

公共の財産である道を、正しく使うために道路使用に関するさまざまな申請窓口業務を行っています。

1 占用許可申請

道路空間の開放と街並みの美化を図るため、占用許可基準に適合する物件の許可、看板等の不法占用物件の適正化、および占用許可済みの看板等の更新事務を行っています。



1 占用許可申請



2 承認工事申請

車庫などの出入り口などで歩道への乗り入れを設ける場合は、歩道切り下げ工事などが必要となるので事前に申請をし、承認を得なければなりません。



2 承認工事申請



3 道路との境界確定申請

国道の敷地を管理している道路管理者と、その国道と接している土地の所有者が立ち会い、お互いの土地の境界を協議して確定させる行為のことを境界確定と言います。

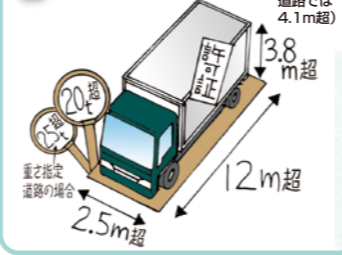


4 特殊車両通行許可申請

道路の構造保全および交通の危険防止を目的に、一定の大きさや重さを超える車両（特殊車両）の通行には、あらかじめ道路管理者の許可が必要となります。



4 特殊車両通行許可申請



5 電線共同溝入溝申請

電線共同溝の空き空間は民間事業者が利用することが可能ですが、限られた空間のため入溝を希望する民間事業者は所定の手続きが必要となります。



6 道路管理用光ファイバーの民間開放について

1芯単位で道路管理用光ファイバーを開放します。



各申請・問い合わせ先

1 2 3

品川出張所 : 03-3799-6315
 亀有出張所 : 03-3600-5541
 代々木出張所 : 03-3374-9451
 万世橋出張所 : 03-3253-8361

4

交通対策課特殊車両係
 03-3512-9061
 特殊車両申請窓口
 03-3512-9066

5

電線共同溝の計画について
 道路工事調整課 : 03-3512-9062
 完成済区間の占用
 管理第一課 : 03-3512-9096

6

管理第一課
 03-3512-9096

■事務所・出張所案内

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所

〒102-8340 東京都千代田区九段南1-2-1
 九段第3合同庁舎 15・16階

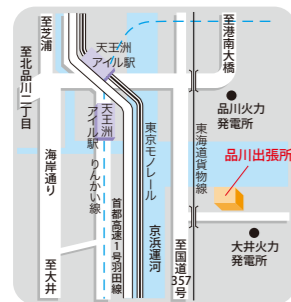
TEL 03-3512-9090

HP 詳しくはWEBで ▶ [東京国道](#) [検索](#)

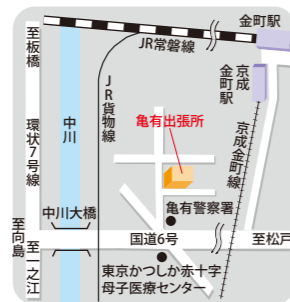
<https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/>



【最寄り駅】
 東京メトロ東西線・半蔵門線・
 都営新宿線九段下駅
 (6番出口) から徒歩約5分です。



品川出張所
 〒140-0003
 品川区八潮一丁目1番3号
 Tel.03-3799-6315 Fax.03-3799-6319



亀有出張所
 〒125-0051
 葛飾区新宿四丁目21番1号
 Tel.03-3600-5541 Fax.03-3600-1645



代々木出張所
 〒151-0053
 渋谷区代々木四丁目30番8号
 Tel.03-3374-9451 Fax.03-3299-8386

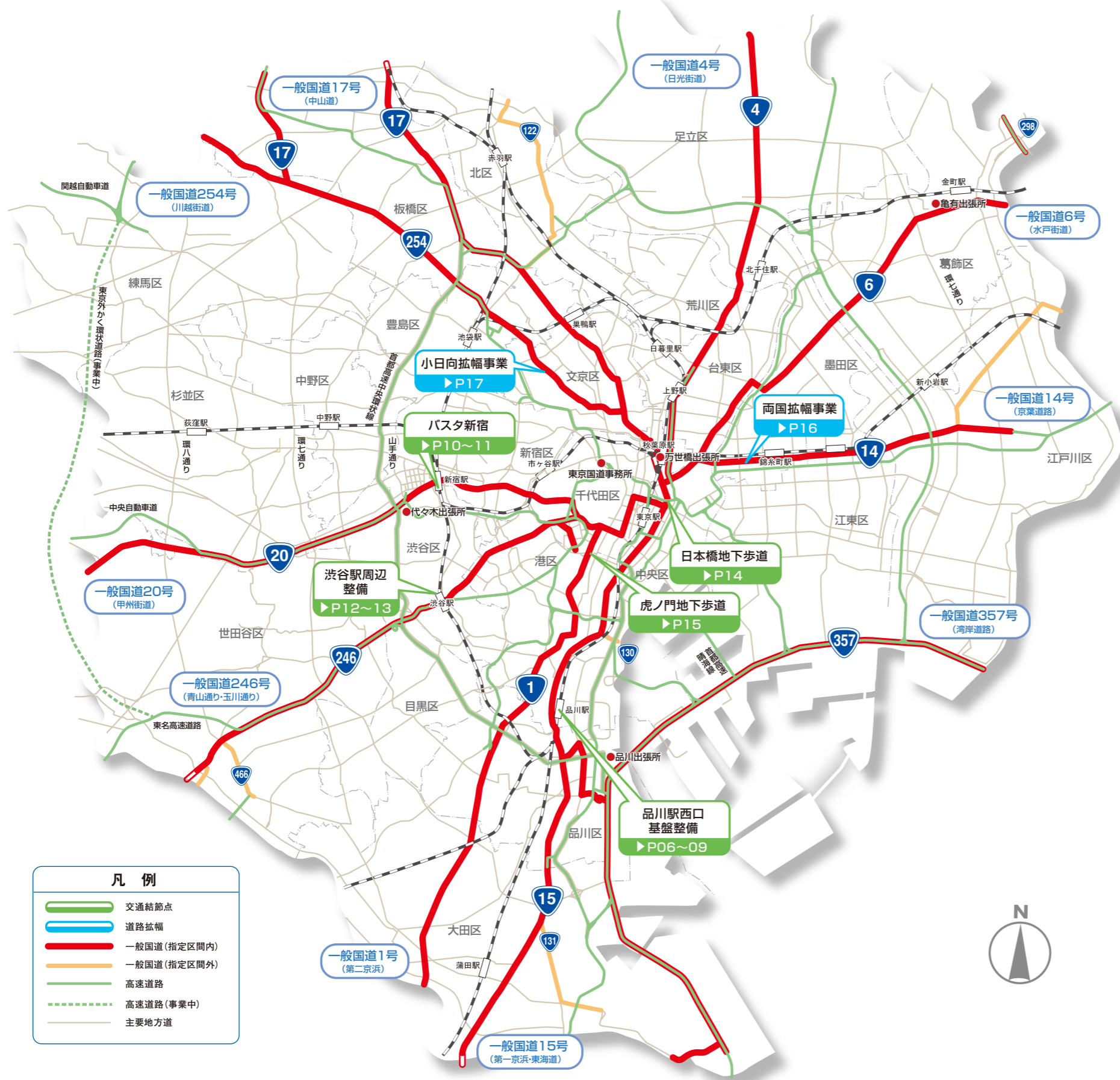


万世橋出張所
 〒101-0021
 千代田区外神田一丁目1番14号
 Tel.03-3253-8361 Fax.03-3258-8746

事業概要
 PROJECT GUIDE

東京国道 PROJECT MAP

道路は地域を結び、人を結び、暮らしを支えています。東京国道事務所は、東京23区内の国道10路線約164kmの整備、管理を通じて、安心・安全で魅力ある東京づくりを支えています。



東京国道事務所管理路線

- 一般国道1号（第二京浜）**
中央区日本橋から多摩川に架かる多摩川大橋手前までの約18.2kmを管理しています。
- 一般国道4号（日光街道）**
中央区日本橋から足立区千住を経て、埼玉県草加市谷塚までの約14.5kmを管理しています。
- 一般国道6号（水戸街道）**
中央区日本橋本町四丁目から金町関所のあった葛飾区金町三丁目までの約13.4kmと墨田区八広六丁目から葛飾区四つ木三丁目までの約1.3kmを管理しています。
- 一般国道14号（京葉道路）**
中央区東日本橋二丁目から江戸川区大杉三丁目までの約9.1kmを管理しています。
- 一般国道15号（第一京浜・東海道）**
中央区日本橋二丁目から大田区東六郷三丁目、多摩川に架かる六郷橋手前までの約17.9kmと品川区北品川一丁目地内の約0.2kmを管理しています。
- 一般国道17号（中山道）**
中央区日本橋室町四丁目から板橋区舟渡三丁目の荒川に架かる戸田橋手前までの約15.5kmと新大宮バイパスの練馬区北町三丁目から板橋区三園二丁目までの約3.5kmを管理しています。
- 一般国道20号（甲州街道）**
千代田区霞が関二丁目から世田谷区給田三丁目の仙川橋手前までの約16.6kmを管理しています。
- 一般国道246号（青山通り・玉川通り）**
港区赤坂一丁目から千代田区永田町二丁目までの約1.1kmと千代田区永田町一丁目から世田谷区玉川三丁目の多摩川に架かる新二子橋手前までの約13.7kmを管理しています。
- 一般国道254号（川越街道）**
文京区本郷二丁目から練馬区旭町三丁目の東埼玉橋手前に至る約15.2kmを管理しています。
- 一般国道357号（湾岸道路）**
江戸川区堀江町から大田区羽田空港三丁目までの約20.9kmと品川区八潮三丁目から同区北品川二丁目までの約3.1kmを管理しています。

