



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

令和2 (2020) 年3月 No.22

地下利用関連の令和 2 年度国土交通省予算概要

去る3月27日、国会参議院本会議で令和2年度予算が可決成立しました。今回のニュースレターでは国土交通省の都市局、鉄道局、道路局の各関係予算から、特に地下利用に関連の及びそうな施策や事業をピックアップしました。詳しくは記載のウェブサイトで該当のページをご参照ください。

◆都市局 <http://www.mlit.go.jp/page/content/001324500.pdf>

■「居心地が良く歩きたくなる」空間の整備(p21.22)

まちなかウォークラブル推進事業補助 1.5 億円(皆増) 社総交 7,627 億円の内数

都市再生整備計画事業(社総交)等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する「まちなかウォークラブル推進事業」を新たに創設します。

「ウォークラブルな空間整備」その他

- ・道路、公園、広場等既存ストックの修復・改変
- ・上記を下支えする周辺環境整備(通過交通を排除する環状街路、公共交通基盤の整備等)に対して限定的かつ重点的に支援

○対象区域：都市再生整備計画区域内のまちなかウォークラブル区域

※(周辺環境整備に係る事業を含む) ※概ね1 km程度以内の区域を想定

○国費率：40% (45%) ⇒1/2

○事業主体：【交付金】市町村等

【補助金】都道府県、民間事業者等

○街路の広場化、バリアフリー環境の創出



○公共空間の芝生化・高質化



■国際競争力強化のための重要インフラの整備(p31)

国際競争拠点都市整備事業 補助 127.5 億円 (1.25 倍)

2020 東京オリンピック・パラリンピック競技大会後も成長が期待される都市の中核拠点において、民間投資の誘発や国際的な人材の誘致を図り、都市の国際競争力を強化するため、道路や鉄道施設等の重要インフラや市街地開発事業の都市基盤整備を重点的かつ集中的に推進します。

支援内容：

- 道路の新設又は改築
- 鉄道施設の建設又は改良
- バスターミナルの整備
- 鉄道駅周辺施設の整備
- 市街地再開発事業
- 土地区画整理事業
- OBRT の整備

対象地域：特定都市再生緊急整備地域

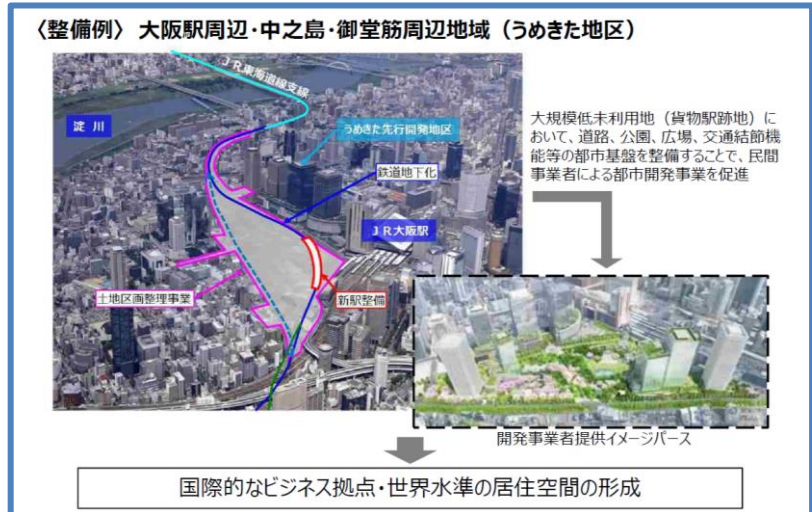
対象者：地方公共団体、都市再生機構、法律に基づく協議会

補助率：○市街地再開発事業 1/3

○市街地再開発事業以外 1/2

■地下街防災推進事業(p42)

支援対象に漏水対策を追加(防災性向上に資する施設の整備と併せて行うもの)



◆鉄道局 <http://www.mlit.go.jp/page/content/001321140.pdf>

■都市鉄道ネットワークの充実

(1) 既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等(p5)

[事業費：32,247 百万円、国費：11,568 百万円]

(都市鉄道利便増進事業費補助 (速達性向上事業))

都市鉄道の路線間の連絡線整備や相互直通化を進め、既存の都市鉄道施設を有効活用しつつ、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図ります。

