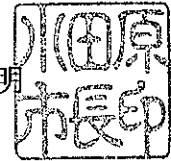




国県促第4号
平成19年5月2日

国土交通省
道路局長 宮田年耕様

小田原市長 小澤良明



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

新緑の候、貴職におかれましては、ますます御清祥のことお喜び申し上げます。

日ごろ、本市の道路行政について格別の御指導、御支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

また、このたび、貴局より道路政策における中期的な計画の作成に関し、本市に意見の聴取等の御依頼を賜り、重ねて御礼申し上げます。

つきましては、御依頼の今後の道路政策や道路の整備・管理につきまして、本市における重点的施策や懸案事項などの様々な課題及び今後の道路行政の在り方などにつきまして、別添のとおり御回答いたしますので、なにとぞ特段の御配慮を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

担当：建設部国県事業促進課
(電話) 0465-33-1529

中期的な計画の作成にあたっての意見（小田原市）

1 意見の提出に当たりまして

小田原市は、神奈川県西部における地域の中核的な広域生活拠点都市であるとともに、我が国でも屈指の国際的観光地である富士箱根伊豆国立公園を擁するS・K・Y・広域圏（S. = 静岡、K. = 神奈川、Y. = 山梨）の東の玄関口に位置し、首都圏と中部圏・近畿圏との結節点として、国土形成や地域経済の発展において、また歴史的にも、重要な役割を果たしてまいりました。

昨今では富士山の噴火といった、首都圏機能をはじめ国土の保全にも甚大な影響を及ぼす大災害発生の問題が注目されておりますが、これによれば、東名高速道路、現在建設推進中の第2東名高速道路が受ける被害は交通機能が失われる程に大きく、そうした事態に備えるための道路のリダンダンシーの確保・整備が、小田原市を中心とした相模湾沿岸地域に求められていると考えております。

そこで、今後とも、非常に多くの人、物、情報の行き交う広域交流のまちづくりと災害に強い地域づくり・国土づくりを推進するため、各種施策・事業に鋭意邁進していく所存ですが、それらを支えるための基盤整備の立ち遅れは否められず、とりわけ、道路行政の推進には諸々の課題と悩みを抱えているのが現状です。

特に、全国的に希な手法ではありますが、毎年市民に対し実施している「市民満足度重要度調査」におきましては、道路整備に関し、その重要度が高いと認識されている一方で、満足度は低いという結果であり、渋滞の解消、狭隘道路の拡幅、歩道の整備など具体的要望が多く寄せられ、市民ニーズがますます増大しているところであります。

こうした状況にも拘わらず、いわゆる小泉構造改革に端を発した道路特定財源の見直しが具体化しつつあり、道路行政の一翼を担う私ども自治体としても、関わる今後の施策・事業の先行きが不透明に感じられ、一抹の不安を禁じ得ないところです。

そうした思いの中で、今回、御依頼に対する意見をまとめさせていただいたところであり、道路整備に関し、私どもの抱えている懸案、課題等につきまして、次のとおり、縷々記させていただきますが、地域の活性化・発展を担う自治体の切迫した現状を御察しいただき、計画作成において、なにとぞ特段のご配慮を賜りたくお願い申し上げます。

2 重点的な政策、要望等の項目について

次のとおり、5項目について意見を提出させていただきます。

- (1) 主要幹線道路のネットワーク整備について
- (2) 都市計画道路の整備について
- (3) 人にやさしい道づくりについて
- (4) 地域特性・景観形成等に配慮した道づくりについて
- (5) 道路の維持管理体制の充実について

