

地方公共団体からの意見・提案の事例(案)

目次

北海道	...	1	埼玉県熊谷市	...	22
青森県青森市	...	4	千葉県柏市	...	23
秋田県秋田市	...	5	茨城県牛久市	...	24
岩手県久慈市	...	6	栃木県壬生町	...	27
山形県酒田市	...	7	群馬県草津町	...	32
宮城県	...	8	山梨県南部町	...	33
福島県相馬市	...	13	長野県飯田市	...	34
新潟県長岡市	...	15	静岡県磐田市	...	35
富山県高岡市	...	16	愛知県豊橋市	...	36
石川県津幡町	...	18	岐阜県	...	37
東京都八王子市	...	20	三重県尾鷲市	...	41
神奈川県平塚市	...	21	福井県	...	43

滋賀県甲賀市	...	46
京都府福知山市	...	48
大阪府高槻市	...	49
奈良県	...	50
和歌山県田辺市	...	52
兵庫県姫路市	...	53
岡山県笠岡市	...	56
広島県呉市	...	57
山口県萩市	...	59
鳥取県鳥取市	...	61
島根県浜田市	...	62
徳島県三好市	...	64

香川県三木町	...	65
愛媛県西条市	...	66
高知県	...	67
福岡県久留米市	...	72
佐賀県鳥栖市	...	73
長崎県佐世保市	...	75
大分県中津市	...	76
熊本県天草市	...	77
宮崎県日南市	...	78
鹿児島県垂水市	...	79
沖縄県那覇市	...	81

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

北海道

広大な面積に180の市町村からなる本道は、広域分散型社会を形成しており、人の移動、物資の輸送の大半を自動車交通に依存していることから、道路は道民の生活や経済・社会活動を支える最も重要な社会基盤です。

しかしながら、本道は、冬期間における厳しい気象条件はもとより、台風などによる自然災害時に発生する交通障害、交通事故の多発、中心市街地の空洞化など解決すべき課題を抱えているなか、道路整備は全国に比べて、大きく立ち遅れています。

以上のことから、高規格幹線道路をはじめ、住民に最も密着した市町村道に至るまでの道路網の計画的・体系的整備は是非とも必要です。特に、高規格幹線道路ネットワークの形成は、地域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実などを図る上での最重要課題の一つです。

このようなことから、次の事項について要望・提案します。

【財源に関する要望】

- 道路整備財源について
地方が真に必要な道路整備や除排雪等の維持管理が計画的に実施できるよう、道路特定財源の見直しにおいても、それに必要な財源が確保できる制度設計を行うこと
- 地方財政支援の拡大について
真に必要な道路整備が確実に実行されるよう、地方道路整備臨時貸付金など、地方の財政負担を軽減する制度の継続・拡充を行うこと

【制度に関する要望】

- 地方裁量の拡大について
地方の自主性・裁量性が十分に活かされる現行の「地方道路整備臨時交付金制度」の維持・拡充、あるいは、同等以上の代替制度を創設すること
- 事業評価手法について
道路事業の評価にあたっては、現行の費用対効果のみならず、積雪寒冷や広域分散など、地域の実情に即した効果も考慮した手法とし、地方の責任において評価できるようにすること

【基幹ネットワークの整備と効率的な活用】

- 高規格幹線道路ネットワークの早期形成について
全国に比べ大きく遅れている道内の高規格幹線道路は、経済活動や地域間の交流・連携に必要不可欠であり、国の責任により早期にネットワークの形成を図ること
- 既存高速ネットワークの活用について
既に整備されている高規格幹線道路の効率的な活用は、道民生活や地域経済の支援や、観光振興を図る上で重要であり、都市間距離が長いという北海道の地域特性も踏まえ、有料区間の料金割引のさらなる拡充を図ること

【地域課題の解決のための要望】

- 冬期交通環境の確保について
厳しい冬を抱える北海道など積雪寒冷地においては、適切な除排雪などによる冬期交通環境の確保が重要であり、雪害指定路線の拡大や歩道除雪延長の拡大など制度の拡充を図ること
- 既存施設の有効活用について
高度経済成長期に整備された橋梁などの道路施設が本格的な更新時期を迎えており、更新費用の縮減を図るため、道道において5000橋を超える橋梁のアセットマネジメントの策定に要する調査費の充当や補助要件を緩和すること

【地方分権改革に関する要望】

- 地方分権改革について
地方分権改革における国道の移管にあたっては、地方の実情を踏まえたとともに、国と地方の役割分担が明確なされるとともに、必要な財源が確実に移譲され、それが将来にわたって担保される恒久的な制度設計に取り組むこと
- 直轄事業負担金の廃止について
維持管理費に係る直轄事業負担金については、本来管理主体が負担すべきものであり、早急に廃止すること

②-1地域の現状と抱える課題

北海道

○現状	○課題
<p>(地理的条件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道は全国の22%を占める広大な大地に都市が点在する広域分散型社会を形成しており、都市間距離は全国の約2倍となっている。 ・地域間には峠や長大河川が多くあり、交通の障壁となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・広大な面積に広域分散型社会を形成する地域特性の本道にとって、全国に比べ大きく立ち遅れている高規格幹線道路の整備は極めて重要。
<p>(気候)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本道は、本州の積雪寒冷地と比べ年間降雪量が多く、平均気温も低いことから、雪による通行止めなど未だ多くの交通障害が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・除排雪をはじめとした冬期交通対策の充実が必要不可欠。 ・堆雪量の確保や防雪柵の設置など冬期の道路環境整備が必要。
<p>(地方財政)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道や道内のほとんどの市町村において地方財政状況が逼迫しているなか、各自治体が行財政改革などに取り組んでおり、必要な道路整備の財源の確保に苦慮している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般財源化にあっても、今後の道路整備や道路施設の更新、維持管理などに支障が生じないよう、国・地方合わせて必要な財源を将来とも確実に確保することが必要。 ・直轄事業費については、本来、事業主体である国が負担すべきであり、道路に係る国直轄事業負担金を廃止することなどにより、地方負担の軽減を図ることが必要。 ・今回の地方分権改革における直轄国道の権限移譲に際し、必要な財源が確実に移譲され、それが将来にわたって担保される恒久的な制度設計がなされるのか懸念される。
<p>(産業・地域振興)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業をはじめとした食産業は本道の基幹産業であり、日本の食料基地となっているが、生産地が分散し、本州などへ輸送するための空港や港湾などの物流拠点までの距離が長いことから流通コストが高くなっている。 <p>・豊富で魅力的な観光資源を有しているが、主要観光拠点が全道に分散している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・農水産物の鮮度確保や安定供給を図るため、道路交通の迅速性の向上、安定性の確保、災害時の代替路線確保などに資する交通ネットワークの形成・充実が重要。 ・空港・港湾などの物流拠点や高規格幹線道路インターチェンジへのアクセス向上が重要。 ・外国人や道外観光客などへの道路案内標識の設置など、ホスピタリティの充実が求められている。
<p>(生活・暮らし)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・救命救急センターなどの医療施設への救急搬送に1時間以上かかる市町村が未だに70%以上ある。 ・都市部においては交通混雑・渋滞の発生が見られ、社会経済活動や日常生活に影響を及ぼしている。 ・郊外地への大型店舗立地等に伴う中心市街地の衰退が見られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高度な医療施設への搬送時間の短縮には、センター病院のある中核都市までのアクセス向上が不可欠であり、特に冬期間における高速性の確保が重要。 ・都市部の渋滞対策や都市交通の円滑化が重要。 ・中心市街地において、まちづくりと一体となった都市の活性化や再生が求められている。
<p>(安全・安心)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台風などによる豪雨や大規模な地震などによる災害発生時において、道路密度が低い本道では、通行止めによる孤立集落の発生や大きな迂回を強いられ、産業や生活に多大な影響をもたらす。 ・毎年2万件を超える交通死傷事故が発生し、交通事故死者数ワースト1は返上したものの、依然として毎年300人近い若い命を失っている。 ・H18にバリアフリー新法が施行され、公共交通機関や公共施設、歩行空間の一体的なバリアフリー化に取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の代替路や緊急輸送道路を確保することや道路施設の安全性の向上などが課題。 ・災害の恐れがある箇所を早期に解消するための対策が喫緊の課題 ・通学路の歩道の設置、自転車・歩行者の分離、事故危険箇所の解消などの対策により安全な通行の確保が重要。 ・ノーマライゼーションの進展に加え、高齢社会の到来などの時代の要請により、歩道の段差解消や広幅員化など、歩行空間のバリアフリー化の推進が求められている。

《道内の市町村意向調査より》

調査対象 180市町村
調査月 平成20年6月
調査主体 北海道

【調査結果の概要】

- 今後の道路整備の進め方について
 - 必要な財源の確保、維持管理の充実、計画的な老朽更新、高規格幹線道路ネットワークの構築、生活道路の整備、交通安全・防災対策、まちづくりや都市環境の整備、冬期交通の確保などに関心を寄せており、地域課題を踏まえた道路整備が必要。
 - 特に、維持管理の充実、計画的な老朽更新については、約8割の市町村が極めて大きな問題と回答しており、一方で、財政状況の厳しさから、その財源の確保や補助制度などへの関心が高い。
- 道路財源のあり方について
 - 「必要な財源を確保すべき」あるいは、「道路特定財源を継続すべき」と回答した市町村が、全市町村の9割を超え、今後とも必要な道路整備に充てるべきと考えている。
- 道路事業に関する制度について
 - 約9割の市町村が採択基準の緩和や補助対象事業の拡大などを望むとともに、地方の裁量性の拡大を求める意見が多い。
- 高規格幹線道路の整備について
 - ほとんどの市町村が高規格幹線道路の整備が重要な課題としている。
- 新規事業として着手すべき道路について
 - 道路整備の理由や目的として、交通安全や防災の対策をはじめ、道路ネットワークの構築などを挙げている市町村が多い。
 - また、市町村道については、道路施設の補修・更新や日常生活を支える生活道路の整備を必要としている。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③

北海道

北海道では、新・北海道総合計画（H20～29）において、『人と地域が輝き、環境と経済が調和する、世界にはばたく北海道』をめざすこととしている。また、その実現を支えるため、環境との調和を基本に、力強い経済構造の実現と安全・安心で快適な暮らしを支えるため、北海道交通ネットワーク総合ビジョン（仮称）を策定し、海外や国内、道内各地域間の連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成を基本方針として、多様な主体との連携・協力しながら様々な取組みを進めることとしている。

このことから、取り組むべき道路施策について、平成20年度からの概ね10年を見据え、以下の事項の実現を目指す。

- 道内の高規格幹線道路ネットワークを早期に形成することとし、産業振興や地域間連携・交流の強化などを図る。
- 特に、函館市、帯広市、釧路市、北見市など人口10万人以上の中核都市間については早急に連絡を図る。

【未供用区間】

- 北海道縦貫自動車道 : 函館～八雲、土別剱淵～稚内
- 北海道横断自動車道 : 黒松内～小樽、夕張～トマム、本別～根室、足寄～網走
- 日高自動車道 : 日高富川～瀬河間
- 深川留萌自動車道 : 留萌幌糠～留萌間
- 旭川紋別自動車道 : 上川天幕～浮島間、白滝～旧白滝間、丸瀬布～紋別間
- 帯広広尾自動車道 : 幸福～広尾間
- 函館江差自動車道 : 上磯～江差間

- 空港・港湾などや高次医療施設へのアクセス強化や道路交通ネットワークの計画的・体系的構築により、物流効率化や観光振興はもとより、安全・安心な暮らしを支える。
 - ・ 主要な人流・物流施設と高規格幹線道路などを結ぶアクセス道路を概成
 - 【地域高規格道路の整備】
 - 道央圏連絡道路（国道337号）、旭川十勝道路（国道237号、道道釧路東神楽線：旭川市、東神楽町）、根室中標津道路（道道根室中標津線：別海町） など
 - 【ICとのアクセス強化】
 - （仮）新千歳空港IC（道道新千歳空港IC線：千歳市）、江別西IC（道道大麻東雁来線：江別市）、穂別IC（道道穂別IC線：むかわ町）、小樽IC（〔街路〕臨港線：小樽市、小樽西IC（道道小樽西IC線：小樽市）、茂辺地IC（道道茂辺地IC線：北斗市）、厚賀IC（仮称）（道道比字厚賀停車場線：日高町） など
 - 【空港・港湾などへのアクセス強化】
 - 新千歳空港（道道新千歳空港IC線〔仮〕新千歳空港IC）：千歳市、旭川空港（国道237号：旭川市）、苫小牧港（道道上厚真苫小牧線：苫小牧市）、石狩湾新港（道道小樽石狩線：石狩市） など
 - ・ 高次医療施設へのアクセス強化
 - 北波島槍山医療圏（〔街路〕出雲通：八雲町）、道北医療圏（道道歌登栄来停車場線：枝幸町） など
 - ・ 災害発生時における代替性の強化
 - 道道奥尻清白線（石狩川新設橋梁）：奥尻市、浦臼町、道道留萌小平線（国道232号の代替）：留萌市、小平町 など
 - ・ 主要な観光地と主要幹線道路とを結ぶアクセス道路の概成
 - 知床国立公園（道道知床公園線：斜里町）、支笏洞爺国立公園（道道倶多楽湖公園線：登別市、道道岩内洞爺線：留寿都村）、函館市元町地区（道道立待岬函館停車場線：函館市） など

- 冬期対策や適切な除排雪などにより、安全・安心な冬の暮らしを支える。
 - 【除排雪】
 - 車道除雪延長＝10,238km、歩道除雪延長＝5,071km、排雪延長＝977km（平成19年度 道実施分）
 - 【地吹雪・雷崩対策】
 - スノーシェルター、防雪柵設置・・・道道中標津標茶線：別海町、道道稚内幌延線：稚内市、町道常盤宇丹線：浜頓別町 など
 - 雷崩予防措置・・・道道小樽定山深線：小樽市、道道奥深雄武線：奥深町、道道苫前小平線：苫前町 など
 - 【冬期においても円滑なすれ違いができる道路整備】
 - 路肩拡幅、堆雪確保・・・道道北見釐戸線：訓子府町、道道仁木赤井川線：仁木町 など
 - 【凍上による道路の損傷を防ぐ取組】
 - 路床土の置換え等・・・町道西2条仲通：広尾町 など
- 防災・減災対策や交通安全対策を推進し、安全で安心な暮らしを支える。
 - 【防災・減災対策】
 - 落石危険箇所の法面対策等・・・国道39号：上川町、道道知床公園線：羅臼町、道道奥尻島線：奥尻町、道道平取門別線：日高町 など
 - 【緊急輸送道路の橋梁の耐震化】
 - 道道旭川多度志線〔両神橋〕：旭川市、道道別海厚岸線〔火敷布橋〕：厚岸町、道道森立小平線〔霧架橋〕：苫前町 など 95橋
 - 【安全な歩行空間の確保などの交通安全対策】
 - 歩道設置・・・道道忠別清水線：新得町、道道栗山北広島線：長沼町、道道栗沢工業団地大和線：岩見沢市 など
 - 歩道のバリアフリー化の推進・・・道道釧路停車場線：釧路市、〔街路〕幸町公園通：釧路市 など
 - 自転車・歩行者の分離・・・道道苫小牧環状線：苫小牧市、道道赤川函館線：函館市 など
 - 中央帯設置・・・道道北見釐戸線：釐戸町、道道釧路鶴居弟子屈線：鶴居村 など

- 老朽化橋梁等の計画的な補修・更新により、安全・安心な道路空間を確保する。
 - 【事後保全型管理から予防保全型管理への転換を推進】・・・全道約5,000橋を対象に橋梁長寿命化を図る。
- まちづくりと一体となった道路整備などの推進を図り、活気に満ちた魅力あるまちづくりを支援する。
 - 【まちづくりと一体となった道路などの整備】
 - 旭川駅周辺（旭川市）・・・【街路】永隆橋通、【街路】昭和通、【区画整理】旭川駅周辺地区 など
 - 野幌駅周辺（江別市）・・・【街路】JR函館本線連続立体交差、【区画整理】野幌駅周辺地区 など
 - 【都市交通の円滑化・渋滞対策】・・・国道230号：札幌市、道道仁別大曲線：北広島市、道道帯広清幌線：音更町、【街路】弥生新道：帯広市、【街路】旭町通：旭川市、【街路】文教通：函館市 など
 - 【都市部の無電柱化】・・・【街路】中島中央通：室蘭市、【街路】駅前通：岩見沢市 など
 - 【北海道新幹線新駅周辺整備の推進】
 - （仮称）新函館駅の周辺整備・・・（仮称）道道新函館停車場七飯線：北斗市、七飯町、【区画整理】北斗市新幹線新駅周辺地区：北斗市、【街路】新駅駅前通：北斗市 など
- 生活道路の整備を推進し、地域交通の利便性を向上させ、安全・安心な道民の日常生活を支える。
 - 【急勾配や幅員狭小などの隘路区間の解消】・・・道道奥尻島線：奥尻町、道道枝幸音威子府線：枝幸町、道道余市赤井川線：赤井川村 など
 - 【駅・学校・病院周辺などの生活道路の整備】・・・【街路】中学校通：遠軽町、【街路】緑丘通：名寄市、市道駅前1号線：伊達市、町道富川南16号線：日高町 など
 - 【凍上による道路の損傷を防ぐ取組】（再掲）・・・町道西2条件通：広尾町 など

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

北海道

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
道路交通ネットワークの計画的・体系的な構築	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格幹線道路網の形成 ・インターチェンジの新設 ・高速道路料金の値下げ 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港・港湾アクセスの向上による物流の効率化 ・高規格幹線道路へのアクセス向上 ・流通コストの削減 	
冬期交通環境に考慮した道路整備や、効率的な除排雪などの道路管理の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地吹雪対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期の視程障害の解消による安全安心な道路交通の確保 ・通行止めの回避 	
防災・減災対策、歩行者・自転車の安全な道路空間の確保などの交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・火山対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・避難道路の整備などによる安全安心な暮らしの確保 ・災害発生時における物流ネットワークの確保 	
道路施設の計画的な補修・更新と適切な維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁アセットマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁の計画的な維持体積などによる更新費用の削減。 	
まちづくりの支援	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道高架など駅周辺整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の再整備による都市の活性化 ・円滑な都市交通の確保 	
日常生活を支える生活道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・凍上による道路の損傷を防ぐ取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の耐久性の向上による安全な道路空間の確保 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

青森県青森市

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

① 広域的幹線道路網のネットワーク化について

青森県は、奥羽山脈等の急峻な地形により地域を分断されているため、主要平均都市間距離が長く、全域が積雪寒冷な寒雪地帯と特別寒雪地帯という地域特性に加え、自動車交通への依存度が高い地域にもかかわらず、全国で唯一、同一県内の20万人以上の都市が高規格幹線道路で結ばれていないなど、主要幹線道路ネットワーク整備が遅れている状況にあり、地域間交通に多くの課題を抱えている。

これら問題を解決し、本来の「地域間の交流・連携」や「安全で安心できる地域づくり」に向け、今後なお一層地域の生活環境の安全性を高めるため、高度緊急事態における搬送体系を整えるとともに、広域観光ルートを構築するためにも広域的幹線道路網のネットワーク化を図る必要がある。特に、高規格幹線道路は、つながってこそその効果が発揮されることから、最優先で整備すべきである。

併せて、今後、道路事業の評価を実施するにあたっては、費用便益比(B/C)のみならず、乗客価値化が難しい住民生活や地域社会、地域経済への寄与、環境・安全への効果等の波及的影響も十二分に考慮したうえで、地域格差が生じない(地域住民の暮らしを守る)平等な道路整備がなされるような手法とする必要があると考える。

② 都市内道路網の整備について

本市は、青森空港、東北縦貫自動車道(弘前線、八戸線)IC、青森港、平成22年度開業を迎える東北新幹線新青森駅を含め、4つの高交通拠点を持つが、本来の複雑な地理的要因と寒雪地帯という地域特性に加え、自動車交通への依存度が高い中において、人口30万人規模の都市としては、道路改良率44.9%と全国県庁所在地都市中ワースト2位と低い状況にある。

このため、本市においては、喫緊の課題である東北新幹線新青森駅へのアクセス道路を始め、今後も本市の骨格となる環状道路や放射道路の計画的に整備する必要がある道路が数多く残っている。これら必要な道路整備を推進するため、地方道路整備臨時交付金制度を継続・拡充することにより、安定的な財源の確保が必要である。

③ 除排雪事業について

幹線の国道、県道の除雪については道路特定財源が充当されているが、圧制的に延長の長い市道の除雪は国の補助対象外であり、市の一般財源で行っている。これについては交付税で対応されることとなっているが、昨今の交付税改革の中、市の財政状況も急速に悪化しており、必要な冬の道路管理を行うための財源の安定確保が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

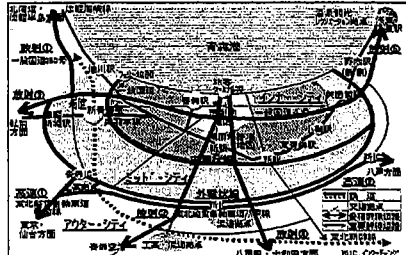
青森県青森市

②-2 地域の目指すべき将来像

- 高交通網(青森空港・新幹線・高速道路など)の充実や都市交通の軸となる外環状線等の整備を推進し、また、各都市拠点(産業拠点・観光拠点等)との連携軸を強化した交通体系の確立
- 骨格となる道路網を2高規格2環状5放射道路とし、それらを中心とした将来道路機能(広域幹線道路・主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路)を形成する交通体系の確立。
- 機械除雪による自動車交通の確保はもとより、冬期バリアフリー計画に基づき歩道整備など恒久的な処理施設の整備による歩行者の安全確保。

骨格となる都市内道路網の整備

1 高規格	高規格1号	東北縦貫自動車道弘前線	全線供用
	高規格2号	東北縦貫自動車道八戸線	予定供用
2 環状	環状1号	内環状線等	部分供用(約5割供用済)
	環状2号	一般道路7号青森環状線等(外環状線)	予定供用
放射	放射1号	一般道路10号バイパス	予定供用
	放射2号	一般道路7号	全線供用(一部事業中)
	放射3号	(仮)青森市(市)内環状線等	予定供用(一部事業中)
	放射4号	一般道路111号	全線供用
	放射5号	一般道路4号	全線供用(一部予定供用)



今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

青森県青森市

②-1 地域の現状と抱える課題

- 現状
 - ① 広域道路ネットワークの現状
 - 県庁所在地都市青森市と青森県第2の都市八戸市間において高規格道路が接続されていない。同一県内の人口20万人以上の都市が高規格幹線道路で結ばれていないのは青森県だけである。
 - ② 都市内道路網の現状
 - 青森市の都市計画道路改良率は約45%(全国平均約74%)となっており、整備状況は全国の県庁所在地都市の中でワースト2位(18年現在)
 - 新幹線新青森駅周辺の都市計画道路(県道)が未整備(事業中)
 - ⇒骨格となる都市計画道路が未着手
 - ③ 除排雪の現状
 - 青森市は県庁所在地で唯一行政区域全域が特別寒雪地帯に指定されており、市民生活を守るための道路除排雪は重要な事業となっている。⇒青森市管理の道路延長は約1,350km、除排雪費用は約20億円

- 課題
 - ① 広域道路ネットワーク整備の課題
 - 高規格幹線道路ネットワークの機能が十分に発揮されていない状況にあり、早期整備が必要である。
 - ② 都市内道路網整備の課題
 - ⇒新幹線新青森駅周辺のアクセス道路の早期完成
 - 都市内骨格道路の早期整備着手
 - ③ 除排雪費用確保の課題
 - ⇒安定的な除排雪費用の確保

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

青森県青森市

③ 道路施策の重点事項

○重点事項 都市交通の迅速性、利便性の向上	○代表事例 東北縦貫自動車道八戸線については、現在、青森市側では青森東ICまで、八戸市側では八戸北ICまでが供用されているが、残る未供用区間約70kmは依然として基本計画路線として位置づけられている。このような状況にあって、東北縦貫自動車道八戸線において、代替路線のない区間である「上北横断道路」約26kmの早期完成が喫緊の課題である。現在、「上北横断道路」の一部を成す一般国道45号上北道路7.7kmが整備中であり、早期完成が望まれる。 本市の都市計画道路については、全国県庁所在地都市中ワースト2位という状況にあり、平成19年度から整備の優先順位や計画の見直しなどの検証を進めている。特に、平成22年度に東北新幹線新青森駅の開業を控えており、喫緊の課題となっている新幹線新青森駅へのアクセス道路や分断されている3・2号内環状線など、今後も計画的な整備が必要な道路が数多く残っている状況にある。 街路事業及び土地区画整理事業へ地方道路整備臨時交付金が措置されているが、道路整備が滞ることなく着実に進むよう従来の交付金制度を継続するとともに、補助率の嵩上げなど更なる拡充が望まれる。	○期待する効果や評価等 ・県都および中核地帯と県内の主要都市間の結び付きが強化され、都市間の人的・物的交流が一層活発となり、ひいては県内各地域の経済に多大な波及効果をもたらす。 ・自主性、裁量性のある地方道路整備臨時交付金が継続、さらには拡充されることにより、道路整備が促進され、自動車交通の円滑化が図られる。	○その他
--------------------------	--	---	------

⑤ 道路施策の重点事項

<p>○重点事項</p> <p>都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>○代表事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の安全安心な道路空間を確保するため、主力柱の集約配置等により既存の道路幅員を最大限に有効活用する「くらしの道」整備事業を平成17年度から地方道路交付金事業で実施している。今後も継続的な実施が必要である。 ・除排雪経費はその年の降雪量に大きく左右されるとともに、国からの支援である市町村道路除雪費補助も、制度として確立している県道と比べ、あくまでも降雪時の臨時特例的な措置となっており、その財源の安定確保に向けた恒久的な補助制度の創設を希望する。 	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の幅員が確保され、交通環境の向上のみならず、除排雪作業の効率化が図られる。 ・安定的な除排雪経費の確保により冬期間の円滑な道路交通が確保される。 	<p>○その他</p> <p>快適性、利便性の向上はもとより、渋滞緩和によるCO₂の削減にもつながる。</p>
-------------------------------------	--	--	--

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>○現状</p> <p>高速道路の早期ネットワーク化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北東アジアの物流拠点として国際競争力に勝ち抜くためには、海路のみならず、陸路を含めた物流ネットワークの形成が必要である。 また、県内の高次医療施設はすべて秋田市に集中していることから、県民の約1/4にあたる29万人が高度医療施設から60分圏域外となっている現状の改善が望まれているとともに、人口減少が進む中、観光客など交流人口の拡大による地域の活性化が必要となっている。しかしながら、県東部や県北部における、つながりない高速道路や、秋田港と高速道路を直結する幹線道路が未整備であることから、十分な効果が発現されていない。 <p>渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の約10箇所の渋滞ポイントにおいては、朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生しているうえに、冬期の通勤時間は通常の約2倍となっている。特に国道7号の下浜地区や国道13号の河辺地区では、2車線道路に2万台以上の交通が集中している。 <p>災害に強いまちづくりを支える道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路に迂回路のない箇所もあり、災害時の代替路線を確保する必要があるほか、生活道路には狭い道路も多く、火災の延焼防止や緊急車両の進入路確保のため、拡張整備が必要な状況となっている。 また、積雪寒冷地での安全・安心には、冬期の道路交通の確保が不可欠であり、市民要望の第一位である除排雪の充実や、堆雪帯を備えた広幅員の道路、融雪施設、防雪柵等の整備に多額の経費を必要とする。 	<p>○課題</p> <p>日本海沿岸東北自動車道の早期全線開通 東北中央自動車道の早期全線開通 秋田港と高速道路を直結する大浜上新城線の早期整備</p> <p>国道7号下浜道路の早期完成 国道13号河辺拡幅の早期完成 都市内幹線道路のネットワーク化の推進</p> <p>日本海沿岸東北自動車道の早期全線開通 国道7号下浜道路の早期完成 都市内幹線道路のネットワーク化の推進 区画整理事業の推進 市町村道路除雪費に対する臨時特例的措置の拡充および恒久的補助制度の創設</p>
--	--

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

<p>○道路整備の予算と財源の確保について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通に大きく依存せざるを得ない状況にありながら、道路整備が立ち後れている地方の実状をふまえ、均衡ある地域の発展と地域住民が熱望する道路整備を推進するため、道路特定財源の一般財源化後も必要な道路予算を優先的に確保することが重要。 ・地方の創意・工夫を活かした個性的な地域づくりを推進するために、地域の課題に対応した道路整備が進められるよう、地方道路整備臨時交付金の更なる拡充が必要。 <p>○奥に必要な道路に関する地方の視点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方と大都市圏では、道路に求められる役割が異なることから、同じ手法で評価することは好ましくない。したがって、走行時間・走行経費・交通事故で算定される現行のB/Cではなく、地域経済や防災、医療など地域の実状に応じた評価が必要。 <p>○都市自治体への権限移譲について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国から地方、都道府県から市町村への権限移譲に当たっては、適切かつ確実な財政措置を行うとともに、必要不可欠である専門的な人材育成等の仕組みを構築することが必要。 <p>○市町村道路除雪費に対する臨時特例的措置の拡充および恒久的補助制度の創設の創設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線市町村道の除雪費に対する臨時特例的措置について、補助対象を其他道路まで拡充するとともに、交付税措置されている通常の除雪費に加え、恒久的補助制度を創設することが必要。
--

②-2 地域の目指すべき将来像

<p>○快適なまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路網全体としての機能が発揮されるよう整備を進めるほか、幅員の確保や歩道整備などの安全の確保、バリアフリー化などの機能性の向上につとめます。また、地域特性や利用状況に応じた公共交通形態の再構築を行い、少子高齢社会にも対応した市民の移動手段の確保と充実に取り組みます。 <p>○活かに満ちたまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町合併により市内に陸・海・空の広域交通結節点がある。今後はそれぞれの交通機能の利便性向上とネットワーク化をはかるとともに、交通機能を最大限いかしながら、商工業・観光・学術・医療・福祉など広範な分野にわたって都市機能の集積を図り、魅力あるまちづくりを進めます。 <p>○安全安心に暮らせるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も自動車保有台数の増加傾向は続き、歩行者や自転車の交通環境は厳しい状態が続くと予想されるため、危険箇所の改良や整備を進めるとともに、自転車利用環境の整備により、歩行者にも自転車にもゆとりのある空間の確保につとめます。また冬期においても、早期除雪対応などにより安全で円滑な道路交通の確保につとめ、堆雪場の適正配置をはじめとする雪国に適した公共施設の整備のあり方を構築します。
--

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④
秋田県秋田市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
高速交通ネットワークの整備	高速道路の整備 ・日本海沿岸東北自動車道の早期全線開通 基本計画区間の「あきた北空港～二ツ井白神間」、「象潟～酒田みなと間」、「温海～期日間」の早期着手。	地域活力の向上 ・日本海沿岸都市との、経済交流や交流人口の拡大。	
地域内交通ネットワークの整備	放射・環状道路の整備 ・都市計画道路の不連続区間解消。	都市交通の利便性の向上 ・渋滞緩和。 温暖化対策 ・CO2の削減。	
安全、安心な道づくり	生活道路の整備 ・狹路道路の拡幅。 ・歩道設置。 ・交差点改良。 防災計画に基づいた、道路網の整備 ・電線類の地中化。	少子高齢社会に対応した環境 ・バリアフリー化等の機能性向上。 ・自転車利用環境の向上。 ・冬期の道路交通確保。 災害に強いまち ・緊急輸送路の確保。 ・避難経路の確保。	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式 ①
岩手県久慈市

環境保全や食料供給など国家の基盤を支える、地方の活性化のために必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題であり、道路整備に対するニーズを踏まえ、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の便益のほか、「生活機会や交流人口の拡大」「地域社会の自立と定住」「物流、流通の利便性の向上」「生活環境の保全、改善」「緊急輸送路の代替路の形成など地域の安全性の向上」なども本来の道路整備効果とし、建設費等は、気象条件や地形が厳しい地域においては、地方の国土形成の貢献度等を踏まえ、一定の補正を考慮の上、地方にとって必要な道路を精査し、更に必要な道路整備を計画的に進めることが大変重要である。

また、地域間格差への対応や生活重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や市町村合併など自立に必要な高速交通ネットワークの整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高度救急医療施設、教育施設への広域的アクセスの強化、冬期間の交通の円滑化のための堆雪帯の設置など、地域の自主性を考慮した道路整備が必要である。

特に、三陸沿岸地域は、高速交通体系の整備が遅れ、産業の活性化や企業の誘致が進まず、内陸部との所得格差の拡大や人口減少が切実な問題となっている。地域の活性化と住民の地方定住を促進するためには、八戸・久慈自動車道や三陸北縦貫道路、国道281号などの高規格道路の整備は不可欠な条件である。

これら道路の整備促進は、時間距離の短縮、人・物の交流、観光資源や水産資源などの活用、港湾機能の向上など企業の誘致促進と地域産業の活性化に大きく寄与する。

今後30年間に99%の確立で、宮城県沖を震源とする地震が発生するといわれており、地域住民の安全と安心を確保し、災害時の緊急輸送路や避難路となる高規格道路の早期整備が喫緊の課題となっている。また、積雪期における東北内陸部の高速交通幹線の代替路線、そして、国県の医療、福祉、教育などの地方事務所の整理統合によるアクセス距離の増大に対応する高規格道路の役割も担うものである。

以上のことに加え、太平洋沿岸の八戸・久慈自動車道、三陸北縦貫道路、三陸縦貫自動車道などは、国土の骨格となる高規格道路のネットワークであることから国家戦略として、国の責任において優先的に整備すべきである。

道路特定財源制度は、半世紀にわたって道路政策を構築してきたところであり、受益者負担の観点からすれば一般財源化について理解することができないところであるが、一般財源化されたとしても、道路整備の必要性は今後においても、変わるものでなく、必要な道路整備が滞ることのないよう安定的な財源を確実に確保すべきである。

また、地方道路整備臨時交付金、地方道路整備臨時交付金の同制度は、市町村道の整備に有効な制度であることから、同制度の継続拡充が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②
岩手県久慈市

○現状	○課題
<p>[人口] 本市の総人口は、39,141人(平成17年10月1日国勢調査)であるが、出生率の低下や若年層の流出などにより減少、就業人口も総人口の減等により減少化の傾向をたどるものと予測されている。</p> <p>[所得等] 市内純生産は、長引く景気の低迷等からこれまで減少し続けているが、当面は横ばいで推移するものと見込まれている。 市民1人当たりの分配所得は、依然として県中部との所得格差があり、今後も県平均の88%で推移すると見込まれている。</p> <p>[産業等] 第1次産業の農業所得も減少傾向にあるが、基幹作物である両よけホウレン草に加え、短角牛をはじめとする畜産品の知名度も高まりつつある。 林業の木炭は、県内一の生産量を誇っており、「しいたけ」は市場から高い評価を受けているが、当地域は高規格道路が整備されていないことから、水産業は、三陸の好漁場を有しているにもかかわらず、消費地への時間距離があり有利な販売が出来ないことから、水揚げ量は減少傾向にある。 商工業等については、中心市街地の活性化のため核施設を整備するなど積極的に取り組んでいるが、再生はまだ不十分である。特に、有効求人倍率が県内で最も低く、優良で豊富な資源、人材及び技術等が十分活かされていない状況にある。 また、観光は、東北新幹線八戸駅開業を契機に、北三陸地域への観光客数が増加しているが、本市の入込み数は、教育旅行など交流人口の拡大に積極的に取り組んでいるものの伸び悩みの状況にある。</p>	<p>[定住人口の増加対策] ・交通、情報基盤の整備 ・交流人口の拡大 ・多様な就業機会の確保 ・子育て支援</p> <p>[産業振興(地域間格差の解消)] ・第1次産業の振興 ・企業誘致 ・内発型産業の振興 ・観光産業の振興 ・道路、港湾など産業基盤の整備促進</p> <p>特に、地域内・外の交流など定住人口の増加や企業誘致など、あらゆる産業、経済活動を支える道路整備は、当地域の最重要課題となっている。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式 ③
岩手県久慈市

人口は、行財政運営に大きな影響を及ぼす重要な指標であり、交通、情報基盤の整備と他地域との連携交流を強化し、地域経済の活性化に繋がる交流人口の拡大を推進するほか、多様な就業機会の確保、子育て支援を図る各種施策を充実するなど、各分野での定住人口の増加対策と人口減少速度の抑制に努め、将来的には、国が示す自治体規模の基準である5万人を目標としている。

産業振興は、これまで取り組んできた第一次産業の振興に努め、企業誘致等産業振興施策の一層の充実を図るとともに、更なる市民所得の向上に繋がる、内発型産業の振興、総合産業としての観光振興及び道路、港湾など産業基盤の整備促進などに努め、県平均に準じた市民所得を目標としている。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項 ・産業振興(地域間格差の解消)	○代表事例 ・八戸・久慈自動車道の整備促進	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・三陸縦貫道路の整備促進</p>	<p>・八戸・久慈自動車道の整備促進</p>	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> 八戸市、二戸市、久慈市の三圏域で防災、観光など連携事業に取り組んでおり、今後、交流人口、観光客の拡大により地域の活性化が期待される。 国道45号宇津目坂の再々の路面沈下等による交通障害が解消され、東北新幹線八戸駅や重要港湾八戸港、久慈港など主要拠点へのアクセス強化により企業誘致が促進され産業の活性化が期待される。 部品工場と組み立て工場のアクセス強化により産業振興が期待されている。 産地と消費地の時間距離の短縮により水産物等の鮮度維持が可能となり、有利に販売出来ることから水産物等の振興が期待されている。 県立久慈病院(三次救急医療施設)へのアクセス強化による沿線住民の安全、安心が確保される。また、産婦人科医の不足に伴う遠距離通院が安全になるよう早急な道路整備が求められている。 高等学校等への時間距離が遠いことから通学が出来ず子供と親の二重生活を強いられているが、この解消が期待されている。 南側の三陸縦貫自動車道と北側の八戸・久慈自動車道との連結により、各重要港 	<p>○その他</p> <p>八戸・久慈自動車道、三陸縦貫道路、国道281号は、宮城県沖地震などの災害時の緊急輸送道路・避難路や東北内陸部の代替道路、国土の骨格となる太平洋沿岸の幹線道路の役割を担うものである。</p>

様式④

岩手県久慈市

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項 ・産業振興(地域間格差の解消)	○代表事例 ・身近な道路整備	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・産業振興(地域間格差の解消)</p>	<p>・身近な道路整備</p>	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の橋梁・トンネルへの歩道設置や歩道のバリアフリー化、地域内交流を促進する市街地と中山間の連絡道の整備、冬季は塩害帯として、夏季は「ゆずりあい」車線、景勝地等の駐車帯、自転車道・歩道などに活用できる「ゆとりある」路側帯の整備により、交流の活性化や定住人口の増加が期待される。 	<p>○その他</p>

様式④

岩手県久慈市

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項 ・産業振興(地域間格差の解消)	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・産業振興(地域間格差の解消)</p>	<p>・国道281号平庭トンネルの早期整備</p> <p>・国道45号(通称野田峠)の登坂車線・歩道の整備</p> <p>・県道整備(主要地方道久慈岩泉線、野田山形線一般県道野田長内線)</p> <p>・市道整備(市道久慈東井線)</p>	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> 海、地方港湾等へのアクセスが強化され、三陸沿岸の人的、物的交流が促進され、八戸・久慈自動車道と同様に産業経済の活性化が期待される。 本路線は、東北沿岸地域と県央県都を結ぶ唯一の幹線道路で、沿線約45万人の交流・流通の大動脈であるが、現道は急カーブ急勾配で、特にも平庭峠は、交通の難所となっており、この峠のトンネル化により東北沿岸地域の産業経済の活性化と県立久慈病院(三次救急医療施設)への「命のみち」として期待されている。 本路線は、三陸沿岸地域を縦貫する唯一の幹線道路であるが、通称野田峠は、急勾配で交通の難所となっており、登坂車線、歩道の設置により交通の円滑化が図られ、地域の産業経済の活性化が期待される。 市町村合併に伴い新たな交通需要が発生するなど、地域の自立には県道整備は不可欠である。 県立久慈病院(三次救急医療施設)、学校再編による久慈東高等学校、中心市街地の核施設「土風館」への近隣町村のアクセス強化により、市街地などの活性化が期待される。 	<p>○その他</p>

様式④

岩手県久慈市

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①

山形県 酒田市

<p>(高速交通網のネットワーク化)</p> <p>道路は国民生活や社会経済活動にとって最も基幹的な社会資本整備であることは今更言うまでもありません。特に四半の骨格を形成する高規格幹線道路網をネットワークとして完成させることが国策として最重要課題と言えます。</p> <p>高齢化や人口減少が進んでいる地域を活性化するためには、生活や産業、観光など様々な分野での交通連携を進める必要があり、道路ネットワークはまさにその基幹的な社会基盤であります。特に、国土の骨格を形成する高規格幹線道路の整備は最重要課題であります。</p> <p>本市は日本海に面し、山形県唯一の重要港湾「酒田港」を有する広域物流拠点となっております。環日本海時代を支える重要な役割を担う地域であり、日本海沿岸東北自動車道の全線開通は、陸・海運の連携により地域経済の発展に大きく期待するものであります。</p> <p>日本海沿岸東北自動車道は、日本海国土軸の根幹に位置付けられており、日本海側の大動脈ともなっております。当地域が飛躍的に発展するためには、豊かで活力ある地域づくりを進める広域交流、連携を加速する高速交通網の整備が最大の課題となっております。特に秋田、新潟との阿蘇隈部分など未整備区間のネットワーク化は国策として整備を進めるべきと考えるものであります。</p> <p>(整備主体の役割分担)</p> <p>国と地方の役割分担という観点からすれば、通行車両一台当たりのトリップ長が長い道路、複数の都道府県にまたがる道路は国の責任で整備するという方針を示し、「道路整備が一段落した」という大都市地域の道路は財政的に豊かな大都市自治体の自主性・主体性を発揮できるようにした方が国全体から見ても効率的であります。このことは大都市と地方の格差を是正し、近郊ある国土の発展にも繋がるものと期待するものであります。</p> <p>(重点化を進める政策)</p> <p>国全体の物流、人の移動の主力となっている幹線道路網を国家戦略として整備すべきであり、日本海沿岸東北自動車道など国土交通の根幹をなす道路の未事業区間は「早期に事業化が必要な区間」と位置付け、世論の喚起とともに早期完成を目指すことが重要であると考えます。</p> <p>重点化を進める上で次の点に配慮していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時において代替となる路線。また平常時であっても救急医療等、「命を守る」ライフラインとして整備をし、「陸の孤島」となり得る地域の解消。 費用対効果(○/○)といった単純指標にとらわれず、地方と大都市地域の均衡ある発展で国家的観点での目標設定が必要。 <p>(地方幹線道路網の整備)</p> <p>鉄道やバスなどの公共交通機関が発達していない本市のような地方都市においては、自動車交通への依存度が高く、一家に一台でなく、一人に一台車があれば生活や経済活動に支障を来す現状です。幹線道路のネットワークを確立することによって地域の活性化が図られ、また、高齢化が進むなか、高度医療施設へのアクセス強化を図り、安全で安心して生活できる環境づくりには、道路網の整備は必要不可欠であります。</p> <p>(その他意見)</p> <p>道路特定財源は道路整備の原動力となっているが、道路交通に依存せざるを得ない地方での税負担割合が高い現状であります。受益者負担で成り立つ財源であり、今後は地方の道路整備に重点をおいて反映されるべきである。</p> <p>平成の合併の議論が巻き起こる前には、市町村はフルセットで医療施設や文化スポーツ施設などを整備し、それぞれに国が財政支援してきました。今後、一つの市町村がフルセットで施設整備をすることが、ますます困難になるとしても、行政は住民の生活を守らなければなりません。このような状況に對処するためとして、例えば、地方都市間、地方都市と周辺町村との道路整備を進めていけば、広域市町村での施設の共同整備・利用の推進が図られ、さらには市町村合併の推進が図られると考えられます。</p> <p>このことは即ち、地域住民の暮らしを守りながら、施設整備、市町村維持などに対する国の財政支援を削減する可能性を聞くことに他なりません。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

②-1 地域の現状と抱える課題		山形県 酒田市	
○現状	○課題	○課題	○課題
<p>(高速道路の現状)</p> <p>*高速道路(東北横断自動車道酒田線、日本海沿岸東北自動車道)は、日本海沿岸及び太平洋側の地方都市との連携と交流を促進するとともに、連携軸の形成を促進し、国内の均衡ある発展に資するものである。</p> <p>①日本海沿岸東北自動車道は、現在、酒田IC～鶴岡IC間は新直轄方式で整備が進められているが、新潟、秋田県との同県境間が依然基本計画のままである。</p> <p>②東北横断自動車道酒田線は一部を除いて平成13年8月までに供用開始しているが、月山IC～湯殿山IC間は依然基本計画のままである。</p> <p>(地域高規格道路の現状)</p> <p>①余目酒田道路は整備が進められ、早期完成が望まれているが、立川余目間が依然基本計画のままである。</p> <p>(地域内の道路ネットワークの現状)</p> <p>高規格道路網に加え地域を縦断する国道345号、地域を横断する国道344号など、新市全域が継続して発展する必要がある道路ネットワークの整備が必要である。</p> <p>(福祉と道路管理予算の状況)</p> <p>*介護保険など福祉部門での市町村の役割が増大している。特に、高齢化の進展が著しい地方においては、市町村の財政負担が年々増大している。このことにより、地方の市町村では市町村道の維持管理にかかる予算の確保も年々困難になっている。国の方針として、福祉部門での市町村の役割を拡大するとするならば、同時に市町村の道路管理に係る国の財政支援の充実が必要である。</p>	<p>…高速道路の利用を促進するためには日本海沿岸東北自動車道や東北横断自動車道酒田線の全線開通が待たれる。</p> <p>…当地域の幹線国道である国道7号は車一台当たりのトリップ長が極めて長く、まさに日本海側の物流の大動脈である。このような現状からすれば、国道7号と平行して整備されるべき日裕道が山形と新潟・秋田県境部分で基本計画のままとされており、本市の経済活動に大きな支障となっている。</p> <p>…庄内地方と他地域を結ぶ国道7号は、秋田県・新潟県境で代替路線がなく、国道が災害等で通行止めになった場合、迂回路がなく、地域に及ぼす影響が非常に大きい。</p> <p>…現在、当区間は国道112号と重用しており、国道が災害で通行止めになると近くに迂回路がなく地域に及ぼす影響が大きいため、早期に全線完成する必要がある。</p> <p>…地域高規格道路の新庄酒田間は、計画路線に指定され、国道7号や47号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送の確保、内陸と酒田港との物流ルートの強化、庄内空港や山形新幹線の利用促進、広域的な救急医療体制の確立など地域にもたらす効果は多大なものがあり、早期の完成が待たれる。</p> <p>…国道47号は交通事故、積雪、大雨により度々、交通が途絶えており、高速道路などの代替路線を持たない庄内地方は災害に脆弱な地域である。</p> <p>…合併した本市にとって、新しい行政ニーズに対応する行政機構の強化が急務であり、新市の早期の一体化を図る道路網の整備が必要である。</p> <p>…積雪地帯である当地域は道路の損傷が激しく、日常的な維持管理に加え、道路関連施設のストックの寿命化、有効活用という観点からも大きな課題を抱えている。</p> <p>…道路特定財源は過去の市町村道路整備の起債償還や平準の維持管理費用ともなっており、次年度以降が明確に示されていない。</p>		

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

④道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)		山形県 酒田市	
○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>地域活力の向上</p> <p>*高速交通網の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> -日本海沿岸東北自動車道 -東北横断自動車道酒田線 <p>*フルインターチェンジの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> -地域高規格道路と高速道路の接続 -主要地方道との接続 		<p>…高規格幹線道路のネットワーク化の確立により重要港湾である酒田港の貨物量の増大が期待できる。また、地域経済の発展にも大きく期待できる。</p> <p>…相互乗り入れが可能なインターチェンジを設置することにより、市内交通の円滑化と酒田港へのアクセス向上が図られる。</p> <p>…「日本海総合病院」への救急搬送の時間短縮が図られ、救急医療体制の充実が期待される。</p>	
<p>都市交通の快適性、利便性の向上</p> <p>*出羽大橋の四車線化</p> <ul style="list-style-type: none"> -新「出羽大橋」の架橋 -旧「出羽大橋」のリニューアル 		<p>…本市川南地区は都市化や工業団地の立地により急激に交通量が増加している現状であり、出羽大橋の四車線化の完成で大幅に渋滞の緩和が期待される。</p>	
<p>地域特性を考慮した創意工夫の支援</p> <p>*道路整備臨時交付金による道路網整備</p> <p>*雪対策支援(積雪地域)</p>		<p>…通学路の安心安全確保や陸路の解消など住民生活基盤や交通安全の確保に不可欠である。</p> <p>…平野部における地吹雪や山間部における雪崩対策により冬期通行の安心安全に寄与している。</p>	

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

②-2 地域の目指すべき将来像		山形県 酒田市	
<p>*少子高齢化が本格的に到来し、高度情報化や国際化が一層進展するなど地方自治体を取り巻く状況は目まぐるしく変化しています。多様化する社会や市民ニーズに応え、本市の将来を見据えて多くの課題に的確かつ計画的に対応していく必要があります。</p> <p>こうしたことから、平成19年度に策定した酒田市総合計画で、「人いきいき まち快適 未来創造都市 酒田」を本市の将来像に掲げ、施策の大綱を定めるとともに、選択と集中により取り組む「雇用創造」「市民気質」「個性創造」「まち快適」の4つの重点プロジェクトにより、その将来像の実現に向けて努力しているところであります。</p> <p>*新たな「国土形成計画」の国土像として、“多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る”。また、「東北圏広域地方計画」の将来像は、“美しい森と海、人の息吹と賑わいに満ちた「東北にっぽん」の創造”を掲げており、こうした上位計画の方針を踏まえ、本市の道路に関する主要プロジェクトとしては次のとおりであります。</p> <p>(雇用創造プロジェクト)</p> <p>地域活性化に必要不可欠な高速交通網の整備や港湾機能の充実、強化を図り、県日本海物流や観光交流を図るとともに、本市の地域産業を総合的に発展させることで、市民に働く場を確保するとともに、就業しやすい環境を整備し、市民所得の向上を図ります。</p> <p>(重点施策)</p> <p>定住人口が減少する中、高速道路、鉄道、空港等の高速交通網の整備は、交流人口の拡大や企業誘致、地域活性化に必要不可欠な社会基盤です。日本海沿岸東北自動車道や東北横断自動車道酒田線、地域高規格道路新庄酒田道路は、産業振興、観光振興等に大きな役割を果たすもので、ネットワーク化により広域圏域との連携と個性豊かな活力ある地域づくりを促す重要な路線として整備を促進します。</p> <p>また、市内外を結ぶ幹線道路の整備に努め、市民生活の利便性の向上を図ります。</p>			

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など		宮城県	
I 地方が真に必要なとしている道路整備の計画的かつ着実な促進			
<p>○宮城県では、将来の社会経済情勢の変化に的確に対応し、持続可能な地域社会を形成していくため、中長期的な県政運営の指針として「宮城の将来ビジョン」を策定し、「宮城共創！活力とやすさのあふれる宮城」を基本理念とし、「産業基盤の充実・県内陸生圏10兆円の挑戦～」、「安心と活力に満ちた地域社会づくり」、そして「人と自然が調和した美しく安全な県土づくり」を政策推進の基本方向として取り組んでいる。</p> <p>○これらの県政推進に当たっては、道路整備は重要なかつ不可欠な施策として位置づけられており、宮城県の実現に向けた高規格幹線道路網の整備や大規模地震災害等に備える緊急幹線道路の確保、まちづくりを支援し暮らしを支える身近な生活道路の整備など、本県においては、今後とも道路整備の計画的かつ着実な促進が求められている。</p>			
(1) 広域道路ネットワークの整備			
<p>・昨年来、本県では、自動車や半導体関連の新規大規模工場の立地が相次いで決定するなど、今後一層産業集積の形成が期待されており、東北地方の広域物流拠点である特定重要港湾仙台合港整備の機能強化と相まって、宮城宮城の実現に向けた仙台北地道路網などの高規格幹線道路網の整備促進は、経済産業界からも強く求められている。</p> <p>・また、広域道路ネットワークの整備は、産業競争力の強化のみならず、高次防災施設への広域的アクセスの強化を図る上で重要かつ重点的に進める政策と考えている。</p>			
(2) 安全・安心な県土を支える道路整備			
<p>・本県では、今後30年間に宮城県沖で大規模な地震が発生する確率が底層100%となっており、地震津波などの大規模災害による被害を最小限にするべく、被災時における迂回道路ネットワークの整備や災害時における緊急幹線道路の確保、積雪などの道路施設の耐震補強等の取り組みは喫緊の課題となっている。</p> <p>・このような中、昨年2月の大崎市内の国道108号、7月の白石市内の市道での地すべり災害、そして本年6月14日には釜石・宮城内陸地域による大規模山崩れや国道398号などの道路災害など、相次いで大規模な災害が発生し、集落の孤立化や農田支援への影響など、道路の防災対策や災害対策の重要性を改めて認識したところである。</p>			
(3) 地域の活力を維持・増進する道路整備			
<p>・今後の地域社会においては、少子高齢社会に対応した都市構造への再編や、安全で快適な魅力あるまちづくりを推進するに不可欠な要素として、交通渋滞の著しい市町村においては、連続立体交差事業等による路切れ解消をはじめ、都市内の道路網の整備は、地域の活力を維持・増進する上で重要な役割を担っている。</p> <p>・また、地域の活力を維持・増進する上で、市町村の自立を促す市町村道の整備、空域化が深刻な問題となっている地方自治体の中心市街地における快適で賑わいのある空間を創出する都市計画道路の整備、県民ニーズの高い安全な歩行環境確保のための自転車歩行者道の整備も不可欠なものとなっている。</p>			

Ⅱ 地方の道路整備に必要な財源確保・拡充

- 本県の道路整備の財源は、すべてが道路特定財源で賄われているのではなく、半分以上地方債（一般債）に依存していることと過去の道路整備に際しての県債の償還経費も年間の約300億円（田代バス）と極めて大きく、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。
- 例えば、宮城県道第1号の停止した平成20年度当初予算への影響は、国庫分（補助費等）では国庫補助費削減、地方道路整備費削減、交付金削減等が約14.1億円減少（約322億円田代バス）であり、高規格道路整備費削減（約100億円田代バス）が道路特定財源で賄われている。また、維持補修費等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。
- 例えば、宮城県道第1号の停止した平成20年度当初予算への影響は、国庫分（補助費等）では国庫補助費削減、地方道路整備費削減、交付金削減等が約14.1億円減少（約322億円田代バス）であり、高規格道路整備費削減（約100億円田代バス）が道路特定財源で賄われている。また、維持補修費等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。
- このように、地方の道路整備の財源確保・拡充には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。地方財政に際しては、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(1) 地方の道路整備に要する財源の確保・拡充

国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。地方財政に際しては、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(2) 地方の既存の道路に要する財源の確保・拡充

地方債に依存する道路特定財源及び国庫・地方債削減による地方道路整備費削減等が約14.1億円減少（約322億円田代バス）であり、高規格道路整備費削減（約100億円田代バス）が道路特定財源で賄われている。また、維持補修費等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。

Ⅲ 国の将来像を示し、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進

- 新たな中期計画の策定に当たっては、完成の国庫補助費削減、地方道路整備費削減、交付金削減等が約14.1億円減少（約322億円田代バス）であり、高規格道路整備費削減（約100億円田代バス）が道路特定財源で賄われている。また、維持補修費等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。
- また、新たな中期計画の策定に当たっては、完成の国庫補助費削減、地方道路整備費削減、交付金削減等が約14.1億円減少（約322億円田代バス）であり、高規格道路整備費削減（約100億円田代バス）が道路特定財源で賄われている。また、維持補修費等の財源も大幅に不足しており、今後の維持補修費の増大に支障をきたしている。

(1) 道路の将来像を示した透明性のある新たな中期計画の策定

本県の道路整備計画である「新・宮城の道づくり基本計画」(H20.5月)においては、県民満足度調査を基とするより市町村や県民の意向を踏まえた中期計画(2019～22年)の策定が求められており、前期5年(19～23)の事業計画を踏まえて、中期5年(24～28)の事業計画を策定する必要がある。

(2) 地方特性に応じた道路事業の評価手法の検討

現行の「道路事業の評価」における費用便益分析に対しては、いわゆる便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通安全便益)以外の効果(観光誘致効果、地域活性化効果)も考慮する必要がある。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(3) 地方の有料道路ネットワークの有効活用への支援

仙台都市圏環状道路を形成する仙台都市圏環状道路においては、それ以外の路線との料金格差が著しく、また、現行制度では、料金値下げの観点から、料金値下げが困難である。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(4) 市町村道における橋梁長寿命化施策に対する支援の拡充

市町村道はその管理距離が長く、住民の生活にも影響している反面、自治体の技術者が少ないのが現状であり、橋梁点検はもとより、今後の長寿命化施策への取り組みが期待されている。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

○現状・課題

- 産業活動の支援
仙台都市圏工業団地や第2北部工業団地などに、自動車関連企業などの新規企業の進出が予定されている。産業活動の発展につながる産業活動の支援となるインフラとして県内の高規格幹線道路の整備は、最優先に審議を進められなければならない。物流強化となる定時性、速達性の機能をもつ高規格ネットワークの構築が必要。
- 仙台都市圏の渋滞緩和
県内では仙台都市圏の渋滞発生が最も著しい。仙台都市圏の渋滞緩和や地域の産業、観光振興などの整備効果が期待されている自動車専用道路の環状ネットワークの早期形成が急務。
- 高規格道路の地域格差の是正
仙台都市圏・本宮地区は、土木行政満足度調査でも高規格道路の整備が最も重要とされているように、高規格道路の地域格差の是正が必要。また、仙台都市圏・本宮地区は、土木行政満足度調査でも高規格道路の整備が最も重要とされているように、高規格道路の地域格差の是正が必要。
- 広域道路ネットワークの形成
高規格幹線道路の整備には、一般道と一体的な道路ネットワークを形成する必要があることから、高規格幹線道路の整備に合わせたインターチェンジなどのアクセス道路の整備は必要不可欠。隣接県との広域連携・交流を促進するために不可欠な国道347号、349号などの県道道路が未整備。
- 道路施設のストックは増える一方、進行する老朽化
宮城県における管理橋梁は平成19年4月現在で1,307橋(ボックス形式を除く)であり、15m以上の橋梁は624橋である。今後管理橋梁の高齢化は確実に進展するが、15m以上の橋梁のうち建設後50年以上を経過している橋梁は26橋(約4%)、30年以上を経過している橋梁は250橋(約40%)となっている。特に橋梁は、対処策の維持管理では、多額のコストを要し、適切な維持管理が困難になる恐れがある。そのため橋梁の管理については、「長寿命化計画」を策定し、効率的な予防保全型の補修対策が求められている。
- 自然災害による被害を最小限にする
近年、豪雨・強風による被害や高規格道路で発生が予想されている宮城県沖地震など大規模地震に備えるため、橋梁の耐震補強対策が平成19年度から進められているが、耐震対策は急務。
- 県民のニーズが高いと思われる歩道整備
歩道整備は、土木行政満足度調査において最もニーズが高い項目である。自転車歩道等の多い面所や通学路を優先的に整備しているが、道路利用者からはまだ十分ではないと指摘されている。

(1) 道路の将来像を示した透明性のある新たな中期計画の策定

本県の道路整備計画である「新・宮城の道づくり基本計画」(H20.5月)においては、県民満足度調査を基とするより市町村や県民の意向を踏まえた中期計画(2019～22年)の策定が求められており、前期5年(19～23)の事業計画を踏まえて、中期5年(24～28)の事業計画を策定する必要がある。

(2) 地方特性に応じた道路事業の評価手法の検討

現行の「道路事業の評価」における費用便益分析に対しては、いわゆる便益(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通安全便益)以外の効果(観光誘致効果、地域活性化効果)も考慮する必要がある。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(3) 地方の有料道路ネットワークの有効活用への支援

仙台都市圏環状道路を形成する仙台都市圏環状道路においては、それ以外の路線との料金格差が著しく、また、現行制度では、料金値下げの観点から、料金値下げが困難である。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

(4) 市町村道における橋梁長寿命化施策に対する支援の拡充

市町村道はその管理距離が長く、住民の生活にも影響している反面、自治体の技術者が少ないのが現状であり、橋梁点検はもとより、今後の長寿命化施策への取り組みが期待されている。また、地方の特性や実情を考慮した道路政策の推進には、国庫・地方債と市債、特定財源分布を含め適切な施策を推進する必要がある。

宮城県では、平成19年3月に策定された「宮城の将来ビジョン」を踏まえ、土木行政の基本計画として平成20年5月に「土木行政推進計画」の改定を行い、同時に道路分野について「新・宮城の道づくり基本計画」を策定した。その中で示されている目指すべき将来像については次のとおりである。

