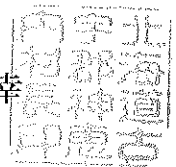


神 企 号
平成20年10月8日

国土交通省道路局長 様

神恵内村長 高 橋 昌 幸



今後の道路行政についての意見・提案について
(平成20年9月19日付け国道企第37号に対する回答)

貴職におかれましては、日頃から当村の事業推進に対していつも
一方ならぬお力添えにあずかり、感謝申し上げます。

さて、標記ご依頼の件につきまして、別紙のとおり当村の意見等を
提出いたしますので参考としていただければ幸いと存じます。

(総務課企画振興係)

道路は地域、特に公共交通機関の乏しい地方にとって経済・社会活動を支える最も基礎的なインフラであり、地域の生命線です。

先般の国会では、様々な指摘があった事は確かですが、本来の公共事業としての道路整備の意義とはかけ離れている議論とを考えます。道路はいわゆる「インフラ」の最たるものであり、先の議論は道路整備の重要性について明確な視点を持って行われていないように感じられました。

もっとも重要な事は、道路は、何のため、誰のため、誰によってつくられるべきなのかということです。

マスコミ等で莫大な経費をかけ、交通量の少ない、活用度の低い道路をつくっているという話を聞く事がありますが、都市部の交通渋滞解消等のための道路整備事業だけが正しい事業であるかのように聞こえます。

国土には人口集中地区とそうでない地区とがあるのは至極当然であり、国土を形成する以上仕方のないことと考えます。

しかし、都市部だけあれば成り立つことはありえないことです。

例えば、「食」という面で考えると生産地の多くは、地方であり、消費地の多くは都市部です。

人的交流だけ考えれば地方に人は、多く住んでいないため、利用度が下がるのは、当たり前ですが、これだけ海外からの食料の安全性が疑問視されているのに国内の安全安心な食料の流通に目を向けていません。食料自給の向上を目指しているわが国において、地方の生産により人口集中の都市に貢献しているような視点による新しい事業評価手法が必要と考えます。

今後は、地域間競争の時代とも云われており、各地域がそれぞれの持続性を生かして地域の総合的な発展を目指すことが重要ですが、それには効率的な物流体制が必要です。しかし、北海道の現状は、他地域の道路網に比較し、特に高速道路網は、立ち後れており、スタートラインにも立てない状況にあります。

真に必要な道路は、必ず整備し、国の均衡ある発展を目指すという大命題に向かうためには、財政難を理由にして、その歩みを遅らせることは、国家の大損失につながる恐れがあります。

現状の国の債務の状態を考えた場合、公共事業は縮小せざるを得ない当然の負担の重さであると思いますが、その中において道路事業は、本則税率の約2倍の税率を定めて自動車利用者に特別な負担をかけ道路整備に充当しています。

長期的かつ現実的に持続可能な手法で維持されなければならないのは、道路であり、これは、ある意味、国民の未来への投資であり、国家存亡の大切な事業です。

国民の公共心に期待し、一般財源化が図られた後も整備や維持管理として必要な費用を確保し、地方道路整備臨時交付金制度及び貸付金制度を継続して、事業を着実に実施するとともに、何をどこまで国が担当していかなければならないかを明確にさせていただき、視野の広さと、政策的な首尾一貫性を保っていただきたいと考えています。

効率性のみを重視して道路整備をただ単に中止しようという議論はあまりにも乱暴ですし、他方で、効率性を度外視して道路整備が全てであるかのような議論もありえないことであり、道路整備の必要性や手法を国と地方自治体が協力して見つけ出し、地域にとって新しい視野と展望が広がるような議論や効率化以外の項目を考慮し、精微化した評価を模索して行かなければならないと考えていますので、国でも十分な検討を進めていただきたい。

○現状

日本海に突き出た積丹半島の西海岸に位置する神恵内村は、長さ39kmからなる海岸線の大部分を「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」に指定されており、海食崖が連なる急峻な海岸地形と点在する奇岩怪石の変化に富んだ威容なたたずまいは、地域固有の貴重な景観資源でもあります。しかし、そんな風光明媚といわれる陰阻な地形こそ産業・生活の基盤となる道路開削の困難さを物語るものであり、半島振興の行く手を阻んできたのも事実です。この地は古くから難所で名高い“陸の孤島”と呼ばれ、半島での生活は自然の恩恵の反面、厳しさとの戦いの歴史でもありました。

平成8年11月、国道229号最後の不通区間であった神恵内村ノットー積丹町沼前間(6.7km)が開通し、半島はひとつの道路で結ばれました。地域住民にとって、着工から四半世紀を要した難所の開通は、ニシン場で栄えた明治以来の悲願であり、観光新時代の幕開けを告げる歴史的瞬間でもありました。「過疎からの脱却」「観光の起爆剤に」と、当村においても開通に合わせ観光拠点の整備や既存施設とのネットワーク化をはかるなど観光客の受入体制を着実にすすめてきました。同線開通直前に起きた国道229号の崩落事故による観光客の敬遠も懸念されましたが、半島及び周辺地域は観光地として一躍脚光を浴び、翌年の行楽期には空前の人手を記録するなど開通特需に沸きました。

