



意見書

豊後大野市

国土交通省中期計画策定にあたっての意見

市の地理的、社会的特徴

(1) 地形・気象

豊後大野市は、大分県の南西部、大野川の中・上流域に位置し、東西約22km、南北約31km、総面積は、603.36k m²であり、県土の9.5%を占めている。面積を地目別に見ると、74.2%が林野で、耕地は11.8%、宅地はわずかに1.5%となっている。

気候は瀬戸内海型気候に属し、平地気候と山地気候のほぼ中間にあり、四季を通じておおむね温暖で、一部の山岳地帯を除いては、平坦地の平均気温は15～16℃と極めて農耕に適しており、古くから農業を基幹産業として発展してきた。

(2) 人口分布

平成17年の国勢調査では、豊後大野市の人口は、41,548人で、昭和55年の人口51,975人と比較すると10,427人減少している。増減率で見ると16.6%減となっており、減少の一途を辿っている。

(3) 社会・経済

本市は、5つの国道が走り（市東部－国道10号[北九州市～大分市～本市～宮崎市～鹿児島市]、同北部－国道57号[本市～熊本市～長崎市]・国道442号[大分市～本市～大川市]、同中心部－国道326号[本市～延岡市]・国道502号[臼杵市～本市～竹田市]）、これらに主要地方道6路線（県道）、一般県道17路線や市道が接続し、市内の道路網を形成している。

さらに、工事の進められている中九州横断道路と三重新殿線バイパスの完成により、本市が大分・熊本・宮崎の3地域を結ぶ交通の要衝となることが予想されている。

公共交通機関は、JR九州豊肥線が本市を横断し、バスは大分バス、大野交通、竹田交通、JRバスの4社が運行している。

市中心部から大分市中心部への所要時間は、自動車、JRともに約1時間程度であり、社会・経済的にも大分市とのつながりは大きい。

道路の現状と問題点

交通網の発達や生活スタイルの変化により、市民の生活行動圏域が広域化する中、通勤や通学、流通や地域間交流における広域アクセスの利便性向上が求められています。本市においては、犬飼バイパスの開通により、大分市中心部への時間距離は約1時間と改善されています。また、竹田・阿蘇方面や延岡方面へのアクセスとして、中九州横断道路及び三重新殿バイパスの整備が進行中です。

広域的な幹線道路は、国道10号、57号、326号、442号、502号のほか、県道が24路線あり、それぞれ整備が進められていますが、部分的に幅員が狭いなどの改良がのぞまれる箇所が残っています。

市民の日常生活を支え、中心部と各町の生活拠点を結ぶ主要道路については、周辺部と中心部の拠点間を結ぶ地域連携軸が弱いことが課題になっています。本市の市道は、平成18年4月1日現在で1・2級その他の市道を合わせ1,640路線、総延長1,372,162m（改良率47.8%、舗装率90.2%）となっている。このうち改良率については、県平均から9.2%程低くなっており整備が遅れている状況にあります。

また、本市は山間地域が多いことから国道や県道などの基幹道路とのアクセス道路が十分に整備されていない現状にあると同時に幅員が狭くカーブが急など改良すべき路線も多く、市民生活道路として、都市計画道路など幹線道路と組み合わせた利便性の高い道路網の整備や道路の補修などの維持管理などが課題となっています。

なお、歩道の整備改修など、道路のバリアフリー化も含めた生活者や利用者の視点に立った道路整備が求められています。

今後の道路政策や道路の整備、管理について

1、重点化を進める上で特に優先度の高い政策

●経済活動と市民生活の基盤としての戦略的ネットワークの整備

- ・市民生活の利便性や産業の活性化を図るため、豊後大野市内の主軸である国県道の整備それをつなぐ市道の整備（はしご型、循環型道路網の整備）を計画（資料1）

●高齡化する道路ストックに対応した道路管理

- ・市内には橋梁 734 箇所、トンネル 42 箇所あるがほとんどが老朽化しており維持工事が必要となっている。また、市道路面は簡易舗装で整備して 20 年以上経過したものが多く路面補修が緊急の課題となっておりストック総合整備事業等の新設を望む

