

白 経 企 2 5 6 号
平成20年10月15日

国土交通省道路局長 様

白老町長 飴谷 長 藏



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

貴職におかれましては、日頃から本町行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く
お礼申し上げます。

標記について、平成20年9月19日付国道企第37号にてご依頼ありましたが、
別紙のとおりご回答させていただきますので、よろしくお取りはからい願います。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

北海道白老町

開発行政における道路政策は本州地域においてはバブル崩壊とともに終息期を迎えていたが、北海道ではその整備率の低さと景気回復のアイテムとしてアウトプットの発想により開発行政の一端として尚も道路整備事業を推進してきた。近年に至っては、国家財政の逼迫から開発行政の功罪を語る時、功の恩恵を授かったはずの人々でさえその罪を声高に叫んでいる状況にある。

公共事業の使命には、インフラの整備、経済効果、雇用効果などが挙げられるが、経済が成熟している今日においては経済効果や雇用効果は他の産業への依存度が高いため、景気回復の特効薬や主役にはなり得ないことに気が付くのが遅く、逆に国家財政逼迫の主犯にさえ見られてしまうという結果を招いたところである。

ここはやはり、インフラの整備の必要性について徹底的に論じ、バランスある国土発展には道路網の充実が必須であることの国民合意を得なければならないことと思う。特に、北海道は中曽根内閣における国鉄の民営化により地方交通網は道路頼みの状況に陥り、道路密度の低さから過疎化に拍車がかかったところである。現在の郡部における車両交通量の少なさも、過疎化を招いた鉄路の廃止に起源があることに気が付き、負のスパイラルに陥っていることを認識し、道路整備においても同じ過ちを繰り返さないよう反省すべきと考える。

それには、国づくりにおける地方の役割を国が明確にし、国民がそれを共有することが大切である。広大な北海道の役割を論ずる場合は多角的視点により議論しなければならないことから、国土交通省の所管する道路行政の切り口一つからは困難なこととであり、少なくとも1次から3次産業までを所管する関係省庁が結束し、日本における北海道の役割や必要性を議論し国民に明示しなければならないものと考え。その意味からも、従前の建設省、運輸省及び農林省を一元化した施策の取組機関としての開発局の廃止論は時代に逆行したものと映る。

道路政策においては、その効果として利用台数が一般的に上げられるが、その利用台数の増という指標は、極論を言うと渋滞を招く道路がよいこととなる。しかし、ドライバーにとっては、事故の心配がなく、より高速で走行でき景観の良い道路、これが快適な道路である。これらの指標を目標に道路整備の優先順位を、あるいは費用対効果を考えるならば、北海道の道路整備ほど安上がりにできる道路はないものと考え。都市部ではこれらの指標で高得点を得ることを考えると、立体交差や街路樹の整備、拡幅のための用地買収費など莫大な費用が費やされ、費用対効果は確実に低下することになる。現状といえば、道路空間に求める快適性は同じであるが、状況の悪いところを優先的に改善しなければならないという論理が先行し、利用台数の多い道路の整備が費用対効果の高い道路として位置づけられる結果となっている。

このことから、最後に、均衡ある国土形成及び発展のため、北海道の道路は原則車両の最高時速制限を80km以下とする規制緩和を前提に、道路整備の成果指標の一つに事業費を分母とし、ドライバーの快適満足度と時間距離の短縮を分子とする指標を加えることを提案する。

②-1 地域の現状と抱える課題

北海道白老町

○ 現状

白老町は、海岸線に平行して走る、国道36号とJR室蘭本線沿いに約26kmの細長い地域に集落が連担し、国道36号は広域幹線道路であるとともに町民にとっては生活道路としても位置づけされている。このことから、国道36号は町民の命綱と言っても過言ではない状況にある。

しかし、国道36号は札幌と室蘭までの区間においては殆ど4車線化されているものの、本町の行政区域内では未だ4車線化率は1/2程度となっている。

また、本町は4市1町に囲まれているが2市町へ直接通じる道路はなく、広域行政や合併論での選択肢も限られたものとなっている。このことから都市機能やサービス供給の多くは、一自治体で賄わなければならない状況にあり、大きな財政負担を招いている。

