
見える化改革報告書 「道路管理事業」

平成29年12月26日

建 設 局

現状（1章）

検証（2章）

今後の方向性（3章）

保守管理	道路 橋梁・トンネル	<ul style="list-style-type: none"> 管理面積は道路整備の進捗に伴い今後も微増 維持管理コストは労務単価の上昇や舗装の高機能化により増加傾向 これまでの行革により業務の委託化が進展 	<p>視点【ワイズ・スペンディング】 (他都市比較)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①維持管理コストは他都市をやや上回る ②舗装の高機能化や道路の安全対策を積極的に行っており、コストが割高 ③業務の委託化は他都市より進展 ⇒引き続き合理化を図りつつ、適切な維持管理を行うことが必要 <p>(予防保全型管理の導入)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①施設の損傷や劣化が進行する前に、適切な対策を行い、コスト縮減、ピークを平準化 ②橋梁では1.1兆円、トンネルでは約1,500億円のコスト縮減 ⇒対症療法による管理では、多額の事業費が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○執行体制の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・道路巡回点検の体制見直し ○舗装の高機能化の重点化 <ul style="list-style-type: none"> ・対象地域を優先順位をつけて実施（継続） ○予防保全型管理の拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、橋梁・トンネルの予防保全型管理を進めるとともに、他施設への拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・執行体制の見直しや高機能化の重点化により、維持管理コストを縮減・抑制 ・橋梁・トンネルにおける予防保全型管理を他施設へも応用。擁壁・掘削道路等では管理コストを60%縮減 ⇒維持管理コストを抑制
交通安全施設	無電柱化	<ul style="list-style-type: none"> 東京23区内の無電柱化率は8%。海外の主要都市と比べて大幅に立ち遅れ 	<p>視点【都民ファースト】 (取組の加速に向けて)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○現在の執行状況で、都道全線は無電柱化するためには、約100年、約1.2兆円必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○監理団体の活用拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・現道整備における発注規模の拡大 ○技術イノベーション <ul style="list-style-type: none"> ・コスト縮減や工期の短縮 ○面的整備 <ul style="list-style-type: none"> ・モデル地区での実施により面的な整備を更に促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年にはセンター・コア・エリアの整備完了 ・その他の路線についてもコスト縮減と体制強化により整備期間を短縮
法手続きと運用		<ul style="list-style-type: none"> 道路占用許可制度に基づき、道路の本来機能を阻害しない範囲で合理的な規制 路上で行われる工事は、道路管理者が行う工事が約1/3、占有企業者が行う占有工事が2/3の割合 	<p>視点【都民ファースト】 (規制緩和)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づく、規制緩和の実施 ②占用料の徴収 <p>(路上工事の平準化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事抑制を行うことで工事時間の減少、工事渋滞を防止 	<ul style="list-style-type: none"> ○占用許可の特例を活用した規制緩和（継続） ○債務負担行為の設定とゼロ都債の積極的な活用による路上工事の平準化 	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わいの創出 ・良好な沿道環境の維持 ・路上工事の更なる抑制・平準化により、渋滞の防止
技術革新		<ul style="list-style-type: none"> ICTの活用 落石感知センサー ITVカメラ ICTタグ 	<p>視点【ワイズ・スペンディング】 【都民ファースト】 (他都市事例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①ドローン等の活用 ②Fix My Streetの活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○ICTの積極的な活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ドローン等の活用による効率化・省人化の検討 ・Fix My Street等の導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理業務の効率化・省人化 ・住民協働の推進

<見える化改革にあたって>

- 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なく、快適で、やすらぎのある歩行空間や生活に必要な様々なライフラインの収容空間、災害時の緊急避難路としても期待されている。
- 今般、道路管理事業について、「都民ファースト」、「ワイズ・スペンディング」の観点から、事業の意義、費用対効果などの検証を行った。

第1章 現状

- ① 道路・橋梁建設の歴史とストックの推移
- ② 東京の道路の延長、面積、管理区分等
- ③ 橋梁・トンネルの建設数の推移
- ④ 橋梁の現状
- ⑤ トンネルの現状
- ⑥ 無電柱化の現状
- ⑦ 道路管理の業務分野
- ⑧ 道路上の管理対象
- ⑨ 道路管理業務にかかる予算と人員の推移
- ⑩ 道路管理業務の詳細分類
- ⑪ 都民からの相談

第2章 検証

- ① 各業務分野の課題と取組の方向性
- ② 保守管理
 - －維持管理費
 - －道路施設設置状況
 - －舗装の高機能化の状況
 - －事業実施体制
 - －投資の効率性
- ③ 交通安全施設(無電柱化)
- ④ 法手続きと運用
 - －道路占用許可
 - －路上工事の平準化
- ⑤ 技術革新

第3章 今後の方向性

- ① 保守管理
 - －効率的な事業実施体制
 - －投資の重点化
 - －予防保全型管理の対象施設拡大
- ② 交通安全施設(無電柱化の加速策)
 - －監理団体の活用拡大
 - －既存ストック活用の拡大
 - －電気・通信の供給の技術革新
 - －面的整備の促進
- ③ 法手続きと運用
 - －規制緩和
 - －路上工事の平準化
- ④ 技術革新

第1章 現状

1. 道路・橋梁・トンネルの現状

- 東京都が管理する道路は幅員の広い幹線道路が中心、道路管理延長は2,237km（道路管理面積41.4km²）であり、今後も道路整備の進捗に伴い増加が見込まれる。
- 東京都が管理する橋梁は、今後15年で約8割が供用後50年以上経過し、更新や大規模補修の時期を迎える。
- 東京都が管理するトンネルは、今後15年で約4割が供用後50年以上経過し、更新や大規模補修の時期を迎える。

2. 無電柱化の現状

- ヨーロッパの主要都市やアジアの主要都市では無電柱化がほぼ完成しているのに対して、日本の無電柱化率は東京23区で8%（大阪市6%）と立ち遅れている。

3. 道路上の管理対象

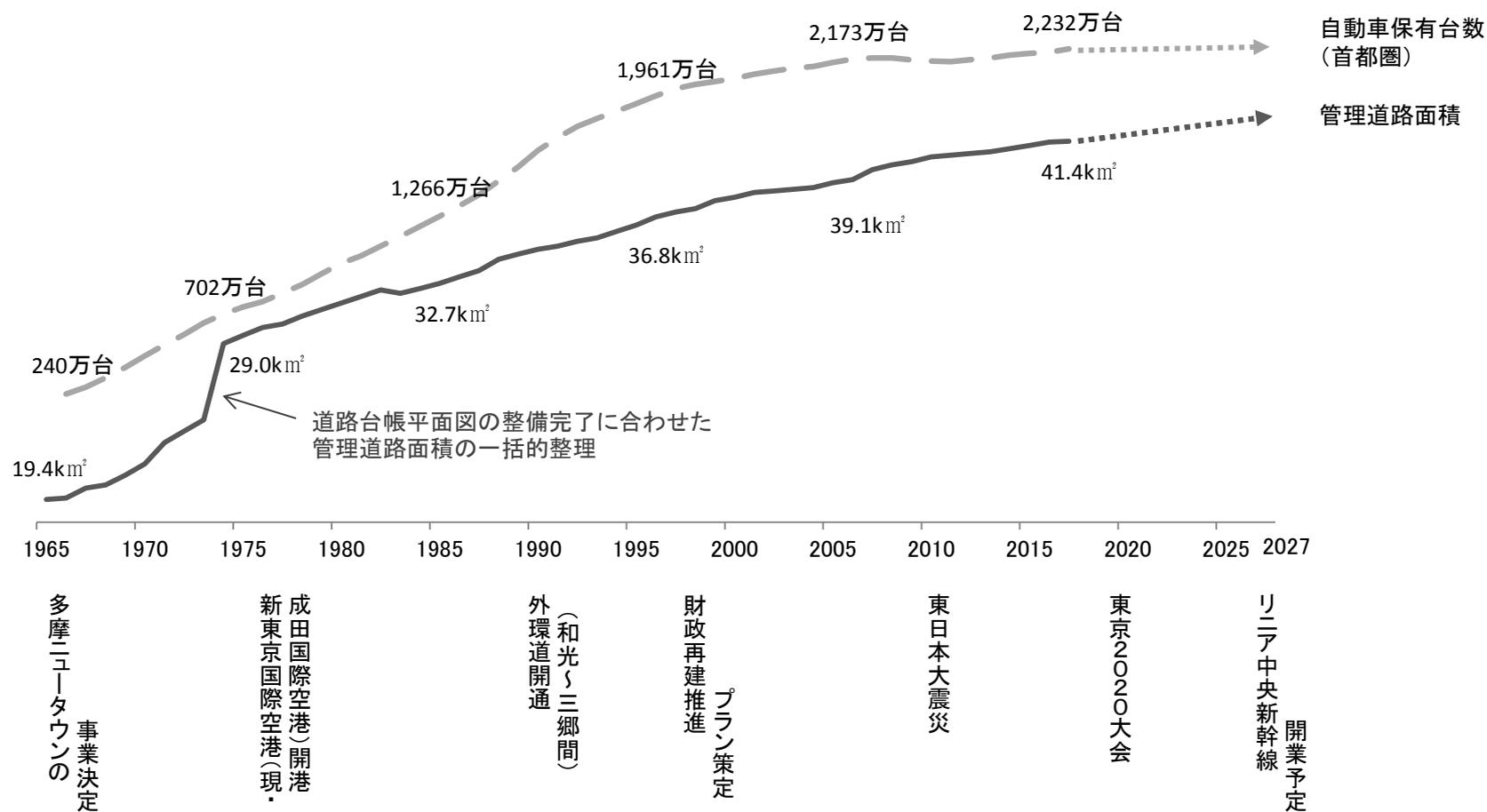
- 東京都による道路管理の対象は、車道や歩道などの構造本体、防護柵、道路照明の施設のほか占有物件として占有者が管理する、鉄道施設やライフラインの管路（水道管・ガス管）等がある。
- 都では、防護柵や照明などの道路上の安全施設の整備率が他都市より高くなっている。

4. 予算と人員の推移

- 道路管理にかかる予算は、道路管理面積の増加のほか、近年の労務単価上昇や舗装の高機能化の推進、橋梁の補修などにより増加している。
- 職員定数は、一定数で推移している。

道路・橋梁建設の歴史とストックの推移

都が管理する道路面積は現在41.4km²に達しており、今後も道路整備の進捗に伴い増加が見込まれる。



*首都圏は、関東地方1都6県(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県)を指す
資料1(管理道路面積):東京都道路現況調査(2017年1月 東京都建設局道路管理部)(1965~2017)
資料2(自動車保有台数):自動車検査登録情報協会(1965~2017)

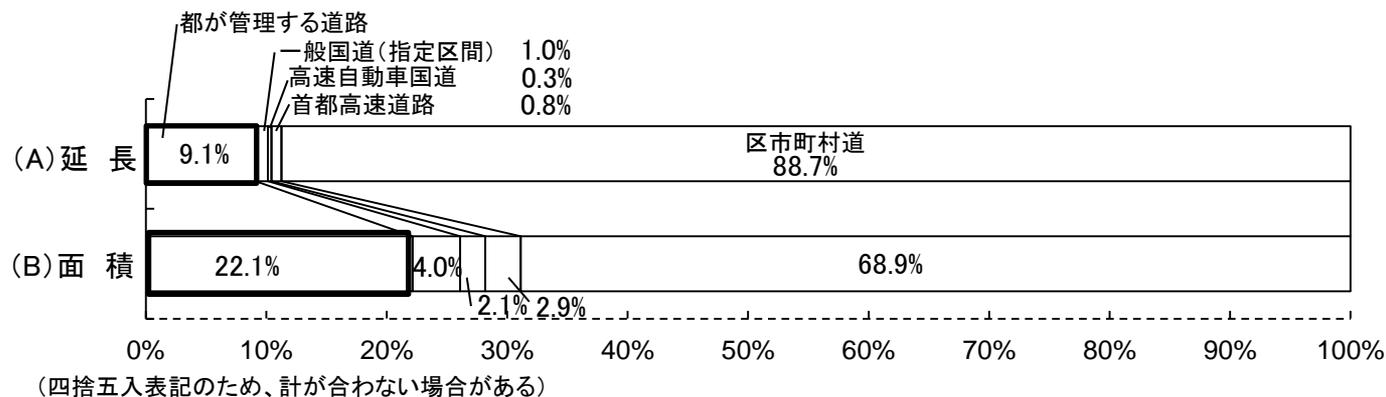
東京の道路の延長、面積、管理区分等

都内の道路^(※1)の総延長は24,523kmであり、このうち都が管理する道路の延長は2,237kmである。都が管理する道路は、全体面積の約2割を占め、幅員の広い幹線道路が中心である。

(平成28年4月1日現在)

道路種別	(A)延長(km)	(B)面積(km ²)	(C)平均幅員(m) (C)=(B)/(A)×1,000	管理主体
都が管理する道路	2,237	41.4	18.5	東京都
都道	2,162	40.2	18.6	
一般国道(指定区間外) ^(※2)	75	1.2	16.0	
一般国道(指定区間)	246	7.4	30.1	国土交通省
高速自動車国道	77	3.9	50.6	東日本高速道路(株) 中日本高速道路(株)
首都高速道路	201	5.5	27.4	首都高速道路(株)
区市町村道	21,762	128.8	5.9	各区市町村
都内合計	24,523	187.0	—	

<延長及び面積の割合>



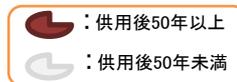
※1 道路法による道路のこと。

※2 道路法に基づき、都内の一般国道(指定区間外)は都が管理している。

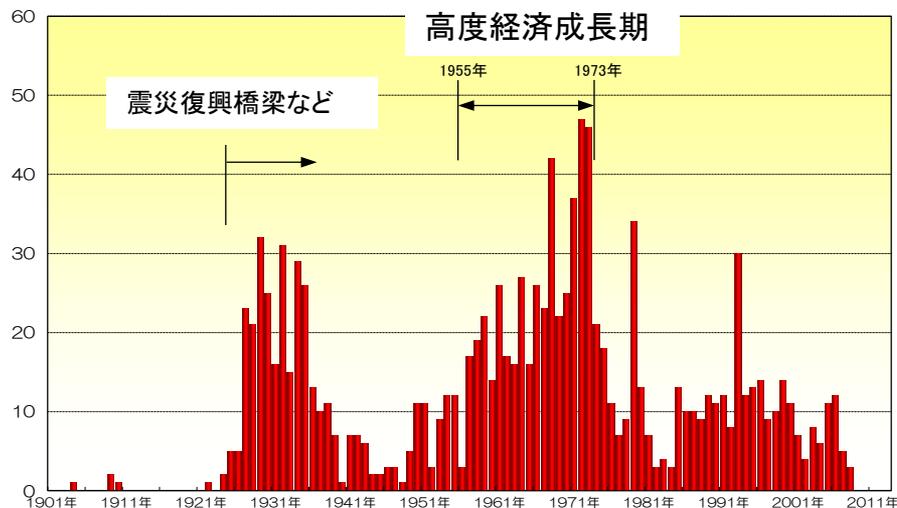
資料:東京都道路現況調査書(2017年1月 東京都建設局道路管理部)

