STOCK EFFECTS IN TOKYO

～東京におけるインフラ・ストック効果～

東京都建設局

東京都建設局

私たちの毎日の生活を支えるインフラを整備することは、短期的なフロー効果と中長期的なストック効果という２つの効果をもたらします。
東京都建設局では、ストック効果を最大限に発揮するために、道路、河川、公園などのインフラの整備と管理を行い、安全・安心な都市・東京を実現していきます。

月島川水門テラス連絡橋
（隅田川）

目　次

Ⅰ　道路

1. 環状第２号線整備事業 …… 5
2. 環状第５の１号線整備事業 …… 7
3. 放射第５号線及び三鷹３・２・２号線整備事業 …… 9
4. 調布保谷線整備事業 …… 10
5. 新滝山街道整備事業 …… 11
6. 京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業 …… 12
7. 小田急小田原線連続立体交差事業 …… 13
8. 中央環状品川線整備事業 …… 14
9. 東京外かく環状道路（関越～東名）整備事業 …… 15
10. 交差点すいすいプラン …… 16
11. 東京の無電柱化 …… 17
12. 自転車通行空間の整備 …… 18
13. 歩道整備事業 …… 19
14. 道路の景観整備 …… 20
15. 沿道環境等に配慮した路面の高機能化 …… 21

Ⅱ　河川

1. 中小河川整備 …… 23
2. 高潮防御施設の整備 …… 25
3. スーパー堤防の整備 …… 26
4. 水辺の魅力を活かした東京の顔づくり …… 27
5. まちづくりと一体となった魅力ある水辺空間 …… 28
6. 水防災情報発信の強化 …… 29
7. 防災船着場の整備 …… 30
8. 砂防施設の整備 …… 31

Ⅲ　公園

1. 風格ある緑豊かな都市をつくる都市公園の整備
   誰もが利用しやすい公園の整備 …… 33
2. 都民のいのちを守る防災公園 …… 34
3. 都立公園は、多様な生物が生息する自然の宝庫！ …… 35
4. 世界をおもてなしする庭園の再生 …… 36

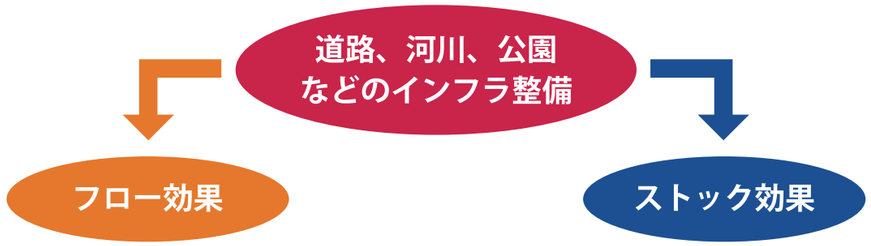
Ⅳ　維持管理

1. ストック効果を発揮し続けるために …… 38
2. 橋梁の予防保全型管理 …… 39
3. トンネルの予防保全型管理 …… 40
4. 河川施設の予防保全型管理 …… 41

インフラの整備がもたらす効果

私たちの毎日の生活を支える、道路、河川、公園などのインフラの整備は、2 つの効果をもたらします。

１つはフロー効果。そして、もう１つがストック効果です。



フロー効果とストック効果

フロー効果とは、インフラの整備工事を行うこと自体によって、生産活動の創出→雇用の誘発→消費の拡大というように、次々に経済活動が活発化し、短期的に経済全体を拡大させる効果です。

それに対し、ストック効果とは、整備されたインフラが本来持つ機能を発揮することで、中長期にわたって、継続的に得られる効果です。

例えば、幹線道路ネットワークの整備は、人やモノの移動時間を短縮し、観光や産業活動の活性化など広域的な経済波及効果をもたらします。また河川施設の整備は、浸水被害の軽減など、安全・安心を確保します。さらに公園の整備は、豊かな緑と潤いのある空間を生み出し、都市生活の質を向上させます。

こうしたストック効果を最大限に発揮するために、私たちは、日々インフラの整備と管理を行っています。

短期的に効果

フロー効果

- 生産活動の創出
- 雇用の誘発
- 所得増加による消費の拡大

中長期的に効果

ストック効果

- 生産拡大効果
- 安全・安心効果
- 生活の質の向上効果

安全・安心な都市・東京を実現するインフラ整備

この冊子では、東京のインフラがもたらすストック効果を紹介しています。

私たち東京都建設局は、こうしたインフラの整備と管理を通じて、安全・安心な都市・東京を実現していきます。

環状第５の１号線（千駄ヶ谷）

道　路

環状第２号線整備事業

令和４年 12 月の交通開放により、臨海部と都心部を結ぶ大動脈が完成！！

臨海部と都心部の連絡が飛躍的に強化！
避難ルートの多重化により防災性の向上にも大きく寄与！

環状第２号線　全体図

◆環状第２号線は、江東区有明を起点とし、中央区、港区などを経由して千代田区神田佐久間町を終点とする全長約 14km の都市計画道路であり、築地・新橋間の本線約 1.4km 区間の開通により、**全線開通が実現**

ストック効果

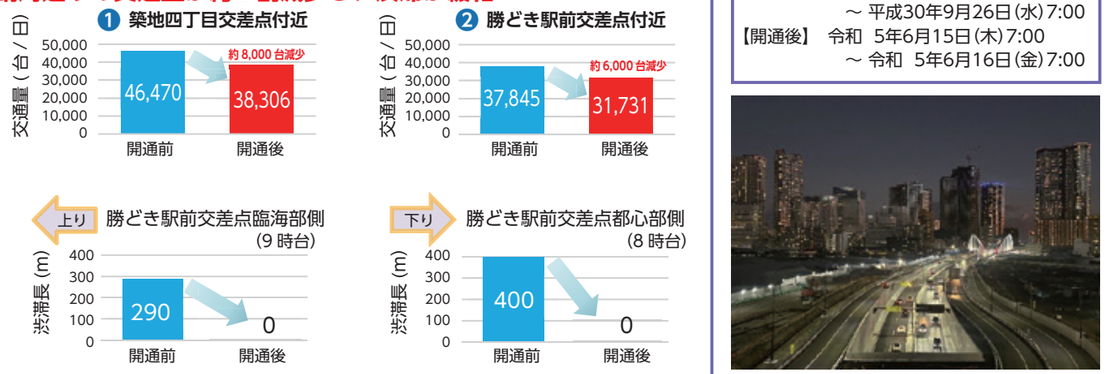
■溜池交差点（都心部）と豊洲市場前交差点（臨海部）との間の所要時間が短縮
　▶　溜池交差点　⇒　豊洲市場前交差点：約 31 分から約 11 分に短縮
　▶　豊洲市場前交差点　⇒　溜池交差点：約 29 分から約 12 分に短縮
■並行する晴海通りの交通量が約２割減少し、渋滞が緩和

臨海部と都心部の間の所要時間

臨海部と都心部の所要時間が最大で３分の１に短縮

並行する晴海通りの交通量

晴海通りの交通量が約２割減少し、渋滞が緩和



調査日
【開通前】　平成30年9月25日（火）7:00
　　～ 平成30年9月26日（水）7:00
【開通後】　令和　5年6月15日（木）7:00
　　～ 令和　5年6月16日（金）7:00

交通開放後の様子

利用者の声

●環２のトンネルに向かう車が増え、晴海通りの渋滞が緩和された。
●配送時間が短縮された。（豊洲市場関係者）
●晴海通りの渋滞が減少し、運転がスムーズに出来るようになった。（バス会社）
●トンネルは信号がないため、乗車時間を短縮でき、営業の回転が速くなり、業務の効率が上がった。（タクシー会社）

環状第５の１号線整備事業

渋谷・新宿の両副都心を結ぶ道路ネットワークが強化！
新宿駅周辺の交通渋滞の緩和により沿道環境が改善！

環状第５の１号線　全体図

◆環状第５の１号線は、渋谷区広尾五丁目を起点に新宿区、豊島区を経由し、北区滝野川二丁目を終点とする延長約14km の都市計画道路です。

◆今回開通区間 805m のうち、渋谷区千駄ヶ谷五丁目地内の延長約 475m について、平成 3 年 1 月に事業着手しました。
(事業認可第１期)

新宿区内藤町地内の延長約 330m の区間については、平成 17 年６月に平面４車線からトンネル二層構造に都市計画変更を行い、平成 18 年８月に事業着手しました。(事業認可第２期)

