



平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省 道路局長 様

大和郡山市長 上田



平成 19 年 4 月 2 日付け（国道企第 114 号）で依頼のあった、中期的な計画の作成にあたっての当職の意見を、下記のとおり提出しますので、よろしく願いいたします。

記

1 本市の現状

本市では国道 24 号線、同 25 号線、西名阪自動車道に加えて京奈和自動車道が一部開通するなど、交通の要衝としての性格がますます強くなってきています。しかし、都市計画道路の 58.3% が未整備であることや交通量の増加により、交通渋滞が慢性化する一方、市街地や農村地域では幅員 4m 以下の狭隘な道路が多く、安全性や快適性の確保については不十分と言わざるを得ません。

そうした中、たとえば、市街地を南北に貫く蘭町線の全線開通（平成 20 年度予定、都市計画決定は昭和 24 年。旧城下町が抱える大きな課題です）に向け取り組んでいるところですが、厳しい財政状況のもと、道路の新設や整備はもとより、維持・管理や補修に関する市民の多様なニーズへの対応も含めて、財源の捻出に苦慮し、先送りせざるを得ないケースもあるというのが現状です。

2 今後の道路政策等についての意見

- ① 1 の現状から、本市としては、京奈和自動車道の全線開通や大和郡山ジャンクションの早期建設を強く願っているところですが、まさに本市の大きな課題となっている幹線道路の渋滞緩和、交通事故の削減、医療サービスの向上、地域の環境改善などの必要性が、今後の道路政策を決定するうえで極めて重要な観点であると考えます。

- ② 本市には、県内最大の物流拠点でもある昭和工業団地がありますが、たとえば国道 25 号線の大部分が市街化区域内を横断していることなどにより、大型車両が生活道路に入り込むといった問題に拍車がかかっています。そこで、大和中央道と西名阪自動車道の交点にインターチェンジの設置を要望しているのですが、生活道路といわゆる産業道路を可能な限り分けるという発想は、今後の大きな課題であると考えます。
- なお、西名阪自動車道の料金設定が、大型車両の生活道路への進入の一因となっているということも申し添えます。
- ③ 国・県で計画的に進めていただいている交差点改良（右左折レーンの確保）は渋滞緩和に向けて大いに効果が期待されますので、より積極的な推進を要望いたします。
- ④ 先にも述べたように、京奈和自動車道の全線開通を強く望むところですが、たとえば県道城廻り線（現在、県と市で検討中）のように、アクセス道路の整備は、自動車道自体の価値を高めるうえでも非常に大切な観点であると考えます。
- ⑤ 現在進められている京奈和自動車道（大和区間）及び大和郡山ジャンクション事業に関連して、事業区域外の道路（生活道路）整備や、同事業に伴う大和川総合治水対策における雨水調整池等の維持管理については市が受けることとなりますが、多額の整備費や管理費が必要となります。地方の財政状況に鑑み、一定の配慮を要望する次第です。そうした観点も、道路整備の重点化、効率化に加えていただきたいものです。
- ⑥ これから夏に向けて、各道路のようすを見ると、憂鬱になることがあります。道路沿いの植栽や中央分離帯の樹木の荒廃、ゴミの集積、歩道に繁茂する雑草……。しかしながら、厳しい

財政状況のもと、予算を振り向けることができないのは、いずこも同じだと思います。

しかし、少なくとも戦後、私たちは建物などと同じように、道路や橋梁も維持・管理あるいは補修を定期的に行っていかなければ老朽化するという当たり前のことに、ややもすれば無関心であったと言えるのではないのでしょうか。道路特定財源は、そうした観点からも議論されて然るべきだと、強く感じています。美しい日本には、手入れの行き届いた美しい道路網も大切な要素です。もちろん、予算措置をすれば事足りるという訳ではなく、道路利用者の意識改革、市民参加、市民との協働もこれからの時代には不可欠だと考えます。

以上