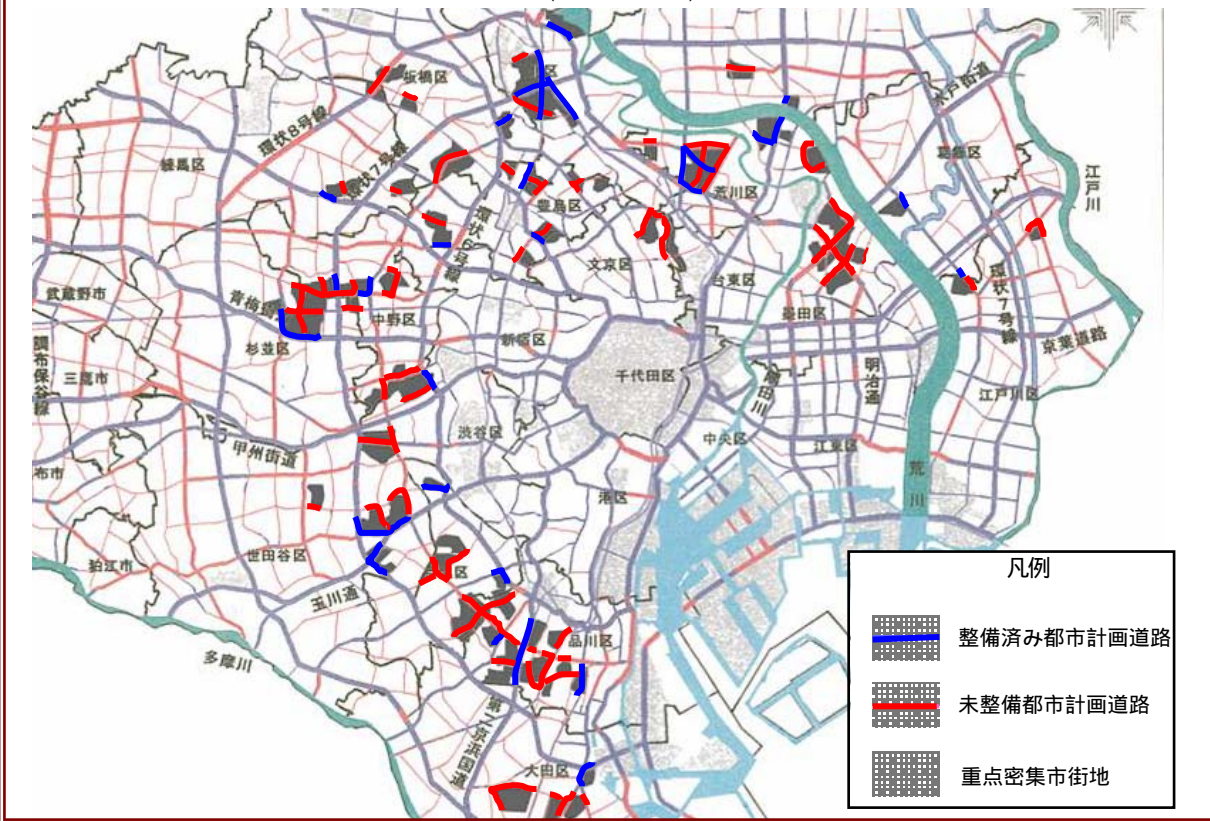


2.4. 密集市街地等における防災上の課題への対応～東京都の状況

- 地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地は全国に25,000haあり、特に大火の可能性が高い危険な市街地(重点密集市街地)は約8,000ha存在
- 木造密集市街地等においては、避難路、延焼遮断帯等の整備が遅れており、街路事業や土地区画整理事業による整備を推進

東京都における防災環境軸の形成状況(H16年度末)

