

(東京都)

- 東京は、わが国の政治・経済・文化等の中心として、様々な機能が立地・集積すると共に、これまでのわが国の社会経済の発展を支えてきた。その一方で、過密による慢性的な渋滞の発生や、環境の悪化等、様々な課題も残されている。また、経済のグローバル化が進展する中で、わが国の更なる経済発展をリードし、国際拠点都市としての地位を高めていくためにも、都市の再生を通じた負の遺産の解消と共に、さらなる国際競争力の向上が求められている。
- 渋滞緩和に向けては、これまでも道路整備を進めてきたが、依然として激しい渋滞が続いている(参考図3)。特に環状方向の道路ネットワーク整備の遅れが都心への交通集中を招いている。また、渋滞の激しい踏切が全国的にも多く、多摩地域では、南北道路の整備の遅れから、多摩川中流域の橋梁で慢性的な渋滞が発生している。東京の効率的な経済活動を支えるためにも、三環状道路の整備等、混雑緩和に向けた取り組みが求められている。
- 交通事故発生件数も多く、高齢者の事故が著しく増加している。また、生活道路では、歩行者の事故が多く発生している。



図11 首都高速道路都心環状線における通過交通の現状

出典：首都高速道路株式会社
「首都高渋滞対策アクションプログラム」

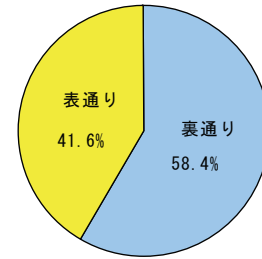


図12 東京都における道路別事故発生件数比率(H18上半期)

表通り(幹線道路)
裏通り(幹線接続道路)

出典：警視庁資料

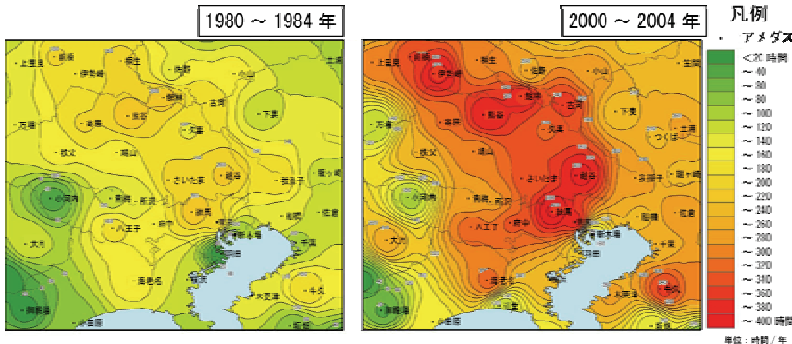


図13 関東地方における30℃を超えた延べ時間数の広がり
(5年間の年間平均時間数)

出典：環境省資料

- 災害への備えについて、東京都ではこれまで道路等の整備が不十分なまま密集市街地が拡大してきたため、地震等の被災時の延焼被害や倒壊家屋による避難路・復旧路の閉塞等が懸念されており、また、被災時の緊急輸送路確保のためにも、橋梁の耐震補強の更なる推進が求められている。
- 道路環境の改善について、これまでディーゼル車規制などの取り組みを実施し、SPM(浮遊粒子状物質)環境基準の達成など、改善傾向にあるが、夜間騒音要請限度の達成率は低い。
- 山間部や島嶼部の生活を支える道路について、急カーブ区間やすれ違いが困難な区間が残されており、豪雨による通行規制や土砂崩れ発生時には、集落の孤立が懸念されている。
- その他、歩道の整備やバリアフリー化の遅れ、東京都心部におけるヒートアイランド現象の顕在化・深刻化が懸念されており、豊かな道路空間の創造に向けて、電線類地中化や歩道・自転車道の整備、街路樹による都市緑化の推進など、美しさと安全性を備えた、利便性の高い道路空間整備が求められている。

(神奈川県)

