



道 整 第 2 号
平成19年4月25日

国土交通省道路局長 様

四街道市長 高 橋



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について (回答)

平成19年4月2日付国道企第114号で依頼のありました意見提出につきまして、別紙のとおり回答いたします。

「今後の道路政策や道路の整備・管理について」

四街道市は、東京都心から40kmの通勤圏で、住宅都市（人口8万6千人、面積34.7km²）として発展してきた。JR線の二つの駅周辺の市街地と四つの島状の市街地に9割以上の人口が居住している。また、千葉地域―成田地域、千葉地域―東葛飾地域の交通の通過点となっている。

そのような本市の道路行政の現状と課題を踏まえ、今後、国が作る中期的な計画に位置付けられる道路政策について、述べる。

1. 問題点と課題

- (1) 六つの市街地を結ぶ道路のネットワークが弱く、各市街地間の車やバスでの移動に支障がある。したがって、分散する市街地を有機的に結ぶ道路のネットワークの形成が必要である。
- (2) 通過交通が多いため、狭い行政区域の割には、混雑度2.0を超える路線が、国道51号をはじめ、5路線有り、渋滞による経済的損失が大きく、日常生活においても移動の支障となっている。したがって、環状道路やインターチェンジ連絡道路が必要である。
- (3) 東西に横断するJR線の立体交差道路が1箇所しかなく、朝夕のラッシュ時にその路線に自動車交通が集中し、また他の路線においては踏み切り遮断による渋滞が生じている。したがって、JR線路を安全・円滑に横断する幹線道路の充足が必要である。
- (4) JR線の駅に向かう道路が、歩道が十分に設置されておらず、歩行者や自転車通行の安全性に問題がある。したがって、歩行空間の確保とともに、駅に向かう生活道路から自動車通過交通を排除するために幹線道路の整備が必要である。
- (5) 市が管理する道路については、毎年、市が自ら整備するものに加えて、開発行為等により帰属される道路もあり、毎年道路延長が1、2km増加しているが、生活道路であっても交通量が増え、舗装の傷みによる車輛の物損事故も1年間に数回起きたり、沿道住家の振動苦情も増大している。しかし、現在のような対処療法的な維持管理手法では、今後、財源・人員とも限界となることが想定される。したがって、計画的・効率的な道路管理手法が求められる。
- (6) 本市の場合、全国よりは歩みが遅いが、高齢社会に向かう中（平成17年高齢化率17%）で、今後の地方財源の大幅な増加が見込められず、一方、社会福祉や道路以外の公共施設の維持管理に費が増加する状況となる。そのような中で、道路の整備と維持を平行して進めていかなければならないことから、更なる道路行政の財源を確保する必要がある。

2. 今後の道路政策について

(1) 都市計画道路の重点化について

本市では、前述のように幹線道路がまだまだ不足している。都市計画道路は、都市の骨格となる幹線道路を計画的に配置し、市民に対して道路の計画を明らかにし、建築制限により、空間を確保し、整備の進捗を図るものである。しかし、建物が連坦している地区となっている場合が多く、用地買収に時間がかかり、費用も嵩む事が多いことから、都市計画道路の整備が完了するまで、長期間を要するケースが多い。本市においても、都市計画道路の整備率は42.3%（平成18年3月）とまだ低い状況となっている。本市は、都市計画道路の整備に関するプログラムに基づき、計画的・効率的な整備に鋭意取り組んでいるが、財源面から重点投資が難しい状況となっている。そのようなことから、本市のような住宅都市において、都市計画道路に関する補助制度の拡充や財源面の手当てを重点的に行うことにより、整備の進捗を図るべきである。

(2) 既存の道路ストックのマネジメントについて

蓄積された道路ストックは、適切な管理を前提に、そのストック効能を発揮するが、本市では、前述のように、都市計画道路の整備が引続き必要であり、道路の整備と維持管理を平行して進めなければならないが、今後、維持管理費予算の増大は見込めないことから、ソフト施策とハード施策を組み合わせ、計画的に行っていく必要がある。具体的には、「道路財産の精査（財産の内容把握を含む）」、

「行政以外の管理主体（アダプト制度を含む）の検討」、「コスト最小化の管理計画の策定（アセットマネジメントを含む）」及び「コスト削減手法の導入」により、総合的に適正な管理システムにより、対応していくものとする。また、そのような道路管理のシステム化とともに、維持管理延長が、国道や県道の 14.3 倍と長い市町村道の維持補修費に対する財源の手当てをさらに進めていくべきである。