

3-2 インフラ・ストック効果の紹介（事業・施設別）

施設類型	事業/施設	分野					所管局	掲載頁
		交通・物流	防災	環境	水と緑	観光・にぎわい		
道 路	首都高速道路中央環状品川線整備事業	○					建設局	11
	調布保谷線整備事業	○					建設局	13
	新滝山街道整備事業	○					建設局	15
	多摩川南岸道路整備事業	○					建設局	17
	連続立体交差事業	○					建設局	19
河 川	スーパー堤防の整備		○			○	建設局	21
	神田川・環状七号線地下調節池		○				建設局	23
	隅田川テラス整備事業		○			○	建設局	25
	防災船着場整備事業	○	○				建設局	27
	野川自然再生事業				○		建設局	29
砂 防	三宅島火山砂防事業		○				建設局	31
公 園	都市公園整備		○		○	○	建設局	33
	上野恩賜公園再生整備事業				○	○	建設局	35
	海上公園事業		○		○	○	港湾局	37
港 湾	外貿コンテナふ頭の整備	○		○			港湾局	39
	内貿ユニットロードふ頭・フェリーふ頭の整備	○	○	○			港湾局	41
	島しょ港湾・漁港・空港の整備	○	○				港湾局	43
	臨港道路の整備	○					港湾局	45

3-2 インフラ・ストック効果の紹介（事業・施設別）

施設類型	事業/施設	分野					所管局	掲載頁
		交通・物流	防災	環境	水と緑	観光・にぎわい		
海岸	海岸保全施設の整備		○			○	港湾局	47
交通	都営地下鉄の整備	○					交通局	49
	都営地下鉄における駅のバリアフリー化事業			○			交通局	51
水道	水道水源林の保全・育成				○		水道局	53
	浄水場における高度浄水処理			○	○		水道局	55
	給水所の整備		○	○	○		水道局	57
	水道管網の整備		○		○		水道局	59
下水道	下水道の普及				○		下水道局	61
	下水道管の耐震化		○				下水道局	63
	下水道管の再構築		○		○		下水道局	65
	合流式下水道の改善/高度処理				○		下水道局	67
	芝浦水再生センターの上部利用			○	○	○	下水道局	69
	清流復活事業				○	○	建設局、環境局、 下水道局	71
都市整備	都営住宅		○	○			都市整備局	73
	市街地整備	○	○	○	○	○	都市整備局	75
その他	農業体験農園			○			産業労働局	77

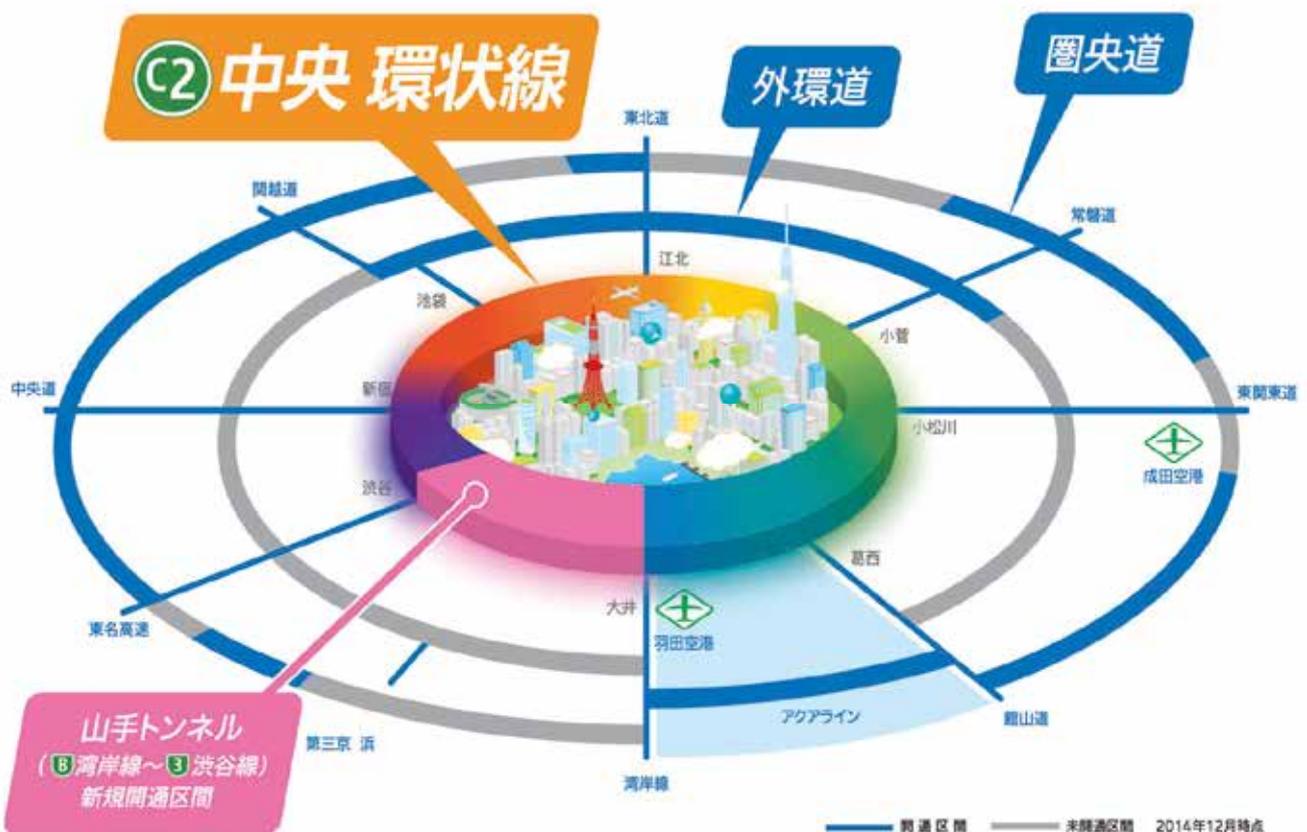
首都高速道路中央環状品川線整備事業

事業・施設の概要

- 中央環状線は、都心から半径約8kmに位置する総延長約47kmの環状道路
- そのうち中央環状品川線は、湾岸線から3号渋谷線までを接続する約9.4kmの路線
- 出入口は、五反田出入口及び中環大井南出口の3箇所、換気所は、中目黒換気所、五反田換気所、南品川換気所、大井北換気所の4箇所、ジャンクション(JCT)は、湾岸線と接続する大井JCTと3号渋谷線と接続する大橋JCTの2箇所
- なお、本区間は都施行の街路事業と首都高速道路株式会社施行の有料道路事業との共同事業として整備

計画・目標と整備状況

- 首都圏3環状道路は、東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道など放射方向の高速道路をリング状に連絡し、首都圏の高速道路ネットワークを形成する3つのリング
- 中央環状線は、渋谷・新宿・池袋などの副都心やベイエリアをつなぎ、羽田空港や東京港等の国際旅客・物流施設へも接続
- 中央環状品川線は平成17年度から事業に着手し、平成27年3月に開通。この開通により、中央環状線が全線開通するとともに、首都圏3環状道路で最初のリングが完成



ストックが社会に及ぼす効果

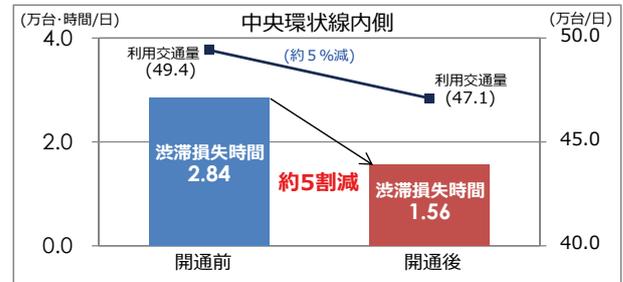
■ 所要時間短縮

○新宿から羽田空港までの所要時間は、**開通前の約40分から約19分に短縮**



■ 開通後3ヶ月の渋滞損失時間の変化

○中央環状線内側の**利用交通量は約5%減少**、**渋滞損失時間は約5割減少**



渋滞損失時間

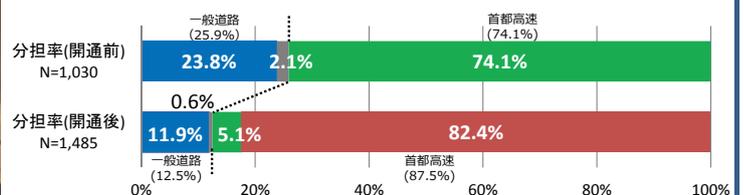
全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模
 (所要時間(時間)-規制速度走行時の所要時間(時間))×交通量(台)

中央環状線内側

中央環状線及び湾岸線を含まない

■ 貨物車の約8割が中央環状線経由に転換

○一般道や都心環状線を利用していた交通の**約8割が中央環状線経由に転換**



道路事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/index.html>

調布保谷線整備事業

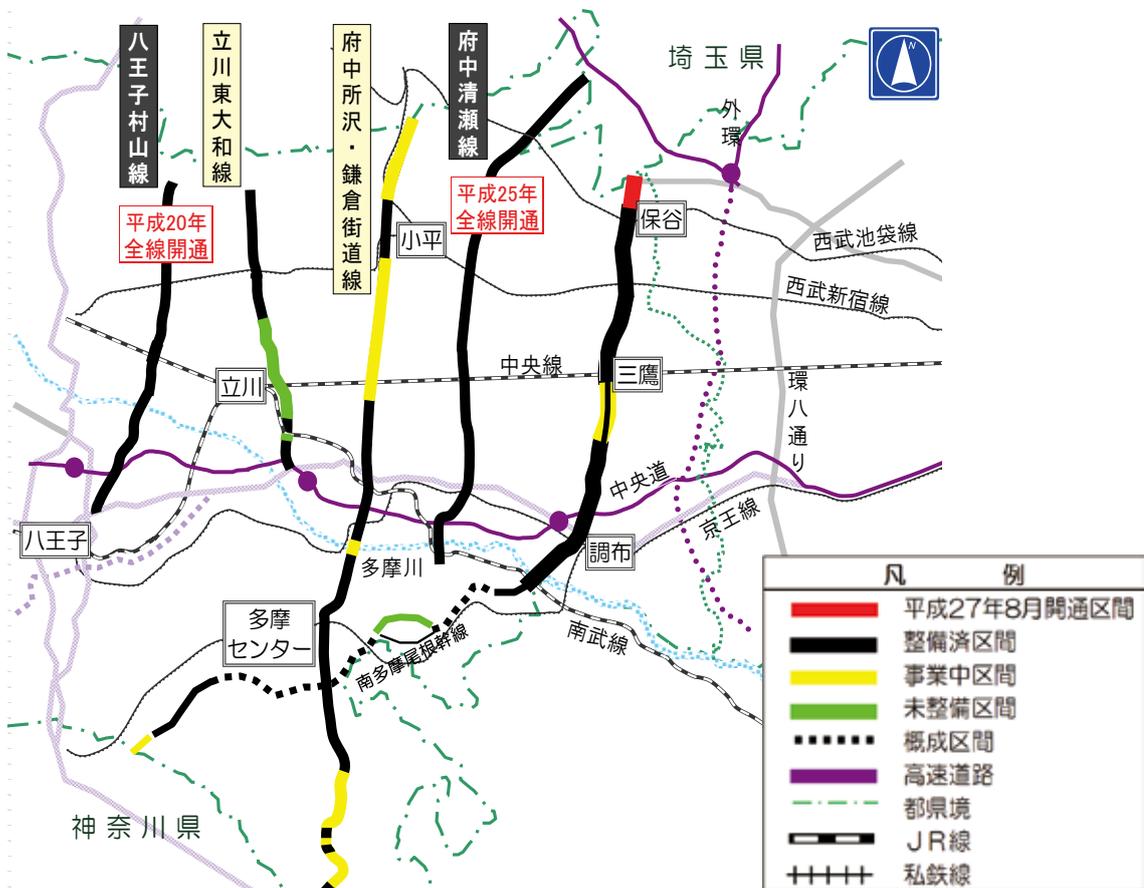
事業・施設の概要

- 多摩地域では、主要な幹線道路が東西方向と南北方向の格子状に配置された計画となっており、これまで整備が遅れていた調布保谷線や府中所沢・鎌倉街道線（鎌倉街道）など南北方向の道路について整備を進めている。
- 調布保谷線（14.2 km）は、稲城市矢野口から西東京市北町三丁目に至る、多摩地域を南北方向に結ぶ幹線道路の一つで、交通の円滑化、地域の自立性や都市間連携の強化、防災性の向上に資する重要な路線である。

計画・目標と整備状況

- 多摩地域の幹線道路ネットワークの形成や都市間相互の連携強化を図る。
- 甲州街道や東八道路などの東西方向の幹線道路と接続することにより、南北方向の交通利便性が向上し、周辺交通の渋滞緩和を図る。
- 環境施設帯を整備することにより、より良い沿道環境の保全や防災性の向上にも寄与する。
- H27年8月に未開通であった埼玉県境までの区間を交通開放し、調布保谷線が全線開通
- 調布保谷線の整備により、多摩南北方向の交通が円滑化し、安全で快適な道路空間が確保

※調布保谷線、府中清瀬線（平成25年3月全線開通）、府中所沢・鎌倉街道線、立川東大和線、八王子村山線（平成20年5月全線開通）の5路線



<多摩地域における南北主要5路線の整備状況>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 所要時間短縮

○ 甲州街道から埼玉県境までの所要時間が70分から40分になり、**約4割短縮**



■ 調布保谷線と並行する道路の交通量減少

○ 調布保谷線と並行する道路の交通量が**約3割減少**



■ 地元から整備効果を実感する喜びの声

<車道>



<歩道>



<利用者の声>



- 全線開通により南北の往来がスムーズになった。
- JR中央線と西武線へのアプローチが便利になった。
- 広い歩道が整備され、電柱がなくなり、散歩するのに気持ちの良い道路になった。

道路事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/index.html>

新滝山街道整備事業

事業・施設の概要

- 八王子市左入町を起点とし、あきる野市牛沼に至る延長約7.0kmの道路
- 圏央道あきる野インターチェンジへのアクセス機能及び国道411号（滝山街道）のバイパス機能等を有する地域高規格道路※

※地域高規格道路とは

高速道路等と一体となり、地域の自立的発展や地域間の連携などを支える道路であり自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有している道路

計画・目標と整備状況

■整備にあたって

- 国道411号（滝山街道）は、八王子市、あきる野市、青梅市などを結ぶ幹線道路として、重要な役割を担っているが、その幅員は狭く、十分な歩道も設置されていないため、交通渋滞の発生や歩行者の安全面で、課題を抱えていた。
- さらに、圏央道のあきる野インターチェンジの開設（当時）をはじめ、周辺のまちづくりの発展が予想され、新たな道路の必要性が高まり、事業に着手（昭和61年度）

■整備の状況

- ① 平成10年 7月 国道16号～かすみ学園通り 開通
- ② 平成11年12月 「秋留橋」 開通
- ③ 平成16年 4月 高尾街道～秋留橋 開通
- ④ 平成20年12月 かすみ学園通り～谷野街道 開通
- ⑤ 平成25年 3月 高尾街道～谷野街道 開通 ⇒ **新滝山街道が全線開通**



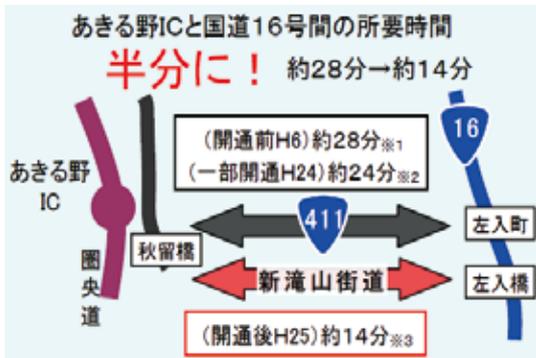
＜全線開通した新滝山街道＞



ストックが社会に及ぼす効果

■ 圏央道へのアクセス性の向上

○圏央道あきる野ICと国道16号間の所要時間が**約28分**から**約14分**の**半分に短縮**



■ 利用者の声

<バス事業者>

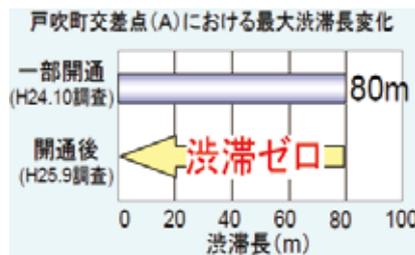
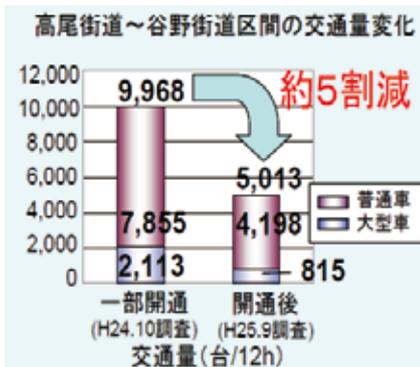
- 交通混雑の緩和によりバスの定時性が向上
- 国道411号での大型車同士によるすれ違い時の譲り合い回数が減少
- 運転時の安心感が増した

<地元住民>

- あきる野ICへの移動時間が短縮した
- 国道411号は歩きやすくなった

■ 国道411号の渋滞緩和

○新滝山街道へ車が転換したことにより、国道411号では**渋滞が解消**



◆交通量が大幅に減少
◆渋滞長の解消

<八王子杏林大学前交差点>

Before



After



■ 「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の実現への期待

○交通環境のポテンシャルを活かした拠点づくりが進行中

都内第1号の道の駅「八王子滝山」が新滝山街道に開駅 (H19.4.1)

道の駅八王子滝山

八王子市北部地域の拠点として事業中の「八王子インター北土地区画整理事業」

出典：八王子市「中央自動車道八王子インターチェンジ北地区まちづくり」JTB発行

道路事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/index.html>

多摩川南岸道路整備事業

事業・施設の概要

- 奥多摩町丹三郎から、同町氷川に至る延長約7.0kmの道路であり、国道411号（青梅街道）の代替路（バイパス）として災害時における地域の孤立化防止や観光シーズンにおける交通混雑の緩和を図る道路

計画・目標と整備状況

■国道411号（青梅街道）の現状

- 急峻な斜面が多く、ひとたび自然災害が発生すると落石や斜面崩壊などにより道路が寸断される恐れがある
- 降雨量が連続140mm以上で道路が通行止めとなる



<（自然災害）土砂崩れ >



<（異常気象）連続降雨140mm以上>



<（R411の現状）急峻な斜面>

- 行楽期には渋滞が発生し、地域の日常生活や商業活動に影響を及ぼす恐れがある

■整備の状況

- 平成27年5月に城山工区の延長約2.8 kmが開通し、整備済みの区間とあわせ延長約5.1kmの区間でダブルルートが確保された
- 橋梁やトンネルを主体とした道路により、急峻な斜面を回避し防災性が向上する



<将門（まさかど）大橋>



<城山（じょうやま）トンネル>

- 引き続き、残る計画区間の早期事業化に向け、調整を進めている

ストックが社会に及ぼす効果

■ 災害時等における地域の孤立化の防止

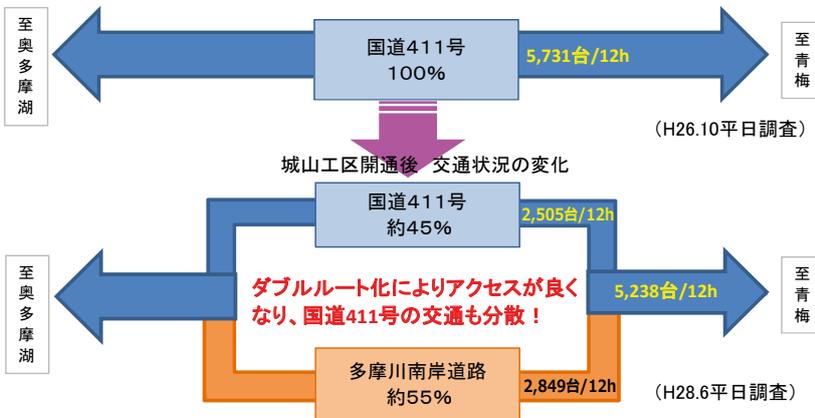
○ 並行する国道411号（青梅街道）との**ダブルルート化が延長約5.1km**の区間で確保



