



木曾企第 20 号
平成 19 年 5 月 2 日

国土交通省 道路局長 殿

木曾町長 田中 勝巳



中期的な計画の作成に当たっての意見書提出について

平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 114 号でご依頼のありました標記の件について、別添のとおり意見書を提出します。

道路整備の中期計画策定に向けた意見書

長野県 木曾町

これまで国や地方自治体により進められてきた道路交通網の整備は、一定の成果を上げ、地域の生活水準や産業基盤の向上へ役立ってきましたが、高速道路等の幹線道路のほか、過疎地方の産業・観光交流道路や首都圏等都市部地域での生活道路等、未だ整備が必要な路線が多く残されています。

しかし、国や地方の財政が危機的に悪化する中で、道路特定財源のあり方や道路施策全般についても長期的な視野に立った見直しが必要であることは、国民共通の認識となっています。そこで、道路施策の重点化を進めるに当たり、当町の考える重要な施策は下記のとおりです。

□ 重点化を進めるべき上で、特に優先度の高い政策

1 安全・安心な交通の確保

当町を縦断する国道 19 号線は、木曾谷の狭隘な地域で唯一の南北軸幹線・生活道路であるとともに、中部地方の幹線国道として、大型トラックを中心に 2 万台/日にも達する交通量がある、特殊な交通環境となっています。

このため、従来から交通事故や大雪等の災害発生により全面通行止めとなることが多く、迂回路の無い地区が多い木曾路においては、救急車輛の通行も困難となるような状況が続いていました。

国土交通省や警察等関係団体の連携により、センターポールの設置や「木曾かめクラブ」等の交通安全対策が推進され、全面通行止めの件や時間が減少してきましたが、未だ幹線道路としての安全・安心には十分とはいえない状況となっています。

ついては、国道 19 号線のように通過車輛が多く産業道路的な性格を持ちながら、地域住民の生活道路として重要な道路については、4 車線化(3 車線化)の推進と迂回道路の建設により、緊急時等における緊急車輛の通行や通院等生活の足を必要最低限確保するための複数ルート確保を図ることが重要です。併せて、危険箇所での右折路線の確保や歩道の整備等を複合した安心・安全な道路づくりが必要と考えます。

2 地域間の交流を促進する道路の整備

平成 18 年 2 月に開通した木曾伊那連絡道路は、これまで約 90 分必要だった木曾～伊那間の交通が 45 分へと短縮されたことにより、一日平均の交通量が 3300 台ほどに達し、木曾地域と伊那地域との経済的、人的な交流の拡大に多大な効果を上げています。

このように、隔絶された地域間を結ぶ交流促進の道路整備は、まったく新しい側面から地域活性化と経済交流の発展が期待されるものであり、積極的な整備が必要と考えます。

3 地方公共交通への支援

木曾町は山間地域であり、町村合併後476平方キロと広大な町域となったため、地域住民の通院・通学や買い物等生活の足を確保することが大きな課題でした。

加えて、地域の公共交通を担ってきたバス事業者が、不採算を理由に路線バスから撤退を表明し、町が事業主体となった公共交通システムの構築が求められました。

そこで、既存の公共巡回バスや路線バス路線を統合し、デマンドタクシーも活用した新たな交通システムを構築し、平成19年度から本格運行を開始したところです。

この新交通システムは、低額な料金設定もあり通院や通学の足として住民の利用も好調であり、住民の高齢化が進む中で将来に亘って確保すべき公共交通となってきました。

しかし、元々不採算路線であった路線バスで、経常経費として年間1億円以上の財政負担が必要となっており、特別交付税等の財政措置の継続が望まれるところです。

ついで、国土交通省の道路施策としても、路線バス事業者のみならず、地域の公共交通を担う公共団体等への何らかの補助施策を検討し、支援をお願いしたいと考えます。

□ 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと。

1 事業着手前・着手後の事業評価

道路施策の重点化を推進する場合においては、通行止め件数や迂回道路の有無、高次医療施設へのアクセス、その道路が持つ経済効果等の客観的な指標を、十分な情報公開と住民参画により検討し、評価することが効率化の推進と透明性の確保において重要であると考えます。

この場合渋滞道路における通行量の抑制といったソフト面からの政策と組み合わせて事業化し、評価対象とすることが必要です。