

## 第4章

都市像の実現に向けた施策の展開



## 第4章 都市像の実現に向けた施策の展開

### 第1 都市活力の維持・発展

#### 1 都市再生の推進と業務・ビジネス環境等の整備

##### (1) 国際的なビジネスセンター機能の強化

###### ① センター・コアの再生

###### ○中核拠点（都心・副都心・新拠点）等の機能強化

- ・ 中核拠点においては、それぞれの地域特性を生かした機能集積を図ることにより、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誘導する。
- ・ 中核拠点以外で機能更新を図る地区においては、複合開発を計画的に促進し、地域の個性を生かした多様な機能の導入を図り、中核拠点とともにセンター・コアの魅力を高める。

###### ○都心居住の推進

- ・ センター・コアでは、利便性の高い都市型住宅の供給により、職住近接を促進し、都会に集積した文化・娯楽を始めとするさまざまな機能を生かして都市生活を楽しむことのできる、ゆとりある生活スタイルを提供する。
- ・ 海外からの来訪者にも対応できる居住施設や生活支援施設を充実させる。

###### ○老朽オフィス等の更新

- ・ 都市開発諸制度<sup>注1</sup>、都市再生特別地区<sup>注2</sup>、街区再編まちづくり制度<sup>注3</sup>などを活用して、都心等の老朽化したオフィスや商業施設などの更新を促進し、業務、商業、文化等多様な機能が集積・集約したビジネス環境の創造を図る。機能更新の機会をとらえて先進的な環境技術の導入を図り、エネルギー効率の高い都心の形成を誘導する。

###### ○潤いと風格のある景観の形成

- ・ 市街地の更新の機会を捉え、東京駅丸の内駅舎など歴史的建造物の保存・復元を始め、皇居周辺の建築物などの景観誘導、日本橋川等の都市河川や運河などの水辺の景観再生、幹線道路や民間開発敷地等における緑化の増進など、首都にふさわしい潤いと風格のある景観の形成を促進する。

<sup>注1</sup> 都市開発諸制度：36頁参照

<sup>注2</sup> 都市再生特別地区：33頁参照

<sup>注3</sup> 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、細分化された敷地の統合や行き止まり道路の付け替えなどを行いながら、共同建替え等のまちづくりを進めることにより、魅力ある街並みを実現しようとする制度

## ② 都市再生推進のための制度・仕組みの活用

### ○都市再生特別地区<sup>注1</sup>を活用した民間プロジェクトの誘導

- ・ 都市再生緊急整備地域<sup>注2</sup>において、首都機能を強化し、国際競争力や都市の魅力の向上とともに、環境負荷の低減や風格のある景観形成等を先導していくため、都市再生特別地区を活用し、優良な民間プロジェクトを誘導する。

### ○都市開発諸制度<sup>注3</sup>の活用

- ・ 都市開発諸制度を活用した都市開発を積極的に推進し、文化・交流、商業、居住など、地域特性に応じた多様な機能の導入を誘導する。
- ・ 都市開発諸制度の運用基準・要綱等を見直し、カーボンマイナス、緑化の増進、良好な景観形成などを推進する新たな仕組みを検討する。

### ○街区再編まちづくり制度<sup>注4</sup>の活用促進

- ・ 都心近くでありながら、土地の有効利用が行われていない市街地などを対象に、街区再編まちづくり制度の活用を促進し、地域の特性に応じた容積率の見直しを行うなど、柔軟かつ段階的な市街地の再編を進めていく。

### ○土地区画整理事業や市街地再開発事業などの活用

- ・ 土地区画整理事業と市街地再開発事業等とを組み合わせ、換地と建物更新とを連鎖的に実施するなど、市街地開発事業手法を柔軟に活用した、広域的な基盤整備やビジネス拠点の整備により都市再生を進める。

### ○都有地などを活用した戦略的な土地利用転換

- ・ 都有施設の建替え等の機会に、効率的な配置計画により創出される用地については、民間活力による地域の特性を生かした有効活用を行うとともに、周辺の民間開発の誘発を図るなど、広域的・戦略的にまちづくりを進めていく。

## ③ ソフト施策との連携

### ○公共交通機関の運行時間延長

- ・ 就業形態や生活スタイルの多様化、羽田空港の国際化などに対応するよう公共交通の運行時間延長の検討を行う。

<sup>注1</sup> 都市再生特別地区：33 頁参照

<sup>注2</sup> 都市再生緊急整備地域：30 頁参照

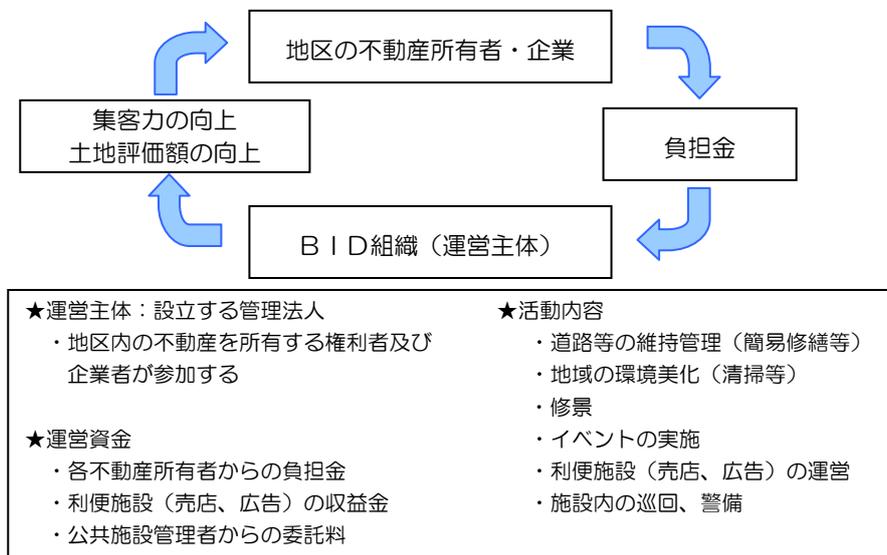
<sup>注3</sup> 都市開発諸制度：36 頁参照

<sup>注4</sup> 街区再編まちづくり制度：81 頁参照

○エリアマネジメント<sup>注1</sup>を活用したB I D s<sup>注2</sup>方式等の推進

- ・ 都市づくりの成果を有効に活用し、適切に維持管理して、地域の活力や魅力を向上させるため、エリアマネジメント組織による施設の維持管理、イベント開催、地域プロモーション等を行うB I D s方式の導入を推進する。

図表 4-1-1 汐留地区におけるB I D sの例



資料：東京都「東京らしいみどりをつくる新戦略答申」

○先端技術の活用等による案内誘導の充実

- ・ 国内外からの来訪者などを含め誰もが、不安や不自由を感じることなく東京の街を移動できるよう、ユビキタス技術<sup>注3</sup>などを活用して、きめ細かな情報提供を行う。

○ベンチャービジネス<sup>注4</sup>等の立地誘導

- ・ 都内産業を活性化するため、起業家やベンチャー企業<sup>注5</sup>に対するインキュベートオフィス<sup>注6</sup>や東京進出をめざす地方の企業への簡易オフィスなどの整備を誘導する。

○子育て支援や教育文化機能の導入の促進

- ・ 都市開発諸制度<sup>注7</sup>等の活用により、利便性の高い子育て支援施設や、教育・文化施設の整備を促進し、子育て中も無理なく働き続けられる就労環境の整備を図る。

注1 エリアマネジメント：38 頁参照

注2 B I D s：Business Improvement Districts の略。非営利のタウンマネジメント組織による、市街地を活性化させるための環境改善の取組

注3 ユビキタス技術：11 頁参照

注4 ベンチャービジネス：新技術や高度な知識を軸に、大企業では実施しにくい創造的、革新的な経営を展開するビジネス

注5 ベンチャー企業：67 頁参照

注6 インキュベートオフィス：起業家に対して事業立ち上がり時の事業用スペースとして提供するオフィス

注7 都市開発諸制度：36 頁参照

## (2) 多摩地域における業務・ビジネス機能の強化

### ① 多摩の独自性を生かした拠点の育成

#### ○核都市等における多様な機能の誘導

- ・ 核都市や生活拠点等において、地区計画<sup>注1</sup>等を活用して、土地の高度利用や良好な街並み形成を図りながら、多様な機能が集積した複合市街地の形成を促進し、拠点としての魅力を高める。

#### ○新たな業務・ビジネス機能の立地の支援

- ・ 芸術・技術関連等の大学立地を生かし産学公連携を推進することにより、映像等アート系コンテンツ<sup>注2</sup>産業や情報・教育系産業の集積を促進し、関連する業務・ビジネス機能の立地を図る。
- ・ ベンチャービジネス<sup>注3</sup>など新たな業務・ビジネスの立地を促進するため、テレワーク<sup>注4</sup>・SOHO<sup>注5</sup>等の環境整備や、交流・支援センター施設の整備を進める。

#### ○職住近接の就労環境の整備促進

- ・ 女性や高齢者がビジネス活動へ参加できるよう、多様な形態の就業希望に応える情報提供の仕組みの整備、保育所や学童保育の設置等、地域に密着した就業を支える職住近接のまちづくりを促進する。

### ② 機能強化を支える都市基盤整備

#### ○広域交通ネットワークの強化

- ・ 国等との連携により、圏央道<sup>注6</sup>の整備を促進することにより、多摩地域と神奈川、埼玉等の核都市相互の人、モノの流れを円滑化し、環状都市軸の機能強化を図る。
- ・ 圏央道インターチェンジにアクセスする幹線道路を重点的に整備し、広域交通ネットワークの強化を図る。
- ・ 多摩新宿線<sup>注7</sup>、核都市広域幹線道路<sup>注8</sup>などについて、交通需要の動向等を踏まえながら、関係自治体等と連携を図り、長期的な視点で検討を行う。

#### ○都市計画道路等の整備推進

- ・ 多摩地域における南北道路や東西道路、交通渋滞の要因となっている多摩川中流部の橋梁などの整備を進め、都市計画道路ネットワークの強化を図る。

注1 地区計画：55 頁参照

注2 コンテンツ：40 頁参照

注3 ベンチャービジネス：83 頁参照

注4 テレワーク：情報通信を活用した遠隔勤務。情報通信で仕事の成果、連絡等をやりとりすることにより、場所にとらわれず仕事を行えるような勤務形態

注5 SOHO：65 頁参照

注6 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28 頁参照

注7 多摩新宿線：93 頁図表 4-1-7 参照

注8 核都市広域幹線道路：93 頁図表 4-1-7 参照

- ・ JR中央線三鷹・立川間等の連続立体交差事業<sup>注1</sup>を推進し、南北方向における交通の円滑化を図るとともに、鉄道で分断されている地域の一体性を高める。
- ・ 隣接県の都市計画道路との接続など、都県境を越えた道路ネットワークの拡充を図る。

図表 4-1-2 連続立体交差事業（中央線）



#### ○物流拠点の整備促進

- ・ 圏央道<sup>注2</sup>インターチェンジ周辺地域において、東京圏の広域物流拠点の形成など、流通業務機能の強化を図る。

#### ○鉄軌道等の整備促進

- ・ 多摩地域などと都心との広域的な連携強化に資するJR中央線複々線化の早期事業化に向け、関係機関と連携を図りながら、整備の仕組みづくりなどについて検討を進める。
- ・ 多摩都市モノレールの延伸について、開業区間の経営状況を踏まえつつ、上北台・箱根ヶ崎間については、事業採算性や周辺開発の動向等を見極めながら検討を進める。多摩センターから先の八王子ルート、町田ルートについては、需要動向や事業採算性、投資効果を含め、様々な角度からそのあり方を検討する。

#### ○横田基地<sup>注3</sup>の軍民共用化の実現と新たな産業の創出

- ・ 首都圏の空港機能の補完、首都圏西部地域の航空需要への対応、多様な航空サービスの提供を図るため、政府関係省庁との「連絡会」などで日米協議を迅速に進め、軍民共用化を早期に実現するよう、国への働きかけなどを行う。
- ・ 横田基地の軍民共用化と併せて、広域多摩エリアを、アジアを代表する高度で多様なものづくり産業の集積地である「多摩シリコンバレー<sup>注4</sup>」として発展させる。

注1 連続立体交差事業：市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業。平成17年度、都道府県、政令指定都市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）が追加

注2 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28頁参照

注3 横田基地：12頁参照

注4 多摩シリコンバレー：17頁参照

### (3) 産業と連動した都市づくり

#### ① IT関連産業など先端産業の集積強化

##### ○IT関連産業拠点の形成促進

- ・ IT関連産業集積拠点の形成を図る地区においては、IT関連の展示・交流施設などの整備を促進するため、都市再生特別地区<sup>注1</sup>や都市開発諸制度<sup>注2</sup>などの積極的な活用を図る。
- ・ 秋葉原においては、土地区画整理事業により整備した都市基盤を活用しながら「秋葉原地区まちづくりガイドライン<sup>注3</sup>」に沿って、民間主導によるIT関連産業拠点の形成を図る。

##### ○グローバルITエリア<sup>注4</sup>の形成

- ・ 臨海副都心<sup>注5</sup>においては、新たに整備する区部産業支援拠点や国際研究交流大学村<sup>注6</sup>等と連携して、研究開発や産業創生に関する施設を誘導し、先端産業の集積強化を図るとともに、「職・住・学・遊」のバランスのとれた多機能な魅力を備えた都市づくりにより就業環境としての魅力を高め、グローバルITエリアの形成を促進する。

##### ○多摩地域における先端技術産業等の立地促進

- ・ 大学や研究機関等の集積を生かし、産学公連携や産産の連携の強化やTLO<sup>注7</sup>を通じた先端技術産業等の集積を図る。
- ・ 多摩シリコンバレー<sup>注8</sup>における広域的産業交流の中核機能を担うため、都域を超えた産学・産産連携や異業種交流を促進する産業交流拠点の整備を図るとともに、研究開発型企業の集積に向けた検討を行う。
- ・ 光ファイバー網などの情報通信基盤の整備を促進し、先端技術産業の集積のために必要な都市基盤の整備を促進する。
- ・ 区市町と連携し、「特別用途地区<sup>注9</sup>」等の都市計画の活用により企業等の立地促進を図る。

<sup>注1</sup> 都市再生特別地区：33頁参照

<sup>注2</sup> 都市開発諸制度：36頁参照

<sup>注3</sup> 秋葉原地区まちづくりガイドライン：21世紀の秋葉原地区の将来像を明らかにし、公共と民間が相互に協力、協調をしながら当地区のまちづくりを実現するための開発誘導の基本的事項を示したもの。2001（平成13）年3月東京都策定

<sup>注4</sup> グローバルITエリア：通信産業をひとつの核として、映像メディア、コンテンツ、エンターテインメント産業、研究機関など、ITに関連する様々な産業が集積し、各企業等が相互に交流を図ることにより、新たな産業が創設され、発展していく、国際的な情報発信拠点

<sup>注5</sup> 臨海副都心：26頁参照

<sup>注6</sup> 国際研究交流大学村：49頁参照

<sup>注7</sup> TLO：67頁参照

<sup>注8</sup> 多摩シリコンバレー：17頁参照

<sup>注9</sup> 特別用途地区：都市計画法に基づく地域地区の一つで、用途地域内において、地方産業の育成、教育文化活動の環境保護などの目的から、より地域的かつ詳細な用途の制限等を行う補完的の制度

- ・ 圏央道<sup>注1</sup>等の広域交通インフラの整備を促進し、ICT<sup>注2</sup>・エレクトロニクス・ナノテクなどの高度技術基盤を活用した航空機関連・情報家電・ロボットなどの各種産業の育成を支援する。

## ② 産業と連携したまちづくり

### ○住工調和のまちづくりの推進

- ・ 都市型産業の集積がまちの個性となっている城東、城南、多摩地域等では、地域特性を生かしてさらに活力と魅力を高めるため、区市町村と連携し、工場アパートによる工場の集約化や地区計画<sup>注3</sup>の策定等により、産業と生活が共存・調和したまちづくりを推進する。

### ○生産環境と住環境の良好な調和

- ・ 住宅と工場の混在により工場の操業環境が悪化している地域については、区市町が定める「特別用途地区<sup>注4</sup>」の活用により、地区特性にふさわしい土地利用を誘導し、住宅と工業の調和のとれた土地利用を誘導していく。

### ○商店街の再生を図るまちづくりの支援

- ・ 商店街の活性化や街並みの維持・形成、老朽店舗の建替え促進などを図るため、地区計画や建築協定<sup>注5</sup>などのまちづくり制度と商店街助成制度などを連携させて、身近な生活圏を支える商店街の振興を図る。
- ・ 駅周辺の駐車場や駐輪場等の整備、高齢者や子育て施設等の福祉のサポート施設の誘導など、区市町村が主体となる、商店街のにぎわいを創出するまちづくりに対して支援する。

注1 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28頁参照

注2 ICT：65頁参照

注3 地区計画：55頁参照

注4 特別用途地区：86頁参照

注5 建築協定：住宅地としての環境や、商店街としての利便を高度に維持増進するなど建築物の利用を増進し、土地の環境を改善するために、土地所有者等がその全員の合意によって建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠等に関して定めた協定

○屋外広告物を活用した商店街活性化の支援

- ・ これまで東京都屋外広告物条例（以下「屋外広告物条例」という。）で禁止されていた街路灯柱などへの商業広告（フラッグ広告等）について、広告収入の一部を道路清掃、放置自転車対策など公共的な取組に充当する場合に、その掲出を可能とするとともに、違反広告物の撤去や既存広告物の統一化を推進し、商店街の活性化と良好な景観形成の取組を支援する。

図表 4-1-3 街路灯を利用したフラッグ広告（大丸有地区）



## 2 機能的な交通ネットワークの実現

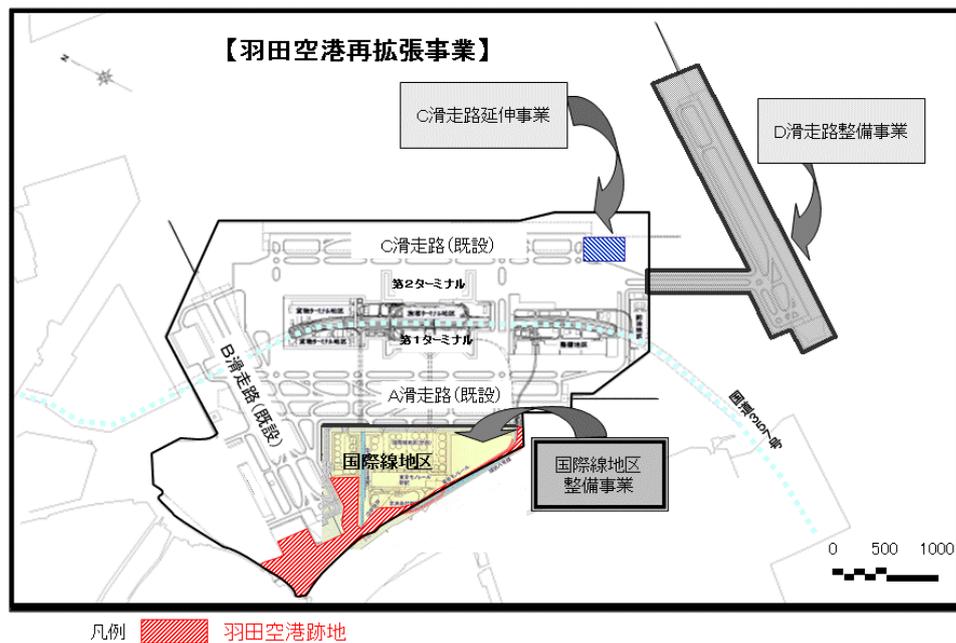
### (1) 世界との緊密な交流を支える空港機能の強化

#### ① 空港機能の整備・充実

##### ○羽田空港の再拡張・更なる国際化の推進

- ・ 羽田空港再拡張事業に対し、無利子貸付け等の協力を行い、供用開始と国際定期便の就航を確実に実現する。
- ・ 供用開始後も、昼間の国際線を更に増加し、就航都市も一層拡大するよう国に求めていく。
- ・ 首都圏の国際航空機能の24時間化を実現するとともに、成田空港と一体的な運用により、国際ハブ空港<sup>注1</sup>の機能を高める。
- ・ 羽田空港のC滑走路の延伸を早期に行い、更なる空港機能の強化を図る。
- ・ 羽田空港の跡地利用について、周辺市街地との調和を図りながら、国際交流機能や空港連携機能等を集積させ、羽田空港内の国際線地区と隣接する地区にふさわしい整備を図る。

