

第1章 東京の新しい道路づくりに向けて

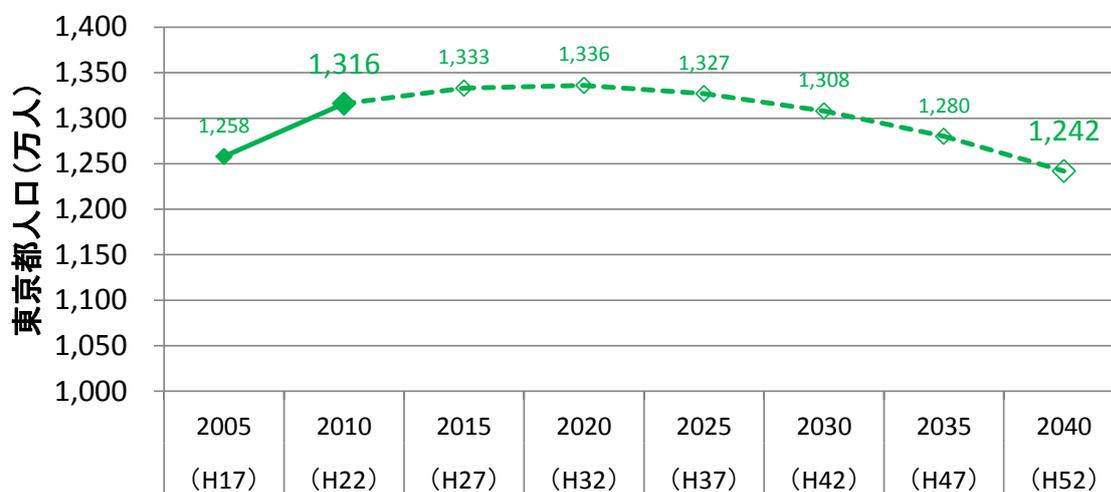
1 道路整備を取り巻く社会状況と都市計画道路の現状と課題

(1) 東京の道路整備を取り巻く社会状況

ア 人口の動向

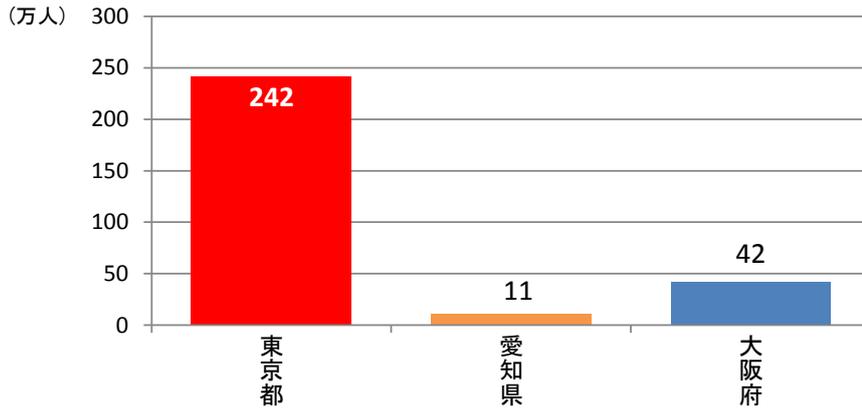
我が国は人口減少時代を迎えています。首都東京においても、間もなく人口減少局面に入るものと推定されます。しかしながら、その傾向は緩やかであり、平成 47 年時点における東京都の人口は 1200 万人を超える規模です。また、東京都の平成 22 年度の流入超過人口は約 242 万人であり、他都市と比較してもその規模は大きいものです。一方で、高齢化の進展も顕著となっており、およそ 25 年後（平成 52 年）の年齢別人口構成では、男女ともに 65～69 歳の人が最多となり、高齢化率は 33%になると予測されています。

東京においては、人口が減少に転じても、日本を牽引する社会経済活動、物流ニーズの多様化や余暇活動などによる人々の交流など、引き続き活発な都市活動を維持していかなければなりません。そのため、都市計画道路を含めた都市基盤の整備を進めるとともに、バス交通の充実や安全な歩道設置などによる移動の円滑性を高めるなど、人口や都市活動の動向に対応した都市づくりが重要です。



