見える化改革報告書 「道路・街路整備事業」

平成30年9月18日 建 設 局

「道路・街路整備事業」 報告書要旨

現状と目標 (第1章)

現在の取組 (第2章)

課題と今後の方向性 (第3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)

道

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)

— — — — — — | | <u>〇鉄道連続立体交差事業</u>

の整備

少数恒度机立体文を事業 鉄道を一定区間連続して高架化 または地下化し、多くの踏切を除 却し、道路との立体交差化を行う 事業

○骨格幹線道路の整備

都内や隣接県とを広域に連絡 し、交通機能や防災機能の中 心を担う幹線道路

○地域幹線道路の整備

地域の防災性や安全で円滑な 交通の確保など、地域生活を 支える基幹的な道路

○特定整備路線の整備 木密地域の延焼遮断や避難、

救援・救助活動など防災性の 向上に有効な都市計画道路

○山間・島しょ地域の振興

<u>を図る道路整備</u>

道路の拡幅やバイパス等による 集落の孤立防止など、防災性向 上と地域振興に寄与する道路

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 生活再建への不安 ・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 揺

・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 小各職場が工夫してOJTを 一層充実して人材を育成

(公財)東京都道路整備 保全公社の活用による 執行体制確保

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

| | | | | |

・都心部を中心に潜在する 旺盛な都市再生の動き

東京のポテンシャルを最大限に引き出す道路整備

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

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)

踏

切

-

<見える化改革にあたって>

- ▶ 道路は、交通処理機能・物流機能により都市活動・経済活動を支える最も基礎的な都市基盤であり、災害時の避難・救急活動を支え、緊急時の物資輸送を担うとともに、都市部における貴重なオープンスペースとして、滞留スペースや、火災延焼を防止するなど、多様な役割を担っている。
- しかし、東京における都市計画道路の整備率は約6割と道半ばで、幹線道路の未開通区間や交通の隘路が多く存在し、都内外から交通・物流が集中することにより、都内各所で慢性的に混雑が発生している。
- ▶ 山間・島しょ地域では、人の移動や物資の輸送の多くを道路が担っており、都道は、日常生活を支え、産業振興や経済活動に欠くことのできない基盤施設である。
- また、都内には約1,050箇所の踏切が存在し、円滑な道路交通を著しく阻害しており、安全で効率的な都市活動の妨げるとともに、鉄道による地域分断の原因ともなっている。
- このため、都市の骨格となる幹線道路の整備、地域の防災性の向上や円滑な交通を確保するなど地域生活を支える道路の整備、道路と鉄道の連続立体交差化などの道路・街路整備事業を行っている。
- > 今般、道路・街路整備事業について、事業を行う意義や現状、課題を整理し、今後の方向性について検証を行った。

目次

序章 道路の役割

- 1 道路の役割と機能
- 2 道路の種類
- 3 道路の名称
- 4 道路延長と交通量
- 5 都民生活と道路の関係
- 6 物流における道路利用
- 7 道路の防災機能①(延焼の防止)
- 8 道路の防災機能②(震災時の通行機能確保)

第1章 現状と目標

- 1 都市計画道路の整備
- (1) 都市計画道路の整備を推進[現状・目標]
- 2 平均旅行速度の向上
 - (1) 主要都市と比べて東京の平均旅行速度は 低い水準[現状]
 - (2) 平均旅行速度の低い道路が広く分布[現状]
 - (3) 平均旅行速度を正月並みに向上[目標]
- 3 市街地の不燃化と合わせて燃え広がらないまちの実現
 - (1) 震災時に甚大な被害が想定される木密地域 が広範に分布[現状]
 - (2) 特定整備路線の整備

(木密地域不燃化10年プロジェクト)[目標]

- 4 山間部や島しょ地域の命の道を確保
- (1) 山間・島しょ地域の振興を図る道路整備 [現状・目標]
- 5 踏切による渋滞や地域分断を解消
- (1) 都内には未だに多くの踏切が存在[現状]
- (2) 道路と鉄道の連続立体交差化による踏切 除却を推進 [目標]

第2章 道路・街路整備事業の取組

- 1 道路・街路整備事業の概要
- (1)「道路整備」の手法
- (2) 事業の分類
- (3) 実施体制
- (4) 予算・決算の状況
- (5) 費用負担の内訳
- (6) 事業の流れと実施体制(道路の整備)
- (7) 事業の流れと実施体制(連続立体交差事業)

- 2 都市計画道路の整備
- (1) 計画の変遷
- (2) 第四次事業化計画「優先整備路線」の選定
- (3) 優先整備路線の概要
- (4) 道路整備を契機としたまちづくりの事例
- 3 木密地域不燃化10年プロジェクト
- (1) 特定整備路線の整備(再掲)
- (2) 特定整備路線の進捗状況
- (3) 用地取得における生活再建支援
- 4 山間・島しょ地域の道路整備
 - (1) 山間・島しょ地域の振興を図る道路整備
- (2) 自然環境・景観への配慮
- 5 連続立体交差事業
 - (1) 都内の踏切数
 - (2) 踏切対策基本方針
 - (3) 鉄道立体化の検討対象区間の状況
 - (4) 道路と鉄道の連続立体交差化による 踏切除却(再掲)

第3章 課題と今後の方向性

課題と方向性のまとめ

- 1 道路整備の推進方策の強化
 - (1) 事業の困難度の高い路線が増加傾向[課題]
 - (2) 関係権利者が抱えている生活再建への不安 <mark>[課題]</mark>
 - (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]
 - (4) 生活再建支援策の充実・拡大を検討 [今後の方向性]
 - (5) 道路事業の必要性のPR[今後の方向性]
- 2 職員のノウハウ継承
- (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]
- (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]
- (3) 都の直営業務におけるマンパワーの限界 [課題]
- (4) (公財)東京都道路整備保全公社の活用に よる必要な執行体制の確保[今後の方向性]
- 3 業界の担い手確保
- (1) 建設業における労働力不足が懸念[課題]
- (2) 建設業の働き方改革を促進[今後の方向性]

- 4 東京のポテンシャルを最大限に引き出す道路整備
- (1) 都心部を中心に潜在する旺盛な都市再生の 動き[課題]
- (2) 民間開発を誘発する「開通時期宣言路線」の 明示を検討[今後の方向性]
- (3) 道路上空を活用した民間開発との連携を 検討[今後の方向性]

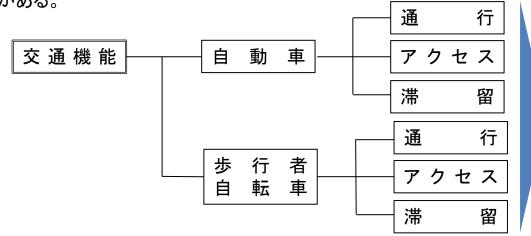
参考資料

- 1 他都市との比較
- (1) 東京に集中する人・モノ・金
- (2) 渋滞による損失時間
- (3) 都市計画道路の整備状況
- (4) 都道府県との平均交通量の比較
- (5) 主要都市との平均交通量の比較
- (6) 予算規模
- (7) 予算規模(用地補償費を除く)
- (8) 土地価格の推移
- (9) 物流車両の住宅地への流入
- 2 都内の区市町村間の比較
- (1) 都市計画道路の計画と完成延長(区部)
- (2) 都市計画道路の計画と完成延長(多摩)
- (3) 都市計画道路完成率と旅行速度(区部)
- (4) 都市計画道路完成率と旅行速度(多摩)
- 3 道路整備に対する意識
 - (1) 各種団体からの要望
 - (2) 都民のアンケート
- 4 環境改善の効果
 - (1) 自動車走行速度と汚染物質の排出量
- 5 過去の推移
- (1) 都市計画道路整備の事業認可期間
- (2) 予算・決算・職員定数の推移
- 6 事業の各段階における業務内容
- (1) 計画段階
- (2) 用地取得段階
- (3) 工事段階
- 7 整備事例
- (1) 中央環状品川線
- (2) 環状第8号線(南田中地区、北町・若木地区)
- (3) 新滝山街道
- (4) 調布3・4・17号線(若葉町)
- (5) 多摩川南岸道路(城山工区)
- (6) 連続立体交差事業

序章 道路の役割

1 道路の役割と機能

道路は、人やモノの移動に不可欠な基本的な社会資本であり、道路の機能には、大きくは交通機能と空間機能の二つがある。



- 安全・円滑・快適な通行機能
- 沿道施設へのアクセス機能
- 歩行者などの滞留機能



市街地形成 │ ■ 都市の骨格形成などの市街地形成

防災空間

環境空間

収容空間

■ 延焼防止などのための防災空間

■ 緑化や景観形成などのための環境 空間

■ ライフラインなどの収容空間

資料:(公社)日本道路協会「道路構造令の解説と運用」より作成、国土交通省HP

2 道路の種類

都は、都道に加え、国道411号など国道の一部についても、法定受託事務として整備・管理を行っている。

| 道: | 路の種類 | 定義 | 道路管理者 | 費用負担 | | |
|-------|------------------------------|--|-------------------|----------------|--|--|
| 高速自動! | ·: | 全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、 政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路 その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第4条】 | 国土交通大臣 (機構·会社) | 各高速道路株式 会社 | | |
| 都市高速 | | 都道のうち、高速道路株式会社法第5条の規定により国土交通大臣が指定する道路 【高速道路株式会社法第5条】 | 東京都 (機構·会社) | 首都高速道路株 式会社 | | |
| 一般国 | 直轄国道 (指定区間) (国道16号等) | 高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を 構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 | 国土交通大臣 | 国 東京都 | | |
| 道 | 補助国道 (指定区間外) (国道411号等) | 【道路法第5条】 | 東京都 | 国 東京都 | | |
| 都道 | 主要地方道 一般•特例都 道 | 地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定 要件に該当する道路 【道路法第7条、89条】 | 東京都 | 東京都 | | |
| 区市町村 | 道 | 区市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】 | 区市町村 | 区市町村 | | |

[※]道路の種別は、全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)の集計区分による

[※]独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる ※道路管理者欄の()書きの機構は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、会社は、高速道路株式会社の略で、本来道路管理者の権限を代行している ※補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合に道路管理者に補助することができる 資料:国土交通省HPに加筆修正

3 道路の名称

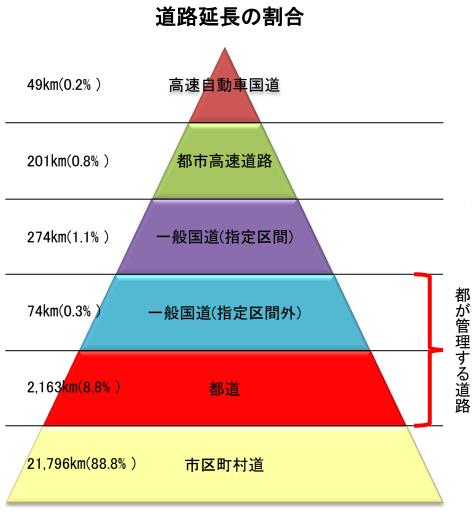
道路の呼び方は、道路法、都市計画法で異なる名称を用いる。その他に、通称道路名*1も使用されている。

| <道路法の名称> | <都市計画法の名称> | <通称道路名> |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| 国道246 号 | 放射第4号線 | 青山通り 玉川通り |
| 主要地方道 新宿青梅線(5号線) | 西東京3·5·4 立川3·2·4 外 | 新青梅街道(北原交差点より西) |
| 一般都道杉並田無線(245号線) 特例都道落合井草線(440号線) | 補助第76号線 西東京3•5•4 | 新青梅街道(北原交差点より東) |
| 主要地方道 芝新宿王子線(305号線) | 環状第5の1号線 | 明治通り |
| 一般都道 府中三鷹線(110号線) | 三鷹3・4・12 | 人見街道 |

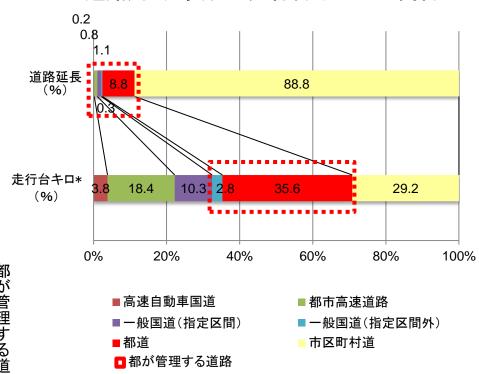
^{*1} 法律上の根拠はないが「東京都通称道路名選定委員会」の提言をもとに都として設定した道路名。 一般になじみ深いため、警視庁の交通情報等都民向けの資料等で用いることが多い。 なお、一般で呼ばれている通称名には、この通称道路名にないものもある。

4 道路延長と交通量

都が所管する道路は、延長では全体の約9%だが、交通量では約40%を占めており、都内の道路交通において重要な 役割を担っている。



道路別 延長及び走行台キロ*1の割合



*1:走行台キロ:自動車走行距離(交通量×延長)の合計(単位:台km)で、交通量を示す指標

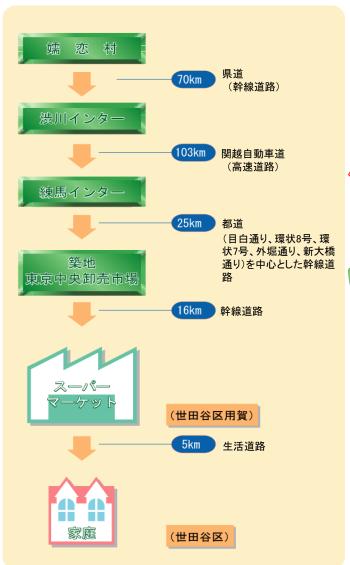
資料1(道路延長):東京都道路現況調書(平成29年度東京都建設局道路管理部) より作成

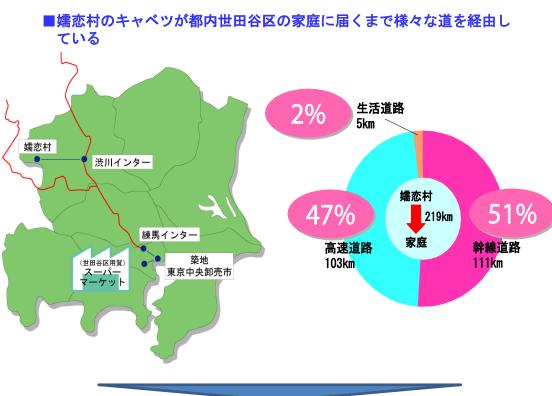
資料2(走行台キロ):平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査、自動車燃料消費量統計年報(平成27年度分)より作成

9

5 都民生活と道路の関係

地方から東京に出荷される農産品は、ほとんどが自動車により輸送されている。



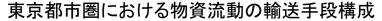


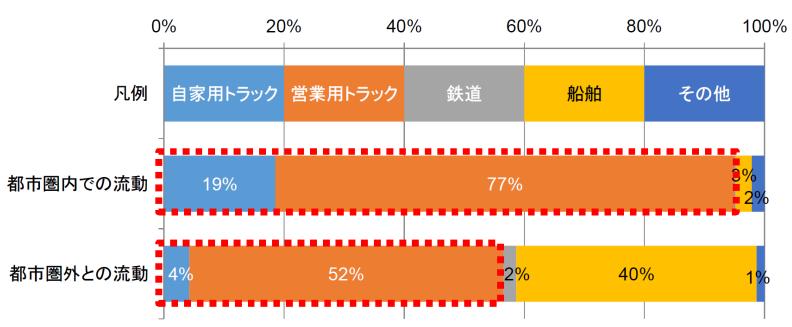
嬬恋村キャベツが家庭にとどくまでそれぞれの道が役割分担をしなが ら219kmの輸送を支えている。

