

下 都 第 2137 号
平成20年10月16日

国土交通省道路局長 殿

下関市長 江 島



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）

貴職におかれましては、日頃から本市の道路行政に対し格別のご高配、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付、国道企第37号でご依頼ありました標記の件について、別添のとおり提出いたします。

今後の道路行政についての意見・提案

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

山口県下関市

- ・道路は、豊かな市民生活や活力ある経済・産業・社会活動を支える最も基礎的なインフラであり、少子・高齢化が進展している中、活力とゆとりある地域社会の形成を推進するとともに、地球規模での環境問題に対処し、安全・安心を実感できる国土の実現を図るためには、高速道路を含む道路整備はより一層重要と考える。
 - ・安心・安全な生活の確保や経済活動の発展を支えるため、地方部の遅れた高速道路の整備を推進し、一日も早い完成に努めるとともに、高速道路のさらなる有効活用を図るため、インターチェンジへのアクセス強化、弾力的な料金設定などを進めていただきたい。
 - ・地方においては公共交通機関の整備が不十分であり、自動車交通へ依存せざるを得ない状況である。市民が安全で安心して快適な生活を送り、自立した個性ある地域づくりを進めるためには、市内はもとより市外との交流・連携を促進する交通ネットワークの整備を進めるとともに、人や自然にやさしい交通環境の整備が必要不可欠であると考えます。
 - ・本市の道路整備は未だ不十分である。
 - ・関門海峡道路や山陰自動車道長門下関間などの早期整備。
 - ・一般国道2号及び191号等の幹線道路の渋滞対策。
 - ・日常生活に密着した生活道路の整備促進。
 - ・救急、消防等の安心・安全の観点からの道路整備。
 - ・サイクルタウン下関構想に基づく自転車道の整備。
 - ・国道9号等の災害に強い道路の整備。
 - ・渋滞解消による沿道環境保全、交通安全対策、道路防災対策等、計画的かつ効率的な道路整備の推進が緊急かつ重要な課題である。
 - ・国においては、地域の実情に即した道路整備の重要性を深く認識され、地方の実情に応じた道路整備が着実に推進できるよう、大幅に不足している道路整備財源の確保を図っていただきたい。受益者負担という制度趣旨に則り、道路整備を強力に推進するため、自動車重量税を含む道路特定財源が一般財源化されても、すべて道路整備に充当すべきである。
 - ・限られた財源を効果的に執行していく上で、地域の実情を踏まえ選択と集中で道路整備を実施していく必要がある。
 - ・昨年11月に公表された道路の中期計画(案)において、主な政策課題として、
 1. 国際競争力の確保
 2. 地域の自立と活力の強化
 3. 安全・安心の確保
 4. 環境の保全と豊かな生活環境の創出
 5. 国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存高速道路の有効活用と示された。
- 本市の道路整備に取り組む目標を、
1. 災害に強い道路整備
 2. 主要渋滞ポイントの解消
 3. 交通安全対策
 4. 歩行者や自転車に配慮した道路整備
 5. 広域・地域連携を促進する道路整備
- の5つとしており、これらはまさに本市の道路行政の課題といえる。このため、今後の具体的な計画において反映されることを強く望むところである。
- ・公共交通機関(路線バス、電車、地下鉄等)が充実している三大都市圏と異なり、移動手段として乗用車の依存が高く代替手段を有しない地方都市においては、道路に係る課題は市民等の日常生活やまちづくりに直接的に関連するものである。従って、客観的なデータを用いながら事業の重点化等を推進する姿勢は評価されるが、人口が多く居住する例えば三大都市圏においては、地方都市と比較した場合に交通量が圧倒的に多いことから、結果的に交通渋滞や交通事故等の頻度・規模はデータ的に整理された場合に高くなることは自明であり、優先順位が高くなることが想定される。よって、課題の優先化を図る上では、客観的なデータを効果的に活用するとともに、並行的に各地域におけるまちづくりの全体的方針や施策(総合計画・マスタープラン等)を推進していく上での課題等にも十分配慮されながら重点化・優先化の作業を進めるべきである。

○現状

本市は、本州の最西端に位置し関門海峡を挟んで九州と、また響灘、対馬海峡を隔てて韓国とも相対している。このような地理的条件から、古くより山陽、山陰、九州との交通結節点として栄え、中国縦貫自動車道、国道2号、9号、191号などの幹線道路や、山陽新幹線、山陽本線等の国土幹線、また国際的にも関釜フェリー航路や、その他中国をはじめとする東アジアとの国際航路があり、海陸の幹線交通網が集中している。

