

02 将来都市計画道路ネットワークの検証項目

検証項目

1

骨格幹線道路網の形成



都市計画道路は、様々な機能を持つ道路が組み合わせられ適切に配置されることで、渋滞の解消、高度防災都市の実現、生活道路への通過交通の流入抑制、自動車走行速度の向上による地球温暖化の抑制、良好な市街地環境の形成などに役立っています。

このうち、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、枢要な交通機能を担う幹線道路を骨格幹線道路（図2-3参照）として、これまで重点的に整備を進めてきました。

骨格幹線道路は、これまでの着実な整備実績により、完成率は約7割に達しています。区部及び多摩地域ともに、残る骨格幹線道路については、東京の発展に寄与する路線として、今後も必要であると評価しました。

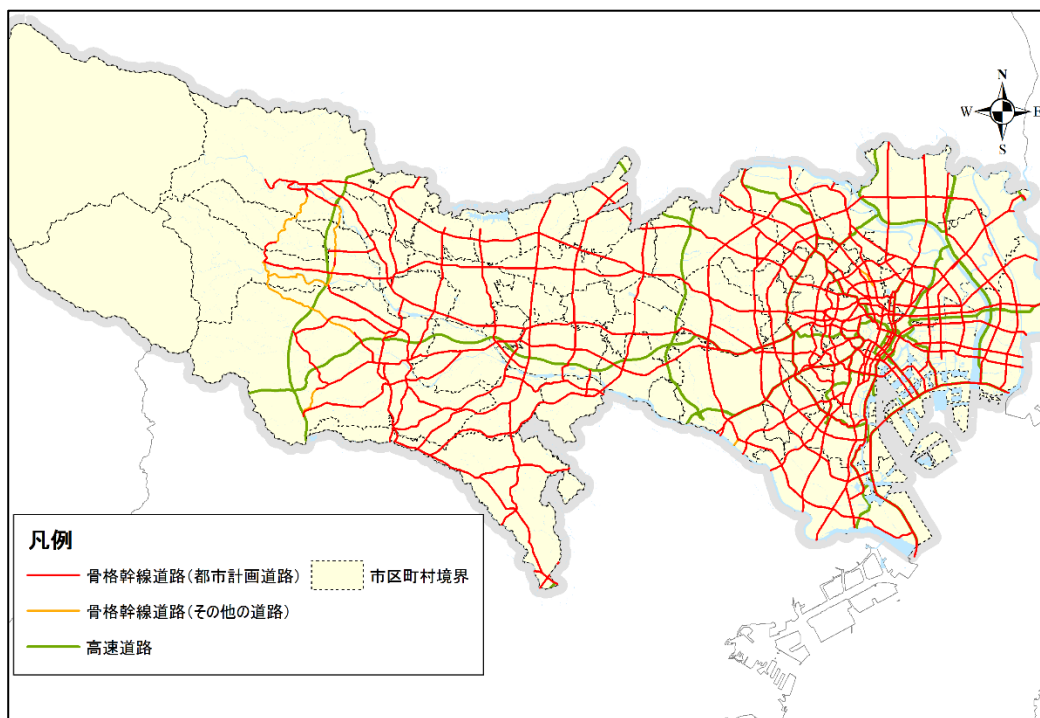
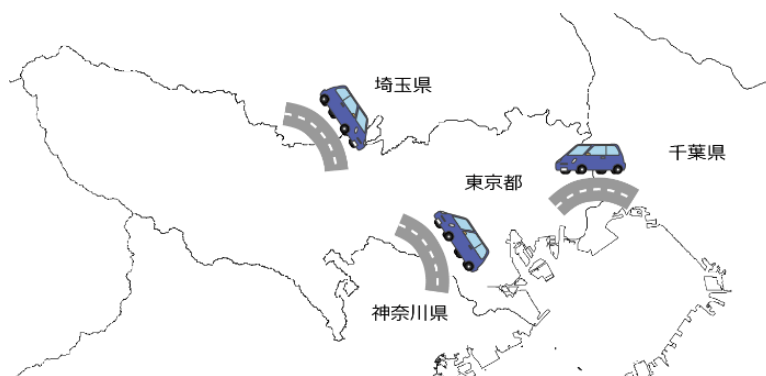


図2-3 骨格幹線道路網



東京都は、千葉県、埼玉県、神奈川県、山梨県と接し、東京圏全体で首都機能を担い、活発な都市活動を展開しています。引き続き、東京圏全体の広域的な視点に立った都市構造である環状メガロポリス構造を目指し、業務、居住など多様な機能集積をいかしつつ、更なる国際競争力を備えた首都へと発展していくためには、都県境を越えた都市間の連携・交流についても強化していく必要があります。

また、首都圏において首都直下地震や南海トラフ巨大地震など、大規模災害が発生した際には、都県境を越えて、円滑な救援救護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になると想定されます。

