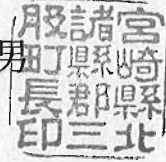


三都整発第425号
平成20年10月17日

国土交通省 道路局長 様

三股町長 桑 畑 和 男



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）

時下 ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

日頃より、国土交通省におかれましては、道路・河川等、国民のくらしに密着した施策を講じておられますことに対しまして、崇高なるお礼を申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け、国道企第37号でご依頼のありました件につきまして、別添のとおりご回答申し上げますので、何卒ご配慮賜りますようお願い申し上げます。

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、要望や提案など

宮崎県三股町

○現状

1. 高速道路の利用促進について。

- ・高速道路は、現在、利用料金の割引をはじめとして、スマートインターチェンジ社会実験などをおこない、高速道路の利用促進を図っていることは、たいへん意義深く感じております。
- ・高速道路は、当町には配置されていないところであるが、隣市のほぼ中央部に配置されているところから、高速道路の役割・恩恵は、非常に大きいものと認識しています。
- ・更に、本町の活性化に対処した都市構想（居住拠点構想等）は、高速道路の活用が非常に有効であると考えており、本町にも近い距離にある山之口サービスエリアへのインターチェンジ導入は、社会実験から国策での配置・整備とすることへの施策転換を行っていくことで、地方の活性化・高速道路線沿線等への配慮になるものと思われます。

2. 地方都市の活性化のための道路維持事業の支援について

- ・本町の道路整備事業は、昭和30年代から40年代に都市計画道路をはじめ、一級・二級道路等の幹線道路・補助幹線道路を整備しております。
 - ・当時整備した路線は、亀甲状の亀裂等が見られ、応分の手立て補修を行って利用者の安全に対処していますが、維持費の高騰は、再整備への足かせとなり、中々、着手できない路線が多くなっております。
 - ・現在、まちづくり交付金事業での取組みは可能であるとの話を伺っていましたが、維持修繕的な道路改修事業はできない旨の情報（会計検査指摘）を得たところです。
- そこで、新たな道路整備事業（再整備事業含む）のみに関係した新事業の創設の検討をお願いできないか、要望するものです。
- 地方の自治体、小規模な自治体にあっては有効な地域活性化になるものと思われます。

○課題

1. 高速道路の利用促進について。（費用負担について）

- ・スマートインターチェンジの建設に当っては、料金設備等が国負担、接続道路の改修に伴う事業費は、その自治体の応分の負担となっているようですが、高速道路の利用促進を図るうえでも、また、国策としての地方分権に向けた取組みを行う上でも、国の施策として高速道路の利用促進に向けた取組みを要望するものです。

2. 地方都市の活性化のための道路維持事業の支援について

- ・平成17年度までの三位一体改革において、国から地方への税源移譲が、現在でも問題となっていますが、これらの税源移譲が地方へ分配されるのは、少額であり、その一部を老朽化した道路等への再生化対応には十分ではありません。
- ・国策での、地方活性化支援に向けて検討をお願いしたいと思います。

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

宮崎県三股町

○現状

(1) 国道222号線バイパスの事業再開について

1. 道路行政は、地方それぞれに合った施策を柔軟に配慮してほしい。

- ・大都会では、人が集まり、交通機関も整い、また、交通量も多い。しかし、地方部は、過疎化が目立つ一方で、公共交通機関もないが、交通量もそう多くはない。

しかし、地方部では、町中央部に行くには、自家用車が必要不可欠であり、道路の整備は暮らしに欠かせません。

本町には、都城市と日南市とを結ぶ国道222号線のバイパス路線が走る計画がありました。また、一部は、整備されています。バイパス路線の予定地は、一部の交通路線図では、点線で描かれているところからも、工事再開への地元住民の要望は、強く感じられています。

2. 費用対効果の算定は、地方の切り捨てである。

- ・国道222号線バイパスは、全長約20.6km、そのうち、約13kmが完成し、残りの約7kmを着工しようとする時期に、「費用対効果（投資額に対して、効果が薄い）に鑑み事業を休止する」との国決定があり、わが町の住民はあつけにとられたものである。（平成10年度休止決定）事業は、昭和42年に開始されたが、当時の工事は、三股町区間を先行して用地確保等され、工事もいち早く開始された経緯があった。
- ・また、バイパス工事を休止して、国道222号線の改良工事を行っている。何が費用対効果なのか。三股町民は、一部国道バイパス路線が整備後、隣市の日南市・串間市に行くには、昭和42年当時の時間帯となっており、町民にとっての「効果」は切り捨てられている。

