Ⅱ　道路の管理

第１　あらまし

道路は、社会・経済活動において、単に人々の移動や生活物資の輸送、上下水道等のライフラインの収容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、災害時の緊急避難路としても期待されている。このため、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を基本としつつ、道路の利活用の調整にも及んでいる。

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2,241km、面積42.0km^2（令和５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、社会・経済状況の変化に応じて、道路管理に関する都民の要望も極めて多様化しており、最近では自転車利用ニーズの高まりも見られる。

道路における交通渋滞、事故、騒音や振動の発生、高度成長期に整備した施設の更新費用等は大きな課題である。さらに最近では、ヒートアイランド等に伴う夏季の気温上昇も課題となっている。

そこで、交差点における右折車線の設置や歩道の新設・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、自転車通行空間の整備など、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、道路啓開体制の構築に加え、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、山岳道路の防災力向上に向けた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.190）、**（２）**（P.192）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する場合には、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行っている。

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の把握図）

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83％（令和５年４月１日現在）であることから、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、完了までなお時間を要するため、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、効果的な整備を進めている。（第２・５表）

さらには、平成19年度より本格的に道路台帳の電子化を行っている。

第２・５表　道路台帳整備の状況（令和５年４月１日現在）

区別 / 地域		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		2,241	2,241	100.0	1,856	82.8	2,241	100.0
内訳	区部	900	900	100.0	791	87.9	900	100.0
	多摩部	1,096	1,096	100.0	905	82.6	1,096	100.0
	島しょ	245	245	100.0	160	65.1	245	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. 218）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予防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５年度の道路監察の実績は**第２・６表**（P. 50）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５年度には約81.1％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５年度）

監察パトロール実施状況

内容／区分		回数（回）	時間（時間）	延長（km）	合同パト（内書） 警察署	合同パト（内書） その他
平常時	日常	5,084	12,196	184,753	147	116
	夜間	24	75	1,285	0	0
異常時		0	0	0	0	0

内容／区分		発見件数 パトロール	発見件数 その他	処理件数 緊急処理	処理件数 その他
道路の損傷関係	道路	113	56	53	94
	附属物	282	19	125	182

監察事項	取締り（件数）	措置状況（件数） 行政指導 口頭	行政指導 文書	行政指導 是正	監督処分 措置命令	監督処分 是正	その他の措置
不法占用	5,462	992	316	4,700	0	0	4,154
禁止行為	18,643	1,112	10,317	2,886	0	3	7,214
沿道区域	108	21	8	5	0	0	79
車限令	8	0	8	0	0	0	0

放置自転車対策		
	警告台数	8,727
	撤去台数	1,942
処理件数		10,667
撤去回数		358

道路上工事の監察

内容／区分	監察箇所数	指摘箇所数	指摘件数	指摘内容 掘削	指摘内容 路面覆工	指摘内容 保安施設	指摘内容 復旧	指摘内容 その他	措置状況 現場指導	措置状況 呼出指導	措置状況 始末書	措置状況 警告書	措置状況 措置命令
管理者工事	6	8	8	1	0	5	0	2	8	0	0	0	0
承認工事	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ＮＴＴ東日本	4	3	3	0	0	2	0	1	3	1	0	0	0
水道局	29	49	50	3	0	28	3	16	23	25	4	0	0
下水道局	10	15	16	0	0	14	1	1	16	0	0	0	0
東京メトロ	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
東京電力	3	5	5	0	0	0	1	4	4	1	0	0	0
東京ガス	11	19	20	1	0	9	0	10	14	9	0	0	0
区市町村	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
その他	1	1	1	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0
計	65	102	105	5	0	58	5	37	75	39	4	0	0

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。

令和５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**のとおりである。

第２・７表　令和５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 5,192,633
東京ガス関係		2,511,761m	1,405,501
東京電力関係			
内訳	電柱	14,345本	3,466,397
	管路類	8,859,114m	
	その他	12,561個	
ＮＴＴグループ関係			
内訳	電柱	15,385本	3,699,143
	管路類	20,040,022m	
	その他	1,508個	
過年度分		－	396
合計		－	13,764,070

第２・８表　突出看板の許可率等

（令和６年３月現在）

看板総数	(a+b)	21,439個
基準適合個数	(a)	19,968個
基準不適合個数	(b)	1,471個
許可個数	(c)	16,191個
許可率	(c/a)	81.1%

(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るとされている。

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、国家戦略特別区域法、歩行者利便増進道路制度に基づく道路占用許可の特例により、まちのに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、まちのにぎわいに寄与している。

3　道路工事等の調整

道路管理部監察指導課

道路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、道路工事に関して、工事の場所、時期、工法等についての調整を行っている。令和６年度の道路工事調整状況は**資料第２－（７）**（P.228）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

第五次『東京都内の路上工事対策五箇年計画（2018～2022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、令和元年度は東京2020大会に向けた関連工事等の増加により目標（80万時間以下）を超過したが、他の計画年度は目標を達成することができた。（**第２・９表**）

令和５年度からは第六次『東京都内の路上工事対策五箇年計画（2023～2027年度）』を策定し、更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した平準化を促進する。（**第２・９図**、P.53）

(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、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。

