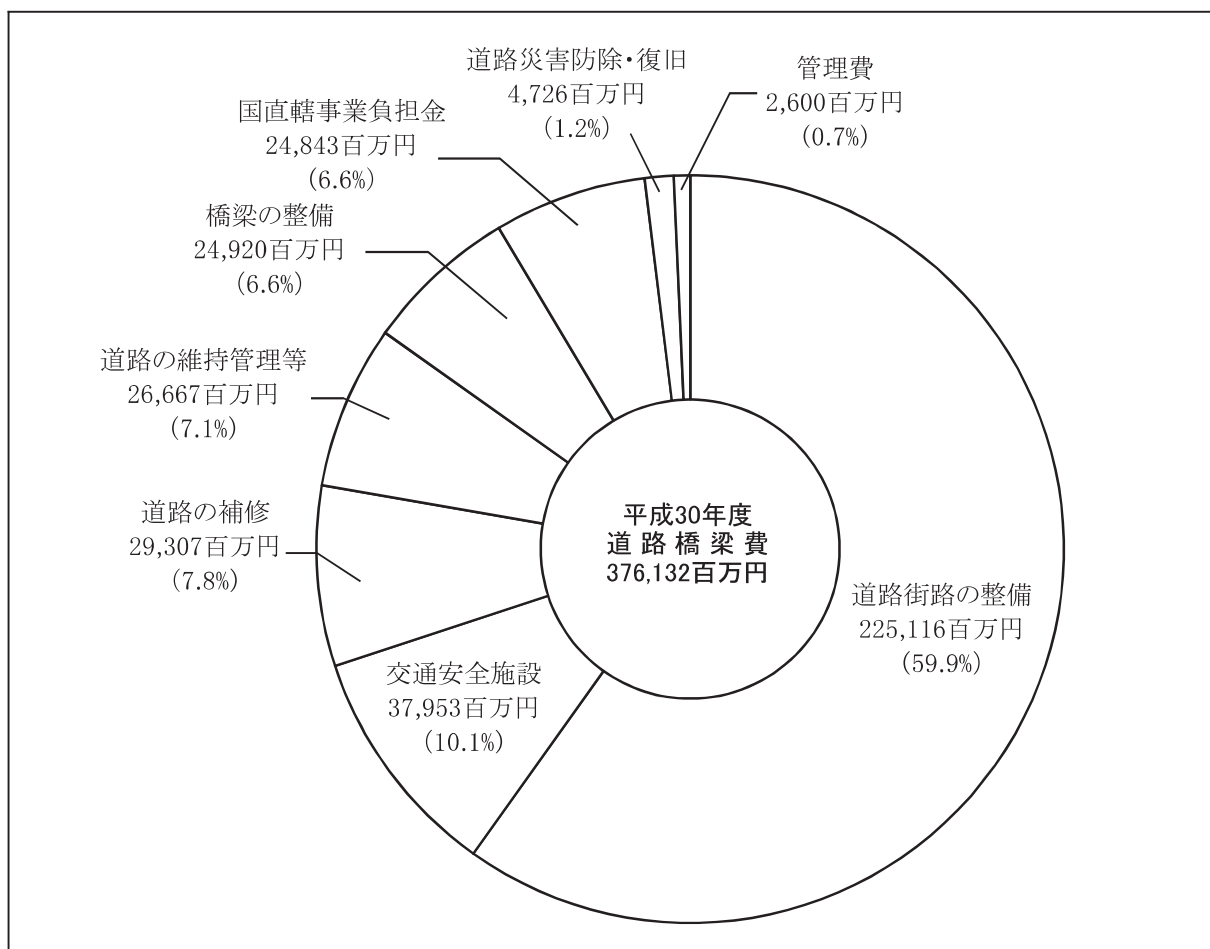
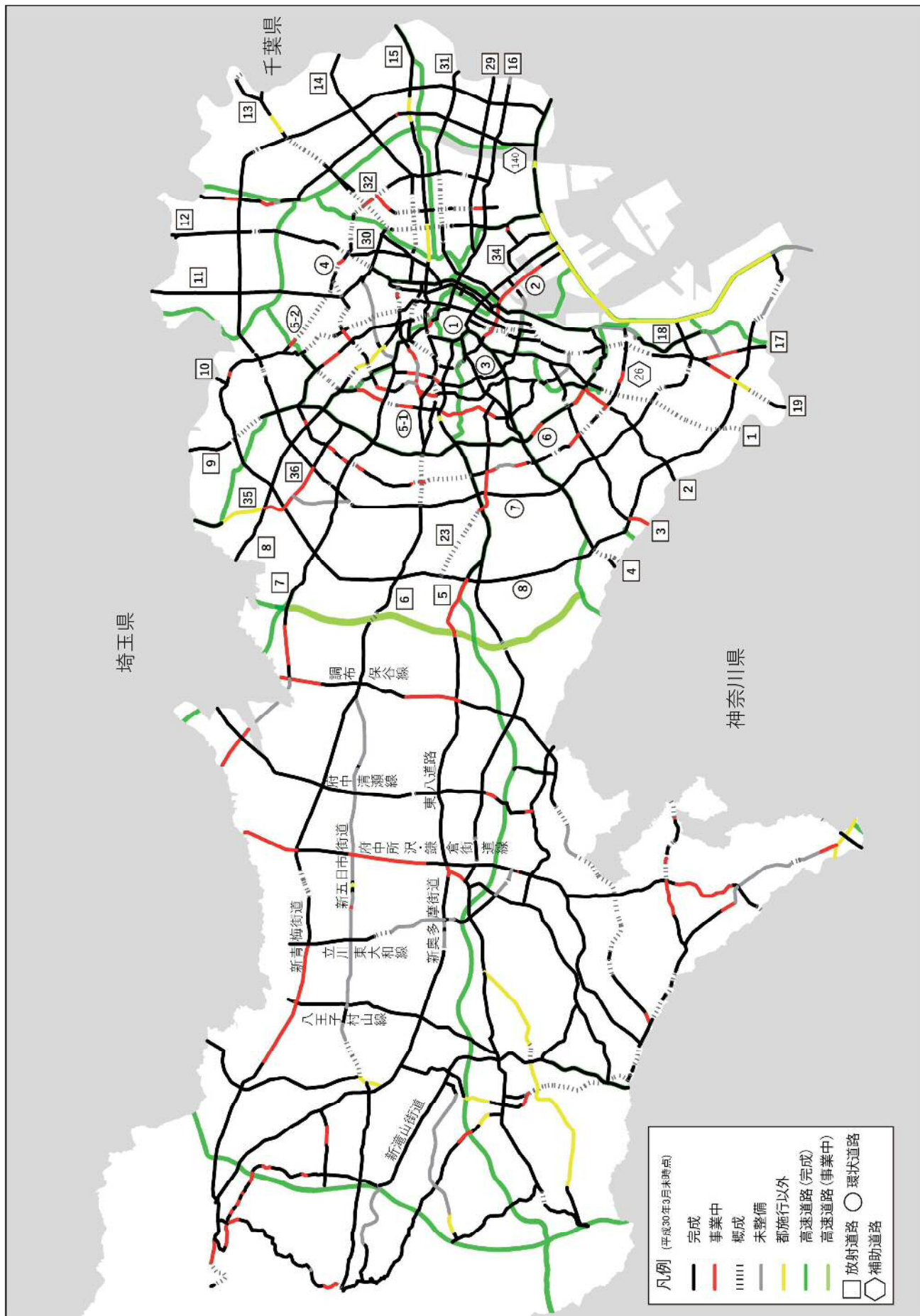