■ 国道411号に集中していた車両の分散化

- (開通前) 国道411号 約5,700台
- (開通後) 国道411号 約2,500台
- 多摩川南岸道路 約2,800台

<国道411号（白丸駅下付近）>



■ 利用者の声



- 救急車で搬送時、国道411号（青梅街道）に比べ圧倒的にカーブが少なく傷病者の肉体的負担が少ない [奥多摩消防署]
- 将門から西側は渋滞が少なくなり、緊急車両の到着が早くなった [青梅警察署]
- ダム方面へのアクセスは良くなった、早く全線開通して欲しい [奥多摩観光協会]

道路事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/index.html>

連続立体交差事業

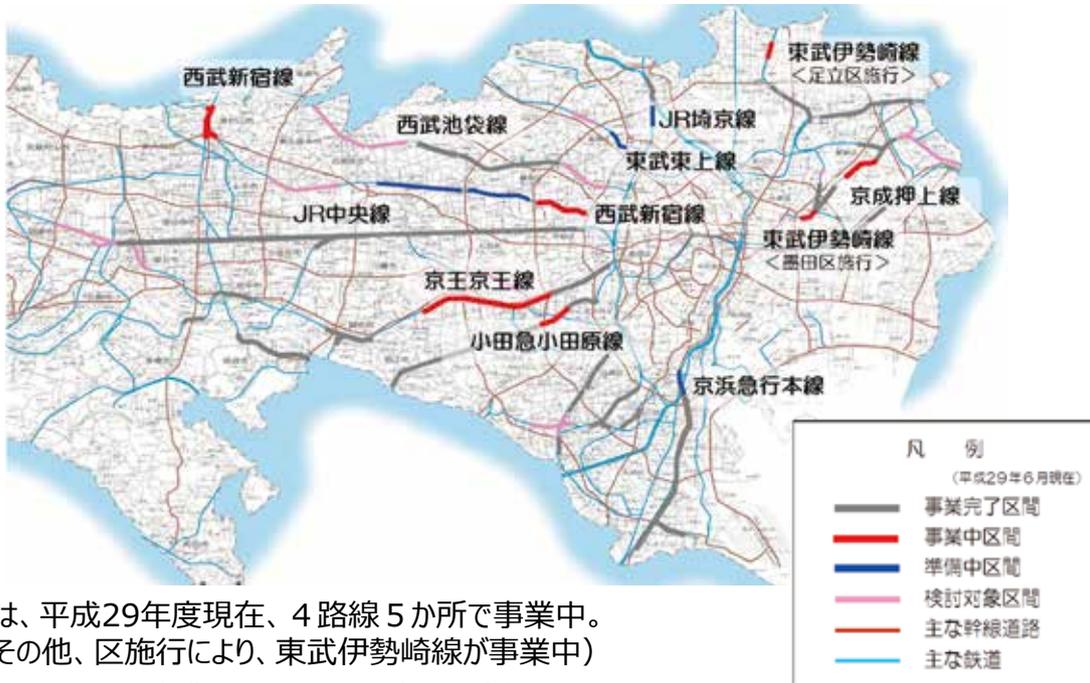
事業・施設の概要

- 道路と交差している鉄道を高架化又は地下化することで、多数の踏切を除却し、交差する道路との立体化を実現する都市計画事業。

計画・目標と整備状況

■これまでの取組状況

- 都内には、朝夕のピーク時に、ほとんど遮断された状態の踏切が存在。
- 交通渋滞及び踏切事故を解消するため、連続立体交差事業を推進。



- 都は、平成29年度現在、4路線5か所で事業中。(その他、区施行により、東武伊勢崎線が事業中)
- これまでに43の事業により、395の踏切を除却。
- 新たに創出された高架下空間では、地域のニーズに応じた有効活用。
- 事業を契機に、沿線まちづくりが進展。

＜高架下利用の事例＞



＜駐輪場＞



＜商業施設＞



＜図書館＞



＜観光発信施設＞

＜JR中央線(武蔵小金井駅付近)＞



＜高架化前＞



＜高架化後＞

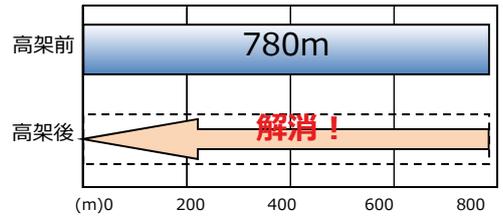
ストックが社会に及ぼす効果

■人と車の流れをスムーズに

○連続立体事業は、数多くの踏切を同時になくすことで円滑な道路ネットワークを実現し、**交通渋滞を解消**



<京浜急行本線・空港線(京急蒲田駅付近)>
第一京浜での効果



■高架下の有効利用

○連続立体交差事業で生み出された高架下の空間を活用することで、**地域の利便性や安全性が向上**



<利用事例：保育所の場合>

これまでに10か所で開所、**約500人分**の定員を確保！

<利用者、運営者の声>



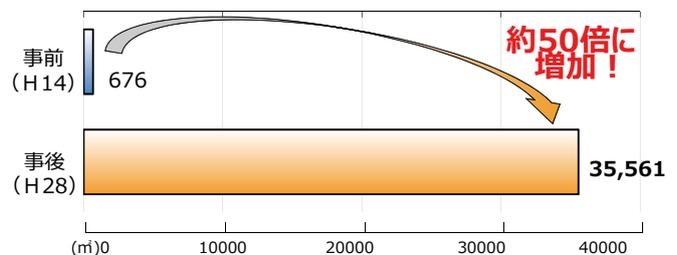
- 駅に近く、アクセスが良かったため、通勤時に子供を預けやすい
- 保育士の通勤も便利であるため、保育士確保の面でも優位
- 雨の日も園庭が利用できる

■再開発などによる街の活性化

○連続立体交差事業は、鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、**総合的な都市基盤に貢献**



<京成押上線(京成曳舟駅付近)>
商業床面積の変化



連続立体交差事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/road/kensetsu/gaiyo/00.html>

スーパー堤防の整備

事業・施設の概要

○地震に対する安全性と親水性などの河川環境の向上を目的とし、川沿いの再開発事業等と一体的に幅の広い盛土を行った堤防



<現況の高潮防潮堤>



<スーパー堤防イメージ図>

計画・目標と整備状況

○東部低地帯の主要5河川（隅田川・中川・旧江戸川・新中川・綾瀬川）において、コンクリートの堤防を、順次スーパー堤防や緩傾斜型堤防に改築

○スーパー堤防は、平成27年度末までに約30地区が概成



<スーパー堤防及び緩傾斜型堤防実施（計画）状況図>

ストックが社会に及ぼす効果

■大地震に対する安全性や河川環境が向上



Before

白鬚西地区



After

◆スーパー堤防の整備により、安全で、うるおいのある水辺を再生！

■土地の資産価値の向上

隅田川沿いにおける
再開発に合わせて
スーパー堤防を整備

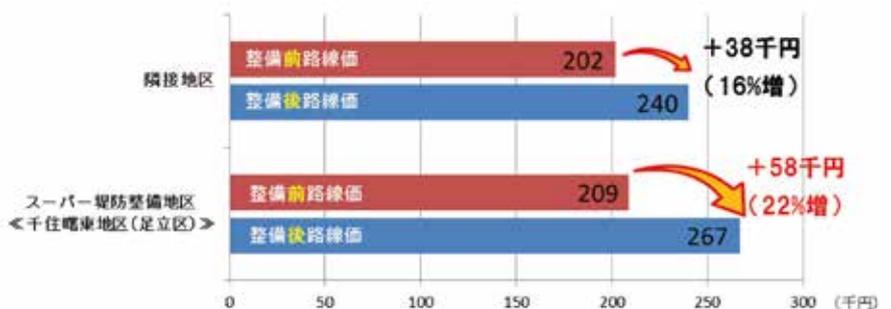


河川と一体的な空間が
形成され、盛土によって
安全性や河川環境が向上



土地の資産価値が向上

①同一箇所における整備前と整備後の路線価の比較(足立区・千住曙東地区(H21完成))



スーパー堤防整備の効果 (地区による路線価上昇の差)
20千円/m² (6%)

河川事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/index.html>

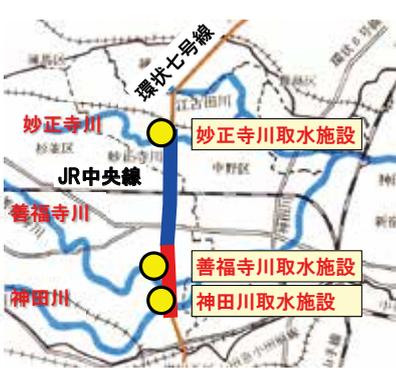
神田川・環状七号線地下調節池

事業・施設の概要

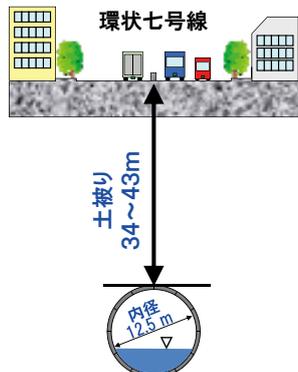
- 水害が多発する神田川中流域の水害に対する安全度を早期に向上させるために建設された地下調節池
- 環状七号線の地下40mに建設したトンネル型地下調節池（延長4.5km、内径12.5m）で、神田川、善福寺川及び妙正寺川の洪水約54万m³を貯留できる



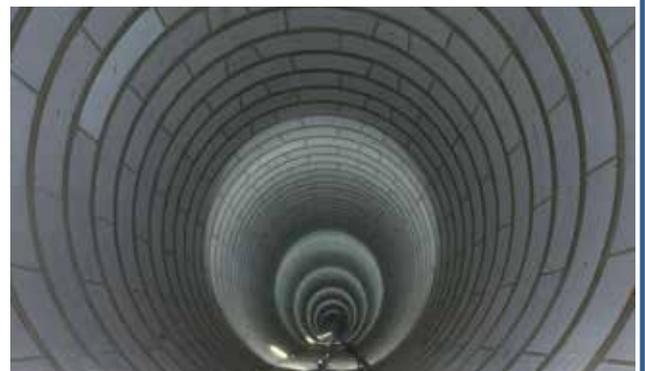
<神田川・環状七号線地下調節池縦断面図>



<位置図>



<標準断面図>



<トンネル内部>

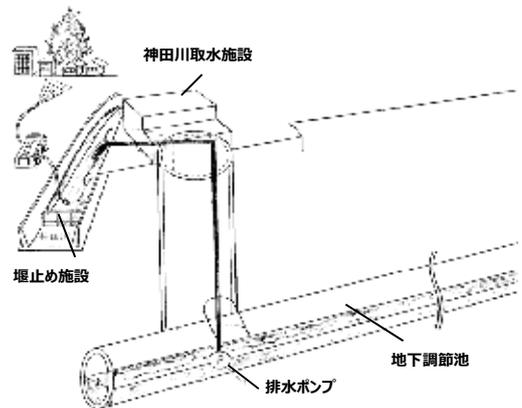
計画・目標と整備状況

- 都の河川では、護岸等を整備するとともに、2025年度までに調節池等13施設を稼働させて都内全域の調節池貯留量を約360万m³、約1.7倍（平成25年度末比）に拡大するなどして、浸水被害を軽減させていく

制度の枠組みを超えた工夫

■ 貯留水を消火用水に利用

- 周辺地域における大規模市街地火災に対応するため、治水機能に支障ない範囲（渇水期）で河川水約6万m³を貯留し、消火用水として確保している。大規模市街地火災が発生した際、東京消防庁と連携し貯留した水を、建設局の神田川取水施設の排水ポンプ等を使用して神田川に放流し、下流の堰止め施設において消火活動に使用することとしている。



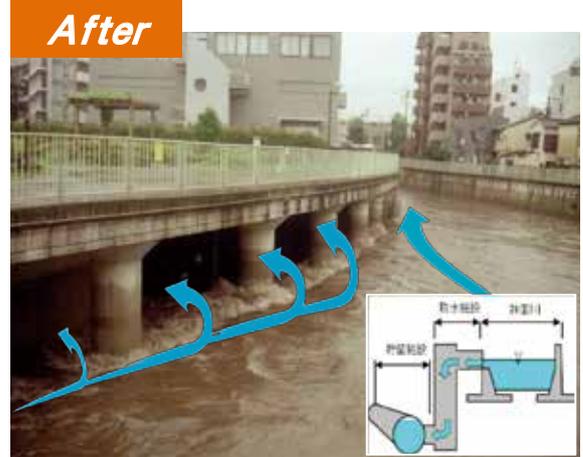
<イメージ図>

ストックが社会に及ぼす効果

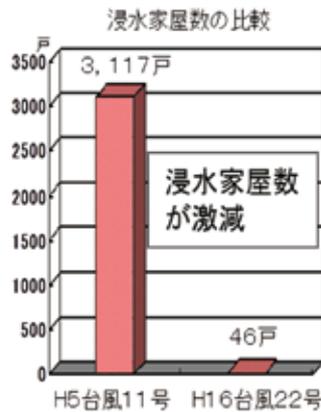
■ 神田川中流域の水害に対する安全度を早期に向上



<水害の状況（H5 台風11号）>



<取水施設への流入を行うことで、
下流の水害軽減に大きな効果を発揮>



○神田川中流域に多大な被害をもたらした平成5年の台風11号時とほぼ同じ規模の降雨があったにもかかわらず、調節池の効果等により**浸水被害は激減!**

	台風11号 (平成5年8月27日)	台風22号 (平成16年10月9日)
総雨量 (時間雨量)	288mm (47mm)	284mm (57mm)
浸水面積	85ha	4ha
浸水家屋	3,117戸	46戸

■ 大規模市街地火災への備えによる安全・安心の確保

○調節池に消火用水として河川水を一部貯留することで、周辺地域の大規模市街地火災に対する安全・安心を確保

河川事業についてさらに知りたい! という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/index.html>

隅田川テラス整備事業

事業・施設の概要

○隅田川の防潮堤の耐震化やスーパー堤防化に伴い、防潮堤の全面に設置された根固め構造物の上部を水辺に親しめるように整備したテラス



<隅田川テラス>



<テラス整備イメージ>

計画・目標と整備状況

○水辺の賑わい創出に向けて、隅田川を軸として、テラスの連続化や、橋梁から川沿いへのアクセス向上、夜間照明の整備等を進め、水辺の動線を強化する



<隅田川でのイベントの様子>



<スロープ・階段設置状況>



<隅田川テラスの夜間照明>

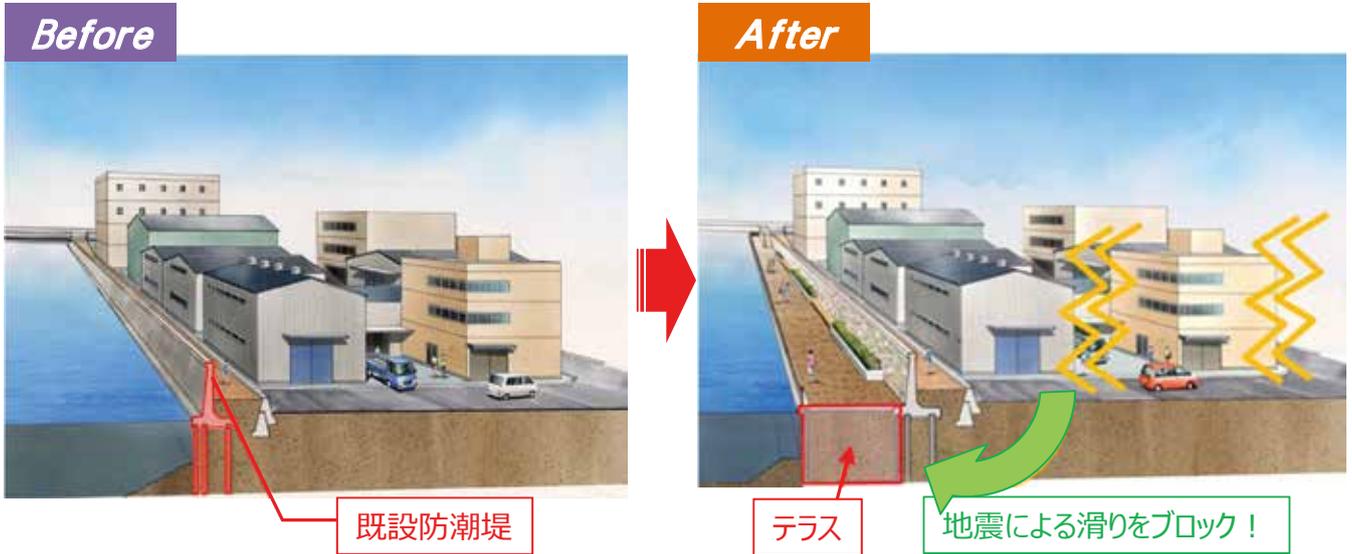


<連続化橋梁イメージ>

ストックが社会に及ぼす効果

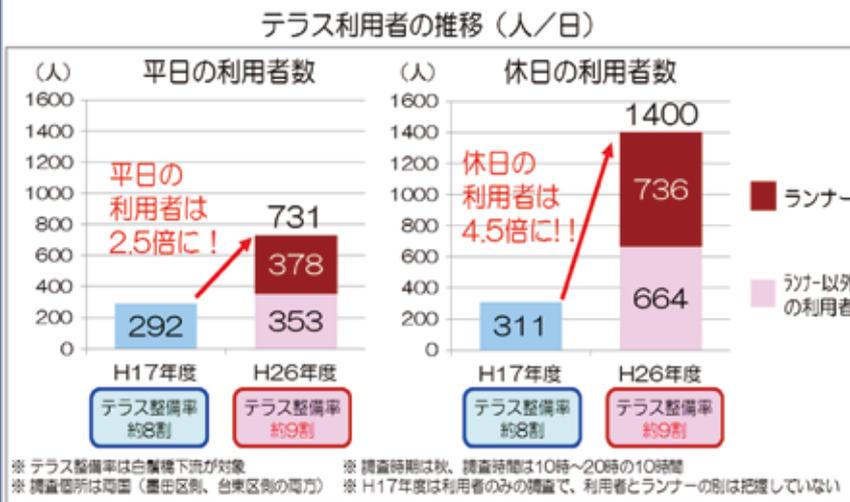
■地震に対する安全性の向上

○根固め構造物として地震に対する安全性を高めるとともに、親しみやすい水辺環境を提供



■隅田川でランナーが急増

○地震に強だけでなく、信号が無く、車が通らず、走るのに快適なテラス整備が進んだことで、テラスを利用するランナーが急増!



