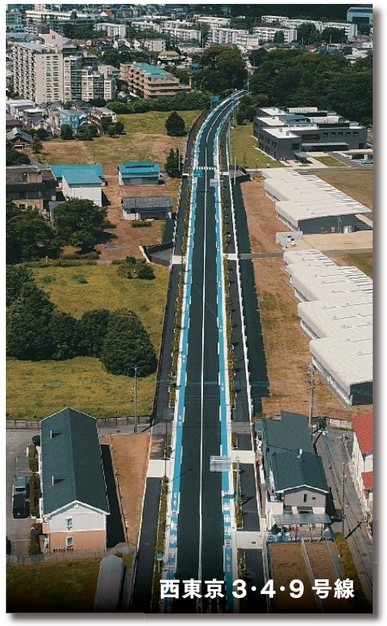
隅田川テラス

旧芝離宮恩賜庭園

ジャイアントパンダ

東村山 3・4・11


西東京 3・4・9 号線

未来を創ろう
みち・水・緑

東京都建設局 概要 2022

Bureau of Construction Overview

写真 | 隅田川・スーパー堤防

編集・発行

東京都建設局総務部総務課広報担当

〒163-8001　東京都新宿区西新宿 2-8-1
TEL. (03)5320-5212
https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/

東京都建設局
Bureau of Construction

印刷物規格表第一類（3）51

東京都建設局
Bureau of Construction

東京都建設局のしごと

～ 未来を創ろう　みち・水・緑 ～

首都東京の都市活動を支える上で、道路、河川、公園などの都市インフラは、欠かすことのできない重要な役割を担っています。頻発化・激甚化する豪雨災害や切迫する首都直下地震など自然災害に対する防災力の向上、慢性的な交通渋滞の解消など人や物の流れのスムーズ化、水辺や緑地の整備による快適な環境の創出など、建設局は道路、河川、公園の整備と管理を通して、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京の実現に向け、日々取組を進めています。

具体的には、河川の護岸や調節池の整備を加速化するとともに、木造住宅密集地域の延焼を遮断する特定整備路線の整備や道路の無電柱化、及び発災時に避難場所や救出救助活動の拠点になる公園整備など、高度防災都市づくりを推進しています。

また、災害時に命の道となる首都圏三環状道路や、都市の骨格を形成する幹線道路など、東京の経済活動を支える道路ネットワークの整備を進めるとともに、ボトルネック対策となる連続立体交差事業を推進しています。

さらに、都民に親しまれる動物園・水族園の管理運営を行っており、道路・河川・公園へのカフェやレストランの導入など、都民の貴重な財産であるインフラ施設の多面的な活用による新たな魅力づくりにも取り組んでいます。

同時に、こうした都市インフラのストック効果を長期間にわたって発揮できるよう、予防保全型管理を導入し、施設の長寿命化と維持管理費用の低減、平準化を図っています。

東京２０２０大会に向けて取り組んできた競技会場となる公園の整備や会場周辺の都道･公園等のバリアフリー化、暑さ対策などについては、都市のレガシーとして発展させ、都民の豊かな生活に繋げていきます。

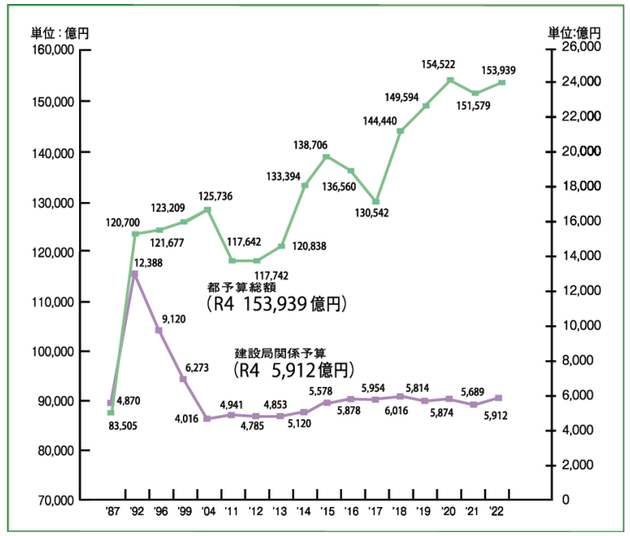
事業の実施に当たっては、都民や民間事業者の御理解と御協力、国や区市町村などとの連携が不可欠であり、適切な情報提供を行うとともに、事業効果の早期発現に向けて様々な工夫を図っていきます。あわせて、コロナ禍で急速に発展したデジタル技術により、働き方改革やＩＣＴの活用をはじめとした生産性の向上を推進し、建設業全体の魅力向上にも積極的に取り組みます。

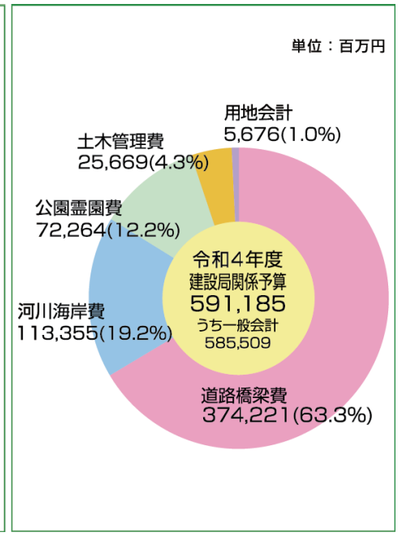
建設局は、社会の変化や都民のニーズに柔軟に対応しながら、職員一丸となって全力で事業を推進し、首都東京を誰もが安心して豊かに暮らせる成熟都市へと発展させていきます。

目　次

予算・バランスシート・・・・・・・・・・・・・・・1
道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
河川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
公園・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
土木技術支援・人材育成センター・・・・・・・・24
事業用地取得・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
本庁各部の所掌事務・事務所の所在地及び連絡先・・・29

予算



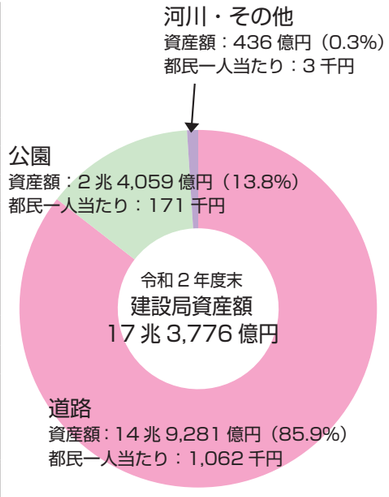


バランスシート

貸借対照表

（令和３年３月３１日現在）

科　目	金額（百万円）	科　目	金額（百万円）
資産の部		負債の部	
Ⅰ 流動資産	1,129	Ⅰ 流動負債	99,320
Ⅱ 固定資産	17,376,473	都債	97,355
		賞与引当金	1,965
1　行政財産	2,585,900	Ⅱ 固定負債	2,440,692
2　普通財産	16,450	都債	2,421,767
3　重要物品	4,872	退職給与引当金	18,925
4　インフラ資産	14,107,533	負債の部合計	2,540,012
5　ソフトウェア	0		
6　リース資産	0	正味財産の部	
7　建設仮勘定	627,568	正味財産	14,837,590
8　ソフトウェア仮勘定	33	（うち当期正味財産増減額）	165,502
9　投資その他の資産	34,117	正味財産の部合計	14,837,590
資産の部合計	17,377,602	負債及び正味財産の部合計	17,377,602



道路の建設

道路は、都民生活を支える最も基礎的な社会基盤として、重要な役割を担っています。この役割とは、膨大な交通需要に対応するとともに、災害時の避難・救援路として、また、電気・ガス・上下水道・電話などの施設を収容する空間としての機能です。

東京の最大の弱点である交通渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに、快適で利便性が高く、環境負荷の少ない都市を実現する上で、道路整備は非常に重要です。また、震災時の救援物資輸送や迅速な復旧・復興活動を支え首都機能を守るとともに、延焼遮断帯を形成し、燃え広がらないまちを実現するなど、東京を高度な防災性を備えた都市へ進化させるためにも道路整備は不可欠です。このため、以下の方針に基づき、道路の整備を進めています。

◆ 整備方針

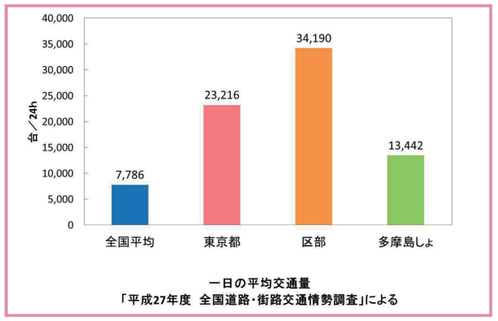
1　首都圏の交通の円滑化を図り、日本全体の社会・経済活動を支える三環状道路を整備する。

2　都市の骨格を形成するため、区部の環状・放射方向、多摩の南北方向、区部と多摩を結ぶ東西方向の道路を重点的に整備し、あわせて骨格幹線道路のつながっていない区間や橋梁等を整備する。

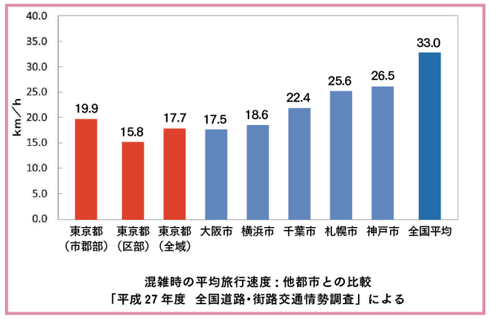
3　都民の暮らしと安全を守るため、市街地では、住環境を向上させ、地域の円滑な交通を確保する幹線道路を、山間や島しょでは、地域住民の生活基盤を強化し、産業の振興を図る道路を整備する。

4　道路交通の円滑化や道路・鉄道双方の安全性の向上を図るため、交差点・交通安全施設の整備、道路と鉄道の立体交差化などを進める。

5　震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域（整備地域）の防災性向上を図る都市計画道路（特定整備路線）を整備する。



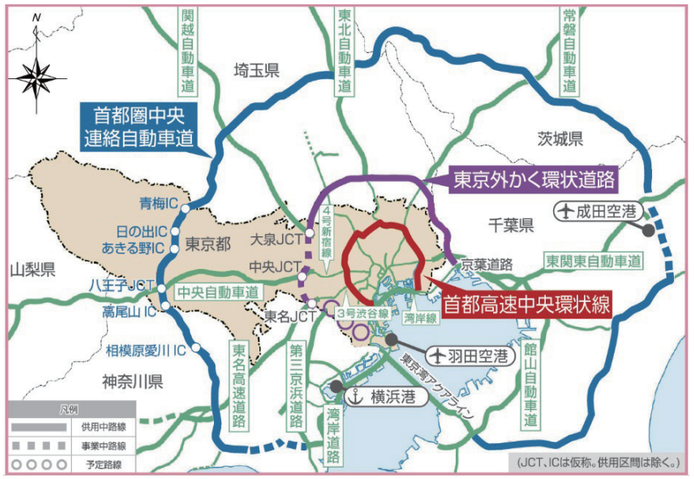
一日の平均交通量
「平成27年度　全国道路・街路交通情勢調査」による



混雑時の平均旅行速度：他都市との比較
「平成 27 年度　全国道路・街路交通情勢調査」による

三環状道路の整備

首都圏三環状道路とは、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の総称です。交通渋滞の解消、環境改善、国際競争力の強化、地域の活性化に資するのみならず、災害時においては、首都機能を堅持し、物資輸送などの円滑な支援・復旧活動を支え、日本の交通の東西分断を防ぐ要となるため、早期完成が不可欠です。



◆ 首都高速中央環状線

首都高速中央環状線は、首都圏三環状道路のうち、最も都心寄りに位置する総延長約 47km の環状道路であり、平成 27 年３月に中央環状品川線が開通したことにより全線開通しました。首都圏三環状道路で最初のリングが完成したことにより、新宿から羽田空港の所要時間が約 40 分から約 19 分に半減され、定時性が向上する等、事業効果を発揮しています。

また、さらなる渋滞対策として、首都高速道路株式会社が一部ＪＣＴの改良を実施し、完了しました。

◆ 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）

東京外かく環状道路（外環）は、都心から約 15km の圏域を環状に連絡する延長約 85km の道路です。外環は、都心に流入する通過交通を分散させることにより、首都圏の慢性的な渋滞を解消し、快適で利便性の高い都市を実現します。

平成 30 年６月に一部都内を含む千葉区間が開通し、都内を通過する交通が外環道経由へ転換するなどの効果が発現されています。

関越道から東名高速までの約 16km の区間については、沿線地域の生活環境や自然環境への影響を最小限に抑えるため、大深度地下を活用したトンネル構造が採用されています。平成 21 年５月に事業化され、国、NEXCO 東日本・中日本の３者で整備を進めています。

