

# 道路建設部 アクションプラン

平成31（2019）年3月  
東京都建設局道路建設部

# 道路建設部アクションプラン

## 目次

道路建設部アクションプランについて・・・・・・・・・・ 1

### 【3つのシティの実現に向けた計画】

#### （セーフ シティ）

- 1 地震に強いまちづくり・・・・・・・・・・ 2
- 2 自助・共助・公助の連携による防災力の向上・・・・・・・・ 6
- 3 多摩・島しょ地域のまちづくり・・・・・・・・・・ 8

#### （ダイバーシティ）

- 1 誰もが活躍できるまち・・・・・・・・・・ 10
- 2 誰もが優しさを感じられるまち・・・・・・・・・・ 12

#### （スマート シティ）

- 1 スマートエネルギー都市・・・・・・・・・・ 13
- 2 豊かな自然環境の創出・保全・・・・・・・・・・ 15
- 3 交通・物流ネットワークの形成・・・・・・・・・・ 17
- 4 多様な機能が集積したまちづくり・・・・・・・・・・ 23

# 道路建設部アクションプランについて

東京都は、平成 28 (2016) 年 12 月に「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020 年に向けた実行プラン～」を策定し、都民ファーストの視点で、「セーフシティ」「ダイバーシティ」「スマートシティ」の 3 つのシティを実現し、「新しい東京」をつくるため、東京の課題解決と成長創出のために取り組んでいます。

## 「新しい東京」

- ① 誰もが安心して暮らし、希望と活力を持てる東京
- ② 成長を生み続けるサステナブル（持続可能）な東京
- ③ 日本の成長のエンジンとして世界の中で輝く東京

**セーフシティ：** 都民の毎日の生活を守る、様々な災害から都民の命や財産を守る、そして、活気とにぎわいにあふれる自分たちのまちに愛着と誇りを感じあえる東京をつくりまします。

**ダイバーシティ：** 誰もがいきいきと暮らせる、活躍できる、働ける、学べる、安心して子育てができる、そして、誰に対しても温かく、優しい東京をつくりまします。

**スマートシティ：** 世界のメガシティとして、日本の首都・経済のエンジンとして、大都市が抱える課題を解決し、そして、国際的な都市間競争に勝ち抜く成長を生み続け、活力にあふれ、サステナブル、持続可能な東京をつくりまします。

建設局道路建設部では、3 つのシティの実現に向けて、部事業を着実に推進するとともに、都民の皆様にご事業内容をわかりやすくお知らせするために、道路建設部アクションプランを策定しました。

本計画に基づく取組状況は、年度ごとに調査し、公表するとともに、翌年度以降の事業に反映してまいります。

## 【計画に基づく PDCA サイクル】



# 1 地震に強いまちづくり

地震が起ころっても、倒れない・燃えない

## I 将来像

- 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\*）において、延焼を遮断する特定整備路線\*の整備を進めることにより、「燃え広がらない・燃えないまち」を実現する。
- 緊急輸送道路\*等の橋梁の新設・架け替え、広域避難を可能とする都県境（千葉県）の橋梁整備、街路樹の倒木対策等により、災害時の防災機能の向上を図る。

## II 目標

### 1 特定整備路線の整備

No.	目標	目標年次	目標値
01	特定整備路線の整備	2020 年度	整備推進

### 2 都市施設の機能確保

No.	目標	目標年次	目標値
01	緊急輸送道路等の橋梁 <small>きょうりょう</small> の新設・架け替え	2024 年度	4 橋完成
02	広域避難を可能とする都県境（千葉県）の橋梁 <small>きょうりょう</small> 整備	2022 年度	1 橋事業化 (補助第 143 号線)

