

国際競争力の強化等に資する都市の再生

民間との協働・支援による拠点整備

都心部では、民間活力を生かした公民協調による都市づくりを進め、国際金融拠点の形成など、国際的なビジネスセンターにふさわしい風格と多様な機能を備えた空間形成を推進しています。

また、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内において、優良な民間プロジェクトを誘導するなど、国際競争力や都市の魅力の向上を図っています。

拠点の整備（区部）

■ 大手町・丸の内・有楽町地区

都は、平成8年（1996年）に、千代田区、東日本旅客鉄道株式会社及び地元地権者とともに「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」を設置し、地区全体の新しい都市の在り方を示すまちづくりガイドライン（2023年12月改定）をもとに、公民が協力して地域特性を踏まえた、安全で魅力と品格ある、創造性に満ちた活力の高い都心づくりを進めています。

本地区全体で約40の建替え等の事業がしゅん工し、質の高い業務・文化・商業施設等、多様な機能の集積が図られています。

大手町地区では、国の合同庁舎跡地を活用した「連鎖型再開発」を進め、中枢業務機能の更新や業務支援機能の強化を段階的に図っており、現在常盤橋拠点の開発事業が進められています。

本地区全体で、国際ビジネス拠点の機能の強化に向け、公民協調によるまちづくりを進めています。



常盤橋拠点開発のイメージ
(出典)三菱地所株式会社

■ ベイエリアのまちづくり

ベイエリアは、羽田空港と東京港を擁し、都心に近接した陸海空の結節点として、人・モノ・情報の広域的な交流を支える拠点性の高い地域です。都市の活動を支えるとともに、レガシーとなる東京2020大会の各種競技施設等を生かしたまちづくりも踏まえ、都心を中心とする内陸部とベイエリアとを一体的に捉えながら、東京圏全体の活力を向上させていくことが重要です。

都市づくりのグランドデザイン及び東京ベイeSGプロジェクトVersion1.0を踏まえて策定した「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」に基づいて、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した次世代都市への再編を目指した取組を進めていきます。



ベイエリアの将来イメージ

品川駅・田町駅周辺地域の整備



品川駅・田町駅周辺地域

本地域は、羽田空港の国際線発着枠拡大やリニア中央新幹線の整備等の計画が公表されるなど、地域のポテンシャルが高まっています。この地域には、大規模な低未利用地も存在することなどから、平成23年(2011年)アジアヘッドクォーター地区及び平成24年(2012年)1月特定都市再生緊急整備地域の指定や、平成26年(2014年)5月国家戦略特区の区域指定がなされるなど、民間活力を生かした開発が一層進んでいくことが見込まれています。このような状況を踏まえ、平成26年(2014年)9月にそれまでのガイドラインを改定した「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」(以下「ガイドライン2014」という。)を公表し、この地域の将来像を、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」としました。さらに、国道15号上空デッキ、品川地下鉄構想の公表を受け、令和2年(2020年)3月にガイドライン2014の一部を改定し、「品川駅・

田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」を公表しました。

今後も、将来像を実現するために、品川駅の再編整備や、地域整備の核として優先的に整備を進める地区(優先整備地区)における開発を、民間活力を引き出しつつ、段階的に推進していきます。

日本橋・八重洲・京橋等

本地域は、街区再編などにより、都市基盤の整備を図るとともに、老朽化した建築物の機能更新を推進し、質の高い業務機能、にぎわいを創出する商業・文化・交流機能の導入、歴史的建築物等をいかした魅力ある景観や、連続性に配慮した街並みの形成を図っています。

日本橋川沿いのエリアでは、現在市街地再開発事業が進められています。首都高の地下化に合わせて、日本橋川周辺の特性をいかした水辺空間の賑わいや水辺景観の向上、水質改善に関する検討を行っているほか、老舗や江戸文化をいかした国際観光エリアの形成を図っています。

東京駅八重洲口前では、駅前広場や都市開発事業と連携したバスターミナル、地下・地上の歩行者ネットワークの整備等による交通結節機能の強化を推進しています。

京橋エリアでは、駅とまち、Tokyo Sky Corridorを繋ぎ、広域的な回遊性の強化を図っているほか、老舗の古美術商やギャラリーの集積と連携した特徴ある開発が行われています。

新宿駅周辺地域の再整備

本地域は、更新期を迎えた駅ビルの建替えを契機に、駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編し、併せて線路上空に歩行者デッキを新設することなどにより、新宿グランドターミナルとして再編するとともに、新宿駅周辺の機能更新を促進し、地域全体として質の高い国際交流拠点を形成していきます。

また西新宿地区においては、新宿副都心建設から半世紀が経過し、人中心の空間への再編が求められていることから、令和5年(2023年)3月に本地区の再整備の方向性を示した「西新宿地区再整備方針」を公表しました。くわえて、再整備方針を踏まえ、「新しい西新宿地区」を先導する象徴的な空間として、都庁周辺を多様な人々の交流機会の創出や滞在を誘発する空間へ再整備するため、「都庁周辺の空間再編計画」を令和6年(2024年)3月に策定しました。今後も、まちづくりと連携した実現方策の検討や関係者との調整を進めていきます。

