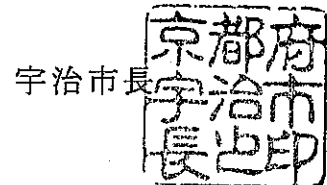




19宇総括第24号
平成19年5月1日

国土交通省道路局長 様



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のあった標記の件について、
下記のとおり提出いたします。

記

1. 宇治市の現状

市内には公共交通機関であるJR奈良線、近鉄京都線、京阪宇治線、京都市高速鉄道東西線の4本の鉄軌道と14の駅、そして国道24号線、府道城陽宇治線、京都宇治線、宇治淀線などの幹線道路が都市交通の要として機能していますが、これらの交通施設は主に南北方向の交通流に対応しており、宇治川による市街地中央部の分断など地形的な条件もあいまって南北方向に比べ東西方向の交通網に弱い都市構造となっています。さらに、これらの幹線道路を含め主要な道路は2車線以下で計画幅員も狭く、歩道の整備や交差点改良も進んでいない状況に加え、上記の鉄軌道とほとんどの場合が平面交差となっており、これらが原因となった著しい交通渋滞の解消や歩行者の安全確保が大きな課題となっております。

また、宇治市周辺地域では、京滋バイパスの延伸、京都第二外環状道路、第二京阪道路などの広域幹線道路網の整備が進み、また第二名神高速道路の早期整備も望まれているところですが、これらと市内の産業拠点地区のアクセス道路の整備も産業振興の観点から課題となっております。

2. 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

上記の当市の現状も踏まえ、今後重点化を進める上で特に優先すべき政策、効率化を進める上で重視すべきことは以下のとおりです。

- 重点化・効率化を進めるに当たっては、大都市に比べて地方の道路整備はまだまだ課題が山積しているという事実の再確認が大前提。
- 歩道の設置や交差点改良などの市民に身近な生活関連道路の再整備や既存ストックの維持補修も重要。
- ボトルネック踏切や駅等の改良に当たっては、従来からの連続立体交差などのハード的な事業に加え、賢い踏切のようなソフト的な対策の検討が必要であるとともに、事業実施に当たっては鉄道事業者との協議の迅速化や簡素化といった仕組みの検討が必要。
- 分権社会における地方の自主財源の確保の観点からも、産業拠点地区内の道路整備や広域幹線道路網とのアクセス道路の整備が重要。