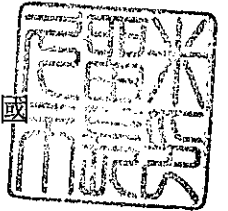




19都計第58号
平成19年4月26日

国土交通省道路局長 殿

久留米市長 江藤 守國



中期的な計画策定にあたっての意見提出について

貴職におかれましては、日頃より当市の道路事業にご理解とご協力をいただき厚く御礼申し上げます。

さて、平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありました中期的な計画策定にあたっての意見について別紙のとおり回答いたしますのでご査収願います。

なお、計画策定に際しては、地方の声が十分反映された計画としていただきますよう特段のご配慮をお願いいたします。

「中期的な計画作成にあたっての意見」(久留米市)

【はじめに】

- ・道路特定財源制度は、道路の主な利用者である「自動車利用者」に渋滞の軽減や道路環境の改善などを図る「道路整備の負担」を「受益者負担」という考え方に基づいてお願いしている合理的な制度であり、この制度を堅持していただきたい。
- ・道路特定財源の堅持のために、あらゆる努力、協力を行なうので、国土交通省としても努力して頂きたい。

【重点化を進める上で特に優先度の高い政策】

- ・道路は、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークにより、戸口から戸口を結ぶ、最も基礎的なインフラであると認識している。
- ・それゆえ、高速道路、幹線道路、生活道路のいずれかの整備が遅れてもネットワークが完成しないので、どの事業も重要と考えている。
- ・その根拠の一つとして、久留米市においては、毎年、市民意識調査を実施し、平成18年度の調査結果において、行政施策のうち重要度が高い上位10位のうち①「生活道路や側溝の整備」が6位、②「広域幹線道路の整備」が8位と「道路整備」が毎年上位を占めており、幹線道路から生活道路に至るまで、市民の要望が高いことが伺える。
- ・一方、2年に1回の頻度で各校区ごとに懇談会を実施しており、その中でも道路に関する市民からの要望が多くあがっており、その内容も多様である。
- ・この背景としては、地方の脆弱な道路整備の現状があると思われる。
- ・一例をあげると、平成19年度国土交通省予算において、鳥栖久留米道路(4.5km)の新規事業着手が決定されたが、この現道である一般国道3号は、久留米市を南北に縦貫しており、その延長は約9kmだが、その殆どが2車線であり、4車線の延長は僅か1.2km、率にして13%にすぎない状況である。
- ・その道路を1日2万台～3万台の交通が利用し、混雑度も1.6～2.0と慢性的な渋滞を呈している。久留米市は、合併により人口30万人を越え、平成20年4月の中核市移行を目指しているが、この福岡県南の主要都市の主要幹線でさえこのような状況である。
- ・また、九州全体の高速道路網に目を移してみると、東九州自動車道や九州横断自動車道延岡線の整備が、新直轄方式も活用し進められているが、未だ整備に着手されていない区間もあり、循環型ネットワークの形成時期す

ら不明である。特に、九州は台風の常襲地域であり、平成17年度は、国管理の国道において50回にも及ぶ全面通行止めが発生している。

- ・ 国民の生命・財産を守るという責務から循環型高速道路ネットワーク形成も急務である。
- ・ さらに、今後わが国は、人口減少化において少子高齢化が進行することが予想され、九州においては、全国より5年ほど早く高齢化が進展している。
- ・ このような社会情勢の中、交通弱者である高齢者や子どもに配慮し、バリアフリーの考え方を活用した歩道整備をはじめとする、道路整備や交通安全対策にもさらに取り組む必要がある。
- ・ 歩道を整備することにより、市民の歩くというニーズに応え、歩くことを通じた健康増進にも寄与し、高齢化社会への備えにもなると思われる。
- ・ このように、わが国の道路整備は、ほとんど全ての面で道半ばであること、さらに、市民意識調査等より、全ての道路施策が必要であり、優先度が高い施策を絞り込むことは難しいと考える。
- ・ ただ、交通の流れから考えると、主要幹線道路が混雑しているのも、生活道路に交通が流れ込み、住環境の悪化や、交通弱者が危険にさらされている状況を考えると、鳥栖久留米道路のようなバイパス整備や連続立体交差事業に代表される渋滞対策を行うことが、波及効果も考えると、効果が高いので、優先度が高いと思われる。
- ・ 一方で、バイパス整備は、時間と費用がかかるので、バイパス等の中期的整備と速攻的対策としての交差点改良や踏み切り改良も組み合わせた計画的な渋滞対策を行うことも必要だと思われる。

【効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと】

- ・ わが国の道路整備は、道半ばであることより、効率的な整備が望まれる。
- ・ 一方、国・地方ともに財政状況が厳しい中、限られた予算で事業を行うためには、新技術を活用したコスト縮減を行い、無駄を排除する必要がある。
- ・ 併せて、今後増大する維持管理費の縮減も大切である。
- ・ 久留米市においては、平成19年度に合併前の旧4町を含めた全市において、20m以上の橋梁29橋の点検を実施し、平成20年度には、「長寿命化修繕計画」を策定する予定である。
- ・ 今までは、悪くなった箇所が発見されれば、修繕を行っていたが、今後、高齢化する橋梁が増える中では、計画的な修繕が構造物の寿命を延ばす上では重要であり、これにより、維持修繕費の縮減にも寄与すると思われる。

【その他、道路施策や道路の整備・管理全般に関する意見】

- ・道路特定財源の用途を道路関係事業に限り拡大を行うことである。
- ・例えば、信号機への道路特定財源の充当である。
- ・久留米市を所管している福岡県警久留米署の資料によると、交差点の事故の約半分が出会い頭に発生している。この内、信号機の無い交差点の割合は約8割あり、さらに、久留米市の施工した街路事業において、信号機設置の遅れで供用時期が遅れた案件も発生した。
- ・このため、道路特定財源にて、信号機設置が出来れば交通安全上も良いと考える。