

3 1 東京外かく環状道路の整備促進【最重点】

(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、用地取得については、より一層効果的に推進するため、青梅街道インターチェンジにおける工事スケジュールを明確にした上で方針を示すこと。

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は、外環の事業に合わせ着実に整備する必要があるため、工事等の施工に係る調整について積極的に協力すること。

- (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。

3 2 高速道路網の整備推進及び有効活用等【最重点】

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)

首都圏三環状道路に加え、新たな都心環状ルート¹の形成や首都高速晴海線の延伸など、首都圏における高速道路網の整備を推進するとともに、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、最初のリングとして全線開通した首都高速中央環状線は、ジャンクションの新設・改良によりその機能が強化され、着実に整備が進む外環や圏央道とともに、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮、さらには物流拠点等の立地を通じた生産性の向上など、高いストック効果を発現している。

しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

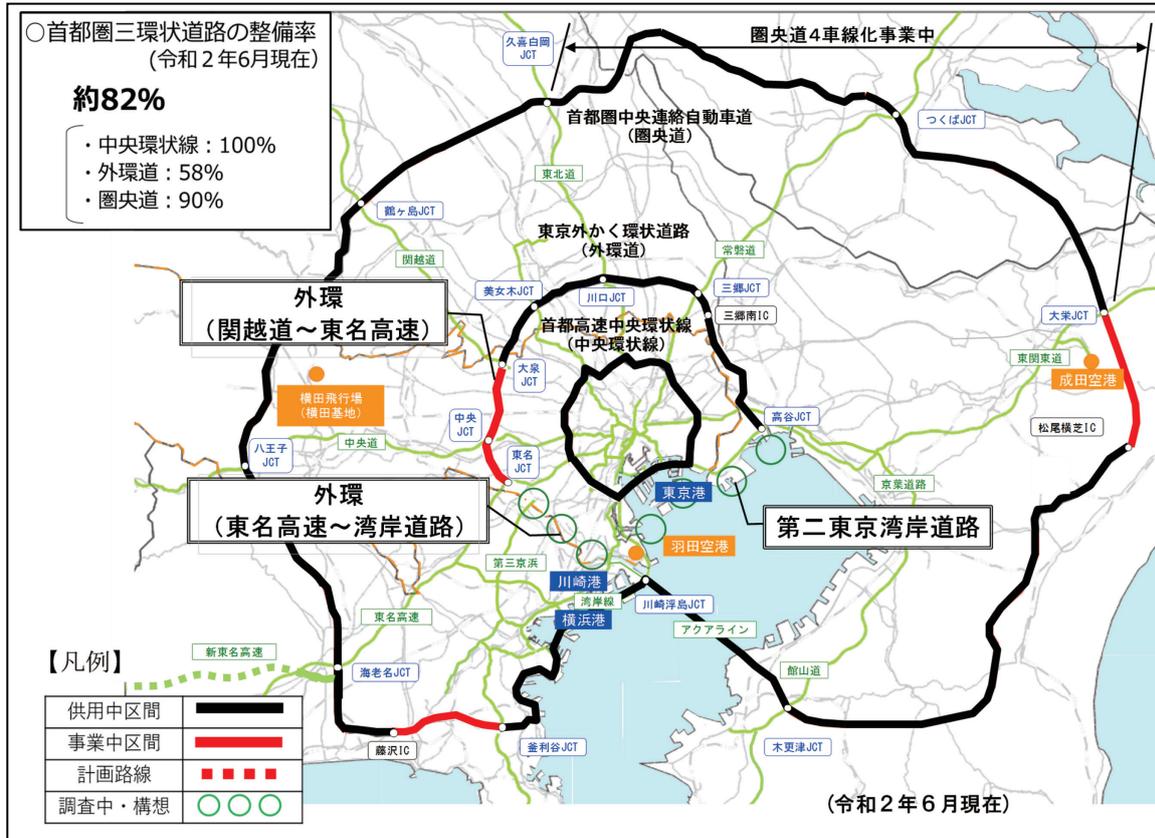
また、日本経済を牽引する首都圏の国際競争力を強化するためには、人やモノの流れをスムーズにして、生産性の向上や観光振興などを促進するとともに、全国にその効果を波及させ、日本経済の活性化と持続的な成長を支えていく必要がある。さらに、災害や事故等の非常時において首都機能を維持するためには、その生命線となる高速道路網のリダンダンシー向上が不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 首都圏三環状道路を構成する外環や圏央道の未開通区間を早期かつ確実に整備するとともに、圏央道の4車線化を推進すること。
- (2) 日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴う新たな都心環状ルートと首都高速晴海線の延伸部は、ネットワークとして機能を発揮することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎JCTなどの渋滞ポイントを避けて、都心と首都高速湾岸線の相互アクセスを可能にするなど、高い整備効果が見込まれることから、事業者を早期に決定し事業化すること。
- (3) 首都圏三環状道路の概成を見据え、第二東京湾岸道路など広域的な交流・連携を促す路線の計画を具体化すること。
- (4) 首都圏の高速道路網の整備に必要な財源を確保すること。新規路線の事業化に当たっては、地方公共団体の負担が過大とならないよう、高速道路に係る債務償還のあり方等を含めて幅広く検討すること。
- (5) 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。

参 考

<首都圏三環状道路の整備状況>



<新たな都心環状ルートと首都高速晴海線の延伸部>



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)

- (1) 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こと。
- (2) 本線料金所の撤廃などにつながるE T Cの更なる普及促進や、E T C専用の出入口の整備推進を図ること。
- (3) 中央道調布付近など既存の高速道路の渋滞対策を推進すること

<現状・課題>

整備が進む首都圏の高速道路網を最大限に活用するためには、利用者の適切な経路選択を促す合理的で戦略的な料金体系を確立し、時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化するとともに、高速道路へのアクセス向上やボトルネックの解消など、様々な取組で道路交通を円滑化させる必要がある。

平成28年に導入された新たな料金体系では、対距離制を基本に料金水準や車種区分が整理・統一されるとともに、起終点を基本とした継ぎ目のない料金により圏央道などへの迂回が促進され、あわせて物流への影響などを考慮して激変緩和措置が講じられた。しかし、高速道路会社間を跨いで利用する際にはターミナルチャージの重複徴収による割高感があり、加えて、料金收受のために必要となる本線料金所が圏央道の内側にいまだ28箇所存在している。E T C利用率は首都高速道路で96%に達しており、高速道路が完全E T C化されると、将来的に本線料金所の撤廃につながるだけでなく、料金收受などに要するコストの削減や、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。また、スマートI CなどのE T C専用の出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、E T C車の利便性が向上するため、E T Cの普及促進にもつながることが期待される。

ボトルネック対策としては、平成27年に中央道の調布I C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。しかし、車線数が減少する三鷹バス停付近を先頭に速度が低下していることから、三鷹バス停付近における線形改良及び付加車線の延伸が令和2年3月に事業化された。

<具体的要求内容>

- (1) 外環(関越道～東名高速)の開通を見据え、対距離制の導入等による交通流動の変化や債務の償還計画への影響などを検証した上で、ターミナルチャージの重複徴収の解消や本線料金所の撤廃などにつながるシームレスで利用しやすい料金体系の実現に向けて引き続き取り組むこと。また、I T Sの推進とともに、E T C 2.0から得られる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、既存の高速道路網を更にスムーズで快適に利