- ◇「宮城の将来ビジョン」(平成19年3月)・・・県政運営の基本指針 (計画期間 H19～H28年度)
 - 基本理念「宮城共創! 活力とやすらぎの宮城づくり」
 - 宮城の発展～県内総生産10兆円への挑戦～
 - 安心と活力に満ちた地域社会づくり
 - 人と自然が調和した安全な県土づくり

- ◇「新たな土木行政推進計画」(平成20年5月)・・・土木行政の基本計画 (計画期間 H19～H28年度)
 - 取り組み方針「県民と共に、未来に誇れる強く美しいみやぎの県土づくり」
 - 施策の柱「宮城宮城の実現」「安全・安心な県土づくり」「暮らしや環境」

- ◇「新・宮城の道づくり基本計画」(平成20年5月)・・・土木行政推進計画における道路分野の計画 (計画期間 H19～H28年度)
 - 取り組み方針「宮城宮城! 未来へつなぐ道づくり」

- 宮城宮城を実現するための道づくり
仙台空港、仙台港、石巻港などの物流拠点とを結ぶ広域道路ネットワークの形成に向けた高規格道路や国道・県道のバイパス事業等の整備を進める。
- 安全安心な県土づくりを支える道づくり
宮城県沖地震などの大規模地震や風水害といった自然災害による被害を最小限にする県土づくりのため、被災路の代替路の確保や防災などの道路施設の耐震補強等を推進する。
- 暮らし・環境を支える道づくり
活力ある宮城づくりを支えるため、連続立体交差事業による交通の円滑化や快適で賑わいのある空間を創出する都市計画道路の整備を推進する。
通学路など安全で快適な歩行空間確保のため歩道等の整備を推進する。

暮らし・環境を支える道づくり 安全と快適な歩行空間の確保



まちの活性化～仙石線多賀城地区連続立体交差事業～

現状

- ・横切りによる交通渋滞や中心市街地の分断など、街の発展に大きな障害

課題
まちの活性化

▲仙石線多賀城地区連続立体交差事業の完成イメージ

富県宮城を実現するための道づくり



地方道路整備臨時交付金制度

一定の地域において、一体として行われるべき事業に対し交付金を交付することにより、地方の創生・工夫を生かした国民的・地域づくりを推進するための事業です。

交付の対象となる事業は、地域の課題に対応して、整備が必要となる種類の事業（これを「パッケージ」と呼ぶ）となります。

交付対象は、道路専業及び市町村が同じ目録をまとめて一体的に事業を要請しています。

交付対象事業 H16～H19（前記交付金7～H19）

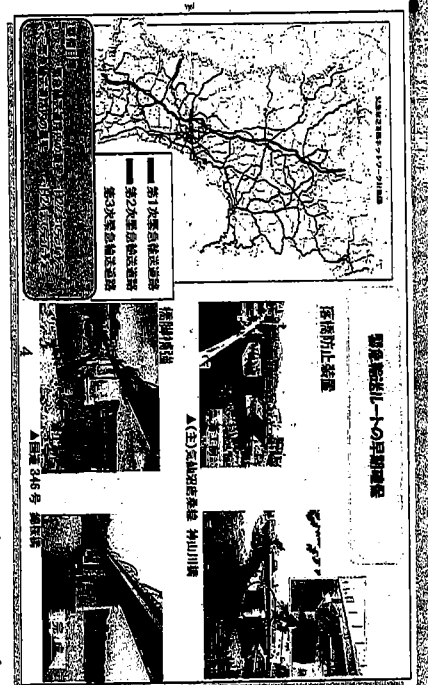
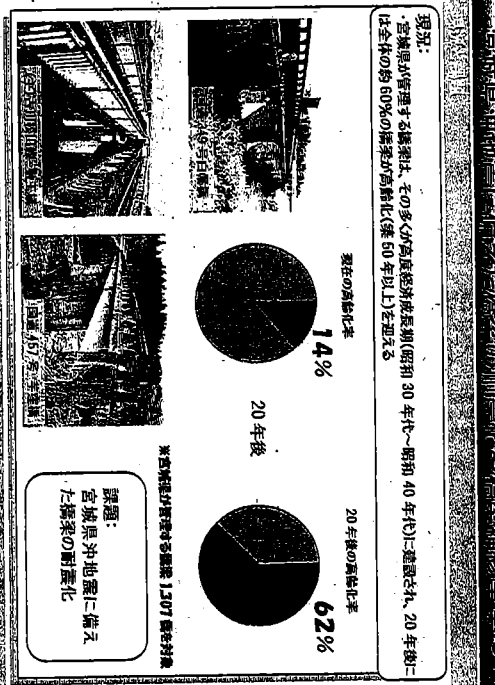
- No.1 県内各地域における救急医療施設を道路に整備する道路の整備
- No.2 広域自治圏における主要幹線道路への円滑な交通を支える道路の整備
- No.3 大規模地方の広域交通を支える道路の整備
- No.4 主要幹線道路における多車線化を道路に整備する道路の整備
- No.5 防災対策における防災交通ネットワークを利用し地域の発展を支える道路の整備
- ※6 連続立体交差事業等により多車線化の促進を図る道路の整備

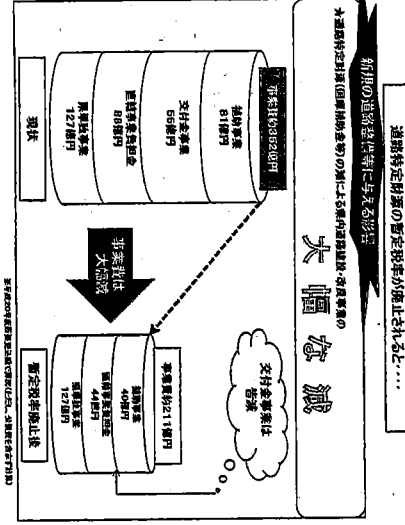
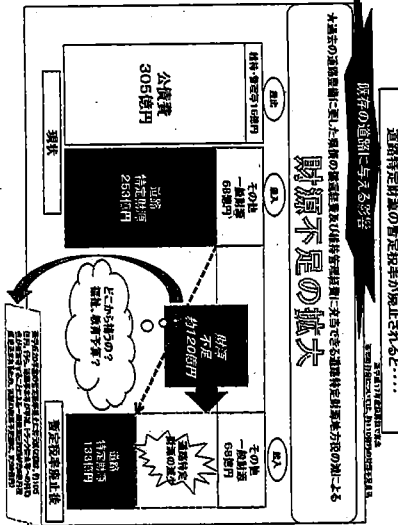
パッケージ例

パッケージ例の事業内容

パッケージ例の事業内容

安全安心な県土づくりを支える道づくり





東北地域の特徴

広大な面積・急峻な地形
東北地域は広大な面積を有し、奥羽山脈などの山岳で分割された地形

災害地帯
東北地方の約8割は災害地帯

国土の形勢の急峻性
急峻な山脈・山地

自然災害
大規模地震や津波、水害などの災害、被害の被害を受けやすい

少子高齢化
全国に比べ、少子高齢化が急激に進む

人口バナー取
人口バナー取(80%)

遅れている道路整備
全国に比べ整備状況は遅れている

車への高い依存度
公共交通機関が少なく車への依存度が高い

人口バナー取(80%)

遅れている道路整備

車への高い依存度

道路事業の評価に関する提案の視点

視点1 地震や災害等の災害時
避難のための影響
避難行動の遅延による人命の犠牲
避難行動の遅延による経済的被害
避難行動の遅延による社会的被害

視点2 緊急救助の便
主要幹線道路の整備による避難行動の遅延
緊急救助の便

視点3 冬の積雪・凍結による影響
凍結防止のための対策
凍結防止のための対策
凍結防止のための対策

視点4 環境への影響
バイパス等の整備による二酸化炭素削減
CO2削減便益

視点5 実際に即した評価
病前の採用
評価期間の見直し

視点6 近年の市場に転じた社会的割引率の採用
社会的割引率の見直し

東北地域道路政策研究会から道路事業の評価に関する提案

社会的割引率 3%
評価期間 供用開始後60年

$$B/C = \frac{(BT+BR+BA+BU+BL+BH+BW+BC)}{(C1+C2)}$$

BT = 走行時間短縮便益
BU = 迂回解消便益
BR = 危険路減少便益
BL = 経済損失解消便益
BA = 交通事故減少便益
BH = 緊急救助便益
BW = 冬期便益
BC = 環境改善便益

試算 試算例

道路事業で検討した8つの視点について、研究で取り上げた平均率から仮定条件を設定し、基本条件と併せた費用対便益(B/C)を試算

基本条件は以下のとおり

項目	内容	単位	金額
路線	一般国道		
長さ	L=4.0km 2車線		
建設費	1,000万/車線		
B/C	1.10		

提案1 迂回解消便益(BU) - 経済損失解消便益(BL)

基本条件と併せた B/C = 1.13

提案2 緊急救助便益(BH)

基本条件と併せた B/C = 1.50

提案3 冬期便益(BW)

基本条件と併せた B/C = 1.21

提案4 環境改善便益(CO2削減便益)(BC)

基本条件と併せた B/C = 1.11

提案5 評価期間

B/C = 1.22

提案6 社会的割引率

B/C = 1.31

6つの提案すべてを考慮した B/C = 2.31

道路事業の評価に関する提案



平成 20 年 8 月 29 日

東北地域道路政策研究会

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

今後の道路整備についての意見・提案

提言「今こそ社会資本整備を」

福島県相馬市長 立谷秀清

米国の経済不況と、緊急財政出動に対する市場の日替わり評価により世界中の株価が乱高下し、日本国内の経済活動、特に我われ地方の景気に暗い影を落とそうとしている。サブプライムローンという証券化された中古住宅バブルの崩壊は、地下水脈で繋がる投資マネーを介して、世界中の金融機関の信用低下の連鎖を生んだ。もともと虚像に近い金融経済が行き詰ったときに、足元の实体经济が無事でいられるはずがなかったのだ。例えば金融経済によって生み出される米国の余剰のマネーにより、日本の自動車輸出が盛期だったが、今回の米国の株価の暴落は、日本のメーカーに輸出量の減少と円高による値切りというダブルの悪影響をもたらした。輸出に頼る日本の实体经济と国民生活のすべてがグローバルな金融経済の失敗のありを受けるとしたら、国家的な危機管理として対応すべきである。輸入せざるを得ない食料などに絶対必要な資金を、制御困難なグローバル経済に委ねていることになるからだ。

日本は国家としての自己完結性をだんだん失いつつあるのではないかと現行憲法上止むを得ない核の傘での防衛戦略以外の分野では、金融経済の波に国内経済や国民生活が流されることのないように、食料生産やもの作りの基盤を再度整えるべきだ。全世界の人口増加に加え中国やインドの経済台頭により、ここ2,3年食糧危機が叫ばれるようになった。かつてWTOで義務付けられた食料輸入は、270万haの水田のうち実に100万haを休耕地に追い込んだが、これを早急に回復させ、輸入困難になってきた小麦やとうもろこしの穀物に替わる農産物を生産させないと経済破綻型穀に見舞われかねない。日本の製造業を支える中小企業に蓄積されてきたもの作り技術も、ひとつひとつ途絶えると回復はほぼ困難である。いずれもその担い手は地方に圧倒的に多い。

高度経済成長が終わった頃から、第一次、第二次産業従事者の比率が極端な減少傾向に向かい、替わって今では第三次産業従事者が圧倒的に増えた。首都圏などの都市部にとってそれは運命的な構造なのだが、行き過ぎは極めて危険である。3大都市圏の人口集中が50%を超え、さらに今後の2~30年の間に70%に達するといふ。その時代の食糧自給や内需を支える製造業が、第三次産業の集中する3大都市圏だけで担えるのかという、それは困難と考えざるを得ないのだ。つまり経済だけにとまらず、もの作りや食糧生産において、主体的な自立性を失わないためにも地方の役割を見直す時期にきているのではないかと。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①-2

福島県 相馬市

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

麻生内閣の経済対策の効果をいま評価するのは早計である。世界的な経済恐慌となるのか、日本の企業がどこまで収益を減らすのか、国民所得に与える影響や税収減の程度などなどは今後の推移を見なければ誰にも予測するできないだろう。しかし景気対策やもの作りを支える中小企業対策をタイムリーに発動しないと、ひいては国民生活を窮地に陥れることは容易に想像がつく。

私は景気対策をするなら、この際地方の社会資本整備を進めることを提唱したい。イノベーションに対する投資も中長期的に見れば確かに必要だが、短期的な経済効果が得られ、中長期的には地方の生産基盤の強化に繋がる政策が求められると思う。国際経済低迷の不安を相馬市に投影すれば、避けられないであろう企業の収益減や労働分配の低下を政策的に緩和し、企業の業績好転も含めた将来への希望を企画するという意味でも、相馬港や幹線道路などの社会資本の整備を今こそ急ぐべき時代である。

以上の日本社会の現状と地方再生の必要性を踏まえ、以下申し上げます。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

日本の国際競争力と地方再生の為に、道路整備の必要性をいまさら議論することは避けたいが、国会においてことさらに道路行政の不適切な部分が強調され、引いては道路建設そのものが無駄であるかのように報道されることは極めて心外。おそらく全国のほとんどの首長が同様の感想をお持ちと思います。

そこで提言ですが ISO9001 を取得するのは如何でしょうか？

目的意識の明確化であり、事務のプロセスを適切に管理し、成果に対する事業評価を客観的に行う方法論として有意義です。なにより行革のひとつの証左としての評価を得ることが出来ます。相馬市では 06 年度から取り組み 07 年度に認証を受けました。道路行政において ISO9001 を取得すれば国民に対するイメージが格段に良くなると思います。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

福島県 相馬市

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他	
阿武隈東道路と壘山道路が供用開始されることによる効果	1. 救急医療における到達時間の短縮。現在第三次医療までの時間が 70 分。これが 40 分。			
	2. 企業誘致。アクセス困難が今まで交渉におけるネックになってきた。誘致は流通時間とコスト削減効果により促進される。工業団地に 35ha の未分譲用地あり。			
	3. 雇用創出。2 により著明な効果が期待できる。			
	4. 老人福祉。3 により老老介護や単独世帯化が防げる。			
	5. 伊達市や福島市の雇用創出。ジェットエンジン工場や化学工場の専門的人材確保。			
	6. 伊達市や福島市のとの広域観光推進。ふくしま観光圏として本年 10 月国交省認定。			
	7. 相馬港の利用促進。現在の 115 号線はカーブが多くコンテナトラックが通行できない。			
	8. 相馬港背後地(伊達、福島、米沢市)の地域振興。現在は概ね横浜港を利用している。物流コストの大幅短縮。競争力の強化。			
	9. 産廃(石灰灰)埋め立て地の土地利用。15ha のコンテナ置き場用地があるが、福島から集積できない。			
	10. スポーツ交流。東北一のソフトボール場(4 面芝張り)とパークゴルフ場の福島県中通りからのアクセス向上。			

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

福島県 相馬市

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
<p>②-1.2 地域の抱える課題と目指すべき将来像</p> <p>私は「持続可能な地域社会」でありたいというテーマで 7 年間市長を務めてきました。そのために必要なことは子どもたちが将来とも住み続けることのできる相馬市をどうやって築いて行くかという事でした。自治体経営に失敗すれば企業誘致も福祉も教育も不備になるので、徹底した行革と財政再建に取り組みながら企業誘致に専念しました。07 年度は経済産業省の「企業誘致にがんばる市町村全国 20 選」に選ばれ、今年度は関西総合研究所の「効率的な行政運営を行う市」の評価で全国 1 位になりました。今は企業誘致に伴う人材の育成というテーマで教育に力を注いでいます。</p> <p>しかしながら、医療などの市民生活の安心という点では、まだまだ全国平均的なレベルに達しているとは言えず苦慮しているというのが現実です。また企業誘致においても交通インフラが遅れているという理由で競争に負けたケースも多々ありました。</p> <p>相馬市のような地域社会が、将来ともに健全に存在し続けることは、今を生きるわれわれ現役世代の将来の安心の為にあり、子どもたちの未来の幸せの為にあります。例えば高齢者福祉を考えると、同居の親族がいるかどうかで、介護計画に必要な経費も大幅に違ってきます。何より老人の幸福感において決定的に違います。だから企業誘致が必要です。</p> <p>救急医療における幹線自動車道路の必要性は、本年 2 月の衆議院予算委員会の公聴会にて申し上げたとおりです。基幹病院を地方都市ごとに割れば道路は要らないのではないか？という意見があったと聞きますが、医師不足と、自治体病院の経営難の時代に、その意見は鼻論と言わざるを得ません。相馬市にある二つの救急病院にこれ以上の投資が出来ない現状で、一日も早い阿武隈東道路と壘山道路の供用開始が望まれます。</p> <p>「持続可能な地域社会」の為に最重要課題は、行革と企業誘致と交通インフラの整備です。そのうち、行革は相馬市自身の手で、今後の企業誘致は交通インフラに助けられる形で、市や民間団体の努力で実現させたいと考えています。よって、国の我われ相馬市に対する支援として一番お願いしたいことは幹線道路の整備です。</p>	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

新潟県長岡市

地方自治体を取り巻く状況は、人口減少や高齢化が進行、地方分権や行政改革を前提とした協働型社会の実現が求められ、さらに、地球規模での環境問題、市民ニーズの多様化などの社会変化への対応など、さまざまな課題を抱えています。

それぞれの自治体において、現状やさまざまな課題を認識し、総合的かつ計画的にまちづくりを進めています。このような状況の中、近年多発する大災害により中山間地域で多数の集落が孤立するなど、中越大地震を経験した本市のみならず、全国の自治体において道路の必要性と重要性を痛感しています。

特に、災害時に威力を発揮する広域幹線道路のネットワーク化、日常的な交通渋滞箇所の解消など、真に整備が必要とされる道路は多数残されており、これを着実に完成させてゆく必要があります。

また、一定水準の道路整備が完了した市街地においても、沿道居住者から道路のサービス向上が強く求められたり、道路の不陸箇所に対応する振動や騒音(衝撃音)改善を求める声への対応が必要となっております。

一方で、少子高齢化社会により、高齢者や身体障害者等の誰でも歩きやすい快適な歩行空間整備の需要はいっそう高まっており、増加する高齢者の運転特性に配慮した道路設計などの安全対策も必要となっております。

また、当市も含め、深窓に見舞われる中山間地を抱える地域においては、冬期における生活道路の確保など多くの課題も抱えており、「安全で安心な地域を支える道路」が望まれております。

今後の道路政策においては、真に必要な道路整備を継続するとともに、バリアフリー化など既存ストックの機能強化によるサービスレベルの向上や、適正な維持管理によるサービスレベルの維持に努める必要があると考えます。

こうした中で、道路特定財源の問題では、4月30日と5月13日の道路特定財源関連法案再可決により、地方における今年度予算に対する影響は最小限にとどまることがになりましたが、政府の閣議決定においては、道路特定財源を平成21年度から一般財源化することとされました。

地方では、厳しい財政状況のもと、道路整備の必要性から道路予算に一般財源などを充当し、地域の将来像を目指している状況であります。

つきましては、地方の道路整備状況の実態に配慮した、「地方の住民が安全で安心して暮らしていくための道路整備や維持・補修に支障が生じないよう地方に必要な道路予算の確保」、「地方の目指す将来像の実現に向けた一般財源化の制度設計」に特長の配慮を、強く要望いたします。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

②-1地域の現状と抱える課題

新潟県長岡市

○現状	○課題
<p>長岡市は、新潟県のほぼ中央に位置し、平成17年4月1日と平成18年1月1日の2度にわたる市町村合併で面積約840km²、人口約28万3千人となった中越地域の中心都市であり、市の中央部を、日本の長さの半を誇る信濃川が縦断し、その両岸に肥沃な沖積平野が広がり、東の守門岳から日本海に至る変化に富んだ地勢が特徴的であり、豊かな自然環境が強みとなっている。平成19年3月に、長岡市総合計画を策定し、「前より前へ！長岡 人が育ち地域が輝く」を合言葉に、合併した各地域の特性を尊重し、地域資源を活用したまちづくりを展開している。</p> <p>合併前の長岡市は交通の要衝にあり、首都圏から新潟、上越方面などへの分岐点として大きな役割を担っており、早くから上越新幹線や越後・北陸自動車道が整備され、充実した高速交通体系により首都圏からのアクセスが容易という交通環境にあり、人もの情報の集積や盛んな交流がみられる。</p> <p>しかし、市町村合併による市域の拡大により、豊かな自然環境や地域固有の歴史・文化・伝統など、多様な個性を持つ地域が構成されたことから、市域全体の均衡ある発展と各地域の特色を活かしたまちづくりが求められている。</p> <p>観光においても、「海の家」をはじめ各地域において全国的に知名度の高い観光資源を有しながら、アクセス性や地域間の連携不足が指摘され、受入れ体制の整備や連携強化による魅力的な観光ルートの創出が求められている。</p> <p>また、信濃川を横断する国道や県道の橋りょう部では、モータリゼーションの進展や都市の発展に伴う交通需要の増大により、慢性的な交通渋滞が発生していることから、信濃川橋りょう部の交通容量の拡大も求められている。</p> <p>幹線道路の整備が求められている一方で、市民生活を支える生活道路も都市基盤であり、曹園の暮らしを支える生活道路は、必ずしも十分に整備がされていない状況にある。</p> <p>市民にとって最も身近な生活道路には、十分な交通安全対策による歩行者空間の確保、特に通学路の安全対策が必要とされている。</p> <p>長岡市は、平成16年の7.13水害や中越大地震により甚大な被害を受けたことから、これらの自然災害を教訓に「災害に強い道路整備」も推進している。</p>	<p>長岡市においては、広域的な都市間の交流・連携を促進するうえで、上越新幹線や越後・北陸自動車道の既存ストックである高速交通体系と有機的に結ばれた広域幹線道路網の構築、さらには各地域における多様な地域資源の連携を強化する幹線道路網を整備することが重要な課題となっている。</p> <p>また、当市は広域市町村圏における都市機能の中心的な役割を担っていることから、都心地区及び信濃川橋りょう部における渋滞対策や、周辺市町村及び市内各地域からのアクセス性を向上させ、さらなる交流人口増加につながる道路網の整備が急務である。</p> <p>市民の日常生活においては、少子高齢化が進んでいるなか、高齢者や障害者などの交通弱者を含め誰もが安全に安心して通行できるバリアフリー化された歩行者空間の確保や、大規模自然災害を教訓に緊急車両が入れない狭い道路の解消や災害時における複数の避難路の確保も課題となっている。</p> <p>また、曹園という地域性から、一年を通じた道路機能の安全性確保も課題である。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

②-2地域の目指すべき将来像

新潟県長岡市

将来像

豊かな自然環境や地域の歴史・文化が光るまち

みんなで支え合い、誰もが安心して暮らして暮らせるまち

市民一人ひとりが市民、地域力を発揮するまち

→ 目指す将来像へ実現 →

協働と支え合いが、地方の文化と個性を醸成するまち

ながのきの道 ライフ・2025スマートゾーン

長岡市は、2度にわたる市町村合併を経て、広大な市域と多様な個性を持った新たな枠組みでまちづくりを進めており、各地域で培われたさまざまな地域資源を、共通の財産として連携させることで、多様な魅力を持ったまちづくりが可能となっている。

また、平成16年に見舞われた大災害から復興し、市民の安全な暮らしや活力ある地域社会の実現を目指した取組みを進めている。

このような状況の中、長岡市が目指している将来像を実現するためには、広域的な都市間の交流・連携が最も重要であり、道路の果たす役割が期待されている。

長岡市が目指している道路網は、既存の交通体系を活かし、市域を分断する信濃川東岸の国道8号、17号、西岸の越後・北陸自動車道、信濃川流域広域幹線道路(左岸バイパス)を南北方向の基幹軸とし、それを東西方向に結ぶ信濃川橋りょう部(国道8号、長岡東西道路)などで構成される「長岡大環状道路」を中心とし、各地域や周辺市町村へ連絡する幹線道路からなる「ラダー型広域幹線道路ネットワーク」の構築を進めている。これにより、合併した各地域及び隣接市町村から、長岡駅前周辺の中心市街地から下越が原・占守地区にかけての都心地区または高速交通拠点などに30分以内でアクセスが可能となり、広域的な連携が図られ、市民生活や経済・産業活動、文化活動などが活発に行われ、『活力を創出する交流基盤の充実したまち』が実現する。

また、幹線道路網の整備による都心地区及び信濃川橋りょう部における渋滞の緩和は、通勤通学など日常生活の利便性向上につながり、バリアフリー化された歩行者空間を確保することで、『都市の活力と魅力にあふれ、安全・安心で住みよいまち』を実現するものである。

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

新潟県長岡市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成</p> <p>都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>バリアフリー歩行者空間ネットワーク(東幹線1号線、東幹線64号線ほか)</p> <p>(都) 横山亀貝線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者の立場での使いやすい歩道整備 ・高齢者や身体障害者等のだれにとっても快適な歩行空間整備 ・冬期バリアフリー(消雪施設)による、一年を通じて利用しやすい歩行空間の確保 ・鉄道断面における交通渋滞の緩和 ・鉄道によって分断されている、市街地の連絡性向上 ・拠点都市交通ネットワークの整備による、近隣市町村との連携強化 ・渋滞の軽減による、CO2削減 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

富山県高岡市

- ・ 鉄道駅など交通結節点の機能強化や中心市街地の活性化に資するとともに周辺市街地の良好な居住環境の確保を図る面的整備など、まちづくりの基盤施設整備に対する支援の強化・充実を図っていただきたい。
- ・ 土地の値下がり傾向が続く現在においては、土地区画整理事業が財政的に成り立ちにくい状況となっている。このため、都市計画道路と一体的に整備を図るとき、市道などの区画道路についても全路線補助対象とし、区画整理事業による都市の再生等をお願いしたい。
- ・ 現在は、道路、街路、河川、下水、砂防などの区分に分けて補助事業の箇所付けや補助金の内示がなされているが、地方の実情や状況の変化にあわせて、弾力的に利用できるような補助体系にしていきたい。

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

富山県高岡市

【基本的な認識】

- ・ 道路は、様々な都市活動を支え、都市の骨格を形成するとともに、地域住民の生活を支える重要な都市基盤施設である。
- ・ 道路整備については、これまで、高規格道路、地域高規格道路、幹線道路など道路ネットワークの構築、通学路など安全・安心な歩行者ネットワークの構築、雪に強い道づくり、鉄道駅など交通結節機能の強化及び再開発事業・区画整理事業による市街地の基盤整備など、多くの事業において幅広く取り組んできた。
- ・ 健全で持続的な都市の発展を支えるため、今後とも、都市基盤施設である道路の充実強化と適正な維持に努めなければならないと考えている。

【改善すべき点、要望や提案】

- ・ 都市部に比べて地方では、公共交通が十分に整備されておらず、自動車は生活必需品である。地方における道路整備はまだ不十分であり、道路特定財源が一般財源化されても重点的に地方道路整備を推進していただきたい。
- ・ 道路構造物が老朽化し維持管理コストが増大する中で、適切な時期における延命策の実施など計画的・効率的な維持管理が必要と思う。このため、市民生活に密着した生活道路・通学路の路面改修や側溝整備及び歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備など、道路のメンテナンスにも地方道路整備臨時交付金等の補助制度が利用できるよう、メニューの拡大や、より一層の弾力化を図っていただきたい。
- ・ 道路構造令は、最小限保持すべき道路の構造基準として定められている政令であるが、過大な道路整備にもつながりかねないことから、より一層の弾力化を図っていただきたい。
- ・ 効率化の観点から、既存の道路ストックの有効利用は重要であり、高岡市においても、北陸自動車道、能越自動車道の自動車専用道路をより活用するため、追加インターチェンジの設置に向け努力しているところである。こうした利活用に関する国の支援をお願いしたい。
- ・ 少子高齢化等を背景とし、歩行者や自転車交通に対する安全・安心な道路交通環境の充実整備が求められるなか、道路空間の質的向上に向けた施策を推進していただきたい。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

②-1 地域の現状と抱える課題

富山県高岡市

【地域の現状1】

高岡市では、今夏の東海北陸自動車道全線開通に引き続き、北陸新幹線の開業、能越自動車道の延伸、伏木外港の整備などが、今後数年の間に予定されている。また、都市の品格を上げ関東・東海等の都市圏はもとよりアジア諸国との交流も呼び込めるようなまちを目指している。

【地域の現状2】

高岡市では、北陸新幹線の建設に対応し、在来線であるJR高岡駅の再整備や分離駅となった新幹線駅関連施設(駅前広場等)及び駅周辺の基盤施設整備に取り組んでいる。

【地域の現状3】

高岡市では、一級河川庄川・小矢部川の二大河川をはじめ多くの中小河川を有する地理的特性を持ち、また、冬季は重い雪が大量に降る厳しい自然環境下にある。

【地域の現状4】

高岡市では、道路の幅員が狭く車道のすれ違いが困難な箇所や老朽化した橋りょうが残っている。また、高齢者が関係する交通事故が依然として多い傾向がある。さらに、今年の夏に実施した通学路の緊急点検の結果では、危険箇所が801箇所抽出された。

【課題1】(広域ネットワークの整備)

- ・ 人や物の流れが大きく変化しようとしている飛躍のときであり、インターチェンジや交通結節点へのアクセスを強化し有機的に結ぶため、高規格道路や地域高規格道路等広域幹線道路ネットワークのより一層の充実・整備が求められている。
- ・ 高速道路のインターチェンジと伏木外港を結ぶ速達性の高いアクセス道路の確保(臨港道路との連携)

【課題2】(交通結節機能の強化)

在来線の交通結節機能の強化と広域的に利便性が向上する新幹線駅の整備など、在来線と新幹線との良好なアクセス確保を図っていく必要がある。

【課題3】(体系的な道路整備と雪に強い道路)

- ・ これら自然環境を克服し、富山県西部の中心都市として石川県能登方面や岐阜県飛騨方面との広域連携・交流などに対応するため、高規格幹線道路から生活道路に至る体系的な道路網の整備促進が求められている。
- ・ 冬季における円滑な道路交通確保のため、雪に強い道路整備が求められている。

【課題4】(安全で安心な生活道路や通学路の整備)

機能的で安全な地域道路網の形成を図り、交通事情や地域の特性に応じた市道の拡幅改良や側溝整備、舗装等の整備を進めるとともに、子どもや高齢者などにやさしい歩行者ネットワークの構築や交通安全施設の整備を進めるなど、交通事故が起りにくい道路環境づくりを推進する必要がある。

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>【地域の現状 5】 高岡市は、古くは、大伴家持卿が多くの歌を詠み万葉集に残した万葉のふるさとであり、また、近世、加賀藩主前田利長公が高岡城に入城し高岡のまちづくりを行って以来、平成21年には開町400年を迎える。市では、こうした豊かな自然景観や歴史的町並みを活かした道づくりを、これまで進めてきている。</p>	<p>【課題 5】(地域特性を活かした良好な景観を持つ快適な道づくり) 重厚で脈々と受け継がれてきた歴史、文化、風土を道路行政にも活かし、引き続き、快適な道づくりに取り組んでいく必要がある。</p>
<p>【地域の現状 6】 高岡市は歴史が古く、既成市街地における生活道路においては、側溝などの老朽化が著しい。維持補修に努めているが、補助制度のある道路の新設改良に比べて遅々として進んでいない状況から、地域住民の苦情が年々多くなっている。</p>	<p>【課題 6】(生活道路の老朽化に対応した適正な維持管理) 地域住民の要望に応え、老朽化した道路側溝等の補修を速やかに進める必要がある。</p>

②-2 地域の目指すべき将来像

<p>4 ものづくりの技と情熱がつくり出す にぎわいのまち ものづくりの技が生きる銅器、漆器、菅笠などの伝統産業、未来を拓くアルミ、機械、化学などの先端産業及び地域の特性を活かした農林水産業の持続的発展、魅力あふれる商業の振興に努め、活力ある産業都市を目指します。</p>
<p>5 みんなで考え みんなでつくる みんなのまち 新しい時代にふさわしい市民に開かれた市政を実現し、市民参加と協働の取り組みのもと個性あるまちづくりを進め、近隣自治体と連携しながら広域行政を積極的に推進します。</p>

②-2 地域の目指すべき将来像

<p>都市の将来像「水・みどり・人 光り輝く躍動のまち 高岡」 これを実現するための街づくりの5つの目標</p> <p>1 飛越能86万人のふれあいと交流のまち 「もてなしの心」をはぐくみ、高速交通網の整備を背景に広域観光など都市間連携・交流を積極的に推進し、環日本海時代における県西部の拠点と市にふさわしい魅力あふれる元気なまちづくりを目指します。 【道路関連の施策】 ・北陸新幹線、能越・東海北陸自動車道(4車線化)の建設促進 ・高岡駅・新幹線駅周辺の一体的整備(交通結節機能の強化) ・市街地の整備(土地区画整理事業など) ・幹線道路網・地域公共交通</p> <p>2 水・緑につつまれ安心して暮らせるやすらぎのまち すべての市民が元気に満ちあふれ、庄川、小矢部川、雨晴海岸や二上山、西山丘陵などの水・緑が織りなす豊かな自然につつまれ、快適な住環境のなかで安心して暮らせるまちづくりを目指します。 【道路関連の施策】 ・生活道路の整備、維持管理 ・交通安全・防犯対策の充実(通学路など)</p> <p>3 心豊かな人をはぐくみ 万葉と前田家ゆかりの歴史と文化をたのしむまち 生涯にわたって心豊かな人を次代の担い手としてはぐくみ、市民が誇る万葉と前田家ゆかりの素晴らしい歴史と文化を21世紀の新たな潮流の中で継承・発展・発信していくまちを目指します。 【道路関連の施策】 ・歴史、文化を活かした快適な道づくり</p>
--

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項 【活力分野】	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<ul style="list-style-type: none"> 国際競争力の強化のための交通サービスの向上 地域活力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 高規格道路等の整備促進 能越自動車道の早期全線開通建設促進 東海北陸自動車道の早期4車線化 伏木外港と高速道路インターチェンジを結ぶアクセス道路の整備 新インターチェンジ設置事業 北陸自動車道、能越自動車道の新たなインターチェンジ設置のための調査検討 土地利用促進関連道路整備事業 市街化区域内の低・未利用地の利用を促進する道路整備 能越自動車道インターチェンジへのアクセス道路の整備促進 国道8号の西高岡広幅事業 地域高規格道路、主要地方道高岡環状線の整備等 	<ul style="list-style-type: none"> 大都市圏、地方都市、アジア諸国との人・物・文化など幅広い交流や経済活動を活性化させる。 効率化の視点から既存の道路ストックを有効利用し、高速道路の利便性の向上と幹線道路の渋滞緩和を図り、産業経済の効率化、都市の活性化に資する。 市街化区域内大規模残存農地や工場跡地等において、先行的に道路を整備することで、民間活力による市街地での計画的な宅地供給が促進されるとともに地域の居住環境が向上する。また、人口減対策効果も期待される。 都市間のネットワークを強化するとともに、インターチェンジ周辺への生産・物流機能の集積を図り、都市的な土地利用を進めていく。 	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

富山県高岡市

	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市交通の快適性、利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 高岡駅・新幹線新駅周辺の一体的整備 現高岡駅の改修促進(交通結節機能の強化) 新幹線新駅及び改修中の現高岡駅のアクセス道路並びに駅前広場整備 国道・県道の整備 国道8号、国道156号、国道415号の整備促進 主要地方道、一般県道、都市計画道路の整備促進 (主)高岡環状線、(一)延野能町線、(都)能町庄川線、(主)小矢部伏木港線等 幹線市道の整備 (都)下伏間江福田線、(都)中川和田線、駅前一丁目二塚線、荒屋敷下老子線、福岡上森線等 戸出石代川原線(庄川左岸堤防道路)、荒屋敷下老子線の延伸等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 現高岡駅及び新幹線新駅周辺を含むエリアを一体的に整備することで、利便性を考慮した高次都市機能の集積を促進し、交通結節機能の充実等、飛越館地域の玄関口にふさわしい環境をつくりだす。 高速交通網とアクセスし、都市交通の骨格となる幹線道路網の整備を促進するとともに、J R北陸線、万葉線、コミュニティバスなどの公共交通網や交通機関相互の結節性を活かして、広域的な拠点としての交通ネットワークを充実させる。 国道、県道の整備と連携して幹線市道を整備し、効果的・効率的な交通ネットワークづくりを進める。 	
安全分野 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	<ul style="list-style-type: none"> 市道(生活道路)の整備 道路改良及び道路舗装 安全・安心な通学路の点検整備(20年度に801箇所を点検調査)、あんしん歩行エリア、歩行ネットワークの構築 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の日常生活を支える市道の改良等を行い、機能的な生活道路網をつくる。また、通学路の点検整備やあんしん歩行エリアの整備等により、安全で安心な歩行者空間を確保する。 	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

富山県高岡市

	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
暮らし・環境分野 良好な生活空間・自然環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> 快適な道づくり事業 山町筋の無電柱化、国道156号(御馬出町~清水町一丁目)の無電柱化、(都)高岡駅佐加野線(末広町~金屋町)の無電柱化、岸渡川線の景観整備、勝興寺寺内町や吉久の街並み、福岡の旧街筋 市街地の整備 国道8号改修(公資金)と併せた福岡駅前土地区画整理事業の推進 新市街地の土地区画整理事業の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的な町並み(重要伝統的建造物群保存地区の土蔵造りの山町筋など)が残っている地域や名所旧跡など、景観に配慮すべき地区において、住民の理解と協力を得ながら、無電柱化や路面のデザイン化など快適な公共空間をつくり出す。 それぞれの地域が持つ町並みや景観などの特色を活かした生活圏をつくり出す。 	
横断的な政策課題分野 計画的・効率的な維持管理や更新の推進	<ul style="list-style-type: none"> 市道の持続的な維持管理 橋りょう長寿化修繕計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路・通学路の持続的な路面改修や側溝整備及び歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備など、道路のメンテナンスを適時・適切に実施するとともに橋りょうの詳細な点検を実施することで、計画的かつ中長期的な維持管理が図られる。 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

石川県 津幡町

<p>道路は私たちの生活全般を支える最重要施設として位置づけられていることを、全国民が改めて認識し、プライオリティー(優先順位)を共有していく必要がある。まちの基盤づくりとしてのハード面はいうまでもなく、日本人の心の原風景といえる農村をイメージする上でも、道路を心(文化)の拠り所としてソフト面での重要性も計り知れないことを、これまで以上に積極的にアピールしていかなければならないと考えられる。</p> <p>さて、道路整備の必要性は、その土地に住むものには他には代えられないものである。それは、経済性や投資効率だけで論じられるものではなく、シビルミニマム(国民全体が等しく享受できる生活水準)として捉えていくべきである。現に、下水道事業は昭和50年代には全国の普及率が20%台であったが現在は70%台にまで向上してきている。これは、欧米諸国より立ち遅れた下水道を、国・地方が一体となり公共下水道・農村集落排水事業・合併処理浄化槽等の省庁の垣根を越えた整備計画の基、シビルミニマムとして事業を推進した成果である。</p> <p>道路整備においても、段階的整備計画や優先順位、そして県道や市町村道との連携等を加味した明確なビジョンを提示して理解を求めていくべきである。特に、限られた財源を有効に利用していくためには、優先順位と段階的整備計画を公表し、ばら撒きの事業展開を厳に戒むことが大切である。ただし、優先順位の設定は国土の基幹道路の建設が主軸であることはいうまでもないが、地方の要望も取り入れ、経済性や投資効率だけに頼るものではなく、その道路の持つ意義や将来のまちづくりにかかる重要性や発展性・展望を語れるものであるべきである。</p> <p>折しも、公共事業の事業費の低減化の中、創意・工夫による経済性の考慮は必要だが、あまりにも萎縮しグレードの低いものを建設すべきではない。やはり、住民にアピールできるものやデザインの面白いもの等を創る努力は必要であり、それが将来的には地元の誇りともなっていくはずである。また、維持管理費を低減するあまり、道路の路面や法面の除草が以前に比較しあまり実施されず汚染住民の不評を招いていることを反省し、日常の維持管理に万全を期し住民サービスを向上させる努力を怠っていない姿を見せていくべきである。</p> <p>現在、少子高齢化を迎えた日本ではコンパクトシティという言葉の下に、投資効率を求めた施策が進められようとしているが、これは、地方の特色を基々限定していくことになる。その土地ごとに都市形成の文化的背景や広域的な都市間における役割があり、一概に規制をおこなうべきではない。やはり、地方の特色や独自性に配慮した施策が必要である。</p> <p>次に、維持管理についての重要性もこれまで以上に表明していかなければならない。道路は、住民にとっては、これまでは言わば空気のような存在であり、常に最良の状態であることを前提に生活が営まれてきている。また、それを保つことは日本中どこでも広く行政の義務であるとの認識から取り組んできたが、財源の確保に限界が見えてきており危機感を感ずるまでになってきている。</p> <p>橋梁の耐震化や長寿化に対する国の補助制度をさらに拡充し、維持管理全般に渡る補助制度の創設も必要と思われる。市町村の道路は毎年のように、延長が増大しており、それに対する管理費は蓄積している。これでは、新規道路の整備どころか既設施設の能力も危ぶまれてきている。道路の衰退は、生活充足感を著しく低減させ、やがて集落や都市そのものの機能低下を招き、その先には文化までも衰退させかねない。事実、山間部の集落は経済性や効率性から取り残され、未整備な一本道しかたどり着くことのできない所があり、積雪時には緊急車両の通行にも支障をきたしており防災上からも非常に課題が多い。国民が等しく安心・安全を享受しその土地の文化や多様性を守り伝え、そして住民自らが誇りを持ち地域の未来を夢と希望を持って暮らすことができるような道路行政が必要である。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②

石川県 津幡町

○現状	○課題
<p>1. 津幡町においては地域を結ぶ幹線道路として、国道8号や159号の整備が進んでいるが、町内における準幹線道路としての県道整備が進んでいないので、町内の道路ネットワークの構築が遅れており、均衡ある町づくりができない。</p> <p>2. 旧市街地における道路整備が進んでおらず新市街地との格差が生じてきている。</p> <p>3. 維持管理について - 町道は毎年のように延長が増加しているが、それに見合う維持管理費が確保できない。 - 特に長大橋の維持管理(橋桁の塗装等補修)や耐震化が困難であり将来が不安である。</p> <p>4. 建設業が疲弊し、冬季の除雪委託業者が確保しづらくなってきている。</p> <p>5. 財源不足により、交差点や駅前等のスポット的整備(バリアフリー化や景観に配慮した高質舗装)ができない。</p>	<p>津幡町は、県道金沢市と隣接し市街地と山間部を併せ持つ歴史と文化の薫り高い町である。その文化は、山間地集落の持つ多様性により支えられてきているが、準幹線道路ともいえる県道の整備が遅れており、山間地集落の生活充足感が著しく低下している。県においても、財源確保が最大の課題となっており、地方道路整備臨時交付金制度も含め財源の確保・拡充が求められている。</p> <p>旧市街地は、本来は町の顔ともいえる所であったが、道路整備が進まず空洞化を招いている。経済性や効率性の優先は、町の中心市街地の衰退の原因ともなっている。</p> <p>人口37,400人の地方都市の津幡町でも、町道延長は322kmもあり、毎年延長が増加している。舗装の修繕や街路樹の管理等を計画的に実施したいが財源は蓄積している。 津幡町では、橋長約300mの長大橋を2本有しており、適切な維持管理が実施できないと、将来は通行止めともなりかねず憂慮している。</p> <p>公共事業費の削減により、町近隣の建設業者が疲弊しており、建設機械を手放すと共に、産業の動きも見られ冬季の除雪を依頼する業者が不足してきており、住民サービスの低下が懸念される。</p> <p>第四次津幡町総合計画(H18~H27)において掲げた、“人に優しい道づくり。としてバリアフリー化等を実施したいが財源の確保に苦慮している。これは、スポット的整備として単年度で実施できるため住民に最もアピールしやすい事業であり、是非とも実施したいと考えている。</p>

②-2 地域を目指すべき将来像

津幡町は石川県のほぼ中央部に位置し、県都金沢市に隣接することから現在でも人口増加の続く元気な町として発展しています。地勢的には加賀、能登、越中(富山)の分岐点という交通の要衝より、古くは宿場町としても栄えました。古代の北陸道の沿線より、多くの遺跡も発掘されています。現在でも、国道8号と国道159号の分岐点であり、それらが県道(旧国道8号)と共に環状線を形づくっており津幡町の骨格を形成しています。津幡町は、交通至便の町として注目され、石川県の副都心的な役割を担える町づくりを目指しています。古代から現代に至るまで、道路交通アクセスの改善と共に歩み発展してきたといえる典型的な町であります。

今後の津幡町を目指すべき将来像は、

① 国道8号と国道159号のさらなる整備促進

国道8号については国土の基幹道路として四車化を目指します。また、国道159号については、交通状況等の推移も勘案しながらさらなる車線数の増加(6車線化)の可能性を探ります。また、インターや出ランプの改良によるスムーズな市街地への誘導を図ることを目指します。これらは近年、国道8号・159号は、東海北陸自動車道の全線開通と金沢地区外環状道路山側幹線の開通により直結され、全体の交通量の増大と大型車の混入率の増加による安全対策が必要になったためである。特に、県境に位置する国道8号の倶利伽羅トンネルは狭く危険であり抜本的な改良を必要としている。また、石川・富山の両県(津幡町・小矢部市の両市町)の交流を阻害している一因ともいえる旧来のトンネル改良は最重要事項である。

② 国道8号と国道159号沿線における土地利用の促進

両国道の沿線では、さらに高度な土地利用の可能性があり、産業の推進として工業団地や商業施設の立地を推進する。また、沿線では石川県森林公園や源平の合駁で知られる倶利伽羅峠も有しており観光拠点の整備推進を図る。

③ 国道8号と国道159号へのアクセス道路の整備促進

特に、山間地域と国道とのアクセス道路の整備が遅れており、国道整備の恩恵を十分に享受できない地域がある。これは、山間地域の路線が所々で幅員狭小な区間を残しているが整備が促進されていないためである。積雪時や大雨等による土砂崩れの災害時には、陸の孤島ともなりかねず、人命にも関わることであり早急に解消する。

④ 人に優しい道づくりの促進

バリアフリー化の推進を始め、歩道舗装の高質化(透水性舗装や景観舗装)や街路樹の再整備等を進めることで、地域の特性を活かした個性や沿線の賑わいを創出し魅力ある景観整備を進め他都市との差別化を図る。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	国道159号の地域高規格道路としての整備	国道159号の地域高規格道路としての整備は、県都金沢市に隣接する津幡町の役割を高め、人口増加が続いている。また、商業施設の進出等により賑わいが図られ元気な町として評価されている。	さらに、車線数の増加やインターのランプ等の改善が必要
・都市交通の快適性、利便性の向上	東海北陸自動車道の全線開通と金沢地区外環状道路山側幹線の開通	東海北陸自動車道の全線開通と金沢地区外環状道路山側幹線の開通は、国道8号と159号へ直結したことで幹線道路ネットワークを形成した。	今後は、これら幹線道路とのアクセス道路を整備し、効果をさらに発揮させたい
・良好な生活空間の確保と地球温暖化の防止	国道8号(通称津幡北バイパス)の開通	旧国道8号は、沿線に住居や工場等が存在し、沿線住民の交通安全対策に課題があった。また、信号等による車両の停車・発進が連続的に発生していた。現在の新道は、高規格で整備されアクセスがコントロールされており、旧来の課題が解決され、車両による二酸化炭素の排出量も軽減し、交通安全にも寄与している。	交通量や大型車の混入率の推移を注視し、四車化を目指したい。特に、倶利伽羅トンネルは狭く危険であり、安全走行確保のため改良が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式 ①
東京都八王子市

＜高速道路料金は、コストからコントロールへ＞

これまで我が国の高速道路料金は、建設費を通行料金で賄うという基に決められてきた。このためせっかく高速道路を整備しても、高い料金から有効に利用されない状況が見られる。これからは、ロードプライシングの考えのもと、高速道路ネットワークを有効に利用し交通の分散が図られるような料金体系の構築を図らなければならない。

＜道路財源の適正な地域間配分を＞

他では、都市における道路整備はもう充分ではないかとの意見も聞かれるが、渋滞による環境の悪化や、経済損失などを考えると、まだまだ都市における道路整備の必要は高いものがある。これを裏付けるように、ある調査によれば、時間短縮効果による費用便益を地域ごとに比較した場合、地方部に比べ都市部で高い便益が得られた結果もある。このようなことから、地域配分を行うにあたっては、適正な評価指標の基に的確な配分を行うべきである。

＜地域の実情に合わせた支援制度の確立を＞

地域において、取り組むべき課題はさまざまであり、問題解決に向けた手段としての道路行政もまた多面的な取組を要している。こうした地方自治体の取組にも柔軟に対応できる制度、また、やる気のある地方にはより高い支援が得られるようなくみづくりを進めて欲しい。さらには、都府県間の多様化の中で、機動的な事業を進めていかなければならず、事業期間も長期化する傾向があることから、事業期間についても国レベルでの見直しではなく、地方に対しては財政規模等を鑑みた中で適正な期間の設定ができるような制度をお願いしたい。

＜受益者負担の再認識を＞

道路特定財源の一般財源化を巡り、道路を使用しているカーユーザーが納めるべき税の財源への還元について疑問の声も多々ある中、受益者負担の原則に今年一度立ち返り、特に必要な道路整備、高速道路料金の値下げ、有料道路事業への早期償還など、その使用率について再度見直しを、評価してほしい。

＜公共事業円滑化に向けた新たな取り組みを＞

道路事業など公共事業全般においては、事業に必要な用地の早期確保が事業進捗の要となるが、土地提供者における生活設計などの指針と事業者の意思との間に埋められない溝が存在し、事業遅延の原因となることも事実である。トラスト行動などの良識で判断しにくい案件に關して、強制収用など土地収用法を順応し、厳格とした態度で取り組むことは大いに重要であるが、先駆的な先進的な事例が提供してくれる地権者や、早期協力者への税制上の特典など、真の協力者に対する現行法のしくみに柔軟性を付与し、事業円滑を推進するための新たななくみづくりを模索してほしい。

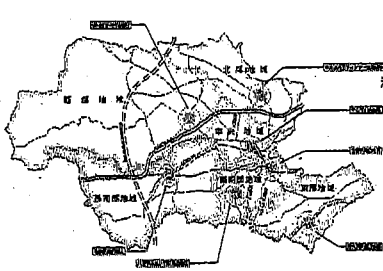
今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地産の目指すべき将来像

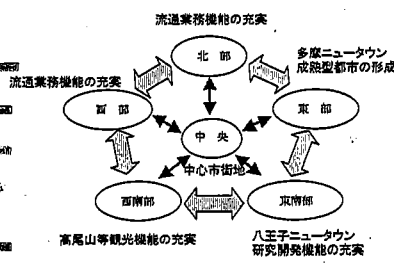
様式 ②
東京都八王子市

本市は、歴史のまち、ニュータウン、開発型企業集の集積地、学園都市、国際的観光地など多面性を持った市である。基本構想・基本計画（八王子ゆめおりプラン）では地域ごとの個性や魅力がいかされ、各地域が相互に補完しながら、全体として均衡のとれたまちが形成できるように市域を6つに区分し、各地域ごとに持つ地産資源やポテンシャルを最大限に活かす、地域間の機能、役割を明確にすることにより個性ある地域づくりを行い、地域間の連携強化を図り、相乗効果を十二分に発揮させながら市全体の活性化を推進していく。

＜6地域と地域拠点＞



＜まちづくりの概念＞



今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②
東京都八王子市

○現状
★ 首都圏西部の交通の要衝地である都市八王子市は東京の西側に位置し、国道16号と国道20号、中央道と圏央道が交差する交通の要衝地であるばかりでなく、米園・シリコンバレーも整備する先進地帯が集積する広域多極圏の中心地としての役割を担っていることから、幹線道路を中心に交通が集中している。特に北西部地域などは東部地域のニュータウンに比べ道路などの整備整備が遅れており、圏央道開通を機に整備効果を充分活用したまちづくりを予定している。
★ 山手線内の3倍という広い市域に拠点が点在
市域は東西約24km、南北約13km、面積186.31k㎡で、これはJ-R山手線に囲まれた地域の約3倍に達しており、この広域な行政区域内に、国道20号沿線の中心市街地をはじめとして地域拠点が点在し、それぞれ地域の特色を活かすとともに、相互に都市機能を補完しながら市の発展に寄与している。
★ 観光名所が世界的に有名なミシュラン三ツ星を獲得
本市は歴史のまち、ニュータウン、学園都市、国際的観光地など多面性を持ったまちである。中でも市西部に位置する高尾山は都市近郊にありながら年間250万人もの観光客が訪れる世界的にも類を見ない観光地として、平成13年4月にフランスのミシュラン社が認定を行っている調査で三ツ星を獲得した。
★ 環境にやさしい交通需要マネジメントの推進
平成16年度に策定した「八王子市総合都市圏交通体系整備計画」で自転車・バイクなどの意識が高い自転車について、通勤、通学などの移動手段としての位置付けを明確にし、公共交通と連動した交通需要のコントロールを図るべく、パークアンドバスライドや河川沿いのサイクルロード整備を行っている。

○課題
★ 広域幹線道路の更なる充実とボトルネック箇所の解消
市域には、河川や丘陵地が広がっており、このため圏道など一部の幹線道路を除いて市内外を結ぶ道路がないため、この部分がボトルネックとなっており、渋滞の原因となっている。
特に近年発展が著しい市南部地域と都市部を結ぶ道路が不足しており、国道20号八王子南バイパスの早期整備はもろろのこと、さらに東側の国道20号東バイパス延伸の早期事業化が望まれている。また、市内でも旧中央線による地産の分析やボトルネック箇所の存在、国道16号の補完不足などが課題となっている。
また、圏央道八王子西ICが換流方面へのハーフICであることが、圏央道の整備効果を十二分に活用したまちづくりや物流拠点を推進する上で一つの課題となっている。
★ 中心市街地の賑わいに資する安心安全で誰にもやさしい道路環境づくり
本市は、先の大綱における空間で市街地の9割以上が被災する被害を受け、戦後、復興復興特別都市計画の指定を受け市街地の復興を行い、市街地での都市計画道路の整備率は高いものがあるが、現在の道路の整備に比べ整備ははじめられ整備水準が低いことから、中心市街地の活性化に向けてバリアフリー化や安全性向上に対応した新たな整備が望まれている。
★ 生活道路の質の向上と拠点を結ぶ交通ネットワークの充実
中心市街地をはじめとした各拠点の活性化に向けた検討を進めているが、その中でも、各拠点を結ぶ道路網の不足が指摘されており、地産活性化のための道路整備もまだまだ必要とされているところである。
さらに、周辺部では依然として喫緊な生活道路が多いことから、居住環境や安全性向上のためにも、生活道路の質的向上が不可欠となっている。
★ 地域資源を有効活用したまちづくり
ミシュランの三ツ星を獲得した高尾山などを有する西部地域は圏央道の整備効果により山梨、埼玉、横浜、都内方面からのアクセスが著しく向上されることから、増加が懸念される来訪者のアクセス確保や周辺道路のアクセス向上など、需要供給のバランスが取れたマネジメントの確立が望まれている。
★ 環境にやさしいまちづくり
本市はJ-Rや有明、モノレールを含めて21駅を有する都市であるが、中心市街地を含めた各交通拠点である主要駅までの安全な自転車の置き方や受け皿となる駅前周辺における駐輪対策を含めた総合的なサイクルネットワークの早期確立が望まれている。

今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路行政の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式 ③
東京都八王子市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力・ポテンシャルの向上	★ 交通結節機能の充実 圏央道、八王子南B P、16号沿線などの直轄事業の早期開通 圏央道八王子西ICのフル化 ★ ソフト対策による機能の充実 使いやすさの向上 ★ 地域・拠点間の有機的な連携 16号沿線などの直轄事業の早期開通 16号B P有料区間の早期無料化 都・市施工の都市計画道路整備に資する財源確保、補助率の向上、地方負担分の軽減措置	・利便性向上に伴う内外からの求心力の向上 ・首都圏西部の利便性を活かした企業などの誘致による雇用枠の拡大 ・圏央道の整備効果を活かした物流拠点整備による経済波及、雇用、税収効果 ・交通分散化によるCO2削減、温暖化抑制及び首都圏物流の効率化 ・渋滞削減に伴う移動時間短縮による経済効果 ・観光などの地産資源の有効活用	
地域特性に対応した安心・安全な生活環境の構築	★ 地域特性に対応した安心・安全な生活環境の構築 地域の道・コミュニティ道路など生活に密着している生活道路等の歩道整備、バリアフリー化などの安全性、利便性、景観に配慮した整備に対する補助率拡大等のまちづくりにおける支援強化（国と地方の役割分担、相互協力）また、八王子南B P開通時に国道20号交通量の削減に伴う、車線数を減少させた自転車専用道路の整備（既存ストックの有効活用）	交通事故減少など安心・安全、利便性の高い住み良いまちを形成することによる居住人口の増加、それに伴う税金等財源収入の向上	
災害に強い総合的な地域社会の形成	★ 交通ネットワークの充実 本市の都市計画マスタープランで位置付けられている各地域間、拠点間を結ぶ、市内5環状道路（都心環状、中環状、外環状）をはじめとして地域間を連結する都市計画道路の早期整備を推進するための財源確保、補助率・率の拡大、地方負担分の軽減措置	災害時における負傷者の搬出時間、搬復物資の搬入時間の短縮が可能及び緊急車両の内滑り移動が可能となることによる災害時の向上、火災被害の減少	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県 平塚市

道路は円滑な交通確保のみならず、地域や都市の骨格形成、ライフライン確保空間、災害時における緊急輸送、救急医療などにとって欠くことのできない重要な社会基盤施設であり、活力ある地域づくり・都市づくりの基盤となる道路整備には強い期待が寄せられています。さらに、地球規模での環境問題への対応や、安全・安心な国土形成の実現に向けて、道路整備がより一層重要となっています。

こうしたことから、次の事項について要望いたします。

1. 本市が進める安心安全のまちづくり、少子高齢化社会への対応のため、災害時に安心して避難することができる生活道路整備、小さな子供や高齢者が安全に暮らせる歩行者環境整備、本市の平らな地形を活かした環境にやさしい交通として自転車利用を促進できる自転車利用環境整備などを推進するための支援を要望します。
2. 市域全体の交通ネットワークを形成するには、都市計画道路の整備に長期間を要し、膨大な予算を必要とすることから、短期的に効果が高く、交通渋滞や交通事故を少なくするための手法として、交通ネック地点の解消を提案します。都市計画道路や高規格道路の整備に比べ、はるかに安価で整備効果の高い交通ネック地点の交差点改良など、ピンポイント整備に対する支援を要望します。
3. 道路整備財源を十分に確保し、広域道路網の整備を長期的視野に立って一層推進することを要望します。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域を目指すべき将来像

神奈川県 平塚市

1. 幹線道路の整備
 - ・広域幹線道路が市外と広くつながるとともに、市内の地域間をつなぐ東西、放射方向の幹線道路が整備され、市民の都市活動を快適で利便性の高いものとし、商業や業務活動が効果的に図られている。
2. 公共交通の利用促進
 - ・鉄道やバスなどの公共交通網の充実により、過度の自動車利用の抑制が図られ、公共交通利用が進んでいる。
3. 歩行者、自転車環境の向上
 - ・歩行者空間の一層の確保や自転車空間の創出により、円滑に移動ができ、安全で交通バリアのない環境づくりが図られている。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

神奈川県 平塚市

○現状	○課題
<ul style="list-style-type: none"> ・道路網は、中心市街地から扇状に伸びる放射型で、主要幹線道路がほとんど中心市街地を通過している。 ・道路の整備状況については、中心市街地の道路は土地区画整理事業等により整備されているが、市街地周辺部の道路整備が遅れている。 ・広域的交通需要や近隣市町と市中心部とを結ぶ交通需要、市内に集中発生する交通需要の増大が著しく、国道134号の慢性的な渋滞をはじめ、朝夕のラッシュ時は、市街地周辺部の交通混雑が著しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道134号の慢性的混雑解消のため、通過交通にどう対応するかが課題。 ・市外とつながる広域交通機能を担う幹線道路として、東西方向の道路の不足への対応や市内の集積機能を担う幹線道路として、中心市街地、ツインシティ、西部地域などの主要な地域をつなぐ道路の整備などが課題。 ・局所的な渋滞箇所や交通円滑化が課題。 ・歩行者や自転車利用者が円滑に移動できるよう安全で交通バリアのない環境づくりが課題。 ・路線バスは平塚駅に集中していることから、ラッシュ時に遅延する場合があります。定時性確保が課題。 ・平塚駅周辺における自動車中心の道路、駐輪場不足、自転車の路上駐輪、交通バリアフリー対策などが課題。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

