実施する自動運転車両の試乗、展示会などといった、体験・参加・学習型の事業等）を支援している。

公共交通においては、令和6年3月に「バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン」を策定するとともに、同年6月に「自動運転サービスの実現に向けた補助制度」を創設し、サービス導入の主体となる区市町村及び交通事業者を支援している。

このほか、都内の様々な地域での走行環境整備に関する調査として、令和6年度に多摩市、瑞穂町等において自動運転バスの検証走行を行った。令和7年度には、千代田区、八王子市等において検証走行を行うなど、今後も自動運転の実現に向けた取組を加速させていく。

8 歩行者中心の道路空間の活用

〔都市基盤部 交通企画課〕

新たなまちの魅力向上へ向けた公共空間の活用促進を図り、都市のにぎわいや魅力を創出するための取組として、「パーク・ストリート東京」を令和2年度から実施しており、各地区の先進的な取組について広報活動を実施していく。また、自治体等に対し、「歩行者中心の道路空間の活用マニュアル」（令和3年度策定）の積極的な活用を促すとともに、取組を展開するに当たっての課題の共有、その解決に向けた助言等を実施し、ウォーカブルなまちづくりを推進していく。

9 自転車活用の推進

〔都市基盤部 交通企画課〕

自転車は環境負荷低減や健康増進にも資する身近な交通手段の一つであり、コロナ禍における利用の増加など、直近の動向も踏まえつつ、誰もが快適に安心して自転車を利用できる環境の一層の充実を図るため、都の総合的な自転車活用方策を取りまとめた「東京都自転車活用推進計画」を令和3年度に改定した。本計画に基づき、自転車ネットワークの形成、自転車安全対策の強化、自転車シェアリングの広域利用促進、新しい日常への対応等の施策について積極的に取り組む。

また、令和3年度に設定した「自転車活用推進重点地区」である新宿地区、吉祥寺・三鷹・武蔵境地区及び晴海・豊洲・有明等地區において、地区ごとに策定した整備計画に基づき、国や区市等と連携し、集中的に取組を実施するとともに、重点地区の他地区への展開を図る。

令和7年度は、引き続き、各取組主体の保有する自転車通行空間、交通規制等の情報について、後のオ

オープンデータ化に向けたシステムを構築する。

10 舟運の活性化

〔都市基盤部 交通企画課〕

舟運を活性化し、水辺空間の魅力を向上させるため、都市整備局、港湾局及び建設局の3局が連携して、新規航路の開拓や認知度・魅力・利便性向上の取組を展開している。

新規航路の開拓では、平成28年度から、観光等を目的に羽田・臨海部から都心までを結ぶルートなど、複数の航路で社会実験を実施するとともに、令和元年度と令和4年度に通勤通学等の交通手段として舟運を活用する社会実験「らくらく舟旅通勤」を実施した。また、PR動画の作成・放映をはじめ、異業種と連携した臨時便の運航や、船着場とその周辺の案内サインの整備などを進めてきた。こうした取組により、需要の把握や一定の認知度向上が図られるとともに、船着場の開放、ポータルサイトや案内サインの整備等、舟運活性化に向けたインフラ整備を進めている。

これらの取組を踏まえて、新たに通勤等を目的とした新規航路開拓に向けて、令和5年度に運航と船舶整備の補助事業を創設し、令和5年10月に日本橋～豊洲航路、令和6年5月に晴海～日の出航路、令和7年5月に五反田～天王洲航路の運航を開始した。引き続き、舟運が身近な観光・交通手段として定着するよう取り組んでいく。

11 駐車対策の推進

〔都市基盤部 交通企画課・モビリティ政策課〕

(1) 総合的な駐車対策の推進

人中心のまちづくりに向け、あらゆるモビリティを対象とした「総合的な駐車対策の在り方」（令和3年度策定）を踏まえ、地区特性に応じたマネジメントによる総合的な駐車対策を推進していく。