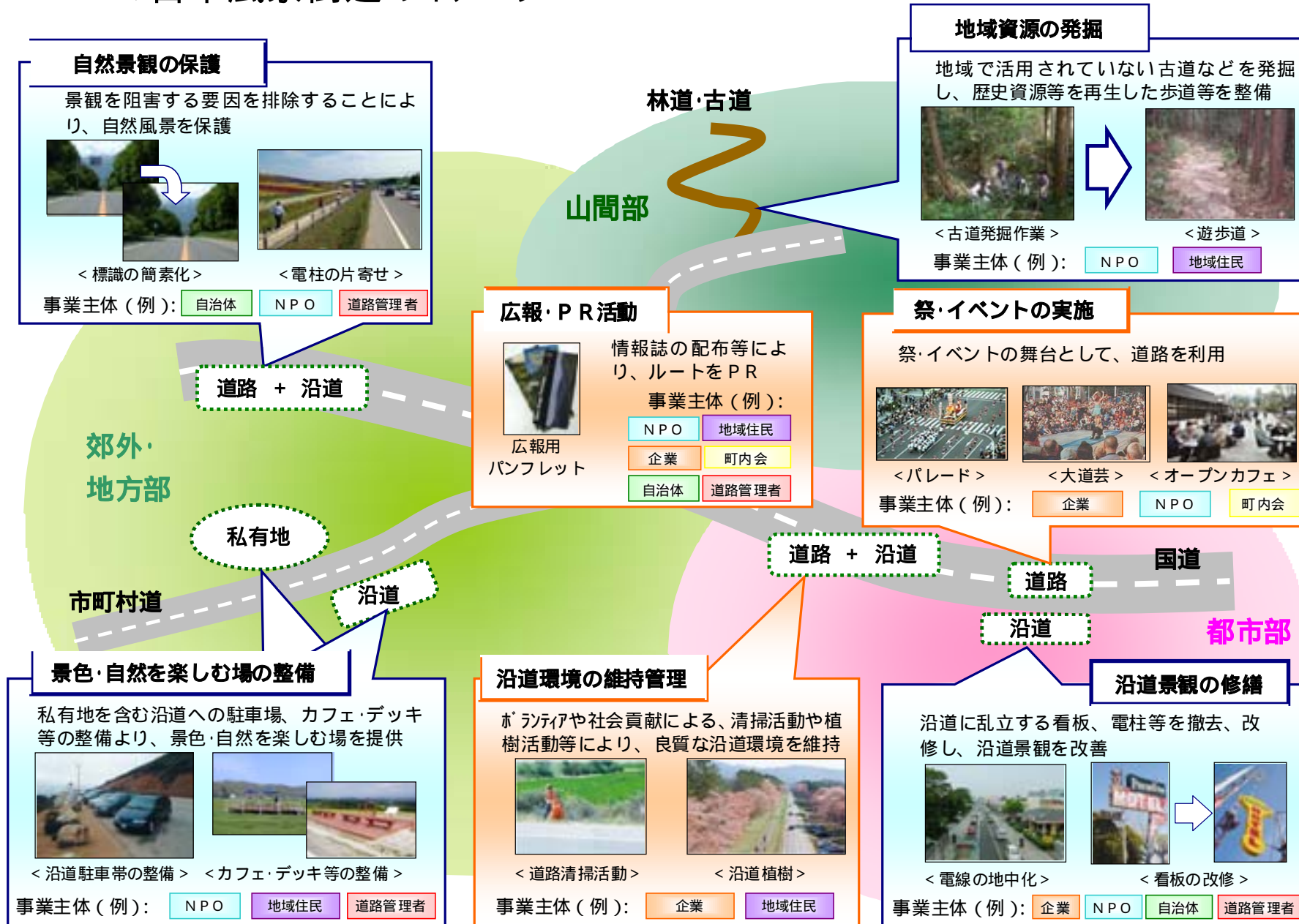


整備状況(平成16年度末)

全体延長	80 km
整備済み	41 km (52%)
未整備	39 km (48%)



25. 日本風景街道のイメージ



26. 歴史ある橋梁を活かした環境・景観の保全と創造(例)

