

# 「平成15年度 東京都 みちづくりアウトカムプラン」



# 目次

アウトカムプランの目的	2
・都市を再生し活力を与えるみちづくり	7
1．平均旅行速度・渋滞損失時間	8
2．規格の高い道路を使う割合	16
3．都心部の街路整備による沿道利用の高度化率	20
4．25t車ネットワークの整備延長	25
・沿道環境を改善するみちづくり	28
5．NO <sub>2</sub> ・SPM環境基準達成率	29
6．騒音対策延長	31
7．道路緑地面積	33
・安心・安全・生活のみちづくり	36
8．道路交通における死傷事故率	37
9．歩道のバリアフリー化率	39
10．無電柱化率	41
11．延焼遮断帯となる道路の整備率	43
12．地域の生活拠点に安全に行けない集落の解消数	46

# 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、日本道路公団、首都高速道路公団は、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成果主義を導入するため、「みちづくりアウトカムプラン」を策定しました。

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のアウトカム指標と、その年度末目標と中期目標を定めました。

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作ります。

- ・毎年、年度末のアウトカム指標の数値目標を示します。
- ・一年後にその達成度を測定し公表します。
- ・達成度を今後の事業に反映させ、道路整備の効率化・重点化に努めます。

# 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

1. 渋滞のない交通環境を実現する

平均旅行速度・渋滞時間損失

2. 都市の連携をすすめる

規格の高い道路を使う割合

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

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

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

2. うるおい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

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

2. 誰もが通り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

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

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の解消数

# 目標 都市を再生し活力を与えるみちづくり

## アウトカム指標

## 今年度の主な効果の出る取組み

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

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H24年)
20km/h	20.5km/h	25km/h
369百万人時	348百万人時	214百万人時

湾岸道路と環七通りの立体交差化  
 荒川の清砂大橋の開通  
 一般国道20号線日野バイパスの整備  
(中央道国立府中IC～石田大橋間約1.3Km暫定2車線供用)  
 (速度調査の実施)

等

2. 都市の連携をすすめる

規格の高い道路を使う割合

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
15.5%	15.7%	16.6%

圏央道あきる野ICまで延伸

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

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
15.3%	15.7%	17.4%

目黒通り(港区白金)街路整備等

4. 物流を支える

25t車ネットワークの整備延長

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
785km	793km	945km

環8三本杉陸橋の耐荷力向上による  
 環8(甲州街道～玉川通り)の  
 25tトラックの走行指定

# 目標 沿道環境を改善するみちづくり

	アウトカム指標			今年度の主な効果の出る取組み
1.沿道環境を改善する	NO <sub>2</sub> ・SPM環境基準達成率			骨格幹線の整備やボトルネックの解消による渋滞緩和対策
	現況(H14年)	目標(H15年)	目標(H 年)	
	NO <sub>2</sub> 68% SPM 23%	NO <sub>2</sub> % SPM %	NO <sub>2</sub> % SPM %	
	東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画が策定された後に、その達成を目標とする。			
2.うるおいある沿道環境を創出する	騒音対策延長			環八通り整備 国道1号大田区南馬込地区、池上地区、 国道15号中央区銀座地区整備 等
	現況(H14年)	目標(H15年)	目標(H19年)	
	414km	471km	643km	
	道路緑地面積			道路整備などによる植栽帯の整備 (東京ドーム約1個分 (約4万7千m <sup>2</sup> )の緑を創出)
現況(H14年)	目標(H15年)	目標(H19年)		
229万m <sup>2</sup>	234万m <sup>2</sup>	255万m <sup>2</sup>		

# 目標 安心・安全・生活のみちづくり

## アウトカム指標

## 今年度の主な効果の出る取組み

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

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
193 件/億台キロ	189 件/億台キロ	174 件/億台キロ

生活道路の通過交通の減少に寄与する  
幹線道路の整備

2.誰もが通り  
やすい歩道空間  
を実現する

歩道のバリアフリー化率

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H22年)
41.8%	45.4%	100%

国道15号港区港南、国道17号板橋区  
大和町、京王線世田谷代田駅付近の環七  
通りの無電柱化等

無電柱化率

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
26.8%	27.8%	32.1%

補助54号線（世田谷区千歳台）の街路  
整備等

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

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
49.1%	49.7%	54.3%

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の解消数

現況 (H14年)	目標 (H15年)	目標 (H19年)
48集落	45集落	半減

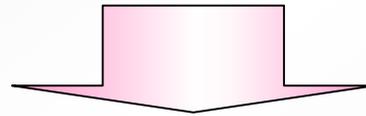
父島循環線の整備等

# 都市を再生し活力を与えるみちづくり

東京では、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、道路があるべき姿ではありません。

また、踏切や橋梁などのボトルネックが渋滞を増長し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ていない一因となっています。



- ・ 道路整備により、今後10年間で平均旅行速度を20kmから25km/hに向上し、高コスト構造を是正します。
- ・ 3環状道路等を整備し、東京圏の連携を強化と、都市内の渋滞解消や沿道環境の改善を図ります。
- ・ 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。
- ・ 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。

## 1. 指標の選定理由

東京の平均旅行速度は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、東京の魅力を低下させる要因の一位が「車の渋滞がひどいこと」で、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。

## 2. 指標の定義

平均旅行速度は、一般都道以上の道路での混雑時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用時間と実際の所用時間の差を表します。

