



羽 土 道 第 4 9 5 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

羽 曳 野 市 長
北 川 嗣 雄



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平素は、羽曳野市道路行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

平成20年9月19日付け、国道企第37号にて送付のありました、標記につきまして、別添のとおり意見を提出致しますので、よろしくお願い致します。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

大阪府羽曳野市

市民・国民生活に最も身近な存在であり、意見交換・会話を日常的に行い、日常生活から出てくる要望・苦情等を把握しているのは末端行政である市町村である。国・府の上級官庁の政策・行政方針は十分に理解した上で、市町村の行政経営を進めているところではあるが、交付税・市税の減少に伴い、市町村財政は困窮しているのが実情であることは北海道夕張市を見ても明らかである。羽曳野市も例外ではないにも関わらず、市民が必要としている道路整備事業・維持管理事業について、現在も、積極的に取り組んでいる状況であり、まだまだ道路整備が必要であると考えている。

市民・国民生活に直結している末端行政である市町村が、真に必要なとしている道路整備・維持管理の道路政策について今まで以上に、意見をできる限り反映して頂き、国・府・市町村との連携・協調をより一層強化し、より効率的かつ効果的な事業展開を図り、市民・国民の日常生活の安全性の向上・確保に努めて頂きたいとよろしくお願い致します。また、市町村が真に必要な国庫補助事業について、補助採択基準の拡充・補助率の拡充・新規補助事業の創設をすべきであると考えます。

②-1 地域の現状と抱える課題

大阪府羽曳野市

○現状

1. 南阪奈道路は平成の竹内街道として奈良と大阪を、また、日本の玄関口である関西国際空港を結ぶ主要な交通網の1つである。南阪奈道路及び側道線の整備により、地域の発展・防災機能の向上・利便性等地域にもたらした有益は数知れずあると考えている。しかしながら、全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）の交通量を見ると南阪奈道路及び側道線が供用開始した後も、市内の主要幹線道路の自動車交通量が減少するどころか増加している状態であり、生活道路にまで通過交通の車両が流入し、より危険な状態となっている。
2. 全国的に高度成長期に架けられた橋梁の老朽化が取りざたされている中、本市も例外ではなく、本市の橋梁も架け替え又は、延命化を図っていかなければならない状態にある。また、道路施設である排水施設・ガードレール等の構造物・舗装等についても老朽化が進み、維持管理費の占める割合が年々増している。

○課題

1. 市民生活の安全性の向上という観点から、南阪奈道路の利用促進をより一層図るため南阪奈道路の4車線化及び高速料金の見直しが必要。
2. 交付税・市税の減少に伴う財政難の折、必要不可欠な道路・橋梁・維持管理費について国庫補助事業の創設をし、市民・国民の生活の維持を図ること。

3. 都市計画道路八尾富田林線は、地震発生確率が非常に高く、大規模地震として危険性が取りざたされている東南海・南海地震の発生に備え、大阪中部広域防災拠点である「八尾空港」へのアクセス道路として、本市にとって市民の生命・財産を守る防災機能を有する必要不可欠な道路であり、大阪府の新環状道路の一役を担っており、地域高規格道路としての指定も受け、慢性的な渋滞を起こしている大阪外環状・大阪中央環状を補完する道路としての位置づけも有している。本市・南河内地域にとって、また、大阪府にとっても必要不可欠な道路であり、早急に全線供用開始を図るべく路線であることから、本事業に国庫補助の拡充等を含め早期事業完成を市はもちろんのこと国も一緒になり整備促進を図ることが必要であると考える。

3. 事業者である大阪府の財政再建プログラムにより本路線について休止・ペースダウンと位置づけているため、全線供用開始に向けた整備が遅れるのは避けられない状況となっている。

②-2 地域の目指すべき将来像

大阪府羽曳野市

都市基盤の効率的な整備を行うには、国・府・市町村の協調・連携を欠かすことができないと考えられる。本市では南阪奈道路の整備という国家プロジェクトが供用開始した。国土交通省と大阪府道路公社が自動車専用道路である南阪奈道路の整備を行い、主要な南北軸・東西軸の都市計画道路八尾富田林線・主要地方道美原太子線を大阪府が整備を行い、近隣市町間道路や側道を羽曳野市で整備を行っている。国・府・市が積極的に連携・協調することにより、道路のみならず、上下水道・電気・ガス等のライフラインも併せて事業の集中化・短期化・効率化を図ることができ、効率的な都市基盤の整備を図ることができたと認識していることから、国・都道府県・市町村の連携・協調が最も重視すべきことと考えられるが、近隣都道府県・近隣市町村・警察・公共交通・産業・文化・市民国民との連携による効率化についても同様に重視すべき項目であり、相乗効果を生むことのできる政策が必要であると考えている。

また、市民・国民生活における良好な道路環境を確保するためには、民間活力や住民活力が必要不可欠であるとする。今般、市町村財政が厳しい折、公共施設は、「行政が適切な管理を行わなければならない」という通念から一歩踏み出し、行政は行政の役割を果たし、魅力・活気ある街づくりに伴う労力・費用等については、行政と地域住民と沿道の民間事業者が連携・協調していく仕組みづくりを構築し、取り組むことが望ましい。住民活力と民間活力と行政が連携・協調することにより、一層の効率的な街づくり・道路環境の創出を図ることができると考える。また、地域全体で取り組むことにより地域内の連携を図り輪を育み、地域や道路を大切にしていこうという啓発に繋がることを期待する。