

1 2 東京外かく環状道路の整備促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

(1) 外環（関越道～東名高速）については、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路であるため、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進めるとともに、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

(2) 「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等におけるまちづくりなどについて、都や沿線区市と協力し推進すること。

(3) 外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、必要な調査を加速させるとともに、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されており、早期整備が必要である。

外環（千葉区間）については、平成30年6月2日に開通し、関越道から東関東

道までが結ばれ、都内を通過する交通が外環道に転換するなどの整備効果が発現している。

外環（関越道～東名高速）については、平成29年2月の東名ジャンクション側に続き、平成31年1月、大泉ジャンクション側からもシールドマシンが発進し、全線で工事が本格化している。

一方、外環（東名高速～湾岸道路）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要があるものと考えられる。

このため、国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」の議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

<具体的要求内容>

- (1) 外環（関越道～東名高速）は、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路であるため、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、早期に事業の見通しを示せるよう取り組むとともに、大深度地下における高度な技術力を要する本線トンネル工事や本線とランプをつなぐ地中拡幅工事等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

引き続き、国、都、NEXCO 東日本・中日本による東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議を活用し、情報の共有化を図りながら進めること。

- (2) 地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等のまちづくりについて、都や沿線区市と協力し推進すること。特に3区市に^{またが}跨る中央ジャンクション周辺のまちづくりについては、国が主導し、都や沿線区市と協力してまちづくりを推進すること。

さらに、アクセス道路整備についても積極的に支援を行うこと。

- (3) 東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、計画の検討に必要な調査等を加速させること。

具体的には、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえた上、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間について、まずは基本計画の決定を目指すなど、計画を早期に具体化すること。

1 3 高速道路網の整備推進及び有効活用等

1 高速道路網の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

交通渋滞解消や環境改善、防災機能向上、観光・企業活動の活性化等、高いストック効果を発現する首都圏の高速道路ネットワークの充実を図ること。さらに、これに必要となる財源を確保すること。

<現状・課題>

三環状道路をはじめとする首都圏の高速道路は、交通渋滞の解消、環境改善、地震による被災時の緊急輸送、災害や事故による非常時の回機能確保、さらには、観光・企業活動の活性化等、非常に高いストック効果の発現が期待される。

平成27年3月に首都高速中央環状線が全線開通し、三環状道路の最初のリングが完成するとともに、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た。

また、圏央道の千葉県区間や4車線化等の整備推進に向け、財政投融資を活用するなど、整備加速が期待される。このように、三環状道路の整備は着々と進んでいるが、引き続き、首都圏における高速道路ネットワークの充実を図ることが重要である。

<具体的要求内容>

- (1) 首都圏三環状道路のうち、東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道に必要となる財源を確保し、早期かつ確実に整備を推進すること。
- (2) 都心部と臨海部との連携強化やネットワーク強化による交通分散などに資する都市高速道路晴海線のⅡ期区間(晴海～築地)について、早期に事業者を決定し、事業化を図ること。
- (3) 都市高速道路の整備に対する日本高速道路保有・債務返済機構への出資率については、出資者である地方公共団体の意見を尊重し決定すること。

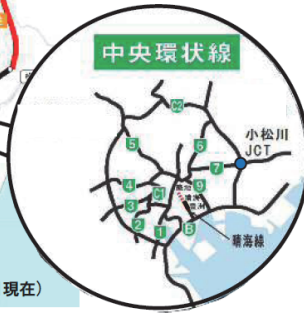
高速道路網の整備状況



○首都圏三環状道路の整備率
(令和元年6月現在)

約 82%

- ・中央環状線：100%
- ・外環道：58%
- ・圏央道：90%



■凡例

供用中区間	—
事業中区間	—
主な渋滞対策事業中区間	●
計画路線	—
調査中・構想	○

2 高速道路網の有効活用

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都圏の高速道路網の有効活用を図るため、混雑状況に応じた料金施策の導入など、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むとともに、既存の高速道路の渋滞対策やスマートインターチェンジの整備等を推進すること。とりわけ、中央道調布付近の渋滞対策については、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、またその後の観光客等の増加を見据えて更なる対策を実施すること。

<現状・課題>

移動の効率性が極めて高く、環境にもやさしい首都圏を目指し、高速道路網を最大限活用できる料金体系を実現することが必要不可欠である。

この首都圏の高速道路料金については、平成 27 年 9 月に国から示された具体方針（案）に基づき、平成 28 年 4 月から新たな料金体系が導入され、料金体系の整理・統一及び起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現が図られるとともに、利用者の急激な負担増への配慮として、激変緩和措置も講じられた。今後も、首都圏三環状道路のネットワーク機能を最大限発揮させるよう、交通状況などの検証を行い、地方の意見を踏まえた上で、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組む必要がある。

一方、我が国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約 10 km と、欧米諸国の約 2 倍もの長さがあり、利便性が低く、高速道路が有効活用されていない。

そのため、ETC 車両に限定し、従来のインターチェンジに比べてコンパクトに整備することが可能なスマートインターチェンジの設置により、整備費用や管理コストを削減する。

また、アクセス改善による利便性向上を図ることで、地域生活の充実や経済の活性化などが実現すると考えられる。これらのことから、整備推進が期待されている。

また、中央自動車道の調布付近や小仏トンネル付近等については、恒常的な渋滞の解消に向けた取組が進められている。このうち調布付近については、平成 27 年 12 月に調布インターチェンジから三鷹バス停手前までの間で付加車線が設置され、その効果が確認されたところであるが、車線数が減少する三鷹バス停付近を先頭に引き続き速度低下が発生している。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時などには、観光客等の増加に伴い高速道路利用率の増大が予想されることから、早期の渋滞対策実施が強く望まれている。

