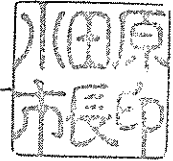




国県促第12号
平成20年10月20日

国土交通省
道路局長 金井道夫 様

小田原市長 加藤 憲



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）

仲秋の候、貴職におかれましては、ますます御清祥のこと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新たな中期計画の策定に関し、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、御依頼の道路行政全般に係る改善すべき点、要望など、また、地域の抱える課題や目指すべき将来像、これを踏まえた重点事項、代表となる事例やその効果などにつきまして、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

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県小田原市

●市民ニーズに基づく道路行政の推進について

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。

こうしたことから、本市におきましては、渋滞解消に向けた幹線道路ネットワークの構築から、狭隘道路の拡幅事業の推進など身近な生活環境の改善に至るまで、今後も市民ニーズに基づいた道路行政の推進を図っていききたいと考えております。

●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）は、相互に連携し合いながら太平洋沿岸の骨格を支える道路であり、その密な連携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。さらに、第2東名高速道路の建設事業が着々と進められている現状においては、本市域と第2東名高速道路とを結ぶ自動車専用道路の整備は、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、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、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ことから、優先的かつ重点的に取組まれるべきものと考えております。

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。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今後も引き続き整備を進めていただく必要があります。

一般幹線道路は、地域における交通渋滞の解消や産業活動の活性化等を図る上で重要な役割を果たしております。これらの幹線道路については、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ることから、御配慮いただきたくお願いいたします。

●都市計画道路の整備について

現在決定している都市計画道路については、平成14年8月の社会資本整備審議会中間答申を受け、経済情勢の変化等を踏まえた見直し作業に入っており、今後、市民等の意見を聞きながら一定の路線の廃止や変更を行うこととしております。そこで、今後の見直し・検証の結果を踏まえた都市計画道路網について、円滑な整備が行われるよう配慮をお願いいたします。また、既に事業中の路線については、早期なる投資効果が発揮できるよう継続的な支援をいただきたく要望いたします。

なお、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、法律上明確に位置付けられた都市計画道路の整備計画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と言えます。

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。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県小田原市

●人にやさしい道づくりについて

今日の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、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ております。そこで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」への取り組みなど、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ることが必要であります。したがって、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要望いたします。

●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おりますが、今後の道路行政のあり方の大きな柱として、旧東海道筋や市内骨格主要幹線道路沿いの景観形成など、道路整備を中心に景観行政をリードしていくことが非常に大きな重点課題と考えており、その意味からも特に国道1号の電線類地中化事業は引続き事業を進めていただきたく要望いたします。

●道路の維持管理体制の充実について

道路管理におきましては、国は、安全・安心の観点から道路橋の予防保全に係る事業を推進しておりますが、高度成長期に整備した道路につきましては、老朽化が進んでおり、今後は、維持補修費コストが増大するため、限られた財源では的確な道路の維持管理ができなくなるおそれもございますので、平成16年度に廃止された舗装修繕に関する補助等、道路の維持管理に活用できる財政的支援制度の確立を要望いたします。

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、地震や災害に備えた安全確保が急務であるとともに、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、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ますことから、国の財政的支援策の充実を是非とも御検討願います。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県小田原市

●道路行政における計画の作成について

道路をはじめとした社会資本整備につきましては、多額の事業費を必要といたしますが、人口が減少傾向にある中、市税等の一般財源で事業を推進していくことは、どの地方自治体においても、困難な状況でありますので、国による財政支援が欠かせません。

このような状況下、道路特定財源等に関する問題が提起され、必要と判断される道路の着実な整備等の基本方針が確認されたことは評価しておりますが、今回の中期計画が5年という比較的短期間であるため、事業の効果算出が難しい面も予想されますので、事業評価手法などの検討結果を早急に示していただけるようお願いいたします。

