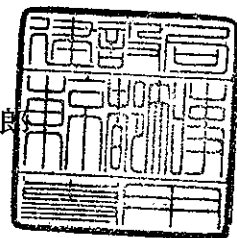




19 建道建計第 14 号
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長
宮田 年耕 殿

東京都知事
石原 慎太郎



中期的な計画の作成にあたっての意見（回答）

1. 重点化を進める上で、特に優先度が高い政策

○東京の都市戦略「10年後の東京～東京が変わる～」の政策を優先的に実施していくにあたり、下記事項について国の中期計画に確実に位置づけられたい。

・首都圏三環状道路の整備促進

とりわけ外環は、早期の事業化を図る

加えて、圏央道や外環のアクセス道路も整備推進する

・渋滞解消に向け、「幹線道路ネットワークの整備」や「連続立体交差事業の推進」、また成熟した都市東京を目指し、「無電柱化の推進」、「沿道と一体となったまちづくり」、「街路樹の充実」、「計画的な維持管理」などの推進（今後10年で約4兆円）

・一体的で利用しやすい首都圏高速道路料金体系の実現

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

○事業の重点化

○コスト縮減

○徹底的な時間管理

3. その他、道路政策や道路整備・管理全般

・日本を牽引する首都圏。その中核である首都東京。

・首都東京の道路整備は、真に必要なものばかりで、今後10年が正念場。

・道路整備による渋滞解消は、地球環境の改善や都民生活の安全の向上に大きく寄与。

・整備や管理のための財源がまだまだ必要で、道路特定財源が余ることなどあり得ない。

・以上のことから、国の中期計画に全て位置づけることが必要。

(説明資料)

1. 重点化を進める上で、特に優先度の高い政策

東京都では、昨年12月、「10年後の東京～東京が変わる～」(参考資料1)を策定した。これは、東京における交通渋滞などの20世紀の負の遺産を、これからの10年で解消し、東京をさらなる成熟を遂げた美しいまち、安全が確保された、さらに住みごこちのよいまちへと生まれ変わらせるための都市戦略である。

道路事業についても、少子高齢化に伴う社会保障の増大や本格的な維持更新時代の到来などの社会背景を考慮すると、「この10年が正念場」である。

そこで東京都では、本戦略に則り、道路事業を進めていく。以下に、都が優先的に進める10の政策を記述する。(参考資料2「東京都の道路中期計画(案)」)これらの政策を全て、国の中期計画に確実に位置づけられたい。

政策1:首都東京の渋滞解消～高速道路ネットワーク～

○首都圏三環状道路の整備

首都圏での人やモノの移動・交流は高速道路を通じて全国の文化・経済を刺激し、わが国全体の活力を生み出す源泉となっている。

わが国の道路施策としての喫緊の課題は、経済活動の規模に比べ、脆弱な首都圏の高速道路を、本来あるべきネットワークとして、一刻も早く形成することである。

とりわけ、本年4月に地下方式に都市計画変更を行った東京外かく環状道路の関越道(練馬区)から東名高速(世田谷区)間の約16kmについては、関連アクセス道路も含め、真に必要な道路整備として中期計画に確実に位置づけるべきである。

あわせて本区間については、国土開発幹線自動車道建設法に基づく「基本計画」及び高速自動車国道法に基づく「整備計画」を定め、早期に事業化を図るべきである。

- ・位置づけを図るべき首都圏三環状道路

中央環状線(新宿線・品川線)、外環、圏央道

○高速道路のアクセス道路などの整備

高速道路の効果を最大限発揮させるため、圏央道や外環のアクセス道路の整備もあわせて推進する。

- ・主な路線:新滝山街道、外環関連道路

また利用しやすい高速道路の実現に向け、現在実施されている社会実験の結果を踏まえ、スマートインターチェンジの導入について検討する。

そのほか、首都高速晴海線についても「中期計画」へ位置づけを図る。

○一体的で利用しやすい料金体系の実現

国が提唱する高速道路料金の引き下げは、高速道路利用の促進には、有効であると認識している。一方、首都圏では、複数の高速道路会社の存在による割高感や利用の偏在が生じ、社会経済活動の非効率化を招いている。今後、料金施策を通じてネットワークを最大限に活用し、以下に掲げる政策目標の実現によって、日本最大の経済域を成す首都圏内の活動を効率化する必要がある。

- ① 環状道路の利用を促進し、都心部の渋滞緩和を図る
- ② 長距離移動をする大型貨物車などに配慮し、物流の効率化を図る
- ③ 渋滞緩和に伴う排出ガスの低減など環境改善を図る

以上、利用者にとっても社会全体にとっても、より効率的・効果的な交通流動を図る料金体系の実現とそのために必要な財源を確保すべきである。

政策2:首都東京の渋滞解消～一般道路ネットワーク～

○道路ネットワークの整備

都内の平均旅行速度は、時速21km（区部18.8km）と全国平均35kmより低く、マラソンランナー並みである。こうした慢性的な交通渋滞は、致命的な欠陥であり、東京の最大の弱点である。このことが、都市機能の停滞や円滑な物流を阻害し、結果として、首都圏のみならず、日本全体の国際競争力の低下を招くとともに、都市環境の悪化を招いている。

そこで、20世紀の負の遺産を解消するために、首都圏三環状道路をはじめ、区部放射環状・多摩南北道路といった都内の幹線道路ネットワークの整備を推進し、首都東京の渋滞を解消していく。特に未だ繋がっていない区間（ミッシングリンク）の整備を重点的に推進する。

- ・主な箇所：環2（築地～晴海）、環3（東京港・弁天町）、環4（高輪・富久町）、環5の1（新宿御苑）、環6（高速関連）、補26（三宿・代沢）、放5（久我山）、放7（大泉）、放17（東糀谷）、放19（梅屋敷）、放35、36、調布保谷線（西東京3.2.6、武蔵野3.3.6）、府中清瀬線（東村山3.4.7）、府中所沢鎌倉街道線（国分寺3.2.8）、立川東大和線（立川3.3.30）、八王子村山線（昭島3.4.9）、東京八王子線（三鷹3.2.2、府中3.2.2の2）、新滝山街道（八王子3.3.41）、新五日市街道（立川3.3.3）など

また都道だけでなく、国道についてもあわせて整備促進すべきである。

- ・主な路線：国道357号、国道16号、国道20号など

とりわけ、臨海部の持つポテンシャルを最大限発揮するためにも、環状第2号線、首都高速晴海線、国道357号線などの整備を加速させる。

○連続立体交差事業など、ボトルネック対策の実施

踏切遮断による交通渋滞の解消や鉄道により分断されていた市街地の一体化を図るため、連続立体交差事業を推進する。

また、交差点周辺の渋滞を解消するため、右折レーンの設置など、交差点改良を実施する。

加えて、首都圏内の貨物輸送量は、全国の約3割も占めることから、物流の効率化を進めるために、フル積載の大型貨物車が走行できない箇所など効率的な輸送を阻害する箇所である橋梁について、耐荷力の向上を進める。

- ・主な箇所：JR 中央線、京浜急行本線・空港線などの事業中箇所（7路線9箇所）に加え、西武池袋線や「踏切対策基本方針」における鉄道立体化の検討対象区間
第二次交差点すいすいプラン100箇所
菅刈陸橋、江北橋 など

政策3：山間・島しょ地域の暮らしを守る道づくり

○山間・島しょ地域の道路整備

道路は、物資の輸送や、医療・福祉など生活に欠かせないもので、基本的な行政サービスを確保する上で不可欠である。しかし、山間地域や伊豆諸島などでは、災害時における孤立化集落や急カーブや大型車がすれちがえない狭隘箇所などが、まだ残されている状況にある。

そこで、地域の生活を守り、観光や産業を支える道路整備を進める。（山間・島しょの道路整備）

- ・主な路線：多摩川南岸道路、八丈循環線ほか

○地域の暮らしを支える市町村道の整備

市町村道は、国道、都道と一体となって、地域の活動を支えるとともに、最も身近で生活に直結した道路である。買い物や農産物の出荷など、生活に欠くことのできない施設であり、地域コミュニティの場としての役割も担っていることから、整備を進める。

政策4:安全・安心な生活道路の提供

○バリアフリーも考慮した幅の広い歩道の整備

都内には、依然、歩道がないところや歩道が狭いため歩行者や車いすがすれちがうことができず、自動車との輻輳により危険な箇所が多く存在することから、幅の広い快適な歩行空間を創出する。

○斜面の安全対策の実施やダブルルートの整備

急峻な斜面を持つ山間地の道路では、迂回路がない路線が多く、豪雨による通行規制や土砂崩れが発生した場合、集落の孤立化を招く恐れもある状況にあることから、道路斜面の安全対策を実施するほか、ダブルルートの整備を進める。

・主な路線：多摩川南岸道路、秋川南岸道路、国道411、日原街道

○駅前広場や駅へのアクセス道路の整備

駅前広場や駅へのアクセス道路が十分に整備されていないため、バスなどが駅前に入れない駅が存在する。そこで、駅前広場やこれに接続する道路の整備を進め、鉄道とバスとの乗換え利便性の向上を図る。

政策5: 不可避な課題である震災対策への取り組み

○震災対策の実施

「首都圏直下地震による東京の被害想定（H18.3）」によれば、東京湾マグニチュード7.3規模の直下型地震が発生した場合、死者5,600人、負傷者159,000人と想定される。これは例えば、木造密集地域の存在、耐震機能不足の橋梁、倒壊や断線の可能性が高い電柱や電線の存在などの脆弱な都市構造が原因である。そこで、都民の生命と財産を守り、安心して暮らせるよう、以下の施策を推進していく。

