

第7回基本政策部会

都市計画道路の整備方針

平成14年6月7日

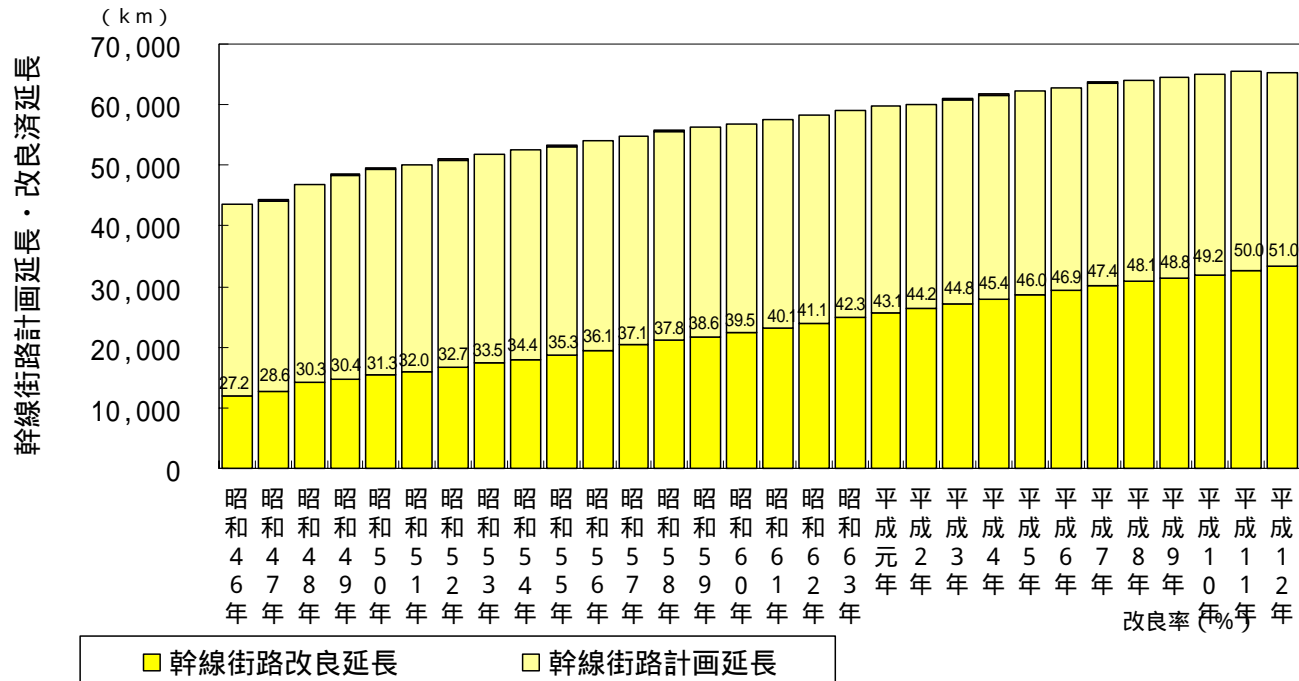
国土交通省

都市計画道路の整備状況

都市計画決定された幹線街路のうち、約51%が改良済みで、現在までの事業ペースでは完成までに60年以上を要する。

都市計画道路のうち、幹線街路(自動車専用道路や区画道路を除いた道路で、歩道付きの2車線以上の道路)の整備は、国道事業、地方道事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業によって推進。

