

3 幹線道路など広域インフラ整備

都市復興に当たっては、木造住宅密集地域の存在、整備水準の低い交通インフラ、オープンスペースの不足、資源エネルギー多消費型の構造等の都市構造上の課題の克服を目指した新たな都市構造を構築するために、必要な広域的なインフラの整備計画を定める。

(1) 基本方針

① 公園など環境インフラの重視

効率性の重視が主要課題であった20世紀型の社会から、これからは、環境と調和した社会・経済システムの構築が、社会共通の課題となっていくと考えられることから、環境インフラの整備を重点的に行っていく。

そのため、公園・緑地など、都市生活に憩いや潤いをもたらすとともに、防災性の向上にも資するオープンスペースをできるだけ確保していく。特に、防災の観点から複合的機能を有する公園や、大規模な公共施設などの上部を立体的に利用による重層的な公園整備を行っていく。

また、道路の沿道環境を改善するため、自転車道や歩道、環境施設帯を整備することとし、道路の環境インフラ化を進める。

幹線道路ネットワークの整備による個々の路線への交通削減が図られる場合には、車線を減少して環境施設帯を設けることや高速道路については、震災前から施設の更新に向け、地下化の検討を行う。

さらに、河川や運河と一体となった緑地の整備を行い、水と緑の一体的整備を行う。

これらの環境インフラがそれぞれの機能を十分に発揮することができるように適切に配置し、そのネットワーク化を図る。

② 市街地復興との一体的整備

周辺市街地と調和のとれた整備を図るため、新たな土地区画整理事業などによる市街地復興と一体的に道路、公園等の整備を行う。

河川についても、市街地復興と一体的に行うスーパー堤防事業や河川緑地の整備を推進する。

③ 情報通信技術などを活用した施設整備

都市基盤施設の整備は、ハード面の整備だけでなくITなどを活用したソフト面の施策との連携を十分に図っていく必要がある。例えば、道路への交通負荷を低減させるためのTDM*⁸やモーダルシフト*⁹などによる交通量の抑制施策や、ITS*¹⁰による交通混雑緩和を進めるなどして、適切な基盤整備を行う必要がある。

* 8 TDM：交通需要管理(transportation demand management)。車の利用者の交通行動の変化を促すことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系である。方策として、相乗り、パークアンドライド、物流の共同集配、ロードプライシング等がある。

* 9 モーダルシフト：環境問題や労働力不足等に対応するため、トラックから海運・鉄道など、他の交通手段へ移動や輸送の方式を転換すること。

* 10 ITS：高度道路交通システム(Intelligent Transport Systems)。情報通信技術を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションの高度化、自動運転システムの構築、交通管理の効率化等を図り、安全性、輸送効率、快適性の向上を可能とするシステム。

(2) 施設別整備方針

① 交通インフラ

利用者の利便性、効率的な交通処理、良好な都市環境の保全等から、公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通手段が適切な役割分担を担った交通体系を確立する。

ア 道路

○ 被災地域における防災骨格軸等の主要道路、駅前広場の整備

大規模な被災地域において、骨格防災軸等に位置付けられている未整備の都市計画道路について、市街地の復興にあわせて、良好な沿道環境の保全を図りながら整備する。

地形上、道路整備が困難な路線については、円滑な線形に計画線を改善したうえ整備を行う。

また、区部周辺部で整備が遅れている私鉄等の駅前広場においては、被災状況を踏まえつつ、周辺の市街地整備と一体的に整備する。

○ 交通ネットワークとしての道路整備

被災地域外においても、被災地域内で整備された施設が十分機能しうるよう、必要に応じて幹線道路等までのネットワーク化を図るなど、一体的に整備を行う。

○ 高速道路の整備

高速道路については、郊外から都心部への交通を分散する機能・バイパス機能・非常時の迂回機能など、交通ネットワーク上、重要な道路について復興にあわせて整備を図っていく。

また、都心環状線については、震災前から施設の更新に向け、地下化の検討を行う。
(対象路線)

中央環状線、外環、内環状線、首都高10号線、1号線延伸、晴海線2期、
都心新宿線、多摩新宿線

○ 環状7号線・8号線の車線減少・環境施設帯の形成

外かく環状道路や復興により整備した幹線道路を含めた幹線道路のネットワーク整備により交通を円滑化し、TDM施策を推進することによる効果ととして交通量の削減が図られるようになることを活かして、車線数を減少させ、幅員の広い歩道・環境

緑地帯を整備する。

イ 鉄道等

○ 鉄道等の新設、複々線化等

鉄道等については、国の運輸政策審議会答申第18号^{*11}において、「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」を示しており、この計画に基づき、整備を図る。

