

Ⅱ 道路の管理

第1 あらまし

道路管理の目的は、道路を常時良好な状態に維持することにより、安全、円滑な交通を確保することにある。また、道路は単に人々の移動や生活物資の輸送のためだけではなく、快適で、やすらぎのある歩行空間や、高度情報化社会に対応する情報インフラの収容空間として、災害時の緊急避難路としても期待されている。

現在、都の管理している道路は、指定区間外の国道を含め、延長2,243km、面積41.7km²（平成31年4月1日現在）、これを11建設事務所と4支庁が所管し、道路管理部がその指導調整にあたっている。

近年、都市活動の長時間化、余暇活動の活発化、高齢者の増加をはじめとする社会・経済状況の変化に応じて、道路管理に対する都民の要求も極めて多様化している。

とりわけ著しい自動車交通量の増大は、交通渋滞や排気ガスによる大気汚染の悪化、騒音や振動、そして、交通事故等の多発を招き、都民生活を脅かしている。さらに最近では、ヒートアイランド現象の一因として、夏季の舗装温度の上昇が指摘されている。また、高度成長期に大量に整備された道路施設が、今後集中して更新時期を迎えることから、一時期に膨大な補修・更新費用が必要となること、これらの工事に伴う交通規制による交通渋滞等の恐れがあることも重要な課題の一つとなっている。

そこで、交通渋滞の解消や、安全性の確保のため、交差点における右折車線の設置やバスベいの設置、歩道の新設・拡幅などの事業を推進している。また、無電柱化や道路施設のバリアフリー化により、快適な歩行空間と災害に強いまちを目指している。さらに、遮熱性舗装、保水性舗装、透水性舗装、低騒音舗装及び二層式低騒音舗装、わかりやすい標識など、人にも、そして環境にもやさしい道路の整備にも努めている。また、道路施設については予防保全型管理を推進し、道路の安全・安心を確保するとともに、設置当初からメンテナンスしやすい施設を検討していくことにより、効果的・効率的な新たな道路管理を目指している。

平成23年の東日本大震災では、救援物資の輸送や災害時の復旧活動における道路が果たす役割の重要性が再認識された。緊急輸送道路など、災害時における道路機能を確保するため、橋梁、トンネルの適切な補強・補修、電線類を地中化する無電柱化、山岳道路の斜面对策工事等の取組を今後も積極的に進めていく。

第2 路線の認定等

道路管理部路政課

1 道路の種類

道路法上の道路は、次の4種である（道路法第3条）。

- ① 高速自動車国道
- ② 一般国道
- ③ 都道府県道
- ④ 市町村道

このほか、地方自治法第281条及び第283条の規定により、道路法上の市町村道として取り扱われる特別区の管理する特別区道がある。

このうち、都が管理する道路は②の一般国道のうち法定受託事務として管理する、都の区域に係る指定区間外国道（道路法第13条第1項）と③の都道である。都道については、認定手続きにより次のように分類されている。

ア 一般都道（道路法第7条該当）

イ 特例都道（道路法第89条該当）

現在、都内にある国道、都道、区市町村道の延長及び面積は、資料第2-（1）（P.188）、（2）（P.190）のとおりである。

2 都道の認定

（1）一般都道

地方的な幹線道路網を構成し、かつ道路法第7条の都道府県道の認定基準に該当する道路で都の区域内に存する部分につき、都知事が議会の議決を経て認定する。

（2）特例都道

道路法第89条により都の特別区の存する区域内だ

けに認められた都道で、地方的な幹線道路網を構成するが、道路法第7条の都道府県道の認定基準によらず、都知事が関係特別区長の意見を聞き、都議会の議決を経て認定する。

なお、上記の都道のうち、国土交通大臣が道路法第56条の規定により、主要な道路として指定した道路を主要地方道という。

3 道路区域の決定、変更及び供用開始

道路区域の決定は、道路法の適用範囲を特定するものであり、道路管理者は、路線が認定されると遅滞なく区域を決定し、公示する（道路法第18条）。区域が決定され供用開始がなされるまでの間は、当該区域内の土地については道路管理者が権原を取得すると、私権の制限、占用の許可、監督処分等の一定の道路法の規定が準用される（道路法第91条）。

また、道路を拡幅したり、在来の道路に替えて新道を築造した場合には、新たに新道部分を道路区域に編入するため、あるいは旧道部分を在来の道路区域から除外するため、区域の変更（区域決定と同様の効果がある。）が必要となる。

道路区域の決定後は、土地の権原が取得され、工事によって実態を備えた道路について、道路管理者は供用を開始し、公示する。

4 道路台帳の整備

道路台帳は、道路管理を円滑に遂行するため道路の区域の境界線、道路の施設の現況、占用物件等道

路管理の基礎的事項を総括して把握し、広く道路管理行政の資料として活用できるよう整備している。道路台帳は、道路法第28条により、その調製、保管及び閲覧が道路管理者に義務付けられている。また、都民サービスの一環として平成9年10月から道路台帳の写しの交付を行っている。都の道路台帳は、次の図書を基本とし、都道及び一般国道（指定区間外）についてその整備を図っている。

- ① 「道路台帳平面図」（道路の現況、道路の区域の境界線及び道路の延長、面積等の把握図）
- ② 「地下埋設物台帳平面図」（主な占用物件の位置等の把握図）
- ③ 「道路敷地構成図」（道路敷地、道路区域の境界点の座標値等を把握した財産台帳的図面）

道路台帳の整備率は、「道路台帳平面図」と「地下埋設物台帳平面図」が100%であるが、「道路敷地構成図」は約79%（平成31年4月1日現在）にとどまっていることから、早期整備を図る必要がある。

「道路敷地構成図」は、道路区域と、道路を構成する敷地を把握することを主な目的としている。道路区域の調査にあたっては、現地に境界杭を設置し座標化することで、道路区域の明確化を行っている。

昭和49年度から整備を開始したが、完了まで今後長期間を要するため、平成16年度からは優先的に整備を行う地域、路線を選定するなど、効率的な整備を進めている。（第2・5表）

更には、平成19年度より本格的に道路台帳の電子化を図っている。

第2・5表 道路台帳整備の状況（平成31年4月1日現在）

地域		区別	東京都 管理道路延長 km	道路台帳					
				道路台帳平面図		道路敷地構成図		地下埋設物 台帳平面図	
				整備延長 km	整備率 %	整備延長 km	整備率 %	整備延長 km	整備率 %
全 域			2,243	2,243	100.0	1,773	79.0	2,243	100.0
内 訳	区部		892	892	100.0	743	83.2	892	100.0
	多摩部		1,107	1,107	100.0	871	78.7	1,107	100.0
	島しょ		244	244	100.0	159	65.3	244	100.0

（四捨五入のため、計が合わない場合がある。）

5 区市町村への移管

都市計画道路の整備等に伴い、幹線道路から地域内道路へと性格の変化した都道の区間については、道路管理の役割分担の観点から、区市町村へ移管する。

6 有料道路の管理

首都高速道路（都に存する区間）は、都道であるが、道路整備特別措置法に基づき、本来都が有している道路管理権限の一部を首都高速道路㈱が代行し、通行料金を徴収する有料道路である。

都は、都知事が路線の認定をした後これらの道路の本来道路管理者として、区域決定（公示のみ）、供用開始等を行うとともに料金等の事業計画の決定に関与する。

7 通称道路名の普及

東京都は、過去3回、都民をはじめとする道路利用者に分かりやすく親しみやすい名称を設定し、都内交通の利便を図ることとともに、災害時の避難や緊急輸送に役立てるため、都内の国道及び都道を対象とした171路線に通称道路名を設定している。

設定の目的と主な通称名は以下のとおりである。

[第1回]昭和37年及び38年

オリンピック東京大会を機に設定
（山手通り・青山通り・甲州街道・青梅街道）

[第2回]昭和59年

マイタウン構想の一環として設定
（六本木通り・環八通り・大島一周道路）

[第3回]平成26年

前回から約30年が経過し、新設、延伸等による道路状況の変化に応じて設定

（有明通り・新滝山街道・日野バイパス）

これらの通称道路名が道路を利用する全ての人に親しまれるとともに、広く浸透するよう、パンフレットの配布や案内標識の設置等により継続的に通称道路名の普及を図っていく。

通称道路名の一覧表は資料第2－(3) (P. 216) のとおりである。

第 3 道路の適正管理

1 道路の監察

道路管理部監察指導課

(1) 監察パトロール

道路管理者は、道路を常に良好な状態に保つように維持、修繕に努めるばかりでなく、円滑かつ安全な交通を確保するため、積極的に阻害要因の排除及び防止に努める責務を負っている(道路法第42条)。

このため、各建設事務所では、毎日、監察パトロールを行い、道路の不適正な利用の早期発見、道路構造の保全及び交通機能の確保等に努めている。

1) 路線パトロール

道路を路線ごとに定期的に巡回し、主として次の事項の監察を実施するとともに、その是正指導等を行っている。また、改善後も不適正な利用が繰り返されないよう、継続的な巡回を行っている。

