

2019年09月11日：令和元年都市整備委員会

○たきぐち委員 それでは、報告事項、東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（案）について伺いたいと思います。

今回の基本方針は、第四次事業化計画において必要性が確認された路線のうち、優先整備路線や見直し候補路線などを除く未着手の道路を対象に、新たな検証項目を設定して、それらの計画内容を検討するものということでもあります。

改めて現状を確認いたしますと、都市計画決定されている道路が約三千二百キロ、のうち完成しているのが六割、約二千キロ、完成していない残りの約一千二百キロの半分弱、約五百三十五キロが、今回の検討対象ということになるかと思えます。

都市計画道路については、これまで、区部及び多摩におきまして、第一次、第二次、第三次事業化計画を策定いたしまして、三年前の平成二十八年に区と多摩を統合した第四次の整備方針を策定するとともに、おおむね十年ごとに見直しを行ってきたところであります。

今回、この時期に、都市計画道路の在り方に関する基本方針を打ち出す意義、検討対象路線の設定の目的について伺います。

○山下都市基盤部長 東京の都市計画道路は、平成二十八年に策定しました現行の第四次事業化計画で選定した優先整備路線の整備を推進することで、都市づくりのグランドデザインの目標時期でございます二〇四〇年代に、約八割が完成いたします。

一方、優先整備路線として選定しなかった残る約二割の都市計画道路につきましては、事業着手までに期間を要することになり、都市計画法によります建築制限がさらに長期化することが想定されます。

また、少子高齢化の進展など、東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズは日々変化し、そして多様化してございます。

こうした状況を的確に捉え、都市計画道路の検証を不断に行っていく必要がございます。

第四次事業化計画では、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認してございます。

今回の検討は、この検証を前提といたしまして、さらなる見直しを行うため、現行計画策定から十年を待たずして、優先整備路線を除く未着手の都市計画道路を対象といたしまして、概成道路における拡幅整備の有効性の検証や立体交差計画の必要性等、新たな検証項目を設け、検証を行うものでございます。

○たきぐち委員 昨年、中間のまとめを作成して、パブリックコメントを実施されました。五百八十七件の意見が寄せられたということですが、このパブリックコメントを今回の基本方針案にどう反映したのか伺います。また、今回の基本方針案に対し寄せられた意見、先ほど資料説明で四百三十通とありましたが、この件数、また、今後の対応も含

めて伺いたいと思います。

○山下都市基盤部長 昨年の中間まとめでは、あり方に関する基本的な考え方や検証方法をお示しいたしました。その際に実施しましたパブリックコメントで、今回の基本方針案に反映した内容といたしましては、概成道路の検証方法、立体交差の検証方法、都市計画公園との重複における緑、景観を重視する内容等でございます。

具体的には、概成道路の検証方法では、路肩と停車帯につきまして、分けて検証することとなったこと、立体交差では、交通の円滑化、速達性の向上を重視する路線といたしまして、都市間連携に資する幹線道路を設定したこと、都市計画公園との重複では、必要な公園の機能の確保を前提とすることを記載することとしたことなどでございます。

また、検討対象箇所を明確にすべきとの意見がございまして、これを踏まえ、基本方針案では、検証項目ごとの対象箇所を掲載し、さらに、区市町別の対象箇所、検証結果をホームページに公開いたしました。

今回、基本方針案に寄せられましたパブリックコメントは、約四百三十通となっております。件数については現在整理中でございます。

今後、これらの意見を踏まえ、年内を目途に基本方針を策定してまいります。

○たきぐち委員 概成道路や立体交差の検証方法など、テクニカルな部分での意見を反映したということでありました。

同時に、都市計画道路の整備や検討対象についても、多くの意見が寄せられていまして、必要な道路の整備を求める意見がある一方、新たな道路は必要がないという趣旨の意見も複数見られます。

先ほど、今回の意義について伺いましたけれども、都市計画道路が、長期にわたって未着手の路線があって、建築制限が長期化しているという実態がある中で、社会情勢の変化に応じて、事業の取捨選択によって、コスト、人の選択と集中を図ることは、常に求められているものと考えます。それが結果的に整備率を高めることになろうかと思えます。

