

20瀬都計 第679号
平成20年10月20日

国土交通省 道路局長 殿

瀬戸市長 増岡錦也



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

貴職におかれましては、日頃から道路事業にご尽力いただき、厚くお礼申し上げます。

本市は、1,300年の歴史と伝統を誇る「せともの」に代表される陶磁器産業により発展し、尾張東部丘陵の一角にあって庄内川支流である瀬戸川の谷戸部に沿って近世より概成してきた都市であります。このため、尾張、三河、東濃の各方面を連絡する国道が市街中心部で結節し、さらに市街中心部を東西に通る鉄道や河川を有しているなど、起伏のある地形的条件もあいまって、道路交通に関する課題は山積しております。

また、愛・地球博を契機として、東海環状自動車道をはじめ関連アクセス道路や中心市街地の拠点施設周辺の道路整備が進展したことにより、「せと・まるっとミュージアム」を基軸とした交流まちづくりのさらなる推進や、新たな企業進出の高まりなど、道路整備の重要性は身をもって実感しております。しかし、依然、幹線道路網の整備はまだまだ不十分で、道路ネットワークの充実確保は、自立した都市づくりの観点から重要な政策課題であります。

つきましては、平成20年9月19日付、国道企第37号でご依頼のありました標記につきまして、別紙のとおりご回答いたします。よろしくお取り計らいくださるようお願いいたします。

1. 重点投資による、スピード感を持った道路整備の実施

今までの道路整備は事業着手から供用まで長期間時間を要しているが、重点投資による効率的な事業執行を行うことにより、スピード感を持った道路整備の実施をお願いしたい。

2. 目標を明らかにした透明性のある道路行政の実施

地方自治体が産業立地等の施策展開を実施しようとしたとき、それに関連する道路整備がいつ供用するかということは、重要な要素である。これまでの道路行政はあまり供用目標を明らかにすることなく実施することが多いが、供用目標や進捗状況を明らかにした透明性のある道路行政の実施をお願いしたい。

3. 目標年次の地方自治体との調整

道路整備の目標年次は、道路事業の事業主体の裁量にゆだねられているが、道路を使うのは地域であり、前述の地方自治体との施策展開とも大きく関連するので、目標年次の設定については地方自治体の意見を十分聴取してほしい。

4. 地域の実情を考慮した道路行政の実施

市町村道は既存道路を含め、地域固有の地形・地物の条件や生活実態を反映した道路づくりが求められており、道路構造令による弾力規定の幅広い検討をお願いしたい。

5. 事業評価制度の見直し

現在の道路事業実施の可否については、費用対効果(B/C)を基本に判断しているが、地域に密着した市町村道事業の場合は費用対効果としては数値として表すことができないが必要な道路整備は多く存在する。真に必要な道路整備が実施できる事業評価制度の確立をお願いしたい。

6. 増大する道路ストックの維持修繕に対する財政支援

増大する道路ストックのメンテナンス費用はほとんど市費一般財源を投入している状況にあり、計画的な維持修繕に対する財政支援制度の創設をお願いしたい。

7. 道路整備の財源確保と弾力的で使いやすい補助制度の確立

必要な道路整備を実施する十分な財源確保と道路整備臨時交付金制度に代わる、より地方が使いやすい補助制度の継続とさらなる拡充をお願いしたい。

8. 地方の自主性を尊重した道路整備

市町村が道路事業を実施しようとした場合、事業費を確保するため補助等を活用することになる。この場合、要綱等に縛られ地域として必要以上の整備を行わなければ補助事業の活用ができない。地方の自主性を尊重した道路整備をお願いしたい。

