３．社会資本整備の推進

【国土交通省 道路局、都市局】【内閣府 地域主権戦略室】

（１）道路関連事業予算の確保

○　熊本市の骨格を形成する道路整備については、社会資本整備総合交付金等の十分な予算配分を確保すること。

○　地域自主戦略交付金については、平成 24 年度において、地方が必要とする総額が確保されなかったことなどから、国の財源捻出を目的とした縮減を行うことなく、地方の自由裁量拡大という一括交付金化の目的を踏まえ、本市の特殊事情を考慮した継続事業にも十分配慮した所要額を確保すること。

■道路関連国庫補助金の推移　　（単位：百万円）

※平成 25 年度は平成 24 年 7 月現在の要望額

①　熊本市の骨格を形成する道路整備に伴う社会資本整備総合交付金等の予算配分の確保

○　本市における骨格形成に必要不可欠な地域高規格道路熊本西環状線（熊本環状道路の一部）等をはじめとする２環状 11 放射道路については、十分な予算配分を確保すること。
　具体的には以下の重点項目において十分な予算配分をお願いしたい。

○地域高規格道路をはじめとする骨格形成関連道路事業
　（一）砂原四方寄線（花園工区、池上工区）※通常補助金による事業、
　（一）花園インター線、（一）池上インター線、
　（一）砂原四方寄線（四方寄工区）、
　（国）501 号飽田バイパス、天明川尻線、
　（都）子飼新大江線、（都）上熊本弓削線　　外

②　本市の特殊事情を考慮した地域自主戦略交付金の所要額確保

○　地域自主戦略交付金の算定は、主に当年度要望額と前年度実績の平均によることとされており、特に、道路関連について、本市は平成 24 年度に指定都市に移行したため、交付金は、当年度（平成 24 年度）要望額と前年度（平成 23 年度）熊本県で実施した国県道事業費を含む実績額の平均で算定された。

○　平成 23 年度は、熊本県において本市市域の国県道の整備を行う最終年度であったことから、次年度への繰越が出来ないため、極端に事業費が圧縮されていた。（※注 1）

○　これにより、平成 24 年度の本市の地域自主戦略交付金は、従前と比較して過少な算定額となっている。（※注 2）

よって、このような本市の特殊事情を十分勘案した所要の予算を確保すること。

■熊本市域の国県道における地域自主戦略交付金（一括交付金）の推移（熊本市推計）

（単位：百万円）

	22 年度	23 年度		24 年度		25 年度（要望）	
	国費	国費	22 年度比	国費	22 年度比	国費	22 年度比
国県道（一括交付金）	2, 802	919	▲1, 883	966	▲1, 836	2, 235	▲567
		注 1		注 2			

※　平成 22 年度の額は、一括交付金導入前の推計値であり、県における平成 23 年度一括交付金対象路線の平成 22 年度国費を計上したもの

（２）連続立体交差事業の完成に必要な予算の確保

○　ＪＲ鹿児島本線等連続立体交差事業について、所要の予算を確保すること。

○　社会資本整備総合交付金等による連続立体交差事業関連街路事業等の集中的な投資のピークに対応した事業費を確保すること。

○　ＪＲ鹿児島本線等連続立体交差事業については、熊本都市圏の経済的発展に欠かすことのできない重要な事業であるが、今年度から来年度にかけて工事のピークを迎え、来年度は事業費約 80 億円が見込まれており、着実な事業実施に向け所要額の確保が必要である。

　この事業が計画どおりに実施されなければ、熊本駅舎や駅前広場の整備、駅周辺開発の遅れにも繋がるため、着実な事業推進が図られるよう、特別枠を設ける等、予算の確保をお願いしたい。

■連続立体交差事業費の推移（県事業費　社会資本整備総合交付金）

○　連続立体交差事業の進捗に併せた関連街路事業が今後集中する等の特殊事情を考慮した社会資本整備総合交付金等による事業費を確保すること。

　具体的には以下の重点項目において十分な予算配分をお願いしたい。

○連続立体交差関連街路事業、熊本駅西土地区画整理事業　等

（都）花園池亀線外１線、（都）上熊本駅西口線、（都）池田町花園線、
（都）熊本駅城山線（東西）、（都）新町戸坂線、（都）野口清水線、
（都）上熊本法成寺線、（都）春日池上線、熊本駅前東口駅前広場整備事業、
上熊本駅東口駅前広場整備事業、熊本駅西土地区画整理事業

