

20 高第 27 号
平成 20 年 10 月 17 日

国土交通省道路局長 様

岡 崎 市 長



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 日付国道企第 37 号で依頼のありましたことについて、別紙
のとおり回答いたします。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路建設課

地方の道路行政に対する経費は、維持管理費を含め、財政上の大きなウエイトを占めているのが現状であり、財源は国等からの譲与金・交付金等に頼らざるを得ない状況になっているため、道路特定財源の一般財源化に当たっては今までの地方配分枠は確保すべきである。それに地方がもっと自由に財源を使えるべく、税源移譲を進めるべきである。

また今後、地域の実情を考慮した道路構造令の改正が予定されているが、自治体の裁量がよりいっそう広がるよう、構造基準の改正を進めるべきである。

都市計画課

- ① 広域的（県もしくはそれ以上の範囲）な観点で、将来に渡り必要な道路（自専道、国県道）を明確にするとともに、個別の路線でおおむね何年程度で整備されることが望ましいかを示す。
- ② 事業スピードが遅すぎる。
- ③ 土地の収用に対し、個人の利権を認めすぎ。収用に対して財産権の制限があっても良いのでは？（今のままでは事業に時間と労力がかかりすぎ。反面、移転者の生活を守るための補償基準を見直すべき。）
- ④ 収用による土地の面積の減少によって、建蔽率が規定値をオーバーすることになる建築物に対して何ら救済措置がない。また、税制との連携についても、用地の取得による相続税の遡り徴収等、用地交渉における障害となっている。
- ⑤ 道路の混雑に対して、利用者に受忍という考え方を持ってもらう。（渋滞の正しい定義を広く国民に知ってもらうとともに理解を求め、受忍範囲を利用者との協働で決めていく。）
- ⑥ 運輸行政との連携が弱い。自動車交通から公共交通への転換は道路行政だけでは無理。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

企画課

本市は、これまでの都市基盤整備や施設配置において、経済的な効率性や機能性、価値等を優先し、交通や環境への配慮を欠いた結果、市民病院、体育館、美術博物館等の主要な公共施設の郊外移転、住宅地の郊外化、大規模商業施設の工場跡地への立地が進行した。これにモータリゼーションの進展も相まって、公共交通の利用を減退させ、自動車の過度な依存といった事態を招くことになり、高齢者や子どもなど自動車による移動手段を持たない人にとっては暮らしに制約を受け、また環境に過大な負荷をかける都市構造となっている。

道路建設課

国道248号と国道1号の交差点の慢性的な渋滞が生じている。

国道473号については、新東名高速のアクセス道路になるにもかかわらず未整備である。

衣浦岡崎線・岡崎刈谷線についても慢性的な渋滞がある。

○課題

企画課

□市民一人ひとりがライフステージに応じた多様な暮らしを実現でき、社会全体として環境への負荷を低減させるため、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を含めた多様な質の高い交通手段が連携した交通体系の構築

□大規模な地方都市である本市にあっても、基幹となる道路は国道、県道が中心であり、歩行者・自転車と共存した道路ネットワークを構築するためには、自転車歩行者道又は自転車専用道を構造に組み込んだ国道・県道の建設・改良

道路建設課

国道248号と国道1号の交差点については、早期に立体交差の実現を図る。

国道473号については、早期整備を実現し、新東名高速の開通に備える。

衣浦岡崎線・岡崎刈谷線の早期整備を図る。

その他、都市計画道路岡崎環状線・矢作桜井線・岡崎平戸橋線及び、(仮称)岡崎豊田線・矢作川堤防リフレッシュ道路など幹線道路網の整備を推進し、西三河地域の中心地区として広域的な拠点性を高めていくことが課題となっている。

