



釧道河 第155号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

釧路市長 伊 東



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について (回答)

平素より、本市の道路行政に対しまして格別なるご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
さて、平成19年4月2日付、国道企第114号でご依頼がありました上記のことにつきまして、別添のとおり回答いたしますので、宜しくお取り計らいの程、お願い申し上げます。

【中期的な計画の作成にあたっての意見】

I 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

1 高規格幹線道路の整備促進

① 既事業着手区間の早期整備

広域分散型の地域構造を形成している北海道において、中核都市間の時間距離を短縮する高速道路は、物流の効率化や農水産品の安定輸送を図るとともに、広域観光による新たな需要を誘発するほか、生活面では中核都市が担う医療、文化、教育施設等へのアクセス性が改善され、住民生活の利便性向上に大きく貢献する。

特に、北海道横断自動車道のミッシングリンク解消は、釧路市と札幌市間の移動時間が2時間程度短縮されるため、地域経済圏の拡大や人的交流をはじめとする様々な効果が期待されるとともに、北海道の東西交通の隘路となっている日勝峠(標高1022m)の迂回通行が可能となり、濃霧や吹雪などの交通障害のリスクが大幅に改善される。

さらに、東北海道地域は、日本海溝・千島海溝周辺を震源とする有数の地震発生地帯であり、海岸線に併走する国道38号線は、地震に伴う津波発生により不通となる可能性がある。北海道横断自動車道本別～釧路間は、このような災害時における道路ネットワークのリダンダンシーとして機能するため、圏域住民の安全・安心が確保される。

(※ 釧路市では過去20年間に震度5以上の地震が5回発生)

しかしながら、北海道の高速道路の整備率は、全国と比較して低く(平成18年3月末現在 全国63%、北海道40%)、さらに中核都市間の高速交通ネットワークも未形成であることから、道路整備中期計画の最重点項目として位置づけし早期に連結化を図るべきである。

また、釧路市は、東北海道の中核都市として、港湾、空港、鉄道及び商業地域が集積し、通勤、業務等の生活交通と観光・物流などの広域的な通過交通が輻輳している。このため、幹線道路では交通需要の増加に伴う旅行速度の低下や交通混雑が発生している。現在、これら交通環境の改善を図るため、北海道横断自動車道に併行する一般国道の自動車専用道路として釧路外環状道路の整備が進められている。本道路は、北海道横断自動車道と一体となって高速交通ネットワークを形成するほか釧路都市圏の広域環状道路として機能することから早期完成が必要である。

道路特定財源については、現行税制の本来の目的に適合し、納税者の理解も得られる道路整備予算への重点的な配分とともに、諸外国と比較し割高感のある高速道路の利用料金の引き下げなどにも活用し、高速道路の有効活用を図ることが必要と考える。

② 未着手事業区間の効率的・効果的な整備

全国の高速道路11,520kmの内、整備計画区間である9,342kmを除く2,178kmについては、依然として整備方針が見えない状況にある。

北海道には、486 km（全計画路線の35%を占める）の基本計画・予定路線があり、高速交通ネットワークの形成上からも、これら路線の整備を効率的かつ効果的な整備手法により実施するよう当中期計画に盛り込むべきである。

特に、根室地方では、医師不足による地方医療の空洞化が大きな問題となり、産科や小児科をはじめとする医療施設への通院をはじめ緊急医療時の対応については、3次医療施設がある釧路市に依存しなければならず、高規格道路の予定路線である釧路・根室間のアクセス強化は人命を守る上で喫緊の課題となっている。

※釧路市への緊急搬送件数（平成16年、釧路・根室管内からの搬送） 2,457件

※釧路市の総合病院への通院患者数（平成16年度、釧路・根室管内からの通院）30万9千人

③ 地域高規格道路の整備

東北道の物流拠点港である重要港湾釧路港は、背後に日本有数の食糧供給基地である十勝、オホーツク、根室などを抱え、農水産品並びに飼肥料をはじめとする農業生産資材や石油製品等の移出入港として機能している。地域経済の基盤強化が求められている中、港湾の物流機能の集積とともに効率的で安全な物流の確保を図るため、港と背後圏間を結ぶアクセス道路の強化が重要となっている。

これら物流機能を担う道路は、高規格道路と一体となって機能する地域高規格道路や国道網であり、特に釧路圏とオホーツク圏を結ぶ地域高規格道路「道東縦貫道路」は、現国道243号に位置する美幌峠の隘路解消を図る上で不可欠な道路であり、当中期計画に位置づけのうえ早期に整備する必要がある。

また、釧路町と標津町とを結ぶ釧路中標津道路(延長100km)は、中核都市と中心都市との連携を担い、地域基幹産業である酪農業を支えている飼肥料や生乳輸送を担う道路として整備が進められている。しかしながら、その供用延長は僅か13kmに留まっており、地域からは酪農や水産を中心とする地域経済の基盤強化と3次医療施設がある釧路市へのアクセス改善を求め、早期完成の声が高まっており、予算の重点化配分により道路建設のスピードアップ化を図っていただきたい。

