国土交通省
道企 第644 号
19.5.31

１９佐道建第４４号
平成１９年4月２６日

国土交通省
道路局長　宮　田　年　耕　様

佐倉市長　渡　貫　博　孝

中期的な計画の策定にあたっての意見の提出について（回答）

貴職におかれましては、佐倉市の道路行政に対しましてご理解、ご協力をいただき厚く御礼申し上げます。

平成１９年４月２日付け国道企第１１４号で依頼のありました標記の件について、下記のとおり回答いたしますのでよろしくお願い申し上げます。

記

１．今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

①　重点化を進める上で特に優先度の高い政策

・千葉県内では、首都圏中央自動車連絡道や北千葉道路等の整備が進み、国道５１号（北千葉・成田）拡幅などの国直轄の国道整備も推進されているところである。
これらの道路整備に伴い、東関東自動車道の重要性も一層高まる中で、それにアクセスする地方道路の整備も急がれるところである。
しかしながら、県道や市町村道整備については、近年の厳しい財政状況の中で、進捗に鈍化が目立っている状況である。
また、本市では都市計画道路が計画決定後４０年近い年数が経過している中、整備率が５５％と低迷している実態もある。
したがって、このような実情を踏まえ、県道、市町村道整備に対する、道路財源確保について、なお一層のご尽力を要望するものである。
更に、佐倉市にとって最も大きな影響力を持つ、国道５１号佐倉市区間の４車線拡幅整備促進を強く要望するものである。

② 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

・道路の点検診断を行い、適切な維持管理による道路の長寿命化、整備コストの低減を図るアセットマネジメントの導入。

・補助金、交付金制度における更なる事務の簡素化。

③ その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

・首都圏の放射状道路を結ぶ東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道の整備促進。東関東自動車道水戸線の茨城県水戸市までの整備促進。

・国道２９６号の歩道整備促進。

・従来の道路整備は車道優先であったが、これを歩道、自転車道優先の道路への政策転換。

・幹線道路整備の立ち遅れから、通行車両の生活道路への流入が市内各所で問題となっている。
これを防止する方法として、車道幅員を狭め自動車交通量を抑制する構造（例ー車道のセンターラインを取り除き歩道スペースを確保する）とすることが有効と考えられているが、そのための道路構造令の一部見直しが必要である。

・土木インフラ等に対するアセットマネジメントの導入に向け、国が中心となり、診断基準の全国一律化や修繕のための財源確保など、新たな制度化が必要である。