### Ⅲ これまでの取組と課題

#### (特定整備路線の整備)

- 延焼を遮断し、避難・救護活動に欠くことのできない特定整備路線については、2014年度末までに全28区間、約25kmで事業に着手した。2018年12月末現在、用地取得（用地取得率約4割）を進めるとともに、5区間で工事を実施している。引き続き、地元区との連携及び相談窓口の活用により権利者の生活再建を支援しながら用地を取得するとともに、計画的に工事を実施していく必要がある。
- 「燃え広がらないまち」の確実な実現には、住民の理解と協力を得ながら、特定整備路線の整備を強力に進めていく必要がある。

#### (都市施設の機能確保)

- 緊急輸送道路等の橋梁の新設及び架け替えは、震災時の確実な救助活動及び物資輸送ルートを確保するために必要である。
- 江戸川及び旧江戸川の都県境（千葉県）区間では、市川橋から今井橋まで約8kmにわたって一般道路の橋が無い。荒川や江戸川等の堤防が決壊した場合には、約300万人の都民が生活する東部低地帯で甚大な被害が想定されている。

### Ⅳ 今後の主な取組

#### 取組 1 特定整備路線の整備

引き続き、関係権利者に丁寧に説明し、理解と協力を得ながら、特定整備路線の全線整備を推進する。

#### 1 特定整備路線の整備

- 引き続き、関係権利者一人一人に事業の必要性や補償の考え方について丁寧に説明するとともに、民間事業者のノウハウを活用した相談窓口を設置し、移転先情報の提供や建替えプランの提案など権利者のニーズに応じて生活再建を

きめ細やかに支援し、理解と協力を得ながら用地取得を推進する。

- 加えて、相談窓口における無料相談可能な専門家の職種の拡大や、区とU Rが実施する「不燃化促進事業」との連携を一層推進するなど、新たな取組により、権利者の理解と協力を得ながら用地の取得を推進する。
- 用地が確保できた箇所から順次工事を実施するとともに、道路が整備されるまでの間も、事業用地を活用し、歩行空間などを整備する。
- 都電チャンネルを活用するなどあらゆる機会を捉えて事業PR等を行い、木造住宅密集地域の改善に向けた気運醸成を推進する。

## 取組 2

### 都市施設の機能確保

救助・救援活動を支える緊急輸送道路の整備をはじめ、輸送機能の確保に向けた備えを強化する。

#### 1 輸送機能の確保

- 緊急輸送道路等の橋梁の新設や架け替えを進めるとともに拡幅整備を推進し、震災時の確実な救助活動及び物資輸送ルートを確保する。
- 東京と千葉の都県境での橋梁の配置間隔が長いエリアにおいて、洪水など災害時の広域避難や緊急物資輸送等、防災機能の向上を図るため、新たな3

<災害に強い橋梁の整備>



新たな3橋梁の整備に向けた取組を推進する。

## V 年次計画

### 特定整備路線の整備

	2018 年度まで(見込み)	年次計画		
		2019 年度	2020 年度	2021 年度以降
<b>特定整備 路線の整備</b>	28 区間約 25km を事業化 用地取得 ・生活再建支援の拡充 ・移転先確保の推進 街路築造工事	用地取得 ・生活再建支援の一層の拡充 ・移転先確保の一層の推進 街路築造工事	整備推進	整備推進

### 都市施設の機能確保

	2018 年度まで(見込み)	年次計画		
		2019 年度	2020 年度	2021 年度以降
<b>輸送機能の 確保</b>	緊急輸送道路等の橋梁の 新設・架け替え 7 か所事業中	1 か所事業化	2 か所事業化 2 か所完成	等々力大橋（仮称） など 10 か所整備推 進（2020 年度）
	都県境（千葉県）の 橋梁整備 橋梁構造等の検討、関係 機関との協議	橋梁構造等の検討、 関係機関との協議	事業化に向けた 説明会の実施 (補助第 143 号線)	1 橋事業化 (補助第 143 号線) (2022 年度)

## 2

# 自助・共助・公助の連携による防災力の向上

災害の時でも、困らない・独りではない

### I 将来像

- 公助における災害対応力を向上させるため、より実効性の高い防災対策を推進し、都及び関係機関による迅速かつ円滑な救出救助を実施する。
- 防災上位置付けのある都立公園における防災関連施設の整備を行い、救出救助部隊の活動支援や避難者の安全確保などの機能強化が図られている。

