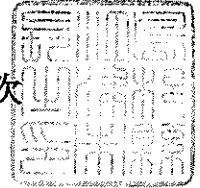


江 地 第 7 0 2 号  
平成20年10月10日

国土交通省道路局長 様

江津市長 田中 増次



今後の道路行政についての意見・提案について

平成20年9月19日付国道企第37号で依頼のあったこのことについて、別紙のとおり回答します。

記

- ① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など（様式①）
- ② 地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像（様式②、③）
- ③ 道路施策の重点事項（様式④）

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

島根県江津市

| 項目                               | 内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 必要な道路整備に対する財源の確保について             | <ul style="list-style-type: none"> <li>●道路特定財源については、2009年度から一般財源化される旨閣議決定がなされたところであるが、我が国発展の礎となる必要な道路整備についての財源は、確実に確保していただきたい。</li> <li>●「地方道路整備臨時交付金制度」の存続及び更なる拡充を図り、国民生活向上に必要不可欠な道路整備に、十分な予算措置をとっていただきたい。</li> <li>●地震をはじめ、豪雨等の災害による道路の安全性・耐久性及び自動車並びに歩行者の安全性が確保されるための対策費について、道路財源の充実を図っていただきたい。</li> </ul>    |
| 選択と集中による効果的な事業実施及び事業コスト縮減の推進について | <ul style="list-style-type: none"> <li>●法定予定路線全国11,520kmの早期完成とあわせ、これに接続する国道・主要地方道について、各地方の実情に基づいた整備計画を策定し、集中して整備を進めていただきたい。</li> <li>●限られた財源並びに事業の効率化を含め、その当面の整備手法として、例えば、山陰道を対面2車線、国道・地方道を1.5車線として整備することも視野に入れ、事業推進を図っていただきたい。</li> <li>●道路整備に関する諸手続きを簡素化することにより、人件費や事務費等の削減など、総合的なコスト縮減を推進していただきたい。</li> </ul> |
| 事業評価手法について                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●極めて公共性の高い「道路」の事業評価については、本来、単純に費用対便益及び採算性のみで評価されるべきものではなく、その地方の実情に応じた様々な要因を考慮した上での評価とすべきである。</li> <li>●高速道路の総合評価において取り入れられている外部効果16指標をオーソライズした上で、地方が主体的に評価できるよう、事業評価手法の見直しをしていただきたい。</li> </ul>                                                                           |
| 高速道路の利用料金引き下げについて                | <ul style="list-style-type: none"> <li>●既存高規格幹線道路網の効率的・効果的な利用を図るため、高速道路料金の更なる引下げ及び無料化の検討・実施をしていただきたい。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                 |
| 道路事業における透明性・公正性の確保と地元との連携推進について  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●必要事業量については、その金額のみで批評される傾向にあることから、詳細な内容についても十分な説明責任を果たしていただき、透明性・公正性を確保した上で、道路事業について国民の理解を得られるよう努めていただきたい。</li> <li>これを踏まえ、計画の透明性・公正性確保のために、様々な地元関係団体等の意見が反映され、且つ、チェック機能を持つ組織を、各自治体ごとに設置していただきたい。</li> </ul>                                                              |
| 道路整備の一元化について                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>●国・県・市町村道、農・林道、臨港道等、それぞれの所管ごとに整備が行われているが、効率的な道路整備を図るため、今後、各省庁連携の下、一元的に道路整備を進めていただきたい。</li> </ul>                                                                                                                                                                          |