なお、それぞれの概要は別紙に記させていただきます。

(1) 主要幹線道路のネットワーク整備について

東名高速道路と国道1号(西湘バイパス)の二つの主要幹線道路は、相互に連繋し合いながら太平洋沿岸の西日本国土軸の骨格を支える道路であり、その密な連繋確保のもとで国土軸が形成されることにおいて、本市は大切な要所にあるといえます。すなわち、両道路間の南北連繋軸として、小田原厚木道路がラダー状に連絡機能を果たし、また、本市を含む足柄平野の酒匂川流域の地域連携軸そのものが連繋機能を有するものであって、それぞれの発着交流拠点がいずれも本市に位置するということです。

更に、秦野・伊勢原圏域と本市との間の道路交通の距離感は非常に長く、第2東名高速道路の建設事業が現在着々と進められていることも勘案すれば、都市間交通の速達性の確保と災害に強い道路網の形成は大きな課題でありますことから、第2東名高速道路や国道246号バイパスと本市域の小田原厚木道路及び西湘バイパスとを結ぶ自動車専用道路を整備することも、次代を担う道路の長期的検討課題と考えております。

こうしたことを背景に、主要幹線道路の自動車専用道路と一般幹線道路の整備推進は国土形成の一翼を担い拠点機能の強化にも繋がるものでありますことから、優先的かつ重点的に取り組まれるべきものと考え、次のとおり、意見を述べさせていただきます。

ア 自動車専用道路

- 自動車専用道路はその網形成を前提に、交通渋滞の根本的な解消、都市間・地域間の移動時間の短縮と広域的な利便性の向上、安全で災害に強い地域づくりに寄与するなど、根幹的な役割を担う極めて重要な基盤です。
- 東京方面と箱根・伊豆方面との間の交通流は、首都圏と中部圏・近畿圏を結ぶ西日本国土軸上を行き交う流れでもあることから、観光のみならず、人々の日常生活や産業経済活動を支えるための自動車交通として非常に需要が高まっております。
- そうした状況下、本市と伊豆方面を結ぶ小田原―真鶴間の道路事情は自動車専用道路網が寸断していることから、また、この間の国道135号がボトルネックとなっていることも相俟って、土休日を中心に終日慢性的な渋滞を引き起こし、都市活動に大きな支障を引き起こしているのが実態です。
- また、この交通ルートは、仮に御殿場等周辺に災害等が発生して東名高速道路が交通遮断された場合の国土東西方向の迂回ルート

としても非常に有効に機能することになります。

- 従いまして、快適で円滑な都市活動を担保するため、交通渋滞の解消と、災害発生時等のリダンダンシー（路線ルートの重複性）の確保など抜本的な対策として、「西湘バイパスの石橋インターチェンジから真鶴道路までの延伸」について、一日でも早く事業に着手していただけるよう、強く希望するところです。つきましては、この整備事業について、事業・施行主体の見通しも含め、中期的な計画の作成において是非とも盛り込みいただきたくお願いいたします。

イ 一般幹線道路

- 一般幹線道路としては本市を東西に横断する国道1号（西湘バイパス）と東名高速道路大井松田インターチェンジを南北に結び、これを主要交通軸として位置づけ、東京方面と箱根・伊豆方面の間の交通需要と、今後ますます増大が予想される県西地域の南北方向の交通需要に対応するとともに、酒匂川流域を中心とした足柄平野における土地利用や産業活動の活性化を図るため、その整備を推進することが急務となっております。
- 南北の主要交通軸を構成する幹線道路としましては、市街地迂回型道路網によるものとし、南北の交通流を小田原市街地の外縁部で東西方向に振り分け、国道1号（西湘バイパス）に接続させる形態でありますことから、まずは、小田原環状道路（都市計画道路穴部国府津線及びその延伸路線）の整備、早期供用が最優先課題となっており、現在、県に事業推進を図っていただいております。
- 東名高速道路及び国道246号と上記小田原環状道路を南北に結ぶ幹線道路としては、酒匂縦貫道路（都市計画道路小田原大井線）を、県と本市で区間を分担し事業推進しており、また、酒匂右岸幹線（仮称）を構想路線として位置づけ、都市計画決定に向け各種準備を進めているところです。
- 一方、東名高速道路秦野・中井インターチェンジから中井町を経由し、国道1号へ接続するとともに、その沿道の工業団地「西湘テクノパーク」の物流機能の確保による産業活動活性化を図るため、都市計画道路小田原中井線の整備についても、県に事業推進を図っていただいております。
- これら幹線道路は、いずれも県に事業推進をお願いしているところではありますが、早期完成・供用開始を図っていただくためには、国の財政的支援は不可欠でありますことから、中期的な計画の策定において御配慮いただきたく、お願いいたします。

