

土 総 発 第 172 号

平成 20 年 10 月 23 日

国土交通省道路局長 様

熊本市長 幸 山 政 史

(土木総務課扱い)



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）

平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号で貴職から意見照会がありました「今後の道路行政について」にあたっての意見について、別紙のとおり回答します。

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

熊本県熊本市

(1) 道路財源について

少子化時代、高齢化社会を迎え労働力の不足や医療、介護等の問題に直面している現在、一人一人の生産効率を向上させ安心な生活を行うには、都心部と過疎地域、生産地と消費地との時間距離の短縮、救命率を向上させるための広域医療体制整備の道路整備が必要である。さらに、地方の道路は、住民にとって、生活を支え、命を守り、活力の基盤となるものである。しかし、地方の道路のインフラ整備はまだまだ充分であるとは言えない。

三位一体の改革以降、地方の財政は疲弊してきている。そのなかで地方は必要とされる道路を整備するための財源確保に苦慮している。道路特定財源の一般財源化が議論されるなか、これまで道路整備が遅れている本地域に対する重点的な配分や補助率の増加など、地方財政に影響を及ぼさず道路財源が確保できる措置を講じられるよう要望する。

(2) 地方負担金について

地方分権改革推進における道路行政分野の見直しのなかで、一般国道の都道府県への移管など国と地方公共団体の役割が議論されている。ついては、高規格道路・地域高規格道路に代表される国土全体に影響を与える基幹道路の整備や緊急性の高い施策は国の責任において実施すべきであり、地域振興やまちづくりに必要な道路網の整備や地域の実情や住民のニーズに即した政策は地方公共団体自らの責任で実施することが基本である。国の直轄事業については、道路整備が遅れている本地域にとっては引き続き事業の実施を望むが、その地方負担金については原則として廃止されることを要望する。

(3) 公共交通機関に配慮した道路整備について

高齢化社会を迎え、自家用車を運転できなくなった高齢者の移動手段確保が大きな課題となっている。地下鉄等がない地方都市においては、路面電車やバス等の公共交通機関がこれら高齢者の移動手段となるため、公共交通機関が安全かつスムーズに走行できる道路環境整備が今後必要であると考え。このため、公共交通機関の走行を配慮した道路整備に対する今以上の国の積極的な支援を要望する。

○現状

(1)道路網について

熊本市は生活圏を共有する周辺町との合併により政令指定都市への移行を目指している。また、九州新幹線鹿児島ルートの開業を3年後に控え、今まさに変革の時期を迎えている。道路政策としては、都市圏の活力を維持するため、国道3号植木バイパスや国道3号北バイパス、熊本西環状道路などの都市圏環状道路の整備を、また横軸となる中九州横断道路や九州横断道路延岡線、熊本天草幹線道路などの広域連絡道路の整備を優先課題に掲げている。

(2)熊本市中心市街地活性化基本計画

熊本市中心市街地活性化基本計画に基づき都心部の花畑・桜町地区において市街地再開発事業が進められ、また、JR 熊本駅周辺では副都心形成を目指した都市基盤整備が進められている。

(3)他都市との連携

九州新幹線鹿児島ルートの中線開業を契機に、熊本市、福岡市、鹿児島市で交流連携協定を結び3市が連携・協力を深め、九州の一体的な発展を目指している。

○課題

- ・ 新幹線開業により縦軸の時間距離は飛躍的に短縮されるが、都市圏環状道路や横軸の整備が遅れているため新幹線効果を圏域に十分伝えることが出来ない。新幹線開業までに整備できる道路は限られているが、事業の集中により整備促進を行い、連続性を確保することが必要である。
- ・ 安心・安全な交通環境を確保し、魅力ある街づくりを行うためには歩行者・自転車のための道路整備が必要である。走行空間・駐輪空間の確保などのハード面の充実と共に自転車利用者の走行ルール・マナー等の意識向上を促す必要がある。

(1) 道州制の州都を目指して

「第 28 次地方制度調査会」の提言を受け、道州制の議論が本格化してきているが、九州においては経済界、知事会等早くから調査検討が行われており、特に九州市長会では2006年10月に「九州府」構想を打ち出している。本市としては、九州中央に位置する地理的特性や明治以来九州の行政府として歩み続けてきた歴史等を踏まえ、九州中央の交流拠点とし九州の一体化を促進する役割を担っていかなければならないと考えている。

(2) 東アジアを見据えて

産業分野で、北部九州はシリコンアイランド、カーアイランドの生産拠点とし企業の集積が高まってきている。今後は、熊本・宮崎・鹿児島・南九州 3 県が連携し集積度をさらに進める必要がある。また、観光分野では阿蘇くまもと空港や九州新幹線鹿児島ルートを核とし、阿蘇・天草方面への連絡強化が必要となっている。九州から西日本さらに日本全体、東アジアを見据えた基盤整備を行っていかなければならないと考えている。

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・熊本都市圏内の道路整備	熊本都市圏は中央に九州縦貫自動車道、東に阿蘇くまもと空港、西に熊本港を持っている。 九州縦貫自動車道を幹線軸として、中九州横断道路—熊本環状連絡道路—熊本環状道路の連続性を図る。	熊本環状道路の整備により、市街地を通過する自動車交通量が約 400 百台／日の減少効果が見込まれ、市街地の交通渋滞の緩和、CO₂・NO_xの削減に大きく寄与する。また、阿蘇くまもと空港と熊本港を連結することにより大量輸送の多様化が図られる。	
・地域高規格道路の整備	九州新幹線鹿児島ルートと九州縦貫自動車道の縦軸に対する、横軸となる中九州横断道路・九州横断道路延岡線・熊本天草幹線道路の整備を行う。	横軸の整備で天草、阿蘇、大分・宮崎の観光地を連結し、縦軸からのアクセスの向上を行うと、西日本や東アジアからの観光客の増加が見込まれる。 さらに、中九州横断道路の沿線には輸送機械や半導体関連企業が立地しているが、渋滞の少ない自動車専用道路による輸送が可能となるため物流コストの削減、企業誘致など産業面にプラス効果がある。	