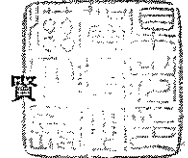




平成19年 5月 8日  
大建広第 4 号

国土交通省道路局長 様

大津市長職務代理者  
大津市副市長 佐藤 賢



道路特定財源の見直しに関する具体策として、  
本年度に策定される「中期計画」に対する意見

平成19年 4月 2日付け国道企第114号で依頼のありました標記の件について、下記のとおり意見を提出いたします。

#### 記

#### 1. はじめに

大津市は滋賀県下で最大の人口を擁する県都であると共に、名神高速道路、新名神高速道路、国道1号、京滋バイパス、国道161号等の主要幹線道路が集中し、京阪神と中部圏、北陸地方を結ぶ、国土レベルでの幹線交通網の重要な結節点の役割を担っている。しかも、地形的な制約から琵琶湖と山地に挟まれた狭い地域にこれらの主要幹線道路が集中しているため、わが国の経済を支える国土レベルでの交通と、県都としての社会・経済活動に伴う広域圏レベルの交通、32万人市民の日常的な生活に伴う地域レベルの交通が輻輳して集中し、低い道路整備率や幹線道路の交通容量不足も相まって、道路渋滞や生活道路への通過交通の混入が慢性化しており、国家レベルの経済的な損失や環境問題は元より、住宅地や通学路などにおける市民の交通安全の確保にも重大な影響を及ぼしているのが現状である。

また、古代から交通の要衝として人口が集積し、古くから市街化が進んできた歴史的な経緯と、利用可能な平地が狭く細長い地形的な制約などを背景として、大津市内の国道1号など主要幹線道路のほとんどが未だ複数車線化されず2車線道路に留まっているが、当地は全国的にみても発生確率が高いとされている琵琶湖西岸断層帯を起因とする地震災害が懸念されている地域にあり、国土レベル、市民生活レベル双方でのリダンダンシーの確保の点からも危機的な状況にある。この高規格な道路の不足は、バス専用レーンが設定できないなど、少子高齢化に対応した安全で使いやすい公共交通の確保にも大きな支障となっている。

このように道路整備に関する課題が山積し、しかも国土レベルでも道路整備の重要性

が特に高い地域であるにもかかわらず、新名神高速道路の天津以西区域の工事着工が先送りにされ、また天津市域内の国道1号の広幅員化等を含む、京滋間の交通容量の確保が未だその道筋すら見えてこない状況にあるなど、本市においては「真に必要な道路」が整備されているとはおよそ言い難く、国土幹線レベル、地域高規格レベル、地域内交通レベルのいずれにおいても、今後相当量の道路整備を進めていくことが必要不可欠である。また、本市中心部には防災上危険な木造密集市街地が広範囲に残されており、道路特定財源を活用した市街地の面的な整備も急務である。

具体的な路線等については以下に詳述するが、国におかれては、こうした本市の窮状を十分にご斟酌いただき、国土幹線交通網の早期整備と、地域整備に必要な道路財源の確保について、一層のご協力、ご尽力を是非ともお願いしたい。

## 2. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

### 1) 国道幹線の整備について

#### ①新名神高速道路の天津以西区間の早期整備

新名神高速道路については順調に工事を進捗して頂き、天津亀山間が来春に供用開始の運びとなっているが、天津以西の天津市～城陽市間25kmと八幡市～高槻市間10kmについては未だ工事着工が先送りにされている状況にある。京滋バイパスの活用や現名神高速道路の車線拡幅などが見込まれているが、従来から交通が集中する区域への接続となること、また琵琶湖西岸断層帯地震の危険性等を考えれば、一刻も早い整備が必要である。

#### ②国道1号の天津市域内の複数車線化並びに天津山科バイパスの早期整備

天津市域内の国道1号はそのほとんどが2車線であるが、隣接する天津以東の区域ではバイパスの整備や車線拡幅が進められており、また京都市域においても4車線化が完了していることから、今後本市域内の区間がボトルネックになることは火を見るよりも明らかである。特に京滋間の逢坂山区間は、急勾配が連続する地形と東海道方向の交通と湖西方向の交通が集中することも相まって、現状でも日常的に渋滞している状況にある。災害時のリダンダンシーの確保も含め、現1号の複数車線化と天津・山科間のバイパス整備を早期に実現することが必要である。

#### ③国道161号の整備

国道161号は湖西方向唯一の地域高規格道路であり、北陸地方と京阪神を結ぶ幹線道路として、また南北に細長い本市における主要幹線道路として重要な役割を担っており、昨年夏の湖西道路無料化により、当該地域の道路交通事情が劇的に改善されたことについては心から感謝と敬意を表する次第である。

しかしながら、今後さらに西天津バイパスの4車線化、志賀バイパスの全線開通、小松拡幅の整備、湖西道路和邇インターチェンジのフルインター化、天津港口の交通安全対策等について、早期の実現が急務である。

#### ④広域連携に必要な国道の整備（国道367号、422号、477号）

若狭地域、伊賀地域、湖東地域と京滋地域を連絡する国道367号、422、477号は、広域的な物流や観光等の観点から重要な路線であるが、狭隘な区間が残されている等の課題が多く、地域間を連絡する高規格道路として早期整備が必要である。

