

平成 18 年度

# 東京都みちづくりアウトカムプラン

～道路整備の目標と達成状況～

東京都道路協議会

# アウトカムプランの目的

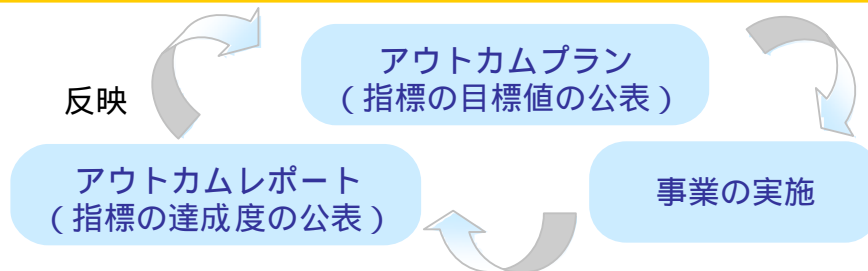
東京都、国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社は、交通渋滞、沿道環境の悪化、災害への脆弱性などの負の遺産の解消と日本の再生をリードする新たな都市の創造に向けて、首都圏 3 環状道路や区部環状道路を始めとする道路整備を進めています。

都民が道路整備の達成状況を具体的に実感できる「評価方法」を導入するため、『東京都みちづくりアウトカムプラン』を平成 15 年度から策定しています。

このプランは、道路整備の目標値をこれまでの整備延長などの事業量から道路整備の成果を定量的に表すアウトカム指標に転換し、「活力」、「環境」、「安全・安心・生活」の 3 つの視点から「渋滞のない交通環境の実現」を評価する平均旅行速度などの 12 のアウトカム指標、その年度末目標と中期目標を定めました。

本アウトカムプランは、昨年度策定された平成 17 年度版『東京都みちづくりアウトカムプラン』における平成 17 年度の目標値に対して実績値を算出し、達成状況を報告するとともに、平成 18 年度の目標を示すものです。

アウトカム指標を活用し、下記のマネジメントサイクルを推進していきます



## みちづくりの目標とアウトカム指標

### 目標 都市を再生し活力を与えるみちづくり

目標 -1 渋滞のない交通環境を実現する	▶▶▶	平均旅行速度・渋滞損失時間
目標 -2 都市の連携をすすめる	▶▶▶	規格の高い道路を使う割合
目標 -3 都心の活力を高める	▶▶▶	都心部の街路整備による沿道利用の高度化率
目標 -4 物流を支える	▶▶▶	25t車ネットワークの整備延長

### 目標 沿道環境を改善するみちづくり

目標 -1 沿道環境を改善する	▶▶▶	NO <sub>2</sub> ・SPM環境基準達成率
	▶▶▶	騒音対策延長
目標 -2 うるおいのある沿道環境を創出する	▶▶▶	道路緑地面積

### 目標 安心・安全・生活のみちづくり

目標 -1 安全な道路交通を実現する	▶▶▶	道路交通における死傷事故率
目標 -2 誰もが通しやすい歩行空間を実現する	▶▶▶	歩道のバリアフリー化率
	▶▶▶	無電柱化率
目標 -3 災害に強い安全な市街地を形成する	▶▶▶	延焼遮断帯となる道路の整備率
目標 -4 山間島しょ地域の暮らしを支える	▶▶▶	地域の生活拠点に安全に行けない集落数

# 目標 . 都市を再生し活力を与えるみちづくり

## 目標の背景

- ・東京都では、バランスの取れた道路ネットワークが形成されていないため、街路や生活道路に通過交通が流入するなど、都民が便利で安全に道路を利用できる状態にあるとは言えません。
- ・また、踏切や橋梁などのボトルネックが渋滞を発生させ、高コスト構造を招いています。
- ・これらが、日本の首都として、国際都市として、その人口や業務・産業・文化等の集積を活かしきれていない一因となっています。

## みちづくりの目標とアウトカム指標

### 目標 - 1 渋滞のない交通環境を実現する

道路整備により、平成 24 年度までに平均旅行速度を 25km/h に向上させ、高コスト構造を是正します。

アウトカム指標 「平均旅行速度・渋滞損失時間」

### 目標 - 2 都市の連携をすすめる

首都圏 3 環状道路等を整備し、東京圏の連携強化と都市内の渋滞解消や沿道環境の改善を図ります。

アウトカム指標 「規格の高い道路を使う割合」

### 目標 - 3 都心の活力を高める

都心部の骨格幹線を整備し、沿道の土地の流動化や高度利用の促進と都心・副都心の連携の強化により都市再生を進めます。

アウトカム指標 「都心部の街路整備による沿道利用の高度化率」

### 目標 - 4 物流を支える

空港・港湾から 25t トラックが走行できる道路ネットワークを整備し、国際競争に影響する高コスト構造を是正します。

アウトカム指標 「25t 車ネットワークの整備延長」

## アウトカム指標の実績値と目標の達成状況

アウトカム指標		15年度	16年度	17年度	達成状況	18年度
平均旅行速度 km/h	目標値	20.5	21.0	21.5	目標達成	22.0
	実績値	20.9	21.2	21.8		-
渋滞損失時間 百万人時間	目標値	346	324	304	未達成	285
	実績値	341	333	322		-
規格の高い道路を使う割合 %	目標値	15.7	15.7	15.7	未達成	15.4
	実績値	15.7	15.7	15.5		-
都心部の街路整備による沿道利用の高度化率 %	目標値	15.7	20.4	21.4	目標達成	23.9
	実績値	19.9	20.9	23.2		-
25t 車ネットワークの整備延長 Km	目標値	690	742	746	目標達成	767
	実績値	739	743	753		-

## 目標の達成度の評価

### 目標 - 1

平均旅行速度は、東名高速道路、中央自動車道、首都高速道路などでの旅行速度の向上がみられ、目標を達成しました。

渋滞損失時間は、平成17年度と比較して、特別区で9百万人時間、多摩部で2百万人時間の減少がみられましたが、目標を達成できませんでした。

### 目標 - 2

規格の高い道路を使う割合は、17年度に規格の高い道路が新たに開通しなかったことから、目標を達成できませんでした。

### 目標 - 3

都心部の街路整備による沿道利用の高度化率は、放射第6号線、環状6号線の沿道などで、建築物の高層化が図られ、目標値を達成しました。

### 目標 - 4

25t 車ネットワークの整備延長は、都道の整備が進んだことにより、目標を達成しました。

## 指標の選定理由と定義

### アウトカム指標 「平均旅行速度・渋滞損失時間」について

#### 選定理由

東京の平均旅行速度は約 20km/h と他都市や諸外国の都市に比べて低く、高コスト構造を招いています。また、アンケートによると東京の魅力を低下させる要因として「車の渋滞がひどいこと」が第 1 位にあげられており、渋滞の解消が課題となっています。

このため、平均旅行速度と渋滞損失時間を指標として採用します。

#### 定義

平均旅行速度は、一般都道以上の道路での平均走行速度を表します。

渋滞損失時間は、道路交通における渋滞のない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表します。



#### 平均旅行速度の算出方法は？

平均旅行速度は、都内の一般都道以上の道路を対象にした 7 ~ 19 時の平均旅行速度で、17 年度旅行速度調査結果と 17 年道路交通センサスの混雑時平均旅行速度をもとに算出しています。

算出方法は、17 年度旅行速度調査が行われた路線については、同調査による 7 ~ 10 時、10 ~ 13 時、13 ~ 16 時、16 ~ 19 時の各時間帯の平均旅行速度の調査データを使用し、旅行速度調査が行われていない路線については、17 年道路交通センサスの混雑時平均旅行速度を 7 ~ 19 時までの平均旅行速度とみなして使用しました。

### アウトカム指標 「規格の高い道路を使う割合」について

#### 選定理由

東京圏の環状道路の整備率は 35% で、各国の主要都市が 70% 以上整備されていることに比べると劣っています。

自動車専用道路のネットワークが適正に形成されていないため、都内の一般道に通過交通が流入することにより渋滞や沿道環境の悪化を招いています。一般道に流入している通過交通を、自動車専用道路に転換することが課題となっています。

このため、規格の高い道路を使う割合を指標として採用します。

#### 定義

規格の高い道路を使う割合は、都内の自動車専用道路と全道路との走行台キロの割合を表します。

規格の高い道路を使う割合 = 自動車専用道路の走行台キロ / 全道路の走行台キロ



#### 走行台キロとは？

自動車走行距離（交通量 × 延長）の総和で道路交通の状態を示します。

例えば、10 台の車が 10km 走ると 100 台キロとなります。

## アウトカム指標 「都心部の街路整備による沿道利用の高度化率」について 選定理由

東京都の都市計画道路は、平成 17 年度で未だ約 55%しか整備されていません。都市基盤整備の遅れから開発ポテンシャルが高い都心の土地が有効利用されていません。

都市再生の促進が急務である都心部において、街路整備により誘発される沿道の土地利用の高度化を示すために、「都心部の街路整備における沿道利用の高度化率」を指標として採用します。

### 定義

都心部（首都高速中央環状線内）の平成 19 年度までに整備完了予定の街路の沿道で、8 階以上の建物が占める割合を表します。

都心部の街路整備による沿道利用の高度利用化

$$= \text{街路沿道の 8 階建て以上の建物総数} / \text{街路沿道の建物総数}$$

## アウトカム指標 「25t 車ネットワークの整備延長」について

### 選定理由

東京港や東京国際空港と後背地を結ぶ道路を、輸送効率に優れた 25t 車が走行できないことが、円滑なモノの流れを阻害し高コスト構造を招く原因となっています。

国際競争力に影響する高コスト構造を是正するため、輸送コストに係る空港・港湾から国際的な水準の物流ネットワークを整備すること、つまり、輸送効率に優れたが 25t 車が走行できる道路網を整備することが課題となっています。

このため、25t 車ネットワークの整備延長を指標として採用します。

### 定義

25t 車（新規格車）が走行可能な路線の指定延長を表します。



#### 25t 車（新規格車）とは？

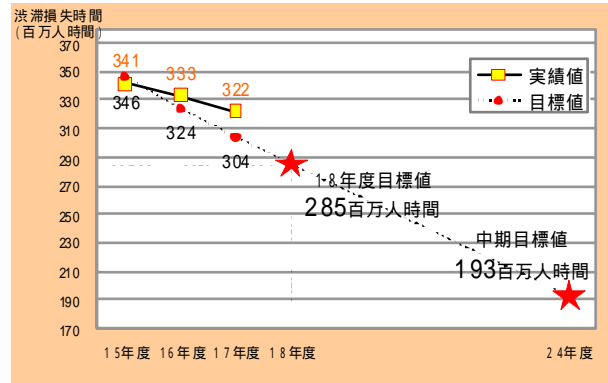
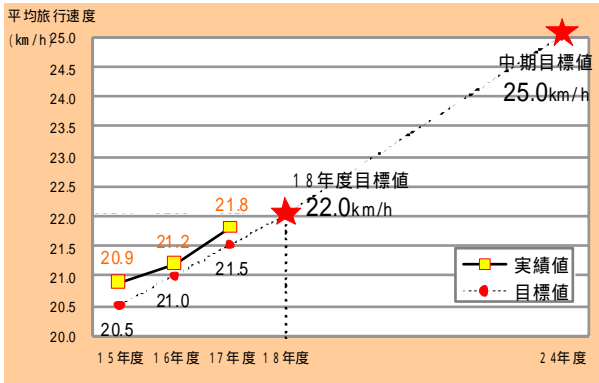
一般に、25t 車とは車両総重量 25t の 3 ~ 4 軸の大型トラックを言います。ISO 規格の国際海上コンテナを運ぶことも出来ます。