I 道路の建設	(31)	II 道路の管理	(46)
第1 あらまし	(31)	第1 あらまし	(46)
第2 都市の骨格を形成する 幹線道路の整備	(36)	第2 路線の認定等	(46)
第3 橋梁の整備	(39)	第3 道路の適正管理	(49)
第4 地域幹線道路の整備	(40)	第4 道路・橋梁の維持補修	(55)
第5 山間・島しょ地域の振興を図る 道路の整備	(40)	第5 沿道環境の整備	(60)
第6 都市計画道路の整備	(41)	第6 交通安全施設の整備	(64)
第7 道路と鉄道の立体交差化	(41)	第7 集中的な渋滞対策	(67)
第8 公共交通の充実	(44)	第8 快適な道路空間の整備	(68)
第9 市町村支援事業	(45)	第9 都営駐車場の運営及び 路外駐車場届出受理事務	(71)

道 路



第2・1図 主要道路の現況図



I 道路の建設

第1 あらまし

東京は、人口が1,300万人を超える大都市であり、日本の首都として、政治、経済、文化などのあらゆる面で中心的な役割を果たしている。

この中で道路は、都民生活を支える最も基礎的な社会基盤として、重要な役割を担っている。

東京がその都市機能を発揮する上で、交通渋滞は早急に克服すべき最大の弱点であり、円滑な都市活動を行うためには、道路ネットワークの早期形成が必要不可欠である。

1 現状と課題

平成29年4月現在、東京の道路現況は第2・1表に示す通りであり、道路総延長はおおよそ24,558km（うち都道2,364km）で全国の道路延長約128万kmの約2%しかない。これを首都東京の集中度を表わす諸指標第2・2表（P.32）とそれぞれ比較すると、人口が全国の約11%、事業所数が約12%などとなっており、極めて少ない数値となっていることが分かる。

第2・1表 東京都公道総括表

（平成29年4月1日現在）

	道路延長 (m)	道路面積 (㎡)	道路率 (%)	舗装延長 (m)	舗装面積 (㎡)	舗装率 (%)	改良済延長 (m)	改良済面積 (㎡)	改良率 (%)	
一般国道（指定区間）	245,560	7,438,476	—	245,560	7,268,147	100.0	245,560	7,438,476	100.0	
一般国道（指定区間外）	74,393	1,213,409	—	74,393	979,571	99.9	74,393	1,213,409	100.0	
主要地方道	975,423	21,036,190	—	975,423	18,699,271	99.9	974,014	21,030,543	99.9	
一般都道	806,979	10,948,287	—	767,488	8,242,539	98.2	755,485	10,787,713	98.5	
特例都道	380,901	8,253,086	—	380,901	7,444,405	100.0	379,135	8,243,011	99.9	
東京都管理道路計	2,237,696	41,450,972	—	2,198,205	35,365,786	99.6	2,183,027	41,274,676	99.6	
東・中日本高速道路(株)管理道路	77,325	3,949,471	—	77,325	3,205,938	100.0	77,325	3,949,471	100.0	
首都高速道路(株)首管理道路	200,754	5,471,421	—	200,754	5,471,421	100.0	200,754	5,471,421	100.0	
特別区道	10,658,381	70,176,698	—	10,642,807	69,705,511	99.9	8,997,918	64,094,668	91.3	
市町村道	11,137,967	59,139,254	—	8,651,647	52,528,837	91.2	6,729,471	47,639,106	80.6	
区市町村道計	21,796,348	129,315,952	—	19,294,454	122,234,348	96.0	15,727,389	111,733,774	86.4	
合計	24,557,683	187,626,292	—	22,016,298	173,545,640	97.0	18,434,055	169,867,818	90.5	
地域別内訳	区部	11,934,266	103,169,937	16.46	11,918,692	100,633,770	99.9	10,270,628	97,072,185	94.1
	市部	10,327,875	72,257,799	9.21	8,802,983	64,807,819	95.3	7,090,192	63,358,290	87.7
	郡部	812,095	5,016,544	1.33	488,897	3,366,507	84.7	410,816	4,190,655	83.5
	島部	1,483,447	7,182,012	1.78	805,726	4,737,544	76.9	662,419	5,246,688	73.1
	合計	24,557,683	187,626,292	8.56	22,016,298	173,545,640	97.0	18,434,055	169,867,818	90.5

