



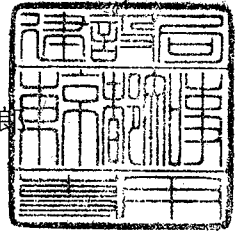
20 建道建計第73号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

東京都知事

石原 慎太郎



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

日頃、東京都の道路整備に対しご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

先般、平成20年9月19日付国道企第37号で依頼のありました標記の件について、別紙のとおり、要望事項等を取りまとめましたので、参考資料を添えて回答いたします。

【要望事項①（新たな中期計画の策定について）】

首都圏三環状道路をはじめとする東京の道路ネットワークは、全国のハブとなるものであり、我が国の国際競争力の強化や都市の活性化、環境改善の観点からも早期整備が不可欠である。

また、全国の物流の約3割を占めている首都圏では、生産地と消費地の関係からも、経済活動や日常生活の結びつきが強く、広域的な連携の強化を図る必要があり、首都圏三環状道路をはじめとする高速道路ネットワーク、それらを補完する「地域高規格道路」や「主要幹線道路」などの整備促進が重要である。

東京都では、道路整備の必要性や計画性を明らかにするため、広く都民の意見を聴きながら区部と多摩地域における「都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」を策定し、平成27年度までに優先的に整備する路線を示し事業化を図っている。

この整備方針の策定にあたっては、東京都と特別区や28市町村が合同の検討会を設置して共同で検討を進めてきており、検討の過程において実施したパブリックコメントでは、「都内の都市計画道路の整備は不十分であり、一層の推進が必要。特に、放射・環状道路等の幹線道路については、早急なネットワーク整備を要望する。」、「都民の支払った道路財源を確保し、国による道路整備が増えていくよう、都は努力すべき。」など、東京の道路の現状を直視した意見が数多く寄せられている。

一方、平成19年11月に国が作成した「道路の中期計画（素案）」については、取り組むべき政策課題として「渋滞解消」や「高速道路の料金施策」などが盛り込まれたことに対して一定の評価ができるものの、内容が抽象的で、具体の事業が明示されていないことや、「渋滞対策に関する重点方針」において、交差点改良などの局所的な対策のみの記述となっていたため、面的な対策である「道路ネットワークの形成」の観点での取組が不明確であった。

また、政府は、平成19年12月に政府・与党合意された「道路特定財源の見直しについて」で、真に必要な道路整備の計画的に推進のため、中期計画の事業量を59兆円とするとともに、地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消などの課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進するため、国の2.5兆円の道路特定財源を活用するとしていた。

このため、「新たな中期計画」の策定に当たっては、本年5月に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」のなかにある「必要と判断される道路は着実に整備する」を踏まえ、首都圏三環状道路をはじめとする東京の道路ネットワーク整備と首都圏の高速道路等の利便増進策を真に必要な道路施策として明確に位置づけるべき。

【要望事項②（道路財源の確保等について）】

現在、東京都内の道路は、交通量が全国平均の約3倍である反面、混雑時の平均旅行速度は全国の35.3km/hに比べ21.2

km/h（区部は18.8km/h）と極めて低く、経済効率の低下や環境負荷の増大などを引き起こしており、この原因である慢性的な交通渋滞を解消するため、道路ネットワークや連続立体交差などの早期整備が求められている。

東京都は、平成18年12月、「10年後の東京～東京が変わる～」(参考資料1)を策定し、10年後の東京の姿と、それに向けた政策展開の方向性を、都市戦略として内外に明らかにしている。

「10年後の東京」では、都市戦略の実効性ある8つの目標を示しており、その一つとして三環状道路をはじめとする道路ネットワークなどの整備を強力に推進し、東京の最大の弱点である渋滞を解消する取組を一層加速させるとともに、首都圏三環状道路の整備によって生まれる交通インフラのゆとりを活かし、公共交通ネットワークと連携したCO2の削減など環境負荷の低減を図ることとしている。

