

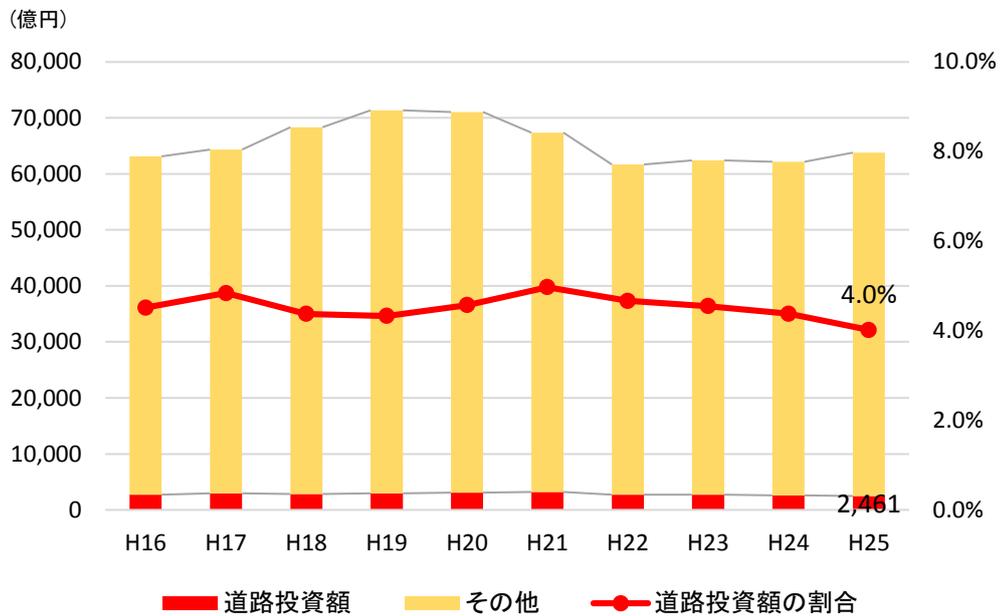
(3) 都市計画道路の整備財源

平成16年度から25年度までの10年間に於ける東京都の道路整備への投資額は、年間約3,000億円程度で推移しており、一般会計に占める割合は4%程度にとどまっています。

また、区市町においては、財政規模や都市計画道路の整備状況などによって、都市計画道路に対する投資額は異なっていますが、年間約400億円程度でこの近年推移しており、一般会計に占める割合は1%程度にとどまっています。

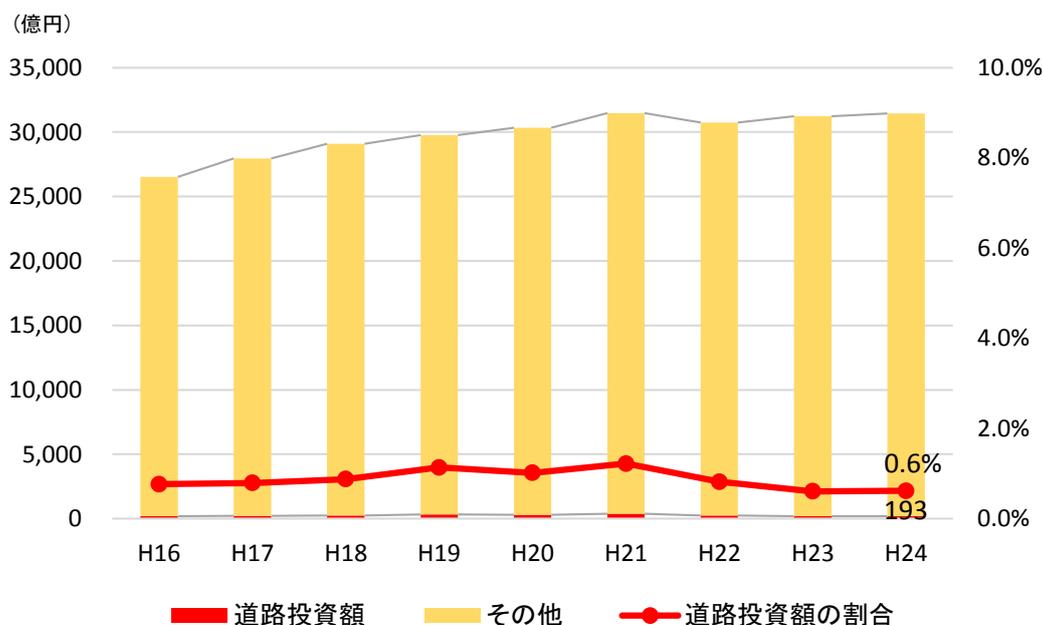
東京は、多様な産業、優秀な技術、豊富な人材が集積する日本の経済の中核であることから、都市計画道路の整備には高い効果が期待されます。