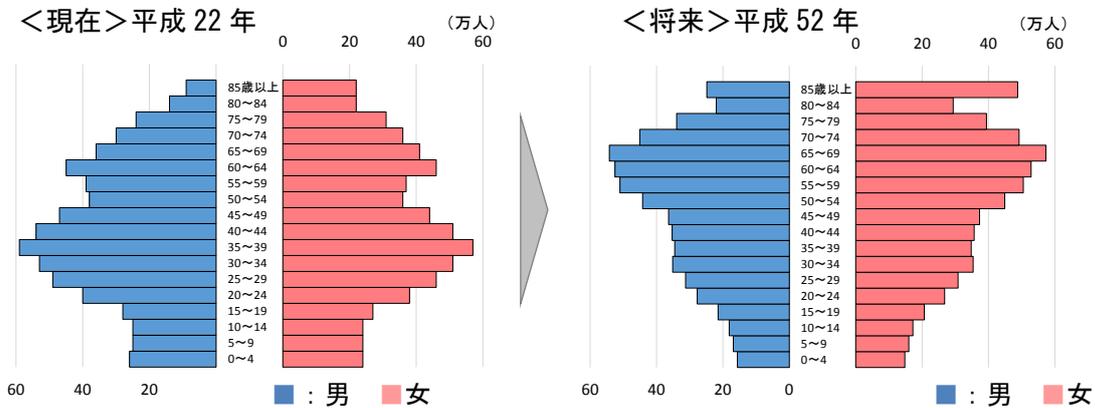
出典：「東京都男女年齢（5 歳階級）別人口の予測」（平成 25 年 3 月）（東京都総務局）、
「国勢調査」（総務省）
「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）などから作成。
平成 27 年以降は、東京都政策企画局による推計

図 1-1 東京都の人口推移



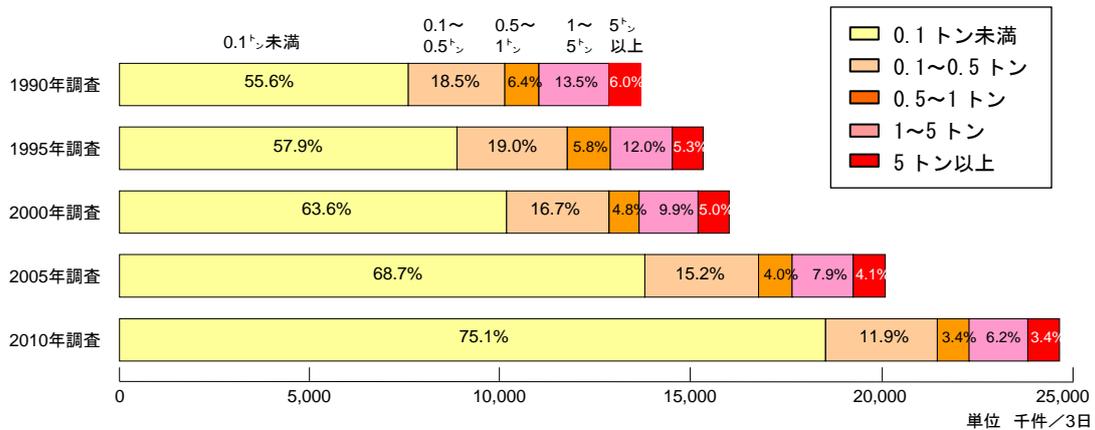
出典：「平成 22 年国勢調査」を基に作成（流入超過人口＝昼間人口－夜間人口）
 昼間人口：従業地、通学地による人口（昼間に活動している場所での人口）
 夜間人口：常住地による人口（人が寝泊まりする場所での人口）

図 1-2 東京都と主要都市の流入超過人口



出典：「東京都男女年齢（5 歳階級）別人口の予測」（平成 25 年 3 月）（東京都総務局）
 「国勢調査」（総務省）、「日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）などから作成。平成 52 年は、東京都政策企画局による推計

図 1-3 東京都の年齢人口構成の変化



出典：平成 2～22 年「全国貨物純流動調査」（国土交通省）を基に作成

図 1-4 東京都の物流件数の推移（流動ロット規模別）

イ 災害への備え

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、従来の災害の概念に収まらない未曾有の大災害でした。東北から関東地方に至る東日本の太平洋岸において広範囲に甚大な被害がもたらされたほか、震源から遠く離れた東京においても、大量の帰宅困難者の発生や交通麻痺^ひなど、大規模地震に対する都市機能の脆弱性を改めて認識させられることとなりました。

