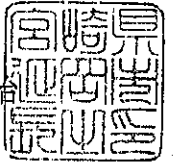




延高速 第 7号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

延岡市
市長 首藤 正治



中期的な計画の作成にあたっての意見書の提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号において依頼のありました標記の件について、別添意見書のとおり回答いたします。

記

添付書類 意見書 一式

(文書取扱い)

延岡市都市建設部高速道対策課

【中期的な計画作成にあたっての要望】

1. 今後の道路政策や道路整備・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

高速道路は国土の骨格を成す基本的な社会基盤であり、地方分権や地域間競争という「地方の時代」を迎えようとする昨今、地方が自立するための最低限必要な施設で、国が責任を持って整備すべき施設であると認識しています。

九州の交通体系を見てみますと、高速道路が整備され、部分的とはいえ新幹線までもが開通している西九州に比べ、北九州市から大分・宮崎・鹿児島市に至る東九州地域は、東九州自動車道をはじめ高速交通体系が著しく立ち遅れており、そのため産業や都市間の相互連携・ネットワーク化が不十分であり、そのポテンシャルが発揮されていないのが実情であります。高速道路の整備率で見ますと、九州全体で約62%の整備率となっている中、東九州自動車道については一般国道の自動車専用道路を含めても約33%しか整備されていないなど、東西間の格差が広がっています。今後、九州が一体となった魅力ある自立的な経済文化交流圏を形成するためには、東九州自動車道、九州横断自動車道延岡線の整備等によりネットワーク化が不可欠であります。これにより各地域間の連携・交流を促進することが人流や物流を活発化させ、地域活性化に繋がるものと考えます。

幸い、東九州自動車道の門川～西都間については、平成26年までに随時供用開始される予定となっているなど、7年後には完成する目処が立ったところであります。

しかし、九州横断自動車道延岡線は整備が大変遅れております。全長95kmのうち北方延岡道路の舞野～延岡間の2.1kmが18年2月に供用を開始しただけであり、熊本県側でも御船～山都間2.3kmについて新直轄方式による整備が始まったばかりであります。

この九州横断自動車道延岡線は、熊本市と延岡市を結び、供用が開始されれば新鮮で安全な農畜産物を安定的に大消費地へ供給することが出来ますし、農林業に携わる人達の定住促進にも大きく貢献するものと考えます。

また、台風などの自然災害により頻繁に主要道路や生活道路が決壊するこの地域においては、災害時の代替道路としての機能を持つものと考えます。先の新潟県中越地震の際に高速道路が通行止め区間の迂回路として活用されるなど、広域ネットワーク機能を発揮し、被災地への緊急車両や救援物資の輸送に大いに貢献したことは周知の事実であります。また、少子高齢化により、産婦人科や小児科の医師が不足している中山間地域を多く含んでいる路線でありますので、無医師地域の解消という意味でもこの道路の整備は重要であり、地域医療の中核となる病院へのアクセスも容易になります。

さらに、細島港を利用し、熊本県の工業製品や農産物の海外輸送を拡大させる構想も生まれてきます。

ぜひとも、この九州横断自動車道延岡線の整備を中期計画に盛り込み、早急に進めていただきたいと思えます。

②効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

限られた道路特定財源を生かし、地方の特性にあった構造規格の道路を整備するなど、高速道路の建設・管理コストの低減を図り、出来るだけ早く九州を網羅する高速道路網を完成させることが重要と考えます。

そのためには、将来交通量の推測を正確に行い、設計工法等の見直し、技術の革新等による工期の短縮を図る必要があります。

また、既存の道路の有効活用を図ることがトータルな意味での効率化を実現することになるのではないのでしょうか。たとえば延岡南道路等の料金値下げを行い、利用促進を図ることで、国道10号の延岡南部地区の渋滞緩和を図ることが出来れば、新たに渋滞緩和のためのバイパスを造る必要がなくなると考えます。延岡南道路の料金の値下げ、あるいは、国による西日本高速道路株式会社からの延岡南道路の買い上げについて制度的に可能かどうかを含め検討していただきたいと思えます。

さらに、今後の高速道路の整備については、新直轄方式による整備方式の採用に見られたように、地元負担を軽減し、地元の要望に臨機応変に対応できる新しい制度（方式）

を導入する方法が考案できないか検討をしていただきたいと思います。

③その他、道路政策や道路整備・管理全般に関すること

災害時の高速道路の代替道路としての効用については先ほど述べましたが、さらにその効果を大きくするため、高速道路の途中から乗り入れ可能な道路を確保するなどの方法をさらに検討していただきたいと思います。

また、ある大学教授が「全国一律に同じ規格の高速道路を、採算性を無視して造る必要が果たしてあるのか。たとえば地域の特性にあった自動車専用道路的な道路で、随所に連結路や緩速車線を配置し、主要交差道路とは立体交差する『高規格バイパス型道路』的なものが出来れば、高速道路ほど早くは走れないが、信号が無く待ち時間が無い分従来の道より大変早く目的地に着くことが出来き、おまけに建設コストも節減できる。」ということを書かれています。私たちが利用している国道218号にこのような道路整備方式を採用することが出来れば、地元の利便性は大変よくなるのではないかと考えます。

ただ、このような道路をどこが主体となってどのような負担割合で造るのか、新直轄のような方式を使うのか、また、更なる地元負担を軽減させる方式で行うことが出来るのか今後早急に検討していただきたいと思います。

最後に、道路の整備促進・維持補修のための財源を安定的に確保するためには、現在の道路特定財源の確保は欠かすことの出来ない制度であると考えます。しかしながら、昨年12月の道路特定財源の見直しに関する具体策により、平成20年の通常国会で所要の法改正を行うことになっているようであります。

道路特定財源は高速道路の整備をはじめとする真に必要な道路を整備するための財源として最大限活用しなければならないものであり、道路整備が遅れている地方にとっては、一般財源化は到底容認できるものでないということを理解していただきたいと思います。