

見える化改革報告書 「道路・街路整備事業」

抜粋版

平成30年9月18日
建設局

現状と目標 (第1章)

課題と今後の方向性 (第2章)

都市計画道路の整備

完成延長
2,021km(2015年度)



計画延長3,209km(長期)
事業中・優先整備路線まで
完成した場合
2,542km(2035年度)

混雑時の平均旅行速度の向上

17.7km/h(2015年度)



25km/h(長期)
【参考】
政令指定都市平均
22.9km/h

市街地の不燃化と合わせて燃え広がらないまちを実現

特定整備路線
用地取得率約4割
4区間工事中
(2017年度末見込)



特定整備路線
28区間・25km全線整備
(2020年度)

山間部や島しょ地域の命の道を確保

約14kmで事業中
(2016年度)



事業中のうち約7km完成、
約10km事業化(2020年度)

踏切による渋滞や地域分断を解消

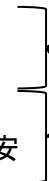
踏切除却数
395か所(累計)
(2016年度)



踏切除却数
446か所(累計)(2024年度)

道路整備の推進方策の強化

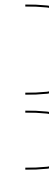
- ・事業の困難度の高い路線が増加傾向
- ・関係権利者が抱えている将来の移転や再建への不安



- ・オープンハウスを実施して関係者の理解と協力を促進
- ・権利者のニーズを踏まえて、生活再建をきめ細やかに支援
- ・民間の専門事業者を活用した相談窓口の更なる活用を検討
- ・道路事業の必要性のPR

