

令和２年度

国の予算編成に対する
東京都の提案要求

(「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項)

令和元年１１月
東京都

東京の活力の増進により、我が国全体の発展を促進する観点から、国と連携が必要な東京都の重要な施策について、実務者による国と東京都の協議を行うため、平成30年度に、国と東京都の実務者協議会を設置し、8項目20施策について、都と関係省庁との間で具体的な協議を進めております。

8項目20施策について、国と東京都が協議を行い、首都東京が抱える様々な課題を解決しながら、首都として「稼ぐ力」を高めていくとともに、東京が首都としての役割をしっかりと果たし、我が国の活力の増進に貢献していくために取り組んでまいります。

このたび、都として、本協議会における協議事項に対応する、都の提案要求内容を取りまとめました。

大臣及び各府省庁におかれましては、協議事項の20施策の実現に向けて的確な措置を取られるよう、お願いいたします。

令和元年11月

東 京 都

目 次

	国と東京都の実務者協議会 協議事項 8項目20施策	頁
【重点事項】		
1	首都圏空港・港湾機能の充実	
	1 羽田国際空港の機能強化	2
	2 東京2020大会期間中の横田基地の民間航空利用	5
	3 小笠原航空路の整備促進	6
	4 東京港の国際競争力強化	7
2	幹線道路の整備促進による道路ネットワークの早期完成等	
	5 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)の整備促進	10
	6 高速道路網の整備推進等	12
	7 国道等の整備推進	15
3	首都圏鉄道網の拡充	
	8 鉄道ネットワーク等の強化促進	18
【一般事項】		
4	大都市防災対策の強化、首都機能の維持、国土強靱化の推進	
	9 豪雨・高潮対策の推進	22
	10 首都直下地震への備え	25
	11 都市インフラ機能の維持・保全	37
5	国際金融都市・東京の実現、外国人受入環境の改善	
	12 金融系企業参入促進にかかる各種支援・規制緩和	42
	13 外国人の受入環境の整備促進、バリアフリー化の推進	43
	14 国立公園の活用	49
6	戦略的な特区制度の活用	
	15 経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会の実現	52
7	女性・障害者の活躍促進	
	16 働きながら子育て、介護しやすい環境の整備推進	54
	17 障害者の法定雇用率引き上げに伴う企業への支援	58
8	少子・高齢社会への備え	
	18 大都市特有の保育ニーズへの対応に向けた取組の推進	62
	19 福祉人材定着のための仕組みづくり	63
	20 認知症対策の総合的な推進	67

参考:『令和2年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求』における該当頁
121,124
127
129
131,133
88
90,95,96
97
110
41,57,58
18,21,24,26,31,33,99,117
65,68,102
196
107,108,110,202,204,206,226
172
196
176,180,210,214
215
176
184,187
193

項目 1

首都圏空港・港湾機能の充実

【協議事項】

施策 1 羽田国際空港の機能強化

<国への提案要求内容>

羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

1 羽田空港の更なる機能強化と国際化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

2020年までの機能強化実現に向けた新飛行経路の運用開始決定後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること。

<現状・課題>

都は、従来の自治体の枠組みを超えて国の新しい滑走路整備に無利子貸付けを行うなど、羽田空港の再拡張事業を推進してきた。羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、我が国の将来を左右する重要なインフラであることから、空港容量の更なる拡大について可能な限りの方策を総合的に検討し、東京の国際競争力を強化していく必要がある。

平成26年8月に、国は、都県市及び政令市等からなる協議会を設置し、飛行経路の見直し等により、2020年までに国際線の発着回数を年間約3.9万回増加することが可能となる機能強化策を提案した。

この提案について、国は、これまで5期にわたる住民説明会の実施や低騒音機の導入促進、落下物防止対策基準の義務付けなど、総合的な対策に取り組んだ。また、令和元年7月30日には、都や地元の要請を受け、秋からのオープンハウス型説明会の開催や着陸高度の更なる引き上げなど、追加対策等を示した。

また、8月7日に開催された第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会において、都は国が示したスケジュールに基づき、必要な手続きを着実に進めるよう要望するとともに、関係区市の意見を伝えた。

その後同月8日に、2020年3月29日からの新飛行経路の運用が表明され

たが、2020年までの機能強化を実現するためには、引き続き、関係自治体及び地元住民に対し丁寧な情報提供を行うとともに、騒音・安全対策等、これまでの取組に加え上記追加対策を着実に進め、さらに関係区市の意見への回答に沿った対応をする必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、既存施設の機能向上、施設整備、管制や環境面における制約への対応、旧整備場地区の活用などあらゆる角度から空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

あわせて、国際線の利用者に不便が生じないように、出入国管理、税関及び検疫体制を確保すること。

- (2) 新飛行経路運用開始決定後も、情報提供については、継続的に説明会を開催する等、地元への丁寧な情報提供と意見聴取に努めること。安全対策については、引き続き万全を尽くし、落下物対策の強化に向けて、平成30年9月に策定された落下物防止対策基準の充実や安全対策の取組に関する情報提供の充実に努めること。騒音対策については、低騒音機の導入促進を図るとともに、防音工事助成の円滑な実施に努めること。また、新飛行経路に関連した騒音測定局の増設を行うなど、騒音影響に関する監視及び情報提供に取り組むこと。

さらに、羽田空港の機能強化に対する関係区市の意見への回答に沿うよう、引き続き丁寧かつ真摯に対応すること。

- (3) 長期的な航空需要の増加に対応するため、東京2020大会開催以降の方策など、更なる機能強化についても検討を進めること。

なお、検討に当たっては、空港機能と港湾機能が共存できるよう配慮すること。

2 羽田空港の機能発揮に資する交通アクセス等の強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な空港である羽田空港の機能を最大限に発揮するため、広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討すること。

<現状・課題>

羽田空港は、都心に近く、24時間利用可能な空港である。このポテンシャルを十二分にいかすためには、深夜早朝時間帯の交通アクセスの利便性の向上とともに、幹線道路や公共交通など、空港アクセスの一層の強化が重要である。

このため、広域交通ネットワークの整備を進めており、国道357号多摩川トンネルについても平成27年度に事業着手した。

今後、国は関係自治体等と連携を図りながら、羽田空港の機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な国際空港である羽田空港の機能を最大限発揮する国道357号多摩川トンネルなどの空港と連結する広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、交通政策審議会答申第198号で位置付けられた空港アクセスの強化に資する路線の実現に向けて、財源の確保等必要な措置をとること。また、外環については、関越道から東名高速間の整備が進展している現時点で、次の段階を見据え、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速から湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

【協議事項】

施策２ 東京 2020 大会期間中の横田基地の 民間航空利用

<国への提案要求内容>

米軍基地対策の推進

横田基地の軍民共用化の推進

(提案要求先 内閣官房・法務省・外務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・
国土交通省・防衛省)
(都所管局 都市整備局)

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に横田
基地における民間航空の利用を実現すること。

<現状・課題>

都は、基地周辺地域住民の生活の利便性の向上や経済の活性化に資するよう、
軍民共用化を促進してきた。

共用化に関する日米協議については、「再編実施のための日米のロードマッ
プ」に位置付けられ、日米のスタディグループによる検討が行われてきたが、現
在まで合意に至っていない。

首都圏の空港容量は、2020年代前半には限界に達することが予測されてお
り、国土交通省の審議会において、横田共用化も含めた首都圏空港機能強化策の
検討が行われた。平成26年7月には「中間取りまとめ」が発表され、「その他
の空港の活用等」として横田基地が取り上げられた。

横田基地の民間航空利用は、空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の
向上など、首都圏の空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、首都圏ひいては
日本経済の発展にも資するものである。また、東京 2020 オリンピック・パラリン
ピック競技大会開催に伴う多くの来訪者への対応やその後の航空需要も見据え、
横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現する必要がある。

<具体的要求内容>

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催に伴う多くの来訪者に
対応するため、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実
現すること。

【協議事項】

施策３ 小笠原航空路の整備促進

<国への提案要求内容>

小笠原航空路の整備促進

(提案要求先 国土交通省・環境省)
(都所管局 総務局・環境局・港湾局)

- (1) 都が進める調査・検討に対し、指導・助言等の支援・協力を行うこと。
- (2) 航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

<現状・課題>

小笠原諸島は、本土から南に約1,000キロメートル離れた太平洋上に位置し、約2,600人の村民が在住している。同諸島の存在により、水産資源や鉱物資源など海洋資源の開発可能性を秘めた、我が国の排他的経済水域の約3割という広大な海域を確保しており、国益を維持する上でも重要な地域である。しかしながら、本土から小笠原諸島への交通手段は、近年の世界的な交通アクセス短縮の中において、今なお片道所要時間が24時間の船舶航路に限られている。

小笠原諸島への航空路開設は、村民生活の安定と国境離島である小笠原諸島の自立的発展を図る上で大変重要な意味を持つものであり、高速交通アクセス手段の確保は、都のみならず、我が国にとっても喫緊の課題であるが、いまだ実現に至っていない。

都はこれまでも、航空路開設に向け、検討を重ねてきた。平成20年2月には、航空路開設の検討を進めるため、都と小笠原村による小笠原航空路協議会を設置し、同年10月には、小笠原航空路協議会が行うPI活動に対して、評価・助言を行う第三者機関である小笠原航空路PI評価委員会を設置して、自然環境と調和した実現可能な航空路案について協議を行ってきた。

今後とも、自然環境と調和した航空路の早期開設を目指し、引き続き調査費を計上し、小笠原村民の意向を十分に踏まえながら、鋭意、調査・検討を進めていく所存である。

また、実現可能な航空路案のとりまとめに向けては、引き続き、各省庁より技術的・法律的な助言を得ながら、調査・検討を進める必要がある。さらに、今後、整備に向けた具体的な調整を進める段階では、財政措置に向けた協議についても推進していく必要がある。

<具体的要求内容>

小笠原諸島への航空路に関する諸課題の解決には、国の協力が不可欠であることから、次の2点について要望を行う。

- (1) 引き続き、都が進める調査・検討に対し、適切な指導、助言などの支援協力を行うこと。
- (2) 航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

【協議事項】

施策４ 東京港の国際競争力強化

<国への提案要求内容>

物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

1 物流機能の強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

東京港の物流機能を強化するため、

- (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）の早期完成に向けて整備を推進すること。
- (2) 物流機能の強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港では、施設能力を大幅に上回る外貿コンテナ貨物を取り扱っており、交通混雑などが発生している。これまで、早朝ゲートオープンの実施や車両待機場の整備等、短期的かつ即効性のある取組を行い一定の成果を上げているが、今後も貨物量の増加が見込まれるため、東京港における抜本的な施設能力の向上が重要である。このため、事業中の中央防波堤外側コンテナふ頭を早期に完成させるとともに、既存コンテナふ頭の再編整備を進める必要がある。