今後の道路行政についての意見・提案

- 1 地域の現状と抱える課題

愛知県瀬戸市

現状	課題
<p>中心市街地への交通の集中 市街地中心部に向かって尾張、三河、東濃の各方面から複雑に屈曲する経路で国道・県道等の幹線道路が入り込んでいる。右折車線が確保されていない路線が多く、大型車の通過交通も多いことから、中心市街地における交通混雑が発生している。</p>	<p>環状道路や幹線道路の整備 中心市街地へ集中する交通を分散する環状道路や中心市街地の交通を円滑の処理するための幹線道路のネットワークが概成していない。</p> <p>国道248号バイパス(瀬戸環状東部線)、(主)瀬戸設楽線(塩塚線、穴田春雨線)、(主)瀬戸設楽線(瀬戸環状東部線)、名古屋瀬戸線(西本町1丁目～祖母懐町)、第3環状線(東山町～平町3丁目)</p>
<p>鉄道と幹線道路の交通 市街地中心部を名鉄瀬戸線が東西に通過しており、鉄道と道路と幹線道路が全て平面交差で渋滞の原因になっている。また、幹線道路の交差箇所も限られており踏切部では十分な幅員が確保されていないことから安全性にも問題がある。</p>	<p>鉄道との交差交通の改善 鉄道と交差する交通を迂回させるバイパスの整備や踏切部幅員を拡幅するなどの踏切対策が急務である。また、まちづくりと一体となった交差方法検討も必要である。</p> <p>(都)陣屋線、(都)追分線</p>
<p>中心市街地における歩行者の安全確保 中心市街地を含め十分な歩道が確保されておらず、安全快適な移動環境が整っていない。また、駅から総合病院、市役所等の施設までのバリアフリー経路が確保されていない。</p>	<p>中心市街地における回遊性の確保やバリアフリー経路の確保 焼き物を中心として栄えた産業観光都市への魅力創出や回遊性の確保が必要であるとともに、バリアフリー経路の確保が急務である。</p> <p>瀬戸川プロムナード線(瀬戸橋～記念橋)、新瀬戸駅周辺バリアフリー事業</p>
<p>都市間道路の脆弱さ 隣接市町を結ぶ都市間道路は線形が悪く、2車線でも幅員が狭い区間が多く、都市間の定時制、速達性に欠けるため、都市間交流や経済活動の活性化につながっていない。</p>	<p>都市間連絡道路の整備 隣接する都市間を連絡する現道の継続した改築への取り組みが必要である。</p> <p>(主)瀬戸大府東海線(瀬戸市菱野町～長久手町)</p>
<p>東海環状アクセス道路網の不足 せと赤津IC・せと品野ICへのアクセスが中心市街地を通過しなければならない交通体系になっており、企業誘致がされた場合、中心部の混雑が懸念される。</p>	<p>東海環状アクセス道路の整備 現在、地域活性化を行うために企業誘致活動を進めているが、東海環状自動車道へのアクセス道路の整備が急務である。</p> <p>再掲 国道248号バイパス(瀬戸環状東部線)、(主)瀬戸設楽線(塩塚線、穴田春雨線)</p>
<p>交通事故の軽減 市内の脆弱な道路を大型車が通過しているとともに、歩道が確保されている箇所も一部であり、交通事故の原因となっている。</p>	<p>交通安全対策の実施 連続した歩道の確保や通学路の安全対策の実施、交通事故地点の対策が必要である。</p> <p>国道155号瀬戸橋改築、品野曾野線</p>
<p>道路ストックの老朽化 道路ストックが高齢化しており維持修繕の必要な箇所が多数存在するが、維持修繕が追いついておらず安全性の確保にも問題がある。</p>	<p>計画的な維持修繕の実施 安全安心を確保する上で、計画的な維持修繕により施設の長寿命化を計る必要があるが、財政負担が追いつかない。</p> <p>舗装修繕、橋梁耐震補強、橋梁長寿命化</p>

第5次瀬戸市総合計画 平成18～27年度(2006～2015年度)