<テラス利用状況>



河川敷地を活用して飲食店等の営業を行う“かわてらす”などの取組により、テラス周辺のにぎわいをさらに高めている

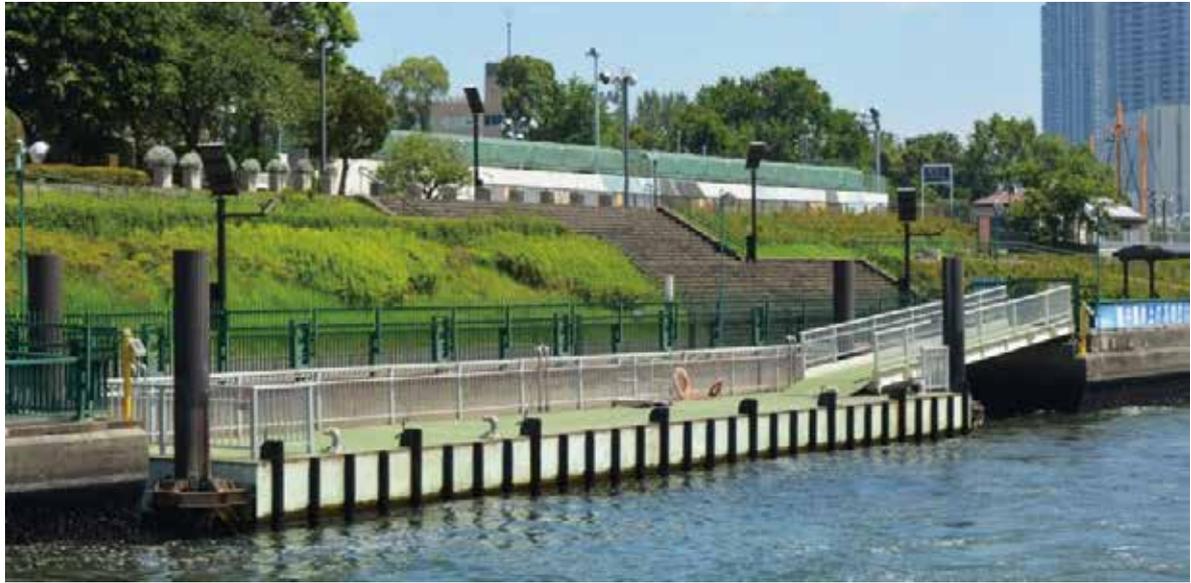
河川事業についてさらに知りたい! という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/index.html>

防災船着場整備事業

事業・施設の概要

- 地震等の災害時に寸断された陸上交通網の補完として河川舟運が住民の避難や救援物資等の機能を有効に果たすための拠点となる船着場



<越中島防災船着場（隅田川）>

計画・目標と整備状況

■ 防災船着場整備計画

- 阪神・淡路大震災を契機に、災害時における河川舟運の有効性が注目されたことを受け、平成11年6月に「防災船着場整備計画」を策定。
- その後、東日本大震災を教訓に、震災時における防災船着場の機能確保や新たな防災船着場の整備の必要性等について検討を進め、平成28年1月に改定。

■ 整備状況

- 平成29年3月時点で、71箇所（国・区・民間含む）が整備済みであり、全94箇所の整備を目指し、取り組んでいく。



<既設防災船着場設置図（管理者別）>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 災害時の舟運による避難や物資輸送

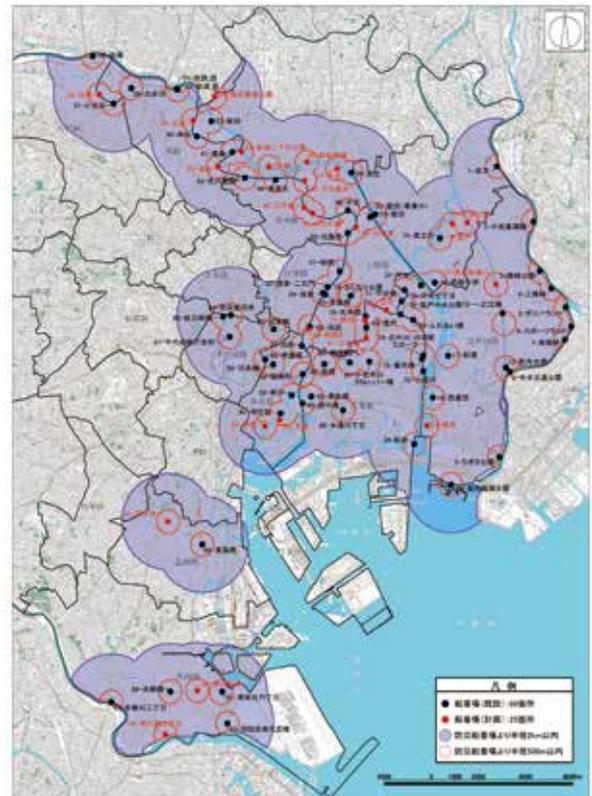
○万一の災害時には、舟運による避難や物資輸送のために活用

緊急経路、物資輸送経路、移動経路
それぞれの機能別に配置計画を策定

沿川15区の面積の約7割をカバー！
※徒歩圏内2km以内

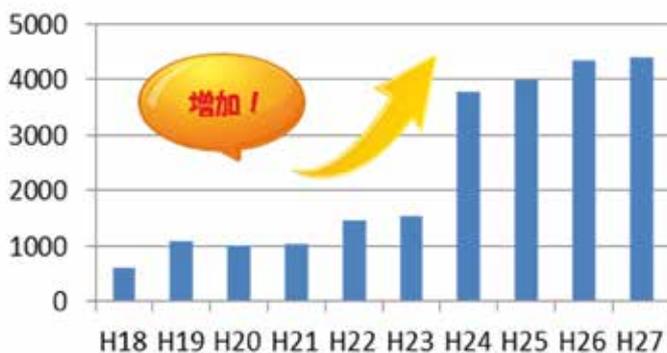


<防災船着場における防災訓練時の様子>



<防災船着場利用圏域>

■ 平常時の開放による民間船舶の利用拡大



<防災船着場 民間船舶（屋形船等）
の利用実績（回数）>



<平常時の利用状況>

河川事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/index.html>

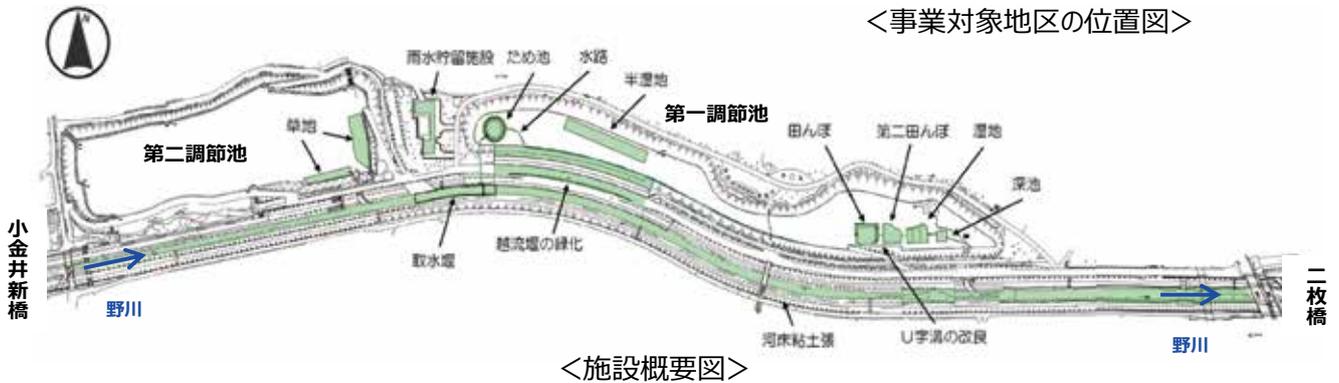
野川自然再生事業

事業・施設の概要

- 自然再生推進法に基づき、事業対象地区（野川、野川第一・第二調節池）で実施
- 「かつてあった水のある豊かな自然環境を再生する」という理念のもと、平成18年度より湿地（田んぼ）やため池、水路の整備等の自然再生事業を進めている



<事業対象地区の位置図>



<施設概要図>

計画・目標と整備状況

■計画と目標（自然再生の3つの方向性）

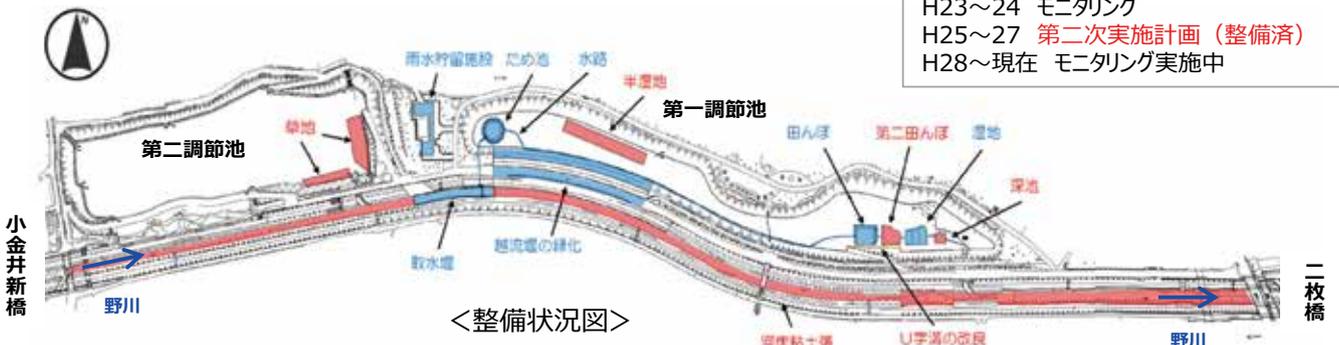
- 方向性Ⅰ⇒ 水のある自然環境の再生
- 方向性Ⅱ⇒ 自然のふれあい利用
- 方向性Ⅲ⇒ 市民参加による整備・維持管理



<整備前（野川第一調節池）> <整備後（田んぼ作業の様子）>

■整備状況

H18～22 第一次実施計画（整備済）
 H23～24 モニタリング
 H25～27 第二次実施計画（整備済）
 H28～現在 モニタリング実施中



<整備状況図>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 自然環境を再生し、生物の生息・生育・繁殖環境を創出



<整備後（ため池）>

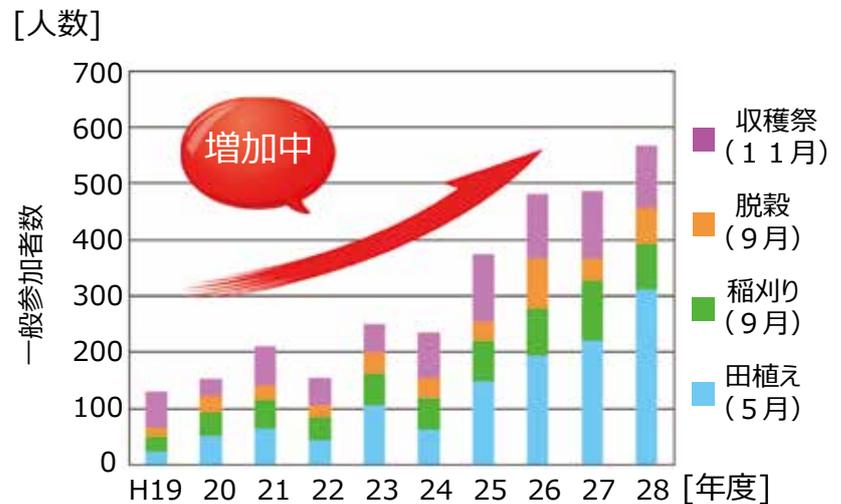
- 水域環境の整備により水生植物が出現し、植物や腐食物を食性とするコカゲロウ類等の水生動物が生息するようになった
- 水生植物から続く食物連鎖の頂点として、サギ類やカワセミが出現し、採餌場としての利用が定着している
- 植生管理によるオギ群落の発達や湿地等の整備により、湿性環境が出現し、湿った環境を好む、ショウリョウバッタモドキ等の昆虫類が新たに生息するようになった

◆豊かな水環境の再生により、多種多様な水生生物の確認数が増加

■ 自然環境にふれあう一般の参加数が増加



<稲刈り（9月）の様子>



<田んぼイベント一般参加者数 (野川自然の会)>

◆田んぼイベントの参加者や日常的にもため池等にふれあう人々が増加

河川事業についてさらに知りたい！という方へ

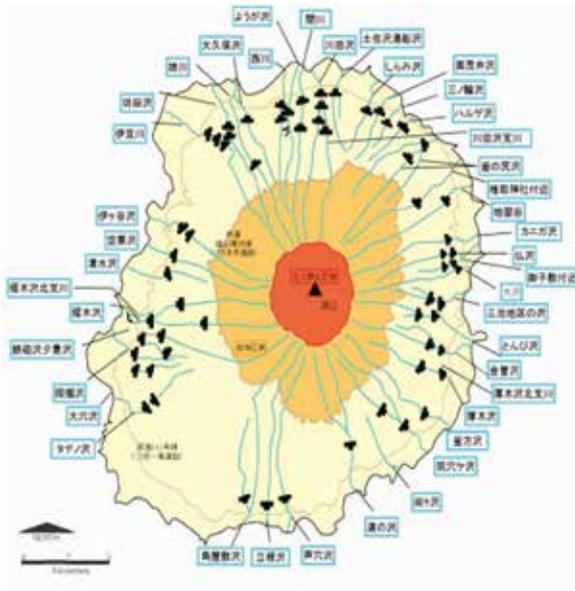
<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/index.html>

三宅島火山砂防事業

事業・施設の概要

■火山砂防事業

- 都では、砂防法（明治30年施行）に基づき、伊豆諸島で実施
- 荒廃地域の保全を行うとともに、土石流や火山灰による泥流等から下流部に存在する人家、公共施設を守ることを目的としている
- 土石流や泥流等が発生する恐れのある箇所を砂防指定地に指定し、砂防えん堤や流路工等の砂防施設の整備を実施



<三宅島砂防施設位置図>



<厚木沢堆積工（三宅島）>

計画・目標と整備状況

- 伊豆諸島を対象とし、周期的に火山噴火のある伊豆大島や三宅島については、島ごとに火山砂防計画を定め、砂防施設の整備を進めている
- 平成28年8月現在、伊豆諸島で74溪流を砂防指定地に指定し、砂防施設の整備、ハザードマップの作成支援などにより、火山地域の土砂災害対策を着実に実施していく



<三宅島の噴火の状況（平成12年7月）>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 火山噴火による全島避難の解除、島民の帰島を実現

○砂防堰堤や流路の整備を実施し、平成17年には5年にわたる全島避難の解除、島民の帰還が実現



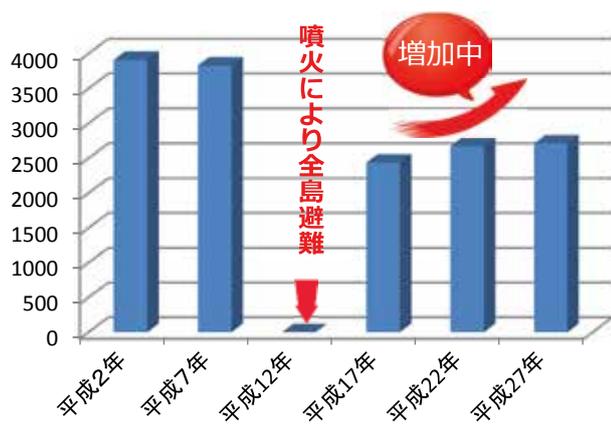
<三宅島噴火後の降灰及び泥流の状況>

<砂防施設の整備により、三宅島全島避難から帰島する島民の様子>

■ 防災力向上による、定住・観光活性化の促進

火山活動や台風など自然環境の厳しい島しょ部において、火山砂防事業を推進することで

- ・島しょ部の防災力向上
- ・定住・観光活性化の促進



<三宅村の人口推移 (国勢調査より) >



砂防施設を利用した三宅島エンデューロレース

<観光活性化の取組例>

砂防事業についてさらに知りたい！という方へ

http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/river/dosha_saigai/map/dosha1.html

都市公園整備

事業・施設の概要

- 都立公園 82公園 2,021ha
- 緑のネットワークをつなげ、自然豊かな東京を次世代に継承
- 歴史・文化を継承し、東京の魅力を向上
- 広域的な防災拠点ネットワークの構築
- 公園経営（パークマネジメントの推進、指定管理者制度の活用企業などの資金やノウハウの活用、都民参加）



<汐入公園>



<駒沢オリンピック公園>



<代々木公園>



<砧公園>

計画・目標と整備状況

■ 風格ある緑ゆたかな都市をつくる都市公園の整備

平成27年から平成36年までの10年間で170ha以上を開園（整備内容）

- 広域防災拠点として（城北中央公園等）
- 水と緑のネットワーク拠点として（高井戸公園等）
- 多摩地域の緑の確保として（大戸緑地等）



■ 都民のいのちを守る公園・緑地の強化・充実

- 都立公園の防災機能の更なる強化
- 非常用発電設備やソーラーパネルなどの電源を整備



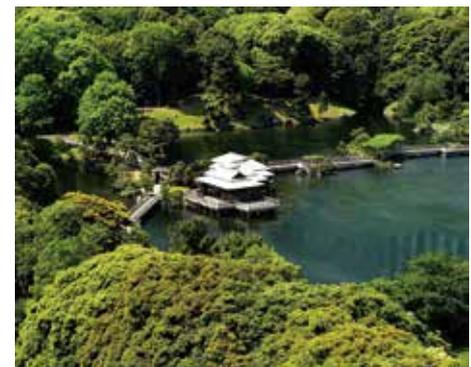
■ 多様な生物が生息する都立公園の整備

- 多様な生物の生息空間整備等を実施
- 多様な主体との連携に基づく事業推進



■ 世界をおもてなしする庭園の再生

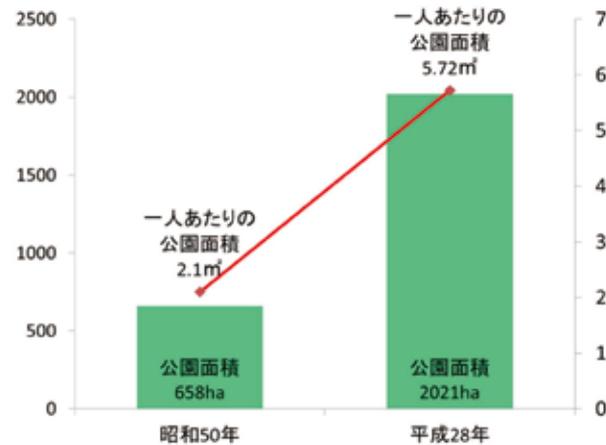
- 文化財庭園の修復・復元（浜離宮恩賜庭園：お茶屋群、小石川後樂園：唐門復元等）
- 大名庭園における江戸文化の発信



ストックが社会に及ぼす効果

■ 都立公園

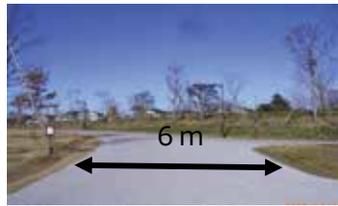
- 公園面積の推移
658ha (昭和50年)
⇒ **2,021ha (平成28年)**
- 1人当たりの公園面積の推移
2.10㎡/人 (昭和50年)
⇒ **5.72㎡/人 (平成28年)**



■ 防災公園



<かまどベンチ>



<広幅員バリアフリー園路>



都立公園で実施された防災訓練数 (H27)

- ①公園を管理する指定管理者が行うもの (80回)
- ②都や区市町村が主催するもの (93回)

■ 生物多様性の保全

- 絶滅危惧種などリストにある希少性動植物の約50%が、東京区部面積の1.6%にあたる都立公園で生息等が確認

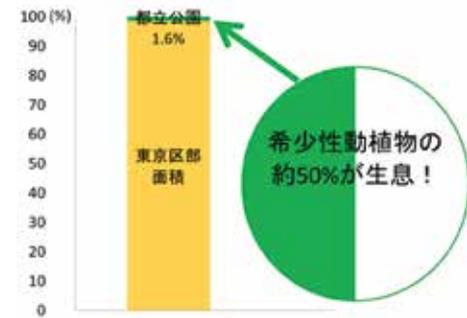


<田んぼの生き物観察会>



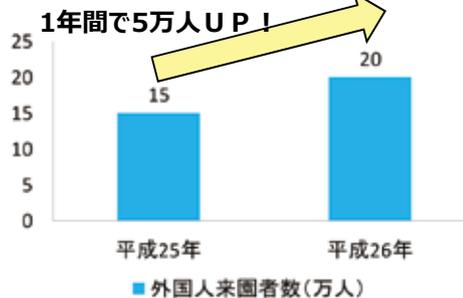
<オオタカ>

<オコバス>



■ 文化財庭園

- 特別名勝と特別史跡の二重指定



焼失した建造物の復元 浜離宮恩賜庭園「燕の茶屋」

公園事業についてさらに知りたい! という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/park/index.html>