- ① 道路を許可なく、又は許可条件に違反して占用しているもの
- ② 道路をみだりに損傷もしくは汚損し、又は道路に土石等の物件を放置しているもの
- ③ 道路工事及び電気、ガス、上下水道等の道路占用工事
- ④ 路面、側溝、防護柵、街路灯、街路樹、道路標識等道路及び道路附属物の損傷又はその誘因となるもの
- ⑤ 道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれのある道路沿いの土地、竹木及

び工作物又は建築工事等

- ⑥ 車両制限令に違反する車両

2) 合同パトロール

路線パトロールのほか、従前から所轄警察署や区市町村等と取り組んでいる合同パトロール(春、秋の交通安全運動、道路ふれあい月間及び年末混雑時等)がある。また、近年では町内会、自治会、商店街等と協力して、地域ぐるみで道路及び交通環境の改善に努める合同パトロールも実施している。

なお、令和元年度の道路監察の実績は第2・6表のとおりである。

(2) 道路適正使用の指導

道路の不法占用・不適正使用を監察パトロール等で発見した場合は、すみやかに撤去又は改築等の改善を行うよう指導・警告を行っている。

特に歩道上の立看板、置看板、放置自転車、商品置場等については、道路の有効幅員を狭め、歩行者の通行に支障を及ぼすおそれがあるので、関係機関と十分な連絡をとり、効果的に対応している。

なお、道路の上空に設置されている突出看板については、設置状態や所有者の実態調査を毎年度実施し、占用申請の促進及び基準に適合しない突出看板への是正指導を行う等、適正化に努めている。その結果、平成14年度に約50%であった突出看板の許可率が、令和元年度には約80.5%まで向上した。引き続き是正指導等を行い、許可率の維持に努めていく。

第2・6表 道路監察結果(令和元年度)

監察パトロール実施状況

平常時	内容 区分	回数 (回)	時間 (時間)	延長 (km)	合同パト(内書)	
					警察署	その他
	日常	5,107	13,558	193,644	151	134
夜間	40	234	2,365	0	0	
異常時	18	52	1,142	0	0	

道路の 損傷関係	内容 区分	発見件数		処理件数	
		パトロール	その他	緊急処理	その他
	道路	272	100	13	269
附属物	522	135	146	452	

監察事項	取締り 件数	措置状況					
		行政指導			監督処分		その他の措置 件数
		口頭	文書	是正件数	措置命令	是正件数	
不法占用	4,088	1,166	289	2,360	0	0	2,633
禁止行為	28,327	1,577	10,916	2,717	0	0	15,834
沿道区域	284	28	3	59	0	0	253
車限令	13	0	13	2	0	0	0

放置 自転車 対策	警告台数	8,164
	撤去台数	2,491
	処理件数	10,603
	撤去回数	468

道路上工事の監察

区 分	内 容	監察箇所数	指摘箇所数	指摘件数	指 摘 内 容					措 置 状 況				
					掘 削	路 面 覆 工	保 安 施 設	復 旧	そ の 他	現 場 指 導	呼 出 指 導	始 末 書	警 告 書	措 置 命 令
管理者工事		18	16	20	0	0	16	0	4	15	1	0	0	0
承認工事		2	4	4	0	0	2	0	2	1	2	0	0	0
N T T 東日本		8	4	4	0	0	0	2	2	4	0	0	0	0
水道局		69	48	66	9	0	29	7	21	40	10	1	0	0
下水道局		15	9	13	1	0	6	0	6	9	1	0	0	0
東京メトロ		1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
東京電力		36	18	22	0	0	13	2	7	14	2	0	0	1
東京ガス		28	25	35	6	0	17	0	12	23	5	1	0	0
区市町村		4	4	4	0	1	1	1	1	4	1	0	0	0
その他		11	20	21	0	0	14	1	6	16	3	2	0	0
計		192	149	190	16	1	99	13	61	127	25	4	0	1

2 道路の占用

道路管理部監察指導課

(1) 占用一般

道路は、本来一般交通の用に供することを目的とするが、特定の場合には、物件の設置を許可することができることとされており、この特別使用を道路の占用という（道路法第32条）。

道路の占用の主なものは、電気、ガス、上下水道、電話、地下鉄等、公衆の用に供する施設のための管路、柱類及び鉄道等である。

道路の占用は、道路の二次的な機能であるが、公益施設については、道路の本来的機能を阻害しない範囲において容認するとともに、公共性を欠く占用については、極力これを抑制する等道路本来の目的との調整を図ることが必要とされる。

また、都の区域内に存する国道及び区市町村道との事務処理の整合性を図るため、各道路管理者間の密接な連絡と許可基準、事務処理の統一に留意している。

道路の占用に際しては、東京都道路占用料等徴収条例に基づいて道路占用料を徴収している。

なお、令和元年度の道路占用料徴収状況は、第

2・7表のとおりである。

突出看板の許可率等については、第2・8表（P.51）のとおりである。

第2・7表 令和元年度道路占用料徴収状況

種 別	件 数	金 額
一 般 占 用 (鉄 道 関 係 含 む)	—	千円 4,968,350
東 京 ガ ス 関 係	2,461,397m	1,400,600
東 京 電 力 関 係		
内 電 柱 訳 管 路 類	15,885本 8,851,941m	3,483,489
訳 そ の 他	11,676個	
N T T グ ル ー プ 関 係		
内 電 柱 訳 管 路 類	15,718本 20,099,455m	3,708,704
訳 そ の 他	1,588個	
過 年 度 分	—	1,108
合 計	—	13,562,251

第2・8表 突出看板の許可率等
(令和2年3月現在)

看 板 総 数 (a+b)	23,728個
基 準 適 合 個 数 (a)	21,918個
基 準 不 適 合 個 数 (b)	1,810個
許 可 個 数 (c)	17,638個
許 可 率 (c/a)	80.5%

(2) 鉄道等の占用

1) 鉄道事業法及び道路法による鉄道工事

道路に鉄道を敷設する場合は、鉄道事業法第61条第1項ただし書により事業者が国土交通大臣の許可を得た後に、道路法第32条に基づく道路管理者の占用許可を受けて道路に敷設することができますとされている。

鉄道の敷設は、工事規模が大きく、他の埋設物との調整に日時を必要とし、また、工期も比較的長期にわたることが通例であるので、都においては、道路管理上の見地から、占用許可にあたって必要な条件を付し、工事から派生する障害等を最小限に止めるよう努めている。

2) 軌道法による軌道工事

軌道は、道路の効用を補充し路上の交通を補助緩和するために、軌道法第2条の規定により、特別な事由がある場合を除き道路に敷設することとされている。

(3) 道路占用許可の特例

道路の占用は、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合に許可できるが（無余地性の原則）、都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づく道路占用許可の特例により、まちなぎわい創出や道路利用者の利便増進に資する施設の設置を許可することができる。

これらの特例を活用し、都道においては新虎通り（新橋・虎ノ門間）、行幸通り及び新宿副都心四号線においてオープンカフェの設置やイベント施設の設置が行われ、まちなぎわいに寄与している。

3 路上工事等の調整

道路管理部監察指導課

路上で行われる工事は大別して、道路管理者が行う道路補修等の工事と都市生活に不可欠な電気・ガス・通信・上下水道等ライフラインの敷設や補修工事など、占用企業者が行う占用工事の二種類がある。

これらの工事を計画段階から調整し、道路の不経済な掘り返し防止や円滑な交通の確保並びに事故防止を図るため、建設局、国土交通省東京国道事務所、警視庁、東京消防庁、占用企業者等で「東京都道路工事調整協議会」を設置している。

この協議会のもと「道路工事調整会議」を適宜開催し、工事の場所、時期、工法等について調整を図っている。令和2年度の道路工事調整状況は資料第2-(7) (P.226)のとおりである。

以下は、現在の主な取組である。

(1) 路上工事に伴う車線規制時間の抑制について

第四次『東京都内の路上工事対策五箇年計画（平成25～29年度）』に基づき、区部の路上工事（国道・都道）に伴う車線規制時間を道路管理者と各企業者が協力し、抑制などに取り組んできた。その結果、毎年度目標（80万時間以下）を達成することができた。（第2・9表、P52）

平成30年度からは第五次『東京都内の路上工事対策五箇年計画（2018～2022年度）』を策定し、さらなる工事需要の増加が見込まれることから、引き続き区部の路上工事に伴う車線規制時間を毎年度80万時間以下とすることを目標とし、占用企業者と一体となって路上工事対策に取り組んでいる。

(2) 路上工事施工時期の平準化について

路上工事の施工時期については、年度末の工事集中の分散化を図るために、年度当初における早期発注・早期着工等による年間を通じた平準化を促進する。（第2・9図、P.52）

