

まち第 1047 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

松伏町長 會田 重雄



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼ありました標記の件について、別紙のとおり回答します。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

■道路整備財源の充実強化について

道路は、地域社会の経済・社会活動を支える基礎的役割を果たすものであり、鉄道のない本町にとって、今後の活力あるまちづくり、及び住み良い地域社会を形成するためには、欠かすことのできない基本的な施設です。

財政状況が厳しく、財政規模の小さな本町の道路整備は、補助制度の活用なしには進捗は見込めない状況にあり、特に、地方道路整備臨時交付金については、道路整備において有効な制度であることから、同制度の維持・充実を強く要望します。

また、道路整備財源は、地方の必要な道路整備と行財政運営において極めて重要な財源であることから、道路特定財源を一般財源化する際には、地方財政に影響を及ぼさないように措置を講じていただくよう強く要望します。

さらに、「真に必要な道路」の整備については、計画的かつ着実に行えるよう、道路整備財源の充実強化に努めていただけるよう強く要望します。

■高速鉄道東京8号線及び東埼玉道路の整備について

高速鉄道東京8号線(地下鉄8号線)については、関係11市町(草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、野田市、下妻市、常総市、つくば市、坂東市、八千代町)で構成する地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会(会長 野田市長)を組織し、長年、鉄道建設実現に向けた運動を展開してきました。

それらの取組みが功を奏し、平成12年1月27日、運輸政策審議会第18号答申において、豊洲-東陽町-住吉-押上-四ツ木-亀有-野田市までの区間について、2015年までに整備を推進すべき路線として位置付けられました。

それを受け、本同盟会では、平成13・14年度に「高速鉄道東京8号線事業化検討調査」を実施し、事業採算性の見通しや建設費の自治体負担額の検討を行い、8号線事業化に向けて条件整理を進めた結果、埼玉県内ルートの本一化、事業採算性確保のための地下鉄補助並みの補助の適用(平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助制度創設)、イニシャルコスト削減のため東埼玉道路との併設可能区間の一体整備が課題となりました。

その後、本同盟会として、事業採算性が良く実現性の高いレイクタウンルートへの一本化、さらに、つくばエクスプレスの八潮駅から野田市駅までの先行整備を目指すこととし、目標年次までに着手の目途を立てるための取り組みを強化し、国・県に対する要望活動を継続して実施してきました。

また、平成19年2月に開催された本同盟会等主催による千葉ブロック大会に来賓として出席された国土交通大臣政務官より、国土交通省予算で調査費をつけるとの発言があり、それを受けて国土交通省における平成19年度の都市鉄道整備等基礎調査において、ケーススタディ路線として8号線の八潮～野田市間が取り上げられ、八潮駅におけるつくばエクスプレスとの接続が技術的に問題ないこと、中間駅に追越施設を設けることによる時間短縮効果が野田市をはじめ沿線に大きく及ぶことが確認されました。さらに、国における平成20年度調査において、現時

点での社会的条件等がプラスされた需要、整備効果、事業性の調査が行われており、事業の進捗に資するものとして大いに期待しております。

一方、東埼玉道路については、平成20年度、既に側道部分が共用開始されている八潮市八條～吉川市川藤地先の延長として、国道4号線の渋滞緩和や沿線地域の開発支援につながる、国道4号バイパスに接する春日部市水角地先までの側道部分の延伸の新規事業化に伴う調査設計に着手していただき、大変感謝しているところです。

本鉄道の建設実現には、事業費の縮減を図ることが大きな課題となっており、それらをクリアするための具体策として、ルートが重なる東埼玉道路との連携が極めて有効と考えております。東埼玉道路沿線にとっても、鉄道との一体整備をすることにより、渋滞の緩和や鉄道を利用することでの交通減少による環境への負荷の低減、鉄道と一体整備することで沿線住民からの道路の騒音問題に対する理解が得やすいなど、大きなメリットが出てくると考えております。

つきましては、沿線住民の悲願である地下鉄8号線の早期建設実現のため、今後、都市計画決定されている専用部の早期事業化及び専用部分の空きスペースを利用した地下鉄8号線との一体整備を、是非ともお願いしたいとするものです。

②-1 地域の現状と抱える課題

埼玉県 松伏町

○現状

■位置・地勢・生活基盤等

本町は、埼玉県東南部、首都30km圏に位置し、西は大落古利根川、中央部を中川（庄内古川）が南北に流れ、東は江戸川が流れています。道路は、南北方向に県道春日部松伏線と県道葛飾吉川松伏線、東西方向に越谷野田線が通っています。しかし、本町には鉄道がなく、東武伊勢崎線北越谷駅、せんげん台駅、JR武蔵野線吉川駅等の近隣市内の駅などが利用している状況です。

本町の主要な産業は、米作を中心とした農業である一方、町域面積約16.22haの約16.1%を占める市街化区域の面積は、約261haでは、これまで、周辺都市や都心への通勤者に一戸建て住宅を提供するベッドタウンとしての一面を有しています。

このように、本町は、首都30km圏に位置するものの、鉄道のないことから、隣接する市と比べ人口、都市基盤、産業振興等において遅れをとってことから、道路事業、下水道事業等の生活基盤の整備が、急務となっています。

また、特に、町内ゆめみ野団地内の生活道路（町道7号線）における大型車交通量の約5割が東埼玉道路からの通過交通であり、町道7号線沿道では大型車の通行による騒音と振動が発生や交通事故の増加などの問題も生じており、生活環境の改善のためにも、一日も早い、東埼玉道路の全線開通が、強く望まれています。