○ 連続立体交差化

大規模被災地域においては、踏切遮断による交通渋滞・踏切事故の解消や鉄道により分断化された市街地の一体化を図るため、鉄道と道路の連続立体交差化を推進する。

その際、すでに都市計画決定されている未着手路線だけでなく、都市計画手続中の路線についても整備を推進するとともに、それ以外の路線についても地域の状況を勘案しながら整備を図る。また、複々線化の都市計画が定められている路線については、必要に応じて連続立体交差化事業と同時に複々線化を図る。

連続立体交差化事業の整備の範囲は、基本的には大被害区域を超えた一駅目までとする。また、複々線化の整備を行う際には、輸送力増強等の効果が発揮される区間までとする。

(大規模被災地域に関連して、現在、都市計画決定済及び手続中の路線)

都市計画決定済の路線：京王京王線 笹塚～調布（複々線化を含む）

京成押上線 四ツ木～青砥

都市計画手続中の路線：小田急小田原線 代々木上原～梅ヶ丘

ウ 港湾

復興に必要な建設資材や食料、衣類等の物資を円滑に供給するため、国際物流への対応能力を高めるふ頭の拡充・整備を進める。

*11 運輸政策審議会答申第18号：総合的な輸送体系を樹立するための政策、計画その他運輸行政の基本的政策などについて調査審議するため、運輸大臣の諮問機関として運輸政策審議会を設置。2001(平成13)年1月の省庁再編に伴い、交通政策審議会に組織変更された。

答申第18号は、2000(平成12)年1月、2015(平成27)年を目標とした東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本的な計画として策定された。

② 環境インフラ

良好な環境を形成するためには、その基盤としての環境インフラの整備が必要不可欠である。

「緑の回廊」やその他の公園、緑地、河川・運河などを有機的にネットワーク化することにより、環境インフラの整備を図る。

ア 「緑の回廊」の整備

緑の回廊は、大規模な被災が生じるゾーン(おおむね環状6号線と環状7号線で囲まれた区域)内の、補助26号線(中野通り)、140号線(平和橋通り)、118号線等の補助幹線道路とその沿道からなる軸、及びゾーン全体からなる軸の二つの軸線からなり、区部をほぼ周回するように形成する。

このゾーンの中では、新復興土地区画整理事業や震災復興地区計画などにより、コミュニティ道路、緑道、街区公園、河川緑地等を整備し、それらと既存の大規模公園やコミュニティ施設・寺社等をネットワークすることに緑豊かな市街地を形成する。

その際、潤いや、やすらぎ、風格などを備えた環境の良好な空間のネットワーク化を図り、全ての人々の移動の自由と快適な施設利用を確保するユニバーサルデザイン^{*12}の考え方に基づいた空間の整備を行う。