また、内貿ふ頭では、船舶の大型化とRORO船による貨物輸送量の増大が進んでいることから、これらに対応したふ頭機能の強化が必要である。

<具体的要求内容>

(1) 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備推進

東京港の物流機能を強化するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）の整備を推進すること。

(2) 必要な財源の確保

- ① 物流機能強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、必要な財源を確保すること。
- ② 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金について、港湾管理者が運営上必要とする事業に柔軟に対応するとともに、必要な財源を確保すること。

2 震災にも強い東京港の機能強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）の耐震強化岸壁について、整備を推進すること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 バース）の耐震強化岸壁の整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都直下地震等の切迫性が指摘される中、首都圏4,000万人の生活と産業を支える東京港では、外貿コンテナふ頭のうち耐震強化岸壁は4バースと少なく、震災時にも港湾機能を確保し首都圏経済活動の停滞を回避するためには、更なる増設が不可欠である。

このため、東京港第8次改訂港湾計画において、幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁の計画を拡充したところであり、整備を着実に進める必要がある。

また、震災時に被災者の避難や緊急物資の海上輸送に対応する耐震強化岸壁についても、推進する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保する幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁を拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）について、整備を推進すること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 バース）の耐震強化岸壁の整備推進に必要な財源を確保すること。

項目 2

幹線道路の整備促進による
道路ネットワークの早期完成等

【協議事項】

施策5 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）の整備促進

<国への提案要求内容>

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 都市整備局）

外環（東名高速～湾岸道路）については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、必要な調査を加速させるとともに、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえ、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。

<現状・課題>

東京が日本経済のエンジンとして、我が国の成長をけん引するため、また、災害時における首都東京の安全・安心を確保するためには、首都圏の陸・海・空の交通・物流ネットワークの強化が極めて重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、渋滞緩和によるヒト・モノのスムーズな流れの確保、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されており、早期整備が必要である。

外環（千葉区間）については、平成30年6月2日に開通し、関越道から東関東道までが結ばれ、都内を通過する交通が外環道に転換するなどの整備効果が発現している。

外環（関越道～東名高速）については、平成29年2月の東名ジャンクション側に続き、平成31年1月、大泉ジャンクション側からもシールドマシンが発進し、全線で工事が本格化している。

一方、外環（東名高速～湾岸道路）については、首都圏三環状道路のいわば総仕上げの区間であり、羽田空港や京浜港へのアクセス性の強化など、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要があるものと考え

えられる。

このため、国、東京都及び川崎市の三者で構成する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」の議論も踏まえながら、計画を具体化するためのステップに早期に移行することが求められる。

<具体的要求内容>

東名高速～湾岸道路間については、関越道～東名高速間が進展している現時点で、次の段階を見据え、計画の検討に必要な調査等を加速させること。

具体的には、「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」における議論も踏まえた上、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、東名高速～湾岸道路間の全区間について、まずは基本計画の決定を目指すなど、計画を早期に具体化すること。

【協議事項】

施策 6 高速道路網の整備推進等

<国への提案要求内容>

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)

交通渋滞解消や環境改善、防災機能向上、観光・企業活動の活性化等、高いストック効果を発現する首都圏の高速道路ネットワークの充実を図ること。さらに、これに必要となる財源を確保すること。

<現状・課題>

三環状道路をはじめとする首都圏の高速道路は、交通渋滞の解消、環境改善、地震による被災時の緊急輸送、災害や事故による非常時の回機能確保、さらには、観光・企業活動の活性化等、非常に高いストック効果の発現が期待される。

平成27年3月に首都高速中央環状線が全線開通し、三環状道路の最初のリングが完成するとともに、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。

また、圏央道の千葉県区間や4車線化等の整備推進に向け、財政投融資を活用するなど、整備加速が期待される。このように、三環状道路の整備は着々と進んでいるが、引き続き、首都圏における高速道路ネットワークの充実を図ることが重要である。

<具体的要求内容>

都心部と臨海部との連携強化やネットワーク強化による交通分散などに資する都市高速道路晴海線のⅡ期区間（晴海～築地）について、早期に事業者を決定し、事業化を図ること。

2 高速道路の老朽化対策

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

首都高速道路をはじめとした高速道路構造物の老朽化対策を推進すること。

<現状・課題>

首都圏における高速道路構造物は、災害時に首都圏の機能を維持するとともに日本の東西交通の分断を防ぎ、救援・復旧活動を支える重要な社会資本である。

開通から50年が経過した首都高速道路をはじめとする高速道路構造物は、平成24年の中央道笹子トンネル天井板落下事故に見られるように、老朽化が進んでおり、対策が急がれている。

このため、平成25年12月に首都高速道路株式会社が、平成26年1月には東日本及び中日本高速道路会社が大規模更新等に関する計画等を示した。

また、同年6月には、高速道路会社の料金徴収期間を延長する法律が施行され、各高速道路会社が事業許可を取得している。

首都高速道路については、一部区間で大規模更新等が着手されている。

また、東日本及び中日本高速道路株式会社等が管理する高速道路の道路構造物については、平成28年12月に個別施設計画が示されている。

2020年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を控えていることから、高速道路利用者の安全安心を確保していくため、大規模更新等の詳細な実施内容を早期に示した上で、高速道路会社が取組を実施していくよう、国が責任を持って指導していく必要がある。

<具体的要求内容>

都心環状線の築地川区間等の都市再生に関する検討を進め、着手すること。

3 日本橋周辺の首都高速道路地下化への取組

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

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に向けて取組を進めること。

<現状・課題>

首都高速道路は、我が国の経済活動を支える重要な基盤施設として高度経済成長期以来これまで大きな役割を担ってきたが、建設から長い年月が経ち老朽化が進んでいる。一方、整備に急を要したことから、日本橋周辺では首都高が川の上空を通過しており、周辺景観に与える影響について様々な議論がされてきた。

このような状況の中、平成26年に日本橋周辺を含めた首都高の大規模更新計画が策定されるとともに、平成28年には日本橋周辺で検討が進む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、平成29年7月に、国、都、首都高速道路株式会社は共同で、国際金融都市にふさわしい品格のある都市景観の形成、歴史や文化を踏まえた日本橋の顔づくり、沿道環境の改善などのため、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に向け取り組んでいくこととした。

同年11月には首都高日本橋地下化検討会を設置し、この中で、地下ルートや事業スキームの案を取りまとめ、これをもとに都は、令和元年10月に首都高を地下化する都市計画変更を行った。

引き続き、関係機関との調整を進め、早期の事業化を図ることが重要である。

<具体的要求内容>

- (1) 都及び首都高速道路株式会社とともに、検討及び調整を進め、事業化に向けた手続を着実に実施し、早期の事業着手を図ること。
- (2) 引き続き、周辺のまちづくりと十分な連携を図るとともに、可能な限りコストを縮減した上で、大型車交通の環状機能の確保など、残された課題の解決に向けて取り組むこと。

【協議事項】

施策 7 国道等の整備推進

<国への提案要求内容>

国道等の整備推進

国道の整備推進

(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）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。

<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る。このうち、未整備の多摩川トンネルは、平成 31 年 4 月に詳細設計に着手し、8 月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置されたところであるが、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おり、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。

国土交通省の平成 31 年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成 22 年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

<具体的要求内容>

- (1) 国道 357 号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。
- (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。

項目 3

首都圏鉄道網の拡充

【協議事項】

施策８ 鉄道ネットワーク等の強化促進

<国への提案要求内容>

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)

- (１) 交通政策審議会諮問第１９８号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた６路線の整備を促進すること。
- (２) 同答申において、検討熟度が低く構想段階だが国際競争力の強化に資するとされた路線の事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。
- (３) ＪＲ中央線複々線化などの事業化に向けて、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、早期に必要な措置を講じること。

<現状・課題>

東京圏における今後の都市鉄道の在り方について、平成２８年４月に交通政策審議会諮問第１９８号に対する答申が公表された。この答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、成長をけん引する経済活動等を支える基盤として機能強化を図り、東京圏の国際競争力の強化に資することや、混雑の緩和など更なるサービス水準の引上げにより、豊かな国民生活に資することなどを示した上で、その実現に向けて、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。

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。

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６路線を中心に、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、６路線に係る事業などの財源の確保に努めている。

< 具体的要求内容 >

(1) 答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた 6 路線の整備促進

交通政策審議会諮問第 198 号に対する答申において「事業化に向けて検討を進めるべき」とされた 6 路線の整備に向けて、事業スキームを早期に構築するとともに、補助制度の積極的な活用や拡充、財源の確保など必要な措置をとること。

(2) 国際競争力の強化に資する路線の事業スキームの早期構築に向けた支援

同答申において、検討熟度が低く構想段階だが、国際競争力の強化に資すると位置づけられた「都心部・臨海地域地下鉄構想」及び「都心部・品川地下鉄構想」について、事業スキームの早期構築に向け、積極的に支援すること。

(3) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされた JR 中央線の三鷹・立川駅間の複々線化などの路線について、新しい整備の仕組みづくりを検討するなど、必要な措置をとること。

また、地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。

項目 4

大都市防災対策の強化、
首都機能の維持、国土強靱化の推進

【協議事項】

施策 9 豪雨・高潮対策の推進

<国への提案要求内容>

1 総合的な治水対策の推進

都市型水害対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局)

都市型水害対策の推進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>

都はこれまで、時間 50 ミリ降雨に対応可能な護岸、調節池等の整備を進め、水害の早期軽減に努めてきた。しかし、近年、時間 50 ミリを超える台風や局地的集中豪雨に伴う水害が増加しており、降雨状況の変化への対応が急務となっている。東京は膨大な人・資産・情報が高度に集積された日本の中核であり、大規模な浸水が発生した際の被害とその影響は、非常に深刻で広範囲なものとなる。

このため、平成 24 年 11 月に、これまでの時間 50 ミリから、区部で時間最大 75 ミリ、多摩部で時間最大 65 ミリに目標整備水準を引き上げ、時間 50 ミリまでの降雨は護岸整備を基本とし、それを超える降雨には新たな調節池等により対応する「整備方針」を策定した。この方針に基づき、護岸整備を着実に進めるとともに、優先度の高い流域においては、平成 28 年度以降に着工した環状七号線地下広域調節池や石神井川城北中央公園調節池等の大規模事業の整備を推進している。さらに、平成 30 年 7 月豪雨などの災害を踏まえ、防災事業の緊急総点検を実施し、石神井川など 8 河川において、新たな調節池の事業化に向けた検討を実施するとともに、各流域間で調節池容量を相互に活用できる環七地下広域調節池の延伸等について検討している。

今後とも、頻発する集中豪雨への対応するためにも、都市型水害対策の推進が求められている。

<具体的要求内容>

- (1) 都市型水害対策を推進するために必要な財源を安定的・継続的に確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 時間 50 ミリ対策を着実に進めるとともに、新たな目標整備水準の達成に向け、護岸整備と次の大規模事業に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
 - ・ 環状七号線地下広域調節池（石神井川区間）

