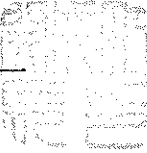




開 街 発 第 62 号
平成20年11月 5日

国土交通省道路局長 殿

開成町長 露木順一



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日付け依頼のありました「今後の道路行政についての意見・提案
の提出について」別添のとおり回答いたします。

事務担当は 街づくり推進課 熊澤
TEL 0465-84-0321

- ・首都圏では、道路ネットワークの基本となる「全国的な幹線道路」の整備が遅れています。
- ・「地方及び都市幹線道路」の整備は地域の生活圏の拡大や交通渋滞の軽減、住宅街区への流入防止など広域交通ネットワークに欠すことができません。
そのため、計画された「地方及び都市幹線道路」を計画的に整備することと、その財源の確保をすべきです。
- ・市町村道（「一般道路」）に対する国庫補助事業は、市町村道路の改築や修繕を対象とした地方道路整備臨時交付金等があります。補助対象事業は都市幹線道路の新設事業や大規模な道路改修が優先されています。
国としては小規模な事業でも、町には重要となる都市幹線道路の改修や「一般道路」整備等が国庫補助事業として採択されないので、要綱見直しをすべきです。
- ・近年問題となっている橋梁に対する補修では、15m以上の橋梁の長寿命化計画による計画的な補修に対する補助が行われていますが、開成町は古くから水田地帯として発展し、農業用水路が縦横に流れており築造されてから30年以上の15m以下の橋梁が多く設置されているため、その点検や補修を行うための費用も小さな町では大きな負担となりますので、橋梁の点検補修に対する補助要綱の緩和をすべきです。
- ・以上の観点から、地方の道路行政を円滑に進めるため、「全国的な幹線道路の重要路線」は国が管理及び整備を行い、「それ以外の全国的な幹線道路」の管理及び整備の権限と財源を地方に委譲することで、地域に密着したきめこまやかな道路運営ができるよう提案します。
また、道路特定財源が一般財源化されるこの機会に、権限と財源を地方に委譲することで地方の特色を活かした道路運営が図られると考えます。

○現状 ・昭和40年代に都市計画決定された道路ネットワークの基本である都市計画道路が開成町では、計画の39%しか整備されておらず、整備された都市計画道路に車両が集中し、渋滞が慢性的に発生しています。このため生活道路である住宅地の町道等に車両が多く入り込み、地域の安全確保が難しくなっています。 ・生活道路である町道にも狭小な箇所が多く、歩行者、自転車通行の安全が確保されていません。 ・開成町は古くから水田地帯として発展し、町内には農業用水路が縦横に流れており、いたるところに橋梁が設置されているが、その多くは築造されてから30年以上で5m前後の橋梁が多く架かっています。	○課題 ・都市計画道路は、広域な道路ネットワークを構成し、複数の自治体を結ぶ重要な幹線路線です。しかし、整備するためには多額の事業費が必要となり、町の単独事業として実施することは難しいのが現状です。 ・生活道路の改善は、建物が隣接しており用地の買収、建物移転補償等に多額の事業費が必要となり、町単独での事業が進みません。 ・町内のあるすべての橋梁の点検及び補修(架替えを含めて)に多額の費用がかかり、計画的な補修を行うのも小さな町では大きな負担となり事業が進みません。
---	---

開成町を中心とした足柄の地域は、富士・箱根・伊豆という観光地に近く観光的な立地条件に優れている地域です。

東名高速道路や国道246号線等から、世界的な観光地である箱根周辺へ連絡する幹線道路のネットワークが構築されることで、足柄地域は新たな観光の拠点のひとつとして位置ける付けることが可能となります。

そうしたネットワークの中で、開成町は小田原市に次ぐ副中心となる都市を展望できます。

また、町内では平坦な地形である特徴を生かし自転車の町として街づくりを進めていおり、平成12年には自転車利用環境整備モデル都市として指定されました。

生活道路である町道を取り込んだ自転車道ネットワークを整備することで、地域の特徴を生かした特色のあるまちづくりを目指しています。

- ・計画されている都市計画道路の早急な建設に向けての取組みが重要と思います。同時に都道府県単位での全体的な道路建設計画を再検討し、選択と集中の原則で計画的な道路整備を進める必要があります。
また、その情報を積極的に公開することで、道路整備への納得度が高まり道路整備の必要性が理解されると思います。
- ・橋の長寿命化計画による橋の維持管理に代表されるように、今後の既設道路施設の点検や補修など維持管理が重要と思います。
- ・開成町は、平成12年に建設省道路局により「自転車利用環境整備モデル都市」として選定され、幅員3m未満の既設歩道を自転車走行空間として整備することで歩行者と共存した利用計画を提案し一部改良を行いました。
事業の実施では、国庫補助金の活用がポイントとなりましたが、補助の採択用件による歩道幅員が歩道縁石を含む全幅2.0m以上と歩道縁石を含まない有効幅員2.0m以上のものがあり活用に困りました。
補助金の採択用件を統一することにより一層の事業促進が図られたと思われ、検討をお願いいたします。
- ・今年道路交通法の改正により、普通自転車の走行が自転車歩行者道以外の歩道でも交通状況により通行を認められる見直しが行われました。
道路構造令においても、自転車歩行者道路の基準を一律3.0m以上とせず、道路交通法と連動し地域の事情に合わせた弾力的なものとするにより、地域の特色のある自転車利用の整備が促進されと考えます。