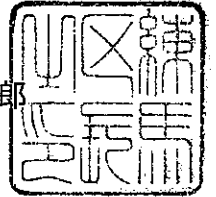




20 練都都第 10173 号
平成 20 年 10 月 23 日

国土交通省 道路局長 様

練馬区長
志村 豊志郎



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）

日頃より、練馬区政にご理解とご協力をいただきまして、ありがとうございます。
意見提出の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。

（担当）環境まちづくり事業本部
都市整備部交通企画課

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

1 高規格道路の整備促進について

首都圏の交通問題を抜本的に解決する方策である、環状道路など高規格道路の整備については、国の責任において早急に進める必要がある。

このうち、区内の高速道路としては外環道、関越道があるものの、いずれも末端となっており、区内に用事のない通過交通が生活道路に入り込んでいる状況となっている。

外環は、本線南伸の計画について大深度地下を利用した都市計画の変更が行われたが、事業化の時期は明確になっていないことから、生活環境や自然環境などの課題についての対応を前提に、早期整備に向けたスケジュールの明示が必要である。

また、関越道から都心へのアクセスとしては、一般道が受けており首都高速との連絡がされていないため、慢性的な交通渋滞や生活道路への流入の原因となっている。道路ネットワークの視点から、高速10号練馬線の整備は不可欠であり、実現に向けた検討を進めることが必要である。

さらに、これら高規格道路の整備を行う上では、そのインターチェンジ周辺地域において、同時にまちづくりを進めることが必要であることから、国は、地元自治体が行うまちづくりについても積極的に関与・支援し、責任ある対応を図ることが重要である。

2 都市計画道路ネットワークの整備促進について

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市活動と区民の生活を支えるための基本的な施設であるが、練馬区内の都市計画道路は未着手路線が多く、その完成率は平成19年度末現在約45%にとどまっている。

この結果、慢性的な交通渋滞や良好なまちづくりに支障をきたしている状況となっており、これら問題の解決に必要な道路には十分な財政措置等を図るなど整備促進に向けた国の支援が不可欠である。

3 踏切対策の推進について

慢性的な交通渋滞や良好なまちづくりに支障をきたしている原因の一つとして、区内に未だ数多く存在する踏切があげ

られる。踏切は、沿線地域における、緊急車両の通行や地域分断などについて大きな影響を与えている。

未整備の都市計画道路についても、その多くが鉄道との平面交差を前提とした計画であることから、今後はこれまで以上に踏切解消に向けた取り組みにも力を入れていくことが重要である。特に西武新宿線については、現在、区内のすべての道路交差部が踏切であることから、今後、道路整備を進めていくにあたっては、鉄道の連続立体化など踏切解消に向けた対策が必要である。

4 新しい都市の環境軸としての道路緑化について

練馬区では、区民生活においてみどりの保全と創出を重要課題ととらえ、30年後の区全体の緑被率が30%になることを目指す「みどり30推進計画」を策定しており、道路についても上述の理由から重要な環境軸と位置づけ、都市計画道路における緑被率50%の実現を目標とした。

道路のみどりは都市部において、点在するみどりをつなぎネットワークを形成することでヒートアイランド現象の緩和や災害時の延焼防止など都市の環境向上に重要な役割を担う。また、道路整備を進めるにあたっては、地域の歴史的景観を形づくっている樹林やランドマークである大木など歴史的資産に配慮した計画としての視点も重要である。

このため、今後の道路整備にあたっては、都市部における環境軸として道路が十分に機能を果たし、また次世代へ継承するにふさわしい景観的資産とするために、特に都市計画道路においては豊かなみどりを実現できるような道路構造も含めた整備水準となることを要望する。

5 無電柱化の推進について

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行により、道路のバリアフリー化が義務付けられた。道路においてバリアフリーに配慮した快適な歩行者空間を創出するためには、段差の解消や誘導ブロックの設置とともに、歩行者の障害となる電柱等を撤去することが必要となる。

また、無電柱化の実現により、良好な都市景観の創出が可能となる。

このため、無電柱化を推進するための支援策として特別な財源を講ずることが必要である。

6 基盤整備のための用地取得について

練馬区は23区でも農地が多いことから、道路拡幅事業を進める上で相続税の納税猶予の関係から折衝が難航する場合がある。そのため、相続税の納税猶予を受けている農地を公共用地として譲渡する場合の相続税の免除等、租税特別措置法の適用範囲の拡大を要望する。

