



豊建第 5038 号

平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長様

豊岡市長 中貝 宗洋



道路整備の中期的な計画作成に当たっての意見の提出について

平成 19 年 4 月 2 日付国道第 114 号で依頼のありました標記の件について、下記により提出します。

記

1 「命と健康の道」整備

他の多くの地域と同様、但馬も医師不足が深刻化し、診療科の休止や廃止など大変な事態になっている。但馬の 9 つの公立病院のうち、日高、出石、香住、浜坂の病院が相次いで夜間救急の停止に追い込まれている。反面、豊岡病院に救急車で搬送される患者は激増している。

但馬は面積が東京都と同じ 2,000k m²、広大な地域である。住民と各病院を結ぶのは道路が中心だ。東京のように脳梗塞、心筋梗塞など重篤な患者を扱う 3 次救急病院だけでも 20 あり（但馬では 1 つ）、道路や鉄道等交通網が張り巡らされている地域とは訳が違う。幹線道路の整備は住民の命と健康に直結しており、その整備は不可欠である。

2 「自立と活力の道」整備

合併も三位一体の改革も、ねらいは地方の自立である。

暮らしも財政も経済が支えている。豊岡では環境が経済発展の可能性に満ちた分野であると考え、環境と経済が共鳴する関係、「環境経済」を目指すことにした。その柱の一つがコウノトリツーリズムである。コウノトリの「絶滅と復活の物語」に引かれて、多くの人々が来訪し始めている。

豊岡だけではない。地域固有の価値や資源を活かしたまちづくりが各地で進められている。そのまちづくりをツーリズムの基盤として支えるのが道路等の交通網である。自立を求める以上、イコルフットィングが実現されなければならない。

同時に、各地域の活性化は、日本全体の活力増加につながるはずである。

3 「危機管理の道」整備

平成 16 年の台風 23 号では自衛隊が姫路から豊岡を目指してやってきたが、道路が冠水し手前で足踏みをしていた。豊岡に辿り着けたのは、円山川の桜堤の上を通ることができたからである。

阪神・淡路大震災で日本の交通は大打撃を受けた。新幹線も山陽本線も私鉄も高速道路も主要国道も被災地に集中していた。東西交通がかりうじて保たれたのは、JR 播但線や山陰線、国道九号や播但連絡道路、伊丹空港等があったからである。

南海・東南海・東海地震が 30 年以内に起きる確率が極めて高いと言われている。首都直下も避けることはできない。そのとき被災地のみならず、交通途絶によって日本中が大打撃を受けるだろう。「あれがだめでもこれがある」という多様でしなやかな交通ネットワークの構築を急がなければならない。道路は救助・救援の道であり、被災地を迂回して日本全体のために東西あるいは南北の交通を確保する道でもある。

4. 持続可能な道路管理

道路を常にその効用が発揮されるよう管理しなければならないことは言うまでもない。特に、橋梁、トンネル等の重要構造物が機能を発揮しない場合は、致命的と言える。とりわけ橋梁については、昭和 30 年代以降に多く設けられ、今後、次々と老朽化すると予想される。これらに対処し、その効用を発揮し続けられる道路管理が不可欠である。

なお、豊岡市においては、維持管理の工夫により長寿命化を図り、経費節減に努めるべく「豊岡市道橋梁長寿命化修繕計画」策定に取り組んでいる。