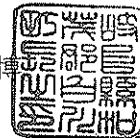




平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長 殿

白川町長 今 井 良 博



道路整備中期計画に対する意見について
～都市と農山村の格差是正には道路の整備を～

地域間格差問題が叫ばれている今日、この格差を少しでも縮めるためにはどうしたら良
いか、国は最大の知恵と投資を図らなければならないと思う。

世界の中の日本、国の均衡ある発展のための諸制度（特に地方交付税制度）が都市と農
山村の発展に寄与し、1990年代までその格差を感じずに推移してきた。しかし、バブルの
崩壊という大きな経済試練があったことは事実であり、この危機を乗り越えるための「小
泉改革」は一定の評価はできるものの、景気は横這いに安定してきたに過ぎない。

空白の10年とその後の10年、20年が過ぎようとしているが、国においては、いまだ都
市政策中心で、地方切り捨ての方向である。あらゆる政策の中心に「人口」を重視してい
る。人が住めば税金が入るかもしれないが、日本にどれだけの人が住めばよいのか、どれ
だけの人間の生活を支えることができるのか、まったく考えていない気がする。

農山村は子どもを育て、都会に送り出し、学歴を身に付けさせるため私財を投げうって
子どもに投資し続けた。その結果、飛躍的な経済発展を遂げることができた。このままの
政策を続けるならば、都市住民は食糧生産の重要性ばかりでなく、新鮮な空気、おいしい
水を創る自然の森や川の大切さをますます顧みなくなるだろう。ただ単に自己の欲求を求
めるだけの人間社会になるのではないかと心配する。

反面、現在の農山村は少子高齢化で地域力を失い、さらに行政改革、郵政民営化、企業
の海外進出による下請企業の撤退で働き場を失うなど、急激に衰退している。高齢化率60%
以上、人口減少による50人以下の集落、いわゆる「限界集落」が増加している。1つの集
落が消滅すると、その地域の農地は荒廃し、周辺の森林も放棄され、大雨による土砂流出
で川は埋まり、魚も住まなくなる。そして、その河川の下流にある都市は、洪水や流木に
よる大きな被害を受け、さらなる巨額な投資により堤防を造り、コンクリートで固めた川
の横で暮らすことになる。こうした最悪のシミュレーションを現実のものとしないうちに
はどうしたらよいのか。

それは、農山村に人々が暮せる環境をつくることではないか。その第1歩が「道路」で
ある。特に都会育ちのお嫁さんが安心して田舎の義父母を訪ねられるような、最低2車線
の道路をそれぞれの集落中心地まで整備すること、そしてこれに接続する幹線国道が大雨

で通行止めとなるような状況をできる限り早く解消するとともに、追い越しレーンの整備など、スムーズに通行できる国道の整備が必要である。また、その国道から30分以内に高速自動車道に接続できるような高速自動車道網の整備が絶対に必要と考える。

こんな簡単な「国土保全対策」をなぜ国は実行しないのか判らない。お金がないから農山村は切り捨てる、限界集落は集落移転した方が良いと考えているからではないか。緑の国、水が生まれる国、瑞穂の国は必要ないのだろうか。

今、都会生まれ都会育ちの社会人が増えており、自分を生み育ててくれた地方のことを想う都会人が減少している。中央官庁に働く人たちも、2世3世の政治家もそういう人たちばかりになってしまっている。「頑張る地方応援プログラム」とか「美しい日本」というキャッチフレーズは言葉だけのような気がする。本当に困っている地方の声を聞くつもりはあるだろうか。いろいろな町おこし事業や、人づくり事業を展開している市町村はあるが、今、一番地域住民が喜ぶことは、暮らしを支える道路を早く2車線にすることである。大雨に通行止めになるような国道を早く安心安全に通行できる道路にすることである。