

西建設第882号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

西条市長 伊藤 宏太郎



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)
このことについて、別紙のとおり回答いたしまのでよろしく願いいたします。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

○道路行政は5年では完結しない！ **長期的視野**(先見性)を軸足にし、最新の情報で逐一修正(**スピード感**)を！

道路は、ある特定の路線で見ても完成までに長期間を要し、これら路線の集合体であるネットワークとしての熟成にはさらに長期間を要するインフラである。そのため、道路行政の遂行にあたっては、長期的視野に基づいた確固たる将来像を示しつつ、社会情勢や財政上の制約などを逐一反映させ、最速、最良の整備効果をあげるべきと考える。中期や短期計画は、優れた長期計画があって始めて手戻りのない最良の計画となるはず。

○既存ストックの**維持管理**に目を向け！

既存ストックの維持管理費が改進黨業費に匹敵し、さらにはそれを追い越そうとする状況において、市道の維持管理費が必要なタイミングで必要な額を確保できる制度が必要。少なくとも、補助事業として改良した事業(路線)については、維持管理まで含めて補助対象とするなど、確実な維持管理の出来る体制が必要。

○「必要と判断される道路」の「**必要**」は、**地域事情に則した定義と評価**を！

日常生活における身近な道路については、その道路の必要性の判断にB/Cが用いられるのであれば、その地域におけるその道路の果たすべき機能から、ベネフィットとなりうる内容の吟味と、その評価方法(求められるB/Cの値など)を工夫できる制度が必要。

○「着実に整備」の「**着実**」を**担保できる制度**の構築を！

都市計画道路はまちづくりの骨格となるものであることから、「都市計画決定」により市民に対して一定の法的規制を与えている状況において、道路事業の進捗がままならないまま、市民への制限だけが長期化している状況がある。市民に対して事業スケジュールを公表、また、その事業期間の短縮化を図れる予算制度が必要。

○道路行政は工事だけではない、**人を育てる体制づくり**を！

道路特会バッシングにより、道路特会は道路の工事のみ支出すべきとの世論操作がなされた。今回の一般財源化の見直しに際しては、時代のニーズに対応するための新技術・新工法などの技術開発や、企画・建設・管理に携わる職員の技術力を向上するための費用など、正面から必要な体制とそれにかかる費用を明らかにし、確保する努力は不可欠。自ら企画、立案、監督、管理する技術を有する人を育てずして、良い道路行政や地方分権は成しえない。この事を踏まえ、補助事業の事務費についてはその内容のさらなる検討を。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

○事業採択について

1. 5車線、片歩道のような「地域の実情に即した仕様」に対しても補助採択を。どこへいっても同じような道路が見受けられるが、地域によってその実情にあった道路整備が必要である。← これについては、道路構造令改正、例外規定のガイドライン作成作業が進行中。

道路改良や歩道新設など、「短区間の整備」であっても待避所的な効果、歩行者の安全度の向上が確実に期待できる事業については、補助採択を。

○直接要望について

17年度から導入している「市町村直接要望内示制度」は、制度上は国と市のやり取りとなっているが、何を国に直接要望するのかを事前に県に説明する手続きは必要となっているし、制度のスタート時の説明からは、県内での優先順位の逆転・繰り上げが示唆され、別枠での予算増が期待された(市は勝手に期待した?)が、県の持ち分の予算枠が増やされるわけではなく、結果として従来と何も変わらない事態が生じている。

せっかく使い良い制度であるので、制度立ち上げ時の「思い」「主旨」に則り、運用方法の改善、緊急度や重要度が高いと判断される事業へは、別枠での予算の増額を検討いただきたい。

○全国知事会や知事の意見は必ずしも市町村の意見と一体ではない

団体や代表の意見の陰に隠れている基礎自治体の地域個別の意見にも目と耳を向けていただきたい。

○交付金事業の市費に対する起債措置について

補助金と違い交付金は市にとって大変使い勝手が良くありがたい。ただ、市負担分が起債対象となっていない。

現在は「合併特例債」を活用しているが、これも期間に限りがある。起債対象として欲しい。

○地元のやる気に対応できる社会実験制度を

直轄事業負担金など、県の財政状況などにより道路事業効果の発現が遅れているような場合には、早期完成によるメリット(道路の直接的効果や企業誘致など二次的効果も合わせて)と、地元市町村のやる気に対応できるよう、予算面(市町村や民が一時立て替えるとか)や用地取得(市町村による先行取得など)など、様々な場面での工夫を社会実験として取り組める制度を。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