このように、東京圏全体で活発な交流を実現し、防災活動などに資する都県間にまたがる道路網の重要性はますます高まります。このことから、都県境で隣接県に計画や現道のある都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

首都圏に集中する東京港や羽田空港をはじめとする港湾・空港等の広域的な物流拠点は、国際物流面でも我が国の重要拠点であり、貨物輸送量が全国の約3割を占める一大貨物輸送地域となっています。また、人口1,300万人を擁する東京は巨大な消費地であり、全国貨物純流動調査の結果（図2-4参照）からも分かるように、首都圏における広域的な物流の中心となっています。

また、図2-5に示すとおり、インターネットの普及により貨物の小型化が進行するなど物流ニーズの多様化に対応し、円滑な物流機能を確保していくことに加え、生活道路への貨物車などの流入を抑制していくことも重要です。このことから、都内の広域的な物流拠点へのアクセス道路となる都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

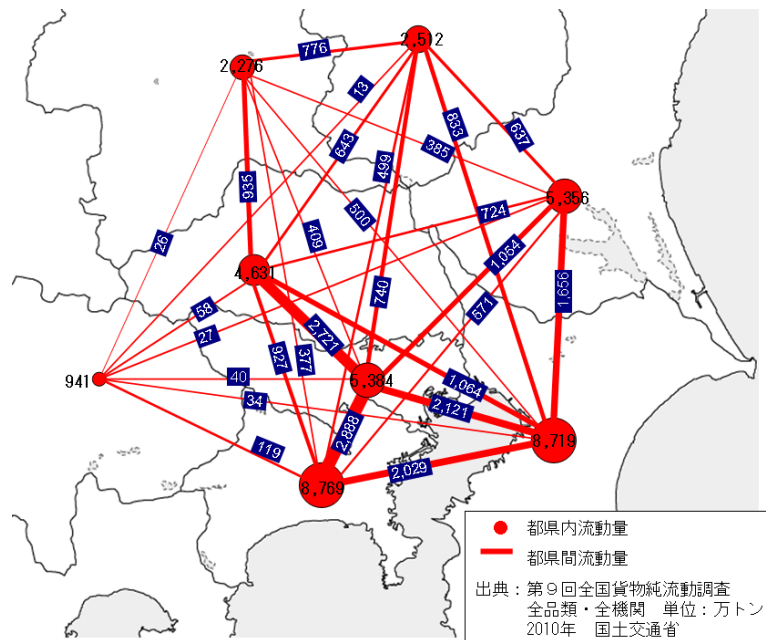
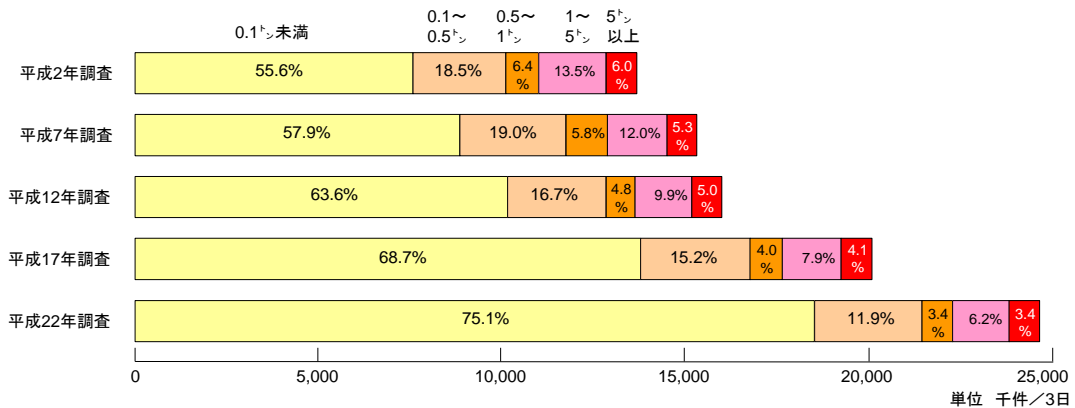
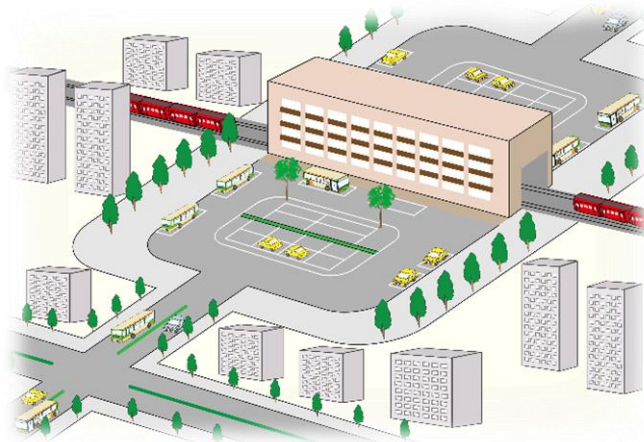


