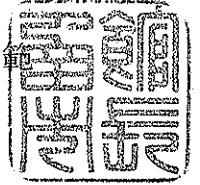




函 土 道
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 様

函館市長 西 尾 正



中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のありました標記について、別紙意見書のとおり回答いたします。

（函館市土木部道路建設課 主査 大久保孝之 ）
電話 0138-21-3324

「今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画」 についての意見書(函館市)

本市は、北海道南端の渡島半島南東部に位置し、温暖な気候、恵まれた自然、歴史と伝統に培われた文化などの優れた特性を背景に、北海道と本州を結ぶ交通の結末点として、また、南北北海道における行政・経済・文化の中核都市として成長してまいりました。

近年では、国のご支援のもと函館駅周辺・函館港・函館空港などの拠点整備が進み、21世紀の都市基盤づくりが着実な進展を見せております。

また、平成16年12月には、戸井町・恵山町・榎法華村・南茅部町と合併し、豊かな海を擁する新たな函館市として、地域の特性を生かしたまちづくりに取り組むとともに、平成17年10月には中核市へと移行し、国際水産海洋都市構想の推進や北海道新幹線の着工など新たな飛躍の可能性も芽生えているところであります。

一方では、本市を含む北海道は、広域分散型の地域生活経済圏や積雪寒冷といった特殊な地域性を有し、さらには全国に先行して人口減少・少子高齢化が進行し、これら他の地域にはない普遍的な課題を克服しながら、自然環境に恵まれた広大な国土を活かし、より安心して暮らせる豊かな地域社会を創造することが必要となっております。

しかし、函館市を中核とする南北北海道地域については、全国的にも、また、札幌市を中心とする道央圏と比べても、市民生活の基盤となる社会資本の整備は十分とはいえない状況であり、特に道路については、地域の経済、社会活動を支える最も基礎的なインフラであるにもかかわらず、未だに十分に確保されていない状況となっており、その早急な整備を函館市民は熱望しており、本市の重要な懸案となっております。

このような状況の下、国は道路整備の事業費となる道路特定財源について、一般財源化を行う方向での検討作業を行い、昨年12月に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」のなかで、道路整備の必要性の精査、重点化と効率化、真に必要な整備計画の推進について、今後の具体的な姿を示した中期計画を平成19年度中に作成することとし、このたび作成にあたり本市の意見を照会されたところであります。

本市といたしましては、都市基盤の整備、交通体系の整備については、今後も当市が南北海道の中核都市として発展してゆくためには大変重要な施策であり、国土の均衡ある発展という観点からも、北海道という特有な課題、他地域と比べて立ち遅れた道路整備の状況をご理解の上、中期計画の作成にあたりまして、特段のご配慮をお願いいたします。

また、道路特定財源の見直しは、地方の切り捨てにつながる政策とならないように、お願いするとともに、次の事項について強く要望し、本市からの意見書といたします。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

「高速交通体系の整備促進」

北海道が地域経済の自立や内外との交流を活発化し、我が国の発展に貢献するとともに道民の生活環境を豊かにするには、広域分散型の地域特性を克服する高速道路網が必要不可欠なものでありますが、本道の高速道路供用率は、全国が64%であるのに対して39%と大幅に遅れており、とりわけ道南地域の供用率はというと、昨年国縫～八雲間の供用開始でようやく30%台(31%)に達したところであり、加えて、三十万都市で高規格道路にネットワークされていない都市は全国で本市だけという状況にもあります。

このため南北海道地域では、本市に集積する高度医療技術を一時間以内に受けられない地域があることや大規模地震や大雨災害、駒ヶ岳の噴火などで交通が分断され、陸の孤島となることなどから、住民が豊かに安心して暮らせる生活の実現を図るうえで、高規格道路の整備は非常に重要なものとなっており、また、新鮮な農水産品を新鮮なまま全国に届けるため、空港やフェリーなどの時間に確実に間に合わせる高規格道路の整備が必要不可欠であります。

