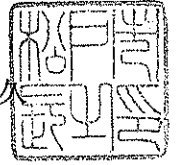




松都建総第30号
平成19年 5月8日

国土交通省道路局長 様

松戸市長 川井 敏久



中期的な計画の作成にあたっての意見について (回答)

初夏の候、貴職におかれましては御健勝のことと御慶び申し上げます。

さて、先に御依頼のありました平成19年4月2日付け国道企第114号中期的な計画の作成にあたっての意見については、別紙にて回答致します。

記

1 提出部署 ・ 道路維持課，道づくり課，都市計画課

2 連絡先 松戸市 建設担当部 建設総務課 高橋 武夫
TEL 047 (366) 7357

1. これまでの道路政策に関して、特にどのような改善点があるとお考えですか。

[回答案]

- ①コスト削減の取り組み
- ②道路占用物の取り組み
- ③狭隘道路の積極的な拡幅

建築基準法第 42 条 2 項道路等狭隘な道路については、補助金等により積極的な拡幅政策が必要。

- ④民間活力により整備された私道整備補助の拡大。
- ⑤国から譲与を受けた里道等の整備補助の確保。
- ⑥掘り返し規制の見直し

建設省道発第 447 号昭和 37 年 10 月 23 日通達「地下埋設工事等による道路の掘り返し規制に関する緊急処置について」により道路舗装工事完了後は、原則として、一定期間(セメントコンクリート舗装についてはおおむね 5 年、アスファルトコンクリート舗装についてはおおむね 3 年)当該箇所の掘り返しを抑制する処置を講ずるものとするものとされているため、当市においても同様の規制期間を定め、規制してまいりましたが、出来るだけ無駄を排するため道路占有者との調整を密にした上で、この規制期間の見直しが必要であると考えます。

また、各敷地へ供給するライフラインについても出来るだけ掘り返しの無いように工夫出来ないか検討すべきであると考えます。

2. 今後、道路政策においては、無駄を排するなど効率化を徹底する必要があると思いますが、特にどのような点を重視すべきとお考えですか。

[回答案]

- ①道路管理システムの構築(効率的な補修計画)

現道の舗装構成、舗装年度、埋設管の有無、想定 CBR 等を把握し、舗装の程度を段階評価し、道路管理支援システムの構築を行い、原状の問題や将来の舗装整備時期が把握できる機能を組み合わせた総合的な道路管理支援システムの構築を行う必要があると考えます。

- ②道路占有者との調整を短期的なものから中・長期的な調整が可能な体制を確立する。

3. 道路に関して無駄と感じることはありますか、具体的に教えてください。

[回答案]

- ①未供用道路の活用不足

赤道などと呼ばれていて、道路としての必要性が無くなってしまった未認定道路等については、早急に活用方法を検討し維持管理等に負担のかからないような対策が必要と考えます。

②道路不法占用の容認

時代背景などから、現在のニーズに応えられない狭隘な道路が多い現状がありますが、この狭隘な道路を更に狭めている不法占用物を容認していることが無駄であると感じております。

③道路占用料の収納欠損

④将来的にも利用度の少ない広い歩道

⑤全面舗装完了後の占用掘削(ライフラインの引き込み)

4. 今後、取り組む道路政策の一層の重点化を図ることが必要であると思いますが、優先度が高い又は低い課題への対応は何であるかとお考えですか。

[回答案]

優先度が高い

①安全性の向上

- ・生活道路から通過車両を排除(抜け道対策)
- ・通学路の整備
- ・幹線道路の整備
- ・浸水対策

②渋滞緩和

- ・国道、県道等幹線道路の整備・見直し(長期計画の充実)

③道路の維持補修

- ・老朽化が著しい道路の維持補修

優先度が低い

①利用者の快適性(景観、憩い、安らぎ)

②道路の新設

5. 国民の皆さんに対し、幅広く意見を頂くこととしておりますが、特に留意すべき点などがあれば教えてください。

[回答案]

①特に利害関係のある方に対しましては、道路は国民一人ひとりの共通の財産であることの理解を求めること。

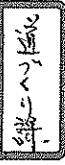
②市民参加の範囲を明確にすること。

③一般市民の幅広い意見を求めること。

6. その他、道路政策全般に対して、ご意見、ご要望などがあればお聞かせください。

[回答案]

道づくり課



- これまでの道路政策に関して、特にどのような改善点があるとお考えですか。
 - 補助事業の採択要件を満たしていても交付金事業になってしまっている。
 - 短期的な事業効果を追うばかりでなく《街路》としてもう少し長い期間での事業を承認してほしい。
 - 松戸市の街路整備率は未だ約 50%である。しかし国の考え方として「市町村単位での街路整備についての必要性」を理解してもらえず毎年国費（臨時交付金）が削られて事業が進捗しない。

- 今後、道路政策においては、無駄を排するなど効率化を徹底する必要があると思いますが、特にどのような点を重視すべきとお考えですか。
 - 必要な路線を絞り集中的に道路を作っていくべきである。
 - 費用対効果分析
 - 事業を巡る社会経済情勢等の変化

- 道路に関して無駄と感じることはありますか。具体的にお教えてください。
 - 都市計画道路事業でこれまで補助を受けているから継続しなければということで、交付金も削られているにもかかわらず無理して事業の進捗を図る様なことは無駄だ。（10年くらいその事業を休んで財政状況や社会情勢が変わり必要性が出てきたから再び事業を再開できるよう柔軟な制度に変えるべきである。）
 - 舗装したばかりの道路の掘り返し。（ライフライン工事）