上野恩賜公園再生整備事業

事業・施設の概要

○豊かな緑と文化施設や歴史遺産が一体となった上野恩賜公園の魅力向上のため、上野恩賜公園再生基本計画に掲げる基本方針に基づきエリア別に順次整備を進める。

<上野の将来像>

○日本の顔となる「文化の森」の創造

<基本方針>

○世界に向けた「文化」の発信強化

○魅力あるみどりと水の空間創出

○快適な利用の促進



計画・目標と整備状況

■ 竹の台・文化施設エリア

○魅力のある多様な文化イベントの開発が可能な「文化の森」の中核となる広場を創出する。

○明るい樹林地や広場などの屋外空間で気軽に飲食が楽しむことができる場とする。

○東京都美術館の出入口の新設やアプローチの改善、恩賜上野動物園の魅力高める正門周辺の整備等により、文化施設と公園との一体感を創出する。

■ JR上野公園口周辺エリア

○上野駅公園口からの安全で円滑な歩行者動線を確保し、「文化の森」にふさわしい入口広場とする。

○周辺施設と一体となった魅力的なプロムナードを形成する。

■ 桜ヶ丘エリア

○上野の山で初めて江戸庶民に解放された花見の場所であり、多種の桜が楽しめる花見の場として復活させる。

■ 寛永寺など歴史資源エリア

○寛永寺清水堂や旧寛永寺五重塔等の文化財、上野の歴史を伝える記念碑等を適切に保存する。

○江戸図絵等に描かれた寛永寺清水堂から不忍池方面への眺望景観を再現する。

○不忍池畔や弁天堂から見た寛永寺清水堂や上野の山等魅力ある眺望景観を再現する。

■ 不忍池エリア

○不忍池畔で休息や散策を楽しめる園路や広場を設ける。

○蓮見を楽しめる親水性を高めた池畔とするとともに、蓮の生育環境や水質の改善を図る。

■ 袴腰エリア

○上野の山とまちとの重要な結節点としてふさわしい風格ある入口広場とする。



ストックが社会に及ぼす効果

■上野恩賜公園におけるイベント数の増加

○「文化の森」の中核となる大広場、噴水を整備



<改修された広場>



<イベント>

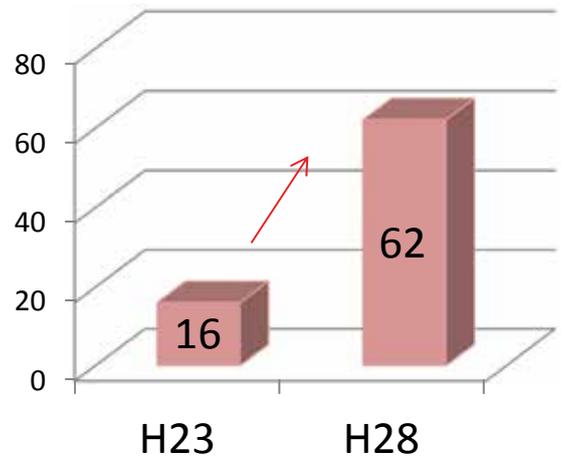


H25 上野恩賜公園
PRキャラクター
「うえのん」

○景観向上
○広場を使用したイベントの拡大



イベント数の増加



<上野恩賜公園におけるイベント数の推移>

■公園利用の利便性、快適性が向上

○水と緑に囲まれたオープンカフェを整備
○東京都が設置し、民間が管理許可で運営



<オープンカフェ>

○収益の一部を、噴水周りの花壇整備等に還元



<収益で整備した花壇>

公園事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jigyo/park/index.html>

海上公園事業

事業・施設の概要

- 高度経済成長期における大規模な埋立てによって失われた海辺の豊かな自然や都民が海とふれあう場を取り戻すため、臨海部に海上公園の整備を進めている。
- 今後、平成29年5月に策定した海上公園ビジョンを踏まえ、自然環境面での取組強化や臨海地域における更なる賑わい創出等に取り組んでいく。

計画・目標と整備状況

■海上公園の開園状況（平成29年4月現在）

- 開園面積790.5ha（陸域 312.4ha 水域 478.1ha）、計38公園
- 主な海上公園
お台場海浜公園、城南島海浜公園、若洲海浜公園、葛西海浜公園など



<お台場海浜公園>



<若洲海浜公園>

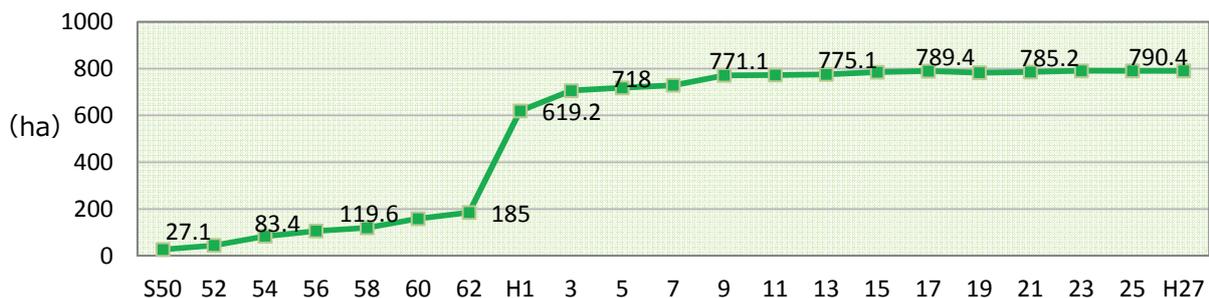


<城南島海浜公園>



<海の森公園（整備中）>

■海上公園開園面積の推移



ストックが社会に及ぼす効果

■ 海とのふれあい

- 葛西海浜公園の海水浴体験イベント
 - ・葛西海浜公園では、N P O等との連携により、平成27年度から海水浴体験を行っている。
 - ・平成28年度は5万3,000人以上が訪れるなど好評を博しており海とふれあう文化の再生や地域コミュニティの醸成に寄与している。
- 海の森公園（仮称）の都民参加による森づくり
 - ・昭和48年～62年に埋め立てられたごみの処分場の上に、ボランティアがどんぐりを拾い集め育てた苗木を都民の手により植樹し、約50haの森づくりを行う取組。
 - ・平成19年度～27年までの9年間で延べ2万3,000人が植樹に参加。約24万本の苗木が植えられ豊かな森が形成されつつある。
 - ※海の森公園は東京2020大会後に開園予定



<葛西海浜公園での海水浴体験イベント>



<海の森公園の植樹イベント>

■ 生物多様性保全

- 干潟、砂浜、磯浜の整備を進め、多様な生物の生息空間を創出・保全
- 平成27年度の生物調査結果
 - ・葛西海浜公園 : 鳥類39種、昆虫139種、魚類29種を確認
 - ・東京港野鳥公園 : 鳥類88種、昆虫203種、魚類14種を確認
 - ・海の森公園 : 鳥類47種、昆虫438種を確認



<コアジサシ>
(東京港野鳥公園)



<スズガモの群れ>
(葛西海浜公園)

■ 防災対応、文化の継承

- ・大規模救出・救助活動拠点（2公園）、災害時臨時離着陸場候補地（6公園）に位置付けられた公園等で、防災トイレなど、災害時に対応する施設整備を推進
- ・地元小学校やN P Oと連携し、かつて盛んだった海苔養殖の体験イベントを実施



<海苔養殖体験イベント>

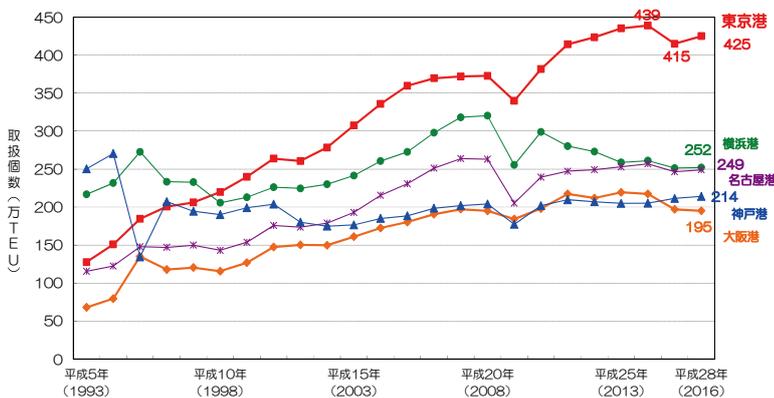
海上公園についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/kanko/park/index.html>

外貿コンテナふ頭の整備

事業・施設の概要

- わが国の貿易は、99%以上（重量ベース）が港を經由しており、首都圏4,000万人の生活と産業を支える東京港では、海外との輸出入貨物を迅速かつ効率的に取り扱うコンテナふ頭を中心に整備・管理運営を行っている。
- 平成28年実績では、年間425万TEU※（約4,600万トン）の貨物を取り扱っており、19年連続国内で最もコンテナ貨物の取扱が多い港である。
- 輸出貨物は、産業機械、化学工業品、自動車部品などが多く、輸入貨物は、食料・衣料品や家電製品などが多く取扱われている。



<国内主要港の外貿コンテナ取扱量の推移>

※TEU：20フィート（コンテナの長さ）換算のコンテナ個数の単位。40フィート1個は2TEUとして換算する。

計画・目標と整備状況

- 3箇所のふ頭（大井、青海、品川）において、岸壁15バース（総延長 約4,480m）供用。
- 近年は、施設能力を大幅に上回るコンテナ貨物量を取り扱っており、交通混雑等の外部不経済が発生する要因ともなっている。
- このため、中央防波堤外側の新たなコンテナふ頭の整備（岸壁3バース、延長1,030m）と既存ふ頭の再編をあわせて進めて迅速かつ効率的な物流機能を確保していく。



ストックが社会に及ぼす効果

■ 既存ふ頭の整備効果

- **平成28年の総貿易額**は、**約13兆円**であり、**全国で2番目に高い額**を取扱う港である。
- **食料、紙類、家電製品**などの生活関連の**輸入貨物**を例にみると、**全国の輸入量に占める東京港の利用割合は非常に高く、都民生活をはじめ首都圏4,000万人の生活に欠かせない物流拠点**となっている。
- **消費地に近い港**であるため、**トラックの輸送距離が短くなり、二酸化炭素排出量の抑制に寄与**あわせて、**コンテナふ頭でも荷役機械の省エネルギー化等**を進めている。



<全国の輸入量に占める東京港の割合 (平成27年)>

■ 現在整備中のコンテナふ頭の整備効果

- 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備より、**約120万TEUの施設能力が向上**
新たに約4兆円の貿易額の増加が見込まれるとともに**既存ふ頭の渋滞を緩和**
- **景観に配慮したガントリークレーン等の整備により、船舶や航空機から眺められる美しい東京の玄関口を演出**



<中央防波堤外側コンテナふ頭 (イメージ)>



<海や空に映える鮮やかな青と白を基調としたガントリークレーン>

東京港の港湾・海岸事業についてさらに知りたい！という方へ

http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/jigyo/portoftoyko_seibi.pdf/

内貿ユニットロードふ頭・フェリーふ頭の整備

事業・施設の概要

- 東京港は、北は北海道、南は九州、沖縄の主要港と週6便の定期航路で結ばれた、国内海上輸送の拠点として、首都圏の生活と産業を支えている。
- 近年は、トラックや船舶を有効活用する海陸複合一貫輸送の進展に伴い、RORO船※1やフェリーによるユニット貨物※2の取扱が主流となっている。

平成28年実績（参考）

- ・内貿貨物（公共ふ頭）： 約2,700万トン
- ・うち内貿ユニット貨物： 約2,100万トン



<全国を結ぶ東京港の主要航路網>

※1 RORO船：
貨物を積んだトラックやシャーシが自走または牽引により出入りできる船

※2 ユニット貨物：
貨物の運搬を効率的に行うため、貨物の状態をコンテナやシャーシ貨物などに統一したもの

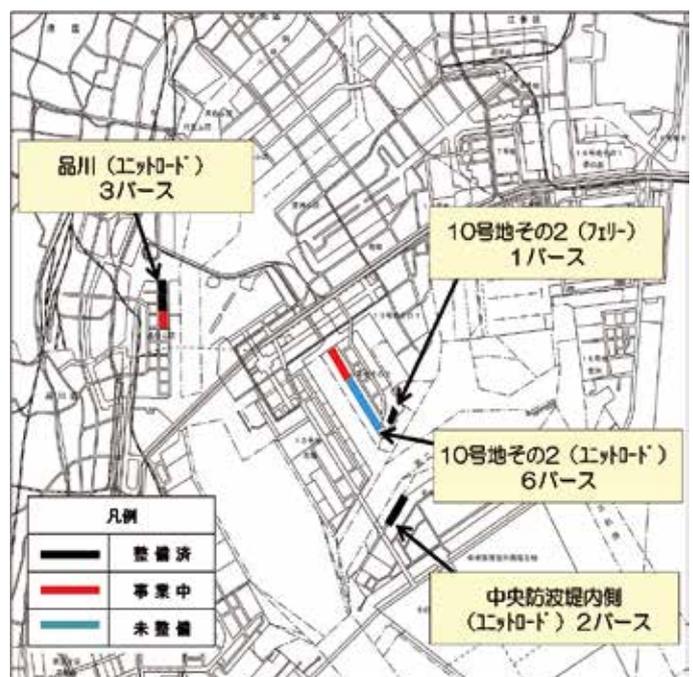


計画・目標と整備状況

- 品川、10号地その2ふ頭などにおいて、岸壁23バース（総延長 約3,880m）供用。
- 増加する貨物と船舶の大型化及び震災時の緊急物資等の輸送に対応するため、岸壁12バースの再編整備と耐震強化を進めていく。



<10号地その2 フェリーふ頭>



ストックが社会に及ぼす効果

■ 既存ふ頭の整備効果

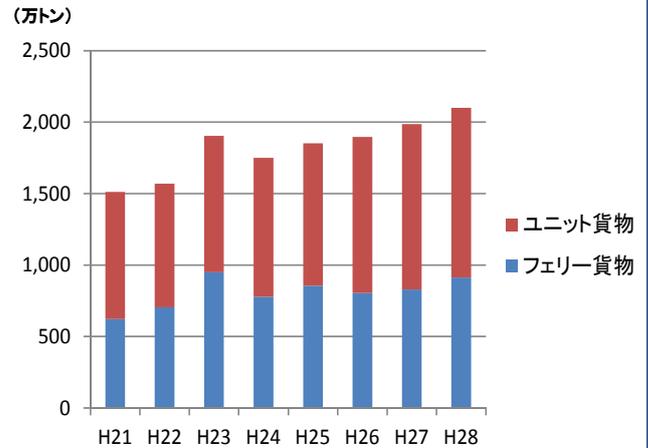
○首都圏の貨物需要に対応

首都圏の消費・生産活動に必要な食料品や紙、パ
 プ、鋼材、自動車などを年間約1,500~2,000万ト
 ン取り扱い

○モーダルシフトの促進

トラック・飛行機と比べ、環境負荷の低い船舶の大量
 輸送により、年間約540万トン※の二酸化炭素排
 出量を抑制

※一般家庭 110万世帯の排出量に相当



■ 内貿ふ頭の再編整備の効果

○海上運搬コストの削減

輸送効率の高い大型船舶が就航可能となり、海上運搬
 コストが削減

例：品川ふ頭・10号地その2ふ頭の整備効果
 → 42億円/年のコスト削減



8,000 DWT

船舶の大型化
 (イメージ)



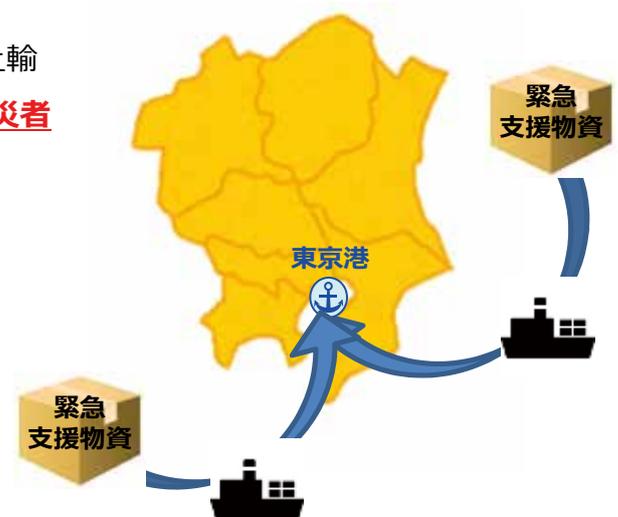
10,000 DWT

○耐震強化岸壁の拡充

岸壁を耐震改良することにより大規模地震発生時の海上輸
 送基地として、全国からの緊急救援物資等を都内の被災者
 に供給



<船を使った緊急救援物資の輸送>



東京港の港湾・海岸事業についてさらに知りたい！という方へ

http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/jigyo/portoftoyko_seibi.pdf

島しょ港湾・漁港・空港の整備

事業・施設の概要

○港湾施設

離島の港湾は、定期船の就航する島と本土を結ぶ人や物の結節点であり、島民の生活と産業を支えるとともに離島振興に重要な役割を果たしている。



○漁港施設

離島の漁港は、島しょの主要な産業である水産業の基盤であり、重要な役割を果たしている。



○空港施設

離島の空港は、島と本土を空路で結び、島民の生活と産業を支えるとともに、離島振興及び本土への急病人の緊急搬送などの高速交通ニーズに対応する重要な役割を果たしている。



計画・目標と整備状況

■港湾施設の整備



- 伊豆・小笠原諸島における安定した人流と物流機能を確保するため、定期船が接岸する突堤を整備

<目標就航率>

- ・大離島：97.5%
〔大島、新島、神津島、三宅島、八丈島〕
- ・小離島：86.5%（連続欠航ゼロ）
〔利島、御蔵島、青ヶ島〕
- ※現在、最も就航率が低い御蔵島は63%

■漁港施設の整備

- 伊豆・小笠原諸島にある21港の都営漁港が厳しい気象・海象の影響を直接的に受けても安全で安心して利用できるよう防波堤等を整備

■空港施設の整備

- 伊豆諸島にある都営6空港における飛行機の就航率の維持と利用者の利便性の向上などを図るため、施設の更新・維持管理を推進
※6空港の平均就航率は91.4%



■伊豆・小笠原諸島 海路・空路図



ストックが社会に及ぼす効果

■ 突堤を拡充する港湾整備（一島二港※1、一港二突堤方式※2）により定期船の就航率が向上

- ※1 一島二港方式：島自体を自然の防波堤と見立てて、対岸にそれぞれ港を整備すること。
- ※2 一港二突堤方式：風浪の向きにより接岸する施設を使い分けられるよう、二本の突堤を整備すること。

<大島・岡田港に接岸する貨客船と高速ジェット船>



<就航率の比較（整備前－整備後（整備中含む））>

島名	港名	整備前	整備後
大島	元町港、岡田港	98.8%	99.9%
利島	利島港	77.3%	78.3%
新島	新島港、(羽伏漁港)	91.9%	95.6%
神津島	神津島港、(三浦漁港)	95.7%	97.7%
三宅島	三池港、(阿古漁港、伊ヶ谷漁港)	89.2%	96.6%
御蔵島	御蔵島港	62.4%	77.5%
八丈島	神湊港、八重根港	96.6%	96.6%
青ヶ島	青ヶ島港	61.9%	68.7%

引き続き目標就航率を目指して整備を進めていく

■ 安全で安心して利用できる漁港の整備により荒天時の漁船の避難回数が減少

〔事例(神津島)〕荒天時に年間380隻程度（平成4年）の漁船が下田港に避難→現在では20隻程度まで減少

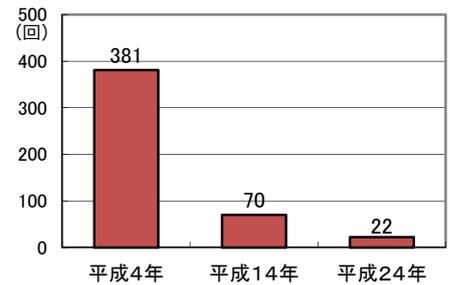
<新防波堤整備による港内の静穏状況>



<荒天時の下田港への避難経路>



<荒天時の下田港への避難漁船数の推移>



■ 空港の整備により内地への移動時間が大幅に短縮

- ビジネスや旅行、医療を受ける等の日帰りが可能となり、用途に応じた交通手段の選択肢が増加
- ヘリコプターによる急病人の緊急搬送は、これまでも多くの実績をあげている

<大島における海上アクセス・航空アクセスの比較>

海上アクセス	
東京～大島(1日1便/東海汽船)	貨客船 6時間
東京～大島(1日3～6便/東海汽船)	高速ジェット船 1時間45分
熱海～大島(1日3便/東海汽船)	高速ジェット船 45分
航空アクセス	
調布～大島(1日3便/新中央航空)	25分
三宅島～大島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分
利島～大島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 10分

<八丈島における海上アクセス・航空アクセスの比較>

海上アクセス	
東京～(各島経由)～八丈島(1日1便/東海汽船)	貨客船 10時間20分
青ヶ島～八丈島(1日1便/伊豆諸島開発)	連絡船 3時間
航空アクセス	
羽田～八丈島(1日3便/全日空)	55分
御蔵島～八丈島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 25分
青ヶ島～八丈島(1日1便/東邦航空)	ヘリコプター 20分

