

「第1回土地利用調査特別委員会の意見に関する補足資料」
に関する追加説明

平成30年6月29日

第2回特別委員会 資料4		計 画	進捗状況
東京港海岸保全施設整備計画 (P12)		平成24年4月 東京都防災会議による被害想定 ・ 東日本大震災を踏まえ、新たに元禄型関東地震等を追加し、被害想定を見直すとともに、整備計画も見直した。 計画期間 10年間 平成24～33年度 整備概要 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤 約17km ・ 内部護岸 約26km ・ 水門 13施設 ・ 排水機場 3施設 	平成28年度末 <ul style="list-style-type: none"> ・ 防潮堤 約8km ・ 内部護岸 約3km ・ 水門 6施設 ・ 排水機 ー
スーパー堤防（東京都施行）(P15)		スーパー堤防は、背後地の開発に合わせて整備	平成28年度末 <ul style="list-style-type: none"> ・ 16.7km
東京都豪雨対策基本方針（改定）(P17)			
中小河川の整備 （河道・調節池等）	時間50ミリ降雨に対応した治水安全度達成率※ 対象延長324km	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成32年度 82% ・ 平成36年度 85% 	平成28年度末 80%
	都内全域の調節池貯留量（累計）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成37年度 360万m³ 	平成28年度末 256万m ³
下水道施設の整備	下水道50ミリ浸水解消率	74%（平成32年度）	平成28年度末 70%
	対策強化地区	8地区（平成32年度）	平成28年度末 4地区
無電柱化の推進 (P25)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 都道全体：整備計画延長 2,328km センター・コア・エリア内：平成31年度末 完了 第一次緊急輸送道路：平成36年度末 50% 環状7号線：平成36年度末 100% 	平成28年度末の地中化率 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都道全体 39% センター・コア・エリア内：94% 第一次緊急輸送道路 30% 環状7号線 29%

()内は、第2回土地利用調査特別委員会配布資料4の掲載ページ

※時間50ミリ降雨対策護岸の整備率に調節池等の整備の効果を加えた達成率

第2回特別委員会 資料4	計 画	進捗状況
<p>国際競争力の強化（P3）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都による金融系外国企業誘致数 都の誘致分も含めた外国企業誘致数 	<ul style="list-style-type: none"> 2017～2020年度 40社 2017～2020年度 400社 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年度 10社 未公開（集計中）
<p>世界に開かれた国際・観光都市（P4）</p> <ul style="list-style-type: none"> 訪都外国人旅行者数 訪都外国人リピーター数 （訪都外国人旅行者行動特性調査） 国際会議の開催件数 デジタルサイネージの設置 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年度 年間2,500万人 2024年度 年間3,000万人 来都外国人旅行者数の60% 2020年度 1,500万人 2024年度 1,800万人 2024年度 世界トップ3 2019年度 150基 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年 1,377万人 2017年 51.5% 2016年度 6位（225件） 2017年度 19基 （2018年6月下旬に6基増設予定）
<p>空港機能の強化に関する施策 【羽田空港の機能強化】（P8）</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽田発着回数 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年 空港容量49万回 （うち国際便13万回） 	<ul style="list-style-type: none"> 2016年度 44.7万回（うち国際便9万回）
<p>交通インフラ（道路・鉄道）の整備（P9）</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画度道路の整備状況 	<ul style="list-style-type: none"> 2035年度 優先整備路線（第4次事業化路線） 完成率8割（約2,500km） 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年度 都全体：63.5%（2,040km） 区部：65.4%（1,157km） 多摩：61.0%（873km）
<p>東京2020年大会のレガシーを育成する取組 （P10）</p> <ul style="list-style-type: none"> 競技会場周辺の都道のバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> 2019年度 約90km 	<ul style="list-style-type: none"> 2016年度 約18km

- 大規模水害対策に対する取り組みに関しては、護岸や防潮堤などの施設整備を進めるとともに、大規模水害発生時の広域避難について、国や関係自治体等と検討を進めている。