東京都は、国から大泉ＪＣＴや青梅街道ＩＣの用地取得を受託するなど事業者を支援し、整備を推進しています。

◆ 首都圏中央連絡自動車道

首都圏三環状道路の最も外側にある首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から 40 ～ 60km の圏域を環状に連絡する延長約 300km の道路です。圏央道は、首都圏の業務核都市や物流拠点などを、横浜港や成田空港等と連絡し、広域的な道路ネットワークを形成するなど、多摩地域や首都圏のさらなる発展に対して重要な役割を担います。

平成 26 年６月に高尾山 IC から相模原愛川 IC までが開通し、東京都内区間が全線開通となり、平成 29 年２月には、茨城県区間が全線開通し、東名高速から東関東道までの６つの高速道路が圏央道で結ばれました。

これらの開通により、都心経由から圏央道経由へ交通の転換が図られるとともに、沿線の企業立地が促進されるなど、様々な効果が発現されています。

外環（関越道～東名高速間）平面図

（JCT、IC は仮称。供用区間は除く。）

首都高速道路の整備

◆ 日本橋区間の地下化

首都高日本橋区間は、首都高速都心環状線の神田橋 JCT から江戸橋 JCT に至る 1.8km の区間です。

この区間は、１日あたり約 10 万台の自動車が走行する過酷な使用状況にあるため、構造物の損傷が激しく、長期的な安全性を確保するため、構造物の更新が必要となっています。

日本橋川周辺では、多くの再開発計画が立ち上がり、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに位置付けられています。

首都高速道路株式会社では、都心環状線の交通機能を確保しつつ、まちづくりと連携しながら、この区間の地下化に向けて整備を進めています。

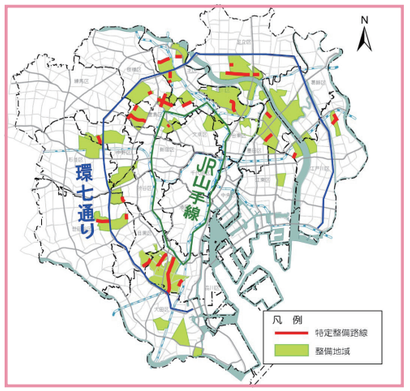
木密地域における都市計画道路の整備

木造住宅密集地域（木密地域）は、老朽化した木造住宅や狭あいな道路が多いことなどから、防災上の課題を抱えており、「首都直下地震等による東京の被害想定」（平成 24 年度東京都防災会議）においても、地震火災など大きな被害が想定されています。

都は、災害時に特に甚大な被害が想定される木密地域（整備地域）約 6,500ha を、燃え広がらない・燃えないまちにすることを目指し、市街地の不燃化を促進するとともに、災害時の延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となるなど、地域の防災性の向上に資する都施行の都市計画道路（特定整備路線）28 区間、約 25km の整備を推進しています。

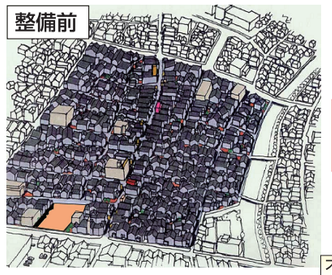
特定整備路線の整備に当たっては、関係権利者の生活再建に十分配慮し、理解と協力を得ながら事業を進めていくことが重要です。このため、民間事業者を活用した相談窓口を設置し、移転先情報の提供、建物の建替えプランの提案、税金や権利関係の相談などきめ細やかな対応を図っています。あわせて、優遇金利による移転資金の貸付、都営住宅や代替地のあっせんなど、関係権利者の意向を踏まえた生活再建の支援を行っています。

引き続き、地域の防災性を向上させる特定整備路線の整備を推進していきます。



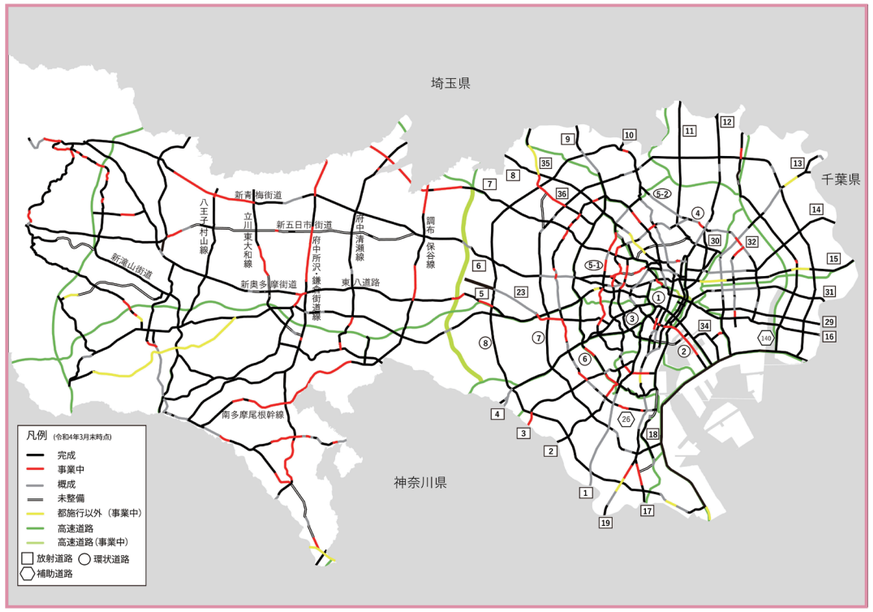
災害時に特に甚大な被害が想定される木密地域
（整備地域 約 6,500ha）

木造住宅密集地域（木密地域）



資料提供（国土交通省）

東京の道路ネットワーク



区部の道路

区部の重要な道路は、放射・環状型の道路網です。しかし、依然として整備が必要な区間が残っており、交通渋滞が発生しています。そこで、環状方向や区部と多摩を結ぶ幹線道路のうち、まだつながっていない区間を重点的に整備しています。主な整備路線は、放射第５号線、放射第７号線（目白通り）、環状第２号線、環状第６号線（山手通り）などがあります。

放射第５号線は、千代田区麹町一丁目から杉並区久我山三丁目に至る延長約 15km の骨格幹線道路で、このうち、唯一の未整備区間であった久我山区間を含む、杉並区下高井戸五丁目から久我山三丁目までの約 2.9 ｋｍの区間について、隣接する東八道路の約 0.7 ｋｍの区間と合わせて、令和元年６月に４車線で交通開放しました。

これにより、区部と多摩地域を結ぶ、東西方向の大動脈が形成され、アクセス性が向上するとともに、周辺地域の生活道路へ流入する通過交通が減少するなど、安全性が向上しました。

環状第２号線は、江東区有明から千代田区神田佐久間町までの延長約 14km の骨格幹線道路で、このうち、これまで未開通となっていた豊洲から築地までの約 2.8㎞の区間が平成 30 年 11 月に暫定開通し、令和２年３月には、旧築地市場内の区間で道路の切り替えを行い地上部道路が開通しました。

本路線は、臨海部と都心部の連絡を強化し、地域交通の円滑化や避難経路の多重化による防災性の向上を図る上で重要な幹線道路です。晴海、勝どき、新橋・虎ノ門地区などで進む新たなまちづくりに伴い発生する交通需要に対応するためにも、引き続き令和４年度の全線開通に向けて整備を推進していきます。

放射第５号線（久我山区間）

環状第２号線（築地地区）

多摩の道路

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います。

現在、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の整備を進めるとともに、東八道路や新青梅街道など東西方向の道路の整備も行っています。

調布保谷線（14.2km）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す。平成 27 年８月に最後の未開通区間（西東京市内）を交通開放し、全線開通しました。

また、府中所沢・鎌倉街道線では、国分寺区間（約 2.5km）などで事業を進めており、平成 29 年３月には多喜窪通りから国分寺３・４・６号線までの約 1.1㎞の区間を交通開放し、南北方向のアクセス性が向上するとともに、並行する府中街道の交通量が減少するなどの効果がありました。現在、残る約 1.4㎞の区間において、西武国分寺線とのアンダーパス工事などを進めています。

整備にあたっては、沿道の生活環境を保全するため、幅員 16 m の車道の両側に 10m ずつの環境施設帯を設置し、総幅員 36 mの道路としています。

環境施設帯には、緑豊かな植樹帯を整備するとともに、歩行者と自転車の分離や無電柱化を進めており、安全で快適な都市空間を創出し、良好な景観形成に配慮した道路としています。

調布保谷線（神代植物公園付近）

国分寺３・２・８号線（西武国分寺線との交差部）

多摩山間・島しょ部の道路

多摩山間・島しょ地域の交通は、人の移動や物資の輸送の多くを道路が担っており、とりわけ、主要道路である都道は、日常生活を支え、産業・経済・文化などの活動・振興に大変重要な基盤施設となっています。

自然豊かで急峻な地形を有したこれらの地域では、自然環境の保全に努めながら、見通しの悪いカーブや大型車のすれ違いが困難な道路の拡幅や線形改良、バイパス道路による集落の孤立化防止や観光シーズンの渋滞解消、歩行者の安全確保など、地域振興と防災性向上に資する道路整備を推進しています。

多摩山間部では、多摩川南岸道路や秋川南岸道路など、島しょ部では、大島循環線や三宅循環線などで事業を実施しています。

このうち、神津島村では平成 12 年の地震災害において都道が寸断されたことから、災害に強い道路整備を進め、令和２年１月に約８６０ｍの道路が鉄砲場地区に完成しました。あわせて村道森田線が都道に移管されたことにより、新たな都道が全線開通し、ダブルルート化が図られました。

神戸山多幸線（鉄砲場地区）［令和２年１月完成］

橋梁の整備

橋梁は道路と一体となり、河川や鉄道などで隔てられた地域を相互に結ぶ重要な構造物です。

ひとたび、災害等による被害が生じると、交差する道路・河川・鉄道等への二次的な被害による影響が考えられることから、安全で快適な道路ネットワークを形成する上でも重要な構造物です。

橋梁の整備では、耐震性・耐荷力の向上を図る架け替えのほか、線形改良等に伴う新設や、交通上のボトルネックを解消するための架け替えによる拡幅などを行っております。これにより災害発生時における避難・輸送ルートの安全を確保し、道路ネットワークの強化が図られます。

現在事業中の主な橋梁は、多摩川にかかる等々力大橋（仮称）（世田谷区～川崎市）、関戸橋（府中市～多摩市）、日野橋（立川市～日野市）などがあります。

松枝橋［令和２年５月開通］

道路の立体交差

道路と鉄道

都内には現在、約 1,050 箇所の踏切があります。踏切は、道路交通を阻害し、安全で効率的な都市活動の障害となっています。

東京都では、踏切による渋滞を解消し、都市の機能や利便性を向上させるため、道路と鉄道の立体交差化を進めています。

◆ 連続立体交差事業

道路整備の一環として鉄道を連続的に高架化又は地下化し、多くの踏切を一挙に除却する事業であり、踏切による交通渋滞の解消や、鉄道により分断されていた市街地の一体化、高架下空間の活用など周辺のまちづくりに寄与する極めて効果の大きな事業です。これまでに東京都では、39 事業が完了し、395 箇所の踏切を除去しました。

令和３年度には、東武東上本線（大山駅付近）で事業に着手し、現在、京王京王線や西武新宿線など６路線７箇所（R4.4.1 時点）で事業を行っています。

引き続き、現在事業中箇所の立体化に向けて工事を進めるとともに、新規事業化に向けて取り組んでいきます。

◆ 単独立体交差事業

道路を単独で立体化、あるいは鉄道を比較的短い区間で立体化する事業です。

平成 29 年３月には、国分寺３・２・８号府中所沢線と JR 中央線との交差部の国分寺陸橋が完成し、これにより交通の円滑化が図られました。環状第４号線（港南・高輪）（山手線・新幹線外）など８箇所（R 4.4.1 時点）で事業中です。