品川駅西口基盤整備

- ▶品川駅周辺地域では、リニア中央新幹線をはじめ、京急品川駅の地平化や複合施設等の開発計画があり、経済的ポテンシャルが高まっています。国土交通省では、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向け、まちづくりの計画段階から官民連携で検討を進め、平成31年3月に「国道15号・品川駅西口駅前広場 事業計画」を策定し、同年4月より事業に着手しています。
- ▶令和5年6月30日 国道15号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト公表。
- ▶令和6年度 準備工事着手。

▶▶ 周辺開発の状況



※「地理院地図Globe」(国土地理院)(http://maps.gsi.go.jp/globe/index_globe.html)をもとに作成

▶▶ 品川駅西口の課題

▶品川駅西口は、鉄道・バス乗り場が分散し、駅・まちの連絡性が極めて低い状況です。また、駅前広場の容量不足、歩行者の空間不足等による交通の輻輳など、首都圏有数の利用者数を抱える交通結節点として多くの課題があります。



駅前広場の容量不足



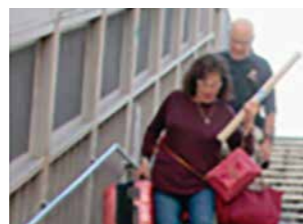
客待ちのタクシーが国道で待機



歩行者の横断が多く
国道の流れを阻害



バリアフリー化されていないため、
高齢者や荷物を持った人に大きな負担



路線バス利用者と
歩行者が錯綜

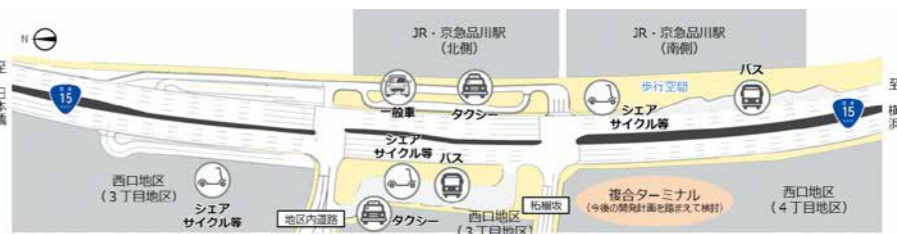
▶▶ 国道15号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト(令和5年6月30日)
施設配置イメージ

▶1階部分は、利用者の利便性を考慮し、タクシー乗降場、バス乗降場、一般車乗降場、シェアサイクル等の乗降場を配置し、2階部分は、歩行者と新たなモビリティ(歩行支援)が共存、安心して通行できる空間を創出し、利用者の利便性を向上するサービス機能を備えた待合空間(交通広場建屋)を配置します。

■2F(国道上空デッキ)

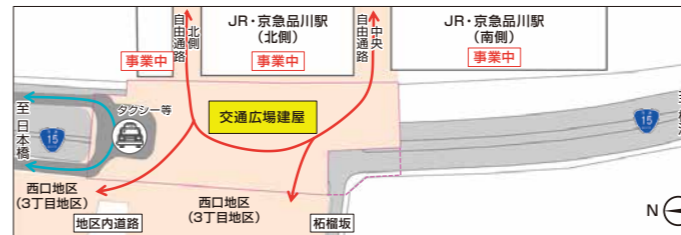


■1F(国道15号)



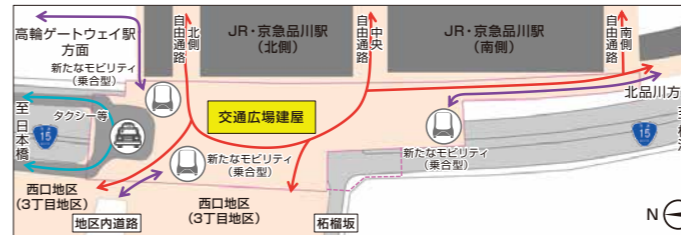
段階的なモビリティネットワークの進化(デッキ階)

①国道上空デッキ(北側)供用段階(2020年代後半～)



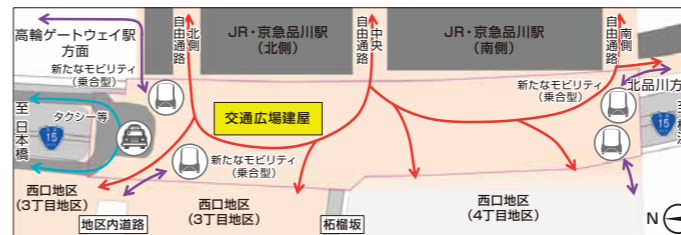
- ・新たなモビリティ(歩行支援)は、高齢者、体の不自由な方などの利用を想定
- ・国道上空デッキ上にタクシー等の乗降場を配置

②デッキネットワーク概成段階(2030年代後半～)



- ・高輪ゲートウェイ駅方面や北品川方面のモビリティネットワークが構築
- ・新たなモビリティ(乗合型)により高輪ゲートウェイ駅方面や北品川方面への移動を支援

③品川駅西口関連開発完了段階



- ・品川駅西口のモビリティネットワークが完成

※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません。
※西口地区(四丁目地区)については、今後の開発計画とあわせて調整が必要です。

※モビリティ動線、乗降場、歩行者動線等の具体化にあたっては開発計画との調整が必要です。
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります。

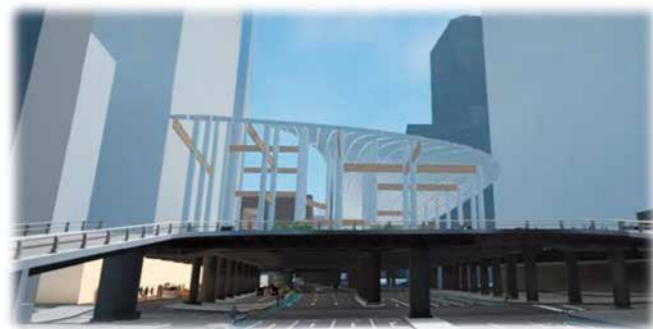
品川駅西口基盤整備

品川駅西口駅前広場の将来の姿

～ ミチウエ&スクエア&品川 ～

▷ 道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指します。

ミチウエ
階層的かつシームレスな交通結節点



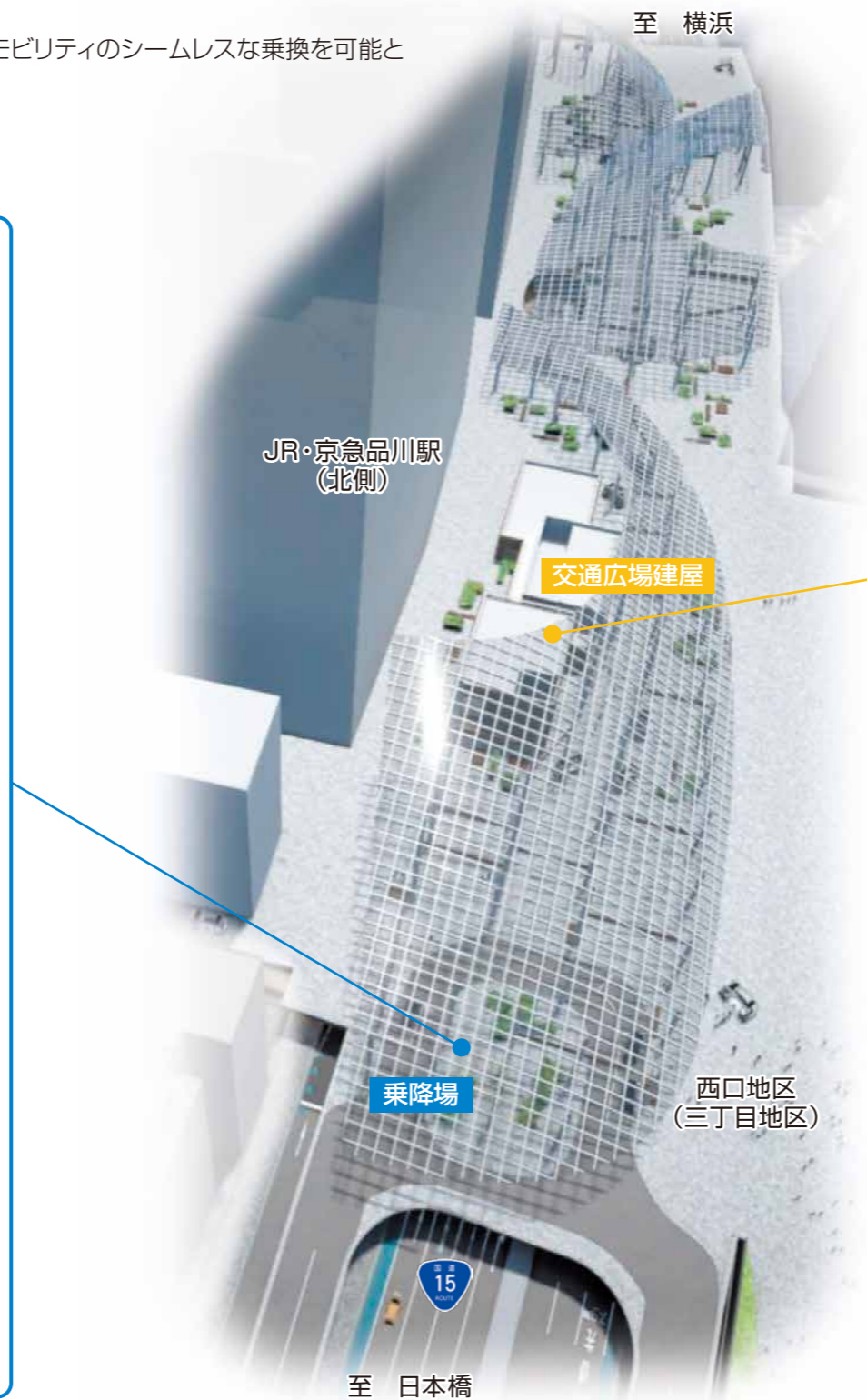
道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用