出典:建設局HP

6 物流における道路利用

東京都市圏の物流は約9割、都市圏外との物流でも約6割をトラック輸送が占めており、道路が重要な役割を担っている。

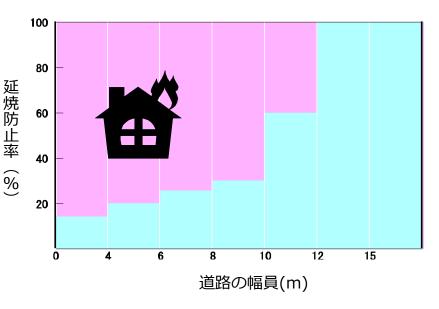




7 道路による防災機能① (延焼の防止)

阪神淡路大震災の事例において、幅員が12m以上ある道路では延焼が防止されていた。

阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例



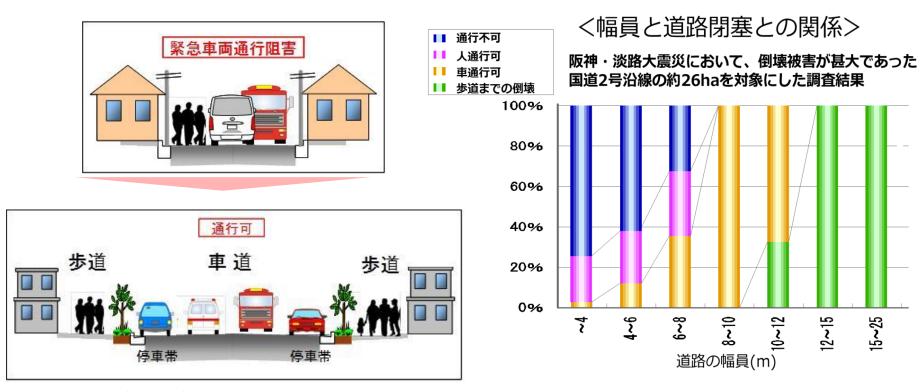




出典:国土交通省

8 道路による防災機能② (震災時の通行機能確保)

阪神淡路大震災の事例において、幅員が8~10m以上ある道路では車も人も通行機能が確保されていた。

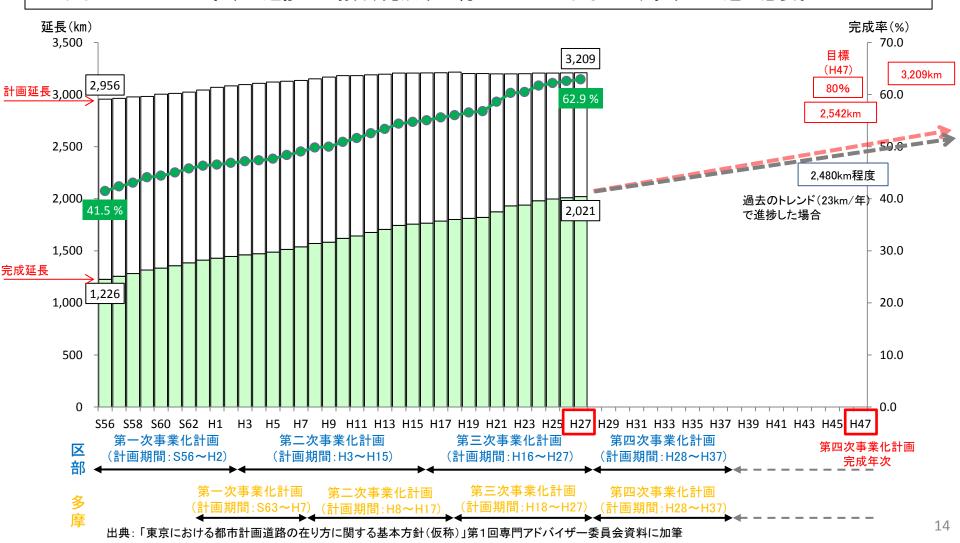


出典:「新時代のまちづくり・みちづくり」(都市整備研究会)

第1章 現状と目標

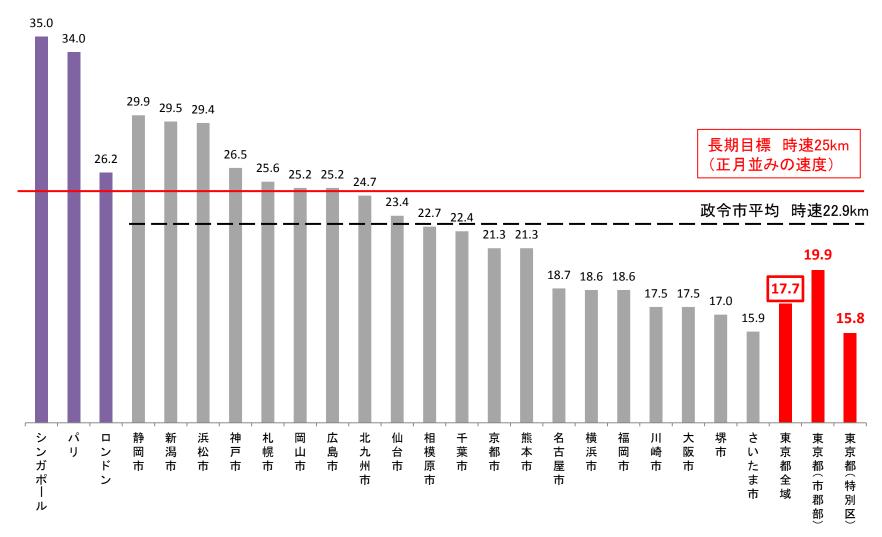
(1)都市計画道路の整備を推進 [現状・目標]

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。



(1)主要都市と比べて東京の平均旅行速度は低い水準 [現状]

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

(2) 平均旅行速度の低い道路が広く分布 [現状]

平日は幹線道路の多くの区間で、平均旅行速度が時速20km*1を下回り、混雑している道路が広く分布。



*1:交通情報の提供に関する指針(国家公安委員会告示、平成14年4月26日)に示された混雑と表現すべき速度 出典: Hondaインターナビフローティングカー統計データを基に作成

出典: Hondaインターナビフローティングカー統計データを基に作成

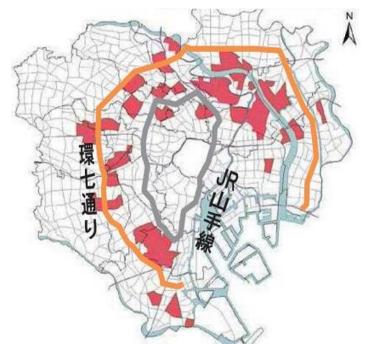
(3) 平均旅行速度を正月並みに向上 [目標]

正月は、多くの路線で平均旅行速度が時速20km以上であり、一般道路の平均は時速26.6km。 平均旅行速度の長期目標 ⇒ 時速25km



(1) 震災時に甚大な被害が想定される木密地域が広範に分布 [現状]

東京には、JR山手線の外側から環七通り沿いに木造住宅密集地域(木密地域)が広範に分布。 これらの地域では、老朽木造住宅が多く、大規模な地震の発生時には火災などによる大きな被害が想定される。 狭あいな道路が多いなど、道路や公園等が不十分であり、消防活動等に支障をきたす恐れ。



震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域 (整備地域 約6.900ha)





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%)

(2)特定整備路線の整備(木密地域不燃化10年プロジェクト) [目標]

市街地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

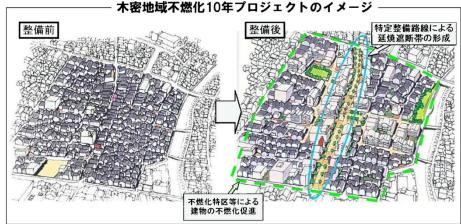
- ○木密地域(整備地域)の早期改善に大きな効果を 有する都市計画道路を「特定整備路線」として整備
- ○生活再建のため、特別の支援を行う新たな制度を構築

約25km 特定整備路線 28区間 足立地域 東池袋・大塚地域 文京区 大和町·野方地域 杉並区 千代田区 整備地域 (約6,900ha) 林試の森周辺・荏原地域

不燃化特区

- ○区と連携した市街地の不燃化の推進
- ・整備地域の中で、特に重点的・集中的に改善を図る地区を指定し、 期間を限定して区を支援

〇現在、53地区を指定(平成28年3月 1地区追加)



特定整備路線における 関係権利者への支援策と して、不安解消や移転先 確保などの生活再建に向 けたサポートを行う相談 窓口を設置



(1)山間・島しよ地域の振興を図る道路整備 [現状・目標]

山間・島しょ地域の都道は、地域の生活や産業振興、経済活動を支える重要な社会基盤。

土砂崩れや積雪等による通行止め、大雨による交通規制が度々発生。

ひとたび道路が寸断されると、地域交通に甚大な影響を及ぼし、地域が孤立化。

現道の拡幅や線形改良と併せて、災害時の代替ルートとなる道路の整備を推進。 2020年度までに、現在事業中の延長約14kmのうち約7kmを完成させるとともに、新たに約10kmを事業化。



<西多摩の斜面崩落>



<西多摩の除雪状況>



<島しょ(大島)の災害>

【事業中の路線(区間)】(2016年時点)

日原鍾乳洞線(氷川)

上成木川井線(大丹波)

青梅日の出線(水口)

上野原あきる野線(荷田子)(秋川南岸道路)

上野原あきる野線(本宿橋(仮称))

大久野青梅線((仮称)梅ヶ谷トンネル)

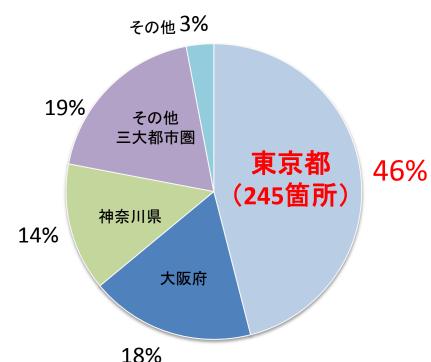
山田宮の前線(上川)

大島循環線(間伏差木地1期) 大島循環線(泉津2期・3期) 大島循環線(宮の沢) 神戸山多幸線(鉄砲場) 三宅循環線(伊ヶ谷阿古2期) 三宅循環線(坪田1期・2期) 神湊八重根港線(大賀郷1期・2期) 神湊八重根港線(三根4期) 神湊八重根港線(樫立4期) 神湊八重根港線(神子尾) 青ヶ島循環線(中原2期) 父島循環線(吹上谷) 沖港北港線(猪熊谷)

(1)都内には未だに多くの踏切が存在 [現状]

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。 未だに都内には約1,050箇所の踏切があり、そのうち約4分の1がいわゆる「開かずの踏切*」。 全国の「開かずの踏切」の約半数が東京に集中しており、踏切渋滞や踏切事故、地域分断の原因。

「開かずの踏切」(全国532箇所)のうち、 約半数(245箇所)が東京に集中



参考: H28.5 国土交通省 踏切安全通行カルテ

*ピーク時間帯に踏切の遮断時間が40分以上の踏切

全国で踏切事故は約1日に1件発生しており、約3日に1人死亡している。

死亡者に占める歩行者の割合:約8割 (うち65歳以上の高齢者:約4割)

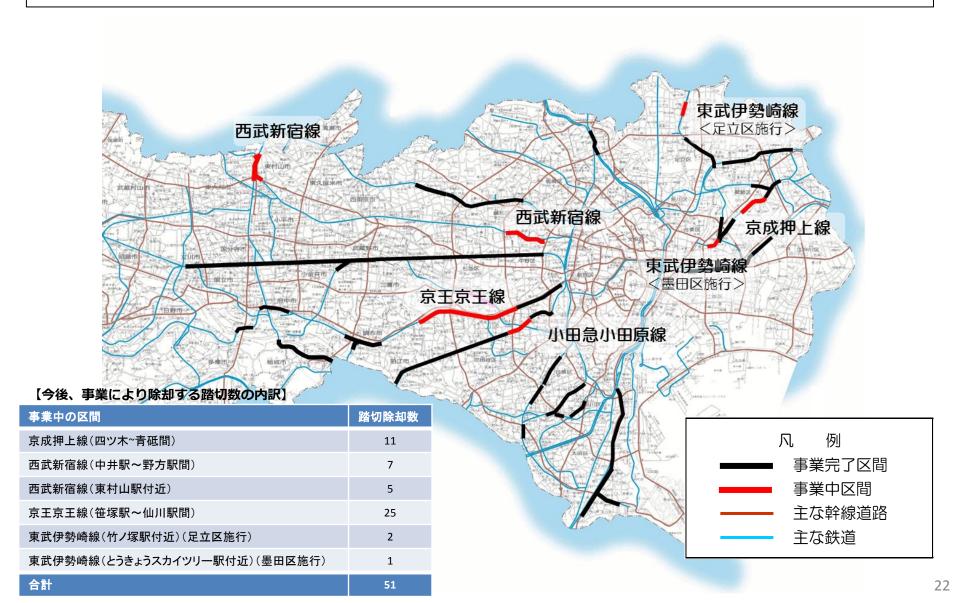


救急車は信号は通ることができるが 踏切は通ることができない

参考: H30.8 国土交通省道路局、都市局 平成31年度 道路関係予算概算要求概要

(2) 道路と鉄道の連続立体交差化による踏切除却を推進 [目標]

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)。



第2章 道路・街路整備事業の取組

(1) 「道路整備」の手法

道路整備には、都市計画法による街路事業、道路法による道路事業がある。

都市計画法による事業(街路事業)

- ・都市計画法の手続きを経て都市計画として決定されている道路で、都市計画法59条で事業認可 を取得するなど、都市計画法の手続きに沿って、施行する事業
- ・事業認可取得により、土地収用法で定める事業の認定を告示とみなし、事業着手と同時に、土地 の収用権が付与される。
- ・事業段階で、道路法の手続きもあわせて行い、完成後は道路法の道路として管理される。
- 国土交通省都市局が所管し、東京都建設局では、道路建設部街路課が主管課。

道路法による事業(道路事業)

- ・道路法の手続きに沿って施行する事業
- ・土地収用法の適格事業であるが、土地収用法を活用する際には、事業の認定が必要であり、事業着手時点(道路区域の編入等)では、収用権は付与されない。
- ・国土交通省道路局が所管し、東京都建設局では、道路建設部道路橋梁課が主管課。