### II 目標

#### 1 多摩・島しょ地域の防災

No.	目標	目標年次	目標値
01	立川広域防災基地へのアクセス性の強化 (再掲※1)	2021年度	1路線事業化

※1 「スマートシティ14：交通・物流ネットワークの形成」に掲載

### III 今後の主な取組

#### 取組 1 公助による防災対策の充実強化

公助におけるあらゆる局面で防災対策を充実強化していく。

#### 1 活動体制の充実強化

- 首都機能に甚大な被害が生じた場合に災害応急対策活動の中核拠点となる立川広域防災基地について、周辺の都市計画道路の整備により、立川広域防災基地へのアクセス性を強化し、災害対応機能の向上を図る。



## IV 年次計画

### 多摩・島しょ地域の防災

	2018年度まで(見込み)	年次計画		
		2019年度	2020年度	2021年度以降
<b>活動体制の 充実強化</b>	立川広域防災基地へのアクセス性の強化 (再掲)	構造等の検討、関係機関との協議、	→	構造等の検討、関係機関との協議、
		一部都市計画変更手続き等		一部都市計画変更 手続き等

### 3

## 多摩・島しょ地域のまちづくり

### 安全・安心で、活力ある多摩・島しょ

#### I 将来像

- 多摩・島しょ地域の地震・津波対策等を推進し、安全なまちを実現する。

#### II 目標

##### 1 多摩・島しょ地域の防災

No.	目標	目標年次	目標値
01	災害時の代替ルート等となる道路整備	2020年度	約4km完成 約10km事業化
02	緊急輸送道路の拡幅整備	2020年度	川崎街道など約4km 整備推進

#### III これまでの取組と課題

##### (多摩・島しょ地域の防災)

- 災害時の代替ルートである多摩川南岸道路（城山工区）が2015年5月に開通した。今後も防災性向上に寄与する道路整備を着実に推進していく必要がある。
- 多摩地域の緊急輸送道路である川崎街道、北野街道、町田街道の整備推進に向けて、用地取得を推進するとともに、一部で工事を実施している。

#### IV 今後の主な取組

##### 取組 1 多摩・島しょ地域の防災

多摩・島しょ地域において、地震や津波等、災害時における防災力の向上と発災後の迅速な復旧活動や孤立化防止のための取組を推進する。

## 1 ライフラインの確保

- 多摩地域の広域的な防災力向上に資する骨格幹線道路の整備を推進する。
- 多摩山間・島しょ地域において、現道の拡幅や線形改良と併せて、災害時の代替ルートとなる多摩川南岸道路や秋川南岸道路、(仮称)梅ヶ谷トンネルなどの整備を推進し、集落の孤立化を防止する。
- 川崎街道などの拡幅整備を推進し、震災時の確実な救助活動及び物資輸送ルートを確保する。
- 島しょ地域において島民の生活を支え、災害時には重要な避難路となる道路整備を推進する。
- みちづくり・まちづくりパートナー事業や市町村土木補助事業により、市町村が実施する道路整備を支援し、地域のまちづくりを促進するとともに防災力の向上を図る。

## V 年次計画

### 多摩・島しょ地域の防災

	2018年度まで(見込み)	年次計画		
		2019年度	2020年度	2021年度以降
ライフラインの確保	災害時の代替ルート等となる道路整備 (仮称)梅ヶ谷トンネル など整備推進	1.2km 完成	0.4km 完成 9.1km 事業化	整備推進
	緊急輸送道路の拡幅整備 川崎街道(日野3・4・3) など整備推進	川崎街道(日野3・4・3号線)等の 用地取得・工事		

# 1 誰もが活躍できるまち

誰もが人生と仕事を調和させ、自分らしく活躍できる

## I 将来像

- 建設業において男女ともに活躍できるよう、働きやすい職場環境の整備等を推進する。
- インフラ整備・管理の担い手、災害時の対応など地域の守り手である建設業の魅力が向上している。