(2) 地下高速鉄道ネットワークの充実(p6)

[事業費：22,182 百万円の内数、国費：5,589 百万円の内数]

(都市鉄道整備事業費補助 (地下高速鉄道))

大都市圏中心部における移動の円滑化、通勤・通学混雑の緩和等を図るため、地下高速鉄道ネットワークの充実を推進します。

① なにわ筋線の整備

大阪都心部を南北に縦貫する新線を整備し、既存の鉄道路線と接続させることにより、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス性の向上、大阪の南北都市軸の強化など、都

市機能の一層の充実を図ります。

② 福岡市七隈線の延伸整備

福岡市の二大核である「天神地区」と「博多駅地区」を結ぶことにより、都市中心部の移動の円滑化や福岡市西部から博多駅へのアクセス性を向上させるなど都市機能の一層の充実を図ります。



<なにわ筋線の整備>



<七隈線の延伸>

(3) 東京圏における都市鉄道ネットワーク等の今後のあり方に関する調査(p7)

[国費：266百万円の内数]

(鉄道整備等基礎調査委託費)

交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日)において示された、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿の実現に向け、取組みの進捗状況を把握し、諸般の社会情勢を踏まえた東京圏の鉄道ネットワークの将来的なあり方等について調査及び検討を行います。また、今後の国際拠点 空港等の需要増に対応するため、空港アクセス鉄道構想の事業性等について調査を行います。

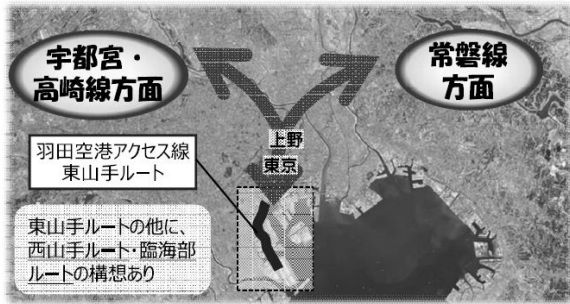
【国際競争力に資する空港アクセス鉄道の新設】

羽田空港アクセス線及び京急空港線羽田国内線ターミナル駅引上線の新設は、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(平成 28 年 4 月 20 日)において、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として位置付けられています。

羽田空港アクセス線東山手ルートについては、JR 東日本が事業主体となることを前提に環境影響評価調査に着手しており、京急空港線引上線については、京急電鉄が事業着手に向け、空港関係者との調整を進めています。

また、羽田空港内においては、空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設整備に新規着手します。今後、両プロジェクトの特性を活かしながら、空港アクセス鉄道の利便性が全体として向上するよう取り組んでいきます。

<羽田空港アクセス線東山手ルート>



<効果>

東海道線を經由して羽田空港と多方面とのアクセス利便性が向上。

(参考) 東京駅～羽田空港

東京～羽田空港	所要時間	乗換
東京モノレール経由	約28分	1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分	1回(品川)
東山手ルート	約18分	なし

<京急空港線引上線>



<効果>

京急品川駅～羽田空港間の運行本数増発を通じて、アクセス利便性が向上。

京急品川駅～羽田空港の運行本数
現 6本/時 ⇒ 9本/時

※引上線は車両入換え等を行う専用線。

■安全・安心の確保

(3) 地下駅等の浸水対策の推進(p10)

[事業費：12,515百万円の内数、国費：4,189百万円の内数]
(鉄道施設総合安全対策事業費補助)

三大都市圏をはじめとする大都市圏では、地下駅等の地下空間が数多く存在し、河川の氾濫や津波等が発生した場合、深刻な浸水被害が懸念されます。

地下駅等の地下空間は、地上に比べ浸水のスピードが速く、一旦浸水が始まれば、利用客の避難が困難となり、鉄道の運行にも大きな影響が発生することが想定されます。

このため、各地方公共団体が定めるハザードマップ等により浸水被害が想定される地下駅等について、駅の出入口やトンネルの坑口等における浸水対策を推進し、防災・減災機能の強化を図ります。

地下駅の浸水被害の例



福岡市交通局(博多駅)
平成15年7月大雨による御笠川の氾濫
(1日間運休、約10万人に影響)



小田急電鉄(下北沢駅)
平成25年10月台風による浸水
(3時間運休、約41万人に影響)

