



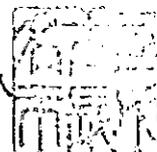
20土建 第82号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長

金井 道夫 様

名古屋市長 松原 武久



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)

日頃は、本市道路行政に対し、ご理解、ご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、国道企第37号でご依頼のありました見出しの件につきまして、別紙のとおり回答いたしますのでよろしくお願いいたします。

連絡先

名古屋市緑政土木局道路部道路建設課

電話 052-972-2863

今後の道路行政についての意見

1. 道路行政全般について

現在、国と地方の関係については、行政の効率化などを目指し地方分権改革の議論が積極的に行なわれているところである。地方分権改革は、住民により身近な地方がその特性に応じ、企画立案から管理執行に至るまで自らの責任において、自主的・総合的に決定することにより個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図るものである。

この趣旨に鑑み、道路行政についても地方に必要な道路は地方の責任で整備するという基本的な考えに立ち、財源問題も含めた道路整備の国と地方との役割分担を見直すべきであると考えます。

具体的には以下の3点について提案する。

- ・ 名古屋市域内における全ての道路（高速自動車国道を除く）に関する整備・管理権限を本市に委譲すること。
- ・ 名古屋市域内における一般国道（指定区間）の整備・管理権限の移譲に伴い必要となる経費全額を税源移譲により措置すること。
- ・ 上記2点の実現するまでの期間について、地方に対して個別に財政負担を課している国直轄事業負担金については廃止すること。特に、維持管理費については直ちに廃止すること。

2. 名古屋市の道路の現状と課題について

これまでの道路整備は、都市基盤としての道路の役割を果たすため主に都市計画道路などの道路整備を推進してきた。

近年になって、社会経済の停滞に伴って公共事業費が削減される中、これまで整備を行ってきた道路の維持管理費の増大や、高度経済成長期の集中整備をおこなった施設が老朽化を迎えたことによる更新費用の確保が問題化しようとしている。

また、自動車交通が地球温暖化に与える影響の大きさから、道路政策における環境問題への取り組みが重視されている。

名古屋市においては、都市計画道路の整備率が約9割に達する現在、真に必要な道路について整備を推進するために、未整備都市計画道路網の見直しを実施し、「未着手都市計画道路の整備方針」及び「都市計画道路整備プログラム」を公表したところである。今後の道路整備についても「選択と集中」に努め、事業の効率化と事業費の縮減に取り組んでいかなければならない。また、道路の整備率が高いということは、逆にいえば他都市よりも早く維持更新の時代が到来することを意味しており、最適な維持更新の実現が求められている。

「環境首都なごや」を目指した環境問題への取り組みとして、これまでの車中心になりがちな道路整備を見直し、まちづくり全体の視点から「車から歩行者・自転車・公共交通機関へのシフト」を行い、車線構成・自転車走行空間・緑陰街路など道路空間の再配分を実施することを検討している。

このような状況の中、本市では、将来を見据えた新設道路の整備のあり方の検討や、アセットマネジメントによる道路の長寿命化など、技術的な視点からの既存道路の維持修繕コストの平準化だけでなく、環境面や社会的な要請による質的な向上を目指した道路空間の見直しについて、同時並行して行うことが求められている。

3. 今後の道路政策において重点化を図るべき事項

○「環境首都なごや」を目指す上で必要不可欠な広域的ネットワークの形成、慢性的な渋滞解消、人にやさしいみちづくりをすすめる。

- ・環状道路の強化、スーパー中枢港湾とのアクセス強化のための名古屋環状2号線及び都市高速道路の整備促進。
- ・道路と鉄道との立体交差事業の推進。
- ・車線構成・自転車走行空間・緑陰街路など道路空間の再構築

○アセットマネジメントによる計画的な道路の維持管理・更新を実施するとともに、安心・安全なより良いみちづくりをすすめる。

- ・質的向上を目指した道路空間の見直し
- ・歩行空間のバリアフリー化

○災害に強いまちを目指したみちづくりをすすめる。

- ・橋梁の耐震対策
- ・密集市街地などでの避難路整備

連続立体交差事業 名鉄名古屋本線(山崎川～天白川)

○ 幹線道路との立体交差化[緊急対策踏切の抜本対策]

概要

本事業は、名鉄名古屋本線の山崎川～天白川間の約4.3kmにおいて、道路と交差している鉄道を連続して高架化し、14箇所の踏切(うち3箇所が緊急対策踏切)を除却する。それにより、交通の円滑化や安全性の向上を図るとともに、地域分断を解消し、地域の活性化を図る。

【計画内容】

事業主体：名古屋市
 事業内容：連続立体交差事業
 所在地：瑞穂区妙音通～南区阿原町
 延長：L=4.3km
 着工準備採択年度：平成18年度
 全体事業費：C= 約600億円

豊田新屋敷線(桜5号踏切)

踏切交通量 7,718(台/日)
 踏切遮断時間 8.6(時/日)
 踏切交通遮断量 66,375(台・時/日)

名古屋環状線架道橋

既設橋脚基礎による車線減少
 (6車線→4車線)

星崎鳴海線(鳴海8号踏切)

踏切交通量 20,792(台/日)
 踏切遮断時間 10.0(時/日)
 踏切交通遮断量 207,920(台・時/日)

東海橋線(桜2号踏切)

踏切交通量 24,243(台/日)
 踏切遮断時間 8.6(時/日)
 踏切交通遮断量 208,490(台・時/日)

[除却踏切]

-  : 緊急対策踏切
-  : 踏切
-  : 既設立体交差