## II これまでの取組と課題

(建設業の魅力向上)

- 建設業においては、全産業平均と比較して長時間労働が多い。また、週休2日の取得率が低い。
- 建設業の現場で活躍する女性技術者・技能者が少ない。
- 建設業においては、高齢者の大量離職が見込まれる一方、若手入職者が少ない。

## III 今後の主な取組

### 取組 1 建設業の魅力向上

インフラ整備・管理の担い手、災害時の対応など地域の守り手である建設業の魅力を向上するため、女性を含む誰もが働きやすい環境整備や若手の入職促進に向けた情報発信に取り組む。

#### 1 建設業の働き方改革の促進

- 長時間労働の是正に向けて、週休2日制確保試行工事を推進する。
- 建設現場の生産性の向上を図る、ICT\*技術の活用や規格の標準化を推進する。

- 建設業の経営の効率化や安定化を図るため、施工時期の平準化に努める。

## 2 建設業における女性活躍の推進

- 建設業の女性技術者の職場環境整備に関する先進的な取組等を紹介するセミナーを開催するなど、建設業における女性の活躍推進に向けた取組を実施する。

## 3 建設業への若手の入職促進

- 建設業の将来の担い手となりうる学生に対し、建設の仕事や現場に接するイベントや見学会等の機会を創出するとともに、パンフレットやホームページを活用し、建設業やインフラ整備・管理の魅力を発信する。

## 2

# 誰もが優しさを感じられるまち

いたるところで、まちの優しさを感じられる

### I 将来像

- 道路等のバリアフリー化を着実に進め、誰もが安全で円滑に移動し、安心して過ごすことができる魅力ある都市を実現する。

### II これまでの取組と課題

(道路等のバリアフリー化)

- 都はこれまで、高齢者や障害者など誰もが円滑に移動できる環境を整備するため、道路の新設・拡幅事業を行う際には、同時にバリアフリー化の整備を実施してきた。

### III 今後の主な取組

#### 取組 1 道路等のバリアフリー化

東京 2020 大会の会場や観光施設周辺等の都道、多くの人々が日常生活で利用する主要駅や生活関連施設を結ぶ都道等についてバリアフリー化を推進する。

#### 1 道路のバリアフリー化の推進

- 引き続き、道路の新設・拡幅事業を行う際には、同時にバリアフリー化の整備を実施する。

# 1 スマートエネルギー都市

世界をリードする、スマートエネルギー都市を目指そう

## I 将来像

- 道路照明などでLED\*照明の率先導入を進め、東京をLEDが明るく照らす環境に優しい都市にしていく。
- 省エネルギー対策において、革新的な技術を活用し、エネルギー消費量やCO<sub>2</sub>排出量の削減を更に加速させていく。

## II これまでの取組と課題

(照明のLED化)

- 道路照明などで、今後、更にLED照明の導入を拡大する必要がある。

(省エネルギー対策)

- 都内の温室効果ガス排出量\*の削減に向けて、引き続き、取り組んでいく必要がある。

## III 今後の主な取組

### 取組 1 照明のLED化推進

照明のエネルギー消費量の削減に向け、道路照明などでLED照明の導入を進めていく。

#### 1 LED照明の導入

- LED技術の進展や製品開発の状況を踏まえ、都が管理する道路照明のLED化をより一層推進する。

世界をリードする低炭素都市を実現するため、省エネルギー対策を推進する。

1 交通・輸送における省エネルギー対策の推進

- 庁有車として、電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）  
\*、燃料電池自動車（FCV）\*などゼロエミッションビークル（ZEV）\*の導入を図る。



## 2

# 豊かな自然環境の創出・保全

水と緑に囲まれた、自然を感じられるまちをつくろう

### I 将来像

- 質の高い緑を創出するとともに、自然的景観を保全・再生することで、自然豊かな都市環境を次世代に継承していく。

### II これまでの取組と課題

(緑の創出・保全)