- ・ 神田川下高井戸調節池
- ・ 善福寺川和田堀公園調節池
- ・ 石神井川城北中央公園調節池
- ・ 野川大沢調節池 ※規模拡大
- ・ 境川金森調節池
- ・ 境川木曽東調節池
- ・ 谷沢川分水路

2 東京港の地震・津波・高潮対策の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

都民の生命と財産を守り、首都東京の中枢機能を確保するため、東京港における地震・津波・高潮対策を早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

日本の中枢機能が集中する首都東京に大規模地震が発生し、海岸保全施設の機能が失われると、約300万人が暮らす沿岸部低地帯に海水が浸入し、甚大な被害を受けるおそれがある。

首都東京が機能不全に陥れば、我が国の社会・経済活動、国民生活への影響は計り知れない。

このため、水門・防潮堤等の海岸保全施設の耐震性強化を図るなど、東京港における地震・津波・高潮対策を強力・早急に推し進めていかなければならない。

<具体的要求内容>

最大級の地震や台風に備え、水害から都民の生命・財産、首都東京の中枢機能を守るため、海岸保全施設の耐震性強化を図るなど、東京港における地震・津波・高潮対策を強力・早急に講じられるよう、必要な財源を確保すること。

3 大規模水害対策の推進

(提案要求先 内閣府・国土交通省)
(都所管局 総務局)

人口や産業が集積した首都圏では、荒川、利根川等の国が管理する大河川で大規模水害が発生した場合、被害が甚大となるので、国が責任を持って、大規模水害対策を確実に推進すること。

<現状・課題>

平成18年6月、中央防災会議に「大規模水害対策に関する専門調査会」が設置され、平成22年4月に報告書がまとめられた。

その報告書の想定によれば、荒川及び利根川などの大河川が氾濫すると、首都圏で最大530km²が浸水し、約230万人に影響が出るとされている。

都内においても、近年の地球温暖化などにより大規模水害の危険性は増している。こうした膨大な避難者や甚大な経済被害が想定される大規模水害については、荒川や利根川などの大河川を管理する国が、責任を持って地方自治体を越えた総合的な対策に取り組むことにより、被害の軽減等を確実に推進することが極めて重要である。

国は報告書を受け、平成24年9月に「首都圏大規模水害対策大綱」を取りまとめ、平成25年11月に「首都圏大規模水害対策協議会」を設置した。平成28年6月には、中央防災会議 防災対策実行会議の下に、「洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難検討ワーキンググループ」を立ち上げ、平成30年3月に報告書を公表し、洪水・高潮氾濫からの大規模・広域避難に関する基本的考え方を示した。この報告書を踏まえ、大規模水害時の広域避難の具体化に向けた検討を行うため、平成30年6月、内閣府・都と共同で、「首都圏における大規模水害広域避難検討会」を設置した。

また、平成29年5月には「荒川下流タイムライン（拡大試行版）」の運用を開始している。

しかし、これらの取組においては、特に広域避難が必要な場合における関係機関の具体的な体制や活動を定めるに至っていない。

平成27年の関東・東北豪雨、平成28年台風10号による豪雨、平成30年7月豪雨、令和元年台風19号及び21号など、近年、各地で大規模水害が発生している。水害対策は喫緊の課題であり、こうした対策への取組を速やかに進める必要がある。

<具体的要求内容>

都県境を越える百万人単位の広域避難は、地方自治体だけでは十分な対応が困難な課題であるため、大規模水害時の避難計画の策定等、国は強いリーダーシップを持って対策を推進すること。

【協議事項】

施策 10 首都直下地震への備え

<国への提案要求内容>

1 建築物の耐震化の推進

1 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

耐震対策緊急促進事業及び住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。

<現状・課題>

東日本大震災では、道路分断などにより、発災後の早急な救命救急活動や物資輸送が滞るなど大きな支障が生じ、緊急輸送道路の機能の確保の重要性が改めて明らかになった。

首都直下地震の切迫性が指摘されている東京においても、大地震が起きた際に都民の生命・財産を守るとともに首都機能を確保するため、防災拠点や他県等と連絡する緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防止することは喫緊の課題である。緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を早急かつ強力に促進するため、継続して必要な財源を確保・拡充するとともに、以下のとおり施策を充実することが必要である。

<具体的要求内容>

緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に重点的に取り組む地方公共団体を支援するため、耐震対策緊急促進事業及び住宅・建築物安全ストック形成事業の耐震診断・耐震改修等の費用助成について、必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げるなど拡充を図ること。

2 住宅の耐震化の促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。

<現状・課題>

首都直下地震の切迫性が指摘されている中、地震発生時に住宅が倒壊した場合、道路閉塞や出火により避難・救援活動が妨げられ、大規模な市街地火災につながるおそれがある。都民の生命・財産の保護及び地域の被害の軽減を図るため、住宅の耐震化のスピードアップを図り、国が定めた目標である令和2年度住宅の耐震化率95%を達成するため、重点的に促進する必要がある。しかし、住宅・建築物安全ストック形成事業における耐震改修等への国の交付率は、現在11.5%であり十分ではない。

<具体的要求内容>

住宅の耐震化を促進するため、住宅・建築物安全ストック形成事業について必要な財源を確保するとともに、国の交付率を引き上げる等拡充を図ること。また、平成30年度から開始された総合支援メニューについても効果を検証し、現在の交付対象限度額の100万円を引き上げ、建物所有者の負担を軽減し、現在は対象外とされている建物の除却にも使用可能にするなど、更なる拡充を図ること。

2 木造住宅密集地域の整備促進

1 災害に強い都市構造の確保

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

延焼遮断帯の整備を推進するため、必要な財源を確保するとともに補助要件を見直すこと。

<現状・課題>

平成28年12月に新潟県糸魚川市で発生した大規模な市街地火災では、木造住宅等が密集する市街地で火災が発生した場合の危険性が改めて明らかになった。

首都直下地震による東京の被害想定では、建物の全壊・焼失は約30万棟にも及ぶとされている。

また、都内には大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域は、約13,000ha存在する。

大地震から都民の生命と財産を守るとともに、首都機能の確保を図るため、延焼を防止する延焼遮断帯の形成や、それに囲まれた内側の市街地の不燃化、都民の生命を守る避難場所の確保など、災害に強い都市構造を早期に確保することが重要である。

しかし、延焼遮断帯の形成率は約66%、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域（整備地域）の不燃領域率は約62%にとどまるなど、いまだ不十分な状況にある。

都は、首都直下地震の切迫性や東日本大震災の発生を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を加速させるため、平成23年度から「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、従来より踏み込んだ取組を支援する「不燃化特区制度」や、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である「特定整備路線」を事業化し、整備を進めている。

<具体的要求内容>

木造住宅密集地域において、道路整備と沿道の不燃化を重層的に推進することにより、震災時の延焼拡大を防止し避難路としても機能する「延焼遮断帯」の整備を図るため、

- (1) 「特定整備路線」をはじめとする街路事業について、必要な財源を確保すること。
- (2) 都市防災総合推進事業について、必要な財源を確保すること。
- (3) 都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進について、事業の着手を更に促進するため、補助採択要件を不燃化率一律70%未満とするのではなく、道路幅員に応じた柔軟な採択要件（都の延焼遮断帯形成基準*を参照）にすること。

(例)

・幅員 20 m の場合、不燃化率 60 % で補助採択

※ 都の延焼遮断帯形成基準：都市計画道路等の路線ごとに、市街地火災に対する焼け止まり効果の有無を延焼シミュレーションにより測定し、道路幅員に応じた不燃化率の形成基準を定めたもの。

2 地域の防災性の向上

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

木密地域の早期かつ着実な防災性向上を図るため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等に取り組むこと。

特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地において、防災上重要な生活道路の整備やその沿道の不燃化を促進するため、必要な財源を確保するとともに、既存事業の要件緩和等を行うこと。

<現状・課題>

平成 28 年 12 月に新潟県糸魚川市で発生した大規模な市街地火災では、木造住宅等が密集する市街地で火災が発生した場合の危険性が改めて明らかになった。

都内には、震災時に大規模な市街地火災が発生するおそれのある木造住宅密集地域が広範囲に分布しており、約 13,000 ha 存在している。

都は、これまでも、延焼遮断帯の形成とともに建築物の不燃化・耐震化を進めてきたが、木造住宅密集地域の中で震災時に特に甚大な被害が想定される地域(整備地域)の不燃領域率は約 62 %にとどまるなど、いまだ不十分な状況にあり、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の不燃化など、地域の防災性の向上を図ることが重要である。

都は、首都直下地震の切迫性や東日本大震災の発生を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を加速させるため、平成 23 年度から「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」を立ち上げ、従来より踏み込んだ取組を支援する「不燃化特区制度」により、市街地の不燃化を強力に進めている。

また、平成 27 年度には「防災都市づくり推進計画」を改定し、特に、延焼遮断帯に囲まれた内側の市街地の改善を進めるため、防災上重要な生活道路の整備を促進することで、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進する取組を開始した。具体的には、地域ごとに、震災時の緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動が可能な幅員 6 m 以上の道路や、避難に有効な 4 m 以上の道路(以下「防災生活道路」という。)を計画に位置付けて道路の拡幅整備を計画的に進め、併せて沿道の建替え工事費の一部を助成し、不燃化の更なる加速と道路の整備を進めている。

また、電柱の倒壊による道路閉塞など、防災生活道路の機能に支障が生じないよう、無電柱化を促進していく

こうした取組を着実に実施していくためには、引き続き安定的・継続的に財源を確保することが必要不可欠である。

さらに、老朽化した木造建築物の建替え等による市街地の安全性向上を図るため、延焼防止性能の高い建築物の建蔽率の制限緩和や防火規制の合理化などを盛り込み改正された建築基準法（昭和25年法律第201号）を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を進めることが重要である。

加えて、木造住宅密集地域の改善を加速するため、道路の拡幅整備などに伴い移転が必要な権利者や、無接道等により老朽建物の建替えが困難な権利者などの生活や既存コミュニティに配慮した、魅力的な移転先を確保するとともに、移転により生じた種地を防災まちづくりに活用する新たな取組に着手する必要がある。

民間建設型都市再生住宅等整備事業については、補助対象住戸に空きが生じた場合、家賃収入減の採算性リスクを伴うことや、補助対象となる移転対象地域が限定されていることから民間事業者の利用が促進されず、事業の推進が困難となっている。

<具体的要求内容>

木密地域の不燃化を加速するため、以下のとおり不燃化建替え、防災生活道路をはじめとした細街路の拡幅や沿道の不燃化、延焼遮断帯の形成、無電柱化の促進等、防災都市づくりに資する事業への財源の優先的な確保と既存事業の要件緩和や新たな制度の創設を行うこと。

