

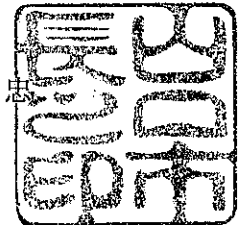


道建第89号

平成19年 5月 7日

国土交通省道路局長 様

山口市長 渡 辺 純 忠



中期的な計画の作成に当たっての意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付け、国道企第114号で依頼がありました標記の件につきまして、
下記のとおり回答致します。

記

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

(1) まちづくりを進める上での道路整備の必要性

本市のように古い歴史をもつ都市は、町屋形式の家屋、狭あいな道路といった特色をもつ市街地となっている。こうした町並みは風情がある一方、火災等防災や土地利用上の課題を抱えている。こうした諸課題を克服し、調和のとれたまちづくりを進める上で、道路整備は必要不可欠である。道路は単なる車両等の通行の円滑化のみならず、立話の場等の人が集い、憩うための機能を持った空間、また防災機能も備えるといった多面性をもっており、今後、求められているコンパクトなまちづくりを進めていく上で特に必要な要素である。例えば、本市では市域の実情をふまえ、平成18年に公布施行されたいわゆる「まちづくり三法」を活用し、コンパクトなまちづくりを目指して、「山口市総合計画」や「山口市中心市街地活性化基本計画（案）」を策定中、申請中である。特に、「山口市中心市街地活性化基本計画（案）」において、河川整備と一体となった道路の新設や既設道路の美装化等の諸事業を位置づけており、今後、積極的な取り組みをすることとしている。従って、こうしたコンパクトで魅力あるまちづくりを進めるためには、道路、街路整備の財源確保は最も重要であると考えている。

(2) ユニバーサルデザインによるまちづくり

少子高齢社会の到来に伴い、生活基盤のユニバーサルデザインやバリアフリー化に基づいたまちづくりが求められている。これまでは車両の円滑な運行、渋滞緩和などに対応するため、車中心の観点から陸橋、地下歩道を整備してきたが、平成18年度に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（新バリアフリー法）が施行され、道路行政においても新たな視点での対応が求められている。

本市の場合、平成17年で全人口187,386人（住民基本台帳人口）のうち、高齢人口40,367人、率で21.5%であったものが、10年後の平成26年には、

人口で48,704人、率で26%となることが予想され、安全安心の観点からより一層の対応が必要となっている。こうした中、本市では、交通流量の多い新山口駅及び山口駅を中心とした新山口バリアフリー計画を平成19年度、20年度に策定することとしており、重点地域を設定し、対策を講じることとしている。

(具体的な施策の必要性)

① 三者分離の推進（特に自転車の整備）

これまでの道路交通政策は様々な制約から、歩行者、自転車、自動車の三者の安全性に十分配慮されたものとはなっていない状況である。今後、中心市街地を重点的に整備していく必要がある。とりわけ、本市をはじめとする地方都市においては公共交通が十分発達していないこと等から、中心市街地等において、市民による自転車の活発な利用が見受けられるものの、自転車道の整備が十分でないことから、安全性の一層の確保が求められている。

(参考)

山口市の場合、都市計画道路泉町平川線（山大通り）の1路線のみ三者の交通分離の整備がなされている。

② 歩道等の整備推進

全国的にみても、これまでの道路行政は車中心であり、歩道をはじめとする交通安全施設の整備は十分とはいえない状況下にある。特に、地方都市においては、急激な車の増加に伴い、車両交通は増加の一途を辿っている。このため、近年、全国的にみられるように、児童、生徒の通学途上の事故が多発しており、歩道をはじめとする交通安全施設の整備が急務となっている。例えば、本市の場合、幹線1級市道の実延長248,948mの内、歩道延長は47,338mとなっており、歩道設置率は2割に満たない状況にある。今後も、歩道及び交通安全施設の整備を積極的に進めていくことが求められており、このための財源確保が必要である。併せて、道路照明灯を設置することにより、安全安心なまちづくりをする必要があり、そのための財源確保も必要である。

(3) 橋りょうの整備推進

本市の橋りょうの数は1,061基であるが、財政的制約から橋りょうの整備は十分でない状況である。道路整備が完了したにもかかわらず、橋りょうが未整備のため橋りょう部がボトルネックとなり、緊急車両の通行に支障となるなど事業効果が十分発揮できない現状にある。これは本市のみならず全国的な傾向でもある。その理由として、橋りょう整備は多額の事業コスト等が必要であり、これまで十分な予算措置が講じられなかった背景がある。また、特に、通学路など歩行者の利用が多い橋りょうにおいては、通行者の安全維持のため歩車分離の橋りょう整備が必要であるにもかかわらず、十分な対応ができていない現状にある。一方で、耐震基準に合わない橋りょうも多くあり、近年の地震に伴う被害の増大に伴い、早急な耐震対策も必要となってきている。今後、安全安心のまちづくりの観点から、橋りょう整備は地方自治体等において緊急の課題となっており、早急な整備が望まれる。

