



国土交通省道路局長 様

可都第34号
平成19年5月8日

可児市長 山田 豊



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について (回答)

新緑の候、貴職におかれましては益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。日頃は、可児市道路行政に対し、ご理解御協力を賜り厚く御礼申し上げます。

平成19年4月2日付国道企第114号で依頼のありました標記の件について、本市は道路特定財源堅持のため、別添のとおり意見書を提出いたします。

「道路特定財源の見直しに関する具体策」にかかる中期的な計画への意見

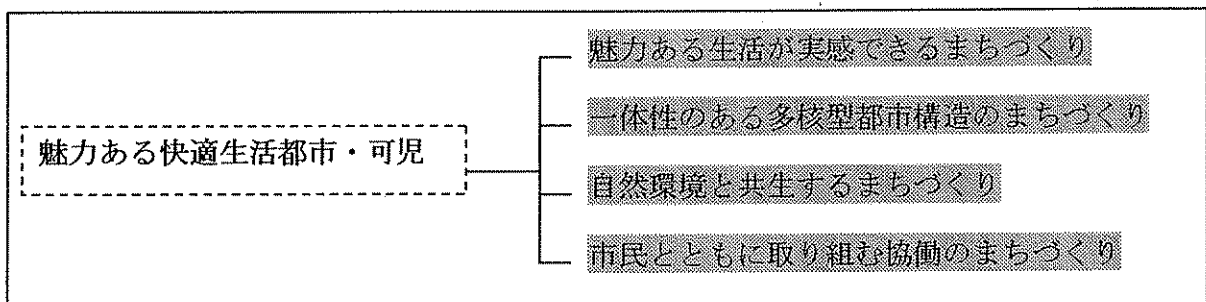
☆本市のまちづくり基本理念

本市は、平成13年に第3次総合計画を策定（平成18年7月に後期基本計画を策定）し、まちづくりを進めています。そのなかでは、

- ・積極的に人と人が出会う仕掛けづくりにより「交流」を拓く
- ・少子高齢社会への対応や資源循環型社会の実現、地域間連携など様々な分野における「共生」を育む
- ・市民との協働のまちづくりの推進、活力ある経済活動の展開により「自立」を高めるの3点を基本理念として掲げています。

そこで、都市計画マスタープランでは、「魅力ある快適生活都市・可児」を本市のまちづくりの基本理念とし、豊かな自然や都市機能を土台に市民の力を結集して、市民が愛着と誇りを持ってこれからも住み続けていきたいとすることができるまちづくりを目指しています。

そして、「生活」「まち」「自然環境」「ひと」をキーワードに、まちづくりの目標を次のとおり定め、まちづくりを進めています。



1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

名古屋都市圏内に位置し、宅地需要が強く人口急増した本市は、社会基盤の整備が喫緊の課題であります。地域活性化のための広域幹線道路をはじめ、地域住民の生活利便性向上のための狭隘道路整備、安全・安心確保のための交通安全施設整備、災害対応力向上のための緊急輸送路整備、耐震補強等実施しなければならない道路事業は山積しています。

本市はこれまで南部の丘陵地における大規模な住宅団地等の開発により、また昨今は、北部既成市街地内の小規模な開発により都市の成長が続いてきました。そのため、団地間及び北部既成市街地との結び付きが不十分となっており、中心市街地の求心性の低下、さらには都市としての一体性を低下させ、都市活力の停滞を招いています。

そこで、市内各地域における既存の都市機能・都市施設の充実・向上を図りつつ、公共交通機関や道路ネットワークの整備を進めることにより、中心市街地の求心性の向上、都

市の一体化を図ることが魅力あるまちづくりのための重要な課題となっています。

道路は、日常生活から経済活動に至るまで全ての経済社会活動を身近に支える最も基礎的かつ重要な社会資本であり、少子・高齢化が急速に進展していく21世紀において、豊かな地域社会の実現のためには、その整備充実は欠かせないものであります。地方を守ることが国土の健全な維持発展に資することであり、今後の日本を創造する基本であるとの信念のもと、「魅力ある快適生活都市・可児」創出のため、以下の道路整備に優先的に取り組み、道路建設行政を推進することが重要であると考えております。

○活力ある都市づくりのために「広域的な交通処理を支える道路」

地域経済を支える商業・工業・観光機能などを広域的な交通体系と結び、周辺都市との高いアクセス性を確保します。

- 【主要事業例】
- ・国道248号可児バイパス線整備事業
 - ・国道21号可児御嵩バイパス線整備事業
 - ・国道41号名濃バイパス線整備事業

○円滑な移動を確保するために「効率的な交通処理を支える道路」

市中心部に集中する通過交通を広域的に迂回処理する道路整備を推進します。また、分散した市街地や拠点が相互に機能を補完しあい、利便性の高い都市生活を実現するための交通ネットワークを強化するとともに、中心市街地への高いアクセス性を確保します。

