

施策24	便利で安全な道路・交通ネットワークの整備	主管部長(課)	土木部長(地域交通課)
		関係部長(課)	地域振興部長(地域振興課)、都市整備部長(都市計画課、地下鉄8号線事業推進課)、地下鉄8号線事業推進室長、土木部長(管理課、道路課、施設保全課)

1 施策目標

江東区の目指す姿

道路環境の整備、南北交通など公共交通網の充実、交通安全意識の普及啓発などが図られ、全ての人にとって利便性・安全性・快適性の視点が取り入れられた交通環境が整備されています。

施策実現に関する指標(代表指標)

指標名	単位	現状値 (元年度)	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	目標値 (6年度)	指標担当課
区内の移動環境に対する区民の満足度	%	59.5	60.6	61.8	62.0			66	地域交通課

指標選定理由 区民の移動実態やニーズを踏まえた交通ネットワークの整備状況を客観的に示す指標であるため

分析	達成度	◆区内の移動環境に対する区民の満足度は62.0%であり、3年度と比較して0.2%増加した。
	4 (順調)	

施策コストの状況

種別	4年度予算	4年度決算	5年度予算	6年度予算
トータルコスト	6,099,709千円	5,665,665千円	7,096,402千円	7,828,259千円
事業費	5,472,301千円	5,119,464千円	6,463,476千円	7,133,800千円
人件費	627,408千円	546,201千円	632,926千円	694,459千円

《参考》施策を取り巻く状況(社会状況/国・都の動向)

◆国は道路法等を改正し、賑わいのある道路空間創出のための制度として「歩行者利便増進道路」(通称:ほこみち)を2年度に創設した。
◆道路交通法の改正により、令和5年4月1日より全年齢で自転車用ヘルメットの着用が努力義務となった。
◆地下鉄8号線の延伸については、令和3年7月の国の交通政策審議会答申において「早期の事業化を図るべき」とされ、令和4年3月に鉄道事業許可がなされた。また、同年8月に都が都市計画素案説明会を実施するなど、都市計画及び環境影響評価の手続きが進められている。

2 施策目標の達成に向けた具体的な取組方針

取組方針1 安全で快適な道路の整備	
主な取組	道路の無電柱化、橋梁の改修及び主要生活道路の改修
取組内容	◆橋梁の長寿命化、道路の無電柱化及び主要生活道路の改修を計画的に推進し、歩道のバリアフリー化や拡幅など安全で快適な道路環境整備を進めるとともに、老朽化した街路灯等の改修など道路環境の保全を目的に適切な維持管理を実施していく。 ◆道路と公園・河川などとの一体整備やドローンを活用した被災状況訓練の実施により、区内道路網の安全性・快適性の充実を図っていく。
主な実施事業	道路改修事業、仙台堀川公園周辺路線無電柱化事業、新砂一丁目無電柱化事業、巽橋改修事業、清水橋改修事業、大島橋改修事業、砂潮橋改修事業、橋梁塗装補修事業
取組方針2 安心を実感できる交通環境の整備	
主な取組	秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築
取組内容	◆「江東区自転車利用環境推進方針」に基づき、こどもから高齢者まで幅広い層に交通安全教育を実施することにより、自転車利用者等のルール、マナーの徹底を図っていく。 ◆自転車走行空間の整備、自転車駐車場の整備、放置自転車の撤去及びコミュニティサイクル利用の促進を図ることにより、安全かつ快適な交通環境を確保する。
主な実施事業	交通安全普及啓発事業、自転車駐車場管理運営事業、放置自転車対策事業、コミュニティサイクル推進事業
取組方針3 公共交通網の充実	
主な取組	地下鉄8号線延伸の推進、既存バス路線の充実
取組内容	◆地下鉄8号線延伸を着実に推進するため、東京メトロに対して整備事業費補助を実施する。また、パネル展の開催や区民まつりへのPRブース出店等により本路線整備に係る機運醸成を図っていく。 ◆既存バス路線の充実や増便を交通事業者に要請するなど、交通ネットワークの充実と交通サービスの改善に取り組んでいく。
主な実施事業	地下鉄8・11号線建設促進事業、地下鉄8号線建設等基金積立金、地下鉄8号線建設費補助事業

