

三企収第245号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

三郷市長 木津 雅晟



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日付けで依頼のあった標記の件について、別添のとおり回答いたします。

担当 企画調整課 企画調整係
岡田・諏訪
電話 048-953-1111
(内線 5532・5533)
FAX 048-953-1169

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

埼玉県 三郷市

1 首都圏三環状道路の整備促進 (1) ⇒※次期「社会資本整備重点計画」における重点目標(案)における該当番号【以下同様】

首都圏三環状道路は、高速道路ネットワークを形成し、東京都心部と通過する交通の迂回、分散や首都圏の業務核都市を連絡することにより、首都圏の渋滞緩和や環境改善、物流機能強化などの効果が期待されている。各国の主要都市圏の環状道路整備に比べ立ち遅れていることから、国際競争力の強化の観点からも早期の整備を進めるべきである。

2 交差点改良の集中的な実施 (3)(11)

橋梁部や飽和度の高い交差点を先頭とした渋滞の解消と旅行速度の向上は急務であり、スピード感を持って、かつ、集中的に行う必要がある。道路交通の円滑化はもとより、道路交通から発生するCO₂の排出抑制、道路交通の安全性の確保の点からも、全国的に、かつ、集中的に整備する必要がある。併せて適正な交通管理を実施することが必要である。

3 橋梁の耐荷力、寿命の適正な調査及び予防保全、架け替え (4)(7)

米国における橋梁の崩落事故による大惨事以来、橋梁の整備には膨大な建設コストを要することから、橋梁の安全性の確認と予防保全を図り、耐震化や長寿命化を図ることは道路行政の喫緊の課題である。また、地方自治体では、この調査や予防保全、架け替えにかかる財源が不足していることから、交付金等国の手当てが必要である。

4 高速道路ネットワークの効率的活用、機能強化 (2)(3)(11)

道路特定財源の議論から新たな高速道路整備を行うためには国民的な理解が必要とされており、真に必要な道路であることを証明することが求められている。真に必要な高速道路の整備は引き続き行うべきと考えるが、既存ストックの効率的活用、機能強化を行う必要がある。そのためにコストパフォーマンスの高いスマートICの整備推進と、既存ICも含めたアクセス道路の整備を行い地域力の向上を図る必要がある。

5 自転車通行環境整備の促進 (3)(11)(12)

時速4kmで歩く歩行者と、時速20kmで走る自転車、時速50kmで走る自動車と同じ道路空間での混在をなくし、安全な移動空間を創出することは道路行政の大きな課題である。自転車通行環境整備モデル地区の認定を契機に、道路交通の少子化対策、高齢化対策につながる歩行空間、自転車走行空間の整備は急務である。

6 道路交通の交通バリアフリー化の推進 (3)(8)(9)

「交通バリアフリー化」は、高齢者や障害がある方の外出支援や少子化対策としての道路整備には必要不可欠である。「交通権」＝「移動の自由の確保」の観点から、全国的に底上げが必要な重要施策であることから、「重点整備地区」のみならず、歩行者ネットワークの形成を図ることが必要である。

7 道路交通の社会実験の多様化と財源確保 (2)(7)

道路整備は一度整備を始めた場合後戻りすることのできない大きな事業である。このことから、新たな道路整備や交通管理、道路占有の弾力化など様々な道路施策を行う場合、地域との合意形成が必要不可欠であることから「社会実験」を実施することにより仮説の検証を行うことが求められている。様々な地域課題解決のために、社会実験の採択要件の弾力化を行うとともに地方自治体への財政支援が求められている。

8 ITS技術の開発と普及 (2)(3)

「道から、ストップ温暖化」を進めるためには、高速道路ネットワークの整備や既存ストックの機能強化、交差点改良などとともに、情報提供が必要である。情報システムとしてのカーナビゲーションが普及していることから、単に道路案内をするだけでなくこのシステムを活用し道路交通の安全性の確保に繋がるITS技術の開発と普及が必要である。

9 地域経済の発展と地域の文化、歴史、風土を支える道路整備の推進 (2)(7)

