



滝 建 都 第12号
平成19年4月26日

国土交通省道路局長 殿

滝川市長 田 村



中期的な計画の策定にあたっての意見書の提出について（回答）

貴職におかれましては、日頃から本市の道路行政に対してご理解・ご協力を賜り、深く感謝申し上げます。

さて、平成19年4月2日付、国道企第114号にてご依頼がありました「道路整備の中期的な計画」の作成にあたって、今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見を別紙意見書のとおり提出いたしますので、よろしくお取り計らい願いますようお願い申し上げます。

連絡先

担当 北海道滝川市建設部都市計画課 主査 湯浅芳和
電話 0125-23-1234（内 1446）
E-mail yuasa@city.takikawa.hokkaido.jp

中期的な計画の策定にあたっての意見書（北海道滝川市）

道路は、市民生活を支える最も基礎的な社会基盤であり、地方都市の競争力・成長力を確保するため必要不可欠なインフラであります。

また、北海道においては、自動車は生活の足そのものであり、今後の急速な高齢化の進展に伴う救急医療体制の確立に向けた高度な医療施設へのアクセス道路の整備も熱望されます。

さらに、ユニバーサルデザインに基づく歩道などバリアフリー化の推進、通学路の整備などの交通安全対策は重要な課題であると考えております。

加えて、これまで整備された道路ストックは大切な資産であり、その機能を適切に維持しつつ、次世代に引き継ぐことは、これまで以上に重要な課題であります。

これらの実現のために、真に必要な道路整備の計画が作成されますことをお願い申し上げますとともに、次の具体的な道路施策へご意見を申し上げます。

I 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

1 北海道の高規格幹線道路の早期完成

北海道の高規格幹線道路は本州の整備率に比べ 20% も低い整備水準であり、広い北海道における各圏域を短時間で結ぶ高速交通ネットワークの完成こそが、北海道経済の再生のために最も重要度が高い基盤整備でありますので、一刻も早い整備が図られるような財源の確保を含めた道路施策が求められます。

2 中空知地域と他圏域を結ぶ交通ネットワークの戦略的整備とその活用

滝川市は、北海道の札幌市と旭川市のほぼ中間に位置し、また、周辺を旧産炭地域に囲まれた中空知地域にあります。この地域は、相次ぐ炭鉱の閉山などにより人口は急激に減少し、ピーク時で 40 万人を超える圏域でありましたが、現在は 13 万人を切るまでに激減しています。

この地域の中核都市である本市では、札幌圏と旭川圏とのネットワーク化の強化によって、それぞれの圏域がもつ高度医療や大規模な文化施設をはじめ多様な利便施設などを、高速自動車道路だけでなく、日常生活の中で享受できるようするためには、国道の複車線化による円滑な交通の整備が求められます。

また、経済が北海道の中でも著しく落ち込む中空知地域では、北海道の主要な圏域と結ぶ交通結節点を活かした物流拠点の役割などを果たすことができるよう交通のネットワークを強化し、線だけでなく、面的な整備を合わせた戦略的な道路施策によって、中空知地域の経済の再生が図られることが求められます。

3 防災・減災に対応する交通ネットワークの確立

本市は国道12号・38号・451号が交差する都市であり、さらに北海道縦貫自動車道にアクセスすることにより、道央圏・道北圏・道東圏を結ぶなど北海道の自動車交通の拠点であります。しかしながら、本市は石狩川とその支流の空知川の合流点でもあり、昭和50年・56年に甚大な水害に見舞われ、現在も、これらの国道が氾濫浸水想定区域内であることから災害時の代替路線の確保が求められます。また、国道451号においては、平成5年に国道昇格となりましたが、未だに連続雨量が100mm以上の場合には通行止めになるなどその整備は立ち遅れております。

本市は、特に積雪が多い積雪寒冷地帯として年間8～10mにも及ぶ降雪量がある豪雪地域であり、日常生活に必要な物資の輸送や生命にかかわる救急車両通行に影響を及ぼすなどの雪害による冬期の通行確保が危惧されます。