(2) 観光バス路上駐車対策

観光地や商業地等における観光バスによる路上混雑緩和を図るため、「観光バス駐車対策の考え方」（平成30年度策定）を踏まえ、国や地元区、警視庁等の関係機関と連携し、対策の検討を進める。

(3) 駐車場の整備

ア 駐車場

都市計画法に基づく、区市による駐車場整備地区や都市計画駐車場の都市計画決定等の協議、駐車場法に基づく大規模建築物への駐車施設の附置義務制度等を中心とした諸施策を実施している。

なお、都内における駐車場整備地区は区部10地区及び多摩3地区である。また、都市計画自動車駐車場は合計55か所であり、うち供用中の都市計画駐車場は合計49か所・駐車場台数16,751台である。

イ 駐車施設の附置（東京都駐車場条例）

〔市街地建築部 建築企画課・建築指導課〕

都は、東京都駐車場条例により、都市計画に定める駐車場整備地区、商業地域及び近隣商業地域などで大規模な建築物を建築する場合に、自動車駐車施設の附置を義務付けている。これまで、道路交通の円滑化を一層促進するため、荷さばき駐車施設の附置義務の新設や、地域の特性に応じた附置のルール

(地域ルール)の設定を可能とする等の改正を行ってきた。近年では、地域ルールの対象エリア外でも鉄道駅周辺等で駐車場の供給過多や、荷さばき車の路上駐車等の問題が生じているほか、人中心のまちづくりの取組なども見られることから、地域の特性に応じた駐車場整備の更なる促進を図るため、令和4年3月31日に東京都駐車場条例を改正し、地域ルールの適用が可能な区域に、鉄道駅等からおおむね半径500m以内の区域を追加した。

令和6年度に条例に基づき附置された駐車施設(都確認分)は、市街地建築部所管分が3件・26台分、多摩建築指導事務所所管分が4件・321台分の合計7件・347台分である。

ウ 自転車駐車場

〔都市基盤部 交通企画課〕

駅及び駅周辺の放置自転車は歩行者などの通行の妨げとなる等の問題があり、都市環境の保全と秩序ある自転車利用の促進を図り、併せて都市交通の円滑化に資するため、自転車駐車場の整備が行われている。

昭和53年度に、街路事業の一環として自転車駐車場に対する国庫補助制度が発足し、以後、都市計画駐車場としての計画決定、都市計画事業による整備が行われている。

令和6年4月現在、都市計画自転車駐車場の整備状況は、合計86か所・収容台数113,000台が都市計画決定済みであり、うち75か所・収容台数98,765台が供用中である。

1.2 物流対策の推進

〔都市基盤部 交通企画課〕

人々の生活や産業活動は、物流によって支えられており、社会経済の国際化に伴う競争の激化、人々のライフスタイルの多様化などが進む中、物流におけるコスト削減、サービス向上、環境負荷低減などに取り組むことが必要である。

都は「都市づくりのグランドデザイン」等に物流の重要性を掲げ、広域物流ネットワークの形成や、地域の活力を高めるとともに、快適な暮らしを支える効率的な物流の実現に向けて、物流対策の推進に取り組んでいる。

令和6年4月から働き方改革に関する法律がトラックドライバー等に適用され、これまでの担い手不足に加えて、時間外労働の上限規制が適用されることで輸送力が不足し、物流の停滞が懸念されている。このため、令和6年3月から、都市整備局、産業労働局、港湾局及び環境局の4局が連携し、荷物が工場や生産地から住宅まで運ばれる各々の場面での物流事業者への支援等の取組を「東京物流ビズ」として推進している。

図表 2-3-10 「東京物流ビズ」のロゴ



令和7年度は、消費者への再配達削減の啓発、荷主へ発注等の工夫を促す広報展開、事業者が効率的に荷さばきを行うための駐車スペースを提供する取組等を行っていく。

1.3 バス・トラック事業の整備改善(運輸事業振興助成交付金)

