

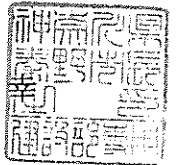


FNo.7・0・0（甲）

平成20年10月3/日

国土交通省道路局長 様

秦野市長 古 谷 義



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）

貴職におかれましては、日ごろより市政の運営に、ご理解、ご協力いただきありがとうございます。

さて、平成20年9月19日付け国道企第37号にて依頼のあった標記件について別紙のとおり回答いたします。

1 回答様式 別紙様式（①、②、③）のとおり

事務担当 秦野市建設部
道路公園整備課 施設計画班です。
電話0463-82-9636

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県秦野市

1 財源確保の要望

(1) 道路財源基本方針において

「道路特定財源制度は今年の税制抜本的改革時に廃止し、2009年度から一般財源化する。その際、地方財源に影響を及ぼさないように措置する」とのことであるが、具体的な方策が示されていない。

予算編成にむけて、地方に即して、早期に方針を示すとともに、道路特定財源に相当する財源の確保と、今後に向けての支援の（補助金）制度化を要望します。

2 生活道路整備支援の要望

秦野市の一般市民の生活道路の現状（平成20年4月1日現在）は、次のとおりです。

全体路線数：826路線、601,177メートル（前年比0.5%増）

整備済み延長 367,795メートル（前年比1.1%増）

整備率 61.2パーセント（0.4ポイント増）

全体延長の伸び率よりも整備済み延長の増加率が高いのは、開発行為等により整備済みで管理移管される道路が多いためであり、市単独事業費での既存市道の改良率は低い。

このような観点から、生活に密着した道路整備の補助として、次の点を要望します。

- (1) 小規模（幅員5m程度）な生活道路の改善に対する財源の確保。国県に対する補助金制度化の要望。
- (2) まちづくり交付金事業の有益性を生かした、まちづくりの一環としての面的道路整備の推進。
- (3) 交差点改良事業等の生活と安全に密着した、地方道路臨時交付金の採択枠拡充推進。
- (4) 地方の実情・地域性を考慮して、財源を有効、また、柔軟に対応できる補助金制度の構築。

- (5) 少子、高齢化に対応するため、交通のバリアフリー化、交通安全対策、環境対策等を行い安全・安心で快適な生活環境づくりを推進するための必要な財源の確保を要望。
- (6) 老朽化した道路橋の修繕には多額の費用を要することから、その整備が着実に推進できるよう、地方公共団体における必要な財源の充実を要望。

②－１ 地域の現状と抱える課題

○現状 １ 一般市道 市民生活に密着した生活用道路は、古くからの既成市街地や、小規模開発に伴う市街地近郊の住宅増加地域では、道路整備が追いつかない状況があります。 市制施行５０年を超える、長い年月をかけて道路改良事業を実施してきましたが、整備率はいまだ６１．２パーセントであり、改善すべき道路も多数あり、市民からの要望も高い状況にあります。 緊急車両が入れない、車両のすれ違いができない狭隘な生活道路、歩道のない通学路が存在し、交通集中による渋滞、渋滞を避ける車両が、生活道路を通り抜ける危険性、狭隘、老朽化している橋りょう等が多数存在し、早急に整備が必要な道路も多数あるのが現状です。 ２ 幹線道路 都市計画決定から、３０数年経過している路線が多い中であっても整備率が４３．７パーセントと低迷しています。 都市計画道路は、市内の主要拠点への移動手段として、ま	○課題 １ 一般市道 生活道路のような小規模道路に対する国の補助メニューが特定な地域に限られているため、市単独事業費のみで改良事業への対応には限りがある。 増大する維持管理費が、財政に占める割合が多くなり道路改良事業費が逼迫している。 このようなことから、小規模道路の整備や、舗装の打替えなど維持管理費の確保に向け、市に裁量の余地のある新たな支援対策をお願いしたい。 ２ 幹線道路 秦野市内の都市計画道路は、面整備に併せて行うものを除き都市計画決定はされているものの、街路事業としての補助採択が困難な状況にあり、未整備道路が多数存在して
--	---

