

政策課題1-2 魅力と活力に満ちた都市づくり

- ・都市内の道路交通渋滞、鉄道通勤混雑などの交通混雑を緩和し、また、公共交通の乗継ぎ等を円滑化して、都市機能の円滑な発揮を図るとともに、都心居住の推進、通勤時間の短縮を図り、職住のバランスのとれた快適な都市生活を実現する。

都市内交通の混雑緩和

- * 道路の主要渋滞ポイント2,600箇所を概ね解消
- * 三大都市圏で都市鉄道の混雑率を「新聞を広げて楽に読める」程度に緩和
- * ボトルネック踏切約1,000箇所の約半分を今後10年間で改良。

整備指標例	現況値 (測定年次)	長期的目標値 (目標年次)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要渋滞ポイントの解消数 ・ 3大都市圏における都市鉄道の混雑率 	2,600箇所 (平成12年度末) 東京圏 180% 大阪圏 144% 名古屋圏 153% (いずれも平成11年度、 主要区間の平均混雑率) なお、大阪圏における路 線毎の最混雑区間の混雑 率が150%を上回って いる例 ・ 大阪環状線 176% ・ 福知山線快速 176%	概ね解消 (21世紀初頭) 三大都市圏における 都市鉄道の各路線毎の 最混雑区間の混雑率を 150%以内に緩和 (ただし東京圏につい ては、当面、主要区間 の平均混雑率を150 %以内とするとともに、 各路線毎の最混雑区間 の混雑率を180%以 内とする。 (21世紀初頭)
<ul style="list-style-type: none"> ・ ボトルネック踏切箇所数 	約1,000箇所(全国) (平成12年)	約半分を改良 (今後10年間)

- ・ 主要渋滞ポイント：D I Dにおいては渋滞長1km以上又は通過時間10分以上、D I D外においては渋滞長500m又は5分以上の交差点。
- ・ 混雑率：列車の込み具合を示す数値であり、「(輸送人員) ÷ (輸送力) × 100 (%)」で表される。
 (例) 混雑率150%：「広げて楽に新聞を読める」
 混雑率180%：「体が触れ合うが新聞は読める」
 混雑率200%：「体が触れ合い相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める」
- ・ ボトルネック踏切：ピーク時遮断時間40分以上又は踏切交通遮断量5万台時/日以上

都心居住の推進

- * 今後5年間で都心部の住宅を約50万戸供給

整備指標例	現況値 (測定年次)	長期的目標値 (目標年次)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心部における住宅供給戸数 	477,119戸 (平成8年度～ 12年度)	100万戸 (平成8年度～ 17年度)

- ・ 都心部における住宅供給戸数：東京14区、名古屋7区、大阪市の新築住宅着工戸数の合計

- ・美観に優れ、水と緑豊かな、ゆとりとうるおいを感じられる豊かな都市空間の形成を図る。

魅力的な都市空間の形成

* みなとの緑化面積拡大

* 歩いていける範囲の都市公園の整備率を向上

* 一人当たりの都市公園等面積を $20 \text{ m}^2 / \text{人}$ に拡大

整備指標例	現況値 (測定年次)	長期的目標値 (目標年次)
・港湾空間の緑化率	約 7 % (平成 12 年度)	約 1 割 (21 世紀初頭)
・歩いていける範囲 の都市公園の整備 (再掲)	約 60 % (平成 11 年度末)	約 65 % (平成 14 年度末)
・1人当たり都市 公園等面積 (再掲)	$7.9 \text{ m}^2 / \text{人}$ (平成 11 年度末)	$20 \text{ m}^2 / \text{人}$ (21 世紀初頭)

・港湾空間の緑化率：港湾空間面積における緑地面積

・1人当たり都市公園等面積：都市計画区域内とカントリーパークの存する市町村の一人当たりの都市公園等の面積

・歩いていける範囲の都市公園：住区基幹公園（街区公園・近隣公園・地区公園）を指す。