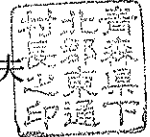




東 建 第 2 7 号
平成19年5月7日

国 土 交 通 省 道 路 局 長 殿

青 森 県 東 通 村 長 越 善 靖 夫



中 期 的 な 計 画 の 作 成 に あ た っ て の 意 見 に つ い て

このことについて、別紙のとおり提出いたしますので、宜しくお取り計らい願います。

今後の道路政策や道路の整備・管理について

○重点化を進める上で特に優先度の高い政策

道路整備は、国民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的な構築であり、国民が長年にわたり切望してきたところであります。

地方では、特に少子化や高齢化が進行している中、活力ある地域づくりを目指すとともに、地域の社会経済活動の発展を支えるため、道路交通網整備は不可欠であります。

また、近年、原子力施設で度重なる事故の報告により、国民の原子力に対する不安と不信感が増し、防災対策の見直しが大きく取り上げられているところであり、防災及び避難道路としての機能をも確立した、安全で安心できる国土の実現を図っていただきたい。

当村においては、東通原子力発電所東北 1 号機の運転開始に引き続き東京電力 1 号機の準備工事に着手しており、国道 338 号白糠バイパスの早期完成が強く望まれている。

○効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

道路特定財源は言うまでもなく、その財源の殆どを自動車利用者が負担したものであり、社会資本の中核的役割である道路整備に対し計画的に投資されるべきと考えております。

経済情勢の厳しい状況が続く中、公共投資を着実に実施し、地方経済の構造改革を実現するためにも、道路特定財源から一定の額を堅持し、地方自治体に弾力的に投資することにより、効率的な地方道の整備がされるものと確信しております。

また、白糠バイパスを例にすると、昭和 62 年度の着工以来、平成 18 年度末の進捗率は約 25%であり、一部区間の完成予定は平成 26 年度となっています。約 30 年間の事業期間を要することとなり、非常に効率が悪いと考えられます。事業費の重点配分を実施し、事業期間の短縮化を図っていただきたい。

○その他、道路政策や道路の整備・管理全般について

最近のカーナビゲーションの普及に伴い、観光やビジネスの拡大は、一般車両の幹線道のみならず、地方道への乗り入れも急増しつつあります。このような状況下にもありながらも、案内標識の不備、危険箇所の注意喚起、更には道路外側線や中心線も引けないなど、道路機能の低下が際立つ実情であります。

今や、地方自治体の一般財源は、経常経費や人件費、加えて公債費の償還などで、すでに拮据の状況にあり、道路特定財源を地方自治体の管理する道路維持や保全にも交付金として充当できませんよう、柔軟な対応を望みます。

東通村における重点要望箇所

- ① 国道 338 号 白糖バイパス $L=6,680\text{m}$
一期工区(泊～白糖間)・・・ $L=3,830\text{m}$
二期工区(白糖～老部間)・・・ $L=2,850\text{m}$ (計画路線)
- ② 国道 338 号 の急カーブ、狭隘箇所、縦断勾配の解消
- ③ 主要地方道むつ尻屋崎線 岩屋バイパス・・・ $L=4,040\text{m}$
- ④ 主要地方道むつ尻屋崎線 野牛バイパス・・・ $L=1,800\text{m}$
- ⑤ 主要地方道むつ尻屋崎線 尻屋バイパス・・・ $L=530\text{m}$
- ⑥ 県道関根蒲野沢線
- ⑦ 村道下田屋石蕨平線(現道拡幅)
- ⑧ 村道下田屋石蕨平線(バイパス)
- ⑨ 村道尻屋尻労線
- ⑩ 大利浜ノ平線