

意見発表

谷原一郎

未来のくらしと宗谷路を考える会会長



ただいまご紹介にあずかりました、未来とくらしの宗谷路を考える会会長をしております。谷原でございます。この様な大勢の方の前でお話をするのは初めてなのでお聞きづらい点が多々あると思いますが、お許し下さい。

仕事は、稚内では産加工業を営んでおり、関西で有名な棒だらを主に製造加工しております。私達の会は、7年前の平成15年12月に設立しました。その頃、道路特定財源がどうなるのか、これからの道路整備が計画通りに進むのか不透明になってきた時期でございます。当時、道路整備は国・道・市町村が行っていくのが当たり前のようだった。高規格道路においても優先順位はありますが、順番で進めるものと単純に考えていた感がありました。また、昭和62年の高規格幹線道路計画にも稚内〜沖縄までの全長14,000kmの整備計画も記されております。当時自分たちの地域に必要なものを考え、関係諸官庁に訴えていく必要があると感じ、この会を設立いたしました。現在、私達の会は異業種の会員26名で構成し、例会等を通して高規格道路に反対はされては、まさしく地方切捨てとしか思えません。

備では、横軸の整備が盛んに行われておりますが、縦軸の道路整備が中止や凍結等が相次ぎ、整備は部分的に留まっているのが現状であります。やはり日本という国は縦に長い国です。最北端から最南端までの縦軸に高規格道路という一本の太い背骨を通すことが、縦長の日本を元気にする大動脈であり、道路整備の原点であるはずであります。その太い背骨から高速道路のネットワーク化が行われ、地域間を短時間で結び、企業活動の活性化、住民生活の平等・安定を図るシステムが構築されるのではないのでしょうか。特に道北エリアに住む者として、今必要としているものは、安心で安全な車が利用できる高速道路だと強く感じております。

現在、高速道路の無料化が実施されておりますが、縦軸の道路整備が中止や凍結等が相次ぎ、整備は部分的に留まっているのが現状であります。やはり日本という国は縦に長い国です。最北端から最南端までの縦軸に高規格道路という一本の太い背骨を通すことが、縦長の日本を元気にする大動脈であり、道路整備の原点であるはずであります。その太い背骨から高速道路のネットワーク化が行われ、地域間を短時間で結び、企業活動の活性化、住民生活の平等・安定を図るシステムが構築されるのではないのでしょうか。特に道北エリアに住む者として、今必要としているものは、安心で安全な車が利用できる高速道路だと強く感じております。

産額のおおよそ30%を占めておられます。また全国の漁獲量の10%を占めており、たくさんの質の良い海産物が獲れております。そして全国の主要な中央市場へと輸送されて、東京などの大都市圏を始め、全国の消費者に提供されているという状況でございます。輸送の主役は勿論道路を使っただけでは、牛の販売価格に大きく影響します。牛乳の運送も迅速性を要します。また、水産品は良質なウニやホタテなど魚介類全般にわたる鮮度が価格の劣勢を決定いたします。日本全国で出荷から販売までに4日間を要する地域は稚内しかありません。観光面では、旅行形態が変化して個人化したことでレンタカーやマイカーでの移動が多くなっております。最北端は当然中央から距離が遠い。時間がかかると、当然コスト高という三重苦となる観光入込みに大きな影響を及ぼしております。9年連続で減少が続いております。

私どもの会は、道路は移動手段だけではなく、走っていて楽しい道路景観が優れていることを観光資源にしようとする。宗谷路の整備が中止や凍結等が相次ぎ、整備は部分的に留まっているのが現状であります。やはり日本という国は縦に長い国です。最北端から最南端までの縦軸に高規格道路という一本の太い背骨を通すことが、縦長の日本を元気にする大動脈であり、道路整備の原点であるはずであります。その太い背骨から高速道路のネットワーク化が行われ、地域間を短時間で結び、企業活動の活性化、住民生活の平等・安定を図るシステムが構築されるのではないのでしょうか。特に道北エリアに住む者として、今必要としているものは、安心で安全な車が利用できる高速道路だと強く感じております。

意見発表

松實秀樹

中標津町商工会 理事



ただいまご紹介をいたしました、根室管内中標津町よりの参りました松實と申します。どうぞよろしくお願いたします。

地理的に北海道の東の端に位置しております。南側を太平洋、東側をオホソク海に面しております。北方領土をまじかに臨む地域でございます。面積は、根室管内は鳥取県と、釧路管内は山口県とほぼ同じ大きさであり、両方合わせると47都道府県中7番目の面積を持つ岐阜県と同程度の広さがございます。そこに約34万人の人が住んでいるというところがございます。

このように地域の基本的な特徴としては、広大な土地の割に人口が少ないという典型的な広域分散型社会であると言えます。また、北海道の中心地であり、札幌市からも相当離れております。私の住んでいる中標津町から札幌まで車で来ますと、走行距離にして400kmちょっと、時間にして6時間から7時間位かかるようなところがございます。