(2) 事業の分類

都は、早期の渋滞解消や、防災性の向上に向けて、幹線道路の整備、特定整備路線の整備、山間・島しょ地域の道路整備、連続立体交差事業などを実施している。

| 分類 | | 細分類 | 業務内容 | 代表例 |
|-------|--------|-------------------------------------|---|-----------------------------|
| | | 骨格幹線道路の整備* (セーフシティ) (スマートシティ) | 都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめ とする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う幹線道路 | 環状第2号線 新青梅街道 など |
| 道路の整備 | 都市計画道路 | 地域幹線道路の整備* (セーフシティ) (スマートシティ) | 骨格幹線道路と一体となって東京の道路網を形成し、地域 の防災性や円滑な交通を確保するなど、地域生活を支える基 幹的な道路 | 補助第230号線 八王子3・4・28 など |
| 追路の登開 | ΨЦ | 特定整備路線の整備(セーフシティ) | 震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域において、 延焼遮断や避難、救援活動など防災性の向上に有効な都市 計画道路 | 補助第26号線 補助第136号線 など |
| | 道 路 | 山間・島しょ地域の振興を図る 道路整備 (セーフシティ) | 見通しの悪いカーブやすれ違い困難な道路の拡幅、線形改 良やバイパス道路による集落の孤立防止など、防災性向上と 地域振興に寄与する道路事業 | 多摩川南岸道路 大島循環線 など |
| 踏切の除却 | | な体交差事業 ートシティ) | 道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または 地下化することで多くの踏切を除却し、既設及び新設交差道 路との立体交差化を一挙に実現する事業 | 京王京王線 西武新宿線 など |

^{*}一部、都市計画道路ではない道路も含む。

(3) 実施体制

予算規模は約2,300億円。用地取得事務の一部等を監理団体【(公財)東京都道路整備保全公社】に委託している。

| 業務 | 施策 | 予算 | 人員 | 権阪 | ・責任の | 分担 | 実施形態 | | | | | |
|----------|------------------------|---------|---------|------------|------|------|-------------------------------|----------------------|----------|--|--|--|
| 区分 | nesk | (H30年度) | (H30年度) | 都 | 国 | 区市町村 | 都 | 監理団体 | 民間 | | | |
| | 骨格幹線道路の整備 | 878億円 | 556人 | 実施主体 | *1 | | 直営(道路建設部計画課、街路課、道路橋 | 一部委託(用地等) | 委託 請負 | | | |
| 施設/ | 地域幹線道路の整備 | 507億円 | 3307 | 実施主体 | *1 | | 梁課、用地部用地課) | 一部委託(用地等) | 委託請負 | | | |
| 政/インフラ整備 | 木密地域における 特定整備路線の整備 | 542億円 | 172人 | 実施主体 | *1 | | 直営 (道路建設部街路課、用地部用地課) | 一部委託(用地等) | 委託 請負 | | | |
| 備 | 山間・島しょ地域の 振興を図る道路整備 | 32億円 | 11人 | 実施主体 | * 1 | | 直営 (道路建設部道路橋梁課、用地部用 地課) | | 委託 請負 | | | |
| | 鉄道連続立体交差事業 | 300億円 | 28人 | 実施主体 *3 | *1 | * 4 | 直営 (道路建設部計画課、鉄道関連事業 課) | 一部委託 (用地·工事 等) | 委託 | | | |

^{*1}国庫補助事業における補助率は原則1/2

^{*2}事業費には、他に鉄道負担(鉄道受益相当額)が含まれる(区部15/100、多摩部10/100)

^{*3}国庫補助相当額を除いた地方負担の7/10

^{*4} 国庫補助相当額を除いた地方負担の3/10

(4)予算・決算の状況

過去5年間の道路・街路整備事業の予算は2,000億円程度で、一般会計に占める比率は約3%でほぼ横ばい。 過去4年間における予算の執行率は、約6割程度で推移している。

単位:億円

| | | | | | 平位: 18口 |
|--|---------------------------|------------------------------------|---------------------|---------------|--|
| and the same of th | 一般会計 | 建設原 | 高予算 | 道路•街路 | · 整備事業 |
| 年度 | (A) | (B) | B/A (%) | (C) | C/A (%) |
| H26 | 66,667 | 5,053 | 7.6% | 1,949 | 2.9% |
| H27 | 69,520 | 5,499 | 7.9% | 2,156 | 3.1% |
| H28 | 70,110 | 5,860 | 8.4% | 2,342 | 3.3% |
| H29 | 69,540 | 5,909 | 8.5% | 2,288 | 3.3% |
| H30 | 70,460 | 5,965 | 8.5% | 2,259 | 3.2% |
| * 当初予算額 | | 2,342 | 2,288 | 2,259 | |
| 1,949 | 2,156 932 | 819 | 756 | 878 | 単位:億円 :予算 |
| 973 | 1,184 453 579 | 1,339 477 571 | 481 488 | 507 | □ : 決算 ■ 骨格幹線道路 |
| 472 559 155 254 307 225 42 | 420 254 108 321 310 | 689 259 259 324 230 24 33 | 681 305 333 330 207 | 542 300 32 | ■地域幹線道路■特定整備路線■連続立体交差■山間島しよ |
| H26 | H27 | н28 | н29 | н30 | |

[※]予算は当初予算額である。

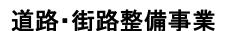
[※]決算には前年度からの繰越額を含んでいる。

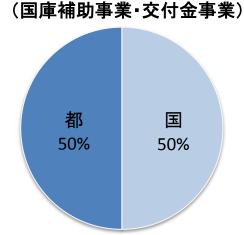
[※]上記の「予算・決算の状況」は、主要事業の予算額・決算額の推移であり、全事業の予算額・決算額とは一致しない。

(5)費用負担の内訳

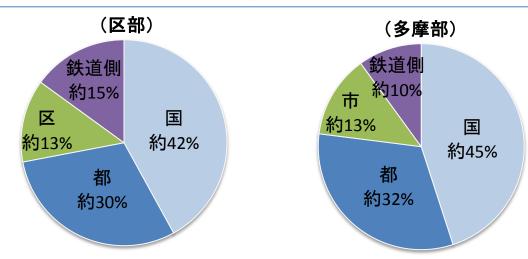
道路・街路整備事業における国庫支出金の負担割合は5割である。

連続立体交差事業では、鉄道事業者が区部で15%、多摩部で10%、区市が地方負担分の3割を負担している。





連続立体交差事業*



* 都市側、鉄道側負担率は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」、「同細目要綱」(平成19年8月 国土交通省)による負担率 都市側増加費(交差道路を新設又は拡幅するため支間25m以上の鉄道橋が必要となる費用等)は全額都市側(国・都・区市)負担。 鉄道側増強費(従前の施設面積を上回る施設を建設する費用)及び鉄道側増加費(従前の機能又は品質を上回る施設とするための費用等)は全額鉄道側負担。

(6)事業の流れと実施体制(道路の整備)

道路・街路の整備は、関係機関協議、法手続、用地取得を除き、民間企業への委託や請負により実施している。 また、用地取得事務の一部は、監理団体【(公財)東京都道路整備保全公社】に委託している。

事業における主な業務分担

- ・本庁の道路建設部・用地部 ⇒ 道路整備に関する計画・用地取得・工事までの総括的な指導監督、進行管理を実施
- ·各建設事務所(島しょ部では支庁) ⇒ 委託·工事等の発注·監督、用地取得事務、関係機関協議、地元調整を実施
- ・監理団体【(公財)東京都道路整備保全公社】 ⇒ 用地取得事務の一部を実施

| | | | | | 計i | 画 | | | | | | 用 | 地取往 | 导 | | | | | 工事 | | | | |
|-------------|------|-----------|--------|---------------------------|------------|-----------|--------------|------|--------|------------------------------|-------|-------|------|--------------|--------------|--------------|------|--------|----------------|---------|----------|------|-------|
| 主な業務 | 概略設計 | 各種調査(環境等) | 関係機関協議 | 環境影響評価(*2)等の調整都市計画変更(*1)・ | 事業概要•測量説明会 | 現況測量•用地測量 | 各種調査(地質・環境等) | 基本設計 | 関係機関協議 | 道路区域編入告示等 都市計画事業認可申請(*3)· | 用地説明会 | 土地の鑑定 | 物件調査 | 用地折衝・協議・契約締結 | 物件移転・土地の引き渡し | 各種調査(地質・環境等) | 詳細設計 | 関係機関協議 | 埋設物・電線等管理者との調整 | 工事のお知らせ | 工事の積算・発注 | 道路工事 | 道路の完成 |
| 本庁 | | | 0 | 0 | | | | | 0 | 0 | | | | | | | | 0 | | | | | |
| 建設事務所 支庁 | Δ | Δ | 0 | 0 | 0 | Δ | Δ | Δ | 0 | 0 | 0 | Δ | Δ | 0 | 0 | Δ | Δ | 0 | 0 | 0 | 0 | Δ | |
| 監理団体 | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| 民間委託等 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | | | 0 | |

^{◎、○:}業務実施(◎:主、○:従)、△:指導監督

^{*1:}決定済みの都市計画の内容(幅員、構造、鉄道・道路との交差方式等)を変更する場合の手続き

^{*2:4}車線・1km以上の道路の新設・改築が対象(東京都環境影響評価条例)

^{*3:}都市計画道路の場合に限る

(7)事業の流れと実施体制(連続立体交差事業)

連続立体交差事業は、東京都が事業主体となり、基本的に鉄道事業者への委託で執行している。

鉄道事業者は、用地取得要員が不足または不存在の会社が増えているため、用地取得事務の一部を監理団体 【(公財)東京都道路整備保全公社】に委託している。

事業における主な業務分担

- ・東京都 ⇒ 関係機関との協議・調整や、円滑な事業の推進が図られるよう事業の総括等を実施
- ・区 市 ⇒ 地元のまちづくりに貢献する側道の整備や用地取得事務の一部を実施
- 鉄道事業者 ⇒ 営業線運行の安全確保の観点から、鉄道工事や用地取得事務の一部を実施
- ・監理団体【(公財)東京都道路整備保全公社】 ⇒ 用地取得事務の一部と関連側道の整備等を実施

| | | | | | 計 | 画 | | | | | | | 用地 | 取得 | | | | | | | | | | |
|------------|-----------|------------|-------------|--------|-------|----------------------|--------------|----------------|---------|------------|--------|---------|-------|------|--------------|--------------|-------|----------|---------|-------------|---------|---------|---------|------|
| 主な業務 | 事業候補区間の選定 | 連続立体交差事業調査 | 関連事業(*1)の計画 | 着工準備採択 | との比較記 | 環境影響評価(*2)の調整都市計画決定・ | 鉄道事業法に関する手続き | 国との詳細設計協議詳細設計・ | 用地測量説明会 | 都市計画事業認可申請 | 施行協定締結 | 用地補償説明会 | 土地の鑑定 | 物件調査 | 用地折衝・協議・契約締結 | 物件移転・土地の引き渡し | 工事説明会 | 鉄道の立体化工事 | 鉄道の線増事業 | 側道・交差道路等の整備 | 清算·土地交換 | 関連事業の実施 | 高架下等の利用 | 事業完了 |
| 東京都(道路建設部) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Δ | Δ | Δ | Δ | 0 | Δ | Δ | 0 | 0 | 0 | 0 | 了 |
| 区市 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 鉄道事業者 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 監理団体 | | | | | | | | | 0 | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 | | | | |
| 関連事業者 | | | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | | |

^{◎、○:}業務実施(◎:主、○:従)、△:指導監督

^{*1:} 都市区画整理事業、市街地再開発事業 等、*2:本線路の増設、地下移設、高架移設、その他移設で区間が1km以上の事業が対象(東京都環境影響評価条例)

(1)計画の変遷

区部の都市計画道路の大半は、昭和21年に戦災復興計画として都市計画決定されており、その後、多摩地域も 含めて、適宜適切に計画の必要性を検証するとともに、建築制限の緩和を行ってきた。

おおむね10年ごとに事業化計画を策定し、優先的に整備すべき区間を選定して事業の重点化を図り、効率的で計画的な事業推進に取り組んでいる。これらは、全国でも先進的な取り組みである。

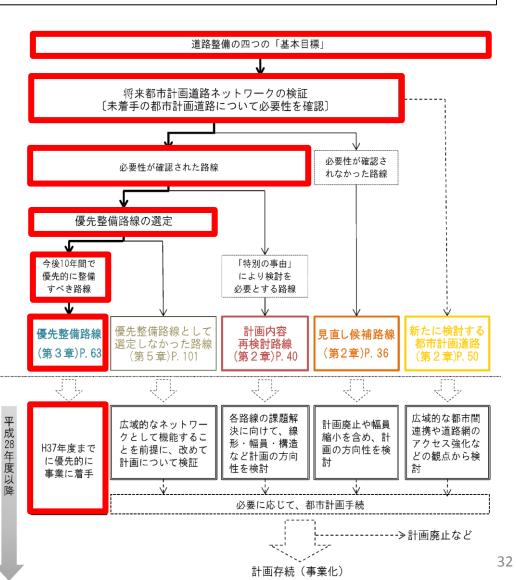
| 年 | | 区部 | | 多摩 | | | | | | |
|------------------------------|--|--|----------|--|--|--|--|--|--|--|
| 昭和21年(1946年) | 戦災復興計画 | ・放射・環状・補助線の決定 | _ | | | | | | | |
| 昭和25年(1950年) | ドッジライン | ・実現可能性を考慮した幅員の大幅縮小 | _ | | | | | | | |
| 昭和36年(1961年) 昭和37年(1962年) | - | | 道路網再検討 | ・現都市計画道路網の基本 ・道路網を多摩地域全体として統一 | | | | | | |
| 昭和39年(1964年) 昭和41年(1966年) | 39.41道路網再検討 | ・路線の廃止・決定(細街路約1,000km廃止) ・線形・幅員の見直し、立体交差の採用 | _ | | | | | | | |
| 昭和56年(1981年) | 56再検討 第一次事業化計画 | 事業化計画約98km 4つの視点(都市機能、都市防災、地域環境、都市空間)から計画を見直し 幅員の縮小する路線(24路線約21.3km)、廃止する路線(1路線約0.6km)、短縮する路線(6路線約1.6km)、構造のみ変更する路線(1路線約0.6km) | _ | | | | | | | |
| 昭和63年(1988年) | _ | | 第一次事業化計画 | ・事業化計画約147km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 | | | | | | |
| 平成3年(1991年) | 第二次事業化計画 | •事業化計画約179km | _ | | | | | | | |
| 平成8年(1996年) | _ | | 第二次事業化計画 | ·事業化計画約215km | | | | | | |
| 平成16年(2004年) | 第三次事業化計画 | ・事業化計画約133km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 ・都市計画の見直し候補区間(5路線約5.3km) | - | | | | | | | |
| 平成18年(2006年) | _ | | 第三次事業化計画 | ・事業化計画約135km ・現都市計画道路網を基本に必要性検証 ・要検討路線(区間)(10路線約9.1km) | | | | | | |
| 平成28年(2016年) | - - 成28年(2016年) 第四次事業化計画(区部・多摩) ・事業化計画約226km、現都市計画道路網を基本に必要性検証、見直し候補路線(9路線約4.9km)、計画内容再検討路線(28路線約30.4km) | | | | | | | | | |

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

(2) 第四次事業化計画「優先整備路線」の選定

未着手の都市計画道路のうち、ネットワークの検証で必要性が確認された路線から、都施行・区市町施行・その他施行の「優先整備路線」を選定するとともに、見直し候補路線(計画廃止を含む)などの選定を行っている。





