

20南建第269号

平成20年10月17日

国土交通省道路局長 様

南島原市長 松島 世佳



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付 国道企第37号による標記の件について、別紙により提出いたします。

1. 道路整備の安定的な財源の確保をお願いします。

本年6月27日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」には、5月13日に閣議決定された「道路特定財源に関する基本方針」に沿って、平成21年度から道路特定財源を一般財源化することが明記され、道路整備を取り巻く環境は非常に厳しく、本市で進めている道路整備が大幅に遅れるのではないかと危惧しています。よって、国におかれましては、道路特定財源の一般財源化にあたっては、財源配分のあり方や各地方団体への影響を十分に検証し、必要な道路整備財源を安定的に確保して頂きますようお願いいたします。

2. 道路予算の確保について

国の公共事業につきましては、平成8年度以降、前年度予算に対して3%減額するシーリングがかけ続けられています。そのため道路予算も年々減少しピーク時の2/3以下まで落ち込んでいます。このため道路の進捗もなかなか進まずマンネリ化しており、市民にとっても道路建設の必要性が希薄になっています。又、新規計画路線の採択も厳しい状況で計画通りの執行が困難となっております。地方経済にとりましては、その構造上公共事業に大きく依存している状況で、経済が疲弊し建設業者は次々と倒産している状況であります。道路建設は、他の公共事業に比べてその経済効果は一番大きく、「国づくりはまず道路から」の信念の基、ここは景気浮揚策として思い切った道路予算の確保をお願いします。

3. 地域高規格道路の推進について

地域高規格道路につきましては各地域で計画され、平成6年の第1回指定以来、平成10年の見直し追加指定を受け、現在「計画路線」186路線（供用開始率約19%）、候補路線110路線が指定されていると認識しています。地域高規格道路は既に整備が進んでいる高規格道路と地域とを高速で結ぶ道路網でありすばらしい計画であります。国民が都市部も地方部も等しく暮らすためには、道路整備は必要絶対条件と考えています。地域高規格道路の事業主体は県であります。県も財政状況が逼迫しており、なかなか事業が進みません。現在、国の補助率は55%であります。思い切った上乗せをして頂くか、国の直轄事業として頂ければ目を見張るような事業の進捗が期待でき、国民の事業に対する理解も進むものと思います。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②

長崎県 南島原市

○現状

1.本市の道路体系は、諫早方面から国道57号が島原半島西側を経て雲仙を越え本市に至り、同じく諫早方面から有明海を臨む島原半島東側の国道251号が雲仙市と島原市を通過して本市に至っています。又、国道389号も、島原半島北部の雲仙市国見町から半島中央部を縦断する形で本市に至っています。

本市には、地域高規格道路が未だ到達しておらず、人や物の移動に加え経済面にも大きなマイナス影響を与えており、平成18年度の市民意識調査でも市民の7割以上が“不満”の意向を示しています。

○課題

1. 島原半島の最南部に位置する本市にとって、あらゆる分野における交流の拡大と産業経済の成長のためには、本市と天草及び鹿児島を繋ぐ三県架橋構想の現実化が必要です。

1. 高速道路のインターチェンジまで、1時間以内で到達できる地域高規格道路の建設

現在、日本は過疎地域の拡大、都市部と地域の格差拡大、それに輪をかけるような少子高齢化社会へと突き進んでいます。従来、「国土の均衡ある発展」を目標に、過疎地域にも膨大な道路予算を注ぎ込んで頂き、一定の骨格となる高速道路網を整備して頂きました。さあこれから、高速道路と地域を結ぶ地域高規格道路を建設して頂き、高速道路網を完成させ、都市部とのアクセス向上により地域の発展を描いていましたが、本年当初の道路特定財源の暫定税率の期限の問題から、都市部の学者、住民の意見があたかも国民の意見であるようにマスコミで取り上げられ、地域の悲痛な声が届かず一般財源化されることは非常に残念であります。しかし、地域高規格道路は、地域に取りましては今後と都市部との連携、或いは地域間競争に生き残って行くためには、絶対必要条件の道路であります。都市部とのアクセスが格段に向上する地域高規格道路なくして地域の発展は望めません。地域の目指すべき将来像は、地域高規格道路を核としたまちづくりしか考えられませんので、当初計画どうりの事業実施をお願いします。