萬代橋: 重要文化財指定を機にオーセンティシティーの考え方で照明や橋詰めなどを整備し文化的価値を高めた例

重要文化財指定を機に建設当時の姿に復元



建設当時の萬代橋
1929(昭和4)年8月竣工



橋詰め広場の復元



照明灯・橋側灯の復元



市民に愛される名橋、萬代橋



萬代橋誕生祭



オープンカフェ



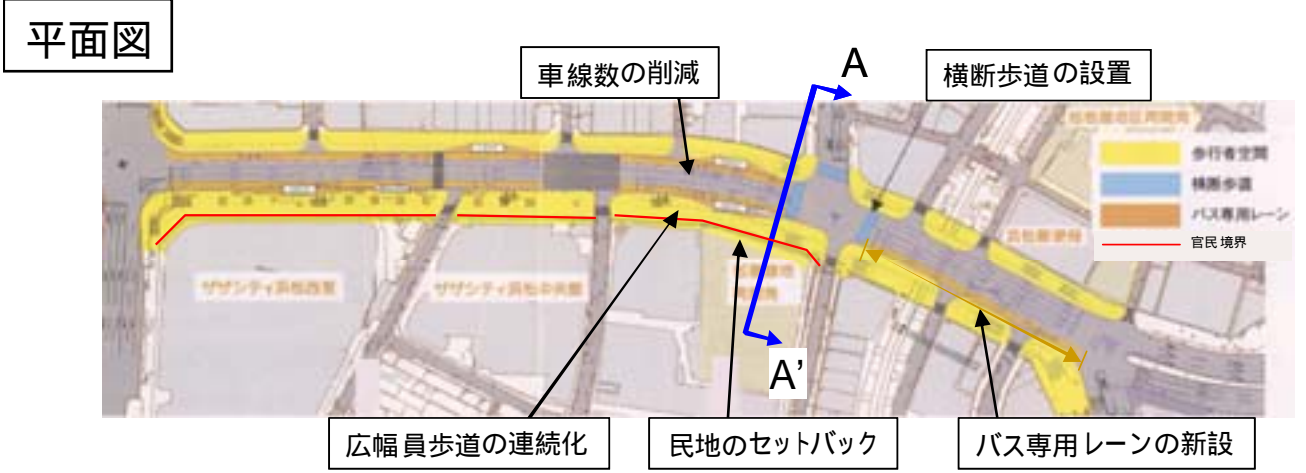
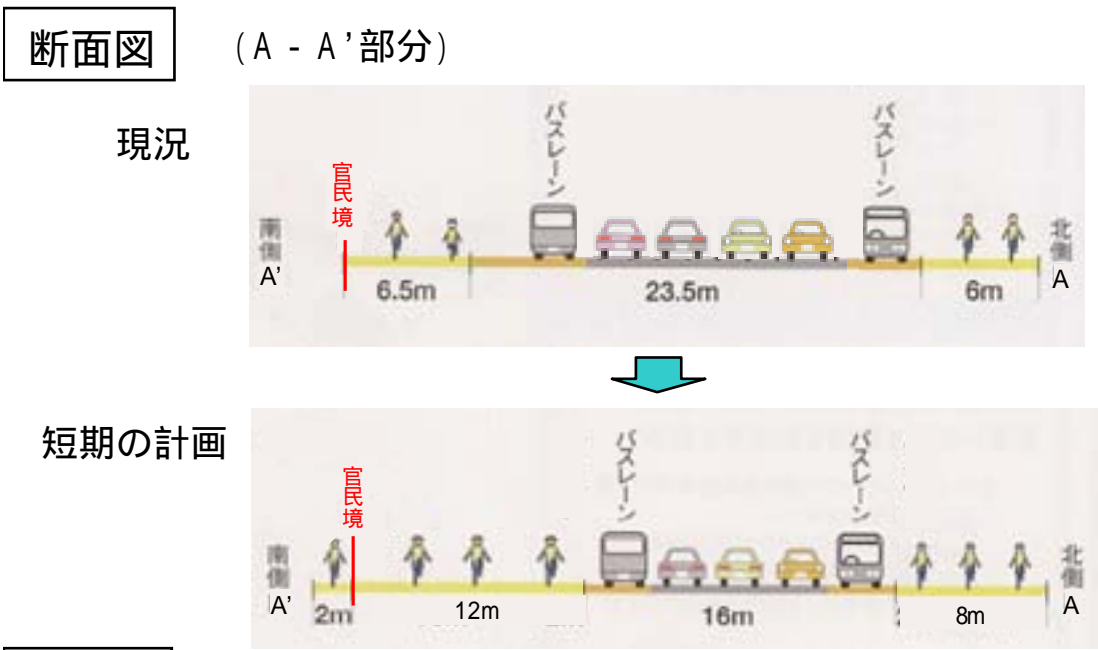
錦帯橋



岩国市観光課HPより

2.7. 道路空間の再構築による歩行者空間等の確保(トランジットモール)

