

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5年（2023年）3月末時点で「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

(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、計画の方向性を決めた後、必要な都市計画の手続きを進めています。

(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きを進めています。

(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階までの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。準備が整った路線から、都市計画の手続きを進めています。

なお、第四次事業化計画の計画期間が令和7年（2025年）度末までであることから、新たな整備方針の策定に向け、社会経済情勢の変化や道路に対するニーズの多様化等を踏まえながら、検討を進めていきます。

都市計画道路の整備状況（令和5年（2023年）3月末現在）

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	1,770	(66.7%) 1,181	165	423
多摩地域	1,426	(62.8%) 896	144	384
島しょ部	10	(100%) 10	0	0
合計	3,207	(65.1%) 2,088	310	808

※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については、令和 5 年（2023 年）に都市計画を変更し、令和 6 年（2024 年）に事業化されました。また、高速晴海線の延伸部（築地～晴海）は、新京橋連結路と一体となった都心と湾岸線の相互アクセスによるネットワーク機能の強化や、「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点（有明の丘地区）」のアクセス性強化による都市の強靱化などの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加速していきます。



令和 7 年 3 月現在
(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

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。

羽田空港アクセス線（東山手ルートおよびアクセス新線）については、令和13年（2031年）度の開業を目指し、令和5年（2023年）6月より工事着手しました。東京8号線の延伸及び都心部・品川地下鉄の新設については、令和6年（2024年）

6月に都市計画決定し、2030年代半ばの開業を目指し工事が進められています。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7年（2025年）3月に都市計画決定し、2030年代半ばの開業を目指しています。都心部・臨海地域地下鉄については、令和4年（2022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。

令和2年(2020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(2023年)4月にプレ運行(二次)として、ルートを有明・豊洲方面へ拡大しました。

令和6年(2024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ふこととなりました。

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は、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きます。



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1,040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。

このため、時差 Biz^{※1}、テレワーク^{※2}や物流の効率化^{※3}などを、「スムーズBiz」として一体的に取組を推進しています。

スムーズBiz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、今後も継続的に取組まれ、社会に定着するように、それぞれの取組を推進していきます。

- ※1 多くの方々に快適な通勤を体験してもらう取組
- ※2 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
- ※3 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、官民が連携してハード・ソフトの両面から様々な対策を進めるため、通勤時の利用者の更なる分散等につながる施策を検討するなど、鉄道事業者等と連携しながら混雑緩和に取り組んでいます。



航空政策の推進

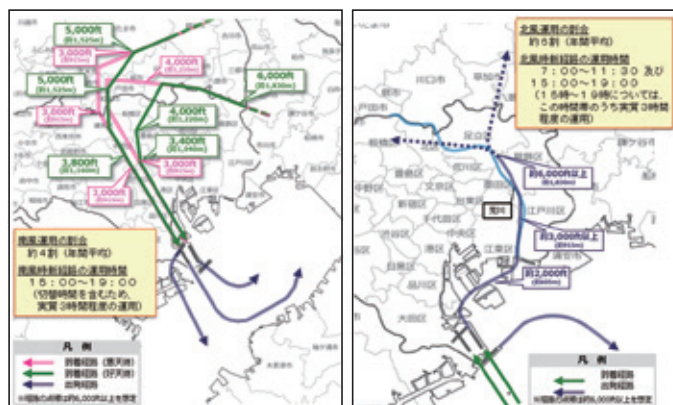
東京が国際都市として発展していくためには、首都圏の空港機能を充実させることが必要です。都では、羽田空港の機能強化と国際化や、横田空域の日本への返還などを実現するための取組を行っています。

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。

その後、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、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、国に求めているとともに、羽田空港の更なる機能強化と国際化に取り組んでいきます。

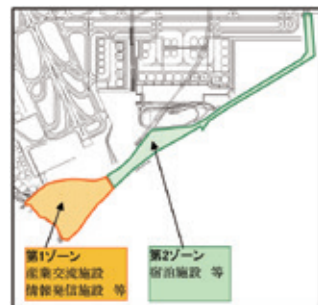
さらに、令和 6 年(2024 年)1月の航空機衝突事故を踏まえ、事故防止に向けた空港の安全・安心対策を早期に実施することを求めています。



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 5 年(2023 年)11月に全面開業しました。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。



羽田空港の跡地まちづくり

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きます。

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。

空飛ぶクルマの社会実装に向けた検討



空飛ぶクルマ

「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ます。

都では、空飛ぶクルマの社会実装に向けて、社会受容性向上、拠点飛行等のユースケース創出、離着陸場整備等の検証を一体的に実施します。また、まちづくりに合わせた離着陸場設置に関する検討を行っていきます。

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
人々が賑わう歩行者空間
(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

