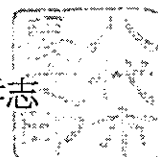


八市企第 968 号

平成 20 年 10 月 2 日

国土交通省道路局長 様

八代市長 坂田 孝志



今後の道路行政についての意見・提案について（提出）

平成 20 年 9 月 19 日付け、国道企第 37 号で依頼のありましたこのことについて、
別紙のとおり提出します。

記

提出文書 今後の道路行政についての意見・提案
（ 様式①、様式②、様式③、様式④ ）

連絡先：八代市企画調整課 担当 水 本

電話 0965-33-4104（直通）

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

熊本県八代市

道路については、「無駄な道路が造られている、コスト高になっている。」などの批判はあるが、現実には、観光や農林水産業等地方の基幹産業の活性化、災害時の生命線的意義、快適な生活空間の創出など、道路へのニーズや期待は、たいへん大きなものである。

また、これまで道路整備は、効率性等の観点から都市部に先行投資されてきた経緯があり、地方部の整備は圧倒的に遅れていることから、都市部と地方部の経済的な格差を拡大させている要因の一つとも考えられる。

更に、地方部は都市部よりも道路関係諸税等の負担割合が重い状況となっており、まさにこれからが地方部において遅れている道路整備を本格化させる時期にある。

地方においても、本市のように、国の市町村合併推進施策に則り、地方行政の効率化を図るため合併という大きな決断を行ない取り組んできたところであり、真の地方分権を進める上でも、地域経済発展等のための道路整備やライフラインとしての必要なネットワーク確保、並びに災害時の避難路・救援路整備などが緊急かつ重要な課題である。

一方、国会審議や報道等で、道路特定財源の一部の不適切な執行などが指摘され、道路特定財源への批判が集中した結果、一般財源への転化となったことは、地方にとって誠に残念な結果と言わざるを得ない。

よって、国土交通省におかれては、道路関係の予算執行にあたり、徹底的に無駄をなくし、失われた道路行政・道路事業への信頼回復に全力をあげ、真に必要な道路については十分な整備をこれまで以上に推進するよう、最大限の取り組みを図られたい。

また、特に遅れている地方の道路整備を推進するため、次の事項について要望する。

- (1) 県等の財政状況に左右されず、必要な道路整備が積極的に進められるよう、財政上完全に別枠の配分の仕組みを構築すること。
- (2) 地方自治体の負担が、より少ない直轄事業の範囲を拡大すること。
- (3) 地域ネットワークの形成については、財政難により裏負担が困難な県等に責任を帰せず、地方に負担を求めない整備手法を確立すること。
- (4) 地方からの生活道路に対する要望に応えるため、基準に満たない道路などへも補助対象を拡大すること。
- (5) 地方の創意工夫を活かした个性的な地域づくりを推進できる地方臨交金制度を堅持し、更に拡充を図ること。
- (6) 上記の実現を図るとともに、地方における必要な道路整備が進められるよう、十分な予算を確保すること。

現 状	課 題
1. 都市部と地方部の格差是正のための道路整備 これまで道路整備は、効率性等の観点から都市部に先行投資されてきた経緯により、地方部の整備は圧倒的に遅れている。 このため、九州における高速道路等整備では、今なお事業進捗が十分に図られておらず、都市部と地方部の経済的な格差を拡大させている要因の一つとなっている。 国におかれては、その責任において今まさに地方部の遅れている全国幹線道路網の整備を本格化させる時期にあると思われるものの、財源問題など、取り巻く環境は見通しの立たない状況が続いている。 また、高速道路料金の引き下げについては、それにかわる財源をどうするかが問題となるが、地方の活性化や産業界全体の興隆のためには、この問題に真摯に向き合う状況下にある。	(1) 都市と地方の地域間格差は、国土の均衡ある発展の考え方に逆行し悪循環をたどっており、この地域間格差是正のための仕組みづくりが大きな課題となっている。 (2) この是正対策の一つとして、地方における広域高速道路のネットワークが必要であり、道路特定財源の一般財源化などにより、道路整備の見通しは極めて不透明な状況ではあるが、地方の疲弊に拍車をかけかねないために、遅れている地方部の高速交通網の整備を急ぐ必要がある。 (3) 高速道路料金の引き下げについては、引き下げた結果、地方の道路整備に悪影響を及ぼさないとも限らず、料金引き下げに関しては、地方の道路整備が滞ることのないような取り扱いが課題となる。 (4) これについては、高速料金の引き下げ前に、財源をスマートIC整備に充て、自治体負担ゼロにすることによりスマートICの整備促進を図り、もって利用の促進と利便性の向上を図った後、料金引き下げを行うなどの手法を検討する必要がある。

