



19調都街発第370001号
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

調布市長

長友貴樹



道路整備の中期的計画に対する意見について (回答)

平成19年4月2日付け、国道企第114号で依頼のあった中期的な計画の作成にあたっての意見提出の依頼について、別紙の意見を付して回答します。

平成 19 年 5 月 7 日

道路整備の中期計画への意見

調布市長 長友 貴樹

調布市では、平成 19～24 年度を計画期間とする『調布市後期基本計画』がスタートしたところである。この計画の中で、【安全・安心のまちづくり】や【京王線連続立体交差事業と一体となった中心市街地のまちづくり】、【自然環境の保全と資源循環型社会の形成】などの重点的な取組の中に道路整備を施策として位置付け、事業を実施していくこととしており、これらの事業が道路政策の中でも優先度の高いものと考えている。

まず、災害時には避難通路の役割も果たす市民生活に密着した生活道路の整備や橋梁の耐震化に加えて、鉄道駅を中心したバリアフリー化が挙げられる。

また、調布市内においては、現在、渋滞対策として京王線連続立体交差事業や南北道路の整備、交差点の改良事業などの道路整備事業を進めており、これらの道路整備にあたっては、少子高齢化や都市景観に配慮したバリアフリー化や無電中化を図ることも重要である。

さらに、自然豊かな深大寺地区においては、環境にも配慮した都市計画道路の整備の検討を進めている。

一方で、調布市内には首都圏環状道路の一つである「都市高速道路外郭環状線」が大深度地下方式により整備が進められようとしている。この高速道路の整備にあたっては、市民への丁寧な説明や環境への配慮、緑ヶ丘地域の地域分断問題、さらには高速道路へのアクセス道路の整備等の課題解決が必須である。

そこで、以下に、調布市における『道路整備の中期計画』への意見とその趣旨について述べる。

なお、事業効率化の徹底を図るためには、①事業の開始前や途中段階での適切な評価、②事業のスケジュール管理の徹底、③工法の工夫や新技術の活用によるコスト縮減、等に取り組んでいくことが重要と考える。

道路整備の中期計画への意見及び趣旨

I, 調布市基本計画関連

1. 【安全・安心のまちづくり】

1) 生活道路の整備や橋梁の耐震化、鉄道駅を中心としたバリアフリー化を積極的に進めるため、各種支援を実施されたい。

市民の安全を守り、安心して暮らすことのできるまちづくりを進めるうえで、災害時には避難通路の役割も果たす市民生活に密着した生活道路の整備及び橋梁の耐震化は極めて重要であり、『調布市後期基本計画』において積極的に進めることとしている。また、少子高齢化を踏まえて、平成18年度には『調布市バリアフリー基本構想』を策定し、重点地区や交通結節点である鉄道駅を中心にバリアフリー化の着実な推進を図ることとしている。このため、財政的な面など事業実施に向けた支援を求めるものである。

2. 【京王線連続立体交差事業と一体となった中心市街地のまちづくり】

1) 踏切による交通渋滞の解消、南北の市街地の一体化や地域交流の促進などに資する京王線連続立体交差事業の促進に向けて、各種支援を充実されたい。

中心市街地にふさわしい、にぎわいとやすらぎのある都市空間の創出や様々な都市機能が集積した魅力的な市街地の形成を進めるために、京王線連続立体交差事業の事業効果の向上に向け、都市計画道路や駅前広場の整備を『調布市後期基本計画』において重点的に進めることとしている。特に、都市計画道路の整備にあたっては、バリアフリー化や無電中化を図り、少子高齢化に配慮した快適な歩行空間を確保する必要がある。このため、財政的な面など事業実施に向けた支援の充実を求めるものである。

2) 連続立体交差事業に合わせて整備する駅前広場等を市民の憩いや集いの場として快適に利用できるように、法律の運用について検討を進められたい。

連続立体交差事業前の調布駅南口の駅前広場はイベントをはじめとした市民の活動の場として利用されていた。連続立体交差事業に合わせて整備する駅前広場等を市民の憩いや集いの場として快適に利用できるように、法律の運用について検討を進められたい。

3) 地下化連続立体交差事業における「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」の運用について検討を進められたい。

京王線連続立体交差事業により鉄道が地下化されることにより、調布・布田・国領の3駅が駅前広場と各駅をつなぐ鉄道敷地上部の連続した空間が生み出される。これらの空間を潤いある緑豊かなコミュニティ空間とするために、『調布市後期基本計画』において鉄道敷地の利用計画を策定することとしている。しかし、「都市における道路と鉄道と

の連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」は高架式を前提としたものであり、公租公課相当分以外の利用については、鉄道事業者の定める貸付規則による使用料を適用することとなっている。一方、今後は高齢社会の進行に伴う社会保障関係経費の増加や公共施設等の維持補修及び耐震化への対応など、様々な財政需要が見込まれる。このため、連続立体交差事業によって生み出された都市における貴重な空間を市民のために活用できるようなルールづくりの検討を求めるものである。

3. 【自然環境の保全と資源循環型社会の形成】

1) ふるさと調布の緑と水の保全、そして地球環境のために、都市計画道路のあり方についても検討し、環境を考慮したまちづくりに向けて、支援を充実されたい。

深大寺地区には、深大寺や都内唯一の植物公園である神代植物公園があり、自然豊かな観光地として親しまれている。このため、深大寺地区においては多摩の南北幹線道路の一つである調布保谷線（武蔵境通り、調布都市計画道路3・2・6号線）を核とした環境軸の形成に向けて、風情ある街なみの保全やにぎわいの創出などを目指したまちづくりについて検討が進められている。これと並行して、調布市では調布都市計画道路3・4・30号線についても街なみ環境を考慮した道路について検討していく。そこで、これらの事業の実施に向けた支援の充実を求めるものである。