神奈川県 平塚市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市交通の快適性、利便性の向上 （地球温暖化の防止）	国道184号の平面4車線化	新湘南国道（茅ヶ崎海岸IC～大磯区間）が未完成のため、平日の朝夕の通勤時間帯のほか湘南や箱根方面等への観光が多い休日を中心に、交通渋滞が慢性化している。このため排気ガスの充満により、歩行者が高岸の松林沿いの道路を快適に歩けないといったこと、渋滞を避けるための通過車両が住宅地内に入り込み、地域住民が危険な目にあったりしていることなど、市民生活に大きな影響を与えている。これらを解消するため、国道134号の道路空間を再配分し、暫定的な平面4車線化を図ることにより、円滑な交通が実現されるとともに、生活道路への流入が防げる。さらに渋滞解消によるCO2の削減により、地球温暖化の防止に繋がる。	
地域活力の向上	湘南新道（国道129号～東横間大島線）の整備促進	湘南新道は、県内を東西に結ぶ重要な幹線道路であり、圏央道開通後はそのアクセス道路として、また、相模川を横断する道路の慢性的な交通渋滞の解消など期待が大きい。特に東横間大島線まで	

<p>都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>真土金目線の右折レーン設置 (平塚伊勢原線との交差点)</p>	<p>の延伸は、本市中心部の工場地帯と国道129号や 圏央道とアクセスできることになり、市内の通過 時間の大幅な時間の短縮となり、就業や業務活動 の一層の活性化に繋がる。</p> <p>本市の東西交通を支える数少ない幹線道路の交 差点に右折レーンが設置されていないため、朝夕 のラッシュ時には、複数回の信号待ちによる局所 的な渋滞が起きている。右折レーン設置などの交 差点改良により、渋滞解消が図られ、通達性が増 すとともに、運転者のイライラの解消や交通事故 の低減が図られる。</p>	
<p>都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>平塚葉野線バスベいの設置 (片岡バス停)</p>	<p>交差点に隣接したバス停にバスベいが設置され ていないため、バスの乗降に要する停車により、 局所的な渋滞が起きている。交通安全対策、バス の定時制の確保からも課題が多い。これらのバス 停にバスベいを設けることにより、バスの停車に よる渋滞解消が図られ、一般車の円滑な交通が確 保されるとともに、停車しているバスを追い越す 際の交通事故の防止にも繋がる。</p>	

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②
埼玉県熊谷市

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>○現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多極分散型国土形成促進法等、業務核都市として位置付けられており、国土形成計画に示された自立都市圏として発展を目指し、平成21年4月の特別市移行を予定している。 ・国道17号を始めとする国道9路線が結束する関東の交通の要衝となっており、周辺地域の交通手段は自動車への依存度が高いことから市内各地で交通渋滞が発生している。 ・埼玉県は、交通事故による死者数が全国ワースト8位で全国平均の2倍と多く、県内でも特に当市は、交通事故死者数・発生件数ともに非常に多くなっている。 ・5人に1人が65歳以上という高齢社会を迎えている。 ・昨年当市では、40.9度の国内最高気温を記録しており、地球温暖化対策等の環境問題への積極的な取り組みが必要である。 	<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の自立と活力の強化 (質的な交通渋滞への対策・幹線道路ネットワークの形成) ・安心安全の確保 ・環境の保全と豊かな生活環境の創造 (地球温暖化対策、高齢社会に対応した道路整備)
---	--

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①
埼玉県熊谷市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

<ul style="list-style-type: none"> ・道路特定財源については、平成21年度から一般財源化されることが閣議決定されているが、その際、地方財政に影響を与えないよう十分な措置を講じること、また、必要な道路整備を計画的かつ着実に進めるため十分な財源を確保すること。 ・引き続き事業の重点化・効率化を進め、市民との協働により理解・共感が得られるような道路行政を進めること。 ・現在、国から地方への権限委譲に向けた議論が進められる中で、直轄国道の地方への移管について検討がなされており、国道17号がその候補として上がっているが、大宮国道事務所において平成20年10月に検討委員会を立ち上げ、バリアフリー整備、自転車走行環境の整備、景観整備等の三位一体となった道路空間の整備を今後5年間程度予定していることから、当面の間、移管は適当でないと考えます。
--

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ③
埼玉県熊谷市

②-2 地域の目指すべき将来像

<p>熊谷市は、関東平野の中央、埼玉県の北部にあり、東京都心から約50～70km圏に位置し、国道17号を始めとする国道9路線、上越新幹線をはじめとする鉄道3線が結節する、埼玉県北部地域の交通拠点として発展してまいりました。</p> <p>また、多極分散型国土形成促進法や首都圏基本計画により、業務核都市として都市機能の集積を図ることが位置付けられており埼玉県北部の自立した中心都市から、関東甲信越地域の広域ネットワークを形成する都市としてさらなる飛躍を目指しております。</p> <p>こうしたなか、当市は関東自動車道や東北縦貫自動車道、首都圏中央自動車連絡道路、北関東自動車道に囲まれておりますことから各インターチェンジとのネットワークを強化し、高速道路までを短時間で結ぶ道路網の整備を目指しており、活力ある地域経済を支え都市基盤の骨格となる広域的なアクセス性を高める広域連絡道路の整備を促進してまいります。</p> <p>また、全国的に有名な夏の暑さを、人やまちの活力に変えていこうという「あついぞ！熊谷」の取組みが広く認知されるなか、平成19年8月に40.9度の国内最高気温を記録し、名実ともに日本一暑いまちとなった当市にとりまして、交通渋滞対策や自転車走行環境の整備等、CO₂削減に向けた環境問題への取組みは、非常に重要であると考えております。</p> <p>さらに、当市では、5人に1人が65歳以上という高齢社会を迎えておりますことから、交通弱者の日常生活に配慮したまちづくりを計画的に進める必要があり、これらの道路行政を進める上で、市民と行政との協働により進めることが重要であると考えております。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④
埼玉県熊谷市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域の自立と活力の強化 (慢性的な交通渋滞への対策・幹線道路ネットワークの形成)	・熊谷バイパス柿沼肥塚立体的東京方面へ向けた延伸整備 ・地域高規格道路(熊谷洩川連絡道路、上尾道路)の整備	・広域交通網の強化 ・高速道路までの所要時間を短縮 ・渋滞損失時間の削減 ・自動車交通の年間CO ₂ 排出量を削減	
・安心安全の確保	・交通事故対策(国道17号熊谷市銀座2丁目交差点等の全国にある死傷事故率の高い区間に集中して対策を講じる。)	・死傷事故率の削減 ・交通安全の向上	
・環境の保全と豊かな生活環境の創造 (地球温暖化対策、高齢社会に対応した道路整備)	・自転車走行環境の整備(モデル地区から戦略的に展開する。) ・慢性的な交通渋滞への対策 ・「あつさはればれ 熊谷流」プロジェクトと連携した整備(遮熱性舗装、保水性舗装、緑化推進、冷却ミスト設置等のヒートアイランド対策) ・熊谷市交通バリアフリー基本構想に基づく整備(段差の解消、安全な歩行空間の確保、案内標識の整備等、主要施設をバリアフリー化して連絡する。)	・自転車利用促進などに伴うCO ₂ 削減による温暖化防止 ・ヒートアイランドの緩和 ・生活環境、利便性の向上 ・主要施設へのアクセス性向上 ・バリアフリー化	

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②
千葉県柏市

○現状	○課題
①国道6号・16号線の交通渋滞	市の南北を結ぶ動線が弱く国道依存度が高い状況にある。交通渋滞・混雑緩和のため、千葉柏道路の早期整備が望まれる。
②市町村合併に伴い一体化を図る幹線道路の整備	新市の交流や連携を図るため整備を進めるに当たり相当の期間が必要である。(10年以上)
③都市計画街路の整備	都市計画街路の整備率は36.4%(19年度末)に留まっている。事業推進は、着実な財源確保が必要。
④交通バリアフリーの整備	高齢化社会に対応したバリアフリー化を一層推進する必要があるが、重点整備地区内特定経路の整備率は27.0%(19年度末)に留まっている。推進に当たり、特定財源の集中的な投資が必要である。
⑤自転車・歩行者の交通安全対策	既成市街地の歩車道分離の拡幅整備は、より多くの財源が割り当てられることが必要。
⑥既存道路・橋梁ストックの維持・管理の補助金導入	事故を未然に防ぐため計画的なメンテナンスが必要であるが、コスト削減等を行っても財源が不足している。特定財源の集中的な投資が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
千葉県柏市

【 要 望 】

①国道16号線の渋滞緩和、沿道の環境改善と地域間の連携等ため、千葉柏道路の早期整備を要望する。

②つくばエクスプレス沿線市街地の連携強化のため、都市軸道路(都市計画道路3・2・40号線)の整備促進を要望する。

③その他については様式②以下に記載。

【 提 案 】

道路網は、市民生活、地域の経済活動を支える最も基本的な社会インフラであるので、その整備、維持補修は、いつの時代でも着実に進めなければならない。

本市のように、東京近郊の住宅都市として昭和30年以降急速に市街地が拡大した地域では、住区の幹線道路、地域の骨格となる幹線網ともその整備状況は、居住人口、利用者人口、市街地面積に比して極めて不十分である。

住区の幹線道路については、歩行者の安全確保、バリアフリー化、公共交通の定時性確保、環境景観の保全向上のため歩車道の分離、歩道の確保、電柱の撤去、渋滞交差点の改良、自転車道及び駐輪場の整備、浸水常襲区間の改善など緊急に取組むべき事業が数多く存在する。

幹線道路網については、国道16号の渋滞解消及びつくばエクスプレス沿線新市街地の連絡を図るため、「千葉柏道路」(国道16号バイパス)、「都市軸道路」(茨城県、千葉県、埼玉県を連絡する新規路線、都市計画決定済)の整備着手が特に望まれる。

各道路の整備優先度の判定に当たっては、それぞれの地域の実情、要請内容が十分に反映される仕組みを作るべきである。地域の住民、道路利用者の実感に沿った選択をし、納税者の支持が得られることが必要である。そのためには、各地域で整備が必要とされる道路について、突如に即した全数調査を行い、これに基づき長期の整備計画を策定することを提案する。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③
千葉県柏市

国道6号・16号では、市内の道路網整備の遅れによる交通の流入や、相対的な交通量の増加などにより混雑が慢性化しており、生活環境や交通安全面での問題が発生している。このため、バイパス機能や補完機能を備えた骨格道路網の整備など、将来都市構造を踏まえた道路網体系の充実を図る。

み事業や、果により整備される都市計画街路田宮・中柏田等にに対する補助金の優先的な配分。また、中心市街地の活性化対策として、牛久留インペリッジ構想、歴史を活かしたまちづくり事業による中心市街地地区の整備に対する補助金(まちづくり交付金等)についてもスムーズに補助されるように配慮されたい。

2 温暖化によるゲリラ豪雨に起因する水害や道路冠水の発生とその対策として、道路整備に伴う雨水排水路の整備により、防災機能と快適性を合わせ持った道路の整備のための予算配分

3 首都圏中央連絡自動車道に関連する道路整備として、圏央道開通による経済効果や地域間の交流、防災や緊急時の交通網の整備のため、圏央道や国道6号バイパスの開通とそれに伴うアクセス道路等の地域交通網の整備のための予算配分

4 道路の狭い箇所や歩道の未整備箇所に対して、交通弱者である子どもやお年寄りなどの安全、安心を重視した歩道の整備や検閲道路の解消等の道路整備の実施、バリアフリー化等の道路環境対策への予算配分

これらの渋滞対策、生活幹線道路の整備、歩道の整備や検閲道路の解消等の道路環境対策を一層充実するため、所要の道路整備費の確保と共に必要な道路への予算配分を図ること。

様式④
千葉県 柏市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①国道16号線の交通渋滞	千葉柏道路の整備	交通量の分散、渋滞損失時間の削減	
②都市幹線道路の整備	千葉県内(柏・流山市内)の整備促進、江戸川、利根川橋梁の修繕	ひくばエクスプレス沿線各都市新街地の直接促進	
③交通バリアフリーの整備	重点整備地区内特定経路の整備	高齢化社会に対応した道路整備	
④交通事業対策	学童の通学路の歩道整備	少子化の急激な減少による交通安全確保	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

牛久市における道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価など)

- 1 渋滞対策と中心市街地の活性化
 - ・ 国道6号バイパス事業化区間1.3kmの整備に合わせて塚中田宮線の南北延伸にあたる市道23号線を整備、接続し、さらに塚道谷田部牛久保につなげる市道441号線の整備により、国道6号バイパスの整備効果を最大限に発揮し、国道6号の渋滞を緩和する。(資料①-1,②-10,11)
 - ・ 田宮中柏田線の整備により、国道6号の渋滞を起点となっている田宮町交差点の渋滞を解消し国道6号を秩父だん東西交通の円滑化を図る。(資料①-2,②-1)
 - ・ 市道53号線の交差点改良整備により県道八代庄氏橋新田線から牛久留車場跡方面に国道6号の通過年間を分散し渋滞を緩和する。(資料①-3)
 - ・ 牛久留インペリッジ構想及び歴史を活かしたまちづくり事業により牛久留を中心とした市街地地区の整備を行い、中心市街地を活性化させる。(資料①-4)

⇒主要幹線道路の渋滞解消と中心市街地の活性化効果

- 2 水害等に対する防災機能を持った道路排水の整備
 - ・ みどり野地区内の雨水排水路の再整備により、地区内の雨水を速やかに下流に流すことで水害の発生を抑える。また、みどり野地区の雨水排水の流末にあたる根古谷川を改修し、ボトリネットワークとなっていた1号常盤線・国道6号橋脚部を改修することで上流部での水害の発生や道路冠水を緩和する。(資料①-5)
 - ・ 東端六町内における市道1号線、市道127号線、市道128号線、市道138号線を道路排水路を整備し道路冠水を防止する。(資料①-13)
 - ・ 東大和田町内における市道194号線、市道195号線、市道196号線、市道198号線の道路舗装と排水整備による冠水の防止と道路環境の改善(資料②-14)
 - ・ 牛久市蓮山町内の市道53号線、市道165号線の排水路整備による冠水防止。(資料②-15,16)

⇒道路の防災機能の整備による安全安心な地域づくりの効果

今後の道路行政についての意見、提案

牛久市は首都東京から50kmの範囲内に位置し、東京のベッドタウンとして人口が増加している。市内には、首都圏と茨城県を結び、本県を南北に貫通する国道6号と、成田空港とつくば研究学園都市を東西に連絡する国道408号が通じ、また、東京501km圏の中核都市を現状に結び首都圏中央連絡自動車道についても、常盤自動車道から阿見東インターまでの市内2つのインターチェンジが開通し、全線開通に向けて現在整備が進められている。

一般国道6号は、牛久市において地域の産業経済を支える幹線機能を有するとともに、地域住民の運動遊学等、日常生活にも大きく関わることの重要な路線であるが、慢性的な交通渋滞が問題となっている。さらには、現道が平常態牛久保を中心とした市街地を通過するため、慢性的な渋滞は中心市街地の空間化や東西間における移動交通の阻害など、中心市街地活性化の大きな障害となっている。首都圏中央連絡自動車道については、開通により大きな経済効果が期待できるが、各インターチェンジへのアクセス道路や周辺地域の道路整備も必要である。

また、近年の温暖化により多発するゲリラ豪雨に起因し、市内においても水害や道路冠水の被害がたびたび発生し、防災対策が急務となっている。高齢化社会にむけて道路バリアフリーが必要視されているが、市内には歩道のない道路や狭い道路などの危険箇所が多数存在し、地域の安全・安心を支える生活道路に関して今後も着実な道路整備が必要である。

このような牛久市の背景から、今後の道路行政についても、渋滞対策や交通事故対策など効果の高い道路の整備ならびに、狭い道路の拡幅や遊学路の歩道整備など、日常的に市民が問題視している箇所の整備を重視し、地元市民の目に見える形にしたいとしたい。

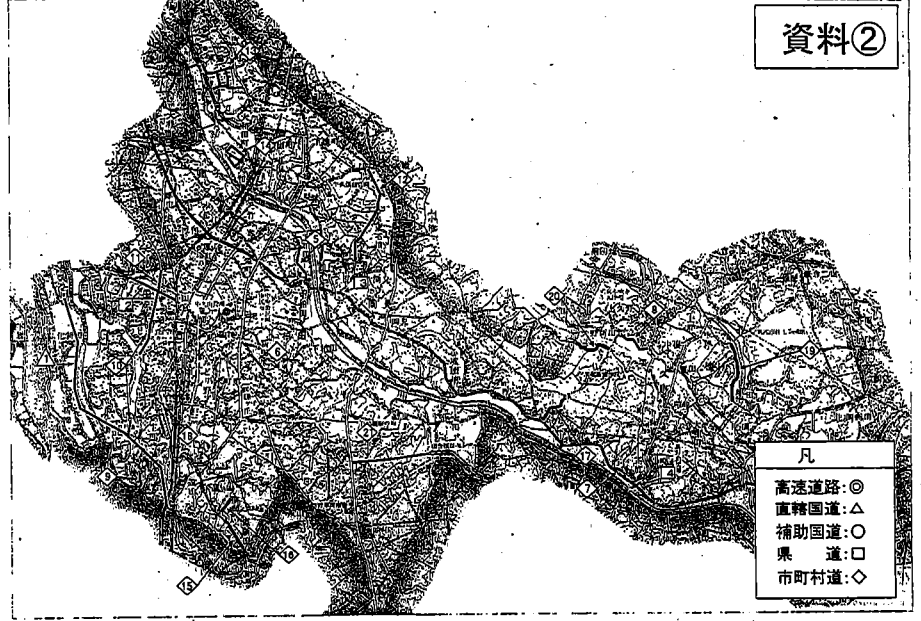
また、真に必要なと判断された道路については着実に整備し、経済効果を最大限に発揮するため、関連する市町村の道路整備に関しても事業費の補助等を優先的に割り振っていただきたい。

つきましては、当地区における実情を充分ご察察いただき、次の事項につきまして特段のご配慮をお願いするものである。

- 1 国道6号の渋滞と牛久留周辺の中心市街地の空間化対策として、国道6号バイパスの早期実現と、塚中田宮線、田宮中柏田線などの連絡道路の整備に対する補助をはじめとした、牛久市による国道6号渋滞緩和のための取り組み

資料②

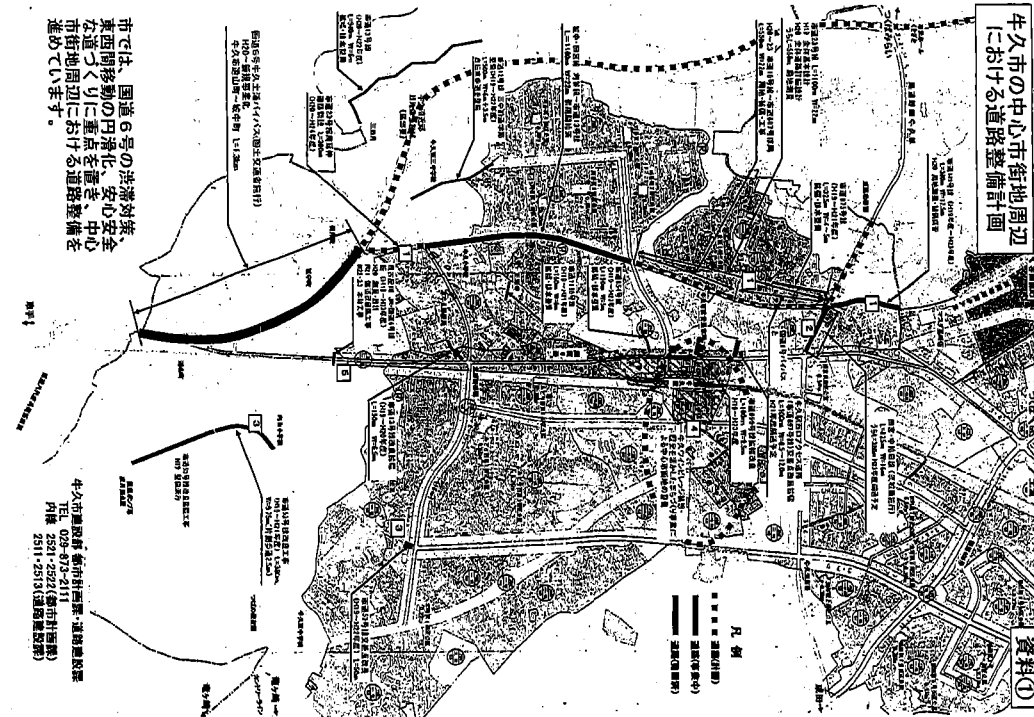
(道路の課題箇所位置図)



道路の課題

No	課題の種類	道路管理者	課題の箇所			課題の現状	既要望・提案		備考
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		内容	参考	
1	渋滞 安全	国	国道6号バイパス	牛久市城中町	4300m	現在の国道6号は、交通量も非常に多く慢性的な渋滞を引き起こしている。	国道6号バイパスの整備促進		
2	渋滞 安全	茨城県	県道野田牛久線	牛久市田宮町	800m	現在の野田牛久線は、幅員が狭く歩道も未整備のままであり、つくば市へのアクセス道路として交通量も非常に多く慢性的な渋滞を引き起こしている。	県道野田牛久線バイパスの整備促進	委	
3	安全	茨城県	国道408号	牛久市岡見町	80m	現在の国道408号線(岡見地区)は、幅員が狭く見通しの悪いカーブであり、大型車の反対車線へのはみ出しなどにより、車のすれ違い、児童の通学に対し危険な状況である。 ・岡田小学校PTA ・岡見行政区	国道408号線の狭径整備促進	委・期	
4	渋滞	茨城県	国道408号	牛久市正直町	200m	現在の国道408号線正直交差点は、右折車線が無いことから慢性的な渋滞が起きている。	国道408号線の交差点整備促進	委・期	
5	安全	牛久市	市道4号線	牛久市上柏田町	500m	現在、この市道は岡田小学校の通学路となっているが、歩道が無くまた交通量が多いことから通学児童が危険にさらされている。 ・岡田小学校PTA及び上柏田行政区(H19.6.21要望)	市道4号線の歩道整備		

牛久市の中心市街地周辺における道路整備計画



市では、国道6号の渋滞対策、東西向移動の円滑化、安心安全な道づくりに重点を置き、中心市街地周辺における道路整備を進めています。

- 首都圏中央連絡自動車道に関連する道路整備
県道土浦鹿ヶ嶋線バイパスの整備による国道408号方面から牛久阿見インターチェンジへのアクセス性の向上 (資料⑨-1)
学園西大通り (県道牛久赤塚線) を東側に延長し県道土浦鹿ヶ嶋線バイパスと接続することによる、牛久阿見インターチェンジへのアクセス性の向上、つくば方面から鹿ヶ嶋方面への相互交通の円滑化 (資料⑨-2)
牛久大塚方面から阿見東インターチェンジへのアクセス道路としての県道近原久野線の早期整備 (資料⑨-3)
国道408号から阿見東インターへのアクセスとなる正直町交差点の右折レーン設置と交差点改良による渋滞解消 (資料⑨-4)
⇒市内各方面からの圏央道へのアクセス性の向上と交通の円滑化効果
- 道路の狭い箇所や歩道の改善と歩道整備
国道408号岡見地区内における狭い区間の拡幅により、大型車の対向車線へのはみ出し等を軽減し通学児童に対する危険を防止する (資料⑨-5)
小学校の通学路となっているが交通量が多く歩道がない市道4号線、市道1013号線に、歩道を整備し通学児童の危険を防止する (資料⑨-5、6)
集落内の生活道路であるが、交通量が多く幅員の狭い市道55号線、市道56号線、市道58号線、市道1188号線等を拡幅整備して安全対策をはかる。(資料⑨-17, 18, 19, 20)
幅員が狭く車のすれ違いができない市道2231号線、市道1793号線、市道1182号線等を拡幅整備して安全対策をはかる。(資料⑨-7, 8, 9)
市道2390号線は福祉センター利用者であるお年寄りが多く利用しているが、歩道が無く交通量が多いため、歩道を整備して歩行者の安全対策をはかる。(資料⑨-21)
⇒道路の危険箇所の整備による交通バリアフリーと安心安全な地域づくりの効果

道路の課題

市町村名: 牛久市

No	課題の種類	道路管理者	課題の箇所			課題の現状	既要望・提案		備考
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		内容	参考	
6	安全	牛久市	市道1013号線	牛久市神谷町	450m	・現在、この市道は神谷小学校の通学路となっているが、歩道が無くまた交通量が多いことから通学児童が危険にさらされている。 ・神谷小学校PTA及び柏田行政区・神谷行政区・かわはら行政区・栄町行政区(H15-7-1要望)	市道1013号線の歩道整備		
7	安全	牛久市	市道2231号線	牛久市正直町	170m	・現在、この市道の幅員は2.7mであり車1台が通過するのではいまいである。 ・正直行政区(H19-3-5要望)	市道2231号線の拡幅整備		
8	安全	牛久市	市道1793号線	牛久市久野町	500m	・現在、この市道の幅員は2.7mであり車1台が通過するのではいまいである。 ・久野地区懇談会(H19-5-12要望)	市道1793号線の拡幅整備		
9	安全	牛久市	市道1162号線	牛久市城中町	240m	・現在、この市道の幅員は1.8mであり車1台が通過するのではいまいである。また、行き止まり道路であるため、先の市道まで接続した道路整備を要望されている。 ・城中行政区(H19-8-27要望)	市道2856号線の拡幅・延伸整備		
10	渋滞 安全	牛久市	市道23号線	牛久市田宮町	1100m	・牛久市街地の西側においては、南北にははる幹線が無いことから国道6号を利用して通行している。この国道6号は慢性的な渋滞状況であり、市としては早急な幹線の整備を考えている。	市道23号線の拡幅		

道路の課題

市町村名: 牛久市

No	課題の種類	道路管理者	課題の箇所			課題の現状	既要望・提案		備考
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		内容	参考	
11	渋滞 安全	牛久市	市道441号線	牛久市田宮町	430m	・牛久市田宮交差点の慢性的な渋滞解消のため早急な幹線の整備を考えている。	市道441号線の拡幅		
12	渋滞 安全	牛久市	市道52号線	牛久市東下根町	1700m	・現在、この市道の幅員は5.0mである。国道408号線とひたち野うしく駅を結ぶ要道として近年車の交通量が増えてきており地域住民から歩道の設置及び道路拡幅要望がある。 ・東下根行政区(H17-1-11要望)	市道52号線の拡幅		
13	その他 (道路排水)	牛久市	市道1号線 市道127号線 市道128号線 市道138号線	牛久市東端穴町	1000m	・現在、この市道の幅員は5.0mであるが道路排水するU字溝が無く雨が降るとに水が溜まる。また、公共下水道整備区域外であるため、地区住民から宅地内合併浄化槽を設置したいとの要望がある。 ・東端穴行政区(H17-4-25要望)	市道1号線 市道127号線 市道128号線 市道138号線の道路排水整備		
14	その他 (道路舗装・排水)	牛久市	市道194号線 市道195号線 市道196号線 市道198号線	牛久市東大和田町	1300m	・現在、この市道の幅員は5.0mであるが、道路は砕石状態であり排水するU字溝が無く雨が降るとに道路がぬかるむ状態である。また、公共下水道整備区域外であるため、地区住民から宅地内合併浄化槽を設置したいとの要望がある。 ・ぬむの本会自治会(H16-7-5要望)	市道194号線 市道195号線 市道196号線 市道198号線の道路舗装・排水整備		
15	その他 (排水整備)	牛久市	市道53号線	牛久市遠山町	600m	・集落内の生活道路であるがU字溝がなく、降雨時には冠水するなど歩行者や車の通行に支障をきたしている。また、公共下水道の整備区域外であり、合併浄化槽からの排水接続の要望がある。 ・南部地区住民(81人)からH18.10.31要望書提出された。	市道53号線の排水整備		

道路の課題

市町村名: 牛久市

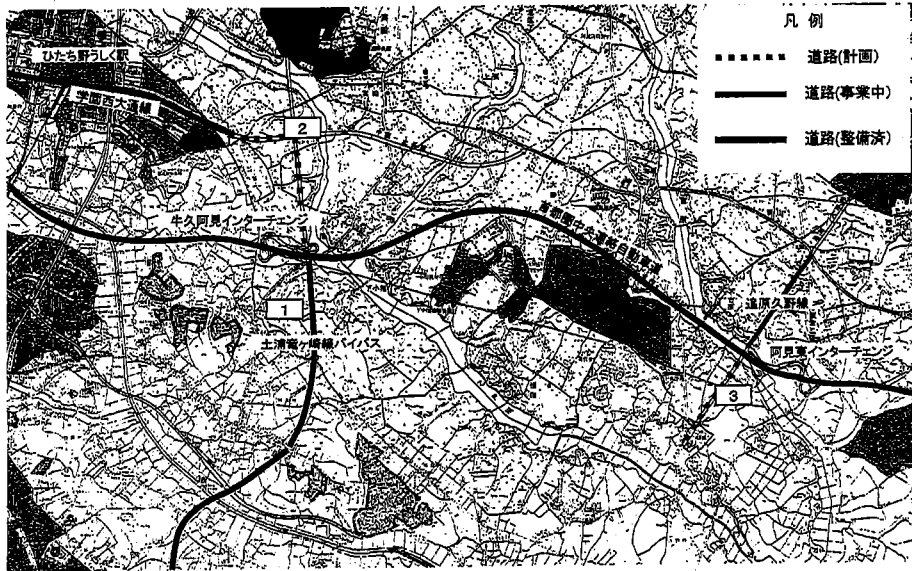
No	課題の種類	道路管理者	課題の箇所			課題の現状	既要望・提案		備考
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		内容	参考	
16	その他 (排水整備)	牛久市	市道1665号線	牛久市遠山町	270m	・集落内の生活道路であるがU字溝がなく、降雨時には冠水するなど歩行者や車の通行に支障をきたしている。また、公共下水道の整備区域外であり、合併浄化槽からの排水接続の要望がある。 ・成井地区住民(12人)からH18.11.1要望書提出された。	市道1665号線の排水整備		
17	安全	牛久市	市道56号線	牛久市小坂町	300m	・集落内の生活道路であり更に工業団地等への抜道として利用する車両も多いが、狭いために危険な状態となっている。 ・小坂行政区(H17.2.10要望)	市道56号線の拡幅整備		
18	安全	牛久市	市道1186号線	牛久市牛久町	160m	・既存団地への主道路であり交通量も多いが、幅員が狭く急勾配であるため危険な状態である。 ・上町行政区(H18.8.28要望) ・市政懇談会で、住民から要望	市道1186号線の拡幅整備		
19	安全	牛久市	市道58号線	牛久市桂町	1030m	・集落内の生活道路であり更に高速道路インターまでの抜道として利用する車両も多いが、狭いために危険な状態となっている。 ・桂行政区(H17.7.5要望)	市道58号線の拡幅整備		
20	安全	牛久市	市道55号線	牛久市久野町	950m	・集落内の生活道路であるが幅員が狭く車のすれ違いが出来ない。また、U字溝がなく合併浄化槽からの排水を接続出来ない。 ・久野行政区(H18.2.10要望)	市道55号線の拡幅整備		

道路の課題

市町村名: 牛久市

No	課題の種類	道路管理者	課題の箇所			課題の現状	既要望・提案		備考
			路線名	地名・箇所名	延長(m)		内容	参考	
21	安全	牛久市	市道2990号線	牛久市女化町	1200m	・現在、この市道は歩道がなく、また交通量が多いことから福祉センター利用者であるお年寄り危険にさらされている。	市道2990号線の歩道整備		

首都圏中央連絡自動車道に関連する道路整備 資料③



凡例
 道路(計画)
 ——— 道路(事業中)
 ——— 道路(整備済)

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

栃木県 壬生町

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

・町が管理する道路は地域住民の生活道路を主としており、毎日のように道路の苦情や要望があります。狭隘道路の拡幅改良や通学路等の歩道設置についての要望なども当然ありますが、中でも特に多い要望は老朽化した道路の舗装修繕です。しかしながら、修繕に関する国庫補助等については、道路法では国道のみについてしか認めておらず、「道路の修繕に関する法律」においては、法律で規定したものについて国土交通大臣が承認した場合のみ補助されるということで、現状としては町単独費において全て実施している状況です。舗装修繕を含めた道路の維持管理費については今後益々費用が増大となる傾向であることから、舗装修繕について、臨時交付金も含めた規定の緩和、補助の拡充を要望致します。

・都市再生特別措置法に基づく「まちづくり交付金事業」は、補助率が概ね4割となっておりますが、年度間での補助率調整により繰越手続きが必要になることや、地区内事業間での流用の自由性など、事業実施機関である市町村にとって使い勝手がよい補助制度であります。特に年度間で補助率の調整ができることでは本町もたいへん助かっております。つきましては、道路法における国庫補助や、臨時交付金においても同様の制度(年度間補助率調整)を要望致します。

・本町には農道と同程度の生活道路が数多くあります。このような道路でも国庫補助事業が導入できるよう考慮願います。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

栃木県 壬生町

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状
 ・これまで北関東自動車道の部分供用や壬生ICの供用、主要地方道宇都宮栃木線の4車線整備など、広域道路交通の便が大きく前進してきたが、県道も含めた各地区の生活道路の整備は十分とは言えず、地域住民から日常的に要望がある。

○課題

・道路拡幅改良や歩道設置も当然要望があるが、道路舗装面の修繕は特に要望が多い。
 ・住民に実施したアンケート調査では、公共交通体系の充実や、歩道設置等の交通安全対策が不十分という結果が出ている。
 ・低地にあたる地区の道路が大雨時に冠水してしまい、洪水等の被害も発生している。
 ・幹線道路の交差点において交通渋滞が発生している箇所があり、またその影響で交通事故も発生しており、右折レーンの設置や交差点の改良等が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

栃木県 壬生町

②-2 地域の目指すべき将来像

●壬生町第5次総合振興計画 - 調和のとれた元気なまちを創造する - 魅力的な市街地を整備・促進する

既往の都市計画の見直しを含めて、都市計画道路や取組辺を中心とした市街地の整備を進め、交流や文化活動が盛んな、にぎわいのある市街地の形成を図ります。また、土地活用促進事業の促進や地区計画の導入を図り、地域特性を生かしたまちづくりを推進します。さらに、社会経済情勢の変化に対応した市街地の整備を図るため、既成市街地周辺に位置づける土地利用調整地区について、土地利用計画等に基づいた民間開発を適切に調整・誘導します。

●壬生町第5次総合振興計画 - 調和のとれた元気なまちを創造する - 総合的な交通体系を確立する

都市交通を円滑化し、多様な住民活動や産業活動を支える道路ネットワークの充実を図っていくため、広域幹線道路から身近な生活道路に至るまで、系統的で段階的な道路整備を推進します。なお、繁華の多い生活道路については、道路や使いやすい等に配慮した道路の整備を効果的、効果的に進めるため、地域や地権者の理解・協力を基本に整備を推進します。また、既存の公共交通機関の利便性の向上や、高齢化の進展や地球環境問題等への対応を考慮した新たな公共交通のあり方について検討を進めます。さらに、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安全で利用しやすい交通/リアフリーの推進を図ります。

●壬生町第5次総合振興計画 - 調和のとれた元気なまちを創造する - 個性を生かした地域景観を創造する

都市と農村が調和し、都市らしさ、農村らしさといった地域独自の美しい景観づくりを目指します。そのため、地域の歴史や文化を継承した景観形成・保全に努め、新たな土地利用等においては、地域の特性やイメージに配慮した景観の形成に努めます。

●壬生町第5次総合振興計画 - 安心して快適に暮らすことのできる社会を実現する - 交通安全対策を充実する

交通事故のないまちを目指し、子どもから高齢者まで全住民の交通安全意識の高揚を図るため、交通安全活動を関係団体とともに実施します。また、道路反対側の交通安全施設の整備を推進します。

●壬生町第5次総合振興計画 - 安心して快適に暮らすことのできる社会を実現する - 豊かな花と緑に囲まれた快適な暮らしを実現する

緑豊かな公園や緑地の適正管理を図ると共に、小中規模公園の整備に努めます。また、公共施設や道路等の緑化に取り組みると共に、全町緑化に向けた住民活動を支援します。

●壬生町第5次総合振興計画 - 安心して快適に暮らすことのできる社会を実現する - 適切に排水を処理する

河川や水質の水質保全と快適で清潔な生活を目指し、下水道の計画的整備、農業集排水の整備、浄化槽の普及を図ります。また、下水道施設等の適切な維持管理を進めます。さらに、適切に排水を処理するため、雨水貯留等の整備を進めます。※道路排水施設の効果的な利活用等も考慮。

●壬生町第5次総合振興計画 - 活気に満ちた豊かで元気なまちを創る - 観光を支援する

本町に多くの人々が訪れることは、地域に活力がもたらされ、住民のまちに対する帰土愛が芽生える機会となります。本町にはおもちゃ博物館や壬生総合公園、古墳群等、多くの観光名所があることから、観光施設や観光ルートの整備、イベントの充実等、観光振興施策の充実を図ります。

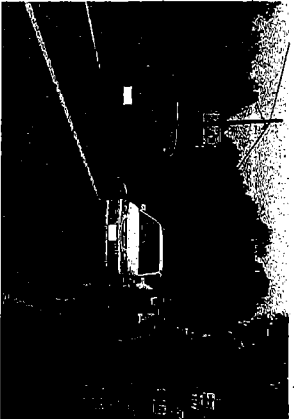
<様式1>

王生町において今後整備が必要な道路に関する資料(1/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
1	一般国道362号	横井	1.5	11.0	1

本路線は、香川県高松市から徳島県三川町の国道4号と香川県高松市から徳島県高松市までの間に指定され、また市内の経済・産業を支える重要な路線であります。本町においては、鹿沼田から新羽生田地区に入り南下し、王生町市街地を断り下野町に至る。地域住民の通勤通学等、日常生活の上でも重要な路線となっております。また、近隣には東京王生高校があることから通学路としても多くの高校生が通学している路線であります。しかしながら、本町横井地区においては、自動車交通量が1万台を超える状況でもあり、このように交通量が増えているにもかかわらず、安全で安心した車道に整備されている状況ではありません。また、企業誘致及び雇用拡大等、歩道が整備されていない状況が懸念されています。以上を踏まえ、本町では、歩道の整備を優先して整備することにより、歩行者や自転車の安全確保を図るとともに、地域住民の生活の利便性を向上させることとします。

・地元旭町自治会、皇の宮自治会からの要望。
・県立王生高等学校からの要望。



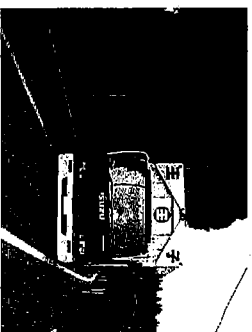
(歩道等がない歩行者が危険な状況)

【作成者：王生町長 清水英世】

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
2	県道 羽生田上瀬生線 県道 羽生田横井線 県道 宇都宮竜和田新木線	期谷 羽生田 羽生田	2.1 0.9 0.8	4.5 5.5 6.0	2.3 2 2.5

本町羽生田地区において、現在整備中である県道羽生田産栗岡間の分岐が平成24年度から予定されており、幅員は約4.5mです。また、宇都宮竜和田新木線は、幅員が約5.5mです。しかしながら、当該産栗岡間の分岐道路である県道羽生田横井線、県道宇都宮竜和田新木線は、幅員が約4.5mで大型車のすれ違いが困難な状況となっております。また、企業誘致及び雇用拡大等、歩道が整備されていない状況が懸念されています。以上を踏まえ、本町では、歩道の整備を優先して整備することにより、歩行者や自転車の安全確保を図るとともに、地域住民の生活の利便性を向上させることとします。

・地元中央自治会、合宿自治会からの要望。
・王生町から県への要望。



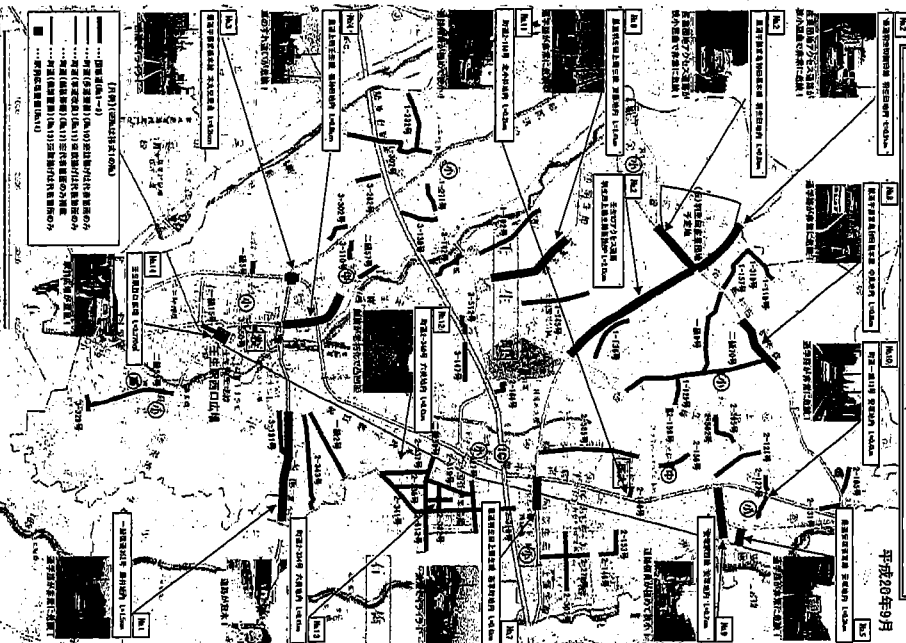
(大型車のすれ違いが困難な状況)



(大型車のすれ違いが困難な状況)

【作成者：王生町長 清水英世】

王生町において今後整備が必要な道路(位置図)



今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	備考④ 栃木県 王生町
・良好な生活空間、自然環境の形成	・大美地区の生活道路整備 本地区は閑静な住宅街を形成する地区であるが、比較的低位に位置するため、大雨時などの道路冠水や浸水等の被害が発生している。また、道路も老朽化し、舗装面の劣化が甚だしく、降雨時の水溜りや車の振動等、日常生活に支障が出ている。	・道路側溝整備、流末排水路整備により湛水する雨水を地区外に排出し、道路冠水や浸水等の被害を解消し、安全で安心した生活空間を確保する。 ・劣化した道路舗装を修繕し、水溜りや車の振動を解消することにより、良好な生活空間を確保する。	○その他
・少子高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	・おもちゃのまち駅前道路のバリアフリー化 当駅は住宅街の中にあり利用者数も多い駅であるとともに、第三次救急医療機関である瀬田医科大学病院に最も近い駅として、地域生活及び、医療機関アクセスの面において重要な役割をなしている駅である。	・駅前の町道歩道をセミフラット化等バリアフリー化することにより、高齢者等の歩行者に優しい歩行環境を形成する。 ・さらに駅構内にエレベーターやエスカレーターなどを設置することにより、障害者等にも配慮された完全なバリアフリー化が達成できる。	
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化			

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(6/14)

No.	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
5	県道 安塚宮崎線	安塚	0.3	5.0	22

現状及び
備考等について
課題

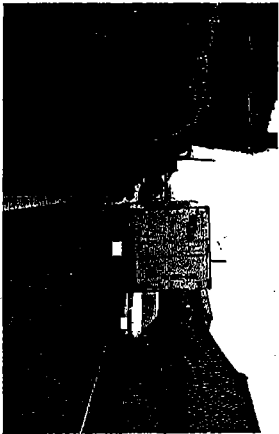
本路線は、本町西宮崎町から宇都宮市平塚宮崎地区の国道4号に至る幹線道路であり、地域住民の通勤・通学に不可欠な道路であるとして、国土交通省道路局に指定されている重要な路線であります。近年、近隣の工業団地や住宅地の開発や町並み整備が進んでいることから、本路線を通行し、駅や学校等に利用する歩行者や自転車の増加が懸念されております。

しかしながら、重厚な土壌や急峻な地形から、幅員が狭く(W=5.0m)、交通の隘路となっていることから、車のすれ違いに支障をきたしており、通学児童などの歩行者が常に危険にさらされている状況であります。

このような交通環境では、安全で安心した暮らしを実現あることから、本路線の拡幅整備が当該地域住民にとって切実な課題となっており、国土交通省、安塚二丁目自治会からの要望、
・地元小学校PTAからの要望。

整備内容

歩道設置による歩行者等の安全確保。
・道路拡幅による円滑な車両通行の確保。



(歩道等がなく歩行者等が危険な状況)

【作成者: 壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(6/14)

No.	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
6	県道 羽生田上蒲生線	東原	1.4	4.5	7

現状及び
備考等について
課題

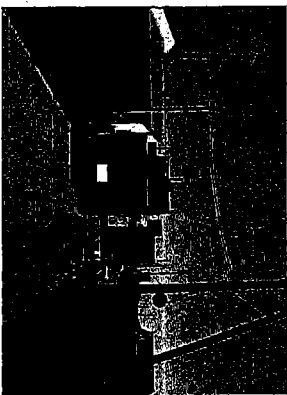
本路線は、本町と下野市、上三川町を結ぶ幹線道路であり、緊急輸送道路にも指定されている重要な路線であります。また、本町の中心部から、地味街や工業団地を支える上でも必要不可欠な道路となっており、近年、近隣の工業団地や住宅地の開発や町並み整備が進んでいることから、本路線を通行し、駅や学校等に利用する歩行者や自転車の増加が懸念されております。

しかしながら、本町東原地区においては、幅員が狭く(W=4.5m)、交通の隘路となっていることから、車のすれ違いに支障をきたしており、通学児童などの歩行者が常に危険にさらされている状況であります。

このような交通環境では、安全で安心した暮らしを実現あることから、本路線の拡幅整備が当該地域住民にとって切実な課題となっており、国土交通省、東原自治会からの要望、
・地元上野市自治会、東原自治会、下野自治会からの要望、
・稲葉小学校PTAからの要望。

整備内容

歩道設置による歩行者等の安全確保。
・道路拡幅による円滑な車両通行の確保。



(歩道等がなく歩行者等が危険な状況)

【作成者: 壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(6/14)

No.	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
3	県道 宇都宮栃木線	本丸	0.2	20.0	3

現状及び
備考等について
課題

本路線は、宇都宮市から本町を経て本町の主要都市である栃木市に至る幹線道路であるとして、県内の経済・産業を支える重要な路線であります。このため、1日当たりの自動車交通量が2万台もあることから、既に4車線化の拡幅整備が完了しており、円滑な車両通行が確保されております。

しかしながら、一般国道352号との交差点である当駅西側は、右折車両が多いにもかかわらず右折レーンが整備されていないことと朝夕の通勤通学時間帯に交通渋滞が発生しており、近年、交差点での交通事故や横断歩行者等の人身事故が頻発している状況であります。

このような交通環境では、安全で安心した暮らしを実現できない状況であることから、歩道設置を含めた道路整備が当該地域住民の長年の懸念となっております。

・地元上新町自治会からの要望。

整備内容

交差点改良による、交通渋滞の解消、及び交通事故の防止。



(通勤時間帯の渋滞状況)

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(6/14)

No.	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
4	県道 上田壬生線	榎和田	0.6	5.6	2

現状及び
備考等について
課題

本路線は、壬生町上田地区内の国道121号と本町中心市街地の国道352号を結ぶ幹線道路であります。このため、1日当たりの交通量が9万台あり、主に壬生町や栃木市から平塚市内への通勤通学等に利用されているほか、第三次救急医療圏内でもある当地区域内でもアークセブ道路としても重要な役割を担っております。

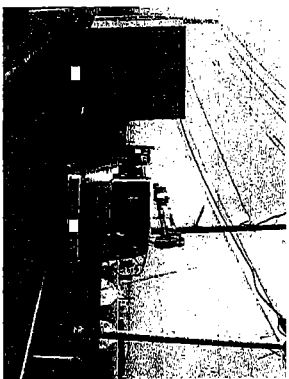
しかしながら、町立壬生中学校以前においては、幅員が狭く(W=5.6m)、隘路となっていることから、車のすれ違いに支障をきたしており、また歩道が設置されていないため通学生徒などの歩行者が常に危険にさらされている状況であります。

このような交通環境では、安全で安心した暮らしを実現できない状況であることから、歩道設置を含めた道路整備が当該地域住民の長年の懸念となっております。

・地元上新町自治会、下野自治会からの要望、
・壬生中学校PTAからの要望。

整備内容

歩道設置による歩行者等の安全確保。
・道路拡幅による円滑な車両通行の確保。



(大型車のすれ違いが困難な状況)

【作成者: 壬生町長 清水英世】

＜様式1＞

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(9/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
9	柳井田道線34805 安塚駅前線	安塚	0.7	5.0	20

本路線は、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路である県道宇野宮御木線を沿う形で市計画道路で対応する。整備されていない現状において、住宅が密集し歩道が不連続した歩道を放行道として利用しているのが現状であり、また当該計画道路は、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路と接続する必要があることから、適宜計画道路を歩行者や自転車利用者などに開放し、歩道整備に努めること。また、適宜計画道路では、安全で歩かなくなった場合に整備があることから、当該市計画道路の整備が沿線住民にもより地域の発展とつながりながら整備を進めていく。

地元安塚町民会からの要望。
 ・安塚小学校PTAからの要望。
 ・南大柳中学校PTAからの要望。
 新塚都市計画道路整備による県道交通の滞り。
 ・歩道設置による歩行者等の安全確保。



（状況写真）

＜様式1＞

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(10/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
10	一般国道12号線ほか10路線	安塚ほか10箇所	3.6	4.5	20

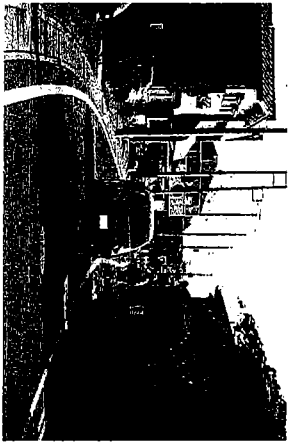
町道二級12号線は、幹線道路である県道宇野宮御木線を沿う形で市計画道路にアタチする。地域生活の中で重要な道路であり、歩道がない現状では、住宅が密集し、歩行者や自転車の通行が多いため、歩道を整備する必要がある。また、当該計画道路は、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路と接続する必要があることから、適宜計画道路を歩行者や自転車利用者などに開放し、歩道整備に努めること。また、適宜計画道路では、安全で歩かなくなった場合に整備があることから、当該市計画道路の整備が沿線住民にもより地域の発展とつながりながら整備を進めていく。

安塚町民に近安塚小学校児童生徒の通学用や地元の方近近な生活目当てに利用されている重要な道路である。整備されていない現状では、住宅が密集し、歩行者や自転車の通行が多いため、歩道を整備する必要がある。また、当該計画道路は、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路と接続する必要があることから、適宜計画道路を歩行者や自転車利用者などに開放し、歩道整備に努めること。また、適宜計画道路では、安全で歩かなくなった場合に整備があることから、当該市計画道路の整備が沿線住民にもより地域の発展とつながりながら整備を進めていく。

※安塚小学校児童数:352人(H20&1現在)
 ※歩道設置による歩行者等の安全確保。



（状況写真）



（道路幅員が狭く歩道がない危険な状況） 【作成者：壬生町長 清水英世】

＜様式1＞

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(11/4)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
7	県道 羽生田上線生線	若草町	0.4	16.0	15

本路線は、本町上野町、上三川町を結ぶ幹線道路であり、県道羽生田上線にも指定されている重要な道路であり、多くの住民が利用している。また、本町上野町や上三川町から、地味産物や産業を支える上でも必要不可欠の路線となっている。しかしながら、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路と接続する必要があることから、適宜計画道路を歩行者や自転車利用者などに開放し、歩道整備に努めること。また、適宜計画道路では、安全で歩かなくなった場合に整備があることから、当該市計画道路の整備が沿線住民にもより地域の発展とつながりながら整備を進めていく。

地元若草町の自治会、至宝北自治会、若草町民会からの要望。
 ・北小学校PTAからの要望。
 羽生田上線生線による円滑な車両通行の確保。



（状況写真）

＜様式1＞

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(9/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	概算事業費(億円)
8	県道 宇野宮御木線	中泉	0.8	6.0	5

本路線は、本町上野町や上三川町を結ぶ幹線道路であり、県道宇野宮御木線にも指定されている重要な道路であり、多くの住民が利用している。また、本町上野町や上三川町から、地味産物や産業を支える上でも必要不可欠の路線となっている。しかしながら、東吉野郡宮崎安塚駅前主要幹線道路と接続する必要があることから、適宜計画道路を歩行者や自転車利用者などに開放し、歩道整備に努めること。また、適宜計画道路では、安全で歩かなくなった場合に整備があることから、当該市計画道路の整備が沿線住民にもより地域の発展とつながりながら整備を進めていく。

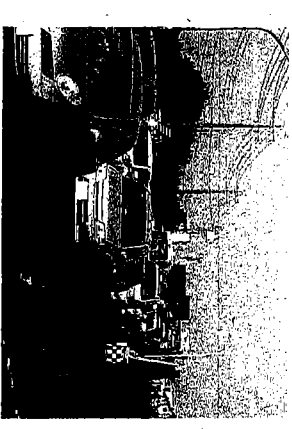
地元中泉自治会からの要望。
 ・北小学校PTAからの要望。
 歩道設置による歩行者等の安全確保。
 ・道路幅員による円滑な車両通行の確保。



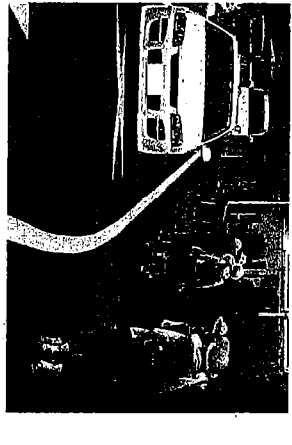
（状況写真）



（歩道等が狭く歩行者等が危険な状況） 【作成者：壬生町長 清水英世】



（通車時間帯の渋滞状況） 【作成者：壬生町長 清水英世】



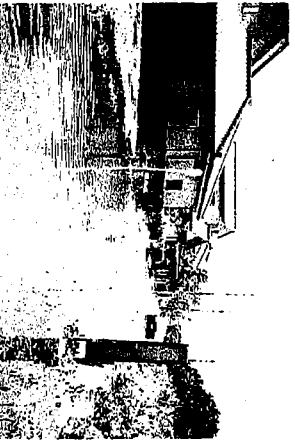
（歩道等が狭く歩行者等が危険な状況） 【作成者：壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(13/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	標準車数(億円)
13	町道2-334号ほか7路線	六美	4.5	4.0	15
現状及び 解消すべき 課題	<p>本町六美地区においては、地形的に雨水が地区外に排水されない地区内低地の道路に集まり、道路幅員も狭いことから、大雨時に道路がすびり、雨水が浸入し、入道も通行ができなくなり、特に相川の堤防や合流時期、大嵐特有の暴風雨時には他市河川面や湖沼が氾濫し、床下浸水に悩まされ、早急な対策が必要とされている。現状のままで、安全で安心した暮らしに支障があることから、調査を含めた道路の早期整備が地域住民の長年の課題です。</p> <p>また、地区内には、保育園や児童館があり、通学路に指定されている路線もあることから、雨天時の通学通園に支障をきたしております。</p>				
整備内容	<p>平成18年10月、六美町中央自治会、六美町北部自治会、六美町南前自治会の3自治会連名による雨水対策の要望あり。</p> <p>六美町中央自治会は242世帯、人口約900人、六美町北部自治会は423世帯、人口約1,600人、六美町南前自治会は316世帯、人口約1,000人、3自治会合計660世帯、人口約3,500人を含みますが、地区内道路には側溝がないことから、大雨時にはすびり、浸水してまいります。現状のままで、安全で安心した暮らしに支障があることから、調査を含めた道路の早期整備が地域住民の長年の課題です。</p>				

(状況写真)



(大雨時の町道の冠水及び宅地への浸水状況)

【作成者：壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(11/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	標準車数(億円)
11	町道2-166号線ほか35路線	北小浜ほか36箇所	18.0	4.0	20
現状及び 解消すべき 課題	<p>町道2-166号線は、本町北小浜地区から壬生町相川道路である国道等種多断面にアスファルトを敷く。国道等種多断面などから、緊急車両の通行がスムーズにこなせております。また沿線には第三次救急医療機関である朝霞医科大学病院にかかれます。当該路線の道路幅員は狭小(4m)で緊急車両など車のすれ違い困難な状況です。歩行者や自転車の安全確保も支障をきたしている状況です。一分一秒が大切な人命救助にも支障があることから、本路線の道路幅員が狭小な状況は、安全で安心した暮らしを妨げる原因の一つとして早期に整備する必要があります。現状のままで、安全で安心した暮らしに支障があることから、調査を含めた道路の早期整備が地域住民の長年の課題です。</p> <p>※北小浜地区は、このほか、道路幅員の必要箇所として、早期に整備する必要があります。下記のとおり3箇所あり。</p> <p>※北小浜地区は、このほか、道路幅員の必要箇所として、早期に整備する必要があります。下記のとおり3箇所あり。</p> <p>※北小浜地区は、このほか、道路幅員の必要箇所として、早期に整備する必要があります。下記のとおり3箇所あり。</p>				
整備内容	<p>町道2-166号線は、本町北小浜地区から壬生町相川道路である国道等種多断面にアスファルトを敷く。国道等種多断面などから、緊急車両の通行がスムーズにこなせております。また沿線には第三次救急医療機関である朝霞医科大学病院にかかれます。当該路線の道路幅員は狭小(4m)で緊急車両など車のすれ違い困難な状況です。歩行者や自転車の安全確保も支障をきたしている状況です。一分一秒が大切な人命救助にも支障があることから、本路線の道路幅員が狭小な状況は、安全で安心した暮らしを妨げる原因の一つとして早期に整備する必要があります。現状のままで、安全で安心した暮らしに支障があることから、調査を含めた道路の早期整備が地域住民の長年の課題です。</p>				

(状況写真)



(道路幅員が狭小な状況)

【作成者：壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(14/14)

№	路線名	箇所名	面積(m ²)	標準車数(億円)
14	朝霞市道国道34308号 壬生町字松原(壬生町)口広	中央町	朝霞広場 3,370m ²	5
現状及び 解消すべき 課題	<p>壬生町朝霞広場(壬生町)口広は、朝霞38年(壬生町)字松原(壬生町)口広に朝霞市道国道34308号(壬生町)口広、未整備であり、且つ広場が狭いため、種別混合の取扱いが難しく、自動車が通行しにくく、交通安全上、早急な整備が必要とされています。また、沿線住民から早急な整備の要望が出ており、交通安全上からも早急な整備が必要とされています。本町全域において、地元自治会からも早急な整備の要望が出ております。</p>			
整備内容	<p>朝霞広場整備による交通渋滞の解消、歩行者の安全確保。</p> <p>歩車道分離による交通混雑の解消、歩行者の安全確保。</p>			

(状況写真)



(朝霞広場が混雑している状況)

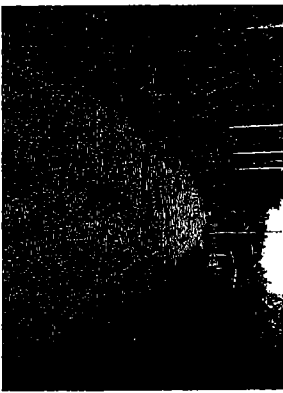
【作成者：壬生町長 清水英世】

<様式1>

壬生町において今後整備が必要な道路に関する資料(12/14)

№	路線名	箇所名	延長(km)	幅員(m)	標準車数(億円)
12	町道2-340号ほか1,271路線	全域	20.0	4.0	5
現状及び 解消すべき 課題	<p>本路線は、周辺が閑静な住宅街となっており、当該地域から県道宇都宮街道(国道)にアスファルトを敷く。国道等種多断面などから、緊急車両の通行がスムーズにこなせております。また沿線には第三次救急医療機関である朝霞医科大学病院にかかれます。当該路線の道路幅員は狭小(4m)で緊急車両など車のすれ違い困難な状況です。歩行者や自転車の安全確保も支障をきたしている状況です。一分一秒が大切な人命救助にも支障があることから、本路線の道路幅員が狭小な状況は、安全で安心した暮らしを妨げる原因の一つとして早期に整備する必要があります。現状のままで、安全で安心した暮らしに支障があることから、調査を含めた道路の早期整備が地域住民の長年の課題です。</p>				
整備内容	<p>朝霞広場整備による、車両の円滑な交通の確保、騒音・振動などの公害防止及び自動車事故防止の確保、歩行者の安全確保。</p>				

(状況写真)



(道路幅員が狭小な状況)