注 1 東京都管理道路の延長及び面積は道路台帳より算出した。
 2 国、特別区、市、町、村道路並びに自動車専用道路の延長及び面積は、各管理者の資料による。
 3 独立専用自歩道の延長及び面積を含む。
 4 詳細は資料第2-(1)（P.196）を参照のこと。

また、道路の質的要素を表す指標の一つである舗装率をみると、国道、都道、区市町村道合計で約97%、改良率についても約91%という高い率となっている。しかし、自動車が満足にすれちがえない車道幅員5.5m未満の道路延長は、東京の道路総延長約24,558kmのうち約16,874km(約69%)にも及んでおり、これらの指標は、東京の道路が量質とも十分ではないことを示している。

また、第2・3表、4表の道路率という側面からみると、既成市街地とされている区部の道路率16.5%は、既に道路率が20%を超えているニューヨーク、パリなどの欧米諸国の主要都市と比較すると低率であり、また、近年市街化の進行が著しい多摩(市部)

は、日本の主要都市の道路率と比べ、9.2%と低い。

このような道路現況のため、東京の自動車交通の状況は、国道を含めた幹線道路に自動車が集中し、朝夕のピーク時にはその大部分で渋滞が生じている。道路交通情勢調査(平成27年度)の混雑時旅行速度をみると、全国33.0km/hに対して、東京都全域17.7km/h、区部15.8km/h、多摩部19.9km/h、と非常に低い速度となっている。

こうした主要道路の交通渋滞は、バスなどの公共交通機関の効率を低下させるなど、都市における事業活動や都民生活などを阻害するとともに、都民の生活環境を悪化させる原因となっている。

第2・2表 東京の集中度指標

	全 国	東 京	全国比(%)	備 考
面積(km ²)	377,973.89	2,193.96	0.6	国土交通省国土地理院(全国都道府市区町村別面積) H29.10.1
人口(万人)	12,649	1,382	10.9	全国:総務省統計局人口推計月報 H30.5 都:総務局統計部HP H30.5
事業所(所)	5,622,238	694,647	12.4	平成28年経済センサス(H28.6月速報)
自動車数(千台)	91,326	5,051	5.5	平成27年版 警視庁交通年鑑(H27.12月末現在)
短期大学・大学(校)	1,117	176	15.7	文部科学省学校基本調査報告書(平成29年度)
道路(km)	1,278,184	24,558	1.9	全国:道路統計年報2017 H28.4.1 都:東京都道路現況調査書(平成29年度) H29.4.1
人口密度(人/km ²)	335	6,247		

第2・3表 東京都の道路率ならびに混雑時旅行速度

東京都内	行政面積(km ²)	道路面積(km ²)	道路率(%)	混雑時旅行速度(km/h)
区 部	626.79	103.17	16.5	15.8
多摩(市部)	784.20	72.26	9.2	19.9
多摩(郡部)	375.86	5.02	1.3	
島 部	404.15	7.18	1.8	17.7
計	2191.00	187.63	8.6	

出典:東京都道路現況調査書(平成29年度版)、道路交通センサス(平成27年度版)

第2・4表 主要都市の道路率

都市名	行政面積(km ²)	道路面積(km ²)	道路率(%)	都市名	行政面積(km ²)	道路面積(km ²)	道路率(%)
札幌市	1,121.26	73.38	6.5	名古屋市	326.45	54.03	16.9
仙台市	786.30	31.51	4.0	京都市	827.83	25.18	3.0
さいたま市	217.43	24.14	11.1	大阪市	225.21	34.91	15.5
千葉市	271.77	25.75	9.5	神戸市	557.02	41.63	7.5
川崎市	144.35	17.69	12.3	広島市	906.53	35.39	3.9
横浜市	435.29	58.10	13.3	福岡市	343.39	33.20	9.7

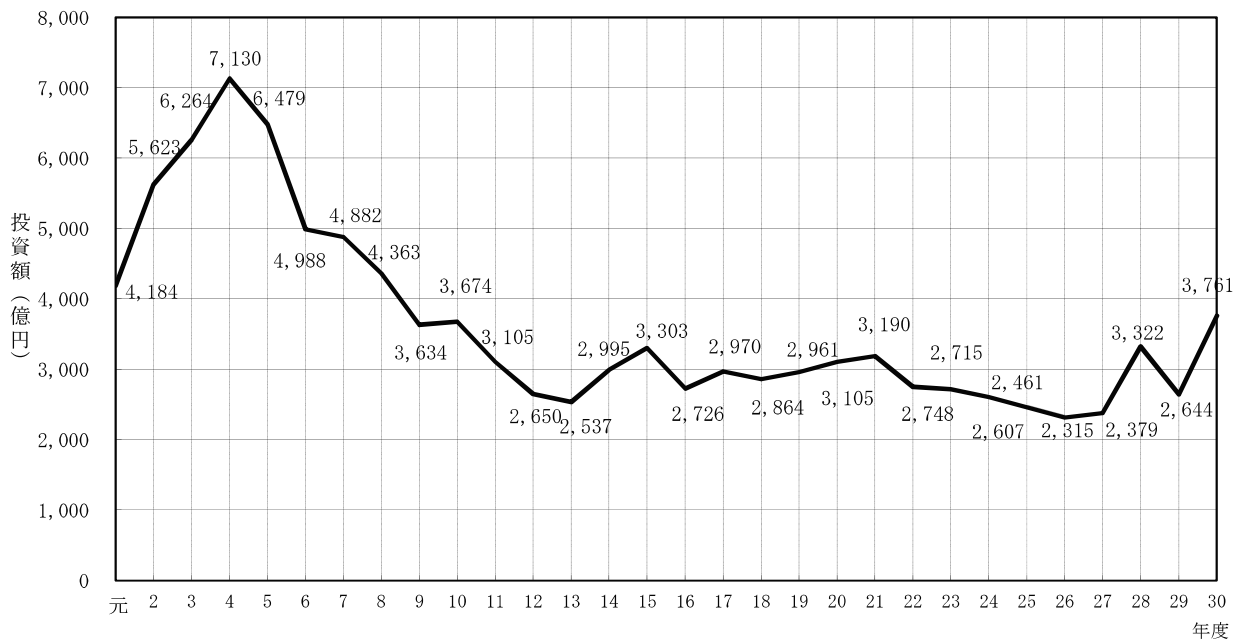
出典:東京都道路現況調査書(平成29年度版)