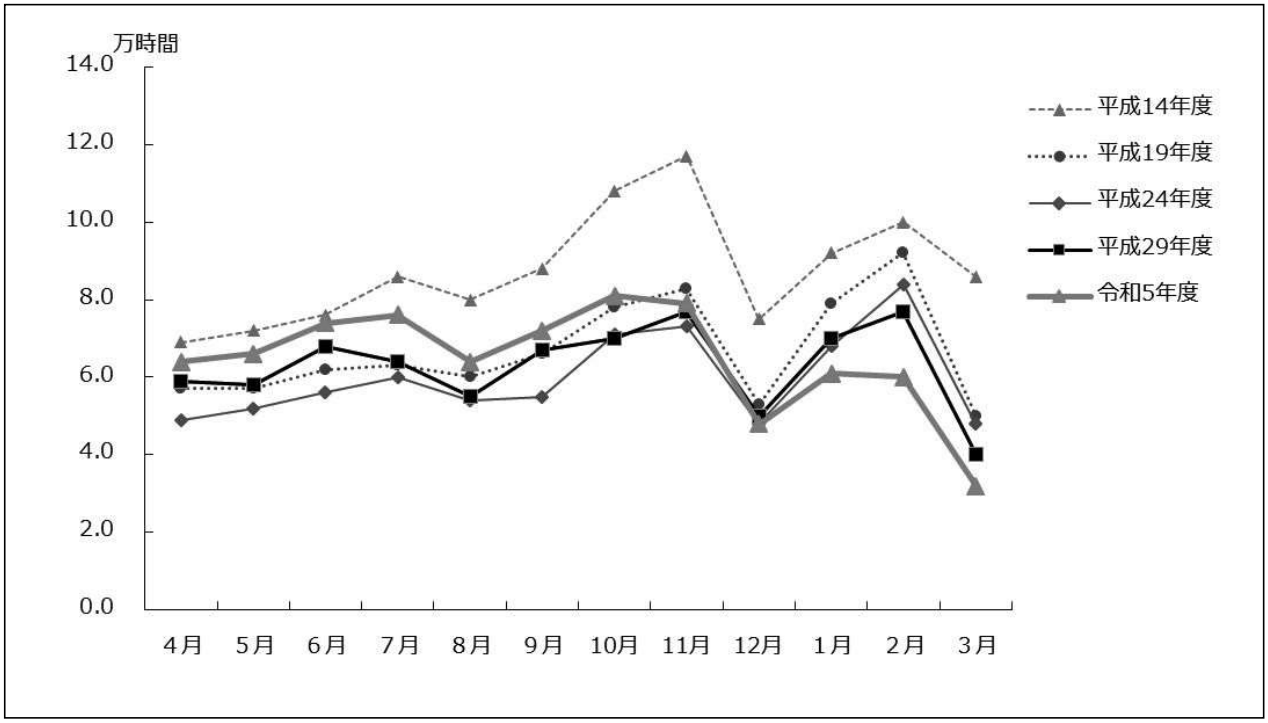
第２・９表　区部　国道・都道における路上工事に伴う車線規制時間

（単位：時間）

年 度	14	19	24	29	30	元	2	3	4	5
車線規制時間	1,053,735	806,931	724,005	761,715	798,957	896,886	746,919	724,392	769,950	777,204

※　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25ｔ）

・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　　18ｔ

軸距が1.8m以上　　20ｔ

・輪荷重　　５ｔ

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。

東京都では特殊車両通行許可の申請は窓口への持参もしくは郵送で受け付けていたところ、これに加え令和５年３月から一定の要件を満たす内容の申請についてオンラインでの申請も受付けている。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25ｔ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続等を定める省令第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）
元年度	3,691	16,227	6,727
２年度	2,190	10,062	3,430
３年度	2,212	11,532	6,314
４年度	2,236	12,583	4,445
５年度	2,830	14,213	6,445

年　度	協議件数（件）
元年度	32,719
２年度	33,644
３年度	36,387
４年度	37,690
５年度	38,465

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６年６月１日現在156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については、年２回実施する概数調査において、令和６年１月現在111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６年度予算 規模	令和６年度予算 金額
		千円
路面	40,706,545 ㎡	14,301,704
街灯	179,480 灯	3,030,206
交通安全施設		608,618
街路樹等	378,454 本	7,223,898
充実路線	249,350 本	3,962,404
その他の路線	129,104 本	3,261,494
道路施設等		3,186,117
排水場	48 カ所	218,700
台貫所	8 カ所	7,505
共同溝	10 カ所	228,848
地下道	91 カ所	1,599,791
道路情報板	79 基	58,590
副都心広場等	56,759 ㎡	546,745
飯田橋せせらぎ		5,242
汐留地区		110,924
相生町交差点		49,071
丸の内地区		52,969
上野地下歩道		246,895
横断歩道橋昇降装置	18 台	60,837
公共施設の適正管理		10,954
工事費計		28,361,497
事務費		7,503
合計		28,369,000

(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定期的に行っている。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、集水ます等の補修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、道路用昇降設備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、アンダーパス部等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

