

■平成26年度 都市建設委員会 所管事務調査報告

調査テーマ：高速道路の整備・対策について

1. 本市における現状

東九州自動車道については、昨年度に日向・都農間、北浦・須美江間が開通したことにより、延岡市から宮崎市までが高速道路で繋がり、また、本市内の区間においても開通済となった。今年度は、行橋・みやこ豊津間が平成26年12月13日、鹿屋串良・曾於弥五郎間が平成26年12月21日、豊前・宇佐間が平成27年3月1日、佐伯・蒲江間が平成27年3月21日に開通し、椎田南・豊前間が平成28年春に開通すると北九州市から宮崎市までが繋がることとなる。

なお、現在整備中である北郷・日南間は平成29年度開通予定となっているが、清武南・北郷間については、地盤の問題があり、開通年度は明示されていない。基本計画区間である日南・志布志間は、平成26年5月28日に開催された第3回目の九州地方小委員会において、全線バイパスの整備方針案が示されたところであるが、事業着手年度は未定となっている。

今年度中に主要都市の大分市から延岡市、宮崎市が繋がるため、今後は東九州自動車道の利用促進を図り、4車線化を目指していくが、現在の延岡から宮崎間の交通量は1日あたり約7,000台となっており、4車線化の検討に入るために必要な台数と言われている10,000台を下回っている。

次に九州中央自動車道については、宮崎県側は北方延岡道路の蔵田・北方間が平成27年4月29日に開通予定であり、また、平成21年3月に事業化が決定した高千穂日之影道路も整備中で概ね10年後の開通を目指しているところである。

熊本県側については、昨年度に嘉島・小池高山間が開通し、小池高山・北中島間は平成30年度に開通予定となっているが、北中島・矢部間の開通予定年度は示されていない。

また、未事業化区間については、矢部・高千穂間及び日之影・蔵田間が残っているが、そのうち、蘇陽・高千穂間については、平成27年3月10日に開催された九州地方小委員会において、3つのルート案が公表された。国土交通省延岡河川国道事務所によると、今後は沿線自治体での説明会の開催、住民アンケートによる意見聴取を行うとのことであり、事業化に向けて一歩ずつ前に進んでいる。

次に延岡南道路については、建設経緯の違いにより、高速自動車国道の全国共通の料金体系と比べて割高になっていることから、特に大型車等が延岡南道路を避けて県道等に流入し、通学路を通過するため、児童・生徒の安全の確保が問題となっているほか、騒音・振動の苦情も出ている状況である。

2. 他自治体の取り組み

《米子市（鳥取県）》 平成 26 年 10 月 23 日視察

（1）米子道路

①事業概要

高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路として整備された鳥取県西伯郡大山安原（淀江 I C）から米子市陰田町（米子西 I C）に至る延長 13.6 km の道路であり、平成 10 年 3 月に全線が開通した。開通時は、淀江 I C ・米子東 I C 間が有料、米子東 I C ・米子西 I C 間が無料区間であった。

②無料化への経緯

西日本高速道路(株)等が管理する一般有料道路のうち、高速自動車国道と密接なネットワークを構成せず、単独に機能する道路（バイパス型道路）については、原則として道路管理者の国、地方公共団体等へ引き継ぐ方針が民営化に係る議論の中で決められていた。また、平成 17 年 1 月に当時の片山県知事から無料化の要望も出されていた。その後、「米子周辺幹線道路網整備連絡協議会」において、米子道路有料区間の交通量が少ないこと及び一般国道において慢性的な渋滞が発生していることから、有料区間の無料化が提案され、平成 18 年 4 月 1 日の無料化に向けて調整することで合意し、無料化が実施された。

③今後の課題等

無料化前は、1 日あたり 2,800～25,500 台であったが、無料化後は、1 日あたり 17,000～30,600 台と大幅に交通量が増えたため、4 車線化の早期実現を要望しているところである。

（2）安来道路

①事業概要

高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路として整備された鳥取県米子市陰田町（米子西 I C）から松江市東出雲町出雲郷（東出雲 I C）に至る延長 19.1 km の道路であり、平成 13 年 3 月に全線が開通した。全区間において有料区間となっている。

