

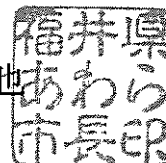


あ建 第1756号

平成19年5月7日

国土交通省道路局長 殿

あわら市長 橋 本 達 也



中期的な計画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号で照会のあったみだしのことについて、別紙のとおり回答します。

中期的な計画作成にあたっての意見書

あわら市

H. 19. 5

① 古くなった橋の維持管理のための補修が必要である。

あわら市合併後の市道の総実延長は約 3 2 0 k m で、市道の総本数は 9 8 0 本であり橋梁は 1 1 9 本を抱えている。

特に橋梁については、高度成長期に架け替えした橋が多く、平成 16 年度から毎年実施している市単独事業での橋梁健全度調査結果でも老朽橋と更新時期を向かえた橋が相当数ある。

今後十分な補修をしなければ将来的にも市にとって維持管理に大きな費用負担となることが予想される。

このことから、橋梁の補修について国の補助金を強く要望する。

※平成 1 9 年度 崎田橋補修工事 市単独事業費 1 2, 0 0 0 千円

② 合併支援道路の整備が必要である。

合併後の新市が一体となるために旧町間を結ぶ金津・三国線の合併支援道路の整備を始め、合併に伴い新たに生まれた地域間交流や拠点の連携強化さらに新幹線開設に伴う経済活動の変化に対応した安全で快適な交通ネットワークを構築することが、まちづくりの道路行政を進めるうえで非常に重要である。

※金津・三国線地方道路交付金事業 事業費 800,000 千円

事業期間 平成 17 年度～20 年度 国庫補助率 55%

合併特例債充当

③ 道路融雪設備の整備が急務である。

一昨年度の豪雪でも緊急輸送道路と市民の日常生活に移動する道路さらに芦原温泉を抱える観光面からも地方道路を最大限に確保してきた。

しかしながら、除雪費用も市町村にあっては容易に確保できないことから、これらを解消するため融雪設備の整備が急務となっている。特に歩道除雪は市町村にとっては歩行者の雪道の確保から大きなネックとなっている。

※あわら市の融雪事業計画

(1) 市道十日・嫁威線雪寒地域道路事業 事業費 55,000 千円

平成 19 年度国庫補助事業採択 事業期間 2～3 年

(2) 市道旭・山室線消雪事業 事業費 50,000 千円

平成 19 年度まちづくり交付金事業採択 事業期間 2 年

④ 国道 8 号福井バイパス（第一工区）の工事着手と石川県境までの事業化。

国道 8 号線のあわら市区間については、金津インターの接続と相まって年々交通量が増加しているとともに、特に冬期間の道路急勾

配による交通渋滞と沿線住民の事故も多く発生している。

このため、用地買収済区間の一日も早い工事着手と併せて、笹岡地係から石川県境までの事業未認可区間についての事業化を強く要望する。

※国道 8 号福井バイパスの事業現状

平成 3 年の認可後 15 年を経過し、昨年度までに用地買収の関係 7 集落のうち 6 集落についてはほぼ買収を完了し、笹岡地係りにおいても用地幅杭と測量を実施済みである。

今後の道路整備についての意見(総論)

あわら市

H.19.5

(1) 真に必要な道とは

① 古くなった橋やトンネルなどがあるが、これからの維持管理をどうするのか。

● 橋梁・トンネルを診断し、緊急性及び危険性のある施設を年次計画を立てながら改修及び維持していく。

[参 考]

- ・ 橋などをきちんとメンテナンスして寿命を伸ばす。その維持・修繕の交通への影響の最小化や、長期間のトータルのコストを抑えるなど、戦略的道路管理が必要である。
- ・ 道路を計画的にきちんと管理していく仕組みづくりへ、非破壊検査などの新しい技術や点検・管理をする組織、技術者づくりが必要である。
- ・ 道路の構造物が増えたり、古くなったり、道路の管理がますます大切になる時代であり、どんな組織、どのくらいの予算で維持、管理していくかを検討する。
- ・ 市町村で道路を管理する技術者が足らなくなるので、国からの支援を要望する。
- ・ 清掃や除草など日常の維持・管理については、道路利用者の了解が得られる範囲でコストを抑えることが必要である。

