

柏道水整第 125 号
平成 20 年 10 月 16 日

国土交通省道路局長 殿

柏原市長 岡 本 泰 明



今後の道路行政についての意見・提案の提出について(回答)

平成 20 年 9 月 19 日付け、国道企第 37 号で依頼のありました、みだしのことについては、別紙のとおり回答いたしますので、よろしくお願いいたします。

担当

柏原市都市整備部 道路水路整備課

電話：072-972-1501（内線 4311・4312）

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

大阪府柏原市

○道路特定財源関連（要望）

一般財源化により、今後の道路整備や維持管理に支障が生じないよう、必要な財源の確保と、自由度が確保されることが必要である。

現在、地方の道路整備等の財源充当の状況は、道路特定財源は4割程度であり、余剰が生じているものではない。地方では、道路の構造の工夫や公共調達改革に取り組むなど、コスト削減に努力しており、無駄が生じないよう努めている。これらのことから、道路財源の一般財源化に当たっては、地方税分及び譲与税分は当然ながら、交付金、補助金として配分されている財源についても、その総額が地方枠として維持されることが不可欠である。

また、地方の自由度が拡大されるような取り組みとして、ソフト事業への充当や、地方の実情に応じて使える交付金の創設や、地方の財政状況に応じた交付率の引き上げ、国庫補助負担率の嵩上げについても検討をお願いしたい。

○補助金（交付金含む）執行について（改善・要望）

近年入札において、予定価格を大幅に下回り落札となるケースが多い。当然のことながら、品確法に基づいた取り組みなど、地方公共団体の責務を果たすことが前提となるが、事業目的が達成されておれば、落札差金として生じた補助金について、返還できる仕組みを検討していただきたい。

○道路局所管、国庫補助事業の用地補償に関する事項（改善・要望）

道路局所管の国庫補助事業においては、土地開発公社による買収に対する買戻しの段階で、物件補償に対する充当が認められておらず、単年度毎に市が直接買収を行い、物件の撤去までを行う必要がある。このため、繰越や不要額の発生が多発し、計画的な事業執行が困難となっている。都市局所管事業と同様に、物件補償の公社からの買戻しについて認めていただきたい。

②－１ 地域の現状と抱える課題

大阪府柏原市

○現状

- ・ 柏原市は大阪府の東端に位置し、奈良県との県境にあるため、古くから水運や街道の結節点となっていた。
 - ・ 現在においても大阪と奈良を結ぶ国道２５号が市内の中心部を通っており、歩道がほとんどなく、狭い道路幅員いっばいに大型車両が通過する状況であった。また、大阪と奈良を結ぶ幹線道路である、国道２５号と国道１６５号が交差する国分駅前交差点に至っては慢性的な交通渋滞箇所として広く知られていた。
 - ・ 尚、鉄道交通である、ＪＲ関西本線や近鉄大阪線についても国道２５号と同様、市内を南北方向に走る交通であり、本市においては東西方向の交通の幹線がほとんどなかった。
 - ・ 道路の整備、幹線道路の位置づけがなされないまま、町が発展した歴史背景により、
 - ・ 市内の中心を通っている国道２５号の歩道整備がなされていない。
 - ・ 東西方向の幹線が少ない。
 - ・ 道路の幅員が狭い。
 - ・ 歩道のない区間も非常に多い。
- というのが現状である。

○課題

- ・ まず、市内の中心部を走る国道２５号の整備が、本市の発展に必要不可欠なものである。
- ・ 公共交通機関の利便性は高いものの、東西方向の道路を整備するためには、ほとんどの都市計画道路で鉄道との交差が必要となる。
- ・ 地形、地物の関係で、鉄道との交差部において立体交差とすることが物理的に困難な箇所がある。
- ・ 既存の道路が狭いうえ、沿線には家屋が建ち並び、道路を拡幅することが困難であり、都市計画道路の整備率が約１６％と低い。
- ・ 少ない幹線道路の渋滞を避けるため、既成市街地内の狭い道路に多くの通過交通が流入している。
- ・ 全体的に事業費が大きな路線が多く、市財政状況が非常に逼迫していることから、新規事業着手が困難である。

②－２ 地域の目指すべき将来像

大阪府柏原市

基本方針

本市の中心部を縦断する国道２５号が、『通過交通のみが通る幹線道路』から『市民に親しまれるまちの中心道路』として本市交通バリアフリー基本構想に位置づけられているように歩道整備が進むよう本市も全面的に協力していきます。

また、生活道路についても安全性、利便性にすぐれた整備を進めます。

さらに歩行者、自転車利用者の安全性と快適性を確保するため、道路環境の整備を進めるとともに、歩道及び自転車道のネットワーク形成により利便性の向上を図ります。

・ 公共交通との連携

道路ネットワークの強化を行い、渋滞等の問題解決に向けての取り組みも必要であるが、財政上の問題や整備に時間がかかり、公共交通機関との連携による施策も必要である。柏原市には鉄道が３路線、９駅あり、非常に利便性が高く、市内の主要２駅を含む３駅のバリアフリー化が終わり鉄道と道路を融合させる基盤は出来つつある。そこで本市においては、平成１５年度から府県境を超えたＴＤＭ施策の取り組みを進めてきた。

大阪府と奈良県との府県境に位置する柏原市、王寺町、香芝市周辺でそれぞれ、国道２５号、１６５号、１６８号の渋滞の激しい幹線道路が三角形の形状に位置しており、さらにその三角形をトレースするように鉄道の三角形が位置（ＪＲ関西本線、和歌山線、近鉄大阪線）している。そこで三角形の区域で広域にＴＤＭ施策を実施し、道路の利用者を鉄道利用に誘導し、道路の混雑度を抑さえようとするものである。（参画事業者 近畿運輸局・近畿地方整備局・大阪国道事務所・奈良国道事務所・大阪府・奈良県・柏原市・香芝市・王寺町・ＪＲ西日本・近鉄・近鉄バス・奈良交通）

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

大阪府柏原市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・ 少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	・ 交通バリアフリー法に基づき、特定経路を整備する。 まず、国道25号の市域約4500mにわたる整備を平成22年までにお願いしたい。特に現在、検討中である、国道25号と近鉄大阪線、道明寺線の2箇所の交差点についてはカーブで見通しが悪く、歩道がない状態であり、ぜひ歩道整備を進めていただきたい。本市においても用地取得等の地元調整について全面的にご協力いたします。	・ 駅周辺や、市街地において歩いて歩行者の安全が確保できる。また、徒歩、自転車利用の促進にもつながり、TDM施策の推進にもつながる。	
・ 道路網の充実	・ 東西方向の道路を整備し、市内の幹線道路の強化や、隣接する市町村との連携を図るネットワークを構築する。	・ 狭小路線に流入している通過交通を排除できるとともに、災害発生時の延焼遮断機能などの防災機能を併せ持つ構造とすることができるものである。	
・ 公共交通との連携	・ 本市の提案で府県境を超えた広域TDM施策の取り組みを始めたが、事業範囲が広く、継続しての取り組みは困難であった。そこで幹線道路を管理する国道事務所に今後の取り組みをぜひお願いし、TDM施策の事業効果を出していただきたい。	・ 自動車の利用抑制による、市街地への流入交通量を削減できる。また、環境に対する負荷の軽減にもつながる。	・ 駐輪場の確保が必要となるが、用地の確保や事業費確保の問題があり、量が不足するなどの問題が生じている。利用者数などに応じ鉄道事業者の付置義務的な法整備を行うなど、官民協同により取り組む仕組みも必要である。