都市計画道路のうち幹線街路の整備状況の推移

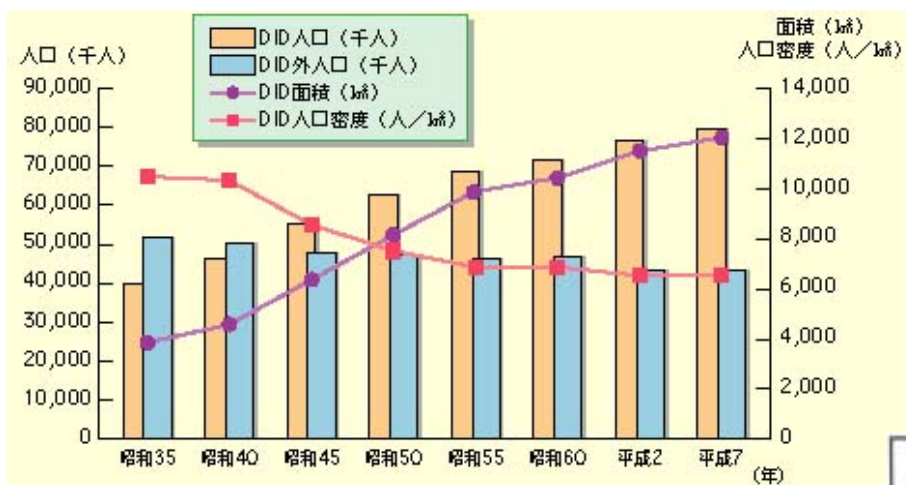


モータリゼーションの進展と市街地の拡大

モータリゼーションの進展と市街地の拡大が相乗的に進むことに対応して、都市計画道路及び市街地整備を実施。

このような整備は、新市街地を中心に実施されてきたため、既成市街地での整備が遅れる反面、市街地の拡大を助長。

人口集中地区(DID)の推移



都市計画道路の整備と市街地整備の状況(仙台市)



面的整備事業による市街地の拡大

これまでの土地区画整理事業は、良好な宅地供給のため新市街地を中心に実施。

市街地再開発事業によって、既成市街地の基盤整備、土地利用の高度化が進められるが、実施地区は限定的。

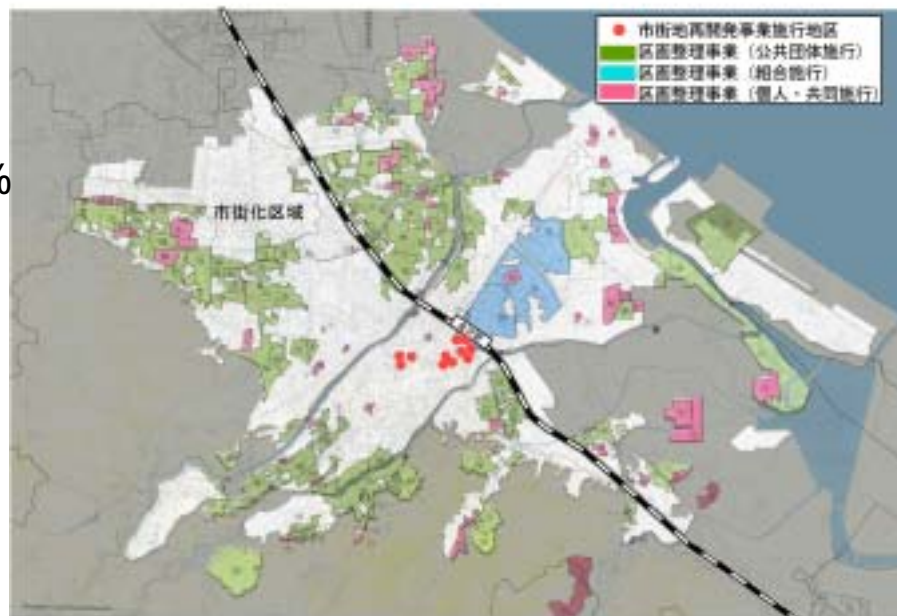
土地区画整理事業や市街地再開発事業など面的整備事業に対して、道路財源により支援を実施。

土地区画整理事業の平成12年度までの着工面積は、全国で約39万ha。これは全国の市街地(人口集中地区: DID)の約1/3に相当。

市街地再開発事業は、平成13年度までに全国760地区で事業実施。地区内の容積率が約6倍(87%
521%)に上昇し、土地の高度利用が実現。

土地区画整理事業及び市街地再開発事業による市街地の整備(金沢市の例)

- 平成13年末までに事業中を含め193地区約3,700ha(市街化区域面積の約44%)の土地区画整理事業を実施
- 中心市街地では、11地区で市街地再開発事業を実施