## 3. 指標の現況値と目標値



今後、平均旅行速度と渋滞損失時間の効率的な収集体制を整えます。

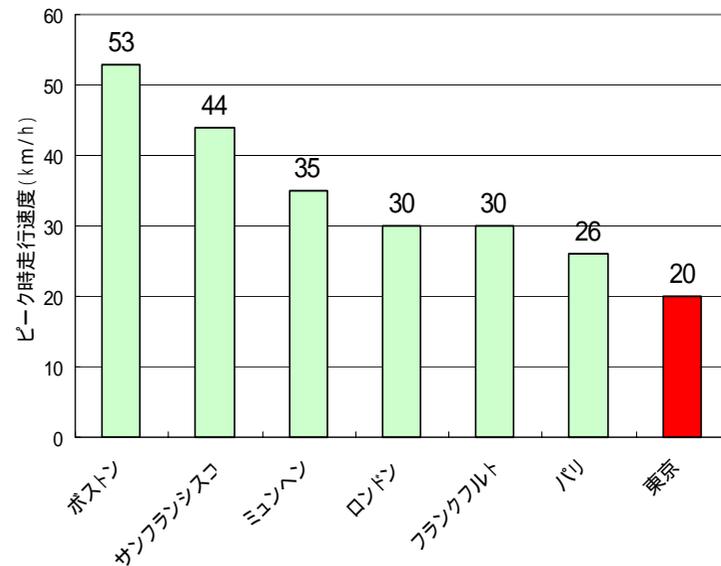
現況 (H14年) は直近の測定値もしくは平成11年度道路交通センサスによります。

4. 現状と問題点

過度に集中する自動車交通や通過交通による渋滞が、高コスト構造を招き、国際競争力を低下させています。

欧米の主要都市の混雑時旅行速度は、30km/h以上と  
なっていますが、東京都は20km/hと道路交通サービ  
スが劣っています。

主要都市の混雑時旅行速度



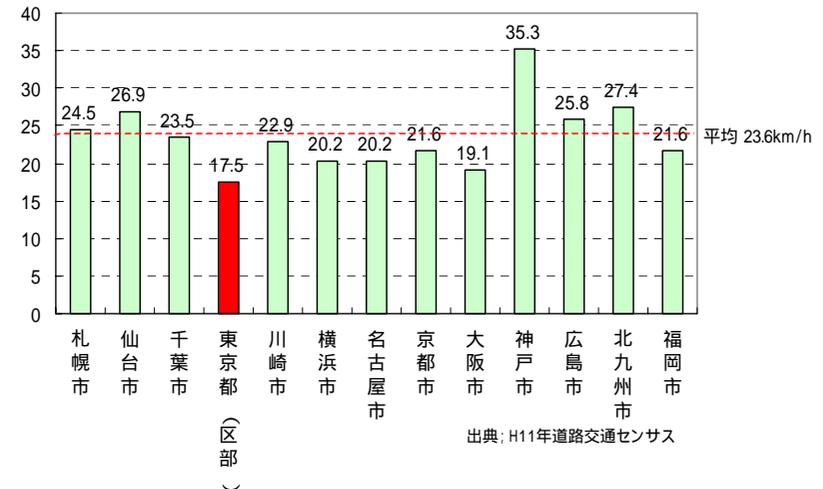
出典: 国土交通省: H11 道路交通センサス  
 Bushell, C. (ed.) (1995) Jane's urban transport systems 1995-1996. London  
 INSEE (1996) Annuaire Statistique de la France 1996. INSEE PARIS  
 Kenworthy, J. R. & Laube, F. B. (1999) An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities 1960-1990. University Press of Colorado  
 Statistisches Bundesamt (1996) Statistisches Bundesamt Germany  
 UN Demographic Yearbook 1992. UN New York  
 US Census Bureau (1997) Statistical Abstract of the United States 1996. US Census Bureau Washington DC

アンケートによると東京の魅力を低下させる要因の第一位

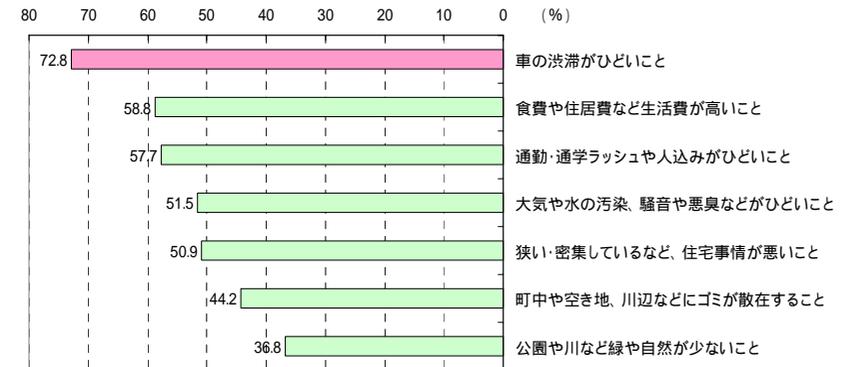
に「車の渋滞がひどいこと」が挙がっています。

13大都市の混雑時旅行速度の比較を行うと、東京都  
(区部) が最も低く神戸市の1/2程度となっています。

(km/h) 平成11年度混雑時旅行速度(平日)



東京の魅力を低下させる要因



< 出典: 首都圏と東京に関する世論調査(東京都生活文化局H14.1) >



5. 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が必要です。

(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。

(2) 骨格幹線道路の整備

今後10年間で、区部でおよそ90km、多摩でおよそ80kmを整備し、骨格幹線道路を約75%完成させます。

環状第8号線、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。

骨格幹線道路の整備状況



凡例	
— (solid black line)	完成
- - - (dotted black line)	概成
— (solid red line)	事業中
— (solid yellow line)	未着手

平成15年3月現在

## 5. 課題と施策

## (3) ボトルネックの解消

## 【ボトルネック踏切の解消】

平成19年度までに、JR中央線、京急本線・空港線の連続立体交差事業等により、ボトルネック踏切を360箇所（平成11年度調査）から326箇所に削減します。

## 【ボトルネック橋梁の解消】

多摩南北道路の多摩川原橋、多摩大橋や大師橋などボトルネックとなっている橋の拡幅・架替を行います。

## 【ボトルネック交差点の解消】

国道15号蒲田立体交差など、立体交差化を進めます。

交差点すいすいプランにより、混雑路線の交差点を連続的に拡幅し、右折レーンを設置することにより平成18年度までに100箇所の交差点を改良します。（平成15年3月末現在61箇所が完成又は、一部完成）

