

関東の道づくりに対する提言 (概要)

国土交通省関東地方整備局道路部

さめじま ひろし
道路計画第二課長 鮫島 寛

これまでの国づくり・地域づくりの歴史や現代社会の潮流を踏まえ、これからの関東の道づくりが目指す方向を検討するため、学識者および経済界の方々を委員として『道づくり懇談会』を設立し、関東の道づくりのあり方について提言をいただきましたので、その概要を報告するものです。

道づくり懇談会委員名簿

座長

森地 茂 東京大学大学院工学系研究科教授

委員

荒木 浩 東京電力(株)顧問

井下泰伸 日本青年会議所関東地区協議会会長

石田東生 筑波大学社会工学系教授

井上和雄 名橋「日本橋」保存会会長【(株)三越相談役】

加賀見俊夫 (株)オリエンタルランド代表取締役社長

楠本洋二 エックス都市研究所 代表取締役

生源寺真一 東京大学大学院農学生命科学研究科教授

高梨昌芳 横浜商工会議所会頭

中井検裕 東京工業大学大学院社会理工学研究科教授

森 稔 森ビル(株)社長



これまでの国づくり・地域づくりの歴史
——長期的な視点に立った、国づくり・
地域づくりと一体化した道づくり——

(1) 古代の道路整備において道路機能の基本が形成された

わが国では7世紀に律令国家が形成され、奈良、京都から各地の国府に至る七道駅路と呼ばれる7本の道路の整備が始まった。一方、平城京、

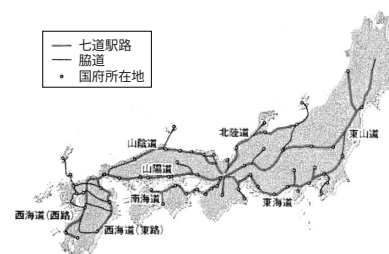


図-1
七道駅路
資料：「学研学
習事典」

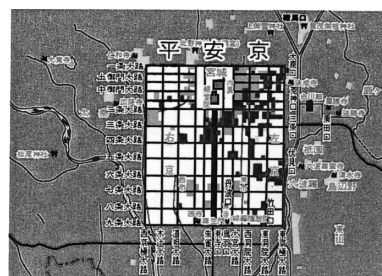


図-2
基盤の目に整備
された平安京

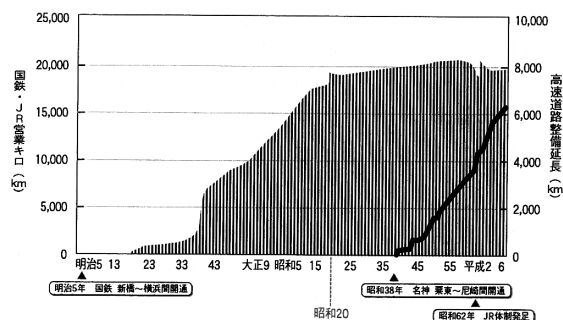


図-3
道路で区切られ
た江戸の町割

平安京の都では大路・小路を整然と配置し、それを骨格として都市が整備された。また、江戸時代には江戸を中心とする五街道、道路による正方形の町割などが整備された。地域を結ぶ、公共空間を形成するという道路機能の基本がここにある（図－1～3）。

(2) 近代の交通基盤整備は鉄道が先行し、道路は遅れて始まった

明治政府は鉄道整備に全勢力を注入したため、道路整備は立ち遅れ、本格的な道路整備は、第2次世界大戦後まで待たなければならなかった。



図－4 鉄道延長・高速道路延長の推移：鉄道整備が先行し、道路整備は遅く始まった

(3) 道路整備は戦後本格化した

終戦直後のわが国の道路は、極度の荒廃状態にあった。道路計画は全国総合開発計画、首都圏整備計画の中で国土整備・地域整備と一体的に策定され、高度経済成長の下での交通需要の増加に対応べく舗装・改良を中心とする本格的道路整備が進められた。

(4) 道路の役割はいつの時代でも同じで、時代のニーズに応じて高質になっていく

道路ネットワークはいつの時代も地域と地域を

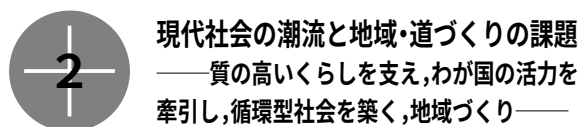
連絡し、人・物・情報・文化の交流を支えてきたが、時代のニーズに応じてより高いサービスが提供できるように道路の質は変化してきている（図－5）。

(5) 道路の公共空間としての機能が失われた

一方、戦後の道路整備は経済成長を支えるという一定の成果があったものの、道路と自動車交通が一体化されて議論され、本来道路が持っていた公共空間としての機能が次第に失われていった。

(6) 将来社会のニーズに応じた道路整備が求められている

21世紀の道路整備においては、都市の再生や多様な人の社会参加など現代および将来社会のニーズを満たすべく、高度成長時代に軽視されてきた公共空間機能を取り戻すことに重点を置いた整備を進めていくべきである。

