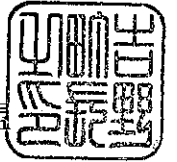




吉農建第 102 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 殿

吉野町長 福井良盟



中期的な計画の作成にあたっての意見

平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 1 1 4 号で依頼のあった標記のことについて、
別紙のとおり回答いたします。

・重点化を進める上で特に優先度の高い政策

1. 利便性、安全性に加えて環境への配慮を行うこと。

例えば、地球温暖化に影響を及ぼすCO₂の削減には、

- ① 高速道路間、高速道路へのアクセスの改善
- ② 料金所での渋滞解消
- ③ CO₂排出量の少ない速度設定
- ④ 交通量の多い交差点の立体交差化
- ⑤ 鉄道踏切を解消するための地下道、高架橋の設置

等々を道路政策として、課題化する必要がある。

2. 災害時に対応しうる道路網の整備を行うこと。

道路が国民生活の生命線であることから、地震・台風・急な崩土等に備えて、次の事項を提言する。

- ① 崩壊の危険性を数値等で示した道路地図を作成すること。
- ② 斜面に設置された道路の安全基準・工法を再検討すること。
- ③ 万一通行不能となった場合、その復旧を最優先できるよう法整備を行うこと。
- ④ 迂回路を設ける場合、地点間到達時間を1時間以内とする等の基準を作って、道路網計画を作成すること。

・効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

「道路特定財源」という限られた財源を有効に活用することを踏まえ、道路政策の効率化を図るには、

- ① 道路を計画する際、様々な調査を基にその道路の必要性について再検討を行うこと。
- ② 事業着手後の道路(特に高速道路)であっても、社会情勢の変化から不要と判断されるものについては、中止の決定を行うこと。
- ③ 地域に応じた道路を建設するという観点から、都市部と地方を区別するような弾力性のある道路規格を確立すること。

等が考えられ、今後は本当に必要な道路のみを建設するという基本方針が必要である。

・その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

市町村道については、その規模により交付税の制度はあるが、それだけで十分な道路の維持・管理ができるわけではなく、それぞれの自治体の財政力指数等を考慮し、規格外の道路の改良・道路の維持・修繕・小規模災害等に対する助成の制度を確立することにより、危険であるにもかかわらず放置されている道路についても改善されるものと思われる。