3 地方幹線道路等の整備促進

① 地方の活性化や自立に必要な幹線道路の整備

本市が整備する都市計画道路は169路線154kmである。平成18年3月末の整備率は68%であり、道内主要都市と比べ低い整備状況となっている。

都市計画道路は、都市の骨格を形成するとともに、経済・産業活動や住民の利便性を高めるなど、本市の発展に欠かせない都市基盤である。

こうしたことから、交通・物流の効率化など地域の活性化を推進するため、計画的に整備率の向上を図っていく必要がある。

② 少子高齢化に向けた道路整備

本市は全国と比べて少子高齢化が進行している状況となっている。今後は、高齢者が移動に係る身体負担を軽減し、その移動の利便性や安全性の向上を図るため、バリアフリー対応の道路整備が必要となっている。

(※参考1：合計特殊出生率(H14) 釧路市1.26人 全国1.32人)

(※参考2：高齢化率(H18) 釧路市21.6% 全国20.7%)

③ 防災に向けた安全で安心を確保できる道路整備

釧路地方は国内でも有数の地震多発地帯であり、これまで多くの大地震に遭遇し、これからも釧路沖や十勝沖などを震源とする大地震が高い確率で発生すると想定されている。

こうしたことから、市内の住宅が密集した地域において、防災に配慮した住民への被災の軽減化を図ることが出来る道路整備が必要となっている。

以上のように、地方の道路整備はまだまだ十分とは言えない状況にあり、整理促進のため道路特定財源を適正に確保するとともに、本来の税制目的に沿った用途を強く望む。

II 効率化を進める上で特に優先度の高い政策

1 簡易IC及び追加ICの効果的な建設

日本の高速道路は、諸外国と比較してIC間隔が長く、必ずしも日常生活での利用率が高いとは言えず、短距離移動は一般道路を利用する傾向が見られる。ETCの普及も高くなっている現状を考えると、ETCゲートの積極的な導入を図り、簡易ICを短区間毎に設置し高速道路利用を身近な日常生活に利用してもらう工夫が必要。さらに、新直轄区間にける高速道路については、法律により位置づけされているICのほかに、地域の利便性に寄与できる追加ICについては高速道路管理者が主体となって建設し、高速道路の効率的かつ有効的な利用を図るべきである。

2 橋梁の長寿命化策を図る政策拡充により社会資本施設の効率的運用

本市が管理する橋梁は164橋である。このうち50年以上経年した橋梁は、現時点では4橋の2.4%であるが、20年後は67橋の41%となり、30年後には113橋の68.9%に増加する状況となっている。

今後更新のピークを迎え、一気に膨大な予算が必要になることから、長寿命化により予算の平準化とトータルコストの最小化を図るための保全対策について補助制度を拡充し、社会資本施設の効率的な利用を進めるべきである。

III その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見

1 道路整備の中期計画作成にあたっての意見

今後の道路整備の中期計画の作成にあたり、真に必要な道路としての判断指標が示され、この指標により中期計画への登載の有無が判断されると思われるが、全国一律の指標ではなく地方の気候や地理地形、地方都市が抱えている課題解決にも十分踏まえた内容で整理されることを強く要望する。

2 冬道対策にかかる費用の増加

本市では橋梁や丘陵地域など勾配の急な道路にはロードヒーティングを設置しており、平成18年3月末で40路線56箇所の整備状況となっている。ロードヒーティングは冬期間の安全で円滑な交通を確保するためには欠かせないものであるが、耐用年数が15年程度と短く、適切に更新していくためには更新費用の財政負担が大きく、国費の充当率の引き上げが必要となっている。

また、交通量や勾配に応じてロードヒーティングの他に路面の凍結防止を目的とした定置式凍結防止液散布装置を設置しているが、この装置は平成7年から使用実績があり有効に機能し、維持管理費も安価であることから、今後も定置式凍結防止液散布装置を設置していくこととしており、その費用に対して補助制度の拡充を求める。

(※参考4：市内ロードヒーティング設置箇所 40路線 56箇所)

3 道路維持管理費用の増加

本市の市道延長は平成18年3月末で1,253kmとなっている。郊外部の193kmを除いた市街地の舗装率は95.5%（延長で812km）であり高い舗装率となっている。しかしながら、その市街地の舗装のうち、59%が恒久舗装となっているが、残り41%は厚さ3cm程度の防塵を目的とした簡易的な舗装となっている。その簡易的な舗装は、地盤の凍結融解や自動車交通の影響により寿命が短く、5・6年程度で打ち換えや補修が必要となり、維持管理費が大きな負担となっている。

今後は、こうした簡易的な舗装の維持管理費を低減するため、計画的な恒久舗装の整備が必要となっている。

また、現在の補助事業や交付金事業においては、道路構造令に基づく一定の幅員以上の道路に対しては国費の充当は可能となっているが、住民生活に密着した幅員の狭い道路に対しては国費の対象となっていない。今後は、このような道路の整備に対しても国費が充当できるよう補助制度の拡充を求める。

4 寒冷地における歩道整備の制度緩和

本市の最大凍結深は1 m以上となっており、道路整備にあたっては凍上被害を防止するため、車道部については最大凍結深の70%まで凍上を起こしにくい材料で置換えることとしているが、歩道については30 cmの置換えが標準であることから凍上の影響を受けている。

今後、障がい者や高齢者の方々を含め、歩行者に配慮した歩道づくりが求められており、安全に安心して通行できる歩道の整備をするため、凍上の影響を受けない置換厚に対して補助による措置が可能となるよう要望する。

また、置換えにより、道路整備における工事費が割高となることから補助の充当率の引き上げについても要望する。