

高 都 第 3 0 0 号

平成20年10月21日

国土交通省道路局長 殿

高松市長 大 西 秀 人



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日付け、国道企第37号に対する回答)

このことについては、別紙のとおりです。

問合せ先

高松市都市整備部都市計画課

087-839-2455

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

香川県高松市

■ 補助採択基準となる現行の費用便益比（B／C）の便益については、自動車交通の走行時間短縮便益が主な算定要素となっているが、人口減少・超高齢社会や低炭素地域づくりに対応するため、歩行空間のバリアフリー化や自転車道の整備など、歩行者・自転車の利便性向上や、公共交通の利用促進に繋がるものについても、便益の算定要素に加えていただきたい。

■ まちづくり構想（都市計画マスタープランなど）に位置付けられた「集約拠点」地域内や「集約拠点」間を結ぶ道路については、優先的に補助採択がされるよう、基準の緩和をお願いしたい。

■ 低炭素地域づくりや、病気予防効果にも有効である自転車利用の促進を図るため、車道から自転車道への変更や新たな自転車道など自転車走行空間のほか、レンタサイクル、駐輪場の整備に対する補助・交付金制度の確立をお願いしたい。

また、CO2 や医療費削減にも効果があるという観点から、補助採択については、優先性や補助率を高くしていただきたい。

■ 今後、高齢化する道路ストックが増大することを踏まえ、道路網の安全性・耐久性を確保するため、適時適切な修繕等が行えるよう、道路特定財源の一般財源化後においても、財源の確保をお願いしたい。

②－１地域の現状と抱える課題

○現状

■ 少子高齢・人口減少社会の到来など、社会経済情勢が大きく変化する中で、本市では、従来の拡散型から集約型都市構造への転換を図るため、都市計画の総合的・根幹的指針となる「都市計画マスタープラン」の策定作業に取り組んでおります。

■ 道路整備の状況は、平成１５年３月の高松自動車道の開通をはじめ、本市の骨格を形成する主要幹線道路は概ね形成されつつありますが、高松自動車道の暫定２車線区間の早期４車線化や、これに接続する地域高規格道路（高松空港連絡道路、高松環状道路）、幹線道路の整備促進など、広域交流の一層の促進、地域の活性化とともに、交通事故が多発していることや防災対策の観点から、安全・安心の確保を図る上で、今後においても、依然として道路整備の必要性は高い状況にあります。

■ また、本市は、地形が平坦で、日照時間も長く、天候にも恵まれた自転車を利用しやすい環境であり、全国的に見ても自転車の利用が盛んな地域であります。車と自転車の走行空間が物理的に分離された道路は十分整備されていない状況となっております。

■ 本市は相対的に道路の整備率が高く、都市計画道路の整備率は約８７％となっております。

○課題

■ 少子高齢・人口減少社会への対応が求められる中、「地域の自立と競争力強化」の視点に立って、高松自動車道の暫定２車線区間の早期４車線化や、地域高規格道路の整備促進を図るとともに、集約拠点間のアクセス強化を図るため、合併後の地域間を結ぶ基幹道路の重点整備が重要となっております。

■ 東南海・南海地震や豪雨・高潮災害への備え、および多発する交通事故への対策が急務であり、「安全・安心の確保」の面から、防災・減災機能を有し、緊急輸送路としての役割を担う都市内幹線道路網の計画整備や主に通学路となる幹線・生活道路における交通事故対策の推進が必要であります。

■ また、多くの市民にとって利便性・快適性が高く、暮らしやすい集約型都市構造を実現する上で、集約拠点地域内における歩行空間のバリアフリー化や新たな自転車道等の整備促進、無電中化による都市景観の向上が急務となっております。

■ これまでに、整備された社会資本ストック（道路）は、今後更新の時期を迎えますが、近年の厳しい財政状況等により、維持管理・更新に要する費用の増大が、新設投資を大きく制約すると予測され、効率的・効果的な維持管理が求められています。

②－２ 地域の目指すべき将来像

香川県高松市

【本市の将来都市構造】

高松市都市計画マスタープラン（（案）本年末に策定予定）において、人口減少・超高齢社会に対応し、持続発展可能な都市構造を構築するため、都市機能の集積度（①商業業務機能、②公共公益機能、③居住機能）に応じて、三層の集約拠点（①広域交流拠点、②地域交流拠点、③生活交流拠点）からなる「集約型都市構造」を目指すこととしています。

【本市の交通体系のあり方】

- 適切な交通機関の組み合わせにより、自動車に全面的に頼らなくても子どもから高齢者まですべての市民が安全で快適に移動できる交通利便性の高い都市を目指します。
- そのため、引き続き必要な道路整備を整備促進するとともに、環境にやさしい公共交通の利便性を向上させ、質の高い総合交通体系を構築します。
- また、徒歩や自転車はすべての市民の重要な交通手段であり、特に子どもや高齢者にとっては限られた選択可能な交通手段であることから、徒歩や自転車を基礎的かつ重要な交通手段と位置付け、安全で快適に移動できる交通環境を整えます。

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
・ 中枢拠点機能の強化	幹線道路の整備 （都市計画道路木太鬼無線 w=16.0m L=2,000m トンネル区間 L=487m）	現在整備中の都市内幹線道路のうち、木太鬼無線は、本市西部地域の活性化や交通の円滑化を図ることはもとより、本路線内に大型導水管の布設し、御殿浄水場への導水による自己水源の確保を図るなど、本市の喫緊の課題である渇水対策においても重要な役割を担う最重要路線の一つであります。 道路財源の動向が不透明な状況にある中、今後、トンネル区間等の整備に多額の事業費を要することから、より一層の臨交金の充実強化など、財源の確保をお願いしたい。	
・ 安全で安心できる生活環境の向上	橋梁改築修繕事業 （10m以上の橋梁：225橋）	本市では、老朽化しつつある橋梁について、適正な維持管理やコスト縮減を図るため、橋梁の長寿命化を図るための修繕計画を策定するとともに、その計画に基づき、順次、橋梁の点検および改築等を行うこととしております。 今後、老朽化する橋梁が増大し、その修繕に多額を要することから、より一層の財源確保をお願いしたい。	