(2) 都市計画道路の整備について

- 本市の都市計画道路は総延長78.5kmが決定されており、このうち改良済延長：45.0km、事業中延長：8.5kmと計53.5kmの68.2%であり、今後の要整備路線延長としては概成済延長：14.0km、未着手延長11.0kmと計25kmの31.8%という状況ではありますが、整備事業の推進強化が大きな課題であるとともに、新規計画路線の追加変更等計画網の更なる形成充実も必要となっております。
- このような状況の中、国の指導により全国自治体において、現在、都市計画道路の見直し作業が進められております。具体的には、決定以降長年にわたり事業着手に至っていない計画路線の廃止も含めた都市計画変更の必要性に着眼して検討するよう求められており、本市でもその作業に向け、種々検討を進めているところであります。
- この一連の見直し作業を経て、必要があれば都市計画変更の手続きを利害関係者をはじめ市民意見も踏まえて実施することになりますが、それ以降の動向を推察すれば、計画各路線の早期事業着手・事業実施計画の透明性の確保等がますます強く求められるなど、都市計画道路の整備のあり方が市民意識の中で極めて注目度の高いものとなることは必定であります。
- 道路は、市民生活、経済活動等都市活動全般を担い、地域発展・活性化を推進するためにも必要不可欠な都市施設そのものであり、その整備計画を法律上明確に位置付けるものとして都市計画道路があり、これによる事業担保をしっかりと固めることは都市計画分野における行政責任の中核であることは言うまでもありません。
- 都市計画道路事業は、地元自治体が原則的に進めるべきものと法律上位置づけられているところでありますが、それを遂行するためには国の特段の支援は欠かせないものです。補助金削減等が進む中、財源確保等の先々がますます見通せない状況を打開するためにも、新たに特定枠の交付金制度等を設けるなど、国の財政的支援策を御検討いただきたくお願いいたします。

(3) 人にやさしい道づくりについて

- 本市では、法律に基づく「小田原市交通バリアフリー基本構想」をはじめ、ユニバーサルデザインによるまちづくりも重要施策として捉えた「中心市街地アメニティデザインマニュアル」の策定などにより、各種施設等整備事業に先進的に取り組むとともに、

道路改良の推進や「セーフティロード整備事業」への取組みなど、歩道整備やカーブミラー設置等安全施設整備も併せ、安全・安心なバリアフリーのまちづくりを図るため、道路の新設から維持・補修レベルの整備に至るまで、人にやさしい道づくりを精力的に進めているところであります。

- 急激な社会情勢の変化の中で、既に本格的な少子高齢社会を迎え、ここ数年以降の人口動向を見通しても、少子化が進行し、高齢者人口の構成率が高まることは当然のことながら、人口の減少傾向が進むにも拘わらず、むしろ高齢者人口の絶対数が大幅に増加することに着目すべきであり、県下の中でも本市を含めた県西地域はそれが著しく、重要な問題となっておりまいます。
- そうした意味で、本市においては道路の歩道設置等安全施設整備やバリアフリー化整備がますます重要視され、更に一層取り組むべき重点課題になっていくことは必定でありますことから、こうした整備事業に対する財源確保をはじめとした国の支援策の充溢を御検討いただきたくお願いいたします。