周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築



鉄道からスムーズな乗り換えが可能な乗降場



■ 施設配置イメージ(デッキ階)

スクエア
屋根に守られた駅前空間



新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間



サービス機能を備えた待合空間 (交通広場建屋)

品川
品川らしさ=時代のニーズに応えます

- ▷ 時代のニーズに応じてきた「まちの履歴」を継承
- ▷ 脱炭素社会の実現に向けてGXを推進
- ▷ 新技術を導入した人が主役の都市交通ターミナル

【動画】国道15号品川駅西口駅前広場
デザインコンセプト[外部サイト]

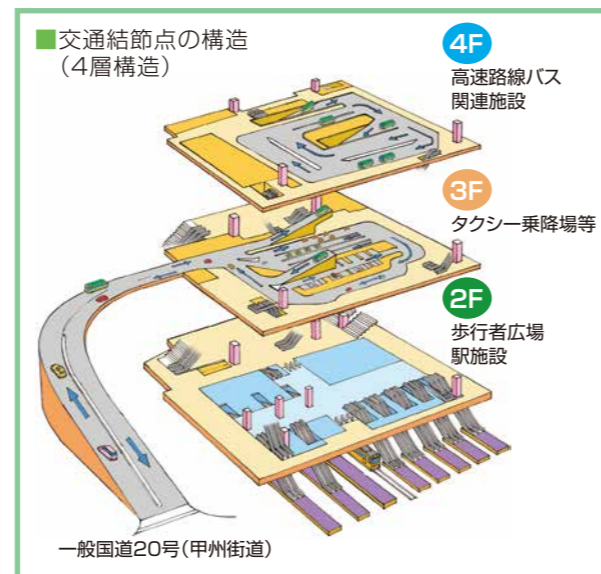
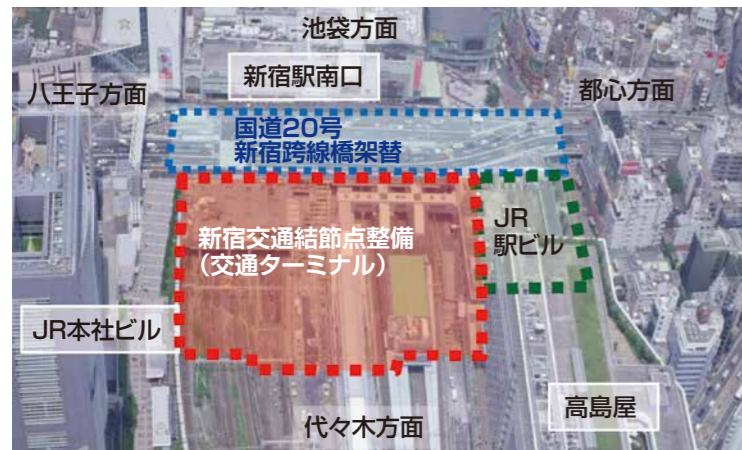
https://www.youtube.com/embed/4ChuW_Dgd1o



※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません。
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります。

バスタ新宿(交通結節点事業)

- ▶ 跨線橋(大正14年架設)の架け替えと交通結節点の整備等により、新宿駅南口を中心とした人・鉄道・バス・タクシーが一体となる拠点を形成しています。
- ▶ 『バスタ新宿』(平成28年4月4日開業)



- ▶ 開業後10年目で、累計約7,643万人を突破するなど多くの方々に利用していただいています。
- ▶ 利用者数は平均約2.1万人/日、最大約4.1万人/日。

[主な利用データ]

高速バス利用者	累計	約7,643万人 (平成28年4月4日～令和7年12月31日)
	平均	約2.1万人/日 (高速バス集約完了後 (平成28年7月1日～令和7年12月31日))
	最大	約4.1万人/日 (平成29年5月3日(GW) : 40,859人/日 平成29年8月13日(お盆) : 41,140人/日 平成29年12月29日 : 41,350人/日)
便数	方面別 ランキング	1位: 河口湖<約782万人> 2位: 大阪 <約585万人> 3位: 名古屋<約555万人> (平成28年4月4日～令和7年3月31日)
	平均	約1,221便/日 (高速バス集約完了後 (平成28年7月1日～令和7年12月31日))
	最大	1,720便/日 (平成29年5月6日(GW))



インフラツーリズム



バスタ新宿10周年を契機に、更なる活用を促進するため、バスタ新宿の歴史や人工地盤の上にそびえる施設を公開する、「バスタ新宿大解剖!知られざる探求ツアー」をスタートしております。今後もリニューアルしてまいりますので、最新情報は東京国道事務所HPにてご確認ください。



東京国道事務所HP
インフラツーリズムページ

バスタ新宿での貨客混載事業

これまでの実証実験を経て、令和6年3月にバスタ新宿で貨客混載を行う事業者の募集を開始し、地域の特産物を高速バスで運び、バスタ新宿2Fのペンギン広場や歩道上で直販するイベントを開催しました。貨客混載については、随時事業者を募集しています。



2Fペンギン広場での直売 イベント(令和6年7月木更津市) 高速バスで運搬された特産物をバスタ新宿で荷卸
バスタ前歩道での直売イベント(令和6年11月館山市・佐野市)

バスタ新宿の今後について

バスタ新宿は、令和8年4月4日で開業10周年を迎えます。今後も引き続き、新たな利便増進施設の検討や周辺地域の活性化など、バスタ新宿の利便性向上と利活用の促進に努めてまいります。

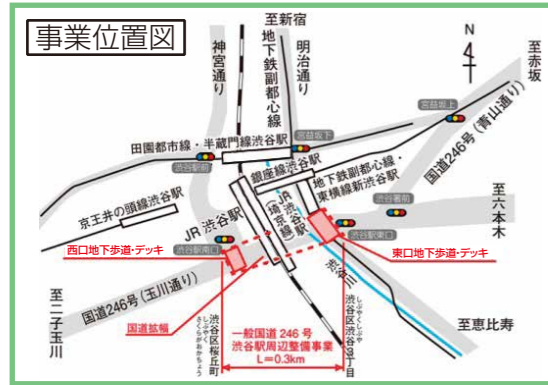


コインロッカー増設

建物壁面へのデジタルサイネージ設置検討

渋谷駅周辺整備

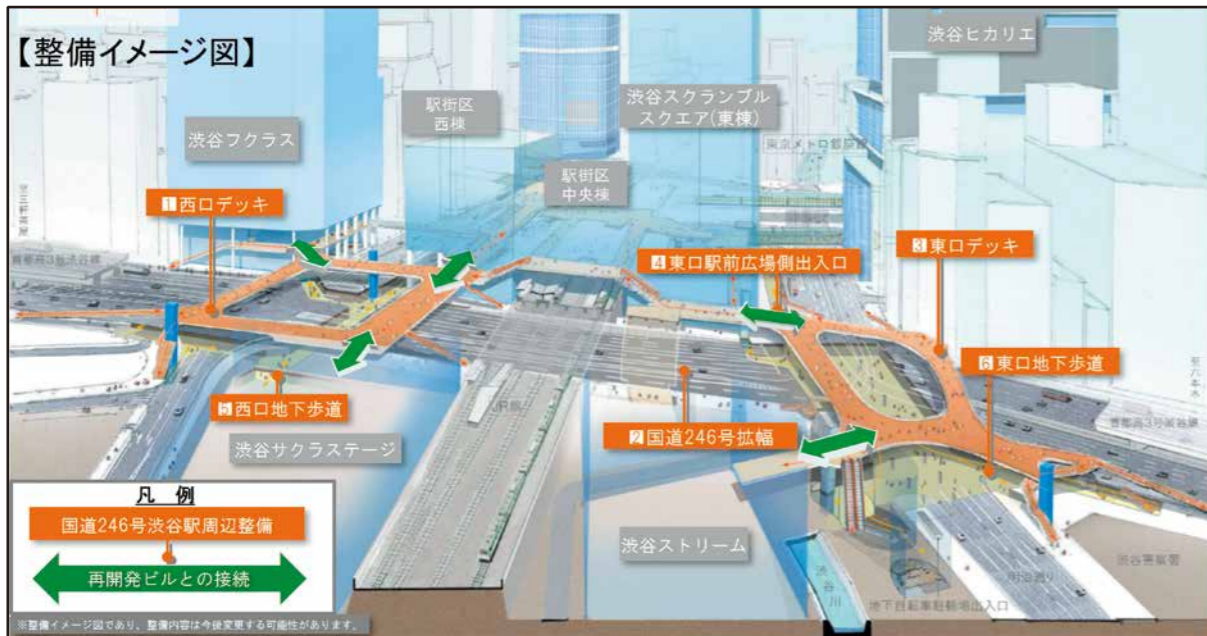
- ▶平成17年12月に都市再生緊急整備地域に指定。
- ▶官民協力のもと、東急東横線の地下化を契機に駅機能の更新・再編、公共施設の再編、駅ビルの再開発を一体的に実施。
- ▶まちびらきに向けて整備を推進。



渋谷駅西口地下歩道 (令和6年7月開通)



渋谷駅東口地下歩道 (平成30年8月開通)



