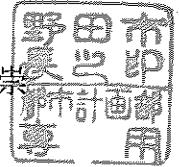


野 都 都 第 2 7 1 号
平成 20 年 10 月 16 日

国土交通省道路局長 殿

野田市長 根本崇



今後の道路行政についての意見・提案（提出）

日頃から、野田市域の道路行政にご尽力いただき、厚く御礼申し上げます。
さて、平成 20 年 9 月 19 日付け（国道企第 37 号）で依頼があった、「今後の道路行政についての意見・提案の提出について（依頼）」について別紙の通り提出いたします。

記

別紙 今後の道路行政についての意見・提案について（提出）

以上

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

千葉県野田市

1. 地下鉄8号線と東埼玉道路との一体整備について

高速鉄道東京8号線(地下鉄8号線)については、関係11市町(草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町、野田市、下妻市、常総市、つくば市、坂東市、八千代町)で構成する地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会(会長 野田市長)を組織し、長年、鉄道建設実現に向けた運動を展開してきました。

それらの取組みが功を奏し、平成12年1月27日、運輸政策審議会第18号答申において、豊洲―東陽町―住吉―押上―四ツ木―亀有―野田市までの区間について、2015年までに整備を推進すべき路線として位置付けられました。

それを受け、本同盟会では、平成13・14年度に「高速鉄道東京8号線事業化検討調査」を実施し、事業採算性の見通しや建設費の自治体負担額の検討を行い、8号線事業化に向けて条件整理を進めた結果、埼玉県内ルートの一本化、事業採算性確保のための地下鉄補助並みの補助の適用(平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助制度創設)、イニシャルコスト削減のため東埼玉道路との併設可能区間の一体整備が課題となりました。

その後、本同盟会として、事業採算性が良く実現性の高いレイクタウンルートへの一本化、さらに、つくばエクスプレスの八潮駅から野田市駅までの先行整備を目指すこととし、目標年次までに着手の目的を立てるための取り組みを強化し、国・県に対する要望活動を継続して実施してきました。

また、平成19年2月に開催された本同盟会等主催による千葉ブロック大会に来賓として出席された国土交通大臣政務官より、国土交通省予算で調査をつけるとの発言があり、それを受けて国土交通省における平成19年度の都市鉄道整備等基礎調査において、ケーススタディ路線として8号線の八潮～野田市間が取り上げられ、八潮駅におけるつくばエクスプレスとの接続が技術的に問題ないこと、中間駅に追越施設を設けることによる時間短縮効果が野田市をはじめ沿線に大きく及ぶことが確認されました。さらに、国における平成20年度調査において、現時点での社会的条件等がブラされた需要、整備効果、事業性の調査が行われており、事業の進捗に資するものとして大いに期待しております。

一方、東埼玉道路については、平成20年度、既に側道部分が共用開始されている八潮市八條～吉川市川藤地先の延長として、国道4号線の渋滞緩和や沿線地域の開発支援につながる、国道4号バイパスに接する春日部市水角地先までの側道部分の延伸の新規事業化に伴う調査設計に着手していただき、大変感謝しているところです。

本鉄道の建設実現には、事業費の縮減を図ることが大きな課題となっており、それらをクリアするための具体策として、ルートが重なる東埼玉道路との連携が極めて有効と考えております。東埼玉道路沿線にとっても、鉄道との一体整備をすることにより、渋滞の緩和や鉄道を利用することでの交通減少による環境への負荷の低減、鉄道と一体整備することで沿線住民からの道路の騒音問題に対する理解が得やすいなど、大きなメリットが出てくると考えております。

つきましては、沿線住民の悲願である地下鉄8号線の早期建設実現のため、今後、都市計画決定されている専用部の早期事業化及び専用部分の空きスペースを利用した地下鉄8号線との一体整備を、是非ともお願いしたいとします。

2. 野田市域における道路の整備促進について

野田市は、既存の都市構造を活かし、豊かな自然環境や歴史資源と調和したコンパクトな市街地を形成するとともに、長期持続的成長可能なまちの活力を創出し、若い世代が集い、高齢者や障害者を含め誰でも快適に暮らせるよう、住商工の適正配置の促進や生活環境を備えた市街地整備を推進することとしている。そのためには、都市構造を支える交通ネットワークを形成するための諸事業の整備促進が求められており、次の点を意見として申し上げます。

