

人・モノの交流ネットワークの機能強化

道路ネットワークの整備

道路は、日常生活や経済活動を支える人や車の流れを円滑に処理するほか、市街地の骨格の形成、上下水道等の都市インフラの収容、火災時の延焼の遮断、街路樹による都市の緑化など、様々な機能を有しており、その果たす役割は極めて重要です。

東京都内の交通渋滞を解消し、首都圏の活性化を図るためには、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成する必要があります。そのため都では、都市計画道路及び首都圏三環状道路の整備に取り組んでいます。

都市計画道路の整備方針

東京都内では約3,210kmの都市計画道路が計画決定されていますが、その完成率は令和3年（2021年）3月末現在で「約65%」にとどまっています。東京都と特別区及び26市2町は平成28年（2016年）3月に10年間を計画期間とする「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、都市計画道路の計画的な整備を図っています。

主な内容

都市計画道路の整備状況（令和3年（2021年）3月末現在）

（1）第四次事業化計画（優先整備路線の選定）

広域的な視点と地域的な視点から六つの選定項目を設定し、320区間約226kmを令和7年度（2025年度）までに優先的に整備すべき路線として選定しました。選定に当たっては、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しました。

（2）将来都市計画道路ネットワークの検証

整備未着手の都市計画道路を対象に、15の検証項目を設け、必要性の検証を実施しました。いずれの検証項目にも該当しない区間（9区間約4.9km）を「見直し候補路線（区間）」として位置付けました。地域の視点から改めて路線の必要性を検証していきます。

（3）計画内容再検討路線

必要性が確認された都市計画道路のうち、様々な事由により、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要する路線（28区間約30.4km）を「計画内容再検討路線（区間）」として位置付けました。各路線の課題に応じて、道路線形・幅員・構造などについて、必要な都市計画道路の手続や事業化に向けた準備を進めていきます。

（4）新たな建築制限の緩和

これまでの建築制限緩和の範囲を拡大し、優先整備路線を含む全ての都市計画道路区域内において、3階まで建築を可能とする新たな基準を設けました（一部区市を除く。）。

（5）「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」

令和元年（2019年）11月に都市計画道路の見直しに関する検証手法や個々の路線の計画変更等の対応方針を示した「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。

区分	計画延長 km	(完成率) 完成延長 km	事業中 延長 km	未着手 延長 km
区 部	1,768	(66.0%) 1,168	165	433
多摩地域	1,427	(62.2%) 889	140	396
島しょ部	10	(100%) 10	0	0
合 計	3,205	(64.5%) 2,067	306	830

※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、小数点以下を切り捨てて集計しているため、一致しないところもある。
※未着手延長には、概成済延長も含まれる。

高速道路網の整備促進

首都圏三環状道路

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、最初のリングとして平成 27 年（2015 年）に全線開通した首都高速中央環状線は、平成 26 年（2014 年）に都内区間が全線開通した圏央道や東京外かく環状道路（外環）とともに、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など、高いストック効果を発現しています。外環は、全長約85kmのうち関越道～東関東道間の約50kmが開通しており、現在、関越道～東名高速間については、国と東日本・中日本高速道路株式会社により事業が進められています。また、東名高速～湾岸道路間については、環状道路としての機能を最大限発揮させるため、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ます。

首都高速道路の大規模更新と機能強化

首都高速道路日本橋区間については、老朽化が進む首都高の大規模更新と周辺のまちづくりが同時に進められる機会を捉え、国や首都高速道路株式会社と共同で地下化に向けて取り組むこととし、令和元年（2019年）に都市計画を変更し、令和 2 年（2020年）に事業化されました。地下化に伴い江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止するため必要となる新京橋連結路（地下）については、早期事業化に向けて都市計画等の手続を進めています。また、首都高速晴海線の延伸部（築地～晴海）は、新京橋連結路（地下）と連続したネットワークを形成することで、江戸橋・箱崎 JCT などの渋滞ポイントを避けて、都心と湾岸線の相互アクセスを可能にするなど、高い整備効果が見込まれることから、早期事業化に向けて国等と連携した取組を推進していきます。



