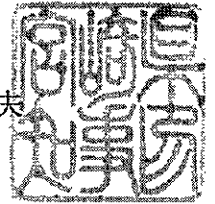


2 8 1 - 7 6 0

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

宮崎県知事 東国原 英夫



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日付国道企第37号で依頼のありました標記につきまして、別紙のとおり回答します。

担当 道路建設課  
計画調査担当  
土屋、西田  
電話 0985-26-7180

今後の道路行政についての  
意見・提案

平成 2 0 年 1 0 月

宮 崎 県

## 今後の道路行政についての意見・提案

### 1. 道路行政全般について改善すべき点、要点や提案（様式①）

- ①－1 財政力および国県道改良率が低い地域に予算の重点配分
- ①－2 地域の実情に応じた拡張的な費用便益分析の導入
- ①－2' 高規格幹線道路の点検について
- ①－3 重要路線（高規格幹線道路）の直轄管理化（国道218号）

### 2－1 地域の現状と抱える課題（様式②）

### 2－2 地域の目指すべき将来像（様式③）

### 3. 道路施策の重点事項（様式④）

### 4. 個別事例

- 事例①
- 事例② 高速道路の整備
- 事例③ 渋滞対策
- 事例④
- 事例⑤ 災害時の孤立化、救急医療施設につながる生命線の整備
- 事例⑥ 橋梁長寿命化計画

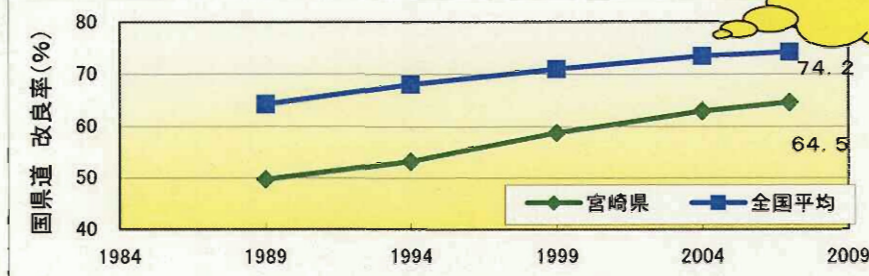


# 提案 財政力および国県道改良率が低い地域に予算の重点配分

## 道路特定財源に関する基本方針

- 道路特定財源は一般財源化する
- 地方財政に影響を及ぼさないよう措置する
- 必要と判断される道路は着実に整備する

## 現 状



今後の道路整備財源の  
枠組みが不透明

地域間格差が  
縮まらない

## 《参考》

| 県名   | ①引上率<br>(財政力) |      | ②国県道 改良<br>率 |            | ④国県道改良<br>率 |             | ⑤(①×④)<br>引上率×改良率 |       |
|------|---------------|------|--------------|------------|-------------|-------------|-------------------|-------|
|      | 順位            | 引上率  | 順位           | 改良率<br>(%) | 順位          | 逆数<br>(1/②) | 順位                | 指数    |
| A-1県 | 1             | 1.00 | 1            | 90.0       | 1           | 1.111       | 1                 | 1.111 |
| A-2県 | 1             | 1.00 | 4            | 74.2       | 4           | 1.348       | 3                 | 1.348 |
| A-3県 | 1             | 1.00 | 7            | 60.0       | 7           | 1.667       | 6                 | 1.667 |
| B-1県 | 4             | 1.10 | 1            | 90.0       | 1           | 1.111       | 2                 | 1.222 |
| B-2県 | 4             | 1.10 | 4            | 74.2       | 4           | 1.348       | 5                 | 1.482 |
| B-3県 | 4             | 1.10 | 7            | 60.0       | 7           | 1.667       | 8                 | 1.833 |
| C-1県 | 7             | 1.25 | 1            | 90.0       | 1           | 1.111       | 4                 | 1.389 |
| C-2県 | 7             | 1.25 | 4            | 74.2       | 4           | 1.348       | 7                 | 1.685 |
| C-3県 | 7             | 1.25 | 7            | 60.0       | 7           | 1.667       | 9                 | 2.083 |

A …財政力高い 1 …改良率高い  
B …財政力真ん中 2 …改良率平均  
C …財政力低い 3 …改良率低い

## 現行制度

道路整備に係る国の財政上の  
特別措置に関する法律

地方道路整備臨時交付金制度  
(財政力に応じて国費割合を引  
き上げ) **制度拡充**  
5.5/10→5.5~7.0/10

道路改築事業等、補助事業の  
補助率は内地の場合、離島・奄美  
を除いて一律である。  
(5.5/10, 1/2)

## 課 題

- ①現行制度並みの財源の確保
- ②道路整備が遅れている地域に対してより重点的に配分がなされるような仕組み作りが必要である。

## 提 案

現行は財政力指数を考慮した引上率による傾斜配分  
現行制度に国県道の改良率を配慮することで地域間格差を是正する。

補正率=引上率×(1/国県道改良率)による傾斜配分  
(財政力)