〔都市基盤部 調整課〕

東京の交通問題の解決と都民の利便性及び安全性の向上を図るため、一般社団法人東京バス協会、一般社団法人東京都トラック協会等が行う事業に対して交付金を交付している。

交付対象の主な事業は、一般社団法人東京バス協会の事業として、路線・貸切バスPR、停留所上屋、標識柱及び案内板の設置、多言語案内表示器の整備・拡充、走行環境改善、環境保全対策等、一般社団法人東京都トラック協会の事業として、交通安全対策の推進、経営改善対策事業、環境改善促進機器の導入、グリーン・エコプロジェクト推進活動、トラック業界のPR活動等である。

1.4 物流拠点の整備支援

〔都市基盤部 調整課〕

流通業務団地は、流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）に基づく建設省「流通業務施設整備に関する基本方針（昭和41年12月28日付け）」により、集約的に流通業務施設を整備し、首都圏を支える物流拠点として、南部（大田区平和島）、西北部（板橋区高島平）、北部（足立区入谷）及び東部（江戸川区臨海町）の都内区部4か所に整備されている。「流通業務団地に関する基本方針」では上記4地区及び西南部の合計5地区に流通業務市街地を整備するとしているが、西南部には整備されていない（巻末資料Ⅳ－2参照）。

東京の物流効率化を図るため、既存の区部4か所の流通業務団地の更新及び西南部での新たな物流拠点の整備について、以下の取組を行っていく。

ア 区部の流通業務団地（4か所）では、近年の物流ニーズの変化に応じた適切な施設・機能の更新を誘導していく。令和2年に南部（大田区平和島）、令和5年に北部（足立区入谷）、令和7年に西北部（板橋区高島平）の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った。

イ 西南部については、平成20年の整備方針を踏まえ、関係各市による拠点整備に向けた取組を支援している。平成30年八王子市川口地区、令和6年青梅市今井地区で、土地地区画整理事業による拠点整備に着手した。引続き、多摩地域（東京西南部）での広域的な物流拠点整備を進めるため、関係市の取組を支援していく。

1.5 市場、ごみ処理施設等の都市計画

〔都市基盤部 調整課〕

(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る。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市場が都市計画施設として開場されている。

(2) と畜場

区部では、昭和5年に芝浦と畜場が家畜市場と併設して都市計画決定され、現在、東京都立芝浦屠場として、中央卸売市場食肉市場と一体的に運営されている。

島しょ地域では、八丈町と畜場が都市計画決定されている。

(3) ごみ焼却場等

区部では、多摩川清掃工場などの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る。

多摩・島しょ地域においては、八王子市の館清掃工場などの24か所のごみ焼却場と23か所のごみ処

理場及び12か所の汚物処理場が都市計画決定されている（重複決定施設5か所含む）。

(4) 火葬場

区部では、瑞江火葬場など、7か所が都市計画決定されている。

多摩・島しょ地域においては、南多摩火葬場を始めとして17か所が都市計画決定されている。

第4節 航空政策の推進

〔都市基盤部 交通企画課〕

1 航空政策基本方針

東京が国際都市として発展していくためには、首都圏の空港機能の充実が必要である。このため、都は、平成12年に羽田空港の国際化などの取組方針を示した「航空政策基本方針」を策定し、首都圏の空港機能の充実に取り組んでいる。

2 羽田空港の機能強化と国際化の推進

(1) 羽田空港の機能強化と国際化

都は、羽田空港の再拡張と国際化を国に働き掛け、これを推進するため、従来の自治体の枠組みを超えて国の新しい滑走路整備事業に無利子貸付け（約1,085億円）を行うなど、再拡張事業への協力を行った。こうした努力が実を結び、平成22年にD滑走路と国際線旅客ターミナルが供用開始され、世界の主要な都市へ就航する本格的な国際空港となった（図表2-3-11参照）。

