



伊 企 号
平成19年 5月 2日

国土交通省 道路局長 様

北海道伊達市長 菊 谷 秀 吉



道路整備の中期的な計画の作成にあたっての意見について

このことにつきまして、別紙のとおり意見書を提出いたしますので、よろしくお
願いたします。

(企画財政部企画課企画調整係)

道路整備の中期的な計画の作成にあたっての意見について

(北海道伊達市)

○重点化を進める上で、特に優先度の高い道路政策とは

1. 市町村合併における道路整備

伊達市は、平成18年3月に大滝村との飛び地による合併を行ったことから国道453号は、本市中心部と大滝区を結ぶ主要幹線道路として、重要な役割を担っています。

合併後の国道453号は、市民の相互交流や物流、観光などにより飛躍的に交通量が増加しております。しかしながら、大滝区では見通しの悪いカーブが多く存在し、歩道の未設置区間もあることから、交通事故、歩行者への危険性が危惧されています。当該国道は、今後、ますます地域間交流の増加が予想されることから、線形・拡幅改良、歩道の新設などが急務であり、また、大滝区は特別豪雪地帯の指定を受けていることから、引き続き冬期間の除排雪体制の充実が極めて重要と考えます。

2. 噴火災害における道路整備

平成12年の有珠山噴火では、有珠山麓を通る国道37号・453号と道道滝之町伊達線の一部が噴火災害の危険性が高いことから不通となり、本市中心部から有珠地区（函館方面）・旧大滝村（札幌方面）へのアクセスが一時的に寸断されました。

有珠山は周期的に噴火することから、将来の噴火に向けた災害に強いルート^①の整備が不可欠であります。日常生活及び非常時の人命の安全と物資の安定供給を確保するために、国道37号を補完する市道7路線の整備と国道453号を補完する道道滝之町伊達線の路線変更による整備が最重要課題であると考えます。

3. 福祉対策における道路整備

北海道にあって降雪が極めて少なく、比較的温暖な気候特性にある伊達市は、かねてから退職者の居住地としての人気も高く、人口が微増傾向を示す地方都市です。このことから高齢化率（H17国調27%）が高く福祉施設も多く存在しております。本市中心部を横断する国道37号では、これまでも、中心市街地において歩道の段差解消や視覚障がい者用誘導ブロックなど、所謂バリアフリー化を進めてきましたが、引き続き未整備区間の整備が必要とされております。また、中心市街地における市道の舗装率が低いことから、住民の関心が高く要望も多い現状であることから、歩きやすい歩道確保のため整備促進を強く求めるものであります。

4. 高齢社会に対応した道路整備

平成14年には、予想される高齢社会の到来に向け、高齢者が安心して暮らせる豊かな地域づくりを目指す「伊達ウエルシーランド構想」を策定し、官民協働により構想の実現に向けた取組を推進してきました。

平成18年11月には、この構想の大きな柱の一つであった郊外から市街地への高齢者の足を確保するライフモビリティの運行を開始しましたが、今年度からは更に、これと連動したタウンモビリティの研究に着手いたしました。

タウンモビリティとは、中心市街地に公共施設・病院・商店街・大型店等が集中する「コンパクトシティ」が形成されている本市の特性を活かし、中心市街地の数カ所にレンタルポイントを設け、高齢者や障がい者へ電動スクーターや電動車椅子、電気自動車等を貸し出すことで街中の移動を容易にする移動サポートサービスです。

実現に向けては法整備も含め広範な課題解決に向けた研究が求められますが、一層顕著となる高齢社会にあつて住みよいまちづくりを進めて行くには、新たな発想のもとでの道路の改良整備が不可欠と考えます。

○効率化を徹底的に進める上で重要な事項は

1. 高速道路への期待

本市の基幹産業である農業は、恵まれた気候と地理的条件から、約70種の野菜が栽培され、道内はもとより首都圏の市場へ計画出荷も進めております。

また、首都圏の中小企業を誘致する上で、新千歳空港及び苫小牧港への交通アクセスは非常に重要であります。これらの流通経路として、高速道路の果たす役割は大きいことから、輸送コストを抑えるためにも高速道路料金の引き下げが課題であると考えています。

2. 広域道路の整備

地方においては、医師不足が大きな社会問題となっており、大きな病院がある町まで通院せざるを得ない現状にあることから、広域医療の観点からも道路整備が非常に重要であります。

このことから、広域的に整備を行うためにも、各関係機関の連携が不可欠と考えられます。