

知 都 第 108 号

平成 20 年 10 月 17 日

国土交通省道路局長 殿

愛知県知立市長 本 多 正 幸



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（報告）

標記について、平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号にて依頼がありましたので
別添のとおりご報告申し上げます。

今後の道路行政についての意見・提案について

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

愛知県知立市

1. 衣浦東部地区5市と豊田市を結ぶ地域高規格道路の「衣浦豊田道路」において、知立区間のみ有料化となっており、早期無料化の実現を要望します。また衣浦豊田道路の刈谷地区、高浜地区の慢性渋滞の緩和対策として四車線化の早期実現を要望します。

2. 市街地を走る幹線国道155号については、都市部の交差点において右折による慢性的な渋滞状況にあり、交差点改良事業を図り交通の円滑化の推進をお願いします。

(知立市西町〈未整備〉・同宝町交差点〈改良済〉、同宝町南交差点〈改良済〉)

3. 名豊道路知立バイパスなど市に移管される側道については、維持管理に経費のかからないように市の意見を充分取入れるようお願いします。

4. 無電柱化は、安全で快適な歩行空間を確保でき、美しい街並みが形成され都市景観を向上させます。また災害時の電柱倒壊がなくなり都市災害が軽減され、情報通信ネットワークの信頼性を向上させます。そのため、市街地を通る国道においては、無電中化対策をお願いします。

5. 開かずの踏み切り対策のため知立駅連続立体交差事業を展開していますが、名古屋圏に含まれ広域主要幹線道路(国道1号、名豊知立バイパス、国道155号、衣浦豊田道路)が東西南北の四方に走り、連立事業では都市規模以上の負担があります。そこで人口10万未満の都市での費用負担など県市の負担軽減の対策のため高率補助(3分の2補助または5分の4補助)をお願いします。また駅周辺土地区画整理事業についても中心市街地の活性化を図るため事業実施中ですが国庫補助など市負担の軽減対策をお願いします。

6. 日常生活における自家用車の依存の高まりや移動距離の増大等により二酸化炭素排出量が増加し、環境への負荷を高めており、公共交通の地位の回復のため、市が運営する場合の公共交通のミニバスの購入支援、同運営支援をお願いしたい。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②

愛知県知立市

○現状

知立市は、東海道 39 番目の宿場町として知られ、古くから交通の要衝として栄えてきました。

現在でも交通の利便性が高く、鉄道交通では名鉄本線、三河線の結節点であります知立駅からは名古屋、豊橋、豊田、岡崎、刈谷など県内の主要都市と短時間で結んでいます。

また、道路交通では、国道 1 号線を始め県道 4 路線の広域幹線道路が市域を井桁状に走り知立市の道路網の骨格を形成すると共に広域交通の利便性を高めています。

こうした交通の利便性もあり当市は、昭和 45 年の市制以降、住宅都市として人口増加と共に発展してまいりました。

知立市における道路整備の状況は、昭和 30 年代から 40 年代前半にかけて市の中心部での整備から始まり、昭和 50 年代以降は、区画整理による宅地供給と共に郊外地域の道路整備を進めてまいりました。

現在の知立市全体の都市計画道路の整備率は 65%程度であり、引き続き整備の促進を図っていかねばならない状況であります。

現在の整備の中心は、衰退しつつある中心市街地の活性化を目指し、中心市街地の再構築のための事業を進めています。

これまで鉄道による利便性により発展してきた知立市が、この鉄道により地域の分断や交通の遮断、渋滞などの弊害が生じ中心市街地でのまちづくりに大きな障害となっています。

また、知立駅周辺の中心市街地では、これまでは車を優先した道路整備のため歩道が狭く歩行者が安心安全で快適に歩ける空間が不足しています。さらに、商店街の活性化や密集地域の防災対策など中心市街地では、多く課題を抱えているのが現状であります。

こうした課題に対し、現在、知立市では知立駅周辺地区の中心市街地で知立連続立体交差事業（施行者：愛知県）、知立駅周辺土地区画整理事業（施行者：知立市）を実施し事業の推進に努めています。

○課題

知立連続立体交差事業は、知立駅を中心に名鉄本線、三河線を合わせて約 4.3km の鉄道を高架化する事業で総事業費 499 億のうち鉄道事業者負担額を除く額の 1/2 が国費、残りの 1/4 ずつを県市が負担するもので、知立市は約 105 億円の負担となっています。

