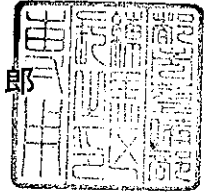




19 練都都第 10006 号
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省 道路局長 様

練馬区長
志村 豊志郎



中期的な計画の作成に当たっての意見提出について (回答)

日頃より、練馬区政にご理解とご協力をいただきまして、ありがとうございます。
意見提出の依頼のありました標記の件について、別紙のとおり回答いたします。

(担当) 環境まちづくり事業本部
都市整備部交通企画課

1 道路ネットワークの適切な整備について

都市間を結ぶ高速道路から生活に密着した道路まで、それぞれの道路の性格を考えながら、道路ネットワークを整備していくことが重要と考える。

都市の基盤施設である都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市活動と区民の生活を支えるための基本的な施設であるが、練馬区内の都市計画道路の整備は遅々として進まず計画決定されたままの未着手路線が多く、その完成率は平成17年度末現在約43%にとどまっている。

そのため慢性的な交通渋滞や良好なまちづくりに支障をきたしている状況となっており、真に必要な道路には十分な財政措置が必要との考えに基づき整備促進に向けた国の支援が不可欠である。

2 高規格道路の整備について

首都圏の交通問題の抜本的な解決のための方策である、環状道路など高規格な道路整備については、国の責任において早急に進める必要がある。

このうち、区内の高速道路としては外環、関越があるが、いずれも端末となっており、区内に用事のない通過交通が生活道路に入り込んでいる状況となっている。

外環は、本線南伸の計画について大深度地下を活用した都市計画の変更が行われたが、事業化の予定は明確になっておらず、生活環境、自然環境などの課題についての対応を前提に、早期整備に向けたスケジュールの明示が必要である。

関越の交通については、都心へのアクセスとして、一般道が受けており、首都高速との連絡がされていないため、道路ネットワークを考えた場合、首都高速10号練馬線の構想は重要であり、整備の方向で検討を進めることが必要である。

また、これら大規模道路の整備を行う上では、そのインターチェンジ周辺などの地域において土地利用の変化など様々な影響が予想され、同時にまちづくりを進めることが必要であり、道路の事業者は、これらについても積極的に関与・支援し、責任ある対応を行うことが重要である。

3 踏み切りにおける渋滞対策について

慢性的な交通渋滞や良好なまちづくりに支障をきたしている原因の一つとして、区内に未だ数多く存在する踏切があげられる。

未整備の都市計画道路についても、その多くが鉄道との平面交差を前提とした計画であることから、今後はこれまで以上に踏切解消に向けた取り組みにも力を入れていくことが重要であると認識している。

特に西武新宿線については、現在、区内のすべての道路交差部が踏切であることもあり、今後道路整備を進めていくにあたっては、鉄道の連続立体化など踏切解消に向けた事業もあわせて進める必要がある。

4 新しい都市の環境軸としての道路緑化の推進

道路のみどりは都市部において、点在するみどりをつなぎネットワークを形成す

ることでヒートアイランド現象の緩和や災害時の延焼防止など都市の環境向上に重要な役割を担う。

練馬区では、区民生活においてみどりの保全と創出が重要課題ととらえ、30年後の区全体の緑被率が30%になることを目指す「みどり30推進計画」を策定し、道路についても上述の理由から重要な環境軸と位置づけ、都市計画道路における緑被率50%の実現を目標とした。

今後の道路整備にあたっては、都市部における環境軸として道路が十分に機能を果たし、また次世代へ継承するにふさわしい景観的資産とするために、特に都市計画道路においては豊かなみどりを実現できるような道路構造も含めた整備水準となることを要望する。

5 道路整備に伴う既存のみどりの保全の推進

道路整備を進めるにあたっては、地域の歴史的景観を形づくっている樹林やランドマークである大木など、歴史的資産を十分に活かした計画としての視点も重要である。

特に都市部においては、こうしたみどりは代替のきかない貴重なものであることから、保全にむけての一層の努力が必要と考える。また、こうした樹木の保全を推進するためには、新たな道路構造の検討も必要である。

6 無電柱化の推進について

「高齢者、障害者等の円滑化の促進に関する法律」の施行により、道路のバリアフリー化が義務付けられた。

道路においてバリアフリーに配慮した快適な歩行者空間を創出するためには、段差に解消や誘導ブロックの設置とともに、歩行者の障害となる電柱等を撤去することが必要となる。

無電柱化を推進するための支援策として特別な財源を講ずることが必要である。

7 基盤整備のための用地取得について

練馬区は23区でも農地が多いことから、道路拡幅事業を進める上で相続税の納税猶予の関係から折衝が難航する場合がある。そのため、相続税の納税猶予を受けている農地を公共用地として譲渡する場合の相続税の免除等、租税特別措置法の適用範囲の拡大を要望する。

譲渡所得の特別控除額（5,000万円）ならびに、公拡法による1,500万円の増額と初年度のみ適用を、複数年度に渡って総額で適用できるよう要望する。

都市計画道路事業以外の道路法による拡幅事業に対して、譲渡所得の特別控除の適用を明確にしてほしい。

（任意事業での道路拡幅では、事業着手時に事業区間一括で道路法の適用をせず、買収に合意した箇所から道路区域に編入しているが、税務署との協議の中でこの手法に対して難色を示されている。）

8 道路整備にあたっての環境対策の推進について

大都市部における渋滞対策として、最も基本的には、道路ネットワークの整備が必要となるが、一方で都市部では道路と周辺住宅地との位置関係から環境問題が先鋭的な課題となり、道路ネットワークの整備が進展しないという矛盾が見られる。

こうした矛盾を解決し、道路ネットワークの整備を進めるためには、抜本的な道路環境対策を強力に進めることが求められる。

特に、周辺の生活環境に大きな影響を与える大気汚染・騒音については、浄化装置や消音装置等の開発・設置を含めた、思い切った沿道環境対策推進計画を策定し、これに従って環境対策を進めるという方針を打ち出すべきであるとする。

また、自動車交通に伴う温室効果ガス排出量の削減のため、関係省庁と連携してクリーンエネルギー自動車の普及等と連動させた総合的な対策を推進していただきたい。

9 既存道路の環境対策の充実

新設の道路については事前に環境対策が実施されることが多くなったが、既存の幹線道路については、沿道地域の大気汚染や騒音の対策があまり進展しておらず、環境基準が必ずしも守られていないのみならず、一部には要請限度を超える騒音が観測される場合もある。既存の幹線道路における環境対策の如何は、今後の道路づくりにおいて区民の理解を得るために極めて大きな影響を与えるものであることに鑑み、既存道路沿道の環境対策の充実を図ることとされたい。

10 地方道路の環境対策への支援

都道府県道や区市町村道における環境対策を充実するために、これらの地方道路の整備にあたっての環境対策への財政的、技術的支援を一層拡充されたい。特に財政的支援については、都市計画道路事業等に対する国庫補助にあたり、環境対策の拡充を検討されたい。