II. 都市高速道路外郭環状線関連

1) 都市高速道路外郭環状線インターチェンジへのアクセスを含む周辺道路を整備し、生活道路への通過交通流入を排除するなど、安全で快適な交通環境を実現すること。そのための、各種支援も併せて実施されたい。

東八インターチェンジの設置により、市域においては、調布都市計画道路3・4・1号線（国道20号線）など幹線道路から、生活道路への通過交通の流入が危惧される。このため、インターチェンジへのアクセス道路を含む都市計画道路4路線（調布都市計画道路3・4・9号線、調布都市計画道路3・4・10号線、調布都市計画道路3・4・17号線及び調布都市計画道路3・4・18号線）を整備し、交通を適切に分散することで生活道路への通過交通の流入を防ぐことが重要であることから、安全で快適な交通環境の実現を求めるものである。特に、アクセス道路の整備は急務であることから、財政的な面など事業実施に向けた特段の支援を求めるものである。

2) 都市高速道路外郭環状線、中央自動車道及び仙川に囲まれた地域（いわゆる三日月地域）においては、掘割部の蓋掛けや環境施設帯など地上部の有効利用を図り、地域コミュニティの分断を最小限に留めること。

都市高速道路外郭環状線、中央自動車道及び仙川に囲まれた地域（いわゆる三日月地域）においては、地域分断による影響が懸念される。このため、掘割部をできる限り蓋掛けし、環境施設帯とあわせて一体的な土地の有効利用を図ることが重要であり、

生活動線を確保し、公園や緑地など開放されたオープンスペースを創出するなど、地域コミュニティの分断を最小限に留めるよう求めるものである。

3) 地上部の活用にあたっては、周辺環境との調和を図り、良好な景観形成に努めること。

中央ジャンクション付近においては、高架式の連結部（ランプ）や換気所など、構造物による圧迫感や景観への影響が危惧される。このため、環境施設帯での高木の配置や構造物の壁面緑化などにより周辺環境との調和を図り、構造物の色彩、形状などについて十分考慮するなど、良好な景観形成に努めるよう求めるものである。

4) 都市高速道路外郭環状線の事業実施に際しては、十分な安全対策及び環境対策を行い、周辺の理解を求めること。

長距離トンネルとなる外環の特殊性から、工事の長期化による市民生活への影響が危惧される。このため、生活動線の確保とともに工事用車両の競合運転を回避するなど、十分な安全対策や環境対策を努めるよう求めるものである。また、工事の内容や作業状況等についての十分な情報提供を行うなど、周辺住民に対する積極的かつ丁寧な対応を求めるものである。

5) 周辺道路の交通量や大気質等の環境については、事後調査を実施し、事前に予測し得ない状況が生じた場合には、調布市及び周辺住民と十分協議のうえ必要な対策を講じること。

外環整備による幹線道路などの交通量の変化、大気質、騒音、振動及び地下水など自然環境への影響が懸念される。このため、十分な環境調査やモニタリング調査を実施し、予測評価時における各種対策の効果を確認することを求めるものである。また、事前に予測し得ない状況が生じた場合には、迅速な情報の提供を行い、調布市及び周辺住民と十分協議するとともに、早期に適切な対策を講じるよう求めるものである。

6) 外環の構造形式が地下式（大深度地下）であることから、災害時の避難や換気などの設備を適切に配置し、総合的な防災対策及び環境対策に万全を期すること。

外環は、大深度地下による長距離トンネルであることから、トンネル内での災害時の避難など安全性の確保が懸念される。このため、これまでのトンネルに関する技術基準などに留まらず、起こりうる様々な状況を想定し、避難設備や換気設備を適切に配置するなど、総合的な防災対策及び環境対策を求めるものである。

7) 調布都市計画道路3・4・1号線と三鷹都市計画道路3・4・13号線支線1、支線2は、都市高速道路外郭環状線の当初計画決定におけるの構造の形態のままとなっているので、外環の地下化計画との整合を検討されたい。

都市高速道路外郭環状線は地下化による都市計画変更がなされたが、三鷹都市計画道路3・4・13号線支線1、支線2は、当初の外環計画におけるの乗り降り構造の形態

を残しており、両支線に挟まれる地域が生じるため引き続き検討を求めるものである。さらに調布都市計画道路3・4・1号線についても、都市高速道路環状線地下化の計画との整合を図るべく検討を求めるものである。

8) 都市高速道路外郭環状線における生活再建救済制度により取得した土地については、都市における貴重な空間であり、市の意向を踏まえ、有効活用を図ること。

昭和41年都市計画決定された都市高速道路外郭環状線により制限を受けている土地を対象に実施している「生活再建救済制度」は、都市計画変更により計画区域が変更となり、都市高速道路外郭環状線本線の開削部について引き続き買い取りを行うこととなった。本制度により取得した土地の利用については、貴重な都市空間であることから市の意向を踏まえ、有効活用を図ることを求めるものである。

9) 地域PIについては、さらに都市高速道路外郭環状線の計画を進めたうえで、開催時期を検討すること。

地域PIの開催に関しては、地域懇談会（仮称）による今後のPI会議の進め方や地域PIの進め方について十分な話し合いを行ったうえで実施すべきあり、さらに都市高速道路外郭環状線の更なる詳細の計画を進めたうえで、実のある会議とすべきであることから検討を求めたものである。