3 取組方針の実施状況

取組方針1	安全で快適な道路の整備	主管部長(課)		土木部長(道路課)						
		関係部長(課)		土木部長(管理課、施設保全課)						
橋梁の長寿命化及び道路の無電柱化を計画的・効率的に推進するとともに、歩道のバリアフリー化や拡幅、環境負荷低減への配慮など、安全で快適な道路環境を国や都との連携により創出します。また、老朽化した街路灯等の改修を計画的に進めるとともに、道路環境の保全を目的に維持管理を進めます。さらに、道路と公園・河川などとの一体整備や新たな土地利用転換による道路新設などにより、区内道路網の安全性・快適性の充実に図ります。										
指標										
指標名		単位	現状値 (元年度)	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	目標値 (6年度)	指標担当課
無電柱化道路延長(区道)		m	19,833 (30年度)	22,619	23,166	23,166			24,550	道路課
指標選定理由		災害に強い、安全で快適な道路の整備に対する区の取り組みの効果を示す指標であるため								
分析	達成度	◆区内2路線において、計画的に無電柱化を実施している。引き続き、「江東区無電柱化推進計画」における優先整備路線の事業化等に取り組み、無電柱化を推進していく。								
	4 (順調)									
取組コストの状況										
種別		4年度予算	4年度決算	5年度予算		6年度予算				
トータルコスト		4,588,047千円	4,174,385千円	6,095,490千円		6,770,555千円				
事業費		4,101,799千円	3,750,973千円	5,616,200千円		6,226,069千円				
人件費		486,248千円	423,412千円	479,290千円		544,486千円				
成果と課題										
◆区内の無電柱化については、低コスト手法等の検討を行いつつ、「江東区無電柱化推進計画」に基づき進めていく。										
◆道路改修に併せ、歩道設置や拡幅、バリアフリー化を行うとともに、透水性舗装等による環境負荷低減対策を実施し、安全で快適な道路環境を創出していく。										
◆老朽橋梁増に対し、「江東区橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、ライフサイクルコストを削減した修繕を実施していく。										

取組方針2		安心を実感できる交通環境の整備	主管部長(課)		土木部長(地域交通課)						
			関係部長(課)		地域振興部長(地域振興課)、土木部長(道路課)						
自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去、自転車利用環境の充実や、コミュニティサイクルの促進を図ることにより、安全かつ快適な交通環境を確保します。また、「江東区自転車利用環境推進方針」に基づき、こどもから高齢者まで幅広い層に交通安全教育を実施することにより、自転車利用者等のルール、マナーの徹底を図ります。さらに、自転車通行空間の整備を進めることにより、駐車ルールや運転ルールの徹底、マナーの向上を図り、秩序ある安全で快適な自転車利用環境を構築していきます。											
指標											
指標名			単位	現状値 (元年度)	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	目標値 (6年度)	指標担当課
区内で発生した交通事故件数(自転車)			件	412 (30年)	363 (2年)	503 (3年)	679 (4年)			—	地域交通課
指標選定理由		安心を実感できる交通環境の整備に対する区の取り組みの効果を示す指標であるため									
分析	達成度	◆自転車の関与する事故件数は679件と、令和3年の503件と比較して176件増加している。また、交通事故自転車関与率は全国23.3%、東京都46.0%、江東区54.3%であり、国、都、区ともに前年に比べ増加している。									
	—										
指標名			単位	現状値 (元年度)	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	目標値 (6年度)	指標担当課
区内で発生した交通事故件数(高齢者)			件	331 (30年)	245 (2年)	275 (3年)	386 (4年)			—	地域交通課
指標選定理由		安心を実感できる交通環境の整備に対する区の取り組みの効果を示す指標であるため									
分析	達成度	◆高齢者が関与する事故件数は386件と、令和3年の275件に比べ111件増加している。また、交通事故死者数2名のうち1名は高齢者であった。									
	—										
取組コストの状況											
種別		4年度予算	4年度決算	5年度予算		6年度予算					
トータルコスト		454,435千円	416,355千円	406,761千円		415,764千円					
事業費		356,196千円	330,781千円	293,154千円		305,672千円					
人件費		98,239千円	85,574千円	113,607千円		110,092千円					
成果と課題											
◆ 秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築と持続可能な社会実現に向けた自転車の活用を目的とし、「まもる」「はしる」「とめる」「いやす」の4つの視点を柱とした「江東区自転車利用環境推進方針」を令和5年3月に改定した。											
◆ 令和3年4月より一部の区立自転車駐車場において総排気量50cc超125cc以下の自動二輪車の受入れを開始し、令和4年4月より新たに総排気量125cc超の自動二輪車受入れを開始している(5施設で計131台)。											

