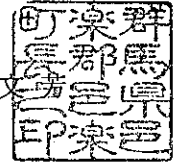


国土交通省道路局長 様

邑土発第68号

平成19年 5月 7日

邑楽町長 久保田 文
(土 木 課)



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)

貴職におかれましては、平素より道路事業に対するご指導、ご鞭撻を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、先般依頼のありました、「中期的な計画の作成にあたっての意見」につきまして、別紙のとおり回答いたしますので、ご査収ください。

担当：土木課 工務係
主任 橋本光規
tel.0276-88-5511 (内 332)

中期的な計画の作成にあたっての意見

平成19年 5月 7日
邑楽町長 久保田文芳

道路特定財源の見直しについて、「道路特定財源の見直しに関する具体策」が昨年12月に閣議決定されたことを受け、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成するにあたり、地方の置かれた現状に立ち、市町村長の立場として以下に意見を申し述べる。

意見の作成にあたり、様式等について特に指定がないため、国土交通省道路局策定「平成19年度 道路政策の7つのポイント」による視点により、要点をまとめる。

－平成19年度 道路政策の7つのポイントより－

ポイント1【国際競争力の強化】

群馬県南東部に位置する本町においては、以前より自主財源確保・雇用確保のため工業団地誘致を積極的に進めてきた。近年においては、その誘致政策と利根川以北の低用地コスト、さらに企業の投資の上向き・効率化のための工場再編などにより、新たな工場進出も著しい。

しかしながら、その地理的条件から、物流の基幹ネットワークが生活動線と重なり、特に県境を跨ぐ橋梁などが渋滞のボトルネックとなっている。基幹ネットワーク上の既設橋梁4車線化を計画的に執行し、合わせて利根川新橋の計画が進めば、自主財源確保・雇用確保など、地方自立のための政策が道路特定財源とリンクし、相乗効果による費用対効果が大きく見込まれる。

ポイント2【地域の自立と競争力強化】

少子高齢化の波は地方ほど顕著であり、地域社会を維持するため、高次医療施設・買い物施設への早急（30分圏内）・安全なアクセス向上は急務である。必要な要件が揃わずして、各人口階層の定着は図れない。

また、日常生活においても、必要な動線の確保や渋滞解消のため、低位にある市町村都市計画道路の執行率向上に向け、交付金などによる国の積極的な支援もますます必要である。ただし、時代の潮流を見極めながら、都市計画の弾力的な見直しが必要であることも付言する。

ポイント3【安全・安心の確保】

近年、市街化区域内の宅地化が進んで雨水の流出量が増加し、降雨強度の強い雨が集中的に降るなど、既存の排水施設能力が不足気味となっている。道路整備と一体化した排水整備の重要度はますます高まっている。

また、町管理の既設橋梁は、老朽化しているものも多く、耐震補強などを含め、適切な維持管理が行われているとは言い難い。少なくとも法定耐用年数前後に達した既設橋梁は、補強によらず、架け替えを前提とした整備を行うべきと考える。今後、高度経済成長期に作られた社会資本が、一斉に寿命に達することを理解しておかなければならない。

ポイント4【豊かな生活環境の創造】

道路事業においては、「道路構造令」などの設計基準により、また交付金のように国の補助を受ける場合にはその事業要件から、景観等に配慮したものや、地域要件を考慮したものなどは、少なからず制約を受けているのが現状である。一方においては、画一化された設計基準が全国の自治体の技術水準を底上げしたり、設計価格を抑えるなど、多くの点に於いて寄与してきたことを疑う余地はない。

しかしながら、他方においては、そこに基づく考え方が、「土建王国」と呼ばれる日本に於いて、南北に長く、気候や風景に変化を見せるはずの地域差を感じさせないような道路となってしまった事実も否めない。「ハード」のみならず、「ソフト」にも重点配分する中で、かつての「緑の国」を取り戻す施策に取り組まなければならない。

ポイント5【既存ストックの長寿命化】

道路など、既存ストックの社会資本については、自治体のその当時の財政事情等により、必ずしも所定の強度を満たすものとはなっていない。また、道路交通事情の悪化により、道路にかかる負荷はますます増加する傾向にある。

こうしたなかで、既存ストックの長寿命化を図るために、道路維持・修繕に係る定期点検手法の確立、既存ストックを活かす新たな技術開発などが必要となっている。

ポイント6【高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

首都圏に於いては、環状形式の高速ネットワークの構築が進んでいるが、これを補完する地方道路の整備進捗率が進んでいない。地方道路と合わせて高速ネットワークを構築することにより、更なる物流の効率化、それに伴う渋滞などの現道の課題を解消・緩和することに繋がり、ひいては二酸化炭素排出削減など長期的視点に立った費用対効果も見込まれる。

また、緊急車両専用ICや大規模観光施設に直結するICなど、一般利用とは差別化したICのあり方も、今後の社会実験に期待される。

ポイント7【道路施策の進め方】

道路施策のあり方については、今後ますます地方の自主性や裁量が尊重されてしかるべきである。そのための新しい制度の創設や、既存制度の手続きの簡素化などは、本来、国の「三位一体改革」と並行し進められるべき議論であり、事業効果の早期実現を図るためにも、その執行は急務である。

また、今後の道路のあり方として、機能多様性の発揮も期待される。一定の空間を確保する道路用地は、時に地域に開放されるべきであり、そうした意味からも、事業計画時には道路の維持管理も含めて、地域を巻き込んだ議論が必要とされる。

以上に於いて、道路特定財源の更なる必要性に通ずる意見を付したが、一般財源化する上での意見も具備しなければならないため、以下にその意見を述べる。

まず、前提として道路特定財源の歳出細目について仔細を了知していないことを申し述べておくが、本町における交通環境からの視点として、①駐車対策の推進、②鉄道からトラック輸送に切り替わる物流手段の見直し、③立体交差化によらない踏切安全対策など、総合的な観点から交通対策と成り得るものは、道路特定財源一般化を条件付きとして認めざるを得ない。

まず①についてであるが、平成18年の道交法改正によって、駐車違反取り締まりが厳格化された。しかしながら、本県においても荷さばき、あるいは買い物のための駐車場については、十分な容量が確保されているとは言い難い。前述のほか、鉄道利用者を含む駐車場の整備についても、基本的には民頼みであるため、道路のみならず、交通という総合的な見地から予算配分されることに異論はない。

次に②であるが、本県に乗り入れる東武鉄道にあっては、鉄道輸送からトラック輸送に切り替えられ、一般乗客の需要も減少傾向であることから、埼玉中部以北における鉄道事業者の設備投資は低い。しかしながら、交通弱者にとって鉄道事業の撤退は即日常の足を奪われることになり、ひいては更なる交通渋滞を引き起こすことから、地方においては鉄道事業に対する国費投入も検討課題であるべきである。

さらに③については、上記を理由として鉄道事業者が踏切単独での拡幅を嫌う傾向があり、踏切内において自動車と歩行者が混在し、さらに開かずの踏切が事故を誘発する事態となっている。また、都市計画上は特段の理由がない限り原則立体交差となっているため、安全対策としての踏切交差事業の進捗は著しく遅れている。現在は交付金や起債を活用して道路管理者が必要な拡幅を行っているが、都市計画決定の見直しとともに、鉄道事業者の側から行える踏切安全対策に積極的な国費投入はあってしかるべきである。

以上