図2-4 首都圏における都県間の貨物流動



出典：平成2～22年「全国貨物純流動調査」（国土交通省）

図2-5 物流件数の推移（流動ロット規模別）



人口減少や高齢化が進行していく中で、これからの東京が活力を更に高めていくため、誰もが活動しやすく、快適に暮らせるまちを実現することが重要です。このため、市街地の無秩序な拡大を抑制した上で、地域の特性に応じて必要な機能を確保し、駅などを中心に都市機能を一層集積させた集約型の地域構造へ再編していきます。その実現に向け、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、駅などを中心に都市機能を集積させることが必要です。

このことから、交通利便性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力と文化をリードする「中核拠点」や、交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた「生活拠点」における都市計画道路のうち、駅や駅前広場などの交通結節点にアクセスする道路は今後も必要であると評価しました。



都市計画道路は、将来における多様な交通需要に対応し、東京が持続的な発展をしていくために不可欠です。そこで、道路の自動車交通機能に着目して、将来人口や都市構造などを考慮し、都市計画道路に既存の主要道路（国道や都道など）を加えた道路網により将来交通量の推計を行いました。

具体的には、幹線街路として決定されている都市計画道路を評価対象とすることから、こうした道路の最低限の規格として2車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（1日当たり12,000台）の半分として1日当たり6,000台を設定し、将来の交通量がこれ以上となる区間の都市計画道路は今後とも必要であると評価しました。



地震発生直後から人命の安全確保、被害拡大防止、災害応急対策を円滑に実施するためには、これらの活動に必要な人員及び物資の輸送を確実に実施していくことが必要です。このため東京都は、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点^[2]）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路として「緊急輸送道路^[3]」を第一次から第三次まで指定しています。

このことから、高度な防災都市の実現に向け、緊急輸送道路として指定されている都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

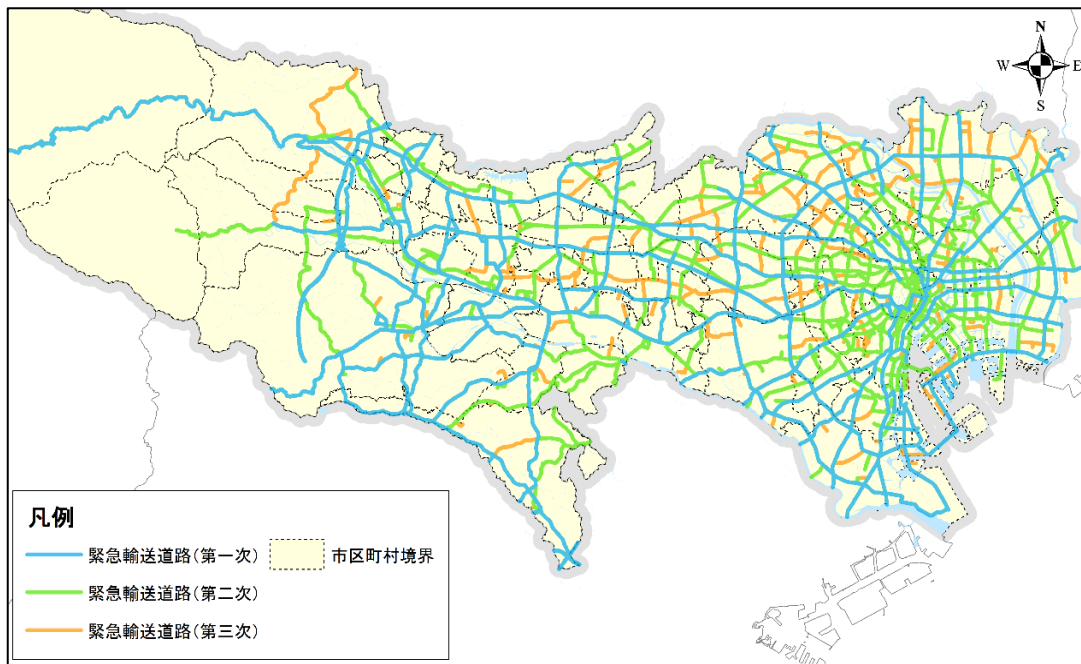


図 2-6 緊急輸送道路（平成 26 年 4 月時点）

[2]指定拠点

東京都地域防災計画に指定する震災時の救助や救急、医療活動、緊急輸送を円滑に行うため、応急活動の中心となる施設

[3]緊急輸送道路

・ 第一次緊急輸送道路

応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線

・ 第二次緊急輸送道路

第一次緊急輸送道路と区市町村役場、主要な指定拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線

・ 第三次緊急輸送道路

その他の指定拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線



都内には、地震火災から住民の生命を守るため、避難場所などが定められています。住民が避難場所まで迅速かつ安全に避難するため、避難路の確保が求められます。

このことから、都市の防災性・安全性を向上させるために、東京都や各市町が定める避難場所のうち、地震時などに身の安全を確保するため一時的に避難する避難場所（一定の空地を有する場）にアクセスする都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