橋梁・トンネルの建設数の推移

2032年度には建設局が管理している橋梁の約8割、トンネルの約4割が供用後50年以上経過し、更新や大規模補修の時期を迎え、全国も同様の傾向である。

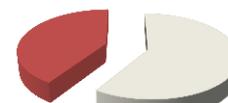


建設局が管理する橋梁の架設数推移(単位:橋)



2012年度

約4割



建設局
【橋梁数】
約1,200

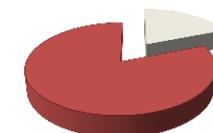
約2割



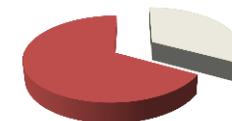
全国
【橋梁数】
約40万*

2032年度

約8割

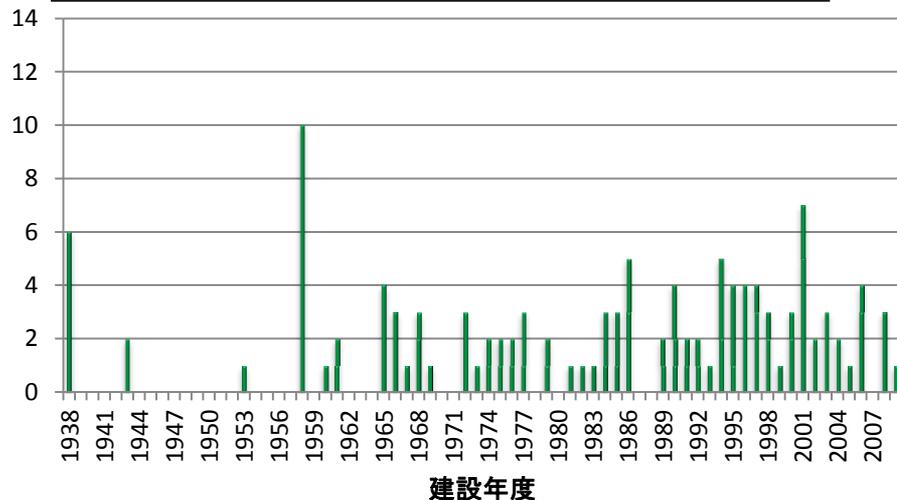


約7割



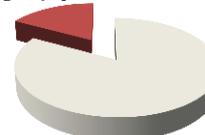
※建設年度不明の約30万橋を除く橋梁数

建設局が管理するトンネルの建設数推移(単位:トンネル)



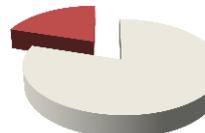
2012年度

約2割



建設局
【トンネル数】
約120

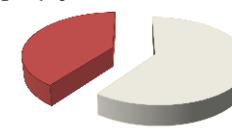
約2割



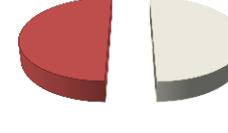
全国
【トンネル数】
約1万

2032年度

約4割



約5割

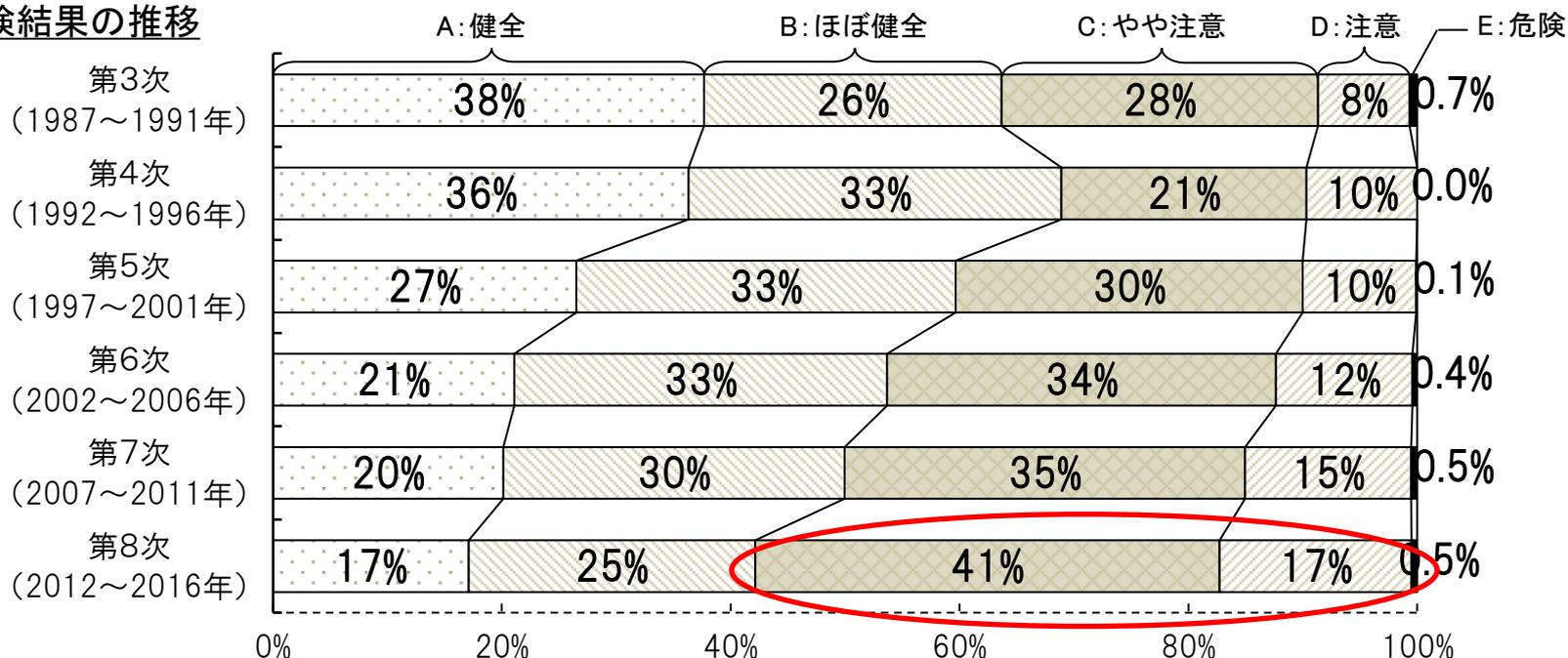


資料:国土交通白書2017より作成

橋梁の現状

東京都建設局が管理する橋梁は、5年に一回の定期点検を行っている。
 現在、約4割が概ね健全な状況であるが、健全度は低下傾向であり、注意を必要とする橋梁が増加

定期点検結果の推移



資料：一般橋梁定期健全度調査(東京都建設局)より

※健全度の判定区分

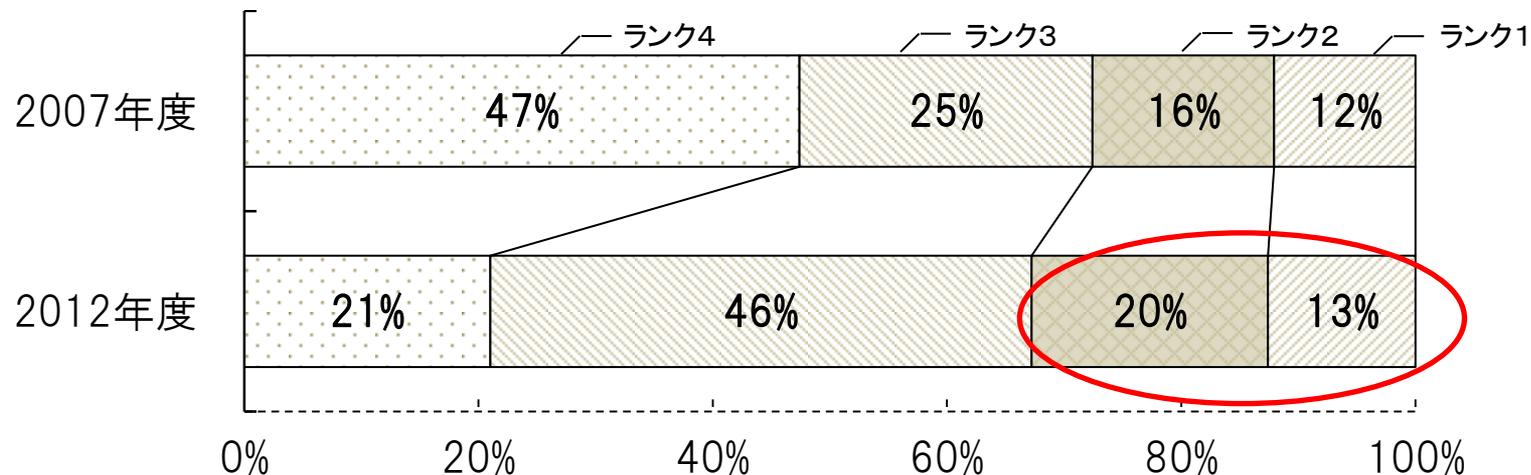
- 「Aランク(健全)」⇒ 記録保存
安全性や使用性に問題がない場合
- 「Bランク(ほぼ健全)」⇒ 記録保存
損傷や変状はあるもののその程度は小さく、使用性や安全性に問題のない場合
- 「Cランク(やや注意)」⇒ 経過観察
損傷や変状はあるもののすぐに使用性や安全性に問題が起こらない場合
- 「Dランク(注意)」⇒ 補修・補強工事を実施
損傷や変状が明確であるが、橋の使用性や安全性にいずれ問題が起こると予測される場合
- 「Eランク(危険)」⇒ 直ちに補修・補強工事を実施
損傷や変状が認められ、直ちに橋の安全性に重大な影響を及ぼすか第三者に影響を及ぼすと考えられるもの



トンネルの現状

東京都建設局が管理するトンネルは、「道路施設点検調査要領書」に基づき5年に一回の定期点検を行っている。健全度は「ランク1」から「ランク4」の判定区分に分類され、健全度は低下傾向にある。

定期点検結果の推移



※ランク4:健全、ランク3:やや健全、ランク2:注意、ランク1:要対策
資料:道路施設定期健全度調査、トンネル詳細健全度調査(東京都建設局)より

健全度の判定区分

- 「ランク4 (健全)」
⇒5年に1回の定期点検を行う
- 「ランク3 (やや健全)」
⇒5年に1回の定期点検を行う
- 「ランク2 (注意)」
⇒5年に1回の定期点検に加え、2年に1回の定期巡回を行う
- 「ランク1 (対応の検討)」
⇒5年に1回の定期点検に加え、
- ・緊急対応後、対策工等の実施を検討
 - ・または、1年に1回の定期巡回を行う

ランク 1 の例

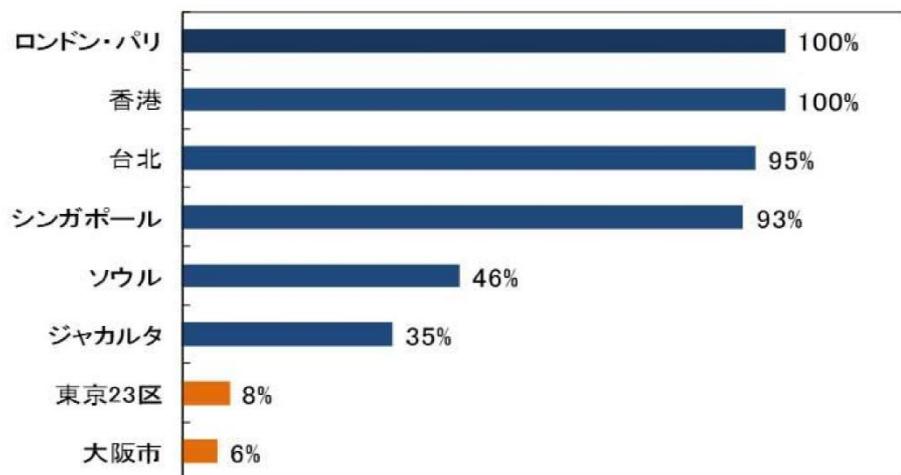


【要対策】
ひび割れ幅5mm、変形・進行性が認められる

無電柱化の現状

ロンドン・パリなどのヨーロッパの主要都市や香港・シンガポールなどのアジアの主要都市では無電柱化がほぼ完成しているのに対して、日本の無電柱化率は東京23区で8%、大阪市で6%と立ち遅れている

●海外の主要都市との比較



※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 香港は国際建設技術協会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※3 台北は国土交通省調べによる2013年の状況(道路延長ベース)

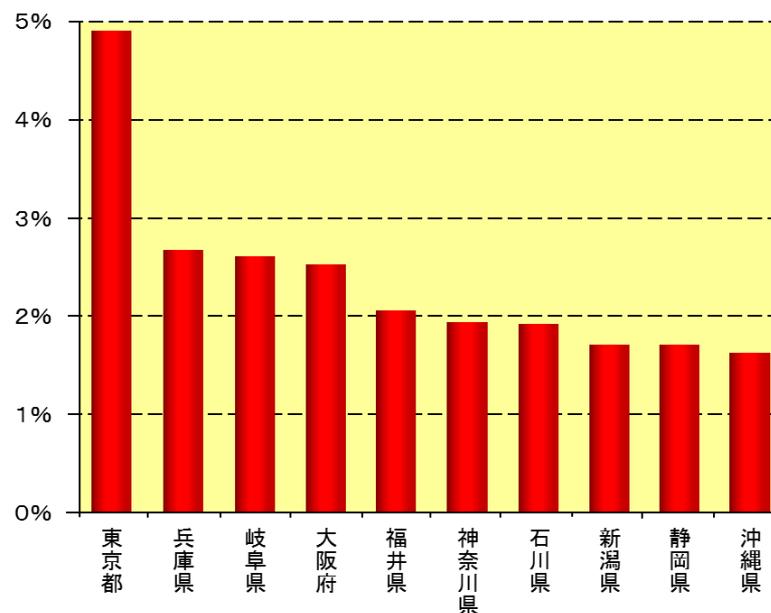
※4 シンガポールは海外電気事業統計による1998年の状況(ケーブル延長ベース)

※5 ソウルは国土交通省調べによる2011年の状況(ケーブル延長ベース)

※6 ジャカルタは国土交通省調べによる2014年の状況(道路延長ベース)

※7 日本は国土交通省調べによる2016年度末の状況(道路延長ベース)