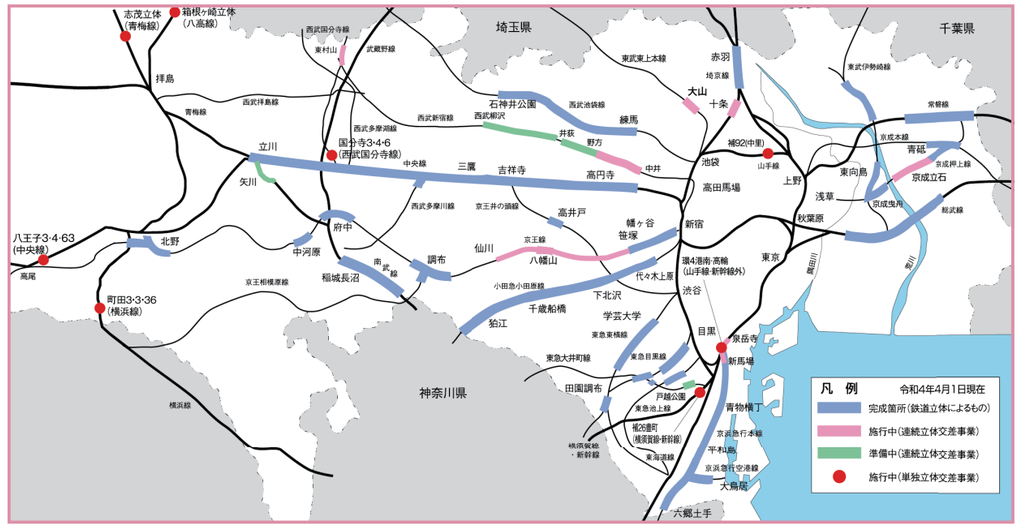
高架化前

（環状第４号線（明治通り）の踏切による最大渋滞長約 380m）

高架化後

京成押上線（押上駅～八広駅間）連続立体交差事業

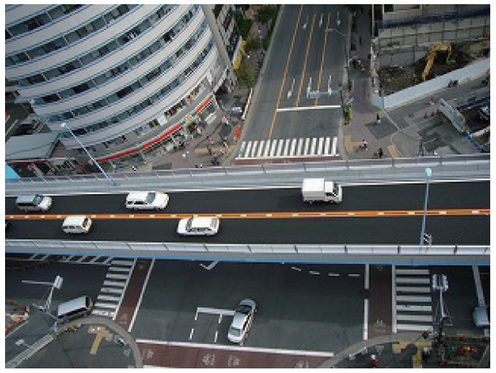
道路と鉄道の立体交差事業



道路と道路

交通量の多い交差点では、交通渋滞や、これによる排気ガスの増大などの問題が生じています。このため、一方の道路を高架もしくは地下にする、道路と道路の立体交差の整備を進めています。

新小岩陸橋では、交通量の多い蔵前橋通りを立体化することにより、交通渋滞の解消や沿道環境の向上を図りました。



新小岩陸橋（たつみ橋交差点上空から）

道路の管理

令和３年４月１日現在、東京都における道路は、総延長約 24,730km（うち都道は総延長約 2,371km）で、総面積は約 189.99km^2（うち都道は総面積約 46.14km^2）となっています。

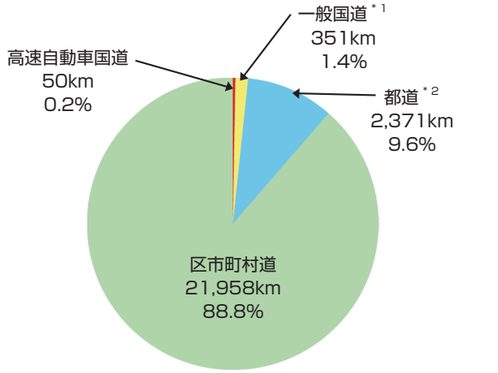
道路の管理に関する事業としては、道路法に定められた各種手続き事務（道路の路線名・起点・終点を決定する路線認定、道路を管理する具体的な範囲を定める区域決定・変更等）、各種許可事務（幅や重量等が一定基準を超える車両に対する特殊車両通行許可、電気・ガス・上下水道・電話などのライフライン施設などを設置し、道路を継続して使用する道路占用許可等）の他、道路の不適正利用に対する指導・取締り業務、路面の維持補修、道路施設の整備、自転車通行空間整備、沿道環境整備事業などがあり、生活環境の保全と調和を図りながら推進しています。

さらに、地下道路において、情報通信技術（ICT）を活用した施設の効果的な維持管理の検討を行っています。

また、平成 23 年に発生した東日本大震災では、救援物資の輸送や災害時の復旧活動における道路が果たす役割の重要性が再認識されました。震災時における緊急輸送道路の機能を確保するため、電線類を地中化する無電柱化など「『未来の東京』戦略」で示した取組を積極的に進めていきます。

内堀通り

東京都における国・都・区市町村道の内訳（令和３年４月１日現在）



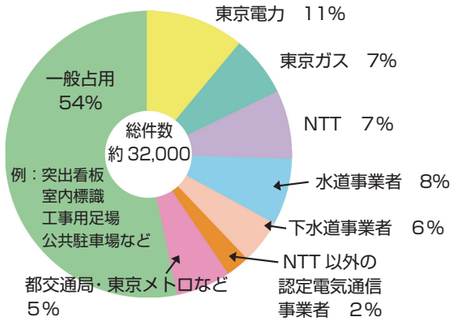
上段：道路種別
中段：道路延長
下段：全体に占める割合（%）
＊１　一般国道とは、指定区間 277km（自動車専用道路 28km を含む）、指定区間外（都管理）74km、の合計である。
＊２　都道には、首都高速道路 202km を含む。
注：都が管理する道路は約 2,243km（9.1%）である。

東京都における道路状況（令和３年４月１日現在）

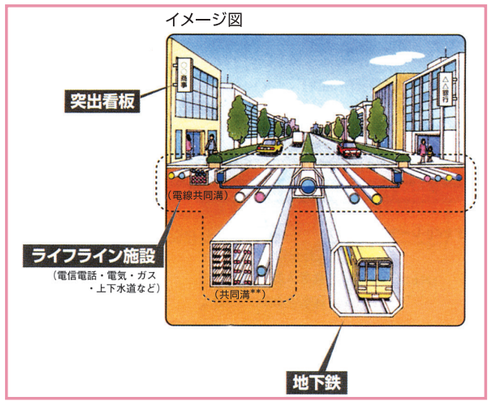
区分	行政区域面積（km²）	道路延長（km）	道路面積（km²）	道路率（%）
区部	627.53	11,998	104.139	16.6
多摩部	1159.81	11,242	78.583	6.8
島しょ部	406.72	1,489	7.271	1.8
計	2194.05	24,730	189.992	8.7

※道路延長（km）、道路面積（km^2）は小数点以下四捨五入の関係で計が一致しない場合がある

令和２年度道路占用許可件数（都管理道路）



主な占用物件



**共同溝：電気・ガス・水道等の地下埋設物を効率的に整理・集約し、これらを安全確実に保護管理します。これにより道路の掘り返しが規制できるほか、都市防災上大きな効果があります。

道路・橋梁の維持修繕

東京の道路は、都民の生活を支え、災害時には避難・救援活動の生命線となるとともに、全国の交通ネットワークの要として、社会経済の発展を支える重要な社会資本です。

このような重要な道路を常に良好な状態に保ち、安全な通行を確保するため、道路の維持修繕に取り組んでいます。

維持修繕の取組として、日常的な巡回点検や定期点検、大雨等の際に行う異常時点検等の各種点検を着実に行い、道路の状況を的確に把握することで、維持工事や計画的な補修・補強工事を実施しています。

道路・橋梁維持事業

道路利用者の安全を確保するため、日常的な巡回点検として、道路巡回車を使用し、道路や橋梁の損傷･劣化、道路上の落下物、街路灯の不具合等を発見し、適宜必要な対策を講じています。

点検は都管理道路を概ね３日で１周するよう実施しており、道路の破損や異常等を年間４万件以上発見しています。

その他にも、側溝しゅんせつや路面清掃、橋梁の塗替塗装、橋面舗装などを行っています。

道路巡回車

応急作業

側溝しゅんせつ

橋面舗装の補修

道路補修事業

◆ 路面補修

島しょ部を除く全ての路線を対象に、３年に１回実施する路面性状調査により、「ひびわれ」、「わだち掘れ」、「平坦性」を測定し、MNI という指標で評価しています。

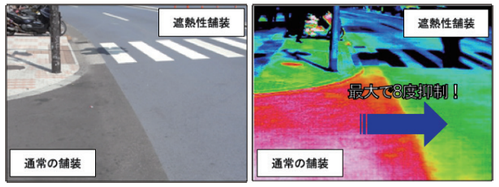
調査結果により、要補修箇所の選定や優先順位づけを行い、計画的に路面補修を行うことで、道路利用者に安全で快適な走行を提供しています。また、歩道においては、路面補修にあわせて段差・勾配の改善を図っています。

路面性状自動測定装置（車両）

路面補修

● 沿道環境等に配慮した路面の高機能化

道路交通騒音対策の必要な箇所には、低騒音舗装や二層式低騒音舗装を実施し、ヒートアイランド対策が特に必要な箇所には、路面温度上昇を抑制する遮熱性舗装・保水性舗装を実施するなど、傷んだ路面の補修にあわせて沿道環境等に配慮した路面の高機能化を行っています。



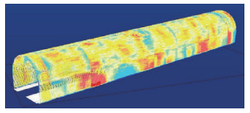
遮熱性舗装による路面温度上昇抑制効果

◆ 道路施設整備

全ての道路施設（トンネル、地下歩行者道、擁壁、共同溝など）を対象に、５年に１回実施する定期点検の結果により、道路施設の異常・損傷を早期に発見し、必要な措置を講ずるとともに、計画的に補修･補強を行い、道路利用者の安全を確保しています。

● トンネルの予防保全型管理の推進

高齢化が進むトンネルの安全性を確保していくために、損傷や劣化が進む前に適切な対策を行う予防保全型管理の取組を進めています。令和３年３月には、最先端技術を活用した詳細健全度調査の結果を基に「第二次トンネル予防保全計画」を策定しました。この計画に基づき、点検・補修・補強を実施し、共用期間中、全てのトンネルを健全な状態に保ち、良好なインフラを次世代に引き継ぐことを目指します。



最先端技術を活用した調査（トンネル内変形計測）

トンネルの補修・補強

● 新交通システム・都市モノレール施設の修繕

新交通システムや都市モノレールは、地域の重要な都市交通の手段として人々の暮らしを支えるとともに、地域の「にぎわい」や「活気」の創出にも大きな役割を果たしています。

インフラ部分（支柱・軌道桁・連絡通路等）は、道路施設として道路管理者が管理しており、道路施設点検結果に基づき、維持・修繕を計画的に講じることで、交通の円滑化と利用者の安全を確保しています。

ゆりかもめ

多摩都市モノレール

● 道路照明の LED 化

LED は、省エネランプ（セラミックメタルハライドランプ・高圧ナトリウムランプ）と比べ消費電力が少なく、環境負荷の低減が見込まれることに加え、耐用年数も長いことから、順次、道路照明の LED 化に取り組んでいます。

● 情報通信技術（ICT）を活用した道路管理

災害対応力の向上や道路施設の効率的な維持管理の実現に向けて、情報通信技術（ICT）の活用に取り組んでいます。

日常の道路維持管理では、都民と協働して道路管理に取り組むため、スマートフォンのアプリを利用した道路通報システムを活用していきます。

また、災害時（震災・水害・雪害など）においては、道路通報システムをさらに活用し、職員間の情報連絡･共有機能により、迅速・確実な道路被害情報の収集、本庁と各事務所間における効率的な情報共有を実現していきます。

その他にも、山岳道路の一部にカメラや雨量計等を設置し、本庁と事務所で現地の状況を確認できるようにするなど、災害対応力の向上を図っています。

道路通報システムの
スマートフォンアプリ

利用者からの投稿等の確認画面

橋梁整備事業

● 橋梁の予防保全型管理の推進

建設局では高齢化が進む橋梁の安全性を確保していくために、計画的に補修や補強を行うことで更新時期や工事費用の平準化と総事業費の縮減を図る予防保全型管理への転換を進めてきました。これまでの取組や最新の点検結果を踏まえ、より一層、予防保全型管理を推進していくため、令和３年３月に「橋梁予防保全計画」を策定しました。

予防保全型管理の推進を実現する事業計画として、これまで実施してきた「長寿命化事業」を継続するとともに、新たに最新の定期点検結果から補修等の措置が必要な橋梁を対象に「定期点検に基づく補修事業」を実施しています。

橋梁の点検状況

コンクリートの補修状況

◆ 橋梁の長寿命化事業

橋梁の長寿命化事業は、隅田川に架かる清洲橋、永代橋、勝鬨橋に代表される文化財的価値の高い著名橋、架替えに多額の費用と周辺への多大な影響が予測される長大橋、鉄道や道路を跨ぐ橋梁、主要な幹線道路の橋梁について、最新の技術や材料により、補修や補強を行うことで、より安全で耐久性に優れた橋梁に改良し、安全・安心を確保する事業です。これにより、対策後 100 年以上の延命化を目指します。

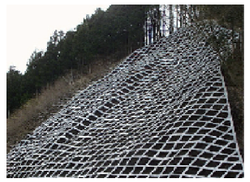
支承補強後

床版取替後

道路災害防除事業

山間・島しょ部の道路は、地域の生活や経済活動等を支える生命線ともいえる重要な社会基盤であり、これら道路の災害を未然に防ぐ斜面の安全対策は極めて重要です。山岳道路斜面の安全対策は、５年に１回実施する定期点検調査などにより、斜面の状況を的確に把握し、緊急性の高い箇所から計画的に対策を実施しています。