今回の基本方針案に対しても、件数については精査中ということではありますが、中間まとめを上回るご意見が届いているということでもありますので、しっかりと整理をしていただきたいと思えます。

今回の検討対象路線は、広域的な道路と地域的な道路、さらに、概成道路と現道無道路とに分類されて検討がなされておりますけれども、それぞれにおいて検証のアプローチの仕方は異なるかと思えます。

新たな検証項目に沿えば、広域的な道路の現道無道路については、今回は検討対象ではないという理解でよいのか、また、その理由について伺います。

○山下都市基盤部長 第四次事業化計画では、未着手の都市計画道路を対象に、将来都市計

画道路ネットワークの検証を実施し、個々の路線の必要性を確認してございます。

今回の検討は、この検証を前提としてさらなる見直しを行うため、概成道路における拡幅整備の有効性の検証や立体交差計画の必要性等、新たな検証項目を設け、検証を行うものがございます。

広域的な道路のうち、お話にありました現道がない道路は、立体交差など交差方式等の検証と、都市計画公園との重複に関する検証の対象に一部該当する区間がございますが、それ以外の区間は、新たな検証項目のいずれにも該当してございません。

○たきぐち委員 第四次計画で優先整備路線には選定されなかったけれども、必要性は確認をされている、こういった広域的な道路として分類された百八十五キロのうち、現道無道路の約五十キロについては、新たな検証項目には該当しないということで、基本的に計画は存続させるというご説明だったかと思えます。

検討フローにも小さく記載がありますけれども、少しわかりにくいですし、専門アドバイザー委員会においても、そのあたりの検証対象がしっかりと共有されて議論されているのだろうかという印象もあるわけでありまして、そもそも広域的な道路と地域的な道路の分類は、広域的な道路は現時点で都が整備、管理する道路、地域的な道路はそれ以外となっていますけれども、地域的な道路について、都と区市町のどちらが整備、管理するのか、今回の検討で一定の整理がなされたのか。

今後、事業を推進するにしろ、さらに検討を加えるにしろ、区市町との十分な調整、合意を図りながら検討を進めていくことが重要だと考えますが、区市町との調整に関して、今後の進め方とあわせて伺います。

○山下都市基盤部長 広域的な道路と地域的な道路で検証方法が異なる項目がございます。

例えば、概成道路の拡幅整備の有効性の検証におきましては、広域的な道路については付加車線及び植樹帯を原則設けることとしておりますが、地域的な道路では状況に応じて設けない場合があるとしております。こうしたことから、都と区市町で調整を行い、今回の検討を行う上で、広域的な道路と地域的な道路に分けております。

なお、地域的な道路につきましては、現時点では都が整備、管理を必要とする道路と考えておりませんが、一部の路線につきましては、区市町と調整が整っていないと認識しております。

今後の検討や、今後事業化する時点で、整備、管理主体につきまして協議を進めてまいります。

○たきぐち委員 広域的な道路と地域的な道路で検証方法が異なるところがあるということですが、東京都が広域的か地域的かを分類し、ご答弁があったとおり、各自治体との調整は全て済んでいないということではありました。

地域の実情は区市町の方が理解しているということかもしれませんが、整備と管理が区市町に移行される可能性があることに対して、当然、財源はどうなるんだというようなことにもつながってくるわけでありまして、区市町が懸念を示しているという声もあるやに聞いております。今後、しっかりと協議をして進めていただきたいと思います。

こうした検証の結果、概成道路については約九キロ、事業実施済み区間については約二キロ、地域的な道路については八百メートル、合わせて約十二キロメートルの見直しとなりました。

検討対象五百三十五キロからすると、数字だけで捉えるとインパクトは小さく感じるところではありますが、検証結果についての認識を伺います。

○山下都市基盤部長 これまで都は、おおむね十年ごとに事業化計画を策定し、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、優先整備路線を選定する一方で、都市計画道路の必要性の検証を行い、見直しを行ってまいりました。