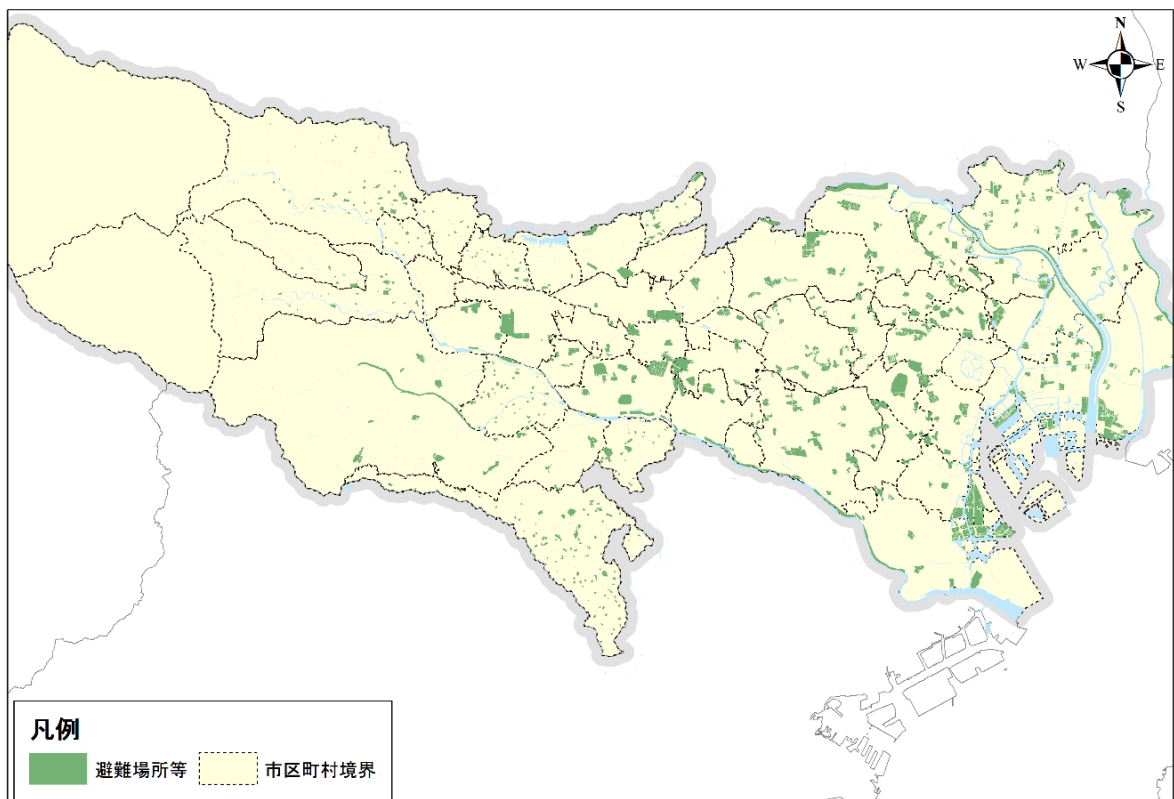
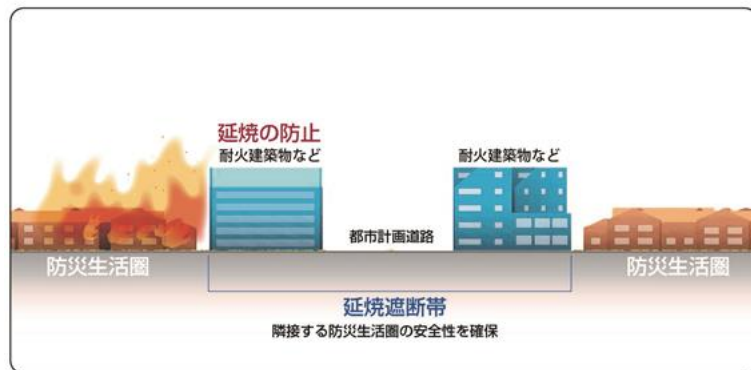
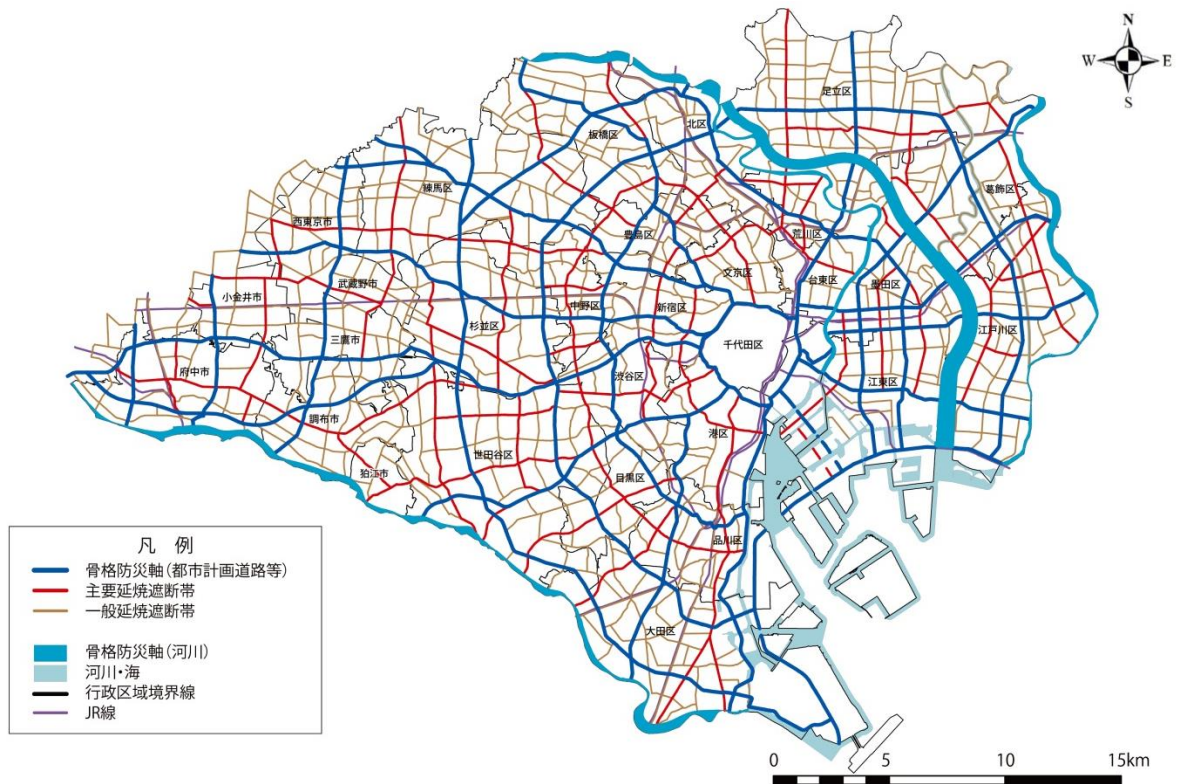