- 今後、取り組む道路政策の一層の重点化を図ることが必要であると思いますが、優先度が高い又は低い課題への対応は何であるとお考えですか。
 - 住民への開示・理解を進めるべきと思う。
 - 道路整備の必要性を充分精査し、優先順位を明確に決めておくべきである。
 - 一般の生活道路は身近であるが、その維持には補助も無く困窮している。しかし、一方では高規格道路（有料）の地方への延伸が優先されている。地方の人々の利便性も理解できるものの採算性が合わないのも事実と思う。今後は未舗装道路解消を国を挙げて行った生活道路の補修が多くなり、その費用が膨大になると思う。これは自治体だけの問題だけではないと思えるし、今後は国の道路に対する補助政策の考え等の転換が必要であると思う。

- 国民の皆さまに対し、幅広くご意見を頂くこととしておりますが、特に留意すべき点などあればお教えてください。

- 自然環境に配慮するのはもちろんだが、都市計画道路の必要性（防災や緊急車両の通行）ももっとアピールするべきである。ガソリン税が消費税との二重課税になっている現状は止めるべき。また、ガソリン税は現状で特別増税しているのに道路特別財源から一般財源にもっていくのはあまりにもおかしいし、違法性が高い。ドライバーの理解を得られない。
- 環境団体などの声の高い人々の意見だけでなく、サイレントマジョリティの人々の意見も十分に反映すべきである。
- 時間的な無駄を無くすため、用地取得率 80%または幅杭打設後 3年のいずれか早い時期を経過した時点までに収用裁決申請等の手続きに移行する「3年8割ルール」の法制化が必要である。

・ その他、道路政策全般に関して、ご意見、ご要望等あればお聞かせください。

- 道路財源の補助金については、申請・受理・会計検査等とその事務は複雑且つ煩雑で多岐に渡っているところである。地方の時代といわれて久しい中、道路財源はいまだ中央政府の管理下にある。地方の街路事業は中央の判断ではなく、必要性・緊急性などを考慮し地方自治体独自の判断により、より良い道路を造って行くべきだと考える。ついては、道路財源を地方自治体の自主財源として補助金制度の複雑且つ煩雑な事務を排除すべきであると考えている。

○道路特定財源について

「道路特定財源の見直しに関する具体策」の見直しにより、一部一般財源へ移行する旨の方針が示されたことについては特定財源の趣旨から外れているため反対です。

- 市町村の道路行政は多額の資金がかかることから、当然県・国に頼ることになる。市町村は、その費用捻出のため非常に苦慮しており、新設道路整備や道路補修の進捗が遅い理由の一つになっている。そこで、現在の通常補助率10分の5を10分の7～8に緩和してもらいたい。補助率をあげてもらいたい。

- 道路政策について、現在着手している道路事業の継続を第一優先にしてもらいたい。

○本市の現状(問題点)

- ・ 東京に隣接する地理的条件から、通過交通の割合が約 30%と高いものの、広域幹線道路網の整備が遅れ、道路の段階構成が確立されていない。
- ・ 江戸川断面交通容量が不足していることから、国道 6 号線等江戸川渡河部に関わる道路が慢性的に渋滞している。
- ・ 交通量の多い路線では、騒音や大気汚染といった環境に対する負荷も大きい。
- ・ バリアフリー化等、今後の高齢化社会に向けた道路政策の展開が求められている。

● 重点化を進める上で特に優先度が高い政策

- ・ 東京外郭環状道路、北千葉道路等、地域間を結ぶ広域幹線道路の早期整備。
- ・ 江戸川断面交通容量の増加。
- ・ 国道 6 号線等、既存の広域幹線道路における連続した地域間の整備レベルの一貫した規格への統一。(EXP.東京都内、松戸市内、柏市内での整備水準の統一)
- ・ NO_x や CO₂ の対策は重要な課題であるが、この対策を推進する方策として、例えば、ETC 搭載車と同様に、ハイブリッド車、エタノール車等についても、有料道路の料金を安くするといった制度の拡大を図る。

● 効率化を徹底的に進める上で重視すべき事項

- ・ 道路構造令の改正や弾力的な運用
 - ア) 地域又は区間における現状に合わせた基準の細分化
 - イ) 市街地における歩行者導線の整理による左右非対称な歩道規格の採択
- ・ 国道整備に際し、これに接続する補助幹線道路等の影響範囲を直轄事業とするなど、事業効果をさらに高める手法の確立。
- ・ 既存道路のボトルネック箇所で渋滞が発生しているが、これを改善するため、道路容量によるものではなく、鉄道交差部や交差点形状に起因する渋滞解消の方法論や制度(採択基準等)の充実。

● その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見

- ・ 高齢化社会を踏まえ、生活道路の整備も重要な課題となるが、これら道路の整備について、地方自治体への補助等を手厚くする手法の確立。(一律的な道路規格に基づく補助採択基準ではなく、地域において必要性の高い路線への優先的な配分が可能となるような採択基準の見直し)
- ・ 長期未着手道路等の問題から、過去の都市計画決定にとらわれない、現況における将来需要を見据えた現実的な都市計画道路網の構築が容易に可能となる法制度等の整備。
- ・ 道路整備により、沿道住民が直接影響を受けることが多かったが、道路による恩恵を受けるものと沿道住民との格差を無くすような意見聴取が必要であり、道路整備に関する理解を求めるためにも、住民参加も含め、様々な事業を展開する工夫が必要。

