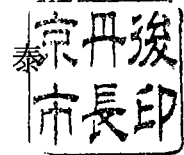


0 管 理 第 6 9 3 号

平成20年10月17日

国土交通省道路局長 様

京都府京丹後市長 中 山



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け、国道企第37号をもって依頼のありました標記
の件について、別紙のとおり提出いたします。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

● 道路整備における重点化の方向性について

国、地方の改革により財政的な緊縮圧力が高まる中で、自立的な地域活性化を進めるため、また、都市と地方域との格差を是正するための基礎的インフラとしての「高速道路網の整備」について、以下の理由により、特に地方の未整備地域の基幹高速道路は国としてトップ・プライオリティーで整備されたい。

- (1) 昨今、国、地方通じた財政の厳しい状況で、財政出動により産業活動をけん引することに物的に制約がある中で、独自の知恵と工夫、民間の力で自立せよといわれるならば、最低限、民間組織が都市部と対等に競えることを可能とする衡平化措置としての基幹的なインフラ、その最たる基幹道路は、国の責で可能な限り早期に用意していただくべきで(都市・地方通じた国民としての経済機会の平等の確保の観点)、その基幹ネットワークが未だ整備されていない地域の整備を最優先してほしい。
- (2) 新たな整備計画の策定にあたっていわゆる交通量調査を参考にされる場合には、単なる交通量調査の車両数量又は短縮時間等の単純数値だけでなく、地方における車両1台1台当たりが運ぶ「公益量」価値も乗じた形で考慮すべきである。
特に都市部と結ぶ高速道など基幹道路については、その道路があつて初めて地域生活を支える企業の進出が可能となり、また、道路があつて初めて十分な数のお医者さんを確保できるのが現実である。都市と結ぶ基幹道路は、単に遊興等に利用される車両ではなく、かように人の生活の成立、まちの存立自体に決定的な影響を与える。したがって、道路を利用する車両が仮に多いものでなくても、道路を利用する車両1台当たりの運ぶ「経済厚生量」や「社会厚生量」(その車がまちの存立になくてはならない企業活動運び、人の命の安全を運ぶ)は極めて甚大である。交通量調査の分析にあたっての経済等効果については、考え方として当然、単なる台数又は時間等ではなく、車両1台当たり運ばれる経済量や公益・厚生量を乗じて考慮いただくべきで、その場合、都市と結ぶ地方の基幹高速道路の有する公益価値は限りなく大きい。
- (3) 道路特定財源の一般財源化は見直されたい。仮にやむなく一般財源化がなされるとしても、道路予算はできるだけ今まで以上に、どうしても十分に確保してほしい。そうでないと、都市と地方の格差の問題、これが2つの観点から、許容範囲を超えて、破壊的なほどに広がってしまいかねない。
 - ① 一つは、道路財源が少なくなればなるほど、一般に維持費は変えにくい(むしろ橋梁等維持費は今後上がるのか)わけなので、新設整備財源が加速して少なくなってしまう。としたときには、これまで戦後何十年もの間、道路財源は東京、大阪、名古屋などの大都市圏中心また本四などの国家プロジェクトなどに投入されてきた(一説には財源全体の三分の一が三大圏に)中で、ようやくこれから地方の番だ、というときに新設財源がないのでは受益と負担の都市・地方格差が広がる。道路財源の一人当たり負担でいうなら、よくいわれるように地方住民の負担が都市住民より多いわけで、その分逆進的に負担が広がる。また、暫定税率の議論があつた際にも、暫定税率の「暫定」は30年は長い、ともいわれる場合があるが、道路整備は100年の計である。としたときには、暫定で30年は必ずしも長くない。何より忘れてほしくないのは、この長い間、将来のリターンを願って、高い暫定税率の負担に耐え続けてきた地方住民の負担の重みをどう考えておられるのか。せつせ、せつせと払ってきていいざというときにもしリターンがないなら、どこかの「消された〇〇」のような話ではないか。100年の計の中で基本がぶれない政策をその間は継続的にうってほしい。そうでないと都市・地方で負担と受益の格差が広がる。
 - ② 加えて、仮に一般財源として道路整備に代えて医療や子育てなど充てられるとなると、当然そういった医療福祉はしっかりとやらなければならないが、そのこととは別にして受益と負担の関係でいえば、a) 地方は医師不足で使いたくても医療費には使えないので、比較的にいえば、多様な医療機関へのアクセスが容易な都市部の住民の医療費のうえに地方住民のガソリン税負担が多く使われてしまう、b) 地方は若者が少なく、子育て経費も都市部の住民への財源に多く使われざるをえない、など、一人当たり税負担の高い地方の住民の税負担で、一人当たり受益の多い都市部の住民の受益が多くまかなわれる、という都市と地方の受益と負担の格差をさらにひろげてしまいかねない事態が生じる。