(4) 地域特性・景観形成等に配慮した道づくりについて

- 本市は、緑と水の豊かな自然環境に恵まれ、歴史的にも小田原城に象徴される城下町であるとともに、旧東海道と旧甲州街道の結節する宿場町としても発展してきた、個性と魅力を備えた都市であると自負しているところであります。
- このような地域特性に磨きを掛け、更に魅力あるまちづくりを推進していくためには、まず、道路を取り巻く環境問題への対応は重要であり、箱根・伊豆方面に抱えるボトルネックや、幹線道路網の未整備により生じている局所的な交通混雑・渋滞の解消は、CO₂等の排気ガス削減などの環境対策としても非常に重要な課題となっております。
- こうした課題に対応するためには、先に述べました自動車専用道路等主要幹線道路や都市計画道路の早期完成・供用は不可欠なことであり、これら事業推進においては、十分な緑化整備等環境に配慮した道づくりも必要です。
- 一方、本市では、恵まれた地域特性を活かし、従来より先進的に景観行政に取り組んできたところであり、平成16年の景観法の施行を受け、早速に景観行政団体の認定を受けるとともに、平成18年には全国に先駆け景観計画を施行いたしました。
- 本市の景観行政推進の主眼としては、道路をはじめとした主要な公共施設を景観形成上の重要な要素として捉え、点・線から、面

へと順次広がりを持たせたまちづくりを、官民協働で展開しているところでもあります。

- そうした中で、旧東海道筋の景観形成は本市の景観行政をリードする非常に大きな重点課題として捉えておりますことから、次のとおり、国道1号の電線類地中化事業につきまして、中期的計画の作成において、是非とも盛り込みいただきたく御検討をお願いいたします。

<国道1号の電線類地中化事業について>

- ・ 国道1号の電線類地中化事業につきましては、東海道ルネッサンス事業により、山王橋交差点から箱根板橋駅前交差点までの区間を良好な景観の形成を図るため、街路樹や街灯などの整備を進めていただきました。
- ・ また、国府津駅前の国道1号周辺地区におきましても、地域に残る歴史的建造物を活かし、歩道整備を含めた電線類地中化を、現在進めていただいているところでもあります。
- ・ 更に、風祭・入生田地区につきましても、景観形成に配慮した歩道空間の整備を図るため、電線類地中化による国道1号再整備事業に着手していただいております。
- ・ そこで、本市域における国道1号及びその沿線地域を連続的な景観形成軸として魅力あるまちづくりを推進するため、事業の行われていない小八幡地区から山王橋周辺に至る区間につきましても、引き続き電線類地中化事業を進めていただきたく御検討をお願いいたします。

(5) 道路の維持管理体制の充実について

- 新設・改良等道路整備の財源確保が必要である一方で、道路の新設等による供用開始と、それらの各種構造物の長大化、設備・施設内容等のグレードアップ、また、交通事故防止のための既存道路の歩道設置等安全施設整備、更には国県道の管理移譲など、既に年々道路の維持・管理のボリュームが増大し、質も高度化しているとともに、今後とも更にそれが続くことは確実であって、その財源確保の問題も深刻になっております。
- また、本市を含む県西地域では、大規模地震の発生も懸念され、酒匂川をはじめとして河川が数多くある本市においては、橋梁を中心とした既存道路施設の老朽化などから、地震や災害に備えた安全確保が急務であり、橋梁の補強・架け替えなど莫大な費用も必要となっております。
- このような事情から、道路の維持・管理体制を如何に充実してい

けるのかということも、緊急を要する道路行政上の切実な課題となっており、国の財政的支援策の充実を是非とも御検討いただきたくお願いいたします。

以上のとおり、なにとぞよろしくお願い申し上げます。

<参考資料>
別添 図

小田原市道路状況

別添図

凡例	
都市計画区域	
道路	総延長 78.5km
	改良済 45.0km
	概成済 14.0km
	事業中 8.5km
	未着手 11.0km

この概要図の内容は平成18年4月1日現在のものです。

