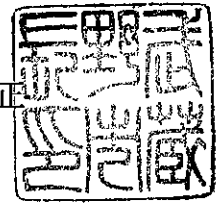




武都ま第30号
平成19年5月10日

国土交通省
道路局長 宮田年耕 殿

武蔵野市長 邑上守正



中期的な計画の作成にあたっての意見について(回答)

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のあったこのことについては、別紙のとおりです。

中期的な計画の作成にあたっての武蔵野市の意見



◎ 重点化を進める上での特に優先度の高い政策

道路政策の重点化を図る上での優先度の高い課題

1) 渋滞対策

・都市計画道路の整備促進

多摩地域においては、依然として重要な都市基盤施設である道路網の拡充整備が著しく立ち遅れている。しかも、区部に比べ輸送、交通面で鉄道等の大量輸送機関が乏しいため、バスをはじめとする自動車交通への依存度が高い。このことから、慢性的に交通が渋滞するなど、市民生活に多大な影響を与えている。都市間の相互連携を高め、あわせてこれらの問題を解決するため都市計画道路を中心とした整備の更なる積極的な推進を図る必要がある。

・鉄道連続立体交差事業の早期完成

多摩地域では、JR中央線鉄道連続立体交差事業、多摩都市モノレール整備事業、多摩川架橋整備事業、など積極的に促進している。とりわけ南北交通の隘路となっている踏み切りの解消と良好なまちづくりの促進を図るため、JR中央線鉄道連続立体交差事業を計画とおりに完成させる必要がある。また、それに合わせて南北を縦貫する道路網の早期拡充整備は差し迫った課題であるとともに、それと連携する東西道路網の拡充整備も課題として挙げられる。

2) 自動車交通以外の観点からの道路空間の整備

都市の道路は、車の流通の円滑化を図るだけでなく、防災空間としての役割やバリアフリー、まちなみや景観など、都市空間の美しさや快適さをより重視した整備を進める必要がある。

道路は都市環境を形成するための大きな要素であることを再認識し、まちづくりにおける道環境のあり方を重視し、積極的にその考え方を打ち出すべきである。

3) 生活道路への通過交通抑制

(地域の課題として)

現在、青梅街道から南方に抜けるため、日に5,000台もの車両が生活道路(宮本小路)に流入しており、吉祥寺東町地域の大きな課題となっている。

市内を南北に走る都市計画道路は、概ね1kmメッシュに配置されているが、東部地域は都道の吉祥寺通りから東側の整備が遅れていることから、吉祥寺駅周辺の交通渋滞や青梅

街道、五日市街道、井の頭通りの東西幹線道路の交通渋滞を回避する通過車両が生活道路へ流入している。もとより、道路は区市をまたがり繋がっており、一市だけが整備を進めても、改善が図れるものではなく、都や他区市と歩調を合わせた事業推進が望まれるところである。

①都と区市がどこを整備したら地域の交通がスムーズに流れるか等を話し合う場が必要。

②都市間連携の強化

4) 大気汚染や騒音などへの環境対策

- ・道路の透水性や保水性舗装などの環境に配慮した道路整備の推進から、補助金制度を導入する必要がある。
- ・環境負荷の小さい自動車社会を構築するため、低公害車に関する技術開発を促進し、その普及を図る必要がある。

5) 外郭環状道路の整備

都市高速道路外郭環状線は、円滑な交通ネットワークの構築による首都圏域の交通渋滞の緩和や広域交通の利便性の向上など、道路交通機能という面において、その必要性は認識している。去る4月6日に従来の高架構造方式を変更し、地上への影響が比較的少ない地下方式を採用することを主とする都市計画変更が計画決定した。これにより、本市における外環の経路は全て地下に設置されることになることを踏まえると、現時点で可能な範囲で環境への影響を配慮した計画として一定の評価をする。しかし、その安全性や環境への影響、特に地盤や地下水への影響、また災害や事故発生時の対応など、現時点では未だ検討を要する課題も少なくない。計画の具体化の段階においては、正確な情報開示と具体的な対策を明らかにし、市民の不安や懸念に対し真摯な対応に努めるとともに、事業化に向けた速やかな対応を行うべきである。


