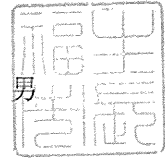




福都ま発第111号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

福生市長 加藤 育男



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、別紙のとおり回答します。

道路行政についての国民の関心が高い現状では、コストを減らし、無駄を排した効率的な道路行政をする必要性が極めて高いと考えられます。道路におけるニーズは道路の規模、役割により、また地域により様々であり、画一的に論じることが難しいと考えられます。そこで、道路を整備する側・管理する側の意見のみではなく、道路を利用する歩行者・自転車利用者・自動車利用者・沿道住民・企業等の利用者に対するサービスとして何が望ましいかという観点から計画立案をし、管理すべきです。また、計画段階から利用者が参加する仕組みを設け、参加していただく中で道路の重要性を認識していただくことが、道路行政への国民の理解につながると考えます。

さらに、道路が国民のニーズを満たしているかを、道路設備の充実のみを基準とするのではなく、信号、路線バス、電線などの道路占用の形態、沿道の土地利用のあり方など、総合的な評価基準を設け、国民に分かりやすい形で示せる道路評価基準作りに取り組んでいただきたいと思います。そのために、道路管理者、警察、電力会社等占有企業、公共交通部門など、関連部局が組織的に連携しやすい体制作りを是非ともお願いしたいと思います。

○現状

福生市は、行政面積は小さく、市街地の人口密度が高い市域です。市内の主要幹線道路としては、国道16号・新奥多摩街道が地域を南北に走り、これらに都道5路線及び市道幹線が交差しています。

主要幹線道路の大半が混雑し、生活道路内への流入、騒音等の問題の発生要因となっています。狭い市域に東西南北を結ぶ広域的な主要道路が集中していますので、国、東京都に要望し、計画的に都市計画道路網の整備が実施されています。その骨格は、都市計画道路3・4・10号線（東京環状16号線）と都市計画道路3・4・3の1、2号線（都道・新五日市街道線）のルートと都市計画道路3・3・30号線（都道・武蔵野工業線）と都市計画道路3・4・2号線（都道・志茂中央線）ルートで、幹線道路ネットワークの形成を目指しております。

また、市内には圏央道のアクセス道路への接続道路として、特に都市計画道路3・4・6号線（都道・中央通り線）は圏央道の日の出ICに至る路線で、多摩川に架かる永田橋の架替工事と併せ早期完成を東京都に要望しております。

一方、市施工では、福生駅の東口から国道16号線間の都市計画道路3・4・7号線が防衛周辺まちづくり構想の中で、市のシンボルロードの位置づけられています。

快適・安心な街としては、平成18年度にバリアフリー新法が施行され、バリアフリー化対策が時代の潮流となってくると考えられます。既にバリアフリー化の一環として、昭島市との共同事業による拝島駅自由通路事業、幹線Ⅱ-18号線の歩道拡幅整備事業に着手しており、今後の予定では、主に、多摩川左岸のサイクリング道路の立体交差化事業、牛浜駅改修事業を予定しています。

さらに、景観と緑地では、道路空間の活用として、道路空間の障害となる電線・電柱の無電柱化の推進、街路樹の充実、保水性舗装などの環境に配慮した計画を考えております。まちづくり景観推進連絡会の中でも、歩車共存の道路のあり方について、市民との協働で検討を進めております。

○課題

市施工の都市計画道路である都市計画道路3・4・7号線の実施に向けた財源確保が課題となっております。

また、市内の震災対策としての、木造住宅の耐震化や緊急輸送路の確保、その他、損傷した舗装の改修も必要に応じて実施していく計画を予定する中、多額の道路財源を必要としています。

道路空間の障害となる電線・電柱の無電柱化の推進、街路樹の充実、保水性舗装などの景観・環境に配慮した計画の実施には更に多額の財源を必要としております。

自然、歴史、文化、産業など個性ある特色を生かしたまちづくりを進めるためには、地域の人々が新しい価値観と秩序をつくり、お互いに助け合い、支えあう「協働」を重視する必要があります。子どもからお年寄り・障害をお持ちの方まで、誰にとってもやさしいユニバーサルデザイン、バリアフリーのまちづくりをめざすには、道路整備において市民の求める優しさ、あたたかみに配慮した歩きやすい道づくりをすすめていく必要があります。

また、まちが元気になる仕組みづくりも必要です。商店街に活気が生まれ、賑わいをつくりたいためには、人・物の輸送という側面のみではなく、日常的な交流の場、商業の場、祭りの場、遊びの場、遊びの場として道路を作り変えることが必要です。

車中心の道路整備から、歩行者・自転車にとっても通りやすい道路をつくることで賑わいのあるまちづくりにつながります。

また、くらしやすく豊かな暮らしができるまちづくりの実現のために、うるおいのある水と緑の空間を保全し、創り出す必要もあります。玉川上水遊歩道の欠落部分への遊歩道の整備を進め、年代問わず水に親しむことができる道づくりをするなど、道路についても水と緑の調和が図られた景観作りの創出につとめます。

地球環境問題も日本全体で考える問題です。環境スクラム・マイナス50%の取り組みを推進し、環境意識の高い市民をさらに育成する意味でも、地球環境に配慮した環境負荷の少ない道路整備を進めていかなければなりません。

これまで、公園は公園、道路は道路、住宅は住宅と、個々の整備を中心に行っていました。地域の資源を最大限活用するためには、ネットワーク作りが重要であり、まち全体がエココミュニティとなるようなあたたかみのあるネットワーク作りのためには、まちづくりの観点からの道路整備という視点が不可欠です。そのためには、これからの道路は常に利用する方の視点に立った道路づくりに確立していきたいと考えております。

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
東京都福生市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
(例) ・地域活力の向上 ・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 ・良好な景観の形成	まちづくり景観推進連絡会における歩車共存道づくりの検討	市民との協働による景観事業について、道路行政についても導入することにより、道への愛着が湧き、賑わいあるまちづくりの創出につながる。そのことにより道路という空間が輸送・移動といった経済活動のみならず、交流の場、商いの場、楽しみながら移動する場といった楽しむ場としての新たな役割を追加することが可能となる。	
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 ・良好な景観の形成	公共事業景観連絡協議会での検討	道路における標識の共架化による歩道の安全確保など、警察、電気・通信等占用企業や所管部署が連携して取り組むことで、道路をとりまく諸問題の実効的な解決が可能となる。各関係者の問題意識を共有でき、意見交換の場ともなる。	