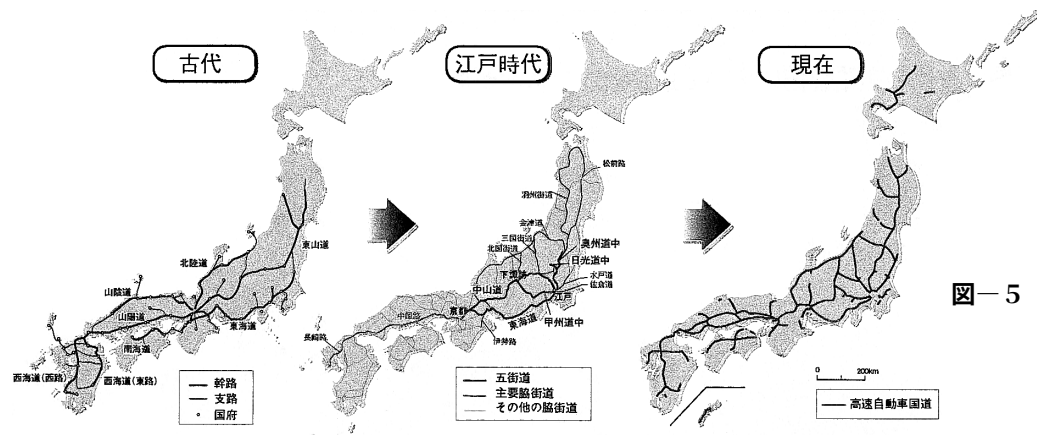


(1) 都市型社会と過疎高齢社会が到来した

高齢化は急速に進み、総人口は間もなく減少期に入る。一方で、都市人口は当面の間、増加する傾向にあると予測されている。都市部に大部分の国民が居住し、地方部は人口密度が小さく高齢者率が高いという、都市型社会と過疎高齢社会という対比が一層顕著になる。

(2) 暮らしの機能向上が主要な課題となる

自動車の総交通量は平成32（2020）年までは増加すると予測されており、都市部の交通混雑や環境悪化の問題がさらに深刻になる。また、地方部



図－5 全国の幹線道路網の変遷：古代と現代の道路網は類似している

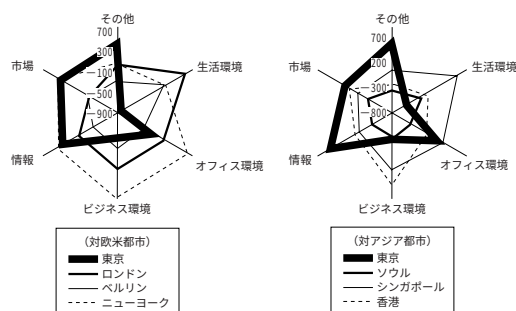
においては医療や買い物等の基本的な暮らしの機能を維持する事が困難になっていく。都市部の住環境の向上、地方部における暮らしの機能の維持・向上が地域づくりにおいて主要な課題となる。



写真-1
災害時に危険な木造住宅密集市街地：板橋区大山

(3) 効率的な国土構造、活力ある関東の構築が急務である

急速な生産年齢人口率の低下や産業のグローバル化の中で、わが国の活力を維持増進していくためには効率的な国土構造の構築が急務となる。特にわが国のGDPの40%を占める関東地方の活力を高めることが重要である。



注：外資系企業従業員に対してアンケートを実施。上記の点数は、各項目の複数の質問に対し、相対評価により優れている都市を+1、劣っている都市を-1点としたポイントの集計
出典：「外資系企業における東京進出の魅力と課題」東京都

図-6 海外諸都市とのビジネス環境等比較：競争力の弱い東京

(4) 多様なニーズを尊重した地域整備が求められる

社会資本が量的には充足されつつある中で、価値観や活動領域が多様化し、量より質の向上を求める傾向が強くなってきている。多様なニーズや地域のニーズを尊重することが求められている。

(5) 環境との共生・調整が重要な課題となる

地球規模の環境問題の深刻化、国民の環境意識の浸透により生活環境改善、自然共生への対応が重要な課題となる。



これからの道づくりが 目指す方向

3-1 多様なネットワークの形成

～これまでの総量拡大を改め、ニーズに応じた道路ネットワークを整備～

(1) 幹線道路ネットワークを構築する

人口減少・少子高齢社会において生き生きとした社会を形成していくためには効率的な活動が可能になるように、関東地方、特に東京圏における環状道路をはじめとする幹線道路ネットワーク、マルチモーダルネットワークを早急に整備する必要がある。



