

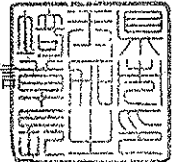


草住都第170号

平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

草加市長 木下 博 信



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）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のありましたことについて、別紙意見のとおり提出いたします。

中期的な計画の策定にあたっての意見

1 真に必要な道路を建設することが重要である。無駄な道路は造らない。

本四架橋のように何本も必要のない橋を建設することや、交通量がほとんどない地域に新設道路を建設するなど、投資に対して成果が少ない道路建設は行わない。

首都圏の3つの環状道路などを早期に建設し、渋滞緩和による効率性の向上や地球温暖化防止のためのCO₂削減など効果が大きい道路整備を行うべきである。

2 安全な道路によるまちづくりを推進する。

事故の多い交差点などの改良が必要である。事故件数など現状を数値化し、改良後の効果を測定するなど事業効果が目に見えるようにする。

交通事故により死者だけでなく、負傷者や障害者を抱える方も増えていくことになる、各自治体の福祉予算が増加することにもなり悪循環となる。

安全な道路をつくること、安全なまちづくりが必要である。

3 主要幹線道路の整備にあたっては、自動車交通の流れを見て、本質を捉えた道路整備を行うこと。また、周辺道路への影響も考えた整備を実施すること。

幹線道路がしっかりと整備されることで、通過交通が幅員の狭い市道など細街路に迷い込まず、交通の円滑化が図れる。

また、新たな主要幹線道路が整備されることにより、その道路から横や延長上の市道に通過車両が流れ市道がバイパス的な役割を負うことがある。

草加市では、東埼玉道路の供用により、市道に大量の車両が流れ込み市民が大変迷惑を被り、市がその対策に苦慮している。国においては、主要幹線道路を整備するだけでなく、周辺の道路網を見て通過交通がどの道路に流れるか検討し、道路計画や道路整備築造を行っていただきたい。また、そのような事態が起きた場合は、国も市と協力して事態解消に積極的に関与していただきたい。

4 主要幹線道路整備と周辺のまちづくりの整合について。

道路整備により経済的効果をもたらすことがある。常磐道三郷インター付近で、流通拠点として経済効果が著しいなどがその例である。しかしその反面、市街化

調整区域などでは、主要幹線道路沿線に物流倉庫の立地が求められ、物流倉庫の開発圧力が高まっている。「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」による物流倉庫など、自治体のまちづくりの意図していない開発ができるようになってきている。(市の都市計画として土地利用の位置づけが明確でない場合は立地を拒否することに多大なエネルギーがいる)

草加市では、インターチェンジから5 km 圏内などの立地条件に該当し、農業振興区域として指定されていない市街化調整区域で、土地利用方針が明確になっていない地域での、開発圧力が特に強くなっている。

広域的道路は、市街地だけではなく、様々な地域を通過しているため、道路整備がまちづくりに悪影響を与えないような法整備が必要である。

5 電線類の地中化による景観に配慮した道路整備。(無電柱化の推進)

道路整備と併せた電線類の地中化が各地で実施されている。国道、県道では電線類の地中化が進んでいるが、細街路の市道では財源の問題などで電線類の地中化が進んでない。防災上や景観に配慮することから、市道における電線類の地中化を推進するため市道における電線類の地中化事業に対し、国の支援を検討していただきたい。

6 防災・減災のための生活道路のネットワーク化と整備を推進する。

草加市は、市域の約90%が市街化区域で、昭和30年代後半からのミニ開発により住宅地化され、家屋が密集している市街地が多い、その中では幅員が4 mの市道が多く、生活道路として機能を果たしている。しかし、災害時には幅員4 mの道路では避難路として機能が期待できない状態にある。今後、主要な生活道路をネットワーク化し、幅員6 mで道路整備を推進する必要がある。

また、避難路として、さらに、緊急輸送道路として都市計画道路の整備を推進する必要がある。

7 交通渋滞の緩和として国・県道の交差点の改良を重点的に行う。

草加市内の国道と県道、県道と県道が交差する交差点は、ほとんどが渋滞交差点となっている。交差点内に右折車線がないこと、右折車線があっても短いことなどが原因であり、交差点改良が必要となっている。交通渋滞緩和のためにも早期に渋滞交差点の改良事業を実施していただきたい。