

国土交通省道路局長 様



今後の道路整備における中期的な計画の
作成にあたっての要望について

道路特定財源でもって本四架橋の有利子債を繰り上げ償還し、通行料金を引き下げ、利用者増となった。本四架橋が3本も必要であったとは考えないが、建設してしまった道路の利用率向上のために道路特定財源を使うことには異存はない。

一方、関西国際空港は、諸外国より24時間運用可能な空港がない、言い換えれば空の鎖国状態を改善するよう求められていたことと、伊丹空港での騒音公害が社会問題となり、司法の場においても欠陥空港の烙印を押されたことにより、必要に迫られて国益を考えた国策として建設されたものである。ところが、当時の民活路線の国の方針により株式会社方式での建設が決定され、その結果莫大な有利子債を背負っての会社経営を強いられている。全額国費で建設された東アジアの諸空港と競争してゆくには、あまりにも負担が重すぎる。道路局と航空局との壁があるが、何とか道路特定財源でもって関空の負担を軽くできないものか強く要望する。

従来、道路特定財源は、高速道路建設に重きを置いて使用されてきた。高速道路を否定するものではないが、地方の首長として優先順位を問われた場合、生活道路の整備を優先してほしいと言わざるを得ない。旧市街地の生活道路である市道は、狭くて歩道のない道路がほとんどである。現在のルールでは、市道整備の費用は大部分において市の負担となっている。市道を拡幅し、バリアフリーの歩道を建設する事業についても国庫補助対象となるよう、道路特定財源の活用を図られたい。

平成19年5月8日

泉佐野市長 新田谷