市民の暮らしや行政運営において、「広域連携」は必要不可欠である。

また、この連携には、東予地域の3市(西条市、新居浜市、四国中央市)や、四国島内の5局(4県都+東予地域)を拠点とする島内の交流、さらには海の8の字を使った中四国として環瀬戸内海連携など、様々な地域と様々な規模での連携が求められ、この連携に道路の担う役割は大きい。

この広域連携への道路の効果と課題の例を、以下に示す。

国道194号は、四国山地を越え南四国と瀬戸内経済圏を結ぶ主要幹線道路として、高知・愛媛両県の産業、経済、文化の振興等にきわめて重要な役割を果たしている。

平成11年の寒風山トンネルの開通や全線2車線化後は、積雪や路面凍結による長期間の閉鎖が解消され、人、物、情報、金を運ぶ道路としての機能を有し、安全で時間の読める快適な通行が確保された。

このことにより、四国島内での企業拠点提供へ向けて道路機能の活用が促され、西条市臨海埋立て地内に企業立地・集約を見ており、自治体が行ってきた土地造成策にも、雇用や税収といった自治体の財政面にも良い効果を生んでいる。

また、国道194号は建設時には「改良促進期成同盟会」として改良促進を図ったが、事業完了後は「利用促進同盟会」と組織の目的を変更し、現在利用促進に取り組んでいるところである。

○課題

平成20年4月、山側斜面崩壊により国道194号が約1ヶ月にわたり寸断。

- ・救急医療への影響: 立ち入り禁止措置をしていた旧国道を緊急車両用に急遽整備。
- ・住民への影響: 迂回路は距離が長く狭い道のためストレスにより体調不調を訴える者あり。仕事の帰りを待つ家族、病人を抱える家族など「見えない利用」にも影響。
- ・企業への影響: 高知や西条に商品を輸送するのに、迂回路である高速道路や国道32、33号を使用。輸送にコストや時間がかかるが価格に転嫁できない。
- ・観光への影響: 通行止め期間がゴールデンウィーク中であつたため、多くの観光客に影響。道の駅「木の香」では客数が前年同月の3,500人から2,900人へと17%減少。

地域の暮らしにとって必要不可欠な道路の防災対策の充実が急務。

国道194号の効果、194号を軸に取り組んでいる事業など

- ・トンネル開通により時間短縮(90分→50分)
- ・交通量が平日で約2.4倍、休日で約3倍と交流拡大
- ・四国のてっぺん酸欠マラソン 参加者約400名
- ・石鎚山系元気ウォーキング大会 参加者約1,000名

②-2 地域の目指すべき将来像

○連携・協調・交流の強化

市民の生活圏や経済圏は行政区域を越えたものとなっており、現在の行政区域の中だけでは、多様化した市民の行政需要に十分な対応が出来なくなっている。

また、自らの責任において地域の実情に即した行政運営が求められる「地方分権」の時代にあって、地方自治体の財政状況はさらに厳しさを増してきており、行政サービスの均質化と向上、あるいは、地域の一体的な発展のためには、県・近隣市町の連携・協調の必要性は一段と高まっている。

そのため、人・物・情報・金を運ぶハードとしての道路ネットワークの整備と適切な維持管理を行い、広域観光ルートや広域連携イベント、行政界を超えた公共交通機関など、既存の道路ストックをいかに活用、利用し『デッドストック』にしないといったソフト施策の検討・展開を近隣市町と連携し取り組み、確実かつ広範囲な連携の推進を図る。

将来の日本は人口減、高齢化が進むことが想定され、四国はその全国平均を上回っている。そのためにも四国島内や環瀬戸内の交流人口の増が図られるような道路整備が必要である。

○『道造り』と共に『道使い』

道路建設時には多額の経費と多くの時間を費やしている。このようにして作られた道路を有効に利用活用する。

現在建設中の『四国8の字ルート』の建設はもとより、瀬戸内3橋の『海の8の字ルート』を連携させ、四国島内はじめ環瀬戸内海で連携した産業・観光を含めた情報発信が必要である。

道づくりは当然大切であるが、『道使い』がもっと大切であり、整備された道路をいかに有効に活用するか、既存道路を『デッドストック』にしないことが道路利用者の責務である。

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
・地域活力の向上	主要地方道壬生川新居浜野田線の4車線化	この路線は西条市、新居浜市、四国中央市を結ぶ沿岸部の大動脈であり、また四国島内の連携、さらには環瀬戸内海での交流・連携の要であり、経済と産業の発展に3市を始め東予地区全体の今日の発展に大きく寄与している。 平成18年3月に旧東予有料道路が無料化され交通量の増にみられるようにこの路線が益々重要となっている。 この地域の好調な産業を維持発展するためにも旧東予有料道路の4車線化がぜひ必要である。	将来は西条市バイパス、小松バイパスをふくめ国道11号のバイパスとなることを希望する。