瀬戸市の将来像

自立し、助け合って、市民が力を発揮している社会

目指すまちの姿

人々が集い、賑わい、
躍動するまち
<交流>

市民が安全に、安心して
暮らしているまち
<安全・安心>

市民が生涯を通じて
力を育み、生かすまち
<学び>

【重点政策】

せと・まるっとミュージアムの推進
産業、観光、文化などあらゆる面で交流と学びを軸とした産業観光都市づくり

地域力の向上
博覧会を契機とした、市民や地域の総合的な力をさらに高め、市民、企業、行政など相互の連携による「暮らしがよい」のある地域づくり

都市基盤の整備
博覧会のホストシティとしての成果を継承し、地域の活性化に資する市街地やその周辺地域の社会経済活動や市民生活を支える道路等インフラ整備の推進

分野1 市民の交流と活力

分野2 市民の安全

分野3 市民の教育

分野4 市民の健康と福祉

分野5 都市の基盤

分野6 都市の環境と市民の生活

分野7 都市の経営管理

総合計画で示す成果目標の例示

指標	単位	目標値			
		基準値	H20	H23	H27
観光客入込数	万人	185	250	270	300

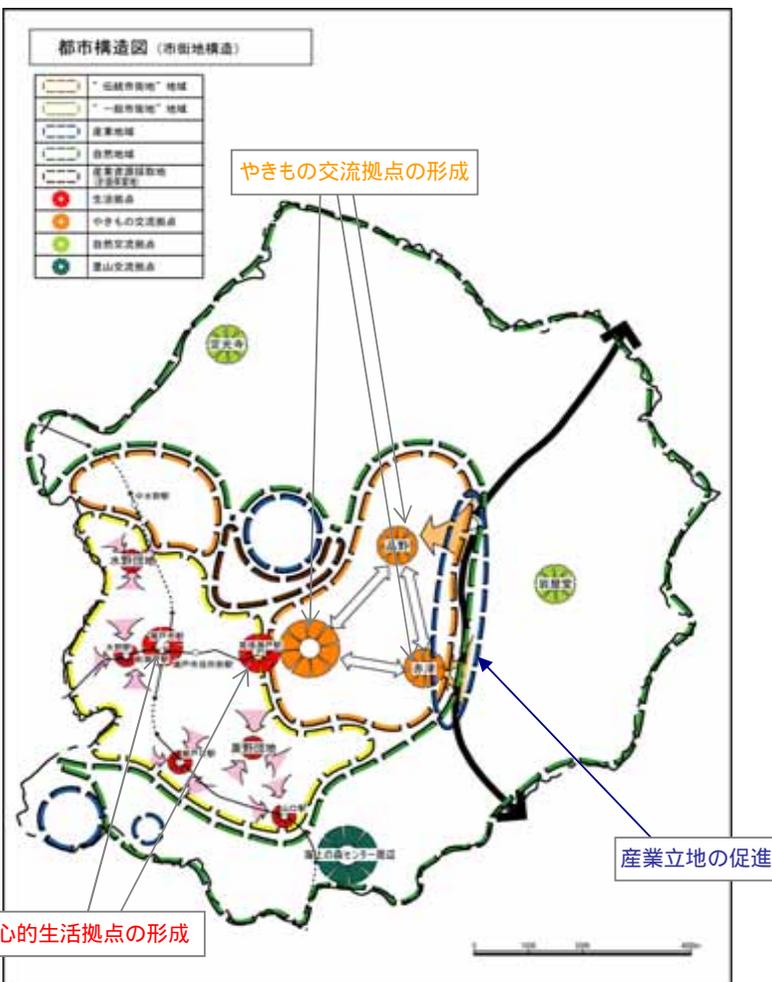
都市計画マスタープラン 平成19～27年(2007～2015年)