●安全で安心できる暮らしの実現

- ・生活道路について、人優先の歩行空間の整備（通学路等の歩道設置）

2、効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

●既存ストックの徹底的な利活用

- ・既存の維持改修工事（部分改良も含む）に対する補助事業の新設が必要 出来るだけ既存道路を取り込んだ路線計画をして事業費の抑制を図る。

●コストの徹底的な縮減と管理

- ・契約方法の改善 地元の協力（用地）目的に合った道路計画

3、その他道路政策や道路の整備管理

●説明責任の向上とスケジュール管理

- ・事業効果を出すために整備目標を設定 地元説明の徹底

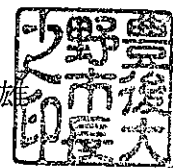
●道路整備、管理の費用負担のあり方

- ・協働の道づくりが必要 道路維持費用に対する補助制度の創設

平成19年 5月 7日

国土交通省道路局長 殿

豊後大野市長 芦 刈 幸 雄



豊後大野市内の道路の整備について

【建設課/河川・道路班】

○基本方針

大分県中長期道路整備計画「おおいたの道構想21」をもとに、第1次豊後大野市総合計画を連携させ、身近な交通ネットワークや広域交通ネットワークの整備を促進する。

「はしご型」及び循環型道路網の整備

○総合計画に示す重点事業

◆重点施策1 広域道路網の整備

循環型道路網に資する市内の国道、県道について、渋滞の緩和や安全で快適な走行が出来るように計画的な整備に努める。そのために、整備の有効性、優先性などを見定め、より**整備効果の高い市道の整備を重点的に**推進する。

◆重点施策2 生活道路の整備

地域の拠点性を高め、**住まいの地域から各生活拠点や市の中心部への移動が円滑**となるように、市民生活に密接な関係にある市道の整備・改良計画を計画的に進める。

○道路予算と集中改革プラン

◆大分県の現状

大分県の道路予算(道路橋梁費)の現状は、平成10年度の944億円をピークに平成17年度は約半分の524億円となっている。道路特定財源の一般財源化問題等があり、このような状況は今後も続くと考えられる。設計VEなどによるコスト縮減や地域の実情に応じた最適な道路構造(1.5車線道路)、PI方式の積極的な導入などより一層効果的で効率的な道路整備に努め、**選択と集中**による整備効果の早期発現を図る。

◆豊後大野市の現状

豊後大野市の主要地方道と一般県道の改良率(幅員5.5m以上)は50.9%であり、日田市に次いで悪い。(県平均:64.5%/H18.4月現在)
市道の改良率は47.8%(H18年4月現在)となっており、地域住民からの道路改良の要望は多い。舗装率は90.2%であるが、舗装工事を実施してから20年を超える路線も多く、これからは**舗装補修に係る予算が多くなると**予想される。

◆集中改革プラン

本市の財政状況は極めて厳しい状況にある。財政構造を見ると、特に公債費が突出しており、本市の財政を圧迫している。
豊後大野市行政改革大綱の方針に従い、平成17年度から平成21年度までの5年間を計画期間とし、公債費等の支出削減を重点的に行う。

起債のシリング H18~H21は 30億円を上限
H22以降 は 25億円を上限

市道新設改良予算は年間5~6億円程度であり、起債額も前年並みで抑制されている。今後の整備予算の増額は望めない。



選択と集中による道路改良事業の推進

○整備重点路線(広域道路網)

大分県

豊後大野土木事務所/ 道路整備(位置付付)

【おおいたの道構想21】

- 主要幹線道路(広域ネットワーク)
 - 中九州横断道路(地域高規格道路)
 - 三重新殿線バイパス(広域道路/交流促進型)
- 幹線道路
 - 国道326号
 - 国道442号
 - 国道502号
- 幹線連絡道路
 - (主)三重野津原線
 - (主)緒方朝地線
 - (一)緒方大野線
- 地域連絡道路
 - (主)大分大野線
 - (主)三重野津原線
 - (主)緒方高千穂線
 - (主)宇目清川線
 - (主)三重弥生線
 - (一)朝地直入線

豊後大野市 / 「はしご型」及び循環型道路網

【豊後大野市総合計画(第1次)】

- 広域連携軸(横軸)
 - 中九州横断道路(地域高規格道路)
 - 国道502・326号
- 広域連携軸(縦軸)
 - 国道57号(犬飼バイパス)
 - 国道326号
 - 国道442号
- 地域連携軸
 - 国道326号(犬飼~502合流地点)
 - 三重新殿線バイパス(新殿~赤嶺)
 - (主)三重野津原線(田中~清川白尾)
 - (主)緒方朝地線
 - (一)緒方大野線
 - (市道)牛首線
- 地域アクセス道路
 - (主)三重弥生線
 - (主)宇目清川線
 - (主)緒方高千穂線
 - (一)山内新殿線
 - (主)大分大野線
 - (一)朝地直入線
 - (一)伏野三重線



◆豊後大野の「みち」づくり整備方針

- ① 広域連携軸、地域連携軸の整備率100%の達成
- ② 地域アクセス道路の整備事業の推進
- ③ 整備効果の高い生活道路の整備(市道)