- 東京都、大阪府に次ぐ人口を有する神奈川県は、県内総生産が全国4位であるなど、わが国の経済を支える産業基盤として発展してきた。また、国内有数の貿易港である横浜港を抱えるなど、国際物流拠点として発展を遂げてきた。このようにヒト・モノが集中する一方で、県内各地で慢性的な渋滞が発生している(参考図3)。
- 横浜市と川崎市以外の地域内移動は、自動車に大きく依存しているが、道路の整備は十分とは言えず、特に南北方向の移動時間が長い。また、横浜市と川崎市等の県東部に渋滞が集中しており、箱根町などの観光地周辺では休日の渋滞も激しい。渋滞緩和やCO₂削減、県内経済を支える産業基盤構築のためにも、「生活幹線道路整備」「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」が求められている。

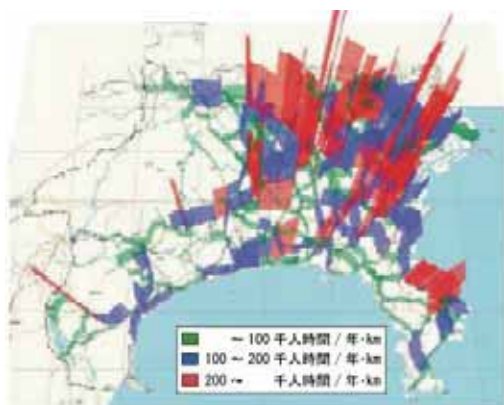


図14 神奈川県の渋滞発生状況
(1kmあたり渋滞損失時間、H18年度)

出典：「神奈川のみちづくり 平成18年度達成度報告書
／平成19年度業績計画書」

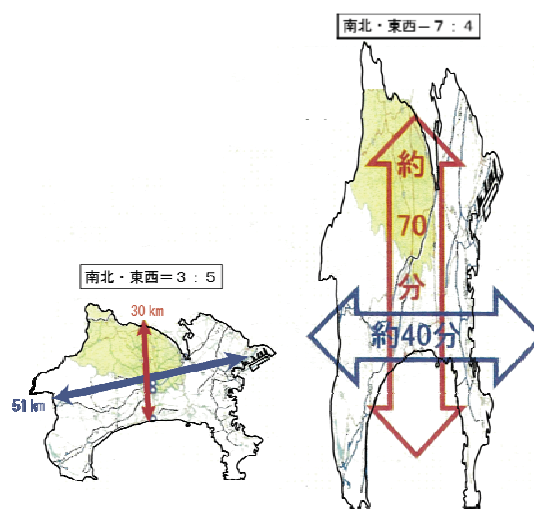


図15 神奈川県内の地理的距離と時間的距離

出典：神奈川県道路協議会「神奈川県の今後の
道路政策のあり方(たたき台)」H18.10を元
に作成

- 交通事故については、近年減少傾向にあるが、全国的に依然として死傷事故件数が多く、高齢者の事故は増加傾向にある。事故危険箇所は依然として多く残されており、安心・安全で、快適な移動空間の確保のためにも、「バリアフリー対策」「交通事故対策」が求められている。
- その他、東海地震などの大規模地震や大雨等による被害が懸念されており、都市の安全性向上を進めるためにも、緊急輸送路となる道路・橋梁の整備が必要である。

(山梨県)

- 北関東と同じく、人口あたり自動車保有台数が多いなど(参考図1)、自動車へ大きく依存しているが、道路整備は遅れており(参考図2)、険しい地形のために幹線道路が狭い平地を通過するため、県間を結ぶ幹線道路が限られている。
- 特に県内南北方向の幹線道路については、国道52号のみであるため、南北方向の所要時間が東西方向に比べ長くなっていると共に、大雨等による規制区間が多く、沿道地域では災害発生時の孤立化等の発生が懸念されている。
- 甲府都市圏や、富士吉田市等の観光地、上野原 IC 以東の中央自動車道では、激しい渋滞が発生している。
- 高度な医療施設が甲府市に集中しているため、山間部等で高度医療施設までの移動時間が長くなっており、地域の暮らしや活力のためにも、「生活幹線道路整備」「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」「渋滞対策」「高速道路の整備」が求められている。