都市づくりの理念

成熟社会において、豊かな市自然と「やきもの」のまちとしての魅力を活かし、市民・企業が活力を維持する協働の都市づくり

都市計画の目標と基本方向

いきいきとした市民の暮らしを支える安全・安心・快適な都市
 豊かな自然と「やきもの」のまちの魅力を活かした交流都市
 市民自ら考え、実践する、学びと育みの都市



今後の道路行政についての意見・提案

道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

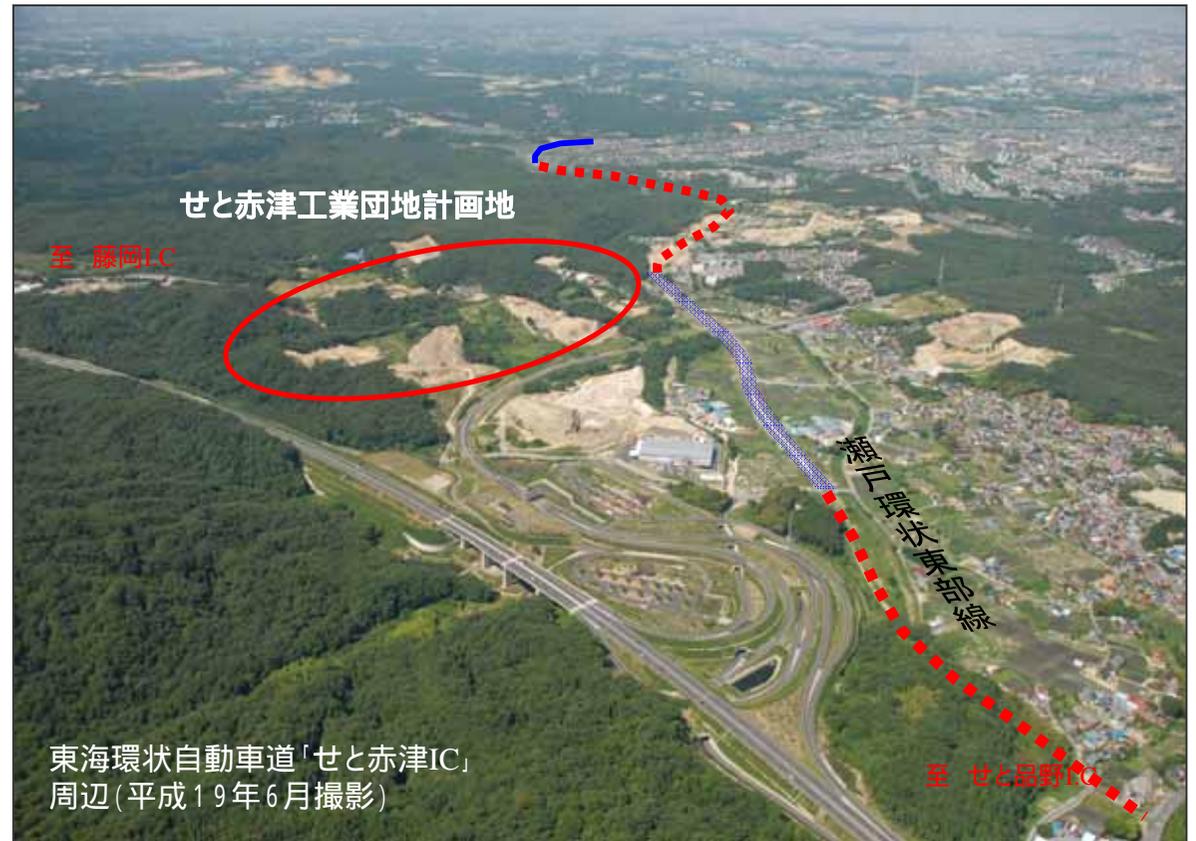
愛知県瀬戸市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
渋滞対策・産業振興	国道248号瀬戸東バイパス	国道248号瀬戸東バイパスは外環状道路の一部を構成し、瀬戸市街地に集中する自動車交通の混雑を緩和するとともに、東海環状自動車道へアクセスする重要な幹線道路である。また、現在、せと赤津IC付近で瀬戸市土地開発公社により瀬戸市工業団地事業を進めており、本バイパスは工業団地へのアクセス道路としても期待されている。	平成11年度事業着手 H16一部供用済 H20愛知県において改良工事推進 H16東海環状自動車道供用済 H19せと赤津工業団地事業用地買収推進