斜面の点検状況



法枠による斜面対策

災害対応

地震時

阪神・淡路大震災を契機に建設業団体等と資機材や労力の提供等に関する具体的な項目を定めた協定を結び、約 500 社の地元協力業者により、早期に都道の障害物除去作業を行う体制を整えています。

また、東京消防庁や警視庁等と連携して総合防災訓練を実施し、障害物除去作業を協力業者と合同で行うことで、習熟度を高め、災害対応力の向上を図っています。

※令和３年度、総合防災訓練は中止

訓練状況（障害物除去）

積雪時

積雪時における道路交通の安全を確保するため、あらかじめ地元協力業者の作業箇所等を定めるとともに、資機材や労力、作業分担、建設事務所の対応要員及び連絡系統等を整え、実施態勢を確保しています。

都が保有する除雪車には、走行性の高い車両２台を奥多摩に配備し、除雪作業の効率化を図っています。

地元業者による除雪作業

都が保有する除雪車

道路災害復旧事業

豪雨・地震・噴火災害など異常な天然現象に伴う災害で被害を受けた道路施設を「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」に基づいて復旧する事業です。

令和元年 10 月の台風第 19 号により、一般都道 184 号日の出町大久野地区等において道路の崩落などが発生しましたが、直ちに応急仮復旧を行った後、国庫負担法の適用を受けて復旧工事を実施しました。

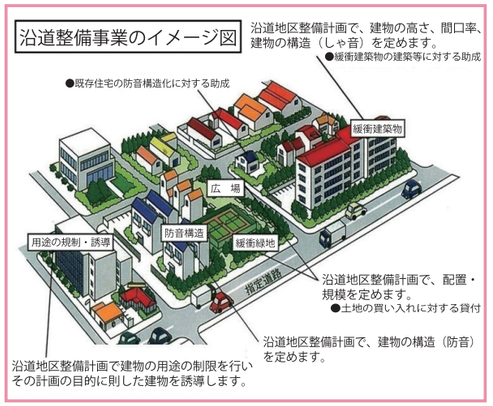
また、都は区市町村における災害復旧についても、国への申請窓口としての業務や、必要な指導・支援を行っています。

被災状況

復旧状況

沿道環境の整備

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道整備推進策として、住宅の防音工事助成、緩衝建築物（道路交通騒音が背後に通り抜けないような建物）の建築費等の一部負担などを行っています。



道路占用許可の特例

通常、道路の占用は道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合に許可できますが、都市再生特別措置法、国家戦略特別区域法、歩行者利便増進道路制度に基づく道路占用許可の特例により、まちのにぎわい創出や道路利用者の利便増進に資する施設を設置することができます。

この特例を活用して、環状第二号線（新虎通り）で、地元のエリアマネジメント団体がオープンカフェ等を設置しています。

また、東京駅丸の内口周辺の行幸通り及び新宿副都心四号街路等で、イベント施設を設置することができるようになり、エリアマネジメント団体が周辺施設と一体となった様々なイベントを実施しています。

環状第二号線（新橋・虎ノ門間）に設置されているオープンカフェの様子

東京ふれあいロード・プログラム

道路利用のモラル向上や潤いのある道路空間の創出を目的として、道路の清掃や植栽の手入れなどの美化活動を地域住民団体や企業などと東京都が協力して進めていく制度です。

参加対象は、自治会、商店会、学校、企業などの団体で、活動区間は都道の歩道部分です。

参加受付は、活動を希望する都道を所管する各建設事務所管理課、支庁土木課で行っています。参加受付後は、活動場所・活動内容を確認のうえ、都と参加団体とで協定を結び活動を開始していただきます。活動にあたっては、活動用具等の購入費用の一部を支援する制度もあります。

活動風景

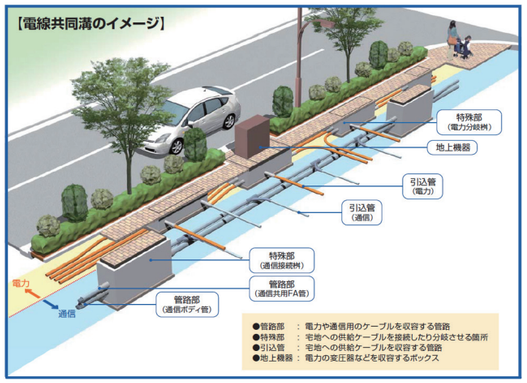
無電柱化の推進

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、電線共同溝等の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に収容する無電柱化を推進しています。平成29年9月に、都道府県初の「東京都無電柱化推進条例」を施行し、これに基づき今後10年間の方針や目標を定めた「東京都無電柱化計画（平成30年3月）」を策定しました。

令和3年2月には、地震や台風への備えを一段と高めるため、更なる無電柱化の推進を目指し、都道の年間整備規模の倍増によるスピードアップ、区市町村道への支援強化など、7つの戦略を掲げた「無電柱化加速化戦略」を策定しました。また、令和3年6月には、この戦略を踏まえ、条例等に基づく「東京都無電柱化計画」を改定しました。この中で、2040年代に向けた無電柱化の基本的な方針や目標を定めるとともに、今後5か年の整備計画を示し、整備を加速させていきます。

さらに、令和4年1月には、更なる無電柱化の推進に向けて、2030年代までに整備する都道や港・空港の具体的な箇所などを示した「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」を策定しました。今後は、町村や電線管理者等と連携しながら、島しょ地域の無電柱化も推進していきます。

加えて、区市町村道と連携した面的な無電柱化を促進させるため、区市町村に対する財政的・技術的支援を行い、都内全域で無電柱化の取組を更に加速させていきます。



整備前

整備後

環七通り
（足立区青井）

安全で快適な道路空間の整備

自転車通行空間の整備

「東京都自転車通行空間整備推進計画」等に基づき、都内各地で誰もが安全で安心して移動できる自転車通行空間を確保するため、交通管理者と連携して、車道を活用した自転車レーンなど、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めています。また、国や区市町村などと連携し、自転車通行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組んでいます。

自転車レーン
（普通自転車専用通行帯）
松原通り（調布市）

自転車ナビマーク・ナビライン
（車道混在）
千住小松川葛西沖線（江戸川区）

広い歩道を活用した自転車歩行者道
（構造的分離）
台場青海線（江東区）

道路の景観整備

快適な道路空間を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、歩道舗装や道路照明、横断抑止柵の修景など道路の景観整備を進めています。沿道の街並みと調和した整備を行う「東京ストリートヒューマン1st事業」や、地域の核となる商店街や駅前などで整備を行う「道路修景事業」等を実施しています。

沿道の街並みと調和した整備事例
外堀通り
（新宿区四谷一丁目）

交通安全対策と渋滞の緩和

交通安全施設の整備

歩行者等の安全や円滑な移動空間を確保するため、歩道の整備や道路のバリアフリー化、道路標識の整備など、交通安全施設の整備を行っています。

◆ 歩道の整備

歩道は、歩行者等の安全確保や街路樹等による良好な都市景観の形成、ライフラインの収容空間の確保など、多様な機能を有する重要な施設です。このため、歩道が無い又は狭い箇所において、車いすがすれ違うことのできる、幅員2m以上の歩道を整備し、安全で快適な歩行空間を確保しています。

整備前　　整備後

大久保通り（中野区紅葉山）

◆ 道路のバリアフリー化

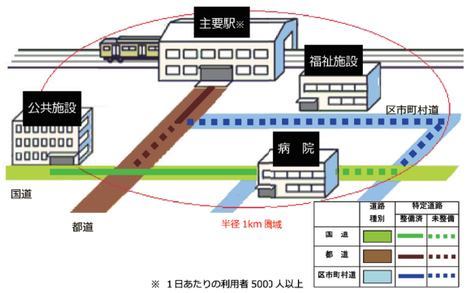
高齢者や障害者等、誰もが安全で快適に通行できる歩行空間を確保するために、歩道の段差解消、勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置などの道路のバリアフリー化に取り組んでいます。

バリアフリー化整備事例
尾久橋通り（足立区扇）

これまで、駅や官公庁、福祉施設などの生活関連施設を結ぶ幹道のバリアフリー化を推進してきました。

現在は、平成28年3月に策定した「東京都道路バリアフリー推進計画」に基づき、都道のバリアフリー化を進めています。

さらに、道路のバリアフリー化を東京2020大会のレガシーとして次世代に引き継ぐため、主要な駅と公共施設、福祉施設などを結ぶ特定道路において、国や区市等と連携した面的なバリアフリー化を推進しています。

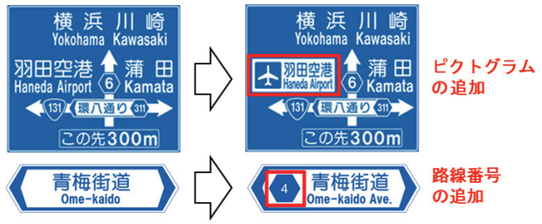


道路の面的なバリアフリー化の整備イメージ図

◆ 道路標識の整備

道路標識は、道路利用者の安全と円滑な移動を確保するために欠くことのできない重要な道路施設です。都では誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、わかりやすい道路標識の整備に取り組んでいます。

また、観光情報とバリアフリー情報を掲載した歩行者用の案内標識（地図標識）の整備を産業労働局と合同で進めています。



道路標識整備のイメージ

渋滞対策

◆ 交差点すいすいプラン

道路幅員の狭い片側一車線の交差点において、右折待ち車両によって発生する渋滞を緩和するため、交差点直近の用地を取得し右折車線等を整備する「第3次交差点すいすいプラン（平成27年3月策定）」を進めています。本プランは多摩地域を中心に進めており、対策を実施した交差点では交差点通過時間の短縮などが図られ、交差点付近の歩道をあわせて整備することで、歩行者の安全も確保しています。

改良前（通過時間：15分）　**改良後**（通過時間：2分）

秋川街道（上川橋交差点）

◆ 既存ストックの有効活用による渋滞対策

都内の慢性的な渋滞解消に向けて、即効性の観点から、既存の道路空間を活用した渋滞対策を進めています。平成29年2月に策定された「ハイパースムーズ東京」に基づき、関係各局及び警視庁や国土交通省とも連携して、右折レーンの延伸や区画線の変更による道路施設の改善、荷さばき対策、ITS技術（高度道路交通システム）の活用など、現地の特性に適したハード・ソフト対策を組み合わせて、交通流の円滑化を図っています。

駐車場の運営

都は、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、八重洲・昭和通りの地下駐車場など6ケ所（1,245台）の都営駐車場を運営し、路上駐車対策に寄与しています。また、6ケ所全ての駐車場に指定管理者制度を導入するなど、利用者サービスの向上等の工夫を図っています。

河川の事業

河川事業は、洪水・高潮等による水害や土砂災害等の危険から都民の生命と暮らしを守るとともに、うるおいのある水辺の形成や、河川利用の推進などを通じて良好な河川環境と都市環境を創出します。河川事業の基本である「中小河川の洪水対策」、「低地河川の高潮・地震対策」、「多摩・島しょ地域の土砂災害対策」をさらに推進するとともに、水辺の緑やにぎわいを創出し、川が人々の心を豊かにする「魅力的な水辺空間」となるよう整備に取り組んでいきます。また、気候変動の影響による降雨量の増加や海面上昇、台風の大型化等を考慮した「河川施設のあり方」策定に向け、取り組んでいきます。

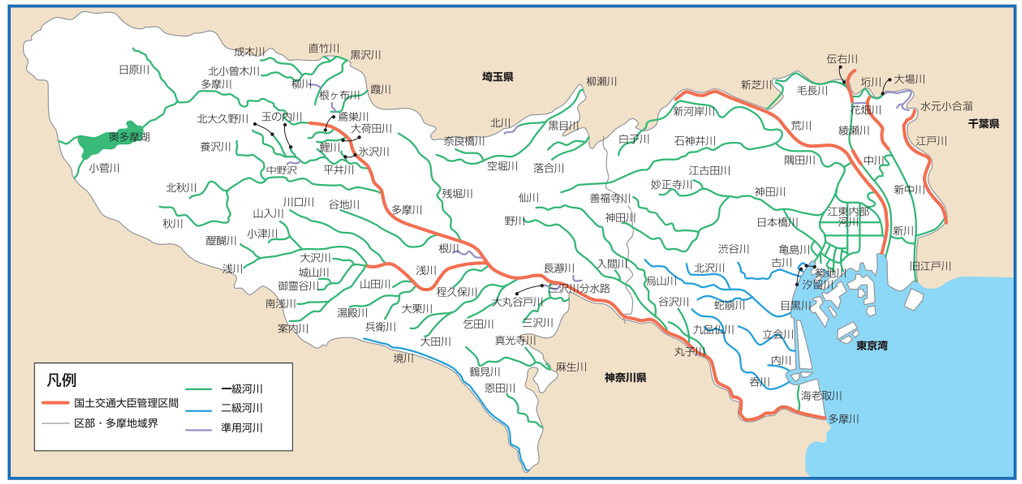
河川の管理と活用

東京都の河川はその地勢から、概ね西部に源を発して東京湾に注いでいます。そのうち、国土交通大臣が指定する一級河川としての多摩川水系、荒川水系、利根川水系、鶴見川水系の 92 河川、都知事が指定する二級河川としての 15 河川があり、合計すると、都内の河川は 107 河川、約 857km になります。

