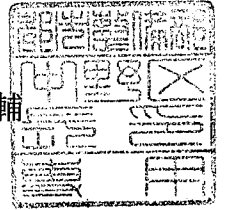


20 中都計第 839 号
平成 20 年 10 月 23 日

国土交通省道路局長
金井道夫様

中野区長
田中大輔



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

日頃より、道路事業に対するご指導、ご支援を賜りお礼を申し上げます。

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きまして

ては、別添の通り回答いたします。

よろしくお願い申し上げます。

○道路行政全般についての改善要望

・整備計画の策定と整備優先順位の付与

都市部と地方における道路交通需要はおのずと違いがある。それぞれの道路需要に合わせた整備計画を明らかにしたうえで、整備効果を検証しながら優先順位を付与し着実に道路整備を図るべきである。

東京都及び23区では、「活力」「安全」「環境」「暮らし」の4つの基本目標を定め、慢性的な渋滞の解消、都市防災の強化、交通事故の減少、地域・地球環境の改善と保全、質の高い生活環境の創設、ユニバーサルデザインなど多種多様な側面から都市計画道路の整備を進めることとしている。利用対象者を考えた場合他の地域に比して整備の優先度はおのずと高いものとなる。

・都市間を結ぶ高規格幹線道路の計画的整備の促進

それぞれの都市は、物流や移動など地域間交流により成り立っており、高規格幹線道路網の整備を促進すべきである。

・都市部と地方部の道路整備基準のあり方について

都市部の道路需要は大量交通の円滑化、安全化であり、地方部においては、地域間の最短ルートでの課確保である。おのずと道路整備の内容に違いがあってもよいのではないか。

・公共交通の利用促進のための道路整備の促進

CO₂の総排出量に占める運輸部門の割合が20%を超えており、そのうち道路交通が9割を占めているといわれている。交通環境の整備により公共交通の利用促進を図り、自動車通行の総量を減らすことが急務である。そのために、バス交通などの定時制の確保や運行ルート増設、駅前広場など交通結節点機能の充実を図るべきである。

・単独都市計画道路整備への補助金、交付金の適用

都市計画道路は都市の基盤整備として位置づけられ早期に整備し効果を発揮する必要がある。道路特定財源の一般財源化に際し、整備促進のための支援制度を創設すべきである。

・道路ストックの維持管理

道路ストックは膨大な量に達しており、良好な維持管理については、財源も含め大きな課題である。適切に維持管理するための費用確保が必要である。

○中野区の具体的な要望

1. 災害に強い街づくりや都市の活性化を図るため、都市基盤を支える道路網としての都市計画道路の整備の促進支援をお願いします。
2. 西武新宿線による地域分断を解消するために、連続立体交差化をすすめており、沿線道路の改善やまちづくりにも取り組む必要があります。財源確保が大きな問題でありご配慮をお願いします。
3. 警察大学校跡地や中野駅南口周辺などを中心に中野駅周辺地域において大規模開発を計画しており、東西南北方向からのアクセス道路など交通環境を整える必要があります。そのための特段の配慮をお願いします。
4. 日常の安全な歩行空間確保や景観への配慮のための、生活道路における電線軌道中化事業の促進策の充実。
5. その他一般的事項
 - ・ 高度成長期に建設した耐用年数を迎える都市基盤の健全度の把握、予防保全や長寿命化など管理手法の確立や修繕に対する支援策。
 - ・ 誰もが快適に歩行・移動できるよう、十分な幅員を持つ歩道の整備、バリアフリー化の促進。
 - ・ 渋滞の原因となっている路上駐車を減らすために、荷捌き場、駐車場の整備
 - ・ 環境問題や渋滞緩和対策のひとつとして、自転車の活用をひろげる自転車通行空間ネットワークの形成。
 - ・ 安全で快適な歩行空間の阻害要因となっている放置自転車対策としての自転車駐車場整備支援。
 - ・ コミュニティバスの運行への支援やオンデマンド交通など新交通システムの導入の促進。

②ー1 地域の現状と抱える課題

・区内の住環境は、区域の78%が住宅系の用途地域で占められており、全体的に木造住宅が密集し、また、4m未満の狭小道路が6割という現状にある。そのため、防災性の向上という観点から、都市の骨格となる幹線道路や生活道路、公園整備などオープンスペースの確保が課題となっている。

1. 土地利用と建物構造

- ・住居系用途が約8割を占めている。木造密集住宅地が多い。
- ・地区建ぺい率が高い（オープンスペースが少ない）。
- ・2～3階建ての建物が多く、ネット容積率が低い。

2. 都市基盤整備

- ・狭あい道路が多く、都市計画道路整備が特に南北方向で遅れている。
- ・鉄道網が発達しており鉄道利用は便利であるが、鉄道の交通結節機能が弱く、さらに地域によっては公共交通の不便なところもある。
- ・西武新宿線により、南北の交通遮断とコミュニティの分断が生じている。
- ・東京都の「防災都市づくり推進計画」の「重点整備地域」「整備地域」に指定されている。
- ・大規模公園の配置が偏っており、南部地域に広場機能が不足している。
- ・河川については、50ミリ対策が進行中であるが、都市型水害による危険性にさらされている。