●都道府県ごとの比較



※本表は無電柱化率の高い上位10の都道府県を抜粋している

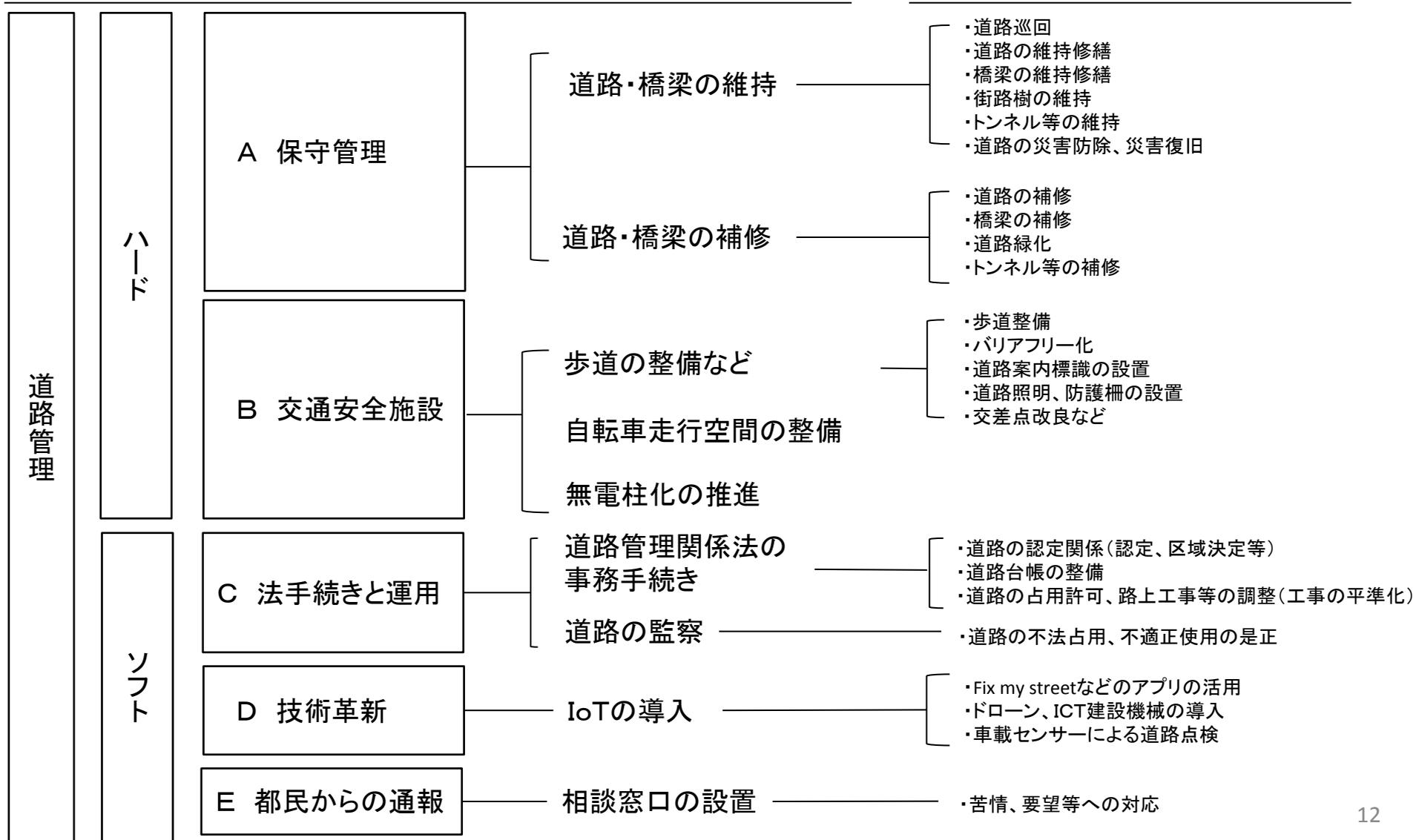
※全道路(高速自動車国道及び高速道路会社管理道路を除く)のうち、電柱、電線類のない延長の割合(H28年度末)で各道路管理者より聞き取りをしたもの

道路管理の業務分野

道路管理業務は、「保守管理」、「交通安全施設」、「法手続きと運用」、「技術革新」、「都民からの通報」の5分野に分類することができる。

業務分野

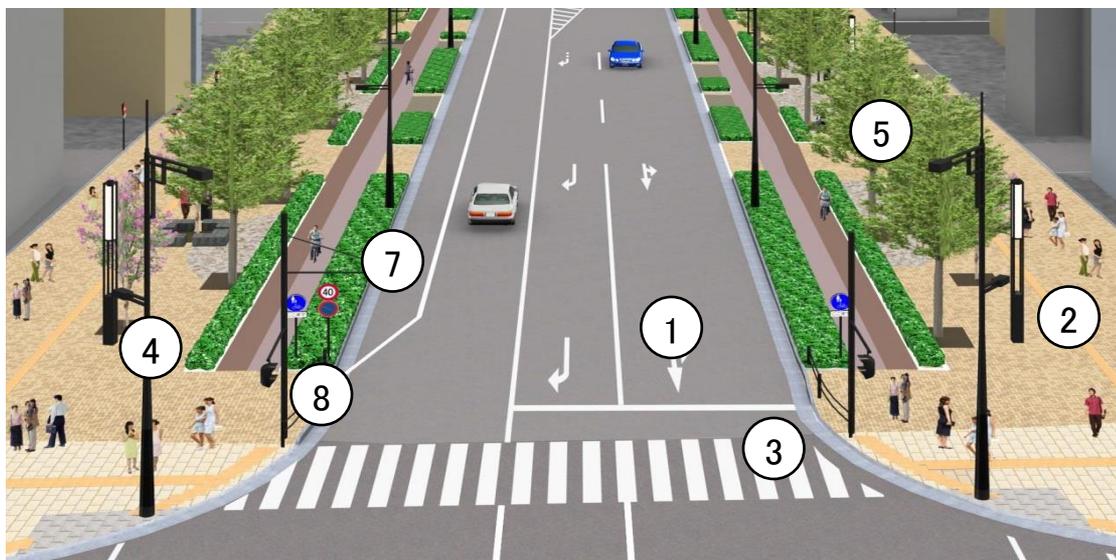
業務内容



道路上の管理対象

道路空間には、道路施設以外にも多数の施設や占有物などが存在するため、多数の管理者が存在している。道路管理の対象は、車道や歩道などの構造本体、防護柵、道路照明の施設であるが、占有物件として占有者が管理する、鉄道施設やライフラインの管路などがある。

都では、防護柵や照明などの整備率が他都市より高くなっている。(詳細はP24)



道路施設		
施設名称	管理者	関連業務分野
① 車道	道路管理者 (建設局)	A
② 歩道		A、B、C
③ 防護柵		A
④ 道路照明		A
⑤ 街路樹		A
⑥ 電線共同溝		A、B

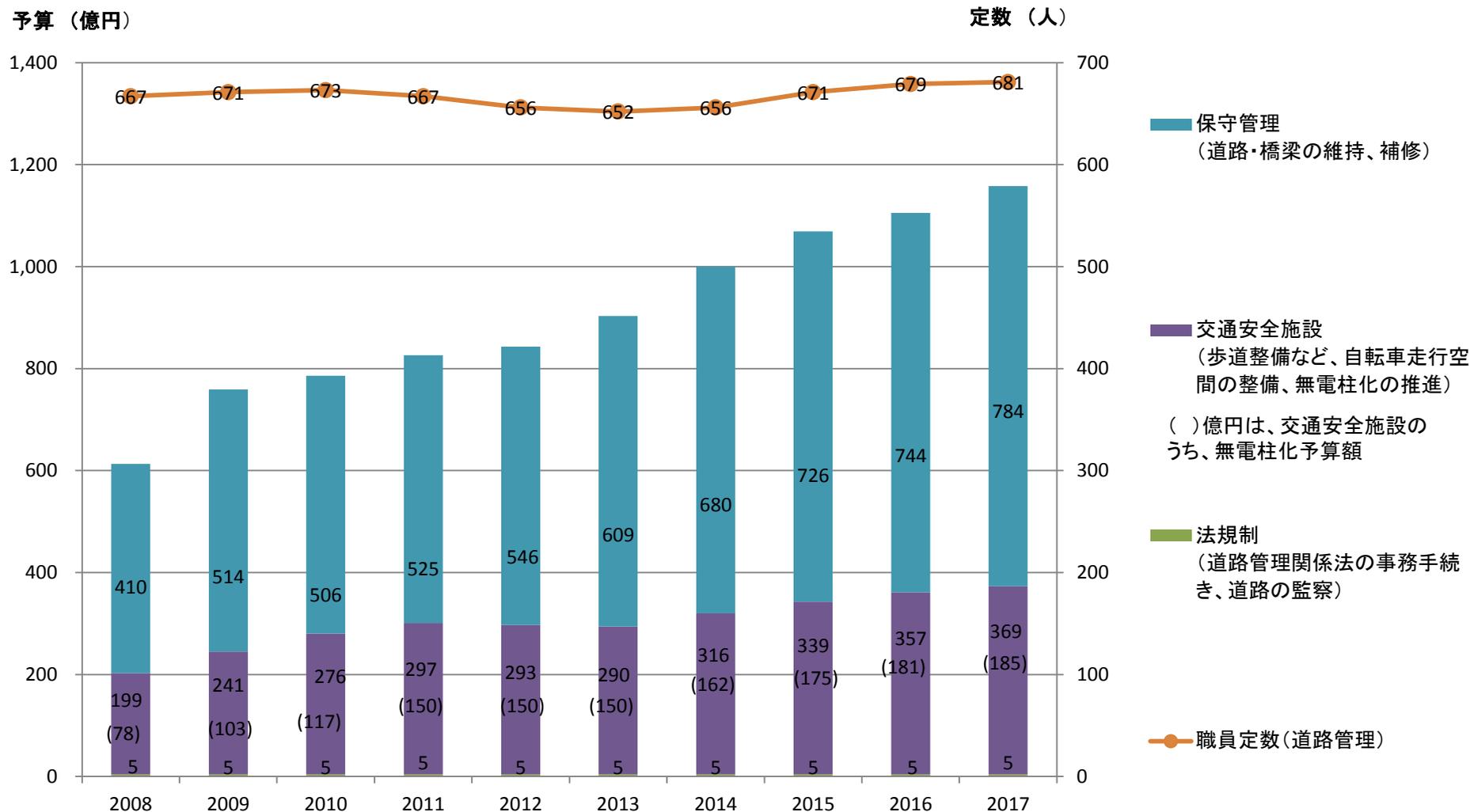
A-保守管理、B-交通安全施設、C-法手続きと運用



道路施設以外		管理者
⑦ 信号柱	公安委員会	公安委員会
⑧ 交通標識		
⑨ 電気・通信ケーブル	占有者 (東京電力、東京ガス、 NTT、水道局、下水道局、東京メトロ等)	占有者 (東京電力、東京ガス、 NTT、水道局、下水道局、東京メトロ等)
⑩ 水道管・ガス管		
⑪ 下水道施設		
⑫ 鉄道施設		

道路管理業務にかかる予算と人員の推移

道路管理にかかる予算は、道路管理面積の増加のほか、近年の労務単価上昇や環境に配慮した舗装の高機能化（低騒音舗装や遮熱性舗装など）の推進、橋梁の補修などにより増加
一方、職員定数は、一定数で推移している。



道路管理業務の詳細分類①

道路管理業務は以下の詳細業務に分類される。

分野	業務区分	詳細業務区分	主な事業内容	予算額 (億円)	実施体制	所管部署
保守管理	道路・橋梁の維持	道路巡回	道路を巡回し損傷等を発見した場合は応急処置	4	一部委託 (民間)	道路管理部 保全課
		道路の維持修繕	小規模な路面の修繕、道路照明、防護柵の補修	127	委託 (民間)	
		橋梁の維持修繕	橋面舗装の修繕	40	委託 (民間)	
		街路樹の維持	街路樹の剪定	57	委託 (民間)	公園緑地部 計画課
		トンネル等の維持	トンネルの維持修繕	42	委託 (民間)	道路管理部 保全課
		道路の災害防除、災害復旧	山岳道路斜面の崩落などを防ぐ対策	51	委託 (民間)	
	道路・橋梁の補修	道路の補修	低騒音舗装、遮熱性舗装などの路面補修	210	委託 (民間)	道路管理部 保全課
		橋梁の補修	橋梁の長寿命化工事	184	委託 (民間・監理団体)	
		トンネル等の補修	トンネル予防保全計画に基づく補修	60	委託 (民間)	
		道路の緑化	街路樹の植替、植栽帯の整備	9	委託 (民間)	公園緑地部 計画課

道路管理業務の詳細分類②

道路管理業務は以下の詳細業務に分類される。

分野	業務区分	詳細業務区分	主な事業内容	予算額 (億円)	実施体制	所管部署
交通安全施設	歩道の整備など	歩道整備	歩道の整備	73	委託 (民間)	道路管理部 安全施設課
		バリアフリー化	段差解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置	10	委託 (民間)	
		道路案内標識の設置	道路案内標識の設置	7	委託 (民間)	
		道路照明、防護柵の設置	道路照明、防護柵の設置	2	委託 (民間)	
		交差点改良など	交差点の改良	69	委託 (民間)	
	自転車走行空間の整備	自転車走行空間の整備	自転車走行空間の整備	23	委託 (民間)	道路管理部 安全施設課
	無電柱化の推進	無電柱化の推進	無電柱化の推進	185	委託 (民間・監理団体)	道路管理部 安全施設課
法規制	道路関係法の事務手続き	道路の認定関係(認定、区域決定等)	道路法に基づく路線の認定	—	直営	道路管理部 路政課
		道路台帳の整備	道路台帳平面図など各種台帳を整備	4	一部委託 (民間)	
		道路の占用許可	道路法に基づく許認可業務	1	直営	道路管理部 監察指導課
		路上工事等の調整(工事の平準化)	路上工事の平準化、車線規制時間の抑制	—	直営	道路管理部 監察指導課
	道路の監察	道路の不法占用、不適正使用の是正	道路の不法占用、不適正使用の是正指導	—	直営	道路管理部 監察指導課