鉄道・新交通システムの整備

東京の鉄道・新交通システムは、世界に類を見ない高密度で正確、安全なネットワークを構築しています。引き続きネットワークの充実を図るとともに、駅における乗り継ぎの円滑化やバリアフリー化、更に踏切対策などに取り組んでいきます。

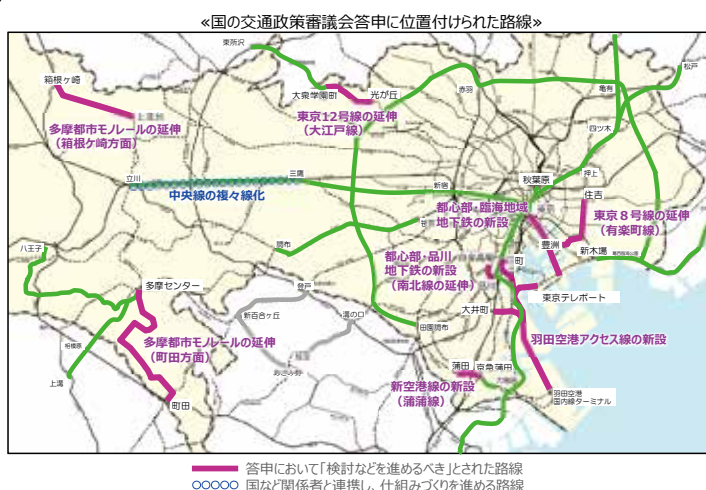
鉄道ネットワークの充実

東京の鉄道等の整備は、国の審議会
答申に基づいて進められてきました。

現在、交通政策審議会答申において、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、国や鉄道事業者等の関係者と連携し、事業スキーム等の検討を進めています。

羽田アクセス線（東山手ルート）については、令和11年度の運行開始を目指し、工事着手に向けた手続きが進んでいます。東京8号線の延伸や都心部・品川地下鉄の新設、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年度から都市計画等の手続きに着手しています。都心部・臨海地域地下鉄については、令和4年度に事業計画案のとりまとめを行い、引き続き、事業計画のブラッシュアップを進めています。

また、地下鉄のサービスの改善・一体化を推進し、利用者の利便性向上にも取り組んでいます。



これまでの整備事例

りんかい線、ゆりかもめ

臨海副都心の公共交通網の充実や臨海副都心及び沿線地域の開発促進への寄与などを目的として計画されました。

りんかい線は平成8年（1996年）3月に新木場～東京テレポート間、平成13年（2001年）3月に東京テレポート～天王洲アイル間、平成14年（2002年）12月に天王洲アイル～大崎間が開業し、JR埼京線との相互乗り入れを行っています。

ゆりかもめは、平成7年（1995年）11月に新橋～有明間、平成18年（2006年）3月に有明～豊洲間が開業しました。

つくばエクスプレス、日暮里・舎人ライナー

つくばエクスプレスは、ＪＲ常磐線の混雑緩和、区部北東部の公共交通網の充実、沿線地域の開発促進への寄与等を目的に、平成17年（2005年）8月に秋葉原～つくば間が開業しました。

日暮里・舎人ライナーは、区部北東部の交通不便地域解消や沿線地域の発展などのため、平成20年（2008年）3月に日暮里～見沼代親水公園間が開業しました。

多摩都市モノレール

多摩都市モノレールは、多摩地域の公共交通網の充実や核都市間相互の連携強化などを図ることを目的として計画され、平成10年（1998年）11月に立川北～上北台間、平成12年（2000年）1月に立川北～多摩センター間が開業しました。

都心と臨海地域とを結ぶ「東京BRT」

都は、環状第2号線を中心に、都心と臨海地域とを結ぶ公共交通機関である東京BRTの整備を進めています。

これまで「都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する事業計画」を平成28年（2016年）4月に策定し、その後の周辺状況の変化を踏まえ、平成30年（2018年）8月に改定しました。

