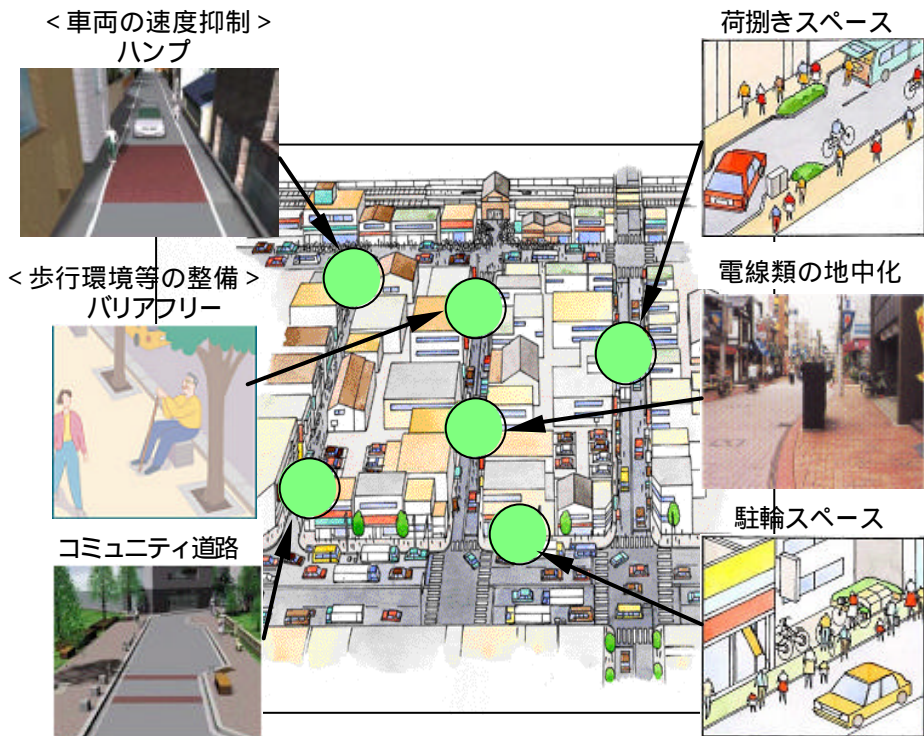


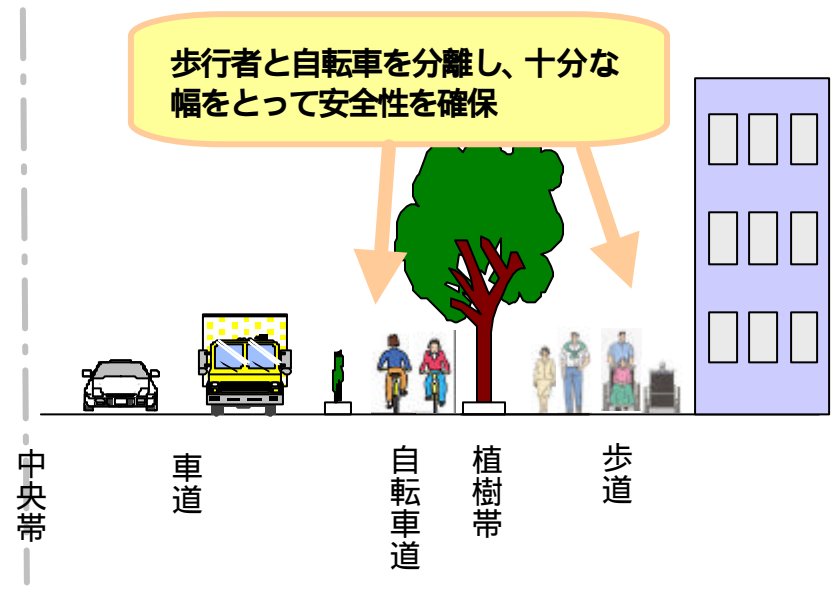
# 近年の道路行政の傾向

近年の道路行政の方向としては、安全で快適なみちへの再生やモジュール型の道路構造への転換など、人の快適性重視の傾向にあるが、一方、渋滞、交通事故など、自動車利用に関わる課題も依然として大きいものがある。