人や物の移動が活発に行われることにより活力のあるまちづくりが進むものと考えている。また、その中で、それぞれの地域が多様な文化や歴史、風土を大切にすることにより、個性のある、魅力的なまちづくりが行われ、それらが相乗効果を発揮できるように支える最も大きなものが道路であることから、地域性にあった道路整備が必要である。また、拠点地域へのアクセス道路の整備や一定地域への自動車通行禁止なども行う必要がある。

10 道路交通と公共交通の連続性の確保 (2)(11)(12)

「移動」を考えたときに道路交通と公共交通の連続性の確保は重要である。地域レベルではパークアンドライドやサイクルアンドライド、サイクルアンドバスライドなどの施策、広域的には沖縄の高速道路での飛行機の出発時間の情報案内が行われている。このような交通施策を推進していくことが重要である。

11 道路整備に併せた道路案内のための標識令の弾力化 (3)(7)

増加する道路交通の緩和のためにバイパスの整備や国道の整備が行われた場合、既設道路の用途を都市内道路として位置づけ通過交通を抑制するために、広域道路ネットワークとしては新設道路への誘導が必要である。しかし、既設道路の標識が都市間道路案内のため誘導に支障のある場合があるので、これを解消するために標識令の弾力的な運用が必要である。

12 道路整備事業に対する補助金の充実、見直し (3)(9)

市町村の都市計画道路は、財政状況が極めて厳しいことから、多くの自治体では都市計画道路の整備に当てる一般財源の確保が難しく、計画的に整備ができていない状況である。また、市街化区域を通る街路区間については補助制度があるが、市街化調整区域を通る道路区間には補助制度がない。既設の市町村道路や橋梁の整備や維持管理に充てる財源も乏しく、市民要望や議会からの要請に十分応えられない状況にある。このようなことから、地方の道路行政の課題解決のためには、新たな補助制度の創設や補助率のアップが必要不可欠である。また、全国一律の補助採択基準を適用するというのではなく、地方の実情に合った柔軟な適用をお願いするとともに、そのガイドラインを示していただきたい。

13 道路構造令の抜本的な見直し (3)

国は道路構造令の見直しに着手したと報道されたが、単に道路構造令の例外規定活用のPRにとどまることなく、抜本的に見直し、地方の実情に合った弾力的な運用も可能となるよう検討していただきたい。

14 計画的な道路整備及び適正な工事時期の配分 (14)

道路整備事業は地域の生活にも影響を与えることが多いので、効率的かつ計画的にスピードアップを図り実施することが望まれている。また、単年度予算の関係や補助金交付決定時期の関係から工事が年度末に集中することが多いため、予算消化のための工事ではないかなどの国民の声があること、工事時期の集中から地域の交通機能の低下を招くこともあることから年度末工事の抑制を図る必要がある。そのためにも複数年度にわたる補助金の交付決定など弾力的な運用が必要である。

15 沿道環境に配慮した道路整備、ソフト施策とリンクした道路整備 (8)

高規格道路の整備に当たっては、歩道やサービス道路と本線を遮音壁で分離するなど、騒音対策や排気ガス対策など環境に配慮した整備が求められている。また、歩行空間における「花いっぱい運動」などのソフト施策を組み合わせることにより親しまれる道路になる。

②-1 地域の現状と抱える課題

埼玉県 三郷市

○現状

- 1 三郷市では様々な道路交通調査を行い、道路管理者や交通管理者に円滑で安全な道路交通の実現に向けた提案を行っているが実施に至るまで多くの時間を要するケースが多い。
- 2 区画整理事業などにより拠点地域の整備が進み、その整備地域には十分な道路整備が行われているが、その拠点地域を結ぶ道路整備が立ち遅れている。
- 3 運輸部門からのCO₂排出量の削減のために自転車の利活用を進める必要があるが、都市交通において自転車の地位が低いために安全な走行空間の創出が難しい。
- 4 道路交通の安全を確保のために信号機の設置要望が多いが、交通管理者の予算等の関係からなかなか進まない。
- 5 都市計画道路の計画決定は行われているが整備がなかなか進まない。
- 6 三郷料金所スマートIC社会実験をより効果的に実施していくために社会実験（流山IC～三郷料金所スマートIC間等）を検討したが、必要な財源が確保できない。