現 状	課 題
2. 市町村合併後の地方都市へのフォローアップ 本市も、国の市町村合併推進施策により、地方行政の効率化を図るため合併という大きな決断を行ない取り組んできたところである。市民も新たな市への期待を膨らませ、市民と行政合体となり様々な問題に取り組んでいる。 しかし、合併後の道路整備などにおいては、国による支援が十分に図られているとは言えない状況である。 特に、「医療施設へのアクセスや日常生活を支える生命線道路」、「観光や農林水産業などを支える産業基幹道路」等の整備は緊急を要する懸案であるが、整備は遅々として進まず、地方部の住民の生活改善は置き去りのままである。	(1) 真の地方分権を進める上で、地域経済発展等のための道路整備や災害時のライフラインの確保などが緊急かつ重要な課題。 (2) 国には、道路整備全体としての必要な財源を確保し、地方の実情を踏まえた上で、合併支援道路の新たな採択など、より一層の地方部における道路整備への取り組みが必要。 (3) 県等の財政状況に左右されず、必要な道路整備が積極的に進められるような財政上別枠の配分の仕組みの構築。 (4) より地方自治体の負担が少ない直轄事業の範囲の拡大。 (5) 財政難により裏負担が困難な県等に責任を帰すのみでなく、地方に負担を求めない整備手法の確立が大きな課題。 (6) 身近な生活道路や橋梁の良好な維持管理についても、住民の「安全」「安心」な生活環境を確保するうえで、地方の負担を少なくするような対応が喫緊の課題。
3. 道路整備予算について 市町村道の整備水準及び特定財源比率が低いことから、市として住民のニーズに十分応えられるような取り組みができない状況にあり、また、市の財政状況が厳しいことと併せ、県財政も逼迫していることから、道路整備に係る補助制度全般が機能を低下しており、計画的な道路事業に支障をきたしている状況にある。	(1) 遅れている地方部の道路整備を推進を目指し、これまで以上の予算を道路整備に充てるための、道路整備のマイナスシーリングの撤廃。 (2) 道路整備に対し安定的な財源とすることができるよう、地方道路譲与税等市町村の道路特定財源の配分割合の大幅な引き上げ。 (3) 財政事情を理由に整備を先送りにされている県等行う道路整備を進展させるため補助率を上げ、裏負担についても実質的な交付税措置を担保するなどの、抜本的な制度改善。 (4) 上記の実現を図るとともに、地方における必要な道路整備が進められるような十分な予算の確保。

「八代市総合計画」(平成 20～29 年度 10 年計画)

八代市は、目指す市の将来像に

《やすらぎと活力に満ちた元気都市やつしろ》

を掲げ、産業の集積と広域交通の拠点性を背景に、南九州の拠点都市づくりを進めています。

この都市像実現のための5つの基本目標として

- ① だれもがいきいきと暮らすまち ② 郷土を拓く人を育むまち
- ③ 安全で快適に暮らせるまち ④ 豊かさにとぎわいのあるまち
- ⑤ 人と自然が調和するまち を掲げています。

この基本目標の実現で、

「誰もが住みたい、住み続けたいと思える元気なまち」

に八代市をしたいと考えています。

道路に関しては、この中で【暮らしを支えるまちづくり】として、

- ① 国道、県道、船舶交通の強化や地域交通網の整備による安全で円滑な交通体系充実
- ② 市の交流拠点性を高めるための都市機能強化 を目指しています。

《将来像》

やすらぎと活力に満ちた魅力がやぐ元気都市“やつしろ”

《基本目標》

《施策の大綱》

誰もがいきいきと暮らすまち

- ① 人権が尊重される平等なまちづくり
- ② 安心して出産・子育てができるまちづくり
- ③ 健康やかに暮らせるまちづくり

郷土を拓く人を育むまち

- ① 八代の未来を担うひとづくり
- ② 生涯を通じた学びのまちづくり
- ③ スポーツに親しめるまちづくり
- ④ 文化のかおり高いまちづくり

安全で快適に暮らせるまち

- ① うるおいのある快適なまちづくり
- ② 安全で安心なまちづくり
- ③ 暮らしを支えるまちづくり
- ④ 情報通信技術（ICT）を利用した暮らしに役立つまちづくり