- ①幹線道路ネットワークの整備推進による、骨格防災軸の形成
- ②緊急輸送路にかかる橋梁の耐震化
- ③無電柱化の推進

政策6:沿道のまちづくりと一体的に進める道路整備

○沿道まちづくりと一体となった道路整備

東京では、直下型の地震発生が切迫する中で、震災時に火災による甚大な被害の恐れがある木造住宅密集地域が広範に分布している。

防災性・安全性の向上を図るため、延焼遮断帯となる都市計画道路をスピード感をもって整備するため、沿道建物の不燃化と無電柱化等と一体的に進める道路整備を積極的に推進すべきである。また、道路用地の買収の際に生じた不整形地の活用等、道路整備を契機としたまちづくりについても、財源確保を含め、積極的に推進すべきである。

・主な箇所：東池袋（補81）、鐘ヶ淵（補120）、十条（補83）

政策7:道路施設の保全と再生

○「道路アセットマネジメント」の導入

高度成長期に集中的に整備した橋梁が、一斉に更新を迎える。例えば、建設後50年以上を経過した橋梁が現在3割あるが、10年後には、約5割にも及ぶ。そのため、適切な維持更新を怠れば、「荒廃したアメリカ」の二の舞になりかねず、危険な状況となる。

そこで、損傷が発生してから対応する「対症療法型管理」から、損傷の推移を適切に予測し、事故の発生を未然に防ぐ「予防保全型管理」へ転換し、更新時期の平準化と費用の最小化を図る。10年間でまず、著名橋、長大橋、跨線橋、跨道橋から長寿命化を実施し、計画的な管理を達成する。

○低騒音舗装など、路面補修の実施

東京の舗装は重交通により、激しく損傷している状況にある。

そこで、道路の安全で快適な機能を提供するためにも、計画的に路面補修を実施する。実施に当たっては、二層式低騒音舗装を採用するなど、沿道環境の保全に努める。

政策8: 青空とゆとりのある道づくり

○無電柱化の推進

ロンドンやパリの地中化率は100%であるのに対し、都道の地中化率はわずか24%と、東京には、電柱・電線がまだ多く残されており、道路空間にとって障害であるとともに、雑然とした街並みの象徴となっている。そこで、成熟した都市東京を目指し、無電柱化を推進していく。

(無電柱化方針)

1) 無電柱化対象都道

- ・区部全線、多摩のDID地区内の都道約1,150km

2) 都道の新設・拡幅に伴う無電柱化

3) 拡幅整備済都道の優先整備区間

- ・センターコアエリア内の都道は、10年間で無電柱化完了
- ・オリンピック関連施設周辺の都道は、10年間で無電柱化完了
- ・緊急輸送路や主要駅周辺の都道は、無電柱化推進
- ・現道の改修事業の際、地域の状況を踏まえ、無電柱化を実施
- ・区市町村の無電柱化と一体で無電柱化する都道は、区市町村にあわす
- ・歩道が狭い都道で、コンパクトな電線共同溝のモデル施工

4) 技術的な支援による区市町村道の無電柱化

政策9: 緑の拠点をつなぐ「グリーンロードネットワーク」の形成

○街路樹の充実

東京では、緑のボリューム感が不足していることから、街路樹を100万本に倍増し、既存の大規模緑地を幹線道路の街路樹で結ぶことで、「グリーンロードネットワーク」を形成する。これにより、都市景観、防災性、都市環境の向上を目指す。

○保水性舗装等の実施

計画的に路面補修を実施するにあたり、保水性舗装や遮熱性舗装を採用することで、真夏の最高気温低下や熱帯夜減少など、ヒートアイランド対策を進める。

政策10:都市の魅力を高める交通拠点の形成

○都市の機能を高める交通拠点の形成

ターミナル駅などの交通拠点は、複数の鉄道路線やバス、タクシーなどの交通手段をつなぐ交通結節点であり、都市基盤の整備が、必要不可欠である。

とりわけ、東京、新宿、渋谷、品川などの駅周辺は、東京のみならず、わが国の「顔」ともいえる拠点であり、駅施設の再編と一体となって、駅前広場や自由通路などの都市基盤整備を積極的に進めるべきである。

・主な箇所：東京駅（行幸通り）

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

道路事業を効率的に進めるために、以下の3点が重要である。

1. 事業の重点化

- ・限られた財源のなかで、道路事業を進めていくためには、事業の優先順位を考え、重点化を図る必要がある。

東京都では、上記の10の政策を優先的に進め、東京最大の弱点である「渋滞の解消」とオリンピック開催も視野に入れた「成熟した都市」を目指す。

- ・それぞれの政策ごとにも、事業の重点化が必要である。

例えば「渋滞解消」については、投資効果の特に高い首都圏三環状道路や、まだ繋がっていない幹線道路、連続立体交差などを集中的に整備する。

また無電柱化については、まず、高度な機能が集積する東京の中核であるセンターコアエリア内を優先的に整備していく。

2. コスト縮減

- ・公共事業は、最小の投資で、最大の効果を生み出すことが求められる。
- ・高度成長期に整備された道路施設が、今後、一斉に維持更新時期を迎える。そこで「道路アセットマネジメントの導入」により、対症療法型管理から予防保全型管理へ転換することで、更新時期の平準化と費用の最小化を図る。
- ・契約方式についても、ライフサイクルコストを考慮しながら、品質の向上を第一に考えた「プロポーザル方式」や「設計・施工一体型」、また「総合評価方式」といった新契約方式の採用を拡大していく。

3. 徹底的な時間管理

- ・10年で確実な成果をあげるためには、徹底的にスケジュール管理を行うことが必要である。

東京都では、これまでも、事業完了時期を住民に宣言する「完了期間宣言路線」を実施してきている。

- ・今後も、計画段階から事業完了まで、全ての段階で「時間管理の概念」を取り入れ、確実に目に見える形で成果をあげるよう努める。
- ・そのためにも、関係機関との一層の連携・調整が必要である。

3. その他、道路政策や道路整備・管理全般

- ・首都圏はこれまで日本経済を牽引してきており、その首都圏の中核には首都東京がある。
- ・首都東京には、国会など国家中枢機能や企業の本社機能などが、集中・集積しており、東京は、世界有数の都市である。
- ・この集中・集積のポテンシャルを生かすためにも、社会インフラである道路整備を進め、慢性的な交通渋滞などの東京の負の遺産を解消すべきである。
- ・渋滞の解消は、地球環境の改善や都民生活の安全の向上にも大きく寄与する。
- ・また道路は、地域物資の輸送や医療・福祉など生活の面からも欠かせない最も基礎的な社会基盤である。
- ・今後も首都東京は、一つの地方自治体の枠組を超え、さらなる成熟を遂げながら、首都としての重責を担っていかねばならない。
- ・少子高齢社会に伴う社会保障の増大や本格的な維持更新時代の到来などの社会背景を考えると、「東京の道路整備は、今後10年が正念場！」である。
- ・整備や管理のための財源が、まだまだ必要であり、道路特定財源が余ることなどあり得ない。
- ・この10年を正念場として捉え、実施する「東京の道路政策」は、「真に必要な政策」ばかりであり、これらを一つ残らず、「国の中期計画」に位置づけることが、東京ひいては日本の発展にとって必要不可欠である。

以上

参考資料1

10年後の東京 ～東京が変わる～

オリンピックを東京に、2016年！

平成 18 (2006) 年 12 月



東京都

1 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる

10年後の東京の姿

○ 東京に、皇居と同じ大きさの緑の島が出現
・「海の森」を、中央防波堤内側処分場に整備

○ 都心の 700ha の緑をグリーンロード・ネットワーク
[セントラルパークの2倍]

・「海の森」から都心の既存大規模緑地を、幹線道路
の街路樹で結び、風の道を創出

・都心の大規模緑地

晴海、皇居外苑、神宮外苑、代々木公園、
新宿御苑などの緑の拠点

・都心の幹線道路

新設の環状2号線から既設の外堀通り、
靖国通り、新宿通り、青山通り、表参道

大規模緑地の総計
約 700ha

セントラルパーク
(ニューヨーク) 340ha

○ 新たに 1,000ha の緑を生み出す
[サッカー場 1,500 面]

- ・あらゆる都市空間の隙間を緑化(400ha)
屋上や壁面、駐車場などを、都民や企業の協力を
得ながら緑化
- ・都内の全公立小中学校の校庭芝生化(300ha)
- ・都市公園を整備(300ha)
- ・水辺空間を緑でネットワーク
- ・点在する空き地をネットワーク化し、ミニ防災公園
として再生

○ 都内の街路樹を 100 万本に倍増

○ 東京全体で「緑のムーブメント」

- ・都市開発事業者が、自ら緑を増やす工夫
- ・新たな募金の仕組み創設、都民・企業が一体参加
- ・校庭の芝生管理は、地域での「東京芝生応援団」
- ・身近な緑を教材に環境教育

海から緑の風が吹き抜けるまちへ



1 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる

電柱が消えて緑豊かな道へ ～東京の空が広がる～

現 状

○ 都における無電柱化率

(単位: %)

	国道	都道	区道
区部	82	29	3
都心3区	95	70	22

(2006年 東京都調べ)

