



神 企 号  
平成19年5月2日

国土交通省道路局長 様

神恵内村長 高 橋 昌 幸



中期的な計画の作成にあたっての意見について  
(平成19年4月2日付け国道企第114号に対する回答)

貴職におかれましては、日頃から当村の事業推進に対していつも一方ならぬお力添えにあずかり、誠にありがとうございます。

さて、このたびご依頼の件につきまして、私の考える今後の道路整備の中期的な計画について意見を提出いたしますので、参考としていただければ幸いと存じます。

(総務課企画振興係)

## 中期的な計画の作成にあたっての意見

道路は国民の経済・社会活動を支える最も基礎的なインフラであります。北海道のような広大な面積を有し、都市間距離も長く、自動車交通の占める割合の高い地域分散型社会では、地域の生命線であります。

北海道の鉄道網は数十年にわたる合理化対策によって削減が続いたため、自動車の果たす役割が非常に大きくなっているとともにも人の移動の約90%、物資の移動の98%は道路が担っている現状にあります。このことから、北海道における「活力ある地域づくり」や「安全で快適な生活環境づくり」、さらには、「観光のくにづくり」を実施するうえで、高規格幹線道路から市町村道に至るまでの整備は、より一層重要となっております。

特に高規格幹線道路ネットワークの形成は、道内の圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、救急医療・災害時の代替ルート確保をはかるうえで、最重要課題であり、冬期間の厳しい気象条件による交通障害などを解消し、引き続き、計画的整備がはかれるよう、次の事項について意見を提出いたします。

### 記

#### 1 重点化を進めるうえで特に優先度の高い施策について

道路整備については、近年の地震、火山噴火、台風など自然災害発生頻度の多さを考えれば、まず第一に災害対策道路であることが重要であると考えます。日本は自然災害が発生しやすい気象的、地形的、地質的特徴を有しており、道路は、基本的にその地域の自然環境に則して整備されますが、環境が変わると自然災害の影響を受けやすくなります。自然災害の発生による道路交通の途絶は、その地域に社会・経済活動に極めて広範囲な被害をもたらすこととなります。神恵内村では平成16年の台風18号により甚大な被害が出たことにより、道路が生活に密着していることは、身にしみて実感しているところです。

第二に過疎地域の衰退を回避するためには、経済・産業の発展性について真剣に考える必要があります。農山漁村に埋もれている特産品の付加価値を高めるために物流拠点と生産地を効率的に結ぶことが重要であることから、高規格幹線道路の必要性は十分理解されているところであり、施策としての優先度は、高いと考えます。特に山間部と都市部を含む高速道路ネットワークの

形成は、優先的に計画登載すべきと考えます。

第三に近年の医者不足や高度医療機関の都心部集中を考えれば、地域医療の過疎化は、深刻な問題であり、高次医療サービスを受けるための高速道路によるネットワークの形成や防災の整備は、優先度が高いと考えられます。

したがって道路施策優先度については、防災、物流、医療のこの三点を特に考慮すべき事項であると考えます。

## 2 効率化を徹底的に進めるうえで重視すべきこと

現代社会においては、道路事業にかかわらず、すべての事業に効率化が求められています。効率化については、局所的な効率化だけを考えているのは全体的な最適化に繋がらないと考えます。地域の道路交通にとって最も不効率的なことは、地域にとって必要な道路整備が地域ニーズにあった時期や形状でなされないことで、例えば、事業がいくつかの時点で可能になったとしても本来の交通量や利用目的とあわなくなってしまうことです。

地域経済の活性化に必要である道路であったとしても、この整備に関し費用対効果や効率性ばかりを高く重視されると、地方部において必要な道路整備が進まず、未整備による事業費の節約にはなっても、結果として整備事業がスタックされて基本計画の完成までに時間を要することとなり、しかも計画の実現性に疑問が投げかけられることにもなります。

また、逆に優先度を考えずに、整備を進めると、新しく重要な道路整備が入ってきた場合、結果的にすべての完成が先送りになってしまいます。

真に必要な道路とは、地域が要求する道路整備と国が考える道路整備の相対的結果として確認されるものであり、地方と都市との補完や相互関係を保つことで国も成立すると考えます。

現代社会においては、バブル経済崩壊後、ゆとりのない社会になりつつあります。生活基盤の根幹をなす道路も同じであり、道路整備に効率化を徹底的に進めることでゆとりのない生活環境が形成されないかを懸念しております。

ゆとりを生み出すための方策として、そして新しい変化を生み出すためには、効率化のみを追求することなく、一方で不要なものを省いてプロセスを軽くし、俊敏な変化を身につけ、そして不要なものを見つけ整備していかなければいけないと考えます。つまり、効率を追求しないゆとりの整備も必要だと考えます。

