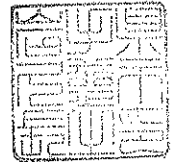




土木第 52 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 様

久慈市長 山内隆文



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について
平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号により依頼いただいた標記について、別紙のとおり提出いたしますのでよろしくお願いいたします。

〒028-8030 久慈市川崎町 1 番 1 号
久慈市建設部 部長 嵯峨 喜代志
電話 0194-52-2111 内線 360
FAX 0194-52-3653
E-アドレス doboku@city.kuji.iwate.jp

道路整備中期計画に係る意見について“重点化を進める上で特に優先度の高い政策”について、次の5項目について述べさせていただきます。

1. 国幹道に位置付けられた道路網の早急な整備
2. 広域圏を結ぶ道路交通網の整備
3. 港湾所在地と内陸部を結ぶ道路交通網の整備
4. 合併に伴い需要が増大している自治体内の生活道路等の整備
5. 安全で快適な高質空間の確保を図る道路の整備

“5項目に関する基本的所感”

- ・マスコミ、評論家等が指弾している「無駄な道路」は、ほんの一部であると捉える。
- ・その上で所見を述べるならば、道路交通網の構築は、わが国の国際貢献ならびに競争力を高めるうえで重要な事項であり、
 - (1) 地球環境保全貢献（時間短縮によるCO2削減、船舶輸送へのシフトを志向した内陸部と港湾所在地を結ぶ道路の整備）、
 - (2) 日本の産業・経済の活性化（物流コストの縮減）、
 - (3) 暮らしやすさ（安全性・利便性・景観形成など、高質生活空間の構築）等を見据え、国策として「道路交通網はどうあるべきか」を論ずるべきであって、いたずらに費用対策効果のみを強調しての論議は、排すべきものと思料する。

1. 国幹道についての所感

- ・ネットワーク全体が構築されなければ、道路交通網が本来発揮すべき機能は半減することは自明の理と思われ、早急なネットワークの構築が重要であると思料する。
- ・交通量の少ない箇所を切り取り、その部分のみを議論し無駄と結論付けることは、ネットワーク全体を見据えての議論とはなりえず、「木を見て森は見ない」の喩の典型ではないか。
- ・ネットワークが未構築の状態にあることが、国民生活・日本経済全体にどれほどのマイナス影響を与えているかを視野に入れて論議されるべきではないか。

- ・ 道路交通網が未整備のままに放置されることは、搬送時間の増大や渋滞等に伴う燃料使用量の増大、これに伴って発生する CO2 排出量の増大等環境への負担、また、単位時間当たりの人件費ロス等を招くことにつながる。
 - ・ 過般、内閣府の調査による「交通事故による社会全体の損失」の推計結果が公表されたが、それによれば社会全体の損失は心理的側面も含めて6兆7千万円を超えるとされている。交通事故死亡者一人当たりで換算すれば2億5千万円を超えることとなり、道路の機能・安全性の向上の面からも更なる整備は国の重要政策と位置付けられるべきものである。
 - ・ 結論として申し上げるならば、こうしたことから、真に必要な道路を整備する上でも、現在の道路特定財源は、その任を終えているといった状況にはなく、堅持されるべきものと思料する。
- ただ、「真に必要な道路」について国民の合意を得るためにも、道路未整備による経済的損失をしっかりと算出し、数値を持って理解を得ることが重要と判断するものであり、そのための努力は惜しむべきではないとも思料するものである。

2. 広域圏を結ぶ道路交通網の整備に関する所感

- ・ 行政分野・民生分野いずれにおいても広域化が進んでいる。
- ・ 当久慈広域圏管内における行政・民生各分野の交流が促進されてきた結果、従来にもまして国・県・市町村道の果たすべき役割は増し、市町村道等は延長が伸びている実態にあるものと認識している。加えて、市町村合併に伴って従来さほど利用されていなかった路線に対する新たな需要が発生している路線等もある。
- ・ 広域圏内の連携が進展している状況や、合併自治体内の新たな需要に対する道路整備が強く求められている状況をご理解願いたい。
- ・ また、経済活動等の広域化が進んでおり、広域圏を結ぶ道路交通網の機能向上が今後の地域経済発展に重要なポイントになるものと捉えている。
- ・ ことにも、私ども岩手県北沿岸地域に位置する久慈広域は、以前から隣接の青森県八戸圏域との繋がりが強かったが、近年にいたって、さらなる交流連系強化の機運が急速に高まっている。