職員のノウハウ継承

- ・ベテラン職員の大幅減少、経験の浅い若手職員が増加
- ・都の直営業務におけるマンパワーの限界



- ・各職場が工夫してOJTを一層充実して人材を育成
- ・(公財)東京都道路整備保全公社のノウハウを積極的に活用

業界の担い手確保

- ・建設業における労働力不足が懸念



- ・建設業の働き方改革を促進

東京のポテンシャルを最大限に引き出す道路整備

- ・都心部を中心に潜在する旺盛な都市再生の動き

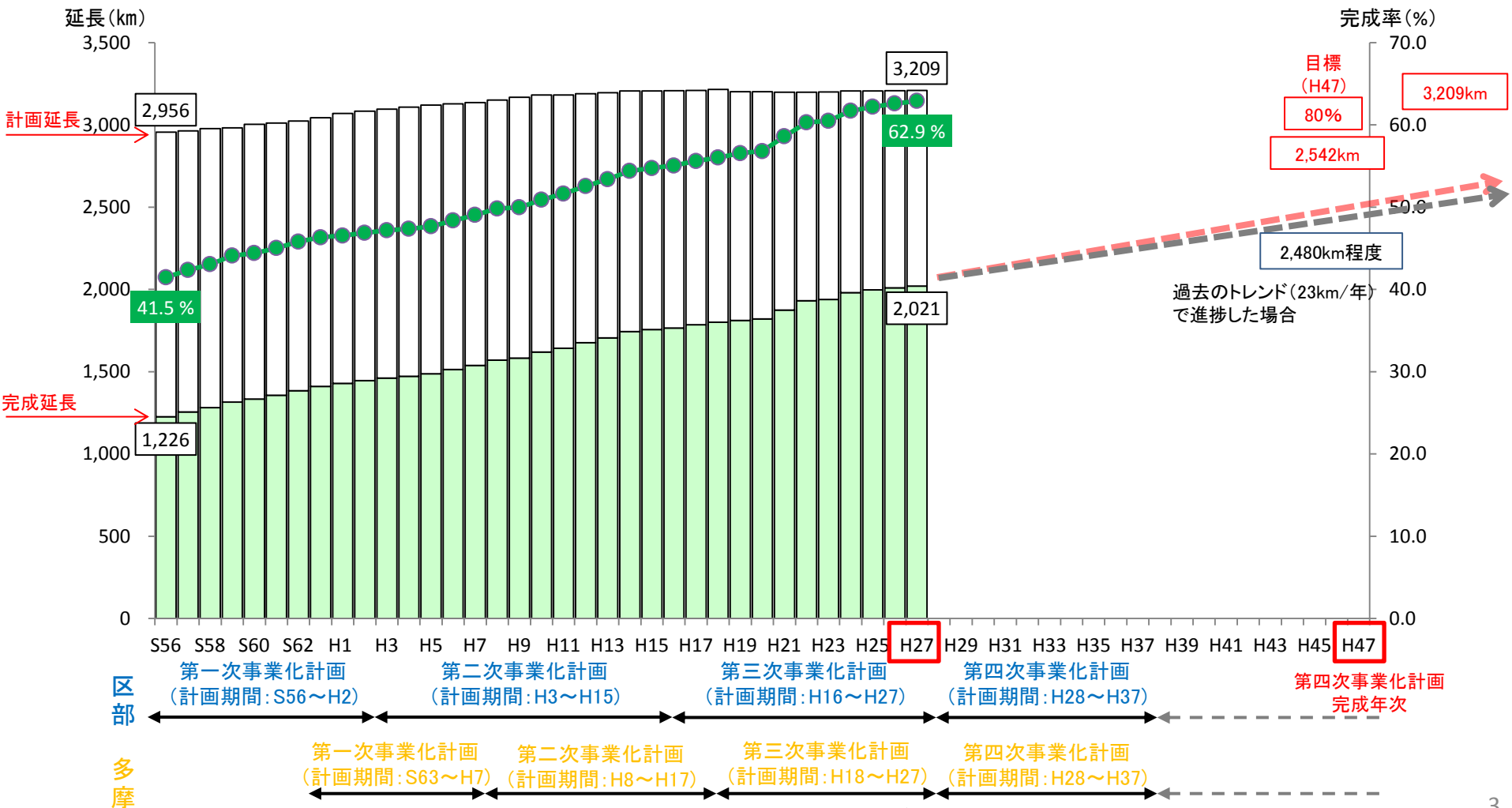


- ・民間開発の誘発に資する「開通時期宣言路線」の明示を検討