② 地震などの災害を防ぐため、減らすためには、何が必要か

- 地震などの大災害を想定したハザードマップを策定し、市民に公表し、特に緊急輸送道路を確保してソフト対策を進める。

〔参 考〕

- ・ 地震などの大災害に備え、いざという時の道路利用者への情報提供をはじめ、危機管理体制をしっかりと立てておくことが必要である。
- ・ 老朽化した橋などがあり、耐震補強が急がれる。災害の時に役立つ緊急輸送道路など、重点的に整備するところを明らかにして、集中的に実施する。
- ・ 災害時に弱い道路ネットワークを改善した場合の効果も見ながら、目指す整備の水準と必要な事業の量を明らかにする。
- ・ 家が密集した市街地の災害への安全性を高めるため、必要な都市計画道路や市街地の整備を推進する。
- ・ 地震などの災害時に、電柱の倒壊によって交通の機能や情報通信ネットワークに障害が起きないように、無電柱化を推進する。

③ 交通事故をへらすには、どうすればよいか。

- 通学道路での歩道の整備や、生活道路を通り抜ける通過交通の排除、歩車共存道路など、安全で安心できる人優先の歩行空間の整備を推進する。

〔参 考〕

- ・ 幹線道路の交通事故対策は、繰り返し事故が起きているとこ

ろを中心に対策を行うなど、効率的に対応する。

- ・交通事故の起こった要因をもとに、科学的な分析によって効率よく、効果的に事故対策を進める。

④美しい景観をつくるためには、道はどうあるべきか。

- 道の駅の整備、無電柱化の推進、道路沿いのエリアを含めた歩行者空間やにぎわいづくりなどを推進し、地域の自然景観を利用した道づくりを進める。

〔参 考〕

- ・まちの魅力を高めるため、沿道の土地を歩行者空間にしたり、歩道を民間が利用してにぎわいを創り出すなど、道路と沿道の連携方法を検討する。
- ・美しい景観づくりや街並み再生など、道路と周辺の地域の価値を高める取り組みには、新しい評価の基準が必要である。
- ・まちづくりや観光のために、木陰や並木道、歴史にある橋や街道などを見直し、文化資産としての整備も必要である。
- ・無電柱化をもっと進めるための有効な方法が必要である。
- ・道路沿いの景観を良くするためには、道路の利用者や沿道の人々のマナー向上が必要である。

⑤観光を盛んにするための有力な支援は何か。

- 観光地へ行くまでのユニークな道路整備と併せて短時間で観光ルートが回れる優先道路を整備推進する。

また、観光地への自動車の乗り入れを禁止して、自動車以外の

乗り物専用道路として整備推進する。

〔参 考〕

- ・観光は、生活の充実や産業としての将来性、各国との交流を考えると国をあげて取り組むべき大切な分野である。道路行政も積極的な支援が必要である。
- ・観光の拠点となる地域へのアクセスの向上、道路と道沿いでつくる観光資源の整備、観光地の再開発、観光についての情報提供など、積極的な施策を展開する。

⑥沿道の環境や地球の環境を守るために、どうすべきか。

- 道路沿いの大気や騒音などが環境の基準を上回っている地域には、交通量の削減、遮音壁の設置のほか、貨物車の流入規制など、交通の運用面での対策を導入する。
- 自動車から排出される CO2 の削減へ、効果の大きい渋滞対策などの施策を実施する。

⑦都市の交通問題を、どう解決するか。公共交通をどう生かしていくか。

- 公共交通中心のまちを目指す地区では、車線を減らし、歩行者や自転車、路面電車のスペースを拡大し、自動車の流入規制を実施する。
- 路面電車やバスなど公共交通の導入や既存の運行の時間や回数が減ったりしないように、市民や企業など多くの人で議論し、公的資金を投入するべきかの検討が必要である。

