

令和3年度

国の予算編成に対する
東京都の提案要求
(最重点事項)

(「国と東京都の実務者協議会」に係る協議事項)

令和2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31年1月に、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8項目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2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	14
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	16
【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	20
10	首都直下地震への備え	24
11	都市インフラ機能の維持・保全	36
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	40
13	外国人の受入環境の整備促進、バリアフリー化の推進	41
14	国立公園の活用	47
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	50
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	52
17	障害者の法定雇用率引き上げに伴う企業への支援	56
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	60
19	福祉人材定着のための仕組みづくり	61
20	認知症対策の総合的な推進	64

参考:『令和3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

	129,132
	136
	138
	140,142
	94
	97,102
	104
	118
	43,58,59,67
	20,23,26,28,33,35,106,125
	68,71,109
	214
	115,116,118,221,223,242
	184
	216
	189,195,227,230
	232
	188
	192,198
	204

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年の新飛行経路の運用開始後も、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越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、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み、令和元年7月には、都や地元の要請を受け、6期目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上げなど、追加対策等を示した。

令和元年8月には、第5回の協議会において、都は丁寧な情報提供や騒音・安全対策の着実な実施を要望するとともに、関係区市の意見を伝え、国からは、引き続き丁寧な対応をしていく旨の発言があった。

その後、国は新飛行経路による運用を決定し、上記追加対策を着実に進め、令

和 2 年 3 月 2 9 日から羽田空港において新飛行経路の運用を開始した。

今後とも引き続き、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・安全対策等を着実に実施し、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後も、情報提供については、様々な手段を通じて、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 3 0 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、飛行高度の引上げを安定的に実現するため、航空保安施設の整備に関する調整を実施すること。加えて、新飛行経路に関連し増設された騒音測定局による騒音影響の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・出入国在留管理庁・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 大会開催に伴う来訪者へ
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 大会の実施内容については、現在、国、組織委員会及び都の三者に
より検討が行われているところであるが、大会開催に伴う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・専門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（Y3バース）の早期完成に向けて、必要な財源を確保するとともに速やかに本体工事に着手し、整備の着実な推進を図ること。
- (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（Y3バース）の早期完成に向けて、必要な財源を確保するとともに速やかに本体工事に着手し、整備の着実な推進を図ること。

(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いる。平成30年6月には、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの4つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。しかしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を最大限発揮できておらず、未開通区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、平成29年2月には東名JCTから、平成31年1月には大泉JCTから本線シールドマシンが発進した。現在、これらの工事に加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの工事が進められており、また、大深度地下において本線とランプをつなぐ地中拡幅部についても鋭意、検討が進められている。

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られる。

令和元年6月に開催された、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（第5回）」では、次回の協議会において、計画の基本的な方針を取りまとめていくことが確認されており、これら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、まずは「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」を開催するとともに、そこでの議論も踏まえた上で、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、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)

首都圏三環状道路に加え、新たな都心環状ルートの形成や首都高速晴海線の延伸など、首都圏における高速道路網の整備を推進するとともに、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、最初のリングとして全線開通した首都高速中央環状線は、ジャンクションの新設・改良によりその機能が強化され、着実に整備が進む外環や圏央道とともに、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮、さらには物流拠点等の立地を通じた生産性の向上など、高いストック効果を発現している。

しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

また、日本経済をけん引する首都圏の国際競争力を強化するためには、人やモノの流れをスムーズにして、生産性の向上や観光振興などを促進するとともに、全国にその効果を波及させ、日本経済の活性化と持続的な成長を支えていく必要がある。さらに、災害や事故等の非常時において首都機能を維持するためには、その生命線となる高速道路網のリダンダンシー向上が不可欠である。

<具体的要求内容>

日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴う新たな都心環状ルートと首都高速晴海線の延伸部は、ネットワークとして機能を発揮することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎JCTなどの渋滞ポイントを避けて、都心と首都高速湾岸線の相互アクセスを可能にするなど、高い整備効果が見込まれることから、事業者を早期に決定し事業化すること。

2 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速都心環状線（日本橋区間、築地川区間）の大規模更新に当たっては、都市再生プロジェクトなどのまちづくりと連携して取り組むこと。