しかしながら、今後の社会情勢などを踏まえると、今後大幅な増収増見込みないことに加え、社会保障費が更に増大することは明らかであり、都市計画道路への大幅な投資額の伸びは見込めない状況です。



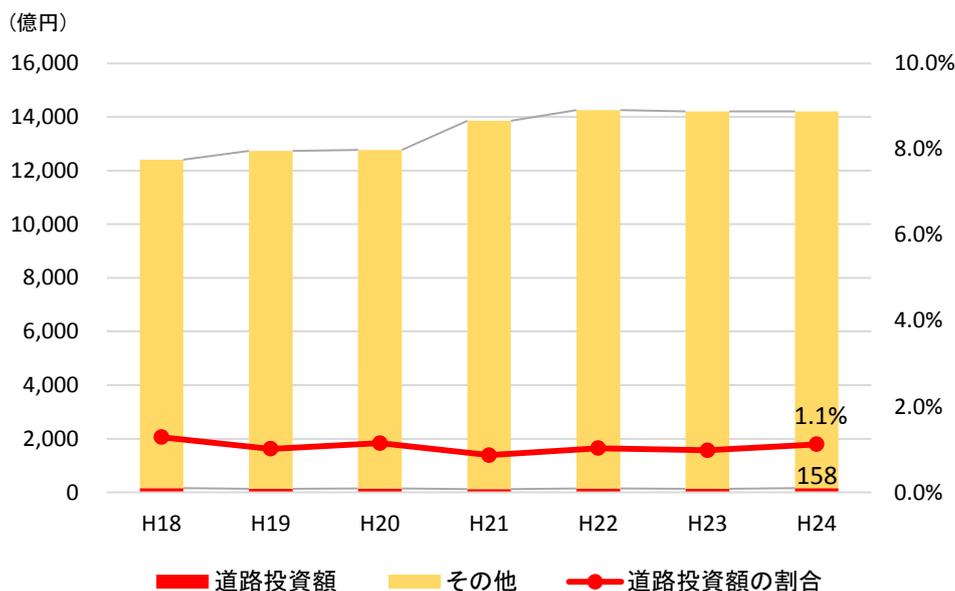
出典：・平成16～25年度「東京都都税統計情報」
 ・建設局事業概要 平成25年版（平成25年9月）

図 1-15 東京都の一般会計と道路投資額の割合の推移



出典：・平成16～24年「地方財政状況調査」（総務省）
 ・平成25年度 都市計画道路などの整備状況調査
 （平成16年度～平成24年度：決算額【用地費、工事費、測量費を含む】）

図 1-16 特別区の都市計画道路整備に係る総事業費の推移



出典：・平成18～24年「地方財政状況調査」（総務省）
 ・平成25年度 都市計画道路などの整備状況調査
 （平成18年度～平成24年度：決算額【用地費、工事費、測量費を含む】）

