

南 富 企 画 号
平成20年10月9日

国土交通省道路局長 様

南富良野町長 池部



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

秋冷の候 貴職にはますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

また、日頃より本町行政の推進にご協力とご支援をいただいておりますことに、厚くお礼申し上げます。

さて、平成20年9月19日付国道企第37号をもって依頼のありました標記について、別紙のとおり提出いたしますので、よろしくお願いいたします。

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、要望や提案など

北海道 南富良野町

・小規模自治体が管理する既存道路構造物（橋梁等）の点検や改修、架け替え事業の国直轄施工の制度化

・費用対効果、交通量が少ないからということでの地方には必要ないという議論は、乱暴であり、格差が広がる。地域経済の活性化、安全性の確保のために必要不可欠な道路整備に取り組むことは重要

・入札契約の適正化など事業の透明性やコスト削減を図る

・道路行政だけでなく、産業立地や産業振興、観光振興など地域活性化施策の推進

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式 ②
北海道 南富良野町

○現状 本町は、四方を山々に囲まれ、町の中央にはダムによってできた人造湖「かなやま湖」が町を二分しています。道路網は、道央と道東を結ぶ主要幹線道路である国道 38 号線、上川と日高を結ぶ唯一の主要幹線道路である国道 237 号線が走るほか、一般道道金山幾寅停車場線、落合停車場線、石勝高原幾寅線、夕張新得線が主要幹線を補完し、さらに生活道路として町道 146 路線（総延長 201.4 km）などが走っています。 国道については改良率・舗装率とも 100%ですが、石勝高原幾寅線、夕張新得線、町道ともに改良率・舗装率は 50%前後と低い状況であり、急勾配、急カーブ、狭小な道路が多く存在しています。 また、道央と道東を結ぶ北海道横断自動車道の整備が行われており、本町と占冠村トマムとの町境にインターチェンジが整備されています。	○課題 国道 38 号線は、近年の交通量の増加、車両の大型化により、幅員も狭小であり、三の山峠の日陰部分は冬期間に交通事故を引き起こす要因となっています。 国道 237 号線は、「花人街道 237」としても重要な観光ルートとなっていますが、金山峠のトンネルについては狭小であり、南富良野町側においては急勾配、急カーブとなっていることから交通事故を起こす要因となっています。 道道金山幾寅停車場線については、本町観光の拠点である「かなやま湖」の右岸を通る主要幹線道路であり、曲線、歩道未整備区間の多い路線でありますが、訪れる観光客も年々増加し、又車両の大型化に伴い、交通事故の危険性も増加しています。 道道石勝高原幾寅線については、本町と占冠村を結ぶ幹線道路であり、かなやま湖・トマム地区の両リゾートを結ぶ最短ルートであり観光客の往来の拠点路線でもあります。未改良・未舗装区間が多く整備促進が急がれます。また、公営住宅の立替建設により、本線を通行する一般住民も増え、更には小・中学校の通学路にもなっていますが、歩道の未整備区間や歩道拡幅が必要な箇所があります。 道道落合停車場線は、本町と占冠村を結ぶ幹線道路であり、トマムインターチェンジとのアクセス道路でありますが、JR 跨線橋が狭小であり、車両交差が出来なく支障を来たしています。また、落合駅前道路が凍上により路面が凸凹状態となっています。 道道夕張新得線は、新得町から本町を経て道央圏へ結ばれる路線であ
---	---

	りますが、道路未設置区間があり、経済活動に支障を来しています。 かなやま湖の中央に架かる「鹿越大橋」は、ダムの補償工事により造られた延長 300m の長大橋であり、石灰鉱山への経済路線であるとともにかなやま湖によって二分された集落間の生活道路、更にはかなやま湖観光へのアクセス道路として重要な路線でありますが、橋梁幅員が狭小であり、重量制限が 14 t となっていることから、近年の車両の大型化、交通量の増加により、車両の通行に支障を来しています。 しかし、耐震調査をはじめ架け替え等についても、当町のような小規模自治体では財政上大変厳しい状況であります。
--	---

②-2 地域の目指すべき将来像

北海道 南富良野町

北海道横断自動車道の開通とアクセス道路の整備により、広域的な周遊観光ルートが確立され、本町への観光客の増加、観光資源の有効活用が図られ、観光客による消費活動の活性化により経済効果が見込まれます。

更に、本町特産の農産物の出荷や現在進めているポテトチップス工場の誘致においても、物流活動など中核となる拠点的な空港や港湾、高速道路へのアクセスの短縮が図られ、経済活動においても一層の発展が期待されます。

また、道路の安全性も向上し、救急搬送時間の短縮は勿論のこと、特に冬期間における日常の通勤、通学、更には、富良野圏域の地域センター病院となっている富良野協会病院への通院などにおいて、安心した生活をすることができます。

今後の道路行政についての意見・提案

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
北海道 南富良野町

○重点事項 ・地域活力の向上	○代表事例 ・地域高規格道路（旭川十勝道路）の整備 促進（既存道路の有効活用、急勾配・急カーブの緩和、トンネルの新設）	○期待する効果や評価等 本町の基幹産業である農業において、生産者所得の向上は急務な課題であると考えており、その取組みの一つとしてポテトチップス工場の誘致を進めており、物流活動など中核となる拠点的な空港や港湾、高速道路へのアクセスを考えると、地域高規格道路の早期整備を期待するところです。 しかし、新たな路線を整備するというのは昨今の状況から現実的ではなく、既存国道の2+1車線化、金山峠の急勾配、急カーブの緩和、既存トンネルの下に新たなトンネルの設置を図るなど本路線の早期施工を要望します。 北海道横断自動車道占冠インターの供用開始に伴い、交通量の増加も予想され、本路線の整備は物流だけでなく観光振興にも大きな役割を果たすものと考えます。	○その他
・安全性の向上	・鹿越大橋の国直轄事業による整備促進、未改良・未舗装区間の整備、急勾配・急カーブの緩和	かなやま湖の中央に架かる「鹿越大橋」は、ダムの補償工事により造られた延長300mの長大橋であり、石炭鉱山への経済路線であるとともにかなやま湖によって二分された集落間の生活道路、更にはかなやま湖観光へのアクセス道路として重要な路線であります。橋梁幅員が狭小であり、重量制限が14	

		t となっており、近年の車両の大型化、交通量の増加により、車両の通行に支障を来しています。 しかし、耐震調査をはじめ架け替え等についても、当町のような小規模自治体では大変厳しい状況であることから、国直轄事業の制度化による本橋の耐震調査、架け替えを要望しているところです。 また、未改良・未舗装区間の整備、急勾配・急カーブの緩和は、豪雨・豪雪等による通行止めの恐れのある区間でもあり、特に国道 237 号線金山峠については救急搬送にも支障があることから、トンネルの付け替えなど抜本的な解消を図ることにより、災害や交通事故の未然防止、更には、救急医療における迅速・安静な搬送が期待されます。
・環境に配慮した施策の実施	・道路特定財源の環境整備（森林整備）への活用	道路特定財源の一般財源化の閣議決定がされましたが、上記のように造ったものは造りかえる時が必ずくる訳ですし、まだまだ整備しなければならない箇所もあるのも事実です。 しかし、一般財源化をするというのであれば、自動車排出する排気ガス、二酸化炭素を吸収する森林整備に充てることが、納税者の理解を得ることができるものと考えます。 公益的機能を果たす森林を整備するということは、森林が多く存在する地方の雇用・経済に与える影響は大きく、道路行政だけでなく、地域の課題の解決にも繋がるものと考えます。