



中期的な計画の作成にあたっての意見・要望

平成19年5月8日

国土交通省道路局

局長 宮田 年耕 様

江別市長 三好 昇



当市の行政全般に関し、平素よりご指導等を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、中期的な計画の作成にあたり、今後の道路政策と道路整備などについて、一言、意見を申しのべさせていただきます。

1 ネットワークの戦略的整備活用について

北海道は、広域分散型の地域構造のため都市間距離が長く、人流も物流も自動車交通を利用する割合が極めて高い地域となっており、地域の人々にとって、高い水準の規格で整備された道路に対する期待は、本州等のそれとは比較にならない程、大きなものがあります。

地域の経済的発展のみならず、医療・教育・福祉といった分野における地域間のアクセス手段として、施設密度が低く、施設利用のためには自動車交通に依存せざるをえない北海道において道路は、文字通り命をつなぐ生命線の役割を担っています。

夏季はもとより、冬季は雪と氷に覆われる北海道においては、年間を通じて安心して利用できる高い規格の道路の整備が是非とも必要とされるところであります。

このため、効率的な道路ネットワークの整備が必要であります。

特に高次医療サービスの確保に向けた道路ネットワークの整備は、中枢・中核都市と地方都市の医療格差解消のためにも早期実現が望まれる課題であります。

2 既存ストックの有効活用

高規格幹線道路は、長距離移動における高速サービスを提供するだけでなく、緊急医療搬送にも利用されていますが、十分にその機能を発揮しているとはいえない現状にあります。

弾力的な料金割引やスマートICの設置、周辺一般道との接続など、高規格幹線道路をより身近なものとし、既存ストックを利用しやすい環境の整備を望みます。

3 道路特定財源について

道路特定財源制度は、昭和28年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定され、揮発油税収相当額を道路整備に充てることにはじまり、昭和41年に石油ガス税、昭和46年に自動車重量税が国の道路財源として創設されました。

また、地方（市町村道を除く。）の財源としては昭和30年に地方道路譲与税、昭和31年に軽油引取税、昭和41年に石油ガス譲与税、昭和43年に自動車取得税、昭和46年に自動車重量譲与税がそれぞれ創設されております。

昭和28年以来、道路整備を支えてきたのが「道路特定財源制度」です。

「より多く道路を利用する人が、より多くを負担する」という受益者負担の理念に基づいた合理的なこの制度により、道路財源は安定して確保され、道路整備が計画的に進められてきております。

そして、これからも豊かな社会を持続するため、安全で快適な道路をつくり、維持していくためにも「道路特定財源制度」は必要であります。

従前より道路事業は、走行速度を上げるなど、渋滞の解消に努め、道路整備自体が、二酸化炭素排出抑制等の環境改善に強力に寄与しており、京都議定書の精神に合致し、国際貢献にも寄与するものでもあります。

道路を利用する者の多くは、国道(延長比率≒5%)、都道府県道(同≒11%)だけではなく、市町村道(同≒84%)を利用し、生活を営んでいます。市町村道は、地方都市に住む住民の生活を支えています。

地方(市町村を含む。)の道路整備・維持には課題が沢山あります。

とりわけ、北海道の地方都市は、交通渋滞解消や踏切対策などの道路交通の円滑化、都市圏における環状道路の整備、防災・減災対策、バリアフリー化、信号機の整備、道路標識の整備、道路照明の整備など、多くの課題が残っており、未だ十分な水準とは言えません。

このため、道路特定財源については、まちづくりと一体となった道路施策の推進の観点からも国、地方の道路整備財源として堅持すると共に、市町村道の維持管理費(除排雪費を含む。)への財源化を検討願いたいと考えております。

4 道央圏及び江別市の道路整備等の必要性(要望)

道央圏の市町村は、自立的な都市圏を形成し多核型都市圏構造へ誘導し、質の高い生活基盤、均衡ある地域構造、安定した地域社会を形成し活力ある経済に支えられた「ゆとりある社会」の実現を目指し、重点的な基盤投資・技術革新・地域協力と社会環境づくりを行い、主要都市と周辺都市が一体となって広域的な集積圏を形成するとともに、集積圏相互の交流を促進し地域発展を図るため、工業団地・都市開発・観光等の各種プロジェクトを推進させているところであります。

これらプロジェクトを成功へと導き、「ゆとりある社会」の実現には広域的な幹線道路である国道や道道の整備が不可欠であります。

一般国道12号は、北海道の基本となる幹線道路であり、早期の4車線化が急がれているところであります。

一般国道275号は江別市の工業団地等に接し、また、現在整備中の道央圏連絡道路とも連絡する産業振興に重要な役割を担う国道であり、現状における交通混雑や渋滞の緩和、更には、吹雪等の雪害対策や冬季交通の安全確保の為に早期の4車線整備が必要です。