このように、道路財源の一般財源化は、二重の意味(都市道路の維持経費と都市福祉の充実が重視されざるをえない)で受益と負担の都市・地方格差を無規律、破壊的にひろげ、制度的弱者である地方にますます負担がのしかかるものであり、これを避けるためには、できるだけ多くの道路財源を確保され、地方の基幹道路、基幹高速道路の新設整備にあてられるべきである。

②-1 地域の現状と抱える課題

京都府 京丹後市

○ 現状

- (1) 本市は南北に長い京都府の最北端に位置し、府庁所在地の京都市までのアクセスに3時間以上を要する地域が存在しており、首都圏からも5時間はかかる。畿内でありながら日本の中で首都圏から時間距離で一番遠い地域の一つとも言われることもある。このアクセスの遠さのため、産業・企業の誘致においても遅れをとり、また最近では医師の確保の上で一層の困難さを受けている。
昨今、行政が財政物量的に産業をけん引することに制約があるが、そんな中で民間の力で産業活性化をしていくには、都市部の民間と競争条件が違いすぎ（もちろん理屈ではそれを逆手に取った産業振興を鼓舞すべきとされるが、それは現実には一定の効果はあるが、現在の人口（6万人強）を維持するだけの産業の基盤にまではなりにくい。現実的にはどうしても道路網等の交流のインフラがないと活性化の規模を通年ベースまでふくらませるのは一朝のことでない。）、最低限、交流の基盤的インフラたる基幹道路の整備が不可欠。
- (2) また、日本海側で唯一の高速道路網の空白地帯であり、都市・地方の競い合いのみならず、地方・地方の競い合いのうえでも格差が出ている。現在の京都府は一生懸命に頑張っているが、歴史の積み重ねの中で、同じ日本海側でも県庁所在地のある県（北陸、東北、山陰西部）と県庁所在地が日本海側にない県（京都府、兵庫県等）との間で、結果として、道路整備における地方・地方間格差がでている。
- (3) 積雪地帯であるとともに、災害に弱い道路網である。全国的な課題でもある近年のゲリラ豪雨などの自然災害に対し、道路冠水や土砂崩れ等の通行止めが多発する。さらに、除雪対策なども含め防災上の課題に直面している。
- (4) また、本市は6町が合併しており、合併に伴い500km²の広大な市域になったにもかかわらず、市庁舎の合併統合、農協や信金などの統合縮小などで日々の生活の中の必需的な行動のために広域をいどうしなくてはならないケースが著しく増加している。
- (5) さらに、少子・高齢化が進展し、移動の困難性、安全性の確保が一層高まっている。

○ 課題

- (1) 現状の(1)(2)の状況からは、企業誘致や医師不足など地域の活力や安心力を高める上でも、また地方のまちの存立を維持するためにも、「京都縦貫自動車道」の一日も早い早期完成が必須。平成26年度完成・供用は決して遅れることなく確実な進捗を。
また、「京都縦貫自動車道」の延伸である「鳥取豊岡宮津自動車道」の早期整備を。観光振興等はもとより、日本海岸地域相互及び京阪神地域との交流に非常に有益であるとともに、アジア、環日本海圏、京阪神圏が太いパイプでつながることにより、環日本海圏および京阪神圏と並んで、我が国全体の活力と安心安定の向上にも、効果的である。
- (2) 現状の(3)～(5)の状況からは、地域の中の基幹生活道路及びそのネットワークの整備の必要性が、安全性、安心、高齢者の利便等の上で格段に高まっている。

