

## 専門アドバイザー委員による今後の都市計画道路の見直しについての御意見

これまでの委員会における専門アドバイザー委員の発言の中で、今後の都市計画道路の見直しに向けて参考となるものを抽出し、とりまとめました。

### 岸井委員長

#### ① 道路が持つ環境要素について（街路樹・歩行者空間）

- ・都市の「緑のネットワーク」を考えると、街路樹・道路の歩道は大きな機能を果たしている。自動車交通機能のみならず、街路樹や歩行者用空間など道路が持つ環境的空間要素も十分考える必要が有る。特に、公園とつながる道路、隣接する道路はこうした空間要素の確保が重要である。

#### ② まちづくりとの連携

- ・今回検討対象とされた路線は行政的には優先整備路線よりも後に整備することとなるが、沿道のまちづくりの機運は必ずしも行政判断とは合致しない。どのような工夫を施せば、まちづくりに柔軟に寄与することができるか、適時適切に対応できる柔軟な制度を用意しておくことが必要である。

#### ③ 実現性について

- ・今回は相応の実力がある概成道路を取り上げた議論を行ったが、計画として残った優先順位の低い路線について今後どのように対応していくのか、特に重要な問題点を早期に解消する部分的改良も含めて引き続き検討していく必要がある。

### 植村委員

#### ① 立体交差の検討

- ・立体交差の検討については、全体として渋滞を解消するためには、当該交差点だけに着目して判断するのではなく、立体交差の前後を含めた線として、交差処理上の問題の有無を検討する必要があると思う。

### 久保田委員

#### ① 優先整備路線への影響について

- ・検討において最も留意すべきは、第四次事業化計画における優先整備路線に誤解や不適切な影響を与えないことであり、論理性が必要である。

#### ② 地域の実情について

- ・地域の実情をどのように考慮するかが、今後の検討における大きな焦点になると思う。この地域の実情をそれぞれの検討主体が個別に考慮するだけでなく、共通化できる事項については目安となる指標を設定していくことが望ましい。

## 竹内委員

### ① 地域の実情の整理について

- ・道路に付随する機能・設備や代替的な交通機関との連携をこれまで以上に重視して、道路の使いやすさを追求していくべきである。具体的には、鉄道網の整備見込みやバス停、自転車走行空間、トラックベイ、無電柱化について整理する必要がある。

### ② まちの賑わいを活かす道路について

- ・これまでのように道路を単なる移動の手段として考えることから、たとえばまちの賑わいを作り出す空間として道路を活かすというように道路には交通以外の機能が求められるようになってきている。今後は当該道路を単なる移動路としてだけではなく、その地域でどう活かすのかという検討を行う必要がある。

### ③ 建築制限について

- ・将来的な東京の発展のために道路ネットワークを早期に完成させることはもちろん重要である一方で、権利制限の長期化に伴う課題もあると思う。都市計画道路区域における建築等の規制について、東京では全ての都市計画道路区域内について3階建てまで、建築許可基準の緩和を行っているとのことだが、東京という非常に空間の価値が高い都市において、その空間が有効活用されていないのではないか。もちろん税金の減免措置がとられている点や、建物の建て方によってどの程度制限があるのかは一概には言えない点もあるが、資源の無駄という点では大きな課題ではないかと思う。都市計画道路の整備は将来的な東京の発展のために必要不可欠ではあるが、今後の検討においては、都市空間をいかに有効活用するのかという観点も念頭に置く必要がある。

## 中井委員

### ① 近隣県の整備状況や分析の必要性について

- ・2040年代の首都圏の都市計画道路の広域的なネットワークを検証する上で、都内だけでなく近隣の県の整備進捗状況や分析も必要であると思う。

### ② 生活道路への通過交通の把握について

- ・広域的なネットワークというのは、物流や交通を円滑にすると同時に、生活道路へ通過交通を入れないという目的や効果もあるはずであり、都市計画道路が未完成なために一部の生活道路へ通過交通が集中しているような箇所を把握する必要がある。

### ③ 過去の構造令（街路構造令）の把握について

- ・現在の道路構造令とは別に街路構造令というものが以前あった。今後は、人口減少の時代もしくは地域まちづくりの時代の中で、道路というものの持つ地域的な役割というのは多様化していくと思われるため、歴史的な経緯の整理として参考にするとよい。

### ④ 整備効果について

- ・評価の観点として、費用対効果を考慮すべきであると思います。例えば、1m拡幅する場合において、地権者は1人なのか、あるいは共同住宅で地権者が複数人に分散されているかによって、潜在的成本は大きく変わるため、これらを同等と扱い機械的に評価することは望ましくない。