改定後の事業計画では、令和2年（2020年）度から一部区間でプレ運行（環状第2号線本線トンネル開通前に臨海地域の需要増に対応するための先行的な運行）を始め、段階的に運行を拡大し、晴海五丁目西地区（選手村）のまчиびらきに向け、本格運行を実施することとしています。



東京BRT新橋停留施設と連節車両



東京BRT燃料電池車両とシンボルマーク

踏切対策基本方針

東京都内には、現在約1,050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ます。国際都市としての魅力の向上や、都市再生の推進のため、平成16年（2004年）6月に踏切対策基本方針を策定しました。

本基本方針では令和7年（2025年）度までに重点的に対策を検討・実施すべき踏切を「重点踏切（394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）を抽出しました。この基本方針に基づいて、踏切対策の早期実現に取り組んでいます。



整備前



整備後

連続立体交差事業の実施例（京浜急行本線 環状8号線付近）
建設局資料



整備前



整備後

踏切道の拡幅例

■ スムーズビズの推進

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、快適な通勤環境の形成や企業の生産性の向上を図ることが必要です。また、東京2020大会の成功には、円滑な輸送の実現と経済活動の維持との両立を図ることが重要です。



このため、テレワーク※₁や時差Biz※₂、東京2020大会の交通混雑緩和に資する交通需要マネジメント（TDM）※₃などを、「スムーズBiz」として一体的に取組を推進し、大会期間中の交通混雑の緩和はもとより、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ました。

働き方の選択肢が増えた今、取組を続けていただくことが重要です。スムーズBizの取組は、災害時の業務継続や新型コロナウイルス感染症の拡大防止にも役立つことから、テレワークやオフピーク通勤、物流の効率化※₄といった取組が継続的に行われるよう、それぞれの取組を推進していきます。

- ※1 ICT（インターネットやパソコン・スマートフォン等）を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方
- ※2 多くの方々に快適な通勤を体験してもらう取組
- ※3 東京2020大会における円滑な大会運営/輸送の実現と、経済活動の維持との両立を図るため、交通需要を抑制する取組
- ※4 東京2020大会時を契機に取り組んだ物流TDMの取組をレガシーとして継承し、更なる物流の効率化を目指していくため、関係団体等と情報交換や新たな取組を検討

■ オフピーク通勤の促進

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（2017年）度から「時差Biz」を実施し、平成31年（2019年）1月からは、「スムーズBiz」の一環として実施しています。

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ます。

■ 多摩モノ子育て応援事業

多摩地域は緑豊かな自然、多様な産業の集積などバランスのとれた暮らしやすいまちであり、その特性を生かして、子供の笑顔と子供を産み育てたい人であふれる地域にしていくことが不可欠です。

子育て世帯の応援策の一つとして、多摩の基幹交通であり、地域振興を先導する多摩都市モノレールにおいて、小児特別運賃を適用する取組を実施しています。具体的には、小学生を対象に、多摩モノレール全線で利用できる特別価格の一日乗車券「たまモノこどもワンデーパス」を学校が長期休暇となる期間を中心に発売しています。あわせて、利用者アンケート調査を行い、アンケート結果や利用実態などから政策効果などを分析し、将来の小児運賃の在り方等について、運営会社等と協議します。