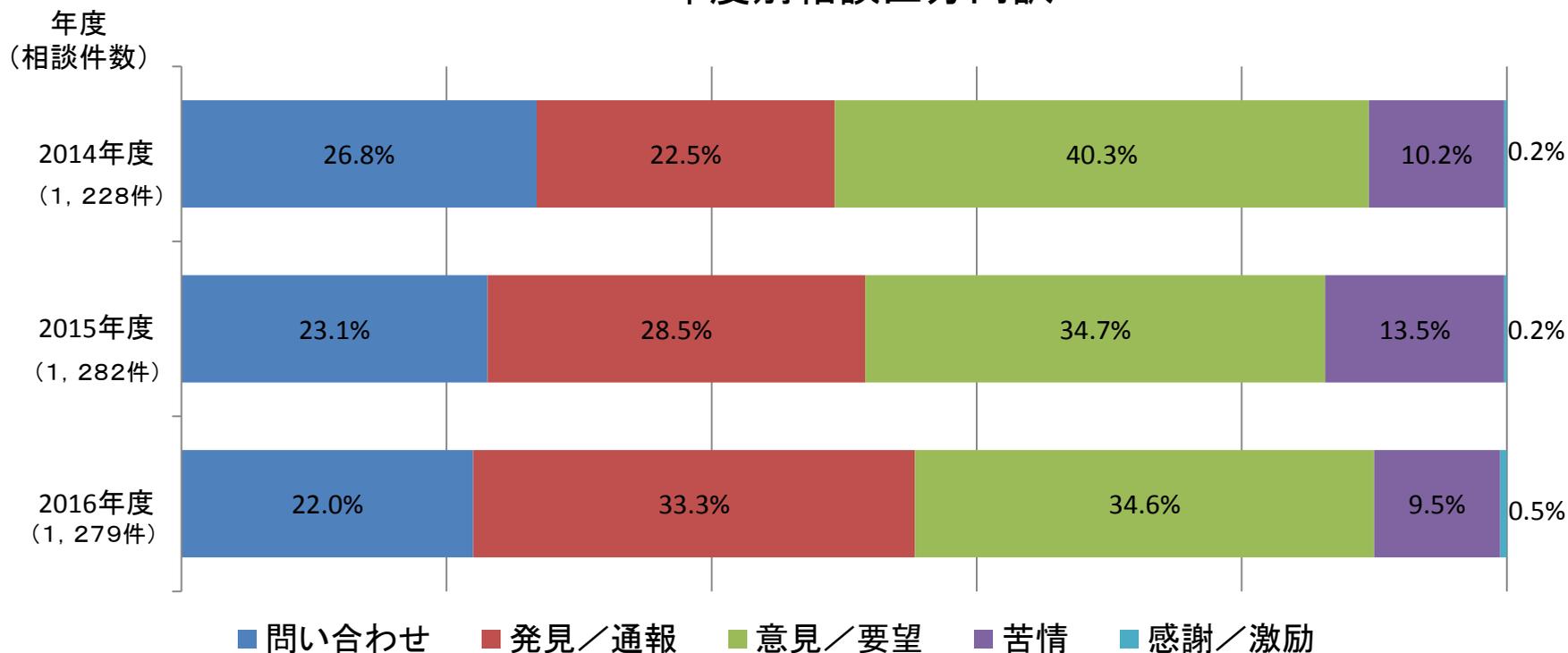
都民からの相談(道の相談室)

国や地方といった道路の管轄を問わず、道路についての相談(苦情・相談・質問・問い合わせ・意見等)に対して「ワンストップサービス」で対応できるよう、「道の相談室」として窓口を設けている。国土交通省、地方自治体、高速道路会社の道路管理者が密接な連携を取り、解決に向けて迅速な対応を行うための窓口である。

対象地域: 東京都全域

受付時間: 午前9時30分から午後5時まで

年度別相談区分内訳



都民からの相談一覧(抜粋)

区分	相談内容	対応
問い合わせ	<ul style="list-style-type: none"> ・中央区の都道304号線の道路台帳が欲しい ・官民境界を確認したいが、どうすればよいか ・小平市の都市計画道路の着工と完了の時期を教えてください ・山手通りの拡幅工事で車線数はどうなるのか 	担当している建設事務所を案内
発見・通報	<ul style="list-style-type: none"> ・葛西橋上にブルーシートが落ちている ・稲城大橋上に動物の死骸がある ・環八通りにカラーコーンが落ちている ・車道の舗装にひびが入っている 	担当している建設事務所にて対応・処理
意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・通行する車両の騒音がすごく、テレビの音が聞こえない ・路面もかなり傷んでいる。現地を確認し、対応願いたい。 ・道路に窪みがあり、大型車が通ると振動が激しい ・渋滞している交差点で、クラクションがうるさくて、夜眠れない ・歩行者が多い箇所なので、歩道拡幅をして欲しい。 ・道路照明があるが、カーブ箇所が暗い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設事務所へ情報提供 ・補修工事実施予定 ・補修を実施 ・警視庁へ情報提供 ・建設事務所へ情報提供 ・照度測定後、照明を交換
苦情	<ul style="list-style-type: none"> ・道路工事の振動がひどい。振動を抑えて施工してほしい ・歩道が仮舗装でアスファルトのカスを処理してほしい(水道工事) ・道路舗装工事の車両が数台路上駐車している(下水道工事) ・大型車両の交通量が多く騒音がうるさい。通行規制をしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事業者に指示 ・水道局へ依頼 ・下水道局へ依頼 ・警視庁へ情報提供
感謝・激励	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道舗装が傷んでいて自転車で通行しにくかったが、補修していただき、ありがとうございました 	担当している建設事務所へ情報提供

第2章 検証

1. 保守管理

「維持管理コストの推移」と「他都市比較」

- ・維持管理コストは他都市をやや上回る。
- ・その主要な要因は、道路の安全対策や舗装の高機能化を積極的に行っていること。
- ・一方で業務の委託化は他都市より進展

「投資の効率性」（予防保全型管理の導入）

- ・施設の損傷や劣化が進行する前に、適切な対策を行い、コスト縮減、ピークの平準化を図っている。
- ・対処療法型管理と比較して、橋梁では約1.1兆円、トンネルでは約1,500億円のコスト縮減効果が推定

2. 交通安全施設（無電柱化）

「都道全線の整備完了に要する期間・コスト」と「実施体制の検証」

- ・現在の執行状況で、都道全線が無電柱化するためには、整備期間で約100年、整備費用は約1.2兆円を要する。
- ・整備済みの都道の無電柱化（現道整備）は、全体の60%を占めており、今後無電柱化を加速させるための力ギとなる。

3. 法手続きと運用

「道路の付加価値向上」

- ・都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づく、規制緩和の実施。
（オープンカフェや特区イベント）

「路上工事の抑制」

- ・年末年始や年度末においては、他の時期より工事を抑制し、工事による渋滞の防止に努めている。

4. 技術革新

「都のICT化の状況」と「他県の導入事例」

- ・都では「落石感知センサー」「ITVカメラ」「ICタグ」等を導入し、道路維持管理を効率化
- ・いわき市（福島県）や別府市（大分県）では、「Fix My Street」など、住民協働による維持管理を実施

各業務分野の課題と取組の方向性

仮説

検証(2章)

方向性(3章)

①ワイズ・スペンディングの観点から検証

I 保守管理

- 都民の負担が増えるのではないか
 - 高コスト体質になっていないか
 - 投資が合理的に行われているか
 - 民間委託が進んでいるか

a

- 維持管理コストの推移
- 他都市比較
 - 維持管理費
 - 道路施設設置状況
 - 舗装の高機能化の状況
 - 事業実施体制

b

- 投資の効率性
 - 予防保全型管理

- 効率的な事業実施体制の検討
- 投資の重点化の検討(継続)
- 予防保全型管理の対象施設拡大
- ICT化による合理化の検討

II 交通安全施設

- いつまでに無電柱化が完了するのか
- 取組みを加速することはできないのか

c

- 都道全線の整備完了に要する期間・コスト
- 実施体制の検証
(直営・監理団体・民間、考えられるオプションを検討)

- 加速策の検討
 - ・監理団体の活用拡大
 - ・ストック活用の拡大
 - ・技術革新による低コスト化
 - ・市町村を含めた面的整備の促進

III 法手続きと運用

- 占用許可の状況はどうなっているか。路上の賑わいをもっと生み出せないのか。

d

- 規制と規制緩和の考え方の検証

- 規制緩和による街のにぎわい創出

- 路上工事の平準化が進んでいるか

e

- 工事発注等路上工事の制度的課題の整理
- これまでの平準化の取組検証

- 工事発注方法の改善
- 工事平準化に向けた関係者との対策検討

IV 技術革新

- もっとICT化を進めて労働力不足を補っていく必要があるのではないか
- 他自治体では、「Fix My Street」など住民との協働が進んでいるが都ではやらないのか

f

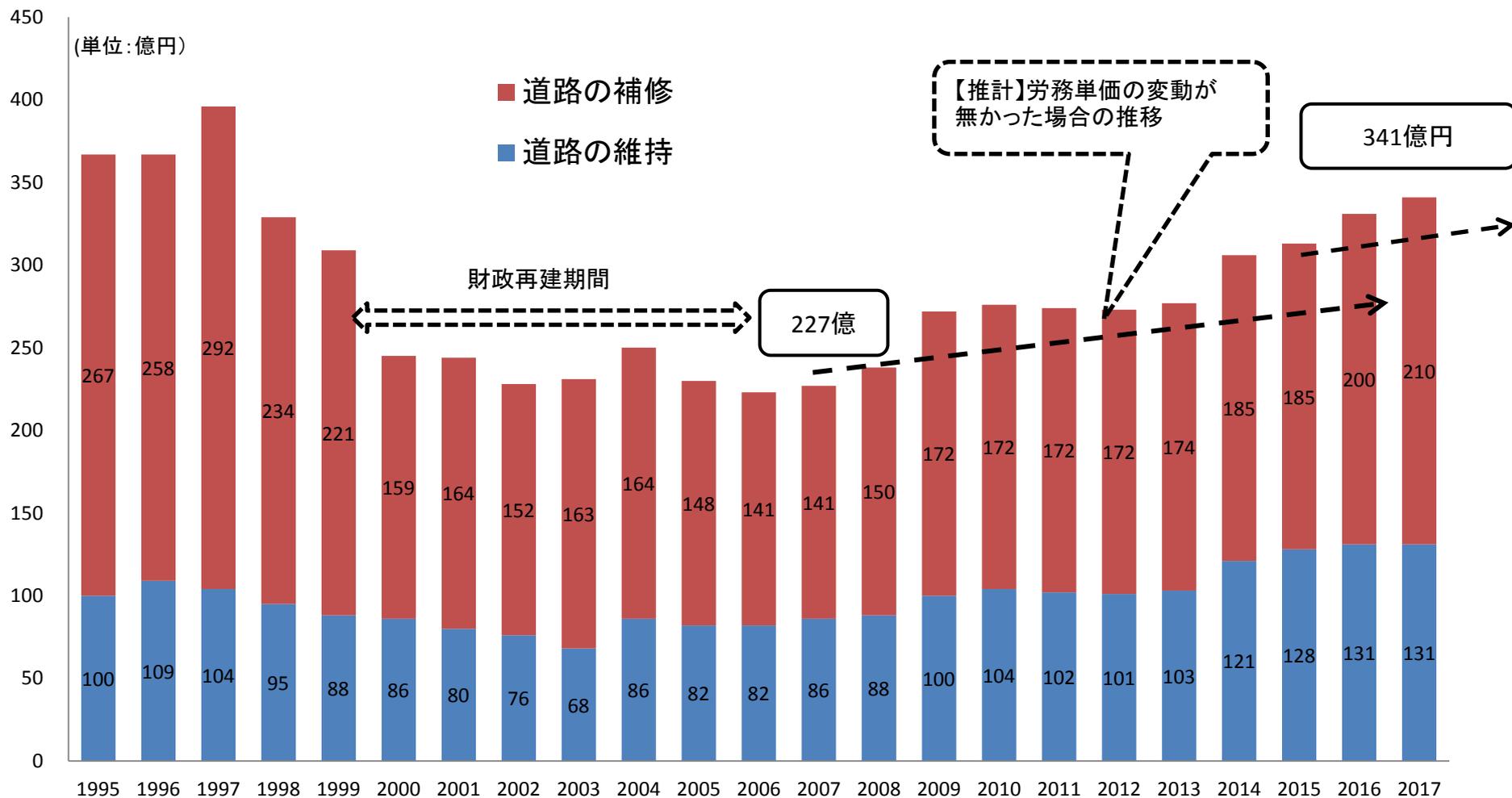
- 都のICT化の状況(センサー・ドローン)
- 他県の導入事例

- ICT化による省人化・合理化の検討
- 住民との協働

②都民ファーストの観点から検証

保守管理(維持管理費①) < I-a >

道路の維持は、都の財政再建以降において、特に近年の労務単価上昇が顕著であり、道路の補修は、環境に配慮した舗装の高機能化(低騒音舗装や遮熱性舗装など)を推進しており、予算は増加傾向。今後も管理面積の増に伴い、予算の増加が想定される。

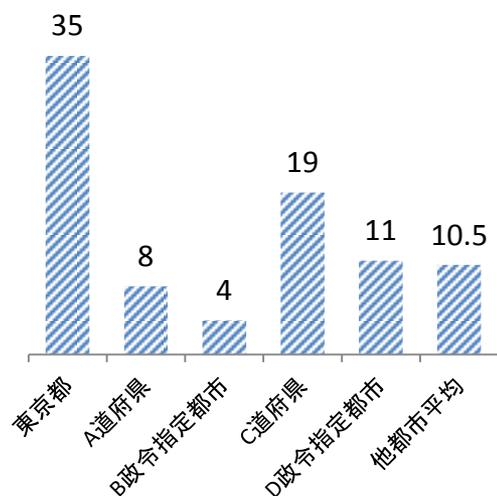


※グラフは、P15「道路巡回」、「道路の維持修繕」、「道路の補修」の予算額の推移

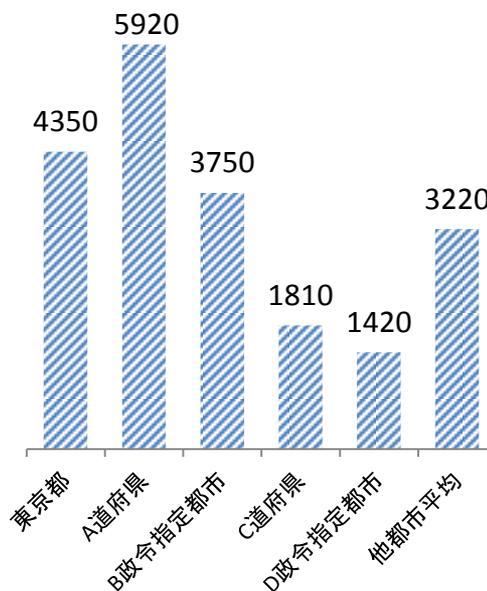
保守管理(維持管理費②) < I-a >

都は、幹線道路1kmあたりの経費が他都市をやや上回っており、24h平均走行台kmあたりの経費は、他都市と同程度である。

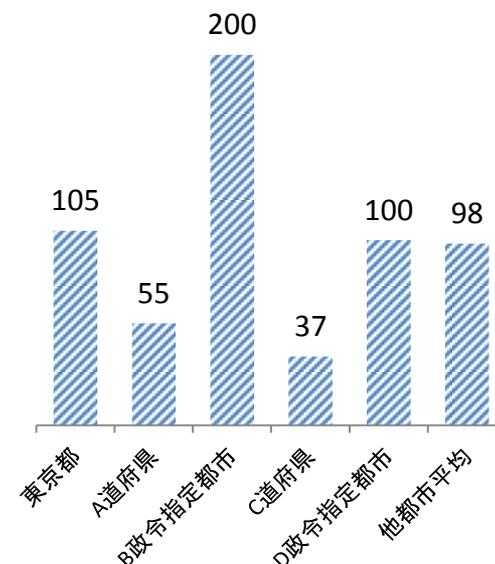
管理延長のうち
幹線道路の割合(単位:%)