市街中心部を通る国道の状況

国道248号は、瀬戸市の南北を縦断しており、中心市街地では常時、渋滞しており沿線住民及び産業に大きな支障をきたしている。



今後の道路行政についての意見・提案
 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県瀬戸市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
交流連携	(主)瀬戸大府東海線	瀬戸大府東海線は瀬戸市を起点とし、日進市、東郷町、豊明市、大府市を經由して東海市に至る名古屋東部地域を南北に結ぶ主要幹線道路である。この道路の整備により、交通渋滞が緩和され都市間の連携交流を円滑にし、現道幅員の狭小が解消され交通安全対策としても期待される。	整備期成同盟会が昭和33年に設立されたが、未だに未事業化区間もあり、選択と集中により早期事業完成が望まれる。

未改良区間の状況

片側1車線で路肩の余裕もなく、大型車の混入率が高い。
 主な交差点では右左折帯がないため、朝夕のラッシュ時等の混雑が激しい。
 また、歩道のない区間が多く、歩行者の安全確保ができていない。



今後の道路行政についての意見・提案

道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県瀬戸市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
交流・連携	瀬戸川プロムナード線(瀬戸大橋～記念橋)	瀬戸川プロムナード線は、「瀬戸市中心市街地景観整備計画」に基づき、瀬戸市の中心を流れる瀬戸川と(都)瀬戸川プロムナード線を一体的に整備することにより、街と河川・道路・橋梁の公共空間を魅力あるのとし、自然、瀬戸の歴史や文化など様々な「であい」と「ふれあい」創出するものである。この事業の完成により現在、瀬戸市で進めている「まるっとミュージアム」を推進し、産業観光都市として中心市街地の魅力を創出し回遊性を高めることにより、地域の活性化につながる。	現在、愛知県において用地買収、工事を推進中。また、瀬戸市において景観整備等を実施中。