| 現状                                                                                                   | 課題                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 東西を結ぶ幹線道路は国道9号一本のみ。<br><br>南北を結ぶ幹線道路は国道261号一本のみ。                                                     | 現国道9号については、旧規格で改築されたものであり、線形不良区間、歩道未整備箇所が多く、また、トンネル内での大型車離合が困難であるなど、ひとけた国道の体を成しておらず、早急に改築或いはバイパス整備等の対策が必要である。<br>現国道261号についても昭和40年代に旧規格で改築されたものであり、幅員狭小、線形不良の区間が多く、さらに、過去幾度となく災害による冠水や法面崩壊が発生していることから、早急な対策が必要である。<br>国民保護計画で定めることが義務付けられている避難経路及び物資の輸送手段の確保等のため、迂回路の整備が必要である。 |
| 人口減少、少子化、高齢化による労働人口の減少等により、財政状況は依然として厳しい状況にある。                                                       | 本市のような過疎化・高齢化が著しく進む地方にとって、国道・主要地方道の整備は、生活基盤を構築・継続する上で最低限の願いである。にも関わらず、道路整備のための財源確保が極めて困難な状況であることから、「ポスト過疎法」による財政支援並びに県道整備等への適用が必要である。                                                                                                                                          |
| 救急医療としての三次医療施設は出雲市にあり、本市にある二次医療施設からの救急搬送の頻度は増加している。                                                  | 患者の生命を救うためには搬送時間の短縮が重要であり、山陰道の早期完成が望まれている。                                                                                                                                                                                                                                     |
| 本市においては「しまね海洋館アクアス」や温泉地、また、様々な歴史的・文化的施設が数多くあり、「石見銀山遺跡」等との連携を図り、観光客誘致に繋げたいが、道路網整備の遅れによって、思うように進んでいない。 | 「石見銀山遺跡」と「天領江津本町藁街道」、温泉地をリンクし、「アクアス」とも連携し広域的な観光の取り組み等を行っていく上において、山陰道・県道・市道の整備が必要である。                                                                                                                                                                                           |
| 公共交通機関は極めて脆弱であり、日常生活の中で自家用車は必要不可欠である。                                                                | 公共交通機関が脆弱な上、高速道路をはじめとする道路整備の遅れによって、住民の日常生活に支障をきたしている中、地域を支え、中山間地の限界集落対策となる道路交通体系を構築するため、国・県・市道の整備が必要である。                                                                                                                                                                       |
| 本市表玄関のJR江津駅前が空洞化が進み、ゴースタウン化してしまったような散々な状況である。                                                        | 平成20年度より「まちづくり交付金事業」の認定を受け、「住宅市街地総合整備事業」や「街なみ環境整備事業」などを活用し、創造・再生・継承のまちづくりを進めている中、江津駅前を本市の表玄関としてふさわしいまちづくりを推進するためには、これら事業と連動した現国道9号整備が必要である。また、整備するにあたって、地元自治体の意見が十分に尊重・反映されるような制度も必要である。                                                                                       |
| 高校教科書「地理A」や民法テレビ番組において、東京からの移動時間距離が一番遠いまちとして、本市の名前が挙げられている。                                          | 「東京から一番遠いまち江津市」＝日本一利便性の悪い地としての印象が強いため、企業誘致や観光客等の確保に悪影響を及ぼしており、最低限の社会資本整備として、山陰道の早期完成・早期ネットワーク化が必要である。                                                                                                                                                                          |

本市では、第5次江津市総合振興計画(平成19年3月策定)において、「元気！勇気！感動！ごうつ ～江の川が育むいきいき協働体～」を基本理念としたまちづくりを進めるため、まちづくりの3本の柱と、6つの基本方針を設定し、定住促進をキーワードに、あらゆる施策を積極的に展開しているところである。

◎まちづくりの3本柱

- ① 産業と自然が調和した新たなにぎわいを生み出すまちづくり
- ② 豊かな暮らしを支えるやすらぎのまちづくり
- ③ いきいきとした人づくり・地域づくり

6つの基本方針のうち、「安全で快適な暮らしを支えるまちづくり」の実現のため、江津道路を活かした幹線道路網の整備促進による広域的な道路体系を構築するとともに、生活道路の改良を進め、市中心部と周辺各集落を円滑につなぐ「全市30分道路網」を構築することによって、「地域を支える道路交通体系づくり」を進めている。

また、「活力ある産業で豊かな生活を築くまちづくり」の実現のため、「江津道路」をはじめとする都市基盤を活かしながら、更なる産業環境の充実を図り、「江津工業団地」等への企業誘致を積極的に促進することによって、「若者に魅力ある産業づくり」を進めている。

◎まちづくりを進めていく上で解決すべき課題

・環日本海時代を展望したゲートウェイシティとして、行政機能・産業・観光などの拠点と周辺都市とを有機的に結びつける広域道路網などの早期整備が必要である。

・多様化する住民ニーズに応えるため、広域道路網を主軸とした道路ネットワークの構築が必要である。

・平成15年9月に「江津道路」が開通し、ICへのアクセス道路等の整備を進めてきたが、重要な生活道路となっている県道等に未改良・未整備箇所が多く残り、生活面・防災面などあらゆる見地から道路整備が必要である。