■ 渋谷駅周辺の整備

渋谷駅周辺では、平成25年（2013年）3月に東急東横線が地下化し、副都心線との相互直通運転が開始されたことなどを契機として、駅施設の機能更新や都市基盤の再編と併せた周辺市街地の一体的な整備が始まっています。都では引き続き、国や渋谷区、鉄道事業者、民間開発事業者等と連携して、渋谷駅周辺の民間開発事業を適切に誘導し、鉄道改良と連携をした駅前広場の再編及び歩行者デッキの整備など、都市施設を周辺市街地と一体的に再編・整備することで、渋谷駅と周辺地域の安全性及び利便性を抜本的に改善していきます。

また、世界に開かれた文化・交流・発信機能、クリエイティブコンテンツ産業等の先進的な業務機能・産業育成機能の導入などにより、国際競争力強化に向けたまちづくりを推進していきます。



渋谷駅周辺都市再生緊急整備地域及び
特定都市再生緊急整備地域



(出典) 渋谷駅前エリアマネジメント

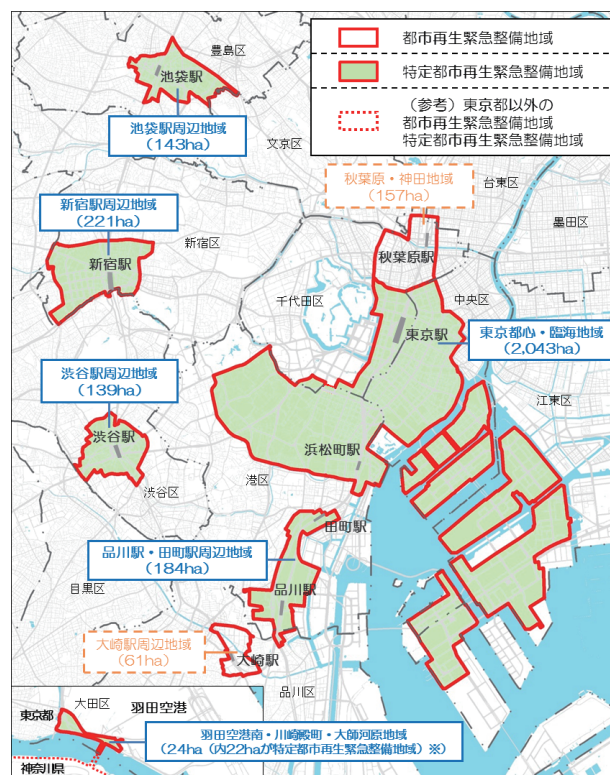
渋谷駅周辺完成イメージ

■ 都市再生事業の推進

都は、国際都市にふさわしい魅力とにぎわいを備えた都市づくりを展開しています。

都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」内で、民間からの提案を生かした質の高い開発計画を通じて、国際ビジネス機能の強化や環境負荷低減への取組、都市緑化の創出、風格ある景観形成など、国際競争力の強化に向けた都市づくりを推進しています。

平成23年（2011年）の改正都市再生特別措置法により創設された「特定都市再生緊急整備地域」の制度も活用し、今後も、優良な民間プロジェクトを通じ、国際競争力の一層の強化に向けて、都市再生を推進していきます。



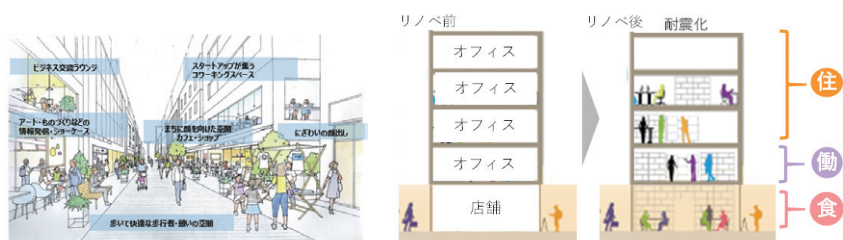
※羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域の面積については、東京都内分を記載

特定都市再生緊急整備地域及び
都市再生緊急整備地域

■ リノベーション等による地域の個性を生かした再生まちづくり

都内には、歴史的な街並みや産業集積など、個々に特色を持つ個性あるエリアが点在しておりますが、そうしたエリアにおいて、老朽化した建物の建替え等が無秩序に進めば、魅力的な街並みや特徴ある産業集積が消失する可能性があります。成熟都市として一段と質の高い成長を遂げるため、地域の特色や個性に着目し、既存ストックを生かしたまちづくりを推進していくことが必要です。