(3)優先整備路線の概要

2016年度から10年間で優先的に整備すべき路線(優先整備路線)を選定。

事業中路線(287km)と優先整備路線(226km)の整備により、2035年度に完成延長は2,542kmとなり、完成率は約80%となる。

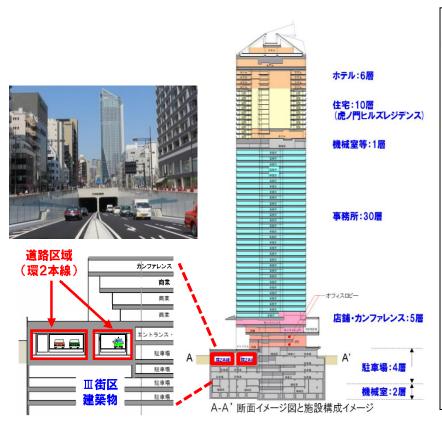


(4) 道路整備を契機としたまちづくりの事例

環状第二号線(新橋・虎ノ門地区)

立体道路制度を活用し、市街地再開発事業と街路事業を一体的に実施することで、都心部における土地の合理的な利用のほか、残留を希望する関係権利者が、他地区へ転出することなく現在地での生活再建を実現している。

また、道路投資額は約4,000億円、建物の建設にかかる経済波及効果は約1兆円とされ、道路整備とまちづくりの相乗効果により、投資効果が増大している。





資料:社会資本整備審議会計画部会第1回専門小委員会(平成27年12月8日開催)資料

(1)特定整備路線の整備(再掲)

市街地の延焼を遮断するなど、木密地域の防災性を図る都施行の都市計画道路28区間・25kmを特定整備路線として整備を進めている。

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

約25km 特定整備路線 28区間 足立地域 大和町·野方地域 杉並区 千代田区 整備地域 (約6,900ha) 林試の森周辺・荏原地域

不燃化特区

- ○区と連携した市街地の不燃化の推進
- ・整備地域の中で、特に重点的・集中的に改善を図る地区を指定し、 期間を限定して区を支援

〇現在、53地区を指定(平成28年3月 1地区追加)

〇特定整備路線における 関係権利者への支援策と して、不安解消や移転先 確保などの生活再建に向 けたサポートを行う相談 窓口を設置。



(2)特定整備路線の進捗状況

用地取得率は全体で約4割となっており、4区間で工事を実施中である(2018年3月末見込)。 路線ごとに見ると、用地取得率が一桁の路線もある。

| | | | | | | | | | 月末見込 |
|----|-----------|----------|--------------|-----|----|-----------|--------|-----------|------|
| 番号 | 路線名 | (箇 所) | 用地取得率 (%) | 備考 | 番号 | 路線名 | (箇 所) | 用地取得率 (%) | 備考 |
| 1 | 放射第 2号線 | (西五反田) | 19 | | 14 | 補助第 82 号線 | (上池袋) | 24 | |
| 2 | 補助第28号線 | (大井) | 18 | | 14 | 補助第 82 号線 | (池袋本町) | 36 | |
| | 補助第 29 号線 | (大崎) | 10 | | 16 | 補助第81号線 | (巣鴨) | 12 | |
| | 補助第 29 号線 | (戸越) | 12 | | 17 | 補助第 73 号線 | (上十条) | 8 | |
| 3 | 補助第 29 号線 | (豊町) | 15 | | 17 | 補助第 73 号線 | (十条仲原) | 8 | |
| | 補助第 29 号線 | (西大井) | 16 | | 18 | 補助第86号線 | (赤羽西) | 17 | |
| | 補助第 29 号線 | (西大井東馬込) | 14 | | 20 | 補助第 90 号線 | (荒川) | 19 | |
| 5 | 補助第26号線 | (三宿) | 98 | 工事中 | 21 | 補助第136号線 | (扇) | 90 | 工事中 |
| 6 | 補助第52号線 | (若林) | 40 | | 21 | 補助第136号線 | (梅田) | 99 | エヂヤ |
| 7 | 補助第 26 号線 | (東北沢) | 94 | 工事中 | 22 | 補助第138号線 | (興野) | 73 | |
| 8 | 補助第227号線 | (大和町) | 49 | 工事中 | 23 | 補助第136号線 | (足立) | 41 | |
| 9 | 補助第26号線 | (南長崎) | 42 | | 24 | 放射第 32 号線 | (押上) | 38 | |
| 10 | 補助第26号線 | (千早) | 60 | | 26 | 補助第144号線 | (平井) | 63 | |
| 11 | 補助第172号線 | (長崎) | 30 | | 27 | 補助第142号線 | (南小岩) | 38 | |
| 12 | 補助第81号線 | (南池袋) | 59 | | 28 | 補助第143号線 | (東小岩) | 41 | |
| 13 | 補助第73号線 | (池袋本町) | 23 | | | | | | |

^{*}用地取得率は、取得済面積の割合。ただし、全体面積が確定していないため、今後、変動する場合がある。

^{*}都市整備局施行分は除く。

(3)用地取得における生活再建支援

住居(又は店舗等)の移転、建替えなどの生活再建に向けた相談や移転資金貸付などの支援策を実施している。

① 東京都が実施する支援策

■優遇金利による移転資金の貸付

特定整備路線の関係権利者に対し、移転資金を年利0.059% (30年度貸付の場合)の優遇金利(固定金利)で貸付を実施 (※平成30年度通常は年利0.3%、毎年4月に年利見直しを行う)

- ■事業用代替地のあっせん 特定整備路線の関係権利者の希望を踏まえた代替地のあっせん
- ■都営住宅のあっせん 移転先として公的住宅を希望する関係権利者で、入居条件を満たす場合は、 公共事業のための割り当てにより都営住宅をあっせん

② 民間事業者のノウハウを活用した相談窓口の設置

民間専門事業者を企画提案により選定し次の業務を委託

- ■相談窓口を路線近傍に設置し関係権利者の移転・再建等に関する相談業務
- ■全関係権利者に対して移転などに関する意向調査の実施
- ■関係権利者の生活再建に関するサポート
- ■平成30年度より、弁護士・税理士・司法書士等の専門家による無料相談を拡充



現在、全18箇所の相談窓口を設置済



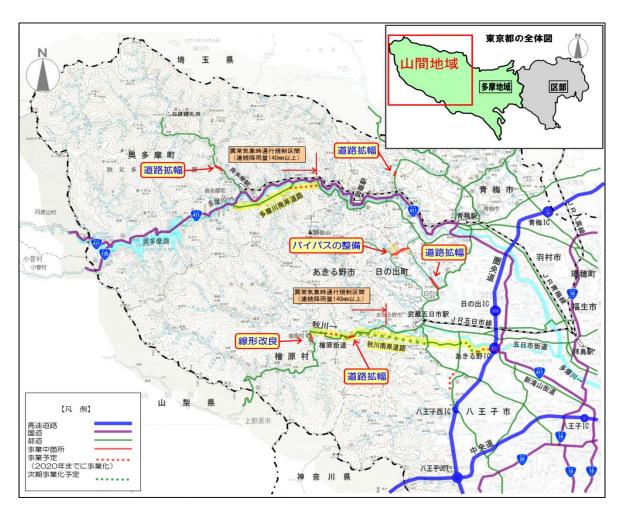




プライバシーを保持できる面会スペース

(1) 山間・島しよ地域の振興を図る道路整備

山間部の多摩川、秋川沿いのバイパス道路など、地域の孤立化を防止するとともに、避難・救援活動の生命線となる道路の整備により、交通機能のリダンダンシー等を確保している。





(2) 自然環境・景観への配慮

自然環境や景観に配慮した材料や工法の採用を検討し、必要な道路整備を着実に推進している。

<整備事例>一般都道大島循環線(泉津2期)





大島の風情が色濃く残る景観「椿トンネル」の保全と、道路改築を両立するため、 新たなルートによる比較検討を行いバイパスでの整備を進めた。

新たなルートでは片側に歩道を配置し、日常生活はもちろん、災害時の避難路としても機能する道路とし、現道は観光にも資する道路として利用できるよう機能を分離するものである。

これにより、歩行者の安全性向上や交通の円滑化はもとより災害時の避難路としての機能が確保されるともに、観光資源である「椿トンネル」を保全した。

津波避難道路を整備(小笠原父島)



南海トラフ地震で想定される津波の避難路整備にあたっては、世界自然遺産である小笠原の景観や生態系への影響を考慮し、トンネルと橋梁により極力山を切らない工法を採用

島の独自性を活かした道路整備(八丈島)





<八丈島(大里地区)>

八丈島では、島に残る「玉石垣」を残し保全するため、道路断面を工夫した道路整備を行う。

(1) 都内の踏切数

都内1,050か所の踏切は広く分布しており、「開かずの踏切」は区部の外周部に多く分布している。

| 区 | 踏切 | 開かずの 踏切 |
|------|-----|------------|
| 千代田区 | 0 | 0 |
| 中央区 | 0 | 0 |
| 港区 | 0 | 0 |
| 新宿区 | 15 | 14 |
| 文京区 | 0 | 0 |
| 台東区 | 1 | 0 |
| 墨田区 | 18 | 2 |
| 江東区 | 11 | 0 |
| 品川区 | 30 | 11 |
| 目黒区 | 13 | 7 |
| 大田区 | 87 | 17 |
| 世田谷区 | 93 | 40 |
| 渋谷区 | 16 | 10 |
| 中野区 | 20 | 18 |
| 杉並区 | 36 | 33 |
| 豊島区 | 77 | 20 |
| 北区 | 34 | 4 |
| 荒川区 | 39 | 1 |
| 板橋区 | 38 | 23 |
| 練馬区 | 28 | 15 |
| 足立区 | 7 | 6 |
| 葛飾区 | 48 | 2 |
| 江戸川区 | 3 | 0 |
| 合計 | 614 | 223 |

| 市町村 | 踏切 | 開かずの 踏切 |
|------|----|------------|
| 八王子市 | 34 | 0 |
| 立川市 | 26 | 1 |
| 武蔵野市 | 2 | 0 |
| 三鷹市 | 2 | 0 |
| 青梅市 | 38 | 0 |
| 府中市 | 40 | 1 |
| 昭島市 | 20 | 0 |
| 調布市 | 17 | 6 |
| 町田市 | 16 | 2 |
| 小金井市 | 4 | 0 |
| 小平市 | 40 | 1 |
| 日野市 | 20 | 2 |
| 東村山市 | 27 | 0 |
| 国分寺市 | 9 | 0 |
| 国立市 | 17 | 0 |
| 福生市 | 33 | 0 |

| 市町村 | 箇所数 | 開かずの 踏切 |
|-------|-----|------------|
| 狛江市 | 0 | 0 |
| 東大和市 | 0 | 0 |
| 清瀬市 | 5 | 0 |
| 東久留米市 | 5 | 1 |
| 武蔵村山市 | 0 | 0 |
| 多摩市 | 4 | 0 |
| 稲城市 | 0 | 0 |
| 羽村市 | 9 | 0 |
| あきる野市 | 27 | 0 |
| 西東京市 | 21 | 8 |
| 瑞穂町 | 11 | 0 |
| 日の出町 | 0 | 0 |
| 檜原村 | 0 | 0 |
| 奥多摩町 | 9 | 0 |
| 合計 | 436 | 22 |

5

(2)踏切対策基本方針*1

2025年度までに効率的・効果的に踏切対策を促進することを目的に策定し、その中で、鉄道立体化の検討対象区間(20区間)*2を抽出している。

抽出の指標

- 1 遮断時間が長い踏切数
- 2 自動車交通量の多い踏切数
- 3 国道及び都道等の幹線道路の踏切数
- 4 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先 度や交差予定箇所
- 5 歩行車及び自転車交通量が多い踏切数
- 6駅及び駅乗降客数など
- 7 防災都市づくり推進計画での位置付け
- 8 運輸政策審議会答申第18号での位置付け

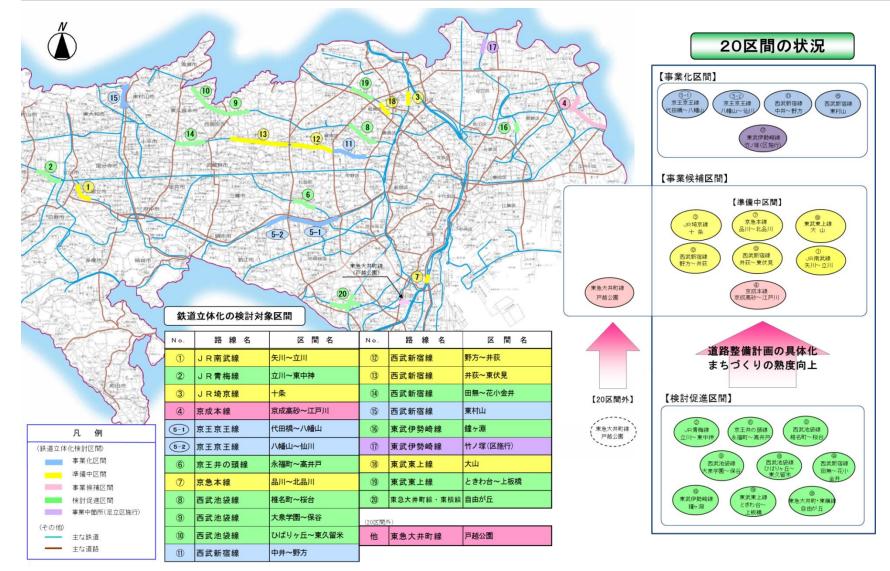
総合評価

| 鉄 | 道立体化 | の検討対象区間 |
|----------------|----------------|---|
| 図面上の 番号(緑色) | 路線名 | 区間名 |
| 1 | JR 南武線 | 矢川~立川駅付近 |
| 2 | JR 青梅線 | 立川~東中神駅付近 |
| 3 | JR 埼京線 | 十条駅付近 |
| 4 | 京成本線 | 京成高砂~江戸川駅付近 |
| 5-1 | 京王京王線 | 代田橋~八幡山駅付近 |
| 5-2 | 京王京王線 | 八幡山~仙川駅付近 |
| 6 | 京王井の頭線 | 永福町~高井戸駅付近 |
| 7 | 京急本線 | 品川~北品川駅付近 |
| 8 | 西武池袋線 | 椎名町~桜台駅付近 |
| 9 | 西武池袋線 | 大泉学園~保谷駅付近 |
| 10 | 西武池袋線 | ひばりヶ丘~東久留米駅付近 |
| 11 | 西武新宿線 | 中井~野方駅付近 |
| 12 | 西武新宿線 | 野方~井荻駅付近 |
| 13 | 西武新宿線 | 井荻~東伏見駅付近 |
| 14 | 西武新宿線 | 田無~花小金井駅付近 |
| 15 | 西武新宿線 | 東村山駅付近 |
| 16 | 東武伊勢崎線 | 鐘ヶ淵駅付近 |
| 17 | 東武伊勢崎線 | 竹ノ塚駅付近 |
| 18 | 東武東上線 | 大山駅付近 |
| 19 | 東武東上線 | ときわ台〜上板橋駅付近 |
| 20 | 東急大井町線 ・東横線 | 緑が丘〜等々力駅付近 都立大学〜田園調布駅付近 (自由が丘駅付近) |