# アウトカム指標 「平均旅行速度・渋滞損失時間」

## 指標の目標値

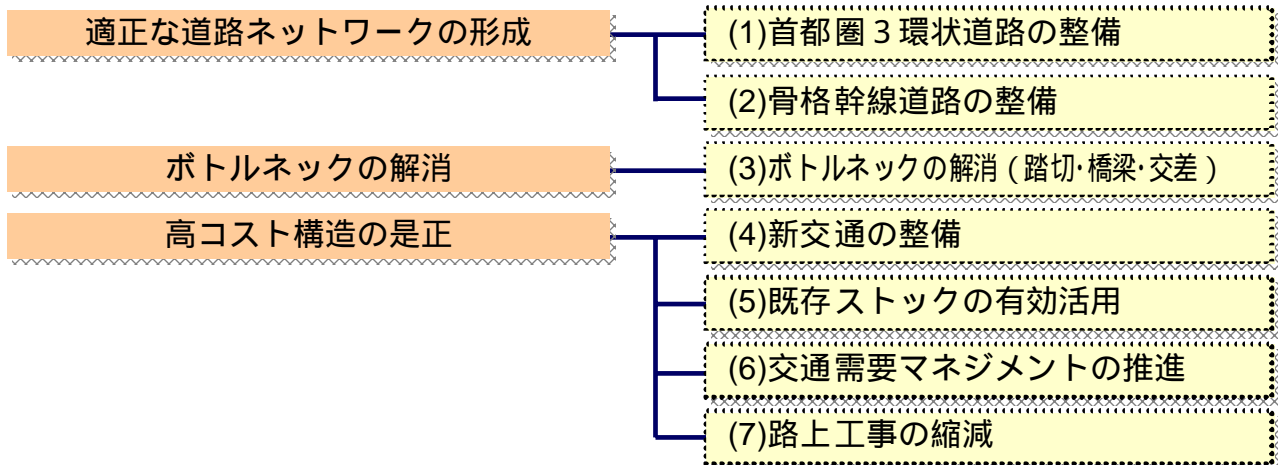
「平均旅行速度」の18年度目標値は、22.0km/hとしました。

「渋滞損失時間」の18年度目標値は、285百万人時間としました。



## 課題と施策

高コスト構造の是正のため、適正な道路ネットワークの形成やボトルネックの解消を行います。



### (3) ボトルネック交差点の解消

東京都はこれまで、比較的短期間に、少額の投資で効果の発揮できる局所的な渋滞対策事業として、右折レーン等を設置して右折待ち車両による渋滞を緩和する「交差点すいすいプラン100」を実施してきました。



資料：東京都

さらに新たな計画箇所を加えた「第2次交差点すいすいプラン(平成17~26年度の10箇年)」を策定し、事業を実施しています。

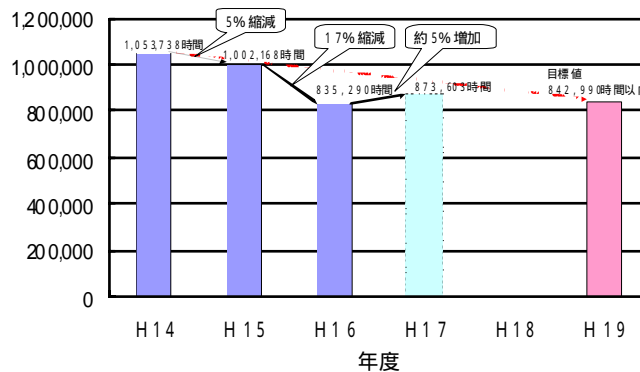
### (5) 既存ストックの有効活用

「スムーズ東京 21-拡大作戦-」により、平成 19 年度までに、都内の渋滞の激しい都道の 30 路線 100 交差点、国道の 11 路線 40 交差点で、現地に適したソフト・ハードを組み合わせせた対策を実施します。

### (7) 路上工事の縮減

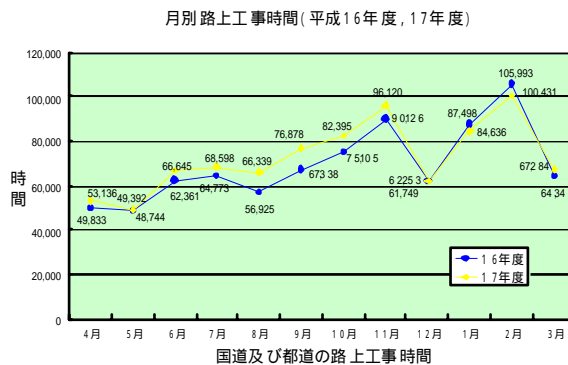
#### 【路上工事縮減の目標値】

東京 23 区における交通の円滑化を図るために、一般国道及び都道において、路線路上工事時間を平成 19 年度までに平成 14 年度比で 2 割縮減することを目標とし、年末・年度末の路上工事抑制や工事の効率化、集約化等の取組みを実施しています。



#### 【東京 23 区内の月別路上工事時間の比較】

平成 17 年度 (4 月から 3 月まで) の東京 23 区の国道及び都道の路上工事時間は、前年同期 (平成 16 年度) に比較して約 5 % 増加しています。



<資料：東京国道事務所>

平成 16 年 4 月 ~ 平成 17 年 3 月      835,290 時間  
 平成 17 年 4 月 ~ 平成 18 年 3 月      873,603 時間 (前年同期比 5%増)

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道 14 号	江東区亀戸~江戸川区大杉 (亀戸小松川立体)	道路拡幅	2.5	H21 年度 (亀戸地区 1.3km)	東京 国道事務所 首都 国道事務所
一般国道 15 号	大田区南蒲田~大田区東六郷	南蒲田交差点立体化工事	0.98	H22 年立体完成	川崎 国道事務所
一般国道 16 号	町田市鶴間	俣土ヶ谷バイパス延伸による立体化工事	2.1	H22 年立体化完成	川崎 国道事務所
一般国道 20 号	新宿区新宿~渋谷区代々木 (新宿駅南口地区基盤整備事業)	跨線橋架替, 基盤整備	0.5	H19 年度 (跨線橋 JR 部架替)	東京 国道事務所
一般国道 254 号	文京区小日向~豊島区東池袋 (小日向拡幅)	道路拡幅	1.8	H20 年度以降	東京 国道事務所
一般国道 411 号	八王子市丹木町3丁目(丹木町3丁目交差点)	交差点改良	0.5	H19 年度	東京都
一般国道 20 号	国立市谷保~八王子市高倉町	バイパス整備事業	8.1	H18 年度	相武 国道事務所
JR 中央線	三鷹~立川間	連続立体交差事業	13.1	H22 年度	東京都



## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 環状第8号線の整備

環状第8号線は、最後の未整備区間である井荻トンネルから目白通り及び川越街道から環八高速下交差点（首都高速5号線下）が、平成18年5月に開通しました。

これにより、環状方向の交通が分散し、周辺の交通渋滞の緩和に大きく貢献しており、完成区間の混雑時の通行時間が約半分程度に短縮されました。

<南田中地区(笹目通りと環8分岐部)>



薩馬トンネル内部

<北町・若木地区(北町若木トンネル)>



北町若木トンネル内部

<資料：東京都>

### 国道16号八王子～瑞穂拡幅事業

国道16号の八王子北部から埼玉県・東京都境までの延長14.6kmのバイパス及び多車線化(4～6車線)事業です。この事業は、着手以来現在までに、14.6kmのうち13.1kmの拡幅が完了しており、残る2車線区間は1.5kmとなっています。



<資料：相武国道事務所>

この事業の一部として、特に渋滞の著しい小荷田交差点において、暫定的に左折レーンを設置し、八王子方向へ向かう車の流れをスムーズにするものです。平成15年2月27日に左折専用レーン1車線を設置し、昨年8月21日にさらに1車線増設し、直進車線等と分離しました。

## 今後の主な取組み

### 首都圏3環状道路及び骨格幹線道路の整備

東京圏の都市の連携強化や一般道の渋滞解消、沿道環境の改善を図るため、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の首都圏3環状道路の整備を進めます。

また、平成24年度までに、骨格幹線道路を区部でおよそ90km、多摩で80kmを整備し、約75%完成させます。環状第6号線、調布保谷線等における街路事業、国道14号亀戸・小松川、国道254号小日向における拡幅事業等を推進し、交通渋滞の解消を図ります。



<資料：東京都>

### 国道20号日野バイパスの整備

国道20号の調布市から八王子市にかけての区間は、都道等との平面交差点が多く慢性的な交通混雑が続いています。特に立川・青梅線（新奥多摩街道）との分岐点にあたる日野橋交差点は五差路になっており、著しい交通渋滞が発生しています。また、日野橋から日野市内は2車線で交通の隘路となっています。

平成18年度末には、未供用区間である日野市上田～日野市神明間約0.8km間を含め、日野バイパス全線4車線供用へ向け事業を推進していきます。



<国立高架橋の工事の状況>

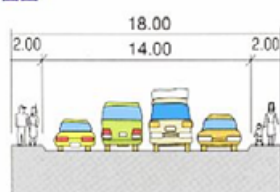


<資料：相武国道事務所>

### 一般国道254号（小日向拡幅）の整備

一般国道254号の文京区小石川4丁目から豊島区東池袋5丁目までの約1.8kmの現道を拡幅し、交差点改良を行うことにより、渋滞を緩和し、旅行速度の向上を図ります。

●現況断面図



●標準断面計画(案)

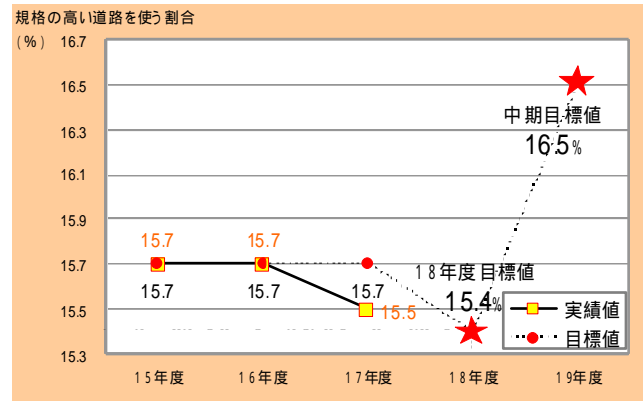


<資料：東京国道事務所>

# アウトカム指標 「規格の高い道路を使う割合」

## 指標の目標値

「規格の高い道路を使う割合」の18年度目標値は、15.4%としました。



## 課題と施策

高コスト構造の是正のため、適正な道路ネットワークの形成やボトルネックの解消を行います。

適正な道路ネットワークの形成

(1)首都圏3環状道路の整備

### (1)首都圏3環状道路の整備

東京圏の都市の連携強化や一般道の渋滞解消、沿道環境の改善を図るため、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の首都圏3環状道路の整備を進めます。