3. 国道222号線バイパスは、当初の計画どおり事業再開をしてほしい。

- ・現在、都城市と日南市・串間市を結ぶ国道222号線は、一部改良工事を投じながら、三股町内を走るバイパス線は、休止のままである。「休止」である以上、「再開」があると地元では強く望んでいる。
- ・国道222号線バイパスの、早期の事業再開を行って頂きたい。

○課題

(1) 国道222号線バイパスの事業再開について

- ・国道222号線バイパスの休止となった要因は、残り約7kmの区間山間部を通過することでトンネル工事が主体となっている。
- ・このため、多額の工事費が必要とされることにより、広域交通網の整備を必要としている中で当路線の費用対効果が問われて休止となっている。
- ・効果薄となっている根拠として、国道222号現道利用と比較し約9分間の短縮が図れるといわれる中で、当町住民は約2倍以上の時間のロスを喰けられていることになる。
- ・これらの諸問題を検証するとき、バイパス工事の休止は、大都市の住民と小さな町の住民の暮らしの利便格差は、どのように量れるべきものなのか疑問を感じざるを得ない。

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

宮崎県三股町

○現状

(1) 三股町の将来像と道路等整備への期待

三股町は、JR日豊本線の開通（大正12年）により「駅」を中心に市街地が形成され、近隣市町のベッドタウンとしての様相は現在も持続している。

本町の第4次総合計画は、「活力にあふれ心あたたまる住みよいまち、三股」の目標像を掲げ、道路政策では「自然と調和した快適な環境のまちづくり」の基本方針のもとに展開している。

そして、平成5年には、「都城地方拠点都市地域」の指定を受け本町の、「居住拠点地区」として設定された区域は、レジデンスパークの施設配置（文化会館・図書館・元気の杜等）のほか、民による宅地造成も進み、町の人口増及び活性化の一因ともなっている。

このような中、将来への期待は、現状の視点にたって考慮すれば、隣市の都城中心部への所要時間は、約15分。県都、宮崎市までの所要時間も約60分、高速道路を利用すると約40分の道のりである。

さらに、高速道路宮崎自動車道の山之口サービスエリアにスマートインターチェンジが設置されれば宮崎市内には約30分での往来が可能となり、工場誘地をはじめ、近郊都市のベッドタウンとしての「居住拠点基地づくり」の様相は具体化されるものと思われる。

そして、国の重要港湾及び県南唯一の貿易港として位置づけられている日南市油津港までの所要時間は、現在では約80分であり、国道222号線バイパスの完成となると約50分で往来が可能となり、益々、当該路線の整備は、本町の経済・文化・教育等の産業発展に大いに寄与するものと期待している。

○課題

(1) 三股町の将来像と道路等整備への期待

①都城地方拠点都市地域指定区域の見直し

本町は「居住拠点地区」として、更なるベッドタウンとしての受け入れ地を確保するには、ほぼ宅地誘導している地域の拡大である。このようなところから、関係法との調整など居住地域拡大に向けての検討が課題となっている。

②町活性化への誘導

町内の主な主要道路は、ほぼ完了しているものの、高速道路の有効活用と企業誘地への適地箇所が一体となった道路整備は今後とも整備していかなければならない。そのためにも、スマートインターチェンジをはじめ国道222号線バイパス路線整備の再開が重要な「カギ」となっている。

③三位一体の改革について

税源移譲は、地方都市の行政、とりわけ財政力が下降しており厳しい状況にある。地方の裁量を広げ、自由度を高めるといった本来の地方分権の趣旨からは、程遠い状態であることは皆、一致した見解であると推量する。

今一度、税源移譲と共に地方都市の活性化対策となり得る国策・施策を検討してほしい。

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）

○重点事項	○代表事例	○期待する効果	○その他