パルティセとより瀬戸蔵方面を望む



工事前
狭隘な歩道と単路の車道



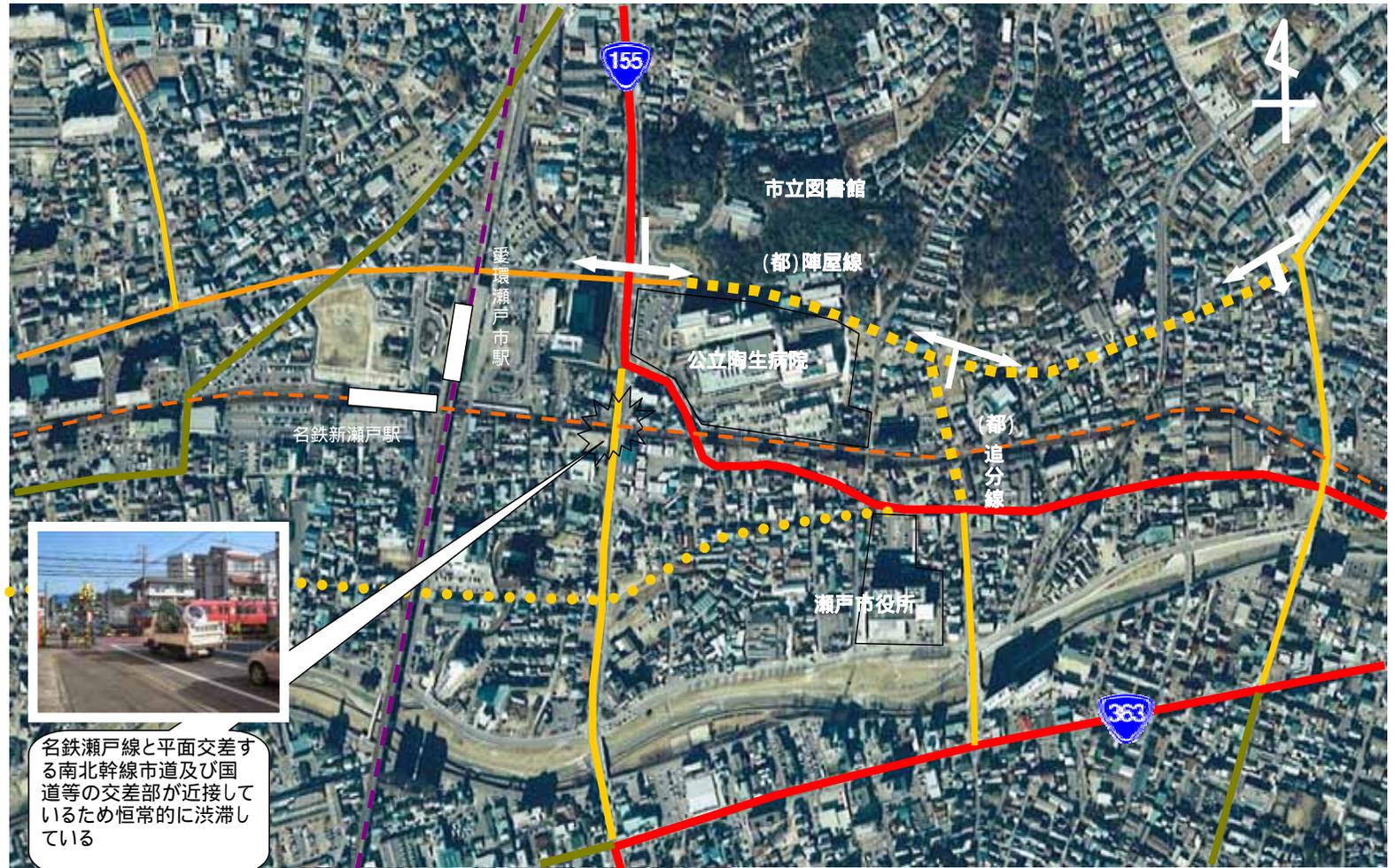
工事後
電線類地中化により
ゆったりとした歩道や開放感ある道路空間

今後の道路行政についての意見・提案

愛知県瀬戸市

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
踏切対策	(都)陣屋線、(都)追分線	(都)陣屋線、(都)追分線は、瀬戸市の内環状を構成し名鉄瀬戸線と交差する幹線道路に集中する交通を迂回させ踏切での渋滞を緩和する重要な幹線道路である。また、この道路に面する公立陶生病院(2次医療施設)へのアクセスを向上させ速達区域の拡大が可能となる。	現在、瀬戸市として交通戦略プランのアクションプランの要素事業として検討している。



今後の道路行政についての意見・提案

道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県瀬戸市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
交通安全	(市)品野曽野線	平成18年に小学校前における <u>小学生の死亡事故が発生した</u> 。この路線は歩道設置がされていないため、 <u>通学路の安全を確保するため歩道設置による交通安全対策事業</u> である。	H19 当面の安全対策の実施 H20～ 用地買収、工事推進



小学2年の男子児童がはねられ死亡する事故が発生！

平成18年11月15日午後3時40分ごろ、下品野小学校前の市道品野曽野線の横断歩道を渡って下校途中の小学2年生の男子児童が通行中の軽乗用車にはねられ、間もなく死亡する事故が発生した。

現場は片側1車線の歩道のない市道で、横断歩道に信号はなかった。このニュースは各紙の地方版紙面で取り上げられた。

市では、早急に歩道の設置を検討することとなった。

安全対策の暫定措置



歩道のない路肩を通学する児童たち



歩道設置計画

今後の道路行政についての意見・提案

道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県瀬戸市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
安全・安心	交通結節点の機能充実 拠点駅のバリアフリー化 生活関連経路のバリアフリー化	新瀬戸、瀬戸市駅は二つの鉄道路線が交差する利便性を生かし、結節機能の充実や生活関連経路のバリアフリー化を図り、公共交通の利用促進やまちなか居住を促進し、歩いて暮らせるまちづくりをめざす。	