東京都内では、発災時の木造住宅密集地域における大規模火災の発生、沿道建物の倒壊などによる道路閉塞などが懸念されています。東京都では、平成 24 年 1 月に「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の実施方針を策定し、発災時に特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、市街地の延焼遮断など、防災性の向上を図る都市計画道路を「特定整備路線」として選定し、整備を進めています。

また、国連の「気候変動に関する政府間パネル」(IPCC)によると、地球温暖化に伴う気候変動の影響により、今後ますます台風などの熱帯低気圧の強度が増大するとともに、大雨の頻度も増加する可能性が高くなることが予測されています。平成 25 年 10 月の台風 26 号における伊豆大島土砂災害や平成 26 年 8 月の豪雨による広島土砂災害など、近年、都内をはじめ全国各地で台風や集中豪雨などの様々な異常気象による災害が頻発しています。

こうした災害の教訓を基に、首都直下地震などの大規模地震や集中豪雨による土砂災害などへの備えとして、災害に強い社会基盤の整備が求められています。



出典：東京消防庁

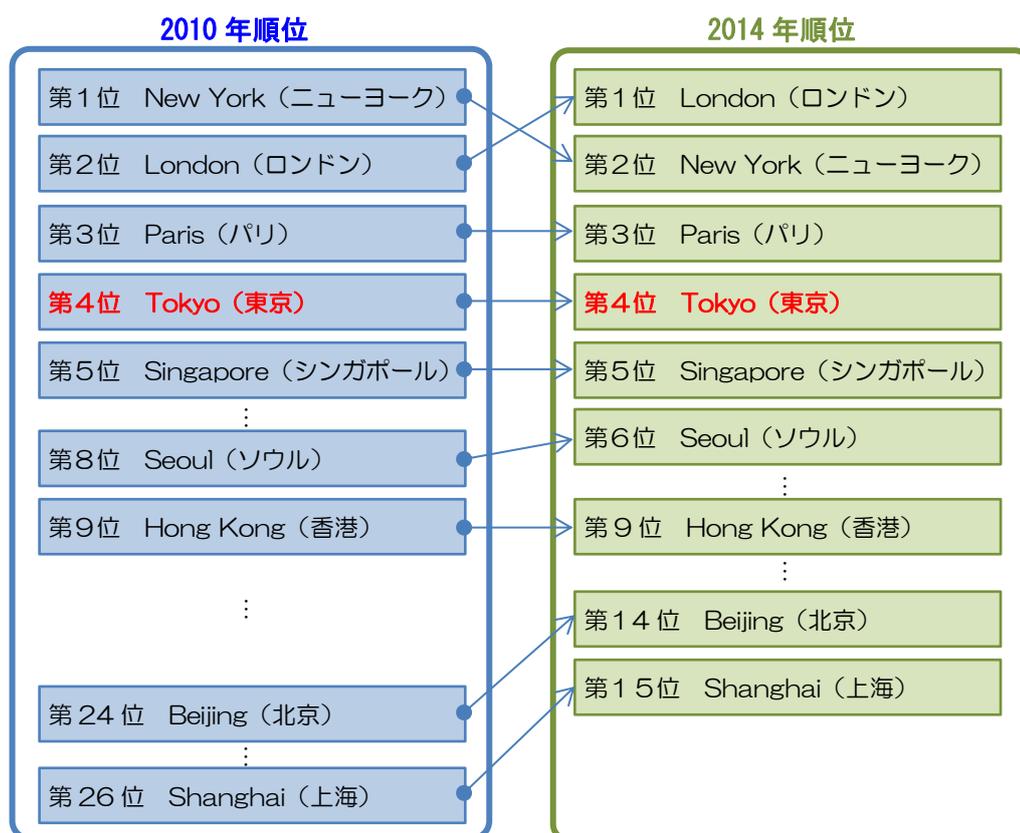
図 1-5 大規模地震時の道路閉塞（阪神・淡路大震災時の状況）

ウ 激化する国際競争

東京はこれまでアジア地域の統括拠点として、世界有数の経済都市としての地位を守ってきました。しかし、経済・文化などの分野において、グローバル化の進展やインターネットの普及などにより、ヒト・モノ・カネ・情報の動きがますます活発化しており、都市間競争が激化する中、アジア有力都市が急速に競争力を伸ばし、東京の地位は脅かされつつあります。

