

1 5 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。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（湾岸道路～東名高速）については、羽田空港や東京港へのアクセス強化に資するとともに、物流強化の観点からも重要な路線である。このことから、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会の議論を加速させ、計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、交通インフラの更なるレベルアップを図り、世界一の交通ネットワークを構築していくことが重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、円滑な交通を確保し、国際競争力の強化に資するほか、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四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シールドトンネルとランプシールドトンネルとをつなぐ地中拡幅部について調査・検討が進められてきており、一部整備が行われている。

令和2年10月に発生した調布市での陥没・空洞事故以降、事業者は、地元にて丁寧な説明を行った上で、家屋補償や、緩んだ地盤を元に戻す地盤補修工事等を進めており、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、大泉側本線及び東名・中央ジャンクションランプのシールドトンネル工事について、地元で説明の上、取りまとめた再発防止対策等を確認しながら、安全を最優先に、慎重に掘進作業を行っている。

今後の事業においては、引き続き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かな対応が求められる。

一方、外環（湾岸道路～東名高速）については、羽田空港や東京港へのアクセス性の強化に資する重要な路線であり、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（昭和32年法律第68号）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。

国、東京都及び川崎市の三者で構成する「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会」は、令和6年11月に1年10か月ぶりに開催されたところであるが、社会情勢の変化等を踏まえ、計画の基本的な方針の取りまとめに必要な検討を進めるには、協議会の議論を加速させ、計画の早期具体化に向けて、基本計画の策定等、次のステップに移行していかなければならない。

<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・物流の根幹を成し、防災力向上にも資する極めて重要な道路である。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と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、コスト削減、都民に対する丁寧な説明に努めること。特に、令和2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）我が国の経済成長と国際競争力の強化のためには、外環（湾岸道路～東名高速間）は、羽田空港や東京港へのアクセス強化に資するとともに、物流強化の観点からも重要な路線である。このことから、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会の議論を加速させ、本区間の基本計画を決定するなど、計画を早期に具体化すること。

1 6 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)

首都圏三環状道路に加え、第二東京湾岸道路の計画の具体化など、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。

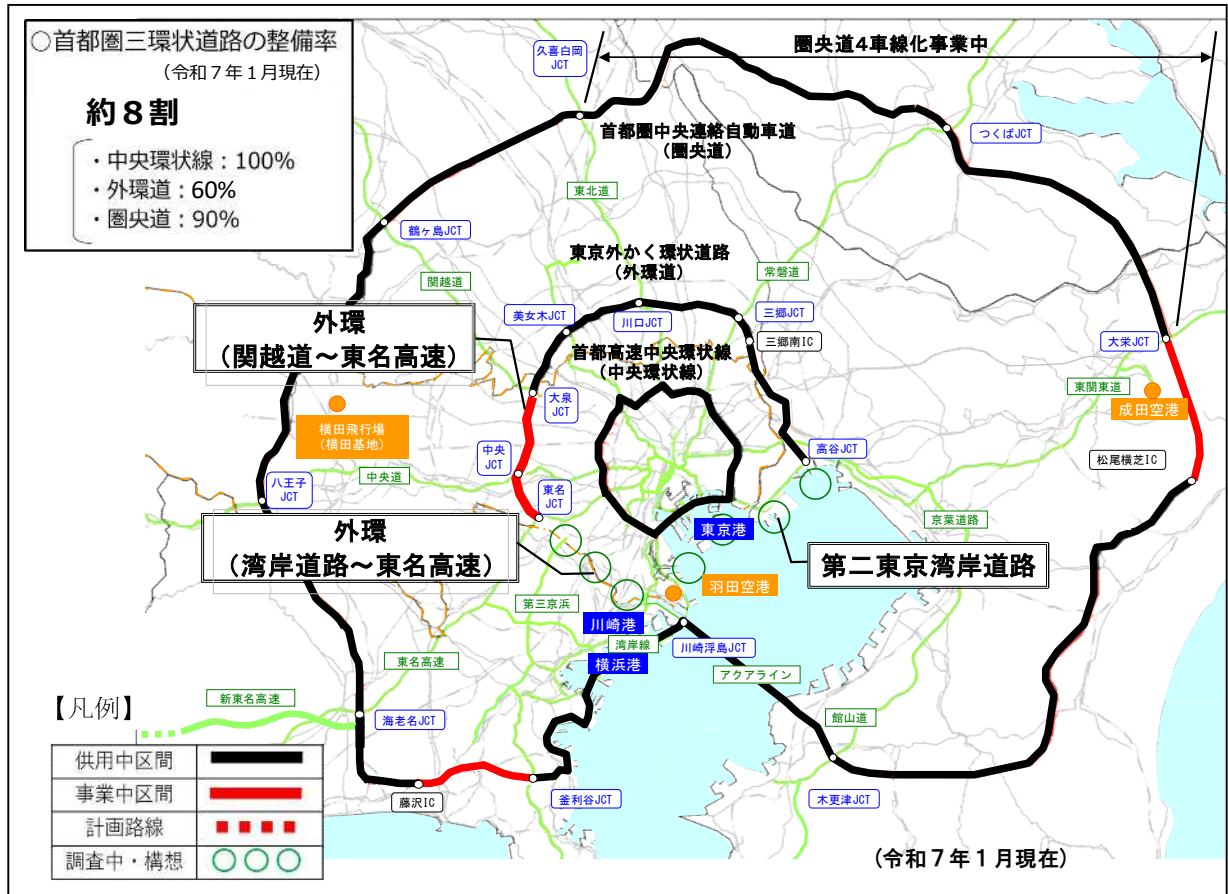
高速道路網の整備推進に当たっては、令和5年5月に道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）が改正され、料金徴収期間を延長し、高速道路の更新や進化のための財源の確保が可能となったところである。このため、更新事業だけでなく、進化事業についても有料道路事業を積極的に活用して整備を進める必要がある。

