

事例 1：都市計画道路の見直し

(1) 区部における都市計画道路の整備方針(案)(平成15年度検討中 東京都)

東京都は、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、区部において、過去2回にわたり事業化計画を定め、事業の推進に努めてきた。

これにより、道路ネットワークは着実に形成されつつあるものの、現行の第二次事業化計画(平成3年度～15年度)の策定以降、社会経済情勢が大きく変化しているため、東京都と特別区は共同で都市計画道路の新たな整備方針策定に向けた調査、検討を進めてきている。

そして、都市計画道路の必要性の検証、優先整備路線の選定及び長期にわたり未着手となっている区間への対応方策等の検討をとりまとめ、「区部における都市計画道路の整備方針(案)」を作成した。これを公表するとともに、この案について、広く都民意見を募集した。

今後、寄せられた意見を参考に、更に検討を進め、平成15年度末を目途に「区部における都市計画道路の整備方針」を策定する予定である。

区部における都市計画道路の「必要性の検証」

1 「必要性の検証」の基本的な考え方

区部の都市計画道路には、都市計画決定から長い年月を経ている路線も数多く、東京の目指すべき都市づくりにおいて、今後とも必要性が認められるかを適切に検証する必要がある。

「必要性の検証」は、区部の都市計画道路整備における4つの基本目標である“活力”“安全”“環境”“暮らし”に照らして都市問題を設定し、それらに対応して設定した評価項目を用いて行った。

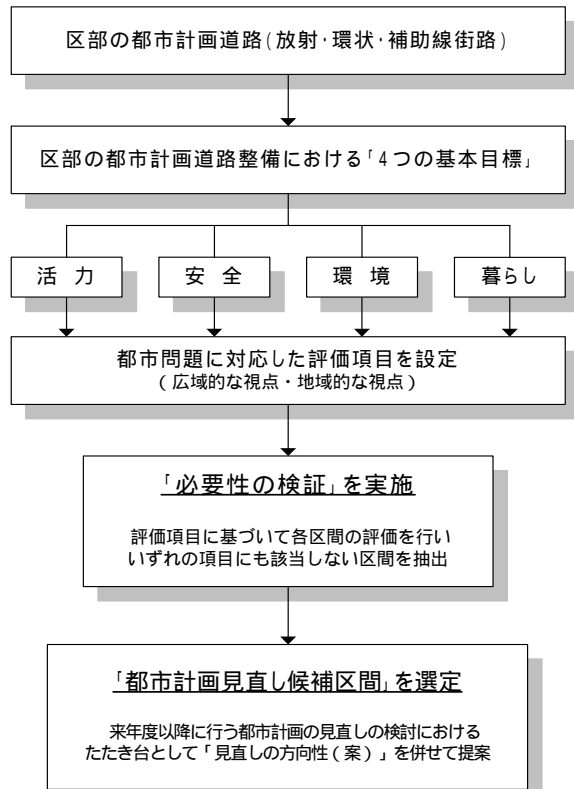


図 「必要性の検証」のイメージフロー

2 都市問題と評価項目の設定

評価項目に当たっては、「4つの基本目標」である“活力”“安全”“環境”“暮らし”に照らして都市問題を設定し、それに対して区部の都市計画道路が果たしていくべき役割を踏まえて行った。