○課題

- 1 道路管理者と交通管理者がそれぞれ独自の考え方を持っているが、ユーザーの視点に立って合意形成に向けた努力が必要である。
- 2 これまでの道路整備のための支援に加えて、拡散型都市構造から集約的都市構造の実現のための支援制度が必要である。
- 3 自転車走行空間の整備のための財源確保と、既設道路の車道を活用し一方通行化を実施したいが地域との合意形成が難しい。このことから社会実験が実施できるような財源措置が望まれる。
- 4 道路財源から信号機の設置の財源を確保する措置や、新設道路の整備に当たっては道路管理者の予算で信号機を設置できるような交通管理者の柔軟な対応が必要である。アンダーパスや横断歩道橋を整備するよりも低コストで安全を確保することができ、かつ、平面移動ができることから交通バリアフリーの観点からも国レベルでの合意形成が必要である。
- 5 整備費用に対する十分な国、県の支援と、市においてもまちづくりの観点から、整備に当たっての優先順位を立てる必要がある。
- 6 国、県、ネクスコの協働事業として料金割引社会実験制度として確立していただきたい。

7 4m未満の道路において、建築基準法による道路後退部分については、市への所有権移転が義務付けされていないことから私権の道路部分となっている。この道路後退部分については、個人所有のままである場合に道路以外の目的に利用してしまうこともあり、道路機能が損なわれている箇所も見受けられる。これを解消するには、公共の用地として市が管理することが望ましいと考え、不特定多数の人が利用する道路の機能確保の観点から、当市では補助金制度を設けて市の財産とし、道路法の道路として管理できるような施策をとっている。

また、今後は4mではなく6mとするなどの検討を行っている。

7 補助金については、昨今の厳しい財政状況から補助率の引き下げを行った結果として、補助制度を利用した道路の寄付が減少をしている。生活道路の安全確保といったことから、このような施策の補助金に対し、道路財源を利用した国庫補助制度の創設を要望いたします。

②-2 地域の目指すべき将来像

埼玉県 三郷市

- 1 三郷市では、三郷中央地区とインターA地区で土地区画整理事業が進められており、武蔵野操車場跡地でも開発行為によるまちづくりが進められている。また、平成21年にはインター南部地区の土地区画整理事業も事業認可が下りる予定である。このように4か所でまちづくりが進められており、早稲田地区では既に土地区画整理事業が完了している。この5つの地域は概ね2kmから2.5kmの距離であることから、道路交通、公共交通の交通基盤整備充実し、拡散型都市構造から集約的都市構造に変革する多核ネットワーク型のまちづくりの実現を目指している。
- 2 三郷市では、平成17年度から平成19年度までESTモデル事業を実施しており、その中で持続可能な地域社会の形成のために、道路渋滞対策によるバス走行環境の改善や、幹線道路への通過交通の誘導による自転車・歩行者の移動環境の改善を行うなどの道路交通の円滑化を図っていきたいと考えている。道路交通の円滑化にあわせて、更なるバス路線の改善、運行サービス向上、公共交通の乗り継ぎ抵抗感の軽減のための情報提供の充実などバス交通サービスの充実を図るとともに、自転車の利活用を促進するために走行環境の整備や短距離移動での自転車利用の推奨、サイクルアンドバスライドの自転車置き場の整備充実によるバス、自転車利用の促進を図る考えである。
このような取り組みを行うことにより、市民が状況に応じて、バス、鉄道、自転車、徒歩、自動車を選択できるようにし、進展する高齢社会、深刻な地球温暖化、地域の活性化の推進、地域再生などの課題解決に向けた、質の高い、バランスの取れた交通の実現を目指した交通環境づくりを進めるために国や県及び交通事業者等と連携していきたいと考えている。

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 三郷市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
(2) 地域力の向上	1 常磐自動車道三郷料金所スマート I C 社会実験を本年 12 月に開始予定 2 東京外環自動車道の高谷 J C T までの延伸 3 都市計画道路三郷流山線(都市軸道路)の整備促進 4 都市計画道路駒形線の整備推進	1 高速道路利用の利便性の向上、新三郷ららシティの活性化、三郷料金所付近及び東京外かん自動車道と J R 武蔵野線に囲まれた地域の交通量の削減 2 高速道路利用者の利便性の向上、鷹野 5 丁目東交差点の安全性の確保、無料化される松戸三郷有料道路 (H20.10.26～) の交通量の削減 3 TX 関連地区を結ぶ広域幹線道路が整備されることにより地域間の連絡性の向上が図られる。また、江戸川新橋が建設されることにより、流山橋の渋滞緩和が見込まれる。 4 ピアラシティと新三郷ららシティをネットワーク、通学路の安全確保が図られる。	重点目標案の (3) (11) にも該当 重点目標案の (3) にも該当 重点目標案の (3) (11) にも該当 重点目標案の (3) (8) (11) にも該当

