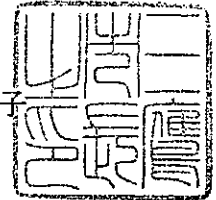


20三都都第611号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

三鷹市長 清原慶子



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、三鷹市の進める「緑と水の公園都市」づくりに対して、ご指導ご協力をいただきましてありがとうございます。

さて、平成20年9月19日付国道企第37号にて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。

中期計画の策定にあたって

国際都市としての東京は、先進主要国際都市と比較して環状線の整備率が低く、国際競争力を高めるには、都内の都市計画道路の整備率を高め生活環境の向上を更に図る必要がある。

特に三鷹市を含む多摩地域においても、都市計画道路の整備が進まないことにより、慢性的な渋滞や地域防災に支障をきたす事態となっていることから、都市計画道路の整備を推進することで、人々が安全安心に暮らせて、災害に強いまちづくりを進める必要がある。

必要な予算措置と補助金等の積極的配分を行い、重点整備を行なうことを要望する。

本年5月13日に閣議決定した「道路特定財源に関する基本方針」に基づいて策定される、道路の中期計画については、基幹ネットワークの整備とともに、地域の安全・安心のまちづくりに重点を置いた計画となるよう要望する。

1 安定した財源の確保及び道路事業に対する国民の理解

道路特定財源は、受益者負担という制度で、その用途を道路関連に限定する目的税であったので安定的に確保されていた。道路特定財源は、平成21年度より一般財源化されることになるが、事業の着実な推進のための安定的な財源を確保されるよう要望する。

また、国土交通省自ら道路整備の必要性を国民にアピールし国民の理解を得る仕組みづくりを構築すべきである。

なお、まちづくり交付金については、自治体にとって活用し易い制度となるよう、交付期間の変更や継続については、柔軟な対応を要望する。

2 災害に強い安全・安心なまちづくりを実現すること

(1) 安全・安心な生活道路の提供

(2) 震災に対する脆弱な都市構造対策への取り組み

(3) 道路施設の保全と再生

3 景観や緑化に配慮した良好な居住環境を推進すること

(1) 無電柱化による青空とゆとりのあるみちづくり

ゆとりあるみちにリニューアルするため、幹線道路の地中化を推進するとともに、休憩施設の整備による賑わいと活性化の創出を図る必要がある。

(2) 緑の創出とヒートアイランド対策

地球規模でヒートアイランド現象の抑制が求められており、緑のボリューム感を満たすために、幹線道路の街路樹を充実する必要がある。

4 都市計画道路の整備推進

三鷹市内における都市計画道路の整備率は40.5%に留まっている。

都市計画道路の整備の推進は、国が策定している次期「社会資本整備重点計画」(案)における重点目標として活力分野、安全分野、暮らし・環境分野、横断的な政策課題分野、全ての分野と関連のあることなので、非常に重要な課題である。都市計画道路の整備促進に関する新たな制度の創設や、一部を用地買収できれば路線の一部が開通する状況下にある場合、優先的な採択と重点的に補助金を充当するよう要望する。

5 バリアフリーのまちづくりの推進

国土交通省においては、ユニバーサルデザインの思想やハートビル法を網羅する形でバリアフリー新法を施行し、新たなバリアフリー化への転換が図られている。道路整備においても少子長寿社会を見据え、バリアフリー新法が着実に推進され、誰もが安全に安心して出歩ける道路整備を要望する。

- (1) バリアフリーの道路整備の推進
- (2) ベンチのあるまちづくりの推進

6 あんしん歩行エリア事業の継続と拡大

三鷹市では、特に高齢の歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保する観点から、「あんしん歩行エリア事業」を実施し、大きな効果を上げている。事業の継続や事業の実施範囲を一定の区域に限定することなく、市内全域を対象にした補助制度となることを要望する。

7 老朽化した橋梁対策

市の幹線道路・準幹線道路は、災害時には緊急物資等を運搬する重要な役割を担っており、安全・安心の観点から当該路線の橋梁部分の耐震化が急務である。市では、老朽化の著しいものから順次橋の調査・点検を実施し、調査結果に基づき補修や架け替え等の改修に取り組んでいる。しかしながら、改修には多くの財源が必要なため、未改修の橋梁も多く、老朽化した橋梁の改修が大きな課題となっている。都市部の中小河川に架設された橋梁改修への補助制度は、橋梁が小規模であることから補助採択が得られない状況であるので、今後、橋梁の規模に関わり無く補助採択が得られるよう、制度の見直しを要望する。