整備前

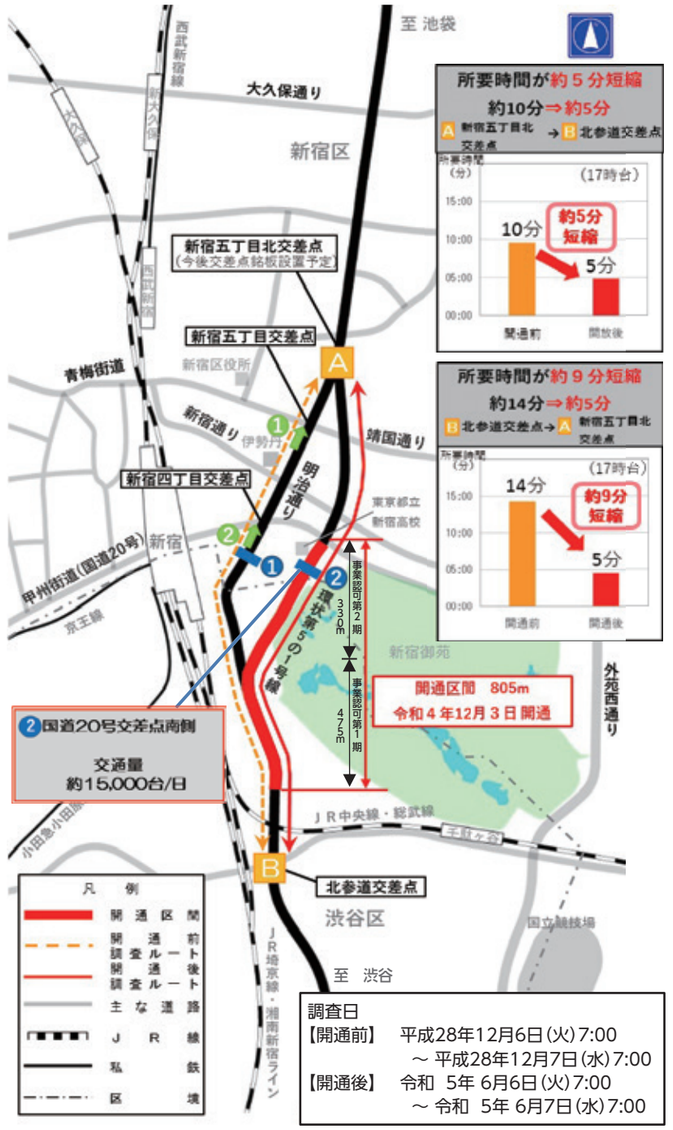
整備後

ストック効果

■南北方向のアクセス性が向上
■明治通りの交通の円滑化が実現

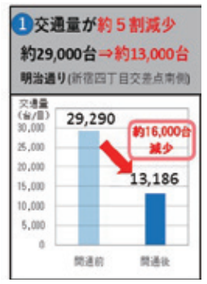
南北方向のアクセス性が向上

新宿五丁目北交差点と北参道交差点との間の所要時間が短縮されました。
・新宿五丁目北交差点 ⇒ 北参道交差点:約10分から約５分に短縮
・北参道交差点 ⇒ 新宿五丁目北交差点:約14分から約５分に短縮



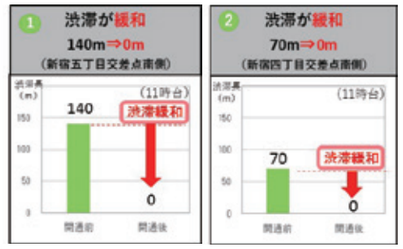
明治通りの交通量の円滑化が実現

開通区間では、１日約15,000台の車両が通行しており、並行する明治通りの交通量が約５割減少しました。



新宿側から渋谷側を望む

新宿五丁目と新宿四丁目交差点の渋滞が大幅に緩和されました。



交通開放後の様子

利用者の声

●新宿二丁目方面へのアクセスが格段に良くなりました。
●救急車がスムーズに通行できるようになった気がします。
●歩道が広くなり、街が明るく景観が良くなりました。
●渋谷～新宿間がスムーズになり渋滞が減りました。(タクシー会社)
●平日の新宿駅東口の渋滞は減少したように感じました。(バス会社)

放射第５号線及び三鷹３・２・２号線整備事業

区部と多摩地域を結ぶ、東京の東西方向の大動脈が形成！！

区部と多摩地域のアクセス性が向上！

放射第５号線

三鷹３・２・２号線

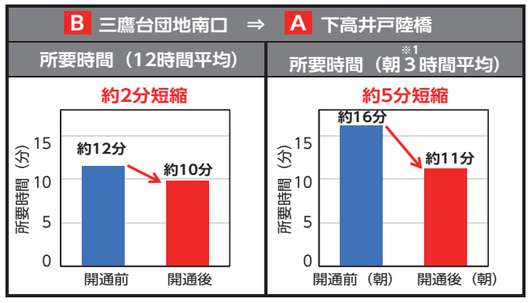
ストック効果

■区部と多摩地域のアクセス性が向上
■周辺の幹線道路や生活道路の交通量が減少

区部と多摩地域のアクセス性が向上

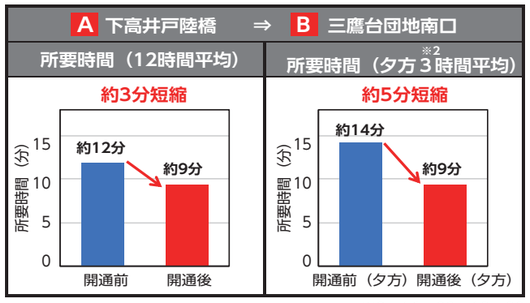
・下高井戸陸橋（A）と三鷹台団地南口交差点（B）との平均所要時間が短縮

B 三鷹台団地南口 ⇒ A 下高井戸陸橋



※1　7：00～10：00

A 下高井戸陸橋 ⇒ B 三鷹台団地南口

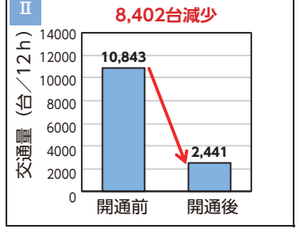


※2　16：00～19：00

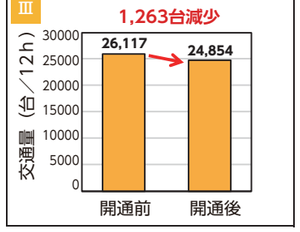
周辺の幹線道路や生活道路への流入交通量が減少

Ⅰ 開通区間では、開通約１か月後の時点で約 13,000 台 /12h 通行
Ⅱ 下本宿通りの交通量が約 77% 減少
Ⅲ 甲州街道の交通量が約 1,300 台減少

下本宿通り(久我山1丁目付近）の交通量が約77%減少！



甲州街道(南烏山四丁目付近)の交通量が5%減少！



利用者の声

●下本宿通りの朝夕の渋滞がなくなり、静かになりました。
●自転車と歩行者が分離され歩きやすくなりました。
玉川上水の緑がきれいに残されているのもうれしいです。
●都心から荷物を積んで営業所に毎日 26、27 台の大型貨物車が来ますが、本当に速くなりました。開通区間を使うことにより 30 分ほど時間短縮になっています。（運送会社）
●歩道が自転車と区分して整備され、対自転車の安全性は向上したと感じます。（近隣学校）

調布保谷線整備事業

多摩南北主要５路線※のうち、３路線目の全線開通！！

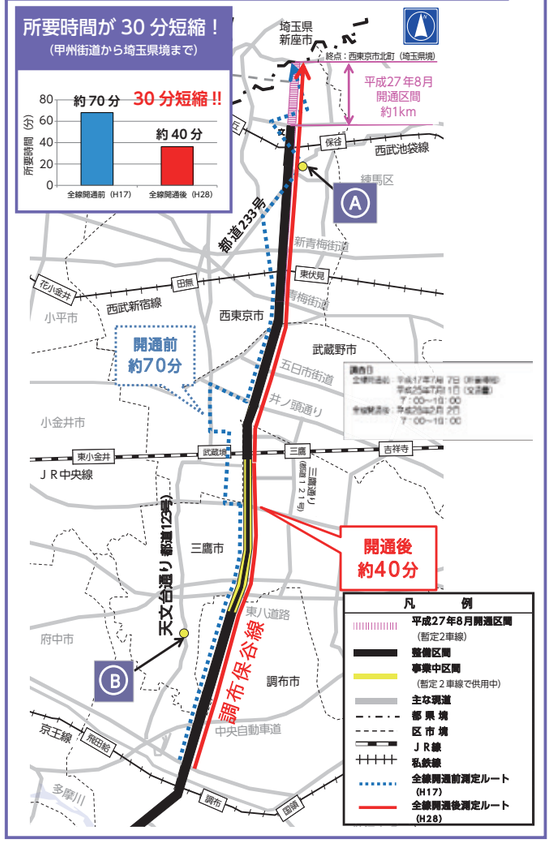
多摩地域における南北方向の交通が円滑化！

ストック効果

多摩地域における南北方向のアクセス性向上と周辺道路の交通量緩和！
■ 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が約３割減少