対象:すべての道路事業

○ 直轄事業負担金についても同様に適用する

|     | 今までの交付率     | 新しい考え             |
|-----|-------------|-------------------|
| 手厚い | C-1、C-2、C-3 | C-3<br>B-3<br>C-2 |
| 厚い  | B-1、B-2、B-3 | A-3<br>B-2<br>C-1 |
| 普通  | A-1、A-2、A-3 | A-2<br>B-1<br>A-1 |



## 提案 地域の実情に応じた拡張的な費用便益分析の導入

### 現行制度

### 公共道路改良新設事業

#### 道路事業・街路事業

#### 高規格幹線道路の点検

- 時間短縮
- 走行経費
- 事故減少

3つの**直接便益**

交通量の多いところが費用対効果が  
高くなる傾向

#### 地方道路交付金事業

- 時間短縮
- 走行経費
- 事故減少

3つの**直接便益**に加え

**生活・環境・防災・産業への影響等、  
より地域の状況を踏まえた拡張的な費用便益を導入**

地域の実情を反映した事業実施が可能

### 課題

- 中山間地域においては、災害等で道路が寸断されると、集落の孤立化や長時間の迂回路を強いられるなどの現実的な問題があり、道路整備が直接便益以外に利用者の生活に大きな効果をもたらすと考えられるが、現段階では配慮されていない。
- 高規格幹線道路の点検についても、直接便益により区間を区切って分析している。

### 提案

- 道路改築事業に拡張的な費用便益を導入する

- 高規格幹線道路の費用便益分析は路線全体で行い、
- 便益の項目は直接便益に加え、地域独自の拡張的な費用便益の分析結果を路線全体で積み上げる。
- 事業評価期間の延長や社会的割引率の引き下げ

#### 生活利便性向上便益

➤ 買い物や病院への通院など日常生活に関する移動に要する時間が短縮されることで得られる便益

#### 付加価値向上便益

➤ 道路の整備により農産物や水産物などが市場へ速やかに運送されることによって得られる便益

#### 災害損失軽減便益

➤ 災害によって通行止めになった場合に発生する、時間、走行コストの増加等を軽減する便益

#### 環境改善便益

➤ 渋滞解消等、道路整備により得られる自動車からの排出ガス削減や騒音低減による環境負荷軽減の便益

➤ 歩道設置等により、歩行者・自転車が快適に行き来できることで得られる便益



## 提案 高規格幹線道路の点検について

### 現行制度

平成19年度点検結果

|       |                                                 |                                                                                    |
|-------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| グループ1 | 現計画で $B/C \geq 1.2$                             | 現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する                                          |
| グループ2 | 完成2車線計画で $B/C \geq 1.2$                         | 4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する                                              |
| グループ3 | 完成2車線計画で<br>$1.2 > B/C > 1.0$<br>かつ、外部効果が相対的に高い | 4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する |

- 東九州自動車道「日南～志布志間」; $B/C=1.11$
- 九州横断自動車道延岡線「山都～蔵田間」; $B/C=1.17$

外部効果は補足的に扱われており、グループは、現行 $B/C$ で分けられている。

### 課題

○点検において、高速道路がもたらす地域の活性化や緊急災害、医療時などに役割を果たす整備の効果が十分に加味されていない。  
○現行の便益は、現道と対比した向上便益であり、現在の道路の悪条件に起因する物流及び交流の状況がそのまま反映されており、高速道路ネットワーク完成後の付加価値が考慮されていない。  
○現行の便益は、算出された値を直接的に評価しており、整備前後の増減率や伸び率といった、地域固有とも言える効果の大きさが評価されていない。

### 提案

例えば・・・

- 高規格幹線道路の費用便益分析は路線またはネットワーク全体で行う。
- 便益の項目は直接便益(時間短縮、走行経費、事故減少)のみならず、地方の視点に立った拡張的費用便益の分析結果を積み上げる。
- 便益の算出数値にのみとられず、現状に対する増加率や伸び率の大きさについても、評価されるべき。

#### 付加価値向上便益

高速道路の整備により農産物や水産物などの市場への輸送コストが低減されることなどによって得られる便益

#### 産業活性化便益

企業立地が進み、観光マーケットが拡大することで、本産業及び、関連産業の活性化が図られる便益

#### 地域活性化便益

産業活性化により、雇用機会がより多く創出され、地域全体の生活向上、若年層の流出抑制、人口定着化が図られる便益

#### 緊急時損失軽減便益

救急医療を必要とするときや災害などで現道が通行止めになったときの代替機能により、損失を軽減する便益

など

高速道路ネットワーク完成時に  
予想される経済波及効果  
【値は整備後と未整備時(H16.4.1)の差】

生産誘発額

九州:約3.9兆円

宮崎:約5.7千億円

雇用誘発

九州:約157千人

宮崎:約26千人

※高規格幹線道路は国の道路の根幹を形成するものであり、繋がってこそ初めてその機能を発揮するものであることから、国の責任において着実かつ早期に整備されるべきである。