取組方針3	公共交通網の充実	主管部長(課)		土木部長(地域交通課)						
		関係部長(課)		都市整備部長(地下鉄8号線事業推進課)、地下鉄8号線事業推進室長						
区の南北交通の利便性を高め、南北の経済的、文化的、人的交流を活発にすることで、区としての一体性が向上するため、区の都市軸上にある地下鉄8号線(豊洲～住吉間)の早期事業化を実現します。国や都、東京メトロ等と費用負担のあり方や事業主体の選定等について合意形成を進めていきます。また、区民の移動実態やニーズの変化に合わせ、新たな地域交通手段の導入について調査・研究を進めるとともに、既存バス路線の充実や増便を交通事業者に要請するなど、交通ネットワークの充実と交通サービスの改善に取り組みます。										
指標										
指標名		単位	現状値 (元年度)	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	目標値 (6年度)	指標担当課
区内の移動環境に対する区民の満足度		%	59.5	60.6	61.8	62.0			66	地域交通課
指標選定理由		(代表指標に記載)								
分析	達成度	(代表指標に記載)								
	代表指標に記載									
取組コストの状況										
種別		4年度予算	4年度決算	5年度予算			6年度予算			
トータルコスト		1,057,227千円	1,074,925千円	594,151千円			641,940千円			
事業費		1,014,306千円	1,037,710千円	554,122千円			602,059千円			
人件費		42,921千円	37,215千円	40,029千円			39,881千円			
成果と課題										
◆二つの中間新駅整備を含む地下鉄8号線の延伸を計画どおりに進めるため、令和4年11月に都と費用負担に関する覚書を締結し、4年度より東京メトロに対する補助を実施している。引き続き、都市計画手続き等が円滑に進められるよう都及び東京メトロと連携・協力していく。 ◆2年度以降新型コロナウイルス感染症の影響により、都営バスの乗車人数が大幅に減少している。区内の公共交通は都営バスを基軸と考えていることから、路線の再編等を検討している都交通局へ、既存の区内バス路線を維持するよう要望した。										

4 一次評価《主管部長による評価》

総評	◆交通安全意識の普及啓発、自転車通行空間や自転車駐車場の整備・充実により、各種指標について向上を図った。無電柱化をはじめとした道路環境の整備、地下鉄8号線の延伸、バス等の公共交通網の充実など、中長期的な取り組みと合わせて更なる交通環境の充実を図っていく。
今後の方向性	◆全ての人にとって利便性・安全性・快適性の視点が取り入れられた交通環境の整備実現には時間を要するため、引き続き各取り組みを着実に進めていくことが重要である。 ◆道路環境の整備、南北交通をはじめとした公共交通網の充実、交通安全意識の普及啓発等、各取り組みを着実に推進する。

5 外部評価委員会による評価

(1)取組方針の評価			
①成果向上のための課題把握、取り組み状況は適切であるか			
方針	委員	評価	評価の理由
1	工	A	安全で快適な道路整備に対して、必要な取り組みが講じられている。無電柱化道路の延長については、景観対策、防災対策の観点から積極的に推進していくことが求められる。老朽橋梁修繕計画では、交通ネットワークに及ぼす影響が大きくなる可能性を有していること、復旧・新設に多くの時間を要することから、対象の設定、ロードマップの策定、中長期的な予算措置などのシミュレーションしておくことが不可欠といえる。同時に、職員の専門能力の養成・向上も視野に入れておくことが重要である。
	オ	A	橋梁の長寿命化、道路の無電柱化等に取り組んでおり、それぞれ計画に基づいて推進している。江東区は他区に比べ橋梁が多く、橋梁の維持管理に予算が必要であり、計画的修繕が欠かせない。無電柱化も橋梁の維持管理も災害の観点から非常に重要と思われ、新たな技術も投入しつつ着実に進めていただきたい。
	力	A	既設道路の無電柱化は、工事スペースの確保、交通の維持、騒音の抑制、費用の抑制などの課題があるため困難な場合が多いが、そうしたなかで目標の達成に向けて着実に事業を進めている点は評価できる。 一方、「無電柱化推進計画」において「優先整備路線」と位置付けられながら事業時期の見通しがたっていない路線が3路線ある。こうした路線については早期に事業化を図るべきである。また、橋梁の維持修繕・長寿命化については、計画に基づき着実に事業を進め成果を挙げつつあると評価できる。

