意見発表

高知県知事

尾﨑正直

全国高速道路建設協議会会長

全高速の会長として、私からは防災・減災の観点、そして経済成長の観点から、道の必要性についてお伝えをさせていただきたいと考えております。

先ほど来お話が出ておりますように、今年は大変災害の多い年でございました。熊本の地震、鳥取の地震、そして台風10号を始めといたしました北海道・東北におきます台風災害。多くの皆様が亡くなられ、また、被災をされたわけでございます。心からお悔やみを申し上げますと共に、お見舞いを申し上げたいと思います。

九州の災害において山腹崩壊が起きました。しかし4車線あった高速道路で、2車線が生き残った結果として、九州の皆様方の命を救う役割を果たす事が出来ました。北海道における台風災害におきましても、道東自動車道が未だに唯一の幹線道路として役割を果たしているところでございます。やはり信頼出来る道をしっかりつくっておくという事が、どれだけ安全・安心を確保する事に繋がるか。その事が力強く示された年であったと考えています。

南海トラフ地震を始めとして、巨大な地震が迫ってきています。そちらに対して、これから日本は国民の命を守る事が出来るのかどうか。そういう事が試される、そういう21世紀になるだろうと、そのように考えます。

しかしながら、大規模な津波が襲来するであろうと思われる所などは、残念ながらミッシングリンクが残っている状況にあります。大規模津波の襲来に対して人々の命を守っていくためにも、なんとしてもミッシングリンクの解消を始めとしていたしました道路整備が必要であります。高速道路という本当に信頼の出来る幹線道路ネットワークが必要であります。

そして、高速道路と人々の暮らしを繋ぐ、様々な一般国道を始めといたします道路の整備も極めて重要であります。こちらの促進が求められている、そういう時代だろうと思います。

そして、更に言わせていただければ、台風だとか地震だとか来なくても、日頃より道路の危険性が非常にある、そのような危険な生活を送っておられる、そういう地域もあるという事も、また忘れてはいけないだろうと思います。

私は高知県の知事でありますので、高知のお話をさせていただく事をお許しいただきたいと思います。高知県東部の北川村に国道493号という道路が通っていますが、残念ながらこの493号、北側の山を越える区間において落石危険箇所が170カ所以上あります。日々の生活が、本当に石が落ちてくる、ロシアンルーレットのようだと、そのように住民の皆様がおっしゃる。そういう地域もあるわけでございます。

全国に、このような厳しい状況に置かれている道路がまだまだたくさんある筈であります。こういう道路について、日々の安全・安心、災害時の安全・安心を守るために、着実な整備を進めていかなくてはならないと考えておる次第です。

経済成長の観点から道路の必要性が非常に大きい事は、言うまでもございません。地方創生の議論が力強く展開をされているところであります。地方になればなるほど人口減少に苦しみ、それによる足元の経済の縮みという現象に襲われています。足元の人口が減って経済規模が縮小すればするほど、地域にとっては外から、外貨を稼いで来なくてはいけない。そのためにも、地域の様々な産品を如何に首都圏を始めとする都会に迅速に運んで行く事が出来るかという事が、特に地方部の経済成長にとって極めて大事だろうと思うところです。

再び高知の話ですが、宿毛という所があります。首都圏から今一番、時間距離的に遠いといわれているであります。こういう道所であります。しかしながら、高速道路の着実な整備によって、生鮮食品を運べる範囲と言われておりますが、6時間圏域が拡大をし、今や神戸までが射程に入るようになってきました。するとと、高知県西部にあります魚を生かした居酒屋が神戸に出来たとか、そういう具体的な成果も出てきています。ただ、もっともっと圏域を広げていく事がいか。恐らく同じような思いを持っておられる皆様がいでになる事と思います。

是非とも経済成長を支える道路の整備促進が必要だと考えます。防災・減災を進め、日々の経済成長を進める。そのためにも道路整備というのは是非必要であります。道路予算の満額確保、是非、皆様と共にこれを勝ち取りたいと思います。