<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) 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。
- (3) 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。進化事業の整備に当たっては、地方公共団体の負担が過大とならないよう、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (4) 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 >



2 高速晴海線の整備推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

都心と臨海部との連携強化や防災拠点へのアクセス強化等に資する高速晴海線延伸部（築地～晴海間）等の整備を推進すること。

<現状・課題>

晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として平成5年に都市計画決定された。これまでに晴海～東雲JCT間が開通しているが、築地～晴海間については未着手となっている。

未着手となっている晴海線延伸部（築地～晴海間）については、新京橋連結路と連続したネットワークを形成することで、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た、都心と首都高速湾岸線の相互アクセスが可能となる。

令和6年能登半島地震では、道路の陥没や亀裂により、救命救助や物資の支援などが滞り、被災地等へのアクセスを確保する道路網の重要性が改めて認識された。こうした中、有明地区に位置する「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点※（有明の丘地区）」は内陸部とのアクセスに課題があるところ、晴海線延伸部やそれに合わせた高速道路の出入口の整備によりアクセス性を強化し、首都東京の災害に対する強靱化^{じん}を図る必要がある。さらに、晴海線延伸部は、大規模更新を行う築地川区間に接続予定であることから、接続部については、大規模更新事業と一体的に実施する必要がある。以上のことから、高速道路の進化に該当する晴海線の整備を早期に推進することが喫緊の課題である。

※東京湾臨海部基幹的広域防災拠点：首都直下地震などの大規模災害が発生した際、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点。有明の丘地区は、緊急災害現地対策本部が設置されるほか、応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点等としても活用。

<具体的要求内容>

- (1) 高速道路の進化に該当する晴海線延伸部について、事業者を早期に決定し、事業化すること。整備に当たっては、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (2) 広域防災拠点（有明の丘地区）へのアクセス強化に資する高速道路の出入口について計画を具体化すること。
- (3) 築地川区間の大規模更新との接続部について、大規模更新事業と一体的に実施すること。

< 新京橋連結路・晴海線延伸部 >



3 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) 料金所の E T C 専用化を着実に進めるとともに、本線料金所撤廃の早期実現に向けた取組を推進すること。
- (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。令和4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。

E T C利用率は首都高速道路で98%に達しており、令和4年3月に開始された料金所のE T C専用化は、交通の流れを阻害するだけでなく事故の発生要因とも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が期待される。また、スマートICなどのE T C専用出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、E T Cの普及促進にもつながることが期待される。令和2年12月に、E T C専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化にかかるロードマップが策定され、それに基づき都市部においては、令和7年度の概成に向けた整備に取り組まれているところである。令和6年1月の第62回国土幹線道路部会においては、E T C専用化の導入状況について、「半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたE T C設備等の整備に遅れが発生」と公表されたが、国などの関係機関と連携を図り協議を進めた結果、令和7年1月に開催した首都高速道路E T C専用化連絡調整会議において、令和7年度末までに新たに55箇所がE T C専用化になることが示された。

ボトルネック対策としては、中央道上り線の調布付近では、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運用開始され、三鷹バス停付近においては、料金所前後の線形改良工事が完了し、引き続き、残る付加車線設置に向けた事業が進められている。

また、小仏トンネル付近では、別線トンネルの本掘削工事等が進められている。加えて、日野バス停付近においては、令和6年3月に付加車線を設置する渋滞対策が事業化されている。

<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、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。

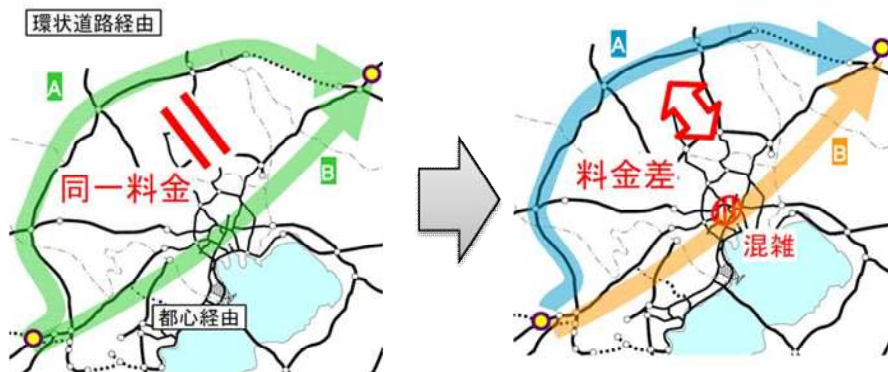
- (2) 都内に残る料金所のETC専用化については、着実に整備推進を図るとともに、永福料金所をはじめとする本線料金所については、早期撤廃を図るため、国がリーダーシップを発揮し、撤廃方法や撤廃時期等の課題に対して解決策を示すこと。

また、スマートIC等のETC専用出入口の整備などを進め、ETCの普及促進を図るとともに、クレジットカード非保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。

- (3) 中央道の調布付近（三鷹バス停付近）及び小仏トンネル付近並びに日野バス停付近の渋滞対策を推進すること。

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 of 料金 < Bルートの料金)
- 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>



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。

日本橋区間については、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基に、令和元年に都市計画を変更した。令和 2 年 4 月に首都高速道路株式会社が事業認可を取得し、地下化工事が進められている。

また、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が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た。その結果、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路の計画案が取りまとめられ、令和 5 年 12 月に都市計画を変更した。令和 6 年 6 月に首都高速道路株式会社と東京都が事業認可を取得し、共同で事業を進めている。

築地川区間については、老朽化した擁壁の取替えと合わせ、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>