- ・道路上空を活用した民間開発との連携を検討

第1章 現状と目標

(1) 都市計画道路の整備を推進 [現状・目標]

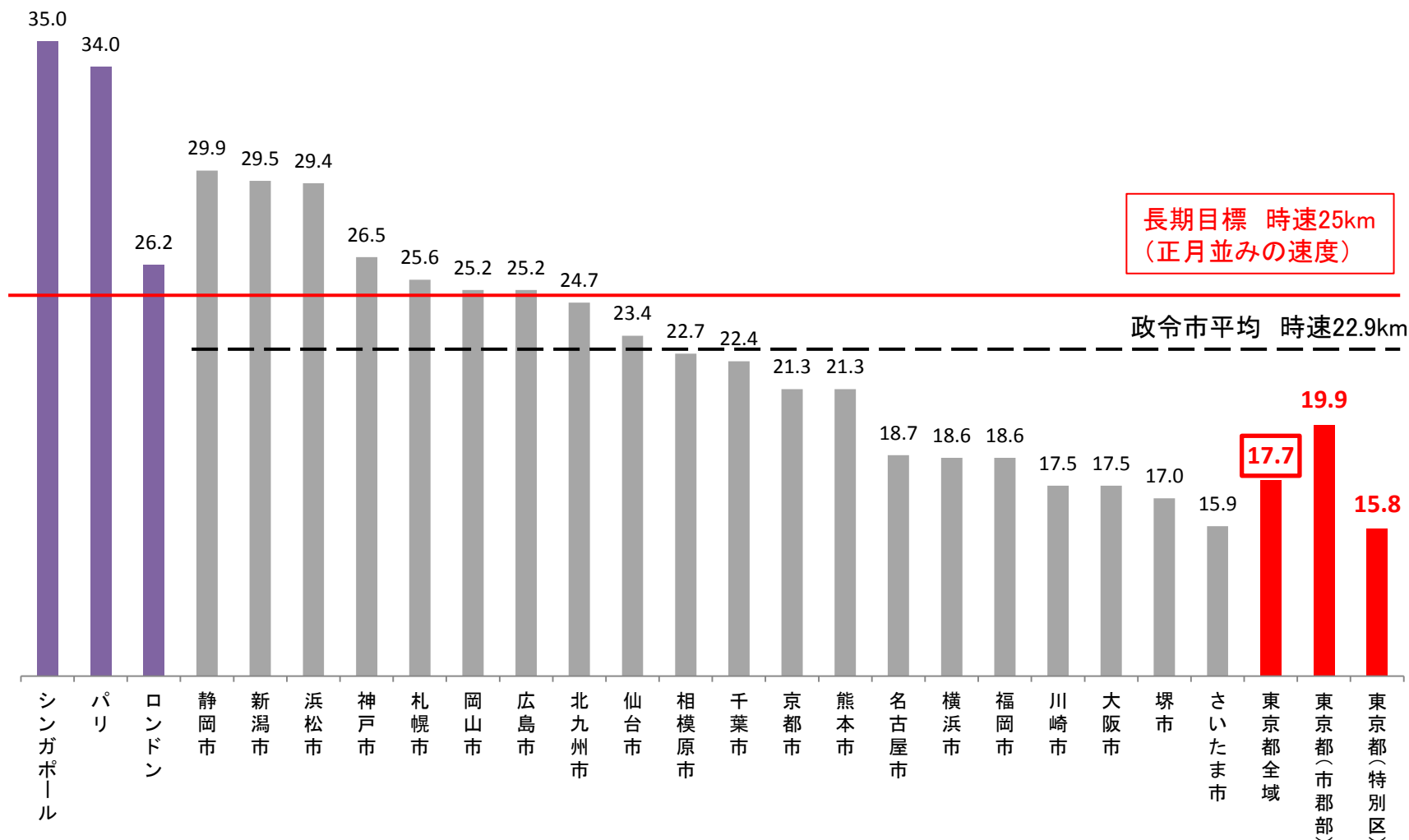
計画延長3,209kmに対して、H27時点での完成延長は2,021km、完成率は約63%と整備は道半ば。今後も、整備効果を早期かつ効率的に発揮させることを主眼とし、「第四次事業化計画」に基づき事業を推進。同計画の全路線の完成年次(H47)には、完成率が約80%に達する見込み。これまでのトレンドで事業が進捗した場合、完成率は約77%にとどまるため、事業の加速が必要。