再拡張事業により、羽田空港の年間発着枠は30.3万回から平成25年度末までに44.7万回へ順次拡大された。さらに、国は、将来的な航空需要の拡大を見据えた我が国の国際競争力の強化等の観点から令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始し（図表2-3-12参照）、国際線の発着枠を年間約3.9万回増やし、羽田空港の年間発着枠を約48.6万回に拡大したところである（国際線の就航都市は、巻末資料IV-1参照）。

都は国に対し、羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること、令和2年の新飛行経路の運用開始後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること等について要求している。

また、国で進めている新飛行経路の固定化回避の検討についても、検討会の開催状況に応じて、関係区市等に対して丁寧な情報提供に努めることを要求している。

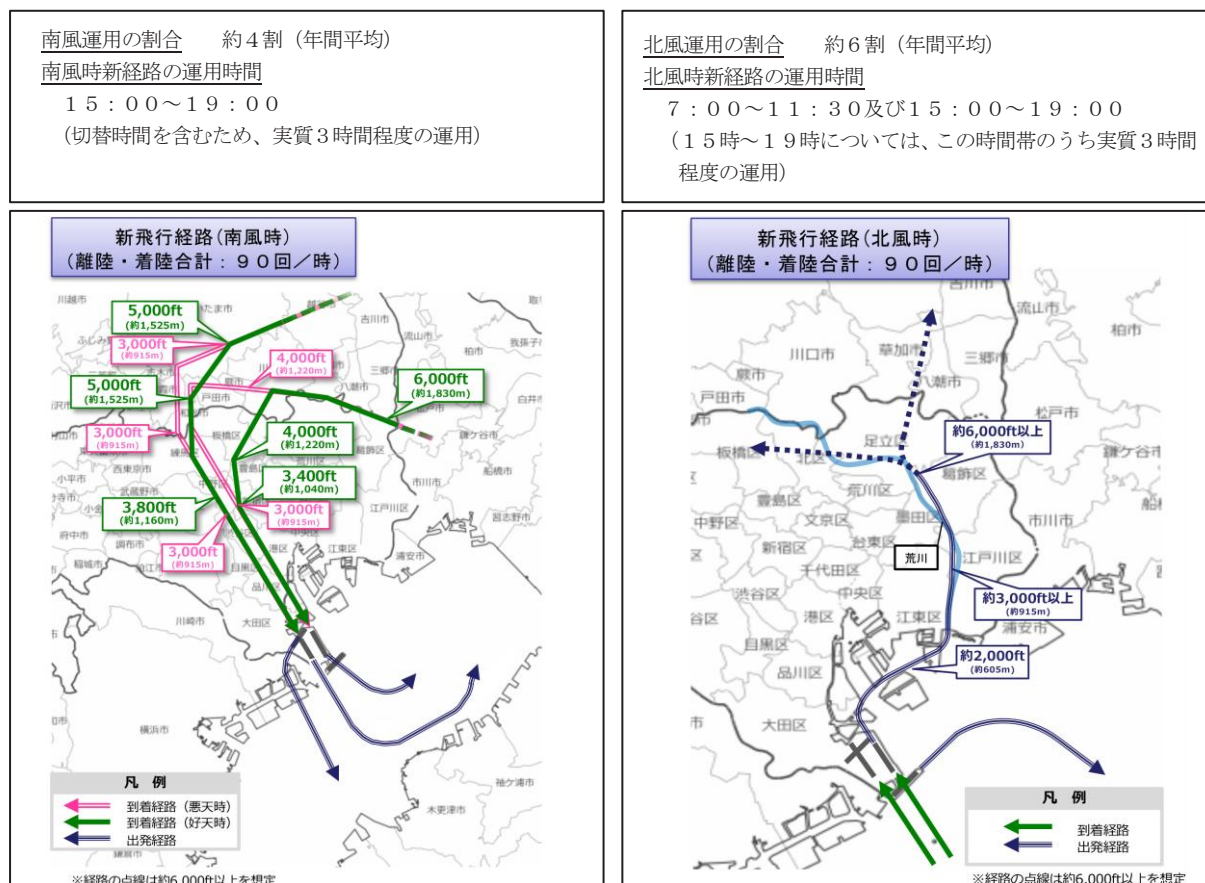
さらに、令和6年1月の航空機衝突事故を踏まえ、事故防止に向けた空港の安全・安心対策を早期に実施することを求めている。ビジネスジェットについては、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米を中心に世界で広く利用されており、東京の国際競争力を強化するため、更なる受入体制の強化が必要である。国はその取組の一環として、羽田空港のビジネスジェット用駐機スポットについて、平成27年に大型機用を3機分から9機分に増設し、その翌年にはビジネスジェットの日中の発着枠を16枠に拡大した。また、平成30年10月にも新たなスポットを増設、令和3年7月には国際線ビジネスジェット専用ゲートを新設するなど、受入環境の整備を進めている。都としては、一層の受入体制の強化に向け、羽田空港における現状で定められている発着枠や駐機スポットの効果的な活用を図るとともに、将来の需要増加に備えた駐機スポットの増設などを進めるよう、国に働き掛けている。