ターミナル駅では、交通機関の乗り継ぎが分かりにくく、経路の途中に段差などの課題があり、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、改善に取り組むことが重要です。例えば新宿駅では、交通事業者や施設管理者など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、乗換ルートのパリアフリー化などを実施しました。

この他、池袋駅、渋谷駅等の主要ターミナルでも同様の取組をすでに実施しており、今後、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くため、平成28年(2016年)度から社会実験を行うなど、舟運活性化の取組を進めています。

令和5年(2023年)度には、通勤や日常の移動に船を活用する「舟旅通勤」の実装に向けた補助制度を創設し、令和5年(2023年)10月に「日本橋～豊洲」航路、令和6年(2024年)5月に「晴海～日の出」航路が開始されました。引き続き令和7年(2025年)度にも、新たな航路の運航が開始される予定です。

今後も、更なる航路の拡大や、船着場周辺のにぎわい創出、舟運の利便性向上に向けた取組など、舟運が身近な観光や交通手段として定着するよう取り組んでいきます。



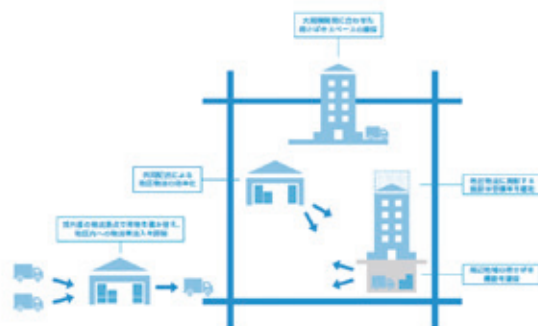
舟旅通勤の2航路

物流対策の推進

物流は、産業や暮らしを支える重要な基盤です。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、物流対策を推進しています。

また、これまでの人材不足に加えて、令和6年（2024年）4月にトラックドライバーの時間外労働規制が適用され、何も対策を講じなければ輸送力が不足し、物流が停滞してしまう懸念が生じています。

引き続き、物流を支える幹線道路の整備やまちづくりに併せた荷さばきスペースの確保などに取り組むとともに、物流の効率化に向けた社会的ムーブメントを醸成する「東京物流ビズ」を令和6年（2024年）3月に立ち上げ、都民に再配達削減の協力を呼びかける広報を行うなど、物流対策を推進していきます。



地区物流効率化のイメージ



「東京物流ビズ」消費者向けイベント

総合的な駐車対策の推進

都は、人中心の歩きやすいまちづくりに向け、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」を令和3年（2021年）3月に策定しました。これを踏まえ、地区特性を考慮したマネジメントによる総合的な駐車対策に取り組んでまいります。

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、啓発活動を実施するとともに、駐車スペースの確保等の対策を促進しています。



共同荷さばき場の例(渋谷区)



観光バスマナーアップキャンペーン(銀座エリア)

飯田橋駅周辺における都市基盤の再整備

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、その特性を生かした複数の再開発事業などの動きが見られる地域である一方、鉄道駅や歩道橋、地下の乗換通路などの都市基盤は、歩行者にとって混雑していて分かりにくく、バリアフリー動線にも課題があります。

そのため、令和元年（2019年）11月に千代田、新宿、文京の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方針検討会」を設置し、課題の整理や改善に向けた取組の方向性などについて検討を進め、令和5年（2023年）4月に、都市基盤の充実、強化を図るための指針となる「飯田橋駅周辺基盤整備方針」を策定しました。

引き続き、十分に関係者と連携しながら、整備方針を具体化させた整備計画を策定し、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、自動運転車が普及した社会を見据え、自動運転の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、行政手続き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ます。なお、令和7年（2025年）3月末現在では、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ます。

令和6年（2024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、体験・参加・学習型の事業等）を支援しています。

公共交通においては、令和6年（2024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や交通事業者を支援しています。令和6年（2024年）度には、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、杉並区、多摩市、瑞穂町において自動運転バスの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きます。



ベイエリアにおける通年運行



西新宿における通年運行

地域公共交通ネットワークの形成の促進

都は、令和4年（2022年）3月に、地域公共交通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、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、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移動手段の導入促進のため、実証運行・導入に係る運行経費や車両の購入・更新費用、データ整備費用等を財政的に支援しています。

また、北多摩エリア、青梅市、大島町において、都と自治体が連携して、地域の課題を解決する先行事例の取組を進めるとともに、広域連携の取組として、西多摩地域における行政界を越えるバス路線の確保・維持に向けて、都も参画し、地域公共交通計画の策定等に取り組んでいます。

さらに、駅前広場の整備や再編に合わせ、新技術も活用し、フィーダー交通の充実や新たなモビリティの導入など交通結節機能の向上に向け、区市町村と連携して調査等を実施しています。



地域公共交通のイメージ図