- (1) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）については、必要な財源を確保するとともに、早期かつ着実に防災性の向上を図るため、共同住宅等への建替えについては、国費率を従来よりも引き上げることや、共同施設整備の対象範囲を全ての建替え規模に対応できるように、拡充すること。
- (2) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の建替促進事業による戸建てから戸建てへの建替えについて、隣地取得や敷地面積などの要件を緩和すること。
- (3) 都市防災総合推進事業において、避難経路転換用地の取得について、道路を新設する場合に幅員4m未満の部分の用地費も補助対象化し、対象地域に関しても、重点密集市街地に限らず設定できるよう要件を緩和すること。
- (4) 一時集合場所等への避難経路となる防災生活道路等の沿道の不燃化促進のため、既存制度の要件緩和に取り組むこと。
 - ・ 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の延焼遮断帯形成事業における、対象戸数や幅員に関する要件の緩和
 - ・ 都市防災総合推進事業の都市防災不燃化促進における不燃化促進区域や助成対象建築物に関する要件の緩和
 - ・ 上記又は、防災生活道路沿道の不燃化促進に対する助成制度の創設
- (5) また、狭隘道路における無電柱化を促進するため、必要な財源を確保すること。

3 道路・橋梁事業の推進

道路・橋梁整備の推進

(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繋がり、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1,380万人が生活し、総生産額が全国の約2割に当たる約107兆円に上るなど、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。しかし、都市計画道路の完成率は、約60パーセントといまだ道半ばであり、混雑時旅行速度が区部においては、全国平均約33km/hの半分以下で、国内外主要都市と比較して非常に低い水準にある。このことが、慢性的な交通渋滞を生じさせ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招くなど、東京の最大の弱点となっている。首都東京の道路整備は、オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、また、同競技大会後を見据え、生産性の向上により経済成長を促進し、国際競争力を強化するためにも、極めて重要となっている。

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。

そのため、首都圏三環状道路のみならず幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、首都東京の渋滞解消・防災性の向上・環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、都では首都直下地震の発生が懸念される中、高度防災都市の実現に向け、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,900ヘクタールの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路（特定整備路線）の整備を推進することとなっている。

<具体的要求内容>

昨年度、地震時等に著しく危険な密集市街地における道路整備が重点配分対象事業となった。引き続き、首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線の整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。

- ・ 「木密地域不燃化10年プロジェクト」特定整備路線
放射32号線、補助26号線、補助29号線など

4 無電柱化事業の推進

(提案要求先 総務省・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るために、無電柱化の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

無電柱化事業は、災害時に電柱の倒壊による道路閉塞を防ぐとともに電線類の被災を軽減するなど、東京の防災力を高め、都民が安心・安全に暮らせる「セーフシティ」を実現していくために重要である。

また、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観の創出を図る上でも重要な事業である。

都は、センター・コア・エリア内のほか、防災上、重要な位置付けにある緊急輸送道路や、災害時や災害復旧の拠点となる施設等を結ぶ路線で重点的に無電柱化を進めている。

その結果、都道の地中化率は約40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。

無電柱化を進めるためには、事業者間の競争やイノベーションを促し、コスト削減を図るとともに、都民に対して無電柱化の意義や効果を積極的にPRすることが重要である。

国では、「無電柱化の推進に関する法律（平成28年法律第112号）」が平成28年12月に施行されたが、都としても、この法律の趣旨を踏まえ、区市町村と連携した総合的・計画的な無電柱化の推進、都道における電柱新設の禁止などを盛り込んだ「東京都無電柱化推進条例（平成29年東京都条例第58号）」を平成29年9月に施行した。さらに、平成30年3月には条例に基づき新たに「東京都無電柱化計画」を策定し、平成30年4月に策定された国の無電柱化推進計画の目標達成を見据え無電柱化に積極的に取り組んでいる。また、平成30年度に都が実施した「防災事業の緊急総点検」や、国が実施した「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急点検」を受け、電柱倒壊による停電を防止するためにも、更に無電柱化を推進していく必要がある。これらを踏まえ、本年3月には「東京都無電柱化推進計画（第七期）」を改定し、令和2年度までの整備計画を定め、着実に無電柱化を進めている。

しかし、国道や都道といった幹線道路に比べ、区市町村道のような狭隘^{あい}道路における無電柱化の整備は、あまり進展していない。

そのため、都では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、土地区画整理事業などの市街地整備の機会を捉えて、区市町村道における無電柱化を促進していくことが求められている。

今後、都道の無電柱化を加速させるとともに、面的な無電柱化を推進するため、区市町村道や土地区画整理事業などで整備する道路の無電柱化を一層促進していく必要がある。

< 具体的要求内容 >

- (1) 東京の防災力を高め、「セーフ シティ」を実現するとともに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催に向けて、都内全域で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き上げを図ること。
- (2) 東京 2020 大会開催に向けて、国道においても、おおむね首都高速中央環状線の内側のエリアであるセンター・コア・エリア内の無電柱化を完了させるとともに、防災の視点を重視し、センター・コア・エリア外の無電柱化を推進すること。
- (3) 区市町村道等の無電柱化を促進させるため、更なるコスト縮減とコンパクト化を図る無電柱化技術の開発を推進するとともに、地上機器を民地等に設置するための仕組みを構築すること。
- (4) 電線管理者の費用負担減を図るための財政的支援制度を拡充すること。
- (5) 無電柱化事業を一層推進するため、防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策以降も必要な財源を確保すること。

5 帰宅困難者対策の推進

(提案要求先 内閣府・総務省・財務省・国土交通省)
(都所管局 総務局)

大震災時に発生する帰宅困難者に対し、一斉帰宅の抑制、一時滞在施設の確保、安否確認や情報提供のための体制整備、帰宅支援など、総合的な帰宅困難者対策を推進すること。

<現状・課題>

東京都防災会議の「首都直下地震等による東京の被害想定報告書」（平成24年4月）では、帰宅困難者は約517万人発生すると想定している。

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会の調査によれば、東日本大震災においても、鉄道の運行停止により都内で約352万人の帰宅困難者が発生し、多数の帰宅困難者が駅前に滞留するなど、課題が顕在化した。首都直下地震等の大規模地震が発生し、多くの人が帰宅を開始した場合、建物倒壊や火災などで、帰宅困難者自身が危険にさらされるだけでなく、発災後に優先して実施していかなければならない救助・救護・消火活動・緊急輸送等を妨げることになりかねない。

このため、企業や学校等における施設内待機や鉄道事業者等の利用者保護などの一斉帰宅の抑制、行政と民間事業者の協力による一時滞在施設の確保、家族との安否確認や正確な情報提供に必要な情報通信基盤の整備、安全が確認された後の代替輸送も含めた帰宅支援などの対策を強化する必要がある。

都ではこうしたことを踏まえ、都と国で、経済団体、鉄道事業者等と横断的な課題について検討する協議会を設置し、官民それぞれが連携して行う対策について、平成24年9月に最終報告を取りまとめた。都は、この協議会での議論を踏まえ、平成25年4月から「東京都帰宅困難者対策条例（平成24年東京都条例第17号）」を施行しているが、対策はまだ道半ばである。

特に、民間事業者による従業員の一斉帰宅の抑制や利用者保護の徹底とそれに必要な備蓄の推進、民間事業者による帰宅困難者の受入促進、帰宅困難者に対する情報提供など、広域的課題について大きな役割を果たすことは国の責務であり、国をはじめ都や民間事業者を含めた社会全体で取り組む総合的な帰宅困難者対策を推進する必要がある。

<具体的要求内容>

(1) 「一時滞在施設の確保」の観点から、以下の措置を講じること。

- ① 自治体が民間事業者の協力を得ることの障害を取り除くため、法改正を行い、首都圏だけでなく全国共通の「発災時の損害賠償責任が事業者に及ばない制度」の創設を国として早期に実現すること。
- ② 一時滞在施設の確保を図ることを目的に実施される災害時拠点強^{じん}靱化緊急促進事業について、その対象区域を政令指定都市若しくは特別区の主要駅の周辺又は中核市、若しくは県庁所在都市の中心駅の周辺とする区域に

限定しているが、この要件を緩和し、全ての駅周辺を事業対象区域とすること。

- (2) 「帰宅支援」について、要配慮者の特別搬送に関するマニュアルの策定や鉄道運行の早期復旧を図れる体制づくりなどオペレーションに係る検討を進めること。

6 首都直下地震等への備え

首都直下地震対策の具体的な推進

(提案要求先 内閣官房・内閣府・国土交通省)
(都所管局 総務局・政策企画局)

首都直下地震等の災害から住民の生命と財産を守るとともに、首都機能への打撃を最小限にとどめるため、財政上の措置を実施するなど、首都直下地震対策を具体的に推進すること。

<現状・課題>

平成25年11月、首都直下地震が発生した場合において首都中枢機能の維持を図るとともに、首都直下地震による災害から国民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、首都直下地震対策特別措置法（平成25年法律第88号）が制定され、同年12月に施行された。平成26年3月には、同法に基づく緊急対策区域・首都中枢機能維持基盤整備等地区が指定され、前者には東京都の全区市町村が、後者には東京都千代田区、中央区、港区及び新宿区が含まれることとなった。

また、同じく3月には、同法に基づく首都直下地震緊急対策推進基本計画（以下「基本計画」という。）が閣議決定された。平成27年3月には、今後10年間で達成すべき減災目標を設定するとともに、当該目標を達成するための施策について具体目標等を定めることを内容とする基本計画の変更がなされた。この変更に伴い、具体的な目標と、目標達成に係る所管省庁が明確となったが、依然として当該目標達成に向けて事業を具体的に実施する主体が明確になっていない。さらに、この法では、緊急対策区域に指定された区市町村を含む都県は地方緊急対策実施計画（以下「地方計画」という。）を作成できるとされているが、現時点では地方計画等に位置付けられた首都直下地震対策に対する国の具体的な財政上の措置等は図られていない。

平成28年熊本地震、平成30年の大阪府北部を震源とする地震や北海道胆振東部地震といった相次ぐ大地震の発生により、避難所等の防災拠点となる施設の耐震化、円滑な物資輸送及び被災証明書の発行など、防災対策の実効性を高める上での課題が改めて明らかになった。首都直下地震に関しても、これらの課題解決に向けた具体的な取組が求められている。

また、首都機能のバックアップに関しては、基本計画に基づき作成された政府業務継続計画においては、被害想定を上回る事態を想定し、同計画で定められている代替拠点以外の代替拠点への移転に関して、さいたま新都心等の東京圏内の地区のほか、東京圏外も含め代替拠点となり得る地域を対象に、既存の庁舎、設備及び資機材の活用等に係る具体的なオペレーションについて検討していくこととしている。

しかし、発災時に可能な限り速やかに機能する体制を構築するためには、でき得る限り、物理的・時間的にも近接で確実な立ち上げが可能なさいたま新都心など首都圏内の拠点を活用すべきである。

