

道路整備の南北間格差は歴然だ

道路整備の南北間格差は歴然だ

Q. 三宅隆介 革新市政が長く続き、公害の面がことさらにクローズアップされ、道路の持つ重要性が十分に認識されてこなかったために、本来必要である道路投資がこれまで極端に少なかったようです。現在の整備率は？

A. 建設局長 都市計画道路の整備率は、指定都市の平均値で約64%、本市は59%。多摩区の整備率は46%です。

三宅隆介の視点

本市北部（麻生区、多摩区）における道路整備の遅れが顕著です。4車線以上の多車線道路をみても南部ではその多くが整備されていますが、多摩区ではわずか4%の整備率。また、多摩区には34ヶ所の踏切りがあり、1日の交通遮断時間は合計で約233時間。北部における道路整備は南部と比較しても極端に遅れています。

交差点への予算集中化で渋滞緩和を

Q. 三宅隆介 限られた財源の中で効率よく整備するためには、交差点に右折・左折レーンをつくって、まず渋滞解消を図るべきではないでしょうか？

A. 建設局長 交通処理上ボトルネックとなっている交差点整備は優先的に行います。

三宅隆介の視点

現在の道路整備は、交差点から交差点までの一定区間を買収し拡幅する手法をとっています。その為、仮に90%の用地を取得しても、残りの10%を取得できない為に事業効果が発揮できない仕組みになっています。そこで交差点から交差点を整備する発想を捨て、交差点そのものに予算を集中し、右・左折レーンを確保して当面の渋滞解消を図るべきです。

道路整備には様々な工夫を

Q. 三宅隆介 現在のように土地価格が低下している期間にこそ、都市計画道路用地など取得すべき土地を「土地開発公社」、「公共用地先行取得等事業特別会計」、「土地開発基金」などの資金を使って確保すべきではないでしょうか？

A. 鈴木副市長 事業認可を既に取得し、早期に供用開始が見込まれる路線については土地開発公社などの制度を有効に活用してまいります。

三宅隆介の視点

当面の渋滞緩和にもつながる整備の為に、用地の先行取得は必要です。また道路整備は、単に交通流の円滑化を図るだけではありません。例えば災害時には、道路は避難路や救援路にもなり、また火災時には延焼の遮断空間にもなります。そのほか、公共公益施設の埋設や日照緑地等の環境形成という多くの機能をもつ道路は、市民生活に直結する最も根幹的な社会資本です。国民のおよそ7割が都市に住む、いわゆる「都市化社会」を迎えた今、都市の基盤となる道路整備はきわめて重要です。