このような状況の下、産業や経済の柱としている観光面においては、海外からの観光客も増えているなか、観光客の滞在性や周遊性の向上を図るために広域的な観光連携が重要な施策となってまいります。

幸い、私たちの地域には函館山をはじめ大沼や恵山といった自然資源や松前・江差など歴史や人文系の資源にも恵まれていることから、地域内での連携を図っているところでございますが、今後は、より広域的な連携を図って、国内のみならず世界と連携した道南圏の発展を目指すため、新幹線を活用して本州方面と、そして道央や道東・道北さらには海外へは高規格道路や新外環状線を利用して函館空港からというように、高速道路をはじめとした高速交通体系の整備が急務であると考えており、重点的な予算配分による早期の整備を要望するものであります。

(重点推進整備事業)

北海道縦貫自動車道の整備促進

函館・江差自動車の整備促進

地域高規格道路函館新外環状道路の整備促進

「地域間交流道路の整備促進」

本市は、平成16年の合併により、都市機能が集積した函館地域と、豊かな海を基盤とし漁業を基幹産業とする戸井・恵山・楳法華・南茅部地域の4地域で構成されております。今後は、豊富な水産・自然資源に恵まれた4地域と国際観光都市であり、かつ水産・海洋学術研究都市をめざす函館地域がそれぞれの特性を活かしながら、一つの自治体として発展していかななくてはなりません。そのためには、市民の日常生活と地域の経済活動を支える唯一の手段となっている地域間を連結する道路の整備は必要不可欠であり、重点的な予算配分による早期の整備を要望するものであります。

(重点推進整備事業)

道道の整備促進(函館南茅部線、元村恵山線)

「高速交通体系に接続する都市圏内の幹線道路の整備」

本市の都市圏内の幹線道路網の骨格は6放射4環状によって形成されております。その中で都市内の環状機能を確保するもっとも重要な路線である外環状線は、市街地外周部の宅地化の進展や沿道に立地する大型商業施設の利用者の増加、地域間を通行する交通の影響が複合し、慢性的な渋滞が発生している状況であり、本市の都市機能の低下を招いております。

こうした状況の下、本市の高速交通体系の一躍を担う路線として、函館新外環状道路の整備が決まり、外環状線の慢性的な渋滞を抜本的に解消する効果が期待されておりますが、その効果を最大限に発揮させるためには、高速交通体系に接続する都市圏内の幹線道路の整備は必要不可欠であります。

したがいまして、未整備となっている高速交通体系および都市の交通拠点に接続する都市圏内の都市計画道路の整備に早急に取り組むことが必要であることから、重点的な予算配分による早期の整備を要望するものであります。

(重点推進整備事業)

都市圏内の幹線道路整備促進

(都市計画道路放射2号線・道道赤川函館線、都市計画道路放射4号線、都市計画道路空港通、都市計画道路日吉中央通、都市計画道路山の手日吉通、都市計画道路東山日吉通、都市計画道路日吉が丘通、都市計画道路昭和団地通、都市計画道路赤川中央通、都市計画道路中道四稜郭通)

「都市圏内の恒常的な渋滞への対策」

本市は、函館駅前を要とした扇状の地形的条件に加え、急速に拡大した市街化の影響により、都市圏内の道路網の整備が立ち遅れていることから、恒常的な渋滞が市内各所で発生している状況であり、市民生活、経済活動に大きな影響を与えております。特に冬期間は、路面凍結などの要因が加わり、渋滞に拍車がかかり深刻な状態となっております。

これらの問題を抜本的に解決するためには、未だ整っていない都市圏内の幹線道路網の整備、交差点改良などの事業を推進することが急務であり、重点的な予算配分による整備促進を要望します。

(重点推進整備事業)