- 大島の土砂災害（平成25年）、三宅島の雄山噴火（平成12年）等の災害時には、防災拠点（広域輸送拠点、緊急消防援助隊等の活動拠点）として重要な機能を担った

東京都の離島・空港についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/rito/>

臨港道路の整備

事業・施設の概要

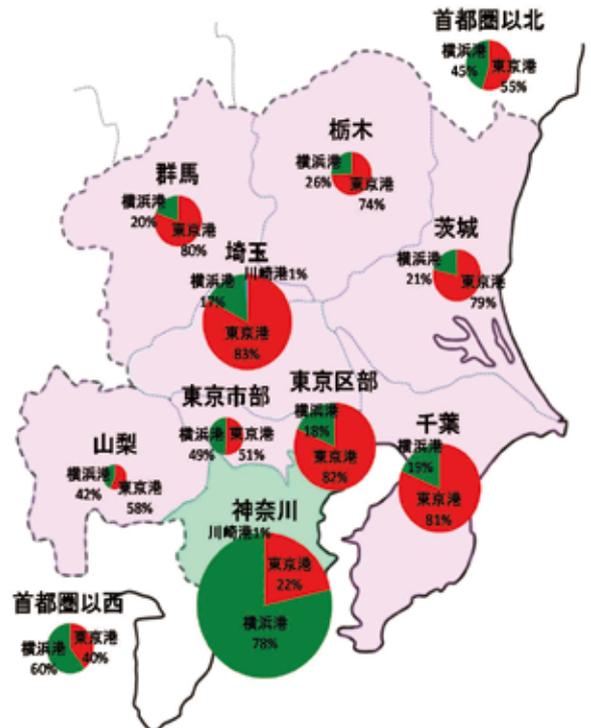
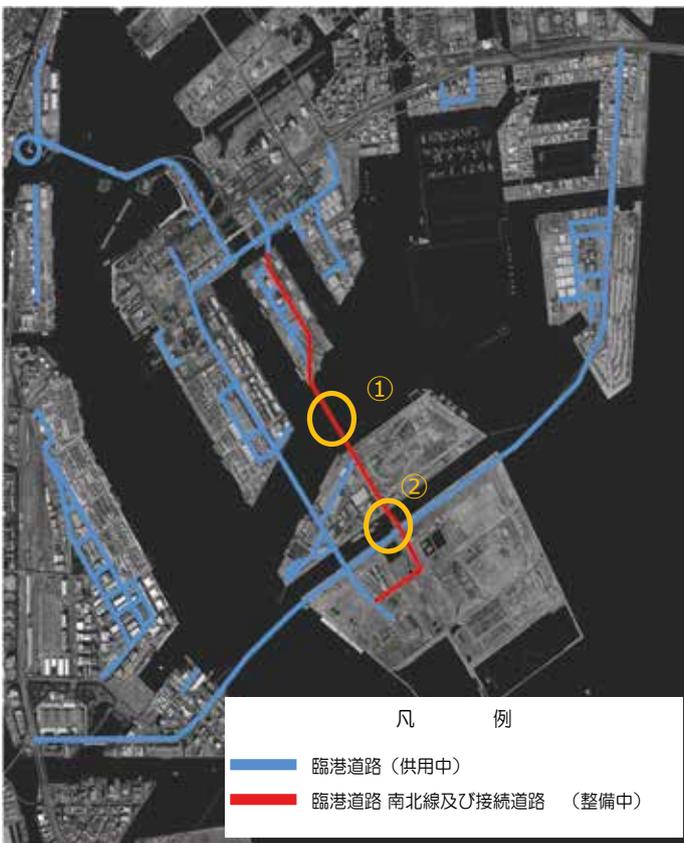
- 首都圏の生活と産業を支える東京港において、増大するコンテナ物流等の円滑化を図るとともに、臨海部の交通混雑を緩和させるため、**臨港道路を整備**している

計画・目標と整備状況

■ 臨港道路の役割

- 総延長 約74km（17橋りょう、4トンネル）供用。
- 東京港は、首都圏全体から発着する外貿コンテナ貨物を取り扱っており、輸入貨物を例に挙げると、食料・衣料品や家電製品など生活に関連した貨物が際立って多い。
- これらの貨物をコンテナ車でより円滑に輸送できるよう、**ふ頭と背後地（幹線道路）を結ぶ臨港道路を整備**していく。

■ 臨港道路の整備計画・整備状況



＜東京港の外貿コンテナ（輸入）の背後圏＞

■ 現在整備中の南北線及び接続道路

～完成イメージ～



①トンネル部

②橋梁部



ストックが社会に及ぼす効果

■東京ゲートブリッジ開通(H24.2)の効果

- 東西方向の道路ネットワークの拡充により、**臨海副都心への物流車両の通過交通量が約3割減**
- 中央防波堤外側埋立地～新木場への**所要時間が約13分減**
- 景観に配慮した東京ゲートブリッジは、**新たなランドマーク**となっている



■現在整備中の南北線の整備効果

- 南北方向の道路ネットワークの拡充により、新たな**交通需要 (中央防波堤地区のコンテナふ頭など) に対応**
計画交通量 約 3.2 万台/日
- 南北線は、中央防波堤地区に整備される**東京2020大会会場へのアクセス道路としても極めて重要な役割を担う**



東京港の港湾・海岸事業についてさらに知りたい！という方へ

http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/jigyo/portoftoyko_seibi.pdf

海岸保全施設の整備

事業・施設の概要

○高潮や津波等による水害から都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守るため、**防潮堤や水門等の海岸保全施設の整備・管理**を行っている。



<防潮堤>



<水門・排水機場>



<内部護岸>



<第二高潮対策センター>

計画・目標と整備状況

■ 海岸保全施設の役割

- 東京港沿岸に広がるゼロメートル地帯などの低地帯では、仮に海岸保全施設がなければ、日常的に浸水被害が発生するとともに、高潮時には広域的に浸水する危険性がある。
- このため、**低地帯を囲うように海岸保全施設を整備して海水の浸入を防ぎ、背後地を守っている。**

■ 海岸保全施設の整備計画・整備状況

- 第一線を守る外郭防潮堤（約39km）は概成しており、その外側の堤外地防潮堤（約21km）と内側の内部護岸（約46km）は7割以上が整備されている。
- 水門は19箇所、排水機場は4箇所が整備されている。
- 今後も施設整備を進めるとともに、最大級の地震が発生した場合においても、**津波による浸水を防ぐよう耐震・耐水対策を進めていく。**



<東京港海岸保全施設配置図>

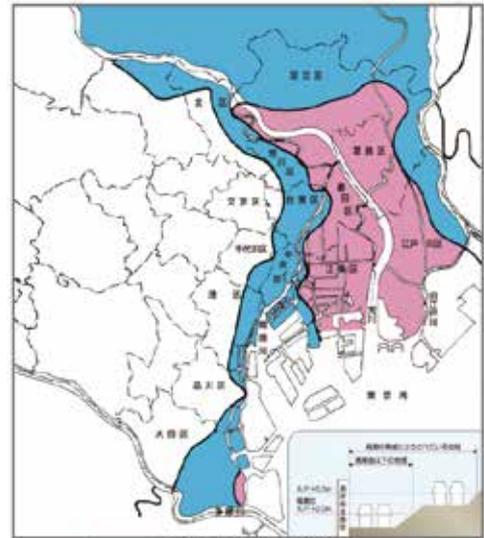
ストックが社会に及ぼす効果

■ **最大級の地震に伴う津波や高潮による浸水から、都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守る**

- 伊勢湾台風級の台風により高潮の脅威にさらされる低地帯（23区の面積の約4割に相当、約300万人が生活するとともに、都市機能が高度に集積）を守っており、近年は大きな浸水被害は発生していない。



<昭和24年のキティ台風による浸水被害の状況>



<広範囲に及ぶ東京の低地帯>

「伊勢湾台風」

- ・昭和34年9月、名古屋を中心とした伊勢湾沿岸一帯に甚大な被害を生じさせた台風
- ・最低気圧929.2hPa、最大風速45.4m/s（愛知県渥美町）を記録し、伊勢湾の入り口から奥に向かって強い風が吹き、気圧低下とともに高潮が発生
- ・全国で死者、行方不明者合わせて5,000人もの犠牲者が出るなど、被害は全国に及んだ

■ **臨海部の親水性・回遊性の向上**

- 防潮堤、内部護岸の新設・改修では、親水機能を備えた緩傾斜型堤防や開放型内部護岸を整備
- 地元区及び海上公園と連携して遊歩道・公園として都民に一般開放するとともに、船着場としても活用することにより、**臨海部の親水性・回遊性・利便性が向上**
- 内部護岸を活用した水辺の賑わいづくりとして、運河ルネサンスによる**地域主体のイベントが定期的開催**されている



<海上公園の緩傾斜防潮堤>



<船着場として活用（新芝運河）>



<イベント利用（豊洲運河）>

東京港の港湾・海岸事業についてさらに知りたい！という方へ

http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/jigyo/portoftoyko_seibi.pdf

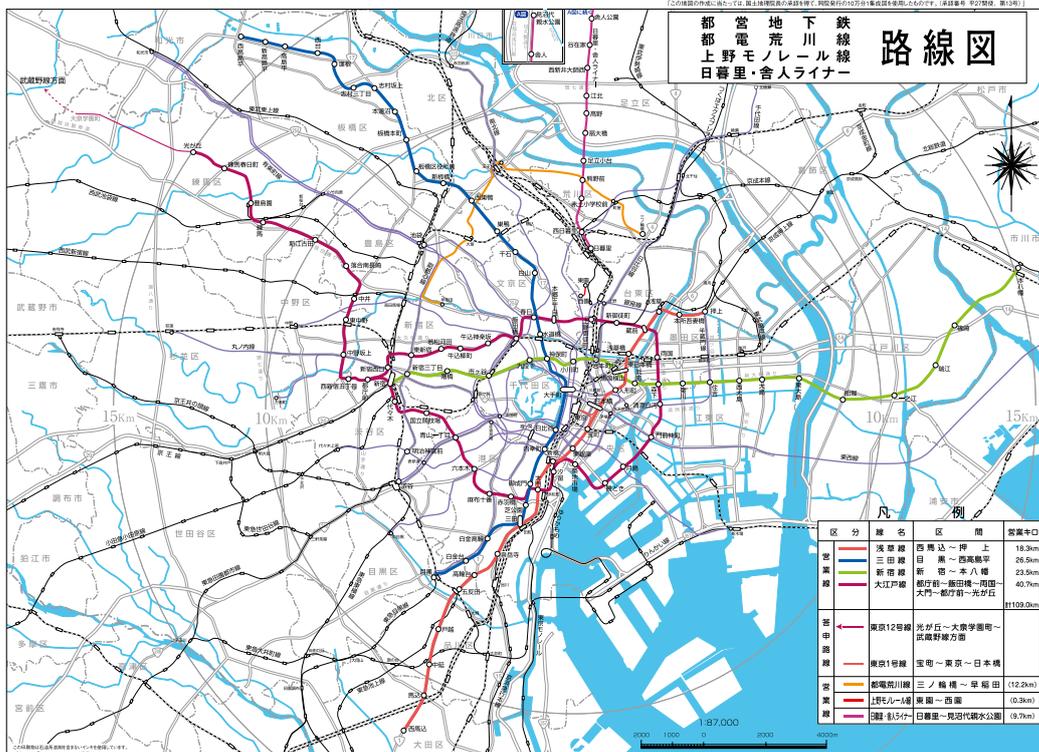
都営地下鉄の整備

事業・施設の概要

- 東京の地下鉄は、東京地下鉄株式会社（東京メトロ）と東京都交通局（都営地下鉄）の2者により運営されている。
- このうち都営地下鉄は、昭和30年代、東京への人口集中による鉄道各線や路面電車の混雑激化、自動車交通量の急増による道路渋滞などの問題を解決するため、都が当時の営団地下鉄（現・東京メトロ）から免許の譲渡を受けて建設を開始した。
- 現在、浅草線、三田線、新宿線、大江戸線の4路線を営業し、1日平均約260万人（平成27年度）のお客様にご利用いただいている。

計画・目標と整備状況

- 昭和35年12月 都営地下鉄最初の路線（現在の浅草線浅草橋～押上間）が開業
- 昭和43年12月 三田線開業
- 昭和53年12月 新宿線開業
- 平成 3年12月 大江戸線開業
- 平成12年12月 大江戸線が全線開業、都営地下鉄が現在の109.0kmとなる



ストックが社会に及ぼす効果

■ 移動利便性の向上

○地下鉄は、都市の限られた空間の中で、大量の旅客を高速で輸送する交通機関である。地下鉄を整備することで、移動利便性が向上し、鉄道利用者が増加している。

(具体的な効果の例)



◆ 拠点地区へのアクセス向上

大江戸線環状部の開業により、新宿～六本木間が20分→**9分**に短縮 (※1)

◆ 交通不便地域の解消

大江戸線環状部の開業により、鉄道空白地域に居住する**夜間人口約4.7万人**が、新たに**駅から500m圏内**となる (※1)

★ 利用者数の拡大

移動利便性が向上したことにより、都営地下鉄だけでなく東京23区の鉄道利用者全体が増加 (※2)

	大江戸線開業前 (平成12年度)	大江戸線開業後 (平成22年度)
都営地下鉄利用者数	164万人	233万人
東京23区の鉄道利用者数	2,441万人	2,613万人

■ 環境への貢献

○鉄道は、二酸化炭素排出量原単位 (※3) が自家用乗用車の**1/6**であるなど、環境にやさしい交通機関である。地下鉄の整備により、自家用自動車から鉄道利用へ転換することで、環境改善に貢献している。

(具体的な効果)

◆ 自動車利用から地下鉄利用への転換による二酸化炭素排出量の削減

都営大江戸線利用者のうち、約5%は自動車利用からの転換



(※1) 出典：都営12号線（大江戸線）環状部事後評価報告書（平成18年3月）

(※2) 出典：東京都交通局資料及び都市交通年報（平成24年版）

(※3) 二酸化炭素排出量を輸送量（人・キロ）で割った値

都営地下鉄の事業についてさらに知りたい！という方へ

<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/>

都営地下鉄における駅のバリアフリー化事業

事業・施設の概要

- 身体の不自由な方や高齢者の方をはじめとして、誰もが利用しやすい駅となるよう、施設の整備を進めている。

計画・目標と整備状況

- 平成25年度に全ての駅でエレベーター等による1ルート確保を完了
- 他路線との乗換駅等でエレベーター等の設置を推進
- 車いす利用者に対応した低位型の自動券売機や通路幅の広い自動改札機の設置
- 身体の不自由な方や乳幼児連れの方にも対応した「だれでもトイレ」の設置
- 駅構内の設備を点字や音声でご案内する「触知案内板」などの設置
- 訪日外国人にも利用できるよう、8言語に対応した次世代券売機を順次導入

<都営地下鉄106駅のバリアフリー化の状況>

エレベーターのある駅	106駅（100%）
1ルートの確保された駅	106駅（100%）
エスカレーターのある駅	104駅（98%）
だれでもトイレのある駅	106駅（100%）

平成28年4月1日現在



<エレベーター>



<だれでもトイレ>



<触知案内板>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 移動経路の確保（エレベーター、エスカレーター、傾斜路）

- 誰もが安全で円滑に移動することが可能になる

■ トイレの機能向上（だれでもトイレ）

- 出入口の段差解消やベビーシート・オストメイトなどを備えたトイレにグレードアップし、誰もが快適に駅のトイレを利用できる

■ 情報提供の多様化（文字情報、触知案内板、音声案内、次世代型券売機）

- 文字による運行情報の提供や触知案内板の設置等により、耳や目の不自由な方も安心して利用できる
- 8言語に対応した次世代券売機により、海外からのお客様も快適に利用できる



誰もが安全で快適に移動し、安心して過ごすことのできる魅力ある都市の実現に貢献



<傾斜路>



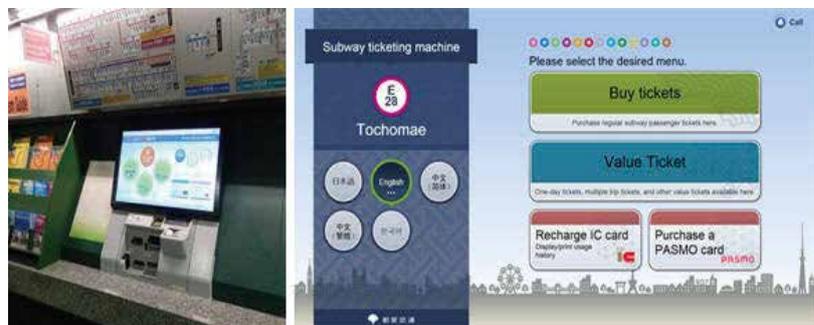
<エスカレーター>



<液晶画面による文字情報>



<低位型自動券売機>



<次世代型自動券売機>

都営地下鉄の事業についてさらに知りたい！という方へ

<https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/subway/>

水道水源林の保全・育成

事業・施設の概要

- 水道局の管理する水道水源林は、多摩川上流域の東京都と山梨県にまたがる標高500mから2,100mまでの気象条件の厳しい山岳地帯にある。その範囲は、東西31km、南北20kmに及ぶ2万3,492ha（区部面積の約3分の1に当たる。）に広がっており、**多摩川上流域の森林面積の51%**を占めている。
- 水道局では、明治34年以降110年以上にわたり、都民の貴重な水を育む多摩川上流域の**水道水源林を適正に管理し、森林の持つ機能を向上**させている。



計画・目標と整備状況

- 水道局では、多摩川上流域において、その全域を見据えた森林の育成・管理により、**安定した河川流量の確保及び小河内貯水池の保全などを図る**ことを目的として、「水道水源林管理計画」に基づき森林の管理を行っている。

<森林保全事業>

間伐作業



<治山事業>

治山事業のイメージ図



復旧治山



<基盤整備事業>

枝打作業



基盤整備事業のイメージ図



林道事業



水源かん養機能・土砂流出防止機能・水質浄化機能等の向上

ストックが社会に及ぼす効果

■環境保全への貢献

- 水道水源林では、人工林の間伐及び枝打といった保育作業を適切に行うことにより、森林が二酸化炭素を活発に吸収する状態を維持し、地球温暖化緩和に貢献。
- 水源林の管理に伴い発生する間伐材については、広報グッズや栈橋、型枠などの土木用資材などの材料として有効活用。



<グッズへの活用>



<栈橋への活用>



<コンクリート型枠への活用>

- ◆水源林の保全管理によるCO₂の吸収
- ◆間伐材等を有効活用によるCO₂排出抑制



水道局の事業活動に伴うCO₂排出量（約41.5万t-CO₂）の5%に相当する年間約**2.1万 t -CO₂相当**の削減効果

水道事業についてさらに知りたい！という方へ

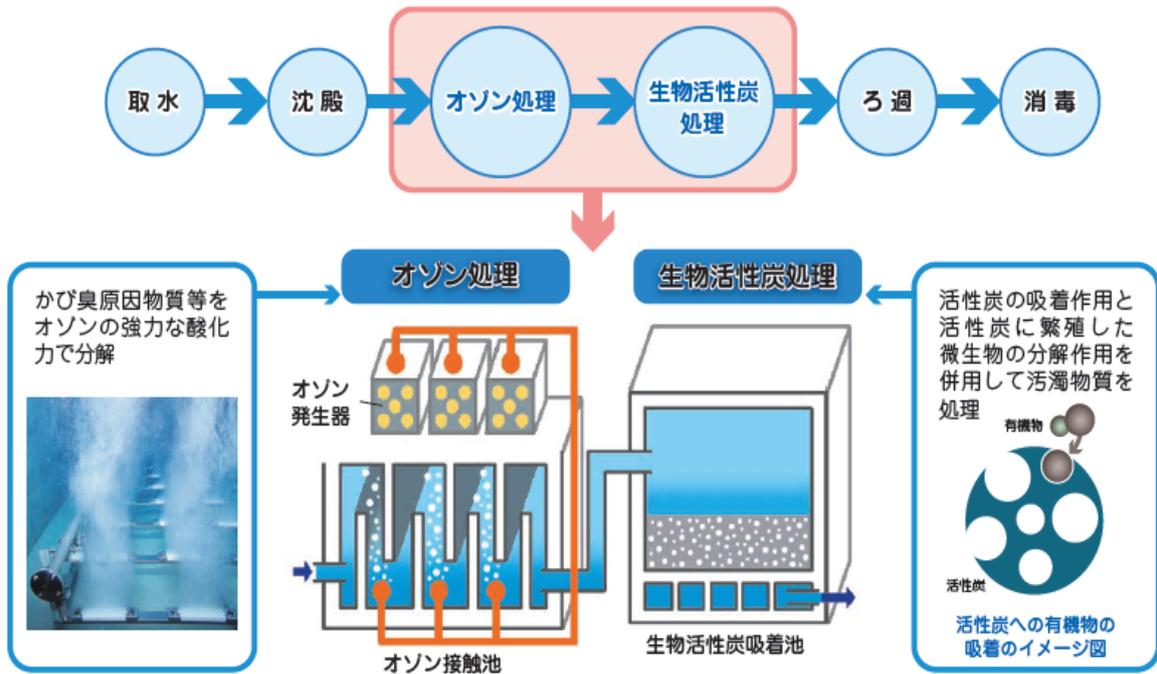
<http://www.waterworks.metro.tokyo.jp>

浄水場における高度浄水処理

事業・施設の概要

- 高度浄水処理とは、急速ろ過方式等の通常浄水処理では十分に対応できない臭気物質、有機物、アンモニア等の除去を目的に行う処理であり、水道局では、**オゾン処理と生物活性炭吸着処理を組み合わせた処理**を導入している。

＜オゾン及び生物活性炭処理（イメージ図）＞



計画・目標と整備状況

- 金町、三郷、朝霞、三園、東村山浄水場において高度浄水処理を導入（平成元年より四半世紀をかけて、平成25年度に利根川水系の全浄水場で高度浄水100%を達成）
- ミネラルウォーターとの飲み比べにおいて、**約5割の人が水道水の方がおいしいと回答！**



＜東京水飲み比べキャンペーン＞



＜蛇口から水道水を飲む子供たち＞

高度浄水処理によって高品質で美味しい水道水をつくっています。

ストックが社会に及ぼす効果

安全で美味しいだけじゃない水道水の効果

■消費行動への効果

ペットボトル ⇒ 水道水への消費転換により、大幅な家計の節約！

家計にやさしい
東京水は1ℓ 約0.2円!