図16 山梨県の道路網

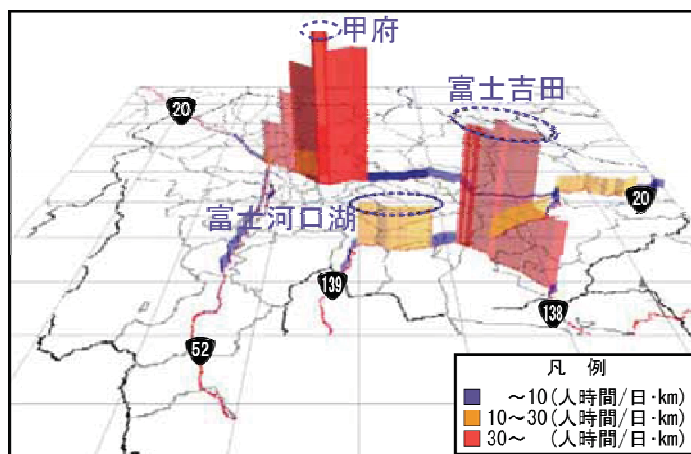


図17 山梨県の渋滞発生状況
(道路1kmあたりの渋滞損失額、H17、指定区間のみ、8月休日)

出典：山梨県「山梨のみちづくりビジョン(素案)」H20.12

- 交通事故について、全国平均より人口あたりの死傷事故件数が多く(参考図4)、特に歩行者の事故が多い。通学路における歩道の未整備区間も多く、安心・安全で快適な移動空間形成に向け、歩行空間整備の推進が求められている。また、東海地震発生時の交通寸断が懸念されている等、災害に強い道路ネットワーク確立が求められている。

(長野県)

- 中山間地を多く抱える長野県は北関東や山梨県と同じく、人口あたり自動車保有台数が多く(参考図1)、自動車への依存度が高い一方、道路整備は遅れており(参考図2)、県民の道路に対する満足度も低い。
- 長野県は広大な県土を有する一方で、高規格道路の整備が不十分な地域が残されており、高速道路へのアクセスに時間を要するなど、移動性が悪い。また、急峻な地形のために急カーブ区間やすれ違いが困難な区間が多く残されており、特に中山間地では救急医療機関への搬送時間も長く、代替路線も少ないため事故等の発生時における通行止めの発生が懸念されている。
- 長野県は豊かな観光資源を有し、高原野菜等の地域農産物の生産も盛んであることから、これらの資源を活かした地域の活性化と、地域の安全・安心な暮らしの確保のためにも「生活幹線道路整備」「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」が求められている。



図18 長野県における高速道路インターへの30分アクセス可能圏域の変化



図19 長野県における道路通行止め時間(H18)

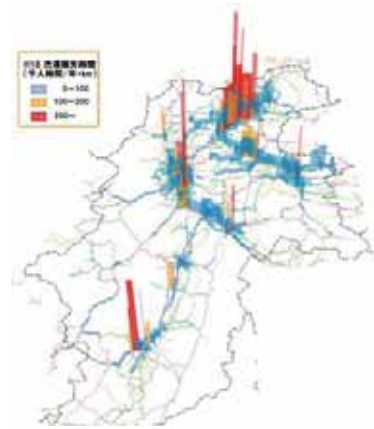


図20 長野県における渋滞発生状況(1kmあたり渋滞損失時間(H18))

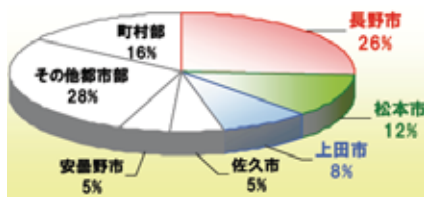


図21 長野県の都市別渋滞損失時間比率(H18)