- 2015年度に都内街路樹 100万本を達成するなど、街路樹の整備により、緑の創出を進めてきた。

### III 今後の主な取組

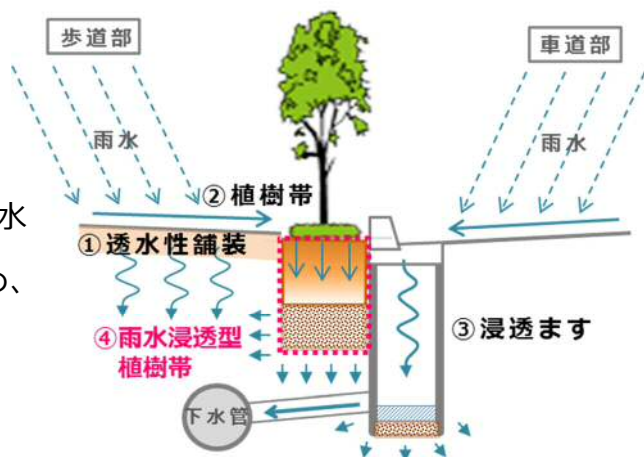
#### 取組 1

緑の創出・保全

都市の中の様々な空間を活用し、生態系にも配慮するなど質の高い緑を創出するとともに、河川などの水辺空間を結び付けることで、水と緑のネットワークを更に充実させる。

#### 1 緑の創出・保全

- 緑の創出・保全や、水害に対する安全性に寄与するグリーンインフラとして、道路空間に雨水浸透型の植樹帯を導入するため、調査・検討を実施する。



## IV 年次計画

### 緑の創出・保全

	2018年度まで(見込み)	年次計画		
		2019年度	2020年度	2021年度以降
緑の創出・保全	雨水浸透型の植樹帯の調査・検討 調査・検討・試験施工	モニタリング	モニタリング 課題の整理 及び構造基準 の制定	構造基準の制定
			→	

## 3

## 交通・物流ネットワークの形成

ヒトやモノの流れがスムーズな都市をつくろう

## I 将来像

○ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を支える道路の整備を強化し、その後も首都東京の潜在力を最大限生かす骨格幹線道路などの道路ネットワークの充実を図り、東京の最大の弱点である渋滞を大きく改善することで、人やモノのスムーズな流れを実現する。

## II 目標

## 1 道路ネットワークの形成

No.	目標	目標年次	目標値
01	区部環状・放射道路	2020 年度	環状 95%、放射 96% 整備
02	環状第2号線の全線開通	2022 年度	開通
03	多摩南北・東西道路	2020 年度	南北 89%、東西 74% 整備
04	立川広域防災基地への アクセス性の強化	2021 年度	1 路線事業化
05	区部環状・放射道路・多摩南北道路	2024 年度	おおむね完成
06	多摩東西道路	2024 年度	約 8 割完成
07	連続立体交差事業	2020 年度	7 か所の踏切を除却 (累計：402 か所)
08		2024 年度	41 か所の踏切を除却 (累計：443 か所)

### Ⅲ これまでの取組と課題

#### (東京の道路交通の現状)

- 東京の都市計画道路の完成率は約 6割であり、区部における混雑時平均旅行速度は 16.8km/h とマラソンランナーよりも遅く、国内外主要都市と比較して依然として低い水準にある。

<主要都市平均旅行速度>

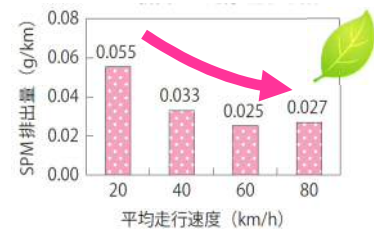


(出典) 「平成 22 年度道路交通センサス」・「自動車交通研究 2016」を基に作成

#### (幹線道路ネットワーク)

- 骨格幹線道路の整備率は区部環状道路 93%、区部放射道路 94%、多摩南北道路 76%、多摩東西道路 69% (2017 年末実績) である。

<SPM 排出量と走行速度の関係>



(出典) 「国土交通白書 2016」  
(平成 28 年 7 月 国土交通省)