図2-7 避難場所等

延焼遮断帯は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、その機能に加え、消防活動などの救援・救護活動の実施や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っています。

東京都は、「防災都市づくり推進計画」（平成 28 年 3 月）において、木造住宅密集地域が連なる特別区及び多摩地域の 7 市を対象に、「骨格防災軸」「主要延焼遮断帯」「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設けています。このことから、これら延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、安全・安心な都市の実現に向け今後も必要であると評価しました。



出典：「防災都市づくり推進計画」（東京都都市整備局 平成 28 年 3 月）

図 2-8 延焼遮断帯

土砂災害は「土石流」「地すべり」「がけ崩れ」の三つに分けられ、それぞれについて被害のおそれのある箇所を「土石流危険渓流^[4]」「地すべり危険箇所^[5]」「急傾斜地崩壊危険箇所^[6]」と呼んでいます。都内の山間地や都心の一部地域には、これら土砂災害危険箇所が3,718か所存在しており、これらに沿った形で道路が通っている場所も存在します。近年発生している大規模土砂災害などの発生を想定すると、こうした場所では道路が閉塞される可能性があります。

このことから、災害に強い都市構造の実現のため、都内で特に土砂災害危険箇所が集中している西多摩地域を中心に、代替機能を有した都市計画道路は今後必要であると評価しました。