## 提案 重要路線(高規格幹線道路)の直轄管理について(国道218号)

現 状

課 題

九州横断自動車道延岡線は高規格幹線道路である。  
高規格幹線道路の整備は工事が大規模であることや、供用後、高速交通を確保するためには高速道路  
交通警察隊の配置等、高次の維持管理が必要となる。

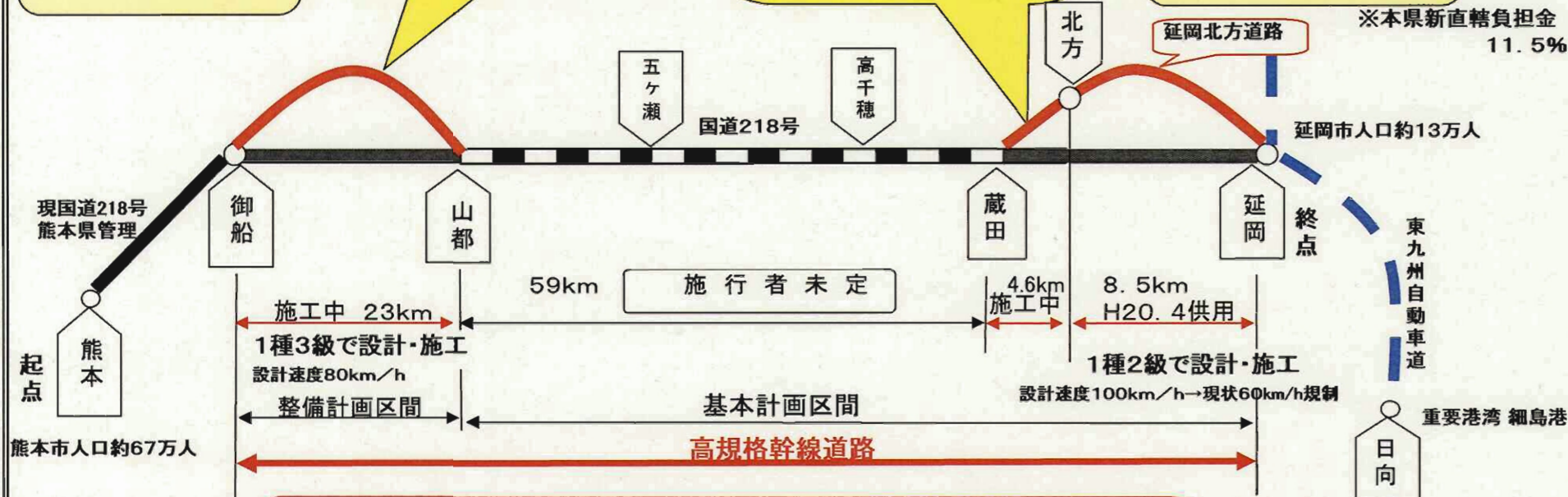
直轄負担金 18%  
維持管理・・建設時の直轄  
負担金と同様

- ① 整備計画区間
- ② 整備手法:新直轄方式
- ③ 事業主体:国土交通省
- ④ 管理者 :国土交通省

- ① 基本計画区間
- ② 整備手法  
一般国道の自動車専用道路  
(直轄権限代行事業)
- ③ 事業主体:国土交通省
- ④ 管理者 :宮崎県

直轄負担金 21.3%  
維持管理・・補助事業以外  
全額県負担

※本県新直轄負担金  
11.5%



提 案

### 国道218号の自動車専用道路区間の直轄管理化

現在、宮崎県で施工中である国道218号の自動車専用道路の区間について  
熊本県側の新直轄区間と同様に建設・維持管理は国が責任をもって行うべき。

※ 1種の道路  
地方部の高速道路・自動車専用道路



②-1 地域の現状と抱える課題

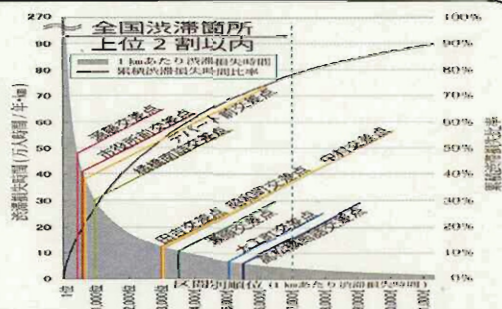
○現状

(1) 高速道路の整備

県内供用率は42% (H20. 5. 1現在) 九州最下位、全国45位  
東九州自動車道 供用率21%  
九州横断自動車道延岡線 供用率17%

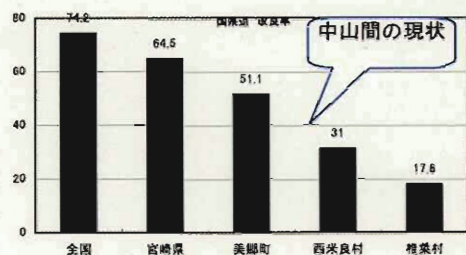
(2) 渋滞対策

○都市部の渋滞は顕著  
・全国渋滞箇所の上位2割以内に宮崎だけでも10箇所の交差点がランクイン



(3) 中山間地の道路整備

○災害時の孤立化解消  
○救急医療施設へ繋がる生命線の整備



(4) 効果的な維持管理



○課題

宮崎県の実態

| 項目                             | 現況   |
|--------------------------------|------|
| 高速道路ICへの60分カバー市町村の割合           | 64%  |
| 高速道路ICと10分以内で連結された空港と重要港湾      | 50%  |
| 緊急輸送道路の整備率                     | 77%  |
| 第3次救急医療施設への60分カバー人口の割合         | 83%  |
| 5年に1度の大雨で孤立してしまう地区が一部でもある市町村割合 | 70%  |
| 主要渋滞ポイント数                      | 14箇所 |

企業誘致が進まずふるさとでの就職が厳しい

点在する県内の豊富な観光資源が生かされない

・災害時の孤立

・救急医療施設まで時間がかかる

ハード整備+ソフト対策  
(公共交通機関への転換)

