



19 さま発第 10120 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省
道路局長 様

大 田 区 長
松 原 忠 義



中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について(回答)

日頃から道路事業に格別の御高配を賜り厚くお礼申し上げます。
さて、平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号により依頼のありました、
標記の件について、別紙のとおり回答します。

問合せ先

大田区まちづくり推進部

まちづくり課長

佐々木

電話 5744-1331

中期的な計画の作成にあたっての大田区の意見

- 1、 首都圏は、世界の主要都市圏のなかでも圧倒的に人口と都市機能が集中している地域です。このため、東京都心部に自動車交通が集中し、交通渋滞やそれに伴う環境悪化、交通事故などさまざまな問題が生じています。

グローバル化の進展とともに、世界レベルでの都市間競争が激化するなかで、快適で効率的な都市生活や国際的な経済活動を営める都市基盤を整備し、国際都市としての魅力と地位を高めていかなければなりません。

このため、放射線、環状線のバランスの取れた道路整備が必要となります。

特に、環状線の道路整備が遅れているため、都心部に通過車両が流入し、首都高都心環状線を中心に慢性的な交通渋滞が発生しています。

早期に、首都圏全体の円滑な交通ネットワークの形成を図りたい。

また、外郭環状道路の大田区の区間については、どのように検討されているか明らかにされたい。

- 2、 東京臨海地域は、政治・経済・文化の機能が高度に集積する都心に隣接するとともに、羽田空港と東京港を擁しており、人・モノ・情報の広域的な交流を支える陸・海・空の結節点として、増大する需要に対応するため、羽田空港の再拡張、国際化や東京港に新たな国際海上コンテナターミナルの整備など機能強化が進められています。

こうした状況から、特に、東京臨海部における円滑な交通ネットワークの形成については、早期の対応が必要となることから、中期的な計画において対応を明らかにされたい。

また、このネットワーク形成のボトルネックとなっている国道357号線の川崎方面への延伸工事に早期着手するとともに、完成時期を明確にされたい。

この延伸工事は、完成まで相当の期間を要するため、混雑緩和策として、高速道路料金の弾力的な運用等について検討されたい。

さらに、第二湾岸道路整備構想の検討状況を明らかにされたい。

- 3、 自動車から排出されるCO₂や大気汚染物質などを一層低減するため、大型ディーゼル車等の低公害化や低燃費車の普及促進を図られたい。

また、国道1号線の松原橋交差点は、1日10万台を超える交通量があり、窒素酸化物は、平成17年度0.079ppmで全国ワースト1となっています。また、浮遊粒子状物質濃度については、改善がみられるものの依然として高い状況にあり、沿道環境が厳しい地域となっています。

大気汚染による沿道環境の改善に向けて、TDMの活用などソフトハードの両面からの対策を推進されたい。

- 4、 大田区は東京都、京浜急行電鉄とともに、国道15号線に平行する京浜急行線の連続立体交差事業を、平成24年度高架化を目指して進めています。

この事業では、新たに駅前広場の整備も計画しており、街路整備とまちづくりの一体整備の観点から、また、円滑な交通流の確保や道路環境の向上を図るうえから、国道15号線の未完成区間の早期整備を推進されたい。

- 5、 快適な道路環境を創出するため、国道1号線の歩道拡幅や国道131号線の早期拡幅を推進されたい。また、ヒートアイランド対策としての歩道部への保水性舗装の導入、国道1号線の道路緑化をさらに推進されたい。

特に、国道1号線は歩道幅員が2.0mのため、道路標識等の占用により、歩行者や車椅子がすれ違えない箇所があり、計画幅員4.5mまでの拡幅を早期に推進されたい。

- 6、 中期的な計画の策定に際しては、地元自治体と十分な連携をとりながら進められたい。

以上