②無料化に向けた取り組み

鳥根県東部高速道路利用促進協議会にて国土交通省及び国会議員へ提言活動を行っている。

③今後の課題

安来道路と並行する一般国道 9 号の交通渋滞が続いており、解消に至っていない。

3. まとめ

東九州自動車道については、平成 28 年春に椎田南・豊前間が開通予定であり、北九州市から宮崎市まで繋がる等、着実に整備が進んでいる。

しかし、九州中央自動車道については、矢部・高千穂間及び日之影・蔵田間が基本計画区間のままであり、事業化の目途が立っていない状況である。

地域経済の活性化、医療・防災等の面から高速道路を必要としている沿線住民の声を中央に届けることが重要であるため、今後とも他の沿線自治体及び関係民間団体とも連携を図りながら、早期整備に向けて提言活動、決起大会やシンポジウムを開催し、国等に強く要望していただきたい。

延岡南道路については、宮崎県議会 2 月定例会において、「国道 10 号への南向き道路の整備の前に、まずは、県、市と連携して周辺の交通状況や地域の道路交通の課題整理を進めていきたい」という国の考えが明らかになったため、関係機関と連携し、早い時期での課題整理を行うとともに今後も伊形地区の渋滞緩和、児童・生徒の安全対策のため、料金無料化や引き下げ及び延岡南 I C から国道 10 号に接続する南延岡インター線の南向きランプの設置を粘り強く要望していただきたい。

調査テーマ：市道の維持管理と生活道路の整備について**1. 本市の現状と取り組み****(1) 市道の現況**

道路の実延長：1,436 k m（旧延岡市：934 k m）

改良率：68%

舗装率：87.4%

橋梁数：685 本

トンネル数：10 本

(2) 道路維持補修事業費（平成 26 年度）

修繕料：約 3,500 万円、委託料：約 2,500 万円、工事請負費：約 8,700 万円

(3) 市民協働による市道の維持管理

ふれあいロード事業：道路愛護活動に顕著な功績のあった自治会、団体等に対して表彰を行う。

市道草刈奨励事業：市道沿い（道路より 1 m 幅）の草刈りを行った自治会等に対して報奨金の支援（8 円/m）を行う。

協働・共汗道づくり事業：市道や里道等の簡易的な整備を行う地元の自治会等に対して、資材の支給、機械の貸出し等の支援を行う。

(4) 橋梁及びトンネルの点検について

平成 26 年 7 月 1 日付で「道路法施行規則の一部を改正する省令」が出され、トンネルや橋梁の点検については、近接目視の方法で 5 年に 1 回実施することが義務付けられた。

今までは、橋梁等の下に行き、望遠鏡で上を見て確認したり、近い箇所については、裸眼で確認していた。しかし、改正後は、脚立や足場、場合によっては、作業車で点検箇所に近づいて確認し、必要に応じて触診や打音検査等を行って状況を把握しなければならなくなり、非常にコストがかかる点検が義務付けられた。

なお、点検に対する国庫補助は最大で 6 割となり、単なる点検では起債の対象とならない。

(5) 狭あい道路拡幅整備事業

本市には、消防自動車や救急自動車等の緊急車両が入らない狭あいな道路が多く存在する。その対策として、道路幅員 4 m を確保するため、建築物の建て替え等の際に建築基準法のセットバック規定によって生じる後退用地を寄付していただくことを条件に、市が分筆・所有権移転費用やブロック塀等の撤去に要する費用の一部を補助している。

(6) 生活道路の整備状況

市民からの要望箇所数：平成5年から26年度までの累計で425箇所
 (うち、整備済179箇所、未整備246箇所)