そこで、歴史的な街並みを有する地区や文化・芸術の発信地、特徴ある産業の集積地など守り育てるべき地域の個性を持つエリアにおいて、区市町村と連携して既存ストックを生かしたまちづくりを推進します。当該エリアにおいて、既存ビルのリノベーション等の促進を図るとともに、ウォークラブルな公共空間や沿道環境の整備等も誘導し、魅力的な街並みの形成や都市の活力の維持・創出の実現を図ります。



リノベーションのイメージ

拠点の整備（多摩部）

■ 多摩のまちづくり戦略

都は、社会状況の変化などを踏まえ、「多摩の拠点整備基本計画」（平成 21 年（2009 年））を発展的に見直し、令和 7 年（2025 年）3 月に「多摩のまちづくり戦略」を策定しました。目標年次を 2050 年代とし、「個性がいかされ活発な交流により、活力とゆとりある持続可能な多摩 ～緑の TAMA 手箱～」を将来像に掲げ、まちづくりの取組を推進します。

本戦略では、ハード・ソフト両面から地元自治体の取組を支援するとともに、3 種類のプロジェクトを展開します。TAMA 拠点形成プロジェクトは、58 か所で、まちづくりマッチングシステム等の支援策も活用しながら課題解決を促進し、拠点整備を推進していきます。TAMA まちづくり推進プロジェクト（多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸部及び立川周辺）は、地元自治体などが進めるまちづくりとも連携の上、都がプロジェクトを推進し、広域的に連担する新たなまちの実現や首都東京のレジリエンスの向上を図ります。TAMA ニュータウンプロジェクトは、先行プロジェクトの実施により、まちづくりを先導し、地元自治体の取組を後押しします。

今後、本戦略で位置付けた取組を展開し、魅力あふれる多摩地域の実現に向けて取り組んでいきます。

■ 多摩ニュータウン

多摩ニュータウンは、高度経済成長による東京の住宅難と多摩地域における無秩序な宅地開発に対処するために整備された、八王子市、町田市、多摩市及び稲城市の 4 市にわたる総面積約 2,853ha の地域です。昭和 46 年（1971 年）に入居が始まり、現在では住宅、業務、商業、教育、文化など多様な施設が立地する人口約 22 万人を擁する多摩地域における複合拠点となっています。

一方、入居から 50 年以上が経過し、施設の高経年化や少子高齢化等の課題が顕在化しています。近年、コロナ禍を経た新たなライフスタイルの浸透やデジタル化の進展などにより、多摩ニュータウンを従来のベッドタウンから、住・育・職が連携した次世代の中核的な拠点としてまちづくりを進めていく必要があります。そこで、令和 7 年（2025 年）4 月に都は「多摩ニュータウンの新たな再生方針」を取りまとめました。

今後、先行プロジェクト（諏訪・永山まちづくり、多摩センター駅周辺再構築、南大沢スマートシティ）を実施し、まちづくりを先導するとともに、ニュータウン全域に取組を横展開していきます。



多摩センター北側の状況



多摩センター付近の状況

都有地・国有地の活用

東京都の都市再生を進める観点から、都有地を活用し、民間活力を生かしたプロジェクトに取り組んでいます。都営住宅の建替えに伴い創出された用地については、地域特性を生かしたまちづくりを進め、都心居住の推進、木造住宅密集地域等の整備、少子・高齢化への対応などに活用しています。

また、複数の都有地を有効活用した都市再生ステップアップ・プロジェクトを進め、国有地についても国、地元市等と連携し、質の高い都市空間の形成を図ります。

■ 都市再生ステップアップ・プロジェクト

都市再生ステップアップ・プロジェクトは、活力と魅力ある東京を実現するため、全庁的な取組の下、地区の特性に応じコンセプト等を定め、民間の資金力やノウハウを取り入れて複数の都有地を一体的に活用するとともに、周辺開発を誘発し、まちづくりを促進する事業です。

事業実施に当たっては、ガイドラインを策定し、公募で決定した事業予定者等が都と定期借地権設定契約等を締結し、複合施設の建設・運営・維持管理及びエリアマネジメント活動を実施しています。

渋谷地区の宮下町アパート跡地事業は平成29年（2017年）4月に開業しました。また、児童会館跡地は、隣接する渋谷区有地との共同開発事業として、令和4年（2022）3月に事業予定者を決定し、令和8年（2026年）度に建設工事の完了予定です。

竹芝地区については、令和2年（2020年）9月に開業しました。

竹芝地区

- (1) 活用都有地（約1.5ha）
 - ① 公文書館跡地
 - ② 計量検定所跡地
 - ③ 産業貿易センター跡地
- (2) コンセプト
豊かな緑、海、文化を実感できる、活気ある業務・商業等の拠点を形成



竹芝地区 航空写真

渋谷地区

- (1) 活用都有地（約2.6ha）
 - ① 宮下町アパート跡地
 - ② 児童会館跡地
 - ③ 青山病院跡地
- (2) 誘導目標
渋谷・青山・原宿を結ぶ人の流れを創出し、生活文化やファッション産業等の発信拠点を形成