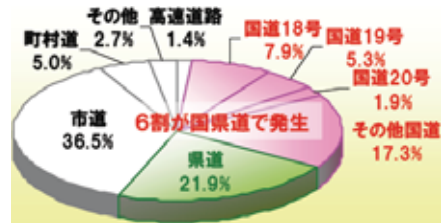


図22 長野県の道路別の事故発生状況(H18)

出典：長野県資料

- 長野県では中山間地の生活幹線道路を中心に歩道の整備が遅れており(参考図5)、大型車の通行が多いにもかかわらず、歩道が無く幅員が狭い区間を通学路として利用せざるを得ない状況にある。また、日本有数の豪雪地帯を抱えスリップ等による事故の頻発や豪雪による集落の孤立化が懸念されており、「安全で快適な歩行空間の確保」や「防災・雪寒対策」の更なる推進が求められている。
- また、長野市をはじめ松本市、上田市などの都市部の幹線道路では、渋滞が集中しており、人口あたり交通事故死者数は全国平均より多く(参考図4)、事故の6割が国道・県道で発生している状況である。地域の混雑緩和、沿道環境の改善、交通事故削減に向けた取り組みが求められている。

2. 地方公共団体からの意見・提案（概要）

2. 1 地方自治体への意見・提案の募集概要

国土交通省道路局による新たな中期計画の策定に際し、一般国民及び全国の都道府県知事・市町村長より頂いた、今後の道路行政に対する意見・提案のうち、関東地方の都県知事・市町村長から寄せられた意見・提案を関東地整管内の都県を対象に関東地整が取りまとめたものである。寄せられた意見・提案の件数及び概要は以下のとおりである。

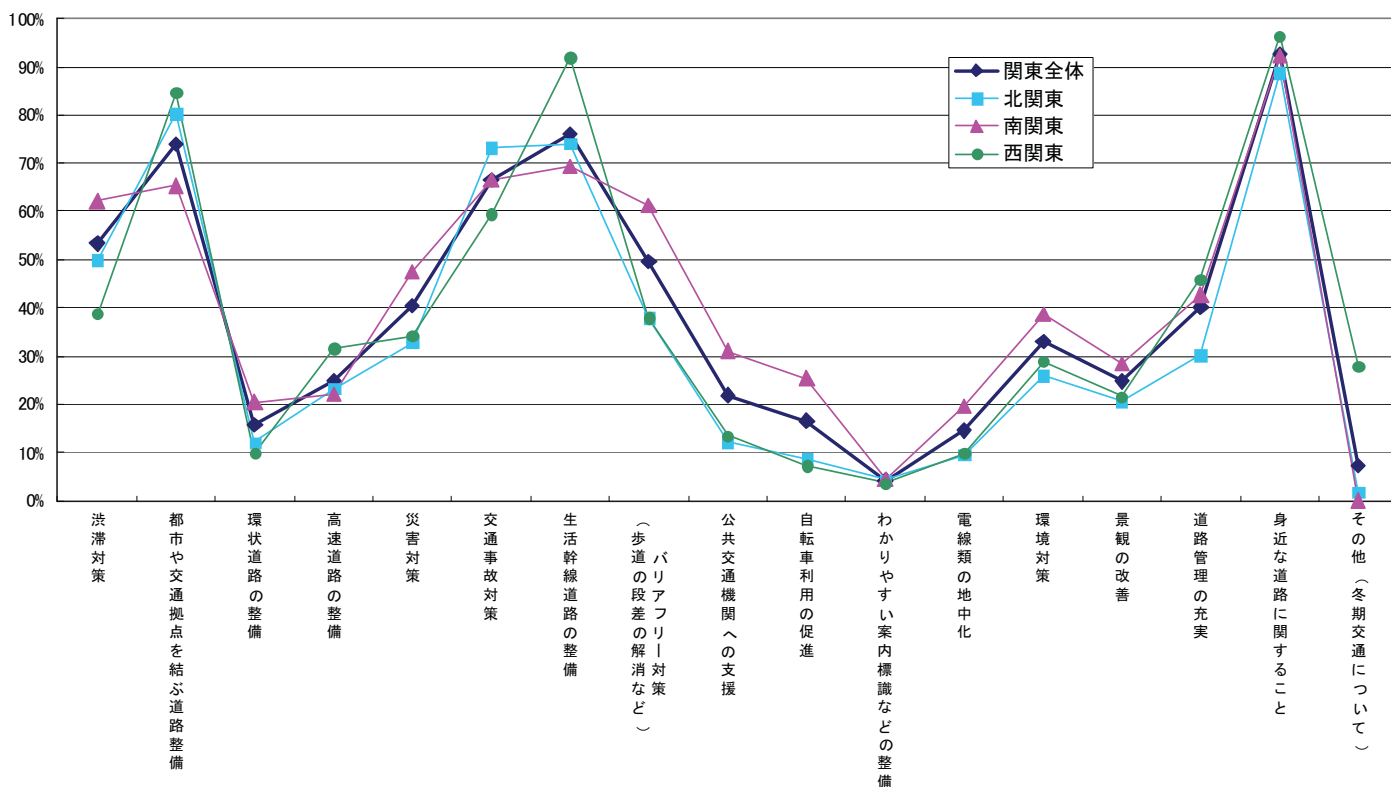
- 意見・提案をお寄せいただいた自治体数：447自治体
- 意見・提案の内容
 - ①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案
 - ②地域の現状と抱える課題
 - ③地域の目指すべき将来像
 - ④道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