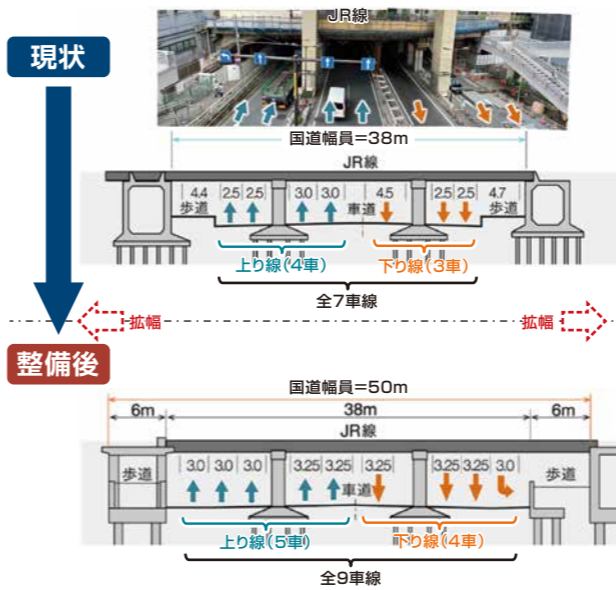
渋谷駅西口デッキ (令和2年7月開通)



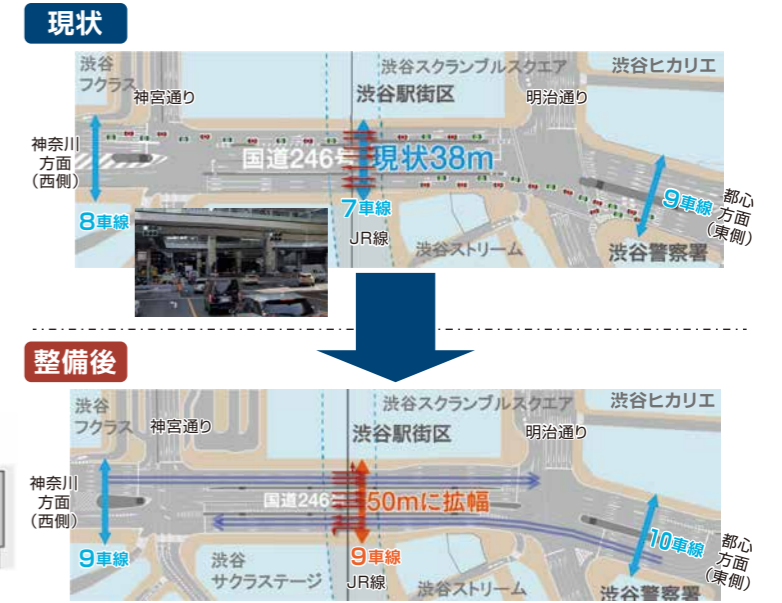
渋谷駅東口デッキ (平成31年3月開通)

国道246号拡幅事業の概要

JR線高架下付近の断面



国道拡幅の断面



BIM/CIMやARを活用した施工管理

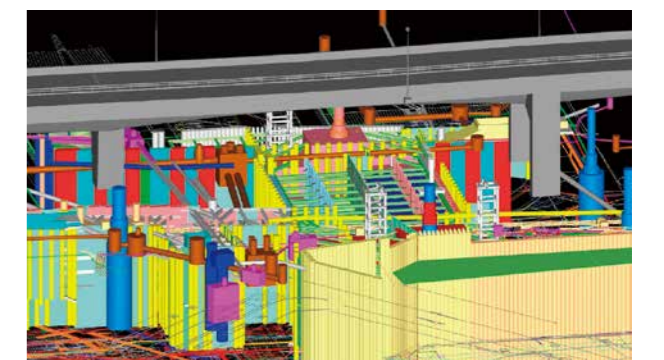
活用のイメージ



- 【活用事例】
- ・ 工程会議
 - ・ 関連事業者会議
 - ・ 占用物件工事調整会議
 - ・ 視察、巡視等
 - ・ 埋設管路確認(危険予知)

※Web会議を含みます

BIM/CIMモデル



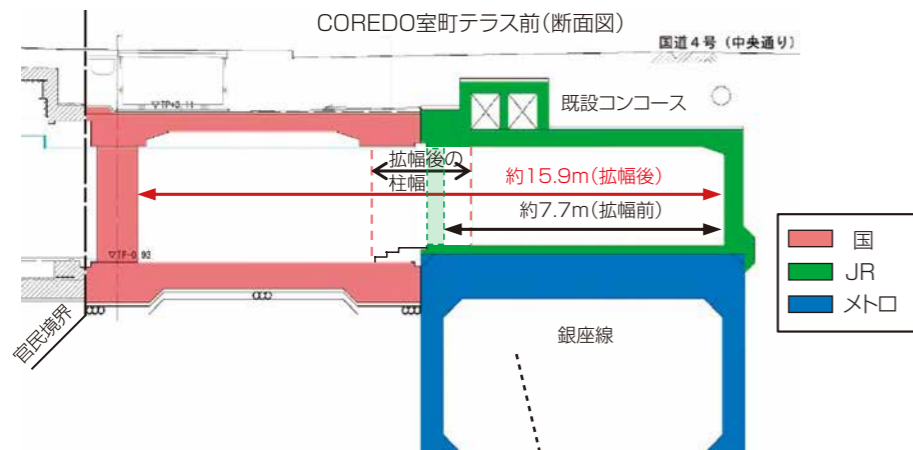
履歴のリンク



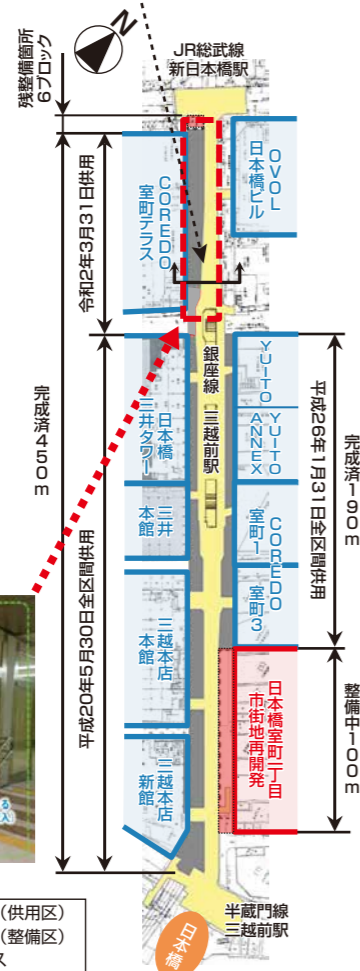
日本橋地域の人・まち・駅を一体化する 歩行者ネットワーク創出

日本橋地下歩道

- ▶日本橋地域は江戸時代より商業の中心として栄え、その伝統を引き継いだ老舗や歴史ある建物が多数立地する地域。
- ▶現在更新時期を迎えた建物の建て替えとともに、新たな街づくりに向け、多くの再開発計画が進行中。
- ▶このような、日本橋地域の人・まち・駅を一体化する歩行者ネットワーク創出のため、一般国道4号の地下道路空間を有効に活用し、3つの鉄道駅と民間施設を連絡する地下歩道を整備。
- ▶令和2年3月31日にCOREDO室町テラス前が概成。現在は、室町一丁目再開発に合わせ、工事着手に向けて設計を推進。

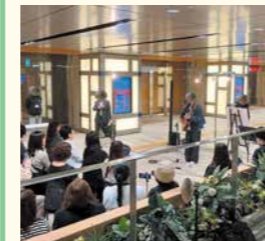
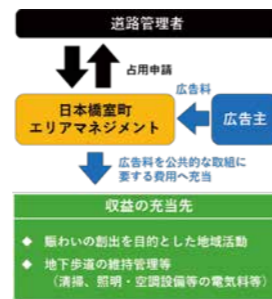


地上写真



日本橋室町エリアマネジメントと維持管理に関する覚書を締結し、空間占用と広告占用を許可する代わりに、デジタルサイネージによる広告収入を地下歩道の維持管理費に充当。

スキーム



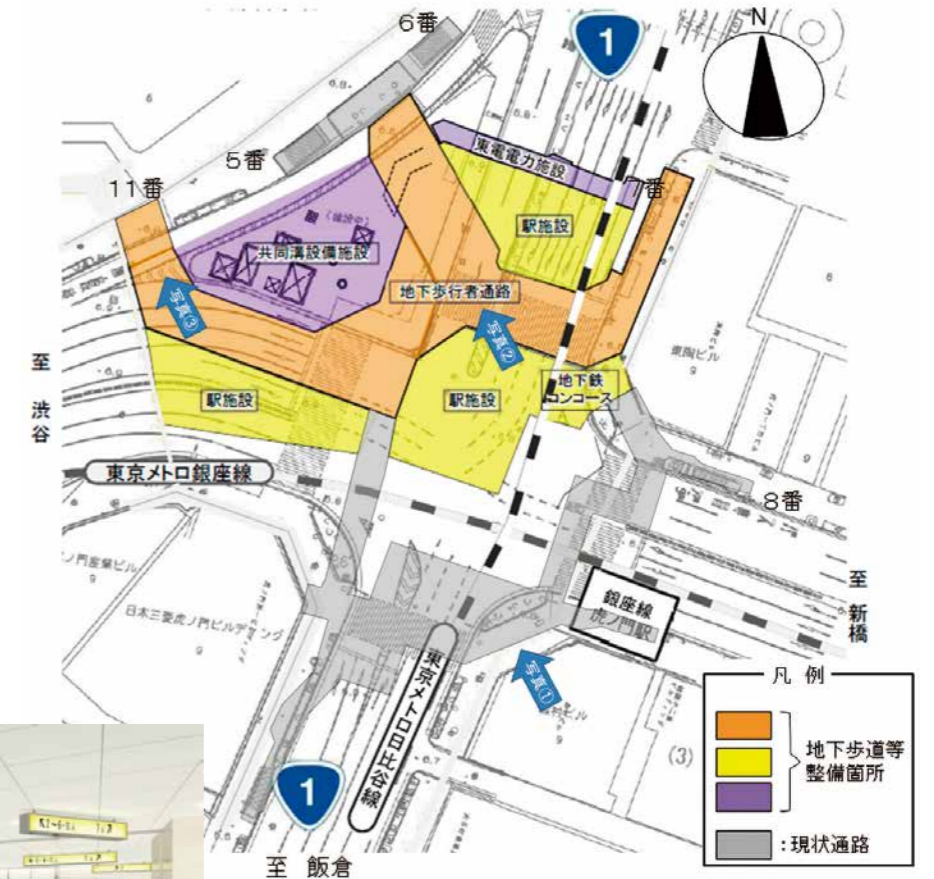
(イベント実施例) 音楽を身近に楽しめるFREE LIVEを開催。(令和6年10月実施時の様子)

