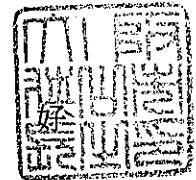




大狭土木第102号  
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 殿

大阪狭山市長 吉田友



中期的な道路計画の作成にあたっての重点化、必要性に対する意見（回答）

I. 今後の道路政策をすすめるうえで優先して考慮すべき点は

- 1 地域経済の活性化のための道路整備
- 2 渋滞対策としてバイパス・拡幅整備
- 3 日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備
- 4 地震などの災害への備え
- 5 歩道の設置や、バリアフリー対策などの安全確保
- 6 高速道路の整備および本市へのスムーズなアクセス
- 7 植栽などの道路環境の改善

などが挙げられる。

II. 大阪狭山市道路交通の状況及び、道路整備の必要性について

大阪狭山市の道路交通状況は、府内各市の中でもきわめて劣悪な状態におかれています。

市内の通過幹線道路は、市内を東西に貫く道路が1路線、南北に貫く道路が1路線であり、これらを補完する道路も東西、南北にそれぞれ1路線となっています。

この東西幹線の府道森屋狭山線は幅員18mの4車線道路であるが、隣接する富田林市域では環境問題から2車線に減線されており、他方、南北に貫く国道310号は幅員が車道部で7メートル歩道部が約1mの2車線道路であります。

また補完する道路については府道、市道であるが、いずれも先は市域界で先細っており幹線道路の交通を十分に補完しているとはいえない状況にあります。これらのことから、自動車はこの幹線道路に集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしてお

り、わずか4 kmを走行し隣接市に行くにも30分あまりの時間を要し、大きな経済的損失になっています。また、狭小な幅員から交通事故の危険と直面しており、歩道整備などの部分的な道路改修では対応できない状況となっています。

今、大阪狭山がその整備を待ち望んでいる道路は、本市を南北に縦断する都市計画道路大阪河内長野線でございます。

大阪河内長野線は大阪市内と河内長野市を結ぶ幅員35m～25m、総延長21.3kmの道路であり、その先は和歌山県橋本市に至ります。また、本道路は地域高規格道路（大阪橋本線）と位置づけられており関西圏の連携強化を図るための交通ネットワークのとしても重要な道路であります。

大阪狭山市がさらなる発展をしていくためには、この道路の早急なる整備が必要不可欠であります。

その理由の一つ目は、地域の経済活動の支援であります。

本市は住宅都市ではありますが、市内には自動車関連や先端技術の開発に関わる優秀な事業所も所在しています。これらの事業所がより活発な事業活動を展開し、地域の経済発展に寄与していくためにも、事業活動を側面から支援する幹線道路の整備が求められています。

二つ目は、市民生活の利便性の向上と、交通安全の確保であります。

前述のように国道310号は大半が都市計画道路大阪狭山線の計画区間ですが、交通渋滞が慢性化しており、市民生活に大きな影響を及ぼしております。加えてこの道路の歩道は路肩法面を利用した歩道であり、1メートル未満や歩道整備されていない区間が多くあり、歩行者にとっては大変危険な状況になっています。また、渋滞を避けた自動車が生活道路に流れ込み、地域の住民の安全を脅かしています。

市民が安心して暮らすことができ、円滑に移動でき、快適な生活環境を作り出して行くためにもこの道路の整備は必要不可欠であります。

三つ目は地震災害などに対する備えであります。

本市は東南海・南海地震防災対策推進地域に指定されており、30年以内に震度6弱の地震が50%以上の確率で発生することが予想されます。

現在の幹線道路の状況では、家屋の倒壊などによって道路が塞がれその機能が停止し、2次災害の防止や救援・救助活動に大きな支障となります。

また、当市内に所在する医学部付属病院は、南河内地域の災害拠点病院に位置づけられており、緊急交通路を確保するという点においても早急なる整備が求め

られています。

四つ目は地域道路網の核として早期の整備が求められています。

多くの計画道路がこの大阪河内長野線にアクセスしており、この道路が整備されることによって、これを補完する道路整備の進展に大きく寄与することとなりよりスムーズな移動環境が形成されます。

以上のように、大阪狭山市にとって都市計画道路大阪河内長野線は、地域の活性化や、渋滞対策、災害への備え、市民の日常の暮らしを支えるといった多くの機能を併せ持つ道路であり、その整備は最も重要な施策の一つであります。次に重点的に整備を進めなければならないことは、歩道の整備を含めた安全な道路づくりとバリアフリー化の促進と高速道路の整備であります。

市内の多くの道路において歩道の整備が遅れており、老人や障害者が安心して移動できるよう、バリアフリー化も含めた整備が必要である。また、道路の通行障害や、災害時の障害物となることが想定される電柱の無柱化、電線類の地中化もバリアフリーの観点から併せて進めていかなければならない事業であります。

高速道路へのスムーズなアクセスは、時間を有効に活用でき、経済的にも大きなメリットがあります。現在、大阪狭山市から最寄の高速道路の出入り口までの所要時間は隣接市にあるにもかかわらず、約30分を要し、大きな時間的なロスとなっている。この出入り口が市内にあれば、どこからでも10分以内に高速道路に乗り入れができ、市民の利便性が格段に向上する。

以上により本市の最重要整備路線と位置づけている大阪河内長野線は、本市域内は6車線として計画されている路線であるが、少子化などから4車線の整備でその機能が十分発揮できるとのことである。この不用となった2車線分を活用し、高速道路への専用アクセス道を整備することを提案する。

### Ⅲ 道路政策の効率的な展開について

道路の新設は大きな財政負担を伴い、且つ、事業の完成まで多くの期間を要している。

この期間を短縮し、早期に事業効果を発揮することが、効率的な事業執行に繋がるものとする。

そのためには以下項目の実施が必要であります。

- 1 ある程度のまとまりのある用地買収ができれば、建設工事に着手し、既存道路などを利用しながら早期の供用を図る。

- 2 分散的な事業手法を改め、資源を集中し、事業着手後の早期完成をめざす。
- 3 道路用地の確保の新たな手法を検討する。現在の道路用地の確保は買収方式が大多数を占めており、用地の取得が事業の進捗に大きく関わっている。道路は、基本的には所有権を取得し設置すべきであるが、労力と経費を考えるならば、発想の転換を行い、例えば、超長期にわたる借地や、売却特約付きの借地などによって、道路用地の確保をおこない、土地所有者のメリットとして相続税の猶予・免除などの特例を設けその土地を所有し続けられる環境を整える。国や自治体は用地取得の経費が大幅に縮減でき、事業全体の経費削減につながる