【H18 現況】



【H20 年代半ば】



### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
首都圏中央連絡自動車道	あきる野 IC ~ 八王子 JCT	自動車専用道路整備	9.6	H19年6月 (目黒区蒲江外)	相武国道事務所 中日本高速道路株式会社
中央環状新宿線	目黒区青葉台 ~ 板橋区熊野町	自動車専用道路整備	11	H19年度 (全区間 21年度)	首都高速道路株式会社
中央環状品川線	品川区八潮 ~ 目黒区青葉台	自動車専用道路整備	9.4	H25年度	東京都 首都高速道路株式会社

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 中央環状新宿線の整備

中央環状新宿線は東京都目黒区青葉台四丁目を起点に、板橋区熊野町を终点とする延長約11.0kmの道路です。高速3号渋谷線、高速4号新宿線及び高速5号池袋線を相互に接続するため、バランスの良い首都高速ネットワークが形成されるとともに、新宿線の6箇所の出入口を利用することによって、渋谷・新宿・池袋の各副都心が便利に行き来できるようになり、首都機能が高まります。

平成19年12月までに一部完成、平成21年度中までに全線完成を目指し、現在整備中です。

中央環状新宿線計画図



中央環状新宿線図解



<資料：首都高速道路株式会社>

## 今後の主な取組み

### 中央環状品川線の整備

中央環状品川線は、中央環状線（全長約47キロメートル）の南側部分を形成する路線で、本路線が完成することで、高速道路全体のネットワークが効率よく機能し、都心環状線などの慢性的な渋滞の緩和、一般道路の混雑の緩和による沿道環境の改善が期待されています。

昨年9月より、一部の区間で用地取得を進めており、今後は、全区間（延長9.4キロメートル）の事業を進め、平成25年度の完成を目指します。



<大井JCTイメージ図>

<五反田入り口イメージ図>

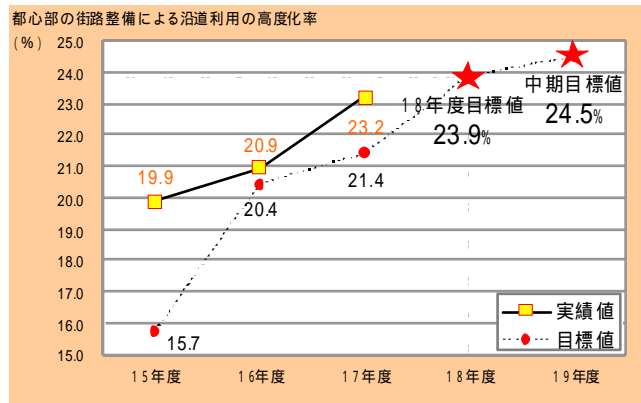


<資料：東京都  
首都高速道路株式会社>

# アウトカム指標 「都心部の街路整備による沿道利用の高度化率」

## 指標の目標値

「都心部の街路整備による沿道利用の高度化率」の18年度目標値は、23.9%としました。



## 課題と施策

都心部において、業務・商業・文化・居住等多様な機能が高密度に集積するよう、土地の有効・高度利用を促進します。

### 都心副都心相互の連携の強化

(1) 骨格幹線道路の整備

(2) 地域幹線道路の整備

### 国際都市・東京の玄関の整備

(3) 東京駅周辺の開発整備

(4) 日本橋地区都市再生事業

### 土地の有効・高度利用の促進

(5) 秋葉原土地地区画整理事業

(6) 北新宿再開発事業

### (3) 東京駅周辺の開発・整備

丸の内駅前広場、行幸通り、八重洲駅前広場など、東京駅周辺を首都東京の顔にふさわしい歴史と風格のある空間に整備します。

丸の内駅前広場整備イメージ図



行幸通り整備イメージ図



<資料：東京都>

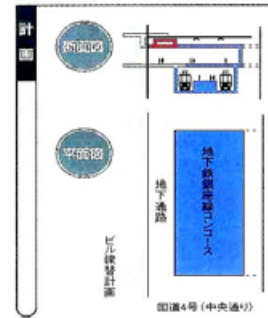
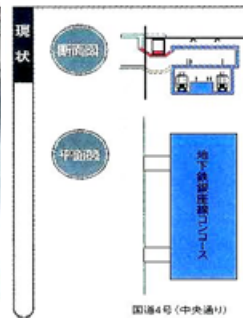
## 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道4号	中央区日本橋室町(日本橋地区都市再生事業)	地下歩道整備	0.5	H20年度(中期区間0.1km)	東京国道事務所
一般国道254号	文京区小日向~豊島区東池袋(小日向拡幅)	道路拡幅	1.8	H20年度以降	東京国道事務所
放射6号線	新宿区西新宿~新宿区北新宿	街路築造	1.0	H19年度	東京都
放射25号線	新宿区津久戸町~新小川町	街路整備	0.3	H22年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 日本橋地区都市再生事業

国道4号の地下において、道路空間を有効活用し、民間の沿道施設と一体となって歩行者空間ネットワークの整備を進めています。



<資料:東京国道事務所>

### 北新宿再開発事業

放射第6号線の整備を進めるとともに、業務・商業施設の近代化や、これらと調和した都市型住宅の整備を行うことにより、新宿副都心の複合市街地ゾーンにふさわしい土地利用の転換を図っていきます。

位置図

完成イメージ



整備前



<資料:東京都>

## 今後の主な取組み

### 一般国道254号（小日向拡幅）の沿道整備

一般国道254号（小日向拡幅）は、文京区小石川4丁目から豊島区池袋5丁目までの約1.8kmの現道を拡幅整備する事業で、安全な生活環境を確保するための歩道の拡幅、交差点改良とあわせて、沿道利用の高度化が期待されています。

<整備された小石川5丁目交差点付近>

<位置図>

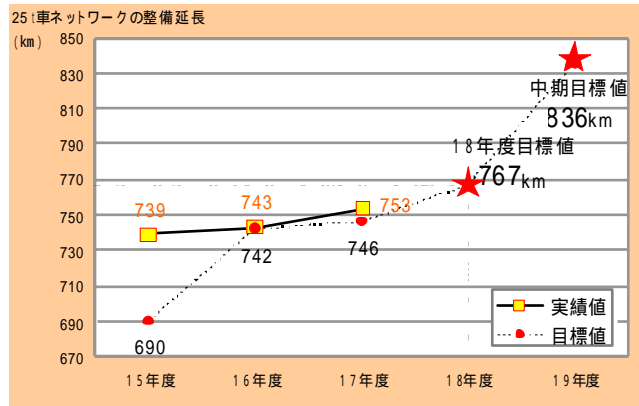


<資料:東京国道事務所>

# アウトカム指標 「25t車ネットワークの整備延長」

## 指標の目標値

「25t車ネットワークの整備延長」の18年度目標値は、767kmとしました。



## 課題と施策

円滑な物流を実現し、高コスト構造を是正するため、25tトラックが走行可能な道路ネットワークを形成します。

### 物流ネットワークの強化

(1) 橋梁の耐荷力の向上

(2) 骨格幹線道路の整備

### (1) 橋梁の耐荷力の向上

物流の効率化を促進する大型車対応を図るため、大型車対応道路の整備を推進します。特に橋梁の耐荷力の向上により、総重量最大25tの車両の自由走行が可能になります。

【車両の大型化に対応した道路整備のイメージ】



資料：国土交通省

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
環状7号線	大田区平和島～大森本町	橋梁補強工事	1.4	H18年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 都大橋の補強完了

物流ボトルネックの解消事業として、平成17年度には、新荒川大橋、都大橋、田島橋の3橋の補強工事が実施されました。

このうち、環状7号線大田区平和島に位置する都大橋（橋長＝約430m）では、補強工事が完了しました。



<資料：東京都>

## 今後の主な取組み

### 新荒川大橋耐荷事業

車両制限令改正(平成5年11月)など、物流の効率化を図るため車両の大型化が進む中、既設橋梁の中にはこれに対応できておらず、物流の妨げとなっている箇所があります。

これらを解消し、広域的な物流ネットワークを形成するため、国道122号北区岩淵町に位置する新荒川大橋においては、耐荷力の向上を目的とした桁補強等の耐荷対策を進めており、平成18年度までに完了する予定です。



【施工前】



【施工後】



<資料：東京都>



# 目標 沿道環境を改善するみちづくり

## 目標の背景

- ・都内の道路の沿道環境は、道路ネットワークが不十分なため、都心への交通の集中や渋滞による大気汚染や騒音が発生し、快適な状況ではありません。

## みちづくりの目標とアウトカム指標

### 目標 - 1 沿道環境を改善する

集中的な渋滞対策などの即効性のある対策から、道路ネットワークの整備など抜本的な対策を総合的に進め、大気汚染物質の発生を削減します。

低騒音舗装などにより沿道環境を改善します。

アウトカム指標 「NO<sub>2</sub>・SPM環境基準達成率」

アウトカム指標 「騒音対策延長」

### 目標 - 2 うるおいのある沿道環境を創出する

高木、中木、生垣などを配置した環境施設帯や緑化道路の整備等を進め、良好な生活環境を創造します。

アウトカム指標 「道路緑地面積」

## アウトカム指標の実績値と目標の達成状況

アウトカム指標		15年度	16年度	17年度	達成状況	18年度
NO <sub>2</sub> 環境基準達成率	目標値	72	81	81	未達成	83
	% 実績値	78	77	79		-
SPM環境基準達成率	目標値	33	42	99	目標達成	100
	% 実績値	35	99	100		-
騒音対策延長	目標値	471	513	562	目標達成	617
	km 実績値	470	538	609		-
道路緑地面積	目標値	234	242	243	未達成	245
	万m <sup>2</sup> 実績値	237	238	240		-

## 目標の達成度の評価

### 目標 - 1

NO<sub>2</sub>環境基準達成率は、昨年度より環境基準達成局数は増加したものの、目標値には至りませんでした。

SPM環境基準達成率は、ディーゼル車規制の効果等により、目標値を達成しました。

騒音対策延長は、一般国道（一般国道1号、6号、16号、20号等）や都道において低騒音舗装化が進んだことにより、目標値を達成しました。

### 目標 - 2

道路緑地面積は、都道における緑地の整備は前年度以上に進められたものの、目標値を達成できませんでした。

## 指標の選定理由と定義

### アウトカム指標 「NO<sub>2</sub>・SPM環境基準達成率」について

#### 選定理由

平成16年度の環境省の大気汚染状況調査によれば、1日平均値の年間98%値(NO<sub>2</sub>濃度)の上位測定局(自動車排出ガス測定局)の多くは、東京都の測定局が占めています。また関東地域で排出される窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)の発生源の51.2%、SPMの発生源の43%が自動車です。

