

美しく環境に配慮した都市づくり(その3)

都市への人口集中が世界的に進展する中、誰もが安全・安心で快適に暮らせる「世界一暮らしやすい環境都市」の日本モデルを構築し、世界へ発信する。

[現状と問題点]

依然解消されない都市部の大気汚染

- ・大都市圏を中心に、自動車排出ガスによる局地的な大気汚染が依然として存在

CO₂排出量の増加

- ・地方都市における公共交通網の衰退や都市の郊外化の進展による自動車依存率の上昇の結果、住民一人当たりの二酸化炭素排出量が増加

ヒートアイランド現象の深刻化

- ・人口集中や地表面の人工化などに伴うヒートアイランド現象の顕在化

市街地の土壌汚染問題の顕在化

- ・有害物質による土壌汚染の存在やその懸念が住民の安全・安心を脅かすとともに、都市の再開発の妨げに(ブラウンフィールド問題)
- ・土壌汚染地の多くが土壌汚染対策法の対象外

[今後の施策の方向と課題]

歩いて暮らせる環境のまちづくり

- ・長期的な観点に立ってコンパクトで環境負荷の少ない都市形成の推進(コンパクト・シティ)
- ・大都市部の稠密な公共交通ネットワークを世界に誇る日本モデルとして推進し、世界に発信
- ・アジア地域における環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す取組の推進

水と緑溢れるまちづくり

- ・都市における水と緑のネットワークの形成の推進、緑地や水面からの風の通り道の確保
- ・自動車による大気汚染が著しい交差点における対策の推進など都市の局地汚染対策の推進

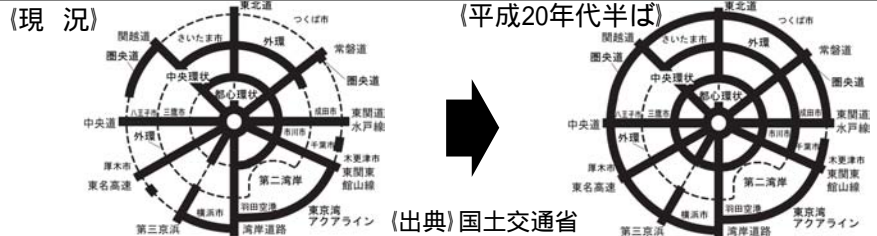
土壌汚染地の再生による安全・安心の確保

- ・土壌汚染の調査・対策を促進し、健康リスクを確実に低減
- ・環境と経済の両面からブラウンフィールド問題に対応

美しく環境に配慮した都市づくり(その5)

首都圏環状道路の整備

平成20年代半ばまでに全体の約9割が完成することにより、都心に集中する放射道路を相互につなぎ、通過交通の排除、交通の分散などの環状道路としての機能を概ね発揮。



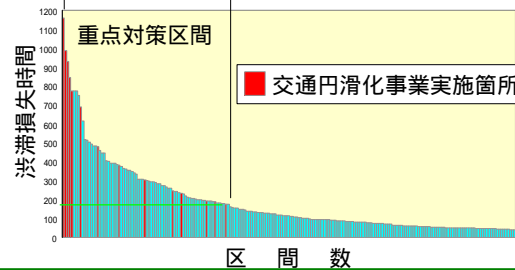
主要渋滞ポイントの対策

渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、効率的・効果的な渋滞対策を実施。

< 渋滞ポイント対策の種類 >

- ・バイパス整備
- ・交差点立体化
- ・現道拡幅・多車線化
- ・右左折レーン等設置
- ・交差点改良

< 優先的に対策すべき箇所の抽出 >



緊急対策踏切等の対策

踏切遮断による渋滞でCO2排出量が多い「開かずの踏切」や「自動車ボトルネック踏切」などの緊急対策踏切の除却を推進。

定義 **開かずの踏切**:ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切
自動車ボトルネック踏切:自動車の踏切交通遮断量が5万台時/日以上

< 対策実施事業例: JR阪和線連続立体交差事業(大阪府) >

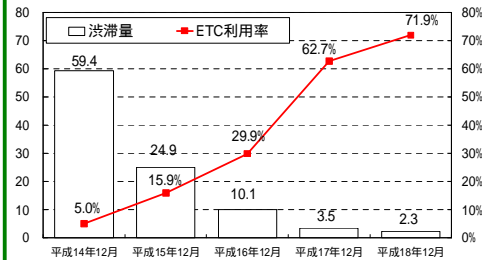


整備前後でのJR阪和線(長居南1踏切)の状況

高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの普及促進により、料金所渋滞の解消や料金所周辺の環境改善等の効果が発現。
VICISの普及促進により交通が円滑化して走行速度が向上し、CO2排出量の削減等の環境改善効果が発現。

〔首都高速〕ETC利用率と渋滞量の関係
(本線料金所合計)

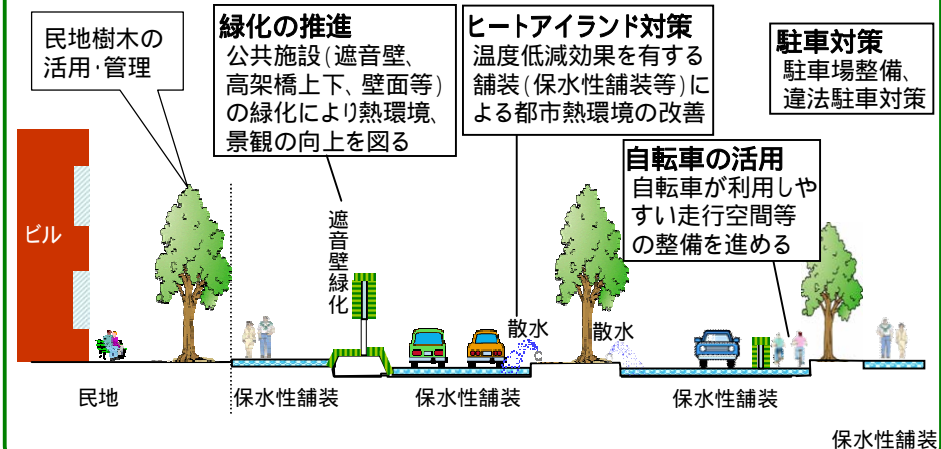


VICIS対応カーナビのディスプレイ
(赤線が渋滞を表示)



水と緑と自転車のみちづくり

道路に緑を増やし、厳しい暑さから歩行者を守る舗装を敷設するとともに、違法駐車をなくし、自転車で楽しく走れる環境を提供することにより、環境負荷の低減を図りつつ、市民に心地よい道路空間を提供。



第2回特別部会国土交通省提出資料

美しく環境に配慮した都市づくり(その4)

コンパクトなまちづくり

様々な都市機能がコンパクトに集積したまちづくりを推進するため、中心市街地活性化法等を改正。「中心市街地の活性化を図るための基本方針」(平成18年9月8日閣議決定)において、「コンパクトなまちづくりが地球温暖化対策に資するなど、環境負荷が小さなまちづくりにもつながる」としている。

都市機能に
アクセスしやすい「まち」

誰もが移動しやすく、車に過度に
頼らないまち

都市機能が集積した
賑わいのある「まち」

居住、公共公益施設、事業所、商
業等が集積したまち

都市のストックや
歴史・文化を活用した「まち」

まちの良いところを活かしたまち



[コンパクトなまちづくりのイメージ]

様々な都市機能がコンパクトに集約した、歩いて暮らせるまちづくり

都市構造改革

第2回特別部会
国土交通省提出資料