東京をさらに高いレベルの成熟した都市としていくため、道路事業はもとより、区画整理や再開発といった市街地再開発手法を活用して、東京の最大の弱点である交通渋滞の解消を図るとともに、それによって生まれるゆとりを活用した快適で利便性の高い都市生活、「美しい街、安全な街」の実現を図っていく。このために今後5か年で取り組んでいくべき主要な東京の道路施策を記述する。(参考資料2「東京の道路施策(案)」)

国は、ガソリン税などの税収を今後10年間、道路整備に充てるとした道路特定財源制度を平成20年度限りとし、来年度から一般財源化する方針を打ち出し、道路特定財源の一般財源化後の使途や暫定税率を含めた税率の見直し等について議論しているところである。

このような状況を踏まえ、次の世代へと受け継がれていく都市基盤の礎を確実に築いていくため、次の事項について特段の措置を講じられたい。

- 1 道路特定財源の一般財源化が行われようとも、首都圏の道路の必要性を正当に評価し、三環状道路など東京の道路整備を着実に進めていくための安定的な財源を確保すること。
- 2 地方道路整備臨時交付金制度については、事業の重点化、効率化に資する柔軟な仕組みとして地方の道路整備に重要な役割を果たしており、同様の仕組みを維持すること。

【要望事項③(首都圏の高速道路料金政策等について)】

昨年十二月、首都東京の重要施策について協議することを目的として、内閣官房、財務省、国土交通省など国の関係省庁と東京都で構成される「国と東京都の実務者協議会」が設置された。本協議会では、議題の一つとして、「高速道路網の合理的な料金体系の構築」が取り上げられ、現在協議が進められている。

しかしながら、先般、政府が取りまとめた「安心実現のための緊急総合対策(平成二十年八月)」における高速道路料金の引下

げについては、一定の評価をすることができ、首都高速道路など都市部の高速道路の料金が対象とされており、全国の貨物輸送量の約3割を占める首都圏の実情が反映されていない。また、スマートインターチェンジの整備が対策に盛り込まれていない。

首都圏の高速道路網を最大限に活用することは、我が国の活力を強化・発展させることに繋がることから、実務者協議会の協議も踏まえ、次の事項について、国の総力を挙げて対処されるよう要望する。

- 1 首都圏の高速道路について、利用者等の視点に立った一体的で利用しやすいものとするため、環状道路の利用促進、会社間の乗継割引、長距離利用車や大型車の負担軽減などの料金施策を実施すること。
- 2 特に、高速道路会社及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が作成する新たな高速道路料金案については、首都高速道路をはじめとする首都圏の高速道路について、上記の料金施策を反映させること。
- 3 首都圏における既存の高速道路の利便性を向上させるとともに、一般道路の渋滞緩和や地域の活性化を図るため、スマートインターチェンジの整備を促進すること。
- 4 上記の施策を確実に実施するため、政府方針とした「高速道路の有効活用・機能強化」のための2.5兆円を含め、最大限の財源を確保すること。

【要望事項④（東京外かく環状道路について）】

東京外かく環状道路の関越道（練馬区）から東名高速（世田谷区）間の約16kmについては、ひとり東京のためでなく、国全体に便益が及ぶ重要な社会資本である。すでに都市計画変更、基本計画決定を終えており、平成21年度事業着手が不可欠である。また、昨年暮れの法人事業税の受託等事業促進に向けた協力についての準備を進めているとともに、地元が外環を受け入れる環境を整

さらに、都は用地取得の受託等事業促進に向けての準備を進めている。このため、国の責任においてコスト削減を図りつつ、えるため、国・沿線区市と協力して地域ごとのPIを継続して実施している。このため、国の責任においてコスト削減を図りつつ、高速自動車国道法に基づく「整備計画」を定め、平成21年夏までに、目に見える形で事業着手することを要望する。

- 1 国土開発幹線自動車道建設会議を早期に開催し、「整備計画」を定めること。
- 2 料金収入だけでは償えない道路整備のための新たな事業方式の導入等、事業促進につながる制度を確立すること。
- 3 新規事業として、予算の確保や現場の執行体制を確立し、平成21年夏までに、目に見える形で事業着手すること。
- 4 事業実施に当たっては、地元のまちづくりやアクセス道路の整備に最大限の配慮をすること。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②
東京都