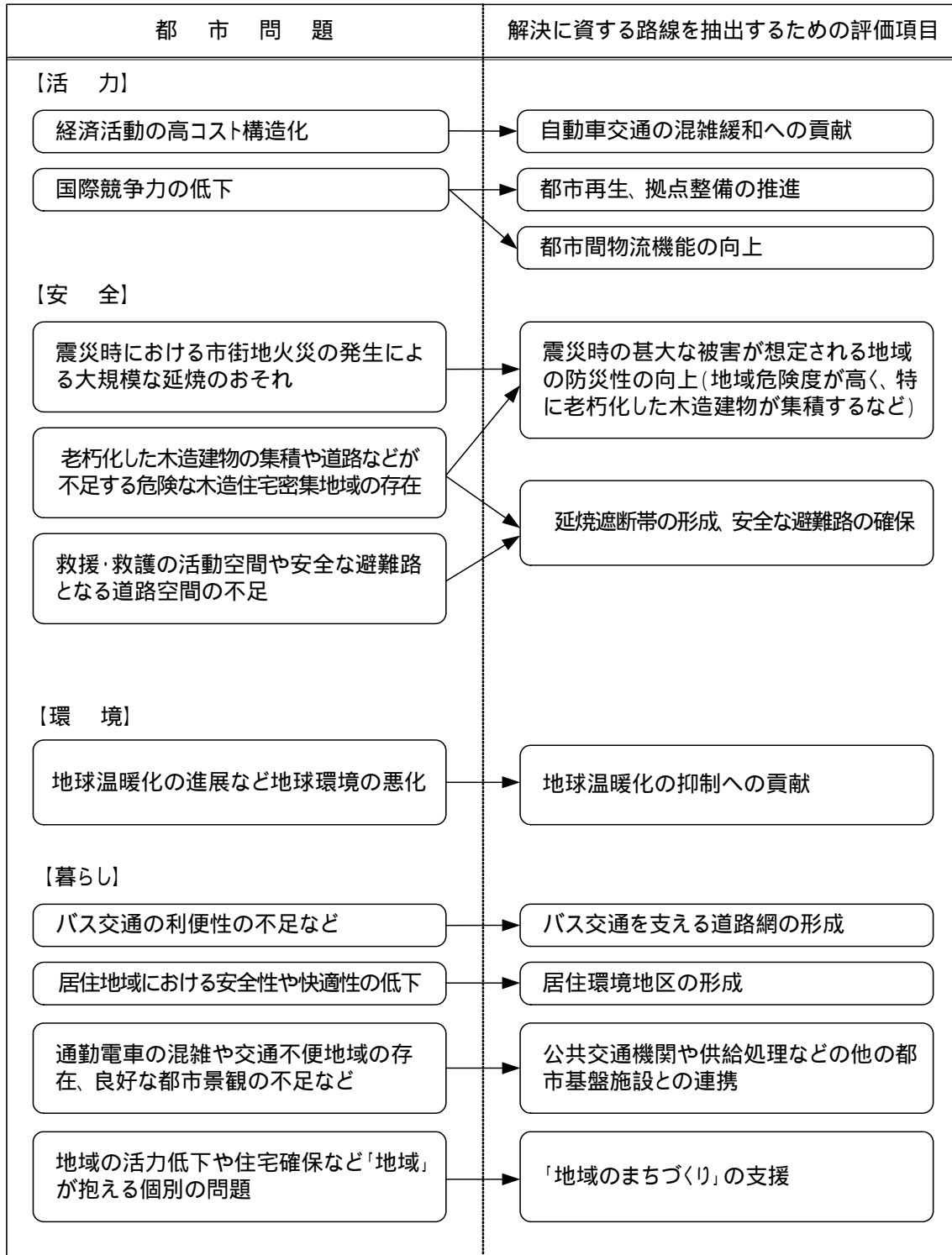


図 都市問題と評価項目の設定

3 評価項目の考え方

今後の道路整備における「4つの基本目標」に基づき設定した各評価項目の具体的な考え方は以下に示す。

1) 自動車交通の混雑緩和への貢献

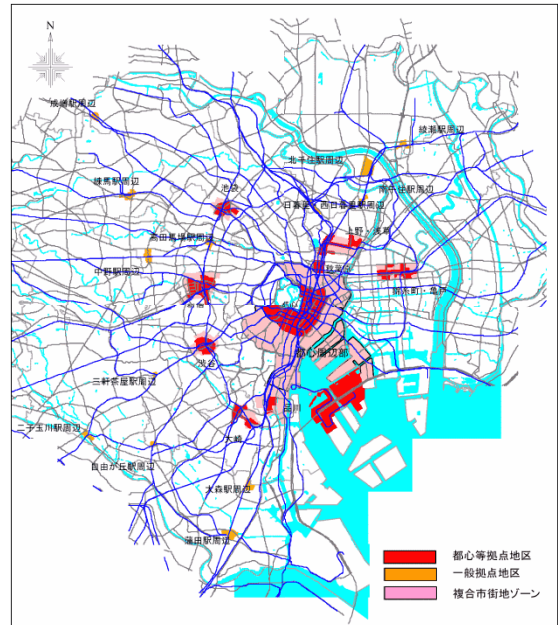
ここでは、将来人口、都市構造、TDM施策などの交通施策等を考慮して将来交通量推計を行い、都市計画道路の各区間の将来交通量を評価項目とし、将来交通量が一定の水準を満たす区間は交通機能の確保のためには必要と考えた。