^{*1:}平成16年6月に東京都が策定

(3)鉄道立体化の検討対象区間の状況

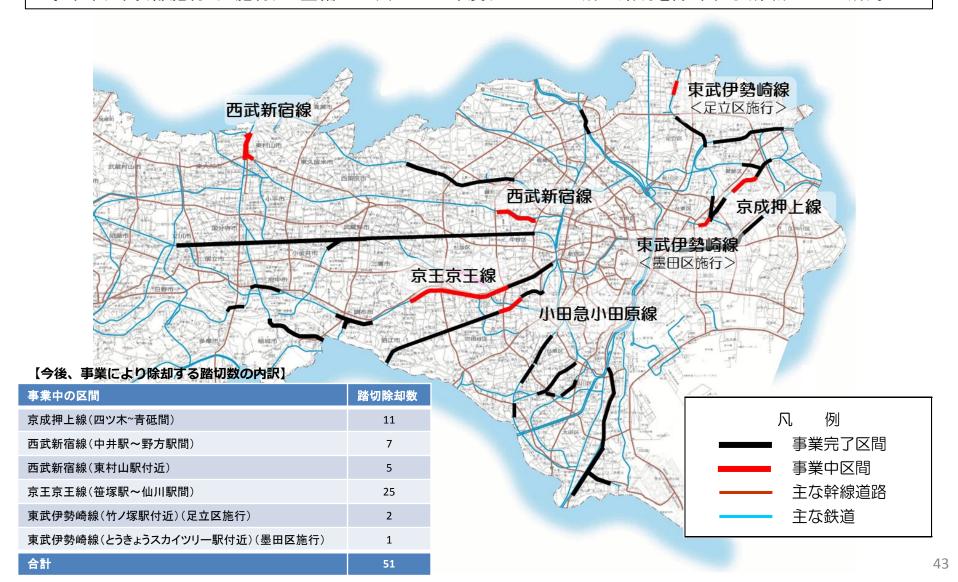
鉄道立体化の検討対象区間の中から、交差する都市計画道路やまちづくりの熟度を踏まえ、連続立体交差事業の候補区間として選定し、現在、4区間*が事業中、7区間が事業化に向けて準備を進めている。



(4) 道路と鉄道の連続立体交差化による踏切除却(再掲)

これまでに43事業で累計395か所の踏切を除却してきた。

事業中区間(都施行・区施行)の整備により、2024年度までに51か所の踏切を除却する(累計446か所)。



第3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

- 一・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

- ・・各職場で工夫してOJTを一層充実・人材を育成
- ・(公財)東京都道路整備保全公社の活用による執行体制確保

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

(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 (比較的に困難度の低い路線)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

- 〇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)

〇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)

○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)



く鉄道との交差>



<起伏の激しい地形>

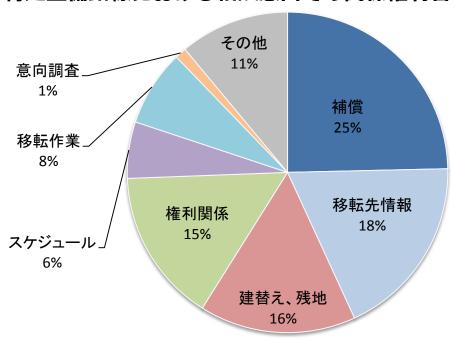


<崖線を横断>

(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?





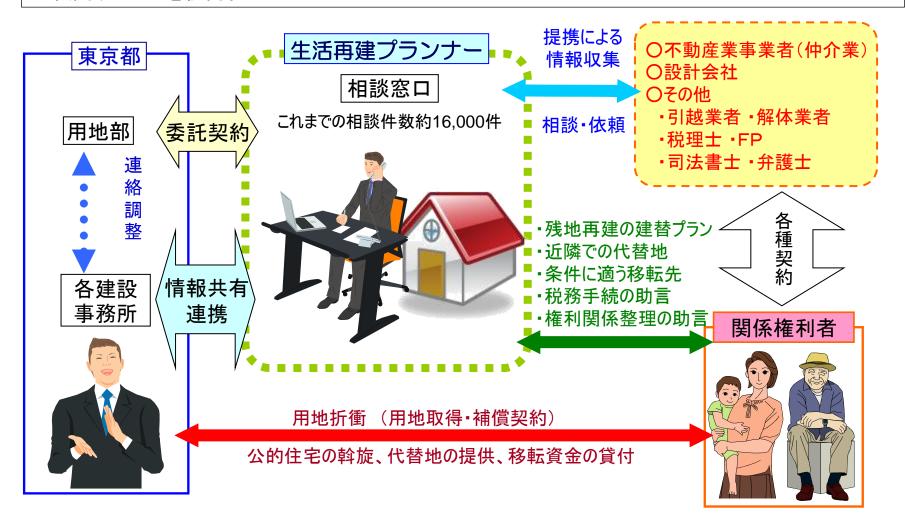
高架下利用 について 知りたい

駅前広場はどうなるの?

(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。



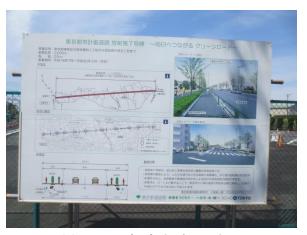
(5) 道路事業の必要性のPR [今後の方向性]

工事広報板や道路用地の大型看板により、道路事業の必要性を積極的にPRし、道路整備に 関する都民の関心を高める。

用地取得箇所を可能な限り、歩行者通路などとして暫定的に早期に開放することにより、 道路の整備効果を実感。



<従前の事業予定地>



<詳細な工事広報板の掲出>



<事業の必要性を周知>

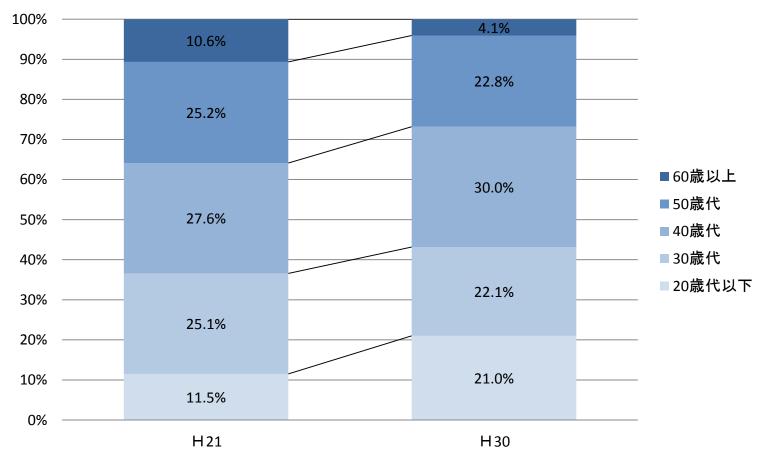


<暫定的に歩行者通路として開放>

(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。





(2) 各職場が工夫しながら0」T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>



<現場見学研修の様子>

(3)都の直営業務におけるマンパワーの限界 [課題]

膨大な手間と労力がかかる道路用地の取得や測量などは、直営による限られた人員では 業務執行能力が限界であり、必要な執行体制の確保が必須。

〇用地取得の現場の状況

- ・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、既に市 街化している地域では、土地・建物所有者や借地・借家人、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、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おり、この全ての関係権利者から合意を得る必要がある。
- ・用地測量では、土地所有者ごとに隣接地との境界立会いを行い、個別に用地取得面積の 確定をしているが不動産登記法の改正により事務が増加している。
 - ・平成17年の不動産登記法の改正で、土地分筆の際に残地求積が必要となり、隣接地との 土地境界立会いが大幅増加。
 - ・平成19年・平成23年の土地建物調査要領の改正で、分筆登記に必要な不動産調査報告書の 作成業務が増加

○連続立体交差事業における用地要員の不足

・連続立体交差事業は、鉄道事業者への委託により執行しているが、鉄道事業者における 用地取得要員は不足ぎみであり、今後、更に減少していく傾向にある。

(4)(公財)東京都道路整備保全公社の活用による必要な執行体制の確保

[今後の方向性]

用地取得は、都の直営による業務執行が基本であるが、現在の事業量に的確に対応するため、必要な執行体制について豊富なノウハウと専門性を有する公社を活用することで、都直営事業を補完している。

○都の直営と公社の活用で、用地取得を推進

今後は、都直営事業との役割分担を明確化し、これまで以上に公社の優位性を最大限活かせる業務に特化することで、用地取得を推進していく。

<(公財)東京都道路整備保全公社の優位性>

- ① 豊富な経験と実務ノウハウ
 - 都の用地部門で永年用地取得を経験した専門性の高い職員を多数配置
 - ・マンション敷地の取得に特化した専管組織(日本で唯一)を設置し継続して実績がある。

(優位性を活かせる事業)

- 事業反対者が多数存在するなど、困難性の高い路線
- 多数の関係権利者が存在し、合意形成に時間を要するマンション敷地

② 柔軟な執行体制の確保

業務量に応じて柔軟でかつ迅速な職員配置や組織設置が可能。

(優位性を活かせる事業)

- 事業延長が長いなど、比較的事業量が多い路線
- 鉄道事業者の用地取得要員の不足を補完

(1)建設業における労働力不足が懸念 [課題]

高齢就業者の大量退職が見込まれる一方、労働条件の厳しさから若年入職者が減少するなど、 将来の労働力不足が懸念。

《建設業の実態》

- ⇒ 全産業と比較して長時間労働
- ⇒ 週休2日の取得率が低い
- ⇒ 建設業の現場で活躍する女性技術者・技能者が少ない(約3%)

(全産業のうち女性が占める割合は約43%)



資料:国土交通省HPより抜粋 55

(2)建設業の働き方改革を促進 [今後の方向性]

道路・街路事業について、ICT等の新技術の積極的な活用を検討し、工事の品質向上や省人化などにより生産性を向上。

引き続き、各種モデル工事により、建設業界の魅力を向上させる働き方改革を促進。

- ・魅力ある建設業のPRと若者の入職促進
- 女性の活躍推進
- ・長時間労働の是正
- ・生産性の向上

- 建設業の魅力発信モデル工事 * 1(H28~)
- ・女性活躍モデル工事*2(H29~)
- ・債務負担行為を活用した工事発注時期の 平準化を更に推進(繁忙期の平準化)
- ICT等の新技術を活用(H28~)

<ICT技術活用の事例>

①ドローン等による3次元測量

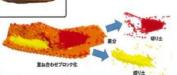


ドローン等による写真測量等により、短時間で面的(高密度)な3次元測量を実施。

②3次元測量データによる 設計・施工計画



3次元測量データ (現況地形)と設計図 面との差分から、施 工量(切り土、盛り土 量)を自動算出。



③ICT建設機械による 施工

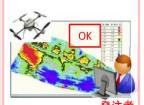
3次元設計データ等により、 ICT建設機械を自動制御し、 建設現場のIoT^(※)を実施。



※IoT (Internet of Things)とは、様々なモノにセンサーなどが付され、ネットワークにつながる 米様のこと。

④検査の省力化

ドローン等による3次元測量を活用した検査等により、出来形の書類が不要となり、検査項目が半減。



<大学生向けの現場見学会の開催>



<大学生のアンケート結果>

Q:建設業へ就職することについて、重要 視することはなんですか?(複数回答可)

- 〇 週休二日
- 〇 週怀—口 〇 給与等金銭面
- 現場環境(清潔なトイレ等) 38%

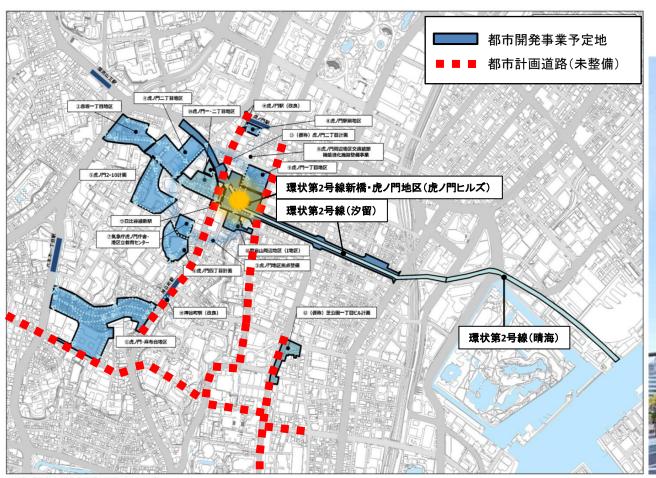
- 出典:国土交通省HP
- *1:受注者が建設現場で建設業の魅力を発信する現場見学会を提案開催する工事
- *2:女性技術者の配置、女性専用の休憩(更衣)室の設置、女性専用の快適トイレの設置などを実施する工事

69%

50%

(1)都心部を中心に潜在する旺盛な都市再生の動き [課題]

都心部では、国際競争力の強化に資する民間開発の構想・計画が進行している。 これらの地域では、多くの都市計画道路(昭和21年計画決定)の整備が予定されている。 今後、道路整備によるストック効果を早期に発現させ、民間開発との連携により、都市再生を推 進することが求められている。



環状第二号線地下トンネル 出入口前から見た虎ノ門ヒルズ



57

この地図は、国土地理院長の承認(平24国地労公第269号)を持て作成した東京都地形図

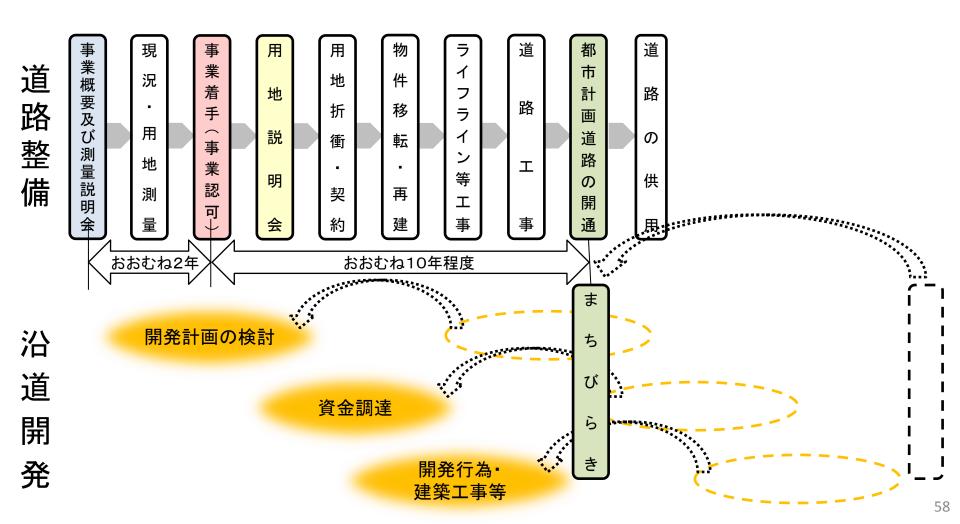
資料: 都市整備局HPに加筆

(2) 民間開発を誘発する「開通時期宣言路線」の明示を検討 [今後の方向性]

都心部の道路整備にあたり、道路の「開通時期」を予め明示することを検討。

開発事業者における開発計画や資金調達が具体的に進行することにより、開発スケジュールが前倒しで進展し、「道路の開通」に合わせた「まちびらき」が可能。

これにより、早期かつ確実な「まちびらき」が担保され、東京の都市再生を更に促進。



(3) 道路上空を活用した民間開発との連携を検討 [今後の方向性]

道路の上空等を活用する法制度(立体道路制度)は、対象が一般道路や既設道路にも徐々に拡大。 道路整備を契機として、道路上空を活用した民間開発との連携を検討。

(メリット)