• 浜松市の鍛冶町通り(幅員36m)では、車線数を削減し、歩道を拡幅するなど、道路の再構築を計画

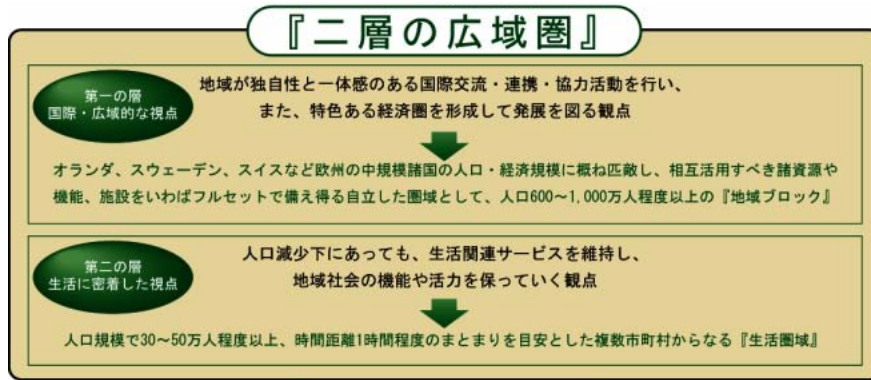


4. 施策展開における主な論点

(4) 国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備

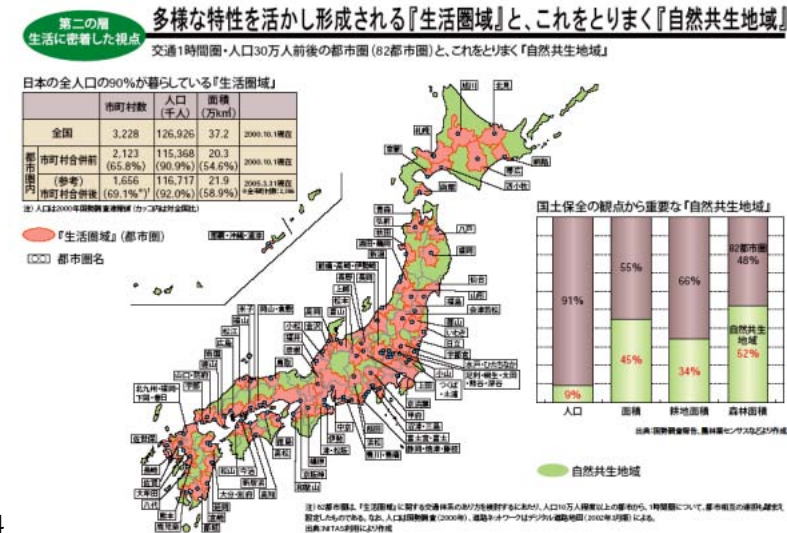
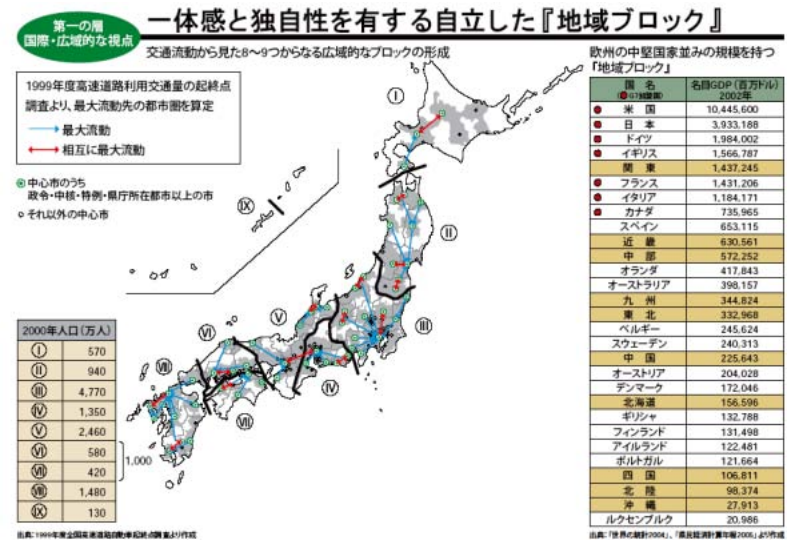
28. 新たな国土計画の議論 ~ 『二層の広域圏』の提案(1)

