



水土第 42 号
平成19年 4月27日

国土交通省 道路局長 様

水俣市長 宮本勝彬



道路整備の中期的計画の作成にあたっての意見について（回答）

貴職におかれましては、本市の国道3号の電線地中化をはじめ、南九州西回り自動車道の建設に御尽力いただいていることに対し、厚く御礼申し上げます。

この度、道路整備のあり方につきまして、このような機会を設けていただきましたことに感謝申し上げます。

さて、昨今、道路特定財源について一般財源化を前提にした見直しの議論が強まる中、地方の道路整備はどうなるだろうかと大変心配していたところであります。

また、地方自治体に対する交付税や補助金の削減など地方の財政は大変厳しいものになっており、更に少子高齢化や都市部への人口流出によって益々過疎化が進んでおります。

このような状況下、高速道路の整備は我々地方部においては、様々な効果を与えてくれるものと期待しているところであります。

人口の流出を止めるためには、特に本市等地方都市においては、企業の誘致による雇用の場の確保が必要であると思っておりますが、道路整備、特に高速道路が未整備の場合、企業の誘致は困難ですし、観光資源があるにもかかわらずお客も遠のいてしまいます。

幸い本市は経済産業省、環境省からエコタウンの地域承認を受けリサイクル産業が数社立地していますが、今後更に立地を進めるためにも、また環境モデル都市を標榜している本市への交流促進のためにも、一日も早い高速道路の開通を待ち望んでいるところです。

また、国道の整備に関しては、大方、達成されているように見えますが、歩道の整備や豪雨、地震等の自然災害に対する防災、渋滞緩和等、まだまだ地方での整備は遅れていると思っております。

近年、地球環境、特に温暖化による影響について世界規模で問題視されておりますが、身近な対策として自転車の利用による二酸化炭素の削減があると思います。

しかしながら、自転車歩行者が利用する歩道の整備は最も遅れているのではないのでしょうか。

本市を通過する国道3号の歩道につきましても、歩道の中央に電柱があったり、市街地を離れると歩道の幅が狭く、段差があったりしており、使いづらく、危険性も含んでいると思っております。

安全で快適な国土づくり、ユニバーサルデザインなどこれからは、環境に目を向けた取り組みが必要であると感じておりますし、高速道路や国道を核としたまちづくりが地方自治体のこれからの責務と考えております。

このようなことを踏まえまして、道路特定財源の見直しに関して、道路整備の中期的計画の作成にあたっての意見について、下記のとおり提案をさせて頂きたいと思っております。

記

1. 高速道路の整備について、とりわけ九州管内の整備計画は、西九州、東九州、中九州横断、南九州西回り等があり、一部供用開始された区間もありますが、その中で最も重要な路線から優先順位をつけ、その道路を重点に予算配分し、早期完成を図る。

1 路線を何十年もかけて、一部ずつ供用開始して完成させるよりも、短期間に完成させる方が効果的である場合もあるのではないのでしょうか。

特に、水俣芦北地域におきましては、平成2年12月18日の水俣病に関する関係閣僚会議において「南九州西回り自動車道の整備促進等水俣芦北地域の振興をできる限り推進、支援していく」との申し合わせがなされ、平成5年11月19日、平成9年6月27日の関係閣僚会議においても再度申し合わせがなされてるところであります。

したがって、南九州西回り自動車道の早期整備を最優先にお願いいたします。

2. 21世紀は、環境の世紀と言われます。道路の整備についても、自転車、歩行者道路の整備など「人に優しいみちづくり」や、これからは、生活環境の向上に重点をうつす整備が必要であると考えます。

道路の高速化も必要である反面、ゆとりのある空間も必要ではないのでしょうか。

無料区間の自動車道にも休憩施設や地元物産販売所などの施設整備も必要と思われまます。

3. これからの道路整備は高耐久化、省エネ、省力化、コストダウンなどが求められておりますが、金をかけるべきところは、金をかけて良いのではないのでしょうか。

メリハリが必要であると、トータルコストで考える必要があると思っております。

日本の国土は殆どが山岳で、自然災害により、毎年多くの土砂災害や地震災害を受けておりますことから、災害に強い道路の建設を願望するところではあります。

それらには、金をかけても良いのではないのでしょうか。

4. 戦後急速に社会資本整備政策がはかられ、その中でも急激に道路の建設が始まった訳ではありますが、その構造の殆どがコンクリートを使用されており近年、コンクリートの耐久性が問われていると聞いております。

人工物はいつかは壊れるものでありますが、今後その対策が必要であり、例えば橋を架け替えるのか、補修などにより構造物の延命化を図るのかと言う議論があるようです。

どちらにしても、今後は既存の構築物を維持管理する上で、多大な費用を必要とするものであり、国道はもとより地方道路においても、財源の確保は重いものであります。

これらを考えた場合、財源のストック、積み立て、あるいは早期補修によるコストダウン化などが考えられますが、地方道路に対する、維持管理費に道路特定財源を充てる手法もあると思っております。

5. 南九州西回り自動車道が計画され、数年後には、本市においてもインターチェンジ建設など整備される予定ではありますが、そのインターチェンジの流末雨水、更に既存の国道3号からの雨水等の表面水は、市で管理する市街地の低地にある、雨水幹線に流入することになり、雨水排水計画の能力以上になり、対応が困難になります。

従いまして、流末雨水、表面水の対策につきまして御検討をお願いしたいと思います。