③地域の目指すべき将来像

京都府 京丹後市

<総合計画>

～ 災害に強く、快適で暮らしやすい、うるおい安全都市を目指す ～

「快適・安全・交流都市形成プロジェクト構想」 — 「京都縦貫自動車道」と「鳥取豊岡宮津自動車道」の整備促進

1. 平成16年4月、6町が合併し誕生した京丹後市。平成17年度策定の第1次総合計画において「ひと、みず、みどり 歴史と文化が織りなす交流のまち」をスローガンに、6つの重点プロジェクトを掲げている。

その一つが「快適・安全・交流都市形成プロジェクト」であり、道路交通網の整備促進は本市の発展を目指す上で欠かせないプロジェクトである。

幹線道路網である「京都縦貫自動車道」と「鳥取豊岡宮津自動車道」の整備促進は正に悲願であり、その完成時期の如何によって、本市の自立、存続に多大な影響が及ぶことは必至である。

また、こうした広域高速道路網の整備促進とあわせ、子どもや高齢者、障害を持った人も安心して生活が継続できる必要な基盤として、安全・安心で快適な生活道路の整備充実を図り、災害に強く弱者にやさしい、うるおいのある安全都市を目指す。

2. 具体的には、「京都縦貫自動車道」は、当然、京都府の背骨を構成すると同時に、山陰・北陸の環日本海圏と畿内を結ぶ地理的な中心軸となる、いわば現代の日本の縦貫シルクロード。そして併せて、環日本海軸の「鳥取豊岡宮津自動車道」と「近畿自動車道敦賀線」の両道が完成し互いに結ばれ、山陰・北陸そして東北の環日本海圏が一つながりになれば、これにより、我が国全体の日本海側を貫いて新たな日本の背骨が形成され、アジアへの玄関口となる環日本海地域の魅力と安心が大きくアップすることとなる。

すなわち、これら3道の完成により、アジア、日本海岸地域、京阪神地域が太いパイプでつながることとなり、環日本海圏及び京阪神圏とともに、及んで我が国全体の活力と安心安定の向上にも好影響をしてくると思いますし、何よりこれら3道の結節点となる丹後には京都市域から京阪・名古屋圏、環日本海地域と短時間で直結・交流することがやっとなに可能となり、丹後が有する豊かな自然環境、古代歴史資源などの現代的な魅力を求心力に、丹後にも大いなる活力が導かれる基盤となる。

④ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

京都府 京丹後市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域のまちの存立維持	高速道路網の空白地帯の解消 「京都縦貫自動車道」、「鳥取豊岡宮津自動車道」の早期整備促進	生活に欠かせない企業の誘致、医師の確保等拙家津基盤の維持確保 さらに、日本海岸地域と近畿地域が連携することにより、我が国の活力と安定の骨格軸の形成。	国の責任で。
・合併による広域化と移動機会の増加に対応した効果的で安全な道路網の充実	広域な移動にも安全で効果的に対応でき、自然災害に強い基幹道路網の整備 国道178号、312号、482号等生活道路網の整備充実	合併による必需的広域移動の増加に対応でき、また集落の孤立化などを招かないよう、効率的で安心・安全な道路整備は高齢化が進む地方においては、切実な課題。	
・少子・高齢化に対応した社会の形成	安心して走れる・歩ける道路整備	車に頼ざるを得ない地方の道路は、特に通学路（歩道）の整備が求められている。少子化の今日、地域の宝である子ども達の安全、また、高齢者等交通弱者の安心が欠かせない。	