

3 2 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。有料道路事業の活用を基本としつつ、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～東名高速間に引き続き整備していくため、「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、まずは東名高速～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・救急活動ルートの確保など、様々な効果が期待されている。平成30年6月には、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの4つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。し

かしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、これまで本線シールドトンネルに加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの整備が行われてきた。また、大深度地下において本線とランプをつなぐ地中拡幅部について検討が進められてきている。

一昨年10月に発生した調布市での陥没事故以降、事業者は、シールドトンネル工事を中止し、陥没箇所周辺において、家屋の補償等の対応を行ってきており、引き続き誠意を持って実施するとしている。

また、事業者は、再発防止対策の具体化を進め、昨年12月に大泉及び中央ジャンクションのシールドトンネル工事について、再発防止対策等を取りまとめ、安全を最優先に、本年2月から事業用地内で掘進作業を順次開始している。

今後の事業においては、再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明やきめ細やかな対応が求められる。

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。

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」は、令和元年6月の第5回以降、開催されていない。第5回では、次の協議会において、計画の基本的な方針を取りまとめていくことが確認されており、これら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。都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用しつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。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や本線とランプをつなぐ地中拡幅部等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減、都民に対する丁寧な説明に努めること。特に、一昨年10月に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、取りまとめられた再発防止対策等を確実に実施するとともに、住民の不安払拭に向け、地元自治体の意見を聞きながら、緩んだ地盤の補修の実施、個々の事情に合わせて行われている補償を含めた丁寧な説明やきめ細やかな対応を確実に行うこと。また、用地取得については、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など、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、都と十分に調整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は、外環の事業に併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～東名高速間に引き続き整備していくため、計画の検討に必要な調査等を加速させ、早期に具体化すること。

具体的には、まずは「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」を早期に開催するとともに、そこでの議論も踏まえた上で、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、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 3 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、首都高速都心環状線新京橋連結路（地下）や晴海線延伸部など、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、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。

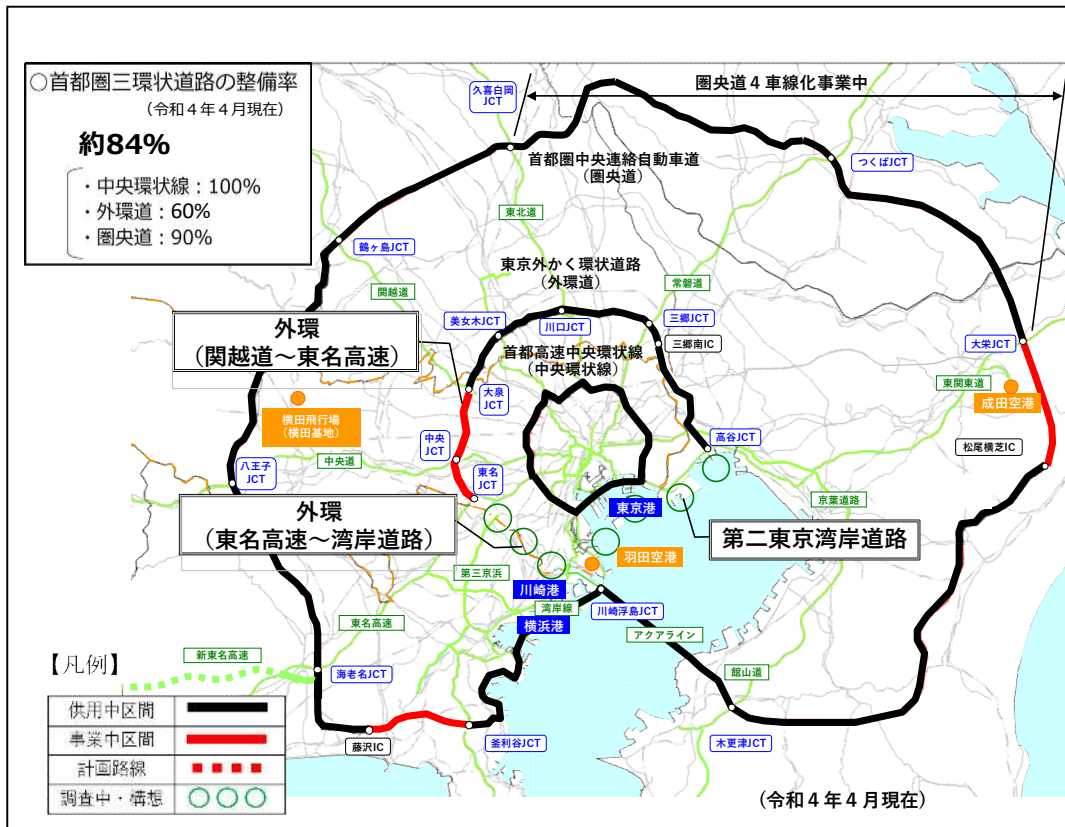
しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

また、日本経済をけん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、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その生命線となる高速道路網のリダンダンシーの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) 交通が集中する江戸橋JCTの渋滞緩和に寄与する都心環状線新京橋連結路（地下）を早期に事業化すること。また、晴海線延伸部は、首都高速道路の中でも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、料金徴収期間の延長などにより有料道路事業の財源を確保すること。
- (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。

< 首都圏三環状道路の整備状況 >



< 都心環状線新京橋連結路（地下）・晴海線延伸部 >



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 ETC の更なる普及促進や、ETC 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。

これまで「料金の賢い3原則」に沿って、平成28年に対距離制を基本とした料金体系に整理・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への迂回が促進された。本年4月からは、首都高速道路における料金体系の整理・統一を更に進め、外環千葉区間への迂回を促進する料金改定が行われた。しかし、都心の混雑箇所を外側の環状道路で迂回すると料金が割高になるなど、料金体系の不合理性や分かりにくさは解消されておらず、NEXCO、外環、首都高速道路でそれぞれ課される利用1回当たりの固定額（ターミナルチャージ）は、都市部特有の割高感や不公平感をもたらしている。

ETC利用率は首都高速道路で97%に達しており、本年3月に開始された料金所のETC専用化は、事故の発生が課題となっている本線料金所の撤廃や、料金収受などに要するコストの削減、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ICなどのETC専用出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、ETC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、中央道の調布ICから三鷹バス停手前までの付加車線の設置に続き、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、令和3年5月に道路線形改良工事が実施された。