幹線道路1kmあたりの経費
(単位:万円)



24h平均走行台kmあたりの経費
(単位:万円)



* 幹線道路
管理延長のうち車道幅員13m以上の道路延長(2016年道路統計年報より)

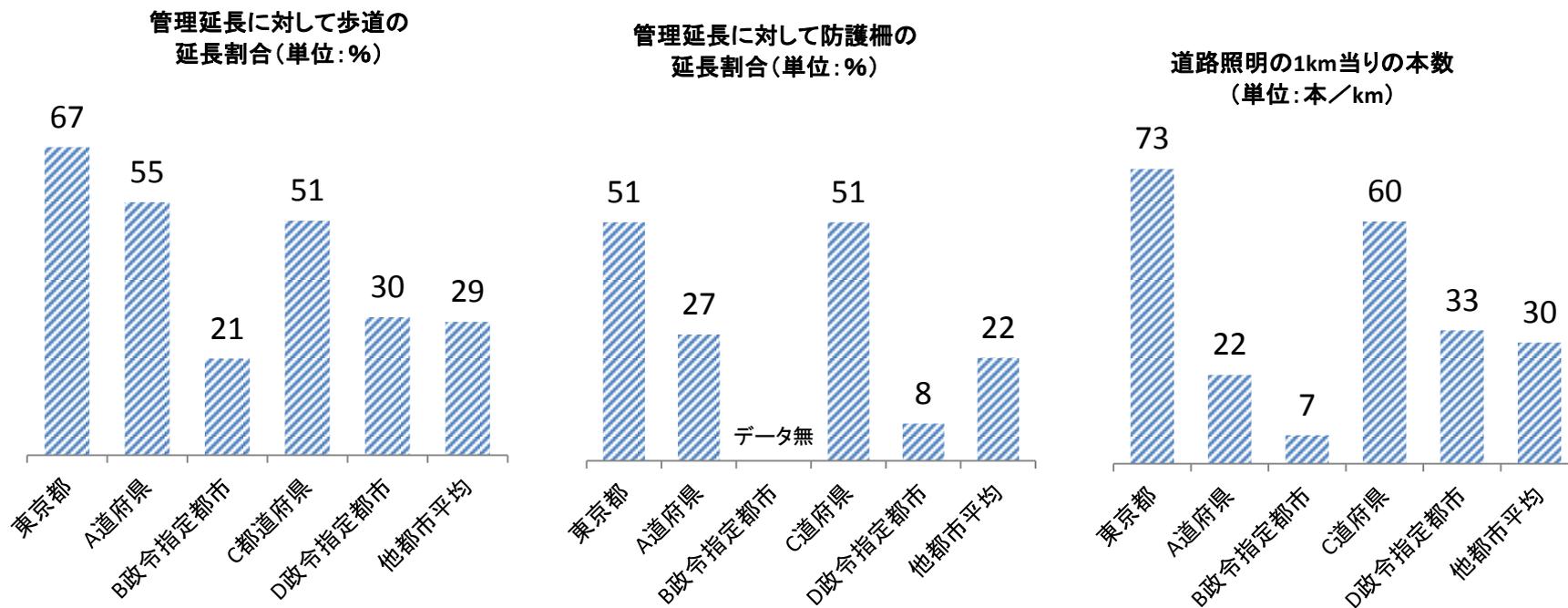
* 経費
2017年度の主要な維持補修予算

* 24h平均走行台km
2015年度全国道路・街路交通情勢調査より

保守管理(道路施設設置状況) < I-a >

東京都は、歩道や防護柵、交通事故抑制に効果のある道路照明の整備など安全対策を積極的に行っており、整備率は他都市を上回っており、道路施設の設置率が高い。

以下のグラフは、管理延長に対しての延長割合を他都市と比較したものである



※1※2 歩道、防護柵は道路の管理延長に対しての割合算出のため、片側総延長を2分の1した数値を表記。

両側で設置したと想定し割合を算出

※3 車道照明、歩道照明、トンネル照明

保守管理(舗装の高機能化の状況) < I-a >

舗装別のコスト比較した結果、一般的な密粒度舗装に比べ、低騒音舗装は1.1倍、遮熱性舗装は1.4倍である。

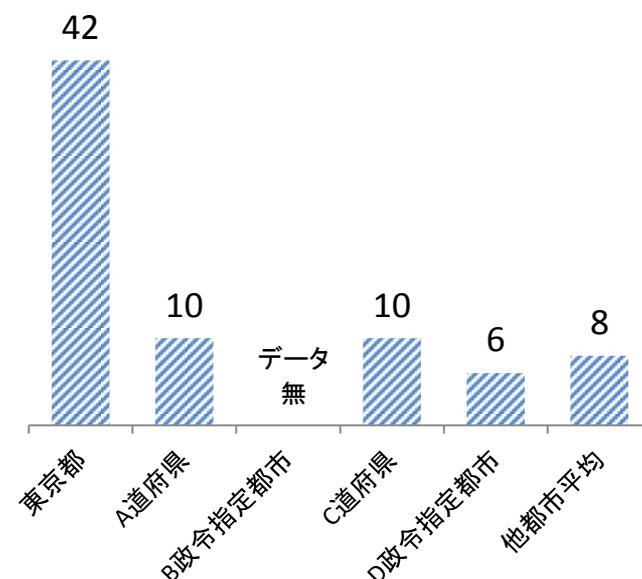
東京都は、騒音防止や環境対策を積極的に行っており、舗装の高機能化率は他都市を上回っており、維持管理コストが割高となっている。

○ 高機能舗装種別

○ 他都市の舗装の高機能化状況

舗装種類	舗装効果	コスト比 ※
低騒音舗装	路面騒音の低減	1.1
二層式 低騒音舗装	低騒音舗装よりさらに路面騒音を低減	1.3
遮熱性舗装	舗装に遮熱効果のある塗料を塗布し、太陽光を反射し路面温度を抑制(低騒音舗装と併用可)	1.4
保水性舗装	舗装の内部に雨水を吸水し、気化熱により路面温度を抑制	1.4

管理延長に対する
各都市の舗装の高機能化率
(単位: %)



※ 密粒度舗装の施工費を1とした時の指標
密粒度舗装・・・一般的な舗装(他都市では概ね密粒度舗装)

保守管理(事業実施体制) < I-a >

道路管理業務に関する委託状況は下表のとおりである。都は、過去の行政改革などにより委託化が進められているが、道路巡回については、直営と委託がある。

凡例 ○－直営、◇－委託、△－監理団体、×－対象なし

業務分野及び業務内容 (法律上の根拠)		直営 委託別	他都市との 直営委託別状況比較				備考	
			A 道府県	B 政令指 定都市	C 道府県	D 政令指 定都市		
保守管理	道路・橋梁の維持 (道路法第42条)	道路巡回	○◇	○◇	○	○◇	○	
	道路の維持修繕	◇	◇	◇	○◇	○◇		
	橋梁の維持修繕	◇	◇	◇	◇	◇		
	街路樹の維持	◇	◇	◇	○◇	◇		
	トンネル等の維持	◇	◇	◇	○◇	×		
	道路の災害防除、災害復旧	◇	◇	◇	◇	×		
道路・橋梁の補修 (道路法第42条)	道路の補修	◇	◇	◇	○◇	○◇		
	橋梁の補修	◇△	◇	◇	◇	◇	[公社委託している業務(橋梁の補修)] 橋梁の長寿命化事業の調整、施工、施 工管理に関する業務	
	道路緑化	◇	◇	◇	◇	◇		
	トンネル等の補修	◇	◇	◇	◇	×		

* 公社とは(公財)東京都道路整備保全公社

保守管理(投資の効率性①) < I -b >

都では、点検などにより各施設の状態を的確に把握し、損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行う予防保全型管理を導入し、コスト縮減やピークの平準化を図っている。

【管理橋梁数】約1,200橋

対症療法型管理

「多額の事業費が必要」

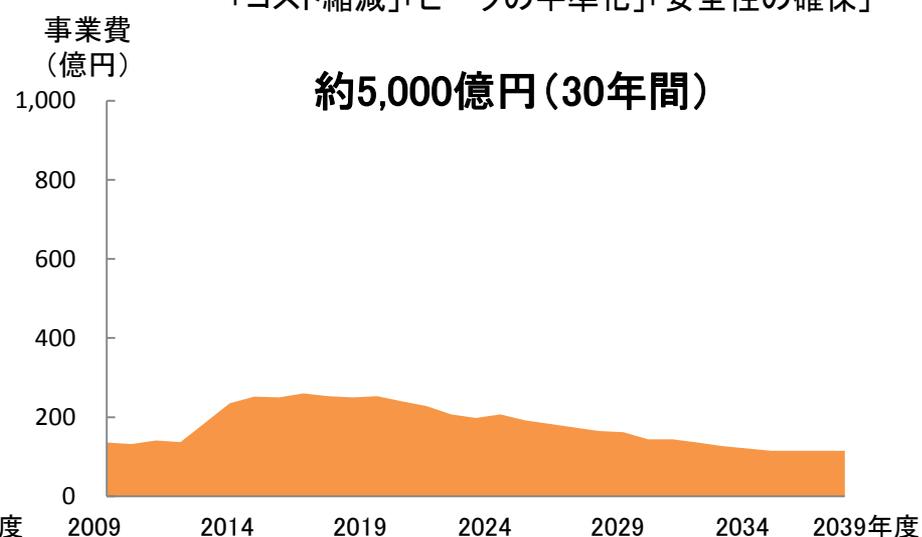
約1兆6,000億円(30年間)



予防保全型管理

「コスト縮減」「ピークの平準化」「安全性の確保」

約5,000億円(30年間)



※橋梁の架設年次や損傷の進行状況などを考慮し、架け替えなどに要する費用を算出

<参考: 佃大橋(中央区)を想定>

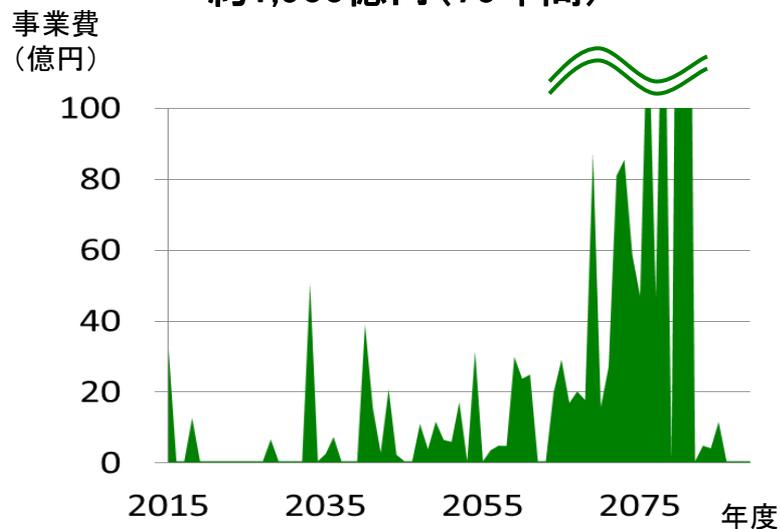
	対症療法型管理(架け替え)			予防保全型管理		
事業費	80 億円			20 億円		
	内訳	用地費	10億円	内訳	上部補修工 (支取替、桁補修、橋面防水など)	9億円
		仮橋工	17億円		下部補修工 (ひび割れ補修、基礎補強、検査路設置など)	11億円
		旧橋撤去工	17億円			
新設橋梁工		36億円				
事業期間	15年			5年		

保守管理(投資の効率性②) < I-b >

トンネルについても、予防保全型管理を導入し、コスト縮減やピークの平準化を図っている。

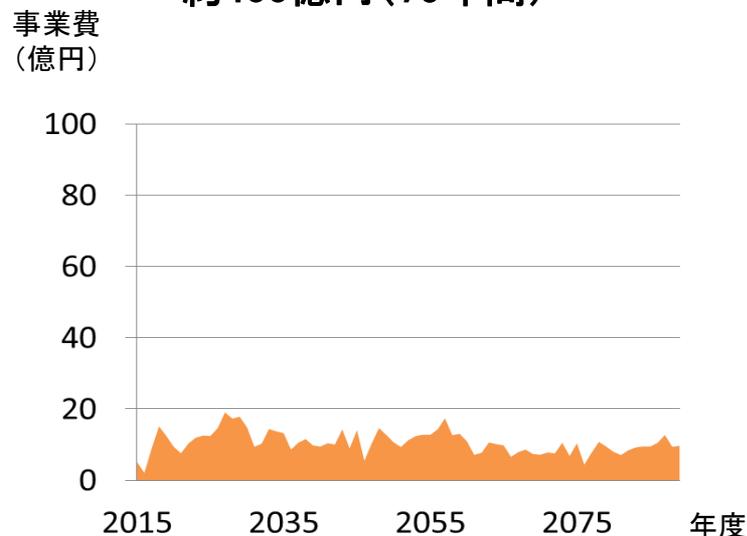
対症療法型管理

約1,900億円(75年間)



予防保全型管理

約400億円(75年間)



参考: 第五トンネル(小笠原村) 延長約90m
 想定事業費(照明設備工事を除く)

