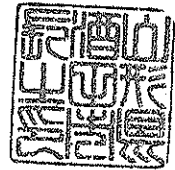




酒 土 発 第 30 号
平成 19 年 5 月 2 日

国土交通省
道路局長 殿

山形県酒田市長
阿 部 寿 一



中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について(回答)

平成19年4月2日付け国道企第114号でご依頼のあった標記について別紙のとおり回答いたします。

1. 重点化を考える上で特に優先度の高い政策

(国全体を考えた場合)

中期的には、ますます拡大する大都市地域と地方都市の格差の是正が急務です。というのは、この格差拡大を放置するようなことがあれば、地方の荒廃（農地の荒廃）と大都市への人口集中が同時に加速し、社会的・経済的に大きな問題が発生すると考えるからです。

また、長期的には、人口減少社会における安全で効率的な国土構造をどのように構築するかという課題があります。将来的には、少子高齢化がさらに進展し、投資余力の減退が懸念されます。少しでも投資余力のある現時点で、道路特定財源という受益者負担の理念に基づいた財源を有効活用しながら、計画的に事業を推進することが重要なはずで、明治政府が国の責任において全国的に鉄道網を整備し、これがその後のわが国の発展につながったことを、今、国の関係皆様は想起すべきです。そして、このことは将来にわたり、大都市地域にも、地方にも、共通のメリットがある事柄であるはずで、

このような中期的課題、長期的課題に対応するためには、まずは、国土の骨格を形成する高規格幹線道路網をネットワークとして完成させること、すなわち、未整備な箇所への早急な対応が最も優先度の高い政策であると考えます。

(地方を考えた場合)

上記、国土の骨格を形成する高規格幹線道路網をネットワークとして完成させることが、国全体を考えた場合だけでなく、一つの地方の安全と活性化を考えた場合にも必要不可欠な施策です。

加えて、地方の町村部においては、人口減少、財政悪化が著しく、今までのように一つの市町村がフルセットで医療福祉施設、文化スポーツ施設などを整備することは、ますます困難になるはずで、このような状況に対処し、過疎地域の住民の福祉生活を守りながら地域を維持するためには、その地方の中心都市と周辺町村との連携強化を図るしかありません。

そして、鉄道、バスなどの公共交通機関の乏しい地域において、この連携強化を実効あるものとするためには、地方の中心都市と周辺町村、地方の中心都市間を結ぶ道路の整備が重要な課題です。

(大都市と地方の連携)

地方は大都市地域に食料、電力、水資源などを供給しています。したがって、地方の道路だからといって整備を怠れば、これが直ちに大都市地域への食料供給の大きな障害になるはずで、

また、これらの地方は冬季に厳しい生活を強いられる雪国であることが多く、雪国対策にも一定の配慮が必要と考えます。

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

(整備主体の役割分担)

国と地方の役割分担という観点からすれば、通行車両一台当たりのトリップ長が長い道路、複数の都道府県にまたがる道路は国の責任で整備するという方針を徹底し、一方、いかに交通量が多くとも、1都道府県で完結するような道路は、国の支援を受けながら地方が整備するとした方が効率的です。

つまり、「道路整備が一段落した」という大都市地域「内」の道路は財政的に豊かな大都市自治体の自主性・主体性を発揮できるようにした方が国全体から見ても効率的ということ。

(整備主体の一元化)

道路整備における役割分担として、一般車両が数多く通行する可能性のある道路については、国土交通省で一元的に管理すべきです。

例えば、広域農免農道について、その建設は地域にとっては有り難く、また、建設時の考え方はいいとしても、その後、一般車両が数多く通行することにより、その劣化補修など管理面で課題を抱える場合があります。一般道と同じような規格の広域農免農道などについては、一般道と一元的な建設・管理とする方が地域の道路ネットワークから見ても効率的なはず。

(経済的な観点から)

経済学でいう限界効用逡減の法則からしても、「道路整備が一段落した」大都市地域に追加投資するより、「道路整備水準が低い」地方の新規路線に投資した方が効率的と考えます。

また、典型的な公共財である道路に単純な B/C を導入すること自体いかなものかと考えますが、この B/C についても、 B を通行量でなく、道路整備延長とした場合、

東京都の環状線 (大泉～市川間 20km) $B/C=0.16\text{km}/100\text{億円}$

山形県東北中央道 (福島～尾花沢間 84km) $B/C=2.7\text{km}/100\text{億円}$

であり、明らかに全国的な道路ネットワークを形成する地方の新規格線への投資が効率的です。

特に、大都市地域で事業を進める場合、用地費や補償費の占める割合が多く、いわゆる建設投資の乗数効果も大都市地域では極めて小さくなっていると考えられます。経済情勢が好転している大都市地域に乗数効果は不要ですが、長引く景気低迷の状況にある地方においては建設投資の乗数効果は地域住民の暮らしを守る上でも極めて大切な政策です。

さらに、道路ネットワークを完成させずに、未整備のまま置くことは、今までの既整備道路への投資効果を著しく減殺するはず。

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に対するご意見

上で尽きていますが、若干の追加意見を申し述べさせていただきます。

(国の財政支援の削減)

平成の合併の議論が巻き起こる前には、前述したとおり、市町村はフルセットで医療施設、文化スポーツ施設などを整備し、それぞれの施設整備に対し国が財政支援をしてきました。

今後、一つは市町村がフルセットで施設整備をすることが、ますます困難になるとしても、行政は住民の生活を守らなければなりません。このような状況に対処するためとして、例えば、地方都市間、地方都市と周辺町村との道路整備を進めていくなれば、広域市町村での施設の共同整備・利用の推進が図られ、さらには市町村合併の推進が図られると考えられます。

このことは即ち、地域住民の暮らしを守りながら、施設整備、市町村維持などに対する国の財政支援を削減する可能性を開くことに他なりません。

(タックスパイヤーとしての地方)

常に「地方は大都市の負担で道路を整備している」というような議論が出ますが、好むと好まざるとにかかわらず、道路交通に依存せざるを得ない地方においては、例えば、

東京都民 35,822円/世帯・年

酒田市民 131,155円/世帯・年

と、酒田市民は東京都民の約3.7倍の道路特定財源を負担しています。

税込総額の議論ではなく、今までも東京都民より多くの道路特定財源を納め、これからも納め続けざるを得ない地方のタックスパイヤーへの配慮は税負担の公平性の観点からも重要なことです。

(福祉部門との信頼関係)

介護保険など福祉部門での市町村の役割が増大しています。特に、高齢化の進展が著しい地方においては、市町村の財政負担が年々増大しています。

このことにより、地方の市町村では市町村道の維持管理にかかる予算の確保も年々困難になっており、道路ストックの延命化、有効活用という観点からも大きな課題を抱えています。

国の方針として、福祉部門での市町村の役割を拡大とするならば、同時に市町村の道路管理に係る国の財政支援の充実が必要と考えます。

(国と地方との信頼関係)

「大都市地域の道路整備が重要」、「本州四国連絡橋の債務償還が急務」という国の考え方を理解しながら、大都市地域の道路整備、本州四国連絡橋公団の債務償還への道路

特定財源の充当などに異を唱えてこなかった地方の立場を理解いただけず、「大都市地域の道路整備が一段落したから、地方の道路整備は無駄」というような姿勢は国と地方との信頼関係を損なうものです。

少なくとも、国が整備を約束した国土幹線高速自動車網については、国の責任で整備を進める方針を維持すべきと考えます。