【作成者：壬生町長 清水英世】

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①
群馬県東草津町

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路特定財源が平成21年度より一般財源化される基本方針が示されたなか、地方の道路は地域発展のため必要かつ不可欠の社会資本であり、「必要と判断される道路は着実に整備する」という基本方針の通り道路整備がされること、地域の活性化、安全・安心のまちづくりに寄与すると共に、都市との格差是正により過疎化・少子高齢化に歯止めがかかると考えます。
また、地方道路整備臨時交付金事業につきましても、地方には欠かせない道路整備事業であり、事業量の確実な確保をお願いします。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②
群馬県東草津町

②-2 地域を目指す将来像

当吾妻地域の道路整備が「必要と判断される道路は着実に整備する」との方針により促進されることが、地域住民の生活、地域の活性化、災害時における緊急輸送、救急医療など基本的な社会資本が整備され、過疎化、少子高齢化が進む中、人口の定住化や地域の活性化、交流人口の増加により観光振興、農業振興が図られ更なる発展が期待できる。また、自然環境に恵まれた当地域では、景観に配慮した道路整備が益々必要と考えます。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②
群馬県東草津町

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状
群馬県吾妻地域は、多くの温泉地と豊かな自然環境に恵まれ、全国でも有数の観光地として、また、高原野菜の生産地として全国に広く知られていますが、主要幹線道路は、険峻な山岳地形等により道路整備は非常に立ち遅れ、高速道路網から取り残され地域の発展が阻害される要因となっています。また、台風及び集中豪雨による通行止めなどの災害により、円滑な通行と地域の安全な生活がたびたび阻害されているのが現状であります。
当草津町においては、観光立町として国際観光都市を目指し、国内外に誘客宣伝を行っていますが、国のビジット・ジャパンの施策の通り、外国人観光客の誘客のため、海外における誘客宣伝活動を実施しておりますが、高速道路網から取り残されているのが外国人観光客の誘客のための弊害となっているのが現状であります。

○課題
高速交通網への接続のため道路整備が最重要課題であります。また、「必要と判断される道路は着実に整備する」方針の通り、当吾妻地域の遅れている道路網整備が促進され、過疎化、少子高齢化が急速に進む中、人口の定住化や地域の活性化を図ることが重要な課題と考えています。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②
群馬県東草津町

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

<p>○重点事項 ・地方活力の向上 ・危機管理の強化</p>	<p>○代表事例 ・上信自動車道の整備促進 ・日本風景街道(浅間・白根・志賀さわやか街道)の活用</p>	<p>○期待される効果や評価 ・交流人口の増加による観光・農業振興、災害時の道路確保、高度救急医療への対応 ・広域観光による観光振興、景観に配慮した道路整備、及び官民の協働による道路空間の景観整備等による地域の活性化</p>	<p>○その他</p>
--	---	---	-------------

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

山梨県 南部町

・ 地域に住む人の要望を重視した道路行政をお願いしたい。

・ 既設道路の維持・修繕に対する補助若しくは交付金制度の創設。

・ 道路は国民共有の社会資本であると考えます。近年費用対効果の観点から道路問題を論じる事が多く、実情に即した議論や計画を立てにくい雰囲気があるように思われます。たとえば、中山間地の道路でもそこで生活する人達にとって今や道路は生活必需品のようなものです。

はたから眺めて「何故あのような所に道路を」と言った視点からの議論に対し、そのような所に住んでいる人達の声はかき消せられてしまいつつあります。

国会議員の先生が選挙目当てに必要性を訴えているのではないのです。そこに住む人達にとって真に必要なから訴えているのです。都会でも地方でも地域に住む住民の声を尊重しきめ細かな道路行政を願うものであります。

②-2 地域を目指すべき将来像

山梨県 南部町

・ 中部横断自動車道は、町内にインターチェンジを2箇所整備する計画となっており、甲府・静岡方面に対する移動時間が大幅に短縮されることが見込まれる。これにより南部町を起点とした、通勤圏も広がり、他市町村へ仕事を求める人口の流出の歯止めになることを期待する。

また、インターチェンジには、隣接として道の駅も計画されており、そこを中心に新たな商業地域として経済・雇用の場として発展させていきたい。

②-1 地域の現状と抱える課題

山梨県 南部町

<p>○現状</p> <p>・ 国道52号は、雨量規制により大雨時には寸断されてしまう。これにより町外で働く住民の利便や企業を誘致する際にも、大きな障害となっている。現実に町内に進出を計画した企業も雨量規制の問題がネックとなりました。</p> <p>・ 町道は、生活に密着した重要な道路ですが、老朽化が進み、維持・補修費が行き届かないのが現状。</p>	<p>○課題</p> <p>・ 防災工事等により、規制の早期解除を</p> <p>・ 近年、橋梁の長寿命化については、補助制度がございませんが、路面補修・防護施設等の取替などの補助を検討していただきたい。</p>
--	--

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

山梨県 南部町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・ 地域活力の向上</p>	<p>・ 中部横断自動車道の早期供用開始</p> <p>・ 国道469号線 聖宿促進 及び経路ルート の公表</p>	<p>・ 通勤可能圏が広がり、町に定住したまま通勤することができる住民が増える。</p> <p>・ 静岡県御殿場市の国道138号線から山梨県南部町の国道52号線及び中部横断自動車道を結ぶ計画道路と東名高速道路や国道1号線の代替道路としての役割を持つとともに静岡・山梨両県の地域の活性化や交流の基盤づくりにもつながる路線であります。</p>	
<p>・ 総合的な交通安全対策及び先機管理の強化</p>	<p>・ 国道52号線を大規模な地震及び大雨に強い道として防災工事を</p>	<p>・ 山間地である南部町は、国道52号線と県道富士川身延線の2路線が隣接市町村にアクセス可能な道路であり、この道路が封鎖されると隣の孤島になってしまう。防災工事を徹底することにより、災害時にも通行可能な道路となることを期待する。</p>	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
長野県飯田市

都市部への一極集中を是正し地方の定住自立策が本格的に議論される今日、本市では地域をパワーアップして経済自立度を高めるために産業施策をはじめ様々な施策を推進してきています。このことは安心して住み続けられる地域づくりの目標に他なりません。起伏も多く地形の複雑な地理条件下での経済活動と生活には道路の機能向上が欠かせないと共に、近隣の圏域(三遠南信地域)と交流を促進するため高規格道路(三遠南信自動車道)の早期開通が最重要と認識いたし、以下について意見と提案を申し上げます。

○地方の道路の必要性和道路行政の在り方

1. 公共交通機関が脆弱な地方における道路の役割は、経済と流通のみならず通勤・通学や福祉と緊急医療などまさに「命を繋ぐみち」となるものであり、道路が地方における生活の基礎インフラであります。
2. 地方の道路整備率が未だおよそ50%の現状からは、継続して道路整備することが地方定住自立のための絶対条件であります。
3. 広域ネットワークを形成する高規格道路も地方自立に欠かせない基幹インフラであり、関連地域の実態と意思に基づき真に必要な道路を最優先で整備すべきであり、単に交通量と費用便益のみにより取捨選択すべきではないと考えます。

○道路の維持管理について

1. 社会資本として整備されて経済成長を支えてきた道路ストックも老朽化が進み、安全安心な交通のためには国と自治体の責任における維持修繕が継続されることが重要であります。
2. 国道の地方移譲が議論されていますが、国土の骨格を成す幹線道路は、広域的な見地で一体的かつ統一した規格での維持管理が安全交通に繋がるものであり、引き続き国が管理すべきであります。

○道路財源の確保について

1. 地方の道路整備率が未だ50%と低い現状からは、都市部の整備率アップのみを理由に財源削減することは到底受け入れられるものではありません。
2. 都市部の道路整備が充足した今日、その配分は都市部を厚く地方を厚くすべきが目的税としての道路特定財源の本来の姿であり、一部一般財源化はやむを得ないとしても地方への配分は減少すべきではないと考えます。
3. 道路特定財源の使途については新しい道路のみを楯玉としての不要論が横行しているが、維持修繕等管理に要する経費増大が今後の課題であるので、ユーザー負担の原則は堅持して必要な財源確保を行うべきと考えます。

○その他

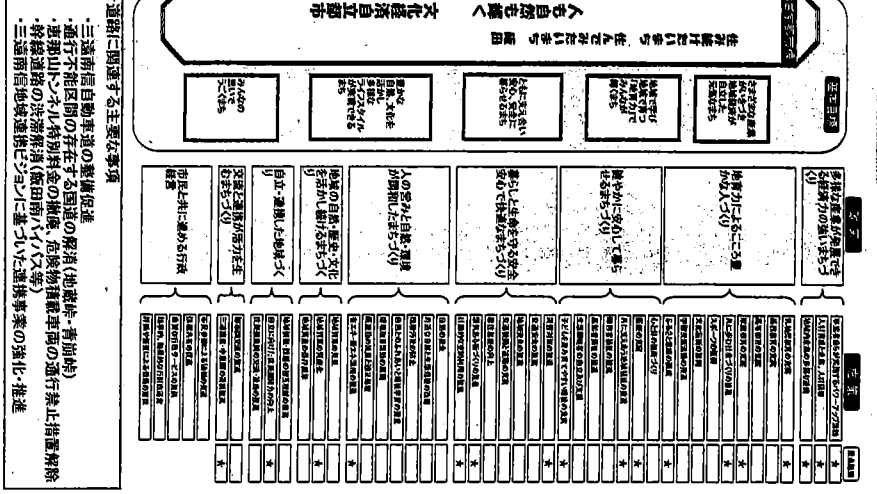
道路特定財源の不公正な支出や特殊法人との不透明な随意契約など国民感情として受け入れ難い実態が報道されているが、速やかに是正すると共に真に無駄のない執行体制の構築を求めます。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

飯田市の「文化経済自立都市」を基本理念に各種施策を展開する。(下図参照)

様式③
長野県飯田市



大道路に開通する主要な事項

- 三遠南信自動車道の整備促進
- 通行不能区間の存在する国道の解消(地蔵峠・青崩峠)
- 特別料金の撤廃、危険物積載車両の通行禁止措置解除
- 特別料金の撤廃(飯田南バイパス等)
- 三遠南信地域連担ビジョンに基づいた連携事業の強化・推進

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②
長野県飯田市

○現状

飯田市の「文化経済自立都市」を目指し、若い人たちが一旦は地域の外に出ても、いずれは飯田に戻ってきて、安心して子育てをし、次の世代を育んでもらえるような長期的な「人材のサイクル」を創っていくことが必要と考えます。

この「人材サイクル」は、「帰ってこられる『産業づくり』」、「帰ってきたいと考える『人づくり』」、そして「住み続けたいと感じられる『地域づくり』」を推進することで実現可能になります。

これらの「〇づくり」を実現するにはまず社会の基盤となるインフラの整備が必要であるが、中山間地を多く抱える飯田市を中心とする南信州地域においては特に道路の整備が急務と考えられており、地域の要望も道路整備への期待(60%)が、福祉政策優先への期待(23%)を大きく上回っている。

三遠南信自動車道整備を核として、県域を跨ぐ三河・遠州・南信州の地域住民をはじめ、産業界、経済界、行政等が一体となって必要性を議論し、高い自立性と圏域の発展を願った「三遠南信地域連担ビジョン」を策定した。

- 課題
- 広域幹線道路の整備
 - ・通行不能区間の存在する国道整備(152号地蔵峠、青崩峠)
 - ・三遠南信自動車道の早期開通
 - ・中央自動車道恵那山トンネルの特別料金撤廃及び危険物積載車両の通行制限撤廃
 - 地域生活道路の整備
 - ・三遠南信自動車道建設に伴う市道等関連道路整備
 - 交通安全対策
 - ・通学路確保のための歩道設置及び拡幅
 - ・冬季の雪害対策
 - 救急医療と危機管理
 - ・救急時の高度医療対応
 - ・災害時の避難と救援対策
 - その他
 - ・道路維持管理体制の充実
 - ・自主財源の確保

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④
長野県飯田市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
地域活力の向上	三遠南信自動車道整備	※飯道道路1工区開通による効果 <ul style="list-style-type: none"> ・エコバレー地区への企業進出 ・天龍峡等観光地への入り込み客の増 ※全線開通後に期待できる効果 <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携による安全・安心な地域の形成 ・生活環境の維持と質的向上 ・多文化共生の基盤づくり ・広域的な防災体制の確立 ・持続可能な産業集積の形成 ・既存産業の活力増進 ・新規産業の創進と特徴ある産業クラスターの形成 ・中山間地域を活かす流域モデルの形成 ・自然環境の循環モデルの形成 ・流域定住促進モデルの形成 ・観光立地の促進 ・高度医療圏域の拡大 ・救急医療に必要な時間短縮 	

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

【地方都市に必要な道路整備財源の確保】

道路特定財源制度は、平成20年度の税制抜本改革時に一般財源化することが閣議決定されましたが、「必要と判断される道路は着実に整備すること」も内容として盛り込まれました。

地方都市の道路は、生活幹線道路のネットワーク化や安心・安全な歩行者空間の創出など、まだまだ整備しなければならない道路が数多く残っています。地方の道路整備の実情に十分配慮し、恒久的かつ安定的な道路整備財源の確保を強く要望します。

【画一的な道路整備の見直し】

画一的な補助金等の申請採択基準の道路は、時には周辺地域の実情にそぐわない必要以上（調整区域の両側歩道・広幅員の歩道など）の道路整備を求められる場合があり、地方自治体財政の大きな負担となっています。道路規格等において、地方自治体の要望が直接活かせる制度の見直しが必要と考えます。

【道路維持補修事業に対する新たな補助金制度の創出】

道路延長は毎年増加し、道路舗装の打ち換えや耐用年数を迎える橋梁の維持管理費などの道路関連維持補修に多額の費用を必要とし、十分な予算の確保が難しい状況であり、市民のニーズにほとんど応えられないのが現状です。今後、益々道路の維持補修費は増大していくと考えられ、市の財政を圧迫する要因ともなり、安全な道路を維持更新するためにも新たな補助金制度の創設を要望します。

【交通安全対策に対する新たな補助金制度の創出】

市内には高校5校を始めとし多くの学生・児童・園児が危険な道路を朝夕通学しており、市民からは早急に自歩道の設置を望む声が多く届いていますが、直に対応できないのが現実です。つきましては、交通安全対策として学校施設から半径1km圏内について視認性向上のためのカラー舗装に対する新たな補助金制度の創設を要望します。

②-2 地域の目指すべき将来像

平成17年4月1日に1市3町1村が合併し、総面積は164.08km²、人口約18万人の新磐田市が誕生しました。静岡県西部地域では浜松市に継ぐ市となり、広域圏における中核都市の役割を担う街となりました。今後、中核都市としての役割を担う諸機能を効果的に発揮していくためには、しっかりとした都市構造を整えていくことが重要であり、人・モノの流れや交流を促す効果的な都市の骨格として、広域的な道路網の整備が求められています。

つきましては、主要道路の体系的な整備、安全で人に優しい交通環境の整備等により、市域での安定した生活を支え、活発な産業活動を促進する道路交通網の形成を目指します。

主要道路の体系的な整備として、広域圏の交通の円滑化と合併により広がった市域の交流・連携を高めるため、主要道路の計画的な整備を推進し、ネットワークの構築を図ります。

安全で人に優しい交通環境の整備として、歩道や自転車道の整備、ネットワークの構築を推進し、特に公共施設周辺や通学路については、ユニバーサルデザインに基づいた整備・改修を進め、高齢者等の誰もが移動しやすい交通環境の充実に努めます。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状
平成17年4月1日に5市町村が合併し、静岡県西部地域では浜松市に次ぐ中核都市となりましたが、広域的な道路網の整備が不十分であり、特に国道1号線をはじめとする東西幹線の慢性的な渋滞は市民の生活を脅かしています。
また、合併により行政区画が拡大したことにより、短時間での自動車等での移動可能な道路網の整備が求められており、特に南北に長い当市にとっては、南北幹線道路の整備が重要課題となっています。
また、当市は高校も多数立地しており、学生・児童の通学時には、通学路にも関わらず歩道未設置区間がまだまだ多く、交通弱者にとって安心して通学できる環境ではなく、早期整備の要望が多く寄せられています。
また、高齢者社会のなかで、旧態依然の段差のある道路は、歩行するにも危険が伴うことから、ユニバーサルデザインに基づく道路整備が求められています。
また、生活道路の整備について、市民から多くの要望が寄せられますが、要望に応えられるのはホンの僅かであり、道路に関する維持補修費が年々増大し予算確保に苦慮しています。

○課題
1 国道1号バイパス、国道150号線の慢性的渋滞の早期解消。
2 市内幹線道路網の早期整備。
3 自転車・歩行者道路の早期整備。
4 交通弱者が安心して通れるユニバーサルデザインに基づく道路網の整備。
5 橋梁の維持補修を始めとした道路維持補修費の予算の確保。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
高規格幹線道路の整備推進	国道1号バイパス及び国道150号は、自動車交通の著しい増加により、慢性的な交通渋滞が常態化するとともに、その距離も年々増しているのが実情であります。慢性的な渋滞は、莫大なエネルギーの損失と二酸化炭素排出による地球温暖化など私たちの生活に与える影響は計り知れないものがあります。また、沿線地域では、交通渋滞を避ける大型車が生活道路に侵入するなど、住民の安全や生活環境に深刻な問題も発生しています。	国道1号バイパスの4車線化及び国道150号バイパス延伸の早期整備完成は、自動車交通の円滑化はもとより、地域経済の活性化や活力ある都市づくりに繋がります。	
地域の歴史・文化が薫る都市づくり	東海道の宿場町として栄えた見付宿の街並みの風情を活かした景観形成を図るため、電線の地中化や、弱者にも配慮した歩行者空間の整備を実施する。	江戸時代の宿場の歴史景観に配慮したまちづくりの創出と賑わいのある商店街づくりを構築。	
交通の立地条件を活かした産業集積による活力ある街づくり	東名高速道路磐田インターチェンジや遠州豊田スマートインターチェンジ等の交通の利便性を生かした遠州豊田PA周辺区画整理事業により、工場と大型商業施設等を誘致し、まちづくり交付金による周辺道路網の整備をおこなっている。	優良企業を誘致することにより、安定した雇用の創出と磐田市の財政の強化。	

様式②

愛知県豊橋市

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
(1)三河港から高遠道路までの幹線道路整備が不十分。 日本第7位の港湾ながら高遠道路へは30分以上要する。	産業振興を図る物流を支える道路整備が必要。
(2)東三河山間部では凶悪不安や苦者の流出による過疎化が進む。	救急病院へのアクセス確保が重要。 地域が一体となった生活圏を強化する基礎整備が必要。
(3)愛知県は交通事故数が多い中、中でも豊橋市は県下で1、2を争う多発地域。	交差点改良、歩道設置等の施設対策が必要。 啓発活動のほか標識・標示などのソフト対策も必要。 地域公共交通(バス・路面電車等)の活用。
(4)道路施設の更新時期が集中するため、更新に対する財源不足を危惧。 適正に管理できない場合、道路網の機能低下を懸念。	橋梁等の延命化などにより更新時期の分散を図る。 維持管理費の確保・充実。

今後の道路行政についての意見

東三河南部地域の市町、経済団体は、三河港周辺地域産業幹線道路ビジョンを作成し、整備段階における円滑な物流を支える道路整備を提唱しています。

また、東三河地域全体を広域医療・広域防災など一体的な生活圏として連携させるため、市町村、経済団体、農林業団体など地域が共通の思いを持って、広域幹線道路網や東三河縦貫道路(軸)を基軸とした幹線道路の整備に取り組んでいます。

今後の道路行政のあり方としては、これら地域ビジョンの実現を図るため、

- (1) 国と地方がそれぞれの責任に応じた施設の整備と管理を行うこと。
- (2) 地方が主体的に整備、管理を行うため、適正な財源の移譲を行うこと、が必要であると考えています。

地方が主体的な道路行政に取り組み、地域形成を図るため、別添意見を添え提案しますので、どうかよろしくお願い致します。

様式③

愛知県豊橋市

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域を目指すべき将来像

東三河地域は、遠州地域や南信州地域との交流拠点として重要な責任を担う地域である。本市では、三河港を中心とした産業幹線道路ビジョンの実現により整備段階における円滑な物流を支える道路整備を提唱している。また、地域全体を広域医療・広域防災など一体的な生活圏として連携させるため、広域幹線道路網、東三河縦貫軸を基軸とした道路網の構築を目指している。

(1)【三河港周辺地域産業幹線道路ビジョン】
東三河南部地域は、本州のほぼ中央に位置し、製造品出荷額や農業算出額において、常にトップクラスを維持しており、全国的に有効な産業集積地であることから、その潜在能力を最大限に引き出すのに十分な投資効果の見込める地域である。
三河港周辺地域は、自動車関連産業を中心に発展してきたが、物流の根幹である高遠道路へのアクセスが弱いという課題を抱えている。この課題に対応するため、国により整備が進められている国道23号バイパス(名豊道路)を基軸とした、産業幹線道路の段階的な整備計画を「三河港周辺地域産業幹線道路ビジョン」として、地域の行政、経済界が協力してまとめた。
東名、第二東名、国道23号バイパスを柱とした、「ほしご状幹線道路」の構築を、地域が一体となり目指している。

(2)東三河広域生活圏を支える 安全で安心できる交通体系の確立
地域全体が一体的な生活圏として、機能を連携させるため、広域幹線道路網、東三河縦貫軸を基軸とした地域の幹線道路網を整備する。

様式①

愛知県豊橋市

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

(1) 国と地方の責任分担の明確化
①【国が責任を負うべき道路整備】
-高規格幹線道路や地域高規格道路は、国の責任で整備を推進。
②【地方の自主性による道路整備】
-地方の道路整備は地域の実情に合わせ規格・構造を含め地方の裁量で整備する。
-地方への財源移譲・自由度の高い臨時交付金などの制度の拡充。

(2) 費用対効果を総合的に評価する新たな制度
-現在の評価方法では地方の道路は必ずしも正当に評価されない。
-命の道、安心の道、活力の道 などとして特に医療に配慮した整備が可能となるように見直す。
-命の道(緊急医療を支える必要性)
-安心の道(広域医療・広域防災への貢献、定時性確保効果)
-活力の道(新規企業立地効果、既存事業所の収益・就業向上効果)

(3) 効率的な交通資産の活用
-公共交通機関の活用
-カーシェアリング等新たなシステムの研究

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

愛知県豊橋市

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
国際競争力の強化のための交通サービスの向上	国道23号バイパスを基軸とした三河湾周辺地域産業幹線道路ビジョンの実現 国道23号豊橋-豊橋東バイパス(名豊道路)の整備 浜松三ヶ日-豊橋道路の実現 臨海部の道路網整備(各種道路のアクセス)	物流を支える高速アクセスの整備 ●渋滞損失の軽減 ●アクセス時間の短縮	
都市交通の快適性、利便性の向上	日常的な生活圏として、東三河交通圏を整備 地域内の円滑な交通と安定性の確保 国道道を中心とした幹線道路ネットワークの整備 東三河縦貫軸、東三河環状線、259号種田バイパス等 主要な渋滞箇所における交差点改良 効率的な交通資産の活用 公共交通施策への取り組み、カーシェアリング等の研究	国道道を中心とした幹線道路網の整備 ●救急医療30分圏域(1時間圏域) ●都市計画道路整備率 ●道路改良率 ●環境負荷の軽減	
総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	生活道路、市街地の幹線道路等の歩道整備 橋梁等の点検、更新	交通安全対策の推進 ●死傷事故率の減少	

(2) 地方の道路整備財源の拡充

1) 地方公共団体における道路整備財源の拡充

地方は真に必要な道路整備を進めるため、道路特定財源で不足する部分を毎年一般財源や起債で補っている。地方の道路整備状況や財政状況を勘査し、地方の声を反映し、着実かつ計画的に道路整備が進められるよう、地方公共団体への財源の配分割合を高めるなど、地方公共団体の道路整備財源が充実されるよう望む。

2) 地方の実情に配慮した財源の配分

地方においては、公共交通網が脆弱であるため自動車交通への依存度が高い地域や、地理的制約から道路整備が遅れている地域など様々な事情を抱えている。地方へ財源を配分するにあたっては、道路への依存度や整備状況などを勘査し、道路整備が必要とされている地域を手厚くするなど、地域実情を反映したものにすべきである。

(3) 道路行政の透明性の確保

1) プロセスの透明性の確保

特に国直轄事業の実施にあたっては、地方自治体と協議したうえで、事業計画、整備コストなどを積極的に公開するなど、事業の透明性を確保することが重要である。また、直轄事業の事業計画や将来像が明らかになることで、自ずと地方自治体が整備すべき道路の事業計画や将来像も定まることから、優先順位等を含め個々の事業計画を積極的に公開すべきである。

2) コスト削減の取り組み

地方自治体の責任で行う事業においては、全国一律の規格・基準でなく、地域の実情に応じた規格(ローカルルール)による整備や、社会的コスト(公害や自然破壊など道路整備によって引き起こされる社会全体の損失)の低減等、総合的なコスト削減を図ることが重要である。

また、国、地方自治体問わず、納税者の目線でその必要性を徹底的に検証し、建設事業費の低減のほか、工事の時間的コストの低減、工事における品質の向上によるライフサイクルコストの低減を図るなど、無駄を排除することが重要である。特に、直轄事業については、地方自治体がおこなう事業よりもコストがかかっており、コスト削減を徹底すべきである。

今後の道路行政についての意見・提案

様式⑤

岐阜県

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

1. 国と地方のあるべき姿

「行政サービスをより住民に近いところで行う」という地方分権の主旨に沿って、国と地方の役割分担の明確化を図ったうえで、「地方が主役の国づくり」を進めるべきである。

道路については、真に国が責任をもつべきもの(高速自動車国道のような全国的な交通ネットワークの形成を図る道路)を除き地方に移譲することで、国と地方の役割分担の明確化を図るとともに、国と地方の二重行政の解消等による行政のスリム化を図ることが可能となる。

地方への移譲にあたっては、地方自治体の財源を充実強化するとともに、地方自治体の職量を最大限拡大する方向で検討すべきである。地方分権を推進し、国と地方の対等・協力関係を確立するため、権限移譲や財源移譲と併せて国・地方を通じた組織の抜本改革を実施すべきであり、地方分権改革推進委員会の第二次報告を注視しているところである。

2. 改善すべき点、要望・提案など

1) 1)のような考え方に立ったうえで、地方分権の視点を踏まえつつ、次の3点について要望する。

(1) 国の関与の見直し

1) 地方の道路行政に対する国の関与の見直し

国が補助金・交付金で地方の道路行政に関与し、直轄事業負担金で地方に負担を強いる現在のシステムを見直すべきである。高速交通網を形成する高規格幹線道路や重要な都市を結ぶ主要幹線道路は国が責任をもって整備すべきである。一方、地域が必要とする道路については、地方自治体が責任をもって整備・維持管理すべきであり、次の点について早急に改善すべきである。

① 国直轄事業に伴って生じる地方の負担金については、廃止すべきである。特に維持管理にかかる負担金について、これを速やかに廃止すること。

② 地方のことは地方にまかせるため、補助事業制度・交付金事業制度を見直し、その国費分を地方の自主財源とすべきである。これによって、補助金等交付事務が削減されることで、国の業務も地方の業務も削減できる。また、国が一元的に地方の道路整備を掌握するありかたを見直し、地方の実情にあった効率的な道路整備を進めるため、地方独自の評価指標で事業評価を行い、地方の責任において道路整備を行うべきである。

今後の道路行政についての意見・提案

様式⑥

岐阜県

②-1 地域の現状と抱える課題

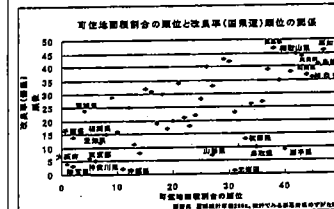
○現状

1. 広大な県土に人口が分散

本県は、海抜0m地帯から3000mの山岳地帯まで、広大な面積を有しており、温暖な地域から極寒の地域まで変化に富んだ気候に恵まれています。しかしながら、県土の約8割を森林が占めていることから、可住地面積は県土の2割程度と限られており、特に北部山間地では、可住地が点在しているため、これらの地域を結ぶ道路や鉄道などの整備が重要になります。本県と同様に可住地面積割合が少ない県は、道路整備が遅れている傾向が見られます。

数字でみる岐阜県

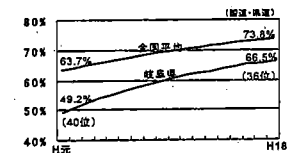
総面積	10,621 km ²	(全国7位)
森林面積割合	79.6%	(全国2位)
可住地面積割合	20.4%	(全国45位)
国道延長	4,699 km	(全国3位)
国道改良率	66.5%	(全国36位)



○課題

1. 道路整備の促進と適切な維持管理の実施

本県では、山地・河川が多いという地形的な特性から、整備しなければならない道路延長が長く、改良率は全国平均を大きく下回っています。その理由の一つとして、本県が整備・管理している道路は、トンネルや橋梁の占める割合が他県に比べて高く、整備や維持管理に必要なコストが高いことが挙げられます。また、積雪・寒冷地域では、冬の経済活動を支えるため、多額の除雪費が必要なことも、維持管理コストを押し上げている理由の一つです。コストを削減し、効率的かつ効果的な整備や維持管理をおこなうことが課題です。

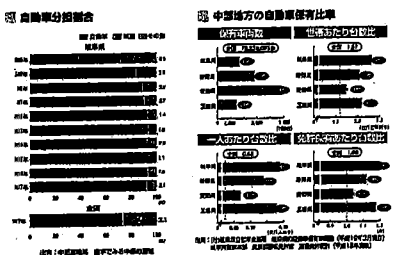


トンネル割合(トンネル延長/管理延長)	割合(%)	順位
2.5	2.5	6
2.1	2.1	5
4.5	4.5	4

※割合5以上の順位は一致しない

2. 自動車輸送に依存

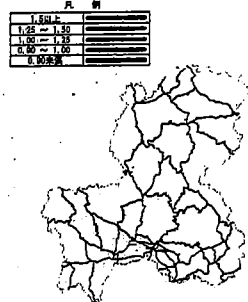
鉄道網の整備状況が十分ではない本県では、道路の重要性が非常に高くなっています。本県の旅客輸送の現状をみると、交通分担の年次推移は、自動車に依存する割合が年々高くなり、逆に鉄道の割合が減っています。全国平均と比較しても、自動車への依存が非常に高くなっています。県内の自動車保有台数は、全国平均を大きく上回っています。



2. 渋滞の緩和・解消

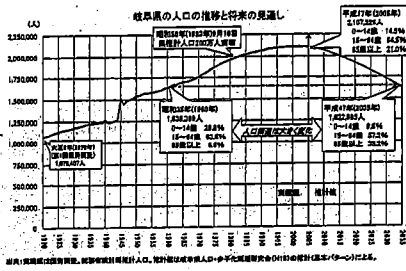
自動車輸送への依存が高い本県においては、朝夕の通勤時間帯を中心に、著しい交通渋滞が発生しています。国道の混雑状況を見ると、岐阜市、大垣市、多治見市、中津川市とその周辺で交通集中がみられ、県北部では高山市周辺で交通集中が見られます。交通混雑の要因は、県南部では交通需要が多いため混雑が発生しているのに対して、山間地域では、道路整備が不十分であるために交通容量が確保されず混雑度が高くなっています。日常生活や経済活動に影響を与える渋滞を緩和・解消することが課題です。

図 県内国道混雑度(平日) 単位:10分あたり通過車数



4. 人口減少時代の到来

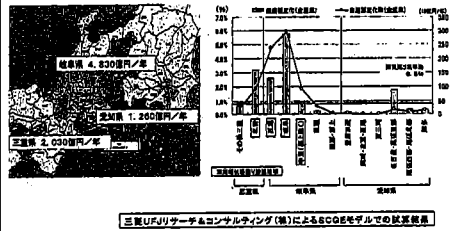
本県の人口は、2005年頃を境に減少局面に入り、2035年には現在の約210万人よりも約50万人少ない約160万人へと大きく減少することが見込まれています。人口規模は1960年頃と同じになると思われますが、人口構成は大きく変化し、当時約3割を占めていた子どもの数が1割を切り、逆にわずか6.6%にすぎなかった高齢者の数が約3%に及ぶ「超少子高齢社会」になると考えられます。



4. 企業誘致と観光誘客の拡大

本県においては、交通ネットワークが著々と整備されつつあります。交通ネットワークの充実には、企業の新たな立地などを通して、本県産業の発展に大きく寄与するだけでなく、沿線の観光スポットまでの移動時間の短縮によって、新たに誘客できる地域が広がることが期待されます。交通ネットワーク整備の効果を最大限に引き出すために、地域全体で、交通ネットワークを前提とした観光誘客や企業誘致の体面・基盤づくりを進めていくことが課題です。

東海環状自動車道西回り区間の整備がもたらす生産額変化の試算例



3. 交通量は微増加傾向

県内の平均交通量は、年々増加してきましたが、ここ数年はわずかな増加傾向を示しています。道路種別による交通分担率は、全国平均と比べて高速道路と国道の分担率が低く、反面県道への分担率が高くなっています。これは、幹線道路の整備の遅れが県道への負担を大きくしているものと推察できます。

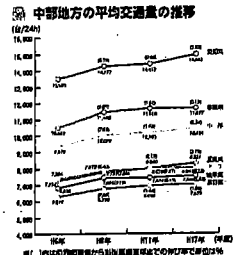


Table showing traffic volume distribution by road type (National, Prefectural, Municipal, etc.) for Gifu Prefecture and the Chubu region. The table compares the percentage of traffic volume for each road type against the national average.

3. 幹線道路網の強化

本県においては、高規格幹線道路の整備を重点的に進めており、県内の整備率は向上しています。しかし、暫定2車線の供用区間が多く、幹線道路としての整備は道半ばです。安全性・信頼性を高めるために、4車線化が課題です。

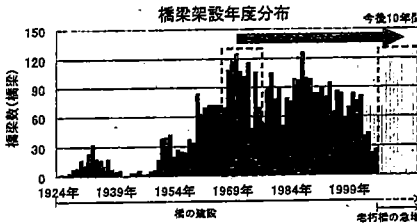
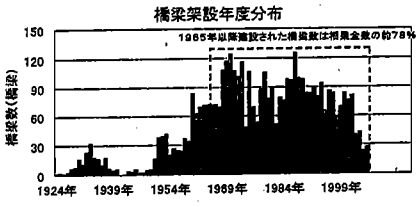
高規格幹線道路の整備状況

Table showing the status of high-specification trunk road construction. It lists planned routes (A and B) and provides data on planned length, current length, and completion rates for 2007 and 2008.

A路線=高速自動車国道 B路線=一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路

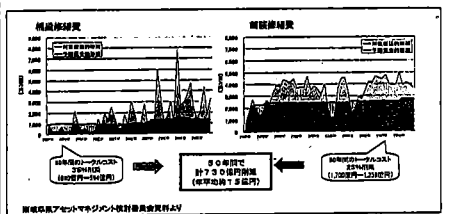
5. 維持管理施設の増加

岐阜県では、高度経済成長期に多くの橋梁を整備してきました。現在、管理している橋梁のうち約78%が、1985年以降に建設されました。高齢化した橋梁が増え、メンテナンス費用の増増が懸念されます。



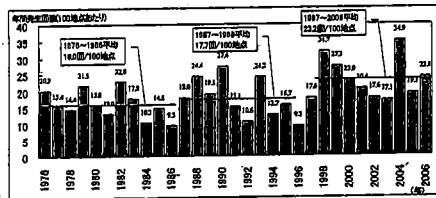
5. 施設の老朽化への対応

安全で安心な道路サービスを確保しつつ、維持修繕コストや更新コストを抑えるためには、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行う予防保全の取組みが必要です。



6. 異常気象の多発

本県では、異常気象時における県民の安全を確保するために、過去の災害履歴や防災点検を踏まえて、事前通行規制を実施しています。近年は短時間で集中的に雨が降る豪雨が多発する傾向にあり、浸水通行止めが発生しています。



■7/7以降の大雨(1時間雨量30mm以上)による道路閉鎖(100地点別)の回数(単位:回)

7. 交通事故の多発

岐阜県における交通事故死者数は、全国の減少傾向に反し164人(対前年+9人)と増加数全国ワースト4位という最悪な結果となりました。人身交通事故はやや減少傾向にありますが、依然多発化傾向には変わりなく、今後も車需要の増大、免許人口の増加、高齢化社会への伸展、生活形態の夜型化・多様化等、交通環境を取り巻く諸情勢は極めて厳しく、まだまだ交通事故の増加が懸念されます。

交通情勢からみた岐阜県の位置(単位:人・台)

項目	岐阜県	全国	平均
交通事故死者数	164人	12位	(全国総数 5,744人)
人口10万人当たり	7.79人	3位	(全国平均 4.50人)
運転者1万人当たり	1.17人	3位	(全国平均 0.72人)

6. 災害に強い安全・安心な道路づくり

豪雨等の異常気象時においても、安心してそれぞれの地域で生活できるように、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、公共施設や病院等を結ぶ地域の重要な道路において、防災対策やバイパス整備などを進める必要があります。

また、緊急輸送道路の耐震補強など、巨大地震に対する備えも必要です。

岐阜県の道路規制の現況(県管理道路)

規制種別	規制区間	延長(km)
緊急輸送道路	4,117	2,323
その他	1,650	888
合計	5,767	3,211

県管理道路の通行止め突発(県管外道路に区間別)の発生状況

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
発生回数	185	111	113	76	313	184	167	165
延長時間(分)	4,117	2,323	1,650	888	4,057	3,602	5,254	2,083

緊急輸送道路の耐震補強

平成19年度までに完了した区間数	3	5	4	3
平成19年度までに完了した延長	1	0	4	3

7. 人にやさしい道づくり

旅客輸送の9割以上を自動車に依存している本県にとって、交通事故対策は喫緊の課題です。交通事故の発生割合が高い箇所において、事故を減らすための対策事業を集中的に行う必要があります。

また、人にやさしい安全で快適なまちづくりを支えるため、歩道の整備やバリアフリー対策が必要です。本県の歩道設置率は38.8%(全国第31位)で、まだまだ整備が足りません。また、高齢化社会に対応した道路整備が求められています。

「安心して暮らせる岐阜県」「人・モノが活発に交流する岐阜県」を目指して、県土の基盤となる道路整備を進めます。

1. 安心して暮らせる岐阜県

安心して暮らせる地域をつくることは誰もが求める共通した願いです。とりわけ、個人や家族の力だけで暮らしていくことが困難な立場にある方々への支援は、県民生活のセーフティネットであり、財政的な厳しさが増す中であっても、県政として最優先で取り組むべきであると考えます。また、県民生活を守るために、犯罪や暴力、事故、消費者トラブルなど県民生活を取り巻く問題に対応すると同時に、社会資本の安全性を高め、災害に備え、暮らしの安全を確保することも、最優先で取り組むべき事項であると考えます。

本県においては、高齢化の進展に伴う介護や医療を必要とする高齢者の増加や、地域のつながりが弱い傾向のある単身世帯の増加、障がいのある子どもたちの増加、様々な犯罪や事件の発生、道路や橋りょうなど社会資本の高齢化など、暮らしの安心づくりに向けた取り組みが必要とされる変化が起こりつつあります。一方で、本県には一人あたり老人医療費が全国的に見て低く、また、老人クラブの会員数が多いなど、高齢者が健康で活動的という特徴があるほか、自主防災組織率の高さやボランティア活動の年間行動者率の高さなど、助け合って地域の安心を守る風土が息づいています。

県民の安心・安全の確保を、いつの時代にも求められる県政の基本的かつ最優先の政策と位置づけ、こうした本県の強みを活かしながら、県民と連携した取組みを進めることにより、「安心して暮らせる岐阜県」を目指します。

安心…地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備

災害に強い県土づくりの根幹となる道路整備を進めます

- 異常気象の影響により、通行止めなどにより地域が分断される箇所が多岐あります。孤立対策など県民に安心した暮らしを提供するため、信頼性の高い災害に強い道路整備を進めます。
- 災害発生時に救護物資の輸送や人命救助の機軸をなすのが道路です。迫りくる大規模地震発生に備えるためにも緊急輸送道路など災害に強い道路整備を進めます。

地域の生活を支え、人に優しいまちづくりを支える道路整備を進めます

- バスなどの公共交通機関の円滑な運行を確保するための道路整備を進めます。
- 日常生活や経済活動に影響を与える交通渋滞の緩和・回避を図るための道路整備を進めます。
- 高度な医療を提供する救命救急センターへのアクセスを確保するための道路整備を進めます。
- 人にやさしい安全で快適なまちづくりを支えるため、歩道の整備やバリアフリーの道づくりを進めます。
- 快適な日常生活の基盤として、施設の高齢化等に対応した適切な維持管理を効率的に行います。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域を目指すべき将来像

人口減少時代を迎え、地域や社会は大きく変化しています。その中で、県民が暮らしを取り巻く様々な課題に危機感を持ち、明日が見通せない不安を抱えつつも、ふるさとに対する深い誇りと愛情、そして、未来の子どもたちのためによりよい地域にしていきたいという強い願いを持っていることが、県民との様々な意見交換などを通じて明らかになっています。

県は、様々な不安を解消することに全力を挙げ、岐阜県に住んでいてよかったと言える地域づくりを進めると同時に、あらゆる県民の持てる力を最大限に引き出し、県内外との交流を深め、次代を担う人づくりに取り組むことを通じて、将来への明るい希望を生みだし、誰もが誇れる力を発揮するよう岐阜県をつくります。

未来を担う人づくりの目指すべき将来像

- 1. 安心して暮らせる岐阜県**
介護や医療、障がいのある人々に対する支援の体制を整えと同時に、県民・家庭・企業・行政などが協力し合い、災害や犯罪、火災など、様々な不安を解消し、安心して暮らすことができる岐阜県を目指します。
- 2. 人・モノが活発に交流する岐阜県**
日本の真ん中であると同時に、中部圏の真ん中にあり、東西南北の結節点であるという地の利と豊富な地域資源を最大限に生かし、国内外の人たちが行き交い、企業が集まり、県内でつくられたモノや農林畜産物が活発に取引されるような活力にあふれた岐阜県を目指します。
- 3. 誰もが生き生きと活躍できる岐阜県**
高齢者、若者、男性、女性、障がいのある人、外国籍の人など、誰もがそれぞれが望む生き方をし、社会や地域の中で自らの力を大いに発揮できる岐阜県を目指します。
- 4. 清流と自然を守る岐阜県**
先人から受け継いだ豊かな自然環境を守ると同時に、地球全体の環境を守るため、県民が一丸となって取り組む岐阜県を目指します。
- 5. つながり、支え合う岐阜県**
よりよい社会をつくらうとする意欲を持ち、多様な人たちとつながり、一緒に理想の社会を考え、実際に行動できる力を持った人々に満ちた岐阜県を目指します。

2. 人・モノが活発に交流する岐阜県

人口減少下においては、お金を稼ぎ消費する人が減少することに伴って、地域内の消費も減少することが予想され、モノの売上げが低下し、地域の活力が失われることが懸念されます。

これを補い、持続的に地域の活力を生み出していくためには、外国を含む他の地域にモノや農畜産物、農産材などを売り、所得を稼ぎ出すことと、地域外から人を呼び込み、交流人口を増やし、地域の消費を拡大することが重要です。また、獲得した所得を地域内に循環させることによって、経済的に潤う人々を増やし、地域全体の活力を高めていくことも必要です。

幸い、本県には、地域外から所得を稼ぎ出す中核となる製造業の厚い集積や豊富な観光資源など、人口減少に伴う課題を克服できる豊富な地域資源が存在していることに加えて、中部圏の真ん中に位置し、基幹的な高速道路網が整備されているという地の利を有しています。こうした岐阜県の地域資源や強みを活かし、活力を生み出すための政策に取り組むことを通じて、つくったモノ、農林畜産物、人が行き交う中で地域の活力が創出される「人・モノが活発に交流する岐阜県」を目指します。

活力…物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備

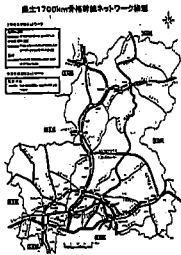
物流・観光、そして地域経済の持続的発展の基礎となる道路整備を進めます

- 生活や経済活動の機軸をなす物流、企業誘致や観光誘客など地域間交流を促進するには新高速三道を基本に幹線道路網の整備を進めます。
- 中部各県との連携を深め、中部圏の一体的な発展を図るための県断道路の整備を進めます。

特に、幹線道路網の整備については、本県全域、引いては中部圏全体の経済・産業・文化の発展に向けた整備が求められることを踏まえ、これに必要な整備水準を県民に対して明らかにすることを目的に、長期的な道路整備計画である「県土1700km青格幹線ネットワーク構想」を策定しました。

【県土1700km青格幹線ネットワーク構想】の理念と目指す姿

県土の均衡ある発展を支えるためには、県内を縦貫あるいは横断する道路や放射・環状道路を組み合わせた道路ネットワークの構築が効果的です。こうした観点から、広大な県土を一体化し県内各地域の相互の交流を図り、さらには隣接県を含めた広域的な交流を支えるための骨格となる交通軸を設定して、幹線ネットワーク道路の整備を効果的・戦略的に進めます。



今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④
岐阜県

- 重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）
- 代表事例 県土1700km骨格幹線ネットワーク構築

岐阜県における道路整備の進め方のうち幹線ネットワーク道路については、本県全域、ひいては中部圏全体の経済・産業・文化の発展に向けた整備が求められています。これに必要な整備水準を県民に対して明らかにすることを目的に、長期的な道路整備計画にあたる「県土1700km骨格幹線ネットワーク構想」を平成19年3月に策定しました。

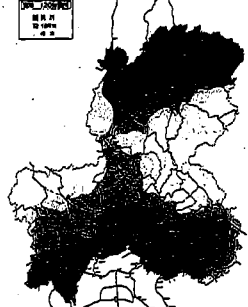
構成路線	名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、東海環状自動車道、中部縦貫自動車道
国 道	19号、21号、22号、41号、156号、157号、158号、248号、256号、257号、258号、303号、360号、361号、363号、365号、417号、418号、471号、472号
県 道	岐阜関ヶ原線、大垣江南線、扶桑各務原線、羽島稲沢線、関金山線、下呂白川線、高山清見線

○期待する効果や評価等

空港アクセス120分交通圏の拡大

各市町村役場から中部国際空港又は高山空港まで概ね2時間以内で到達できる市町村に在住する人口（面積）の割合（旧市町村単位で算出）

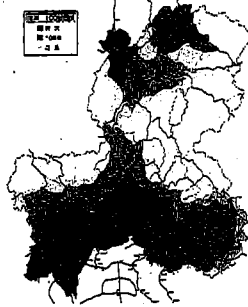
	現状	将来
人口比率	89.5%	97.7%
面積比率	56.0%	83.9%



沿海アクセス100分交通圏の拡大

各市町村役場から名古屋港、四日市港又は伏木富山港まで概ね100分以内で到達できる市町村に在住する人口（面積）の割合（旧市町村単位で算出）

	現状	将来
人口比率	88.1%	97.1%
面積比率	47.4%	79.7%



- 重点事項 安心して暮らせる岐阜県（地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備）
- 代表事例 (主) 岐阜大野線、(主) 多治見白川線、(主) 国府見度線などの整備

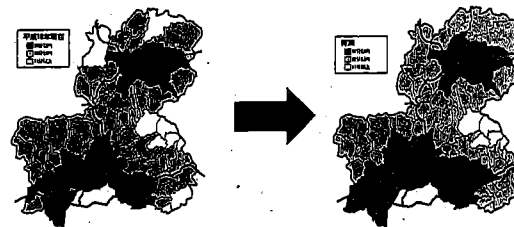
救急医療を支える道路整備、歩行者空間のバリアフリー対策、交通事故、液帯対策など地域の身近な生活を支える道路整備を推進します。

○期待する効果や評価等

救命救急センター到達圏の拡大

各市町村役場から最寄りの救命救急センターへ概ね30分以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

	現状	将来
30分到達圏人口比率	79.4%	84.8%



- 重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）
- 代表事例 東海北陸自動車道の4車線化

中部圏と北陸圏をつなぐ大動脈である東海北陸自動車道の全線4車線化を目指します。2008年7月5日に全線開通した本路線により中部と北陸の2つの経済圏が直結し、結節点となる本県の産業、文化、観光の発展に大きな効果をもたらします。東海北陸自動車道の信頼性・安全性の向上を図るため、全線4車線化が必要です。

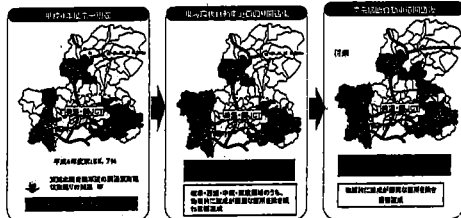
○期待する効果や評価等

- 東海北陸自動車道は、岐阜県を南北に貫き、太平洋と日本海をつなぐスケールの大きな道路であり、人・モノの流れが増大し、今後、東海・北陸間の企業取引も活発化するものと期待している。
- 全線開通により富山空港、小松空港、伏木富山港などの北陸地域の物流インフラの利用が容易となる。こうした地理的契機は企業にとって大きな魅力であり、企業誘致のセールスポイントとして打ち出し、誘致促進を図りたい。
- 北陸地域と東海地域を巡るスケールの大きい周遊ルートが完成したことや、中部国際空港、東海北陸自動車道、富山空港といったルートによる海外からの誘客も期待できることから、関西方面や海外をターゲットにした誘客に期待している。

県土1時間交通圏の拡大

各市町村役場から最寄りICへ概ね1時間以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

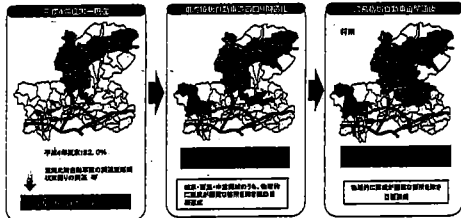
	現状	将来
人口比率	91.0%	92.4%



高速1Cアクセス30分交通圏の拡大

各市町村役場から最寄りの1Cへ概ね30分以内で到達できる市町村に在住する人口の割合（旧市町村単位で算出）

	現状	将来
人口比率	93.5%	98.8%



- 重点事項 人・モノが活発に交流する岐阜県（物流・観光、地域経済の発展を支える道路整備）
- 代表事例 東海環状自動車道西回り区間の整備

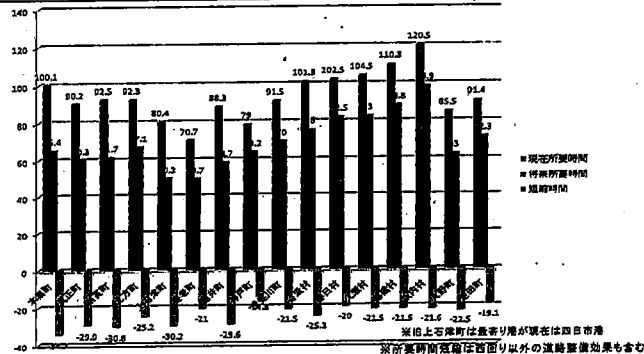
名古屋圏は、名古屋市を中心に30～40kmに点在する都市で形成されています。都市間の連携を強化し、中部圏の総合的発展に大きく寄与する東海環状自動車道は、東回り区間の開通（2006年3月19日）により、沿線工業団地が充実するなど本県にも大きな効果が現れています。地域間の一層の連携強化を図り、中部圏に活力を与えるため、西回り区間の早期整備が必要です。

○期待する効果や評価等

アクセス時間の短縮

東海環状自動車道西回り沿線の市町から四日市港や名古屋港への到達時間の短縮

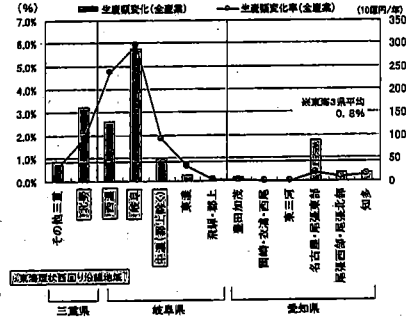
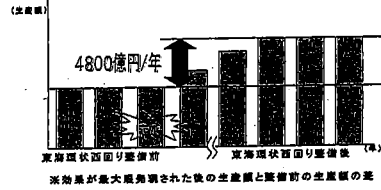
西回り効果により名古屋港までのアクセス時間が短縮する地域



経済波及効果（生産額の拡大）

東海環状自動車道四回りの整備がもたらす経済波及効果。SCGEモデルを用いて時間短縮がもたらす生産額増減を試算。

将来
生産額の増加
4,800億円/年



今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
三重県尾鷲市

- 補助金・交付制度の簡素化と弾力的な採択基準の採用
- 高速道路料金の引き下げ等で現在ある道路の有効的な利用
- 地方にとって「命の道」である高速ネットワークの早期実現のための財源確保を

- 重点事項 安心して暮らせる岐阜県（地域の生活を支え、人に優しい安全で快適なまちづくりを支える道路整備）
- 代表事例 濃飛横断自動車道の整備

濃飛横断自動車道は、高速交通網を補充するとともに、岐阜県の高速交通サービスの空白地域である下呂地域へのアクセスを確保する重要な道路です。「人・モノ・情報」の交流を促進し、地域連携や産業の振興に大きく貢献します。特に、下呂温泉を始めとする日本有数の観光資源を有する郡上市、下呂市、中津川市を結ぶ観光周遊ルートを形成し、地域産業の活性化に貢献します。

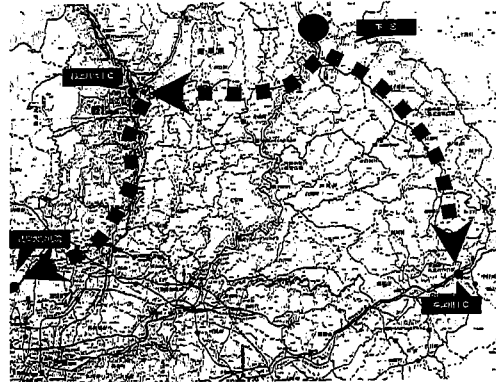
- 期待する効果や評価等

アクセス時間の短縮

濃飛横断自動車道の整備より下呂市から各施設への到達時間の短縮

下呂市から高速ICまでの所要時間		
	北上八幡IC	伊勢川IC
国道	80分	86分
10車線	65分	72分
4車線	48分	55分

下呂温泉駅前から各主要施設までの所要時間	
	整備前
国道	169分(1時間49分)
10車線	108分(1時間48分)
4車線	80分(1時間20分)



今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②
三重県尾鷲市

○現状

- ① 幹線道路の現状(陸の孤島など)について
この地域における唯一の幹線道路である国道42号が、平成16年の集中豪雨による崩落で、尾鷲 - 紀北間が寸断され「陸の孤島」となり、市民生活はもとより地域の産業活動が大きな打撃を受けました。
- ② 生活道路の現状(歩道・防災・耐震などの整備状況)について
街路を除く市内道路は、従来よりの幅員構成のままでも改良拡幅等の整備が進んでおらず、特に通学路としての歩道整備が遅れており児童の安全確保が危惧されています。
本年9月の13号台風の集中豪雨により、市営清掃工場へのゴミ焼却運搬路として利用している国道425号が、山腹の崩落による交通止めにより市内のゴミ収集ができなくなり市民生活に支障をきたす事態が生じました。
- ③ 地域の現状(産業・雇用・高齢化状況など)について
市内には危険な道路沿いに形成されている集落密集地が点在しており、過疎化による人口減少とともに、事業所の撤退や商店の減少などの状況が生じています。また、雨量規制等で集落が寸断される状況が年数回発生しており、有事における集落間の連携がとれず、地域の安全確保に支障となっている。

○課題

- ① 代替路線の確保、災害に強い道路
災害に強い道路として、近畿自動車道紀勢線・尾鷲尾鷲道路の全線早期完成を望む。
- ② 地域に促した有効的な通学路の歩道整備、災害に強い道路整備
- ③ 尾鷲尾鷲道路を核とした集落を連結させる国道311号を、雨量規制のない常時活用できる生活道路としての整備促進

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③
三重県尾鷲市

① うみ、やまを活かした豊かさを創造するまちづくり
 広域幹線道路網の整備を行うことで、うみの資源・やまの資源・まちの資源の活用など企業経営の支援

② 健やかで、いきいきと暮らせるまちづくり
 広域幹線道路網の整備を行うことで、少子高齢化が進むなか高度医療施設への通院可能

③ 自然と共生して、安心して暮らせるまちづくり
 生活安全面において、
 道路規格の高い道路整備を行うことで、救急搬送時の患者への負担低減
 災害に強い道路整備を行うことで、消防活動の強化及び他地域との連携可能

④ 次世代につながる人と文化をはぐくむまちづくり
 広域幹線道路網の整備を行うことで、熊野古道や海洋深層水など恵まれた自然環境がある東紀州地域への交流活動の充実促進

⑤ 快適でだれもが住み続けたいまちづくり
 幹線道路・生活道路・道路環境の整備により、適正かつ合理的な土地利用の推進を図る

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④
三重県尾鷲市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	広域幹線道路の整備 ・近畿自動車道紀勢線・熊野尾鷲道路の早期完成 ・国道425号における国道災害防除事業の推進 ・地域の集落を結ぶ重要路線である国道311号を通行止めのない災害に強い道路に	都市圏との新たな交流促進により、地域産業への振興、企業立地促進 通学路の安全性向上 山間部での安全性向上	
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	横断施設の整備 登坂車線の整備	通学路の安全性向上 山間部での安全性向上	
・少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	歩道の整備 ・国道42号・矢ノ川長尾～大曾越	遊泳児童の安全性向上	

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

中部縦貫自動車道および舞鶴若狭自動車道の高規格幹線道路の早期完成

- 国土の骨格を成す基幹的ネットワークである中部縦貫自動車道および舞鶴若狭自動車道の高規格幹線道路については、国の責任において、今後とも着実に整備・維持管理すること。また、今後10年から15年間でそのネットワークが完成するようにすること。
- ★中部縦貫自動車道の大野油坂道路については、一日も早く事業着手の決定を行い、今後10年から15年での全線開通を図ること。特に、線形不良等の現況状況の厳しい大野市富田地区から大野市泉地区にかけての区間を優先的に事業着手すること。また、永平寺大野道路の整備を促進し、遅くとも平成28年度までの全線開通を図ること。
- ★舞鶴若狭自動車道について、小浜西・小浜間は平成23年度、小浜・敦賀間は平成26年度の完成予定が示されているが、一日も早い開通を図ること。
- 事業評価については、従来から用いている時間短縮などの効果に加えて、企業立地の促進・観光振興、広域的なリダンダンシーの確保、高度医療施設へのアクセス向上など道路が持つ多様な効果を十分反映すること。
- ★ 調束、大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興（中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道）
 - ・物流の新たなルート構築による沿線の企業立地の促進
(大野市ではこの1年間に5社の企業誘致を進めていたが、高規格幹線道路が未整備であることを理由にいずれも企業立地に至らず)
 - ・観光の新たな周遊ルート開発、調束等との連携強化による大都市からの観光客増加
(奥越地域では、恐竜博物館等の魅力ある観光資源の開発により、入り込み客は増加傾向にある。本県への観光入り込み客の約9割が自動車利用であり、観光客へのアンケートで改善点の第1位はアクセス整備となっていることから、高規格幹線道路の整備が不可欠)
 - ・福井～東京：6時間30分～5時間40分（50分短縮）
 - ・小浜～大阪：2時間20分～2時間00分（20分短縮）
- ★ 広域的リダンダンシーの確保（中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道）
 - ・太平洋側の大規模地震時には、東名、名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
(平成7年の阪神大震災時には、名神高速道路等が寸断され、国道27号が迂回路となり大渋滞が発生)
 - ・通行止めが頻発する北陸自動車道の迂回路となる道路
(平成13年・平成18年豪雪では、北陸自動車道等が長期間通行止めとなり県民生活や経済が大混乱)