道路維持管理の基本となる巡回点検は、従前、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」を設置した。さらに、令和４年度からはスマートフォンアプリにより道路の損傷等を簡単に投稿できる「道路通報システム（MCR ： My City Report）」も本格導入し、都民サービスの向上に努めている。

年度別件数

（単位：件）

種別	令和元	令和２	令和３	令和４	令和５
受付件数	1,244	1,207	1,496	2,628	2,261
うち道路通報ｼｽﾃﾑ	3	87	390	1,544	1,016

※令和元年度～３年度の道路通報システムは試行運用
※道路通報システム：投稿件数

台風、豪雨などの異常気象時には、道路冠水や斜面崩壊などに対応するため「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、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っている。（第２・12表、P.58）

(1) 路面補修

本事業は、日々の維持管理では補えない大きな規模で、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、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、歩道では雨水の流出を抑制し、水溜まりや水はねを防止する機能を持つ透水性舗装を敷設している。

これら環境に配慮した舗装は車道の路面補修等にあわせて実施している。

(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５年度までに約190km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、道路用昇降設備等、道路の一般構造物保全のため、道路施設定期点検調査等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、維持管理の効率化やコスト縮減等を図っている。

また、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、全てのトンネルを供用期間中更新すること

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」（以下、「旧計画」という。）を平成27年度に策定し、予防保全型管理への転換を進めてきた。

令和３年３月には、旧計画におけるこれまでの取組状況や最新の点検結果を踏まえ、より一層、予防保全型管理を推進するため、「第二次トンネル予防保全計画」を策定した。

本計画では令和２年度から令和６年度までの５年間で44トンネルに着手する。

具体的な取り組みとしては、点検や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５年度末までに30箇所のトンネルの対策が完了している。

３　道路災害防除事業

多摩山間部や島しょ部の山岳道路は、災害時の避難や救助活動に不可欠な生命線である。こうした山岳道路の災害を未然に防止するため、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

災害を未然に防止するため、定期的に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いる。点検結果をもとに、緊急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。

(2) 山岳道路の防災力向上

令和元年東日本台風など、激甚化する自然災害の教訓を踏まえ、これまでの取組に加え、山岳道路のさらなる防災力向上に向けて取り組んでいる。

①異常な天然現象に対する防災機能の強化

災害時に迂回路がない箇所などの新たな視点を加え、優先的に対策を講じる区間を選定し、通行機能の確保を主眼とした対策を進める。河川増水時に道路流失を防ぐ擁壁の強化や、渓流から道路への土砂流入を抑制する施設の整備等を実施している。

②既設斜面対策施設の経年劣化対策

斜面の安定を図るために設置してきた斜面対策施設の経年劣化対策の対象を、これまで進めてきたグラウンドアンカーに加え、法枠やモルタル吹付などへ拡大し、対策を実施している。

③斜面点検の高度化

斜面の点検に新たに航空レーザ測量を導入し、樹木などを含まない三次元点群データにより地形を立体的に把握することで、より効果的に対策を講じる。

第２・12表　道路補修事業等計画

事業名	令和６年度予算 規模	令和６年度予算 金額
		千円
道路補修事業		38,448,000
路面補修	1,235,107 ㎡	24,475,560
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	192,430 ㎡	5,453,458
沿道環境整備		218,591
道路施設整備（トンネル除く）		11,384,088
トンネル予防保全計画の推進		1,515,267
道路緑化の推進		854,494
道路災害防除事業	73 カ所	5,334,000
山間・島しょ地域の振興を図る道路の整備		3,459,423
大規模災害対策		272,584
山岳道路の防災力向上		1,601,993
合計		43,782,000

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６年４月１日現在、**第２・13表**(P60)で示すとおり1,901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、令和３年３月に策定した「橋梁予防保全計画」に基づき、耐久性・耐震性の向上や定期点検に基づく補修を行う橋梁整備事業がある。（**第２・14表**、**第２・15表**、P.60）

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、対象の橋梁を現行の基準に適合した構造物に改善し、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５度末までに65橋の長寿命化工事が完了した。

(3) 橋梁点検と定期点検に基づく補修事業

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、進行が早い損傷は軽微なうちに対策を講じるなど、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。

(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、地元や交通管理者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きており、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６年４月１日現在）

橋種		規模		
		橋数	橋長	橋面積
一般橋梁	一般道路	橋 1,220	m 80,223	㎡ 1,258,213
横断歩道橋		578	36,494	74,986
人道橋		103	2,867	9,231
合計		1,901	119,584	1,342,430

第２・14表　橋梁維持費

区分＼年度	令和６年度予算	
	規模	金額
	㎡	千円
橋梁修理	1,423,355	2,160,262
維持塗装	3,877,212	2,628,771
電気防蝕		3,361
工事費計		4,792,394
事務費		1,606
合計		4,794,000

第２・15表　橋梁整備費

区分＼年度	令和６年度予算	
	規模	金額
	橋	千円
橋梁の長寿命化	59	14,065,633
橋梁補修	75	5,928,367
合計	134 （事業間重複0橋）	19,994,000