図表 4-1-4 羽田空港再拡張事業と跡地



##### ○首都圏の空港機能の強化

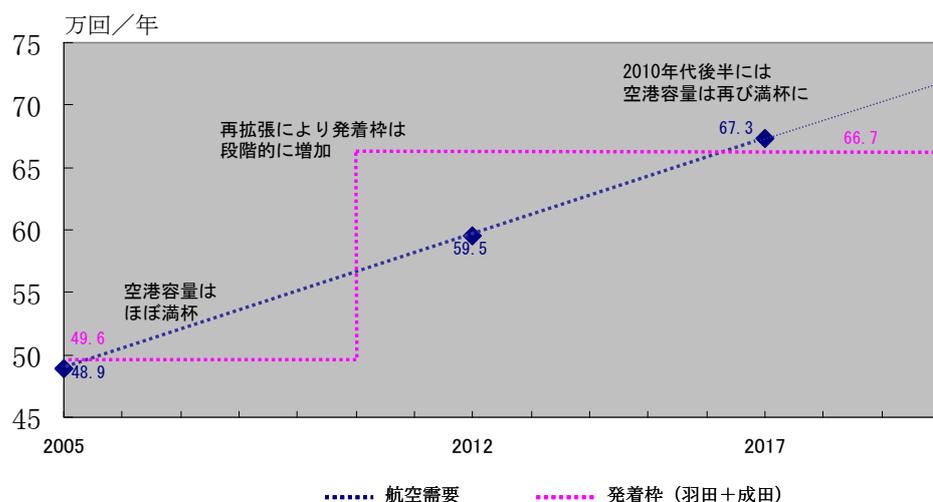
- ・ 首都圏の空港機能を補完し、首都圏西部地域の航空需要に対応するため、横田基地<sup>注2</sup>の軍民共用化を早期に実現する。

<sup>注1</sup> 国際ハブ空港：車輪のスポークが中心のハブに集まるように、各地からの航空路が一度一カ所に集まり、そこで乗客がそれぞれの目的地に向かう飛行機に乗り換えることができる拠点空港。近距離国際線を支線として持ち、国際乗り継ぎ客の結節点となる空港

<sup>注2</sup> 横田基地：12頁参照

- ・ 横田空域の早期全面返還を国等に要請するとともに、関東空域の再編<sup>注1</sup>により、首都圏の空域の効率的な利用を促し、首都圏の空港容量を拡大する。
- ・ 将来の首都圏の空港容量の限界に対応するため、羽田空港及び成田空港において、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から検討を行い、更なる空港容量の拡大を国に求めていく。あわせて、首都圏新空港構想の具体化に向け、検討の促進などを国に要請する。

図表 4-1-5 羽田空港及び成田空港の航空需要及び発着枠の予測



\* 航空需要は、便数の上限設定の制約がない潜在需要ケース(2005年48.9万回、2012年59.5万回、2017年67.3万回)を直線補完した。  
 \* 発着枠は、2005年実績49.6万回(羽田29.6万回、成田20万回)と再拡張後の計画上限値66.7万回(羽田44.7万回、成田22万回)を示した。  
 \* 平成19年9月1日から、高速離脱誘導路等の整備に伴い、30.3万回に増枠

(資料) 国土交通省資料などを基に都で作成

## ② 空港アクセスの改善

### ○ 空港への交通アクセスの改善

- ・ 都心と羽田・成田の両空港、及び両空港間のアクセスの改善を図るため、京急本線・空港線の連続立体交差事業<sup>注2</sup>と併せた京急蒲田駅改良事業や、日暮里駅改良事業を促進する。
- ・ 羽田と成田両空港の一体的活用を推進するため、成田新高速鉄道<sup>注3</sup>等の既存ストックを最大限活用することを前提に、アクセス改善方策について検討を進める。
- ・ 東京モノレール浜松町駅及びJR浜松町駅の改良により、輸送力の増強及び乗換え利便性の向上を図る。

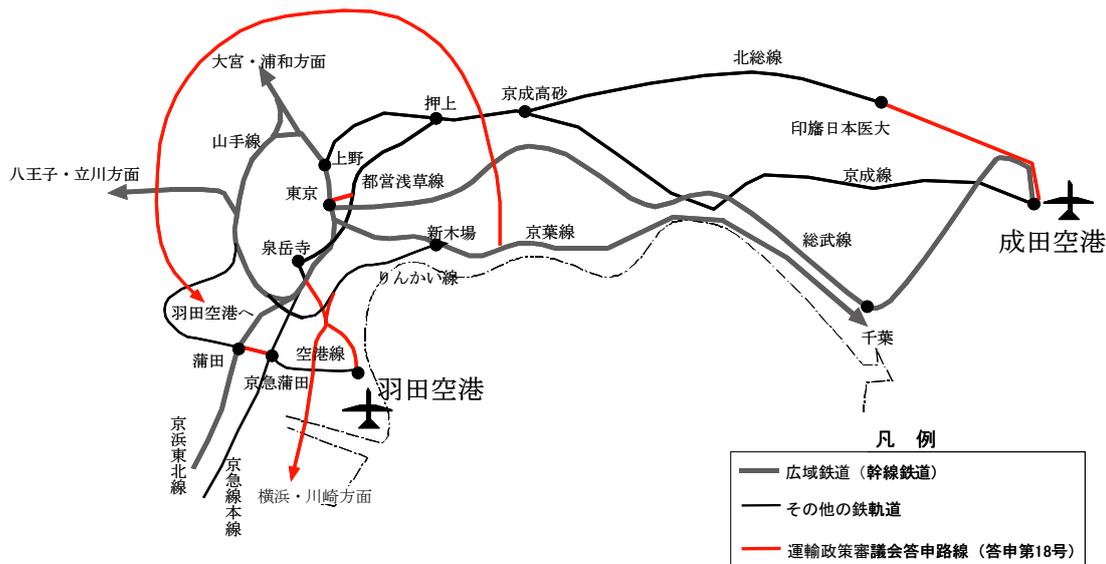
注1 関東空域の再編：羽田空港再拡張及び成田空港並行滑走路延伸の容量拡大に対応するため、①航空機に着陸の順番を付けて空港周辺まで誘導するターミナルレーダー管制を行う成田空港と羽田空港のそれぞれのレーダー室を2010(平成22)年1月に統合するとともに、②成田空港と羽田空港のターミナルレーダー管制の空域の形状変更と合わせて、その空域に導く中間的な管制空域を設けるもの

注2 連続立体交差事業：85頁参照

注3 成田新高速鉄道：43頁参照

- ・ 羽田空港の国際化に合わせ、新駅等の整備や深夜・早朝時間帯におけるバス運行などにより、多様なニーズに応えられる空港アクセスの利便性を向上する。
- ・ 羽田空港へのアクセスの向上を図るため、中央環状線<sup>注1</sup>、高速晴海線<sup>注2</sup>、一般国道357号(東京港トンネル部等)、東京港臨海道路等の整備を推進するとともに、第二東京湾岸道路<sup>注3</sup>について国や関係自治体等と連携して検討を進める。

図表 4-1-6 空港への交通アクセス



(2) 人、モノの流れを円滑化する骨格的な交通基盤の強化

① 三環状道路<sup>注4</sup>の整備

○外環道<sup>注5</sup>の全線完成に向けた取組

- ・ 首都圏における渋滞の解消や環境の改善を図るため、外環道を始めとする三環状道路(中央環状線、外環道及び圏央道<sup>注6</sup>)の整備を促進する。
- ・ このうち外環道の関越道～東名高速間について、国等と連携して、工程の短縮などに努めながら、早期完成をめざす。
- ・ 外環道の東名高速以南について、早期具体化に向けて、国と連携して、検討を進める。

注1 中央環状線：首都高速中央環状線。25頁参照  
 注2 高速晴海線：93頁図表4-1-7参照  
 注3 第二東京湾岸道路：49頁参照  
 注4 三環状道路：1頁参照  
 注5 外環道：東京外かく環状道路。1頁参照  
 注6 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28頁参照

○中央環状線<sup>注1</sup>及び圏央道<sup>注2</sup>の整備促進

- ・ 中央環状線及び圏央道の早期完成をめざし、国等と連携して、整備を促進する。

② 高速道路ネットワークの強化

○湾岸部における道路ネットワークの強化

- ・ 都心と臨海部のアクセス強化を図るため、高速晴海線<sup>注3</sup>の事業中区間の整備を促進するとともに、未着手区間の早期事業化を図る。
- ・ 三環状道路<sup>注4</sup>の整備後における湾岸部の交通処理機能、羽田空港へのアクセス機能などを強化するため、第二東京湾岸道路<sup>注5</sup>について、国や関係自治体と連携して検討を進める。

○高速道路サービス圏域の拡大

- ・ 高速道路サービス圏域の拡大を図るため、多摩新宿線<sup>注6</sup>・高速10号線<sup>注7</sup>、核都市広域幹線道路<sup>注8</sup>などについて、関係自治体等と連携を図り、交通需要の動向等を踏まえ、長期的な視点で検討を進める。

○既整備路線の機能の向上

- ・ 中央環状線のジャンクション部などボトルネック<sup>注9</sup>となっている箇所の改良を促進するとともに、中央道の渋滞対策について検討を進める。

○首都圏における一体的で利用しやすい料金体系の実現

- ・ 首都圏の高速道路網について最大限の利活用を促すため、環状道路の利用促進、会社間の乗継割引、長距離利用者の負担軽減など、首都圏における一体的で利用しやすい料金体系の実現を国等に求めていく。

注1 中央環状線：首都高速中央環状線。25頁参照

注2 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28頁参照

注3 高速晴海線：93頁図表4-1-7参照

注4 三環状道路：1頁参照

注5 第二東京湾岸道路：49頁参照

注6 多摩新宿線：93頁図表4-1-7参照

注7 高速10号線：93頁図表4-1-7参照

注8 核都市広域幹線道路：93頁図表4-1-7参照

注9 ボトルネック：ここでは、瓶の先端部の大きさがすぼんでいるように、道路の幅員が急に小さくなり、車線数が減少する箇所や、橋梁、鉄道と平面交差する踏切等、交通の容量が小さくなることにより、渋滞が発生する箇所をいう。

図表 4-1-7 高速道路ネットワーク



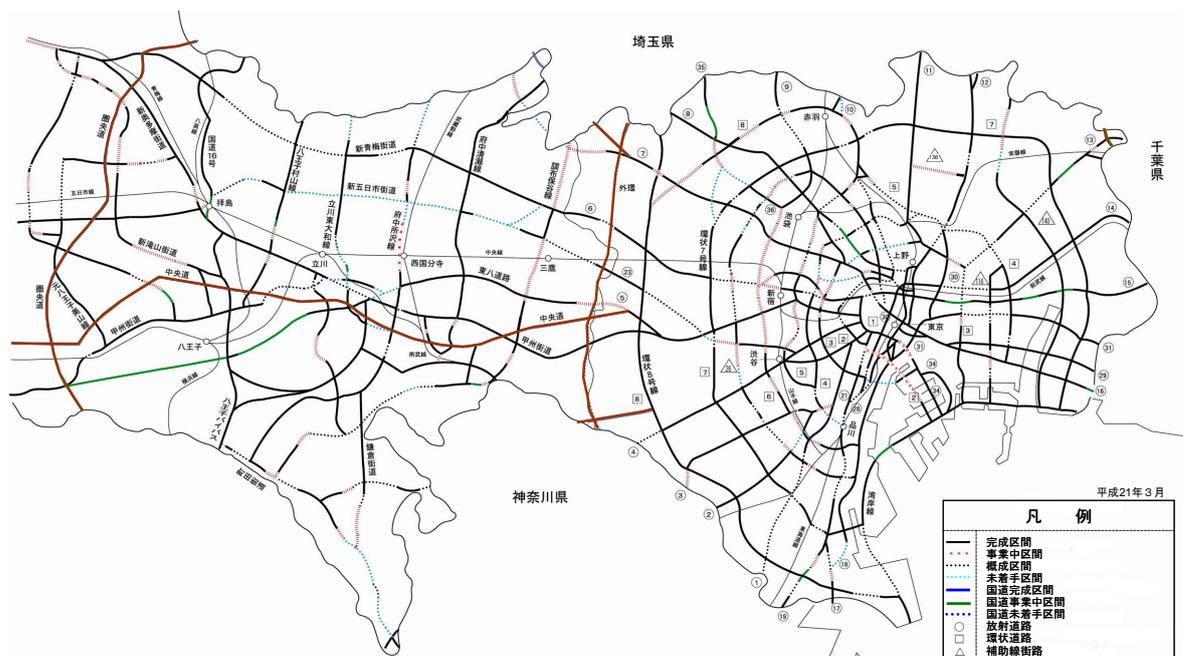
(資料)「首都圏整備計画」を基に作成

③ 都市計画道路の整備

○都市計画道路等の整備推進

- ・ 都市計画道路の事業化計画に基づき、計画的・効率的な整備を推進し、都市計画道路の早期完成をめざす。

図表 4-1-8 東京の主要な都市計画道路網



○都県境を越えた道路ネットワークの形成

- ・ 都県境を越えて広がる人やモノの動きに的確に対応するため、都県間の都市計画道路の不整合を解消し、都県境を越えた広域的な道路ネットワークを一層充実させる。

○踏切解消などボトルネック<sup>注1</sup>対策の推進

- ・ 道路と鉄道の立体交差化による踏切解消、交差点での右折レーンの設置、多摩地域における南北道路などの橋梁の整備により、ボトルネック対策を推進する。

注1 ボトルネック：92頁参照

○橋梁の耐震性の向上

- ・ 震災時の応急対策活動や避難が円滑に実施できるよう、緊急輸送道路<sup>注1</sup>に架かる橋梁の耐震化を促進する。

図表 4-1-9 橋梁の耐震化



<sup>注1</sup> 緊急輸送道路：22 頁参照



○中央新幹線<sup>注1</sup>の整備

- ・ 中央新幹線の整備を促進し、東京圏と全国との広域的な連携を一層強化する。
- ・ 新幹線ターミナルの配置や施設整備については、鉄道事業者と協議しながら、周辺のまちづくりと整合を図るよう関係機関と調整をしていく。

## (3) 交通施策と地域のまちづくりの連携

## ① 地域における交通施策の推進

## ○ターミナル駅等における交通結節機能の強化

- ・ 東京駅、新宿駅、渋谷駅、品川駅などターミナル駅では、鉄道駅施設の再編整備を契機に、周辺のまちづくりと連携し、交通広場の再編や自由通路の整備など、都市の需要に見合う交通結節機能の強化を図る。
- ・ 生活拠点などの駅では、駅周辺のまちづくりや駅のバリアフリー<sup>注2</sup>化等による駅改良と併せ自由通路の整備等を促進し、駅周辺の歩行者回遊性の創出とともに交通結節機能の強化を図る。

○コミュニティバス<sup>注3</sup>や新たな交通システム（LRT<sup>注4</sup>、BRT<sup>注5</sup>等）の導入に向けた取組

- ・ 少子高齢化への対応、中心市街地の活性化、環境負荷の低減などを図るため、区市町村に対して、技術的な支援や情報提供を行い、地域交通として有効なコミュニティバスの運行、LRTやBRTなど新たな交通システムの導入の検討を進める。

図表 4-1-11 海外におけるBRTの導入事例（フランス、ナント市）



注1 中央新幹線：東京都から大阪市に至る新幹線の基本計画路線。昭和48年に全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画が決定。リニア中央新幹線計画は、この路線に超電導磁気浮上式リニアモーターカーを導入し、東京・大阪間を約1時間で結ぶ計画

注2 バリアフリー：16頁参照

注3 コミュニティバス：55頁参照

注4 LRT：Light Rail Transitの略。近年、欧州の大都市を中心に導入された新型の路面電車。路面のほか地下、高架でも走行可能なこと、超低床車両の導入により高齢者や子ども、車椅子利用者などにも利用しやすいこと、事業費が地下鉄や新交通システムに比べて低廉なことなどが特徴

注5 BRT：Bus Rapid Transitの略。連節バス、バス専用道路、ICカードシステム、道路改良等により、軌道系鉄道と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースとした都市交通システムを指す。

#### ○バスレーン等の設置

- ・ バス交通の定時性の確保や利用者の増加を図るため、バスレーンの設置、公共車両優先システム<sup>注1</sup>の導入を推進する。

#### ○自転車利用等の促進

- ・ 自転車の都市交通手段としての役割を明確にし、主要な道路の整備などに合わせ、安全で快適な自転車走行空間の充実を図るとともに、交通結節点、拠点施設等を中心とした駐輪施設の整備を進める。

#### ○島しょ地域と東京圏を結ぶ地域航空網等の維持・拡充

- ・ 島民生活の安定や産業の振興に不可欠な離島航空路線の維持存続のため、国の補助制度の拡充等を国に働きかけるとともに、計器飛行方式<sup>注2</sup>の導入などにより就航率の改善を図り、安全で安定的な就航をめざす。
- ・ 海上交通については、防波堤等の港湾施設などの整備を推進し、定期船の就航率の改善を図る。
- ・ 小笠原諸島と本土との交通アクセスを改善するため、自然環境との調和に十分配慮した航空路について、将来における開設をめざし、都と村とで設置した協議会における協議内容の情報公開を行うなど、関係者間の円滑な合意形成を図りながら検討を進める。

#### ○まちづくりと連携した交通広場整備

- ・ 「まちの顔」としての機能や防災機能など多様な機能を果たす交通広場の整備を促進するため、街路事業のほか、まちづくりと連携した市街地再開発事業や土地区画整理事業などの活用を図る。

#### ○魅力と潤いのあるシンボリックな道路の整備

- ・ 緑豊かな街路樹の整備・拡充など、地域のシンボルとなる道路の整備を推進し、魅力と潤いのある景観を形成する。

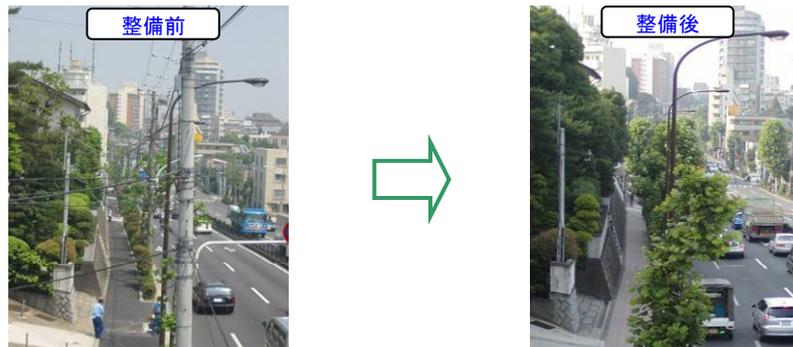
<sup>注1</sup> 公共車両優先システム：PTPS（Public Transportation Priority Systems）とも呼ぶ。道路に設置されたセンサーがバスに搭載された発信器からの信号を受信することにより、自動的に信号機を制御し、バスのスムーズな交差点通過を支援するシステム