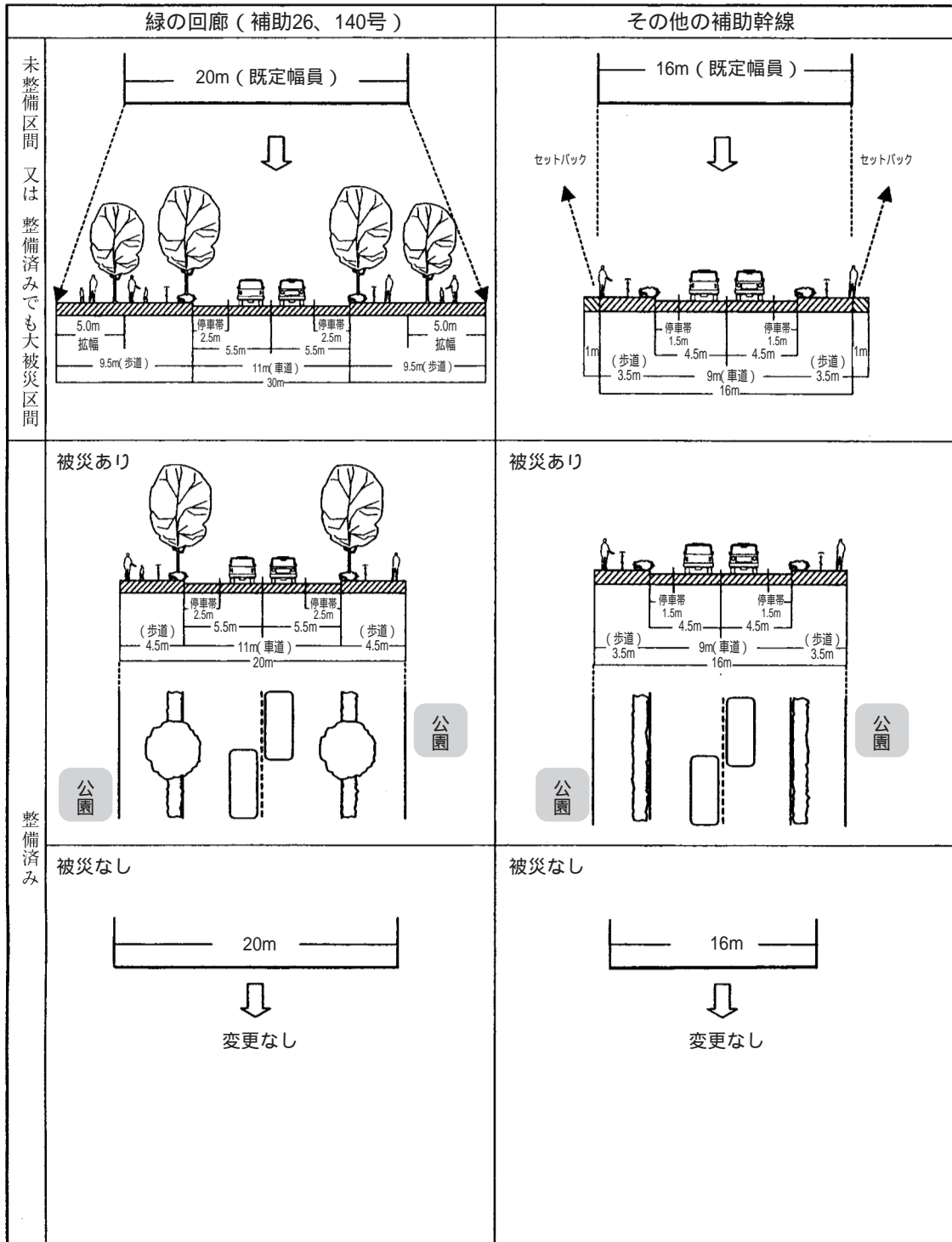
特に、道路の整備に関しては、その整備状況や、沿道の被災の程度など地区の状況を十分に踏まえながら、都市計画決定済みの幅員等の変更(拡大)を行って歩行空間の拡大を図る。また、その他の都市計画道路の整備に併せて、地区計画によりその沿道の建築物のセットバックを行い、歩行空間などの拡大整備を図っていく。

また、緑の回廊の両側に位置する幹線道路については、車線数を減少させ広幅員の歩道や緑地で構成する環境施設帯を整備する。

こうした区部を周回する「緑の回廊」が整備されることにより、この空間では、既存のコミュニティの範囲や領域を越えた、高齢者、子ども、障害者、外国人等を含む全ての人々の交流が活発に行われ、21世紀の新しい「東京コミュニティ」が醸成される。