図 1-17 26市2町の都市計画道路整備に係る総事業費の推移

(4) 東京が抱える都市計画道路の課題

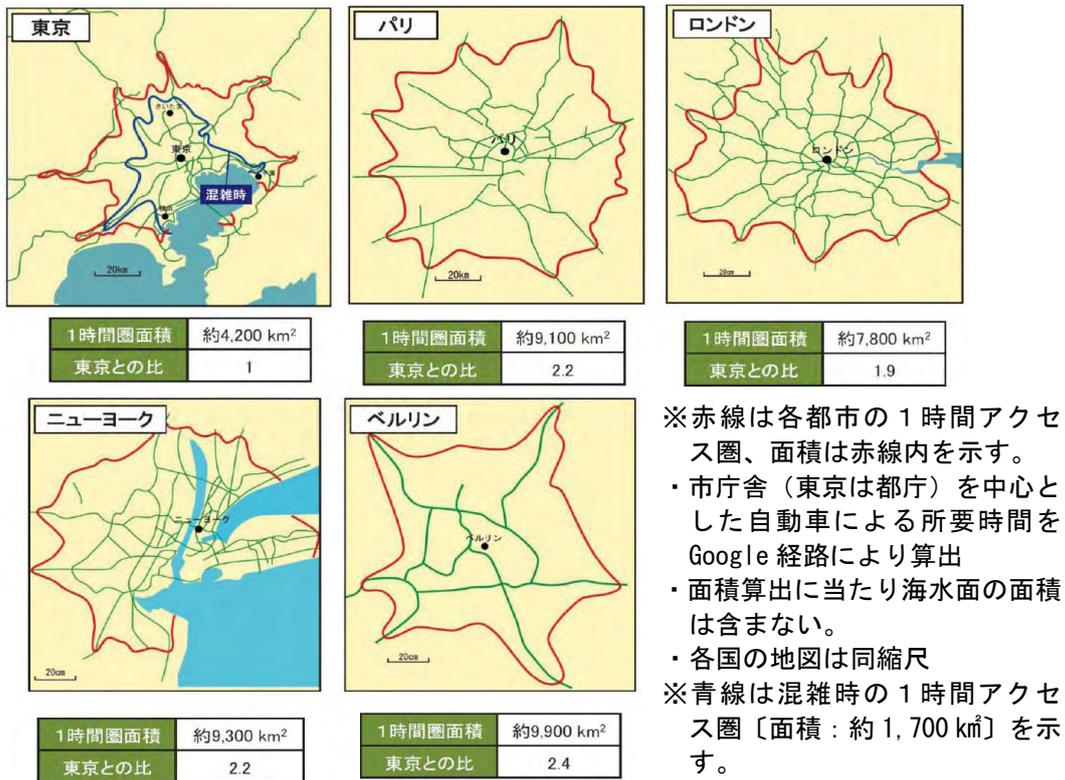
東京が目指すべき将来像の実現を目指し、道路整備を推進していく上で、現在の東京には都市計画道路を取り巻く諸課題があります。

ア 道路整備の課題

● 道路交通の課題

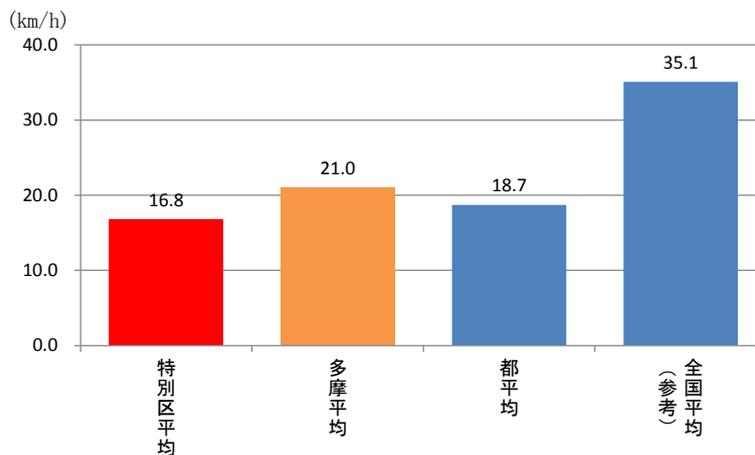
都内の都市計画道路整備の遅れから、道路交通環境の改善が進んでおらず、世界の主要都市の1時間アクセス圏を比較すると、東京は大きく後れを取っています。また、都内の混雑時平均旅行速度は、18.7km/hと全国平均(35.1km/h)に比べ著しく低い状況で、特に渋滞の著しい箇所として主要渋滞箇所が433か所指定されています。こうした状況は、多大な時間的・経済的損失、産業の高コスト構造を招くとともに、バスなどの都民の重要な足である公共交通の運行のほか、二酸化炭素(CO₂)の排出量などに影響を与えています。