主張

安全で快適な自転車利用環境の創出にひとこと

自転車は、買い物、通勤通学等の日常生活やサイクリング等レジャーにおいて今や重要な移動手段の一つとなっており、その国内保有台数も自動車と同程度（7，200万台）となっている。

一方、平成27年度の交通事故死者数4，117人のうち、歩行中・自転車乗車中の死者数がその半数を占め、この10年間で自動車事故は4割減少しているものの、自転車と歩行者の事故件数は横ばいの状況であることから、自転車通行空間の整備や全ての道路利用者への自転車の通行ルールの周知徹底など、ハード、ソフトの両面から取り組みを行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することが喫緊の課題となっている。

本年7月に国土交通省と警察庁から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発表されたが、これは3月末の関係検討委員会提言を踏まえ、平成24年に策定された同プログラムの一部を改訂したものであり、道路交通環境に応じた柔軟な方法で安全・快適な自転車通行空間の整備を進めていくノウハウが網羅されている。

改訂のポイントはいくつかあるが自転車利用者の立場から歓迎すべきものとして矢羽根型の路面表示の整備があげられる。ドライバーが車道における自転車通行空間を認識することにより自転車の安全性を高める効果が期待されるものであり、国土交通省が行った社会実験（国道246号のバス専用通行帯内に自転車通行空間（矢羽根型の路面表示）を整備）では、自転車利用者の52％、歩行者の39％が「整備前に比べ危険を感じることが減った」と評価している。

関連の取り組み事例として、サイクリングパラダイスを目指す愛媛県では自動車等のドライバーに対し、”自転車の側方を通過するときは1．5メートル以上の安全な間隔を保つか、又は徐行する”ことを呼びかける「思いやり1．5m運動」を展開中とのことである。“車道の左側を正しく通行しているにもかかわらず、自動車等に直近を追い抜かれて危険を感じたことがある”という（保育園への送迎に子供乗せ電動アシスト自転車を利用している方に話を聞いてみたところ、その保育園では自転車利用ママさんの9割が電動アシスト自転車を利用しているとのこと）。

ところで自転車側の一時停止不履行や飛び出しを起因とする事故は少なくないが、その行動の根本が「漕ぎ出しが面倒だから、なるべく停車したくない」との心理にあるとすれば、電動アシスト自転車の普及をこうした事故の減少につなげていけるのではないだろうか。

「トラックいっぱいの薬より一台の自転車」「自転車で医者いらず」・・・その別名からも自転車には「健康」のイメージがあります。今後とも日本の自転車利用環境がすばらしいものになることを期待します。

特別要望活動

麻生太郎副総理・財務大臣

増子輝彦参議院国土交通委員長

二階俊博自民党幹事長

細田博之自民党総務会長

石井啓一国土交通大臣

西銘恒三郎衆議院国土交通委員長

山口那津男公明党代表

住民サービス部門モデル「道の駅」６箇所認定

平成5年に「道の駅」制度が創設され、現在では全国で1107箇所に広がり、地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段として、その重要性が高まっている。

国土交通省では、「道の駅」の質的向上に向けた取組として、全国各地の「道の駅」の模範となって質的向上に寄与する『特定テーマ型モデル「道の駅」』を新たに募集した。

「住民サービス部門」は、『中山間地域及び漁村地域等において、高齢化社会に対応した地域福祉向上のための取組、地域課題に対応した住民生活支援のための取組、小さな拠点形成を目指した取組など、公共の福祉を増進することを目的とした地域住民へのサービス向上に資する取組を、現在実施し成果をあげているもの』と定義し、有識者懇談会における審議・選定を経て、6箇所の「道の駅」を認定対象として決定した。

認定書授与式

【平成28年度　住民サービス部門モデル「道の駅」】

◇両神温泉薬師の湯（埼玉県小鹿野町）
◇桜の郷荘川（岐阜県高山市）
◇美山ふれあい広場（京都府南丹市）
◇鯉が窪（岡山県新見市）
◇小豆島オリーブ公園（香川県小豆島町）
◇酒谷（宮崎県日南市）

※認定された「道の駅」は、全国の「道の駅」からの視察及び講師の要請に対応するなど、「道の駅」の質的向上に貢献する役割を担う。