大都市における地価水準を鑑みた場合、現在の特別控除額は不十分であることから、譲渡所得の特別控除額（5,000万円）ならびに、公拡法による1,500万円の増額と初年度のみの適用を、複数年度に渡って総額で適用できるよう要望する。

7 道路整備にあたっての環境対策について

大都市部における渋滞対策として、基本的には道路ネットワークの整備が必要となるが、一方で都市部では道路と周辺住宅地との位置関係から環境問題が生じており、道路ネットワークの整備に支障をきたすという矛盾が見られる。

こうした矛盾を解決し、道路ネットワークの整備を進めるためには、抜本的な道路環境対策を強力に進めることが求められる。

8 既存道路の環境対策の充実について

新設の道路については事前に環境対策が実施されることが多くなったが、既存の幹線道路については、沿道地域の大気汚染や騒音の対策があまり進展していない。既存の幹線道路における環境対策の如何は、今後の道路づくりにおいて区民の理解を得るために極めて大きな影響を与えるものであることに鑑み、既存道路沿道の環境対策の充実を図ることが求められている。

9 地方道路の環境対策への支援について

都道府県道や区市町村道における環境対策を充実するために、これらの地方道路の整備にあたってのしや熱性舗装をはじめとする環境対策への財政的、技術的支援を一層拡充されたい。特に財政的支援については、都市計画道路事業等に対する国庫補助にあたり、環境対策の拡充を検討されたい。

10 長寿命化に向けた地方道路の維持管理への支援について

都道府県道や区市町村道における道路や橋の維持管理が、効率的、効果的に行われるようにするために維持管理計画策定や管理システム構築に向けた財政的、技術的支援を一層拡充されたい。

11 まちづくり交付金の継続・充実について

まちづくり交付金は、道路整備などについて、地域の特性を活かした柔軟な対応を可能とする有効な制度である。都市の再生を効率的に推進する上から、まちづくり交付金の継続・充実を要望する。

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（現状と課題）

1 道路整備について

区内の道路ネットワークは、南北方向を中心に不十分な状況にある。慢性的な交通渋滞による環境への影響や通り抜け車両が生活道路に入り込み生活環境の悪化等をもたらすことから、都市計画道路をはじめとする道路ネットワークの充実が求められている。

また、都市基盤の整備による延焼遮断帯の確保や建物の不燃化などにより、安心して生活できる災害に強いまちづくりが求められている。

2 公共交通の整備について

高齢者や障害者の社会参加や子育て支援の観点からも公共交通機関の充実が求められている。また、鉄道の踏切遮断を原因とする交通渋滞が発生し、緊急車両の通行の妨げとなっている。さらに、高齢化が進み、高齢者も含んだ誰もが快適に公共施設を利用できるようバリアフリー化の促進が求められている。

3 道路の利用環境について

公共交通網が十分に整備されていないため、区内では、自転車利用者が多く、鉄道やバスなど他の交通手段との適正な利用分担が求められている。特に駅周辺部では、歩行者と自転車が安全に通行できる環境の整備（道路空間の再配分・マナー向上に向けた啓発活動の推進・自転車駐車場の整備等）が求められている。

4 みどりの確保と創出について

都市環境の向上、地球環境保全に向け、公共・民間を問わず、さまざまな手法によるみどりの保全と創出が求められている。さらに、道路がみどりをネットワークする軸として機能することが求められている。

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

1 良好な交通環境をつくる

鉄道、バスなどの交通機関や道路は、だれにとっても日常生活を営むために不可欠である。区には、南北方向の交通手段の不足や、交通不便地域の問題などがあり、更なる充実が必要である。交通環境が良好に整備されることで、交通機関が円滑に機能し、だれもが不便を感じることなく安全に移動することができる状態を目指している。

- ・ボトルネック踏切の解消
- ・自動車等の交通の円滑化や災害時の避難路・延焼遮断帯となる都市計画道路等の整備
- ・中心核や地域拠点における基盤道路の整備
- ・東京外かく環状道路など区の都市骨格となる都市計画道路等の整備率向上