## 【料金所渋滞の解消】

E T Cの普及等により料金所での渋滞を解消します。

## 【首都高速のボトルネック解消】

新木場・辰巳ジャンクション間改良等により首都高速の渋滞を解消します。

## (4) 新交通の整備

公共交通を利用して人々が円滑に移動できるよう、ゆりかもめや日暮里・舎人線を整備します。



5. 課題と施策

(5) 既存ストックの有効活用

【交差点の渋滞解消】

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た対策を実施します。

【バスによる渋滞の解消】

バス停スムーズプランにより、路線バスが停留所に停車することにより発生する交通渋滞を解消するため、概ね7年間で100箇所のバスベイを設置します。

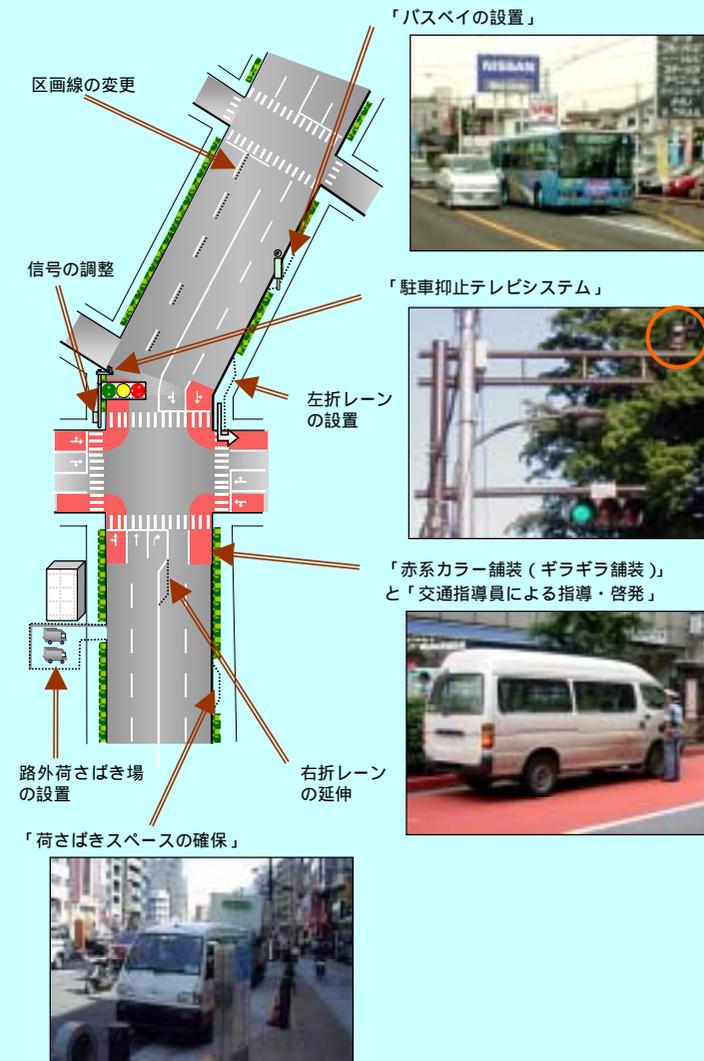
整備前



整備後



対策のイメージ図





## 6. 今年度の主な効果の出る取組み

## 放射16号線、湾岸道路と環七通りの立体交差の整備効果

平成15年度には湾岸道路と環七通りの立体交差や、荒川の放射16号線清砂大橋の開通により、葛西臨海公園前交差点等の渋滞を解消し、江戸川区南部の交通をスムーズにします。



清砂大橋



環七立体

# 規格の高い道路を使う割合

## 1. 指標の選定理由

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、都心方向への交通の集中や通過交通の流入により、渋滞や沿道環境が悪化しています。このため、自動車専用道路を利用する交通の割合を指標として採用します。

## 2. 指標の定義

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。（走行台キロとは車が走った距離の総和で、交通の量を表します。）

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

## 3. 指標の現況値と目標値

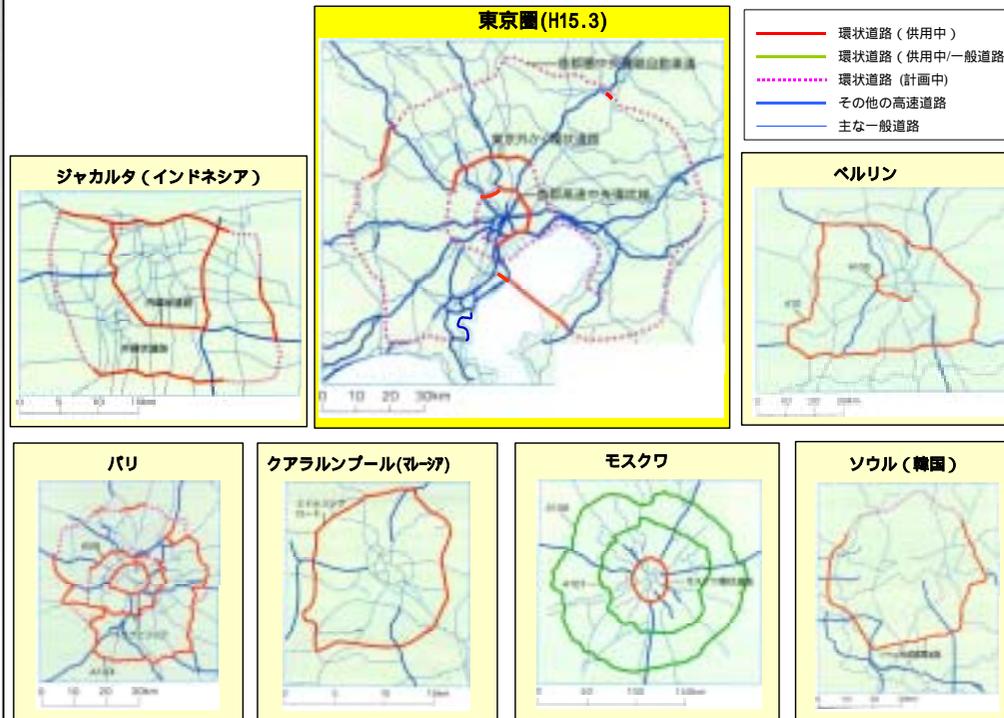


4.現状と問題点

環状道路の整備率が約2割と低いため、東京圏の都市が一体として機能せず、活力が損なわれています。また、都心方向への交通の集中や通過交通の流入により、渋滞や沿道環境の悪化を招いています。

