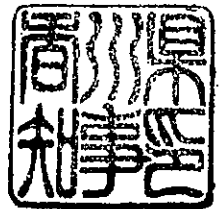


20道路第32304号

平成20年10月16日

国土交通省道路局長 殿

香川県知事 真 鍋 武 紀



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標記については、別紙
のとおり回答します。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

香 川 県

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など （その１）

○道路財源の確保・充実

香川県においては、体系的な道路ネットワークの整備や危機的な交通事故状況を踏まえた交通安全対策、老朽化した橋梁の維持修繕等多くの課題がある。

こうした課題の解決には大きな事業費が必要であり、本県では道路特定財源である地方道路整備臨時交付金や地方道路整備臨時貸付金等の活用に加え、多額の一般財源を追加して道路整備を行っている現状を踏まえ、必要な地方道路整備への予算拡充と重点配分を要望する。

一般財源化の議論に当たっては、地方重視のもと、

- ① 過去に建設した道路の公債費に充当する財源の確保
 - ② 現在、実施中の道路整備を継続しておこなうために必要な財源の確保
 - ③ 今後、新たに必要となる道路の整備に必要な財源の確保
 - ④ 高速道路や本州四国連絡高速道路の料金引き下げへの活用
- といった地方にとって必要な道路財源の確保について要望する。

○直轄国道の権限及び財源の移譲

県が責任を持って管理や整備を行うためには、権限の移譲と財源の確保がセットで行われ、国の関与を受けることなく使うことができる財源が確保されるよう要望する。

○直轄負担金の廃止

国直轄事業負担金については廃止を求めるが、廃止されるまでの間は、県財政に過度の負担にならないよう事前協議の徹底を図るよう要望する。

○本州四国連絡高速道路の通行料金引き下げ

本四架橋の効果を最大限に活かし、四国が自立した広域圏として発展に資するよう、通行料金を大幅に引き下げることが必要である。

一般財源化の議論において、本州四国連絡高速道路の抜本的料金値下げのための安定的かつ確実な財源を確保すること。

又、一般財源化されても、「高速道路利便増進事業」に必要な財源を確保し、本州四国連絡高速道路を含む高速道路の料金引き下げにつなげるよう要望する。

○高松自動車道の早期４車線化

四国８の字ネットワークを形成する高松自動車道は、四国の経済活動の大動脈であり、災害時の緊急輸送路・救急搬送路として命の道となる必要不可欠な道路である。高松東IC～鳴門IC区間は暫定２車線で、交通量は毎年増加し、平成19年度の志度IC付近の一日平均交通量は約1万5千台で、対向車線飛び出しによる重大事故も発生していることから、交通の安全確保と円滑化を図るために早期の４車線化を要望する。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ①

香 川 県

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など（その2）

○府中湖スマートインターチェンジの早期本格導入

本年3月の社会実験開始以来の利用交通量は順調に増加し、9月の一日平均利用交通量が1,326台となるなど、周辺地域における利便性の向上や地域活性化に寄与している。また、救急車による高次医療施設への搬送など、地域の救命救急活動にも大きく貢献しており、速やかな本格導入を要望する。

○高速道路の標識に係る規制の緩和

高速道路のSAやPAなどに、民間施設の営業が増えてきているが、そのコマーシャル（「うどん」のマークを表示する等）を数km手前で案内できるよう標識の整備を要望する。

○地方に必要な道路の整備

交通事故の抑制や交通渋滞の解消など安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、県民の道路整備に対するニーズを踏まえた、国道、県道、市町道の整備の財源確保を要望する。

○歩行者、自転車道の整備

本県は、平坦な土地に加え少ない降水量・多い日照時間から自転車利用に適した環境で、全国トップクラスの自転車保有率となっているが、道路改良率は全国平均より高いものの、県内道路の歩道設置率は全国レベルより低い状況にあり、バリアフリー化も低水準である。また、自転車に関する事故も年々増加しており、交通事故死亡者に占める状態別割合においては、自転車乗車中の割合が全国平均を上回っており、本県の特徴を生かした自転車利用環境整備を図るとともに、高齢者や身障者が安全に移動できる歩行者空間整備の財源確保を要望する。

○災害への備え

今後予想される東南海・南海地震の発生時に備えて、緊急輸送道路における橋梁の耐震化の財源確保を要望する。

大雨や積雪時に事前に通行を規制する対象区間は39路線、293km（県道以上の路線の約14%）に及んでいるため、異常時にも安心して通行するための道路整備や、都市部における大地震や台風時の電柱の倒壊や電線の断線を防止するための電線類の地中化の推進に必要な財源確保を要望する。

