

都整収発第262号
平成20年10月17日

国土交通省道路局長 様

京都府福知山市長
松 山 正 治



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号により依頼のありましたことについて
別紙のとおり、回答いたします。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

京都府福知山市

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基盤施設であることは誰も異論のないところでしょう。

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に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し、改良だってし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をしていただくことを要望します。

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も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。前回の改築から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、地域が自立して連携・交流できるため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国道があり、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集落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描けません。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。本当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・橋で大きな交流が図れ、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になります。

②-2 地域の目指すべき将来像

京都府福知山市

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ます。その光の部分に対して影の部分もあるのです。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44%に比べ北部の丹波・丹後地域は58%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、今後の高齢化が進行する中でますます車への依存がより高まることが考えられるので、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。そのことは連綿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った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とやはり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 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)

府福知山市

○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も京都市まで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号榎(えのき)峠のトンネル化】 京都府・兵庫県境にある国道429号榎(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 めのまさに酷道である。通勤・通学(私学)・通院の車はこの 峠道が不安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前後の榎トンネルがあれば、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。	
	○【主要地方道福知山綾部線の早期改良】 昭和59年に府の都市計画決定されて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。	
危機管理の強化	○【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 「筈巻橋」は出水時には通行止めとなるばかりでなく、流水障害 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、流水障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。	