また、現在の厳しい財政状況の下において、地方自治体の道路整備は、ある程度の長期を見据えた国の整備計画やその裏づけとなる財源見通しが明らかにしないと、円滑な推進を図れない事情があるため、次回以降の検討作業においては、そうした国の明確なビジョンを示しつつ、一定の余裕を持った期間設定をしていただけるようお願いいたします。

《添付資料》

- ・図－1（様式①及び②関係参考図）

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題 図-1 (様式①及び②関係参考図を参照)

神奈川県小田原市

○現状 ●主要幹線道路について 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と考えております。 特に、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、土休日を中心に終日慢性的な渋滞を引き起こしているのが実態であります。 また、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位置付け、これら本市の東西軸及び南北軸の交通需要と、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も急務となっております。 更に、郊外型商業施設の進出・立地による自動車交通需要が増大し、渋滞を避ける車両の生活道路への流入による生活環境への悪影響も懸念されているほか、工業団地など物流機能の確保による産業活動活性化を促すための道路網整備など、主要幹線道路の早期のネットワーク整備が求められております。	○課題 ●主要幹線道路について 自動車専用道路においては、本市と伊豆方面とを結ぶ小田原～真鶴間の自動車専用道路網の寸断を解消することが最大の課題であり、西湘バイパスの延伸整備が必要不可欠であります。さらに、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と考えておりますことから最優先課題といえます。 また、本市と箱根方面とを結ぶ現在事業中の小田原箱根道路（一般国道1号バイパス）も、自動車専用道路に匹敵する整備効果を期待しており、早期事業完了も大きな優先課題であります。 一般幹線道路においては、市街地迂回型道路網の早期整備を優先課題と考えており、本市の南北軸である酒匂縦貫道路（都市計画道路小田原大井線）と、その受け皿となり市街地への通過交通の流入を回避させるための小田原環状道路（都市計画道路穴部国府津線）の整備が必要不可欠です。 また、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号へ接続する新たなバイパスとして役割を担う都市計画道路小田原中井線の整備についても、物流機能の確保による産業活動活性化の観点から、その整備促進は喫緊の課題だと考えております。
●都市計画道路の整備について 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、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実施することになりますが、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	●都市計画道路の整備について 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付けられておりますが、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。都市計画道路の見直しにより必要と判断された道路に係る整備費用について、長期的かつ安定的な財源確保を図ることが大きな課題となっております。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

神奈川県小田原市

れるなど、都市計画道路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。	
●狭隘な道路の整備について 市内の住宅地等では、救急車や消防自動車等緊急車両の進入が困難な狭隘な道路が、未だ相当数存在しており、火災発生や救命救急などのために必要な進入路の確保が求められております。そうした狭隘道路の拡幅については、限られた財源と余力の下、民間の開発行為や住宅建築行為等において最低限の道路幅員を確保・整備しているのが実情であり、生活道路の整備が立ち遅れている状況であります。	●狭隘な道路の整備について 狭隘道路の拡幅については、地域の実情を踏まえ、火災発生や救命救急などのために必要な進入路の確保を、緊急度の高い地域から順次進めていこうと考えておりますが、拡幅用地の確保に関する地元調整に時間を要するとともに、限られた財源の中では、道路整備が推進できない状況であり、整備の優先順位の決定のしくみ作りとともに、必要となる財源の確保が課題となっています。
●人にやさしい道づくりについて 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す。 そこで、「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」への取り組みなど、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進めているところであります。	●人にやさしい道づくりについて 法令制度に基づき、新たな計画策定や、既存計画の見直し・充実を図りながら優先順位等を定め、整備推進を図っているところではありますが、こうした整備事業を進めていくにおいては、財源確保を図ることが最優先の前提課題となっております。

今後の道路行政についての意見・提案

②－１ 地域の現状と抱える課題

神奈川県小田原市

●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な状況であり、その財源確保の問題も深刻になっております。

●道路の維持管理体制の充実について

本市を含む県西地域では、大規模地震の発生が懸念され、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、財源確保の前提課題も含めそれ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が、緊急を要する道路行政上の切実な課題となっております。