また、近年頻発しているゲリラ豪雨対策として、アンダーパスの排水ポンプの機能強化などの財源確保を要望する。

○道路資産のストック管理（財源措置の充実）

高度成長期において多くの橋梁等が建設され、今後急速に耐用年数を超えることになるが、本県においても、建設後50年以上の橋梁が20年後には現在の約9%から約70%になるなど、道路資産（舗装、橋梁、トンネル、歩道橋等）の管理が課題であり、今後の効率的、計画的な補修・更新のため財源確保を要望する。

②－１地域の現状と抱える課題 (その１)

香 川 県

(現状)

①道路の階層的な役割に応じた分担が図られていない。

相対的に高速道路の交通量が少なく一般道路の交通量が多い。

一般県道や市町道への大型車などの通過交通の流入、速度低下が生じている。

②歩行者に対する道路整備水準は、自動車と比べると大きく下回っている。

道路の改良率や舗装率に較べて、歩道設置率は低い。

歩行者、自転車が通行できる幅広歩道（幅員3m以上）はさらに整備率が低い。

バリアフリー化率も低い。

③信号交差点が多いが、右折車線が設置されている交差点は10%に満たない。

④渋滞は高松都市圏に集中しているが、それ以外でもポイント的に発生している。

渋滞損失時間の7割が高松都市圏で占められている。

渋滞の発生は、右折車線が無い、信号制御が悪いといったポイント的な要因が多く、右折車線未設置の交差点が多いことが起因している。

⑤死亡に関わる重大事故の発生状況は、近年常に全国トップクラスにある。

人身事故は、対面通行中、横断中が多く、特に対面通行中は歩道の設置状況に起因しているものと考えられる。

車両相互間の事故は、出会い頭、車両相互その他が多く、特に出会い頭は、交差点が多い状況に起因しているものと考えられる。

高齢者ドライバーによる事故が多くなっている。

(課題)

○体系的な道路ネットワークの充実と利用促進 (現状①)

高松道については県都間を結ぶ重要な基幹道路であるにもかかわらず、高松東IC以東は暫定2車線（対面通行）区間である。

暫定2車線の対面通行区間は、4車線区間と比較して旅行速度は約15km/h低く、死傷者数に占める死亡者の割合が約4倍高くなり、ひとたび事故が発生した場合、重大な事故につながる可能性が高い。

一方、高速道路の整備により、一日230便、年間約150万人が利用するなど、京阪神への高速バスの利用が近年増加しつつあり、今後、さらなる連携を強化するためにも暫定2車線の4車線化が必要である。

また、県内では、高速道路ICへの15分圏外地域が約半数残されており、高速道路ネットワークの向上も大きな課題である。

○本州四国連絡高速道路の料金引下げ(現状⑨)

本州四国連絡高速道路は、本州及び四国の高速自動車国道と一体となって高速交通ネットワークを形成していることから、架橋効果を最大限に生かし、中国・四国地域の発展に資するためには、本州四国連絡高速道路の通行料金が高速自動車国道と同水準になってはじめて、その機能が発揮されるものである。

○交通事故の削減のための道路整備(現状⑤)

県内の交通事故の特徴として、事故件数は年々増加傾向にあり、また人口10万人あたりの死者数は常に全国ワースト10位以内となっており、交通事故の早急な削減が求められている。また、交通事故の特性をみると、高齢者の事故が多く、また、事故の発生状況では追突、出会い頭、右左折時といった交差点やその付近での事故が多くなっている。

このため、交通事故多発地点の交差点改良や自転車歩行者道等の整備が喫緊の課題である。

②- 1 地域の現状と抱える課題 (その2)

(現状)

⑥公共交通との連携を図った総合的な都市交通体系の構築が求められている。

渋滞の緩和、地球環境の改善、公共交通の活性化などの点から、総合的な都市交通体系の構築に対するニーズが高まっている。

⑦東南海地震などの大きな災害に備えた道路整備が求められている。

⑧適正かつ低コストの道路維持が求められている。

今後増大する道路維持に対し、厳しい財政状況の中で、適正かつ低コストの道路維持が必要となっている。

⑨本州四国連絡高速道路の高い通行料金が、四国と本州の間の地域格差を生み出す大きな要因の一つとなっている。

本州四国連絡高速道路は、主に海上交通に依存していた本四間の交通体系を画期的に改善するとともに、本州・四国の高速道路網と連結することにより、全国的な幹線交通網の一環を形成しており、地域の活性化等に一定の成果はあったが、通行料金が高速自動車国道と比べて高いことから、本四間の物流コストが高くなり、架橋の効果が十分に発揮できていない。

