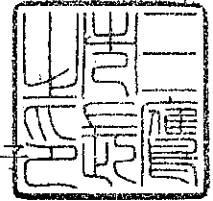


19 三都都第 70 号  
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長 殿

三鷹市長 清原 慶



中期的な計画の作成にあたっての三鷹市の意見（回答）

日頃より、三鷹市の進める「緑と水の公園都市」づくりに対して、ご指導ご協力をいただきましてありがとうございます。

さて、平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号にて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。

## 中期的な計画の作成にあたっての三鷹市の意見

都市の基盤となる街路整備事業は、都市における円滑な交通を確保し、豊かで良好な市街地の形成を図るとともに、安全で快適な都市生活を支える最も重要な社会経済活動の基幹施設である。

少子高齢化が進む中、活力ある経済・社会の構築と安全で安心な都市づくりを推進し、地球規模での環境問題に対処するとともに、美しく潤いのある都市環境を創出するためには、街路をはじめとする都市基盤の整備をより一層推進することが重要である。

しかし、街路整備に必要な財源の確保に関しては、「いざなぎ超え」と言われる戦後最長の好景気状況にあると報道されているものの、国の財政はもとより地方の財政も極めて厳しい状況が続いている。その結果、都市基盤整備事業への予算配分は、毎年のように圧縮される傾向にある。

このような状況にあって、街路整備事業の遅れがもたらす経済活動への影響や交通安全対策、安全・安心や災害に強いまちづくり等へ与える社会的損失を考慮すると街路整備事業は何としても積極的に推進しなければならない。

「道路特定財源の見直しに関する具体策」が昨年12月に閣議決定されたとはいえ、道路整備に関するニーズは極めて高いことから、真に必要な道路整備を強力に推進する必要がある。このため、下記の諸施策について積極的に推進されることを強く要望する。

### 記

#### 1 道路特定財源は、全て道路整備に充当すること

慢性的な交通渋滞の解消や本来の機能を発揮できない首都圏の高速道路の機能回復など、都市の再生や活力のある地域づくりを実現するため、都市の機能強化とその実現に向けた道路整備を推進することが求められている。

道路特定財源は受益者負担という制度であり、その用途を道路関係に限定し、自動車利用者が負担する目的税である。この財源を道路整備以外に充当することは、目的以外への税の用い方となり、納税者の理解が得られないことから、全て道路整備に充当すること。

#### 2 災害に強い安全・安心なまちづくりを実現すること

##### (1) 安全・安心な生活道路の提供

夜間の安全な歩行環境を確保するため、街路灯の照度改善を進める必要がある。また、鉄道やバス交通の乗換えの利便性強化、停車帯や路側帯を有効活用することによる自転車レーン等の設置により、歩行者の安全対策を推進し、安全・安心にまちづくりを実現すること。

## (2) 震災に対する脆弱な都市構造対策への取り組み

調布保谷線・東八道路・放射第5号線等の骨格防災軸の整備を推進することで、緊急輸送路の拡充を図り震災に強いまちづくりを進める必要がある。また、沿道のまちづくりと一体となった道路整備により木造密集地域等の改善を図る必要がある。

## (3) 道路施設の保全と再生

安全で快適な歩行空間と走行性を保持するため、継続的な舗装の打替えが必要となっている。道路施設の保全と再生については、対処療法型管理から予防保全型管理へと転換していく必要があり、環境に配慮した低騒音舗装や保水性舗装等を含めた路面補修の実施が求められている。

## 3 景観や緑化に配慮した良好な居住環境を推進すること

### (1) 無電柱化による青空とゆとりのあるまちづくり

ゆとりあるまちにリニューアルするため、幹線道路の地中化を推進するとともに、休憩施設の整備による賑わいと活性化の創出を図る必要がある。

### (2) 緑の創出とヒートアイランド対策

地球規模でヒートアイランド現象の抑制が求められており、緑のボリューム感を満たすために幹線道路の街路樹を充実する必要がある。

## 4 都市計画道路の整備推進

三鷹市内における都市計画道路については、21路線、延長で49,190m(約50km)計画されているが、平成19年3月31日現在での整備率は39.1%となっている。東京都の平均整備率である51%や近隣市の整備率と比較して、大変低い状況となっている。

道路のネットワーク化による渋滞の解消や、安全・安心のまちづくりを推進する必要から、都市計画道路の整備は重要なことであり、安全な歩行空間の確保や災害に強いまちづくりを進めるため、国庫補助金を道路整備事業に重点的に配分されるよう要望する。