小田原市道路状況

図-1 (様式-①及び②関係参考図)

凡 例		
— . . .	都市計画区域	
都市計画道路	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 20 年 4 月 1 日現在のものです。



今後の道路行政についての意見・提案

②－２ 地域の目指すべき将来

神奈川県小田原市

《小田原市総合計画 ビジョン２１ おだわら後期基本計画より》

環境共生都市 魅力ある都市空間 道路網の整備

１ 道路体系の充実

(１) 都市計画道路の整備

渋滞を解消し円滑な移動を確保するため、都市の骨格を形成する幹線道路網を計画的に整備します。また、都市計画決定に向けては、地域住民にその道路の必要性を十分に説明し、理解・協力を得ながらその位置付けを行います。

(２) 国道、県道の整備、充実

小田原箱根道路、西湘バイパスの再延伸、酒匂連携軸を構成する酒匂川左岸縦貫道路とそれに連携する外環状道路など、国道、県道の整備・充実を関係機関に要望するとともに、事業の促進を働きかけます。

(３) 幹線市道の整備

交通渋滞の緩和と市民のより活発な交流を促すため、幹線市道の整備を進めます。

(４) 生活道路の整備

住環境を向上させるため、市民生活に密着した生活道路の整備計画をつくり車道、歩道の拡幅、交差点や踏切道の改良などを進めます。

２ 人にやさしい道づくり

小田原市交通バリアフリー基本構想に基づき、道路のバリアフリー化を進め、高齢者や障害者が利用しやすい、人にやさしい道づくりを進めます。また、電線類地中化事業など地域の特性や景観などに配慮した潤いのある道づくりを、地域住民の理解、協力のもとに進めます。

３ 災害に強い道づくり

震災や豪雨時においても安全な道づくりを進めるとともに、老朽化した橋の架替や耐震性の劣る橋の補強工事を進め、安全性を高めます。

４ 道路維持管理体制の充実

(１) 道路維持管理体制の強化

地域住民の協力のもと、道路の維持修繕、道路パトロールなど道路の維持管理体制を強化します。また、道路を大切にするための啓発活動を積極的に進めるとともに、維持管理のために必要な道路台帳などを整備します。

(２) 交通安全施設の充実

案内標識や道路照明灯など、交通安全施設の整備を進めます。

５ 橋梁の整備

橋梁を整備するにあたっては、道路整備計画や河川改修計画との整合を図り、周辺環境や景観に十分配慮します。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

神奈川県小田原市

《小田原市都市計画マスタープランより》 図-2（様式③関係参考図を参照）

第一章全体構想 都市施設等の整備方針

1 交通体系の基本的考え方

① 広域交流・地域内連携を促進する交通基盤づくり

本市と他地域との広域交流を促進し、かつ、日常生活圏としての連携を強化する交通体系を構築します。

- ・ S. K. Y.（静岡・神奈川・山梨）広域圏の形成に資する交流ネットワークづくり
- ・ 酒匂連携軸（足柄平野南北方向都市軸）の強化による回遊性のある交通ネットワークの形成
- ・ 小田原駅、自動車専用道路 I. C. など高速交通ネットワークへのアクセス道路整備
- ・ 地域の骨格を形成する幹線道路網づくり

② 安全・安心な交通環境づくり

生活者や来訪者、そして、子ども、高齢者、障害者等、誰もが安全で安心して移動できる交通環境を整備します。また、災害に強いまちづくりの視点から緊急交通路、緊急輸送路の整備を促進し、防災ネットワーク形成の推進をします。

- ・ 交通事故の少ない交通環境づくり
- ・ 防災性の高い道路ネットワーク形成の推進
- ・ 人と自然にやさしい交通施設整備
- ・ 公共交通カバー圏の維持、サービス水準向上
- ・ 自転車歩行者移動環境の向上
- ・ 主要な交通結節点の機能充実・整備促進