(6)「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。

橋梁やトンネルに加え、令和４年３月に共同溝及び擁壁を対象にした「共同溝予防保全計画」及び「擁壁予防保全計画」を策定し、予防保全型管理に着手した。

第２・16表　緊急輸送道路

緊急輸送道路種別	対象路線
第一次緊急輸送道路	応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
第二次緊急輸送道路	一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
第三次緊急輸送道路	その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

６　地震への備えについて

地震災害では、道路に多大な被害が生じるおそれがあるため、復旧に時間を要し、緊急時における救援物資の輸送ルート確保の遅れや輸送時間の増加を招き、支援復旧活動に影響を及ぼす可能性がある。

そこで、大地震などの緊急時に備え、救助や医療・消防活動、ライフラインの応急復旧や救援物資の輸送等を円滑に行うため、優先的にガレキなど道路の障害物を除去し（道路啓開）、いち早く緊急時の道路の通行を確保していく。また、発災後における迅速な情報収集を行うため、国の首都直下地震道路啓開計画「八方向作戦」の対象道路の都道等において監視カメラ（ITV）設置を進めていく。

（１）緊急輸送道路

緊急輸送道路とは、阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、**第２・16表**に示すように、第一次から第三次まで設定されている。

（２）道路障害物の除去

阪神淡路大震災を契機に、建設業団体等と資機材や労力の提供等に関する具体的な項目を定めて協定を結び、約500社の地元協力業者により、早期に都道の障害物除去作業を行う体制を整えている。

７　富士山噴火への備えについて

富士山噴火に伴う降灰時においても、都市活動を支える交通インフラの持続性確保に向けて、早期の道路啓開が重要となる。

このため、「降灰時除灰を優先する重要拠点」を連絡する優先除灰道路の選定し、道路除灰手順の基本的な考え方を整理するなど、道路啓開体制の構築に向けて取り組んでいく。

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・17表**(P.63)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・17表**(P.63)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・18表**(P.64)のとおりである。

(3) 沿道法の改正

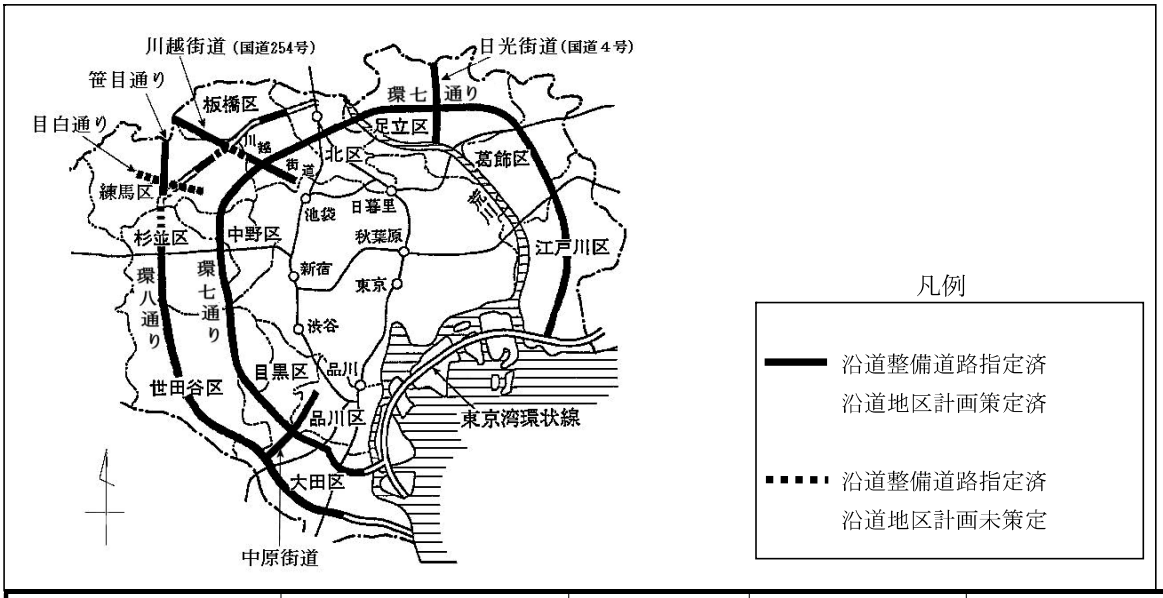
国は、平成７年７月の国道43号訴訟最高裁判決を踏まえ、平成８年５月24日に沿道法を改正し、同年11月10日に施行した。

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 土地の買い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　沿道整備道路指定状況一覧表



