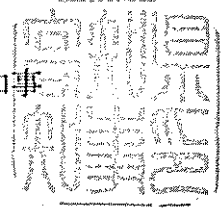


19高道路第83号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

高知県知事



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うえのことについて、別紙のとおり回答します。

中期計画の作成に当たっての意見

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

(1)最低限、絶対に必要な道路整備を把握したうえで、その中でも特に緊急を要する道路整備が中期計画に位置付けられることを明確にすべきである。

厳しい地形条件などによって道路整備が遅れている本県にとって、「真に必要な道路整備」とは、「最低限、絶対に必要な道路整備」であり、その全てを中期計画に位置付けることはできないと考えられます。このため、特に緊急性の高いものが中期計画に位置付けられることを明確にすべきと考えます。

(中山間地域の町長)

- ・ 中期計画を策定するに当たっては、まず総量を把握したうえで、中期計画ではこれだけ整備するというを示すべき。

(西南部の町長)

- ・ 「真に必要な道路」なんて冗談ではない。我々は、「最低限、絶対に必要な道路整備」を訴えている。

(2)近い将来確実に発生すると想定されている南海地震時や異常気象時に「命の道」となる道路整備を促進すべきである。

南海地震は、今後30年以内に50%の確率で発生すると想定されています。地震に伴う津波により、県都高知市の中心市街地の約半分が浸水するとともに、沿岸部を東西に走る唯一の国道55号と56号がいたるところで分断されます。このため、地域の孤立を防ぐとともに緊急輸送のメインルートになる四国8の字ネットワークの早期整備が必要です。

また、地域を結ぶその他の緊急輸送道路についても、橋梁の耐震補強やのり面対策などの防災対策事業を早期に進めていかなければなりません。

本県では、一昨年に台風の大雨などにより、県管理道路が延べ1万5千時間に及ぶ通行止めを余儀なくされ、避難や救助活動にも大きな支障になりました。

加えて、中山間地域の救急医療の現場からは、カーブが連続する現在の道路状況では搬送中の心臓マッサージなどの措置もままならないとの切実な叫びが聞こえます。

(中山間地域の消防長)

- ・ 救急車は、少しでも早い搬送を目的とした「運び屋」から「救急医療」に変わったが、道路だけが30年間そのままである。

(3)地域の自立の観点から、産業振興や地域間格差の是正に必要な高い規格の道路整備を促進すべきである。

近年、所得や雇用、また、医療や福祉のサービスに至るまで地域間の格差が拡大しています。地域間競争の共通のスタートラインに立つため、四国8の字ネットワークを早期に整備する必要があります。

高い規格の道路ネットワークが整備されますと、大幅な時間短縮と併せて定時性が確保されますので、地域の資源を活かした様々な産業振興や雇用の場の確保、観光・交流の促進が可能になると考えます。

(西南部の観光関係者)

- ・観光交流人口を増したいが、旅行会社からは、「地域に魅力はあるが、道路の整備が遅れているため、1泊2日では西南地域への日程が組めない。」と言われている。

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

(1)これまで以上に、「1.5車線の道路整備」など地域の実情に合った事業を推進すべきである。

本県の中山間地域では、全国一律の2車線の規格ではなく、地域の実情に合った「1.5車線の道路整備」を進めています。また、視距確保のために多額の工事費を要する区間では、地域ITSを活用して対向車の有無をドライバーに知らせる「中山間道路走行支援システム」により安全でスムーズな行き違いを誘導しています。

このように、費用や効果、事業スピードを勘案して、ハードとソフトの施策を組み合わせるなど、地域の実情に合った道路整備を推進していくべきであり、本県では、こうした考えを地域の住民は我慢して受け入れています。

(2)維持管理コストの縮減のため、予防保全的な修繕を行うことや維持管理の一部について地域への委託を進めるべきである。

橋梁の維持管理については、トータルとしてコスト縮減が図られる予防保全的な修繕を実施していくべきと考えます。本県では、現在、50年以上を経過した橋梁が551橋で全体の約2割ですが20年後には7割となるため、本県独自の点検マニュアルに基づき戦略的な維持管理を行うこととしています。

また、道路の維持管理においては、地域住民に道路の草刈りを委託しています。

「地域委託」は、管理コストの縮減はもちろん、地域のニーズにあった草刈りができることや道路の愛護精神が高まることなどの効果が期待できますので、これからの維持管理の向かうべき方向と考えています。

(3)中山間地域の道路整備の必要性については、国土保全や集落の維持の観点を含めたトータルコストで考えるべきである。

前述のとおり、費用と効果を念頭において地域の実情に合った道路整備を進めていますが、それでも都市部の道路整備と比較して中山間地域の道路整備は効果が小さく無駄だという意見があります。

こうした中山間地域の道路を放置し、さらに過疎化が進めば、田畑や山林が荒廃し、洪水調節や水源涵養の機能が失われ、都市部も含め洪水や濁水などその影響が必ず出てきます。こうしたことから、中山間地域の道路整備は、人や物の運搬だけではなく国土の保全と集落の維持の視点を含めて総合的に判断すべきと考えます。

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

(1) 地方の厳しい財政状況によって、真に必要な道路整備がこれ以上遅れることのないよう地方負担の軽減を図るべきである。

長引く地域経済の低迷や「三位一体改革」とそれに続く「歳入・歳出一体改革」により、地方交付税や国庫補助金が大幅に削減され、地方の財政は非常に厳しい状況です。

また、国幹道の予定路線の11,520kmは、地方負担を必要としない全国料金プール制による有料道路事業として位置付けられたものですが、少しでも早く高速道路を整備するために、地方負担を伴う整備手法も選択しています。

こうした実情も踏まえ、国庫補助事業の補助率の引き上げや国直轄事業の地方負担の引き下げを行うべきと考えます。

(中央部の市長)

- ・ 真に必要な道路事業を行うためには、道路特定財源に加えて地方交付税の適正な配分が必要である。

(2) 中期計画は今後の具体的な道路整備の姿を示すものであり、真に必要な道路整備として広く国民の理解が得られるように、できるだけ分かりやすい形で示すべきである。

中期計画に積み上げた個々の道路整備を全て明示することが、最も国民に分かりやすく望ましい形であると考えますが、個々の事業の明示が困難な場合においても、全体の事業量だけでなく少なくとも代表的な路線名等は国民に示すべきと考えます。

(おわりに)

意見提出の依頼を受けて、私の意見は、広く県民の方々の声を聴いた上で提出すべきだと考え、県内の市町村長と県民の皆様にも参加していただき「意見交換会」を開催しました。

そこでいただいた、地域の道路に対する思いや切実な実情も参考にしながら、道路整備が最も遅れている県の知事として、現時点の道路整備に対する思いを込めて意見を述べさせていただきます。

本県の「最低限、絶対に必要な道路整備」が早期に進むかどうかは、まさに今回の「中期計画」にかかっていますので、今後とも地方の意見を強く訴えていきたいと思えます。

平成19年5月8日

国土交通省道路局長
宮田 年耕 様

高知県知事
橋本 大二郎