

国土交通省 道路局長 様

長野県千曲市長 近藤 清一郎



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）

このことにつきまして、平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号にて依頼のありました、
「今後の道路行政についての意見・提案について」別添により意見・提案を申し上げます。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

長野県 千曲市

道路網は、高速道路と国道で構成する高規格の広域幹線道路を軸として構成され、これを補完する県道・市町村道により社会・経済活動を支える仕組みが構築されており、国民のニーズや時代の変化に応じて、道路の連続性・接続性など常に良好な状態で維持又は改善することが道路行政の責務ではないかと考えています。

長野県は、県土の大部分を急峻な山岳と多くの河川が占めており、生活などの社会活動や経済活動に利用可能な土地は非常に少なく、わずかな平地部に生産・生活の場とする小集落が点在している。また、都市部には無い明光風靡な観光地も多いことから、全国でも有数の道路延長を抱えている。

しかし多くの道路は、起伏に富んだ複雑な地形から橋梁や山岳トンネルも必要となりますが、経済性や投資効果などから山間部を縫うように走る一本道で、安全性や走行性の劣る低規格路線が多く改良率は、国・県道が全国 34 位、市町村道に至っては 41 位という状況である。

これらの道路では、急峻な山腹を切り開いた 1 車線が多く、常に崖や路肩の崩落が起こりやすく、大雨・大雪などの気象や地震などによる通行規制や通行止めにより、代替路線の少なから集落の孤立や復旧期間が、地形的・技術的問題も重なるなどから、長期にわたる事例も多くなっています。

わが国は、資源に乏しく輸出にたよる貿易立国である以上、常に経済活動を見据えた道路行政も重要とは思いますが、大都市圏など社会・経済の活発な地域の鉄道や港湾などへの道路特定財源の投資は、大都市圏の利便性の向上により、企業や人口のより集中させことに繋がり、新たな投資の必要原因を作り創り出すばかりか、地方との格差拡大を更に助長するなど、到達点の見えない政策と思います。

大都市では、基本的に基盤が整備され追加整備が必要であっても、地価や構造的などから一般的には高額投資となりがちですが、反面投資に見合う効果も上げやすいのも事実です。しかし、地方にあっては交通量や経済活動の低さから、投資効果が得られにくい事業が多く、事業化や事業量・事業費的にも、常に抑えられているのではと感じています。

今後の道路整備は、地方の社会活動や産業立地による経済活動の活性化による、国土の均衡ある発展を促す上からも、地方の道路整備を重点的に推進する必要性があると考えます。

また、道路の必要性の議論においては、公共交通機関や道路網が整備され、利便性に富んだ大都市などでは道路整備の不要論は理解できますが、社会・経済活動のすべてを道路に頼らざるをえない地方にとっては死活問題であり、真に国民の声を反映しているのか疑問の念が消えません。

このような地方の状況を考えますと、シーリング段階から何パーセント削減道路予算についても移動手段が限られた地方の声とが必要か否かの判断基準となることは、公平性に欠けていると言わざるを得ないし、道路整備を目的とした道路特定財源についても、シーリング段階からの削減や上限設定による支出面の抑制による一般財源化は、整備計画の確実な実現に向けた施策とならないのかと考えます。