○現状	○課題
慢性的な交通渋滞、開かずの踏切等は、20世紀のいわば負の遺産であり、大都市特有の問題かつ首都東京の最大の弱点	東京の国際競争力を高め、日本経済を牽引してきた東京を21世紀の首都にふさわしい都市に再生することが、東京が求められている喫緊の課題 このため、「都市機能の強化」、「安全・安心の確保」、「豊かな生活環境の創造」の視点からの道路整備が必要
① 都市機能の強化 ・ 東京の都市計画道路は約3,200kmのうち1,800kmが整備 ・ しかしながら、混雑時の自動車平均旅行速度は全国平均(35.3km/h)と比較して極めて低い水準(区部18.8km/h) ・ 物流においても、全国貨物輸送量の約3割(28%)が首都圏に集中 ・ こうしたことから、東京の渋滞損失時間は全国ワースト1位と、東京の交通渋滞は極めて深刻	・ 三環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークや連続立体交差の整備、交差点改良等により、混雑時における自動車平均旅行速度の向上を図り、交通渋滞の解消とともに、効率的な都市の経済活動を維持 ・ あわせて、地球温暖化防止に向けてCO₂を削減
② 安全・安心の確保 ②-1 生活道路の安全性向上 ・ 都が管理する道路約2,000kmのうち、歩道の未整備区間及び幅員2m未満の道路は約760kmあり、歩行者や車椅子のすれ違いが困難 ・ 山間地域の道路においては、道路に面する斜面が約3,500箇所あり、迂回路がない路線が多く、豪雨による通行規制や土砂崩れが発生した場合、集落の孤立を招く恐れ ・ 山間地域や島しょ地域の日常生活や地域経済は、農業、林業、漁業と観光産業によって成り立ち、これらを支えているのは、急峻な地形を縫うようにしてつながる道路	・ 歩行者等を交通事故から守るため、歩道の未整備区間及び幅員2m未満の道路に、誰もが安心して通行できる幅の広い歩道整備が必要 ・ 山間地域では、災害を未然に防ぐ斜面対策を実施するとともに、豪雨による通行規制や土砂崩れが発生した場合でも、迂回道路(ダブルルート)の整備により日常生活や地域産業を支援することが必要 ・ 急峻な地形が要因となる様々な弊害(急カーブ、すれ違い困難)を解消し、信頼性の高い、安全な道路の実現が急務

②-2 防災ネットワークの形成 ・南関東における今後 30 年間の大地震発生確率は 70% ・延焼遮断帯である都市計画道路約 1,300 k m のうち、概ね 5 割が完成 ・緊急交通路に架かる 282 橋のうち 233 橋（うち 8 橋は架け替え等）が耐震化 ・防災上、震災に対しては未だ脆弱な都市構造	・延焼遮断帯となる都市計画道路の整備によって震災時の大規模な市街地火災を防止 ・橋梁の耐震化によって震災発生時における緊急交通路を確保
②-3 既存ストックの維持更新 ・東京の橋梁は、10 年後には約 5 割が架設後 50 年を迎え、今後、更新の大きなピークが発生 ・また、東京では、重交通による道路舗装の損傷が激しく、自転車通行への支障や騒音発生等が危惧	・橋梁の架替の集中は、都市活動への影響が極めて大きいため、予防保全型管理へ転換し、更新ピークの平準化を図るとともに、総事業費の縮減が必要 ・安全で快適な自動車の走行性の確保や、沿道の騒音対策として、低騒音舗装等の計画的な補修
③ 豊かな生活環境の創造 ③-1 道路空間の整備 ・都道の地中化率は 26% であり、海外の諸都市と比べても依然と低い水準 ・道路上に張り巡らされた電線類は都市景観を損ね、歩道に立ち並ぶ電柱は歩行者や車いすの通行の妨げとなっている ・震災や台風等の災害時には、電柱の倒壊や電線の切断などにより避難や救急活動、物資輸送に支障が生じる ③-2 道路施設の環境対策 ・東京は、大都市特有の課題であるヒートアイランド現象が顕在化・深刻化	・無電柱化の推進、自転車走行空間の整備、連続性のある街路樹の充実に実などにより、現在ある道路を、青空とゆとりのある安全なみちにリニューアルし、豊かな都市空間の創出が必要 ・ヒートアイランド対策の一つとして、路面温度の上昇を抑制する遮熱性舗装など環境対策型舗装の実施が必要 ・既設街路灯の省エネ化などによる CO₂ 排出量の削減