③ 効果的で効率的な政策の展開

既存ストックを有効活用し、交通需要マネジメントの導入などを進め、環境負荷が少なく、効果的で効率的な施策を展開します。

- ・ 交通処理に余裕のある路線への交通需要の誘導による道路ネットワークの効率的利用促進
- ・ ボトルネック（交差点等）の優先的な改良整備
- ・ 通勤、観光、買い物等の目的に応じた交通需要マネジメント施策の展開

今後の道路行政についての意見・提案

②－２ 地域の目指すべき将来像

神奈川県小田原市

２ 交通体系の整備方針

① 幹線道路網の整備方針

本市では、小田原厚木道路、西湘バイパスなどの東西方向の自動車専用道路が配置されています。今後は富士箱根伊豆広域交流圏の形成や、酒匂連携軸の形成に資するため既存の自動車専用道路ネットワークを基本としながら、さらに西湘バイパスの真鶴道路への延伸や国道１号小田原箱根線の整備促進を行い、自動車専用道路相互を連絡するネットワーク形成やＩ．Ｃ．アクセス道路の整備を推進します。

一般幹線道路網は、市街地内に集中発生する交通を円滑に処理するため、小田原駅を中心とした放射環状型の道路網の形成を図り、外環状機能を有する穴部国府津線の整備促進及び穴部以西の計画決定の作業を進め、それと連動し放射機能を持つ小田原山北線、城山曾比線の整備促進、並びに東町久野線の延伸部、（仮称）西口アクセス線の計画を検討します。さらに、環状機能を補完する栄町小八幡線、小田原駅西口東町線、小田原駅幸の浜線、酒匂永塚線、山王川東側線は、未整備区間の整備や機能充実を図ります。

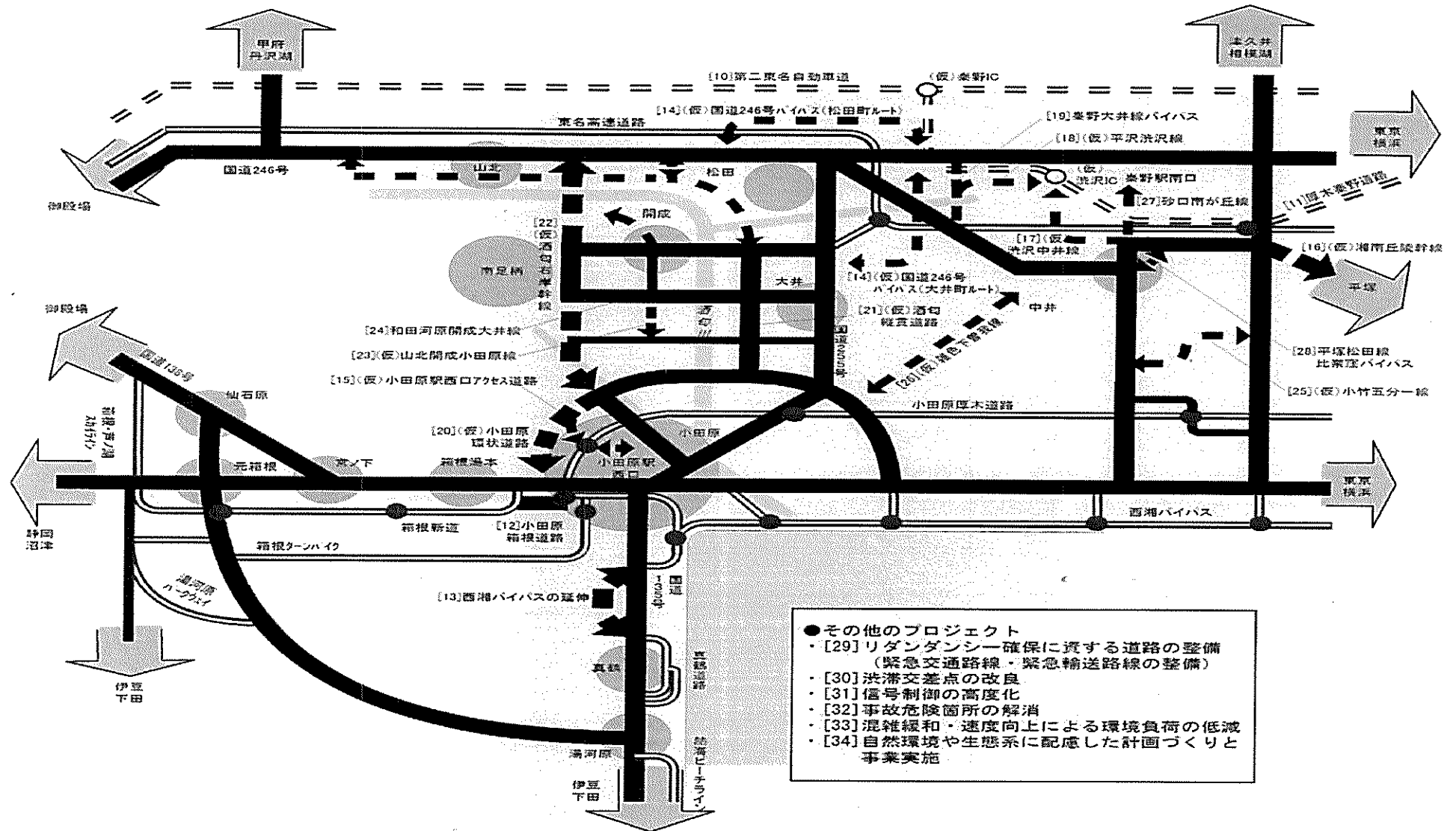
また、足柄平野南北方向の酒匂連携軸の形成に資する道路網を築造するため小田原大井線の整備促進を行い、（仮称）酒匂右岸幹線、（仮称）山北開成小田原線については、地域住民の合意形成を図りつつ、その位置付けを検討します。