②-1 地域の現状と抱える課題

長野県 千曲市

○現 状	○課 題
千曲市は、県都長野市と上田市の中間に位置し、古くは善光寺街道や北国街道などの交通の要衝地として発展をしてきました。 現在では、長野・上信越両自動車道の結節点として、県の中南信と北信を結ぶばかりか、首都圏と北陸圏・中京圏を広域的に結ぶ重要な地があります。 この地域は、東西を山並みに挟まれ中央を一級河川の千曲川が流れており、千曲川と山並み沿った両岸にそれぞれ大動脈の国道18号と主要地方道が走り、それを県管理国道と県道・市道が梯子型に結ぶ幹線道路を中心に道路網が構築されています。 狭隘な地形を縫うように走る国道18号は、二車線で歩道の未整備やポトルネックにより、特に杭瀬下交差点では県内ワーストワンの渋滞損失時間1,800千人/年・kmで、県平均の133倍となっており移動性の劣る路線となっており、大地震をはじめとした災害救援活動や救急活動への影響や利便性の悪さなどから、企業誘致や移住・定住など本市の将来都市像の実現を左右しかねない大きな課題となっています。	①主要都市間を結ぶ相互補完できる広域幹線道路が少なく1本道が多いため、通行止め等交通制限による経済的損失を受けやすい。 ②地形的制約から、山腹道路で線形的に湾曲で急勾配区間が多く、道路延長が長く視距が小さいなど安全性の劣る道路が多い。 ③沿道人口や経済活動規模が小さいため、実質的な投資効果の発現しにくく、事業化が難しい路線が多い。 ④先線が主として社会・経済活動の無い山間部となるため、未整備で行き止まりの県道が2路線あり、地域の発展計画を立てにくい。 ⑤移動性が低く渋滞による経済的損失が大きく、企業進出の魅力に乏しく地域振興を阻害している。

②-2 地域の目指すべき将来像

長野県 千曲市

千曲市は、平成の大合併では最初の合併都市として誕生しました。合併時から「千曲川に月や花が映える共生と交流のまち」を将来都市像に掲げ、「市民の一体感の醸成」「地域の均衡ある発展」「住民との協働」を基本に、各分野の施策に取り組んできましたが、子供たちや若者が将来に自信と希望を持ち、次世代の担い手としてたくましく成長し、だれもが安心して暮らせる地域社会を目標に掲げ、平成 19 年 3 月「千曲市総合計画」を策定し、目標実現に向けて新たな一歩を歩みはじめました。当市は、古くから交通の要衝として重要な地域として発展し、現在も長野・上信越両自動車と国道 18 号など、広域幹線道路の結節点として県内の東北信と中南信をはじめ、首都圏や中京・阪神・北陸圏を結ぶなど、更に広域化して重要な役割を果たす地域であります。

総合計画では、基本目標の一つとして「千曲市の魅力が交流と活力をはぐくむまち」として、「都市基盤」「産業連携」「観光・交流」と「移住・定住」などを基本施策に掲げており、これらを実現するための基本となるものが基盤整備であります。

基盤整備では、広域幹線道路を中心に県道及び市道など、幹線道路（都市計画道路）を中心にした道路網の構築と交通安全施設整備、新駅設置を主体に公共交通機関の充実など、社会・経済活動の活発化と移住・定住と安全安心で快適な生活できる都市づくりを目指しています。

千曲市では、目標達成に向けた事業として国の直轄事業として国道 18 号バイパスの整備、市事業として都市計画道路千曲線や国道とバイパスとのアクセス道路、新駅整備と駅アクセス道路の整備を重点事業として推進しています。

しかし、道路網の基軸である 18 号バイパス整備は、20 年 3 月末現在供用区間を含めた事業化率が約 29%と低く、現国道の渋滞は依然として解消されず、防護柵など安全対策が講じていない千曲川右岸堤防上の道路（幅員約 6 m）や、都市計画道路千曲線の延伸で住宅街への新たな車の流入による住民の安全安心が脅かされてきています。

また、新駅設置や県道橋梁の架け替え、18 号バイパス沿線でのアクセス市道の改良を実施中ですが、バイパス整備区間が短いため、沿線企業の大型車両は依然として狭隘部方向からの通行を継続するなど、市実施事業の効果がほとんど現れてこない状況にあります。

このようことから、国道 18 号バイパス整備を継続的かつ整備速度の大幅引き上げを是非とも実現していただき、国・県及び市が連携した道路行政の推進により、本市の目指す将来都市像の 1 日も早い実現にご配慮いただきたいと思います。

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、期待される効果や評価等）

○重点事項 地方道路の整備	○代表事例 ①国道18号バイパスの早期整備	○期待される効果 ①国土の均衡ある発展 ②広域幹線道路網の整備による地方の活性化 ③地方の活性化と安全安心なまちづくりの実現 ④産業・人口などの大都市部への集中解消	○その他
道路財源の地方 への移譲	①県・市町村道の整備促進	①国・県・市町村が連携した一体的道路行政の推進 ②道路整備効果の早期発現 ③地方道路網の早期構築	