②-2 地域の目指すべき将来像

「10年後の東京 ～東京が変わる～」(平成18年12月 東京都)で示された方向性等を踏まえ、道路行政において東京が目指すべき将来像は次のとおり。

① 交通渋滞の解消

首都圏三環状道路や骨格幹線道路など、基幹的な道路ネットワークの整備を重点的に整備することと併せ、ボトルネックとなる踏切や交差点での渋滞解消に向け、連続立体交差化や交差点改良などを進める。

② 快適で利便性の高いまちづくり

高齢化社会に対応し、広幅員でバリアフリー化された歩道の整備や、快適な道路サービスの持続的提供のために適切な施設の維持更新を進める。

③ 美しさと安全性を備えたまちづくり

街路樹による都市緑化の推進を図るとともに、無電柱化や延焼遮断帯の整備による震災対策、遮熱性舗装や低騒音舗装など環境対策型舗装による都市環境の改善などを進める。

④ 身近な道路整備の推進

安心で快適な生活環境の実現や地域経済の発展に向け、暮らしを支える区市町村道等の地域の道路整備を進める。

(参考)「10年後の東京 ～東京が変わる～」での取組

この中で、「人類共通の危機が先鋭的に現れる大都市において、大都市のあり方そのものが国の運命を左右し、地球の未来を決定する時代に我々は生きている」との認識に立ち、世界の諸都市の「範」となるよう更に高いレベルでの成熟を遂げるため、今後10年で3つの取り組みを進めるとした。

① 残された「20世紀の負の遺産」を解消すること

② 機能的で魅力的な東京の姿を明らかにすること

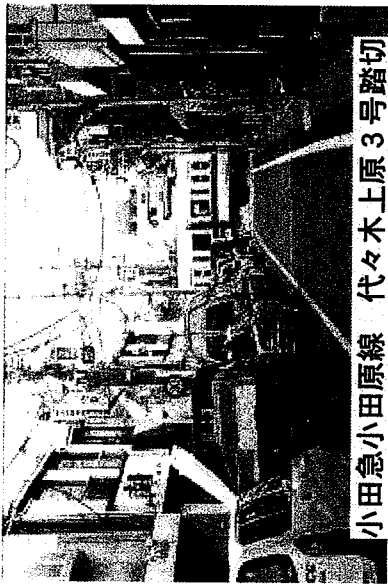
③ 「美しい街、安全な街」を実現して、東京の価値や信用力を高め次代に継承していくこと

これら取組により、今後10年、東京は、都市に集積された様々なポテンシャルを新たに顕在化させることで、さらに高いレベルの成熟へと新たな一歩を踏み出す。

今後の道路行政についての意見・提案

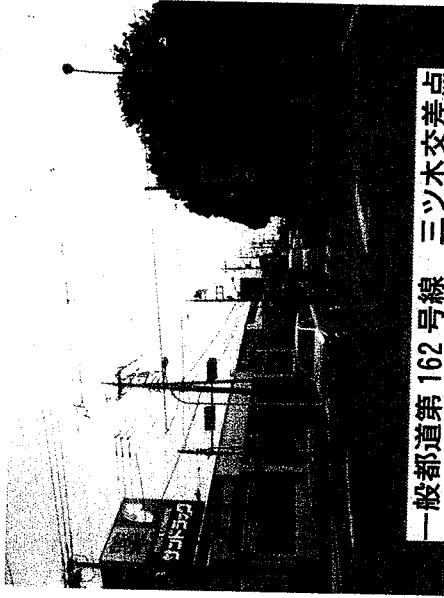
③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④
東京都