(参考)

本市の場合、橋りょう1,061基のうち、歩車分離されている橋りょうは38基。

(4) 踏切道の改良促進

本市をはじめとする地方都市においては、踏切道を除く周辺道路の整備は進んでいるものの、軌道敷内道路の拡幅改良は相当の事業コスト等が必要なことや様々な制約があることから、整備が十分とはいえない状況である。地方都市部においては、鉄道による地域分断、及び鉄道の高速化等による踏切事故の危険性増大といった様々な問題が顕在化してきている。これらの諸問題に対応するため、とりわけ、踏切道の立体交差化や踏切道の拡幅などの緊急な対策が求められている。こうした現況から、今後とも、十分な財源措置が望まれる。

(参考)

本市の市道と平面交差している踏切数73箇所のうち、踏切前後の市道との幅員差がマイナス1m以上の踏切数は25箇所(34%)

(5) 道路ストックの確保

都市の骨格を形成する都市計画道路は、全国的にその多くが今から30年以上前に都市計画決定されている。しかし、財政的制約等もあり、全国的にもその整備は遅々として進んでいない状況にある。例えば、平成18年3月31日現在の都市計画道路の整備率は山口県52.0%、山口市65.4%という状況となっている。

国においても、人口減社会への対応としてコンパクトシティを標榜しているが、都市中心部の骨格すらまだ十分でない状況であり、今後のまちづくりの中で、こうした道路ストックの充実が望まれる。

(6) 合併による広域化した市の一体性を高める道路ネットワークの強化

平成の大合併により、これまで生活圈、経済圏が一体化していたところが名実共に一行政区域となり、域内の交流がより活発化してきている。しかし、それに伴う基盤整備が十分整っているとはいえない状況にある。とりわけ、本市のような地方都市においは、地域間の移動手段として車の依存度が高く、慢性的な渋滞を引き起こしているケースもある。このため、本市の場合、国道2号改良、国道9号改良、県道山口宇部線の整備等が進められており、局部的な渋滞緩和は当面期待できるものの、今後とも車両が増加の一途を辿ることをふまえ、各地域が相互に連携・補完し合い、相乗的な効果を発揮させるため、地域間連結道路の早急な整備が望まれている。

(参考1) 整備が望まれる道路

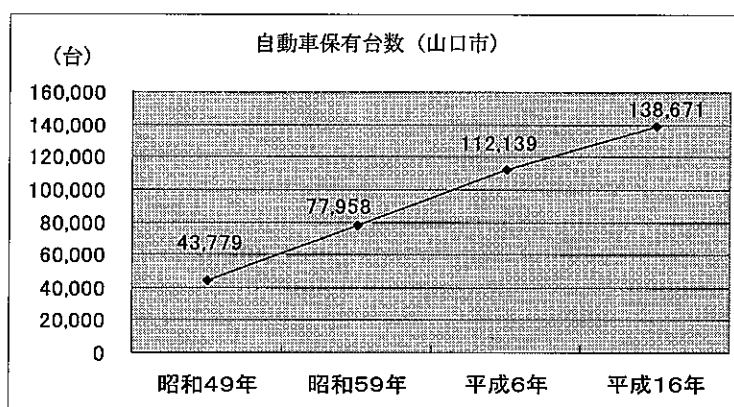
- ・国道2号の小郡～防府間の全線4車線化
- ・国道9号小郡改良の早期整備
- ・国道9号木戸山改築の整備促進
- ・山口鹿野線の整備促進
- ・山口秋穂線の整備促進

等

(参考2)

本市では、山口から小郡、秋穂間の渋滞緩和や市域の一体化の視点から、2級河川榎野川左岸道路として、市道岩屋平井西線を延長4.3km、事業費8億円で年次的整備を計画している。

(参考3)



※保有台数は、旧1市4町の合計

(7) 広域道路網の整備推進

市町村合併により市町村域が拡大化し、地域間連携強化の必要性が高まる中、防災、地域の活性化の観点から、高速道路とのネットワーク化も含めた広域的な道路網の整備が必要である。中国地方は、中国山脈を貫通する中国自動車道と山陽側の諸都市を結ぶ山陽自動車道が整備されているが、山陰側には計画はあるものの山陰自動車道の整備は遅々として進まない状況である。このため陰陽の地域格差はますます拡大し、国土の均衡ある発展を阻害する要因ともなっている。山陰自動車道や陰陽連絡道の早期整備により、陰陽格差の是正、観光地へのアクセス向上により広域観光ネットワークの構築による産業振興、地域活性化、緊急医療対応、災害時の代替路確保など多方面の効果が期待できる。今後、道州制に関する議論が現実味を増す中で、こうした基盤整備は議論の前提として必要不可欠である。