また、都内の交通事故(死傷事故)件数全体は近年減少していますが、交通渋滞を回避するための通過交通が生活道路に流入していることなどにより、狭幅員の生活道路における事故件数全体に占める割合が増加しています。このほかにも、概成(8ページ参照)の都市計画道路の中には、車道はあるものの、歩道が十分に整備されていない道路があり、歩行者が安全に歩行しづらい場所も存在します。



出典：今後の高速道路のあり方中間とりまとめ（高速道路のあり方検討有識者委員会）

図 1-18 世界の主要都市における1時間アクセス圏

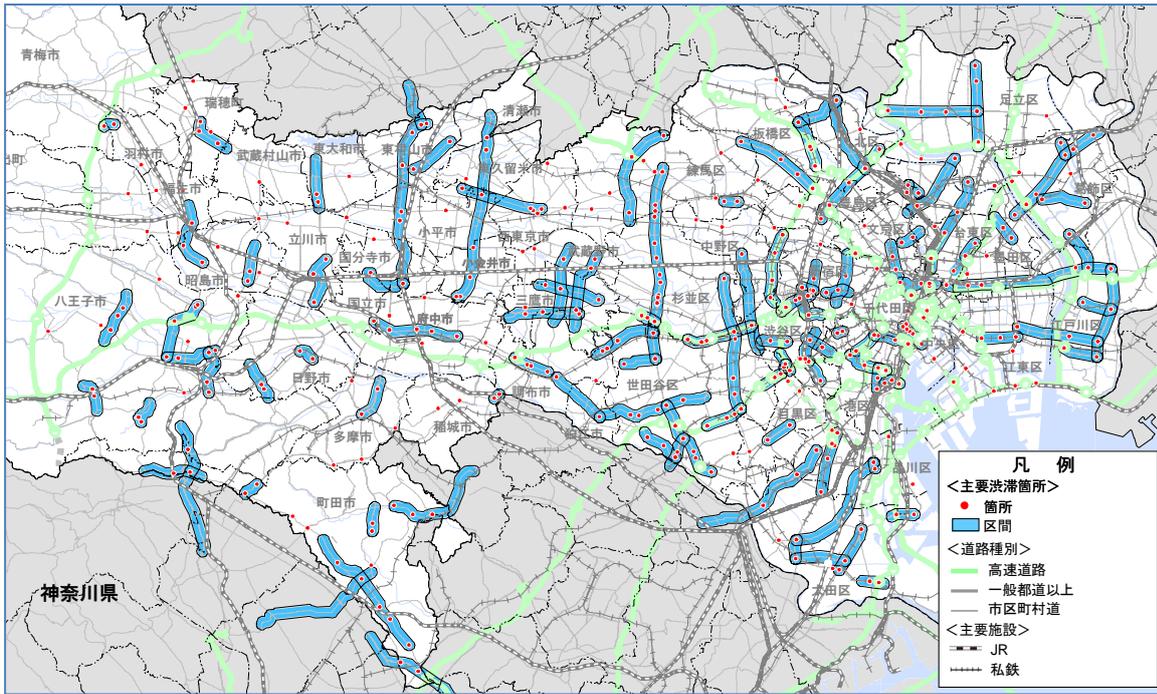


※混雑時平均旅行速度

朝又は夕方（7～9時、17～19時）の混雑時に調査した旅行速度の平均

出典：平成22年度道路交通センサスを基に作成

図 1-19 東京都内の混雑時平均旅行速度

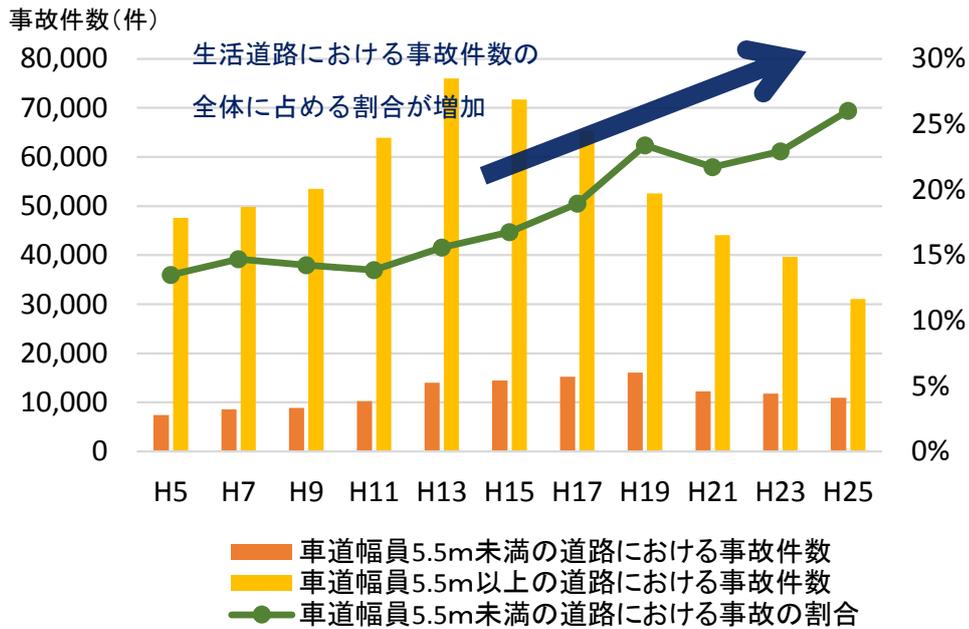


※「箇所」は単独で主要渋滞箇所を形成しており、「区間」は交差点などが連担するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間である。
 出典：国土交通省関東地方整備局「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料」を基に作成

図 1-20 東京都内の主要渋滞箇所



図 1-21 渋滞区間を走行する路線バス



※生活道路：主として地域住民の日常生活に利用される道路で、自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先させるべき道路。図中では、車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路と想定して集計を実施