3. 産業構造

- ・事業所・企業数は23区で最も少ない。
- ・中野駅周辺に商業施設が多く集積しているが、駅乗降客数に比べ集積は低い。
- ・小売業の事業所規模が小さいが、売場効率が高くポテンシャルがある。
- ・地元商店街では空き店舗の増加など、衰退が進んでいる。
- ・就業率が1.0以下で、さらに目区内就業率が23区中最も低い。

4. 中野駅周辺の現状

- ・中野駅周辺地区は、地理的に中野区の中央部に位置するとともに、区内外に通じる道路、バス路線や鉄道等が集中する交通結節点であり、行政、業務、商業などの機能が集積しており、中野の顔となるべき中心市街地を形成している。
- ・交通基盤整備の遅れや、駅直近の大規模な低利用施設（警察大学校等 約13.7ha）などにより、業務・商業機能の集積が不十分であり、都心直結の好立地を活かした、ポテンシャルに見合うまちの形成がなされていない。
- ・中野区では、警察大学校等の移転を契機とし、民間開発にあわせまちづくり交付金を活用し地域内の都市計画道路と都市計画公園など基盤整備を進めることとしている。
- ・さらに交通結節点である中野駅及び駅前広場の整備を進めるほか、中野駅周辺で再開発事業を進め、これらを契機として連鎖的にまちづくりを展開誘導する。

1. 主要課題

- (1) 災害に対する安全性の確保
 - ・区民の生命・財産の安全確保は、都市づくりの根幹をなすものであり、木造密集市街地における震災・火災に対する脆弱性、河川洪水や内水氾濫などによる水害対策などに取り組んでいる。安全性の改善に向けた取り組みを一層強める。
- (2) まちの活力の向上
 - ・中野駅周辺地区のまちづくりを総合的に進め、快適な歩行者空間や、円滑な交通を可能にする都市基盤、新たな商業・業務・教育などを整備・誘導すること
 - ・中野の中心にふさわしいまちの魅力を創り出す。
 - ・区内には、営業規模が小さく従業員の少ない事業所が多い。集積と、集客力の高い個々の商店や商店街の出現により産業を活性化し、魅力あるまちづくりを進める。

2. 新たな取り組み都市整備課題

- (1) 中野駅周辺まちづくりへの対応
 - ・リーディングプロジェクトとしての警察大学校等移転跡地（面積約15ha）のまちづくりや中野駅地区、サンモール・プロードウェイ、駅南口地区を含めた約100haで「にぎわいと環境の調和するまち」を実現するための取り組みを進める。
 - ・大規模開発が予定されている西側地区への対応も含め中野駅周辺全域の再構築を目指し、交通処理能力が不足しかつ、バリアフリー化も不十分な中野駅及び駅前広場など交通基盤の整備を早急に進める。
- (2) 西武新宿線の連続立体交差化及び沿線まちづくりへの対応
 - ・平成20年度に西武新宿線の中井駅～野方間について国が連続立体交差化事業新規着工準備箇所として採択し、西武新宿線の立体化が具体的に動き出すこととなった。立体化と合わせて、駅前広場やアクセス道路などの基盤整備と沿線まちづくりの取り組みを強めていく。
- (3) 国家公務員宿舎・統廃合小中学校等の跡地活用の推進
 - ・国家公務員宿舎や国の機関等の移転・廃止に伴う跡地や、区内小中学校の再編・統廃合に伴う跡地が生じている。大規模用地については、都市再生の推進や公共施設の再編などまちづくりに有効に活用していく。
- (4) 都市計画道路の事業化への課題
 - ・区内の都市計画道路の整備率は39%と区部整備率59%と比して極めて低く、区内の幹線道路の慢性的な渋滞解消や災害時の緊急活動路の確保などのため整備を計画的に進める。平成20年4月開院した東京警察病院は地域医療拠点および災害時拠点病院に位置付けられており、送金に幹線道路の整備を促進しスムーズなアクセス道路を整備していく。

○中野区基本構想の実現に向けて、次のような都市の実現をめざす

- ・災害に対するまちの安全性を高め、安全に暮らすことができる都市を実現する。

骨格防災軸、主要延焼遮断帯に指定された路線を優先的に整備するとともに、防災都市づくり推進計画で指定された重点整備地域に位置する都市計画道路の整備を促進し防災性の向上を図る。

- ・まちのみどり、オープンスペースの充実、地域の歴史資源を生かした景観整備などにより、うるおいのある都市を実現する。

公園や緑地によるみどりの確保と同様に、都市計画道路や主要幹線道路の道路緑化によりみどりを確保し良好な沿道環境を形成する。また、電線類の地中化を促進し、安全で快適な歩行者空間を確保するとともに都市景観の改善を行う。

