

斐 土 第 217 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

島根県簸川郡斐川町
町長 勝部 勝明
(土木課)



今後の道路行政についての意見・提案について (回答)

平素は、道路整備の推進に格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のあった標記の件
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

島根県斐川町

○「道路特定財源」制度は、昭和29年度の第1次道路整備5カ年計画時から導入され今日の社会の礎を築いてきていますが、残念ながら平成21年度から一般財源化されると言われています。地方の高規格幹線道路網の整備が未完了の今、その財源の確保に不安を抱かざるを得ません。東西に長い島根県においては、県土の発展に高速道路ネットワークの早期完成は必須であり、一日も早い実現を望むものであります。

○近年の他用途への無駄な抛出が国民の信頼を失うきっかけとなったことに鑑み、受益者負担の理念に基づいた目的税を、その趣旨に沿った財源として活用されるべきであり、費用対効果だけでなく真に必要な道路の実現とこれに併せて情報公開に努められるよう要望します。

○地方の財源として、道路特定財源諸税の交付額は大変貴重であります。地方への交付額が減にならないような財政措置を切にお願いします。

斐川町の19年度決算における割合は、2.6% (275,137, /10,471,404,)

自動車重量譲与税	158,904, 千円
地方道路譲与税	54,896, 千円
自動車取得税交付金	61,337, 千円

○地方道路整備臨時交付金制度を存続され、その交付率の算定にあたっては財政力指数だけでなく財政健全化法に基づく4指標を考慮されることを強く望みます。

現在、斐川町の財政力指数 0.57 ⇒ 国費率 0.55

○費用対便益による評価指標は否定するものではありませんが、都市部と地方の格差を是正する指標等を設けられたり、国土政策として促進する政策を毅然と推進していただきたい。

○現状

(空から見た斐川町)



斐川町の平野部は、斐伊川が上流から運ぶ土砂が堆積してできた沖積平野で、県内でも有数の穀倉地帯である。そして農業を古くから基幹産業として位置づけ、昭和45年から圃場整備事業を実施しこのほど農業生産基盤の整備が完了した。現在はこの美田を活かした集落営農組織などの担い手の育成を進めており、農地の集積率は概ね65%に達している。一方、工業でも企業誘致に力を注いだ結果、丘陵地に優良な企業の立地が相次ぎ、県内の製造品出荷額の3割を占めるまでになり、県下トップの状況にある。このように産業の振興によって雇用の場も確保されつつあり、斐川町の人口も僅かながら増加につながっている。また、斐川町は県都松江市と出雲市の間位置し、道路網では山陰自動車道斐川インターチェンジ、国道9号出雲バイパスの供用開始、そしてそれらにつながるアクセス道路も整備中であり、空の玄関口である出雲空港とともに県東部の広域交通拠点としての重要性が高まってきた。



株式会社 出雲村田製作所

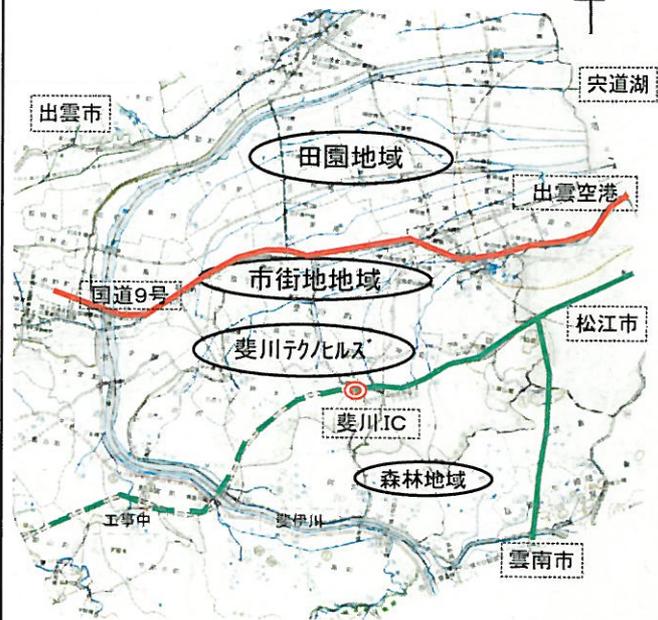


株式会社 鳥根富士通

○課題

斐川町

面積73.31km²・人口28千人



道づくりは地域づくりと言われるように、道路は地域生活に密接に関連し、地域の産業・経済・観光等を支えている最も基礎的な社会資本です。そして、個性ある活力に満ちた地域づくりには必要不可欠であり、自動車交通に高く依存している本町にとって道路環境の整備は、重点的に推進しなければならない課題となっています。