○ ロンドン、パリ、ニューヨーク(マンハッタン)、香港、シンガポールにおける無電柱化率 ほぼ 100%

10年後の東京の姿

○ 外国人等が訪れるまちやオリンピック主要施設を中心に、都道、区道を一体的に整備し、 無電柱化エリアを拡大

- ・ 無電柱化エリアは、今後 10 年間で約2倍に拡大
- ・ 無電柱化とあわせ緑を充実し、緑のネットワークを形成

○ センター・コア・エリア内の都道を無電柱化

約50% ➡ 100%

- ・ 地上機器の小型化やコスト縮減等、技術開発を促進し、無電柱化の推進を加速

無電柱化エリアを拡大



2 三環状道路により東京が生まれ変わる

三環状道路で東京は渋滞ゼロ

現 状

- 首都圏の渋滞解消に向け
三環状道路の早期整備を促進
 - ・外かく環状道路の凍結解除
 - ・中央環状品川線を街路事業として先行着手

10年後の東京の姿

【三環状道路の整備率】

約35% ⇒ 約90%

首都高速中央環状線	64% ⇒ 100%
東京外かく環状道路	31% ⇒ 46%
首都圏中央連絡自動車道	31% ⇒ 100%

【幹線道路の整備率】

区部環状道路	65% ⇒ 95%
多摩南北道路(5路線)	62% ⇒ 95%

* 道路特定財源の三環状道路等
への集中的な投資

* 新たな高速道路料金体系の構築

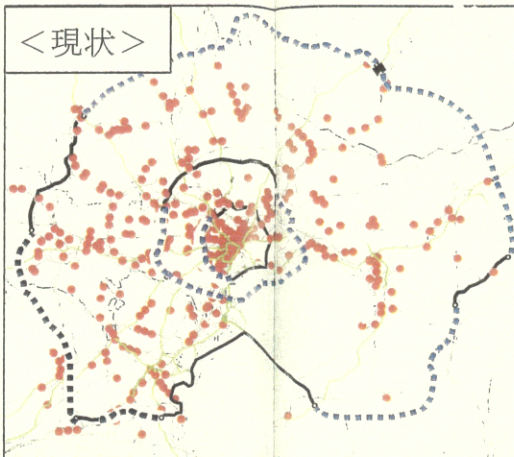
- ◇環状道路利用を促進する新たな
料金体系の導入(料金面でインセンティブ)
- ◇会社間の乗継割引(首都高と中央道など)
- ◇首都圏の料金収入の域内投入を検討

国に
強く要求

直接効果

- 渋滞の解消
- 所要時間の短縮
- 物流の効率化 輸送コストの低減 約1割
- 環境改善 CO₂排出量削減効果 200~300万t/年
(東京都全体の年間排出量の3~4%程度)
- 緊急輸送路の確保 首都圏の防災力が向上

<現状>



(凡例)

- 供用済み
- 今後整備予定
- 主要渋滞ポイント

(資料)国土交通省ホーム
ページより作成

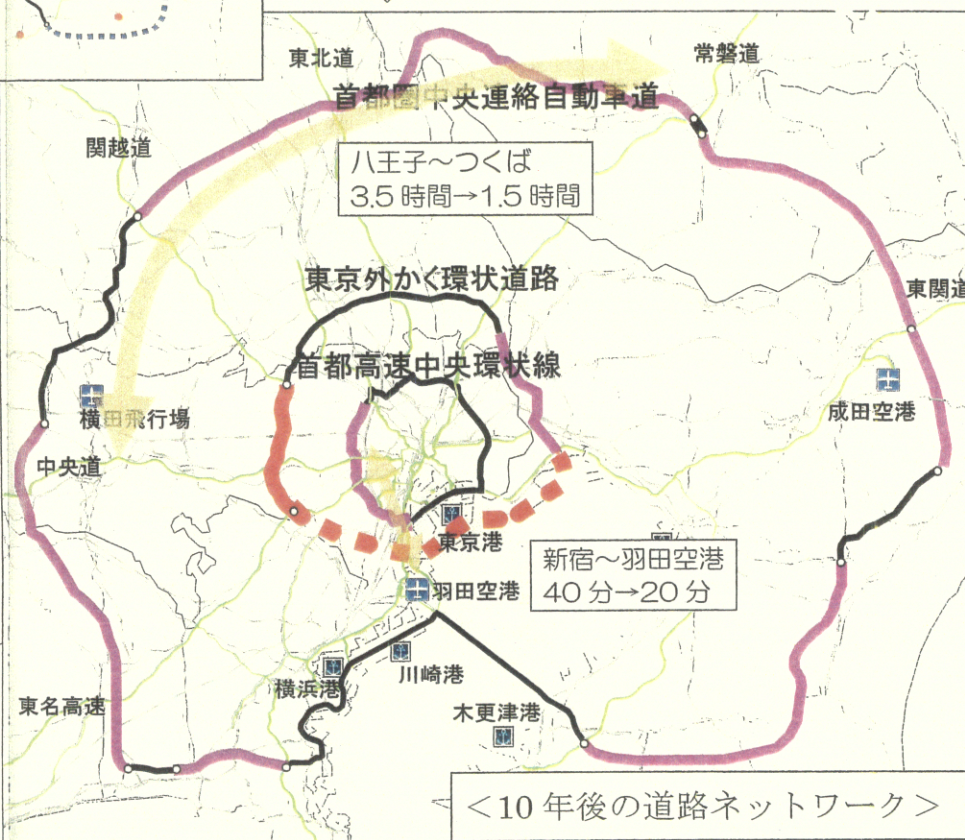
(凡例)

- 供用済み
- 2016年までに供用
- 2016年以降供用
- 調査中・構想
- 高速道路
- 空港
- 港

東京の弱点の克服

- ・主要渋滞ポイント 600か所がおおむね解消
- ・東京区部の混雑時自動車平均旅行速度が
18.8km/h(2005年)から
約25km/h(2015年)へ

毎日がお盆や正月並み
スイスイ快適ドライブが実現



2 三環状道路により東京が生まれ変わる

陸と海と空とが結ばれ、時間と空間のゆとりが生まれる

10年後の東京の姿

○ 陸・海・空を結ぶネットワークが飛躍的に向上

三環状道路の整備	整備率 約 35%⇒約 90% (2016年)
羽田空港の再拡張・国際化	空港容量 29.6⇒40.7 (万回/年) (2009 年末) 国内旅客数 5,905⇒8,030 (万人) (2017 年度) 国際旅客数 81⇒700 (万人) (2010 年)
成田空港の平行滑走路延伸	空港容量 20⇒22 (万回/年) (2009 年度末) 国際旅客数 3,063⇒5,210 (万人) (2012 年度)
横田基地の軍民共用化	国内線需要 560 万人 (2022 年) 雇用創出 8,850 人 (2022 年)
東京港のふ頭機能強化	外貿コンテナ貨物量 359⇒460 (万 TEU) (2015 年) 24 時間 365 日 フルオープン化

(資料)横田基地の軍民共用化は「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」(2005 年 3 月 財統計研究会)、その他については国土交通省ホームページ等より作成

○ 交通需要への対応から、インフラを活かしたより機能的で魅力的な都市づくりが可能

効果① 陸・海・空を結ぶネットワークの整備で国際競争力が向上する

国際物流のコスト低減や速達性が向上

- ・東京港におけるリードタイムの短縮
2.4 日⇒1 日 (港湾機能の強化)
- ・東京港大井ふ頭から鶴ヶ島物流拠点まで
120 分 (環八利用)⇒75 分 (中央環状線利用)

効果② 多摩地域が首都圏の中核拠点に発展する

- つくば・大田と強く結びつき、多摩シリコンバレー(首都圏の中核産業拠点)として発展
- 横田基地の軍民共用化により、人やモノの交流が飛躍的に向上
- 自立した地域の形成及び、環状方向の都市間連携の強化

効果③ 交通インフラのゆとりが、快適で利便性の高い都市生活を実現する

- 水と緑の都を再生
 - ・街路樹を充実し、水辺とのネットワークを形成
- 道路のもつ多様な機能を発揮
 - ・歩道拡幅と無電柱化でゆとりの空間を創出
 - ・自転車道の整備(区部・臨海・多摩)
- 最先端の ITS 技術を活用してスムーズな交通の流れを実現
- 都民の足であるバスを復権する
 - ・バスの頻回運行や定時性・速達性確保
 - ・IT 技術を活用してバス停が地域の情報ステーションに
- 駅を中心としたコンパクトで暮らしやすいまちづくりの展開



3 世界で最も環境負荷の少ない都市を実現する

世界一の温暖化対策で子どもたちに豊かな環境を引き継ぐ

現 状

- 日本の目標:CO₂排出を2012年までに1990年比6%減(京都議定書)
 - 日本(2005年):1990年比約5.8%増、2000年比0.7%増
 - 東京(2004年):1990年比約5.8%増、2000年比2.9%減
- GDP当たりのエネルギー消費量は世界最小
 - ・産業、自動車、家電等、世界最高水準の省エネ技術
- 中小事業者、建築物対策や都市排熱の抑制などが課題

日本を1とした場合、
・EUは1.7
・アメリカは2.0

10年後の東京の姿

- CO₂排出削減目標
 - 2020年までに
 - 2000年比**25%減**を達成
- 増大するアジアのエネルギー消費の効率化に向け、世界最高水準の省エネ技術の普及支援

東京圏(東京、埼玉、千葉、神奈川)に相当する面積の森林が吸収するCO₂量に匹敵

	大ロンドン市	ベルリン市	ニューヨーク州	カリフォルニア州
削減目標	2010年までに1990年比20%削減	2010年までに1990年比25%削減	2018年までに1990年比10%削減	2020年までに1990年レベルまで削減

実現に向けた取組

世界で最も環境負荷の少ない先進的な環境都市を実現するため
「**カーボンマイナス東京10年プロジェクト**」を、東京全体で展開

- 10年間の運動を支えるため「地球温暖化対策推進基金」設立
- 都庁の率先行動として、2007年度重点事業を先行的に展開
- 都民、都市開発事業者・民間企業や環境団体が一体となり推進

世界最高水準の省エネ技術を活用した東京発のエネルギー戦略

- 都有施設、民間建築物の設備を世界最高水準の省エネ仕様に転換
- 都市開発によるエネルギー消費の効率化を、都市政策と共に推進
 - ・ヒートポンプ、コージェネレーションシステム等の導入促進
- 経済的手法を活用したCO₂大幅削減促進のしくみづくり