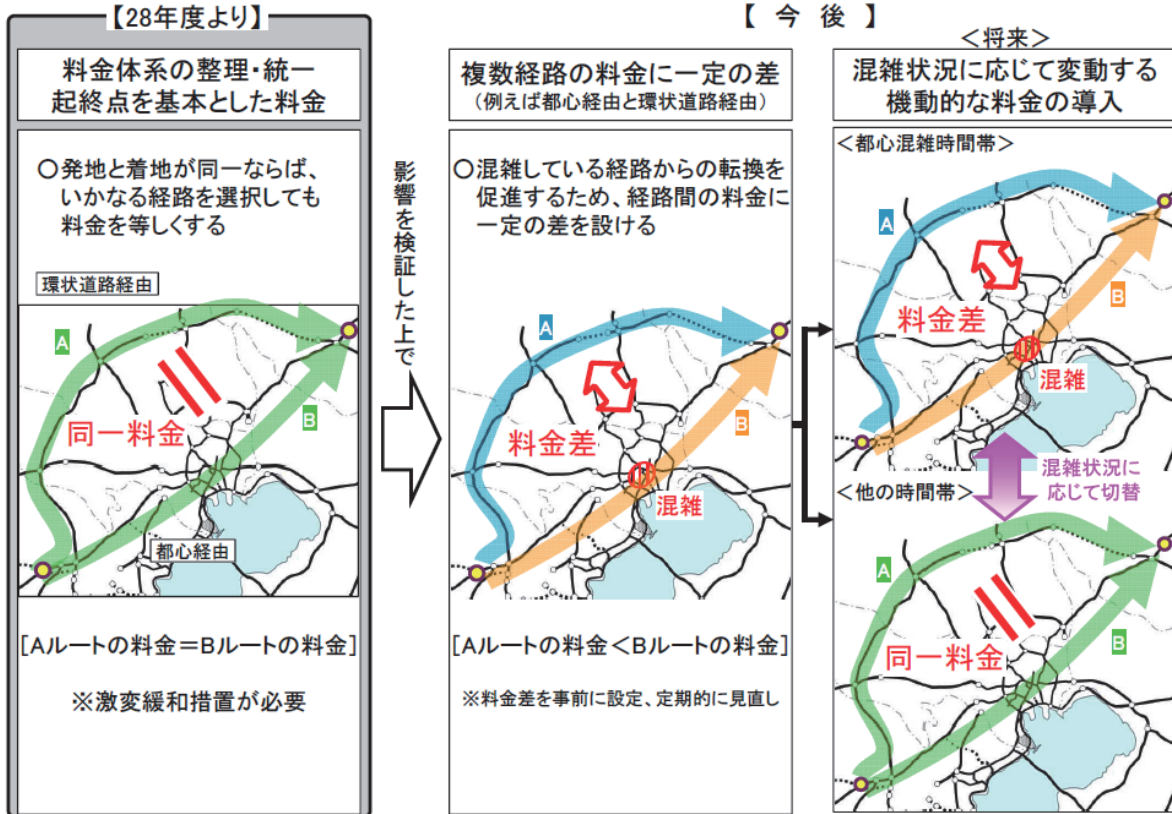
<具体的要求内容>

- (1) 首都圏の高速道路料金については、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向け、新たな料金体系導入による交通状況の変化や債務の償還計画への影響などについて検証するとともに、会社間の乗継ぎに伴うターミナルチャージの重複徴収の解消などについても積極的に取り組むこと。
また、ビッグデータを活用し、混雑状況に応じた料金施策を導入するなど、利用者へのサービス向上を図ること。
- (2) 首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道路の渋滞緩和及び地域の活性化を図るため、E T C利用率 100%に向けた普及促進や法制的課題等の解決に向けた検討、会社間の境目に位置する本線料金所の撤去、スマートインターチェンジの整備推進、I T Sの推進等に積極的に取り組むこと。
- (3) 中央自動車道の調布付近や小仏トンネル付近の渋滞対策について、一日も早く完成させること。とりわけ、三鷹バス停付近を先頭とする渋滞を解消するため、三鷹料金所付近においても、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、またその後の観光客等の増加を見据えて更なる対策を実施すること。

参 考

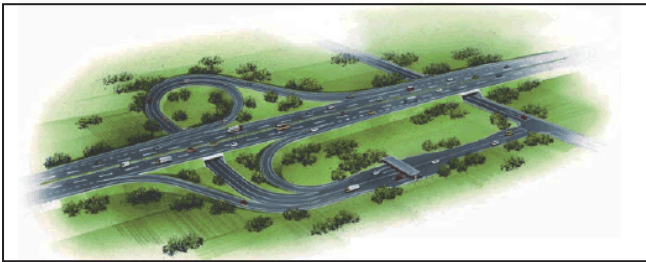
(1) 首都圏の高速道路料金体系

段階的な見直しのイメージ



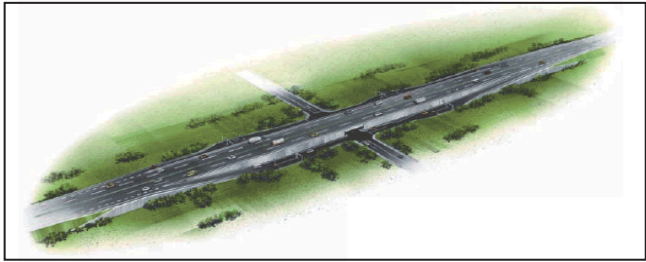
(2) スマートインターチェンジの整備推進

従来型 IC



料金所ブースを1か所に
集約するため、広い
敷地が必要になる。

スマート IC (ETC 専用 IC) 概念図



料金所ブースを集約し
なくてもよいことから、
少ない用地で済み、
建設コストの縮減が可能。

3 高速道路の老朽化対策及び逆走対策

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速道路をはじめとした高速道路構造物の老朽化対策を推進するとともに、逆走対策についても取組を進めること。

<現状・課題>

首都圏における高速道路構造物は、災害時に首都圏の機能を維持するとともに日本の東西交通の分断を防ぎ、救援・復旧活動を支える重要な社会資本である。

開通から50年が経過した首都高速道路をはじめとする高速道路構造物は、平成24年の中央道笹子トンネル天井板落下事故に見られるように、老朽化が進んでおり、対策が急がれている。

このため、平成25年12月に首都高速道路株式会社が、平成26年1月には東日本及び中日本高速道路会社が大規模更新等に関する計画等を示した。

また、同年6月には、高速道路会社の料金徴収期間を延長する法律が施行され、各高速道路会社が事業許可を取得している。

首都高速道路については、一部区間で大規模更新等が着手されている。

また、東日本及び中日本高速道路株式会社等が管理する高速道路の道路構造物については、平成28年12月に個別施設計画が示されている。

2020年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控えていることから、高速道路利用者の安全安心を確保していくため、大規模更新等の詳細な実施内容を早期に示した上で、高速道路会社が取組を実施していくよう、国が責任を持って指導していく必要がある。

また、高速道路での逆走は、死亡事故等の重大な事故につながる可能性が高く、逆走車両のみならず、正しく走行している車両も巻き込まれる極めて危険な行為であり、撲滅に向けた取組が必要である。

