

委員からの質疑に対する回答

質疑内容	回 答
渋滞緩和の効果	<p>清音神在本線を整備することにより、総社大橋、及び西詰め、東詰めの交差点の交通量が 44～49%程度低減できると想定され、総社大橋西詰め・東詰め交差点の渋滞が緩和されることが見込まれます。また、総社大橋の交通量を新架橋に分散することにより、走行時間の短縮が図られます。</p>
維持管理費	<p>橋梁部における維持管理費については、橋梁鋼桁の塗装費は、耐鋼製鋼板であるため不必要で、一般的な道路維持費、道路清掃費、舗装補修費等を基に年間 370 万円余りを見込んでいます。これとは別に伸縮装置の取替えに道路供用後、25 年に 1 回、840 万円余り、また、支承の取替えに 50 年に 1 回、1 億 5,700 万円余りが必要となります。この年間維持管理費については、単独費で対応していくこととなりますが、伸縮装置及び支承の取替えについては、橋梁維持修繕費を国の補助事業として要望していきたいと考えています。</p>
経済効果	<p>清音神在本線を整備することにより、企業誘致、宅地整備の可能性から雇用拡大、税収入の増が見込まれます。便益から算出した場合、供用開始予定年の平成 27 年において、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益により 15 億 6 千万円／年程度の便益があると考えています。</p>

<p>費用対効果</p>	<p>総費用に対する総便益の比率として、供用開始後 100 年間の費用便益を算定しますと、5.2 程度となっており清音神在本線の整備は、広域・地域に大きな便益を与えるものと考えます。</p>
<p>既存施設の有効利用</p>	<p>総社大橋での渋滞解決手法としては、信号制御の見直し、総社大橋西詰め交差点の改良、総社大橋の 4 車線化、バイパス整備等が考えられます。その中で、清音神在本線のルートが、バイパスとして機能し、交通量の分散が行われることから最も有効であり、総社大橋の東西交差点の渋滞解消が図られると考えます。さらに、東総社中原本線の 4 車線の効果を生かした道路網の構築が出来るだけでなく、将来の倉敷市への循環道路となる(都)総社真備船穂線を含む(仮)倉敷船穂真備総社線の広域路線となることから、本路線の橋梁部の役割は大きいと考えます。</p>
<p>ルート変更の可否</p>	<p>清音神在本線の計画ルートは、終点部を富原地内の県道上高末総社線への接続地点としていますが、西部地区と総社市市街地を連絡する道路としての機能から考えると、本路線の終点部をさらに西側にするという案も考えられます。</p>

<p>中止による影響</p>	<p>国の交付金については、橋梁部に投じた事業費の返還が生じます。平成17年度から平成19年度までの事業費8億2700万円のうち橋梁部の事業費は2億9350万円であり、返還額は1億6142万円となります。また、合併特例債につきましても同様であり、返還額は、約1億2,547万円となり、合計2億8,689万円を返還することとなります。また、今までの事業費全体に対しても返還を求められる場合も考えられます。その場合は、交付金の返還額が、4億5,485万円で、合併特例債の返還額が、3億5,354万円となり、合計で8億839万円の返還額となります。</p> <p>また、今までの県・国との信頼性を損なうことも考えられます。</p>
<p>企業誘致の見込み</p>	<p>西部地区は、全域が都市計画区域で、新本川以南の工業団地は市街化区域でその他は、市街化調整区域に区分されています。また、西部地域の大部分は農業振興地域となっており、総社市では優良農地と、居住環境に配慮しつつ久代地内の既存の工業地及びその周辺を生産・流通の拠点と位置づけ、地元企業をはじめとする企業の誘致を進めています。</p> <p>土地利用についての法令遵守、並びに上位計画との整合性を図る必要があることから、企業誘致が飛躍的に進むということは、現状において難しいと思われませんが、新架橋の建設により南部地域との交通の利便性が良くなり、西部地域への企業誘致のポテンシャルが高まり、将来、企業誘致が有利になるのではないかと考えます。</p>

<p>将来の土地利用</p>	<p>西部地域の大部分は農業振興地域となっておりますが、優良農地を確保していくとともに、田園環境と共生する良好な居住環境の向上を図る必要があります。</p> <p>また、この地域には大規模な工業団地や住宅団地が配置されており、今後も工業用地や住宅用地の確保に努め、農業と工業が共存する定住環境が整った地域づくりを目指していきます。</p>
<p>合併特例債</p>	<p>合併特例債は、合併した市町村に特別に認められた地方債で、充当率（借入れ可能割合）対象事業費の95%で、その元利償還金の70%について普通交付税の基準財政需要額に算入されます。</p> <p>清音神在本線整備事業につきましては、交付金で補助される残りの事業費に対して概ね95%が充当されます。そして、借り入れた合併特例債の元利償還金の70%が基準財政需要額に算入されることとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 全体事業費 約 61 億円 ○ 交付金 約 33 億 5500 万円 ○ 合併特例債 約 26 億円

<p>市の財政状況</p>	<p>市の財政状態については、「広報そうじゃ」4月号から6月号、でもお知らせしているところですが、平成12年度から16年度ごろに整備した施設の借入金の返済が本格化したことや社会保障費関係の経費などが増加しているため総社市の財政は、「厳しい冬の時代」を迎えていることは事実です。また、収入でも税収は多少回復傾向ですが、交付税は国の三位一体改革以来減少しています。</p> <p>平成20年度一般会計当初予算では、年間の通常収入（市税や交付税など）だけでは収入が不足するため、市の貯金である基金を約14億円取崩す予定としての編成となっているところです。</p> <p>なお、予算調整のための基金は19年度末で約37億円の見込です。</p> <p>このため、総社市では財政の健全化に取組むため行政改革大綱に基づき、財源の確保や経費の節減・合理化に努めているところです。</p> <p>清音神在本線整備事業につきましては、あわせて国の制度改革（特に道路特定財源の一般財源化）等を注視していく必要があると考えております。</p>
<p>市としてのメリット・デメリット</p>	<p>メリットとしては、今現在の総社大橋での通勤時間帯における交通渋滞の解消による時間短縮の便益が見込まれます。また、新架橋により（都）総社真備船穂線を含む（仮）倉敷船穂真備総社線の建設により、倉敷市への循環道路が構築されます。また、緊急時の岡山県の第2次緊急輸送道路は、川辺橋を渡河する国道486号がありますが、新架橋により本路線は、自然災害等の緊急時には、非常に重要な路線となると考えています。</p> <p>デメリットとしては、新架橋を含めた新設道路における維持管理費が必要となることです。</p>

市議会議決の扱い

平成 18 年 3 月市議会における新架橋についての議決の重みは尊重されるものでありますが、平成 19 年 12 月市議会において、大型事業の見直しに関連し、新架橋については、10 月を目途に透明性の高い議論で今後のあり方について協議したいという市長の答弁から本審議会を設置したもので、この事業については、一度「白紙」の状態に戻して、幅広く市民の声を聴き、オープンな議論を経て今後の方向性を決める必要があるということで御理解をお願いします。