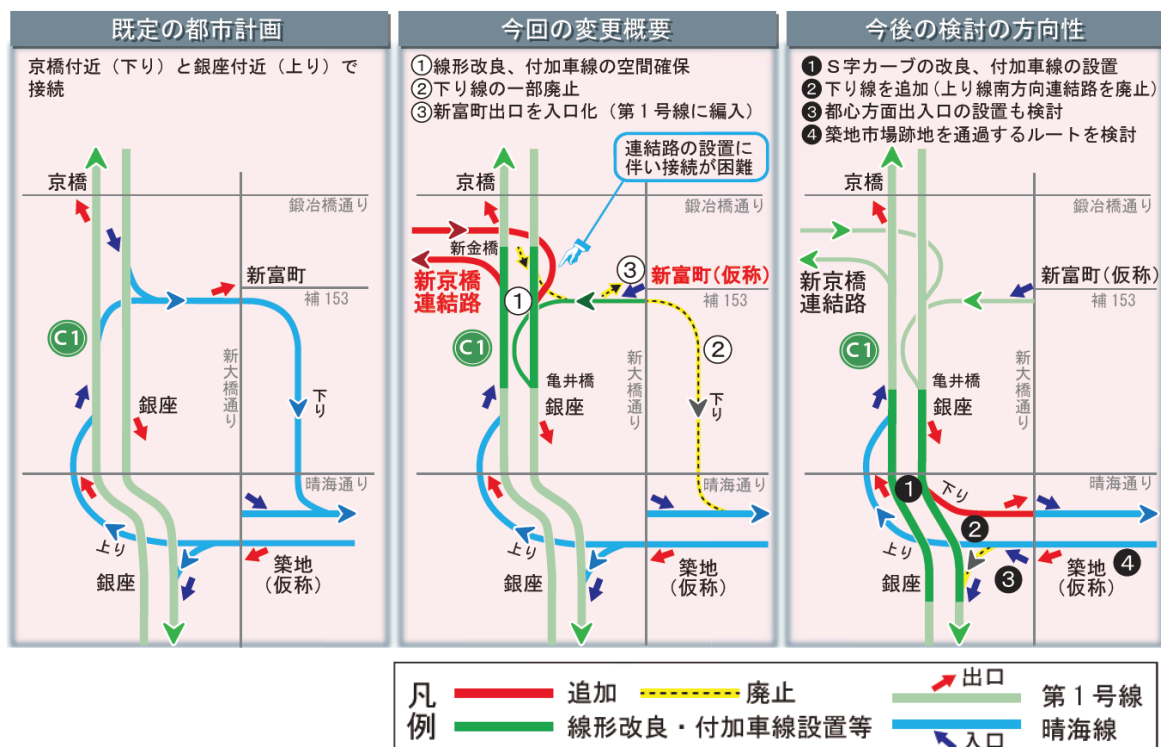
- (1) 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化工事を推進すること。これに伴い必要となる新京橋連結路については、日本橋区間の地下化工事の工程と合わせて整備を推進すること。新京橋連結路の整備に当たり、地方に過大な負担とならないよう、引き続き財源措置を講じること。
- (2) 築地川区間のうち、新京橋連結路との接続部については、早期に工事着手すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。

参 考

< 概要図 >



< 築地川区間（第1号線）と晴海線の計画見直しの方向性 >



1 7 国道等の整備推進

(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、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取りまとめ、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、令和 5 年 6 月には国道 15 号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト（国土交通省）が公表された。

また、国道 15 号下を導入空間とする東京メトロ南北線延伸については、令和 4 年 3 月に東京地下鉄株式会社が鉄道事業許可を取得し、令和 6 年 6 月には都市計

画決定が告示され、11月より工事に着手した。

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7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と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取りまとめ、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。

1 8 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

(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1,430万人（令和7年7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。我が国の持続的成長には、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。

しかし、都市計画道路の完成率は、約65.4%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、朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）が区部においては、全国平均約32km/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とともに、慢性的な交通渋滞が生じ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招いている。

一方で、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、首都圏三環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、都心部や多摩山間、島しょ地域における交通円滑化、防災性の向上や環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、令和6年能登半島地震では、輪島市において大規模な市街地火災が発生するなど甚大な被害をもたらした。首都直下地震の発生が懸念される中、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,000ha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）の整備をより一層推進する必要がある。

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。
防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策後も、継続的・安定的に取り組を進めるため、第1次国土強靱化実施中期計画にて現行の対策を大幅に上回る必要な予算・財源を当初予算において通常費とは別枠で確保し、確実に配分すること。
- (2) 首都直下地震の切迫性を踏まえ、市街地の延焼遮断、避難路や緊急車両の通行路ともなる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、周辺縣市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に資する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 区部の環状・放射道路整備

環状3号線、環状4号線、環状5の1号線、放射21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

府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道など

③ 都県境の新設橋梁^{りょう}や耐荷力向上等を図る橋梁^{りょう}整備

等々力大橋（仮称）、旧江戸川橋梁（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 多摩山間、島しょ地域の防災力強化に資する道路整備

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2号線、補助29号線、補助73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等

立川東大和線、中央南北線、中央道との接続（スマートIC）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

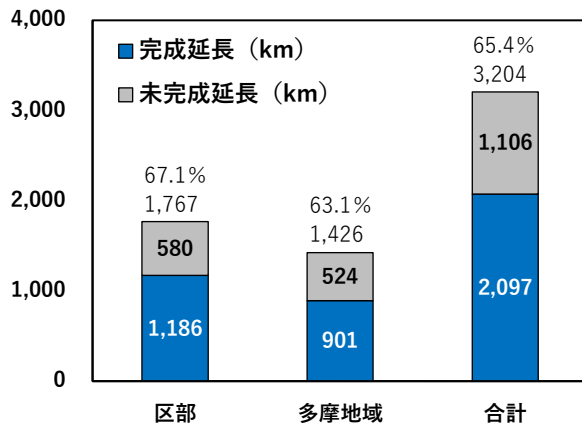
環状4号線、南多摩尾根幹線、町田3・3・50号小山宮下線

※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

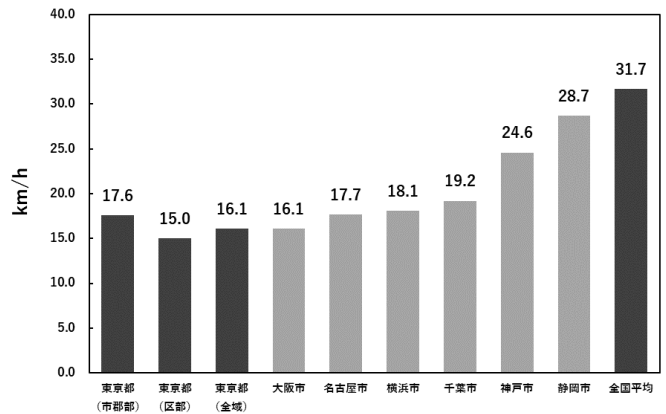


※合計値(完成延長)は島しょ部を含む

出典: 東京都資料(R6年3月末現在)