(3) 交通繁忙期の路上工事の抑制について

年末年始、年度末のほか、ゴールデンウィーク・旧盆期などについても渋滞予測に基づき路上工事を抑制する。

(4) 掘削禁止について

路上工事により道路舗装が行われた箇所は、工事完了後の一定期間について道路掘削を禁止する。

(5) 工事情報の提供について

路上工事に対する理解促進を図るため、工事看板の改善やインターネットによる工事情報の提供を積極的にすすめる。

(6) 路上工事対策「行動計画」について

国道・都道管理者が協力して、道路利用者や沿道居住者の視点から路上工事の問題点を抽出し、路上工事対策五箇年計画の具体的な実施計画として、「行動計画」を策定した。現在、各区等にも働きかけを行い、従来の国道・都道に加えて、区道等とも連携した路上工事対策の取組をすすめている。

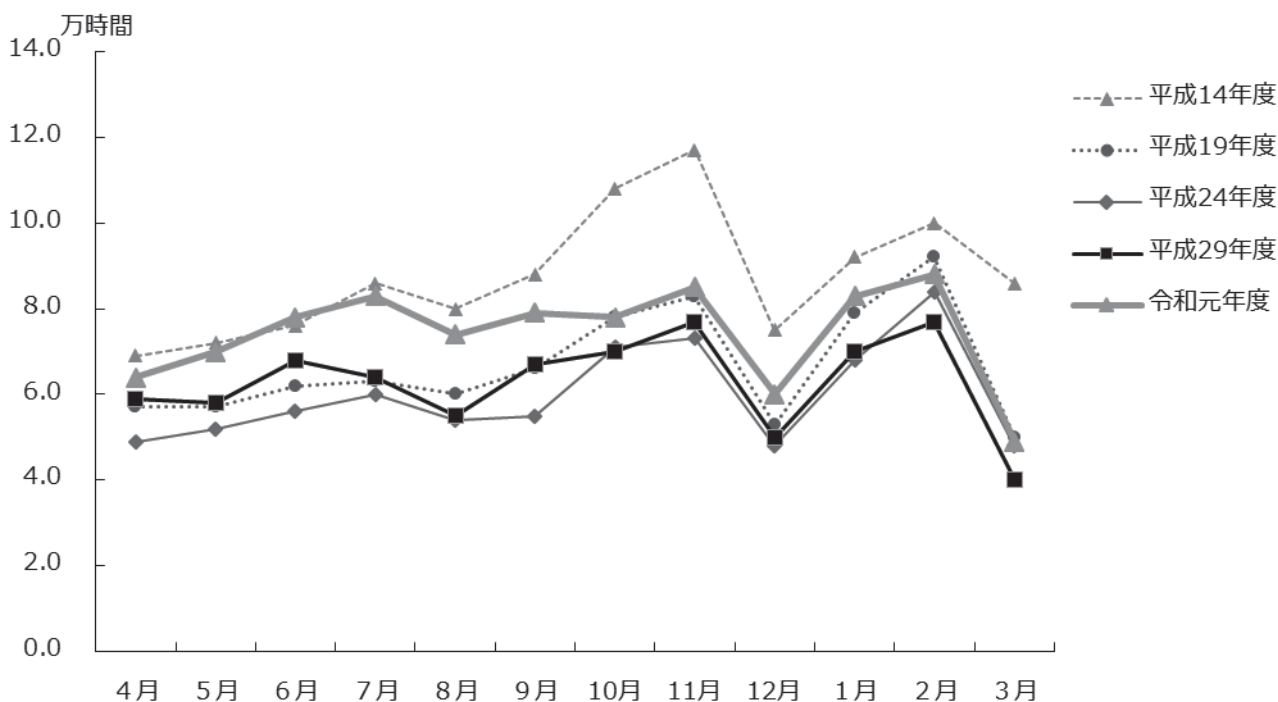
第2・9表 区部 国道・都道における路上工事に伴う車線規制時間

(単位：時間)

年度	14	19	24	25	26	27	28	29	30	元
車線規制時間	1,053,735	806,931	724,005	755,478	753,714	776,484	782,298	761,715	798,957	896,886

※ 令和元年度は、主に東京2020大会に向けた関連工事等が当初想定以上に増加

第2・9図 区部 国道・都道における路上工事に伴う車線規制時間（月別・年度別）



4 車両の制限（特殊車両の通行）

道路管理部路政課

道路構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両諸元の最高限度は、政令で定めることとされている。

[道路法第47条]

(1) 車両の最高限度（一般的制限値）

[車両制限令第3条]

車両は、すべて実車状態（人が乗車し、貨物が積載された状態）が制限の対象となる。

- 1) 幅 2.5m
- 2) 重量
 - ・総重量 20 t
(重さ指定道路については25 t)
 - ・軸重 10 t
 - ・隣り合う車軸に係る軸重の合計
 - 軸距が1.8m未満 18 t
 - 軸距が1.8m以上 20 t
 - ・輪荷重 5 t
- 3) 高さ 3.8m
(高さ指定道路については4.1m)
- 4) 長さ 12m
- 5) 最小回転半径

車両の最外側のわだちについて12m

このほか、道路交通法及び道路運送車両の保安基準においても制限を設けている。

(2) 最高限度を超える車両の通行

[道路法第47条の2]

車両構造が特殊であったり、積載貨物が分割できないなどの理由で、上記(1)車両の最高限度のうち一つでも値を超えた車両が道路を通行する場合には、特殊車両通行許可が必要となる。

なお、通行許可及び他の道路管理者からの協議処理件数は第2・10表のとおりである。

(3) 制限の見直し

1) 重さ指定道路

平成5年11月の車両制限令の改正により、高速自動車国道又は道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認めて指定した道路においては、通行する車両の総重量の最高限度を25 tまで引き上げることとし、規制が緩和された。この指定道路においては、車両の通行の許可の手續等を定める省令第1条に規定する値以下で、その他の基準が一般制限値以下の「新規格車」については、通行許可な

しに通行できることとなっている。

2) 高さ指定道路

平成16年4月に、車高規制の見直しが行われ、道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路（高さ指定道路）については、通行する車両の高さの最高限度が3.8mから4.1mに引き上げられた。

(4) すべての車両に適用される制限

1) 一般的制限値を超えない車両であっても、トンネル、橋、高架等の道路の保全のため、道路管理者が重量や高さについての制限を設け、制限標識を設置している場合、その制限を超える車両の通行には通行許可が必要となる。

2) 一般的制限値を超えない車両であっても、狭小幅員の道路において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路管理者が通行可能な車両の幅について制限を設け、制限標識を設置している場合、その制限を超える車両の通行には通行認定が必要となる。

第2・10表 特殊車両の通行許可申請及び他の道路管理者からの協議件数の推移

(東京都処理分)

年 度	申請件数 (件)	申請台数 (台)	手数料収入 (千円)	年 度	協議件数 (件)
27年度	4,323	14,959	6,580	27年度	24,657
28年度	5,756	21,322	9,891	28年度	27,402
29年度	4,814	21,058	8,822	29年度	35,324
30年度	4,770	19,774	8,453	30年度	29,171
元年度	3,691	16,227	6,727	元年度	32,719

5 東京ふれあいロード・プログラム

道路管理部路政課

地域住民などの団体と東京都が協働して、道路の清掃や植栽の手入れなどの美化活動を行うことにより、道路利用のモラル向上と潤いのある道路空間の創出を目的とする制度（いわゆるアドプトシステム）である。

参加団体は、町内会、商店会、学校、企業などの団体であり、東京都と協定を結び、東京ふれあいロード・プログラム認定団体として道路の美化活動を継続的に実施している。

この制度は、平成15年度から本格実施し、令和

2年6月1日現在154団体となっており、今後も積極的な事業展開を図っていく。

6 都道におけるホームレス対策

道路管理部監察指導課

都道におけるホームレスの現状は、年2回実施する概数調査において、令和2年1月現在160人である。

道路法では、人に対する直接強制を想定していないため、道路不法占拠者本人の身体に対する強制退去権限はない。そのため監察パトロールのなかで、道路上に起居することは通行の支障になることを伝えて、自主退去を促すなどの措置を講じている。

引き続き、関係各局・警視庁・関係区市町村等と連携し、道路の本来機能である「一般の自由な交通」を確保するため、道路の不適正使用の是正に努めていく。

7 普及活動（「夢のみち」事業）

道路管理部監察指導課

「夢のみち」事業とは、都民が、道とふれあい、道に親しみをもち、道が日々の生活に身近な施設であることを実感してもらうために、毎年テーマを定め、様々な行事を実施するものである。

昭和62年度から平成21年度まで、「道の日」行事として実施してきたが、平成22年度から「夢のみち」事業に衣替えし、（公財）東京都道路整備保全公社主催、東京都建設局共催で実施している。

