

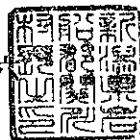


建 第 2 0 1 5 号

平成19年 5月 2日

国土交通省道路局長 様

新潟県関川村長 平 田 大 六



「中期的な計画の作成にあたっての意見」提出について

平成19年4月2日付け国道企第114号により依頼のあったこのことについて、別紙のとおり提出します。

国土交通省道路局の「中期的な計画の作成」あつて  
の意見（国道企第114号，平成19年4月2日）

2007年5月2日

関川村長 平田大六



(1) 必要な道路はつくらなければならない。これからは、従  
来のそのよりも設計規模を小さくしてつくることも必要であ  
る。それは、強度や安全を無視するのではなくて、土地や材  
料を少く使用して、建設費をおさえるということである。  
こうすれば、「順番待ち」もいづつか解消される。  
どうせつくるなら大きく、という時代ではない。

(2) 日本国内の自動車台数の将来的な予測をきちんとたてて  
いただきたい。これまでのトレンド的な変化から予測は可能  
なはずである。予測は、地域や道路単位の細かさが必要であ  
る。この「需要」予測にたつて、前述の(1)がなりたつたの  
である。

近年の、CO<sub>2</sub>などの環境課題、資源の限界、将来人口、高  
年齢化、などからみても、自動車台数がどこまで増えるも  
のではない、そのピークも見えていよと思われる。

それに適した道路行政に転ずるべきである。

(3) 幹線道路と生活道路の区別を、もっと住民に理解してそ  
らわなければならない。それぞれに、その性格や役割が異なる  
ので、それが理解されてないと、道路行政はやりにくい。

このことは、地方自治体を努力しなければならないことは、  
いうまでもない。

(4) 道路建設の、着工年、使用年などは、わかった時点で、住民に早い時期に示すことが重要である。「不明」の場合は不明でもよい。あらかじめ住民はわかれば、満足の一部は達成されるはみである。着工が「速い」か「遅い」かというのは、別の次元の「満足」である。

最近「マニフェスト」などと云われ、住民に数値目標を示すことが一般的になりつつある。

(5) 道路行政などは公共事業として別な面での効果もある。道をつくって人々に利便性を提供する直接的な効用と、もうひとつは公共事業という「投資」によって、地域の経済の活性化の効用があるということである。これまでは、このことを、国はあまり表面に出さないうえきた。もう、この時代であるから、これをはつきり国民に示すべきである。

(6) 関川村としての希望もいくつかある。

① 鷹ノ巣道路及びその前後の工事、計画の促進

② 290号の荒川の架橋を含めた一級河川荒川以北の計画の促進

③ 地域文化の活性という視点から、旧米沢街道の現代的な発掘再生。

④ ①、②は(4)も重要である。また①は防災安全面からも災害時の近隣県へのエスケープルートとしても重要である。

(以上)