甲州街道から埼玉県境までの所要時間

所要時間が 30 分短縮！
（甲州街道から埼玉県境まで）



調布保谷線と並行する道路の交通量

・周辺道路の交通量が緩和され、走行性が向上

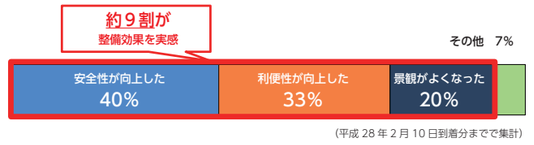
Ⓐ 都道 233 号の交通量が約３割減少！

Ⓑ 天文台通りの交通量が約３割減少！

※左図参照

利用者の声

●沿道住民の方々からの声
・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。
●歩道に関するアンケート結果（総回答数 442）



（平成 28 年２月 10 日到着分までで集計）

※多摩南北主要５路線：交通の円滑化と多摩地域の自立性向上や都市間連携を強化するため、東京都が重点的に整備を進めている路線。
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

新滝山街道整備事業

圏央道あきる野 IC と国道 16 号間がスムーズに！

新滝山街道の全線開通により、地域交通の円滑化が図られました。

全線開通した新滝山街道

ストック効果

圏央道へのアクセス性の向上と国道 411 号の渋滞緩和

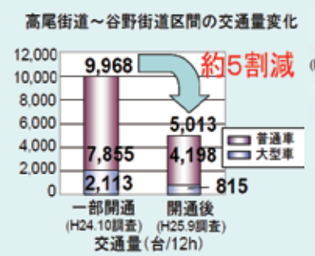
■圏央道あきる野 IC と国道 16 号間の所要時間が約 28 分から約 14 分の半分に短縮
■新滝山街道へ車が転換したことにより、国道 411 号では渋滞が解消

圏央道へのアクセス性の向上

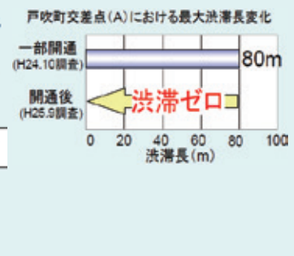
●所要時間の短縮

国道 411 号の渋滞緩和

●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

▼開通前

▼開通後

利用者（バス事業者）の声

●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

利用者（地元の方々）の声

●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

更なるストック効果 「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められています

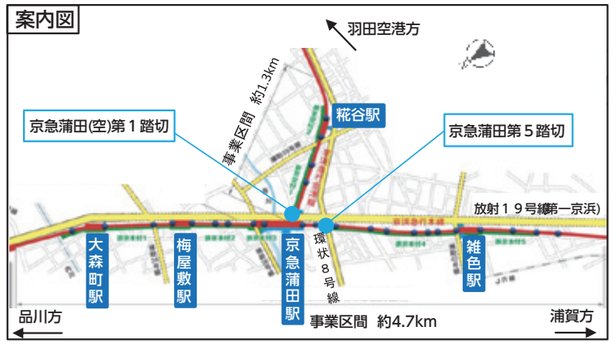
都内第１号の道の駅「八王子滝山」が新滝山街道に開駅（H19.4.1） 八王子市北部地域の拠点としての「八王子インター北土地区画整理事業」

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方針」より抜粋

京浜急行電鉄本線及び同空港線連続立体交差事業

踏切除却による渋滞の解消！鉄道高架化による地域分断の解消と魅力あるまちづくり！

京浜急行本線・同空港線を全線高架化し、28 箇所すべて踏切を除却しました！



環状８号線との立体交差部

ストック効果

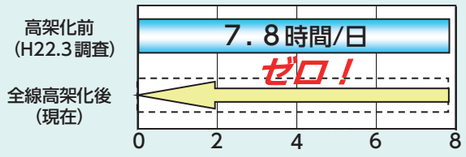
■踏切除却で交通が円滑化し、渋滞長と平均遮断時間が解消・自動車の平均走行速度が向上
■高架下空間の有効活用

踏切除却で交通の円滑化

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、交通渋滞を解消します。

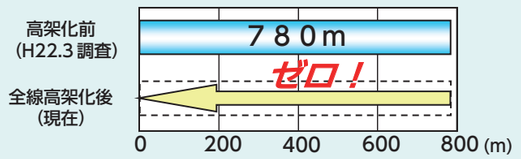
●踏切遮断が解消

【京急蒲田（空）第１踏切の遮断時間の変化】



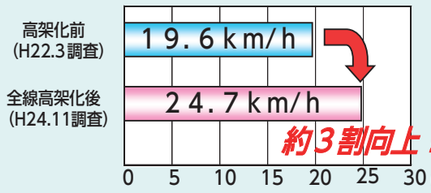
●交通渋滞が解消

【京急蒲田（空）第１踏切の遮断による渋滞長の変化（南側）】



●自動車の平均走行速度が向上

【第一京浜の環７～環８間における朝・昼・夕の平均走行速度】



●京急蒲田（空）第一踏切写真

鉄道高架化前

鉄道高架化後

●利用者の声

・子供の通学・高齢者の移動など安心感が高まった

●円滑な消防・救急活動に貢献

・緊急出動で第一京浜側へ抜ける際は、踏切部を必ず通過していたため、踏切が解消された効果は絶大である。

・踏切がなくなったことで、出勤経路が多くなり、現場到着時間も早くなった。

高架下利用の有効活用

高架下の空間を活用することで地域の利便性が向上し、活性化に寄与します。

自転車駐輪場

商業施設

小田急小田原線連続立体交差事業

踏切除却による渋滞解消！開かずの踏切をなくし、まちづくりを促進！

上下線を地下化し、９箇所すべての「開かずの踏切」を除却しました！

地下切換部(世田谷代田駅西側)

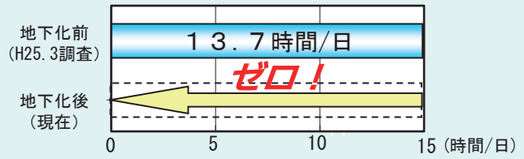
ストック効果

■踏切除却で交通が円滑化し、渋滞長と平均遮断時間が解消・自動車の平均走行速度が向上
■地上部利用の有効活用

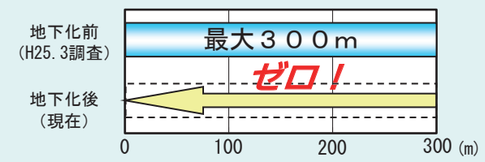
踏切除却で交通の円滑化

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、交通渋滞を解消します。

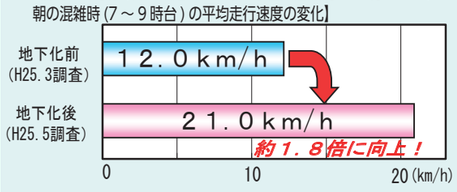
●踏切遮断が解消
【事業区間の踏切９箇所の１日あたり平均遮断時間の変化】



●交通渋滞が解消
【踏切遮断による補助２６号線の渋滞長の変化（南側）】



●自動車の平均走行速度が向上
【補助２６号線（井ノ頭通り～上原二丁目交差点間：L=約 1.2km）の朝の混雑時（7～9時台）の平均走行速度の変化】



●代々木上原３号踏切写真

鉄道地下化前

鉄道地下化後

●利用者の声
・子供の通学・高齢者の移動など安心感が高まった
・道路混雑が緩和し、自動車が走行しやすくなった。

●円滑な消防・救急活動に貢献
・現場までの到着時間が大幅に短縮された。
・踏切に 10 分以上遮断されることが朝夕を中心にあったため、踏切を通らない道路選定していたが、踏切がなくなり道路選定にも幅がでるようになった。

地上部利用の有効活用

地上部の空間を活用することで地域の利便性が向上し、活性化に寄与します。

シモキタ雨庭広場

世田谷代田駅 西口駅前広場

中央環状品川線整備事業

首都圏３環状道路で初のリング完成！！

リングの完成により環状道路の機能を本格的に発揮！

ストック効果　広範囲におけるアクセス性向上と広域的な経済効果への波及

■新宿から羽田空港までの所要時間短縮
■利用交通量及び渋滞損失時間の変化
■広域的な社会・経済活動への波及

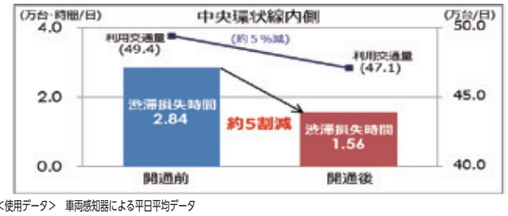
新宿から羽田空港までの所要時間短縮

新宿から羽田空港までの所要時間は、約 40 分から 19 分に半減

<使用データ>　車両感知器による平日平均データ
開通前：平成 25 年度（平日）開通後：平成 27 年 3 月 10 日（火）～平成 27 年 4 月 7 日（火）