第4 道路・橋梁の維持補修

道路管理部保全課

1 道路の維持事業

安全で円滑な交通の確保と沿道環境を保全するため、都では、道路などの維持補修、改善及び健全度調査等を実施している。（第2・11表）

第2・11表 道路維持費

事 項 (施 設)	令 和 2 年 度 予 算	
	規 模	金 額
		千円
路面	40,327,656 m ²	12,772,446
街灯	171,338 灯	2,686,245
交通安全施設		511,071
街路樹等	372,836 本	5,917,458
充実路線	249,222 本	3,323,013
その他の路線	123,614 本	2,594,445
道路施設等		2,651,353
排水場	42 カ所	165,309
台貫所	8 カ所	6,080
共同溝	10 カ所	240,022
地下道	84 カ所	1,195,186
道路情報板	79 基	43,294
副都心広場等	90,143 m ²	542,779
飯田橋せせらぎ		4,407
汐留地区		103,277
相生町交差点		43,942
丸の内地区		48,763
上野地下歩道		209,308
横断歩道橋昇降装置	18 台	48,986
公共施設の適正管理		8,772
工 事 費 計		24,547,345
事 務 費		7,655
合 計		24,555,000

(1) 路面の維持

道路維持管理の基本となる日常点検（道路巡回点検）は、原則として巡回点検車もしくは徒歩によって計画的に行っている。この点検において、道路の状況が危険と判断された場合は、緊急処置を実施した後、必要に応じて応急修理を行っている。

さらに、道路の日常管理として、小規模な路面のクラック、段差、轍等を補修する維持工事を行うとともに、降雨時に備え、排水管、側溝、集水ます等の修理やしゅんせつなど道路排水施設の機能維持に努めている。

また、積雪時は、あらかじめ態勢を確保し、直営や委託による除雪作業を行うとともに、路面の凍結による交通事故を防止するため、凍結防止剤の散布を行うなど、交通の安全確保に努めている。

道路の陥没防止対策については、毎年、埋設物の多い路線等を対象として路面下空洞調査を実施し、空洞を発見した場合は復旧工事を行い、陥没の発生防止に努めている。

(2) 道路附属物の維持

道路附属物である道路照明、防護柵、道路標識、街路樹、道路反射鏡、視線誘導標等の維持を行っている。

このうち道路照明、道路標識、擁壁などの道路施設については、定期的に点検を行い、点検結果に基づいて補修や補強を実施している。

また、街路樹、植樹帯等については、豊かな緑により快適な環境を確保するため、欠樹の補植、剪定、施肥、病害虫の防除、低木の手入れ等を実施している。

(3) 立体施設の維持

道路の立体施設としては、トンネルを始めとして幹線道路の立体交差、高架道路、地下自動車道、横断歩道橋、地下歩行者道、新宿副都心広場等がある。これらには、それぞれ排水施設、換気装置、機械式昇降施設や照明施設などの電気、機械設備が設置されており、本体施設とともにこれら設備の維持管理を行っている。

また、アンダーパス部では排水ポンプ等の排水施設を設置し、通行車両と歩行者の安全を確保している。さらに安全性を高めるため、冠水発生時の情報提供システムとして、路面冠水警報装置を設置し、通行車両に注意を促している。

(4) 維持管理体制

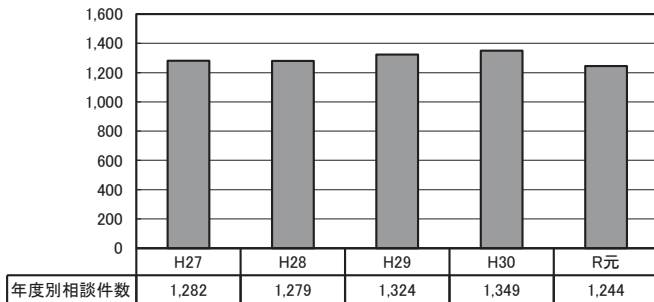
従前の道路巡回点検については、各建設事務所の管理工区に所属する巡回点検班が直営で実施してきた。しかし、団塊世代職員の大量退職に伴い、平成19年度より一部の巡回点検について民間委託を導入している。

休日や夜間の閉庁時については、「都道管理連絡室」で24時間の情報連絡体制を確保している。

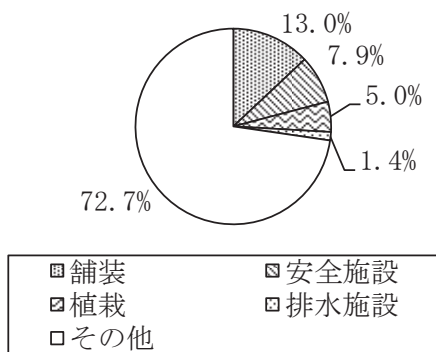
また、平成11年度からは国土交通省等の道路関係機関と協力して、道路に関する苦情・相談の窓口集約化と、適切かつ迅速な対応を行うため「道の相談室」を設置し、都民サービスの向上に努めている。

道の相談室 年度別相談件数

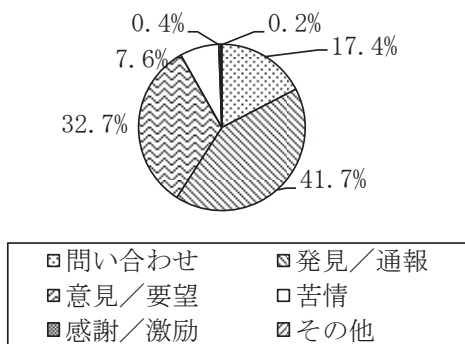
(単位：件)



令和元年度相談対象施設別内訳 (%)



令和元年度相談内容別内訳 (%)



なお、台風、豪雨、降雪などの異常気象時には、注意報や警報の発表と同時に、道路冠水や斜面崩壊などの水害に対応するため「東京都水防計画」に基づく水防態勢を、また積雪による交通障害の除去やスリップ防止に対しては「東京都建設局雪害対策要領」に基づく雪害態勢を確立し、情報収集活動や、通行止めなどの交通規制や除雪活動を実施して事故防止に努めている。

(5) 道路占用工事に関する技術審査

道路は一般交通の用に供する他、都民生活に不可欠な電気、通信、水道、ガス等のライフラインや地下鉄等が道路占用している。

これら道路占用物件の設置及び維持管理のための工事は、幹線道路の現道交通への障害はもとより、輻輳する他の占用物件、沿道環境、将来の道路管理などへの影響について十分配慮する必要がある。

このため、道路占用工事における設計、施工方法等に関して構造、工事方法、埋戻材料等の基準に適合しているかなどの技術審査を行っている。

近年、様々な再開発事業が活発化し、地下鉄とビル連絡通路工事及び地下鉄のバリアフリー対応によるエレベーター設置工事、都市再生特別地区等の再開発事業に伴う開発関連の技術審査件数が増加傾向にある。

2 道路の補修事業

道路を常に良好な状態に保ち、かつ沿道環境の保全を図るため路面補修、道路施設の整備を行うものである。(第2・16表、P.57)

(1) 路面補修

本事業は平坦性の低下した舗装の修繕と交通量の増大に対応するための舗装改良を、日々の維持管理では補えない大きな規模で行うものである。

路面性状調査や道路交通振動実態調査を実施し、調査結果及び沿道状況を踏まえ、補修が必要な箇所の選定や優先順位づけを行い、計画的に路面補修を実施することで、道路利用者の安全、快適性を確保するとともに、沿道環境の保全を図っている。

路面補修にあたっては、「車道の舗装体系」に基づき、住民要望や地域特性に配慮して、求められる性能等に応じた舗装を適用し、きめ細かく実施している。

環境に配慮した舗装として、道路交通騒音対策の必要な箇所では低騒音舗装や二層式低騒音舗装を敷設しており、ヒートアイランド対策が必要な箇所(センターコアエリアを中心とした重点エリア)では路面温度上昇抑制機能のある遮熱性舗装、保水性舗装を敷設している。

また、歩道がない道路や狭い道路では、現道の幅員構成を見直すことで、新しい歩道の設置や拡幅を行ったり、巻き込み部や切り下げ部における段差や勾配の解消を行っている。さらに、雨水の流出を抑制する透水性舗装により、水はねや水溜まりを防止するなどの効果もあることから、バリアフリー対策や環境保全を目的とした歩道改善事業を車道の路面補修にあわせて実施することによ

り相乗効果を高めている。

(2) 遮熱性舗装・保水性舗装

ヒートアイランド対策の一つとして、センターコアエリアを中心とした重点エリアで、路面補修の時期にあわせて、遮熱性舗装と保水性舗装を敷設しており、令和元年度までに約145km実施している。

遮熱性舗装は、遮熱材を路面に塗布した舗装で、太陽光の一部（赤外線）を反射することで舗装への蓄熱を防ぎ、路面温度の上昇を抑制する効果がある。

保水性舗装は、その内部の保水材に雨等の水分を蓄えることができる舗装で、晴天時にその水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の上昇を抑制する効果がある。