また、知立駅周辺土地区画整理事業は知立駅を中心とした中心市街地 13.3ha の基盤整備とともに中心市街地を再構築し活性化するまちづくりであります。事業は連立事業と同調で進めており総事業費 192 億円のうち国庫補助金などを除く知立市の負担額は約 102 億円であります。

これらの事業は知立市の過去に例のない大型事業であり知立市の将来を見据えた大変必要な事業でもありと考えています。

しかし、事業実施には大きな財源が必要であり、また長期的な財政負担が伴いますが財政規模の弱小な知立市にとっては他の行政事業を圧迫する大きな財政負担が課題となっています。

知立連続立体交差事業は、知立市にとって大きな受益をもたらしますが知立駅は、日乗降客約 3 万人で駅利用圏域や乗換え旅客などを考えますと周辺地域を取り込んだ広域的な位置づけの駅であります。

こうした点からも知立連立事業は広域的な大型事業であり国県の事業負担額の一層の拡大を望むものであります。

国においては、開かずの踏切の解消対策として「踏切スイスイ大作戦」を展開していただいておりますが、連続立体交差事業は踏切対策の抜本対策として、道路特定財源の拡充を図り予算の重点化や支援制度の充実など、より一層の事業推進が必要であると考えます。

多くの人々が行きまじりあう知立駅、旧東海道の面影が残る街並み、知立祭り、弘法さん、かきつばたなど、知立が誇る地域資源を活用した拠点づくりとネットワーク化を進める一方、多くの人を受け入れる体制やサービス内容を充実します。変貌し続ける社会環境に応じた新たな挑戦や転換を実践する地域産業を支援し、楽しむ、憩う、働く、学ぶ・・・などを通じて、人々が集い、交流するまちを目指します。特に、知立駅周辺土地区画整理事業、知立連続立体交差事業をはじめとする交通渋滞の解消や生活道路との分離を進め、多くの人々が容易に訪れ、新たな交流が進む広域交通網を目指し、市街地のまちづくりを一体的に行います。

地域特性や市域のバランスを加味しながら、地区計画や土地区画整理事業などの導入を図り、人にやさしい道路の整備や新たな住宅・宅地の供給を進める一方、生活様式に応じた住宅改築や情報社会に対応した新たな暮らしに転換できる住環境づくりを進め、幅広い世代が暮らすまちを目指します。特にコミュニティバスや駐輪場など、クルマを運転できない市民の交通手段を充実するとともに、公園や緑道、市民農園をはじめとする公的空間の整備や民地の緑地を促進し季節感を感じ、憩える質の高い住空間を創出します。

移動しやすい交通環境づくりに向け、歩行者や自転車利用が楽しく安心して歩き、走行できる環境づくりに取り組む一方、渋滞解消や狭隘道路の改善などに努め、自動車移動のしやすい道路づくりを進め、多様な移動手段によって誰もが活動しやすいまちを目指します。

今後の道路行政についての意見・提案

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など	○その他
・都市交通の快適性、利便性	市街地を通る国道155号について、宝町南交差点、宝町交差点には右折車線を新設し整備を頂いた。西町交差点についても同様な整備をいただきたい。 知立市と豊田市を結ぶ県管理の衣浦豊田道路が通っていますが、一部分有料化になっているため、国での施策を考えていただき、早期の無料化を期待します。利用者としては切実な願いになります	3箇所の交差点は200mから400m以内と接近しておりセッ整備により市街地へのアクセスが容易になる。相乗効果により市街地と国道155号の慢性渋滞が緩和される。 広域交通での通過交通車両が市街地に入り、国道1号と旧東海道松並木市道の交差点付近では、朝夕通勤時間帯の酷い渋滞していますが、無料化により側道を通過しているクルマが本線の高架部分に移り渋滞の解消になります。	
・良好な生活空間・自然環境の形成	日常生活の中で心身ともに歩くことの大切さが見直され、知立ならではの「池鯉鮒の歴史と自然の散歩みち」が組織されました。	指定した散歩みちコースを各地域から参加いただいた協議会メンバーで散歩しながら、ゴミを拾いながら、語り合いながらして交流を通じてコミュニティの醸成を図っていく。事業の盛り上がりを通じてコミュニティの希薄化抑制に繋がればと期待するもの。	