今後の道路行政についての意見・提案

①-1 地域の現状と抱える課題

- 現状
 - ◆福井県の位置
 - ・「万葉の心」に位置し、関東、中部、関東西との動脈にも近い地理的優位性を有する。
 - ◆福井県の道路環境
 - ・(太平洋側から日本海側への大動脈である北陸自動車道や国道8号は、本県(福井県)から関西、越前等の方向では、特に冬季の降雪等に対して自然に経路が異なる。特に、平成18年度までは、長期通行止めとなり、本県の北陸側と関西側が断絶した。(北陸自動車道開通一時、手動で代行するバスが約6台あり、(長2.2時間40分))
 - ・県道国道には通行が滞り、緊急時の対応に必要な箇所が約1,110箇所)
 - ◆福井県の産業・観光資源
 - ・わが国の自動車、機械、電子部品産業等を支える高度な技術力を有する企業が集積
 - ・国際的な先進化も研究の拠地である「加賀炭鉱」、調束、永平寺といった歴史的文化遺産、恐竜、雪割、三方五谷、九頭竜川、丹波谷等の豊富な自然
 - ◆福井県の産業の維持管理
 - ・維持管理の必要な道路が年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年は減っている
 - ・道路の劣化率の維持管理予算はピークの5.4%に減少
 - ・高度成長期に建設された道路の損傷、橋梁やトンネル等は、建設が数十年を経過しており老朽化が顕著に増加している。(2009年度には、県内の約5割の橋梁が建設後50年になる)
 - ◆歩行者の安全確保
 - ・高齢者の歩行者割合が増加
(老年人口割合(65歳以上)23.1%(全国平均20.8%)
 - ・高齢者や子供などの交通弱者が安全に通行できる歩行者空間の整備やバリアフリー化は進んでいる。
(県内歩道の歩道幅員率32.9%(全国平均42.8%)
 - ◆福井県は「専ら社会」
 - ・女性就業者、共働き世帯割合とも全国トップと女性の社会進出が目覚ましい
(女性就業者51.7%(全国平均48.4%)
 - (共働き世帯割合39.8%(全国平均28.6%)
 - ・一世帯あたりの自動車保有台数は全国トップ1位
(一世帯あたりの自動車保有台数1.75台/世帯(全国平均1.10台/世帯))
 - ・運動会、祭り、行事等における自動車利用の割合が全国平均を大きく上回っており、人々の生活も道路が支える「専ら社会」となっている。
(運動会等の交通手段自動車75.5%(全国平均54.8%)
 - ◆地域間の交流
 - ・交通不便な山村の集落・農道で17箇所あり、特に、南北の両側山間や奥越地方の山間部、東海地方のリアス地形などにおいては、移動が困難であり、地域間の交流を阻んでいる。
(県道国道の道路幅員率71.8%(全国平均73.8%)
 - ・また、市街地においては狭い道路に地味が増加している。
- 課題
 - ①大都市圏、調束への県境を超えた広域的な交流の拡大
 - ・大都市圏、調束へのアクセス向上
本県は、地理的に優位な位置にあるにもかかわらず、現在、高規格幹線道路ネットワークが北陸自動車道に依存している状況にある。地利を生かし、本県の豊かな産業・観光資源を全国に広く発信していくため、関東側、中部側、関西側、四国側とつながる中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道等の早期完成が必要である。
 - ②県民生活の安全・安心の確保
 - ・豪雪・災害対策の実施
豪雪時や災害発生時においても、県民の安全・安心な生活や経済活動を確保するため、緊急道路等の確保、災害に強い道路づくりが必要である。特に、山間部や半島部の代替道路が無い生活環境の安全性確保が重要である。
 - ・戦略的な道路施設維持管理
老朽化した道路に更新時期を迎える橋梁や道路施設の計画的な管理・維持を行い長寿命化を図っていく必要がある。
 - ・交通安全施設の整備、バリアフリー化
子供や高齢者が安全に通行できる歩道の歩道幅員やバリアフリー化を進めていく必要がある。
 - ③暮らしの質を高めるための地域間連携の推進
 - ・地域間のアクセス向上
開通した市街地の道路、合併した市街地の道路、観光地間のアクセスを強化するための幹線ネットワークの形成が必要である。
 - ・高度医療施設へのアクセス向上
沿線の病院が減少する中、県民に高度医療サービスを提供するために、高度医療施設へのアクセスを強化する道路整備が必要である。
 - ・市街地内の渋滞対策、公共交通機関との連携
市街地の現状道路等を整理し、渋滞対策を進めるとともに、駅等の交通結節点の改善やアクセスを強化し、公共交通機関との連携を図ることが必要である。

- ★ 高度医療施設へのアクセス向上（中部縦貫自動車道）
 - ・旧和泉村（大野市）～県立病院（第三次救急医療施設）：70分～48分（22分短縮）
 - ・勝山市～県立病院（第三次救急医療施設）：38分～25分（13分短縮）
 - ・出産可能な医療機関のない奥越地域の生命線となる道路
(奥越地域では、平成19年3月に出産可能な病院が無くなり、直近の産科病院まで約30分余計に時間がかかるようになった)
- ★ 交通事故の減少（中部縦貫自動車道）
 - ・大野油坂道路の整備により線形不良箇所が解消し、交通事故件数が減少
(国道158号の大野市街地～油坂峠間の死亡事故発生割合は県平均の約5倍)
- 直轄国道の整備促進と地方負担の軽減
 - 高規格幹線道路と一体となってネットワークを成す直轄国道については、国の責任において、今後とも着実に整備・維持管理すること。また、地方負担の軽減のため、直轄負担金を見直し、特に、維持管理に係る地方負担を軽減すること。
 - 地方の道路財源確保と交付金制度等の継続
 - 本県の道路関係予算に占める道路特定財源は約4割であり、残りの約6割を一般財源や起債で賄っている現状を踏まえ、地方にとって「真に必要な道路」の整備・維持管理を確実に進めるための財源を安定的に確保すること。
 - 地域の自主性を生かし、地域の道路整備に大きな役割を果たしてきた地方道路整備臨時交付金制度を創設・拡充するとともに、地方負担を軽減するため今年度創設された地方道路整備臨時交付金制度を来年度以降も継続すること。
 - 維持管理の増加に対応した制度設計
 - 高度経済成長期に建設された多くの橋梁、トンネル等の道路施設の老朽化が進行し、今後、大規模な修繕や更新の時期を迎えることから、維持管理すべき道路の経年的な増加と相まって、地方財政を圧迫することが懸念される。今後は、維持管理に主眼を置き、地域の道路事情を踏まえ柔軟に運用できる制度設計にとともに、必要な費用への十分な支援策を講じること。
 - 災害対策の実施、豪雪時の情報共有・提供の徹底
 - 本県は、地理的に南北と縦断に断絶され、近年では平成16年福井豪雨や平成18年豪雪などの自然災害が頻発する厳しい地形・気象状況にある。平成18年豪雪では南北・縦断境界部の道路機能が長期間にわたり麻痺して、北陸の経済活動に深刻な影響を及ぼし、また、県管理道路に落石や崩落、雪崩等の対策が必要な箇所が約1,110箇所もあることから、道路除雪や道路防災対策について必要な費用への支援策を講じること。
 - 豪雪時には道路・交通管理者が連携し、相互の情報共有・一元化、県外への幅広い情報の迅速な提供の徹底を図ること。

今後の道路行政についての意見・提案

①-2 地域の現状と抱える課題

- 福井県の目指すべき将来像
 - 経済・観光等の飛躍的な発展
 - ◇観光客の増加、販路市場の拡大
 - ・中部縦貫自動車道・舞鶴若狭自動車道の整備による高規格幹線道路ネットワークを完成させることにより、本県の地理的優位性を最大限生かし、観光客の増加、調束をはじめ各種車への販売市場の拡大が図られ、大都市圏と本県の人・物の交流が活発化する。
 - ◇広域的な人と物の安全な交流
 - ・中部縦貫自動車道の整備による日本海側と太平洋側をつなぐルートの形成、舞鶴若狭自動車道の整備による日本海側ルートの形成により、広域的なリダンダンシーが向上し、災害時等においても人と物の安全な交流が確保される。
 - 安全・安心な生活環境の確保
 - ◇豪雪・災害に強い県土
 - ・地域間道路の防災対策や複数ルートを確保することにより、災害時にも住民の安全な通行が確保される。また、早期除雪や歩道除雪の充実を図ることにより、県民の安心・安全な生活や経済活動が確保される。
 - ◇計画的な道路施設の維持管理
 - ・計画に基づき、定期的点検と予防的修繕を行うことで、道路施設の長寿命化が図られ、既存ストックを長期にわたる有効利用が図られる。
 - ◇子供や高齢者にやさしい環境の確保
 - ・歩道幅員やバリアフリー化により、子供の安全な通学、高齢者の自立した暮らしが確保される。
 - 地域における暮らしの質の向上
 - ◇地域間連携の強化
 - ・合併した市街地の主要地間を結ぶ道路を整備することにより、市街地の一体化、専ら社会を支える地域間の連携が強化される。
 - ◇安心な生活環境の確保
 - ・地域間を結ぶ幹線ネットワークの整備や、迅速な災害対応や高度医療施設へのアクセスを強化することにより、より広い地域の県民に対し医療サービスが提供される。
 - ◇市街地内の交通円滑化
 - ・渋滞対策の実施、交通結節点の改善やアクセス強化により、市街地内の交通円滑化、公共交通機関の利用促進、環境改善が図られる。

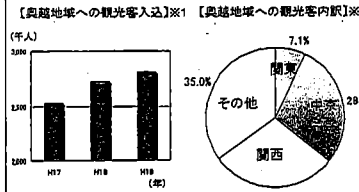
高規格幹線道路の整備①-2 中部縦貫自動車道

- ◆ 関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆ 広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆ 高次医療施設へのアクセス向上
- ◆ 交通事故の減少

観光の新たな周遊ルート開発、隣県等との連携強化による中京・関東方面からの観光客増加

本県(奥越地域)への観光客動向

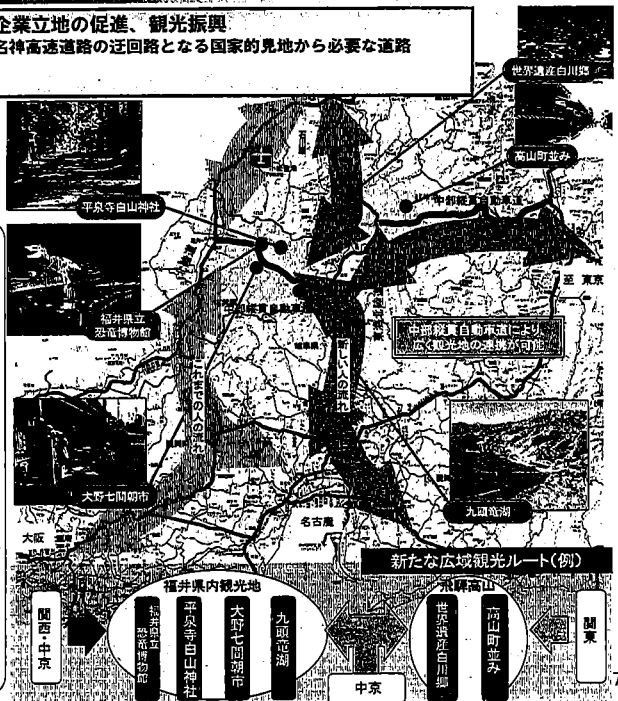
観光客は増加傾向、中京・関東方面から3割以上、自家用車または観光バスの利用者が約9割
 ◆ 福井県立恐竜博物館は来訪者が1.5倍に増加(H17-H19:約38万人)



【奥越地域への観光客入込】※1 【奥越地域への観光客内訳】※2

1 アクセス整備	15.9%	1 農業用車	75.0%
2 高内板・保線	13.1%	2 貸切バス等	11.8%
3 主要な観光施設・観光地	12.4%	3 他	10.0%
		4 観光車	2.0%
		5 その他	2.2%

※1 福井県観光客入込数(H17-H19)
 ※2 福井県観光客内訳(H19)
 ※3 福井県観光客入込数(H17-H19)
 ※4 H19福井県観光客入込数



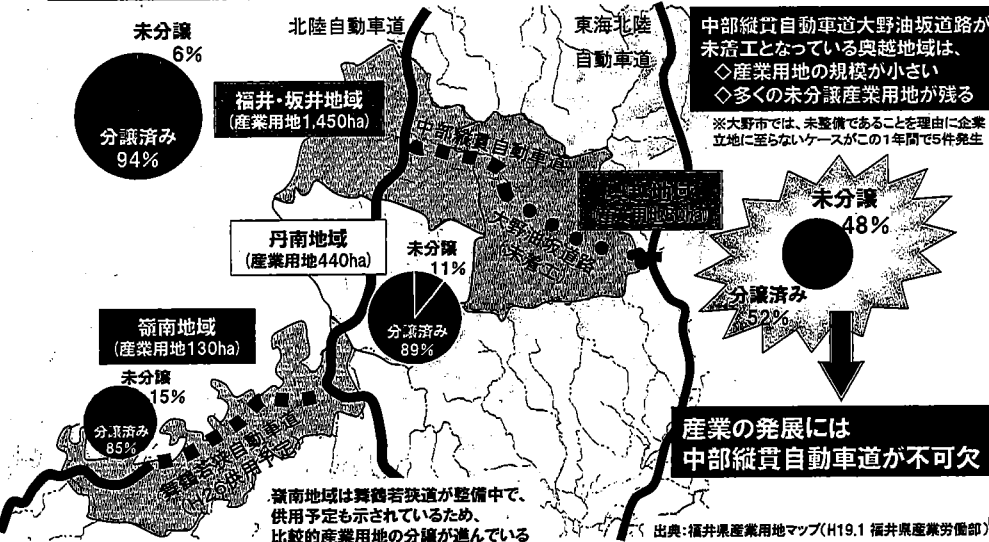
今後の道路行政についての意見・提案 ③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	様式④ 福井県
◇観光客の増加、販路市場の拡大	◆ 中部縦貫自動車道 ◆ 舞鶴若狭自動車道	★ 関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興(中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道) - 物流の新たなルート構築による沿線の企業立地の促進 - 大野市では高規格幹線道路が未整備である上、地理的に企業立地に乏しいケースがこの1年間で5件発生 - 観光の新たな周遊ルート開発、隣県等との連携強化による大都市からの観光客増加 - 奥越地域では、恐竜博物館等の魅力ある観光資源の開発により、入り込み等は増加傾向 - 本県への観光入り込み等の約9割が自動車利用 - 観光客へのアンケートで改善点の第1位はアクセス整備となっており、高規格幹線道路の整備が不可欠 - 福井～東京:6時間30分～5時間40分(50分短縮) - 小浜～大阪:2時間20分～2時間00分(20分短縮)	P6参照 P7参照 P8参照
◇広域的なリダンダンシーの確保	◆ 国道305号 河内～奥野々道路 赤坂～河内バイパス (ホノケ山トンネル(仮称))	★ 広域的なリダンダンシーの確保(中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道) - 太平洋側の大地震発生時には、東名、名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路 - 平成7年の阪神大震災時には、東名、名神高速道路等が寸断され、迂回路となった国道27号が大渋滞 - 通行止めが頻発する北陸道の迂回路となる道路 - 平成19年・平成18年豪雨では、北陸自動車道等が長期閉鎖となり県民生活や経済が大混乱	P9参照
◇雷・災害に強い県土	◆ 県道常神三方線	★ 高次医療施設へのアクセス向上(中部縦貫自動車道) - 旧和泉村(大野市)～福井県立病院(第3次救急医療施設):70分～48分(22分短縮) - 勝山市～福井県立病院(第3次救急医療施設):38分～25分(13分短縮) - 出産可能な医療機関のない奥越地域の生命線となる道路 - 奥越地域では平成19年3月に出産可能な病院が無くなり、直近の産科病院までの時間が約30分延びる	P10参照
◇安心な優良環境の確保		★ 交通事故の減少(中部縦貫自動車道) - 大野油坂道路の整備により地形不良箇所が解消し、交通事故が減少 - 国道158号大野市街地～油坂間の死亡事故発生割合は、県平均の約5倍	P11参照
◇観光客の増加、販路市場の拡大	◆ 国道305号 河内～奥野々道路 赤坂～河内バイパス (ホノケ山トンネル(仮称))	★ アクセス向上による市町村合併の支援、広域観光ルートの強化 - 常陸前町(旧常陸町)～河野総合事務所(旧河野村):40分～20分(20分短縮)、北陸自動車道と延伸加賀海岸公園とを、幾度と連絡する道路	P12参照
◇地域間連携の強化		★ 災害時等のリダンダンシーの確保 - 北陸自動車道、国道305号を横断的に連絡し、災害時等の迂回路として期待	
◇雷・災害に強い県土	◆ 県道常神三方線	★ 災害時の孤立集落の解消 - 過去10年間で法面崩壊等による全面通行止めが多発。特に、平成16年には4集落、700人以上が孤立 - 県道整備により災害危険箇所を迂回し、生命線道路の安全、安心な通行を確保	P13参照
◇雷・災害に強い県土		★ 冬期における安全、安心な道路通行の確保 - 多量の降雪により、通行不能や事故、大渋滞が発生。平成18年豪雨は物流、観光に多大な影響 - 効果的な道路除雪、迅速な情報提供による安全、安心な道路通行の確保	P14参照
◇適正で効率的な道路施設の維持		★ 維持管理の現状 - 県が管理すべき道路面積は年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年傾い - 橋梁アセットマネジメントの推進 - 2030年には約50%の橋梁が更新期を迎えることから、戦略的な維持補修計画により、費用を抑制	P15参照

高規格幹線道路の整備①-1 中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道

- ◆ 関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆ 広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆ 高次医療施設へのアクセス向上
- ◆ 交通事故の減少

高規格幹線道路 未整備地域の産業用地には、企業立地が進まない！！

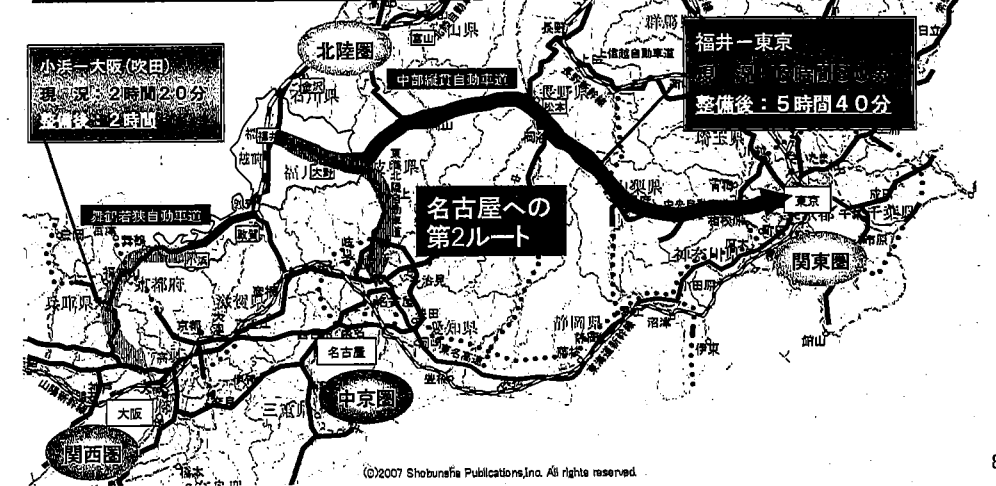


高規格幹線道路の整備①-3 中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道

- ◆ 関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆ 広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆ 高次医療施設へのアクセス向上
- ◆ 交通事故の減少

◆ 中部縦貫道は、福井県と関東圏を最短で結ぶルート

◆ 舞鶴若狭道は、福井県と関西圏を最短で結ぶルート



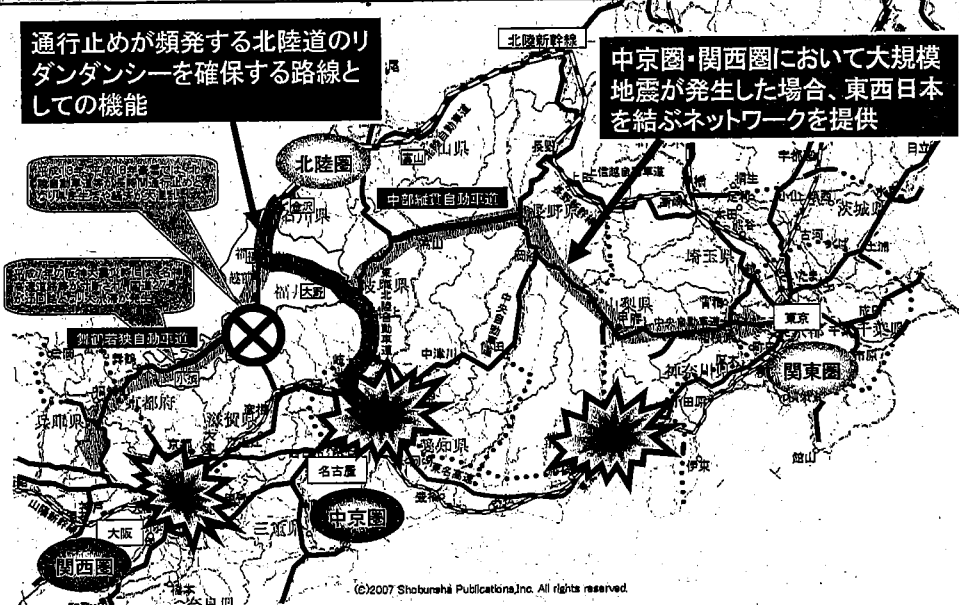
高規格幹線道路の整備②

中部縦貫自動車道 舞鶴若狹自動車道

- ◆関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少

通行止めが頻発する北陸道のリダンダンシーを確保する路線としての機能

中京圏・関西圏において大規模地震が発生した場合、東西日本を結ぶネットワークを提供



©2007 Shobunsha Publications, Inc. All rights reserved.

高規格幹線道路の整備④

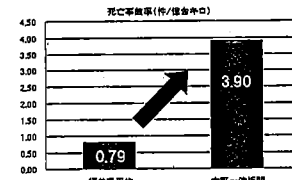
中部縦貫自動車道

- ◆関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少

中部縦貫自動車道大野油坂道路の整備により、線形不良箇所が解消し、交通事故の件数が減少

<現況>
大野市街地～油坂峠までの国道158号では、死亡事故が多発

- ◆平成8年～平成18年の間で
発生件数：14件
死亡人数：18人



H14～H18の死亡事故率が
福井県平均の約5倍

出典：(財)交通事故総合分析センター資料
：福井県警大野警察署調べ



線形不良箇所にて死亡事故が多発

大野油坂道路

大野油坂道路の整備により、線形不良箇所が解消

交通事故の件数が減少

大野・国158 オートバイ衝突 岐阜の男性死亡

高規格幹線道路の整備③

中部縦貫自動車道

- ◆関東・大都市へのアクセス向上による企業立地の促進、観光振興
- ◆広域的なリダンダンシーの確保・・・東名・名神高速道路の迂回路となる国家的見地から必要な道路
- ◆高次医療施設へのアクセス向上
- ◆交通事故の減少

第三次救急医療施設
福井県立病院

勝山市～県立病院まで
現況 約38分 ※1
13分短縮
整備後 約25分

旧和泉村～県立病院まで
現況 約70分 ※3
22分短縮
整備後 約48分

大野市～県立病院まで
現況 約38分 ※2
8分短縮
整備後 約30分

出産可能な医療機関 ゼロ

※1:国土交通省資料
※2:国土交通省資料
※3:福井県土木部試算

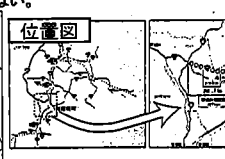
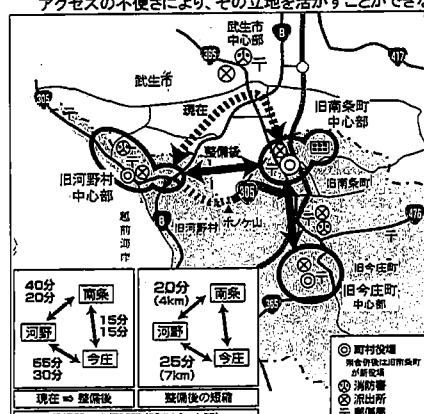
地域間幹線道路の整備

一般国道305号河内奥野々道路 赤坂河内バイパス

- ◆国道305号ホウケ山付近の交通不能区間の解消により、南越前町内の連携を強化
- ◆北陸自動車道と越前海岸を最短で結ぶ広域観光ルートの確立
- ◆北陸自動車道、国道8号、国道365号等を連絡し、リダンダンシーの強化

1. 現況

- ◎合併した南越前町内の主要地間の移動ができない！
旧河野村～新しい町役場(旧南条町)は、交通不能区間により交通が断絶している。役場に行くには、降車を經由しなければならず、距離で18km、時間で40分を要する。
- ◎観光地越前海岸へのアクセスが不便！
今庄インターチェンジは県内で最も越前海岸に近い位置にあるが、交通不能区間によるアクセスの不便さにより、その立地を活かすことができない。



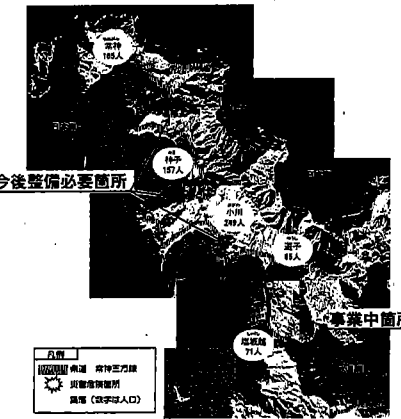
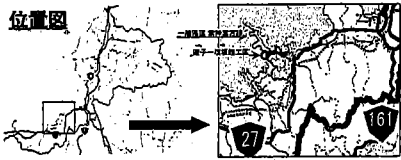
各インターから越前海岸への距離



2. 道路整備による効果

- ★通行時間が大幅短縮!!
→ 旧河野村⇄新役場(南条) 10分=20分(10分の短縮)
→ 越前海岸までのアクセス 10分=20分(10分の短縮)
今庄IC(今庄)⇄越前海岸(河野) 10分=20分(10分の短縮)
- ★今庄～敦賀間の災害時等におけるリダンダンシーの強化!!
→ 今庄～敦賀間で北陸自動車道、国道8号、国道365号のいずれかが災害等で通行止めとなった場合、当道路が互いを横断的に連絡していることから、迂回路としての機能が発揮できる。

- ◆常神三方線は常神半島を縦貫する唯一の道路で、半島で生活する住民にとって命の道
- ◆過去10年間で、災害による全面通行止めが4回、延べ29日間発生
- ◆県道整備により、災害危険箇所を迂回し、生命線道路の安全・安心な通行を確保

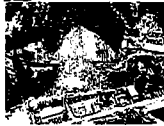


1 現状

◎災害危険箇所は、最大で4.4箇所/km(県平均0.6箇所/km)

◎過去10年間で全面通行止め4回、延べ29日間発生

- ～過去10年の災害履歴～
- ・平成10年4月15日 常神で法面崩壊 3日間全面通行止め
- ・平成14年1月5日 神子で法面崩壊 2日間全面通行止め
- ・平成14年3月7日 小川で法面崩壊 23日間全面通行止め
- ・平成16年10月20日 各地で崩土・倒木 1日間全面通行止め



◎平成16年の台風23号の豪雨では、各地で崩土・倒木が発生し、住民や観光客など4集落、700人以上が孤立

- 迂回路がない
- 民宿が78軒存在する常神半島地域に重大な被害

※年間観光客数は、約168,000人(H18)



H14.1.6 崩落箇所

2 常神半島縦貫道路の早期整備が必要

遊子～塩坂越工区整備により、通行安全度約30%UP!!

- 災害危険箇所を13箇所のうち4箇所迂回(安全度向上率 約31%)

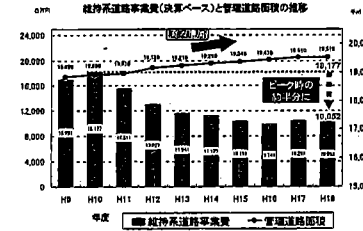
今後も、神子～小川工区等の早期整備が求められる

- ◆県が管理すべき道路面積は年々増加しているが、予算は減少傾向で、近年横ばいである
- ◆2030年(約20年後)には全橋梁の約50%が架設後50年を越え、大規模更新期を迎える
- ◆橋梁等の長寿命化を図るなどの戦略的な維持管理により、適正で効率的に道路施設を維持する

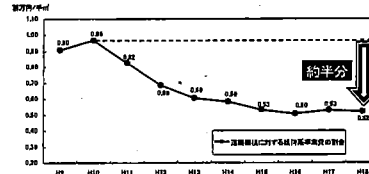
1 道路管理の実情

◎県管理道路面積は年々増加

◎道路面積当たりの維持系事業費は、ピーク時の約半分 → 道路のサービスレベルが限界



道路面積あたりの維持系事業費

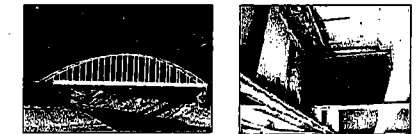
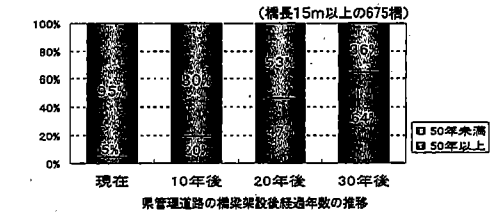


2 戦略的な道路管理が必要不可欠

◎橋梁、トンネル等の大規模構造物は高度経済成長期以降に多く建設

◎架設後50年以上の橋梁数は、20年後には現在の約10倍、全体の約半分に

→事後保全から予防保全への転換が必要



子馬興谷橋(S43年架設) 国道158号(大野市)

戦略的・効果的な道路除雪

- ◆冬期に多量の降雪や厳寒による路面凍結が頻発に起こり、通行不能や事故、大渋滞が発生
- ◆平成17年豪雪では幹線道路の通行止めが多発し、これによる物流、観光等の経済損失は多大
- ◆効果的な道路除雪、迅速な情報提供による安全・安心な道路通行の確保

1 平成18年豪雪

■嶺北南部を中心に平成17年12月12日夜から14日にかけて大雪 →南越前町今庄では最大日降雪量56cmを観測

(12月の降雪量は356cmで、過去5年間の平均の約6倍)

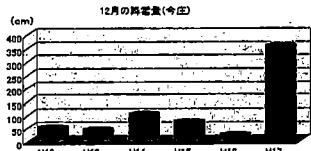
■北陸道、国道8号、幹線国道等で積雪、雪崩による通行不能や大渋滞が発生 →嶺北と嶺南が一時分断、交通の大規模な迂回

■物流・観光に多大な影響 →小売店から商品が消える事態が発生 →県民の生活が大きく混乱

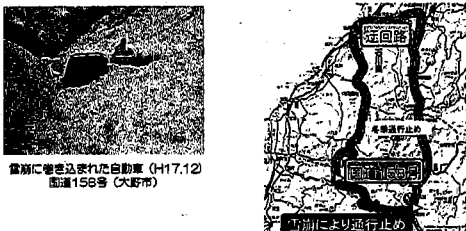


大雪による交通渋滞(H17.12 国道8号(越前市))

除雪が進められない道路(大野市内の市道)



2 幹線道路の通行止めにより多大な経済損失



雪崩に巻き込まれた自動車(H17.12 国道158号(大野市))

◎平成17年12月22日に国道158号で発生した雪崩により、大野市朝日～油坂間が13日間通行止め

→交通の大規模な迂回により、13日間で約4.4億円の経済損失(福井県試算)

今後の道路行政についての意見・提案

- ① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式 ①

滋賀県 甲賀市

○地方における道路整備の充実

大都市圏内では、片側3～4車線で自転車歩行者道も整備され、分離帯には植樹がされた立派な道路が数多くありますが、地方ではその状況が一変します。甲賀市も例外でなく、国土幹線である国道1号をはじめ、国道307号、国道422号が通過し、主要地方道や県道のほか多くの市道を抱えています。国道1号ですら2車線の対面通行の区間があり、主要地方道や県道にあっては対向できない区間もあります。また、甲賀市は三重・京都の2府県8市町村に接することなどからも、新名神高速道路へのアクセス整備や、県内の主要地間を結ぶ道路交通ネットワークの整備促進、さらには、重要幹線の交通混雑緩和対策などは住民の要望も強く、積極的な取り組みが望まれています。

○道路整備にかかる財源確保

道路特定財源制度は受益者負担による合理的な制度で、これまでの道路整備を支えてきた道路特定財源が平成21年度より一般財源化されることは、本市のように道路整備事業費の財源を道路特定財源に大きく依存している自治体にとっては、現在の厳しい財政状況からみて、日常の道路維持管理にまで大きく影響を受けることは必至であります。道路整備にかかる財源確保については、受益者負担の原則に則り充当されることが当然であり、道路整備中期計画に基づき真に必要な道路整備など国民の期待する道路整備に充当していただくことが大前提であると考えております。

なお、本市地域は人口増加率に比例して、自動車交通への依存率が極めて高いにもかかわらず、道路の整備率は低い状況にあることから、地域の課題や実情に的確に対応した整備が機動的に行なわれるよう、優先的に地方道路整備事業にかかる十分な財源の配分についてご意見をいただきたいと思います。

様式 ②

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

滋賀県 甲賀市

○新名神高速道路の早期ネットワーク化
 新名神高速道路は、人と物流の大動脈として日本経済を牽引する高規格幹線道路網の核をなす高速自動車国道で、平成20年2月待望の亀山JCT～草津田上IC間49.7kmが供用され、今後、経済効果や市民生活の利便性の向上など、大きな効果が発揮されるものと期待していますが、一方、新名神高速道路の接続区域で未着手・未供用区間である名神高速道路の大津IC以西や東名阪自動車道四日市IC付近では交通量の増加により慢性的な大規模渋滞が発生しています。
 このため、当面着工しない区間とされている大津～城藤、八幡～高瀬間の必要性は明確で、四日市～亀山間などの整備中の区間については、早期に完成させることが強く望まれているところであり、新名神高速道路は計画全線が供用されることによって高速ネットワーク化が図れ、本市においても産業振興をはじめあらゆる分野で効果が表れるものと期待しています。

○主要幹線道路の充実

甲賀市の幹線道路である国道1号は、2車線の対面通行でありましたが、近年の交通量の増加に伴い、交通渋滞が慢性化し、沿線の道路交通環境は悪化していました。その対策として、水口道路の四車線化や栗東水口道路のバイパス整備が進められ、これまでの部分開通や暫定供用などにより、これまでの慢性的な渋滞は若干の緩和が図れたものの抜本的な改善までには至っておりません。今後も沿線に店舗が立並ぶなかの現道拡張であることから、多くの方々から土地の提供や店舗の移転などに大変な協力をいただかなければなりません。市内関係者をはじめ道路利用者からは早期の全線拡張整備の完成が望まれています。

また、新名神高速道路は、甲賀市内に3箇所（甲南ICは平成20年春供用予定）を配しますが、それらのICにアクセスする道路である国道307号や主要地方道などは一部未整備区間もあることから、ICから市内の工業団地や観光地へのアクセスに支障をきたしており、さらには、生活道路への通過車両の進入などにより、市民の生活にも影響を及ぼしています。

様式 ④

今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

滋賀県 甲賀市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力の向上	名神名阪連絡道路の整備	三重、滋賀両県の県境付近は、新名神高速道路や国道1号、名阪国道といった主要な国土幹線道路が東西を結ぶ交通の要衝であり、当該地域の経済活動や文化、民間交流等の緊密化、広域化は両県の発展においては極めて重要であると考えられます。 こうしたなか、当該地域の中心を南北に整備が計画されている地域高規格道路の名神名阪連絡道路は、北陸自動車道や伊勢自動車道と一体となって日本海から太平洋に至る南北軸を形成し、三重県伊賀地域、滋賀県甲賀地域、東近江地域からなる地域集積圏の形成、魅力ある定住地域づくりを支援するとともに東西方向の高速道路ネットワークとの連携による道路網の機能強化や広域的な交流を促進する道路として期待されている現状であります。	
大規模な地震、火災に強い国土づくり等	橋梁の耐震対策	滋賀県には幾つかの活断層が分布しており、特に発生確率の高いと言われている南海・東南海地震の発生時には、こうした活断層にあたる影響も大きく、名古屋と大阪を結ぶ道路網にも深刻な打撃を受けることが	

様式 ③

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

滋賀県 甲賀市

甲賀地域は、東海道五十三次の宿場町としてはくんできた独自の街道文化により、人の輪を強め、交流文化を重視し、旅人へのもてなしの心を大切にしている市民性は、今もなお、しっかりと生き続けています。また、恵まれた自然環境と全国ブランドである産業が調和した甲賀地域は、新名神高速道路の開通により、関西と中部、伊勢と北陸を結ぶ新たな交通の要衝となり、モノづくりや流通などの産業を創出し、大きく飛躍していくものと考えています。

こうした状況にあって、市の将来像としては、国道1号、国道307号などの地域の骨格となる幹線道路や、新名神高速道路ICへのアクセス道路などの整備、さらには、新名神高速道路を中心にして、名神高速道路や名阪国道を結ぶ「名神名阪連絡道路」の事業化により、甲賀市のみならず、滋賀県内や近接する三重県伊賀圏域との発展とともに、周辺都市との交流や産業、観光振興につながる連携強化を図ることにより、市民一人ひとりが甲賀市民であることに自信と誇りが持てる、安心安全で快適な生活・社会基盤の充実したまちを目指していきます。

良好な生活空間・自然環境の形成	甲賀湖南道路等の改築整備と生活道路の安全確保	予想されており、特に、その中心に位置し、東西・南北の国土軸的な幹線道路が交わる甲賀市においては、緊急車両や物資輸送の車両が通行できるよう緊急輸送路を確保するための道路整備を推進する必要があります。しかしながら、厳しい地方財政状況のなかにおいて、特に多額の事業費を必要とする橋梁の耐震整備は十分とは言えず、今後の震災等に対応した緊急物資搬送にかかる幹線道路を確保するうえからも、早期の対応が必要であると考えています。 甲賀市内及び周辺の幹線道路の整備は低い状況にあり、従来の通過交通車両に加え、「新名神高速道路」の供用を機に工業団地への企業進出が急増したことによる交通量の増加に伴い、市内の道路では交通渋滞が慢性化しています。さらには、渋滞を避けた車両が生活道路までにも殺到し、沿線の道路交通環境は著しく悪化し、住民生活を脅かす状況ともなっています。 こうしたことから、甲賀湖南道路をはじめ、主要な幹線道路の渋滞緩和を図り、生活道路における子供や高齢者など交通弱者が安心して利用できる道路環境を確保するため、主要幹線道路の整備を優先すべき事業であると考えています。
-----------------	------------------------	---

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

京都府福知山市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路は、国民生活や社会活動を支える最も基礎的で重要な社会施設であることは誰も異論のないところでしょ。

だからと言ってそのことで道路利用者が納めている揮発油税等の道路特定財源を目的外に使えるようにしたのだとしたら、その納税者が納得できる道路行政での歳出をしていただかなければなりません。

地方の都市は、大都市への人口集中による過疎化に加え少子高齢化でさらに疲弊しており、その生き残りをかけての高速道路建設要望なのです。高速道路は生命線なのです。だからと言って地方の要望するすべての道路を造ることはならないでしょう。

前を見るばかりではなく振り返ってみると、これまでに造ってきた道路の維持管理もしなくてはならない、改良だしてなくてはなりません。

このあたりで、各主要な幹線道路の整備に関する基本計画を立てて、毎年確実に少しずつでも改良なり維持管理が出来るようにしていただきたいと考えます。そのことにより、いつまでに完成するんだな、将来はこうなるんだとか、ここを先にやって欲しいなどの要望も整理しやすいと考えます。国道〇号（～区間）整備基本計画等という計画もないのに要望が高いところから事業をやっていると、要望のないところはいつになっても出来ません。

つまり、『点』の改良は出来ても道路の生命である『線』の改良がいつになっても出来ないということです。

そういう意味において、今後においては道路全体予算に占める改良や維持管理の事業費を、一定のかなり高い割合で確保していただくことを要望します。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

京都府福知山市

②-2 地域を目指すべき将来像

高速道路は地域を活性化するという面があります。産業の誘致や観光地への誘客などがそれであり、その光の部分に対して影の部分もあつた。それは、地域で消費されるべき金がより魅力のある地域へ逃げていくことや、それにとどまらず人材までも磁力の強い方へ流れていくことであります。

地方都市では公共交通機関が崩壊しつつあり、車は欠かすことが出来ない生活手段であります。その自動車の保有率は京都府全体の4.4%に比べ北部の丹波・丹後地域は5.8%であり、年々増加の傾向にあります。その反面、道路の未整備な区間が多く、今後の高齢化が進んでいく中でますます車への依存がより高まること考えられるので、その整備は急がれます。

地方の生活道路を整備することにより地域内での求心力を高め、活性化を図ることが出来る、そのことにより他地域への消費の流出も防げるのであります。そのことは運送と守り育ててきた地域の伝統・文化を守ることにつながると考えます。高速道路網で日本のどこへでも手軽に行けることになっても、どの地方都市も同じような町であってはならない。例えば、この街はこの地方の中心的な街だし、この町はあれで有名であるなどの個性を持ったまちづくりをしなければ流入人口の増加はあり得ないと思います。

隣接する市町からの流入を増やすためには、主要な生活幹線道路で整備が遅れているところを改良することが近道になると考えます。生活道路は改良すれば必ず交通量は増えます。通過交通が少ないから改良は後回しだ、数値で示せとよく言われますが、一概にそうばかりではありません。道路が狭いから通過台数が少ないのです。少ないからだけで後回しになっているところはたまたまのものではありません。

人口はすでに減少期に入っているだけに、交通弱者といわれる幼児から高齢者に必要な歩道や高齢ドライバーにやさしい生活道路の整備を望みます。当地域の目指すべき将来像としては安心・安全な街、安心して子どもを産み育てられる街、若者が集い伝統・文化を次世代に継承していくことなどであり、そのためにいかに道路があるべきかを考えることや、今後は生活幹線道路を改良して昼間流入人口を増やしていきたい。そうすることにより地域医療や教育問題、労働力確保などの諸問題の改善に寄与すると考えます。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

京都府福知山市

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

平成18年に1市3町が合併した本市は553km²と府下3番目の市域を有している。合併後は年々人口が減少していますが、昼間人口はほぼ維持しています。隣接地域の6割以上が兵庫県であり、その地域からの昼間の流入人口が多い。その多くは私学の中高校の学生のほか通勤や市民病院への通院の方である。この市民病院は第三次医療施設ではないため、いざとなれば京都市内へ転送しなければなりません。京都市への唯一の道である国道9号や京都縦貫自動車道を利用して100分以上も要します。時間短縮に地域住民の生命がかかっているのです。国道9号は通学路であるのに満足な歩道すら未整備な箇所がたくさんあります。前回の改修から40年以上を経過しており、早期の改良が望まれています。

府内の隣接市である綾部市とを結ぶ府道の改良も遅々として進んでいません。地域の主要地方道であり、地域が自立して運搬・交流できるようには改良が必要ですが、府において都市計画決定して24年を経過しているなかで財政問題のため遅れています。

周囲の大部分を兵庫県と接していることから、府県境の国道の峠道はトンネル化されたり、2車線に改良されていますが、未だに1車線のみで普通車のすれ違いさえままならない区間があり、通学・通院・通勤に日々難渋しています。

自動車がないと生活が出来ない地方事情があり、さらに生活道路の改良には乗客の存続がかかっているのです。

○課題

国道9号のような地域の幹線道路の改良については、しっかりとした整備計画と裏付けのある特定の財源を確保し、計画的な改良や適正な維持管理が必要です。

地方自治体が整備する道路においても、道路特定財源のように安定した財源の裏付けがないと整備計画すら掛けません。国においてしっかり支援していただく必要があります。

府県境の国道は行政の狭間に陥りやすく、難儀しているのはその地域に暮らしている住民であります。本音の意味でこういう峠道をトンネル化したり、川に橋を架けたり、その一つのトンネル・橋で大きな交流が回れ、それが活性化への早道なのであります。

兵庫県側とのアクセスを高めることが本市にとっては重要な課題であります。

市域が拡大化したことにより、市道は3,645路線、その延長は1,391kmにもなり、橋りょうの数は1,091本となっています。通常の維持管理はもとより除雪などに要する費用の70%は一般財源で賄っており、地方の道路財源の確保にも十分な配慮をしていただかないと道路の維持管理を後退させるばかりでなく、福祉や教育にいたるまで多大な支障をきたすこととなります。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ③

福知山市

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域経済の活性化 と安全・安心	○【国道9号(福知山市～京丹波町間)の整備計画の策定】 国道9号(福知山市～京丹波町間)の改良が遅れている。京都縦貫自動車道を利用して京都市まで100分以上かかるので、抜本的な改良が不可欠であり、早急に改良の基本方針・整備計画を策定して、計画的に事業実施されたい。	完成年月や整備水準が明確になります。京都市内の第三次医療施設までに60分以内となります。長田野工業団地、アネックス三和工業団地の物流がよくなり、企業誘致が促進される。京都縦貫自動車道の代替路線でもあり、生活幹線道路でもあるので、早期の改良が待たれています。	
生活幹線道路の改良	○【国道429号(えのき)峠のトンネル化】 京都府・兵庫県境にある国道429号(えのき)峠は幅員が3m前後のつづら折れが約5,150mあり、大型車は常時通行止めのために踏道である。通勤・通学(私学)・通院の車はこの峠道が不安定なので大きく迂回して福知山市内へ流入している。	約1,200m前後の横トンネルがあれば、兵庫県側の医療・教育の問題や沿線の限界集落が大きく改善されるだけでなく、北近畿豊岡自動車道(一般国道483号)とのアクセス路線としても重要な道路となります。そのことにより本市の昼間人口の増加にも大きく寄与します。	
危機管理の強化	○【主要地方道福知山線沿線の早期改良】 昭和59年に府の都市計画決定された順次改良が進んできてはいるが、完成の目途が立っていない。早期に残る区間の事業を実施されたい。	府内の隣接市である綾部市と連携を図る上で、最も重要な生活幹線道路であり、高規格道路の代替路線でもあるため歩道完備の安心・安全な道路が求められています。	
	○【一級河川由良川に架かる潜没橋などの解消】 堤防築造に伴い潜没橋である「在田橋」「有路下橋」や「岩巻橋」は出水時には通行止めとなるばかりでなく、流水阻害を引き起こしているため、解消を図られたい。	潜没橋はその構造上、河川に転落しやすく、また、堤防が完成すれば、流水阻害となるだけでなく、堤防により民家から死角になってしまうため不安視されています。出水時でも安全に渡河できる橋りょうが沿川住民の安全・安心なくらしの根幹であります。	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

大阪府高槻市

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

最近のわが国の状況をみますと、「人口減少社会」、「少子高齢社会」への移行、景気回復を果敢できない経済状況、予期せぬ大規模災害への対応など、新たな行政課題が山積している状況です。また、本市においても国における三位一体の改革による地方交付税の削減、市税収入の低迷など、地方財政の厳しさは一段と増すものと考えています。

このような状況下、市民が生活をする上で、最も基本的な社会資本は「道路」であると考えています。国土開発幹線自動車道である新名神高速道路などの高規格道路から生活道路まで様々な性格を有する道路がお互いに連携し交通体系を形成しており、道路を基本に土地利用がなされ、ひいては都市空間、まちづくりへと繋がる重要な都市基盤であります。

今後、地方財政がより一層厳しくなる状況の中、道路整備を推進するためには、国からの財源支援は、地方自治体にとって必要不可欠であり、特に高槻市におきましては、「道路特定財源の見直し」で道路特定財源が一般財源化されても少なくも新名神自動車道開通予定の平成30年までは、「道路」に要する費用を他の施策に転用する余裕は到底考えられない状況であり、今までより一層の「道路」に対する支度が必要であります。

しかし一方で、地方分権の推進ということもあり、予算執行の厳格化などは、地元市町村に委ねてもらうというスキームを期待しております。

高槻市として、道路整備への多様なニーズに対応するとともにその進捗を図るため、以下のような新たな制度設計並びに現行制度の改善について提案させていただきます。これらの実現により、今後、本市の道路政策が円滑に展開・推進できるものと考えております。

- ＜新たな制度設計＞
- 補助金の円滑な執行システムの構築
例えば、敷路費を一括一括していただき、路線間の事業費流用等の手続きを都道府県ではなく、市町村の裁量で処理できる制度設計など。
 - 補助金にかかる地方負担分
補助金にかかる地方負担分について、更なる行財政改革による事業費捻出には限界があるため、起債要件の緩和とともに、交付税措置がセットとなった起債制度設計（地方特定道路以外）などの新設
 - アセットマネジメント
既存ストックの計画的なリニューアルを行うための補助制度設計。

- ＜現行制度の改善＞
- 補助率のアップをしていただきたい（まちづくり交付金等 0.4→0.5以上）。
 - 事業採択期間の延長の見直しをしていただきたい（まちづくり交付金 5年→7年）。
 - 事業採択前の先行買取（前年度位）を補助対象にしてください。
 - 国への直接要望及び直接相談を出来るようにしてください。
 - 土地収用手続きの簡素化をお願いします。
 - 生活道路改善のための補助対象要件の見直し（4種3級以上→4種4級）
 - 高規格道路に関連する周辺道路整備に対し、「地域再生基金強化交付金」や「まちづくり交付金」の特別枠制度

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

大阪府高槻市

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>○ 現状</p> <p>【高槻市の道路体系】 本市は、大阪と京都の府境に位置する交通の要衝であり、国道170号、171号、都市計画道路十三高槻線等の主要幹線道路によって骨格となる道路網が形成されている。</p> <p>【高槻市の現状】 都市計画道路の整備率は、近隣6市（北摂地区）と比較して最も遅れている。</p> <p>主要幹線・幹線道路及び生活道路の整備においては、新名神高速道路、市街地再開発事業、宅地開発事業、防災機能の強化、まちの活性化、バリアフリー化とも関連して計画的に進めているが、十分とはいえない。</p> <p>市民アンケートにおいても道路整備は要望の高い事項の一つになっている。</p>	<p>○ 課題</p> <p>主要幹線・幹線道路、生活道路を含めて幅が狭く慢性的な渋滞が発生しており、交通の円滑化、歩行者の安全、防犯機能が確保できていない。</p> <p>大阪中心部からの放射道路の整備が完全ではない。</p> <p>市内の中心部を横断する鉄道により、道路としての機能が分断されている。</p> <p>新名神高速道路へのアクセス道路の整備が必要であり、全線開通による市街地の渋滞緩和は、不可欠である。</p> <p>市街地再開発事業へのアクセス道路の整備が必要である。</p> <p>中心市街地においては、まちの活性化に繋がる道路のあり方について整備を進めていく必要がある。</p> <p>バリアフリー化においては、重点整備地区を含めて整備が進んでいない。</p>
--	---

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

大阪府高槻市

②-2 地域を目指すべき将来像

本市では、「総合交通体系」として、都市軸の核幹的な構成要素である交通体系については、モータリゼーションの進展による市街地での交通渋滞をはじめ、新名神高速道路高槻ジャンクション・インターチェンジ整備の進捗、高齢社会の到来、環境意識の高まりなどの情勢変化に対応して、それぞれの交通手段の特性を活かした適切な役割分担と相互補完のもとに、本市にふさわしい総合的な体系を求めていく中で、「幹線道路ネットワークの形成」、「高速道路ネットワークへの参加」、「周辺都市との交流の強化」、「安全でゆとりのある生活道路の整備」、「公共交通機関の充実等」という基本的な方針を打ち出しまちづくりを進めております。

また、「道路・交通体系の基本的な考え方」として、次の5点挙げています。

- ① 都市の将来構図の実現に向け、計画的な道路の整備と交通体系を目指す。
- ② 広域的な移動とともに、市域内の円滑な都市活動を支える公共交通機関の充実整備を図る。
- ③ 道路のもつ交通、防災、景観など様々な役割に配慮しながら、バランスのとれたネットワークを形成する。
- ④ 生活道路については、車中心のみまちづくりから、人と共存するまちづくりを目指す。
- ⑤ 環境負荷の低減を目指すとともに、市民の交通利便性の向上を実現するため、アクセスしやすく、賑わいのある駅周辺のターミナル機能の強化を図る。

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

大阪府高槻市

③ 道路施策の重要事項（代表事例、期待する効果や評価など）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価など	○その他
	【渋滞解消対策】 国道171号の交差点改良	国道171号は、幹線道路というよりは生活道路としての位置付けが強いが、車線幅も狭く、右折レーンも確保されていない。これを改良することにより、取付け道路を含めて慢性的な渋滞を解消でき、交通の円滑化が図れる。	
	【大阪中心部からの放射道路の整備】 十三高槻線の整備	大阪中心部からのアクセス道路である十三高槻線については、国道171号までの残り区間を整備することにより、市域外からの主要幹線道路としてのネットワークが広がる。	
主要幹線・幹線道路・生活道路の整備	【事故、安全対策、快適性の向上】 あんしん歩行エリアの整備 （中小路津之江線整備等）	交通事故多発箇所等の事故対策等により、誰もが安心して快適に通行（歩行）ができる。また、幹線道路の強化により生活道路からの通過交通を排除できる。	
	【防災機能の強化】 都市計画道路の整備 橋梁防災点検	道路の延焼遮断機能や、住民の避難路としての機能を向上させる。 また、橋梁の耐震診断を行い、アセットマネジメントの観点で耐震補強を行うことにより、震災時の橋梁崩壊に伴う広域的な人命救助、物資運搬等への影響を最小限にとどめられる上、早期復旧が期待できる。	
	【環境問題への対応】 生活道路の整備 低公害車の導入	広域通過交通（特に大型車）を市街地から排除し、人・地球に優しい道路とする。また、狭い道路の多い旧来の集積地においては、生活道路の整備及び充実が図れる。	
	【支障施設対策】 非交通路切（歩行者等立体横断施設） 富田村路切（橋道改良：路切道拡幅）	JR東海道本線、阪急京都線が本市東西に横断することにより分断されている道路（路切）の交通利便性・安全性が改善できる。 但し、富田村路切については、暫定的な処置であり、抜本的な対策としては、大阪府の事業である都市計画道路（富田茶原線）の整備が必要である。	

今後の道路行政についての意見・提案

②道路施策の重要事項(代表事例、期待する効果や評価など)

様式①

大阪府高槻市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価など	○その他
広域的な交流拠点の整備	【新名神高速道路関連道路の整備】 (仮称)原成合線(地区間道路) 南平台日吉台線(外環状道路) (仮称)高槻東道路関連道路	新たな交通拠点となる新名神高速道路高槻ジャンクション・インターチェンジや交流レクリエーション拠点と市の主要駅や主要道路とのアクセスの確保により、幹線道路ネットワークの整備や中心市街地における車及び人の円滑な交通の流れを生み出すことができる。	
中心市街地の活性化	【市街地再開発事業へのアクセス整備】 JR 高槻駅北東地区土地区画整理事業とアクセスルート及び歩行者動線の整備	JR 高槻駅北東地区の市街地再開発事業での、都市機能の再構築、また、アクセスルート等の周辺整備により、中心市街地の活性化が図れる。	
バリアフリーへの対応	交通バリアフリー法での基本構想に規定する重点整備地区内の整備 (特に特定経路の整備および改善)	重点整備地区において、誰もが安心して円滑に移動できる都市機能の充実が図れる。	

【意見・提案2：地域の安全な暮らしを守るためのセーフティーネットも、地元自治体の財政状況に影響されることなく整備出来るように改善すべき】

国民生活における安全の確保、即ち民生安定については、国が責任を持って取り組むべきであり、国土形成計画における新しい国土像「美しく、暮らしやすい国土」、「持続可能な地域の形成」の実現を目指し、中山間部等におけるコミュニティの弱体化や公共交通サービスの低下に対しても、国家レベルで取り組むべきである。中山間地域においては、地域住民の生活ニーズの変化や第一次産業の衰退などから、人口流出が著しく、医療や教育等のサービス機能の維持が困難になりつつある。このような地域においては、近隣都市へサービスを依存せざるを得ないため、通行止めによる孤立が発生しないような信頼性の高い交通機能の確保が必要である。本県においては、例えば、黒滝村や五條市などのように経常収支比率が極めて高く財政力の弱い市町村が多いため、地域の安全で安心な生活を確保するために必要な道路整備を進めることが困難である。このため、これら財政力の弱い自治体については、安全な暮らしを守るための道路整備に対する財政支援の強化が必要である。

【意見・提案3：地域の課題を解決するために、地元自治体の財政状況に影響されることなく地元自治体が行き届く道路整備の支援制度を存続・拡充すべき】

インターチェンジを活用したまちづくりや交通渋滞、交通事故の削減などの地域の課題に対して、必要な道路を地元自治体の財政状況に影響されることなく、かつ創意工夫を活かして整備出来る、地方道路整備臨時交付金制度のような制度の存続・拡充や、財政の健全化・平準化に寄与する地方道路整備臨時交付金制度のような制度の存続などの財政支援が不可欠である。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般についての改善すべき点、要望や提案など

様式①

奈良県

●これからの道路行政への意見・提案について

これまで一極一軸型の国土構造を重要視する施策が取られてきたため、道路整備が進んだ地域と遅れた地域の地域間格差が生じ、先行して整備された国土軸から離れた地域の活性化が阻害されるとともに、民生安定上課題の多い中山間地域が取り残されるなどの弊害が生じ、自治体間の財政力格差が顕著となった。また、道路特定財源の一般財源化に際しては、道路整備の地域間格差が固定化しないように、特段の配慮をお願いするとともに、自動車利用者に税を納めていただいている点を踏まえ、その財源は道路交通の安全性・利便性の向上に密接に関連する分野に利用し、納税者の理解を得ていくべきと考え、このため、以下の2つの視点から、今後の道路行政を進めていただきたい。

【意見・提案1：国家的視点で必要な幹線道路は、地元自治体の財政状況に影響されることなく、国が責任をもって整備すべき】

国家的な観点から必要な道路について、国が責任を持って整備すべきであり、国土形成計画における新しい国土像「多様な広域ブロックが自立的に発展する国土の構築」の実現を目指し、成長力の強化や地域の自立と活性化に寄与する国土づくりのための幹線道路整備については、国家レベルで責任をもって進めるべきである。例えば、関西圏の環状道路としての機能を有し、新名神と接続する京奈和自動車道のような広域的な連携の強化を担う幹線道路の整備については、高速自動車国道に準じた地方負担で、国が責任を持って整備を進める道路である。このような幹線道路を活用した地域の計画的なまちづくりや企業立地を推進するために、事業中区間の供用目標を公表し、プロジェクトマネジメントを強化することが重要と考える。さらに、本県において唯一事業化されていない大和北道路については、本年3月に都市計画決定したところであるが、国による早期事業着手を要望する。また、奈良県域内の京奈和自動車道の残事業費は約5000億円に上るが、これは奈良県の一般会計予算4600億円(H20年度)の約1.1倍にあたる。県の財政規模と比較した残事業費の大きさは、他の都道府県と比べ格段に高く、県の財政に大きな負担となる。高規格幹線道路の整備は、県の財政状況に影響されず、国策として計画的に整備が進められるよう、国の負担割合をもっと高めるべきである。さらに、一般国道25号・名阪国道については、高速自動車国道である西名阪自動車道、東名阪自動車道を結ぶ自動車専用道路で、利用交通の約6割が本県を通過するだけの広域的な交通であり、実質的には高速自動車国道としての役割を果たしていることから、その維持管理に要する費用の地方負担割合については、新直轄方式と同等にすべきである。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1. 地域の現状と抱える課題

様式②

奈良県

○現状

1) 本県の特徴
本県の地形的な特徴として、山地部が多いことから、可住地面積が全国で最も少なく、全国平均の3分の1の851km²にとどまる。その地形的な特徴から、平野部である大和平野地域と中山間部である大和高原地域、五條・吉野地域に区分される。人口は、昭和50年代、60年代は大阪のベッドタウンとして急増していたが、平成12年をピークに現在減少傾向にある。
2) 経済活性化を図るべき大和平野地域の現状
①経済を支える生産基盤が脆弱
経済活性化を図るべき大和平野地域であるが、企業立地や観光振興は低迷している。工業系用途地域の面積比率は11%と全国最下位であり、一人あたりの法人2税額は全国43位、県内消費率は83%と全国45位、県内就業者比率も70%で全国最下位であるなど、労働力や消費が大阪をはじめとした他府県に流出している。また、観光振興についても、3つの世界遺産や全国3位の国宝・重要文化財があるにも関わらず、入り込み客数は年間3500万人で頭打ちで、宿泊者数も年間300万人と低迷している。

②県の厳しい財政運営
経済成長の伸び悩みや少子・高齢化の進行等により、個人県民税が減少するとともに、社会保障・福祉関係の

○課題

・経済活性化を図るべき大和平野地域の課題
今後、地方分権の進展に伴い地域間競争の時代へ移行することから、地域間競争力の強化が必要であるが、企業誘致や観光振興による活性化を図るためには、軸となる幹線道路の整備が急務である。しかしながら、骨格となる京奈和自動車道は、供用率が34%で全国の高規格幹線道路の平均供用率68%の約半分と非常に整備が遅れており、大和北道路に至っては、本年3月に都市計画決定されたものの、事業化がなされていない。

支出が増加し、今後の県財政が一層悪化することが懸念される。県の一般会計に占める投資的経費の割合は平成10年以降年々減少しており、今年度は15.9%まで落ち込んでいる。

一方で、今後整備が必要な幹線道路の残事業費は膨大である。直轄国道を例にあげると、近畿における本県の直轄が整備すべき高規格幹線道路の延長割合は19%であるが、これまで本県の直轄事業費の割合は10%前後であったことなどから、他府県に比べて幹線道路の整備が遅れている。その結果、高規格幹線道路である京奈和自動車道の残事業費は約5000億円に上り、この残事業費は奈良県の一般会計予算(H20年度)と対比すると約1.1倍にもなり、県の財政に大きな負担となる。