再生可能エネルギーの大胆な活用

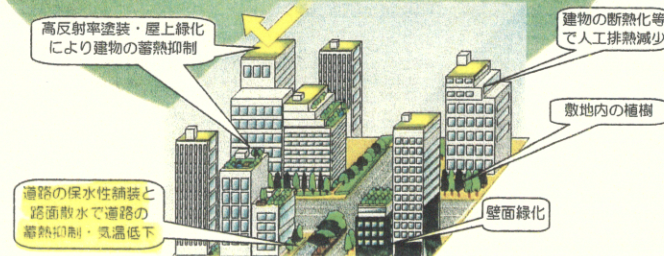
- バス事業へのバイオディーゼル燃料の導入促進
- 豊洲新市場に太陽光発電パネルを積極導入
 - ・建替の都営住宅、マンションなどにも設置し100万kw相当の発電達成
- 木質チップや食品廃棄物の活用によるバイオマス発電の推進

あらゆる都市空間の緑化の推進

- 1,000haの緑の創出によるクーリング効果
 - ・校庭芝生化、都市開発事業者や都民の協力を得た屋上緑化・壁面緑化等
- 緑のネットワークの形成による、都心への風の呼び込み
- 都心エリアで、排熱抑制に向けた集中的なヒートアイランド対策



都心エリアでのヒートアイランド対策



4 災害に強い都市をつくり、首都東京の信用を高める

地震がこわくない東京をつくる

政策展開

都市インフラの耐震化に合わせ、**建物の耐震化に集中的に取り組む**

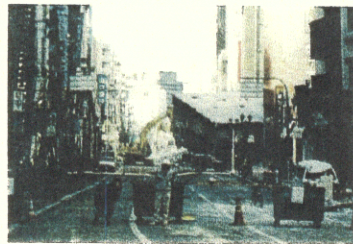
現 状

○大地震が今後 30 年間に発生する確率 **70%**

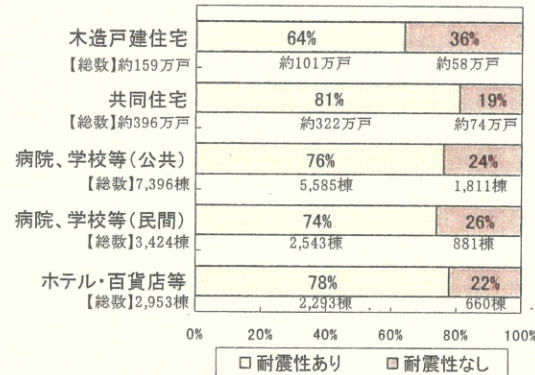
阪神・淡路大震災では

◇建物倒壊等による死者が犠牲者の8割を超える

◇建物倒壊による道路閉塞が避難・消火・救助活動の障害となった



○東京の建物の耐震化



(資料)「平成15年度住宅・土地統計調査」
(2005年6月 総務省)等より作成

**建物の耐震化は
首都東京の喫緊の課題**

効 果

○首都東京の国際的な評価や信用力を大幅に向上

○首都東京への投資の必要性を全国にアピール

○地震に強い東京をレガシーとして将来に残す

○日本経済にも莫大な波及効果

10年後の東京の姿

○避難路・輸送路を確保して、日常生活をすぐに取り戻すために、重要な建物の耐震化を完了

◇緊急輸送道路沿道の建築物
(第一京浜・甲州街道・蔵前橋通りなど)
＜輸送機能や帰宅困難者の帰宅ルートを確保＞

◇小中学校

◇病院、消防署等

◇百貨店や劇場等、内外の多くの人が利用する民間建築物

**100%
耐震化**

○住宅の耐震化を強力に促進し 90%以上を耐震化

○地域の防災力を向上

◇小規模な公園や空地进行
防災基地として
防災ネットワークを形成



◇防災公園等に
緊急ヘリポートを整備



◇道路閉塞時の代替手段として、
フローティングヘリポートを
河川沿いに配備

○木造住宅密集地域内の耐震化等を推進

◇沿道まちづくりの手法を活用し延焼遮断帯を整備

◇防火規制等、
耐火・準耐火建築物への
建替えを誘導

○日本が誇る耐震技術を活用

◇安価で信頼できる
耐震改修技術を普及

6 都市の魅力や産業力で東京のプレゼンスを確立する

世界の人々が憧れ、訪れるTOKYO

現 状

- 訪都外国人旅行者は5年間で倍増見込み
 - ・訪日外国人の約7割が東京に
 - ・訪日外国人の約7割がアジアから
 - ・東アジアへの観光は6.5%の伸び(世界平均4.1%)
- 東京の観光ポテンシャルは高い
 - ・江戸以来の独自文化、豊かな食などの多様な魅力
 - ・公共交通網や都市の安全性など、優れた都市機能

2001年 2005年
277万人 ⇒ 450万人

【2005年実績】

ロンドン 1,430万人
パリ 901万人※
シンガポール 894万人
ニューヨーク 680万人

※パリのホテルへの到着者数

★ 羽田空港国際化で、
近距離アジア便が増加
国際旅客数81⇒700(万人)

★ 都内のホテル客室
2005-2008年で
約1万室増

10年後の東京の姿

東京を訪れる外国人旅行者を
10年後(2016年)までに、
1,000万人に倍増

実現に向けた取組

いつまでいても飽きない、何回来ても新しい発見がある東京に

東京の価値を高める美しい景観

- 色彩等を規制し、落ち着きのある街並みに
- 東京駅舎など歴史的建造物を保全・復元
- 電柱のない広い空を取り戻す

「水の都 東京」・舟運の復活

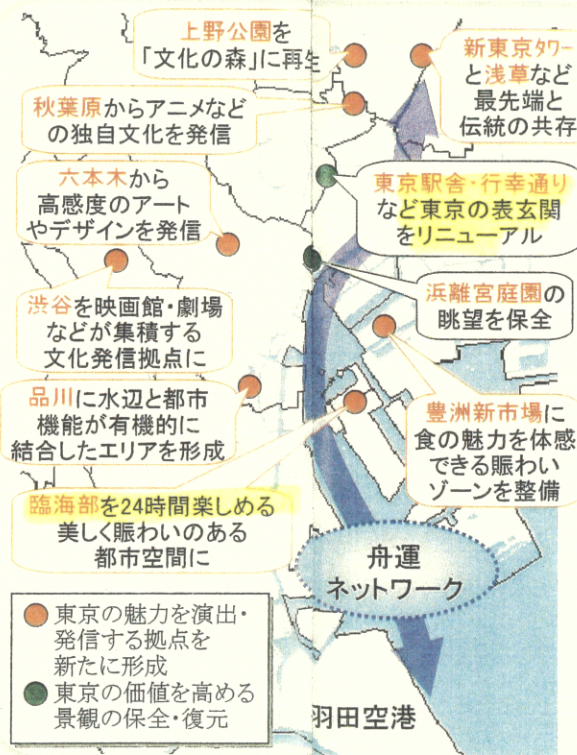
- 舟運の復活で、水辺の景色を自在に、川や海から楽しめる
- 隅田川と羽田空港、東京ディズニーリゾート、横浜などを舟運ネットワークで結ぶ

東京の魅力を演出する拠点をつくる

「文化の森」上野公園
「食の賑わい」豊洲
「24時間楽しめる都市空間」臨海部

まちをプロデュースする観光のプロを育てる

観光の視点を取り入れたまちづくりの担い手や
レンジャー人材を育成するコースを、2008年度
に首都大学東京に設置



多摩・島しょならではの魅力を演出

「自然・文化を活かした体験型観光」多摩
「オートバイレース大会」三宅島
「世界自然遺産」小笠原諸島

誰もが言語や通貨の違いを感じることなく一人歩きを楽しめる

- ユビキタス技術を活用した観光ナビゲーションシステムで迷わない街歩きを実現
- 表示言語の切替ができるデジタル地図案内板で世界の人々を案内
- ICカード1枚でエリア周遊もショッピングもできるキャッシュレス観光を実現
- 観光ボランティアの育成など、旅行者を温かくもてなすホスピタリティを醸成

東京の総合力で魅力を世界に発信

- 八都府市の連携やアジア大都市ネットワークによる広域観光プロモーションを推進
- 国際スポーツ大会、文化イベントなどと連動したシティセールスを展開

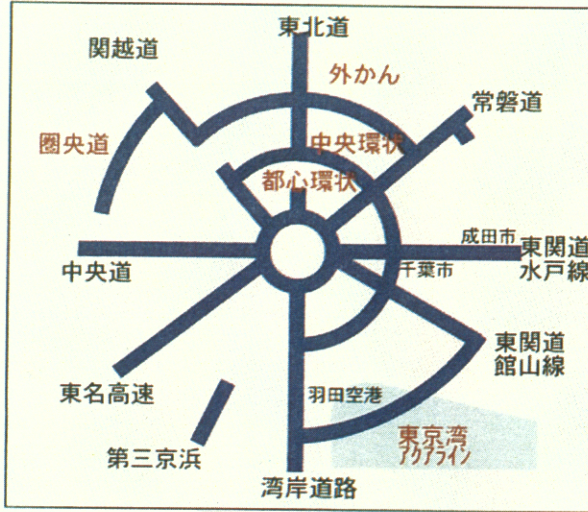
東京都の道路中期計画(案)