さらに、震災などの自然災害や不測の事態に対して、航空機発着の定時性の確保や空港の安全の確保に万全を期すため、適切な対策を講じるよう働き掛けている。

図表 2-3-11 羽田空港の概要



図表 2-3-12 国による羽田空港の機能強化に向けた新飛行経路（令和2年3月29日から運用開始）



出典：国土交通省資料から作成

(2) 空港アクセスの強化

羽田空港は、都心に近く、24時間利用可能な国際空港であり、機能を最大限発揮するためには、幹線道路や公共交通など、空港アクセスの一層の強化が重要である。このため、空港アクセス道路としても重要な役割を果たす中央環状品川線については、平成27年に供用開始されており、現在は、国道357号（多摩川トンネル、辰巳・東雲・有明立体）など、広域ネットワークの整備を国が進めている。

外環道の東名高速から湾岸道路までの区間については、国や関係機関とともに、計画の早期具体化に向けて取り組んでいく（118ページ参照）。

また、国土交通省は、令和7年度予算概要において、引き続き空港アクセス鉄道の基盤施設整備を進めることとしている。今後も交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）に位置付けられた空港アクセスの強化に資する路線の実現に向け、国や鉄道事業者などと連携して、調整・検討の深度化を図っていく（121ページ参照）。

さらに、深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、平成26年度に、国と協力し、同時時間帯におけるアクセスバスの実証運行を行った。この取組を踏まえ、平成27年度からは民間が主体となり、国・都県市等で構成する「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」が運行支援を行った。平成30年度からは協議会による広報活動のもと、バス事業者が自主運行しており、羽田空港と都心ターミナル駅等を結ぶ6路線で運行している（新型コロナウイルス感染症の影響により現在一部運休中）。引き続き、同時時間帯における交通アクセスの更なる利便性向上を国に働き掛けていく。

加えて、空港構内道路においては、より一層の分かりやすい案内誘導を国等へ働き掛け、空港利用者の利便性向上を図る。

図表 2-3-13 羽田空港のアクセス強化



(3) 羽田空港をいかす空港跡地の

まちづくり推進

羽田空港の沖合展開事業により生じた空港跡地について、国、東京都及び地元区で構成する羽田空港移転問題協議会（事務局：東京都）は、平成22年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した。

また、平成23年には、跡地（第

図表 2-3-14 羽田空港跡地



1ゾーン) が国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」に位置付けられ、平成26年には、大田区等が国家戦略特区に指定された。