- 新たな国土計画の方向性に呼応して広域交通ネットワークを検討
- 「二層の広域圏」では「地域ブロック」と「生活圏」、「多自然共生地域」からなる国土構造を提案

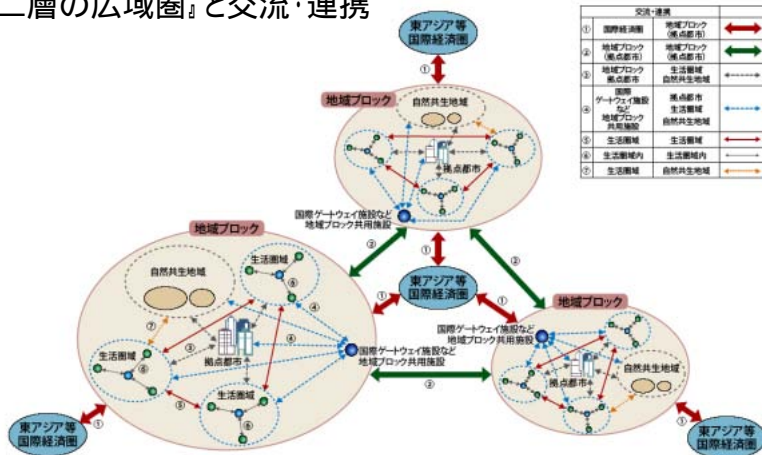


出典/国土交通省基本政策部(平成14年11月)より作成

新たな国土のビジョン



『二層の広域圏』と交流・連携



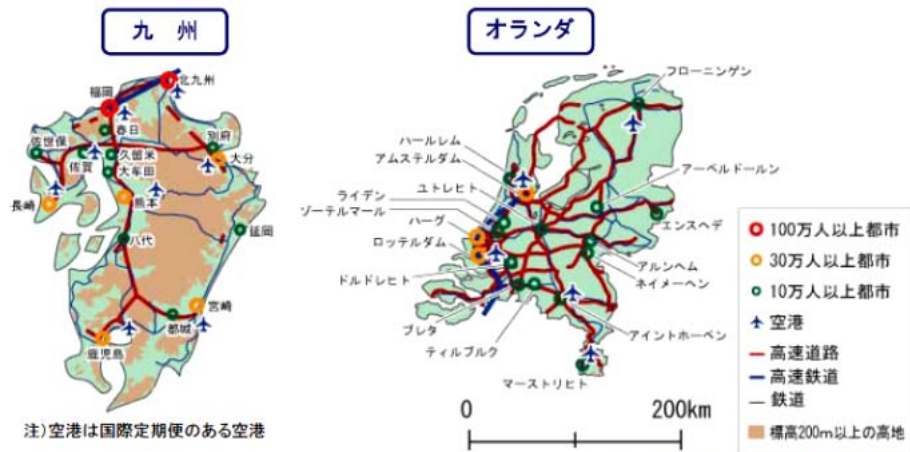
出典: 『二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会』最終報告資料

29. 新たな国土計画の議論 ~ 『二層の広域圏』の提案(2)

- 「地域ブロック」は、欧州の中規模一国に匹敵する600~1,000万人以上の人口規模を目安
- 「生活圏域」は、日常生活の活動範囲となる交通1時間圏・人口30万人前後のまとまりが目安