② 児童会館跡地 外観透視図(鳥瞰図)

■ 都用地を生かしたまちづくり

これまで、南青山一丁目、港南四丁目、勝どき一丁目、東村山市本町、上目黒一丁目等において、都用地を活用した民間プロジェクトを実施してきました。引き続き、以下の地区において、民間活用プロジェクトによるまちづくりを進めていきます。

北青山三丁目地区まちづくりプロジェクト



都営住宅を高層・集約化して建て替えるとともに、創出用地を活用して民間活力等を生かしつつ、青山通り沿道との一体的なまちづくりを段階的に推進し、最先端の文化・流行の発信拠点の形成に向けたまちづくりを進めています。民生活業区域については令和2年(2020年)5月にしゅん工しました。沿道一体型開発区域については、整備の方向性を定めた基本計画や北青山三丁目地区地区計画を踏まえ、市街地再開発事業なども活用しまちづくりを進めています。

◀基本計画における整備の方向性イメージ図
(今後の協議等により変更となる可能性があります。)

汐留西地区都用地活用プロジェクト



「地域が育む魅力的な空間と連携し、持続的なにぎわいのある街を形成」をコンセプトに、汐留西地区の持続的なにぎわいの創出に資するとともに、まちの価値を向上させる取組を、公募型プロポーザル方式により選定した民間プロジェクトにより推進しています。令和6年(2024年)11月に、本件複合施設がしゅん工しました。

◀位置図及び竣工写真
(出典:国土地理院 基盤地図情報を基に作成及び富士ソフト株式会社)

■ K K 線 (旧東京高速道路) の再生



K K 線(旧東京高速道路)の位置図



Roof Park Fes & Walk

日本橋周辺の首都高地下化に伴う新たな都心環状ルートの実体化により、東京高速道路(K K 線)の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、令和3年(2021年)3月、K K 線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生する方針「東京高速道路(K K 線)再生方針」を、令和5年(2023年)3月には、事業化に向けた

関係者の取組の基本的な考え方を示す「東京高速道路(K K 線)再生の事業化に向けた方針」を策定しました。令和7年4月には、東京都及び東京高速道路株式会社は、K K 線再生に向けたまちづくりの基本的な考え方、計画・整備段階における利活用の在り方等を示す「東京高速道路(K K 線)再生に向けた利活用方針」を策定しました。また、同月K K 線(東銀座出口を除く。)が廃止されました。さらに、K K 線の再生に向けた取組を国内外にアピールするため、再生後の未来の姿を体感できるイベントを開催するなど、広く情報発信を行っています。

今後もウォークアブルなまちづくりの象徴として、世界から注目される観光拠点を目指し、K K 線の再生に向けた取組を進めていきます。

■ 立川基地跡地昭島地区



昭和52年(1977年)に米軍から返還された立川基地跡地の一部(約70ha)です。国際法務総合センターの整備や、業務・商業機能の導入を進めるとともに、地域のシンボルである昭和記念公園の緑を活用し、環境に配慮した質の高い都市空間の形成を図る地区としています。

平成24年(2012年)3月に、土地区画整理事業等の都市計画を決定し、独立行政法人都市再生機構による土地区画整理事業が行われています。円滑に事業が進められるよう国や市等と連携し、技術的支援などを行っています。

都主体の市街地整備事業の推進

土地区画整理事業や市街地再開発事業は、道路、公園、広場等を整備するとともに、宅地の整備や良好な都市型住宅の供給など、総合的なまちづくりを一体的に行うものです。

公共性が高い事業や新たな交通ネットワークを形成する事業等について、都が主体となって取り組んでいます。

その他、区市町村や個人、組合、機構、公社などによる土地区画整理事業や市街地再開発事業も実施されています。

また、これらの市街地整備の機会を捉えた無電柱化に取り組んでいます。

■ 都施行土地区画整理事業

都は、都心部、周辺区部及び臨海部において、市街地における都市機能の向上や利便性が高い市街地の形成を図るため、土地区画整理事業を施行しています。

拠点再整備土地区画整理事業 新宿駅直近地区

新宿駅直近地区土地区画整理事業は、「新宿の拠点再整備方針」を踏まえ、誰にとっても優しい「新宿グランドターミナル」とするため、新宿駅直近地区において更新期を迎えた駅ビルの建替えを契機に敷地整序を行い、拠点性を生かした多様な機能集積や歩行者の回遊性向上を図ることを目的としています。

事業の実施に当たっては、人中心のまちに変えるため、東西の駅前広場やデッキ等を段階的に整備します。また、宅地は駅前空間にふさわしい商業業務系施設等の高度利用が図られるように再編し、鉄道施設等と十分に整合を図りながら土地利用を進めます。