東京圏の環状道路整備は、欧米やアジアの主要都市に比べて劣っています。

区部を走行する交通のうち、通過交通は全車種で14%、大型車で33%です。



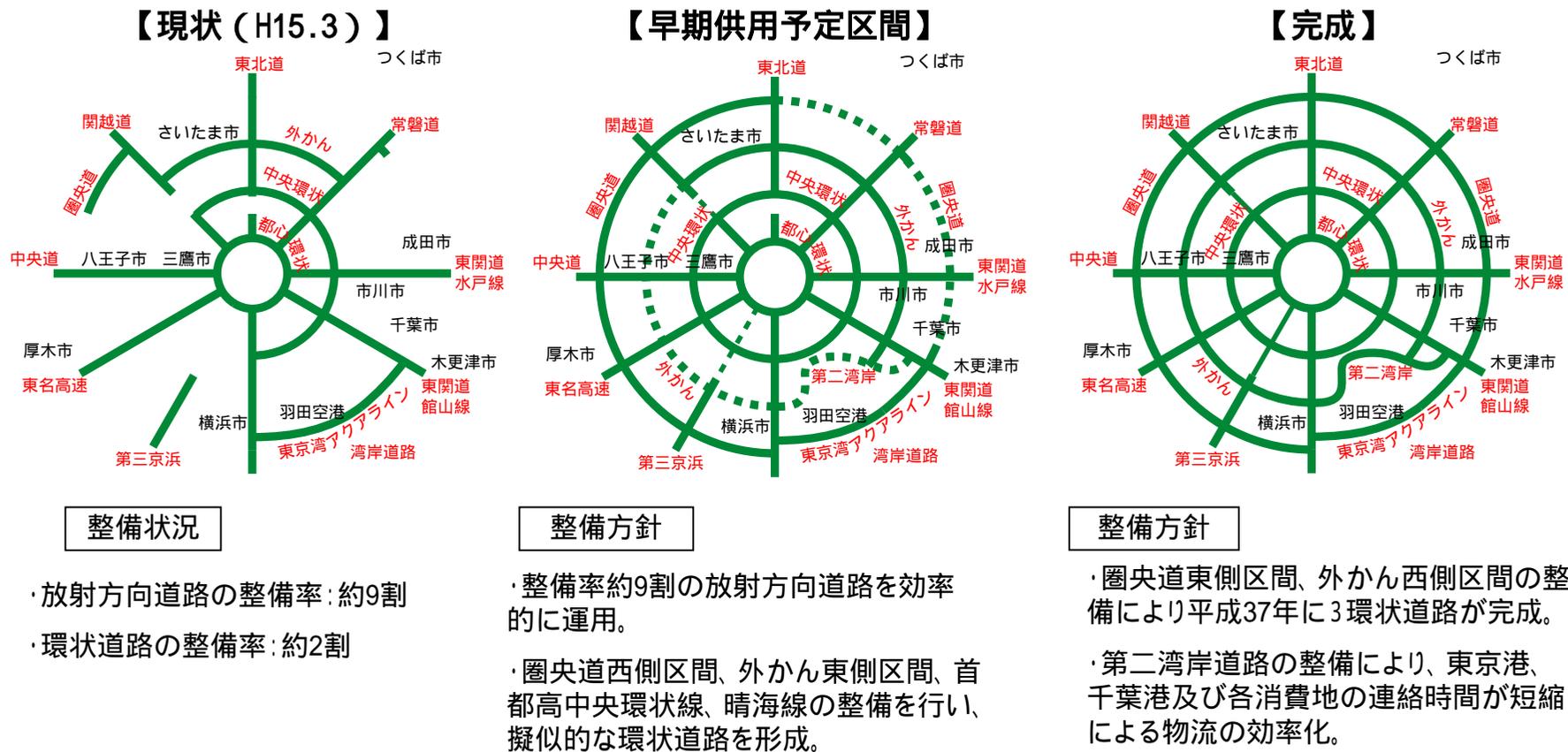
< 出典：国土交通省資料 >

< 出典：国土交通省資料 >

5. 課題と施策

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。

首都圏3環状道路の整備（再掲）



< 出典：関東地方長期ビジョン >



## 1. 指標の選定理由

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」を指標として採用します。

## 2. 指標の定義

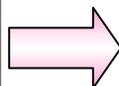
都心部（首都高速中央環状線内）の平成19年度までに整備完了予定の街路の沿道で、8階以上の建物が占める割合を表します。

都心部の街路整備による沿道利用の高度利用化

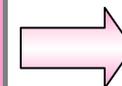
$$= \text{街路沿道の8階建て以上の建物総数} / \text{街路沿道の建物総数}$$

## 3. 指標の現況値と目標値

現況(H14年)  
15.3%



目標(H15年)  
15.7%

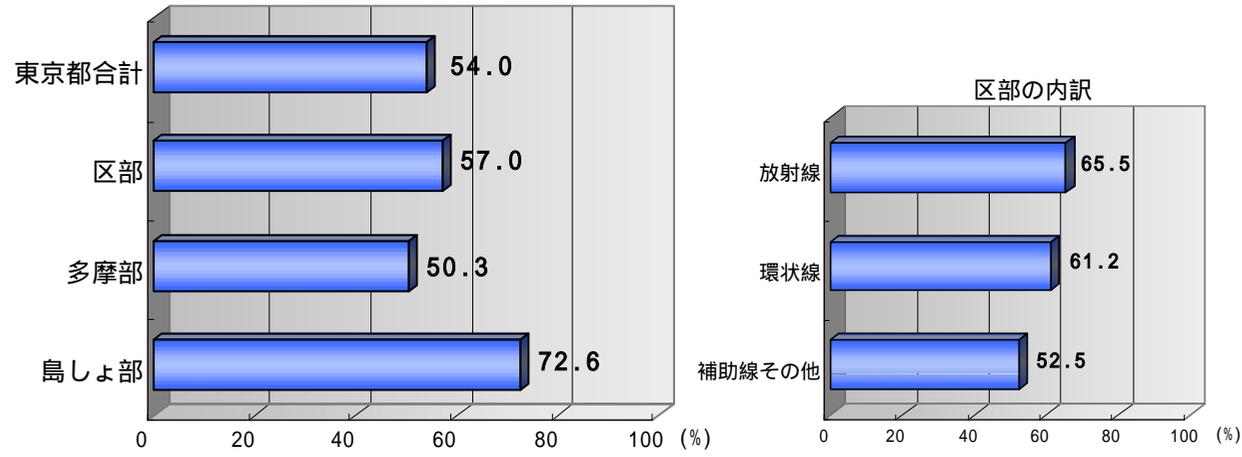


目標(H19年)  
17.4%

4.現状と問題点

東京都の都市計画道路は、未だ平成14年度（見込み）で約54.0%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。

