



佐 企 第 112 号
平成19年4月26日

国土交通省道路局長 様

佐呂間町長 堀 次 郎



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

4月2日付国道企第114号でご照会のあった標記の件について、別紙のと
おり提出させていただきますので、よろしくお取り計らい願います。

今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

①物流を重視した道路網（ネットワーク）の整備

北海道は、農産物、畜産物をはじめ国内における食糧生産供給基地として、首都圏をはじめ各地に大量の食糧を送り込んでいます。これらの物流は出荷拠点となる空港・港湾までは殆どが陸送によるものですが、北海道特有である広域であるが故の長距離輸送や冬期間における積雪及び路面凍結など悪条件が重なる中で、これら陸送による生産流通は地域住民の生活や地場産業の振興には欠かせないものとなっています。

特に本町にあっては、町内外の酪農家から搾乳された生乳が町内に所在する大手生乳加工業者に集乳車輻によって集められ、加工製品として陸送により出荷されるなど、農畜産業における道路の重要性は計り知れないものとなっています。

また、サロマ湖やオホーツク海から水揚げされる水産物の輸送には、消費者ニーズである「より新鮮さ」に corres するべく、安全且つ短時間に、また低コストにより輸送できる道路網（ネットワーク）の整備が強く求められています。

以上のことから、一般国道ほか、都市間を結ぶ高規格幹線道路や地域高規格道路については、道々や町道も含めた中で産業道路網としてのウエイトは非常に高く、これら道路の早期整備は、地域経済を支える上において優先度は非常に高く、また必要不可欠なものとなっています。

②地方と都市の医療機関とを結ぶ道路整備

北海道の小規模町村にあっては、過疎化、高齢化が進行する多くの無医集落が点在しています。また多くの町村では公立病院の経営によるほか公的医療機関への依存により医療体制を整備しているところですが、診療科目が限られることから都市病院への通院が余儀なくされている状況です。更に医療制度改革による診療報酬の引き下げや看護体制の見直しなどの要因から経営状況の悪化や、今般の大学病院からの医師派遣打ち切りなども相俟って、地域医療の確保が非常に困難な状況となっています。このような中、これまで地元で受けられていた地域医療でさえも今後は都市の病院に委ねなければならないといった状況となることが非常に危惧されているところです。

また、本町にあっては高次医療が受けられる近隣都市との距離が35～45

kmと非常に離れているばかりか、山間地域であることから峠越えによる移動となり、乗用車輻による移動でも約1時間弱と長時間を要することとなります。

これらのことから、一般診療の通院は勿論のこと、一刻を争う救急医療及び高次医療を必要とする患者の輸送には、北海道特有である山間地域の冬期間の積雪や凍結に配慮した一般国道の整備のほか、地方と都市を結ぶ地域高規格道路の整備を重点的、且つ優先的に行なうべきものと考えます。

③生活経済圏における生活路線としての道路整備

広大な面積を有する北海道にあっては、都市内の移動を除けば、日常生活における移動はその殆どを車に依存しているといっても過言ではないと思われます。

特に私たちの住む道東地区にあっては、集落が広域に分散していることから日常において自家用自動車は欠かせないものであるばかりか、かつての公共交通のメインであった鉄路も現在は主要幹線以外はその殆どが路線バスに転換している状況にあり、道路への依存度は非常に高いものとなっています。

また、自家用自動車の進展により生活経済圏も広域化され、通院のほか通勤、通学においても路線バスや自家用車により遠距離化されている状況にあります。また、大規模店の進出等により、日常的な買い物も休日、自家用車の移動により都市に集中するといった傾向となっています。

このようなことから、地方と都市を結ぶ生活路線の整備は重要であり、優先的に行なうべきものであると考えます。

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

現在、高規格幹線道路や地域高規格道路の整備が全国各地で行なわれていますが、その整備状況を見ると計画路線を端から順次整備されるのではなく、途切れ途切れに整備し暫定的に通行させるといったところが多く見受けられます。

効率的に整備する上では、一計画路線を少しずつ何十年もかけ整備するよりも、集中的に整備を行い、区切り良く次の計画路線を手がけるといった方が効率的であると考えます。また、利用する側にとっても、高規格道路と一般国道を何度も乗り降りすることとなり、年々通行時間の短縮化が図られる一方で、逆に不便さが生じるといった現象も起きるものと思われます。

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

①路肩拡幅による歩行者の安全対策

車社会への対応と歩行者や交通弱者の安全対策のため、更なる整備を要する箇所は少なくありません。このような中、本町内にあっても未だ歩道整備や道幅の拡幅が行なわれず歩行者にとって危険な箇所が多く存在しています。

特に北海道では、冬期間の積雪により歩道設置のない道路にあっては、冬期間の歩行は全く出来ない状況にあり、子どもや高齢者等にとっては日常生活において非常に不便を来たしているのが現状です。

このようなことから、多額の工費を要する歩道整備までは望まずとも、現道の路肩をある程度拡幅することにより歩行者の通行も可能となり、その後の除雪等、維持管理も容易になると考えますので、そのような整備に多くの予算を費やし早急に対応されることを強く望みます。

②災害発生時における迂回道路の確保と安全対策

本町にあっては、主要国道の切土部分が岩盤の弱さから崩落の危険性があり、降雨時には頻繁に通行止めとなっています。(現在、防災トンネル工事施工中)

このような中、昨年は低気圧による大雨災害が発生し、主要国道の迂回路となっている道々までもが道路欠落により通行不可能となったことから、都市との連絡は更なる迂回によることとなり、非常に混乱を招く事態となったところ です。

このようなことから、災害や大雨発生時に主要国道等が通行止めとなった場合の迂回道路確保のため災害に強い道路整備が必要と考えます。また、その迂回道路においても橋梁が狭く、また橋梁の両側がカーブであり見通しが悪いなど、交通安全上の整備を要すものであることから、北海道との連携による災害対策上の道路整備を強く望みます。

③光ケーブル等の活用による防災連絡体制の整備

近年、各所で地震等による災害が頻発しています。また、オホーツク海沿岸にあって千島沖地震の発生によって、昨年から連続して津波警報が発令され地域住民に対し避難勧告が行なわれております。しかしながら、その連絡手段は、テレビやラジオ放送に頼るところが多く、独自の防災設備により

連絡体制を整備している町村は非常に少ない状況です。

このようなことから、津波等による警報発令時には、国土交通省が整備している国道埋設の光ケーブルを活用し、気象庁との連携により該当地区へ一斉警報（サイレン等による）を行うなどの防災連絡が可能となれば、より防災対策の強化につながるものと考えます。