- 2015 年 8 月に多摩南北主要 5 路線の一つである調布保谷線が全線開通し、甲州街道から埼玉県境までの所要時間が約 4 割短縮され、並行する道路の交通量が最大約 3 割減少した。
- 2016 年 3 月、「東京における都市計画道路の整備方針 (第四次事業化計画)」を策定し、今後 10 年間で優先的に整備すべき路線や新たに都市計画道路の検討が必要となる箇所などを選定した。今後、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークを形成していく必要がある。

#### (連続立体交差事業)

- これまで 43 か所の事業で 395 の踏切を除却し、踏切による交通渋滞や踏切事故を解消してきた。
- 2015 年 8 月に高架化が完了した京成押上線 (押上駅～八広駅間) では、最大で 380m あった明治通りの踏切による渋滞が解消されただけでなく、本事業を契機にまちづくりが進み、京成曳舟駅周辺の商業床面積が約 50 倍に増加し、にぎ

わいが創出されるなどの効果が得られている。

- これまで進めてきた連続立体交差事業で生まれた高架下空間では、駐輪場や保育所、観光案内所等、地域のニーズに応じた多様な活用が図られている。

<高架化による渋滞解消（京成押上線）>



<高架下空間の利活用>



シェアサイクル施設（JR中央線）



保育所（西武池袋線）

- 事業を着実に推進するためには、関連事業との円滑な調整とともに地元自治体や鉄道事業者との連携が必要である。

## IV 今後の主な取組

### 取組 1 道路ネットワークの形成

経済成長の促進、国際競争力の強化、環境改善に資する道路ネットワークの形成を推進していく。

#### 1 幹線道路ネットワーク

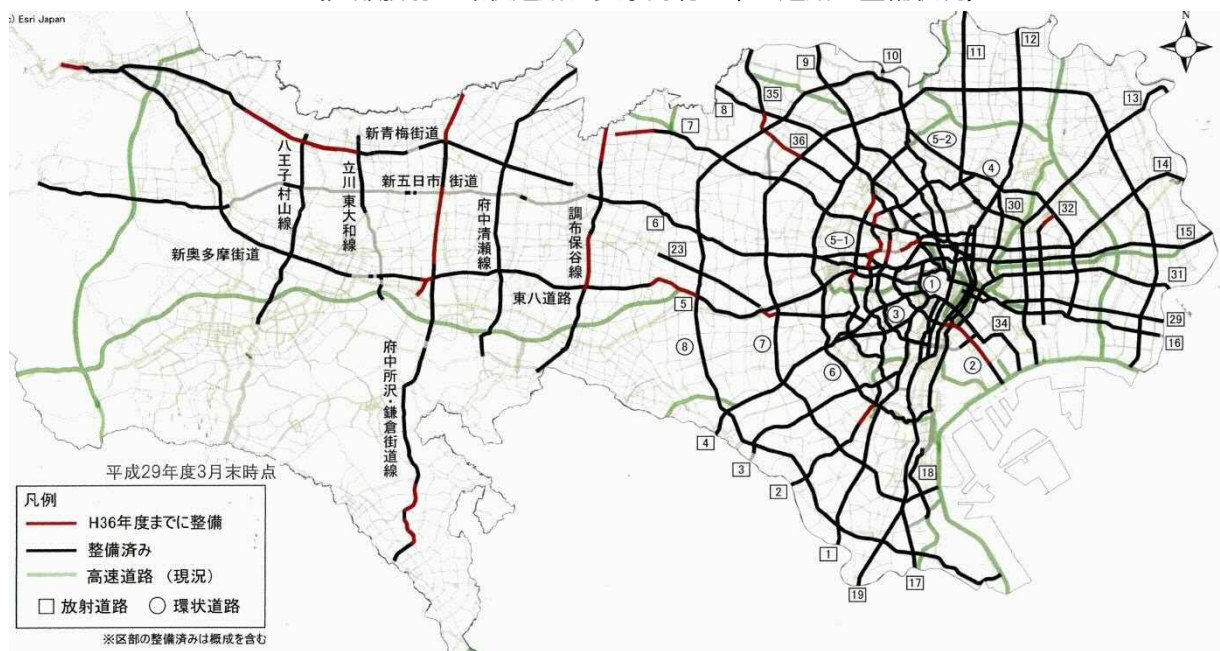
- 東京の防災力を高め、潜在力を引き出す幹線道路ネットワークを形成するため、区部放射・環状道路、多摩南北道路を 2024 年度までにおおむね完成させる。さらに、新青梅街道等の多摩東西道路の整備を重点的に推進し、多