都市計画道路整備状況（平成14年度末見込み）



<参考：東京都都市計画局資料>

■沿道高度化の例（環状8号線 大鳥居地区）



<出典：Road & Street@TOKYO、東京都建設局>

## 5. 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・高度利用を促進する必要があります。

都心副都心相互の連携を強化し、多様な都市機能の集積が有効に利用される必要があります。

国際都市・東京の玄関を整備する必要があります。

## (1) 骨格幹線道路の整備（再掲）

## (2) 地域幹線道路の整備

## (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。



イメージ図

丸の内駅前広場



イメージ図

行幸通り

## 5. 課題と施策

## (4) 日本橋都市再生事業

沿道の建て替え計画と一体的な地下歩道のバリアフリー化を進め、ゆとりある歩行者空間ネットワーク等を創出して、地域活性化を図っていきます。



## (5) 秋葉原土地区画整理事業

旧国鉄跡地などの大規模跡地を中心に、IT産業の世界拠点を目指して、土地利用の転換と都市機能の更新を図っていきます。



## (6) 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。



## 6. 今年度の主な効果の出る取組み

## 目黒通り（港区白金）の街路整備

目黒通り（白金）では、街路整備に伴い沿道の建築が活発になり、都心居住ができるマンションが立ち並びつつあります。



# 25t車ネットワークの整備延長

## 1. 指標の選定理由

空港・港湾から国際的な水準の物流ネットワークを整備し国際競争力に影響する高コスト構造を是正するため、25t車ネットワークの延長を指標として採用します。

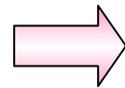
## 2. 指標の定義

25t車（新規格車）の走行可能な路線の指定延長を表します。

## 3. 指標の現況値と目標値

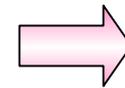
現況(H14年)

785km



目標(H15年)

793km



目標(H19年)

945km

## 4. 現状と問題点

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。



## 5. 課題と施策

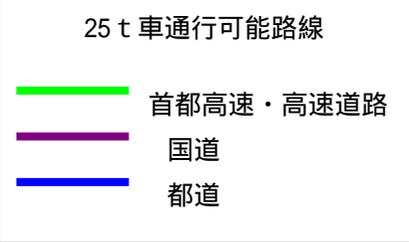
円滑な物流を実現し、高コスト構造を是正するため、25tトラックが走行可能な道路ネットワークを形成します。

(1) 橋梁の耐荷力の向上

(2) 骨格幹線道路の整備（再掲）

## 6. 今年度の主な効果の出る取組み

環8 三本杉陸橋の耐荷補強により、甲州街道から玉川通りまで25t車が環8を通れるようになり、所要時間が半減します。

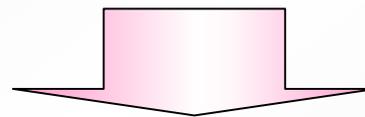


平成15年4月現在



# 沿道環境を改善するみちづくり

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。



- ・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。
- ・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。

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

東京都設置の大気汚染常時測定局のうち、NO<sub>2</sub>のおよび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

## 3. 指標の現況値と目標値



東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画が策定された後に、その達成を目標とします。

### 4. 現状と問題点

NO<sub>2</sub>・SPMの環境基準の達成率は依然として低い状況にあり、多くの道路の沿道で大気環境が厳しい状況にあります。

平成13年度の環境省の大気汚染状況調査によれば、東京都の自動車排出ガス測定局は、全国ワースト10のうちNO<sub>2</sub>で7ヶ所、SPMでも5ヶ所を占めています。

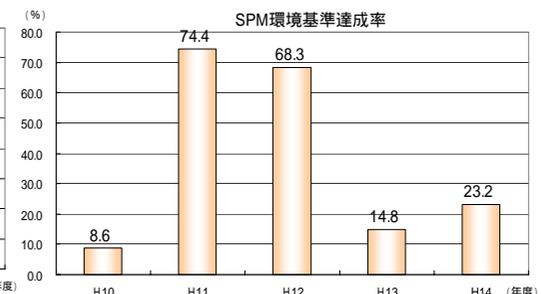
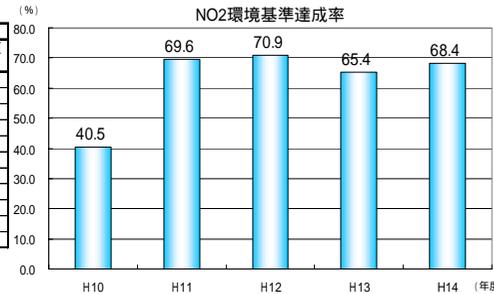
平成14年度の環境基準達成率は、SPMで約23%と低くなっています。

全国自動車排出測定局ワースト10（H13年度）

順位	測定局名	都府県	市区	年平均値(ppm)
1	中山道大和	東京都	板橋区	0.055
2	松原橋	東京都	大田区	0.052
3	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.051
4	大坂橋	東京都	目黒区	0.050
4	西区浅間下交差点	神奈川県	横浜市	0.050
7	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.050
7	北品川交差点	東京都	品川区	0.049
7	上馬	東京都	世田谷区	0.049
7	三子	神奈川県	川崎市	0.049
10	八幡山	東京都	世田谷区	0.048
10	池上新田公園前	神奈川県	川崎市	0.048
10	天神	福岡県	福岡市	0.048
10	長崎駅前	長崎県	長崎市	0.048