**安全で快適なみちへの再生**

地域住民とともに道の使い方を見直し、人優先の安全で快適な空間にみちを再生。



**モジュール型道路構造への転換**

「自転車」、「歩行者」及び「緑」空間を「自動車」から独立して位置付けた道路空間への転換。（「公共交通」についても、必要に応じて「自動車」から独立して位置付け。）

# 道路の機能分化と考え方

これからの考え方【提案】

## 自動車専用道路（自専道）

自動車交通の高速性、円滑性が確保できる道路。  
（高規格幹線道路、都市高速道路等）

## 幹線道路

自専道と一体となって、サービスを確保できる道路。  
（一般国道、都道府県道等）

## 生活道路

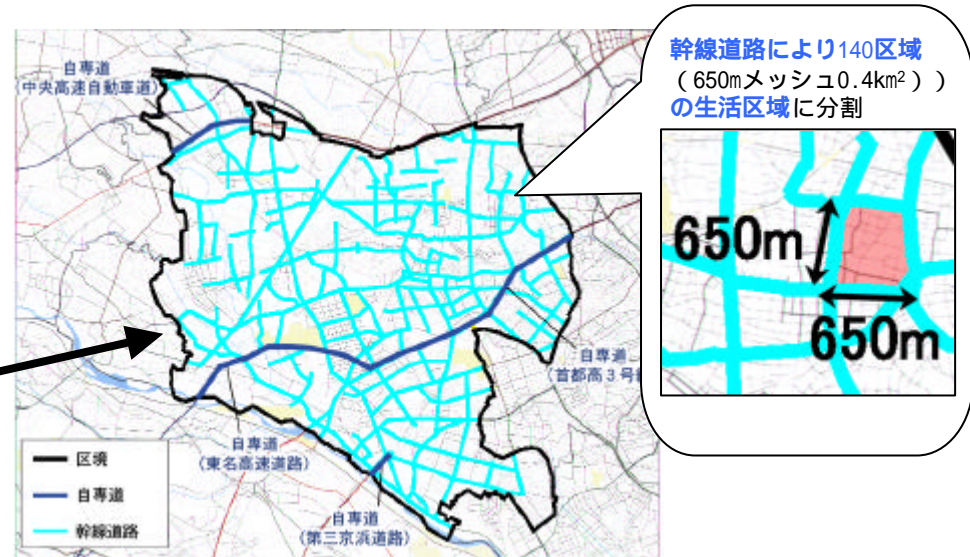
居住環境の改善等空間機能を重視した区域内的の道路。

|       | 自専道 | 一般道路 |      |
|-------|-----|------|------|
|       |     | 幹線道路 | 生活道路 |
| 車の移動性 |     |      | ( )  |
| 人の快適性 | -   |      |      |