2 道路関係予算の動向

建設局の道路投資額は、昭和60年代からの好調な経済成長の下、第2・2図のとおり平成4年までは高い伸び率で推移してきた。近年財政事情は緩やかに回復しているものの、道路投資額は3,000億円程度で推移している。日本の社会、経済の中核を担う東京の道路整備は事業効果が極めて高く、

その便益が全国へ及ぶものであり、ますます激化する国際間競争に打ち勝つためにも、財源を集中的に投入し、整備を一層加速していかなければならない。今後は、より一層効率的な執行に努めるとともに、道路整備に必要な財源確保について国へ働きかけていく。

第2・2図 道路投資額の推移



第2・3図 地域別道路投資額指数の推移



第2・5表 年度別地域別投資額

(単位：百万円)

年度 地域	昭和62年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
	区部	(73) 134,489 <100>	(63) 142,191 <106>	(66) 166,723 <124>	(66) 163,295 <121>	(67) 142,626 <106>	(68) 143,616 <107>	(66) 128,856 <96>	(68) 123,032 <91>	(71) 115,020 <86>	(71) 113,268 <84>	(81) 200,434 <149>	(77) 142,127 <106>
多摩	(23) 42,912 <100>	(36) 82,062 <191>	(33) 82,267 <192>	(33) 83,218 <194>	(31) 66,200 <154>	(31) 64,643 <151>	(33) 63,902 <149>	(31) 55,776 <130>	(28) 44,771 <104>	(28) 44,588 <104>	(18) 43,400 <101>	(22) 41,092 <96>	(25) 72,807 <170>
島しょ	(4) 6,528 <100>	(1) 3,261 <50>	(1) 3,175 <49>	(1) 2,962 <45>	(2) 3,319 <51>	(1) 3,239 <50>	(1) 2,301 <35>	(1) 2,155 <33>	(1) 2,515 <39>	(1) 2,302 <35>	(1) 2,005 <31>	(1) 2,469 <38>	(1) 3,153 <48>
合計	(100) 183,929 <100>	(100) 227,514 <124>	(100) 252,165 <137>	(100) 249,475 <136>	(100) 212,145 <115>	(100) 211,498 <115>	(100) 195,059 <106>	(100) 180,963 <98>	(100) 162,306 <88>	(100) 160,158 <87>	(100) 245,839 <134>	(100) 185,688 <101>	(100) 290,114 <158>

- (注) 1. 上段()は各年度、区分構成比であり、下段< >は昭和62年度を100とした指数である。
 2. 道路投資額は、道路建設部所管事業から、直轄事業負担金を除き交通安全施設費、用地会計等を加えた額。
 3. 平成29年度までは決算額、30年度は当初予算額。
 4. 鉄道連続立体交差基金は除く。

第2・6表 道路事業当初予算額

(単位：百万円)

事業名	平成30年度		平成29年度		差引増△減
	予算額	構成比	予算額	構成比	
都市骨格幹線道路の整備	97,598	(611)	90,334	(3,371)	7,264
都市計画道路	97,292	(611)	89,977	(3,371)	7,315
都市計画道路外	306	0.1%	357	0.1%	△51
地域幹線道路の整備	89,282	(1,514)	96,656		△7,374
都市計画道路	87,916	(1,514)	94,943		△7,027
都市計画道路外	1,366	0.5%	1,713	0.6%	△347
地域振興道路の整備	3,172		3,992		△820
都市計画道路	0	0.0%	0	0.0%	0
都市計画道路外	3,172	1.1%	3,992	1.4%	△820
橋梁の整備	6,708	2.3%	6,817	2.3%	△109
鉄道の連続立体交差化	30,044	10.3%	32,965	11.2%	△2,921
無電柱化の推進	5,371	1.9%	4,902	1.7%	469
流域貯留浸透事業	131	0.1%	315	0.1%	△184
その他	57,808	19.9%	58,338	19.8%	△530
計	290,114	(2,125)	294,319	(3,371)	△4,205

(注) ()は用地会計等で内書きである。

3 今後の対応方針

東京の最大の弱点である交通渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに、快適で利便性の高い都市を実現する上で、道路整備は非常に重要な役割を担っている。

一方、東日本大震災では、救援活動や救援物資輸送を支えるなど、改めて道路ネットワークの重要性が明らかになった。

また、首都直下地震の切迫性等を踏まえると、都民の生命と東京の都市機能を守るため、東京の弱点である木密地域の改善を一段と加速しなければならない。

今後とも、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図るため、以下の方針に基づき、道路施策を実施していく。

- 首都圏の道路交通の円滑化を図り、日本全体の社会・経済活動を支える三環状道路を整備すると同時に、そのアクセス道路も重点的に整備する
- 都市の骨格となる道路ネットワークを形成するため、区部の放射・環状方向、多摩の南北方向や区部と多摩を東西方向に結ぶ骨格幹線道路について、つながっていない区間（ミッシングリンク）や橋梁等を重点的に整備する
- 市街地では、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基幹的な幹線道路を、山間・島しょでは、生活基盤を強化し産業の振興を図る道路を整備する