冬の積雪は北海道の日本海側に比べ少ないですが、真冬の寒さが厳しく、人間にとっても道路にとっても非常に過酷な条件であります。また一方、知床国立公園をはじめ、自然の豊かな所もございます。地域の平地の大部分は大規模な酪農の耕地面積の平均70ha、乳牛の飼育頭数は平均120頭という大規模の経営でございます。またこの地域で生産される牛乳は全生産量の17%を占めておりまして、その行先は管内の乳製品工場は勿論ですが、北海道の大都市圏を始め、全国の消費者に提供されているという状況でございます。輸送の主役は勿論道路を使っただけでは、牛の販売価格に大きく影響します。牛乳の運送も迅速性を要します。また、水産品は良質なウニやホタテなど魚介類全般にわたる鮮度が価格の劣勢を決定いたします。日本全国で出荷から販売までに4日間を要する地域は稚内しかありません。観光面では、旅行形態が変化して個人化したことでレンタカーやマイカーでの移動が多くなっております。最北端は当然中央から距離が遠い。時間がかかると、当然コスト高という三重苦となる観光入込みに大きな影響を及ぼしております。9年連続で減少が続いております。

私どもの会は、道路は移動手段だけではなく、走っていて楽しい道路景観が優れていることを観光資源にしようとする。宗谷路の整備が中止や凍結等が相次ぎ、整備は部分的に留まっているのが現状であります。やはり日本という国は縦に長い国です。最北端から最南端までの縦軸に高規格道路という一本の太い背骨を通すことが、縦長の日本を元気にする大動脈であり、道路整備の原点であるはずであります。その太い背骨から高速道路のネットワーク化が行われ、地域間を短時間で結び、企業活動の活性化、住民生活の平等・安定を図るシステムが構築されるのではないのでしょうか。特に道北エリアに住む者として、今必要としているものは、安心で安全な車が利用できる高速道路だと強く感じております。

いろいろな述べさせていただきます。昭和41年にも再び同じ法律が制定されて、その時は3,000kmから7,600kmの計画がなされたようです。今現在、本州の方では7,600km計画したものが、ほぼ100%出来ているという風に聞いております。先ほどの宗谷地方の話でもありましたが、北海道は、現時点で釧路根室管内には高速道路がまだ通っておりません。しかし、おかげさまで、昭和32年と言いますと今から54年前の計画がまだ未達だということでありまして、まさに置き去り状態という風に言っているのでは、ないのかなと感じております。このように、高速道路網の整備が遅れるが地域の発展を阻害してきたと考えるのは私だけではないと思っております。

ただいまご紹介をいたしました、根室管内中標津町よりの参りました松實と申します。どうぞよろしくお願いたします。

地理的に北海道の東の端に位置しております。南側を太平洋、東側をオホソク海に面しております。北方領土をまじかに臨む地域でございます。面積は、根室管内は鳥取県と、釧路管内は山口県とほぼ同じ大きさであり、両方合わせると47都道府県中7番目の面積を持つ岐阜県と同程度の広さがございます。そこに約34万人の人が住んでいるというところがございます。

このように地域の基本的な特徴としては、広大な土地の割に人口が少ないという典型的な広域分散型社会であると言えます。また、北海道の中心地であり、札幌市からも相当離れております。私の住んでいる中標津町から札幌まで車で来ますと、走行距離にして400kmちょっと、時間にして6時間から7時間位かかるようなところがございます。

冬の積雪は北海道の日本海側に比べ少ないですが、真冬の寒さが厳しく、人間にとっても道路にとっても非常に過酷な条件であります。また一方、知床国立公園をはじめ、自然の豊かな所もございます。地域の平地の大部分は大規模な酪農の耕地面積の平均70ha、乳牛の飼育頭数は平均120頭という大規模の経営でございます。またこの地域で生産される牛乳は全生産量の17%を占めておりまして、その行先は管内の乳製品工場は勿論ですが、北海道の大都市圏を始め、全国の消費者に提供されているという状況でございます。輸送の主役は勿論道路を使っただけでは、牛の販売価格に大きく影響します。牛乳の運送も迅速性を要します。また、水産品は良質なウニやホタテなど魚介類全般にわたる鮮度が価格の劣勢を決定いたします。日本全国で出荷から販売までに4日間を要する地域は稚内しかありません。観光面では、旅行形態が変化して個人化したことでレンタカーやマイカーでの移動が多くなっております。最北端は当然中央から距離が遠い。時間がかかると、当然コスト高という三重苦となる観光入込みに大きな影響を及ぼしております。9年連続で減少が続いております。

私どもの会は、道路は移動手段だけではなく、走っていて楽しい道路景観が優れていることを観光資源にしようとする。宗谷路の整備が中止や凍結等が相次ぎ、整備は部分的に留まっているのが現状であります。やはり日本という国は縦に長い国です。最北端から最南端までの縦軸に高規格道路という一本の太い背骨を通すことが、縦長の日本を元気にする大動脈であり、道路整備の原点であるはずであります。その太い背骨から高速道路のネットワーク化が行われ、地域間を短時間で結び、企業活動の活性化、住民生活の平等・安定を図るシステムが構築されるのではないのでしょうか。特に道北エリアに住む者として、今必要としているものは、安心で安全な車が利用できる高速道路だと強く感じております。

いろいろな述べさせていただきます。昭和41年にも再び同じ法律が制定されて、その時は3,000kmから7,600kmの計画がなされたようです。今現在、本州の方では7,600km計画したものが、ほぼ100%出来ているという風に聞いております。先ほどの宗谷地方の話でもありましたが、北海道は、現時点で釧路根室管内には高速道路がまだ通っておりません。しかし、おかげさまで、昭和32年と言いますと今から54年前の計画がまだ未達だということでありまして、まさに置き去り状態という風に言っているのでは、ないのかなと感じております。このように、高速道路網の整備が遅れるが地域の発展を阻害してきたと考えるのは私だけではないと思っております。

