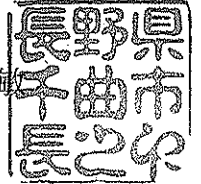




千 建 第109号
平成19年5月8日

国土交通省 道路局長 様

千曲市長 宮 坂 博 敬



中期的な計画の作成にあたっての意見について (回答)

このことにつきまして、別添により意見を申し上げます。

今後の道路政策や道路の整備管理について

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

(1) 交通基盤の整備について

地方では、公共輸送機関が未発達なうえに、法的規制のある農用地と企業・商業施設や集落の点在及び、施設等が限られた都市に集中するなどの地域的特性などから、住民の日常生活や地域間交流及び、文化、産業・観光などの社会・経済活動は、車に頼らざるを得ないのが現状である。

日本の国土のどこでも継続的な社会・経済活動が行われている限り、必要な交通手段を確保しなければならない、その中でも国民の安全・安心を確保する道路に課せられた使命は非常に高い。

(2) 中央と地方の格差の解消するために

5月4日の新聞報道によると、これまで国道の整備は事業着手から開通まで平均14.3年を要して来たが、今後は、10年に短縮する方針である旨の記事が掲載された。

しかし、国道18号バイパス(上田～篠ノ井間)を例にとると、計画の27.3キロメートルは、事業着手(測量開始)からまもなく20年を迎えるが、その事業進捗率は28.5%と全国平均に比べ大変低い状況にある。

このことから、大都市と地方都市及び、地方都市間を結ぶ国道など広域幹線道路の整備の遅れは、まさに中央と地方との地域格差を生じさせ、分権社会における沿線市町村の自立をも阻む危険性をはらんでいる。

よって国においては、均衡ある国土の発展のためにも、現在整備中の道路を最優先し、早期の事業効果を発揮させるべきである。

また、現国道においては、交通の整流化を加速させるうえから、ボトルネックの解消、歩車分離などの機能向上や、緑化の推進など道路環境の推進などのゆとりも求めていくべきである。

また、全国的に医師不足が社会問題となっており、特に、高次医療施設が少ない地方では、高度医療が整った大病院への緊急搬送が日常化しているが、交通事情の悪化や交通規制などによる増大する搬送時間に伴う救命率が低下することが懸念されている。

これをカバーするためにも、広域的アクセスの強化は不可欠であり、地方の道路整備の促進は緊急的課題でもある。

(3) 交通渋滞箇所の解消に向けて

道路整備の必要性や事業採択において、現在、採択要件など一律的に行われているが、圧倒的に大きな社会・経済活動を有する大都市と同様な数値に基づき優位性が保たれるならば、車に頼らざるを得ない地方道路の整備は遅々として進まない。

このため、平日や土日・休日はもちろんのこと、季節的要因の地域的特性を踏まえた調査・分析も考慮し、道路整備に生かすことも大切である。

(4) 災害時における交通の確保について

高速道を除く広域幹線道路の現状は、新潟中越地震でも明らかになったように幅員狭小

区間や未改良交差点が多く、大地震の際など沿道建物の倒壊による道路封鎖や交通の集中、更には、峡谷を縫うように走るルートのため頻繁に起こる雨量規制や、地形的制約から起きる構造的損壊などによる、道路機能の喪失など多くの危険性を含んでおり、住民の避難や救助・救援活動の遅延に伴う地域の孤立化や、被災地域およびその周辺部において発生する、社会・経済活動の連鎖的停滞など多くの課題があるので、災害に強い道づくり、迂回路等を確保すべきである。

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

(1) 道路の目的別区分による整備の見直し

道路は、高速道路・一般国道・県道・市町村道など、その分野別に整備・管理され、それぞれが補完しあい道路網を構成し、社会・経済活動を支えている。

道路の利用者は分野別に造られたどのような道路であれ、利便性から選択・利用するのであり、利用実態に即した整備と管理が行われていないことから、縦横的且つ一体的な考え方が必要になってくる。