利用交通量及び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



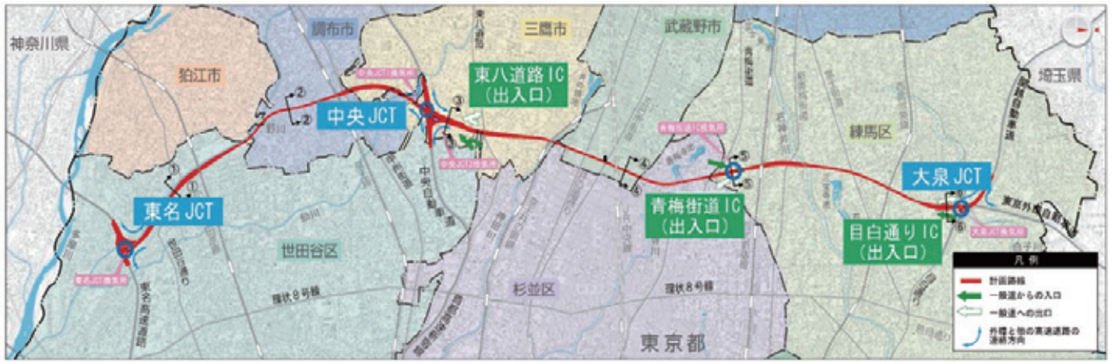
<使用データ>　車両感知器による平日平均データ
開通前：平成 26 年 3 月 10 日（月）～平成 26 年 6 月 6 日（金）開通後：平成 27 年 3 月 10 日（火）～平成 27 年 6 月 5 日（金）

広域的な社会・経済活動への波及

移動時間短縮に伴い、観光する時間や買い物時間が増え、観光地での経済効果に寄与

東京外かく環状道路（関越～東名）整備事業

外環の開通により、首都圏の交通・物流機能が大きく改善！

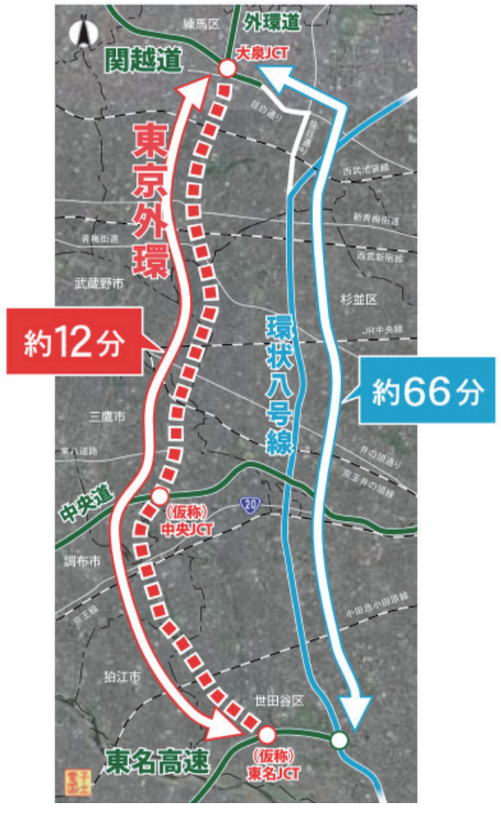


事業者：国土交通省、NEXCO 東日本、NEXCO 中日本

期待されるストック効果

時間の短縮

所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能になります。



環境改善

走行速度の向上及び走行量が削減され、大気汚染の改善が期待されます。

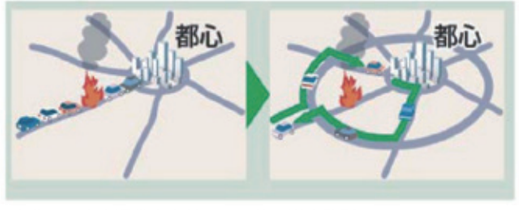
生活道路の安全性向上

生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性の向上が期待できます。

災害時の迂回機能の確保

環状道路の整備により、目的地までの迂回路が確保されます。災害や事故などにより一部区間の不通が生じた際にも、速やかに移動することが可能となります。

■ 災害時の迂回機能

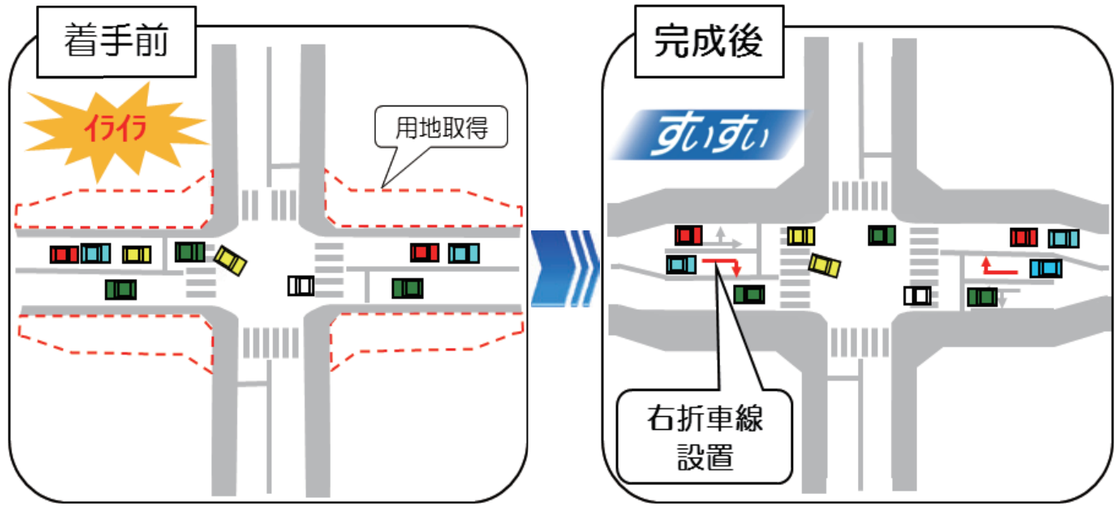


出典：国土交通省東京外かく環状国道事務所 HP
(http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/)

都としては、様々なストック効果が期待される外環（関越～東名）の早期開通を、国など事業者に強く求めていきます！

交差点すいすいプラン

右折待ち車両による渋滞を緩和し、円滑な交通を確保！



道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備します。

整備事例：木曽交番前交差点

Before

After

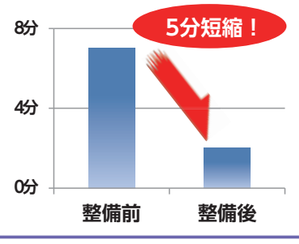
ストック効果

整備を実施した結果…

■交差点通過時間が７分→２分に！

■歩行者の安全性が向上！

などの効果を発揮 !!



東京の無電柱化

都市防災機能を強化し、安全で快適な歩行空間や良好な都市景観をつくります

緊急輸送道路及び災害時や災害復旧の拠点となる施設等を結ぶ路線などで無電柱化を推進！

整備事例：柴又街道（葛飾区柴又）

令和元年度にはセンター・コア・エリア※1 内の都道※2 の無電柱化を完了！

※1　センター・コア・エリア：おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア
※2　都道：計画幅員で完成した都道

整備事例：葛西橋通り（江東区東砂）

区市町村に対して財政・技術支援を行い、区市町村道の無電柱化を促進！

Before

After

区市町村道の整備事例：巣鴨地蔵通り（豊島区）

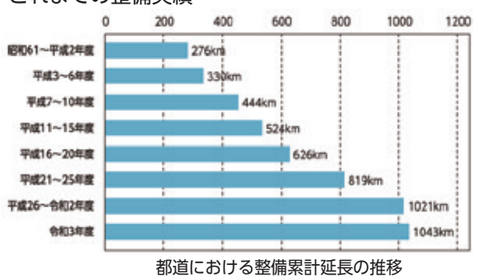
ストック効果

○都市防災機能の強化
災害時の電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに、電線類の被災を軽減し、電気や電話などのライフラインの安定供給を確保します。