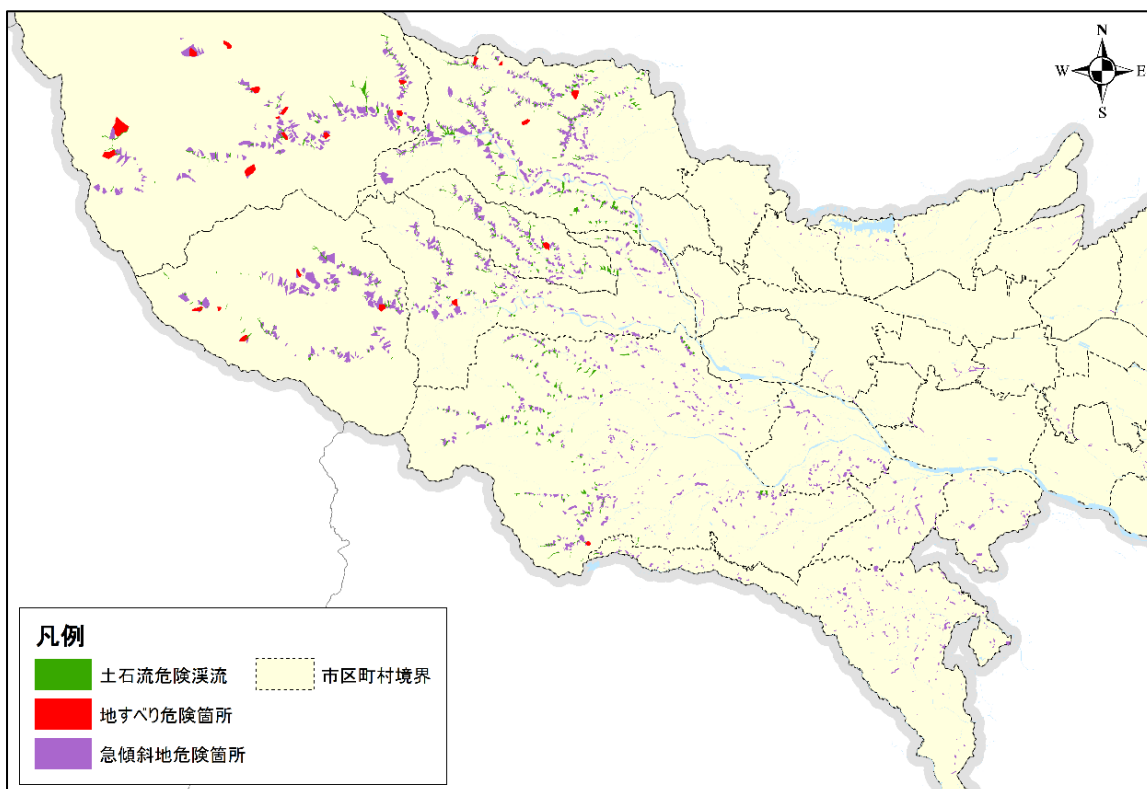


図 2-9 土砂災害危険箇所

[4]土石流危険渓流

土石流が発生する危険性があり人家や公共施設等に被害を生じるおそれがある溪流〔砂防法〕

[5]地すべり危険箇所

空中写真の判読や現地調査により地形と地質を分析し地すべりの発生が想定された場所で人家や公共施設等への被害のおそれがある箇所〔地すべり等防止法〕

[6]急傾斜地危険箇所

傾斜 30° 以上、がけ高 5 m 以上の急斜面で、崩壊した場合に人家や公共施設等に被害を生じるおそれがある箇所〔急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律〕

地球温暖化の進行は、東京だけにとどまらない大きな問題であり、現在、解決に向けて様々な取組が行われています。自動車交通に目を向けると、渋滞による低速走行が二酸化炭素の排出量を増大させる原因の一つになっています。

図2-11は、走行速度と二酸化炭素(CO₂)排出量の関係を表したものです。車種に限らず速度が上昇すると排出量が減少しますが、大型車は小型車の6倍程度の排出量があり、速度改善に伴う削減量も大きくなります。また、図2-12は車線数ごとの道路延長及び利用される交通量の割合を示したものです。4車線以上の多車線道路が多く交通を担い、特に大型車でその傾向が大きくなっていることから、多車線道路網の形成は大型車をはじめとする自動車の走行環境改善に大きく寄与するものと考えられます。

このことから、自動車の走行性の向上に関して寄与度の高い4車線以上の主要な多車線の都市計画道路は今後も必要であると評価しました。

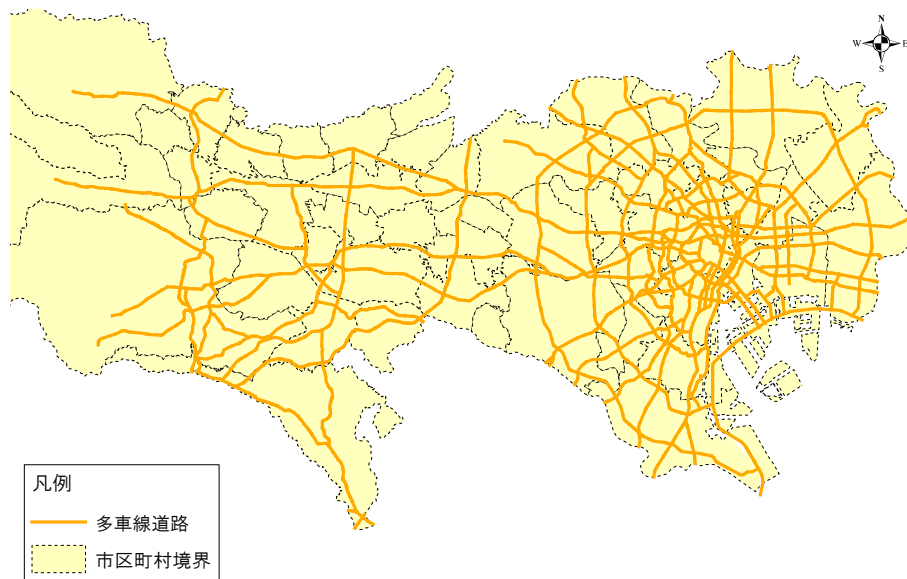
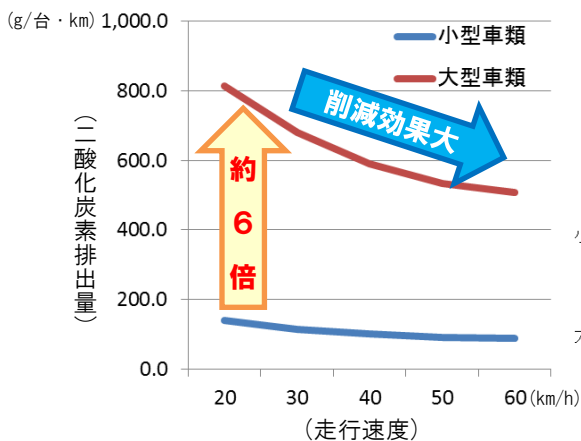
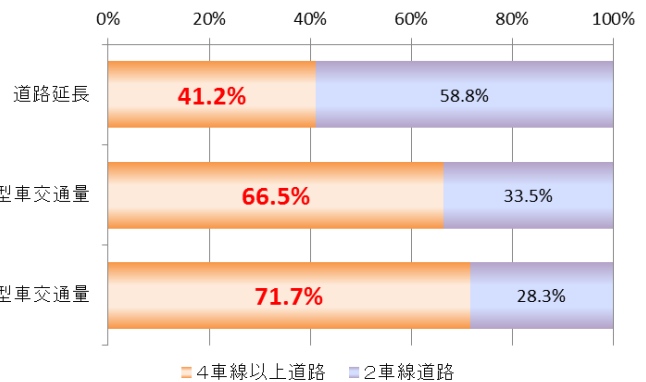