摩地域の利便性を格段に向上させる。

- 道路や橋梁の重点的な整備により都県境を越えた道路ネットワークを形成し、都市間連携を強化するとともに広域的な防災性を向上させる。特に、南多摩尾根幹線の整備を推進し、早期に広域的な道路ネットワークの形成を目指す。
- 立川駅や八王子駅など、多摩地域の拠点駅周辺において道路整備を推進し、渋滞解消に取り組む。
- 首都機能に甚大な被害が生じた場合に災害応急対策活動の中核拠点となる立川広域防災基地について、周辺の都市計画道路の整備により立川広域防災基地へのアクセス性を強化し、災害対応機能の向上を図る。
- 抜け道となっている生活道路への車の流入を減らすため、幹線道路へ車を誘導する地域内の幹線道路を整備し、子供や高齢者、自転車通行などの安全性を高める。
- 東京の更なる発展を実現するため、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、優先整備路線の計画的な事業化に取り組み、整備を進め、都市活動を支える道路ネットワークの強化を図る。
- 都内の主たる交通を担う骨格幹線道路である環状第2号線について、築地市場の解体と共に工事を進め、2022年度の全線開通に向け本線トンネルの整備を推進する。

＜都内の幹線道路ネットワーク＞

（区部放射・環状道路、多摩南北・東西道路の整備状況）



## 2 連続立体交差事業の推進

- 西武新宿線（中井～野方間）等、都では3路線4か所において、道路と鉄道の連続立体交差化を推進している。事業実施により、多数の踏切を除却して道路ネットワーク形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上を図る。
- 連続立体交差化により創出された鉄道の高架下空間等を保育所や商業施設等として活用することにより、地域の利便性を向上させる。
- いわゆる開かずの踏切\*である西武新宿線（中井～野方）の7か所の踏切については、2020年度までの除却を目指す。これら踏切除却によって、交差する中野通りで発生している最大410mの交通渋滞を解消するとともに、鉄道の立体化により創出される2万㎡以上の空間において、地域の二一ズを踏まえた活用を促進する。

<連続立体交差事業 事業箇所図>



## V 年次計画

### 道路ネットワークの形成

	2018年度まで(見込み)	年次計画		
		2019年度	2020年度	2021年度以降
幹線道路ネットワーク	三環状関連の幹線道路の整備		3か所事業化	整備推進
	区部環状道路・放射道路の整備	1か所事業化	環状6(上目黒)完成	おおむね完成(2024年度)
	多摩南北道路・東西道路の整備		府中所沢鎌倉街道線(本町田)	南北道路 おおむね完成 東西道路 約8割完成(2024年度)
	都県境を越えた道路の検討・事業着手	1か所事業化	2か所完成 1か所事業化	整備推進
	南多摩尾根幹線の整備	南多摩尾根幹線 検討・整備		整備推進
	多摩地域の拠点駅周辺道路の用地取得・工事	立川3・2・38等で整備推進		整備推進
	立川広域防災基地へのアクセス性の強化	構造等の検討、関係機関との協議 一部都市計画変更手続き等		構造等の検討、関係機関との協議、一部都市計画変更手続き等の推進
	地域内の幹線道路の整備	4か所事業化 5か所完成	7か所事業化 7か所完成	整備推進
	連続立体交差事業の推進	連続立体交差事業の推進	西武新宿線 7か所の踏切除去(累計:402箇所)	
事業化準備 (JR埼京線(十条駅)など計6か所)				
鉄道の高架下空間等に 駐輪場や保育所等の整備が進展				