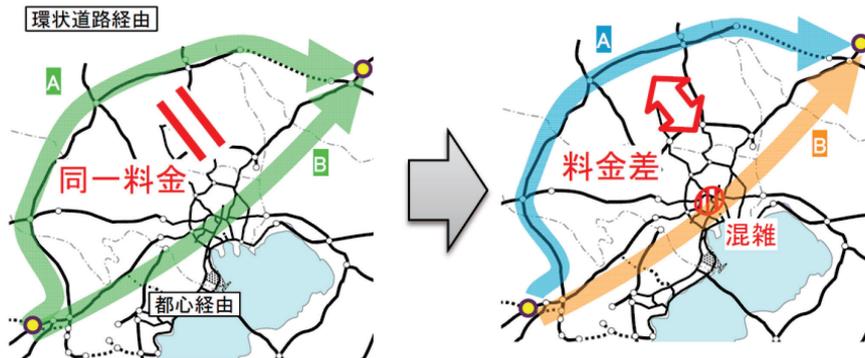
用するための取組を推進すること。

(2) ETC利用率 100%に向け、ETCの普及促進とともに、スマートIC及び首都高速道路におけるETC専用入口の整備推進を図ること。また、キャッシュレス社会を見据え、現金車への対応策として、法制上・運用上の課題解決を図るとともに、様々なICT技術の活用について検討を進めるなど、積極的に取り組むこと。

(3) 中央道の調布付近や小仏トンネル付近の渋滞対策を推進すること。とりわけ、三鷹バス停付近（上り線）の渋滞対策を速やかに実施すること。

参 考

<混雑状況に応じた料金施策の導入イメージ>



【現状】
 ○起終点を基本とした料金
 ○発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても料金を等しくする

【今後】
 ○混雑している経路からの転換を促進するため、経路間の料金に一定の差を設ける（例：Aルート料金<Bルート料金）
 ○時間帯別の混雑状況に応じて変動する機動的な料金の導入

<本線料金所の分布>



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首都圏の高速道路の老朽化対策を推進するとともに、逆走対策について取組を進めること。

<現状・課題>

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路は、我が国の経済活動を支える基幹的なインフラであり、その機能を将来にわたり維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、大規模更新などの老朽化対策を計画的に実施していくことが不可欠である。

笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、国は平成25年を社会資本メンテナンス元年と位置付け、同年には首都高速道路株式会社が、翌年には東日本及び中日本高速道路株式会社が更新計画の概略を示し、それを受けて高速道路会社の料金徴収期間を延長する法改正がなされ、各高速道路会社の更新計画が策定された。

首都高速道路については、5つの大規模更新区間のうち4区間で都市計画を変更し、3区間で工事が進められており、首都高速3号渋谷線（池尻～三軒茶屋）では令和9年度の完成予定となっている。こうした老朽化対策が着実に進むよう、引き続き国が責任を持って高速道路会社を指導していく必要がある。

また、高速道路での逆走は、死亡事故などの重大事故に繋がる可能性が高いことから、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、国や高速道路会社等において対策が進められている。

<具体的要求内容>

- (1) 高速道路の老朽化対策については、各高速道路会社が計画的に行うよう指導すること。中でも、首都高速道路の大規模更新事業（1号羽田線、3号渋谷線）については、予定工期のとおり完成させること。
- (2) 老朽化対策の実施に当たっては、首都圏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) 高速道路での逆走事故の撲滅を目指し、今後も取組を推進すること。

4 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速都心環状線（日本橋区間、築地川区間）の大規模更新に当たっては、都市再生プロジェクトなどのまちづくりと連携して取り組むこと。

<現状・課題>

東京を成熟した都市としていくためには、首都高速道路の大規模更新の機会を捉えて都市再生を推進し、円滑な交通と快適な環境の両立を目指すことが重要である。

日本橋は、五街道の起点として江戸の中心だった場所であり、国の重要文化財に指定されている。その上空を通過する首都高速道路については、総理大臣や国土交通大臣の呼びかけをきっかけに、周辺景観に与える影響について有識者等による様々な議論がなされてきた。このような状況の中、平成26年に日本橋区間を含む首都高速道路の大規模更新計画が策定され、平成28年には日本橋周辺の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。

この機会を捉えて都は、国や首都高速道路株式会社と共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会で取りまとめられた計画案をもとに、令和元年、首都高を地下化する都市計画変更を行った。地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策については、首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会において、別線（地下）整備案の具体化に向けて、引き続き調整を進めることとなった。

別線（地下）が接続する築地川区間においても大規模更新が予定されており、急カーブや車道内橋脚が存在するなど、走行安全性の面で課題がある。また、築地川区間をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を推進することとされており、平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

<具体的要求内容>

- (1) 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工事に速やかに着手すること。地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策については、引き続き、都や首都高速道路株式会社とともに、新たな都心環状ルートとなる別線（地下）整備案のコストを精査し、事業スキームを早期に構築すること。
- (2) 別線（地下）が接続する築地川区間の計画を速やかに具体化し、工事に着手すること。その際、走行安全性などの機能の向上や都市再生との連携について検討を進めるとともに、接続する首都高速晴海線の延伸部の整備と連携を図ること。

参 考

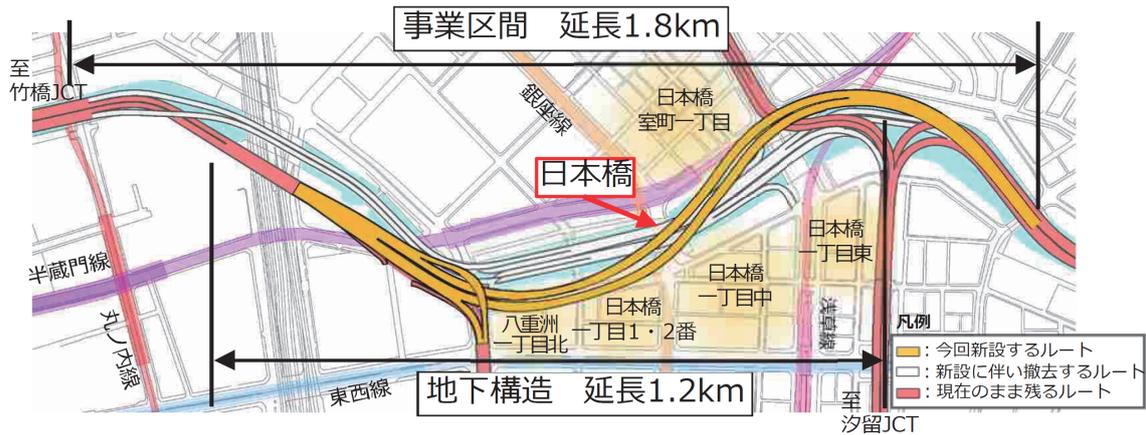
<首都高速道路の更新計画（平成26年11月 事業許可）>



	対象箇所	延長	事業年度	備考
大規模更新	① 1号羽田線 東品川栈橋・ 鮫洲埋立部	約1.9km	H26～R8	事業中
	② 1号羽田線 高速大師橋	約0.3km	H27～R5	事業中
	③ 3号渋谷線 池尻～三軒茶屋	約1.5km	H27～R9	事業中
	④ 都心環状線 日本橋区間	約3.3km	H27～R22	事業中
	⑤ 都心環状線 築地川区間	約1.5km	H27～R10	検討中
	大規模修繕（3号渋谷線他）	約55.0km	H26～R6	事業中
	合計	約63.0km		