都民の8割以上が「大気汚染の状況が悪い」、9割以上が「大気汚染の主な原因が自動車からの排出ガスである」と感じています。

このため、NO<sub>2</sub>とSPMの環境基準の達成率を指標とします。

#### 定義

東京都設置の大気汚染常時測定局のうち、NO<sub>2</sub>およびSPMの環境基準を満たしている局数の割合を表します。

NO<sub>2</sub>環境基準達成率 = NO<sub>2</sub>環境基準達成局数 / 大気汚染常時測定局

SPM環境基準達成率 = SPM環境基準達成局数 / 大気汚染常時測定局



#### 指標に使われている大気汚染物質である「NO<sub>2</sub>(窒素酸化物)」「SPM(浮遊粒子状物質)」とは？

**窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>)**

主に物が燃えることで発生し、酸性雨の原因になったり、太陽の光で化学反応を起こし、光化学オキシダントをつくりだします。



**浮遊粒子状物質 (SPM)**

ごくごく小さな粒で、空气中に浮かんでいます。たくさん吸い込むと人の肺や気管に悪い影響を与えます。



都知事のペットボトルで示したディーゼル車排ガス粒子(DPE)もこの仲間です。

## アウトカム指標 「騒音対策延長」について

### 選定理由

都内の幹線道路沿道では、夜間騒音の要請限度超過率は、3割を超えています。

騒音により沿道環境が悪化している区間の改善を図るため、騒音対策延長を指標として採用します。

### 定義

低騒音舗装の道路構造対策を施工した道路延長を表します。

騒音対策延長 = 国道、都道の低騒音舗装の対策をした道路延長



### 自動車騒音の要請限度とは？

要請限度とは、区市町村長が、東京都公安委員会に対して、道路交通法の規制による車両通行の禁止、最高速度の制限、徐行などの措置を要請することのできる基準値で、基本的に昼間（75 dB）、夜間（70 dB）と定められています。音の大きさのめやすは右表を参照して下さい。

音の大きさのめやす

120デシベル	飛行機のエンジン近く
110デシベル	自動車のクラクション(前方2m)
100デシベル	電車の通るときガード下
90デシベル	大声による独唱、騒々しい工場内
80デシベル	地下鉄の車内(窓を開けたとき)・ピアノ
70デシベル	掃除機・騒々しい事務所
60デシベル	普通の会話・チャイム
50デシベル	静かな事務所
40デシベル	深夜の市内・図書館
30デシベル	ささやき声
20デシベル	木の葉のふれあう音

人間の耳で感じる音の大きさは、同じ物理的な強さの音でも、周波数の高低により異なった強さの音に聞こえることがあります。  
そこで、人間の耳に感じる音の大きさに近似させた量を測定しています。測定した数値を騒音レベルといい、単位を「デシベル」が使われます。

〈提供〉東京都環境局

## アウトカム指標 「道路緑地面積」について

### 選定理由

近年の環境問題を取り巻く状況を踏まえ、国土交通省においても平成15年3月「国土交通省環境政策の基本的方向」を策定しています。この中で、生活環境における緑の確保や自然景観等との調和を目指し、「都市内道路緑化率の向上」を目標にあげています。

市街地を通る国道・都道のうち5割は、街路樹のない道路や歩道の狭い道路のため、良好な沿道環境や快適な歩行空間が確保されていません。

良好な生活環境を創造し、快適な歩行者空間を確保するため、道路緑地面積を指標として採用します。

緑はCO<sub>2</sub>を吸収し、地球温暖化を防止する効果もあります。

### 定義

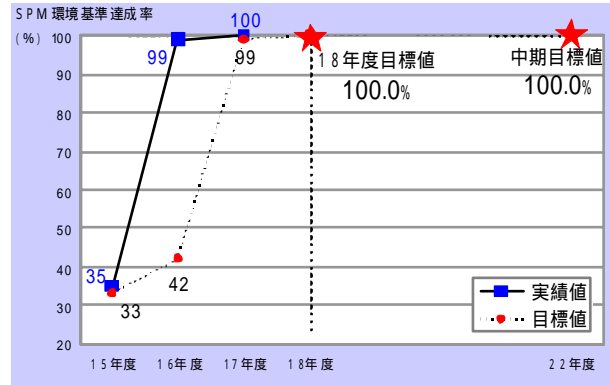
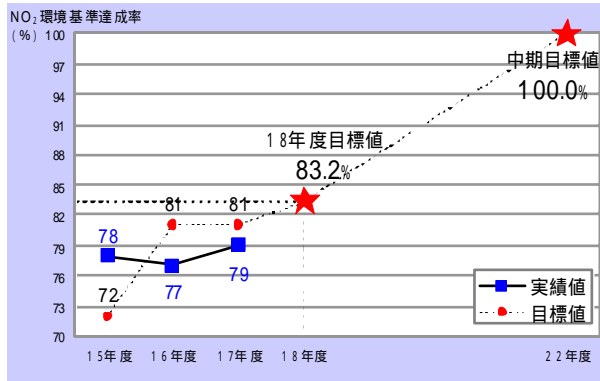
国道と都道の道路内の歩道植樹帯等の緑地面積を表します。

# アウトカム指標 「NO<sub>2</sub>・SPM環境基準達成率」

## 指標の目標値

「NO<sub>2</sub>環境基準達成率」の18年度目標値は、83.2%としました。

「SPM環境基準達成率」の18年度目標値は、100.0%を維持することとしました。



## 課題と施策

沿道環境対策として最も効果的な「自動車単体からの排出量低減」の他に、即効性のある対策から根本的な対策まで総合的に進めます。

### NO<sub>2</sub>・SPMの削減

(1)既存ストックの有効活用

(2)交通需要マネジメントの推進

(3)骨格幹線道路の整備

(4)ボトルネックの解消

## 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道14号	江東区亀戸～江戸川区大杉 (亀戸小松川立体)	道路拡幅	2.5	H21年度 (亀戸地区1.3km)	東京国道事務所 首都国道事務所
一般国道15号	大田区南蒲田～大田区東六郷	南蒲田交差点立体化工事	0.98	H22年立体完成	川崎国道事務所
一般国道16号	町田市鶴間	保土ヶ谷バイパス延伸による立体化工事	2.1	H22年立体化完成	川崎国道事務所
一般国道20号	新宿区新宿～渋谷区代々木 (新宿駅南口地区基盤整備事業)	跨線橋架替, 基盤整備	0.5	H19年度 (跨線橋JR部架替)	東京国道事務所
一般国道254号	文京区小日向～豊島区東池袋 (小日向拡幅)	道路拡幅	1.8	H20年度以降	東京国道事務所
環状6号線	渋谷区松濤～豊島区要町	街路築造	10	H18年度	東京都
常盤台赤羽線	板橋区東新町 - (東上本線第26号踏切)	踏切道内歩道整備	11	H18年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 大和町交差点におけるオープンスペースの整備

板橋区大和町交差点は、一般国道17号（中山道）、主要地方道環状第7号線、首都高速5号池袋線が三層に重なり、1日約24万台の交通量がある交差点で、特に大気汚染濃度が高い地点です。

このため、環境改善対策として平成15年度から大気拡散を促進させ環境改善を図ることを目的に、オープンスペースとして緑地等の整備工事を進め、平成17年3月に供用を開始しました。

平成17年度に、オープンスペース化の効果を事前事後比較及び実測により検証・把握したところ、冬期に多く出現する北西の季節風の流入により、冬季におけるNOx濃度の改善が認められました。



施工前



施工後

資料：東京国道事務所、東京都

## 今後の主な取組み

### 一般国道14号（亀戸小松川立体）

一般国道14号亀戸・小松川地区において、車線部の拡幅と併せて、歩道の広幅員化を図ることにより、沿道環境の改善を図ります。

<標準断面図>

〔亀戸地区・現況〕



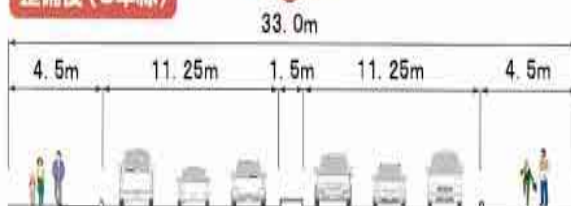
〔亀戸地区・計画〕



〔小松川地区・現況〕



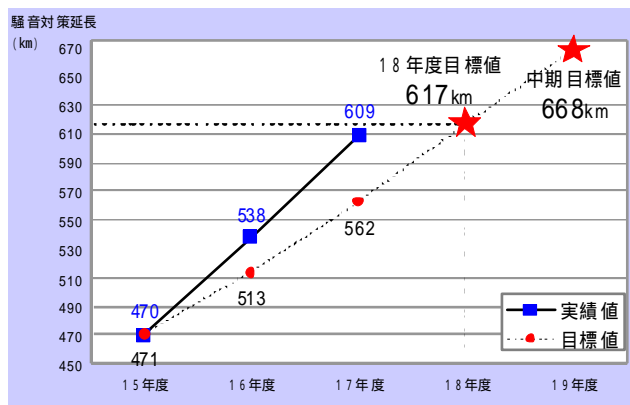
整備後（6車線）



# アウトカム指標 「騒音対策延長」

## 指標の目標値

「騒音対策延長」の18年度目標値は、617kmとしました。



## 課題と施策

沿道騒音が大きい道路について、長期的には道路ネットワークの形成等により交通の分散を図るとともに、早期に道路構造等の改善を進めます。

### 道路構造の改善

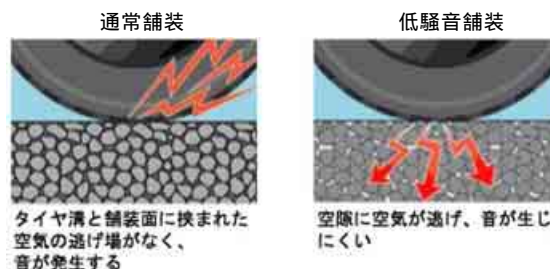
#### (1)低騒音舗装の敷設

#### (2)優先的対策道路区間(重点的な道路交通騒音対策)

### (1) 低騒音舗装の敷設

低騒音舗装は、空隙の非常に多いアスファルト舗装で、空隙に走行時の圧縮された空気を開放することにより、騒音の低減を図るものです。

従来の舗装に比べ5デシベル程度低減を図ることができます。



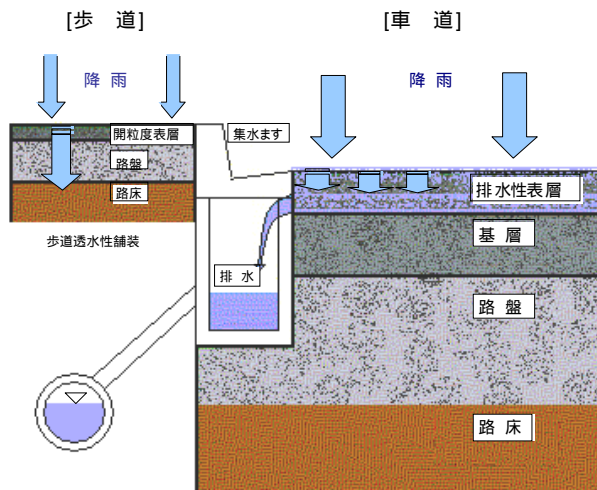
<資料: 東京国道事務所>

低騒音舗装(排水性舗装)は、表層部に空隙のある材料を使用して、雨水を舗装表層部を通して排水する構造を持ちます。

#### 特徴

- ・路面の排水性の向上
- ・騒音低減効果
- ・表層以外は通常舗装と同じ構造
- ・費用は同じ厚さの一般の密粒度舗装に対して約1.2倍(工事費)