親子で出かけやすい環境を創出することで、地域の活力や魅力の向上を図っていきます。

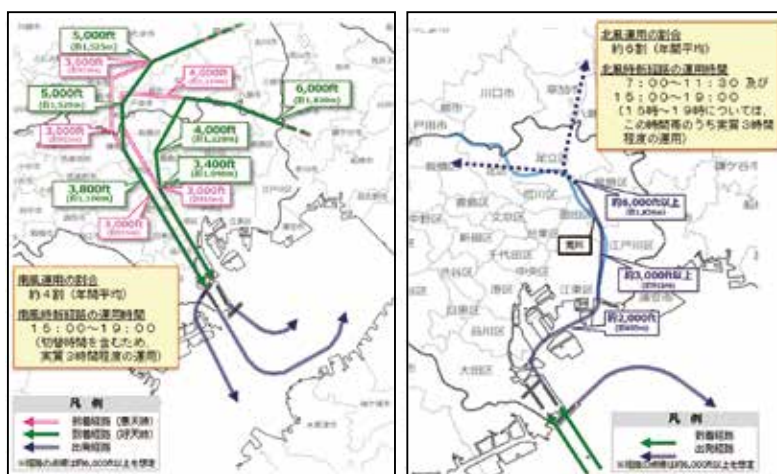
航空政策の推進

東京が国際都市として発展していくためには、首都圏の空港機能を充実させることが必要です。都では、羽田空港の機能強化と国際化や、横田空域の日本への返還などを実現するための取組を行っています。

羽田空港の機能強化と国際化

都は、羽田空港の再拡張・国際化を国に働き掛け、国の新しい滑走路整備事業に無利子貸付けを行うなど、協力を行ってきました。その結果、平成22年（2010年）にD滑走路と国際線旅客ターミナルが供用開始され、同時に国際定期便が就航し、年間発着枠は平成26年（2014年）に44.7万回まで拡大されました。

さらに、令和2年（2020年）3月29日から、国は、日本の国際競争力の強化等のため、新飛行経路の運用を開始し、国際線を年間約3.9万回増便しています。新飛行経路について、都は、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策を着実に進めるよう、国に求めるとともに、羽田空港の機能強化と国際化に取り組んでいきます。

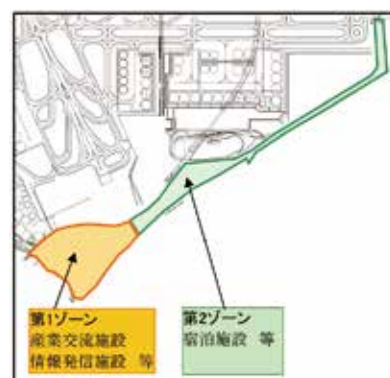


令和2年（2020年）3月29日以降の飛行経路（国土交通省資料から作成）

羽田空港を生かす空港跡地のまちづくり推進

羽田空港沖合展開事業と再拡張事業により生じた空港跡地については、平成22年（2010年）に国、地元区とともに「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定し、跡地利用の具体化に取り組んできました。このうち、第1ゾーンについては、土地区画整理事業による基盤整備と併せて、大田区が選定した民間事業者により、産業交流施設等の整備を行い、令和2年（2020年）7月に先行開業しました。第2ゾーンについては、国が選定した民間事業者により、宿泊施設等の整備を行い、令和5年（2023年）1月に全面開業しました。

今後とも、推進計画に基づき関係者間の連携の下、残る第1ゾーンの施設整備を進め、令和5年（2023年）の全施設開業に向け、取組を推進していきます。



羽田空港の跡地まちづくり

横田空域の返還

在日米軍が管理する横田空域は、一都九県にわたる広大なエリアに広がっています。空域の一部は平成20年（2008年）9月に返還されましたが、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、首都圏の空域を再編成し、我が国が一体的に管制業務を行うことが不可欠であり、引き続き、横田空域の全面返還を国に働き掛けていきます。

交通政策の推進等

国際都市東京にふさわしい円滑で快適な交通や効率的な物流等の実現を目指し、道路、鉄道、空港という主要な交通インフラの整備に加え、以下の取組を行っております。

歩行者中心の道路空間の活用

「車から人へ」のまちづくりの一環として、道路空間等を活用し、人が歩いて楽しむ街を創出する取組の拡大に向け、各地区の取組を一体的に広報する「パーク・ストリート東京」の実施や、自治体等にマニュアルの積極的な活用を促すとともに、課題の共有や解決に向けた助言等を行っています。

これらの取組により、人が歩いて楽しむまちの創出を促進していきます。



歩行者空間創出イメージ



周辺街区のイベントと連携して
人々で賑わう歩行者空間（西新宿地区）

自転車活用の推進

人中心の歩きやすい都市づくりを進めるため、誰もが安全・安心・快適に自転車を利用できる環境の充実を目指すとともに、コロナ禍を踏まえた新しい日常への対応も加えた「東京都自転車活用推進計画」を令和3年（2021年）5月に改定しました。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の促進、新しい日常への対応等の課題について積極的に取り組みます。