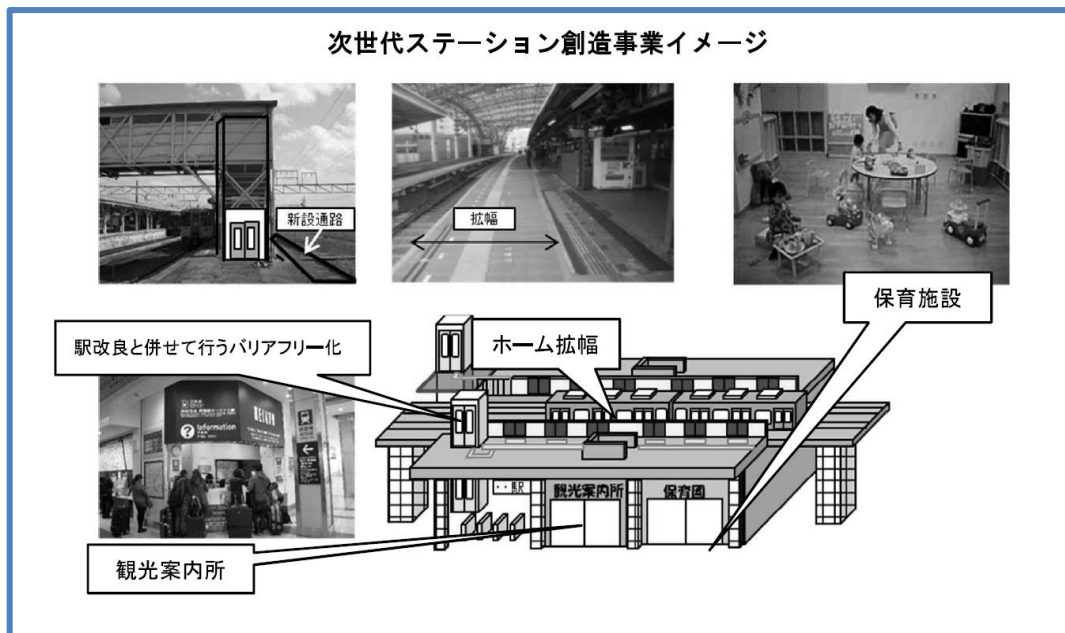
■鉄道駅のバリアフリー化等、鉄道の利便性の向上

(2) 駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）(p19)

[事業費：5,271 百万円、国費：1,757 百万円]
 (鉄道駅総合改善事業費補助)

駅空間の質的進化を目指し、まちとの一体感があり、全ての利用者にやさしく、分かりやすく、心地よく、ゆとりある次世代ステーションの創造を図ります。

○事業内容：地方公共団体、鉄道事業者、地方運輸局等からなる協議会（「駅まち会議」）において策定した整備計画に基づき、駅改良と併せて行うバリアフリー施設及び駅空間高度化機能施設の整備について支援します。



