



阿建第57号の2  
平成19年5月7日

国土交通省 道路局長 様

新潟県阿賀野市長 本田 富雄



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

日頃から地域の道路整備にご尽力をいただき、感謝申し上げます。  
先に依頼のありました標記のことにつきまして、別紙のとおり意見書を提出いたしますので、よろしくお願いいたします。

## 中期的な計画の作成にあたっての意見

### 【 重点化を進める上で特に優先度の高い政策 】

#### ・バイパス整備や交差点の改良による渋滞対策

幹線道路のバイパスが未整備なため、市街地、特に住宅密集地を通過する交通量が多く、このことが重大事故の発生や沿線の住環境の悪化を招いている。

また道路が未整備のままでは、企業立地が進まず就労の場の確保ができないため若年層が減少し、益々少子高齢化が進行する。

都市の整備を優先させるのではなく、全体の均衡を考え優先度を考慮してほしい。

#### ・高速道路ネットワークの形成

高速道路はネットワーク化されることによって、効用を最大限に発揮できる。交通量が見込めないといわれる高速道路は切り捨てられようとしているが、交通が不便であるために過疎化が進み、それに伴って交通量が減少していく。結果として地域間格差が益々増大することとなる。

道路が繋がることによって新たな交通の流れを生むことも考えられ、そのことによって地域の活性化も促される。

また高速道路が災害を受け交通遮断された場合には、救助や物資輸送を行うための代替路線が必要であるが、そのためにもネットワーク化を図ることが重要である。

### 【 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと 】

#### ・道路の建設や管理にかかるコストをもっと減らす努力をする。

道路施設の長寿命化が図られれば、年当りの投資額は少なくなり、維持管理費も削減される。そうした新技術や工法の活用により、長い目で見たコスト削減を図ることが大事だと考える。

#### ・沿道の住民等などが道路の管理にもっと参加できる取り組みを行う。

地域の再生には道路空間の活用を図ることが重要であり、集客に活用できるような歩道整備などが必要である。

また市街地では荷卸が渋滞の原因のひとつであるので、原因者が駐車スペースを作ることを義務化するなど、沿道の受益者にも負担してもらい、道路整備のスピードアップを図る必要がある。

道路施設の維持管理については、住民の要望に十分な対応が出来ているとは必ずしもいえない状況にある。

そこで、維持管理に対する住民ニーズに応えるため、コスト縮減に努めながら維持管理ができる新たな手法の導入が必要である。

官民が協働して道路施設を維持管理あるいは有効活用することで、地域住民の施設への愛着心や満足度が高まると共に、維持管理の縮減を図ることが出来るものとする。

・現在ある道路をもっと有効に利用する。(高速道路料金の引き下げ、インターチェンジの増設、路上工事の縮減など)

料金の引き下げやインターチェンジの増設によって高速道路の交通量を増やすことができれば、結果として一般道の渋滞解消にもつながる。

#### 【 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見 】

・公共交通機関が少ない地方では、自動車が生活必需品であり、いつでも安全に通行できる道路を整備することが重要であるが、都会に投資が集中してきており、地方の道路整備はまだまだ遅れている。全国一律で都会並の整備を行う必要はないが、地方に即した道路整備を早急に進めてもらいたい。

・コストの削減や無駄を排することはもちろん重要であるが、単に安上がりな工事を行ったのでは、粗悪な工事を招き、維持管理に多くの費用がかかったり、災害に弱い道路となる恐れがある。

中越地震の被災地では、人口の流出が増加しているようだが、地域を存続させるためにも災害に強い道路作りが必要である。