さらに、プロダクトアウト的な考えではなく、あくまで地域主体であるこ

とが結果的に効率化を生むと考えます。

道路は、重要な社会資本であり、継続的な投資が必要であります。

このことが実現されないと、地域の発展はなく、地域経済は衰退の道をたどることとなり、さまざまな角度、さまざまな視点で考え地域の特殊性などを考慮し、地域にとっての最適解である道路整備こそ真に必要な道路整備であると考えるものです。

### 3 その他、道路施策や道路の整備・管理全般に関する意見

#### (1) 道路施策について

日本海に突き出た北海道積丹半島の西海岸に位置する神恵内村の長さ3.9kmからなる海岸線の大部分は「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」に指定されており、海食崖が連なる急峻な海岸地形と点在する奇岩怪石は、地域固有の貴重な景観資源でもあります。しかし、そのような風光明媚で険阻な地形こそ産業・生活の基盤となる道路開削の困難さを物語るものであり、半島振興の行く手を阻んできたのも事実です。近年になり、国道229号最後の不通区間であった周回道路が開通し、半島はひとつの道路で結ばれました。地域住民にとって、着工から四半世紀を要した難所の開通は、明治以来の悲願であり、新時代の幕開けを告げる歴史的瞬間でもありました。

国道229号は、道内有数の観光ルートである前に住民の生活道路であり、泊原子力発電所の緊急避難路の性格を併せ持っています。半島周回道路開通に合わせ観光拠点の整備や既存施設とのネットワーク化をはかりましたが、旅行嗜好の変化や余暇意識が多様化する中で地域間競争は激しさを増し、現在では、当村の観光産業は厳しい状況に直面しています。今年、被災後応急復旧した大森大橋に替わる恒久対策として新たに人命・安全を優先して大森トンネルが開通しました。

一方では、自然景観を最大限に活用した茂岩～神恵内間に完成した三つの高架橋は、雄大な自然と調和して、村の玄関口に相応しい景観を誇っていることは賞賛すべきことであり、地域資源として村の貴重な財産となることと思います。

過去において、道路は生活や産業のために整備されてきましたが、現代社会において道路と観光は密接な関係があり、現代に生きる私たちにとっては新しい価値があります。

特に都市部の人々は、肉体的、精神的充足感を求め、北海道の雄大な自然の中を車で走り、知的好奇心の充足や日常で得られない新しい感動や癒しを

求めて地方を訪れます。

これからの道路は、経済以外の多様な価値を生むものであり、道路自体が地域資源であると考えられることから真の豊かさを求めるためにも今後とも継続的な整備が必要と考えます。

## (2) 道路の整備・管理全般について

北海道の特殊性として特に冬期間の積雪は、交通の安全確保を図る上で、重要な課題です。積雪時、交通量や道路構造等さまざまな要因により路面状態が変化する北海道は、維持管理が非常に困難であり、均一水準の確保は現実的に困難であると思われます。現在の除雪基準は、地域や沿道住民に広く認知されきっていないという状況です。

道路維持管理については、今後も永続的に必要とされるものでありますので、毎年、継続的に実施される除排雪に関しても地域住民のニーズを的確に把握したうえで、維持管理に要するコストと除雪作業に対する説明責任を明確に果たすことが必要であると思えます。

つまり、住民にとってどこまで必要か、管理者としてどこまで実施しなければならないのかの目標を設定し、新しいコミュニケーションにより、見直しするマネジメントサイクルの構築が必要と考えます。このサイクルを構築することによって、管理しやすく、住民に分かり易く、かつ効率的な作業が可能となる道路維持管理ができ、コストの削減にも繋がるものと考えます。道路管理者として、なぜこのような除雪の仕方なのか又は、なぜこの時期の排雪なのか、どうしてこの時間の除雪なのかなどの疑問の回答を生々の情報として直接的かつ正確に地域住民に提供することで適切な維持管理ができ、道路管理者ができることの限界や住民の視点に立った効果的な管理が行えるものと考えます。

以上述べましたが、最後に具体的な件についてご提案申し上げます。

### I 防災・減災難策として

ア) 防災情報センターの整備～津波情報提供をはじめ、道路利用者に対する適切な災害情報の提供

イ) 地域との協働による危機管理体制の強化（ハザードマップの作成等）

### II 交通安全対策として

ア) 高齢化社会に対応する歩行空間の確保

イ) 積雪による車歩道の狭隘防止対策（車道の拡幅か十分な除排雪対策）

ウ) 死亡事故減少に対する取組強化（速度規制、看板設置、線形の検討等）