- 都心部における限られた土地の合理的な利用が可能
- ・残留を希望する関係権利者が、他地区に移転することなく現在地での生活再建が可能

平成元年 **立体道路制度の創設** (地区計画制度の活用)

用地費の高騰、代替地の取得難等により、道路用地の取得が困難な状況が生じている 中、幹線道路の整備に併せ周辺地域も含めた一体的かつ総合的な整備を行う必要性が 高まった。

(対象)・自動車専用道路、特定高架道路等

- •都市計画道路
- •新設•改築



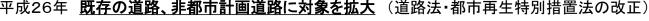
フランス大蔵省 【パリ】

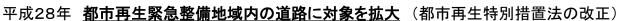
平成23年 都市再生を推進するエリアにおいて、一般道路に適用を拡大 (都市再生特別地区の活用)

都市の国際競争力の強化を図るため、柔軟かつ迅速に道路の上部又は路面下空間を 有効に活用した都市再生を推進するため、特定都市再生緊急整備地域内において、自専 道・特定高架道路に限らず一般道路に適用を拡大

- (対象) ·特定都市再生緊急整備地域内
 - •都市計画道路
 - •新設、改築

平成26年 既存の道路、非都市計画道路に対象を拡大 (道路法・都市再生特別措置法の改正)







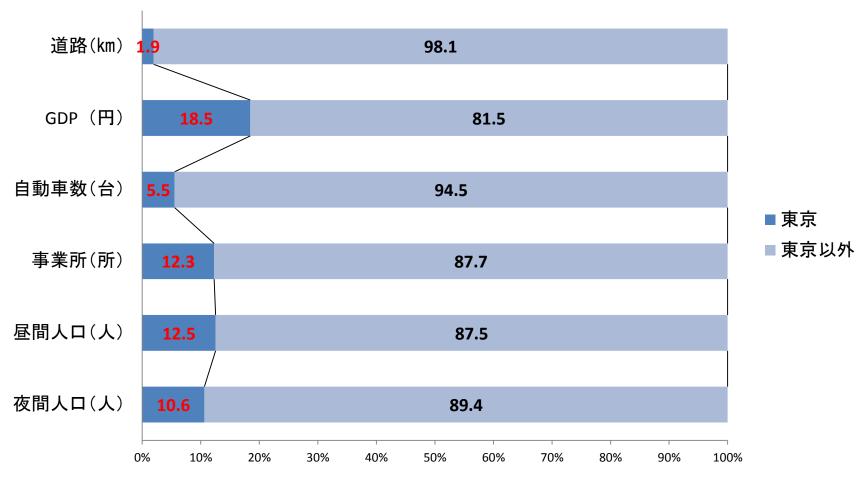
クイーンズ・キー・ハウス【ロンドン】

参考資料

1 他都市との比較

(1) 東京に集中する人・モノ・金

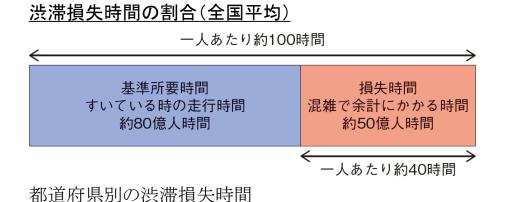
東京には、全国の昼間人口の約13%、事業所の約12%、GDPの約19%など諸機能が集中している一方で、 道路延長は約2%と極めて少ない状況にある。



資料: 平成27年度国勢調査 平成26年度経済センサス 平成27年度 警視庁交通年鑑 文部科学省学校基本調査報告書(平成28年度版) 道路統計年報2016 参考資料

(2)渋滞による損失時間

道路の移動時間の約4割が渋滞に費やされている。(全国の平均) 都道府県別の渋滞損失時間では、東京都の損失が突出しており、東京の大きな弱点となっている。

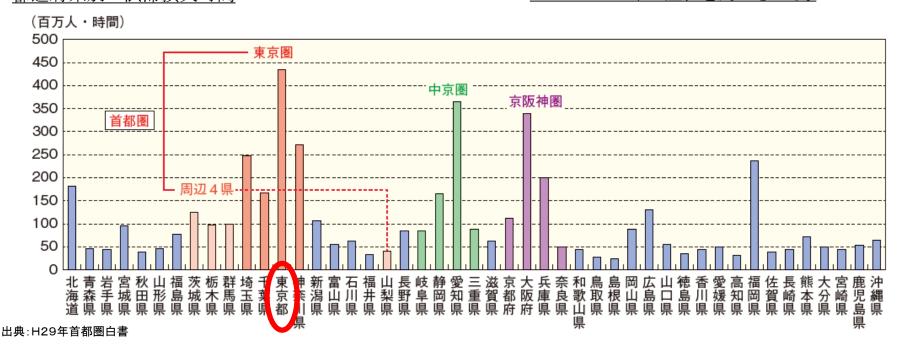


道路を取り巻く社会的背景

- ・人口減少や少子高齢化による労働力の減少
- 国際競争力の強化

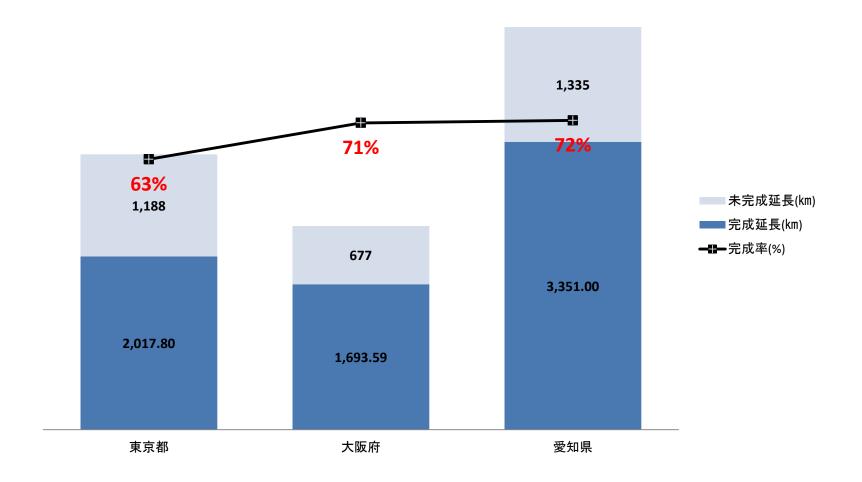
道路の移動時間の約4割は 渋滞に費やされている

<u>渋滞を解消することで、ヒトやモノの流れを</u> スムーズにし、生産性を向上させる。



(3) 都市計画道路の整備状況

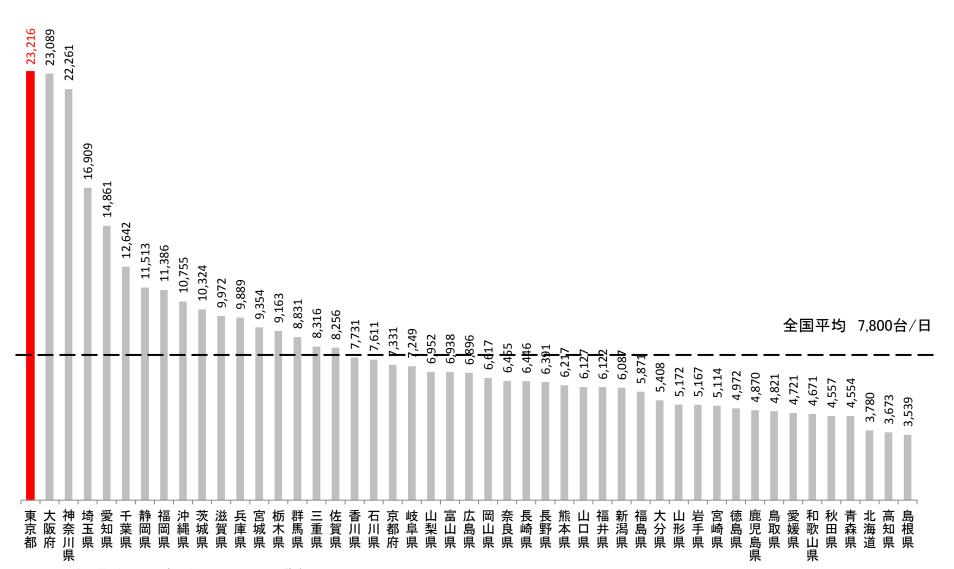
東京の都市計画道路の計画延長・完成延長は三大都市の中で真ん中であるが、その完成率は最も低く、整備が遅れている状況にある。



資料:都市計画年報2017(国土交通省)より作成

(4)都道府県との平均交通量の比較

道路1kmあたりの平均交通量*は、東京が最も多く、全国平均の約3倍となっている。

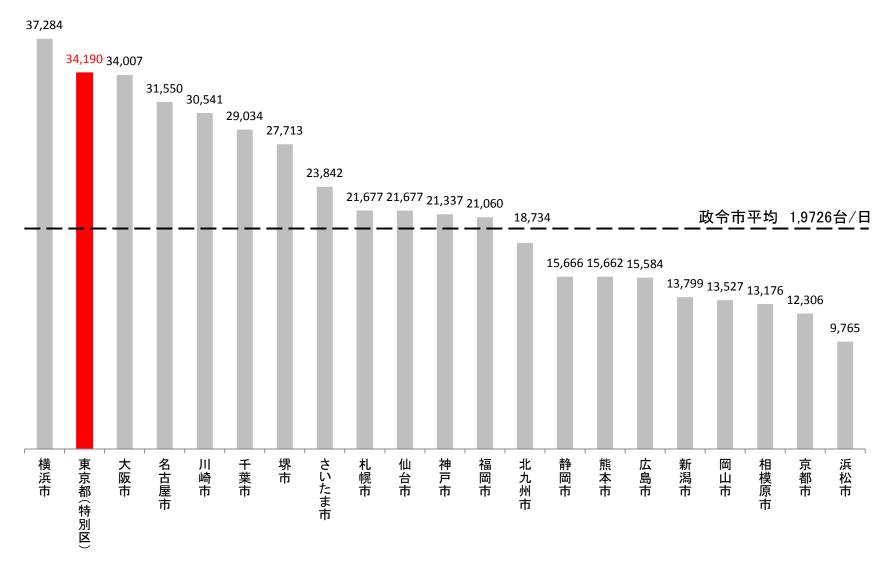


* 平均交通量(台/日)=走行台キロ(km/日)÷道路延長(km) 資料:国土交通省「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」より作成

64

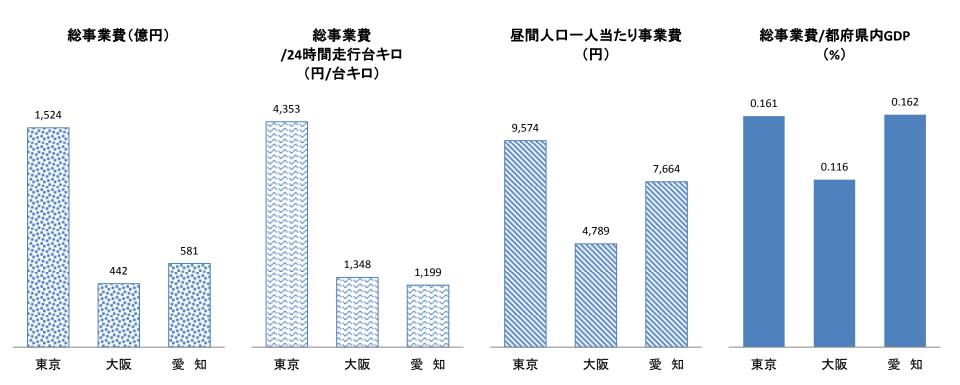
(5)主要都市との平均交通量の比較

区部の交通量は、政令指定都市の中で横浜市に次いで多く、限られた道路に交通が集中している。



(6)予算規模

東京の道路・街路整備事業の総事業費は三大都市で最も規模が大きい。 昼間人口あたりでは差が小さくなり、GDPあたりでは愛知と同程度であり、経済規模に見合った水準である。



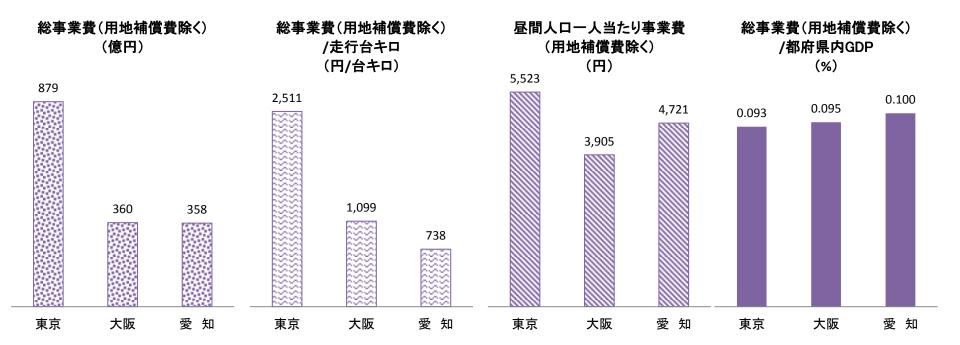
資料:道路統計年報2017(国土交通省)より作成

表100~102、105~107、116~118、121~123の道路改良、橋梁整備、舗装新設の和を比較

事業費については、補助国道、主要地方道、一般都府道を対象とし、東京は東京都のみ、大阪は大阪府・大阪市・堺市の合計、愛知は愛知県・名古屋市の合計

(7)予算規模(用地補償費を除く)

東京の道路・街路整備の用地補償費を除いた総事業費(総工事費)は三大都市で最も規模が大きい。 昼間人口あたりでは差が小さくなり、GDPあたりでは大阪・愛知をやや下回り、経済規模に見合った水準である。



資料:道路統計年報2017(国土交通省)より作成

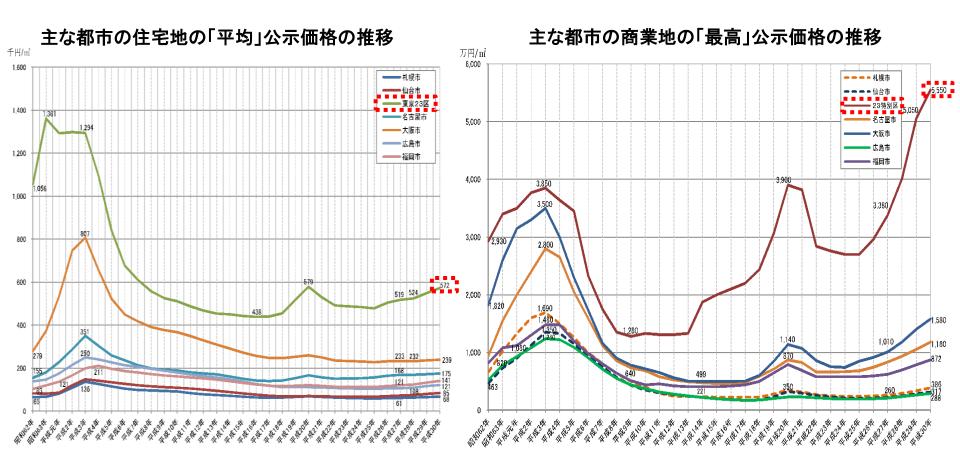
表100~102、105~107、116~118、121~123の道路改良、橋梁整備、舗装新設の和を比較

