



19 小建収第 12 号  
平成 19 年 4 月 18 日

国土交通省道路局長 殿

香川県・小豆島町 町長 坂 下 一 朗



中期的な計画の作成に当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 号で依頼がありました、「今後の道路政策や道路の整備・管理に関する中期的な計画策定に関する意見」について、下記のとおり回答します。

記

## 1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

- ① 都市部と地方部の格差への対応
  - ・ 地方部や島嶼部など、迂回道路のない幹線道路の早期整備
  - ・ 鉄道や路線バスなどの公共交通手段のない地域に配慮した道路整備
- ② 災害に強い道路整備
  - ・ 地球温暖化等による潮位の上昇や異常高潮、また、近い将来に発生するといわれている大型地震や津波を想定した道路政策(港湾整備事業との連携)
  - ・ 中山間地域の土砂災害等に配慮した道路整備
  - ・ 緊急輸送道路の早期整備
- ③ 既存ストックの長寿命化
  - ・ 老朽しつつある既存道路(特に橋梁部)の補強・改良を主体とした道路整備
- ④ 交通弱者に配慮した道路整備
  - ・ 歩行中の高齢者や幼児、自転車通行の児童等が被害者になる交通事故が多いため、車道と自歩道の分離を重視した道路整備

## 2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ① 整備計画路線の見直し
  - ・ 費用対効果の見直し強化による計画路線の再検討
  - ・ 寸断している高速道路間の早期連結への予算の重点配分
- ② 歩行者等の通行量に応じた歩道幅員の規制緩和
- ③ 地方自治体が行う小規模道路整備事業や既存道路の延命事業への国庫補助金制度の創設と補助率アップ
- ③ 右折車線整備による渋滞緩和の推進

### 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 本州や四国から小豆島へ渡るためには民間経営のフェリーボートか高速艇(人のみが乗船可)に頼らざるを得ないが、全国的に見ると小豆島航路の乗船料(特に車両)が高い感じがする。

このため、島民が自家用車等で本土に渡ることが少なく、地元企業からの製品搬送コストが経営を圧迫している。また、小豆島を訪れる観光客からもフェリー代が高いという声が多く、観光客増加の妨げにもなっている。

小豆島内の唯一の国道である436号線は、姫路港を起点、高松港を終点となっているので、国道区間のうちの航路料金(フェリーボート)がもっと廉価になり、気軽に利用できるように、民間航路企業に対する支援策を検討いただきたい。

以上