方針	委員	評価	評価の理由
2	工	B	自転車による交通事故件数が伸びていることの背景に届出数の増加があるが、この数値は潜在的にあったものと解すべきであろう。よって、これまでの自転車利用環境(安全対策も含めて)についての取り組みが十分に機能していないと考えることができる。今後も自転車の利用者が減少することはなく、増加の対策として、駐輪場の整備・増設、交通法規等の周知・徹底とその遵守を図るようにすべきであろう。臨海部のまちづくりでは、自転車専用レーンの充実も視野に入れるべきである。
	オ	B	区内で発生した自転車交通事故件数が急増しており、他区と比べても前年からの増加率が高くなっている。整備不良による単独事故が増えているという説明があったが、自転車利用環境推進方針では、運転操作誤りや安全不確認などが増えているとの指摘があり、高齢者の傾向も含めより詳細な原因究明が必要ではないか。スマホやイヤホン、傘などの使用の有無、自転車通行空間との関係など、分析を基にした対策が必要と思われる。
	カ	B	自転車関連の交通事故、高齢者が関与する事故は、数多くの取り組みをしているにもかかわらず、増加している。 区はまた、「江東区自転車利用環境推進方針」において、自転車と歩行者の歩道上や路上での交錯による事故、交差点付近や横断中の事故が多いと分析している。こうした点に着目するとともに、成人をターゲットにして交通規則を周知徹底する方法を早急に検討・実施していくべきである。
3	工	A	移動環境に対する区民の満足度は、居住地域や移動手段によって差異が生ずる指標である。区内では都バスの路線が多いが、路線のない地域向けにコミュニティバスを運行させ、利便性を図っている。今後、地下鉄8号線が延伸され、新駅の開業によって新たな交通網の整備が検討されることになるが、その際には既得権(益)を無用に尊重することなく、費用対効果などを再度検証することが必要である。なお、利便性に関しては、「量」による充実に固執せず、「質」的の充実を含めた取り組みの実現が期待される。
	オ	A	地下鉄8号線については、4年度から東京メトロに対し補助を実施しており、総額94億円を補助することが決まっている。いよいよ事業化の目途がたち、今後も事業が円滑に進むよう取り組んでいただきたい。 新たな交通手段の導入については、費用対効果も検討し区民のニーズに合ったものとなることを期待したい。
	カ	A	代表指標でもある「区内の移動環境に対する区民の満足度」は令和元年度から着実に伸びてはいるが、目標値の66%までにはまだ4ポイントの差がある。地下鉄8号線のような幹線輸送網への取り組みに加え、都バスやコミュニティバスのような、身近な輸送網の維持発展についてもさらに強力に進めていくことも求められる。車両、人員の確保に加え、バスベイやバスレーンの整備などについてもさらなる取り組みが必要である。
(2)施策の評価			
①区民ニーズ・社会状況の変化を的確に捉えた取り組みを展開しているか			
委員	評価	評価の理由	
工	A	区(行政)による必要性の認識と区民ニーズが高い領域に関しては、的確な取り組みが展開されていると考えられる。課題は、多種多様な区民ニーズの洗出しと優先順位、実現可能性の検討といえるであろう。また、社会状況の変化との関連では、高齢者人口の増加、自転車利用者の増加といった、今後も継続する課題に対し、短期(即効)的な取り組みと長期(将来)的視点からの取り組みについて総合的に対処できるような組織、横断的な組織づくりを検討していくことも必要である。	
オ	A	道路環境の整備は災害時のことも含め区民にとって非常に重要であり、道路、橋梁等の維持管理、無電柱化が計画的になされている。道路交通網の充実は、区民の利便性を高めるものであり、地下鉄8号線の延伸が南北交通の改善につながると思われる。自転車事故が増加傾向にあり、電動キックボードを含めた交通ルール、マナーの遵守など、社会的変化に対応した対策が求められていると思われ、より一層啓発活動に力を入れていただきたい。	
カ	A	地下鉄8号線をはじめとして、区内各地区の変化や、区外との人や物の流れを把握して、新たなまちづくりと一体となって、基幹的な交通ネットワークの整備に取り組み、成果を挙げている。一方で、これからの高齢化などを見据えた、バス路線維持や、新たな交通手段の交通の導入検討なども求められる。	