全国主要都市の朝夕旅行速度

(混雑時旅行速度)



出典: 令和3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

(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とともに、必要な制度の拡充や創設に向けた取組を進めること。

<現状・課題>

都はこれまで橋梁^{りょう}やトンネル等の道路施設について、5年に一度の定期点検を行い、適切な対策を実施することで重大な事故の発生を未然に防いできたが、多くの道路施設は、高齢化が進み、一斉に更新時期を迎えている。

また、道路占用の地下埋設物においても同様に高齢化が進んでおり、埋設物を起因とした陥没事故などが発生し、道路施設への被害が起きている。

そこで、これまでに策定した予防保全計画に基づく予防保全型管理を進め、工事時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、5年に一度行うべき点検以外においても十分な調査を行うことで道路網の安全・安心を確保し、これらの社会資本を良好な状態で次世代に継承^{りょう}していく必要がある。

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、計画に基づく事業等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。
- (3) 5年に一度行うべき点検以外においても、地下埋設物を起因とした陥没事故の未然防止等を目的とした調査に係る計画策定等に必要な財源を確保するための制度の拡充や創設を行うこと。

参 考

1 橋 梁^{りょう}の長寿命化修繕計画策定状況（令和7年4月1日現在）

（1）策定済み（15m以上の橋梁）

	自治体名
1 都	東京都
23 区	千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区
26 市	八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、あきる野市、西東京市
5 町	瑞穂町、日の出町、奥多摩町、大島町、八丈町
5 村	檜原村、新島村、神津島村、三宅村、小笠原村

2 令和7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	13,518	495（248）
トンネルの予防保全	1,479	0

補助率 0.50

（2）区市町村の予算（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・設計・計画策定）	680（378）

補助率 0.55～0.7

3 当初内示額

(1) 都への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和 6 年度	令和 7 年度
橋 梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	173 (87)	74 (37)

(2) 区市への内示額

(単位：百万円)

区 分	令和 6 年度	令和 7 年度
橋 梁 ^{りょう} の長寿命化 (国費)	601 (332)	439 (244)

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 12 年度末までに約 180 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 11 年度末までに 61 トンネルに着手する。

4 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、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^{じん}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7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	5,974	2,661 (1,412)

道路災害防除事業に対する補助率 0.50（離島 0.60）

2 都への当初内示額

（単位：百万円）

区 分	令和6年度	令和7年度
道路災害防除事業 (国費)	91 (54)	30 (18)

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 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、震災時においても物流機能の確保や迅速な緊急物資輸送などが行えるよう、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、中央防波堤外側においては、外貿コンテナふ頭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、震災時における物流機能の確保が行えるなど、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。

6 臨港道路の橋梁・トンネルの長寿命化

(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に推進している。

<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 9 鉄道駅におけるホームドアの整備促進

(提案要求先 国土交通省・観光庁)

(都所管局 都市整備局)

- (1) ホームドアの整備を促進するため、技術的な課題解決やコスト縮減を図るための技術開発や基準改正等の支援を行うこと。
- (2) 鉄道事業者のホームドア整備に必要な財源を確保すること。
- (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>

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、鉄道駅のバリアフリー化の推進は重要である。とりわけ、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には、ホームドアの整備は不可欠である。

令和6年度末時点において、都内駅のホームドアについては、都営地下鉄がすでに全駅整備済み、東京メトロも95%に達する一方、JR及び私鉄の約6割の駅は未設置であり、その加速は喫緊の課題である。

都は、令和元年に「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、10万人未満の駅も補助対象とするなど支援策を拡充するとともに、事業者と技術的な課題解決に向けた検討を行う等、鉄道事業者の取組を促してきた。

国は、令和3年に「バリアフリー料金制度」を創設し、この制度を活用して整備するバリアフリー施設は、国庫補助の対象としないこととしたが、都内においても、事業規模が小さい鉄道事業者などには、引き続き、補助による整備促進が必要である。

また、ホームドア整備には、扉位置の異なる列車への対応など技術的な課題があり、こうした課題の解決につながる技術開発や基準改正といった支援も重要である。

加えて、ホームドアが整備されるまでの期間にも、視覚障害者等の転落防止などの安全対策が必要である。

このため、都は、令和6年8月に鉄道事業者や関係行政機関からなる官民一体の協議会を設置し対応している。令和7年2月の協議会において、令和10年度までに約6割の駅に設置することを目標とし、加速に向けて取り組んでいくことを鉄道事業者と宣言した。

<具体的要求内容>

- (1) 都が設置した官民一体の協議会への参画等を通じ、技術的な課題解決やコスト縮減等につながる技術開発や基準改正等の支援を行うこと。
- (2) 特別支援学校の最寄り駅や転落の危険性の高いホーム形状の駅、重要な路線の駅などについて、「バリアフリー料金制度」に加え、必要な財源を確保すること。
- (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。

20 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・建設局)