6) バリアフリー対策

道路整備にあたっては、障害者対策、地点名案内標識の整備についても考慮するとともに、歩道が未設置または狭いため危険な場所については早急な改善措置を講じ、街路樹等による緑化の推進など魅力ある歩道の設置も促進する必要がある。

7) 電線類の地中化

電線の地中化事業は、電線管理者はもとより市町村にとっても、重要課題である。都市景観の向上としての観点のみならず、市町村における狭い道路・狭い歩道についても安全で快適な環境を整備する必要もあり、電線類の地中化による歩行者空間の確保で、景観・修景だけでなく、バリアフリー化の促進を図ることができる。そのため、電線類の地中化





の推進のため、自治体管路方式における補助メニューの新設が必要である。

8) 自転車利用の促進(自転車道・駐輪場の整備等)

自転車の安全利用、歩行者の安全の確保の点から、自転車・歩行者専用道路や自転車レーンの設置を図る必要がある。しかし、市内には設置基準を満たす道路が限られており、自転車レーンの設置は現実的には困難な状況にあり、地域高規格道路、主要地方道等の改良拡幅とともに自転車レーンの設置も視野に入れた整備促進を図る必要がある。

駅周辺における放置自転車は、歩行者等の安全で快適な通行や、まちの防災対策、美観を阻害している。このため、本市では自転車駐車施設の充実を図るとともに、駅周辺への自転車の乗り入れの抑制、放置自転車撤去を励行するなど、放置自転車対策を積極的に推進してきた。しかし、自転車駐車場の確保は、土地の取得・借上げが伴うため、地価の高い首都圏域においては、自治体の財政を圧迫している。駅周辺における放置自転車は、通勤・通学利用者を中心とする駅利用者の自転車利用に起因していることを鑑みれば、鉄道事業者の対策責務を国が主導し制度として設けるべきである。

9) 道路景観の改善

公共施設の1つである道路は、景観を構成する重要な要素であり、カラー舗装や道路照明など補助対象工種の増設が必要である。また道路沿道の土地利用と調和した整備や管理を行うことにより、効果的に良好な景観を形成することが可能となるため、地域の特性を活かした魅力ある道路づくりの検討を行うためのワークショップ等の運営支援などソフト的なものにも補助メニューが必要である。あわせて、景観道路整備のガイドラインの策定及び道路構造令の基準の引き下げといった柔軟な対応も求められる。

◎ 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

道路政策における効率化

1) 事業の実施にあたって、早い段階から国民の考えや意見が十分に反映されるような取り組みをもっと行う

地域社会にとっては、道路事業は地域住民の安全・安心、良好な住環境の維持など住民生活に直結する課題である。そのためには、P I等をはじめとした、周辺域への理解を得るための、情報の提供や地元との対話は不可欠な要素であり、今後の道路施策を進めていく上で、是非重要視していただきたい。

2) 事業執行に対する客観的な評価手法を確立

公共事業においても、コストパフォーマンスが求められる時代となっている。地方分

権とともに地方行政経営にも成果主義、事務事業の評価等を機軸とした評価が時代の趨勢となっており、道路事業においても、B/Cのみならず、事業執行に対する客観的な評価手法を確立する必要がある。

3) 道路の建設や管理にかかるコストの効率化

- ・歩行者、自転車を優先すべき地区の指定など戦略的な都市の交通の円滑化を図った整備を行うため、指定地区内の道路構造令などの基準の緩和とともに、補助メニューの新設が必要である。
- ・高齢化率の高い地域、通学路路線や交通バリアフリー法に基づく特定経路等の道路整備については、歩道の段差や車道の点字ブロック設置など、道路構造令などの基準の緩和や補助メニューの設置などが必要である。
- ・道路維持管理等の効率化のため、アセットマネジメント計画の策定や道路維持管理システムの導入に関する支援制度等を確立する必要がある。

◎ その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

- ・沿道住民等と連携し、道路のあり方やバリアフリー、景観、安全安心など多様なニーズに対応した整備、管理の仕組み（ルール）づくりの検討のため、ワークショップなどの運営や専門家の派遣等に関する補助制度の設置が必要である。