これらのことから、安心して安全な暮らしの実現に向けた道路施策が求められます。

4 歩道のユニバーサル化と公共交通の確保

中空知圏域の人口が急激に減少する中、急速に高齢化率が高まり、交通のユニバーサル化の対応が追いつかない状況にあります。交通のユニバーサル化は、国道や道道だけにとどまることなく、市内道路を含む生活道路としてのネットワーク形成が必要不可欠です。しかし、その整備は、地方財源の不足によりなかなか進まなく、交通安全対策や高齢者などの歩行に大きな影響を与えています。

さらに、本市のように低密度の地方都市では、公共交通機関の採算の面から、路線の縮小だけにとどまることなく、公共交通機関の存続自体が危ぶまれています。今後は、公共交通機関の持続的な確保を始め、コミュニティバスやDMVなど地方都市にあった新たな公共交通に対応した道路の支援も求められます。

II その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

1 観光振興への支援

北海道観光は、今まさに北海道経済を支える重要な産業となっていますが、中空知地域は、他の観光地から遅れをとり、その知名度や観光客数の増加がなかなか上がらないのが実態です。

しかし、現在、この地域の観光資源である農業を始め、豊かな石狩平野の自然や旧産炭地域に散在する炭鉱遺産を起爆剤とする観光振興を北海道と中空知地域の市町とともに取り組んでおります。

シーニックバイウェイを始め、道路景観が持つ意味は観光客へ大きな印象を与えるものであり、観光ルートにおける電線地中化を始め、街路樹の植栽や道路付帯構造物のデザイン化など道路景観に対する細やかな気配りが、その地域に対する観光客の印象を高めることにつながります。

特に、標識をはじめとする道路付帯構造物のデザイン化を行う場合には、観光ルートごとにデザイナーなどからのコンペションを行い、その中から地域景観にマッチするデザインを採用することで、観光客に見ることに楽しささえ覚えるようなわくわくする観光ルートづくりを目指してほしいと考えています。また、歴史的な遺産が少ない北海道は、道路のみの景観だけでは観光客が求めるトータルの景観デザインになりません。そのためには、北海道ならではの沿線景観の保全や改善に対する財政的な支援策が求められます。

道路情報と観光情報をわかりやすく伝えるために、外国人観光客にも対応した道路標識や観光案内看板の設置、さらには道路と観光情報など情報の一元化や道の駅の情報端末の充実や旅行代理店などを始め官民協働で取り組みが行えるような体制づくりへの支援も求められます。

2 道路の維持管理と雪対策

既存ストックの有効活用がますます求められる時代の中、適切なメンテナンスによる道路構造物の長寿命化はもちろんのこと、老朽化による道路構造物の安全確保や道路構造令改定に伴う新たな基準に対応するよう早期の対策が求められます。しかしながら、地方都市においては、橋梁や立体交差を始めとする道路構造物の改築費などを捻出することが財政的に困難な状況です。今後は、そういった市町村道の道路改築費を含む維持管理費に対する財政支援が求められます。

次に、現行の雪寒事業においては、より生活道路に重点をおいた路線の追

加指定をはじめ、その補助枠の拡大、更には車道及び歩道の両面での除排雪機等の整備の拡充などが求められます。

また、建設業界が冷え込む地方都市では、除排雪業者の確保がままならない時代となりつつあり、除排雪事業等を行う民間業者の確保に向けた支援策を新たに創設することも求められます。

さらに、毎年、道路の凍害による凹凸の被害があり、より長く既存ストックを活かすためにも、凍害の影響を受けないよう地域の気象や除排雪状況にあった道路構造を地域の裁量で行えるような道路施策が求められます。

3 道路特定財源の地方配分の強化

道路特定財源については、一般財源化することなく、受益者負担の原則に基づき道路整備に充当するとともに、道路の維持管理等への配分強化も求められます。

また、地方の人口減少・経済の不況さらには急速な高齢化などの問題に対応するためには、現行の道路整備における補助採択の要件にいたらない道路が多く存在し、市民が求める細やかな道路事業ができない実態があります。

そのためには、現行の道路特定財源の地方譲与税や自動車保有税などの地方へ配分を拡充することはもちろんのこと、このように急速に高齢化が進展するような本地域などでは、その社会変化に対応した地方への配分率を弾力的に対応できるような生活道路に対する財政的な支援がより一層求められます。