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他（5年間の目標）
①都市機能の強化 ・幹線道路の整備	 環状3号線 井天町 (交通量は2万台以上で、慢性的に渋滞している)	【渋滞の解消が急務】 ・現況2車線を4車線に拡幅することで交通渋滞が緩和 →最大渋滞長1,020m(市谷柳町交差点)、混雑度1.25以上が緩和 ・環状方向の幹線道路として、広域的な道路ネットワークの形成に寄与し、平均旅行速度が向上 ・災害時の緊急輸送や救急活動の円滑化	・都市計画道路の整備 1,811km→1,934km ・区部の将来の混雑時自動車平均旅行速度 18.8km/h→25km/h - 約8,960億円
・踏切の除却	 小田急小田原線 代々木上原3号踏切 (朝夕の踏切での渋滞が激しい)	【現在、連続立体交差事業を実施中であり、早期の除却が必要】 ・踏切での交通渋滞が解消 →ピーク時遮断時間50分以上、最大渋滞長160mが解消 ・鉄道で分断されていた地域が一体化 ・地元自治体による周辺まちづくりが促進	・事業中の8路線9区間を推進し、134箇所を踏切のうち、71箇所を除却 - 約2,600億円

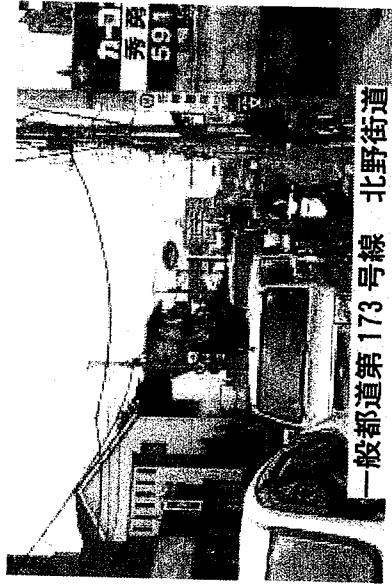
・交差点改良

②安全・安心の確保
②-1 生活道路の安全性向上
・歩道の整備



一般都道第 162 号線 三ツ木交差点

(右折車が後続車の進行を妨げ渋滞が発生している)



一般都道第 173 号線 北野街道

(歩道が狭いうえ、歩行者と自転車の交通量が多くすれ違いが困難)

【第 2 次交差点すいすいプランの推進による慢性的な交通渋滞を緩和】

- ・交差点直前の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を設置することにより渋滞を緩和
- ・併せて、交差点付近の歩道を整備することにより、歩行者・自転車の交通安全確保に寄与