#### 低騒音舗装(排水性舗装)の特徴



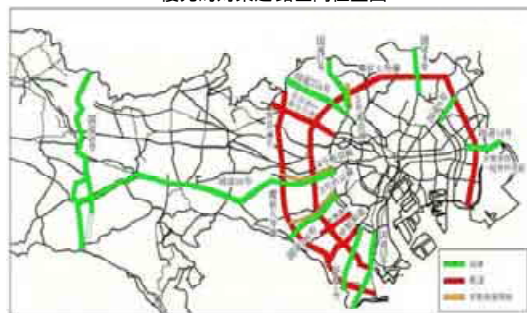
<資料: 東京都>

## (2) 優先的対策道路区間 (重点的な道路交通騒音対策)

都では道路交通騒音の厳しい現状に鑑み、早急に総合的な対策を講ずるべき道路として、優先的対策道路区間を選定しています。

現在、20路線、総延長238.5kmにおいて、各種対策の実施を促進して道路交通騒音の改善に努めています。

< 優先的対策道路区間位置図 >



< 資料：東京都「東京都内における道路沿道の環境対策の基本方針」 >

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道4号	足立区梅田2丁目～島根町1丁目	低騒音舗装	1.3	H19年度	東京国道事務所
一般国道254号	板橋区北町1丁目～北町3丁目	低騒音舗装	1.1	H19年度	東京国道事務所
杉並田無線 (新青梅街道)	練馬区石神井～上石神井	低騒音舗装	1.3	H20年度	東京都
蔵前三ノ輪線 (放射第30号線)	台東区千束～三ノ輪	低騒音舗装	1.3	H20年度	東京都

## 昨年度 (平成17年度) の取組み

### 一般国道254号 (板橋区中丸町～大谷口上町)

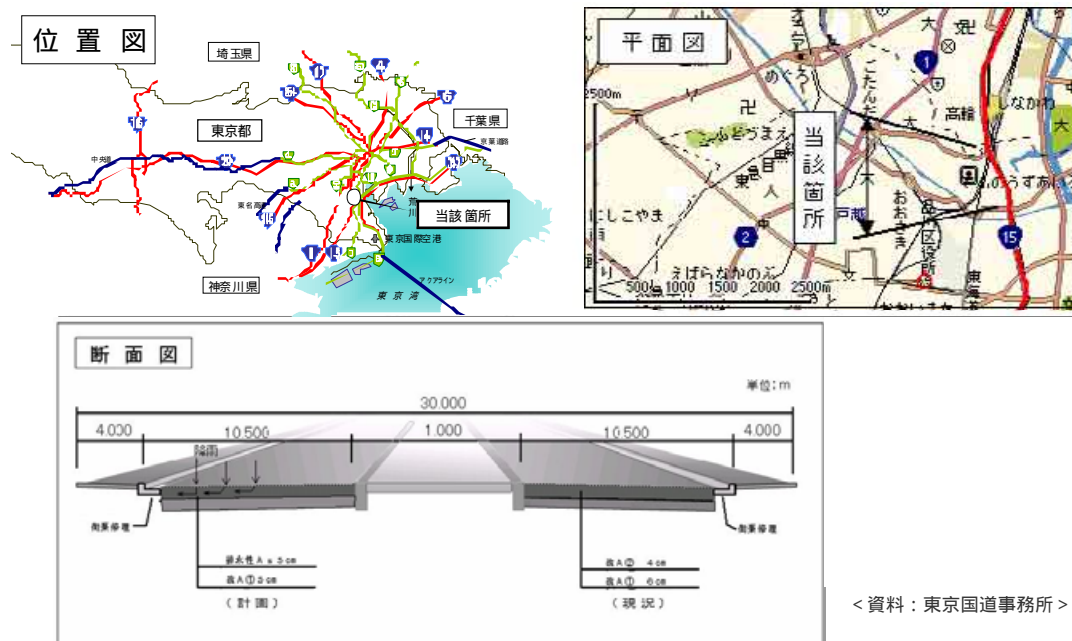
一般国道254号の板橋区中丸町から大谷口上町までの約1.2kmにおいて、低騒音舗装を実施しました。

## 今後の主な取組み

### 一般国道15号 (北品川1丁目低騒音舗装)

低騒音舗装 (排水性舗装) を実施することにより、沿道環境の改善に寄与します。

< 起終点名：品川区北品川4丁目から同区北品川2丁目 延長：L = 0.8km >



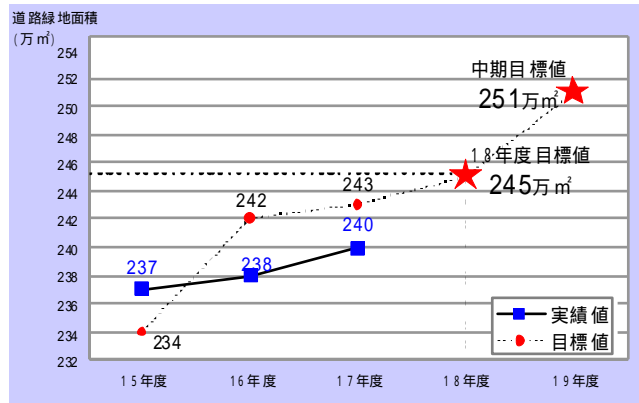
< 資料：東京国道事務所 >



# アウトカム指標 「道路緑地面積」

## 指標の目標値

「道路緑地面積」の18年度目標値は、245万㎡としました。



## 課題と施策

快適な歩行空間を確保し、緑豊かなうらおいのある沿道環境を創出するため、道路緑化や環境施設帯の整備をします。

緑豊かなうらおいのある沿道環境創出

(1)環境施設帯の設置

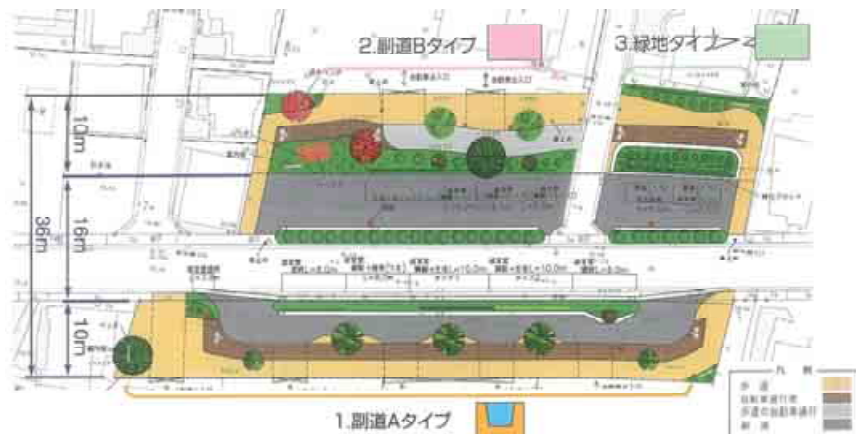
(2)街路樹のある道路の整備

### (1) 環境施設帯の設置

騒音や大気質を改善するため、低騒音効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の整備などを重点的に実施します。

環境施設帯は、沿道と車道の間には緩衝空間を確保するもので、歩道、植栽帯、副道等で構成されます。

< 環境施設帯 参考図 (調布保谷線) >



< 資料：東京都 >

### 主な施策一覧

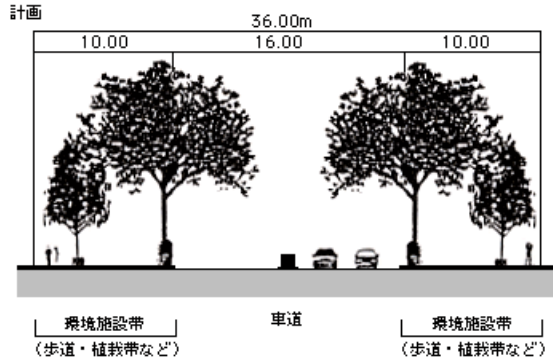
路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道14号	江東区亀戸～江戸川区大杉 (亀戸小松川立体)	道路拡幅	2.5	H21年度 (亀戸地区1.3km)	東京国道事務所 首都国道事務所
調布3・2・6号線	調布市富士見～三鷹市野崎	街路築造	2.2	H20年度	東京都
放射5号線	杉並区久我山2丁目～3丁目	街路整備	1.3	H24年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 調布3・2・6号線（武蔵境通り・環境施設帯整備）

多摩地域を南北に結ぶ主要幹線、調布保谷線の一部として、重点的に整備しています。

沿道環境に配慮した、10mの環境施設帯を設置しています。



<資料:東京都>

## 今後の主な取組み

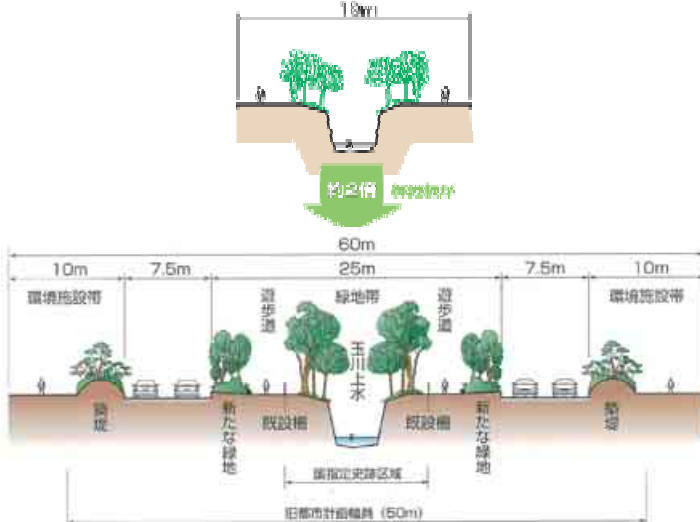
### 放射5号線における環境施設帯の整備

放射第5号線は千代田区麹町一丁目を起点とし、終点の杉並区久我山三丁目に至る全長15.1キロメートルの路線で、三鷹市境の玉川上水を含む1.3キロメートルだけが唯一未整備となっていました。

当該区間については、史跡に指定された玉川上水や沿道環境に配慮するため、都市計画幅員を50メートルから60メートルに変更し、地域住民の声を道づくりに反映するため、住民代表などを含めた協議会を設置しました。

