



千事調第2号
平成19年4月27日

国土交通省道路局長 様

千歳市長 山口 幸太郎



道路整備に係る中期的な計画策定に当たっての意見の提出について

平成19年4月2日付けで依頼のありました標記の件につきまして、別紙の通り提出いたしますのでよろしくお願いたします。

道路行政の中期計画策定に係る市長の意見

1 道路政策や道路整備・管理の重点化を進める上で特に優先度の高い政策

1) 高速交通ネットワークの早期整備促進

高速交通ネットワークは全線が整備ネットワーク化されて、初めてその機能が発揮されるものであり、計画工事の建設促進により、細切れ状態を早期に解消し、高速道路の機能を早期に発現させる必要があります。

特に北海道は広域分散型地域社会が形成されており、都市間距離が長く、高速交通ネットワークの早期形成による、広域的医療体制や防災体制の確立は急務であります。

また、北海道は観光立国を地域振興の一つに掲げ、通年観光として様々なツアープランが企画されており、その振興面からも高速道路のネットワーク化が多様な北海道観光の創出・振興に寄与できるものであります。

2) 安全で安心して移動できる交通環境の整備

北海道の交通事故の特性として、スピードの出し過ぎによるセンターラインオーバーによる衝突事故や、冬期間のスリップ事故等、郊外型交通事故が多く見受けられます。

特に観光やレジャーなどで四季を問わず北海道を訪れる国内・外の来訪者が年々増加傾向にあり、レンタカー利用者も急増していることから、中央分離帯などの施設の設置による安心・安全な道路幅員・道路環境の確保は喫緊の課題であります。

また冬期間は車道幅員が減少し交通渋滞を招いており、運搬排雪等の道路幅員の確保は急務であります。

加えて、札幌市を間近に控える本市においては、通過交通量が年々増加傾向にあり、既存の主要道路の交通は飽和状態となっており、通過交通をさばく代替路の整備も急務であります。

主要道路の拡幅改良、冬道対策として路面・線形の改良、通行規制区間の防災対策の促進策等の安全対策の推進は、道路行政が2次・3次改築段階にある今後の重要な道路政策であると考えます。

3) 中心市街地のインフラ再整備

まちづくりが新市街地造成（郊外発展型）から、中心市街地回帰型に政策転換されてきており、施設・ひと・ものを中心市街地に引き戻す流れが

各地で展開されております。

旧市街地は旧基準によるインフラ整備であるため道路も狭隘で、電線類が上空を覆い、地上道路占用物も多く、防災上も景観上も問題があり、これらの解決が優先課題であります。

防災に配慮し、まち中に潤いのある景観を形成する整備が求められており、道路の拡幅や電線類の地中化等による空間・景観の形成、防災の強化が重要となってきております。

4) 良好な道路空間づくり (シーニックバイウエイ)

当市は北海道の空の玄関となる新千歳空港を擁し、レンタカーを利用する観光客が増加していることから、観光の支援となる道路整備が必要であります。

またシーニックバイウエイのウエルカム北海道エリアとして、地元市民が道を通じて市民協働の取り組みを継続していく必要があります。

2 道路整備の効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

1) 道路整備のスピードアップ化

北海道は広大な大地に広域分散型社会を形成しており、都市間距離が長く、公共交通が様々な改革の中で整理統合されてきたことから、車依存度が高い特性を持っております。

このことから効率的・効果的な道路ネットワークの形成、道路整備のスピードアップ化は重要な要素であります。

道路工事が毎年度細切れ式に数年度にまたがる場合、沿線住民に与える不便さはもとより、交通の渋滞、迂回路の設置等、環境コスト・時間コスト・工事コスト等、様々なコストの高騰や影響が懸念されます。

道路行政を推進する立場としては、工事のスピードアップにより道路の整備効果を早期に発現し、その効用を市民に早期に享受させることが重要であります。

3 その他、道路政策や道路整備・管理全般に関する意見

1) スクラップアンドビルドから施設の長寿命化対策

国も地方も財政健全化対策が進められている中、工事コストの縮減や維持管理コストの縮減が財政健全化の重要な要素となっています。

道路の本体はもとより橋梁やトンネルなどの施設も建設後数十年を経過し老朽化が目立ってきており、近年、これら施設の地震や風水害による損傷被害が多く報道されていおります。

これら施設の再建には多大なコストを要することから、現有老朽化施設の補強対策による長寿命化が、財政健全化中の今後の課題と言えます。

資源の有効活用と補強などによる長寿命化対策は、今後の道路行政の大きなテーマともなっています。

2) 利用しやすい高速道路料金体系への見直し

高速道路の供用率は、全国的には整備計画路線延長に対し60%を超えておりますが、北海道的にはまだ40%程度と、全国より相当低く、高速ネットワークとしての連続性が無いことから利用率が低くなっています。

また料金が低いことも利用率を下げている要因の一つになっています。このことから、料金の引き下げは利用率アップにもつながり、一般道の交通緩和にも繋がることから、道路特定財源の充当も含めて高速道路の利用率をどのように上げていく方策を検討する必要があります。

3) 整備のための財源（補助金・交付金）の確保と北海道特例補助率の堅持

北海道は積雪寒冷地の特性から、凍上を抑制するため路盤厚を確保するなど、本州に比べ道路建設費が多額な状況にあります。このことから、補助率について北海道特例を堅持していただきたい。