



建第 67号
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

さくら市長 秋 元 喜 平



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

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、以下のとおり意見を提出致します。

記

1、重点化を進める上で特に優先度の高い政策

- 1) 地域活性化のための都市や交流拠点を結ぶ道路の整備
- 2) 特に地方における生活に密着した道路整備に対する財政的支援の充実
- 3) 通勤通学等日常の生活を支える生活幹線道路の整備
- 4) 通学路の歩道設置等交通事故対策の促進
- 5) バイパスの整備等交通渋滞対策の促進

2、効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- 1) 入札契約の適正化等事業の透明性を確保する
- 2) 建設コストや管理コストを軽減するための技術開発
- 3) 事業評価による必要性のチェック

3、その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

1) 国の取り組みについて

国においては、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」の考えのもと、道路行政において先導的に「道路行政マネジメント」に取り組まれておりますが、これは、より良質なサービスを提供する為に施策の選択肢や多様なデータを公表して、国民とともに「選択する道路行政」を進めることで、国民が自ら道路に関わり道路をより理解し、「市民と行政の協働」による施策展開に資するものとして、高く評価されるべきものと考えます。

国・地方自治体ともに、限られた財源でいかに投資対効果を高め、国民や市民の満足度を充足できるか求められていますが、そのためには利用者のニーズを的確に把握することがまずは必要となります。

今回のアンケートは、市の意見を直接的に伝え意見を交換できる機会であり、今後の道路行政での相互理解とさらなる連携のためには非常に有意義なものであると考えます。

2) さくら市の現状と課題

さくら市は、宇都宮市の北東に位置し、市域の西部（氏家地区）を国道4号やJR東北本線等が通過し国土の重要な連携軸上にあります。

また、国道293号が市を東西に通過し、東北縦貫自動車道へのアクセスとして、また県東部地区を結ぶ幹線道路として機能しています。

本市には、JR東北本線の氏家駅・蒲須坂駅があり、バス路線もありますが、市域全体を網羅できる状況にはないため、市民生活は自家用車に大きく依存しており、道路が重要なインフラとなっています。

さくら市第1次振興計画における施策の大綱（分野別計画）の目標5「機能的で快適なまちづくり」では、「1交通環境を整備する」において「広域交流や産業活動を支える基盤として、広域幹線道路網の整備促進」を掲げており、特に広域幹線道路網としての国道のさらなる整備促進を本市としては強く希望するところです。

国道4号については、重要な幹線道路であるために非常に多くの交通量があり、従前の2車線では円滑な通行が困難であったため、その4車線化と蒲須坂地区のバイパス化が長年の課題でありましたが、その解消に向けて現在計画的な整備が進められておりますことに対し、深く感謝申し上げます。

今後とも、早期に4車線化と蒲須坂地区のバイパス整備が完了することを強く希望するところです。

また、市内においては県道が近隣市町との連絡機能を果たし、市道が市民により身近な生活道路となっていますが、県道・市道ともまだまだ改修が必要な未整備区間や危険箇所も多く早期の整備が待たれるため、現在、国の道整備交付金制度を活用し、取り組みを進めているところです。

市においては、市町村合併時において財政的自立を最大の目標として設定し、将来的に自立できる行財政の確立を目指しており、そのために企業誘致と定住人口の増加のための施策を進めております。

幸いにも、自動車メーカーの本田技研工業株式会社の新研究所及び新テストコースの進出が決定し、また、上阿久津台地土地区画整理地区の保留地販売や民間による宅地分譲等による定住人口増加も順調に推移しております。

それらの企業誘致や定住人口増加には、その前提条件として良好な交通アクセスが判断材料ともなっており、今後とも道路網の計画的な整備は不可欠のものと考えております。

3) 道路行政全般にわたる意見

道路は国民生活向上のための基盤となるインフラであり、道路整備の状況によりその地域の産業までも影響する重要なものです。

全国的に整備が進んでいる高速道路網は、各地域の農産物の流通を容易にするとともに、観光交流人口の増加や定住圏の拡大等に大きく寄与しています。各地域の国道も地域間連携に重要な役割を果たしておりますが、都道府県管理の国道については財政的な制約から依然として狭隘区間や急カーブ等の整備を要する区間が非常に多く、円滑な交通を阻害していることも事実です。これらの国道については、これからも計画的な整備が必要です。

現在、国・地方ともに事業選択の際には、行政評価システムによる事業選択が進められており、その際に費用対効果が判断の際の大きな要因となりますが、大都市圏の人口集中地区と地方部とを比較した場合に、投下した経費に対する効果の視点だけで

は必然的に大都市部優先となる懸念があります。将来的に地方（地域）の振興に寄与するインフラ整備としての道路整備の在り方を議論する際に、地域間での整備格差が生じることがないように配慮を希望するものです。

現在地方の道路整備を支援する制度として、地域再生計画策定による道整備交付金が有効に活用されておりますが、この制度は財政的に非常に厳しさを増している地方自治体にとっては非常に貴重な財源となっており、これにより計画的な道路整備を進めることが可能となっております。

地域再生法については、施行後7年以内に施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずることとしていますが、この制度が非常に有効な点から、7年経過後においても本制度と同様の地域再生に資する継続的な支援を強く求めたいと考えます。

4) 市として必要と考える道路

① 本田技研工業株式会社計画地へ至る円滑な道路網

東北地方と首都圏を結ぶ重要な国土連携軸である国道4号の円滑な交通の確保と更なる機能強化のため、早期の蒲須坂地区バイパスの整備と全線4車線化をお願いしたい。特に、4車線化については平成25年度を目標とした取り組みを求めたい。

また、今後の本田技研工業（株）の新研究所建設に伴って右折車線利用での交通量増大に備え、喜連川工業団地幹線2号線（県道矢板那須線）交差点及び県道下河戸片岡線交差点での右折車線滞留長の十分な確保をお願いしたい。

② 国道293号の渋滞対策とさらなる整備（4車線化と鬼怒川新橋梁架設）

国道293号は、さくら市や那須烏山市・那珂川町等から、東京圏への東北縦貫自動車道宇都宮ICあるいは上河内スマートIC利用の際の重要なアクセス路線であるとともに、宇都宮市方面への通勤ルートとしても多くの利用があるが、国道4号との重複区間で大きく迂回する形となっており、朝夕の通勤時間帯には、国道4号での渋滞や鬼怒川橋梁部付近交差点での渋滞に悩まされている。

また、今後宇都宮市方面からのさらなる交通量増加が見込まれるため、今まで以上の渋滞が懸念されるところであるので、早期の渋滞解消対策を望みたい。そのため、栃木県への支援もお願いしたい。

そして、将来的には必要箇所での4車線化の検討、国道4号の氏家河岸交差点から直進した新たな橋梁の整備も視野に検討をいただきたい。