- : 地下歩道 (供用区)
- : 地下歩道 (整備区)
- : コンコース

歩行者の安全と地下鉄駅の利便性向上

虎ノ門地下歩道

- ▶地下鉄虎ノ門駅(銀座線、日比谷線)において、広く歩きやすい快適な歩行者空間の創出のため、地下歩道を整備。
- ▶地下歩道整備により、歩行者の安全性の向上と地下鉄駅の利便性が向上。



完成イメージ



地上部現況 至新橋



地下歩道現況(整備前)



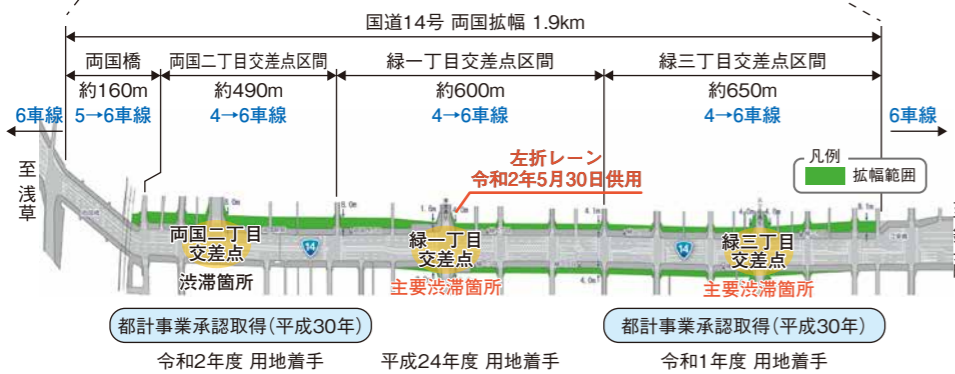
整備後(暫定)

交通渋滞の緩和を進めます

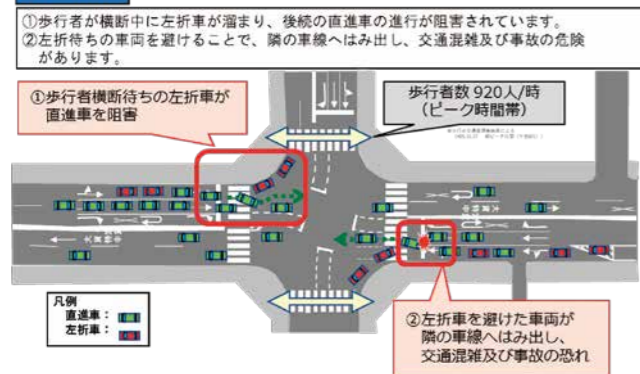
両国拡幅

- ▶交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした拡幅事業。
- ▶優先的に整備を進めてきた緑一丁目交差点区間において、令和2年5月30日に緑一丁目交差点の左折専用レーンが完成。

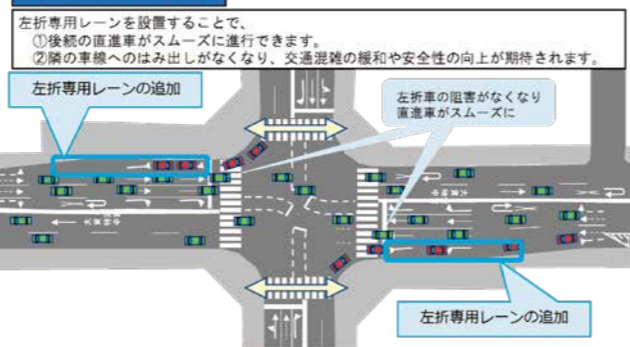
位置図



対策前の課題



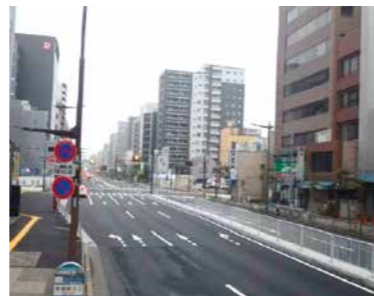
対策内容と期待される効果



写真① 緑一丁目交差点の渋滞状況

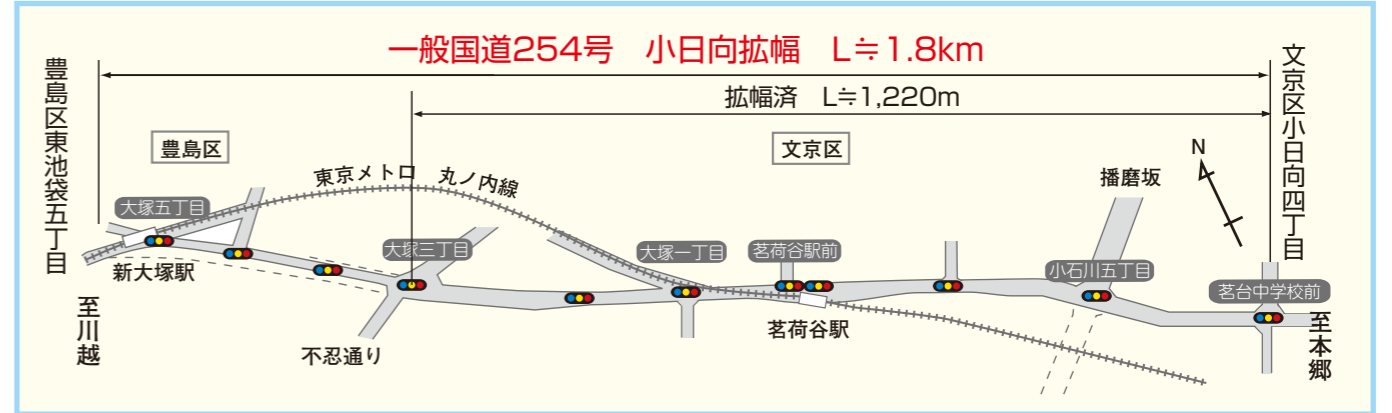


写真② 緑三丁目交差点の渋滞状況

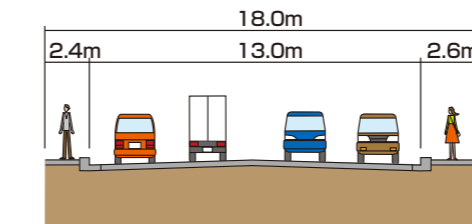


小日向拡幅

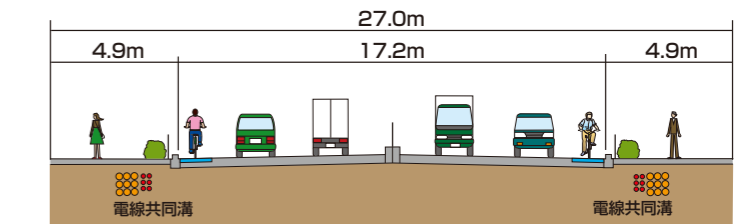
- ▶幅の広い歩道などの整備や電線共同溝による電線類の地中化を行うことで、安全な生活環境の確保と電柱のない快適で活力のある地域づくり、都市づくりを支援。
- ▶拡幅にあわせて自転車レーンを整備。



■現況断面図(文京区大塚五丁目)

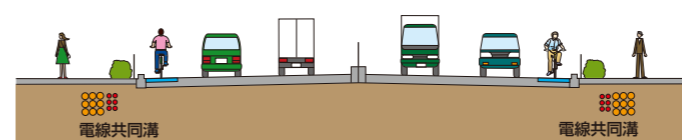


■計画断面図(文京区大塚五丁目)



電線類の地中化

主に安全で快適な道路づくり、明るく美しい景観の整備を目的としています。歩道内の電柱がなくなり、ゆとりのある歩道となります。



現地状況(H27年4月)

共同溝事業

共同溝とは、毎日の生活に欠かせない電話、電気、ガス、上・下水道などのライフラインのうち、電話局間、変電所間、浄水場間等を結ぶ主要な幹線を収容する施設が共同溝です。主に車道の地下に設置され、内部にはライフラインの収容空間のほかに、人が入って維持点検などの管理作業を行うための空間や、換気設備、排水設備、照明設備などが確保されています。

