



20字建第 429 号
平成20年10月 8日

国土交通省道路局長 殿

宇美町長 安 川



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

このことについて、別紙のとおり回答致しますので、よろしくお取りはからい願います。

今後の道路行政についての意見・提案

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

様式①

福岡県 宇美町

道路特定財源については、平成 20 年 5 月 13 日の閣議決定で、平成 21 年度から一般財源化され、その際に地方財政に影響を及ぼさないよう措置すると明記されています。特に困窮する地方財政への措置に関しては充分なる配慮をお願いします。

その際に、従前の制度では、ガソリン税と自動車重量税においては、地方への配分率が低すぎたのではないのでしょうか。自動車重量譲与税については 1/3 しか配分されず、また、地方道路譲与税に至っては、わずか 9.67 %しか配分されていません。しかもそのうち県や政令指定都市に配分される 58 %を除くと、市町村にはガソリン 1 ㍓当たり 2.18 円しか配分されていませんでした。

確かに地方道路整備臨時交付金制度で国税の内 1/4 の財源が地方に配分される形になりますが、事業採択のハードルが高く、例えば町道の舗装打ち替え工事等の維持補修系事業には使えないのが現状です。県道等は頻繁に舗装の打ち替えができ、良好な管理体制が保たれていますが、本来舗装の寿命を概ね 10 年とするならば、町道においては 20 年以上が経過しても打ち替えを行えず、部分補修を繰り返しているのが現状で、通過車両の安全を確保すること大変苦勞している状況が続いています。このように身近な生活道路や通学路を含めた準幹線道路の安全を図るための維持補修事業の財源確保が大きな課題となっています。

地方の道路を良好な状態で維持管理していくための財源確保については、道路特定財源が一般財源化されたとしても、地方への配分率をこれまで以上に高めていくか、それができなければ、地方道路臨時交付金制度を堅持すると共に、町道の維持補修系の事業を対象としていくことが必要であると考えます。

また、閣議決定された基本方針に「道路関連公益法人や道路整備関係の特別会計関連の無駄を徹底的に排除する」と掲げられていますが、本当に徹底して実行して頂きたいと思います。公用車の随意契約と受注企業への天下り問題や、地方整備局の職員が年間数百万円のタクシー代を使っていた問題は、住民からすれば、地方公共団体職員も同様と誤認される恐れもあり遺憾であり、そのような問題を全て解決してこそ、はじめて高額な特定財源を国民に求めていくことが可能になると思います。また、必要性に薄い公益法人を統廃合する等、国交省が先頭に立ち、道路行政に向かう姿勢を示していただきたいと思います。

○現状

宇美町は福岡市に隣接する糟屋郡の最南端に位置する町であるが、福岡市中央部へのアクセスする主要幹線道路としては、県道福岡太宰府線しか無く、朝夕のラッシュ時には大変な交通渋滞が発生しており、混雑を避ける車両が住居区域に頻繁に進入し、通学路や生活道路の安全が脅かされている。

そのために、平成14年度より都市計画道路志免宇美線の事業認可を受け、福岡県において整備して頂いており、志免宇美線へのアクセス道路は町で整備を進めている。

○課題

都市計画道路志免宇美線は、全線開通してこそ、その機能を十分に発揮する道路であるが、事業認可は志免宇美線全線 3,690 mのうち 1,230 mしか取得できておらず、全線事業認可を受ける見通しは今のところ立っていない。

志免町と宇美町とで「志免宇美線整備促進期成会」を組織し、全線の事業認可へ向けて動き出す準備を進めているが課題も多い。

事業認可から6年が経過した19年度末で用地の取得率が30%、事業費ベースで26%の進捗率で部分開通の見通しも未だ立っていない。

そうした中で、県が早期開通を目指して事業費を増やしたり、全線の事業認可を受けたとしても、アクセス道路の整備費用や、補助分で1/6・県単費分で1/4の負担金が町財政に重くのし掛かっており、その財源確保に大変苦勞している状況が続いている。

また、用地買収に関して、県は事業区域内のみ用地を取得していけば良いが、町は事業に協力する立場から、残地の買い取り要望に対応せざるを得ない状況であり、残地の買収を行っている。その負担もさることながら、形が悪く使い道のない残地を数多く抱えることになり、その維持管理費も毎年かさんでいく一方である。

町の負担金や残地の買い上げ費用については、補助も起債も使えないため、全て一般財源から拠出しなくてはならず、その捻出に大変苦慮している状況である。

宇美町は福岡市に隣接する糟屋郡の最南端に位置し、福岡市のベッドタウンとして発展を続けてきた。当然福岡市には通勤や通学で多くの町民が行き来しているが、福岡市の中心地へアクセスする主要幹線道路としては、県道福岡太宰府線しか無く、朝夕のラッシュ時には大変な交通渋滞が発生しており、地域経済の発展を阻害する一因にもなっている。

現在、県道福岡太宰府線のバイパス機能を有する都市計画道路志免宇美線の事業認可を受けており、この事業が完成すると福岡市中心部や、地下鉄の駅がある福岡空港へのアクセスが格段に向上し住民の生活環境も大きな改善が見込まれる。

また、宇美町は団塊世代の人口比率が格段に高く、今後 10 年以内に急激な高齢化を迎えることになるため、駅前広場をターミナル化し、中心市街の活性化を図るとともに、特に「あんしん歩行エリア」内のバリアフリー化を促進することが重要な課題となっている。

宇美町第 4 次総合計画の後期基本計画では、このように大都市近郊のベッドタウンとして、主要計画道路の早期完成を目指し、幹線道路と生活道路を区分することで、快適でゆとりのある交通体系の整備を図ると共に、高齢者や障がい者・子ども達が安心して行動できるエリアを確立し、高齢者や障がい者が住みやすく、子育てしやすい町づくりを目指している。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④

福岡県 宇美町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・ 中心市街地の活性化 ・ 少子高齢化社会に対応したバリアフリー化の推進と子育てしやすいまちづくりの推進 ・ 地域経済の発展	・ あんしん歩行エリアの設定 ・ 主要計画道路の整備促進	・ あんしん歩行エリアを設定したことにより、歩道設置が不十分な通学路に計画的に歩道を設置する方向性が明確になった。 ・ 中心市街地を中心にバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者、子ども達にやさしいまちづくりの方向性が明確になった。 ・ 駅や中心市街地から商業施設や観光施設及び公共施設や学校等への動線が明確になり、重点的な道路整備の方向性が明確になった。 ・ 幹線道路と生活道路を区分することで、快適でゆとりのある交通体系の整備を図る。	