



土総発第 26 号
平成 19 年 5 月 2 日

国土交通省道路局長 様

熊本市長 幸山 政史
(土木総務課扱い)

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)

平成 19 年 4 月 2 日付け (国道企発第 1 1 4 号) で貴職から照会がありました件について、下記の通り回答いたします。

記

1 全体的な意見

今後の道路政策のあり方としては、国土全体に影響を及ぼす政策や緊急性のある政策については国が責任を持って実施する一方で、地域振興や地域のまちづくりに不可欠な道路網の整備については、将来のまちづくりの方向を見据えつつ、地域の実情や住民ニーズに即した政策を地方公共団体自らの責任で決定し、機動的に実施していくことが基本であると考えている。しかしながら、現状では、道路整備に関し地域間で相当の格差が存在することから、道路整備関連予算について、今後、質量両面から充実していくことは、政策を実現する上で必須の要素と考えている。

2 優先度が高い道路政策について

(1) 広域道路網の整備

第 28 次地方制度調査会の提言を受け、道州制の議論が本格化しているが、九州においては、経済界、知事会等、早くから調査検討が行われており、特に九州市長会では昨年 10 月、10 年を目処に実現を目指した「九州府(仮称)構想」を打ち出している。

今後、魅力ある活力に満ちた九州を実現するためには、地域間の交流を促進し一体となって活動できるインフラ整備が不可欠である。しかし、九州においては、中央部に脊梁山脈を抱えており、横断方向の交通体系が極めて脆弱であるのが現状である。

本市としては、九州の一体的な発展に向け、九州中央に位置する地理的特性等を踏まえ九州中央の交流拠点として、九州の一体化を促進する役割を担っていかなければならないと考えているところであり、本市の優先する道路政策の一つとして、九州の一体化に不可欠な短時間で地域間を結ぶ「中九州横断道路」及び「九州横断自動車道延岡線」の両広域連絡道路の早期整備を捉えているところである。

加えて、これらの道路整備については、熊本県域の発展を見据えたところでも世界有数の観光地である阿蘇地域から、歴史と伝統ある熊本城、さらには、風光明媚な天草地域などを結ぶことで、更なる観光振興や地域活性化に大きく寄与するものと考えている。

(2) 域内環状道路の整備

都市は、単独で存立している場合はごくまれで、その多くは周辺の地域と生活圏を共有しながら成り立っている。そこで、地域特性を踏まえたまちづくりに取り組んでいく上では、いわゆる都市圏全体を視野に入れて取り組んでいかなければならないところであり、道路政策としても、都市圏の活力を維持するための都市圏内交通インフラの整備が必要と考えている。

本市では、2011年春に予定されている九州新幹線鹿児島ルートの中線開業を見据えた将来方向として、政令指定都市を実現し、本市はもとより、熊本都市圏、熊本県域、更には九州の一体的な発展を牽引する「九州中央の交流拠点都市」を掲げている。

このような中、本市の市街地は城下町として熊本城を中心とした放射線状の道路網が形成されてきたため、中心部や周辺部においても慢性的な交通渋滞に悩まされており、本市はもとより、本市への通勤通学の依存率が高い熊本都市圏住民の共通の課題となっている。

そこで、域内道路政策の最優先課題としては、国道3号植木バイパスや国道3号北バイパス、熊本西環状道路などの都市圏環状道路の早期完成を捉えているところである。

(3) 交通結節点の利便性向上など

道路整備は、自動車交通だけでなく、鉄軌道や空運、海運などの連携によってより利便性が高まるものであり、交通結節点などの整備や、鉄軌道と道路の連続立体交差事業の推進が必要と考えている。また、本格的な少子高齢化を迎える本市にとって、全ての人に安全で快適な道路環境を確保するため、ユニバーサルデザインやバリアフリーへの対応も重要な道路政策課題である。

3 効率化を進める上で重視すること

(1) 計画的な道路整備の推進と予算措置について

道路政策について、特に地方においては、単体で効果が生まれるものではなく、中心市街地活性化政策で打ち出されたように、都市機能の集積、市街地の再整備、良好な居住空間の創出など、全体的なまちづくりを進める中で併せて道路網の整備に取り組むことで、効果が高まるものであると考える。

現在、まちづくり交付金などといった予算執行上の自由度が高く、まちづくり全体を見据えた制度が創設されているところであるが、更に、省庁間の連携を強化され、このような制度拡充を図っていただきたい。

加えて、道路網整備には相当の費用と年数がかかることから、3カ年、5カ年、あるいは10カ年といった整備計画の策定とこれに基づく計画的な実施が不可欠であるが、現実的には、単年度の予算執行が原則となっており、今行政に求められている市民への説明責任の徹底、成果主義への転換を図る上で大きな支障がある。さらに、複数年度にわたる予算措置が講じられることにより、工期の短縮や事業費の縮減、事務処理の軽減等の実務的な効率化が図られる。

そこで、今後、長中期的な道路整備計画の策定への支援制度や、整備計画の実行性を担保するような予算制度の創設をお願いしたい。

(2) 地域ニーズ等に配慮した道路規格の弾力的運用について

また、今後の人口減少や高齢化を考えると、公共交通の整備や中心市街地の活性化は必須の政策であるが、地方都市においては、自家用車と公共交通、あるいは自転車等の連携をさらに進めていくことが、市民にとって利便性の高い交通網を形成することに繋がると捉えており、このため、道路規格の弾力的な運用を促進していただきたい。

(3) 公共事業の評価基準について

本市では、公共事業の客観的で適切な評価は、効率的な公共事業実施のための必須要件と考えており、全ての施策、事業においてPDCAサイクルに基づく行政評価制度を導入している。

そこで、道路政策においても、その整備の目的にあわせ、達成度や費用対効果を踏まえた基準を設定し、客観的な評価を加え、適切な進行管理を行っていくことは効率化を進める上で大変重要な視点であるが、その際、全国一律的に評価項目・評価基準を適用することは問題があると考ええる。

もとより、まちづくりの重点分野を導き出す上で、他都市との比較等は重要な視点であり、全国の標準的な基準は示す必要があると考えるものの、例えば、渋滞損失額による負の便益評価などは、同じ特性を持つ地域であれば比較が可能な評価基準となるが、人口規模の違う都市間では、おのずと算出される数値には格差が生じる。

加えて、都市毎・地域ごとに必要な道路のインフラの整備レベルは異なることから、例えば地域が自ら、地域の実情や住民ニーズを踏まえ必要な道路インフラを設定した上で、それに対する現在の整備率はどの程度かというような弾力的な評価項目の設定などを検討していただきたい。

4 その他、道路政策や道路の整備・管理全般について

維持管理への対応について

本市の通勤交通手段に占める自家用車の割合は7割となっており、このため、道路の整備はもとより、安全走行のために道路の維持管理も大切な業務となっている。また、白川流域に発達した本市には大小の河川も多く、市が管理している道路橋は1800箇所に上る。これらの道路橋の多くは、2010年には耐用年数を迎え再構築が必要となるが、短期日に再構築を行うことは、財政的に困難であり、今後、国において、経済的な再構築手法や延命措置に関する技術開発をはじめ、地方への支援制度を充実していただきたい。