具体的には、都市計画道路が担うべき一定水準の交通機能として、幹線街路に囲まれた地区内から出発又は地区内へ到達する交通量（地区発生・集中交通量）を勘案しつつ、幹線街路の最低限の規格である2車線の道路の交通容量（1日当たり12,000台）に着目し、都市計画道路の各区間の将来交通量が、この半分（1日当たり6,000台）にも満たない区間は、都市計画道路として担うべき交通機能の面からは必要性が高くはない区間として評価した。

2) 都市再生、拠点整備の推進

業務・商業機能をはじめとする都市活動の積極的な集積を図る「都心等拠点地区」やその周辺に位置し住宅等の機能も併せ持つ「複合市街地ゾーン」、地域の中心地として人々の活動や生活利便性を支え、地域の就業の場ともなる「一般拠点地区」を設定した。

図 拠点等の位置（区部のみ）



3) 都市間物流機能の向上

東京における「人・ものの流れ」の円滑化の実現のため、東京港や東京国際空港などの首都圏に集中する港湾・空港等の広域物流拠点等を連絡する主要な幹線道路や公共トラックターミナル等の都市内物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は、今後とも都市における円滑な物流機能の確保のため必要である。

4) 延焼遮断帯の形成、安全な避難路の確保

地震などの災害に強い都市構造にするためには、震災時の大規模な市街地火災の延焼の防止を図るとともに、被災者の救援・救護活動の空間や安全な避難路を確保や防災拠点等と連携した防災活動空間のネットワーク形成を図ることが重要である。これらの機能を確保するために必要となる「延焼遮断帯」や「避難路」に位置付けられている都市計画道路は、今後とも災害に強い都市構造の確保し、都市の安全性を高めるために必要である。

5) 震災時の甚大な被害が想定される地域の防災性向上

地震などの災害に強い都市構造にするには、地域危険度が高く、かつ、特に老朽化した木造建築物が集積するなど、震災時の甚大な被害が想定される地域の防災性向上が重要である。

こうした地域の内側や外周部に位置する都市計画道路は、震災時の大規模な市街地火災の延焼を防止するとともに、被災者の救援・救護活動の空間や安全な避難路としての役割も担っている。このため、地域の安全性を高めるとともに災害に強い都市構造を実現していくために必要である。

6) 地球温暖化の抑制への貢献

地球温暖化の進展は、東京だけにとどまらない大きな問題である。これを抑制するには、二酸化炭素の排出量の削減が必要であり、慢性化する交通渋滞を緩和し、自動車等の走行速度を向上させることが重要である。

図 2-8 は、将来における区部全域での自動車から排出される二酸化炭素(CO₂)の総量を、道路ネットワークの形成状況により比較したものである。今後、道路整備を行わなかった場合の排出量(左側)を“100”とし、道路ネットワークが完成した場合(右側)と現況ネットワークに加えて多車線道路ネットワークが形成された場合(中央)の割合を示している。

このように、道路ネットワークの形成が進むことにより、自動車の走行速度が向上し、二酸化炭素の排出量は大きく削減される。なかでも、多車線の道路を中心とするネットワークの形成は、二酸化炭素の排出量の削減に大きく寄与する。

二酸化炭素の排出量を削減して地球温暖化を抑制するには、右折車線などを設置する交差点改良や、交通のボトルネックとなっている箇所を解消など即効性の高い事業を進めるとともに、集中する交通を分散するため道路ネットワークを形成することが重要である。