〔参 考〕

- ・大都市圏の遅れている環状道路整備は、最も大切な課題として取り組む。
- ・都市の規模や特性を考え、電車やバスなどの公共交通と自動車交通の役割分担や自動車重視、公共交通重視の地区の区分けなど、都市の交通体系の戦略を立てる。
- ・各都市の交通戦略の実施について、地域の住民や道路の利用者の合意を得る新しい仕組みを導入する。
- ・マイカー通勤をバス通勤に変えてもらうなど、地域の交通システムを変えるには、地域を絞って複数の施策を集中的に行うことが必要である。
- ・都市の交通問題に対応していくには、新しい交通システムの開発と一層の活用を進める。

⑧都市の道路空間をもっと快適にするには。

- 都市の道路は、クルマの流れを考えるだけでなく、防災空間としての役割やバリアフリー、まちなみや景観など、空間の美しさや快適さをより重視する。

⑨渋滞を減らすためには、何をすべきか。

- 渋滞の原因となっている踏切や渋滞の激しい交差点など、データに基づいてポイントを絞った対策を効率よく進める。
- いまの道路ネットワークを最大限に活用するために、通行料金を変えることによって交通量を調整する方法を導入する。

[参 考]

- ・クルマの出入りが多い施設を立地する場合は、渋滞を避けるために、道路と開発計画との調和を図るため、交通への影響を事前に評価し、交通対策を講ずるための制度を導入する。
- ・交通の障害になる駐車を減らすためには、違法駐車取締強化後の状況を見ながら、駐車場や貨物車の荷捌きスペースの確保へ積極的に取り組む。

⑩道路ネットワークを整備していくうえで、考慮すべきことは。

- 都市部を結ぶ高速道路から生活に密着した市町村道まで、つながる道としてとらえ、それぞれの道路の性格を考えながら、主要な道路のネットワーク整備が必要である。
- 市町村合併が行われた地域では、道路ネットワークを強化することで合併後の市町村のつながりを強める。

[参 考]

- ・多様で弾力的な料金施策や、インターチェンジを増やすことなどにより、いまのネットワークを最大限に活用し、道路の機能を高めることが必要である。
- ・都市と都市の連絡、空港や港とのつながり、国内の輸送コストの水準など、比較もしながら道路の基本的なサービス水準目標を設定する。
- ・広い地域の道路ネットワークの計画は、既存の行政区域を超えた広範囲の地域を単位に、時間軸を考え、段階を踏みながら整備し

ていくことが必要である。

- ・人口の少ない地域も、人々の交流によって活性化につながることから、道路でアクセスが良くなるなど、医療、物流など生活に必要な一定水準の交通サービスの確保が必要である。
- ・人口の少ない地域のライフラインとなる道路は、そのサービスの水準の設定について議論が必要である。

⑪道路行政はこれから、どう進めていったらよいか。

- 投資判断のもとになる事業の評価は、道路整備によるさまざまなメリットを取り入れ、事業効果を的確に分析して、説明するよう努める。
- 説明責任を向上するため、実施すべき施策・整備目標や、その達成に必要な事業量を明らかにして、市民の理解が得られるように努める。

〔参 考〕

- ・契約方法の改善、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、コストを減らす努力が必要である。
- ・道路への地域のニーズの汲み取りや、施策への提言など、市民との「対話と協働」、「参加と責任」を取り入れた道路政策を進める。
- ・道路政策を進めるため、情報通信や環境などの幅広い技術を活用していく視点が必要である。
- ・いまの道路を管理しながら、真に必要な道路整備を進めるため

には、必要となる事業費の財源を、安定的に確保することが不可欠。このため、道路整備や管理についての国民のニーズを十分に考え、受益者負担の考えに基づくいまの道路特定財源制度の趣旨、効果などを考えながら、国民の理解が得られる仕組みにすることが必要である。