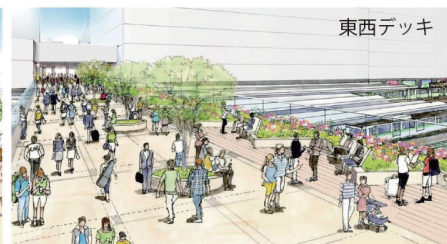
本事業は、東京都が施行者として、令和17年(2035年)度のデッキ及び東西駅前広場の一部完成(新宿駅の鉄道上空の新たな往來の確保)を目指しています。



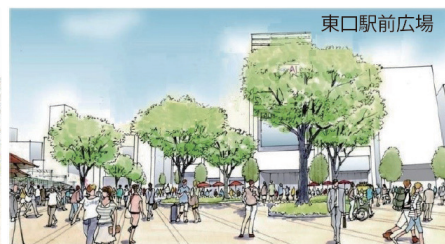
デッキや駅前広場の将来イメージ



西口駅前広場



東西デッキ



東口駅前広場

新宿駅西口より西新宿高層ビル街方面を望む

ルミネエストから小田急百貨店方面を望む

新宿駅東口より歌舞伎町方面を望む

既成市街地再整備土地区画整理事業

「瑞江駅西部地区、篠崎駅東部地区、六町地区及び花畑北部地区」では、都営地下鉄新宿線やつくばエクスプレス沿線等において、良好な生活環境の形成を図ります。特に瑞江駅西部地区では一部の区画道路を無電柱化しています。



六町地区

臨海部開発土地区画整理事業

「晴海四・五丁目地区、豊洲地区及び有明北地区」では、臨海副都心と都心を結ぶ広域幹線道路の整備を行い、業務、商業、文化、居住等が複合したまちづくりを進めてきました。



臨海部(晴海四・五丁目地区、豊洲地区、有明北地区)

都施行市街地再開発事業

都は、「都市施設整備再開発事業」（都市計画道路等の重要な都市施設の整備とその周辺の高度利用を図るもの）を泉岳寺駅地区で施行しています。また、東京 2020 大会のレガシーとなるまちづくりを晴海五丁目西地区で施行しました。

事業の着実な推進を図るため、特定建築者制度により民間活力を積極的に活用して事業を実施しています。

都市施設整備再開発事業 泉岳寺駅地区

羽田空港にアクセスする京浜急行と都心部や成田空港にアクセスする都営浅草線との接続駅である泉岳寺駅は、広域的な結節機能を担っており、空港需要の増大に伴いその重要性が高まっています。さらに、駅周辺の開発が進むことから、今後、泉岳寺駅の利用者はさらに増加することが見込まれています。

こうした駅利用者の増加への対応や、乗換えを含む利用者の安全性・利便性を確保するためには、駅施設の改良が必要であることから、市街地再開発事業により駅などの都市基盤と一体的なまちづくりに取り組んでいます。

平成 30 年（2018 年）度に事業に着手し、高輪ゲートウェイ駅開業に先立ち、令和 2 年（2020 年）3 月に補助線街路第 332 号線の交通開放をしました。その後再開発ビルの整備に向け、特定建築者を決定し、再開発ビルの設計を完成させるとともに、現地における埋蔵文化財調査や敷地整備工事を完了させ、令和 6 年（2024 年）11 月に、再開発ビルの建築工事に着手しました。引き続き、着実に事業を進めていきます。



泉岳寺駅地区の整備区域

東京 2020 大会のレガシーとなるまちづくり（晴海五丁目西地区（選手村跡地））

都は、東京 2020 大会選手村跡地の晴海五丁目西地区において、大会のレガシーとなるまちづくりに取り組んできました。

令和 3 年（2021 年）度の東京 2020 大会終了後より、選手村として使用された建物の改修や住宅棟（タワー）の建設等に着手し、都心から近く海に開かれた立地特性を生かしながら、子育てファミリー、高齢者、外国人など多様な人々が交流し、生き生きと生活できるまちづくりを進めてきました。

地区内には、交通広場となるマルチモビリティステーションを整備して、路線バス、東京 BRT、シェアサイクルなどの導入を支援するとともに、水辺の立地を生かして、バリアフリーにも配慮した船着場を一体的に整備することにより、多様な交通手段を提供しています。

さらに、本地区では、水素ステーションや水素パイプラインを整備し、水素をまちのエネルギーとして実装するなど、環境先進都市のモデルとなるまちを目指しています。

令和 6 年（2024 年）1 月から住宅棟（板状）の入居を開始し、同年 5 月にまちびらきを迎えました。引き続き、令和 7 年（2025 年）9 月に住宅棟（タワー）の入居も始まり、令和 8 年（2026 年）3 月に事業完了を迎えました。



事業完了を迎えた晴海五丁目西地区

晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業の概要

○面積 約 18ha

○計画概要

[施設建築物の概要]

※特定建築者（施設建築物の建築の実施者）による整備

・棟数 24 棟 ・住宅戸数 5,632 戸

[公共施設の概要]