事業費については、補助国道、主要地方道、一般都府道を対象とし、東京は東京都のみ、大阪は大阪府・大阪市・堺市の合計、愛知は愛知県・名古屋市の合計

1 他都市との比較 参考資料

(8) 土地価格の推移

東京の土地価格は、国内の主要都市と比較しても著しく高い水準にある。 近年、東京は土地価格が上昇傾向にあり、関係権利者の土地の売り控えにより、用地取得に影響が生じている。

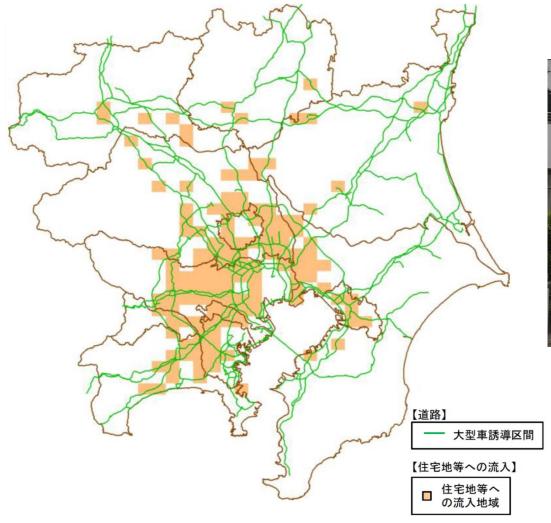


資料: 平成30年地価公示(国土交通省)

(9)物流車両の住宅地への流入

幹線道路の渋滞を回避するために、都内の多くの地域で貨物車が住宅地の生活道路に流入している。

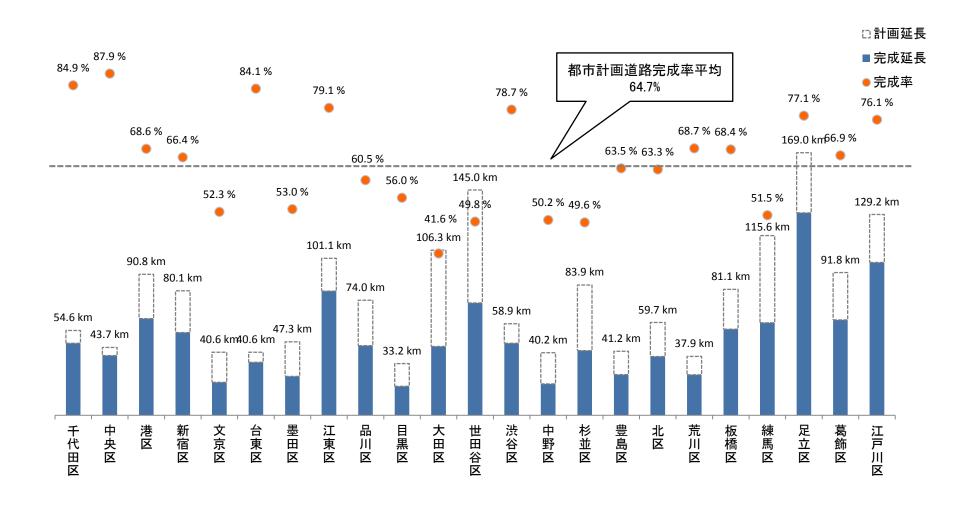
住宅地等における大型貨物車による流入分布



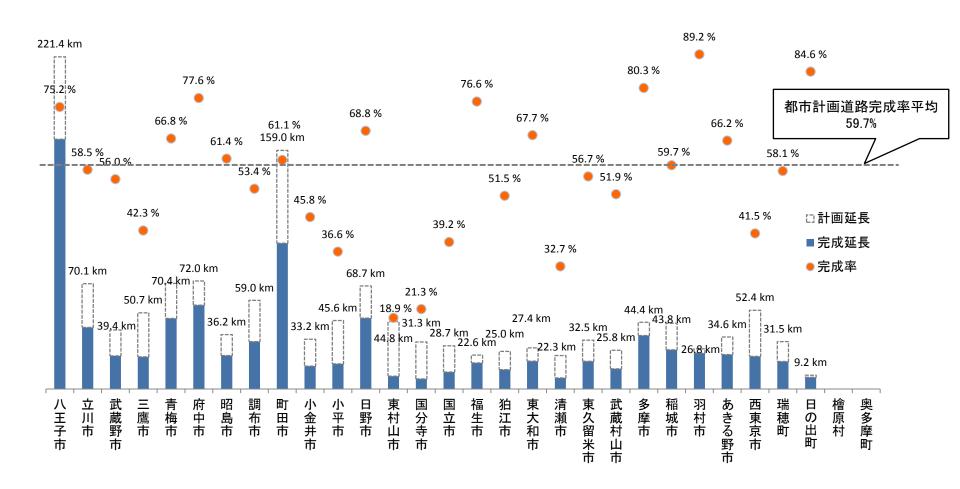


<生活道路を通行する貨物車>

(1) 都市計画道路の計画と完成延長(区部)

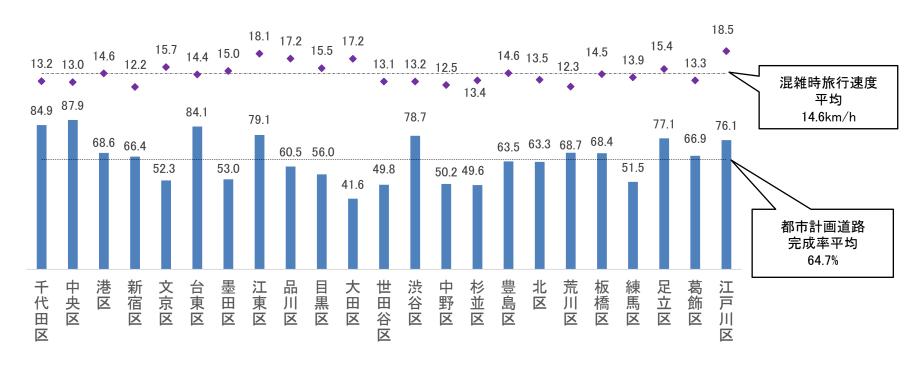


(2) 都市計画道路の計画と完成延長(多摩)

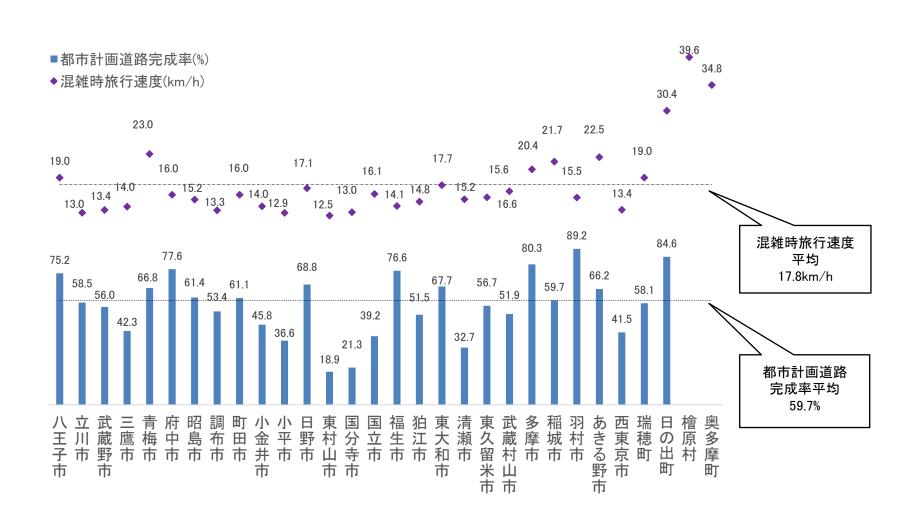


(3)都市計画道路完成率と混雑時平均旅行速度(一般道路計・区部)

- ■都市計画道路完成率(%)
- ◆混雑時旅行速度(km/h)



(4)都市計画道路完成率と混雑時平均旅行速度(一般道路計・多摩)



(1)各種団体からの要望

道路・街路整備事業に関して、各種団体や自治体の首長等より、多数の整備促進の要望がある。

【平成29年度の要望の事例】

| 要望者∙団体 | 要望の概要 | | | |
|-----------------------|---|--|--|--|
| 特別区長会 | ・都市計画道路の整備促進と必要な財源措置・特定整備路線の整備にあたり、関係権利者に留まらず、商店街の活性化に向けた支援・抜本的な踏切対策である連続立体交差事業の計画的かつ確実な促進 | | | |
| 東京都市長会 | ・多摩地域を個性・活力・魅力ある自立都市圏とするための施策の推進 ・多摩の広域的な道路ネットワークの形成に資する総合的一体的な道路整備の促進 ・連続立体交差事業等の鉄道整備と駅周辺の総合的なまちづくりの推進 | | | |
| 東京都町村会 | ・産業振興と住民生活安定のため、都道の整備促進 ・災害時の孤立を防ぐための道路建設 | | | |
| 三多摩上下水及び 道路建設促進協議会 | ・主要地方道及び一般都道の新設、改良等、整備事業を推進 ・都施行の優先整備路線の早期事業化及び既事業化路線の整備促進 ・南北幹線道路(調布保谷線等)の事業促進 ・上記路線以外で、地域の事情により整備が必要な都市計画道路の早期事業化及び整備促進 ・多摩川における計画橋梁の早期完成及び関連道路の整備促進 ・鉄道連続立体交差化の早期完成及び新規路線の着手を推進 | | | |
| 東京商工会議所 | ・2020年大会の成功を支える幹線道路の早期整備(環状第2号線ほか) ・東京の成長・発展に向け、優先整備路線の計画的な事業化に取り組み、着実な整備の推進 ・踏切対策および連続立体交差事業の推進 ・立体道路制度の拡充等を通じた道路空間の利活用 ・特定整備路線の整備をはじめとした延焼遮断帯の形成等の木密地域の改善に向けた取組をさらに加速し、実効性を高めること | | | |

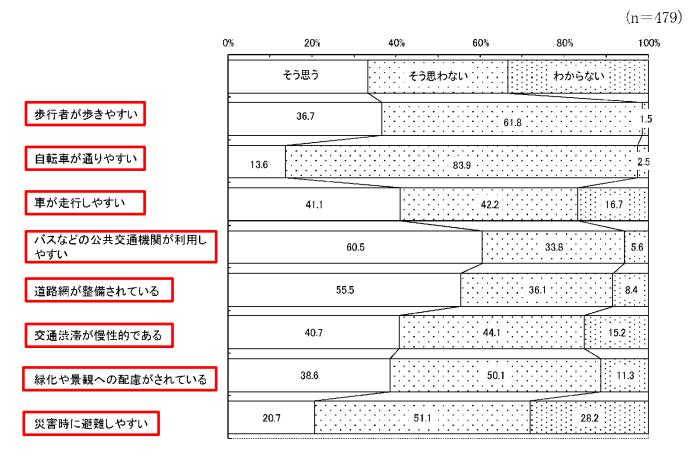
* 上記以外にも、多数の要望あり。

(2) 都民のアンケート

都政モニターアンケートでも、質的・量的に道路整備が不十分との意見が多数ある。

道路の印象

Q2 あなたが普段よく利用される道路について、どのような印象をお持ちですか。次のそれぞれの内容について、1つ選んでください。

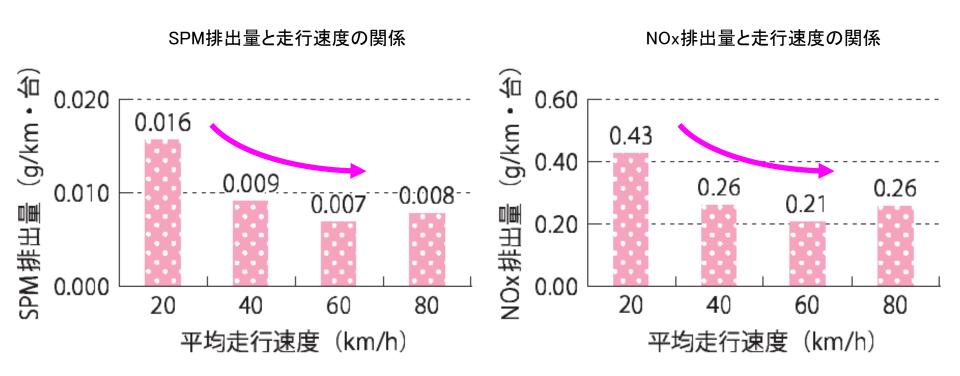


資料:生活文化局 平成27年度第3回インターネット都政モニターアンケート結果「東京における都市計画道路の整備」

4 環境改善の効果

(1) 自動車走行速度と汚染物質の排出量

走行速度の上昇により、汚染物質の排出量が減少し、環境改善に寄与する。 平均走行速度が時速60kmでは、20kmの時と比べて、汚染物質の排出量は約半分となる。



出典:「国土交通白書2017」(国土交通省)

(1) 都市計画道路整備の事業認可期間

【一般街路事業】

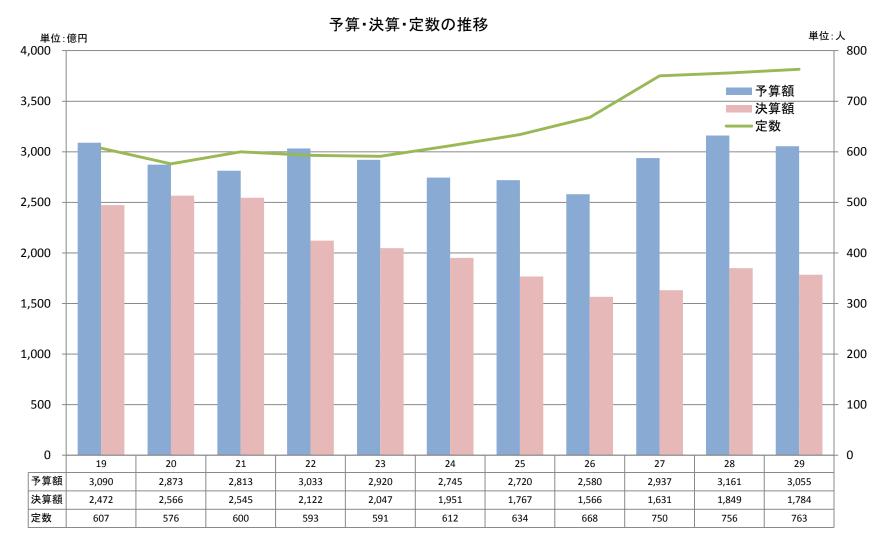
| 美 毛 」七年出 | 路線数 | | 当初認可年数 | 通算認可年数 | 認可延伸回数 | 認可延長 | |
|-----------------|-----|-----|--------|--------|--------|------|--------|
| 着手した年代 | 計 | 完成済 | 継続中 | (平均) | (平均) | (平均) | (平均) |
| 昭和30年代 | 279 | 279 | 0 | 4年 | 10年 | 2回 | 1,000m |
| 昭和40年代 | 259 | 259 | 0 | 4年 | 10年 | 2回 | 850m |
| 昭和50年代 | 113 | 112 | 1 | 4年 | 10年 | 2回 | 650m |
| 昭和60年代 | 92 | 90 | 2 | 6年 | 14年 | 3回 | 550m |
| 平成元年代 | 154 | 138 | 16 | 6年 | 14年 | 3回 | 670m |
| 平成10年代 | 97 | 44 | 53 | 6年 | 15年 | 2回 | 800m |
| 平成20年代 | 128 | 3 | 125 | 7年 | _ | _ | 700m |