護岸や防潮堤などの施設整備

● 「隅田川流域」、「江東内部河川」及び「中川・綾瀬川圏域」の河川整備計画(H28.6)」

「東部低地帯の河川施設整備計画」(H24.12)

- 高潮防御施設の整備 (計画延長 168km 整備率 95%)
- 緩傾斜型堤防整備及びスーパー堤防整備 (整備済 16.7km)
- 堤防及び水門の耐震対策 (計画延長 約86km 整備済 24.3km)
- 水門等施設の設備の高設置化※、水密化等 ※設置位置を高くすること
(計画量 22施設 整備済 6施設)

● 「東京港海岸保全施設整備計画」 (H24.12)

- 防潮堤の耐震対策 (計画延長 約17km 対策済 約8km)
- 内部護岸の耐震対策 (計画延長 約26km 対策済 約3km)
- 水門の耐震・耐水対策 (計画量 3施設 対策済 6施設)
- 排水機場の耐震・耐水対策 (計画量 3施設 対策済 ー)

※実績値はいずれも平成28年度末

<参考> 「荒川水系河川整備計画」(H28.3) (都内で計画されているもの)

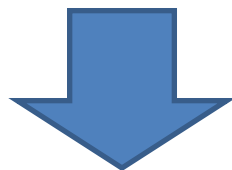
- 橋梁架替(2か所)、橋梁部周辺対策(7か所)
- 高潮堤防の嵩上げまたは拡幅(5か所)
- 超過洪水対策として、高規格堤防整備(スーパー堤防)

事例：平井7丁目地区地区計画(H3)、新田一丁目の都営住宅建替(予定)等

- 水門の耐震対策(5か所)や堤防の耐震対策(5か所)

洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難検討ワーキンググループ（中央防災会議防災対策実行会議）

- 平成30年3月に「洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難に関する基本的な考え方（報告）」が取りまとめられ、大規模・広域避難の全体像や広域避難計画を策定するための具体的な手順等が示された。
- 報告では、地球温暖化により懸念される台風の激化等も考慮すれば、今後、いつ、大規模・広域避難が必要となる大規模水害が発生しても不思議ではなく、大規模・広域避難の実装に向けた取組を早急に進めるべきとし、各地における広域避難計画の策定に向けた取組を促すとともに、未だ我が国において大規模・広域避難を具体的に実装した事例がないことを踏まえると、本報告で示した基本的な考え方の具体化に向けた取組を進める必要があるとしている。