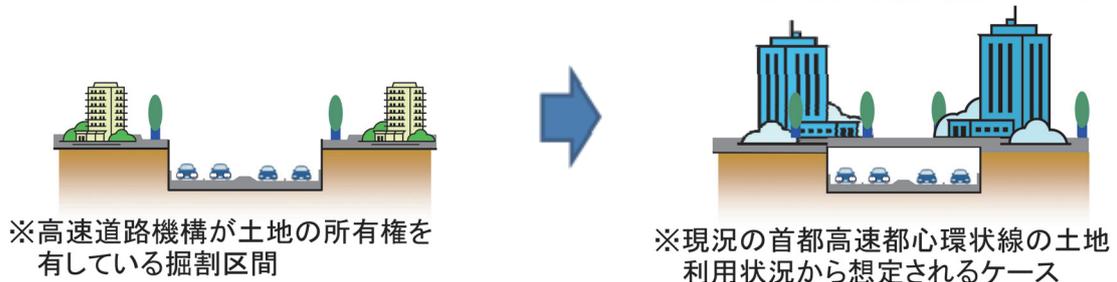
令和2年3月31日 事業許可時点

<日本橋周辺の首都高速道路の地下化区間>



<首都高速都心環状線築地川区間の上部空間の活用イメージ>

(上部空間の高度利用イメージ)



3 3 国道等の整備推進【最重点】

(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、辰巳・東雲・有明立体、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、令和元年8月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル本体工事の準備工事に着手したところであるが、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。加えて、辰巳・東雲・有明立体については、令和2年1月に事業評価監視委員会が開催され、事業が了承されたところである。

国土交通省の令和2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を踏まえ、辰巳・東雲・有明立体

については、コスト縮減を図るなど、より効率的な事業推進に努めつつ整備を推進するとともに、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。

3 4 道路・橋梁^{りょう}事業の推進

1 道路・橋梁^{りょう}整備の推進【最重点】

(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1,395万人が生活し、総生産額が全国の約2割に当たる約108兆円に上るなど、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、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、また、同競技大会後にはリニア中央新幹線の開業を見据えるなど、生産性の向上により持続的な経済成長を確保し、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、令和元年東日本台風では、河川の氾濫等により道路が寸断され孤立集落が生じるなど、改めて道路ネットワーク整備の必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6,500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、隣接州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、国土強靱化地域計画に基づく取組を迅速かつ確実に実施できるよう、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策後も必要な予算・財源を安定的・継続的に確保し、確実に配分すること。
- (2) 首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線を重点配分対象事業に位置付けるなど、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が令和2年度より個別補助制度の対象となった。引き続き、都県境の道路整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (4) リニア中央新幹線の開業により、他圏域との移動時間が劇的に短縮し、人々の広域的な交流が促進され、幅広い経済波及効果が期待できることから、リニア新駅へのアクセス向上に資する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

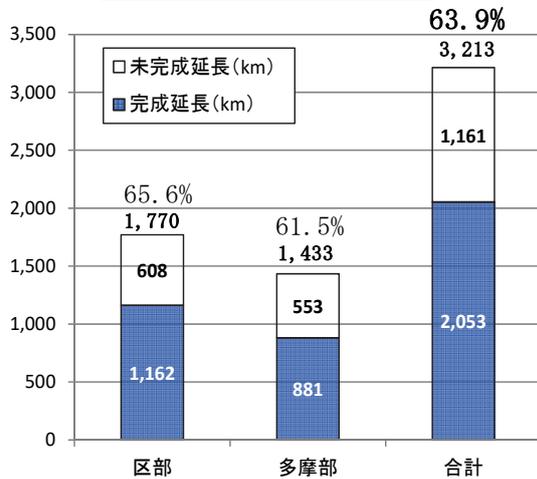
- ① 区部の放射・環状道路整備
環状2号線、環状4号線、環状5の1号線、環状6号線、放射23号線、放射25号線など
- ② 多摩の南北・東西道路整備など
府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道、南多摩尾根幹線など
- ③ 交通の円滑化や耐荷力向上を図る橋梁整備
関戸橋、等々力大橋（仮称）など
- ④ 連続立体交差事業
京王京王線、西武新宿線、京浜急行本線など
- ⑤ 道路整備による多摩山間、島しょ地域の防災力強化
（仮称）梅ヶ谷トンネル、三宅循環線など
- ⑥ 整備地域における防災性を向上させる特定整備路線
放射32号線、補助26号線、補助29号線など
- ⑦ 立川広域防災基地^{*}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