都市計画道路網の整備推進

(都市計画道路本通富岡通、都市計画道路文教通、都市計画道路本通中央通、都市計画道路赤川中央通、都市計画道路中道四稜郭通、都市計画道路昭和団地通、都市計画道路見晴公園通)

「観光地における総合交通対策」

本市は、年間約500万人程度の観光客の入り込みのある国内有数の観光地であり、観光産業は重要な基幹産業となっております。

「光の宝石箱」ともいわれる函館山の夜景、特別史跡五稜郭跡、異国情緒あふれる街並みと歴史的な建造物など優れた観光資源を数多く有し、観光シーズンには道内外から多くの観光客が訪れ交通混雑が発生しているところであります。

したがって、旅行者および地域住民の円滑な交通の確保を図るため、観光スポットと空港・駅などの交通拠点をつなぐ道路整備とともに、適切な情報の提供などのソフト対策を含めた観光地における総合交通対策の推進が必要となっていることから、重点的な予算配分による早期の事業推進を要望するものであります。

(重点推進整備事業)

観光地周辺道路などの総合対策事業の推進

「バリアフリー対策の推進」

北海道は全国に先行し少子高齢化が進んでおりますが、本市も例外ではなく、平成17年の国勢調査では高齢化率が23.9%となっており、全国・全道と比較しても高くなっております。

今後さらに高齢化が急速に進行することは確実であり、高齢化社会に対応した街づくりの推進が急務となっております。特に日常の生活基盤となる道路については、高齢者ばかりではなく障がい者を含めた道路利用者全般が安心して利用できるように、一層の対策を進めていかなくてはならない状況にあります。

したがって、予算の重点配分による歩行空間のバリアフリー化の推進、および市町村道のバリアフリー化事業に対する国の支援制度の拡充・要件緩和を強く要望するものであります。

(重点推進整備事業)

道路のバリアフリー化の推進(勾配・段差解消、点字ブロック設置、歩道ロードヒーティングの設置)、電線類の地中化・無電柱化の推進

「雪寒事業の推進」

北海道は、積雪寒冷という特殊な地域性を有しております。

冬期間は、道路の凍結や圧雪アイスバーンによるスリップの危険性の増大、吹雪により視界不良、車道有効幅員の減少などにより、夏場に比べ車両のスピードが低下することに伴い著しい渋滞を招き、市民生活および地域の経済活動に大きな影響が出ております。

また、ツルツル路面による歩行者の転倒事故も多発しており、地域の安全安心の基礎となる道路の雪対策は必要不可欠なものとなっており、道路除雪を始めとする雪寒事業の推進は非常に重要な事業となっております。

本市は、北海道のなかでも比較的温暖な気候条件ではありますが、平成18年には平年を大きく上回る積雪量のため、十分な交通環境を確保することができず、市民生活や経済活動に多くの影響を与えており、冬期間の交通の安全性・確実性を確保することは、普遍的な課題として、今後も重点的に取り組む必要があります。

しかしながら、地方都市の厳しい財政事情のなかでは、十分な予算を確保することは大変困難であることから、地域の特殊性を鑑み、雪寒事業など雪対策施策に対する一層のご支援を強く要望するものであります。

(重点推進施策)

除雪費補助事業の拡充

雪堆積場設置に係る補助制度の確立

「効率的な道路ストック管理の推進」

道路の橋梁をはじめとする多くの道路構造物は、高度経済成長期にその多くが造られており、今後は老朽化に伴う点検や補修が必要なものが急速に増加するものであります。

本市の管理する橋梁においては、現在、建造後すでに50年以上を経過したものは、全体の約8.5%(20橋)を占め、10年後には約24%(57橋)、さらに20年後には約55%(128橋)に達するのであります。これら

は計画的、効果的に補修などを進める必要があり、そのまま放置すると構造物の傷みが激しくなり致命的な修復や架け替えが必要となり、多額の費用を要することが危惧されております。