・幹線街路 補助第 314 号線 延長約 210 m

・区画道路 5-1 号線他 3 路線 延長約 1,570 m

[事業期間]

平成 28 年（2016 年）度から令和 7 年（2025 年）度まで

■ 民間等施行による市街地整備

都内では、土地所有者や借地権者等が施行者となる個人や組合等（以下「民間等」という。）による土地区画整理事業・市街地再開発事業が数多く行われています。

都では、これらの事業に対し、事業計画や換地計画等の認可や、円滑に事業が進められるように必要な指導、監督及び財政的な支援などを行っています。

また、区市町村が施行する土地区画整理事業・市街地再開発事業に対して、認可及び国庫補助金の執行についての指導監督を行っています。

■ 民間等施行の土地区画整理事業

民間等施行の土地区画整理については、令和8年（2026年）3月末現在、57地区（区市町村施行を含む。）で事業が行われています。区部では、品川北周辺地区（港区）及び羽田空港跡地地区（大田区）において、大規模跡地を活用した新たなまちづくりが行われています。また、中野二丁目地区（中野区）において、土地区画整理事業の事業区域内で市街地再開発事業を実施する一体的施行が実施されています。さらに、渋谷駅街区地区（渋谷区）では、土地区画整理事業を契機に、駅の機能更新と再編及び都市基盤と街区の再編が行われています。

一方多摩部では、稲城南山東部地区（稲城市）において、危険な崖地や主要幹線道路の整備改善及び無電柱化を行い、住民生活の安全性の向上を図るとともに、緑豊かな市街地の創出が行われています。



渋谷駅街区地区



稲城南山東部地区

■ 民間等施行の市街地再開発事業

民間等の市街地再開発については、令和7年（2025年）12月末現在、65地区で事業を施行中、19地区で都市計画が決定済みで今後事業が予定されています。

令和7年（2025年）は、国際性豊かで安全・安心と緑の豊かさを備えた複合市街地を形成し、南北・東西方向の道路整備及び地下通路や歩行者デッキの整備により、地区全体のアクセス性及び歩行者回遊性の向上を実現した虎ノ門・麻布台地区（港区）がしゅん工しました。

また、都市計画道路補助第26号線との一体的整備により延焼遮断帯を形成することで市街地の安全性の向上を図るとともに、商店街の連続性確保やにぎわいの維持・向上を図った大山町クロスポイント周辺地区（板橋区）、大規模病院の機能更新や国際競争力に資する業務棟整備に加え、周辺地域をつなぐ歩行者ネットワークの形成や都市防災機能の強化を実現した虎ノ門二丁目地区（港区）及び複合用途の施設を整備し、水害リスクに備え地域の防災性の向上を実現し、住環境の改善や地域コミュニティの活性化を図った平井五丁目駅前地区（江戸川区）がしゅん工しました。



虎ノ門・麻布台地区

身近な都市再生

東京の都市づくりを総合的に進めるためには、既成市街地の再編整備や街並みに配慮したまちづくりを着実に進めるなど、地域の実情に応じた都市再生を並行していくことが重要です。都では、このような身近な都市再生ともいえる取組を促進しています。

東京のしゃれた街並みづくり推進条例

地域の意欲的なまちづくりの取組を促進することにより、身近な都市再生を進め、東京の魅力を向上させることを目的に、個性豊かで魅力のある街並みを増やすための三つの制度を条例で規定しています。

街区再編まちづくり制度

密集市街地などまちづくりの様々な課題を抱える地域において、共同建替え等のまちづくりを進めることにより、魅力ある街並みの実現を図るための制度です。

対象地域を「街並み再生地区」に指定し、同時に、地域独自のまちづくりガイドラインとなる「街並み再生方針」を定めます。この方針で、地域の将来像と、地域貢献の度合いに応じた規制緩和の概要を事前に示すことにより、地域のまちづくりに対する取組意欲を高めます。その後、この方針に基づき、都市計画を定め、段階的にまちづくりを進めています。

街並み景観づくり制度

歴史や文化を生かした景観づくりを進める地区や開発プロジェクトが行われる地区など、景観上特に重要と認める地区を「街並み景観重点地区」として指定し、地域が中心になって、専門家の街並みデザイナーとともに「街並み景観ガイドライン」を作成し、地域特性を生かした魅力的な景観づくりを自主的に進める制度です（令和7年（2025年）12月末時点12地区を指定）。



柴又帝釈天周辺地区
(街並み景観重点地区)

まちづくり団体の登録制度

地域の特性を生かし、魅力を高めるまちづくり活動（地域まちづくり活動）を主体的に行う団体を登録し、その活動を促進することによって、民間の力を生かしながら東京の魅力の向上を進めています。令和5年（2023年）4月には、さらなる公開空地等の活用機会の充実とまちの賑わいの創出に向け、面積要件の緩和や登録可能な団体種別の追加といった登録要件の見直しを行いました（令和7年（2025年）12月1日時点で街並み景観づくり活動7団体、公開空地等活用140団体を登録）。