未整備箇所の概算事業費：約64億円

※積み残しが多く、地元の区長をはじめ、地域の方から要望してから何年経ってもなかなか実現に至っていないという声がある。

2. 他自治体における取り組み状況

《宇部市(山口県)》 平成26年10月22日視察

(1) 市道の里親制度「美化ピカロード宇部」

①取り組みの目的や背景

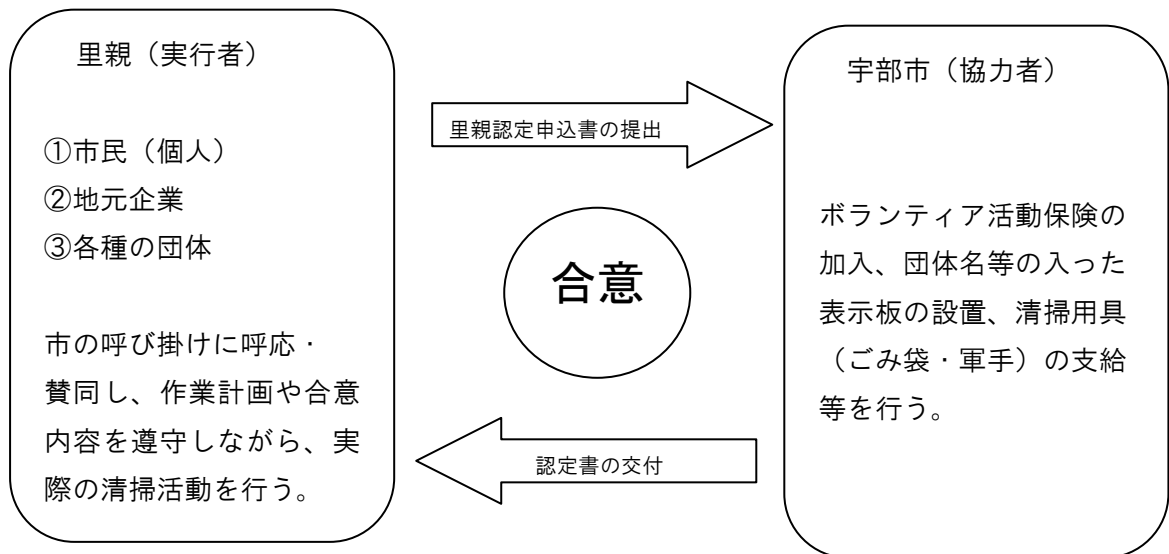
地域住民共有の生活空間である市道において、市民、地元企業、各種団体及び市が協力して清掃、緑化活動等のボランティア活動を行うことにより、地域美化に対する市民意識の高揚を図るとともに、市民と市が一体となった地域活動を推進することを目的としている。

②取り組みの概要

ア. 里親制度導入の経緯

維持管理経費の抑制、住民と市の協働、地域の活性化のため、平成14年5月1日に「ピカピカロード宇部制度実施要綱」を施行し、里親の募集を開始した。

イ. 制度のしくみ



③対象

個人・団体が対象で、50m以上の区間を年4回以上活動できる者
 平成26年9月末の活動団体数：39団体(所属人数1,927人)

④活動内容

- ・ 空き缶やたばこの吸殻等のごみの回収及び落葉の清掃等（清掃作業）
- ・ 歩道の雑草除去、道路法面の草刈り等（除草作業）
- ・ 花壇の花植え、水やり、施肥、草抜き（緑化作業）

⑤里親制度の効果

- ・ 道路の美化保持
- ・ 除草等の視界確保による交通安全向上
- ・ 社会貢献の機会
- ・ 活動団体間の交流促進
- ・ 道路愛護精神の醸成 など

⑥現状の課題及び対策

（課題）

- ・ 活動団体数が横ばいで推移
- ・ 年間2～5団体が里親活動を解消している

（解消の主な理由）

- ・ 会員の高齢化や現象に伴うもの

（対策）

- ・ 広報誌やホームページでPRしているが、まだ知らない市民も多いため、再度、里親制度について積極的なPRが必要

（2）道路照明灯スポンサー事業について

①取り組みの目的

再生可能エネルギーへの転換や市道の交通安全・防犯などの推進を目的として、企業、団体等のスポンサーに道路照明灯の新設、更新を行ってもらった後に、市が寄贈を受けて維持管理を行うもの

②取り組みの概要

道路照明灯の管理状況

- ・ 維持管理灯数 892基（平成26年6月末）
内訳：水銀灯約7割、ナトリウム灯約2割、蛍光灯その他約1割
- ・ 維持管理経費（平成25年度予算）
電気代：約1,510万円、電球交換等：約120万円
- ・ 道路照明灯の更新
経年劣化した照明灯を年間1～4基程度更新

現状の課題

- ・ 電気代、修理代等の維持管理経費の負担
- ・ 既設の水銀灯やナトリウム灯から省電力のLED灯への転換に係る更新費

用の負担

事業の検討・開始

- ・現状の課題を改善するため、平成24年度に先進地の埼玉県や愛媛県等の道路照明灯スポンサー制度を参考に導入の検討を開始
- ・平成25年度に事業設計の検討や事業案に対する意見募集を実施し、同年12月にスポンサーの募集を開始する。