このうち、荒川や江戸川など、国土交通省が管理する河川を除く 105 河川、約 710km を東京都が管理しています。

また、東京都管理河川のうち、区部の 46 河川については、「特別区における東京都の事務処理の特例に関する条例」により区が管理を行っています。

このほか、区市町村が指定・管理する準用河川が 20 河川、約 33km あります。



東京都河川分布図

係留保管施設の整備

都内の河川では、船舶等が無秩序に係留されて河川管理上支障となっています。その適正化を図るため、平成 15 年 1 月に施行した「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」に基づいて不法係留船対策に取り組むとともに、その受け皿として係留保管施設を整備しています。

係留保管施設（海老取川　大田区）

防災船着場の整備と有効活用

大規模災害時に河川を緊急輸送ルート等として利用するため、防災船着場を整備しています。平常時には、（公財）東京都公園協会の「東京水辺ライン」として活用している防災船の発着場として利用するとともに、隅田川の6箇所の防災船着場では、屋形船等に一般開放を行っており、観光舟運の拠点となっています。

水上バス「東京水辺ライン」と桜橋防災船着場（隅田川　台東区今戸）

中小河川の整備

人口や資産が集積する都市部などにおいて、台風や集中豪雨による水害から都民の命と暮らしを守るため、１時間当たり 50 ミリの降雨により生じる洪水に対して安全を確保することを目標として中小河川の整備を進めてきました。

しかし、近年はこれまでの目標整備水準を超える集中豪雨などが増加し、それに伴う水害が発生しています。

このため、平成 24 年に、目標整備水準を都内一律に年超過確率 1/20(区部時間最大 75 ミリ、多摩 65 ミリ) の降雨に引き上げ、優先度を考慮しながら水害対策の強化を図っています。

整備にあたっては、時間 50 ミリまでの降雨は護岸整備を基本に、それを超える降雨には新たな調節池等により対処することとしています。

河道整備

区部の石神井川や善福寺川、神田川、多摩の空堀川、谷地川、奈良橋川など都内 46 河川、324km において、川幅を広げたり（河道拡幅）、河床を掘り下げる（河床掘削）などの河道整備を進めています。

整備にあたっては、治水面の安全性の向上とあわせて、管理用通路を緑豊かな遊歩道として整備し、川沿いにスペースがある箇所では、緩やかな傾斜の護岸を整備するなど、人々が水辺に近づける工夫をするとともに、動植物の生息・生育環境などにも配慮した川づくりに努めています。

河道整備
（石神井川　練馬区）

親水性に配慮した
川づくり
（谷地川 八王子市）

中小河川の整備状況

調節池・分水路の整備

川沿いにビルや住宅が立ち並ぶなど、川幅を広げるなどの河道整備に長期間を要する箇所においては、洪水の一部を貯留する調節池や、洪水の一部を別のルートに分けて流す分水路を整備し、水害に対する安全性を早期に向上できるように努めてきました。

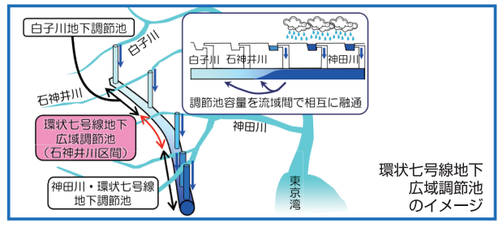
令和２年度末までに 12 河川 28 箇所（一部供用を含む）で総容量約 256 万 m^3 の調節池と、５河川８箇所で総延長約 12km の分水路が完成しています。

神田川・環状七号線
地下調節池（杉並区）

今後は、時間 50 ミリを超える降雨によって生じる洪水については調節池等により対応することを基本とし、新たな目標整備水準の達成に向けた調節池等の整備を神田川や境川など優先度が高い 10 流域で順次進めています。

現在は、「城北中央公園調節池」（石神井川）や「境川木曽東調節池」、「谷沢川分水路」など、９施設の調節池等を整備しています。このうち、神田川、石神井川及び白子川流域では、「神田川・環状七号線地下調節池」と「白子川地下調節池」を連結し、各流域間で調節池の容量を相互に融通できる「環状七号線地下広域調節池」の整備を進めています。これらの調節池等を令和７年度(2025 年)までに稼働させ、都内全域の調節池総貯留量を約 1.4 倍（令和元年度末比）に拡大していきます。

さらに、令和 12 年（2030 年）までに新たに約 150 万 m^3 の調節池を事業化することを目標に神田川や境川など９河川において、新たな調節池の検討を行っています。令和３年度は、石神井川と善福寺川において新たな調節池を事業化し、基本設計等に着手しました。令和４年度は目黒川流域において新規調節池を事業化していきます。また、将来の地下河川化を見据えた「環状七号線地下広域調節池」の延伸に向け、取り組んでいきます。



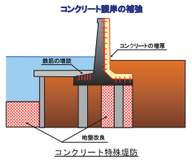
環状七号線地下
広域調節池
のイメージ

低地河川の整備

東京東部には地盤が海面よりも低い土地が広がっており、これまで高潮や洪水による多くの災害を受けてきたことから、高潮対策等の堤防整備や耐震・耐水対策を進めています。また、テラスの連続化や照明整備など、人々が集いにぎわいが生まれる水辺空間の創出に取り組んでいます。

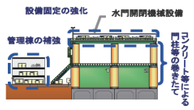
河川施設の耐震・耐水対策

東部低地帯における耐震・耐水対策については、東日本大震災を踏まえ、平成24年12月に「東部低地帯の河川施設整備計画」（平成24年度～令和3年度）を策定し、最大級の地震への対策を進めてきました。令和3年12月には、耐震対策の対象範囲を拡大した「東部低地帯の河川施設整備計画（第二期）」（令和4年度～令和13年度）を策定し、堤防約57km、水門等9施設において対策を実施することとしています。



堤防の耐震対策イメージ図

堤防の耐震対策の様子
（隅田川）



水門の耐震対策イメージ図

水門の耐震対策の様子
（今井水門）

高潮防御施設の整備

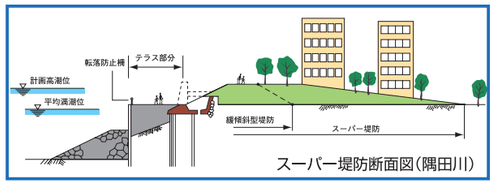
主に隅田川以東に広がる東部低地帯を伊勢湾台風級の高潮から守るため、堤防の整備を進めており、隅田川等の主要河川についてはほぼ完成しています。

スーパー堤防・緩傾斜型堤防の整備

隅田川等の主要河川については、大地震に対する安全性と水辺環境の向上を図るため、スーパー堤防や緩傾斜型堤防の整備を進めています。整備にあたっては、沿川の再開発事業等のまちづくりと一体的に事業を行うとともに、先行してテラスを整備し、ジョギングや水辺の散策など、広く都民の方に親しまれています。

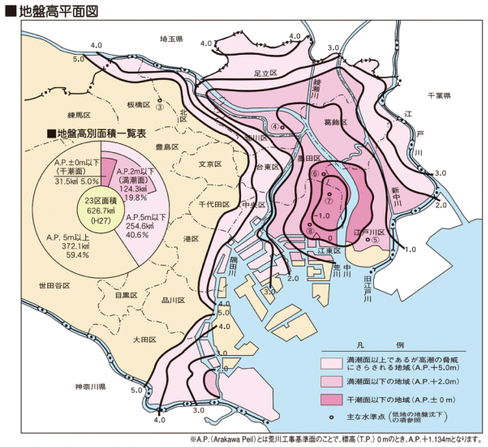
スーパー堤防整備前
（隅田川　大川端地区）

スーパー堤防整備後
（隅田川　大川端地区）



スーパー堤防断面図（隅田川）

■地盤高平面図



※A.P.（Arakawa Peil）とは荒川工事基準面のことで、標高（T.P.）0mのとき、A.P.+1.134mとなります。

低地帯の地盤高

江東内部河川の整備

隅田川と荒川にはさまれ、特に地盤沈下の影響が大きかった江東三角地帯を地震水害から守るため、西側河川の耐震護岸整備と、東側河川の水位低下方式による環境に配慮した河道整備を進めています。

耐震護岸整備
（大横川）

環境に配慮した整備
（旧中川）

水辺空間のにぎわい創出

人々が集い、にぎわいが生まれる魅力的な水辺空間を創出するため、隅田川を軸として、橋梁から川沿いへのアクセス向上、テラスの連続化、夜間照明の整備など東京湾・ベイエリアと都心を結ぶ水辺の動線を強化するとともに、隅田川におけるにぎわい誘導エリアで重点的な施策を展開しています。

東京ミズマチと北十間川テラス
（北十間川　墨田区向島、吾妻橋）

テラス照明整備
（隅田川　江東区清澄）

河川環境の整備

水辺の環境づくり

うるおいのある水辺空間を創出するため、旧河川敷などを活用した多自然川づくりや、河川敷・護岸などの緑化、管理用通路・テラスを利用した親水空間の整備など、地域の特性を活かした親しめる川づくりを行っています。

河川緑化（中川　江戸川区）

水質・水量の改善

水質の汚濁や平常時水量の減少が問題となっている河川では、堆積泥土のしゅんせつ等による水質の改善、地下鉄等からの湧水の受入れなどによる水量の確保・水質の改善に努めています。

川で遊ぶ子供たち（野川　三鷹市）

◆ 浸水予想区域図、高潮浸水想定区域図の公表

整備水準をはるかに上回る大雨や高潮による水害の危険性を示し、避難など事前の備えとして重要な区市町村作成のハザードマップの基となる図面を作成・公表しています。

浸水予想区域図（神田川流域）

◆ 東京都管理河川の氾濫に関する減災協議会

区市町村等関係機関と連携して、洪水氾濫等に対し、円滑かつ迅速な避難や的確な水防活動等を実施する取組を推進する協議会を開催しています。

ソフト対策の推進

水防災情報の提供

大雨、洪水、高潮等による水害から、都民の命と暮らしを守るため、水防災情報を提供するソフト対策を実施しています。

◆ インターネットによる情報の提供

東京都水防災総合情報システムにより、雨量、河川水位、河川監視映像、氾濫危険情報等、水防に関する情報を提供しています。

平成31年3月にはGPSを活用したスマートデバイス化や多言語化を行いました。令和3年6月にはYouTubeを活用した河川監視カメラ映像のライブ動画配信を開始しました。また、水防に関する情報はTwitterでも提供しています。

東京都水防災総合情報システム

東京都水防チャンネル（Youtube）

パソコン
https://www.kasen-suibo.metro.tokyo.lg.jp/im/uryosuii/tsim0102g.html

スマートフォン
https://www.kasen-suibo.metro.tokyo.lg.jp/s/tsim0401g.html

携帯電話
https://www.kasen-suibo.metro.tokyo.lg.jp/im/i/tsim0201g.html

東京都水防チャンネル（YouTube）
https://www.youtube.com/channel/UCaydvLwWthLMbfKLEQSY2UQ

東京都水防 Twitter
https://twitter.com/tokyo_suibo

河川に関する普及・啓発

都民の河川への関心や水害・土砂災害・水難事故への認識を深めてもらうことを目的として、河川に関する様々な普及・啓発を実施しています。

河川愛護月間の7月を中心に、川を歩こう、施設見学会、河川の清掃活動、パネル展示、フォトコンテスト、シンポジウム、かわフェスタなど、様々な行事を実施しています。

川を歩こう（隅田川コース）

土砂災害対策

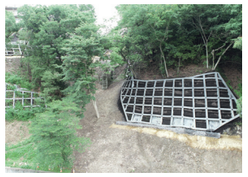
総合的な土砂災害対策

「人命の保護」を最優先に災害対応力の向上・充実のためソフト・ハード両面での総合的な土砂災害対策を推進します。

土砂災害対策施設の整備

多摩地域や島しょ地域などにおける土砂災害のおそれのある箇所では、豪雨による土石流や、火山噴火に伴う泥流、がけ崩れなどによる災害を未然に防止するために、砂防堰堤や堆積工、流路工、法枠工などのハード対策の整備を進めています。

土石流から人家等を守る砂防堰堤
（大島町　佐久川）



がけ崩れから人家等を守る法枠工
（青梅市 河辺町一丁目地区）

土砂災害発生後の対策事例（伊豆大島 大金沢）

伊豆大島では、平成 25 年台風 26 号の襲来に伴う観測史上最大の豪雨（24 時間降水量 824mm）により、広範囲で斜面が崩壊しました。大規模な土石流が発生した大金沢下流域を中心に、甚大な被害をもたらし、36 名の尊い命が失われ、未だ３名の方が行方不明となっています。