出典:「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針(仮称)」第1回専門アドバイザー委員会資料に加筆

(2) 平均旅行速度の向上 [現状・目標]

東京の混雑時平均旅行速度は、時速17.7kmとなっており、国内外の主要都市と比較して低い水準。



資料:国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」、(公社)日本交通政策研究会「自動車交通研究2016」より作成

[現状・目標]

木造住宅密集地域では、震災時に火災による大きな被害が想定。
市街地での延焼拡大を遮断するため、特定整備路線（28区間・25km）の整備を推進（2020年度目標）

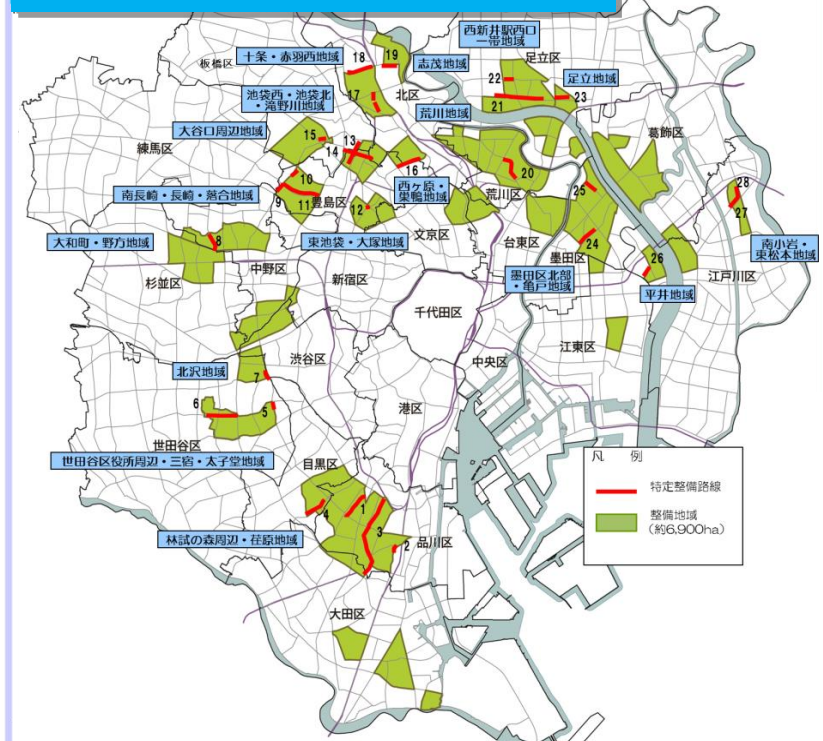


特定整備路線

○木密地域（整備地域）の早期改善に大きな効果を有する都市計画道路を「特定整備路線」として整備

○生活再建のため、特別の支援を行う新たな制度を構築

特定整備路線 28区間 約25km



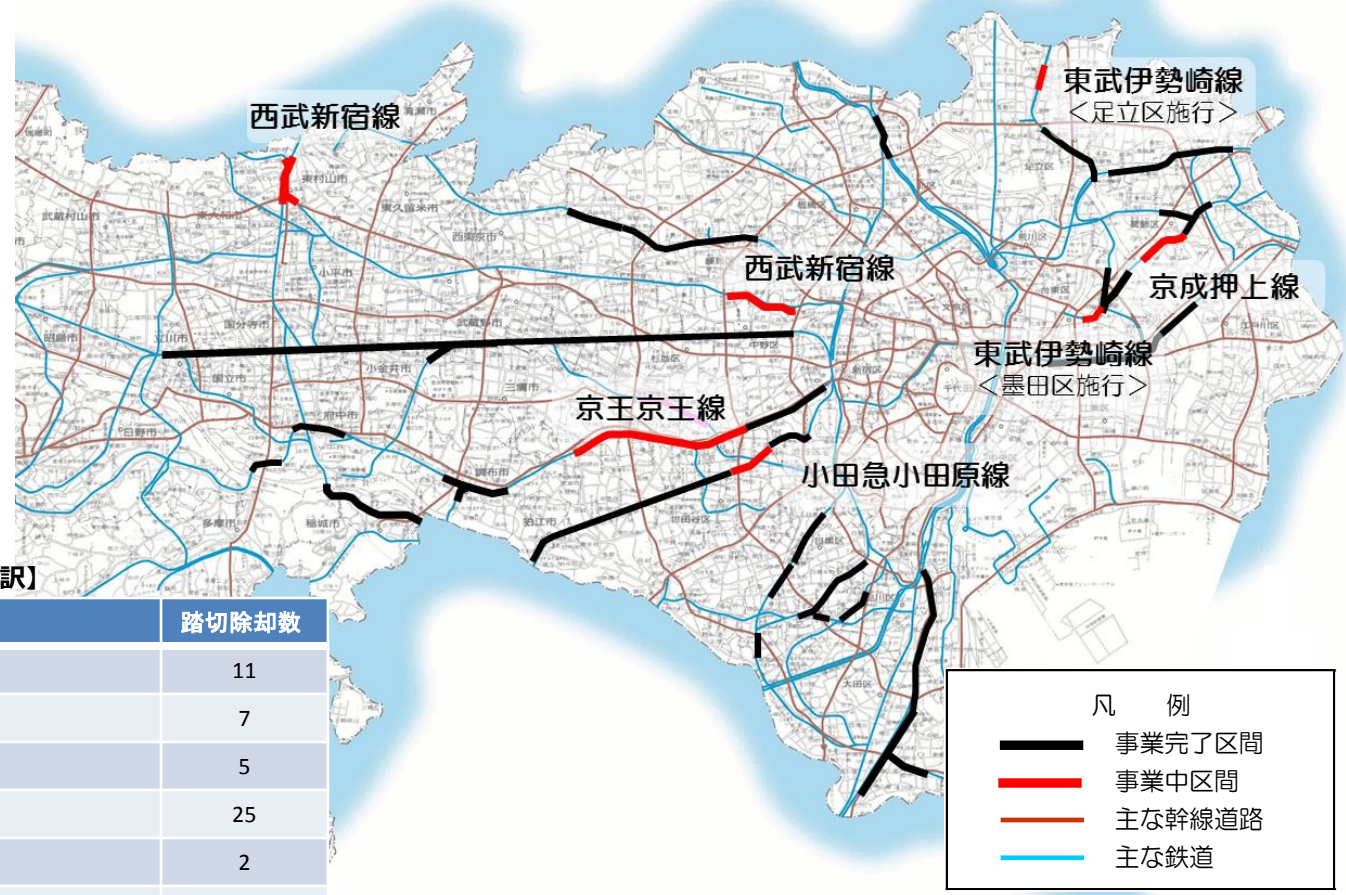
震災時に特に甚大な被害が見込まれる
木造住宅密集地域（整備地域）

面積:約6,900ha(区部の面積の約11%)
居住人口:約179万人(区部の人口の約20%)