連続立体交差関連事業
・熊本駅周辺整備事業

（３）九州における横軸としての道路網をはじめとする高規格幹線道路等の着実な整備推進

○　道路整備に必要な予算の安定的確保と地方への重点的な予算配分を図ること。

○　高規格幹線道路（九州横断自動車道延岡線）、地域高規格道路（中九州横断道路、熊本環状道路、熊本天草幹線道路）の整備促進、有明海沿岸道路（Ⅱ期）等の路線指定、区間指定について特段に配慮すること。

○　特に熊本都市圏と九州縦貫自動車道を結ぶ道路の整備について着実な推進を図ること。（国道３号植木バイパス・熊本北バイパス、熊本西環状線、熊本環状連絡道路）

○　九州の横軸として熊本市と大分市等との交流促進を図る中九州横断道路の熊本・大津間及び熊本環状連絡道路が本年度より計画段階評価に入ることから、環境アセスメントをはじめとする手続きを含め、早期の事業実施に向けて取り組むこと。

○　本市が九州における拠点性を高め、九州新幹線の開業効果を九州全域に波及させ、併せて熊本都市圏の円滑な交通を確保するために九州の横軸である道路網をはじめとする高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備を着実に進める必要がある。

○　また、災害に強い地域づくりのため、災害時の緊急輸送路や避難路となる高規格幹線道路や地域高規格道路のミッシングリンクの解消を図るとともに、熊本都市圏と高規格幹線道路を結ぶ道路の整備について推進を図る必要がある。

■九州の県庁所在都市・指定都市の渋滞損失時間

▲九州県庁所在都市・指定都市の１ｋｍ当たり渋滞損失時間（H18）

■渋滞損失時間の発生エリア

資料）熊本県新渋滞対策プログラム（H17）

（４）熊本港の継続的な整備促進

○　熊本港は、熊本都市圏の物流、人流の拠点として熊本経済の活性化にとって重要であり、引き続き整備を進めること。

熊本港の整備状況

熊本港整備における国直轄予算の推移

	H22	H23	H24
事業費（百万円）	1,106	937	1,005

○水深 7.5m 岸壁 260mの内、1 バース 130m（水色⇔）は平成 11 年供用開始。

○港湾計画上で予定されている水深 7.5m 岸壁の残り 130m、水深 10m岸壁（岸壁長 170m）は未完成。

○現在、1 点つり下げ式のジブクレーンを備えるが、県が平成 24 年度にガントリークレーンを供用開始予定。

（５）下水道事業の推進

○ 本市の公共下水道普及率は平成 23 年度末で 86.2%となり、今後も未普及地区の解消や下水道法施行令で期限（平成 25 年度末）が定められている合流式下水道の改善、また、浸水被害を軽減するための事業など、様々な施策を展開する必要がある。

平成 25 年度は、上記必要経費として社会資本整備総合交付金（下水道事業分 1,640 百万円）及び地域自主戦略交付金の所要額（参考：下水道事業相当分 3,305 百万円）を確保すること。

	H20	H21	H22	H23	H24	H25
要望額	2,955.10	3,981.70	4,224.00	5,339.18	5,666.81	4,944.66
内示額	2,955.10	3,981.70	3,830.77	5,320.15	4,529.74	
内示率	100.00%	100.00%	90.69%	99.64%	79.93%	

平成２５年度の主要施策

合流式下水道の改善
（新花畑ポンプ場建設等）

事業期間
H23 年度－H25 年度

■汚濁負荷量の削減
ＢＯＤ負荷量　建設前　23,000kg/年
→　建設後　2,400kg/年
■河川への未処理水放流回数の半減
建設前：76 回/年
→　建設後：38 回/年

浸水対策（加勢川第６排水区）

事業期間
H23 年度－H25 年度

バイパス貯留管
（φ3,250）L=1,460m
調整池　43,000 ㎡

合併に伴う新市基本計画の推進

合併町（富合町・植木町・城南町）の普及促進