<sup>注2</sup> 計器飛行方式：航空機の飛行経路や飛行の方法について常時航空交通管制の指示を受けつつ飛行することで、IFR（Instrument Flight Rules）ともいう。それに対して有視界飛行方式は、有視界飛行状態において、原則として航空交通管制の指示を受けずに操縦者の独自の判断で飛行することで、VFR（Visual Flight Rules）ともいう。

○無電柱化の推進

- ・ 都市計画道路等の整備に合わせて無電柱化を促進し、良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保及び都市防災機能の強化を図る。

図表 4-1-12 無電柱化



○歩行空間の整備・拡充

- ・ 駅周辺などにおけるユニバーサルデザイン<sup>注1</sup>のまちづくりと連携した歩道のバリアフリー化、無電柱化による歩行空間の拡充、ユビキタス技術<sup>注2</sup>などを活用した情報提供の充実などにより、安全で快適な歩行空間を整備する。

注1 ユニバーサルデザイン：11 頁参照

注2 ユビキタス技術：11 頁参照

#### (4) 人と環境にやさしい交通サービスの実現

##### ①円滑で快適な移動の実現

###### ○交通機関相互の乗継ぎの円滑化（シームレス化）の促進

- ・ 鉄道相互の直通運転や同一ホームにおける同一方向の乗換を促進し、鉄道相互の乗継ぎの利便性を向上するとともに、交通広場の整備等により鉄道とバス等との乗継ぎの円滑化を推進する。

###### ○交通施設等のユニバーサルデザイン<sup>注1</sup>の推進

- ・ 鉄道駅におけるエレベーターやエスカレーター等の設置、ホームドアやホーム柵等の設置、外国語への対応が可能な券売機の設置、駅及び周辺施設への「だれでもトイレ」の設置、ノンステップバスの導入など、ユニバーサルデザインによる交通施設の整備を推進する。
- ・ 交通広場の整備や無電柱化による移動しやすい歩行空間の確保、ユビキタス技術<sup>注2</sup>等を活用した駅とまちで統一した案内の整備など、駅を中心としたユニバーサルデザインのまちづくりを推進する。
- ・ 高齢者、障害者等に配慮した道路標識の大型化や超高輝度化等を推進する。

図表 4-1-13 公共交通におけるユニバーサルデザイン（ホームドア）



注1 ユニバーサルデザイン：11 頁参照

注2 ユビキタス技術：11 頁参照

## ② 環境にやさしい交通システムの実現

### ○TDM<sup>注1</sup>施策の導入の促進

- ・ 環境負荷の少ない交通体系を実現するため、パーク・アンド・ライド<sup>注2</sup>、駐車マネジメント<sup>注3</sup>、東京圏の広域的な交通管制システムの整備など、TDM施策の導入を促進する。

## ③ 安全で質の高い交通サービスの提供

### ○ITS<sup>注4</sup>技術の活用

- ・ 交通渋滞の解消、より安全な道路交通環境の実現をめざし、ITS技術を活用した高度な道路交通情報の提供や安全運転の支援等を推進する。

### ○公共交通機関の運行時間延長（再掲 P82）

### ○交通安全教育の充実

- ・ 区市町村、交通関係団体等と連携し、学校等における参加・体験・実践型の交通安全教育や運転者教育などの充実を図る。
- ・ 広報啓発活動により地域社会における交通安全意識の向上を図る。

## ④ 都市交通施策の総合的・体系的な展開

### ○都市交通に関するマスタープランの策定

- ・ 環境負荷の少ない交通体系への転換、情報通信技術の活用、多様な交通手段の連携の促進など、時代に即した効果的な都市交通施策を展開するため、国や隣接県と連携し、パーソントリップ調査の結果も活用しながら、都市交通に関するマスタープランを策定する。これを基に、道路と鉄軌道の連携強化や、TDM施策を適切に組み合わせることなどにより、都市交通施策の総合的・体系的な展開を推進する。

<sup>注1</sup> TDM: Transportation Demand Management の略。交通需要マネジメント。自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促すことにより、発生・集中交通量の抑制や平準化など、交通需要の調整を図り、都市又は地域レベルの道路混雑を緩和し、都市環境を改善する取組

<sup>注2</sup> パーク・アンド・ライド：65 頁参照

<sup>注3</sup> 駐車マネジメント：駐車場の整備と管理を行うとともに、渋滞を引き起こす原因の一つである路上駐車を防ぐために、車の到着先に駐車場等を確保し、それらへ誘導する施策（情報提供、駐車抑止テレビシステムなど）を推進する取組

<sup>注4</sup> ITS：Intelligent Transport Systems の略。高度道路交通システム。情報通信技術を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションの高度化、自動料金収受システムの確立、安全運転の支援、自動運転システムの構築、交通管制システムの高度化、交通管理の効率化等を図り、安全性、輸送効率及び快適性の向上を可能とするシステム

### 3 物流の効率化

#### (1) 効率的な物流ネットワークの実現

##### ① 都市間物流、国際物流の強化

###### ○高速道路ネットワーク等の整備促進

- ・ 三環状道路<sup>注1</sup>、高速晴海線<sup>注2</sup>、東京港臨海道路、一般国道357号（東京港トンネル部等）の整備を促進するとともに、第二東京湾岸道路<sup>注3</sup>について、国や自治体と連携して検討を進める。

###### ○広域物流拠点の整備促進

- ・ 圏央道<sup>注4</sup>のインターチェンジ周辺などにおいて、東京圏の広域物流と多摩地域のサービスを担う物流拠点を形成するため、自然環境の保全や農林業との調整など物流拠点整備に関する課題について地元自治体と連携して検討を行い、事業化を誘導する。

###### ○羽田空港の再拡張による航空物流の強化

- ・ 増大する首都圏の航空貨物需要に対応するため、羽田空港の再拡張・国際化を推進し、国際物流機能の強化を図る。将来の需要動向や空港周辺の物流関連施設の立地等に関する検討を行い、羽田空港において増大する航空物流の円滑化を推進する。

###### ○東京港の整備促進と港湾物流の効率化

- ・ 大井ふ頭、青海ふ頭、中央防波堤地区において、船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備などにより国際的な港湾物流機能を強化し、基幹航路の維持拡大を図る。
- ・ 中央防波堤地区において、羽田空港の国際化に伴う航空貨物の新たなニーズも視野に入れた高機能な物流施設の立地を推進し、交通ネットワークと連携した首都圏の物流を支える拠点の形成を進める。
- ・ 府省共通ポータル<sup>注5</sup>との連携により、港湾行政手続のワンストップ化<sup>注6</sup>及び簡素化・統一化を促進する。

注1 三環状道路：1 頁参照

注2 高速晴海線：93 頁図表 4-1-7 参照

注3 第二東京湾岸道路：49 頁参照

注4 圏央道：首都圏中央連絡自動車道。28 頁参照

注5 府省共通ポータル：輸出入、港湾等関連手続を処理する為に、関係省庁が提供している各種電子申請手続きシステムを相互に接続、連携を図ることを目的として開発したシステム

注6 ワンストップ化：情報通信技術を活用して、利用者に自宅又は身近な場所の端末から各種行政サービスを提供する仕組み。申請・届出等の手続のための複数箇所又は数回にわたり行政機関を訪れることが必要なものについて、オンラインにより1箇所又は1回で各種サービスを提供する。

- ・ 京浜三港<sup>注1</sup>の広域連携の強化により、コンテナ船入港料の一元化など国際物流の効率化に向けた取組を推進し、京浜港の集荷力を強化するとともに、港湾利用コストの低減を図る。

○豊洲新市場の建設促進

- ・ 中央卸売市場の流通機能を強化するため、豊洲新市場の建設について、地元自治体や関係者と調整を図り、早期に実現する。

② 都市内物流の効率化

○区部の流通業務施設等の機能更新

- ・ 物流動向の変化に対応し、都市内の配送の更なる効率化を推進するため、施設の建替えによる容量の拡大や設備の更新を図るなど、区部の流通業務施設等の更新・高度化を進める。

○荷さばきスペース確保の促進

- ・ 路上荷さばきによる渋滞を改善するため、時間貸駐車場（コインパーキング）を活用した荷さばき可能駐車場を都内全域に拡大するとともに、大規模建築物等の建築に伴い整備された附置義務駐車施設などを、周辺の建物への配送にも活用できるような仕組みを検討する。

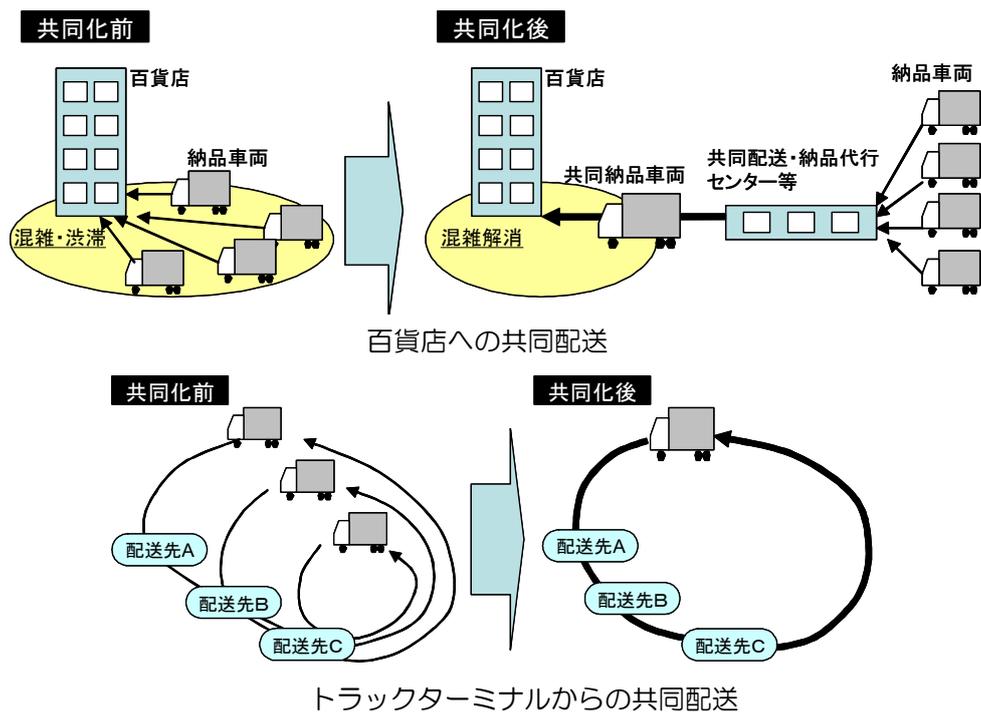
---

<sup>注1</sup> 京浜三港：16頁参照

○物流共同化の促進

- ・ 物流事業者と、大規模小売店や建物管理者などの荷受側事業者とが連携して共同配送に取り組むよう働きかけるとともに、大規模複合ビルの建物内などにおける共同配送の実現に向けて取り組んでいく。
- ・ 地区物流効率化認定制度<sup>注1</sup>を活用し、地元の商店街などによる、荷さばきスペースの確保や共同配送などの取組を支援する。

図表 4-1-14 物流共同化のイメージ



資料：東京都「総物流ビジョン」

<sup>注1</sup> 地区物流効率化認定制度：都が商店街や繁華街などの地区で物流改善に取り組む地区物流関係者に対し計画作成の支援や計画の認定を行う制度。認定計画の実施に際して、荷さばきスペースの優遇的な利用や金融支援などのメリットがある。

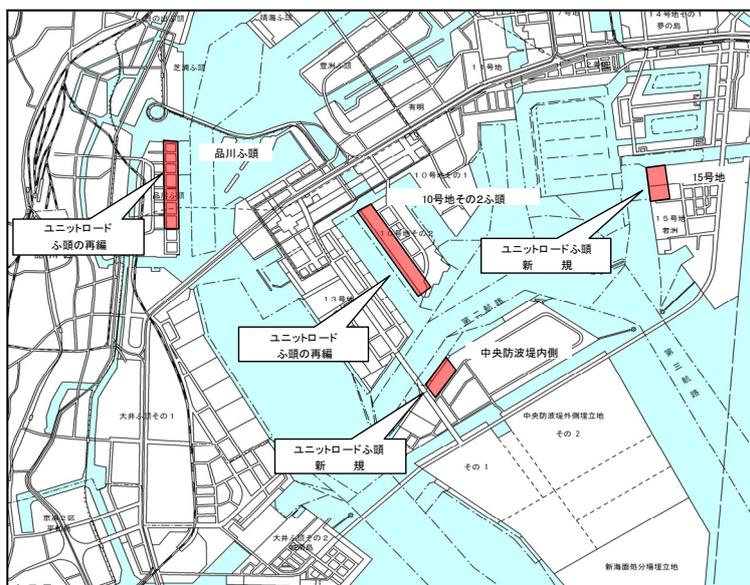
(2) 環境を重視した物流政策の展開

① 鉄道等へのモーダルシフト<sup>注1</sup>の推進

○鉄道・水上輸送等へのモーダルシフト

- ・ 陸上輸送から海上輸送への転換を促進するため、内航フィーダーサービス<sup>注2</sup>の充実化やはしけ（バージ船）<sup>注3</sup>輸送の利用拡大を推進するとともに、コンテナやトレーラー等による国内向けの貨物を扱うユニットロードターミナル<sup>注4</sup>の整備・再編を図る。
- ・ 鉄道輸送への転換を促進するため、ふ頭と鉄道貨物駅間のアクセス向上や、船舶と鉄道相互の貨物積替の効率化に関する連携などを強化する。
- ・ 廃棄物やリサイクル品等の貨物を扱う静脈物流<sup>注5</sup>等について、鉄道や船舶による輸送の利用拡大について検討する。

図表 4-1-15 東京港における内貿機能の強化（ユニットロードターミナルの整備）



資料：東京都「総物流ビジョン」

注1 モーダルシフト：道路渋滞の解消や排出ガスの抑制、労働力不足等に対応するため、幹線貨物輸送を、トラックによる貨物輸送から、鉄道・水上輸送等の大量一括型の輸送機関へ方式（モード）を転換（シフト）すること。

注2 内航フィーダーサービス：フィーダーサービスとは大型コンテナ船の寄港する港から寄港しない港へコンテナ貨物を輸送するために、他の船舶や自動車、鉄道などに積み替えを行うこと。

注3 はしけ（バージ船）：運河、港内など平穏な水域で貨物を運ぶのに適している平底船で、非自航船。引き船に牽引されたり、専用の押し船（プッシャー）で押航する。現在、東京湾内では、モーダルシフトの一環として、海上コンテナを専用に運ぶはしけにより、東京港、川崎港、横浜港、千葉港の港間のコンテナ輸送が行われている。

注4 ユニットロードターミナル：ユニットロード（積み替え作業の効率化を図るため、コンテナなどを用いて小口貨物を一定の単位にまとめた貨物）を効果的に海上輸送するために必要な岸壁やヤード等の港湾施設

注5 静脈物流：建設残土など建設副産物や廃棄物等の処理やリサイクルに係る物流。回収物流。環境問題が深刻化し、資源の循環利用が求められる中、静脈物流の重要性が高まっている。

図表 4-1-16 ユニットロードターミナル



## ② 物流における環境対応の促進

### ○大型貨物車走行ルート of 適正化方策の検討

- ・ 環境改善や渋滞解消を図るため、高速道路等の整備状況や物流施設の立地状況等を勘察し、大型貨物車走行ルートの設定、大型貨物車の中央環状線<sup>注1</sup>を中心とする三環状道路<sup>注2</sup>等の高速道路への誘導、橋梁の耐荷力向上等による重さ指定道路や高さ指定道路の拡充、特定路線での交通抑制の実施などの方策を検討する。
- ・ 高速道路の利用を促進し物流の効率化が進むよう、国や高速道路会社に対し、高速道路の新たな料金体系の構築を要請する。

### ○低公害車等の導入促進

- ・ ディーゼル車に対する排出ガス規制を行うとともに、大規模事業者に対する低公害車・低燃費車の導入の義務付けなどによりその普及を促進する。

注1 中央環状線：首都高速中央環状線。25 頁参照

注2 三環状道路：1 頁参照

## 第2 環境と共生する都市の実現

### 1 世界で最も環境負荷の少ない都市構造の構築

#### (1) 都市づくりにおける環境負荷の低減

##### ① 環境負荷の少ない都市構造の実現

###### ○都市機能の集積・集約化による環境負荷の低減

- ・ 都心等においては、主要ターミナル駅などの拠点を中心に、複合的な機能をコンパクトに集積させるとともに、先進的な省エネルギー技術を導入した都市再生や充実した公共交通ネットワークの活用などによりエネルギー利用効率を向上させる。
- ・ センター・コア等における都市型住宅の供給と併せた商業、文化、教育、福祉などの生活機能の導入や、核都市等の駅周辺における産業集積などにより、職住近接の都市づくりを進め、人やモノの移動のために必要となるエネルギーの削減を図る。
- ・ 生活拠点などにおいては、交通結節点となる鉄道駅を中心に多様な生活支援機能の集積や歩行者空間の充実によるコンパクトなまちづくりを推進するとともに、身近な公共交通の充実によりマイカー利用に過度に依存しないで暮らせる市街地の形成を図る。

###### ○市街地の無秩序な拡大抑制

- ・ 市街化調整区域における住宅地開発などについては、市町の都市計画マスタープラン<sup>注1</sup>などに位置付けられ、かつ地区計画<sup>注2</sup>に基づき、土地利用の方向が明確となっている計画に限定し、市街地の無秩序な拡大を抑制していく。

##### ② 都市開発等におけるカーボンマイナスの推進

###### ○都市開発諸制度<sup>注3</sup>を活用した環境負荷の低減

- ・ 都市開発諸制度の適用に際して、建築物の熱負荷の低減、設備システムの省エネルギーなどについて一定水準以上の性能の確保を条件とすることにより、大規模都市開発における環境負荷の低減を推進する。
- ・ 複合開発における複数建築物間又は異種用途間の効率的なエネルギー融通や、再生可能エネルギー<sup>注4</sup>や未利用エネルギー<sup>注5</sup>の導入、最先端の省エネルギー機器の導入など、更に高い環境性能を誘導する仕組みを検討する。

注1 都市計画マスタープラン：都市計画法第18条の2に基づき、区市町村が定める「区市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。

注2 地区計画：55頁参照

注3 都市開発諸制度：36頁参照

注4 再生可能エネルギー：18頁参照

注5 未利用エネルギー：18頁参照

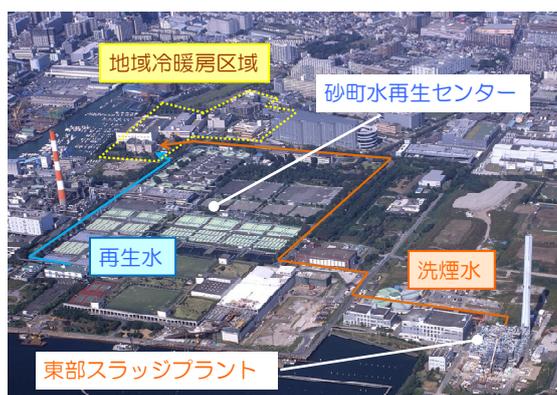
○街区・地区単位におけるエネルギー利用効率の向上

- ・ 熱負荷の平準化が図られ、未利用エネルギー<sup>注1</sup>の活用も可能な地域冷暖房<sup>注2</sup>の導入を促進するなど、街区・地区単位でのエネルギーの有効利用・共同利用への取組を誘導し、エネルギー利用の効率化を推進する。
- ・ 大規模都市開発においては、地域におけるエネルギー有効利用計画書制度<sup>注3</sup>により、地域冷暖房の導入等の検討を義務付け、エネルギーの有効利用を促進する。