<具体的要求内容>

(1) 首都高速道路構造物の老朽化対策については、大規模更新として、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）、1号羽田線（高速大師橋）、3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）について事業を推進するとともに、都心環状線の築地川区間等の都市再生に関する検討を進め、着手すること。

また、東日本及び中日本高速道路株式会社が管理する高速道路構造物については、計画に基づき、大規模更新及び修繕等を着実に実施すること。

(2) 老朽化対策の実施に当たっては、三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えながら、取組を進めること。

(3) 高速道路での逆走に対しては、国や高速道路会社等において対策を進めているところであるが、高齢化の進展や、認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、今後も、逆走事故の撲滅を目指し、取組を推進すること。

4 日本橋周辺の首都高速道路地下化への取組

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化に向けて取組を進めること。

<現状・課題>

首都高速道路は、我が国の経済活動を支える重要な基盤施設として高度経済成長期以来これまで大きな役割を担ってきたが、建設から長い年月が経ち老朽化が進んでいる。一方、整備に急を要したことから、日本橋周辺では首都高が川の上空を通過しており、周辺景観に与える影響について様々な議論がされてきた。

このような状況の中、平成26年に日本橋周辺を含めた首都高の大規模更新計画が策定されるとともに、平成28年には日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取組が、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉え、平成29年7月に、国、都、首都高速道路株式会社は共同で、国際金融都市にふさわしい品格のある都市景観の形成、歴史や文化を踏まえた日本橋の顔づくり、沿道環境の改善などのため、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に向け取り組んでいくこととした。

同年11月には首都高日本橋地下化検討会を設置し、この中で、地下ルートや事業スキームの案を取りまとめ、これをもとに都は、令和元年10月に首都高を地下化する都市計画変更を行った。

引き続き、関係機関との調整を進め、早期の事業化を図ることが重要である。

<具体的要求内容>

- (1) 都及び首都高速道路株式会社とともに、検討及び調整を進め、事業化に向けた手続を着実に実施し、早期の事業着手を図ること。
- (2) 引き続き、周辺のまちづくりと十分な連携を図るとともに、可能な限りコストを縮減した上で、大型車交通の環状機能の確保など、残された課題の解決に向けて取り組むこと。

1 4 国道等の整備推進

国道の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局・港湾局)

- (1) 国道357号(多摩川トンネル、その他の未整備区間)について整備推進を図ること。
- (2) 国道15号(品川駅周辺道路拡幅、品川駅西口駅前広場)について整備推進を図ること。
- (3) 国道16号(町田立体)について早期完成に向け整備推進を図ること。
- (4) 国道20号(八王子南バイパス、日野バイパス(延伸))について整備推進を図ること。
- (5) 首都圏の都市間連携を強化する国道(国道6号など)について整備推進を図ること。

<現状・課題>

都市交通の混雑を緩和し交通を円滑化するとともに、被災時における通行機能を強化する都市幹線道路の体系的なネットワークを構築する必要がある。

国道357号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線である。このうち、未整備の多摩川トンネルは、平成31年4月に詳細設計に着手し、8月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置されたところであるが、羽田空港周辺と川崎側の京浜臨海部を結ぶ連絡道路の整備と同時に進めることとなっており、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。

国土交通省の平成31年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成22年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 国道357号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。加えて、臨港道路南北線の開通等も見据え、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進すること。

- (2) 国道15号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。
- (3) 国道16号町田立体については、本線部が平成28年4月に開通し、平成31年3月にランプ部が開通した。引き続き早期完成に向け、一般部の整備を推進すること。
- (4) 圏央道へのアクセス機能強化と防災力の向上に寄与する国道20号八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期）については、必要な予算を確保し、整備推進を図ること。
- 特に、国道20号八王子南バイパス事業においては、接続する国道16号の整備に向けた検討も併せて行うこと。
- また、日野バイパス（延伸）において、土地区画整理事業により用地を確保した部分については、早期に事業効果を発現させるために、早急に整備を行うこと。
- (5) 国道6号、国道14号など現在事業中の箇所については、必要な予算を確保し、早期開通を図り、その他の箇所についても、整備推進を図ること。

1 5 道路・橋梁事業の推進

1 道路・橋梁整備の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化に繋がり、投資効果も高いことから、東京の道路整備を着実に推進するため、必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

<現状・課題>

首都東京は、日本の全人口の1割を超える約1,380万人が生活し、総生産額が全国の約2割に当たる約107兆円に上るなど、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。しかし、都市計画道路の完成率は、約60パーセントとまだまだ道半ばであり、混雑時旅行速度が区部においては、全国平均約33km/hの半分以下で、国内外主要都市と比較して非常に低い水準にある。このことが、慢性的な交通渋滞を生じさせ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招くなど、東京の最大の弱点となっている。首都東京の道路整備は、オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、また、同競技大会後を見据え、生産性の向上により経済成長を促進し、国際競争力を強化するためにも、極めて重要となっている。

一方、東日本大震災では、救援活動や救援物資輸送を支えるなど、改めて道路ネットワークの重要性が明らかになった。

そのため、首都圏三環状道路のみならず幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、都では首都直下地震の発生が懸念される中、高度防災都市の実現に向け、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,900ヘクタールの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路(特定整備路線)の整備を推進することとなっている。

また、都県境の道路は、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行うためにも非常に重要であるが、隣接県市の財政負担が厳しいこと等から整備が進まないことが課題となっている。

<具体的要求内容>

- (1) 国は、道路予算全体を増額し、個別補助金、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金など、地方自治体の道路整備の財源を安定的・継続的に確保するとともに、日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化に繋がり、投資効果も高いことから、都への道路関係予算の配分

を増額すること。

また、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度である令和2年度の予算確保はもとより、翌年度以降も継続的に推進を図るため、新たな支援制度の検討を行うなど、必要な財政措置を行うこと。

- (2) 昨年度、地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備が重点配分対象事業となった。引き続き、首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線の整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 都県間の道路ネットワークの形成により交通を円滑化し、周辺県との連携を強化するとともに、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行う都県境の道路整備を重点配分対象事業に位置付けるなど、支援すること。