図2-10 主要な多車線道路網



(出典：国土技術政策総合研究所資料)

図2-11 走行速度と二酸化炭素排出量の関係



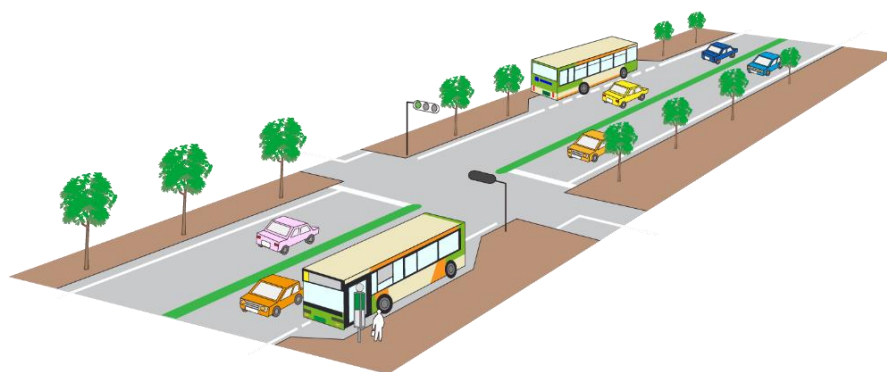
(H22 道路交通センサスより都内一般道路を対象に集計)

図2-12 延長と利用交通量の車線数別割合



都市計画道路の整備に当たっては、植樹帯の設置などにより、道路の緑化が図られます。街路樹には騒音の低減、大気の浄化などの生活環境保全機能や景観向上機能などがあり、良好な都市空間が創出されます。また、道路整備などを契機として、道路と周辺のみちづくりを一体として、広がりや厚みを持った緑、オープンスペース、良好な景観などの「みどり豊かな都市空間ネットワーク（環境軸）〔93 ページ参照〕」の形成が図られる事例もあります。

このことから、東京都長期ビジョンにおいて「水と緑のネットワークの充実」として示されている路線は、今後も必要であると評価しました。



道路には、バスなどの公共交通の導入空間としての機能があり、暮らしや都市活動を支えるこれらの公共交通の整備と連携を図っていく必要があります。公共交通不便地域の解消、これから本格化する高齢社会における移動手段の確保のため、身近な足であるバスなどの公共交通網を充実していくことは重要です。

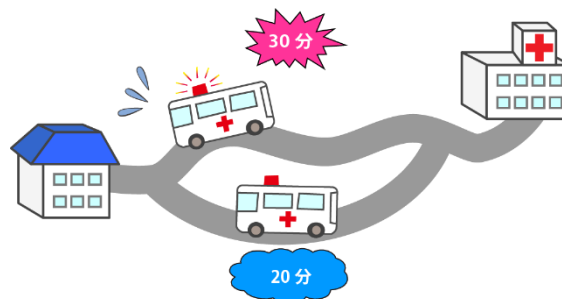
このことから、今後バス運行が望ましい路線や可能性の高い路線は今後も必要であると評価しました。

東京が世界有数の観光都市として成長していくために、国内外からの訪問者にとって魅力ある都市づくりを進める必要があります。そのためには、空港や駅などの交通施設の整備に加え、歴史的建造物や都市景観といった観光拠点へのアクセス向上も重要です。