- ・その交流・連携は各分野に及ぶ。

主な点を列記してみる。

(観光) 新幹線八戸駅延伸を契機として、八戸圏域の観光資源に加えて陸中海岸国立公園内に位置する当地域との連携が両圏域の課題となっている。

(医療) また、医師の偏在といった状況の中で、医療施設の統合等が議論に上がっている。ただでさえ医療資源の乏しい地域にあって、道路事情が改善されないままに、統合が進められるということになるとすれば、地域住民にとってまさに「命の道」を断たれることになる。(このことは、上記の合併自治体内の生活道路や広域圏内を結ぶ道路について言えることである。)

(防災) さらに、三陸海岸という地勢状、主要幹線道路は限られている状況にあり、地震・津波等災害発生時に代替すべき道路網が確保できない状況にもある。

(教育) また、高等教育機関等教育資源が十分でない当地域にあっては、高等教育機関の所在する地域に学生が転出している実態にあり、学生と家族が離れて暮らすという二重生活を余儀なくされることから経済的負担の増大等、課題発生の原因ともなっている。広域間の交通機能が充実できれば通学可能となり、これら課題が幾らかなりとも改善されると捉えているところである。(このことは、仕事を他所に求めざるを得ない勤労者にも言えることと思料される)

こうしたことから、県境をまたぐ広域圏を結ぶ道路交通網の早急な整備が望まれる。

- ・因みに、当地域にあっては「八戸・久慈自動車道」、「三陸北縦貫道」、「国道 281号」が当該する。

3. 港湾所在地と内陸部を結ぶ道路交通網の整備に関する所感

- ・県北沿岸と内陸部との格差

当県北沿岸地域は東北縦貫自動車道や、東北新幹線等整備の進んだ内陸部と比較して広域幹線高速交通網の整備が大きく立ち遅れており、産業・経済・教育・文化等あらゆる面において、県央との格差が広がる一方であり、地域活性化が課題である。

・港湾の利用促進

当地域における都市間、地域間をアクセスする広域幹線は、太平洋沿岸を南北に走る 45 号、西へ伸びる 281 号が T 字型でネットワークを形成している重要な路線である。

特にも、当地域においては、モーダルシフトの推進（CO2 削減）を図る重要港湾の整備が進む中、内陸と沿岸をアクセスする広域幹線ネットワークが未整備な事から、物流の拠点である港湾への円滑な陸上輸送が促進されず、港湾施設機能が充分活用されておらず、地域活性化のネックとなっており、海洋に開かれた都市を標榜する本市にとっては、港湾の活用が重要な課題であり、交通ネットワークの整備促進は喫緊の課題である。

4. 合併に伴い需要が増大している自治体内の生活道路の整備

・市町村合併が進展し、それぞれの市町村は広大な面積を有し、旧市町村間には新たな道路交通量の増加がみられる状況にある。人々の移動は専ら自動車に依存しており、交通機関の脆弱な地方は、地下鉄等の発展している都市圏とは違って地域住民の生活を支える道路の整備が重要な課題である。

特にも、岩手県沿岸北部唯一の第三次救急医療施設、更には、福祉、ごみ処理場等を市中心部に有しており、これら日常生活に必要な最低限の施設との移動を図る路線整備は、地域住民の安全・安心な移動を確保し、地域の生活を支えるためにも、住民の悲願である。

5. 安全で快適な高質空間の確保を図る道路の整備

少子高齢化の進展や、中心市街地の衰退等地方を取り巻く環境は、極めて厳しい状況にあり、本市においても市街地活性化を図るべく、中心市街地活性化基本計画を策定し、賑わいの創出を図るべく現在取り組んでいるところである。

今後、豊かで、活力ある成熟した市街地を創造する為にも、高質空間形成施設の充実が重要な施策であり、特にも高齢者や障害者等が活動しやすい歩行空間のバリアフリー化の推進、あるいは、市街地の良好な景観形成を図る無電柱化等の整備が求められており、沿道空間の再生が衰退の著しい市街地の再生を図る上でも必要な施策である。