○再生可能エネルギー<sup>注4</sup>・未利用エネルギー等の利用促進

- ・ 太陽エネルギーや風力、バイオマス<sup>注5</sup>などの再生可能なエネルギーや、下水処理施設や廃棄物処理施設からの廃熱などの未利用エネルギーの利用を拡大するため、熱供給事業者等とも連携しながら、普及のための仕組みを検討する。

図表 4-2-1 未利用エネルギーの利用促進（砂町水再生センター）



注1 未利用エネルギー：18 頁参照

注2 地域冷暖房：34 頁参照

注3 地域におけるエネルギー有効利用計画書制度：一定規模の建築物の新築・増築時に、当該開発事業者により再生可能、未利用エネルギーなど、環境に配慮したエネルギーの有効利用についての計画や検討を記載した計画書の提出を義務付ける制度

注4 再生可能エネルギー：18 頁参照

注5 バイオマス：76 頁参照

○建築物の省エネルギー性能・断熱性能等の向上

- ・ 建築物環境計画書制度<sup>注1</sup>の対象となる建築物を拡大するとともに、目標とする省エネルギー性能の基準値を明確にするなど、建築物の新築・増築時を捉えて省エネルギー性能や断熱性能等を向上させる。
- ・ 建築物環境計画書制度の対象外である中小規模の一般建築物や、住宅、既存建築物等についても省エネルギー化を推進するため、エネルギーの使用の合理化に関する法律（以下「省エネ法」という。）による届出制度の活用など、新たな仕組みを検討する。

○建築物の使用時におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減

- ・ CO<sub>2</sub>など温室効果ガス排出量の多い大規模事業所について、総排出量の削減を義務付けることにより、建築物の使用時のエネルギー使用量の削減を図る。

○環境アセスメント<sup>注2</sup>制度の活用

- ・ 事業計画の早い段階から、複数の計画案を対象に比較評価を行う計画段階環境アセスメントなど、環境アセスメント制度の適切な活用を図りながら、環境と調和した都市づくりを推進する。

---

<sup>注1</sup> 建築物環境計画書制度：一定規模の建築物の新築・増築時に、建築主に省エネ対策等環境配慮の取組と評価を記載した計画書の提出を義務付ける制度

<sup>注2</sup> 環境アセスメント：大規模な開発事業などを実施する際に、あらかじめその事業が環境に与える影響を予測・評価し、その内容について、住民や関係自治体などの意見を聴くとともに専門的立場からその内容を審査することにより、事業の実施において適正な環境配慮がなされるようにするための一連の手続。「環境影響評価」ともいう。

図表 4-2-2 都市づくりに係る環境負荷の低減の取組例

分野	課題	対策例
省エネルギー型の都市づくり	建築物の断熱性能の向上、熱負荷の低減	日射侵入、熱損失等の防止（外皮、断熱、気密性能など）
	建築設備の省エネルギー性能の向上	高効率な設備システム（空調、換気、照明、給湯、昇降機等）の導入 コージェネレーションの導入 高効率ヒートポンプ <sup>注1</sup> の導入
	地区・街区単位におけるエネルギー利用効率の向上	高効率地域冷暖房施設の導入 建物間の熱融通 <sup>注2</sup> ・集中プラントの導入 AEMS <sup>注3</sup> の導入
	未利用エネルギーの活用	下水・廃棄物処理施設の廃熱利用
	普及・誘導策の推進	建築物の環境性能に係る評価・認証システムの導入 省エネルギー改修ガイドラインの策定
	運用の改善、計測・管理等のシステム導入	BEMS <sup>注4</sup> の導入 コミッションングの実施
自然エネルギーを生かした都市づくり	再生可能なエネルギーの導入	太陽エネルギーの利用 地中熱、バイオマス、風力の利用
	自然光・通風等の導入	自然採光・通風等の導入
自然を生かした都市づくり （緑と水にあふれた都市づくり）	水・緑を生かした都市づくり	公園・緑地の整備 都市開発に合わせた緑化 建築物の緑化（屋上、壁面、ベランダ） 街路樹の増進 都市農地・生産緑地の保全 屋敷林・雑木林の保全
	ヒートアイランド現象の緩和	建築物の緑化（屋上、壁面、ベランダ） 地表面の緑化 被覆面の保水性・反射性塗装の使用 建築物の配列・高さの工夫 「風の道」の確保
	水循環を取り入れた都市づくり	雨水浸透の促進 地表面の緑化 水の有効利用・循環利用の促進
省資源型の都市づくり	ライフサイクルアセスメント（LCA） <sup>注5</sup>	LCAを考慮した施設設計
	建築物・（都市基盤）の長寿命化	スケルトン・インフィル住宅 リニューアブルが容易な建築物 用途の変更に対応した建築物
環境負荷の少ない交通都市づくり	交通渋滞の解消	道路整備の推進 道路と鉄道の立体交差化 荷捌き駐車場等の整備 バスレーンの整備
	身近な移動環境の確保	快適な歩行者空間の拡充 自転車走行空間の充実
	公共交通の利用促進	鉄道・バスネットワークの整備・活用
	新交通システムの導入	コミュニティバスの導入 LRT・BRTの導入

注1 ヒートポンプ：電力や熱を利用して、温度の低い部分から高い部分へ熱を移動させるときに、投入したエネルギー以上の熱を回収することで、省エネを実現する装置。給湯装置の他、電気冷蔵庫やエアコンにこの装置が活用されている。

注2 熱融通：隣接する複数の建築物全体での効率の高い熱供給の実現を目指し、建築物の熱源を導管で連結させ、建築物相互間での熱の融通や、熱源設備の共同利用を図ること。

注3 AEMS：Area Energy Management Systemの略。インターネットなどの通信回線を活用し、複数建築物のエネルギー設備を一元的に管理・制御することで、各建築物のエネルギー使用状況や室内環境などに合わせた効率的な設備運転を、エリア内一体で行う地区単位の集中エネルギー管理システム

注4 BEMS：Building and Energy Management Systemの略。建築物の設備全体を一元化して管理、制御を行うシステムのこと。エネルギーの使用状況や室内環境に対応した設備機器のきめ細やかな運転を行うことができ、建築物全体のエネルギー消費を最小化できる。

注5 ライフサイクルアセスメント（LCA）：都市基盤施設の各要素となる建設材料（広義では施設そのものを含む）が、その全ライフサイクルを通じて、環境にどの程度負荷を与えるか、また、環境への影響を最小にする実施方法等について評価する方法

## ③ 都市交通ネットワークの整備促進による環境負荷の低減

○三環状道路<sup>注1</sup>等の整備促進

- ・ 三環状道路等の整備を促進することにより、都心部への通過交通の流入を抑制し、交通渋滞の解消を図るとともに、ITS<sup>注2</sup>技術の導入により自動車交通の円滑化を図り、都市全体としてCO<sub>2</sub>排出量を削減する。

○交通渋滞の解消及び各種TDM<sup>注3</sup>施策の推進

- ・ 幹線道路ネットワークの整備、道路と鉄道の立体交差化、交差点改良などを推進して、交通の円滑化を図り、渋滞を緩和することにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図る。
- ・ 都心部への流入車両を抑制するため、パーク・アンド・ライド<sup>注4</sup>の取組などTDM施策を推進する。

## ○公共交通の充実

- ・ 鉄軌道ネットワークの更なる充実、LRT<sup>注5</sup>・BRT<sup>注6</sup>など新たな交通システムの導入の検討、コミュニティバス<sup>注7</sup>の導入やバス運行の定時性・速達性の確保等の取組により、環境負荷の少ない公共交通の整備、充実を図る。

## ○物流効率化の促進

- ・ 物流拠点の集約化や東京都駐車場条例による荷さばきスペースの確保、物流事業者と荷受側事業者の連携による共同配送の促進など、交通渋滞の緩和やトラック物流の効率化を図り、環境負荷の低減を促進する。

## ○歩いて暮らせるまちづくりの推進

- ・ 区市町村や交通事業者等とともに、地域における公共交通の充実や利便性向上、自転車走行空間のネットワーク形成、コミュニティインフラ<sup>注8</sup>の整備を促進し、マイカー利用から徒歩や自転車、公共交通機関利用への転換を促す。

---

注1 三環状道路：1 頁参照

注2 ITS：101 頁参照

注3 TDM：101 頁参照

注4 パーク・アンド・ライド：65 頁参照

注5 LRT：97 頁参照

注6 BRT：97 頁参照

注7 コミュニティバス：55 頁参照

注8 コミュニティインフラ：55 頁参照

## 2 環境と調和した都市づくり

### (1) ヒートアイランド現象<sup>注1</sup>の緩和

#### ①都心地域のヒートアイランド現象緩和の推進

##### ○風の道の形成

- ・ 卓越風<sup>注2</sup>を考慮して、建築物の配置・形状や高さを的確に誘導するとともに、大規模な公園や河川、運河などの水辺空間の整備、道路を軸とする街路樹や沿道における緑の創出などにより、海からの風を都心に送り込む「風の道」を確保する。

##### ○都市排熱の低減

- ・ 地域冷暖房<sup>注3</sup>施設やコージェネレーション・システム<sup>注4</sup>により回収した熱の有効利用、廃棄物処理施設や下水処理施設等からの廃熱の積極的利用などを推進し、ヒートアイランド現象の要因となる都市排熱の低減に取り組む。

##### ○地表面、建築物などの被覆対策の推進

- ・ 建築敷地や人工地盤面、建築物の屋上部、壁面などの緑化により、地表面や建築物などの被覆を熱環境に配慮したものとする。また、建築敷地内の空地や広場等の芝生化などを促進するとともに、広く連続した木陰を創出するなど、ヒートアイランド対策に効果的な整備を推進する。
- ・ 建築物の屋根における高反射性塗装<sup>注5</sup>、道路等の保水性舗装<sup>注6</sup>、遮熱性舗装<sup>注7</sup>などの環境対策型舗装の活用などの被覆対策を推進する。

注1 ヒートアイランド現象：10 頁参照

注2 卓越風：ある地域である期間に吹く最も頻度が多い風向きの風

注3 地域冷暖房：34 頁参照

注4 コージェネレーション・システム：燃焼により発生する熱の高温部から発電機に用いられる動力を、動力がつけられる際の排熱等から熱を取り出し、電気と熱を併せて供給することによりエネルギーの多段階利用を行う設備をいう。電力需要と熱需要が安定している場合には、電力と熱を別々に供給するよりも高いエネルギー効果が得られる。

注5 高反射性塗装：都市部のヒートアイランド現象緩和対策の1 つとして、日射反射率の高い高反射塗料を用いて、屋間の建築物外装・外構資材や舗装への蓄熱を抑制し、夜間の大気への放熱を緩和することを目的とした塗装

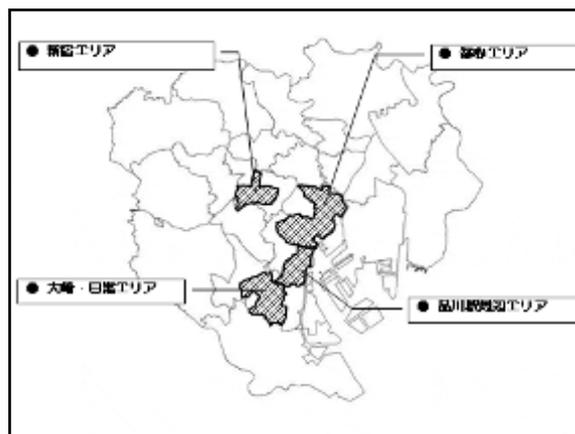
注6 保水性舗装：29 頁参照

注7 遮熱性舗装：29 頁参照

○ヒートアイランド対策推進エリア<sup>注1</sup>での集中的な取組

- ・ ヒートアイランド対策推進エリアにおいて、都道の保水性舗装<sup>注2</sup>や遮熱性舗装<sup>注3</sup>、建築物の屋上緑化や壁面緑化、道路と沿道の緑化、広場等の芝生化、下水再生水を活用した路面散水、未利用エネルギー<sup>注4</sup>を活用した熱供給システムの整備など、各種の取組を集中的に実施するとともに、民間事業者によるモデル事業を推進する。

図表 4-2-3 ヒートアイランド対策推進エリア



資料：東京都「ヒートアイランド推進会議」

## (2) 資源の循環利用の促進

## ① 資源の循環利用・長寿命化

○廃棄物処理施設の立地誘導と静脈物流<sup>注5</sup>システムの構築

- ・ 資源循環の促進や廃棄物の適正処理を徹底するため、廃棄物処理施設やリサイクル施設の立地を誘導する。
- ・ 廃棄物の最終処分場を確保するため、新海面処分場の整備を推進する。
- ・ 建設発生土や建設廃棄物<sup>注6</sup>等の運搬に際し、陸上輸送や水上輸送等を組み合わせた静脈物流ネットワークを構築する。

## ○建設資源等の循環利用の促進

- ・ 建設発生土、建設泥土、土木構造物や建築物に含まれるコンクリート等の建設資源、浄水場発生土、下水汚泥の再利用の促進などにより、廃棄物の発生を抑制するため、法制度の整備や技術の検討、リサイクル市場の育成などに取り組む。
- ・ 東京港から発生する良質なしゅんせつ土については、湾内における海域環境等の改善のための用材としての有効活用を促進する。

注1 ヒートアイランド対策推進エリア：18頁参照

注2 保水性舗装：29頁参照

注3 遮熱性舗装：29頁参照

注4 未利用エネルギー：18頁参照

注5 静脈物流：105頁参照

注6 建設廃棄物：建設工事に伴い、副次的に発生するコンクリート破片、汚泥その他の廃棄物

○施設の長寿命化と予防保全型管理の促進

- ・ 都が管理する土木構造物や建築物について、長寿命化やライフサイクルコストの削減に配慮した整備を推進するとともに、予防保全型の管理を行う。
- ・ 民間建築物に対し、修繕・改修、転用などによる長寿命化を誘導し、特に住宅については、スケルトン・インフィル住宅<sup>注1</sup>の供給、長期優良住宅<sup>注2</sup>の普及、マンションの適切な維持管理などを促進する。

○首都圏での連携した取組

- ・ 廃棄物の発生抑制やリサイクル技術の開発などに、首都圏の自治体や国と連携して取り組む。

---

<sup>注1</sup> スケルトン・インフィル住宅：戸建住宅やマンションにかかわらず共通する、設備や間取りの変更がしやすいよう設計上の工夫がなされた住宅のこと。

<sup>注2</sup> 長期優良住宅：劣化対策、耐震性、可変性、省エネルギー性などの性能を有し、長期にわたり良好な状態で使用できる住宅。その住宅の普及を促進するため、2008（平成20）年に長期優良住宅の普及の促進に関する法律が制定された。

### (3) 水循環の再生と水辺環境の回復

#### ① 都市における水循環の促進

##### ○安全でおいしい水の安定的な供給

- ・ 渇水時においても安定給水を確保するため、長期的な視野に立ち、他県と協力しながら、水資源の確保に努めるとともに、漏水防止対策を推進する。
- ・ より安全でおいしい水の供給に向け、浄水場への高度浄水処理<sup>注1</sup>の導入や貯水槽水道対策などの取組を推進していく。

##### ○雨水等の有効利用と地下水の保全

- ・ 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例<sup>注2</sup>（以下「環境確保条例」という。）及び水の有効利用促進要綱<sup>注3</sup>に基づき、大規模建築物等に対して再生水や雨水の利用施設の設置を求めていく。
- ・ 区市町村と連携しながら、透水性舗装の普及や、浸透性の高い公設雨水ます<sup>注4</sup>への転換を図るとともに、宅地内の雨水浸透ます<sup>注5</sup>の普及を促進し、地下水の保全・かん養を図る。

##### ○再生水の活用促進

- ・ 下水の再生水をトイレ洗浄水や植栽散水等に利用するとともに、枯渇した河川等へ導水して清流復活に活用するなど、再生水の利用拡大を図る。

図表 4-2-4 再生水による清流復活（目黒川）



<sup>注1</sup> 高度浄水処理：急速ろ過方式等の通常の浄水処理では十分に対応できない臭気物質、トリハロメタン前駆物質等の除去を目的に行うオゾン処理、活性炭処理、生物処理等をいう。都においては、オゾン処理と生物活性炭処理とを組み合わせた方式を採用している。

<sup>注2</sup> 都民の健康と安全を確保する環境に関する条例：1969（昭和44）年に制定された東京都公害防止条例を自動車公害対策など今日的な環境問題に対応する観点から全面改正したもの。2001（平成13）年4月施行

<sup>注3</sup> 水の有効利用促進要綱：都内で一定規模以上の建築物又は開発事業を計画されている事業者に対し、水資源の有効利用、望ましい水循環の保全と回復を目的に、雑用水利用・雨水利用・雨水浸透など、水の有効利用と雨水浸透への協力を促進する要綱

<sup>注4</sup> 公設雨水ます：排水設備と公共下水道との接点に設けるますで、排水設備はここから取付管によって下水管きよに接続される。

<sup>注5</sup> 雨水浸透ます：道路や宅地に降った雨水を集めて地中に浸透させるためのます。底部が開いていて側面に多数の孔が開いており、流入した雨水は、この孔を通して地下に浸透する。

## ② 水環境の回復

### ○水環境の改善・再生

- ・ 降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設の整備、雨水吐口のごみ流出抑制対策などにより、合流式下水道<sup>注1</sup>の改善を推進する。
- ・ 区部の水再生センターのうち、河川や東京湾の水質を改善する効果が大きい施設から重点的に下水の高度処理<sup>注2</sup>の導入を図る。
- ・ 多摩地域では、市が単独で下水処理を行っている地区を流域下水道の区域に編入することにより下水の高度処理を進め、多摩川と東京湾の水質を改善する。
- ・ 河川や運河では汚泥をしゅんせつすることにより水環境を改善する。
- ・ 海域における自然浄化機能の保全・回復を図るため、海浜や浅場<sup>注3</sup>等の整備など、水生生物をはじめとした多様な生物の生息環境を創出する。
- ・ 東京圏の隣接県とも連携して、東京湾の水質を向上させる取組を行う。

## (4) 環境汚染対策の推進

### ① 大気・土壌汚染対策の推進

#### ○大気汚染対策の推進

- ・ 道路ネットワークの整備とTDM<sup>注4</sup>の組み合わせ、物流における鉄道・水上輸送の利用拡大、自転車利用の促進、グリーン調達<sup>注5</sup>の拡大などにより、環境負荷を低減する。
- ・ ディーゼル車等の排出ガス規制や、大規模事業者に対する低公害車の導入義務付け等を行う。

#### ○土壌汚染対策の推進

- ・ 環境確保条例<sup>注6</sup>に基づき、有害物質取扱い事業者や土地改変者に対し、土壌汚染の調査や汚染の拡散防止又は汚染の処理を義務付け、土壌汚染対策を推進する。
- ・ 中小事業者等の実施する対策を支援するため、土地利用に応じた適切な対応策の提示、迅速かつ適切な土壌処理を進めるための調査・処理技術の有効活用、更なる技術開発やコスト低減を促す取組などを行う。
- ・ 土壌汚染の実態や対策に係る情報の開示や近隣住民等とのリスクコミュニケーション<sup>注7</sup>を推進し、土壌汚染に対する正しい知識の普及を図る。

<sup>注1</sup> 合流式下水道：家庭などから排出される汚水と雨水を同一の管で排除する方式の下水道

<sup>注2</sup> 高度処理：処理水の水質を一層向上させ、良好な水環境を実現するための処理。従来のBOD(生物化学的酸素要求量)やSS(浮遊物質)の改善に加え、窒素やリンなどを除去し、悪臭や赤潮の原因となる富栄養化を抑える。