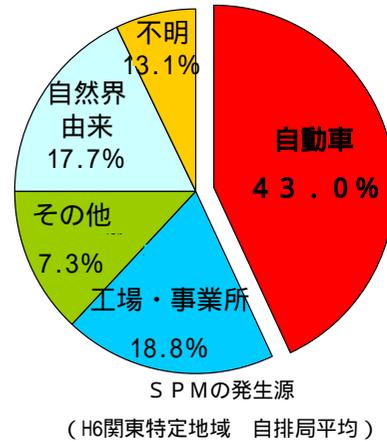
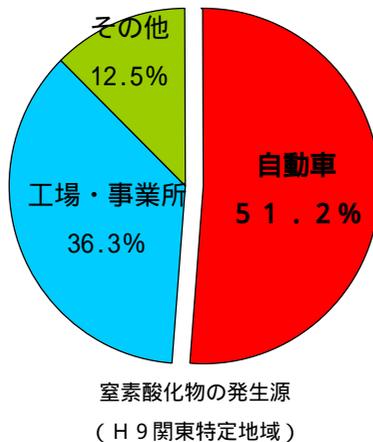
順位	測定局名	都府県	市区	年平均値(ppm)
1	松原橋	東京都	大田区	0.078
2	中山道大和	東京都	板橋区	0.068
3	池上新田公園前	神奈川県	川崎市	0.063
4	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.061
4	三子	神奈川県	川崎市	0.061
6	大坂橋	東京都	目黒区	0.059
7	国立	東京都	国立市	0.058
8	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.057
9	元塚公園	愛知県	名古屋	0.056
10	西区浅間下交差点	神奈川県	横浜市	0.055
10	岡崎市大平町	愛知県	岡崎市	0.055

< 出典：平成14年度版 日本の大気汚染状況、大気汚染法令研究会 >



< 参考：大気汚染常時測定局測定結果報告、東京都環境局 >

関東地域で排出される窒素化合物（NO<sub>x</sub>）の発生源の51.2%、SPMの発生源の43%が自動車です。



< 出典：中央環境審議会第5次報告 >

### 5. 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。

- (1) 既存ストックの有効活用（再掲）
- (2) 交通需要マネジメントの推進（再掲）
- (3) 骨格幹線道路の整備（再掲）
- (4) ボトルネックの解消（再掲）

# 騒音対策延長

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

低騒音舗装等の道路構造対策を施工した道路延長を表します。

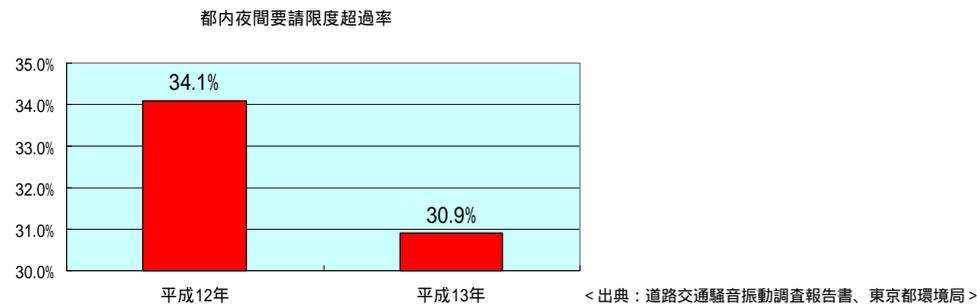
騒音対策延長 = 国道、都道の低騒音舗装等の対策をした道路延長

## 3. 指標の現況値と目標値



### 4. 現状と問題点

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。

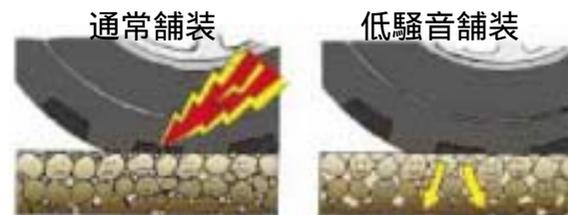


### 5. 課題と施策

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。

#### (1) 低騒音舗装の敷設

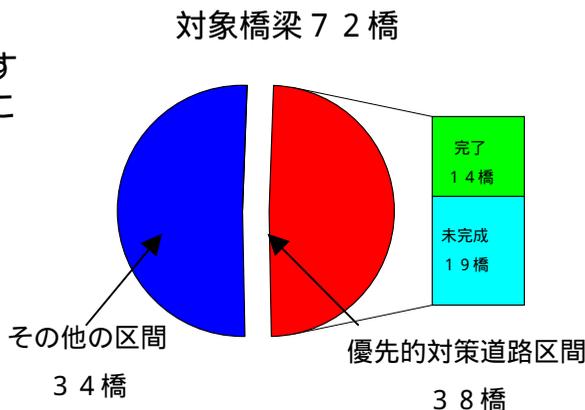
低騒音舗装は、空隙の非常に多いアスファルト舗装で、空隙に圧縮空気を開放することにより、騒音の低減を図るものです。従来の舗装に比べ5デシベル程度低減を図ることができます。



