

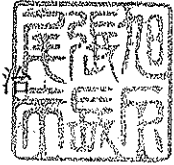


19土第35号

平成19年5月7日

国土交通省道路局長 殿

尾張旭市長 谷口幸治



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）

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このことについては、別紙のとおりですのでご査収願います。

連絡先 建設部土木課管理係

電話 0561-53-2111

(内線 504)

## 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

### 1 重点化を進めるうえで特に優先度の高い政策

#### (1) 幹線道路の整備促進

本市の都市計画道路は、23路線あり、整備率は現在約64%となっています。

その中で、現在、重点的に整備を進めている都市計画道路霞ヶ丘線は、本市中央部を東西に横断する主要幹線道路で、都市計画道路瀬戸新居線と連続して、瀬戸市から名古屋環状2号線（国道302号）までを結ぶ道路として、市民のみならず近隣自治体の住民からも早期整備を要望する声が寄せられています。このように都市計画道路霞ヶ丘線は、都市と都市を結ぶ広域幹線道路の一部としての意義も高いものとなっておりますが、現在、その事業主体が市であるがゆえに、整備が遅々として進まず、円滑な交通ネットワークを形成するに至っておりません。

このため、市が管理する道路であっても、広域幹線道路として位置付けられる重要な道路については、その事業主体を県とするなど、柔軟な対応が可能となるようご支援をお願いします。

また、幹線道路の整備に関しては、霞ヶ丘線以外にも未整備のままとなっている区間が多く、今後の本市の発展のためにも、更なる幹線道路の整備促進を要望します。

#### (2) 交通事故抑制対策、歩道のバリアフリー化

本市では、平成15年度に印場・瑞鳳地区が「あんしん歩行エリア事業地区」に指定され、以後、地域住民と行政が協働して、交通事故抑制対策や歩道のバリアフリー化に取り組んでおります。この事業は、従来の行政が一方的に計画から整備までを行う手法とは異なり、地域住民と一体となって取り組んでいくもので、本市の街づくりの基本方針と合致し、市民からも非常に良い事業であると評価をいただいております。

本市では、「あんしん歩行エリア事業」のように市民とともに進めていく手法が、これからの街づくりのあるべき姿と考えておりますので、今後は、住民参加型の施策に対する補助制度の拡充を要望します。

#### (3) 既成市街地内の狭隘道路整備対策

本市は、市街化区域の50%以上が土地区画整理事業により整備されており、市域の多くは整然とした街づくりが進められております。しかしながら、依然として既成市街地の家屋が密集した地域もあり、こうした地域では、土地区画整理事業の合意形成ができず、いまだ具体的な整備方針がなく、防災上非常に危惧される状況となっています。

このような地域の狭隘道路の整備対策として、現在、老朽住宅の建て替え整備を目的とした密集市街地整備促進事業がありますが、今後は、道路整備からの視点に立った狭隘道路の整備に対する新たな補助制度の創設を要望します。

## 2 効率化を進めるうえで重視すべきこと

### (1) 地域の特性が活かせる補助制度

現在の補助制度は、各事業の補助要件に適合した道路を地方自治体が、その要件に合わせた形で、全国一律の規格で整備を進めているように見受けられます。こうした中では、各自治体が真に求める手法で道路を整備することが難しく、地域の実情に合致しない規格の道路整備により、 unnecessary コスト負担が生ずることもあります。

今後は、国の定めた基本方針の中で、地域の特性を活かしながら、地域の実情に適合した道路整備の促進を進められるような施策を検討していただきますよう要望します。

### (2) 補助率の見直し

現在の補助制度は、一般に 5 / 10 から 5.5 / 10 の補助率となっています。一方で自治体を取り巻く財政状況も厳しいものがあり、いわゆる裏負担と呼ばれる市負担分が過大な負担となっており、補助金交付を前提としても事業が推進できない状況があります。

このようなことから、事業の更なる推進を図るためにも、地域の実情を勘案しながら、事業の必要性、効率性を考慮し、一律の補助率ではなく、事業の重要度にあわせた補助率の見直しを要望します。

## 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) 維持管理に対する補助制度の創設（特に舗装補修）

本市の管理する道路は、約 320 km あり、その 98% は舗装されております。これらの舗装は、20 年以上前に整備されたものが多く、自動車交通とりわけ大型交通の増加に伴い、舗装面の傷みは顕著に激しくなり、舗装補修費用の増大は避けられない状況となっています。つきましては、適正な維持管理を行っていくうえで、舗装補修などに対する補助制度の創設を要望します。

### (2) 公共交通に対する補助制度の充実

平成 14 年 2 月の道路運送法の改正による規制緩和に伴い、交通事業者のバス路線からの撤退が従前よりしやすくなったことにより、地方自治体が、路線バス事業に関与する必要性が生じております。

本市においても、国の自動車事故対策事業の補助を受け、平成 16 年 12 月からコミュニティバスの実証実験を行い、その有用性を検証し、平成 19 年度中には本格運行に移行すべく準備を進めております。しかしながら、本格運行に移行する中においては、こうしたバス事業を推進するための補助制度が限定され、運行に係る以後の財源確保に苦慮しているところであります。

中京圏は、自家用車の依存率が高い地域であります。今後、さらに高齢社会が進展することや環境意識の向上により、市民生活において、ますますこうした公共交

通への転換が必要となってまいります。また、本市では、コミュニティバスの運行により、外出回数が増えたとの市民の声が多く寄せられ、健康施策の一環としてもこの事業をとらえております。市民のこうした日常生活の足の転換により、通過車両が抑制され、渋滞の発生や交通事故を予防することも期待でき、さらには市民の健康増進にもつながる、このようにコミュニティバスの事業は、単なる公共交通施策に留まらず総合的な道路政策といっても良い状況があります。

こうしたことなどを踏まえ、道路特定財源の一部をこうしたコミュニティバスの運行に係る事業にも補助いただけるよう、制度の充実を要望いたします。