必要性の検証に当たりましては、その時々为社会経済情勢やニーズを踏まえた検証項目を設定した上で、未着手の都市計画道路全てを対象として検証を実施し、平成十六年の第三次事業化計画では約六キロ、平成二十八年の第四次事業化計画では約五キロの見直しを行うべき路線を示してございます。

加えまして、今回の見直しでは、概成道路におきます拡幅整備の有効性や立体交差計画の必要性など、これまでの事業化計画とは異なる新たな視点に基づき四つの検証項目を設定し、約十二キロの見直しを行うべき路線を示してございます。

このように、都市計画道路について、見直すべきものについて着実に見直しを行ってきております。

今後は、基本方針案に示しておりますように、都市計画区域マスタープラン等の改定を踏まえて、地域のまちづくりに関連する道路について検証を行ってまいります。

○たきぐち委員 今回、都市計画道路の在り方に関する基本方針をまとめるという作業は、冒頭にもありましたけれども、おおむね十年ごとの見直しを待たずに検証するということが意義のあるものだと考えますが、表題からすると、予想と結果が乖離したとの印象も否めないと思います。

都市計画道路については、個別路線も含めて議会でもたびたび言及があり、待ち望まれている路線の早期整備を求めるものや反対の声がある路線など、議論の俎上に上るわけでありましてけれども、知事も、見直すべきものは大胆に見直す一方で、地元の理解と協力を得ながら、必要な道路を精査した上で着実に整備を進めていくという姿勢を示されています。

個別路線については、さまざまな状況、課題、地域の実情がある中で、この方針に尽きるんだというふうに思いますけれども、今回の見直しに関しては、今ご答弁がありましたとおり、これまでの事業化計画とは異なる新たな視点による検証項目を設定して、道路構造条例

に基づいた基準によって検証、整理をしたということだと理解をいたしました。

今後、都市計画区域マスタープランの改定を行って、地域的な道路についての検証を行っていくということですが、これまでの事業化計画を含む検討結果を是としながらも、それが不変ではなくて、引き続き、社会経済情勢の変化や地域のさまざまな実情の変化などを常に捉まえて、選択と集中を進めていただきたいというふうに思います。

今回、交差部についても、立体交差、交差点拡幅部、支線、橋詰めについて、計画の要否を検証したということになります。

検証対象数及び計画存続路線については、費用対効果、実現可能性も含めて、今後どのように進めていくのか伺います。

○山下都市基盤部長 交差部につきましては、検証対象となりました箇所数について、立体交差五十三カ所、交差点拡幅部十二カ所、支線七カ所、橋詰め九カ所でございます。

検討におきましては、これらの箇所について、計画を変更する箇所、今後事業化を検討していく際に計画の要否を検証すべき箇所、計画を存続する箇所の三つに分類してございます。

このうち、計画を存続する箇所につきましては、第四次事業化計画の期間内では原則として事業化の予定はございませんが、計画期間の終了後、事業化について検討することとなります。

○たきぐち委員 立体交差は、五十三カ所中二カ所を廃止、十七カ所を事業化の際に要否を検証、交差点拡幅部については、十二カ所中十一カ所を廃止または今後の検証、支線は七カ所中四カ所、橋詰めは九カ所全てが廃止または今後の検証とされたかと思えます。

幾つか私も、地元に近いところの交差点、田端新町一丁目あるいは泪橋の交差点を確認いたしましたけれども、恐らく戦後、昭和二十一年の都市計画決定だと思います。もし違っていたら後で訂正をしたいんですが、ここに計画があったんだなという改めて認識をしたところでありまして、私の感覚的なところで大変恐縮なんですけれども、今現在、交通の円滑化がある程度図られていたり、仮に整備をされたらよりスムーズになるかもしれないけれども、費用対効果等々を考慮すれば現状でも交通の円滑化に大きな問題はないと思われるような箇所でありました。今回、地形や交通動向などから検証されたことは評価をしたいと思えます。