なかでも、4車線以上の多車線の道路を中心とする道路ネットワークの形成は、特に重要であり、地球環境の保全のために必要と考えられる。

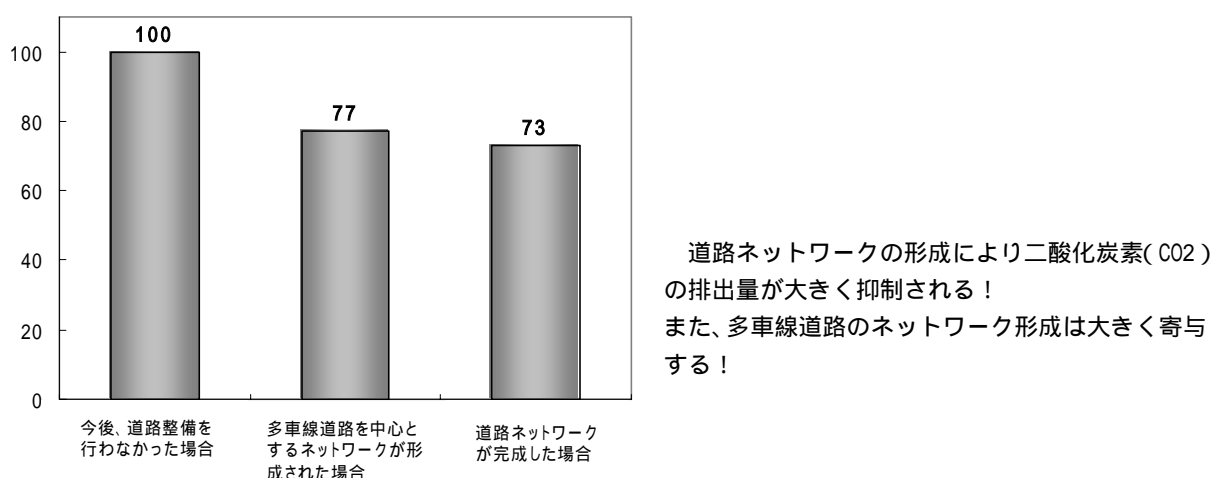
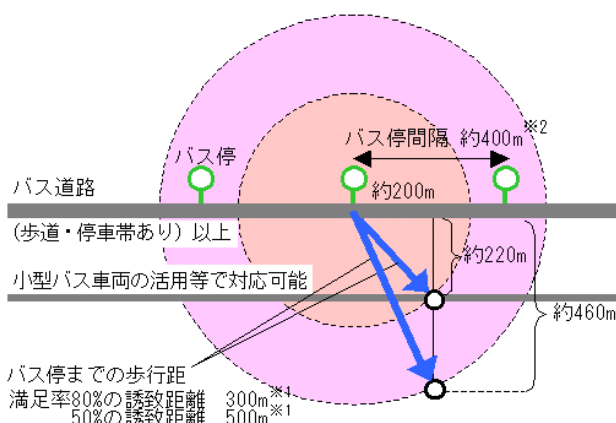


図 道路ネットワーク形成による二酸化炭素の削減効果

7) バス交通を支える道路網の形成

これから本格化する超高齢社会の到来に向けた移動手段の確保や大気環境の改善には、最も身近な公共交通であるバス交通網を充実していくことが必要である。

道路の観点からは、安全な乗降の確保には歩道があることが望ましく、一定の車道幅員があれば、停留所でのバスの停車の際にも、後続車両がバスの脇を安全に通り返ることができます。さらに、利便性の向上という点では、バス停が自宅等から遠すぎない距離にあることも求められる。また、最近では、小型バス車両を活用した地区のコミュニティ交通としての普及も進みつつある。これらを踏まえ、歩道等が設置され車道部に停車帯を設置することが可能な幅員を持つ道路から500mを超えて離れる地域が生じないように都市計画道路を配置することが必要と考えた。



- 1 「誘致距離と満足率の関係」(浅見泰司著「住環境より」)
- 2 バス停間隔は都営バスを参考に設定

図 「バス交通網の充実」に向けた道路からの離隔距離の考え方

8) 居住環境地区の形成

住宅地等では、そこで暮らす人々が静かで安心した生活を送ることが求められます。このためには、住宅地等の居住地区を幹線道路で適切な大きさで取り囲み、地区に用事のない通過交通の流入を抑制するとともに、地区内の交通を適切に処理することが必要である。

具体的には、地区内の道路を横断する人々の多くが、自動車に影響を受けずに安全に横断できる自動車交通量を2,500台/日とし、地区発生・集中交通の利用が最も多い道路の交通量がこれを上回らないように幹線道路(歩道あり、2車線以上)に囲まれた居住環境地区の大きさを土地利用により分類した地域ごとに設定した。

9) 公共交通機関や供給処理施設など他の都市基盤施設整備との連携

道路には、地下鉄・モノレール・新交通システムなどの交通機関の施設が設置されたり、水道・下水道・電気・ガスといった供給処理施設を収用するなど、様々な都市基盤施設の導入空間としての機能もある。これらの施設は、都市で暮らす人たちの暮らしや活動支えるために不可欠であり、これらの施設を設置・収用するために必要な都市計画道路は、今後とも都市における公共交通網の充実や供給処理施設の整備のために必要である。