一方、平成17年2月13日、旧下関市と旧豊浦郡4町が合併し、南北約50km、東西約30km、東京23区の約1.2倍の約716㎡の面積を有する新市が誕生し、同年10月1日には、山口県初の中核市として大きな発展の可能性を持った都市となった。新市の一体性の速やかな確立及び均衡ある発展のために、行政サービスの質の向上や公共施設の整備を推進する必要がある。また、近年におけるライフスタイルの多様化、高度情報化、少子高齢化、経済のグローバル化等により、社会・経済状況が大きく変貌する一方、地方分権改革など地方自治を取り巻く環境も大きな変革期を迎えている。

○課題

- ・地形の制約を受け、道路交通が南端の中心市街地に集中する都市構造であり、国道2号、191号など幹線道路網は、中心市街地から北部に向かって鋭角一点集中型の放射状ネットワークを形成しており、広域通過を含む市内の道路交通が中心市街地に集中する都市構造になっている。
- ・市内の自動車流動は、中心部集中型の流動パターンで、放射状ネットワークに交通需要が集中している。市内を通過する広域交通流動は約13万台、山陽・山陰・九州方面の内外交通が各方向約3万台、通過交通は約4万台である。
- ・山口県内の渋滞損失の約1/3が下関で発生しており、下関の渋滞損失の56%が国道2号・9号・191号に集中している。
- ・渋滞発生状況では、直轄国道での県内ワースト30に下関市内の9区間が入っており、その他の幹線道路での県内ワースト30に市内の12区間が入っている。
- ・山口県策定の第4次渋滞対策プログラムにおいて、主要渋滞ポイント47箇所のうち、下関市内は11箇所（約1/4）である。
- ・県内死傷事故の約2割が下関市内で発生しており、下関市内の死傷事故は国道2号・9号・191号に集中している（56%）。
- ・道路は単なる交通機能だけではなく、都市景観を形成する重要な要素であり、観光客の来訪が多い本市では、特に、電線類の地中化や街路樹の植栽、草花による歩道の緑化、舗装材の高質化やサインの統一などデザインに配慮した道路整備が必要である。
- ・市民に身近な生活道路については、幅員が4mに満たないような狭隘なために、緊急車両等が進入できない道路や、幹線道路が渋滞するために迂回路となり交通量が多く、また、歩道が設置されていないなど、児童・生徒たちの安全な通学が確保されないといった状況も見られる。また、高齢者や身体障害者等の交通弱者をはじめ、道路を利用するすべての市民への安全性や快適性を考慮した道路の整備が求められる。
- ・市庁舎の移転に伴い、新たな発生集中拠点が生じることが予想されることから、地域のさらなる自立と活力強化のため、公共施設間の円滑なアクセスの向上、周辺道路のバリアフリー化や交通安全の確保が求められる。

平成17年に合併した本市も、地域特性を活かした活力あるまちづくりを行っていく必要があり、平成19年度から8年間を展望したまちづくりの基本理念及び将来像の実現を図るための施策等を示した「下関市総合計画」を策定し、総合計画に基づいた各施策がスタートした。

総合計画において、まちづくりの基本理念を「自然と歴史と人が織りなす交流都市～自然と人、人と人、ふれあいで輝く共創のまちづくりを目指して～」とし、この理念を踏まえ目指すべき7つのまちづくりの将来像である「情報があふれ、活動しやすい便利なまち（都市基盤）」、「人と自然にやさしく安全で安心して暮らせるまち（自然環境、生活環境）」、「将来に希望をもって意欲的に働ける自立したまち（産業振興）」、「観光や交流から生まれる多彩で魅力あるまち（観光振興）」、「誰もが健康で、ふれあいを大切にしたい温かみのあるまち（保健・医療・福祉）」、「地域の特色を活かしたまなびのまち（教育・文化）」、「市民も企業も行政もみんなて担える元気なまち（協働のまちづくり）」を設定した。これらの基本理念や将来像に基づき、広域化した本市における地域別まちづくりの方向として、地域特性や既存施設の立地状況などを踏まえ、「都市拠点ゾーン」、「田園住宅ゾーン」、「農林水産業振興ゾーン」、「観光・レクリエーションゾーン」の4つのゾーニングをし、各ゾーンを連結する道路等交通網や情報ネットワークを「地域重機軸」として位置づけ、その機能維持・強化を図ることとしている。