<sup>注3</sup> 浅場：川の岸辺や瀬の浅くなっている場所

<sup>注4</sup> TDM：101頁参照

<sup>注5</sup> グリーン調達：購入の必要性を十分に考慮した上で、できるだけ環境への負荷が少ない製品やサービスを調達すること。

<sup>注6</sup> 環境確保条例：都民の健康と安全を確保する環境に関する条例。115頁参照

<sup>注7</sup> リスクコミュニケーション：環境リスクなどの化学物質に関する情報を、市民、事業者、行政等の全てのものが共有し、意見交換などを通じて意思疎通と相互理解を図ること。化学物質による環境リスクを減らす取組を進めるための基礎となる。

### 第3 水と緑に囲まれた潤いある都市の実現

#### 1 水と緑のネットワークの強化

##### (1) みどりづくりの戦略的な推進

###### ① 新たな戦略によるみどりづくりの展開

###### ○戦略的な緑の創出・保全

- ・ 水と緑の回廊で包まれた美しいまち東京を復活させるため、都市計画公園・緑地を事業化計画に基づき効率的かつ効果的に整備するとともに、区市町村を越えた総合的な観点から、東京における望ましい緑のあり方を明らかにし、地域特性に応じた緑の誘導策、樹林地や農地などの保全方策を検討し、戦略的に都市空間の緑化や緑の保全に取り組む。

###### ○緑のムーブメントの展開

- ・ 住宅やオフィス、商業施設などにおける民間事業者の自主的な緑化を促すとともに、「緑の東京募金」を活用し、都民・企業等を巻き込んだ緑のムーブメントを東京全体で展開する。
- ・ 里山や森林の保全、丘陵地公園の整備を進めるとともに、都民やNPO<sup>注1</sup>と連携して緑の適切な管理を行うなど、多様な主体による緑地保全や森林の再生を進める。
- ・ 緑のボランティアポータルサイトを通じ、ボランティアの登録、活動の場の紹介や普及・啓発、技術指導を行う指導者の育成、紹介などボランティアに関する情報を一元化して都民に提供していく。

図表 4-3-1 緑のムーブメントの展開イメージ



資料：東京都「10年後の東京」

注1 NPO：2頁参照

## (2) 水と緑の効果的な創出

### ① 水と緑の骨格形成

#### ○グリーンロード・ネットワークの形成

- ・ 多摩川・荒川で囲まれた大きな軸と、その内側にある水辺空間や緑で東京を包み込み、都心の大規模緑地を幹線道路の街路樹で結ぶ「グリーンロード・ネットワーク」の形成を推進する。

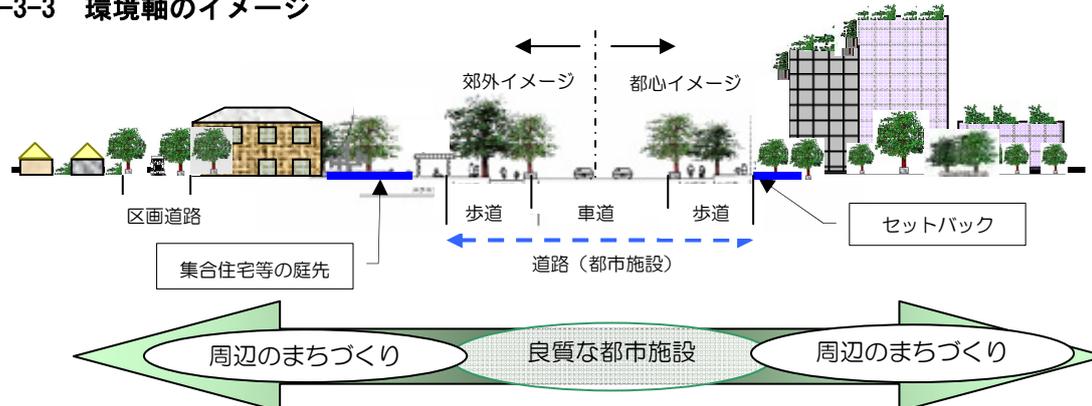
#### ○環境軸<sup>注1</sup>の形成

- ・ みどりの軸となる道路、河川、公園などの整備が進み、その周辺のまちづくりの熟度が高い地区などを環境軸推進地区<sup>注2</sup>に指定して、地区計画<sup>注3</sup>や都市開発諸制度<sup>注4</sup>などを積極的に活用し、道路等と一体となった厚みと広がりのある緑空間の創出を誘導する。

図表 4-3-2 道路と一体となった厚みと広がりのある緑空間を創出（府中所沢線）



図表 4-3-3 環境軸のイメージ



注1 環境軸：19頁参照

注2 環境軸推進地区：環境軸形成の指針となる「環境軸ガイドライン」において、都や地元区市町などが連携して取り組むことが効果的と考えられる地区を、まちづくりの熟度や、都市施設の整備の見通しなどを勘案した上で、指定する地区

注3 地区計画：55頁参照

注4 都市開発諸制度：36頁参照

○「海の森<sup>注1</sup>」の整備

- ・ 東京湾から都心へ向かう「風の道」の起点となる、「海の森」の整備を推進する。
- ・ 森づくりや運営活動に当たっては、植樹イベントや「海の森友の会」の発足などにより、都民、企業、NPO<sup>注2</sup>等の賛同の輪を広げ、あらゆる主体が協働する事業手法を展開する。
- ・ 臨海部においては、海の森を含めた海上公園の整備を推進し、都心部につながる水辺空間等を充実させる。

○国有地を活用した公園整備

- ・ 国家公務員宿舎の跡地などの国有地について、オープンスペースとして公園等に利用できるよう、自治体が優先的に用地を確保できる仕組みの充実、自治体に対する無償貸付制度の継続・拡充を国に求めていく。

○生き物の生息・生育環境の整備

- ・ 動植物の多様性に配慮した環境の保全と創出を図るため、河川や運河の整備にあたり、生物が生息しやすい構造の護岸整備などを推進する。
- ・ 学校や水再生センターなど、都施設を活用した緑化や水辺づくりなどにより、身近な生き物の生息、生育空間の整備を進める。

② 都市づくりと連動した水と緑の創出・保全

○都市開発諸制度<sup>注3</sup>を活用した緑化推進

- ・ 大規模開発の敷地における緑化を誘導するため、都市開発諸制度を活用した建築計画に対し、開発区域内の緑化率に応じた容積率の緩和を行う制度を活用し、緑化の増進を図る。
- ・ 環境軸推進地区<sup>注4</sup>周辺など、特に緑化を推進すべき地区においては、都市開発諸制度を積極的に活用し、厚みと広がりのある緑の創出を促進する。

○みどりづくりにおける誘導指針の拡充

- ・ 都市開発諸制度等に適用する「公開空地等のみどりづくり指針<sup>注5</sup>」について、敷地単位にとどまらず、地区・街区レベルの緑化の質を誘導できるよう適用対象を拡充する。

注1 海の森：19頁参照

注2 NPO：2頁参照

注3 都市開発諸制度：36頁参照

注4 環境軸推進地区：118頁参照

注5 公開空地等のみどりづくり指針：大規模建築物等の建築を行おうとする事業者が、公開空地等の計画立案に必要な事項を定めるとともに、事業者が都と協議することにより、公開空地等の価値の向上に資することを目的とした指針

### ○屋上等緑化の促進

- ・ ヒートアイランド現象<sup>注1</sup>の低減や緑が連続する景観を形成するため、都市開発諸制度を適用する計画や、一定規模以上の敷地を有する建築物を対象に、屋上、壁面、バルコニーなど、建築物上の積極的な緑化を促進する。

図表 4-3-4 屋上緑化や壁面緑化の事例

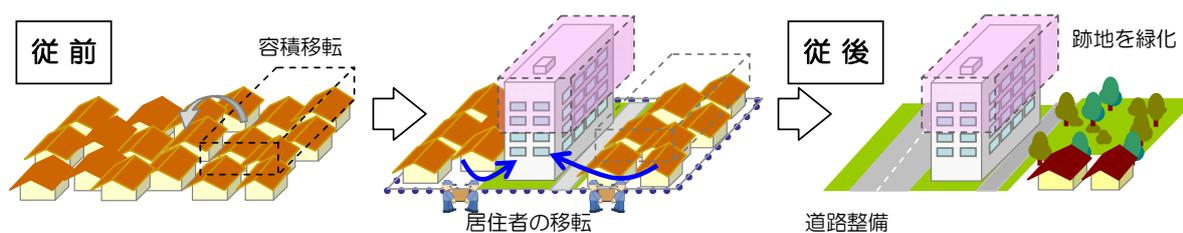


資料：東京都「緑の東京10年プロジェクト」基本方針

### ○容積移転等を活用した木造住宅密集地域<sup>注2</sup>の緑化推進

- ・ 防災都市づくり推進計画で定める重点整備地域<sup>注3</sup>等において、防災広場や空地などの創出に合わせて緑化を促進するため、容積率移転等の手法を活用した新たな仕組みを検討する。

図表 4-3-5 木造住宅密集地域における容積移転等手法の活用による再生イメージ



注1 ヒートアイランド現象：10 頁参照

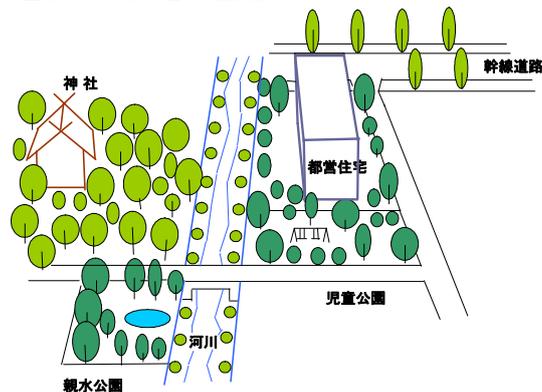
注2 木造住宅密集地域：10 頁参照

注3 重点整備地域：57 頁参照

○都営住宅の建替えに合わせた緑地の創出

- ・ 都営住宅の建替えに際し、団地内の公園・緑地や道路の積極的な緑化を推進するとともに、区市と連携して周辺地域の街路樹や公園などと連続した緑を整備するなど、潤いのある市街地環境を創出する。

図表 4-3-6 多様な整備と連携した緑地の整備



③ 身近な空間の緑化推進

○校庭芝生化の促進

- ・ 子どもの身近に、新たな緑を創出するため、財政支援や専門家による技術的支援などにより、公立小・中学校、幼稚園、私立学校、保育所等の校庭・園庭の芝生化を進める。

○あらゆる都市空間の緑化

- ・ 河川、幹線道路、都電荒川線の軌道など鉄道施設内の空間や下水道の水再生センター、都立病院、都立学校などの都立施設の緑化を率先して推進するとともに、建築物の屋上や壁面、駐車場等の「すき間」など、あらゆる都市空間に良好な緑を創出するため、都民や企業と一体となって取り組む。

### (3) 樹林地や農地の保全・活用

#### ① 樹林地の保全・再生

##### ○屋敷林<sup>注1</sup>などの樹林地や里山を守る取組の推進

- ・ 屋敷林など豊かな緑の維持・保全に向け、特別緑地保全地区<sup>注2</sup>や自然保護条例に基づく保全地域<sup>注3</sup>を積極的に指定するとともに、自然保護条例に基づく開発許可制度について、緑化基準を強化するなど緑地の保全を図る。
- ・ 屋敷林について、相続の発生など現状維持が困難な状況に対応できるよう、所有者による所有の継続を基本にした総合的な保全の仕組みを検討する。
- ・ 風致地区において、特別緑地保全地区や地区計画<sup>注4</sup>制度の活用など新たな検討を進め、緑の保全と創出とを図り良好な自然景観を確保する。

##### ○樹林地における税制上の軽減措置の拡充

- ・ 市街地における屋敷林などの樹林地について、緑地として永続的に担保されるよう、相続税等の優遇措置及び保全策に対する財政措置を講じることを国に要請する。

##### ○針葉樹と広葉樹が調和した美しい森林の復活

- ・ 多摩地域の森林において、主伐<sup>注5</sup>により花粉の少ないスギ等に樹種転換を図るとともに、定期的な間伐・枝打ち、シカ被害地への対策などを実施し、美しい森林の再生を図る。

---

注1 屋敷林：19頁参照

注2 特別緑地保全地区：樹林地、草地、水辺地、岩石地などが良好な自然環境を形成している土地で、①無秩序な市街化の防止、公害・災害の防止等のための遮断地帯、避難地帯として適切なもの、②神社、寺院等の建造物や遺跡などが一体となって、地域において伝統的文化的意義を有するもの、③風致、景観が優れており、かつ、地域の住民の健全な生活環境を確保するため必要なものについて指定する。

注3 自然保護条例に基づく保全地域：自然保護条例に基づき、自然の保護を図るために指定される地域。保全地域では、土地造成や木竹の伐採、建築行為などの開発行為を行う場合、許可や届出が必要となる。

注4 地区計画：55頁参照

注5 主伐：76頁参照

## ② 都市農地の保全・活用

### ○都市農地の保全

- ・ 市街化区域<sup>注1</sup>内の農地について、行政の借受けや農地所有者へのアドバイザー派遣等の支援により、市民農園や体験農園等としての活用を促進するとともに、簡易宿泊施設の設置が可能な滞在型貸し農園<sup>注2</sup>制度の導入について検討するなど、農地を活用・保全する取組を推進する。
- ・ 一定の条件のもと生産緑地地区<sup>注3</sup>の指定に係る面積要件を引き下げることを国に要請していくとともに、区市との連携により生産緑地地区の指定を拡大していく。

### ○農と住の調和したまちづくりの推進

- ・ 土地区画整理事業や地区計画<sup>注4</sup>など様々なまちづくり手法を活用し、農地の集約化や地区内道路などの整備にあわせ、農地や屋敷林<sup>注5</sup>の保全を図り、農地等と調和した良好な住宅市街地の形成を図る。
- ・ 良好な都市環境を形成するため、都市農地を活用したまちづくりの指針や、区や市による農業・農地を生かしたまちづくりのプランに基づき、農業体験農園、農業用水路の親水化、散策路の整備などの実現に向けた取組を促進させる。

### ○農地における税制上の軽減措置の拡充

- ・ 農業の事業継承と緑地の保全の観点から、農業用施設用地や屋敷林等と農地の一体的な保全を可能にする相続税評価額の軽減、自治体が生産緑地を市民農園等として活用する場合における相続税の納税猶予の継続などを国に要請していく。

### ○農業経営の活性化の促進

- ・ 農地を保全していくため、地域農業をリードする意欲的な農業の担い手を確保・育成するとともに、東京における農業の中核をなす家族経営の経営力を強化するための支援を行う。

注1 市街化区域：68頁参照

注2 滞在型貸し農園：休憩や宿泊が可能な簡易宿泊施設を設け、週末等に滞在できる貸し農園。ドイツでは、一区画300㎡程度の土地を借り、レクリエーションを兼ねて野菜、果樹、草花等を育てることができる「クラインガルテン」として普及しており、1ヶ所当たり数十～数百区画が集まり、都市部における緑の確保に大きな役割を果たしている。

注3 生産緑地地区：市街化区域内の農地について、その緑地機能を評価し、将来にわたる計画的なまちづくりを推進する観点から都市計画に定める地域地区

注4 地区計画：55頁参照

注5 屋敷林：19頁参照

## 第4 都市文化の創造・発信・継承

### 1 美しく風格ある景観の形成

#### (1) 風格ある景観の保全・形成

##### ① 自然・歴史・文化資源を生かした都市づくりの推進

###### ○東京駅丸の内口周辺景観整備と眺望保全

- ・ 創建当時の姿に復原される東京駅丸の内駅舎の眺望を保全するとともに、駅舎を中心に、周辺の建築物、都市の広場、交通広場及び行幸通りが調和し、統一感のある都市空間の形成を誘導することにより、首都東京の玄関口としての景観を創出する。

図表 4-4-1 東京駅丸の内口周辺の風格ある景観形成



資料（右図）：東京都「東京都景観計画」

###### ○皇居周辺の風格ある景観誘導

- ・ 江戸開府以降、今日まで我が国の政治・経済の中心地となってきた地域であることを踏まえ、江戸城のたたずまいを残す内濠の水・緑と調和した風格ある景観を保全するとともに、それらと調和し良質な建築デザインを積極的に評価し、首都東京の顔として世界に誇れる新たな魅力を創出する。

###### ○水辺を生かした潤いのある空間形成の誘導

- ・ 東京の豊かな水辺空間が形成されている河川や運河等においては、護岸の修景などを推進するとともに、水辺を生かした観光まちづくりを促進する。水辺へのアクセスや、水辺に面した空地の整備、水辺に顔を向けたデザインなど河川や運河からみた景観に配慮した開発を誘導し、水辺の特性を生かした潤いとにぎわいのある景観を創出する。

##### ② 景観資源を生かすまちづくりの推進

###### ○文化財庭園周辺等の価値を一層高める景観誘導

- ・ 文化財庭園、大規模緑地などの周辺において、建築物の形態や高さ、色彩、屋外広告物の表示方法などを的確に誘導し、庭園等の内部とその背景を含めた良好な景観を保全する。

## ○公園と地域が一体となった良好な景観の形成

- ・ 景観上重要な公園の周辺においては、区市町村と連携し、公園内部からの眺望の保全や、屋外広告物の表示・掲出の適切な規制・誘導を行い、魅力ある文化・観光の拠点の形成を促進する。

## ○屋外広告物の適切なコントロール

- ・ 屋外広告物の適正な表示が確保されるよう、法令違反者に対する確に対応するとともに、区市町村、ボランティア、事業者団体と連携して違反広告物の除却活動を推進する。

## ○無電柱化の推進

- ・ 市街地の良好な景観を創出するため、都道の無電柱化を推進するとともに、国や区市町村と連携した面的な無電柱化に取り組んでいく。

## (2) まちの個性や文化を生かした地域の景観づくりの推進

## ① 地域の特性に応じた景観誘導

○地区計画<sup>注1</sup>、景観地区<sup>注2</sup>等の都市計画制度の活用

- ・ 地区計画、景観地区、高度地区<sup>注3</sup>などを活用して、建築物や屋外広告物に関する形態・意匠、色彩の基準、高さ制限などを定める区市町村の取組を支援し、地域の特性を生かした景観形成を促進する。
- ・ 郊外低層住宅地においては、質の高い住環境を維持・創出するため、建築物の高さや壁面の位置など形態・意匠、敷地面積の最低限度などの制限を積極的に活用する。

## ○「景観計画」による景観誘導

- ・ 東京の景観構造の主要な骨格となる地形や自然を対象とする景観基本軸<sup>注4</sup>などを対象として、景観計画に基づく届出制度により、「東京らしさ」「地域らしさ」を育む景観を誘導する。
- ・ 都市開発諸制度<sup>注5</sup>等を適用する建築計画等を対象に、事業の企画・提案などの段階から事業者と景観に関する協議を行い、都市計画の内容などに反映させることにより、良好な景観の形成を図る。

---

注1 地区計画：55頁参照

注2 景観地区：都市計画法に基づく地域地区の一つで、建築物の形態意匠の制限を定め、地域の特性等に応じて、建築物の高さの最高限度または最低限度、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限を定める地区