今後も、協議会で具体的な整備内容について検討を進めるとともに、地元の理解と協力を得ながら事業を進めていきます。

### 計画道路沿線の緑地の変化



玉川上水の現況



<資料:東京都>

# 目標 . 安心・安全・生活のみちづくり

## 目標の背景

- ・都内では年間約8万件の死傷事故が発生し、289名が亡くなっています。(平成17年)
- ・高齢化の進展により、平成27年には4人に1人が高齢者になると予測されています。
- ・木造住宅密集地域などの災害に脆弱な地域が存在します。
- ・山間島しょ地域では、幅員狭小箇所や線形不良箇所などにより、円滑な交通が妨げられています。

## みちづくりの目標とアウトカム指標

### 目標 - 1 安全な道路交通を実現する

生活道路の通過交通を減少させ、歩道がある道路を整備して、交通事故を減らします。

アウトカム指標 「道路交通における死傷事故率」

### 目標 - 2 誰もが通りやすい歩行空間を実現する

無電柱化やバリアフリー化を進め、誰もが安心して歩ける歩道を整備します。

アウトカム指標 「歩道のバリアフリー化率」

アウトカム指標 「無電柱化率」

### 目標 - 3 災害に強い安全な市街地を形成する

木造住宅密集地域に延焼遮断帯となる道路を整備し、震災に対する安全性を高めます。

アウトカム指標 「延焼遮断帯となる道路の整備率」

### 目標 - 4 山間島しょ地域の暮らしを支える

山間島しょ地域の道路整備により、アクセス性の向上や事故・災害時の安全性を高めます。

アウトカム指標 「地域の生活拠点に安全に行けない集落数」

## アウトカム指標の実績値と目標の達成状況

アウトカム指標		15年度	16年度	17年度	達成状況	18年度
道路交通における死傷事故率 件/億台キロ	目標値	189	185	184	未達成	181
	実績値	189	190	190		-
歩道のバリアフリー化率 %	目標値	45.4	46.7	64.8	目標達成	71.3
	実績値	43.1	59.9	66.4		-
無電柱化率 %	目標値	27.8	29.3	30.8	目標達成	32.3
	実績値	28.4	29.6	31.2		-
延焼遮断帯となる道路の整備率 %	目標値	49.7	50.9	51.9	未達成	53.4
	実績値	49.7	50.2	51.3		-
地域の生活拠点に安全に行けない集落数 集落	目標値	45	45	45	現状維持	45
	実績値	45	45	45		-

## 目標の達成度の評価

### 目標 - 1

道路交通における死傷事故率は、昨年度より事故件数は減少しましたが、走行台キロも減少したため、死傷事故率の減少にはつながりませんでした。

### 目標 - 2

歩道のバリアフリー化率は、尾竹橋通り（荒川区）や新奥多摩街道（羽村市）、天神山通り（三鷹市）等の整備により、目標を達成しました。

無電柱化率は、環七通り（江戸川区）、永代通り（江東区）、浅草通り（墨田区）等の整備により、目標値を達成しました。

### 目標 - 3

延焼遮断帯となる道路の整備率は、面整備による都市計画道路の整備は進みましたが、その他の都市計画道路の整備延長の伸びが小さかったため、目標の達成には至りませんでした。

### 目標 - 4

地域の生活拠点に安全に行けない集落数は、日原街道における待避所の設置などが行われましたが、生活拠点に安全に行けない集落の解消までには至らず、現状維持となっています。

## 指標の選定理由と定義

### アウトカム指標 「道路交通における死傷事故率」について

#### 選定理由

バランスの取れた道路ネットワークが形成されていないため、街路や生活道路に通過交通が流入し、交通事故を増加させています。歩道がないなど、安心して歩けない幹線道路があります。

道路交通の安全性を確保するため、道路交通における死傷事故率を指標として採用します。

#### 定義

都内の全道路の走行台キロに対する死傷事故件数の割合を表します。

道路交通における死傷事故率 = 事故件数 / 走行台キロ

### アウトカム指標 「歩道のバリアフリー化率」について

#### 選定理由

東京都では、都の管理する道路のバリアフリー化率は高いが、国や市区町村の管理する道路のバリアフリー化が遅れている状況にあります。

主要な旅客施設周辺における主要道路のバリアフリー化率は全国平均以下です。歩くときの安全性やバリアフリーに対する不満が高くなっています。

すべての人が移動しやすく、生活しやすい環境を創出するため、バリアフリー化率を指標として採用します。

#### 定義

バリアフリー法における重点整備地区の特定経路の全延長に対するバリアフリー化済み延長の割合を表します。

歩道のバリアフリー化率 = バリアフリー化された道路延長

/ 主要な旅客施設周辺における主要道路(国道、都道)の全延長

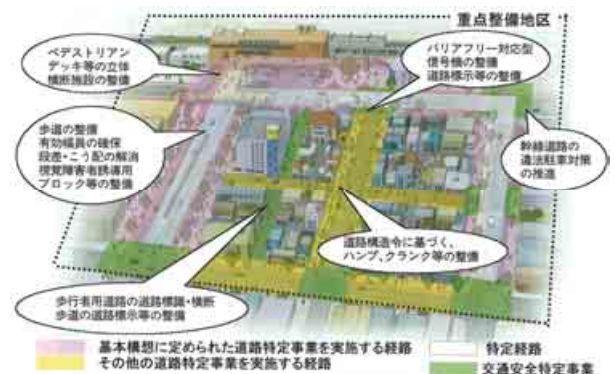


#### 重点整備地区とは？

バリアフリー法に基づき、市区町村が設定する一定規模以上の駅等の旅客施設を中心とした地区で、旅客施設や道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する基本的な計画を作成することが出来る地区です。

#### 特定経路とは？

移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設と特定旅客施設との間の経路のことを言います。



<資料：財団法人 国土技術研究センター  
「道路の移動円滑化整備ガイドライン」>

## アウトカム指標 「無電柱化率」について

### 選定理由

東京区部の電線地中化は、世界の主要都市と比較して低い水準となっています。

通しやすい歩道空間の確保や都市景観・防災性の向上を示す指標として、無電柱化率を採用します。

### 定義

国道・都道の電線類地中化計画延長に対する電線類地中化済み延長の割合を表します。

無電柱化率 = 電線類地中化済み延長 / 電線類地中化計画延長

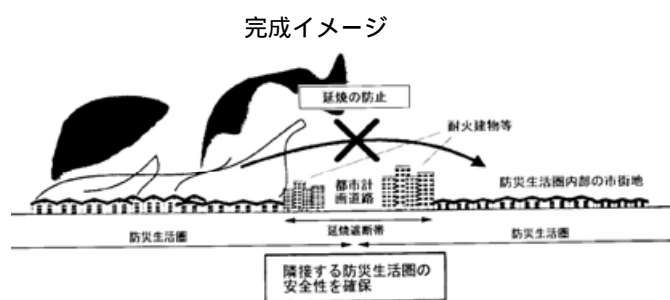
## アウトカム指標 「延焼遮断帯となる道路の整備率」について

### 選定理由

大地震が発生した場合、道路整備の進んでいない、延焼の危険性の高い木造住宅密集地域では、大規模な延焼等により多くの都民の生命と財産が失われるおそれがあります。

震災による輸送機能の低下などにより復旧活動が妨げられるおそれがあります。

木造住宅密集地域等における震災に対する安全性を示す指標として、延焼遮断帯となる道路の整備率を採用します。



### 定義

延焼遮断帯となる都市計画道路の計画延長に対する完成延長の割合を表します。

延焼遮断帯となる道路の整備率

= 延焼遮断帯となる都市計画道路の完成延長 / 延焼遮断帯となる都市計画道路の計画延長

## アウトカム指標 「地域の生活拠点に安全に行けない集落数」について

### 選定理由

都道の約 2,000km のうち、バスなどの大型車のすれ違いが困難な幅員 5.5m 未満の道路が約 180km あるほか、線形不良区間や落石危険箇所、異常降雨時に通行止めになる区間もあるなど、地域の生活を十分に支えきれていません。

交通手段が道路に限定されている山間島しょ部の人々の日常の移動のしやすさを示す指標として、地域の生活拠点に安全に行けない集落数を採用します。

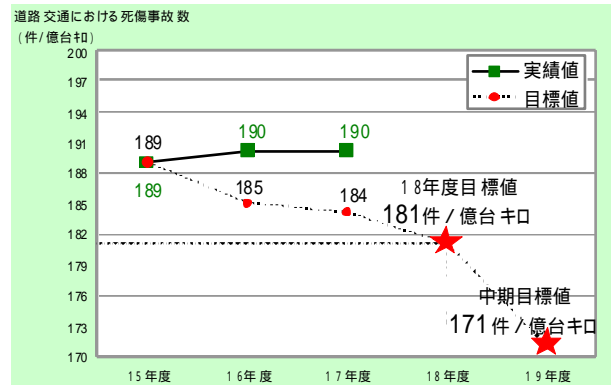
### 定義

地域の生活拠点や主要な駅・港と、地域の実情を踏まえた一定の水準の道路で今後結ばなければならない集落数を表します。

# アウトカム指標 「道路交通における死傷事故率」

## 指標の目標値

「道路交通における死傷事故率」の18年度目標値は、181件/億台キロとしました。



## 課題と施策

安全な道路にするために、道路ネットワークの整備を進め、街路や生活道路への通過交通を減らし、歩道の整備等を進めます。

### 安心して歩ける道路の整備

(1)首都圏3環状道路の整備

(2)骨格幹線道路の整備

(3)ボトルネックの解消

(4)あんしん歩行エリア形成事業

### (4) あんしん歩行エリア形成事業

東京都では、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区26箇所を「あんしん歩行エリア」と指定して、下に示すような対策を行います。

**■歩行空間の整備**

- 路側帯の拡幅
- 歩道、自転車道、幅の広い歩道、歩車共存道路の整備
- 段差・勾配の解消、電線類の地中化

**■歩行者・自転車を優先するゾーンの形成**

- 最高速度規制
- 歩行者自転車用道路の規制
- ハンパの設置

**■信号機等の整備**

- 交通量等の情報を基に、信号機を制御
- LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
- 高輝度・自発光式道路標識等の設置

**■交差点の改良**

- 右折車線の設置
- 変形交差点の改良
- 駐車スペースの確保
- 違法駐車取締り

< 資料：東京都 >

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
首都圏中央連絡自動車道	あきる野 IC ~ 八王子 JCT	自動車専用道路整備	9.6	H19年6月 (目標宣言プロジェクト)	相武国道事務所 中日本高速道路株式会社
台東鳩ヶ谷線、駒込宮地線	荒川区東日暮里	歩道改良、道路標識整備	0.17	H17~19年度	東京都
一般国道14号	江東区亀戸~江戸川区大杉 (亀戸小松川立体)	道路拡幅	2.5	H21年度(亀戸地区1.3km)	東京国道事務所 首都国道事務所
一般国道20号	新宿区新宿~渋谷区代々木 (新宿駅南口地区基盤整備事業)	跨線橋架替、基盤整備	0.5	H19年度(跨線橋JR部架替)	東京国道事務所
一般国道254号	文京区小日向~豊島区東池袋 (小日向拡幅)	道路拡幅	1.8	H20年度以降	東京国道事務所
境調布線	三鷹市大沢1丁目~5丁目	自転車歩行者道整備	0.2	H21年度	東京都
あんしん歩行エリア	文京区千駄木3.4.5丁目地区	歩道改良、道路標識整備など	-	H18年度	文京区