出典：「交通事故統計年報」を基に作成

図 1-2 2 東京都内の事故発生件数割合の推移

● 防災上の課題

東京が、災害への備えにより被害を最小化する高度な防災都市となるためには、緊急物資輸送の確保や延焼遮断機能の充実、行き止まりがない安全な避難路の確保、道路閉塞防止のための無電柱化などに資する都市計画道路の整備は必要不可欠です。

また、大規模災害が発生した際には、都県境を越えて、円滑な救急・救命活動や緊急物資の輸送、その後に発生する大量のごみやがれきの処理などが必要となることから、近隣県との連携に資する都市計画道路の整備も必要です。

さらに、都内には土砂災害危険箇所に沿って道路が存在する場所などもあり、大規模土砂災害などの発生時には、道路の閉塞による集落孤立の発生が懸念されます。

- 質の高い生活の実現に向けた課題

成熟都市東京においては、生活の豊かさを実感でき、誰もが活動しやすく、快適に暮らせる集約型の地域構造へと再編していくことが求められています。

このため、交通結節点となる駅や行政施設周辺をはじめとした拠点における都市機能の強化や、拠点へのアクセスの向上のほか、高齢者や子育て世代など全ての人々が安心して安全・快適に活動できる公共空間の創出が必要です。

また、都市における手軽な交通手段として自転車の利用が拡大する中、自転車と歩行者が錯綜するなど、自転車が関係する交通事故の割合が増加していることから、自転車に配慮した道路空間を創出し、成熟都市東京にふさわしい交通手段の活用を図ることも必要です。

商店街や観光地、住宅地など様々な地域において、地域の活性化や住みやすいまちを実現するため、宅地開発や区画整理といった面的整備のほか、地域の特性をいかしたまちづくりが進められています。これらのまちづくりに併せ、歩行者空間の拡充や緑豊かな道路空間の形成などの道路整備を行い、様々なまちづくりの促進につなげることが期待されます。



