



平成19年5月2日

国土交通省道路局長 様

西脇市長 來住 壽



中期的な計画の作成にあたっての意見について (具申)

前略、貴職には一般国道 175 号の整備促進について絶大なる御尽力を賜っておりますこと厚く御礼申し上げます。

さて、依頼のありましたみだしのことにつきまして別紙のとおり具申いたしますので御確認ください。

記

提出書類 別紙 (様式4) 三葉

(この書類に関する連絡先)

西脇市建設経済部 建設総務課

担当 中嶋博之

TEL 0795-22-3111 内線275

FAX 0795-22-6283

E-Mail=h-nakajima@city.nishiwaki.hyogo.jp

# 今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

西脇市長 來住 壽一

## 1 道路整備中期計画には、地方都市における道路整備の理念を示してほしい

計画策定に際して、道路特定財源の見直し議論に引きずられ、予算額中心の議論が展開されるのではとの危惧を抱いている。国家的物流ネットワークの構築重視で、必要な整備路線だけを抜き出すような計画策定では、地方都市は生き残れない。

地方都市は少子高齢化、市町村合併、景気低迷等により、危機的な財政状況のなかで苦闘している。地方都市の生存をかけたあらゆる施策は、物資の円滑な流通と人々が安全安心に移動できることを前提としており、道路はその根幹をなすものである。また、地域活性化のための産業誘致、福祉、教育、医療などの各種施策は、人々の円滑な移動手段の確保があって成立する施策である。特に、市民の高齢化と合併による広域化は、新たな道路整備需要を生み出している。地方都市に、真に必要な道路とは何か、地方における道路の果たすべき役割を見据えた整備理念の検討から議論を進めてほしい。

## 2 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

### 1)地方圏が連携できる物流ネットワークの構築

道路特定財源の一般財源化議論のなかで、「道路整備は十分に進んだ」との声があった。あまりにも中央都市偏重の考え方であり、大きな失望を感じている。国家的基軸としての高速道路は、地方都市を連結する高規格幹線道路の整備がなされて、国家的物流ネットワークとしての役割が果たせる。地方都市の連結が不十分な現状の整備段階で「道路整備は十分に進んだ」との声には、明らかな地方切り捨ての意味合いがあり、地方都市の首長としては承服できかねる。例えば、どの地方都市でも、地域活性化に向けた企業誘致が優先課題となっている。企業誘致には、物流拠点である空港・港湾や消費地までの時間距離が大きな誘引要因となる。他の面でいかなる優遇措置を講じても、物流アクセスの整備が不十分な状態では、立地候補にもなれない現状がある。

国主導による合併が進み、これからは各地方都市で、新たな都市経営が始まる。せめて道路という重要な基盤だけでも、中央都市部と平等なネットワーク整備を行い、地方都市が特色を生かし、自立を目指した「まちづくり」を行えるようにしていただきたい。

### 2)暮らしを支える生活道路の整備

#### ①地域の日常生活を支える道路ネットワークの充実

地方都市住民の日常生活圏は、今後ますます広域化していく傾向にある。合併により市域が拡大し、かつ行政効果を発揮するための各種公共施設の統廃合が避けられない。また、医師不足と患者不足により、病院の統廃合が進んでいく。さらに、郊外大型店舗の進出により、身近な商店が消えていく。人口減少のなか、地域内交通を担う

バス輸送にも限界があり、必然的に自動車が日常の移動手手段となっている。

地方の都市経営を考えると、住民の日常生活圏の広域化は避けられず、それを支える幹線道路の整備は、緊急の課題となっている。高次医療施設への1時間到達圏は当然のことであるが、高齢者が日常生活を送る上では、通常の医院、各種公共施設や商業施設等についても1時間到達圏の考え方で、道路ネットワークの整備を進める必要がある。