路線名	区間	延長（km）	沿道整備道路の指定年月日	沿道地区計画決定年月日
環状七号線	大田区大森本町二丁目～ 江戸川区臨海町五丁目	55.5	昭和58.11.17 昭和59. 8. 4 昭和62.12.28 平成2. 3.20	昭和60. 6. 3～ 平成9.11.20 （358.7ha）
環状八号線	練馬区北町六丁目～ 練馬区早宮二丁目	0.4	昭和58.11.17	昭和59.11.19～ 平成15. 1.31 （154.2ha）
	練馬区春日町二丁目	0.4	昭和61. 3.26	
	練馬区錦二丁目～ 練馬区北町六丁目	1.2	平成12. 3.10	注1
	板橋区相生町	0.7	平成元. 9.19	
	板橋区志村三丁目～ 板橋区小豆沢四丁目	1.7	平成5. 7.20	
	杉並区（全線）	6.5	平成6. 9.30	注2
	世田谷区（全線）	10.7	平成13. 3.15	
	大田区蒲田四丁目～ 大田区田園調布二丁目	7.0	平成12. 3.10	
笹目通り	練馬区南田中四丁目～ 練馬区旭町一丁目	3.7	平成14. 3. 8	平成15.11.14 （21.6ha）
目白通り	練馬区中村北二丁目～ 練馬区大泉町五丁目	4.9	平成15.11.25	注1
中原街道	品川区平塚二丁目～ 品川区旗の台五丁目	2.4	平成17. 4. 7	平成18.12.20 （9.6ha）
	大田区南千束一丁目～ 大田区南雪谷二丁目	2.6	平成17. 4. 7	平成20. 5. 1 （10.4ha）
一般国道４号 （日光街道）	足立区梅田一丁目～ 足立区西保木間四丁目	5.1	昭和59. 8. 4	昭和62. 1.23～ 平成元. 3.20 （29.8ha）
一般国道254号 （川越街道）	板橋区中丸町～ 板橋区桜川三丁目	4.1	平成8. 9.18	平成9.11.20～ 平成23.12.13 （35.8ha）
	板橋区赤塚新町一丁目～ 板橋区成増二丁目	2.4	平成12. 3.10	
	練馬区錦一丁目～田柄二丁目 練馬区旭町三丁目	2.2		注1
計	（7路線）	111.5		（620.1ha）

注１）沿道地区計画の決定はされていない。

注２）早稲田通り以北は沿道地区計画の決定はされていない。

第２・18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５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）にあったものを買い入れる場合の貸付金
緩衝建築物の建築費等の一部負担	603棟 負担金　5,397,037 （昭和60～令和５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）	10,288戸 助成金　10,549,914 （昭和60～令和５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　道路における対策

道路管理部保全課

道路そのものについては以下の対策を推進している。

1）低騒音舗装の実施

路面騒音を抑える必要がある箇所には、低騒音舗装を実施しており、特に路面騒音を抑える必要がある「優先的対策道路（環状七号線、環状八号線など）」には、二層式低騒音舗装を実施し、更なる路面騒音の抑制を図っている。

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、その後も大和町交差点では運転を継続している。また、同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。これらの効果検証を行った結果、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。実験終了後も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（令和６年３月末時点）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年に「東京都交通安全計画」を作成した。現行の第11次計画（令和３～令和７年度の５か年）では、令和７年度までに都内における交通事故死者数を110人以下とすることを目標としているが、令和５年の死者数は136人である。この内訳を年齢別でみると、65才以上の高齢者が34.6%を占めており、状態別では、歩行中が40.4%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。

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おり、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」に基づき取組を進めている。また、中長期的な視点から社会資本整備に取り組むため、第５次「社会資本整備重点計画」（令和３～令和７年度の５か年）が定められている。

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・19表、第２・20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・19表　歩道の整備率

（令和６年４月１日現在）

東京都管理道路延長（※１）	歩道整備対象道路延長（※２）	歩道整備済延長（※３）	歩道整備率
約2,241km	約1,871km	約1,513km	81%

（※１）東京都道路現況調書（令和5年度版）による。

（※２）東京都管理道路延長から、次の道路を除いた延長。

・自動車交通不能区間
・自転車専用道路（多摩湖自転車道 等）
・歩行者数の少ない道路（奥多摩周遊道路 等）
・他に歩行者通行機能を有する道路（堤防道路、遊歩道等）
・車両交通が極めて少ない山岳道路
・島しょ地域　　など

（※３）歩道整備対象道路のうち、マウントアップ方式・セミフラット方式の歩道、及び準歩道（車道と同一面で、ガードレール、ガードパイプ等により分離され、歩行者が通行できる部分）が整備されている道路の延長。

第２・20表　歩道の整備

事　業　名	令和６年度	
	規　模	金 額(千円)
歩道の整備	2.3km	2,798,370

(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、Ⅱ期区間及びⅢ期区間（１工区）を供用している。

令和６年度は、新都心歩道橋付近から新宿駅西口までのⅢ期区間（２工区）の整備に向け、関係機関との協議・調整等を進めていく。

３　道路のバリアフリー化の推進

(1) 概要

都は、平成７年３月、「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。改正条例では、都道の新設・改築時には、バリアフリー化が遵守義務となり、一層のバリアフリー化が求められることとなった。

また、国は、平成12年３月、「交通バリアフリー法」を制定し、平成18年12月には「ハートビル法」と統合した、「バリアフリー法」を施行した。同法の施行に伴い、優先的にバリアフリー化すべき道路は国土交通大臣が「特定道路」に指定する

こととなり、かつ、すべての道路のバリアフリー化について、道路管理者に対して、努力義務が課された。

都道のバリアフリー化については、都条例に基づく「施設整備マニュアル」を遵守し、整備を進めている。具体的には、歩道と車道の段差の解消、歩道勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置等である。