[現状・目標]

これまでに連続立体交差事業(43事業)で累計395箇所の踏切を除却してきたが、未だに都内には約1,050箇所の踏切が存在。

現在事業中の区間の整備により、2024年度までに51か所の踏切を除却(除却踏切の累計446か所)。



【今後、事業により除却する踏切数の内訳】

事業中の区間	踏切除却数
京成押上線(四ツ木~青砥間)	11
西武新宿線(中井駅~野方駅間)	7
西武新宿線(東村山駅付近)	5
京王京王線(笹塚駅~仙川駅間)	25
東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)(足立区施行)	2
東武伊勢崎線(とうきょうスカイツリー駅付近)(墨田区施行)	1
合計	51

凡 例

- 事業完了区間
- 事業中区間
- 主な幹線道路
- 主な鉄道

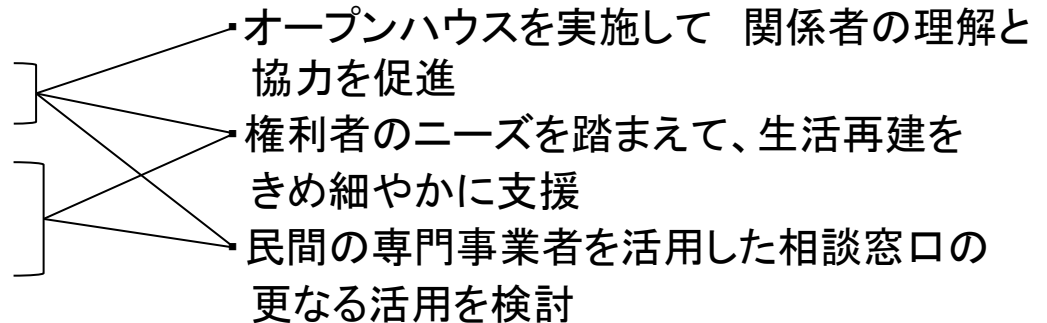
第2章 課題と今後の方向性

第1章で掲げた目標の実現に向けては、今後、困難度の高い路線が増加する、ベテラン職員が大幅に減少するなど、事業を進めていくうえで様々な課題がある。

これらを解決するため、民間の専門事業者を活用した相談窓口の更なる活用や、各職場の工夫によるOJTの一層充実など、道路整備の更なる推進に向け、今後の方向性を示す。

道路整備の推進方策の強化

- ・事業の困難度の高い路線が増加傾向
- ・関係権利者が抱えている将来の移転や再建への不安



職員のノウハウ継承

- ・ベテラン職員の大幅減少、経験の浅い若手職員が増加

・各職場で工夫してOJTを一層充実・人材を育成

(1) 事業の困難度の高い路線が増加傾向 **[課題]**

都市計画道路の整備は、これまで、重要な幹線道路、事業効果を早期に発現できる路線（比較的困難度の低い路線）などを優先して実施してきた。

今後は、鉄道と複雑に交差するなど、困難度の高い路線の割合が多くなる傾向にあるため、事業進捗のペースダウンが懸念される。

■想定される困難性の事例

○鉄道や河川と複雑に交差する形で新設道路を整備

⇒道路、鉄道、河川それぞれの機能を確保した形での道路整備が困難。

⇒関係機関と長期間の協議が必要。

(例：環状第4号線、新五日市街道)



＜鉄道との交差＞

○起伏の激しい地形に新設道路を整備

⇒道路と民有地との境界に大きな高低差が発生。

⇒交差する生活道路や民有地への出入り口の機能の確保が困難。

⇒複雑な構造となる補償に長期間の協議が必要。

(例：環状第3号線、町田3・3・36)



＜起伏の激しい地形＞

○緑地帯に新設道路を整備

⇒環境配慮対策などに関する検討に一定の期間が必要

(例：小金井3・4・1、小金井3・4・11、新五日市街道)