図-7 高規格幹線道路網：平成14年3月

(2) 暮らしの質を高める道路ネットワークを整備する

地方部において質の高い暮らしを実現するためには、既存の行政界を越えて地域の連携を実現する「暮らしのネットワーク」を整備する必要がある。

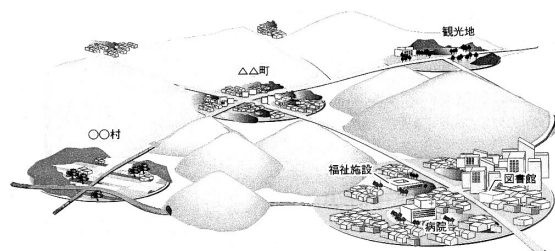


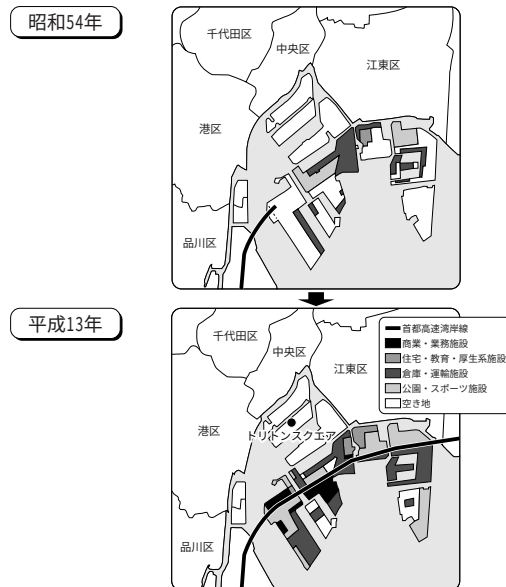
図-8 広い地域で質の高い機能を共有する「暮らしのネットワーク」のイメージ図

3-2 公共空間としての道路整備

～車中心・交通機能中心の道路から人・生活機能を重視した道路へ再構築～

(1) 道路整備によって都市の再生を推進する

道路は社会の基盤施設であり、街づくり・地域づくりと一体となった道路整備を進め、適切な地域構造，土地利用を誘導する必要がある。



図－9 東京臨海部の土地利用：幹線道路整備により街づくりが促進された



写真－2 立体利用のパリのラ・デファンス



写真－3 トリトンスクエア：職住食遊の機能が充実

(2) 暮らしを重視した道路空間を構築する

都市に住む人口割合が上昇し、成熟した都市型社会が到来する。国民の暮らしの質を高めるためには、都市の住環境改善を促進する道路整備を進める必要がある。



写真－4 パリの街角に整備された小さな広場



図－10 様々な生活が営まれていた江戸の道路

また、歩行者や自転車のための空間，交流空間，たまり空間，景観形成，歴史・伝統を軸とした空間の整備などのこれまで軽視されてきた道路の公共空間としての整備を重要視する必要がある。



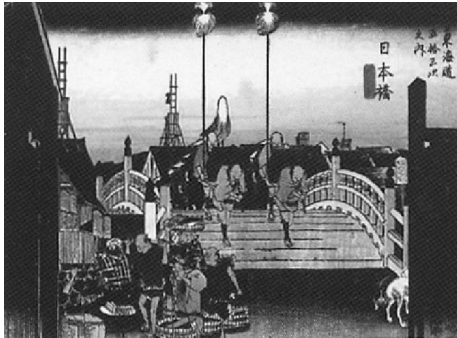
写真－5 ダルムシュタット：道路を地下化し地上は公共交通と歩行者空間



写真－6 ジュネーブ：歩行者空間



写真－7
地域の協力の下で美しい
街並みを形成：
左は渋谷区表参道，
右はドイツの街並み



図－11 歴史が香る道，日本橋：
左は江戸時代の日本橋の風景，
右は日本の国道の起点を示す日本
道路元標



これからの道づくりの進め方 ——知恵と経験を生かせる効率的な 道路整備——

(1) 暮らしの質向上の観点から道路を評価する 評価システムを構築する

暮らしの質向上の観点から道路政策や事業を評価する評価システムを確立する必要がある。特に、交通量の少ない道路であっても暮らしにとって必要な道路が評価できる仕組みを作ることが重要である。

(2) 多様な主体が道路事業に参加する仕組みを 構築する

きめ細かなニーズに対応した道路整備が求められ、これを実現するためには多様な主体が道路計画や維持管理などの各段階で道路事業に参加でき、地域が工夫を凝らした道路整備計画を積極的



写真－8 ボランティア・サポート・プログラムによる住民参加の植栽：国道4号栃木県

に支援していく仕組みを構築する必要がある。

(3) 先進事例・工夫を学べる事例集を構築する

画一的なマニュアルの下での道路整備ではなく、工夫を凝らした優れた事例を広く集めて紹介する、あるいは社会実験を活用して新しい手法を工夫することで個性豊かな道づくりを推進していく必要がある。

[事例集の構築]

- ◎地域づくりの良い事例を蓄積・紹介するシステムを構築し、関係者が閲覧する。
- ◎各地域の行政担当者や住民などのあらゆる関係者が優良事例集を見ることにより、先進事例を学ぶ。
- ◎既存事例を基礎に、地域の実情を踏まえマニュアルにとらわれない独自の工夫を加え、道路整備を推進する。
- ◎独自の工夫を加えた道路整備事例を事例集に追加する。



このようにして、工夫を重ねた道路整備が自律的に進化、拡大していく。

本稿では提言概要を掲載しましたが、さらに詳しい情報や意見のある方は国土交通省関東地方整備局 IR サイトへ。

http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/2_now/ir/ir_index.htm