<具体的要求内容>

- (1) ETC専用化の概成等を見据え、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃など、公平でシームレスな料金体系とするとともに、都心の混雑を避ける迂回利用が割高とならないよう、管理主体や経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するシンプルな料金体系とすること。また、外側の環状道路の迂回利用や高速道路の夜間利用を促進する料金施策の充実や、ETC 2.0などから得られるビッグデータを活用した機動的料金の検討など、混雑

状況に応じた料金施策の導入に向けた取組を推進すること。その際、一般道を含めた交通流動の変化や債務の償還計画への影響などを検証するとともに、物流事業者等が活動しやすい環境整備に配慮すること。

- (2) できる限り早期のE T C専用化と本線料金所の撤廃に向け、E T Cの普及促進を図るとともに、クレジットカード非所有者や誤進入車への対策に加え、全国から流入する現金車への対応策を講じること。また、スマートI C及び首都高速道路におけるE T C専用出入口の整備推進を図ること。
- (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）の渋滞対策を推進すること。

参 考

<一体的で利用しやすい料金体系の確立>



【現状】

- 発着地ともにNEXCO（外環等除く）の場合、環状道路経由の料金 ≤ 都心経由の料金
- 発地と着地で料金体系が異なる場合、経路によって料金が異なり、混雑を避ける迂回が割高
- ターミナルチャージが重複徴収

【今後】

- 公平でシームレスな料金体系の確立
ターミナルチャージの重複徴収の撤廃
- シンプルな料金体系の確立
起終点間の最短距離を基本に料金を決定
- 高速道路の夜間利用や外側の環状道路の迂回利用を促進する料金施策の充実
- ETC2.0などから得られるビッグデータを活用した機動的料金の検討

<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、工事が進められており、首都高速1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）では令和10年度の完成予定となっている。その一方で、首都高速道路は世界的に見ても過酷な使用状況にあり、高度成長期に集中的に建設された経緯から高齢化が急速に進んでいる。

また、高速道路での逆走は、死亡事故などの重大事故につな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。とりわけ、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、事業年度内に完成させること。
- (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) 老朽化対策の財源については、地方財政に依存することがないように、料金徴収期間の延長により高速道路利用者が負担することを基本とするなど、世代間の負担の公平性の観点を踏まえつつ、持続可能で社会的に受容される財源確保の枠組みを国の責任において構築すること。
- (4) 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、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、令和元年に都市計画を変更した。現在、首都高速道路株式会社により地下化工事が進められている。地下化に当たり江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止することから、必要となる大型車の交通機能確保策について、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検討され、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）のルートや構造、事業スキーム等が取りまとめられた。

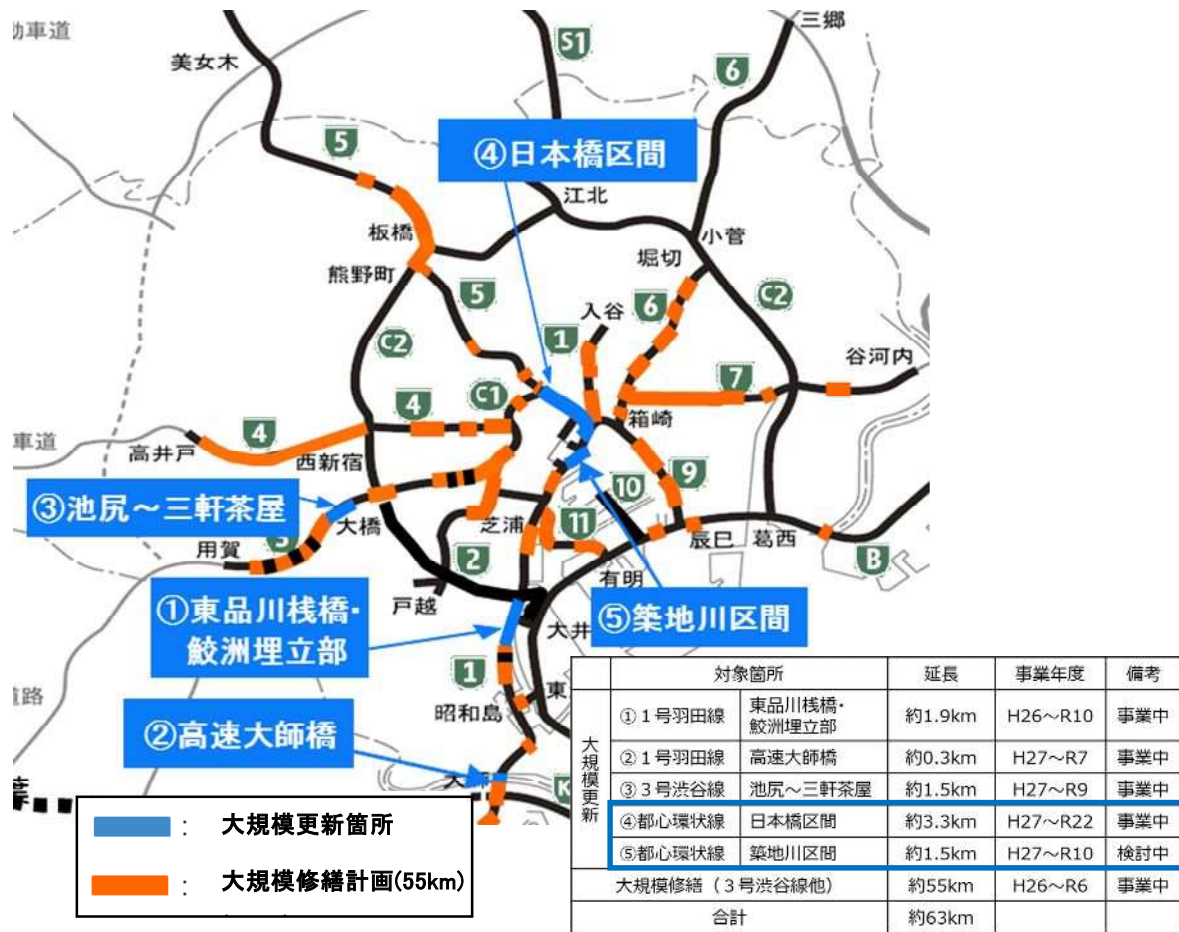
築地川区間については、老朽化した擁壁の取替えとあわせ、急カーブの解消等による走行安全性の向上とともに、晴海線との接続形態や分合流部の付加車線の設置、道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画が検討されている。平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