2 生活しやすいまちをつくる

道路や広場などの整備を進めることにより、まちの安全性や利便性は向上しているものの、まだ十分ではない。多くの区民が、安心して快適で豊かな生活をすることができる地域特性に応じたまちづくりを計画的に進めることが必要である。都市基盤の整備はもちろん、防災機能の向上や、バリアフリーなどにも配慮したまちづくりが進み、魅力あふれるまちで、だれもが不便を感じることなく、安全に生活できる状態を目指している。

- ・安全・景観に配慮した歩きやすい道づくりの推進（電線類の地中化など）
- ・地区計画などにより地区施設としての道路等を整備し、良好な市街地の保全と形成を促進

3 みどり豊かなまちをつくる

市街地のみどりは、私たちにうるおいと安らぎを与え、多様なレクリエーションの場となるとともに、防災面や環境面を良好に保つためにも欠かせないものだが、宅地化の進展等に伴い減少し続けている。区と区民がともにみどりを次の世代に残し、新たなみどりを築き、区民みんなのみどりを愛し育む取り組みを行うことで、みどりの豊かさを実感できる状態を目指している。

- ・公共施設としての道路・河川の緑化の推進
- ・アダプト制度など身近なみどりの協働管理への支援

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）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
活力分野 （１）国際競争力の強化のための交通サービスの向上、 （２）地域の活力の向上、 （３）都市交通の快適性、利便性の向上	・ 東京外かく環状道路の整備 ・ 都市計画道路の整備 ・ 生活幹線道路の整備	首都圏の道路交通の骨格である外環道の整備により、首都圏全体における通過交通の抑制、分散導入効果、非常時の迂回機能、地域間移動などの効果と、練馬区内における通過交通に起因する慢性的な交通渋滞など区内交通問題の抜本的解決が期待できる。 また、外環道の整備により、走行速度の向上及び走行量が削減され、大気汚染の改善や二酸化窒素の排出量削減等、環境改善効果が期待できる。 都市の基盤施設である都市計画道路の整備により、都市の骨格を形成し都市活動と区民の生活を支える道路ネットワークが形成される。この結果、自動車交通の混雑緩和や延焼遮断帯の形成、生活道路への通過交通の流入抑制、バス交通を支える道路網の形成といった効果が期待できる。 都市計画道路を補完し、地区の主要な骨組みとなる道路を生活幹線道路と位置づけている。生活幹線道路の整備の進捗により、歩道設置による安全で快適な歩行者空間の確保や景観に配慮した歩きやすい道づくりといった効果が期待できる。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
安全分野 (4)大規模な地震、火災に強い国土づくり等	・鉄道連続立体交差事業（西武池袋線） ・密集住宅市街地整備推進事業	連続立体交差事業は踏切による慢性的な交通渋滞や踏切事故の改善として、また、鉄道により分断された地域の一体化により安全で快適なまちづくりの実現といった効果が期待できる。 老朽住宅や木造賃貸住宅が密集し、住環境の改善が必要な地区において、道路・公園等の整備を行うことにより、災害に強い総合的なまちづくりを推進することができる。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
暮らし・環境分野 (8) 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 (9) 良好な生活空間・自然環境の形成 横断的な政策課題分野 (重点目標(案)以外に関すること)	・電線類の地中化（中村橋駅周辺地区、練馬駅周辺地区 ほか） ・環境施設帯等における緑化の推進（西武池袋線練馬駅、環状八号線高松一丁目付近 ほか） ・まちづくり交付金による事業	電線類の地中化事業を面的に推進することにより、安全で快適な歩行者空間の確保や道路のバリアフリー化への対応を効率的に図ることができる。また、都市景観の面についても、沿道空間と一体となった改善が可能となる。 環境施設帯や駅前広場などで既存のみどりを保全、あるいは新たに緑化することにより、みどり豊かでゆとりと潤いのある景観の創出が可能となる。 地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施することができ、都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることができる。 また、生活幹線道路の整備をはじめとする基幹事業に加え、各種公共施設の整備など提案事業をあわせて実施するなど、地域の状況を踏まえた柔軟な対応が可能なことから、創意工夫を活かした総合的、一体的なまちづくりを行うことができる。	