

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 3,200km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6年（2024年）3月末時点で「約 65%」にとどまっています。東京都、特別区及び 26 市 2 町は、令和8年（2026年）3月に 15 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」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) 優先整備路線の選定（第五次事業化計画）

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、228 区間約 158kmを令和 22 年度（2040 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。都施行路線については、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価し、区市町施行路線については、まちづくりの取組状況など各区市町の実績を踏まえて選定しました。

(2) 都市計画道路の必要性の検証

整備未着手の都市計画道路を対象に、10 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（10 区間約 3km）を「廃止候補路線（区間）」として位置付け、都市計画道路を廃止した際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、必要に応じて計画廃止などの都市計画の変更を行っていきます。

(3) 計画内容再検討路線

必要性が高い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（21 区間約 29km）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を進めていきます。

(4) 都市計画道路区域内の建築制限への対応

平成 28 年以降、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緩和基準を設けています（一部区市を除く）。建築制限の長期化に対応するため、「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）」で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画において優先整備路線等に選定されなかった路線を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。検証を踏まえ、4 区間約 3km を「概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）」として位置付けました。今後、現道合わせとした際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、必要に応じて都市計画の変更を行っていきます。

(5) 道路空間の再編－東京ストリート+（プラス）－

道路空間の再編とは、回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズなどに応じて、道路空間の再配分や幅員構成を見直すことで、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。こうした取組を「東京ストリート+（プラス）」として、都内に幅広く展開するため、先導するモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として 31 区間約 17kmを選定しました。今後、周辺交通への影響が少ないことが確認された区間において、地域住民の意見を聴きながら、道路空間や幅員構成、整備範囲、創出される空間の活用方策などを検討した上で、工事着手を目指していきます。

都市計画道路の整備状況（令和6年（2024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	1,767	(67.1%) 1,186	168	412
多摩地域	1,426	(63.1%) 901	145	379
島しょ部	10	(100%) 10	0	0
合計	3,204	(65.4%) 2,097	314	792

※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、湾岸道路～東名高速間については、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。

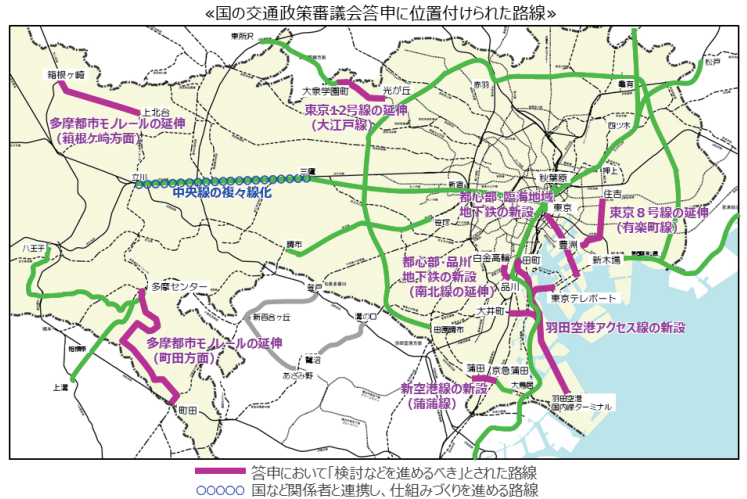
鉄道ネットワークの充実

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（東山手ルート及びアクセス新線）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。新空港線については、令和7年（2025年）10月に速達性向上計画の認定を受けました。都心部・臨海地域地下鉄については、令和4年（2022年）度に事業計画案の取りまとめを行い、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揃うこととなりました。

検討路線に位置付けられている東京駅方面への延伸については、道路の交通量や走行速度等の調査を実施し、令和7年(2025年)12月に、速達性や定時性を確保できるルートなどの方針を決定しました。



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、交通渋滞をはじめとした様々な問題が発生しています。都は、踏切対策の促進のため、平成16年(2004年)6月に踏切対策基本方針を策定し、「重点踏切(394か所)」、「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の検討対象区間(83区間)」を抽出し、踏切対策の早期実現に取り組んでいます。

本基本方針は策定から約20年が経過し、踏切を取り巻く状況の変化等を踏まえ、令和6年度に改定に向けた検討に着手し、令和7年(2025年)9月には「踏切対策基本方針(改定)中間のまとめ」を公表し、改定の基本的な考え方を示しました。引き続き、改定に向けた検討を進めていきます。



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[※]、テレワークなどを、「スムーズBiz」として一体的に取り組むを推進しています。

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、今後も継続的に取り組まれ、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。

※ 通勤ラッシュ回避のために通勤時間をずらす働き方改革の一つ



■ 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）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。