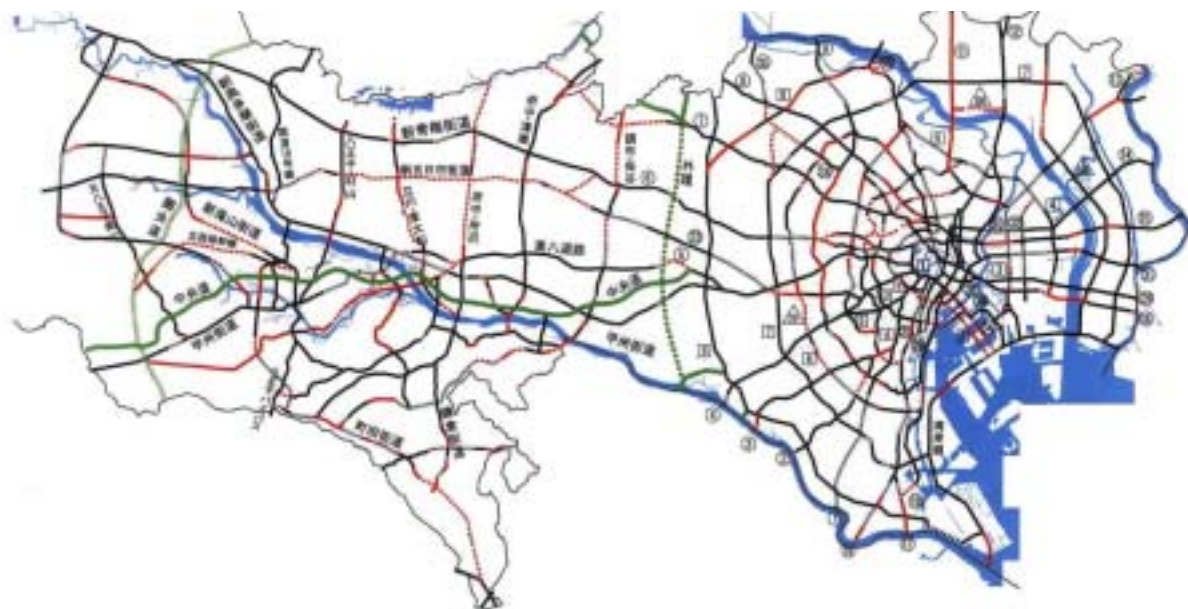


都市計画道路の整備の遅れ

都市計画道路は、市街地形形状や交通条件などに応じて合理的なネットワークを構成するように計画。

市街地の拡大に伴い、整備が必要な事業量が急激に膨張したのに対して、事業費が十分に確保できなかったことから、圧倒的に整備が遅れた。このため、効率的・効果的な整備を行ってきてもなお、ミッシングリンクが生じている。

東京都下の都市計画道路の整備率は、平成13年度末で約53%全国平均よりも若干高い。このうち、主要な幹線道路網の整備状況をみると、未整備の区間が散在しており、ネットワークとしての機能を十分に果たせない状況にある。



東京都の主要な幹線道路網の整備状況(平成12年末)

平成13年3月

凡	例
—	完成区間
—	事業中区間
⋯	概成区間
⋯	未着手
—	広域幹線道路完成区間
⋯	広域幹線道路事業中区間
⋯	広域幹線道路未着手区間 (図表4-1-7参照)
○	放射道路
□	環状道路
△	補助道路

都市計画道路の見直し

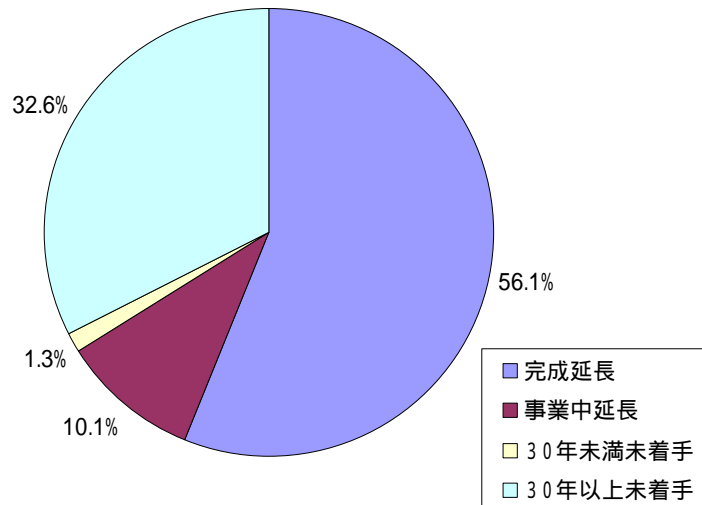
都市計画道路は、将来の都市全体の道路網として一体的に都市計画決定。都市によっては、戦前に遡ることもできる長期の計画。