○安全で快適な歩行空間
電柱をなくし、歩行者はもちろん、ベビーカーや車いすも移動しやすい歩行空間を確保します。

○良好な都市景観
視線をさえぎる電柱や電線をなくし、都市景観の向上を図ります。

これまでの整備実績

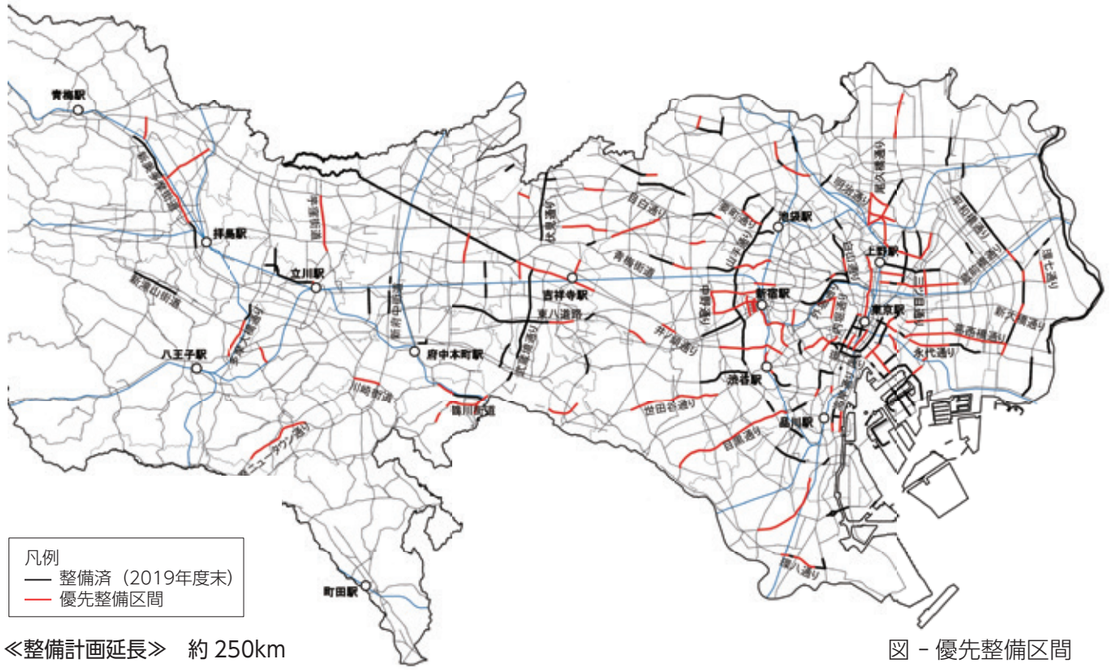


都道における整備累計延長の推移

自転車通行空間の整備

誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間の確保

◆令和３年５月に整備推進計画を策定し、３つの視点（①既存の自転車通行空間との連続性②国道、区市町村道の自転車ネットワーク計画路線との連続性③自転車交通量や事故の発生状況）に基づき、2030 年度までに優先して整備する区間（優先整備区間）を選定



≪整備計画延長≫　約 250km

図 - 優先整備区間

整備事例　地域の道路事情に応じ、自転車レーンなど車道の活用を基本に整備

普通自転車専用通行帯
（自転車レーン）

松原通り（調布市）

車道混在
（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）

平和橋通り（江戸川区）

地域の道路事情に応じた整備事例
駐車スペースと自転車レーンの併設

牛込小石川線（文京区）

ストック効果

■整備済延長　約 378km
（令和 4 年度末）
■安全性・快適性の向上

≪整備後の通行人アンケート調査結果≫（平成 30 年度　建設局実施）
●自転車の通行場所がわかりやすくなった　約９割
●自転車が歩行者と接触する危険性が減った 約７割
●歩行者の快適性が良くなった　約５割

歩道整備事業
安全・安心な歩行空間を目指して

歩道の整備

◆歩道がない、または狭い箇所を拡幅して歩道を整備
◆車いすがすれ違うことの出来る２m以上の幅員を確保
◆視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリー化も推進

Before

After

大久保通り
（中野区）

ストック効果

歩行者と自動車の通行を分離
道路のバリアフリー化
→ 高齢者や障害者など、誰もが安全で快適に通行できる歩行空間を確保

ライフラインの収容空間の確保
→ 路上工事の費用・時間を縮減

道路の景観整備
景観に配慮した美しさや潤いのある道づくり

行幸通り（千代田区）

景観に配慮した美しさや潤いのある道路を整備するため、歩道舗装や街路灯などについて、沿道の街並みと調和し洗練されたデザインを検討

東京ストリートヒューマン 1st 事業

◆多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間の創出に向けた道路を整備

シンボルロード整備事業

◆都心や東京の核となる地域の代表的な道路において、個性豊かで魅力的な道路を整備

行幸通り周辺の道路景観整備事業

◆首都にふさわしい美しい都市景観を創出し、格式ある皇居の歴史や文化・雰囲気と調和した道路を整備

Before

After

内堀通り（千代田区）

ストック効果

■沿道の街並みと調和し、美しく風格のある道路景観の創出により、まちの魅力や活力が向上
■人が中心で誰もが利用しやすい、安全・安心・快適な歩行空間を創出

沿道環境等に配慮した路面の高機能化
路面温度の上昇を抑制

ヒートアイランド対策として、センター・コア・エリア（※）を中心とした重点エリアにおいて、路面温度の上昇を抑制する遮熱性舗装などを路面補修工事に併せて実施

（※）センター・コア・エリア：概ね首都高速中央環状線の内側の地域

遮熱性舗装

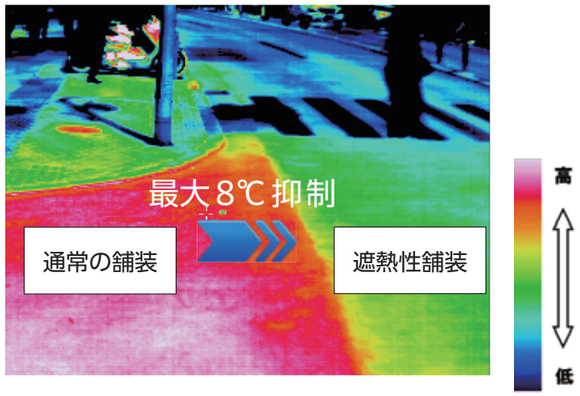
路面に塗布した遮熱材が、赤外線を反射することで舗装への蓄熱を防ぎ、路面温度の上昇を最大で８℃程度抑制

保水性舗装

保水材に浸み込んだ雨水等が蒸発するときの気化熱によって、路面温度の上昇を最大で 10℃程度抑制

通常の舗装と遮熱性舗装の路面温度比較

現場写真



赤外線熱画像

ストック効果

■道路の路面温度上昇を抑制し、ヒートアイランド現象の緩和に寄与することで、 生活環境を改善

新中川　今井水門（江戸川区）

河　川

中小河川整備

激甚化・頻発化する豪雨に備え、護岸や調節池等の整備を推進！

整備前　石神井川

整備後　石神井川

護岸整備率（令和４年度末）
68%（220.9km/324km）

神田川・
環状七号線地下調節池

調節池　27 箇所（総貯留量約 264 万㎥）
分水路　８箇所（延長約 12km）

激甚化・頻発化する豪雨から都民の命と暮らしを守るため、護岸や調節池等の整備を推進しています。

①中小河川整備のストック効果

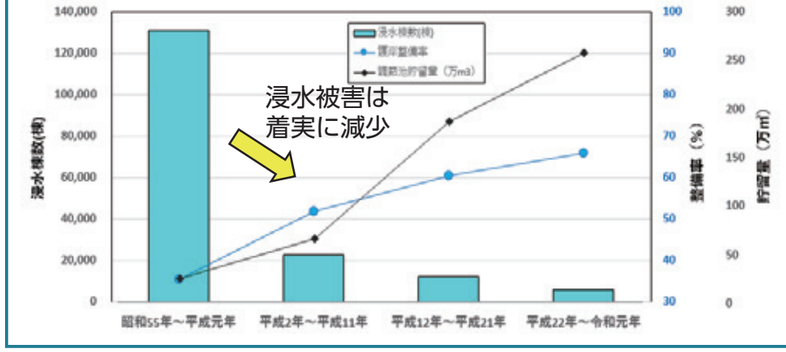
●護岸の整備状況

谷地川

●調節池の整備状況

黒目橋調節池
（黒目川）

浸水棟数の経年変化

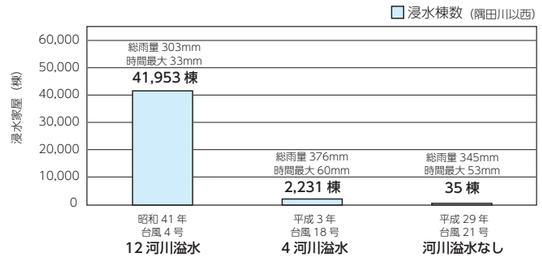


これまでの中小河川整備により、**水害に対する安全性は着実に向上！**

②平成 29 年台風 21 号におけるストック効果

同規模台風による浸水被害の比較

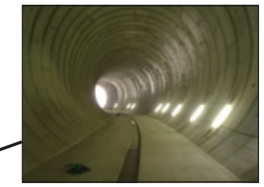
	昭和41年6月 台風４号	平成3年9月 台風18号	平成29年10月 台風21号
総雨量 （時間雨量）	303mm (33mm)	376mm (60mm)	345mm (53mm)
浸水家屋数 （隅田川以西）	41,953	2,231	35
溢水河川数	12	4	溢水無し



