

黒 企 号
平成20年10月10日

国土交通省道路局長 様

黒 松 内 町 長



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のあったこのことについて、別紙様式
のとおり提出いたします。

企画調整課 担当：小島
TEL 0136-72-3376 【ダイヤルイン】 FAX72-3316
E-mail: h_kohata@town.kuromatsunai.lg.jp

①道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

北海道黒松内町

北海道の人口は、平成19年12月末現在約560万人で、東京都の人口約1,282万人の約44%であるのに対して、総面積約83,456㎢は、東京都2,103㎢の約40倍に相当し、広大な面積の中に都市や集落のほとんどが隣接することなく分散して地域を構成している。

北海道では、この分散した地域が本州都市圏のようにくまなく鉄道網で結ばれているわけではなく、唯一道路だけがこのように分散した地域を結び、地域の経済・社会活動を支える最も基本的な社会施設であり、高規格幹線道路はもちろん、一般国道の整備は中長期的視点に立って、計画的に推進されなければならない。

このように広域分散型社会を形成している北海道は、道都札幌市に加え旭川市、函館市、釧路市など人口10万人以上の9都市のいずれかまで250kmも離れる市町村もあること、国鉄民営化後に赤字ローカル線の大部分が廃止されたことにより、他の都府県にない自動車交通への依存度の極めて高い構造となっている。

また、平野部に限られ、山間部や海岸線など勾配やカーブの多いことも北海道の特徴で、高規格幹線道路や一般国道はもとより、道道、市町村道も含めた整備促進は、整備が万全又はほぼ整いつつある他の都府県と比較して著しく低い状態にあり、疲弊する道内経済の活性化、地域間交流の活発化を促進するとともに、北海道が大きな責務を負う我が国の食料基地機能、冷涼で四季の変化に富み安心して暮らすことのできる快適で潤いある生活環境の実現、さらには観光や保養の場としての北海道特有の役割をしっかりと果たし、その効果を最大限にするためにも、最重要課題となっている。

この課題解決のためには、本年5月閣議決定された「道路特定財源に関する基本方針」にある道路関係特別会計関連支出の無駄を徹底的に排除することの必要性はもちろんであるが、地域の実情を机上の論理による数値的な基準だけではなく、地方を取り巻く現実のありのまま実情を適切に検証し、公共から受ける都市と地方の人々の恵沢が不均一とならぬよう、道路特定財源が一般財源化されようとも必要とされる道路の整備を着実に推進するための予算は、確実に計上、執行されなければならない、このことは、地方が地方道を整備、維持管理する上で欠かせない自動車取得税交付金、地方道路譲与税、自動車重量贈与税の配分・計上にも当てはまる。

とりわけ、国家の大動脈を成す高規格幹線道路は、北は稚内から、南は鹿児島まで一本で結ばれることが最終理想形であることは明白で、他の都府県と比較して進捗率が低く、人口10万人以上の都市周辺しか整備の進まない北海道の高規格道路網が、現状の計画路線どおり一刻も早く整備され、道南と道央・道北・オホーツク圏と最短距離で結ぶことは、第1次産品、第2次製品の物流、観光に大きな効果をもたらし、疲弊する北海道経済の底上げに効果を期待できる。

高規格幹線道路の整備は、北海道において必要不可欠なものであることは列記したとおりだが、移動距離が長く料金が高額になる本

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、要望や提案など(前頁から続く)

北海道黒松内町

道において、より有効に活用を図るためには、利用料の引下げが必要であることは、現在行われている社会実験からも明らかであり、製品の物流、観光での移動の際に高騰した燃料費と道路使用料は、景気低迷であえぐ道内企業や道民にとって大きな負担となっているため、ETC利用者はもちろんのこと、それ以外のドライバーに対しても料金引き下げによる既存高速道路施設の有効活用、利用促進を図ることが必要である。

②－１ 地域の現状と抱える課題

北海道黒松内町

○現状

本町は、北部、中央部、南部を通過する国道が３路線あり、道南圏、道央圏、胆振圏へ連絡し、高規格幹線道路は、胆振方面を経由して道央方面へ連絡、道南方面への連絡は一部開通のため、まだ十分な状況とはなっていない。

しかし、関係が最も密接な道央圏へのアクセスは、現在開通している北海道縦貫自動車道の利用では、所要時間・エネルギー効率とも一般国道より劣後し、住民の多くは一般国道を利用せざるを得ない状況になっている。

その一般国道５号や２３０号を利用しての道都札幌までの所要時間は約３時間、距離にして１５０km 弱のアクセスは、観光振興をはじめとするあらゆる地域振興や住民福祉の向上に取り組む上での障害となっている。

