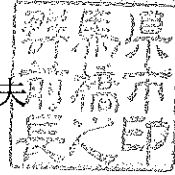




前道建第152号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

前橋市長 高木政夫



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました「今後の道路行政についての意見・提案の提出」について、別紙のとおり回答いたします。

（建設部道路建設課計画管理係）

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

群馬県前橋市

国、地方問わず、老朽化した社会資本ストックの増加に伴い維持管理や更新の時代である。土木関係の全体予算額は減少傾向にある中で、土木構造物の維持管理に必要なコストは年々増加している。近年、維持管理を対象とした国の補助金や交付金の制度も設立されているようであるが、活用できる条件にない自治体もまだ多く、今後、全体枠の拡大や採択基準の見直しなどを踏まえた改善を期待したい。例えば、道路の舗装におけるライフサイクルコストを考えた場合、交通量や走行速度等の違いにより維持管理費は異なるが、同規模の道路を道路管理者別に見た場合、国道と県道市道の舗装の打ち換えのサイクルは明らかに差があることを痛感する。そうしたことを踏まえ、本格的具体的に既存の道路維持管理事業に対する補助金、交付金の拡充、対応を要望したい。現在の補助金、交付金が基本的に道路改築、道路改良、交通安全に伴う歩道改修等の“作る道路事業”が対象となっているが、国、地方においても、これからは補修、維持管理に財源や労力が必要となるため、既存の道路維持管理事業に対する補助、交付金制度を導入することや補助・交付金の対象を拡大することを、直す道路事業”を補助、交付金の対象とする

次に、道路の無電柱化事業であるが、前橋市内の整備済み箇所の路線を見ると、国道においては中心市街地から3～4kmの市街化区域内で概ね完了しているが、県道及び幹線市道では中心市街地及びJR前橋駅周辺の区域においても未着手の状態となっている。本市としても総合計画や都市計画マスタープランにおいて、景観や防災面から無電柱化計画を掲げているものの、市負担分の予算の確保が困難であることから進捗が遅れており、さらに次期5箇年計画に至っては事業実施計画路線ゼロという事態となっている。道路整備の目標が、「景観の形成」より「交通の円滑化」、それ以前に「安全性の向上」という優先性の中で、「景観の形成」に対する財源の投入が不可能となっている都市は少なくないものと推測される。このことから、今後、県や市町村の無電柱化事業を推進するために制度の改革や補助率の引き上げ等を提案したい。

また、道路整備事業の透明化や経費の大幅な縮減を図る、全国統一の道路整備実施プログラムの策定を要望したい。各道路の機能別評価を作成する整備プログラムでなく、機能別評価に事業実施するための評価をプラスした、事業実施のプログラムを国中心に作成することにより、事業の透明性だけでなく、大幅な経費縮減が図れるものと考ええる。

②— 1 地域の現状と抱える課題

群馬県前橋市

○ 現状

全国の地方都市と同様、前橋市においても高度経済成長時代以降、郊外の土地に宅地が開発され続けた。しかし、土地区画整理事業などが行われている地区などを除き、道路などの都市基盤整備が追いつかず、現在に至っても狭小な道路が混在している地区が多く存在している。また、学校や企業、商業施設等が、さらにその外周へと移転を続けたことにより、公共交通機関が衰退するとともに、自家用車へ依存する生活様式に拍車がかかることとなった。

○ 課題

今後の人口減少及び高齢化の時代に向けて、このような都市構造から脱却した、密度の高いコンパクトなまちづくりを実現していく必要がある。このため、今後は市街地において歩行者に配慮した道路整備を重点的に行っていかなければならない。その一方で、合併に伴う旧町村の地域核などとの結び付きを高めるための道路整備も合わせて行なわなければならない課題がある。

今後の道路行政についての意見・提案

②—２ 地域の目指すべき将来像

様式③

群馬県前橋市

広域幹線道路及び幹線道路については、関越自動車道や北関東自動車道のインターチェンジと連携させることにより、他地域からの利便性の向上を図るとともに、災害時における市民の避難や緊急車両の円滑な運行、物資の移動などを確保するために整備を推進する。地区幹線道路については、市街化区域内の土地区画整理事業が行われていない地域を中心に、生活道路における通過交通の排除、緊急車両の円滑な通行や災害時における非難などにも配慮して計画的に整備する。

また、高齢者や障害のある人の利用や、児童・生徒の通学などに配慮して、歩道の段差やゆとりある歩道空間の確保に努めるとともに、中心市街地などにおいては、美しい沿道の景観形成なども考慮して電線類の地中化、街路樹の整備などに努める。

交通渋滞の解消や交通事故の防止、そして環境負荷が大きいCO₂の削減を図るため、自家用車以外による移動の増加を目指し、公共交通の利便増進とともに歩行者や自転車が安全、快適に通行できる道路環境整備を進める。特に自転車利用を促進するため、サイクリングロードのネットワーク化を推進し、コミュニティ空間や駐輪環境の整備を検討する。(前橋市都市計画マスタープランより)

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④

群馬県前橋市

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
・ C o 2 の削減	自転車歩行者道・自転車道の整備	健康にも環境にも優しい自転車利用を促進するため、自転車歩行者道の整備はもとより本来の道路交通法を踏まえた車道における自転車専用レーンの設置にも取り組み、自動車交通からの脱却を図ることにより地球温暖化対策としてC o 2 排出量を削減する。	
・ 地域活力の向上 ・ バリアフリー社会の形成	本町二丁目五差路の改良	本町二丁目五差路はJR前橋駅と中心市街地との中間点に位置する交差点であり、県下でも有数な渋滞ポイントとなっているとともに、歩行者系の動線を分断する構造となっている。国道、県道及び市道が変則的に交わり、本市の道路交通の結節点でもある本交差点を改良することにより、車や人々の流れの円滑化が図られ、美しい景観の形成を図ることにより地域の活力を向上させることができる。	
・ 重点的、効率的な道路の整備	都市計画道路の見直し、道路構造令の特例や縮小値の積極的な活用	計画段階で事業コスト縮減を図ることにより重点的・効率的な道路整備を進める。特に市道における具体的なコスト縮減策として、線形が地形や地物に合わない計画道路の線形の見直し、歩道（自歩道）の両側設置の必要性の検証、現道の車道幅員の縮小による歩行空間の確保などが考えられる。また、事業未着手路線についての都市計画法第 53 条に係る許可基準の緩和についても検討の必要がある。	