<現状・課題>

東京を成熟した都市としていくためには、首都高速道路の大規模更新の機会を捉えて都市再生を推進し、円滑な交通と快適な環境の両立を目指すことが重要である。

日本橋は、五街道の起点として江戸の中心だった場所であり、国の重要文化財に指定されている。その上空を通過する首都高速道路については、総理大臣や国土交通大臣の呼びかけをきっかけに、周辺景観に与える影響について有識者等による様々な議論がなされてきた。このような状況の中、平成26年に日本橋区間を含む首都高速道路の大規模更新計画が策定され、平成28年には日本橋周辺のまちづくりの取組が、国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉えて都は、国や首都高速道路株式会社と共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会で取りまとめられた計画案をもとに、令和元年、首都高を地下化する都市計画変更を行った。地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策については、首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会において、別線（地下）整備案の具体化に向けて、引き続き調整を進めることとなった。

別線（地下）が接続する築地川区間においても大規模更新が予定されており、急カーブや車道内橋脚が存在するなど、走行安全性の面で課題がある。また、築地川区間をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を推進することとされており、平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

<具体的要求内容>

- (1) 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化工事に速やかに着手すること。地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策については、引き続き、都や首都高速道路株式会社とともに、新たな都心環状ルートとなる別線（地下）整備案のコストを精査し、事業スキームを早期に構築すること。
- (2) 別線（地下）が接続する築地川区間の計画を速やかに具体化し、工事に着手すること。その際、走行安全性などの機能の向上や都市再生との連携について検討を進めるとともに、接続する首都高速晴海線の延伸部の整備と連携を図ること。

【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

(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、令和元年 8 月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル本体工事の準備工事に着手したところであるが、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。

国土交通省の令和 2 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。令和2年度には、

多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）について、事業化に向けた現況調査及び基本設計等に着手する。

<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付けられた「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、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本格化している。さらに、昨年末に策定した「未来の東京」戦略ビジョンでは、新たな調節池の事業化に向けた検討や、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の検討を進め、2030年度までに新たに総貯留量約150万立方メートル調節池の事業化を図ることとしている。

昨年10月の令和元年東日本台風では都内でも甚大な浸水被害が発生しており、近年激甚化、頻発化する豪雨から、都民の命と暮らしと首都機能を守るためにも、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、時間75・65ミリ対応の達成に向け、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
- ・ 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
- ・ 境川木曾東調節池
- ・ 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、首都東京の中核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>

日本の中核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、首都東京の中核機能を守るため、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 災害対策としての高台まちづくりの促進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局)

低地部において、土地区画整理事業等と高規格堤防整備事業の一体実施など、高台まちづくり（高台・建物群）を促進するために必要な措置を講じること。

<現状・課題>

近年の気候変動により水害が激甚化していること等を踏まえ、防災まちづくりを強力に推進していくため、令和2年1月に国と都により「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」を設置している。会議では、まちづくりによる高台化の推進や、再開発事業による避難スペースを上部階に確保した建築物の整備など、幅広く検討を進めており、同年9月に中間まとめ案を公表した。今後は、会議での議論などを踏まえた高台まちづくり（高台・建物群）の推進に係る施策の具体化を図っていく必要がある。

高台まちづくりの手法として高規格堤防整備があり、その推進には土地区画整理事業等との連携が有効であるが、住民等との合意形成や、土地区画整理事業施行者の財政的負担、堤防の川裏側の法面部分（以下「川裏法面」という。）の新たな平地の利活用などにおいて課題がある。

また、現在、都市再生土地区画整理事業について、高規格堤防整備事業対象の河川沿いは、補助の重点地区に該当しない地区があるため、地元自治体の協力を得るためには、重点地区の拡充が必要となっている。

<具体的要求内容>

- (1) 土地区画整理事業等と高規格堤防整備事業の一体実施を一層促進するため、以下の措置を講じること。
 - ① 高規格堤防整備事業に係る地権者が二度移転する負担を軽減するため、直接移転先となる種地の確保を河川事業側でも行うこと。
 - ② 高規格堤防整備事業と土地区画整理事業等の一体実施における費用負担のあり方について検討すること。
 - ③ 川裏法面の宅地としての利用や、堤防天端道路の建築基準法上の道路としての活用を可能とすること。
- (2) 都市再生土地区画整理事業補助における重点地区の要件（安全市街地形成重点地区等）について、高規格堤防整備事業対象の河川沿いを追加するなど、重点地区の拡充を検討すること。