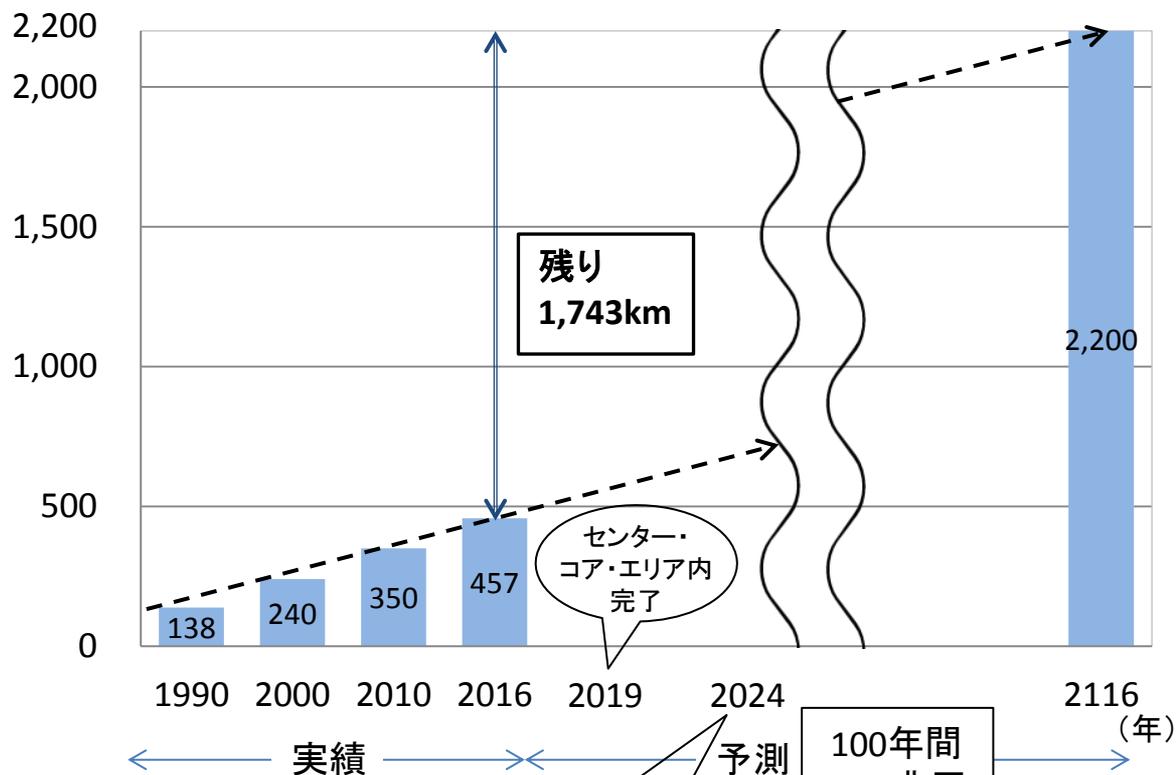
	対症療法型管理	予防保全型管理		
事業費	4億円	4千万円		
	新たにトンネルを建設	内訳	空洞充填工	2千万円
			ひび割れ注入工	1千万円
		中性化対策工ほか	1千万円	
事業期間	3年	2年		

交通安全施設(無電柱化①) <II-c>

現行の執行状況で都道全線(残り1,743km)を無電柱化するためには、整備期間として約100年間(17.5km/年)を要し、整備費用は約1.2兆円(7億円/km)

都道における整備延長の推移

(都道延長: km)



※整備延長は、道路延長である

※道路延長は、施設延長(道路両側の合計延長)を2分の1し、算出した想定の数値である

※年間整備延長は過去5年の整備実績の平均値(17.5km)である

※整備費用は、道路片側整備で3.5億円/kmとし、道路両側では7億円/kmである(国土交通省調べ)

※都道延長は、「東京都道路現況調査平成28年度」より、東京都管理道路2237km≒2200kmである

第一次緊急輸送道路50%完了
うち環状七号線完了

交通安全施設(無電柱化②) <II-c>

整備済みの都道の無電柱化(現道整備)は、全体の60%を占めており、今後無電柱化を加速させるためのカギとなる。

手法	施行者	整備割合	
現道整備	・建設事務所	24%	60%
	・監理団体	21%	
	・電気・通信事業者(既存ストック活用※)	15%	
道路新設・拡幅事業での同時整備	・建設事務所	30%	
面的整備	・都市整備局 ・区市町村	10%	
要請者負担による整備	・民間企業		

⇒ 建設事務所の事業執行力には限界があるため、(公財)東京都道路整備保全公社に事業の一部を委託するとともに、既存ストックを活用した整備を電気・通信事業者へ委託

※整備割合は、過去5年の整備実績の割合

※既存ストック活用とは電気・通信事業者が所有する管路やマンホール等の既存施設がある際に、それが電線共同溝の一部として活用可能な場合に実施できる整備手法。他の埋設物の支障移設を回避することでコスト縮減や工期短縮を図ることができる。

法手続きと運用(道路占用許可) <Ⅲ-d>

道路は、道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として自由な通行が認められている。また、道路は公共空間であることから、特定人の営利目的のため公共性のない占用は原則として認めるべきではない。

ただし、近年は、地域の活性化、都市におけるにぎわい創出等の観点から道路空間が注目されており、地域の状況等に応じて、弾力的な取り扱いを行っている。

規制

○道路占用許可

- ・ 道路の副次的機能(特別使用)
公共用地として、諸活動のためのライフライン等を設ける場を提供する必要

法的根拠

◆ 道路法

- ・道路を占用しようとする者は、道路管理者の許可を受けなければならない。(第32条)
- ・道路管理者は、道路の占用が法令で定める基準に適合する場合に限り、許可を与えることができる。(第33条)

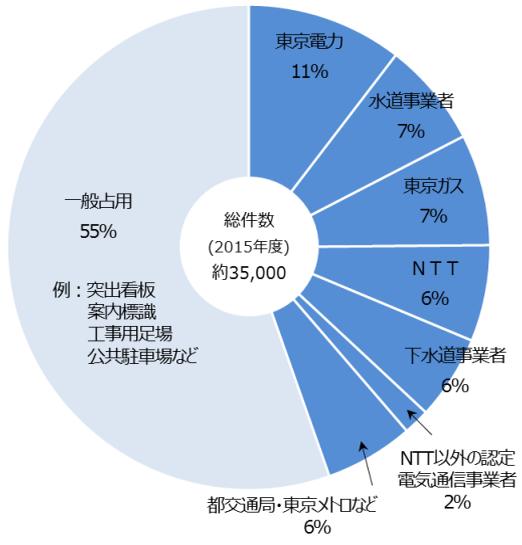
◆ 道路法で定められた3つの許可基準(第33条第1項)

- ・第32条第1項に定める物件であること
- ・道路の敷地外に余地がないため、やむを得ないものであること(無余地原則)
- ・道路法施行令で定める基準に適合すること

◆ 道路法に基づく3つの原則(道路法解説)

- ・ 公共性の原則： 営利目的は原則認めない。
- ・ 計画性の原則： 道路計画や土地利用計画と調整されたものであること
- ・ 安全性の原則： 道路構造の保全及び安全、円滑な交通の確保が前提

【道路占用許可件数(都管理道路)】



【都の施策に関連した占用物件】

○道路占用許可の特例

都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づき、まちなのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設を設置する場合などに道路の占用を許可



デジタルサイネージ(産業労働局)



シェアサイクルステーション(環境局)

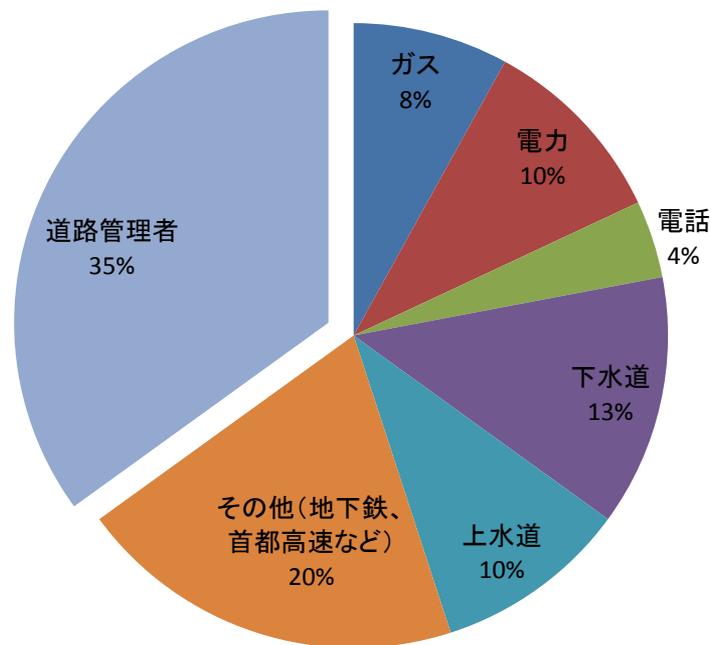
規制緩和

法手続きと運用(路上工事の平準化①) <Ⅲ-e>

路上で行われる工事は、道路管理者が行う工事が約1/3、占用企業者が行う占用工事が2/3の割合を占めている。

これらの工事が計画的に行われるよう「東京都道路工事調整協議会(※1)」で調整

路上工事の内訳(2016年度)



○ 路上工事

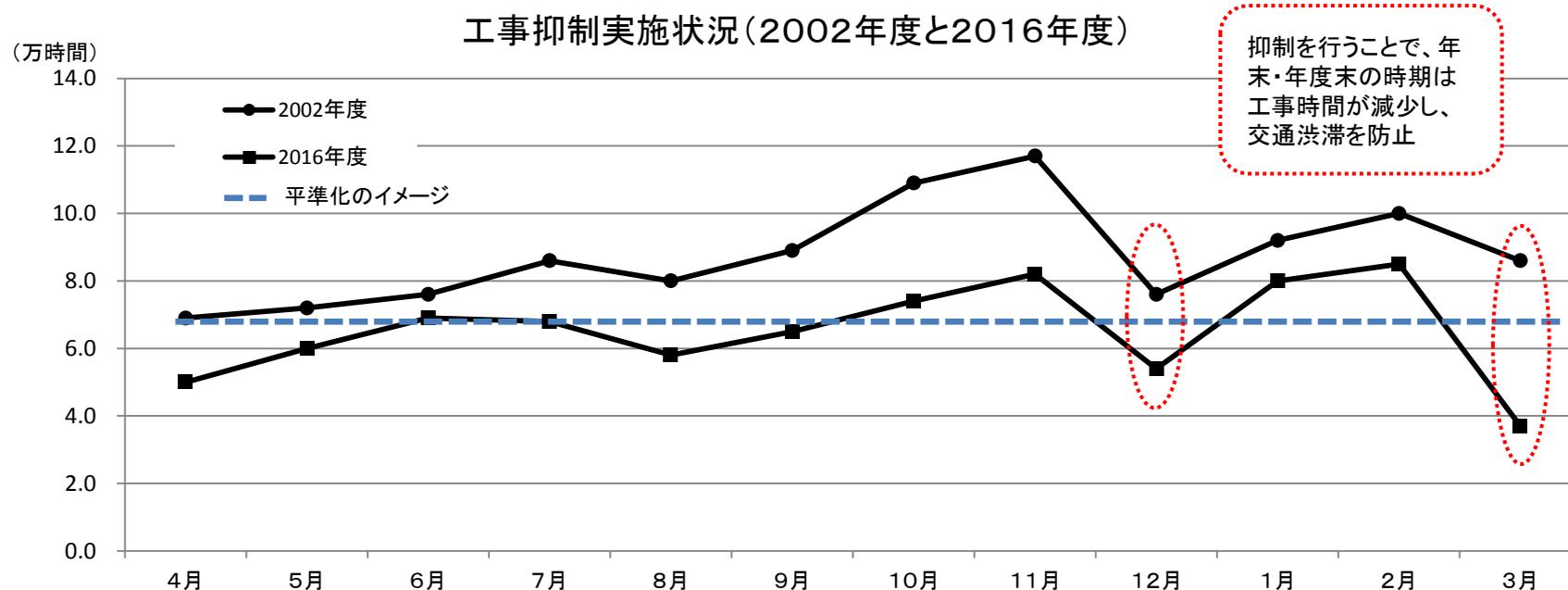
- ・ 道路管理者が行う道路補修の工事
- ・ 都市生活に不可欠な電気・ガス・通信・上下水道等ライフラインの敷設や補修工事など占用企業が行う占用工事

※1 東京都道路工事調整協議会：道路の不経済な掘り返しを防止し、円滑な交通の確保及び事故の防止を図るための協議会(建設局、国土交通省、警視庁、東京消防庁、占用企業者等で構成)

法手続きと運用(路上工事の平準化②) <Ⅲ-e>

これまでの道路管理者の工事では、工期が12か月未満の工事では債務負担行為の柔軟な設定が出来ないなど、工事発注する上での制度的な課題があり、工事発注時期が年度後半となる傾向にあった。

年末年始や年度末においては、交通量が多く渋滞が発生しやすく、都民からの苦情も多いことから、他の時期より工事を抑制し、工事による渋滞の防止に努めている。なお、2012年の都政モニター調査においても、5年前と比較して、約4割が路上工事が減っていると回答している。



工事件数と路上工事時間(2007年度と2012年度)

年度	工事件数	路上工事時間
2007年度	約9.0万件	約80.6万時間
2012年度	約8.0万件	約72.4万時間

技術革新(ICTを活用した道路管理) <IV-f>

都ではICTを活用した効率的な維持管理を行っている。

項目	概要	取組効果	導入都市
○落石感知センサー	山岳斜面に落石や土砂崩れが発生するとワイヤーが引っ張られ落石を検知する	遠方道路の落石をリアルタイムで把握可能	・東京都、青森県、埼玉県など
○ITVカメラの設置	山岳道路やアンダーパス部の積雪・豪雨時における道路への被害情報を監視する	自然災害時の初動対応が迅速化	・東京都、大阪府、神奈川県など
○ICタグの活用	新宿副都心4号線などにおいて、ICタグを活用した道路施設点検を実施	膨大な点検結果の整理が可能	・都のみ導入済
○ドローンの活用	ドローン等による点検も視野に入れながら最先端技術の活用を検討するなど、道路斜面の安全対策を推進	危険箇所などの点検が可能 点検時間の短縮化 設計における測量業務の削減 精度向上	・都で検討中
○Fix My Street等のアプリの活用	民間で作られたシステムに自治体が参加し、住民は誰でもどこでも無償でレポートを投稿できるものである。なお、投稿されたレポートは、自治体の承認なしに原則すべて公開	道路維持管理における住民協働を推進 3日に1回の頻度の道路巡回に加えて、道路状況を把握	・福島県いわき市 ・愛知県半田市 ・大分県別府市など

第3章 今後の方向性

1. 保守管理

「効率的な事業実施体制の検討」

- ・道路巡回点検の体制見直し

「投資の重点化の検討」

- ・対象地域を優先順位をつけて高機能化を実施（継続）

「予防保全型管理の対象施設拡大」

- ・引き続き、橋梁、トンネルの予防保全型管理を進めるとともに、他施設にも適用

- ・執行体制の見直しや高機能化の重点化により、維持管理コストを縮減・抑制

- ・橋梁・トンネルにおける予防保全型管理を他施設へも応用。擁壁・掘割道路等では管理コストを60%縮減

2. 交通安全施設（無電柱化）

「加速策の検討」

- ・監理団体の活用拡大：現道整備における発注規模の拡大
- ・技術イノベーション：コスト縮減や工期の短縮
- ・面的整備：モデル地区での実施により面的な整備を更に促進