戦災復興期、新都市計画法施行前後（昭和43年）や大規模な事業の計画策定時などにおいて、道路網計画を見直しながら、計画・事業を進めてきたが、未着手のものも多い。

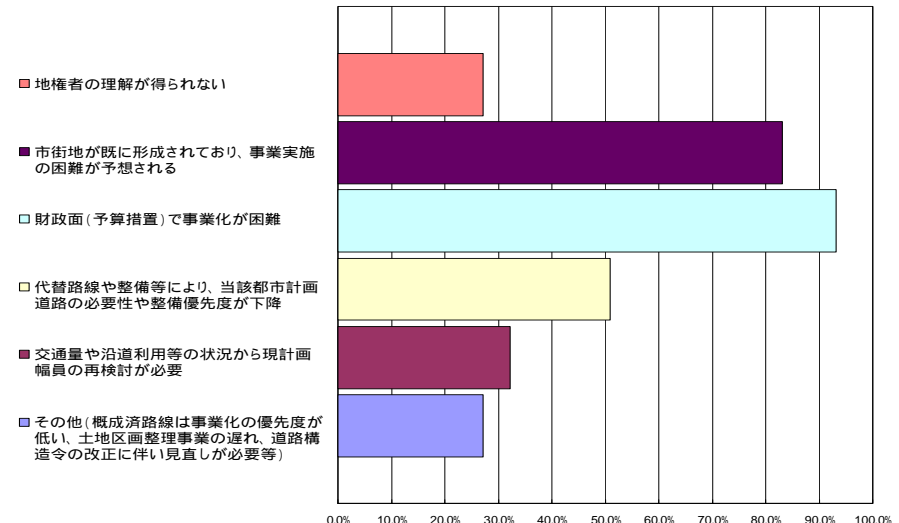
東京都区部では、都市計画決定後30年以上経過しても未着手の都市計画道路は、約33%（平成12年度末）を占める。この計画については、昭和39～41年及び昭和56年に全面的な見直しを実施。