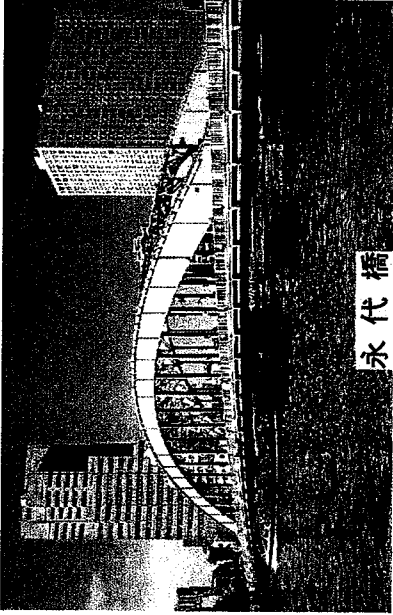
・78 箇所の交差点を改良
約 430 億円

【安全性の向上を図るため、早期に歩道を整備する必要】

- ・歩行者と自動車の分離により、安全で安心して通行できる歩行空間が確保
- ・交通事故が減少

・既設都道で、幅員 2m 以上の歩道を新たに 34km 整備

約 370 億円

②-2 防災ネットワークの形成 ・延焼遮断帯の整備	 密集市街地の例（東池袋四・五丁目地区） （密集した市街地のため、防災面で脆弱）	【延焼遮断帯の整備や市街地整備等により地域の不燃化等が必要】 ・都市計画道路を中心とした、地域の道路ネットワークが形成され、延焼防止や円滑な避難等が可能 ・市街地の防災機能が向上し、防災生活圏の形成に寄与	・骨格防災軸の形成率 88%→92% ・約3,300億円
②-3 既存ストックの維持更新 ・橋梁の長寿命化	 永代橋 （高度経済成長期に集中的に整備された橋梁は、高齢化によって更新の大きなピークが発生）	【道路アセットマネジメントによる予防保全型管理への転換が必要】 ・対症療法型管理から予防保全型管理へ転換することにより、橋梁の更新ピークの平準化、総事業費の縮減が図られる ・計画的な橋梁管理により交通規制などの社会的損失を最小限に抑える ・橋梁の長寿命化によってCO₂削減など地球環境の保全に寄与	・著名橋、長大橋、主要幹線橋梁など （計画策定中）

③豊かな生活環境の創造

③-1 道路空間整備
・無電柱化の推進



主要地方第318号線 環七通り

(林立する電柱・電線が、良好な都市景観を損なうとともに、歩行者などの通行に支障)

・自転車走行空間の整備



主要地方道第14号線 東八道路

(朝夕に自転車交通が集中し、歩行者・自転車の接触の危険性が高い)

【無電柱化による、豊かな都市景観の形成、緊急時の空間確保が必要】

- ・良好な都市景観の創出
- ・安全で快適な歩行空間が確保
- ・都市防災機能の強化

- ・センターコアエリア内の都道の地中化率
51%→78%
- ・都道全体の地中化率
26%→40%
- 約 600 億円

【安全で安心して通行できる自転車走行空間の整備が必要】

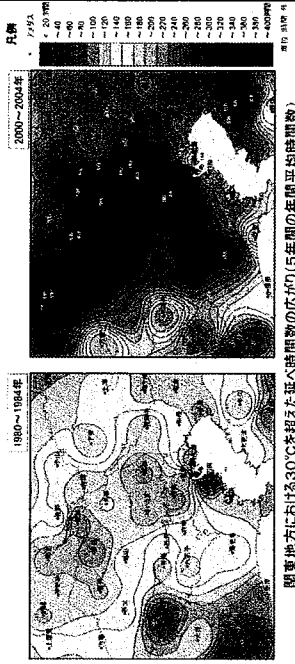
- ・歩行者と自転車の接触事故が減少
- ・車椅子使用者や視覚障害者などの全ての歩行者の安全な通行空間の確保

- ・既設都道で、自転車走行空間を新たに12km 整備
- 約 12 億円

③-2 道路施設の環境対策

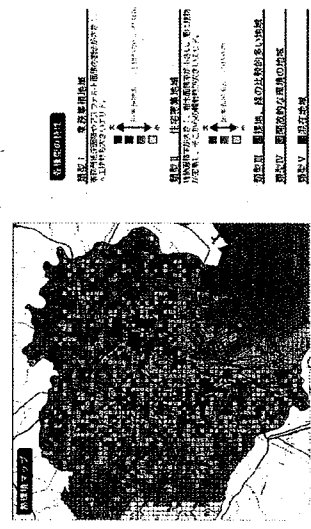
・ヒートアイランド対策

東京の気温上昇の状況
(東京都環境局HPPより)



関東地方における30℃を超えた延べ時間数の広がり(5年間の年間平均時間数)

東京都の熱環境マップ



(東京のヒートアイランド現象の進行は
大変顕著)

【ヒートアイランド対策の一つとして
路面温度上昇を抑制する環境対策型舗
装の実施が必要】

- ・路面温度上昇を抑制
- ・真夏における熱帯夜の減少や最高気温の低下に貢献

・遮熱性舗装など環境対策型舗装を61km 実施

約 160 億円