計画を存続する路線については、主に幹線道路における立体交差になろうかと思えますが、基本的にこの立体交差については、権利者が存在しないという観点では道路整備とはアプローチが異なるのかなというふうに思いますけれども、これがアンダーパスなのか、オーバーパスになるのか、いずれにしても地元の理解を得ることなどは大きい課題だというふうに認識をしております。第四次事業化計画終了後の事業化検討ということですので、今後のさまざまな諸条件の変化も踏まえながら対応していただきたいというふうに思

います。

次に、都市計画公園との重複についてでありますけれども、国指定の史跡、名勝、鉄道、調節池と重複する場合には関係機関と調整を行う一方、それ以外の重複箇所については都市計画公園を変更する方針ということであります。

緑化保全や景観等をしっかりと担保することが重要だと考えますが、都市計画道路を優先する考え方について、見解を伺います。

○山下都市基盤部長 今回の重複箇所につきましては、公園の区域を避けて道路線形を変更した場合、新たに都市計画道路の区域に含まれる箇所が広範囲にわたって発生するなど、周辺地域により大きな影響を及ぼす可能性があることから、都市計画公園を変更することを基本といたしました。

変更に当たりましては、都市計画公園の開園状況も踏まえ、環境保全や景観形成機能など、公園として必要な機能の確保を前提に調整することになります。

なお、開園している公園に都市計画道路が重複している場合は、緑や景観など既に確保されている機能に配慮し、道路構造による対応の可能性も検討することとしております。

○たきぐち委員 都市計画公園、緑地の整備方針の策定時あるいは改定時等、従前における調整は図られなかったのかなというふうにも思うわけですが、全て開園している公園は約三割ということで、これについては、ご答弁があったとおり、緑や景観など既に確保されている機能に配慮するということでもあります。

道路構造による対応というのが、アンダーパスを指すのか、各公園の立地等で状況が異なるかと思しますので、確認をいたしませんけれども、一部開園、未開園においても、緑化保全や緑被率、景観等々、まちづくりに大きな影響がありますので、区市町との協議あるいは局間での調整をしっかりと図っていただきたいということを強く求めておきたいと思します。

基本方針案の最後に、人工知能、AIや自動運転などの技術革新による都市活動の多様化、都市計画道路に求められる機能、構造の変化について言及があります。

私も、臨海部の夢の大橋で自動運転を体験いたしました。自動運転というのは、交通事故の削減、高齢者の移動手段、物流の確保等々、社会的課題への挑戦として期待をされておりますけれども、まずは高速道路、そして交通過疎地からということになるのかもしれませんが、自動運転時代を見据えた道路空間の検討は、既に始まっております。

同時に、パブコメには、自転車の活用の視点がないというご意見もありました。道路構造令の一部改正によって、自転車通行空間の規定の見直しが行われました。都においては、自転車走行空間整備推進計画を進めていて、さらに、自転車活用推進法の施行に伴い、ことし三月には、自転車活用推進計画を策定されました。自転車ネットワークに関する計画との整合性をいかに図るかも、重要な視点になってくるかと考えます。

こうした社会環境の変化あるいはニーズの変化、そして社会構造の変化に伴う都市計画道路のあり方、そして技術革新の進展に伴う都市計画道路に求められる機能等々、時代を見据えた取り組みを、今後具体的にどのように進め、大胆な見直しと着実な整備を両立させていくのか伺いたいと思います。

○山下都市基盤部長 これまで都は、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、事業化計画を策定し、あわせて見直しを適宜行ってきております。加えて、今回の見直しでは、概成道路における拡幅整備の有効性や立体交差計画の必要性など、新たな視点に基づき検証を行っております。

今後は、基本方針案に示しておりますように、都市計画区域マスタープラン等の改定を踏まえて、地域のまちづくりに関連する道路について検証を行っていくこととなります。

ご指摘ございましたとおり、技術革新の進展や社会構造の変化など、都市のありようが変化すれば、都市計画道路に求められる機能や構造が変化していく可能性がございます。

東京を取り巻く社会経済情勢や道路に対するニーズが日々変化し、そして多様化する中、こうした状況を的確に捉え、今後とも、見直すべきものは見直す一方で、必要な都市計画道路を着実に整備してまいります。