8 東京外かく環状道路計画について

三鷹市は、これまでに国及び東京都に対し、市民意見を反映した質問書や要望書を各段階で提出し、それぞれ真摯に回答を得ている。平成19年1月に、この間議論を集約する形で都市計画変更案に対して10分類42項目の意見書を都市計画法に基づいて東京都に提出するとともに、国及び東京都に対してこの意見書の趣旨を踏まえた要望書を提出した。この中で三鷹市は、外環周辺のまちづくりや環境対策について要望するとともに、ワークショップなど、市民の創造的な参画を可能とする手法の導入を求めたところである。

国及び東京都はこの要望に応え、三鷹市と共同で地域課題検討会を平成20年8月と9月に開催した。参加した市民は、インターチェンジ及びジャンクション等の設置による周辺地域の環境や交通等の課題やまちづくり対策について、活発な議論を展開し、多くの提案を提出した。三鷹市としては、地域課題検討会で提案された周辺地域の環境や交通等の課題やまちづくり対策などの意見について、これまで提出した2回にわたる意見書(環境影響評価準備書、都市計画変更案)等と併せ、国及び東京都が、誠意ある具体的な回答(課題への対応の方針)を示すことを要望する。「課題への対応の方針」については、意見をどのように反映したかを明確に示し、可能な限り具体的な対応策を明らかにすることを要望する。

また、今回の地域課題検討会は市民及び関係機関による協働の取組みの始まりであり、今後、事業化に向けた過程及び事業化後の各段階においても、地域特性を考慮した創造的な市民参画による、課題解決を図ることを要望する。

9 用途地域もふくめた都市計画決定の権限委譲

平成20年6月に公表された「地方分権改革推進要綱(第一次)」では、三大都市圏の都市計画に関する都道府県の国への協議・同意については廃止・縮小とすることである。用途地域の都市計画決定権者は、市町村とされているが、三大首都圏は、広域的な見地から都道府県が決定することになっている。都市計画制度のうち、用途地域は、個々の建築物の建築を、用途や容積などにより制限する最も基礎的な制度であり、地域の特性に応じたきめ細かなまちづくりを行うためには、住民に最も身近な市町村に決定権限があることが必要不可欠である。このことから、例外的に三大首都圏においてのみ都府県の決定されている用途地域の指定に関する権限を、基本原則に従い市町村に委譲することを要望する。

また、都道府県による既決定の都市計画道路については、その決定権限が未だ都道府県に存するため地域特性に応じた弾力的な地域のまちづくりの実施に大きな支障を生じる場合がある。このため、都道府県による既決定の都市計画道路については、地域の実情を反映した整備の必要性のある路線や事業施行及び将来管理を市町村が行なう場合などについては、都市計画道路に関する権限を柔軟に市町村に委譲できる仕組みを構築することも必要である。