- 道路交通の円滑化と安全性の向上を図るため、交差点の整備・交通安全施設の整備、鉄道の立体交差化などを進める
- 震災時の救援・支援活動や復興支援を支える交通・物流ネットワークの強化に資する道路整備を進めていく
- 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）において、延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路ともなる防災上効果の高い特定整備路線の整備を進めていく

東京の道路は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催時の円滑な移動を提供する上で、重要な役割を担っている。このため、大会開催に向けて必要な道路を着実に整備するとともに、大会開催後の将来も見据え、東京の道路ネットワークの整備を推進していく。（オリンピック・パラリンピック関連道路の事業進捗状況はP.230 資料第2－（4）のとおり）

第2・7表 都市計画道路の整備状況

（平成29年3月31日現在：出典 都市整備局）

都 市 計 画 道 路 事 業	全体計画		完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)		
	路線数	延長 (km)						
合 計	1,407	3,210	2,040	290	878	63.5		
内 訳	区 部	745	1,769	1,157	161	450	65.4	
	区部の内訳	放射線	36	367	269	58	68	73.2
		環状線	12	251	174	35	40	69.5
		補助線 その他	697	1,150	713	95	341	61.9
	多 摩	654	1,431	873	129	427	61.0	
	島 しょ	5	10	10	0	0	100	

※ この表は、平成29年度に実施した都市計画道路現況調査の結果である。
 ※ 各項目の合計は、四捨五入の関係で一致しないところもある。
 ※ 路線数には、支線数は含まれていない。
 ※ 都市高速道路及び自動車専用道路は含まれていない。

第2 都市の骨格を形成する 幹線道路の整備

道路建設部計画課
三環状道路整備推進部
整備推進課

1 幹線道路網の整備

(1) 概要

東京の道路ネットワークは、区部においては放射・環状型、多摩地域においてはおおむね東西と南北の格子状に構成されている。

区部の放射線については、古来の諸街道に沿った国道が戦前から整備されており、戦後もこれらを中心として整備の拡充が図られている。また、環状線については、放射線に比べ整備が遅れているが、都心への通過交通の分散を図るため、現在、重点的に整備を進めている。

多摩地域については、東西方向の路線である甲州街道や、新青梅街道、五日市街道など、旧街道を中心に整備を進めてきたが、地域の均衡ある発展を目指し、現在、南北方向の路線についても、積極的に整備を進めている。

平成30年度の骨格幹線道路の整備の総事業費は約970億円で、施工する箇所は、環状第5の1号線、町田3・3・36などである。

(2) 快適で環境にやさしい道づくり

道路における環境配慮への社会的関心が高まる中、東京都では主要な幹線道路の整備にあたり、環境影響評価条例に基づき、通過交通による大気汚染や騒音・振動の軽減、安全で快適な歩行空間や緑豊かなおいある都市空間の創出など、沿道環境に配慮した道路整備を進めている。これまで施行している主な箇所は、区部では、放射第5号線や、放射第35号線など、多摩地域では、調布保谷線や、府中所沢線などである。その中で、調布保谷線の環境施設帯については、住民参加型によるみちづくりに取り組み、緑道や、副道などの整備を行った。

2 三環状道路の整備

(1) 概要

首都圏三環状道路とは、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の総称である。首都圏三環状道路は、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消のみならず、都市機能の向上や都市環境の改善を図るため、早期整備が不可欠である。平成30年8月現在の整備率は、約82%である。

(2) 首都圏中央連絡自動車道

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から40～60km圏を環状に連絡する延長約300kmの道路である。本道路は、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの中核都市を連絡することにより、都心に集中する業務機能を適切に分散させ、地域開発を促進するなど、首都圏のさらなる発展に対して重要な役割を担う道路である。

平成26年6月に高尾山IC～神奈川県境までの約2.3kmが開通し、東京都区間約24.6kmが全線開通した。平成29年2月には茨城県区間が全線開通し、東名高速から東関東道までの6つの高速道路が圏央道で結ばれた。圏央道全体の整備率は、平成30年8月現在で約90%となっており、早期全線開通に向けて、引き続き、国・関係県と協力していく。

(3) 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）

東京外かく環状道路（外環道）は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である。都心部の慢性的な渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに快適で利便性の高い都市を実現する上で必要不可欠な道路である。平成30年6月に千葉区間が開通し、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た。外環道の整備率は、平成30年8月現在で約58%となっている。

関越道～東名高速間（延長：16.2km）については、平成19年4月に高架構造から大深度地下構造への都市計画変更が行われ、平成21年5月に整備計画決定、事業化された。平成24年4月には関越道～中央道間はNEXCO東日本が、中央道～東名高速間はNEXCO中日本が事業許可を受け、国とともに事業主体として決定した。

平成29年2月に東名JCTからシールドマシンが発進するなど、現在、事業が本格化している。都は、工事の安全を最優先に、早期に開通することを国など事業者にも求めるとともに、大泉JCTに引き続き受託した青梅街道ICの用地取得を推進するなど、積極的に支援して行く。

(3) 関連街路

首都高速道路の建設に合わせ、関連街路の整備を実施している。

中央環状新宿線の関連街路として環状第6号線（渋谷区松濤から豊島区要町に至る延長8.8km区間）を整備し、平成26年12月に完成した。

第3 橋梁の整備

道路建設部道路橋梁課

1 概要

橋梁の整備事業は、老朽橋の架け替えによる耐震性・耐荷力の向上や、交通上のボトルネックを解消するとともに、災害発生時における避難・輸送ルートの機能を確保するなど、道路ネットワークの強化を図るものである。