～10年後の成熟都市「東京」を創造し次の世代へ～

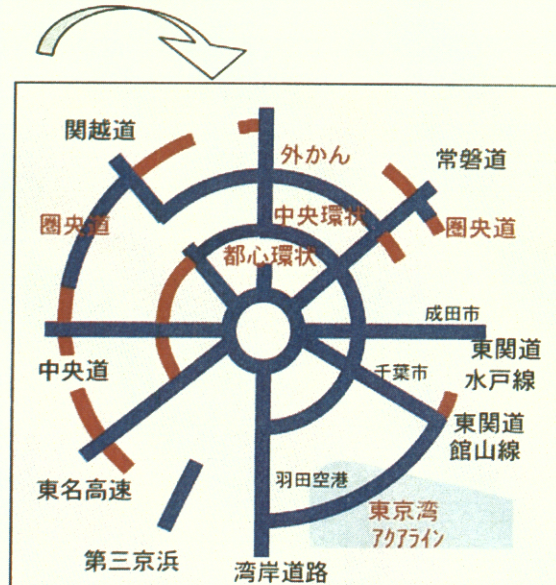
政策-1 首都東京の渋滞解消

～三環状道路整備と利用しやすい料金導入により首都圏が生まれ変わる～

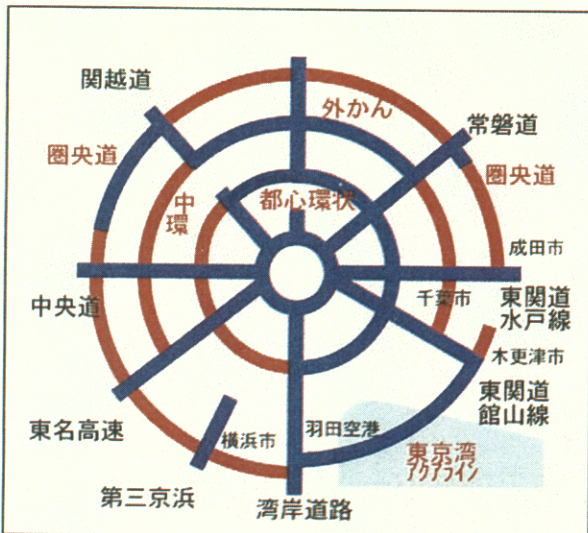
高速道路ネットワーク状況



現状(H19年)



概ね 5 年後(H24 頃)



概ね 10 年後

【現 状】

- 高速道路ネットワークが未完のため、本来の機能発揮が不充分
 - * 三環状道路の整備率は未だに 38%と低い状況
- 料金体系がバラバラで割高感のある高速道路料金

【課 題】

- 都心環状線の慢性的な渋滞
- 高速に乗らず一般道を走る大型貨物車

【10年後の目標】

- 三環状道路の整備率 90%
 - ・首都高速中央環状線 100%
 - ・東京外かく環状道路 46% ⇒ 早期の事業化が喫緊の課題
 - ・首都圏中央連絡自動車道 100%
- 一体的で利用しやすい高速道路料金体系の構築と必要な財源措置
 - ・都心部の渋滞解消
 - ・大型貨物車などが利用しやすい高速道路
 - ・環境改善や移動コストの削減

【施策の効果】

ネットワーク整備による効果

- 環境改善
 - CO₂ 排出量を約 200～300 万トン/年削減(東京都排出量の 3～4%)
- 所要時間の短縮
 - 新宿～羽田空港 40 分→20 分

料金施策による効果

- (ネットワーク整備に加え)
 - 更なる削減が見込まれる。
- (ネットワーク整備に加え)
 - 環状道路利用が促進され、都心部の渋滞解消が見込まれる。

移動が効率的になり、首都圏の生産性が飛躍的に向上

政策-2 10年で実現する首都東京の渋滞解消

～1200万人都市東京の経済・環境・生活の創造に向けて～

道路ネットワークの整備



【現 状】

- 東京の旅行速度は21.2km/h(全国平均35.3km/h)
※区部の旅行速度18.8km/h
- 全国貨物輸送量の約3割(27%)は首都圏に関する物流
- 東京の渋滞損失は1人あたり 26時間/年

【課 題】

- 物流を中心とした経済活動の効率化(国際競争力の強化)
- CO₂削減による地球温暖化防止に向け環境負荷を低減
- 快適な都市生活の実現(快適な生活環境を実現)

【10年間の整備量】

- 道路ネットワーク整備(高速+骨格幹線)
 - ・高速は、首都圏三環状道路を中心にネットワークを整備
 - ・区部の放射・環状や多摩の南北道路など骨格幹線道路ネットワークを整備
- ボトルネックの対策[連立や交差点改良]
 - ・連立事業中全路線と、準備中の西武池袋線等を併せ、120箇所(うち連立で108箇所)の踏切を解消
 - ・第2次交差点すいすいプランで、都内100箇所の交差点を改良

【整備の効果】

- 目標:東京(区部)の旅行速度を25km/hまで向上
(イメージ:都内の道路が空いているお盆や正月なみの速度)
- 例)東京駅～都庁 7.5kmで、約6分短縮(24分→18分)
- 都全体で地球温暖化の原因となるCO₂を年間約120万トン削減
(イメージ:東京都面積の約半分の森林の1年間に吸収する量)
- 生活道路に入り込む「通り抜け車両」が減ることで地域の交通安全性が向上するなどの効果が期待

連続立体交差



整備前

交差点すいすいプラン



整備後



政策-3 10年で実現する山間・島しょ地域の暮らしを守る道づくり

～地域の暮らしと産業の創造に向けて～

多摩川南岸道路(将門地区)



山間・島しょ地域の道路は、急峻な地形をトンネルや橋梁で縫うようにして、集落を繋いでいる。

山間・島しょ地域は、一次産業である農業・林業・漁業と観光産業によって、生活や地域経済を支えている。

村道倉掛線
(桧原村)



八丈島(洞輪沢漁港)
都道塩間洞輪沢港線

市町村道は、最も身近で生活に直結した道路である。

買い物や農産物の出荷など、生活に欠くことのできない施設であり、地域コミュニティの場としての役割も担っている。

【地域の状況】

- 山間・島しょ地域では、人や物の移動など、道路が日常生活の様々な場で利用されており、産業や文化交流等にとっても重要な役割を担っている。
- 西多摩を中心とする山間地域や伊豆諸島等は、身近な観光資源の宝庫であり、自然豊かな都会のオアシスとなっている。
- 青梅梅郷や御岳溪谷等は、日帰りドライブが楽しめる緑に囲まれた地域
- 島しょ地域は、美しい海を観光資源として、ダイビングや様々なマリレジャーが楽しめる。

【課題】

- 災害時でも、集落の孤立化を回避し、地域物資の輸送や、医療・福祉など生活に欠かせない基本的な行政サービスを確保
- 急カーブや大型車すれ違い困難箇所を解消し、信頼性の高い、安全な道路の実現
- 地域の観光産業を支援するとともに、休日・観光シーズンに集中する観光渋滞の解消と、地域の交通安全性の向上を図る

【道路の整備】

- 山間・島しょ地域の道路整備
 - ・多摩川南岸道路や八丈循環線など、地域の生活を守り、観光や産業を支える道路の整備
 - ・地域の暮らしを支える市町村道の整備

【目指す効果】

- 土砂崩壊等による道路封鎖を回避し、孤立集落化を防ぐことで、地域住民の安全な暮らしを道路が支える
- 観光地周辺の混雑緩和と、観光アクセスを改善し、地域産業の活性化や交通安全の向上を実現

政策-4 安全・安心な生活道路の提供

歩道の新設・拡幅、バリアフリー化



施工前
歩道が狭いため、交通事故の危険性が高い状況。



施工後
幅の広い歩道の整備状況。
自転車もスムーズに通ることができる。

【現状と課題】

●歩道がない、歩道が狭い箇所においては、歩行者や車椅子がすれ違えることができず、自動車等との輻輳による危険性が高い。

●急峻な斜面をもつ山間地の道路においては、迂回路がない路線が多く、豪雨による通行規制や土砂崩れが発生した場合、集落の孤立化を招くおそれがある。

●駅前広場やこれに繋がる道路が十分に整備されていないために、バスなどが駅前まで入れない駅が存在する。

山岳道路の安全性の確保

●道路斜面の補強・安全対策の実施



道路災害を防ぐため・・・

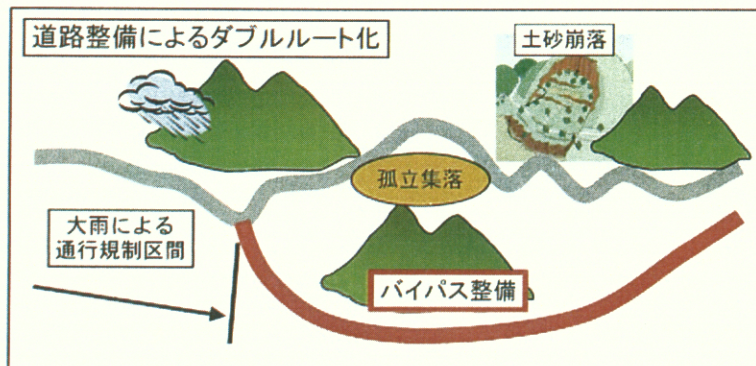


補強・安全対策の実施



道路監視施設の設置
(ITVカメラ)

●山間地の道路整備



【実施内容】

●歩道の整備 : H20～H29 約110kmを整備
(道路改築・街路整備事業に合わせた歩道整備を含む)

バリアフリー化: H20～H29 約110kmを整備

●斜面の安全対策の実施

・H20～H29 約650箇所の斜面を整備

・道路監視施設(ITS関連施設)を約55km整備

●多摩川南岸道路や秋川南岸道路など、代替ルートの整備

●駅前広場やこれに繋がる道路を整備

【具体的な成果目標(効果)】

●安全で安心して歩ける歩道の延長が拡大
(19年度末1,140km → 29年度末1,250km)

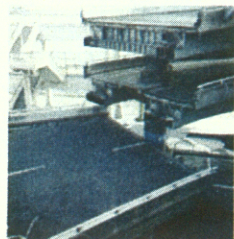
●大雨による通行規制区間の
H8道路防災総点検危険箇所は全て解消
(19年度末 40% → 29年度末 100%)