- ・公共交通の利便性の高さを生かし、また、高齢者を含めて誰もが歩きやすく、かつ環境負荷の小さい都市を実現する。

利用のしやすい、定時性のあるバス交通を支える道路網の形成を図るとともに、駅前広場など交通結節点の整備を促進し、鉄道などの公共交通と連携し高齢者や交通弱者など誰でも自由に移動できる環境を整備する。また、渋滞対策による環境への負荷の軽減とあわせ、公共交通の利用の促進により環境への負荷の軽減を図る。

- ・若者の多い中野の特性を生かして、若者が多様なライフスタイル、ワークスタイルを送ることやまちで交流し合うことができる都市を実現する。

適切な幅員の確保された道路整備を行うことにより、沿道の土地の高度利用により、魅力あるまちなみを形成し来街者を増やしまちの活性化を図る。さらに、区内の観光資源を十分に活用するための道路整備を進める。

- ・中野駅周辺などのまちの拠点などでは、業務・商業・交流その他の多様な都市機能や都市活動が展開する、活力とにぎわいにあふれるまちを実現する。

道路や駅前広場、駅前駐車場、快適で安全な回遊性のある歩行者空間など先進的な交通基盤の整備を図り中野の顔となる中野駅周辺のまちづくりを進める。

- ・それらを通じて、拠点などのにぎわいと住宅地の静けさが調和し、住みよさと働きやすさを併せ持つ都市を実現する。

住宅地等の居住地区を幹線道路で適切な大きさと取り囲み、通過交通の流入を抑制し静かで良好な居住環境地区の形成を図る。また、居住地区内では、消防活動に配慮した適切な幅員の区画道路が整備され、歩行者や自転車が安全で快適な日常生活が送れる。さらに、地震など災害時において安全な避難路として機能する。

重点事項 ・地域活力の向上 ・都市交通の快適性 ・総合的な空間安全対策及び危機管理の強化 ・少子、高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	代表事例 中野駅及び駅前広場 現在、飽和状態にある中野駅及び駅前広場を一体的に整備すること、現在の交通上の課題及び将来交通需要への対応を行う。 また、中野駅改修などのあわせ周辺の民間再開発を一体的に進める。	期待する効果や評価 ・中野駅付近の交通基盤の整備を進め、中心市街地としての機能の向上を図り、中野駅周辺全域（約95ha）を都心直結のポテンシャルの高いまちとしての再構築を図られる。さらに中野区全域の地域経済についてもスパイラルアップを図っていく。 ・区内随一の交通結節点である中野駅や駅前広場の整備を進めることで、駅周辺のバリアフリー化を進めるとともに、都市交通の利便性の向上を目指す。	その他 新たな駅施設、整備に際し、鉄道事業者から自治体への負担の軽減、事業費への負担に対する支援制度の整備
総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	西武新宿線の連続立体交差化と沿線まちづくり ・中井～野方間について新規着工準備箇所として採択	事業効果 ・踏切に起因する交通渋滞や事故の解消 ・鉄道によって分断されていた市街地の一体化 ・駅周辺の中心市街地の再生 ・鉄道施設の改良による利便性や安全性の向上 評価 ・区内北部を東西に横断する西武新宿線の連続立体交差により慢性的な交通渋滞や南北分断などが解消され地域の利便性、安全性が向上する。中井～野方間の新規着工準備箇所の採択に区民・議会も大いに期待している。 ・この事業と合わせて、不十分である駅前広場や道路などの都市基盤や沿線まちづくりを積極的に進め、安全で快適に住み続けられるまちを実現につなげていく。	
大規模な地震、火災に強い国土づくり	防災まちづくりの取り組み ・地区計画エリア（南台1・2丁目、4丁目、平和の森地区）における不燃化促進事業、住宅市街地総合整備事業による地区内道路整備等 ・東大海洋研究所移転に伴う（仮称）南部防災公園の整備及び周辺道路の整備 ・本町二・三丁目地区都市再整備計画（まちづくり交付金）	事業効果 ・木造密集地域の防災性の向上 ・広域避難場所の防災機能の向上 ・みどりの増加を中心とする地域の快適性の向上 ・商店街振興を中心とする地域の賑わいの向上 ・公共施設等の整備による地域の交流の活性化 評価 ・着実に不燃化率、不燃領域率が高まり、地区施設道路の整備も進んできている。 ・仮称南部防災公園の整備については、避難場所の防災機能の向上と、みどりの乏しい南部地域においてみどりのオープンスペースを創出し、人々が集い活動する場づくりに資する。 ・本町二・三丁目については、郵便局舎跡地に防災機能をもった公園を整備するとともに、周辺地域の区画道路整備を図り、消防活動困難地域の解消など災害に強く、緑豊かで環境にやさしい、活発な交流と活力にみちたまちを実現する。	
総合的な空間安全対策及び危機管理の強化	都市計画道路の計画的整備	事業効果 ・自動車交通の円滑化、都市間物流ネットワークの形成、防災まちづくりの推進、沿道土地の高度利用 - CO2排出量の削減など環境改善、高次緊急医療施設へのアクセス時間の短縮など	