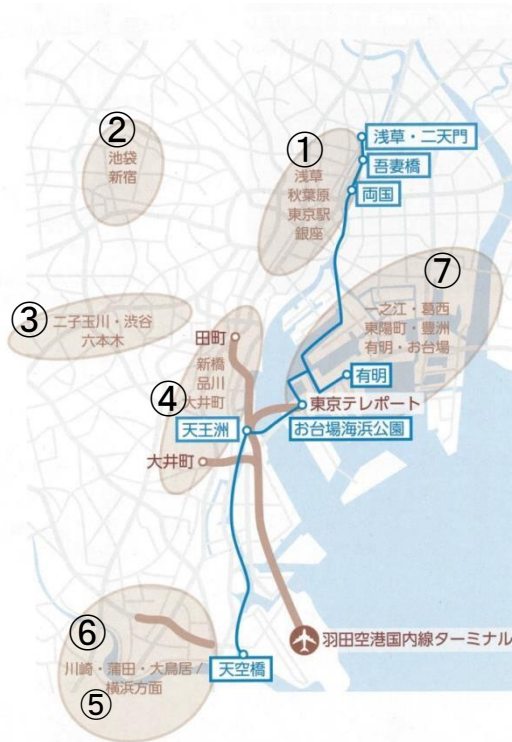


広域避難の実装に向けた基本的な考え方を具体化するため「首都圏における大規模水害広域避難検討会」を設置（H30.6）

- <構 成 員> 内閣府・都・国土交通省・陸上自衛隊・警視庁・東京消防庁・都内自治体・隣県（埼玉県・千葉県）・交通事業者等
- <目 的> 行政機関等の関係機関が連携して取り組むべき事項について整理するとともに、関係機関間の連携・役割分担のあり方について検討すること
- <主な検討事項> ・広域避難場所の選定・運営
・避難手段の確保・避難誘導
- <対 象 災 害> 洪水、高潮
- <検討対象地域> 東京低地帯の中でも避難条件が特に厳しい荒川下流域を中心とした地域
- <スケジュール> 2019年度末に、検討会の報告とりまとめ

- 深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、平成26年度に国と協力し、同時間帯におけるアクセスバスの実証運行を実施した。
- 平成27年度以降は、民間主体のもと、国・都県市等で構成する「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」が支援を行いながら、羽田空港と都心ターミナル駅等を結ぶ7路線で運行を実施している。
- その他、あらゆる交通モードを活用し、空港への多様なアクセスの確保を図り、羽田空港の利便性を向上させる。

深夜早朝アクセスバス



- 1 浅草・秋葉原・東京駅・銀座
- 2 池袋・新宿
- 3 二子玉川・渋谷・六本木
- 4 新橋・品川・大井町
- 5 みなとみらい・桜木町・横浜駅(YCAT)
- 6 川崎・蒲田・大鳥居
- 7 一之江・葛西・東陽町・豊洲・お台場・有明



羽田空港

国際線ターミナル

(出典：東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会作成の広告紙(平成30年))

○空港内には、24時間利用可能な休憩施設(ラウンジ、シャワールーム等)、時間利用可能な客室を備えた宿泊施設などが整備されている。

(出典：東京都「都市づくりのグランドデザインー東京の未来を創ろうー(平成29年9月)」より作成)

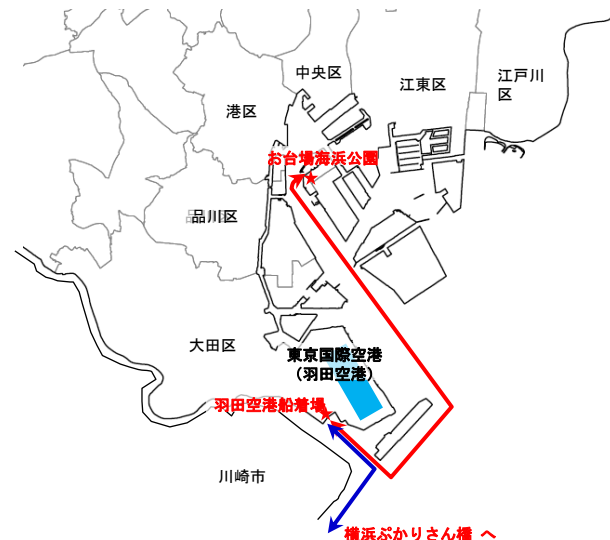
舟運

- 羽田空港船着場に発着する定期航路のほか、水上タクシー、クルーズツアーなどがある。
- 東京都は、「運航に関する社会実験」を通じ、利用者ニーズ等を検証するとともに、舟運に関する効果的なPR等を実施し、舟運事業者による定期航路の拡充を促進する。

