



20西都建第319号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

西東京市長 坂口 光



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

平成20年9月19日付、国道企第37号で依頼のあったこのことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 回答書 別紙のとおり

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

東京都西東京市

生活道路の整備を進めていくための補助制度の拡充

環境に配慮しながら、円滑な交通の確保、歩車道の分離、歩道の段差解消等のバリアフリー化、電線類の地中化、そして歩道の広幅員化など、都市計画道路や生活道路の整備を進めていくための補助制度の拡充。

鉄道立体化の推進

車の渋滞解消や安全性の確保などのため、鉄道の連続立体交差化などの踏切対策を推進していくとともに、環境にやさしいLRTなど新型交通システムの導入についても検討が必要。

一般都道並びに都市計画道路の整備促進

東京外郭環状道路をはじめとする三環状道路の整備の促進等、次の事項について、積極的な推進が必要。

- (1) 主要地方道、一般都道及び都市計画道路の新設、改良拡幅等の整備を促進するとともに、多摩地域南北を縦貫する道路網の早期拡充整備
- (2) 道路整備にあたっては、ユニバーサルデザイン等に配慮した整備をするとともに、歩道未設置のため危険な場所については早急な改善措置を講じ、街路樹等による緑化の推進など魅力ある歩道の設置
- (3) 円滑な交通を確保するため、バス停の改良とバスベ이의確保

都市計画事業推進のための補助等の新設・拡充

都市計画道路に対する国・都の補助方式を改善し、あわせて補助率の引き上げが必要。特に国の補助適用外となっている都市計画道路事業について、国の補助基準を見直し補助対象の拡充を行うことが必要。

都市計画道路推進のために、事業決定されていない部分についても、拡幅予定地内の地権者の都合に合わせて補償できるようにするとともに、基金の創設を行なうことが必要。

都市計画道路事業は、急激な都市化の進展に対応する都市基盤の整備として重要な事業であり、これらの事業の実施に伴う市町村の負担を緩和するとともに、効果的な事業推進のためにも、国庫補助率を引き上げる等、使い勝手の良い国の支援制度が必要。

都市計画道路事業は、特に用地買収を伴うため権利者の動向により不確定要素が大きく、国庫補助金の申請について交付要望を出しにくい状況にあり、市全域で使える道路整備のための交付金制度等が必要。

交通安全施設整備の補助対象範囲の拡大

交通事故から市民を守り、交通の円滑と安全を確保するため、歩道の整備、バリアフリー化の促進等の交通安全施設整備事業について、次の事項の積極的な支援が必要。

- (1) 市町村交通安全施設等整備補助事業採択基準の見直しによる補助率引上
- (2) 維持的な工種も含めた補助対象範囲の拡大

電線類の地中化事業の促進

安全で安心な商業地区・住宅地区の環境確保のため、架空線の地中化事業を促進し、あわせて電線共同溝及び自治体管路方式への補助制度の創設が必要。また、関係企業等に対する指導の強化が必要。

電線類の地中化事業は、電線管理者等とはもとより、市町村にとっても重要な課題である。整備対象路線の条件や費用負担の面で、新しい考え方が提示されたところであるが、狭い道路・狭い歩道についても安全で快適な環境を整備する必要があるため、次の事項について、積極的な対応や支援策が必要。

- (1) 都道における電線類の地中化の促進
- (2) 電線共同溝事業の促進を図るための補助制度についての検討
- (3) 多摩地域においては、街路樹等が多いため、共同溝の施工が困難な場合があり、自治体管路方式による地中化事業についての補助制度の創設
- (4) 地中化後の街路修景事業に対する補助制度の充実
- (5) 関係企業等に対する指導の強化

東京都における「交差点すいすいプラン100事業」の促進

東京都では渋滞解消のため、「交差点すいすいプラン100」に引き続き、平成17年度から26年度までの計画で「第2次交差点すいすいプラン」を策定した。交通渋滞は、都民の日常生活、生活環境、産業経済活動に多大な影響を与え、一刻も早い解消が望まれており、このような事業に対しても国の支援策が必要。

「みちづくり・まちづくりパートナー事業」の実施にあたり、市町村の負担軽減のための支援

平成11年度に東京都において新たに創設された「みちづくり・まちづくりパートナー事業」は、駅周辺・鉄道立体交差・公共施設への連絡道路を整備するため、各市町村のまちづくりに深く係わる都道の早期整備を図る制度だが、市町村の負担となる「工事・設計等に係る経費」について、市町村負担軽減への支援制度が必要。

生活道路の安全確保について（道路利用者のマナーの向上）

車利用者のマナーの向上のための指導（取り締まり）強化や、通学路に対しての管理（規制時間になっている時にバリエードを置く等）が必要であり、地域住民の協力が不可欠であるが、地域ボランティアだけに負担がかかり実施されにくい状況である。そこで、警察の取り締まり強化（マナーの向上のための指導、安全教育の充実等）や交通擁護員を増やすなど、時間常規制を守らせるようにするなどの、交通擁護員に対する市の費用負担を軽減するための支援策が必要。

増加する道路の維持管理費に対する支援

道路整備が年々進むことにより、その維持管理費用は増大している。

維持管理に係る費用、特に維持管理のための舗装打ち替え等の費用に対する支援策が必要。現在の補助制度は、交付審査から交付決定、完了検査までの一連の作業に非常に多くの事務手続きが必要で、小規模な事業では補助金交付のための事務負担が過大となるため、小規模な事業に対する使い良い、支援制度が必要。