(課題)

○市町合併を支援する道路の整備(現状④)

平成14年4月のさぬき市誕生から平成18年3月の小豆島町、綾川町の誕生までの4年で5市38町(43市町)から8市9町(17市町)へ合併が進行した。

合併後の市町全域で医療等の生活に関するサービスや教育等の行政関するサービスを均一に受けられるなど、行政サービスの向上や効率化を支援するため、合併市町の拠点を連絡する道路を重点的に整備する必要がある。

○道路交通の円滑化(現状③)

県内の渋滞状況を見ると渋滞損失時間が多い区間、ピーク時速度が低い区間は高松都市圏(高松市、三木町、綾川町)、丸亀・坂出地域の都市部に集中している。また、渋滞は、渋滞ポイントでみられるように交差点や踏切で発生している。

このため、交差点改良等ポイント的な施策を、都市部等に集中的に講じることにより、交通の円滑化を図る必要がある。

○観光行動を支援する道路ネットワークの整備(現状④)

県外観光客数は、うどんブーム、映画ロケ地ブームなどもあり、ここ数年、増加傾向で、約7割が自動車利用となっている。また、香川県の観光地は、四国霊場八十八箇所をはじめとして、県内各地に散在している。

このため、県全体の観光地の魅力向上のために、高速道路ICや幹線道路から観光地までのアクセス道路整備など、道路ネットワークの構築により、観光地の一体化、利便性向上を図る必要がある。

○歩行者・自転車が快適に通行できる道路整備(現状②)

本県は平坦な土地に加え、降水量が少ないことから、全国トップクラスの自転車保有率であり、自転車利用が多いものの、幅広(3m以上)歩道設置率では全国を下回っており、バリアフリー化も低水準である。

このため、高齢化の進行も踏まえ、安全に通行できる歩道整備が必要であるとともに、渋滞緩和や環境改善に寄与することが期待される自転車利用に対しても利用環境の整備が必要である。

今後の道路行政についての意見・提案

②－１地域の現状と抱える課題 (その３)

様式 ②

香 川 県

(現状)

(課題)

○災害への備え(現状⑦)

大雨や積雪時の「事前通行規制区間」が、３９路線、２９３km（県道以上の路線の約１４％）存在している。

また、平成１６年の台風、平成１７年の集中豪雨による大きな被害、今後発生すると予想される「東南海・南海地震」に対する備えとして緊急輸送道路の確保が必要となっている。

このため、異常気象時に安全かつ安心して通行できる道路の整備や地震時等に緊急輸送道路の確保を図るため橋梁の耐震化が必要である。

○既存ストックの管理(現状⑧)

高度成長期に建設された橋梁は、今後急速に高齢化が進み、２０年後には５０年を超える橋梁が約７０％になるが、厳しい財政状況では、従来の「事後保全」（損傷が深刻化してから対策を実施）では対応しきれない状況が発生する。

このため、「予防保全」という観点から長寿命化修繕計画により計画的な管理を行い、道路ストックの長寿命化、維持コストの縮減を図る必要がある。

○公共交通との連携強化(現状④、⑥)

本県の公共交通利用者は、全体的に減少傾向にある。しかしながら公共交通は、高齢者など自動車を持たない人にとっては重要な「足」であり、進行する高齢化を考えると、今後も必要な交通機関である。また、ＣＯ２削減は重要課題となっており、マイカーから公共交通への利用転換、環境負荷軽減に配慮した取り組みが急務となっている。

このため、公共交通の利用を促進し、渋滞緩和等交通負荷、環境負荷の小さい総合的な交通体系を構築する必要がある。

②－２地域の目指すべき将来像

- 高速道路料金の引下げ、高松自動車道の４車線化などにより、既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化を図り、経済の活性化と地域格差を是正します。特に本州四国連絡高速道路の通行料金については、本州四国連絡高速道路株式会社と西日本高速道路株式会社の統合を促進するなど高速自動車国道と同じ料金水準となるような措置を実施し、四国と本州の間の地域格差の解消を図ります。
- 高速道路ＩＣまでのアクセス道路として利用される国道、県道、市町道の体系的な道路ネットワーク整備により、わかりやすい道路網とします。
- 自転車歩行者道等の整備や交差点改良により、交通事故の抑制や交通渋滞の解消など、安全かつ円滑な道路交通を確保します。
- 東南海・南海地震などの発生時に備えて、橋梁の耐震化を図り緊急輸送道路を確保します。また、大雨や積雪時などの異常気象時の「事前通行規制区間」の解消により、安心して通行できる道路とします。
- 今後の道路資産の大量更新時代に備え、橋梁や舗装、トンネルなどの既存施設のライフサイクルコストの最小化を考慮した長寿命化修繕計画により、効率的、計画的な補修・更新を行い、安全で安心な道路とします。