② 自転車・歩行者系の整備方針

自転車ネットワークは、酒匂川に沿った南北方向のサイクリングロードの整備を軸に沿道の観光施設等と連絡しレクリエーション機能も有するサイクルツアーの実施を促進します。また、歩行者に配慮した安全で快適な誰にでも利用しやすい歩行者ネットワークの整備を推進します。

幹線道路ネットワーク概念図

図-2 (様式③関係参考図)



③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

神奈川県小田原市

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
主要幹線道路のネットワーク整備	● 西湘バイパスの延伸整備 相模湾沿岸の神奈川県西部地域は、我が国でももっとも来訪者の多い富士箱根伊豆国立公園を擁するS. K. Y. 広域圏（S. =静岡、K. =神奈川県、Y. =山梨）の東の玄関口に位置し、国際的観光地であるとともに、首都圏と中部圏の結節点として、非常に多くの人、物、情報の行き交う国土形成上の要衝でもあります。 しかしながら、今日、県央・湘南方面から相模湾沿いに当地域への道路交通の骨格を成す西湘バイパスは、この道路の終点である石橋インターチェンジからその先の真鶴道路までの約2.9kmの国道135号の区間で、決定的な容量不足による慢性的な交通混雑が発生し、週末や祝祭日等においては常に5～10kmの渋滞を生じております。特に夏休み期間中は日常的に上下線が長い時間にわたって渋滞となり、真鶴町及び湯河原町民は小田原方面への車利用が困難な状況になるなど、住民の日常生活はもとより、地域の経済活動、様々な社会活動に、長年にわたり甚大な支障を及ぼしております。 国道135号の渋滞の解消に向けましては、昭和56年10月に、小田原市、真鶴町及び湯河原町の1市2町により「小田原真鶴道路建設促進協議会」を設立し、西湘バイパスの真鶴道路までの間を結ぶ延伸整備事業が早期に実現できるよう、25年余の長きにわたり種々活動に積極的に取り組んでおります。その間、平成7年3月には西湘バイパス改築事業により石橋インターチェンジが設置されたところですが、抜本的な解決に至らない現状となっており、早期の事業化が必須となっております。	図-3、図-4（様式④関係参考図を参照） 国策に掲げられる観光立国の実現のもとに、国際的観光地の富士箱根伊豆国立公園の一角として、来訪者がますます増加していくことが期待されるとともに、現状の道路渋滞による観光防災や地域防災などの課題はもとより、国土防災上の観点から、懸念される富士山噴火等災害発生時のリダンダンシー（東西方向道路として東名・第2東名に対し、当相模湾沿岸地域にもルートを確保することによる重複性）の機能が確保されることとなります。 また、2012年度（平成24年度）の圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の相当区間の開通により、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道及び東関東自動車道を含め関東圏を中心に網羅した多様で新たな交流軸が形成されるものであり、そのネットワークに当地域や伊豆方面が組み込まれれば、圏央道整備の投資効果が神奈川県西部地域にも及ぶことにもなるとともに、当地域が、首都圏3千万人住民にとっての憩いやすらぎの交流空間として、ますます貢献できるものと自負しているところであります。 さらに、道路を取り巻く環境問題が大いに注目され、ボトルネックとなっている幹線道路の交通混雑・渋滞の解消は、CO₂等排気ガス削減などの環境対策としても非常に有効であります。	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整備につきましては、一日でも早期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・施行主体の決定も含め、現在国において作業されている新たな中期計画において是非とも盛り込んでいただくようお願いいたします。