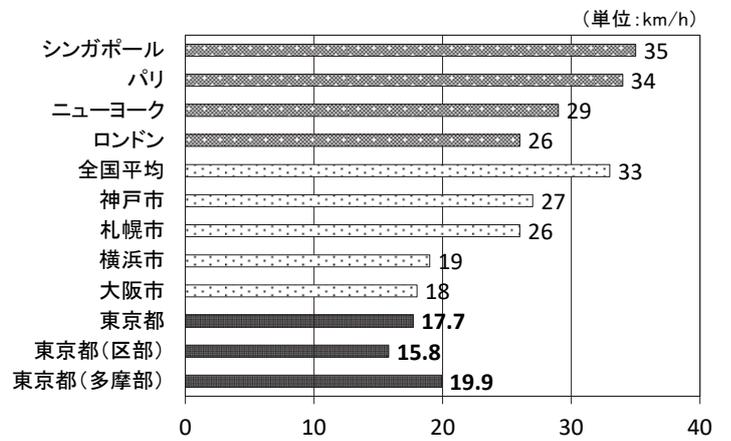
(1) 東京の道路交通

都市計画道路の整備延長



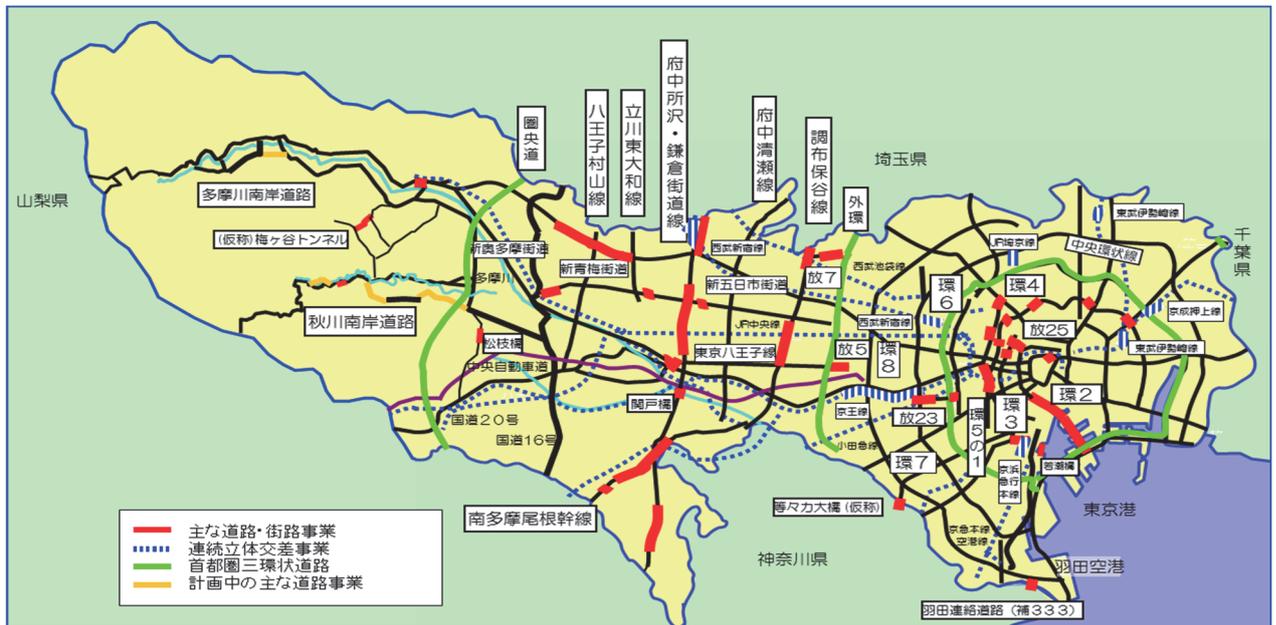
※島しょ部は除く（計画延長10km完成済）

主要都市の平均旅行速度



出典：平成27年道路交通センサス、自動車交通研究2017、国土交通省
社会資本整備審議会都市計画部会を基に作成

(2) 東京の主な道路事業



2 街路樹の充実（質の向上）

（提案要求先 国土交通省）
（都所管局 建設局）

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。）に向け、美しい景観と緑陰を確保するため、都内街路樹の維持管理を充実させる必要があり、国道においても、一層、維持管理の充実を図ること。

<現状・課題>

豊かな緑は、風格ある都市景観の形成やヒートアイランド現象の緩和、大気浄化など、都市環境の改善に寄与する。

東京 2020 大会においては、アクセスルートをはじめ、これまで創出してきた連続する豊かな道路の緑が、世界中の人々から注目される。

そこで、道路の緑が織りなす美しい景観を維持・向上させ、東京の魅力として示していくため、都内の街路樹について、充実した維持管理により、美しく大きな樹冠の確保など、質の向上を図る必要がある。

<具体的要求内容>

東京 2020 大会に向け、都内街路樹の維持管理を充実させて質の向上を図る必要があり、美しく大きな樹冠の確保等のため、国道においても、計画的な^{せん}剪定等、一層街路樹の維持管理の充実を図ること。

参 考

【街路樹の充実（質の向上）のイメージ】



3 道路施設の予防保全型管理【最重点】

(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、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（令和2年4月1日現在）

（1）策定済み

	自治体名
1 都	東京都
2 3 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
2 6 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
3 町	奥多摩町、日の出町、瑞穂町
3 村	檜原村、神津島村、小笠原村

（2）令和2年度策定予定

	自治体名
1 村	三宅村

2 令和2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	1 2, 6 4 4	6 0 0 (300.0)
トンネルの予防保全	9 4 9	0

補助率 0. 5 0

（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）	3, 1 5 9. 7	9 7 0. 6 (533.8)

補助率 0. 5 ～0. 6 9

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。

4 道路災害防除事業の推進【最重点】

(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 令和2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, 8 0 6	4 7 0 (2 3 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)

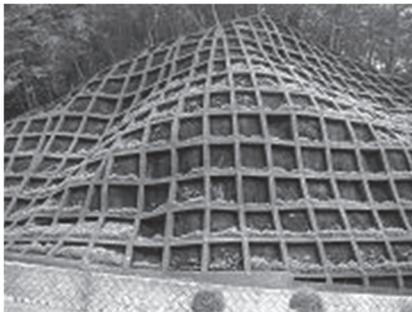
2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	平成30年度	令和元年度
道路災害防除事業 (国費)	3 1 (1 8)	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

5 交通安全施設事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

誰もが安全で安心して利用できる道路空間を創出するため、歩道整備や道路のバリアフリー化、自転車通行空間整備の実施に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

都は、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「東京都交通安全計画」に基づき、交通安全施設の整備等を積極的に推進してきた。

現行の第10次計画（平成28年度～令和2年度）では、令和2年度までに交通事故死者数を125人以下とすることを目標としているが、令和元年の死者数は133人であることから、交通安全施設の一層の整備拡充を進める必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道整備の実施に必要な財源を確保すること。
- (2) 高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間を確保するため、段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、道路のバリアフリー化の実施に必要な財源を確保すること。
- (3) 歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、地域の道路事情に応じた整備手法による自転車通行空間整備の実施に必要な財源を確保すること。

参 考

1 都道における交通安全施設の整備状況

【歩道整備状況】

(平成31年4月1日現在)

区分	整備対象 道路延長	整備済延長		未整備延長
			うち幅員2m以上	
区部	894 km	799 km	733 km	95 km
多摩地域	990 km	705 km	457 km	285 km
全体	1884 km	1504 km	1190 km	380 km

【「東京都道路バリアフリー推進計画」に基づく道路のバリアフリー化整備状況】

(平成31年4月1日現在)

区分	整備対象延長	整備済延長
競技会場や観光施設周辺等の都道	90 km	56 km
駅、生活関連施設等を結ぶ都道	90 km	24 km
計	180 km	80 km

【「東京都自転車走行空間整備推進計画」に基づく自転車通行空間整備状況】

(平成31年4月1日現在)

整備手法	整備済延長
車道を活用した自転車レーン	72.1 km
広い歩道を活用した自転車走行空間	91.4 km
水道敷や河川敷等を活用した自転車道	44.5 km
計	208.0 km

2 令和2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）
歩道整備 バリアフリー化 自転車通行空間整備	7,305	2,891（1,446）

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和元年度	令和2年度
歩道整備 バリアフリー化 自転車通行空間整備 (国費)	0（0）	63（32）

6 交差点改良事業の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、交差点改良に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

現在、東京都内では、いまだ慢性的な交通渋滞が各所で残っており、渋滞を緩和し円滑な道路交通を確保することは、喫緊の課題である。

渋滞の大半は交差点で発生しており、特に右折車線のない交差点において、右折車が後続車の進行を妨げることによる、交差点部の通過時間の増大が、大きな要因の一つとなっている。

交差点直前の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等の設置を行う交差点改良事業を実施し、右折待ち車両による渋滞を緩和するとともに、交差点付近の歩道を整備して歩行者、自転車の交通安全対策を図ることが求められている。

<具体的要求内容>

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、右折レーン設置をはじめとした交差点改良の実施に必要な財源を確保すること。

参 考

1 交差点改良事業の整備状況

(平成31年4月1日現在)

	計画箇所数	完成箇所数 (一部完成※含む)
交差点改良事業 (第3次交差点すいすいプラン)	76	24

※2次プランによる継続箇所を含む。

2 令和2年度 都の予算 (当初)