4 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、荒川や利根川、多摩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、被害が甚大となるため、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30年7月豪雨、令和元年東日本台風による豪雨、令和2年7月豪雨など、近年、各地で大規模水害が発生している。都内においても、令和元年東日本台風により多摩川が溢水するなど浸水被害が発生している。荒川や利根川、多摩川等におけ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り、令和元年東日本台風で顕在化した事象も踏まえ、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。

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8,600ha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67%、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20m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8,600ha存在している。

都は、これまで、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6m以上の道路や、避難に有効な4m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に、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。

なお、首都直下地震等による壊滅的な被害の発生を回避できるよう、国と東京都がハード・ソフト両面から連携し、防災まちづくりを強力に推進していくために令和2年1月に設置した「災害に強い首都「東京」の形成に向けた連絡会議」においても、課題や今後の取組について幅広く議論している。

<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、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更に緩和すること。
- (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、狭あい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^{りょう}事業の推進

道路・橋梁^{りょう}整備の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 建設局・都市整備局)

日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化に繋がり、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1,400万人が生活し、総生産額が全国の約2割に当たる約100兆円に上るなど、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中核を担っている。しかし、都市計画道路の完成率は、64パーセントといまだ道半ばであり、多くの未着手区間が存在している。また、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、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。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催やリニア中央新幹線の開業、そして持続的な成長に向けては、新型コロナウイルス感染症の収束後も見据えた中長期的な視点を持ちつつ、雇用や消費等の短期的な効果に加え、ストック効果を最大限に発揮する首都東京の道路整備が極めて重要である。

一方、令和元年東日本台風では、河川の氾濫等により道路が寸断され孤立集落が生じるなど、改めて道路ネットワーク整備の必要性が明らかになった。

そのため、首都圏三環状道路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6,500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>

首都直下地震の切迫性を踏まえ、特定整備路線を重点配分対象事業に位置付けるなど、整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。

- ・ 整備地域における防災性を向上させる特定整備路線
放射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・資源エネルギー庁・国土交通省・観光庁)
(都所管局 建設局・都市整備局)

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、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、無電柱化の重点整備エリアを環状七号線内側まで拡大するとともに、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41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「重要インフラ緊急点検」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、平成31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。

また、令和元年9月に発生した台風15号では、記録的な暴風による倒木や電柱倒壊で島しょ地域において大規模な停電が長期間発生し、日常生活に支障をきたした。頻発する自然災害から都民の命と暮らしを守るため、島しょ地域においても無電柱化を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」の実現に向けて、都内全域での無電柱化をより一層推進するため、事業推進に必要な財源の確保と補助率の引上げを図ること。
- (2) 国道においても、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るために無電柱化を一層推進すること。
- (3) 区市町村道等の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) 無電柱化の取組をさらに加速するため、電線管理者の費用負担減を図る財政的支援制度を拡充すること。
- (5) 島しょ地域等において「観光地域振興無電柱化推進事業」について対象地域の拡大を図ること。
- (6) 多様な事業手法による無電柱化を推進するため、電線共同溝以外の事業手法についても制度設計や電線管理者との調整を行うこと。
- (7) 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、多くの人々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}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。)を作成することが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り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、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要な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、一斉に更新時期を迎えている。

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、東京に必要な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、東京に必要な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 下水道施設の老朽化対策に係る財源の確保

(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、下水道施設の老朽化対策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約2,300kmに達しており、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。再構築未実施の場合、今後20年間で約10,100kmに増加していくことから、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、施設の老朽化が進行中である。

下水道施設は、住民の安全を守り、安心して快適な生活を支えるために不可欠な都市インフラであり、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、平成29年度の国の財政制度等審議会では、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とともに、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、令和2年度に至るまで、この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、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り、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大を背景として、改めて公衆衛生を確保する下水道の重要性が浮き彫りとなった。