(3) 道路施設整備

道路擁壁、排水場、台貫所、共同溝、地下道、機械式昇降設備等及び道路の一般構造物保全のため、道路施設定期点検調査に基づく改修を実施している。トンネル照明の改修にあたっては、LED照明を導入し、維持管理の効率化とコスト縮減を図っている。

また、防災対策として、トンネル内でラジオ放送を聴取可能にし、非常災害時に公共放送による迅速・適切な防災情報を提供するためのラジオ再放送設備を設置している。さらに、豪雨・降雪に備えた山岳道路やアンダーパスへの遠隔監視の導入など、維持管理の高度化により都市インフラの安全性を更に高めている。

(4) トンネル予防保全計画

損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行うことで、全てのトンネルを今後100年間更新することなく健全な状態に保つことを目標とする「トンネル予防保全計画」を策定した。

計画の内容としては、定期点検や詳細健全度調査結果からトンネルの工法別に優先順位を設定しており、そのうち山岳トンネルでは、覆工コンクリートの安定性を確保する対策を行う。

また、開削トンネルでは、鉄筋の腐食防止やコンクリート壁面の耐久性の向上を図る対策を行う。

令和元年度末までに8箇所のトンネルの対策が完了した。

3 道路災害防除事業

山岳道路斜面の崩落や落石等による通行への影響を未然に防ぐため、道路災害防除事業を実施している。（第2・12表）

(1) 山間・島しょ地域の振興を図る道路の整備

多摩地域山岳部や島しょ部等の急峻な地形と脆弱な地質の地域にある道路は、地域の生活や産業経済を支えるとともに、災害時の避難や救援活動の生命線となる極めて重要な道路であるが、台風・集中豪雨・地震等により落石や斜面崩壊等の土砂災害が度々発生している。ひとたび災害が発生した場合、被災時の通行止めにより日常生活に支障を来し、さらには地域の経済的損失や人的被害を招く恐れもある。

このような災害を未然に防止するため、定期的を実施する斜面の調査、点検結果を斜面台帳に反映させるなどして斜面管理を行ってきている。

また、点検結果をもとに、危険度の高い斜面から順次、落石防止網や落石防護柵、法枠等の防災対策工事を実施している。

さらに、斜面の安定を図るために設置してきたグラウンドアンカーについて、経年による変状を確認していることから、平成26年度より基礎調査を開始し、平成30年度以降、優先度の高い箇所から順次、対策工事を進めている。今後も計画的かつ効果的な点検、対策を継続的に行うことで山岳道路の安全確保に取り組んでいく。

第2・12表 道路補修事業等計画

事業名	令和2年度予算	
	規模	金額
道路補修事業		千円
路面補修	1,193,445 m ²	20,691,839
センターコアエリアを中心とした重点エリア内での夏の暑さ対策	314,480 m ²	6,091,145
沿道環境整備		289,112
道路施設整備（トンネル除く）		9,640,634
トンネル予防保全計画の推進		949,268
道路緑化の推進		816,147
道路災害防除事業		4,806,000
防災対策工事（アンカー除く）	56カ所	4,431,100
既設グラウンドアンカーの経年劣化対策	5カ所	374,900
合計		37,193,000

4 橋梁の維持補修

東京都が管理する橋梁（横断歩道橋・人道橋を含む）は、令和2年4月1日現在、第2・13表（P.59）で示すとおり1,916橋である。

都では、これらの橋梁を利用者に安全に安心して利用して頂くため、維持補修、改善及び健全度調査を実施している。

橋梁の維持補修には、日常的に維持修繕を行う橋梁維持事業と「橋梁の管理に関する中長期計画」に基づき、計画的に耐久性や耐震性を向上する橋梁整備事業がある。（第2・14表、第2・15表、P.59）

また、（公財）東京都道路整備保全公社は、区市町村の橋梁管理支援事業を平成22年度から行っている。

(1) 橋梁維持事業

橋梁を安全に管理し、整備した機能を適切に維持していくために、鋼部材の腐食防止を目的とした塗替え塗装や劣化したコンクリート部材の剥落防止対策などを実施している。

また、大型車両などの輪荷重により損傷が発生しやすい橋面舗装や伸縮装置の補修を重点的に行っている。

(2) 長寿命化事業

国の重要文化財に指定された清洲橋、永代橋、勝鬨橋に代表される著名な橋梁については、貴重な遺産として将来に残していかなければならない。また、これらと併せ、架替え時に多額の費用と周辺への多大な影響が予測される長大橋、跨線・跨道橋、主要な幹線道路に架かる橋梁などについて、最新の技術により、架替えを行うことなく対策後、100年以上延命させる。

対策にあたっては、新たに性能設計を導入し、対象の橋梁を基準適合構造物に改善し、安全・安心な橋梁を都民などの利用者に提供していく。

令和元年度末までに45橋の長寿命化工事が完了した。

(3) 橋梁の点検

橋梁については、日常的な巡回点検、地震や大雨等の際に行う異常時点検及び定期点検を行っている。

東京都では、全国に先駆けて主要橋梁の定期点検を昭和46年に開始した。昭和62年からは、点検対象を管理する全ての橋梁に拡大して5年に一度の定期点検を行っている。これにより橋梁の損傷状況を的確に把握し、点検結果に基づき適切な補修・補強工事を行うことで橋梁の寿命を延ばし、都民の安全・安心を確保している。

令和元年度までに一般橋の第九次定期健全度調査が完了した。引き続き、横断歩道橋・人道橋の第九次定期健全度調査を行っている。

(4) 横断歩道橋の撤去

横断歩道橋は、交通安全対策上の緊急措置として昭和40年代に集中的に整備したが、当時とは周辺環境や利用状況が変化してきている。

このため、利用者が少なく、近傍に横断歩道が設置されている等の要件が整い、地元等の合意が得られた横断歩道橋、いわゆる「役割を終えた歩道橋」について、平成10年度から順次撤去しており、良好な歩行者空間の確保や都市景観の再生などを図っている。

平成20年7月に「横断歩道橋の取扱いについての基本方針」を改定し、役割を終えた歩道橋の撤去を進めるとともに、必要な歩道橋は今後も適切に維持管理を行っていく。

(5) 橋梁のライトアップ整備

隅田川を軸とした橋梁で夜間照明を整備し、水辺のにぎわいを創出する。駒形橋、厩橋、蔵前橋、永代橋の4橋は令和元年度に点灯を開始した。

令和2年8月には、白鬚橋、吾妻橋、清洲橋、佃大橋、勝鬨橋、築地大橋（街路整備事業）の6橋で点灯を開始し、平成の時代からライトアップを行っている新大橋、中央大橋の2橋を含めた、12橋でライトアップを実施している。

第2・13表 橋梁現況表

(令和2年4月1日現在)

橋種		規 模			橋 合 別 現 況		
		橋 数	橋 長	橋 面 積	15年未満	15～25年未満	25年以上
一般橋梁	一般道路	1,221	79,548	1,238,106	90	136	995
	横断歩道橋	589	37,096	76,010	18	22	549
	人道橋	106	2,956	9,410	5	9	92
	合 計	1,916	119,600	1,323,526	113	167	1,636

道
路

第2・14表 橋梁維持費

区 分	年 度	令和2年度予算	
		規 模	金 額
橋 梁 修 理 維 持 塗 装 電 気 防 蝕		m ²	千円
		1,417,018	1,845,369
		3,867,127	2,332,152
工 事 費 計			4,181,213
事 務 費			1,787
合 計			4,183,000

第2・15表 橋梁整備費

区 分	年 度	令和2年度予算	
		規 模	金 額
橋 梁 の 長 寿 命 化 橋 梁 補 修		橋	千円
		66	12,643,800
		42	4,060,200
合 計		108 (事業間重複0橋)	16,704,000

(5)「かちどき 橋の資料館」

勝鬨橋建設の歴史や開閉する仕組み、跳開する雄姿の映像のほか、東京都の多くの著名橋についても紹介する「かちどき 橋の資料館」(中央区築地六丁目20番11号)を平成17年5月に開館した。

5 予防保全型管理の推進

東京都の道路施設は、1964年大会を契機とした高度経済成長期にかけて整備されたものが多く、施設の高齢化が進み、一斉に更新や補修を必要とする時期を迎える。全てを一時期に更新や補修を実施することは、限られた財源の中で多大な経費を必要とすることや工事の集中による交通渋滞の発生など都民生活にも大きな影響を与えることも懸念される。

このため、一層のコスト縮減に努めるとともに、道路施設の長寿命化を図るなど効率的・効果的な管理によって、更新時期の平準化、総事業費の縮減、及び都民への影響の軽減に取り組むことが必要となった。そこで、これまでに行った各種道路

