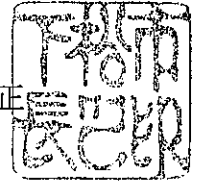




下松土第 248 号
平成 19 年 5 月 2 日

国土交通省道路局長 様

下松市長 井 川 成 正



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について(回答)

貴職におかれましては、平素から本市の建設行政の推進につきまして、格別のご配慮を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、道路特定財源の一般財源化が実施されましたが、地方の都市にとっては道路整備の財源確保は依然として必要不可欠であります。本市においては、道路の舗装率が 97.2%で高い水準にあります。改良率については 62.3%にとどまっており、また、地域間・地域内幹線道路の新設整備、既存道路や橋梁の維持補修、改築・架け替え等の差し迫った事情があるなど、本市の道路行政を進める上で課題が山積しております。

貴職におかれましては、限られた予算で効率的な政策展開を進めるために、これからの道路行政を「真に必要な道とは」という観点から問題提起されておられますが、地方の都市にとって「真に必要な道」とは生活者を重視した道路整備であり、今後の道路行政を推進する上での基本であると考えております。

地方の実情をご賢察され、以下の事項について善処されるようお願いいたします。

記

重点化を進める上で特に優先度の高い政策

①地域間及び地域内を結ぶ幹線道路の新設、整備促進

・隣接市との交通アクセスは一定の整備が進んでいるが、地域間を結ぶ幹線道路県道下松新南陽線については、市内居住者はもとより周南市（旧熊毛町）等から周南市（旧徳山市、新南陽市）方面への通勤・通学者が多く、朝夕交通渋滞をきたし、加えて近年大型店の進出・開業により土日においても通行量が増加し、慢性的な交通渋滞をきたしており、その緩和対策が課題となっている。

・光市との交通アクセスは、主として国道 188 号であるが、梅雨、台風時には海岸線沿が高潮の影響で通行止めとなり、また、旧大和町方面に接続する県道下松田布施線も一昨年島田川の氾濫により通行止めとなるなど、光市方面への通行が一時麻痺状態に陥ったこともある。通勤・通学はもとより緊急時における円滑・迅速な活動などに大きな支障をきたすため、既存道路を災害に強い道路に改良するとともに、新たに下松・光間の内陸部における道路新設が重点課題となっている。

②計画的な維持管理、架け替え等の実施

・本市の主たる道路・橋梁は昭和 30 年代から 40 年代にかけて建設されており、現在改築・架け替え等の時期を迎えている。本市では耐震・災害対策の観点から年次計画を策定し、逐次実施する予定としているが、その経費は多大な額に上るため、早期着手がかなわず橋梁については重量制限等を行うなど先送りをせざるを得ない状況にある。これらの対策に苦慮している自治体への重点的な支援が望まれる。

③安全で安心して通行できる歩道等の整備やバリアフリー化の促進

・高齢社会に加え団塊の世代が定年期を迎え、一層高齢者が増加するなかでは安全で快適な道路整備が求められている。本市においても歩行者や自転車が安全で安心して通行できる歩道の整備、駅周辺、及び交通結節点のバリアフリー化対策(歩道の段差の解消等)が緊急の課題となっている。

④国道等に架かる跨道橋、跨線橋の管理者の変更について

・国道、西日本高速道路株式会社の高速道路及び西日本旅客鉄道株式会社の線路に架かる自治体管理の跨道橋又は跨線橋については、補償工事として国等によりつくられ管理を自治体に委ねたものが多い。

これらの施設は現在補修、架け替え等の時期を迎えているが、その費用は多大な額に上り、個別の自治体では万全の対応できないほど過重な財政負担を強いられ、その上リスク負担もともなっている。跨道橋等はコンクリート片の落下などによって重大な事故をまねく恐れがあるため、適正な維持管理を欠くことができない。過重な財政面等の負担を自治体に強いるのではなく、設置者である国及び西日本高速道路株式会社並びに西日本旅客鉄道株式会社が管理を行

い、安全性の確保を図ることが不可欠である。

⑤法定外公共物の維持管理費の財政支援

・国道・県道・市道についてはそれぞれの所管庁で維持管理されているが、法定外公共物については、十分維持管理が行き届かないため、住民から整備要望が多く出されている。本市の法定外公共物は総延長が500キロメートルを超え、維持管理費は自治体負担となっているが、その経費及び人的負担は決して軽微なものではない。国の財政的支援が望まれるところである。

効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

①交付金制度の見直し

・地方道路整備臨時交付金やまちづくり交付金制度は、従来の補助金に比べて弾力的な運用ができるものの、自治体の自主的な運用枠の拡大や交付率の嵩上げ等交付金制度の見直しが必要である。

②「土木工事積算基準による諸経費率」の見直し

・「土木工事積算基準（単価）」は都道府県単位で定められているが、「土木工事積算基準による諸経費率」については、全国一律の基準で定められているため、実態に即していないのではないかとと思われる。公共工事の経費の効率化を進める上では、企業規模によって一般管理費等が異なり、また、地域の実情によっても異なると思われるので、実態に即した「土木工事積算基準による諸経費率」の見直しが必要である。

その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

①旅客鉄道株式会社等に係る工事については、協議から協定にいたるまで長時間を要し、また、工事経費の積算も不透明で膨大な額に上り、自治体は苦慮している。手続き等の事務の簡素化も含めて迅速化を図るとともに、効率的な経費で工事が施工できるよう配慮をお願いしたい。

②山陽自動車道における ETC 通勤割引の範囲と時間を延長することにより、並行して走る国道2号の交通渋滞が緩和されると思われる。

平成17年度道路交通センサス(山口県土木建築部)

種 別	観測地点	平成17年度 自動車類合 計(A)	平成11度 自動車類合 計(B)	比 率 (A)/(B)	混雑度
下松田布施線	下松市若宮町	13,983	15,339	0.91	1.80
		9,987	10,625	0.94	1.28
		(17,619)	(18,867)	0.93	
		(12,084)	(12,963)	0.93	
下松新南陽線	下松市清瀬町二丁目	11,342	9,845	1.15	1.17
		11,412	10,593	1.08	1.18
		(14,518)	(12,700)	1.14	
		(14,493)	(13,559)	1.07	

①調査日時 平日・平成17年10月19日(水)
休日・平成17年10月23日(日)

②交通量

- 1段目 平日12時間交通量(午前7時から午後7時)
2段目 休日12時間交通量(午前7時から午後7時)
3段目 平日24時間交通量(午前7時から翌日午前7時)
4段目 休日24時間交通量(午前3時から翌日午前3時)

③混雑度

混雑度	混雑状況のイメージ
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.0～1.25未満	道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時)がある。
1.25以上1.75未満	ピーク時のみならず、日中も連続的に混雑するような過渡的状态
1.75以上	慢性的混雑状況を呈する。