■ 東京の鉄道における持続可能な運行に関する検討

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すが、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ます。

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関する課題について、様々な角度から検討を行う必要があります。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共に、令和 7 年（2025 年）7 月に設置しました。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。

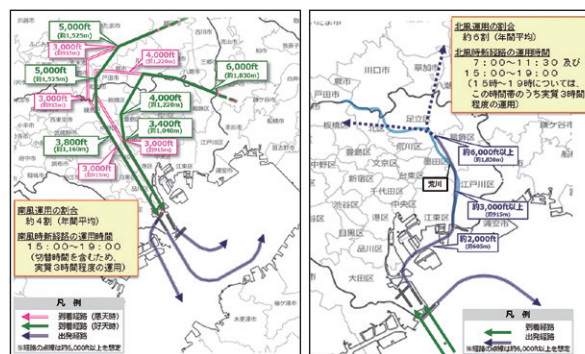
航空政策の推進

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必要があります。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。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)に約45万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、新飛行経路の運用を開始し、現在、年間発着枠は約50万回となっています。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、国に求めており、引き続き、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。

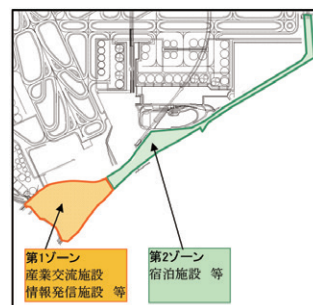


令和2年(2020年)3月29日以降の飛行経路
(国土交通省資料から作成)

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。

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。



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月に返還されたほか、平成31年(2019年)1月に羽田の新飛行経路運用のため横田空域を一時的に通過することについて在日米軍と合意し、令和2年(2020年)より正式運用が開始されましたが、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」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ことを期待されています。

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する「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」を立ち上げ、令和7年(2024年)10月に2025年度から2027年度までを期間とするI期のプロジェクトを実施する二つのコンソーシアムを採択しました。今後は臨海部での飛行及び空港アクセス実現に向けた多摩川での飛行の実現に向け、検討・調整を行っています。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ます。



©Archer Aviation



©Joby Aviation



©SkyDrive

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います。

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、令和7年(2025年)5月に「五反田～天王洲」航路が運航されました。

今後も、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。



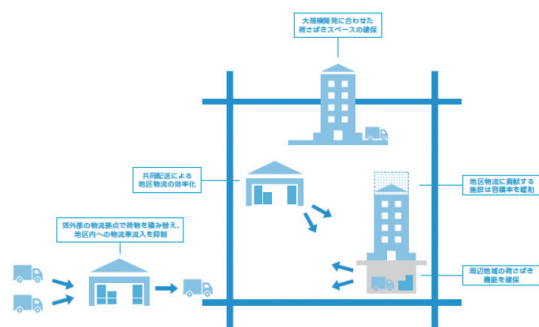
舟旅通勤の3航路

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、トラックドライバーへの時間外労働規制の適用により、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合わ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」を立ち上げ、都民に再配達削減の協力を呼び掛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



都民に向けた再配達削減のPR

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4年（2022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間問題について、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、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、都市基盤の充実及び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。

その後、本整備方針の内容をより具体化させることを目的として、令和5年5月に「飯田橋駅周辺基盤整備推進会議」を設置し、令和7年7月に「飯田橋駅周辺基盤整備計画」を策定しました。

今後、駅周辺開発事業の進捗、交通の状況、社会的な動向などを踏まえ、段階的に都市基盤施設の整備を行ってまいります。

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ベイエリア及び西新宿を「推進区域」として設定し、取組を支援しています。

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。

また、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、都内各地で自動運転バスの検証走行を実施しました。

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、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。

さらに、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ます。また、バス路線の廃止・減便等、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、基本方針の改定に向けた検討を進めています。



地域公共交通のイメージ図

バス運転士不足の解消に向けた取組

都内でも路線バスの減便や廃止による「地域の足」の不足が問題となっており、その要因の一つとなっているのがバス運転士不足です。

都は、運転士の負担軽減や運行効率化に向け、デジタル技術を活用したバスDXを推進しています。令和7年度は、AI翻訳透明ディスプレイや顔認証キャッシュレス機器をバス車内に設置する実証実験を行い、導入に向けた課題を整理するとともに、結果を事業者を展開することで事業者のDX技術の導入を推進しています。

今後も、バスDXに関する追加の実証を実施するとともに、業界や事業者等と連携してバス事業や運転手のPRを強化するなど、必要なバス運転士の確保に向けた取組を進めていきます。



AI翻訳透明ディスプレイ設置イメージ