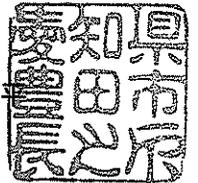




豊調発第 54 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省 道路局長 様

豊田市長 鈴木 公



中期的な計画作成について(回答)

上記の件について、下記のとおり意見を提出します。

記

(1) 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

①国際競争力の強化及び渋滞対策

- ・ 高規格幹線道路網の早期整備：第二東名、東海環状残区間、名古屋二環など
⇒伊勢湾岸、東海環状自動車道路などの完成による経済効果は年5,080億円。沿線幹線道路の渋滞緩和にも効果大。高規格道路により新たな地域間交流の創造へ（東海環状都市地域交流連携推進協議会など）
- ・ 幹線道路網(都市環状道路、都市間連携道路、ICへのアクセス道路等)の早期整備：豊田南・北バイパス、R153、R248、R301、R419等)
⇒都市の骨格を形成する幹線道路の整備促進。市内の整備率は53%。その整備は、渋滞緩和、交通事故対策など、交通の円滑化を実現し、「物流コストの削減」「輸送時間の定時制確保」「供給拡大」など経済の活性化にも大きく寄与。
- ・ 物流ネットワークのボトルネック(国際標準コンテナの通行支障区間)の解消：R153(伊勢神トンネル)、新たな研究開発拠点を支援するR301(根引峠、大内地区バイパスなど)
⇒一部のボトルネック解消により、国際標準コンテナの通行可能区間が大きく拡大。開発ポテンシャルも拡大。
- ・ 渋滞対策の実施：豊田都市圏新交通円滑化・CO2削減総合計画の推進
⇒矢作川を渡る橋、中心市街地で慢性的に交通渋滞が発生し渋滞損失は年間約500億。特に都市環状道路(豊田南・北バイパス(未事業化区間を含め))の早期整備が必須。

②合併支援道路の早期整備

- ・ 合併新市計画において位置づけられた合併支援道路(県管理国道・県道等)の10年間での整備
⇒地域拠点間30分交通圏域の早期確立。合併により豊田市の面積は約3倍(918km²)。新市一体化のため合併支援道路の早期整備が必須。

③安全・安心の確保

- ・ 通学路の安全対策：国県道の歩道設置
⇒市内の通学路の歩道設置率は、国道89.5%、一般県道は48.8%と約半分。
- ・ 交通安全対策の実施：交通事故多発交差点の安全対策
⇒豊田市の交通事故発生件数は、2,941件で県下ワースト3位。

・橋梁等構造物の耐震対策の実施

⇒東海地震、東南海地震の発生が危惧されており、緊急物資輸送路及びライフラインの確保は、緊急課題。特に、河川を横断する橋梁の耐震強度の強化は、市民の命を守る上で重要課題。

・中山間で安心して定住できるための緊急時の医療機関や消防活動支援のためのアクセス道路整備

⇒中山間の多くは無医地区であり、緊急時の医療機関へのアクセスとなる幹線道路等の整備が必要

・無電柱化5ヵ年計画の推進やバリアフリー化の推進

⇒無電中化計画路線の整備状況は52%であり、着実な事業推進と鉄道駅等交通結節点でのバリアフリー化の推進が必要

(2) 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

①整備目標年次を公表し、道路整備のスピードアップ

⇒九州地方整備局では整備目標を公表する「ちやく²プロジェクト」により成果向上している。全国でこのような取り組みをさらに推進すべきである。

②1.5車線整備等地域事情にあわせた事業推進やコスト縮減でスピードアップ整備

⇒地域事情に合わせた整備で事業のスピードアップを図る。

③高速道路の有効活用の推進（通行料の引き下げ、通勤割引等割引制度の多様化、スマートICの積極的な設置など）

(3) その他、道路政策や整備・管理全般に関する意見

①道路特定財源について

⇒今回アンケートに記述したように地方の道路整備は必要不可欠であり、自動車に依存する割合が高く一世帯で自動車を複数台所有せざるを得ない地方の利用者ほど税負担が多くなることや、道路特定財源以上に一般財源を投入し道路整備を進めている地方の状況を十分に認識され、受益者負担という制度趣旨を十分踏まえ、地方の道路財源への安定的な充当強化を図っていただきたい。

②ITSを活用した交通まちづくりの推進

⇒豊田市では、ITSを活用した交通モデル都市づくりに取り組んでいる。道路整備とともにITSを活用した交通円滑化対策の推進や抜本的な交通事故対策のためにも安全走行支援システムの早期実用化の推進が必要。国におけるITSや新技術導入に向けた大規模実道実験などのモデル的な取り組みの推進が必要。

③CO₂対策の推進

⇒新たな豊田都市圏新交通円滑化・CO₂削減総合計画では、2012年にCO₂2割削減を目標にしているが、道路整備にあわせた公共交通利用促進などTDM施策の推進やエコドライブ普及などモデル的な取り組みへの支援が必要。

④道路構造物の長寿命化と維持管理費の効率化：アセットマネジメントの実施

⇒50年以上経過する市内の橋梁数は、20年後には現在の約5倍に増加。今後国、県、市が連携したアセットマネジメントを導入し効率的な維持管理推進が必要。

⑤都市交通の円滑化を図る連続立体交差事業の推進

⇒名鉄若林地区の鉄道の立体交差事業を促進し、渋滞対策や地域の一体的なまちづくりの推進。