#### (2) 陸橋等への遮音壁の設置

陸橋の遮音壁を新型遮音壁などに改良することにより、効果的に騒音を軽減することができます。

平成10年より、優先的対策道路区間に架かる橋梁38橋の改善を計画し、14年度末まで14橋の整備が完了しています。



# 道路緑地面積

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

国道と都道の道路の緑地面積を表します。

## 3. 指標の現況値と目標値

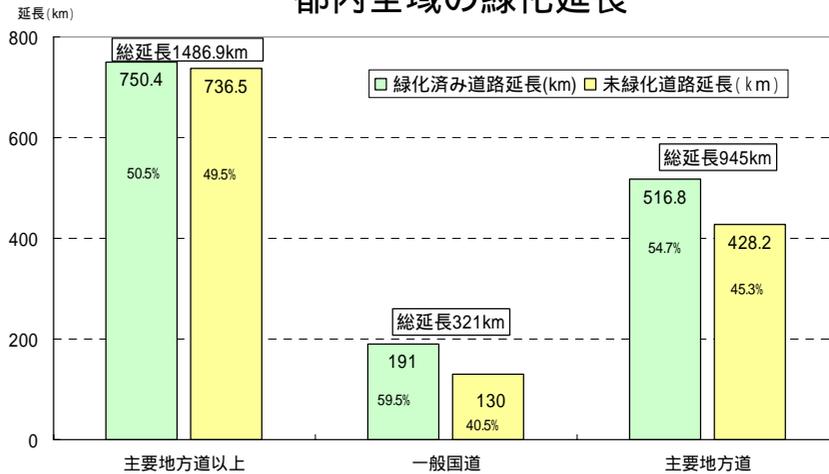


東京ドームの面積：約4万7千m<sup>2</sup>

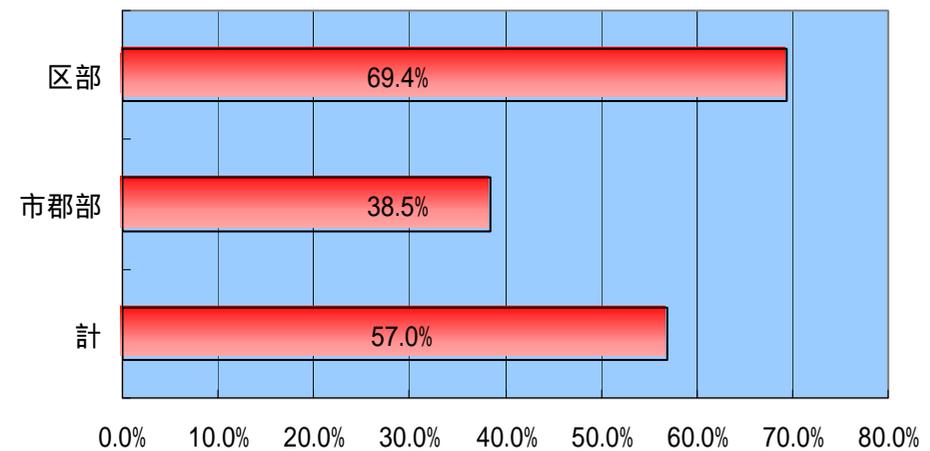
4.現状と問題点

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。

都内全域の緑化延長



人口集中地区の緑化道路の割合



<参考：H11年道路交通センサス>

## 5. 課題と施策

快適な歩行空間を確保し、緑豊かなうる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。

## (1) 環境施設帯の設置

調布・保谷線や府中・所沢線では、沿道の環境に配慮した環境施設帯を設置します。



< 出典：Road&Street@TOKYO，東京都建設局 >

## (2) 街路樹のある道路の整備

沿道の良好な生活環境を確保するため街路樹のある道路・街路の整備を進めます。

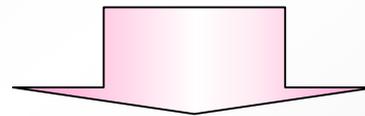
国道14号亀戸・小松川拡幅事業では、広げられた歩道に街路樹を植え、緑と潤いのある空間に整備していきます。



東八道路

# 安心・安全・生活のみちづくり

- ・ 都内では年間9万件の死傷事故が発生し、358名が亡くなっています。(H14年度)
- ・ 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。



- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

# 道路交通における死傷事故率

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

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

走行台キロとは車が走った距離の総和で、交通の量を表します。

## 3. 指標の現況値と目標値

現況(H14年)

死傷事故率 193 件/億台キロ

目標(H19年)

死傷事故率 174件/億台キロ

(約10%減)

目標(H15年)

死傷事故率 189件/億台キロ

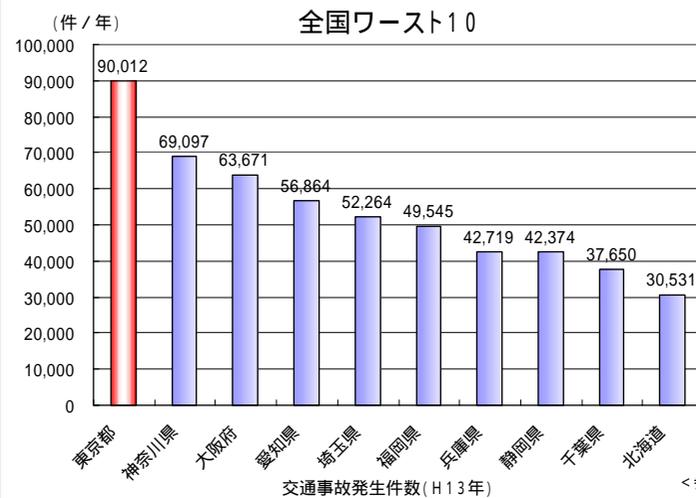
(約2%減)

4. 現状と問題点

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。

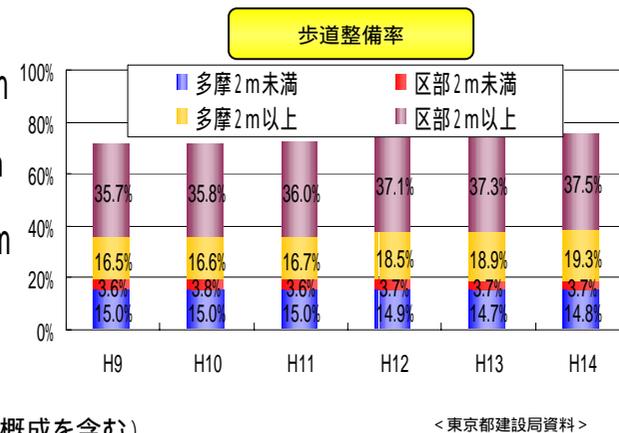
東京都は、交通事故発生件数および交通事故死者数のいずれにおいても上位に位置しています。

都道の歩道整備率は必要な延長に対して約75%です。



東京都の管理する道路 約**2,200**km  
 歩道整備の必要な延長 約**1,870**km  
 歩道整備済の延長 約**1,410**km  
 歩道の整備率 約**75**%  
 (平成14年4月1日現在)

