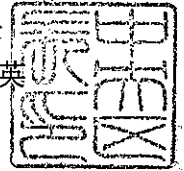




19中土道第20号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長様

東京都中央区長
矢田 美葉



中期的な計画の作成にあたっての意見

国におかれましては、日頃より本区政にご指導、ご協力を賜り、誠にありがとうございます。
このたび、国土交通省が主体となって、「真に必要な道路整備を計画的に進めるため、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画の作成」にあたり、各自治体の意見照会が行なわれることに賛意を表します。

以下に、本区における具体例を示し、それを踏まえて意見を述べさせていただきます。

1. 本区における道路の整備状況と今後の課題

大正12年の関東大震災後、帝都復興院及び東京市のもと、復興事業が進められました。その後、戦災復興の区画整理等を経て、現在の道路率は26.1%（首都高を除く）で23区中第1位の整備水準となっています。しかしながら、以下に掲げる課題が残されています。

(1) 日本橋等の再生

日本橋の歴史的、文化的価値は非常に高く、平成11年に重要文化財の指定を受けました。しかし、現状では首都高速道路が上空を覆うように建設され、都市景観を阻害するとともに、重要な社会資本である日本橋の価値を下げています。

(2) 東京駅八重洲口の交通結節点の改善

JR、地下鉄とバスの連携が悪く歩行者動線が長いため、乗り換え時間がかかり、利便性の低い状況が問題となっています。東京の表玄関としてふさわしい交通ターミナルの整備が急務となっています。

(3) 道路環境の整備

中央区基本計画2005に基づく「人にやさしい歩行環境の整備」により、歩道の新設・拡幅、平坦化、段差解消を行なっています。その結果、歩道設置率は81.2%に達し、23区中第1位になっています。

また、電線類地中化率は39.24%です。道路管理者別の内訳は、国道100%、都道88.88%、区道30.53%であり、区道の地中化率は23区中第1位となっています。しかしながら、現在の整備スピードでは区道の電線類地中化を100%達成するまでに400年を要する状況です。

(4) 放置自転車対策等

駅周辺等における放置自転車や置き看板の増加は、歩道空間の狭小化による通行機能の低下、都市景観の悪化、緊急車輛の活動阻害や災害時等に避難路として歩道を利用する際の大きな障害となることなど深刻な問題となっています。

放置自転車対策として、駅周辺に自転車駐車場用地を確保することは極めて有効な手段ですが、都心区では、高度に集積した土地利用の現状や地価の問題から駅周辺の用地確保が極めて難しく、現在のところ、需要を満たす規模の自転車駐車場整備には至っていません。法改正により歩道上に自転車駐車場の設置が可能になりましたが、歩道幅員や自転車駐車場予定地前面の商店等の反対を受けることもあり整備が進みにくい状況です。

2. 本区の意見

1. に示した本区の現状を踏まえて、今後の道路整備を重点的かつ効率的に進める上で本区としての意見を以下に述べます。

(1) 日本橋等の再生

日本橋や日本橋川の上から首都高速道路を取り除き、美しい都市景観と水辺環境を再生させるために、首都高速道路の移設を中期計画に特記する必要があると考えます。

(2) 東京駅八重洲口の交通結節点の再編整備

各交通機関の連携を図り、相互のアクセス改善のため、東京駅の交通結節点整備改善を中期計画に盛り込むべきであると考えます。

(3) 電線類地中化

現行制度の下、電線類地中化の推進を各自治体が担っていくことは時間と経費の負荷が極めて大きいため、複数の補助メニューを導入しながら整備を進めています。国・自治体双方の事務の簡素化、制度の効率化のために、国におかれましては関連制度を一本化した総合的な制度を構築すべきと考えます。また、併せて補助金の増額が必要と考えます。

(4) 自転車駐車場の増設に向けて

放置自転車対策は都心部の高地価と高密度の土地利用から機械式地下駐輪場の設置さえも難しい場合があります。沿道の土地所有者の建て替えに伴い、駐輪場の用地（地下利用を含む）の提供とそれに見合うインセンティブ付与など公共自転車駐車場設置に協力を得られ易いメニューの創設が必要と考えます。

(5) 3環状道路等の早期整備

首都圏は人口と都市機能が集中しています。そのため、東京都心部に自動車交通が集中し、特に東京都の中心に位置する中央区では、膨大な通過交通により交通渋滞が発生し、その結果、沿道の環境の悪化や渋滞回避のため生活道路への通過車両による事故の発生など重大かつ様々な問題が生じています。このような状況から、道路ネットワーク機能の強化を図り、郊外から都心への交通を分散し、通過交通の都心流入を抑制するため、3環状道路の早期整備を実施すべきと考えます。

また、区内にある晴海通りは、勝鬃橋がボトルネックとなり慢性的な交通渋滞が発生し、さらに現在進められている臨海部の開発により交通量の増加が予想され、今後も区民の生活に大きな影響を及ぼすと考えられます。そこで、臨海部と都心部との連絡強化、道路ネットワークの強化、地域内交通の円滑化を図るため、都市高速道路晴海線、環状2号線、環状3号線の早期整備を実施すべきと考えます。

なお、道路の整備にあたっては、地元自治体及び住民の意見を十分に反映すると共に、大気汚染や騒音振動の環境対策、植樹などの道路景観の改善などを図り、沿道住民の生活環境に配慮した安全安心で快適な道路の整備をお願いします。