時間 50 ミリ程度の台風による浸水被害は着実に減少！

③令和元年東日本台風におけるストック効果

効果を発揮した主な調節池



白子川地下調節池
[石神井川取水施設]
貯留率：86%

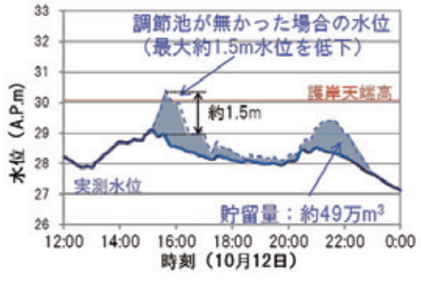
善福寺川調節池
貯留率：98%

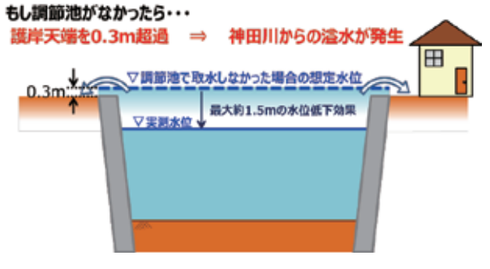
神田川・環状七号線地下調節池
貯留率：91%

護岸等
調節池
: 平成30年度末までに整備済
: 令和元年度以降残又は実施中
: 高潮事業区間

過去最多の **21 調節池で洪水を取水**

神田川の水位状況





調節池が無かった場合、ピーク時には氾濫水位を超過していた可能性あり　▶　**調節池への取水により溢水を未然に防止！**

高潮防御施設の整備
令和元年東日本台風（台風第 19 号）における効果

高潮防御施設のストック（令和４年度末）
　防潮堤・護岸整備率 95%
　隅田川など主要河川の防潮堤は概成

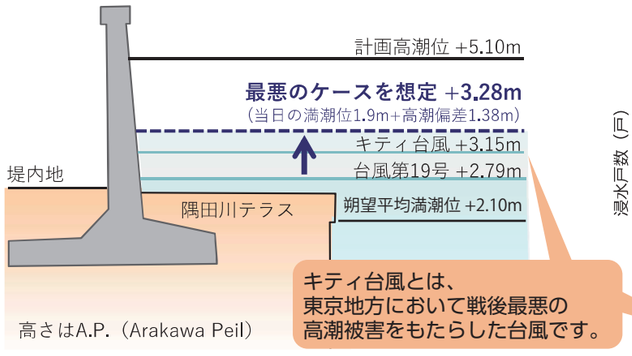
高潮に対する安全性を向上するため、堤防や水門等の高潮防御施設の整備を実施しています。

ストック効果　■令和元年東日本台風（台風第 19 号）により高潮が発生！
これまで整備してきた護岸や水門等が効果を発揮！

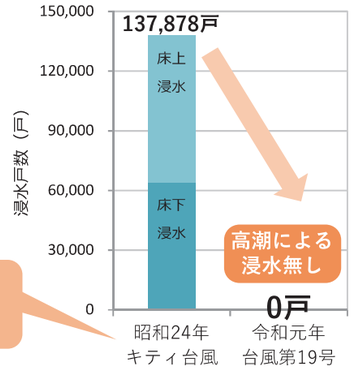
隅田川（江東区清澄）

新中川　今井水門（江戸川区江戸川）

防潮堤と高潮の高さイメージ（亀島川水門付近）



浸水戸数の比較



台風第 19 号の接近が満潮と重なる最悪のタイミングだった場合、昭和 24 年キティ台風を超える高潮となった可能性がありましたが、たとえその場合であっても、これまで整備してきた防潮堤や水門により高潮を防ぐことができました。

スーパー堤防の整備
安全で、うるおいのある水辺を再生！

スーパー堤防等のストック（令和４年度末）
　累　　計 44 地区概成
　整備延長 18.7km（全体計画延長 28.6km）

※スーパー堤防整備事業対象河川
　隅田川、中川、旧江戸川、新中川、綾瀬川

大地震に対する安全性をより高め、地域環境の向上を図るとともに、高台化にも寄与するスーパー堤防の整備を実施しています。

Before

After

旧防潮堤のモニュメント

ストック効果　コンクリートの防潮堤から、盛土により構成された幅の広いスーパー堤防へ

隅田川沿いにおける再開発に合わせて、盛土により構成された幅の広いスーパー堤防を整備

隅田川の堤防延長約 47km のうち約３割が完成し、地震への安全性や河川環境が向上！
身近な避難場所ともなる合わせて約 18ha（東京ドーム約４個分）の高台を創出！

現況の防潮堤

スーパー堤防

水辺の魅力を活かした東京の顔づくり

隅田川テラスの整備等により水辺に親しむ人が増えています！

隅田川テラス

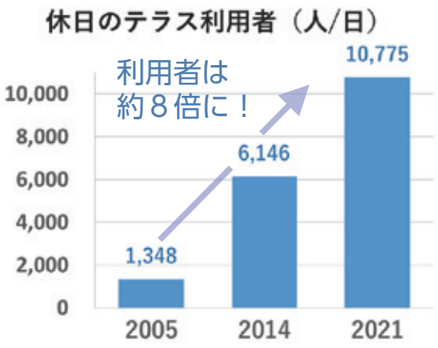
隅田川テラスの整備等により地震に対する安全性を高めるとともに、水辺の動線強化等の取り組みにより、水辺のにぎわいを創出しています。

隅田川テラス

テラス夜間照明

テラス連絡橋

ストック効果



※隅田川下流域４箇所での調査結果

かわてらす®
規制緩和による水辺の民間活用も進んでいます

“かわてらす®”
とは、夏の京都などで
よく見られる
「川床」の東京版です

まちづくりと一体となった魅力ある水辺空間

北十間川に生まれた、観光拠点を結ぶ新たな動線や商業施設

北十間川プロムナード（東京ミズマチ®）

官民連携により、水辺空間を中心に、鉄道高架下、区道、隅田公園の一体的な整備を行い、人々が集う、魅力的な“水辺のにぎわい”を創出

ストック効果

河川空間のにぎわい創出

河川敷地内に遊歩道、商業施設等の利活用を考えたハード整備を行うことで観光拠点間の回遊性を向上し、新たなにぎわいを創出。地域住民の散歩利用等も日常的にみられる。

観光拠点間の動線強化

隅田川にかかる鉄道橋梁に新たな歩道橋※が添架されるなど、東京を代表する二大観光拠点（浅草、東京スカイツリー®）を繋いでいる。

※開業（令和2年6月）から3年間で約400万人が利用

公園等との一体整備、活用

北側に整備されたコミュニティ道路により、隅田公園、鉄道高架下商業施設、親水テラスを安全・安心に往来可能。公園では、キッチンカーの出店や、地域のイベントなども実施されている。

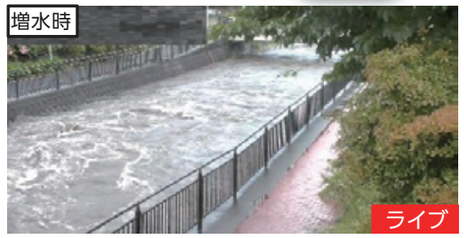
鉄道橋梁に添架された歩道橋（すみだリバーウォーク®）

水防災情報発信の強化

水防災情報をより分かりやすく・迅速に・きめ細やかに発信！

現在 136 箇所において河川監視カメラからの映像をライブ配信

今後も追加予定



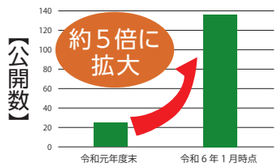
河川の状況をリアルタイムに分かり易く提供するため、
YouTubeを活用した河川監視カメラからの映像をライブ配信しています。

ストック効果

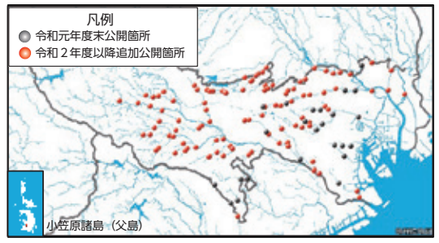
河川監視カメラ公開数が令和元年東日本台風時の約５倍に拡大

河川監視カメラの設置拡大により、東京都のカメラ映像公開数は令和元年度末から令和６年１月までに約５倍に拡大。

【東京都カメラ公開数】
令和元年度末　25か所
令和６年１月時点　136か所



河川監視カメラ公開状況



令和元年東日本台風時のアクセス集中に対応

令和元年東日本台風時におけるアクセス数の２倍以上に耐えられるよう、通信回線やサーバーを増強し、必要な情報を確実に入手できるようにしました。

水防災総合情報システムアクセス数

■水防災情報の発信強化で、
より適切な避難判断が可能に！

防災船着場の整備

防災力向上！災害時における河川舟運の活用を！

防災訓練の様子

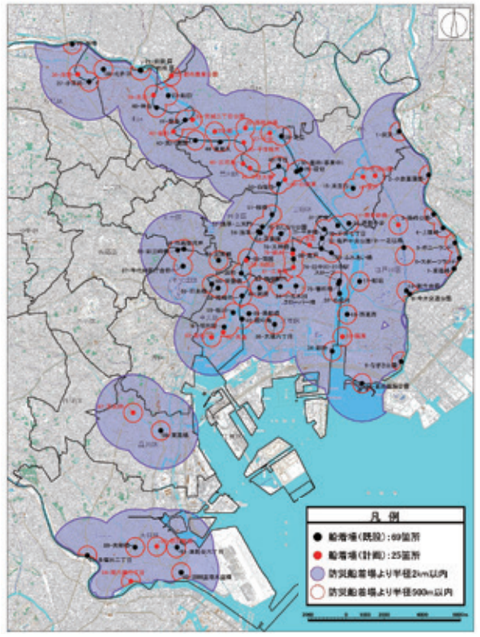
両国防災船着場

防災船着場を、道路鉄道等の陸上交通網と河川の結節点に配置し、
陸上・水上の一体的なネットワークとして機能するよう整備しています！

ストック効果

■災害時には、舟運による避難や物資輸送のために活用

防災船着場利用圏域図



防災船着場整備計画（平成 28 年 1 月改定）より

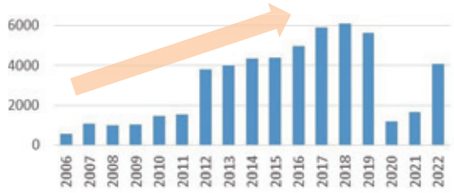
緊急経路、物資輸送経路、移動経路
それぞれの機能別に配置計画を策定

沿川 15 区の面積の約７割をカバー！
※徒歩圏内 2km 以内

●平常時には、屋形船などが利用

民間船舶による利用状況
（越中島防災船着場）

民間船舶による利用回数（回）



2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響で利用回数が減少したが、2021 年からは徐々に利用が回復している。

