



平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

島根県東出雲町
町長 石原 真



<道路政策、整備、管理に関する意見について>

東出雲町のまちづくりを進めていく過程では、住民の様々な価値観によって、意見が分かれることも少なくない。その中でだれひとり異論なく受け入れられるものが道路整備である。もちろん国、県、町いずれが事業主体であっても同様である。

いかに道路整備を万人が強く望んでいるかである。東京都内の池袋、新宿、渋谷を結ぶ地下高速道路、日本橋の景観を大切にす道路付け替え等は、都会ならではの課題であるが、地方にはその地域事情による交通ネットワークの構築が必要である。

政府・与党の道路特定財源の見直しに関する具体策でも「地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ……」と明記してあり、財源見直しに伴う中期計画は、地域間格差が絶対に生じない内容でなければならない。そうした強い思いを込めて以下のような論点整理と提言を行う。

①近年まで道路整備については、全国一律の規格に基づき行われてきたが、厳しい財政事情により、公共事業=道路事業=無駄の概念が確立され、結果として地域の実情にあった整備の見直しが必要となっている。

②血液が心臓から大動脈を經由しながら順次分岐し、毛細血管まで流れ、静脈により還流するように、道路も同様にネットワークが構築されなければ、非効率的な交通手段にしかなりえない。道路政策は、「国」と「地方」、また、それぞれの「生活圏域」の役割分担がバランスよく構築される重要な要素であるが、財政的に非常に厳しい「生活圏域」では、基礎的なインフラ整備も脆弱であり、競争のテーブルに乗ることさえできず、地域間バランスが不安定な状況にある。

③本町を取り巻く道路状況は、整備済みの高規格幹線道路「山陰道」、整備中の「中国横断道尾道松江線」、高規格幹線道路と連携し、広域的な地域間交流に資する「一般国道9号」、「主要地方道大東東出雲線」とその他の県道や町道により、一定のネットワーク構築されている。この中で、広域的な交通を担う主要幹線である「一般国道9号」の本町区間は、慢性的な交通渋滞が課題となっているが、その原因は、2車線という構造以上の交通量を許容していることに起因している。この渋滞対策として、昭和57年に現在の山陰道東出雲IC以西を一般国道9号バイパス「松江道路」として、平成12年には高規格道路(山陰道)として「安来道路」が整備されたが様々な要因から、全体として期待された効果が現れていない。本町に於いては「一般国道9号」の出雲郷東交差点(東出雲IC北側)以西については、渋滞が緩和されたが、以東については改善が図られていない

④山陰道の利用促進については、社会実験により取り組まれており、一定の改善を期待しているが、「安来道路」は暫定2車線であり、「一般国道9号」からの必要以上の交通量の移行は、高速道路としての機能を損なう恐れがあると共に、「松江道路」への負荷を増大させることにつながり、結果として4車線化など新たな投資が必要となることが想定される。

⑤道路利用者は、実質距離よりも時間距離により移動を選択する傾向があり、「一般国道9号」の渋滞を回避するために、生活道路に通過交通が混入し、生活環境の阻害要素となっている。このような状況の中、「物流を含む広域的な交流のための道路」と「生活者の視点に立ったまちづくりに寄与する道路」に区分し、それぞれの道路機能と居住環境の両立が必要である。

⑥道路機能については、「安全」「環境」「経済」「連携」をキーワードに、既存道路の有効活用を基本としたネットワーク化の推進が必要不可欠であり、各道路の適切な交通量の配分対策を行ったうえで、不足する交通量については、地域実態に即した新たな整備が必要となっている。新たな整備については、既存ストックの活用として、円滑な通行の確保の観点から、第一に交差点の改良が考えられる。不足する場合は、新たな投資による整備が必要となるが、山陰道、一般国道9号、新たな路線、それぞれの費用対効果の比較による検討が必要である。交通量の適切な配分が、特定路線の過重な負担を回避し延命が図られ、維持管理コストの低減にもつながる。

⑦居住環境対策については、通過交通の排除を行ったうえで、少子高齢化対策としての交通弱者やまちづくりの視点に立った既存道路の整備が必要である。この整備にあたっては、道路を単なるハードとしてだけでなく、交通弱者に欠かせない移動手段を考慮する必要がある、たとえば生活路線バスや福祉タクシーなども含めた検討が必要である。本町のように国道、鉄道、生活道路が近接し、それぞれの離隔距離不足により、実質的に立体交差が不可能な自治体は数多くある。当然費用対効果の検討は必要ではあるが、今後、駅舎の橋上化による鉄道の立体化が実現できれば、真の交通バリアフリーが可能となり、安全で安心なまちづくりにつながるものである。

⑧自動車関係者の負担は、今後も当然継続されていくべきだが、今後は既存ストックを最大限に活用すると共に、いかに小さな投資により最大限の効果をあげるかが課題であり、実態に合った国から県へ、県から市町村への財源を含めた道路管理の移譲など、管理コストの軽減処置を含めた総合的な道路政策の転換が必要となっている。しかしながら、現在の市町村の財政力では、管理している道路整備への投資が国以上に困難な状況にあり、今後の特定財源の活用の論議の中で、今までは目の届かなかった地域に根ざした道路のあり方についても、明確な方向性が見出され、道路特定財源の効率的かつ重点的な活用が図られることを期待する。