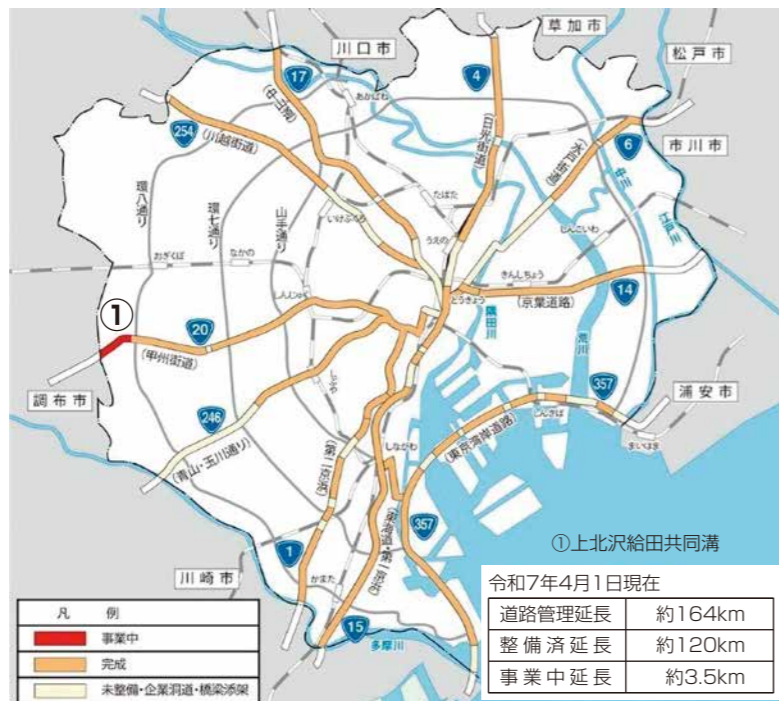
共同溝を整備することにより、道路の掘り返し工事の防止、地震災害に強い首都圏づくり、ライフラインの安全性の確保、工事渋滞の軽減、環境の保全が図られます。



上北沢給田共同溝の整備

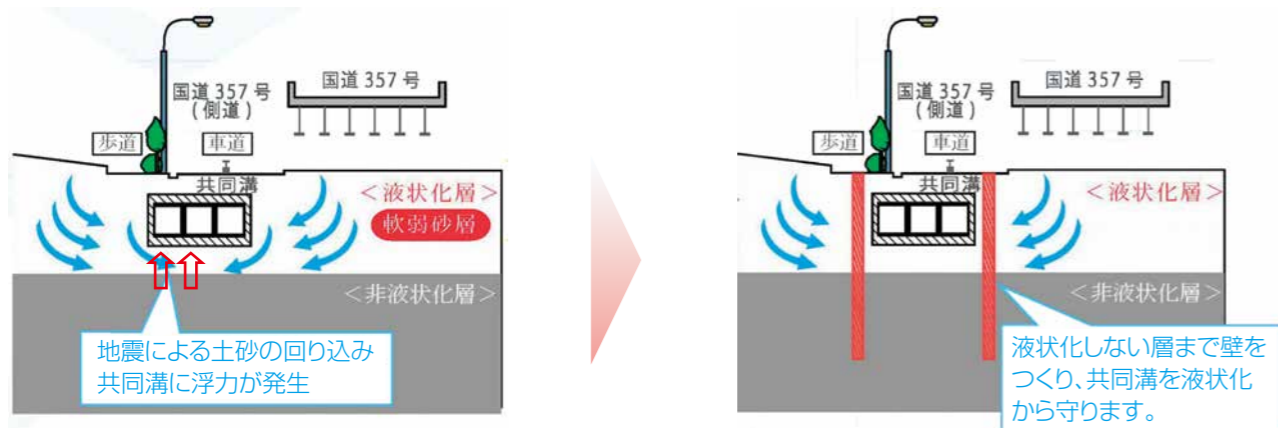
整備状況(令和7年4月1日現在)

- 全体計画延長：162km
- 完成延長：約120km(整備率74%)
- 事業中延長：約3.5km
- 事業中箇所：1カ所(国道20号上北沢給田共同溝)



共同溝補強(液状化対策)

地震時におけるライフラインの安全性・連続性確保のため、東京臨海部の埋め立て地内にある国道357号のうち、液状化対策の必要性が確認された共同溝において、液状化の対策を実施。



無電柱化事業(電線共同溝)

無電柱化とは、道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化により道路から電柱をなくすことです。無電柱化の整備により、大規模災害(地震、竜巻、台風等)が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断防止や、通行空間の安全性・快適性を確保、また、良好な景観を形成します。

無電柱化のメリット

1. 防災に寄与します

大規模災害(地震、竜巻、台風等)が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止します。電線類を地中化することにより、災害時におけるライフラインの信頼性・安全性が向上します。

2. 安全で快適な歩行者空間を確保します

歩道スペースが広くなり、高齢者や車いす・ベビーカーを利用する方の安全通行が可能になります。交差点での見通しが良くなり、交通標識等も見やすくなることから、交通安全に寄与します。

3. 景観が向上します

電柱や電線のないすっきりした景観で、まちが美しく生まれ変わります。無電柱化による景観の向上は、まちの魅力を高め、まちの活性化に寄与します。

電線共同溝の整備事例



整備前



整備後

国道15号 三田三丁目

維持・管理

- ▶ 東京国道事務所では、東京23区内の国道10路線(約164km)の維持管理を担当。
- ▶ 道路の異常、不具合を早期に発見し、被害を未然に防ぐため、パトロールカーによる定期的な巡回(集中豪雨、降雪時には、緊急巡回を適宜実施)や応急対応、除草、清掃、点検、補修、除雪などを実施。

巡回、点検、補修作業



道路施設点検状況



応急復旧作業状況(ポットホールの補修)

除雪作業



応急復旧作業状況(クラックの補修)



歩道除雪作業状況

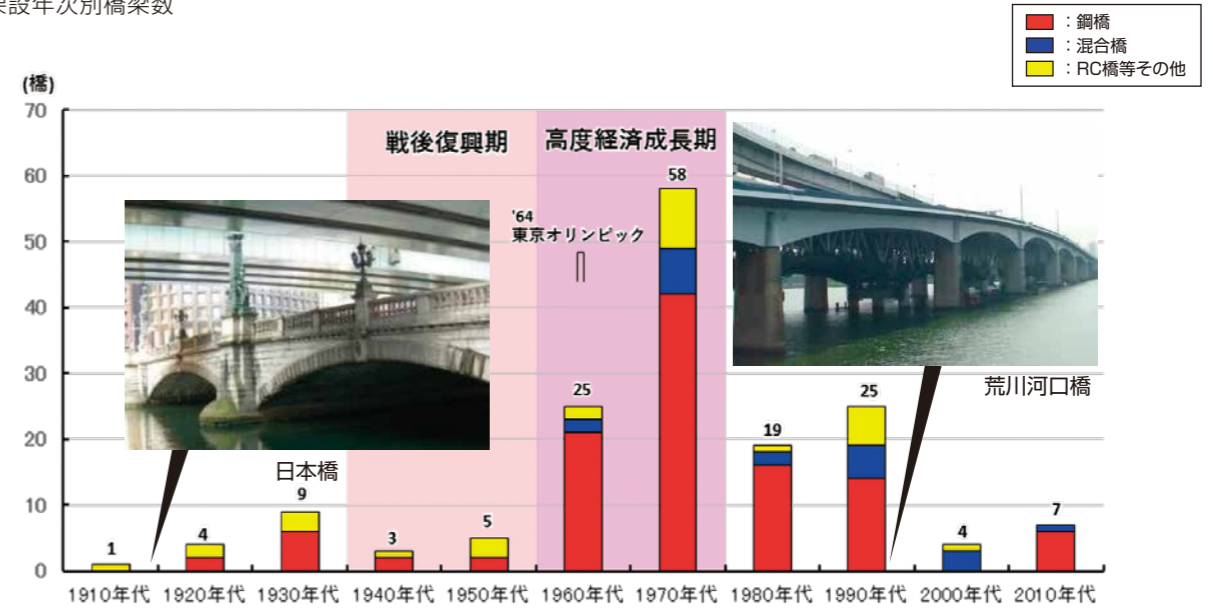
路面清掃



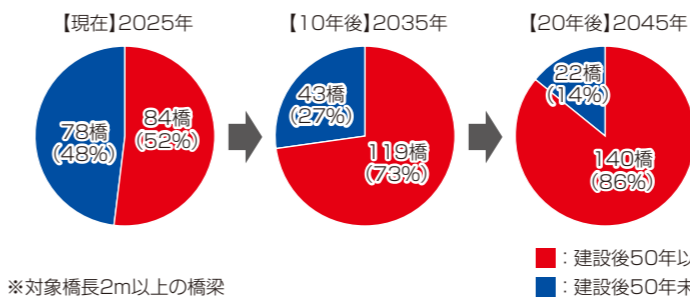
路面清掃実施状況

東京国道管内における橋梁の老朽化(建設後50年以上経過)は、現在5割ほどで、10年後には約7割、20年後には約8割となり老朽化が急速に進行することとなります。そのため、個々の橋梁を定期点検により状況を把握し、重大な損傷に至る前に計画的に補修することで長寿命化を図ります。

架設年次別橋梁数



橋梁の高齢化率



○照明 約24,000灯



大都市特有の施設(関東管内の事務所最多を所管)

エレベーター、エスカレーター、照明など、大都市特有の施設についても定期的に点検、補修を行い、安全の確保に努めます。

○鉄道との地下通路 6カ所



○エレベーター 18カ所



○エスカレーター 7カ所



- ▶ 東京23区内の直轄国道の平均大型車混入率18%に対し、国道357号は44%と2.4倍以上。
《荒川河口橋付近の交通量は約35,000台/日(大型車混入率:42%)》※令和3年道路交通センサス
- ▶ 管内の国道357号における鋼床版を有する橋梁では、荒川河口橋をはじめ、複数の橋梁で疲労き裂を確認。
- ▶ このため、有識者からなる検討委員会を設置(平成26年7月)し、委員会で示された対策方針に基づき補修対策を実施中。