現在、本町の土地利用の状況は、上図のように、優良農地と築地松をもつ散居集落が広がる水田を中心とした北部と、国道9号線と新川廃川地を中心とした市街地を形成する中央部、そして湯の川温泉、荒神谷遺跡などの観光施設と工業団地が広がる南部丘陵地の3つに大きく分けられています。そしてそれぞれの地域特性に応じた環境整備を行っていく必要があり、本町が有する地理的特性・地域資源を有効に活かしながら、農業・工業・商業のバランスの取れた町づくりに取り組んでいます。そのためにも、道路は重要な役割を担っており、活力ある地域形成に向け、道路網の整備を中心に引き続き生活基盤の整備拡充が課題となっています。



築地松と散居集落



片側1車線の国道9号

(ひと・田園・歴史・定住・ネットワーク・自然)

「明るく創造的なまち、人が主役の斐川町」



活力ある地域とは、そこに住む人々が「住んでいて良かった」と思い、そして「これからもずっと住み続けたい」と思えるような元気に満ち溢れる地域である。そのためには地域社会の人々が、自分が暮している町の良さを理解し、地域に誇りと愛着を持ちながら、いきいきとした毎日を実感できる地域づくりが必要であり、地域の生活基盤の充実を図り、交通・流通・生産・定住などでの総合的な地域力を高めていく施策が求められている。

現在の交通体系は、片側1車線の国道9号線が町の中央部を東西に貫通し、山陰の大動脈として地域経済を支えており、平成19年末には一部の区間で慢性的な渋滞を解消する出雲バイパスが開通するに至った。また、山陰自動車道も平成18年末に念願であった斐川ICまでが開通し、高速交通時代を迎えることとなった。引き続き山陰自動車道と尾道松江線の早期全線開通が期待される。

また、県道も町内に10路線が配置されており、町道とのネットワークを形成しているが、幅員狭小の1車線道路や歩道の狭い路線もあり今後の質的改良が待たれている。

町道においては、その多くを圃場整備事業にあわせて農業基盤として整備しているが、幹線町道はその役割に応じて順次改良中であり、安全性の確保も含めた地域生活と経済活動の基盤としての環境整備が急務となっている。また、市街地でも骨格となる都市計画街路は現在休止状態になっており、早期の再着工が待ち望まれている。

なお、産業振興と就業の場の確保は、町の活性化に向けた重要課題のひとつである。現在、複数のハイテク企業が立地し県内の先端技術産業の中心地としてその役割は広域的に期待されているが、周辺圏域との交通ネットワークはまだ量的にも不十分であり、そこに働く就業者の確保、利便性の向上等にも支障が生じている状況になっている。さらに、工業製品をはじめ農産品の物流においても、高規格道路が未整備であるがために産地間競争にも不利な状況になっている。

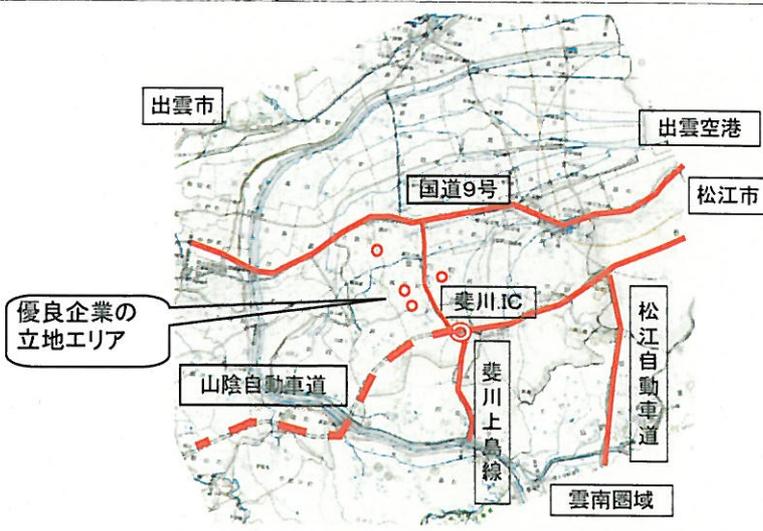
昨今、道路整備は十分な水準に到達しているという声も聞かれるが、当地域にとっては高速道路の整備もまだ道半ばであり、地域経済の活性化への影響も大きい。