●通行止めによる孤立集落の解消

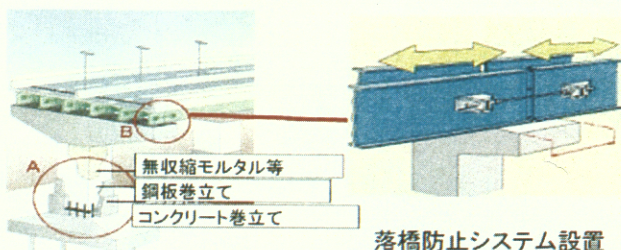
●鉄道やバスとの乗換え利便性の向上など、交通結節機能が強化

政策-5 首都東京の宿命的課題である震災対策への取組み ～延焼遮断帯、緊急輸送道路、無電柱化等の整備による防災ネットワークの形成～

緊急輸送道路、無電柱化



(国交省HPより)



落橋防止システム設置

橋脚の補強



無電柱化の事例

延焼遮断帯



(国土交通白書より)

【現状と課題】

- 南関東における今後30年間の大地震発生確立70%
- 地域特性を防災上の観点から見ると、震災に対して脆弱な都市構造
- 道路整備の遅れが、都市の危険性を招いている

このままだと、震災時には・・・

【対応策】

- 大規模な市街地火災の発生！ ⇒ 延焼遮断帯の形成
- 落橋などにより緊急輸送路が不通！ ⇒ 緊急輸送路の耐震化
- 電柱の倒壊や電線の切断、垂れ下がり！ ⇒ 無電柱化

【整備目標】

- 都市計画道路の骨格防災軸(※1)の形成率 86% ⇒ 95% (H15～H27)
- 緊急輸送路に架かる橋梁の耐震化完了橋数 231橋 ⇒ 401橋 (H20～H29)
- センター・コア・エリア内都道の地中化率 50% ⇒ 100% (H19～H28)

【整備の効果】

防災ネットワークの形成

- 市街地の延焼遮断、避難路、救援活動空間など防災生活圏を確保
- 緊急輸送ルート上の耐震機能を100%にし、震災時の救助や医療・消火活動、ライフライン施設の応急復旧、緊急物資輸送等が可能
- 災害時の断線による停電や通信網の混乱を防止

(※1) 骨格防災軸

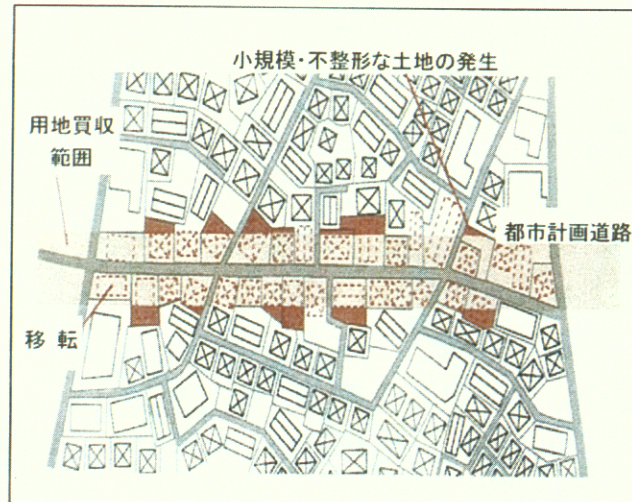
延焼遮断帯の区分のうち、広域的な都市構造からみて、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線

(参考値: 約3～4kmメッシュ) 『防災都市づくり推進計画』より

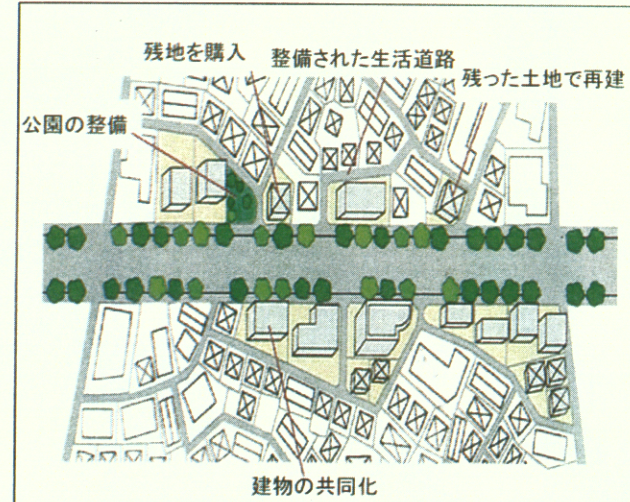
政策-6 沿道のまちづくりと一体的に進める道路整備

～木造住宅密集地域の整備改善に向けた道路整備～

整備前



整備後



【背景】

- 南関東でマグニチュード7程度の地震の発生確率は、今後30年以内で約70%、50年以内で約90%※¹と切迫。
- 東京湾北部でマグニチュード7.3規模の直下型地震が発生した場合、死者約5,600人、負傷者約159,000人と予測※²。
- 東京都区部には、木造住宅密集地域のうち、震災時に甚大な被害が予想される区域が約6,500haも存在し、地震や火災に対する都市の防災性・安全性の向上は喫緊の課題。
- 木造住宅密集地域における防災性、安全性の向上を早期に実現するためには、道路整備により発生する沿道の小規模、不整形な残地の活用や建物の共同化等、沿道まちづくりと一体的に道路整備を進めていくことが重要。

※1 文部科学省 地震調査研究推進本部の長期評価

※2 首都直下地震による東京の被害想定 (H18.5)

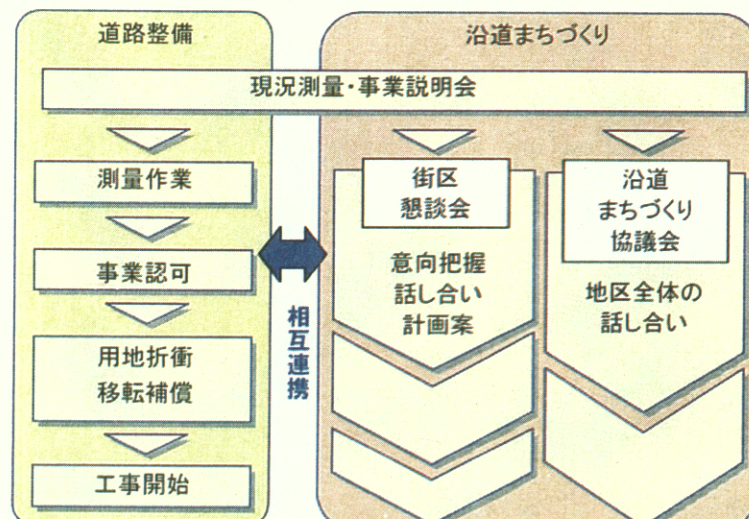
【実施内容】

- 都市計画道路の整備を契機として、沿道住民によるまちづくりのルール（地区計画等）を定めるなど、良好なまちづくりを推進。
- 道路整備と合わせた残地の活用や建物の共同化等の合意形成を図り、民間活力誘導による沿道まちづくりを一体的に推進。

【効果】

- 行政による街路事業と地元住民による沿道まちづくりの相互連携により、木造住宅密集地域における延焼遮断帯の形成が促進され、早期に防災性が向上。
- 民間活力の誘導等により、沿道の効率的な土地利用が促進。

道路整備と沿道まちづくりの流れ

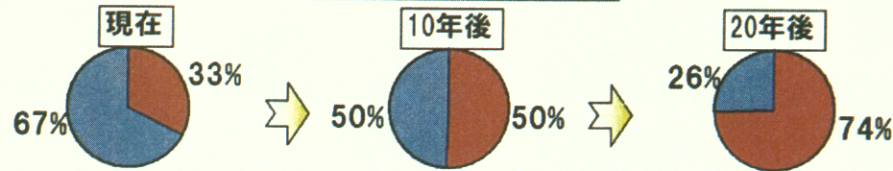


政策-7 道路施設の保全と再生

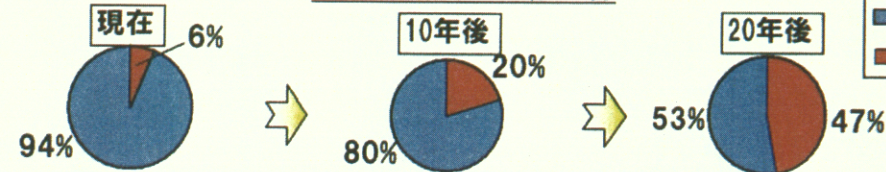
～橋梁の長寿命化・舗装による環境改善～

建設後50年以上経過した橋梁の割合

東京都の場合

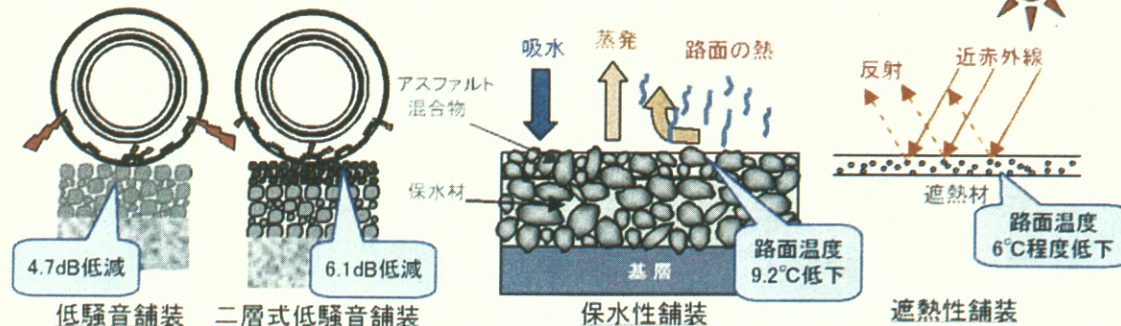
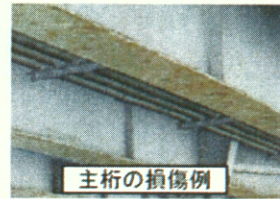
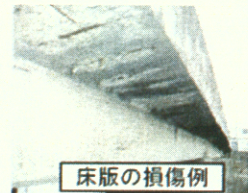