砂防施設の整備
土石流から都民の生命と暮らしを守る！

砂防えん堤
（大島町大金沢）

土石流に対する安全性を向上するため、砂防えん堤や流路工等の砂防施設の整備を実施しています。

ストック効果

■令和元年東日本台風時には、工事中の砂防えん堤が減災効果を発揮

工事中の砂防えん堤が土石流を捕捉

道路や鉄道への土砂流出量を軽減
工事箇所下流の家屋に被害なし

※ 土砂流出範囲は現地写真等からの推定

●整備が完了した砂防えん堤

舎人公園（足立区）

公　園

PARK

風格ある緑豊かな都市をつくる都市公園の整備
誰もが利用しやすい公園の整備

より広くなった東伏見公園

緑あふれる東京の実現に向け、公園のストックとなる新規拡張整備を進めています。

だれもが遊べる児童遊具広場の整備を進めています。

砧公園 「みんなの広場」 ユニバーサルデザインに配慮した複合遊具とブランコ

公園のバリアフリー化を進めています。

夢の島公園　車いす利用者用便房の整備

スロープと手摺の整備

ストック効果

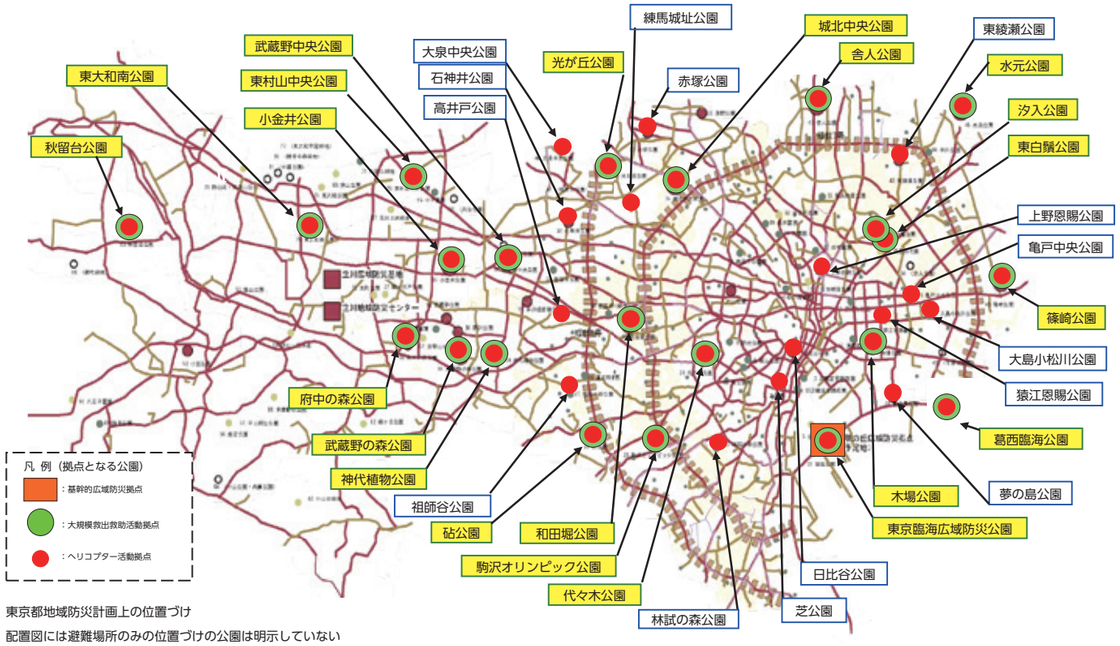
■景観形成効果
　季節感を享受できる景観の提供や人と自然が共生する都市環境の形成に寄与
■子育て・教育効果、健康・レクリエーション空間提供効果
　こどもの健全な育成の場の提供や心身の健康増進に寄与、誰もが利用しやすい空間の提供

PARK

都民のいのちを守る防災公園
アメニティ空間が、避難場所や活動拠点に！

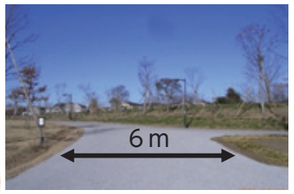
23区の大規模救出救助活動拠点（屋外施設）の４分の３が都立公園です！

防災公園（拠点となる公園）配置図



東京都地域防災計画上の位置づけ
配置図には避難場所のみの位置づけの公園は明示していない

【ハード】大規模救出救助活動拠点や避難場所となる都立公園で、順次、防災機能を強化



広幅員バリアフリー園路
⇒発災時は緊急車両動線

ｿｰﾗｰ入口表示灯
⇒停電時も点灯

普段はベンチ
⇒発災時はかまどに

【ソフト】 防災公園で、近隣住民や消防署等と訓練を実施し、地域との連携を強化

災害用トイレの組立（訓練）

放水体験訓練

ストック効果

■防災性の機能向上効果
■安全安心効果

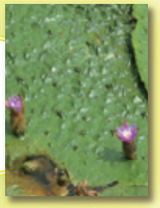
都立公園は、多様な生物が生息する自然の宝庫！

水田・雑木林など、多様な自然環境が連続して維持されている、
都立公園は、多くの生き物の生息・生育空間

生物多様性保全効果

オオタカ

東京都レッドリスト※にある希少動植物の約60%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されている



オニバス

環境維持保全効果

※2020 年版・区部

自然環境保全のスキルやノウハウを持つ多くのボランティアが活動するほか、
鳥の観察会や植物観察ガイドなど、環境教育や自然環境保全の普及啓発の場

ボランティアによる保全作業

田んぼの生き物観察会

雑木林の生態説明板

ストック効果

■都市の中で、大型の動物等、多種多様な動植物の生息環境を保全
■市街地に広がる公園は、多様な生き物が生息・生育するエコロジカルネットワークの拠点
■多様な自然環境を有する丘陵地を公園とすることで、将来に渡って生物多様性を保全
■希少種等の保全保護に寄与

世界をおもてなしする庭園の再生

文化財庭園の景観や建築物を修復・復元します。

焼失した建築物の復元　浜離宮恩賜庭園「鷹の御茶屋」

都立庭園の多くが文化財として、史跡や名勝等に指定されています。

都立庭園	国指定
浜離宮恩賜庭園	特別名勝・特別史跡
小石川後楽園	特別史跡・特別名勝
六義園	特別名勝
旧芝離宮恩賜庭園	名勝
旧古河庭園	名勝
向島百花園	名勝・史跡
殿ヶ谷戸庭園	名勝
旧岩崎邸庭園	重要文化財

東京には数多くの庭園があり、文化、環境保全、景観、観光等の面で重要なものです。

ストック効果

■文化伝承効果
様々なイベントや、伝統技能を凝らした庭園管理などを通じて、文化を伝承していきます。

イベント：放鷹術
（浜離宮恩賜庭園）

イベント：野点
（浜離宮恩賜庭園）

イベント：庭園の植物管理を説明
（殿ヶ谷戸庭園）

■景観向上効果　都市環境へ、美しさと潤い、季節感を提供します。

上空からの浜離宮恩賜庭園

小石川後楽園　復元した唐門と内庭

吾妻橋（隅田川）

維持管理

ストック効果を発揮し続けるために

東京都では、道路、河川、公園といったインフラが常に良好なストック効果を発揮できるよう24時間365日管理しています。

道路

道路の異常箇所を早期に発見するため、計画的・定期的に巡回点検を行っています。

巡回点検作業

路面には、砂ぼこりや落ち葉が溜まりやすいため、交通量の少ない夜間に清掃を行い、道路を清潔な状態に保っています。

路面清掃作業

河川

洪水等による被害を防ぐため、年１回護岸等の点検を行い、補修を行うことで施設の機能を確保しています。

河川施設点検作業

衛生的環境と美観を保つため、水面に浮遊するごみ等を回収しています。

河川清掃作業

公園

文化財庭園の景観を保つため、伝統的な手法で植栽等の管理を行っています。

松の手入れ（剪定作業）

生物多様性に配慮しながら、利用者の安全を保つよう、草刈りなどの植物管理作業を行っています。

公園の草刈作業

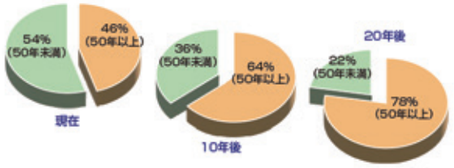
そして、将来にわたり長くストック効果を発揮し続けるため、予防保全型の管理を推進していきます。

