



湖 建 第 1 9 6 号

平成 19 年(2007 年) 5 月 8 日

国土交通省道路局長 様

湖南市長 谷 畑 英



中期的な計画策定にあたっての意見の提出について

平成 19 年 4 月 2 日付け国道企第 1 1 4 号をもって依頼のあったこのことについて、別紙のとおり意見を提出します。

中期的な計画の作成にあたっての意見

滋賀県湖南市長

国の厳しい財政状況を背景に道路特定財源の一般財源化をめぐる論議の中、昨年12月、政府は「道路財源の見直しに関する具体策」を閣議決定し、道路整備に対する国民のニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、真に必要な道路整備を計画的に進めることとし、19年中に、今後の道路整備にかかる中期的な計画を作成することとされた。

計画作成にあたっては、国民各層、有識者、都道府県知事、市町村長へ意見を聴くこととされ、今回、市長として意見を申し上げる機会を得たものである。

市町村長への意見聴取では、今後の道路政策や道路の整備・管理に関し、3項目について意見を求められている。

1点目の「重点化を進める上で特に優先度の高い施策」としては、まずは渋滞対策と道路ネットワークの早期整備が挙げられよう。

基幹・広域道路の渋滞は、経済的な損失のみならず環境汚染、エネルギーの浪費に直結するとともに生活道路への車両の流出による交通事故の発生など生活環境の悪化を引き起こしており、計画済みのバイパス道路の整備や道路改良を早急に進めることが必要である。国におかれては、特に一桁国道の整備を優先的に取り組んでいただきたい。加えて、基幹道路としての国道、広域道路としての県道、生活道路としての市町村道との有機的な連携を図り、国、県、地域の将来計画に即した道路ネットワークを整備することが重要である。

次に、多発する地震被害や台風の襲来が宿命である我が国の国土事情に鑑み、災害対策を加味した道路整備を進めることが重要である。

地震や河川の氾濫、土砂災害などが発生した場合、緊急車両の通行や被災者の避難路、物資の輸送路を確保するため、常日頃から災害に強い道路整備や代

替道路網の整備に取り組んでおくことが肝要である。

特に、本市は中央部を野洲川が横断していることから、地震による橋梁の倒壊・破損、道路網の寸断が非常に懸念される場所であり、大規模橋梁の安全確保には、国や県が地域を強く支えていただきたいと考えている。

次に、2点目である「効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと」としては、事業用地交渉等の迅速化や事前説明会の充実化とともに整備計画作成にあたり住民の意見を十分反映できるシステムを取り入れるなど、円滑な事業推進に努め、迅速な事業完了を図ることが必要である。

また、スマートインターチェンジ（SA・PA接続型）の整備促進や高速道路料金の引き下げなど国民が道路を利用しやすい環境を整備し、既存の道路を有効に活用できるようにすることも効率化にあたって大事なことであると考えられる。

3点目の「その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること」についてであるが、地方においてはまだまだ狭隘な道路が多く、学童の通学など歩行者、自転車の安全確保に苦慮しており、歩道整備、安全対策、道路のバリアフリー化の促進など市民が安心して利用できる道路整備が強く求められている。

また、既存道路の安全性を確保するためには、日頃のメンテナンスが重要であるが、こうした保守・管理にも大きな経費が必要となっている。

こうした地方が抱える道路への課題を解決するためには、全国市長会の要望にもあるように、道路特定財源全体の見直しにあたって、地方への配分割合の大幅な引き上げを実現していただく必要があると考えている。

古来より道は人の暮らしと密接な関わりをなし、公共財である道路が整備されなければ、経済、物流、交流等全ての諸活動が成り立たないことは論を待たないところであるが、地方における道路整備の現状は決して満足できるものではなく、渋滞解消のバイパス道路の整備を始め、歩道整備やバリアフリー化の推進、老朽化した道路、橋梁の改修など取り組まなければならない課題が山積

している。

本市が位置している滋賀県南部地域は、京阪神と中部圏のほぼ中央にあることから交通の要衝として古来より栄えてきた地域であるが、交通量の増加に比して道路整備が追い付いていない状態で、朝夕の通勤ラッシュ時には国道、県道の渋滞により、市道等の生活道路に通過車両が溢れ、地域住民の生活環境は悪化の一途を辿っている。

特に市内を東西に横断する国道1号は、国土交通網の根幹をなす道路でありながら片側1車線であり、一日あたり25,000台の通行量があることから慢性的な渋滞が発生している。このため、国においては、バイパス道路（4車線[片側2車線]）の建設に取り組み、現在2車線（片側1車線）による暫定供用を目指し工事が進められているところであり、一層の整備促進をお願いするものである。

しかしながら、朝夕の交通ラッシュ時における渋滞を解消し、幹線道路としての機能を発揮するには、2車線では不十分であり早期の4車線化が不可欠と考えている。昨今、公共工事のコスト削減が大きな課題として突きつけられているが、コストの削減に関係自治体が協力した場合には、当該削減分全額を他の分野に振り向けるのではなく、協力した地域の道路整備促進のためにも充当していただきたいと思っている。特に、国道1号バイパス栗東水口道路Ⅱについては、これまでの高架による供用が平地化による供用となりコストも大幅に削減できると伺っている。平地化への地元合意に努力してきた市としては、暫定2車供用に引き続いての早期4車線化を是非ともお願いしたい。

また、現在の国道1号についても歩道未整備部分が相当あり、引き続き歩道整備に努めていただきたい。

県道に関しては、渋滞緩和に加え国道へのアクセス道路としての役割など本来の広域連携機能の充実を図るため、草津伊賀線のバイパス整備、竜王石部線（菩提寺中央線）の県道石部停車場線への延伸等新設道路の整備が喫緊の課題

であり、その他の県道についても狭隘な道路が多く、歩道整備や道路改良が強く求められている。

市道についても、現在、三雲駅線、三雲石部連絡道路、甲西橋の架け替えなどに取り組んでいるが、今後計画している道路の新設・改良に加え、既存道路（延長約230km）の維持補修など取り組むべき事業が山積している。

加えて本市の特性として、中央部を野洲川が東西に流れており市域を分断していることから、市の発展にあたっては南北を結ぶ道路、橋梁の整備が必要不可欠であり、現在橋梁は6本整備されているものの、少なくともあと2本程度は必要であると思っている。また、6本の既存橋梁についても、現在老朽化の最もひどい甲西橋の付け替え工事に着手したところであるが、残りの内2本についても老朽化による改修を迫られている状況である。

このように本市における道路、橋梁の整備状況は、まだまだ道半ばの状態であり、市民の要望項目においても道路網の整備拡充は、常に上位を占めているところである。

「道路特定財源の見直しに関する具体策」では、「特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス道路、高速道路や高次医療施設への広域アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する」とこととされている。

国土交通省におかれては、立ち遅れている地方の道路整備を促進するため、地方の意見をしっかりと受け止めていただき、真に国民の声を反映した計画作成と今後の道路政策をお願いするものである。