



武都主第 176 号
平成 20 年 10 月 22 日

国土交通省道路局長 金井道夫 殿

武蔵野市長 邑上守正



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）

平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号で依頼のあったこのことについて、別紙のとおり回答いたします。

①道路全般について改善すべき点、要望や提案など

東京都武蔵野市

○都市計画道路の整備促進

多摩地域においては、依然として重要な都市基盤施設である道路網の拡充整備が著しく立ち遅れている。しかも、区部に比べ輸送、交通面で鉄道等の大量輸送機関が乏しいため、バスをはじめとする自動車交通への依存度が高い。このことから、慢性的に交通が渋滞するなど、市民生活に多大な影響を与えている。都市間の相互連携を高め、あわせてこれらの問題を解決するため都市計画道路を中心とした整備の更なる積極的な推進を図る必要がある。

○鉄道連続立体交差事業の早期完成

多摩地域では、ＪＲ中央線鉄道連続立体交差事業、多摩都市モノレール整備事業、多摩川架橋整備事業、など積極的に促進している。とりわけ南北交通の隘路となっている踏み切りの解消と良好なまちづくりの促進を図るため、ＪＲ中央線鉄道連続立体交差事業を計画とおり完成させる必要がある。また、それに合わせて南北を縦貫する道路網の早期拡充整備は差し迫った課題であるとともに、それと連携する東西道路網の拡充整備も課題として挙げられる。

○環境舗装

都市型水害やヒートアイランド現象など、都市部特有の環境問題が顕在化している中、透水性舗装、遮熱性舗装及び保水性舗装など、環境への負荷軽減を目指した「環境舗装」の整備が国や都などを中心に進められている。「環境舗装」を道路の環境対策として正式に位置づけ、都市部への整備促進を図るための施策として、試験施工なども含めた柔軟な対応が可能な補助制度を新設する必要がある。

○電線類の地中化

電線類の地中化は、良好な都市景観の創出、安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の強化及び情報システムの安定化などを図ることを目的にしており、駅前や幹線道路だけでなく、景観上あるいは防災上重要な路線などの積極的な事業化が求められている。また、本来であれば電線共同溝方式による整備が基本となるが、同方式が適当でない場合には、自治体管路方式や脇道電源を採用することも選択肢とするべきである。このため、電線類の地中化の一層の推進のため、地上機器のコンパクト化や地下化などの技術開発のほか、自治体管路方式などを補助メニューに追加する必要がある。

○道路の景観整備

都市景観への関心が高まりつつある中、地域特有の魅力ある景観整備が求められている。特に、道路は街並みを構成する重要な要素であり、電線類の地中化のほか、舗装のカラー化、木製ガードレールやベンチ、装飾街路灯の設置など、景観に配慮した道路づくりが求められている。このため、景観整備を促進するための施策として、地域住民との合意形成に対する支援制度などを含めた補助制度を新設する必要がある。

○道路アセットマネジメント

道路の維持管理経費が年々増加している中、既存ストックの延命化と経費の平準化が課題として掲げられている。このため、道路の現状を客観的・定量的に把握・評価し、中長期的な状況を予測して、予算的な制約の中で適切かつ効率的に道路を管理する「道路アセットマネジメント」を構築し、積極的に推進する必要がある。

○橋梁の保全

築 50 年を超える高齢橋が今後急増する中、損傷が深刻化してから対策を行う「事後保全」から損傷が軽微な段階で補修する「予防保全」へ転換する方向性が示されており、予防保全の実現のために、定期点検の制度化、技術者の資格制度及び技術開発の推進等が方策として掲げられている。このため、これらの施策を具体化し、補助制度として拡充する必要がある。

○地域の実情に合わせた道路整備（道路構造令の柔軟な運用）

道路構造令には道路の幅員や断面構成などの技術的基準が定められており、幹線道路や主要生活道路といった道路の規模に関らず、同基準の運用については基本的には警視庁と協議している。緩和規定も定められているが、「特別の理由によりやむを得ない場合」という判断基準が明確でなく、実際には緩和規定の適用は困難な状況にある。このため、現在検討中の道路構造令改正に併せて、例えば、緩和規定の判断基準を定め、幹線道路以外の道路は市町村と地元警察署が協議のうえ同基準を柔軟に運用するなど、地域の実情に合わせた道路整備を推進するべきである。

○交通量推計の実施と情報公開

道路の必要性の検討や評価を行う上では、交通量等の推計が不可欠であり、その実施に当たっては、少子高齢化・ガソリン料金の高騰・自動車販売台数の減少・65 歳以上の免許の返還など、時代の背景を考慮する必要がある。また、その結果を広く情報公開すべきである。

②－１ 地域の現状と抱える課題

東京都武蔵野市

○現状

生活道路への通過交通抑制

現在、青梅街道から南方に抜けるため、日に 5,000 台もの車両が生活道路（宮本小路）に流入しており、吉祥寺東町地域の大きな課題となっている。

駅周辺の自転車駐車場対策

駐輪場については、現在市内三駅周辺での収容台数は約 23,000 台であるが、依然不足しており、駅周辺における放置自転車は、歩行者等の安全で快適な通行や、まちの防災対策、美観を阻害している。

○課題

市内を南北に走る都市計画道路は、概ね 1 km メッシュに配置されているが、東部地域は都道の吉祥寺通りから東側の整備が遅れていることから、吉祥寺駅周辺の交通渋滞や青梅街道、五日市街道、井の頭通りの東西幹線道路の交通渋滞を回避する通過車両が生活道路へ流入している。もとより、道路は区市をまたがり繋がっており、一市だけが整備を進めても、改善が図れるものではなく、都や他区市と歩調を合わせた事業推進が望まれるところである。

駅周辺への自転車の乗り入れの抑制、放置自転車撤去を励行するなど、放置自転車対策を積極的に推進してきた。しかし、自転車駐車場の確保は、土地の取得・借上げが伴うため、地価の高い首都圏域においては、自治体の財政を圧迫している。

今後の道路行政についての意見・提案

東京都武蔵野市

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
総合的な道路交通環境の整備	①都と区市がどこを整備したら地域の交通がスムーズに流れるか等を話し合う場が必要。 ②都市間連携の強化	都市間道路ネットワークの検証と実現	
自転車駐車場対策の推進	駅周辺における放置自転車は、通勤・通学利用者を中心とする駅利用者の自転車利用に起因していることを鑑み、鉄道事業者の対策責務を国が主導し制度として設ける。	責任分担の明確化により、自治体における駐輪対策は買い物客等を対象とする一時利用対策を中心とすることができ、財政負担の軽減とともに、まちづくりにおける効果が多大となる。	