○現状 1 安全・安心な生活道路の提供が急務 生活道路における照度の改善、歩行者、自転車、車の導線が錯綜し危険な状況にある。 2 震災に対する脆弱な都市構造対策 都市計画道路等の整備が遅れているため、東京都が公表している地域危険度によると市内には、火災を中心とする危険度が高い箇所がある。 3 道路施設の保全と再生 安全で快適な歩行空間と走行性を保持するため、継続的な舗装の打替えが必要となっている。道路施設の保全と再生については、対処療法型管理から予防保全型管理へと転換していく必要があり、環境に配慮した低騒音舗装や保水性舗装等を含めた路面補修の実施が求められている。 4 三鷹駅南口再開発事業予定地の周辺道路について 三鷹駅南口周辺の約17ヘクタールは、三鷹駅前地区再開発基本計画の区域として位置付けられ、地区の一体的なまちづくりや再開発事業等を推進する地域であるが、当該区域内で検討されている市街地再開発事業計画地における周辺道路は、道路幅員が狭いことから、道路拡幅等による延焼遮断帯としての防災機能の整備が求められている。 また、当該道路における歩道についても狭く、歩行者や自転車の通行量も多いことから安全で快適な歩道空間の整備が求められている。	○課題 夜間の安全な歩行環境を確保するため街路灯の照度改善。 鉄道やバス交通の乗換えの利便性強化、停車帯や路側帯を有効活用することによる自転車レーン等の設置により、歩行者の安全対策を推進し、安全・安心なまちづくりを実現すること。 調布保谷線・東八道路・放射第5号線等の骨格防災軸の整備を推進することで、緊急輸送路の拡充を図り震災に強いまちづくりを進める必要がある。 また、沿道のまちづくりと一体となった道路整備により地域の防災等の改善を図る必要がある。 財源の厳しい状況下では、市単独費のみで事業を実施することには、限りがある。 このため、国や都の事業では小規模扱いとしている路面補修等の事業についても地域の実情にあった補助制度を要望する。 左記道路は三鷹駅地区再開発基本計画に基づき、現在計画が進められている市街地再開発事業との一体性を持たせた整備が求められているとともに、整備にあたり、用地買収等が伴うことから、まちづくり交付金等の補助金の活用が不可欠となっている。 しかしながら、まちづくり交付金等の活用による市街地再開発事業及び周辺道路整備の施行に際しては、関係地権者における合意形成の調整に時間を要するなど、当初設定した交付期間内に事業を終了することが困難になる可能性が考えられる。 まちづくり交付金については、交付期間が5年間に限定されるなど、市にとっては活用しにくい側面のある制度となっているが、各事業の実情により変更や継続については、柔軟な対応を要望する。
--	---

○現状	○課題
5 都市計画道路の整備推進 三鷹市内における都市計画道路については、21路線、延長で49,190m(約50km)計画されているが、平成20年3月31日現在での整備率は40.5%となっている。東京都の平均整備率である51%や近隣市の整備率と比較して、大変低い状況となっている。 6 自転車走行空間の整備 三鷹市では、市内の交通事故の件数は減少傾向にあるものの、事故件数の内、自転車に関与した事故が約半数を占めている。 市では、国の自転車通行環境整備に関するモデル地区の指定を受け、平成20年度、平成21年度の2か年で幹線道路(かえで通り)に自転車道の整備を行っている。当該道路での歩行者・自転車・自動車の通行帯を分離し、歩行者・自転車が安心して安全に通行できるようにするとともに、近隣の生活道路を走行する自転車を、自転車道に誘導し、生活道路内における歩行者・自転車の錯綜した状況の解消を目指しているところである。 7 バリアフリーのまちづくりの推進 (1) バリアフリーの道路整備の推進 三鷹市では、安全で快適な道路空間の確保を目指し、傾斜や段差の解消、視覚障がい者誘導ブロックの整備などバリアフリー化に向けた道路の再整備に積極的に取り組んでいるところである。 補助金を活用した、道路の再整備については、「道路構造令」に適合する必要があることから、補助事業としての採択が得られないこともあり、整備率が進まない状況がある。 (2) ベンチのあるまちづくりの推進 三鷹市では、さらなるバリアフリー化の充実という観点から、歩道やその沿道にベンチを設置する「ベンチのあるまちづくり」を市民と協働で推進し、高い評価を得ている。財源については、東京都福祉保険基盤等市区町村包括補助制度を活用している状況である。 8 老朽化した橋梁対策 市では、老朽化の著しい橋梁から順次、調査・点検を実施し、調査の結果に基づき補修や架け替え等の改修に取り組んでいる。しかしながら、改修には多くの財源が必要なため、未改修の橋梁も多く、老朽化した橋梁の改修が大きな課題となっている。	道路のネットワーク化による渋滞の解消や、安全・安心のまちづくりを推進する必要から、都市計画道路の整備は重要なことであり、安全な歩行空間の確保や災害に強いまちづくりを進めるため、国庫補助金を道路整備事業に重点的に配分されるよう要望する。 市内で自転車道を整備できる市管理道路は、今回整備する道路以外では難しい状況にある。今後は、市内全域の生活道路における歩行者・自転車の錯綜して、危険な状況であるため、解消に向けた施策が必要となる。 このため、生活道路における歩行者・自転車の分離等に関する技術的な研究と整備マニュアルを策定するとともに、整備工事を対象とした補助制度の創設を要望する。 今後は、更に少子長寿社会に進展する状況から、高齢者・障がい者等の活動範囲の拡大やコミュニケーションを図るため、バリアフリーのみちづくりの推進は、重要な施策である。バリアフリー化への改築は、多種多様な環境を幅広い手法・工法で実施することが多くある。このため、必ずしも「道路構造令」に適合する整備が可能なわけではない現状を踏まえ、「道路構造令」を都市部に適合したものに見直すことや特例規程等の新設により、幅広く補助金が活用できるような制度創設を要望する。 このような取り組みについては、道路整備と密接な関係があることから、新たな補助制度の創設するとともに、全国的な展開を図るよう要望する。 橋梁の架け替えについては、多くの財源が必要になるため、長寿命化を図る「早期発見・早期対策の予防保全システム」の提言が道路橋の予防保全に向けた有識者会議より平成20年5月16日に取りまとめられた。このシステムにおける橋梁の長寿命化修繕計画の具体的な要領の策定を早期に実施するとともに、小規模な橋梁等の架け替えについても補助制度の創設を図られたい。