この災害を踏まえ、有識者を交えた「伊豆大島土砂災害対策検討委員会」を設置し、災害発生メカニズムの分析や今後の砂防事業における施設整備等について検討を行いました。

報告書に基づき、応急対策として平成 26 年５月までに、既設堆積工の嵩上げ、仮設導流堤の整備を行い、短期対策として平成 28 年度末までに、左支川山腹工、導流堤の整備を完了しました。

現在は中長期対策として、砂防堰堤の整備等を行っています。併せて下流部においては、流路工の改修を進めています。

大金沢流路工

大金沢２号堰提（整備中）

海岸保全施設の整備

東京湾や島しょ地域の海岸延長約 781km(重複区間含む)（※１）のうち、建設局は台風や季節風などによる波浪から、国土を保全し、人家、公的施設等の安全性を確保するとともに海岸環境を保全するため、波浪被害の恐れが高い地域や、海岸の侵食が著しい 26 海岸、約 46km を海岸保全区域に指定し、護岸や人工リーフなどの海岸保全施設を整備しています。

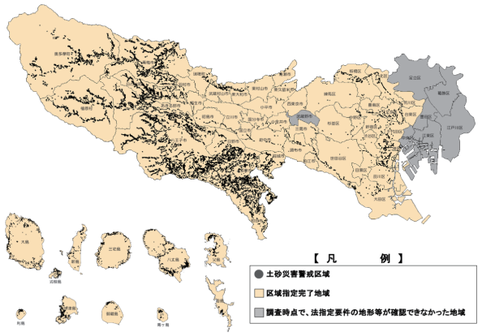
※１　令和２年度版　海岸統計（国土交通省）より

土砂災害警戒区域等の指定

土砂災害のおそれのある箇所の周知や速やかな避難体制の整備、開発行為の制限などを実施するため、土砂災害防止法（※２）に基づき土砂災害警戒区域等の指定を行っています。2019 年９月に都内全域約 15,000 箇所の指定が完了しました。引き続き、区域指定の見直しを順次実施していきます。

また、土砂災害警戒区域等の指定箇所を区市町村に通知するとともに、都のホームページなどで公表することにより、危険な区域を周知し、ハザードマップの作成を促進するなど、警戒避難体制の整備を図っています。

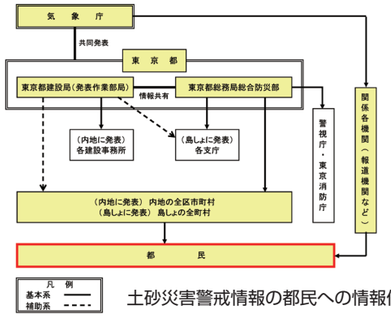
※２：土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律



土砂災害警戒区域等の指定位置図（令和４年３月末日現在）

土砂災害警戒情報の提供

土砂災害警戒情報とは、大雨警報（土砂災害）が発表され、更に避難行動が必要な土砂災害発生の危険性が高まった場合に、都と気象庁が共同で発表する防災情報で、区市町村や報道機関等を通じて住民に提供しています。なお、運用開始以降の降雨事例や土砂災害発生事例のデータを加えて、土砂災害警戒情報の基準を最適なものに見直し、平成 29 年５月 31 日より新たな基準で運用を開始しています。



土砂災害警戒情報の都民への情報伝達経路

人工リーフ（海面下に設置する離岸堤）の整備（神津島　長浜海岸）

東京都の公園

東京都の公園

公園が提供する豊かな「緑」、広々とした「広場」、そして「青空」はレクリエーションの場としてかけがえのないものであり、景観に潤いを与えるものです。

さらに、公園を構成する植物は大気を浄化する役目を果たし、広場は災害時の避難場所として機能します。また公園は、優れた自然の景観を保護する役割も果たしています。

公園には都市公園法に基づく「都市公園」とそれに準ずる都市公園以外の公園のほか、自然公園法に基づく「自然公園」があります。

公園の現状

令和３年４月１日現在、都市公園と都市公園以外の公園面積は合計約 8,039ha で、都民一人当たりの都市公園等の公園面積は 5.76m^2 です。

このうち建設局で管理する都市公園（都立公園）は、上野恩賜公園や井の頭恩賜公園のほか、文化財庭園や動物園、植物園など 83 箇所、約 2,038ha あります。

●都市公園　8,330 箇所　約 5,982ha
・国営公園（２箇所、約 176ha）
・都立公園（83 箇所、約 2,038ha）
・区市町村立公園（8,245 箇所、約 3,768ha）

●都市公園以外の公園　3,712 箇所　約 2,057ha
・区市町村が設置する児童遊園等
・国が設置する国民公園等
・東京都港湾局が設置する海上公園
・公社・公団等が設置する住宅地内の公園
・東京都環境局が設置する自然ふれあい公園

●自然公園
・国立公園（３箇所、約 69,426ha）
・国定公園（１箇所、約 770ha）
・都立自然公園（６箇所、約 9,686ha）

※数字は令和３年４月１日現在

都立公園の整備

東京都の公園は外国の諸都市と比べても、まだまだ不足しています。公園面積を計画的かつ効率的に増やすため、都市計画決定されている公園・緑地について優先的に事業を進める区域を設定し、水と緑の骨格軸を形成し緑の拠点となる都立公園の拡張整備を進めています。

また、防災計画などに位置付けのある都立公園の機能強化、文化財庭園における復元や修復などを推進し、歴史的文化遺産を次世代に継承する事業を推進しています。

◆ 整備状況

令和２年度は、高井戸公園、舎人公園、東伏見公園などで公園整備を行いました。

令和３年４月１日現在、都立公園の開園面積は前年度から約 3.9ha 増加し、約 2,038ha となりました。

令和３年度は、開園面積の拡大に向けて、高井戸公園や神代植物公園、野山北・六道山公園などで公園整備を着実に進めました。

都立公園は地域防災計画において、避難場所や救出救助の活動拠点とされるなど、震災対策において重要な役割を担っています。都立公園の新規整備を進めると同時に、既存の公園の防災機能を向上させる整備や、老朽化施設の改修、建築物の耐震化等の事業を進めています。

また、都立公園では、障がいの有無に関わらず、子ども達が安全に遊ぶことができる遊び場の整備に取り組んでいます。これまでに砧公園の「みんなのひろば」や、府中の森公園の「もり公園にじいろ広場」がそれぞれオープンしました。東京 2020 大会の競技会場や練習会場となった夢の島公園等では、大会の実施に当たり、多言語対応のサイン整備や園路のバリアフリー化を行いました。今後、その他の都立公園においてもバリアフリー対策の充実等を図っていきます。

指定管理者制度の活用

建設局で管理する都市公園や霊園等の施設では、利用者の多様なニーズに応え、質の高いサービスの提供を図り、効果的・効率的な管理運営を行うことを目指していくため、指定管理者制度の活用を図っています。指定管理者の管理運営については、第三者の視点を含めた評価を実施し、結果を公表しています。

上野恩賜公園

井の頭恩賜公園

高井戸公園

動物園・水族園

日本初の動物園として明治 15 年に開園した恩賜上野動物園、丘陵地の自然を生かして、檻や柵の使用を控えた無柵放養式展示を特徴とする多摩動物公園、日本産動物などの身近な動物に親しむことができる井の頭自然文化園、海の自然への認識、水生生物についての科学的認識が培われる「海と人間の交流」の場を目的とする葛西臨海水族園、以上、都立動物園･水族園４園は、互いに連携しながら、野生動物の保全、調査研究、教育普及の面で、日本の動物園・水族館をリードし、魅力的な展示やサービス向上に努めてきました。

平成 23 年９月、都立動物園・水族園は目指す姿とそれを実現するための取組の方向を示す「都立動物園マスタープラン」を公表し､様々な取組を行ってきました。令和２年11月、前計画の成果を踏まえ、都立動物園を取り巻く様々な状況の変化を的確に捉え、動物園・水族館の持つ４つの機能（レクリエーション、環境学習、種の保存、調査･研究）を強化するとともに、SDGs の達成に寄与する「第２次都立動物園マスタープラン」を策定しました。

平成 30 年 10 月には、希少種の繁殖や野生生物保全への貢献、環境教育や保全の普及啓発の機能を強化するため、第２次ズーストック計画を策定しました。これらの計画のもと、各園の特色を活かし、人と動物がともに生きることの大切さを伝えるメッセージを備えた、魅力あふれる動物園・水族園をつくり出していきます。

また、より多くの方に、動物園、水族園の取組を発信し、野生動物の保全と環境への理解を深めていただくため、公式サイト「東京ズーネット」や Twitter、YouTube、Instagram 等の多様な情報発信ツールを活用した情報発信を行っています。

恩賜上野動物園

福澤諭吉は､慶応2（1866）年に発刊された『西洋事情』の中で、動物園という日本語を初めて使いました。明治 15 年、上野恩賜公園に博物館が開かれ、その付属施設として現在の上野動物園が開園したことにより、名実ともに、日本における動物園の歴史が幕を開けました。

開園以来の出来事をながめると、昭和 24 年には、戦後の日本の子ども達を大いに元気づけたインド政府からの贈り物、アジアゾウのインディラが来園、昭和 47 年には日中国交回復を記念してジャイアントパンダが日本で初めて来園するなど、当園は国際親善の一翼を担ってきましたが、今日では、国際的な協力体制の構築がますます重要になっています。希少野生動物の保護繁殖のため、海外の施設との間の動物移動や飼育技術に関する情報交換などに取り組むことにより､当園はジャイアントパンダ、ニシゴリラ、アイアイなど、世界中の動物達との出会いの場となっています。

ジャイアントパンダ「シャンシャン（香香）」の誕生 (平成 29 年) に続き、令和3年6月には、開園以来初となる双子が誕生し、「シャオシャオ（暁暁）」「レイレイ（蕾蕾）」と命名されました。

令和3年7月には、絶滅危惧種であるニホンライチョウの人工授精による孵化に日本で初めて成功しました。

ジャイアントパンダの双子

ニホンライチョウのヒナ

多摩動物公園

昭和 33 年に開園した多摩動物公園は、多摩丘陵の自然を活用し、ダイナミックな展示と野生動物の繁殖を推進してきました。世界に先駆けてサファリ形式を導入したライオンバス（平成28年４月よりライオン園整備のため運行を休止、令和３年７月より運行再開）、ボルネオオランウータンのスカイウォーク、タイリクオオカミやモウコノウマが群れで暮らすアジアの平原など、野生動物本来の生態を引き出し、驚きと感動を与えることができるように、魅力的な展示づくりに取り組んでいます。

また、平成 18 年には「野生生物保全センター」を園内に設置し、生物工学技術の応用による調査・研究機能の強化などにより、国内の先導的施設として野生動物の保全に貢献してきました。例えば、国や関係機関と連携しトキの保護繁殖に取り組み、平成 20 年以降、当園で生まれたトキが佐渡の空を舞うという歴史的な成果につながっています。

平成 28 年６月から、オーストラリア タスマニア州の「セイブ・ザ・タスマニアデビル・プログラム」に参加し、タスマニアデビルのアジアで唯一の展示を行っています。また、新しいアジアゾウ展示施設「アジアゾウのすむ谷」も整備工事が完了し、令和３年８月より一般公開しています。

ライオンバス

アジアゾウのすむ谷

葛西臨海水族園

葛西臨海水族園は、恩賜上野動物園の中にあった水族館を移転・拡充して、平成元年に開園しました。世界初のマグロ類の群泳展示のほか、東京湾から小笠原諸島までの広大な東京の海に暮らす生物、国内最大級のペンギンの群れ、そして世界各地の多様な水生生物の展示とともに、精力的な教育普及活動、調査・研究を行い、日本の水族館の中でも先駆的な役割を果たしてきました。これまで蓄積してきた高度な飼育技術を生かし、日本あるいは世界の中でも当園でしか見ることのできない生物を数多く展示しています。

また、平成 27 年度より荷台に水槽を搭載した専用トラック等を用いた移動水族館事業を開始しました。普段なかなか水族園に来られない方々のいる病院や福祉施設を中心に訪問し、海の生態系と生き物の魅力を伝えています。

一方、開園後 30 年が経過し、老朽化やバリアフリー等の課題があることから、今後の取組の方向性を示した「葛西臨海水族園の更新に向けた基本構想」を平成 31 年 1 月、基本構想の実現方策を示した「葛西臨海水族園の更新に向けた事業計画」を令和2年 10 月に策定し、更新作業に取り組んでいます。

クロマグロ

移動水族館車

井の頭自然文化園

昭和 17 年に開園した井の頭自然文化園は、武蔵野の緑豊かな井の頭恩賜公園内の落ち着いた雰囲気の中にあります。ニホンリスなどの日本産動物を中心とした身近な動物の展示やふれあい体験などを行い、いつでも気軽に楽しめる動物園として、また、資料館や彫刻園が併設されており、多様な教育の場として親子連れを中心に親しまれています。平成 23 年に公開した「いきもの広場」では、チョウが好む樹木を植えるなど、身近な生物が好む場所を用意し、呼び寄せることで、観察しやすい環境を整えています。

