



掛企秘第 13 号  
平成19年4月23日

国土交通省道路局長 様

掛川市長 戸塚 進也



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

このことについて、別紙のとおり回答いたします。

担当 企画調整課秘書室  
松本節子  
電話 0537-21-1128

平成19年4月20日

中期的な計画の作成にあたっての意見

掛川市長 戸塚 進也

- ◎ 重点化を進めるうえで特に優先度の高い政策
  - ① 国道の全国的な4車線化の実現（都会部では6車線8車線へ）
  - ② 地方自治体特に市町村の抱えている生活中心の道路整備のための地方への配分を増やす政策（市街地中心部より農村部に至る生活道路、都市計画道路、区画整理事業）
  - ③ 都道府県管理道路の改良促進
  - ④ 地方自治体の抱えている鉄道との立体交差や鉄道高架事業
  - ⑤ 学童の通学する安全通学路（歩道の設置、主要道路における横断地下道の設置、自転車の安全通学路の設置）
  - ⑥ 国道におけるトラックの安全運転や、国民一般の利便を図る道の駅設置促進
  - ⑦ 全国自治体の公園緑地事業への大幅助成拡大（公園緑地は常に土地の確保だけでなく、国民一般が積極的に活用することのできる魅力ある公園整備が望ましい。そのためには、莫大な予算を必要とする）
  - ⑧ 区画整理事業や立体交差、鉄道高架事業等の制度の見直し、特に区画整理事業は大幅な制度の見直しを早急に実施（減歩の軽減のため、国庫補助の大幅見直し、現行制度の制度緩和、地域の実情に即した制度の弾力化、故郷創造事業への特別加算制度の検討等を行う必要があり、現在事業進行中の事業にも適用できる内容を盛り込むこと）
  - ⑨ 区画整理事業においては、認可されても事業の進行の困難な事業は、早急に見直しを実施すること
  - ⑩ 市街地中心部の再開発事業につき、地方都市の活性化の観点から事業採択要件の大幅緩和や国の補助率の引き上げの実施、故郷創造事業への特別加算制度を早急に検討すること

- ⑪ 新東名高速道路等全国の高速道路網整備につき、完成時期を早める対策を検討すること
  
- ◎ 効率化を徹底的に進めるうえで実施すべきこと
  - ① 現行の道路行政についての制度、規準を大幅に見直すこと  
特に、地域の実情により弾力的に運用できる制度とすることや地域の歴史、景観、故郷創造性のある事業を奨励し、特別加算制度を立案すること
  - ② 道路改良促進の場合、最近国が実施している早期事業完了（3年、5年等最初から単期で事業を完了させること）の仕組みを大幅に増加させること
  - ③ 道路改良の際、道路幅員も現行制度にこだわらず、例えば1.5倍に改良し、片側歩道の構造であっても事業促進を主眼として認めていくこと
  - ④ 地権者が道路改良に積極的に賛同し、用地買収も適正補償で協力する旨の意志表示のある事業を優先採択すること
  - ⑤ 限られた財源で実施される全国的高速道路等は、改めてその必要性を見直し、道路や幅員等についても適正であるか否か再検討すること
  - ⑥ 地方自治体に対する道路予算配分を見直し、道路特定財源の地方配分率を大幅に増額するか、国の補助率の大幅アップを図って地方自治体が必要不可欠な道路予算を大幅に計上できるよう配慮すること

◎ その他道路政策や道路の整備、管理全般に関する私見

私の伯父にあたる戸塚九一郎は、吉田内閣で建設相、労働相、北海道開発庁長官等を歴任いたしました。晩年、政治の道を志していた私に「政治の要諦は、道路と水にある」との遺言を残してくれました。以来、私は約40年間、地方自治や国政に参画して参りましたが、この伯父の言葉は全く真実であると確信しております。

私が、最近2年間市長の職にありますが、住民の政治行政への願望は、全体のうち50%が道路整備と申し上げて過言ではありません。その中には、渋滞の緩和、交通事故の防止、子供の交通安全対策、市街地中心部の整備、歩車道の分離化、旧村単位の地域を結ぶ道路の整備と、同じ道路の願いでも種々雑多なものがありますが、共通していることは、いずれも日常生活に欠くことのできないいわゆる生活道路であり、道路財源見直しを主張する有識者の主張している高速道路の問題等は、当面の話題にはなっておりません。

掛川市における平成18年度に作成した長期計画におきましても、道路整備は

最優先課題として取り組んで参る決意でございますが、これを實現するためには、長期間の年数を必要といたしております。当市の市街地中心部と各地域を結ぶ主要道路につき調査した結果は、別紙図表のとおりであります。これを現在の予算の中で完成するためには、約20年間の歳月が必要と思われまゝ。超スピードで進んでいる我が国の社会情勢から、私は少なくともこれを半分の10年間で解決したいと願っており、そのためには市単独予算はもちろんのこと、国県の道路予算並びに地方に対する道路特定財源の配分も現在の倍に引き上げてほしいと願っているところであります。

国土交通省は、一部の有識者や財務省の主張に屈することなく、断固として道路特定財源を死守する決意を固めてくださるよう強く要望いたします。今回の小泉内閣以来の一連の施策、特に郵政民営化や道路特定財源の一般財源化の動きは、故田中角栄首相が独自の日本列島改造改革の中で築き上げた政策を廃止に導こうという政治的な策略と、財務省の国家の赤字財政を解消したいという願いが合致した以外何ものでもありません。

昨年全国の市町村長の署名をみても、これまでに例のない出来事でありまゝ。今日最も重要なことは、この道路特定財源死守を先頭に立って指導していただかなければならない国交省の首脳の方々の決意にその鍵があると思ひます。私は、すでに市議会に対しても、自分の政治生命をかけてもこの運動をやり抜く決意を表明しております。首相官邸前に仲間と共に座り込みを実施してアピールすることも昨年提案いたしました。しかし、これらの行動も国交省の首脳の方々が始めから戦う意志がなければ何の効果も持ちません。

また、国会議員に理解させるためには、この運動に反対したり、消極的な議員の選挙区には予算配分を減らすことだと思ひます。私が国会に在籍した頃の国交省の方々は、その位の覚悟で仕事に臨んでおりました。国会議員の資格だけ持っていれば、誰にも言うことを聞くようでは、この運動に自分の首をかける人はいなくなります。政治の世界は、そのような面を持っていることも改めて認識していただきたいと思ひます。