このことから、図2-13に示す東京都景観条例第22条及び第32条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物（109か所）及び主な景勝地として都民投票により選定された「新東京百景」（89か所：島しょ部を除く。）に着目し、これら観光拠点にアクセスする都市計画道路は今後必要であると評価しました。



図2-13 東京都景観条例第22条及び第32条に基づき選定あるいは定められた歴史的建造物及び新東京百景



都市計画道路網が形成されることで、交通渋滞が緩和されるとともに搬送距離が縮小し、都内にある救急医療施設までの到達時間の短縮が見込まれます。このことから、図2-14に示す都内に指定されている第三次救急医療施設等^[7]へのアクセス向上が期待される都市計画道路は、都内の救急医療サービス向上のために今後も必要であると評価しました。

具体的には、任意の地点から第三次救急医療施設等への最短経路による所要時間に着目し、ある未着手の都市計画道路を整備することによって、著しく所要時間が短縮される場合、その路線を「到達時間の短縮に寄与する路線」として評価しています。

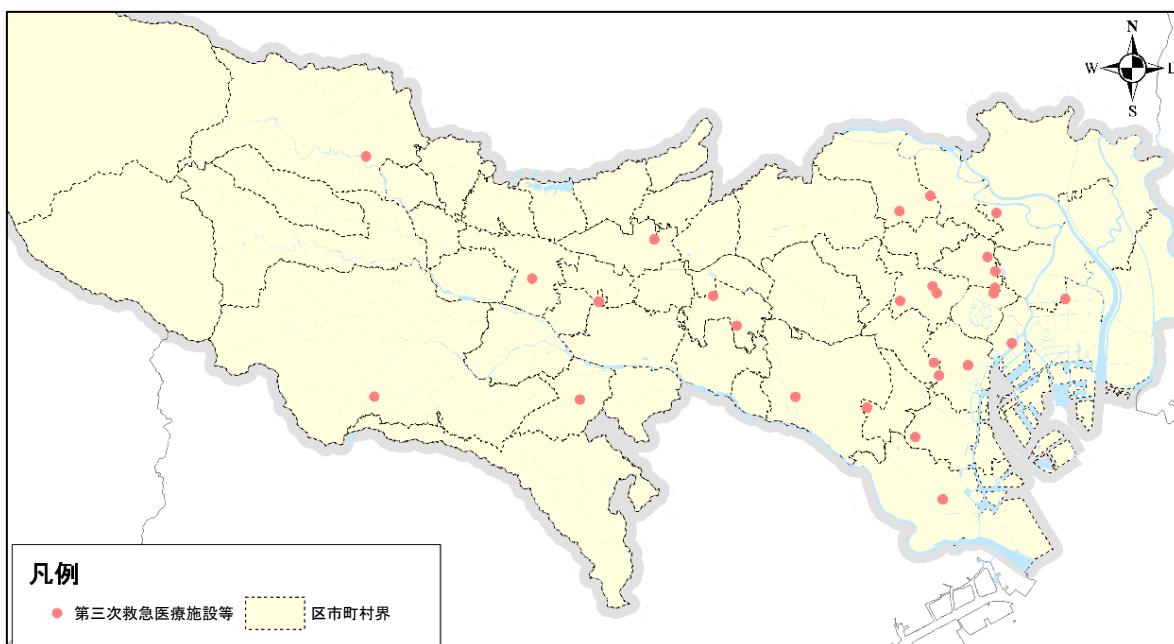


図2-14 第三次救急医療施設等

[7]第三次救急医療施設等

脳卒中、心筋梗塞、頭部外傷など、生命危機を伴う重症及び複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、高度の診療を提供する救急センターなどの医療施設（都内で27施設）

地域が目指す将来像の実現に向け、個性的で活力ある「まちづくり」を支える都市計画道路は今後も必要となります。

特徴ある商店街や、コミュニティインフラ^[8]の整った人々の活動や交流の中心となるエリアなどにおいて、人々の活動や交流を活発にし、誰もが暮らしやすい「まちづくり」を進めるためには、日常的な移動の円滑化、生活道路への通過交通流入の抑制、自転車や歩行者などが安全、快適に利用できるゆとりある道路空間の形成などが重要です。

また、各区市町では、避難場所などが指定されており、地震などの災害時にこうした避難場所などへ安全に避難できることも、地域の防災性の向上を図る上で重要となります。

さらに、地域開発やマンションなどの大規模住宅の建設、土地区画整理事業や再開発事業など面的整備の計画などにおいては、その開発に伴って発生する自動車及び歩行者交通を円滑かつ安全に処理するとともに、新たなまちの骨格として道路が必要となります。

このことから、地域のまちづくりに併せて、更には一体となって整備していく都市計画道路は、今後も必要であると評価しました。

[8]コミュニティインフラ

道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など地域コミュニティの生活を支える施設や空間