豊かさにとぎわいのあるまち

- ① 豊かな農林水産業のまちづくり
- ② 活力ある商工業のまちづくり
- ③ にぎわいのある観光のまちづくり

人と自然が調和するまち

- ① 自然と共生するまちづくり
- ② 環境を支えるひとづくり
- ③ 環境にやさしいまちづくり

《計画推進の方策》

市民と行政がともに歩むために

- ① 効率的・効果的な行財政の経営
- ② 協働によるまちづくりの推進

また、都市像実現のための、当面5カ年間の「基本計画」としては、

【**便利で快適な交通基盤整備**】を目指し、

- ① 地域間の交流連携強化や産業・観光の振興、災害時における広域的な避難路確保
- ② 都市の均衡ある発展のための地域内都市計画道路や幹線市道の計画的整備
- ③ 身近な生活道路としての利便性・安全性の確保と維持管理の推進による公共空間としての良好な道路環境整備
- ④ 鉄道や港湾、バス事業など、他の交通網とのリンクによる総合的な交通ネットワーク形成
- ⑤ 交通弱者に配慮しつつ、市民にとって潤いと親しみを感じる交通環境の整備 などを推進することとしています。

八代市として喫緊に取り組む **重点プロジェクト** の **人が集まるまちプロジェクト** として、

■ **交流拠点の整備**のため位置付けた事業に、

＜＜八代・天草架橋構想の推進＞＞

＜＜八代海沿岸道路構想の推進＞＞

＜＜南九州西回り自動車道の整備促進＞＞

■ **交流人口の拡大**のために位置付けた事業として、

＜＜地域の生活道路整備と自転車・歩行者の公共空間整備＞＞

＜＜観光ルート確立のための道路ネットワーク構築＞＞

……………これらを中心にまちづくりを進めていきます……………

都市像や位置付けられた目標は、道路整備のみによって達成されるものではないものの、八代市圏域でまだまだ遅れている基幹道路、生活道路の整備推進は、最低限のインフラ整備として急がなければならない課題であります。このことに取り組み、本市の標榜する【**元気都市やつしろ**】の実現を目指します。

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④

熊本県八代市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
1. 地域活力の向上 (1) 中心市街地活性化支援の市街地道路整備	・ 一方通行道路の相互通行化 ・ スポーツセンター線等都市計画道路 ・ 電線地中化（中心部）	現在、中心市街地活性化基本計画に基づき、まちづくり交付金事業で市中心街一帯を整備中であるが、旧城下町ゆえの狭隘な道路による一方通行は、商店街の活性化の大きな課題であり、相互通行化等は市街地の起爆剤となりうるものである。	
(2) 産業活性化のための道路ネットワーク	・ 国道3号の4車線化 ・ 県道新八代停車場線 ・ 都市計画道路西片西宮線	新幹線新八代駅周辺は、八代市の外へ向けた発信地として期待されており、この一帯の都市計画道路の早期完成は、国道3号、九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道、九州新幹線とネットワーク化されるため、波及効果は極めて大きい。	
(3) 観光資源アクセス道路	・ 国道445号 ・ 県道小川泉線	合併後の八代市の観光の目玉である「平家の里五家荘地区」は、域外からの観光ニーズは大きいものの、山間地であるためのアクセスがネックとなっており、災害に対しても脆弱であるため、本道路整備は、観光振興上極めて重要なルート整備となる。	
(4) 広域的ネットワーク整備	・ 南九州西回り自動車道 ・ 天草八代架橋構想 ・ 八代海沿岸道路構想	九州西海岸では、本市以南が著しく高速交通網に遅れが生じており、都市間移動を2車線の国道3号のみに依存する状況である。九州の縦軸としての八代海沿岸道路や南九州西回り自動車道の全線早期完成は、西岸に位置する都市群の産業に大きなインパクトを与える。また、横軸の一端となる八代天草架橋を実現することで双方がリンクされ画期的な物流・人流の進展につながる。	

重 点 事 項	代 表 事 例	期 待 す る 効 果 や 評 価 等	そ の 他
2. 都市交通の快適性・利便性の向上 (1) 合併支援道路ネットワークの推進	・ 県道小川八代線 ・ 都市計画道路南部幹線 ・ (仮)東西連絡道路 ・ (仮)南北アクセス道路 ・ 県道中津道八代線	本市は6市町村の合併により、宮崎県境から八代海までの広大な市域を有することとなり、7割を占める山間地を含め、早急に整備を要する路線を多く抱えている。市全域へのスムーズな移動は、合併市町村にとって地域の一体化を醸成するものであり、住民の期待も大きい。	
(2) 踏み切りの安全確保と渋滞解消	・ 踏切の2車線化等の改良 ・ 踏切を減らし跨線橋の推進	J R鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道、J R肥薩線の各沿線において、踏切の危険個所が散在し、通学路をはじめ生活道路と交差している個所きわめて多い。大事故と隣り合わせの状況の解消は、住民の期待が大きい。	