施設の点検結果などを基に、計画的な補修補強等を実施する予防保全型管理への転換を図っている。

(1) 橋梁における取組

平成21年3月に「橋梁の管理に関する中長期計画」を策定し、著名橋や幹線道路の橋梁など主要橋梁を対象に長寿命化事業を実施中である。

(2) トンネルにおける取組

平成27年11月に「トンネル予防保全計画」を策定し、覆工コンクリートの背面に空洞が発生しているトンネル等を対象に長寿命化対策を実施中である。

なお、多摩地域の断面が狭小な一部のトンネルにおいて、バス等の大型車の円滑な通行を確保するため、予防保全対策の実施に併せて断面拡幅の検討を進めている。

第5 沿道環境の整備

1 概要

道路管理部管理課

幹線道路の沿道においては、騒音・大気汚染など環境が厳しい箇所もあり、沿道住民の生活環境改善に向けた課題が依然として残されている。

こうした状況を踏まえ、東京都環境基本条例(平成6年制定)、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例、平成12年制定)及び東京都環境基本計画(平成28年改定)等に基づき、国等関係機関と一体となって、都をあげて総合的な施策を実施している。

平成7年9月には、自動車交通騒音対策等のさらなる充実を図るため、国等関係機関と東京都道路沿道環境対策検討会(事務局:環境局)を設置した。平成9年3月に優先的対策道路区間を選定し、平成10年2月にはその区間での総合対策を策定するとともに、平成12年及び平成16年に新たに道路区間を追加するなど、その推進に取り組んでいる。

こうした中、道路管理者としては、道路交通騒音に対して、昭和55年10月に施行された「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(以下「沿道法」という。))に基づき、沿道対策の着実な実施に努めている。

2 沿道対策

道路管理部管理課

沿道法に基づき、環状七号線、環状八号線、笹目通り、目白通り、中原街道、日光街道、川越街道が沿道整備道路に指定され、沿道環境の整備がなされている。

沿道整備道路の指定要件は、幹線道路網を構成する道路のうち①道路交通騒音が夜間65デシベル、または昼間70デシベルを超えること、②日交通量1万台超過、③相当数の住居が集合していることなどである。

なお、沿道整備道路の指定状況は、第2・16表(P.61)のとおりである。

(1) 沿道地区計画の策定

沿道整備道路の指定後、地元区が沿道住民の意見を聴取のうえ沿道地区計画を策定する。

この計画には、①沿道の整備に関する方針、②建築物等に関する必要な制限等が定められる。更に、防音構造化を促進するため、区によって「防音構造に関する条例」が制定される。

この結果、都市計画の面から沿道にふさわしいまちづくりが誘導されることとなる。

沿道地区計画の策定状況は第2・16表(P.61)のとおりである。

(2) 沿道整備促進のための施策

沿道法では、沿道整備促進施策として、次のような助成策等が定められている。

- ① 土地の買入れ資金の貸付
- ② 緩衝建築物の建築費等の一部負担
- ③ 防音工事助成

環状七号線、環状八号線、笹目通り及び中原街道におけるこれらの事業の実績は、第2・17表(P.62)のとおりである。

(3) 沿道法の改正

国は、平成7年7月の国道43号訴訟最高裁判決を踏まえ、平成8年5月24日に沿道法を改正し、同年11月10日に施行した。

主な改正点は、次のとおりである。

- ① 従前の沿道整備計画を沿道地区計画に改め、(ア)区域及び整備の方針と(イ)沿道地区整備計画、を同時又は段階的に((ア)が先行)決定することが可能となった。
- ② 道路管理者と公安委員会が共同して道路交通騒音減少計画を策定することとなった。
- ③ 土地の買入れに関する資金の貸付対象を区市町村の指定する公益法人(沿道整備推進機構)にまで拡大した。
- ④ 緩衝建築物の建築費等に要する費用の一部負担の負担要件が緩和された。
- ⑤ 老朽化等により防音工事が著しく困難な住宅の移転等に対する助成制度が新設された。
- ⑥ 区市町村による沿道整備権利移転等促進計画の策定ができることとなった。

この改正を受けて、平成9年8月に都は関係要綱を改正するとともに、平成10年4月に東京都公安委員会と協議して、環状七号線及び環状八号線の道路交通騒音減少計画を策定した。今後も沿道法を活用して、沿道環境の整備を進めていく。

第2・17表 沿道整備促進施策実績一覧

(単位：千円)

施策名	件数・金額等	施策の概要
土地買入れ資金貸付	13件 買入れ面積 3,845.87㎡ 国貸付金 2,929,000 都貸付金 731,000 (昭和61～令和元年度累計)	区市町村(沿道整備推進機構を含む。)が沿道地区計画区域内の土地のうち、一定の条件(200㎡以上など)にあったものを買入れる場合の貸付金
緩衝建築物の建築費等の一部負担	556棟 負担金 4,986,352 (昭和60～令和元年度累計)	沿道地区計画区域内の土地のうち、沿道整備道路に面して建てられる一定の条件を満たす建築物の建築費等に対する一部負担金
防音構造化の推進(防音工事助成)	10,281戸 助成金 10,545,144 (昭和60～令和元年度累計)	沿道地区整備計画区域内のうち「防音構造に関する条例」の適用区域において、当該条例施行以前から建っている住宅で、夜間65デシベル以上又は昼間70デシベル以上の道路交通騒音のある居室を有するものに対する防音工事助成金

3 道路構造対策

道路管理部保全課

沿道環境の保全のためには、沿道対策の他に、

- ① 自動車単体の対策である発生源対策
- ② 人流や物流の対策である交通量対策
- ③ 環状道路の整備などの交通流対策
- ④ 低騒音舗装の敷設などの道路構造対策

などがあり、関係機関が協力して総合的に実施していく必要がある。

このうち、既設道路の構造対策については、以下のとおり推進することとしている。

1) 低騒音舗装の実施

昭和62年度に環状七号線の一部区間で低騒音舗装の試験施工を始め、平成7年度から本格的に導入を開始した。現在は、交通騒音が一定の基準を超えている区間について、路面補修の時期にあわせて、低騒音舗装や二層式低騒音舗装の敷設を順次進めている。

2) 遮音壁の整備

幹線道路の陸橋部等に設置した遮音壁を騒音低減効果の高い新型遮音壁に更新している。

3) 環境緑地帯及び植樹帯の整備

(公園緑地部所管)

植樹帯の整備等を行う道路緑化事業を着実に推進するとともに、環境緑地帯の整備を行っている。

4 交差点付近の大気浄化対策

道路管理部管理課

多層構造の交差点周辺では、自動車排出ガスにより大気中の窒素酸化物や浮遊粒子状物質の濃度が局地的に高くなることがある。

このため、濃度の測定値が高い板橋区大和町交差点及び大田区松原橋交差点に、国等と連携して土壌による大気浄化設備を実験的に整備し、大気改善効果等について検証を実施した。いずれも実験は完了し、その後も運転を継続している。また、大和町交差点では大気の拡散を促進するため、交差点の角地の一部の建物を撤去し、オープンスペースとして整備した。平成17年度1年間にわたりその効果測定を行った結果、冬季のNO_x(窒素酸化物)濃度の改善が認められた。

目黒区大坂橋交差点では、種々の大気浄化技術を検証するために、公募実験を行った。8者の参加を得て、電気集塵と機械式脱硝方式、土壌による浄化方式、光触媒やミストを用いた浄化方式による実験設備が設けられた。当初実験は平成15年3月から1年間の予定であったが、その後追加公募を実施したほか一部の実験は延長して平成17年10月まで実施した。現在、都が一部の大気浄化施設の譲渡を受けて運転を継続している。

5 東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会

道路管理部路政課

東京大気汚染訴訟は、東京在住・在勤の気管支ぜん息・慢性気管支炎・肺気腫患者等が、国、東京都、（旧）首都高速道路公団、自動車メーカー7社を被告として、平成8年7月26日（第一次）～平成18年12月27日（第六次）にわたり、健康被害に対する損害賠償請求と自動車排出ガス（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）の排出差止めを求めて提起した訴訟である。

東京大気汚染訴訟は、平成19年6月の高裁の和解勧告を踏まえ、平成19年8月8日に①医療費助成制度の創設、②国、旧公団、都による環境対策の実施、③メーカー7社による解決金12億円の支払い、④連絡会の設置を内容とする和解が成立している。

この和解条項に基づき「東京都医療費助成制度に関する連絡会」及び「東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会」の二つの連絡会が設置されており、建設局は後者の「東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会」に関係している。

また、都は、連絡会の効率的な運営に資するため、平成19年9月7日に知事本局を事務局とする「東京大気汚染訴訟の和解条項の実施に係る庁内連絡会議」を設置し、平成26年度からは環境局が事務局となり、庁内調整を図っている。

「東京地域の道路交通環境改善に関する連絡会」は、和解条項に掲げる道路環境対策に関することについて意見交換を行うこととなっており、平成20年8月に第1回を開催以降、毎年開催されている。