(2) 道路構造令の見直しについて

道路整備は、道路構造令により設計速度や幅員構成、曲線半径など様々な基本構造が定められ、路線が持つ沿道の地域特性などに応じた、事故防止、安全性と経済効果など、地域の状況や利用状況、利用者ニーズなども考慮し、弾力的な運用を図れるよう見直すべきと思う。

(3) 道路の安全性と管理について

①道路標識・案内標識と交通安全施設の整備

各地で、解りやすい道路標識の検討や整備が行われているが、「観光立国日本」に併せて、外国の人を含めたすべての道路利用者に立った見直し整備が必要であり又、交通安全施設の整備にあたっては、経費の調整など公安委員会と連携した迅速な対応が必要と思う。

②老朽化する道路構造物への対応について

高度成長時代に多くの道路整備が行われ、それら施設の老朽化への対応が今後一層深刻な問題となってくるが、更新整備には莫大な経費を要するため、延命対策などによる事業費の抑制も必要と思われる。

これら老朽化する施設の整備については、中・長期的な「整備計画」の策定や、維持・補修及び疲労度などの調査を定期的に行うとともに、有効な技術指針などの整備を早急に行う必要があると思う。

併せて、道路特定財源の地方への税源移譲や管理経費の交付金化など、補助制度の早期確立が重要である。

③ 鉄道との立体交差や踏み切り改良事業については、道路と鉄道事業者間の協定で定められているが、特に市町村道など道路事業者の負担軽減や補助率の増額など、整備の促進を図る観点から見直しの必要がある。

3. 道路政策や道路の整備、監理全般について

(1) 道路財源について

地方では、大都市と比べて公共輸送密度が低いなど有効な交通手段がなく、自動車の保有台数や利用度も高いことから、揮発油税等道路整備の目的税負担も多い。

しかし、地方の道路は、山間地や急流河川が多いなど地形的な制約を受け易く、整備水準や広域幹線道路などの重要路線の密度などの関係から、移動や輸送コストが割高となり易く、地方の道路整備率を向上させる上からも、道路整備の財源としてその枠の拡大が必要と考える。

(2) 各種法律との関係の整合について

道路は、土地利用やまちづくり計画を進めるうえで、その基軸をなし且つ、重要な役割を担っているが、国土利用計画法、都市計画法及び、農地関係等の各種法律などとの調整が必要となる事項も多いため、これら法律との調整がスムーズに進むような対応を図ることが必要と思う。

例えば、県道や都市計画道路、幹線市道や生活道路など、地方の都市内道路や近隣自治体への連絡道路などの場合、道路法に定める道路の認定等において、道路の性格、管理のあり方等について、再検討が必要と思う。

(3) 電線の地中化を進め、明るく安全なまちづくりを進める

諸外国の都市では、ほとんどの電線が地中化され、スッキリとした落ち着いた都市景観が保たれているが、日本では電力会社の負担等、経済的な問題から遅れている。

電線の地中化は、都市の美化や各種イベント等の際の安全性の向上とともに、火災や大地震など防災面及び技術面・経済面も含めた整備の方法等について、検討することが必要である。

(4) 歩道の除雪の必要性

積雪地帯の道路では、車社会への対応から車道の除雪は行われているが、歩道での除雪はほとんど行われていない。

特に、交通量が多い幹線道路では、歩道に車道等の排雪が積まれ、長大橋などでは、除雪が行われている車道部を通勤・通学者が通行するなど、大変危険な状況になっている。

交通渋滞の解消や交通弱者の安全確保を図るなど、「イライラ・ハラハラ」対策として歩道部の除雪は特に重要である。

(5) 幹線道路の舗装の透水性化の促進について

冬季の排水性の向上による路面凍結の改善など、積雪寒冷地域における交通の円滑化や沿道・車内騒音の縮小など、排水性舗装は特に有効であるので、重点的な進める必要がある。