今後、高齢化、長寿命化、少子化が進むこれからの地域社会にあって、生活の基盤となり活力ある地域を形成する道路環境を整えることが、魅力あるまちづくり・くらしの安心づくり・くらしの夢づくりへの第一歩となり、ひいては斐川町が「住みよい町」・「住みたい町」に発展していくものと確信している。



③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・地域活力の向上</p>	<p>・山陰自動車道と尾道松江線の早期全線開通</p> <p>・県道斐川上島線の改良整備</p>	<p>・計画中の高規格幹線道路が一日も早く全線開通すれば、県下全域への計り知れない効果が期待される。県内最大のハイテク企業が立地する斐川町にとっても、物流の効率化をはじめ地域経済の更なる発展が期待されるほか、輸送時間の短縮や、また観光地等への交流人口の拡大等が期待される。</p> <p>・斐川町の南北を貫通する本路線は、雲南圏域と最短ルートで結び、斐川インターチェンジに直結する県道であるが、現道幅員は3mの山岳道路でありすれ違いも困難なため、トンネル整備による抜本的な改良が切望されている。本町へ立地する優良企業の雇用対策をはじめ、広域圏での経済交流と発展に大きな効果が期待される。</p>	<p>(株)出雲村田製作所 (株)島根富士通 (株)スター精機出雲工場 島根島津(株) 国・県の農産物指定産地 湯の川温泉 国史跡「荒神谷遺跡」</p> <p>(県道斐川上島線)</p> 
<p>・総合的な交通安全対策</p>	<p>・国道9号線の交差点改良と出雲バイパス以東の改良整備</p>	<p>・斐川町内の国道は唯一片側1車線の9号線のみであり、町の中央部を東西に貫通する大動脈である。しかし、県道・町道との交差点も右折レーンが設置されておらず、渋滞発生要因ともなっている。また、歩道も1m前後と狭く、大変危険な状態であり、利用者の安全対策と利便性の向上に向けた改良整備が期待されている。</p>	<p>(片側1車線の国道9号)</p> 



山陰道整備で東西物流の効率化・国際競争力の向上

・現在、国道9号には、線形不良箇所や、高さ制限箇所区間があるため、(国際標準コンテナの通行に支障のあるトンネルが6ヶ所存在)、物流に多大な影響を及ぼしています。山陰道が整備されると、物流の効率化が図れ、産業活動の国際競争力が向上されます。

国道9号には線形不良区間が多く事故が多発



度重なる災害で国道9号が遮断→大幅な迂回

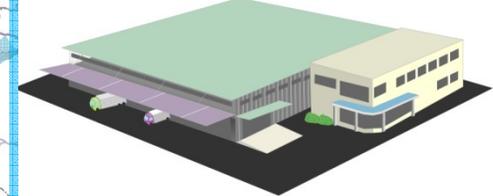


国際コンテナ通行支障トンネル(6箇所)の存在



高さ制限区間(国際コンテナの通行に支障)

県東部の工場



工場で製造した工業製品を、下関港を利用し、韓国や中国へ輸出している。主に、国道9号を利用して運んでいるが、途中、線形の悪い箇所や高さ制限区間があるため、国際コンテナでの運搬を諦め、下関までは普通のトラックで分散して運搬している。下関港で国際コンテナに積み替えることになるが、順番待ち、入れ替え作業などに2時間程度かかり、大変不便な思いをしている。山陰道ができれば、国際コンテナでの運搬が可能となり、大幅な時間短縮や、コスト縮減が図られる。

(島根県東部の製造業)

韓国・中国へ



下関港



現況

積み替え作業に1~2時間のロス・作業費が発生!

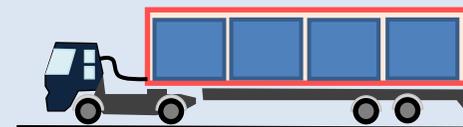
現在は、国際コンテナの通行に支障があるため、コンテナに入れずに一旦複数のトラックで下関港まで運んだ後に、コンテナに積替えて輸出。
国際コンテナへの積替えて時間ロスや作業費が発生!



<複数のトラックに分けて運搬>

将来:山陰道整備

将来は、直接、工場から国際コンテナに積み込み、**山陰道を利用して**下関港まで行き、そのまま**積み替え無しで輸出**したい。



<国際コンテナで直接運搬>