新市の一体性の速やかな確立、地域の特色を活かした均衡ある発展を進めるために、道路は、医療・福祉、観光・産業振興をはじめ幅広い分野に密接に関連する最も重要なインフラであり、道路整備の必要性は、合併後の本市において以前より大きく高まっているものと強く認識している。

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

山口県下関市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<p>・ 水害等の災害に強い国土づくり</p> <p>・ 大規模な地震、火災に強い国土づくり</p>	<p>○代表事例</p> <p><国道9号></p> <p>・ 異常気象や災害発生時において、道路は、救援活動等を展開する上で緊急輸送道路等としての重要な役割を担うものである。例えば国道9号は、市役所等行政機関・商業地が集中する都心部と居住人口の多い山陽地区等を結ぶ重要な幹線道路であるにもかかわらず、一部区間において降雨による通行規制区間があり、また台風による越波に伴う通行止めが例年発生している状況にある。通行止めに伴う市民生活への影響や災害時の救援活動等に支障をきたすことが懸念される状況にあることから、国土交通省道路局と港湾局が連携した壇之浦地区～山陽（長府）地区における直轄海岸保全施設整備事業の早期事業化と壇之浦から長府外浦における道路改良等の早期事業化を要望している。</p> <p><関門海峡道路></p> <p>・ 我々自治体は住民の命と財産を守るために、災害に強いまちづくりをしなければならない。道路が寸断された場合を想定すれば、複数のアクセスルートが確保されていることが重要である。本市の場合、大災害が起きた時の救済は物流的にも時間的にも九州方面からと考えられる。その意味で、関門橋と関門トンネルだけでは九州と本州を結ぶ動脈にしては非常に脆弱であるため、新たな関門海峡道路の必要性も訴えており、関門海峡道路の計画路線への格上げ・早期整備を要望している。</p>	<p>○期待する効果や評価等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路網の充実。 ・ <u>慢性的な交通渋滞の緩和と交通安全の確保</u> ・ 交通の定時制や確実性を確保し、通勤や通学、買い物などの利便性の向上、産業活動の活性化など<u>地域の発展に貢献</u> ・ 道路改良による歩行者や自転車の快適な走行確保。 <p>○国道9号唐戸地区電線共同溝事業による効果 地域の主要な幹線道路であり関門海峡沿いの観光スポットでもある唐戸地区の<u>良好な景観の創出</u></p> <p>○国道9号壇之浦～長府外浦における海岸保全事業と連携した道路改良による効果 台風に伴う高潮や大雨等<u>災害に強い道路</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土軸を連結し、広域交流圏の形成が図れる。 ・ 交通の定時制や確実性を確保し、通勤や通学、買い物などの利便性の向上、産業活動の活性化など<u>地域の発展に貢献</u> ・ <u>代替道路の形成</u>により、道路ネットワークの信頼が向上する。 <p>○関門海峡道路による効果 <u>下関市～北九州市間の所要時間の短縮</u></p> <p>関門国道トンネル：約 57 分 関門橋：約 39 分 関門海峡道路：約 24 分</p>	