本市においても、橋梁の長寿命化修繕計画を策定し、修繕や架け替えに係る費用の縮減を図りつつ、地域交通の安全性・信頼性を確保するものでありますが、これらに要する費用については、今後より一層、国の支援を要望するものであります

(重点推進施策)

効率的な道路ストックの管理に関する国の支援制度の充実

「災害に強い道路の整備」

近年、地球規模で起こっている異常気象の発生により、過去に観測されたことのない気象事象が全国各地で起こっており、本市においても平成18年10月、爆弾的に急激に発達した低気圧により、渡島半島東部を海岸線に沿って戸井、恵山、楳法華、南茅部地域を結ぶ国道278号が高波により通行止となっております。幸い迅速な復旧作業により、早期に通行が確保されたところであります。

国道278号は、本市の市街地を起点とし、渡島半島東部の各地域を縦走する大動脈ではありますが、地形的に目の前が海岸、背後は急傾斜地という地勢を通過する箇所および海岸と民家の間を通過する狭小幅員の箇所も多く、異常気象時に被災することが危惧されており、地域生活を支える重要な路線として災害に強い道路整備が求められております。

さらに、南北海道地域は活火山である駒ヶ岳を有し、噴火による被害を最小限とするための避難路や迂回路の確保が必要となっており、狭小幅員の現国道を解消するバイパスの整備をはじめネットワークとしての地域の安全を確保する道路の整備が必要となっております。

また、道路などのハード整備のみならず、災害発生が予想される場合や発生した際の関係機関の密接な相互連携と情報の共有、連絡・協力体制の構築が非常に重要であります。

また、本市は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対

策に関する特別措置法に基づき、防災対策を推進する必要がある区域として指定されており、災害発生による被害を予防し、減災し、復旧・復興につながる対策を適切に講ずることが重要であることから、重点的な予算配分による早期の整備を要望するものであります。

(重点推進整備事業)

災害に強い道路の整備(国道278号)

「シーニックバイウェイなどの道路景観を軸とした活動の促進、
観光の支援」

「函館・大沼・噴火湾ルート」は、平成18年11月にシーニックバイウェイ北海道のルート指定を受けており、地域の活動団体がお互いに協力しながら道路景観を軸とした活動を展開してゆく取り組みが本格化しております。

道路の景観形成や地域の活動を促進する活性化の取り組みについては、今後の広域観光や地域づくりに欠くことのできない政策となっており、道路整備が観光に果たす役割はより大きくなってまいります。

今後は、道路利用者の快適で安全な道路交通の確保はもちろん、道路緑化をはじめ周辺の景観形成、観光情報の適切な提供などソフト面を含めた総合的なドライブ支援が重要となってくるものであります。また、近年は外国人観光客も増加しており、多言語情報提供などの多様化したホスピタリティの向上も求められております。

したがいまして、本市を含む南北北海道地域の観光振興、地域振興の推進を図るため、シーニックバイウェイなどの地域活動に対する国の一層の支援を要望するものであります。

(重点推進施策)

道路を軸とした観光振興・地域振興政策に対する国の支援充実

2 地方公共団体に対する道路整備財源の充実

「市道の整備」

市道は日常生活を支える上で重要な社会資本であり、国道・道道を相互に連絡し、また地域におけるコミュニティを相互に結びつけ、居住空間を構成すると同時に、公民館、学校、病院、工業団地、市場等の公共公益施設等の機能を効率的に発揮させるために欠くことのできないものであります。

しかしながら、本市では近年の厳しい財政状況の中で、年々道路事業費の削減を余儀なくされているところであります。

したがって、道路事業の地方費分を軽減し道路事業の整備促進を図るべく、道路事業の各種制度の存続および充実、国庫補助事業等の採択基準の緩和および補助率の引上げ、道路事業地方費分に対する交付税措置の充実を要望するものであります。

(重点推進施策)

地方公共団体に対する道路整備財源の充実

以 上

平成19年5月7日

函館市長 西 尾 正 範