また、公共用水域の水質保全に関する水質汚濁防止法では、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。

さらに、下水道法では、施設の設置に加えて改築も国庫補助の対象としており、地方財政法では、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。

東京は、重要かつ高度な機能が集積する首都として、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おり、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、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

れは老朽化対策を行う上でも変わるものではない。

< 具体的要求内容 >

下水道サービスの継続的かつ安定的な提供のためには、国の責務としての国費負担が不可欠である。

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、下水道施設の老朽化対策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、老朽化対策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において、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令和元年度末で58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約2,300kmに達し、再構築未実施の場合、今後20年間で約10,100kmに増加していく。

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条の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。

また、口径にかかわらず整備から50年を経過した管きよを交付対象としていた「下水道老朽管の緊急改築推進事業」は、平成29年度末で終了した。

さらに、令和3年度からは、管きよの改築に係る補助対象の範囲の見直しが予定されている。

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には、今後も計画的に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・安心で快適な生活が確保されるよう、恒久的な制度として、口径にかかわらず、腐食や老朽化による損傷が著しい下水道管の老朽化対策を面的に実施でき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し、東京に必要な資源を集中的に投入すること。

<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。

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、官民連携金融プロモーション組織である「FinCity.Tokyo」、民間の関係事業者が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措置を実現すること。
- (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>

現在、新型コロナウイルス感染症が世界中に広がっており、観光産業に大きな影響を及ぼしている中、都は収束後のインバウンド需要の回復に向けた取組の準備を進めているところである。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時には様々な国・地域から旅行者が訪れることが予想される。外国人旅行者の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、「観光立国推進基本計画」において政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策を定め、「観光ビジョン実現プログラム2020」に基づき、すべての旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境整備等の取組を進めているが、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、支援を更に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」を復活するとともに、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、令和2年6月30日まで、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」）を実施した。

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「キャッシュレス・消費者還元事業」を復活するとともに、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・小規模事業者が円滑にキャッシュレス化を図れるよう「キャッシュレス・消費者還元事業」を復活すること。
- (2) 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。
- (3) 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。

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>

これまで東京 2020 大会の開催に向け、競技会場等の整備や仮設工事等を着実に進め、気運醸成やテストイベントを通じた大会運営の確認、ボランティア研修の実施などハード・ソフトの両面において大会準備の総仕上げとして 2020 年夏の開催を目指して全力を尽くしてきた。

一方、新型コロナウイルス感染症の感染の拡大により、令和 2 年 3 月 24 日に、東京 2020 大会について、おおむね 1 年を軸として遅くとも 2021 年の夏までに開催することとなった。その後、令和 2 年 3 月 30 日には 2021 年 7 月 23 日に東京 2020 オリンピック、同年 8 月 24 日に東京 2020 パラリンピックを開幕とする新日程が、IOC、IPC、組織委員会、東京都、国の間で合意された。また、令和 2 年 4 月 16 日には、組織委員会と IOC が、大会延期に伴う今後の準備の枠組みについて合意し、その中では、サービスレベルの水準を最適化・合理化する施策を検討するとともに、延期によるコスト削減を図るものとされ、IOC と国・都・組織委員会の日本側は共同で、延期のもたらす影響について、引き続き評価と議論を行うこととしている。さらに、同年 6 月 10 日に開催された IOC 理事会では、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえた大会の位置付けにおいて、2021 年の開催に向けた方針として、安全・安心な環境を提供することを最優先課題とすること、延期に伴う費用を最小化し、都民・国民から理解と共感を得られるものにする、大会を簡素(シンプル)なものとするものの 3 点の基本原則のもとに準備を進めていくことが確認されている。こうしたことを踏まえ、IOC と大会の簡素化に向けた見直しを行い、令和 2 年 9 月 25 日に、これまでの成果について IOC と合意し、同年 10 月 7 日の IOC 理事会において、その削減効果が報告され、引き続き、見直しを行うこととなっている。また、大会における新型コロナウイルス感染症対策については、令和 2 年 9 月 4 日に、国・都・組織委員会など関係者による「新型コロナウイルス感染症対策調整会議」が開催され、出入国をはじめとする水際対策、競技会場・選手村における感染防止対策、検査・治療・療養体制など幅広く議論し、安全・安心な大会の開催に向けて、準備を進めている。こうした中、延期となった大会を成功させるためには、国の果たす役割が極めて重要であり、国を挙げた積極的な対応が必要である。