アンケートによると、「財政面で事業化が困難」、「既に市街地が形成されており、事業実施が困難」などが長期未着手の要因。

東京都区部の都市計画道路の状況（平成13年3月）



長期未着手の主な要因（都道府県・政令市へのアンケート）

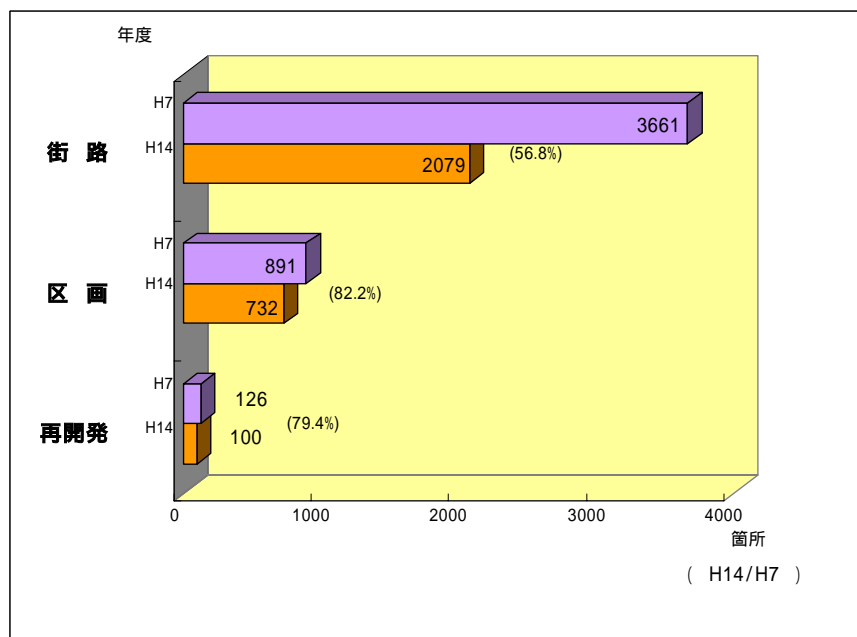


都市計画道路の整備方針（これまでの取り組み）

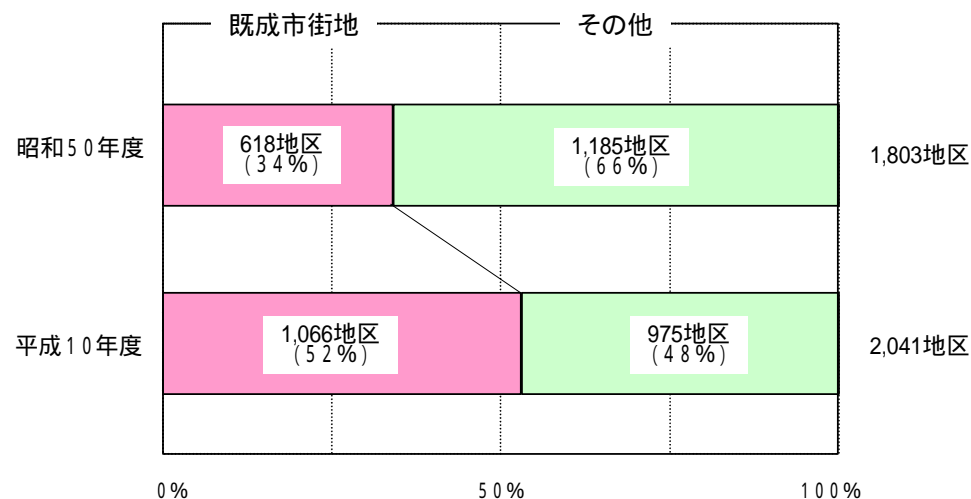
平成8年度より、投資効果の早期発現を図るため、国が支援する事業箇所を絞り込み、箇所あたりの投資額を増額する事業の重点化を実施。