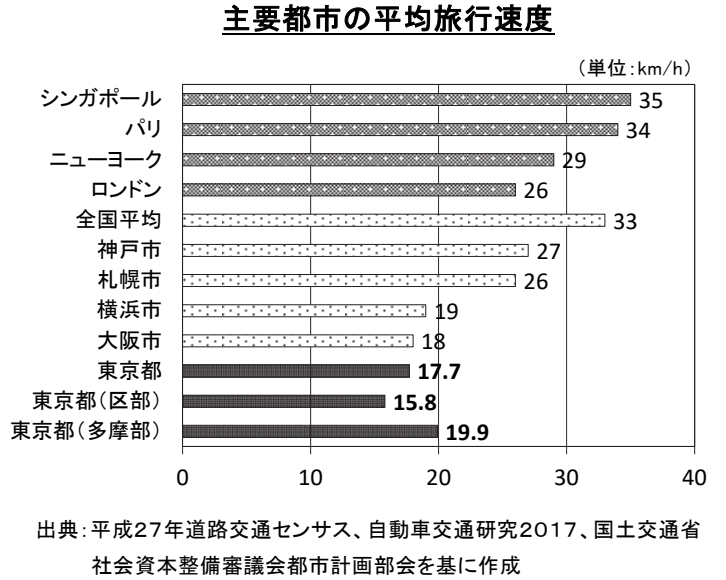
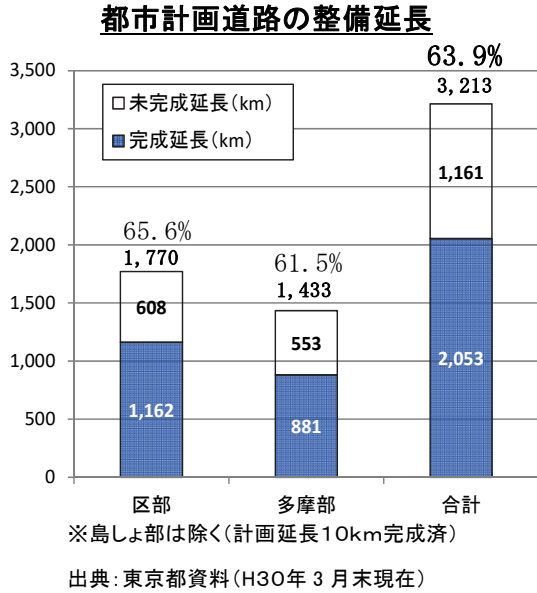
東京の主な道路事業

- ① 区部の放射・環状道路整備
環状2号線、環状4号線、環状5の1号線、環状6号線、放射23号線、放射25号線など
- ② 多摩の南北・東西道路整備など
府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道、南多摩尾根幹線など
- ③ 交通の円滑化や耐荷力向上を図る橋梁整備
関戸橋、等々力大橋（仮称）など
- ④ 連続立体交差事業
京王京王線、西武新宿線など
- ⑤ 道路整備による多摩山間、島しょ地域の防災力強化
（仮称）梅ヶ谷トンネル、三宅循環線など
- ⑥ 「木密地域不燃化10年プロジェクト」特定整備路線
放射32号線、補助26号線、補助29号線など
- ⑦ 立川広域防災基地^{*}へのアクセス性を強化する都市計画道路
立川東大和線、中央南北線など

※立川広域防災基地：南関東地域に広域的な災害が発生し、首都機能に甚大な被害が生じた場合に、災害応急活動の中核拠点となる重要な施設。

参 考

(1) 東京の道路交通



(2) 東京の主な道路事業



2 道路施設の予防保全型管理

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

橋梁^{りょう}やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

橋梁^{りょう}、トンネルの多くは、高度経済成長期に集中して建設されたため、高齢化が進み、近い将来一斉に更新時期を迎えることになる。

このため、橋梁^{りょう}の長寿命化修繕計画、及びトンネルの予防保全計画に基づく対策を実施することにより、これまでの対症療法型管理から予防保全型管理へ転換し、更新時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、道路網の安全・安心を確保することにより、将来世代にこれらの社会資本を良好な状態で継承していく必要がある。

都は、平成21年3月に「橋梁^{りょう}の管理に関する中長期計画」、平成27年11月に「トンネル予防保全計画」を策定し予防保全型管理の取組を推進しており、今後、他の道路施設においても、予防保全型管理を導入していく予定である。

また、区市町村においても、橋梁^{りょう}等の長寿命化修繕計画の策定を進めており、今後、計画に基づく事業を実施していく予定である。

<具体的要求内容>

- (1) 道路施設の予防保全型管理を推進していくため、長寿命化修繕計画に基づく対策を実施するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 区市町村において、橋梁^{りょう}等の長寿命化修繕計画の策定に必要な財源及び同計画に基づく対策を実施するために、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 橋梁^{りょう}の長寿命化修繕計画策定状況（平成31年4月1日現在）

(1) 策定済み

	自治体名
1 都	東京都
23区	北区、葛飾区、品川区、大田区、江東区、墨田区、中央区、板橋区、千代田区、江戸川区、目黒区、文京区、世田谷区、足立区、豊島区、港区、渋谷区、杉並区、中野区、練馬区、新宿区、荒川区、台東区
26市	町田市、国分寺市、立川市、武蔵野市、青梅市、多摩市、調布市、狛江市、稲城市、東久留米市、あきる野市、八王子市、小平市、羽村市、西東京市、東村山市、清瀬市、日野市、福生市、三鷹市、武蔵村山市、東大和市、小金井市、府中市、国立市、昭島市
2町	奥多摩町、日の出町
3村	檜原村、神津島村、小笠原村

(2) 平成31年度策定予定

	自治体名
1町	瑞穂町
1村	三宅村

2 平成31年度の予算

(1) 都の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
橋梁 ^{りょう} の長寿命化	11,867	5,954 (2,977.2)
トンネルの予防保全	829	120 (60.00)

補助率 0.50

(2) 区市の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
橋梁 ^{りょう} の長寿命化 （工事・計画策定）	1,275.0	1,275.0 (637.5)

補助率 0.5～0.69

3 実施計画（東京都）

- ・橋梁^{りょう}の長寿命化については、令和6年度末までに約160橋に着手する。
- ・トンネルの予防保全型管理の取組については、令和6年度末までに、26トンネルに着手する。

3 道路災害防除事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

土砂災害を未然に防ぐことにより、道路の安全性を向上させる道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

多摩地域や島しょ部の山岳道路では、台風や集中豪雨により落石や崩落等の土砂災害が発生している。

災害の発生に伴う、物的、人的被害や、通行止めによる経済的損失、日常生活に及ぼす影響を防ぐためには、道路斜面の落石や崩落等による土砂災害を未然に防止する必要がある。

