



土 総 第 3 号

平成 19 年 5 月 2 日

国土交通省道路局長

宮 田 年 耕 様

枚方市長

中 司



中期的な計画の作成にあたっての意見依頼に対する回答について

平素は、本市の道路事業の推進に対するご理解とご配慮を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて先般、貴局よりご依頼のあった「中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について」(平成 19 年 4 月 2 日受付)の件につきまして、別紙のとおり回答致します。

## 【重点化を進める上で特に優先度の高い政策】

少子・高齢化が進展する中、安全安心で活力ある地域・都市づくりを推進するとともに、地球規模での環境問題への対処と安全で安心できる国土の実現を図るため、最も基礎的かつ重要な国民共通の社会資産である道路の計画的整備がより重要となっている。

本市においても地域間を結ぶ高速道路の整備はもちろん、これら地域の利便性を高める国道をはじめとする幹線道路の整備は、必要不可欠なものであると同時に、地域住民も熱望しているところである。そのためには、下記の内容が特に必要である。

- ① 本市は大阪と京都の中間に位置し人口 40 万人を有する住宅機能を中心とした多機能都市ですが、本市域内の大阪と京都を結ぶ南北方向の重要路線である国道 1 号は 1 日の交通量が 8 万台を越えており慢性的な交通渋滞やそれに伴う生活道路へののにじみ出しが日常的に発生している状況にある。このため、抜本的な解決策として新たな南北方向の幹線軸としての第二京阪道路の早期全線供用を待望すると共に、近畿自動車道等と高速ネットワークが構築されることにより関西学術研究都市津田サイエンスヒルズや市内の事業者の物流の定時制や高速性の確保等による操業環境等の改善、関西国際空港に直結することによる国際化の促進等にも大きく寄与するものと期待している。

つぎに、第二名神高速道路は第二国土軸として位置づけされ、国土の均衡のある発展に寄与するものである。阪神淡路大震災等近年頻発する地震や南海地震等の巨大地震にも対応することのできる道路であり、本市域の当面着工しない区間を含めて全線の整備が求められる。さらに、現在、本市域では西側に隣接する 1 級河川淀川に架かる橋が枚方大橋のみであるため淀川新大橋の新設による広域的な幹線道路のネットワーク強化が必要である。

- ② さらに、人や物の円滑な移動を確保するため、第二京阪道路等へのアクセスとなる幹線道路の整備（枚方津田線、国道 168 バイパス）や市域内の幹線道路の整備（楠葉中宮線や枚方藤阪線、御殿山小倉線など）の整備を始め、踏切の解消を図る京阪電気鉄道（本線）の連続立体交差事業（寝屋

川市～枚方市間)の推進、更に駅前の混雑解消を行なうと伴に公共交通の利用促進を図る駅前広場整備(京阪牧野駅・JR長尾駅)などが緊喫の課題である。

- ③ 社会・経済的に大きな損失をもたらす他、尊い人命を奪う場合もある交通事故の低減を図り安全安心なまちづくりを効果的、効率的に進めるため、生活道路や主要幹線道路において事故多発地点の実態調査や分析を行い、警察と連携しつつ計画的な道路改良を行なう事が必要となっている。

また、本市域には12の鉄道駅については、交通バリアフリー基本構想策定済の5駅の駅並びに特定経路としての歩道の段差解消等に引き続き、未策定の地域についても順次、バリアフリー化事業を推進し高齢者や障害者等の円滑な移動を確保していくことが必要である。

- ④ 本市では牧野駅東地区、香里園駅東地区において市街地整備を進めているが、都市空間の有効利用により地域経済を維持向上するとともに、高齢化社会を迎えるなかで安心して生活できる生活空間を確保するためには、道路の計画的な整備とともに、市街地再開発事業や土地区画整理事業等の市街地整備事業を着実に推進する必要がある。

- ⑤ 本市では昨年夏に全国一暑い気温を記録したが、道路整備に当たっては、環境にやさしい透水性舗装等の施工などヒートアイランド現象に対応した取り組みを進めるとともに、さまざまな分野での地球温暖化防止に対する市民の理解や市民との協働が益々必要となってきた。

- ⑥ 道路や橋梁をはじめとする社会資本のアセットマネジメントについて、適切な調査を実施し、更新時期の延寿命化や改修コストの平準化を行い、適正な維持管理を推進する必要がある。

- ⑦ 地震などの災害時や台風などの災害時においては、国道1号などの広域緊急交通路の機能強化とともに、第二京阪道路や一級河川の淀川を活かした舟運利用などにより輸送路の充実を早急に図られることが重要となっている。

### **【効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと】**

効率化を徹底的に進める上で重視すべきこととして、地方の道路整備に対するニーズや必要性を見極め、真に必要な道路整備計画の策定し計画的に進める必要がある。また、実施に当たっては、事業評価手法やコスト縮減を図っていく必要がある。

また、維持管理に当たっては、従前の行政による画一的・一律の公共サービスの枠を超えて企業や NPO、市民活動団体等の多様な担い手による公共サービスの提供体制を築いていくと共に、市民と行政が協働する事によって自助・共助の仕組みを築いていく事が、今の時代に求められていると考える。

### **【その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見】**

地方分権改革の時代に相応しい、自立した特色ある、また活力ある街づくりを進めていく上で、都市の機能、街の魅力を高め、道路ネットワークの整備を行うことは必要不可欠なものであり、危機管理面からも重要な施策であると考えている。

そのためには、財政的に非常に厳しい中、財源を確保し、国や府と連携をしながら住民の求める真に必要な道路整備に取り組んでいく必要があると考える。

全国には道路が不足している地域が、まだまだ多数あるというのが現実である。また、今後、道路の維持管理を適切に行い、道路を良好な状態で利用に供することが一層求められる。こうした地方の実情を踏まえ、道路事業を推進する中期計画を検討していただきたいと思う。