10) 「地域のまちづくり」の支援

地域で暮らす人たちの日常的な自動車利用、地域開発や大規模住宅の建設に伴って発生する自動車の円滑で安全な処理、歩行者の安全性や快適性の確保、地域の防災性向上のために必要な都市計画道路は、今後とも「地域のまちづくり」の観点から必要である。

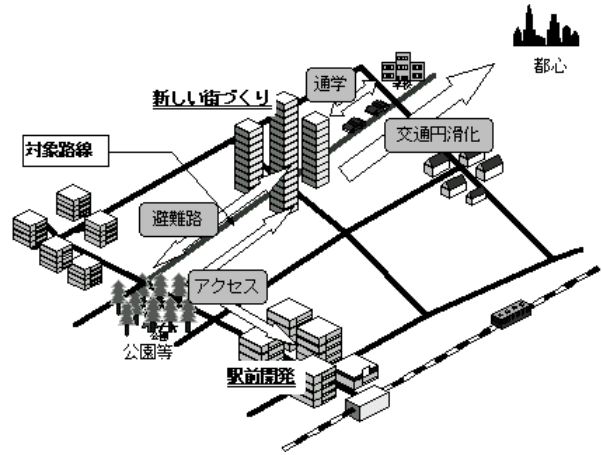


図 地域のまちづくり支援の例

4 具体的な検証手順

まず、評価項目のうち、「活力」「安全」「環境」の基本目標に基づく項目を「抽出項目」、 「暮らし」の基本目標に基づく項目を「チェック項目」として区分した。

次に「抽出項目」に基づき各区間の評価を行い、いずれの評価項目にも該当しない区間を抽出した。さらに、抽出された区間を対象に「チェック項目」に基づき評価を行った。その結果、いずれの評価項目にも該当しない区間を「都市計画の見直し候補区間」として選定した。

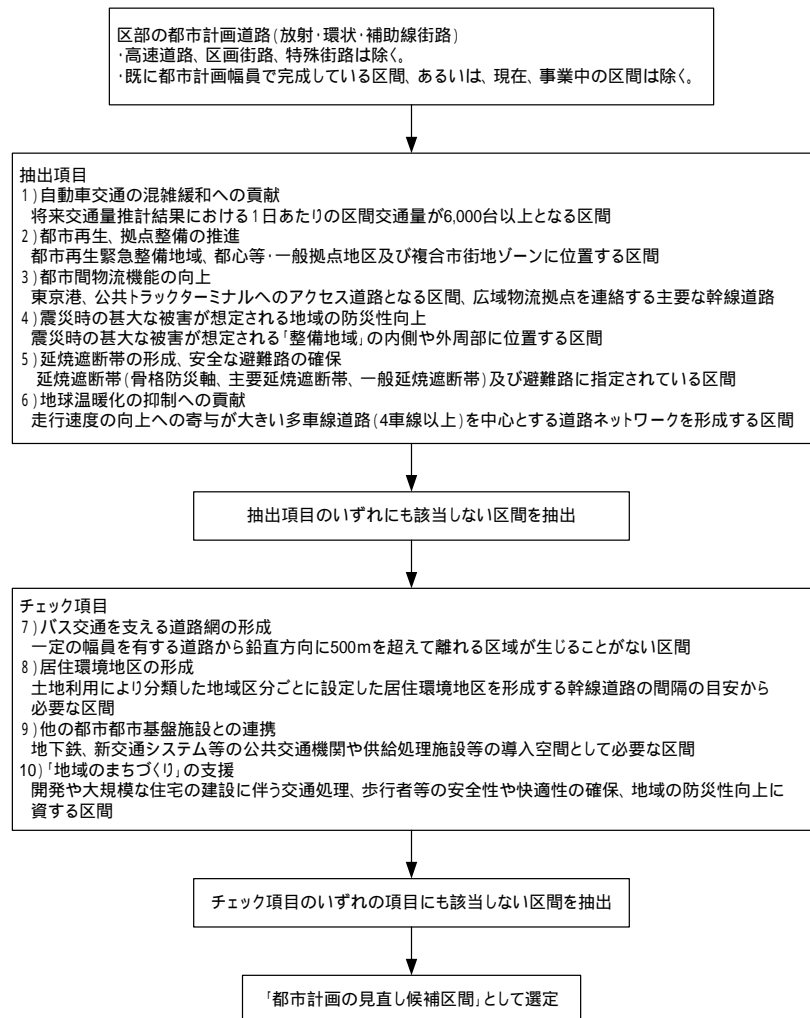


図 「必要性の検証」における具体的な検証手順

5 「都市計画の見直し候補区間」及び見直しの方向性

第2章4の手順に基づき選定された区間を以下に示す。これらの区間は、東京が目指すべき今後の都市づくりにおいて、都市計画の見直しの可能性がある「都市計画の見直し候補区間」と考えられる。