◆道路局 <http://www.mlit.go.jp/page/content/001321248.pdf>

■計画的かつ集中的な老朽化対策

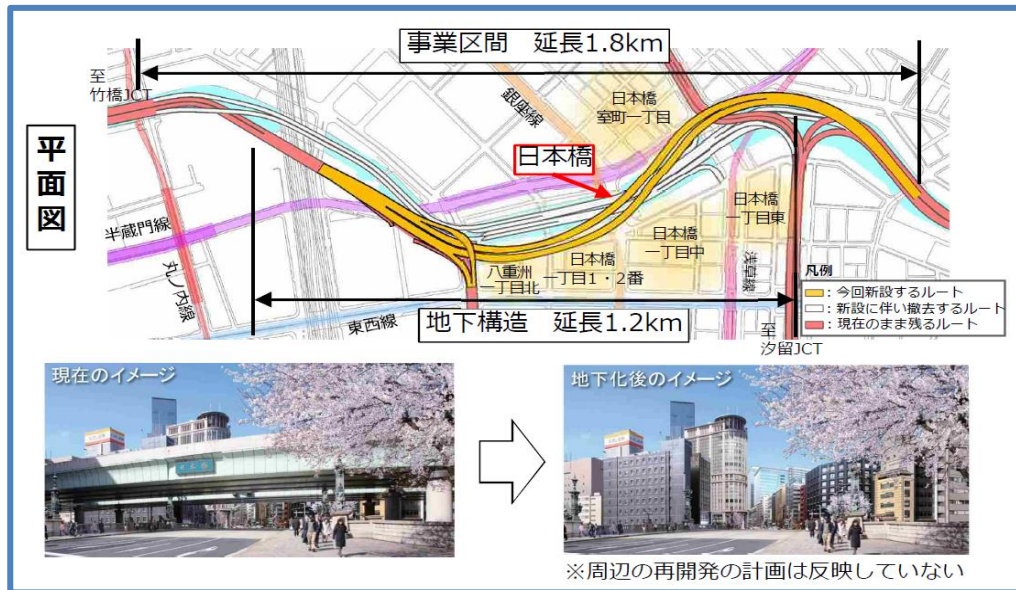
(1) 道路の老朽化対策の本格実施①～④

点検結果を踏まえた老朽化対策（判定区分Ⅲ・Ⅳの早期措置が必要な施設への対策）に関する地方への支援の新たな枠組み（早期措置支援スキーム）を導入し、予防保全による道路の老朽化対策への転換を図ります。(p14)

【まちづくりと連携した首都高速の地下化への取組】(p16)

○更新事業として老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した日本橋地区の地下化の取組を推進します。

○令和元年 10 月に都市計画変更手続きが完了。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会後の工事着手を予定します。



＜首都高速日本橋地区の地下化＞

■防災機能を強化した道路整備

(2) 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組①～③

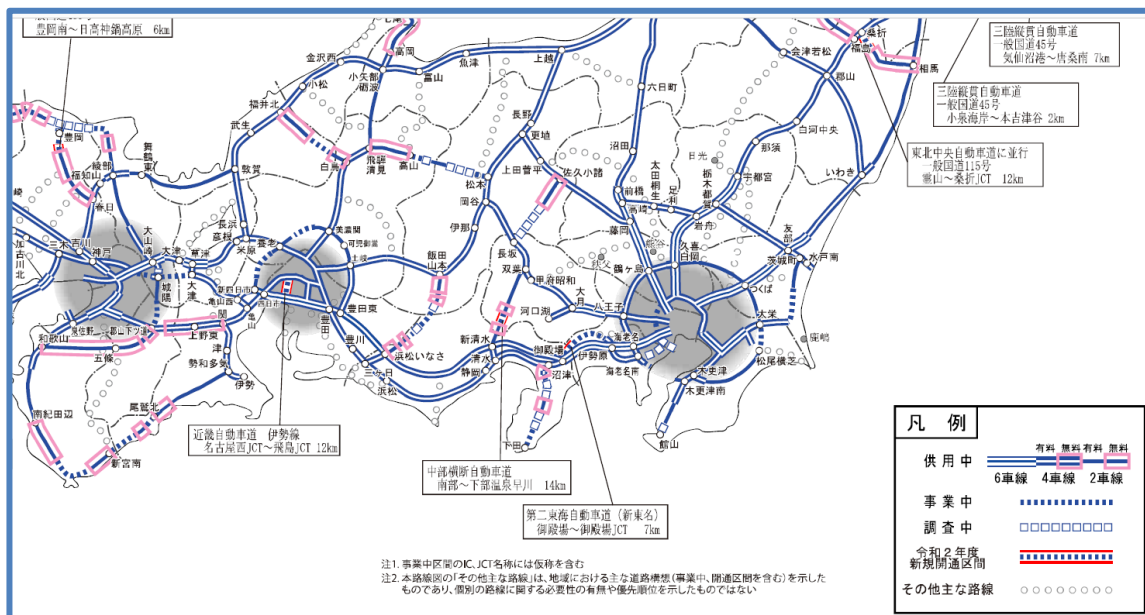
昨年策定した「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、利用者視点のもと、新技術等も活用しつつ、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進します。

【高速道路の機能強化の加速】(p19)

「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」(令和元年12月5日閣議決定)に基づき、成長力を強化する物流ネットワークの強化等のための高速道路等の整備として、財政投融資を活用し、生産性向上のための新名神高速道路の6車線化整備の加速や暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性の向上等を実施します。