2. 緊急自動車が、市内全域に通行できる生活道路の整備

市内の生活道路の整備につきましては、鋭意整備事業を実施していますが、広域にわたり中心部から離れた地域は、なかなか事業が進まない状況であります。財源は主に自治省の過疎債、辺地債、或いは合併特例債が主であり、いずれも時限立法のため先行き不安であります。国土交通省の補助事業も活用しておりますが、予算の枠が厳しく、又活用にあたってはいろんな制限もありますので、起債事業に頼らなくてはならない状況です。近年、1.5車線の補助事業の制度が創設されています。本市のような地方都市のそのまた周辺の町では、基幹道路以外では1.5車線道路で十分です。地方の自治体の財政状況は大変逼迫しており、基幹道路以外の道路につきましても、補助事業による実施を望んでいます。何卒、1.5車線道路の補助枠を格段に増大していただき、緊急自動車が、市内全域を通行できる生活道路の整備を図りたいと考えています。

3. 「安全・安心の確保」のための、通行危険箇所の解消

現在、市民の認識として、道路は安全であり安心して通行できるのは当然の事との認識があります。しかしながら、市内には緊急車両が通行できない未改良の路線はもちろんの事、未透視が悪い急カーブ箇所、通学道路であるにもかかわらず歩道がない幹線道路、又は、建設時から相当数の年月が経過した橋梁、まだ現役の石造りアーチ橋も現存します。未改良路線につきましては、全体計画を作成し、毎年度整備をおこなっていますが、未透視が悪い急カーブ箇所などは該当する事業もなく、市単独事業とするにも財源がなく苦慮しています。橋梁につきましては、調査につきましては国の補助がありますが、架け替え、補修につきましては単体での補助事業はありません。道路の「安全・安心の確保」のため、細かく手の行き届いた補助事業の創設をお願いします。

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 南島原市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
地域高規格道路の事業の推進	島原天草長島連絡道路(候補路線)の推進	島原半島地域は、雲仙天草国立公園をはじめとする豊かな自然環境に恵まれ、数多くの歴史的・文化的資源を有し、観光・リゾート地域として、また、農水産物の生産地域として重要な役割を担っています。 しかしながら、半島性特有の地理的条件から、地域間の連携や一体的な発展が阻害されており、交通体系の整備、産業の振興、生活環境の整備等多くの課題を抱えています。島原半島の地域の活性化を図るためには、長崎県、熊本県、鹿児島県の三地域を結ぶ九州西岸軸の形成が必要であります。 具体的には、本市にとりましては、次のような効果が見込まれます。 ①農産物、水産物、そうめんの流通経路の改善による活性化 農産産出額は、216億円で県内トップであり、馬鈴薯、トマト、イチゴ、メロンが生産されています。漁獲量は2,500トンでカサゴ、真鯛、オコゼ、ヒラメ等高価格魚種が水揚げされており、エビ、海苔、ワカメ等の養殖も盛んであります。そうめん産業は、400年の歴史と伝統を持ち全国第2位の生産高を誇ります。 ②世界遺産暫定一覧表に掲載されたキリスト教関連遺産やジオパークを核とした観光振興による活性化 観光客数は150万人であり、観光消費額は80億円であります。キリスト教関連遺産や雲仙天草国立公園の大自然、海水浴やイルカウォッチング等のマリンレジャーや温泉などに恵まれています。又、本市には、学術的に貴重な地層が各地に見られ、世界ジオパーク認定第1号を目指しています。 ③企業立地や地場産業の活性化 若年層の雇用の場の確保のため、企業立地の促進と新産業の育成のため企業訪問を行っていますが、企業からの要求は、交通アクセス、水、人材であります。水は豊富で人材もありますが、交通アクセスがネックになりなかなか進まない状況であります。 以上のような本市の潜在資源のさらなる活用、課題克服のためには、地域高規格道路の推進は、本市に取りまして正に生き残りをかけた「真に必要な道路」であります。	