## 4

# 多様な機能を集積したまちづくり

首都東京の成長を支える、活力あふれるまちづくりを進めよう

### I 将来像

- 都心等における拠点機能の充実・強化を推進し、多くの人々が快適に訪れることができるまちを創出していく。

### II 目標

#### 1 拠点機能の充実・強化

No.	目標	目標年次	目標値
01	環状第2号線の全線開通（再掲）	2019年度 2022年度	地上部道路開通 全線開通

### III これまでの取組と課題

#### (拠点機能の充実・強化)

- 都心部の拠点駅の一部では、道路や歩行者空間など都市基盤が十分ではなく、依然として安全性や利便性の面で問題を抱えている。
- 環状第2号線を2018年11月に暫定開通、2019年度末の地上部道路開通及び2022年度の全線開通に向けて整備を推進する。

### IV 今後の主な取組

#### 取組 1

#### 拠点機能の充実・強化

都心や地域の核となる鉄道駅の周辺において、歩行者の回遊性向上やまちづくりと一体となった基幹的な交通結節機能の強化などを図る。

### 1 品川駅周辺

- 羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、環状第4号線の整備延伸を推進する。

### 3 その他の拠点

- 都内の主たる交通を担う骨格幹線道路である環状第2号線について、築地市場の解体と共に工事を進め、2022年度の全線開通に向け本線トンネルの整備を推進する。

## 用語解説

語句	意味
<b>英数字</b>	
ICT（アイシーティー）	Information and Communication Technologyの略。情報処理および情報通信に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称
LED（エルイーディー）	Light Emitting Diode（ライト・エミッティング・ダイオード）の略称。白熱灯や蛍光灯に比べて長寿命で省電力、コンパクトなどの長所を有する
PDCAサイクル（ピーディーシーエーサイクル）	Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（見直し）という政策サイクル
<b>あ行</b>	
開かずの踏切	ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切
温室効果ガス排出量	人の活動に伴って排出される二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素等の7種類のガスの量を二酸化炭素の量に換算したもの
<b>か行</b>	
緊急輸送道路	高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路
<b>さ行</b>	
整備地域	地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時に大きな被害が想定される地域。区部の約6,900haを指定している（区部面積の約1割に相当）
ゼロエミッションピークル	走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）
<b>た行</b>	
特定整備路線	災害時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において、延焼を遮断し、市街地の燃え広がりを防ぐとともに、避難路や緊急車両等の通行路ともなる防災上効果の高い幅員15m以上の都が施行する都市計画道路のこと
<b>な行</b>	
燃料電池	水素と空気中の酸素を反応させ、直接電気へ変換して発電するシステムで、反応時に水しか排出しないためクリーンである。発電の際に発生する熱も給湯などに利用できるのでエネルギー効率が高い。燃料となる水素は都市ガスを改質するなどして製造される
<b>は行</b>	
プラグインハイブリッド自動車	家庭用電源での充電を可能とするタイプのハイブリッド自動車
不燃化推進特定整備地区（不燃化特区）	整備地域のうち、地域危険度が高いなど、特に重点的・集中的に改善を図るべき地区について、区からの整備プログラムの提案に基づき、都が指定し、不燃化を強力に推進する地区のこと
<b>ま行</b>	
木造住宅密集地域	震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造住宅が密集している地域として、以下の各指標のいずれにも該当する地域（町丁目）約13,000ha ・老朽木造建築物棟数率 30%以上 ・住宅戸数密度 55世帯/ha以上 ・補正不燃領域率 60%未満