○新東名・新名神の6車線化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させます。

○新東名・新名神の6車線化事業区間以外についても、高速道路会社において、必要な調査を推進します。

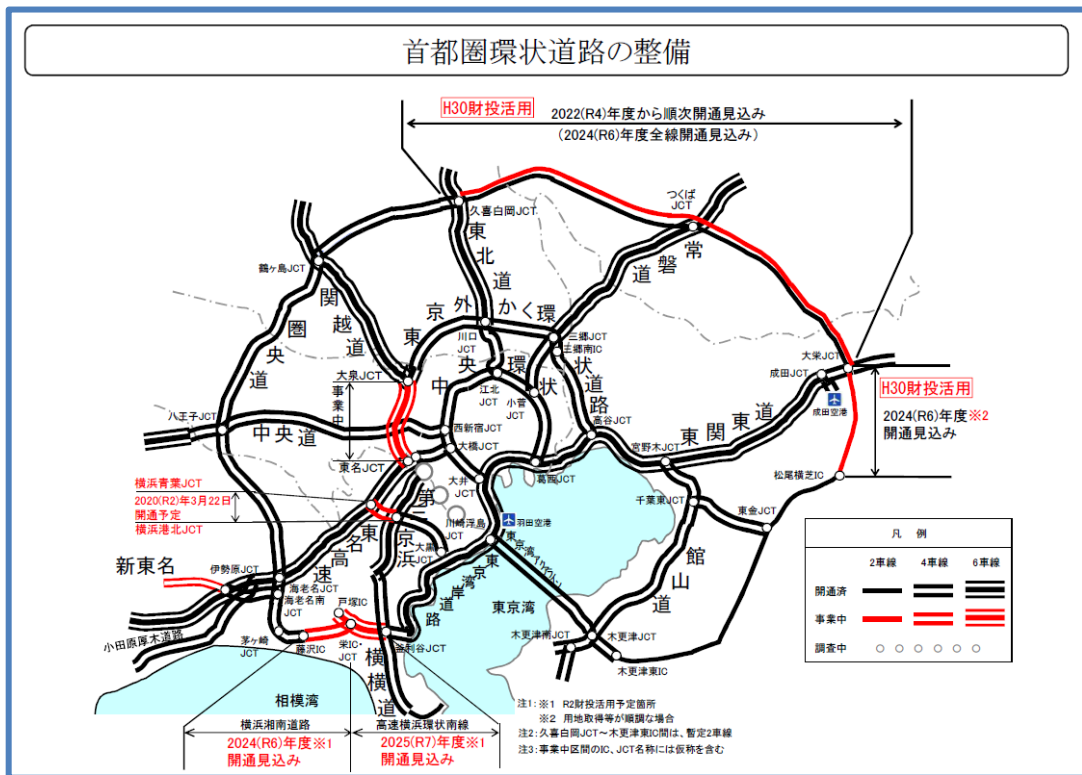


＜三大都市圏をつなぐネットワーク等＞

■生産性を向上する道路ネットワーク

(2) 物流対策の推進—物流ネットワークの強化—(p28)

○東京外かく環状道路（関越～東名）において、東名 JCT・大泉 JCT の両側から本線トンネルの掘進を推進するなど、早期開通に向け、事業を推進します。



(3) バスタプロジェクトの全国展開(p32)

○バスタ新宿や品川等をはじめとする集約公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」を全国で戦略的に展開します。

○スマートシティの検討や MaaS の実験と連携し、多様なモード間での乗換・待合環境の改善などフィジカル空間（現実社会）での地域交通サービスの強化を推進します。

[バスタプロジェクトにおける主な検討箇所と進捗状況]

箇所	進捗状況
バスタ新宿	2016年4月開業
品川駅	2019年4月新規事業化
三宮駅	事業計画を検討中
札幌駅	地域で検討中
仙台駅	地域で検討中
大宮駅	地域で検討中
新潟駅	地域で検討中
長崎駅	地域で検討中
...	...
等	等

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”= 未来型駅前空間の創出
 ~ 6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに ~

地下鉄西神・山手線 三宮駅
 阪急 JR三宮駅
 三宮バスターミナル (ミニトピア)
 三宮クロススクエア
 地下鉄海岸線 三宮・花時計前駅
 6つの駅をひとつにつなぐ人と公共交通優先の空間

＜神戸三宮駅前空間の将来イメージ 参27＞

更なる箇所拡大を構想中