(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	1 戸ヶ崎交差点、三郷 I C 西出口交差点、駅前大橋交差点の交差点改良	1 渋滞の緩和、安心歩行エリアへの通過車両の削減、ピアラシティエリアの更なる活性化	重点目標案の(11)にも該当
(7) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	1 大場川に架かる常盤橋の架け替え 2 常磐自動車道南側側道の第二大場川無名橋の架け替え整備 3 三郷駅周辺の交通社会実験	1 常盤橋の安全性の確保、新和地区の良好な生活空間の創出、準工業地域の事業所支援 2 物流交通の動線の確保、一般国道 298 号の利用促進 3 駅前交通広場の安全確保、県道ネットワークへ交通流を適切に誘導、三郷駅周辺の渋滞解消	重点目標案の(9)にも該当 重点目標案の(2)にも該当 重点目標案の(8)(11)にも該当
(9) 良好な生活空間・自然環境の形成	1 県道三郷松伏線、県道葛飾吉川松伏線の自動車交通を、一般国道 298 号へ誘導	1 歩道整備が十分でない県道の交通量の削減に伴う安全性の確保、主要なバス路線の定時性の確保及び国道ネットワークへの自動車交通の誘導	重点目標案の(3)にも該当
(11) 地球温暖化の防止	1 自転車通行環境整備モデル事業の実施	1 自転車の安全性、快適性の確保、地域活性化、「自転車でエコ」の普及啓発	重点目標案の(3)(8)にも該当

今後の道路行政についての意見・提案

④その他

埼玉県 三郷市

1 公共交通の利用促進のための財源の配分

◇乗合バス事業の揮発油税の減免制度、燃料費補助等支援策の創設

欧米においては道路特定財源を公共交通財源として活用することが多くの国でコンセンサスを得ている。これは、公共交通利用者が多くなることで、道路利用者にとっても渋滞等が緩和するなどの利益があること、また、中心市街地の活性化等、プラス要因が多いことから十分理解が得られていることによるものと考えている。また、安全で円滑な道路交通の実現のためには公共交通とリンクした取り組みは不可欠であると考えている。

乗合バスのランニングコストはドライバーの人件費と燃料費が多くを占めている。乗合バスの運賃は認可制であり、また、安定的な公共交通サービスを提供するためには、投資マネーなどによる燃料費の高騰に左右されることは望まれていない。昨今燃料費の高騰が著しいところであるが、乗合バス事業者は、簡単に市場原理による値上げができない状況である。そこで、安定的な公共交通サービスを提供し、少子・高齢化に対応した交通環境を維持し、バス交通を社会資本として発展させるために乗合バス事業の揮発油税の減免制度や燃料費補助等の支援策の創設が必要である。

2 交通管理、交通安全施設の整備促進

◇交通管理、交通安全施設の整備費に対する財源の配分

交通事故は近年減少傾向にあるがまだまだ憂慮しなければならない状況である。そのような中で、信号機の設置をはじめ、適切な交通規制の実施や交通安全施設の整備充実を求める市民の声は大きいものがある。

交通安全対策には、現在、道路交通法違反の反則金を原資とした「交通安全対策特別交付金」が地方自治体にあまねく配分されている。しかし、地方自治体に配分されている額により国民が望む十分な交通安全対策を実施できていないのが実情である。安心歩行エリアにおけるスピード感のある整備や国民が望む交通安全対策を実施するために、都道府県や市町村に対する新たな財源の配分が必要である。

また、少子高齢化社会の進展の中、交通安全協会や交通安全母の会、地域青少年育成会をはじめ、交通安全活動を行うボランティアも多くなってきている。これらの団体の活動を支援する制度の創設も望まれている。