このため、日常的な巡回点検に加え、専門技術者により斜面の安定度を評価する5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異常時点検などにより、斜面の状況を的確に把握し、擁壁や落石防護柵の設置など多様な斜面对策を現道の拡幅や代替ルート整備と併せて効果的に推進し、総合的に道路の防災性を高めていくこととした。

<具体的要求内容>

道路斜面の補強や落石防護対策等の道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

道路災害防除事業

1 平成31年度 都の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 （国費）
道路災害防除事業	4, 6 8 7	9 9 1 （4 9 8）

道路災害防除事業に対する補助率 0. 5 0（小笠原0. 6 0）

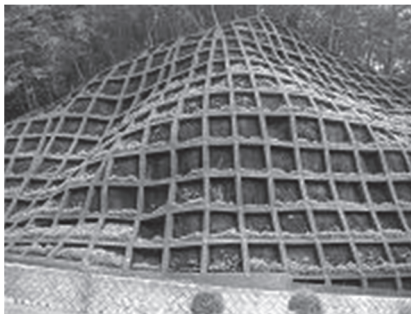
2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	平成29年度	平成30年度
道路災害防除事業 （国費）	1 2 7 （7 2）	3 1 （1 8）

3 対策事例

道路斜面对策



法枠工



落石防護柵工



モルタル吹付工



落石防護網工

4 臨海部道路網の整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

東京港の国際競争力及び地震災害に対する危機管理機能の強化に向け、中央防波堤地区の臨港道路について、整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における迅速な緊急物資輸送や被災者避難が行えるよう、ふ頭と背後地とを結ぶ道路ネットワークの充実・強化を図ることが必要である。

特に、中央防波堤地区においては、外貿コンテナ及び内貿ユニットロードターミナルなどのふ頭施設の利用に伴う交通需要に対応することが喫緊の課題である。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成することが不可欠である。

<具体的要求内容>

中央防波堤地区の臨港道路の整備は、東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における迅速な緊急物資輸送や被災者避難が行えるなど、大きなストック効果を発現する。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成できるよう、整備に必要な財源を確保すること。

1 6 鉄道駅のバリアフリー化の推進

1 移動等円滑化方針及び基本構想の作成促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

都は、区市町村の基本構想策定に係る経費について、区市町村への補助を実施している。

これまで、基本構想により、鉄道駅や駅周辺地域の面的・一体的なバリアフリー化が図られてきているものの、基本構想を作成した区市は平成29年4月現在で約6割と、作成が十分ではない。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）が改正され、マスタープラン制度が導入され、第24条の2で、区市町村は移動等円滑化促進方針を作成するよう努めるものとされた。

また、第25条で、基本構想の作成について、改正前はできる規定であったが、改正後は努力義務とされた。

この改正により、今後、移動等円滑化促進方針及び基本構想を作成する区市町村が増えると見込まれる。

<具体的要求内容>

区市町村の移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成に必要な財源を確保すること。

2 ホームドア等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局・交通局)

(1) ホームドア等の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。

(2) ホームドア等の整備を促進するため、コスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

<現状・課題>

ホームからの転落等による人身障害事故を防止し、利用者や鉄道輸送の安全性を確保するため、ホームドア整備を加速させる必要がある。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等について、ホームドア整備を促進していく必要がある。

ホームドアの整備に当たっては、車両扉の位置の異なる列車への対応やホーム幅の縮小、停車時間の増大による輸送力の低下、更には膨大な投資費用などの課題があり、整備は進んでいない現状にある。

国は鉄道事業者のホームドア整備を促進するため、10 万人以上の駅を優先して設置費用に対する補助を実施しているが、都では整備をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、補助対象を 10 万人未満の駅に拡大していく。

<具体的要求内容>

- (1) 東京 2020 大会の開催も見据え、ホームドア等の整備を更に加速させるため、鉄道事業者の積極的な取組を促すとともに、10 万人未満の駅を含め整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 異なる扉位置の車両への対応やコスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

3 エレベーター等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

鉄道駅におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

高齢者や障害者等をはじめ、鉄道駅を利用する全ての人の円滑な移動環境を確保するため、エレベーター等の設置を促進する必要がある。

これまでに、都内の約 9 割の駅でホームから出入口まで段差なく移動できる経路が 1 ルート確保されているが、複数の出入口が離れた位置にある駅や乗換えに段差のある移動を伴う駅等においてエレベーターの設置を加速させ、駅における利用者の移動環境を更に高めていく必要がある。

また、東京 2020 大会の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等において、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の標準基準（17 人乗り程度）以上を満たすエレベーターの設置を促進していく必要がある。

都では、駅利用者の移動等の円滑化を促進するため、駅におけるエレベーター等の設置費用に対する補助を実施しているが、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化への補助を拡大していく。

<具体的要求内容>

東京 2020 大会の開催も見据え、1 ルート未整備駅の解消はもとより、最短経路を考慮したルートの複数化や乗換ルートのバリアフリー化、競技会場周辺駅や空港アクセス駅等におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるため、事業者の積極的な取組を促すとともに、都がバリアフリー化を促進する駅の整備に必要な財源を確保すること。

4 トイレ環境の整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・交通局)

競技会場周辺等の主要駅や空港アクセス駅などにおいて、トイレ環境の充実に係る財源を確保すること。

<現状・課題>

平成29年2月に公表された「ユニバーサルデザイン2020行動計画(以下、「UD2020」という。)」で、トイレ環境の整備を図るため、ガイドラインを改正するとの見解が示された。

これを受け、平成30年3月に公表された公共交通機関の移動等円滑化整備ガイドラインでは、多機能トイレを整備した上で、一般トイレへの機能分散により、利便性向上を図ることが必要であるとしている。

都は、東京 2020 大会を見据え、訪日外国人旅行者や高齢者のニーズに対応した鉄道駅トイレの利便性や快適性を向上させるため、平成29年度に和式トイレの洋式化に係る補助を開始した。平成30年度からは、競技会場周辺等の鉄道駅における多機能トイレ整備への補助制度を拡充した。

<具体的要求内容>

競技会場周辺等の主要駅や空港アクセス駅などにおいて、障害者対応型便所(多機能トイレ)の整備など、トイレ環境の充実に係る財源を確保すること。

1 7 都市鉄道ネットワーク等の強化

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

- (1) 交通政策審議会諮問第198号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備を促進すること。
- (2) 同答申において、検討熟度が低く構想段階だが国際競争力の強化に資するとされた路線の事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。
- (3) JR中央線複々線化などの事業化に向けて、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、早期に必要な措置を講じること。
- (4) オフピーク通勤の取組を促進すること。
- (5) 快適通勤の実現に向けた混雑緩和策等の検討に対し支援・協力を行うこと。