広域的・根幹的な道路網の形成や大規模プロジェクト関連などの事業に重点化するとともに、区画整理事業にあっては、既成市街地の整備を重視

国庫補助事業箇所数の推移（平成7年度と平成14年度の比較）



土地区画整理事業の施行箇所（含非補助地区）の推移



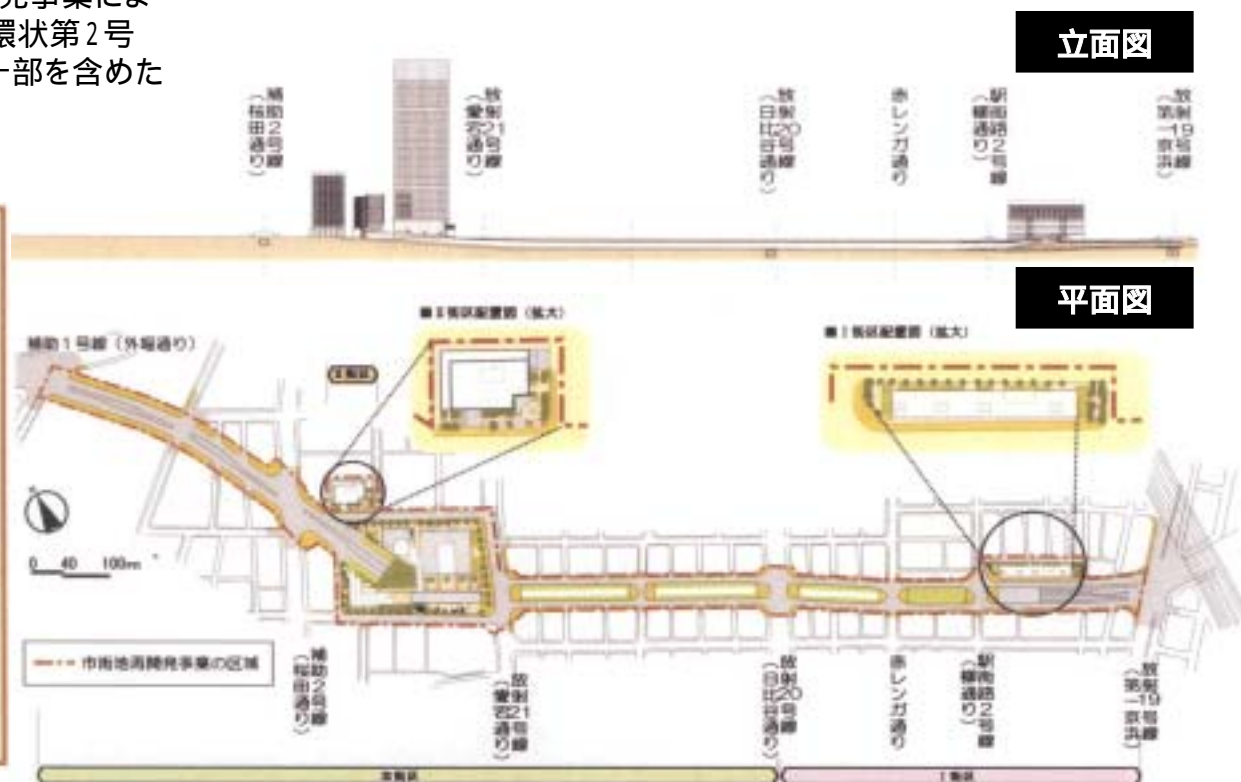
都市計画道路の整備方針（これまでの取り組み）

道路拡幅を行う場合、地権者の残留や代替地などの要望に柔軟に対応することによって、円滑な事業推進を模索

道路拡幅による狭小・不整形な宅地の発生や商店街等の改変を避けるため、土地区画整理手法や市街地再開発事業を活用して、幹線街路沿道に相応しい市街地を形成

環状第2号線新橋・虎ノ門地区（東京都）の例

- 立体道路制度を活用した市街地再開発事業により、道路と建築物の共存を図りながら、環状第2号線の新橋から虎ノ門までとその周辺の一部を含めた都心機能再生のまちづくりを実施 -



