

20 須建産収 0930040 号

平成20年10月14日

国土交通省 道路局長 殿

糟屋郡須恵町長 中嶋 裕史



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）

貴職におかれましては、日頃より地方道路整備に対しまして、ご理解を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、標記依頼がありました件、別紙のとおり意見・提案書を提出いたしますので、ご査収方よろしくお願いいたします。

近年、国の方針として道路事業の地方補助金事業の採択が厳しくなったのではと考えます。

例えば、道路改良・交通安全事業・踏切改良事業等については、年々補助の採択基準が厳しくなっております。確かにこの近年見直し等がなされておりますが、このような事は、地方に国の補助金で道路を造らず単独事業でやりなさいと言う事に等しいと考えます。

地方には、地方の道作りがあり、道路構造令に適応しない構造でも、地域活性化及び利便性に反映出来るのであれば、補助対象にして頂きたいと考えますし、財政力指数もありますが、近年地方財政も厳しく補助率を2／3程度に上げを要望します。起債対象についても同様に考えます。

また、道の駅・ハイウェイオアシス等の採択基準緩和の見直し及び、道路付属施設に対しても補助対象の拡大を要望します。

例えば、1. 5車線の道路整備・橋梁の耐震補強・交通安全等の採択緩和をお願いしたいと思えます。

道路整備に関する交付金は、地方自治体の裁量に委ねる補助の形が望ましいと思えます。

②-1 地域の現状と抱える課題

福岡県須恵町

○現状

自然環境に恵まれ福岡市に近い町であることから定住人口は増加しており、福岡市のベッドタウンとしての性格が色濃くなってきました。さらに九州の中核都市として発展を続ける福岡市との相互依存関係が強まってきており、須恵町の町づくりの基本理念である「ともに生きる」という共生をテーマに、魅力と活力に溢れたまちを創造するための構想の施策として都市基盤、生活環境の整備推進や産業の振興が進められています。

このように広域的な地域交流の拠点を形成する須恵町は、車社会の進展に対応した周辺地域の交通体系や高速交通基盤の整備を目的とした道路の整備計画を進めることにより、地域の活力をより高めることが可能になると考えています。

特に町内に位置する九州自動車道須恵 PA においてはスマート IC が一昨年 10 月に本格運用となり、そのアクセス道路となる県道志免・須恵線の早期着工はスマート IC の更なる社会便益効果の向上に欠かせない須恵町内における道路整備の最重要課題の一つとなっています。

須恵スマート IC 上下線への流入流出車両は、県道筑紫野古賀線、県道志免・須恵線、町道須恵井尻線及び九州道側道等、そのアクセス道路は、まだ未整備あります。

○課題

スマート IC 上り線側における流入流出車両は、南側の町道須恵井尻線へのアクセスのみであり、北側の県道志免須恵線への新規道路網整備の早期着工がスマート IC の社会的便益と併せて地域の活性化に大きく寄与するものと考えます。

須恵町の活性化をより推進するための方策として、今年度事業認可になりました県道志免・須恵線の早期完成の実施を踏まえ、中長期的に考えられる九州自動車道上り線側における将来構想は以下のとおりです。

(1)周辺の農地を活用して須恵スマート IC を拡大し、PA 利用者とインターチェンジ利用者との輻輳、混雑緩和に対応する。

(2)PA を単なるインターチェンジとするだけでなく、地域の物産品を販売する施設を併設する。(ハイウェイオアシス) 周辺道路の沿道を開発整備し、物流センター等の企業誘致や商業施設の誘致を行い、地域経済の活性化、地元雇用の創出を行う。

全国的にマスコミ等で報道されていますように、あまり交通量が望めない地域での、高規格道路及び高速道路等の建設について、例えば建設時において将来的にも交通量が算定しがたい場合は、最小値での設計を採用し、建設費の軽減化を図るなど、効率的というより経済的に行わなければならないと思います。

しかしながら、一定の都市と都市を結ぶ幹線道路としての役割等があり、判断が非常に困難ではあるが、高速道路の更なる見直しを行い幹線国道等においてスリム化を図る。

また、将来的高速道路については、大型車と小型車の分別化を測る。現在も大型車はキープレフト方式にはなっているが、自動二輪においても基本的には、キープレフトである。これは交通管理的には非常に危険だと考えます。

現在整備が進められている第二東名高速道路のような建設方法では、今の時代、用地確保事業費は莫大であり困難であるが、既存の高速道路用地を利用し、高架にすることにより既存の道路は、大型車専用にし、高架部を普通車・自動二輪専用道路とすれば、交通渋滞の解消・高架部分は普通車専用なので、設計強度等及び事業費の削減が計れるのではないかと考えます。しかしながら、当然、経済比較とIC構造の兼合いが問題となりますが。

なお、スマートインターは、基本的には、高速道路は、約10km置きにインターは設置されておりますが、国の施策として、欧米並みの5kmを謳っております。住民の利便性・交通渋滞緩和等を考慮しますと画期的な試みだと思っておりますが、地域B/C等（ネクスコ試算）を考慮するとかなり難しいと考えられます。当然、利用が望めない地域のインターを最小限にとどめるなど見極めが必要と考えます。

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

福岡県須恵町

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○その他
須恵スマート I C 将来に向けた大型 化 （現在、軽・普通 車限定）	須恵スマート I C 上り線の接続道路の 整備として、都市計画道路の未整備区間 の計画見直し、現在、主要県道として整 備計画中である。	須恵スマート I C へのアクセス向上・周 辺道路の混雑緩和及び、須恵スマート I C 周辺地区の発展・災害時の初期対策・ 隣接町との関係強化。 以上の効果が望まれ、須恵町の更なる活 性化へ変わる大きな一歩になる事が、期 待される。	
主要地方道 県道 筑紫野・古賀線の 整備促進	本路線は、国道 3 号線のバイパスの意味 合が強く、貨物車輛等の交通量が増大 し、関係地域住民の生活環境が悪化する とともに、交通災害も増大しておりま す。住民は、一日も早い早期完成を強く 熱望しております。	粕屋郡 7 町、福岡市、太宰府市、筑紫野 市及び古賀市を縦断する約 3 3 k m の 主要道路であり、福岡都市圏において も、地域発展・経済効果は、計り知れな いものと考えます。	