1) 国庫補助金の確保

現在、市の整備計画で予定した事業に見合った国庫補助金は得られず、事業実施に困難をきたしているケースが生じています。道路整備においては、用地取得計画を地元で公開し進めていく必要があります。計画的な用地取得と事業効果の早期発現のため、当初予定のとおり継続的な国庫補助金を確実に交付していただきたい。

2) 合併支援事業（県事業）の促進

新市の交流・連携を強化するため、合併時に要望した県事業（下記＜参考＞＜広域幹線道路の整備のうち「千葉柏道路（国道16号バイパス）」の整備促進＞以外の8事業）の多くが計画通り進捗しているとは言いがたい状況であるため、これら合併支援道路事業の整備促進にご配慮いただきたい。

3) 行政界を越えた広域幹線道路の整備の重点実施

野田市は、江戸川と利根川を挟んで西に埼玉県、東に茨城県に接する言わば＜県際都市＞であるため、県外からの通過車両に対する交通対策のための道路整備が課題であり、広域的な道路網整備を目的として関係自治体で構成する「浦和野田線建設促進期成同盟会」や「つくば野田線建設促進期成同盟会」等に参加し、積極的に整備促進を図っているが、国、県としてもこれらについて重点的な実施、支援をお願いしたい。

4) 千葉柏道路（16号バイパス）の早期ルート決定及び整備促進

国、県、関係自治体は、平成18年10月に千葉柏道路検討会を設立し、国道16号等、千葉県北西部の交通の円滑化を目指した道路計画の検討を進め、平成20年7月には利根川沿いルートが有効と公表し、今後、利根川沿いの構想ルート帯を検討していくこととしている。野田市の幹線道路整備にも大きく影響を与える道路であるため早期にルート帯を決定していただきたい。また、ルート決定後は、速やかに整備促進をお願いしたい。

5) 生活道路の整備促進

便利で快適な生活の実現のためには、市民に身近な移動空間としてサイクリング道路や歩道を含めた生活道路の整備が必要であるが、県道等の幹線道路の一部でも歩道が整備されておらず交通安全上支障をきたしており、安全・安心な歩道の整備促進に向け、国・県としても計画的な実施、支援をお願いしたい。

また、野田市では、歩道や交差点などのバリアフリー化のための点検並びに応急処理等を行うため、「福祉のまちづくりパトロール」事業に取り組んでいる。平成9年度から19年度末までに、1,918箇所の指摘を受け、未対応は市の32箇所、県、警察、事業者等の222箇所となっている。これら未対応箇所の早期改善のために、国・県の支援をお願いしたい。

6) 東武野田線（野田市）連続立体交差事業等の整備促進

野田市中央地区は、鉄道により東西に分断されており、市街地の一体的発展を妨げ、踏切の遮断による交通渋滞の発生など、様々な弊害が生じている。そこで、連続立体交差事業（事業主体：千葉県）により、愛宕駅と野田市駅を含む約2.9kmの鉄道の高架化、踏切11箇所の除却を図るとともに、併せて、街路事業や土地区画整理事業などにより、駅周辺の幹線道路や駅前広場を整備することで、交通渋滞の緩和や安全性の確保、駅の利便性の向上を図るなどの総合的なまちづくりを計画している。

については、連続立体交差事業及び関連する幹線道路拡充整備の促進について、特段のご配慮をお願いしたい。

<参考>

■ 広域幹線道路の整備（野田市総合計画（新市建設計画）抜粋）

- ・千葉柏道路（国道16号バイパス）の整備促進
- ・県道川間停車場線の整備促進
- ・県道つくば野田線の整備促進
- ・県道川藤野田線の整備促進
- ・野田橋の架け替えを含む浦和野田線（県道越谷野田線）の4車線化並びに芽吹大橋の架け替えを含む県道つくば野田線の4車線化の整備促進
- ・県道結城野田線の整備促進
- ・県道我孫子関宿線の整備促進
- ・県道境杉戸線バイパス（都市計画道路台町元町線）の整備促進
- ・東西に連絡する道路の整備促進

■ 安全・安心な歩道の確保

- ・県道松戸野田線の歩道整備（市への移管予定路線）