■ 荒川河口橋(築19年時点、橋長840m)における損傷状況



デッキプレートの疲労き裂



縦リブと横リブの交差部付近のき裂

〔補修対策〕



あて板
(12mm厚)

デッキプレートの疲労き裂補修として当て板を設置



き裂

ストップホール

Uリブの疲労き裂補修としてストップホールを設置



補修対策としてSFRC舗装を打設
※1:SFRC(鋼繊維補強コンクリート)
※2:SFRC打設後に表層アスファルト舗装を施工



Uリブ疲労き裂補修として当て板を設置

■ 橋梁や歩道橋の主な補修、メンテナンス内容



腐食部の防錆処理



排水桝清掃



伸縮装置補修



排水管の交換



歩道橋橋面補修

メンテナンス会議

- ▶ 道路管理者が相互に連絡・調整を行い、道路施設の点検結果や修繕計画等を共有・協力することにより、円滑な道路管理を促進し、道路構造物等の予防保全・老朽化対策の強化を図ることを目的とした「東京都道路メンテナンス会議」を設立(平成26年7月)。
- ▶ 自治体では、技術職員が不足していることから、点検講習会等を随時開催し支援。
- ▶ また、道路法以外の施設管理者に対しても点検・補修の強化を図るため、メンテナンス会議の下部組織として「東京都跨道橋連絡部会」を設置(平成27年3月)。

■ メンテナンス会議



開催状況(令和7年度)

■ 自治体向け橋梁点検講習会



開催状況(令和7年度)

樹木管理

▶街路樹は、道路景観の向上や沿道環境、自然環境の保全等を目的に道路空間に植栽されています。植栽後の成長により見通し障害や交通障害、照明や標識の機能障害を及ぼす場合があるため、街路樹の目的を踏まえつつ、道路利用者が安全に通行できる環境整備を優先に、腐朽しにくい樹木管理を前提とした街路樹管理を予算の範囲内で取り組みます。

■高木 約14,000本



イチョウ



ケヤキ



プラタナス



マデハシイ

■目標樹形を目指した模範的な剪定の事例(ユリノキの例)



災害対応

①風水害、局地的集中豪雨(ゲリラ豪雨災害)

管内雨量計が30mm/h超過観測時にパトロールを実施。必要に応じて通行止め等の処置。

・令和7年 局地的集中豪雨による冠水被害(右写真)

令和7年9月11日に発生した局地的集中豪雨により、国道357号 東京港トンネルでは道路冠水が発生し、通行止めを実施。また、通行止め時の広報活動として、道路情報板・事務所Xによる情報発信を実施。



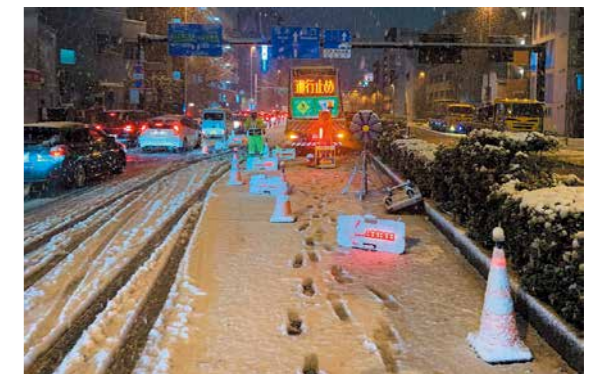
冠水状況 令和7年9月11日(国道357号 東京港トンネル 品川区)

②降雪、積雪災害

令和5年度は2回の雪害対策支部を設置。

・令和6年2月5日~6日 大雪対応(右写真)

令和6年2月5日(月)~6日(火)における降雪に対し、車両が立ち往生しやすい場所での大規模な車両滞留を防ぐため、国道20号及び国道246号の下り方面において予防的通行止めを実施。



通行止め状況 令和6年2月5日(国道246号 瀬田交差点 世田谷区)

③地震災害

・千葉県北西部の地震に伴う対応

1. 地震の概要

- ・発生日時：令和3年10月7日(木) 22時41分
- ・震源：千葉県北西部
- ・規模：マグニチュード5.9
- ・管内震度：足立区で震度5強、大田区で震度5弱を記録

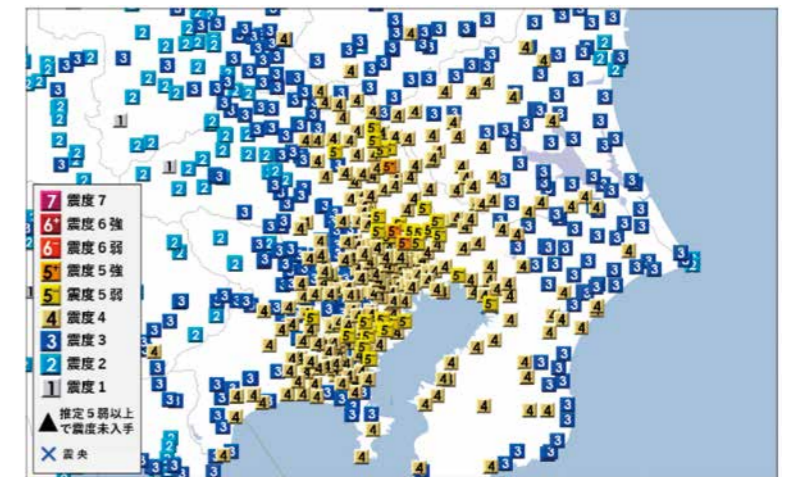
2. 災害対策支部体制

- ・非常体制

3. 点検実施状況

- ・地震発生直後から、第1次緊急点検開始
点検時間：約4時間
- ・8日早朝から、第2次緊急点検開始
点検時間：約6時間

■各観測点震度(気象庁HP)



損傷部 拡大写真



沿道建築物の外壁損傷による規制



水道空気弁からの漏水による規制

首都直下地震への取り組み

- ①参集
 - ・ 参集方法を個別に精査し、支部等立ち上げに必要な体制を確保
- ②情報収集
 - ・ 大規模地震時の緊急巡回活動協定を締結(平成25年6月)
 - ・ 無人航空機による災害応急対策活動(撮影等)協定を締結(令和4年1月)
 - ・ 重要橋梁等の変状を遠隔監視できるよう、ITVカメラを配備
- ③情報伝達
 - ・ 職員の携帯電話について、災害時優先電話化(全体の約8割)
 - ・ 協会会社からの被災状況連絡のため、自動配信メールシステムを導入
- ④啓開・応急復旧
 - ・ 災害時における災害応急対策協定を締結(令和元年8月)
 - ・ 石油商業組合およびレッカー関連協会と協定締結(平成25年4月)
 - ・ 首都直下地震道路啓開計画検討協議会において「首都直下地震道路啓開計画」(八方向作戦)を策定
- ⑤訓練
 - ・ 周辺国道事務所や警察等との共同による道路啓開実働訓練を実施



※赤字:責任啓開事務所:首都直下地震発災時に各方向の優先啓開ルートの連絡調整を行う事務所。
 ※上記以外の路線についても、優先啓開ルートに設定する場合がある。
 ※目白通り、新目白通り、白山通り、外堀通りは、八方向作戦を補完する目的で、東京都が実施主体となる道路啓開候補路線。



地震発生日夜の東京都内の一般道路の交通情報(日本道路交通情報センター)

道路啓開実働訓練

方向	道路啓開候補路線	責任啓開事務所
0. 都心	国道 357 号、国道 15 号 国道 20 号、外堀通り*	東京国道事務所
1. 南	首都高湾岸線、首都高横羽線 国道 15 号、国道 1 号	横浜国道事務所
2. 南西	東名高速、第三京浜 首都高 3 号線、国道 246 号	川崎国道事務所
3. 西	中央道、首都高 4 号線 国道 20 号	相武国道事務所
4. 北西	関越道、首都高 5 号線 国道 17 号、国道 254 号、 目白通り*、新目白通り* 白山通り*	大宮国道事務所
5. 北	東北道、首都高川口線 国道 4 号、国道 122 号	北首都国道事務所
6. 北東	常磐道、首都高 6 号線 国道 6 号、京葉道路 首都高 7 号線、国道 14 号	首都国道事務所
7. 東	東関東道、首都高湾岸線 国道 357 号	千葉国道事務所
8. 南東	東京湾アクアライン	NEXCO 東日本 東京湾777管理事務所 (千葉国道事務所)

八方向作戦の道路啓開候補路線と責任啓開事務所



車両移動用ジャッキによる訓練(災害協会会社)



車両からの救出救助訓練(警視庁)



フォークリフトによる車両移動訓練



レッカー車による車両移動訓練(全日本レッカー協会)

バイク、クロスバイク、三輪バイクの取り組み

- ▶ 首都直下地震等の大規模地震災害の発生後は、渋滞や道路損傷による車での走行が困難になることが想定されるため、バイクやクロスバイク、三輪バイクで現場に急行し、スマートフォンを用いて道路の被害状況を把握することを目的として、バイクを平成29年1月、三輪バイクを令和6年11月に発足しています。
- ▶ 定期的にバイク・三輪バイクの習熟訓練やスマートフォンによる情報収集訓練を兼ねたクロスバイクの走行訓練を実施し、大規模地震に備えています。