・本市は、中国地方随一の大河「江の川」、風光明媚な「高角山」や日本海等豊かな自然を有しており、こうした美しい自然と豊かな山林・農地を守り育てていくため、若者定住を進め、後継者の育成と教育による人づくりにより「誇りの持てる・好きと言える江津」を目指している。

平成19年12月「江津市定住促進ビジョン」を策定し、こうしたまちづくりを進めているところであるが、推進にあたっては、高速道路とリンクした県道・市道の整備が必要である。

・「江津工業団地」への企業誘致を進める上では、企業立地の際の補助金等の支援だけでなく、道路等産業基盤の整備が必要である。

本市の道路改良率は約20%と極めて低い現状であり、「道路網の整備」は、本市にとって必要不可欠な施策であり、また死活問題ともいえる。

今後の道路行政についての意見・提案

③ 道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

島根県江津市

| 重点事項                                                               | 代表事例                     | 期待する効果や評価等                                                                                                                                                                                                                                                | その他 |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 地域活力の向上<br>大規模な地震、火災に強い国土づくり<br>水害等の災害に強い国土づくり<br>総合的な交通安全対策及び危機管理 | 山陰道の早期整備<br>(温泉津～江津間)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内東西を繋ぐ唯一の幹線道路(国道9号)の災害時等の迂回路</li> <li>・高度医療機関への救急搬送の時間短縮と搬送環境の向上</li> <li>・「石見銀山遺跡」等と連携した観光振興</li> <li>・「江津工業団地」への新たな企業誘致による産業振興及び就労の場の確保</li> <li>・地場産業の販路拡大</li> <li>・現国道9号の交通量減少による交通事故の減少と騒音・環境対策</li> </ul> |     |
|                                                                    | 県道浅利渡津線の早期整備             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・山陰道の早期ネットワーク化に寄与</li> <li>・「江津工業団地」への新たな企業誘致による産業振興及び就労の場の確保</li> </ul>                                                                                                                                           |     |
| 地域活力の向上<br>総合的な交通安全対策及び危機管理                                        | 江津道路の無料化                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存高速道路のネットワーク化と効率的・効果的な活用</li> <li>・現国道9号の交通量減少(特に大型車)による交通事故の減少と騒音・環境対策</li> </ul>                                                                                                                               |     |
| 地域活力の向上<br>大規模な地震、火災に強い国土づくり<br>水害等の災害に強い国土づくり<br>総合的な交通安全対策及び危機管理 | 国道261号の改良整備              | <p>&lt;合併重点支援路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内唯一の南北を繋ぐ幹線道路としての交通環境の向上と災害時の不安解消</li> <li>・国道9号災害時等の大型車の迂回路としての活用</li> <li>・江津広島間の人的交流、観光・産業振興</li> </ul>                                                                               |     |
|                                                                    | 県道桜江金城線の改良整備<br>(市山～長谷間) | <p>&lt;合併重点支援路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「石見銀山遺跡」等と連携した観光振興</li> <li>・「あさひ社会復帰促進センター」における援農援林作業への参画による産業振興</li> <li>・「浜田道」と基幹農林業用道路(事業中)とのネットワーク化による周遊ルートの構築</li> <li>・市内各観光施設等の利用増大</li> <li>・国道261号災害時等の迂回路としての活用</li> </ul>     |     |
|                                                                    | 県道皆井田江津線の改良整備            | <p>&lt;合併重点支援路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道山中線の整備と併せて「市内30分道路網」の構築</li> <li>・国道261号災害時等の迂回路としての活用</li> <li>・他の国・県・市道とのネットワーク化による周遊ルートの構築</li> </ul>                                                                                |     |
|                                                                    | 市道山中線の早期整備               | <p>&lt;合併重点支援路線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県道皆井田江津線の整備と併せて「市内30分道路網」の構築</li> <li>・国道261号災害時等の迂回路としての活用</li> <li>・他の国・県道とのネットワーク化による周遊ルートの構築</li> </ul>                                                                               |     |
| 総合的な交通安全対策及び危機管理                                                   | 交差点の改良整備<br>(江津町交差点)     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故の減少、自動車並びに歩行者の安全確保<br/>(現在、浜田管内での死傷事故率ワースト1位)</li> </ul>                                                                                                                                                      |     |