一方で、平成 32 年開催の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、高度に発達した利用者視点の都市インフラを備えた国際都市東京の実現を目指すことに加え、「リニア新幹線」の開通による東京のハブ機能の拡大や陸・海・空の広域的な交通・物流ネットワークの形成など、東京の都市基盤に対する期待は高まっています。

激化する国際競争を勝ち抜き、世界一便利で快適な都市を築いていくためには、東京の最大の弱点である交通渋滞の緩和や歩行者、自転車に配慮した道路空間を創出し、成熟した社会にふさわしい交通手段の活用を図るなど、様々な交通政策を実施していく必要があります。



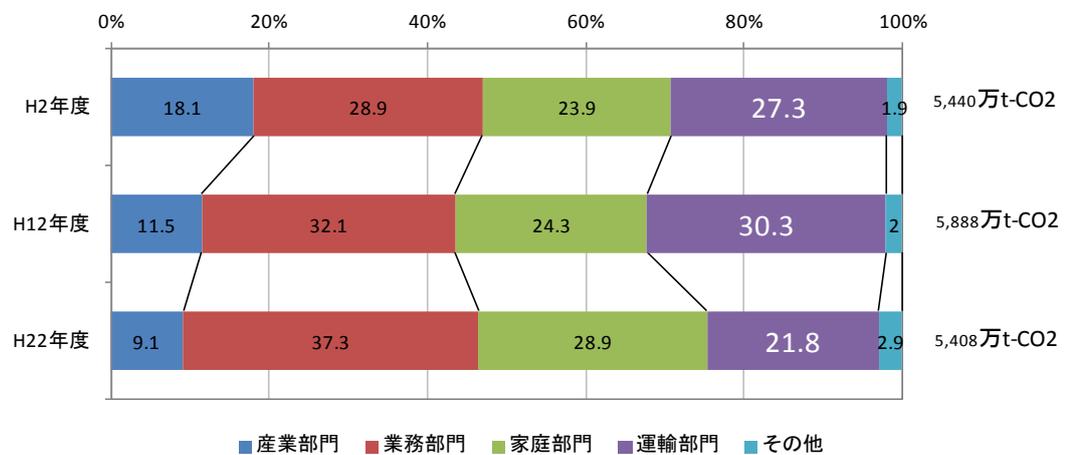
出典：(財) 森記念財団都市戦略研究所 世界の都市総合ランキングを基に作成

図 1-6 世界の都市総合ランキングに見る東京の評価

エ 環境への配慮

東京の温室効果ガス排出量の95%は二酸化炭素(CO₂)であり、運輸部門が東京における二酸化炭素(CO₂)排出量全体の約20%(平成22年度)を占めています。東京都は、東京都環境基本条例に基づき、平成20年3月に策定した「東京都環境基本計画」において、「2020(平成32)年までに、東京の温室効果ガス排出量を2000(平成12)年比で25%削減する」ことを定めるとともに、部門別の二酸化炭素(CO₂)排出量の削減目標を設定しており、平成32年度における運輸部門の削減目標値は42%です。

この削減目標値の達成に向けては、主要渋滞箇所などにおける効率的な渋滞対策の実施や、自転車の安全な利用環境の確保により、環境負荷の小さい交通手段の利用を促進することなどが効果的です。



出典：「都における温室効果ガス排出量総合調査」(東京都環境局平成25年3月)を基に作成

図 1-7 東京都における二酸化炭素(CO₂)排出量の構成比



出典：東京都建設局

図 1-8 自転車走行空間のイメージ(渋谷区幡ヶ谷 旧多摩川水道道路)

オ 総合的な交通政策の推進

都が設置した「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」の取りまとめ（平成27年1月）の中では、「世界一の都市・東京」にふさわしい「世界一の交通体系」に向けて、高齢者や外国人など様々な利用者が円滑に移動できる交通体系を実現するため、交通インフラの更なる充実に加え、交通結節機能の充実や成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用を推進することが必要であるとされています。

このことから、今後、交通広場の整備などまちづくりと連携して交通結節機能を充実させ、利用者の視点で使いやすいものに改善していくとともに、都市計画道路を整備し、自転車走行空間の創出や地区内への交通流入の抑制を行うことにより、歩行者及び自転車利用者の安全性を確保した道路空間やにぎわいのある歩行者空間などを実現していくことが必要です。



