



当企調第10号
平成19年 5月 2日

国土交通省道路局長 様

当別町長 泉 亭 俊



中期的な計画の作成にあたっての意見提出について

このことについて、平成19年4月2日付国道企第1114号で依頼のあった標記意見について、別紙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。

(担当：企画部企画課企画調整係)

1. 自然環境や地域特性を考慮する施策としての道路整備

私は平成13年、町長就任の際、今後のまちづくりの根幹を成すとして「美しいまち当別町」を創ると公約を掲げました。

本町は、札幌圏域の人口2万人の町として、住宅地や下水道などが整備されJRなどの公共交通や、町民の知的財産となる大学までも存在するという恵まれた都市的機能の下、基幹産業の農業を核にして、隣接する都市住民と「食」という観点から繋がりを強め、「農・住近接」の生活スタイルを実践できる数少ない町であるという特色を生かすため、町民自らが農村景観や町の自然美を認識し、協働の精神で保全することが、発展するまちづくり施策になると考えたからです。

早速、平成14年3月議会において「美しいまち当別をみんなで作る条例」を制定し、町民が主役であるとの役割を明らかにして、町の付加価値を高め誇りをもって快適に暮らせる美しく心地よいまちを目指し、住民の諸活動を支援しています。

まず、町内会単位で地域の美化に取り組みましたが、活動が進展するにつれ町全体のアピールに繋がる活動が大きくなりました。即ち、国道を含めた道路沿線の美化対策です。

国道337号の札幌大橋から国道275号の交点まで約8kmを「ルピナス街道」にしようと老人クラブ連合会や地域の農家、建設関係の方々など大勢の住民が継続的な管理作業を行なっています。

また、国道275号樺戸町から道民の森に通じる道道に「ふくろう街道」という愛称をつけ有志で創る、ふくろうの会は沿道の植樹柵に花を植え、道ゆく人々に安らぎを感じてもらおうと活動を強化しています。

このように本町にとっては、道路づくりは地域づくりであり、町の魅力を向上させる大切な基盤になっているのです。

今後の道路施策は、全国一律の基準ではなく地域特性を生かし、徹底した景観形成にあわせた整備を推進していただきたいと思います。

○道路造りは地域づくり！

道路を整備する際、起点と終点を如何に短期間に開通させるかが至上命題となっていますが、近年の経済情勢から非常に困難な問題で、暫定的に片側だけ、あるいは車線を減少させ延長を延ばすという考え方が主流になっています

私はこの考え方を否定するつもりはありませんが、現在は地域間競争の時代であり、国も「頑張る地方」を応援する施策を打ち出しています。

地域としてその道路に対する意識の強さや地域づくり・まちづくりに対する影響の大きさなどを国交省として把握したうえで、当該自治体や住民の取組みに応じて優先順位をつけ、計画の完全実施をする部分と延長を延ばす部分とに振り分けるといった整備方針の導入も必要ではないかと考えます。

○シーニックバイウエイ の推進

シーニックバイウエイは地域住民、民間企業などが主体的に景観づくりを発展させるもので、本町の施策を実現するために「住民協働」の考え方をさらに推進させることはもとより、美しい町づくりに直接繋がっていく重要施策と捉えています。

本年度は、農水省の農地・水・環境保全向上対策事業を活用し、美しい農村景観の向上を目指し、当別町として独自のアップメニューを導入して屋敷林の創設と敷地内に放置しているビニールなど不用物の撤去、廃屋・雑木の除去、雑草駆除などを行う予定で、農村を縦貫する国道からは心を癒す景観が創出され则认为ます。

これまで選定されているシーニックバイウエイのルートは「観光地区を結ぶもの」が主体となっていますが、今後は、自然の美しさだけでなく、人が働き、人の美しい生活が感じられるような視点に立った景観ルートも選定いただけるよう、関係団体との連携を深めたいと考えます。

2. 道路財源の確保（まとめとして）

道路整備とは単に「道路」というインフラを作るだけのものではなく、経済社会を支える重要な社会資本として、地域間のネットワーク化を図り、交通渋滞解消や踏切対策など道路交通の円滑化、都市圏と周辺地域を結ぶ環状道路の整備、防災・減災対策、車歩道のバリアフリー化、観光振興など、ハード面とソフト面を包含した住民生活に最も重要な施策で、「道路と地域づくりは一体的なもの」と認識していますが、これらの道路事情は都道府県によってかなりの格差が生じているのが実態です。

本町としては、道路特定財源が確保されなくなることによる不安を抱いていますし、道路の整備が遅れることは町の発展を阻害する大きな要因になると考え、全面的な一般財源化は理解しがたいものであります。

しかし、現行の仕組みは、住民感覚から言えば時代に沿わないものと映っているのも事実です。

道路財源の使い道を全国一律、画一的に運用するのではなく、例えば、高齢化社会においてクルマ社会に取り残された住民や医療・福祉に起因する移動制約者の交通手段の確保、また地域活性化策としての通勤、通学、通院、買い物の「足」を確保するための、地域の公共生活バス路線やローカル鉄道に対する財政強化措置、また、地球環境問題にも対応するCO2削減や地域の環境や美化を向上する施策などに充当できるなど、住民重視の道路政策の一環として、地域の取り組みに応じ弾力的な運用が可能となるような用途拡大策を熱望するものであります。