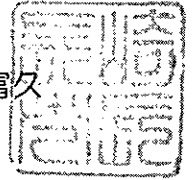


長交企第126号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

長崎市長 田上 富久



今後の道路行政についての意見・提案（回答）

秋涼の候、貴職におかれましては、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

また、日頃より本市の交通行政につきましては、格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、貴職より依頼がありました、今後の道路行政についての意見・提案につきましては、次のとおり回答いたします。

記

1. 長崎市長の意見 別添のとおり

2. 連絡先

●都市計画部交通企画課調査係

TEL 095-829-1170（直）

FAX 095-829-1168

担当者 藤田、池田

●道路公園部道路建設課工務1係

TEL 095-829-1166（直）

FAX 095-829-1165

担当者 岩永

以上

税源移譲・税源配分の見直し

今後の道路施策の実施にあたっては、全国一律的、画一的な枠組みから脱却し、地域の創意工夫にあふれた道路行政を実践していかなければならないと考えている。

その実践に際しては、国と地方のパートナーシップを保持しつつ、地方の自主性・裁量権を高めるため、財源の枠組みの見直しが必要であり、そのための税源移譲や税源配分の見直しをお願いしたい。

事務手続き等の簡素化

道路整備における各種支援制度は複雑かつ流動的であり、その実務にあたっては多大な事務処理や制度把握のための時間を要している。

今後、地方の自主性や裁量権を高めるためにも、事務手続き等の簡素化をお願いしたい。

起債制度の充実・延長

本市は、近年、周辺7町との合併を行った。この合併に伴い、周辺7町における道路整備においては、過疎債などを活用しているが、これは、平成21年度までの時限立法である。しかしながら、道路事業においては、地元調整や用地買収に多大な時間を要することから、起債制度の更なる充実や期限の延長などの見直しをお願いしたい。

道路整備の迅速化

・土地収用法の簡素化について

現在、本市では、重点的効率的な道路整備を図るため、今後は、「土地収用法」の適用も検討せざるを得ないと思うが、道路事業における土地収用には、事業認定も含めると2年程度の歳月が必要になるとともに、多大な労力が必要である。よって、土地収用法の適用にあたっての事務の簡素化について検討をお願いしたい。

・用地買収に伴う境界確定について

平成17年3月7日に施行された「不動産登記法」により、買収予定箇所においては、筆全体の用地境界確定が必要となり、境界確定に日数を要し、用地交渉や工事に直に着手できない箇所が生じている。よって、再度、従来の登記方法に戻す、もしくは平成18年1月20日施行の「筆界特定制度」の法的権限や体制を強化していただくよう検討をお願いしたい。

○現状

・ 幹線道路等の整備

本市においては、慢性化した市内中心部の交通混雑の緩和と、東西南北地域間の連携強化を図るため、放射環状型幹線道路網の整備にあたり、選択と集中の理念のもとに、集中的・重点的な投資による整備効果の早期実現を目指している。

また、市街地内幹線道路や生活道路の整備においても、厳しい財政状況の中で、路線の重点化が必要であることを市の施策として捉え、道路整備を進めているところである。

・ 防災・減災対策

本市の道路は、急な斜面に建設されたところが多く、降雨の状況によっては、転石や法面崩壊による人命の被害、道路交通網の遮断など大きな問題が生じており、災害時における代替機能輸送道路（リダンダンシー）の確保の観点から、幹線道路網を補完する道路の整備が求められている。

・ 交通安全対策

本市においては、平成 18 年度からの 5 ヶ年を計画期間として策定した「第 8 次長崎市交通安全計画」において、年間の交通事故死者数 11 人以下、同じく死傷者数 3,600 人以下と定め、重要な施策として道路交通環境の改善を掲げて、交通安全対策に取り組むこととしている。

・ 快適な歩行空間の確保

本市においては、障害者や高齢者等に配慮して、バリアフリー化を進め、快適な都市空間の形成に努めている。

具体的には、平成 14 年に「長崎市交通バリアフリー基本構想」を、平成 16 年に「長崎市交通バリアフリー特定事業計画」を策定し、それに基づいたバリアフリー化を実施している。