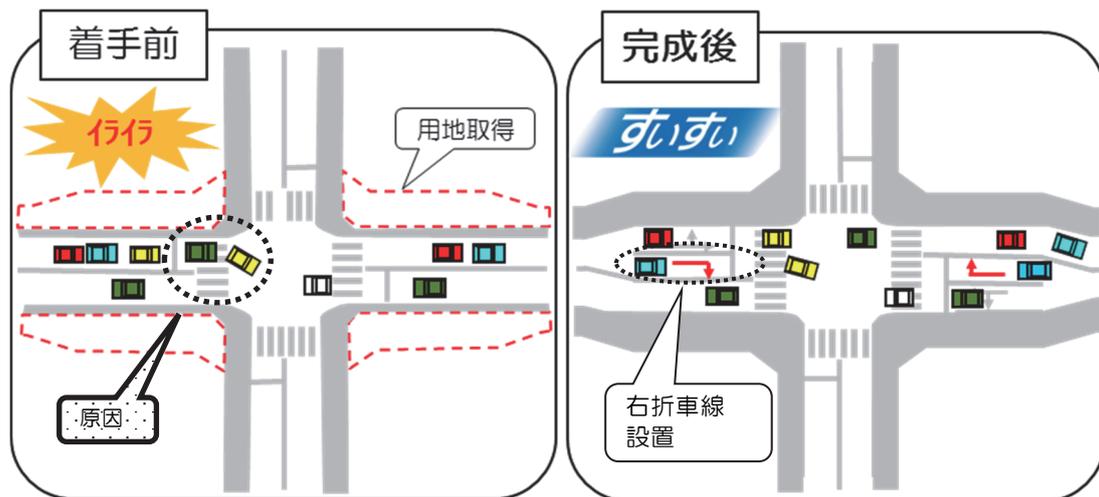
(単位:百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費 (国費)
交差点改良事業	3,983	395 (198)

3 都への当初内示額

(単位:百万円)

区 分	令和元年度	令和2年度
交差点改良事業 (国費)	0 (0)	0 (0)



交通渋滞の緩和を図るとともに、交差点付近の歩道も併せて整備し、安全確保に努めています。

7 観光施策に資する道路の景観整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

観光施策に資する道路の景観整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

江戸期に培われた歴史的観光資源や、高度に発展した国際都市に残る豊かな自然など、東京を訪れる人が多様な魅力を感じられるような風格ある観光都市への取組が進んでいるが、そうした拠点を結ぶ道路の景観整備は約5割にとどまっており、継続して取り組んでいくことが必要である。

<具体的要求内容>

皇居周辺や六本木などの国際観光都市東京の核となる地域において、地域特性を反映し、美しくうるおいのある良好な都市景観を創出する道路整備を推進するため、道路の景観整備に必要な財源を確保すること。

参 考

1 観光施策に資する道路の景観整備事業の整備状況

(平成31年4月1日現在)

区 分	計画施設延長	完成施設延長	整備率
観光施策に資する道路の景観整備事業	78.4 km	42.8 km	55%

2 令和2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）
道路の景観整備事業	517	80（40）

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和元年度	令和2年度
道路の景観整備事業 （国費）	0 （0）	0 （0）

【整備実施例】



中央区銀座（外堀通り）



台東区東上野（浅草通り）

8 臨海部道路網の整備【最重点】

(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。

9 道路施設の点検に向けた財源確保等

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

道路の本格的なメンテナンス体制を構築するため、トンネルや橋など道路施設の点検を着実に実施するのに必要な財源を確保するとともに、更なる交付金及び補助金の充実を図ること。

<現状・課題>

高度経済成長期に集中的に整備されたトンネルや橋などの道路施設は、高齢化が進んでいることから、本格的なメンテナンス体制の構築が求められている。

道路法においては、道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施等が規定され、国が定める統一的な基準により、5年に一度の頻度で近接目視により点検を行うことが義務化された。

点検の義務化に伴い、比較的財政基盤の弱い区市町村が道路施設の点検を着実に実施していくために、必要な財源の確保や技術力の向上等が不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 定期点検が義務付けられたトンネル、橋などの道路施設や、街路灯、道路標識などの道路附属物の点検に必要な財源を確保すること。
- (2) 特に、鉄道や高速道路を跨ぐ橋の点検については、作業時間や物理的な制約を受け、より多くの経費を要することから、必要となる財源を確保するとともに、補助率の引上げなど更なる補助金の充実を図ること。
- (3) 道路施設の定期点検における近接目視について、効率的かつ経済的に行える新たな点検手法、新技術の開発と認定を行うこと。
- (4) 職員の点検技術の向上を図るため、国が実施している道路維持管理研修等の更なる強化や点検員の資格制度の確立など、技術的な支援を拡充すること。

参 考

(1) 道路施設の点検事業費

令和2年度 予算（当初） ※都分、区市町村分を含む （単位：百万円）

区 分	事業費	うち補助事業費 (国費)
道路施設等の点検・調査	1, 7 5 4	4 1 7 (2 2 1)
橋梁の点検	4 6 7	2 1 6 (1 1 9)
舗装の調査	4 7 2	1 4 6 (7 3)
その他道路施設の点検・調査	8 1 5	5 5 (2 9)

(2) 道路施設の点検事例

○橋梁の点検



一般橋点検



横断歩道橋点検

○舗装の調査



路面下空洞調査



路面性状調査

○その他施設（トンネル・擁壁等）の点検



トンネル点検



擁壁点検

3 5 鉄道駅のバリアフリー化の推進【最重点】

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>

移動等円滑化促進方針及び基本構想は、鉄道駅や駅周辺地域の面的・一体的なバリアフリー化を進める計画であり、改正バリアフリー法などに示される、「共生社会の実現」や「社会的障壁の除去」に資するバリアフリーのまちづくりのための重要な取組である。

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、都内30の区市で作成がなされてきた。(令和2年3月末現在)

一方、具体の事業に関する調整が難航することや作成のための予算がないなどのために、基本構想の作成が進んでいない地域がある。

こうした中、平成30年に高齢者、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。

これを受け都も、移動等円滑化促進方針を作成する区市町村に対し、策定に対する経費を新たに補助することにした。

今後、区市町村が取り組む移動等円滑化促進方針及び基本構想の作成を一層促進していく必要がある。

<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>

新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐことを目的として、外出自粛要請が出されたことにより、鉄道事業者の運賃収入が大きく減少することが見込まれている。そのような状況においても、鉄道利用者の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。

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、都では整備を更に加速させるため、「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) 安全対策に資するホームドア等の整備については、外出抑制による大幅減収が見込まれる中であっても、計画通りに実施することはもとより、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>

新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐことを目的として、外出自粛要請が出さ

れたことにより、鉄道事業者の運賃収入が大きく減少することが見込まれる。そのような状況においても、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。

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更に加速させるため、「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。

< 具体的な要求内容 >

1ルート未整備駅の解消や、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に向けたエレベーター等のバリアフリー施設の整備については、外出抑制による大幅減収が見込まれる中においても、計画通りに実施することはもとより、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、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)

鉄道駅における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。

都では、平成30年度から、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。

< 具体的な要求内容 >

鉄道駅における障害者対応型便所(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。

36 都市鉄道ネットワーク等の強化【最重点】

(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。令和2年度には、多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）について、事業化に向けた現況調査及び基本設計等に着手する。

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「スムーズビズ」として、一体的に推進している。

令和元年からは、輸送力強化等の観点から、鉄道事業者や有識者等とともに、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を開始した。

<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付けられた「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。