重 点 事 項	代 表 事 例	期 待 す る 効 果 や 評 価 等	そ の 他
3. 大規模な地震水害等の災害に強い国土づくり (1) 災害時避難路の確保	・ 国道219号 ・ 県道中津道八代線（再掲） ・ 国道3号と二見田浦線 ・ 国道445号（再掲） ・ 主要地方道宮原五木線 ・ 県道小川泉線（再掲）	日本三急流の球磨川に沿う国道219号は、毎年のように土砂災害での道路寸断が頻発し、対岸に位置する県道は生命線としての代替機能を持っている。しかし、一部区間が未改良で車両通行ができず県道中津道八代線の整備は、安全な住民生活の確保に極めて大きな意味を持っている。 また、ほか二見田浦線等も同様に、地域住民の災害時の避難路として重要なものであり整備に対する期待も大きい。	

(2) 広域的な救援路確保	・南九州西回り自動車道（再掲） ・八代天草架橋構想（再掲）	本市以南では、十分な迂回路が確保できていない国道3号で並行して建設されている南九州西回り自動車道が、災害時の代替路としても大いに期待できる。 また、八代天草架橋は災害時の天草地域の代替機能のみでなく、医療環境で厳しい状況にある離島地域の、生命の安全を支え、保障するキーポイントとなる橋梁ルートであり、南九州西回り自動車道等とも連絡することで、付加価値も高まる。	
(3) 緊急車両の円滑な通行確保	・山間部における法面保護強化推進 ・住宅地における道路後退確保	市域の7割を占める山間地では、毎年のように山腹崩壊による道路寸断で孤立地区が発生しており、災害時に強い道路の確保が必要である。	

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
4. 少子高齢化に対応した子育て環境・バリアフリー社会の形成 (1) 高齢者等交通弱者支援	・中心市街地でのバリアフリーによる歩道整備 ・狹隘道路の整備	中心市街地活性化基本計画に基づき、中心部に定住人口を増やす取り組みを行っているが、このためには、バリアフリーのまちづくりや狹隘道路の整備は、最低限必要なものである。本市は、平成26年には高齢化率が30%を超えることが予想されており、交通弱者に対する道づくりをいち早く推し進めることが喫緊の課題であり、安心・安全な住民生活を支えるものである。	
(2) 健康に寄与する快適な自転車・歩行者空間の道路づくり	・球磨川沿い等における快適な自転車・歩行者空間の整備	市中央部を貫流する球磨川は、市民の憩いの場であり、まちの顔ともなっている。この空間は景観の上からも、健康的な市民生活を支える上からも、かけがえのない資源である。この自然の恵みを最大限に活用するための空間整備は、都市の魅力の基盤作りともいえるものである。	

5. 計画的・効率的な維持管理や更新の推進 (1) 効率的な維持管理	・道路の適正な維持補修 ・橋梁の延命及び耐震化 ・山間部における法面保護強化の推進（再掲） ・狹隘道路の整備（再掲）	道路、橋梁の維持・補修については、その財源として地方に負う部分が大きく、必要なところに十分な手当てができない状況にある。 効率的に管理し、計画的に補修を実施することは、本来行政の責務であり、国においても地方に対する財源の手当ては極めて期待の大きいところである。	
(2) 既存の高速・高規格道路の有効活用	・九州縦貫自動車道路坂本PAのスマートインター化 ・九州縦貫自動車道と南九州西回り自動車道JCTの改良	インターチェンジ間が最も長い区間となっている八代～人吉間において、災害時、緊急時対応としても、住民の利便性向上にも効果が大きく、また、JCT改良については、現在、九州縦貫自動車道と南九州西回り自動車道が直接乗り入れできない状態であり、フルジャンクション化または、同等の機能を持たせる改良により、高速道路としてのネットワーク性の向上が期待される。	
(3) 関係省庁との連携による効率的な道路整備（農道・林道等）	・県道坂本人吉線	既存の農道・林道においても、農・山村の産業基盤のみならず生活道路としても広範囲の住民に利用されている現状であり、この道路と国・県道のネットワークが図られることになる。	