注3 高度地区：57頁参照

注4 景観基本軸：59頁参照

注5 都市開発諸制度：36頁参照

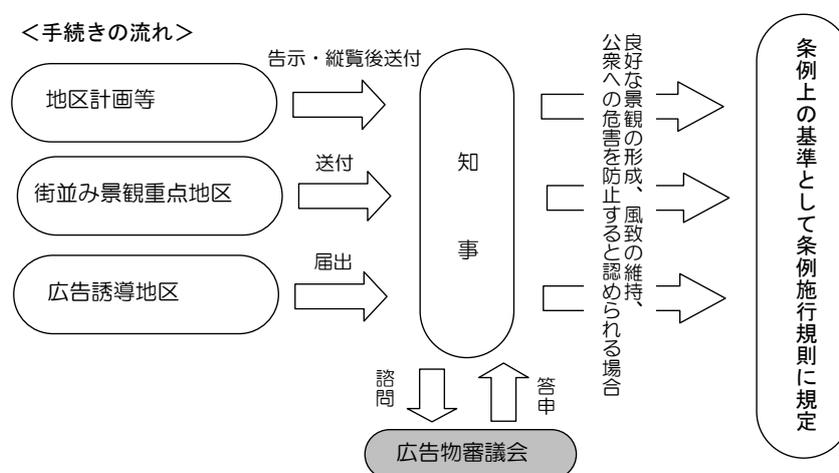
○建築物等における色彩の基準の導入

- ・ 一定規模以上の建築物や工作物の色彩について、外観の色彩に関する基準に基づき、地域特性に応じた統一感や落ち着きのある街並みを誘導する。

○地域特性を踏まえた、屋外広告物の地域ルール策定の支援

- ・ 屋外広告物条例と、地区計画<sup>注1</sup>などを活用した地域のまちづくりの連携により、区市町村と協力し、地域の特性を踏まえた屋外広告物の表示・掲出ルールを普及させる。

図表 4-4-2 屋外広告物の地域ルールの流れ



○区市町村による景観施策の充実

- ・ 東京全体の景観形成との整合を図りながら、地域の特性に応じた独自性のある景観形成が推進されるよう景観行政団体として施策に取り組む区市町村を支援する。

② 地域主体の景観づくり

○街並み景観づくり制度の活用

- ・ 東京の歴史的・文化的な特色を継承している地区など、景観上重要な地区を街並み景観重点地区<sup>注2</sup>に指定し、地域が主体となって個性豊かで魅力ある街並み景観の形成を支援する。
- ・ 建築意匠、景観などの専門家を街並みデザイナーとして登録し、地域が主体となったまちづくり活動に派遣するなど、魅力的な街並み形成の取組を支援する。

注1 地区計画：55 頁参照

注2 街並み景観重点地区：56 頁参照

○NPO<sup>注1</sup>との連携による景観づくり

- ・ 街並み景観重点地区<sup>注2</sup>において、地域住民等による NPO 等を、まちづくり団体として登録し、建築行為等について街並み景観ガイドライン<sup>注3</sup>に基づく事前協議を行う資格を付与することにより、地域主体の景観形成を推進する。

○歴史的建築物等を生かした景観の創出

- ・ 歴史的建造物等を中心に、歴史的な雰囲気が残された街並みを保全するための手引となる「歴史的景観保全の指針」に基づき、歴史的景観の形成を推進する。
- ・ 地域振興として歴史的な街並みを生かした取組を行っている地区などを対象に、文化や歴史を感じさせる景観形成を進めるため、まちづくり団体や区市町村などを支援する仕組みを検討する。

図表 4-4-3 まちづくりと連携した歴史的景観の保全



日本橋 三越本店本館



清洲橋

注1 NPO：2 頁参照

注2 街並み景観重点地区：56 頁参照

注3 街並み景観ガイドライン：街並み景観重点地区内で結成された街並み景観準備協議会が、景観づくりの専門家である街並みデザイナーの支援を受け、建物の配置・色・デザイン、広告物の大きさや形などを定めたガイドライン。所定の手続後、協議会は、当該ガイドラインに基づき、当該地区の街並み景観づくりのコントロールを自主的に行うことができる。

### (3) 公共施設の整備における景観形成

#### ① 公共施設の整備に合わせた特色ある景観形成

##### ○幹線道路沿道地域の景観形成

- ・ 幹線道路など地域のシンボルとなる緑豊かな道路の整備に合わせ、沿道の土地利用を適切に誘導することにより、道路空間と沿道の街並みが調和した、緑豊かで一体感のある景観を誘導していく。

##### ○特徴ある河川景観の形成

- ・ スーパー堤防<sup>注1</sup>の整備により周辺の街並みと一体となった広がりや連続性のある景観形成を行う隅田川や、石積み護岸の整備により江戸情緒をかもし出す水辺空間として再生を図る小名木川など、河川の特徴を踏まえた景観形成を行う。

図表 4-4-4 特徴ある河川景観



スーパー堤防（隅田川）



江戸情緒をかもし出す護岸  
（小名木川）

##### ○船舶や航空機からの視点にも配慮した東京港の景観形成

- ・ 中央防波堤地区において、コンテナクレーンなど各種施設の色彩などに統一感を持たせるよう誘導することにより、羽田空港に離着陸する航空機や東京港を航行する船舶からの視点にも配慮した良好な景観を形成する。

<sup>注1</sup> スーパー堤防：41 頁参照

## 2 都市観光の強化による活発な交流の促進

### (1) 国内外からの訪問者にとって魅力ある都市の創造

#### ① 魅力的な観光資源の創造

##### ○ランドマークの保存・再生と調和のとれた景観形成の促進

- ・ 都市開発諸制度<sup>注1</sup>や特例容積率適用地区制度<sup>注2</sup>等を活用して、東京のランドマークとなる歴史的建造物等を保存・再生する。

##### ○地域の特色や産業集積などの活用

- ・ 江戸情緒の残る下町、老舗デパートの立ち並ぶ商業地、都市型産業の集積した城南・城東地区など、日本の豊かな情緒や感性、産業発展の歴史が凝縮された町を観光資源として生かすため、区市町村と連携して、地域の雰囲気と調和した道路の整備や案内板の設置等を進め、地域の魅力向上を図る。

##### ○魅力ある都市文化や情報の発信

- ・ 都市開発諸制度等を活用し、魅力的なオープンスペースの整備や商業、文化、交流施設等、地域特性に応じた機能の導入を積極的に誘導し、東京の新たな交流拠点、観光名所の創造を支援する。
- ・ 東京ならではの文化を創造・世界へ発信していくため、演劇・美術・音楽・伝統芸能・映像など様々な分野で文化事業を戦略的に実施する「東京文化発信プロジェクト<sup>注3</sup>」を展開するとともに、美術館等の改修や、都の遊休施設を活用したアーティストへの制作と交流の場の提供などを行う。
- ・ 市区町村や各地のフィルムコミッション<sup>注4</sup>や民間企業と連携しながら、道路・公園など公共空間を舞台にした映画ロケなどの受入れを進め、映画などのシーンとして東京の都市空間の魅力が広く伝えられるようにしていく。

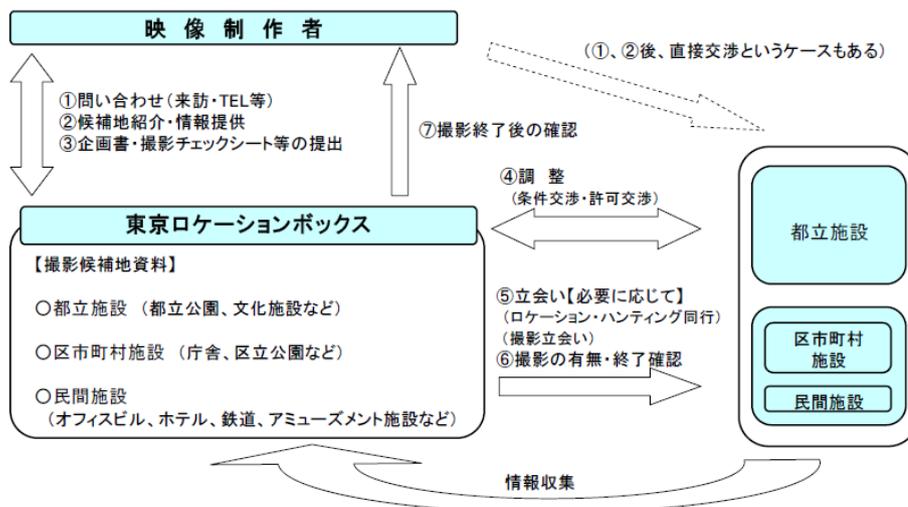
注1 都市開発諸制度：36頁参照

注2 特例容積率適用地区制度：第一種・第二種低層住居専用地域、及び工業専用地域以外の都市計画で定める一定の地区において、特定行政庁が関係権利者の合意に基づき、他の敷地の未利用容積を活用することを認める制度

注3 東京文化発信プロジェクト：東京ならではの芸術文化の創造・発信と、芸術文化を通じた子どもたちの育成を目的として、都及び東京都歴史文化財団が芸術文化団体、アートNPO等と協力して、演劇、音楽、美術などのイベント、子ども向け体験プログラムなどの事業等を実施するプロジェクト

注4 フィルムコミッション：映画、テレビドラマ、CMなどのあらゆるジャンルのロケーション撮影を誘致し、実際のロケをスムーズに進めるための非営利公的機関

図表 4-4-5 東京におけるフィルムコミッションの取組



※区市町村施設・民間施設については、案件によって③～⑦を実施する。

資料：東京都生活文化局資料

### ○夜も楽しめる都市づくり

- ・ 民間の協力も得ながら、歴史的建造物やランドマークとなる建物、橋梁、桜や紅葉の季節の文化財庭園などにおけるライトアップイベントを促進し、都民や観光客が楽しむことのできる、昼と夜で変化する都市を演出する。
- ・ 観光客に人気のある商業施設やテーマパーク、劇場、映画館などの施設利用時間と連携して、公共交通機関の運行時間の延長などについて検討を行う。

### ②水と緑を生かした観光拠点の形成

#### ○臨海部の魅力を生かした「水辺の都」の形成促進

- ・ 羽田空港の国際化を契機とし、臨海部に、大規模商業施設、ホテル・コンベンション<sup>注1</sup>施設、映画館・劇場・ライブハウスなどの都市型エンターテインメント施設の集積を促進させることにより、海外からも注目される水辺のアーバンリゾート<sup>注2</sup>を形成する。
- ・ 水辺における民間開発において、水際へのアクセスや水辺に面した広場の整備を誘導するとともに、運河ルネサンス推進地区において水域占用許可の弾力的運用により水上レストランなどのにぎわい施設の立地を促進するなど、水辺の魅力を生かしたにぎわいのあるまちづくりを進める。
- ・ 東京湾の水辺が一層楽しめるよう、水質の改善を進める。

注1 コンベンション：48頁参照

注2 アーバンリゾート：アミューズメント施設や自然環境を生かしたレクリエーション施設などが集積した都市の行楽地

○東京湾等の観光拠点を結ぶ交通基盤の整備・活用

- ・ 東京湾沿いに立地する観光スポットや水辺を都民・観光客が楽しむことができるよう、民間事業者や隣接縣市と連携して、バスや鉄軌道など既存の公共交通機関の拡充に取り組むとともに、防災船着場や公共棧橋の活用、水陸の交通拠点の形成など、水の都東京にふさわしい舟運ネットワークの形成について検討する。

○河川を生かした親水空間の形成

- ・ 隅田川などでは、オープンカフェテラス等の誘導によるにぎわいの創出や、親水性を高め景観の向上につながるスーパー堤防<sup>注1</sup>等の整備を推進する。
- ・ 景観計画に基づく届出制度や事前協議制度を通じて、水際へのアクセス確保、河川に顔を向けた建築物の配置を誘導する。

○豊かな自然を生かした「たま リバー50キロ<sup>注2</sup>」の利用促進

- ・ 豊かな自然と美しい景観を持つ多摩川の河川敷等を利用して設置された「たま リバー50キロ」について、国や区市と連携して休憩施設の設置など一層の施設整備を検討するとともに、スポーツイベントなどの実施により、東京の新たな名所となるよう、利用の促進を図る。

図表 4-4-6 「たま リバー50キロ」



注1 スーパー堤防：41 頁参照

注2 たま リバー50キロ：多摩川の河川敷等を利用して、羽村市から大田区までの約50kmにわたり、ウォーキング、ランニング、散策などが連続して楽しめるよう設置されたコース

○西多摩や島しょにおけるレクリエーションゾーンの形成促進

- ・ 西多摩地域や高尾山・陣馬山周辺では、秩父・甲斐などとの広域的な連携を促進し、多摩川等の清流や緑豊かな森林などを生かしながら、既存のレクリエーション拠点のネットワーク化や、魅力ある周遊ルートの整備、新たな観光資源の掘り起こし、自然公園の整備などを推進する。
- ・ 島しょ地域では、空港・港湾施設など観光インフラ<sup>注1</sup>の整備を進めるとともに、年間を通じて集客できる滞在型観光の促進、イベントを契機とした魅力の創出、東京都版「エコツーリズム」などを推進する。
- ・ 貴重な自然環境を守るべき地域においては、ゾーニングによる立入り制限地域の指定、自然保護のための観光容量の設定、ガイド付き観光の実施など、地域の実状に合わせた仕組みを検討し、自然環境の保全と観光の両立を図る。

図表 4-4-7 観光イベントの実施例



○小笠原の美しい自然を生かした景観誘導

- ・ 小笠原において、世界遺産登録候補地にふさわしい自然や気候、風土を生かしたまちづくりを行うため、東京都景観計画や小笠原村のまちなみ景観ガイドラインに基づき、美しい自然と調和した魅力ある景観形成を誘導する。

(2) 活発な交流を支える観光基盤等の整備

① 交通アクセスの整備促進

○空港への交通アクセスの改善（再掲 P90, 91）

○奥多摩地域の交通利便性の向上

- ・ 休日・観光シーズンの交通混雑を緩和し、奥多摩地域の交通利便性を向上するため、多摩川南岸道路等の整備や、景勝地の駐車場の整備を促進する。

<sup>注1</sup> 観光インフラ：76頁参照

○交通施設等のユニバーサルデザイン<sup>注1</sup>の推進（再掲 P100）

○島しょ地域を支える海上・航空交通の整備

- ・ 観光等による離島航路の需要拡大を図るとともに、国に補助制度の拡充を働きかけ、海上・航空交通整備を推進する。

② 観光客が安心して楽しめる環境整備

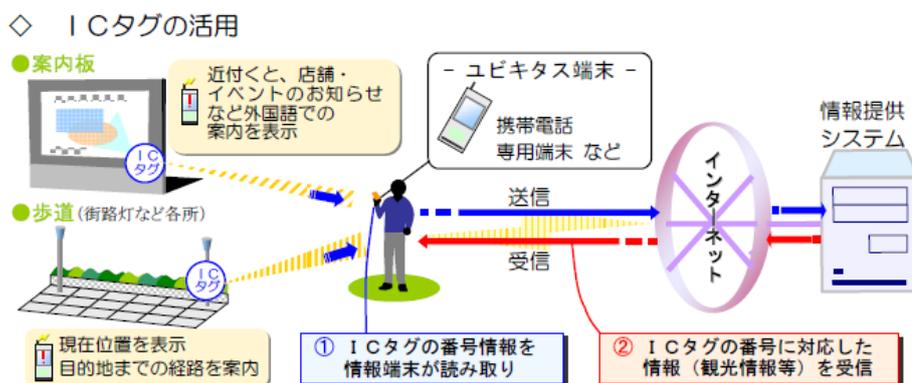
○長期滞在型宿泊施設の充実促進

- ・ 観光協会等と連携して、低廉で良質な長期滞在型宿泊施設などの普及により、観光客が多様な選択肢から各人のニーズにあった宿泊施設を選択できるよう、ホテル旅館、簡易宿泊業の生活衛生同業組合など業界団体への働きかけを行う。

○魅力ある観光ルートへの整備と分かりやすい案内表示

- ・ 観光スポット間を、移動しやすく快適なルートで結ぶため、区市町村と連携して、地域特性を踏まえた歩道や街路樹の整備を促進する。
- ・ 分かりやすい観光案内標識の整備を進めるとともに最新のユビキタス技術<sup>注2</sup>や、ICタグなどを活用し、観光ルートや宿泊施設など、総合的かつきめ細かな情報提供を進める。
- ・ 鉄道などの公共交通機関や道路などにおいて案内表示の標準化や多言語標記を推進するなど、分かりやすい案内サインの整備を進める。
- ・ 地理に不案内な観光客が、気軽に観光を楽しめるように、ボランティアガイドの育成を図り活用していく。

図表 4-4-8 先端技術を活用した案内システムの例

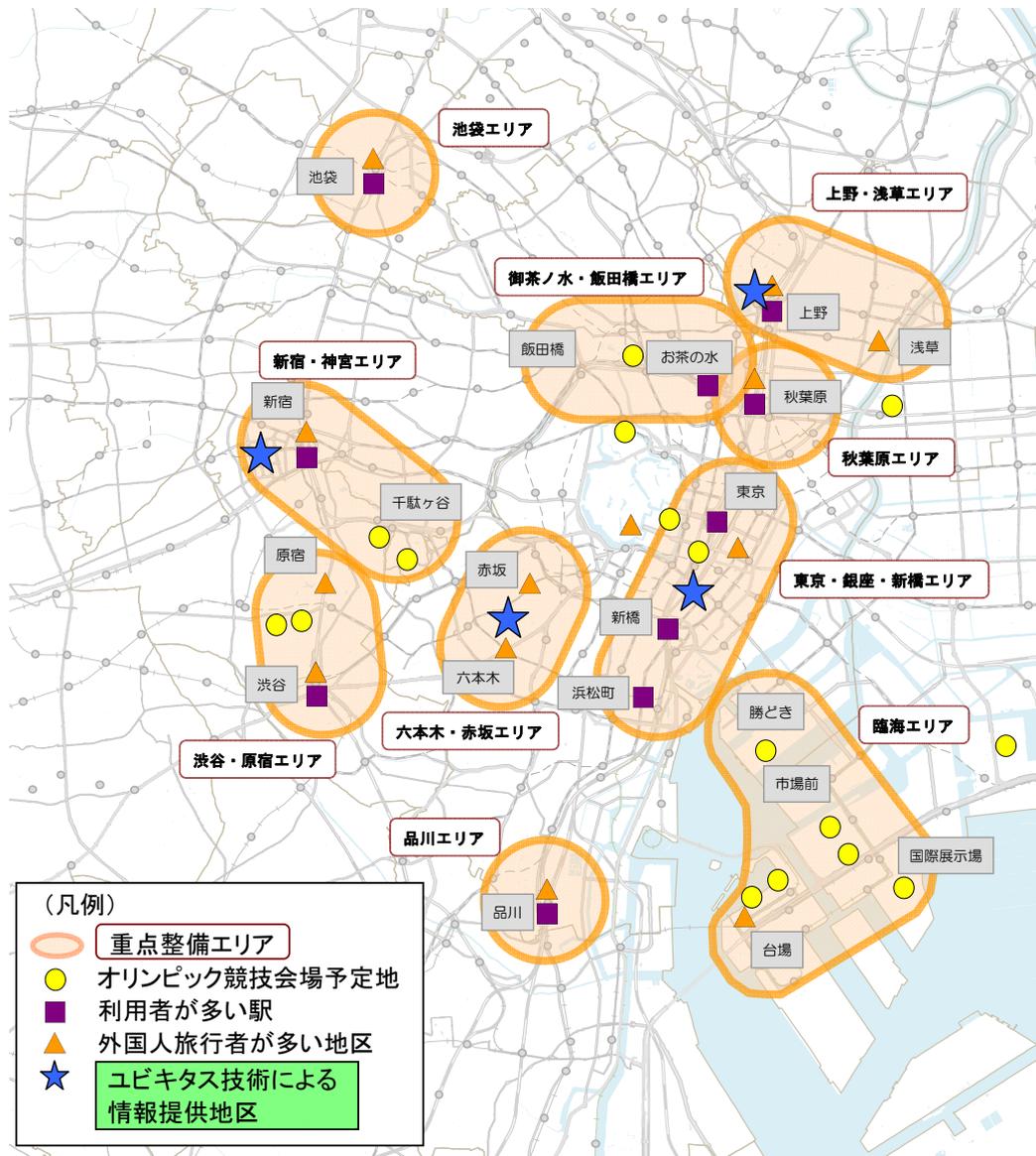


資料：東京都「10年後の東京」

注1 ユニバーサルデザイン：11 頁参照

注2 ユビキタス技術：11 頁参照

図表 4-4-9 外国人観光客が多く、利用者が多い駅を中心とするユニバーサルデザインのまちづくりの重点整備エリア



資料：東京都「10年後の東京」実行プログラム 2009

## 第5 安全・安心に暮らせる生活環境の実現

### 1 成熟した都市にふさわしい豊かな住生活の実現

#### (1) 良好な住環境や街並みの形成

##### ① 都心居住などの職住近接の推進

###### ○センター・コアなどにおける居住機能の強化

- ・ 都心・副都心の周辺地域や、地下鉄駅などを中心とする利便性の高い市街地では、都市開発諸制度<sup>注1</sup>等を活用した質の高い開発の促進により都心居住を推進するとともに、地域の特性に応じ、子育て支援、教育文化など、都心居住を支える生活サービス機能の充実を図る。