ストックの増加・高齢化、財政収支の悪化

橋梁長寿命化

補修対象の増加

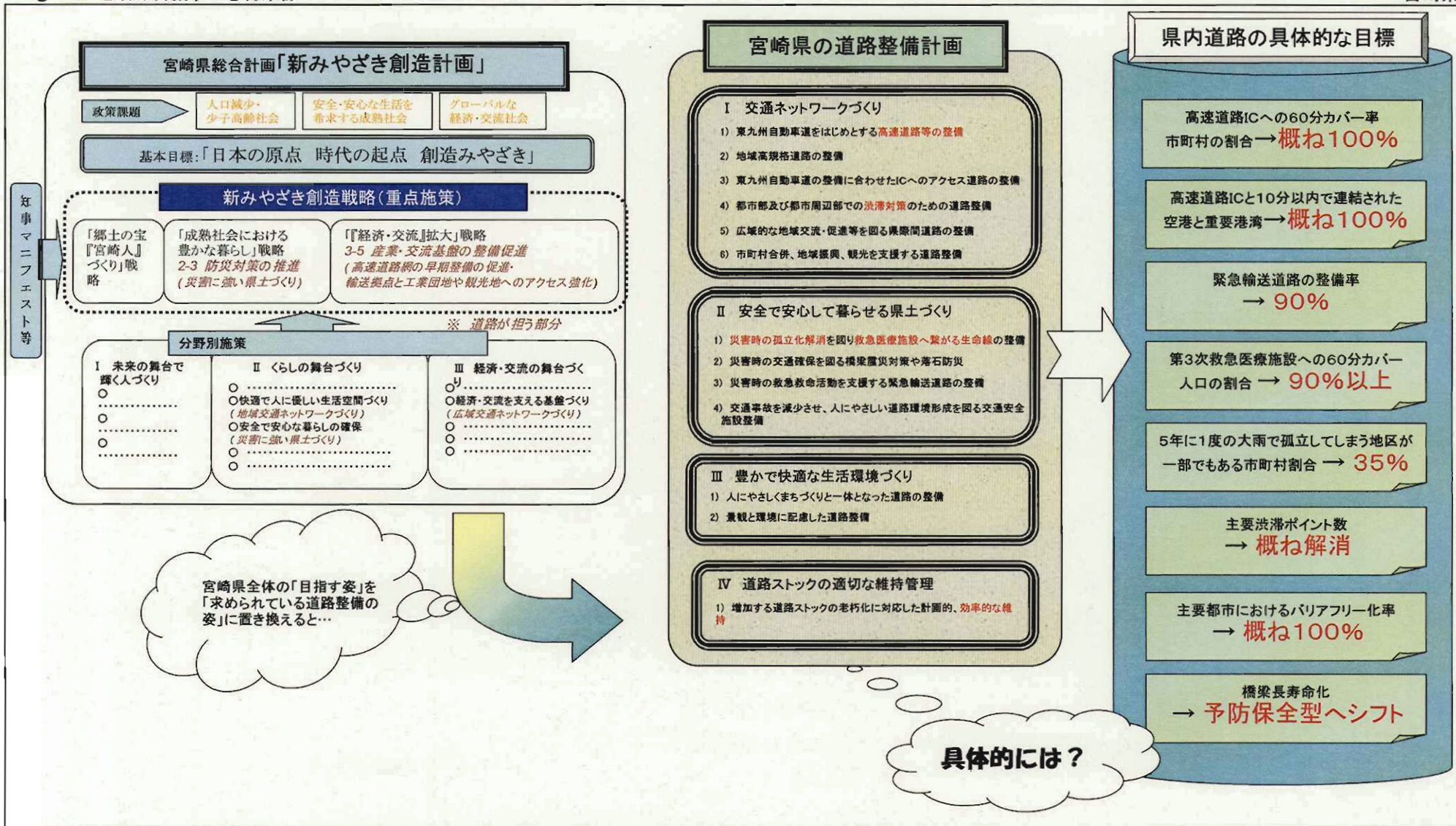


# 今後の道路行政についての意見・提案

## ②-2 地域の目指すべき将来像

様式 ③

宮崎県





③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

宮崎県

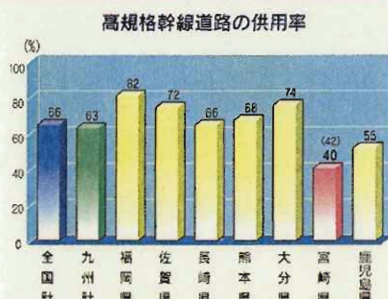
| ○重点事項                                                            | ○代表事例                                                     | ○期待する効果や評価等                                                                                                    | ○その他                             |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| <b>交通ネットワークづくり</b><br>○ 高速道路等の整備                                 | 東九州自動車道の整備<br>九州横断自動車道延岡線の整備                              | ○既存工業団地のほとんどがICから60分以内となり<br>企業立地の要件が満たされ、誘致促進が期待される<br><br>○点在する観光地間のアクセスが良くなり、県内外の<br>周遊ツアー等の選択肢が増え、観光振興が図れる | <b>事例①</b><br><br><br><b>事例②</b> |
| ○ 渋滞対策                                                           | 環状道路の整備<br>(宮崎西環状線・延岡西環状線)                                | ○渋滞ポイントの渋滞緩和・解消が期待される<br>○中心地への流入交通量減少による都市環境の好転が<br>図れる                                                       | <b>事例③</b>                       |