<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を推進すること。これに伴い必要となる新京橋連結路（地下）の整備については、日本橋区間の地下化工事の工程と合わせて事業を実施する必要があるため、早期に事業化すること。
- (2) 築地川区間のうち、新京橋連結路（地下）との接続部については、早期に工事着手すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。

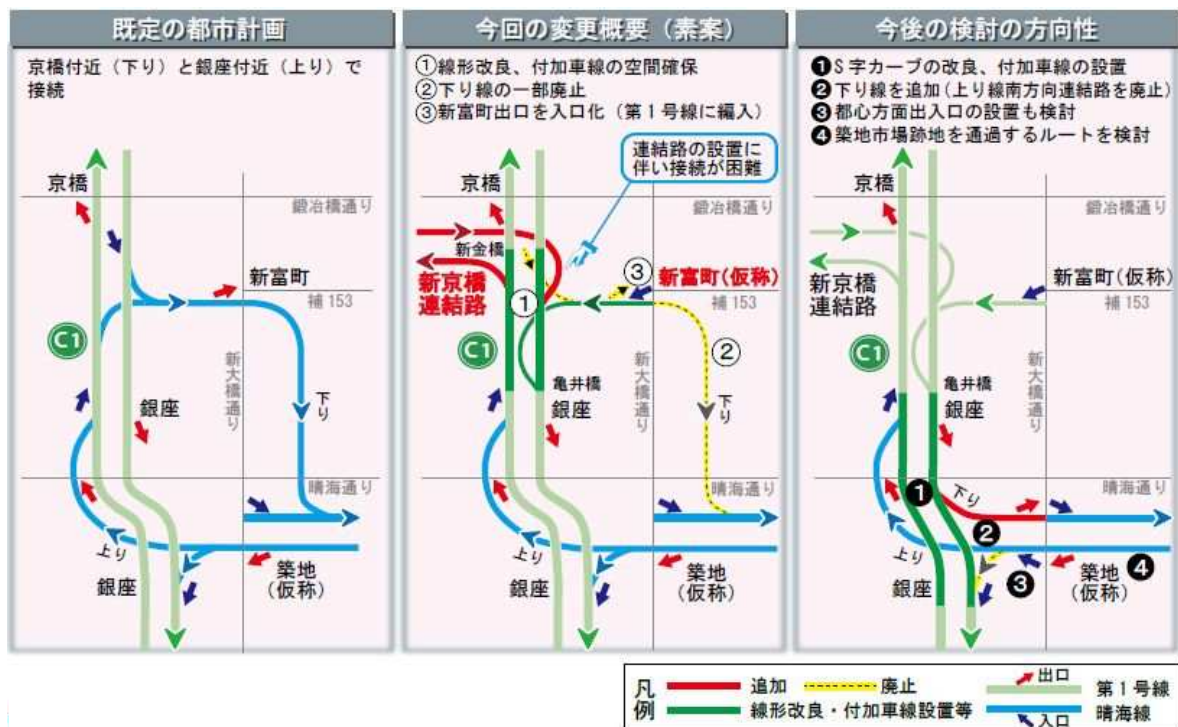
参 考

<首都高速道路の更新計画（平成26年11月 事業許可）>



令和3年9月24日 事業許可時点

<築地川区間（第1号線）と晴海線の計画見直しの方向性>



3 4 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。また、国道16号(片倉町・万町地区)について早期に必要な対策をとりまとめ、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、延伸Ⅱ期))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り、このうち、未整備の多摩川トンネルは、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いる。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、トンネル構造及び施工方法を検討するとともに、令和3年3月に羽田立坑工事に着手したところであるが、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・有明立体のうち辰巳地区及び有明地区については令和2年度に工事着手した。

国道15号・品川駅西口駅前広場については、事業計画(平成31年3月 国土交通省)が策定されるとともに、令和元年9月には品川駅西口基盤整備事業に係る都市計画事業承認が告示された。また、国道15号下を導入空間として検討中の南北線延伸について、東京地下鉄株式会社が令和4年3月に鉄道事業許可を取得した。

国道16号(片倉町・万町地区)は、事業中の国道20号八王子南バイパスや東京都が新たな都市計画道路の検討をしている北野街道などの接続により、現道の交通状況の変化が想定されることから、必要な対策を検討するため、「国道16

号片倉町・万町地区現道対策調整会議」が令和元年８月から開催されており、早期に現道対策の方針を取りまとめ、対策を講じることが重要である。

現在、事業中の国道２０号（八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期））は圏央道へのアクセス機能の強化と防災力の向上に寄与する重要な路線であり、整備推進が必要である。

国土交通省の令和４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。

また、国道１６号片倉町・万町地区については、「国道１６号片倉町・万町地区現道対策調整会議」において早期に必要な対策をとりまとめ、整備推進を図ること。

（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。

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 5 道路・橋梁事業の推進

1 道路・橋梁整備の推進【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つながり、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1,400万人(令和4年2月1日時点)が生活し、総生産額が全国で最大となっており、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64パーセントといまだ道半ばで多くの未完成区間が存在している。また、混雑時平均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、国内主要都市と比較して低い水準にある。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いている。

首都東京の持続的成長に向けて、新型コロナウイルス感染症の収束後も見据えた中長期的な視点を持ちつつ、雇用や消費等の短期的な効果に加え、人やモノの移動時間の短縮による生産性の向上などのストック効果を最大限に発揮する首都東京の道路整備が極めて重要である。

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つながり、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5か年加速化対策においても、必要な財源を当初予算も含め、通常費とは別枠で安定的に確保し、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について、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推進するため、必要な財源の重点配分を図ること。

東京の主な道路事業

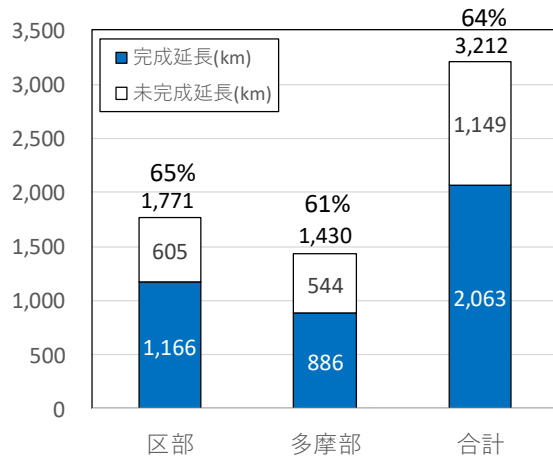
- ① 区部の放射・環状道路整備
環状2号線、環状4号線、環状5の1号線、環状6号線、放射23号線、放射25号線など
- ② 多摩の南北・東西道路整備など
府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道など
- ③ 交通の円滑化や耐荷力向上を図る橋梁^{りょう}整備
等々力大橋（仮称）、関戸橋、日野橋など
- ④ 連続立体交差事業
京王京王線、西武新宿線、京浜急行本線など
- ⑤ 道路整備による多摩山間、島しょ地域の防災力強化
梅ヶ谷トンネル、多摩川南岸道路、秋川南岸道路、三宅循環線など
- ⑥ 整備地域における防災性を向上させる特定整備路線
放射32号線、補助26号線、補助29号線など
- ⑦ 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
- ⑧ リニア新駅へのアクセス向上に資する都市計画道路
環状4号線、南多摩尾根幹線、町田3・3・50号小山宮下線