また、現在の道路は車両の往来にのみ機能を集中し、その道路や付属物が景観や環境にどう影響を与えているかについてはほとんど考えられていない。

とりわけ、ここ数年道路脇、歩道と道路の継ぎ目などに雑草が生えている状態が多くなり、「観光の国づくり北海道」とキャッチフレーズをつけているのに、観光客に車窓を通して与える道路のホスピタリティは非常に低い状況である。

一方冬期間の道路に目を移してみると、冬タイヤの性能は向上していながらも、最も重要な道路の除排雪対策は、以前より後退傾向にある。

○課題

宿泊・滞在型観光の推進を標榜する本町においても、道の駅や温泉などにおいては、通過・日帰り型観光が地域に与える恩恵を見逃すことはできない。

日帰り観光においては、ターニングポイントとなる片道２時間圏に収まるようになることと、たとえ時間が条件をクリアできようとも遠回りとならない最も効率的な経路設定が必要である。

また、近時は２地域居住やシーズンステイに対するニーズが高まり、週末の限られた時間を田舎で過ごす、本州からフェリーを利用し小樽港で上陸して道南を目的地にするなどの場面では、短時間での移動が不可能な状況となっている。

本町をはじめとする高度で専門的な医療機関を有しない自治体において、医療機関の最も充実する道都札幌への救急搬送では、その所要時間が、患者の生死やその後の後遺症の程度に重大な影響を与えることから、早急な高速道路交通網の整備が必要となっている。

景観行政団体となり、ヨーロッパのように農村景観を保全し、美しさや親しみの持てる田舎づくりを進める本町が、歩きながら農村景観や食を楽しむイギリス発祥のフットパスをその一環として取り組む上で、無機質で温かみのない道路や付帯施設は、その魅力を半減させているので、施設の色彩や意匠配慮、舗装道に未舗装のフットパスを併設するなどの配慮が必要である。

もちろん、道路や道路沿いの雑草もきちんと整理されて、美しい北海道の景観は維持されなければならない。

②－１ 地域の現状と抱える課題(前頁から続く)

北海道黒松内町

○現状(前頁から続く)

○課題(前頁から続く)

冬期の道路除雪は、早朝開始時間の繰り下げ、出動降雪基準の引き上げ、夜間の除雪廃止、排雪回数の減少など全体として縮減傾向にあり、豪雪の際に交通が遮断され車に閉じ込められ死亡する痛ましい事故が近年発生していることのほか、冬の道路は交通事故の危険性、緊急時の搬送の遅延といった懸念材料が多々あり、普段以上に道路の適切な管理が要求されている。

冬期の北国の除雪の対策は、地域住民の生命に直結した重要施策であり、そのための予算はきちんと確保されなければならない。

②－２ 地域の目指すべき将来像

北海道黒松内町

北海道横断自動車道（黒松内・小樽間）が整備され、札幌圏からの日帰り観光客が増えるとともに、道南方面から後志と胆振・日高方面の分岐点として、交通の要衝となっている。

北海道横断自動車道の整備により、リタイア層を中心とする移住希望者にとって移住の際の大きな課題である医療面の緊急対応が充実し移住が促進されるとともに、交通網の充実により移動がスムーズとなりシーズンステイや２地域居住も促進される。

国道や道道に併設してフットパスが整備され、それが全道の市町村をつなぎ網羅され、四国八十八ヶ所霊場めぐりのように歩いて地域を巡る道内での長期滞在型観光が生まれる。

今後の道路行政についての意見・提案

様式④

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

北海道黒松内町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・国土の均一な発展 ・危機管理の強化	北海道横断自動車道（黒松内・小樽間）の計画路線どおりの早期着工・完成	疲弊する道内において、1次産品、2次製品などの物流、観光・交流の推進に大きな期待をできる。 高齢化が進行し、医療の過疎化が進む小規模市町村における緊急医療の対応が充実する。 自然災害、国際問題などにより、本州と連絡する函館道南圏と札幌道央圏が遮断されることのないよう、北海道縦貫自動車道のみでなく北海道横断自動車道の整備をすることにより、道民生活の安全の確保を図り、産品の安定的供給により全国へ貢献でき、地域として発展も可能となる。	
・道路の多様な展開	道路付帯施設の色彩や意匠を地域景観や環境に配慮する。	景観行政団体など、良好な景観の保全や創出により地域活性化に取り組む自治体において、景観法では、景観重要公共施設に関する規定があるが、この運用が地域の実情と一層マッチングすることによって、より効果的な景観行政を推進できる。	