図 1-9 交通広場のイメージ（国分寺駅北口再開発事業）

(2) 都市計画道路の現状

ア これまでの事業化計画

東京都と特別区及び26市2町では都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、これまでに3回、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を選定した「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めてきました。

区部においては、昭和56年に第一次事業化計画、平成3年に第二次事業化計画、平成16年に第三次事業化計画を策定しています。多摩地域においては、平成元年に第一次事業化計画、平成8年に第二次事業化計画、平成18年に第三次事業化計画を策定しています。

こうした事業化計画に基づく計画的な事業の推進により、現在の都市計画道路ネットワークが構築されています。

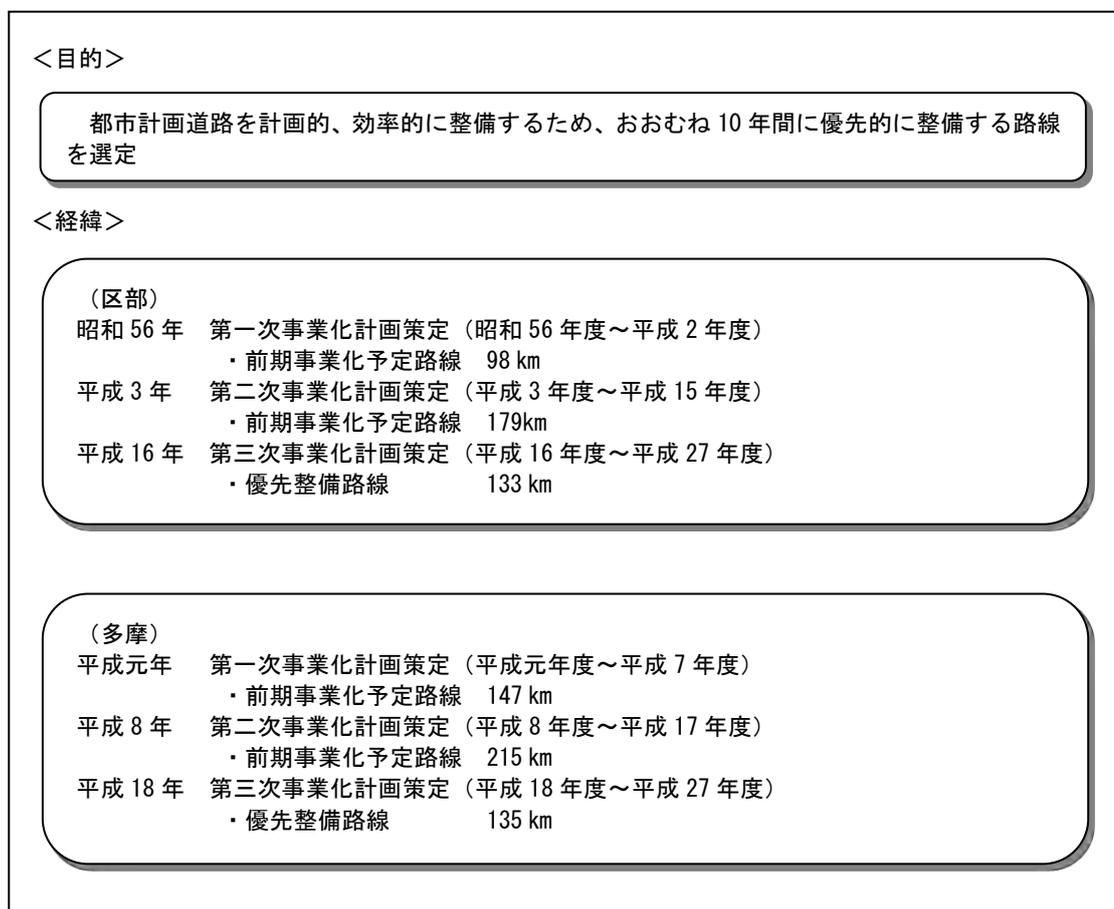


図 1-10 事業化計画の目的とこれまでの経緯

イ 都市計画道路の整備状況

東京都内には、現在、延長約 3,206km の都市計画道路が計画決定されていますが、平成 25 年度末現在、完成率は約 62%であり、まだ多くの未整備区間が残存しています。

