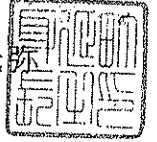




身建発 25 号
平成19年4月26日

国土交通省道路局
局長 宮田年耕様

山梨県身延町長 依田光彦



道路整備の中期的な計画にあたっての意見等の提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号により、依頼のありました標記の件について、別紙のとおり提出しますので、よろしく取り計らい願います。

平成19年 4月26日

道路整備の中期的な計画にあたっての意見等

山梨県 身延町長 依田光



○重点化を進めるうえで特に優先度の高い政策

身延町を含む県南地域は生活基盤整備が遅れている地域といわれており、特に道路の整備水準は住民の満足からは程遠い現状にある。平成17、18年度に町の総合計画策定のため、町内各地域を訪れ、住民要望、意見の聞き取り調査や、町民アンケート調査を実施したが、この中で要望や意見が集中しているのが道路整備促進に関するものであった。このような背景もあり、合併後における最初の総合計画策定にあたっては、道路整備の促進を重点改善課題として位置付け、町政の重要な柱の一つとしている。

町の東部地域を南北にJR身延線が走っているものの公共輸送施設が極めて貧弱であり、自動車交通に依存しなければ日常生活も維持できない現状から、総合計画策定調査の結果は、まさに道路整備は町民の生活を支えるための根幹的なもっとも重要な施策の柱であることを再認識させられた。

昨年2月、当町を南北に縦断する中部横断自動車道が新直轄方式により、事業化が決定し、おおよそ10年後に供用開始の計画で、用地調査が進められている。この高速道路の実現により、日常生活の利便性の向上、地域産業の活性化、地域における高度医療の広域化、災害発生時における緊急輸送路などとして、計り知れない程の整備効果があると大きな期待が寄せられている。

待ちに待った待望の中部横断自動車道が夢でなく現実のものとなったが、高速道路の整備効果を広く地域に波及させるためには、インター周辺道路の整備に加え、関連する国道、県道、市町村道に至るまで、一体的に整備が必要と考える。しかしながら、現実には、近接平行路線である国道52号のバイパス計画等は、中部横断道を整備するのだから我慢すべきとの考え方もあり、国や県に要望しにくい環境にある。また、県道についてもインターに直接関係する道路以外の道路については整備の見通しは立っていない。

さらにインターへの連絡性を高めるのに必要な町村道についても、重要性や緊急性が極めて高いにもかかわらず財源的な理由により整備のスピードを上げられない現状となっている。

当町にとって、重点的に整備、優先的に整備を進める必要のある道路は、高

速道路と関連性の高い国道、県道、町道であると考えているが、現実的には非常に厳しいものとなっている。

これらの道路の整備により、町民の日頃の道路整備に関する要望は概ね満足させることが可能となり、このような考え方による道路整備を強く望みたい。

道路整備はある目的のためにと、特定できるほど単純なものでなく、また、性格付けできない程、幅広く、奥深いものであり、このような背景が、より多くの住民からの根強い道路整備促進要望になっているものと推測している。

特に提言したいのは、重点的、優先的に整備すべき道路等を決定する際には、都市部に住む人のみの判断で決定するのではなく、道路に頼らなければ日々の生活もままならない地方に住む者の意見や考え方も尊重しながら、道路整備の方向や方針を整理していただくことを切にお願いしたい。

○効率化を徹底的に進めるうえで重視すべきこと

効率的な道路整備、事業評価をしながらの道路整備、コスト削減等を重視した道路整備ということになると、交通量の多寡や事業費規模の大小が整備に着手するか否かの大きな判断基準要素となるが、これらの判断のみで道路事業が進められることになると、移動の手段として、そのほとんどを自動車交通に依存している地方の中山間地域に住む者にとっては非常に理不尽な思いがする。

地方と都市部の格差を緩和し、地方に住む者の生活を守り、地方の活力を維持していくため、ただ単に効率化、コスト感覚のみによって道路整備を進めることには賛成できない。

地方の中山間地にある町村道は、大部分が厳しい地形の中を縫うように走っており、気象条件による事前通行規制を含め、土砂崩落などにより、たび重なる通行止めを余儀なくされており、しかも迂回路や代替道路がないため、福祉、医療、教育、防災などあらゆる施策の積極的な展開に大きな支障となっている。