※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

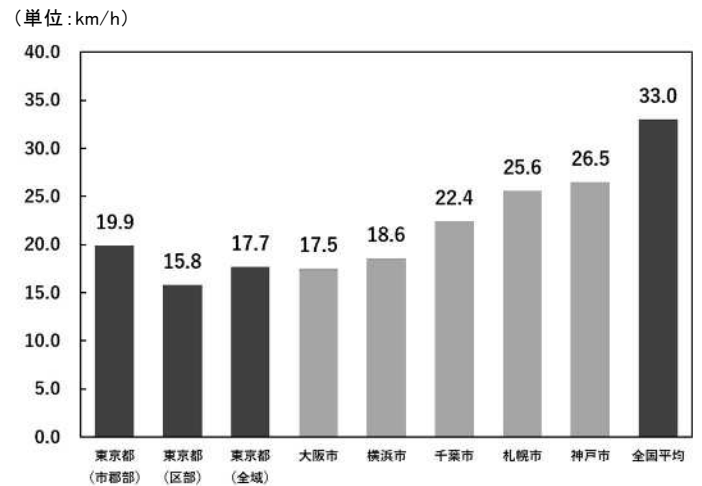
都市計画道路の整備状況



※合計値(完成延長)は島しょ部を含む

出典:東京都資料(R2年3月末現在)

全国主要都市の混雑時平均旅行速度



出典:平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

(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）

都市の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。

道路の緑は都市の美しい景観や緑陰の創出に寄与しており、きめ細やかな維持管理を行うことが求められる。

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>

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ている。

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導入している。橋梁とトンネルにおいては、令和3年3月に計画改定を行い、共同溝及び擁壁においても、令和4年3月に予防保全計画を策定した。引き続き、より一層の予防保全型管理を推進していく。

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4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
3町	奥多摩町、日の出町、瑞穂町
6村	檜原村、神津島村、小笠原村、三宅村、新島村、大島町

（2）令和4年度策定予定

	自治体名
1 町	八丈町

2 令和4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	11,562	663（331.5）
トンネルの予防保全	1,099	0

補助率 0.50

（2）区市の予算（当初）

（単位：百万円）

区 分	補助事業費 （国費）
橋梁 ^{りょう} の長寿命化 （工事・計画策定）	1,504.3（822.8）

補助率 0.55～0.69

3 当初内示額

(1) 都への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和 3 年度	令和 4 年度
橋 梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	3 3 7 (1 6 9)	5 1 3 (2 5 7)

(2) 区市への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和 3 年度	令和 4 年度
橋 梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	1, 0 4 8 (5 7 8)	1, 3 3 0 (7 3 7)

4 実施計画（東京都）

- ・橋 梁^{りょう}の長寿命化については、令和 1 2 年度末までに約 1 8 0 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 1 1 年度末までに 5 2 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、河川の増水時に道路の流失を防ぐ対策など、多様な対策を行うことで集落の孤立を未然に防ぎ、現道の拡幅や代替ルート整備と併せて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、道路の強靱化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4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	5, 3 2 6	2, 6 6 0 (1, 3 3 3)

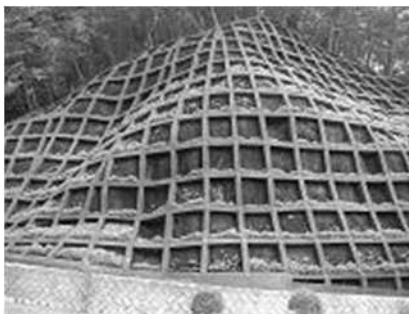
道路災害防除事業に対する補助率 0. 5 0（小笠原0. 6 0）

2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	令和3年度	令和4年度
道路災害防除事業 (国費)	3 0 (1 8)	3 0 (1 8)

3 対策事例



法枠工



落石防護柵工



モルタル吹付工



落石防止網工



擁壁補強工（道路流失対策）

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し、東京に必要な額を確実に配分すること。

<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」等に基づき、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11次計画（令和3年度～令和7年度）では、令和7年度までに交通事故死者数を110人以下とすることを目標としているが、令和3年の死者数は133人である。また、去年の、千葉県八街市の通学路における死傷事故などもあり、交通安全施設の一層の整備拡充が求められている。

<具体的要求内容>

- (1) 歩行者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し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (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し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (3) 誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出するため、地域の道路事情に応じた自転車通行空間を整備するために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。

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】

(令和3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	892 km	801 km	736 km	91 km
多摩地域	988 km	706 km	460 km	282 km
全体	1,880 km	1,507 km	1,196 km	373 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】

(令和3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	90 km
駅、生活関連施設等を結ぶ都道	90 km	45 km
計	180 km	135 km

【「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づく自転車通行空間整備状況】

(令和3年4月1日現在)

整備形態	整備済延長
自転車道	15 km
普通自転車専用通行帯（自転車レーン）	111 km
車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）	8 km
自転車歩行者道（構造的分離）	50 km
自転車歩行者道（視覚的分離）	92 km
水道敷や河川敷等を利用した自転車歩行者道	44 km
合計	320 km

2 令和4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	5,419	1,981 (990)

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和3年度	令和4年度
歩道整備 バリアフリー化 自転車通行空間整備 (国費)	57 (28)	46 (23)

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し、東京に必要額を確実に配分すること。

<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。

交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を設置する交差点改良を行い、局所的な渋滞緩和を図るとともに、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、右折車線の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し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 交差点改良事業の整備状況

(令和3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	25

※第2次交差点すいすいプランからの継続箇所を含む。

2 令和4年度 都の予算(当初)