< 具体的要求内容 >

- (1) 首都直下地震をはじめとする災害から首都圏 3, 500 万住民の生命と財産を守るとともに、国の政治経済の中核機能への打撃を最小限にとどめるため、基本計画において「政府が講ずべき措置」として掲げられている対策に限らず、国が責任を持って防災力の更なる強化のための施策を着実に実施していくこと。
- (2) 首都直下地震対策特別措置法で定められている地方計画、首都中枢機能維持基盤等整備計画、特定緊急対策事業推進計画などの中に位置付けられた、都をはじめ地方自治体が進める首都直下地震対策に対して、具体的な財政上の措置等を実施すること。
- (3) さいたま新都心を緊急災害対策本部の代替拠点として位置付けることをはじめ、首都圏を構成する九都県市の集積を生かした、迅速かつ確実に機能し得る首都機能のバックアップ体制の充実・強化を早急に進めること。

【協議事項】

施策 11 都市インフラ機能の維持・保全

<国への提案要求内容>

1 道路・橋梁^{りょう}事業の推進

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、既施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

橋梁^{りょう}、トンネルの多くは、高度経済成長期に集中して建設されたため、高齢化が進み、近い将来一斉に更新時期を迎えることになる。

このため、橋梁^{りょう}の長寿命化修繕計画、及びトンネルの予防保全計画に基づく対策を実施することにより、これまでの対症療法型管理から予防保全型管理へ転換し、更新時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、道路網の安全・安心を確保することにより、将来世代にこれらの社会資本を良好な状態で継承していく必要がある。

都は、平成21年3月に「橋梁^{りょう}の管理に関する中長期計画」、平成27年11月に「トンネル予防保全計画」を策定し予防保全型管理の取組を推進しており、今後、他の道路施設においても、予防保全型管理を導入していく予定である。

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。

2 下水道事業に対する交付制度の拡充

1 下水道施設の改築・更新に係る財源の確保

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 下水道局)

下水道事業を継続的かつ計画的に遂行するために、下水道施設の改築・更新に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。

<現状・課題>

東京都区部の下水道は、法定耐用年数50年を超えた管きよの延長が既に1,800kmに達し、今後、高度経済成長期以降に整備した膨大な量の下水道施設が一斉に耐用年数を迎えることから、施設の老朽化対策を計画的に実施していく必要がある。また、多摩の流域下水道についても、今後、老朽化が進行していく。

住民の安全を守り、安心して快適な生活を支えるため、老朽化対策は、浸水対策や震災対策等と同様に、大都市共通の課題となっている。

一方、国の財政制度等審議会において、受益者負担の観点から、下水道使用料の算定にあたり将来の施設更新に必要な費用を適切に原価に含めるべきとの指摘があった。さらに、国の財政支援は受益者負担の原則と整合的なものに見直す必要があり、交付金については、平成30年度予算から未普及の解消及び雨水対策に重点化していくべきとの建議がなされた。これを受けて、国の平成30年度予算は、未普及の解消及び雨水対策に重点化する方針の下、都の下水道事業においては、雨水対策に係る交付金は重点的に配分されたものの、交付金の当初配分総額は前年度と比べて減額となり、令和元年度も重点化の方針に変更はない。

また、国は「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に基づき、重要インフラの緊急対策を平成30年度から令和2年度までに集中的に実施することとしているが、下水道事業の対象は浸水対策等に限定されている。

下水道は、汚水を処理することで公衆衛生を確保するとともに、公共用水域の水質を保全するなど、公共的役割が極めて大きい事業である。水質汚濁防止法(昭和45年12月25日法律第138号)では、国の責務として、地方公共団体が行う生活排水対策に係る施策を推進するために必要な技術上及び財政上の援助に努めなければならないと明記されている。

また、下水道法(昭和33年4月24日法律第79号)では、施設の設置に加えて改築も国庫補助の対象とされるとともに、地方財政法(昭和23年7月7日法律第109号)では、国は重要な都市計画事業に要する経費を負担すると規定され、都市計画事業である下水道事業への経費負担は、国が義務的に支出する負担金として整理されている。

さらに、首都東京は、政治、経済、文化、情報などあらゆる面で極めて重要かつ高度な機能が集積し、我が国の発展、国際社会における競争力の向上に重要な役割を担っている。その都市インフラとしての下水道サービスの安定的な提供は、都民のみならず、国全体に受益が及ぶことから、国が果たす役割は大きい。

以上のことから、国は下水道が持つ公共的役割に対する責務を有しており、こ

れは改築・更新時についても変わるものではないと認識している。

< 具体的要求内容 >

都民の安全を守り、安心して快適な生活を支えるため、さらには都が今後も首都機能を発揮し、我が国の発展をけん引していくには、都市インフラとしての下水道サービスの継続的かつ安定的な提供が不可欠であり、国は下水道の公共的役割に対する責務を有している。

今後も、下水道事業を継続的かつ計画的に遂行するために、下水道施設の改築・更新に係る財源を確保し、必要額を確実に配分すること。

2 管きよの老朽化対策への支援

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 下水道局)

管きよの老朽化対策を支援する恒久的な制度として、改築・更新に係る新たな交付金制度を創設すること。

< 現状・課題 >

東京都区部の下水道は、平成6年度末に普及概成し、以降、下水道の主要事業は普及促進から老朽化対策を主体とした改築・更新に転換してきた。現在、都は、下水道を整備してから50年以上が経過した都心部を、再構築を重点的に行う第一期再構築エリアとして事業を進めている。

再構築を着実に実施してきた結果、道路陥没は減少しているが、第一期再構築エリアの事業進捗率は平成30年度末で53パーセントにとどまっている。整備後50年を経過した管きよは既に1,800kmに達し、今後20年間で約8,900kmに増加していく中、現在、国の採択で交付対象として認められている主要な管きよの範囲は、下水道法施行令第24の2第2項で、主に大都市では口径3,500mm以上となっており、老朽化対策への財政支援が不足している。

首都機能を確保していくとともに、都民が安心して利用できる下水道サービスを提供するため、さらには、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を安全に開催するためにも、老朽化対策を進めていく必要があり、国の財政支援等が不可欠である。

< 具体的要求内容 >

今後、老朽化した下水道管きよが急速に増大する状況においても、首都機能を確保し都民の安全・安心して快適な生活が確保されるよう、恒久的な制度として、改築・更新に係る新たな交付金制度の創設を行い、下水道管きよの老朽化対策を支援すること。

項目 5

国際金融都市・東京の実現、
外国人受入環境の改善

【協議事項】

施策 12 金融系企業参入促進にかかる各種支援・ 規制緩和

<国への提案要求内容>

国際金融・経済都市の実現

(提案要求先 内閣府・金融庁・法務省・財務省・厚生労働省)
(都所管局 戦略政策情報推進本部・財務局)

東京が世界に冠たる国際金融都市として輝くための都の抜本的な取組を支援するとともに、東京の「稼ぐ力」の強化に向けた「Society 5.0」実現加速化のための支援を行うこと。

<現状・課題>

都では、平成29年11月に「「国際金融都市・東京」構想～「東京版金融ビッグバン」の実現へ～」を策定し、現在は構想に掲げる施策の具体化をスピード感を持って推進している。

また、東京の「稼ぐ力」の中核となる第4次産業革命技術に関する都独自の「Society5.0」社会実装モデルの構築に向けた検討を今年度から行っている。

東京が世界に冠たる国際金融・経済都市として輝くためには、都のみならず国や民間の関係事業者が三者一体となってこうした施策に取り組むことが不可欠であり、国の対応が期待される税制見直しや規制緩和などについて、以下の項目を要望する。

<具体的要求内容>

- (1) 金融系外国人材等が安心して活躍できる生活環境を整備するため、
 - ① 高度金融人材等のニーズにかなった家事使用人利用の促進を図るため、特区による高度人材の家事使用人や親の帯同要件の更なる規制緩和を実現すること。
 - ② 外国人の都内生活の利便性向上等の観点から、ペイロールカード口座への賃金支払を可能とする労働基準法上の特例を創設すること。
- (2) ビジネス環境が充実したポテンシャルの高い都心の国有地など、産業の活性化に資する拠点等となる場を確保すること。

【協議事項】

施策 13 外国人の受入環境の整備促進、バリアフリー化の推進

<国への提案要求内容>

1 外国人の受入環境の整備促進

1 外国人旅行者の受入環境整備の拡充

(提案要求先 観光庁)
(都所管局 産業労働局)

外国人旅行者が利用しやすい無料の公衆無線LAN等の整備を推進すること。

<現状・課題>

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催まで1年を切り、今後、東京に対する世界からの注目が更に高まることが予想される。外国人旅行者の関心やニーズの高まりを実際の訪都旅行へつなげるとともに、滞在時の満足度を高め、再来訪や更なる誘致を推進する上で、外国人旅行者に対する受入環境の整備が一層重要となっている。

国は、2020年までに訪日外国人旅行者数4,000万人との目標を掲げた「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、「観光立国推進基本計画」に政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定めているが、外国人旅行者の利便性及び満足度の向上に向け、受入環境整備の促進、支援を積極的に図っていくことが必要である。

<具体的要求内容>

外国人旅行者が多く集まる観光地等において、外国人の誰もが利用しやすい無料の公衆無線LANや多言語で観光情報を提供するツールとしてのデジタルサイネージの整備が図られるよう、国自らがその導入を進めるとともに、都が提供する無料Wi-Fiサービスとの連携を図ること。また、東京2020大会の開催を見据え、各地域に対しての重点的な支援を行うこと。

2 中小・小規模事業者のキャッシュレス化の推進

(提案要求先 財務省・経済産業省・観光庁)
(都所管局 産業労働局)

「キャッシュレス・消費者還元事業」の実施期間を延長するとともに、中小・小規模事業者へ普及啓発の強化を図ること。

<現状・課題>

我が国は、少子高齢化や人口減少に伴う労働者人口減少の時代を迎え、生産性向上は喫緊の課題である。キャッシュレス化の推進は、毎年増加する訪都外国人の利便性向上、インバウンド消費の拡大、ひいては都内経済の活性化に寄与する一方、企業の観点からは、キャッシュレス化によるレジや現金管理・集計業務の短縮などの業務効率化、購買データの利活用による売上増加など、人手不足への対応や生産性の向上が期待される。

こうした中、国は、令和元年10月1日の消費税率引上げに伴い、需要平準化対策として、キャッシュレス対応による生産性向上や消費者の利便性向上の観点も含め、消費税率引上げ後の一定期間に限り、中小・小規模事業者によるキャッシュレス手段を使ったポイント還元・割引等の支援（「キャッシュレス・消費者還元事業」）を実施している。