さらに、名阪国道は通過交通が約6割に至り、実質的な高速道路としての役割を果たしているにも関わらず、一般国道としての地方負担割合(45%)を県が負担している。

3) セーフティーネットを確保すべき中山間部の現状

①他地域へ人口流出・著しい高齢化

中山間部においては、地域住民の生活ニーズの変化や第一次産業の衰退などから、中山間部からの人口流出が著しく、医療や教育等のサービス機能が衰退している。

また、本県の中山間部の高齢化率は31%で県平均の19%を大きく上回り、限界集落の割合も約20%と全国平均の12%より非常に高い割合となっている。

さらに、自家用車に代わる高齢者の移動手段として公共交通(バス)サービスが必要だが、その路線数・便数は減少しており、大型車のすれ違いが困難な狭路区間も多く残されている。

②県の厳しい財政状況や中山間部の自治体の脆弱な財政状況
先に述べたように県の財政運営が非常に厳しいことも

・セーフティーネットを確保すべき中山間部の課題

中山間部においては、医療や教育等のサービス機能の維持が困難になりつつある。このような地域においては、近隣都市へサービスを依存せざるを得ないため、信頼性の高い交通機能の確保が必要である。

しかしながら、財政力が弱い市町村が多く、県の財政状況も非常に厳しいことから、このような地域での安全で安心な生活を確保するために必要な道路整備を進めることが困難である。このため、救急搬送時間が62分~105分と長いなど、都市部に比べサービスレベルが低い。

これらの道路においては、防災・減災対策にこれまで取り組んできたが、急峻な地形により、未だに、道路の法面の崩壊や落石等による通行止めや異常気象時の通行止めが94回発生し、緊急輸送道路の耐震化率も約7割と低い

に、中山間部の市町村も、例えば、経常収支比率が90.4~109.4%と非常に高く、財政力が脆弱である。

4) 国際観光都市である古都奈良の街並みの現状

多くの寺社仏閣・古くからの街並み・遺跡群やいにしへの田園風景を多く残す奈良では、歴史的風土保存区域、伝統的建築物群保存地区等において、奈良の美しいまち並み・景観を保全する取組がなされている。

しかし、他府県から奈良を訪れる人が多く通行するゲートウェイとなる幹線道路等の沿道においては、必ずしも古都・奈良に相応しいとは言えない建築物・構造物が建設され、来訪者にとって、奈良らしさが感じられない街並みになっている。

5) 非自動車利用者への交通サービスの現状

①安全性・快適性に欠ける歩行者・自転車移動環境
古くからの町が多く残る奈良県においては、市街地の歩道の設置率は低く、連続性が悪い。また、幅員が不十分なものも多いことや、無電柱化が進んでいないこと、段差やきついつい勾配が解消されていないことなど、バリアフリーの観点からも問題が多い。

近年、最も身近なスポーツ・エクササイズの一つとしてウォーキングやサイクリングを日常的に行う県民が増加し、健康の増進に大きく寄与すると期待されるが、奈良県においては、ウォーキングやサイクリングに適した道路はほとんど整備されていない。

奈良県における観光施設は、寺社仏閣やその参道、古墳群、古い街並み、自然景勝地など、歩いて、もしくは自転車でゆっくり周遊すべき面的なものが多いが、それら観光地において、訪問者が楽しく周遊できるような

いなど、安全と安心の確保のための課題が多く残されている。

また、当該地域における市町村の経済活性化を図るため、県内外からさらに観光客を集める必要がある。しかしながら、道路ネットワークの機能強化や情報提供の取組が不十分である。

・国際観光都市である古都奈良の街並みの課題

奈良を訪れる人に対して、古都奈良の美しさをアピールするためには、これまで取り組まれている特定の局所的なエリアの景観保全対策だけでは不十分である。

外部から奈良を訪問する人の視点から、ゲートウェイとなる幹線道路及びその沿道における広い範囲を対象とした奈良にふさわしい景観形成が必要であるがその取組がなされていない。

・非自動車利用者への交通サービスの課題

交通事故対策として歩道を設置するだけでなく、健康の増進や観光の振興を視野に入れて、誰もが快適に歩行し、あるいは自転車により移動することにより、奈良への訪問・奈良での生活を楽しむことができる歩行者・自転車環境が整っていない。

公共交通の利用促進に資する交通結節点の整備、公共交通の利便性の向上や、パーク&バスライド施策による自家用車利用からの転換に取り組んでいるが、その効果の発現が不十分である。

中山間地域においては、高齢者にとって自家用車に代わる移動手段となるバスの路線数・便数を確保するための支援策やデマンドバスの導入等の利便性向上のための取組が不十分である。

道路サービスが十分提供できていない。

②自動車交通への過度な依存

平野部においては公共交通機関がある程度整備されているにもかかわらず、県内の貨物輸送はほぼ100%、旅客輸送はほぼ7割が自動車輸送であるなど、自動車交通に過度に依存している。特に休日の観光地においては自家用車によるアクセスが集中することによる慢性的な渋滞が発生しているが、これを道路整備のみによって解決するのははたや困難であり、公共交通の利用を促進し、自家用車利用を減らす取組が必要である。

6) 地域の課題を解決するための道路整備の現状

①まだまだ多い道路交通の課題

未だに、平野部を中心に慢性的な渋滞が発生している交差点が38箇所存在する。また、交通事故死者数は年々減少傾向にあるものの、事故件数、負傷者数は30年前の2倍の水準にあるなど、まだまだ道路交通の課題が多く残されている。

②県の厳しい財政運営や不足する道路整備の財源

本県の道路整備予算に占める道路特定財源の割合は約3割に止まり、十分な財源が確保されている状況にない。また、高度経済成長期に建設した橋梁の更新が必要となり、新規の建設投資に大きく影響を及ぼすことが想定される。

・地域の課題を解決するための道路整備の課題

効率的・効果的に道路交通の課題を解決するためには、それら課題の大きさを的確に把握して、課題解決のための効果の大きい対策に対して重点投資する『選択と集中』を図る必要がある。

また、現状の国の支援を活用しても、県の厳しい財政状況から、これら課題に十分にに対応することができていない。

さらに、道路橋等の維持・更新費を削減するためにも、事後的な保全や架替ではなく、橋の予防的な保全を行うていく必要があるが、これまでの取組は不十分である。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③

奈良県

奈良県は、今後、県内への企業誘致の促進と観光振興を両輪として、県土を発展させるための競争力強化を図る。大和野平野は、企業の立地を促進し、競争力の向上を図るために重要な地域である。そのため、この地域においては、高規格幹線道路網を介して他の府県や物流地点と連結することにより広域的な物流交通を確保することと同時に、道路整備を踏まえた都市計画区域・用途地域の見直しや、各種の企業誘致促進施策を実施する。

県内の3つの世界遺産である「法隆寺地域の仏教建造物」、「古都奈良の文化財」、「紀伊山地の霊場と参詣道」及び暫定登録されている「飛鳥・藤原の旧都とその関連遺産群」をはじめとする資源を活用し観光振興を図るため、高規格幹線道路網からのアクセス道路等、観光地へのゲートウェイの整備と魅力向上に寄与する道路整備を行うとともに、市町村等と連携した観光振興のためのソフト施策を行う。

中山間地域においては、医療等の日常生活に必要なサービスを近隣の都市に依存せざるを得ないことから、住民へのサービスが提供されるよう、中山間地域と近隣都市との間の移動手段を確保する。これら将来像の実現のため、以下のような道路行政を進める。

○大和野平野地域における企業立地支援のための取組

- ・京奈和自動車道の整備を促進
- ・高規格幹線道路と工場等を連絡するアクセス道路を優先整備

○豊富な観光資源を活用する取組

- ・県内の3つの世界遺産等を活かした観光振興を図るべく、高規格幹線道路やアクセス道路を優先整備
- ・観光地へのゲートウェイとなる幹線道路の良好な沿道景観の保全と形成
- ・観光地内における歩行者・自転車ネットワークの形成
- ・道路・駐車場とも容量を超えた交通が集中している奈良市内等におけるパークアンドバスライド施策等のソフト施策の推進

○中山間部における安全・安心を確保する取組

- ・1.5車線の道路整備等のコスト削減方策の導入によりすれ違い困難区間の早期解消
- ・災害防除事業の計画的な実施
- ・路線バスの利便性向上
- ・自動車系の観光振興を支える道路ネットワークの機能強化

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

奈良県

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
(1) 地域活力の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・選択と集中による幹線道路ネットワークの形成（京奈和自動車道、国道308号大宮道路・三条道路、中和幹線等） ・企業立地・観光振興を支援する道路整備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画的なまちづくり・企業立地の促進 ・豊富な観光資源の活用による観光振興 	
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネック踏切の解消（JR奈良駅付近連続立体交差事業等） ・優先整備箇所を選定による効果的な渋滞対策 ・パークアンドバスライドによる適切な自動車利用の抑制 ・路上工事の集約・抑制や供用中道路の有効活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者の実感にあった渋滞解消の実現 ・低コストな対策による道路利用者の不満解消 	
(7) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・優先整備箇所を選定による効果的な交通安全対策の推進 ・中山間地域における医療活動や日常生活を支援する道路整備（国道168号辻堂バイパス、国道169号上北山道路等） ・「早期発見・早期対策」による緊急輸送道路の安全性の向上 ・予防保全型維持管理の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・県民の実感にあった効果的な交通安全の実現 ・日常の暮らしを支える生活幹線道路の確保 ・コスト縮減に配慮した信頼性の高い道路ネットワークの確保 	
(10) 良好な景観の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・景観に配慮した道路構造物の採用 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史的風土や豊かな自然環境と調和したまちなみの形成 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

和歌山県田辺市

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

平成21年度から道路特定財源の一般財源化が閣議決定され、具体的な議論がされているところであるが、受益と負担のあり方や公平性の原則にのっとった議論を願うとともに、「必要と判断される道路は着実に整備する」という政府の方針に基づき、財源などの情報を十分公開した国民各層の議論で、「真に必要な道路」が明確になることを望む。

1. 都市圏と地方部の格差の是正
道路整備については、一定の成果をあげている都市圏と比べ地方部においては、道路整備が大きく立ち遅れており、都市圏との格差を是正するため、地方の道路整備の促進と財源確保を要望する。
2. 生活者重視の視点に立った道路整備
都市圏に比べ交通手段を車に頼らざるを得ない地方部では、道路整備の遅れは、安全・安心な住民生活を確保するうえで最も重要なインフラ整備であるため、地域の実情に即した、生活者重視の視点に立った道路整備を要望する。
3. 防災対策としての道路整備
近い将来、発生すると言われている東海・東南海・南海地震や異常気象による災害時には、集落の孤立を招くことにもなるため、防災対策として道路を整備することが、住民が安心して生活できる、まさに「命の道」となりうるものであり、防災対策としての道路整備が重要である。
4. 道路整備の評価
地方部においては、通常の費用対効果や交通量だけでは、道路整備の評価はできないため、広域的な考え方で議論し、道路整備を図るとともに経済面など、幅広い事業評価を望む。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

和歌山県田辺市

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
<p>田辺市は、平成17年に1市2町2村の市町村合併により、1,026平方キロと広大な面積を有する市となり、その約90パーセントが山林を占めている。</p> <p>市内の道路網は、国道及び県道で地域間を結んでいるが、災害時に迂回する幹線主要道路がなく、交通の確保に苦慮しているのが現状である。</p> <p>また、市街地における幹線道路である国道42号については、通過交通と地域交通の両方が流入するため、市街地への道路との分岐点を中心に交通混雑が慢性化している。</p>	<p>地域間を結ぶ幹線主要国道や主要県道の早期整備が望まれているため、市街地域と周辺地域を連携する地域間道路ネットワークの構築が大変重要な課題となっている。</p> <p>中でも近畿自動車道紀勢線の整備とともに交通混雑が生じている国道42号の渋滞緩和と災害時や近い将来発生が予想されている、東南海・南海地震への対策として、国道42号田辺西バイパスの早期完成が望まれている。</p> <p>また、市街地における道路網の幹線である、都市計画道路は、都市づくりの骨格となるものであり、都市計画街路事業の整備をさらに進めていく必要がある。</p> <p>さらに、山間地域においても、国道311号や国道168号などの唯一の主要国道、県道の早期改良が課題となっている。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

和歌山県田辺市

②-2 地域の目指すべき将来像

1. 道路網の整備
 - ① 高速自動車道路の整備促進
 - 近畿自動車道紀勢線の整備促進。
 - ② 地域間幹線道路の整備
 - 高速道路南紀田辺インターチェンジと市内各地域の連絡道路となる国道42号や田辺西バイパスの早期完成。
 - 地域高規格道路である国道168号の整備促進と国道311号をはじめ、市内各地域を結ぶ国道及び主要幹線道路の整備促進。
 - 中心市街地の都市基盤向上を図るため、都市計画道路の整備を図る。
 - 中心市街地と山間地域を結ぶ主要道路の実現に向け、県との連携を強化し、整備促進に努める。
 - ③ 生活道路の整備
 - 地域内の生活道路の利便性を確保するための道路整備や交通安全施設整備など、効率的な整備を図る。
2. 交通体系の確立を図る
 - ① 生活交通体系の整備
 - 住民生活に必要な不可欠な路線バスの運行維持。
 - 路線バスや住民バス、スクールバスとともに、高齢者の外出支援事業、診療所の送迎事業などを含めた公共交通体系の総合的な再構築。
 - ONPOなどが実施するボランティア有償運送事業の導入を推進。
 - ② 公共交通の利便性向上
 - 沿線の各市町村と連携し、JR紀勢本線の利用促進に努めるとともに紀伊田辺駅のバリアフリー化等について、関係機関と共に取り組む。
 - 県や周辺市町村と連携し、南紀白浜空港の利用促進と観光を中心とした産業振興に取り組む。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④ 和歌山県田辺市			
○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	高速自動車道路近畿自動車道勢線の南部インター～南紀田辺インターの開通	高速道路の開通により、交通量が計画よりはるかに増加しているとともに兩ヶ浜海水浴場の海水浴客数が増加 【海水浴客数】 平成19年度 46,353人 平成20年度 61,181人 京阪神からの時間短縮により、物流等産業振興にも大きな効果がある	
・都市交通の快適性、利便性の向上	県道田辺龍神線(海蔵寺地区)の整備	市街地を横断する、本路線を整備することにより、市内の通行の利便性の向上及び中心市街地の活性化が図られる。	
・大規模な地震、火災に強い国土づくり	和歌山県を縦断する、国道169号及びその他幹線国道の整備	大規模災害時の緊急輸送道路としての役割を担うとともに、緊急車両の時間短縮にも大きな効果がある。	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式① 兵庫県 姫路市	
<p>現在に生きる我々には、先人の血のじむ努力、我儘の積み重ねの上に今日の生活が成り立っていること、そして連続と続く人類の歴史の中において、「この時代を担う」という重要な責任があることを忘れてはならない。先人の遺産を食い潰すのではなく、我儘すべきところは我儘し、これまでの遺産を有効に活用するとともに、さらに磨きをかけて我々に続く未来の市民に引き継いでいくことが求められている。</p> <p>本年、5月13日に「道路特定財源等に関する基本方針」が閣議決定され、これまでの道路特定財源を「一般財源化」することが示された。姫路市としては、これまで暫定税率を含む道路特定財源の維持、地方財源の確保・充実、遅れている地方の道路整備についての十分な配慮等を政府・与野党に対し再三再四訴えてきた。</p> <p>今後、基本方針が実施されるにあたり、そもそも道路特定財源増税については、道路利用者から徴収していることから、先ず道路関連事業へ支出することが最も納税者の理解が得られるものである。必要な道路整備を疎かにして、他分野への支出は避けるべきである。</p> <p>道路など社会資本への投資は未来の成長力への投資であり、次代を担う子どもたちに過度の負担を残してはならないが、貧弱な社会資本も残してはならない。また、東京への過度の一極集中は国土の脆弱性を孕んでおり、是正されるべきものである。今後、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土構造を目指すべきであり、そのために地域活性化、すなわち定住化促進と地域産業振興の二点が極めて重要な課題であり、道路の果たす役割は今後も非常に大きいものと捉えている。よいまち、よい国土を残すためには一定の基盤が必要であり、そのためにもより地方の実情に適合し、時代に即した安定的で計画的な道路整備事業・財源制度の創設が望まれる。</p> <p>本市としての意見・提案は下記のとおりである。</p>	
1	<p>道路整備財源の総額確保について</p> <p>下配の幹線道路ネットワークの整備、及び地方の遅れている道路整備や着実な維持管理のために、必要な財源を継続的かつ安定的に確保すること。</p>
2	<p>幹線道路ネットワークの見直し及び整備について</p> <p>国土の骨格を形成する高規格幹線道路をはじめ地域高規格道路などの幹線道路ネットワークについては、我が国の国際競争力の強化及び経済の活性化などに効果的な路線を重視し、地方の意見を反映させ、既存ネットワークの見直しとともに必要な新規路線も一部組み込み、国の責任において着実に推進すること。また、スマートI.Cの設置など高速道路の利便性を一層高める施策を推進すること。</p>

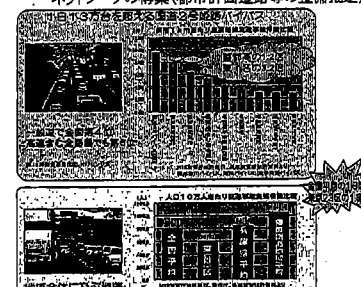
今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式① 兵庫県 姫路市	
3	<p>戦略的な維持管理の必要性について</p> <p>維持管理費は、道路初期投資の総額に対し一定の割合で必要となり、これが不十分な場合、道路は瞬時に機能低下をきたす。今日既に、道路に対して一定の初期投資がなされてきており、今後維持管理に莫大な費用を要するのは明らかであるため、今後、予防保全の戦略的な制度設計を確立すること。</p>
4	<p>長期道路計画の策定について</p> <p>様々な必要事業を安定的かつ効果的に遂行し、かつ国民の将来への不安を軽減して地域生活の安寧感を増すとともに、多様な主体との協働の促進を図るためには、財源にも裏打ちされた長期的な道路計画の法制化は必要と思われる。</p> <p>その計画としては、現道(道路法による道路以外、農道、林道、臨港道路など全ての道路を含む)を含めた将来のネットワーク計画という発想であり、既存の道路ネットワークを計画対象の中心に位置づけ、一部で新設を含み、長期にわたる効果的な更新や改良を対象にして、道路網整備後の長期間のサービス提供を内容とすべきである。すなわち、「新規整備」という意味と併せて「今あるものを長く有効に活用する」という概念であるとともに、徹底した情報公開・明確な基準のもとに策定すべきである。</p> <p>また、計画の確信性を防ぐため、外部機関による定期的な見直し(5年程度)の実施により透明性と妥当性を図り、短期計画と連動させるべきである。短期計画においては、財政の硬直化を招かないよう社会情勢を考慮し柔軟な視点で、その年度の財源に見合った路線の選別を図り、集中的な投資が可能となる計画とすべきである。</p>
5	<p>地方の道路整備財源などの確保・拡充について</p> <p>姫路市では、公共交通を中心とした姫路市総合交通計画の策定を進めており、一層の公共交通の利活用を図るため、交通結節点機能の拡充や土地区画整理事業など数多くの事業をかかえている。そして、現在の地方の道路整備においては、半分以上の一般財源が投入されていることから、少なくとも現在の賦与税や交付金などの地方枠の確保は必要であり、さらには、地方分権推進の観点からも、地方により重点的に財源を配分するとともに、事業執行の裁量権を拡大すること。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式② 兵庫県 姫路市	
○現状	<p>姫路市は、古くから畿内と山陽・山陰地方を結ぶ交通の要衝の地として栄え、現在では西播磨テクノポリスの母都市として機能強化が図られており、播磨の中核都市として、さらには近畿の西の玄関口として重要な位置を占めている。</p> <p>当市の広域交通網は、東西軸である北部(山間部)の中国縦貫自動車道と山陽自動車道及び市街地を走る国道2号バイパス、南北軸である国道29号及び播磨連絡道路を基幹道路網とし、山陽新幹線をはじめとする鉄道及び特定重要港湾姫路港などで構成されている。</p> <p>また、姫路市から明石市までの4市2町で構成する播磨臨海地域は、面積約800㎢、人口約125万人を擁し、市街地が連担する一体的な生活圏域、産業圏域を構築しており、製造品出荷額約5兆4千億円を誇る。先端産業から食品に至る日本有数のものづくり地域である。</p> <p>その旺盛な経済活動により、地域の交通・物流ネットワークの要となっている国道2号バイパスは、交通量が13万台/日(全国第4位)を超え渋滞が常態化し、それら起因して市内に至る所で交通渋滞がみられ、産業競争力の低下や生活環境面において深刻な状況に陥っている。特に産業交通と生活交通の混在により、交通事故の発生率は全国的にも最悪な状況となっている。(右表参照)</p> <p>都心部においては、多様な都市機能を集積させながら、播磨地域の発展の核として重要な役割を担ってきたものの、近年、居住人口、従業者数、商品販売額、商店数は実数においても減少傾向にあり、求心力の低下が顕著である。</p> <p>さらに、本市も市町合併により市域が拡大し、森林丘陵地域、田園地域、離島地域などの個性ある地域資源が増加し、自動車交通への依存がますます高まっている。</p>
○課題	<p>① 重交通の主要な発生源であり、本市の経済的立脚基盤である臨海部工業地帯の産業交通の分離と物流機能強化。 ⇒対策:臨海部への高規格東西幹線道路の整備</p> <p>② JR山陽本線等による姫路市都心部の南北分断解消による、播磨の中核としての高次都市機能の強化 ⇒対策:JR山陽本線等立体交差事業を基幹事業として、関連土地区画整理及び道路事業の推進</p> <p>③ 合併による1次産業を中心とした豊かな地域資源の利活用 ⇒対策:地産地消、地産地活を推進するための、有機的ネットワークの構築(都市計画道路等の整備推進)</p>
	

1 広域的な地域ビジョンについて

播磨の中核都市としての役割から、最近の産業等の動向及び周辺都市との議論を踏まえて、地域ビジョン案を別紙の通り示す。(図-1)

2 姫路市の総合計画について

現在、策定中の新総合計画から姫路市として目指すべき将来像として以下の3点について別図のとおり示す(図-2、3)

- ① 姫路市の基本理念及び目指すべき都市像
- ② 実現施策の一つである姫路スタイル・コンパクトシティの概念
- ③ 目標とする都市構造図 = 多核連携型都市構造 =

図-2

=新しい都市づくりの基本理念及び目指すべき都市像=

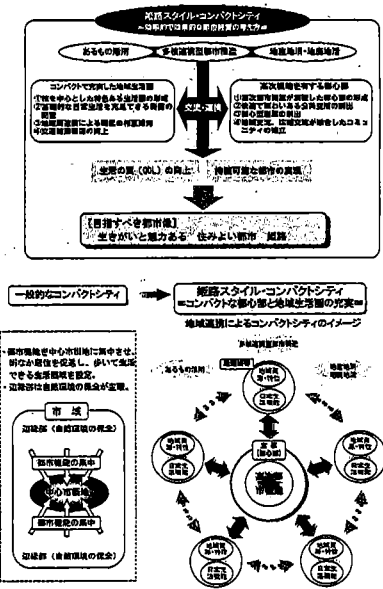
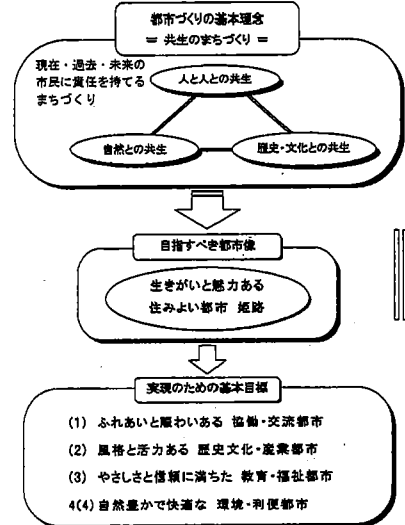


図-1

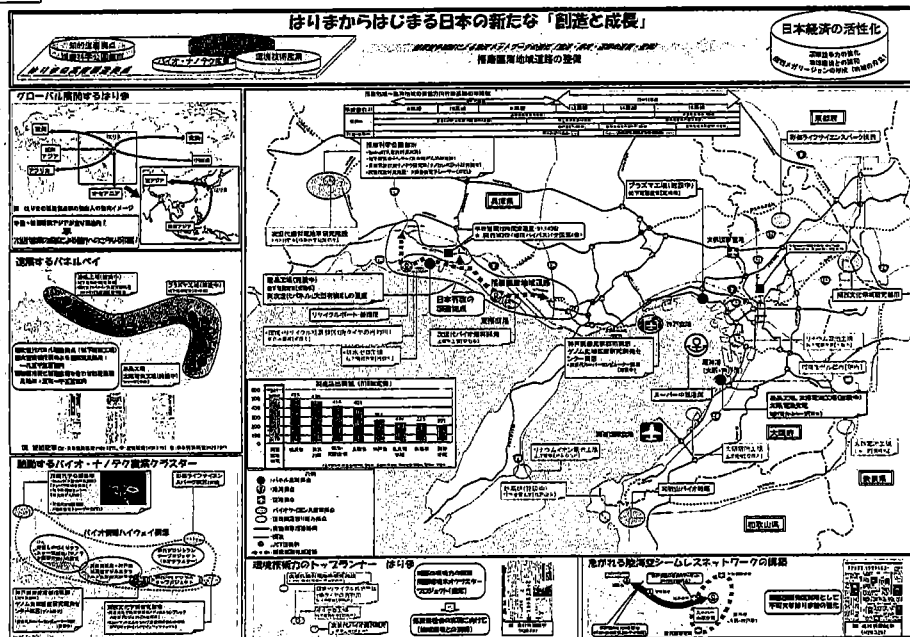
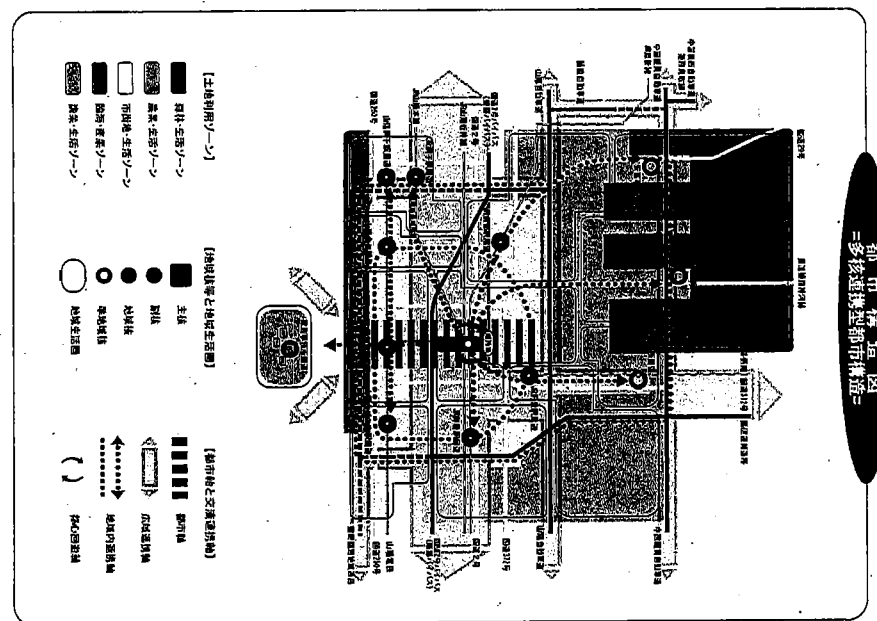


図-3



今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④

兵庫県姫路市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他															
<ul style="list-style-type: none"> 国際競争力の強化のための交通サービスの向上 大規模な地震、火災に強い国土づくり 	<p>播磨臨海地域道路の整備</p>	<p>図-4のとおり</p>																
<ul style="list-style-type: none"> 都市交通の快適性、利便化の向上 地域活力の向上 	<p>JR山陽本線等連続立体交差事業等の推進</p>	<p>図-5のとおり</p>																
<ul style="list-style-type: none"> 良好な生活空間・自然環境の形成 循環型社会の形成 	<p>夢前スマート I、C の事業推進 都市計画道路等の整備推進 (計画:138路線、延長約320km 進捗率:約60%)</p> <p>今後5年間の事業計画</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業名</th> <th>概要</th> <th>事業費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市計画道路</td> <td>事業数 約30路線</td> <td>150億</td> </tr> <tr> <td>区画整理事業</td> <td>5地区</td> <td>※370億</td> </tr> <tr> <td>一般道道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費</td> <td>約100路線 市道延長 約2,500km 県道 約2,700km (うち重複延長 約300km)</td> <td>300億</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>820億</td> </tr> </tbody> </table> <p>※区画整理事業については別添資料を示す。</p>	事業名	概要	事業費	都市計画道路	事業数 約30路線	150億	区画整理事業	5地区	※370億	一般道道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費	約100路線 市道延長 約2,500km 県道 約2,700km (うち重複延長 約300km)	300億	合計		820億	<p>多核連携型都市構造の構築</p>	
事業名	概要	事業費																
都市計画道路	事業数 約30路線	150億																
区画整理事業	5地区	※370億																
一般道道路等 (新設、改良、公安事業) 維持管理費	約100路線 市道延長 約2,500km 県道 約2,700km (うち重複延長 約300km)	300億																
合計		820億																

図-5

JR山陽本線等連続立体交差事業 説明図

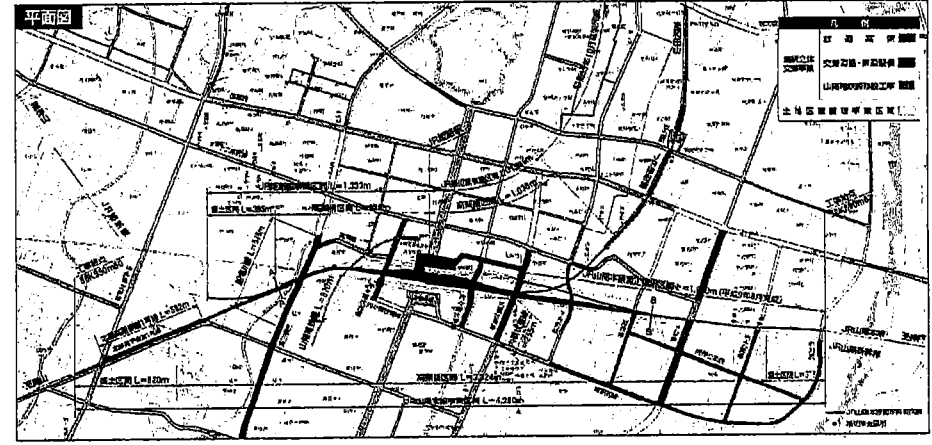
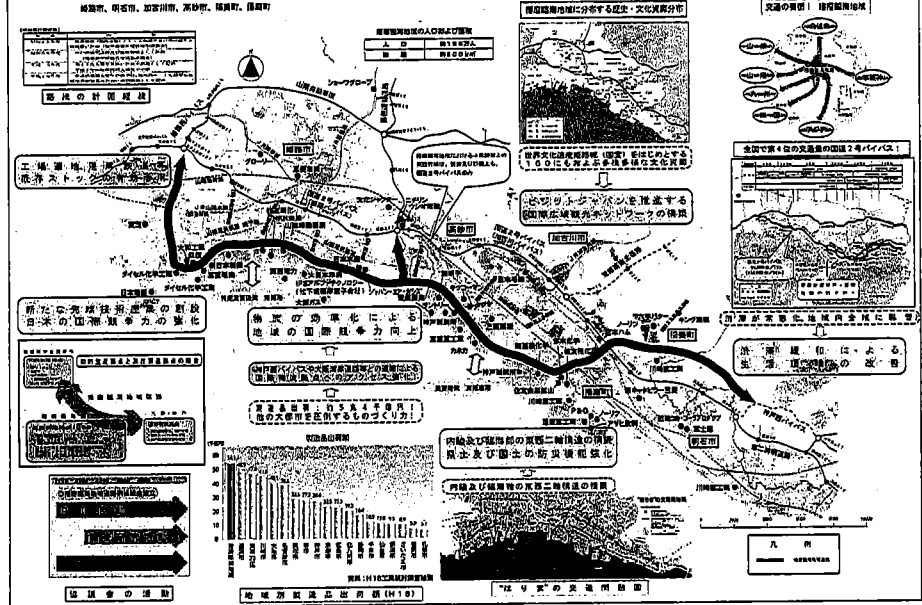


図-4

播磨臨海地域道路 説明図



今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般についての改善すべき点、要望や提案など

様式 ①
岡山県笠岡市

- 道路財源の確保**
地方財政を取り巻く環境は、長引く景気の低迷による市税収入の伸び悩みと三位一体改革による地方交付税の削減などにより大変厳しい状況にある。そうした中で、行財政改革や財源の確保に積極的に対応し、急速に訪れた少子・高齢社会や人口減少社会への対応を始めとする新たな行政課題に取り組んでいかねばならない。そのような状況でも、依然として道路整備に対する要望は多くあり、また道路や橋梁などの維持管理費も毎年増加傾向にある。このような市民からの道路整備の要望や維持管理に適切に対応するためにも、安定的な財源が必要である。道路特定財源が来年度から一般財源化されることが閣議決定されているが、地方の財政は大変厳しい状況にある中で、まだまだ生活道路として「真正に必要な道路」整備と安全・安心して通行できる道路整備、そして維持管理を行わなくてはならない。また、地方の道路財源には過去の道路整備の起債償還も含まれている。このような地方の実情を考慮し、今後とも暫定税率を堅持し、道路予算を十分に確保していただきたい。
- 幹線道路の整備促進**
現在、本市には片側1車線の国道2号の渋滞対策等として、昭和63年に事業化された笠岡バイパスの建設が行われており、今年3月に側道部が暫定供用開始された。その結果、朝夕の通勤通学時には国道2号現道の渋滞が緩和されたが、まだまだ渋滞は生じている。地域活性化のためにも、一日も早い全線開通をお願いしたい。
笠岡バイパスは地域高規格道路の倉敷篠山道路の一部であるが、東側の玉島笠岡道路と西側の篠山道路がつながってこそはじめて本来の機能が発揮されるものであり、遅れている地域高規格道路の一日も早い全線開通をお願いしたい。
地方では、まだまだ幹線道路の整備が遅れている。中国地方の高規格幹線道路のネットワークも完全に整備されていない。地方と中央を結ぶ道路、そして地方の生活圏レベルにおける中心都市と地域を結ぶ道路などのネットワーク等、道路網の一日も早い整備が望まれる。地方の振興を考えると、幹線道路の整備は地域の活性化に大きな影響を及ぼす。国においても道路予算を十分確保していただき、「選択と集中」で、真に必要な道路を完成時期を明確にしつつ早期に整備していただきたい。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域を目指すべき都市像

様式 ②
岡山県笠岡市

笠岡市の志向する都市像を一言で言うならば、『活力のある田園居住都市』ということである。このため市域の大半を占め、人口減少と高齢化が特に著しい農村部（市街地調整区域）の活性化を図ることを目的に、自然と調和した住宅や生活利便施設が充実しやすいようにしたい、との思いで、平成20年度末を目標に換引き廃止に向けた、法手続きを進めている。
良好な居住環境の条件として、自然環境もさることながら、通勤、通学等、日常生活の利便性に対する条件も大きな要素となる。すなわち、道路網の整備は必須となってくる。
幸いにして、本市は、山陽自動車道、国道2号と道路網の骨格である幹線道路が市内を貫通しており、それを基に道路網を形成し、近隣都市への交通を円滑にすることが可能である。
線引きを廃止して、惹かれた自然環境を生かした新たな土地利用活性化施策を講じるとともに、道路網の整備による日常生活の利便性を確保することにより、本市の最重要課題である定住化の促進が実現できるものと考えている。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題


様式 ②
岡山県笠岡市

○現状	○課題
<ol style="list-style-type: none"> 人口の減少と高齢化 本市の人口は、昭和27年の市制施行以来、近隣町村との合併により昭和35年には約7万5千人となったが、昭和50年以降、減少が続き、現在約5万5千人となっている。また、高齢化率も本市では、約29%となっている。 産業 笠岡湾干拓地では大規模農業による生産性の高い農業に取り組んでいる。工業においては、事業数も減少しており、製造品の出荷額も伸び悩んでいる。 交通 山陽自動車道を利用することにより、各都市への移動時間が飛躍的に短縮され、生活圏、商圏の広域化が進んでおり、各地域からの幹線道路の整備及びインターチェンジ周辺地域の有効活用等高速道路のメリットを十分に生かすことが必要となっている。 国道2号は、中心市街地を東西に横断しており、7.8kmに及ぶ区間のほとんどが片側1車線の平面交差になっているため、交通渋滞が日常的となっている。 保道の延長は、約9.5kmで、改良率は71%。また市道の延長は、約1,277kmで、改良率は26%となっており、未改良の道路がまだ多くある。 平成18年度に実施した「市民意識調査」（18歳以上の市民3,000人を対象とした市民アンケート、回答率45.8%）の中では、40項目の課題の内、「道路網の整備」の重要度は9番目となっており、逆に満足度は31番目となっており、地区別にみると市街地では比較的満足度が高いものの、市街地以外では満足度が低くなっている。 	<ol style="list-style-type: none"> 人口減少の歯止め対策として、定住化促進に向けた取組み。 産業の振興（特に笠岡湾干拓地の大規模農業、港町工業団地への企業誘致）及び笠岡湾干拓地の有効活用。 安全・安心して通行できる道路と市民に満足される道路網の整備 <ol style="list-style-type: none"> 地域住民からの道路整備や道路維持管理に対する要望への対応 通過交通と生活交通の分離等による交通渋滞の解消・緩和 → 国道2号バイパスの整備促進 広域交通体系の確立に向けた高速道路、国道2号バイパスへのアクセスの整備を始めとする幹線道路網の整備 → (県道) 井原福山港線、笠岡美尾線、岡井原庄線等の整備 (市道) 美の浜入江線（現在 地方道路整備臨時交付金で整備中）

今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

様式 ③
岡山県笠岡市

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市交通の快適性、利便性の向上	国道2号笠岡バイパスと市街地を結ぶアクセス道路の整備	笠岡中心市街地と笠岡バイパス（側道）・入江地区を連結する道路として市道美の浜入江線を整備している。 現在は、笠岡中心市街地から笠岡バイパスへの接続は、海岸線の幅員3～6メートルの道路を利用しているが、普通車のすれちがい困難な区間もあり、特に朝夕の通勤・通学時には、渋滞するとともに危険な状態となっている。 また近くにある市内有数の拠点病院である「笠岡第一病院」への緊急車両での搬送にも支障が生じている。 この地方道路整備臨時交付金で整備している美の浜入江線が完成すれば、入江地区をはじめ大島地区、神島地区が結ばれ、そして中心市街地と笠岡バイパスが結ばれることにより、市民生活の利便性や安全性の向上につながるものと大変期待している。	
			

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

様式 ①
岡山県笠岡市

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力の向上	国道2号笠岡バイパスの整備	<p>建設中の笠岡バイパスに面している1,191haの農地を有する笠岡町干拓地内には、現在、県内外の入植者が大規模農業として野菜の栽培を行っており、中でも畜産が大変盛んで約6千頭の乳牛と肉牛が飼育されている。その飼料は国外からの輸入が多く、水島港へ荷揚げしトラックにより運ばれている。さらに生産された牛乳は金座町内へ運ばれており、バイパスを利用することで輸送時間も短縮され、鮮度の高い牛乳の効率的な搬送が可能となる。</p> <p>またドール園が、現在約70haの畑にブロッコリーを栽培しているが、今後100haまで栽培面積を拡大する計画がある。</p> <p>夏には、干拓地には、「蓮の駅」の建設計画もあり、干拓地で生産された農作物の販売や地元の食材を使った特色あるメニューをバイパスの利用者へ提供することにより、「食の地産地消」の拡大が進み、また道路を通じた地域間の交流促進により、干拓地の活性化が図られるものと期待している。</p> <p>また、バイパス沿いには約23.4haの笠岡港工農団地用地があり、バイパスが完成することにより、アクセスの利便性向上から企業誘致の促進につながるものと期待している。</p> <p>中小企業を中心とした地方産業は、倒産・縮小が相つぎ、停滞し明るい兆しが見られない。</p> <p>地域の活力を向上させるため、早期に地方産業の状況が快方へ向かうべく、必要な道路は早急に整備してもらいたい。</p> <p>国道2号笠岡バイパスの早期の完成を地元は強く望んでいる。</p>	

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

様式 ④
岡山県笠岡市

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
計画的・効率的な維持管理や更新の推進	橋梁長寿命化対策	<p>昭和の高度成長期に達された橋梁については今後、老朽化による改修時期を迎え、計画的に対応していかなくてはならないが、財政状況を考えると、大変厳しい状況にある。</p> <p>本市には橋長15m以上の橋梁は50橋あるが、ほとんどが建設から20年以上経過しており、橋梁の点検と長寿命化を図る修繕計画を早急に策定することが求められている。特に、隅田川1号橋は、昭和40年代後半の建設で40数年が経過し、昨年度応急的な対策を行った。現在点検制限を行っているが、住民からも架替への要望が出ており、市では計画を策定中である。</p> <p>市民生活に支障が起らないよう、財政負担を考慮しつつ、将来を見据え、計画的に対策を実施する必要がある。</p>	

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価）

様式 ④
岡山県笠岡市

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	交通弱者に配慮した交通安全施設整備	<p>老人、子供を交通事故から守るための備前について、住民からの要望は数多く、また推進しているものがある。</p> <p>本市では、番町地区等を「あんしん歩行エリア」に指定し、通学路で歩行者、自転車の通行が多いところを中心に、地元の方々や警察署と協力しながら防護柵の設置と自転車レーンや交差点のカバー設置、「止まれ」標識の設置等を行った。子供たちは安心して通学することが出来るようになり、地元からは大歓迎されている。</p> <p>交通弱者を守るための交通安全施設設置については、国の補助標準の緩和並びに促進措置が必要と思われる。</p>	

整備前

整備後

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式 ①
広島県呉市

<p>1 地域の特性等に対する十分な配慮について</p> <p>道路の中期計画については、最新の需要推計などを基礎に、新たな整備計画を策定することであるが、この際にそれぞれの地域が持つ地理や産業などの特性を十分に勘案していただきたい。</p> <p>全国一律の道路整備率などのデータや単純な人口や交通量の推計だけで、今後の整備計画を策定するのは危険である。地方では、高齢化、過疎化が進み、都市部との地域格差が急激に広がっており、現状の道路整備のスタンスではこの格差を食い止めることはできなくなっている。地方では、公共交通機関が発達していないため、生活を自家用車に頼らざるを得ないものの、道路整備が進んでおらず、これが地方の活力の低下に結びついており、公共交通機関の発達した都市部とは比較にならないほど道路の果たす重要性は高い。</p>
<p>2 供用開始時期の早期の明確化と公表について</p> <p>幹線道路など優先度の高い事業については、目標設定を明確にし、スピーディな事業推進が必要である。特に、供用開始時期については、早期の明確化と公表が必要である。これは、地域住民への説明責任の一環であるとともに、地域の活性化に向けた企業誘致を進める上では、高速交通体系へのアクセスの優位性が成否の重要な要素となっているからである。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②
広島県呉市

○現状

1 高速交通体系からの隔絶
本市は、山陽自動車道までの所要時間が約90分、平成の大合併前の全国20万人都市の中では最も時間を要する都市と言われて久しい。長年、新幹線、空港、高速道路といった全国的な高速交通体系から隔絶された状況下で、人口や事業所数の減少が続くなど、本市の都市機能の衰退を招いている。

2 広島都市圏の連携不足
広島都市圏は、広島市と周辺地域が相互に依存する関係にあり、それぞれの都市機能を補完するための交流が活発に行われている。また、廿日市市、呉市、東広島市など周辺地域から多くの住民が広島市へ通勤している。更に、近年では広島広域圏での観光ルートが創出され、移動交通も増加している。しかしながら、道路整備の遅れにより、現在、広島都市圏は、札幌・仙台・福岡に比べ、地方中枢都市圏としての衰退が見られている。

3 市内の地形的制約
本市は「平成の大合併」により、現在の市域は山や海によって分断された18の地区に分かれており、各地区がそれぞれ一団の集落として完結しているところに特徴がある。また、地区の中でも更に海岸線の狭い平地部や、内陸部に集落が点在している箇所も多く、幹線道路である国道や県道が、これらの集落をつなぐ唯一の道路になっている箇所が多く、まさに地域にとってのライフラインとなっている。しかしながら、内陸部や海岸線を通過するこれらの道路は災害に対して非常に脆く、交通事故の危険性も高いため、ひとたび交通が遮断されると長期間に渡り地域住民の生活に大きく影響を及ぼしている。

○課題

1 高速交通体系とのネットワーク形成
現在、呉市では、産業の集積、雇用の場の確保によるまちの活性化を図るため、阿賀マリノポリス地区や苗代工業団地（第1期・第2期）、天応第2期埋立地などへの企業立地に積極的に取り組んでいるが、これらを円滑に進めていくためには、整備中の東広島・呉自動車道をできるだけ早期に完成させ、山陽自動車道への高速ネットワークを確立することが喫緊の課題である。

2 広島都市圏の連携強化
将来の道州制を見据え、広島都市圏の競争力を向上させる必要がある。このためには核となる広島市、呉市、東広島市間の幹線道路によるトライアングルネットワークを形成し、3都市間の連携強化を図っていく必要がある。しかしながら、国道185号（休山新道）及び国道375号は、朝夕を中心に渋滞が著しく、大きな経済損失が発生している。このため、国道375号のバイパスである東広島・呉自動車道の早期完成、国道185号の休山新道4車線化の整備が急務となっている。更に、今後、広島呉道路の呉ICから東広島・呉自動車道の阿賀ICの間を地域高規格道路「広島呉道路」として整備することにより、同区間の走行性向上・時間短縮を図っていく必要がある。また、国道31号バイパスとして建設された広島呉道路により呉～広島間が30分圏域となったが、一般有料道路であるため通行料金が高く、未だに広島市との間に大きな距離感がある。平成20年9月よりETCの運用が開始され、利用促進に向けた利便性の向上が図られるとともに、マイレージ割引や深夜割引が導入されたが、より一層効果的に役割が発揮できるよう、高速自動車国道と同様の割引制度の拡充が求められている。

3 災害に強い道路網の整備
公共交通機関が十分機能していない周辺部において、緊急搬送の観点からも災害に強い道路網の整備が大きな課題となっている。国道185号（呉～安浦間）、国道487号、主要地方道呉平谷線、呉線状線など呉市中心部と周辺部を結ぶ幹線道路については、交通渋滞の解消、環境負荷の改善だけでなく、災害時の緊急輸送路の確立、救命救急活動の迅速化などを図るためにも、計画的な整備を進め、災害に強い道路網の構築を図っていく必要がある。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式 ③
広島県呉市

呉市は、第3次長期総合計画（平成18年改定）における基本構想で、将来都市像を「創造とふれあいの海洋・拠点都市」と定めている。

具体的には、今後、時代潮流の変化を踏まえつつ、呉市の持つ豊かな資源を十分に活用した次世代産業の創出、魅力ある就業の場づくり、低廉で質の高い住宅の供給、都市機能の強化により、若者があふれ、まちがにぎわい、すべての市民がゆとりと豊かさを実感できる生活環境の整備を進め、このような呉市発展の好循環メカニズムを形成することにより、夢と希望のある“だれもが住みやすく住んでみたいと思うまち”の実現を目指している。

この将来都市像を実現していくためには、産業・教育・文化・医療・福祉等の機能のより一層の充実を図ることにより、県南西部地域における拠点性を高め、さらに、中国・四国ブロックを結ぶ地域連携軸の「要」に位置する有利性を活用し、今後、広域交通体系の整備を促進し、国内、世界との交流を促す基盤づくりに取り組み、交流の輪を市民に、周辺市町に、全国に、そして世界に広げていく必要がある。

こうした実現への取り組みにおいて、大きな課題の一つが幹線道路網の整備である。本市では、新幹線、空港、高速道路といった全国的な高速交通体系への接続が十分でなく、呉市発展の阻害要因にもなっている。また、市域は山や海によって分断されているため、各地域を結ぶ幹線道路の整備も立ち遅れており、しかも地形的な制約から、山すそや海岸線に沿った形で走っており、災害に対して非常に脆い状態にある。また、合併に伴い、市域が広域となったため整備を必要とする幹線道路網も拡大している。

現在、本市は、将来都市像の実現に向け、企業誘致、観光振興などによる「活力あるまちづくり」や合併後建設計画の計画的推進、住民の自主的に自立した地域活動の支援などによる「地域の特色を生かしたまちづくり」を積極的に進めているが、これらの推進には、幹線道路網の整備促進が不可欠となっている。

更に道州制への移行を見据え、広島都市圏の中核性を確保するためにも、都市圏を連携する幹線道路網の整備は重要な課題となっている。

るため通行料金が高く、未だに広島市との間に大きな距離感がある。

平成20年9月よりETCの運用が開始され、利用促進に向けた利便性の向上が図られるとともに、マイレージ割引や深夜割引が導入されたが、より一層効果的に役割が発揮できるよう、高速自動車国道と同様の割引制度の拡充が求められている。

3 災害に強い道路網の整備
公共交通機関が十分機能していない周辺部において、緊急搬送の観点からも災害に強い道路網の整備が大きな課題となっている。国道185号（呉～安浦間）、国道487号、主要地方道呉平谷線、呉線状線など呉市中心部と周辺部を結ぶ幹線道路については、交通渋滞の解消、環境負荷の改善だけでなく、災害時の緊急輸送路の確立、救命救急活動の迅速化などを図るためにも、計画的な整備を進め、災害に強い道路網の構築を図っていく必要がある。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式 ④
広島県呉市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	<ul style="list-style-type: none"> 東広島・呉自動車道の整備促進 国道185号の整備促進 休山新道の4車線化 広～仁方間のバイパス整備の事業化 国道487号の整備促進 広島呉道路の通行料金の引き下げ 安芸灘大橋の通行料金の引き下げ 	<ul style="list-style-type: none"> 広島市・東広島市とのトライアングルネットワークの強化 東広島・呉自動車道の整備促進及び広島呉道路の利用促進により、広島都市圏の核となる広島市、東広島市との幹線道路によるトライアングルネットワークの強化が図られ、文化・教育・医療などの高次な都市サービスをお互いに享受することが可能となる。また、地域経済・産業・文化・観光等の発展、スポーツ・イベントなどの地域間交流機会の増大が期待できる。 経済活動の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 東広島・呉自動車道の整備により、山陽自動車道、広島空港、山陽新幹線東広島駅へと高速交通体系へのアクセスが飛躍的に高くなり、物流効率の向上など既存企業の事業活動の活性化に繋がる。 企業立地の促進 <ul style="list-style-type: none"> 東広島・呉自動車道などの幹線道路の整備促進は、現在、呉市が積極的に進めている企業立地の促進に大きく貢献することが期待される。 企業立地の促進は、雇用の場の確保とともに、重厚長大産業から産業構造の多 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路整備に対する市民意識 <ul style="list-style-type: none"> 平成17年度に実施した市民意識調査における個別満足度項目では、市民の半数以上の53%が呉市の幹線道路の現状に不満を抱いており、不満度の割合が全項目の中でトップとなっている。 また、本市が進んでいる事業の中で市民が重要と思う事業は、「東広島・呉自動車道整備」(57.6%)、「休山新道の4車線化」(29.7%)、「警固屋音戸バイパス整備」(24.9%)、「呉平谷線

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路特定財源等における一連の議論の中、いくつかの基本方針が示され、来年度から道路特定財源は一般財源化とされるが「必要とされる道路は着実に整備する」と言われている。また、道路特定財源については、①供用中の道路の維持・修繕・更新、②供用中の道路の安全・安心の確保、③道路交通の円滑化、④都市と地方の活性化、⑤環境の保全、が謳われている。

道路整備の遅れた山陰地域は、都市部あるいは山陽側との交通格差、経済発展による人口流失とそれに伴う過疎化や小規模高齢化集落の増加、産業の衰退など多くの課題が山積している中、地方都市の道路特定財源の税負担は、特に、公共交通機関が脆弱な萩市の1世帯あたりの保有台数は都市部に対し2倍以上で、家計に占める負担も4.6倍という状況である。

こうした中、少子高齢化が進み高度情報化社会に対応し、救急医療の迅速化など安全・安心・快適な市民生活の実現や機能的な社会活動を支えるため、道路整備は一層重要となっており、その推進は全市民が長年にわたり熟慮しているところである。道路は地域の振興発展と活力ある経済・社会活動を支える最も基本的な公共施設である。

国の総合的な評価の中から財政上の観点はあるものの、採算性だけでは図れない道路がもたらす効果、並びに本市における道路の現状と実情に即した道路整備の重要性を認識され特段の配慮がなされるよう強く要望する。

緑化を目指す呉市にとって、今後の発展に欠かすことのできない大きな戦略の一つである。

・渋滞の解消による経済損失・環境負荷の改善

朝夕を中心に渋滞が著しい国道185号の休山新道や広～仁方面などが整備されることにより、渋滞が解消され、経済損失及び環境負荷の改善が期待される。

また、市民意識調査(H17)では、日頃不便を感じたり、もっと充実してほしいものとして「車の流れ(渋滞)」が32.2%でトップの項目となっており、渋滞の解消は市民ニーズにも大きく応えるものである。

・地域の競争力の向上

江能倉橋島地域は、居住地としても観光地としても魅力あふれる地域であるが、道路の不備から過疎化や高齢化、観光の衰退など深刻な問題を抱えている。

国道487号の警固屋戸バイパスなどが整備されることにより、地域資源を活用したまちづくりの創出に繋がるなど、地域の競争力の向上が期待できる。

また、安芸灘諸島については、本年11月に豊島大橋が開通し、呉市域が随分とよくなるが、島嶼部への入口となる安芸灘大橋の通行料金が高く、市民や観光客からの料金引き下げの要望が強い。通行料金の引き下げ等により、一層の利用促進

路焼山押込線」

(22.2%)、「国道185号(広～安浦間)整備」(21.6%)で、幹線道路事業が上位5項目を占めている。

このことは、本市の幹線道路の整備がいかに立ち遅れており、道路整備に対する市民の関心や期待が非常に大きいことを示している。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
<p>国道191号であるが、特に市街地から東側の大井間L=11Kmは陸路区間であり、</p> <p>①小畑のR=45mなどの急カーブも多々あり、平成17年6件、18年7件、19年15件と主に小畑～大井間で交通事故が多発している状況であり、死者も発生している。</p> <p>②国道が海岸線を走るため萩～大井間では台風・高潮・冬季風浪における越波等による通行障害(通行規制)が平成16年5回、17年5回、18年2回である。</p> <p>③特に豪雨による道路法面の崩壊、冬季における降雪など道路管理者による片側交互通行や全面通行止め等(平成15年12回)の通行規制が度々行われている。</p> <p>④また、大井間は昭和10年代に築造された橋であり、現在耐震補強工事が計画されているが、大型車等の混雑が厳しい状況である。</p>	<p>山陰側を連絡する幹線道路は国道191号線の1本しかなく、ひとたび災害及び交通事故の発生時は迂回路も無く、渋滞は市街地までにおよび、生活道としての道路機能はもとより、特に消防、救急活動など緊急車両等の緊急輸送路が途絶される。</p> <p>山陰地域にある自然・歴史・文化といった豊富な財産や資源を活用した特色ある地域づくりを進めていく上で、広域的な交流・連携を促進する高規格な道路整備が課題となっている。</p>
<p>このような状況の中、萩市西部では将来の山陰自動車道の当面活用となる路線として、国道191号萩・三隅道路(L=15:2Km)の整備が図られている。</p> <p>平成20年2月23日には、山口県内で初めて将来の山陰自動車道の一部として長門市三隅から萩市明石間の7.1kmが供用開始され、残りの区間についても現在、整備が進められている。供用後は安全・安心に運転できる観点からも殆どの</p>	

<p>・防災対策の推進</p>	<p>・国道185号(広～安浦間)の整備促進</p> <p>・主要地方道呉平谷線の整備促進</p> <p>・主要地方道呉環状線の整備促進</p> <p>・国道487号の整備促進</p>	<p>が図られるとともに、地域資源を活用した観光振興等にも大きく貢献することができる。</p> <p>・安全なまちづくりの推進</p> <p>・災害時の緊急輸送路の確立</p> <p>・救命救急活動の迅速化</p> <p>国道185号(広～安浦間)、主要地方道呉平谷線、主要地方道呉環状線及び国道487号は、各地域と呉市中心部を結ぶ生活幹線道路でありながら、通行規制区間、幅員狭小区間の存在などにより、災害に対して非常に脆いのが現状となっている。</p> <p>これらの幹線道路の整備により、災害時の緊急輸送路の確立、救命救急活動の迅速化に大きく貢献し、市民が安心して生活できるまちづくりの推進に繋がることが期待される。</p>
-----------------	--	--

<p>車両は利用し、地域住民にとって「将来の夢と希望」の路線である。</p> <p>なお、この道路は国による直轄（A方式）として事業が取り込まれており、全線は平成23年の山口国体開催までの供用開始目途に鋭意事業が促進されているところである。</p>	
--	--

今後の道路行政についての意見・提案

山口県 萩市

<p>②-2 地域の目指すべき将来像</p> <p>地方においては人口減少、高齢化等が進む中、住民の足となる公共交通機関は費用対効果等から減便または廃止となり利便性は損なわれている。特に「R山陰本線は平成16年に特急「いそかぜ」が廃止になり、山陰本線は益田～下関間がJR西日本広島支社の管轄になり「利用客の少ない線路は枕木をはずしても良い」などの発言も聞かれ、九州、北海道、東北、北陸地域で進められている「整備新幹線」は夢のまた夢で、列車交通の不便さにおいては、山口県北部は「陸の孤島」といっても過言ではない。</p> <p>公共交通機関の乏しい萩市は、医療等の救急活動や観光、物流などの諸活動において、道路こそが唯一の交通手段であり、道路整備は萩市の命運にかかわる重要課題である。</p> <p>このような状況の中、山口県では、山口・島根・鳥取3県の知事も毎年会合を開かれ、山陰道整備促進中央大会も開催され、特に二井知事は、「山陰側が高速道路網に組み込まれれば島根県を含む広域観光圏を形成でき、九州からの入り込みが期待できる」と発言され、また、「山口未来デザイン」において山陰地域の振興を図るため、日本海沿岸の鳥取県や島根県とともに、環日本海交流圏が形成される中で山陰自動車道の整備などにより日本海国土軸の形成に繋がる山陰地域連携軸の形成に努めるとされている。また、市においても萩市・益田市・浜田市による3市長会議を開催し、山陰自動車道など道路整備の連携を図ることも協議している。</p> <p>○高規格幹線道路の整備促進 こうした日本海側の経済発展を図るため、山陰自動車道の早期実現と当面の活用路線として位置づけられている萩三隅道路の早期完成及び萩東道路整備(萩～益田)に向けた働きかけを行う。</p> <p>また、中国自動車道と連結し、高速道路ネットワークを形成する地域高規格道路小郡萩道路の早期全線整備を推進する。こうした高規格幹線道路の整備により、高速度や定時性を確保し、山口県内や主要都市、さらには萩・石見空港、山口宇都空港を利用した都市との交流や物流を促進するとともに、緊急輸送路としても活用を図りたい。</p> <p>○地域間連絡道路の整備促進 地域間の連携強化及び地域内の流通や交流を促進していくため、交通事情に合わせたバイパス整備や道路改良により、萩市の中心拠点と各地域拠点を結ぶ道路網の整備を計画的に進め、地域間連絡道路網の充実を図りたい。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

山口県 萩市

<p>②-1 地域の現状と抱える課題</p> <p>○現状</p> <p>山陰と山陽を結ぶ南北軸の道路は国道262号、490号及び県道等であるが、いずれも山間地を迂回するため、特に冬季には積雪、凍結などが通行障害となり、スリップ等の事故が多発し通行止めなどにより陰陽道路が途絶される状況にある。</p> <p>国道490号では平成6年に豪雪による事故により交通がストップし、大型トラックや乗用車など258台、約400人が車内で一夜を明かした。また、平成17年の元旦も降雪により、一時通行止めとなり新幹線、宇都空港等の利用者が支障をきたした。</p> <p>観光振興等の地域活性化のためには、県内外からの観光客を迎え入れる交通基盤の整備が求められる。</p>	<p>○課題</p> <p>冬期交通対策及び円滑な定速走行サービスの提供等が課題となっている。</p> <p>山陰と山陽を繋ぐ高規格道路が無いことは地域経済低迷の原因であり、空港・新幹線等の主要交通拠点からのアクセスが、高速度・定時性のある基幹道整備により道路ネットワークが強化されることが、地域の経済活性化に繋がる。</p>
--	---