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）

神奈川県小田原市

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
地域特性・景観形成に配慮した道づくりによる地域活力の向上	●国道1号の電線類地中化事業 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。 国道1号の電線類地中化事業については、東海道路ルネサンス事業により、既に街路樹や街灯などが整備され、さらに沿道の地域に残る歴史的建造物を活かした歩道景観整備が進められてきており、現在も電線類地中化事業を中心とし、景観形成に配慮した歩道空間の整備が進められています。	○ 期待する効果や評価等 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ことにより、交流と賑わいが促進され、地域活力の向上による地域経済の活性化に大きな期待を寄せることができると考えております。 国道1号は、本市域を東西に横断し、多くの観光客を中心とした来訪客の行き交う交流の基盤でありますことから、市域全線にわたる電線類地中化事業を進めていただくことに併せ、沿道地域における景観形成等まちづくり施策を展開すれば、魅力溢れる交流の都市軸の形成とともに、活力ある地域づくりを推進することができます。	○ その他 地方分権改革推進委員会「第1次勧告」によれば、現国道1号の県への管理移管も想定されるところであります。その場合でも、現在事業中及び計画の整備水準が保たれるよう、事業の早期着手・完成を望むとともに、移管後においても同等の整備水準を保つための税財源移譲等地方財政上の確固たる措置及び制度設計構築を強く望むものであります。

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）

神奈川県小田原市

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
高齢社会への対応と安全・安心な道づくりによる生活空間の実現	●市民参加による計画的な道路整備の推進 地域の中で活動している自治会、PTAなどの組織が連携して、地域の課題を共有し、解決に向けた共同作業を行う母体として、小学校区を区域とする「地域運営協議会」を立ち上げ、その地域の中で、整備すべき狭い道路、バリアフリー化する道路の優先順位付けを実施すべきと考えております。 また、道路管理に関して地域住民の協力のもと、役割分担を決め、協定書を取り交わし、市民参加による道路維持管理機能の一部を移譲することも視野に入れております。	地域の話し合いを行うことで、個々の利害の調整が速やかに進むことが考えられます。 また、地域での優先順位の高い道路の整備を通じて、道路行政に対する納得性や満足度を上げることができるとともに、財源の有効活用が図れると考えられます。 さらに、道路に関する地域の理解・協力のもと、低コストでの道路維持管理の実現が図られることが期待できます。	

図-3 (様式④関係参考図)



図-4 (様式④関係参考図)