<p>・都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>＜中国縦貫自動車道・国道2号・国道9号・国道191号＞</p> <p>・本市の道路網は、九州と本州を結ぶ国土軸を形成している中国縦貫自動車道と瀬戸内海沿いを走る国道2号と9号、日本海沿いを走る国道191号を骨格としている。地形上の制約から市域の南端の都心を中心に市の北部に向けて骨格軸が放射状に展開しているため、JR下関駅・市役所を中心とした都心部で結節する一点集中型となっている。これらを基軸に、主要地方道や一般県道とさらに幹線道路を補完する市民の日常生活に密着した市道により構成されている。産業道路と生活道路、通過交通と市内交通が混在するため、国道や主要地方道、一般県道等の交差点等を中心に慢性的に渋滞が発生しており、県内主要渋滞ポイント47箇所のうち11箇所が本市に集中している。慢性的な渋滞の発生は、市民の日常生活への影響はもとより物流輸送等の時間損失につながるものであり、例年その早期改善に関し要望している。</p> <p>具体的には、国道2号における下関拡幅事業の早期完成及び長府印内町～一の宮町区間の渋滞緩和と長府トンネルの歩行者等の安全確保、小月バイパスの4車線化、国道9号壇之浦～長府外浦における海岸保全事業と連携した道路改良（交通安全対策・高潮対策）及び唐戸～長府間の自転車・歩行者空間の整備、国道191号下関北バイパスの建設促進及び安岡～粟野間の歩行者等安全確保のための改良である。</p>	<p>・朝夕ラッシュ時などの<u>慢性的な交通渋滞の緩和と交通安全の確保</u></p> <p>・交通の定時性や確実性を確保し、通勤や通学、買い物などの利便性の向上、産業活動の活性化など<u>地域の発展に貢献</u></p> <p>○国道2号下関拡幅事業による効果 <u>主要渋滞ポイントの解消</u>(棕野交差点、山の谷交差点) 下関IC～下関港間：31分→14分</p> <p>○小月バイパスの4車線化 <u>渋滞対策、交通安全対策</u></p> <p>○国道9号唐戸地区電線共同溝事業による効果 地域の主要な幹線道路であり関門海峡沿いの観光スポットでもある唐戸地区の<u>良好な景観の創出</u></p> <p>○国道9号壇之浦～長府外浦における海岸保全事業と連携した道路改良による効果 台風に伴う高潮や大雨等<u>災害に強い道路</u></p> <p>○国道191号下関北バイパス整備事業による効果 <u>慢性的な渋滞緩和、物流拠点との連携強化</u> <u>CO₂排出量16,000t/年の削減</u> 下関市街地～安岡間：約30分→約15分 下関IC～安岡間：約14分→約8分</p>	
<p>・地域活力の向上</p>	<p>＜関門海峡道路・山陰自動車道＞</p> <p>・本市は、地理的特性から本州と九州、山陽と山陰との交通の結節点として物流・人的交流が盛んに行われ、またアジアとの交易の窓口として発展してきた。</p> <p>関門海峡道路（地域高規格道路下関北九州道路）については、本州の最西端に位置した本市の地域的要因や、古くからの海運物流基地としての歴史的経緯を踏まえて、また、関門国道</p>	<p>・<u>本州と九州を結ぶ主要幹線道路の充実</u></p> <p>・山陰及び県西部内陸地域の<u>社会・経済活動の発展</u></p> <p>・旧下関市と旧豊浦4町を結ぶ交通アクセス道路として<u>各地域間の連絡強化</u>が図られ、新市における最も重要な<u>生活基盤となる幹線道路ネットワークが形成</u>される。</p>	

	<p>トンネルの老朽化に対するリダンダンシーとしての機能、さらには、東アジアに向けての特定重要港湾関門港としての物流の機能向上のためにも関門地域において「真に必要とする道路」であり、早期の事業着手が望まれ、地元経済界等一体となった期成同盟会が組織され、計画路線への格上げを要望している。</p> <p>また、山陰地域においては、山陽地域との地域間格差を是正するため、自然・歴史・文化を中心とする豊富な資源や財産を有効に活用した地域の活性化や、特色ある地域づくりを進めていく必要がある。そのためには、従来から、経済的に結びつきの強い県西部の山陰地域、山陽地域と北部九州との広域的な交流・連携を促進する規格の高い道路整備が喫緊の課題となっている。とりわけ、山陰自動車道は、合併した本市においては、本市総合計画にも示されている通り、地域間連携を促進する南北の骨格軸としての役割を担うことが期待される重要な道路である。観光の振興による交流人口の増加や、農林水産業や一般生活に関連する物流の円滑化により地域産業の振興へ大きく寄与することが期待される。従って、山陰自動車道については規格の高い道路として事業着手し早期整備を図ることを要望している。</p>	<p>○関門海峡道路による効果</p> <p><u>下関市～北九州市間の所要時間の短縮</u></p> <p>関門国道トンネル：約 57 分 関門橋：約 39 分 関門海峡道路：約 24 分</p> <p>○山陰自動車道による期待</p> <ul style="list-style-type: none"> ・合併し広域化した<u>本市道路網の南北骨格軸としての役割</u>が期待できる。 ・観光振興や農林水産業の物流の円滑化など<u>山口県西部と北九州・九州圏との広域的な連携を促進する</u>役割が期待できる。 	
--	---	--	--