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)

様式 ④

香 川 県

○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	・ <u>本州四国連絡高速道路の通行料金の引き下げ</u> ・ <u>高速道路の通行料金の引き下げ</u> ・ <u>高松自動車道の4車線化</u> ・ <u>府中湖スマートインターチェンジの本格導入</u> ・ <u>地域高規格道路 県道円座香南線</u>	○期待する効果や評価等 ・ 本四間の物流コストの低減や交流が活発化することにより、広域的な経済社会の発展や文化の振興に資し、本州との地域格差是正に寄与する。 ・ 正月やゴールデンウィーク、お盆の交通渋滞の緩和や対面交通による正面衝突の事故の解消、維持工事などによる片側交互通行等の交通規制時間の短縮、道路制限速度が70km/時から80km/時以上となることなどにより、定時制や速達性・安全性の向上が格段に図られ、京阪神と四国を結ぶ経済活動の大動脈として、地域の活性化が図られるとともに災害時の緊急輸送路や救命救急搬送路などの「命の道」として寄与する。 ・ 高速道路までのアクセス時間の短縮並びに利便性の向上による企業誘致や観光交通の拡大、さらには地域の救命救急活動にも大きく貢献するなど、地域経済の活性化や安全・安心の向上が図られる。 ・ 規格の高い道路ネットワークの整備により、交通拠点間の連絡を強化し定時制を確保するとともに、渋滞ポイントの緩和を図るなど、県民の生活・経済を支える道として寄与する。	
◇都市交通の快適性、利便性の向上	街路事業 (都) 福岡三谷線 道路改築事業 県道太田上町志度線 県道丸亀詫間豊浜線	・ 高松港の多目的国際ターミナルと高松中央IC、さらに南のインテリジェントパーク等と結ばれ、物流の効率化や拠点間の連携が図られるとともに、都市内交通の慢性的な渋滞の解消と円滑化や、自転車、歩行者の安全確保が図られる。	

◇総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	地方道路整備臨時交付金事業 <u>県道塩江屋島西線（交差点改良）</u>	・車と人との交通事故の多くは交差点やその付近で発生しており、交差点改良により見通しの確保による左折車両による巻き込み事故の軽減や、と右折車線の設置により渋滞緩和が図られ、安全で円滑な通行の確保が図れる。	
◇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	地方道路整備臨時交付金事業 <u>県道三木国分寺線（自転車歩行者道）</u>	・県内では交通事故死亡者に占める状態別割合において、自転車乗車中の割合が全国平均を上回っており、自転車走行環境の改善や歩行者の安全が確保される。このため、自歩道の整備により安全で快適な通行空間の確保が図られる。	
◇計画的・効率的な維持管理や更新の推進	道路ストックのアセットマネジメント <u>橋梁長寿命化修繕計画</u>	・県管理橋梁は平成19年4月現在1,439橋あり、そのうち50年以上経過した橋梁は132橋あるが、20年後には979橋と全体の約70%となる見込みである。 これら既存施設の効率的、計画的な補修・更新によりライフサイクルコストの縮減と、安全で安心な施設の管理が行える。	

道路改築事業 県道丸亀詫間豊浜線

- 県道丸亀詫間豊浜線は、詫間港コンテナターミナルと多度津港・丸亀港・坂出港の各臨海工業団地を最短で結ぶルート。
- 詫間港は西讃地区で唯一、コンテナを取り扱っている港であり、隣接する多度津港臨海工業団地や丸亀港臨海工業団地へのコンテナ物流の拠点。



<現状の課題>

- 現道上に道幅が狭い箇所や道路線形が不良な箇所(白方誇線橋(JR予讃線))があるため、国際標準コンテナ輸送車の通行が不可能。
- このため詫間港で荷揚げされたコンテナ貨物(製材等)を当該路線周辺の丸亀臨海工業団地等に配送する際、この区間を迂回し他の路線を利用せざるを得ない状況で、迂回距離が長く(L=7.5km)物流の効率化に支障をきたしている。

<期待される整備効果>

- 完成により沿線の各市町で積極的に進められてる塩田跡地の開発、臨海埋立地等への企業誘致、港湾施設の拡充、中心商店街の活性化及び豊かな観光資源を生かした地域活性化政策を支援する道路として、その整備に大きな期待が寄せられている。



【国際コンテナ通行支障区間(線形不良)の状況】