『地域ブロック』のイメージ

地域グローバルゲートの成立に求められる集客人口等が確保でき、多様な人材の育成、重層的で多彩な地域社会の形成やマネーフローのダイナミズムも実現できる可能性



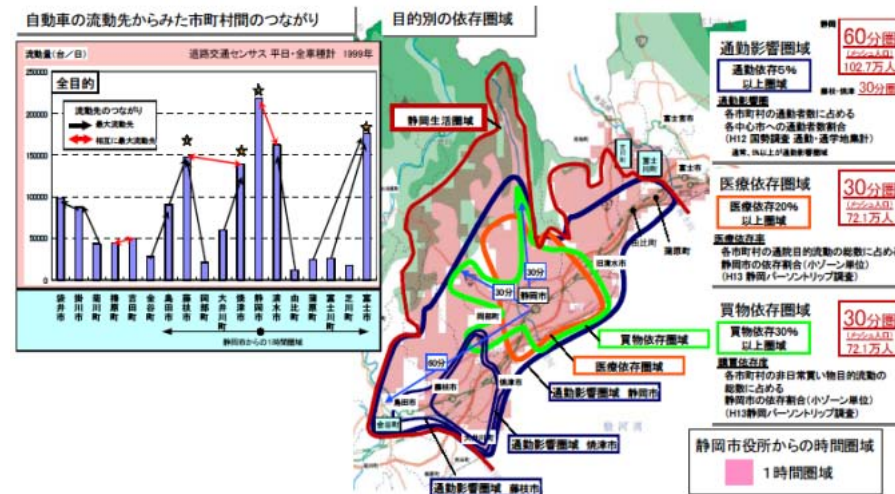
九州とオランダの人口、面積、GDP等(2002年)

	人口 (万人)	面積 (km ²)	GDP (100万米ドル)	地形の特徴
九州	1,345	42,170	344,824	中央部に山地
オランダ	1,610	41,526	417,843	平坦な地形

注)オランダの面積は2001年値

『生活圏域』のイメージ

人口減少下にあっても、日常的に必要な都市的サービスが適切かつ効率的に享受でき、地域の振興を通じ安定的な雇用の場も確保され、誇りを持って生活できる環境を確保していくことが重要

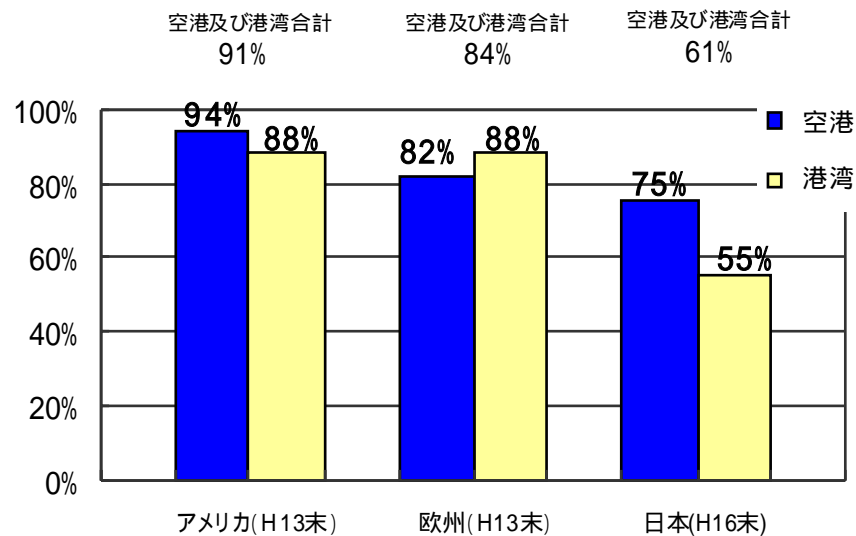


出典: 『二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会』最終報告資料

30. 高規格幹線道路網と空港・港湾との連絡

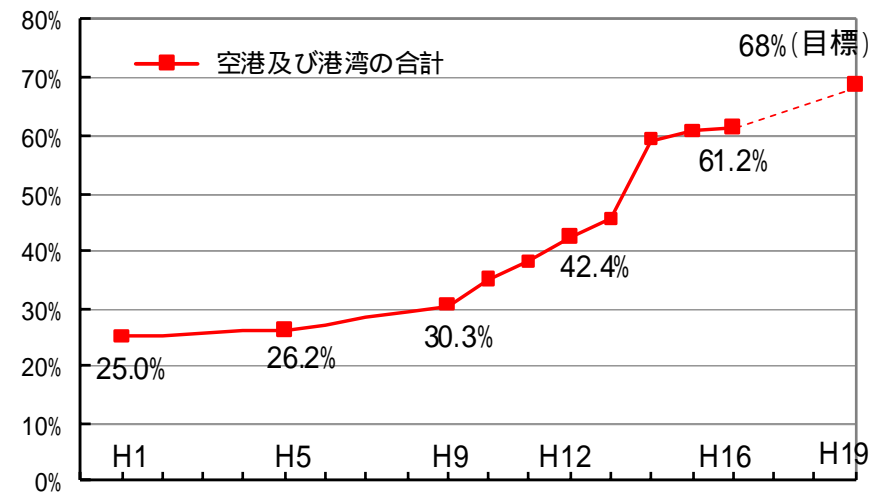
• 空港・港湾と高規格幹線道路網とのアクセスは、近年大きく向上したものの、国際比較においては遅れがある