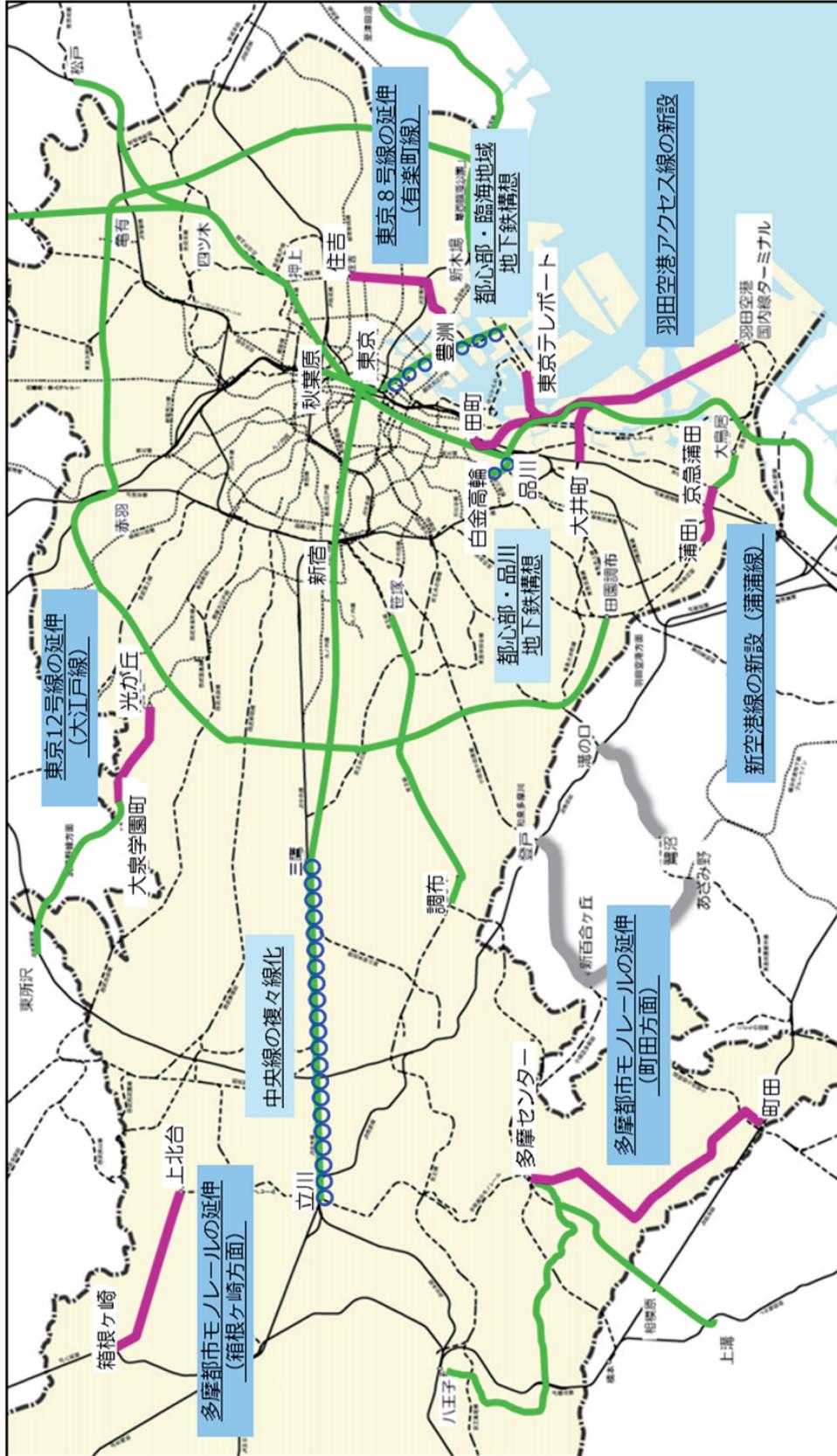
（４）オフピーク通勤の取組の促進

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。

＜国の交通政策審議会答申において位置づけられた路線＞



- 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線
- 答申に新たに位置付けられた路線等

※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、収支採算性に課題があるとされた路線：「中央線の複々線化」など

3 7 B R T整備推進のための制度の創設・拡充

【最重点】

(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) B R T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) B R Tの整備を推進するための枠組みとそれに合わせた補助制度の創設を行うこと。

<現状・課題>

B R Tは、地下鉄やL R T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、B R T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B R Tは、令和2年の先行的な運行、令和4年度以降の本格運行を予定しており、環境負荷の低減にも配慮したB R T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、B R T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) B R T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、B R T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

38 都市高速鉄道整備の充実・強化

1 地下高速鉄道事業の補助金の確保

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 交通局)

大規模改良工事等に必要な財源を継続的に確保すること。

<現状・課題>

交通局では、日本の成長をけん引する国際交流拠点として開発が進められている品川駅周辺地域に位置し、今後周辺の開発により大幅な利用者の増加が見込まれる浅草線泉岳寺駅について、周辺のまちづくりと連携し、ホームやコンコースの拡張などの駅施設の大規模改良を行い、駅の安全で円滑な利用とともに、混雑に起因する列車の遅延等の防止を図ることとしている。

また、浅草線へのホームドアの整備やエレベーター整備によるバリアフリールートの充実など、必要な施策を着実に進めていくためには、地下高速鉄道整備事業費補助制度による大規模改良工事等に必要な財源の継続的な確保が必要不可欠である。

<具体的要求内容>

地下高速鉄道整備事業費補助制度について、大規模改良工事等に必要な財源を継続的に確保すること。

参 考

○地下高速鉄道整備事業費補助

【大規模改良工事 国庫補助金】

(単位：千円)

年 度	大規模改良補助金
28	788,053
29	1,202,902
30	1,200,625
元	1,422,792
2(予算)	1,587,736

※ 交通局の収入年度区分による。

【大規模改良工事 補助対象事業（令和2年4月現在）】

- ・ 浅草線泉岳寺駅の大規模改良
ホームの拡幅やコンコースの拡張等の大規模改良工事を行う。
- ・ 浅草線へのホームドアの整備
令和5年度までに交通局が管理する全ての駅でのホームドア整備を目指す。
- ・ 乗換駅等へのエレベーター整備
他の事業者とも連携を図りながら、乗換駅等へのエレベーター整備を行う。

2 地下高速鉄道事業の企業債に係る財政負担の緩和

(提案要求先 総務省)

(都所管局 交通局)

政府資金及び旧公営企業金融公庫資金をもって起こした企業債の公的資金補償金免除繰上償還制度を復活させるとともに、条件を緩和すること。

<現状・課題>

令和元年度末の建設改良に係る政府資金及び旧公営企業金融公庫資金をもって起こした企業債の残高のうち、年利4%以上の高利率のものは、約92億円であり、今後の利子負担額は、約9億円となるなど大きな財政負担となっている。

平成24年度まで政府資金及び旧公営企業金融公庫資金をもって起こした企業債の公的資金補償金免除繰上償還制度があったが、都については、財政力指数や資本費の条件等から対象外となっていた。このため、この制度を復活させるとともに、条件を緩和することを求める。

なお、平成19年度に年利7%以上のものについて、繰上償還が認められた。

<具体的要求内容>

高金利の未償還企業債が大きな財政負担となっているため、政府資金及び旧公営企業金融公庫資金をもって起こした企業債の公的資金補償金免除繰上償還制度を復活させるとともに、条件を緩和すること。

参 考

【令和元年度の企業債の発行条件と償還期限等】

(年利：%)