【連続立体交差事業】

| 美手した年代。 | 路線数 | | | 当初認可年数 | 通算認可年数 | 認可延伸回数 | 認可延長 |
|---------|-----|-----|-----|--------|--------|--------|--------|
| 着手した年代 | 計 | 完成済 | 継続中 | (平均) | (平均) | (平均) | (平均) |
| 昭和40年代 | 6 | 6 | 0 | 5年 | 15年 | 3回 | 2,300m |
| 昭和50年代 | 4 | 4 | 0 | 6年 | 12年 | 2回 | 1,600m |
| 昭和60年代 | 1 | 1 | 0 | 8年 | 12年 | 10 | 2,400m |
| 平成元年代 | 5 | 5 | 0 | 7年 | 16年 | 2回 | 5,400m |
| 平成10年代 | 8 | 6 | 2 | 9年 | 14年 | 10 | 2,300m |
| 平成20年代 | 3 | 0 | 3 | 9年 | _ | _ | 4,000m |

^{*} 平成以降に着手した事業は、継続中の事業を含むため、通算年数は今後も伸びる可能性が高い。

(2) 予算・決算・職員定数の推移



(1)計画段階

計画の具体化のため、各種調査・設計、関係機関との計画協議や説明会を実施している。 用地測量では、土地所有者ごとに隣接地との境界を立会い確認し、個別に用地取得面積の確定が必要である。

| | 分類 | 関係機関・関係者、項目 | 内容 |
|----|---------|--------------------------------|------------------------------------|
| | | 交通管理者(警視庁・所轄警察署) | 計画協議 |
| | | 河川管理者(国交省河川事務所等)、水路管理者(地元自治体) | 道路排水の放流協議・河川計画協議(河川と交差する場合) |
| | | 鉄道管理者(各鉄道事業者) | 交差協議(鉄道と交差する場合) |
| | | 国道管理者(国交省国道事務所) | 交差協議(国道と交差する場合) |
| | 関係機関協議 | 地元自治体 | 市町村道との接道協議 |
| | | ライフライン管理者(水道、下水道、都市ガス、電気、通信など) | 埋設物移設協議(橋梁・トンネル等大規模構造物を計画する場合) |
| | | 環境省•環境局 | 自然公園区域の場合 |
| | | 都市計画決定権者(都市整備局) | 都市計画変更の調整(必要な場合) |
| | | 環境影響評価条例所管官庁(環境局) | 環境影響評価の調整(必要な場合) |
| | | 概略設計、基本設計 | 必要に応じて実施 |
| 計画 | | 地質調査 | 構造物の規模・形式等の決定に必要な場合 |
| | 各種調査・設計 | 環境調査 | 必要に応じて実施 |
| | 竹性砂县 改訂 | 交通量調査 | 各種協議や検討に必要な場合 |
| | | 現況測量 | 道路線形の検討に必要な地形や高低差を調査し、現地に幅杭を打設する測量 |
| | | 用地測量 | 道路予定地の土地所有者毎に土地境界を確認し、取得面積を確定する測量 |
| | | 都市計画変更素案説明会 | 必要な場合 |
| | | 環境影響評価調査計画書説明会 | 上記と同時開催 |
| | 説明会 | 都市計画変更案説明会 | 必要な場合 |
| | ᆒᄭᄑ | 環境影響評価書案説明会 | 上記と同時開催 |
| | | 事業概要及び現況測量説明会 | |
| | | 用地測量説明会 | |

(2)用地取得段階

用地取得は、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。

関係権利者は、事業反対、隣接地との境界紛争、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おり、用地を取得するには、この全ての関係権利者から合意を得る必要があり、丁寧かつ粘り強い 折衝が求められる。

| | 分類 | 関係機関・関係者・項目 | 内容 | | |
|------|-------------------|---------------------|--|--------------------|--|
| | 説明会 | 用地説明会 | | | |
| | | 物件等の調査 | | | |
| | 各種調査 | 土地価格の評価 | 公示価格、近隣の取引価格、及び不動産鑑定士による鑑定価格等を参考にして決定価格は1年ごとに見直し | | |
| | | 土地所有者 | 土地売買契約 | | |
| | | 借地人 借地権消滅補償契約 | | | |
| | | 建物等の所有者 | 物件移転補償契約 | 建物移転補償、工作物移転補償 | |
| 用地 | 用地折衝 協議・契約・支払い | | | 立木補償、動産移転補償、仮住居補償、 | |
| 用地取得 | (個別に実施) | | | 営業補償、家賃減収補償、移転雑費補償 | |
| 141 | | | 借家人補償契約 | 工作物移転補償、立木補償、 | |
| | | 借家人 | | 動産移転補償、仮住居補償、 | |
| | | | | 営業補償、移転雑費補償 | |
| | | | 移転資金の貸付 | | |
| | 生活再建支援 | 関係権利者 | 代替地のあっせん | | |
| | | | 公営住宅のあっせん | | |
| | 土地の引渡し | 関係権利者 | 移転完了後、引渡し | | |

[・]事業用地を取得する場合、第一に土地の取得、第二に土地の取得に伴う建物等の補償が必要であり、東京都においては、「東京都の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、適正かつ公平な補償を行っている。

(3)工事段階

用地取得と並行し、関係機関との協議・調整を行い、一定規模の用地が取得できた区間から順次、埋設物工事や道路工事を実施する。水道やガスなど関連工事との調整、沿道家屋の車の出入口の位置の調整、道路と民有地の高低差処理など、工事発注者として多岐に渡る折衝・調整や施工管理が必要である。

| | 分類 | 関係機関・関係者・項目 | 内容 |
|----|--------------------|-----------------------------------|---|
| | | 交通管理者(警視庁・所轄警察署) | 設計協議、道路工事協議、交通規制の変更調整、信号機の移設・新設調整 |
| | | 河川管理者(国交省河川事務所等)、 水路管理者(地元自治体) | 道路排水の放流許可申請 河川設計協議、河川占用申請、接続護岸等の自費工事申請 |
| | | 下水道管理者 | 排水協議、施行協定 |
| | | 鉄道事業者 | 設計協議、施行協議、施行委託協定•調整、近接施行協議 |
| | 関係機関協議• | 国道管理者(国交省国道事務所) | 設計協議、施行協議 |
| | 調整 | 地元自治体 | 接道の施行協議、通学路等の調整 |
| | | 埋設物管理者(水道、下水道、ガスなど) | 埋設物移設・占用位置の調整、工事工程の調整 |
| | | 電線管理者(東電、NTT、その他通信事業者) | 電線共同溝の路線指定、整備計画、負担金、入溝などの各種調整 |
| 工事 | | バス事業者 | バス停留所の移設、工事工程や施工時間帯の調整 |
| Ŧ | | 環境省•環境局 | 自然公園法、自然保護条例、環境確保条例の各種手続き |
| | | 関係権利者 | 道路整備に伴う高低差処理や補償協議、道路への車の出入り口の位置調整 |
| | | 道路詳細設計 | |
| | | 構造物詳細設計 | 必要に応じて実施 |
| | 各種調査・ 設計・ 工事 | 路床土調査、地質調査 | |
| | | 環境調査(工事中・工事後) | 環境影響評価対象の場合 |
| | | 交通量調査 | 工事のお知らせ |
| | | 計測管理(地盤変位等) | 鉄道等と近接施工の場合など、必要に応じて実施 |
| | | 家屋等調査(事前・事後) | 必要に応じて実施 |

整備事例 参考資料

2新宿から羽田空港までの所要時間

(1)中央環状品川線*

首都高速中央環状線は、平成27年3月の品川線(大橋JCT~大井JCT)の開通 により、全線が開通。

中央環状線内側の交通量が約5%減少し、渋滞損失時間は約5割減少。 新宿から羽田空港までの所要時間が、約40分から約19分に短縮。



1利用交通量及び渋滞損失時間の変化

・都心に集中する交通の分散が図られ、渋滞 緩和効果が発現



・混雑緩和に伴う所要時間のばらつきの減少に より、定時性が向上 小管JCT 板橋JC 堀切JCT 熊野町JCT 開通前 約40分 新宿 都心環状線経由 辰巴JCT 大橋JCT 葛西JCT 有明JCT 中央環状線経由 大井JCT 開通後 約19分

約21分

羽田空港

③広域的な社会・経済活動への波及

・移動時間短縮に伴い、観光する時間や買い物 時間が増え、観光地での経済効果も期待



マザー牧場



〈使用データ〉(株)マザー牧場調べ

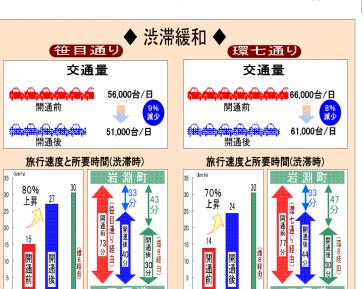
●浮遊粒子状物質(SPM)

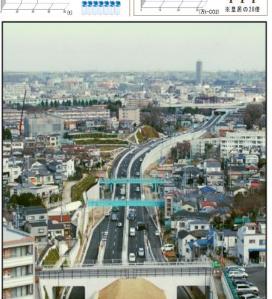
(2)環状第8号線(南田中地区、北町·若木地区)

平成18年5月、本区間の開通により環状第8号線44.2kmが全線開通。

整備効果

- ①経済波及効果は年間300億円以上(推計)
- ②旅行速度が向上 環七通りと笹目通りの交通量が5,000台ずつ減少 杉並区四面道から北区岩淵町までの所要時間が1時間から30分に半減
- ③周辺の交通状況が改善 生活道路に流入していた通過交通が減少
- ④交通の円滑化により排出ガス (CO2、NOx、SPM)が減少 CO2の削減量は年間3万トン以上(推計)

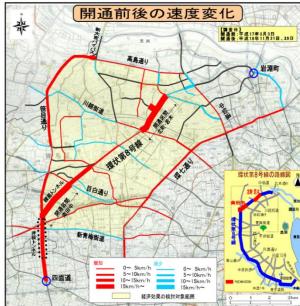




●二酸化炭素(CO2)

森林面積 約3,200haの 吸収量に相当!





北町·若木地区

(3)新滝山街道

平成25年3月、国道16号から圏央道あきる野ICを結ぶ全線約7kmが開通。





全線開通した新滝山街道

ストック効果 圏央道へのアクセス性の向上と国道 411 号の渋滞緩和

- ◆圏央道あきる野 IC と国道 16 号間の所要時間が約 28 分から約 14 分の半分に短縮
- ◆新滝山街道へ車が転換したことにより、国道 411 号では

 渋滞が解消

国道 411 号の渋滞緩和

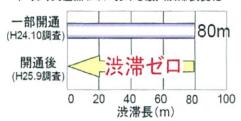
○交通量が大幅に減少

高尾街道~谷野街道区間の交通量変化



○渋滞長の解消

戸吹町交差点(A)における最大渋滞長変化



圏央道へのアクセス性の向上

○所要時間の短縮

あきる野ICと国道16号間の所要時間



更なるストック効果 「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の実現への期待

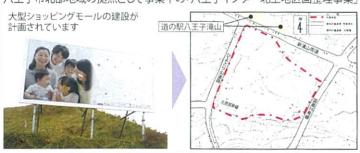
○交通環境のポテンシャルを活かした拠点づくりが進められています

都内第1号の道の駅「八王子滝山」が新滝山街道に開駅(H19.4.1)





八王子市北部地域の拠点として事業中の「八王子インター北土地区画整理事業」



(4)調布3・4・17号線(若葉町)

平成29年5月、本区間の整備により、 世田谷通り~国道20号(甲州街道)間が開通。

整備効果

- ①周辺道路の交通量が減少 平行する都道114号線の交通量が約5割減少。 市道東147号へ流入する通過交通が約7割減少。
- ②地元の方々が整備効果を実感 歩道が広くなり、歩行者や自転車の安全性が向上。 周辺道路の渋滞が減少した。



◎利用者の声

「周辺道路の渋滞が減少しました。」 「歩道が広くなり歩行者や自転車の安全性が向上しました。」 「都立神代高校前(都道114号線)の道路の交通量が減少しました。」 「交差点の形状や道路の横断箇所が変わったことにより、通行しにくくなりました。」 「計画道路となっている他の道路も早く整備してほしいです。」

調布3・4・17号線狛江仙川線開通後約6ヶ月後の利用状況



(5)多摩川南岸道路(城山工区)

平成27年5月、多摩川南岸道路(城山工区)が開通。

開通後の利用状況と整備効果

- ①国道411号に集中していた車の分散 開通前の国道411号 約5,700台(平日12時間調査) 開通後の国道411号 約2,500台、多摩川南岸道路約2,800台
- ②災害時に地域の孤立化を防止 国道411号が、落石等で通行止めとなった場合の代替ルートを 確保。
- ③交通の安全性が向上 急カーブの多い国道411号に比べ、走行時の安全性が向上。
- ④ 奥多摩湖方面へのアクセスが向上
- ⑤利用者も整備効果を実感

■国道411号(青梅街道)の現状

- ○急峻な斜面が多く、ひとたび自然災害が発生すると落石や斜面崩壊 などにより道路が寸断される恐れがある
- ○降雨量が連続140mm以上で道路が通行止めとなる







く(自然災害) 土砂崩れ > く(異常気象)連続降雨140mm以上> く(R411の現状)急峻な斜面>

城山トンネル 延長1,908m まきかど 将門大橋 EGISTO 柳澤地区 計画区間 青梅市 L=約1,9km 城山工区 L=約2.8km 主な利用状況 国道411号 5,731台/12h 100% (H26.10平日調査) 城山工区開通後 交通状況の変化 国道411号 約45% ダブルルート化によりアクセスが良く なり、国道411号の交通も分散! 約55% (H28.6平日調査) 写真「以前の国道 411 号(白丸駅下付近)」⇒「城山工区開通後」 「城山工区まこご橋付近」

利用者の声

奥多摩消防署「救急車での搬送時、国道411号(青梅街道)に比べ圧倒的にカーブが少なく傷病者の肉体的負担が少ない」「交通量が二分され、道路を走行する車両数が減り、緊急走行しやすくなった」

青梅警察署「将門から西側は渋滞が少なくなり、緊急車両の到着が早くなった」「(城山トンネルでは)事故は一件も無い」

奥多摩観光協会「ダム方面へのアクセスは良くなった」「早く全線開通して欲しい」

(6)連続立体交差事業

連続立体交差事業を契機に、再開発など、駅周辺のまちづくりが進展。

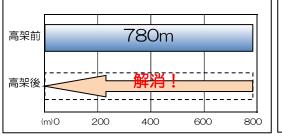
■人と車の流れを スムーズに







【京浜急行本線・空港線(京急蒲田駅付近)】 第一京浜での効果



■高架下の有効活用



商業施設



自転車駐輪場



保育所



観光発信施設

これまでに12か所で開所、 約600人分の定員を確保!

利用者、運営者の声

- ○通勤時に子供を預けやすい
- 〇保育士確保の面でも優位
- ○雨の日も園庭が利用できる

■再開発等による街の活性化



JR中央線(武蔵小金井駅)



京成押上線(京成曳舟駅)

