



西建設第197号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 殿

西条市長 伊藤宏太郎



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について
このことについて、別紙のとおり提出しますのでよろしくお願い致します

今後の道路整備を計画的、効率的に進めるためには、現在の社会情勢を踏まえた上で、道路整備の必要性を精査するとともに、内容を十分把握して具体的かつ中期的な計画を作成し、納税者や国民の理解を得ることが重要で必要な事柄である。特に都市と地方の違いを明確にして、計画を策定しなければならない。

また、多額の経費により建設された道路機能をデッドストックにせず、道路の恩恵を被る人達は、整備された道路をいかに有効に活用するための取り組みが必要である。

1. 道路の政策や道路の整備・管理全般に関する意見

道路の政策

- ・道路は国土の発展について大切な使命を担っている。国土の有効利用、地域活性化を果たす原点であると考えられる。道路特定財源のおかげで道路が整備され、現在の元気、安心、安全がある。このことは感謝しており、今後とも道路については強い姿勢で臨む。
- ・道路特定財源があって道路が整備されたことから現在の西条市の安定感がある。今後、道路特定財源を有効に活用する工夫を自らが考えることが必要である。
- ・国道、地方道にはそれぞれの目的がある。また大都市、県庁所在都市、田舎の都市それぞれの機能を発揮する役割があるはずである。それらの実現のため道路整備がぜひ必要である。
- ・港湾、空港、経済、産業、観光それぞれの発展のためには、道路整備がなくては生かし切れない。人、物、情報を運ぶのは道路である。
- ・地方は移動手段として、自動車は命である。今後地方の声を反映させる道路整備が必要である。
- ・道路は生活に密着しており、人々の交流や地域の活性化にはぜひ必要である。今後迎える人口減少、小中高齢化社会や、広域的な消防活動や緊急医療に対応できる道路整備が必要である。

道路の施策

- ・継続事業は、具体的に目標を設定して、遅れることなく計画通りに進める。

- ・高速道路等幹線道路の整備は当然必要であるが、地域の幹線・補助幹線道路の整備も併せて必要である。近年の状況は、市町村へ配分される道路予算が減少し、計画通りの道路整備が実施できない。西条市は平成16年の合併時には、多くの道路整備の要望があり、この要望の解決が最大の課題である。地方道路の予算の拡大を要望する。

道路の整備・管理全般

- ・最近の交通事故件数が増加している原因の一つとして、既存道路で歩道がない区間が多い。国道及び市町村道の歩者分離の歩道整備を始めとした交通安全事業の拡大を要望する。また、安心して道路を利用できるよう、歩行空間のバリアフリー化を徹底的に推進する。
- ・橋梁やトンネルを含め、建設した道路構造物については、高齢化の度合いにより順次維持補修しなければならない。せめて、幹線の地方道に対して更新時の補助対象の拡大や新規制度の拡充をしてほしい。
- ・現在の一般国道及び主要地方道は、随時、橋梁の耐震補強等を行っているが十分でなく、今後、地震・津波等に耐えうる道路が必要とされる。このためにも高速道路の延伸を必要とする。

その他

- ・四国8の字ルートと瀬戸内3橋の海の8の字ルートを連携させ、環瀬戸内で連携した産業観光を含めた情報発信が必要であると考えますが、このためにも8の字ルート及び関連した道路整備はぜひ必要である。
- ・近年の公共事業の抑制や道路特定財源の取り扱いを含め、道路事業に逆風が吹き始めていることに危機感を感じている。ここで道路整備の進捗が緩まれば、道路整備により発展しつつある地域経済にブレーキがかかると考える。
- ・道路特定財源の論議は、納税者の末端まで行き渡っていない。税の生い立ち、これまでの経緯や諸外国の状況等を踏まえ、もっと利用者を含めた議論・検討が必要であると考えます。

- ・道路特定財源のあり方を含め、道路整備のアンケート調査について、全国大手新聞社やマスコミで報道されているが、このなかで全国一律の回答は信用出来ない。一元的な取りまとめでなく、大都市、地方、その中間地に分類して調査すべきである。地方は自動車がないと生活できないため、道路はどうしても必要である。従って、他の公共輸送機関の整っている大都市の論理は通用しない。
- ・都市部では大方の道路整備が完了し、整備に対する熱が冷めかけているが、地方はそうではない。今後とも、道路整備の推進、要望を行う必要があるが、道路の恩恵を受ける地方は、ただ、要望するだけではなく、国民(特に都市部)の理解を得るためにも、道路ができた後の発展状況の説明、道路の必要性や道路完成後の効果予想をねばり強く訴えていく必要がある。
- ・「地方の道路はもう必要ない。」との論調をマスコミや一部の人達から耳にするが、私たちは贅沢を言っているわけではなく、日常生活に不可欠な道路整備を求めており、少子高齢化に備え、広域医療のため、近年の異常気象、また南海・東南海地震に耐えうるまさにライフライン(命綱)である道路整備が必要なのである。
災害時に地域活動が止まらない道路整備。
- ・道路特定財源の論議のなかで「余剰金」という言葉をよく耳にする
が、この言葉は納得出来ない。受益者負担という制度主旨からすれば、必要として計画している道路ですら完成していないのに、「余剰金」がでるので他へ回す、妙な論理である。

2. 重点化を進める上で特に優先度の高い施策

- ・四国8の字ネットワークの計画的な整備促進

国土形成計画の中では、四国は一つという考えのもと、広域地方計画を推進し、県境を越えた計画が進んでおり、四国4県の一体感・連帯感を高め、自立する四国を目指すことが最大の課題である。

これらの実現のためには、四国8の字ネットワークの整備が大切である。道路はつながって始めて本来の機能発揮されるものであ

り、行き止まりでは十分な効果を発揮できない。

四国8の字ネットワークと併せて、しまなみ街道と連絡する今治小松自動車道の早期完成を熱望する。

- ・新しい都市計画や市町村合併後の道路計画を行い、新規事業やネットワーク形成の整合性を含めて見直しも必要である。
- ・都市地域間の物流の効率化や経済活性化のため、また地域産業や交通拠点を結ぶ道路整備の拡充。
- ・現在の国道を始め道路の渋滞緩和のためには、バイパス建設や交差点の拡幅改良が有効であるので積極的に進める。
- ・近年の地球温暖化CO₂の削減対策のため、各種の道路事業と併せて、エコ車、バイオ燃料等の他の政策と連携しながら実施すること。

3. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ・入札制度を含め事業の進捗や事業途中での必要性チェックを行う等事業の透明化を図ること。
- ・事業にメリハリをつけ、可能な限り設計速度、道路構造・規格、構造物等の見直しを行い、道路整備の効果を変えずに経費削減を行う。
- ・道路建設には多額の経費が必要であることから、可能な限り、今ある道路平面を活用した道路整備を行い、円滑な車両の通行を促す。例えば中央分離帯や停車帯の幅を縮減して右折レーンや車線を増やす。
- ・高速道路の通行量に応じ、スマートインターチェンジやーフインターチェンジを増やすべき。また、これらインターチェンジに接続する一般道路の整備が、高速道路の効果を発揮するためにも必要である。
- ・近年の循環型社会に対応出来る工法や新工法を活用した道路整備。