安全で安心な歩行者・自転車道路整備に対する支援

都市計画道路の計画線について全幅の施工の前に、道路幅の一部について先行的に歩行者、自転車の専用道路を施工することは、駅に向かう人が安心して通れる道として整備効果が非常に大きいと考え、このように、新たな事業の実施についても国の支援制度の検討が必要。

コミュニティバス運行のための支援

本市では、自動車の利用を控え、環境への負荷を減少させるため、公共交通機関や自転車への利用転換に取り組んでいる。その一環として、公共交通空白地域の市民のためにコミュニティバスを運行しており、多くの市民に利用されているが、運行は赤字であり、市民要望が多い「増便や、新たなルートの新設」等はなかなか図れない状況であるため、このような事業の運営費についても国の支援制度が必要。

○現状

多摩地域の都市計画道路整備事業は年々進んでいるものの、特に多摩北部の地域においては、依然として道路網の拡充整備が立ち遅れています。

区部に比べ輸送、交通面で鉄道等の大量輸送機能が乏しく、バスを始めとする自動車交通への依存度が高いため、交通混雑が発生するなど、市民生活に多大な影響を与えています。

都市計画道路

本市における、都市計画道路の進捗率（平成18年4月現在）は、30.7%であり、都市の骨格となるべき都市計画道路網が未完成。

生活道路について、人優先の歩行空間の整備事業に対する支援

道路の整備にあたっては、交通機能の面すなわち自動車交通での視点を中心とした考え方だけでなく、歩行者・自転車交通の視点からのみづくりも必要である。

生活道路における歩道の整備も十分ではない状況にある。平成15年に実施した市民アンケート調査の「このまちの悪いところ（自由回答）」では、「道路網の整備水準が低い（ネットワークの不足、幅員の狭さ、線形の複雑さなど）」が全体の46%を占めており、「幹線道路や抜け道による公害発生問題（幹線道路や狭い幅員の道路での危険など）」の5%と合わせて、約半数が道路整備の必要性を感じており、整備水準の向上が求められている。

本市においては東京区部への通勤・通学者が多く、これらのほとんどが鉄道利用となっており、鉄道駅へのアクセス手段として徒歩・自転車を中心となっている。しかし、駅周辺の道路には未整備で歩道が設置されていない区間も多く、自動車と歩行者・自転車が輻輳し、危険な状態である。

○課題

都市の骨格となる都市計画道路の完了が不確定なことから、まちづくりの方針策定及びまちづくりに支障を来している。

駅前に通じる、都市計画道路については、計画的な整備が必要だが、用地買収等の事業費が莫大で整備は非常に困難な状況である。

駅までの交通手段は徒歩又は自転車の利用が90%近くあり、駅まで行くための「安全で安心な歩行者・自転車専用道路」が必要であるが駅周辺の道路が狭隘であり改修が非常に困難な状況である。

多摩地域の市町村は、都市化の進展に伴い交通量も増加し、交通施設整備の努力にもかかわらず、交通混雑が引き起こされています。 本市内の主要生活道路は、歩道の整備が遅れている状況にあり、歩道整備のための財源の確保は重要な問題だが、現在の補助金制度では、小規模な歩道の確保事業は対象外である。	主要生活道路の歩道整備は、路線毎に計画しても地権者等との交渉のため、整備期間が長期に渡るため、一年毎の事業費自体は小額な事業も生じるため、市費での対応が負担になっている。 現在の補助制度は、交付審査から交付決定、完了検査までの一連の作業に非常に多くの事務手続きが必要で、小規模な事業では補助金交付のための事務負担が過大となるため、小規模な事業については、市費を利用してしているため予算の手当てが難しい状況である。
生活道路の安全確保について（道路利用者のマナーの向上） 生活道路は、生活者が安心して利用できるように通過交通を抑制すべき道路であり、特に通学路については、児童の安全を確保するために時間帯規制がされている。しかし、現状は、通学路に指定され時間帯の規制がある道路においても、車の利用者が規制を守らず、児童生徒の通学中に規制されている道路に進入してくる車が見られる。	車利用者のマナーの向上のための指導(取り締まり)強化や、通学路に対しての管理(規制時間になっている時にバリエーションを置く等)が必要であり、地域住民の協力が不可欠であるが、地域ボランティアだけに負担がかかり実施されにくい状況である。
増加する道路の維持管理費に対する支援 維持管理に係る費用、特に維持管理のための舗装打ち替え等の費用に対する支援策が必要。現在の補助制度は、交付審査から交付決定、完了検査までの一連の作業に非常に多くの事務手続きが必要で、小規模な事業では補助金交付のための事務負担が過大となる。	道路整備が年々進むことにより、その維持管理費用は増大しており、補修工事が追いつかない状況にある。

西東京市では、まちづくりの総合的な方針である「西東京市都市計画マスタープラン」で、「豊かなみどりに包まれた、安全でやさしい暮らしのまち」を将来都市像とし、まちづくりの目標を定めている。この中では、「みどり豊かな空間の確保」「安全な歩行空間の確保」「災害に強いまちの形成」「高齢者等にとって住みやすいまちの形成」を指すこととされており、その実現に向けて、「体系的な道路網の整備」「人にやさしい歩行空間の整備」「公共交通網の整備」の視点から、交通網の整備を進める。