



道 建 第 5 4 号

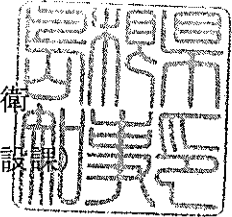
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

島根県知事

溝口 善兵衛

(土木部道路建設課)



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について(回答)

平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありましたこのことについて、別紙のとおり回答いたします。

## 中期的な計画の作成にあたっての意見について

島根県

### <概 要>

本県は、地方分権時代にふさわしい「自立的に発展できる快適で活力ある島根」を目指し、県内はもとより県外との交流・連携を促進し、産業振興や雇用促進のため、厳しい財政事情の中でも、高速道路をはじめとした道路網の整備を県民一体となって進めている。

しかしながら、過疎化、少子高齢化が進む中で、人口の定住や地域の活性化を図り、更なる県勢の自立的発展を期するためには、道路整備の進んだ都会地とは異なり、本県の道路整備は「未だ道半ば」であり、特に、高規格幹線道路の早期整備は、喫緊の最重要課題である。

その様な中で、国においては、真に必要な道路は計画的に整備を進めることとして、この度「中期計画」を策定されることとなったが、単なる採算性の追求だけでなく、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路や災害に強い道路の整備など地方の実情・意見を十分に認識した上で、次の事項を踏まえた計画を策定するべきである。

### ○「重点化を進める上で特に優先度の高い政策」について

#### ●山陰道および尾道松江線の早期完成

高速道路ネットワークは、広域連携や地域間競争に打ち勝ち、地方が自立的に発展するための絶対的条件であり、国土政策として国の責務において整備すべきである。特に山陰側のネットワークは北東アジアにおける有事の際、武力攻撃事態への対応及び国民保護活動を的確かつ迅速に実施するためにも必要不可欠であり、未だ全国のネットワークにつながらず、県内の東西間の移動に4時間も要する現状は早急に解消されなければならない。このため「中期計画」においては、山陰道および尾道松江線の完成スケジュールを明示すべきである。

#### ●災害に強い道路ネットワークの確保

本県においては、これまでも集中豪雨による大規模災害や、大雪・交通事故等による道路ネットワークの分断が度々発生しているが、昨年7月の豪雨災害では、国道9号をはじめ県内各地の国県道で全面通行止めが発生し、国道9号に関わるものだけでも延べ130万台もの車に影響を及ぼし、また県内10箇所で集落の孤立が発生した。そのため災害に強い、防災対策も含めた安心、安全な道路ネットワークを整備すべきである。

#### ●観光振興、物流のための幹線道路の整備

本県には、本年7月頃に世界遺産に登録予定の石見銀山などの歴史的文化遺産やいまだ開発されていない自然が多数残っており、それを有効に活用した観光振興や、安全で良質な農林水産物の販路拡大には、県内各地や全国各都市に直結する高速道路や国県道の幹線道路の整備を重点的に整備すべきである。

●子供や高齢者の安全確保のための歩道整備

本県で発生した交通事故の死傷者のうち、歩行者や自転車乗用中の死傷者の割合が17%あり、そのうち子供や高齢者の割合が5.4%と非常に高くなっている。そのため高齡化が急速に進展しているなかで、高齡者の移動空間の確保や通学路の安全確保のため、通学路等の歩道整備を積極的に行うべきである。

●過疎・高齡化が進展する中山間地域における道路整備

本県の高齡化率は全国トップであり、特に中山間地域では、過疎・高齡化が急速に進み、多数の限界集落が発生している。多くの交通量が見込めない中山間地域では、現行の「費用対効果」だけで評価すれば、投資効果が得られないと判断される。こういった地域では、高齡者ドライバーが多くの比率を占めるので、安全な通行を確保する着実な道路整備が行えるようにすべきである。

●都市機能充実のための街路整備

本県が持続的に発展するためには、商業・医療・教育等のサービスを提供する生活圏中心都市の都市機能の充実が不可欠である。そのためには、交通結節点のシームレス化やバス等の公共交通の円滑な運行を確保するための街路を早急に整備すべきである。

○「効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと」について

●維持管理費の縮減

本県の道路ストックは今後急速に高齡化する。例えば建設後60年を超える橋長15m以上の橋梁は現在24橋で今後10年間で約2倍の43橋、30年後には10倍を超える287橋となる。今後増加する高齡化した道路ストックに対応するため、アセットマネジメントを強化し、維持管理費用の縮減を図るべきである。

●高速道路料金の柔軟な運用

本県の高速道路は、整備手法上、有料・無料区間が混在しているため、他の区間と比べ割高となっている。そのため高速道路の利用促進を図るため、その料金設定にあたっては地方の実情に応じて柔軟に運用すべきである。

○「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

●必要な道路整備費の確保

本県は公共交通が未発達なため、旅客輸送の約98%を自動車交通に依存しており、1世帯当たりの道路特定財源の負担額は、大都市に比べ非常に多くなっている。そのため道路特定財源に係る法改正にあたっては、納税者、特に税負担がより大きい地方の自動車ユーザーの理解が得られるよう、必要な道路整備費が確保されるべきである。

●地方の道路整備費の強化・拡充

遅れている地方の高速道路をはじめとする地方の道路整備を着実に進めるため、地方道路整備臨時交付金の拡大など、大幅に不足している地方の道路整備費の強化・拡充を図るべきである。