

中期計画策定にあたっての要望

国土の均衡ある発展は、いつの時代にあっても為政者の願いであり、施策の目標に掲げられ実践されてきました。その根幹をなすものが道路網の整備であり、財源として道路特定財源制度は「受益者負担」の考え方に基づいた他に類のない合理的な制度であることは、国民、特に負担者（納税者）の理解と納得を得ているものです。

しかし、最近の議論では、他の分野、特に福祉等の財源不足のため、目的の異なる道路特定財源まで一般財源化するという道筋がつけられてしまったことは、仮にマスコミ等を利用し世論の合意を取り付けたとしても、納税者には大きな不満があることは事実です。

また、道路整備は相応に充足されているという議論もありますが、その発端は公共事業に対する諸々の批判から出たもので筋違いに思えます。地方の道路整備は充足感どころかまだまだ不十分で、例えば千葉県内市町村の県政への要望でも常に第1位、全体の70～75%を占めています。大都市圏や主要都市間の整備から、いよいよ地方の道路整備が本格的に始まるだろうという私たちの期待は裏切らないで欲しいと思います。ちなみに全国町村会の調査では、1,030町村長の90%は一般財源化に反対です。

もう1点誤解されていることは、地方自治体の道路整備の約半分は一般財源から賄われており、道路特定財源だけで道路整備が進められているのではなく、進捗率の悪い理由がそこにもあると思います。

そんな思いを持つ地方自治体の一首長として、中期計画策定にあたり次の7点をお願いしたいと思います。

- ①すでに事業化されている区間では、国・地方・高規格・一般道を問わず、供用目標を明確に示して工事を進める。
- ②用地問題等、工事促進の障害となるものがあれば、建設済み区間の暫定開通を進める。また、複雑な相続問題等に対処するための法律（特例法）の制定を。
- ③直線道路ばかりを理想とせず、曲がった道路も楽しく、むしろ効率的な面もあるはず。
- ④ガードレールの代わりに樹木を植えるなど、景観に配慮した道づくりを。
- ⑤可能な限り地元住民で道路を管理するよう、意識の改革と道路愛護の啓発を図る。（団塊の世代をリーダーに道路愛護隊の結成など）
- ⑥道の駅を、本来の姿である駐車スペースとトイレ程度にして数多く設置し、運転者にゆとりを持たせ、事故防止につなげる。
- ⑦高速道路の沿線開発を民間デベロッパーと協力して取り組み、自動車通勤圏を拡大し、人口の地方分散を計画的に進める。

国土交通省 道路局長 様

平成19年5月8日

千葉県白子町長 林 和 雄