| <b>安全で安心して暮らせる県土づくり</b><br>○ 災害時の孤立化解消<br>○ 救急医療施設へ<br>繋がる生命線の整備 | 中山間地域の道路整備<br>国道327号<br>国道388号 等                          | ○災害時の孤立化解消が図れる<br>○救急医療施設への搬送時間短縮が図れる<br>○高等学校へ自宅から通学が可能となる<br>○合併後の地域間連携交流の促進される<br>○広域消防体制等の広域行政を支援する        | <b>事例④</b><br><b>事例⑤</b>         |
| <b>既存ストックの適切な維持管理</b><br>○ 橋梁長寿命化計画                              | <sup>アセット</sup> 汗人マネジメント<br>(橋梁の適切な維持管理)<br>これに関する補助事業の拡大 | ○予防保全型の管理へ転換し、適切な維持管理を行うこと<br>による良好な道路ネットワークの水準維持が可能となる。<br>○県民・民間との連携や協働を図り、より効率的・効果的<br>な維持管理体制が構築される。       | <b>事例⑥</b>                       |



## 事例 ①

## 宮崎の豊富で良質な労働力と環境を活かす

## 高速道路の整備状況



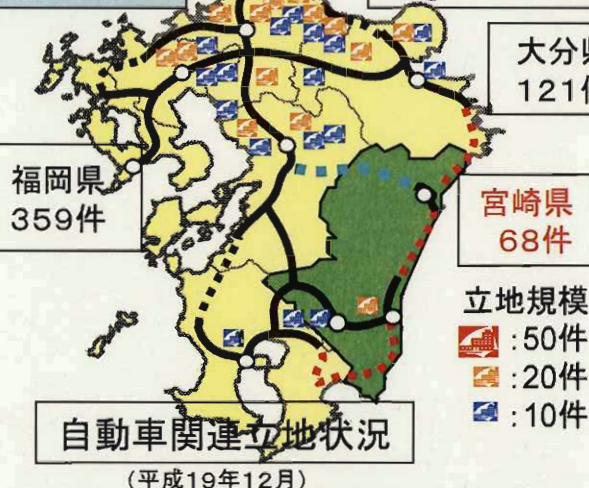
宮崎県の高速道路の  
供用率は42%  
(平成20年4月26日現在)

全国45位

九州最下位

## 企業誘致

他地域との  
差が歴然!



県内での就職が厳しい!

有効求人倍率⇒(全 国:0.92, 大分県0.91, 宮崎県:0.59, 延 岡:0.45)

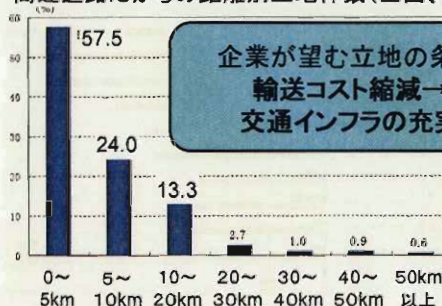
県外就職率⇒(全 国:19.3%, 大分県24.4%, 宮崎県:41.2%)

製造品出荷額等⇒(福岡県:8.2兆円,  
(平成18年度) 大分県:3.9兆円,  
宮崎県:1.3兆円)

県外就職率は、高速道路整備が  
進んでいる地域との差が歴然!

