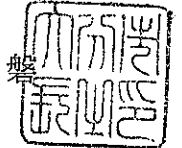




都計第 374 号
平成19年5月17日

国土交通省道路局長 殿

大分市長 釘宮



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日付け国道企第114号にて依頼のありましたことについては、別紙のとおり提出します。

「重点化を進める上で特に優先度の高い政策」

①広域幹線道路網の一部再編

本市においては、衰退が進行する中心市街地の活性化を図るため、現在、平成 19 年度内に中心市街地活性化基本計画を策定し、国の認定を受ける計画で作業中ではありますが、中心市街地最大の交通結節点である大分駅前と駅北の中心商業・業務地のエリアが広域幹線道路である一般国道 10 号で分断されていることが、駅南北の連携強化、回遊性を持ち、複合的な魅力と賑わいのある時間消費型商業地の形成による中心市街地の活性化を図るうえで、大きな障害となっています。

県都にふさわしい拠点形成に向けて、時代の趨勢とともに中心部の幹線道路の役割そのものも大きく変化していることから、分断された中心市街地のまちづくりとさらに地域コミュニティの再生を円滑に進めるため、通過交通の多い広域幹線道路である一般国道 10 号のルートを再編する必要があります。

②交通渋滞の解消・緩和

市内には 18 箇所の主要渋滞ポイントがあります。この解消に向けて、国・県・市及び関係機関で組織する「大分県渋滞対策協議会」で策定した「新たな渋滞対策プログラム」に基づき短中長期の施策を進めています。短中期施策としての交差点改良や部分的な拡幅・改良などは、ボトルネックの解消にはつながるものの、慢性的あるいは恒常的な交通渋滞を解消するまでには至らず、抜本的な渋滞対策ということでは、長期施策として掲げる体系的な道路ネットワーク整備は必要不可欠であります。そして、この道路ネットワークを構築していくに当たっては、都市計画道路等の幹線道路の整備を計画的に、また遅滞なく進めていくことが極めて重要であります。

本市としては、庄の原佐野線や花園細線、下郡中判田線といった都市計画道路の完成と、国道 10 号拡幅や県道高崎大分線改良などにより、必要十分な交通容量を備えた幹線道路が結ばれネットワーク化されることによるのみ、交通渋滞の解消・緩和が図られると考えています。

③バリアフリーの道づくりと電線類地中化の推進

昨今の高齢化社会に鑑み、高齢者や障害者を含む全ての人が安心して通行できるような、歩行者空間の整備が急務となっております。

本市では、「大分県福祉のまちづくり条例」に基づき、生活環境のバリアフリー化の推進を施策の重点項目とし、中心市街地において歩行者優先の道づくりを実施しています。

又、歩行空間内等の電柱や電線類については、景観の著しい阻害や通行の妨げ、特に防災面での問題が指摘されております。

これら、歩行者優先の道づくりの推進にあたり、道路管理者である国県市において市内各幹線道路のバリアフリー化、特に、一般国道10号の元町付近から府内大橋付近の歩道の拡幅と電線類地中化整備の早期実現を要望いたします。

又、障害者のために更なる音声ガイドや盲人用誘導施設等の設置や、歩行者等に対する情報表示版、道路照明等の設置の推進を要望いたします。

④交差点改良等について

現状では国県道等に市道を接続し、交差点改良事業を行うとすると、原因者負担と称し、市による事業費の負担となり、財政面での過大な負担となっている現状があります。

又、設計施工業務を管理者でない市が行う為、協議に必要以上の時間を要しております。特にJRの踏切改良等については、多大な時間を要しており、苦慮しております。

交差点改良等の本来目的を考慮すれば、これらの事業は管理者が自ら行うものであり、管理者による費用負担と設計施工を希望いたします。

又、JRについては、監督官庁である国土交通省より、自主施工するよう指導を要望いたします。

⑤自転車の利用促進における自転車走行レーンの整備について

機動性が高く、人や環境にやさしい交通として、自転車の利用促進を図る施設等の整備が必要です。

このような中、大分市では平成18年3月に「大分市自転車利用基本計画」を策定したところであり、今後、駐輪場の整備や自転車走行レーンの設置を推進していきます。

道路空間を構築していく上で、車道と歩道の分離については、通常概念の中で認知されているが、そこから自転車走行レーン（走行帯）設置の位置付けを明確化にすることは、難しいのが現状です。

既存の道路空間においては、幅の広い歩道では歩行者と自転車が同一なものとして置かれ、他の道路では自動車優先の中、自転車走行空間の確保については大きく制約を受けている現状であり、今後は新規道路建設時や既存道路の利用形態の変更・改良等により自転車走行レーンを設置し、歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる道路整備が必要です。

自転車走行レーン（走行帯）の設置については、道路空間の中で、自転車が走行する事を考慮した、道路構造令の改正などによる整備指針と併せて各地方において取り組み易い補助制度を要望いたします。

「効率化を徹底的に進める上で、重要な事項」

①広域・都市幹線道路網の整備における重点的な交付金の配分枠の増額について

本市においては、市内々交通の割合が極めて高く、市関連交通の半分強が広域都心関連交通であり、広域都心部への流出入交通を円滑に処理するうえからも、幹線道路の容量確保及び経路分散を促進する環状ルートの整備が急務となっています。

また本市では、南北に貫流する大分川・大野川によって市域が三地区に分断されている中、橋梁の本数が極めて少ない上に、河川における断面需給バランスは、広域都心を取り巻く大分川断面や東部地区における区画整理事業の完成や複合産業業務拠点の形成（大分キャノン等の進出）等により、大野川断面においても極めて厳しいボトルネック状況を呈しています。

本市の都市施設における幹線街路の整備率は、平成18年度末74.6%と全国平均に比して高率を示しているものの、本市は、自動車への依存度がきわめて高い現状にあります。よって、中心部への一点集中放射状道路を受止め、交通の分散化やアクセス強化を図る環状ルートの整備、橋梁部での車線の不連続区間の解消が遅れていることから、主要渋滞ポイントも多く発生しています。

よって、自動車交通への依存度が高くならざるを得ない都市においては、広域幹線道路や都市幹線道路の整備についてスピードアップを図るため、重点的な交付金の配分枠の増額を強く要望いたします。