

国 都 建 収 第 2 0 1 号

平成20年10月22日

国 土 交 通 省
道 路 局 長 殿

国分寺市長 星 野 信 夫



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）

貴職におかれましては、当市の道路建設行政に対しご理解、ご協力を賜り深く感謝申し上げます。

標記について、別に意見等文書を添えましたので、よろしくお取り計らいください。

○道路特定財源の適切な運用と執行について

道路特定財源は多摩地域の脆弱な都市基盤を改善し、良好なまちづくりを誘導するための道路整備に、極めて重要な財源であります。しかし本年5月に閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」において、「特定財源の見直し検討」が掲げられています。

本来、道路特定財源制度は自動車等の急速な普及に都市のインフラが追い付かなくなり、道路などの整備を目的として創設された制度です。暫定税率も都市基盤不足を背景とした、社会的要求から導入されたと理解しています。しかし多摩地域は日本の首都東京でありながら、経済活動の礎となる都市計画道路の整備率が約51%と半分しか完成していません。国分寺市における都市計画道路の整備率はさらに低く、約13%と周辺市に比べてもさらに低い状況にあります。そのため慢性的な交通渋滞が発生し、交通渋滞に起因する騒音など環境問題、燃費悪化による輸送費の増大、通過交通の生活道路への流入などを引き起こしています。常に市民は、道路不足に起因する危険にさらされているのです。

依然、道路整備が遅れている中で、公共事業への投資削減や道路特定財源の一般財源化への転換は、基礎的自治体として非常に危機感を持っております。人口減少、高齢化が加速度的に進む社会状況において、高齢者保護、医療、育児などのソフト施策も重要ですが、それだけでは新たな経済効果を誘発することは困難です。都市計画道路やバリアフリー対応の歩道設置は、沿道の土地開発や高齢者の社会進出を促進し、極めて高い経済効果が期待できます。今後の経済状況が楽観視できない中で、今後5～10年が、まさに道路整備の正念場となることは間違いありません。

しかし最近では、ガソリン高による物価の上昇や米国大手証券会社の倒産など経済不安要素ばかりが報道され、真に必要とされる道路や道路の整備効果、価値などが全く知られず、「地方の道路は不要」など極論まで飛び出してあります。国民の価値観が多様化したのが主因ですが、行政のPR不足や不適切と思われ、円滑な道路整備を推進していくためには、国民に道路の必要性や事業効果をわかりやすく伝え、相互理解を深めるシステムの構築が必要です。そして騒音や排気ガスなど沿道の居住環境に対する取組みを明らかにし、道路整備の優先順位など事業の透明性を高めていくことが重要と考えます。

国分寺市は都心からのアクセスが良く、また閑静な住環境からベッドタウンとしての人気が非常に高い地域です。このため土地の評価額も非常に高く、道路整備費の大部分が用地取得費となっています。しかし大都市部であるからこそ、事業効果も極めて高くなっています。こうした大都市部特有の事情にご配慮いただき、費用対効果(B/C)の大きい個所からの優先整備や、補助率の再配分(B/C)に合わせて補助率を変動させる)、バリアフリーなど事業効果の評価が困難な事業の優先整備など、地域の実態を反映できる仕組みに取組まれるよう、切に要望するものであります。

○現状

現在、市内にある道路の多くは、モータリゼーションが形成される以前の道路(農道)を基本としていたものが大部分です。そのため道路全体の幅員が狭く、歩道すらない道路も珍しくありません。歩道があっても充分な幅員がなく、道路としての充分な機能を満たしていない状況です。

都市計画道路については19路線、約33kmが計画決定されていますが、整備が完了したのは約4km程度であり、整備率も約13%と多摩地域全体の整備率約51%に比べ、大きく遅れた状況にあります。

(参考)

幅員別道路延長(市道:平成19年)

幅員	延長(m)
13m～	497
5.5～13m	28,042
3.5～5.5m	100,052
～3.5m	98,183
合 計	226,774

○課題

市内は幹線道路に乏しく生活道路が主体であるため、都道などの幹線道路に自動車交通が集中して交通渋滞が発生し、バスなど公共交通機関の定時性確保が困難の状況にあります。また幅員の狭い生活道路が主体であることから、コミュニティバスなどの運行ができず、未だ多くの交通不便地域を残しています。

また歩道幅員も狭く段差などの解消がされていないため、特に高齢の歩行者にとって、安心して活動できる状況ではありません。特にJR国分寺駅の北口には歩道もないバス通りがあり、駅や商店街利用者と道路交通が輻輳するなど、歩行者の安全性、快適性の確保ができていません。

さらに交通渋滞を回避した通過交通が、狭い生活道路に流入して抜け道としており、市民生活の安全性に大きな影響を与えています。

今後の道路行政についての意見・提案

②ー2 地域の目指すべき将来像

様式 ③

東京都国分寺市

○「健康で文化的な都市－住み続けたいまち、ふるさと国分寺－」(第四次国分寺長期総合計画：H19年3月)

1) 地域特性豊かな都市環境(景観)の形成

「国分寺の多様な魅力を演出する美しいまちを育てるため、歴史文化を継承・創造し、緑と水が生活に潤いを与え、誰もが健全、安全・快適に暮らせるまちづくりを推進します」

- ・道路景観の整備(電線・電柱の地中化、街路樹を活かした景観形成)
- ・散策路整備(古道を活かした散歩道の整備、こくぶんじ恋の道(散策路)の整備)

2) 安全かつ快適な交通環境の創造

「快適な住宅都市の環境をつくるため、交通の円滑化、安全性の向上、地域の発展、利便性の向上、災害に強い骨格となる道路網の形成を図る。事業中の都市計画道路の早期完了および事業化の推進、ゆとりある歩行者空間の確保など交通安全施設事業を推進します」

- ・都市計画道路の整備(道路ネットワーク形成の整備促進、都市計画道路の整備に合わせた質の高い歩行者空間の確保)
- ・主要道路の維持管理(交差点の改良、無電柱化、道路機能の維持管理)
- ・生活道路の整備、管理(生活道路における歩道の設置、地域の生活環境に配慮した適切な維持管理)
- ・JR中央線の輸送力強化と交通利便性の向上(地域の活性化、バス路線の充実)

3) 市街地整備の計画的な推進

「駅周辺を商業地域として魅力ある環境を備えると同時に、地域の顔や地域交流の舞台として、多くの市民が集い、賑わう場としての整備が必要です。また都市の安全性・快適性の向上を図り、住環境との調和に配慮した、自然環境と歴史資源を活用したまちづくりが必要です。そのためには各種事業手法と規制誘導手法を組み合わせて、効果的・効率的に推進します」

- ・国分寺駅周辺の整備促進(都市計画道路網の形成、駅前アクセス路の整備、駅前駐輪場の整備、北口再開発の促進)
- ・西国分寺駅周辺のまちづくり(市街地再開発事業の推進、南北自由通路の整備、駅前広場の整備)
- ・国立駅北口、恋ヶ窪駅周辺の整備(都市計画道路の整備、バリアフリー化、沿道のまちづくり)
- ・国3・2・8号線沿道のまちづくり(道路整備と一体となった周辺のまちづくり)

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
安全かつ快適な交通環境の創出	市道幹四号線歩道設置工事 (無電柱化整備事業)	・質の高い歩行空間が整備され、だれもが安心快適に通行している。 ・すっきりとした街並みが確保され、まちの魅力が高まるとともに、災害時の安全性が向上している。	共同溝占有面積及び設置費用の低減が必要