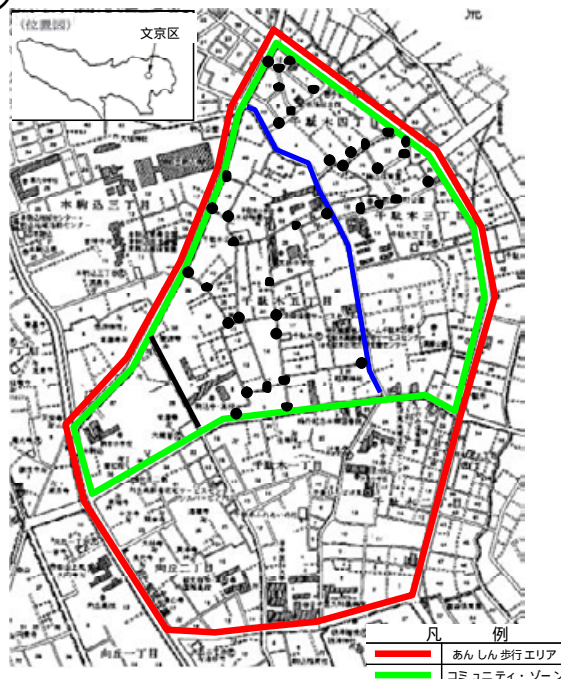
## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 千駄木三・四・五丁目地区

千駄木三・四・五丁目地区は、四方を幹線道路に囲まれており、地区内の道路のほとんどが狭隘な道路である。しかし、幹線道路からの通過交通が多く、地域住民から道路環境の改善が強く求められています。

このため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備による歩行者事故対策を行い、事故発生を予防する

当地区では、平成15～19年の5年間に台形ハンプの設置、カラー舗装、シンボル標識の設置、すべり止め舗装、自発光鉢の設置の整備を行い、事故発生を予防します。

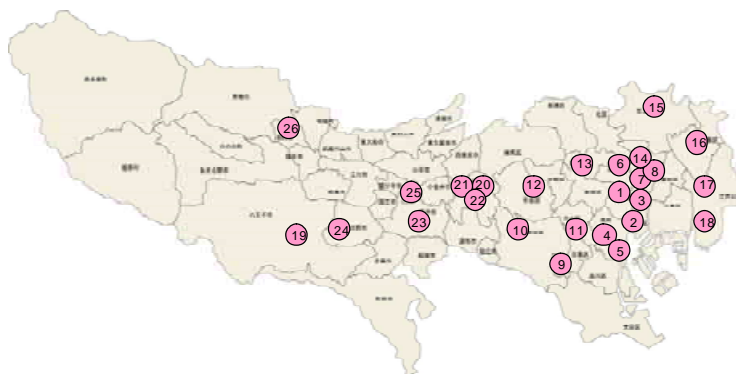


<資料:文京区>

## 今後の主な取組み

### 都内のあんしん歩行エリア指定状況

都内では26箇所を「あんしん歩行エリア」に指定し、整備を進めています。



区市町村名	地区名	区市町村名	地区名
1 千代田区	徳川 15地区 船場 16地区 内神田地区	14 荒川区	白鳥堂地区
2 中央区	銀座地区	15 足立区	竹の塚地区
3 中央区	日本橋地区	16 葛飾区	青戸地区
4 港区	白金・三田・芝浦地区	17 江戸川区	中央地区
5 港区	海岸・港南地区	18 江戸川区	葛西地区
6 文京区	千駄木三・四・五丁目地区	19 八王子市	20八王子駅・東五八王子駅周辺地区
7 台東区	上野地区	20 武蔵野市	吉祥寺地区
8 台東区	浅草地区	21 三鷹市	三鷹地区
9 目黒区	八雲地区	22 三鷹市	上通台・下通台地区
10 世田谷区	芦花公園地区	23 府中市	府中駅北側地区
11 渋谷区	宇田川地区	24 日野市	豊田駅北地区
12 杉並区	高円寺・阿佐谷地区	25 国分寺市	東部地区
13 豊島区	池袋駅周辺地区	26 羽村市	羽村・小作駅周辺地区

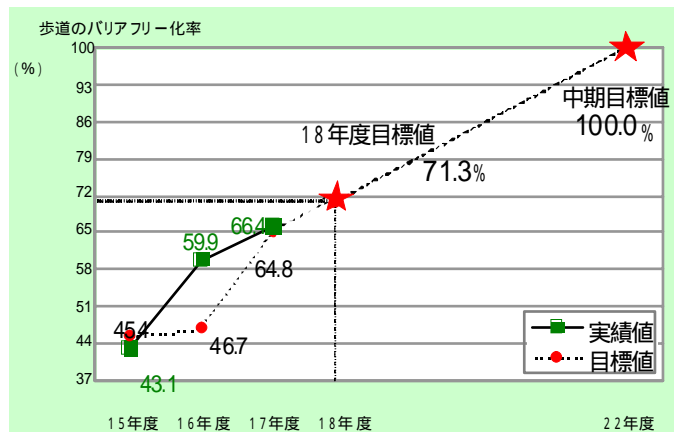
<資料:東京都>



# アウトカム指標 「歩道のバリアフリー化率」

## 指標の目標値

「歩道のバリアフリー化率」の18年度目標値は、71.3%としました。



## 課題と施策

歩道をバリアフリー化し、誰もが安心して歩けるゆとりある空間を提供します。

誰もが安心して歩けるゆとりある空間の提供

(1)歩道のバリアフリー化

### (1) 歩道のバリアフリー化

歩道の段差改善によるつまづきの減少、勾配の改善による平坦で歩きやすい歩道等、バリアフリー化を行うことで、すべての人が快適に通行することができます。

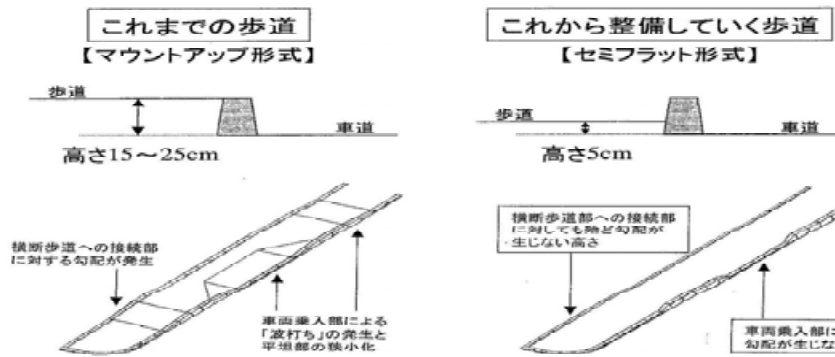
<日暮里駅前>



段差を改善し、歩きやすい歩道にしました。

<資料：東京都>

### 歩きやすい歩道整備(セミフラット歩道)



<資料：国土交通省 道路局 記者発表資料(2005.2.3)資料1>

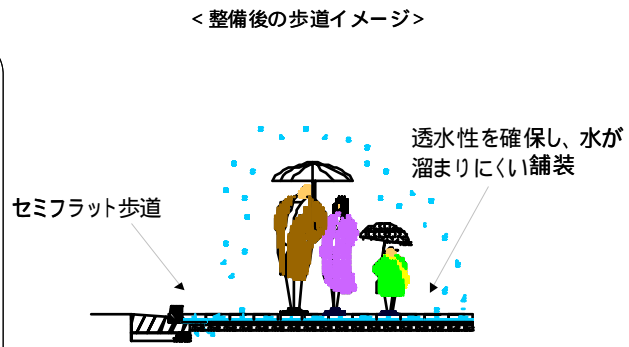
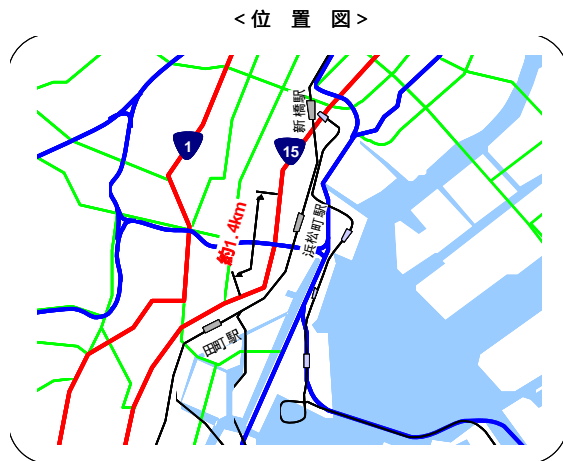
### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道15号	港区浜松町1丁目~港区芝4丁目	舗装修繕	1.4	H18年度	東京国道事務所
福生青梅線	羽村市栄町	自転車歩行者道整備	1.6	H21年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 一般国道15号（港区浜松町1丁目～芝4丁目）

一般国道15号の港区浜松町1丁目～芝4丁目までの約1400mにおいて、歩道舗装の美装化に合わせ、バリアフリー化を進めています。

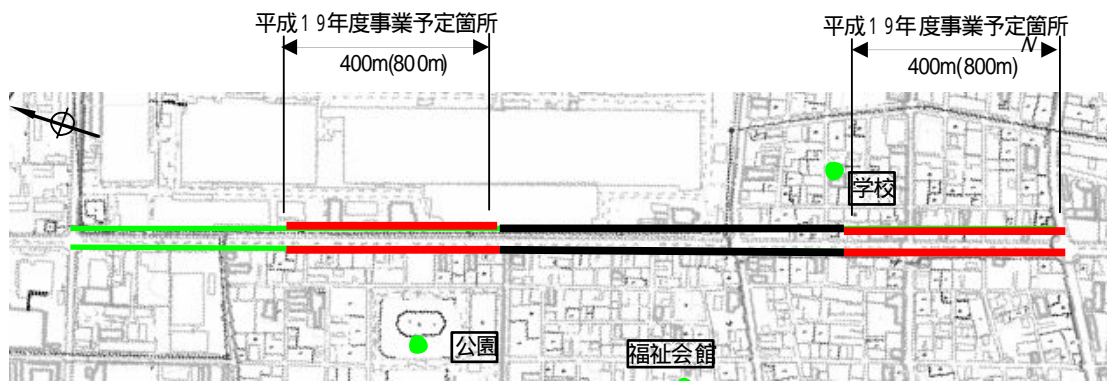


<資料：東京国道事務所>

## 今後の主な取組み

### 一般都道福生青梅線（羽村市栄町）

福生青梅線は、平成14年11月に羽村市が策定した、交通バリアフリー法に基づく基本構想における特定経路に指定されています。周辺には一日約3万人が乗降する羽村駅と小作駅があり、駅間を東西に結ぶ地域のネットワーク道路として歩行空間のバリアフリー化が求められています。