平成30年度の橋梁整備の総事業費は約67億円で区部・多摩の13箇所の橋梁について新設・架け替え事業を実施している。施工中の主な橋梁は、若潮橋、松枝橋などである。

2 多摩川の橋梁整備

多摩川を横断する道路は、多摩地区の市街化進展や生活圏の拡大に伴い、橋梁周辺で慢性的な渋滞をきたしていた。

特に、多摩川中流部では、昭和55年当時、一般道路橋が5橋（12車線）しかなく、橋梁の平均間隔は約4km（多摩川全域の平均設置間隔の約2倍）となっており、ボトルネックによる渋滞が慢性化していた。現在までに着実に整備を進めた結果、平成29年度末の多摩川中流部の橋梁整備状況は、直轄国道を含め9橋（34車線）、平均橋梁間隔は約2.3kmと交通容量が約3倍となった。このため、整備前と比べ大幅な交通渋滞の解消が図られたところである。

今後も多摩川の橋梁整備では、老朽化した関戸橋の架け替えや円滑な交通流を確保するための橋梁の新設・架け替えを進めていく。

第4 地域幹線道路の整備

道路建設部計画課

地域幹線道路は、市街地において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として整備するものである。

平成30年度の地域幹線道路の整備の総事業費は約878億円で、施工する箇所は、補助第74号線、八王子3・4・28などである。

第5 山間・島しょ地域の振興を図る道路の整備

道路建設部道路橋梁課

山間・島しょ地域の交通は、人の移動や物資の輸送のほとんどが道路を利用しており、生活及び産業・経済・文化などの活動・振興に重要な基盤施設となっている。

とりわけ、主要道路である都道は、地域住民の日常生活を支え、自然災害等緊急時に対応できる安全な道路を確保する必要がある。

そのため、大型車のすれ違いが困難な道路の拡幅整備、バイパス道路整備、歩道整備、線形改良、法面防護などの道路整備を行い、安全で円滑な交通を確保する。

平成30年度の山間・島しょ地域の道路整備の総事業費は約32億円で、施工する主な箇所は、大久野青梅線（仮称）梅ヶ谷トンネル（日の出町、青梅市）、大島循環線（大島町）、三宅循環線（三宅村）、神湊八重根港線（八丈町）、父島循環線（小笠原村）などである。

第6 都市計画道路の整備

道路建設部街路課

1 概要

都市計画道路は、「実行プラン」の実現を目指し、第2・7表（P.35）に示すように全体で290kmを事業中である。

平成30年度は総額約1,778億円で、前年度事業費と同額となっている。

平成29年度は調布3・4・17（若葉町）の約0.3kmで交通開放した。平成30年度は放射第35号線及び環状第2号線の約3.9kmの区間において暫定的な交通開放を予定している。

区部においては、都心に流入する交通を分散し渋滞解消を図るため、放射・環状道路の整備を重点的に進めている。このうち、放射第5号線、環状第2号線、環状第5の1号線などオリバラ関連街路について、重点的に整備していく。

多摩地域においては、効率的な幹線道路ネットワークを形成するとともに、都市相互の連携を強化する多摩南北主要5路線の整備を積極的に推進している。

なお、多摩南北主要5路線は、計画延長79.8kmに対し平成30年3月末で整備済延長60.5km、整備率76%となっている。引き続き、調布保谷線、府中所沢線等について、早期完成を目指し重点的に整備を推進していく。

2 木密地域・特定整備路線の整備

木造住宅密集地域（木密地域）は、老朽化した木造住宅や狭い道路が多いことなどから、防災上の課題を抱えており、「首都直下地震等による東京の被害想定」（平成24年度東京都防災会議）においても、地震火災など大きな被害が想定されている。

東京都では、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を、平成32年度までに、燃え広がらない・燃えないまちにすることを旨とし、「木密地域不燃化10年プロジェクト」に取り組んでいる。このプロジェクトは、市街地の不燃化を促進するとともに、延焼遮断や避難、救援など防災性の向上に有効な都施行の都市計画道路（特定整備路線）28区間、約25kmの整備を推進するものである。

特定整備路線については、平成24年度に路線選定し、平成26年度末までに全区間の事業に着手している。引き続き、鉄道交差箇所など関係機関と

の調整を進め、関係権利者の生活再建に十分配慮し、理解と協力を得ながら用地を取得するとともに、用地が確保できた箇所から順次、工事を実施し、着実に整備を推進していく。

第7 道路と鉄道の立体交差化

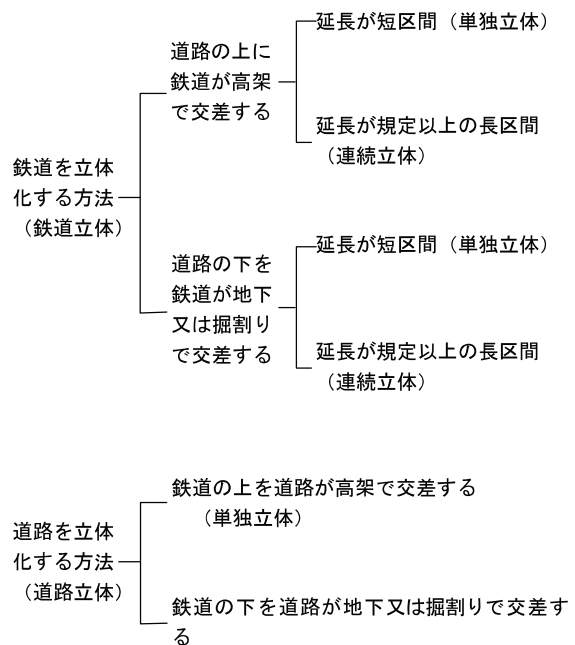
道路建設部鉄道関連事業課・計画課

1 概要

都民生活を支える快適な交通体系を確立するためには道路ネットワークの形成が不可欠であるが、現状は不十分であり、既成市街地内では、依然として慢性的な交通渋滞などが生じている。特に、都内に残る約1,050箇所の踏切は、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となっている。