###### ○核都市などにおける職住近接の都市づくりの推進

- ・ 核都市の中核となる地域や生活拠点における鉄道駅等を中心に、中高層住宅と業務や商業、生活支援機能等が複合した市街地の形成を図り、職住近接の都市づくりを推進する。

##### ② 良好な住環境や街並みを備えた住宅市街地の形成

###### ○都市計画を活用した良好な住環境の形成

- ・ 敷地の細分化を防止するとともに、統一感のあるスカイライン<sup>注2</sup>や壁面の揃った良好な街並みを形成し、良好な住環境の維持・向上を図るため、地区計画<sup>注3</sup>、高度地区<sup>注4</sup>等の活用を促進する。
- ・ 開発許可に関する最低敷地規模等の技術基準について、区市町村による条例化を促進する。
- ・ 良好な住環境や景観を維持・保全すべき地区などについては、区市町村と連携しながら地区計画の策定を促進する。

###### ○街区再編まちづくり制度<sup>注5</sup>の活用促進

- ・ 身近な地域の再生を促すため、街区再編まちづくり制度を活用し、街区単位で建築物の形態や容積率のコントロールを行いながら、良好な街並みの形成や土地の有効利用による住宅供給、緑地の確保、道路の整備などを促進する。

<sup>注1</sup> 都市開発諸制度：36頁参照

<sup>注2</sup> スカイライン：74頁参照

<sup>注3</sup> 地区計画：55頁参照

<sup>注4</sup> 高度地区：57頁参照

<sup>注5</sup> 街区再編まちづくり制度：81頁参照

図表 4-5-1 街区再編まちづくり制度による更新イメージ



○木造住宅密集地域<sup>注1</sup>における住環境の向上

- ・ 木造住宅密集地域では、建築物の不燃化、耐震化を進めるとともに、主要生活道路や公園緑地等の整備によりオープンスペースを確保し、良好な住環境を形成する。

○都営住宅等の用地を活用したまちづくりの展開

- ・ 都営住宅の建替えに際して、建築物の効率的な配置や土地の高度利用により用地を生み出し、民間事業者の創意・工夫も活用しながら、地域に必要とされる文化施設、福祉施設、子育て支援施設、教育施設、防災施設等の整備を促進し、地域の特性を生かしたまちづくりを進めていく。

○コミュニティによる住宅地のマネジメント活動の促進

- ・ 住宅地における景観づくり、防犯・防災活動、共用施設管理など、地域住民が主体的に行うマネジメント活動について、都民や事業者等に情報提供を行うなど、良好なコミュニティの形成に向けた支援を行う。

③ 安心して暮らせるまちづくり

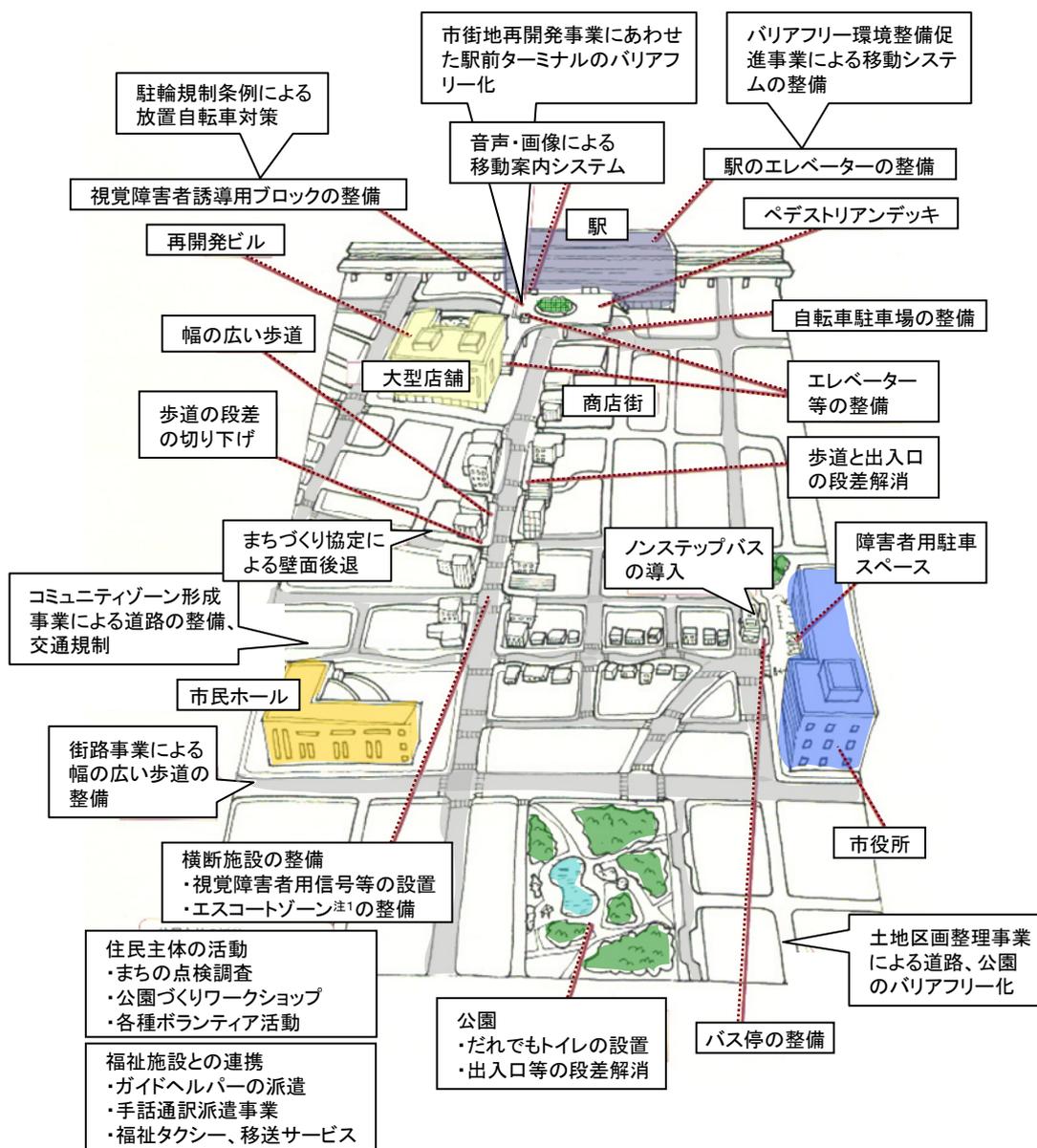
○歩いて暮らせるまちづくり

- ・ 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（通称「建築物バリアフリー条例」）や東京都福祉のまちづくり条例等に基づき、建築物等のバリアフリー<sup>注2</sup>化を促進し、誰もが円滑に地域内の移動や施設の利用ができるまちづくりを推進する。

<sup>注1</sup> 木造住宅密集地域：10 頁参照

<sup>注2</sup> バリアフリー：16 頁参照

図表 4-5-2 歩いて暮らせるまちづくりのイメージ



○安心して子どもを産み育てられる環境整備

- ・ 通勤途上において無理なく子どもの送迎が出来る駅前保育所等の整備を、都市開発諸制度<sup>注2</sup>などを活用して促進するとともに、地域の子育て支援の拠点として、子ども家庭支援センターの設置を支援していく。

注1 エスコートゾーン：横断歩道を利用する視覚障害者に対し、安全で利便性を高めるために、横断歩行の手がかりとする突起体の列を設置したもの

注2 都市開発諸制度：36頁参照

○健康、医療、福祉施設の充実

- ・ 医療施設や福祉施設などの施設設置基準等が見直されたことにより、建替え後は同等規模の病床数を確保することが困難となる医療、福祉施設等について、建築規制の緩和等により、必要とする機能の維持が可能な建替えを支援する。

○地域の防犯性向上のための取組の促進

- ・ 防犯性を向上させ安全で安心して暮らせるまちづくりを推進するため、区市町村等が行う防犯灯や防犯カメラの設置、防犯パトロール活動等を支援する。

(2) 良質な住宅ストックの形成

① 長寿命で質の良い住宅ストックの形成

○良質で長期使用が可能な住宅の建設促進

- ・ 住宅ストックが世代を超えて長く使用されるよう、スケルトン・インフィル住宅<sup>注1</sup>や長期優良住宅<sup>注2</sup>、街並みに融合し、時が経過しても飽きのこない外観デザインを有する住宅などの普及を促進する。

○環境に配慮した住まいづくりの促進

- ・ 地球環境に配慮した住宅の供給を促進するため、環境性能表示や住宅の省エネルギー化のための技術の普及、再生可能エネルギー<sup>注3</sup>利用の促進などに取り組むとともに、既存住宅ストックの省エネ性能を向上させるため、都民や民間事業者と連携し、省エネリフォームを促進する。

○マンションの長寿命化と建替えの円滑化

- ・ 良質な住宅ストックとしてマンションを社会全体で長く活用していくため、相談支援体制の充実や普及啓発活動、助成による支援等により、適切な維持管理や改修による長寿命化や老朽化したマンションの建替え等を促進する。

○都営住宅の計画的な建替えの推進

- ・ 昭和40年代までに建設され、更新期を迎えつつある都営住宅について、順次、建替えを進め、良質な住宅ストックとして更新していく。

注1 スケルトン・インフィル住宅：114頁参照

注2 長期優良住宅：114頁参照

注3 再生可能エネルギー：18頁参照

## ② 住まいの安全性の確保

## ○既存住宅の耐震化の促進

- ・ 住宅の耐震化を推進し、地震による被害を大幅に低減させるため、区市町村、関係団体等と連携して、耐震化の必要性や助成制度等について広く周知徹底するとともに、住宅所有者が自主的に耐震化に取り組むことが出来るよう、信頼できる耐震改修工法や事業者の情報提供、助成等の支援制度の一層の充実を図る。

## ○都営住宅の耐震化の促進

- ・ 老朽化による建替えの対象となっていない都営住宅を対象として、「都営住宅耐震化整備プログラム」に基づき、早期に耐震診断を完了させ、耐震改修を積極的に推進する。

## ○日常生活における住まいの安全性の確保

- ・ 空き巣ねらいなどの犯罪の防止に配慮した住宅の普及、シックハウスなど建材による健康被害対策、住戸内の段差解消や手すりの設置などのバリアフリー<sup>注1</sup>化など、日常生活における住まいの安全性の確保に向け、区市町村や関係団体等と連携し、普及啓発や支援策についての情報提供等に取り組んでいく。

## ③ 地域の住宅関連事業者の活力を生かした住まいづくり

## ○中小住宅生産者の活力を生かした良質で安価な住まいづくり

- ・ 関係団体等と連携し、住宅生産の合理化のノウハウなどを取りまとめた指針の普及により、中小住宅生産者の生産システムの合理化や技術力の向上を図る。また、信頼できる事業者の選択が可能となるような情報の提供などにより、中小住宅生産者の活力を生かした、良質で安価な戸建住宅の建設、適切な維持管理やリフォームを促進する。

## ○多摩産材を活用した住宅建設の促進

- ・ 住宅関連事業者の協力を得て、住宅生産における国産材の使用を促進する。とりわけ多摩産材について、東京の健全な森林整備を図る視点に加え、地域の森林・住宅関連の事業者の活力増進にも寄与するものとして、住宅への使用を促進する。

## ④ 住宅が長期にわたり活用される市場の実現

## ○既存住宅の流通促進

- ・ 良質な住宅ストックが社会全体で世代を超えて長く使用されるよう、住宅の品質・性能や生産・修繕等の履歴などの情報の提供や、定期借家制度の周知などにより、良質な既存住宅の流通を促進する。

---

注1 バリアフリー：16頁参照

○住宅リフォーム等の促進

- ・ 住宅の資産価値の維持・向上を促進するため、東京都地域住宅生産者協議会等と連携し、住宅リフォームに関する情報提供・普及啓発を実施するなど、住宅リフォーム等の促進に向けた市場の環境整備に取り組む。

(3) 居住の安定確保に向けた取組

① 公共住宅のセーフティネット機能の向上

○公共住宅の有効活用

- ・ 低所得、入居選別などを理由に、住宅に困窮する都民の居住の安定を確保するため、都営住宅や公社住宅など公共住宅のストックを有効に活用した公平で柔軟な住宅セーフティネットを構築する。

○公共住宅における高齢者・子育て世帯等への配慮

- ・ 高齢者や障害者、ひとり親世帯など、特に居住の安定を図る必要がある世帯に配慮し、都営住宅の入居において、困窮度を的確に反映させるとともに、DV被害者の住居の確保など、多様化する住宅困窮事情に柔軟に対応する。
- ・ 進行する少子化への対応策として、都営住宅や公社住宅などの公共住宅のストックを有効に活用して、子育て世帯の入居機会の拡大を図る。

② 民間住宅における住まいの安心確保

○民間賃貸住宅における高齢者等の入居の円滑化

- ・ 高齢者等が、不合理な入居制限を受けることなく、それぞれの生活スタイルに適した住まいを円滑に確保できるよう、宅建業者や貸主への啓発を行うとともに、高齢者円滑入居賃貸住宅登録・閲覧制度など各種制度の普及を促進する。

○民間住宅のバリアフリー<sup>注1</sup>化の促進

- ・ 高齢者等が安全で安心して生活を営むことができるよう、手すりの取り付けや段差の解消等の住宅のバリアフリーリフォームに対し技術的に支援する。また、都民、民間事業者、関係団体等への普及啓発など、民間住宅のバリアフリー化を促進する。

---

<sup>注1</sup> バリアフリー：16頁参照

## 2 都市の安全性の確保

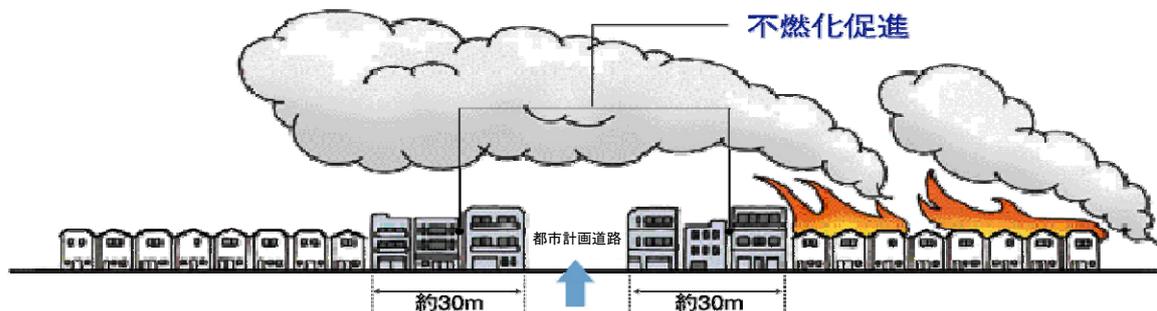
### (1) 災害に強い都市の早期実現

#### ①安全な都市構造の実現

##### ○延焼遮断帯<sup>注1</sup>の迅速な形成

- ・ 都市計画道路の整備、区市と連携した沿道まちづくり等による建物の不燃化や耐震化を促進し、市街地火災の延焼を防止する骨格防災軸<sup>注2</sup>等の延焼遮断帯を迅速に形成していく。

図表 4-5-3 延焼遮断帯の形成（イメージ）



##### ○首都圏広域防災拠点の整備

- ・ 国と連携して、臨海部に首都圏の基幹的な防災拠点となる「東京臨海広域防災公園」を整備し、災害対策活動の拠点を確保する。

##### ○大規模公園における緊急対策施設の整備

- ・ 首都圏の広域的な防災拠点と連携した救援や復興活動の拠点を確保するため、環状7号線の周辺などの大規模公園に重点を置き、公園区域の拡張と、大型車両に対応した出入口の拡張、大型ヘリコプターが発着できる広場の確保、放送施設の設置など、緊急対応施設の整備を推進する。
- ・ 震災時の避難場所<sup>注3</sup>となる公園等において、非常用照明や非常用便所などの整備を行い、防災機能を強化する。

図表 4-5-4 防災公園（マンホールを活用したトイレ）



注1 延焼遮断帯：22 頁参照

注2 骨格防災軸：22 頁参照

注3 避難場所：59 頁参照

○ 都有地等を活用した災害に強いまちづくりの展開

- ・ 木造住宅密集地域<sup>注1</sup>や浸水のおそれのある河川沿いなど、災害に強いまちづくりを進める必要がある地域では、都営住宅の建替えに際して創出される用地等を活用して、地域改善や洪水を一時的に貯留する調節池の整備など、地域の防災性の向上を図る。

○ 震災時の市街地大火から生命を守る避難場所<sup>注2</sup>等の指定

- ・ 区との連携による避難場所周辺の不燃化や公園整備の結果などを踏まえ、避難場所を定期的に見直し、避難場所までの距離が3キロメートル以上である遠距離避難地域の解消をめざす。
- ・ ポケットパークや防災広場などの身近な一時集合場所から避難場所に至るスムーズな避難を可能とする仕組みをつくる。

② 建築物の耐震化の促進

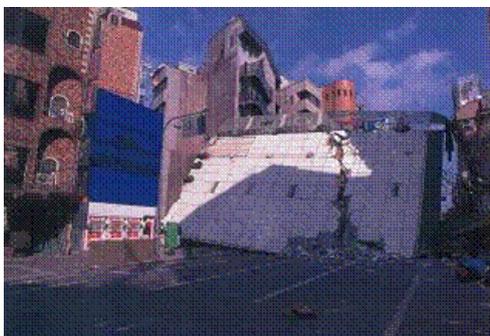
○ 計画的かつ総合的な耐震改修の推進

- ・ 地震による被害の半減をめざし、「東京都耐震改修促進計画」に基づき、都内の住宅・建築物の耐震診断及び耐震改修を計画的かつ総合的に促進する。特に、緊急輸送道路<sup>注3</sup>沿道建築物、防災上重要な建築物、住宅について重点的に耐震化を進める。

○ 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化

- ・ 建築物が倒壊し、避難・消火活動・緊急物資輸送等の支障とならないよう、緊急輸送道路沿道の建築物を対象に耐震化助成を実施等し、緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を推進する。

図表 4-5-5 建物倒壊による道路閉塞（阪神・淡路大震災）



注1 木造住宅密集地域：10 頁参照

注2 避難場所：59 頁参照

注3 緊急輸送道路：22 頁参照

○病院、学校など防災上重要な建築物の耐震化

- ・ 百貨店、ホテル、病院、公立学校などの建築物は、不特定多数の人が利用したり、災害時の避難所や応急活動の拠点となるなど、防災対策が重要であることから、耐震化を重点的に推進する。また、これらのうち耐震診断を実施していない公共建築物については、早急に診断結果を公表し、具体的な耐震改修の年次計画を定めた耐震化整備プログラムに基づき、危険度の高いものから改修を進める。