○課題

広域幹線道路・放射環状型道路網の整備促進

- ・ 計画路線の早期事業化
- ・ 構想路線の事業化への手続き促進

⇒ 「長崎市第三次総合計画（後期基本計画）」にて実施中の路線は平成 22 年度までにおおむね完成するため、次期長期計画の策定が必要。

市街地内幹線道路・生活道路の整備促進

代替機能輸送道路（リダンダンシー）の確保

道路危険予想箇所の整備

現在一般財源でしか対応できない人工法面（特にモルタル吹付け）等の劣化対策工事費の補助化

通学路における安全対策

事故多発道路・交差点の改良

交通安全施設の充実

バリアフリーの推進

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

・公共交通の充実

本市では、地形的制約などから、同規模の他都市に比べ自動車保有率が低い水準にとどまり、公共交通機関の分担率が高くなっているが、自動車交通の進展により、公共交通利用者は年々減少し、交通渋滞や環境問題、中心商業地域の衰退などにも大きな影響を及ぼしている。また人口減少と少子高齢化の急速な進展、合併による市域の拡大など、公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっている。

なお、広域地域間交通の重要な手段である九州新幹線西九州ルート（長崎-諫早間）については、早期着工に向けて、地元の関係自治体・団体と連携して取り組んでいるところである。

・TDM・ITSの推進

本市においては、道路整備と併せて公共交通の充実と道路交通の円滑化を図ることとしており、TDM施策を更に促進するとともに、便利で安全な道路環境を提供するためにITSの導入推進を図っていききたいと考えている。

・観光振興への寄与

本市は史跡、食、まつり、西洋文化、中国文化、港、夜景など、多面的で個性的な観光資源に恵まれているとともに、市町村合併に伴い自然景観、温泉、カトリック文化など新たな魅力が加わっている。

しかしながら、本市を訪れる観光客は減少を続けていることから、旅行形態の変化や観光客のニーズの多様化に対応するため、まち歩き型観光や体験型観光の構築に市・市民一体となって取り組んでいる。そのなかで、道路は非常に大きな役割を果たすものと考えている。

・道路空間の有効利用

本市においては、道路は車の流れを考えるだけでなく、集いの場、憩いの場であると捉えており、人を中心とした道路整備に取り組んでいる。

○課題

バス、電車の利便性向上・公共交通空白地域への対策

- ・自動車交通から公共交通への転換を進めるための公共交通の整備・充実
- ・新たな施策も含めた公共交通のあり方についての検討・取組みを強化
- ・財源枠の確保

離島航路の確保

九州新幹線西九州ルート（長崎-諫早間）の早期着工

TDM

コミュニティバス、乗合タクシーの普及推進・新手法の策定
パークアンドライド駐車場の充実
駐車場案内システム施設の老朽化対策

ITS

駐車場案内システム・VICS・ETC

日本風景街道の推進

事業化に向けた働きかけ
地域や国・県・街道沿線都市との意見交換及び協働作業

長崎さるくの充実

長崎さるくの継続（H19.4～）
長崎さるくの充実に向けた道づくり

無電柱化の推進

電線類地中化事業の推進

人が主役の道路利用

道路を活用した祭り・イベント（居留地まつり・おくんちなど）の実施
地域コミュニティの形成の場としての利用促進

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

・環境対策

本市としても二酸化炭素排出量の削減など地球温暖化対策のためには、自動車交通量の抑制や自動車旅行速度の向上が不可欠と考えており、それに向けた事業を展開中である。

・駐車・駐輪対策

本市においては、平成6年度に策定した長崎市駐車場整備計画に基づき都心部における路上駐車対策について官民一体となって対策に取り組んできたところである。その結果、整備地区内における4輪車の駐車台数は一定充足している状況にあるが、一方で、2輪車の駐車場が不足している。

また、都心部においては近年、不法駐車取締りが強化されたにもかかわらず依然として荷捌き車両の路上駐車が問題となっている。

そのほか、タクシーによる客待ちが要因の一つと考えられる渋滞や交通事故が発生している。

・既存道路の有効活用

本市の主要幹線道路である国道34号は、特に朝・夕の通勤時間帯において、主要交差点での渋滞や、旅行速度の低下が生じている状況である。一方、本市都心部と県央地区を結ぶ幹線道路として、国道34号及び長崎自動車道とともに重要な役割を担う一般有料道路長崎バイパスは、比較的に交通処理能力に余裕がある状態にあるため、一般道から有料道路への交通のシフトが必要と考えられる。