区 分	年 利	償 還 方 法
政 府 資 金	0.003	10年元利均等償還（据置なし） 財政融資資金 ※1
機 構 資 金	0.003	10年元利均等償還（据置なし）※1、※2
民間(公募)	0.085	10年満期一括償還 令和2年3月発行

※1 政府資金及び機構資金の年利は、令和2年3月のもの（令和元年度の発行実績はない。）

※2 機構資金とは、地方公共団体金融機構（旧公営企業金融公庫）の資金である。

【都市高速鉄道事業債の元利償還金と期末残高の推移】（単位：百万円）

年 度	元金償還金	支 払 利 子	元利償還金計	期 末 残 高
2 7	46,573	8,478	55,051	399,735
2 8	31,126	7,519	38,645	373,609
2 9	51,413	6,520	57,933	327,196
3 0	31,595	5,737	37,332	300,601
元	37,264	5,075	42,339	268,337
2（予算）	57,522	4,465	61,987	244,719

※ 特例債を含む。

39 連続立体交差事業の推進【最重点】

(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、緊急輸送道路等に位置する踏切道は、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。

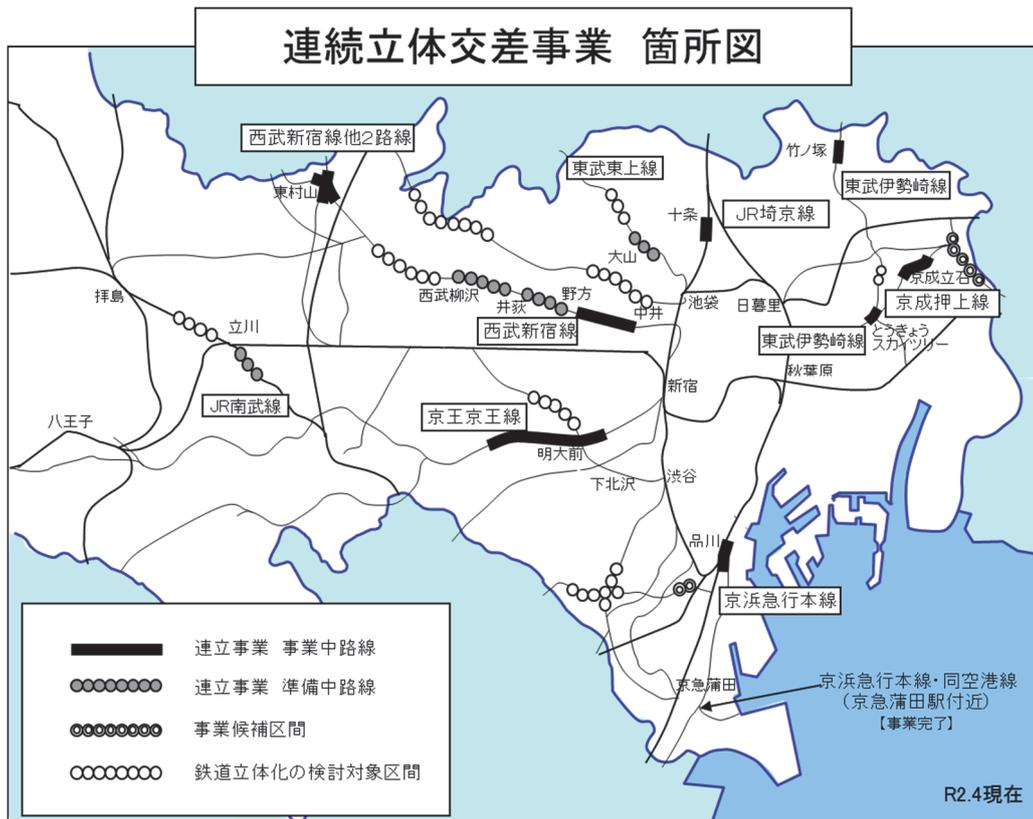
また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の15パーセントを公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15パーセントを超えて利用している。

<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)、京浜急行本線(泉岳寺駅～新馬場駅間)などの5路線6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、都施行の東武東上線(大山駅付近)などの3路線4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。

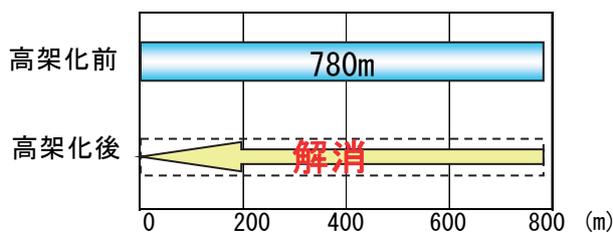
また、令和2年度が、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の最終年度となるが、3か年緊急対策後も、国土強靱化地域計画に基づき実施する連続立体交差事業を着実に推進するため、必要な財政措置を行い、継続的・安定的に財源を確保すること。

- (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。



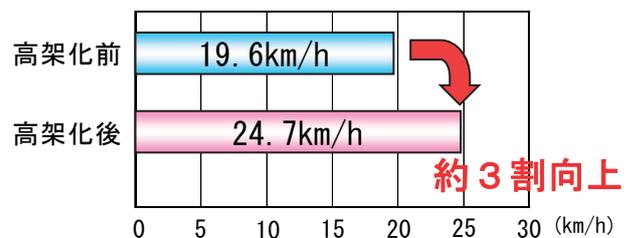
京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の
平成24年10月全線高架化による効果

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。

4 0 踏切対策推進のための制度の創設・拡充

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局、建設局)

早期に実施可能な踏切対策を一層推進すること。

<現状・課題>

東京都では、平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」に基づき、踏切対策を推進してきた。

しかし、未だ東京都内に残されている約1,050か所の踏切では、交通渋滞や踏切事故等の様々な問題が発生しており、こうした踏切における問題を解消する必要がある。東京都では、現在、連続立体交差事業などの抜本的な対策を積極的に推進している。

一方で、立体化には多くの時間を要するため、早期に実施可能な対策として、踏切システムの改善や踏切道の拡幅など、地域の状況に応じた対策を促進しており、今後も引き続き、こうした対策を一層推進することが課題となっている。

<具体的要求内容>

踏切対策を総合的かつ計画的に推進するためには、早期に実施可能な対策を一層推進する必要がある。

- (1) 踏切における安全性を確保しつつ、交通処理能力を拡大する観点から、鉄道事業者による踏切システムの改善や高度化を図る事業について、道路交通円滑化を推進するための必要な措置を講じること。
- (2) 踏切における安全性を向上させるため、鉄道事業者による踏切保安設備の整備を促進するための財源の確保など必要な措置を講じること。
- (3) 鉄道交差部における交通の円滑化及び安全性の確保の観点から踏切道の拡幅、歩道橋・地下道の設置及び地方道（区市町村道）における道路立体化を促進するための必要な措置を講じること。
- (4) 生活拠点駅周辺のボトルネック踏切等を解消し、駅周辺のまちづくりを推進することを可能とするため、局所的に鉄道立体化を行うことのできる制度を創設すること。

4 1 交通結節点における施設整備助成の拡充

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

交通施設整備への必要な財源の確保や、国費率の拡大など、必要な措置を講じること。

<現状・課題>

高齢者をはじめ誰もが暮らしやすい、自動車に頼らないまちづくりを進めるために、これまでも、都内各地において、自由通路や駅前広場等の基盤整備を進め、駅周辺の移動を円滑化するとともに、交通結節点としての機能を強化している。

