



野道第 747 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

滋賀県野洲市長 山崎甚右衛門



今後の道路行政についての意見・提案について(回答)

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のあった標記の件について、別添
のとおり回答いたします。

社会的基盤となるインフラの整備は、行政の責務であり、特に道路整備については、地域社会や産業経済の発展と大きく関わることはもちろん、日常生活における身近な道路のあり方と言った視点も必要である。

また、国や地方財政の危機的な状況から、限られた予算の中で優先順位を付けて、整備していくことが望まれる。そうしたなかで、次のような考え方を提案する。

1. 地震災害に強い道路づくり

先ずは、有事の際の「緊急輸送道路」の確保が道路管理者の第一儀的な使命であると考ええる。

具体的には、「道路橋」の耐震化など国及び各地方自治体が協力して推進していくことが必要である。

また、「道路寸断」の際の「代替道路」確保のための道路ネットワークの構築が急務と考える。

2. 良好な「道路環境」に配慮したバイパス整備

バイパス整備などによる渋滞解消への強い取り組みが必要である。

防音壁の設置などによる沿線住民のための環境対策の取り組み。

3. 地域経済の活性化と住民の生活の利便性を高める道路整備

円滑な物資の流通や住民の豊かな日常生活のために地方自治体が行う道路整備に対して国からの補助制度の維持及び充実が必要である。

租税特別措置法の公共事業による適用について、現在一事業につき1回のみとなっているが、事業そのものが行政側の財政的な理由なり、社会情勢の変化により、従来にまして、用地取得が困難を極めている現状に鑑み、その適用について複数回の適用が必要である。

○現状

国道8号の野洲川大橋付近の慢性的な渋滞

国道8号は、沿線地域の産業や文化の発展に大きな役割を果たしてきたが、近年の交通事情により本市三上信号付近から野洲川大橋、隣接の栗東市にかけて慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

交通量は年々増加してきていますが、近年は交通量がほぼ容量の限界に達していると考えられることからその伸びは頭打ちの状況となっている。

H9 37,500台

H11 35,200台

H17 31,900台

交通量だけでなく、下記の指標からも交通事故発生状況も他の国道と比較しても突出しており、事故発生率は国道平均の2倍以上である。

H11 国道8号野洲市付近 7.3件/km

国道8号全線 5.5件/km

県内国道平均 4.0件/km

H17 国道8号野洲市付近 9.9件/km

国道8号全線 7.1件/km

県内国道平均 4.3件/km

国道8号童王方面の交通渋滞

現国道8号は、旧中山道を拡幅整備したものであるため、本市集落を分断した法線となっており、まさしく沿線の住民にとっては、国道が自宅の玄関先を通過していることから、騒音や振動また排気ガスに悩まされている。

本市小堤地先では、騒音レベルが昼夜を通じて要請限度(昼75db、夜70db)を超過している現状である。

また沿線に大手企業が進出し、当該企業は、環境対策の一環として従業員のマイカーによる通勤を規制し、シャトルバス等の運行も行っているが、国道8号の渋滞は社会情勢の背景もあって、年々悪化している状況にある。

○課題

国道8号野洲栗東バイパスの整備

野洲栗東バイパスの整備は、左記の交通需要の伸びに対応し、渋滞の緩和や企業の経済活動、さらには市民生活における交通環境の改善にと、地元地域は早期整備を待望している。

平成12年5月に都市計画決定され、平成19年度基本設計を終え、現在沿線の関係自治会に説明会を開催した段階である。

関係自治会の一部に事業に賛同いただけていない集落があるものの、同自治会においても、国道8号の慢性的な渋滞の状況から、バイパスの必要性は認めており、粘り強い協議が必要である。

またバイパス法線上に、ガラス繊維紙の製造工場があり、その機械の特殊性から工場移転に期間を要する。

国道8号北伸バイパスの整備

東近江地域等道路網機能強化検討協議会(3市3町)を組織し、地域の特性及び交通状況の課題について検討中である。

東近江地域等道路網機能強化検討会を構成する3市3町の首長で組織し、新たなバイパス計画の策定について検討している。

目標

自動車、自転車、徒歩などあらゆるいど手段について、快適で安全に移動できる道路が整備されたまちをめざす。

基本認識

本市の道路ネットワークは、国道8号が市域を東西に貫き、国道477号が市域の北部を東西に横断しながら隣接市に連絡しており、これを補完するように、県道と市道が展開している。

しかしながら、本市は、県北部から南部に向かう通過交通が多い上、野洲川、日野川の両河川に挟まれている地勢により、東西方向への路線が不足し、朝夕の時間帯を中心に交通渋滞が発生している。

このため、新たな路線として国道8号野洲栗東バイパス、県道大津湖南幹線の早期整備が課題となっているほか、市を横断するJR琵琶湖線との円滑な横断の確保などが喫緊の課題である。

また、市民生活を支える生活道路に関しては、バリアフリーの視点から、安全で安心して通行できるよう適正な整備と自転車利用者や歩行者が楽しんで利用できる道路空間の整備が求められている。

基本事業の内容

①幹線道路の整備と道路体系の見直し

○国道8号野洲栗東バイパス、県道大津湖南幹線の早期整備

○JR琵琶湖線の円滑な横断の確保のため主要地方道野洲中主線の早期完成

○都市計画街路など市全体の道路整備計画を策定し、道路交通の実情を分析した上で、市民のニーズに合わせて、適正な見直しを行う。

②人権・環境の視点と協働の手法

○人権／バリアフリーの観点で整備を進め、歩行者や自転車利用者が安心して通行できる道路づくりを進める。

○環境／街路における緑地帯の整備や道路用地におけるポケットパークの整備など、道路空間を利用した人にやさしい環境づくりを安全性に配慮しつつ進める。

○協働／道路の管理について、道路愛護の意識を啓発し、市民参加や市民の自発的な活動を促進していく。

③既存道路の維持管理

○歩道の整備や交差点の改良、道路照明や案内板など、安全で円滑に通行できる道路の整備に努める。

○市内を縦横に展開する既存のサイクリングロードの再構築を図るとともに適正な管理に努める。

③ 道路施策の重点事項

滋賀県野洲市

○重点事項 都市交通の快適性、利便性の向上	○代表事例 国道8号野洲栗東バイパスの整備 国道8号北伸バイパスの整備	○期待する効果や評価等 野洲栗東バイパスの整備は、交通需要の伸びに対応し、渋滞の緩和や企業の経済活動、さらには市民生活における交通環境の改善にと、整備効果が期待される。 国道8号北伸バイパスの整備は、騒音に関して現に環境要請限度を超過している沿線住民の環境対策として必要な事業であると評価されてしかるべきである。 また、現国道が玄関先を通過していることから、新たなバイパス整備は沿線住民の交通安全対策の一環としても期待されるところである。	○その他
--	--	--	--------------------