今後の道路行政についての意見・提案

山口県 萩市

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）		山口県 萩市	
○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>地域活力の向上</p>	<p>萩市の東西軸としての「山陰自動車道(萩～益田間)」、南北軸としての「小郡萩道路」整備促進は高規格幹線道路の交通ネットワーク形成として、経済、流通、観光産業及び日常生活においても最重要課題である。</p> <p>特に合併後の萩市は広域に跨り、主要産業である農林水産業は水揚げ、収穫から市場搬入までの時間短縮、即ち円滑な高速サービスが漁船などに大きな影響を与えることから農林漁業関係者は対応に非常に苦慮しているところである。</p> <p>山陰自動車道は日本海国土軸をなす重要な高規格幹線道路で、特に萩以東については、国道191号線の1本しかなく、ひとたび災害及び交通事故の発生時は迂回路も無く、市街地は渋滞し、生活道としての道路機能はもとより、特に消防、救急活動など緊急車両等の緊急輸送路が途絶され「真に必要な道路」であり、直轄方式等を含めた「萩東バイパス」の整備促進に努められたい。</p>	<p>高規格幹線道路が完成することにより冬季積雪時や豪雨時の通行規制の解消、萩・益田・長門市の時間短縮も図られ、広域連携、経済面、生活面、観光面での様々な事業展開がされることを期待するものである。</p> <p>今後、特に市内の渋滞の緩和、通行の安全確保、地域経済の交流、活性化、高速道路のネットワークの形成等、萩三隅道路の萩IC以東の整備促進が最重要課題であり、地域高規格道路「小郡萩道路」との高速道路ネットワーク形成は、地域経済の活性化や萩石見、山口宇都空港などの利用促進に繋がるものである。</p> <p>萩東道路に期待する効果</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 狭形不良箇所の解消。 2. 防災上脆弱な区間の解消 3. 交通事故の削減 4. 渋滞損失の削減 5. 2次救急病院への搬送時間の短縮 6. 観光・交流の活性化 7. 空港へのアクセス短縮 8. 農水産業の活性化 	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

鳥取県鳥取市

【真に必要な道路の基準について】

現在、道路整備を進める上での基準となっている渋滞対策、交通事故対策等は、人口集積地域、すなわち大都市部に偏したなものとなっている。ナショナル・ミニマムや地域間格差の是正、地域間競争の公平性の確保などの観点から、真に必要な道路の基準を白紙の状態から見直していただきたい。例えば、

- ① 高次医療施設へのアクセスについて、60分圏内の人口カバー率〇%未満。
- ② 交通死亡事故多発箇所の改善について、当該箇所における発生率が地域全体の〇%以上。
- ③ 大型車両が通行可能な道路の代替路線が未整備又は代替路線があっても迂回時間が〇倍以上かかる地域。
- ④ インターチェンジに30分以内で到達できる地域の人口カバー率〇%未満。
- ⑤ 高速道路ネットワークがあれば7日間前後の周遊観光が可能な地域であるにもかかわらず、当該地域のポテンシャルを活かしきれていない地域。
- ⑥ 高速道路ネットワークがあれば農林水産物や工業生産品の出荷など大都市部の経済活動を支えることが可能な地域であるにもかかわらず、当該地域のポテンシャルを活かしきれていない地域。

【道路整備の優先順位について】

さらに、真に必要な道路整備の優先順位を決める際には、「真に必要な道路の基準」に加え、以下についても基準とすべきである。

- ① 過去5年間の地域の世帯当りの年間道路関係諸税支払額。(多いところを優先すべき)
- ② 過去5年間の地域の総生産に占める道路整備投資額の割合。(多いところを優先すべき)
- ③ 過去5年間の地域の地方公共団体の決算における投資的経費の割合。(少ないところを優先すべき)
- ④ 有効求人倍率の低い地域の整備促進
- ⑤ 1人あたりの県民所得が低い所の優先整備

【その他】

以上のような観点から、道路整備の遅れた地域を重視しなければ、既に道路が整備された地域は、財源を教育や福祉、企業誘致に使うことができるため、地域間格差を一層拡大させてしまう。今後激しさを増す都市間競争の中で、真に必要な道

路整備は、地域間格差の是正や地域の自立的発展に繋がるものでなければならない。したがって、道路整備の遅れた地域へ財源の大幅な重点配分を行い、大都市部以外の地域のことを真摯に考えた措置を講じるとともに、地域間格差が拡大しないような財政制度を構築すべきである。

道路特定財源の一般財源化により、財源の争奪戦が繰り広げられることは確実である。地方が自立し国土が発展していくために最も重要な社会基盤の一つである高速道路の早期開通は、地域住民にとって切実な願いである。道路特定財源の用途点検、制度の目的から逸脱した支出・無駄な支出の徹底的な削減を図ることは当然であるが、国が、真に大都市部以外のことを考えて、改めての中期計画を策定することを強く要望する。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

②-1 地域の現状と抱える課題

鳥取県鳥取市

○現状

- ① 国道が事故や災害で利用できなくなったり、渋滞などで道路としての機能が低下した場合の代替路がない。
- ② 中心市街地の再生は地域経済浮揚の死活問題であることから、中心市街地活性化基本計画を策定し、道路等都市基盤の見直しなどに着手したところ。
- ③ 道路の維持管理費がますます増大し、老朽化した橋梁・トンネル・街路灯などの安全施設に対する維持補修に今後約100億円程度の財源が必要であり、財政を圧迫することが想定される。安全性の確保のために、緊急の対応が必要。
- ④ 例えば山陰ジオパーク構想など、本市は近隣地域との連携を進めているが、他の地域と十分競争ができる資源を持っているにもかかわらず、高速道路がないために競争機会を奪われている。

○課題

- ① 山陰道の鳥取県内の供用率は未だ約4割に過ぎず、本市の「瑞穂〜青谷間」は、鳥取県内で唯一、事業化されていないので早期事業化が課題。
- ② 駅前ターミナルの機能強化、公共交通システムの再編・整備、歩道・自転車道の分離等が課題。
- ③ 老朽化した橋梁やトンネルの改修、生活道路の整備に要する事業として、施設の老朽化による除設や補修を重ねてきた路面の安全性の低下などが課題。
- ④ 真に必要な道路整備を行うための財源を確保し、道路整備が遅れている地域への配分を高め、一層の充実を図ることが課題。

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

②-2 地域の目指すべき将来像

鳥取県鳥取市

市民の人権が尊重され、市民一人ひとりが夢や希望、生きがいをもち、日々いきいきと「輝き」つつ安心して暮らすことができるまち。地域に根ざした文化や伝統が息づき、また、伝統産業や企業の経済活動、さらに、そこに働く若者をはじめとする市民の多彩な活動でにぎわいと活気があるまちやむら。これらの輝く市民の活動が、それぞれの地域に独自の「きらめき」をもたせ、新市全体として大きな輝きを放つことになる。

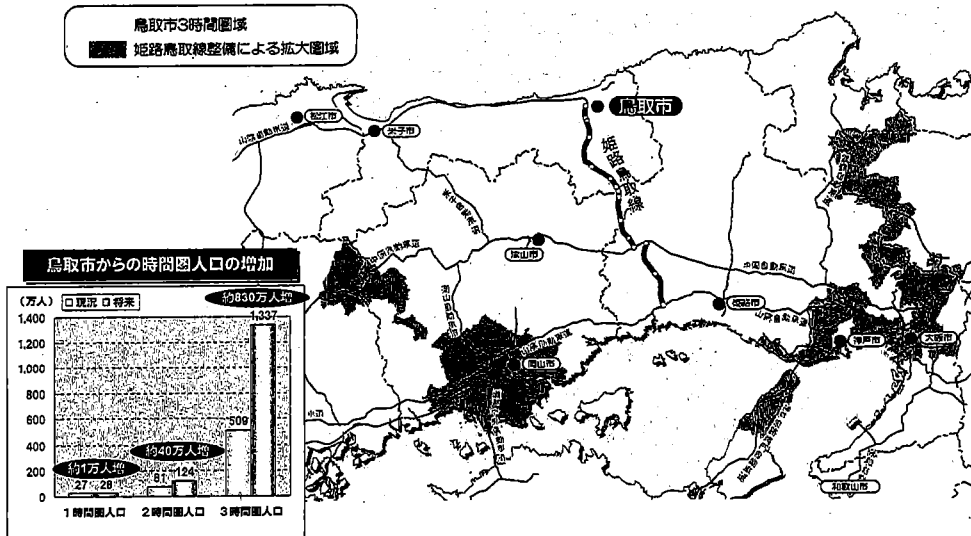
このようなまちを実現するため、働く場の確保に努めるとともに、子どもたちの夢を羽たかせる教育環境と生きがいをもち共に支え合う福祉環境を整備し、地域の歴史や文化を大切に、コミュニティー活動が盛んな「快進都市」づくりを進めます。さらに、豊かな自然や風土を保ち、環境問題に積極的に取り組むことにより、循環型社会の実現をめざす「環境都市」づくりを進めている。

こうした取り組みを通じ、新市が山陰最大の都市として産業、文化、教育、福祉、環境などの各分野において、山陰の発展をリードする日本海地域有数の中核都市として飛躍するため、市民がいきいきと輝き、地域の個性がキラリと光り、市民生活が豊い、環境との共生が図られた都市、すなわち「人が輝き、まちがきらめく 快進・環境都市 鳥取」をめざしている。

【20万都市鳥取市のさらなる前進】

- ① 高速道路を活かした地域経済の活性化
- ② 観光資源の魅力アップにより観光客の大幅増加
- ③ 人口が増加していく住み良いまちづくり
- ④ 地域コミュニティーの充実と強化
- ⑤ 市民との協働と市民サービスの向上

・姫路鳥取線の整備により、鳥取市日帰り圏(3時間圏)人口が、約500万人から約1300万人に増加し、大都市圏を含めマーケット規模が大幅に増加。



※人口はH12国勢調査による。圏域は市町村域間の所要時間に基づき設定。
※所要時間は、H11センサス混雑時旅行速度により算出。ただし、姫路鳥取線の速度はV=80km/hとした。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項 (代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

鳥取県鳥取市

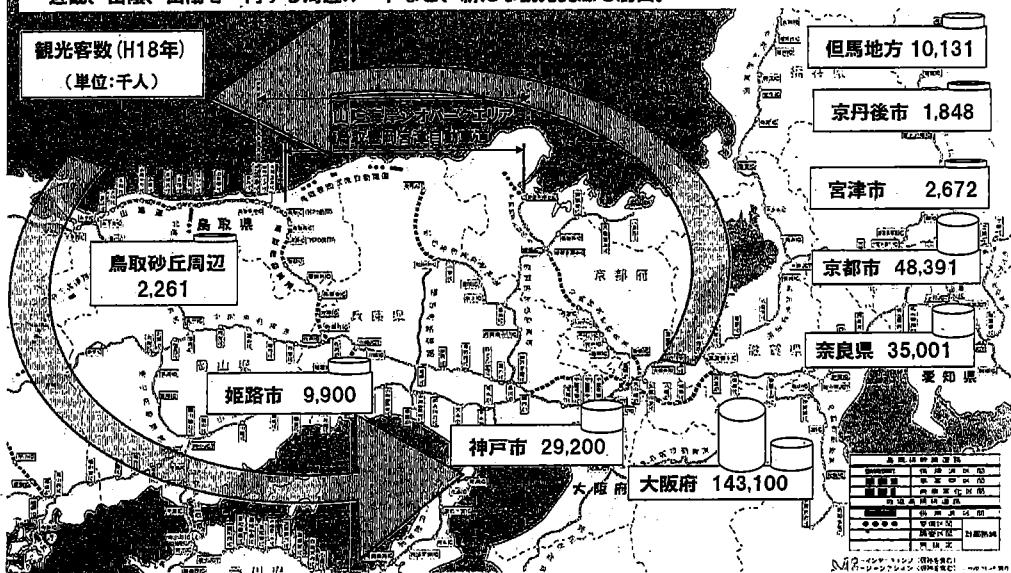
○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力の向上	①本市周辺地域においては、中国横断自動車道姫路鳥取線を始め、高規格道路山陰自動車道、地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道などの骨格道路網の整備と県道、市町村道に至る体系的なネットワークの形成が急務となっている。 ②高速道路開通をにらんで市場開拓・販路拡大に取り組み、農林水産業・製造業等の振興と雇用拡大を図る。 ③山陰ジオパーク構想を進めており、広域観光圏とするためには、鳥取豊岡宮津自動車道の整備が急がれる。 ④鳥取市中心市街地活性化基本計画による魅力あるまちづくりを推進する。鳥取駅前・賑わいのまちづくり実証事業を、平成20年10月4日～13日に実施し、駅前に賑わいを創出する実験を行った。	① 高速道路を活かして、企業誘致などによる地域経済の活性化と雇用の創出が期待できる。 ・ 企業誘致等により、平成18年度から平成20年度までの間に約1,130人の雇用創出を図り、地元雇用の促進に繋がっている。 ② 高速道路の整備と観光資源の魅力アップにより観光客の大幅増加が期待できる。 ・ 砂の美術館や2009鳥取・因幡の祭典など観光に力を入れている効果により、関西からの入込み客が増えている。 ③ 京都・大阪・神戸を巻き込んだ周遊観光が期待できる。 ④ 中心市街地の賑わいと活性化。	

鳥取豊岡宮津自動車道整備による周遊型観光資源の創出

鳥取豊岡宮津自動車道を整備し、山陰自動車道、姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道とのネットワーク化により、

- ・国指定天然記念物である「鳥取砂丘」、「玄武洞」、「天橋立」など世界でも貴重な地質遺産を活かした「山陰海岸ジオパーク構想」を実現。
- ・近畿、山陰、山陽を一円する周遊ルートなど、新たな観光資源を創出。

観光客数 (H18年)
(単位:千人)



今後の道路行政についての意見・提案

④道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式⑤

鳥取県浜田市

○現状	○課題
・地方の道路整備は「未だ道半ば」である。 ・急速な過疎化、少子高齢化が進んでいる。	・地方の自立的発展を期するためには、単なる採算性だけに依ることなく、地方が生き残れる中期計画を策定すること。 ・過疎化を防ぎ、国土全域の農林業の荒廃を阻止するためには、地域の生活に密着した道路網の整備が必要である。 ・緊急医療に対応した安心で安全な道路ネットワークが必要である。 ・山陰道の完成スケジュールを明示する。
・多くの交通量が見込めない中山間地域では「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。 ・道路特定財源の一部を一般財源化される。	・「費用対効果」だけでなく安全な通行を確保する着実な道路整備を行えるようにすべきである。 ・一般財源化されても地方道路整備臨時交付金制度は、堅持する必要がある。
・道路整備をする上で国の関連省庁や県や市町村の関連機関との調整が不十分であり、道路整備の一元化が必要である。 ・行政評価制度をより充実させる。	・国や県市町村の連携もしくは、一元化等により有効な道路整備ができる。 ・都市部中心の道路整備行政評価等は、地方が切り捨てられ、地方の必要な道路整備が益々遅れる。そのため、地方の道路整備行政評価等は、地方を十分考慮した制度にする必要がある。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②
鳥取県浜田市

○現状	○課題
<p>・地方が広域連携や地域間競争に打ち勝ち、自立的に発展する為には、山陰道のネットワーク整備は絶対的条件である。</p> <p>・県内の東西移動に4時間も要する。</p>	<p>・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。早期の山陰道のネットワーク整備は、最重要課題と位置付けており、10年間で完成されるようお願いする。</p> <p>・「中期計画」に山陰道の完成スケジュールを明示すべきである。</p> <p>・山陰道の早期完成</p>
<p>・国道9号の大部分が片側1車線のため、事故や災害で通行止めになると大まな交通が麻痺し、消防、救急活動に支障が生じている。</p> <p>・重要港湾浜田港における国際貿易の促進は、浜田市の重要な課題である。浜田港はアジア地域はもとより米国、欧州など18ヶ国50港との交易拡大を策案に続けている。</p>	<p>・災害に強い防災対策を確め、緊急搬送に支障を来さない安心、安全な道路ネットワークを整備すべきである。</p> <p>・浜田港などの小規模な重要港湾へのアクセス道路整備についても、整備範囲を拡充し推進すべきである。</p>
<p>・鳥取県の高速道路は、整備手法の違いにより、有料・無料区間が混在し、他の区間に比べ割高となっている。</p>	<p>・高速道路の利用促進を図るためにも、その料金設定にあたっては地方の実情に応じたETC割引制度の活用、無料化等の柔軟な運用が求められる。</p>
<p>・西の津和野町から世界遺産登録の石見銀山などにかけて、歴史的文化遗产や未だ開発されていない自然が多く残っている。</p>	<p>・それら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及び環日本海に挑む浜田港の利用促進を図る必要がある。</p>
<p>・国道9号は、危険な交差点や歩道がない部分が多くあり、大型トラックの風圧にさらされる危険な状況の中、小中学生が、徒歩や自転車通勤している。</p>	<p>・高齢化が急速に進行しているなかで、高齢者の移動空間の確保や通学路の安全確保のため、歩道整備やJR山陰本線の大池尻踏切などの踏切と近接している交差点の改良などを積極的に進めたい。</p>
<p>・浜田市の道路ストックは今後急速に老朽化する。</p>	<p>・アセットマネジメントを強化し、維持管理費用の確保をすべきである。</p>
<p>・鳥取県は公共交通が発達したため、旅客輸送の約98%を自動車交通に依存しており、一世帯当たりの財源負担額は、大都市に比べて非常に高くなっている。</p>	<p>・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。</p>
<p>・遅れている地方の高速道路整備</p>	<p>・地方道路整備臨時交付金の拡大など、地方の道路整備費の強化・拡充を図るべきである。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式 ③
鳥取県浜田市

<p>浜田市では「青い海・緑の大地 人が輝き文化のかおるまち」をまちづくりの理念とし、「安心して、働やかに、美しく住める一体的なまちづくり」と「地域の個性を生かしたまちづくり」を基本に、能力と活力に溢れ、21世紀に飛躍する新しいまちの実現を目指している。</p> <p>その中でも道路行政においては、高速道路をはじめとした道路網の整備は、自立をめぐり地方にとって必要不可欠なものである。</p> <p>浜田市総合振興計画の建設部門では、快適な道路環境の整備として、地域内道路ネットワークの整備及び高速交通ネットワークの整備を位置付けている。自動車交通に依存する本市にとって、地域内道路ネットワークの整備においては、国道9号及び幹線道路の整備が、高速交通ネットワークの整備においては、浜田三隅道路及び三隅益田道路の早期整備が重要な施策との位置付けをしている。</p>
--

今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式 ④
鳥取県浜田市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・地域活力の向上</p>	<p>・山陰道の早期完成</p> <p>・都市機能充実のための街路整備</p>	<p>・災害対策</p> <p>・救急医療対策</p> <p>・観光振興(アクセスへの入館者が増加する。)</p>	
<p>・国際競争力の強化のための交通サービスの向上</p>	<p>・高速道路料金の柔軟な運用</p> <p>・重要港湾浜田港へのアクセス道路(臨港道路4号線)整備</p>	<p>・高速道路の利用促進</p> <p>・国際貿易の振興(輸出貨が増加する。)</p>	
<p>・計画的・効率的な維持管理や更新の推進</p>	<p>・橋梁の耐震対策等の維持管理費用の確保</p>	<p>・経済基盤の弱い市町村の道路ストック長寿命化対策</p>	
<p>・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化</p>	<p>・子どもや高齢者の安全確保のための歩道整備及び交通安全確保のための道路改良</p>	<p>・高齢者の移動空間の確保</p> <p>・通学路の安全確保</p>	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

徳島県 三好市

様式①

・徳島県の高速道路の整備状況は、全国の高速道路の82%が4車線以上で供用開始がされている中、暫定2車線区間が多いなどまだまだ不十分な状況である。特に徳島自動車道は、一部区間では追い越し車線等の付加車線(ゆずり車線)があるものの全線が暫定2車線となっている。この徳島県北部を東西に結ぶ徳島自動車道は、沿線地域にとっては豊富な観光資源、企業の立地等地域の活力を相乗的に引き起こす基盤であり、救急医療や異常気象時の緊急輸送路の確保などの危機管理面においても重要な役割を担っており、必要不可欠な道路であります。

こうしたことから、徳島自動車道の整備については、利用者がより安全に、より快適に、より速く通行するために追い越し車線等の付加車線の整備からでも早期4車線化を要望します。

・徳島県も含め地方の財政力は非常に厳しいものがあり、直轄事業の県負担が重くのしかかっており、国道・県道の改良・改修がなかなか出来ない状況にあります。

については、地方負担の軽減を行う必要があると考えます。また、国道、県道においても地形の急峻な場所等においては、1.5車線化等による生活道路の早期整備を図ることが必要と考えます。

・広大な面積(722km²)を有する三好市においては、市道だけでも1,400kmを抱えておる中で、橋梁などの道路施設の老朽化も進んでおり、その維持管理の費用も増加の傾向にあります。本市においては、これまで道路特定財源に加え、多額の一般財源を充当し、必要な道路整備や維持管理を進めてきたにもかかわらず、急峻な地形上の制約から、道路整備は依然として非常に遅れており、都市部との地域間格差が縮まっていない状況にあります。

このようなことから、道路特定財源の一般財源化については、極めて厳しい地方財政や地方の遅れている道路整備の状況、国が進めております地域間格差是正の観点からも、地方にとって真に必要な道路整備が確実に進められるよう、地方への重点配分を図るべきだと考えます。特に、地方の道路整備を支えている「地方道路整備臨時交付金事業」を存続・拡充し、これまで以上に地方への優先確保が必要と考えます。

・三好市においては、観光をリーディング産業と位置付け、様々な事業を展開しています。観光地等における公共工事については、割高とはなりますが、環境や景観に配慮するということから、地産産品の木材を活用し、ガードレールやガードパイプ、看板を設置しています。

このようなことから、環境や景観対策に係る予算について、確保・充実を要望します。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

徳島県 三好市

様式③

三好市の一体性の確保および観光産業の戦略的取り組みを推進するための交通ネットワーク形成に努め、主要幹線道路や生活関連道路の整備拡充を図ります。

主要幹線道路については、中心街地と山間部を結ぶアクセス道路や近隣の地域間を結ぶ道路の強化に努め、生活関連道路については、交通安全や災害対策などに配慮した道路環境の整備を進めます。

徳島自動車道、国道32号、192号、319号、438号、439号、県道および主要地方道の整備をはじめ、新猪鼻道路、大步危トンネルの開通については関係機関との連携のもと積極的に事業推進を図ります。

また、市道及び農林道の整備と適正な維持管理を行い、安全で美しい道づくりを推進します。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

徳島県 三好市

様式②

○現状

三好市は、平成18年3月1日に6町村が合併した市で、徳島県の最西部に位置し、香川・愛媛・高知の3県に面した、四国で最大の面積、約722平方キロメートルの行政エリアを有する市であり、重要幹線の国道32号、国道192号が交わる交通の要衝の街であります。

また当市は、四国山地の山々に囲まれ、日本三大奇橋の一つである「祖谷のかずら橋」、自然美あふれる「大歩危・小歩危」また、体験型レジャーとして、「吉野川でのラフティング」、冬場の「井川・崩山スキー場」その他多数の温泉施設を有する 水と緑と自然豊かな観光交流を中心とした地域であります。

現在、広大な市の住民生活基盤として、三好市内全地域をケーブルテレビネットワークで結び、「防災」「教育」「観光」「福祉」等、地域に密着した情報提供を行っています。

○課題

三好市は広大な面積の約87%が山間部を占め、中心部を吉野川が流れる複雑な地形で、少子高齢化による人口の減少、急速な過疎化による多数の限界集落を抱える市であります。

しかしながら、合併後、本市が有する多種多様な観光資源を活用した、観光交流を中心とする、地域づくりを推進してまいりましたが、「観光施設へのアクセス道路の整備の遅れ」、「徳島自動車道の4車線化の遅れ」、近畿圏と四国間の障害となっている「本四道路の高い料金」、大雨による事前通行規制での通行止めを抱える国道32号線の改良と多数の課題があります。

その他にも、2千キロを超える長大な市道と農林道・老朽化の進む多数の橋梁管理・修繕の財源の確保。

また、都会での生活圏では、多数の電車・バス等の交通機関がありますが、田舎で生活するには交通機関がほとんどなく、道路なくして生活が出来ません。

以上、都市部と田舎との地域間格差が非常に大きい現状です。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

徳島県 三好市

様式④

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<ul style="list-style-type: none"> ・潜在型観光の推進 ・防災力の強化 交通安全対策 ・地域活動や利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・剣山周遊ルートの整備 (現在は大型車の周遊不可) ・四国横断自動車道(徳島道)の4車線化、スマートICの設置 ・本四道路の料金引き下げ ・道の駅の登録 ・一般国道32号猪ノ鼻道路 事前通行規制区間 ・一般国道32号改築防災 事前通行規制(3回、38時間：H17~19) ・1.5車線整備や対向車接近表示システム等ローカルルールの適用 ・一般国道32号猪ノ鼻道路の整備 集落と旧役場等を連絡する道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・にし阿波観光圏の推進(入り込み客の増加) ・地域間交流の拡大 ・就労機会の増加 ・過疎地域の生活基盤の確保 ・事前通行規制区間の解除 ・通勤・通学の安全性・確実性の向上 ・安全・安心な生活圏の確保 ・運動圏の拡大(定住促進) ・安全・安心な生活圏の確保 ・過疎地域の生活基盤の確保 ・経済活動の活性化 	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
香川県三木町

これからの時代は公共交通機関の充実、利用促進がCO2削減などの観点からも重要ではありますが、我々、地方に住む者にとっては、まだまだ自動車がなければ何処にもいけないのが現状です。そんな中、政府の総合経済対策の一環として実施された高速道路の料金引き下げは、大変ありがたいことでもあります。ただ期限が2009年1月末までとなっていることからさらなる継続をお願いするものであります。

また、暫定二車線で供用されている高松自動車道などの高速道路、高規格道路については、交通渋滞や交通事故の発生を抑制し、安全の確保と交通の円滑化につながる四車線化を早急に図ることが重要であると考えます。

地方の疲弊や地域間格差の問題解決が叫ばれる今、地方の活力を取り戻すためにも、バランスのとれた道路整備を緊急かつ計画的に進めていくためには、本町の道路財源として地方道路整備臨時交付金制度はなくてはならないものであります。国としても地域の声や地域のニーズに即した道路整備を着実に推進するために、道路整備のための財源を確保するとともに、地方への配分割合を高めるなど、地方における道路整備財源を充実するよう要望するとともに、今後、道路特定財源が一般財源化されても、必要な道路をきちんと整備するために、道路整備に十分な予算措置を強くお願いするものであります。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2地域の目指すべき将来像

様式②
香川県三木町

町が目指すべき将来像を「人と自然にやさしいまち・三木」と定めた第4次振興計画に基づき、道路整備に対する地域の実情やニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備を計画的に進めることといたします。

また今世紀前半にも発生する恐れが指摘されている東南海・南海地震等の災害が発生した時に備え、災害に強いまちづくりを目指すうえで道路整備は最も必要なものであります。本町においても道路ネットワークは脆弱で改良整備が急がれる路線や交通安全対策・防災対策上緊急に対応を要する箇所も随分と残されており、その整備を待ち望む住民は多数にのぼります。安全で豊かな暮らしを提供するという観点から、災害時のライフラインの確保を図るための救急医療施設や福祉施設等へのアクセスとなる道路整備を重点的推し進め、常に生活者の視点に立ち、利便性の向上、交通安全に資する道路づくりや豊かな暮らしを育むための地域の景観や環境の視点から快適な道路空間づくりを今後も進めて参ります。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1地域の現状と抱える課題

様式②
香川県三木町

○ 現状	○ 課題
<p>本町南部は中山間地域を有しており、その幹線道路の特徴としては、非常に狭路でしかも脆弱で、台風などの災害に毎年のように災害が発生しており、隣接地は法面が多く、落石や土砂崩れ、地すべり等の危険性が高く非常に危険な状態となっているところが多数あります。</p>	<p>山間部の道路改良はとにかく整備費用が高くなりがちではあるものの、防災を考えるうえでは、いかに効率的に進めるかが課題であります。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施設の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式③
香川県三木町

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
<p>良好な生活空間・自然環境の形成</p>	<p>本町の主な道路は地方道路整備臨時交付金事業を導入し整備していますが、これまで6路線が完了し、現在3路線が施工中であります。平成5年の東四国団体のサッカー会場になった「三木町総合運動公園」、水族館用大型アクリルパネル生産世界一の企業が進出している県営工業団地「高松東ファクトリーパーク」、水と緑の自然に囲まれた葬祭場「しずかの里」、社会保険庁が設置した「ウェルサンピアさぬき（現在はヴィラ豊城）」、一般国道11号高松東道路高速バス停留所「獅子の里三木バスストップ」など、町内の主要施設への接続道路の整備は、全て地方道路整備臨時交付金事業を活用してまいりました。</p>	<p>町内の主要施設へのアクセス道路を整備することによって、利便性の向上、また豊かな暮らしを育むための地域づくりに多大な効果を発揮しています。</p>	

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
愛媛県西条市

○道路行政は5年では完結しない！**長期的視野(先見性)**を軸とし、最新の情報で逐一修正(スピード感)を！
道路は、ある特定の路線で見ても完成までに長期間を要し、これら路線の集合体であるネットワークとしての熟成にはさらに長期間を要するインフラである。そのため、道路行政の遂行にあたっては、長期的視野に基づいた確固たる将来像を示しつつ、社会情勢や財政上の制約などを逐一反映させ、最速、最良の整備効果をあげるべきと考える。中期や短期計画は、優れた長期計画があって始めて手裏りのない最良の計画となるはず。

○既存ストックの**維持管理**に目を向け！
既存ストックの維持管理費が改良事業費に匹敵し、さらにはそれを追い越そうとする状況において、市道の維持管理費が必要なタイミングで必要な額を確保できる制度が必要。少なくとも、補助事業として改良した事業(路線)については、維持管理まで含めて補助対象とするなど、確実な維持管理の出来る体制が必要。

○「必要と判断される道路」の「必要」は、**地域事情に則した定義と評価**を！
日常生活における身近な道路については、その道路の必要性の判断にB/Cが用いられるのであれば、その地域におけるその道路の果たすべき機能から、ベネフィットとなりうる内容の味と、その評価方法(求められるB/Cの値など)を工夫できる制度が必要。

○「着実に整備」の「着実」を担保できる制度の構築を！
都市計画道路はまちづくりの骨格となるものであることから、「都市計画決定」により市民に対して一定の法的規制を与えている状況において、道路事業の進捗がままならないまま、市民への制限だけが長期化している状況がある。市民に対して事業スケジュールを公表、また、その事業期間の短縮化を図れる予算制度が必要。

○道路行政は工事だけではない、**人を育てる体制づくり**を！
道路特会ハッシングにより、道路特会は道路の工事のみ支出すべきとの世論操作がなされた。今回の一般財源化の見直しに際しては、時代のニーズに対応するための新技術・新工法などの技術開発や、企画・建設・管理に携わる職員の技術力を向上するための費用など、正面から必要な体制とそれにかかる費用を明らかにし、確保する努力は不可欠。自ら企画、立案、監督、管理する技術を有する人を育てずして、良い道路行政や地方分権は成しえない。この事を踏まえ、補助事業の事務費についてはその内容のさらなる検討を。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
愛媛県西条市

○**事業採択**について
1. 5車線、片歩道のような「地域の実情に即した仕様」に対しても補助採択を。どこへいっても同じような道路が見受けられるが、地域によってその実情にあった道路整備が必要である。← これについては、道路構造令改正、例外規定のガイドライン作成作業が進行中。
道路改良や歩道新設など、「短区間の整備」であっても待望的な効果、歩行者の安全度の向上が確実に期待できる事業については、補助採択を。

○**直接要望**について
17年度から導入している「市町村直接要望内示制度」は、制度上は国と市のやり取りとなっているが、何を国に直接要望するのかを事前に県に説明する手続きは必要となっているし、制度のスタート時の説明からは、県内での優先順位の逆転・繰り上げが実施され、別枠での予算増が期待された(市は勝手に期待した?)が、県の持ち分の予算枠が増やされるわけではなく、結果として従来と何も変わらないう事象が生じている。
せっかく良い制度であるので、制度立ち上げ時の「思い」「主旨」に則り、運用方法の改善、緊急度や重要度が高いと判断される事業へは、別枠での予算の増額を検討いただきたい。

○全国知事会や知事の意見は必ずしも市町村の意見と**主体ではない**
団体や代表の意見の陰に隠れている基礎自治体の地域個別の意見にも目と耳を向けていただきたい。

○交付金事業の市費に対する**起債措置**について
補助金と違い交付金は市にとって大変使い勝手が良い。ただ、市負担分が起債対象となっていない。現在は「合併特例債」を活用しているが、これも期間に限りがある。起債対象として欲しい。

○**地元のやる気**に対応できる社会実験制度を
直轄事業員基金など、県の財政状況などにより道路事業効果の発現が遅れているような場合には、早期完成によるメリット(道路の直接的効果や企業誘致など二次的効果も含めて)と、地元市町村のやる気に対応できるよう、予算面(市町村や民が一時的に替えるとか)や用地取得(市町村による先行取得など)など、様々な場面で工夫を社会実験として取り組める制度を。

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②
愛媛県西条市

○**現状**
市民の暮らしや行政運営において、「**広域連携**」は必要不可欠である。
また、この連携には、東予地域の3市(西条市、新居浜市、四国中央市)や、四国島内の5局(4県都+東予地域)を拠点とする島内の交流、さらには海の8の字を使った中四国として環瀬戸内海連携など、様々な地域と様々な規模での連携が求められ、この連携に道路の担う役割は大きい。
この広域連携への道路の効果と課題の例を、以下に示す。

国道194号は、四国山地を越え南四国と瀬戸内経済圏を結ぶ主要幹線道路として、高知・愛媛両県の産業、経済、文化の振興等にきわめて重要な役割を果たしている。

平成11年の寒風山トンネルの開通や全線2車線化後は、積雪や路面凍結による長期間の閉鎖が解消され、人、物、情報、金を運ぶ道路としての機能を有し、安全で時間の読める快適な通行が確保された。

このことにより、四国島内での企業拠点提供へ向けて道路機能の活用が促され、西条市臨海埋立て地内に**企業立地・集約**を見ており、自治体が行ってきた**土地造成策**にも、**雇用や税収**といった自治体の**財政面**にも良い効果を生んでいる。

また、国道194号は建設時には「改良促進期同盟会」として改良促進を図ったが、事業完了後は「利用促進同盟会」と組織の目的を変更し、現在**利用促進**に取り組んでいるところである。

○**課題**
平成20年4月、山側斜面崩壊により国道194号が約1ヶ月にわたり寸断。

- ・**救急医療への影響**:立ち入り禁止措置をしていた旧国道を緊急車両用に急遽整備。
- ・**住民への影響**:迂回路は距離が長く狭い道のためストレスにより体調不調を訴える者あり。仕事の滞り待ち家族、病人を抱える家族など「見えない利用」にも影響。
- ・**企業への影響**:高知や西条に商品を輸送するのに、迂回路である高速道路や国道32、33号を使用。輸送にコストや時間がかかるが価格に転嫁できない。
- ・**観光への影響**:通行止め期間がゴールデンウィーク中であったため、多くの観光客に影響。道の駅「木の香」では客数が前年同月の3,500人から2,900人へと17%減少。

地域の暮らしにとって必要不可欠な道路の防災対策の充実が急務。

- 国道194号の効果、194号を軸に取り組んでいる事業など
- ・トンネル開通により時間短縮(90分→50分)
 - ・交通量が平日で約2.4倍、休日で約3倍と交流拡大
 - ・四国のてっぺん酸欠マラソン 参加者約400名
 - ・石鎚山系元氣ウォーキング大会 参加者約1,000名

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③
愛媛県西条市

○**連携・協調・交流の強化**
市民の生活圏や経済圏は行政区域を越えたものとなっており、現在の行政区域の中だけでは、多様化した市民の行政需要に十分な対応が出来なくなっている。

また、自らの責任において地域の実情に即した行政運営が求められる「**地方分権**」の時代にあつて、地方自治体の財政状況はさらに厳しさを増してきており、行政サービスの均質化と向上、あるいは、地域の一体的な発展のためには、**県・近隣市町の連携・協調**の必要性は一段と高まっている。

そのため、人・物・情報・金を運ぶハードとしての道路ネットワークの整備と適切な維持管理を行い、広域観光ルートや広域連携イベント、行政界を超えた公共交通機関など、既存の道路ストックをいかに活用、利用し「**デッドストック**」にしないといったソフト施策の検討・展開を近隣市町と連携し取り組み、確実かつ広範囲な連携の推進を図る。

将来の日本は人口減、高齢化が進むことが想定され、四国はその全国平均を上回るとなっている。そのためにも四国島内や環瀬戸内の交流人口の増が図られるような道路整備が必要である。

○「**道造り**」と共に「**道使い**」
道路建設時には多額の経費と多くの時間を費やしている。このようにして作られた道路を有効に利用活用する。

現在建設中の『四国8の字ルート』の建設はもとより、瀬戸内3橋の『海の8の字ルート』を連携させ、四国島内ははじめ環瀬戸内海で連携した産業・観光を含めた情報発信が必要である。

道づくりは当然大切であるが、「**道使い**」がもっと大切であり、整備された道路をいかに有効に活用するか、既存道路を『**デッドストック**』にしないことが道路利用者の責務である。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	主要地方道壬生川新居浜野田線の4車線化	<p>この路線は西条市、新居浜市、四国中央市を結ぶ沿岸部の大動脈であり、また四国島内の連携、さらには瀬戸内海での交流・連携の要であり、経済と産業の発展に3市を始め東予地区全体の今日の発展に大きく寄与している。</p> <p>平成18年3月に旧東予有料道路が無料化され交通量の増にみられるようにこの路線が益々重要となっている。</p> <p>この地域の好調な産業を維持発展するためにも旧東予有料道路の4車線化がぜひ必要である。</p>	<p>将来は西条市バイパス、小松バイパスをふくめ国道11号のバイパスとなることを希望する。</p>

様式④
愛媛県西条市

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題 (1/4)
【遅れている地方の高規格幹線道路の整備促進】

○現状

- 規格の高い道路の整備の遅れ
- ・高知県内における8の字ネットワーク整備率は四国内でワースト1位。
- ・東部、西部地域は未供用状態である。
- ・道路などのインフラ整備が最下位レベルであることが、企業立地の大きな足かせとなっている。

●四国8の字ネットワークの整備率

県	整備率
高知県	73%
徳島県	96%
香川県	96%
愛媛県	96%
四国ワースト1位	73%

●企業立地支援に対する高知県の総合評価(全国15位)

- ・人材育成・育成に対する支援 (2位)
- ・許認可手続き等における市町村との連携 (5位)
- ・道路、港湾、空港、用水等インフラ整備への取り組み (46位)

様式②
高知県

○課題

- 県都から東部・西部地域へは、高速道路が整備されている区間の所要時間より1.5~2倍かかり地域間交流の妨げとなっている。

(今後の取り組み)

地域の活性化や主要都市間の高速定時サービスを提供する規格の高い道路整備

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①
高知県

これまでの道路整備では交通量や人口の多い地域が優先され、効果や効率が小さくなる地方の道路整備は後回しにされてきた。その結果、日常の安全・安心な暮らしを支える最も基礎的な公共財としての「命の道」さえも十分に確保されていない。

【要 望】

- 遅れている地方の高規格幹線道路の整備促進
 - ・四国8の字ネットワークは、日常の安全・安心な暮らしを支え、南海地震など災害時には緊急輸送道路となり、また産業振興や交流人口の拡大など四国の自立と活性化を図る上で欠かせない社会基盤であることから、早期の整備が必要である。
- 中山間地域の脆弱な生活道の整備
 - ・本県のような中山間地域に脆弱な道路を多く抱える地方では、小規模な災害でも道路が寸断され集落が孤立し、救急車の走行や物資の搬送が困難となる道路が多い。「命の地域間格差」があってはならず、事前通行規制区間の解消や災害時の緊急輸送道路など住民の暮らしの安全・安心を守るための「命の道」の整備が必要である。
 - ・東土の約9割を占める中山間地域は、農林業生産や生活の場だけでなく、CO2の吸収、洪水防止や水源涵養等の公益的機能を持っているが、人口が減少し、高齢化も著しく進み地域の活力が低下している。今後、中山間地域が生き残っていくには、効率や採算性を重視した道路整備だけでなく、集落間の移動を確保し、地域の生活を支える「純粋公共財」としての役割を果たす地域の実情に合った道路整備が必要である。

【提 案】

- 道路事業評価手法における新たな便益の提案
1. 直接効果^(注1)における便益算定項目の提案
 現行の費用便益分析(B/C)には、地域の安全・安心を確保する「命の道」の評価が十分に反映されていないと考え、以下のとおり提案する。
 - (1) 通行規制解消便益
 - (2) 救急救命上昇便益
 2. 間接効果^(注2)における便益の提案
 地方部の道路の整備効果を的確に評価するためには、直接効果の便益算定では十分に評価できていない間接効果を「便益の上昇率」などを用いて評価する必要があると考えられ、以下のとおり提案する。
 - (1) 企業の誘致による雇用の創出便益
 - (2) 地場/地域産業の活性化便益
 - (3) 定住者・交流人口の拡大便益

(注1)「通行規制時間短縮」、「通行経路減少」及び「交通手段減少」の効果
 (注2)「企業の誘致による雇用創出」、「地場/地域産業の活性化」や「定住者・交流人口の拡大」など(注1)に掲げる以外の効果

※ 提案内容については別添資料を参照

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題 (2/4)
【遅れている地方の高規格幹線道路の整備促進】

○現状

- 東西に1本しかない幹線道路
- ・海岸線に脆弱な幹線道路が1本しかない。

様式②
高知県

○課題

- 今後30年以内に約50%の確立で発生する南海地震をはじめとする災害により、1本しかない幹線道路が寸断され多くの集落だけでなく圏域全体が孤立する。

緊急輸送道路としての機能が麻痺!

(今後の取り組み)

災害時に代替機能を持つ規格の高い道路整備

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題 (3/4)

【中山間地域の脆弱な生活道の整備】

○現状

■高知県が管理する道路の約27%が事前通行規制区間

高知県内の事前通行規制区間

【県管理総延長】
L=2,794.3km

【事前通行規制区間】
86区間
L=754.9km

27%

◆厳しい地形・自然下での通行止め (平成17年度)

事前通行規制区間内の通行止め
34路線 133回 12,730時間

事前通行規制区間外の通行止め
38路線 61回 2,243時間

合計 14,982時間

事前通行規制による通行止め
国道439号(大窪町)

大雨の影響による土砂崩れ
県道安田東洋線(安田町)

○課題

■異常気象時には多くの事前通行規制や災害による通行止めが発生する。

台風の影響による土砂崩れ
国道439号(北川村)

集中豪雨による土砂崩れ
県道木川大杉線(木川町)

地すべりによる側道閉鎖
国道194号(いの町)

台風による道路閉鎖
県道土佐清水高毛線(土佐清水市)

集落が孤立したり、大幅な迂回が必要となる

(今後の取り組み)

異常気象時にも耐えられる安全・安心な道路整備

様式②

高知県

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

5つの基本政策に基づく県づくり

1. 経済の活性化(産業振興と雇用の創出)
2. 教育の充実と子育て支援
3. 県民の安全・安心の確保に向けた地域の防犯・防災の基礎づくり
4. 日本一の健康長寿県づくり

高知県イメージキャラクター「くろしおくん」

5. インフラの充実と有効活用

インフラの充実と有効活用(道路関係)

- (1)安全・安心や産業振興に繋がる道路整備
 - ・県民の安全・安心や地域経済の活性化につながる四国8の字ネットワーク等の整備
 - ・産業振興を支援する工業団地へのアクセス道路等の整備
- (2)地域生活の安全・安心の確保に直結する道路整備
 - ・1.5車線の道路整備
 - ・地域住民に身近な道路の維持修繕
 - ・事前通行規制区間などの防災対策
- (3)既存道路の有効活用
 - ・適正な橋梁の予防保全による長寿命化

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題 (4/4)

【中山間地域の脆弱な生活道の整備】

○現状

■低い道路改良率

・急峻な地形と脆弱な地質や東西に長い地理的条件などから道路の改良率が全国に対して大きく遅れている。

◆高知県における道路改良率の状況

道路種別	高知県	四国	全国
一般国道	81%	82%	91%
主要地方道	45%	59%	75%
一般県道	28%	39%	59%
市町村道	40%	46%	55%

主要地方道 45%
一般県道 28%

県道の改良率は
全国ワースト1位
(平成18年4月1日現在)

○課題

■狭路ですれ違いもできない未改良区間では、利用者の安全な移動環境が整っていない。

すれ違いが困難な大型車
国道493号(北川村)

すれ違いができない緊急車
県道中平橋原線(柳原町)

雨の中狭い道路を通行する児童
県道窪川船戸線(中土佐町)

車が行き交う砂道のない道路を通行する児童
県道大方正線(四万十町)

(今後の取り組み)

地域生活を支える「命の道」の整備が必要

様式②

高知県

今後の道路行政についての意見・提案

② 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
(1) 安全・安心や産業振興に繋がる道路整備	1)8の字ネットワークの整備	安全・安心のための代替機能の確保 ・東西1本しかない幹線道路の代替機能の確保により、救急搬送など日常の安全・安心を確保。 ・南海地震などの災害時における緊急輸送道路としての機能の確保。 ・事前通行規制区間の解消により県東部の圏域全体の孤立を防ぐ。 産業の活性化 ・企業誘致、物流機能が強化され、地域の活力が向上。 ・広域交流、雇用の拡大。	
(2) 地域生活の安全・安心の確保に直結する道路整備	1)事前通行規制区間の解消 県道 安田東洋線(県東部) 2)大幅な時間短縮 県道 中平橋原線(県西部)	・事前通行規制区間の解消により集落の孤立を防ぐ。 ・通勤・通学など日常の安全・安心の確保。 ・松原地区から町中心部までの時間短縮 整備前 72分 → 整備後 42分(30分短縮) ・救急搬送時間の大幅な短縮により、救急救命率が向上。	
(3) 既存道路の有効活用	1)適正な橋梁の予防保全による長寿命化	・橋梁の長寿命化 ・維持修繕費や更新投資の平準化 ・施設信頼及びサービス水準の確保	

様式④

高知県

(1) 安全・安心や産業振興に繋がる道路整備

安全・安心のために代替機能の確保が必要
 ■海岸線に脆弱な幹線道路が1本しかない。

日常の安全・安心の確保が図れる

- 高知県西部 緊急搬送件数 (平成19年)
- 高知・南国市への緊急搬送状況
- 救命率の向上

災害時の安全・安心の確保が図れる

緊急輸送道路としての機能が確保！

西線トンネルが完成！

産業の活性化

■高知自動車道の延伸により

「土佐の清水さば」の販路が拡大

●土佐の清水さばの出荷量が拡大

1.8倍

2.1倍

■IC隣接地に流通センターが開設され、卸売業販売額が大規模に増加、雇用も拡大

●卸売業販売額が倍増(高知県南国市)

●雇用600人並大(高知県南国市)

8

(3) 既存道路の有効活用

適正な備蓄の予防保全による長寿命化

○高知県の現在の状況

■高齢化していく橋梁

現状	10年後	20年後
50年以上: 611 (24%)	1,230 (49%)	1,723 (68%)
40~49年: 619	493	333
30~39年: 493	333	127
20~29年: 333	127	-
20年未満: 460	-	-

○アセットマネジメントの必要性

■予防保全を放置すると...

適切な橋梁(公共財)の管理が必要

度しい財政状況の中、更新・修繕等の投資の集中化を図るため、長寿命化とライフサイクルコストの最適化が必要。

○アセットマネジメントへの取り組み

■「高知県道路アセットマネジメント検討会」を設置し、「職員提供点検マニュアル」を策定。

職員自ら点検

職員の維持管理に対する意識改革や技術力の向上

○アセットマネジメントの効果

- 長寿命化
- 維持修繕費や更新投資の平準化
- 施設機能及びサービス水準の確保

アセットマネジメントの効果イメージ

■現状維持で推移した場合

■アセットマネジメントを導入した場合

■厳しい財政状況

道路修繕費の推移(道庁社会等を除く)

平成19年度 17,344百万円

ピーク時の約3割

10

(2) 地域生活の安全・安心の確保に直結する道路整備

事前通行規制区間の解消による孤立集落の解消

県道安田東洋線

孤立集落

高知 高瀬

H19.7 崩壊(安田東洋線)

●事前通行規制区間の解消

解消

孤立集落の解消

【中山間地域の女性の声】

豪雨時に県道が大規模な土砂崩れで寸断され、我が家は数週間「陸の孤島」になった。

病院で勤務していた私は、合流の影響で自宅への道路が全て寸断され、乳児の待つかに悩まなかった。

大規模な時間短縮による緊急救命率の向上

県道中平橋原線

R197号

R492号

未整備区間

松原地区

すれ違いができない緊急車両

県道中平橋原線(松原町)

●緊急搬送時間の短縮(松原地区から町中心地まで)

整備前 72分

整備後 42分 (約30分短縮)

緊急救命率の向上

【中山間地域の救急隊員の声】

30年間で救急は、多く病院へ患者を運ぶ「運び屋」から、救急車の車内で治療する「救急医療」に変わった。

しかし、道路は30年固定らず、中山間地域の救急医療の現場では、カーブが連続する道路状況により、搬送中の心臓マッサージなどの措置もままならない。

9

今後の道路行政についての意見・提案

高知県 別添資料

- 【提案】
- 道路事業評価手法における新たな便益の提案
1. 直接効果における便益算定項目の提案
 2. 間接効果における便益の提案

提案 1. 直接効果における便益算定項目の提案

- ・ これまでは「走行時間短縮」、「走行経費減少」及び「交通事故減少」の経済効率の評価を優先した道路整備が行われてきた。
- ・ 現行の費用便益分析には、地域の安全・安心を確保する「命の道」の評価が十分に反映されていないと考え、新たな便益算定項目を提案する。

(1) 通行規制解消便益

異常気象時の事前通行規制等の解消に着目

(2) 救急救命上昇便益

救急車両の搬送時間の短縮に伴う救命率の上昇に着目

直接効果における便益算定項目の提案 (1) 「通行規制解消便益」(算定方法)

◎ 住民生活の安全・安心の確保、防災性の向上の観点から、異常気象時の事前通行規制(区間内の山腹崩壊など含む)の解消に着目する。

○ 現行の便益算定3項目(時間短縮・経費減少・事故減少)以外のわかりやすい、下記の新たな便益算定項目を検討

新たな便益算定項目＝「通行規制解消便益」

異常気象時通行規制区間において、基準以上の雨量及び山腹崩壊などによって生じる時間損失の解消を便益として算出する。
※直轄国道等の主要幹線道路において通行規制が発生した場合は、他の路線への迂回が可能である。しかし、本県の中山間地域の道路においては、迂回する他の路線が少ない箇所も多くある。

$$B/C = (BT + BR + BA + BS) / (C1 + C2)$$

便益(B)：走行時間短縮便益(BT)・走行経費減少便益(BR)・交通事故減少便益(BA)・通行規制解消便益(BS)

費用(C)：事業費(C1)・維持管理費(C2)

$$\bullet \text{通行規制解消便益} : BS = Qt \cdot RT \cdot \gamma$$

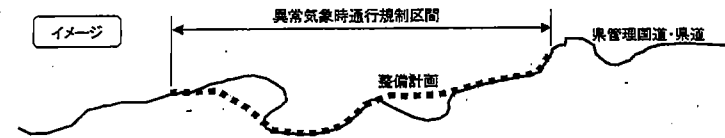
Qt：時間当たり交通量(台/時間) RT：異常気象時通行規制区間内の年間通行規制時間(時間/年)

γ：一台当たり時間単価=1.319×2,810=3,706(円/時間) ※本来は、住民生活の安全・安心の確保などに適した単価の検討が必要

◎ 一台当たり乗車人数=1.319人(H11道路交通センサスより算出したドライバー及び同乗者比率を基に算出)

◎ 業務目的の一人・時間当たり機会費用=350,009(円/人・月)÷152.6(時間/人・月)÷0.816=2,810(円/人・時間)

(毎月勤労統計調査 H13年度分結果確認(厚労省)より)



直接効果における便益算定項目の提案 (1) 「通行規制解消便益」(現状)

～異常気象時事前通行規制・災害通行止め～

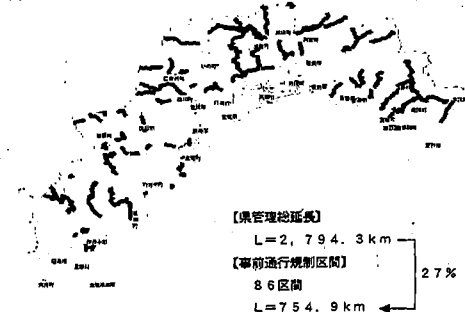
現状

【厳しい県土の地形・自然条件下での道路通行実状(平成17年度)】

事前通行規制区間内の通行止め
54路線 133回 12.739時間
事前通行規制区間外の通行止め
38路線 61回 2.243時間

高知県における通行止め総時間
14.982時間

高知県内の事前通行規制区間



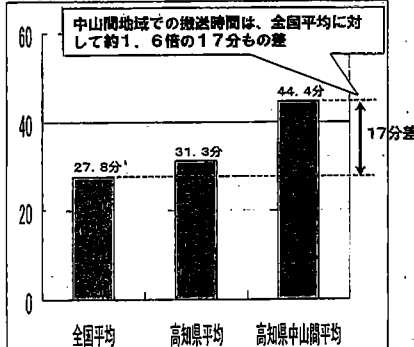
直接効果における便益算定項目の提案 (2) 「救急救命上昇便益」(現状)

～中山間地域における狭隘な道路～

現状

安全・安心が得られない中山間地域

救急車の搬送時間(覚知～医療機関取用)



(出典)

全国平均：総務省消防庁HPより

高知県(中山間)平均：高知県道路課調べ(参考資料)

【中山間地域における狭隘な道路状況などにより、大幅に時間をロス】



■県道中平橋原線(橋原町)

【中山間地域の救急隊員の声】

救急は、1秒でも早く病院へ患者を運ぶ「運び屋」から、高度化された救急車の車内で医療する「救急医療」に変わりました。

しかし、中山間地域の救急医療の現場では、カーブが連続する現在の道路状況では搬送中の心臓マッサージなどの措置もままならない状況です。

直接効果における便益算定項目の提案 (2) 「救急救命上昇便益」(算定方法)

◎ 住民生活の安全・安心の確保の観点から、人命に直結する救急車両の搬送時間の短縮に伴う救命率の上昇に着目する。

○ 現行の便益算定3項目(時間短縮・経費減少・事故減少)以外のわかりやすい、下記の新たな便益算定項目を提示

新たな便益算定項目 = 「救急救命上昇便益」

すれ違い困難な狭い道路等において、救急搬送の遅れによる死亡損失の解消を便益として算出する。

$$\bullet B/C = (BT + BR + BA + BL) / (C1 + C2)$$

便益(B) : 走行時間短縮便益(BT)・走行経費減少便益(BR)・交通事故減少便益(BA)・救急救命上昇便益(BL)
費用(C) : 事業費(C1)・維持管理費(C2)

$$\bullet \text{救急救命上昇便益} : BL = Lr \cdot Cn \cdot \delta$$

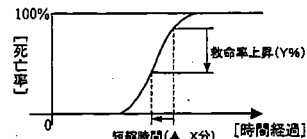
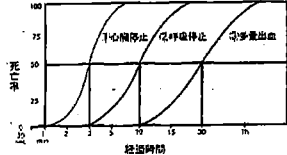
Lr : 救命率上昇分(%) = 「カーラーの救命曲線」より(イメージ図参照)

Cn : 当該搬送死者数(人/年) = 管内搬送人数(死者数) × 整備効果受益人口/管内人口 ⇒ 消防統計より

δ : 死亡損失額(円/人) = 2.6億円/人 ⇒ 「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査(内閣府:H19.3)」より

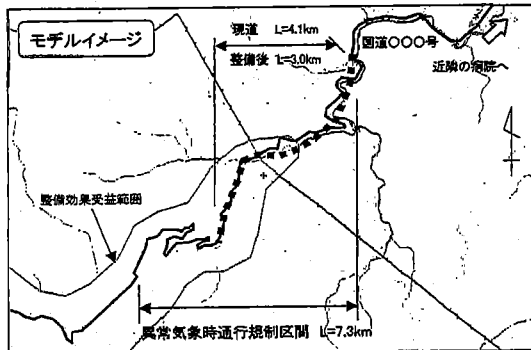
イメージ

【カーラーの救命曲線】



5

モデル箇所における、B/C計算結果



計算条件:

路線名 : 一般国道〇〇〇号
 通行規制区間 : L=7.3km
 現道 : L=4.1km 現道速度20.0km/h
 整備後 : L=3.0km 設定速度50.0km/h
 現道幅・バイパスの別 : 現道拡幅(2車線)
 現在価値化基準年 : 平成20年度
 現況交通量 : 1,521台/日(H17センサス結果)
 計画交通量 : 1,521台/日(現況のままと仮定)
 通行止め時間 : 791.5時間/年
 整備効果 : 8.7分短縮 ⇒ 救命率 22% 上昇
 消防管轄管内
 人口 : 28,662人
 整備効果受益人口 : 500人(仮定)
 搬送人数(死者数) : 22人/年(消防統計)

計算結果:

①費用 (単位: 億円)			
基準年における現行価値	改善費	維持増修費	合計
	76.00	2.42	78.42

②便益						
	走行時間短縮便益	走行経費削減便益	交通事故減少便益	通行規制解除便益	救急救命上昇便益	合計
基準年における現行価値	52.27	1.95	0.28	26.32	3.31 (0.38人/100人)	84.13

③結果				
通常型	便益	費用	費用便益比	増減
通常型	54.50	78.42	0.695	
通常型+通行規制解除	80.82	78.42	1.031	0.336
通常型+救急救命	57.81	78.42	0.737	0.042

- 現行の算出方法で計算すると、費用便益比は0.695となる。
- 「通行規制解除便益」を加えると費用便益比は1.031まで上昇する。
- 「救急救命上昇便益」を加えると、費用便益比は0.737まで上昇する。
- 提案便益をすべて加えると、費用便益比は1.073まで上昇する。

6

提案 2. 間接効果における便益の提案

・道路整備には、従来から便益として算定されている「走行時間短縮」、「走行経費減少」及び「交通事故減少」の効果(直接効果)の他、「企業誘致による雇用創出」や「地域/地場産業の活性化」といった地域のポテンシャルを向上させる効果(間接効果)がある。

・既に地域のポテンシャルが高い都市部と異なり、地方部では道路が整備されることによって生活や社会、産業の構造自体が大きく変化するため、間接効果が大きな比率を示す場合がある。

・地方部における道路の整備効果を的確に評価するためには、直接効果の便益算定では十分に評価できていない間接効果を「便益の上昇率」などを用いて評価する必要がある。

地域のポテンシャルを向上させる間接効果

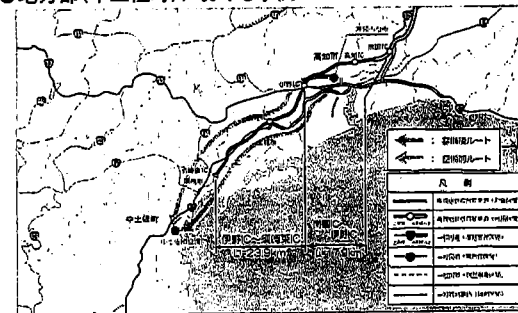
間接効果	評価指標
1. 企業の誘致による雇用の創出	① 企業の増加
2. 地場/地域産業の活性化	② 販売圏域の拡大
	③ 品質の向上(商品価格の保持)
	④ 運搬経費の削減
	⑤ 収益の安定
	⑥ 生活必需品の購入機会の増加
3. 日常生活の利便性	⑦ 公共交通サービスの向上
	⑧ 孤立解消による安心感

間接効果	評価指標
4. 定住者・交流人口の拡大	⑨ 通勤・通学人口の増加
	⑩ 週末帰省人口の増加
	⑪ 観光客数の増加
	⑫ 就業を享受できる機会の増加
5. 高齢化社会への対応	⑬ バリアフリー化率
6. 医療環境の改善	⑭ 救急・高度医療を受けられる安心感
	⑮ 被介護者家族の負担軽減
7. 介護環境の改善	⑯ 自宅介護による被介護者の安心感

7つの間接効果のうち、「1. 企業の誘致による雇用の創出」、「2. 地場/地域産業の活性化」、「4. 定住者・交流人口の拡大」の間接効果に着目

7

●地方部(中土佐町)における事例



- ・H10年3月、高知自動車道 南国IC～伊野IC間が供用。
- ・H14年9月、高知自動車道 伊野IC～須崎IC間が供用。
- ・この結果、中土佐町の住民が高知市内までショッピングや飲食に出かける機会や、中土佐町出身者が週末に地元(中土佐町)へ帰省する機会が増えるなど、地域のポテンシャルが向上している傾向がみられている。(地元住民の声)