(2) 東京都道路バリアフリー推進計画

都は、平成28年３月、「東京都道路バリアフリー推進計画」を策定した。平成27年度までに327kmの都道のバリアフリー化が完了している中、同計画においては、平成36年度（令和６年度）までに約180kmの区間を、優先整備路線として整備を進めると定めている。内訳としては、東京2020大会までに競技会場周辺等において90km、令和６年度までに駅、生活関連施設を結ぶ道路における整備を目指すとしている。令和５年度末現在では、約153kmの整備が完了している。

(3) 特定道路

令和元年度、「バリアフリー法」に基づき、約150kmの都道が特定道路に指定された。現在、特定道路については、優先整備路線と同様にバリアフリー化を推進しているところである。令和５年度末現在、約128kmの整備が完了している。

(4) 既設道路橋のバリアフリー化

都は、令和４年５月に「都道における既設道路橋のバリアフリー化に関する整備方針」を策定した。本方針では、河川や鉄道などを跨ぐ既設の道路橋のうち、歩道に階段などがあり、車いす使用者やベビーカー、高齢者等の利用が困難な状況である橋梁について、整備の必要性などを検証し、両大師橋・新神谷橋・隅田川大橋・青砥橋・丸八橋・佃大橋の６橋について、「優先的に整備を検討する橋梁」に位置づけた。今後は、地元自治体等と連携しながら、整備に向けた検討、調整などを行い、順次整備を実施していく。

(5) 区市町村への支援

都は、令和２年度に、「区市町村バリアフリー化補助」を創設した。同補助は、区市町村が特定道路において、バリアフリー化の工事を実施する場合に、その費用の一部を補助するものであり、適切に運用し、区市町村道のバリアフリー化を推進していく。

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。

このため都は、平成７年度から「東京みちしるべ計画」に基づき、約4,400枚、平成13年度からは「新 東京みちしるべ計画」に基づき、約7,200枚の道路案内標識を整備した。

平成27年度には、「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、東京2020大会までに約10,500枚の整備が完了した。

令和６年度の事業費は、約1.2億円で、150枚を整備する予定である。

このほか、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６年度は171基の更新工事を実施する予定である。

５　種々の交通安全施設の整備

(1) 中央帯の設置

車両の円滑な通行を確保し、対向車両との衝突事故を防止するため、道路に中央分離帯等の施設を設けている。

(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視距を確保するため、改良を行っている。山間部等の地域で、車両の転落事故の発生が懸念される区間において、路肩の拡幅を行っている。道路曲線部において、車両の車線逸脱を防止するため、横断勾配の改善やすべり止め舗装の施工により、車道の改良を行っている。

(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。設置にあたっては、道路の規格や沿道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、環境や景観にも配慮している。

(4) 防護柵の設置

防護柵は、歩行者の横断歩道以外の場所などでのみだりな横断を抑止し、車両の路外等への逸脱を防止するため設置している。これにより、歩行者や車両の安全を確保している。

(5) その他

交通の円滑化と安全の向上を図る区画線や夜間の運転者へ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を行っている。

令和６年度の事業費は第２・21表、第２・22表のとおりである。

第２・21表　種々の交通安全施設の整備

事業名	令和６年度	
	規模	金額(千円)
中央帯の設置	0.4km	70,134
車両停車帯	－	10,400
視距改良	1箇所	204,200
路肩改良	1箇所	137,328
車道改良	2.2km	211,340
道路照明の設置	70基	111,106
防護柵の設置	3.7km	1,316,850
区画線の設置	98km	99,500
視線誘導標	80本	2,500
道路反射鏡	20本	8,000

第２・22表　交通安全施設費等

（単位：百万円）

科目・事項	令和６年度予算	令和５年度予算	差引増△減
交通安全施設	10,429	11,984	△1,555
歩道整備	3,579	4,419	△840
交差点改良	2,615	3,014	△399
中央帯等	733	811	△78
附属物整備	2,144	1,919	225
自転車通行空間	1,358	1,821	△463
無電柱化の推進	34,447	33,119	1,328
電線共同溝	34,447	33,119	1,328
道路景観の整備	602	742	△140
シンボルロード整備	158	105	53
東京ストリートヒューマン１st事業	444	637	△193
計	45,478	45,845	△367

※ 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、防護柵、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

６　市町村施行の交通安全施設の補助

都は、市町村が施行する交通安全施設の整備を促進するため、市町村に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６年度の事業費は、約3.6億円である。

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。

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の道路において、交差点直近の用地を取得し右折車線等を整備することで、右折待ち車両による交通渋滞を緩和することを目的としている。

これまで、多摩地域を中心に平成６年度から平成26年度まで２次にわたる「交差点すいすいプラン」を162交差点で策定し、110交差点が完成又は一部完成した。

しかし、交通渋滞の解消が十分に図られていないことから平成27年３月に「第３次交差点すいすいプラン」を新たに策定し、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。

令和６年度は、第３次交差点すいすいプランとして24か所で事業を予定しており、事業費は約22.3億円である。令和６年度は、１交差点が一部完成する予定である。（**第２・23表**）

また、交差点改良について15か所予定しており、事業費は約3.8億円である。

第２・23表　第３次交差点すいすいプラン

（令和６年４月１日現在）

区分	令和６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	234	0	0
多摩	22	2,000	0	1
合計	24	2,234	0	1

