

東京の道

江戸時代、日本橋から各地に通じていた五街道が、現在の国道にひきつがれているのはよく知られています。この頃の地図を開いてみると、現在の街路はほぼ江戸時代に作られていたことが分かります。

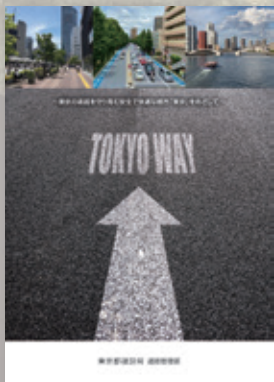
明治時代にはいると、東京は、近代国家の首都として道路整備が進められました。特に関東大震災（1923年）後の帝都復興事業では、昭和通りや永代通り、晴海通りといった都心と下町を結ぶ主要幹線が作られ、永代橋、清澄橋、吾妻橋などの主要な橋が架橋されています。同時に歩道と車道が分離され、街路樹も植えられた本格的な舗装道路という近代街路の設計思想が日本で確立したのも、この復興事業のときでした。

東京の道はその後、昭和39年（1964年）の東京オリンピックを契機として、環状第7号線や放射第4号線（国道246号）などが整備されました。その後も道路整備が着実に進められ、平成27年（2015年）に調布保谷線や中央環状品川線、令和4年（2022年）には環状第2号線の全線開通が実現しました。

引き続き、さらなる交通ネットワークの充実のために、整備を進めていきます。

東京の道は、都市活動や都民生活を支えるだけでなく、交通渋滞の解消や拠点間の連携強化等により、経済成長の促進、国際競争力の強化に資するとともに、都市の防災性や安全性を高める重要な都市基盤です。

成長と成熟が両立した首都東京の実現のため、区部・多摩地域の幹線道路ネットワークの完成に向けた道路整備や、連続立体交差事業による踏切の除去を推進することで、ストレスのない快適な道路交通の実現に取り組んでいきます。



表紙写真(左から)
道路空間の活用
(環状第2号線：新橋・虎ノ門間)
自転車通行空間の整備
(牛込小石川線)
橋梁の長寿命化
(勝鬨橋)





C O N T E N T S

1 暮らしの中の「みち」

道路の役割	4
東京都が管理する道路	6
増え続ける道路資本	8
高齢化の進む道路施設	9

2 道路を快適に利用するために

道路台帳とは?	10
特殊車両の通行許可	11
道路の占用許可	12
道路の不適正利用の是正指導	14
道路の日常点検	16
道路施設等の定期点検	18
道路の調査	21
応急措置及び維持	22
計画的な補修・補強	26
路上工事の調整	30
隅田川橋梁群のライトアップ	33
歴史的土木施設の継承	34

3 人と環境に優しい道路をめざして

交通騒音と大気汚染の現状	36
沿道整備道路の指定と助成制度	38
交差点付近の大気汚染対策への取組	39
路面の高機能化	40
わかりやすい道路標識の整備	42
長寿社会の進展と道路	43
道路のバリアフリー化	44
歩道の整備・改善	46
自転車通行空間の整備	48
道路の景観整備	50

4 交通安全対策と渋滞の緩和

交通事故の発生状況	52
東京都の交通事情	53
交通事故防止対策	54
交差点すいすいプラン	56

5 災害から道路を守る

地震に備えて	58
無電柱化事業	60
大雨・大雪への対応	64
管理ネットワーク	65
道路災害防除事業	66
道路災害復旧事業	67

6 これからの道路管理

ICTを活用した道路管理	68
東京ふれあいロード・プログラム	69
「夢のみち」事業	70
うるおいのある道路空間をめざして	71
道路管理部の組織概要	72