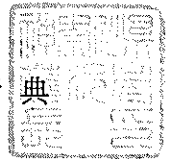


藤土計 第2号
2008年（平成20年）10月20日

国土交通省道路局長
金井 道夫 様

藤 沢 市 長
海 老 根 靖 典



今後の道路行政についてのご意見・提案の提出について（回答）

貴職におかれましては日ごろ、本市の道路事業には特段のご配慮を頂き厚く
お礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け国道企第37号により依頼のありました標
記の件について、別紙のとおり回答いたします。

事務担当：土木部土木計画課
道路計画担当
TEL0466-50-3545

①道路行政全般についての改善すべき点、要望や提案など

神奈川県藤沢市

①慢性的な交通渋滞、混雑の解消。

中心市街地における都市計画道路の整備の遅れは、既存道路への交通負荷をまねき、市内各所で渋滞が発生し、日常の市民生活や災害時の救援活動の支障が憂慮されている。局所的な交通混雑の解消はCO₂等の排気ガス削減など、環境対策としても非常に重要な課題である。

特に駅周辺の慢性的な渋滞は都市機能の著しい低下をもたらしており、未整備都市計画道路の整備促進が急務である。

②広域交通ネットワークの整備の充実。

産業、経済、観光等の活性化等、都市の発展に資する広域都市圏との連絡強化は重要な課題であり、高規格幹線道路及びそれに接続するアクセス道路の整備促進が急務であると認識している。圏央道等の自動車専用道の整備や東名高速道路のインターチェンジ新設の推進、支援を強く要望する。

③駅アクセス道路の整備強化。

拠点整備や地区整備を進めていく上で、鉄道網と道路網との連携と、モーダルシフトの推進は必要不可欠なものであり、地区の発展や活性化また市民活動の利便性の向上を図るためには地区内道路はもとより、その骨格も形成し、地区外とも連携可能なアクセス道路の整備促進が必要である。

④歩行者が安全、快適に移動できる道路空間の整備。

高齢社会を迎え高齢者、弱者に対する道路施設のバリアフリー化、安全施設の整備の需要は大きい。歩行者の安全性はもとより、自転車の走行環境の向上もあわせ、快適に移動できる道路空間整備の必要性から、一層の事業支援を要望する。

⑤道路環境の改善と効率的な維持管理。

基礎的な社会基盤である道路施設の需要に答えるべく現在まで整備を進めてきたが、これらの施設が更新の時期を迎えており、安全で安心な道路環境を継続していくためには長期的な視点で効率的かつ効果的な維持管理が求められている。計画的な維持管理に加え社会情勢に合わせた質的向上も踏まえた事業推進が必要である。

⑥地域特性に合わせた道路整備

都市の成熟にともない、交通量や道路利用の質は多種多様となったため、地域特性に合わせた道路機能を明確化することが求められている。新たに事業を進めるにあたり、構造基準や事業用地の先行買収について、法令の弾力的な運用と新たな制度による支援を要望する。

⑦道路整備推進のため安定的な道路財源の確保。

都市の基盤である道路施設は、良好な市民生活と都市の発展に必要不可欠なものであり、その整備推進や今後増加する維持管理には膨大な財源負担が見込まれることから、必要な財源確保と安定した配分を要望する。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

②-1 地域の現状と抱える課題

神奈川県藤沢市

『ふじさわ総合計画2020基本計画』より ○現状	○課題
・都市計画道路の整備率は約70%に達しており、残りの未整備区間の整備が急がれている。 ・本市西北部地域は鉄道サービス圏外となっているほか、隣接する他都市への鉄（軌）道が未整備である。	・市街地内での道路混雑、自動車交通量の増加。 ・広域幹線道路のアクセス機能強化や幹線道路間の相互補完機能の不足。 ・公共交通機関であるバスの導入にあたり、既存道路のみではルート設定が出来ない。 ・西北部地域は、公共交通導入のための幹線道路整備、新幹線新駅へのアクセス道路が必要。
・神奈川県内における新幹線新駅の配置状況及び自動車専用道路のネットワークの整備が遅れている。	・本市からの全国高速交通ネットワークへのアクセシビリティが低く、市民の広域への移動に際して多くの時間消費を強いられている。
・市南部地域などでは、旧来の市街地形成による細街路が多く残っている。	・災害時における避難路や人、物の流れを確保するための道路網が脆弱。 ・幹線道路の未整備による防災空間の不足。
・交通バリアフリー法に基づき策定した「藤沢市交通バリアフリー化基本方針」を軸に道路施設を含む公共公益施設の事業推進。	・優先度の高い駅周辺でのバリアフリー化対策や交通事業者との連携が求められる。

○快適な市民生活をもたらす都市交通ネットワーク

市民の内外にわたる自由な交流・連携、都市の活力をささえる鉄（軌）道及び都市間連絡幹線道路ネットワークを整備し、同時に市街地内での交通混雑解消と自動車交通総量の削減を図る。13 地区（市内）のネットワークをささえる市道、都市計画道路を整備することによりバス交通の鉄道駅等へのアクセスルートを確保し、自家用自動車交通に頼らずにすむ都市をめざす。

○効率的な都市環境をもたらす広域交通ネットワーク

市民の内外における自由な交流・連携さえ、都市の活力を創造する新幹線、自動車専用道路からなる広域交通の骨格を形成することにより、全国高速道路ネットワークへのアクセシビリティ（接近性）を高め、空港、新幹線、高速道路利用による全国及び首都圏各圏域との交流を容易にし、県内各地区への到達所要時間を短縮する。