図 1-23 にぎわいある歩行者空間のイメージ（丸の内仲通り）

イ 計画決定後、いまだ事業化に至らない路線

都市計画道路は、その性質上、長期的視点で広域的に一括して都市計画決定していることから、その事業量はとて多く、整備に時間を要します。都内に計画されている都市計画道路の多くが、現在の都市計画法が制定された昭和43年当時から決定されており、計画決定から45年以上経過しています。東京における都市計画道路は、その時々々の社会経済情勢の変化を踏まえ、区部、多摩地域ともに3回、適宜適切な見直し及び検証を行っています。今後も引き続き、都市計画道路の早期整備の実現と併せ、その必要性の検証を継続的に行うことが重要です。

【区 部】	
*昭和39・41年	道路再検討：細道路1,000路線の大部分の廃止
*昭和56年	道路再検討（第一次事業化計画）：47路線51か所の計画変更
*平成16年	必要性の検証（区部における都市計画道路の整備方針） ：5路線5.3kmの「都市計画の見直し候補区間」の選定
【多摩地域】	
*昭和36・37年	道路網再検討：各都市計画区域の内容を網として再検討
*平成元年	「多摩地域都市計画道路基本計画」における必要性の確認
*平成18年	必要性の検証（多摩地域における都市計画道路の整備方針） ：10路線9.1kmの「要検討路線（区間）」の抽出

図 1-24 東京における都市計画道路網の検討経緯

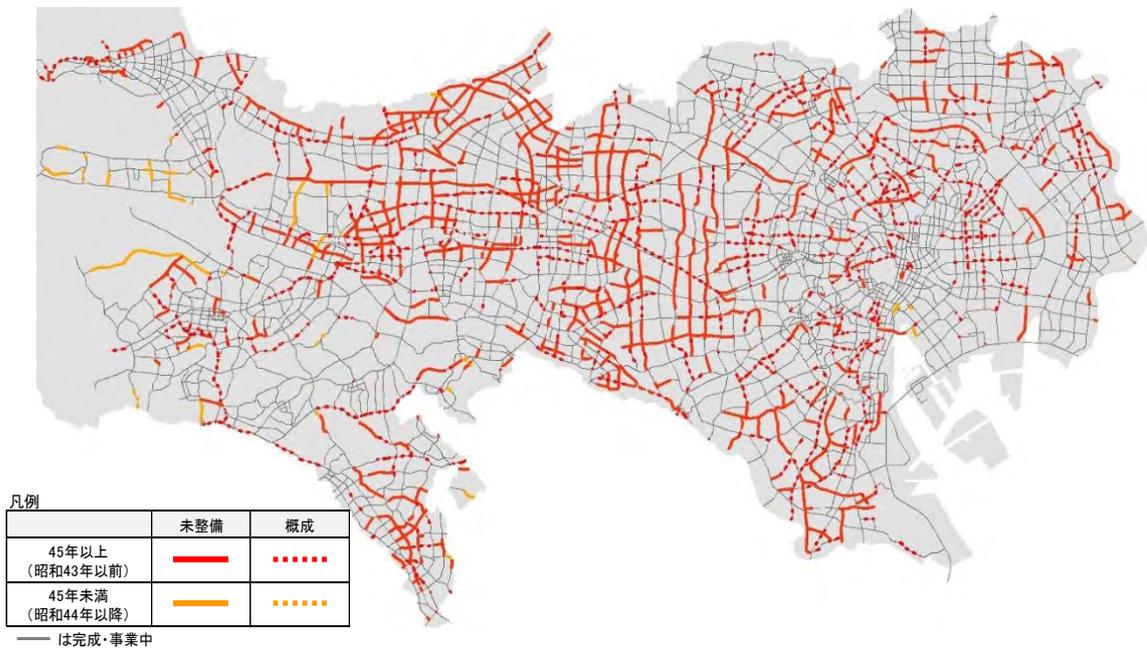


図 1-25 都市計画（当初）決定後の経過年数