交通結節点の機能充実



生活関連経路のバリアフリー化





●位置

東経/西端137度3分、東端137度11分

北緯/南端35度10分、北端35度17分

標高/最高682.2m、最低38.2m

面積/111.82平方キロメートル

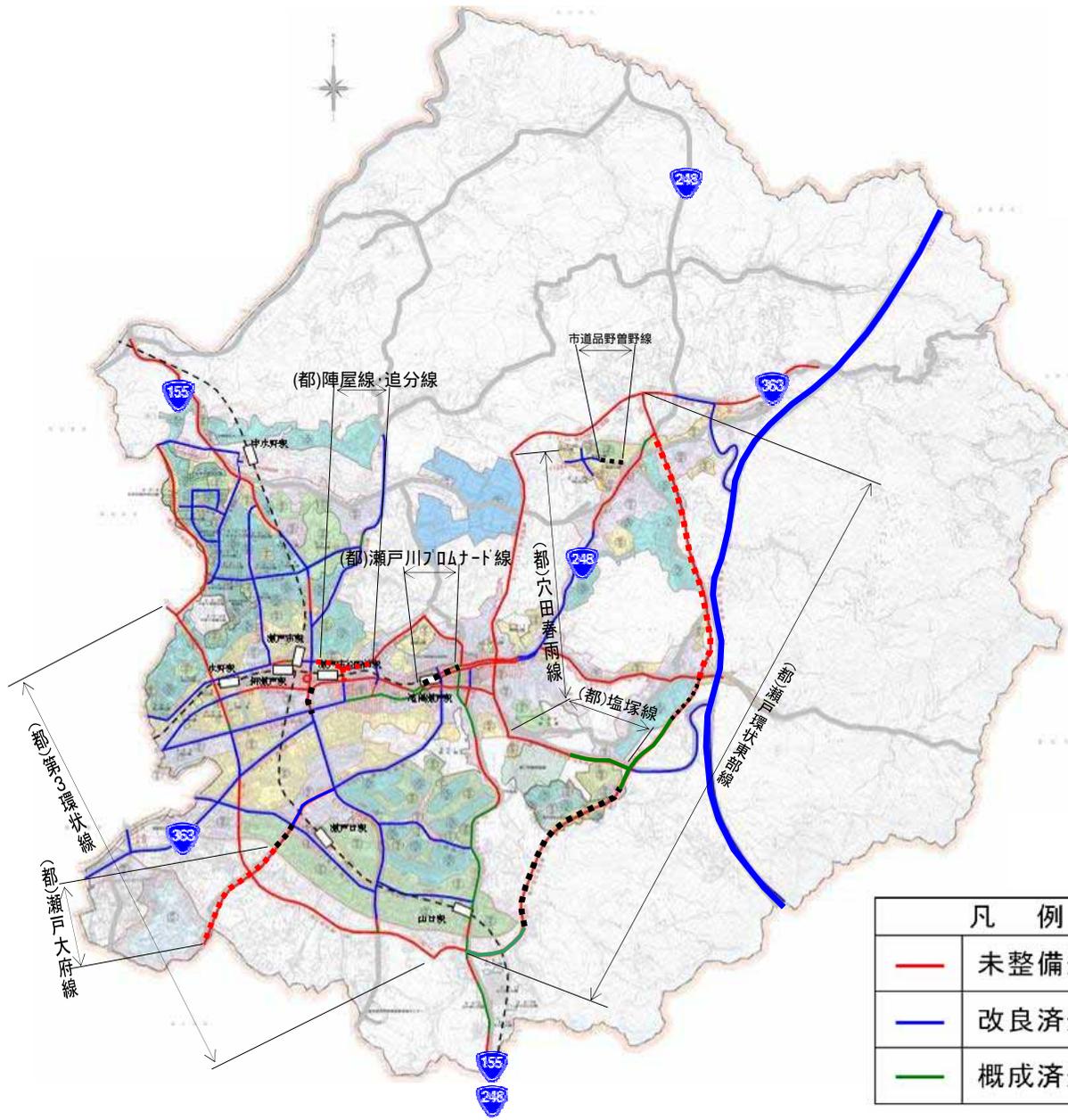
広ぼう/東西12.6km、南北13.6km

人口: 133,339人
(平成20年10月1日現在)

市制施行: 昭和4年10月1日
(愛知県下5番目)

都市計画道路の整備状況

計画延長 km	整備延長 km	整備率 %
99.75	49.99	50.1



凡 例	
—	未整備道路
—	改良済道路
—	概成済道路