この問題を解決するため、東京都では、重点的に対策を実施すべき箇所を抽出し、道路と鉄道との立体交差化を推進している。

道路と鉄道との平面交差を立体化する方法には、道路をオーバー又はアンダーにする道路立体と鉄道を高架化又は地下化する鉄道立体がある。



2 連続立体交差事業

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を一举に実現する事業であり、東京都が事業主体となり、地元区市及び鉄道事業者と相互に連携して進めている。施行方法、費用負担等は「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（平成19年8月）」により定められている。

この事業の意義は次のとおりである。

- (1) 数多くの踏切を同時に除却することで、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故を解消することができる。また、道路ネットワークの形成が促進される。
- (2) 従来、鉄道により分断されていた沿線市街地の一体化を図ることができ、併せて市街地再開発事業や土地区画整理事業等を行うことにより、都市の再生、活性化に強いインパクトを与える。
- (3) 新たに生み出される高架下等の空間を周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や公園等の多目的な形で利用できる。
- (4) 鉄道事業者にとっても、鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与する。

なお、この事業は市街地の中で施行する大規模事業であるため、実施にあたっては、地域住民との合意形成をはかるとともに、環境対策などを行うことで理解と協力を得ながら進めていく必要がある。

これまで、事業を完了した京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）など38事業と、現在事業中の小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の事業と合わせて395箇所の踏切を除却している（第2・7図、P.43）。今後は、平成36年度までに累計443箇所の踏切を除却することを目標としている。

平成30年度の事業費は約300億円で、京王京王線、西武新宿線、京成押上線など、4路線5箇所で施行中である（第2・8表、P.43）。

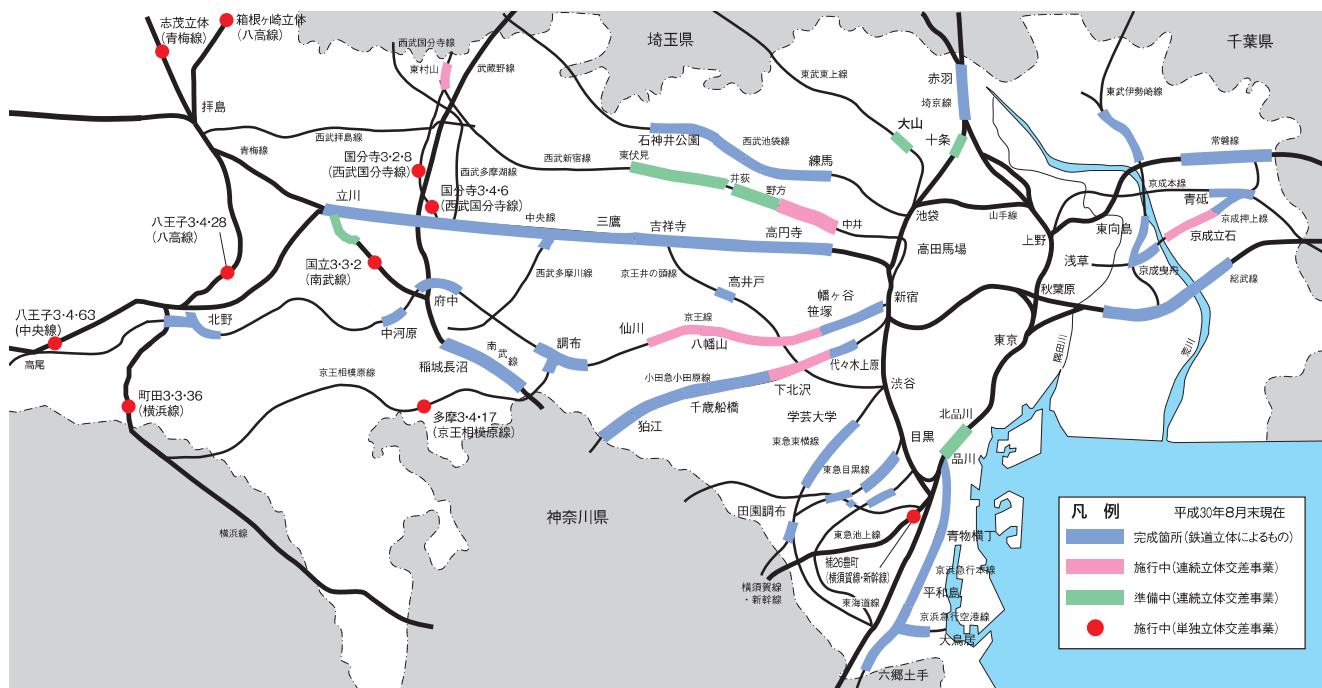
また、新規事業として、J R埼京線（十条駅付近）、京浜急行本線（品川駅～北品川駅付近）、西武新宿線（野方駅～井荻駅付近）、西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）、東武東上線（大山駅付近）、J R南武線（矢川駅～立川駅付近）の6区間について、事業化に向けた検討を進めているところである。

3 単独立体交差事業

道路建設部街路課・道路橋梁課

道路を単独で立体化、あるいは鉄道を比較的短い区間で立体化する事業である。平成30年度の事業費は約47億円で、現在、補26（豊町）、国分寺3・2・8など10箇所で行行中である。（第2・7図、P.43）

第2・7図 道路と鉄道の立体交差事業



道
路

第2・8表 連続立体交差事業施行箇所

施行中箇所

路線名	区間	延長 km	交 方 式	交差する主な 都市計画道路	踏 切 除 却 数	施行年度 (事業認可期間)
京成押上線	四ツ木～青砥	2.2	高 架	補140、補274	11	H14～H34
小田急小田原線	代々木上原～梅ヶ丘	2.2	地 下	補26、補54	9	H15～H30
西武新宿線	中井～野方	2.4	地 下	補220、補26	7	H25～H32
西武新宿線・国分寺線 ・西武園線	東村山駅付近	4.5	高 架	東村山3・3・8、 東村山3・4・10	5	H25～H36
京王京王線	笹塚～仙川	7.2	高 架	放23、補154、補128、 補133、補215 補216、補217	25	H25～H34