道央圏連絡道路(一般国道337号)おきまして、小樽市から新千歳空港へと5市3町を結ぶ延長約80kmの国道であり、現在施工中の整備区間の早期完成と、調査区間「長沼南幌道路」の調査促進し、早期完成することが道央圏の経済発展に大きく寄与する重要な幹線道路であります。

さらに、道道江別長沼線(南大通り)は、地域高規格道路「道央圏連絡道路」と主要道道江別

恵庭線を連絡する当市の鉄南地区の主要幹線道路で、近年の交通状況や環境対策、経済活動の支援の面からも、早期に基盤整備が求められている道路であることから、千歳川へ架かる橋梁も含め早期の着手を期待している路線です。

道道江別恵庭線(角山8丁目)は、江別市・北広島市・恵庭市さらには千歳市と連絡する幹線道路であり、交通量が大変多く、特に大型車両の交通が増加しており、4車線整備が急務となっており、要望区間中の第2角山橋の前後は急カーブ線形状況であり、交通安全対策上からも改良及び早期完成の必要があります。

道道大麻東雁来線(北回り)は、4車線化された一般道道東雁来江別線と北海道縦貫自動車道江別西インターチェンジを結ぶものであり、札幌市東部地区及び江別市大麻地区から高速道路へのアクセスルートとして数多くの方々が利用している道路であります。現道の状況は用地幅員が狭小、かつ、線形も曲り角が多く直線的ではないため見通しが悪く、事故防止、渋滞緩和、環境対策、経済活動の支援などの面からも早期の整備が必要であります。

道道札幌北広島環状線は、札幌圏連絡道路の環状機能の強化により、放射状道路の負荷軽減を図るなど、札幌圏都市の連携を支える視点からも早期整備が必要な路線であり、既に江別市から北広島市までは完成しており、残区間の札幌市までの整備が急がれますと共に、国道275号の交通渋滞緩和などに大きく寄与できる道路であります。

江別市では、「人が輝く共生のまち」を将来都市像として、都市目標を「創造・うるおい・安全のまち」に置き、「人中心のまちづくり」を進めているところであります。

「江別の顔づくり事業」として、江別市の「新しい中心市街地の形成」を目的として、都市交通の円滑化や地域の活性化に資する施策を重点的に実施し、江別市が将来にわたり、「持続可能な経済社会の構築」と「安全で快適な都市生活の充実」を図る先導的事業を進めております。

とりわけ「江別の顔づくり事業」の中心的な事業となる「連続立体交差事業」、「野幌駅周辺土地区画整理事業」と「3.4.325 中原通」、「3.3.330 8丁目通」等の街路事業は、「道路整備特別会計法による財源」を予定しており、平成18年度に連続立体交差事業、野幌駅周辺土地区画整理事業に着手しております。

一方、市道幹線道路の整備も進めており、具体的な路線として大麻東駅通りは、JR大麻駅から大麻地区を経由し、国道12号を結ぶ幹線市町村道として、年々交通量が増加しており、現道が狭く車輦、特に大型車の交差が困難であり、交通の狭隘な路線であります。

兵村4番通りは、国道337号と一般道道東雁来江別線を結ぶ幹線市町村道であり、年々交通量が増加しておりますが、現道が狭く車輦、特に大型車の交差が困難であり、交通の隘路となっている路線であります。

市道兵村4丁目通りは、国道12号と工業団地を結ぶ幹線市町村道であり、沿線に江別市立第三中学校があると共に江別市立第三小学校の通学路として指定されており、バス路線としても活用されている路線であります。

これら整備事業が計画・実施途中であり、今後も市の発展に密接に関係するこれら「道路特定財源諸税」を財源とする整備事業は今後も必要不可欠であります。

さらに、当市の道路に係る費用の約90%は、市単独費事業(道路維持費)であり、その内訳は、除排雪費が約60%、舗装の穴埋め・改修、路盤の改修に要する費用が約38%と

なっており、その多くが維持管理に関する経常的経費であります。

道路特定財源につきましては、国民生活や経済・社会活動を支える最も基本的なインフラである道路整備に加えて、ボトルネック踏切の解消やまちづくりなど、自動車利用者に受益のあるさまざまな事業に活用されるべきと考えます。

さらには、市町村道の維持管理費（除排雪費を含む。）への財源化も視野に入れ、進めていただきますよう要望いたします。

以上、要望などを含め、意見・要望とさせていただきます。

（発議：建設部管理課）