



津 建 第 69 号
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長 様

津和野町長 中 島



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

このことについて、別紙のとおり回答いたしますのでよろしくお願いいたします。

今後の道路政策や道路の整備・管理について意見を伺いたい事項

Q 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

A 移動手段としての自動車への依存度は都市部と地方では大きな格差が存在する。島根県において人口は減少しているものの、自動車保有台数は逆に増加しており、平成 11 年からの 5 年間で約 29,000 台増加し、平成 16 年度末で 542,466 台となっている。

また、世帯当りの自動車保有台数を見てみると、本県で 2.0 台/世帯。一方東京都では 0.78 台/世帯であり、その格差は実に 2.5 倍に達している。また、県の統計資料によると、ここ 20 年来 JR やバス等の公共交通による輸送人員は半減し、自動車輸送の人員は逆に増加している。

これらの数値は、地方の生活がいかにかに自動車輸送に依存しているかを如実に示すものであり、自動車抜きでは生活が成立しないのが実態である。

このような実態を踏まえると、道路建設の優先度を単にコスト論のみで決するべきではなく、地方にこそ投資すべきであると考えます。

特に島根県は東西に 200 km と長く、本町（津和野町）より県都松江市につながる唯一の国道である 9 号線で自動車移動すると 5 時間を要する。一方高速道路でつながった九州方面へは、同時間で福岡県を通過し熊本県に達する。このように時間当たりの移動距離のアンバランスは住民の生活や産業の振興にも大きく影響しており、高速道路のネットワーク化を早期に構築するよう強く望むものである。

また、近年医療制度改革の中で地方の医療機関は、深刻な医師不足に見舞われており、中でも中山間地地方においては地域医療の崩壊が起こりつつある。したがって、いったん病気にかかると数十キロも離れた地域の中核病院にかからざるを得ず、ここでも道路とその移動手段である自動車は重要な役割を果たすこととなる。

すなわち、地方における道路はそれ自体が生活道であり命をつなぐ道であるといえる。よって、地方への配分割合を確保し、国道、県道、市町道の繋がりのある計画を立案し、今までの目的地からの整備を地方道への投資を最優先にし玄関からの整備に重点を置き、地方の安全・安心を確保し地方の自立をめざし、地方で豊かな生活を実感できる道路施策をお願いしたい。

Q 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

A 国道等の橋梁においては耐震対策を実施し既存ストックの補強により長寿命化につとめているが、町村においては既存ストックの長寿命化につながる対策はほとんどなされていない。経済基盤の弱い町村の長寿命化対策を進めていただきたい。

次に現在進行中の事業は早期に完了し、新規事業においては将来の交通量、生活様式を推測し再改良のスパンを長期化する。

補助事業による地方道の道路改良等の補助基準について、画一化された基準をその地方地方の実情に合った弾力のある適応が出来るようお願いしたい。例えば基準では2車線改良を地区の地形、交通事情を考慮し1.5車線改良で行える。このように真にその町村が必用としている道路政策を図ることにより効率化を図る。

Q その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関するご意見

A 著しいスピードで高齢化が進む地方としては、今や道路は自動車移動だけの物ではなく、車を運転できない高齢者や若年者の大切な道路でもあります。安心して往来の出来る歩道の確保が必須です。そのような中で歩道も整備されつつありますが、完全に連続した歩道を整備し交通弱者のみならず運転者側も安心安全を確保できる。そのことにより短距離間の移動は自転車等という発想も生まれ、大きく言えば地球温暖化対策にも寄与できる。

片側一車線の道路においては、登坂車線の充実、右折レーンの確保などに努め、渋滞の解消、高速性の向上に努める。

地方においては高齢化が進み個人での移動手段を持たない人が増えていきます。このような交通弱者の移動手段は公共交通機関ですが、大都市を中心とするコストパフォーマンスにより廃止路線が増え、便数が減少しています。これを補うために町村では独自のバス運行をしていますがままなりません。道路行政の一環として公共交通機関の存続等についての広い意味での交通体系の確立に向けての施策をお願いします。