### 2) 主要地方道及び一般県道の整備について

国道以外の主要地方道においても、伊香立浜大津線、大津草津線、大津南郷宇治線、大津信楽線など、地域の幹線道路として重要な路線であるにもかかわらず狭隘区間や交差点の改良が必要な道路について、早期の整備が必要である。また、本市域内の県道、荒川蓬萊線、途中志賀線、仰木本堅田線、比叡山線、近江八幡大津線、宇治田原大石東線、南郷桐生草津線についても、狭隘区間が多く地方幹線としての機能が著しく劣っているため、早期整備が必要である。

### 3) 市道の整備等について

#### ①高速道路等幹線道路とのアクセス道路の整備

本市は、名神高速道路等の主要幹線が縦横に走る交通の要衝である一方で、都市計画道路の改良率が低い等、市域内のフィーダー路線の整備が遅れており、高速道路網を十分に活用できていない他、生活道路への通過車両の流入等に伴う交通安全対策や渋滞対策、公共交通対策、災害時のリダンダンシーの確保にも困難を極めている。こうした観点から、下記の事業が急務となっている。

- ・ 高速道路等幹線道路とのアクセス道路となる市道の整備 ～ 近江舞子線、  
幹1009号線、幹1013号線、北3225号線、幹1022号線、巻1066号線 等
- ・ 交通結節点の強化 ～ 市道幹1048号線 等
- ・ 渋滞対策と電線類の地中化 ～ 市道幹1033号線、幹2013号線 等

#### ②市道の安全対策の推進

本市域内には、鉄道や高速道路をまたぐ市道橋が12橋あり、平成13年より耐震補強を進めているが、昨年度末までに6橋が完了したに過ぎず、全橋の補強完了は平成22年度までずれ込む予定となっている。また、これらの市道橋の補強を優先的に進めているため、その他の市道橋の耐震補強については、現時点では目途が立っていない。また、歩行者安全対策が必要な中心市街地や通学路等の歩車分離やバリアフリー対策、主要駅における駅前広場の整備やバリアフリー対策、被災時の主要な避難路や救援物資等の搬送のための路線となる道路の改良についても急務となっており、これらの事業を計画的に推進するためには、必要な財源の安定的な確保が不可欠である。

### ③市街地整備事業の推進

本市では、中心市街地の木造密集市街地の改善を目的とした大津駅西第一土地区画整理事業や、副都心に相当する主要駅周辺の土地利用の高度化を目指す堅田駅西口土地区画整理事業に近年着手したところであり、今後、事業が本格化することから、土地区画整理事業費補助等の財源の確保が不可欠である。また、大津駅周辺にはまだ相当面積の木造密集市街地が存しており、今後相当長期間にわたって市街地整備事業を順次実施していく予定であることから、道路特定財源をこれらの事業に安定的に投入する制度の堅持が不可欠である。

## 3. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

### ①広域的な事業調整のための仕組みの整備

幹線道路や高速道路インターチェンジの整備効果を高めるためには、これらの事業と連携するアクセス道路や市街地整備、交差点改良、交通安全対策等を、事業の進捗に併せて計画的に推進することが必要である。また、国道1号大津山科バイパスなどの計画、事業推進にあたっては、京都市など隣接する他の市町村や他府県との計画調整や事業連携が不可欠である。

当然ながら、市町村レベルではこれらを実現することは不可能であり、国の適切なご指導の元、必要な体制の整備や事業調整を実現するための制度構築など、広域的な事業調整のための仕組みの整備をお願いしたい。

また、広域的な道路の整備に伴って必要となる面的な対策（排水路整備等）の財源確保についても、配慮頂きたい。

### ②国策レベルの事業の推進のための財源の確保

高速道路インターチェンジとの連絡道路の整備など国土レベルでの幹線道路網に密接に関連する道路事業、有事における国民保護や大震災時の広域的な輸送ルートやリダンダンシーの確保等として重要な道路事業等、国策レベルの事業の推進にあたっては、地方の自主財源のみでは効果的、効率的な整備が困難であり、国において必要な財源の確保をお願いしたい。

## 4. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見について

一般に、新たな国道バイパス等が整備された場合、既存の国道は県道へ所管換えされ、それに伴って周辺の県道が市の管理道路となるため、市町村の道路管理延長は、市町村の道路整備以上のピッチで増加する。また、近年の自動車交通量の増加や車両の大型化、高性能化に伴って路面の損傷がこれまで以上に進んでおり、さらに市道橋の耐震補強やバリアフリー対策など道路管理の高度化も伴って、市道の維持管理費は年々増加している。

道路特定財源を納めるユーザーは市道の利用者でもあり、市町村道の維持管理に道路特定財源を安定的に投入する制度を早急に構築しなければ、地方財政が悪化してい

る現状では、必要な道路管理を行うことができず、早晚、市民生活は元より経済活動にも重大な影響を及ぼすことが懸念される。

また、昨今の市町村合併等により、市域内における市道の整備状況にも大きな地域格差が生じており、地域によっては市道とは名ばかりの、路肩不備、道路排水施設が未整備等の路線を多く抱えているのが現状である。