また、日本産動物の保全にも積極的に取り組んでいます。例えば、絶滅危惧種であるツシマヤマネコについて、生息地である対馬と連携し、保護繁殖だけでなく、関係団体が集うヤマネコ祭など、楽しみながら保全活動の大切さを学べる教育普及活動を行っています。日本の淡水域に棲む生物を展示している水生物館では、身近でありながら絶滅の危機に瀕しているミナミメダカやアカハライモリなどの繁殖と保全に、他の都立動物園・水族園と連携しながら取り組んでいます。

現在、当園の新たな魅力創出に向けて老朽化施設の改修・改築計画を進めています。

ニホンリス

ツシマヤマネコ

植物園

植物園では、楽しみながら植物に関する知識や、植物と人間の生活・文化との関わりを学ぶことができるよう工夫をしています。

神代植物公園

神代植物公園では、約 4,800 種、10 万本・株の植物が植えられており、うめ園、さくら園、ツツジの大群植、世界バラ会連合優秀庭園賞を受賞したばら園などの展示のほか、季節に応じたキクやスミレ、古典園芸植物、盆栽の展示会などを行っています。平成 28 年５月にリニューアルオープンした大温室では、ランやベゴニアの展示室を増築したほか、小笠原の植物やチリ国の植物、乾燥地の植物の展示コーナーなどを新設し、展示を充実しました。

平成 24 年に開設した植物多様性センターでは、都内の絶滅危惧植物等の保護・増殖、情報収集・発信、植物多様性に関する普及啓発に取り組んでいます。

また、多くの方にばら園の魅力を自宅で体験できる機能として､オンライン上で3D ビュー +VR 映像を楽しめるコンテンツ、「オンラインばら園」を開始しました。

夢の島熱帯植物館

清掃工場の余熱を利用している夢の島熱帯植物館では、熱帯の水辺・人里の景観や、東京の亜熱帯である小笠原諸島の植物の展示などをしています。

館内にはおおよそ 1,000 種類の熱帯・亜熱帯植物があり、一年を通して、色とりどりの花や果物など特有の景観を楽しむことができます。

また、多くの方に植物園の魅力を自宅で体験できる機能として、オンライン上で 3D ビュー +VR 映像を楽しめるコンテンツ「夢の島バーチャル植物館」を配信しています。

PC やスマートフォンから３D ビューや VR 映像で実際に館内を歩くように 360°自由に見ることができます。

神代植物公園「ばら園」

神代植物公園植物多様性センター
学習園「奥多摩ゾーン」

夢の島熱帯植物館「ガラスドーム」

庭園

都立公園には江戸から続く歴史と文化が蓄積した貴重な遺産で、国及び東京都の文化財指定を受けている庭園が９箇所あります。いずれも我が国を代表する名園です。

庭園技術の継承を図りながら維持管理を行うとともに、より多くの方に庭園の魅力を知っていただけるよう、各園では Twitter や Instagram を活用した情報発信を行っています。

また、国の特別名勝と特別史跡に指定されている浜離宮恩賜庭園と小石川後楽園では、江戸時代の大名庭園の復元を進めています。

浜離宮恩賜庭園では、江戸時代の大名庭園の姿をよみがえらせ、江戸文化を実感できるよう、護岸等の修復や、戦災等で焼失した「茶屋」群などの復元を行っており、これまでに、「松の御茶屋」、「燕の御茶屋」、「鷹の御茶屋」の復元が完了しています。

小石川後楽園では、戦災後の修復以来となる庭園全域を対象とした復元事業に着手しており、琵琶湖を模し、庭の中心的な景色を造り出している「大泉水」や「白糸の滝」の修復を行っています。また、これまでに「円月橋」、「得仁堂」、「九八屋」、「丸屋」などの建築物等の修復工事も実施しました。令和２年度には、後楽園に入る正式な入口であり、戦災で焼失していた唐門の復元が完了しました。

六義園

浜離宮恩賜庭園「鷹の御茶屋」復元

小石川後楽園「唐門」復元

霊園

都立霊園は８箇所あり、使用者数は約 30 万人で、約 139 万体が埋葬されています。（令和３年４月現在）。

都立霊園の人気は高く、応募倍率は依然高い状況にあるため、無縁墓所の整理促進や小区画化した墓地、集合墓地の供給により供給数の確保を図っています。また、時代や都民意識の変化に伴う、様々な墓地需要に応え、新形式墓地の供給に努めています。

区部の青山、谷中、雑司ケ谷、染井の４霊園は、いずれも明治７年開設という長い歴史を有しています。区部霊園については、より広く都民が利用できる「霊園」と「公園」が共存する空間となるよう、再生事業を実施しており、墓所移転により、新たな立体式墓地や広場の整備などに取り組んでいます。現在、青山霊園、谷中霊園、染井霊園で事業を進めています。

郊外にある多磨、小平、八王子、八柱の４霊園は、公園墓地という良好な環境を維持しつつ新しい墓所の形を提供するなど、スペースの有効利用を図りながら、墓所の供給を行っています。

新たな墓所の供給

平成20年２月の東京都公園審議会答申「都立霊園における新たな墓所の供給と管理について」では、都立霊園における今後の墓所供給の取組として、遺骨を土中に埋蔵することにより、死後は安らかに自然に還りたいという思いに応える「樹林墓地」や「樹木墓地」などが提言されました。こうした提言を踏まえて、小平霊園において、平成24年度から令和２年度に樹林墓地の貸付を行い、平成26年度から樹木墓地の貸付を行っています。また、多磨霊園において、令和３年度から樹林墓地の貸付を開始しました。

引き続き、都民意識や社会情勢の変化に対応しながら、都民の墓所需要に応えるとともに、都市における良好な緑や景観の形成、環境保全に努めていきます。

青山霊園　小区画化墓地

染井霊園　立体式墓地

多磨霊園　樹林墓地

道路の緑化

道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出、安全で円滑な交通への寄与、災害時の火災などから都民を守る防災機能など、様々な役割があります。

東京都が管理する道路全長約 2,243㎞（令和３年４月１日現在）のうち、街路樹の植栽延長は約 1,371㎞、中央分離帯や交通島などの道路緑地は約 231ha あります。

絵画館前　イチョウ

迎賓館前　ユリノキ

街路樹の防災機能強化

平成 24 年度から令和２年度（2020 年）まで、防災上重要な路線において、災害時に緊急車両や避難者の通行を街路樹が妨げることの無いよう、幹周り 90cm 以上に大径木化した街路樹に対し街路樹防災診断を実施し、街路樹の樹勢回復や更新を行いました。令和３年度からは、台風等による被害の多い地域において街路樹の防災機能強化のため、計画的に街路樹診断を実施します。

台風により倒れ、
道路をふさぐ街路樹

災害に強く、美しい街路樹

街路樹の充実（質の向上）

平成 20 年度から開始した「街路樹の充実事業」により、平成 27 年度末には目標本数に到達しました。今後は、これまで整備した街路樹について、きめ細やかな維持管理を行い、成熟した都市にふさわしい潤いのある道路環境の整備、管理に取り組んでいきます。更に、東京 2020 大会に向けては、観覧者や競技者を夏の暑さから守る取組が求められることから、競技場と最寄り駅を結ぶアクセスルートを中心に、街路樹による緑陰確保に向け、樹形の拡大のための計画的な剪定を行いました。令和４年度からは、本取組を大会レガシーとして、大会関連路線以外の路線においても展開します。

街路樹の充実事業事例

一般都道 132 号

外堀通り

街路樹診断の促進

街路樹診断は、活力が衰えるなどして倒木・幹折れ・枝折れなどの危険性がある樹木を早期に発見して、適切な処置を施すことにより、樹木の健全な育成を図ったり、樹木による事故を防止することを目的としています。

事業実施にあたっては、「街路樹診断マニュアル」を作成してこれに基づいて進めているほか、都内国道事務所や区市町村にも配布の上、相談及び指導も行っています。

主なグリーンロード・ネットワーク

土木技術支援・人材育成センター

当センターは、政策策定時から工事現場に至るまでの様々な段階で生じる課題や問題に対して、蓄積してきた技術や知見を活かして現場をサポートする「技術支援」に取り組んでいます。そのために必要な「調査・開発」、「技術情報の蓄積・提供」、「土木技術情報ライブラリー」などについて継続的な取組を行っています。

さらに、技術職員の技術力維持向上を図るための「人材育成」として、「技術研修」と「技術継承」に取り組んでいます。

技術支援

現場の技術支援

職員からの技術相談等に対して、各種技術基準などの文献調査に加え、必要に応じて現場での調査や測定を実施することで、現場に役立つ支援を行っています。

◆ 道路に関する技術支援

● 沿道環境の保全

道路交通に起因する振動・騒音について、現況調査・分析・評価・対策案の提案を行っています。

また、振動・騒音の調査方法および評価方法の指導も行っています。

道路の騒音調査

● 歩行空間の保全

歩道における歩行者通行の安全性に関わる舗装路面のすべりやすさについて、現況調査・分析・評価・対策案の提案を行っています。

現場の良好な維持管理に役立てています。

路面すべり抵抗調査

◆ 河川や公園に関する技術支援

都内中小河川の水位、雨量等のデータの提供や解析を行い、水害対策に役立てています。

また、井の頭池の水量・水質管理に資するため、神田川への流出量の連続計測や井の頭池周辺の地下水位の計測を実施しています。

井の頭池の流出量の調査

調査・開発

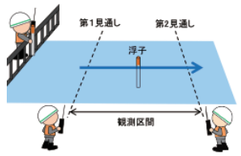
施策実現に向けた各種課題を解決するため、計画的・継続的に調査・開発に取り組んでいます。得られた専門的な知識や経験は、現場への技術支援に活かされています。

◆ 都内中小河川の流量観測調査

都内中小河川の洪水対策や河川環境創出を進めるために、大雨時等に河川の流量観測を行っています。

また、観測によって得られた流量や水位、雨量等のデータを用いて、河川の水理特性や流出特性等の検討を行っています。

洪水時の流量観測



◆ 道路橋床板の輪荷重走行疲労試験

都が管理する橋梁は約 1200 橋あり、供用開始から 50 年以上経過した橋梁が 40% に達します。全体の約 80%を占める RC 床板は雨水など水回りによって疲労損傷が著しく進展する可能性があるため、適切な予防保全対策を講じる必要があります。そこで、従来の基準に基づく設計により作成した RC 床板の疲労損傷や防水性能を兼ね備えた薄層増厚工法による床版補修・補強に対する評価・検証のため、輪荷重走行試験機による疲労試験を実施しています。また、実橋床版の健全性を調査するため、都独自の重錘落下試験を行っています。

輪荷重走行試験機による促進疲労試験

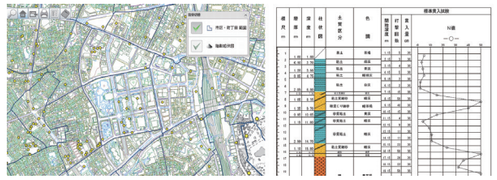
実橋測定（重錘落下試験）

技術情報の蓄積・提供

これまでに収集してきた地盤情報などを基に、東京の液状化予測図、地質柱状図、公共基準点・水準基標配点図などをホームページで公開しており、公共工事や民間の建築工事及び都民の防災意識の啓発などに活用されています。

◆ 地盤情報システムの整備と活用

地盤情報システムは、庁内各局などで実施された地質調査結果をデーターベース化したもので、建設、防災、環境行政等に広く活用されています。



東京の地盤（ＧＩＳ版）　－ホームページ公開－

◆ 公共基準点及び水準点の整備とデータ提供

都内全域の公共基準点 (一級) と水準点 (一級) の整備・維持管理を行っています。

また、これらの成果を公共測量の基本データとして、情報提供しています。

土木技術情報ライブラリー

要綱･要領等の各種技術資料やアーカイブ資料をデータベース化し、事業執行に活用しています。また、アーカイブ資料については、当センターの一般公開や「東京 橋と土木展」などの機会を活用し都民等へ公開を行っています。

◆ アーカイブ資料の整理・公開

アーカイブ資料（明治・大正・昭和から続く道路・河川・公園等の整備記録や写真・図面・映像など）は、東京の都市の変遷記録としてはもちろん、土木工学の発展のうえでも貴重な資料となっています。

勝鬨橋（昭和 25 年撮影）

東京　橋と土木展

人材育成

技術研修

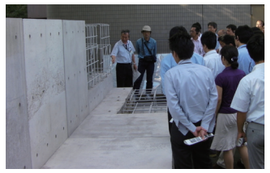
職員の能力や職級、職務内容に応じて必要なスキルを身に付けられるよう、体系化した技術研修を行っています。