準備中箇所

路線名	区間	予定延長 km	交差する主な 都市計画道路	予定踏切 除却数	備考
J R 埼京線	十条駅付近	1.5	補85	6	H29. 11. 30都市計画決定
京浜急行本線	品川駅～北品川駅付近	1.7	補149	3	—
西武新宿線	野方駅～井荻駅付近	3.1	補227、補133、補215	13	—
西武新宿線	井荻駅～東伏見駅付近	5.1	補229、補132、外環の 2、補135、補230	19	—
東武東上線	大山駅付近	1.6	補26	8	—
J R 南武線	矢川駅～立川駅付近	3.0	国立3・3・15、 国立3・4・5ほか	14	—

第8 公共交通の充実

道路建設部鉄道関連事業課

1 概要

新交通システム及び都市モノレールは道路を立体的に利用した専用軌道上を走行する、バスと鉄道の間程度の輸送力を持つ新しいタイプの交通機関である。インフラ部（支柱、桁、駅舎等の主要構造物）は道路の一部として建設局が整備し、インフラ外部（車両、電気設備等）は運営主体の第三セクターが整備した。

また、副都心線（地下鉄13号線）は、道路特定財源の用途拡大のため、道路交通の円滑化に資する地下鉄整備に道路特定財源を導入することになったため、都道である環状第5の1号線（明治通り）の直下に建設するインフラ部（駅部の壁、床、柱、階段等構造物、一般部のトンネル躯体）を街路事業として整備した路線である。

2 日暮里・舎人ライナーの整備

日暮里・舎人ライナーは、区部北東部の交通利便性の向上、道路混雑の緩和や沿線の地域開発の促進などを目的に、荒川区日暮里駅から足立区舎人地区まで約10kmの区間に導入した新交通システムである。

本路線は、昭和60年の運輸政策審議会答申を受け、平成8年8月都市計画決定、平成9年10月工事施行認可、同年11月都市計画事業認可を取得、同年12月インフラ部の工事に着手して、平成20年3月開業した。

3 ゆりかもめの整備

ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）は、臨海部の開発及び発展に寄与する交通基盤を強化するため、新橋～豊洲間の約15km（うち建設局施工約8km）に導入した新交通システムである。

竹芝～有明間は、平成元年3月都市計画決定、平成2年4月工事施行認可、事業認可を取得、同年6月工事に着手した。また、新橋～竹芝間は、平成2年7月都市計画決定、平成3年6月工事施行認可、事業認可を取得、平成4年8月工事に着手した。平成7年11月新橋～有明間が開業し、平成13年3月新橋本駅、さらに平成14年11月汐留駅が開業した。

また、有明～豊洲間は、平成11年3月都市計画

決定、同年11月事業認可、同年12月施行認可を取得、工事に着手して、平成18年3月開業した。

4 多摩都市モノレールの整備

多摩都市モノレールは、多摩における南北方向の公共交通を充実させ、併せて多摩の自立性を高めるために、多摩センター～上北台間の約16kmに導入した跨座式の都市モノレールである。

平成元年9月多摩センター～上北台間で都市計画決定をし、Ⅰ期区間（立川北～上北台間）は、平成2年6月工事施行認可、同年7月事業認可（立川～桜街道間）を取得、同年11月工事に着手して、平成10年11月開業した。

また、Ⅱ期区間（多摩センター～立川北間）は、平成3年9月工事施行認可及び事業認可を取得、同年11月工事に着手して、平成12年1月全線開業した。

5 副都心線（地下鉄13号線）の整備

副都心線（地下鉄13号線）は、明治通りなどの交通渋滞の緩和及び池袋、新宿、渋谷の3副都心の連携強化を図るために整備された、池袋と渋谷を結ぶ延長8.9kmの地下鉄である。

昭和60年及び平成12年の運輸政策審議会答申を受け、池袋以西で、東武東上線及び西武池袋線と相互乗り入れを行い、渋谷では東急東横線と相互乗り入れを行う路線として計画された。

平成13年5月都市計画決定、同年6月鉄道事業として工事に着手した。また、平成15年度からは、道路特定財源を導入し、都道直下部の延長7.9kmを街路事業として整備することになり、平成15年10月事業認可を取得し、引き続き工事を行い、平成20年6月開業した。

第9 市町村支援事業

道路建設部管理課・道路橋梁課

1 みちづくり・まちづくりパートナー事業

多摩地域の都市計画道路については「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）平成28年3月」に基づき整備を進めているが、本事業は、地域にとって重要な役割を果たす都道のうち、都市計画道路の事業化計画における優先整備路線以外で、地元市町村から要望が強い路線を都と市町村が連携協力して整備を行い、交通の円滑化・歩行者の安全性・利便性の向上など、地域のまちづくりに寄与することを目的としている。

平成11年度からの「みちづくり・まちづくりパートナー事業」に続き、平成21年度から平成28年度まで実施してきた「新みちづくり・まちづくりパートナー事業」により、これまでに、17路線、約5.4kmが完成している。本事業は地域にとって効果が大いことから、地元市の要望も踏まえ、「第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業」を平成29年度から10か年で実施することとし、11市18路線（新規10路線、継続8路線）を整備する。

2 市町村土木補助事業

市町村道は、国道や都道と一体となって道路網を形成し、地域交通を支えるとともに、日常における地域交通や電気・上下水道などのライフラインの収容スペースとして、また、安全で良好な生活環境の形成に不可欠な基盤施設であるが、国道、都道に比べ整備は遅れている。

都は、市町村に対する補助事業を通じて、市町村への財政的、技術的支援を行いながら、市町村道整備とまちづくりの促進を図っている。

平成30年度は、予算約50億円（道路事業関係）を確保している。