*12 ユニバーサルデザイン：障害者、高齢者、健常者の区別なく、誰もが使えるように配慮されたデザイン。

図表2-12 <被災状況に応じた道路沿道の整備内容>





計画幅員を拡大した都市計画道路とその沿道の街並み
片側に2列の街路樹を配置



都市計画道路の沿道に公園を確保した街並み

図表 2 - 1 4 <「緑の回廊」の形成イメージ>



住宅地の整備

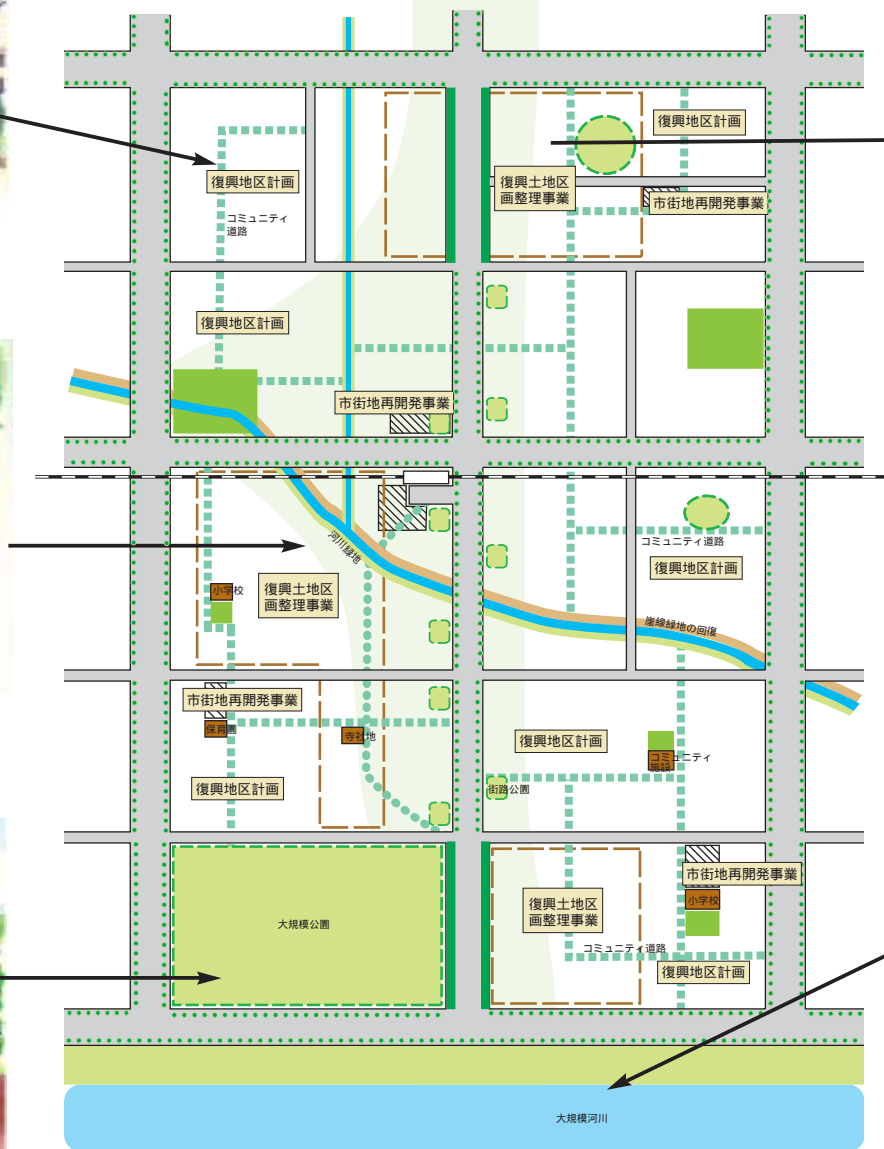


河川緑地の整備



バックアップ公園の整備
(公園の地下利用)

緑の回廊 形成イメージ



- 都市計画道路の幅員整備
- 道路緑化
- 緑道の整備
- 公園の整備
- 既存公園



大被害地区の道路沿道の整備



安全な市街地の形成

イ 公園

○ 複合的な機能を有する公園の整備

環境インフラとして重要な役割を担う大規模公園を整備するとともに、整備に当たっては、都市のバックアップ機能など、複合的な機能を有する資源循環型公園の整備を行う。

・大規模被災地域にあって、10ha以上の公園緑地が2km圏域に存在しない地域において、新たな都立公園を整備する。(10ha程度を5か所程度)

- ・下水道施設などの大規模公共施設との複合利用等により新たな公園を整備する。
- ・防災の活動拠点となる都立公園の整備を促進する。(主な大規模公園8箇所)

○ 崖線や斜面緑地の整備

被災市街地の復興においては、できるだけ東京の原地形を活かしたまちづくりを進め、貴重な崖線や斜面緑地の復活、保全を図る。

ウ 河川・運河

○ スーパー堤防の整備

治水安全度を高めるだけでなく、被災地域を中心にスーパー堤防、緩傾斜堤防を市街地復興と併せて整備する。

東部低地帯においては、スーパー堤防整備事業の他、土地区画整理事業等により地盤の高上げを行い、抜本的な安全性の向上を図る。

その際、地震により倒壊した建築物等から発生するがれきの分別の徹底・再利用の処理を行い、地盤としての活用を図る。

- ・隅田川、新中川、中川、綾瀬川

○ 河川緑地等の整備

被災地の復興にあわせ、河川・運河の緑地の整備を推進することにより、水と緑が一体となった、潤いのある水際空間を整備する。

- ・目黒川、神田川、石神井川、野川、仙川、呑川、芝浦運河、砂町運河

○ 清流の復活

妙正寺川、善福寺川、野川などにおいて、河川の水量確保や水質の改善のため、導水施設の整備による下水高度処理水の導水を図り、清流の復活を図る。

③ 情報インフラ

情報化の進展を支える、情報通信設備の収用空間などの情報インフラについては、共同溝の整備を集中的に進め、首都圏全域を対象にした電子都市の構築も視野に入れた取り組みを行っていく。

④ 広域インフラ以外のインフラ整備

地域の基盤を支える生活道路や地区公園などの地区インフラについては、新復興土地区画整理事業や震災復興地区計画などの市街地整備を実施することにより、広域インフラと調和した整備を行う。