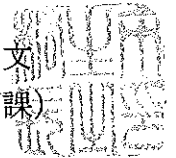




桐都発第 20.98 号
平成 20 年 10 月 20 日

国土交通省道路局長
金 井 道 夫 様

桐生市長 亀 山 豊 文
(担当 都市整備部都市計画課)



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

日頃より本市の道路行政につきまして、ご指導とご理解をいただき厚く御礼
を申し上げます。

先にご依頼がありました、標記につきまして別添により提出させていただきます
ますのでよろしくお願い申し上げます。

記

提出意見

- 1 道路施策の重点事項
- 2 その他自由意見

□道路施策の重点項目

○重点事項

- ・交通安全、交通渋滞の解消及び地域経済の活性化

○代表事例

- ・国道50号前橋市今井町～みどり市鹿区間の交通渋滞は群馬県内の県道・国道平均の約5倍以上となっています。

○期待する効果

- ・国道50号は群馬・栃木・茨城を結ぶ主要な幹線道路ですが、桐生市とみどり市、伊勢崎市、前橋市の間は未だ2車線で、上記のような渋滞状況となっております。

現在4車線のバイパス化の取り組みをいただいておりますが、早期に完成されれば、交通安全、排気ガスからの環境保全、そして円滑な都市間交通の確保や高速道路網へのアクセスによる地域経済活動の発展など多大な効果が期待できます。

□その他（自由意見）

国土交通省では、今後の道路行政を進める上では「日常生活における身近な道路のあり方」などの視点から進めて行くことが必要であるとし、また、次期「社会資本整備重点計画」における重点目標案として「活力の分野ほか3分野」を掲げております。これらを受けて、重点目標案の「安全分野」における交通安全対策、とりわけ、通学路を中心とした道路の安全対策については、「一層の重点化・効率化」を図るべきものと考えます。

地方都市における歩行者および自転車利用者は、小中学生や高校生などの学生が圧倒的多数を占めております。しかしながら、通学路では、歩道等の未整備に起因する狭さから歩行者と自転車による輻輳した状況、また自転車および歩行者の通行スペースの非連続に起因する反対側通行などの状況が数多く見られます。こうしたことから、自転車通行のルールの遵守に関する啓発に加えて、やはりまず、安全に通行できる空間の確保と整備について、改めて重点化すべきものと考えております。また今後は、環境面からも自転車による通勤等が求められ、自転車専用道路の設置が求められるところですが、現実的には市街地の中でその専用空間を確保することは困難を極め、自転車歩行者道路の整備が一般的となります。こうしたなか、4種1、2級の道路は都市の骨格的道路である一方、生活道路、通勤通学路となっているのが現状であり、特に自転車歩行者車道の設置が望まれる道路です。

ところで、道路構造令によりこの種級における道路整備に関しては、最低3mの自転車歩行者車道に加え、標準幅員を1.5mとした植樹帯が必置とされています。この植樹帯に一定の効用は認めるものの、用地確保（用地協力と補償）においては大きな負担になります。そしてこのことが自転車歩行者車道整備の遅れの大きな要因でもあります。そこで、安全確保を最優先する見地からは、用地確保がしやすいようにするため、植樹帯について必置を改め、弾力的運用が出来るよう望みます。例えば、植樹帯に替えて、一律幅としない並木の設置とします。この場合、通行部の有効幅員を一部狭めることにはなりますが、通学通勤時のピーク時とそれ以外の平均的な通行状況を踏まえたと、それほど支障にならない実用的な幅員であると考えます。しかし、運用にあたってはなかなか勇気がいるところです。どうか、是非、現場を信頼していただき、「まず運用を認める姿勢」をお願いしたいと考えております。

いずれにしても、交通安全は行政の基本的な課題でありまた、まちづくりにまだ加わっていない「次世代のために」安全確保をしておくことは、今、道路行政に携わっている者の責務と考え、改めて選択と集中により取り組むべきものと考えております。