### ⑤ 駅前の歩道などのポテンシャルを勘案した評価について

- ・歩道部の幅員を拡幅する場合に、駅前であれば非常に公共性の向上に寄与すると考えられるため、こうした場所としてのポテンシャルを勘案したパフォーマンス評価という観点も必要になる。

## 中村委員

### ① コストと地域への影響について

- ・工学的な理由あるいは明確な基準やルールに従い検証した上で、コスト意識と地域へ与える影響のバランスの中で、判断されるべき。

### ② 整備手法の検討について

- ・将来の整備見通しのない未整備の都市計画道路区域が残ることは望ましくない。そのため、引き続き残る未整備区域で一定の区間・箇所での事業化が困難なものについて、整備手法についての検討が必要となる。

## 兵藤委員

### ① 鉄道駅周辺の歩道について

- ・東京の場合は圧倒的に歩行者が集中するのは、鉄道駅周辺であることは明らかであり、その鉄道駅周辺で十分な歩道が確保されているかどうかという視点も重要である。車道を前提とした道路幅員の利用のあり方のみならず、歩行者や自転車利用を考慮した道路幅員の再配分に留意すべき。

## 堀江委員

### ① 新技術への対応について

- ・新技術は加速度的に進んでいく。GPS 精度の向上や自動運転技術、AI、ドローン宅配等、様々な変化に対応できるような道路空間のあり方について考えていく必要がある。

### ② 多様な歩行者を考慮した歩道空間の充実について

- ・歩行者の道路空間の充実が、超高齢社会において非常に求められている。特に、2020 年のオリンピック、パラリンピックを契機に様々な身体状況の方々が気楽に堂々と快適に街に出て行けるようなユニバーサルな道路空間に転換していく必要がある。
- ・歩道の検討を行う上では、実際には車椅子やベビーカーを利用する人、自転車を押して歩く人、大きな荷物を運ぶ人、外国からの旅行者など様々な人がいること、また、車両出入口、電柱、電線類地中化に伴う地上設備なども考慮すべき。

### ③ 緑のネットワーク、緑空間について

- ・2040 年代の東京の都市像においては、水と緑を編み込んだ都市づくりが重要視されている。道路は効率的に交通を流すことを中心に考えられてきたが、都市景観の軸であり、緑のネットワークを構成する緑空間としての道路でもあるということをより明確にするべきと考える。
- ・環境面はもちろん、景観面でも地域の特色や魅力づくり、歴史文化の継承、にぎわいと憩いの場づくりなど、様々な意味で快適な緑空間となるような道路のあり方を地域で考えていく必要がある。
- ・特に、夏季は多くの歩行者が緑陰を選びながら歩いており、今後も都市の気温上昇が予測されるなかで緑の重要性は益々高くなる。都市気象の激化も踏まえ、街路樹が本来の樹形で強く健全な生育を維持できるような空間の確保、水循環と雨水処理も重要である。

## 目黒委員

### ① 交通量等の利用実態を考慮した検討

- ・従来に比べ、自動車交通量や歩行者の動き等のモニタリングは、今後ますます容易になる。365 日 24 時間のリアルタイムモニタリングが近未来に可能になると思われる。このような状況を見据えて、過去に決めたスペックの観点のみから判断するのではなく、利用実態（将来予測も含め）を十分に考慮した検討を行うべき。

### ② 新技術について

- ・約 30 年後を見据えた場合、その間の様々な技術開発や発展は、これまでの 30 年に比べ、はるかに大きなものになる。特に ITS や自動運転技術等は今後各段に進歩することが確実なので、道路施設に求められる条件も、これまでとは大きく変わる可能性が高い。これらについても留意した上で議論を進めていくことが重要だと思う。

### ③ コストや実現性について

- ・スペックの観点のみからの議論だけではなく、整備に必要な費用や工期等の実現性の観点からの議論も必要である。

### ④ 大震災を見据えた首都圏道路のあるべき姿の検討について

- ・本委員会では 2040 年代までを見据えた議論をしているが、これくらいまでの時期を対象とすると、発生して欲しくはないが、首都直下地震が起ってしまう可能性もある。大震災の後に、現在の計画に則って、粛々と従前と同じように都市計画道路の整備を進めることが正しいとは思えない。大規模災害は、その有無にかかわらず、対象地域が潜在的に抱える課題(将来直面する課題)を、時間を短縮し、より甚だしく顕在化させるので、災害のタイミングをそれらの課題を解決する重要な機会としてとらえた対応が望まれるからである。都道だけの問題ではないので、国との様々な調整も必要と思われるが、東京を含めた首都圏の道路のあるべき姿を、別途、どこかでは検討しておくことが重要である。