しかし、事業実施期間は、消費税率引上げ後の令和元年10月1日から東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）開催前までの9か月間であり、東京2020大会後も見据えた着実な浸透を目指すためには、事業実施期間を延長するとともに、中小・小規模事業者への普及啓発の強化が必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 中小・小規模事業者に対する決済端末等の導入費用や決済手数料の補助期間を現行の9か月間から延長すること。
- (2) 中小・小規模事業者に対する決済手数料の補助率を引き上げること。
- (3) 中小・小規模事業者が円滑にキャッシュレス化を図れるようセミナーや導入機器のアドバイスを行うなど、普及啓発を強化すること。
- (4) キャッシュレス化の一層の推進が図られるよう観光関連の業界団体に対し働きかけること。

3 多文化共生社会の実現に向けた総合的な方針の策定

(提案要求先 総務省・法務省)
(都所管局 生活文化局)

国は、多文化共生社会の実現に向けた総合的・体系的な方針を定め、国、地方自治体、受入企業、在住外国人支援団体等の役割を明確にし、外国人の受入環境整備のために必要な施策を推進すること。

<現状・課題>

国内の在住外国人数は273万人を超え、地域における定住化も進んでいる。都内の在住外国人は全国の約21%にあたる約56万8千人で（平成30年12月末現在）、都民の約4%を占めるに至っており、とりわけ東京に集住している。

平成31年4月から出入国管理及び難民認定法の一部を改正する法律（以下、「改正入管難民法」という。）が施行され、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も控え、都内の在住外国人の一層の増加や定住化が見込まれる中で、外国人が地域社会の中で安心して生活し、かつ都市の活力を支える人材として活躍することができる環境の整備が必要である。

現在、都は、平成28年に「東京都多文化共生推進指針」を策定し、外国人による起業等の活躍に対する支援に加え、医療・福祉・学校教育等において在住外国人の支援を行っている。また、東京都国際交流委員会、区市町村、国際交流協会、外国人支援団体等と連携し、東京における新たな多文化共生社会の実現に向けた取組を進めている。

一方、国においては、平成18年の総務省「地域における多文化共生推進プラン」策定以降、在住外国人全般に関する方針・計画が策定されていない。外国人を取り巻く状況がその後大きく変化し、改正入管難民法も施行されたことから、国は、現状を踏まえた新たな総合的・体系的な方針を策定する必要がある。さらに外国人の受入に当たっては、外国人が地域社会で自立した生活を円滑に送るための基礎的な日本語能力の習得や日本社会に対する理解等、国が主体となって果たすべき役割を責務として明らかにした上で、地方自治体、受入企業、外国人支援団体等、在住外国人に関わる各主体の役割を明確にするとともに、この方針に基づき必要な施策を講ずる必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 国は在住外国人を取り巻く今日的な状況を踏まえ、中長期的な視点から、多文化共生施策に関する総合的・体系的な方針を定め、国の責務、地方自治体の役割、受入企業や在住外国人支援団体等の民間の様々な主体の役割を明確にすること。
- (2) 上記に基づき、国は、全ての在住外国人が安全・安心に暮らし、社会の担い手として活躍できるよう、多様な外国人が集住する東京の特性も踏まえ、都内自治体や在住外国人支援団体等への財政支援を含め、必要な環境整備を進めること。

2 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技 大会開催への全面的支援

(提案要求先 総務省)
(都所管局 オリンピック・パラリンピック準備局)

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）開催に向け、国を挙げて全面的に支援すること。

<現状・課題>

東京 2020 大会の開催が来年に迫り、大会準備も、競技会場が順次、竣工及び改修が完了するとともに、競技のテストイベントが本格化するなど、ハード・ソフトの両面において大会準備の総仕上げの段階に移ってきた。残された 1 年間で東京 2020 大会の成功を確実なものとし、アスリートはもとより、世界中の人々の高い期待に応えていくためには、国を挙げた開催支援体制の更なる拡充が必要である。

国が平成 27 年 11 月に閣議決定した「2020 年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針」では、「大会組織委員会、東京都及び競技会場が所在する地方公共団体と密接な連携を図り、オールジャパンでの取組を推進するため、必要な措置を講ずる。」こととされている。

また、平成 29 年 5 月 31 日には、国、都、組織委員会、競技会場が所在する自治体の四者で、東京 2020 大会の役割分担及び経費分担に関し、基本的な方向について合意した。合意では「オールジャパンでの取組を推進するために必要な協力・支援を行う」とされており、ここには必要な地方の財源確保も含まれている。

令和元年 9 月から日本全国 12 会場で開催されたラグビーワールドカップ 2019™で得られた経験をはじめ、スポーツ振興や国際交流、経済の活性化、東日本大震災及び熊本地震からの復興等の成果を、翌年開催の東京 2020 大会の成功につなげ、さらに大会成功の効果を全国に波及させていくためにも、国を挙げて開催準備に取り組むことが不可欠であり、これまで以上に役割と責任を果たしていくことが求められている。

<具体的要求内容>

A I による多言語音声翻訳技術の開発及び利用促進を図ること。

3 鉄道駅のバリアフリー化の推進

1 ホームドア等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

- (1) ホームドア等の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。
- (2) ホームドア等の整備を促進するため、コスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

<現状・課題>

ホームからの転落等による人身障害事故を防止し、利用者や鉄道輸送の安全性を確保するため、ホームドア整備を加速させる必要がある。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京 2020 大会」という。）の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等について、ホームドア整備を促進していく必要がある。

ホームドアの整備に当たっては、車両扉の位置の異なる列車への対応やホーム幅の縮小、停車時間の増大による輸送力の低下、更には膨大な投資費用などの課題があり、整備は進んでいない現状にある。

国は鉄道事業者のホームドア整備を促進するため、10 万人以上の駅を優先して設置費用に対する補助を実施しているが、都では整備をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、補助対象を 10 万人未満の駅に拡大していく。

<具体的要求内容>

- (1) 東京 2020 大会の開催も見据え、ホームドア等の整備を更に加速させるため、鉄道事業者の積極的な取組を促すとともに、10 万人未満の駅を含め整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 異なる扉位置の車両への対応やコスト縮減を図るための技術開発の支援等を行うこと。

2 エレベーター等の整備促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

鉄道駅におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるために必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

高齢者や障害者等をはじめ、鉄道駅を利用する全ての人の円滑な移動環境を確保するため、エレベーター等の設置を促進する必要がある。

これまでに、都内の約9割の駅でホームから出入口まで段差なく移動できる経路が1ルート確保されているが、複数の出入口が離れた位置にある駅や乗換えに段差のある移動を伴う駅等においてエレベーターの設置を加速させ、駅における利用者の移動環境を更に高めていく必要がある。

また、東京2020大会の開催に向け、多くの観客が訪れる競技会場周辺の駅や空港アクセス駅等において、「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」の標準基準（17人乗り程度）以上を満たすエレベーターの設置を促進していく必要がある。

都では、駅利用者の移動等の円滑化を促進するため、駅におけるエレベーター等の設置費用に対する補助を実施しているが、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化をさらに加速させるため、「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表したところである。今後、都では、複数の出入口へのルートや乗換ルートのバリアフリー化への補助を拡大していく。

<具体的要求内容>

東京2020大会の開催も見据え、1ルート未整備駅の解消はもとより、最短経路を考慮したルートの複数化や乗換ルートのバリアフリー化、競技会場周辺駅や空港アクセス駅等におけるエレベーター等のバリアフリー施設の整備を更に加速させるため、事業者の積極的な取組を促すとともに、都がバリアフリー化を促進する駅の整備に必要な財源を確保すること。

【協議事項】

施策 14 国立公園の活用

<国への提案要求内容>

国立公園の活用

(提案要求先 環境省)

(都所管局 環境局)

- (1) 東京にある3つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進め、世界の旅行者が長期滞在したいと望む地とすべく、アクセス改善を含む積極的な観光振興を図ること。
- (2) 国立公園事業等、本来国が実施すべき事業については、国が着実に実施するとともに、対象を拡大すること。やむを得ず都が行う場合には、それに見合う財源を措置すること。

<現状・課題>

都心部に近接する東京の国立公園は、国内外から年間約1,700万人の観光客が来訪しているが、その魅力や自然の豊かさについての認知度は高くなく、アクセスや利用のための施設も限られているなど、ポテンシャルが十分に引き出されているとはいえない。

一方、国は観光振興について、国立公園のナショナルパークとしてのブランド化を目指す「公園満喫プロジェクト」を推進しており、この中で阿寒摩周国立公園など全国8か所の国立公園を対象に重点的な投資を行っているが、東京の国立公園は未だ対象となっていない。

国立公園事業については、平成17年度にそれまで都道府県に措置されてきた補助金制度が廃止され、国が直轄事業として執行することとなったが、その対象事業は限定的なものとなった。

さらに、国が行うとした事業の進捗も、極めて不十分であるため、現在、国立公園施設の老朽化が進行している。

一方、都が事業を実施するに当たっては、国立公園整備事業等を対象に平成27年度に自然環境整備交付金が、平成29年度に環境保全施設整備交付金がそれぞれ整備されたが、いずれも国の予算は十分なものと言えず、必ずしも継続的な措置とは言えない状況である。

については、各地域の実情やニーズ、あるいは利用の状況等に応じて、国立公園を適正に活用していくために、次の取組を早急に進めることが必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 東京にある3つの国立公園について、ナショナルパークとしてのブランド化を進めるため、「国立公園満喫プロジェクト」等により計画的・集中的な投資を行うこと。

また、国立公園内のアクセスや回遊性を向上させる歩道整備、エコツーリズム推進のための人材育成等、地域の観光振興のために都や地元自治体が行うハード・ソフト対策について支援策を講じること。

その際、国立公園の豊かな自然環境の次世代への確実な継承を念頭におき、保護と利用のバランスを十分に図ること。

- (2) 国立公園の事業は、自然公園法上、国が執行することが原則であることから、これらについて、着実にを行うとともに、事業の対象を拡大すること。

さらに、東京都域の利用施設整備に係る国立公園事業について、国による執行が一部に限られ不十分なこともあり、これまで東京都が担ってきた経緯がある。こうした現状に鑑み、やむを得ず都が行う場合には、必要な財源を措置するとともに、執行のための協議を一括で行うなど、迅速に事業が行えるよう制度の運用を図ること。

また、国立公園整備事業を対象にした地方自治体に対する自然環境整備交付金及び環境保全施設整備交付金については、十分な予算措置を図り、継続的な支援を行うこと。

項目 6

戦略的な特区制度の活用

【協議事項】

施策 15 経済発展と社会的課題の解決を両立して いく新たな社会の実現

<国への提案要求内容>

国際金融・経済都市の実現

(提案要求先 内閣府・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 戦略政策情報推進本部)

東京が世界に冠たる国際金融都市として輝くための都の抜本的な取組を支援するとともに、東京の「稼ぐ力」の強化に向けた「Society 5.0」実現加速化のための支援を行うこと。