高速道路が開通している九州北部に、  
企業立地が集中!

高速道路ICからの距離別立地件数(全国、H18)



【現況】ICから10km以内の工業団地9/20

高速道路が完成すると……

【整備後】IC10km以内工業団地18/20

宮崎県の自立と発展のためには  
高規格幹線道路の整備は最低の条件

高速道路ネットワーク  
完成時に予想される  
経済波及効果

「H16.5 東九州軸産業戦略委員会」

生産誘発額  
九州:約3.9兆円  
宮崎:約5.7千億円

【数値はネットワーク整備後と未整備時(H16.4.1)の差】

雇用誘発  
九州:約157千人  
宮崎:約26千人

細島港を活用する企業進出が期待できる  
細島港貨物量:4百万t(計画の約50%)  
(参考)大分港:67百万t

県内高速道路の全事業中区間については、平成26年度までに完成を!!



## 事例 ②

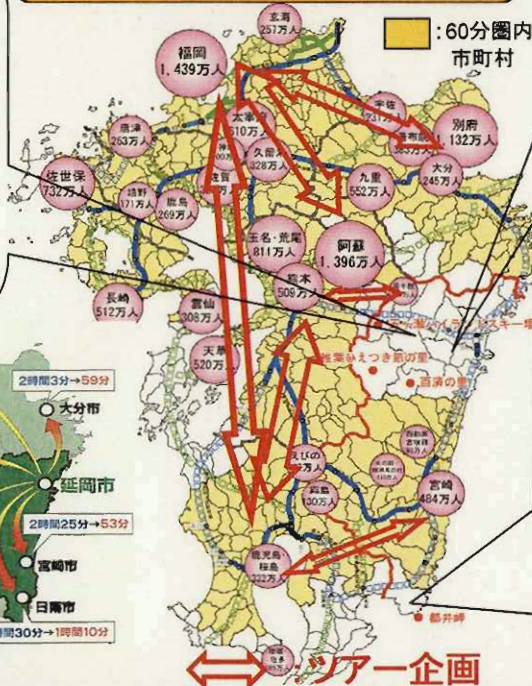
## 豊富な観光資源を活かすとともに、命の道としての役割を果たす

## 観光



高千穂

豊富な観光資源  
but アクセスが悪い！



⇄ ツアー企画

活かされない観光資源

移動時間短縮  
重要ポイント

観光地間のアクセス向上

周遊ツアー企画が増え、  
集客力up!  
リピーターも期待！

収入増でおもてなしの  
体制が強化！

関連産業が活性化  
され、雇用誘発！

## 命の道（災害時等のリダンダンシー）

中山間地は台風や豪雨に孤立化！

平成17年  
台風14号による被災

九州横断  
自動車道  
延岡線



国道218号(平成11年)



五ヶ瀬川の氾濫(北方町)



五ヶ瀬川の氾濫(北方町)



五ヶ瀬川の氾濫(延岡市)

五ヶ瀬

高千穂

日之影

延岡

R218



五ヶ瀬川の氾濫(日之影町)



高千穂鉄道・落橋



五ヶ瀬川の氾濫(R218)

現行のB/Cにはない、高速道路がもたらすさまざまな効果が期待される！



# 環状道路整備で渋滞の緩和を!!

((( 宮崎県でも都市中心部で交通渋滞が発生中! )))



どうして?

**原因 1** 放射状道路はあっても環状道路が未整備なんです。

しかも、この放射状道路に遠距離・近距離移動の両方が集中して混雑します。



環状道路がないので中心部に車が集まります。

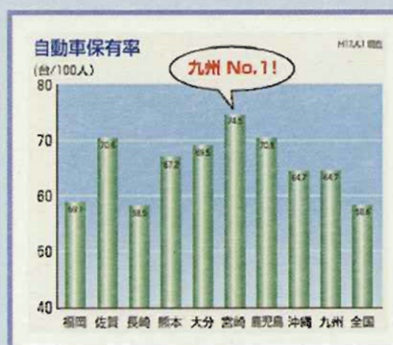


環状道路があれば、スムーズなんです...

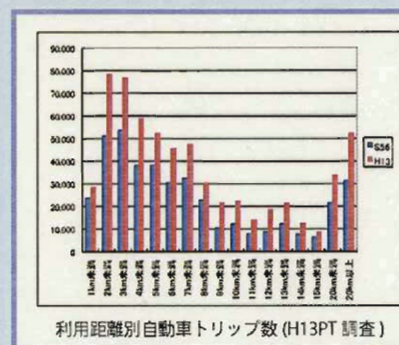
**原因 2** 公共交通機関が未発達で便利が悪いので、みんな自動車で移動してしまうのです。



鉄道はJRだけで、単線。バスも便利とはいえない...

