



19須建産収第0411001号
平成19年5月8日

国土交通省 道路局長 殿

粕屋郡須恵町長 中 嶋 裕



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

このことについて、資料を作成しましたので、別紙のとおり回答致します。

重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

はじめに

須恵町は、福岡県の北西部、糟屋郡の南部に位置し、福岡市からは東へ12 kmの福岡都市圏に属しています。また、総面積の約4割が太宰府県立自然公園指定地区である若杉山、岳城山を中心とする森林で占められており町の中心部を須恵川が流れ、平野部に農地、住宅地が広がる自然豊かな田園都市でもあります。

このように自然環境に恵まれ福岡市に近い町であることから定住人口は増加しており、福岡市のベッドタウンとしての性格が色濃くなってきています。さらに九州の中核都市として発展を続ける福岡市との相互依存関係が強まってきており、須恵町の町づくりの基本理念である「ともに生きる」という共生をテーマに、魅力と活力に溢れたまちを創造するための構想の施策として都市基盤、生活環境の整備推進や産業の振興が進められています。

このように広域的な地域交流の拠点形成する須恵町は、車社会の進展に対応した周辺地域の交通体系や高速交通基盤の整備を目的とした道路の整備計画を進めることにより、地域の活力をより高めることが可能になると考えています。

特に町内に位置する九州自動車道須恵PAにおいてはスマートICが昨年10月に本格運用となり、そのアクセス道路となる都市計画道路の着工はスマートICの更なる社会便益効果の向上に欠かせない須恵町内における道路整備の最重要課題の一つとなっています。

1. 須恵PAスマートIC周辺道路の現況と重点的道路整備について

須恵PAスマートIC下り線への流入流出車両は、県道筑紫野古賀線、県道志免須恵線、町道須恵井尻線及び九州道側道等、そのアクセス道路は整備が進んでいます。

しかしながら、スマートIC上り線側における流入流出車両は、南側の町道須恵井尻線へのアクセスのみであり、北側の県道志免須恵線への都市計画未着工区間の早期着工がスマートICの社会的便益と併せて地域の活性化に大きく寄与するものと考えます。

2. 都市計画道路の早期整備の実施に伴う将来構想

須恵町の活性化をより推進するための方策として都市計画道路の早期整備の実施を踏まえ、中長期的に考えられる九州自動車道上り線側における将来構想は以下のとおりです。

- (1) 周辺の農地を活用して須恵PAを拡大し、PA利用者と出入口利用者との輻輳、混雑緩和に対応する。
- (2) PAを単なる出入口とするだけでなく、地域の物産品を販売する施設を併設する。(ハイウェイオアシス)
- (3) 周辺道路の沿道を開発整備し、物流センター等の企業誘致や商業施設の誘致を行い、地域経済の活性化、地元雇用の創出を行う。

さらに、周辺道路網の整備、特に、県道 筑紫野・古賀線における慢性的渋滞の解消です。粕屋町門松交差点バイパスの早期完成と併せて、ゆとりある交通事情による地域の活性化に繋げていきたいと考え強く要望するものです。

以上のことを、須恵町として重点化を進める上で特に優先度の高い政策と考えるものです。 (別紙図面)

効率化を徹底的に進める上で特に重視すべきことについて

効率的と言うより経済的と言ったほうが適切と思いますが、全国的にマスクミ等で報道されておりますが、あまり交通量が望めない地域での、高級道路及び高速道路等が、考えられます。例えば、建設時において将来的にも交通量が算定しがたい場合は、最小値での設計を採用し、建設費の軽減化を図る。

しかしながら、一定の都市と都市を結ぶ幹線道路としての役割等があり、判断が非常に困難ではあるが、高速道路の更なる見直しを行い幹線国道等においてスリム化を図る。

また、将来的高速道路については、大型車と小型車の分別化を測る。現在も大型車はキープレフト方式にはなっているが、自動二輪においても基本的には、キープレフトである。これは交通安全的には非常に危険極まりないと考えます。

勿論のこと新しく第二東名高速道路みたいな建設方法では、今の時代、用地確保事業費は莫大であり困難であるが、既存の高速道路用地を利用し、高架にすることにより既存の道路は、大型車専用にし、高架部を普通車専用道路とすれば、交通渋滞の解消・高架部分は普通車専用なので、設計強度等及び事業費の削減が計れるのではないかと考えます。

なお、スマートインターは、基本的には、高速道路は、約10km置きにインターは設置されておりますが、国の施策として、欧米並みの5kmを謳っております。住民の利便性・交通渋滞緩和等を考慮しますと画期的な試みだと思っておりますが、地域B/C等を考慮するとかなり難しいと考えられます。当然、利用が望めない地域のインターを最小限にとどめるなど見極めが必要と考えます。

その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関することについて

まず申し上げたいのは、近年、国の方針として道路事業の地方の補助金カットが挙げられると考えます。

例えば、道路改良・交通安全事業・踏切改良事業等については、年々補助の採択基準が厳しくなっております。このような事は、地方に国の補助金で道路を造らず単独事業でやりなさいと言う事に等しいと考えます。

地方には、地方の道作りがあり、道路構造令に適応しない構造でも、地域活性化及び利便性に反映出来るのであれば、補助対象にして頂きたいと考えますし、補助率を2/3程度に引上げを要望します。起債対象についても同様に考えます。

また、道の駅・ハイウェイオアシス等の採択基準緩和の見直し及び、道路付属施設に対しても補助対象の拡大を要望します。

道路整備に関する補助金は、地方自治体の裁量に委ね総額補助の形が望ましいと思われれます。

将来構想

- ・ハイウェイオアシスと都市計画道路沿道の開発
- ・物流センターなど企業誘致、商業施設誘致