（参 考）

和解条項内の建設局の所管内容は、以下の通り。

- ① 沿道の道路環境対策
- ② 踏切対策（都市整備局との共管）
- ③ 路上工事の縮減等の推進

第 6 交通安全施設の整備

道路管理部安全施設課

1 概要

都内には、約443万台の自動車が保有されており、また、交通の要衝として多くの車両が通過している。これらの活動は、都民の生活を豊かなものにする反面、交通渋滞による沿道環境の悪化や交通事故の発生など、都民の生活を脅かしている。

都では、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和46年より「東京都交通安全計画」を作成しており、現行の第10次計画（平成28～令和2年度の5箇年）では、令和2年度までに交通事故死者数を125人以下とすることを目標としている。これまでの交通事故対策の取組により、都内における死者数は前年より10人減少し、133人となった。この内訳を年齢別でみると、65才以上の高齢者が4割以上を占めており、状態別では、歩行中と自転車乗車中を合わせると7割近くを占めている。こうした状況を踏まえ、更なる交通事故の防止を目指し、交通安全施設の一層の整備拡充を進める必要がある。

一方、国においても、昭和41年から「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」により、交通安全施設等の整備を推進している。平成15年度からは「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき「社会資本整備重点計画」（平成27～令和2年度の6箇年）に即して、特定交通安全施設等整備事業の取り組みを進めている。都においても、同計画と歩調を合わせ、交通安全施設等の整備に鋭意努めている。

2 歩道の整備

(1) 歩道・自転車歩行者道の整備

歩行者の安全を確保し、交通事故を防ぐため、歩道の設置及び既設歩道の拡幅を行っている。

高齢者や障害者を含むすべての利用者が安全かつ快適に通行できるように、幅員の広い歩道の整備に努めている。（第2・18表、第2・19表）

また、踏切内の歩道が狭隘な箇所については、前後の歩道に合わせて、踏切道の拡幅を行っている。

第2・18表 歩道の整備率

（令和2年4月1日現在）

都管理道路 延長	歩道整備必要 延長	歩道整備 延長	歩道整備率
約2,243km	約1,882km	約1,505km	80%

第2・19表 歩道の整備

事業名	令和2年度	
	規模	金額(千円)
歩道の整備	3.2km	5,282,626

(2) 地下歩道の整備

新宿歩行者専用道は、新宿副都心地区における地下歩道のネットワークを構築し、歩行者のアクセス向上と快適な歩行空間の確保を目的として計画され、第1号線の全区間と第2号線のⅠ期区間及びⅡ期区間を供用している。

令和2年度は、新宿警察署前付近から新宿駅西口までのⅢ期区間について、関係機関との協議を進めながら、引き続き、1工区（新宿警察署前付近～新都心歩道橋付近）の工事を実施していく。

3 福祉のまちづくりの推進

平成7年3月、東京都は「東京都福祉のまちづくり条例」を制定し、平成21年3月に改正した。

改正条例は、ユニバーサルデザインの理念に基づき、すべての人が、安全で、安心して、かつ、快適に暮らし、又は訪れることができる社会の実現を目指すものである。このため、道路の整備にあたり、高齢者や障害者を含むすべての歩行者が、安全かつ快適に歩行・移動ができるような視点で整備を進めている。

(1) 歩道のバリアフリー化

高齢者や障害者を含めた誰もが安全で円滑に移動できる環境を確保するため、歩道の段差解消・勾配改善等、歩道のバリアフリー化を行っている。また、視覚障害者の安全な歩行を確保するため、視覚障害者がよく利用する施設と駅やバス停留所とを結ぶ歩道、視覚障害者の利用が多い道路における横断歩道の直前、バス停留所等に視覚障害者誘導用ブロックを設置している。令和2年度の事業費は、第2・20表（P.65）のとおりである。

(2) 都道のバリアフリー化

これまで、高齢者や障害者等が日常生活又は社会生活で利用する主要な施設（駅、官公庁、福祉施設等）を結ぶ都道（特定道路・想定特定道路）のバリアフリー化を、区市町村の整備計画と整合を図りながら重点的に進め、平成27年度までに対象延長327kmの整備を完了した。

現在は、平成28年3月に策定した「東京都道路バリアフリー推進計画」において180kmの優先整備路線を定め、東京2020大会に向けた競技会場や観光施設周辺等における都道のバリアフリー化に引き続き、これまで対象としてきた駅や官公庁、福祉施設などを結ぶ道路に加え、文化施設やスポーツ施設などの周辺も対象とし、更なる都道のバリアフリー化を推進している。令和元年度末現在、約119kmの整備が完了している。

※特定道路：多数の高齢者や障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって、国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの

※想定特定道路：将来、区市町村が基本構想を策定した場合、特定道路に指定されるべき道路

(3) 道路の面的なバリアフリー化

競技会場周辺等においては、令和元年度まで、国や区市等と連携し、国道・都道・区市道等の面的なバリアフリー化を推進してきた。

現在は、道路のバリアフリー化を東京2020大会のレガシーとして次世代に引き継ぐため、主要な駅と公共施設、福祉施設などを結ぶ特定道路において、都道のバリアフリー化を進めるとともに、令和2年度に創設した補助制度により区市等への財政支援を実施するなど、面的なバリアフリー化をさらに推進していく。

(4) 障害者団体等と連携した道路のバリアフリー化

障害者や高齢者をはじめとする全ての道路利用者が使いやすい道路となるよう、障害者団体等と意見交換を行いながら、モデル事業路線で試験的にバリアフリー化整備に取り組んでいく。

(5) 立体横断施設のバリアフリー化

道路交通上、バリアフリー化が必要不可欠な立体横断施設については、傾斜路や機械式昇降装置を設置するなど、高齢者や障害者に配慮した立体横断施設の整備に取り組んでいく。

第2・20表 福祉のまちづくり

事業名	令和2年度	
	規模	金額(千円)
視覚障害者誘導用ブロックの設置	167箇所	19,090

4 わかりやすい道路案内標識の設置

道路案内標識は、都内道路網における交通の円滑化を図るため、道路利用者に対し、必要な情報を提供する重要な施設である。

平成7年度から「東京みちしるべ計画」として、また、平成13年度からは「新東京みちしるべ計画」により整備を推進してきた。

また、平成28年1月に「東京みちしるべ2020」を策定し、東京2020大会に向け、外国人旅行者を含め全ての人が快適かつ安心して滞在できる都市の実現を目指して、これまでの整備に加え、道路案内標識の英語併記化やピクトグラム、路線番号などを活用した整備を推進しており、概ね完了している。（第2・21表）（P.66）

また、高速道路の路線番号を新たに追加することにより、表示情報のさらなる充実を図っている。

令和2年度の事業費は、約0.9億円で、88枚を整備する予定である。この他、産業労働局より歩行者用観光案内標識の設置を執行受任しており、令和2年度は133基を設置する予定である。

5 種々の交通安全施設の整備

(1) 中央帯の設置

車両の円滑な運行を確保し、対向車との衝突事故を防止するため、道路の中央部に車線を分離する施設を設ける。

(2) 視距、路肩及び車道の改良

カーブが急で見通しの悪い道路の突角部をカットし、視距の改良を行う。山地部で転落事故の発生する恐れのある区間について、路肩の拡幅を行う。道路曲線部において、車両の車線逸脱を防止するために、道路横断勾配の修正やすべり止め舗装により、車道改良を行う。

(3) 道路照明の設置

道路照明は、夜間における交通安全を確保するための重要な施設である。道路照明の整備を効果的に行うため、道路の交通量や周辺の環境に応じて平均路面輝度とその均斉度(明るさのばらつき)を設定し、確保するよう実施している。また、歩行者の安全と円滑な移動を確保するため地域や街

路の特性を踏まえたデザインの採用や、環境に配慮した道路照明を設置する。

(4) 防護柵の設置

歩行者の横断歩道以外の場所などでの車道へのみだりな横断の抑止と車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の破損を最小限に止めるため、防護柵を設置する。

(5) その他

その他の安全施設としては、交通の円滑と安全を図る区画線、夜間の運転者の視線誘導を行うための視線誘導標、見通しの悪い交差点等での事故を防止する道路反射鏡の設置がある。

令和2年度の事業費は第2・22表、第2・23表のとおりである。

第2・21表 「東京みちしるべ2020」

年度 区分	第一期	第二期	第三期				
	平成 7~12	13~26	27	28	29	30	令和 元
設置基数 (枚)	4,428	7,243	1,642	1,905	1,915	2,277	2,776
事業費 (億円)	40.6	39.7	7.8	9.1	7.4	9.4	12.3

※第一期は「東京みちしるべ計画」、第二期は「新東京みちしるべ計画」、第三期は「東京みちしるべ2020」の整備枚数である。

第2・22表 種々の交通安全施設の整備

事業名	令和2年度	
	規模	金額(千円)
中央帯の設置	0.7km	315,300
視距改良	1箇所	84,000
車道改良	2.8km	207,675
道路照明の設置	195基	220,806
防護柵の設置	6.9km	639,000
区画線の設置	63km	37,800
視線誘導標	40本	500
道路反射鏡	25本	6,500