平成16年9月、台風18号による高波で村の多くの住家や漁船、観光施設などが破壊され、さらに国道の橋が流され地域が寸断されるなど未曾有の災害を経験しました。昨年3月に被災後応急復旧した大森大橋に替わる恒久対策として新たに大森トンネルが開通し、現在に至っています。

○課題

旅行嗜好の変化や余暇意識が多様化する中で地域間競争は激しさを増すとともに、自家用車での日帰り通過型観光に拍車がかかるなど観光産業は厳しい状況に直面しています。

また、国道229号は、道内有数の観光ルートである前に村民の生活道路であり、泊原子力発電所の緊急避難路の性格を併せ持っています。

財政もひっ迫する中で、安心・安全への配慮こそ住民生活に求められる最優先課題と受け止めて、災害や事故のない安心で安全な暮らしの実現が村づくりの課題であると考えています。

防災対策に努めながら、その中であって、生き残りをかけた新たな観光のかたち、漁業再生の道を村民と協働で模索することが必要です。

眺望や景観よりも人命・安全が優先されるのは当然のことですが、その中であって新しい地域素材として泊村茂岩～神恵内間に完成した三つの橋は、雄大な自然と調和し、村の玄関口に相応しい景観を誇っており、最後の尾根内大橋の早期完成が地域住民から強く望まれています。

今後はこうした資源を有効に活用して観光客の誘致に努める必要があります。

国道以外の道道998号線も美しい紅葉を見せる観光ラインとして、さらには泊原子力発電所の広域避難路としての整備、また村道の老朽化対策などが喫緊の課題としてあげられます。

過疎地域の衰退を回避するためには、経済・産業の発展性について真剣に考える必要があり、農山漁村に埋もれている特産品の付加価値を高めるために物流拠点と生産地を効率的に結ぶことが重要であることから、高規格幹線道路の必要性は十分理解されているところです。

このような観点から山間部と都市部を含む高速道路網の形成は、優先的に進めるべきと考えます。

さらに近年の医者不足や高度医療機関の都心部集中を考えれば、地域医療の過疎化は、深刻な問題であり、高次医療サービスを受けるための高規格幹線道路のネットワークの形成は、重要度が高いと考えられます。近年の地震、火山噴火、台風など自然災害発生頻度の多さを考えれば、災害に強い道路であることが重要であると考えます。

日本は自然災害が発生しやすい気象的、地形的、地質的特徴を有しており、道路は、基本的にその地域の自然環境に則して整備されますが、環境が変わると自然災害の影響を受けやすくなります。

自然災害の発生による道路交通の途絶は、その地域に社会・経済活動に極めて広範囲な被害をもたらすことになります。

神恵内村では平成１６年の台風１８号により甚大な被害が出たことにより、道路が生活に密着していることは、身にしみて実感しているところです。

住民にとってより身近なものということであれば、現道の維持管理についてですが、今後も永続的に必要とされるものがありますので、特に積雪寒冷地である北海道は、毎年、継続的に実施される除排雪に関しても地域住民のニーズを的確に把握したうえで、維持管理に要するコストと除雪作業に対する説明責任を明確に果たすことが必要であると考えます。

住民に直接関係のある防災・医療対策や安全対策を中心として、物流、人流に対する施策と併せ、住民参加型の協働施策も展開して、情報を直接的かつ正確に地域住民に提供することで事業に関する理解が得られたり、また、道路管理者ができることの限界を認識してもらうとともに、住民の視点に立った効果的な道路施策が行われるものと考えます。

さらには、行政側としてもこれらの施策を実施することによって、住民にとってどこまで必要か、各道路管理者がどこまで実施しなければならないのかが再認識されます。

神恵内村としては、こうした新しいコミュニケーションにより、マネジメントサイクルの構築がなされた地域を将来像に求めており、結果的に管理しやすく、住民に分かり易く、かつ効率的な道路施策が展開できるとともにコストの削減にも繋がることから、地域としての質の向上を図っていきたいと考えます。

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）

北海道神恵内村

○重点事項	○代表事例	○期待する効果評価等	○その他
・ 地域活力の向上 ・ 国際競争力の強化のための交通サービスの向上 ・ 大規模な地震火災に強い国土づくり等 ・ ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減 ・ 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 ・ 少子高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成 ・ 良好な生活空間、自然環境の形成	・ 北海道横断自動車道（余市－小樽間）の早期完成 ・ 北海道横断自動車道（黒松内－余市間）の整備 ・ 道道９９８号線の防災対策 ・ 一般国道２７６号岩内共和道路の早期完成 ・ 防災情報センターの整備 ・ ハザードマップの作成や自主防災組織の育成等 ・ 除排雪の効率化 ・ 速度規制、看板設置、線形の検討等 ・ 道路改良及びロードヒーティング ・ 無電柱化（国道・道道・村道）	・ 道央圏と後志地域をつなぐ幹線 ・ 北海道の物流等の安定性確保 ・ 医療機関への時間短縮 ・ 原子力災害に対する広域避難道の確保と地域生活圏の安定 ・ 津波情報提供をはじめ、道路利用者に対する適切な災害情報の提供 ・ 地域との協働による危機管理体制の強化 ・ 積雪による車歩道の狭隘防止対策 ・ 死亡事故減少に対する取組強化 ・ 高齢化社会に対応する歩行空間の確保 ・ 景観づくりと除雪の効率化	