■町財政の状況等

町財政の状況は、平成16年度からの三位一体の改革等により、国庫補助負担金、地方交付税の見直し等を踏まえ、これまで、数次にわ

○課題

■公共交通の整備

町民への意識調査においては、自然的環境が多く残る本町において、「住み良い」との回答も徐々に増えてきていますが、一方で、住みにくさを感じる点では、「通勤・通学の不便さ」が最上位となっている。

これも、鉄道のない本町の特徴であり、今後のまちづくりにおいては、良好な生活環境を保全し、交通利便性を向上することが、今後のまちづくりに求められています。

本町における従業・通学人口の約6割は町外への通勤、通学であり、本町の最も重要な交通手段であるバスについては、平成14年の道路運送法の改正による規制緩和のため、ルートや運行本数が増加しており、比較的充実してきている。しかしながら、隣接市の最寄り駅までの所要時間は交通渋滞等もあり、向上しているとは言いがたい状況であるため、駅へのアクセス道路でもある都市計画道路浦和野田線及び東埼玉道の整備促進が必要です。

■産業の振興

これからの本町に活気をもたらすためには、新しい産業おこしに着手しなければならない。総合振興計画や都市計画マスタープランでは、都市計画道路東埼玉道路と浦和野田線の結節点周辺において、新たな商工業誘致のための開発を検討し、地域経済の活性化を進めることとなっています。そのためにも、東埼玉道路及び浦和野田線の早期整備が必要です。

たり、行財政改革を断行しつつ、町民の負託に応えるため、バランスのとれた自治体を目指しています。しかし、財源不足を基金の取り崩しで補うなど、極めて厳しい状況にあります。

本町のように、自己財源比率が低く、財政規模の小さい自治体では、道路の新設改良の道路整備事業は、町財政上、地方単独事業での実施は困難であり、国庫補助活用が必要不可欠です。

また、道路財源による各種交付金等についても、地域の安全・安心、地域住民の公共ニーズ等により実施する道路整備のための重要な財源となっています。

■広域幹線道路の整備

東埼玉道路の未整備に関連する、町内への通過交通量の著しい増加や生活道路への流入、交通事故の増加などの問題も生じています。このため、東埼玉道路の早期整備が必要です。

■コンパクトなまちづくりと地域間の連絡強化

少子高齢社会を向かえ、コンパクトなまちづくりが求められている。本町でも、市街地において、より充実した生活の中心となる地域の形成を図る必要があります。また、集落が点在していることから、市街地との連絡強化を図り、日常的に利用する主要な生活道の整備が必要不可欠です。

しかしながら、本町の中心部に流れる中川において、老朽化した橋梁が2橋あり、橋梁の維持も含め、地域間のネットワークの維持も課題となっている状況です。

②-2 地域の目指すべき将来像

本町では、総合振興計画等により、道路は地域社会の経済・社会活動を支える基礎的役割を果たすものであり、鉄道のない本町にとって、今後の活力あるまちづくり、及び住み易い地域社会を形成するためには、欠かすことのできない基本的な施設であるとの認識をしており、以下のとおり位置付けています。

■道路網の整備

増大する自動車交通に対しては、人間優先の道路環境づくりを基本とし、利便性の向上に努めます。

町民の生活圏の拡大にともない、幹線道路については、未整備の都市計画道路の整備を進めるとともに、県道の整備や適切な維持管理を要望していきます。また、身近な生活道路については、主要町道の整備と狭い道路の改善に努めます。さらに、適切な維持管理により、安全で快適な道路環境を確保します。

道路整備にあたっては、子供や高齢者、障がい者をはじめすべての人々が安全で快適に歩ける歩行空間の形成を図ります。

■公共交通の整備

本町の公共交通を担うバスについては、路線網の拡充や増発、停留所の整備などを進め、利便性の向上に努めます。

また、最寄り駅へのアクセスの向上を図るため、未整備の都市計画道路の整備を促進します。

■歩行者・自転車道の整備

幹線道路、補助幹線道路の整備にあたっては、ゆとりある歩道の確保に努めます。

また、河川敷や河川管理用道路及び農道などを活用したサイクリングロードの整備を促進します。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

埼玉県 松伏町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<ul style="list-style-type: none"> ・地域活力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○代表事例 広域幹線道路（東埼玉道路）の整備促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○期待する効果や評価等 都市計画道路東埼玉道路及び浦和野田線が整備されることにより、交通利便性を活かした新たな商工業の集積が期待できる。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通の快適性、利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○代表事例 バス路線の充実促進及び駅アクセス道路の渋滞解消 	<ul style="list-style-type: none"> ○期待する効果や評価等 鉄道のない本町において、今後のまちづくりには、交通利便性の向上が不可欠であり、生活環境の向上にもつながる。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・良好な生活空間の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○代表事例 広域幹線道路（東埼玉道路）の整備促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○期待する効果や評価等 町内の通過交通量の減少と生活道路への流入が、減少することにより安全で快適な道路環境と住環境の向上が図られる。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・少子・高齢化に対応したバリアフリー社会の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○代表事例 道路等のバリアフリー化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○期待する効果や評価等 子供や高齢者、障がい者をはじめすべての人々が安全で快適に歩ける歩行空間の形成を図ることにより、安心・安全な社会の形成につながる。 	