- (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とともに、都市鉄道の整備に必要な十分な財源を確保すること。
- (2) 事業着手した東京 8 号線の延伸及び品川地下鉄については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (3) 令和 7 年 3 月に都市計画決定した多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (4) 令和 7 年 10 月に速達性向上計画の認定を受けた新空港線については、事業化に向けた財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (5) 答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた取組への協力や財源の確保に向けて、必要な措置を講じること。
- (6) 羽田空港アクセス線の西山手ルートについては、事業スキームの具体化や財源の確保など、検討の深度化に向けた必要な措置を講じること。
- (7) 中央線の複々線化（三鷹～立川間）については、都心部と多摩地域の連携強化に加え、強靱化の観点からも重要な路線であることから、新たな国の支援も含めた整備の仕組みづくりを検討するなど、事業化に向けて早期に必要な措置を講じること。

(8) オフピーク通勤の取組の促進に加え、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、鉄道事業者による時間差料金制などの混雑緩和のための施策の導入が促進され、より広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めた検討を引き続き行うこと。

<現状・課題>

東京圏には、2030年時点において3,500万人を超える夜間人口が想定され、訪日外国人についても6,000万人を目指すなど、我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積している。このため、都市鉄道は大量輸送機関として豊かな国民生活の実現や、国際競争力の強化等の役割を担ってきた。

また、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている中、災害時にも機能を発揮できる都市鉄道が求められている。

しかしながら、国の鉄道予算のうち、地域・都市鉄道の予算については、都市鉄道のネットワーク強化に十分な財源が確保されているとは言い難い。

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おり、令和7年3月に策定した「2050 東京戦略」において、各路線の取組の方向性を改めて示したところである。

東京8号線の延伸、品川地下鉄については、令和6年6月に都市計画決定し、その後、事業者が事業に着手したところである。

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7年3月に都市計画決定するとともに、令和7年5月に軌道法（大正10年法律第76号）に基づく特許を取得したところである。今後、令和7年度内の都市計画事業認可の取得を目指し手続を進めるとともに、事業実施に当たっては社会資本整備総合交付金の適用を想定している。

新空港線については、令和7年10月に速達性向上計画が認定されたところである。事業実施に当たっては、都市鉄道利便増進事業費補助の活用を想定しており、今後、令和20年代前半の開業に向けて、都市計画や環境影響評価等の手続を着実に進めていく。

臨海地下鉄については、国の参画も得た事業計画検討会において、事業計画の

策定に向けた検討を進めており、令和４年１１月、概略のルート・駅位置を含めた事業計画案を取りまとめた。

また、令和６年１月、鉄道・運輸機構と東京臨海高速鉄道とともに事業計画の検討を行うことで合意した。本路線は、大規模で多様な開発計画が進展・計画されている臨海部において、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長をけん引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されている。そのため、都としても２０４０年までの実現を目指す取組としてまちづくり戦略に位置付けるなど、早期事業化に向けた検討を進めている。

こうした中、都は、駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、駅とまちとの連携等について検討を行い、計画のブラッシュアップにつなげていくため、令和６年８月に「都心部・臨海地域地下鉄 駅とまちとの連携に関する検討の場」を設置した。

また、国においても、地域、開発事業者をはじめとする多様な主体による費用負担を検討することが重要として、令和６年１１月に「都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会」が設置された。都もオブザーバーとして議論に参画し、令和７年６月には検討成果のとりまとめが公表された。

羽田空港アクセス線の西山手ルートについては、中央線や埼京線等と接続することで、多摩方面も含めた広範囲にわたる空港アクセス利便性の向上が期待されている。都は、これまでのＪＲ東日本との連携に加え、令和６年度から、国の助言や協力を得ながら、事業スキーム等の具体化に必要な検討を実施している。

このような各路線の状況を踏まえ、整備促進に向けた措置が必要である。

中央線の複々線化（三鷹～立川間）については、昭和４５年に複々線化が位置付けられ、平成６年に高架及び地下化の都市計画決定がなされ、平成２２年に高架化が完了したものの、地下部分（複々線部分）については、未着手となっている。昭和の同時期に位置付けられた東北・常磐・総武・東海道方面（通勤五方面作戦）の各区間の複々線化は完了している一方、同区間のみ未着手である。しかしながら、これまで他の路線で活用されていた「特定都市鉄道整備事業」が本路線では活用できず、現状は事業者の自主事業で整備する以外、事業手法がなく、また、採算性も見込めない状況にある。

こうした中、国は、国や自治体の財政状況の厳しさ、鉄道事業者の経営・財務状況の悪化等を背景に、令和６年２月に、利用者ニーズに的確・迅速に応える都市鉄道（新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良など）の着実な整備に向けて、「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」を設置し、検討を行った。

令和６年３月に行われた第三回検討会において、都は、国による財源確保を含む整備促進策の措置を求めたところ、令和６年６月の第六回検討会では、都市鉄道整備に係る利用者負担制度の見直しの方向性が示されたが、引き続き、収支採算性の課題解決に向けて、検討を進める必要がある。

一方、こうした鉄道ネットワークの充実に加えて、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、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やテレワーク、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。これらを通して、企業や利用者の自発的な行動変容を促す周知啓発等に取り組み、働き方改革と連携したオフピーク通勤やテレワークの取組を推進している。

東京圏の平均混雑率が再び増加しつつある中、鉄道の快適な利用に向けては、オフピーク通勤やテレワーク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きた。

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、令和4年9月、変動運賃制が実施可能となるよう、制度運用の見直しがなされたところである。新たな制度では、鉄道事業者において変動運賃制導入による効果検証を実施することや、利用者間で著しい不公平が生じないように努めることが求められている。こうした検証結果などを踏まえ、制度がより効果的に活用されるよう、引き続き検討が必要である。各鉄道事業者の施策の導入に当たっては、システムや機器の改修等が必要となるほか、通勤者のオフピーク通勤が可能となる企業の勤務制度の対応が必要となる。混雑緩和は社会全体で協力して取り組む意義があることから、施策の導入が促進されより広く活用されるよう、鉄道事業者の取組や企業による勤務制度見直しに係る取組について支援できる方法を検討する必要がある。