<現状・課題>

東京圏における今後の都市鉄道の在り方について、平成28年4月に交通政策審議会諮問第198号に対する答申が公表された。この答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、成長をけん引する経済活動等を支える基盤として機能強化を図り、東京圏の国際競争力の強化に資することや、混雑の緩和など更なるサービス水準の引上げにより、豊かな国民生活に資することなどを示した上で、その実現に向けて、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設・既設施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

答申に位置付けられた路線の実現には、事業主体や収支採算性、技術的な課題等への対応が必要である。

都は、答申において事業化に向けて検討などを進めるべきとされた6路線を中心に、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者ととともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施するとともに、平成30年4月に鉄道新線建設等準備基金を創設して、6路線に係る事業などの財源の確保に努めている。

また、平成29年度から都はオフピーク通勤を促進する時差Bizの取組を開始した。平成31年からは、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会とその先を見据え、時差Bizや働き方改革に繋がるテレワーク等と、交通混雑緩和に資する交通需要マネジメント(TDM)を「スムーズBiz」として、一体的に推

進している。

< 具体的要求内容 >

(1) 答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備促進

交通政策審議会諮問第198号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた6路線の整備に向けて、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。

(2) 国際競争力の強化に資する路線の事業スキームの早期構築に向けた支援

同答申において、検討熟度が低く構想段階だが、国際競争力の強化に資すると位置づけられた「都心部・臨海地域地下鉄構想」及び「都心部・品川地下鉄構想」について、事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。

(3) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされたJR中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。

また、地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。

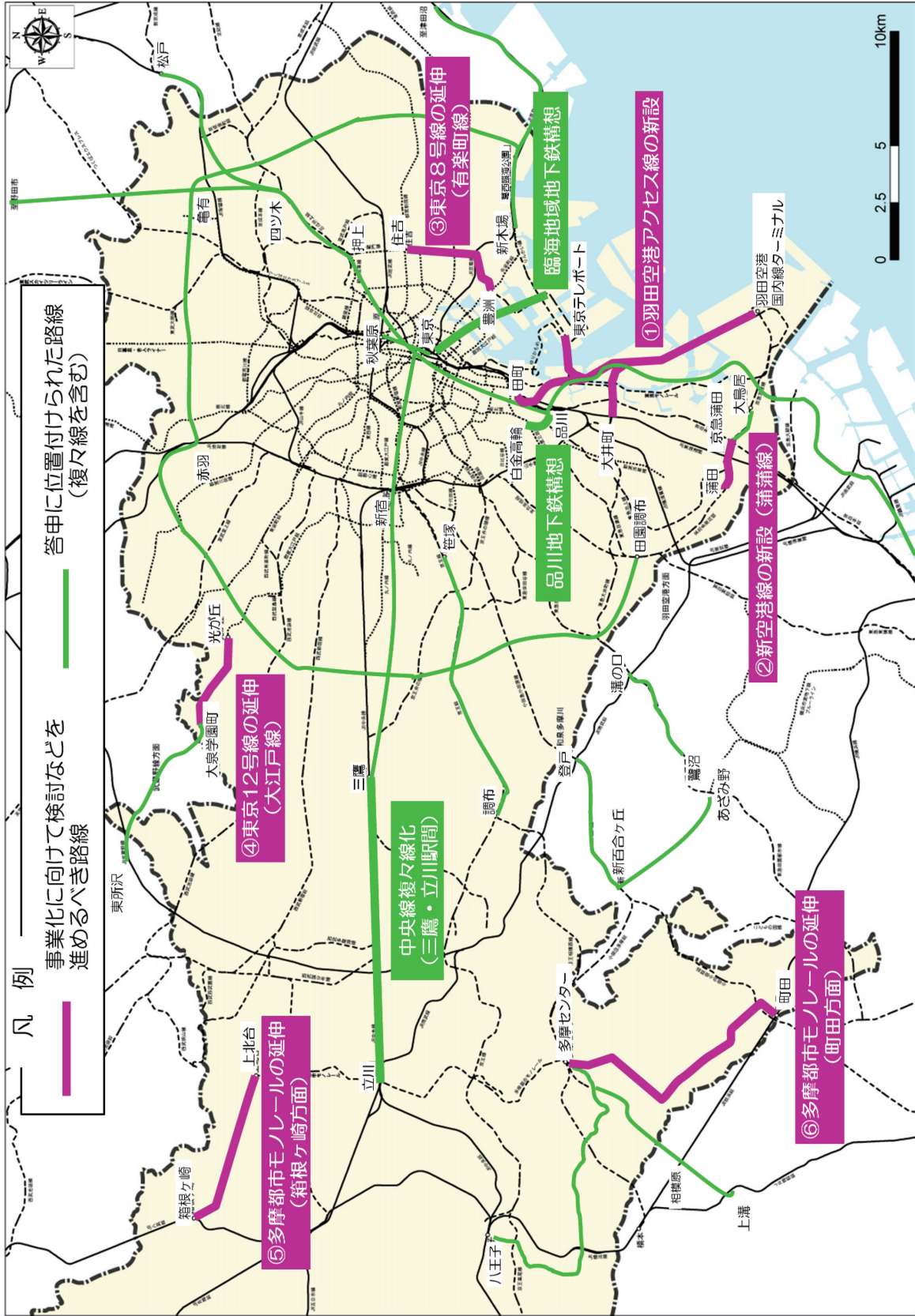
(4) オフピーク通勤の取組の促進

答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与に取り組むことや、輸送需要と輸送力の関係について区間別・時間帯別で詳細に分析し、より一層の混雑の見える化を検討することについて鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

(5) 快適通勤の実現に向けた混雑緩和策等の検討に対する支援・協力

混雑緩和対策として、輸送力強化等の観点から、先端技術も活用した車両や運行システムの改良など、中長期的に実現可能な施策の検討にあたり、国において指導・助言等の支援・協力を行うこと。

交通政策審議会諮問第198号に対する答申に位置付けられた路線



参 考

※検討熟度が低く構想段階だが国際競争力の強化に資するとされた路線：「都心部・臨海地域地下鉄構想」、「都心部・品川地下鉄構想」
 整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされた路線：「中央線複々線化（三鷹・立川駅間）」など