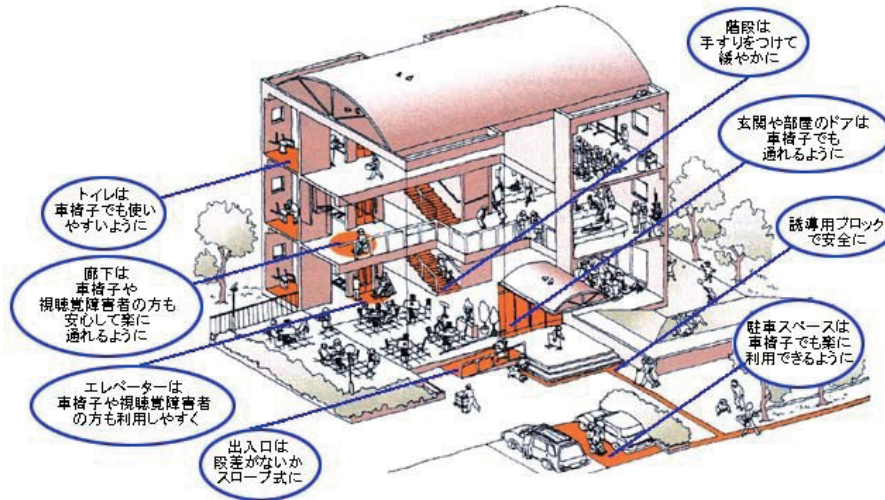


公開空地等を活用したまちづくり団体の活動の事例

人にやさしいまちづくりの推進

建築物のバリアフリー

都では、高齢者、障害者、乳幼児を連れた人など、全ての人が利用しやすい建築物となるよう、建築物の用途、規模に応じたバリアフリーに関する整備基準を定めた高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例（建築物バリアフリー条例）に基づき、建築物のバリアフリー化を進めています。



建築物のバリアフリー化のイメージ



スロープによる段差解消



バリアフリースイレ

また、東京 2020 大会と超高齢社会の進展等を見据え、平成 31 年（2019 年）3 月に条例を改正し、新築等を行う 1,000㎡以上の宿泊施設を対象に、一般客室における段差の解消や出入口の幅の基準を設け、車椅子使用者が利用できる客室の整備を促進してきました。さらに、東京 2020 大会を契機としたバリアフリー化の進展等を踏まえ、令和 5 年（2023 年）3 月に再度条例を改正し、浴室等における前面通路幅や出入口幅の基準を強化することで、電動車椅子を含む車椅子使用者がより使いやすい一般客室の整備を促進しています。



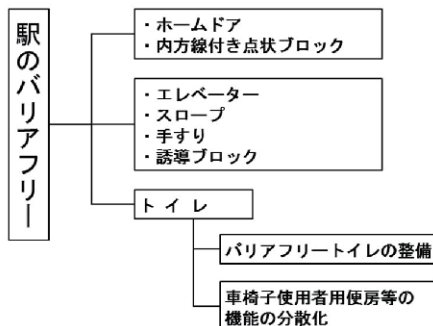
バリアフリー化された客室



バリアフリー化されたバスルーム

■ 鉄道駅のバリアフリー

東京都は、誰もが安心してまちに出られるようなバリアフリーのまちづくりを進めていくため、区市町や鉄道事業者への補助を通じて、鉄道駅のバリアフリー化に取り組んでいます。



※補助対象：JR・私鉄



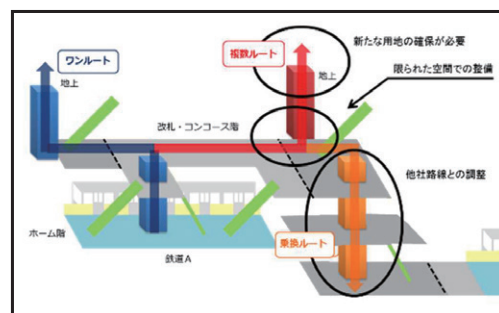
エレベーター(東急渋谷駅)



ホームドア(京王新宿駅)

エレベーター、ホームドアの補助拡充

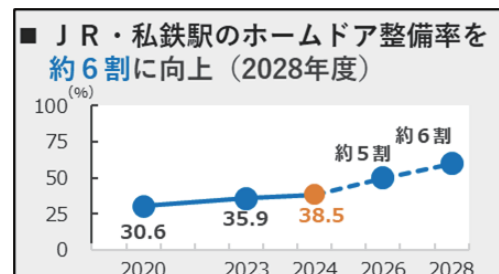
これまでの取組に加え、更なる鉄道駅のバリアフリー化に向けて、令和元年(2019年)9月に「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を取りまとめ、公表しました。この考え方に基づき、令和2年(2020年)度から「鉄道駅総合バリアフリー推進事業」(JR及び私鉄を対象)の補助を拡大・充実しました。