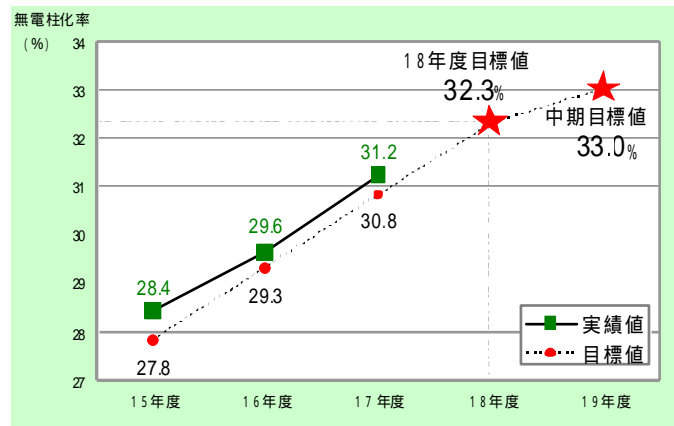


<資料：東京都>

# アウトカム指標 「無電柱化率」

## 指標の目標値

「無電柱化率」の18年度目標値は、32.3%としました。



## 課題と施策

電線類を地中化して、誰もが安心して歩けるゆとりある空間を提供します。

誰もが安心して歩けるゆとりある空間の提供

(1)電線類の地中化

### (1) 電線類の地中化

多くの人びとが暮らし、経済活動を行っている都市では、景観上の問題からだけではなく、防災上の観点からも電線類の地中化の推進が求められます。

災害時における交通の確保などの観点から、東京都の地域防災計画において、緊急交通路として位置づけられている環状第7号線などについて電線類の地中化を行う必要があります。

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道4号	足立区千住橋戸町～足立区千住大川町	電線共同溝	1.65	H18年度	東京国道事務所
一般国道17号	板橋区志村1丁目～板橋区坂下2丁目	電線共同溝	0.93	H19年度	東京国道事務所
一般国道17号	板橋区坂下2丁目～板橋区舟渡3丁目	電線共同溝	1.19	H20年度	東京国道事務所
環状7号線	世田谷区代田3丁目	電線共同溝	2.7	H20年度	東京都

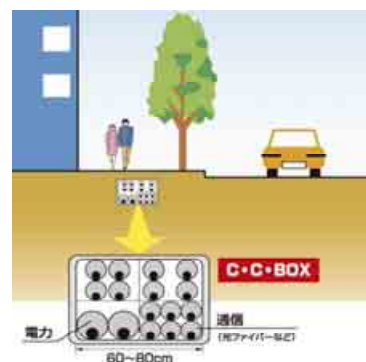
## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 東京都八王子市内における電線共同溝事業

平成16年度から都市景観だけでなく防災対策等から無電柱化を推進するため、さらにコスト縮減を図った浅層埋設への取り組みやバイパス事業及びバリアフリー事業などと同時に整備推進するものです。

平成17年度は、国道16号及び国道20号の八王子地区において整備の促進を図りました。

<電線共同溝の断面イメージ>



国道16号 八王子市北野町

<資料:相武国道事務所>

## 今後の主な取組み

### 環状7号線での無電柱化の推進

今後は、災害時における交通の確保などの観点から、東京都の地域防災計画において、緊急交通路として位置づけられている環状7号線は無電柱化する必要があります。震災などの災害時には、環状7号線の内側に向かう車両は通行が制限され、緊急物資輸送路として位置づけることになったことから、電柱が倒壊して、ライフラインを遮断しないように、無電柱化を重点的に進めることになりました。

<環状7号線無電柱化のイメージ>

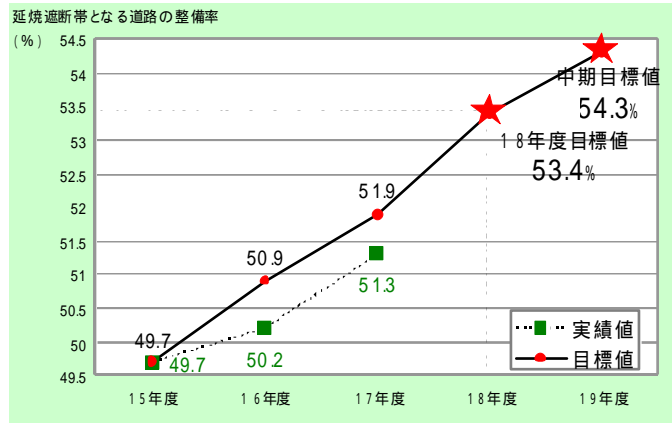


<資料:東京都>

# アウトカム指標 「延焼遮断帯となる道路の整備率」

## 指標の目標値

「延焼遮断帯となる道路の整備率」の18年度目標値は、53.4%としました。



## 課題と施策

道路整備により、沿道地域に民間建築活動が誘発され、地域の生活拠点となる軸が形成されるとともに、不燃化が進み、安全性が高まります。

また、震災時の安全な避難と応急対応に必要な緊急車両の通行を確保する緊急交通路を優先して、橋梁などの耐震対策を進めます。

### 災害に強い安全な市街地の形成

(1)骨格幹線道路の整備

(2)地域幹線道路の整備

(3)橋梁の耐震補強

### 橋梁の耐震補強

阪神・淡路大震災では、橋梁等の都市施設に大きな被害が発生したことから、緊急交通路等にある橋梁に対し、災害時の応急対策活動が効率よく円滑に行えるように、優先的に耐震補強を実施しています。

### 延焼遮断帯の形成

延焼遮断帯の整備イメージ



<資料：東京都都市整備局「防災都市づくり推進計画」（平成16年3月）>

### 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
一般国道 14号	江東区亀戸～江戸川区大杉 (亀戸小松川立体)	道路拡幅	2.5	H21年度 (亀戸地区 1.3km)	東京国道事務所 首都国道事務所
一般国道 20号	新宿区新宿～渋谷区代々木 (新宿駅南口地区基盤整備事業)	跨線橋架替, 基盤整備	0.5	H19年度 (跨線橋 JR 部架替)	東京国道事務所
一般国道 254号	文京区小日向～豊島区東池袋 (小日向拡幅)	道路拡幅	1.8	H20年度以降	東京国道事務所
補助 81号線	豊島区東池袋4丁目～南池袋2丁目	街路整備	0.9	H21年度(一部 23年度)	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 環状第6号線（山手通り）

本路線は、「防災都市づくり推進計画」の中で骨格防災軸の優先路線に位置づけられています。本路線の一部区間で整備が完了し、延焼遮断帯の形成が進んでいます。



<資料：東京都>

## 今後の主な取組み

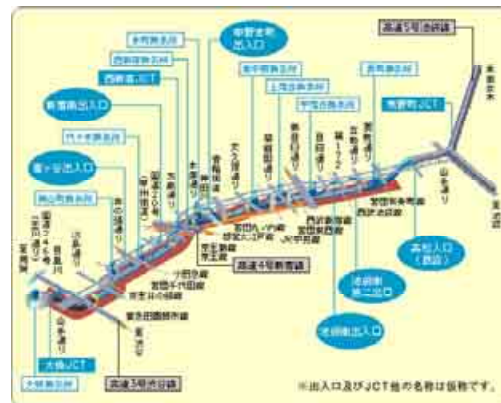
### 環状第6号線（山手通り）の整備

高速道路との一体的な整備により、渋谷区松涛二丁目～豊島区要町一丁目までの8.8kmを拡幅を行います。

<整備イメージ>



<整備区間>



<資料：首都高速道路株式会社>

### 橋梁の耐震補強

兵庫県南部地震と同様の地震規模に対し、損害を受ける危険性の高い橋梁について補強を推進しています。



鋼板巻き立てによる橋脚補強

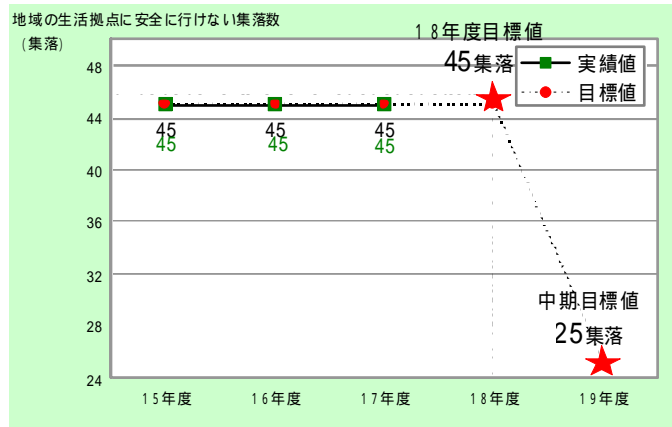
<資料：相武国道事務所>

国道20号 日野橋

# アウトカム指標 「地域の生活拠点に安全に行けない集落数」

## 指標の目標値

「地域の生活拠点に安全に行けない集落数」の18年度目標値は、45集落としました。



## 課題と施策

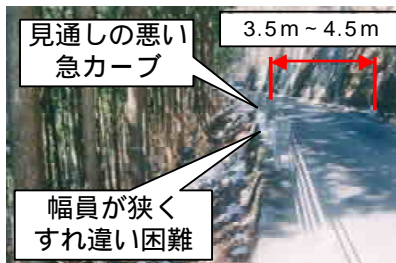
山間島しょ地域においては地域の実情に応じた道路整備を進め、交通機能の確保を図り、地域交流を活性化して生活を支え、災害にも強い道路により地域の防災性も高めます。

生活を支え、災害にも強い道路の形成

山間島しょ地域の振興を図る道路の整備

### すれ違い困難箇所の解消

<一般都道日原鍾乳洞線>



<資料：東京都>

### 落石による通行遮断の防止

<八丈島汐間洞輪沢港線末吉>



<資料：東京都>

## 主な施策一覧

路線名	事業箇所	事業内容	延長(km)	完了予定	事業主体
八王子五日市線	あきる野市五日市	すれ違い困難箇所の解消	0.3	H19年度	東京都

## 昨年度（平成17年度）の取組み

### 一般都道日原鍾乳洞線（日原街道）

奥多摩の代表的な観光スポットである日原鍾乳洞へ通じる観光道路であるとともに、沿道住民の生活を守る唯一の道路でもあります。

これまでに13箇所の待避所を設置し、今後更に3箇所の設置を予定しています。

< 現況写真 >



< 資料: 東京都 >

## 今後の主な取組み

### 主要地方道八王子五日市線（秋川街道）

権田トンネル北側から、桧原街道の東町交差点までの約320mにおいて、歩道のない幅員5mの道路を、両側歩道で片側1車線の道路に拡幅する道路整備事業で、これにより当該地域の生活拠点への安全な経路が確保されます。

< 整備位置図 >



< 現況写真 >



< 整備計画図 >



< 資料: 東京都 >