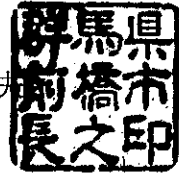




国土交通省道路局長 様

前道建第15号  
平成19年5月8日

前橋市長 高木政夫



中期的な計画の作成にあたっての意見 (回答)

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「中期的な計画の作成にあたっての意見」について、別紙のとおり回答いたします。

(建設部道路建設課計画管理係)

## 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

〈重点化を進める上で特に優先度の高い政策〉

### ○ 幹線道路の整備

都市内交通循環の円滑化や都市間交流の促進、災害時における救急輸送の役割を果たすとともに、観光地へのアクセス向上に寄与する幹線道路の整備を重点的に行う。

### ○ 人にやさしい生活道路の整備

生活道路環境の安全性、快適性を高めるため、交通バリアフリーの推進など、人にやさしい道路、橋りょう、交通施設等の整備を進める。

先に、社会資本整備審議会における道路分科会の基本政策部会で行った、全国の市町村長及び有識者等による道路整備に関するインタビューにおいては、回答件数の多い上位5項目順に「観光地へのアクセス向上や、まちなみ自体を観光資源に」、「生活道路について人優先の歩行空間の整備を」、「緊急輸送道路などの重点的な整備を」、「理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」「幹線道路と生活道路の使い分け」である。このことから、地方都市における近年の幹線道路の整備は、従来の交通の円滑化や災害時の緊急輸送道路の確保に加え、観光を重要視していることが理解できる。その一方で、未だ遅れている生活道路を並行して整備することで、生活道路環境の安全性、快適性を高める必要があるとしている。

〈効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと〉

### ○ 道路整備プログラムの策定

道路整備プログラムは、都市計画道路等の路線別評価カルテを作成することにより、道路整備の必要性や優先性を明確化にし、事業の効率化による整備効果の早期発現に有効である。

整備の優先順位を決定する手法の一つとして費用便益の分析があるが、特に市町村道レベルでは、このB/CやB-Cの数値だけでは評価できない部分が多くある。これは、推計に使用される自動車発生集中のゾーン設定が粗いこと、補助幹線道路以下(生活道路等)の道路網が考慮されていないことなどがあり、条件が現状と相違していることにより、正確な数値が得られないためである。このことから、道路整備プログラムでは、費用便益の分析に加え、階層的意志決定法(AHP手法)などを取り入れ重み付けされた評価項目により、路線を多角的な観点から機能別に総合評価する必要がある。

### ○ 都市計画道路の見直しを踏まえたコスト縮減

道路の計画段階で事業コストの縮減を考慮することが、今後の道路整備の効率化を進める上で重要になると考える。これは現在、全国的に進められている都市計画道路の見直しに密接に関連するものである。

以下に、都市計画道路の見直しを踏まえた具体的なコスト削減策を掲げる。

① 線形が地形や地物に合わない計画道路の見直し

道路の計画線形内に大きな建物がある場合や、山間部において大規模な盛土又は切土等を伴う場合など、膨大な事業費が見込まれる路線については線形の見直しを図る。また、鉄道との立体交差が計画されている路線においては、郊外部などの踏切自動車交通遮断量が極端に少ない路線について計画の見直しを図る。

② 歩道、自転車歩行者道の両側設置の検証

歩行者や自転車交通がほとんどない市街化調整区域などの路線において、両側に広幅員の自転車歩行者道が整備されているケースが多くある。道路構造令では特に両側設置は義務としていないため、今後整備する路線で歩行者や自転車の少ない区間においては、弾力的な運用により自転車歩行者道の両側設置の必要性を再検証する。

③ 現道幅員内での歩道の整備

沿線に住宅等が密集していることにより拡幅等事業が困難な未整備路線においては、現道の幅員に余裕がある場合、現道幅員内で車道部を狭めるなどして歩道幅員を確保するなどの工夫を行う。

当然のことながら、都市計画道路の見直しによる廃止や変更を伴う場合は、土地利用や建物等の財産に多大な影響を及ぼすため、慎重な検証を踏まえ住民への説明責任を果たすことはもとより、必要最小限にとどめるべきである。

○ 事業手法及び事業箇所を選択

道路整備が優先順に効率的に行われたとしても、事業効果の早期発現は容易ではない。そこで、最適な事業手法と箇所を選択し重点的に整備することが有効と考えられる。

例えば、前橋市内の道路においては、混雑度が 1.25 を超えている未整備路線は数路線にとどまることから、全体的な自動車交通量は決して多くないことを表している。しかし、未整備路線において、しばしば混雑している状況が見られるのは、右折車両が原因となっている場合が多い。このことから、交差点改良事業で右折車線を設置することにより、大幅な渋滞の解消を図ることができるものとする。路線の起点から順番に全延長を整備していくのではなく、まず、ボトルネックとなっている交差点部から集中的に整備することにより早期に効果を発現できる。

○ 面的整備との関連

市街化区域の土地区画整理事業が行われてない区域で、未整備の都市計画道路が多く存在する区域内では、密集した住宅地内の狭隘な道路が抜け道となっているなど、住民の生活に支障をきたしている状況である。また、防災面からも広幅員の道路は必要であることから、区域で最も有効性のある幹線道路の整備を、街路事業等で早期に行うことにより整備効果が発現される。

〈その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見〉

○ 既存の道路維持管理に対する補助、交付金制度の導入

現在の補助金、交付金が基本的に道路改築、道路改良、交通安全に伴う歩道改善等の“造る道路事業”を対象としているが、国、地方においても、これからは維持管理、補修に費用や労力が必要となるため、既存の道路維持管理事業に対する補助、交付金制度の導入や拡大を行い、“直す道路事業”を対象とする。

○ 地球的命題である地球温暖化対策のための道路整備、制度改革

地球温暖化対策はいまや人類共通の課題であり、道路整備部門においても、従来の“交通渋滞解消による Co2 削減”よりも大きく進んだビジョンによる道路整備の実施が必要となる。そのため、道路整備においては、法令による環境対策（例えば、道路改築、補助の道路補修に対しては新しい樹木植栽や既存樹木の移植を必須とすること、自転車走行レーンを必ず設置すること、保水性舗装を積極的に取り入れること等）を行い、また、制度改革として、自動車検定時には事業所に対して「Co2 削減対応」を必須とすること等を実施する。

○ 都市計画法 53 条の規制緩和

都市計画道路には、都市計画決定後 50 年経過しても事業未着手の路線が存在し、今後も事業化の見通しのない路線も多く残ることが予想されるため、その後においても、これらの都市計画道路の都市計画法 53 条の規制が問題となる。このことから、今後の道路整備の効率化を進める上で、例えば 20 年以上事業化の見込みのない路線において、都市計画法 53 条で規制されている建築物の要件を緩和するなど、住民の道路行政への理解を得るための検討も必要と考える。