東京都の道路



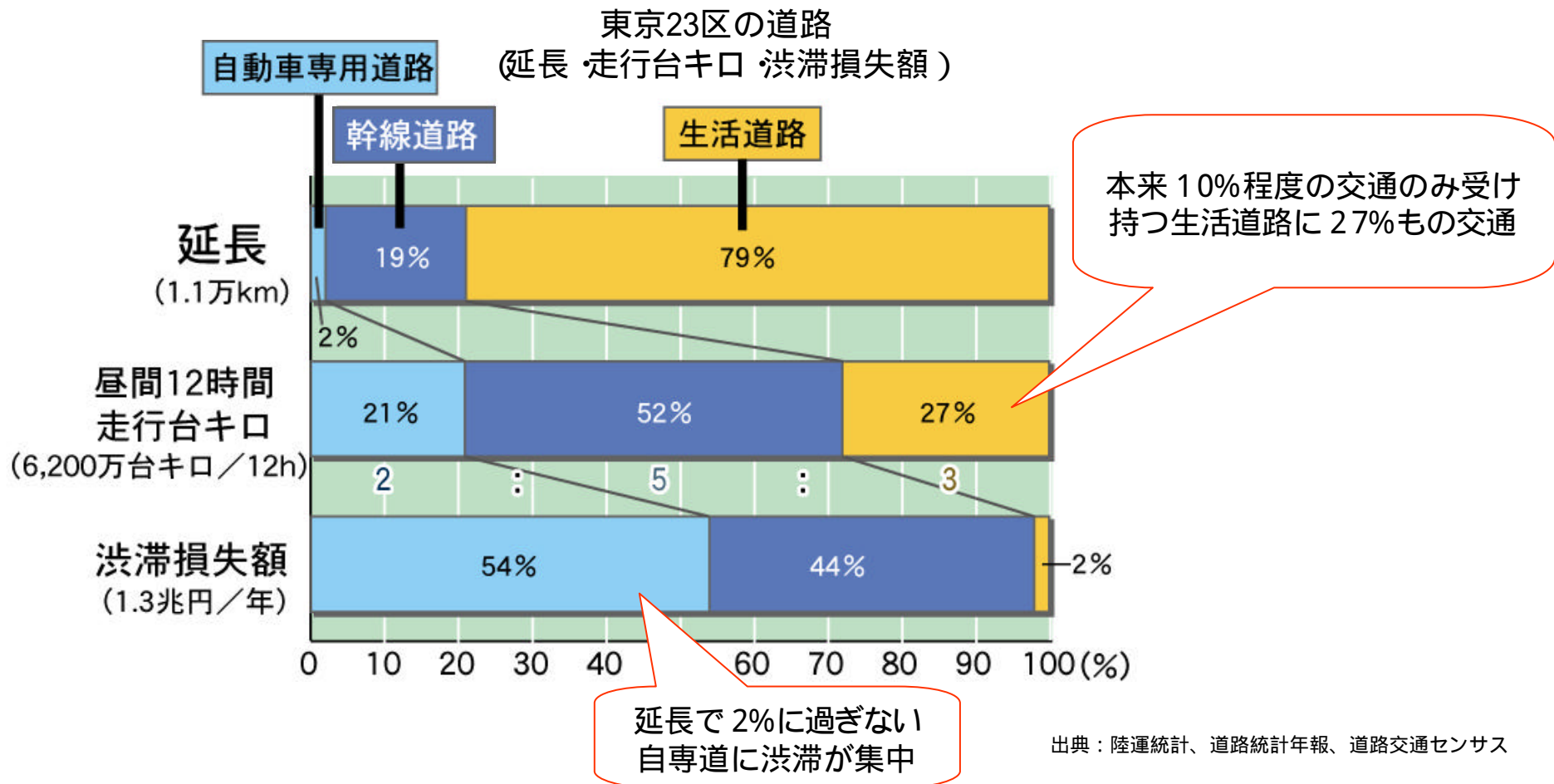
世田谷区の道路



# 東京23区の道路の現況

## 東京23区の道路の利用

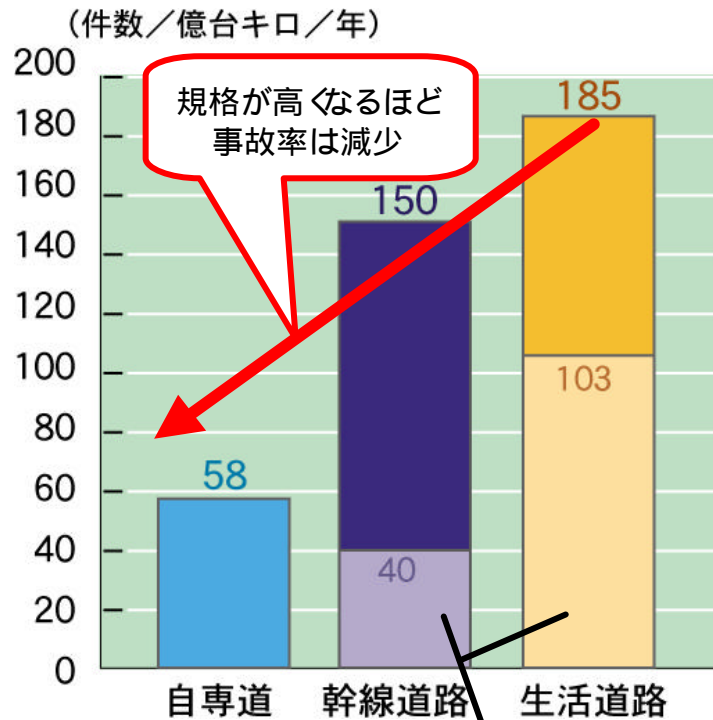
延長では自専道と幹線道路は約 2 割、生活道路は約 8 割。  
 昼間 12 時間に 6,200 万台キ口の交通が流れ、年間の渋滞損失額は 1.3 兆円。  
 生活道路に約 3 割もの交通、そのうち実際に用がある交通は 10% 程度。



