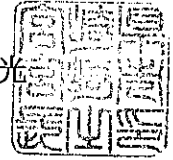




国土第 61 号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 殿

宮崎市長 津村 重光



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号で依頼のあった標記については、別紙のとおりです。

文書取扱 建設部土木課
TEL 0985-21-1801
FAX 0985-26-3520

今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見（宮崎市）

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

- ・東九州自動車道をはじめとする高速道路網の整備
（同じ九州内においても東西の地域間格差が拡大しつつある。）
- ・市街地中心部へ入る車を分散させる環状道路の整備
（渋滞による経済損失は非常に大きいことから、渋滞ポイントの解消が必要。）
- ・地域活性化や物流促進のため、合併した旧町を結ぶ道路の整備
（合併した新市の均衡ある発展、魅力あるまちづくりを進める必要がある。）
- ・通勤、通学、通院などの日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備
（交通安全施策をなお一層推進し、安全で安心できる暮らしの実現が必要。）
- ・車中心から人優先の道路空間への転換に向けた「橋通りを中心とした公園化」の社会実験の実施
（現在の6車線の道路空間を再配分し、公園的な要素を含めた道路空間整備が図れないか、社会実験を実施。）
- ・宮崎都市圏の交通マスタープランである総合都市交通計画の実行プログラムとしての都市交通戦略の策定（県事業、宮崎都市圏：H19～20）
（マスタープランに基づき、5～10年を目標とした都市交通施策や実施プログラムをとりまとめるとともに、管理・運営の仕組みと体制を構築する。）
- ・美しい道路景観を創造するための無電柱化や屋外広告物規制等の推進
（本市は、九州一の景観都市を目指しており、無電柱化や屋外広告物規制等は景観施策の大きな柱である。）

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ・工法の工夫や新技術の活用等により、道路の建設や管理にかかるコストを縮減する。
（厳しい財政状況を踏まえ、効果の高い事業を集中的・重点的に実施する必要がある。例えば、1.5車線の道路整備は、コスト縮減を図る上において有効だと考えられる。）
- ・入札契約の適正化など事業の透明性を確保する。
（利用者ニーズに合った施策を展開するとともに、住民の理解が得られるよう説明責任を果たす必要がある。なお、入札制度については、最低制限価格の是非について検討が必要と思われる。）

- ・事業の開始前や途中段階で必要性をチェックするなど、事業ごとの評価を徹底する。

(整備の優先順位を明確にするなど、限られた予算で効率的な政策展開を図る必要がある。)

- ・効率的な道路整備促進に向けた長期未着手都市計画道路見直しを推進する。

(都市計画決定されてから長期にわたって着手されないままとなっている路線がある。こうした路線には必要性の低下したものがあり、見直しの検討を行った。その結果に基づき都市計画の廃止や変更を行うとともに、要整備区間の計画的な整備を推進する必要がある。)

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見

- ・これまで、12次にわたる五箇年計画の推進により道路整備が進められ、大都市部では一定の道路ストックが形成された。一方、地方では高速道路さえも未完成であり、幹線道路や生活道路も不足するなど、大都市部と地方では道路の整備水準に大きな格差が生じている。今後の道路投資は、地方に重点配分すべきである。

(大都市部と地方において自治体間の格差が拡大することが懸念される。)

- ・バイパス等の開通によりバイウェイ化する旧道区間については、地域活性化の観点から、にぎわいを創出する手法の検討が必要である。

(例えば、国道220号においては、堀切峠や鬼の洗濯岩、道の駅フェニックス等の観光資源を有していることから、バイパス開通に伴い地方自治体に移譲される予定の現道区間については、沿道地域を含めた特色あるみちづくりが必要である。)

- ・道路構造物は、適切な時期に十分な補修を行うことにより延命化が図れることから、将来的な維持管理に係るトータルコストを抑えるためには、総合的・戦略的な管理システムの構築が必要である。

(荒廃するアメリカの二の舞とならぬよう先手を打つ必要がある。)