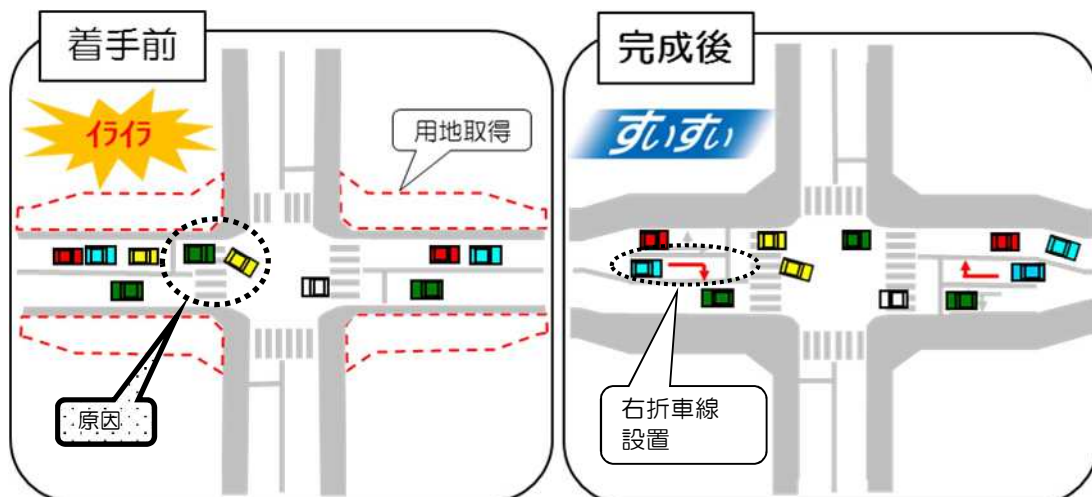
(単位:百万円)

区 分	事業費	うち国費対象事業費(国費)
交差点改良事業	2,647	621(311)

3 都への当初内示額

(単位:百万円)

区 分	令和3年度	令和4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 街並みと調和した道路の景観整備

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

街並みと調和した道路の景観整備に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>

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要である。

景観法や都市再生特別措置法の施行等により、個性豊かで魅力的なまちづくりが進んでおり、そうした観光地周辺やまちづくりが進んでいる地域等において街並みと調和した道路の景観整備に取り組んでいく必要がある。

<具体的要求内容>

浅草等の観光地周辺や大丸有地区等個性豊かで魅力的なまちづくりが進んでいる地域において、街並みと調和した道路の景観整備を行い、多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間を創出するため、道路の景観整備に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。

参 考

1 街並みと調和した道路の景観整備事業の整備状況

(令和3年4月1日現在)

区 分	計画施設延長	完成施設延長	整備率
街並みと調和した道路の景観整備事業	19.3km	0km	0%

2 令和4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）
街並みと調和した道路の景観整備事業	728	160（80）

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和3年度	令和4年度
街並みと調和した道路の景観整備事業（国費）	0 (0)	0 (0)

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（Y 3）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（Y 3）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 臨港道路の橋梁・トンネルの長寿命化【最重点】

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

東京港の円滑な物流を長期にわたって適切に維持していくため、予防保全の観点から臨港道路の橋梁、トンネルの大規模改修（長寿命化対策）に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港の港湾施設等は、高度経済成長期までに集中的に整備されたものが多く、更新時期の集中等が想定されていた。このため、それまでの対症療法的な管理から予防保全型の管理に転換し延命化を推進している。

しかしながら、施設の高齢化は確実に進行し、いずれは寿命を迎え施設の更新が必要となる。橋梁とトンネルの更新は、交通渋滞による社会的損失が大きくなることが想定され、また、膨大な事業費が短期間に発生する。

このため、予防保全の観点から、従来の維持補修に加え「長寿命化対策」として、施設の大規模改修を行い性能を回復・向上させ、更なる延命化（100年程度の延命を目指す）を図っていくことが必要である。

都は、令和3年9月に「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」を策定し、長寿命化対策を計画的かつ迅速に推進する予定である。

<具体的要求内容>

「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」に基づき、臨港道路の橋梁、トンネルの性能を回復・向上させる大規模改修を実施するために必要な財源を確保すること。

1 0 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し、東京に必要額を確実に配分するとともに、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し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 特に、鉄道や高速道路をまた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4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, 6 7 8	5 3 9 (2 3 0)
橋梁の点検	7 8 8	3 3 4 (1 2 5)
舗装の調査	2 0 5	1 2 0 (6 0)
その他道路施設の点検・調査	6 8 5	8 5 (4 5)

補助率 0. 5～0. 6 9

(2) 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和3年度	令和4年度
道路施設等の点検・調査	4 1 4 (2 2 5)	4 5 2 (2 4 4)
橋梁の点検	2 7 0 (1 4 9)	2 8 0 (1 5 5)
舗装の調査	1 1 0 (5 5)	1 0 0 (5 0)
その他道路施設の点検・調査	3 4 (2 1)	7 2 (3 9)

補助率 0. 5～0. 6 9

(3) 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 6 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てきたが、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）が改正された。

この改正では、マスタープラン制度が導入され、同法第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、同法第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令和2年度から新たに補助することにした。（令和3年12月現在、移動等円滑化促進方針を2区、バリアフリー基本構想を30区市が策定済み）

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・観光庁)
(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。
- (3) 視覚障害者等の転落事故防止のため、ホームドアが整備されるまでの間においても安全対策を促進すること。

<現状・課題>

新型コロナウイルス感染症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している。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とともに、ホームドアが整備されるまでの間においても安全対策を促進する必要がある。

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、さらには、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、令和2年度から、10万人未満の駅にも補助対象を拡大したところである。今後、都では、鉄道事業者のホームドア整備を一層促進していく。

また、国は、視覚障害者などが駅を安全に利用できるよう、「駅ホームにおける視覚障害者の安全対策検討会」を設置し、ホームドアによらない転落防止対策を検討している。加えて、令和3年12月に創設されたバリアフリー料金制度により、バリアフリー化の加速が期待される。

一方、同料金制度だけでは、都が掲げる整備目標を達成するための財源が確保できない。このため、補助による整備促進も引き続き必要である。

<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の中においても、計画どお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) ホームドアが整備されるまでの間、ITやセンシング技術の活用など、ホームからの転落防止対策を検討し、鉄道事業者の取組を促進すること。

3 エレベーター等の整備促進

(提案要求先 国土交通省・観光庁)

(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感染症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している。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、令和2年度から、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たところである。今後、都では、鉄道事業者のエレベーター等の設置を一層促進していく。