■消費行動による効果

ペットボトル ⇒ 水道水への消費転換により、社会的な省エネに寄与！

環境にやさしい
東京水はとてもエコ!



水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.waterworks.metro.tokyo.jp>

給水所の整備

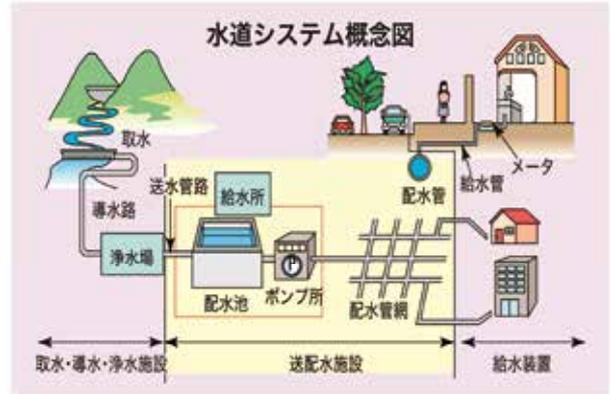
事業・施設の概要

■ 給水所の概要

○給水所は、配水池とポンプ設備を持ち、浄水場から送られてきた水を貯めることで、配水区域内に水を配る施設である。水道使用量の時間的な変化に応じた配水量の調整などを行っている。

■ 給水所の課題

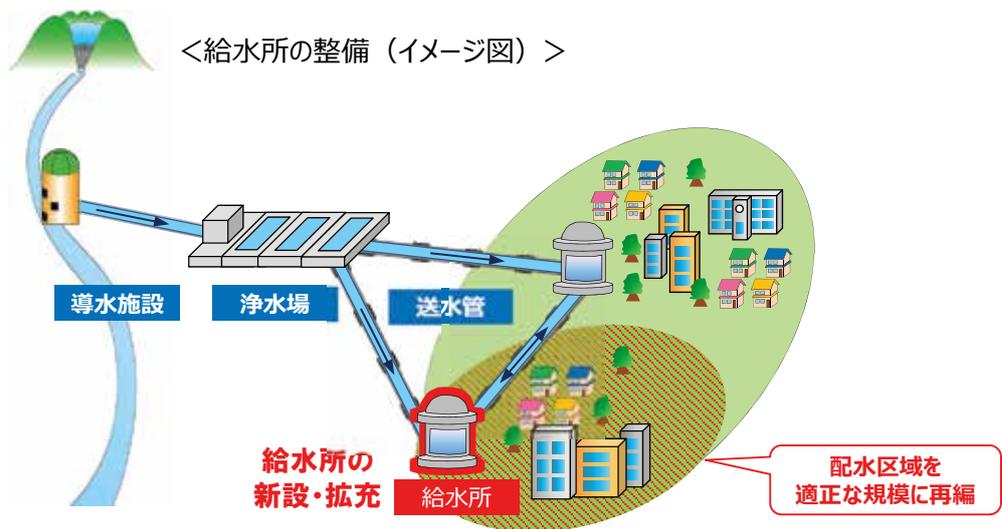
- 現在、給水所の配水池容量は、目標としている容量の8割程度にとどまっており、容量が不足している区域が存在する。
- また、一つの浄水場や給水所から給水している配水区域が広大となっている場合や、配水池を持たず増圧ポンプにより給水している区域等が存在しており、災害や事故時に断水や濁水の影響が広範囲に及ぶおそれがある。



首都直下地震等の災害や事故時に断水等の影響が広範囲に及ばないように、給水所の整備を推進

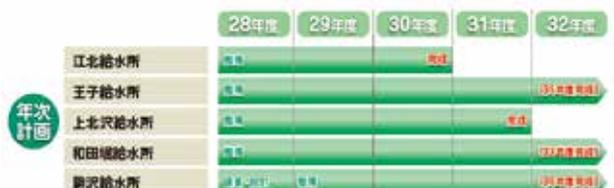
計画・目標と整備状況

- 給水所を拠点とする配水区域を適正な規模とし、給水の安定性を向上させるため、**給水所の新設や老朽化更新による拡充**とともに、**配水区域の分割や再編を推進**
- 配水区域における**計画一日最大配水量の12時間分の配水池容量を確保**することを目標として整備を推進



<主な給水所整備計画>

施設名	所在地	配水池容量 (m ³)	配水区域
① 江北給水所 (新設)	厚木区	50,000	厚木市の 部
② 王子給水所 (新設)	北区	50,000	北 荒川 区、各区の一部
③ 上北沢給水所 (新設)	目黒区	40,000	目黒区、杉区、各区の一部
④ 和田堀給水所 (増元)	目黒区	50,000 + 110,000	目黒区、熱区、目黒、各区の 部
⑤ 駒沢給水所 (拡充)	目黒区	9,600 → 23,500	目黒区、目黒、各区の一部



ストックが社会に及ぼす効果

■ 安定給水確保

<給水所整備（区部東部）>



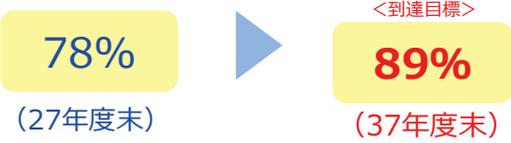
○拠点給水所を整備し、配水区域を適正な規模に再編することで区部東部地域における約100万人の給水安定性が向上

<給水所整備（区部西部）>



○拠点給水所を整備し、配水区域を適正な規模に再編することで区部西部地域における約140万人の給水安定性が向上

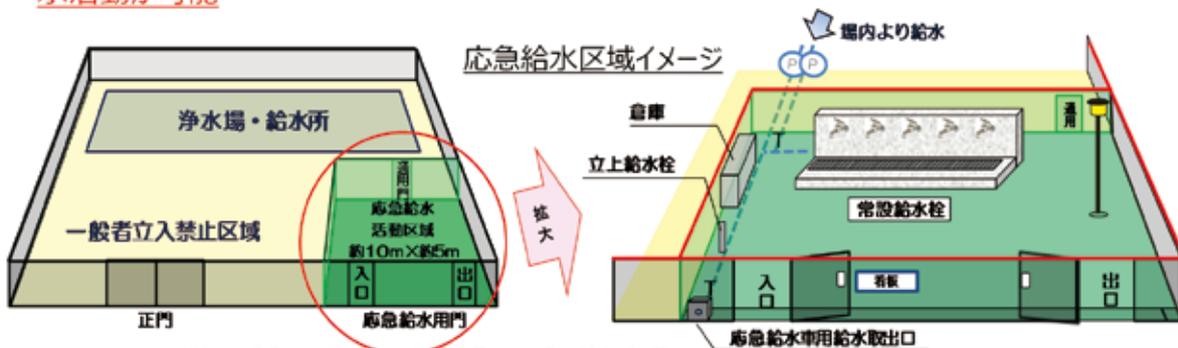
○ 事故時の安定給水確保率



◆給水所の整備により、災害や事故時における安定給水を確保

■ 応急給水活動の向上

○給水所の整備に併せ、一般立入禁止区域と応急給水活動区域の区画を分けることで、震災発生後、水道局職員の参集を待たずに、町会や自治会などの住民団体が自ら迅速な応急給水活動が可能



◆震災時等における地域の防災活動に貢献

水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.waterworks.metro.tokyo.jp>

水道管網の整備

事業・施設の概要

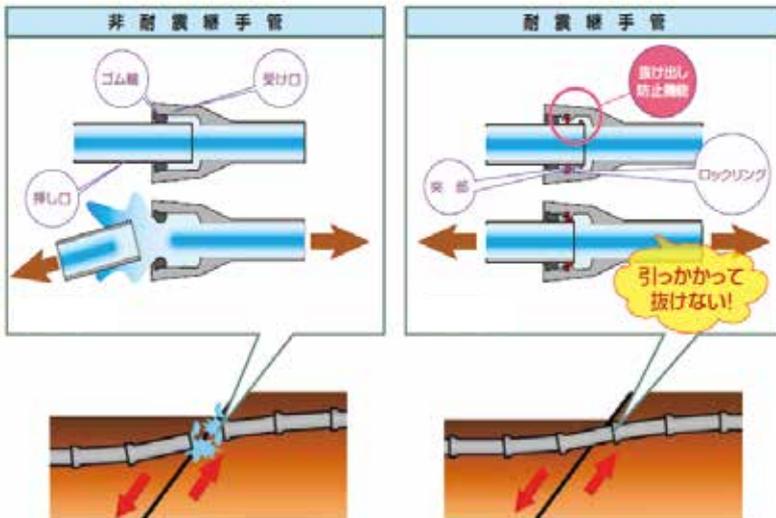
- 東京の水道は、明治31年（1898年）に近代水道として淀橋浄水場から通水を開始して以来、清浄な水を常に安定して供給するため、水源の確保や施設の整備拡充などの施策を推進してきた。
- その結果、水道管路については、今や地球の約3分の2周に相当する、長さ約28,000kmに及んでいる。



計画・目標と整備状況

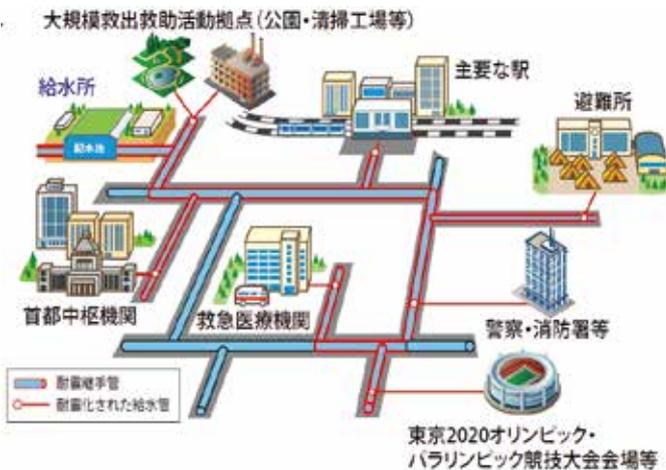
■ 配水管等の耐震継手化

- 既に大部分の配水管は、十分な耐震強度を有しているが、阪神・淡路大震災では、継手部分で外れて断水が多く発生した。
- その教訓から、耐震継手管への取替を進めており、平成27年度末で耐震継手率は39%となっている。



<耐震継手管のつり下げのデモンストレーション>

- 地球の約3分の2周に及ぶ管路の耐震継手化には長期間を要するため、首都中枢機関、救急医療機関等の重要施設への供給ルートの耐震継手化を優先的に実施している。



<主な重要施設への供給ルートの耐震継手率>

◆ 首都中枢・救急医療機関等

H27 : 78% ⇒ **H31 : 100%**

◆ 避難所（中学校）

H27 : 44% ⇒ **H31 : 100%**

◆ 主要な駅（1日あたりの乗車人数20万人超）

H27 : 44% ⇒ **H31 : 100%**

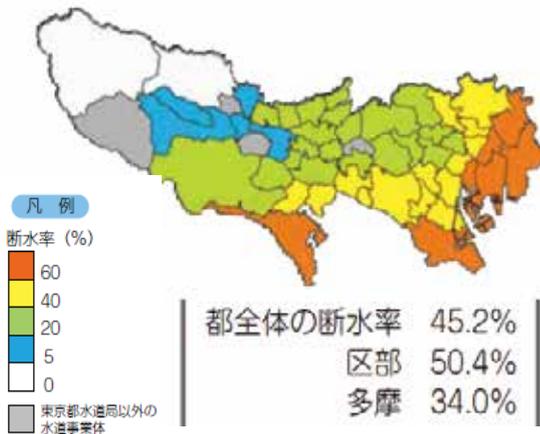
<重要施設への供給ルートの耐震継手化（イメージ図）>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 震災時の断水被害を軽減

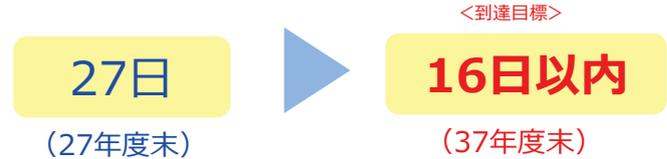
○ 被害想定における断水率分布

元禄型関東地震



<首都直下地震等による東京の被害想定 (平成24年公表) より作成>

○ 平常給水までの復旧日数



◆ 断水被害が発生した際の平常給水までの復旧日数を短縮

※ 数値は、想定される被害が最大となる元禄型関東地震が発生した場合の見込み

■ 震災時の迅速な消火活動に寄与

○ 震災時に想定される出火件数

	東京湾 北部地震	多摩 直下地震	元禄型 関東地震	立川断層 帯地震
出火件数	810	544	552	308

<首都直下型地震等による東京の被害想定 (平成24年公表) より>

※ 被害が最大ケースの冬の18時の場合

○ 首都直下型地震等の大規模地震が発生した場合、住宅が密集する都内では、火災による被害の発生が想定される。

◆ 水道管路の耐震化により、消火活動に必要な水を供給し続けることが可能

水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.waterworks.metro.tokyo.jp>

下水道の普及

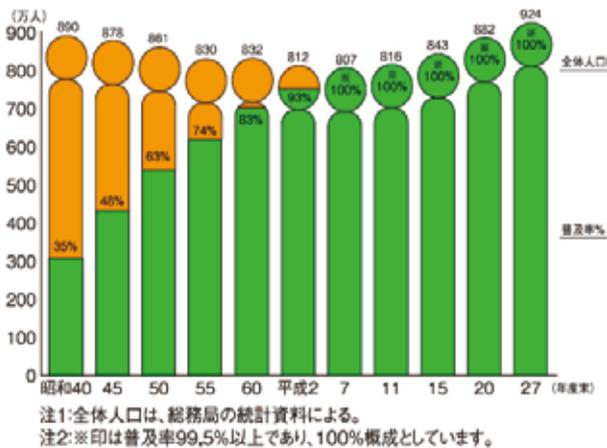
事業・施設の概要

- 戦後の高度経済成長期の人口増加や産業の集中に伴い、東京の社会資本整備の必要性が高まり、とりわけ生活環境の改善を図るため下水道整備には強い要請
- 昭和30年代、都市化が急速に進んだ結果、東部低地帯に加え、神田川流域など区部西部流域でも、大きな浸水被害が発生
- 区部下水道の**100%普及概成**を達成（平成6年）、多摩地域でも下水道の普及率は約99%となっている。

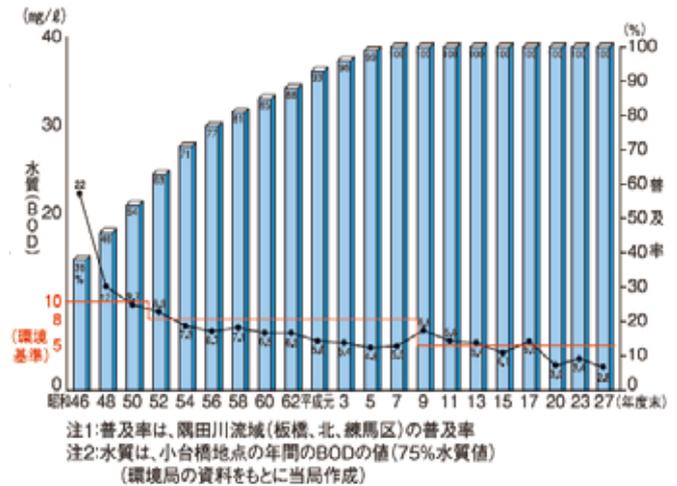
計画・目標と整備状況

■ 区部

全体人口と下水道普及率の推移

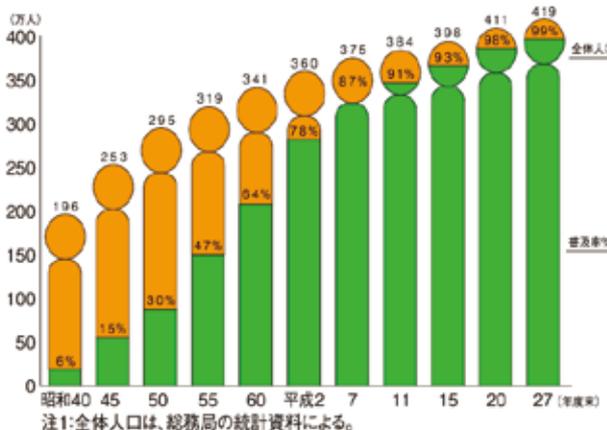


隅田川の水質と下水道整備

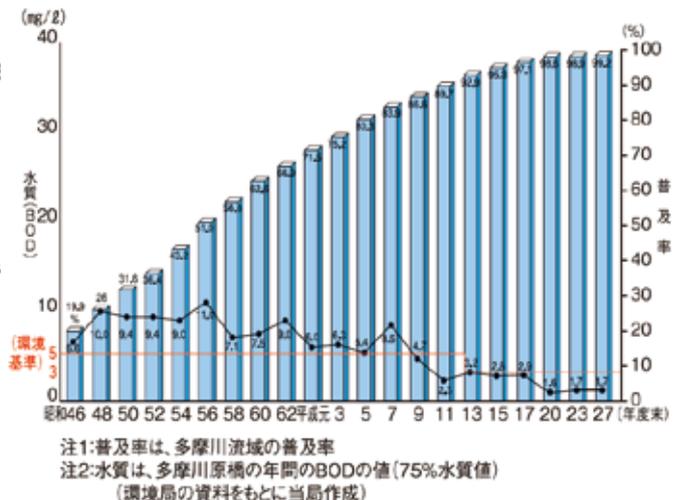


■ 多摩地域

全体人口と下水道普及率の推移



多摩川の水質と下水道整備



ストックが社会に及ぼす効果

■水質改善

- 戦後の経済発展とともに、河川の汚れが進み、隅田川では有毒ガスが発生する死の川と化し、昭和36年には、花火大会や早慶レガッタも中止に。
- 下水道局では、下水道や下水処理場などの整備を進めた結果、隅田川の水質も大幅に改善し、昭和53年、長い間休止されていた**隅田川花火大会と早慶レガッタが再開**
- 多摩川では、アユが平成28年に463万尾の遡上を記録するなど、水環境が大幅に改善



<隅田川花火大会が復活（昭和53年）>



<早慶レガッタが再開（昭和53年）>



<多摩川を遡上するアユ>
(東京都島しょ農林水産センター所蔵)