## ②道路の安全確保—交通事故防止対策の充実

地方都市における高齢化の進行は、中央都市とは比較にならないスピードで進行している。わが市を所轄する西脇警察署の交通事故死者のおよそ半数が高齢者であり、死傷者に占める高齢者の割合は人口比以上に高い。交通安全関係団体等により、さまざまな減少対策が講じられているが、それには限界がある。

日常生活圏の道路は、進行速度の異なる自動車、自転車、人が混在して通行する。地方都市では、都心部ほど自歩道の整備、交差点改良は進んでおらず、大きな課題となっている。わが市役所のそばを国道427号が通っているが、朝夕のラッシュ時には、狭い歩道を多くの小学生が一行縦隊で歩き、路肩を高校生の自転車が連なっている。その脇を自動車の列がすり抜けていく。また、市街地のなかでは、自動車と自転車競うように進み、路肩の電柱が自転車の列を車道側に膨らませる。

何とかしなければとは思いますが、わが市の厳しい財政状況を考えれば、一般財源では抜本的な対策を講じることができない。誰もが安心して外出できる交通社会は、地方都市のあらゆる施策の根幹となる。高齢者、子供、障害者に配慮し、通行上の危険や障害の除去を目的とした道路事業への道路特定財源による支援の一層の充実をお願いしたい。

## 3)異常災害時における道路のネットワーク整備

平成16年10月、台風23号の集中豪雨により、西脇市の市街地は甚大な浸水被害を受けた。周辺市との主要アクセス道路である国道175号も冠水し、救援活動の初動体制構築の妨げとなった。この災害を契機に防災計画の抜本的な見直しを行ったが、救援活動の広域的連携については、主要アクセス道路は災害時においては、安全に通行できることを前提としている。地方都市間を連絡する主要アクセス道路については、想定される大雨、大雪、地震等について安全性を高めるとともに、不測の事態に備え、2系統以上のアクセスの確保をお願いしたい。

## 3 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

### 1)計画路線全体のスケジュールを明確にする

高規格幹線道路の場合、交通拠点間を結ぶことで経済効果が最大限に発揮される。主要アクセス道路の整備は、地方自治体の各種地域振興策の根幹にかかわる事案であり、その整備スケジュールは地方都市の総合計画に大きな影響を与える。計画路線全体の整備スケジュールの明確化を要望する

## 2)整備区間の事業スケジュールを明確にする

高規格幹線道路の整備は、都市計画決定から用地買収、埋蔵文化財調査、本工事着手に至るまで、地元自治会、土地権利者及び各種施設管理者等との協議を段階毎に進めていく必要がある。事業を円滑に進めるため、地元自治体として強力な支援体制を構築する必要がある。

しかし、わが市を含む地方都市は財政状況悪化のなか、職員の削減に取り組んでいる状況があり、必要となる人員を適切に配置するためにも、整備区間における事業スケジュールを明確にしていきたい。また、事業に関係する国、県及び市が事業スケジュールを共有して共同歩調をとり、地域住民、土地権利者等との交渉を進めることにより、迅速な事業推進が図れる効果がある。

## 4 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

一般財源化の議論が先行したため、道路の役割が物流ネットワークの形成のみに矮小化された議論になっている印象が強い。地方都市にとっても、輸送機能の充実は重要な課題であるが、道路には快適な生活環境の骨格をなす「みち」としての機能がある。市民の日常生活を支える生活道路としての「みち」は、誰もが安心して外出できる美しい景観の道路である。

東京に代表される中央都市では、「道路整備は十分に進んだ」との状況であろうが、地方都市では幹線道路でも満足な歩道が設置されていない現状がある。道路改良事業に比較して、歩道設置のための事業は予算枠のハードルが高いとの印象もある。市民の生活のなかで「みち」の果たす役割は大きい。高齢化社会が進行するなか、誰もが安心して外出できる交通社会の形成のため、高齢者、子供、障害者に配慮した「みちづくり」の理念を今回策定する中期計画のなかに盛り込まれるように強く要望する。