

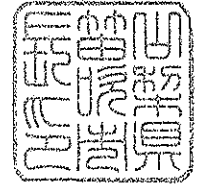


国土交通省道路局長 殿

笛経発第5-1号

平成19年5月2日

笛吹市長 荻野正直



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありました標記の件について、次のように回答します。

記

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

① 幹線道路や地域高規格道路の整備推進を

地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえ、地域活性化やその自立に必要な幹線道路の整備は必要不可欠であります。

山梨県は、特に公共交通機関が不足しており、人の移動の9割以上が自家用車を利用しているのが現状です。そのため、自動車交通に極端に依存しており道路整備に対する住民の要望は年々高くなっています。

また、道路整備の遅れから生ずる慢性的な渋滞は環境問題にも発展し、自動車CO2の排出率は県全体の43%を占め、さらに渋滞による人口1人あたり損失額も全国でワースト3位となっています。

現在、山梨県では新山梨環状道路や国道甲府熊谷線の建設が進められています。この完成により、慢性的な渋滞の解消や交通事故の減少、発災時の緊急輸送等多くの効果が期待されており、その早期完成が望まれるところです。

② バリアフリー化や歩道、自転車道への重点的投資を

山梨県の歩道の設置は十分とはいえず、本市におきましてもその整備は重点課題の一つであります。山梨県の交通事故死傷者数は全国ワースト4位であり、その半数以上が歩行中の事故となっています。

このためにもバリアフリー化をはじめ安全な歩道空間や自転車道の整備など重点的な投資を望みます。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

① 公共交通の充実を

重点化、効率化を進め真に必要な道路整備を計画的に進めることには理解できるものの、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえるならば、公共交通の充実のために必要な投資をすべきと考えます。

我が国では、これまで道路整備に多くの資金が当てられていましたが、半面、公共交通に対する投資は少なく、公共交通機関は原則として運賃収入に頼る厳しい経営を迫られています。特に、地方では、赤字ローカル線の切捨てが進み、本市をはじめ多くの自治体は、公共交通機関の赤字補填や市営バスの運行など余儀なくされ、多くの財源を投入せざるを得ない状況となっています。しかし、こうした施策も多くの住民にとって決して満足できるものではなく、自家用車を持たざるを得ない一因となっており、その結果、交通渋滞や環境問題、交通事故の増加という悪循環をもたらしているものです。

本市も市営バス運行やパーク&ライドの取り組みなど進めつつありますが、その取り組みには限界があります。さらに、核家族化や高齢化が進む社会の中で本市も例外でなく、高齢者等交通弱者のモビリティ確保という課題があります。このため、公共交通の充実化にむけて、基礎的自治体だけでなく国を挙げての取り組みを求めるものです。

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 まちづくり交付金等道路整備事業の拡大を

現在、道路特定財源の一部は、まちづくり交付金など道路関連施策として一般会計に計上され、地方にとって有効な道路整備等の財源となっていますが、本市にあっては、道路整備はまだまだ十分とは言えず、さらに、国道・県道に比べると市道の歩道設置率は低くなかなか進まない状況です。住民にとって必要な市道の整備や、またすべての歩行者に安全・安心・快適な歩行空間を提供することは、本市としても大きな課題であり、この実現のためまちづくり交付金制度等の拡大を望むものです。