18 BRT整備推進のための制度の創設・拡充

(提案要求先 内閣府・国土交通省・環境省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) BRTの導入に関して、連節車両等の購入、インフラ整備及び自動走行技術等の新技術導入に伴うコスト増に対して、各補助制度の拡充や創設を行うこと。
- (2) BRTの整備を推進するための枠組とそれに合わせた補助制度の創設を行うこと。

<現状・課題>

BRTは、地下鉄やLRTなどと比較して導入に要する期間が短く、交通需要への速やかな対応が求められる地域等において、今後、鉄道やバス等と共に公共交通の一翼を担う交通システムである。また、BRTの導入において、燃料電池車両や低公害型連節車両を利用することにより、二酸化炭素排出量の少ない交通システムを構築し、低炭素社会の実現に寄与する。

都が進めている都心と臨海地域とを結ぶBRTは、2020年度の先行的な運行、2022年度以降の本格運行を予定しており、環境負荷にも配慮したBRTの実現に向けて運行事業者等と調整を進めている。

今後、ターミナルや車両基地の整備に対する支援、連節車両や燃料電池車両の調達のための支援の拡充など、BRT事業を推進するための枠組みを確保する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 連節車両、燃料電池車両への補助の拡充
- (2) BRT事業におけるターミナル、車両基地の整備への補助の創設
- (3) 自動正着制御等の新技術導入費用に関する補助の創設
- (4) 乗降時間短縮に向けた、車両内における車いすの取扱いの弾力的な運用
- (5) 行政手続の簡素化による導入期間の短縮
- (6) 上記も含めて、BRT事業推進のための包括的な制度の創設

参 考

【BRTに関する既存の補助制度】

《事業者向け》

- ・公共交通機関の低炭素化と利用促進に向けた設備整備事業（環境省地球環境局）（国土交通省連携事業）
主な補助対象：BRT、LRTを中心とした公共交通利用への転換など
補助率：国 1/2
 - ・地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省総合政策局）
主な補助対象：連節車両、停留施設、バスロケーションシステムなど
補助率：国 1/3
 - ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業・旅行環境整備事業（国土交通省）
主な補助対象：ICカード、バスロケーションシステム、多言語化など
補助率：国 1/3
 - ・再エネ水素を活用した社会インフラの低炭素化促進事業（環境省水・大気環境局）
主な補助対象：燃料電池車両、充電施設など
補助率：国 1/3（都上限5,000万円）
- *車庫・営業所・整備場に関する補助なし

《自治体向け》

- ・社会資本整備総合交付金（基幹事業）（国土交通省都市局）
主な補助対象：ターミナル、停留施設など
補助率：国 5.5/10、1/3 等
- ・国際競争拠点都市整備事業（国土交通省都市局）
主な補助対象：BRTの整備（停留所、走行空間等）
補助率：国 1/2

19 連続立体交差事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 連続立体交差事業の推進に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 連続立体交差事業と併せて整備する街路事業や市街地開発事業に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間における公租公課相当額で利用できる公共利用面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

<現状・課題>

東京都内には、約1,050か所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生している。また、重要インフラの緊急点検により抽出された長時間遮断時に大幅な迂回が必要となる踏切道は、災害時の救援活動や人流・物流に大きな影響を与える可能性があることから、首都直下地震の切迫性を踏まえ、早期の対策が求められている。

このため、鉄道を連続して高架化又は地下化し、数多くの踏切を同時に除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消して、地域の活性化や、都市の防災・安全性の向上にも資する連続立体交差事業の推進が必要である。

また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の15パーセントを公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15パーセントを超えて利用している。

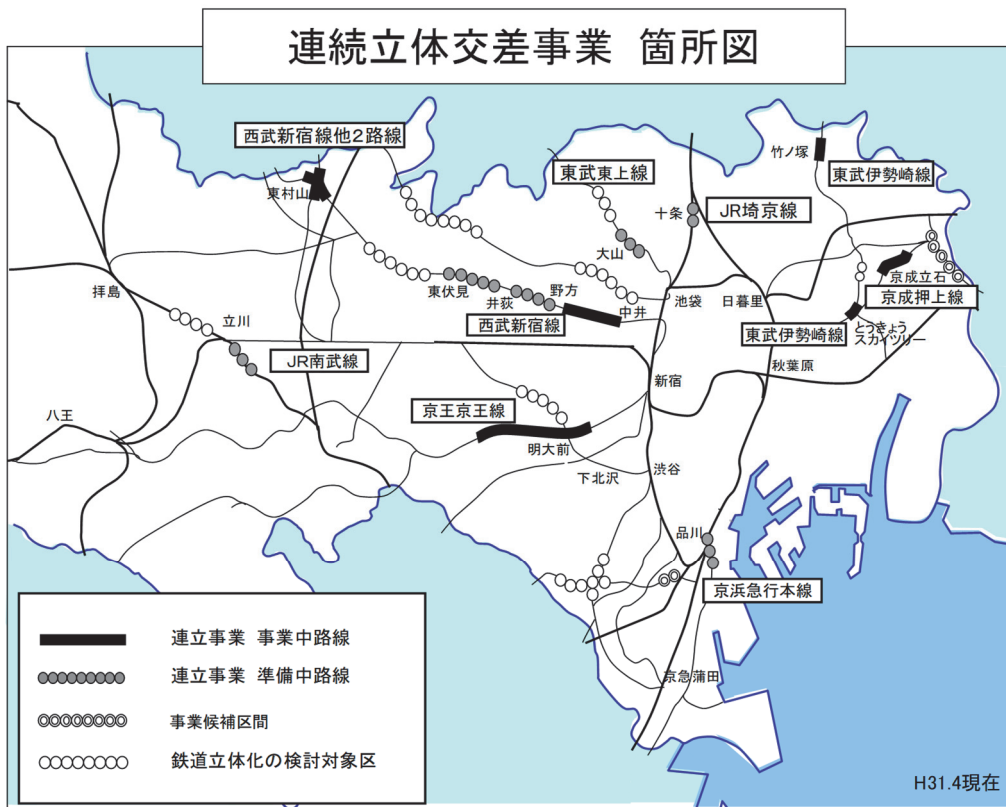
<具体的要求内容>

- (1) 現在、都施行の京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、西武新宿線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近）などの3路線4か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近、とうきょうスカイツリー駅付近）で連続立体交差事業を進めている。また、都施行のJR埼京線（十条駅付近）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）などの5路線6か所で事業化に向けた準備を進めている。これらの事業とともに、今後新たに事業化に取り組む箇所について必要な財源を確保し、確実に配分すること。