表 「都市計画の見直し候補区間」の一覧表

路線名	見直し候補区間	延長
補助 92 号線	環状 4 号線～補助 184 号線	約 2,520m
補助 178 号線	補助 94 号線～補助 92 号線	約 570m
補助 188 号線	補助 92 号線～JR 日暮里駅前付近	約 460m
補助 164 号線	環状 5 の 1 号線～補助 165 号線	約 1,280m
補助 52 号線	補助 217 号線から西側の区間	約 550m

これらの区間については、来年度以降、下記以降に示す「都市計画見直しの方向性」を都市計画見直しの検討における「たたき台」としながら、地域の方々から寄せられるご意見等も参考にさせて頂きながら、「地域のまちづくり」を進めていく上で、どのように「都市計画の見直し」を行うのが最も適切なのかを検討していく。都市計画見直しの方向性が定まった後に都市計画変更等の必要な手続を行っていく。

(2) 見直し候補路線選定マニュアル(案)(平成15年3月 岐阜県、14市)

岐阜県内の都市計画道路の中には、都市計画決定後何十年も整備が進まない路線があり、建築制限を課せられている関係者を含めた地域社会の合意形成を得ることが重要な課題となっている。また、今日の社会情勢を鑑みると、急速な少子高齢化の進行、情報化、モータリゼーションの進展及び環境問題などの都市をめぐる状況も大きく変化してきているとともに、社会経済が停滞する中、国、県、市町村は財政的に厳しい状況となっている。

以上を背景に、岐阜県、及び、県内14市では、都市計画道路の見直し候補を抽出するための「見直し候補路線選定マニュアル(案)」を作成した。

なお、の全体フローは、以下のとおりである。

(出典：<http://www.pref.gifu.jp/s11654/minaoshi/>)

【全体フロー】

まちづくりという観点から住民参画の手法を検討し、道路整備のあり方について十分な合意形成を図りながら進めていく。

第1段階として将来の都市全体の姿を想定し、マクロ的視点から必要性の検討を行う。この第1段階では、目指すべき都市構造、土地利用などの観点から道路網全体の必要性を中心に検討し、将来に渡って整備する必要がない都市計画見直し候補路線を抽出する。

第2段階として事業化を想定し、ミクロ的視点から必要性の検討を行う。この第2段階では個別路線の優先度を中心に検討し、優先順位の低い路線については、その路線の必要性を路線単位で検証して、都市計画見直し候補路線を抽出する。

