



熊建第163号

平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

熊野市長 河上 敢



中期的な計画の作成にあたっての意見について (回答)

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のありましたみだしのことについて別紙のとおり提出します。

《事務担当》

熊野市建設課

西垣戸 勝

Tel 0597-89-4111(内線220)

Fax 0597-89-5846

## 1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

- ① 国全体を人間にたとえれば道路は血管であり、血管の中では体全体に血液を運ぶ基幹である大動脈が最重要であるように国全体の円滑な活動や発展には人やものの働きの基幹となるネットワーク化された高速道路が重要である。しかしながら、欧米などに比べて高速道路の整備はまだまだ遅れている。都市と地方の格差拡大も、人やものなどの“血液”が円滑に流れないことが大きな要因の1つであることは間違いない。従って、経済活動の発展を支えるため、地方部の遅れた高速道路の整備を始め、それへのアクセス道となる一般国道や主要地方道などの整備を早期に進めることが強く望まれる。
- ② 平成16年度より始まった新臨床研修制度が要因となり、地方において救急医療や高度医療を担っている病院から大学病院等へ医師が引き上げられ、医師不足が命にかかわる大きな問題となっている。今後、地方都市間においては、病院間の連携・統合が必須となってきているが、そのための最も大きな障壁の1つは病院間の大きな距離であり、高速道路などの道路整備は命の道として国として取り組んでもらいたい重要な課題である。
- ③ その他、豪雨、台風、地震などによる災害に対して、安全で信頼性の高い交通ネットワークの構築を進めるとともに斜面崩壊対策や橋梁等の耐震補強等を推進すること、更には整備水準の低い地方において通勤、通学、買物など日常の暮らしを支える生活幹線道路の整備をすすめることなども考慮を願いたい項目である。

## 2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ① 高速ネットワークなど必要な道路の整備は、安全安心な生活の確保と産業の振興など地域の活力の向上のため、計画的かつ早期に整備を図ることが重要である。特に地域経済、社会のあり方に大きな影響を与える高速道路などの計画的整備は、市町村や事業者等によるより有効な道路活用を計画的に実行していくためにも必要であり、広い意味で道路のより効果的整備となる。
- ② ボランティア団体などが花壇の管理をすることにより、道路美化の啓発に繋がり、除草作業などの経費節減になることから、地域住民などが道路の管理にもっと参画できる取組みを行うことも一層進められるべき事柄と思われる。

## 3. その他

- (1) 道路特定財源の見直しについては、道路整備が遅れている地域に多大な悪影響を与える懸念があり、当地方では道路の整備や維持などまだまだそ

の必要性が大きく、地域格差等に配慮した真に必要な道路整備を進めるための必要な道路財源を確保すべきである。

- (2) 当地域は、台風や豪雨での幹線道路の通行止めが頻繁にあり、また、近い将来に東海・東南海・南海地震など大規模地震が危惧されていることから、一般国道42号のバイパスである熊野尾鷲道路など高規格道路や、それへのアクセス道となる一般国道や主要地方道が生活基盤を支える『命の道』として早期の整備促進が求められている。

当地区唯一の総合病院である紀南病院では脳外科が医師不足のため閉鎖になる他、小児科を始め多くの診療科に常勤医がいない状態が続いている上、今後、内科医なども不足すると見込まれており、同じような状況にある近隣の病院との連携は不可欠になってくると見込まれている。このため“命”の安全、安心のための病院間を短時間で結ぶ高規格道路の早期整備が強く望まれている。

交通ネットワークの整備、都市部へのアクセス時間が短縮され、また、生活圏の拡大と地域間の交流が進み、観光産業や地場産業の振興に繋がり活力と潤いのある地域の形成や、豊かな自然の中での生活を望む人が増えつつあり2地域居住生活の場となることも期待できる。

- (3) 道路は、最も情報発信できる場であり、交通安全上の基準や規格を満たす限り、地方の意見を反映した道づくりを進めてもらいたい。例えば、ガードレールの形状や色など、さらには道路舗装の色を変えるだけで観光地の道路として沿道景観（シーニックバイウェイ）とともに情報発信できる可能性がある。また、当市で行っているように沿道を花で飾ることも“もてなしの道”となるが、このことも景観づくりに配慮した道路整備について市町村の声を反映してもらえるかによる。

- (4) 市街地の道路のあり方については、高齢化社会に伴うコンパクトシティー化の考えが、郊外への大型店舗出店に伴う中心市街地の衰退への対応としても広がっていくものと思われる。コンパクトシティーの考え方としては、歩くことを中心として補完的に公共交通機関を使って簡単に移動できること、その範囲の中に必要な施設があることなどがあげられるが、日本の市街地の道路はこれまでどちらかといえば、車優先型整備になっている。また、道路関係の規格、規準も決して歩行者優先とはなっていないものと思われる。

今後、中心街など市街地の道路のあり方については高齢化などの進展を考え、歩行者により配慮したものとなるべき。