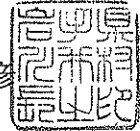




19 川 建 発 第 1 5 号
平成 19 年 4 月 20 日

国土交通省道路局長 殿

川 井 村 長 道 又 邦 彦



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

このことについて、別紙のとおり提出しますので、よろしくお願いします。

担 当	川井村建設課 小 林 康 雅 電 話 0193-76-2113(直通) FAX 0193-76-2042 E-meil kensetsu@vill.kawai.iwate.jp
-----	---

道路特定財源の見直しに関しての具体策の閣議決定を受けて、道路整備に対するニーズを踏まえ、[真に必要な道路]整備は計画的に進めるとありますが、中期的な計画での「真に必要な」である、なしの定義は何なのかわからない。

大都市に住む住民と過疎地に住む住民とでは、その意味が違ふし、経済界から見た道路と地域からの視点では、やはりその意味がまったく違ふ、道路整備がその取り組む分野として経済性を重視した項目についてあげている。生活環境、安心安全についても投資と効果がベースでありその事自体否定はできないが、やはり何らかの不信感はある。それは道路特定財源の見直しといわれる一般財源化は、道路整備が一応終わったとする考えが基になってからと思われるからであり、目的税である同税がその目的を達成したので次の段階として、これからは国際競争力の強化、地域の自立と競争力の強化など、七つのポイントしていることから、二次的な道路整備を基本方針(目標)としている事が伺えるからであります。そうした事から感じとられるのは、無秩序な都市開発や場当たりの道路整備から来る、渋滞などでの機能低下であり、そのつけを始末するための整備であれば問題は別で、理解しにくいものがあります。

一方、もしかしてこれまでに整備されていない道路や、このポイントに当てはまらない道路は[真に必要なでない]道路として位置づけられる、そんな不安がありますし、道路整備の優先度の間違った選択は更なる地域格差を助長します。

道路整備特定財源の活用は特定地域に偏ることないように、分に応じた負担をしている者のいることを念頭に、この計画に盛り込んでいただきたいとおもいます。

因みに、私の住む地域(川井村)だけかもしれませんが、その一例として、一般国道340号という道路があります、長い間、峠道の改良について関係機関に要望を重ねてまいりましたが、いまだに実現しておりません。有史以来続いた道であり、大正年代、車道として普請され、昭和初期にはすでに定期の乗り合い自動車も運行されるなど、地域にとっては歴史ある重要な道路であります。その道路は木橋がコンクリートになり、路面にはアスファルトが敷かれたものの、路盤工も完全ではありませんから凍上で痛みがひどく、路幅、線型は80年前そのまま、狭くカーブの連続する利用者からは酷(国)道と酷評される峠道であります、にもかかわらず平日は数百台、休日前後は千台を超える車両の通行があります。トンネルなど改良が進めば飛躍的な利用増が見込まれる事は多くのものが認めるところでありますが、・・・

要望に対する道路管理者(県)からのコメントも最近是通过車両の数の少なさを以て答えとすることが多くなってきました、その背景は財源確保の問題が大きいことは言うまでもありません。道路事情がそのまま地域産業の衰退につながり、企業撤退もその事を理由にされるなど、悪循環を感じる中で、今回の計画は、遅れているところの切り捨てとも解される、こうした動き、「真に必要な道路だけ整備する」は、やはり素直に受け止めにくいところです。中心から離れた地ほど道路に寄せる思いが強いものであり、道の整備の在りようが、その地域の未来を示唆するものである事は誰もが強く感じています。道路特定財源制度の趣旨を踏まえ、地域住民と道路利用者の未来に確たる希望を持ってもらうために、この道路整備の中期的計画策定には、遅れている地方道の「未整備道を最優先」とするよう具申いたします。