○現状

9 東京外かく環状道路計画

東京外かく環状道路計画については、従来的高架構造方式を地下方式に変更したが、三鷹市域には、外環本線に加えて中央ジャンクションや東八インターチェンジ、更に換気所が計画されるなど、外環が三鷹市域に与える影響は極めて大きい。平成19年1月12日に都市計画法に基づく意見書を東京都に提出するとともに、同時に国及び東京都に対して、意見書の内容の実現を強く求める立場から要望書を提出した。要望書については、平成19年2月28日付けで回答を得たが、インターチェンジの設置による交通量増加等の環境悪化が危惧されるなど、周辺地域の環境や交通等のまちづくり対策については、未だ具体性が無く十分な回答とは言えない状況にあることから、三鷹市は引き続き、事業着手に向けた手続きを進める場合には、課題や問題点について、市民の創造的な参加の取り組みにより、誠意を持って解決を図ることを要望している。

現在は、国土交通省、東京都及び三鷹市を含む外環計画沿線区市が、各自治体の地域ごとに「地域課題検討会」を開催し、外環計画に対する具体的な懸念や地域が求めている課題について、市民参加により、その課題に対する対応の方針をまとめる取り組みを行っている。三鷹市においても、平成20年8月23日(土)、24日(日)及び9月27日(土)、28日(日)の計4日間にわたり、「東京外かく環状道路中央ジャンクション三鷹地区検討会」を無作為抽出型市民討議形式により開催し、各課題に対する懸念、要望並びにまちづくりに対する具体的な検討を行ったところである。

○課題

(1) 営農継続を可能とする代替農地の先行確保

これまでの法制度でジャンクション部等の用地買収が進めれると、当該地域の農地は大幅に減少することが、明らかである。外環事業のプロセスにおいて、農地の代替は農地として活用できる土地(耕作に適した土のある場所)を充てる必要がある。言い換えると、農地として利用されてきた土地でなければ、代替農地としての活用は、難しいと言える。したがって、農家の営農の継続の対策については、現行の法制度の枠組みに捉われず、相続等が発生した場合には、代替農地の先行取得を国が行うことが可能となる施策を早急に検討し、推進すること。

(2) 中央高速道路ジャンクション上部の公園的空間としての整備(農業公園等の緑地整備)

三鷹市内に予定されているジャンクション・インターチェンジ部については、可能な部分を全て蓋掛けを行い、広大な19haにも及ぶ面積の上部空間についてはその大部分を公園的空間として整備し、三鷹市の目指す「緑と水の公園都市」にふさわしい拠点施設となるよう取り組むこと。特に、農地や緑地の減少に対する対策として、市民の意見等を反映した農業公園などの大規模緑地の確保等具体的な計画の検討を進めること。

(3) ワークショップ等市民の創造的な参加・協働手法の採用

平成20年度三鷹市域では、無作為抽出型市民討議方式により、地区検討会を行った。今後、外かく環状道路の事業着手へと至る過程及び事業化後の各段階においても、引き続き、市民や関係機関の協働によるプランづくりを進めることとし、ワークショップなど市民の創造的な参加を可能とする手法を採用しつつ計画の具体化を図ること。