さらに、樽前山の噴火対策としての道路網を考えると、苦小牧以西への避難路確保が最重要課題となるが、国道36号が唯一の避難路となっている。

地域の道路状況については、生活道路はほぼ充足されているが、道路交通安全上の改善措置の必要性や国道36号を補完する生活道の整備が求められているほか、老朽化している橋梁等の道路構造物の更新、維持管理に今後多大な費用負担が予測される。

○ 課題

国道が町民にとって重要な生活道路とされているため、大型連休やお盆、年末年始においては2車線区間が長いことため渋滞を招き、町民生活に支障を来していることから、早期の4車線化が求められている。また、高度医療を必要とする苦小牧市への救急患者の搬送のため苦小牧市の中央インターチェンジの整備も広域医療行政の観点から町民ニーズが高い。さらに、樽前山噴火対策としての交通容量の確保の観点からも、国道36号の4車線化は急務とされている。

広域行政や合併論議の促進にも、時間距離の短縮が必須と考えるが道路密度が低く、地域間の広域連携にも道路整備促進が不可欠となっている。

本町は河川が非常に多く、道路構造物としての橋梁も必然的に数多くあり、全般的に老朽化が進み、ロングスパンの橋梁も抱えていることから、交通安全上の不安を解消するため計画的な維持管理、更新をしなければならないが、逼迫する財政状況からその見通しが立たず、維持管理費や更新事業に要する事業費補助の充実が望まれる。

②－２ 地域の目指すべき将来像

北海道白老町

1次産業から3次産業までバランスのとれた、就業構造、産業構造を目指し、町民の安定し水準の高い所得の確保により、町財政の基盤を充実し、住んでいて良かった、住み続けたい、住んでみたい「まち」という将来像を描くが、その手段として港を活用した産業の発展、白老牛に代表される農畜産物のブランド化、温泉や食を観光資源とした交流人口の増大など、まちづくりのポテンシャルは高いものと認識している。

最近では、バイオマス燃料化施設の建設やイオルの整備など環境行政も充実し、町民の環境に対する認識も高まり、北海道洞爺湖サミットを契機に、国内外の環境団体や各種のメディアにも注目され、今後の環境行政の飛躍もまちづくりに大いに貢献するものとさらなる施策の展開と意識の醸成が急務とされている。

また、港湾の利用促進、整備促進には財政基盤の確立を念頭に大胆な取組を展開し、その効果を確実に町民生活の安定と豊かさに結びつけなければならないものと考えている。

このことから、国道36号の4車線化、道道白老大滝線の通年通行の実現、白老港へのアクセス道路の充実、苫小牧中央インターの整備、国道36号を補完する鉄北幹線道路の整備促進などは、本町の将来像を具現化する上ではなくてはならないツールであり、今後とも都市基盤としての道路網の充実、本町にとり最優先事項としてとらえている。

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）

北海道白老町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	・ 苫小牧市錦岡地区から白老町社台地区における国道３６号の４車線化 ・ 白老町石山地区から竹浦地区における国道３６号の４車線化 ・ 鉄北幹線道路（仮称：苫小牧登別通）の整備	・ 交通事故の減少、交通容量の増加に伴う防災機能の強化及び国道３６号の補完機能の確保（鉄北幹線道路の整備）	・ 樽前山噴火時における苫小牧市民の緊急避難道路の確保（噴火後火砕流による国道３６号及び道央自動車道破壊前の短期間における数万人規模の市民避難路の確保）
②国際競争力の強化のための交通サービスの向上	・ 石山西通の整備 ・ 白老町石山地区から北吉原地区における国道３６号の４車線化	・ 白老港を活用した輸送コストの削減	・ 日本製紙及び石山地工業団地等に立地する企業の原材料、製品の移出入コストの削減により、企業の国際競争力の強化を図る
③広域行政の推進	・ 苫小牧中央インターチェンジの整備	・ 白老町民の救急医療及び緊急高度医療の確保	・ 苫小牧市立病院、王子病院等への救急患者搬送時間の短縮（約１／２に短縮可能）
④地域コミュニティの強化	・ 鉄北幹線道路（仮称：苫小牧登別通）の整備	・ 海岸沿いに細長く展開する市街地間の連携強化	・ 高齢者福祉、子育て環境の向上等の地域間連携の強化