立面図

平面図

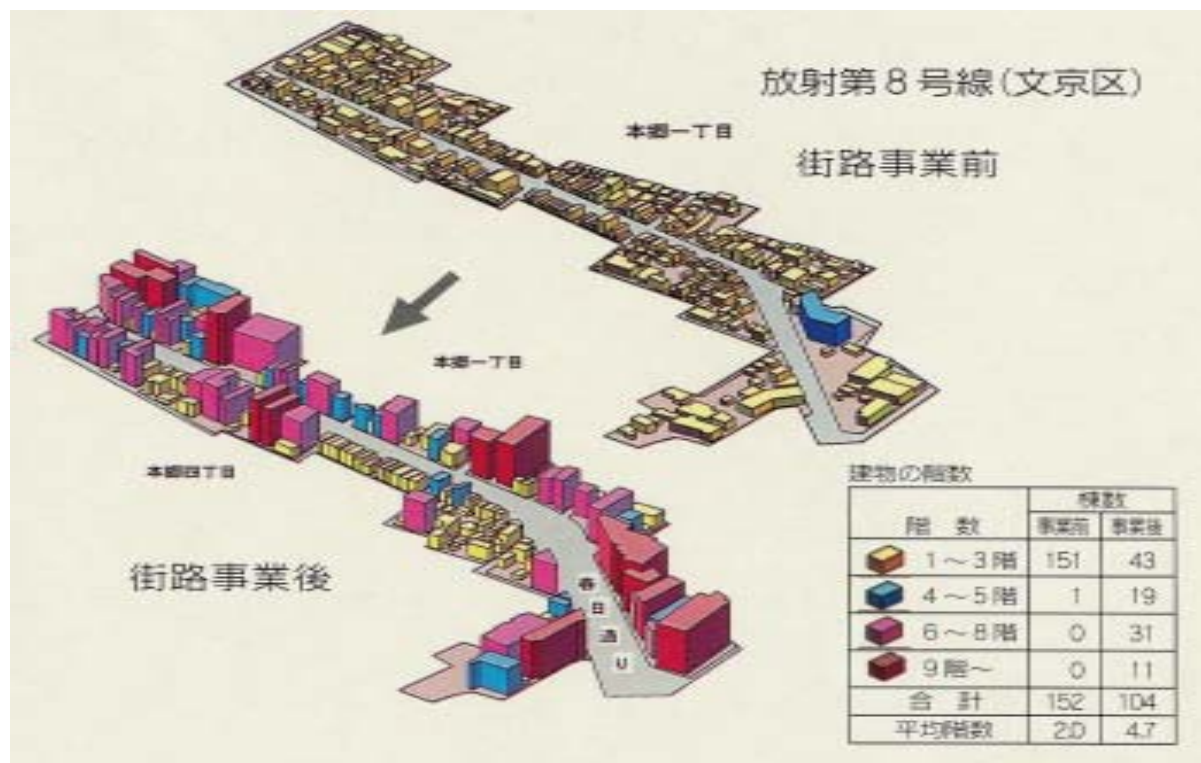
都市計画道路整備と都市再生

都市計画道路の整備の遅れは、土地の利用価値を下げ、高度有効利用の実現を阻害。

道路渋滞は、快適な都市生活と円滑な経済活動を妨げ、都市の再生を阻害。

放射8号線(東京都文京区付近)の土地利用の変化

- 道路拡幅によって、沿道の建物の平均階数が2階から4.7階に増。建物の共同化も進展 -



都市計画道路の整備方針（論点と対応案）

論点 1：急激な都市化の進展が終息に向かいつつある現在、都市計画道路の整備は、どのように進めるべきか。

対応案

都市計画道路及び市街地整備の重点を新市街地から既成市街地にシフト。

都市計画道路の整備方針（論点と対応案）

論点2：時間も費用もかかる既成市街地における都市計画道路の整備は、どのように進めるべきか。

対応案

- 1．都市計画道路のうち、自動車交通を円滑に流す機能を重視する道路を明らかにした上で、重点的に整備。
- 2．自動車交通を円滑に流す道路については、路上駐停車をなくし、駐車場の出入り口や区画道路との小さな交差点を極力少なくして、通過できる交通量を拡大。同時に、交通条件を考慮した構造形式の導入や工事期間短縮を図った交差点立体化の促進、右左折レーン設置、信号処理等の柔軟な工夫等によって、交差点容量も拡大。
- 3．このような道路を実現するためには、当該道路上での駐停車等の制限とともに、停車や荷捌きを処理し、駐車場の出入り口を設ける区画道路の整備が必要であり、沿道市街地の面的な整備や沿道利用も含めた長期的な取り組みなどの新たな工夫が必要である。
- 4．また、民間都市開発の誘発や木造密集市街地の解消など都市再生に資する路線については、重点的に整備

都市計画道路の整備方針（論点と対応案）

論点3：既成市街地における市街地整備は、どのように進めるべきか。

対応案

- 1．都市拠点の形成、中心市街地の活性化、密集市街地の解消など、既成市街地の再生に向けて増大する市街地整備については、これまでの行政の取り組みに加え、民間の有する都市整備のノウハウとマンパワーなどをより積極的に活用して対応。
- 2．大都市の都心地区等の開発ポテンシャルが高い地区においては、規制緩和を効果的に活用し、大規模な民間都市開発を推進。
- 3．木造密集市街地や地方都市の衰退した中心市街地等など相対的に開発ポテンシャルの低い地区については、民間の自主更新能力を活用しつつ、行政が主体的な役割を担い、市街地整備を推進。

都市計画道路の整備方針（論点と対応案）

論点4：都市計画道路のうち、重点投資の対象とならない路線や事業化の必要性が薄い路線については、早期見直しを行うべきか。

対応案

今後の都市を取り巻く状況の変化や将来の都市像を踏まえて、早期に見直しを実施。