また、国が令和3年12月に創設したバリアフリー料金制度により、バリアフリー化の加速が期待される。

一方、同料金制度だけでは、都が掲げる整備目標を達成するための財源が確保できない。このため、補助による整備促進も引き続き必要である。

<具体的要求内容>

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の中においても、計画どお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・観光庁)
(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」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、高齢者障害者等用便房（以下、「バリアフリースイートイレ」という。）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、鉄道駅におけるバリアフリースイートイレ整備への補助制度を拡充した。

また、国が令和3年12月に創設したバリアフリー料金制度により、バリアフリー化の加速が期待される。

一方、同料金制度だけでは、都が掲げる整備目標を達成するための財源が確保できない。このため、補助による整備促進も引き続き必要である。

<具体的要求内容>

鉄道駅におけるバリアフリースイートイレの整備など、トイレ環境の充実に係る財源を確保すること。

37 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) 交通政策審議会答申第198号及び第371号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等の整備を促進すること。
- (2) 答申第371号に位置付けられた東京8号線の延伸及び品川地下鉄については財源の確保、臨海地下鉄については事業計画策定に向けた協力など、必要な措置を講じること。
- (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) 鉄道の快適な利用に向けた施策の検討に対し支援・協力を行うとともに、混雑緩和を促進させるため、時間差料金制などの必要な施策について課題も含めて検討し、早期に確立すること。

<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は、平成28年4月の交通政策審議会答申第198号において、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。

こうした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。

そこで都は、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等について、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、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、財源の確保に努めている。

また、令和4年2月に策定した「未来の東京」戦略 version up 2022 において、各路線の取組の方向性をあらためて示したところである。

とりわけ、令和3年7月の交通政策審議会答申第371号において、東京8号線の延伸、品川地下鉄、臨海地下鉄の事業化に向けた課題解決につながる内容が示された。

東京 8 号線の延伸、品川地下鉄については、令和 4 年度早々から都市計画の手続き等を実施している。

臨海地下鉄については、令和 3 年 9 月に、国の参画も得て、事業計画検討会を立ち上げ、事業計画の策定に向けた検討を進めている。

また、多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、令和 4 年度より都市計画等の手続きに着手することとしている。

一方、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 や働き方改革につな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、一体的に推進してきた。大会終了後も、新型コロナウイルス感染症の拡大防止と大会も契機に取組が進んだ新しい生活様式の定着に向け、引き続きテレワークやオフピーク通勤の取組を推進している。

鉄道の快適な利用に向けては、テレワークやオフピーク通勤等の取組の推進に加え、鉄道事業者による様々な対策を進めることも重要である。そこで、都は、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、時間差料金制など、輸送力の強化や利用者の更なる分散につながる対策等について検討を進めている。

こうした中、国は、令和 3 年 5 月に公表した第 2 次交通政策基本計画において、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるために必要な施策、例えば、変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討するとの方向性を示した。また、本年 2 月に、現行の運賃・料金制度における課題について議論するための小委員会を交通政策審議会の下に新たに設置し、運賃・料金制度について今日的視点から検証を行っているところである。

<具体的要求内容>

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

交通政策審議会答申第 198 号及び第 371 号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等の整備に向けて、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）答申第 371 号に位置付けられた路線への確実な支援

答申第 371 号に位置付けられた東京 8 号線の延伸及び品川地下鉄については財源の確保、臨海地下鉄については事業計画策定に向けた協力など、必要な措置を講じること。

- （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

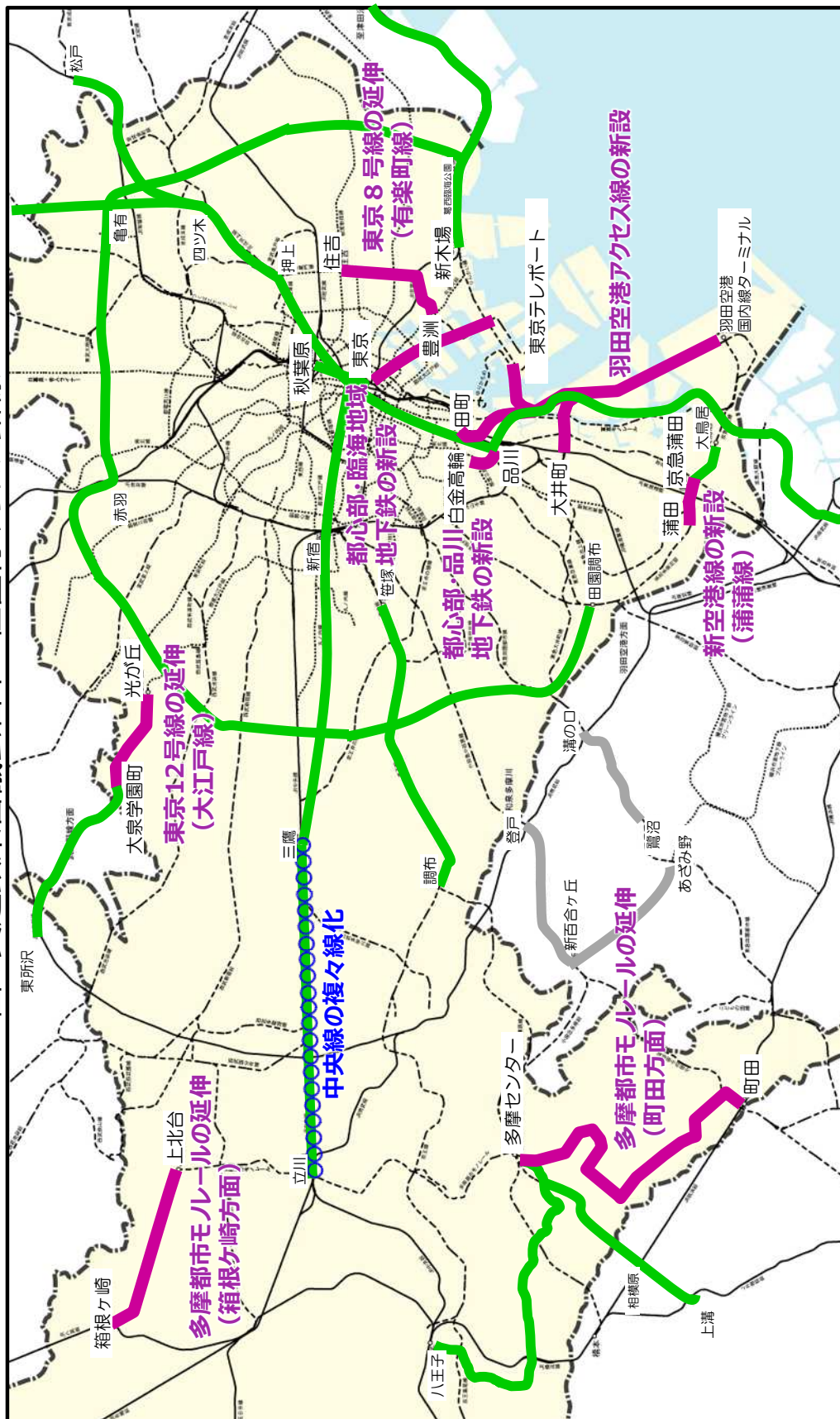
答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与等、鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