【羽田空港船着場からの運行先】

- ◆定期航路 : お台場海浜公園、横浜ふかりさん橋 (※運行は週数便程度)
- ◆水上タクシー : 芝浦、日本橋、豊洲、浅草 等

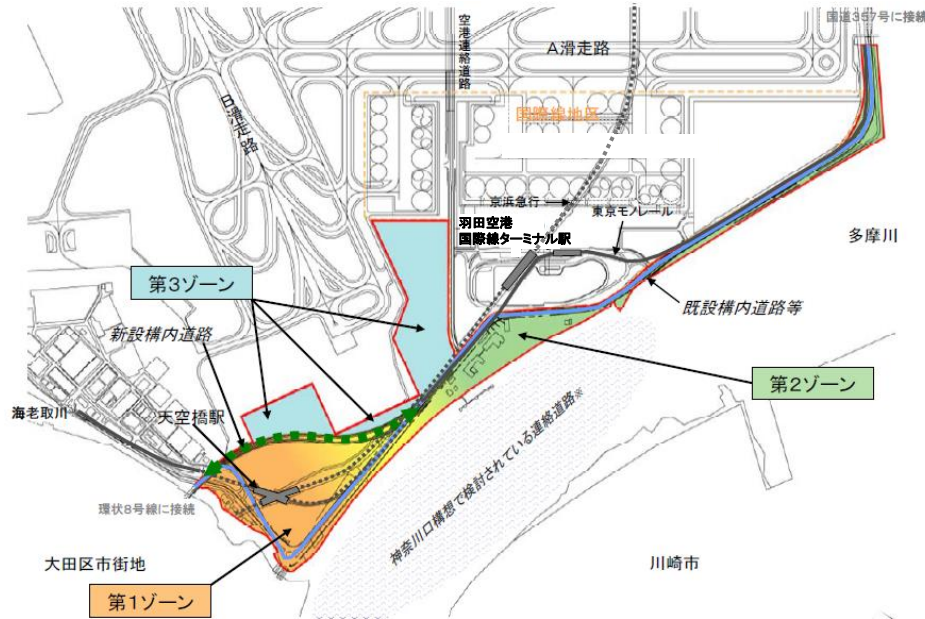
図 定期航路/航路図



(出典：羽田空港国内線ターミナルHP資料より作成)

- 羽田空港跡地では、空港と隣接する立地を生かし、産業・交流機能、情報発信機能、宿泊機能などを備えたまちづくりを、国及び地元区と連携して進めている。

羽田空港跡地について



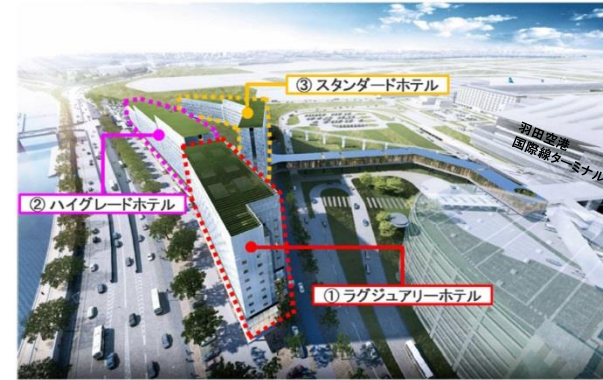
(出典：羽田空港移転問題協議会「羽田空港跡地まちづくり推進計画 (平成22年10月)」より作成)

- 第1ゾーンでは、「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」(平成27年7月大田区策定)に基づき、産業交流のための機能を集積させ、官民連携により「新産業の創造・発信拠点」の形成に向け、平成32年までのまちづくりの概成を目指していく。
- 第2ゾーンは、国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーンと位置付けられ、宿泊施設・複合業務施設等の導入を行う。これを踏まえ、国では平成28年に民間事業者を公募し、選定を行い、平成32年までの整備を目指していく。
- 第3ゾーンは、空港機能連携を利用の方向性とし、再拡張事業後の需要動向を見極めながら検討する。

◆第2ゾーンの計画概要

(選定事業者(住友不動産・東京国際空港プロジェクト)の提案概要)

- 【施設概要】延床面積：79,879 m²
 用途：**宿泊施設 (1,704室)**
 複合業務施設
 飲食・物販等商業施設
バスターミナル 等
 外観 (イメージ)



配置図



(出典：国土交通省「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付 民間事業者選定結果 (平成28年6月30日)」より作成)