## 5 バリアフリーのまちづくりの推進

### (1) バリアフリーの道路整備の推進

三鷹市では、安全で快適な道路空間の確保を目指し、傾斜や段差の解消などバリアフリー化に向けた道路の再整備に積極的に取り組んでいるところである。

補助金を活用した、道路の再整備については「道路構造令」に適合する必要があることから、補助事業としての採択が得られないこともあり、整備率が進まない状況がある。

今後は、更に少子高齢化の進展する状況から、高齢者・障がい者の活動範囲の拡大やコミュニケーションを図るため、「道路構造令」を柔軟に適用することにより、補助金が活用できるような制度創設を要望する。

## (2) ベンチのあるみちづくりの推進

三鷹市では、さらなるバリアフリー化の充実という観点から、歩道やその沿道にベンチを設置する「ベンチのあるみちづくり」を市民と協働で推進し、高い評価を得ている。このような取り組みについては、道路特定財源を有効に活用することにより、全国的な展開を図るよう要望する。

## 6 あんしん歩行エリア事業の拡大

三鷹市では、特に高齢の歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保する観点から、「あんしん歩行エリア事業」を実施し、大きな効果を上げている。今後、事業の実施範囲を一定の区域に限定することなく、市内全域を対象に補助採択されるよう要望する。

## 7 老朽化した橋梁対策

市の幹線道路・準幹線道路は、災害時には緊急物資等を運搬する重要役割を担っており、安全・安心の観点から橋梁部分の耐震化が急務である。市では、老朽化の著しいものから順次橋の調査・点検を実施し、調査結果に基づき補修や架け替え等の改修に取り組んでいる。しかしながら、改修には多くの財源が必要のため、未改修の橋梁も多く、老朽化した橋梁の改修が大きな課題となっている。都市部の中小河川に架設された橋梁改修への補助制度は、橋梁が小規模であることから補助採択が得られない状況であるので、今後、橋梁の規模に関わり無く補助採択が得られるよう、制度の見直しを要望する。

## 8 東京外かく環状道路計画に係る意見

東京外かく環状道路計画については、従来の高架構造方式を地下方式に変更したこと、また、東八インターチェンジ計画については、ジャンクションと一体構造として東八道路北側への影響を極力回避するなど、現時点で可能な範囲で地域環境への影響に配慮した計画として一定に評価を行うものである。

しかしながら、三鷹市域には、外環本線に加えて中央ジャンクションや東八インターチェンジ、更に換気所が計画されるなど、外環が三鷹市域に与える影響は極めて大きいものがある。このことから、平成19年1月12日に都市計画法に基づく意見書を東京都に提出し、同時に国及び東京都に対して、意見書の内容の実現を強く求める立場から要望書を提出したところである。

要望書については、平成19年2月28日付けで回答を得たところであるが、インターチェンジの設置による周辺の利用交通の増大や、それに伴う環境悪化が危惧されるなど、こうした周辺地域の環境や交通等のまちづくり対策については、未だ具体性が無く十分な回答とは言えない。三鷹市としては、現段階では事業着手まで容認したわけではなく、引き続き、三鷹市がこれまでに提出した2回にわたる意見書（環境影響評価準備書、都市計画変更案）についての内容に真摯に対応し、環境に関して想定される課題や問題点等に対して誠意をもって実現や解決に向けて取り組むことを要望する。

**(1) 中央高速道路ジャンクション上部の公園的空間としての整備**

三鷹市内に予定されているジャンクション・インターチェンジ部については、可能な限り全て蓋掛けを行い、広大な19haにも及ぶ面積の上部空間についてはその大部分を公園的空間として整備し、三鷹市の目指す「緑と水の公園と市」にふさわしい拠点施設となるよう取り組むこと。

**(2) ワークショップ等市民の創造的な参加・協働手法の採用**

ジャンクション部の整備や周辺のまちづくりについては、市民や関係機関の協働によるプランづくりを進めることとし、ワークショップなど市民の創造的な参加を可能とする手法を採用しつつ計画の具体化を図ること。

**(3) 営農継続を可能とする代替農地の確保や農業公園等の緑地整備**

ジャンクション部の用地の買収により農地が減少することを踏まえ、周辺地域に農業公園などの大規模緑地の確保や、農家の営農の継続が可能となるような代替農地の先行取得策等を推進すること。

**(4) 交通安全対策事業等の実施**

東八インターチェンジ予定地周辺の安全で円滑な交通の流れを確保するため、東八道路から国道20号線間の三鷹市が指定する道路の整備や、都道人見街道の歩道整備など、交通安全対策事業を国や東京都の責任において実施すること。

**(5) 都市計画道路3・4・12号線井の頭区間の整備見送りと「外環の2」計画の見直し**

外環本線が大深度地下区間となる井の頭地区における都市計画道路3・4・12号線については、現段階で三鷹市として整備を求めない。また、「外環の2」については、地域住民の意見を良く聴いた上で、公園・遊歩道・緑道など選択肢を広げ、地域の特性に合った適切な対応を図ること。