- 浸水被害の軽減により都民の安心な生活を実現
- 下水道の整備が街並みを一新



<街並みを一新させた下水道の整備（江戸川区）>

下水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/>

下水道管の耐震化

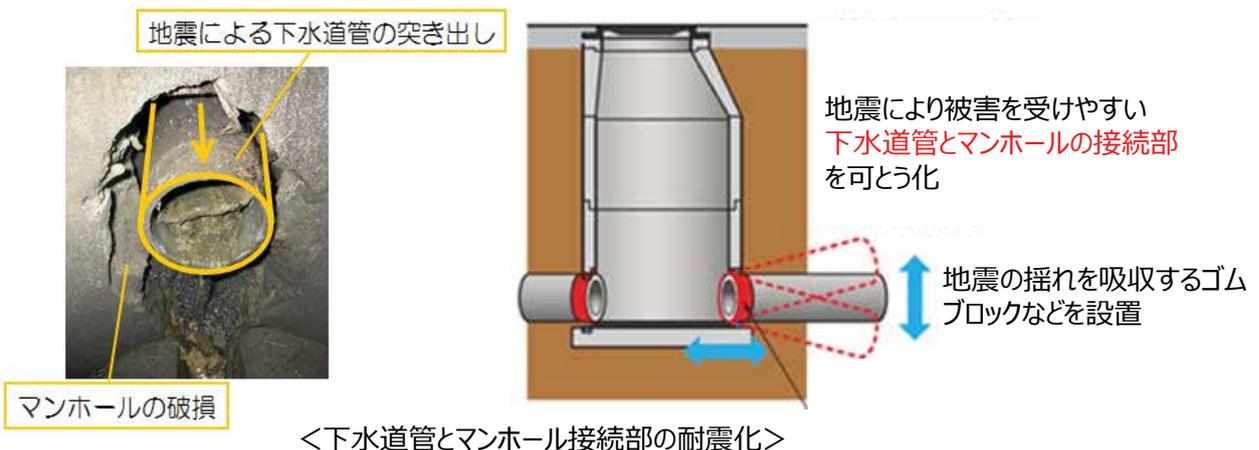
事業・施設の概要

- 下水道施設が被災しトイレが使用できなくなると衛生面・健康面など社会生活に深刻な影響が及ぶ。
- 下水道施設の震災対策を実施することで、避難所等の**トイレ機能**や緊急輸送道路などの**交通機能**を確保する。

計画・目標と整備状況

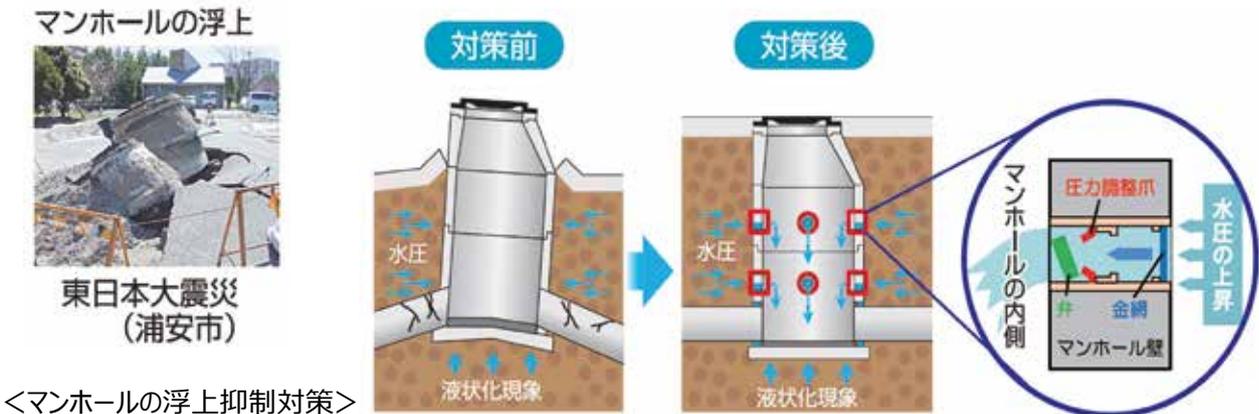
■ 下水道管のマンホールの接続部の耐震化

- 避難所などのトイレ機能を確保するため、これらの施設から排水を受け入れる下水道管とマンホールの接続部の耐震化を実施
- 避難所やターミナル駅、防災上重要な施設などを対象に対策を実施



■ マンホールの浮上抑制対策

- 液状化の危険性の高い地域にある道路の交通機能を確保するため、マンホールの浮上抑制対策を実施
- 緊急輸送道路や、緊急輸送道路と避難所などを結ぶ道路を対象に対策を実施



<マンホールの浮上抑制対策>

ストックが社会に及ぼす効果

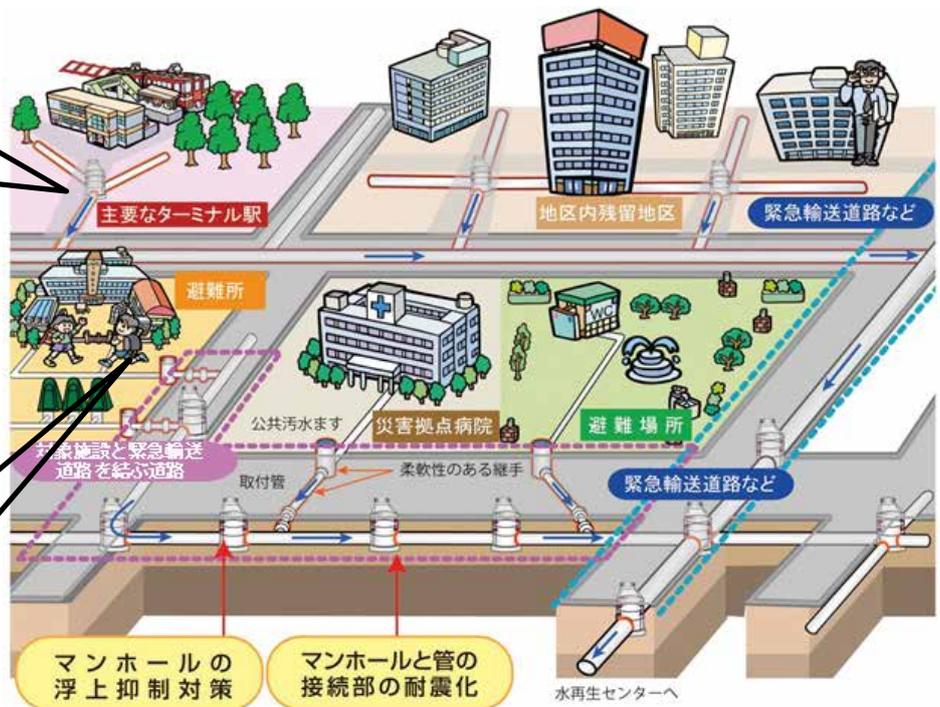
■ 震災時のトイレ機能、交通機能の確保



<東日本大震災当日の様子 (品川駅周辺)>



<避難所の様子>



<下水道管の耐震化のイメージ>

○避難所などの施設から排水を受け入れる下水道管とマンホールの接続部の耐震化について目標施設2,500か所を完了

○さらに、帰宅困難者が滞留するターミナル駅や、災害復旧の拠点となる国、都、区の庁舎などに対象を拡大

⇒**避難所等のトイレ機能を確保**

○液状化の危険性の高い地域にある緊急輸送道路などの交通機能を確保するため、マンホールの浮上抑制対策の目標500kmを完了

○さらに、避難所などと緊急輸送道路を結ぶ道路に対象を拡大

⇒**緊急輸送道路などの交通機能を確保**

下水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/>

下水道管の再構築

事業・施設の概要

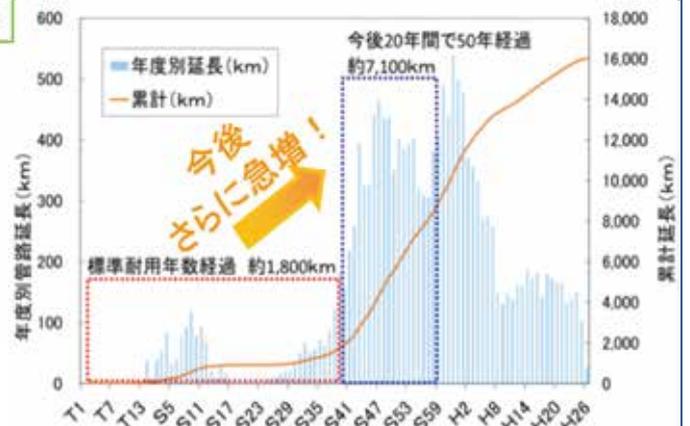
- 東京都区部では、平成6年度に下水道が普及概成し、快適な生活環境の確保、浸水の防除等に大きく貢献
- 一方で、都心部を中心に下水道管の老朽化が進んでおり、**道路陥没**が発生するなど、都市活動に大きな影響
- 老朽化した下水道管の再構築事業を推進し、将来にわたって安定的に下水を流す機能を確保すると共に、道路陥没を防止し、安全・安心して暮らせる東京を実現

計画・目標と整備状況

○都心部で下水道管の老朽化が進展



○布設後50年を経過した管渠は既に約1,800kmに達し、今後20年間で7,100km増加



道路陥没の原因に！



＜東京都区部における下水道管きよの年度別整備延長＞

○道路を掘り返さないで施工可能な**更生工法**を積極的に採用

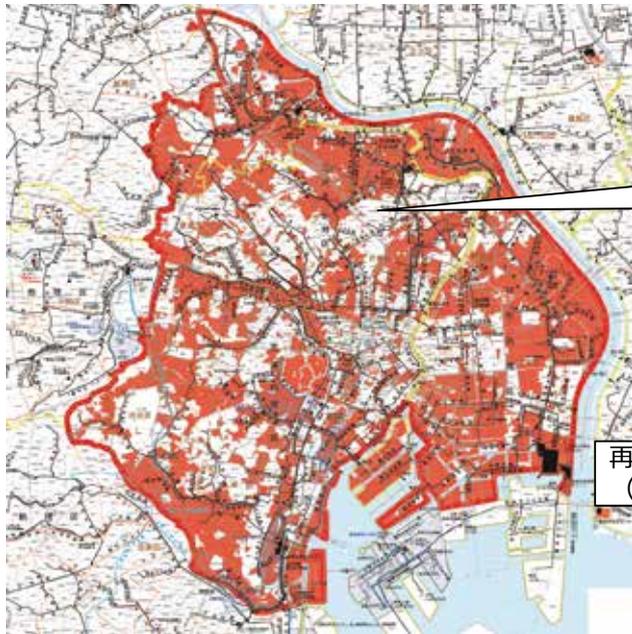
⇒ 道路交通や生活への影響等を最小限に抑え、更新コストも縮減



＜更生工法による施工状況＞

ストックが社会に及ぼす効果

■ 下水道管の再構築により安全・安心して暮らせる東京を実現



○老朽化が進む都心部に重点化し計画的に推進

再構築エリア内のうち、白抜きの部分が再構築が完了したエリア

平成27年度末までに約40%が完了

再構築エリア (赤枠内)

<下水道管の再構築エリア（都心部）>

○ 再構築事業の進捗により、**道路陥没件数が約7割減少**

⇒ 安全・安心して暮らせる首都東京の実現に大きく寄与



<都心部再構築エリア道路陥没件数の推移>

○ 更生工法の採用、計画的な事業の推進による事業平準化などによりトータルコストを縮減
⇒ 最小の経費（下水道料金、税金）で最良の下水道サービスを実現

○ 下水道機能を維持することで、公衆衛生が確保された環境を将来にわたって安定的に提供

下水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/>

合流式下水道の改善/高度処理

事業・施設の概要

- 汚水と雨水を同じ一本の下水道管で流す合流式下水道では、一定量以上の雨が降った時に、**汚水混じりの雨水が河川や海などへ放流**
- そのため、雨天時に合流式下水道から河川や海などへ放流される汚濁負荷量を削減するため、**降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設**などを整備
- また、東京湾の赤潮の発生日数の削減に向け、発生要因の一つであるちっ素、りんを削減する高度処理などを導入

計画・目標と整備状況

■合流式下水道の改善

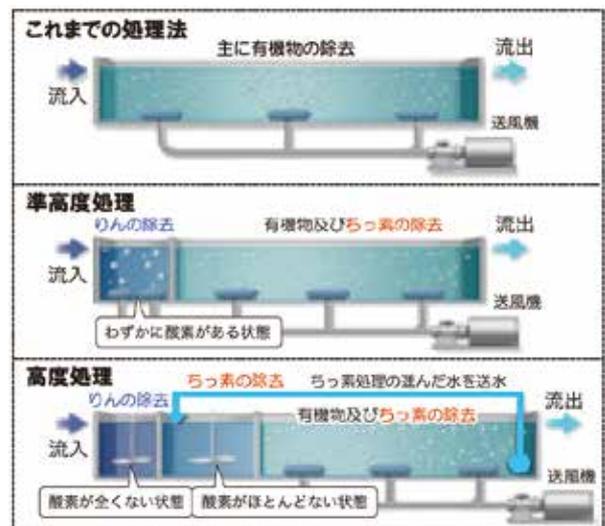
- 雨天時の下水をより多く水再生センターに送水する下水道管の整備は概ね完了
- 白色固形物（オイルボール）やごみなどの流出抑制対策は概ね完了
- 降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設**
114万m³（下水道法施行令への対応に必要な貯留量の7割程度）を整備（平成27年度）
貯留した下水は、雨が止んだ後に水再生センターに送水して処理



＜雨天時の合流式下水道の吐口からの放流＞

■高度処理

- 区部では平成8年度から、東京湾の赤潮発生要因の一つであるちっ素及びりんを削減する**高度処理**を施設の再構築や増設にあわせて順次導入
- 多摩地域でも平成12年度から、これまでの処理法に替えて高度処理を順次導入
- 平成22年度から、これまでの処理法に比べ、電力消費量を増やさず一定程度の水質改善が可能な**準高度処理**を導入

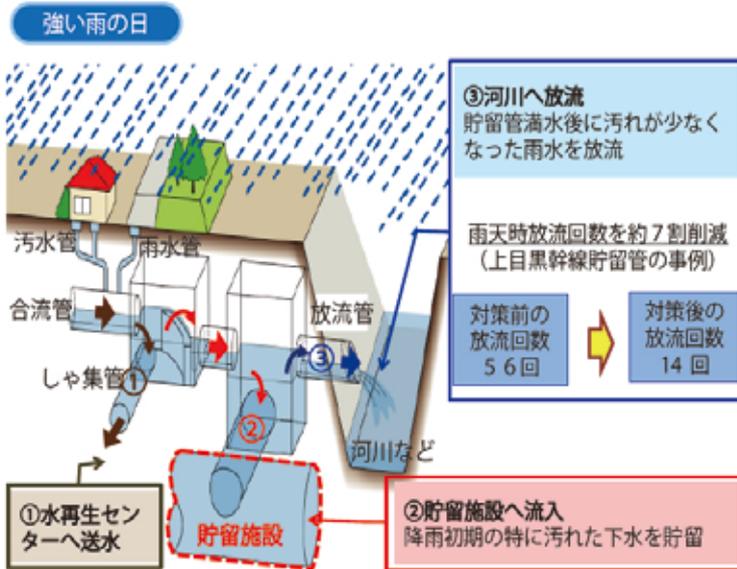


＜水処理の仕組み＞

ストックが社会に及ぼす効果

■ 雨天時の汚濁負荷量を削減

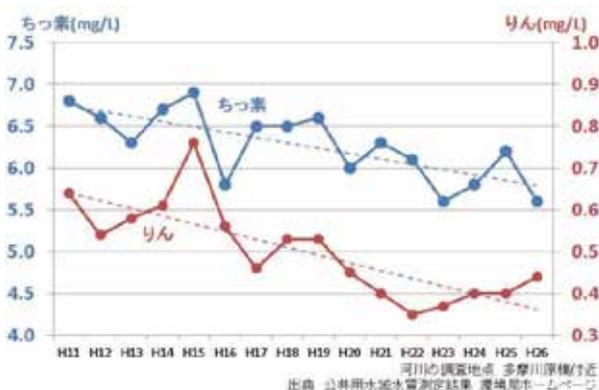
- 雨天時に合流式下水道から河川や海などへ放流される汚濁負荷量を削減するため、**降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設**などを整備



＜貯留施設
(芝浦水再生センター雨天時貯留池)＞

■ 水質改善

- 高度処理の導入により、水と親しむことのできる良好な水環境を創出



＜自然体験を通じて多摩川に親しむ人々＞

下水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/>

芝浦水再生センターの上部利用

事業・施設の概要

■老朽化施設の再構築に併せて、広大な上部空間を有効利用

- 芝浦水再生センターにおいて、**老朽化した沈殿池を雨天時貯留池に再構築**
- その上部に立体都市計画制度を適用し、**オフィスビルを整備**することにより、賑わいを創出
- さらに、**緑豊かな広場・公園を整備**することで、まちづくりへ貢献
- 上部ビルへ**下水熱や下水再生水を供給**することで、下水の持つエネルギー資源の有効活用を促進

計画・目標と整備状況

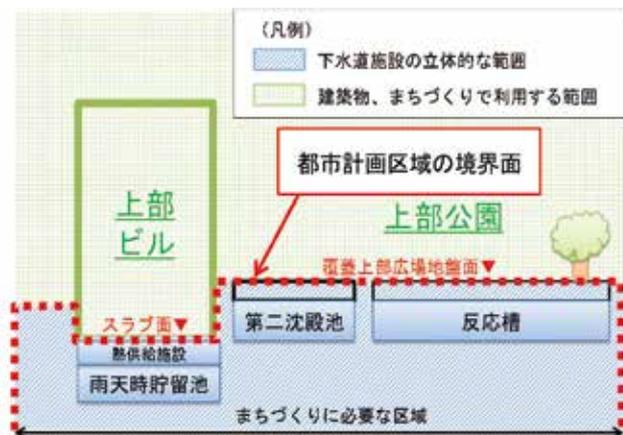


<事業平面図>



<芝浦水再生センター周辺の全景>

制度の枠組みを超えた工夫



※下水道事業において立体都市計画制度を活用した**国内初**の事例

<立体都市計画制度>

ストックが社会に及ぼす効果

■事業の実施効果

- 業務商業ビルによる賑わいにより、活力にあふれたまちづくりへ貢献
⇒ 就業人口**約7,000人**を想定
- 緑豊かなオープンスペースを創出し、風の通り道（風の道）を確保
⇒ **ヒートアイランド対策**に貢献
- 地域コミュニティ活動の場となる賑わい空間を創出
⇒ ナイトヨガなど**様々なイベントが開催**
- 運河・東京湾の水質を改善
⇒ 雨天時に放流する汚濁負荷量を**約3割削減**
- 環境負荷の少ないまちづくりへ貢献
⇒ 一般家庭**約1.4万世帯分**に相当する熱を供給し冷暖房に使用



<品川シーズンテラス>



<「下水道の日」イベント>



<雨天時貯留池>



<熱供給システムのヒートポンプ>

下水道事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/>

清流復活事業

事業・施設の概要

- 中小河川や用水路は東京に残された貴重な水辺空間であるが、都市化に伴い、水量の減少が問題となっていた。
⇒清流復活事業はこのような中小河川や用水路に、下水再生水等を活用することにより清流を復活させ、**潤いと安らぎのある水辺環境を形成**するものである。

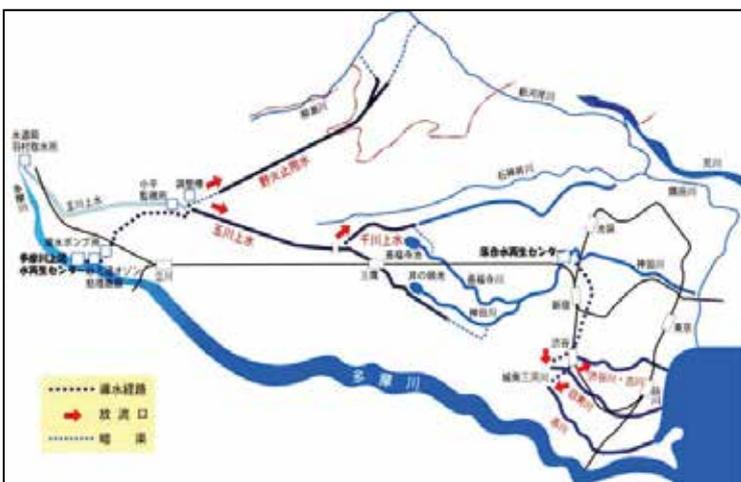
計画・目標と整備状況

■城南三河川清流復活事業

- 都市化によって水量が減少した城南三河川（渋谷川・古川、目黒川、呑川）に豊かな清流を取り戻すため、平成7年3月より、下水道局落合水再生センターで高度処理された再生水（日量約86,400t）を各河川に導水している。