た、市民生活の基幹道路として安全、安心に移動できる道路であるとともに、沿道の土地利用にも大きな影響があり、中心市街地の活性化や市街地縁辺部の企業誘致など、まちづくりの根幹となり、地域の活性化や就労機会の増大につながります。

国道２４６号は、慢性的な渋滞によりその機能を果たせていないほか、渋滞を回避する通過車両が地域の生活道路に入り込み危険な状態が起きています。

３ 国道２４６号バイパス（厚木秦野道路）秦野事業区間の早期事業化に向けて

①国道２４６号は、神奈川県の中東部を東西に走る広域幹線道路であり、産業、経済の発展に、また地域住民の生活道路として重要な役割を果たしてきましたが、近年、都市化の進展に伴い交通量が著しく増大し、当市内においては、平均旅行速度が約１５キロメートルと低く、渋滞時には当市区間（約１０キロメートル）を通過するのに１時間以上を要しており、沿道の生活環境の悪化が懸念されています。

います。

このような街路が整備できるよう、地方都市の主要道路に対する支援枠の拡大をお願いしたい。

また、市内を東西に走る国道２４６号は、産業道路と、地域幹線道路の機能を併せ持っていますが、慢性的渋滞によりその機能が十分に発揮されていないことから、２４６バイパスの早期事業化を望みます。

①平成１７年５月３０日、国土交通省に国、県、中井町及び当市による「国道２４６バイパス平成１９年３月の第３回「国道２４６号バイパス（秦野地域）整備調整会議」で、伊勢原西ＩＣから秦野中井ＩＣ区間（Ａ区間）の事業化を優先すべきであるとの考えが示されました。

しかし、当市としても国道２４６号バイパス（厚木秦野道路）秦野事業区間の早期事業化のため、毎年国に強く要望していますが、秦野区間が未だに事業化がされていないので、早期の事業化が最も重要な課題となっております。

②厚木秦野道路は、国道２４６号のバイパスとして、交通混雑の緩和や沿道環境の改善、地域の活性化と発展という役割を担い、平成８年６月に全線が一斉に都市計画決定（計伊勢原市の一部区間（４．８キロメートル）及び厚木市の一部区間（３．６画延長２９．１キロメートル）され、すでにキロメートル）において事業化がされていますが、秦野区間は、未だ事業化がされていない状況です。

③国道２４６号バイパス（厚木秦野道路）秦野事業区間の早期事業化のため、毎年国に強く要望するとともに、県に支援をお願いしています。

②厚木秦野道路が、第二東名高速自動車道と接続する箇所の詳細が不明のため、中日本高速道路株式会社が施工する第二東名高速自動車道の設計ができないため、地元との協議に影響が出ており、早期の解決が課題となっております。

③平成３２年度に供用が開始される第二東名高速自動車道で、秦野ＩＣを利用する自動車による国道２４６号の混雑渋滞が、予想されると地元でも危機感を持っています。そのため、第二東名高速自動車道が供用が開始される時期に併せて、厚木秦野道路の供用ができるようにすることが課題となっております。

