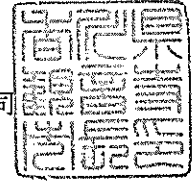




19観建第 103号  
平成19年 5月 8日

国土交通省道路局長 様

観音寺市長 白川 晴 司



中期的な計画の作成に向けて (回答)

このことについて、平成19年 4月 2日付国道企第114号にてご照会がありましたので、別紙のとおり回答します。

## 中期的な計画の作成に向けて（回答）

道路整備に対するニーズは、そこに住む人々の日常生活を通じ生まれるものであり、その内容も次第に多様化する傾向にあります。

今後、「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、計画策定に向け住民等を対象としたアンケート調査が実施されていますが、的を得た選択肢といえるのでしょうか。むしろ、即効性・実効性の観点から言えば、県・市町からの要求を基に精査した後、道路改築等の計画予算を一括計上し、そのうえで年次計画を立て国から応分の補助を受けける方法が採られないものかをつくづく感じるものであります。

これまでも、道路整備における重点化・効率化については、当然のことながら地域間格差への対応・地方の活性化や自立に向けた幹線道路の整備など、地域の自主性に配慮した道路政策を講じられてこられたものと思慮いたしております。

しかし「地方の声」は声ならぬ声となり、都市との格差は益々広がりを見せております。このため、中期計画の作成にあたっては、道路特定財源の確保を念頭に置き、その成果が得られるまで関係機関に対し、地方の思いを訴えていく所存であります。

さて、ルールに沿っての「中期的な計画の作成に向けた意見」につきましては、我々の生活圏域内の道路を中心に道路整備が未だ遅れている四国地方に照準をあて、下記事項について背景と併せて述べてみたいと思います。

### 記

#### 1. 一般国道11号の早期事業化

平成8年3月、沿線市町・住民が一丸となり、国道11号を中心とした西讃地域内のより一体的な交通ネットワークの拡充を求め、「国道11号（西讃地域）整備促進期成同盟会」が結成されました。

以来、10年に余り毎年のように国土交通省をはじめとする関係省庁等に対し、精力的に要望活動を実施してまいりました。また、平成16年6月には「国道11号（西讃地域）を考える会」を発足し、地元経済会をはじめ各界各層から選出された委員により、事業化の要望に向けた答申を頂きました。

この間、11号の1日交通量は2万台/日であったものが、現在では最大2万6,000台/日に増加し、交通容量が大幅に超過する現状を余儀なくされております。

なお、要望区間内の交差点改良工事につきましては、香川河川国道事務所において順次、着手して頂き感謝申し上げますところであります。

しかしながら、地域住民が熱望する事業化には至っておりません。三豊地域は、平成の大合併により平成17年10月に新たな「観音寺市」が誕生し、次いで翌18年には、「三豊市」が7町の合併を行っております。

今、三豊地域は新たに生まれ変わろうとしており、経済・産業・文化等の現状を踏まえ、大動脈ともいえる国道11号の整備を図ることが活力あふれる地域づくり及び安全・安心で快適な生活環境づくりに貢献するものと確信するものであります。

これまで以上に関係省庁等に対し、道路特定財源の確保と併せ、要望活動を実施してまいります。

## 2. 県道・市道に係る整備事業の遅延

まず県道については、前述のとおり本市は平成17年に近隣町と合併をいたしました。このため、合併後の旧市町間を結ぶ県道（観音寺佐野線道路改良事業L=1.8km W=12~16m）は、新市の骨格となる道路との位置付けから、合併支援道路として県において整備が進められることになっております。また、中心市街地活性化基本計画に基づく幹線道路の整備（県道観音寺池田線）にあたってはすでに着手しているものの、18年度の事業費が激減される結果となっております。

現在、県道における喫緊の課題となっている上記2路線は、県において財源的要因もあってか未だ着手時期等が明らかにされておらず、また、完成年度が遅延せざるを得ない状況が見込まれます。

一方、市道にあっては、毎年、各自治会から舗装改修等を内容とする40件程（概算事業費約1億円）の要望書が提出されます。また、「ゆとりある歩道づくり推進事業」として高齢者及び障害者に配慮したバリアフリー化を進めていますが、限られた予算内で取り組んでいるため早期の完成が望めません。

さらに、橋梁の高齢化に伴う延命化対策であります。市内には、昭和50年以前に架橋された15m以上の橋梁が19橋あり、その補修・更新を実施しなければなりません。

本年度から、港湾部における県施工の津波・高潮対策アクションプログラムに基づく胸壁工事と併行し、将来の災害に備え市民の生命と財産を守り、安全・安心のまちづくりを目指し取り組みを行っております。

これらについても、本市に入る自動車重量譲与税等の道路特定財源を充当するものの、自治会要望にあっては多少事業費が膨らむ事業においては数年間棚上げ状態となり、住民要望を満たすことができません。また、橋梁の補修・更新についても総事業費が計り知れず、現在、効率的な補助メニューを模索中であります。

以上のことから、道路特定財源の道路歳出を上回る税収を一般財源化するに伴い、従前のような同財源の本市への歳入確保が担保されるのか非常に危惧いたしております。

### 3. 生活道（自治会道）における整備事業の遅延

市道に認定されない幅員の狭隘な道路整備ではありますが、近い将来発生するであろう東南海・南海地震及び津波・高潮といった有事の際の対応であります。

平成16年の台風・大雨による災害の体験を契機に、市内各所で自主防災組織が結成されました。社会的弱者と称されるお年寄りや障害者が地域の人達の援護を受け、無事に避難するためには生活道の改修工事が必要不可欠となってまいります。

この問題についても、予算的な面において整備の進捗が懸念されることとなります。

### 4. 四国8の字ネットワークの早期整備

今後の四国地方の浮沈に係わる最重要課題の一つであると強く認識をいたしております。

昨年9月、当ネットワーク整備・利用促進を考える会は、四国の経済会・道路利用団体・観光団体及び行政などの参画により設立されました。道路整備の推進は、四国山地による急峻な地形に加え、脆弱な地質と台風の常襲地帯という厳しい自然条件のもとに暮らす全島民の悲願であります。

島国四国が、真に必要な8の字ネットワークをはじめとする道路整備の安定的な財源確保に向け、関係諸団体と連携のもとに、今後、要望活動を展開する所存であります。