- ・2019年にはセンター・コア・エリアの整備完了

- ・コスト縮減と体制強化により整備期間を短縮

3. 法手続きと運用

「規制緩和による街のにぎわい創出」

- ・占用許可の特例を活用した規制緩和（継続）

「工事発注方法の改善」と「関係者との対策検討」

- ・工期12ヶ月未満の工事への債務負担行為の設定
- ・ゼロ都債の積極的な活用

- ・賑わいの創出
- ・良好な沿道環境の維持
- ・路上工事の更なる抑制・平準化により、渋滞の防止

4. 技術革新

「ICT化による省人化・合理化の検討」と「住民との協働」

- ・ドローン等の活用による効率化・省人化の検討
- ・Fix My Street等の導入検討

- ・道路管理業務の効率化・省人化
- ・住民協働の推進

保守管理(効率的な事業実施体制①) < I >

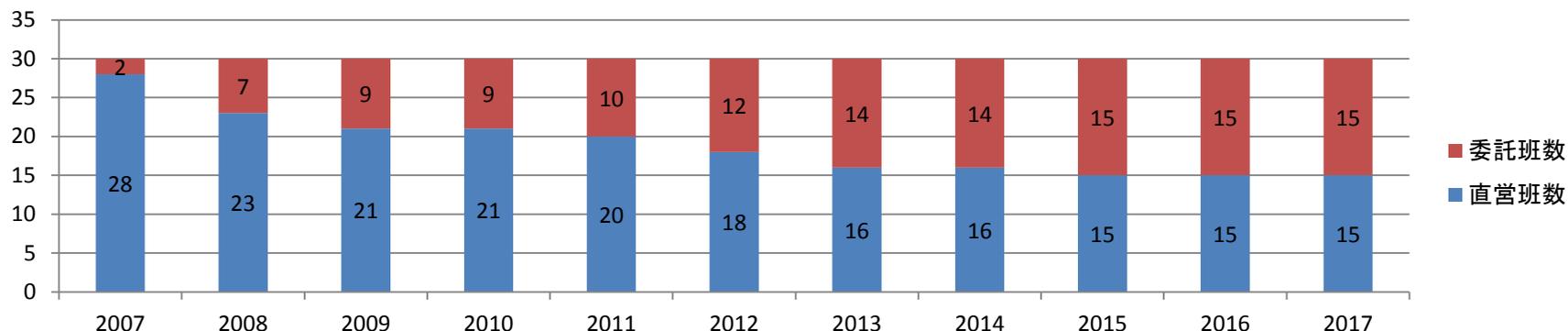
○ 道路巡回の体制

- ・ 1班2名を基本とする点検班が、都管理道路を概ね3日で1周するよう実施
- ・ これまで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が、団塊世代職員の大量退職に伴い、2007年度より職員の退職者にあわせ民間委託を順次導入

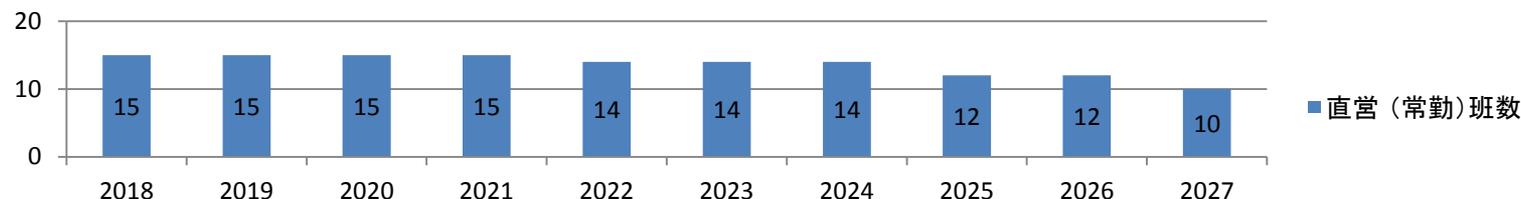


道路巡回車・応急作業

【執行体制の推移】



【直営(常勤)班の今後の推移想定】



※再任用職員を含めて推計

保守管理(効率的な事業実施体制②) < I >

実施体制のメリット、デメリットを検証した結果、時間外に及ぶ緊急作業時に、柔軟に対応できる点やコストの点などでは非常勤職員の活用も有効であるため、双方を活用した執行体制を検討する。

	直営	非常勤	民間委託
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外に及ぶ緊急作業時に、柔軟に対応できる ・技術の蓄積がされ、効率的・効果的な巡回点検ができる ・委託に比べてコストが安い 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外に及ぶ緊急作業時に、柔軟に対応できる ・技術の蓄積がされ、効率的・効果的な巡回点検ができる ・コストが最も安い 	<ul style="list-style-type: none"> ・翌年度の体制が確保されやすい ・大手や地元業者等の場合、技術力や点検路線の知識を持っている ・契約によることから、体制が確実に確保される
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・特段のデメリットはないが、都の方針として、道路巡回にかかる技能職員の採用は行っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・非常勤職員は1年更新のため、毎年更新が必要となる ・局採用となり、山岳エリア、特に奥多摩地域などでは、通勤できる職員の確保が難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の契約では、時間外に及ぶ緊急作業時に、柔軟に対応できない ・受託者が変わると過年度の情報がリセットされ、点検員のノウハウが継承されない
コスト比較 *4	1班当たりの人件費 *1 1,572万円(約786万円×2人)	1班当たりの人件費 *2 753万円(約251万円×3人)	1班当たりの委託費 *3 2,155万円(2人分)

*1 2015年度人件費(給与(手当額含む)、期末勤勉手当)をベースとし、共済費は平均額から算出、都職員の退職手当や昇給等、将来支払われる金額は含まれていない。

*2 非常勤職員の人件費は2017年度の予算単価

*3 委託費は2015年度の契約実績の内人件費分

*4 コスト比較については、2016年度の包括外部監査において、間接コストの考え方で比較結果が異なるため、直営と委託の経済的優位性の判断は困難とされている。

保守管理(効率的な事業実施体制③) < I >

	現状	方向性①	方向性②	方向性③
実施体制	直営×15班 + 民間委託×15班	非常勤×15班 + 民間委託×15班	民間委託×30班	非常勤×30班
コスト比較	5億7,060万円	4億4,655万円	6億6,720万円	2億2,590万円
緊急時対応	△ 直営班では緊急時対応が可能であるが、委託班では時間外に及ぶ緊急作業等に柔軟に対応できない。	△ 非常勤班では緊急時対応が可能であるが、委託班では時間外に及ぶ緊急作業等に柔軟に対応できない。	× 委託班では時間外に及ぶ緊急作業等に柔軟に対応できない。	○ 非常勤班では緊急時対応が可能である
体制確保	○ 体制の確保は可能であるが、道路巡回にかかる職員の採用は行っていないため、今後の体制確保には課題がある。	○ 山岳エリアなどにおいては非常勤職員の確保が困難であるが、民間委託を導入すれば体制の確保が可能となる。	○ 契約によることから、体制の確保が可能となる。	× 山岳エリアなどにおいては非常勤職員の確保が困難

コストの観点からは非常勤が有効であるが、地域特性や非常勤職員の採用の可能性も考慮した上で、民間委託も含めた効率的な執行体制のあり方を検討していく。

保守管理(予防保全型管理の対象施設拡大) < I >

今後、他の道路施設への予防保全型管理の導入を検討

導入検討対象施設

○擁壁・掘割道路(約4,000箇所)



擁壁(北区)



掘割道路(青梅市)

○共同溝(約15km)



(千代田区)

○門型標識(約150基)



(日野市)

○擁壁・掘割道路の事業費見込み(60年間)

○対症療法型 約1,000億円

損傷や劣化が進行した施設を更新

○予防保全型管理 約400億円

損傷や劣化が進行する前に適切に対策

現在、対策が必要な施設は約1,200箇所(全体の約3割)

交通安全施設(無電柱化の加速策①) <II>

○都道における整備状況

センター・コア・エリア



凡例

— 都道(無電柱化済)	— 国道(無電柱化済)
— 都道	— 国道
— 環状七号線(葛西・東海)	● センター・コア・エリア
● 競技会場予定地	

○対象延長 536km(2019年度完了)
○整備済延長 506km(2016年度末)

地中化率 94%

環状七号線(第一次緊急輸送道路)



環状七号線

センター・コア・エリア (2016年度末現在)

無電柱化済	—
未整備	—

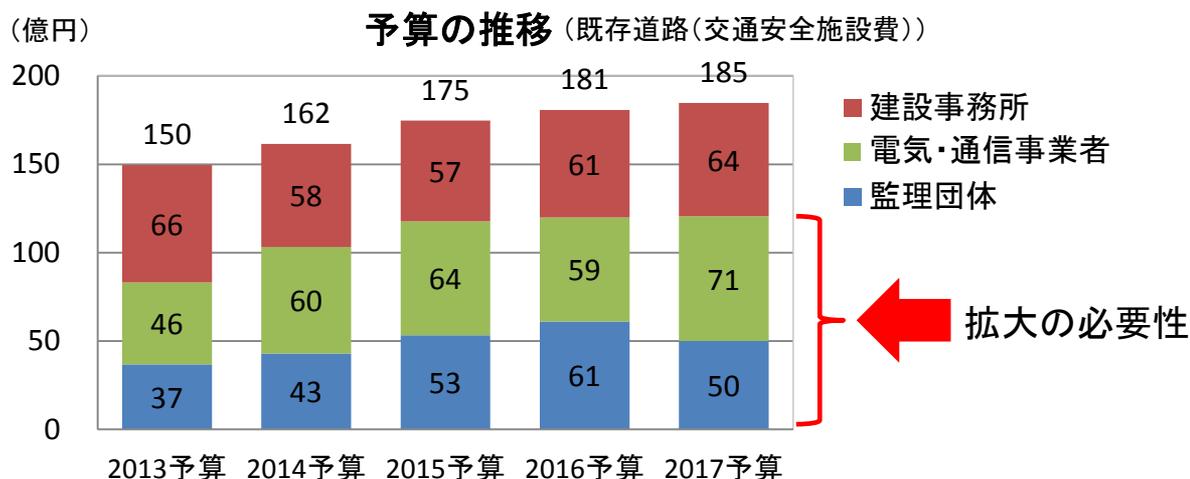
○対象延長 108km(2024年度完了)
○整備済延長 31km(2016年度末)

地中化率 29%

交通安全施設(無電柱化の加速策②) <Ⅱ>

現行の方法では事業執行力に限界があるため、監理団体、電気・通信事業者(既存ストック活用※を含む)の活用が必要

※既存ストック活用：事業箇所に電気・通信事業者が所有する管路やマンホール等の施設があり、その既存施設が電線共同溝の一部として活用できる場合に実施する整備手法



現行

将来のあり方

- ①都、監理団体の事業執行力の限界
- ②コスト・工期が膨大
- ③区市町村道の整備が進んでいない

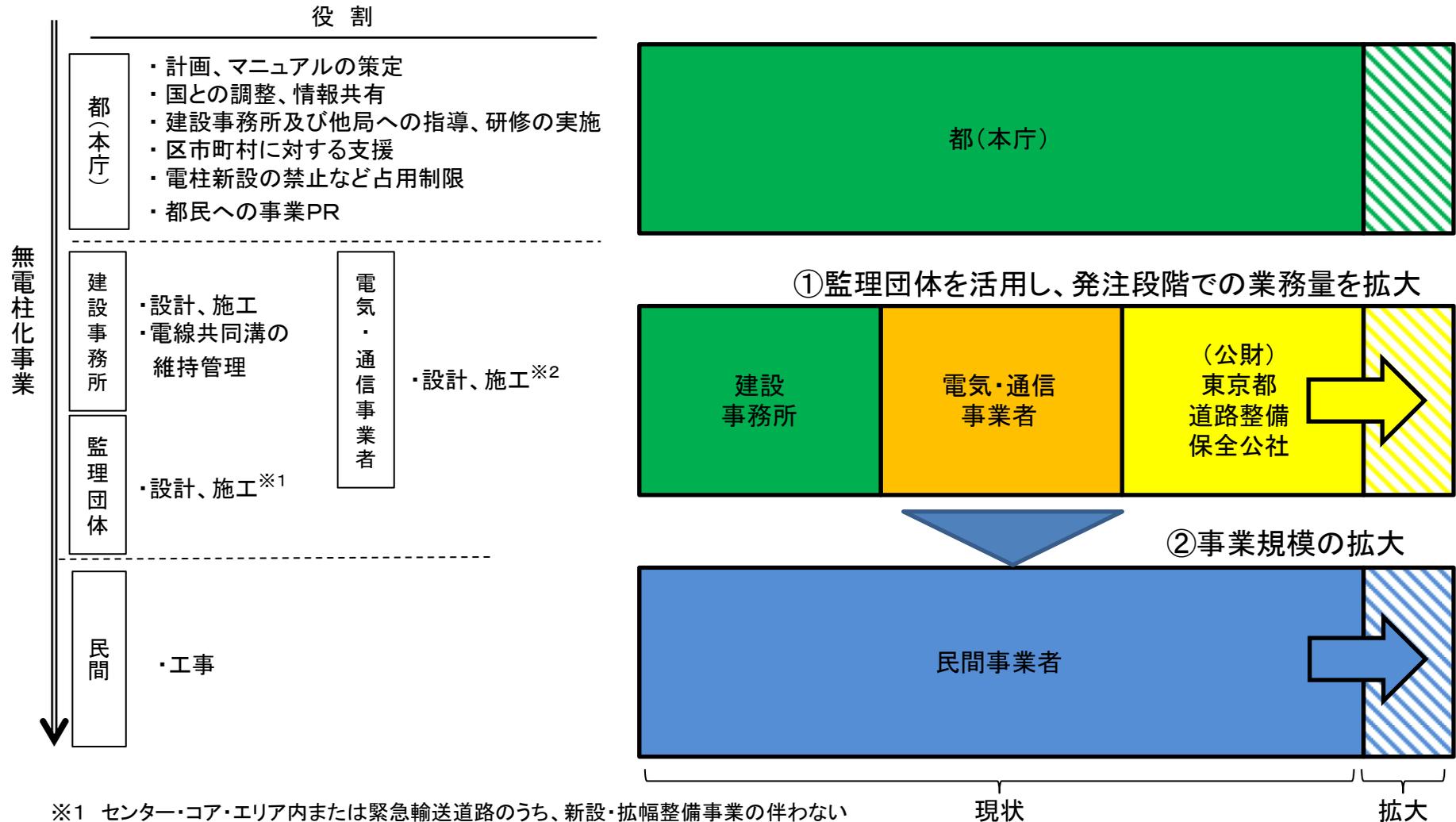


- ①監理団体の活用拡大
- ②既存ストック活用の拡大
- ③電気・通信の供給の技術革新
- ④面的整備の促進

交通安全施設(無電柱化の加速策③) <II>

将来のあり方①監理団体の活用拡大

無電柱化事業の加速に向けては、(公財)東京都道路整備保全公社を活用し、発注段階での業務量を拡大する必要がある。



※1 センター・コア・エリア内または緊急輸送道路のうち、新設・拡幅整備事業の伴わない現道整備の一部を道路整備保全公社へ委託

※2 既存ストック活用による整備と引込関係管整備を電気・通信事業者へ委託

交通安全施設(無電柱化の加速策④) <Ⅱ>

将来のあり方①監理団体の活用拡大

無電柱化事業を加速度的に推進するためには、監理団体((公財)東京都道路整備保全公社)の活用拡大が必要である。監理団体において実施体制を確保をしていくため、柔軟な職員採用・育成等を可能とする方法を検討

