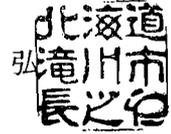


滝 土 都 第46号

平成20年10月14日

国土交通省道路局長 様

滝川市長 田 村



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

貴職におかれましては、日頃から本市の道路行政に対してご理解・ご協力を申し上げます。

さて、平成20年9月19日付け、国道企第37号にてご依頼がありました件について、別紙のとおり提出いたしますので、よろしくお取り計らい願います。

今後の道路行政についての意見・提案

様式①

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

北海道滝川市

数値的な費用対効果を優先せず、地域間格差の是正や地方の疲弊の状況を十分考慮できるような事業着手の評価手法の導入を行い、道路の中期計画に反映されたい。

■ 平成20年5月31日の閣議決定された「道路特定財源等に関する基本方針」に定める必要とされる「道路の中期計画」(5年)を最新の需要推計など基礎に整備計画を策定される場合には、費用対効果という数値的な評価だけでなく、地域の社会的な状況を十分反映し、人口密度が低く公共交通が成立しづらい地方小都市にこそ、経済発展や日常生活を営むためには道路整備が不可欠である。

様式②

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
ア 高規格幹線道路の整備 ・高規格幹線道路の本州に比べ整備率が低い ・札幌圏を始め各圏域とのネットワークが未完成	北海道経済の再生のために高規格幹線道路の一刻も早い整備が必要
イ 一般国道の交通の円滑化 ・中空知地域(旧産炭地域)における急激な人口減少 (ピーク時 40 万人→現在 12 万4千人)	中空知の持続可能な発展のためには、中核都市である本市の発展の歴史にみるように交通拠点機能の強化が不可欠。(国道4車線化など) たとえば、農産物など物流の促進、札幌圏・旭川圏域・帯広圏ネットワーク拠点の強化、冬期間の交通障害や交通事故の解消

②-2 地域の目指すべき将来像

様式③

北海道の各圏域の高規格幹線道路のネットワークの形成と、それを補完する一般国道のアクセスビリティの向上を図ることで、札幌圏・旭川圏・帯広圏などをネットする北海道の交通拠点にふさわしい中空知地域の中核都市滝川を目指す。

③ 道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

様式④

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や課題	○その他
<p>①医療体制に対応した円滑な交通確保。</p> <p>北海道医療計画(平成20年3月)では、第1次医療圏(180圏域)を初期医療対応とし、比較的な専門性に高い医療圏を第2次医療圏域(21圏域)として、第3次医療圏(60圏域)を高度で専門的な医療サービスを提供するものとしてより専門性の医療を受けるには、広い北海道にとっては、より円滑で短時間で交通確保が不可欠である。</p> <p>また、救急体制においても、2次及び3次救急体制においては複数科にわたる重傷患者などの救急医療に対しては、上記の医療圏と同様の移動が必要であるとともに、より移送スピードが求められることから、高規格幹線道路整備はもちろんのこと、冬期の不通に備え、その代替路線としての一般国道の役割が十分発揮できるよう整備を行う必要がある。</p>	<p>・通院や入院 通院や入院でも専門性が高い第三次医療を受けようと思うと中空知圏域(第2次医療圏)では広範囲な移動が必要である。(旭川や札幌などへ)</p> <p>・救急体制 第3次救急医療をつかさどる病院は、中空知医療圏域(2次救急医療)にはなく、札幌市か旭川市のどちらかとなる。</p>	<p>高規格幹線道路が冬期の通行止めの際に、その代替路線および通院など日常的な交通の役割を果たせる一般国道の交通の整備によって、第3次医療圏における高度医療の受診等がより受けやすくなるとともに、救急医療の際にも重症患者の2次及び3次救急医療施設への搬送が通年で確保することこそが、地域の医療格差の是正を図り、国民の生命を守ることができる。</p>	

<p>②北海道の冬期間の円滑な交通確保。</p> <p>■ 国道・道道だけでなく、市町村道における維持管理費(特に、除排雪等)への財源増が必要。</p>	<p>高速道路や国道の冬期の吹雪や積雪などによる不通や速度低下</p>	<p>積雪寒冷地域では、それ以外の地域との冬期間の救急医療体制や地方経済、さらには日常生活などにはハンディを負っており、通年での交通の円滑化が図られることで、そういった地域格差を是正できる。</p>	
<p>③進まない市町村道の既存ストックの耐震構造化や改築への財政支援制度強化。</p> <p>■ 市町村における橋梁・立体交差など耐震化や改築に対しては莫大な費用を伴うものは、通常の補助率では実施が困難な状況にあり、その事業費を国費でまかなうか、または国または都道府県で実施できるよう制度改革が必要。</p>	<p>補助率が1/2では、立体交差や橋梁における維持管理(塗装など)や耐震化は、地方財政が厳しい中、小さな自治体ではその財源をねん出できないのが現実である。</p>	<p>大規模な道路構造物(膨大な費用を要する構造物)については、国から財源が確保されることにより、もっとも基礎的な社会基盤である道路の改築や耐震化が行われ、災害時に強い道路づくりができ、結果、国民の生命財産を守ることができる。</p>	