◆ 研修内容の充実

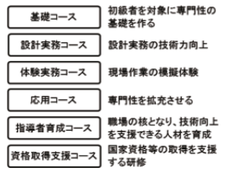
建設局の技術業務に即した能力開発や実務的な技術力向上を目的に、多様な技術研修を実施しています。

実務に直結する、実感できる研修メニューにより必要なスキルを身につけることができるよう取り組むなど、計画的な人材育成を進めています。

職員が場所等にとらわれずに研修を受講できるよう、集合形式に加え、オンライン形式の研修を活用しています。



直接見て触れて実感できる研修
（コンクリート擁壁の施工不良モデル）



基礎コース	初級者を対象に専門性の基礎を作る
設計実務コース	設計実務の技術力向上
体験実務コース	現場作業の模擬体験
応用コース	専門性を拡充させる
指導者育成コース	職場の核となり、技術向上を支援できる人材を育成
資格取得支援コース	国家資格等の取得を支援する研修

技術研修体系

技術継承

ベテラン職員が培ってきた知識や技術ノウハウを、次世代へと継承していくための取組も進めています。

◆ マイスター制度

「建設技術マイスター制度」により、優れた技術力を有する職員を「指導技術者」として認定しています。指導技術者は、技術研修や出前講座の講師や職員からの技術相談への対応を行うことで、技術継承を図っています。

◆ 出張展示

建設事務所などにおいて、構造物モデルの出張展示を行うことで、現場の技術力向上に取り組んでいます。

指導技術者による出前講座

出張展示状況

事業用地の取得

道路や河川、公園の整備を効果的に進めていくためには、将来を見据え計画的、重点的に事業用地を確保していく必要があります。このため東京都は、公正公平な基準に基づく補償により関係権利者の理解と協力を得て、道路ネットワークとして重要な区部の環状道路、多摩の南北道路、区部と多摩を結ぶ東西方向の道路、並びに防災や生活環境の向上の観点から重要性・緊急性の高い河川・公園などの事業用地の取得に取り組んでいます。

用地の取得の流れ

◆ 1 事業説明会・測量

事業計画の概要、事業の工程、測量、用地取得の日程等の説明をしたのち、土地の境界を確認し、取得する土地の区域や面積を確定するため、測量を行います。

◆ 2 用地説明会

事業区域内の土地・建物所有者、借地人及び借家人（以下「権利者」といいます。）の方々に用地取得の手順や補償内容及び生活再建制度等について説明します。

◆ 3 土地価格の評価・物件補償額の算定

取得する土地の価格を評価します。また建物や工作物等について、構造や数量、権利関係を調査し、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき移転費用等の補償額を算定します。

◆ 4 契約のための協議

土地の取得価格や物件の補償額について説明した上で、権利者の方にそれぞれ個別に金額を提示します。

◆ 5 契約の締結・支払い

協議が整ったら、権利者の方とそれぞれ個別に契約を締結し、契約に基づき土地売買代金と補償金を支払います。

なお、権利者の方が複数の場合には、原則として同時点で契約をします。

◆ 6 土地の引渡し

取得した土地は、都で分筆・所有権移転登記をします。また、建物等は権利者の方に移転していただき、都がその完了の確認をして、土地を引き渡していただきます。

八王子あきる野線
（新滝山街道）

補償のあらまし

土地売買代金

土地の価格は、地価公示法に基づく公示価格、近隣の取引価格、及び不動産鑑定士による鑑定価格等を参考にして決定します。この価格は、毎年見直しを行います。

また、取得する土地に借地権がある場合には、土地所有者と借地人の方との間で、借地配分を契約前に決めていただきます。

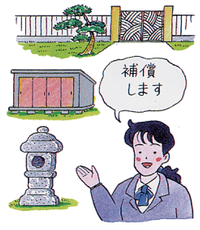
物件移転補償金

土地の取得に伴って、その土地に建物・工作物等が存する場合は、その土地以外の場所へ移転していただきます。その際の建物等の移転費用等を「通常生じる損失」として補償します。

補償項目及び概要は、次のとおりです。

◆ 1 建物移転補償

取得する土地に建物がある場合には、これらの移転等に要する費用を補償します。



◆ 2 工作物移転補償

取得する土地に門、塀、庭石類等がある場合には、これらの移転等に要する費用を補償します。

◆ 3 立木補償

取得する土地に庭木等がある場合、その立木を移植等するために要する費用を補償します。

◆ 4 動産移転補償

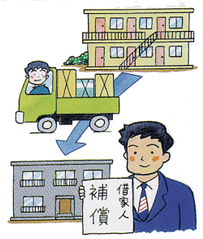
家財道具、店頭商品、事務用備品等の移転に要する費用を補償します。

◆ 5 仮住居補償

建物の居住者が、建物の移転等に伴い仮住居が必要と認められるときは、借入れに要する費用を補償します。

◆ 6 借家人に対する補償

建物が移転することにより家主と借家契約を続けることが難しいと認められるときは、従来と同程度の建物を借りるために新たに要する費用を補償します。



◆ 7 営業補償

店舗や工場等が移転するため一時休業する必要が認められるときは、休業を必要とする期間中の収益減、固定的経費及び従業員に対する休業手当相当額を補償します。

また、営業再開後一時的に得意先が減ると認められるときは、そのために生じる損失額を補償します。

◆ 8 家賃減収補償

移転の対象となっている建物を賃貸している場合で、移転期間中、家賃が入らないことになる場合は、家賃収入相当額から管理費相当額を控除した額を補償します。

◆ 9 移転雑費補償

建物等の移転又は立ちのきに際し、移転又は立ちのき先を選ぶための費用、法令上の手続きのための費用等を補償します。

生活再建の支援

権利者の方々の状況に応じ、生活再建支援策として、代替地のあっせん、移転資金の貸付、公営住宅のあっせんをし、きめ細かな折衝を行っています。

話合いによって用地取得ができない場合

都の用地取得は、原則として話合いによって土地をお譲りいただいています。しかし、土地の境界や建物の権利等について争いがあったり、補償金等にご理解が得られず話合いが調わない場合には、既にご協力いただいている多くの方々との公平性の確保の観点や、事業の進捗状況等を考えあわせて、土地収用法の定める手続によって、土地を取得させていただく場合もあります。

用地取得の主な事業箇所

道路・街路事業

令和４年度取得予定面積：約 16.9 万 m^2

道路は、都市の骨格を形成し、都民の日常生活及び都市活動を支える重要な都市基盤です。用地の取得にあたっては、事業の重要度、緊急度等、事業効果を十分に考慮して推進しています。

（区　部）

路　線　名	事業延長	事業箇所	路　線　名	事業延長	事業箇所
放射第5号線（東八道路）	1,300m	杉並区	環状第1号線（内堀通り）	500m	千代田区
放射第7号線（目白通り）	2,000m	練馬区	環状第3号線	1,900m	新宿区
放射第25号線	1,700m	新宿区	環状第4号線	5,400m	港区、豊島区、新宿区、文京区、墨田区、荒川区
放射第35号線・第36号線	2,000m	板橋区、練馬区	環状第5の1号線（明治通り）	4,300m	渋谷区、新宿区、豊島区

（多　摩）

路　線　名	事業延長	事業箇所
調布保谷線（武蔵境通り）	5,100m	三鷹市、武蔵野市、西東京市
府中所沢鎌倉街道線（鎌倉街道）	9,100m	町田市、国分寺市、府中市、小平市、東村山市
新青梅街道線（新青梅街道）	7,800m	東大和市、武蔵村山市、瑞穂町
東京八王子線（東八道路）	1,300m	府中市、国立市

府中所沢鎌倉街道線（町田市本町田）

調布保谷線（武蔵境通り）「神代植物公園交差点付近」

これらの他に、第３次交差点すいすいプランにおいては、右折待ち車両による交通渋滞を緩和するため、早期の効果発現を目指し、76 箇所の交差点で用地の取得を進めていきます。

河川事業

令和４年度取得予定面積：約 10.5 万 m^2

河川事業は、洪水による水害の危険から都民の生命財産を守るとともに、生活環境の向上に寄与するために必要な用地を取得しています。

河川名	事業延長	事業箇所	河川名	事業延長	事業箇所
石神井川	1,400m	扇橋～本立寺橋（練馬区）	鶴見川	870m	図師大橋上流～日影橋上流（町田市）
白子川	900m	御園橋～一新橋（練馬区）	谷地川	630m	鶴前橋上流～落合橋上流（八王子市）

公園事業

令和４年度取得予定面積：約 17.3 万 m^2

公園や緑地の整備は、良好な自然環境を保全するだけでなく、都民のレクリエーションの場を提供するとともに、災害に強いまちづくりを実現するために必要な用地を取得しています。

区　部	城北中央公園（板橋区、練馬区）、篠崎公園（江戸川区）、和田堀公園（杉並区）
多　摩	東伏見公園（西東京市）、六仙公園（東久留米市）、神代公園（調布市）

本庁各部の所掌事務

局　長
- 次　長
- 道路監

名称	所管業務	所在地	電話
総　務　部	局事務事業の企画･調整、広報広聴、情報公開、議会、予算、人事、契約、財産管理、境界確認、技術管理等	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5212 総務課（広報担当）
用　地　部	局事業用地取得の企画・調整及び指導	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5252 管理課（庶務担当）
道路管理部	道路・橋梁の維持管理、交通安全施設の整備 路線認定、道路監察等	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5273 管理課（庶務担当）
道路建設部	道路・街路・橋梁等の整備、鉄道立体化事業等の企画・調整	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5313 管理課（庶務担当）
三環状道路整備推進部	三環状道路整備事業に関する企画･調整等	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5176 管理課（庶務担当）
公園緑地部	都立公園、霊園、動物園、庭園、都市緑化保全事業等の企画・調整等	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5363 管理課（庶務担当）
河　川　部	河川の維持管理、改修整備、高潮対策、砂防、地すべり防止、急傾斜地崩壊防止、海岸保全、水防等の企画・調整	新宿区西新宿2-8-1 第二本庁舎	03-5320-5402 管理課（庶務担当）

事務所の所在地及び連絡先

名称	所管業務	所管区域	所在地	電話
第一建設事務所	道路・橋梁・河川の整備及び維持管理	千代田･中央･港区	中央区明石町2-4	03-3542-0682 庶務課（庶務担当）
第二建設事務所		品川･目黒･大田･世田谷･渋谷区	品川区広町2-1-36 品川区総合庁舎内	03-3774-0313 庶務課（庶務担当）
第三建設事務所		新宿･中野･杉並区	中野区中野4-8-1 中野総合庁舎内	03-3387-5132 庶務課（庶務担当）
第四建設事務所		豊島･板橋･練馬区	豊島区南大塚2-36-2	03-5978-1703 庶務課（庶務担当）
第五建設事務所		墨田･江東･葛飾･江戸川区	葛飾区東新小岩1-14-11	03-3692-4574 庶務課（庶務担当）
第六建設事務所		文京･台東･北･荒川･足立区	足立区千住東2-10-10	03-3882-1152 庶務課（庶務担当）
西多摩建設事務所		青梅･福生･羽村･あきる野市、瑞穂･日の出･奥多摩町、檜原村	青梅市東青梅3-20-1	0428-22-7210 庶務課（庶務担当）
南多摩東部建設事務所		町田･多摩･稲城市	町田市中町1-31-12	042-720-8622 庶務課（庶務担当）
南多摩西部建設事務所		八王子･日野市	八王子市明神町3-19-2 八王子合同庁舎内	042-643-2604 庶務課（庶務担当）
北多摩南部建設事務所		武蔵野･三鷹･府中･調布･小金井･狛江･西東京市	府中市緑町1-27-1	042-330-1802 庶務課（庶務担当）
北多摩北部建設事務所		立川･昭島･小平･東村山･国分寺･国立･東大和･清瀬･東久留米･武蔵村山市	立川市柴崎町2-15-19	042-540-9501 庶務課（庶務担当）
土木技術支援･人材育成センター	土木技術の支援･相談及び調査･開発 土木職員及び技術職員に係る人材育成		江東区新砂1-9-15	03-5683-1512 技術支援課（管理担当）
東部公園緑地事務所	公園緑地･霊園･葬儀所の造成･整備･維持管理、史跡･名勝の保存、緑地保全、動物園	23区全域（ただし動物園については多摩地域も所管）	台東区上野公園7-47	03-3821-6141 庶務課（庶務担当）
西部公園緑地事務所	公園緑地･霊園･葬儀所の造成･整備･維持管理、史跡･名勝の保存、緑地保全	多摩全域	武蔵野市御殿山1-17-59	0422-47-0218 庶務課（庶務担当）
江東治水事務所	高潮対策、江東内部河川工事、水門と排水機場の整備及び維持管理		葛飾区東新小岩 1-14-11	03-3692-4832 庶務課（庶務担当）