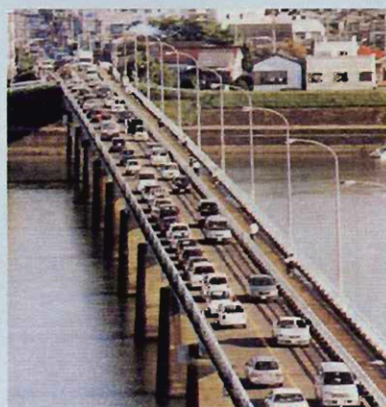


当然、車の保有率も高いのです。



「ちょっとそこまで」でも車を使ってしまう。  
近距離でも車を使うんですね。

**原因 3** 大きな川が都市中心部を分断してしまってます。



昭通線 <小戸之橋>



国道220号 (大淀・青島線) <橘橋>

必ず川を渡らなければならないので、どうしても橋に交通が集中します。



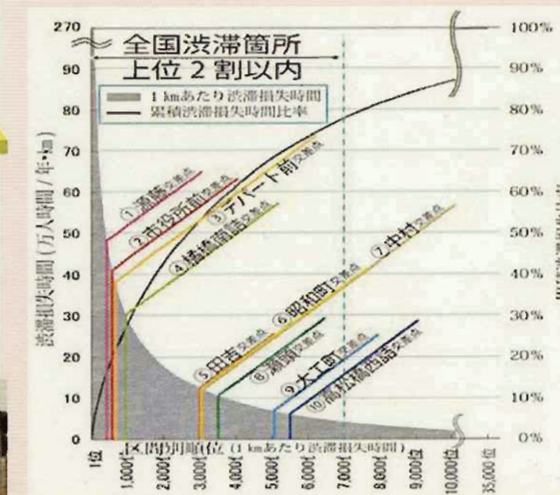
渋滞する原因は色々ありますが、それを緩和・解消する一つの方法として、環状道路の整備を行います。

## 宮崎都市圏環状道路整備状況図

※宮崎内環状線の整備は11月末で完了



## 宮崎市内主要渋滞ポイント詳細図

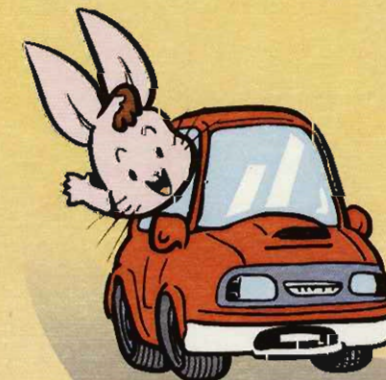


## 急がば回って!!

環状道路が整備されますと、中心部以外に用のある方は、環状道路で中心部を避けて迂回していただいた方が、混雑に巻き込まれず、早く安心して目的地に到着できると思っています。

また、環状道路を利用いただくと、その分だけ中心部の通過交通量が減るので、街中のドライバーが快適に運転できるだけでなく、自転車、歩行者の方々もより安全に安心して出歩くことができるようになります。

加えて、渋滞が緩和されると、車両から排出されるCO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>等の量が減り、環境改善が図られるとともに、これまで車のためだけに利用していた道路を、時にはイベント広場として利用するなど、街中のオープンスペースとして活用する等の、賑わいのある人を中心とした道路利用への転換を促せるものと期待しています。



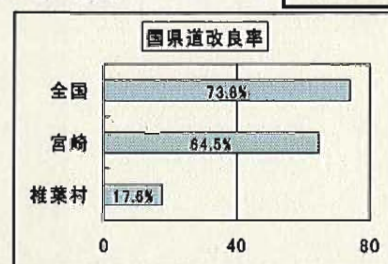


# 安心して暮らしたい！ 家から通いたい病院や学校へ！！ 事例④

## 現状

宮崎県の山間部にある椎葉村や諸塚村と県北中心都市日向市を結ぶ幹線道路である国道327号の諸塚村～椎葉村間では、急峻な地形に加えて道幅が狭いうえに、見通しがきかず離合が不可能な区間が連続しています。

人口約3,200人の椎葉村は、国県道の道路改良率が17.6%と低く日常不便を強いられています。



## このため

- ・災害が多発
- ・通行止めによる不安定な生活



災害に弱い道路

- ・病院まで“遠い”道のり



緊急車両の通行も困難

- ・現状では椎葉村から高校へは**通学が困難**



全員が寮か下宿生活

中山間部の子どもたち

## このようなことから



## 整備が進むと

### 定住自立圏の拡大

- ・椎葉村立病院～延岡県立病院（第3次医療施設）までの所要時間が20分短縮されます。  
所要時間 2時間10分→ 1時間50分

- ・災害に強い道づくりで災害時の孤立化が解消されます。  
災害発生件数 19件→減少(H17～19を元に推計)