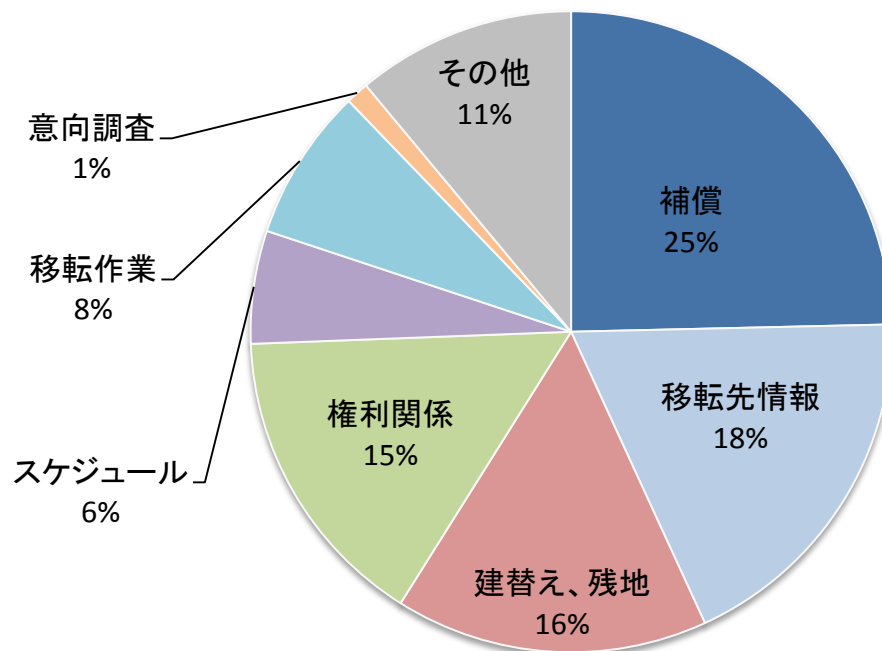


＜崖線を横断＞

(2) 関係権利者が抱えている生活再建への不安 [課題]

関係権利者は、将来の移転や再建に不安を感じており、権利者のニーズを踏まえてきめ細やかに生活再建を支援することが必要。

特定整備路線における相談窓口での関係権利者の相談内容*



* 建設局で設置している特定整備路線の18箇所の相談窓口での相談内容(16,062件)の内訳(平成30年5月末現在)

(関係権利者の多様な事情)

- ・窓口での相談では、「補償」、「移転先情報」、「建替え、残地」に関する内容が約6割。
- ・補償に関する協議・契約を多数の関係権利者と個別(一件一件)に行う必要があり、市街化している地域では、土地・建物所有者や借地・借家人や分譲マンションなど関係権利者が非常に多い。
- ・関係権利者は、事業反対、隣接地との境界紛争、高齢化や生活環境の変化への不安、補償金不満、相続問題など多様な事情を抱えている。

(3) オープンハウスを実施して関係者の理解と協力を促進 **[今後の方向性]**

一般的な「説明会」を補完する「オープンハウス」を開催し、個別に説明できる機会を確保。事業内容の丁寧な説明と意見交換を実施し、関係者の理解と合意形成を促進。

今後、以下のような事業を対象に実施。

- ・地元まちづくりと一体となって取り組む事業など、事業者が複数に及ぶ事業
- ・地形や道路構造等が複雑な事業

(オープンハウスの特徴)

説明パネル等の展示と併せ、担当者が来場者それぞれの質問等に対して説明をさせて頂く形式。

事前予約は不要で、開催時間中の入退場は自由。

事業の必要性、用地補償の詳しい内容、今後の手続き、工事の進め方などについて、担当者との対話を通じて疑問点や不安の解消を図ることが可能。

東武鉄道東上本線(大山駅付近)の連続立体交差化計画の事例(試行的に実施)