全国の場合



凡例

■ 架設後50年未満
■ 架設後50年以上



【社会的な背景】

- ① 昭和30年代からの高度経済成長期において集中的に整備された既設橋梁は、高齢化によって更新の大きなピークが発生する。
 - ・ 10年後には、架設後50年を迎える橋梁が全体の50%に達する。
 - ・ 既設橋梁の長寿命化を図り、増大する更新費用の縮減・平準化が求められる。
- ② 都道では、重交通による舗装の損傷が激しく、安全で快適な走行性を保持するため、継続的な舗装の打替えが必要となっている。
 - ・ 騒音の環境基準を超える区間が約40%あり、騒音対策を踏まえた舗装の更新が求められている。
 - ・ ヒートアイランド現象に対する道路舗装での環境対策も急がれている。

【実施内容】

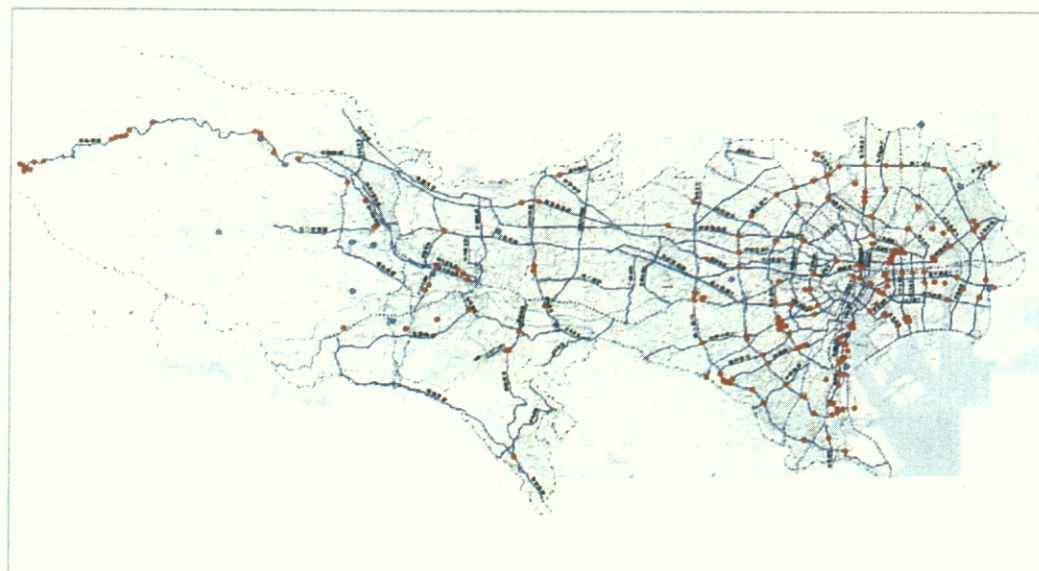
- ① 道路アセットマネジメントの導入により、更新時期の平準化と費用の最小化を図りながら、損傷が発生してから対応する対症療法型管理から、損傷の推移を適切に予測し、事故の発生を未然に防ぐ予防保全型管理へ転換する。
- ② 低騒音舗装・保水性舗装等を含めた路面補修の実施
(10年で1300km実施)

【成果目標(効果)】

- ① 橋梁の長寿命化の実施により、更新ピークを平準化し、更新時の交通規制などの社会的損失を最小限に抑える計画的な橋梁管理を達成する。
→ 10年間でまず著名橋、長大橋、跨線橋、跨道橋から実施していく。
- ② 環境舗装を含めた路面補修の実施により、道路の安全、快適な機能を提供する。
 - ・ 都道の80%で騒音の環境基準をクリア (H19末60%→H29末80%)
 - ・ 真夏の最高気温低下と熱帯夜減少に寄与

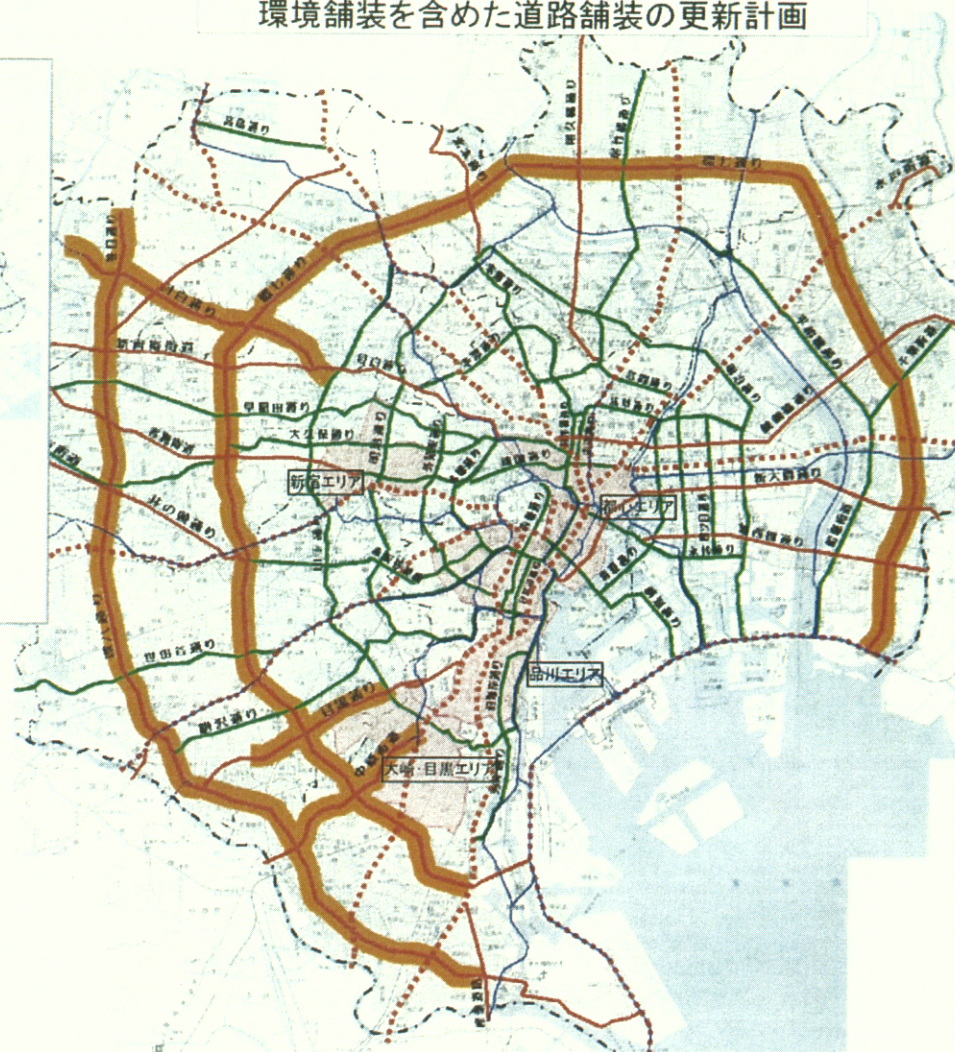
道路施設の保全と再生計画

長寿命化を踏まえた橋梁の更新計画



- : 長寿命化橋梁
(この10年間で、著名橋、長大橋、跨線橋、跨道橋 80橋を実施)
- : 架替え橋梁
- : 優先的対策道路区間(二層式低騒音舗装)
- : ヒートアイランド対策推進エリア

環境舗装を含めた道路舗装の更新計画



政策-8 青空とゆとりのあるみちづくり

整備前



無電柱化

整備後



【現状・課題】

東京が成熟を遂げるために必要な社会基盤として、閉塞の感のある道路を、青空とゆとりのあるみちにリニューアルすることが重要である。

- ① 都道の地中化率は24%であり、電柱・電線が道路空間の様々な障害となっている。(青空・歩行空間)
- ② より身近であるはずの道路空間が、親しまれる憩いの場として上手に利活用されていない。

【実施内容】

○無電柱化

- ・センター・コア・エリア(CCA)内及び集客施設周辺の都道の無電柱化 100%を目指す！！
- ・CCA 外は緊急輸送路や主要駅周辺で、事業を推進する。

○道路空間利活用

- ・植栽やベンチ等の組み合わせによる休憩施設の整備、自転車駐車場の設置を適切に誘導。

【具体的な成果目標】

- ・都道全体の地中化率 24% ⇒ 55%
< 710km >
- ・CCA 内の都道の地中化率 50% ⇒ 100%
- ・多様で楽しく快適に過ごせる空間の提供