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

都は、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に、昭和61年度から８期にわたり無電柱化推進のための計画を策定し、整備を進めている。現在は、主に電線共同溝方式により、既存道路の無電柱化と道路の新設・拡幅に合わせた無電柱化を推進している。

より一層の推進に向けて、平成29年６月には、基本理念や都及び関係事業者の責務などを定める「東京都無電柱化推進条例」を都道府県で初めて制定し、併せて同年９月には道路法第37条第１項の規定により都道全線において電柱の新設を禁止した。

これまでの整備により、センター・コア・エリア内の整備を概ね完了させるとともに、令和５年度末現在、都道の整備対象延長2,328kmのうち、1,094kmを地中化し、地中化率は47％である。

近年、激甚化する自然災害に備えるためにも、更なる無電柱化の推進が必要である。そこで、都道、臨港道路、区市町村道などにおいて、島しょ地域も含め、これまでの歩み以上に無電柱化の取組を加速させるため、令和３年２月に、都道のスピードアップなど７つの戦略からなる「無電柱化加速化戦略」を策定した。

さらに、令和３年６月には、この戦略を踏まえ、条例等に基づく計画として、「東京都無電柱化計画」を改定した。本計画は、2040年代に向けた無電柱化の基本的な方針や目標を明示するとともに、無電柱化の着実な推進に向け、今後５か年で整備する箇所や延長を整備計画として示している。今後は、「東京都無電柱化計画（改定）」に基づき、整備目標の達成に向け、これまでの年間当たりの整備規模を倍増し、区部及び多摩地域において都道（既存道路）の無電柱化の大幅なペースアップを図っていく。

島しょ地域における無電柱化については、令和４年１月に「東京都島しょ地域無電柱化整備計画」を策定し、都道や港・空港の整備目標や整備手法について示すとともに、2030年代に向けて整備する具体的な箇所を整備計画として示した。また、令和４年９月には「利島・御蔵島無電柱化整備計画～電柱のない島に向けて～」を策定し、「電柱のない島」の実現に向け、先行整備する島として選定した利島及び御蔵島を対象とし、整備計画などを示した。今後は、これらの整備計画に基づき、島しょ地域の無電柱化を着実に推進する。

無電柱化事業の実施にあたっては、都の施行に加え、（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）を活用した整備規模を拡大することで、事業推進を図っていく。また、

第２・24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５年度末現在			令和６年度予算	
		整備対象	整備済	地中化率※1	延長	金額
	区　部	1,288km	853km	66%	41km	24,331
	多摩地域	1,040km	241km	23%	13km	8,756
計（東京都無電柱化計画）		2,328km	1,094km	47%	54km	33,087
島しょ	東京都島しょ地域無電柱化整備計画	166km	3km	2%	7km	5,010
	利島・御蔵島無電柱化整備計画※2,3 ～電柱のない島に向けて～	11.7km	－	－	－	845
	利　島	5.4km	－	－	－	425
	御蔵島	6.3km	－	－	－	420

※１　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

※２　利島・御蔵島無電柱化整備計画のうち、都道延長のみを計上している。

※３　利島・御蔵島無電柱化整備計画の一部は、東京都島しょ地域無電柱化整備計画と重複している。

DXの推進と事業推進体制の強化により、無電柱化の更なるスピードアップの実現を目指していく。

面的な無電柱化の実現に向けては、都道だけでなく、区市町村道の無電柱化を促進していくことも重要であることから平成20年度より区市町村への補助制度を創設し、工事費等の財政支援を行っている。平成27年度には、都市防災機能の強化に向けた取組として、「防災に寄与する路線」を補助対象とし、令和元年度からは、頻発する自然災害への備えとして、工事費を全額補助するなど拡充を行った。さらに、令和３年度からはこれまでの工事費に加え、設計費等についても補助対象（補助率１／２）とし、区市町村に対する財政支援を強化している。

また、平成29年度から新たに「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を創設し、無電柱化推進計画の策定や、低コスト手法の導入に取り組む区市町村に対して工事費等を全額補助するなど、財政支援を拡充してきた。令和５年度には、事業の認定期限を令和９年度末まで４か年延長させ、さらに多くの区市町村がこの制度を活用できるよう支援強化を行っている。

さらに、区市町村が設置する技術検討会への職員の参加や、都と区市町村による新たな協議体を設置するなど、区市町村の無電柱化を一層促進していく。

令和６年度は、都道において、延長61kmの地中化を予定しており、事業費は約382億円である。（**第２・24表、P.70**）

２　自転車通行空間の整備

自転車は、通勤・通学や買物など、都民生活の様々な場面で使われる身近で重要な交通手段であり、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に、その利用ニーズが増加している。

一方で、昨年の都内全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合は４割を超え、全国平均と比べて高い状況になっており、都内各地で誰もが安心して自転車を利用できる環境を創出することが重要となっている。このため都は、令和３年５月に策定した「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づき、2030年度に向けて優先整備区間約250kmなどの整備に取り組んでいる。これまでの整備状況は第２・25表のとおりである。