第3段階として抽出された都市計画見直し候補路線の個別課題の整理をおこない、廃止の可能性、凍結の可能性、変更の可能性について検討を行う。

最終段階として将来の都市機能を満足しているか検証を行う。

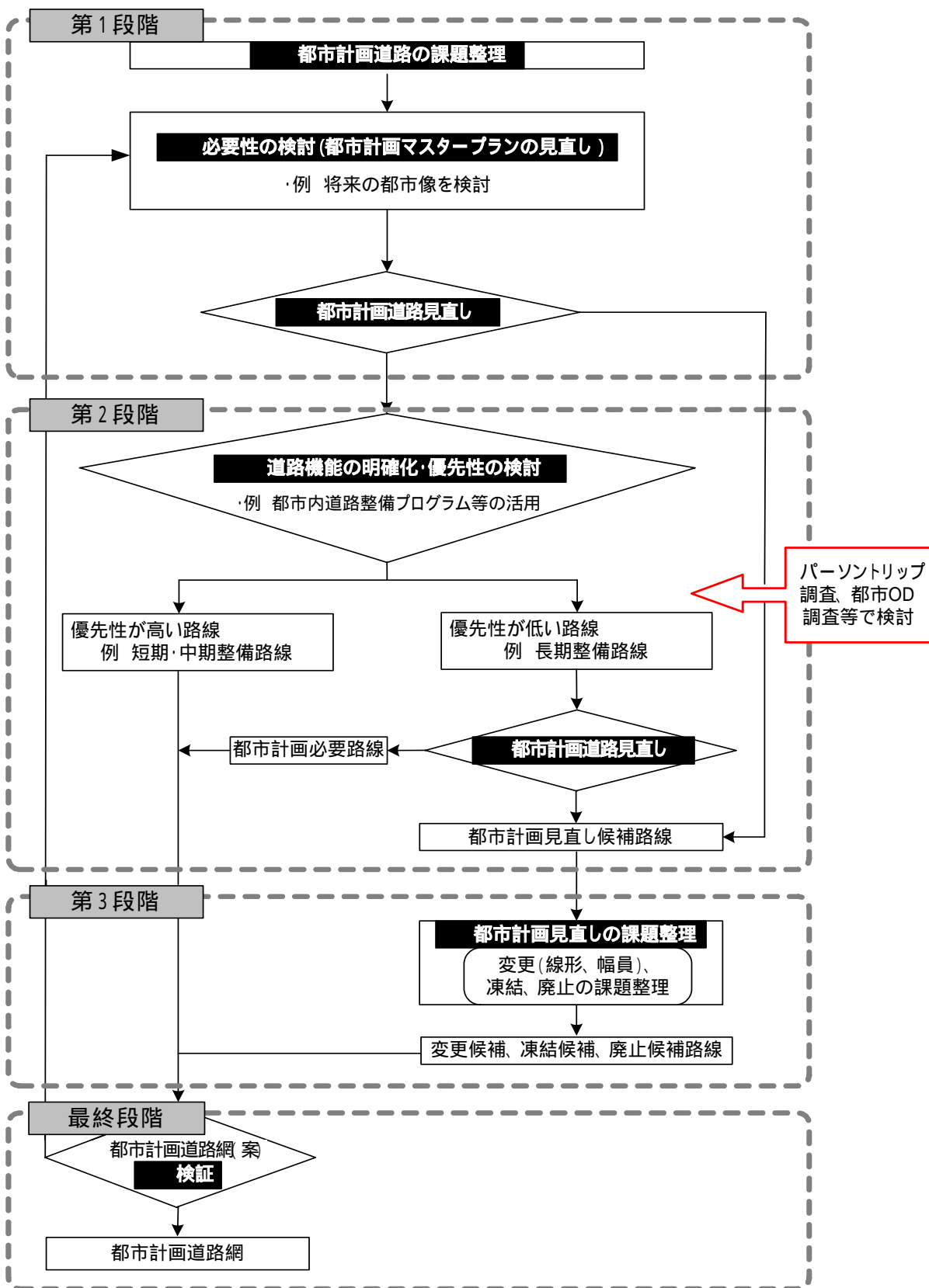