<現状・課題>

都では、平成29年11月に「「国際金融都市・東京」構想～「東京版金融ビッグバン」の実現へ～」を策定し、現在は構想に掲げる施策の具体化をスピード感を持って推進している。

また、東京の「稼ぐ力」の中核となる第4次産業革命技術に関する都独自の「Society5.0」社会実装モデルの構築に向けた検討を今年度から行っている。

東京が世界に冠たる国際金融・経済都市として輝くためには、都のみならず国や民間の関係事業者が三者一体となってこうした施策に取り組むことが不可欠であり、国の対応が期待される税制見直しや規制緩和などについて、以下の項目を要望する。

<具体的要求内容>

経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会「Society5.0」を実現するため、安全面に配慮した官民連携の開放型データプラットフォームの構築や次世代モビリティサービスの実現などを支援すること。

項目 7

女性・障害者の活躍促進

【協議事項】

施策 16 働きながら子育て、介護しやすい環境の整備推進

<国への提案要求内容>

1 少子社会対策の推進

1 子供・子育て支援における施策の充実

(提案要求先 厚生労働省)

(都所管局 福祉保健局・産業労働局)

働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるため、育児休業制度について、期間延長の条件撤廃や給付金の給付率引き上げ、事業主による制度実施の徹底など制度改革を行うこと。

<現状・課題>

育児・介護休業法等の改正により、平成29年10月から、原則1歳までの育児休業期間について、6か月の延長が2回まで（2歳まで）可能となり、それに合わせ育児休業給付金の支給期間も延長された。

しかし、延長が認められるのは、保育所等の利用を希望しているが入所できない等の事情がある場合に限られており、その結果、例えば、保育所入所保留通知書を求めて入所申込をするケースなども見受けられる。

育児休業給付金の給付率は育児休業開始から6か月間は67パーセント、その後は50パーセントとされており、家計収入が減となるといった理由から、育児休業を切り上げざるを得ない場合がある。

事業主は従業員が育児休業の取得を申し出た場合、原則、認めなければならないが、事業主が不当な取扱いをした場合の罰則等は設けられていない。また、事業主の努力義務となっている職場内の制度周知も十分に図られていない。

働きながら子育てしやすい環境づくりを進めるためには、保育施策の充実だけではなく、育児休業制度の見直しも必要である。

<具体的要求内容>

育児休業を希望する子育て家庭が安心して制度を利用できるよう、以下の点について関係法令の改正等、必要な措置を講じること。

- (1) 保育所等に入所できない場合等、育児休業期間延長の条件を撤廃すること。
- (2) 育児休業給付金について、現行の給付率を更に引き上げること。

(3) 希望する従業員に育児休業を取得させない等の事業主に対しては企業名の公表や罰則を設ける等、制度実施を徹底するための方策を講じること。

また、事業主が非正規労働者を含む全ての従業員に対し、育児休業制度の周知を行うことを義務化すること。

2 企業が取り組む次世代育成支援の推進

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 産業労働局)

中小企業が、改正育児・介護休業法を踏まえ、育児休業期間の延長を確実に行うとともに、自主的な取組を進められるよう、両立支援制度の導入と定着に向けた施策を充実すること。

<現状・課題>

急速な少子化の進行は、我が国の社会経済活動においても深刻な影響を与えるものであることから、企業における労働環境の整備や子育てと仕事を両立するための方策を推進していく必要がある。

改正育児・介護休業法により、平成29年10月から、原則1歳までである育児休業を6か月延長しても保育所に入れない場合等に関し、更に6か月（2歳まで）の再延長が可能となった。また、事業主に対し、小学校就学の始期に達するまでの子を養育する労働者が、育児に関する目的で利用できる休暇制度（育児目的休暇等）の措置を設けることが努力義務となったが、これらが職場で活用されるには、事業主への周知啓発を強化する必要がある。さらに、改正法では、安心して育児と仕事の両立が図れるよう、いわゆるマタハラ・パタハラ等を防止するための措置が義務化されているが、こうした内容についても周知徹底を図るとともに、措置を行わない事業者に対しては適切に指導監督を行う必要がある。

一方、従業員の育児休業取得の状況をみると、女性の育児休業取得率は8割を超えている（82.2%）が、男性の育休取得は6.16%（平成30年度雇用均等基本調査）と進んでいない。

男性の育児休業取得の促進に向けては、社会の気運醸成や支援制度の整備のほか、社内の意識改革や職場の風土づくりなど企業の取組を進めていく必要がある。

<具体的要求内容>

中小企業が、育児・介護休業法の改正を踏まえ、育児休業期間の延長（1歳⇒2歳）を確実に行うとともに、育児目的休暇の導入など自主的な取組を進められるよう、助成金の拡充など両立支援制度の導入と定着に向けた施策を充実すること。

2 ライフ・ワーク・バランスの推進

1 働き方改革の推進

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 産業労働局)

中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、働き方改革推進支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、「働き方改革」に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。

<現状・課題>

残業時間の上限規制や年次有給休暇の付与義務などを定めた働き方改革関連法が、2019年4月から順次施行されている。今後、2020年4月からは中小企業に残業時間の上限規制が適用、2023年4月には中小企業における割増賃金率の猶予が廃止されるが、経営基盤が脆弱である中小企業が、法を踏まえ適切に労働時間の短縮などを進めていくには、個々の実情に応じた対応を図れるよう支援を行うとともに、業務効率化などの生産性向上に向けた支援も必要である。

「仕事と生活の調和推進のための行動指針」は、「仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）憲章」で示す「仕事と生活の調和が実現した社会」を実現するため、週60時間以上働く雇用者の割合や年次有給休暇の取得率、男性の育児休業取得率など、2020年に達成すべき数値目標を設定している。

このため、仕事と生活の調和の実現（ワーク・ライフ・バランス、都ではライフ・ワーク・バランスとして推進）に向けて、新たな目標を設定し、更なる取組を推進していくことが重要である。

一方、中小企業の働き方改革については、取引先からの短納期の発注や納期の短縮など取引慣行が阻害となっていることから、こうした長時間労働につながる商慣行の是正も必要である。

<具体的要求内容>

中小企業が働き方改革関連法を踏まえ、実情に応じた対応を図ることができるよう、改正法の周知啓発とともに、働き方改革支援センターでの支援や助成金の拡充など具体的な施策を充実すること。また、働き方改革に取り組む企業に対して、生産性向上に関する支援策を合わせて実施すること。

2 テレワークの推進

(提案要求先 内閣府・総務省・厚生労働省・経済産業省・国土交通省)
(都所管局 産業労働局)

東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、テレワークの導入が促進されるよう、普及啓発や企業への支援策などを拡充すること。また、テレワークが適切に実施されるよう、ガイドライン等の普及啓発を図ること。

<現状・課題>

テレワークは情報通信技術を活用し時間と場所にとらわれない柔軟な働き方を可能とするものであり、育児や介護など家庭と仕事の両立や通勤混雑の緩和等に資することから、働き方改革の有効な手法として期待されている。

国においては、東京 2020 年オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、7 月 22 日（月）から 9 月 6 日（金）の期間を「テレワーク・デイズ 2019」として実施しており、都においても、交通需要マネジメント（TDM）、テレワーク、時差 Biz を一体的に推進する「スムーズBiz」の取組を同期間の実施し、気運醸成を図った。また、あわせて、企業のテレワーク導入が促進されるよう、テレワークのトライアルの補助など企業のステージにあわせた支援、商工団体等と連携した普及啓発など、施策を強化し実施している

一方、雇用型テレワークにおいては、働く時間や場所を柔軟に活用することが可能な一方、労働時間の管理が難しい、仕事と仕事以外の切り分けが難しい、長時間労働になりやすい等の課題がある。このため、適切な労務管理がなされるよう、平成 30 年 2 月「情報通信技術を利用した事業場外勤務の適切な導入及び実施のためのガイドライン」の普及を図り、適切な労務管理がなされるよう推進していくことが重要である。

また、自営型テレワークについては、契約に係る紛争を未然に防止し、良好な就業形態とするために、「自営型テレワークの適切な実施のためのガイドライン」の普及啓発等を図ることが必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 東京 2020 大会に向けて、テレワークの活用が進むよう、普及促進の取組などテレワークの気運醸成を強化すること。
- (2) 家庭と仕事の両立や通勤混雑緩和にも資するテレワークの活用が進むよう、中小企業をはじめ、企業のテレワーク導入を促進するための支援策を拡充すること。
- (3) 企業のテレワークの導入にあたり適切に労務管理がなされるよう、ガイドライン等の普及啓発を図ること
- (4) 自営型テレワークについて、契約に係る紛争を未然に防止し適切な実施がされるよう、ガイドラインの普及啓発等を図ること。

【協議事項】

施策 17 障害者の法定雇用率引き上げに伴う企業への支援

<国への提案要求内容>

障害者の就業支援策の一層の充実

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 産業労働局)

- (1) 民間企業の法定雇用率2.3パーセントへの引き上げを見据えて、企業に対する周知徹底や事業主に対する一層の支援策を講ずること。
- (2) 週所定労働時間20時間未満の障害者の雇用に対する支援策を講ずること。

<現状・課題>

都における平成30年6月1日現在の民間企業の障害者の実雇用率は、1.94パーセントと過去最高を更新し、雇用障害者数も過去最高となっている。

しかし、依然として法定雇用率2.2パーセントを下回っており、大企業の障害者雇用は進展しているものの中小企業の障害者雇用は進んでいないなど、更なる雇用促進の取組が必要である。

また、障害者の雇用においては、雇用されても離職する例が多く、職場定着の支援が重要となっている。さらに、難病を抱える方の就職支援や雇用継続の支援も課題となっている。

一方、障害者の雇用は有期雇用契約が多く、賃金も最低賃金といった場合も多い。このため、安定的な雇用、処遇改善や将来を見据えたキャリア形成の支援など、障害者が希望とやりがいをもって働ける環境整備が必要である。

また、このような環境整備のためにも、改正障害者雇用促進法に基づく「障害者差別禁止指針」及び「合理的配慮指針」の周知徹底などの普及啓発が重要である。

加えて、平成30年4月から精神障害者が法定雇用率の算定基礎に加わり、また、今後民間企業の法定雇用率が2.3パーセントへ引き上げられることや、雇用義務の対象となる中小企業の範囲が広がることを見据えて、中小企業をはじめ企業に対する更なる支援策が必要である。

さらに、企業がより一層の障害者雇用を進めていくためには、週20時間未満

の障害者の雇用に対する支援策が必要となる。

< 具体的要求内容 >

- (1) 改正障害者雇用促進法により、精神障害者が法定雇用率の算定基礎に追加され、また、民間企業の法定雇用率が2.3パーセントへ引き上げられることも見据えて、精神障害者の雇用を含めた中小企業への理解促進や事業主に対する支援策を講ずること。
- (2) 中小企業に対し、週所定労働時間20時間未満の障害者の雇用に関する理解促進、受入れ体制づくり等必要な支援を実施すること。

