



平成19年5月10日

国土交通省道路局長 様

大空町長 山下 英



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号に係る標記の件について、別紙のとおり大空町の意見として提出しますので、よろしくお取り計らい願います。

(大空町企画課地域振興係 担当：稲川)
電話：0152-74-2111 (内線：215)

中期的な計画にあたっての意見

■道路政策全般に関する意見・要望について

道東オホーツクエリアは、四季折々の彩りが美しい農村景観、豊かな自然に支えられ、それによって育まれる農畜産・水産業の営み、そして、交流・物流拠点である空港・港湾等があります。

これらは道路網によって密接に結びついています。

産業、経済、医療、人、地域と都市の連携を促進するためには、高規格道路等の道東オホーツクエリア全体の道路網の整備促進は欠くことのできないものです。

その整備にあたっては、地域住民生活や経済活動、路線の現況等を踏まえ、体系的・計画的に推進されるものであることを期待しています。

■重点化を進める上で、特に優先度の高い道路政策は何か

- ・高規格道路網の早期整備を望みます。

網走管内の高規格道路の供用区間は短く、未だ管内の主要都市間も結ばれていない現状です。整備済み路線の早期効果の発現は、主要都市及び主要施設等に直結する区間を重点的に整備することで、より大きなものになると認識していますので、早期に大きな効果発現が望める区間(北見バイパス等)の整備を望みます。

特に、地域医療過疎による地域住民の障害をカバーするためにも、冬期間の安全な交通確保ができる道路網の整備は地域にとって必要です。

- ・既存ストック道路の改良整備を望みます。

網走管内の既設道路は、多くの路線が片側1車線の旧規格で整備されており、幅員が狭く、急カーブ及び急勾配区間が長いため、路線の殆どが、はみ出し禁止又は速度等の規制区間となっています。特に、冬期間及び農作物等の輸送時においては、大型車両の走行速度が低下し、後続車両の円滑な交通を阻害し、無理な追い越し等による事故を誘発する要因となっています。

市街地間が遠い管内市町村を結ぶ幹線道路においては、移動時間の短縮及び走行経費の縮減、かつ、安全で安心な道路としての機能向上を図るうえからも、60km/hでの安定した走行は重要な要素であるため、道路幅員の拡幅・急カーブ・急勾配区間等の改修整備、登坂等の付加車線の設置及び防雪柵設置等の雪害対策の早急な整備を望みます。

- ・既存ストック道路の長寿命化に向けた維持管理を望みます。

老朽化した道路や旧規格の道路は、近年の観光の活性化に伴い、大型車両(バス)や一般車両(特にレンタカー)の交通量が増加する等、日常生活以外の要因が道路の損耗に拍車をかけ、更には、多発する地震等の自然災害による危険性も危惧されております。

特に、トンネル及び橋梁は、幅員も狭く、円滑で安全な交通の妨げとなっています。また、施設の劣化及び耐震強度の不足等、現況のまま延命化できないものもありますので、早期に架け替え、補修及び拡幅改修等の対応を望みます。

- ・市町村合併に伴う、旧市町村の地域を結ぶ重要なアクセス道路の改修整備を望みます。

合併により、旧市町村間を連絡する路線が地域を結ぶ重要なアクセス道路として、新たな機能を担う状況となっています。

特に、従前、交通量が少なかった路線が重要なアクセス道路に位置づけられる状況にあるため、旧規格で整備されており急カーブ・急勾配も多く事故等も懸念され、安全・安心な道路として機能していない状況にあります。

また、車両の大型化及び交通量の増加による道路の損耗も激しく、維持管理に苦慮する状況にもありますので、地域間の安全な交通を確保するための道路整備を望みます。

・歩道のネットワーク化及びバリアフリー化の促進を望みます。

歩道の整備は、役場等の公共施設、学校等の教育機関及び病院等の医療機関をネットワークで結ぶことにより、児童・高齢者及び障害者等、地域の交通弱者が安心して道路を使うことができると考えています。

既設の歩道は、幅員も狭く段差もあり、かつ、路線の途中で切れる等ネットワーク化されておらず、円滑な歩行が難しい状況となっています。

特に、冬期間においては積雪及び滞雪等により、さらに有効幅員が狭くなり歩道としての機能を果たせず、車道歩行による事故等が危惧されていることから、除雪等の適正な維持管理も含め、少子化・高齢社会に対応するため、地域の交通弱者に配慮した歩道のネットワーク及びバリアフリー化の整備促進を望みます。

・時間や季節に応じたスムーズな道路走行ができるような、フレキシブルな道路規制の対応を望みます。

積雪寒冷地域においては、冬期と夏期では、道路状況が変わります。

冬期では、積雪及び滞雪等により道路の有効幅員が異なり、また、凍結等によっては路面状況が著しく異なってきます。

夏期では、農業の繁忙時期等に交通量が増加するなどのことから、北海道においては年間を通して一律の交通規制ではなく季節別等柔軟な交通規制（規制速度など）の導入・拡大を望みます。

・道路標識等の適切な設置を望みます。

道路の利用形態も多様化し、特に観光においては、集団観光と共に自家用車及びレンタカー等による個人観光が著しく増加していることから、道路標識の果たす役割は大きなものとなっています。

道路標識については、景観に配慮し、解りやすく適切なものを必要最小限での設置が望まれています。

設置の現状については、規制標識及び警戒標識等と案内標識等が重なり見えづらい、道の駅、公共施設等目的先への案内標識が解りづらく不適切なものが見受けられます。

既存ストック道路を活用し、ドライブそのものが楽しくて観光対象となるよう、景観の良い場所に駐車スペースを設置する、また、近隣の市町村及び観光施設等だけでなく、連絡する主要都市を併記する等も観光ネットワーク化に向けた配慮を望みます。

■効率化を徹底的に進める上で重視すべき事項は何か

・道路特定財源制度の趣旨に沿って必要な財源を確保するよう望みます。

地方の過疎化は、地域社会の生活及び産業、国土の維持保全等に悪い影響を及ぼすばかりではなく、近年多発する自然災害等に対するリスクも大きく、ひいては地域社会の崩壊にも繋がるものであり、かつ、これまで多額な投資で整備された農水産業及び観光業等の社会資本やシステムが無駄になる恐れがあります。

広大な面積の中に分散型社会を形成する北海道においては、各地域の拠点都市を連絡する道路ネットワークの整備は、地方から都市への農水産物等の物流ばかりではなく、都市への人口集中を地方へ分散させ、医療過疎をカバーする地域の高次医療サービスを確保し、冬期の交通障害の軽減にも繋がるなど防災・減災にも貢献し、冬期における交通障害の減少が観光の通年化等を促進するなど、少子高齢化に対応した地域社会及び産業等の維持促進を図るうえから、最も重要な社会資本の整備であると言えます。

こうした観点から、投資効率だけを重視した都市中心の道路整備を推し進めるのではなく、道路ネットワークが有効利用される地域社会の形成を視野に入れた施策の展開を望みます。

道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づく道路の整備を目的とした制度であり、地方の社会資本整備の遅延による地方と都市の格差が一層拡大することの無いよう、道路特定財源制度の趣旨に沿って、無駄のない効率的で効果的な道路整備に必要な財源を確保するよう望みます。