【 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 の国際比較 】



注) 対象空港：日本 / 第1種空港及び国際定期便が就航している第2種空港。
 : 欧米 / 国際定期便が就航している空港。
 対象港湾：日本 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内買ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く)。
 : 欧州 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾。
 : 米国 / 総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾。

【 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 の推移 (平成元年度末～19年度末) 】



拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
 : 高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾の割合

3.1. 政策提言などを含めたPIの拡大・深化の動き

●道路に関する政策提言を行う団体、既存道路の改良ニーズを利用者の視点から提言する団体など、道路に関わる市民団体の活動が拡大・深化している

例1 K.CAT(金沢の都市と交通を考える会)

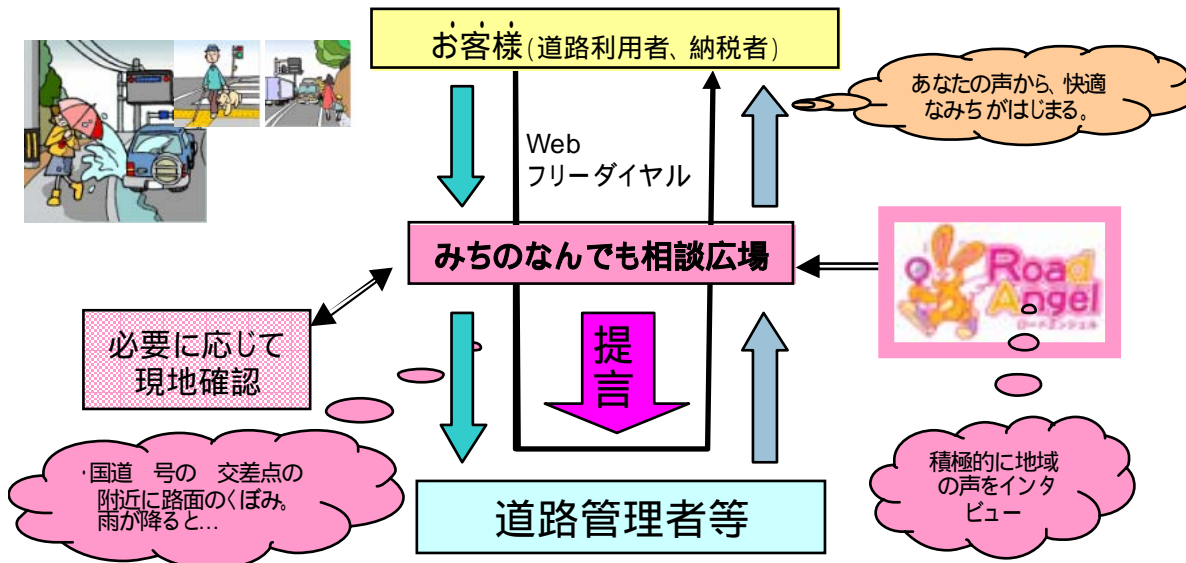
- ・平成10年12月に金沢大学工学部教授を代表として発足
 - ・金沢の都市と交通のあり方について、その方向性や施策を行政に提言するとともに、市民へ提案・啓発を行うことを目的に開催
 - ・学識者、経済人、一般市民、若手行政担当者など15人で構成
- まちづくりに関する意識高揚を図るため、市民へのヒアリングやフォーラムを開催するとともに、市長への提言実績も。
- ・定例会：毎月1回程度、通算74回開催（平成18年3月現在）
 - ・市民フォーラム：7回開催（H11～H17年度）



H18.2月 K.CAT主催の討論会
 「2020年 交通が金沢を変える」
 182人参加

例2 「みちのなんでも相談広場」(新潟)

道路利用者の目線で活動するNPOと国道事務所が協働で「みちのなんでも相談広場」を開設。NPOメンバーが「ロードエンジェル」として道路利用者の声を積極的に収集し、道路管理者等に提言



【住民からの相談を受け対応した事例】