橋梁の予防保全型管理
100 年以上の延命化により道路ネットワークを継続的に確保

事業の概要

老朽化が進む橋梁の安全性を確保するため、定期点検結果に基づく維持補修に加え、著名橋や長大橋などの主要な橋梁については、建設時より性能を向上させて 100 年以上の延命化を図る長寿命化対策を推進

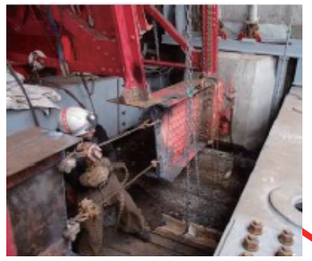
橋梁の現状



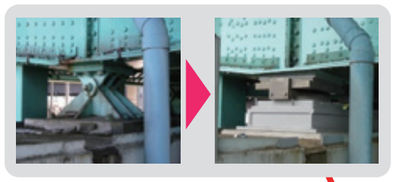
長寿命化橋梁

勝鬨橋（著名橋） ［昭和15年架設］ 葛西橋（長大橋） ［昭和38年架設］

取組事例

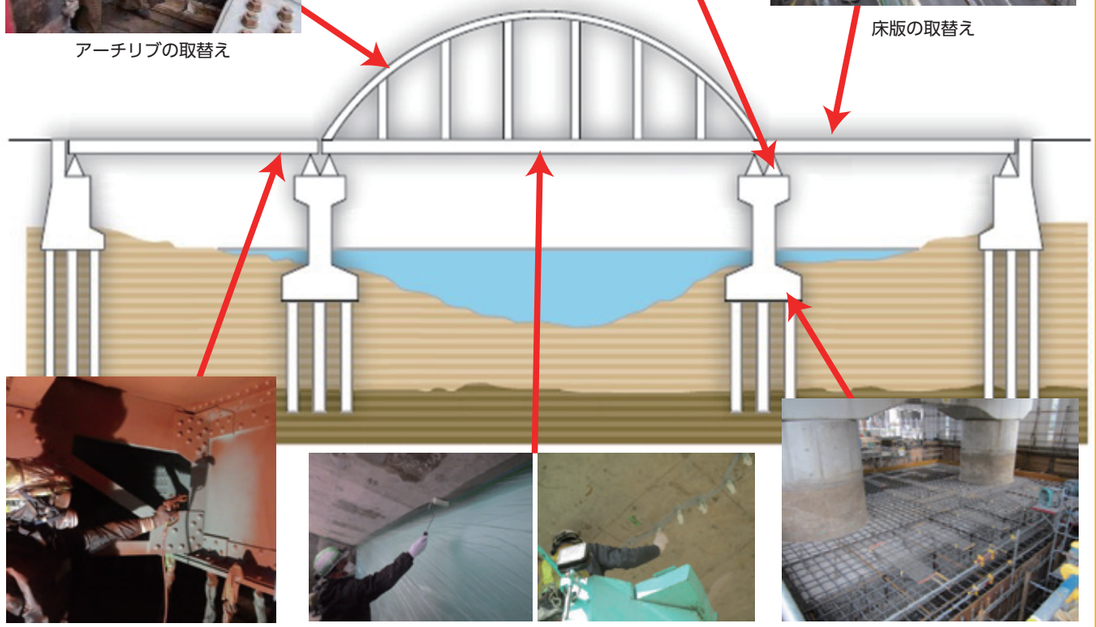


アーチリブの取替え



支承の取替え

床版の取替え



塗装の塗替え

コンクリートの補修（表面保護・ひび割れ注入）

フーチングの補強

取組の効果

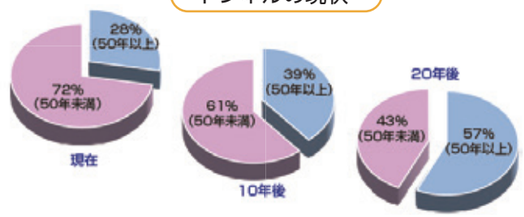
■都民の安全・安心を確保
■更新時期の平準化、総事業費の縮減

トンネルの予防保全型管理
施設を次世代に良好な状態で継承

事業の概要

老朽化が進むトンネルの安全性を確保するため、定期点検の結果に基づき、山岳トンネルや開削トンネルにおいて、維持補修を着実に推進

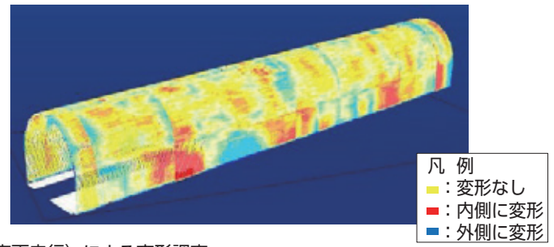
トンネルの現状



室沢トンネル[H29年　施工完了]

取組事例

調査



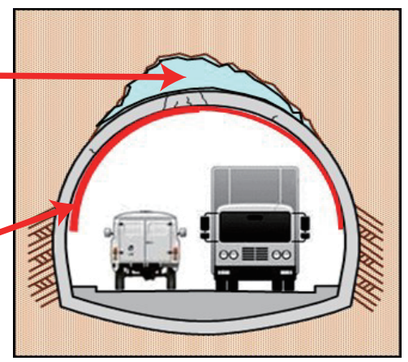
（調査例）レーザー測定（車両走行）による変形調査

対策

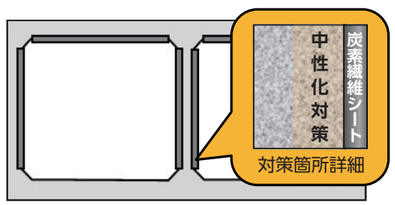
山岳トンネル

空洞に注入材を充填

覆工コンクリートの補強



開削トンネル



コンクリートの中性化対策

炭素繊維シートの補強

取組の効果

■都民の安全・安心を確保
■更新時期の平準化、総事業費の縮減

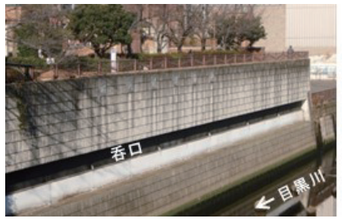
河川施設の予防保全型管理
施設を健全な状態に保ち、機能を確実に発揮

事業の概要

損傷の程度が顕著になる前に適切な対策を行うことで、河川構造物（地下調節池・分水路）を今後 100 年間造り替えることなく健全な状態に保つことを目指しています。

施設の現状

約30年後の2051年度には、地下調節池・分水路（全21施設）の内、約61%が完成から50年を経過する



船入場調節池
（1990 年完成）

江戸川橋分水路
（1977 年完成）

取組事例

施設の損傷状況を調査し、その劣化を予測することで損傷が顕著になる前に各種対策を実施しています。

調査

コンクリート表面の漏水、ひび割れ、はく離、表面劣化などの損傷を目視により調査

従来の調査

外観変状調査
（目視）

新技術による調査

従来の目視点検に替わり、車両上にカメラを設置し走行しながら連続的に画像取得

外観変状調査
（走行型画像計測）
神田川・環状七号線地下調節池

対策

外観変状調査で発見した損傷の程度が顕著になる前に補修

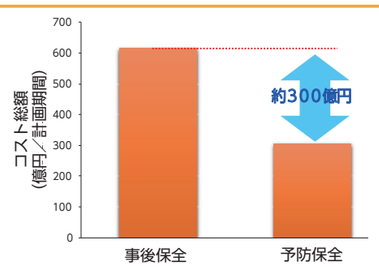
補修事例①　断面修復事例

補修事例②　注入工法例

取組の効果

■安全・安心を確保
機能を確実に発揮させ、水害から都民の生命・財産を守ります

■維持管理コストの縮減・平準化
早期かつ計画的な対策により寿命を延ばし、補修コストの縮減及び平準化が図られます



令和６年４月
〒163-8001　東京都新宿区西新宿二丁目８番１号
東京都建設局総務部企画課　（03）5320-5211

表紙写真　環状第２号線
裏表紙写真　隅田川テラス・スカイツリーと蔵前橋

登録番号（5）59
リサイクル適性Ⓐ
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。