第1ゾーンでは、基盤整備については、平成28年2月に土地区画整理事業が都市計画決定され、10月に施行者である独立行政法人都市再生機構が事業認可を取得し、工事を進めている。令和2年7月には、まち開きに合わせて駅前交通広場や一部道路の供用を開始した。また、大田区が公民連携で進めている「新産業・創造発信拠点」の一翼を担う大規模複合施設の整備・運営については、平成30年5月に公募選定された事業者と事業契約を締結し、平成30年12月に工事着手、令和2年7月にまち開き（先行開業）、令和5年11月に「羽田イノベーションシティ」として全面開業した。

第2ゾーンでは、宿泊施設、イベントホール等について、国が平成28年6月に、整備・運営を行う民間事業者を選定し、平成30年4月に工事着手、令和5年1月に「羽田エアポートガーデン」として全面開業した。また、令和6年4月には、大田区が堤防を活用した「ソラムナード羽田緑地」を供用開始した。

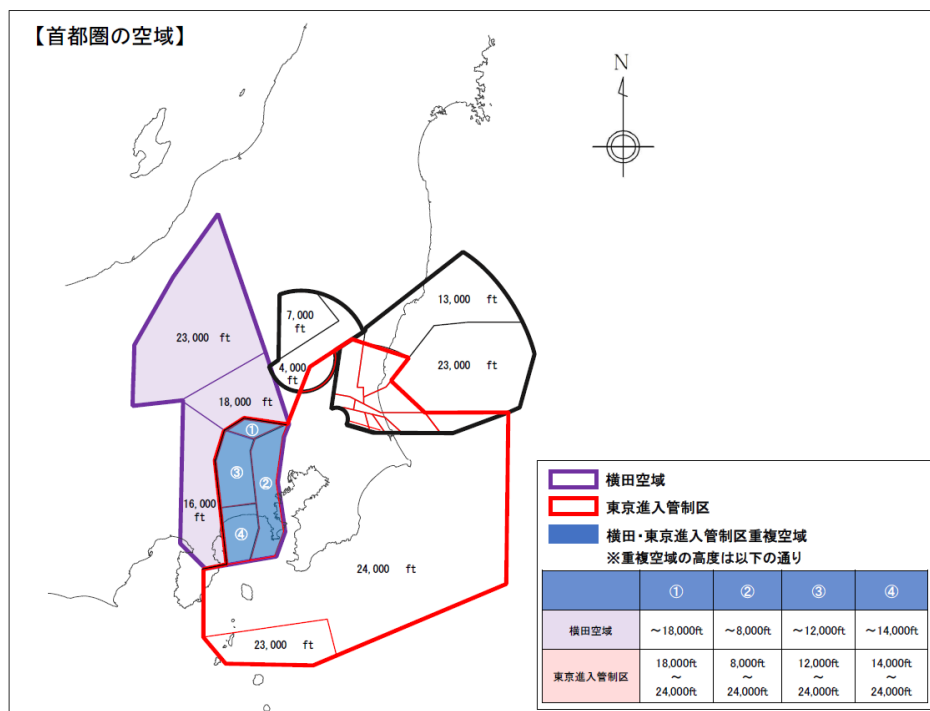
今後とも、推進計画に基づき関係者間の連携の下、基盤整備などを推進していく。

3 横田空域の返還

米軍が管理する横田空域は1都9県にまたがる広大な空域である。首都圏の増大する航空需要に対応し、より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくためには、横田空域を全面返還させ、首都圏の空域を再編成して、我が国が一体的に管制業務を行うことが不可欠である。

平成20年には「再編実施のための日米のロードマップ」に基づき、横田空域の一部返還が実施されたが、都は、引き続き、横田空域及び管制業務の早期全面返還の実現と、同空域の活用による首都圏空域の効率的な運用を国に働き掛けていく。