### 元気がでる

### 『いきいき集落』

- ・椎葉村の中心から日向市内の高校まで車で概ね80分となり自宅からの通学が可能になります。



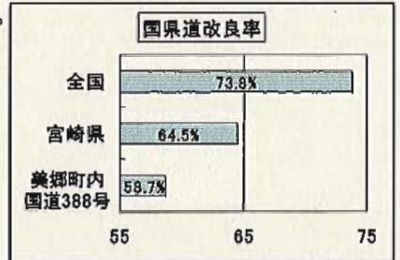
## 現状

## 交流・連携を強化したふるさとづくり

## 事例⑤

宮崎県では市町村合併が進められており、宮崎県美郷町は、旧3村が合併し誕生しました。しかし、旧西郷村と旧南郷村を結ぶ国道388号は急峻な地形に阻まれており、道幅が狭いうえに見通しがきかず離合が不可能な区間が連続しています。また、美郷町内の改良率も58.7%と低く、多くの未改良区間が残されています。

合併に伴う公共施設の共有化など合理的な活用を図るうえで、旧3村の交流・連携は不可欠であり、そのためには基盤となる国道388号の整備を促進する必要があります。



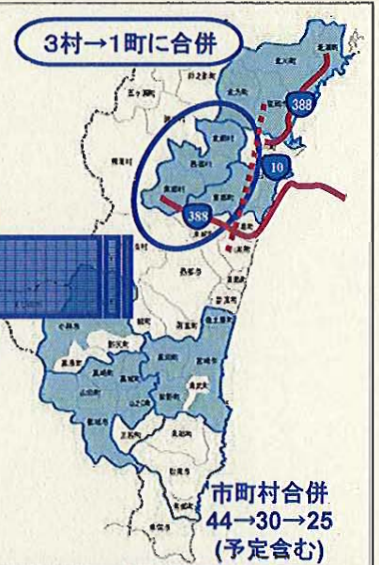
地域間交流を促進する道路  
「旧西郷村～旧北郷村」



(R388和田越BP)



3村→1町に合併



合併したけど、  
遠い町内...

病院にも  
安心して行けない...

地域間を遮断する不安定な道路  
「旧南郷村～旧西郷村」



せまくて危険な道路



災害に弱い道路

## 取り組み

広域行政活動を支援する道路整備  
合併市町村の地域間交流・連携を支援する道路整備  
災害時の孤立化解消を図り医療施設へ繋がる生命線道路整備

## 効果

峠で隔絶されていた“まち”が一つになります  
消防・救急活動、ごみ処理業務などの広域行政活動の支援  
※旧南郷村～旧西郷村間 39分→22分(17分短縮)



# 橋梁の適切な維持管理

## これまで

- ・橋梁の再塗装については、可能な限り計画的に取り組んできたが、その補強・補修については、定期的な点検に対する実施手法が確立しておらず、ある程度の損傷等が確認された後の対応が中心であった。

この古い橋は大丈夫かしら？



## 課題

社会資本を取り巻く  
状況の変化

このままの状態が続くと

社会資本ストックの適切な維持管理が困難となり、安全性や利便性が損なわれ、交通規制を行うことになる等、県民の日常生活や産業活動に支障をきたすことが予想される。

- 社会資本ストックの増加
- 高齢化した施設の増加
- 財政収支の悪化(予算の減少)
- 管理者側の職員数減少(点検・診断・評価)
- 事業効果についての説明責任が強く求められるなど

### 建設後50年を経過する橋梁の推移



## これから

アセット

### ★「汗人マネジメント」とは

本県におけるアセットマネジメントには、社会資本だけではなく、人、組織、地域、地元企業等様々な対象が含まれ、人が汗をかいて創りあげるマネジメントであると考えている。

また、実践していくのは「支援ソフトではなく、人（現場で働く自分達を含めた県民総力）である」という意味を込めた造語として使用している。

自治体レベルでは、  
管理者だけでの対応は限界

県民・民間との  
協働や連携の推進

アセット

・「汗人マネジメント」の導入に向け「定期的な点検・診断を実施し、状態が悪くなる前に対応する計画的な予防保全型の管理」へ転換していく。

### 取り組みのポイント

- 路線の特性に応じ個別の管理水準を設定
- 注目すべき損傷の絞込みと継続的な点検の実施
- 点検と診断の役割と責任を明確に分離し実施
- 「寿命に関わる損傷」と「技術基準の充足度」から健全度を評価（健全性と体力）
- コスト縮減を目指した中長期的な視点での事業計画の立案



平成21年度までに、全ての橋梁の修繕計画を策定し、より効率的・効果的な維持管理を行い、良好な道路ネットワークの水準維持に取り組んでいく。

県民・民間との協働や連携（有償ボランティア、アドバイザー制度等）に対する支援事業の補助制度化が望まれる。