(4) 交通安全対策事業等の実施

東八インターチェンジ予定地周辺の安全で円滑な交通の流れを確保するため、東八道路から国道20号線間の三鷹市が指定する道路の整備や、都道人見街道の歩道整備など、交通安全対策事業を国や東京都の責任において実施すること。

(5) 都市計画道路3・4・12号線井の頭区間の整備見送りと「外環ノ2」計画の見直し

外環本線が大深度地下区間となる井の頭地区における都市計画道路3・4・12号線については、現段階で三鷹市として整備を求めない。また、「外環ノ2」については、地域住民の意見をよく聞いたうえで、公園・遊歩道・緑道など選択肢を広げ、地域の特性にあった適切な対応を図ること。

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

東京都三鷹市

○現状

10 地域特性を尊重した柔軟な都市計画変更(三鷹都市計画道路3・4・10号線)

既決定の都市計画道路の中には、計画通りに整備した場合に当該地域の地域特性を喪失させてしまうものがあり、地域特性(例:沿道商店街)を活かしたまちづくりを行なう上では、既決定された道路幅員での事業実施は現実的に困難な場合がある。

○課題

都市計画道路としての機能、地域のまちづくりの計画等を勘案し、柔軟に都市計画の変更を可能とすることが必要である。

道路は、都市における自動車・歩行者などの移動・通行に係わる交通空間としてはもとより、生活空間、防災空間、緑の空間など多様な空間機能を有している。

また、道路は主要な幹線道路から、身近な生活道路に至るまで多様なネットワークを形成し、まさに都市の機能を支える重要な空間を形成している。

三鷹市では、三鷹通り、吉祥寺通りの整備をはじめ、東八道路の延伸や調布保谷線整備の事業等、主要幹線道路である都市計画道路の取り組みが進められ、都市の骨格が形成されつつあるが、都市計画道路の整備率は40.5%と低い状況にある。

また、三鷹市のまちづくりを進める上で、大きな課題である東京外かく環状道路については、平成19年4月に大深度地下方式に都市計画変更され、市内にインターチェンジが計画されていることから、インターチェンジ周辺を始めとする都市計画道路の早期着手、新たな生活道路等の確保、地域分断、緑地・農地の消失といった急激な環境変化等々さまざまな課題が山積している。

こうした機会に、都市計画道路の整備とともに、都市の骨格が形成される必要性や役割について改めて検討を加える中で、適切な見直しも行き、真に必要な道路の整備については、市施行路線はもとより国・都にも早期整備に取り組み、道路が持つ多様な機能を最大限発揮させる必要がある。

道路整備においては、沿道のまちづくりを一体的に進めることにより、耐震・耐火の防災機能を高めることや、まちの活性化につなげることが求められる。「バリアフリーのまちづくり基本構想」に基づくバリアフリーの推進、さらに「生活道路網整備基本方針」に基づく身近な生活道路等の整備を進め、安心して快適に歩ける道路空間の実現を目指すとともに、歩道の狭さや電柱等道路障害物の問題などの改善に向け積極的な対応を行い道路のネットワーク機能が確保され、質の高い道路空間が創造されるよう取り組みを進めていく。

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
東京都三鷹市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力の向上	1 外かく環状道路における地区課題検討会の実施	協働のまちづくり	
都市交通の快適性、 利便性	1 都市計画道路の整備率向上 2 環境に配慮した低騒音舗装、保水性舗装の推進 3 自転車走行空間モデル地区の整備	道路のネットワーク化による渋滞の解消 住環境の向上、ヒートアイランド現象への効果 自転車・歩行者事故の減少	
大規模な地震、火災 に強い国土づくり等	1 都市計画道路の整備率向上 2 老朽化した小中河川に架設された橋梁への補助制度	調布保谷線・東八道路・放射第5号線等の骨格防災軸の整備の推進により緊急輸送路の拡充、地域の防災の改善 老朽化した橋梁の補修促進	
総合的な交通安全 対策及び危機管理 の強化	1 鉄道やバス交通の乗換えの利便性強化、自転車道のネットワーク化	旅行時間の短縮、自転車事故の減少	
・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	1 補助採択の緩和 2 ベンチのあるみちづくり	バリアフリー化に向けた道路の再整備促進 長寿高齢社会における満足度の高い道路づくり	