また、国は、重要インフラの緊急点検で課題が抽出された踏切を除却する連続立体交差事業について、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度である令和2年度の予算確保はもとより、翌年度以降も継続的

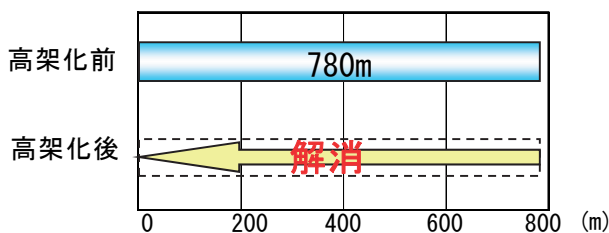
に推進を図るため、新たな支援制度の検討を行うなど、必要な財政措置を行うこと。

- (2) 連続立体交差事業と併せて整備することにより渋滞解消や沿線のまちづくりなど、周辺への波及効果の大きい東京都・区市施行の街路事業や市街地開発事業に対しても必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。



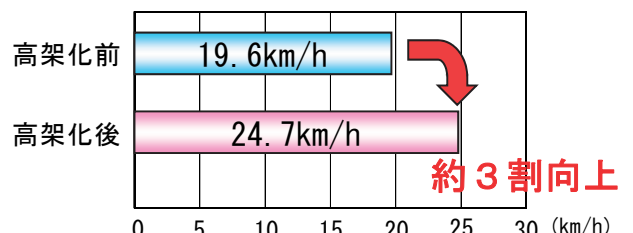
京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の
平成24年10月全線高架化による効果

第一京浜の交通渋滞が解消



※ 上り方面（川崎方面から品川方面）の最大渋滞長

第一京浜の自動車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（平成24年11月調査）

※ 国土交通省が進めている蒲田立体（南蒲田交差点）開通（平成24年12月）により、さらに道路交通の円滑化が図られている。

20 無電柱化事業の推進

1 無電柱化事業の推進

(提案要求先 総務省・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

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に、無電柱化の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

無電柱化事業は、災害時に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するなど、東京の防災力を高め、都民が安心・安全に暮らせる「セーフシティ」を実現していくために重要である。

また、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観の創出を図る上でも重要な事業である。

都は、センター・コア・エリア内のほか、防災上、重要な位置付けにある緊急輸送道路や、災害時や災害復旧の拠点となる施設等を結ぶ路線で重点的に無電柱化を進めている。

その結果、都道の地中化率は約40パーセントに達しているが、諸外国の都市と比較するといまだ大きく立ち遅れている。

無電柱化を進めるためには、事業者間の競争やイノベーションを促し、コスト削減を図るとともに、都民に対して無電柱化の意義や効果を積極的にPRすることが重要である。

国では、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」が平成28年12月に施行されたが、都としても、この法律の趣旨を踏まえ、区市町村と連携した総合的・計画的な無電柱化の推進、都道における電柱新設の禁止などを盛り込んだ「東京都無電柱化推進条例（平成29年東京都条例第58号）」を平成29年9月に施行した。さらに、平成30年3月には条例に基づき新たに「東京都無電柱化計画」を策定し、平成30年4月に策定された国の無電柱化推進計画の目標達成を見据え無電柱化に積極的に取り組んでいる。また、平成30年度に都が実施した「防災事業の緊急総点検」や、国が実施した「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急点検」を受け、電柱倒壊による停電を防止するためにも、更に無電柱化を推進していく必要がある。これらを踏まえ、本年3月には「東京都無電柱化推進計画（第七期）」を改定し、令和2年度までの整備計画を定め、着実に無電柱化を進めている。

しかし、国道や都道といった幹線道路に比べ、区市町村道のような狭隘道路あいにおける無電柱化の整備は、あまり進展していない。

そのため、都では木造住宅密集地域などにおいて、震災時の円滑な消火・救援活動や避難に資する主要な生活道路の整備や、土地区画整理事業などの市街地整備の機会を捉えて、区市町村道における無電柱化を促進していくことが求められ

ている。

今後、都道の無電柱化を加速させるとともに、面的な無電柱化を推進するため、区市町村道や土地区画整理事業などで整備する道路の無電柱化を一層促進していく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフ シティ」を実現するとともに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催に向けて、都内全域で無電柱化をより一層推進するため、事業推進に必要な財源の確保と補助率の引き上げを図ること。
- (2) 東京 2020 大会開催に向けて、国道においても、おおむね首都高速中央環状線の内側のエリアであるセンター・コア・エリア内の無電柱化を完了させるとともに、防災の視点を重視し、センター・コア・エリア外の無電柱化を推進すること。
- (3) 区市町村道等の無電柱化を促進させるため、更なるコスト縮減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発を推進するとともに、地上機器を民地等に設置するための仕組みを構築すること。
- (4) 電線管理者の費用負担減を図るための財政的支援制度を拡充すること。
- (5) 無電柱化事業を一層推進するため、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策以降も必要な財源を確保すること。

参 考

1 都道における整備状況

【無電柱化の整備状況】 (平成30年4月1日現在)

	整備対象延長	整備延長	地中化率
区 部	1, 288 km	744 km	58 %
うちセンター・コア・ エリア	536 km	514 km	96 %
多 摩	1, 040 km	191 km	18 %
計	2, 328 km	935 km	40 %

2 平成31年度 都の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	事業費	うち国費対象事業費（国費）
無電柱化整備事業	20, 949	2, 367（1, 184）

※ 事業費は、既設道路における整備にかかるもの。

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	平成30年度	平成31年度
無電柱化整備事業 (国費)	3,066(1,533)	3,621(1,811) ※平成30年度補正予算含む

【整備事例】 日野市高幡（川崎街道）
(整備前)



(整備後)



2 臨港道路の無電柱化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化の推進に必要な財源の確保を行うこと。

<現状・課題>

道路の上空を輻輳(ふくそう)する電線類や歩道内にある電柱は、都市の景観を損ねるだけでなく、歩行者や車いすの通行の妨げとなっている。また、震災や台風等の災害時には、倒壊した電柱や切断された電線類により道路が閉塞し、避難路の確保や緊急車両の通行、物資輸送等の支障となるおそれがある。

このため、災害発生直後において、緊急車両の通行や緊急物資の輸送など、重要な役割を担う臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化は不可欠である。

<具体的要求内容>

臨港道路における緊急輸送道路の無電柱化が計画的に推進できるよう、必要な財源の確保を行うこと。