



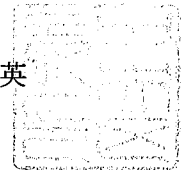
20中土道第144号

平成20年10月24日

国土交通省道路局長様

東京都中央区長

矢 田 美 英



今後の道路行政についての意見・要望

日頃より本区の道路行政に対しまして特段のご指導・ご配慮を賜りありがとうございます。

現在、国土交通省が検討を進められております「新たな中期計画の作成」にあたり、各自治体の意見照会が行われることに賛意を表します。

次ページ以降に本区における具体例を示し、それを踏まえて意見を述べさせていただきます。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
東京都中央区

道路行政全般については、公共事業の無駄の代表格としてシンボライズされているように感じられているところである。「真に必要な道路」の議論に当たっては、そういった先入観が払拭された状況で行われるよう懇願してやまない。

例えば、国土交通省におかれましては、道路工事現場の看板を件名表示から内容表示へと変更し工事の内容を分かりやすくした試みは、その必要性の理解を国民に促す第一歩でありと理解している。今日では、東京都を始め、本区や多くの企業者占用工事の現場でも見られるようになってきており、その効果は着実に国民の間に浸透し始めていると思われる。

「真に必要な道路」については、とかく目先の交通量のみをもつて、議論がなされがちになっているように見受けられる。国土交通省におかれましては、防災や環境といった側面を全面に打ち出し、道路の持つ効用を改めて広く国民に強調していただきたい。特に道路が防災に対しても機能の待機冗長に説得力ある説明が今日なされていないのは誠に残念なことである。被災時に緊急交通路等の確保を行うため各道路管理者は道路障害物を道路端に寄せることとされているが、それを見越した空間を日頃より確保しておける。東海沖地震が懸念され始めて以降、日本海中部地震や阪神淡路大地震など大きな災害が次々と発生している。そして首都圏直下型地震の発生確率も10年間で30%と発表されて久しい。このような観点からの、説明は説得力を持って受け入れられ易いのではないだろうか。

次に、先の新聞報道等で道路構造令の運用が弾力化され、地方への配慮がなされたと理解しているところである。一方で本区のような都心部の自治体も土地の高度利用が極限まで進む中でその地域特性に応じた施策を希望したい。具体的には、自動車専用道等に限定される立体道路制度の弾力運用を可能としていただきたい。

道路は極めて公共性が高く、「公共の福祉」の際たるものである。それについては、国民の誰もが認識し、理解しているところである。それゆえ、期待も大きく、反面とかく厳しい目が向けられやすい。国におかれては、国民の信託に十分応えられるようきめ細かな対応を切に願う次第である。

今後の道路行政についての意見・提案

②ー1地域の現状と抱える課題

様式②
東京都中央区

○現状	○課題
(1) 日本橋等の再生 日本橋の歴史的、文化的価値は非常に高く、平成11年に重要文化財の指定を受けました。 (2) 銀座中央通りの歩行者空間の整備 昨今、銀座の歩行者動線の機能が充分でなくなってきたおります。 一例を挙げますと、本年2月、第2回東京マラソンが開催されました。本区内の道路の大半は往路・復路共に使用され、長時間の交通規制が行われました。中でも、中央通り(国道15号線)は歩行者で大変混雑しました。特に、銀座四丁目交差点付近は2度マラソンが通過したため長時間にわたり大変ごった返しました。 (3) 東京駅八重洲口の交通結節点の改善 JR、地下鉄とバスの連携が悪く歩行者動線が長いため、乗り換え時間がかかり、利便性の低い状況が問題となっています。 (4) 道路環境の整備 中央区基本計画2008に基づき「人にやさしい歩行環境の整備」により、歩道の新設・拡幅、平坦化、段差解消を行っています。その結果、歩道設置率は81.2%に達し、23区中第1位になっています。 また、電線類地中化率は39.24%です。道路管理者別の内訳は、国道100%、都道88.88%、区道30.53%であり、区道の地中化率は23区中第1位となっています。 (5) 放置自転車対策等 駅周辺等における放置自転車や置き看板の増加は、歩道空間の狭小化による通行機能の低下、都市景観の悪化、緊急車両の活動阻害や災害時等に避難路として歩道を利用する際の大きな障害となることなど深刻な問題となっています。 法改正により歩道上に自転車駐車場の設置が可能になりましたが、歩道幅員や自転車駐車場予定地前面の商店等の反対を受けることもあり整備が進みにくい状況です。	現状では首都高速道路が上空を覆うように建設され、都市景観を阻害するとともに、重要な社会資本である日本橋の価値を下げています。 日常においても、銀座四丁目交差点周辺の中央通りや晴海通りは平日の夕方や土日の昼間においては常に歩行者で混雑しており、地下通航路整備等の抜本的対策が必要となっています。 東京の表玄関としてふさわしい交通ターミナルの整備が急務となっています。 現在の整備スピードでは区道の電線類地中化を100%達成するまでに400年を要する状況です。 地中化は設計から完成までのコストが高額になるため、国等の積極的な財政支援が必要です。また、都心部では路面下は既にライフラインが密集しており、道路管理者はそれらの移設に多くの時間と多大なコストを要しています。これを順調に進めるための法的整備が必要です。 放置自転車対策として、駅周辺に自転車駐車場用地を確保することは極めて有効な手段ですが、都心区では、高度に集積した土地利用の現状や地価の問題から駅周辺の用地確保が極めて難しく、現在のところ、需要を満たす規模の自転車駐車場整備には至っていません。