○たきぐち委員 きのうの本会議で、滝田委員から電動キックボードの実証実験について一般質問がありまして、官民連携での取り組みに前向きな答弁がありました。

私も、会派のモビリティ政策研究会メンバーとして、室内でありましたのでほんのわずかな距離でしたけれども、電動キックボードに試乗いたしました。

この電動キックボードというのは、オスロ、ストックホルム、コペンハーゲンといった北欧であったり、アメリカ、ドイツでも既に実用化されていまして、シェアサイクルのような感覚で使用されていたり、我が会派の議員が直接現場を見ている状況も、研究会の中で共有をしているところであります。自転車道が整備をされている海外では実用化されやすい状況もあるでしょうし、また、今後、安全面であったり、法令整備など、課題はあるものの、新たなモビリティとして注目されるものだと考えております。

先ほど申し上げた自動運転も含めて、道路に求められる機能そのものが大きく変わっていくことも予想されるわけでありまして、そうなると、道路計画の選択と集中をさらに進めていくことも重要になってくるかもしれません。

技術革新が進むことによって、求められる道路機能はどのようなものになっているのか、道路の未来予想図について、山下部長、もしコメントがありましたら、ぜひお聞かせいただきたいと思います。

○山下都市基盤部長 大変僭越なお話で申しわけございません。

自動運転とか、ITSといまして高度道路交通システムみたいな技術革新が進むこと

が予想されます。道路インフラ側も、それを受けとめるための新たな構造形態を考えていかなければならないのかもしれない。

I T S、これはインテリジェント・トランスポート・システムと申しますけれども、道路交通に情報技術や通信技術を応用して、交通の効率化や高度化などを図るものでございまして、道路インフラと通信インフラを連携させることが、今後は必要になってくるのかなと考えております。

また、自動運転技術の進歩によりまして、例えば、これまでなかなか外に出られませんでした高齢者の方々が気軽に自動運転車を利用するよう、利用者へのサービスをより一層向上、充実させるために、道路側のつくり込みも必要になってくるかもしれません。

さらに、お話にありましたように、シェアサイクルを初めといたしました自転車利用の広がり、また、これもお話にありました小型次世代モビリティの普及等が進みますと、さらに高規格の道路が求められる可能性もございます。

引き続き、これらの動向を注視しまして、次世代に対応した東京の新しい道路づくりに反映していきたいと考えます。

○たきぐち委員 コメントありがとうございました。

これから本当に技術革新が進む中で、今、道路インフラと通信インフラの融合等々、お話をいただきました。次世代の新しい道路というものをまた視野に入れながら、いろいろと検討していかなければいけないだろうというふうに思います。

例えば、自動運転時代が到来すれば、車線の認識を検知するための、走行区間における白線のかすれを常時なくすための整備であったり、道路境界部分の草木や土砂、汚れといった遮蔽物をなくしたり、こういった整備がより求められるなど、道路の維持管理のあり方も変わってくるということも考えられるのかなというふうに思っております。

道路管理にかかわる予算は、建設局の道路管理事業の見える化改革報告書等々にも出ておりますけれども、道路の管理面積の増加などから増加傾向にあるわけでありましてけれども、今後、新たな時代が到来をしたときに、こういった維持管理をどうしていくのかというところも考えていかなければいけないだろうというふうに思っております。

今回は、基本方針案の内容についての質疑でありましたけれども、先ほど、今後の進め方について、区域マスの改定、そして地域のまちづくりに関連する道路の検証を行っていくという方向性を示されたところでありますけれども、あわせて、第五次の整備計画についても視野に入ってくるのではないかなというふうに思います。

繰り返しになりますけれども、さまざまな環境変化に対応しながらこれまでの検証についても不断の見直しを行って、都市計画道路の整備に向けて取り組んでいただくことを要望いたしまして、質問を終わります。

ありがとうございました。