



9 城 土 第 9 号
平成19年(2007年)5月1日

国土交通省道路局長 様

京都府城陽市長 橋本 昭男



中期的な計画の作成にあたっての意見書の提出について

平成19年4月2日付け国道第114号で依頼のあった標記の件について、
下記のとおり提出します。

記

道路は国民生活を支える最も基礎的な社会基盤である。

その道路整備においては「真に必要な道路」の整備が叫ばれているが、問題は「真に必要な道路」の定義とは何かである。単に、費用対効果だけで「道路を造る、造らない」を決めるものではないと考える。

特に、地方に住む人々にとっては自動車は生活に欠くことのできない足であり、高齢化が進行する中、それへの対策に必要なバリアフリー化、高度医療施設へのアクセス道路の整備なども、今後、ますます重要となってくるのは自明の理である。

あわせて、今日まで地方の活性化をめざし、高規格幹線道路を視野に入れた街づくり計画が、多くの自治体で策定されてきたところである。

ただ、それらの道路整備においても効率化・コスト縮減・環境対策などの検討は徹底して行い、実施していく必要があるのは当然のことである。

今年1月に奈良県で発生した、がけ崩れにより尊い命が奪われた事故、それにより地域の幹線道路が長期間通行止めになるなど、市民生活を脅かす危険な道路もまだまだ多くある。

安全が切り捨てられることは決してあってはならない。安全で安心して通れる道路づくり、そのための管理体制にも多くの費用が必要である。

地方の道路整備はまだまだ遅れており、道路特定財源の見直しにより、ますます地域間格差が拡大するのではないかとの不安さえある。

地方の声が反映され、道路整備に必要な財源が十分に配分されるよう強く望むところである。

また、税金の全額を道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みを

改めるにあたっては、自動車ユーザーの十分な理解を得るとともに、高速料金の値下げなどの措置を実施されたい。

以上のことを踏まえ、次のとおり本市の道路事情を申し述べ、貴台のご理解をお願いする次第である。

城陽市は古くから、京都と奈良の中間点として南北の国道24号1本に交通が集中してきた。

現在においても国道24号1本しかなく、山城大橋東詰から新池交差点間をはじめ、国道24号東西部分においても交通集中による渋滞が日々発生している。

また、第2名神高速道路城陽～八幡間の事業が着手され、平成28年供用の予定である。これも国道24号に接続され、ますます交通集中が予測されるところである。

しかしながら現時点においては、これらに対する対策は何ら講じられてはいない。

城陽市としては、本市の根幹である国道24号の渋滞解消対策が最重点であり、その対策の早期の対応を強く望んでいるところである。

また、第2名神高速道路大津～城陽間が抜本の見直し区間となったが、城陽市に於いては第2名神高速道路を街づくりの根幹として位置づけており、なくてはならない道路である。

そのためにも、大津～城陽間の早期事業化が図られるよう重ねて要望するものである。

一方、主要地方道においても、国道24号を補完する府道上狛～城陽線の整備も遅れており、平成20年度にようやく井手町内の多賀バイパスが完成の目処である。

しかし、その先の城陽市側の計画がまだであり、城陽市側が完成しないと多賀バイパスの機能が十分に発揮されない。

効率的・効果的な道路整備の観点からも、府道上狛～城陽線の城陽市側の整備が喫緊の課題である。

これらの国道・府道の整備はもとより、城陽市においても東西交通の脆弱さが大きな課題となっており、今後、都市計画道路をはじめ、多くの道路整備が控えている。

また、ますます高齢化社会が進む中、その対策のための歩道整備やバリアフリー化工事などにも、今後、多くの事業費が必要となる。

これらの事業の財源として、道路特定財源は欠かせないものであり、道路特定財源の配分にあたっては、地方の実情を十分に考慮されることを強く望んでいる。