(5) 鉄道の快適な利用に向けた検討に対する支援・協力及び施策の早期の確立

鉄道の快適な利用に向けて、先端技術も活用した車両や運行システムの改良、時間差料金制など、実現可能な新たな施策の検討に当たり、国において指導・助言・規制緩和等の支援・協力を行うこと。

また、混雑緩和を促進させるため、時間差料金制などの必要な施策について社会的影響等の課題も含めて検討し、早期に確立すること。

《国の交通政策審議会答申に位置付けられた路線》



参 考

- 答申において「検討などを進めるべき」とされた路線
- 国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める路線

3 8 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、プレ運行（二次）及び、選手村まちびらきまでに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) 行政手続き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

【B R T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：B R T、L R T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：I C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, 0 0 0万円）

＊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 / 1 0、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：B R Tの整備（停留所、走行空間等）

補助率：国 1 / 2

3 9 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・都市整備局)

災害対策・大規模改良工事等に必要な財源を継続的に確保するとともに、補助対象の拡大等を図ること。

<現状・課題>

東京の地下鉄は、首都機能や経済活動を支える重要な基盤であり、国際的な都市間競争を勝ち抜き、持続可能な東京を実現するためには、その更なる充実が不可欠である。そのため、都の地下鉄ネットワークを一体となって形成する都営地下鉄と東京メトロの両地下鉄が必要な取組を進めていくことが重要である。

具体的には、国が令和2年12月に掲げた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」において、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策を重点的に取り組むべき対策としており、東京の地下鉄においてもこうした取組を推進していく必要がある。

また、ホームドア整備による安全性の向上やエレベーター等バリアフリー設備の充実を図るほか、輸送の安定性向上や利便性向上など輸送サービスの改善に資する駅の大規模改良等についても引き続き進めていかなければならない。加えて、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂を踏まえ、ホームと車両の段差・隙間対策にも取り組んでいく必要がある。

コロナ禍により乗車料収入が大幅に減少するなど厳しい事業環境の中にあっても、こうした取組を着実に推進していくためには、地下高速鉄道整備事業費補助制度による両地下鉄への財政的な支援が不可欠である。

<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、耐震補強、浸水対策、大規模改良工事に必要な財源を継続的に確保するとともに、段差・隙間への対策についても補助対象とする等、支援の充実を図ること。

参 考

○地下高速鉄道整備事業費補助

【国庫補助金】

(単位：千円)

年 度	国庫補助金	
	都営地下鉄	東京メトロ
3 0	1, 500, 623	1, 749, 351
元	1, 588, 299	1, 005, 557
2	1, 050, 264	182, 000
3 (決算)	434, 228	834, 000
4 (予算)	1, 350, 996	403, 000

※ それぞれの収入年度区分による

【補助対象事業（令和４年４月現在）】

(都営地下鉄)

- ・ 高架部の橋脚及び地下部の中柱の耐震補強
施設等の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図る。
- ・ 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。
- ・ 駅出入口浸水対策工事
鉄道運行を確保するため、駅出入口へ浸水対策設備を整備する。

(東京メトロ)

- ・ 日比谷線などへのバリアフリー整備
ホームドア、エレベーター、エスカレーター及び多目的トイレを整備する。
- ・ 混雑緩和にかかる駅改良工事
銀座線浅草駅付近の混雑緩和や遅延解消のため、折返し線設置等を実施する。
- ・ 駅出入口浸水対策工事等
鉄道運行を確保するため、駅出入口及び坑口へ浸水対策設備を整備する。

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3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37億円であり、今後の利子負担額は、約2億円となるなどコロナ禍の厳しい事業環境に直面する中で財政的な負担となっている。

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3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	0.008	10年元利均等償還（据置なし） 財政融資資金 ※1
機 構 資 金	0.100	10年元利均等償還（据置なし） ※1、※2
民間(公募)	0.254	10年満期一括償還 令和3年3月発行

※1 政府資金及び機構資金の年利は、令和4年3月のもの（令和3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 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	57,521	4,307	61,828	244,720
3（決算）	26,283	3,579	29,862	253,730
4（予算）	20,578	3,356	23,934	266,858

※ 特例債を含む。

4 0 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、東京に必要な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、東京に必要な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。