構造型式を選んだ理由は？

これからのスケジュールは？

騒音など環境の変化は？



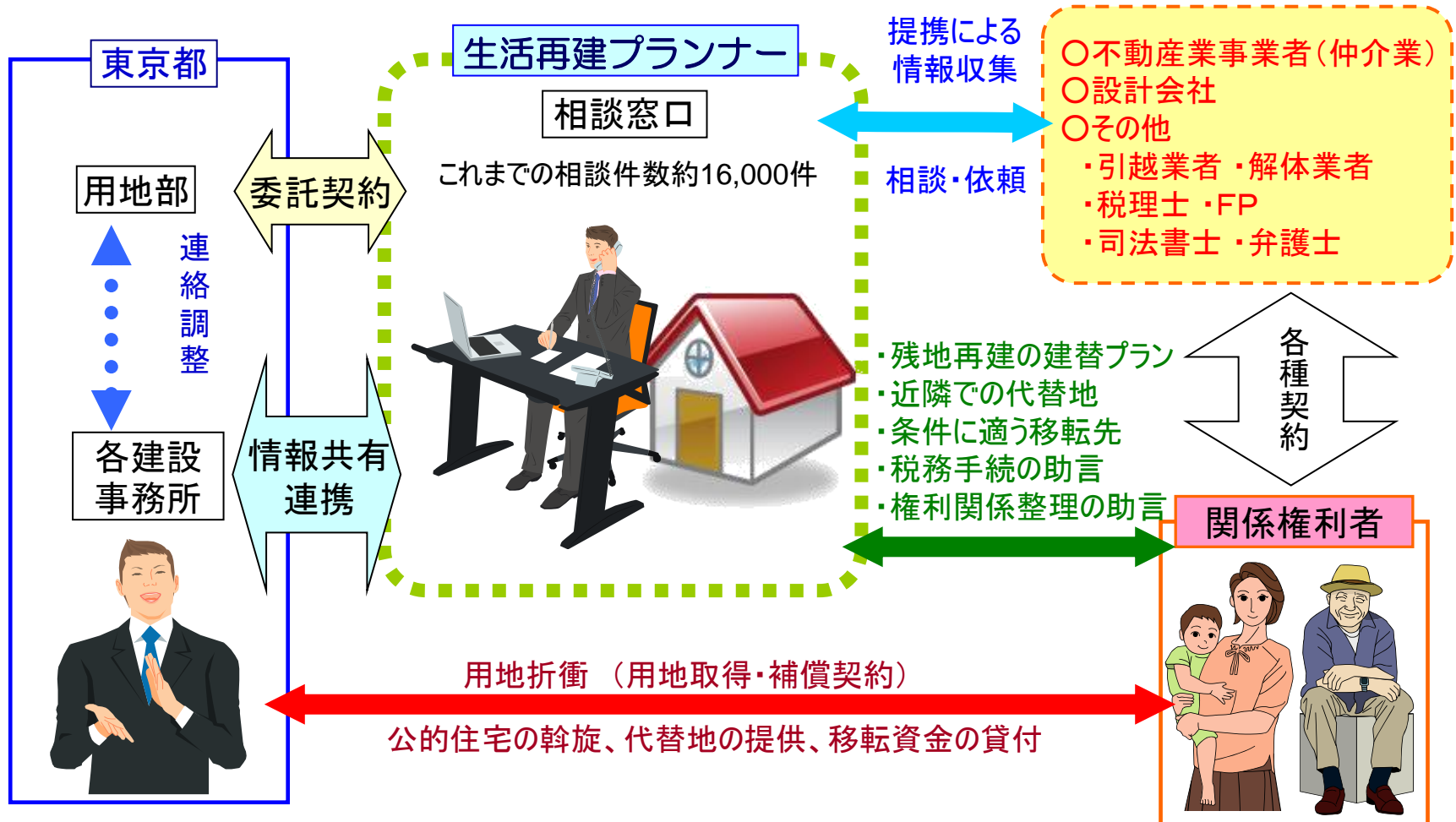
高架下利用について知りたい

駅前広場はようになるの？

(4) 生活再建支援策の充実・拡大を検討 [今後の方向性]

