

平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長 様

安城市長

神 谷



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）

このことについて、別添のとおり今後の道路行政全般に関する意見を回答します。

担当	安城市建設部土木課
電話	0566-76-1111
内線	2272

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

愛知県安城市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

地域の発展と地域間の連携強化

- ・地域高規格道路(一般国道)や主要地方道の計画的整備による機能の早期発現

都市交通の快適性、利便性の向上

- ・慢性的かつ深刻な交通渋滞の解消・緩和のため信号交差点の処理能力向上
- ・バリアフリー化のさらなる推進、歩行者と自転車との安全対策の確立
- ・土地区画整理事業や鉄道立体交差事業の推進

道路における交通事故削減のための安全対策

- ・公安委員会との連携強化と道路保安施設の充実

災害時の救援ルート確保

- ・橋梁、高架橋等の耐震補強の充実と長寿命化対策

地球温暖化の防止に貢献できる環境負荷を低減できる交通体系の構築

- ・都市交通手段としての自転車利用の促進
- ・市内循環バスによる都市内公共交通網の充実

地方の道路整備財源の安定的確保

- ・国庫補助金等の従来から地方に充てられた道路整備財源としての地方枠の確保
- ・国の責任においての適切な財源補てん措置
- ・市町村道の維持管理にかかる支援

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

本市は愛知県西三河の中央に位置し、日本の産業をリードしている輸送機械産業を軸とした豊田市を中心とした内陸工業地帯と衣浦臨海、東三河臨海工業地帯、さらに中部国際空港を結ぶ交通の要衝であり、交通及び物流手段として道路に対する依存度が極めて高い地域である。

・市域の道路体系は、主要幹線道路の国道1号・国道23号が東西交通の中心となって、これらと主要地方道の県道によって道路網が形成されている。また地域高規格道路として市外西に衣浦豊田線(暫定供用)、市外南に衣浦蒲郡線(未供用)があり、豊田内陸、衣浦臨海ならびに東三河臨海の地域間の連携強化に資する道路網として期待されている。

・本市の公共交通は、新幹線を含む鉄道4路線9駅、路線バス2路線があり市内公共交通のネットワーク化をはかるべく、市循環バス(あんくるバス)7路線をJR安城駅、市内の地域中核病院を主に結ぶ経路で運行している。

・「環境首都・安城」目指す本市には、明治用水緑道が南北方向に整備されており、平坦な地形であることから自転車や歩行者が利用しやすい環境が整っている。自転車は環境への負荷が少なく、環境首都の理念にふさわしい乗り物であることから「エコサイクルシティ計画」を策定している。

・本市の市街地整備は、新市街地開発を重点に整備してきたが、中心市街地においては、消費者の消費行動の変化、経営者の高齢化に伴う後継者問題などによる空き店舗の増加に加え、鉄道駅至近の地域中核病院の郊外移転による影響から、昼間の賑わいが失われている。また、本市の中核となる交通結節点であることから駅前を中心に電線共同溝整備と共に、歩道のバリアフリー化を一部路線で整備を進めてきた。

○課題

・東西道路は、主要幹線の整備が進みつつあるが、南北道路は渋滞箇所が多く対策が急務である。特に、国道1号と名鉄名古屋本線を横断する北部地域の渋滞が顕著である。鉄道立体交差事業などの基盤整備事業の推進が期待されている。

・地域高規格道路として国道23号は4車線高架として整備中、その他は完成形供用が未定であり、地域の骨格道路網はまだ形成途上である。

・予想されている大規模地震に備えて、避難経路、輸送経路の確保のための地震に強い道路整備が望まれる。

・高齢者、障害者の医療機関への通院、また社会参加や日常生活における利便性の向上に貢献しているが、一層の利用効率図るため定時制確保の運行経路の整備が求められている。

・市内の歩道や交差点には、段差や狭くて危険な箇所がまだ存在し、歩行者と自転車との安全や快適に利用できる環境を整備する必要がある。

・中心市街地を「市民による生活文化創造の場」と位置づけ、市民、生活者及び商店主が一体となった、街なかの魅力と活力を支えていく手づくりのまちづくりを進めているが、合意形成に時間を必要としている。また、交通結節拠点として本市の目指す「環境首都・安城」、策定した「エコサイクルシティ計画」、ならびに「あんくるバス」を連携した交通手段として相互につなぐ、健康的で環境にやさしい交通環境づくりを進めなければならない。

②-2 地域の目指すべき将来像

●安城市の総合計画の目指すべき都市像「市民とともに育む環境首都・安城」を推進するため

○豊かな自然やこれまで培ってきた歴史、文化など本市の環境資源を大切にし、新しい発想と視点のもとにそれらを生かした個性あるまちづくりを市民と協働し進めることとしています。

●目指すべき都市像を実現する都市基盤としての「自然と共生した環境づくり」を創出するため

- 公園や緑地の整備、緑のネットワークづくりを進め、水と緑にあふれ自然と調和した都市景観を創る。
- 環境に配慮した河川や道路の整備、公共交通機関の整備駐車場対策を進め、良好な排水体系や交通体系を創り出すことによって環境負荷の軽減を図る。
- 土地区画整理事業などにより市街地の整備を促進し、災害に強く自然と共生した快適な都市環境を創造する。

●環境に配慮した道路の整備を推進するため

- 渋滞のない円滑な移動ができる道路網を整備すること。
- 自転車・歩行者と自動車分離された安全な道路整備を進めること。
- 快適な状態に道路を維持管理すること。

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
<活力> 国道・県道等の幹線道路へのアクセス性向上 <安全> 通学路の安全性向上 <暮らし環境> 交差点の付加車線の整備 自家用車の利用率の低減	幹線道路と区画道路を結ぶ補助幹線道路級の市道の整備。 少子高齢化の背景を踏まえ、バリアフリー化の絶対条件である歩車分離道路の連続性を促進。 供用交差点において、付加車線を整備し、直進車両の停滞を解消し、交差点部の渋滞解消を推進。 本市において推進する「エコサイクルシティ」の実現や「あんくるバス」の充実を図り、自家用車以外の環境にやさしい交通環境を創出。	発生交通量の集約化により、幹線道路への到着時間を短縮する。 連続性が欠如し、本来の効果を充分発揮できない道路について、未整備区間の整備により、連続性を確保し、費用対効果をより向上させる。 交差点の通過時間を短縮し、CO2削減に貢献する。 自家用車からの転換率の向上を図り、CO2削減に貢献する。	