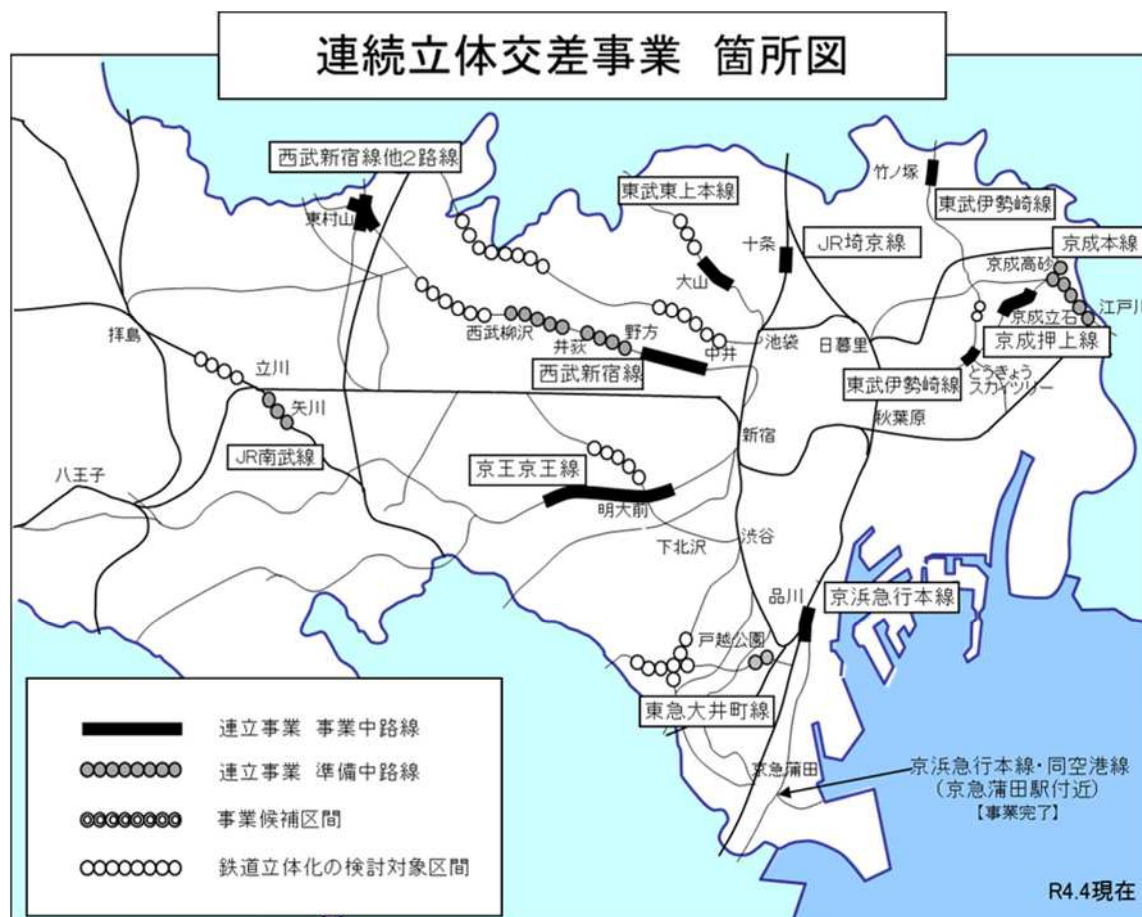
また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の15パーセントを公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15パーセントを超えて利用している。

<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6路線7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、都施行の西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）などの4路線5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。
- (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

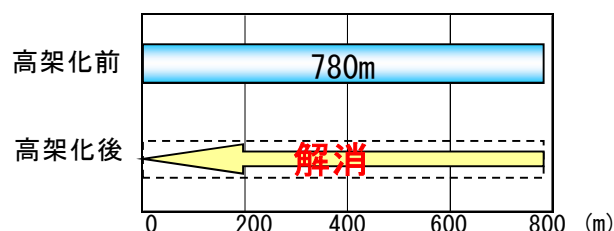
ずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

参 考



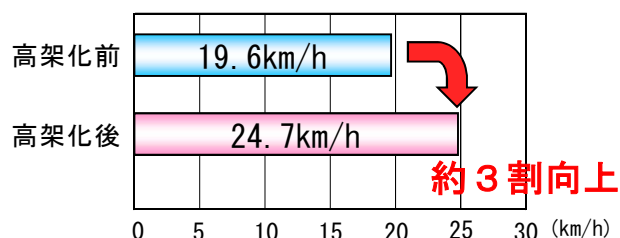
京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の
平成24年10月全線高架化による効果

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 1 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、踏切道改良促進法で改良すべき踏切道に指定された踏切道の拡幅、歩道橋・地下道の設置及び道路立体化を促進するための個別補助制度が令和3年度より創設された。引き続き、必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (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 2 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・資源エネルギー庁・国土交通省・観光庁)
(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、東京の防災機能の強化のためにも重要である。

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、昭和61年度から7期にわたる無電柱化に関する整備計画を策定するとともに、平成29年には都道府県で初となる東京都無電柱化推進条例を制定し、国や区市町村、関係事業者と連携して無電柱化を計画的に推進してきた。

その結果、都道の地中化率は約44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おり、特に区市町村道のような狭あいな道路における無電柱化はあまり進展していない。

そこで、これまでの歩み以上に無電柱化の取組を加速させるため、年間整備規模の倍増による都道のスピードアップ、島しょ地域における無電柱化の推進、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」を踏まえ、令和3年6月に条例等に基づく「東京都無電柱化計画」を改定した。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た。さらに、台風等の自然災害に強い島しょ地域を実現するため、令和4年1月に「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」を策定した。

区市町村道においては、あらゆる支援メニューを強化し、都の財政支援を拡充するとともに、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、市街地整備事業など、大規模開発から宅地開発まで、まちづくりのあらゆる機会において、無電柱化を促進していく。

また、無電柱化を更に進めるためには、企業者向けイベント等の機会を捉えて、都の無電柱化の取組状況や低コスト手法の導入等について、積極的に事業者に対してのPRを実施するなど、民間の技術開発による関係事業者間の競争を促し多様な整備手法や低コスト手法の技術革新を促進していくことも重要である。

<具体的要求内容>

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフシティ」の実現に向けて、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) 区市町村道等の道幅の狭い道路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等を推進すること。
- (4) 無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式など多様な事業手法が活用できるよう、制度設計や電線管理者との調整を行うこと。
- (5) 島しょ地域等において「観光地域振興無電柱化推進事業」について、必要な財源を確保するとともに対象地域の拡大を図ること。
- (6) 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5か年加速化対策においても、必要な財源を当初予算も含め、通常費とは別枠で安定的に確保し、確実に配分すること。

参 考

1 都道における整備状況

【無電柱化の整備状況】

(令和3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	803 km	62%
うちセンター・コア・エリア	536 km	535 km	100%
多 摩	1, 040 km	218 km	21%
計	2, 328 km	1, 021 km	44%

2 令和4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	28, 710	4, 776（2, 390）

※ 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3年度	令和4年度
無電柱化整備事業 （国費）	3, 615（1, 808） ※令和2年度補正予算含む	2, 313（1, 159） ※令和3年度補正予算含む

【整備事例】江東区亀戸（蔵前橋通り）

（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。

こうした状況を踏まえ、無電柱化の取組を加速させるため、令和3年2月に策定した「無電柱化加速化戦略」を踏まえ、令和3年6月に「東京港無電柱化整備計画」を改定した。臨港道路の緊急輸送道路においては、年間の整備規模を倍増させ、2035年度の完了を目指す。

<具体的要求内容>

- (1) 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。
- (2) 無電柱化の取組を更に加速するため、電線管理者への支援も含め、単独地中化方式などの整備手法について、制度設計を行うこと。

4 3 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、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を設置するなど、案内システムにより利用者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)
(外観画像) 	(外観画像) 
(車内画像) 	(車内画像) 