2. 2 意見及び提案の概要

関東地方において、最も多くの地方自治体が重視している課題は、「身近な道路に関すること」や「都市や交通拠点を結ぶ道路整備」、「交通事故対策」、「生活幹線道路整備」、が重視されている。

また、「渋滞対策」「災害対策」、「バリアフリー対策」「道路管理の充実」についても重視される傾向にある。

関東全体



(1) 身近な道路に関すること

「身近な道路に関すること」について主に次のような意見があげられた。

- 高次医療施設へのアクセス道路の整備や、橋梁の耐震化及び老朽橋の計画的な補修と更新による緊急輸送道路の信頼性の確保を図る。歩道の段差改良などバリアフリー化や中心市街地におけるゆとり空間の創出など、安心して子育てができ高齢者や障害者など誰もが安全に生活できる環境形成が必要。
- 高齢化が進展する中、車椅子使用の高齢者も増えていることから、安全な歩道の整備、子供たちの通学路の安全の確保、生活道路の完全舗装化、並びに緊急車両通行不可能箇所改善などの改善が必要

(2) 都市や交通拠点を結ぶ道路整備に関すること

「都市や交通拠点を結ぶ道路整備に関すること」について主に次のような意見があげられた。

- 幹線道路、鉄道などの主要交通路が偏っている。また、主要高速道路や都心へのアクセス性が弱く、企業撤退、企業進出意欲抑制の一因。さらには、都市間連絡道路が特に脆弱であり災害時の対応（応急物資の輸送等）に危惧。主要幹線道路の機能を補完、代替する道路交通ネットワークの形態が急務。

(3) 交通事故対策に関すること

「交通事故対策に関すること」について主に次のような意見があげられた。

- 自転車と歩行者、自転車同士の事故が多発。主要な直轄国道の早期整備や交差点、交通危険箇所、幅員狭小区間、通学路の整備が必要。
- 「開かずの踏切」は、交通渋滞の発生、地域間の分断による生活の不便や街づくりの遅れ、踏切事故の危険性など様々な問題を抱えており「開かずの踏切」がある鉄道の早期連続立体交差化の推進が必要

(4) 生活幹線道路整備に関すること

「生活幹線道路整備に関すること」について主に次のような意見があげられた。

- 地域の骨格となる道路網の重点的な整備促進、環状道路や放射状道路などの道路網整備、都市計画道路の整備促進
- 主要生活道路のネットワーク化、および都市の骨組みをつくる幹線道路網の適正な配置が必要