

建 第 4 3 8 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

魚津市長 澤崎 義樹



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日付国道企第37号で依頼のあった標記について、別添
「今後の道路行政についての意見・提案」様式①～④により提出します。

地方における物流の大動脈である国道は計画的に整備が進む。しかし、これに接続する市町村道は、自主財源を確保することも困難で、計画的に道路整備することすら難しいのが現状である。

この結果、せっかく整備された主要道も、一旦地方の生活道路へ入った途端に狭隘な道路に差し掛かり、目的地への安全でスムーズな到達には程遠いのが現状である。

これを解消するには、主要幹線道路に接続する地方生活道路（市町村道）に対し、接続位置から数百メートルの範囲で国道と同時整備できる補助メニューや財源の確保などが可能な制度を創設することが必要と考える。

また、バイパス整備と同時に市道の接道改良などは不可能に近い現状がある。

バイパスの場合は新規に道路が作られるので、市道はこれに合わせて従来の市道のルート変更も必要になるケースが多く、現在の地方市町村では、国道整備のデンプに合わせることが人的にも財源的にも難しい。

特に 4 車線化などの場合は、接道自身が機能を失うケースもあり、総合的で一体的な幹線道路とこれに接続する地方道の開発整備が最優先されるべき課題と考える。これにより、主要道の整備費用対効果は大幅に向上すると考える。

地方道の維持管理においても財源的に厳しい状況がある。

市町村道において、財源を投入できない一番は、道路改良であるが、安全を必要最小限で確保するために最小限の費用投資しかできない。地方行政で優先されるのは、福祉であり教育である。一般財源を節減する優先度の一番高いのは、建設行政であり後まわしになる最有力候補となる。事故が防げる程度の最低限の修繕と改良が常識化しつつある。

バリアフリーなどの改良工事は補助対象であるが、一般生活道路の維持改良は単独財源のみであり、補助金無しの予算の確保は不可能な状況である。しかし、道路を利用する大勢は一般市民であり、健常者である。弱者救済は分かるが、本来整備されて安全が確保されるべき利用の多い一般道が後回しとなる。

今後の道路行政についての意見・提案
②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②

富山県魚津市

○現状

国道8号バイパスの整備に伴い、これに接道する市道が、現状のままでの接道である。
バイパスから降りると道路幅がいきなり4メートルほどで、大型車ではすれ違うこともままならない道路がある。

○課題

完成後の周辺アクセス道路の整備までは考慮されていないのが課題である。
また、現在の市町村財政力では独自に道路整備するだけの力がない。

幹線道路とこれに接続する地方道の開発整備を総合的に進めることは、主要道の整備費用対効果の大幅な向上をもたらすものと考ええる。

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)

富山県魚津市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・主要幹線道路と 地方生活道路を 総合的に一括整 備する	国道バイパスの整備推進に併せて、これに接する地方生活道路を整備したいが、財政的な負担が大きく、思うように整備できないのが市町村の現状である。	国道を整備する際、地方生活道路へのアクセスを国・県・市町村が総合的に計画を立案する体制を作り、必要となる財源も併せて確保できる整備メニューを期待する。これにより主要幹線道路への投資的費用対効果が格段に向上する。	総合的な開発整備計画を国・県・市町村が共同で立案することで、同じ道路行政に携わる者としてのメンタルや情報共有などの連携が図れる。 これらが、災害時などにも有効に機能し、迅速な対応等が可能となる。
・地域活力の喚起 向上	既存の道の駅事業において、国道以外の主要地方道で、地域生活に密着した運営形式で、地域産品等の物販や地域連携の拠点的情報集積・人的集会の場として活用できる地域拠点施設の設置。	地域が主体となって、企画運営を行うことにより、形式的な運営経費が排除され、実質的に地域カラーを前面に出した形で拠点運営を行うことで自由な発想での斬新な事業が実施できる。これにより、費用対効果も期待できる。	地域で普段の生活環境で行われているイベントなどを広く情報発信する事で無理のない事業運営と地域活力の向上が期待できる。