<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（羽田空港アクセス線、新空港線（蒲蒲線）、臨海地下鉄、東京8号線（有楽町線）、品川地下鉄（南北線）、東京12号線（大江戸線）、多摩都市モノレール（箱根ヶ崎方面・町田方面））等の整備に向けて、補助制度の積極的な活用や拡充、都市鉄道の整備に必要な十分な財源の確保などの措置を講じること。特に、事業化に至っていない路線については、国で設置した「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」や「都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会」の議論等も踏まえ、事業スキームの早期構築や、技術的な課題への対応など必要な措置を講じること。

- (2) 東京8号線の延伸及び品川地下鉄への確実な支援

事業着手した東京8号線の延伸及び品川地下鉄については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。

- (3) 多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）への確実な支援

令和 7 年 3 月に都市計画決定した多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。

（４）新空港線への確実な支援

令和 7 年 10 月に速達性向上計画の認定を受けた新空港線については、事業化に向けた財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。

（５）臨海地下鉄への確実な支援

答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、周辺開発等、まちづくりとの連携を図るため、早期事業化に向けた計画案の更なる深度化と事業スキームの検討への協力や財源の確保に向けて、必要な措置を講じること。

（６）羽田空港アクセス線の西山手ルートへの確実な支援

羽田空港アクセス線の西山手ルートについては、既存の整備スキームを含む事業スキームの具体化や財源の確保など、検討の深度化に向けた必要な措置を講じること。

（７）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中央線の複々線化（三鷹～立川間）の路線について、新たな利用者負担制度の見直しの方向性を踏まえた検討の深度化を行うとともに、引き続き、国の支援も含めた新しい法律や制度、費用負担の考え方など整備に向けた仕組みづくりを検討するなど、必要な措置を講じること。

例えば、立川広域防災基地への近接性なども踏まえつつ、複々線化で生まれる地下空間を有効活用するなど新たな事業スキームの調査・検討を行うこと。

（８）オフピーク通勤の取組の促進、鉄道の快適な利用に向けた検討に対する支援・協力及び施策の導入促進に向けた検討の継続

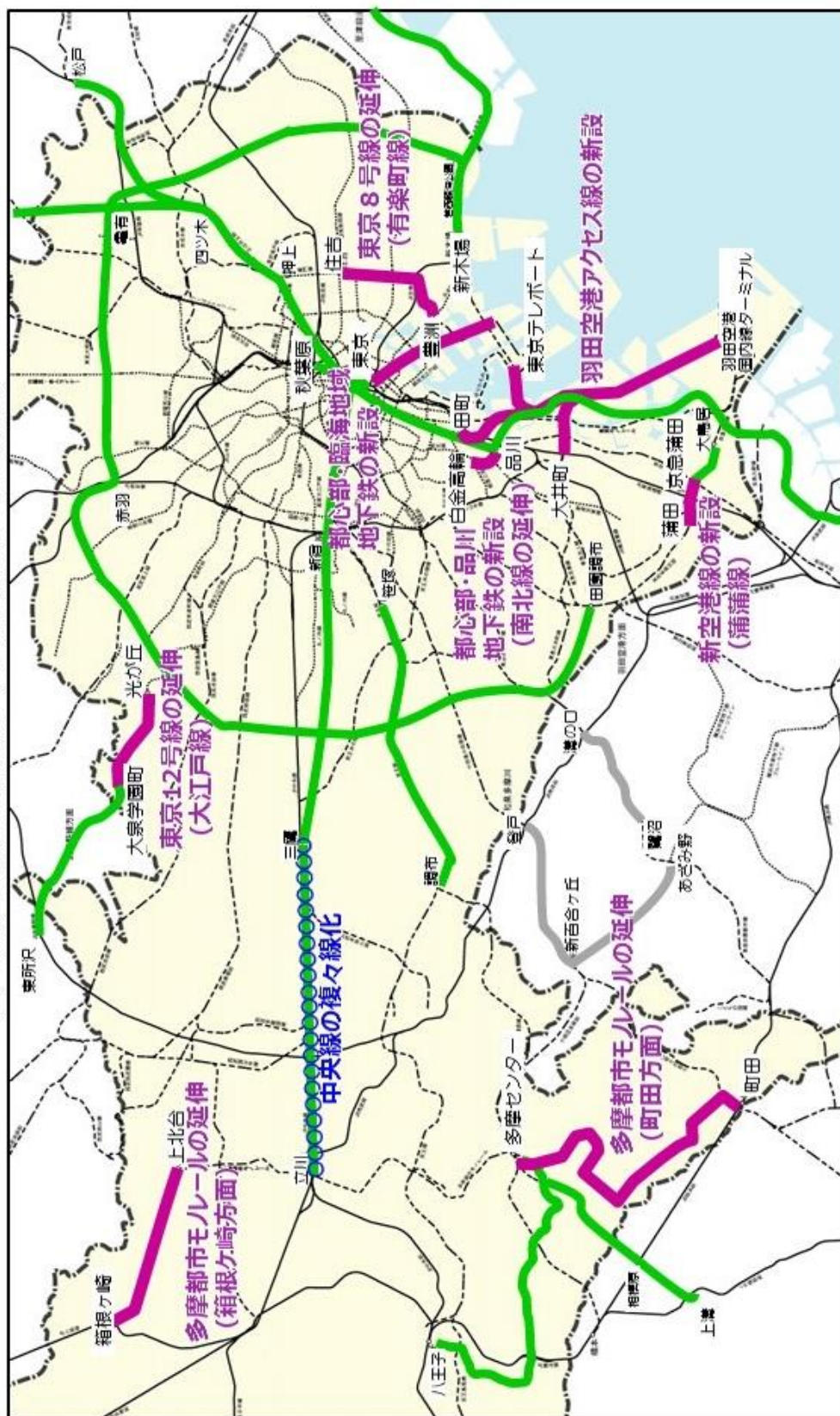
答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与等、鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