今後の道路行政についての意見・提案
②-2 地域の目指すべき将来像

今後の道路整備を重点的かつ効率的に進める上で本区としての意見を以下に述べます。

(1) 日本橋等の再生

日本橋や日本橋川の上から首都高速道路を取り除き、美しい都市景観と水辺環境を再生させるために、日本橋川の沿川においては、水辺環境を生かした都市開発事業を促進する中で首都高速道路の移設を新たな中期計画に特記する必要があると考えます。

(2) 銀座中央通りの歩行者空間の整備

銀座は、我が国のみならず諸外国にも誇れるグローバルスタンダードの最先端ショッピング街です。そのため中央通りは銀座に集中する車や人・商品をさばくことに加え、東京マラソンやオリンピックなどの様々な役割を担うことが期待されています。これらに添えていくためにはマラソン等のイベント時においても最低限歩行者動線が確保され来街者の防災対策が施されるよう晴海通りの地下道に加え、中央通りにおいても銀座一丁目から八丁目まで地下道を整備すべきであると考えます。

(3) 東京駅八重洲口の交通結節点の再編整備

各交通機関の連携を図り、相互のアクセス改善のため、東京駅の交通結節点整備改善を中期計画に盛り込むべきであると考えます。

(4) 電線類地中化

現行制度の下、電線類地中化の推進を各自自治体が担っていくことは時間と経費の負荷が極めて大きいため、複数の補助メニューを導入しながら整備を進めています。国・自治体双方の事務の簡素化、制度の効率化のために、国におかれましては関連制度を一本化した総合的な制度を構築すべきと考えます。また、併せて補助金の増額が必要と考えます。

(5) 自転車駐車場の増設に向けて

放置自転車対策は都心部の高地価と高密度の土地利用から機械式地下駐輪場の設置さえも難しい場合があります。沿道の土地所有者の建て替えに伴い、駐輪場の用地(地下利用を含む。)の提供とそれに見合うインセンティブ付与など公共自転車駐車場設置に協力を得られ易いメニューの創設が必要と考えます。

(6) 3環状道路等の早期整備

首都圏は人口と都市機能が集中しています。そのため、東京都心部に自動車交通が集中し、特に東京都の中心に位置する中央区では、膨大な通過交通により交通渋滞が発生し、その結果、沿道の環境の悪化や渋滞回避のため生活道路への通過車輛による事故の発生など重大かつ様々な問題が生じています。このような状況から、道路ネットワーク機能の強化を図り、郊外から都心への交通を分散し、通過交通の都心流入を抑制するため、3環状道路の早期整備を実施すべきと考えます。

また、区内にある晴海通りは、勝鬨橋がボトルネックとなり慢性的な交通渋滞が発生し、さらに現在進められている臨海部の開発により交通量の増加が予想され、今後も区民の生活に大きな影響を及ぼすと考えられます。そこで、臨海部と都心部との連絡強化、道路ネットワークの強化、地域内交通の円滑化を図るため、都市高速道路晴海線、環状2号線、環状3号線の早期整備を実施すべきと考えます。

なお、道路の整備にあたっては、地元自治体及び住民の意見を十分に反映すると共に、大気汚染や騒音振動の環境対策、植樹などの道路景観の改善などを図り、沿道住民の生活環境に配慮した安全安心で快適な道路の整備をお願いします。

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
東京都中央区

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
安全・安心でスムーズな みちづくり	人に優しい歩行環境の整備 放置自転車対策	高齢者や障害者などハンディキャップをもつ人を含むすべての人が安全で快適に通行できるように歩行空間のバリアフリー化を推進する	
環境に配慮した美しい みちづくり	街路環境の整備【シンボルロード】 賑わいのある道路整備 環境にやさしい舗装技術による道路の整備	安らぎやうるおいのある魅力的な空間として整備し、地域の生活空間の充実を図るとともに低騒音舗装や遮熱性舗装などの環境にもやさしい道路空間を形成する	
災害に強い みちづくり	橋梁の耐震補強整備と長寿命化 無電柱化の推進【電線共同溝の整備】 都市型水害対策【車道透水性舗装の推進】	災害時における安全性の向上を図るため耐震補強や長寿命化、電線類の地中化を推進し災害に強い都市基盤を形成する。	