直轄管理国道237kmは歩道整備済み(概成を含む)



5. 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。

(1) 首都圏3環状道路の整備(再掲)

(2) 骨格幹線道路の整備(再掲)

(3) ボトルネックの解消(再掲)

(4) 安心歩行エリア形成事業

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

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  
= うち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

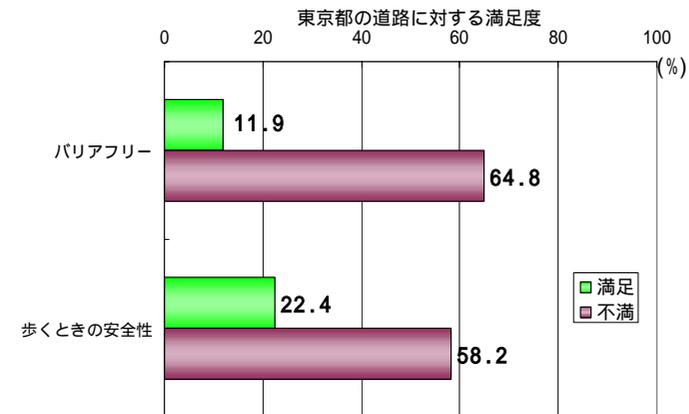
## 3. 指標の現況値と目標値



平成14年度末現在で、千代田区、北区、荒川区、羽村市、八王子市、武蔵野市が重点整備地区を指定しています。今後、重点整備地区が指定されれば、指標値に追加します。

#### 4. 現状と問題点

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。



< 出典：日常ご利用の道路に関するアンケート（平成14年度）関東地方整備局 >

#### 5. 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。

##### 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

# 無電柱化率

## 1. 指標の選定理由

通り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。

## 2. 指標の定義

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

## 3. 指標の現況値と目標値

現況(H14年)

26.8%



目標(H15年)

27.8%

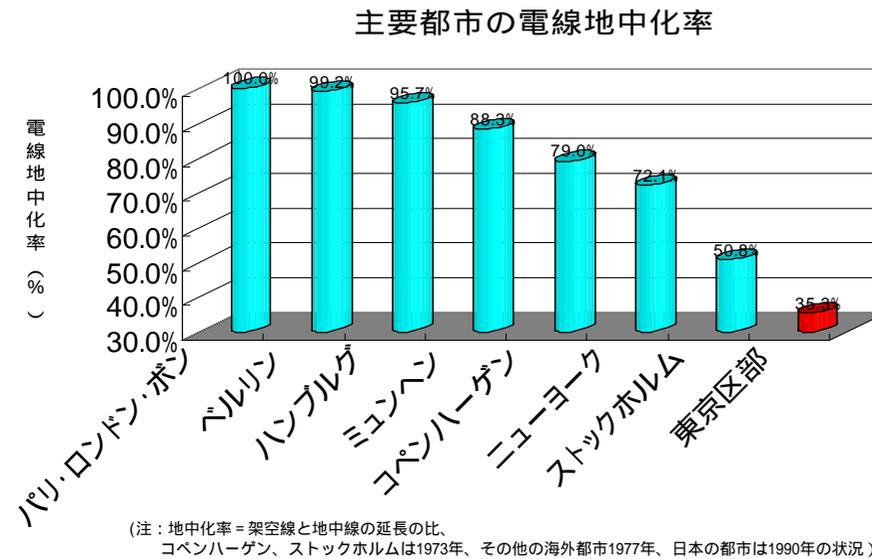


目標(H19年)

32.1%

4. 現状と問題点

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。



5. 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。

電線類の地中化

電柱の除却等により、通りやすい歩道空間ができます。



一般国道15号 港区三田

## 1. 指標の選定理由

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。

## 2. 指標の定義

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

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

延焼遮断帯は木造住宅密集市街地が連なる区部及び多摩地域の7市を対象に約1 km<sup>2</sup>メッシュで配置されています。

(7市：武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、狛江市、小金井市、西東京市)

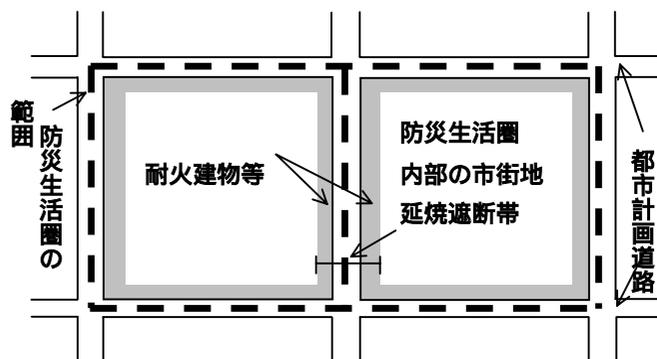
## 3. 指標の現況値と目標値



4. 現状と問題点

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。



延焼遮断帯



5. 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。

(1) 骨格幹線道路の整備（再掲）

(2) 地域幹線道路の整備（再掲）

(3) 橋梁の耐震補強

## 6. 今年度の主な効果の出る取組み

世田谷区千歳台付近の補助54号線は、避難路にも指定されている幅員が狭いバス路線で、青山学院大学理工学部などの学校が4校と集中し、歩行者と自動車が錯綜しています。  
平成15年度には、拡幅と電線地中化が完了し、防災性の向上と安全で円滑な交通が確保されます。



事業前



平成15年度当初



事業箇所

## 1. 指標の選定理由

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の解消数を採用します。

## 2. 指標の定義

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結ばれた集落数を表します。

地域の実情を踏まえた一定の水準の道路とは例えば、計画交通量が500台/日未満で歩行者等の通行がほとんど見込まれない区間では、道路幅員5m、1車線として整備するなど、自然的条件や路線の機能等の実態等を踏まえ必要な機能が確保された道路のことです。

## 3. 指標の現況値と目標値

現況(H14年)

48集落



目標(H15年)

45集落



目標(H19年)

半減

## 4. 現状と問題点

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れていません。



落石危険箇所などでは、斜面对策を実施し、安全性の向上を図る必要があります。

## 5. 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。

山間・島しょ地域の振興を図る道路の整備