(監理団体)

現 状

- ・ 毎年度の事業量に基づいた、都との協議によって、職員の定数や採用数等を確定

- ・ 定数の確定時期が遅く、採用活動が遅滞
- ・ 中長期的な人員の採用・育成が困難

方向性

- ・ 都として、団体の自主的で柔軟な職員採用・育成等を可能とする方法を検討

- ・ 中長期的な人員を確保し、高い技術力を維持する体制を確保

無電柱化事業の受託量増加・加速化

交通安全施設(無電柱化の加速策⑤) <Ⅱ>

将来のあり方②既存ストック活用の拡大

電気・通信事業者の既存ストックを活用した整備では、本体工事と引込連系管工事を一括発注することができ、工期短縮が更に期待できるため、積極的に活用していくことが必要。

電気・通信事業者の協力を得て、既存ストックを活用した整備を拡大していく。

○無電柱化事業の流れ

標準工程7年間



施工者	本体工事	引込連系管工事	特徴	工期短縮効果
都	単年度工事 債務負担工事	(電気・通信事業者施行)	債務負担工事は、複数年度にわたり工事を実施することで単年度工事に比べ、工期を短縮することができる。	小
監理団体	単年度工事 債務負担工事	(電気・通信事業者施行)	債務負担工事は、複数年度にわたり工事を実施することで単年度工事に比べ、工期を短縮することができる。	小
電気・通信事業者 (既存ストック活用の場合)	一括発注 (本体工事及び引込連系管工事の一括発注)		本体工事と引込連系管工事を一括発注することで工期を短縮することができる。	大

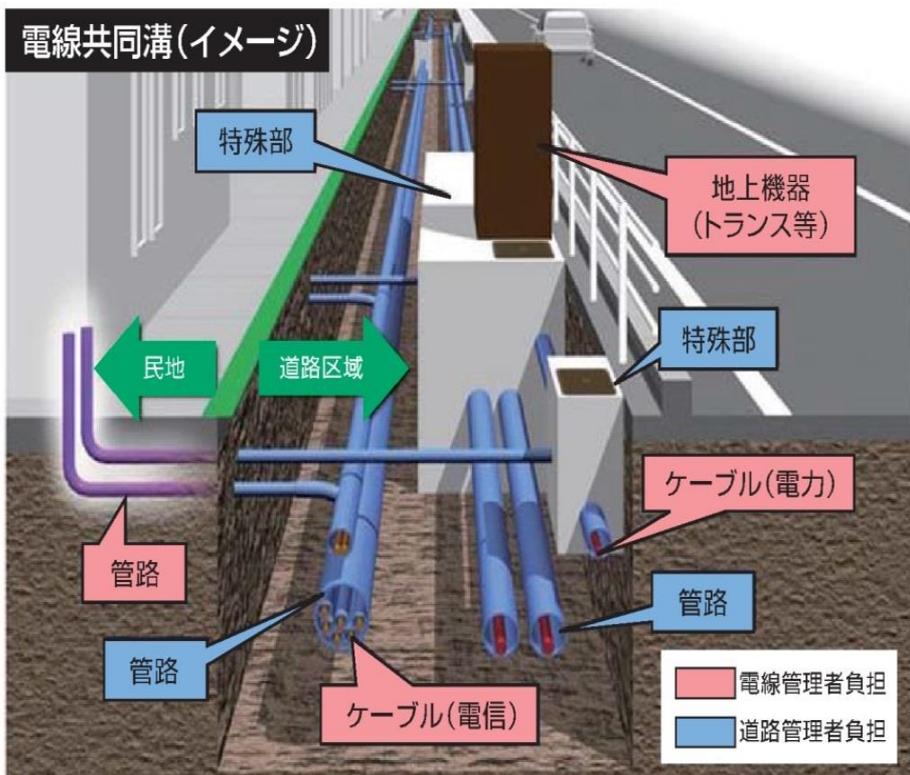
交通安全施設(無電柱化の加速策⑥) <II>

将来のあり方③電気・通信の供給の技術革新

都が標準としている電線共同溝方式による無電柱化では、整備費用が1kmあたり道路管理者負担額3.5億円、電気・通信事業者負担額1.8億円と高コスト

都が主体となり電気・通信事業者と連携しコスト削減への方策を検討

製品メーカー等の企業による技術イノベーションを促すことで、コストの縮減を進める



【電線共同溝方式における費用負担割合】

道路管理者負担額
3.5億円/km

電気・通信事業者負担額
1.8億円/km

(国土交通省調べ)

企業の技術イノベーションによる低コスト化の例

- ①新方式の検討
- ②現行規定の見直し
- ③浅層化の適用
- ④地上機器のコンパクト化の検討 等

出典:国土交通省ホームページ(http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html)

交通安全施設(無電柱化の加速策⑦) <II>

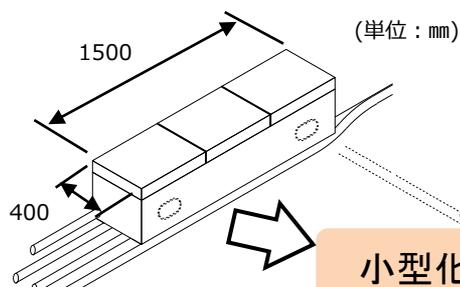
将来のあり方③電気・通信の供給の技術革新

東京都無電柱化低コスト技術検討会の設置

コスト縮減に向け、都が東京電力、NTTなどと連携・協力し、検討を開始

①新方式の検討

特殊部の小型化
【土工の減少、支障移設の回避等】



特殊部を小型化することで、材料費と土工の縮減を図る。

②現行規定の見直し

新たな管路材料の採用
【材料費の削減・施工性の向上】

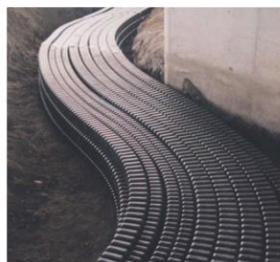
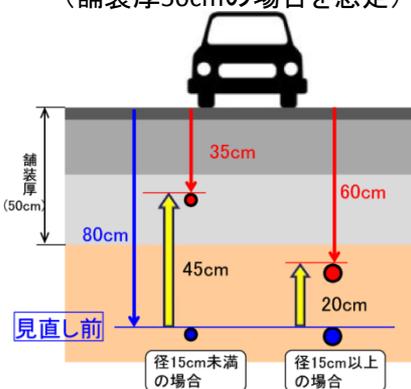


管路が曲がるため、埋設物を容易に避けることができる。

③浅層化の適用

管路を浅く埋める
【土工の減少】

車道(交通量の少ない生活道路の例)
(舗装厚50cmの場合を想定)



企業による技術イノベーション

④東京電力による地上機器のコンパクト化の検討



開発中

さらなる検討の方向性



交通安全施設(無電柱化の加速策⑧) <II>

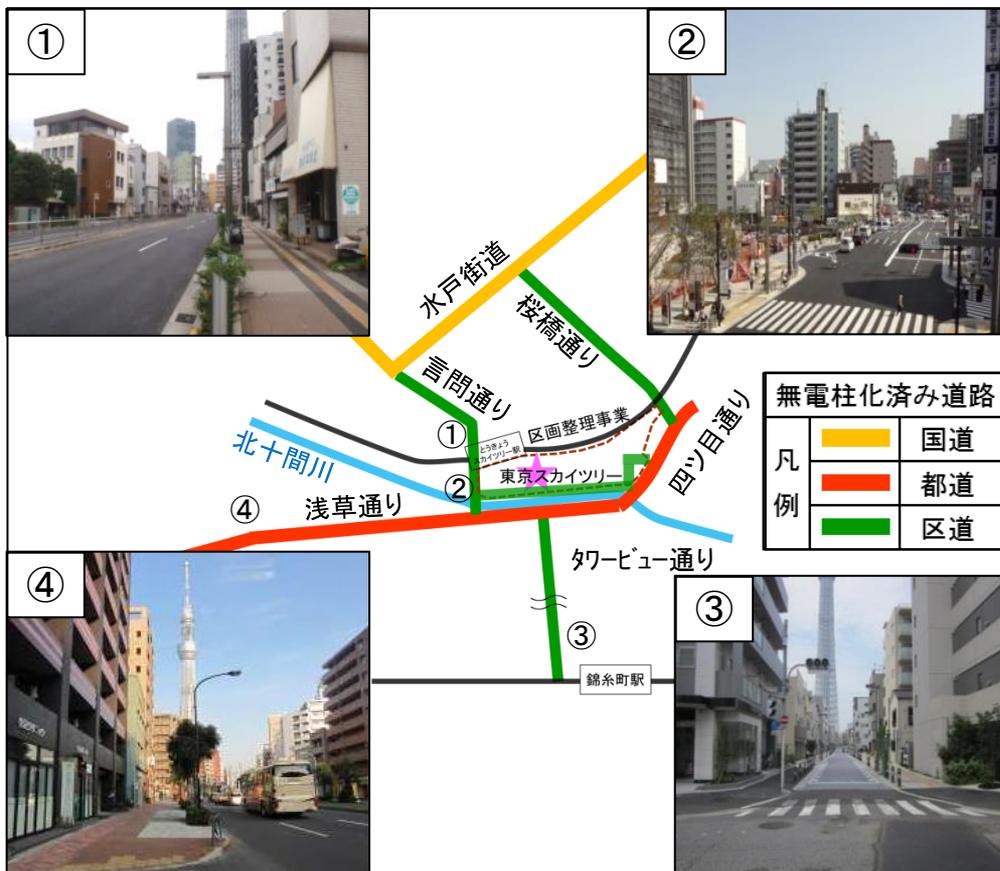
将来のあり方④面的整備の促進

都道のみならず接続する生活道路の無電柱化を進めて防災性の向上等を図るため、区市町村に対して財政・技術支援を拡充し、面的整備を促進

これまでの取組事例

区が実施する街づくりに合わせた区道の無電柱化を支援し、面的整備を促進

◎スカイツリー周辺における面的整備の事例(墨田区)



今後の取組: 財政・技術支援による無電柱化促進

無電柱化の成功事例をつくり、区市町村間の競争と気運の醸成を促し、都内全域で無電柱化を推進

◎無電柱化チャレンジ支援事業制度

	内 容	補助対象
財政支援	都費補助100%など	○無電柱化推進計画の策定 ○チャレンジ路線での無電柱化
技術支援	区市町村主催の技術検討会へ参加し技術支援の実施	※路線要件(歩道がない狭い道路) ※取組(低コスト手法の導入など)

【2017年度の状況】

(申請) 11区6市

(取組) 計画策定、路線調査等

(検討箇所) 商店街(巢鴨地藏通り等)、観光地等

法手続きと運用(規制緩和) <Ⅲ>

(占用許可の特例を活用した規制緩和)

まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設を設置をする場合については、都市再生特別措置法や国家戦略特別区域法に基づき道路占用許可の特例を活用した占用許可を積極的に行っていく。

○都市再生特別措置法

- ・対象となる道路
環状第二号線(新虎通り)
- ・設置物件
食事施設、購買施設等で、道路利用者の利便の増進に資するもの
- ・占用主体
一般社団法人新虎通りエリアマネジメント



環状第二号線に設置された
オープンカフェ

○国家戦略特別区域法

- ・対象となる道路
行幸通り等(東京駅丸の内口周辺)
新宿副都心四号街路等(新宿)
- ・設置物件
催しのために設けられ、道路利用者の利便増進に資するもの
 - ・ 広告塔、ベンチ、街灯等の工作物
 - ・ 露店、商品置場等の施設
 - ・ 看板、標識、旗ざお、幕及びアーチ
- ・占用主体
大丸有エリアマネジメント協議会(東京駅丸の内口周辺)
一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会(新宿)



国家戦略特区イベント(行幸通り)

○オープンカフェや各種イベント実施によるまちのにぎわい創出や道路利用者の利便増進効果

○美化活動等による良好な沿道環境の維持

○新規占用料の徴収

<占用料の算出例>

(例)露店、商品置場

占用料＝単価370円× 占用面積(㎡)

× 日数× 1/10 ※

※占用料の減免

占用主体が道路維持管理への協力を行う場合、10分の9を減免。

法手続きと運用(路上工事の平準化) <Ⅲ>

2020年東京大会に向けインフラ関連などの路上工事が増加傾向にある中、さらなる路上工事の抑制・平準化に向けた取組みを進める

占有企業者工事

- 道路工事調整会議における調整及び管理の徹底
- 車線規制による工事渋滞が最小限となる非開削工法(シールド工法や内面被覆工法等)による工事の促進

道路管理者工事

- 工期が12か月未満の工事における債務負担行為の設定

工期が12か月未満の工事であっても、年度をまたいだ工期設定を可能とすることで、工事の分散化を図り、より一層の平準化をすすめる。

- ゼロ都債の積極的な活用

前年度末(予算はゼロ)に発注することで、工事の少ない年度当初に施工が可能となり、切れ目のない事業展開により、平準化をすすめる。

	2016年度				2017年度								
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
通常発注								発注	工事期間				
債務負担による工事発注		発注	工事期間										
ゼロ都債による工事発注				発注	工事期間								

技術革新(ICTを活用した道路維持管理) <Ⅰ、Ⅳ>

維持管理業務のICT化による省人化・合理化を図る取組を検討していく

取組

効果

導入に向けた検討状況

ドローンの活用

- ・危険箇所などの点検が可能
- ・点検時間の短縮化
- ・設計における測量業務の削減
- ・精度向上

＜今年度＞ドローンの飛行性能の確認結果を元に計測精度の検証、定期点検への活用を検討
 ＜次年度以降＞効果的な活用手法を検討し試行実施

道路施設台帳の3D化

- ・設計における測量業務の削減
- ・施設状況を正確に把握でき、都民からの問合せに対して迅速な対応が可能
- ・建築限界など高さ方向の現況を正確に把握でき、施工計画等に活用

＜今年度＞他都市事例や活用手法の調査
 ＜次年度以降＞現道での計測を試行・効果検証

ICTを活用した住民協働による道路状況確認

- ・道路維持管理における住民協働を推進
- ・3日に1回の頻度の道路巡回に加えて、道路状況を把握

＜今年度＞Fix My Streetなどのアプリやシステムについて、効果や課題の比較検証
 ＜次年度以降＞他都市の状況把握をした上で、都の実情に合った効果的な導入を検討し実証実験