また、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。

さらに、混雑緩和を促進させるため、時間差料金制などの施策について、鉄道事業者による施策の導入が促進され、広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めて引き続き検討を行うこと。

このほか、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。

《国の交通政策審議会答申に位置付けられた路線》



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

2 1 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 1,040 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おそれがあることから、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、井荻駅～西武柳沢駅間）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）などの 6 路線 8 か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（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、都施行の東急大井町線（戸越公園駅付近）、J R 南武線（谷保駅～立川駅間）などの 4 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。
- (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。

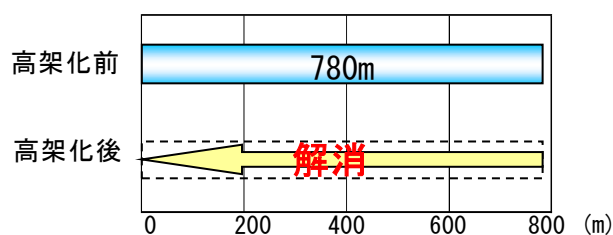
(3) 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

参 考

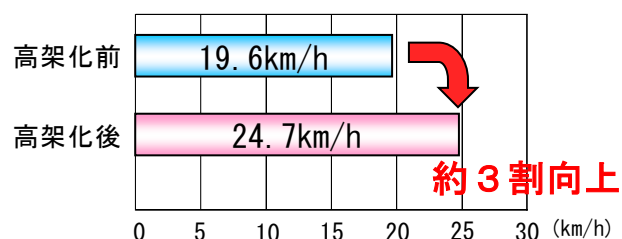


京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の
平成24年10月全線高架化による効果

第一京浜の交通渋滞が解消



第一京浜の自動車平均走行速度が向上



※ 上り方面（川崎方面から品川方面まで）の最大渋滞長 ※ 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、更に道路交通の円滑化が図られている。

2 2 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・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及び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、必要額を確実に配分するとともに、規制緩和等の改善を行うこと。

<現状・課題>

無電柱化事業は、東京の防災機能の強化や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上で重要な事業である。

現在、都道の地中化率は約 48 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。

また、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。このため、国や区市町村、電線管理者などと連携し、無電柱化への取組を更に加速させていく必要がある。

都は、昭和 61 年度から 8 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（平成 29 年東京都条例第 58 号）を制定し、令和 3 年には 7 つの戦略を掲げた「無電柱化加速化戦略」を策定するなど、無電柱化を計画的に推進している。

激甚化する台風等の自然災害への備えが急務となる島しょ地域では、令和 4 年 1 月に策定した「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」に基づき、災害に強い島しょ地域の実現に向け、無電柱化を着実に進めている。

区市町村道においては、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。

無電柱化を更に進めるため、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 P R 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。

<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、都道はもとより区市町村道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。特に財政負担の大きい区市町村に対しては、確実に配分すること。
- (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推進させるため、更なるコスト削減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発等を促進すること。
- (4) 包括委託方式をはじめとした多様な発注方式や各占用企業者工事の同時・一体施工、3次元設計等のDX推進に向けた基準類策定や環境整備を行うとともに、地上配線等の低コスト手法に関する規制緩和等の改善を行うこと。
- (5) 緊急輸送道路は、災害時の救急活動や物資輸送等を円滑に行うため都県境を越えた広域でネットワークが確保される必要があることから、都道と接続する県道等の無電柱化を国主導で促進すること。
- (6) 緊急輸送道路について示されている、区市町村道における新設電柱の占用禁止または制限について、幅員が狭い道路や通学路等の交通安全上重要な道路等にも拡大すること。
- (7) 電線管理者が行う単独地中化の整備が防災上重要な道路等で推進されるよう、電線管理者への支援について、制度の拡充を図ること。
- (8) 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策後も、継続的・安定的に取組を進めるため、第1次国土強靱化実施中期計画にて現行の対策を大幅に上回る必要な予算・財源を当初予算において通常費とは別枠で確保し、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7年4月1日現在)

	整備対象延長	整備延長	地中化率
区 部	1,288km	877km	68%
多 摩	1,040km	244km	23%
計 (東京都無電柱化計画)	2,328km	1,121km	48%
島しょ (東京都島しょ地域 無電柱化整備計画)	166 km	4 km	2 %

2 令和7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	40,582	8,017 (4,052)

※ 事業費は、既設道路における整備に係るもの。

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

区 分	令和 6 年度	令和 7 年度
無電柱化整備事業 (国費)	5,674 (2,837) ※令和 5 年度補正予算含む	4,396 (2,215) ※令和 6 年度補正予算含む

【整備事例】 足立区加平（環七通り）

(整備前)



(整備後)



2 臨港道路等の無電柱化

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

臨港道路等における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、歩行者や車椅子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。さらに、緊急物資の積替作業に必要なふ頭敷地や、物流拠点として重要な役割を担う倉庫や物流センターに接続されるなど緊急輸送道路以外の臨港道路や埋立道路の無電柱化も、緊急輸送道路と同様に重要となっている。

こうした状況を踏まえ、令和3年6月に「東京港無電柱化整備計画」を改定し、東京港内全ての臨港道路や埋立道路、ふ頭敷地等についても、新たに無電柱化の整備対象として位置づけ、2040年度の無電柱化完了を目指している。

<具体的要求内容>

- (1) 臨港道路等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) 埋立道路やふ頭敷地等現在交付金の交付対象となっていない施設においても無電柱化が計画的に推進できるよう、制度設計を行うこと。
- (3) 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。

2 3 物流対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

近年の物流業界を取り巻く環境の変化によって生じる課題の解決に向け、再配達削減や共同輸配送、荷さばきスペースの確保など、物流効率化に向けた取組を推進すること。

<現状・課題>

これまでの人材不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制が適用され、何も対策を講じなければ輸送力が不足し、物流が停滞してしまう懸念が生じている。令和5年10月に国が公表した物流革新緊急パッケージでは、何も対策を講じなければ、令和12年度には34%の輸送力不足の可能性が示されている。