図表 4-5-6 建物の耐震改修事例



都立施設の耐震改修事例



学校の耐震改修事例

○住宅の耐震化の促進

- ・ 民間団体と連携した耐震化に関するイベントや広報活動、建物所有者等に対する戸別訪問等による普及啓発や、相談窓口やポータルサイトの開設等により、都民が耐震化に取り組みやすい環境整備を進める。
- ・ 木造住宅密集地域<sup>注1</sup>では、地震の発生により住宅が倒壊した場合、道路閉塞により避難や救急・消火活動が妨げられ、大規模な市街地火災など甚大な被害につながるおそれがあるため、財政的支援を行い、木造住宅の耐震化を加速させる。
- ・ マンションは、戸建て住宅に比べて建物規模が大きく、被災による周辺地域への影響が懸念されるため、耐震アドバイザー派遣や耐震化助成等の支援のほか、専門家を擁する関連業界団体等と連携した情報提供や相談体制の充実により、耐震化を促進する。

図表 4-5-7 住宅の耐震改修事例



耐震補強工事の実施例



耐震改修を実施した共同住宅（都営住宅）

<sup>注1</sup> 木造住宅密集地域：10 頁参照

### ③ 震災時にも機能する都市機能の強化

#### ○震災時に備えた都市施設の強化

- ・ 主要な交通及び物資輸送ルート沿道における防火地域の指定や、不燃化促進事業<sup>注1</sup>の実施などにより、災害時にも安全な輸送ルートを確保する。
- ・ 橋梁やトンネル、港湾施設、ライフラインの耐震性の向上を図り、震災時でも機能する都市施設を確保する。

#### ○多様な物流ルートの確保

- ・ 震災時に多様な物資輸送ルートを確保するため、鉄道事業者と連携して、地下鉄などの鉄道路線網を活用するとともに、緊急物資やけが人を船で輸送するための防災船着場の整備を進める。

#### ○民間開発における帰宅困難者対策の推進

- ・ 都市再生特別地区<sup>注2</sup>や都市開発諸制度<sup>注3</sup>等を活用する大規模都市開発においては、防災備蓄倉庫の整備などを促進し、地区内及び周辺の帰宅困難者が一時的に避難や待機できる機能を誘導する。

### ④ 応急対策の円滑化

#### ○消防活動対策の充実

- ・ 震災時における同時多発的な火災や市街地大火などに備えて、河川などの消防水利の確保、道路整備の促進、公園などの消防活動拠点の確保などを区市町村と連携して進める。

#### ○地域の防災行動力の向上

- ・ 区市町村との連携により、消防団や地域住民等が利用できる初期消火資器材、救助資器材及び防災訓練施設などを確保することにより、地域の防災行動力を向上させる。
- ・ 避難所などにおいて下水道などを利用した仮設トイレの設置を進める。

### ⑤ 豪雨対策の推進

#### ○河川整備による大規模水害対策の推進

- ・ 河川整備の基本である河道拡幅の推進に加え、住宅密集地など河道拡幅が困難な箇所においては、新たな調節池や分水路の整備により、早期に1時間50ミリの

<sup>注1</sup> 不燃化促進事業：避難路の沿道や避難地周辺の建物を不燃化することにより、道路や公園などと合わせた燃えない空間を確保し、延焼の防止を図るなど、都市の防災性の向上を推進する事業

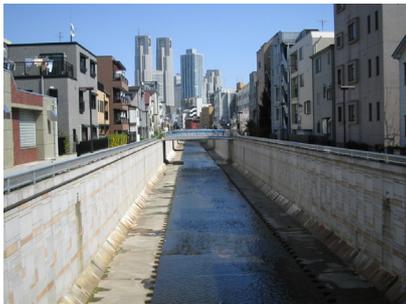
<sup>注2</sup> 都市再生特別地区：33頁参照

<sup>注3</sup> 都市開発諸制度：36頁参照

降雨<sup>注1</sup>に対する治水安全度の向上を図る。

- ・ 近年頻発している豪雨に対処していくため、1時間50ミリを超える降雨にも対応する河川整備のあり方について検討していく。

図表 4-5-8 河川の洪水対策



河道の整備（神田川）



調節池の整備  
（環七地下調節池取水状況）

○下水道整備による浸水対策の推進

- ・ 1時間50ミリの降雨に対応できる主要な下水道幹線やポンプ所等の基幹施設の重点的な整備とともに、基幹施設が完了した地区においては下水道管の面的な整備を順次行い、内水被害の軽減を図る。
- ・ 地下街などがあり、浸水被害の危険性が高い地区においては、1時間70ミリの降雨にも対応できる施設を一部先行的に整備し、下水道の施設能力の向上を図る。

図表 4-5-9 雨水貯留施設（和田弥生幹線）



<sup>注1</sup> 1時間50ミリの降雨：東京都が現在実施している河川整備などの基準となっている降雨規模。昭和2年から41年までの東京気象台の観測値から、およそ3年に1度の降雨と想定されている。

### ○雨水の流出を抑える流域対策の強化

- ・ 1時間5ミリ相当分の雨水流出の抑制を早期に図るため、公共施設において貯留浸透施設の設置をより一層推進するとともに、民間施設における設置を促進するための対策を強化する。
- ・ 緑地の保全・創出による保水能力の評価など新たなメニューを加え、1時間5ミリ相当分を超える雨水流出の抑制を推進する。

図表 4-5-10 浸透ます、浸透トレンチ



### ○浸水被害を軽減する家づくり・まちづくり対策の促進

- ・ 都民が自らの住む場所の水害特性を理解し、「自助」による対策が促進されるよう、積極的な情報提供を行うとともに、浸水危険度の高いエリアや施設においては、既存の助成制度を拡充したり、条例・要綱等により高床建築や地下浸水対策の実施を促すなど、浸水に強いまちづくりを推進する。

### ○都民の生命の安全を守る避難方策の強化

- ・ 浸水の危険性や避難場所<sup>注1</sup>等を示す「洪水ハザードマップ」の公表に加え、リアルタイムの雨量・水位情報や洪水予報等、豪雨に関する情報提供を充実させるとともに、区市町村、関係機関等の連携による避難訓練の実施などにより、避難体制の強化を図る。

## ⑥ 河川・海岸保全施設の高潮、耐震対策事業の推進

### ○高潮対策の推進

- ・ 高潮に対する安全性を更に向上させるため、河川や海岸における防潮堤<sup>注2</sup>等の未整備区間の整備を推進するとともに、IT技術を活用した水門管理システムを構築し、確実で効率的な水門管理を実現する。

### ○堤防等の耐震対策の推進

- ・ 大地震時における堤防等の損壊による浸水被害の発生を防ぐため、スーパー堤防<sup>注3</sup>の整備や防潮堤、水門、護岸などの耐震対策を進める。

注1 避難場所：59頁参照

注2 防潮堤：22頁参照

注3 スーパー堤防：4頁参照

⑦ 島しょ地域や山間部における災害に備えた防災体制の整備

○海岸保全施設の整備

- ・ 高潮に対する背後地の安全性の向上や海岸侵食の防止を図るため、護岸、離岸堤など海岸保全施設の整備を推進する。

図表 4-5-11 緩傾斜護岸（新島 羽伏浦海岸）



○噴火災害に備えた仕組みづくり

- ・ 島しょ地域における噴火災害に備えるため、火山活動の継続的な監視・観測による異常現象の早期把握や避難訓練の実施に取り組むとともに、防災活動拠点など防災施設の整備を進める。

○災害に備えた島しょ地域アクセスの強化

- ・ 災害時に島外へ避難ができるよう港湾・漁港の整備を進めるとともに、避難場所<sup>注1</sup>から港湾等へのアクセス道路を町村と連携して整備する。

○山間部での災害対策

- ・ 土砂災害や地すべりなどを防ぐため、治山事業や砂防事業などを推進する。
- ・ 災害時に孤立する地域が発生しないよう、多摩川南岸道路・秋川南岸道路を整備する。

図表 4-5-12 砂防えん堤（八王子市 力石沢支川）



<sup>注1</sup> 避難場所：59頁参照

## (2) 社会資本の計画的な改修・更新による安全性の確保

### ① 予防保全型管理への転換の推進

#### ○都市施設の予防保全計画の策定

- ・ 今後、高度成長期に整備された社会資本の更新時期がピークを迎える状況に的確に対応し、安全性を確保するため、施設の長寿命化及びライフサイクルコストの最小化に資する予防保全型管理への転換を図る。
- ・ 河川や水道、港湾施設において、施設の健全度調査やデータベース化など、予防保全計画の策定等に向けた取組を推進する。

#### ○計画に基づく戦略的な予防保全型管理の推進

- ・ 都が管理する都道に架かる橋梁に関しては、「橋梁の管理に関する中長期計画」に基づき、将来の損傷や劣化を科学的に予測し、道路アセットマネジメントによって示された適切な時期に、最新の技術による改修・更新を実施することにより、橋梁の耐用年数の延長や更新期の平準化を図る。
- ・ 都が管理する下水道施設に関しては、調査結果等に基づく更新により施設の延命を図りつつ、あわせて、雨水排除能力の増強、省エネルギー化など機能の高度化を図る再構築を推進する。

## (3) 木造住宅密集地域<sup>注1</sup>の整備促進

### ① 木造住宅密集地域の計画的な整備の推進

#### ○重点整備地域<sup>注2</sup>における防災都市づくりの促進

- ・ 防災都市づくり推進計画に基づき、木造住宅密集地域の中でも震災時の大きな被害が想定される整備地域及び重点整備地域において、木造住宅密集地域整備事業等の事業手法と東京都建築安全条例（以下「建築安全条例」という。）に基づく防火規制等の規制・誘導手法とを効果的に組み合わせ、早期に市街地の防災性の向上を図る。
- ・ 重点整備地域については、「木造住宅密集地域対策都区連絡会」を活用し、区との連携により、防災街区整備事業等、防災都市づくりに関する各種事業を効果的に進めていく。

注1 木造住宅密集地域：10頁参照

注2 重点整備地域：57頁参照

○防災上重要な主要生活道路の整備

- ・ 災害発生時の円滑な避難・救援活動を可能にするため、主要生活道路等については、公共による先導的な整備に加え、地区計画<sup>注1</sup>の地区施設等に位置づけることなどにより、地域住民に周知を図り、確実に整備を進める。
- ・ 災害時の消防救急活動の円滑化や避難空間の確保、良好な景観形成を図るため、主要生活道路において電線の地中化を促進する。

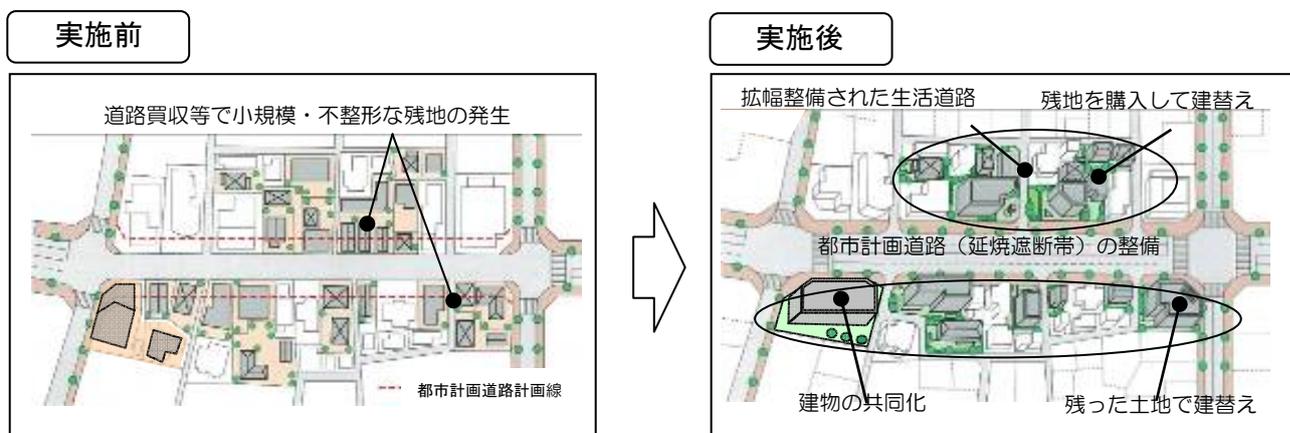
○都独自の防火規制による不燃化の促進

- ・ 木造住宅密集地域<sup>注2</sup>の防災性を向上させるため、建築安全条例に基づく防火規制により木造住宅密集地域の不燃化を促進する。

○道路整備と一体的に進める沿道まちづくりの推進

- ・ 木造住宅密集地域内における避難路や延焼遮断帯<sup>注3</sup>となる都市計画道路の整備を推進するとともに、沿道において道路の整備に伴い発生する残地を活用し、民間ノウハウを活用しながら建物の共同化や不燃化を進めるなど、都市計画道路の整備と沿道のまちづくりを一体的に進め、木造住宅密集地域の防災性の向上を図る。

図表 4-5-13 道路整備と一体的に進める沿道まちづくり



資料：東京都「10年後の東京」

注1 地区計画：55頁参照

注2 木造住宅密集地域：10頁参照

注3 延焼遮断帯：22頁参照

② まちづくり制度を活用した整備促進

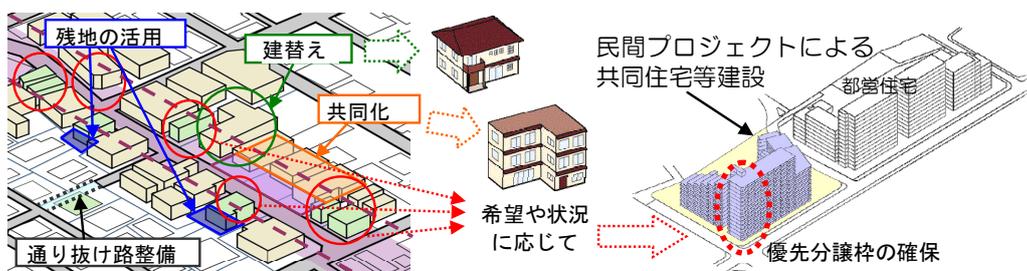
○街区再編まちづくり制度<sup>注1</sup>の活用促進

- ・ 木造住宅密集地域において、街区再編まちづくり制度の活用など、地域が主体となったまちづくりを促すことにより、緑地の確保や道路の整備、建築物の共同化・不燃化などを図り、安全で質の高い市街地に再編する。

○民間活力の導入による整備促進

- ・ 都営住宅等の建替えなどに伴い創出される用地を活用して、民間事業者による共同住宅の建設を促し、これを木造住宅密集地域における従前居住者の優先分譲枠として確保するなど、民間事業者の活力やノウハウを生かしつつ、木造住宅密集地域の改善を進める。

図表 4-5-14 民間活力導入による木造住宅密集地域の整備促進のための仕組み



○容積移転等を活用した市街地整備の仕組みづくり

- ・ 防災都市づくり推進計画で定める重点整備地域<sup>注2</sup>等において、容積率移転等の手法を活用して建替えや共同化、防災広場の整備などを促進する仕組みを検討する。

注1 街区再編まちづくり制度：81 頁参照

注2 重点整備地域：57 頁参照

#### (4) 震災復興グランドデザイン<sup>注1</sup>の考え方と連動する都市づくり

##### ① 震災復興の理念を踏まえた都市づくりの推進

###### ○平常時の都市づくりへの反映

- ・ 震災復興グランドデザインに示した「安全都市」「環境共生都市」「国際文化都市」「共助、連携の都市」という復興の理念を平常時の都市づくりに生かすとともに、敷地規模の最低限度規制によるミニ開発<sup>注2</sup>の防止や、建築安全条例に基づく新たな防火規制など、安全な市街地の形成を促す制度や手法は積極的に活用し、都市づくりを進める。

##### ② 復興体制の整備

###### ○法制度の整備・財源の確保

- ・ 震災復興の過程において、計画的に秩序ある復興を可能にするため、建築制限や土地利用規制の強化などに必要な法制度の整備を国に求めている。
- ・ 都の財政基盤を確立するとともに、国への復興財源の確保を要請していく。

###### ○区市、近隣縣市、国との連携強化

- ・ 復興時における都と区市の役割分担を明確にし、対応能力の向上をめざすとともに、近隣縣市と共同で行う被害状況調査や復興計画の策定など、連携した取組を進める。
- ・ 東京の復興体制について、国の積極的な取組を要請する。

###### ○地籍調査<sup>注3</sup>の促進

- ・ 復興が迅速に進むように、あらかじめ土地の境界を確定するための地籍調査の実施を区市町村に対して働きかける。土地区画整理事業等の施行により境界の確定している地区については、地籍調査を実施済みとみなす制度の活用により、土地の確定を迅速に進める。
- ・ 国に対し、地籍調査の財政支援を求める。

<sup>注1</sup> 震災復興グランドデザイン：東京が大地震に襲われた際に迅速に復興できるよう、「被災を繰り返さない、環境と共生した国際都市東京の形成」を目標とした震災復興時の都市づくりのあり方を提示したもの。2001（平成13）年5月東京都策定

<sup>注2</sup> ミニ開発：55頁参照

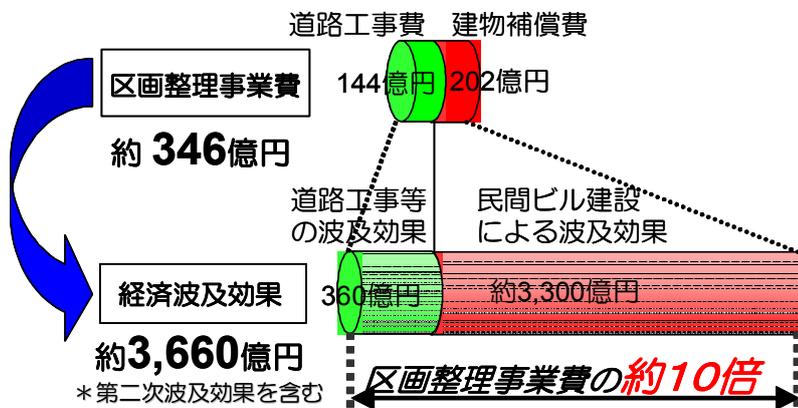
<sup>注3</sup> 地籍調査：国土調査法に基づく「国土調査」の一つで、一筆ごとの土地の所有者、地番、地目を調査し、境界の位置と面積を測量する調査

## ＜コラム6＞ センター・コアを支える新拠点！秋葉原

秋葉原に今までの電気街とは全く違った新しい拠点が誕生しました。

区画整理事業による道路や交通広場等の整備に合わせ、ITセンターなどのビル建設が進み、つくばエクスプレスの開通など関連事業も行われた結果、利便性が高まり、駅周辺のにぎわいが増加しました。また、歩道などの緑化により快適さも向上しています。

まちづくりの成果としては、そればかりではありません。土地区画整理事業として投入する事業費（346億円）に対し、公共工事とビル建設等の民間投資を合わせて約3,660億円の経済波及効果があると推計され、約10倍の効果が期待されます。



※「平成12年度東京都産業連関表／東京都」、「平成12年度建設部門分析用産業連関表／国土交通省」を使用して推計。

地区内にはITセンター（クロスフィールド）が整備され、オフィスビルだけでなく、住宅や商業など様々なビルが建ち並び一方で、周囲の電気街にはアニメ産業といったコンテンツ産業の集積が進み、若者が多く集まる、東京の新たな名所としてにぎわっています。

### ～区画整理事業による整備効果～

#### ＜便利＞

交通広場(東西2箇所)の整備



#### ＜快適＞

歩道と宅地、合わせて約7,000㎡の緑



#### ＜活カ・にぎわい＞

ソフト系IT事業所が3割増加、駅の年間降車人員が2割増加