○生涯都市にふさわしい公共交通ネットワーク

公共交通不便地域の解消と自家用自動車に頼らずに移動できる均衡のとれた公共交通網を整備し、公共交通が分担する割合を高めて、都市環境の向上と市民生活の利便性の向上を図る。

○地区別まちづくりの推進

成熟社会の中で、福祉、防災、環境、地域交通などの多面的な視点から、市民と行政が協働しきめ細やかなまちづくりすすめ、良好な生活環境の維持管理を図る。

○災害に強い都市構造の構築

地震や風水害などの自然災害に備えた、安全で安心して暮らせる都市の構築を図る。

○だれにでも優しいまちづくりの推進

社会生活をする上でも誰もが利用しやすい環境づくり（ユニバーサルデザイン）の推進により、だれもが安心して快適な生活がおくれるまちをつくる。

○自然環境汚染の防止と浄化

環境に対する負荷が小さく、大気・水・土壌などが常に清らかで安全であり続けるまちをつくる。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④

神奈川県藤沢市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・国際競争力強化のための交通サービスの向上 ・地域活力の向上	一般幹線道路の混雑は、市内はもとより広域圏へのアクセス性の悪化を招いている。そのため企業活動や市民の観光・レジャー等における不便のみならず、本来高速道路を利用すべき物流等が一般道路流入し、さらなる混雑要因となっている。 特に本市東西に横断する国道1号の渋滞は依然解消されず、地域活性化の妨げとなることも懸念されることから、圏央道の一部を担う横浜湘南道の整備、県道藤沢厚木線と東名高速道路との交差部への新たなインターチェンジ設置やアクセス道路の整備の推進が必要である。 本市南北方向の交通軸を担う藤沢厚木線は、県道44号線以北については既に完成している。 未整備の辻堂工区1,850mについては、JR東海道線により分断された南部市街地の連絡強化、住宅地内の交通量抑制、地区内の『湘南C-X』等の大規模開発等に対応するため、早期事業化を促進する。	横浜湘南道路、東名高速道路の新設インターチェンジの整備は、首都圏の高規格幹線道路へのアクセスを格段に向上させ、市内一般幹線道路への負荷が軽減されるとともに、広域連携の強化により首都圏域との時間距離が短縮される。 これによって、本市域においても新たな産業の創出や、観光集客力の向上、空港施設への利用拡大などが期待でき、都市としての付加価値を一層高めることが出来る。 藤沢厚木線は、県央地区と湘南地区を連絡することで広域的な交通需要を担う路線である。辻堂工区の整備は、市内各拠点との連絡強化、周辺の住宅地内に流入する通過交通の排除、延焼遮断にも資する防災空間の確保、緊急活動への活用などが期待され市民生活の利便性、安全性も格段に向上し、その効果は大きい。	

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	
・都市交通の快適性、利便性の向上	本市の都市計画道路の整備は、市街地の発展とともに進み、現在整備率は、約70%に達している。しかしながら旧来の市街地を形成している市南部の地域においては、都市計画道路の整備が遅れ、国道467号への負荷が著しく、慢性的な渋滞を引き起こしているため未整備都市計画道路である横浜藤沢線の整備促進が必要である。	国道467号は、藤沢駅近傍を経由し市内を南北に縦断する主要な都市計画道路であるが、市南部地区からの駅目的交通と、市外から業務や観光で利用する通過交通が輻輳し駅周辺の渋滞は著しい。 横浜藤沢線の整備は、駅目的交通と通過交通を適正に分離し、道路利用者の時間的損失の解消と渋滞解消による平均速度の改善はCO₂排出量の削減にも資することからその効果は大きい。	
・少子・高齢社会に対応した子育て環境。バリアフリー社会の形成	少子高齢社会に入り、高齢者、弱者の安全性・快適性の確保をすることは益々必要とされており、バリアフリー化をはじめとする交通環境の整備は、本市にとって急務とされている。 特に利用者の多い藤沢駅周辺と湘南台駅周辺は、交通バリアフリー法による重点整備地区としており、早急に進める必要がある。 藤沢駅周辺地区 1. 35km² 湘南台駅周辺地区 1. 14km²	藤沢駅と湘南台駅は、県下における有数のターミナル駅で乗降客の数も多く、駅周辺の活性化につながっている。本市の高齢者率も18.8%に達し、移動の安全性、快適性は一層求められている。 この藤沢駅、湘南台駅周辺のバリアフリー化は、道路施設・交通施設を利用する高齢者をはじめとする誰もが安全性・利便性・快適性を確保すると共に地域の質の向上、高齢者・弱者の社会参加の拡大等に資することからその効果は大きい。	
・計画的・効率的な維持管理や更新の推進	藤沢市の管理する道路は約1,300km、橋梁は189橋あり、その多くは高度経済成長期に作られたもので、今後更新時期を向かえようとしている。 特に橋梁は30年から40年を越すものが111橋あり長寿命化修繕計画を策定し計画的な維持管理を行っていく必要がある。	長寿命化修繕計画による維持管理事業は、予防保全型の管理と通常補修を組み合わせることで、長期的な総事業費の削減はもとより、大きな損傷を未然に防げることから一時的なコストの負荷も軽減できる。また、道路の利用者にとっては、工事の規模や交通規制等も押さえられることから、周辺に与える影響も少なく、安全・安心面での効果も大きい。	