



中道第 320 号
平成19年5月2日

国土交通省道路局長 殿

中津市長 新 貝 正 勝



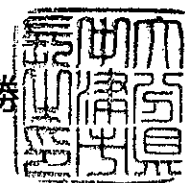
道路整備「中期計画」の作成にあたっての意見書の提出について

新緑の候、貴殿におかれましては益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。
平素より道路事業に対しまして、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。
さて、平成19年4月2日付け、国道企第114号にてご依頼のありました
標記の件について、別紙のとおり意見書を提出いたします。地方の道路状況を
十分ご理解頂き、ぜひ、道路整備「中期計画」の作成時にはご検討いただきま
すようお願い申し上げます。

道路整備「中期計画」の作成にあたっての意見書

【平成19年5月】

大分県中津市長 新 貝 正 勝



道路整備「中期計画」の作成にあたっての意見書

【今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見】

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

①ネットワークがつながっていない高速道路等の整備

高速道路等はネットワークになってはじめてその機能と役割が発揮できます。特に九州の高規格幹線道路のネットワークの整備率は6割であり、その内、西九州は九州縦貫自動車道及び九州横断自動車道(長崎大分線)により、ネットワークはほぼ整備されており、九州の東西格差が顕著になっております。とりわけ、東九州自動車道は、全長436kmの内、営業区間は89km(2割)に留まっており、東九州の発展を阻害しています。

国土交通省の資料にもありますように、企業進出の決め手は「交通アクセスの容易さ」が圧倒し、また、東九州地域では「企業活動の課題として挙げられるのは交通インフラの不足」となっています。

また、九州横断自動車道(延岡線)や、中九州横断道路などの横断軸の整備も急ぐ必要があり、一日も早く九州が一体的なネットワークで結ばれることを切望します。

②地域活性化や物流のための道路の整備

北部九州地域は、自動車産業の進展が目覚しく、年産150万台を合言葉に一大生産拠点地域を目指しています。それに伴う関連企業の立地、地場産業等の技術革新など、経済活動も広域的に拡がりを見せています。その経済活動や物流の交通基盤となるのは、やはり道路であります。

九州地方では、交通移動手段の内、自動車での依存率が93.8%(国土交通省資料)であり、三大都市49.4%、全国平均78.6%を大きく上回る自動車の依存率となっています。

産業経済・文化・観光等の地域間交流や、生活向上のための地域活性化、更には災害・高次医療においてスムーズに対応ができる、しっかりとした基幹道路の整備がぜひ必要であります。

また、本格的な高齢化社会を迎え、誰もが安全で安心して暮らせる街づくりを進めるとともに、地域間の競争が本格化するなかで、地域の活力を高めるため魅力ある中心市街地づくりなどを進めることが必要です。

こうしたことから、市街地における物流交通の幹線道路への誘導、コミュニティバスの円滑な運行などを図るために、都市内の幹線道路の整備を進めることが必要不可欠であります。更にコンパクトな市街地の形成など、将来の街

づくりを見据え市街地を誘導するため、先行的に都市計画道路の整備が必要です。更には魅力ある中心市街地づくりのため、面的整備事業や道路整備により、都市の再開発を進めることが必要であります。

以上のことを十分踏まえ、中期計画ではバス・鉄道・地下鉄・道路等の交通体系が充実している、都会(中央)的な発案での道路整備の優先度で作成することなく、車の依存度が極めて高い地方の実情を的確に把握した上で作成をお願いします。

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ①道路づくりでは、省庁間の連携による効率的なネットワークづくりに努める事が重要であり、無駄のない道路事業につながると思われます。
- ②個別の事業のスピードアップを計るなど、スケジュール管理を徹底することは、社会経済情勢、市民ニーズに合ったものとなり、効率的な事業展開が図られると思われます。
- ③事業の実施にあたって、早い段階から住民の考えや意見が十分反映されるような取組みをもっと行うことは、道路事業の理解が得られ、事業の進捗を図る上で大切なことと思われます。
- ④沿道の住民やNPOなどが、アダプト制度等の積極的な活用により、道路の管理にもっと参画できる取組みを行うことは、維持管理コストの節減が大いに期待されると思われます。

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

【中津市の要望】

大分県北部(中津)地域は、中津港が重要港湾として着々と整備され、また、平成16年12月に操業を開始した、ダイハツ九州(株)は年間25万台のフル生産に入り、更に現在は第2工場を建設中であり、平成19年末には生産能力は48万台になる予定であります。さらに、久留米市にはエンジン工場が進出するなど、新たな雇用と関連企業等の立地が見込まれ、地域経済への波及効果が一層高まっています。今後、交通量の更なる増大も見込まれています。