道路空間利活用

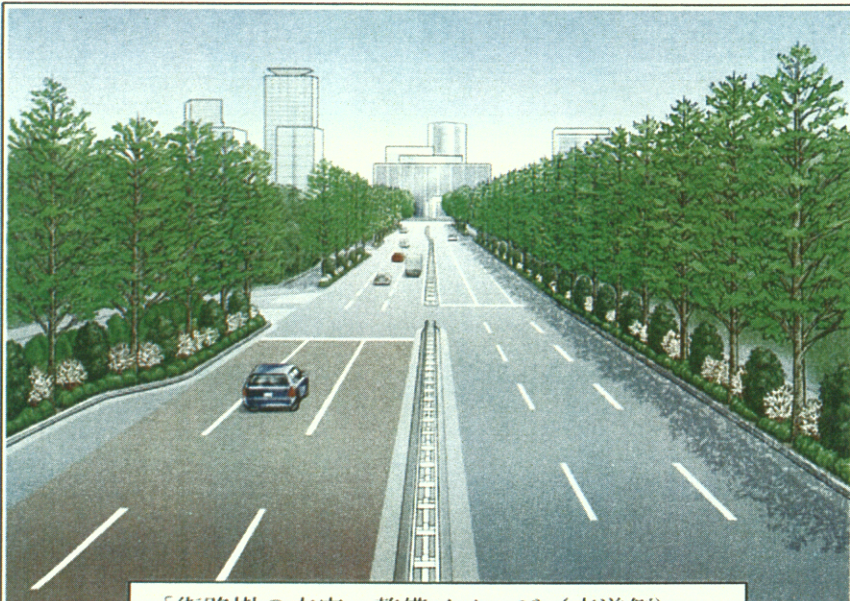


交差点にベンチ兼用植栽を整備した例

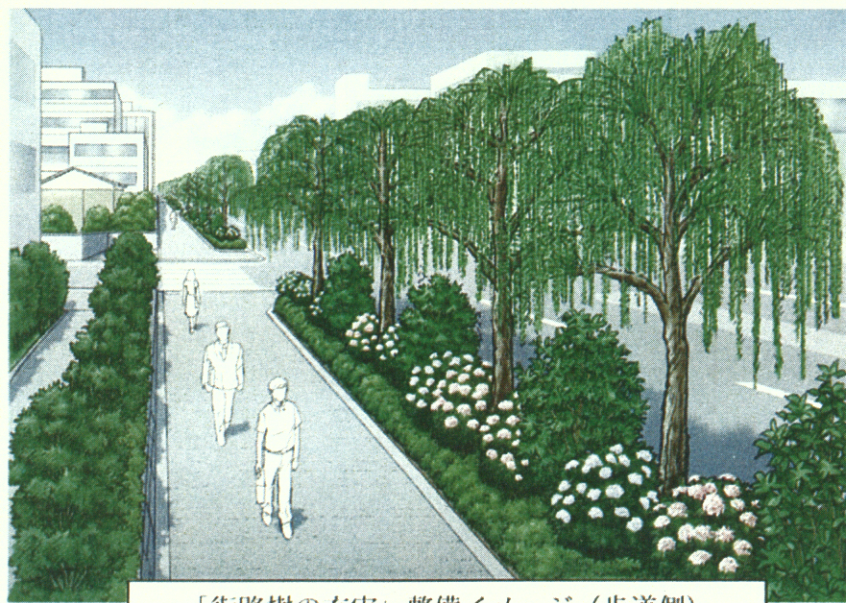


歩道上に自転車駐車場を整備した例

政策-9 緑の拠点をつなぐ「グリーンロード・ネットワーク」の形成



「街路樹の充実」整備イメージ（車道側）



「街路樹の充実」整備イメージ（歩道側）

【現状・課題】

- ・広幅員道路や高層建築物が連立する都市部においては、緑のボリューム感が不足している。
- ・植栽形態や樹種に変化がなく景観が単調である。
- ・東京では、ヒートアイランド現象の抑制が求められており、街路樹も効果が期待されている。

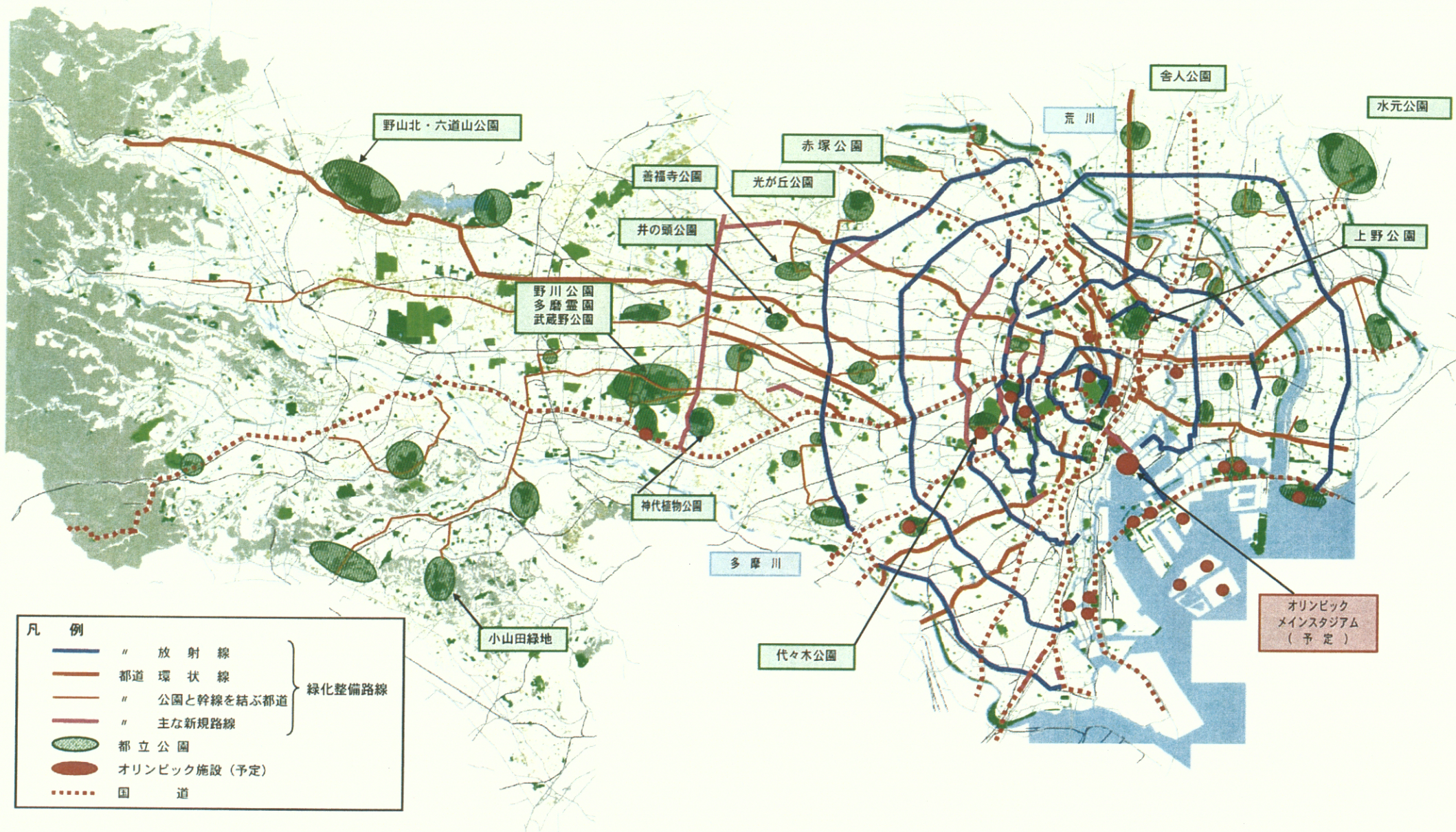
【実施内容】

- 新設、既設道路の「街路樹の充実」
- ・既存街路樹の間に鑑賞性のある花木等を植栽
- ・大規模緑地や都立公園を結ぶ幹線道路の街路樹を充実
- ・ふれあいロードプログラム(アダプト)の普及促進
- ・募金や基金創設の検討

【具体的な成果目標】

- 『都内の街路樹を100万本に倍増』
- ・都市景観の向上:地域や路線ごとに特色のある四季の景観を演出
- ・都市環境の向上:ヒートアイランド現象の抑制や大気汚染の緩和
- ・防災力の向上:災害時の延焼防止など都市防災機能の向上

都心の緑をつなぐ「グリーンロード・ネットワーク」



政策-10 都市の魅力を高める交通拠点の形成

～都市再生を推進する魅力的な交通拠点の再編整備～

将来の東京駅丸の内口イメージ



【東京駅】

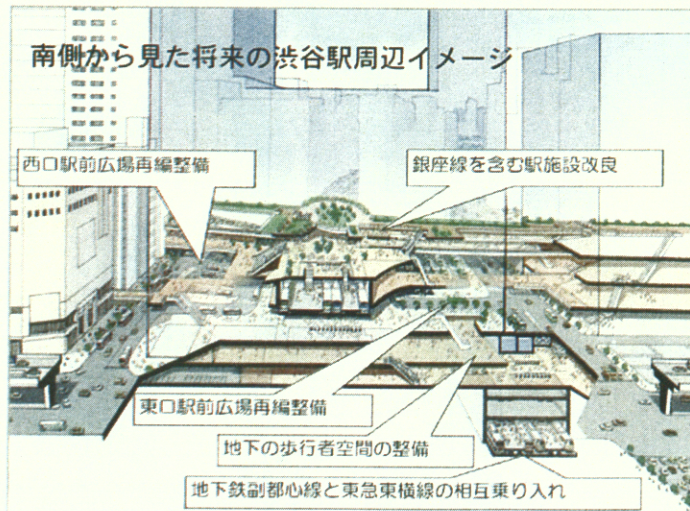
- 赤レンガ駅舎、駅前広場、行幸通りから皇居へとつながる東京駅丸の内口は、首都東京の玄関口ともいえる象徴的な空間であり、赤レンガ駅舎の保存・復元（平成 22 年度目処）などとともに、駅前広場や行幸通りの再整備が進められている。
- また、地下空間においても、周辺開発の動きに合わせて、歩行者専用道路等の整備が着々と進められている。

【新宿駅】

- 新宿駅南口地区基盤整備事業では、鉄道駅と高速バス関連施設などの交通結節点の機能強化を目指し、乗換拠点整備事業として大規模な国の直轄事業が進められている。
- また、東西自由通路整備等による地下歩行者ネットワークの創出により、新宿駅周辺地区における歩行者の利便性や回遊性を高め、賑わいと活力あふれる街の形成を推進していく。



南側から見た将来の渋谷駅周辺イメージ



【渋谷駅】

- 平成 20 年 6 月の開業に向けた地下鉄副都心線の整備（街路事業により実施）や平成 24 年度の東急東横線の地下化・相直化に向けた整備が進められており、交通結節機能の強化に向けた駅施設や周辺都市基盤の再編が求められている。
- 「都市再生緊急整備地域」の指定などを契機として、民間開発の機運が高まっていることから、都市基盤施設（国道、駅前広場、駅施設等）の再編整備に向け、総合的なまちづくりを推進していく。