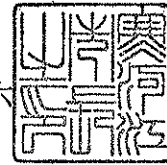




建 第 230 号
平成19年 4月27日

国土交通省道路局長 殿

寒河江市長 佐藤 誠 六



道路整備の中期計画の作成にあたっての意見について (回答)

貴職におかれましては、日ごろから道路事業の推進、発展のためにご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、平成19年 4月 2日付け国道企第114号でご依頼のありました標記のことにつきまして、別紙のとおり回答いたします。

○道路整備の中期計画の策定あたっての意見について（回答）

1 現状

山形自動車道や東北中央自動車道などの高速交通網整備が進められ、交流圏域がより一層広域的になっており、高速交通の充実は、市民生活の向上や産業等の振興発展に大きく寄与されているものであります。

国・県道については、バイパス整備や4車線化整備等により、山形広域都市圏や周辺市町村との連携が強化され、都市計画道路や市道の整備とともに、広域的な都市軸の形成が図られております。また、国道沿線を植栽した花で飾るフラワーロードや幹線道路の沿線についても飾花運動等を実施し、道路景観の向上と地域住民の道路に対する愛着感の醸成に努めております。

さらに、サービスエリアにE T C専用のスマート I Cが本格導入され、通行料金の割引や移動時間の短縮、渋滞の回避等の利便性により、県内外の利用者が増加しております。スマート I Cの本格導入に向けては、安全な運営管理の検証をはじめ、利用促進に向けてE T Cによる高速道路料金の割引制度の広報活動等を行い、通勤時間の短縮や渋滞回避等の利便性をP Rし、広域的な観光振興や日常生活、通勤や運送、救急患者の搬送等、幅広くかつ数多くの利用者に喜ばれております。

2 課題

地方においては、公共交通機関が十分整備されているとは言えず、市民が移動する交通手段としては車の利用が欠かせないものとなっております。このため、生活環境や交通安全の確保に努めているものの、住民が日常的に使用する道路においては、自歩道が未整備の区間や幅員が狭隘で通行不便な箇所など、利用者の安全・安心を考慮すると、優先的に整備を必要とする区間がまだまだ数多くあります。

しかしながら、地方自治体を取り巻く厳しい財政状況のなかで、歩行者の安全確保のための自歩道整備や老朽化した既存の橋梁の維持補修費用は増加しており、緊急を要する道路整備にさえ着手できない状況にあります。また、地方都市においては、通学路等の自歩道が確保されずに通行が危険な区間もあり、逆に、地域に応じては、歩行者等の通行量は限られているものの、広い車幅に十分すぎる自歩道が整備されている区間などがあります。

このようなことから、道路構造令による歩道幅員を実情に応じて構造設定できるようにしていただき、さらに、高速料金に対する割高感を解消し、より多くの車両を安全で快適な高速道路利用を促進し、車の流れを変え、渋滞の緩和に努め、より安全な通行を確保する必要があると考えます。

3 道路特定財源の見直しに対する要望

現在、地方自治体を取り巻く厳しい財政状況のなかで、特定財源の予算があるにもかかわらず、県・市町村負担の都合により遅々として整備が進められない状況にある。また、歩行者の安全確保のための自歩道整備や既存の老朽化した橋梁等の維持補修に莫大な費用が必要になるなど、道路の整備・管理に係る経費は増加する一方でありませぬ。このため、緊急を要する道路整備にも着手できない状況にあることから、次のことについて要望いたします。

- (1) 道路特定財源の見直しにあたっては受益者負担という考えに基づき、納税者の理解を得られるよう使途について十分配慮するとともに、必要な財源を確保すること。
- (2) 地域間の広域的な交流や連携を促進するため、地方への道路整備に対する財源の充実を図ること。
- (3) 道路・橋梁等の維持補修に対する補助金制度の拡充を図るとともに、道路等の整備に要する費用について十分な財源を確保すること。

4 今後の道路政策への要望

地域の活性化を図るためには、道路等の整備は必要不可欠なものであり、その計画的な整備促進が重要な課題となっている。このため、地方における道路整備状況をご理解いただき、地域の発展や振興を図るとともに、広域的な交流や連携が強化・促進される、より必要性の高い道路等の整備について要望します。

(1) 安全安心なみちづくりの推進

特に地方では、移動の交通手段として車の利用はかかせない現状にあり、なかでも、未だに通学路等の歩道が確保されない路線も残っており、交通事故率の高い区間もあることから、これらを優先的に整備し、安全安心なみちづくりを求めます。

(2) 道路ネットワークの強化

市街地を形成する循環道路などの幹線道路が未整備であること、また、通勤時の渋滞が慢性化している広域幹線道路もあり、さらに、市町村合併を押し進めるためにも、道路網のネットワークの強化を求めます。

(3) 道路規格・構造の柔軟な設定

地域に応じて道路の規格・構造を柔軟に設定するなど、コストの縮減に向けた取り組みを推進する必要があり、特に、道路構造令が全国一律であり、歩道幅員については、都市部と地方における歩行者等の通行量に応じたローカルルールに設定できるように求めます。

(4) グラウンドワーク等による官民一体の道路管理

フラワーロードや花いっぱい運動等により、道路に対する愛着感を醸成し、ゴミ捨て防止や除草やゴミ収集などを、グラウンドワークによる官民が一体となった協働の道路管理にあたり、経費の削減と景観の保全を求めます。

(5) 高速道路料金の引き下げによる有効活用と渋滞の解消

高速道路網が整備されていないため常時利用するには高速料金に割高があり、ETC普及のための通勤割引等もあるものの、常時その料金に設定するなど、高速道路の有効活用による一般道の渋滞解消を求めます。

(6) 道路整備に対する補助金制度の見直し

県及び市町村を取り巻く厳しい財政状況の中で、既存の橋梁などが老朽化し、維持補修に莫大な費用が必要になってきており、遅々として整備が進まない状況にあり、道路等の維持補修に対する補助制度を確立し、有効に特定財源を使うように求めます。