(参考) 整備が望まれる道路等

- ・山陰自動車の早期整備
- ・小郡萩道路の早期整備
- ・山陽自動車道山口南 I. C. ～下関 I. C 間の全線整備
- ・第2関門橋の整備促進

(8) 電線類地中化による道路環境整備の推進

平成15年から国が進めている「ビジット・ジャパン・キャンペーン」や平成19年に施行された「観光立国推進基本法」に示されているように、国外からの観光客の誘致が大きな課題となっている。そうした観光振興の観点、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、さらには防災上の観点等、様々な側面で電線類の地中化対策が求められている。例えば、国内において、本市のある中国地方および九州地方は、台風による被災が多発しており、長期に渡る停電等、市民生活の基本となるライフラインを堅持することが強く求められている。しかし、これまで日本の道路の無電柱化率は主要欧米諸国と比較し、著しく劣位にある。住民が安心して生活を送る上で、少なくとも人口集中地区等は、今後重点的な投資が望まれる。

(参考)

山口市の市道延長 $L = 717.87 \text{ km}$

(うち電線類地下埋設延長 $L = 3.41 \text{ km}$)

※H17.4.1時点の旧山口市のデータ

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

(1) 高速道路の有効活用による利便性の向上

中国地方には、山陽自動車道と中国自動車道という2つの高速自動車道が整備されており、これらは重要な資源と位置づけることができる。しかし、山陽自動車道の開通により中国自動車道の利用者が減少している中、中国自動車道が十分活用されているとはいえない現状にある。高速道路の生活道路としての役割を考慮し、弾力的な料金設定とI.C.の増設等により高速道路の有効活用を図る必要がある。特に、本市は、両高速道路の結節点にあり、I.C.も近々整備される見込みとなっている。また、本市は、合併による広大化により市域にI.C.が4箇所存在しているにもかかわらず、十分な活用がなされているとは言えない現況下にある。市内間における利用しやすい料金を設定すること等により、一般道の渋滞を解消する必要がある。

(参考) 中国自動車道の状況

山口I.C.～徳地I.C.間平日24時間交通量(道路交通センサス)

平成2年 9,615台 平成11年 1,912台

※平成5年山陽自動車道中国地方区間全線開通

小郡I.C.～徳地I.C.間の利用料金(市内での最大区間延長32.7km)

1,000円

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

(1) 時代認識

道路行政を進める上で、現況及び将来展望をすると、現時点の状況は「大きな時代の転換期」とであると認識される。すなわち、我が国の人口は少子高齢化により、平成17年をピークにして人口減少社会に突入、いわゆる団塊の世代の大量退職、市町村による

平成の大合併、道州制議論の高まり、地方公共団体の財政環境の悪化等様々な変化が見受けられる。このような時代背景の中、都市計画道路に代表される道路ストックの不足や、高齢化した舗装の打ち換えや陥没箇所の補修等、道路の維持管理費が増大しつつあるなどの課題がある。俯瞰的な観点から考えると、ここ概ね10年間は道路ストックの充実と道路維持管理に関するシステムを構築する「端境期」に当たると認識され、このため道路財源の充実は必要不可欠であり、一般財源化する以前に、道路政策上のこれらの課題を解決していく必要がある。

(2) 道路法面に関する地域特性を考慮した適切な維持管理システムの構築

これまで公共団体が管理する道路の「法面」の維持管理については、周辺住民による自主的な活動により適切な保全がなされてきた。しかし、本格的な高齢社会の到来や農業従事者の減少に伴い、地域によっては荒廃している状況も多々見受けられる。

そこで、現在の地方自治体の道路新設改良において、この「法面」に対し、道路構造上は必要がないが、除草等の維持管理の軽減を図るために、路肩コンクリートを施工することは有効な方法である。しかし、その場合、交付金等の適用を受けられないことから、こうした環境変化に対応し、「法面」の路肩コンクリート等に対しての交付金制度等の創設が必要であると考え。ただし、この制度を適用すると相当の事業コストがかかることから、一定条件を備えた、例えば、特に高齢化の著しい「農山村部」にエリアを限定するなど、問題が生じている地域について対応していく必要がある。

一方、「都市部及びその近郊地域」については、清掃具の支給、ボランティア保険への加入といった沿線住民やNPO法人等が管理しやすい環境を整備していく必要があると考えている。

(3) 駐車場等の整備

昨今、自動車等が排出する二酸化炭素による地球温暖化対策が世界的な課題となっている。こうした環境問題の解決、交通渋滞の緩和といった面から、欧米先進諸国では、郊外へ駐車場を配置し、そこから市街地へは公共交通機関を利用するという、いわゆるパーク・アンド・ライド(P&R)のシステムが構築され成果をあげている。わが国のパーク・アンド・ライドは、実験的に行われているものの、必ずしも定着しているとはいえない。交通問題は単に住民の利便性のみの観点ではなく、地球環境保全の観点からも併せて考える必要があり、今後、都市の規模、形態等を考慮し、公共交通機関と連動した郊外の駅近辺に一定規模の駐車場を確保することが必要であり、これに対する所要の財源措置を講ずるべきと考えている。本市においても、平成19年度から、市郊外のJR駅に隣接した駐車場を確保し、パーク・アンド・ライド実証実験を試みることにしている。