【3つの間接効果のうち、①②③①の評価指標に着目】

①企業の増加
 高速道路延伸などにより企業の立地が進み、新たな雇用を創出(A企業 従業員数30人)
 ⇒ 間接効果 : 1.11億円/年 (従業員数×平均年収) ※1

②販売圏域の拡大、③品質の向上
 年間商品販売額 : 58.42億円/年 ⇒ 93.78億円/年 (平成11年) (平成19年)
 ⇒ 間接効果 : 35.36億円/年

④観光客数の増加
 「黒潮本陣」利用者数 : 98,780人 ⇒ 129,951人 (平成10年) (平成15年)
 ⇒ 間接効果 : 13.18億円/年 (利用者数×県内平均消費額) ※1

合計 : 49.65億円/年

※1 整備あり一筆増なし

高知自動車道延伸などにより中土佐町で得られた間接効果は、「企業の増加」、「販売圏域の拡大」、「品質の向上」、「観光客数の増加」だけでも 約50億円/年 となる。

-8-

71

様式①

福岡県久留米市

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など(1/2)

- (1) 一般財源化後も地方道路整備臨時交付金制度や地方道路整備臨時交付金制度と同等の制度と財源の確保及び道路予算の使途に対する地方の更なる自由度の拡大、より一層の弾力的・重点的運用
 - 道路特定財源が一般財源化されるが、地方の道路整備はまだ不十分であり、今まで地方の道路整備に充当していた整備費相当は今後も継続していただくようお願いする。
 - また、使途にあたっては地方の道路整備に支障が生じないよう地方の意見を十分に踏まえ、地方の更なる自由度の拡大とより一層の弾力的、重点的運用が可能となるよう配慮をお願いする。
- (2) 地方部に「真に必要な道路」への重点投資
 - 地方は、生活様式が自動車に依存する傾向が高くなり、道路整備がまだまだ不十分と感じている人が多いと思われる。
 - 都会で「もう道路整備は必要ない」という声には、地方の人は疑問視していると思われる。
 - ということは、今からは地方部の道路を重点整備する時期に来ていると言えるのではないかと。
 - 特に、県境を超えた連携や広域合併に寄与する広域幹線道路の早期整備を一層望んでいる。
 - 当市では、自動車産業の進出による地域の活性化及び雇用増進が今後見込まれている。そのための製品等輸送路や従業員及び関係者の通勤路などの道路が不十分で道路整備は急務と思っている。
 - 新たな観光拠点となるべく自然環境のいい耳納連山の麓のフルーツ街道(山麓の道)を「歩きたくみち」をイメージし歩道整備を行なっている。「歩きたく道100選」にも選定されており、歩くことによる健康増進策にも寄与すると考えている。このような事業が継続整備できるように配慮をお願いする。
- (3) そこに住む人の立場にたった学童や高齢者に安心安全な生活道路の整備推進
 - 当市の市民アンケートでは「生活道路の整備」が毎年上位に上がっており、地区の会合等でも児童や高齢者が安全に通行できる歩道の整備などは幾度となく要望される状況である。
 - よって、安心安全な生活道路の改善は人口減少、高齢化社会において不可欠であり緊急性の高いことだと思っている。

様式②

福岡県久留米市

今後の道路行政についての意見・提案

②-1地域の現状と抱える課題

- 現状
 - ①市中心部の交通混雑
 - 市中心部を南北に貫通する主要幹線道路国道3号が2車線しかなく、大型車や通過車両が絡み合っている。
 - また、高速道路の久留米ICへのアクセスも市内中心部付近まで国道3号を主に通過することになり、交通混雑の要因となっている。
 - ②自動車産業等の生産基地へのアクセス路が不十分
 - 新規工業団地(生産基地)から高速道路ICまでのアクセス道路が狭隘であり、円滑な製品輸送に懸念が残る。
 - また、歩道がないところも多く製品輸送に伴う交通量増加による歩行者の危険性が増している。
 - ③安心で安全な生活道路の改善
 - 通学路などで歩道未整備箇所がまだ多く残っている。
 - また、今後の高齢化社会に向け高齢者も安心して活動できる歩行空間の確保が急務。
 - 標高機の設置により安全性が確保できる交差点もあると思われるが財源の問題等で早急に設置できない箇所も見受けられる。
 - ④道路施設の維持管理
 - 計画的な延命化修繕計画が未策定(策定中)
- 課題
 - ① 福岡、熊本、鹿児島を結ぶ国道3号の渋滞は経済、流通等の停滞、支障となっている。
 - 渋滞が、久留米市中心市街地への来訪を妨げ中心市街地の衰退に影響している。
 - 生活細部道路に通過車両等が侵入し、学童や高齢者等の交通弱者の危険度が増している。
 - ② 常に円滑な製品輸送の確保(輸送の定時性)
 - 事故災害等での代替路の確保
 - ③ 学童や高齢者を交通事故から守る
 - 高齢者が安心して野外活動できる環境整備
 - ④ 同時期に大規模な修繕対応箇所が発生する可能性がある(集中した場合、修繕費の捻出が課題)
 - 構造物の延命化対策

様式①

福岡県久留米市

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など(2/2)

- (4) 地球温暖化や景観に配慮した道路空間環境整備の推進
 - 地球温暖化対策や高齢者に優しいまちづくりには、道路緑化や緑陰の確保は環境、景観面で必要だと思っている。
 - 当市もメイン通りである国道209号明途通りのいちじくやプリチストンけやき通りなど魅力的な通りはありますが、まだまだ、不足しているという実感である。
 - 久留米では、つつじが有名な通りつつじを活かした街路樹の配置も今後積極的に展開しようと考えている。
 - (5) 誰もが必要性を納得できる道路事業の評価(役割)設定
 - 事業の目的や効果についても事業評価等おこなっているが、評価項目や内容が国民に理解しがたい分析になっているように思える。
 - 事業評価に関しては、現在再検討しているようなので、是非国民、地方の人々も理解、賛同できる評価項目や内容になるよう努めていただきたい。
 - (6) 国道の県移譲については、現在同等の管理レベル維持
- このような施策がこれまで以上に実施できますよう道路財源(予算)の確保を繰り返しお願いする。

様式③

福岡県久留米市

今後の道路行政についての意見・提案

②-2地域の目指すべき将来像(1/2)

- 【久留米市新総合計画】
 - 2001(H13)～2025(H37)年度を基本構想として、現在2005(H17)～2014(H26)年度の10年間を対象とした基本計画にて展開中。
 - 「水と緑の人間都市」を基本理念に3つの将来像を示し、道路などの基盤整備を位置付けている。
 - 都市づくりの目標における道路整備関連の目標値

施策の柱	指標名	整備目標	
		現状(H15)	目標(H26)
●外で活動しなくなるまちに	歩道及び自転車道の整備距離数	149.8km	185km
施策の柱	指標名	平成14年以降高齢者の割合	
●拠点都市の役割が果たせるまちに	公共道路網の整備	52.3%	30%以下
	広域幹線道路の整備	36.4%	30%以下
- その他主要な道路整備関連施策
 - 街路樹ネットワークづくり事業：市の基本理念である「水と緑」を都市空間でも実感できるような緑のシンボルとなる街路樹の統一な整備
 - 交通渋滞緩和対策事業：交通渋滞が恒常化している幹線道路の交差点について改良を図る
 - 幹線道路整備事業：円滑な交通移動環境の整備を図るため、合併市町村へのアクセス路等交通ネットワークの整備を図る
 - バリアフリー歩行空間ネットワーク整備事業：歩行者や車椅子利用者などだれでも安心して通行できるような快適なバリアフリー歩行空間整備をおこなう
 - 自転車道の整備：自転車利用が盛んになるまちづくりを目指し、自転車に乗りやすい環境整備に取り組む

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域を目指すべき将来像 (2/2)

<p>■九州新幹線周辺整備：九州新幹線久留米駅周辺整備及びアクセス道路（側道等）の整備</p> <p>■災害に強い道路の整備：災害時の代替路はもろん筑後川の水害等災害拠点とのアクセス路として整備</p> <p>【幹線道路整備の基本方針】</p> <p>道路網の課題を解決し、県南地域の中核都市として拠点性の向上を図っていくためには、通過交通の市街地部からの排除、集中する交通の分散導入、及び市街地内の円滑な交通処理を行なうことが必要であり、そのために必要な道路網として「8放射3環状道路」を幹線道路網計画の基本としている。</p> <p>●8放射道路：国道3号（北側）、国道3号（南側）、国道209号、国道210号、国道264号、国道322号 （主）久留米柳川線、（主）久留米基山筑紫野線</p> <p>●3環状道路：内環状道路（東櫛原町本町線）、中環状道路（合川町津福本町線）、外環状道路（東合川野伏間線）</p>
--

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等） (2/2)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市交通の快適性、利便性の向上	国道3号鳥栖久留米道路（都）東合川野伏間線 既存道路の渋滞交差点改良促進 新幹線久留米駅周辺及びアクセス路整備（再掲） 久留米柳川線バイパス（再掲）	市中心部の慢性的な交通混雑緩和 中心市街地の活性化 交通拠点の連携強化 有明海沿岸道路へのアクセス強化	・道路予算による信号機設置への使途拡大を要望
総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	生活道路の整備推進 ・児童や高齢者などの安全対策（歩道整備） ・事故の多い信号機のない交差点の信号機設置 ・自転車道の整備	・安全性の確保、高齢者の活動支援 ・交通事故の減少	
地球温暖化の防止	街路樹ネットワークの整備 ・幹線道路にまちのシンボルとなる街路樹の整備 自転車道の整備（再掲）	・地球温暖化防止 ・緑陰による高齢者などにやさしい魅力ある街並み形成	・植栽や維持管理費用に対する臨時交付金制度等の新設拡大を要望
災害に強い国土づくり等	筑後川堤防道路の整備（再掲）	災害時の代替路はもろん筑後川の水害等防災拠点とのアクセス路として整備	

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等） (1/2)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域活力の向上	自動車関連工場とのアクセス路整備 ・県道甘木朝倉田主丸線改良、交差点改良 ・中津日田道路 ・三潁上陽線バイパス 市町村合併等による地域の自主性を活かした街づくり支援 ・国道210号浮羽バイパス ・久留米柳川線バイパス ・久留米筑紫野線バイパス ・山苞の道 ・新幹線久留米駅周辺及びアクセス路整備 ・筑後川堤防道路の整備	・高速道路ICへの連絡強化 ・重要港湾中津港へのアクセス強化 ・優秀な人材の確保による進出企業の促進 （通勤時間の短縮による雇用範囲の拡大） 合併旧町観光拠点交通拠点への連携強化 筑後川中下流域の広域的な連携強化	

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

<p>本市は、JRや国道、高速自動車道の分岐点であり、九州陸路交通の要衝としての特性を持っております。中でも高速自動車道のクロスポイントである「鳥栖ジャンクション」は、他市にはない交通利便性を確立し、九州物流の一大集積地としての重要な役割を果たしております。さらに、平成23年春には九州新幹線鹿児島ルートの新線開業を控え、九州陸路交通の要衝としての重要性は益々高まるものと思われまます。</p> <p>しかしながら、市内の主要幹線道路の内、特に国道3号、34号につきましては、1日の交通量が約25,000台を超えているにもかかわらず、そのほとんどが片側1車線であることから、交通需要に対応できず恒常的な渋滞が随所に見られ、交通事故の多発や沿線住民の健全な日常生活、さらには九州圏域の産業・文化交流等にも大きな影響を及ぼしております。</p> <p>つきましては、このような交通渋滞を解消するため、車道の4車線化あるいはバイパスなどの計画を早期に行い、広域の「人・モノ・情報・文化の交流」がスムーズに行えるよう優先的な道路整備が必要であると考えます。</p> <p>【意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通を担う主要な幹線道路については、交通需要に即した道路整備が必要である。 ・九州圏域には、半導体や自動車産業の立地が進み、アジアに向けた新たな拠点形成が進んでおり、九州全体の躍進を後押しするための基盤整備が必要である。 ・地方の実情に柔軟に対応できる地方道路整備臨時交付金制度を維持充実、あるいは、同等以上の代替制度を確立することが必要である。 <p>【要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路における車道の4車線化あるいはバイパスなどの早期計画策定 ・主要幹線道路における渋滞ポイントの早期解消に向けた政策強化と整備促進 ・道路整備に限らず既存ストックを活用した、戦略的な高速道路料金の設定などソフト面の支援策 ・地方の道路整備の必要性や厳しい財政状況にかんがみ、地方の意見を十分に踏まえ、必要な道路整備が確実に進められるような安定的な道路予算の確保

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②

佐賀県鳥栖市

○現状

＜幹線道路＞

- 主要幹線道路の交通量（1日あたり）
- 国道3号 → 約25,000台（混雑度：1.73）
- 国道34号 → 約27,000台（混雑度：1.89）
- 県道中原鳥栖線 → 約11,000台（混雑度：0.92）
- 県道佐賀川久保鳥栖線 → 約24,000台（混雑度：1.91）
- ※平成17年度道路交通センサスより

＜生活道路＞

- 生活道路の維持管理や補修等に努めるとともに、道路改良や歩道の整備など安全安心の快適な道づくりを推進しているが、厳しい財政事情のもと道路事業等評価システムなどを活用し、優先度の高いものから整備しているのが現状である。
- 注）道路事業評価システムは鳥栖市独自のものである。

○課題

＜幹線道路＞

- 主要幹線道路の渋滞が、市街地を中心に恒常的な交通渋滞を招き、さらには、生活道路にも通過車両等が入り込むなど市民生活や様々な分野に影響を及ぼしている。

【交通渋滞による影響】

①産業経済 → 走行速度低下による損失

路線名	11年度	17年度
ピーク時速度		
国道34号	32.0 km/h	20.1 km/h
県道佐賀川久保鳥栖線	28.3 km/h	26.0 km/h

資料：道路交通センサス

②交通安全 → 交通事故の件数の増大

鳥栖市全体	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
件数（人）	776	766	809	823	844
死者（人）	2	6	6	4	3
傷者（人）	1,035	1,021	1,089	1,063	1,106

資料：交通安全

＜生活道路＞

【財政事情による影響】

- 道路の維持管理や補修等
- 道路新設改良（緊急車両のスムーズな通行や通学道路の安全確保）
- ユニバーサルデザインの推進
- バリアフリーの取組み

※地方の道路管理水準を高めるため、国が財政的・技術的支援を行う仕組みづくりが必要である

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④

佐賀県鳥栖市

○重点事項

- 地域活力の向上
- 及び都市交通の快適性、利便性の向上

○代表事例

【国道3号】

- 鳥栖拡幅及び鳥栖久留米道路の早期事業完了
- 鳥栖拡幅以南の整備計画策定

【国道34号】

- 村田町交差点改良事業の早期事業完了
- バイパス等を含めた整備計画策定

【県道中原鳥栖線】

- 市浄化センター以西（鳥南橋を含む）の整備計画策定

【県道佐賀川久保鳥栖線】

- 乗自交差点改良事業の早期事業完了
- 乗自交差点以西の整備計画策定

○期待する効果や評価等

本市は、当地域の交通利便性を活かし昭和30年代から一貫して企業誘致施策を市の最重要課題に位置づけ、九州屈指の内陸工業都市として発展を遂げてまいりました。平成19年度末現在で、153社の企業が進出をしており、現在も次のように主要幹線道路周辺で工業団地等の整備が行われています。

【国道3号】

国道に隣接する鳥栖流通業務団地（約68ha）が平成18年度から分譲が開始されており、すでに80%を超える申込がっております。

＜申込区画・面積＞

- 33区画（約39ha）※分譲面積：46.3ha

＜進出企業数＞

- 21社（平成20年10月1日現在）

＜雇用見込み数＞

- 約2,000人

【国道34号】【県道中原鳥栖線】

国道の南側には、佐賀県との共同による約30haの新産業集積エリアの計画が進められているところであります。

＜分譲開始時期＞

- 平成22年度予定（一部分譲）

このような状況からも、国道、県道への大型車を中心とした流入量は、飛躍的に増大すると予想され、道路整備が行われることにより、地域経済の発展や住民生活の向上に計り知れない効果がもたらされ、さらには、地球環境等への影響が緩和されると考えております。

その他

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③

佐賀県鳥栖市

本市は古くから、肥前・筑後の三国が接する要の地にあり、長崎街道から久留米道・日田道などの分岐点として、「人・モノ・情報・文化の交流」の役割を担ってきました。また、鉄道においては、鹿児島本線と長崎本線の分岐点となり、鉄道のまちとしての基礎がつけられ、独自の歴史や文化を育んできた地域であります。

現在、道路においては、九州交通の大動脈である国道3号、34号さらには、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道がクロスする九州陸路交通の要衝として発展を遂げてきました。しかしながら、国道をはじめとする主要幹線道路は、交通量の増大により、市街地を中心に恒常的な渋滞を引き起こし、さらに、通過交通が生活道路へ流入するなど、交通事故の多発や沿線住民の日常生活さらには経済活動に大きな影響を及ぼしております。

このような中、本市といたしましては、第5次総合計画の基本理念である「文化のあるまち」「交流のあるまち」「共生するまち」を念頭に置き、将来の都市像の基本を「笑顔ひろがる文化・交流・共生の都市～21世紀鳥栖ハートオブ九州をめざして～」と定め計画を推進することとしております。

九州には多数の温泉地、海・山のリゾート、そして美味しい食が至るところに点在し、「自然」「観光」「食」さらには、「健康」などをキーワードとしたネットワークの構築を九州全体で取り組むことが地域の活性化さらには、九州全体の浮揚につながるものと考えております。

そのためにも、九州各地を結ぶ国道3号、34号をはじめとした広域主要幹線道などの整備を行うことが、交通混雑の解消と排気ガスの排出抑制など環境への悪影響の改善が期待されるとともに、県境を越えた都市間の広域移動が容易になり、九州全体の道路ネットワークの構築が促進されます。

このことから、本市としては、九州の交差点という立地を活かし、福岡、鹿児島南北の縦軸と大分、長崎の東西の横軸を緊密にする役割、さらには、産業経済、情報発信などの多方面においても起点になり得ることを目指しております。

【県道佐賀川久保鳥栖線】

九州新幹線鹿児島ルートは、平成23年春季に全線開業が予定されております。これに伴い県道佐賀川久保鳥栖線の南側に整備中の「新鳥栖駅」には、多くの乗降客が見込めます。

新駅周辺には、車利用者のための「パーク＆ライド」の計画や粒子線が人治療施設が計画が進められています。

このような状況からも、県道佐賀川久保鳥栖線の整備は、新鳥栖駅へのアクセス向上に寄与するとともに、新鳥栖駅開業に伴い増加する自動車交通に対する安全性の確保などに効果を発揮するものと考えております。

＜パーク＆ライド計画＞

- 台数：約250台
- 面積：約10,000㎡
- 開業時期：平成23年春季予定

＜粒子線が人治療施設計画＞

- 面積：約14,600㎡
- 事業費見込：約150億円
- 開業時期：平成25年春季予定

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①

長崎県佐世保市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

- 先般の国会において、本市において事業が進められている西九州自動車道が事業費単価の観点から、地域の実情を無視し、あたかも『無駄な道路』であるかのような扱いがなされた。近年、道路行政を進めるにあたってのアカウビリティ(説明責任)の重要性の高まりがある中で、改めてその重要性・必要性を確認するとともに、今後事業PRなど徹底していく必要があると考える。
- 道路はつながって始めて、交通ネットワークとしての機能を果たすものである。高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道など広域的な移動から身近な移動を支える道路があるが、それらは一体となって交通機能を果たすものであり、多様な検討にあたって一体的に検討されるべきと考える。これまで、道路交通センサスについては、広域的ネットワークを管理する国及び県のみが実施し、そのデータを活用してきたことが多かったと思われるが、今後は各道路管理者が一体となり、財務的・地域的・技術的情報などを共有し、活用していく必要があると考える。
- 道路行政に限らず、我々が進める事業については、まちづくりに直接影響を与える事業が多い。事業の実施に際しては、事例収集を含めた十分な検討を行っているところではあるが、幅広い知識・情報を有する国は、我々地方公共団体においては良きアドバイザーであるため、積極的な情報提供も含めこれまで以上の関係の密接化が必要であると考えます。
- これまでの道路行政は、交通機能の向上を目的に自動車利用を重視した道路整備が進められてきたように思われる。今後進展する少子高齢化・人口減少社会においては、既存ストックを活用しながら、高齢者はもちろん、特に次世代を担う子供達の歩行環境を重視した道路整備を実施する必要があると考える。
- 都市の発展を支えてきた橋梁やトンネルなどの既存ストックが、今後急速に老朽化を迎えることとなる。持続可能な都市づくりを行うために、必要な道路については今後整備が必要であるが、維持・修繕事業重視への政策の転換が必要であると考えます。
- 高速自動車国道や自動車専用道路の料金所は、様々な事情から最適な場所に最適な敷が設置されていることと思うが、当道路が担うべき高速定時制の機能を重視し、可能な限り本線への設置を避ける必要があると考える。
- 地方分権が国の重要課題として取り組まれている中で、直轄国道の都道府県への権限委譲の検討が進められている。権限委譲に際しては、財政・人員などの措置については十分な検討が行われた上で実施されることと思うが、場合によっては都道府県道の市町村への管理の移譲も想定される。都道府県道の市町村への管理の移譲を実施する場合には、単に管理移管として処理することなく、市町村の現状を十分に配慮し、適正な処理で実施する必要があると考える。

今後の道路行政についての意見・提案

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③

長崎県佐世保市

本市のまちづくりを進めていくうえで基本理念として、常にひと(市民)を中心に考えることとしている。また、すべての市民が健康で、幸せを実感しながら暮らせる社会を構築し、持続していくことを前提とする。そこで、「市民協働」の考え方に基づき、人と人とがつながり合う身近な「地域コミュニティ」をまちづくりにおける1つの基本単位として考慮しつつ、情報などの多様な多様な(交流・コミュニケーション)を通じ、次のような3つの大きな方向性を結びつけながら、ひと(市民)が中心のまちづくりを進める。

基本理念:ひと(市民)が中心のまちづくり

- 健康に暮らせる福祉のまち、心豊かな人を育む学びのまちをつくります。
- 自然や文化などの地域特性を守り育て、佐世保の個性と魅力を磨きます。
- 快適で安定した生活を支える都市機能と新たな活力を生む産業基盤を整えます。

また、本市が目指す将来像を「ひと・まち育む“キラっ都(と)”佐世保～自然とともに市民の元気で輝くまち～」とし、併せて、これを下支えし、実現するための調整役となるべき行政の姿勢(行政像)を「市民とともに歩み、変革し続ける行政」としている。そして、この将来像を実現するためのまちづくりの基本目標について、多様化・複雑化する課題に対応するべく、次の7本の柱で整理している。

- ①健康で安心して暮らせる福祉のまち
- ②安全な生活を守るまち
- ③心豊かな人を育むまち
- ④あふれる魅力を創出し体感できるまち
- ⑤雇用を生み出す力強い産業のまち
- ⑥人と自然が共生するまち
- ⑦快適な生活と交流を支えるまち

この7本柱の目標実現のために関連施策を展開していくとともに、その中でも、特に、厳しい状況が続く地元経済や雇用情勢について、早期に改善へと導くため、当面、まちづくりの最重点の課題として捉え、誘致企業や地元企業の支援・育成などさまざまな施策に全力で取り組みながら、効果的な展開を図っていくこととしている。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②

長崎県佐世保市

○現状
本市は、九州の北西端、長崎県北部に位置し、明治35年の市制施行以来、戦前は海軍鎮守府の街、戦後は基地、造船、さらには西海国立公園「九十九島」やハウステンボスを中心とする観光などの産業を背景に、都市基盤整備を含む様々なまちづくりを推進し、九州北西部の中核都市となった。

平成17年、平成18年には近隣の4町と合併し、総人口約25.6万人(平成20年4月現在)、総面積364km²(平成18年10月現在)の新佐世保市として、新たなまちづくりを進めている。

烏帽子岳や得彦岳などの山系が連なり、臨海部においてはリアス式海岸が形成されるなど、自然豊かな地形を有している一方、平坦地が少ないなど土地利用においては地形上の制約を受けている。したがって、土地利用の状況としては、少ない平坦部に市街地が形成され、市街地周辺の斜面地に住宅街が形成されている状況である。

交通基盤の整備状況についても同様で、国道や県道などの幹線道路やJRやMR(松浦鉄道)などの鉄道は平坦部を中心に整備されており、周辺部の地域によっては交通サービスの不便地区が存在している。現在、県北地域の経済発展などに寄与する西九州自動車道の整備が進められており、広域的移動基盤の整備による観光産業の活性化や新たな産業を創出する企業誘致などへの効果が期待される。

また、離島地域や半島地域、過疎地域などの地理的、自然的、社会的条件の厳しい地域においては、人口減少や高齢化など地域を取り巻く環境は特に厳しく、地域特有の資源を活かした地域活性化の必要性が高まっている。

- 課題
持続可能な都市として発展するため、経済・社会の潮流などの取り巻く環境を考慮し以下の18項目を「まちづくりの主な課題」として整理している。
- ①高齢化が進み、また障がい者が増加する傾向の中で、社会保障や介護問題など健康で安心して暮らせるまちづくりへの関心が高まっているため、「心身ともに健康で自立して暮らせる社会をつくること」
 - ②自治会などを通じた地域でのつながりの希薄化が懸念されるため、「地域コミュニティを活性化し、身近な地域で支えあう社会を構築すること」
 - ③全国的に少子化が進み、子育てに関する不安が高まりつつある中で、「安心して子育てできる環境をつくること」
 - ④学力の向上はもとより、想像力やコミュニケーション能力を育成する教育が大切だと考えるため、「心豊かな佐世保っ子」を育むこと」
 - ⑤自由で開放的な市民文化と貴重な歴史的・文化的遺産を有するため、「まちの財産を守り、活用すること」
 - ⑥九十九島やハウステンボス、佐世保パーカーなど、全国にアピールできる観光資源を有するため、「魅力を体感できる観光を進めること」
 - ⑦農林水産業、製造業や商業・サービス業などの地域産業の低迷が続いているため、「地域に根ざした産業基盤をつくること」
 - ⑧有効求人倍率が全国平均よりも低く、雇用を求める若者が市外へ流出する傾向にあるため、「安定した雇用環境をつくること」
 - ⑨九十九島をはじめとする美しい自然環境を有するため、「人と自然に優しいまちを守り引き継ぐこと」
 - ⑩新築整備が進む中心市街地と自然や文化などの面で独自の特性を持つ周辺地域からなるため、「中心市街地の活性化と特性を生かした住民主体のまちづくりを進めること」
 - ⑪地域の活性化のため、より活発な人や物の交流が不可欠であるため、「安全で快適な移動を支える地域交通と、物流などにより地域を支える港を再生すること」
 - ⑫地方分権が進む中で、厳しい財政状況が続くため、「改革による効率的な行政運営を進めること」
 - ⑬NPOやボランティアなどによる市民公益活動が活発化しているため、「市民協働によるまちづくりを進めること」

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

長崎県佐世保市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
-地域活力の向上(地元経済・雇用情勢の改善)	-西九州自動車道の整備	-工業団地などの整備と合わせた企業誘致(新たな雇用の場の創出) -佐世保ブランド(地域資源)を活かした交流人口の増加(既存産業の活性化) -渋滞解消、交通安全性の向上	
-少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	-バリアフリーネットワークの整備:高砂橋通線(車道の歩行者専用道化)	-道路空間の見直しによる歩行者の安全性の確保 -都市空間におけるアメニティの向上	
-大規模な地震、火災に強い国土づくり	-通学路の整備:天神循環線(海上空間の有効活用(張り出し歩道の整備))	-自動車と歩行者の利用空間の完全分離による歩行者(通学生)の安全確保	
	-斜面密集市街地地区の整備:矢岳・今福地区(道路整備を含めた居住環境の改善)	-道路整備による生活利便性の向上 -公園など身近なコミュニティの場の創出 -密集老朽家屋の改善による不燃化の推進及び防災性の向上	

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

大分県中津市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

○地方の道路整備は必要不可欠である

昨年来、道路特定財源の問題が国会をはじめ、マスコミなどで取り上げられ、また、原油高の影響もあり道路不要論が依然として根強い。しかし、地方の道路整備は都会に比べて大きく遅れています。都会はバス・鉄道・地下鉄・道路などの公共交通機関が充実しており、自動車に頼らなくても生活はできますが、地方(特に九州地方)は交通移動手段の内、自動車での依存率が93.8%であり、三大都市圏の49.4%に比べ非常に高くなっています。

また、逆に道路特定財源の税負担は、大分県では東京都区部の約2.7倍の年間9万円であり、更に家計に占める財源負担率は東京都区部の約4倍の8.13%に及んでいます。このことから、地方は自動車が無条件に生活に欠かせないかが分かり、道路整備は喫緊の課題であります。中央の理論だけで計画することなく、地方の実情を的確に把握したうえで、積極的に道路整備を進めることが必要不可欠であります。

○費用対効果だけで判断しないこと

地方にとって「道」は産業や地域の発展はもとより、「生活の道」であり「命の道」でもあります。自然災害の多い大分県において、一本の道路が生死の分岐点となり県民生活を支え、また、緊急医療等の一刻を争う場合でも、道路は重要な役割を担っているのです。特に少子高齢化が急速に進む山間地域などにおいては、費用対効果の理論では片付けられない切実な課題が山積しており、決して費用対効果だけで判断しないことを切にお願いします。

○安全・安心な暮らしのための道路整備も必要である

本格的な高齢化社会を迎え、誰もが安全で安心して暮らせる街づくりのためには、地域の活力を高めるため魅力ある市街地づくりなどを進める必要があります。市街地における物流交通の幹線道路への誘導、コミュニティバスの円滑な運行などを図るために、幹線道路の整備を進めることが不可欠であります。また、将来のコンパクトシティづくりを見据えた、都市計画道路の整備や、地域住民に密着した通学路・生活道路の整備も必要不可欠であります。

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

大分県中津市

②-2 地域を目指すべき将来像

○基本方針

商工業や観光等の物流基盤の強化と、地域間交流並びに災害時や救急医療体制の強化を図るため、東九州自動車道、中津日田地域高規格道路、県道中津高田線及び山園川河口部の架橋など、本市の骨格となる幹線道路の早期整備が不可欠である。また、一体的な発展と交流・連携及び地域間格差の解消のため、地域間を結ぶ国道や県道の整備を推進し、更に、住民生活の向上を図り市域内へのアクセスを円滑化するため、都市計画道路や地域の生活道路である市道の整備も推進する。

○広域基幹交通網の整備

広域的な産業・経済・文化の発展並びに地域間交流の活性化や連携を促進するため、東九州自動車道や中津日田地域高規格道路の幹線道路の整備を促進し、九州横断自動車道などとの広域的な高速道路ネットワーク化を図る。

○幹線交通網の整備

本市における一体的な発展と地域間格差の解消のため、地域間を結ぶ国道や県道の整備を促進し、更に地域生活の利便性の向上を図り、市内全域のアクセスを円滑化するため、都市計画道路や地域の生活道路である市道の整備を推進する。

○交通安全・災害対策の強化

安全・安心なまちづくりの観点から、通学路、生活道路等において子供や高齢者を交通事故から守り、安心して外出できる人優先の道路交通環境整備を図る。また、山間地域では歩行者の安全及び視距確保のための道路改良、更には落石防止や崩壊による災害防止の強化を図る。

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

大分県中津市

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

中津地域は、重要港湾・中津港が国際海上輸送網の拠点港に向けて現在整備計画中であり、また、隣接地に平成16年12月に操業開始したダイハツ九州(株)は、その後を着実に業績を伸ばし、平成19年10月には完成車が中津港から直接欧州に向けて輸出が開始され、同年12月には第2工場も完成し生産能力は年産46万台になりました。

更に、同社は福岡県久留米市に完成したエンジン工場から製品の輸送が今年の8月から始まり、北部九州の自動車生産150万台目標の一翼を担うまでに拡充されています。それに伴い地域経済への波及効果が一層高まり、今後自動車関連産業の交通量も益々増大いたします。

しかしながら、急速な企業立地や経済の進展に対応すべき道路整備等の遅れにより、既設の幹線道路である国道10号や国道212号をはじめ、県道「中津高田線」など多くの道路で渋滞が生じ、市民生活に支障をきたしているのが現状であります。

○課題

そのような状況を踏まえ、高規格幹線道路である「東九州自動車道(築上～中津～宇佐間)」の早期整備及び、「中津日田地域高規格道路」の早期全線開通は喫緊の課題であり、地域住民の切なる願いでもあります。

また、交通量が著しく増加している県道「中津高田線」の4車線化の促進や、福岡県東部地域との経済・生活交流には欠かせない山園川河口部の架橋も急がねばなりません。

更に市街地の円滑な道路網を確立する都市計画道路の整備、住民が安全で安心して暮らせるための、市道等の整備も併せて図る必要があります。

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

大分県中津市

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項

・東九州地域の発展と交流・連携の向上

○代表事例

・東九州自動車道(築上～中津～宇佐間)の早期開通

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速交通体系を形成し、東九州地域はもとより、九州全体の産業・経済・観光・文化などの一体的発展や地域間交流・連携の推進に大きく貢献する最重要路線であります。しかしながら、本路線の整備状況は、全延長436Kmの内、わずか2割程度の区間が部分的に供用されているにすぎません。

築上～中津～宇佐間の区間(28.8Km)の整備につきましては、西日本高速道路(株)が事業主体となり平成28年度の供用目標を掲げ事業推進中であり、また、供用年度を1年でも早めるため、用地買収業務では福岡・大分両県の職員及び沿線市町職員の専従による強化が図られています。

○期待する効果や評価等

東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道とともに、九州の高速自動車国道のネットワークを形成し、東九州地域の産業・経済・観光・文化の振興と均衡ある発展を図り、地域間交流・連携の推進に大きく貢献いたします。

特に、築上～中津～宇佐間の早期整備は北部九州に展開する自動車産業等の物流の効率化や輸送時間の短縮が図られるとともに、福岡・大分両県の産業の発展、並びに沿線地域への新たな企業進出に伴う雇用の促進、交通渋滞の緩和、更には災害時や緊急医療体制の強化など、沿線諸都市の生活の向上・活性化にも寄与いたします。

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

<p>○重点事項 ・地域活力の向上</p>	<p>○代表事例 ・中津日田地域高規格道路の整備促進 中津日田道路は、大分県北・日田地方拠点地域の中心都市である中津市と日田市を結ぶ延長約50Kmの地域高規格道路であり、九州横断自動車道や東九州自動車道とともに循環型ネットワークを形成し、更に、重要港湾中津港との連結により、海上交通のネットワークとも結節する重要路線であります。 本路線は、平成6年12月の計画路線として決定以来、着実に整備が進められておりますが、平成20年度時点では整備区間で着手している延長は約26Kmに止まっております。残る24Kmの整備区間への早期格上げによる一日も早い全線開通が是非必要であります。</p>	<p>○期待する効果や評価等 ・暮らしの観点から(生活の質の向上) 30分まで到達できる圏域が広がり、交流・購買・文化・医療等様々な分野でサービスの向上が図られ、いわゆる「限界集落」が良い意味で様変わりするなど、住みやすさが一段とアップし、また、サービス向上により地域への愛着や人口減少・過疎化に歯止めがかかります。 ・安全、安心の観点から ・大規模災害時の一般国道212号の代替道路となります。 ・救急医療面において、高次医療施設が整う都市部へのアクセス時間の短縮が図れます。 ・市街地への通過交通の減少により生活環境が向上します。 ・産業の観点から 地域産業の活性化を促し商業集積地への集客が期待できるとともに、ダイハツ九州㈱と同社のエンジン工場(久留米市)を直結する道路として、産業戦略の観点からも大きな効果があります。また、地域の雇用や産業生産額の増加が見込まれ、定住人口の増加や産業の活性化に大きく寄与できます。</p>
---------------------------	---	---

		<p>・観光の観点から 豊富な観光資源を持つ中津日田地域へのアクセスが向上し、広域的な集客や新たな観光ルートの創設など観光産業の活性化につながります。</p>
--	--	---

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

<p>(要望など) ○ 道路整備が立ち遅れている地域の状況を踏まえ、必要と判断される道路は着実に整備していただきたい。 ・ 道路整備の優先順位を評価する際には、地域格差の観点から、その地域における他の道路や鉄道等代替手段の有無や高速道路のインターチェンジまでの所要時間なども考慮していただきたい。 ・ 少子高齢化や人口減少が進む地域では、住民の日常生活を支える生活道路がこれまでに必要となる点を考慮して、維持管理面(舗装・道路標識等の更新や橋梁補修・除草等)での費用に対する財政的支援を更に充実していただきたい。 ○ 道路整備のために必要な予算を確保していただきたい。</p>
--

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>○現状 ■天草地域は、国立公園に指定されているすばらしい自然やキリシタンの歴史、南蛮文化、豊かな農林水産資源など、全国に誇れる資源を数多く有している。 「島」という特性を生かし、これらの資源や英知を活用することで、その潜在能力を十分に発揮できる可能性を持っており、その結果、都会では味わえないスロウライフの実現、「島」の特色を生かした産業の創出や天草ブランドを確立することによる産業の振興といった取り組みも可能。 また、九州の各都市と連携を強化することで、新しい時代にふさわしい発展性のある拠点都市を築いていくこともできる。 ■しかし、このようなかけがえのないすばらしい宝である地域資源を持ちながら、その素材を十分に生かしきれていない。 ■その大きな要因として、道路整備の立ち遅れ ▽鉄道がなく、市の中心部から高速道路のインターチェンジまで120分を要するなど、高速交通体系から取り残されている上に、上島と下島との連絡を1本の橋梁に依存。 ▽天草地域は、熊本県が進めている熊本都市圏と県内主要都市間を90分で結ぶ「90分構想」が達成されていない唯一の地域。 ▽他の地域と比べて特に低い国県道路の改良率。 一般国道 天草91.6% 県計91.7% 主要地方道 天草65.9% 県計72.4% 一般県道 天草31.6% 県計50.2%</p>	<p>○課題 ■豊かな産業づくり 本市の発展を支え、活力ある地域をつくるには豊かな産業を興すことが重要。 ▽農林水産業においては、①「安心・安全」な農林水産物づくりを推進するための基礎整備②地域の特性を生かし、環境保全に配慮した魅力ある農林水産物の振興 ③天草の特性、知名度を生かしたブランドづくりと販売ルートの確立 ▽高工業においては、 ①既存商店街の活性化や地場産業の育成 ②企業誘致の推進 ■魅力ある観光づくり 観光は経済波及効果や雇用創出効果の高い産業であることから、天草をさらに魅力ある観光地とすることが重要。 ①九州新幹線の全線開通を見据え、観光交流人口の拡大のためのアクセス強化 ②市内の観光資源を効果的に結ぶ有機的ネットワークの構築 ③イベントやフィルムコミッション支援などのソフト事業 ↓ ■地域浮揚のカギとなる道路整備 産業経済の振興を図り、九州西岸地域の交流拠点都市となるには、幹線道路の整備促進が不可欠。また、合併により広大な面積を有する本市の一体性を高めるためにも、道路の整備が必要。 ①地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の整備促進 ②国県道の整備促進</p>
--	---

今後の道路行政についての意見・提案

様式③

熊本県天草市

②-2 地域を目指すべき将来像

<p>第1次天草市総合計画 基本構想</p> <p>まちづくりの基本方針「日本の宝島“天草”の創造」より</p> <p>■ 心豊かに暮らせる市民都市</p> <p>市民が心豊かな生活を送るためには、豊かな自然環境の中で健康で生きがいを持った生活を送る必要があります。そのため計画の策定や実施などの過程で市民参加や協働を進めていくとともに、自発的にまちづくりを進めるNPO法人やボランティア団体などへの支援、地域を支える人づくりを進め、一人ひとりが主体性を持ち、市民自治を目指したまちづくりを進めます。</p> <p>一生を通して健康に過ごすことのできる健康寿命の延伸は、誰もが望む重要な課題です。そのため乳幼児期から高齢期に至るまで各年齢に応じた健康づくりを推進します。</p> <p>また、すべての人が安心して暮らせるようにバリアフリー施策を進めるとともに、地域社会で連携協力体制をつくることにより地域で支え合うまちづくりを進めます。</p> <p>天草は豊く美しい海と緑深い山々など豊かな自然に恵まれた島です。この自然環境や歴史、文化を大切に、地域に根ざした美しい風景を残しながら、安全で快適に暮らせる住環境を整備し、心豊かに暮らせる市民都市を目指します。</p>	<p>■ 未来を拓く産業都市</p> <p>活力ある地域を形成するためには、産業を興し、雇用の場を創出する必要があります。このため、安全・安心な消費者のニーズに即した農林水産物の生産を促進するとともに、「天草」の名称を生かした商品のブランド化に努めます。また、第1次産業と観光産業の連携により、経営を複合化・多角化し、産業を持続的に発展させるとともに、地域雇用の場の創出に取り組みます。</p> <p>さらに、商工業の振興と積極的な企業誘致を推進することにより雇用の確保や産業の振興を図り、未来を拓く産業都市を目指します。</p> <p>■ 九州西岸地域の交流拠点都市</p> <p>本市の活性化のためには、他地域との人や物、情報などの交流を深めることが重要です。特に長崎県島原半島や鹿児島県長島などは、産業や文化などの面でかかわりの深い地域であり、今後も市域や県域を越えた交流を進めていきます。また、広域的に他都市との連携を図ることにより、長崎～天草～鹿児島や阿蘇～熊本～天草の観光ルートの開拓などを行い、観光による交流人口の拡大を図ります。</p> <p>交流を拡大するためには、人や物、情報の移動時間の短縮や移動中の快適性の向上を図ることが重要であり、道路などの交通基盤整備や情報網の整備を図る必要があります。</p> <p>このため熊本天草幹線道路の整備促進や、長崎県・熊本県・鹿児島県を結ぶ地域高規格道路の実現に向けた運動の推進についても連携して取り組みます。このほか、観光をはじめさまざまな情報の発信のための基盤整備を図り、九州西岸地域の交流拠点都市を目指します。</p>
---	--

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

熊本県天草市

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

<p>○重点事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域活力の向上 	<p>○代表事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本天草幹線道路の整備促進 ・国県道路及び市道の整備促進 ・第二天草瀬戸大橋の建設(現在、熊本天草幹線道路の調査区間) ・橋梁長寿命化修繕計画の推進 既存道路橋1,142橋 H21～H22で125橋の修繕計画策定予定 	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アクセス時間の大幅な短縮 熊本～天草間が115分～75分へ 地域間の人的・物的交流の拡大 九州幹線全線開通効果の増大 ・観光産業や農林水産業の振興 ・企業誘致の促進 ・天草地域内の観光拠点へのアクセス向上による観光や農林水産業の振興 ・道路ネットワークの強化で市町合併後の一体性の高まりに寄与 ・上島と下島との連絡を1本の橋梁(昭和49年築設)に依存している現状 一代替路線が実現し、慢性的渋滞が解消 →災害発生時の緊急輸送や支援活動のための道路が確保 ・橋梁の長寿命化 ・修繕・架替えに要する費用の軽減 ・地域道路網の安全性、信頼性の確保 	<p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本県が定める「90分構想」の達成 ・輸送力強化により産地間競争力の向上(出荷集積の効率保持、柑橘類の荷崩れ防止等) ・世界遺産登録を視野に入れた良好な道路景観の形成 ・輸送力強化により産地間競争力の向上 ・高齢化の進展により、日常生活を支える生活道路はこれまでに以上に必要 (市道総延長 2,065 km) ・長寿命化修繕計画に基づいて行う定期点検・修繕・架替事業に対する国の財政的支援の拡大に期待
---	---	--	--

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

宮崎県 日南市

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

<p>平成19年11月公表の10ヶ年中期計画は、道路整備に必要な道路特定財源と国民や各地方団体の意見を踏まえ、国土交通省の政策課題と評価により、総合的に家と定め策定された計画であります。本年度5ヶ年中期計画に策定変更される場合にも重要な政策課題として、基幹ネットワークの整備(高規格幹線道路)、地域の自立と活力の強化(生活幹線道路の整備)、安心安全の確保(交通安全に配慮した道路づくり、構造物の維持・修繕・延命化対策)など、地方の意見を随所に反映していただきたい。</p> <p>特に、先の中期計画では、基幹ネットワークの整備中、高規格幹線道路整備の中で、関係する市町の年々の悲願であります、東九州自動車道(日南市～南郷町～島岡市～志布志市間)を、一部現道を活用しながら少ない投資で最大限の効果をもたらす高規格道路ネットワークを形成する整備手法で決定していただきました。</p> <p>この新たな道路整備計画におきましても、本路線が必要な路線として位置づけさせていただきますよう要望いたします。</p> <p>さらに、高規格幹線道路の点検作業における評価指標の中の費用対便益の算出に当たっては、将来交通量の推計により、貨幣価値に換算された従来の社会的便益(走行時間短縮便益・走行経費縮小便益・交通事故減少便益)だけでは、地方は大変不利な条件でありますので、貨幣価値で判断できない地方の特性や地方の安全・安心を確保するための「命の道」としての評価項目、例えば、救急車両搬送時間の短縮による「救急救命上便益」や台風・豪雨等の被災に伴う通行止めなどの規制による道路閉鎖に対する「通行規制解消便益」、更には、高速道路整備により、地方の地場産業・地域振興等の効果による便益(例えば南九州の特性と今後の地域振興に資するため発生する「食糧供給向上便益」「企業誘致・経済振興向上便益」「観光振興向上便益」などの便益)、また地球規模において、CO₂減少による「環境改善向上便益」といった意見も充分配慮していただき、地方の道路整備の必要性を重んじて要望するものであります。</p> <p>また、地方の道路整備につきましては、少子高齢化が進む中、地域間格差の解消を図り、活力ある地域づくり・都市づくりを推進するとともに、地球規模での環境問題に対処し、安全で安心できる国土の実現を図るためには、高速道路から生活道路までのネットワーク整備等が重要であります。</p> <p>これまでの道路は、道路特定財源制度により、緊急かつ計画的に整備が進められてきましたが、その状況は十分とは言えない。このような中、「道路特定財源に関する基本方針」が閣議決定されたが、未だ、道路財源の扱いについて明確な方向が示されておらず、道路整備に大きな不透明感が生じています。</p> <p>そのためにも、災害対策、医療などの安全・安心や観光など地域振興等の地域生活に密着した道路整備が安定的に実施されるよう、地方道路整備関係交付金制度の拡充・継続し、利用者の利便性向上に努め、高齢化する道路ストックの増大に対応し、適時適切な修繕等による効率的な管理を行い、安全性・耐久性を高め、道路利用者の意見を反映した道路整備を要望するものであります。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

様式②

宮崎県 日南市

②-1 地域の現状と抱える課題

<p>○現状</p> <p>本市は、宮崎県の南部に位置し、東に日向灘を臨み、西は都城市・三股町、南は串間市・南郷町、北は、宮崎市、北郷町に隣接しています。</p> <p>道路網は、南北に縦断する国道220号、東西に走る国道222号を動脈とし、主要地方道4路線、一般道10路線が縦横に配置され、国の重要港湾で県南唯一の貿易港である油津港と緊密に連携しながら、交通網を形成しています。</p> <p>私たちの住む、この地域は、大自然に恵まれ、農林水産業などの第一次産業に最適な地で、さらに、歴史的文化や美しい景観が、数多く残され、観光資源の宝庫でもあり、安全で安心できる山の幸、海の幸など食糧の生産供給基地として、その後目を十二分に、果たしていただける可能性と、多くの観光客を受け入れる事のできる、素晴らしい資源と潜在能力を持った地域でもあります。</p> <p>しかしながら、道路網の整備が遅れているために、これらの豊富な資源や潜在能力が活かしきれず、企業誘致もなかなか思うように進まず、人口が、市外への流失、少子高齢化等により、年々減少傾向にあり、地域の再生や活性化に大きな支障をきたしております。</p>	<p>○課題</p> <p>「ふるさと」の香りただよふ元氣な都市(まち)を目指す本市は、海・山・里が織りなす多種多様な恵と資源を更に活用し、バランスのとれた産業振興を図る必要があります。</p> <p>本市は「油津港と東九州自動車道を核軸としたまちづくり」を推進するためにも、港と背後圏とのアクセス道路の整備を行うことが課題となっております。また、東九州自動車道の建設促進をはじめとする幹線道路網の整備を図り、企業誘致による雇用創出、情報豊かな歴史・文化を活用した観光振興対策や医療体制の整備などの施策の展開が課題であります。</p>
---	---

今後の道路行政についての意見・提案
②-2 地域を目指すべき将来像

様式 ③
宮崎県 日南市

本市の目指す、将来の都市像である「ふるさとを誇りたよる元気な都市(まち)」を実現するための目標である「活力のある元気なまちづくり」、「地域特性を活かしたまちづくり」、など総合的なまちづくりをこれまで以上に推進するための最大の課題は、産業を活性化し、若者の定住化を図り、引いては、人口を増やすことである。そのためには「安全安心なまちづくり」、「地域産業の振興」、「企業誘致」、更には、「観光振興」が必要となってきます。

1. 安全安心なまちづくり
高度な医療を求めて、宮崎市などへの急患としての搬送機会が増大している。東南海地域の生命線といわれる国道220号は、大雨が降ると交通途絶になり、また、JRもストップしてしまうため、住民生活や産業活動に大きな支障を与えている。東九州自動車道の整備については、災害時には、「いのちの道」としての重要な役割を果たします。
2. 地域産業の振興
本市は、大自然に恵まれ、農林水産業などの第一産業に最適な地です。その大自然の中から生産される柑橘類、野菜、地頭鶏などの肉をはじめ、カツオ、マグロ、伊勢エビに代表される水産物などの数多くの食べ物を新鮮なうちに届けるため、短時間輸送が必要である。高速道路の整備により主要都市までの所要時間が大幅に短縮され、販路拡大が展開可能となり、特産品の開発から加工、販売までの流通体制の充実が図られ、地域活性化に大きく寄与できます。
3. 企業誘致
本市の人口は、市外への流出、少子化等により、年々減少の傾向にあります。人口減少が続く地方にとっては、産業を活性化し、若者の定住化を図り、引いては、人口を増やし、活力あるまちづくりをつくりあげることが最大の課題となっています。企業としては、製品を早く、確実に、安定的に輸送できる環境が整っていないと、なかなか進出してこない状況にあります。このことは、道路網、特に高速道路の整備が進んでいないことが大きく影響している。「油津港と東九州自動車道を軸としたまちづくり」を推進する本市にとって、交通網の整備は、商工業や産業の新たな雇用創出を図るため、安定性のある優良企業の誘致に積極的に推進できます。
4. 観光の振興
本市は、自然に恵まれた日南海岸、九州で最初に国の重要伝統的建造物保存地区に選定された鉄肥、また、歴史的価値の高い堀川運河など豊富な観光資源を有しているこの地域を動ける観光客は、年々増加傾向にあるが、台風や大雨などのたびに交通止めになるため、定着できていない現状で、素晴らしい資源や高い潜在能力を持っていても、これらを十分に活かしてきていない。道路整備により、所要時間の短縮が図られるとともに、市民がもてなしの心を持ち、市民が主体となった地域の市民活動や経済活動などを積極的に生かしながら、観光客受け入れ体制の整備や広域観光ルートを確立することができます。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

道路特定財源が一般財源化されることは、今後の地方行政にとって、先行きが見えず不安要素も多い、都市部においては、道路もほとんどが整備され、今後、維持的な事業となると思われるが、地方においては、まだまだ、幹線道路やそれとリンクする道路の未整備も多く、道路網の整備が急がれるが、財源不足から市民の要望にこたえきれないのが現状である。地方交付税等により道路特定、かぎられた財源処置ができないか

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④
宮崎県 日南市

①道路行政の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他、意見
幹線ネットワークの整備	東九州高速(日南市～南郷町～串間市～志布志市)約41kmの早期整備について	高速道路は、国内を備置型の高速ネットワークを形成し、地方の自立ある発展に資する地域間の交流、連携を促進するばかりでなく、災害時の代替であるとともに、緊急医療においては、患者の生存率を向上させる「命の道」となる重要な社会資本であります。	高速道路の建設は、長期間を要する事業であります。特に日南市から志布志市間は、先の中環状部の完成時に一部国道を利用して、整備を促進する区間に位置づけられ、国におきましても優先された道路整備財源により、最大の投資効果を求められる区間でもあります。従いまして、選択と集中の基本方針に基づきまして、既に整備する区間の設定を早期にしていたが、一日も早い着工を希望するものであります。
国道220号の早期整備	国道220号小内海から風田区間の早期整備について	国道220号は、宮崎市を起点に日南市、串間市を結ぶ沿線住民の生活道路であり、産業・経済・文化・観光などに大きな役割を果たす重要な路線です。この区間は小内海から風田区間におきましては、地形が急峻な山岳と険しい崖谷となっており、台風や大雨で再三に通行止めとなり、救急活動や住民生活に多大な影響が生じております。そのため、国におかれましては、小内海から富士区間について、バイパス整備を含めた改良計画を示されたところで、この事業が計画的に整備されることにより、災害時に沿線住民生活への影響がなくなり、安全で安心な交通路の確保ができるものと期待されます。	
油津港へのアクセス道路の整備	国道222号牛の峠バイパス整備の再開について	国道222号は、油津港利用をはじめ本市の産業・経済・文化・観光の発展に必要な不可欠な路線です。そのため「牛の峠バイパス」整備は、東南海地域と都城市・北峰地域との流通業務を促進するための重要な事業です。	

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

②-1 地域の現状と抱える課題

現状	課題
<p>地方行政にとって、財政事情は厳しく、行政改革の中、道路行政は重要な位置づけとなるが、現状はかなり厳しい状況にある。鹿児島県の大隅地方において、大隅縦貫道路とリンクする横断道路の整備や県都鹿児島市と結ぶ桜島架橋は、今後の大隅の発展にとって重要な位置づけとなる。</p> <p>このこともう少し詳しく述べると、現状は当市より直線で約20Kmの鹿児島市や約30Kmの志布志港へは各々約1.5時間の状態である。</p> <p>桜島架橋や大隅横断道が整備されると、遅れていた大隅半島の陸の孤島の時代から、大隅半島や鹿児島県はもとより、南九州一円の経済や産業に大きく貢献するものと考えます。</p>	<p>○課題</p> <p>○大隅地方の国道や地方主要道は山間部の急峻な崖下を通る箇所が多く大雨や台風のたびに、どこかで災害がおき、通行止めも度々起こっている。このような地域性のなかで、安心・安全な道路の整備は大隅にとって、重要な課題であり、特に県都鹿児島市と結ぶ路線は必要不可欠である。</p> <p>○現在の改良工事等補助事業導入における採択基準が厳しく、なかなか、事業導入が難しい状況にある。市民にとって道路整備の要望は多く、特に限界集落に等しいような箇所においては、車は必需品で道路事情の悪さが若者の地方離れに拍車をかけている。鉄道の廃止・バス路線の減少は地方の生活形態を大きく変えている。道路行政は欠かせない問題であり、財政力の弱い地方にとって国による地方への財政支援は必要性を増している。</p>

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ③

鹿児島県垂水市

②-2 地域の目指すべき将来像

安心・安全な市民生活をおくる為にも、道路行政の位置づけは重要であり、また、農林・水産・商工業の発展を支えるために産業交通として最も重要であり、輸送手段のない地方にとって交通手段としてなくてはならない足であり、県都鹿児島市や大都市とを結ぶ産業振興にとって必要不可欠なのが道路である。特に幹線道路を中心とした道路網の整備は、一次産業が益々グローバル化する中で石油高騰のおり農水産物の輸送コスト削減等、今後地方が生き残り、国の食料自給率UPのためにも重要な課題である。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

鹿児島県垂水市

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	高規格道路へ結ぶ幹線道路等、道路網の整備	輸送コストの削減及び時間の短縮	地方が力をつける
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	幹線道路等の急カーブの緩和や市街地の道路側溝のオープン部分の解消。危険箇所の点検。	スピードの出しすぎなどによるセンターラインオーバー等での事故防止及び大雨時の道路冠水による歩行者の側溝転落事故防止。管理瑕疵の減少。	日常的な点検強化 点検による異常箇所の早期復旧
・少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成 ……	歩道・車道の段差の完全解消	地方において狭い歩道・車道と歩道の段差のある道路が目立つ。体の不自由な人や高齢者・小児又は電動モーターや自転車等による通行の不便さの解消。	歩道内での事故防止

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

沖縄県那覇市

- ・長期未着手の都市計画道路について、真に必要な道路と必要性の低い道路をきちんと区別し、必要な道路は早期に事業化し、必要性の低い道路については見直ししていく必要がある。
- ・中心市街地付近の渋滞緩和に効果のある幹線道路や補助幹線道路に予算を手厚く配分してもらいたい。
- ・全国一律の整備手法、一律の道路標識令を改め、地域特性を考慮した整備手法等を補助工事でも認められるように範囲を拡充することを要望する。(沖縄は、日本国内で唯一の亜熱帯気候に属することから、道路については、街路樹を植栽するスペースを十分にとることにより、緑陰のある歩行者にやさしい空間づくりを行えるようにしてほしい。)
- ・歩行者・自転車の走行空間整備等に繋がる道路整備を促進してほしい。
- ・LRTなどの次世代型路面電車に対する補助制度が充実してきているが、モノレール等も含めて、運営や管理費などについても補助制度が充実することになれば、公共交通の発展に繋がると考える。
- ・道路、橋梁、モノレール等の管理費についても、地方都市の財政を圧迫し、大都市と比べると、格差が生じていることから、補助制度の拡充が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

②-2 地域を目指すべき将来像

沖縄県那覇市

- ・クルマに頼り過ぎない生活を実現するために、カーフリーデーに関連するイベント等に取り組んでおり、今後、「誰もが、いつでも、まちのどこへでも、移動しやすい」交通の実現に向け、鋭意取り組んでいく。
- ・沖縄は、日本国内で唯一の亜熱帯気候に属することから、道路については、街路樹を植栽するスペースを十分にとることにより、歩行者にとって緑陰の多い、やさしい空間づくりが必要であると考えます。
- ・コンパクトシティを実現するために、那覇都市圏、特に那覇市の中心市街地の渋滞緩和に寄与する環状道路や幹線道路等の整備促進(2環状7放射の実現、那覇北道路、那覇インターアクセス道路等)する。
また、中心市街地には、クルマ以外の手段で訪れることが便利なるよう公共交通を充実し、歩行者や自転車でも快適に移動できるように歩行者及び自転車走行空間も整備する。極力通達交通を入れないソフト的な施策や仕組みづくりにも併せて取り組む。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ②

②-1 地域の現状と抱える課題

沖縄県那覇市

○現状	○課題
<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路が未整備であることから、交通渋滞を招いている。 ・日本国内で唯一の亜熱帯気候に属する沖縄県は、道路について、街路樹を植栽するスペースが十分でないことから、歩行者にとって、緑陰のある歩行者にやさしい空間づくりを行っているとは言いがたい。 ・今後のコンパクトシティを実現するためには、モノレール等の運営、管理費などについても補助制度が充実することになれば、公共交通の発展に繋がると考える。 ・道路、橋梁、モノレール等の管理費についても、地方都市の財政を圧迫している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティを実現するため、那覇都市圏、特に那覇市の中心市街地の渋滞緩和に寄与する環状道路や幹線道路等の整備促進。(2環状7放射の実現、那覇北道路、那覇インターアクセス道路等) ・全国一律の整備手法や一律の道路標識令を改めて、地域特性を考慮した整備手法等を補助工事でも認められるように範囲を拡充することが課題であると考えます。 ・大都市以外の地方都市の多くは、公共交通が脆弱であり、交通事業者が生き残るために、採算の合わない路線の切捨てに繋がっている。 ・道路、橋梁、モノレール等の管理費についても、地方都市の財政を圧迫し、大都市と比べると、格差が生じていることから、補助制度の拡充が課題であると考えます。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

② 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

沖縄県那覇市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
誰もが移動しやすいまちをつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段の環境整備 ・公共交通の利便性の向上 ・自動車交通量の抑制 ・自転車走行環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段のための環境整備が促進される。 ・公共交通の利便性の向上や自動車交通量の抑制を行うことにより、利用者が増え、結果、交通渋滞の緩和、CO2の削減といった環境の改善に繋がる。 	
体系的な道路網をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路などの整備 ・身近な生活道路の整備 ・交通渋滞の緩和に向けた諸機関との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路や空港・港湾などの施設を結ぶ国・県道の整備促進することにより、交通渋滞の緩和、CO2の削減といった環境の改善に繋がる。 ・幹線道路が整備されることにより、生活道路を通過する交通が減少し、環境が良くなる。 	