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。

選手や観客をはじめ、全ての人々にとって、安全安心な大会の開催を実現するとともに、昨年開催されたラグビーワールドカップ2019™で得られた成果を、東京2020大会の成功につなげ、更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>

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防ぐことを目的として、外出自粛要請が出されたことにより、鉄道事業者の運賃収入が大きく減少することが見込まれている。そのような状況においても、鉄道利用者の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。

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、都では整備を更に加速させるため、「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、10万人未満の駅にも補助対象を拡大したところである。今後、都では、鉄道事業者のホームドア整備を一層促進していく。

<具体的要求内容>

- (1) 安全対策に資するホームドア等の整備については、外出抑制による大幅減収が見込まれる中であっても、計画どおりに実施することはもとより、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>

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防ぐことを目的として、外出自粛要請が出されたことにより、鉄道事業者の運賃収入が大きく減少することが見込まれる。そのような状況においても、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。

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更に加速させるため、「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、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たところである。今後、都では、鉄道事業者のエレベーター等の設置を一層促進していく。

<具体的要求内容>

1ルート未整備駅の解消や、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に向けたエレベーター等のバリアフリー施設の整備については、外出抑制による大幅減収が見込まれる中においても、計画どおりに実施することはもとより、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、先行して対象となった全国8か所の国立公園において重点的な投資を行っているが、8公園に準じる公園として追加で対象となった富士箱根伊豆国立公園も含め、東京の国立公園への対応はいまだ十分ではない。

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>

「スマート東京」実現に向けた次世代通信ネットワークの早期構築等

(提案要求先 総務省・内閣府)
(都所管局 戦略政策情報推進本部)

安全・安心にデータが利活用される社会を、個人情報保護とデータ活用を両立しつつ実現することを目的とした、官民連携データプラットフォームの構築及び関連するスマートサービスの推進を図る都の先駆的な取組を支援すること。

<現状・課題>

都は、国や関係する民間企業、大学などの学術機関、NPO、都内の区市町村や周辺自治体等との連携の下、都庁自身の持つデータに加えて、都内区市町村、関係機関、民間企業等から得た公共データや民間データなどをオープンAPIで呼び出し連携する、官民が連携したデータプラットフォームを構築していく。

地方自治体がデータプラットフォームを構築し、関連するスマートサービスの実施を支援するには、個人情報等データのガバナンスに配慮し、適切な情報の取扱いとデータの利活用促進を両立させ、地域住民の同意を得ながら取組を進めることが重要である。また、分野間・都市間で横断して持続的に活用できるプラットフォームとするために、国のデータ収集に係る基盤整備の動向等を注視しながら、構築を進めていく必要がある。

<具体的要求内容>

安全・安心にデータが利活用される社会を、個人情報保護とデータ活用を両立しつつ実現することを目的とした、官民連携データプラットフォームの構築及び関連するスマートサービスの推進を図る都の先駆的な取組を支援すること。

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みをするケースなども見受けられる。

今般、新型コロナウイルス感染症の影響により、区市町村から登園を控える旨要請がなされ育児休業を延長した保護者について、認可保育所の内定を受けている場合には暫定的に育児休業給付金が支払われることとなったが、認証保育所の利用のみを希望していた場合には育児休業給付金の給付対象となっていない。

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) 今般の新型コロナウイルス感染症に係る育児休業給付金の暫定的取扱いについては、都の認証保育所等、地方が独自に実施する保育サービスにおいても認可保育所と同様に取り扱うよう、速やかに対応すること。
- (3) 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。
- (4) 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限り、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（83.0%）が、男性の育休取得は7.48%（令和元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併せて実施すること。

<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、2020年4月からは中小企業に残業時間の上限規制が適用されている。また、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。こうした中、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併せて実施すること。

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)

デジタルトランスフォーメーションによる社会構造変革を見据え、テレワークの促進と定着に向けて、テレワークを社会に根付かせるためのルールづくりを進めるとともに、企業への導入支援や民間企業・自治体等が行うサテライトオフィス整備に対する支援を行うこと。