項目 8

少子・高齢社会への備え

【協議事項】

施策 18 大都市特有の保育ニーズへの対応に向けた 取組の推進

<国への提案要求内容>

少子社会対策の推進

子供・子育て支援における施策の充実

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 福祉保健局)

多様な保育ニーズへの対応や、待機児童の早期解消を図るため、認証保育所の実績を認め、財政措置を講じるとともに、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うこと。

<現状・課題>

都内の就学前児童人口は、区部においては、他県からの転入増等により、依然として増加している。潜在需要も含めた保育ニーズに的確に対応し、子供・子育て支援施策を更に充実させるためには、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行う必要がある。

都の認証保育所制度は、0歳児保育や13時間開所を全ての施設で実施し、大都市特有の多様な保育ニーズに対応するなど、都の保育施策の重要な柱の一つとなっている。こうした実績があるにもかかわらず、都の認証保育所は国の財政支援の対象とされていない。

地域型保育事業では、設備・運営に関する基準の多くが、国の基準に従うものとされており、例えば、家庭的保育事業についても自園調理を原則とするなど、事業形態等に即さない基準が設けられている。

<具体的要求内容>

今後ますます増大かつ多様化する保育ニーズに柔軟に対応し、全ての子供と子育て家庭が保育の必要度に応じてサービスを利用できるよう、地方自治体の裁量を拡大するなど規制改革を行うこと。

- ・ 待機児童の多くを占める3歳未満の低年齢児を中心に受け入れ、育児休業明けなど年度途中の入所ニーズにも柔軟に対応している都の認証保育所の実績を認め、認証保育所を国の制度に位置付け、十分な財政措置を講じること。

【協議事項】

施策 19 福祉人材定着のための仕組みづくり

<国への提案要求内容>

1 高齢社会対策の推進

大都市にふさわしい介護報酬及び施設基準の見直し

(提案要求先 厚生労働省)

(都所管局 福祉保健局)

介護報酬改定に向けて実施する介護事業経営実態調査等について更なる精緻化を進め、人件費割合や物件費・土地建物の取得費等の実態の把握・分析を適切に行った上で、東京の実態に合わせ、介護報酬へ適切に反映すること。

<現状・課題>

介護報酬は、介護サービスに要する人件費・物件費等を勘案しており、地域ごとの人件費の地域差を調整するため、地域区分を設定し、地域別・人件費割合別（サービス別）に1単位当たりの単価を割増ししている。

地域区分は、民間事業者の賃金水準を基礎とした賃金指数に基づき設定するという原則に立ち、客観的に地域区分を設定する観点から、公務員（国家公務員又は地方公務員）の地域手当の設定に準拠する方法を原則としつつ、隣接地域とのバランスを考慮し、なお公平性を確保すべきと考えられる場合について、複数隣接ルールや完全囲まれルールといった特例が設けられ、また、平成24年4月の介護報酬改定時に報酬単価の大幅な変更を緩和する観点から設定された経過措置については、令和2年度末まで引き続き適用することとされた。

しかし、これらの特例や経過措置によってもなお同一の生活圈及び経済圏を構成する周辺の自治体と比較して低い設定となっている保険者もあり、そうした保険者からは、今後のサービス事業の経営や人材確保に支障が生じる等の懸念が示されている。

また、地域区分の人件費割合は、人員基準で規定している介護、看護等の職種のみを勘案するという考え方を国は示している。この人件費割合は、介護報酬改定に向けて国が実施する介護事業経営実態調査の結果等を踏まえて、見直しが行われているが不十分であり、現行の介護報酬上の人件費割合と、介護事業経営実態調査における収入に対する給与費の割合には乖離が生じている。

介護事業所・施設においては、人員基準で規定していない事務員等の人件費も含めて介護報酬で賄うことが求められていることから、実態に即した人件費割合を設定するとともに、その設定の根拠等についても明らかにすべきである。

なお、国は、減価償却費・物件費には有意な地域差が見られないこと、及び土地代等が反映する居住費は原則として給付対象外となっていることから、人件費以外の費用については地域差を勘案する必要がないとの考え方を示している。

しかし、建築価格や物価等の各種調査によると、減価償却費・物件費には明らかな地域差が生じている。また、施設サービスの居住費は原則利用者負担とされているものの、居宅サービスにおいても一定の面積確保が設備基準で規定され、その費用は介護報酬で賄うことが求められている。こうしたことから、人件費のみならず物件費や土地・建物の調達費用についても、地域差を勘案すべきである。

<具体的要求内容>

- (1) 次期介護報酬改定が、客観的で信頼性の高いデータに基づき行われるよう、介護事業経営実態調査等について、各サービスの物件費や土地建物の取得費等を含めた事業者の経営状況の把握・分析を行うなどの精緻化を進め、介護現場の実態を適切に把握すること。
また、把握したデータについて、社会保障審議会介護給付費分科会等での検討に資するよう、可能な限りその集計・分析の根拠等も併せて公表すること。
- (2) 地域区分の設定については、各区市町村からの意見を聴いた上で地域の実情を踏まえた設定をすることや、隣接する保険者間の地域的な一体性を確保するための調整を可能とするなど、広域的な調整等を行う仕組みについて、検討を行うこと。
- (3) 介護報酬の地域区分における人件費割合を、介護事業の運営実態を踏まえて適切に見直すこと。
- (4) 物件費、特に土地・建物の取得費や賃借料等の地域差について、東京の実態に合わせ、適切に介護報酬に反映すること。

2 少子社会対策の推進

待機児童解消に向けた支援の充実

(提案要求先 内閣府・財務省・厚生労働省)
(都所管局 福祉保健局)

安定的に保育人材が確保できるよう、保育士宿舎借り上げ支援事業等について制度運用の改善を図ること。

<現状・課題>

保育所待機児童の解消に伴う近年の保育所整備等の大幅な増加により、都内における保育人材の需要が大きく伸びている。平成30年度から令和2年度末までに全国で32万人分の保育の受け皿を整備するためには、サービスの担い手となる保育人材の確保及び定着が重要である。

国は、保育士のキャリアアップの仕組みとして、「キャリアアップ研修」の受講を要件に、技能経験を積んだ職員に対し、追加的処遇改善を行うこととした。キャリアアップ研修受講修了者の情報管理は、全国統一のシステムが必要になると想定されるが、詳細が示されていない。

保育士宿舎借り上げ支援事業は、平成29年度から、採用後10年目までの保育士へ対象が拡大されたが、採用後11年目以降の保育士は対象とされておらず、保育士以外の職員も補助対象となっていない。また、平成30年度からは、待機児童数が50人未満かつ有効求人倍率が全国平均を超えていない区市町村について、対象が採用後5年目までとされたほか、特別区及び財政力指数が1.0を超える市町村については、交付額が従前の4分の3に縮小されている。

国の平成27年度補正予算では、保育士修学資金貸付事業の拡充のほか、保育補助者雇上費用や潜在保育士の就職準備金等新たな貸付事業等が創設された。これらの貸付事業に係る事務費は上限額が定められており、貸付実績の伸びに伴う事務量の増加により、システム経費や債権管理経費など事務運営上必要な経費の不足について実施主体の負担が懸念される。

平成24年度から開始した保育士修学資金貸付事業は、5年間の就労により奨学金の返済が免除となる仕組みが設けられたが、事業開始以前に一般の奨学金制度を利用して資格を取得した保育士については、一定期間の就労に対する奨学金の返済免除の仕組みがない。

支給認定、施設型給付費及び地域型保育給付費、処遇改善等加算における賃金改善要件などの制度が複雑であるため、区市町村及び事業者に過度な事務負担が生じていることに加え、処遇改善等加算Ⅰは都道府県をまたいで配分調整を行うことが可能となっているため、全額他道府県の保育所等に配分される実態もある。

＜具体的要求内容＞

保育士宿舎借り上げ支援事業について、待機児童数や財政力指数等にかかわらず補助対象となる採用後の年数を同一とするとともに、従前と同水準の交付額を確保すること。また、採用後１１年目以降の職員や保育士以外の職員も補助対象とするよう制度の充実を図ること。

【協議事項】

施策 20 認知症対策の総合的な推進

<国への提案要求内容>

高齢社会対策の推進

認知症対策の総合的な推進

(提案要求先 厚生労働省)
(都所管局 福祉保健局)

- (1) 認知症対策を総合的に推進するため、都道府県及び区市町村が、地域の実情に応じた事業を円滑に実施するために必要な財源を措置すること。
- (2) 認知症疾患医療センター運営事業について、事業実施に必要な財源を措置すること。

<現状・課題>

令和元年6月、認知症施策推進大綱が取りまとめられ、認知症の人や家族の視点を重視しながら、「共生」と「予防」を車の両輪として施策を推進することとされた。

都における認知症高齢者は、平成28年には41万人を超えており、そのうち約6割が居宅において生活している。今後、認知症高齢者が急速に増加することが見込まれる中、認知症になっても住み慣れた地域で安心して生活するためには、認知症の容態に応じた適切な医療・介護・生活支援等を受けられる体制の構築に向けて、都道府県や区市町村が、それぞれの地域の実情に応じた施策を実施できるようにすることが重要である。

そのためには、認知症の人と家族を支える人材の育成と地域の実情に応じた支援体制の構築が急務である。認知症の人の在宅生活の継続を困難にする行動・心理症状（BPSD）の予防や改善に向けて効果が確認された支援手法等について速やかに普及し、認知症ケアの質の向上を図るとともに、区市町村や都道府県が認知症の人と家族を支える地域づくりを推進できるようにする必要がある。

また、認知症疾患医療センターは、専門医療の提供、地域連携の推進、人材育成など多くの機能を担っているが、都内には医療機関や診療所など多くの関係機関が存在していることに加え、常勤専従相談員に係る人件費や物件費等が高い傾向にあることを踏まえ、都市部の特性に合わせた配慮が必要であるにもかかわらず、国庫補助額が不十分な現状にある。

＜具体的要求内容＞

- （１）行動・心理症状（ＢＰＳＤ）の改善等に効果的な支援手法の普及促進など、都道府県及び区市町村が地域の実情に応じた事業を円滑に実施するために必要な財源を措置すること。
- （２）認知症疾患医療センター運営事業に対する補助金について、事業実施に必要な財源を措置すること。

令和２年度 国の予算編成に対する東京都の提案要求
（「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項）

登録番号（３１）５４

令和元年１１月 発行

編集発行 東京都 政策企画局 政策調整部 政策調整課

〒１６３-８００１

東京都新宿区西新宿二丁目８番１号

電 話 ０３-５３８８-２０９４

印 刷 株式会社まこと印刷

〒１０５-０００１

東京都港区虎ノ門三丁目１９番７号

電 話 ０３-６２３０-９５９０

リサイクル適性[®](A)

この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。