～ 主な特徴 ～

- ▷ 首都直下地震に備え、悪路走行も可能なオフロードバイクのほかに、各責任啓開事務所で配備している従来型自転車よりも迅速な移動が可能なクロスバイクを配備して、被災現場の映像を迅速にリアルタイム共有が可能。



【バイク訓練】



【クロスバイク訓練】



【三輪バイク訓練】



【スマートフォン装着状況】

クロスバイク



【現地映像のリアルタイム共有状況】

東京国道事務所

視聴用端末



HDMI接続

交通事故対策

- ▶東京都内では、令和6年に発生した交通事故件数は約3万件で全国ワースト1位、令和6年の交通事故死者数は146人で全国ワースト1位。
- ▶東京国道事務所では、管理区間における事故のデータを客観的に分析し、効果的な事故対策を行っていきます。

対策事例

■滑り止めカラー舗装(追突事故対策)



■注意喚起の路面標示(追突注意)



■防護柵の設置(車両の進入を防止)



カーシェアリング

- ▶平成28年12月より道路空間を活用した交通モード間の接続(モーダルコネクト)を強化する取り組みとして、大手町駅および新橋駅に近接した国道の道路上に小型モビリティ用(1人乗り)のカーシェアリングステーションを設置し、有用性等を検証する社会実験を実施。
- ▶令和3年4月より複数乗員車両(軽自動車)を用いた新たな社会実験を実施。
- ▶令和5年2月からは運営車両をコンパクトカーに移行して社会実験を実施。
- ▶令和6年4月からは更なる検証を行うため運用方式等を変更し社会実験を実施。

社会実験概要

- ▶実験期間：平成28年12月20日～令和8年3月31日
- ▶実験箇所：千代田区丸の内一丁目(国道1号の道路上)(～令和7年3月31日)
港区新橋四丁目(国道15号の道路上)(～令和8年3月31日)
- ▶運営車両：COMS(道路運送車両法で定める第一種原動機付自転車) 平成28年12月20日～令和2年9月30日
軽自動車(道路運送車両法に基づく) 令和3年4月28日～令和5年1月10日
コンパクトカー 令和5年2月24日～令和8年3月31日
- ▶運営方法：ワンウェイトリップ方式(令和6年4月よりラウンドトリップ方式に変更)
- ▶道路空間を活用したカーシェアリング社会実験[車種拡大]協議会

【国交省、東京都、警視庁、千代田区、港区、有識者、運営事業者、(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会】

■新橋ステーション



■大手町ステーション

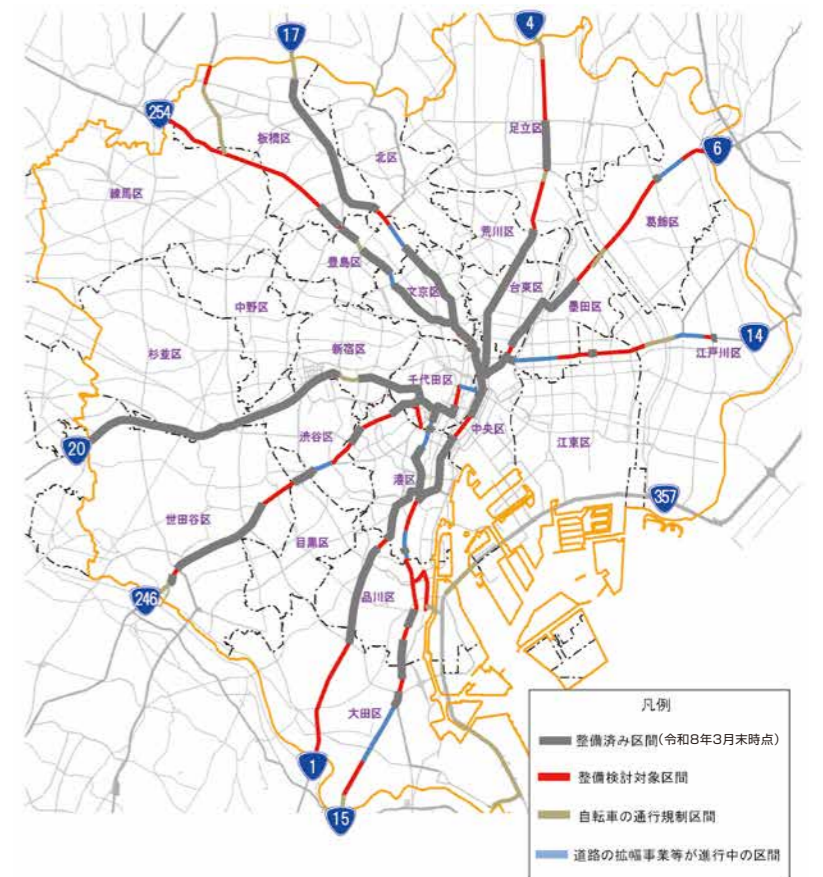


自転車通行空間整備

■自転車通行空間 整備検討対象区間

※計画策定時 単位:km

路線名	合計
国道1号	15.6
国道4号	12.6
国道6号	8.9
国道14号	4.6
国道15号	11.7
国道17号	12.5
国道20号	13.5
国道246号	8.6
国道254号	13.4
国道357号BP	2.5
合計	103.9



- ▶令和3年2月に策定した自転車通行空間の整備計画では、東京国道事務所の道路管理延長約164kmのうち、放射軸路線を対象路線としました。
- ▶対象路線から整備済み区間等を除いた、整備検討対象区間約104kmのうち、現状の道路状況等を踏まえ、安全性・利便性・連続性を考慮し、おおむね3年間で約60kmの整備を進めることとしました。
- ▶整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に規定されている以下の3形態にて整備。(おおむね3年間の整備は下記②③を基本とする)
- ▶令和8年3月末時点で、整備検討対象区間約104kmのうち約58kmの整備が完了しました。



対策実施状況(全景)

■自転車通行空間の整備(国道1号白金地区)

道路空間を再配分し、荷捌きなどの駐車需要と共存できる、安全な自転車専用通行帯の整備を行いました。

- ▶第一車線を自転車専用通行帯に変更
- ▶自転車通行空間の安全を確保するため、車線との間にラバーボールを設置
- ▶秩序ある駐車をうながすために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置



貨物車専用駐車枠

快適なみちづくりを進めるため、地元地域・ボランティア団体・民間企業のご協力を得ながら、賑わい創出や道路美化活動などさまざまな取り組みを実施しております。

歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度

- ▶地下鉄駅直結、広場も兼ねる幅員20mの歩行者デッキを国道1号上に官民連携で整備。
- ▶EV等の縦導線整備・デッキ全体の日常の維持管理は、民間側で実施(道路管理者の負担軽減)。
- ▶令和7年10月10日に関東地整管内の直轄国道として初の「ほこみち」指定。
- ▶年間を通じてにぎわいを創出(令和7年10月19日~21日モビリティ実証実験イベント、令和7年11月22日~令和8年2月14日イルミネーションイベント等)。
- ▶令和7年度都市景観大賞 大賞(国土交通大臣賞)を受賞!



- ・道路管理者：関東地方整備局
- ・路線名：一般国道1号
- ・場所：東京都港区虎ノ門二丁目108番1地内(歩行者デッキ(TORANOMON HILLS 横断歩道橋と広場))
- ・指定日：令和7年10月10日



国道1号歩行者デッキ(虎ノ門)にて、ほこみち指定後初のイベント開催の様子



道路協力団体制度

- ▶道路管理者と連携して業務を行う団体として法律上位置づけることにより、自発的な業務への取組を促進し、地域の実情に応じた道路管理の充実を図ろうとするものです。

【管内指定団体】

- ・(一社)日本橋室町エリアマネジメント 令和6年2月7日指定 国道4号 0.39kp~0.51kp(東京都中央区室町)
- ・(一社)渋谷駅前エリアマネジメント 令和6年2月7日指定 国道246号 4.7kp~4.96kp(東京都渋谷区渋谷)

■活動事例



渋谷エリアマネジメントにて道路上でこたつイベントを開催



日本橋室町エリアマネジメントにて道路上で音楽イベントを開催

■スキーム



ボランティア・サポート・プログラム

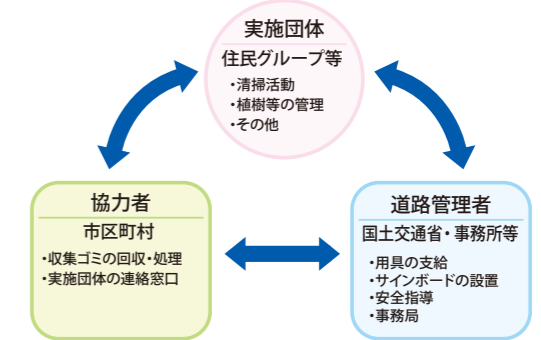
- ▶地域の皆さんの道路美化活動を支援する仕組みです。

▶実施団体による道路美化活動



大森海岸駅付近の歩道の清掃・花植えを行っている「大森海岸マンション協議会」の皆さん(品川区・大田区)

【プログラムのしくみ】



地元地域の方々との連携・交流

- ▶東京国道事務所では、地元地域の方々のご協力を頂き、さまざまな道路美化活動を行っております。

▶銀座通りクリーン作戦



地元商店会の「銀座通連合会」の方々とともに、銀座通りの歩道の清掃活動を実施

▶日本橋 橋洗い



名橋「日本橋」保存会の方々とともに日本橋橋洗いを実施

全国各地の方々との連携・交流

- ▶沿道の商店、オフィス、地域の方々からなるNPO法人「はな街道」による、花植え、水やり、清掃などの環境美化活動



クリーンワークにて一般の皆さまが雑草を除去する風景



藤岡北高校生徒が育てたパンジーを生徒自ら植え込む風景