# 東京23区の生活環境の現状

規格の高い道路ほど事故率は低く、km当たりの排出ガスは少ないが、機能分化が進んでいないために、生活道路等の規格の低い道路に余計な交通が流れており、事故の多発や沿道環境の悪化等、生活環境の質を低下させている。

自動車事故率 (東京 23区)

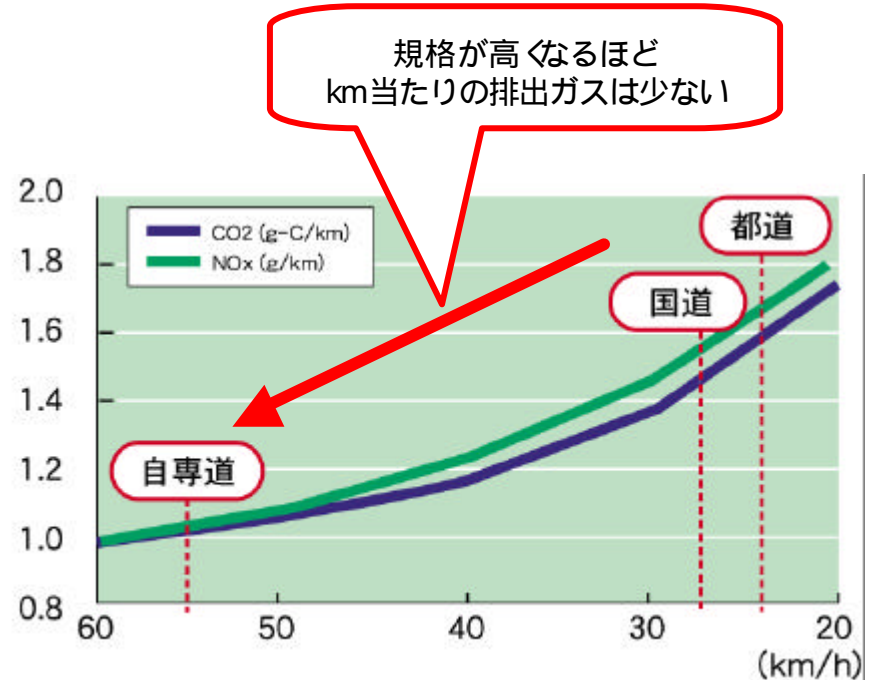


歩行中または自転車乗車中の事故

自動車と関連する事故のみを計上

出典：事故統計データ

東京 23区の旅速度と排出ガスの関係



出典：国土交通省料