第2・23表 交通安全施設費等

(単位：百万円)

科目・事項	令和2年度 予算	令和元年度 予算	差引 増△減
交通安全施設	14,466	16,813	△2,347
歩道整備	7,043	6,095	948
交差点改良	4,077	4,633	△556
中央帯等	762	647	115
附属物整備	977	1,658	△681
自転車通行空間	1,607	3,780	△2,173
無電柱化の推進	23,126	20,949	2,177
電線共同溝	23,126	20,949	2,177
道路景観の整備	548	665	△117
シンボルロード整備	518	561	△43
道路の修景	30	20	10
行幸通り周辺の 道路景観整備	0	84	△84
計	38,140	38,427	△287

6 市町村施行の交通安全施設の補助

市町村が施行する交通安全施設の整備促進を図るため、昭和43年度から補助金を交付している。

これは、都道など幹線道路と市町村道など地域道路との均衡ある交通安全対策の確保を図るもので、歩道、歩車道段差の改良、歩道勾配の改良、歩車共存道路、自転車道、自転車駐車場、防護柵及び道路照明の整備を補助対象としている。

令和2年度の補助事業費は、約3.6億円である。

- ※ 歩道整備 : 歩道、自転車歩行者道、道路のバリアフリー化、地下歩道、立体横断施設の改良、踏切道の整備
- 交差点改良 : すいすいプラン、交差点改良
- 中央帯等 : 中央帯、車両停車帯、視距改良、路肩改良、登坂車線、車道改良、区画線
- 附属物整備 : 視覚障害者誘導用ブロック、道路案内標識、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、その他附属物整備
- 無電柱化の推進 : 電線共同溝

第 7 集中的な渋滞対策

道路管理部安全施設課

都内の交通渋滞は、都民生活や企業活動に著しい時間的・経済的損失を生じさせることから、渋滞対策への取組が求められている。

1 第3次交差点すいすいプランなどの交差点改良

本事業は、道路幅員の狭い片側一車線道路において、交差点直近の用地を取得し右折車線を設置することで、右折待ちの車両が支障となって発生する渋滞を緩和することを目的としている。

これまで、平成6年度から2次にわたる「交差点すいすいプラン」を多摩地域を中心とした162交差点において実施し、110交差点が完成又は一部完成した。

しかしながら、いまだ渋滞が発生している状況を踏まえ、平成27年3月に「第3次交差点すいすいプラン」を策定し、平成27年度からの10箇年で、継続箇所も含め76交差点の整備に取り組んでいる。

また、交差点の隅切や歩道の張り出し等の安全対策としての交差点改良についても、引き続き行っている。

なお、令和2年度は、第3次交差点すいすいプランとして44箇所を事業を予定しており、事業費は約39.8億円である。令和2年度末で5交差点が完成又は一部完成する予定である。（第2・24表）

また、交差点改良等について3箇所予定しており、事業費は約0.9億円である。

2 ハイパースムーズ東京

本事業は、東京都（政策企画局、都民安全推進本部、環境局、都市整備局、建設局）、警視庁及び国土交通省が連携した執行体制のもと、即効性の観点から、既設道路を有効に活用して渋滞緩和を図るものである。

「ハイパースムーズ作戦」（平成20～27年度）の成果や課題を踏まえて策定した「ハイパースムーズ東京」（平成28～令和2年度）では、区部の30路線から多摩地域を含む都内全域（島しょ除く）を対象を広げ、現地の特性に適したソフト・ハードの対策メニューを実施するものである。

令和2年度は、豊島区内の明治通りで赤系カラー舗装の補修等、駐停車車両対策を実施する予定である。

3 車両停車帯（バスベイ）の整備

路線バス専用の停車帯がない幹線道路では、停留所にバスが停車することで、交通渋滞が発生する。

そこで、公共施設等の周辺でバス利用者が多く、渋滞解消と事故防止に効果的な停留所で、道路交通と円滑化と安全を図るため、バス用停車帯の整備を行っていく。

第2・24表 第3次交差点すいすいプラン
(令和2年4月1日現在)

区分	令和2年度			
	事業予定箇所	予算額(百万円)	完成予定箇所	一部完成予定箇所
区部	2	370	1	0
多摩	42	3,613	1	3
合計	44	3,983	2	3

第 8 快適な道路空間の整備

道路管理部安全施設課

1 無電柱化の推進

無電柱化は、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目的としている。

都はこれまで、「東京都無電柱化推進計画(改定)」(平成26～令和2年度)に基づき、現道内工事と道路新設・拡幅工事の双方で事業を推進している。令和元年度末現在、都道の整備対象延長2,328kmのうち、986kmを地中化し、地中化率としては42%になっている。

都市計画道路で完成している都道においては、概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・エリア内について、令和元年度までに、無電柱化が概ね完了した。引き続き、周辺区部や多摩地域における緊急輸送道路や主要駅周辺についても無電柱化を推進している。

無電柱化事業の実施にあたっては、都の施工に加え、(公財)東京都道路整備保全公社を積極的に活用するとともに、電線管理者が所有する既存ストック(管路やマンホール等の施設)を活用した委託を進めることにより、事業推進を図っている。

区市町村道の無電柱化に対する財政支援においては、東京2020大会競技会場等の周辺で地元区市と合意した区間について補助率を引き上げ(国と都で4/4)、令和元年度までに完了した。

都市防災機能の強化に向けた取組では、これまでのセンター・コア・エリアや主要駅及び観光地周辺等への財政支援(国と都で3/4)に加え、『防災に寄与する路線』についても支援対象とし、面的な広がりを持つ無電柱化を推進している。

平成29年度からは、「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を創設し、推進計画の策定や低コスト手法の導入に取り組む区市町村に対して事業費を全額補助するなど、財政支援を拡充した(国と都で4/4)。

区市町村道の無電柱化に対する技術支援においては、これまで無電柱化の実施事例が少ないことから、区市町村の技術水準の確保に向けて、実物大モデルを使用した研修を行うなどの技術支援を行っている。

更なる無電柱化の推進に向けて、都道府県初の「東京都無電柱化推進条例(平成29年9月)」を施行し、これに基づき今後10年間の方針や目標を定めた「東京都無電柱化計画(平成30年3月)」を策定した。また、国の計画などを踏まえ、現行の整備計画である「東京都無電柱化推進計画」を改定し、令和2年度までに無電柱化を進める道路や区市町村が行う無電柱化を促進していくための取り組みなどを示した(平成31年3月)。併せて、令和元年度からは、近年の頻発する自然災害への備えとして、区市町村への財政支援のうち、『防災に寄与する路線』の補助率を拡充(防災緊急パッケージ)した(国と都で4/4)。

さらに、事業推進に向けた方策としては、低コスト手法等の新たな技術の導入に向けて、電力事業者や通信事業者等と検討会を設置し、電線共同溝のコンパクト化や、材料の低コスト化などについて引き続き検討していく。

令和2年度は、都道において、延長41kmの地中化を予定しており、事業費は約275億円である。(第2・25表)

2 自転車通行空間の整備

自転車は子供から高齢者まで、日々の買い物や通勤・通学、サイクリングや観光など、広く都民に利用される手軽で環境負荷の小さい交通手段である。一方、都内で発生した自転車関与事故件数は、減少傾向にあるものの、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は、全国平均に比べ、いまだ高い水準にある。

これらを踏まえ、都では、平成24年10月に策定し

第2・25表 無電柱化の推進(新設・拡幅道路を含む)

(単位:百万円)

区 分	令和元年度末現在			令和2年度予算	
	整備対象	整備済	地中化率*	延長	金額
区 部	1,288km	783km	61%	24km	18,983
多摩・島しょ	1,040km	203km	20%	17km	8,478
計	2,328km	986km	42%	41km	27,461

※ 整備対象延長に対する、電線共同溝が整備された延長の比率

3 道路の景観整備

(1) シンボルロード整備

シンボルロード整備事業は、都心や東京の核となる地域で、多くの歩行者が利用する路線等(20路線、総延長約82km)を選定し、個性豊かで魅力的な道路を整備するものである。

事業の内容は、地域の状況に応じて、歩道のカラー舗装化、デザイン化された街路灯や柵の設置など一体的な整備を行うものである。

令和2年度事業費は第2・27表のとおりである。

(2) 道路の修景

道路の修景事業は、地域を代表する道路についてその特性を活かし、地域の人々と協力しながら、整備するものである。

事業の内容は、地域の状況に応じて、歩道のカラー舗装化や道路の緑化、デザイン化された街路灯の整備等を行うものであり、このような道づくりを通してコミュニティの形成を図るとともに、より安全で快適な道路空間を創出する。

令和2年度事業費は第2・27表のとおりである。

第2・27表 道路の景観整備

事業名	令和2年度	
	規模	金額
シンボルロード整備	4箇所	千円 517,500
道路の修景	1箇所	千円 30,000