中山間地にある当町にとって、道路整備は、まさに、ただ単に道路整備だけにとどまらず、住民生活の向上、少子高齢化対策、地域医療の高度化や広域化、教育環境の整備、防災対策など、すべての施策展開の基本であり、住民福祉政策そのものである。

地方にとって、道路は、住民生活の日常生活や社会経済活動を支える根幹的基盤であり、しかもその機能を補完するものがないことを理解していただき、効率のみや利用交通量、費用効果のみでの判断での道路政策はぜひとも避けていただきたい。事業執行の中でコスト削減に意を用いていくことは当然であるが、平坦地の道路整備に比較し、また、地震に対する備えも配慮しなければな

らないことなどから、構造物が多くなる中山間地における道路は、道路整備事業費が多大となってしまう、ただ単に交通量のみによって、費用、効果のバランスから非効率的な道路整備と判断されてしまうと、地方に住む者の生活はいつになっても向上しないし、地方の疲弊、衰退、崩壊の最大の原因につながる。

○その他、道路政策や道路の整備、管理全般に関する意見

国も地方も極めて厳しい財政状況にあるが、望ましい道路整備水準に到達するためには、当町においては、

1. 国道関係

- 1) 中部横断自動車道の全線開通
- 2) 国道52号身延町下山地内の人家密集区間のバイパス整備
- 3) 国道52号身延町切石地内の人家密集区間のバイパス整備
- 4) 国道300号本栖湖畔から国道52号までの間の二次改築

2. 県道関係

1. 合併旧町間連絡強化のための道路整備
2. 県道市川三郷身延線身延町三沢から市ノ瀬間バイパス（トンネル）整備
3. 町内各地域連絡強化のための道路整備（特に富士川架橋の拡幅、耐震化）

3. 町道関係

- 1) 山間集落と国県道連絡道路整備
- 2) 山間集落間連絡道路整備
- 3) 東海地震対策として町道橋梁の耐震化（665橋）

等が求められているが、全体的に言えば半道中を過ぎ、もう一息で望ましい姿に到達できるところまで来ている。財政的には非常に厳しいものがあるが町道整備については、そのような意識のもとに取り組んでいるところである。

当町は、平坦地が極端に少なく急峻な地形の中に集落が点在しており、集落と国県道を結ぶ町道は土砂崩落などによる通行規制が多く、通勤、通学、救急医療、防火、防災、防犯などに多大な支障があり、住民の道路に対する信頼度はあまり高くない。

国レベルにおいても、戦後、道路特定財源制度、有料道路制度の二つの制度により道路整備が進められ、既に半道中を超え、少しがんばれば国民が満足できる水準に到達できるところまで来ていると思われるので、道路事業に集中的に予算投入は非常に困難と思うが、国力にまだ余裕のある今の内に整備を急ぎ、

将来に備えていただきたい。

道路整備には多大な事業費が必要であり、行財政改革を進めるうえで、一部には厳しい世論もあるが、道路への投資は必ず再生産につながるものであり、苦しくても、今こそ重点的に取り組むべき重要な施策であると確信している。

地方と都市部における格差を緩和し、国際的な競争力を強化するために、特に整備が急がれる国土開発幹線自動車道や一般国道とともに、これらの幹線道路と一体的に機能している地方の中山間地域における県道、町村道についても整備を急げるような仕組みが整えられるよう強く希望している。

地方の中山間地域道路は、少しの雨による通行規制、また、対向車があれば命がけのすれ違いなどが日常的にある。このような深刻かつ切実な現状の改善を喫緊の課題として捉え、安心して安全に暮らせる真に豊かな生活の実現のため、地方の中山間地域の道路整備の促進が図られるような考え方が反映された中期計画になることを期待している。

地方の中山間地域の道路整備促進のためには、道路特定財源制度の堅持が重要な意義をもつものと思われ、道路整備財源の確保に全力で取り組み、また、真に整備が必要な道路であるか否かの決定の際には、広く地方の意見をも取り入れながら、地方の声を織り込んだ道路整備の中期計画策定をお願いしたい。