- 【主要事業例】
- ・今渡坂戸線整備事業
 - ・南部丘陵環状線整備事業
 - ・沢渡土田線整備事業

○環境保全のために「環境に優しい都市づくりを支える道路」

交通結節点となる主要な駅前へのアクセス性を高め、コミュニティバスの効果的な運行を図るなど公共交通機関等の利用を推進し、排気ガスなどの削減により地球環境にやさしい交通整備を図る。また、道路が持つ緑化機能を活かし、市街地環境の改善につながる道路整備を推進します。

- 【主要事業例】
- ・可児駅前線整備事業
 - ・中恵土広見線整備事業

○高齢社会への対応のために「人に優しい都市づくりを支える道路」

ノーマライゼーション社会の実現のために、ユニバーサルデザインを取り入れた交通環境の形成を進めます。特に、幅の広い歩道の整備や横断歩道の段差解消など、移動・交通安全対策の充実及び道路交通環境の整備を図ります。

- 【主要事業例】
- ・歩道改良事業

○人の暮らしやすさのために「快適・安心安全な都市づくりを支える道路」

中心市街地、商業地、住宅地などの多くの人が集まる地域では、歩行者や自転車利用者などの交通弱者の視点に立った道づくりを推進し、人と車が共存できる安全で快適な道路空間網の構築を図ります。

また、地震・火災などの非常時への対応として、延焼防止などの災害の拡大を抑える機能を充実し、消防・救助活動や安全な避難活動を支援する交通施設の整備を図ります。

- 【主要事業例】
- ・橋梁耐震補強事業
 - ・踏切改良事業
 - ・歩行者ネットワーク事業

□住民要望への対応

中期的な整備目標に併せて、地域住民の日常生活を支える道路へのきめ細やかな対応が強く求められています。

- 【主要事業例】
- ・道路改良事業
 - ・道路維持事業

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

①事業プロセスの管理を徹底する。

早期完成の必要性や効果の高い事業については、完成時期を公表し住民の合意形成から工事の進行状況の管理を徹底し、早期供用開始を図る。

②事業の重点化・集中化を図る。

事業の重点化・集中化を図り、限られた予算を地域の発展に資するよう、道路の効率的整備を推進する。

他事業との連携による効率化を図る。

③計画・設計の見直しを柔軟に行う。

各自治体の実状に合ったより合理的な計画立案・設計を行う。

技術の発展を柔軟に反映した計画立案・設計を行う。

施設の長寿命化を図るとともに、維持管理コストを縮減する技術を採用した計画・設計を行う。

④管理方法の見直しを行う。

身近な道路の維持管理については、地域住民等の参画を得て計画的な維持管理を行う。

⑤入札・契約の見直しを行う。

公正な競争の促進を図る。

債務負担行為を積極的に活用し、工期短縮及び事業費の縮減を図る。

民間の技術力を活用できる入札方式の採用を検討する。

⑥道路築造等に係る補助金を廃止し財源移譲を行う。

地域にとって真に必要な道路を真に必要な規格等で計画・築造していくために、国の規制指導の影響を受ける補助金を廃止し、各自治体の判断で使用できる財源として移譲する。

⑦高速道路料金の引下げを行う。

低廉な利用料金設定によって、高速道路の利用を促進し地域住民の高速道路への理解を深めるとともに、新たな産業の誘致や都市間交流の活発化など地方の活性化に資する。

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

中央と地方の格差拡大が言われて久しいところですが、都会を支えている地方がこれ以上衰退しないためには、魅力あるまちづくりが必要です。人が集い、賑わい、交流し、創造することで素敵なまちができると考えますが、そのまちづくりにとって道路整備は必要不可欠なものです。

地方において道路整備を望む声が大いことは、誰も否定するものではありません。地域経済の振興、新産業誘致等のための、高速道路・国道などの幹線道路は言うに及ばず、特に身の回りの比較的小規模で安全な生活道路の整備が強く望まれています。歩行者・自転車の安全確保のために余裕のある歩道やガードレールを整備したり、渋滞解消のために踏切を改良したり、災害対応のための迂回路等の整備や橋梁を補強することは、地方にとって喫緊の課題であります。また、市町村合併による行政区域の拡大によって、更なる地域間の連携強化、一体化が求められており、新しいコミュニティ形成のための道路整備が必要とされています。

このように道路整備のニーズは多岐に亘っており、地域生活向上のためにはこの先も道路整備は必要であると考えます。

今後の道路維持管理については、身近な生活道路については、NPOや道路サポーター等の地域住民や道路利用者の参画を得て、住民活力を活かし、より柔軟・適切に対応していくことが必要であると考えます。

また、サービス水準とライフサイクルコストを考慮した道路築造を行うことが重要であると考えます。