■多摩地域における清流復活事業

- 多摩地域では、野火止用水（昭和59年8月～）、玉川上水（昭和61年8月～）、千川上水（平成元年3月～）において、多摩川上流水再生センターで高度処理された再生水（日量約24,800t）の導水を実施している。



<都内の清流復活事業箇所>



<城南河川清流復活事業図>

ストックが社会に及ぼす効果

■ 水量の回復・水質の改善



Before

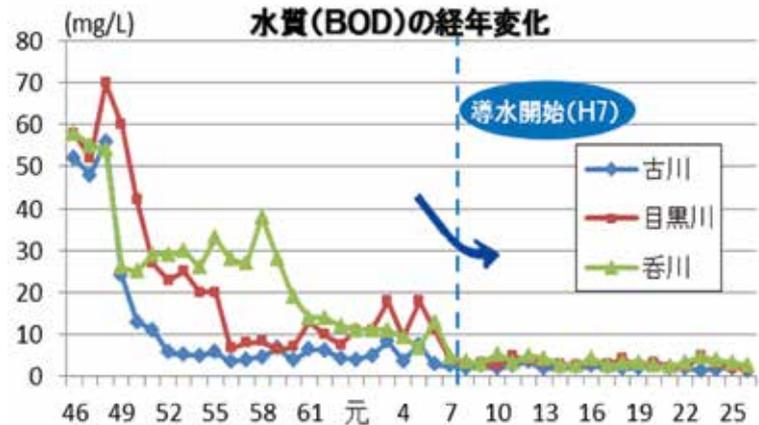
<導水前（目黒川）>



After

<導水後（目黒川）>

○渋谷川・古川、目黒川、呑川は平成7年の導水開始以降、水質が改善



■ 水辺のにぎわいの創出

○水質改善により、水辺環境が向上！



川に人々が集まり、水辺のにぎわいが創出



<お花見シーズンの目黒川>

清流復活事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.gesui.metro.tokyo.jp/business/kanko/kankou/enviroment/guide06/>

都営住宅

事業・施設の概要

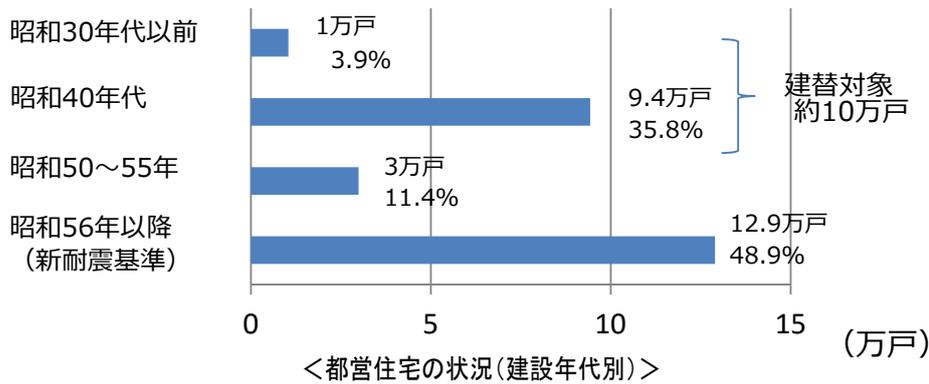
- 公営住宅法及び東京都営住宅条例に基づき、東京都が設置、管理する、住宅に困窮する低額所得者向けの住宅

計画・目標と整備状況

- 都営住宅ストック約26万戸のうち約10万戸は、昭和40年代以前に建設されており、順次建替えを進めている。
(平成18年度から平成27年度までの10年間の建替え実績は、33,671戸)

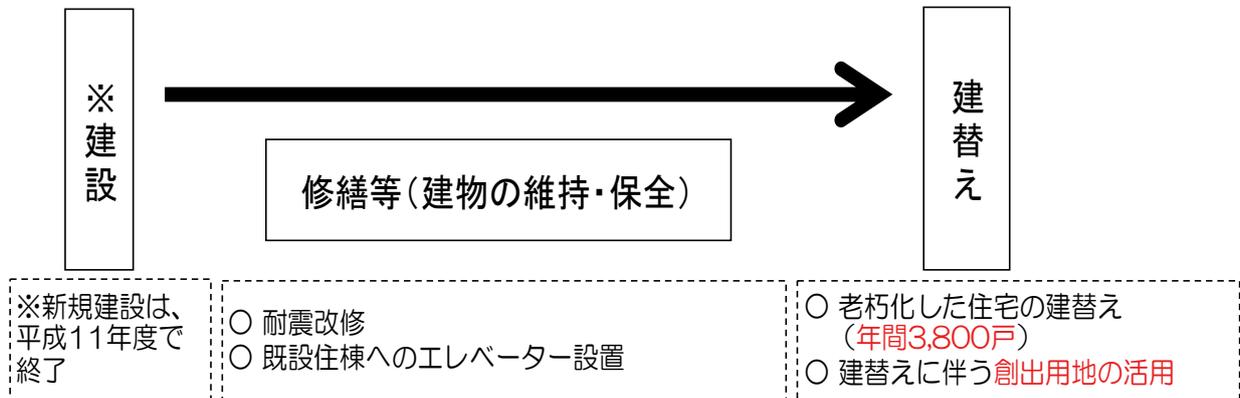
■ 建物ストックの状況

- 約26万戸、約1,600団地、敷地面積 約1,847ha



■ 建物の整備

- 都民の住宅セーフティネットの中核としての機能を保持するための計画的な建替えや修繕の取組

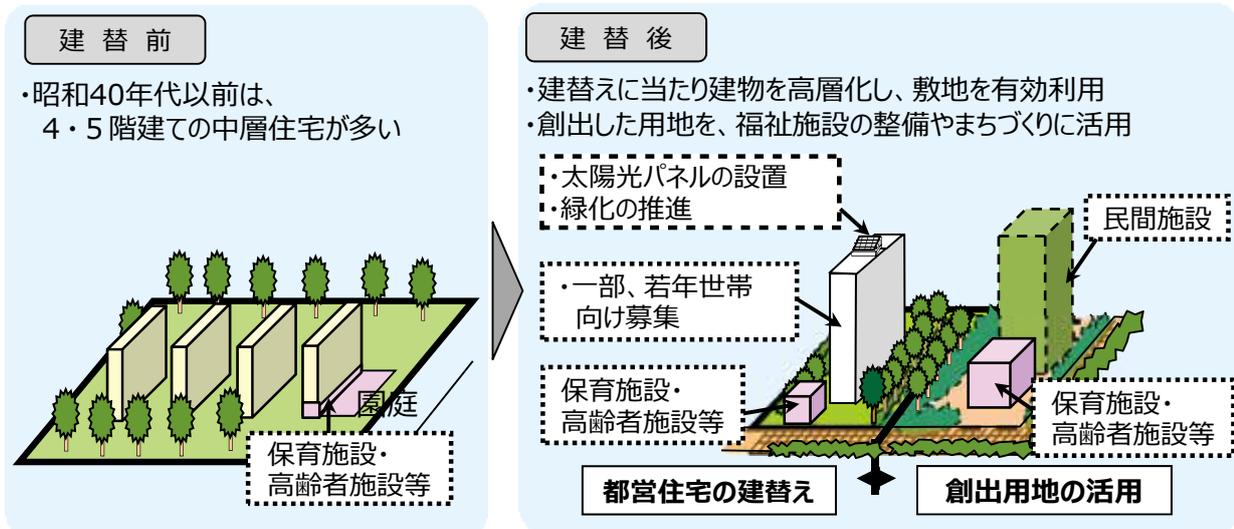


ストックが社会に及ぼす効果

■住宅セーフティーネットとしての役割（約47万人が居住）

- 市場において自力では適正な水準の住宅確保が困難な都民に低廉な家賃で供給
⇒ 入居者の収入と各住戸の立地や規模等に応じた応能応益家賃設定
- 公募を原則とし、子育て世帯や高齢者、障害者などへ配慮
⇒ 年間8,500戸程度募集

■都営住宅の建替えに伴う創出用地の活用



都営住宅における福祉施設の整備

建替え等に合わせた整備

- 児童施設(保育所、幼稚園、学童保育等)
- 高齢者施設(デイサービス、グループホーム等)等を整備

創出用地を活用した取組

- 福祉インフラ整備への活用が見込まれる用地を選定し、平成26年度から平成36年度末までに30haを超える候補地を地元区市町村に提供

■災害時の活用

- 東日本大震災や熊本地震などの災害時には、応急的に**被災者へ提供**
(最大受入数 東日本大震災 876世帯(H24.2) 熊本地震 延べ23世帯)
- 河川の氾濫や津波等の大規模水害時の**緊急避難先**として避難者を受入れ
(28年7月末現在 9区と覚書締結)

都市整備事業についてさらに知りたい!という方へ

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/index.html>

市街地整備

事業・施設の概要

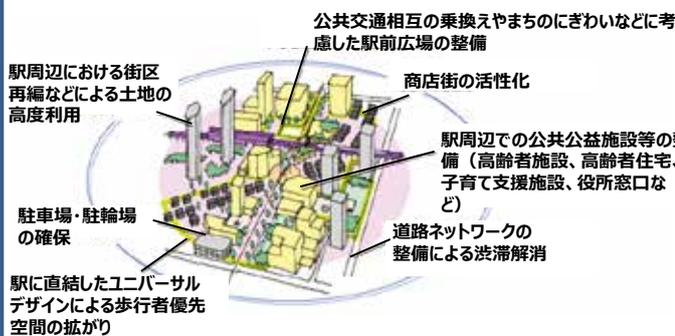
- 市街地の再編と基幹的な都市基盤の整備を同時に進めるとともに、様々な都市機能の集積を図り、都市構造をコンパクトな構造に転換するなど、地域のポテンシャルを高める事業
- 市街地整備により、都市基盤が貧弱な地区の解消、中心市街地の活性化、防災上危険な密集市街地の解消、都心部や臨海部における低未利用地の有効高度利用の促進等、多様な問題が解決され安全・安心、魅力と活力あふれる市街地の形成を図り、豊かで快適な都市生活の実現、都市経済の活性化等を推進
- 事業手法としては土地区画整理事業や市街地再開発事業など

計画・目標と整備状況

■目標

①活力・利便

活力のある利便性の高い都市づくり



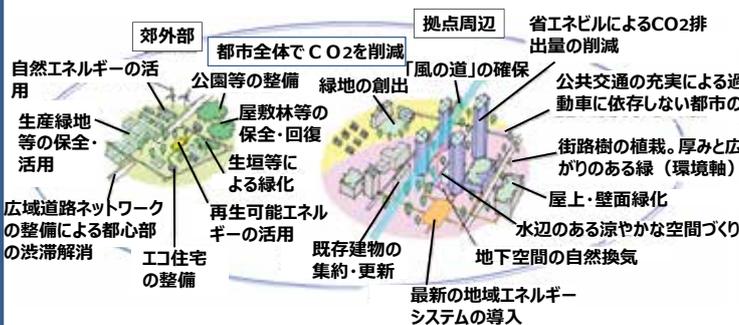
②防災

災害に強い安全な都市づくり



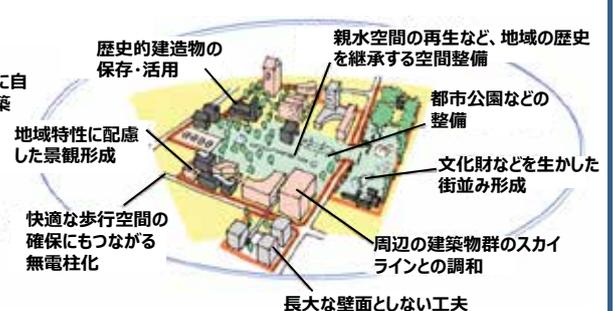
③環境（緑・低炭素）

緑豊かで環境負荷の少ない都市づくり



④景観

“美しく風格のある街”の実現など東京の価値を高める都市づくり



ストックが社会に及ぼす効果

■事例（土地区画整理事業：千代田区秋葉原駅付近地区）

① 利便性の向上

- 交通広場（東側4,000㎡、西側4,300㎡）の整備
⇒ タクシープールやバスの停留所を設置
- 施行地区内に合計約1,580台の駐車場確保

④ 景観性の向上

- 歩道に街路樹を約200本、民地内の屋上など4,700㎡の緑化を実現
- 道路整備にあわせた無電柱化

Before



<整備前：道路>

After



<整備後：歩道緑化>

After



<整備後：駅前広場>

■事例（市街地再開発事業：目黒区大橋地区）

② 防災性の向上

- 木造建物の耐火建築物への更新、狭あい道路の解消等
⇒ 不燃化率が33%から100%に向上

③ 環境性の向上

- ジャンクション屋上の公園などの約13,600㎡の緑を創出
⇒ みどり率が約36%に向上

Before



<整備前：地区全体>

After



<整備後：地区全体>

After



<整備後：屋上公園>

都市整備事業についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/index.html>

農業体験農園

事業・施設の概要

- 利用者は、農園の一区画（30㎡程度）で農園主の指示に従って、準備された農機具や種苗などを使うことで種まきから収穫までの一連の農作業を行い、**収穫した農産物の対価として農園利用料を支払う**
- 農園利用料は、利用開始時に一括して振込まれるため、**農業経営が安定**
- この農園方式は、「都市住民に農業への理解や関心を深め、農地の相続税納税猶予制度の適用条件を満たす」という条件のもと、練馬区の農業者等が検討を重ね、**平成8年に全国で初めて開設**
- 現在では、農家の新たな形態の農業経営として全国に波及



＜農園主から指導を受ける利用者＞

計画・目標と整備状況

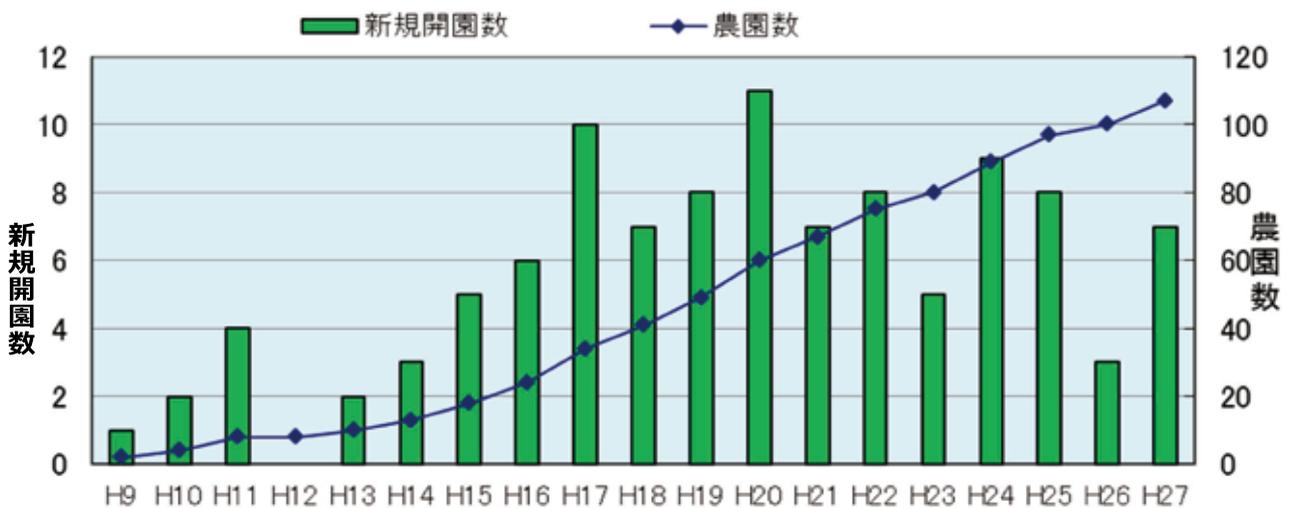


図1 体験農園の新規開園数と農園数の推移

- 都内の農業体験農園は、107園(5,890区画)、25.2ha(東京ドーム5.4個分) (平成28年3月末現在)
- 都は、農作業体験のニーズに応え、今後も体験農園を整備・充実させていく。

制度の枠組みを超えた工夫

- 土地所有者である農家が、農園利用者に技術指導し、直接、野菜栽培に関わることで、相続税納税猶予制度^(※)の適用を受けられる仕組みとなっている。

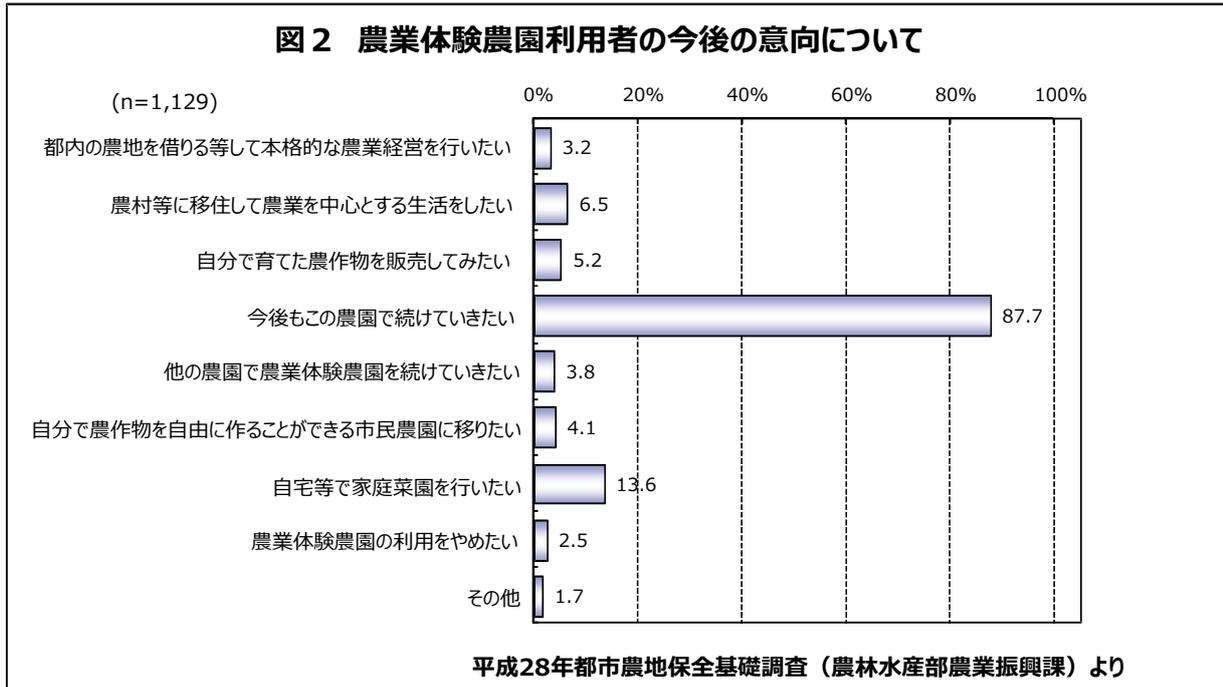
(※) 相続税納税猶予制度：相続による農地の分散を防止し農業後継者を確保する観点から、一定の要件の下で、相続により農地を取得した場合に、相続税の納税を猶予する税制上の特例措置

ストックが社会に及ぼす効果

■ 農業体験農園を運営することによる農地保全

- 農園利用者は、講習会の頻度、栽培管理指導、農園施設 等について、9割以上がおおむね満足としており、今後も農園を続けたいという意向が88%に上る。
- このため、農園利用率が高まることで農業経営が安定し、農地が保全されることが見込まれる。

図2 農業体験農園利用者の今後の意向について



- ◇ 農業体験農園利用者（世田谷区、練馬区、立川市、日野市、国分寺市）2,527件を対象にアンケート調査
- ◇ 調査期間：平成28年9月7日～平成28年10月3日

■ 都市農業における新たな担い手の育成

- 農園利用者は、直接、農家から技術講習や指導を受けることで、熟練農業者が持つ農業技術ノウハウの習得が可能であり、人材育成の場としても成立
- 農園利用者の約1割は、農業をやってみたくており、今後、新たな農業の担い手としての活躍を期待

農業体験農園についてさらに知りたい！という方へ

<http://www.sangyorodo.metro.tokyo.jp/nourin/nougyou/hozen/taiken/>