②－２地域の目指すべき将来像

はだの２０１０プラン秦野市総合計画 第三期基本計画

自然と調和した快適なまちづくり

１ ゆとりとうるおいのある都市基盤の整備

（１）一般市道の整備

・目指すまちの姿

道路拡幅や段差改善の取り組みが進み、通行の安全性が向上しています。

ア 橋りょう整備事業

測量・調査の実施、老朽化した橋りょうの架替え

イ 渋滞対策事業

交通の分散化のための市道の整備、道路の整備に向けた近隣市町との調整

ウ 一般市道改良事業

生活に密着する市道の拡幅、歩道の設置

エ 市道の適正な管理

道路台帳のデジタル化について検討、道路後退事業の実施、未登記道路の用地買収当の実施

オ 認定外道路等の統一持的な管理方法の検討

認定外道路の現状等を把握するための実態調査の実施、道路の利用実態に応じた適切な維持管理方法の確立

(2) 幹線道路の整備

・ 目指すまちの姿

主要な幹線道路の整備が進み、進行の円滑性や利便性が向上します。

ア 都市計画道路渋沢駅前落合線の整備

用地買収、補償の実施、街路築造工事、電線類の地中線化、土地開発公社が取得した事業用地の利子負担等

イ 都市計画道路駅前水無川線の整備

街路築造工事、電線類の地中線化

ウ 都市計画道路曾屋名古木線の整備

測量、調査、土地開発公社が取得した事業用地の利子負担等

エ 第二東名自動車道及び秦野サービスエリア（仮称）建設に伴う諸対策について国、県、関係機関へ要望

地下水の水質及び水量の確保又は地下水の活用、大気汚染防止、騒音防止、生態系の確保対策、地域振興対策

オ 厚木秦野道路（国道246号バイパス）の建設促進について国、県へ要望

市内区間の早期事業化及び建設促進

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
1 交差点改良事業 臨時交付金事業	1 秦野市曾屋地内の市道 6 号線（都市計画道路整備済み）と、市道 14 号線（都市計画道路整備済み）の交差点において、市道 6 号線に右折車線がないことから、右折車を先頭に渋滞が起こる。 また、道路中心線が目違いから重大事故率が高いため、右折車線の設置、中心線の整合、歩道巻き込み部のバリアフリー化の交差点改良工事を行う。	1 渋滞を避ける車両が、通学路や、生活道路に入らなくなる。 道路中心線の整合により、重大事故の抑制、交通の安全と、交通の円滑化が可能になる。 また、渋滞の緩和により公共交通の定時性の確保、温室効果ガスの排出を抑制できる。	
2 歩車共存 （イメージ歩道） 市単独事業	2 秦野市南矢名一丁目、二丁目地内の安藤橋（市道 505 号線）の架替事業箇所は、東海大学への通学の学生が多く、歩道がないため朝夕の通学時間は車両と歩行者が輻輳して大変危険な状態である。 この市道は、橋りょう架替に併せ、	2 路側帯を緑色に着色して、イメージ歩道とすることで、道路内を勝手に歩いていた歩行者は自然と緑色のイメージ歩道を歩き、道路幅を一杯に使うような走り方をしていた車両は、緑色のイメージ歩道部分に入らないようになって、歩行者と車両が自然に通行	

	道路拡幅、歩道を設置するのが、最良と一般的には考えられるが、商店街の既成市街地のため鉄筋コンクリート造の建築物が建並んでおり、商店であるため移転交渉の難航、用地補償費が高額となるため、既存の幅員で歩行者と車両が共存しながら通行するイメージ歩道を設置した。	帯を守ることにより、費用対効果が高く、安全確保が可能となった。	
3 踏切道拡幅事業 臨時交付金事業	3 小田急小田原線の渋谷駅南口と国道246号を結ぶ市道816号線には、秦野14号踏切があります。 この踏切は、幅員が狭小であり、国道246号と並行するため国道の渋滞を避ける車両や、歩行者も多く踏切内を車両が通過中は歩行者が軌道敷によけるような状態になり、危険な踏切として長年拡幅の要望がされていました。 踏切前後の歩道設置に合わせ、踏切を歩道幅分拡幅し、緑色に着色して安	3 踏切を拡幅できたことで、歩行者の滞留場所が確保できたことや、横断時における車両と歩行者の幅狭がなくなり、安全な通行が可能となった。	