②計画推進の視点(協働・SDGs・ICT)を踏まえ、今後の方向性は妥当か		
委員	評価	評価の理由
工	A	便利で安全な道路・交通ネットワークの整備では、すべての過程において産・官・学の協働が必要である。バス路線や地下鉄網においても、東京都や東京メトロとの連携が前提であり、示された方向性については妥当であるといえるであろう。SDGsの観点からは、安全性・利便性・持続性を意識した取り組みを行い、必要性・実現可能性の高いものから順次実現させ、区内外にアピールすることも考えるべきであろう。また、取り組みにおいては、ドローンやDXといったICTの積極的導入も検討しなければならない。
オ	A	全ての人にとって利便性・安全性・快適性の視点が入り入れられた交通環境の整備という方向性を実現するため、最先端の技術、手法を研究し取り入れつつ、今後も地道に取り組んでいただきたい。交通安全意識の普及啓発については、SNSによる情報提供や特に若年層に向けてはアプリで学ぶなどの工夫も今後必要となっていくのではないかと。
カ	A	インフラ整備や維持補修について、例えば「橋梁長寿命化修繕計画」で新技術活用を図る方針を掲げるとともに、「道路舗装修繕計画」策定においてドライブレコーダーの運行データを活用するなどの工夫を行っている。また人材育成のためにドローンを活用した被災状況調査の訓練を実施している。また自転車利用についてはシェアサイクルを23区のなかでも最も早い段階から推進しており、豊洲地区における官民連携のエリアマネジメントの取り組みなどに結び付けている。
③施策の総合評価		
委員	評価	評価の理由
工	A	地下鉄8号線の延伸により、南北交通問題には一定の兆しが見えてきている。新たな地下鉄路線を基盤に、交通ネットワークの再考が求められることになる。その際、利便性の向上だけに目を向けるのではなく、公共性(安全性)の観点から施策を総合的に見直すことが不可欠である。各取り組みについては、継続的な推進が必要となるものや拡大すべきもの縮小すべきもの、といった精査・分類を実行し、社会状況に応じつつ、優先性を意識したうえで柔軟な対応(変更)を考えることが必要である。
オ	A	道路、橋梁等の維持管理、無電柱化が計画的に進められており、今後も着実に取り組みを行っていただきたい。自転車の交通事故件数が増加しており、事故の傾向を分析し効果的な対策、交通安全教育が行われる必要があると思われる。
カ	A	基幹的な公共交通ネットワークの整備、都道と一体となった区道の整備、無電柱化や道路橋梁の維持補修など、インフラの整備と維持管理については着実に進むとともに、新技術の導入なども積極的に進めている点が総合的に評価できる。また自転車利用についても促進しているところが評価できる。個別の課題については、それぞれ解決に向けて積極的に取り組んでいただきたい。
その他		

《参考》 外部評価モニターの評価

S	A	B	C	無回答	計
0人	7人	2人	1人	0人	10人

6 二次評価《区の最終評価》

※外部評価結果を反映した評価について太字で表記してあります。

総評	◆指標については順調に推移しており、施策の進捗状況は概ね順調であると言える。 ◆今後も施策が目指す江東区の姿の実現及び指標の向上に向け、下記について着実に取り組む必要がある。
実現に向けた取り組み	◆各種インフラの整備・改修について、引き続き長期計画に掲げる整備・改修計画の着実な実施を図るとともに、新技術の導入や職員の人材育成に積極的に取り組む。 ◆秩序ある安全で快適な自転車利用環境の構築と持続可能な社会の実現に向け、「江東区自転車利用環境推進方針」に基づき、自転車利用環境の整備及び自転車利用者等のルール、マナーの徹底を図る。 ◆地下鉄8号線延伸について、引き続き都市計画手続き等が円滑に進められるよう都及び東京メトロと連携・協力していく。 ◆新たな地域交通手段の導入について、費用対効果及び区民のニーズを十分に調査・研究した上で、交通環境の更なる充実を図る。