



19 泰振第16号
平成19年5月7日

国土交通省道路局長 殿

長野県泰阜村長 松 島 貞



中期的な計画作成にあたっての意見（回答）

貴職におかれましては、わが国の道路整備に精力的に取り組まれ、おかげさまで、山村の道路基盤も進んでまいりました。改めて厚く御礼もうしあげます。

さて、平成19年中に作成する、今後の具体的な道路整備に向けての中期的な計画作成にあたり、意見を申しあげる機会を与えていただき感謝申し上げます。

つきましては、わが村の実情も踏まえ、下記のとおり回答いたしますので、今後ともご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

記

1. 道路整備の中期的な計画についての意見

別紙のとおり

(内容)

- ・ 泰阜村の概況と道路改良に歴史
- ・ 過疎の山村における道路の重要性・役割
- ・ これからの道路整備

以上

道路整備の中期的な計画についての意見

長野県下伊那郡泰阜村長 松島貞治

1. 泰阜村の概況と道路改良の歴史

泰阜村は、長野県の南端に位置し、面積65km²、林野率86%。人口は、2000人、高齢化率37%の典型的な過疎の山村である。泰阜村の人口が一番多かった年は、昭和10年の5800人。狭い耕地には、過密で、戦前は、昭和不況とともに、満州開拓に村民を送り出し、戦後は、高度経済成長下で、労働力として若者を中心に都市へ送り出した。

その泰阜村は、天竜川沿いに、旧国鉄飯田線（現在のJR飯田線）が走り、集落から駅まで距離はあるものの、村の交通は、比較的恵まれた時代が続いた。しかし、戦後の急激なモータリゼーション時代とともに、交通手段は、自動車を中心となり、一転、交通難所地域となった。それは、泰阜村に国道がないことと深く関係している。この地域の中心となる国道151号、153号線は、泰阜村の対岸である天竜川右岸を走っている。

車社会の到来とともに、道路改良が促進された。その改良は、当然ながら国道が先行し、151、153号がこの地域の動脈となっていった。鉄道があることに安住していた泰阜村も、車社会に対応すべく、村を縦貫する県道「飯田富山佐久間線」の改良を強く要望するようになったが、国道が優先され、この県道の改良は、最初50mくらいだったが、実施されたのは昭和45年ころと記憶している。県道飯田富山佐久間線の改良が緒についたころ、国道の改良は、ほぼ完成しているというような感じであった。

道路が改良され、生活の利便性は、天竜川右岸地域が一機に高まり、人口移動においても、商業の集積、企業の進出においても、その差は広がるばかりであった。道路ひとつによって、地域のポテンシャルがいかほど上がるのか、対岸をみながら、それをずっと感じてきたのが泰阜村民であった。したがって、歴代村長の選挙公約は、「道路改良の促進」だけであったといっても過言ではない。私は、平成6年の村長選挙で当選したが、やはり「道路改良の促進」を一番先にいわなければ、支援者の支持は得られない状況であった。昨年も4回目の選挙であったが、まだ「道路改良の促進」は、重要な公約である。

2. 過疎の山村における道路の重要性、役割

泰阜村の道路改良も今では本格的に進められているが、現在でも大型バスの通行ができない。そのため、修学旅行に行く児童、生徒は、隣村の国道151号線、道の駅まで親が送迎をしている。この話をすると、いまだ

きそんな所があるのですか、と聞き返されるが、ほんとうです、と答える以外にない。

また、国鉄の民営化により、電車の本数は減り、路線バスは、自家用車の普及により、赤字となり廃止。村民の移動手段は、車しかない。私が村長就任して半年後の平成7年に、「福祉バス」を運行した。当時は、もったいない、という意見もあったが、交通手段のない高齢者からの強い要望があつてのバスだけに、すぐに村民から認められるようになった。集落が散在し、役場や診療所まで、山、坂を6～10km移動しなければならない。そんな山村では、移動手段がなければ暮らしていくことはできない。さらに重要なことは、自動車は購入できても、道路ができなければ移動できないという現実である。