総合的な交通体系の構築に向けた交通プロジェクトの推進

東京2020大会開催時とその先も見据え実施してきた、東京の総合的な交通政策を推進していきます。今後、東京の交通体系を利用者本位のものに変えていくための具体的な取組を順次実施することにより、誰もが使いやすい世界一の交通体系を実現していきます。

(1) ターミナル駅における案内サインなどの改善

複数の鉄道やバスなどが乗り入れるターミナル駅では、交通機関を乗り継ぐ際に、案内サインが途切れて分かりにくいこと、経路の途中に段差などの課題があるため、高齢者や外国人旅行者を含む誰もが利用しやすくなるよう、交通事業者や施設管理者などの垣根を越えて、改善に取り組むことが重要です。このため、例えば新宿駅では、平成27年（2015年）6月に各関係者から成る協議会を設置し、地元区とも連携して、案内サインの連続性確保や表示内容の統一、乗換ルートของ バリアフリー化等を実施しました。

また、池袋駅、渋谷駅等の主要ターミナルでも同様の取組を実施しました。

今後、大会後のレガシーを見据え、他のターミナル駅へ取組を拡大していきます。

(2) 舟運の活性化

東京には川、海、運河などの水辺があり、その資源を生かして、多くの人々にぎわう水の都を再生していけるよう、舟運を活性化することが重要です。

このため、新規航路の検討のための社会実験を実施するとともに、舟運の認知度向上に向けたPR、船着場周辺のにぎわい創出、船着場までの案内サインの設置などの舟運の利便性向上に取り組んでいます。令和4年度には、「らくらく舟旅通勤」の第二弾を隅田川や運河などを活用した複数航路で行い、通勤への舟運活用に向けた運航を行いました。

今後も、通勤等、日常における交通手段としての航路の実装に向けた支援などを実施し、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きます。



社会実験の様子

引き続き、陸・海・空の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まいります。



地域特性に応じた物流の円滑化の一例

観光地や商業地等における観光バスによる路上駐停車問題について、平成30年（2018年）度に策定した「観光バス駐車対策の考え方」を踏まえ、国や地元区等の関係機関と連携した啓発活動を実施するとともに、既存駐車場の有効活用等による駐車スペースの確保等の対策を促進しています。



観光バスマナーアップキャンペーン（銀座エリア）

引き続き、十分に関係者と連携しながら、再整備構想を具体化させた整備方針を策定し、段階的な基盤整備に取り組んでまいります。

自動運転技術を活用した都市づくりへの展開

都は、「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋 答申」(平成28年(2016年)9月)を契機に、自動運転車が普及した社会を見据え、有識者等から成る検討会を立ち上げ、東京の地域特性に応じた道路空間や駐車場の在り方など基本的な考え方を取りまとめました。引き続き、自動運転技術の開発状況等の動向を踏まえつつ、将来の社会実装に向けた検討を推進していきます。

地域公共交通ネットワークの形成の促進

都においては、公共交通空白地域の存在や交通機関相互の乗り継ぎ利便性の不足、ラストワンマイルを補完する気軽な足の選択肢不足等が見られます。また、高齢者等が運転免許返納後も安心して移動できる交通環境の整備が急務となっています。さらに、新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の行動の変化に対応した地域公共交通が求められています。

「『未来の東京』戦略」(令和3年(2021年)3月)及び「『未来の東京』戦略version up2022」(令和4年(2022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促進を掲げています。

令和4年(2022年)3月には、地域の将来像や今後の取組の方向性、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」を策定し、令和4年度からは、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技術的、財政的に支援しています。

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支援や、コミュニティバスに加え、デマンド交通、グリーンスローモビリティなど、地域ニーズに応じた輸送手段の導入を促進するため、実証運行・導入に係る運行経費や車両の購入・更新費用等を財政的に支援しています。

また、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、都と区市町村が協同して取り組む先行事例の取組や、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います。