<現状・課題>

テレワークは、情報通信技術を活用し時間や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、労働者のライフ・ワーク・バランスの向上による働き方改革の促進や、企業にとっても、生産性の向上や多様な人材の確保、災害時の事業継続対策などに有効である。

都では、これまで東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会における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」の推進や、感染症の拡大防止に向けた緊急対策などに取り組み、都内企業（従業員 30 人以上）のテレワーク導入率は約 6 割に達し、利用する社員の割合も大幅に増加するなど、テレワークは急速に拡大している。

この勢いを止めることなく、新型コロナウイルス感染症防止と経済社会活動の両立を図りながら、「新しい日常」が定着した社会の実現に向け、更なる導入の促進と定着に向けた取組を強化していく必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) デジタルトランスフォーメーションによる社会構造変革を見据え、テレワークを企業に根付かせるためのルールづくりを官民一体で進めること。
- (2) 中小企業をはじめ、企業のテレワーク機器・設備等の導入や定着を促進するための支援策を拡充すること。
- (3) 自宅だけでなく身近な地域で時間や場所にとらわれずに働けるテレワークの実施環境の整備を促進するため、民間企業や自治体等によるサテライトオフィス設置に対する支援を行うこと。
- (4) テレワーク勤務の運用においては、非正規雇用の従業員も正規雇用の従業員と同様にテレワークを活用できるよう、企業に対し指導を行うこと。
- (5) 労働時間の管理やコミュニケーションの確保、通信環境の整備など、テレワークの導入・運用上の課題を抱える企業に対して、課題解決に向けたサポートを行うこと。

【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>

都における令和元年6月1日現在の民間企業の障害者の実雇用率は、2.00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。

障害者の雇用においては、雇用されても早期に離職する例が多く、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、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に伴い、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) 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)

多様な保育ニーズや、依然として高い保育ニーズに対応するため、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>

他県からの人口流入や女性の社会進出等により、潜在需要を含め依然として高い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>

多様化する保育ニーズや依然として高い保育ニーズに対応し、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。

- ・ 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、統一かつ客観的に設定する観点から、原則として、民間事業者の賃金水準等を反映させたものである公務員（国家・地方）の地域手当に準拠して設定しているが、公平性・客観性を担保する観点から、隣接地域の状況によって、特例として級地の変更を認めている。例えば、平成30年度介護報酬改定では、当該地域の地域区分よりも高い地域に囲まれている場合については「当該地域の地域区分」から「当該地域を囲んでいる地域区分のうち一番低い地域区分」の範囲内で選択する完全囲まれルールが認められている。また、令和3年度改定に向けた介護給付費分科会では、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を令和5年度末まで引き続き適用するほか、完全囲まれルールでは、他の都道府県内の地域を隣接地域から除くことができること、隣接地域と4級地以上の級地差がある場合の級地の変更について認めることが審議されている。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については、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

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。

< 具体的な要求内容 >

- (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

依然として高い保育ニーズに対応するための支援の充実

(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。

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、令和2年度からは、直近2か年の待機児童数が連続して50人未満かつ直近2か年の有効求人倍率が連続して全国平均以下の区市町村について、対象が採用後5年目までとされたほか、平成30年度から、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。

さらに、令和2年度からは、補助基準額について、周辺の自治体と比較して低い設定とされている自治体もあり、そうした自治体からは、離職者の増加や周辺自治体への人材流出により保育士確保に支障が生じる等の懸念が示されている。

<具体的要求内容>

保育士宿舎借り上げ支援事業について、待機児童数や有効求人倍率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、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。

また、交付額が4分の3に縮小された区市町村について従前の算出方法に見直すこと。

さらに、区市町村別に補助基準額を設定する場合、現基準より減額され、周辺自治体と比較して低い額となる自治体の保育士確保が困難とならないよう、配慮すること。

【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、令和元年度には46万人であったが、令和7年には約55万人になると見込まれている。こうした中、認知症になっても尊厳を保ちながら、住み慣れた地域で安心して生活できるよう、認知症とともに暮らす地域づくりを推進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り、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3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）

印刷番号（2）25

令和2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。