令和６年度は東八道路などにおいて整備を予定しており、事業費は約13.6億円である。

第２・25表　自転車通行空間の整備状況　（施設延長）

	令和５年度まで	令和６年度（予定）
自転車道	15km	－
普通自転車専用通行帯（自転車レーン）	141km	18.5km
車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン）	56km	10.5km
自転車歩行者道（構造的分離）	50km	0.8km
自転車歩行者道（視覚的分離）	98km	－
水道敷や河川敷等を利用した自転車歩行者道	44km	－
合　　計	404km	29.8km

○車道を活用した整備形態

自転車道

普通自転車専用通行帯
（自転車レーン）

車道混在
（自転車ナビマーク・ナビライン）

○歩道を活用した整備形態

自転車歩行者道
（構造的分離）

自転車歩行者道
（視覚的分離）

３　道路の景観整備

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要である。都は、平成２年にシンボルロード整備事業を開始し、公共空間の良好な景観整備の先導役として、個性豊かで魅力的な整備を進めてきた。

同事業の開始から約30年が経過し、人や物の流れが変化するなど地域の状況が大きく変化しているとともに、公開空地等を活用した地域の魅力を高める取組が行われる等、公共空間の役割も変化しつつある。

こうした状況を踏まえ、シンボルロード整備事業を改定し、多様な人々が集い楽しむ歩行空間に向けた景観整備を行うため、都は令和３年１月に「東京ストリートヒューマン1st事業」の事業計画を策定した。

本事業計画に基づき、19路線27か所約18kmについて、街並みと調和し、環境にも配慮した道路の整備に令和３年度から取り組んでいる。

なお、内堀通りなど２か所については、シンボルロード整備事業として、引き続き事業を実施している。

令和６年度の予定は、第２・26表のとおりである。

第２・26表　道路の景観整備

事　業　名	令和６年度	
	規　模	金　額
東京ストリートヒューマン１st事業	８箇所	千円 444,500
シンボルロード整備	２箇所	千円 157,938

第９　都営駐車場の運営及び路外駐車場届出受理事務

道路管理部管理課

１　都営駐車場

(1) 都営駐車場の運営

都営駐車場は、路上駐車対策に寄与する重要な交通施設である。（第２・27表）

都は、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、昭和30年代に八重洲駐車場、昭和通りの地下駐車場４場、三田駐車場及び中野駐車場を設置し（三田と中野は平成20年度末閉場）、また、平成14年度に板橋四ツ又駐車場を設置した。

管理運営については、（財）東京都駐車場公社（現（公財）東京都道路整備保全公社）に委託し、平成７年度に受託者の自主性を発揮できるよう利用料金制を導入、平成18年度からは指定管理者制度を導入するなど、施設の有効活用の工夫を図ってきた。

(2) 指定管理者制度

平成15年６月の地方自治法改正により、公の施設の管理について指定管理者制度が創設され、都営駐車場においても平成18年４月、八重洲駐車場、昭和通りの地下駐車場４場、三田駐車場及び中野駐車場に、平成23年度には板橋四ツ又駐車場に指定管理者制度を導入した。

令和６年４月現在、（公財）東京都道路整備保全公社が指定管理者として管理運営を行っている。（第２・28表）

指定管理者においては、駐車時間30分未満無料化、荷さばき車両や工事車両の受入れによる渋滞対策・路上駐車対策への貢献、充電設備の設置による電気自動車等の普及促進等に寄与している。

また、指定管理者の管理運営状況については、外部委員による評価委員会の意見を踏まえ評価を決定し、結果を公表している。

２　路外駐車場届出受理事務

駐車場法（昭和32年５月16日法律第106号）では、不特定多数の者が利用可能で、駐車の用に供する面積が500㎡以上の路外駐車場を設置する場合は、出入口や車路等の構造及び設備は駐車場法施行令の技術的基準によることとしており、また、都市計画区域内に設置し、駐車料金を徴収する路外駐車場を設置する者に、その位置や構造等の届出を義務付けている。

路外駐車場の届出受理に係る事務については、区部については各区が、市部は各市が、町村部は都が、それぞれ実施している。

第２・27表　都が設置する路外駐車場及び道路附属物駐車場の概要

（令和６年４月１日現在）

場名	所在地	収容台数	構造	時間制料金(30分)
八重洲	中央区京橋一丁目地先道路内	265台	地下２層・自走式	250円
日本橋	中央区日本橋二丁目地先道路内	190台	地下１層・自走式	200円
宝町	中央区京橋一丁目地先道路内	190台	地下１層・自走式	200円
新京橋	中央区銀座一丁目地先道路内	220台	地下１層・自走式	200円
東銀座	中央区銀座七丁目地先道路内	180台	地下１層・自走式	250円
板橋四ツ又	板橋区板橋二丁目地先道路内	200台	地下２層・自走式	180円

注）１　板橋四ツ又駐車場は道路附属物駐車場

第２・28表　各駐車場の指定管理者と指定期間

場名	指定管理者	指定期間	選定方法
八重洲・日本橋・宝町・新京橋・東銀座	(公財)東京都道路整備保全公社	R3.4.1～R8.3.31（５年間）	特命
板橋四ツ又	(公財)東京都道路整備保全公社	R3.4.1～R8.3.31（５年間）	特命