なお、区部の完成率は約 64%、多摩地域の完成率は約 60%となっており、多摩地域の整備が区部に比べ遅れています。

このうち、骨格幹線道路については、これまでの整備実績により区部の完成率は約 70%、多摩地域の完成率は約 65%であり、残る区間を着実に整備していく必要があります。

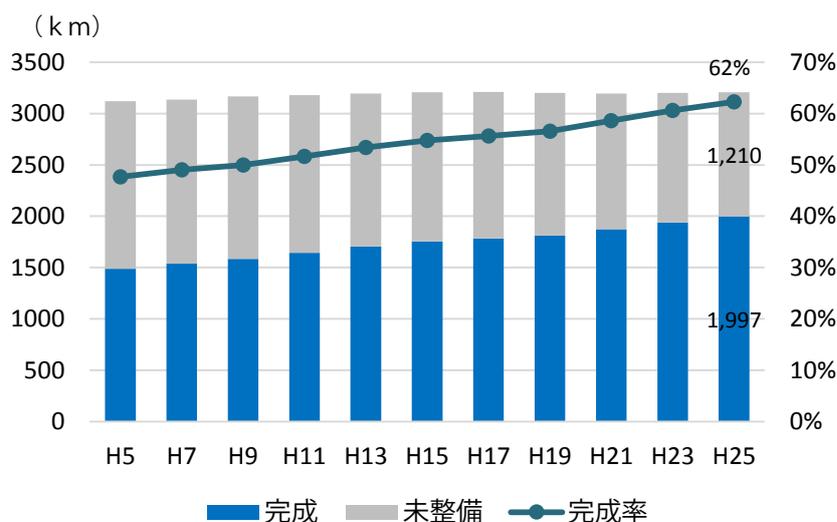
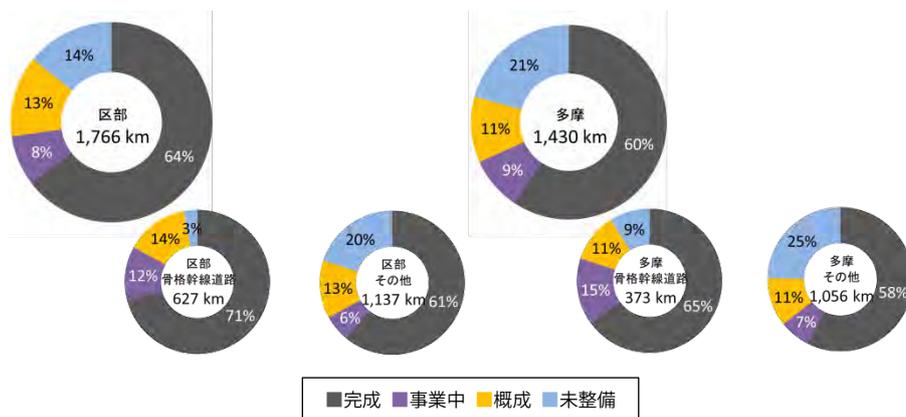


図 1-1 1 都市計画道路の整備推移



骨格幹線道路：都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、重要な交通機能を担う幹線道路

(区部：放射・環状線など／多摩地域：多摩南北・東西主要路線など)