図 全体フロー

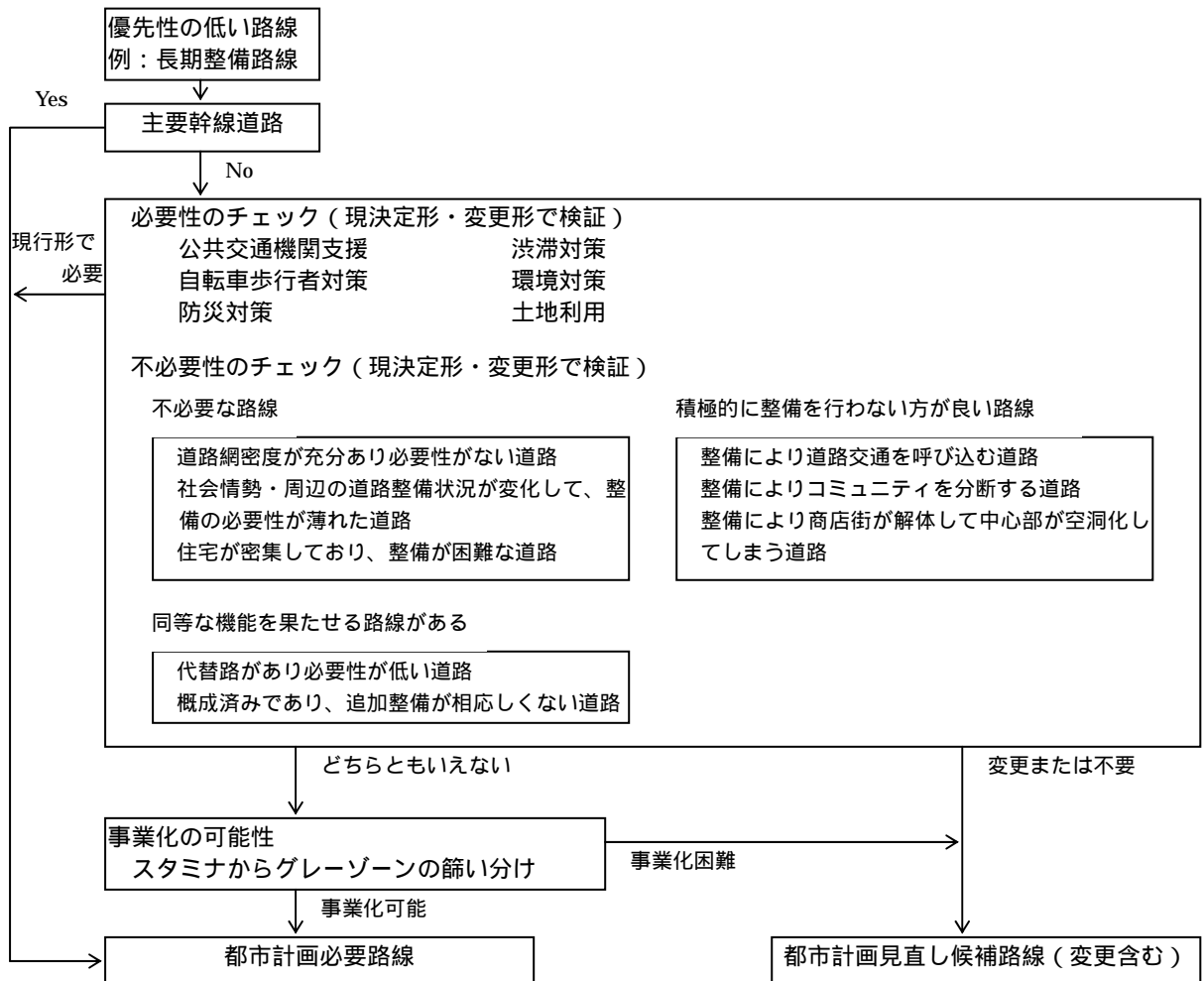
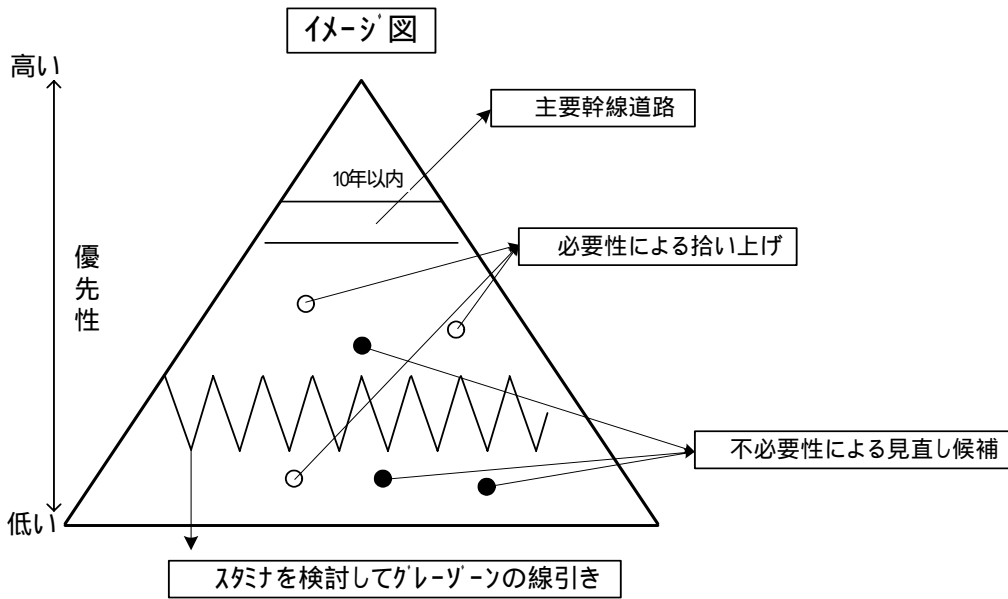


図 「V. 都市計画道路見直し」のフロー

