



北広庶務第9号
平成19年4月27日

国土交通省道路局長 様

北広島市長 上野正



道路整備の中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありました、道路整備の中期的な計画の作成にあたっての今後の道路政策について、別紙のとおり意見を提出いたします。

都市生活を支える基盤施設である道路整備を促進するため、積極的な措置を講じられま
すようお願い申し上げます。

(建設部 庶務課)

道路整備の中期的な計画の作成にあたっての意見

■道路政策全般に関することについて

道路は、市民生活や経済活動を支える都市の基盤施設である。円滑な人や物の流れは、都市活動を活発化させ、都市の発展・成長の大きな原動力となる。国及び地方は厳しい財政状況にあるが、必要な道路を無駄なくスピーディに整備するとともに、既存の道路を有効に活用する施策の展開が求められている。

人口減少や少子高齢化が進行する北海道においては、都市部も地方部も活力のある地域づくりを効率よく進めていくことが課題である。また、積雪寒冷地の北海道では、その地域特性から、道路整備費が割高であることや凍上等による道路の傷みが激しく、年間を通じ道路整備や日常的な維持管理に要する費用が全国の他地域に比較し増大である、これは極めて大きな課題となっている。

道路整備は、計画性と継続性、柔軟性をもって進めていく必要がある。まだまだ、整備すべき道路は数多くあり、道路整備の遅れが、地域の活性化を抑制し、地域間格差の拡大をもたらすことのないよう、道路施策の財源を確保していく必要がある。

■重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

●災害発生時における代替性の強化に寄与するネットワーク整備

近年の豪雨・豪雪や地震等の多発傾向を受け、道民の間には災害への危機感が高まっている。道路は、市民生活や経済活動を支える最も基本的な都市施設、都市活動の生命線であることから、緊急輸送道路などの幹線道路の重点整備、複数経路の確保など、災害発生時における代替性及び補完性の機能強化を図る道路ネットワークを推進する必要がある。

広大な北海道では、道路網密度が薄く道路整備がまだまだ充分でない状況であり、広域的な都市間幹線道路として高規格道路網等の整備を早期に実現すべきである。

●冬期間でも安全で安心して移動できる交通環境への改善

積雪寒冷地である北海道では、冬期交通の信頼性を向上させるため、冬期間における安全で信頼性の高い道路交通の確保が必要不可欠である。除雪業務は、道路の安全確保はもとより、快適な市民生活を営むうえで、なくてはならない市民サービスとなっている。

しかし、除雪作業の充実には多額な費用が必要なことから、全ての市民ニーズに対応できないのが実状である。生活道路については、積雪ピーク時には通行幅が道路幅員（8m）の50%以下と狭くなり、地震や火災、救急医療などの緊急時には、緊急車両の通行に支障をきたすなどの状況も一部にでている。

今後、急激に進展する高齢社会を見据えた場合、冬期間における市民生活の質の向上や安全・安心を確保するための道路整備、きめ細かな除雪業務は、自治体にとって極めて重

要な事務である。現行の除雪費に対する支援はまだまだ少なく、財政的にも厳しい状況であることから、除雪費に対する助成について更なる支援策の確立が必要である。

●サイクリングや徒歩によって地域の魅力を味わえる空間づくり

環境に負担をかけない、人と環境を重視した道路交通施策として「歩くこと」・「自転車に乗ること」という視点は重要であり、北海道ではそういったスロートーリズムのニーズに対応する整備もきめ細かく対応すべきである。自然の恵みや地域の営みが感じられ、誰もが安全、安心して利用できる交通安全を確保した自転車道の整備は、豊かな自然に親しみ、心と身体の健康を育くんだり、イベントやレクリエーションを通じて交流するなど地域の魅力を内外にアピールすることができる。

自転車は環境に優しい交通手段あり、自転車歩行者専用道路等の整備は、歩行者・自転車を中心に据えた道路空間づくりとCO₂削減につながる道路施策である。都市間や観光資源を結ぶ広域的な自転車道路のネットワーク化を進め、地球環境の保全と北海道の観光振興を図っていく必要がある。

- ・自転車歩行者専用道路の整備（札幌恵庭自転車道線）

●道路ストックの適切な管理

昭和40年代に整備された多くの道路施設（道路・橋梁）は、築造後既に30年以上経過していることから、施設の劣化が急速に進行している状況にある。また、当時の計画交通量を既に上回り、既存施設と交通容量にアンバランスが生じており、適切な時期に効率的な補修による道路施設の長寿命化が必要である。特に、道都札幌市と結節する幹線道路については、通過交通量等の増加に伴い老朽化が著しくなっており、早急な大規模補修工事の実施が強く望まれているところである。

しかし、厳しい財政状況の下、道路の補修については部分的補修に止まらざるを得ず、大規模補修工事の実施が困難な現状となっている。現在2次改築には補助制度がないことから、道路ストックの適切な管理を実施するため、大規模補修工事における新たな補助制度の創設あるいは支援対策メニュー等の助成措置の導入が必要である。

また、市が管理する橋梁についても、地震等に対する耐震性を確保するため、耐震補強工事、架替え工事が必要であるが、財政的な事由から実施できない実情にある。補助率の拡充を図ることが必要である。

- ・札幌市にネットワークする幹線道路の管理（大曲通）
- ・老朽化した橋梁の耐震補強整備（農場橋）

●高速ネットワークの効率的活用

既存の高速道路の利便性を向上し、地域生活の充実、地域の活性化を図るためスマートインターチェンジの導入が進められているが、北海道内においても、既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のため、サービスエリアやパーキングエリア接続型のスマートインターチェンジの社会実験を継続し、本格的導入を進める必要がある。

- ・スマートインターチェンジの設置（道央自動車道輪厚パーキングエリア）

■効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

●道路管理者間の役割分担とスピーディな道路整備の実施

北広島市は、新千歳空港と札幌市との中間に位置し、札幌圏と他圏域を結ぶ広域幹線道路である道央自動車道や国道36号・274号及び主要道道が走っている。年々交通量が増大しており、広域幹線道路と地区内幹線道路の連絡及び地域特性を考慮し、計画的に道路整備を進めているところである。

自動車交通は、経済の発展に伴い増加し続けるが、反面、道路の整備には時間がかかるため、道路施設の交通容量と交通需要のアンバランスが問題である。また、通過交通量の増加は、渋滞や大気汚染、騒音などの環境問題を引き起こしており、交通需要追従型道路整備から交通需要の調整・抑制策を組み合わせ、実施する視点が必要となっている。

道路網は、高速自動車道や国道、都道府県道、市町村道により形成されているが、それぞれの機能にそった整備方針を樹立する必要があり、規格の高い幹線道路等については、その要因及び必要性等を詳細に分析し、誰が道路整備・管理を負担すべきかを検討していく必要がある。

事業の実施にあたっては、効率的な投資効果実現に向け、事業のスピードアップを図る必要がある。

- ・幹線道路の整備（羊ヶ丘通）