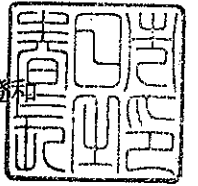




19春都道第46号
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

春日市長 井上 澄和



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

記

福岡県春日市は福岡都市圏の南西部に位置し、昭和四十年代の半ばから福岡市のベッドタウンとしての開発の波をかぶり、このため人口急増に転じ昭和四十七年市制施行をいたしております。

その後も人口増を続け人口11万人都市で働く勤労者が多数居住する住宅都市として発展してきました。

本市のインフラ整備は、平成十年に下水道（污水）普及率100%を達成し、また、人口一人当たり公園緑地面積率は8㎡を超えるなど、都市施設の整備に関し高い評価をいただいております。他方、民間開発や区画整理事業は市域の六割に上がったこともあって、面的な基盤整備はほぼ終了し、完成されたまちとなっております。

しかしながら、本市に残された最も大きな課題は、福岡県管轄の主要幹線の三路線整備であります。

福岡都市圏の縦軸である福岡筑紫野線・長浜太宰府線、横軸である那珂川宇美線、これらが未整備・未着工であるため、交通上のボトルネックとして終日慢性的な渋滞を引き起こし、市民の日常生活は勿論、地域社会の発展の足かせとなっております。

そこで、

【重点化を進める上で特に優先度の高い政策】としては、昨今、国民的課題である団塊世代の大量退職、少子高齢化社会の到来や利便性を求めた人々の大都市圏への集中化により、今後、都市圏及びその周辺地域での道路に対する需要はより一層高まってくることが予想されます。

そのため今、まさに都市圏やその周辺部分での道路予算の投資が重要で、玄関口から生

活道路へ、そして補助幹線へ、さらには幹線道路へとした、このようなネットワークを有機的に完成しなければ、道路の効率的な運営や、人々の社会・経済活動は望めないと思います。

とくに、福岡都市圏は道路事情が悪い中で、横軸の福岡外環状線道路へのアクセス道路整備こそが急務であり、九州北部圏の骨格である外環状道路の費用対効果の押し上げともなるのではないのでしょうか。

また、

【効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと】としては、

道路の建設にあたっては、道路の線引きはもとより、用地取得に時間がかかり投資効果がなかなか表れないきらいがあります。

財源の確保及び申請、地価の上、下落への対応そして用地の所有者への相談等、年単位のハードルが存在し、スピーディーな建設のイメージが湧かないのが、これまでの道路公共事業であります。

そこで新機軸として、用地補償価格交渉の民間委託に向けての法整備（弁護士法の改正）が重要ではないのでしょうか。本市では、過去幅員 17m 道路に抵触した 8 階建て 117 戸入居の SRC 造物件の取り壊しを、民間の手によってわずか一年半で入居者を転出除去した経緯を持ち、民間活力の導入の最たるものとして自負をしているものであります。

また、

【その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見】として、

国は『国土の均衡な発展』を目標として掲げてありますが、人々の急速なライフスタイルの変化の中で、道路行政一般についても、大都市圏、都市近郊、そして過疎地域とそれぞれの地域で道路に対する要求、期待、価値観には違いがあると思われま。

そこで、国土の地域性に応じた発展に委ねる道路行政への転換を行なうべきではないでしょうか。情報スピードは地球規模に膨らみ、国民の生活の中で大量の情報の共有は可能となりましたが、その反面、道路あるいは旅行速度には多少地域間格差はあってしかるべきと考えます。