また、市街地各地区においては、配達時の駐車スペースの確保に時間がかかることや、無秩序な荷さばきや貨物車の路上駐車等による交通渋滞の発生、人と物の混在による交通安全の低下など、効率的な物流がなされていない状況にある。

これまで都は、市街地開発事業などまちづくり事業を通して、荷さばき駐車場の整備を進めるとともに、商店街や運送事業者、地元自治体などが連携して地区における物流効率化に取り組んできている。

加えて、東京2020大会時に、荷主の理解と協力を得て実現したリードタイムの緩和や共同輸配送など物流の効率化に寄与した取組をレガシーとして継承し、継続していくことが必要である。

さらに、令和6年3月には「東京物流ビズ」を立ち上げ、物流の効率化に向けた社会的ムーブメントの醸成に向け、消費者や荷主も含め社会全体で物流の効率化に取り組んでいる。

物流は、生活や経済、文化活動を支える重要な社会インフラであり、引き続き、国を挙げて物流の効率化に取り組んでいく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 置き配の促進や宅配ボックスの設置、消費者に対する再配達削減の普及啓発、荷主企業に対する物流効率化への協力要請に関する広報展開など、荷主・消費者の行動変容を促す取組に対して、必要な支援を行うこと。
- (2) 物流標準化や物流DXの推進、共同輸配送への支援等の物流を効率化する取組はもとより、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しなど、物流の革新に向けた取組を、国を挙げて積極的に推進すること。
- (3) 物流事業者等の荷さばきスペースとして国有地の有効活用を図るなど、地区における物流効率化に対する支援を強化すること。

2 4 バス運転士不足の解消等

(提案要求先 国土交通省・厚生労働省・警察庁)
(都所管局 都市整備局・交通局・産業労働局)

バスの運転士不足など課題の解決に向け、バス事業者の主体的な経営努力を促すとともに、就業につながる環境整備や機運醸成、運転士の負担軽減、交通ネットワーク再構築、自動運転の実装などに向けた支援の充実を図ること。

<現状・課題>

ポストコロナを迎えて人々の暮らしや働き方が多様化し、地域公共交通へのニーズも複雑化する中において、路線バスの減便や廃止による「地域の足」不足が社会問題となっており、地域住民の生活に深刻な影響を及ぼしている状況にある。

その主な要因はバス運転士不足であり、長時間労働・不規則勤務を要する労働環境など、新規人材の発掘・育成が進まない状況から、時間外労働の上限規制への対応が難しく、また、中高年の男性に偏在する就業構造となっている。さらに、バス運転士になるための必要資格である大型二種免許の保有者は、10年前から約20万人減少するなど、減少傾向に歯止めがかかっていない。自動車教習所においては、教習指導員の不足等により、教習所側の受け入れに支障をきたす事例が発生しているが、大型二種免許教習指導員の資格取得には、大型自動車第一種免許の教習指導員資格が必要となるなど、段階を経て取得する制度となっている。各自治体においても、地域の実情に応じた支援策などを講じているが、十分なバス運転士の確保に至っておらず、対策が急務となっている。

このため、バス事業者の経営努力はもとより、大型二種免許の取得支援や取得にかかる年齢要件引下げ、教習指導員の充足などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に対応した職場環境の整備、就労意欲の向上につながる魅力発信、DX技術などを活用した労働環境の改善など、喫緊の対応が必要である。

加えて、中長期的には、交通ネットワークの再構築による運行の効率化や、自動運転の社会実装による人員不足の解消など、多角的な対策の推進が重要である。

これらの実現に向けては、バス事業の許認可権を有する国が、事業者等へ強く働きかけて主体的な取組を促すとともに、国・都道府県・基礎自治体・バス事業者などの関係者が連携して取組を進めていく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 国が、バス事業者の経営効率化や、事業の多角化による経営基盤の強化などの主体的な経営努力を促す環境を整備するとともに、バス運転士の安定的な雇用確保につながる取組を率先して牽引し、必要な支援を行うこと。その際、国や自治体をはじめ関係者の役割を明確にするとともに、社会情勢の変化を踏まえ、適宜見直しを行うこと。

- (2) バス運転士の労働力確保のため、必要な技能を有する人材の活用支援、バス運転士への訓練実施やバス運転士養成機関設立への支援、外国人受入れに向けた取組支援など、キャリア形成のための支援を充実させること。
- また、国と都が委託契約を結び、都が民間教育訓練機関等を活用して行う職業訓練に、大型自動車二種運転業務従事者育成コースを新設すること。その際、効果的な訓練の実現に向けた国からの委託単価を設定すること。
- (3) バス運転士の拡大に向けて、高校卒業後速やかにバス運転士となれるよう、大型二種免許取得にかかる年齢要件を19歳からさらに引き下げを検討すること。また、大型二種免許取得にあたり、普通免許取得後、一定の経験年数が必要なことを踏まえ、普通免許の取得年齢についても併せて見直しを検討すること。
- (4) 大型二種免許の教習指導員の充足に向けて、例えばバス運転経験者であれば大型二種免許の教習指導員審査を短期で受けられるなど、審査の見直しを図ること。
- (5) 女性や若者など、多様な人材に対するバス運転士への就労意欲の向上につながるPRの強化や魅力発信などのバス運転士確保に向けた機運醸成の取組を国が率先して行うとともに、バス事業者への支援を充実させること。
- (6) バス運転士の負担軽減に向け、走行環境の改善、運転支援システムの技術開発促進や導入に係る財政支援、DX化への財政支援などを充実させること。
- (7) 幹線的なバス交通を基軸としつつ、それを補完する複数の交通モードとの連携を図るため、地域特性や環境変化に応じた交通ネットワーク再構築にあたり、基本的な方針の提示や知見の共有など、必要な支援を充実させること。
- (8) 路線バス自動運転化に向け、技術開発促進や走行環境の更なる整備、初期投資への支援などを充実させること。