



19東彼建第117号
平成19年4月26日

国土交通省道路局長 殿

東彼杵町長 紙谷



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

昨年末に「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されたが、このことは、地方に於いては非常に遺憾に思うところである。

地方に於いては、まだまだ道路整備に対するニーズは大きく、強いものがある。

現実の姿を見ても解るとおり、町道は、日常生活を営むための道路・生産活動を行うための道路でありながら、車の離合もできない箇所が至る所に存在する。

また、通学、病院通いなど交通弱者といわれる子供たちやお年寄りが通行する道路には、ほとんど歩道が設置できていないのが現状である。

それに比して、公共交通網が皆無のため、多くの住民は自家用車に依存しており、1所帯当たりの車両の保有台数は、都市部よりはるかに多いところである。

道路の整備はほぼ完了したとの考えで、道路特定財源が一般財源化されることは、道路の整備のために暫定的に税率を上げたという過去の経緯からして、納税者の理解を得ることは非常に難しいと考えるものである。

道路整備のための税金ということでの整合性を保つためには、道路の持つ多面的な機能も含めて、ハード面・ソフト面の両面から、その用途について議論されるべきと考える。

「真に必要な道路整備は何なのか」このことについては、末端の地方自治を行っている地方の意見も十分聴取しながら、地方の実態にあった道路行政を望むものである。

効率性からだけ議論されると、人口の少ない田舎においては、交通量が少ないということでは投資対効果は低いと言わざるをえないが、車が走るだけの道路という観点から捉えるだけではなく、道路を利用して農業・林業の生産活動が行われていくことで、国土の保全、水源の確保、環境の保全など、国民が生存していく上で最も必要なものが確保されているという事実も理解されなければならないのではないか。

山、畑、田などは道路が整備されなければ、荒廃してしまい国土の崩壊、自然破壊に繋がるものであり、将来の子供たちのためにも、立派な自然を残してやりたいので、真に必要な道路の概念については、地方の実態を踏まえて議論して頂きたい。

具体的には、①日常の生活道路で基幹的な機能を有する箇所には小規模でもいいので歩道の設置ができないか

②幹線国道について、災害時や事故等による通行遮断・制限などの措置に対応できる迂

回路の確保を望む。国道205号は今年の台風13号による災害で数日間交通がマヒし、バイパス道路が皆無のため、佐賀県を經由しての通行しかできなかった。

③「道の駅」の機能を、災害時、とくに地震災害などのとき、防災連絡の拠点として、ライフラインの確保の拠点として整備できないか。

異常時の道路情報、交通情報の発信基地としての役割

水・食糧などライフラインの確保基地としての役割

などが、新潟地震の時は役にたったと聞いていますが、どうだったのでしょうか。

④地方の地形・自然を考慮しての道路規格・構造があってもいいのではないか。

急峻な地形では、ある程度の勾配は考慮しなければ、道路の延長が長くなり、利用の不便、コスト高につながる。

幅員についても、交通量を鑑みながら、考慮できればよい。

地方に裁量性を認めて頂ければ、地方の実状にあった道路の整備ができるのではないか。