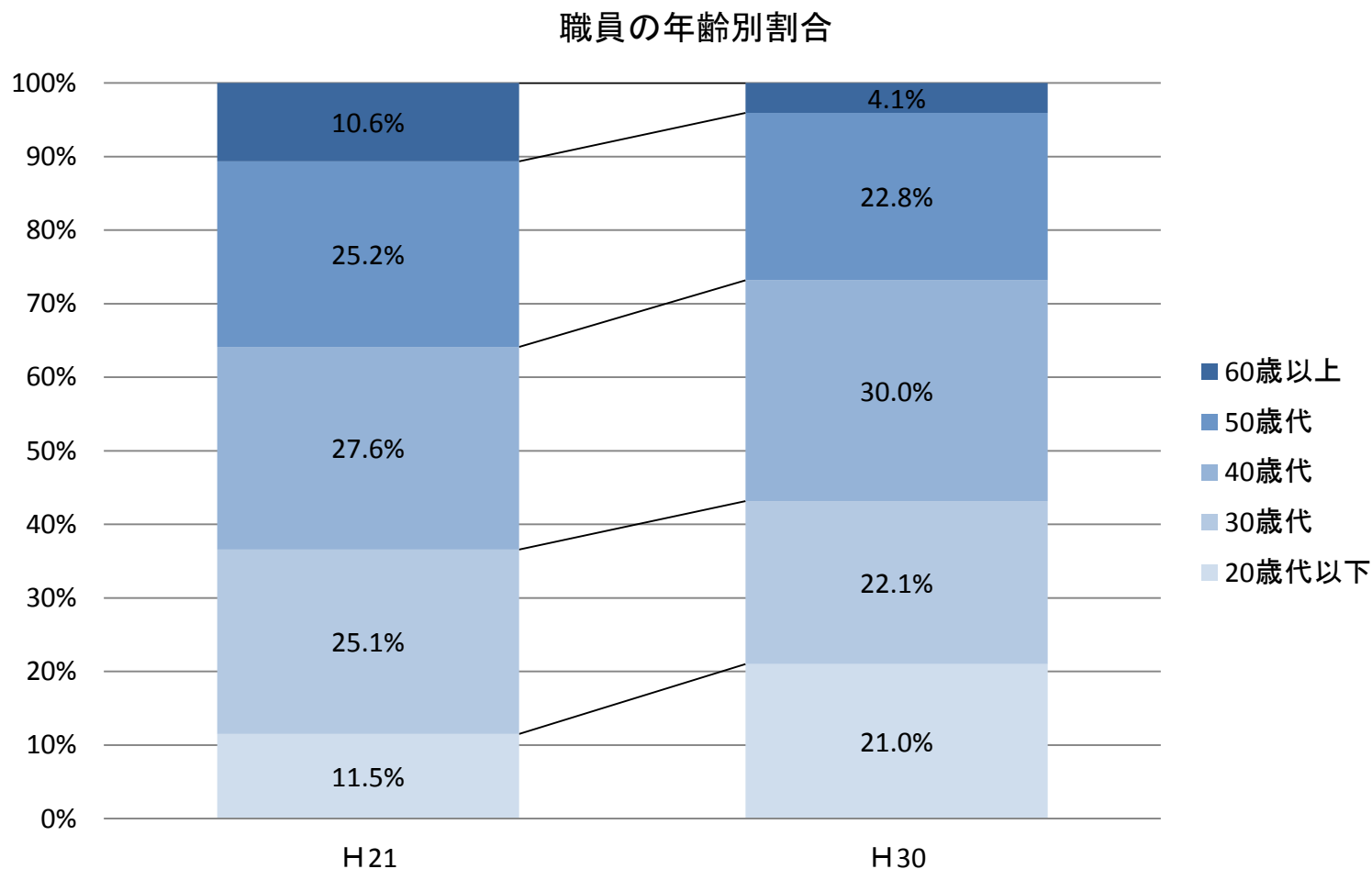
特定整備路線で実施している各種の生活再建支援策について効果検証を行い、必要に応じて改善を検討することで、関係権利者の生活再建をきめ細かく支援して用地取得を加速。

今後、特定整備路線で開設している相談窓口等をその他の路線(緊急性のある重要な路線等)に展開することを検討。



(1) ベテラン職員の大幅な減少、経験の浅い職員が増加 [課題]

団塊の世代の大量退職によってベテラン職員が大幅に減少し、経験の浅い若手職員が増加。実務を担う人材の育成、ノウハウの継承と人材の確保が課題。



※年齢は年度末時点である。

(2) 各職場が工夫しながらOJTを一層充実して人材を育成 [今後の方向性]

道路・街路事業について、採用3年目までの若手が班を構成し、課題を自ら設定して解決策を議論する研修を実施。

事務所の中には、事務・技術がそれぞれOBを講師に迎えるなど、独自の若手育成プログラムを策定・実施しており、他の事務所にも水平展開するなど取組を更に拡充。

一部の事務所における実施事例



＜研修課題発表会の様子＞



＜用地事務OJTでの講義＞



＜豊富な経験を語るOB講師陣＞



＜都心部と山間部の事務所間での若手交換研修の様子＞



橋梁下部を船から視察

＜現場見学研修の様子＞