駅におけるバリアフリールートのイメージ

令和6年(2024年)8月には、鉄道事業者や関係行政機関からなる「ホームドアの整備加速に関する協議会」を立ち上げました。

鉄道事業者と「令和10(2028)年度末までに、都内のJR及び私鉄駅の全体で約6割のホームにホームドアを設置する」ことを宣言し、令和7年(2025年)度から鉄道事業者へ直接補助する取組を開始しました。



ホームドア整備率(2050東京戦略)

<既存の補助制度>

エレベーター

- ・1ルート、複数・乗換えルート^{※1,2}の整備への補助

ホームドア

- ・利用者数10万人以上の駅、10万人未満の駅^{※1}への補助

※1 補助を受ける鉄道事業者は、優先整備の考え方を踏まえ、整備計画を作成・公表

※2 令和5年度から、複数・乗換えルートについては、バリアフリー基本構想等への位置付けが必要

<拡充した補助制度>

[直接補助の対象] 令和7年度の整備計画で、事業者が事業終期を10年度までと公表した以下の番線			
ア 既存の補助対象(補助上限:0.8億円/番線)			
なお、特別支援学校の最寄駅は上限1.7億円/番線			
イ 既存の補助対象外駅でも下記を満たす駅(補助上限:0.8億円/番線)			
・5駅以上連続して整備する場合			
・人身事故や輸送障害が頻発している場合			
拡充前	国 1/3 *	鉄道事業者 1/3	区市町村 1/3
拡充後	国 1/3 +	鉄道事業者 1/3	都 1/3

*バリアフリー料金制度によりホームドア整備費を充当した場合は国庫補助対象外

令和7年度東京都予算案の概要(1月版)

■ 地域における面的・一体的なバリアフリー化

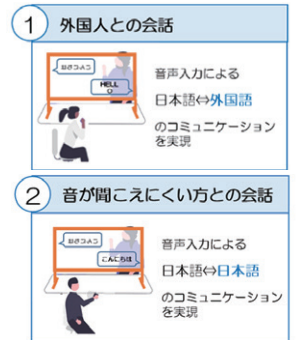
障害者や高齢者をはじめ、誰もが安心・快適に暮らせるまちを区市町村の様々な地域に実現するため、区市町村が行う「バリアフリー基本構想」や「移動等円滑化促進方針（マスタープラン）」の作成に関して、技術的・財政的に支援しています。



バリアフリー基本構想・移動等円滑化促進方針のイメージ図

■ 鉄道駅におけるユニバーサルコミュニケーションの促進

令和7年（2025年）東京開催の世界陸上とデフリンピックを、国籍や障害にかかわらず、誰もが円滑にコミュニケーションできるデジタルの技術を社会に実装する契機とするため、令和6年（2024年）度から鉄道駅ユニバーサルコミュニケーションシステム整備事業を開始し、音声や文字化して表示する機器等の鉄道駅への導入を支援しています。



ユニバーサルコミュニケーション機器でできること

■ 所有者不明土地の利用の円滑化

令和元年（2019年）6月に施行された所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法で定められている「地域福利増進事業」制度により、所有者不明土地を活用して、地域住民等の福祉や利便の増進のための施設を整備する事業を行うことが可能です。地域福利増進事業は、地方公共団体や民間企業、NPO、自治会、町内会などが、都道府県知事の裁定を受けることで、最長10年間（一部事業は20年間）、一定の要件を満たす所有者不明土地を利用して行うことができます。

■ スマート東京の実現に向けた取組

都は、「2050東京戦略」（令和7年（2025年）3月）等において、デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出し、都民が質の高い生活を送る「スマート東京」の実現を目指しています。

■ スマートシティ

南大沢地区では、地元市、都立大学、地元企業等と共に自動配送ロボットなど様々なスマートサービスの社会実装に向けた取組を推進していきます。

また、西新宿地区においては、令和5年（2023年）3月に策定した「西新宿地区再整備方針」で描いた将来像の実現に向けて、デジタルサービスの実装など、民間企業等による取組を促進していきます。



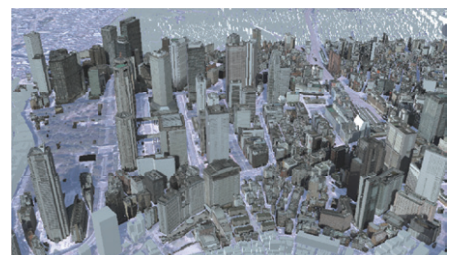
自動配送ロボット（南大沢地区）



屋外における快適なワークスペース（西新宿地区）

■ 都市の3Dデジタルマップ化

都市の3Dデジタルマップ化では、「スマート東京」実現を支えるデジタルツインの推進のため、これまでに取得した点群データ等を活用し、都内全域の3D都市モデルを整備しました。今後は適切な更新に向けて検討を進めていきます。



都市の3Dデジタルマップ