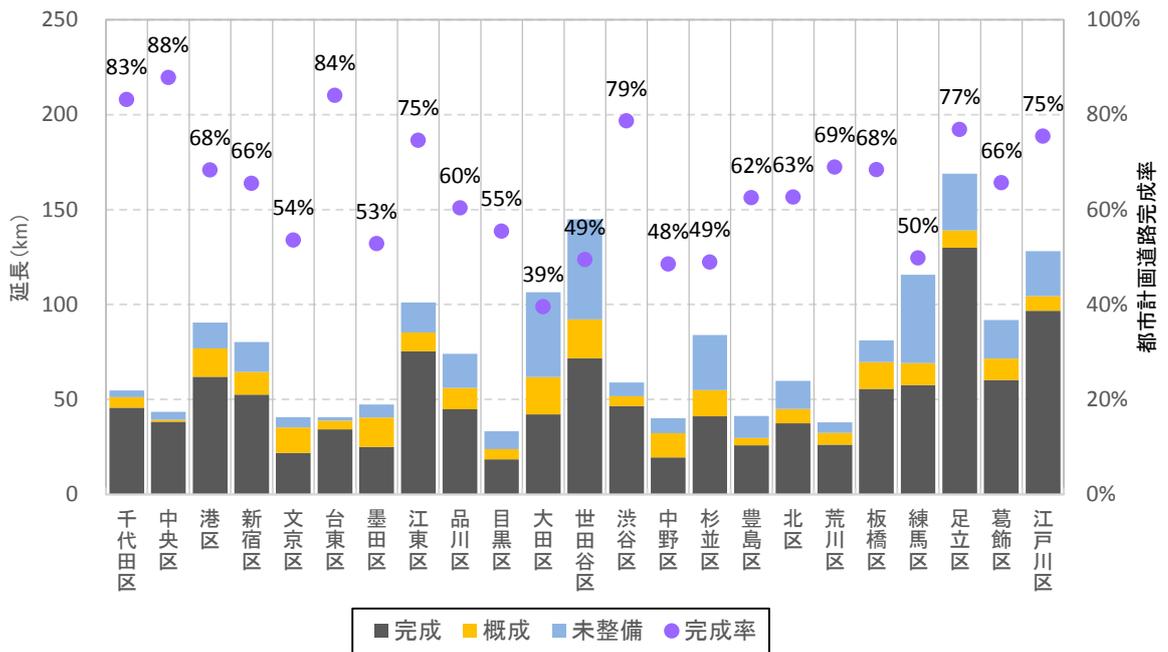
概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなどによりおおむね機能を満たしている道路

区部…計画幅員 15m 以上の場合、現況幅員が計画の 60%以上又は 18m 以上

計画幅員 15m 未満の場合、現況幅員が 8m 以上の道路

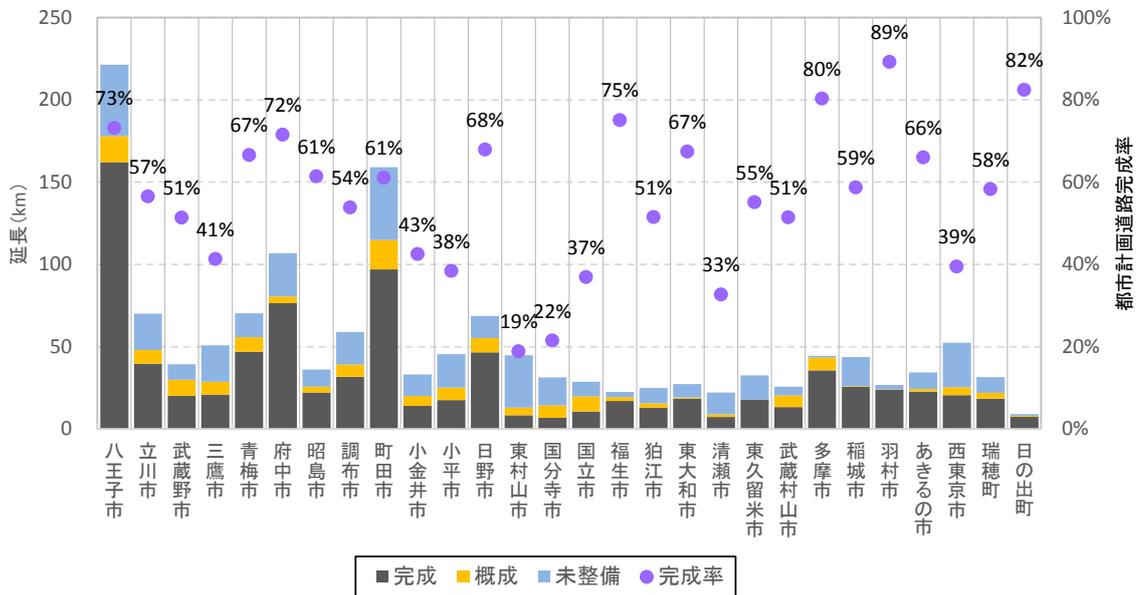
多摩地域…現況幅員が 8m 以上の道路

図 1-1 2 都市計画道路の完成率 (平成 26 年 3 月末)



出典：平成 25 年都市計画現況調査（国土交通省）

図 1-13 特別区別の都市計画道路の完成率（平成 25 年 3 月末）



出典：平成 25 年都市計画現況調査（国土交通省）

図 1-14 市町別の都市計画道路の完成率（平成 25 年 3 月末）