国においては、令和元年度から、都市・地域交通戦略推進事業について都市の中心部などエリアを限定したきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画「地区交通戦略」に係る支援メニューが拡充されたところである。

これらの基盤整備に当たっては、社会資本整備総合交付金制度等を活用していることから、財源の確保のみならず、事業の更なる推進に向け、国費率の拡大などが必要である。

<具体的要求内容>

地域の拠点となる鉄道駅等の交通結節点において、ユニバーサルデザインの観点も踏まえ、使いやすさ・暮らしやすさなどの向上を図り、都市の再生を着実に推進するため、自由通路、駅前広場などの交通施設整備への必要な財源の確保や、国費率の拡大など、必要な措置を講じること。

4 2 I T S を活用した高度な交通対策の一層の推進

(提案要求先 内閣官房・内閣府・警察庁・総務省・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 都民安全推進本部・警視庁)

官民が保有する情報資産の有効活用を図るため、道路交通情報の共有化を推進し、相互に連携利用が行える体制を構築すること。

<現状・課題>

都は、安全・快適かつ環境にやさしい交通社会の実現を目指した交通対策の一環として、I T S (高度道路交通システム) を活用した各種の取組(最適な信号制御を実施する「需要予測信号制御」や交通需要の分散を狙った「交通情報板設置」など)を推進している。

現在、自動車メーカーのみならず、I T 企業等が、自動車から多様なプローブデータを収集・解析し、高度な情報提供を行うなど、官民で様々な I T S に関する取組が進められている。道路・交通に関する情報は、交通渋滞の緩和のみならず、交通事故の削減にも資するものであり、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や、その先まで見据えた、高度な交通対策を推進していくため、道路・交通に関する様々な情報を更に効率的かつ効果的に活用していくことが必要である。

そのため、官民の枠組みを越えた情報等の連携・共有を早期に実現させるため、国がリーダーシップを取り、仕組みづくりを推進する必要がある。

<具体的要求内容>

官民が個別に収集し保有する道路交通情報の共有化を推進し、相互に連携利用が行える体制を構築すること。

4 3 無電柱化事業の推進【最重点】

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、無電柱化の重点整備エリアを環状七号線内側まで拡大するとともに、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41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「重要インフラ緊急点検」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、平成31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^{あい}道路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開催に向けて、都内全域での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上げを図ること。
- (2) 国道においても、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を一層推進すること。
- (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) 無電柱化の取組をさらに加速するため、電線管理者の費用負担減を図る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31年4月1日現在)

	整備対象延長	整備延長	地中化率
区 部	1, 2 8 8 km	7 5 9 km	5 9 %
うちセンター・コア・ エリア	5 3 6 km	5 1 9 km	9 7 %
多 摩	1, 0 4 0 km	1 9 5 km	1 9 %
計	2, 3 2 8 km	9 5 4 km	4 1 %

2 令和2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	2 3, 1 2 6	2, 9 6 4 (1, 4 8 2)

※ 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	令和元年度	令和2年度
無電柱化整備事業 (国費)	3,621(1,811) ※平成30年度補正予算含む	3,907(1,953) ※令和元年度補正予算含む

【整備事例】八王子市子安町（野猿街道）

(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。

4 4 バス事業の環境整備の促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 交通局)

バスの利用促進を図る施策を推進すること。

<現状・課題>

(1) 現在のノンステップバスは、前扉から中間扉までは通路がフラットであるが中間扉より後方に段差が生じている。交通局ではより一層のバリアフリーを追求するため、車内の通路後方にある段差を解消した「フルフラットバス」を平成30年度に日本で初めて導入し、営業運行を開始した。

この取組は、公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン 車両等編）の望ましい例とされている。また、利用者や他のバス事業者など様々な方面から、事業の方向性に対しては評価を得ている。

一方、フルフラットバスは国内メーカーでは開発がされておらず、外国メーカーのみが製造しており、現在の車両は構造や大きさ等、ベースの仕様が国産とは異なっていることから、幅員の狭い箇所が多いなど外国と道路構造の異なる国内においては、走行可能な路線が限定される。また、車両後方の通路幅が狭いことにより、誰もが後方まで移動しやすくなるというフルフラットバスの長所を十分に活かしていないほか、価格においても輸入による輸送費用等の経費を要するため、国内メーカーに比べて高額となるなど様々な課題がある。

(2) 交通局では、高齢化の進行及び訪日外国人旅行者の増加といった事業環境の変化や、バス停留所での待ち時間の負担軽減を図るバス接近表示装置や駅等におけるバス案内用デジタルサイネージなど、案内システムの設置を推進し、バスの利便性向上を図っている。

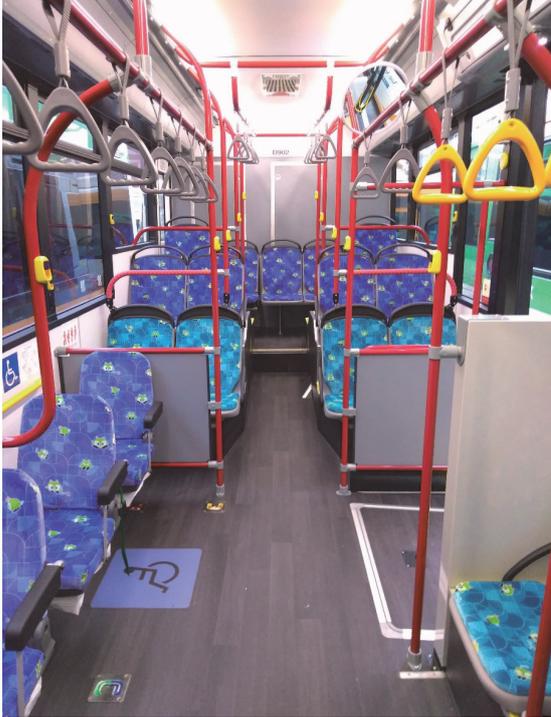
<具体的要求内容>

(1) フルフラットバスについて、乗合バスの目指すべき将来像として明確に位置づけるとともに、標準仕様の策定や国内メーカーによる開発に向けた積極的な支援を行うこと。また、ノンステップバスと比較し高額となるフルフラットバスを導入するバス事業者に対し、ノンステップバスとの差額を補助するなどの支援を行うこと。

(2) バスの利便性を向上させるために、事業者が行う案内システムなどの整備に対して引き続き支援を行うこと。

参 考

フルフラットバスとノンステップバスの比較

フルフラットバス	ノンステップバス (2018年度いすゞ)
<p data-bbox="443 421 612 456">(外観画像)</p>  A side view of a white bus with a green roof and black accents. The text 'Full-Flat Bus' is visible on the side.	<p data-bbox="1002 421 1171 456">(外観画像)</p>  A side view of a white bus with a yellow and green livery. The text 'Non-Step Bus' is visible on the side.
<p data-bbox="443 772 612 808">(車内画像)</p>  Interior view of a bus with a flat floor. It features blue seats with a cartoon pattern, red handrails, and a wheelchair icon on the floor.	<p data-bbox="1002 772 1171 808">(車内画像)</p>  Interior view of a bus with a step-up floor. It features blue seats with a cartoon pattern, orange handrails, and a wheelchair icon on the floor.