図表 2-3-15 首都圏の空域

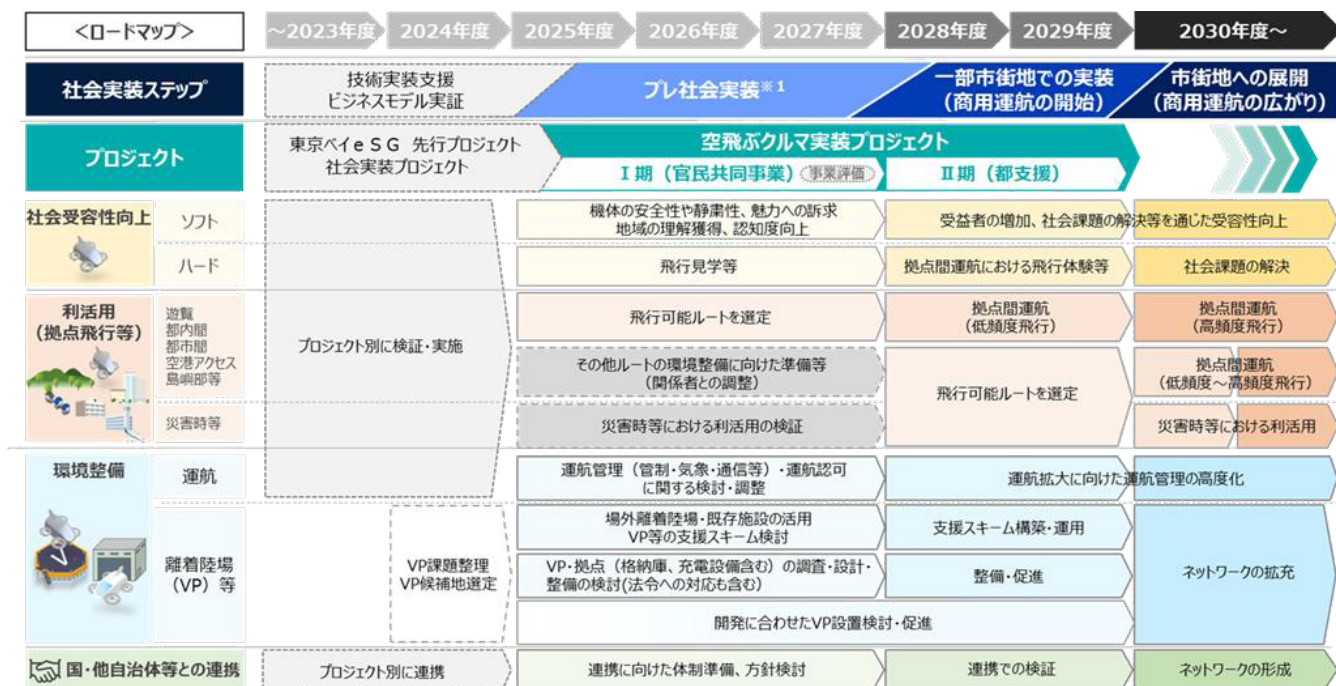


4 空飛ぶクルマの社会実装に向けた検討

「空飛ぶクルマ」は、現在、世界各国において開発が進められており、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段として、新しいサービスの展開や様々な社会課題の解決につながる事が期待されている。

都では、2030年代の市街地への展開に向けて、ロードマップを策定し、官民連携の実装プロジェクトを立ち上げるなど、取組を推進していく。

図表 2-3-16 空飛ぶクルマ実装に向けたロードマップ（「2050 東京戦略」）



「空の移動革命実現に向けた東京都官民協議会」での議論も踏まえとりまとめ（今後の社会情勢、環境変化、技術進展等の状況等に応じ、内容を更新）

※1 プレ社会実装：型式証明を取得した機体、航空運送事業許可を取得し、商用運航につなげる取組

※2 VP（バーティポート）：航空法上の「空港等」にあたり、種類としては、「ヘリポート」のうち空飛ぶクルマ専用のものをいう

※3 空飛ぶクルマ：電動化、自動化といった航空技術や垂直離着陸などの運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段