スポンサーの種類

種類	内容	スポンサーの負担（目安）
新設	市道区域に太陽光発電式LED道路照明灯を新設するもの	1基 約100万円
更新	市管理の道路照明灯のうち、老朽化等により更新が必要なもので、支柱を含めてLED灯に交換するもの	太陽光発電式LED道路照明灯 1基 約110万円
	市管理の道路照明灯のうち、老朽化等により更新が必要なもので、灯具のみLED灯に交換するもの	商用電源式LED道路照明灯 1基 約80万円
維持管理費に対する支援	市管理の道路照明灯で、電気代等の維持管理に対する支援を行うもの	1基 約25万円
		スポンサー料 1基 年間2万円 ※契約3年（更新可）

対象となるスポンサー

- ・当該事業の趣旨に賛同する企業、団体又は個人であれば所在地や居住地の制限はない。ただし、たばこに係る事業を行う者等、対象外となる者あり。

スポンサーの実績数

種類	スポンサーの実績（平成26年9月末現在）	
新設	1基（1社）	
更新	支柱を含めてLED灯に交換するもの	1基（1社）
	灯具のみLED灯に交換するもの	2基（1社）
維持管理費に対する支援	スポンサー料 年間2万円×3年契約 内訳：29基（1社）、2基（1社）、1基（1社）	32基（3社）

表示板について

道路照明灯にスポンサー名入りの表示板を設置することができる。

設置期間

- ・新設、更新
スポンサーとなった道路照明灯の次回更新時、または老朽化等による撤去時まで
- ・維持管理費に対する支援
協定期間終了時まで

設置費用

- ・ スポンサーの負担：費用の目安 1～2万円程度
- ・ 表示板の設置後、表示内容の変更や表示板の老朽化等による交換は、スポンサーの負担となる。

表示板の撤去

- ・ スポンサーが対象外の要件に該当したときや倒産等により存在しなくなったときは、表示板を撤去する。

③事業の効果について

スポンサー：スポンサー名入りの表示板を設置することにより、社会貢献をアピールすることができる。

市民：交通安全や防犯面で、より良好な環境の提供を受ける。

市：民間活力を利用して、交通安全・防犯の推進、道路維持管理経費の削減及び財源確保、再生可能エネルギーへの転換、省エネルギーの推進等を図る。

④今後の計画や課題等

年間目標

平成 26 年度 新設 4 基、更新 4 基、維持管理費に対する支援 10 基
平成 27～29 年度 新設 3 基、更新 3 基、維持管理費に対する支援 5 基

- ・ 今後もスポンサーの獲得に向けて市のホームページやチラシ等により、市民や事業者等に事業の広報やPRを行う。

3. まとめ

市民協働による市道の維持管理については、経費の削減や地域の団結力・コミュニケーションの向上を図る面から大変有効な取り組みであると思われるため、今後も継続して事業を進めていただきたい。

なお、地域住民の高齢化に伴い、維持管理が困難になる地区が出始めており、今後も増えることが予想されるため、今まで参加していない住民への呼び掛けや市民との意見交換等、事業を継続していくための方策について検討することを要望する。

次に、橋梁及びトンネルの点検については、従来の点検コストと比べて5倍以上となるため、他の道路関連予算が圧迫されることにならないよう、コスト削減に向けた点検機器や手法の導入の検討を行うとともに、国庫補助率の見直しや起債対象の拡大等の要望活動を国に対して行うよう強く要望する。

次に、狭あい道路拡幅整備事業については、建築物の建て替え等を行う際に建築主がセットバックを行い、狭隘道路を広げていく事業のため、目に見えて道路が広がっていく訳ではないが、将来的には4mの道路が完成する事業のため、今後とも市民の理解と協力を得ながら事業を推進していただきたい。

最後に、生活道路の整備については、歩道の整備や既設歩道のバリアフリー化等、様々な要望が多い事業である。限られた予算の中で全てを整備することは困難であるが、協働・共汗道づくり事業や狭あい道路拡幅整備事業等を活用しながら、今後も安心・安全な道路整備を行っていただくよう要望する。