・社会資本ストックの老朽化への対応

本市においては、平成19年度～平成21年度の期間で橋梁の長寿命化計画を策定し、長寿命化策を図っている。

15m以上の橋梁：147橋

15m未満の橋梁：740橋

○課題

渋滞踏切の解消

JR長崎本線連続立体交差事業の推進

旅行速度の向上

道路の整備・交差点の改良

自動車交通量の抑制（ノーマイカーデーの実施、公共交通へのシフト）

駐輪施設の整備

駐輪場整備事業の推進

民間における駐輪対策の推進

荷捌き駐車施設の整備

荷捌きベイの設置検討

タクシーへの対応

タクシーベイの設置検討

タクシープールの設置検討

有料道路無料化に向けた料金体系の見直し

維持管理費の財源確保

橋梁以外の維持補修への対応

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

・土地区画整理事業の見直し

東長崎地区内に計画され、未整備の状況である都市計画道路については、土地区画整理事業の見直しと合わせて廃止し、地域住民が希望する真に必要な道路計画を立てることとしている。この中で特に重要となるのが、国道 34 号と並行して計画された都市計画道路東長崎縦貫線であり、地域住民も整備を願っている路線である。この道路については、土地区画整理事業と切り離し、用地買収方式にて短期集中的な整備を考えているところである。

○課題

見直し後の道路整備の補助採択も含めた積極的な支援

長崎市においては、独自の地形的な制約のために、市中心部に路線が集中する1点集中型の幹線道路網となっていることから、放射環状型幹線道路網の整備に取り組んでいる。この放射環状型幹線道路網の整備により、市内の交通混雑の解消、利便性の向上を目指している。

また、交通に起因する環境問題の深刻化、高齢化に伴う交通弱者の増大、交通事故・交通渋滞の発生などに対応するため、公共交通事業の振興を図りつつ、環境負荷の少ない交通手段や交通システムの確立をめざすほか、誰もが安全で快適に利用でき、人的交流を促す、人にやさしい交通体系の確保に努める。

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

長崎県長崎市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	広域幹線道路の整備 国道 499 号など国県道の拡幅整備 伊王島大橋の建設 地域高規格道路西彼杵道路の建設 地域高規格道路長崎南北幹線道路の建設 放射環状型道路網の整備 主要地方道長崎南環状線道路の整備 都市計画道路浦上川線の整備 都市計画道路小ヶ倉蛸茶屋線の整備	慢性化した市内中心部の交通混雑の緩和と、東西南北地域間の連携強化	
・都市交通の快適性 利便性の向上	九州新幹線西九州ルート（長崎―諫早間）の早期着工 沿線自治体、団体との連携の強化 新幹線を活かしたまちづくりについての研究 バス・電車の利便性向上 バリアフリー対応車両の導入 都心部コミュニティバスの運行 1 日共通乗車券の導入 バス・路面電車共通 IC カードの導入 公共交通空白地域への対策 地域コミュニティバスの運行 乗合タクシーの運行 離島航路の確保 離島航路維持対策事業 TDM 駐車場案内システムの高度化など	・自動車から公共交通機関への転換を進めることで、交通渋滞や環境問題の軽減を図る。 ・高齢者社会において、安全安心な都市空間の形成	

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

長崎県長崎市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成 ・良好な生活空間自然環境の形成 ・良好な景観の形成 ・ICTによる社会資本の高度化 ・計画的・効率的な維持管理や更新の推進	バリアフリーの推進 - 歩道のバリアフリー化 駅、電停におけるバリアフリー化 - 経路案内の表示 - 音響信号機の設置 - 路上駐車・駐輪の取締り強化 - 歩道橋から横断歩道への転換 - ホームページ開設 無電柱化の推進 - 電線類地中化事業 - 軌道センターポール化事業 ITS - 歩行者支援、ETC技術の活用(駐車場清算)など 長寿命化 - 修繕計画の作成 - 修繕	障害者や高齢者等に配慮した、快適な都市空間の形成 道路を活用した祭り・イベント(居留地まつり・おくんちなど)の実施による賑わいの街の形成 地域コミュニティの形成の場としての活用 自動車交通の円滑化や安全な道路交通社会の実現 計画的かつ予防的な対応に転換し、施設の長寿命化によるコスト縮減	