しかしながら、急速な地域経済の進展に対応すべきインフラ整備(道路整備)等は遅れており、国道10号や国道212号をはじめ、多くの道路で渋滞

が生じている状況です。

東九州自動車道や高規格道路(中津日田道路)の早期完成及び、アクセス道路の整備、渋滞する生活基盤道路の整備は喫緊の課題であります。

○東九州自動車道(築上町～中津～宇佐間)の早期完成

九州(縦貫・横断)自動車道とともに、九州の高速自動車国道のネットワーク化は、100万台を超える自動車産業の一大基地となっている北部九州地域の経済発展はもとより、大分県北地域の産業・経済・文化の振興の基幹道路として最も重要な道路であり、東九州自動車道(築上町～中津～宇佐間・延長28.3km)の早期完成が重要であります。

○地域高規格道路(中津日田道路)の早期完成

九州横断自動車道と東九州自動車道の3軸により、一体性の高いトライアングル構造が生まれ、生活・産業・観光等の地域間交流が活発になり、また、西九州からの物流も多くなり中津港の利活用にも貢献できる道路であります。

既に操業されていますダイハツ九州、更には第2工場の建設に伴い地場産業の物流も活発になり、交通量の増大も見込まれ、今以上の交通混雑が予想されます。中津港より九州横断自動車道(大分道)日田インター間(延長50km)の一日も早い整備が必要であります。

○県道・中津高田線の早期整備

進出企業等が多く立地する海岸線を走る当路線は、現在4車線化に向け整備中ではありますが、重要港湾中津港やダイハツ九州などのアクセス道路として、需要の高い道路であります。現在、朝夕の交通混雑は慢性化し、地域の生活にも支障をきたしています。今年末のダイハツ第2工場が稼動すれば、更に混雑は増すものと思われれます。

田尻工区(延長2km)の早急な4車線化への整備が必要であります。

○臨港道路1号線の早期完成

重要港湾中津港へのアクセス道路は現在1本ありますが、ダイハツ関連車両や一般車両、大型トラックなど通行量は増大し、中津高田線と同様に朝夕の交通混雑は慢性化しています。また田尻地域の生活道路でもあり、生活に支障をきたしている状況であります。

バイパスルートの臨港道路1号線(中津高田線~中津港の間 1.6km)の早期完成は切実な願いであります。

○山国川河口部の架橋の早期実現

この架橋は、ダイハツ九州をはじめ北部九州の自動車産業の製品や部品調達の輸送、豊前東部工業団地との交流など中津市中心部を通過することなく、現在4車線化で整備中の中津高田線に接続ができることから、大変重要な架橋であります。福岡県側は既に道路事業に着手しており、早期の架橋が切望されているところであります。

○都市計画道路の早期整備

市街地内では細街路が多く、産業の発展に伴い朝夕の交通混雑は慢性化し、今後、ダイハツ等関連企業活動の進展、広域交通の整備により交通量の増大が予想されることから、市域内の都市計画道路の整備により、円滑な自動車交通の確保も急がれています。

現在、都市計画路線38路線、総延長96.5kmの内、延長46.9kmが未整備であり、この内、中期的には延長3.4km(総事業費約68億)の実施を計画しており、道路財源の確保が不可欠であります。

○災害・高次医療に対応できる広域アクセス道路の整備

生活を支える国道や県道等の整備が遅れており、豪雨による通行止め、深刻な交通事故、旧町村から合併新市へのアクセス道路として、また、周辺市町村への広域アクセス道路の整備は、災害や高次医療対応ができる道路として、要望は一段と高まっています。

中津市管内では、国道212号外8路線、計画延長7.9kmの整備が急務となっております。

○日常の暮らしを支える生活基盤道路の整備

中津市は近年、ダイハツ九州をはじめ企業立地が盛んになり、物流や人の交流が増大しており、それに伴う道路を含めたインフラ整備が遅れています。従って、既存の一般生活道路へのトラックや一般車両の通行が増加し、小・中学生や高齢者の安全性が危ぶまれているのが現状であります。このため、生活道路の整備、自転車道、通学路としての歩道整備、交差点改良などの交通安全対策、また、山間部の道路は急カーブや落石等の危険箇所も多く抱え

ており、これらの道路整備、更には橋梁の延命化対策等道路の維持補償、その他にも高齢化社会に伴う歩道の段差解消など、バリアフリー対策も急務となっています。

中津市の道路整備状況につきまして、市道の総延長 871.6km、改良済延長 588.6km、整備率は 67.5%であります。中期的には 96 路線(事業)総延長 77.7km(総事業費 122 億)の実施を計画しており、これもまた道路財源の確保が不可欠であります。

以上のように、地方においては高速道路はもとより、地方道路整備についても課題は山積しており、地域間の経済活動並びに活性化と、住民の生活を守るためにも、道路特定財源の確保は大変重要であります。「中期計画」の策定では、遅れている地方の道路整備の実情を踏まえ、十分に議論を頂きお汲み取りくださるようお願いいたします。