②－１ 地域の現状と抱える課題

○現状 都市計画課 道路のネットワーク上明らかに将来も容量不足と考えられる国県道についての方針が示されない。 県下の交通事故多発を受けて、上位路線との交差点協議で上級官庁、警察からより厳しい道路構造を求められるが、既成市街地の中では対応できない場合ある。 地域住民と国や県の事業課との間の距離がありすぎ。	○課題 都市計画課 新規の市道計画の位置付けが成り立たない。(新規路線で、混雑度が 1.1 程度と予測される計画路線すら認めてもらえない。 交通事故における道路構造の問題点とドライバーの交通マナーの問題が区別されていない。 国や県の敷居が高いのか、国・県の事業でも市役所を通さないと話のできない市民が多い。
---	--

②-2 地域の目指すべき将来像

企画課

■都市構造の基本方向

市民誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長を確保するため、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を都心から各地域まで効率的に配置し、拠点へのアクセス性の向上と都市機能の集約化、高度化を図ることで、都市機能や農業機能、自然機能等を各地域が分担し、共生する形で補完しあい、都市全体として高い機能を発揮できる「地域共生型都市」の形成を目指します。

■快適移動社会の実現（政策）

－めざす状態－ 市民が快適に移動できる社会

－基本方針－ 誰もが利用しやすい交通環境整備を進めるため、公共交通の利便性の向上と円滑な移動の確保

－施策－ ①公共交通ネットワークの充実 ②道路網の整備 ③生活道路の整備

都市計画課

道路のネットワークは20年前と比べ強化されてきているが、市民の意見の多くは道路の利便性の向上と渋滞・混雑の解消であり、幹線道路の拡幅及び多車線化事業に対する要望が強い。

社会経済情勢の劇的な変化の中、「道路はもう要らない」といった風潮も見受けられるが、将来を見据える中で、都市間及び地域間交流に寄与する道路ネットワークの構築は、都市の繁栄と自立そして持続を支える根幹である。道路整備の財源確保が難しいばかりでなく、地方への分配バランスも一筋縄では行かないこれからの時代は、道路の利用者である国民や、経済活動を営む事業者にも個別路線の必要の有無を選択してもらったり、一定の費用負担（料金制ではなく、特別税等による徴収）を求めるなど、それぞれの地域の責任に踏み込んで道路整備を考えていくことも必要ではないだろうか。

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
企画課 ■総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	企画課 □自転車道ネットワークの整備 都心地域の基幹道路に歩行空間の安全性を確保した自転車道ネットワークの整備 □安全で安心な歩行空間の整備 鉄道駅周辺や中心市街地など人の往来が多く見込まれる地区において、道路の整備に合わせた歩道バリアフリー化の整備	企画課 ○歩行者と自転車との事故回避の促進 ○自転車の利用環境の向上による利用者の増大を図り、環境負荷を低減するエコ交通に貢献 ○利便性や安全性に優れた歩行空間の実現 ○人が多く往来する賑わいのある歩行空間の実現	
道路建設課 ・地域活力の向上	道路建設課 新東名高速道路の完成及び（仮称）額田インターチェンジの早期完成。	道路建設課 地区の物流拠点の1つとなり、工場進出等が期待される。	
・橋りょう維持事業の推進	橋りょうの耐震補強を23年度までに終える。 橋りょうの長寿命化計画の策定をする。	東海地震等の災害時に被害規模を最小限に抑え、早期の復旧を可能とし、緊急輸送路の確保をする。	
・道路網の整備	市道新設改良事業（都市計画道路岡崎環状線・矢作桜井線及び（仮称）岡崎豊田線・矢作川堤防リフレッシュ道路等の整備。	交通のネットワークとバリアフリー化を進め市民の利便性向上や地域の発展を促進する。	

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
		※ 走行時間短縮便益、走行経費減少便益に交通事故減少便益、それ以外の便益つまり道路の整備に伴う効果としては、「沿道環境の改善」「災害時の代替路確保」「走行快適性の向上（ストレス減少、安心感）」「交流機会の拡大」など多岐多様に渡る効果が存在する。 いずれにせよ社会資本が整備されることによる効果は“費用便益費（B／C）”という数字だけでは表せない大きなものがある。	