泰阜村は、在宅福祉の村として、高齢者が自宅で最期を迎えることができるような在宅サービスを展開している。そのサービスも、すべて車あつてのことである。道路がなければ、福祉サービスもできない。長野県佐久市の三浦市長が、道路は福祉、といったが、まさにそのとおりである。

私は、泰阜村に生まれ、一度も村を出ず、過疎、高齢化が進む泰阜村で生活し、思うことは、最大のセーフティネットは道路である、ということ。つまり、単なる利便性を求めて道路がほしい、という単純なことではなく、道路がなければ生活できない、という地域もあるということをも主張したい。

3. これからの道路整備

(1) ネットワークとしての整備

以上の認識にたつて、これからの道路を考えると、従来から道路には、国道、県道、村道という区分けがあるが、国道が先に改良が進んだことは仕方ないとしても、国道のない立場でいえば、道路は、区分けより、ネットワークが大切であるという認識が重要である。一本の幹線道路だけできても、それだけでは十分な効果は発揮できない。それを取り巻く道路が、例え、村道であっても、県道であっても、地域の経済効果やストック効果が上がるような道路にするために集中的な投資が必要である。地域全体の道路ネットワークを作り上げるという視点で、道路整備を推進すべきである。

(2) 道路財源の使い方

ユーザーは、道路に大きな期待をしながら、ガソリン代や重量税を支払っている。そのお金を道路以外に使う、という意見が一部にあるが、それはとんでもない意見である、といわざるを得ない。泰阜村のように、いまだ大型バスも通行できない地域もあるということも主張したいが、それより、目的税の本来のあり方を考えるべきである。暫定税率まで適用し、道

路財源を確保している一方で、それを道路以外の財源にというのでは、筋が通らない。また、余剰金が発生するという論調があるが、それは、緊急避難的に、本四架橋公団の赤字補填に使ったからであって、その返済が済んだら、本来の道路整備に使うべきである。関連して、地方分の負担ができず、余るケースも指摘される。これは、道路整備が必要なく、お金が余っているのではない。泰阜村のように、道路整備ほど重要な施策はないが、お金が足りないのでできない。何が問題なのか、それは制度である。つまり、半分を地方が負担するという制度が問題である。泰阜村のように、単に利便性を求める道路整備でなく、生活していくために必要な道路は、地方の負担を減らして、整備を進めるべきである。全国のユーザーが、同じように負担している道路財源であり、ネットワークとしての道路が、全国に網羅されることに反対する人はいない。いままでは、全国に配分するときに、地方の負担も求めなければ、行き渡らなかつたと思う。しかし、地方の負担を半分にする根拠はなく、それが4割でも3割でもいいのではないだろうか。それは、制度の問題であり、大事なことは、いかに必要な道路が、早く整備されるのか、ということである。

(3) 環境問題

道路整備を強く要望するが、排気ガスの問題も無視できない。我々の地域は、森林も多く、二酸化炭素を吸収する地域でもあるが、その森林も手が入らない状況である。二酸化炭素の吸収は、若く元気のある木の方が活発であるが、そのような森林がだんだん減っている。

そこで、次の暫定税率論議の中で、揮発油税一リットルに、1円程度の環境税を付加することを提案したい。環境税の論議は、活発だが、いざ実施になるとハードルは高い。しかし、我々も道路整備とあわせ、環境破壊を食い止める努力もしなければならない。環境という面から、環境税を二酸化炭素の吸収効果が上がる森林整備に投資すれば、山村の活性化、すなわち地域の活力になる。まさに、一石二鳥の効果といえる。

いまの政治は、負担を求めることに、警戒感が強いが、納得できる説明があれば、国民は理解することを忘れないでほしい。

最後に

泰阜村の道路改良も進み、このまま進めば、平成22年頃には、大型バスが通行できるようになる。泰阜村の村長経験者は、すべて亡くなり誰もいないが、私の知っている前三代、年数にして50年、道路だけが村の政治課題であったが、大型バスの通行でその悲願が達成される。泰阜村の戦後政治の総決算といえる。感謝申しあげるとともに、この道路を無駄にしないように地域活性化につなげなければならないと思う。