4 道路新設事業 臨時交付金事業	全な歩行空間の確保をした。 4 秦野市南部の南が丘地区と中井町砂口地区は、各々外周部に幹線道路がありますが、両地区を結ぶ幹線道路がなかったことから、南が丘地区から中井町への通行には、すれ違いができないほど狭い生活道路が、通勤時の抜け道となり通過車両が多いため地元住民の生活にも支障が伴い、危険が指摘されていました。 中井町との協力で、隣接する市町をつなぐ幹線道路南が丘砂口線（市道81号線）の整備を行うことで最短距離で連続する幹線道路が整備できました。	4 近隣の町と幹線道路が接続することによって、通勤車両、企業バス等の相互利用が可能になり、地域幹線道路相互の渋滞緩和により公共交通の定時性の確保、温室効果ガスの排出を抑制、通勤時間の短縮等地域のアクセス強化が図れた。	
5 街路事業 まちづくり交付金事業	5 小田急小田原線の渋谷駅北口から市の北部に延びる都市計画道路渋谷駅前落合線は、まちづくり交付金事業により、地域の産業活動や防災計画等の	5 本市の中心を流れる水無川に市域を南北に分断されていることから、従来は市域北部から小田急線渋谷駅、国道246号等へ向かう場合、大きく迂回	

	基盤となる道路として整備が進んでいます。 現在、一部供用を開始し、水無川北側から小田急線渋沢駅、国道246号へのアクセスが強化され、渋沢駅前落合線の沿道利用が推進されている。	することや、橋りょう部に交通が集中することで渋滞が発生し、アクセスが悪いことから土地利用が進まず公共交通の空白地帯となっておりました。 渋沢駅前落合線が開通することにより、小田急線渋沢駅等へのアクセス時間の短縮、生活道路の通過車両が減少し、交通安全や、住宅地の騒音抑制、沿道土地利用の増進が図れる。	
6 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	6 通学路のカラー舗装化（イメージ歩道） H20実績 L=1,079m	6 歩行者が歩く部分と、車両が走る部分を分離し注意を促すことで、通学児童等の安全性の向上が図られる。	
7 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	7 秦野駅北口及び鶴巻温泉駅周辺地区のバリアフリー化	7 高齢者、身体障害者等交通弱者が、自立し、くらしやすい日常生活や社会生活を営むことができる環境を整える。	

8 橋りょうの長寿命化計画を策定するための橋りょう点検及びその後の補修	8 市内の橋長15m以上の橋りょうの点検の実施	8 橋りょう等の道路構造物について早期に損傷を発見し、事故の発生は勿論、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行い、予防保全を推進する。 また、老朽度に応じて橋りょう架替の優先度決定の資料とする。	
9 公共交通空白・不便地域の解消を目的としたコミュニティタクシーの実証運行 (乗り合いタクシー)	9 公共交通に対する規制緩和により、バスの不採算路線が撤退や減便するなどの理由により、市内住宅地域において、公共交通空白・不便地域が増大しています。 また、地域的な理由として、急勾配地の住宅や、高齢者等交通弱者が公共交通を利用しにくい状況にあります。 このような状況への対応策として、バス並みの料金でタクシーの利便性が確保できるコミュニティタクシー（乗り合いタクシー）の実証運行を開始した。	9 実証運行にあたっては、路線バスと重複しないルートが多く、道路幅員が広くない生活用道路も運行経路になることから、円滑な交通、交通の安全、運行の定時制の確保の観点から生活道路の改善が課題となります。 平成20年度からの実証運行は、駅から市内の主要施設を結ぶものですが、平成21年からは、加えて自宅送迎型の実証運行も計画されております。 また、実証運行により、運行経路追加の要望が多数あるため、今後さらに運行便数の増加が見込まれます。	

		現在、運行経路となる生活道路の拡幅、安全施設等の改善は、市の単独事業費に頼らざる得ない状況にあります。 以上のことから、真に必要な生活道路の改善に対する支援策として、地方に裁量権のある補助事業の拡充を要望します。	
--	--	--	--