

20相都第744号

平成20年10月20日

国土交通省道路局長 様

相馬市長 立谷 秀清



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼ありましたこのことについては、別添のとおりです。

今後の道路整備についての意見・提案

提言「今こそ社会資本整備を」

福島県相馬市長 立谷秀清

米国の経済不況と、緊急財政出動に対する市場の日替わり評価により世界中の株価が乱高下し、日本国内の経済活動、特に我われ地方の景気に暗い影を落とそうとしている。サブプライムローンという証券化された中古住宅バブルの崩壊は、地下水脈で繋がる投資マネーを介して、世界中の金融機関の信用低下の連鎖を生んだ。もともと虚像に近い金融経済が行き詰ったときに、足元の实体经济が無事でいられるはずがなかったのだ。例えば金融経済によって生み出される米国の余剰のマネーにより、日本の自動車輸出が堅調だったけれど、今回の米国の株価の暴落は、日本のメーカーに輸出量の減少と円高による値切りというダブルの悪影響をもたらした。輸出に頼る日本の实体经济と国民生活のすべてがグローバルな金融経済の失敗のあおりを受けるとしたら、国家的な危機管理として対応すべきである。輸入せざるを得ない食料などに絶対必要な資金を、制御困難なグローバル経済に委ねていることになるからだ。

日本は国家としての自己完結性をだんだん失いつつあるのではないか？現行憲法上止むを得ない核の傘での防衛戦略以外の分野では、金融経済の波に国内経済や国民生活が流されることのないように、食料生産やもの作りの基盤を再度整えるべきだ。全世界の人口増加に加え中国やインドの経済台頭により、ここ2,3年食糧危機が叫ばれるようになった。かつてWTOで義務付けられた食料輸入は、270万haの水田のうち実に100万haを休耕田に追い込んだが、これを早急に回復させ、輸入困難になってきた小麦やとうもろこしなどの穀物に替わる農産物を生産させないと経済破綻型飢饉に見舞われかねない。日本の製造業を支える中小企業に蓄積されてきたもの作り技術も、ひとたび途絶えると回復はほぼ困難である。いずれもその担い手は地方に圧倒的に多い。

高度経済成長が終わった頃から、第一次、第二次産業従事者の比率が極端な減少傾向に向かい、替わって今では第三次産業従事者が圧倒的に増えた。首都圏などの都市部にとってそれは運命的な構造なのだが、行き過ぎは極めて危険である。3大都市圏の人口集中が50%を超え、さらに今後の2~30年の間に70%に達するという。その時代の食糧自給や内需を支える製造業が、第三次産業の集中する3大都市圏だけで担えるのかというと、それは困難と考えざるを得ないのだ。つまり経済だけにとどまらず、もの作りや食糧生産において、主体的な自立性を失わないためにも地方の役割を見直すべき時期にきているのではないか？

麻生内閣の経済対策の効果をいま評価するのは早計である。世界的な経済恐慌となるのか、日本の企業がどこまで収益を減らすのか、国民所得に与える影響や税収減の程度などなどは今後の推移を見なければ誰にも予測すらできないだろう。しかし景気対策やもの作りを支える中小企業対策をタイムリーに発動しないと、ひいては国民生活を窮地に陥れることは容易に想像がつく。

私は景気対策をするなら、この際地方の社会資本整備を進めることを提唱したい。イノベーションに対する投資も中長期的に見れば確かに必要だが、短期的な経済効果が得られ、中長期的には地方の生産基盤の強化に繋がる政策が求められると思う。国際経済低迷の不安を相馬市に投影すれば、避けられないであろう企業の収益源や労働分配の低下を政策的に緩和し、企業の業績好転も含めた将来への希望を企画するという意味でも、相馬港や幹線道路などの社会資本の整備を今こそ急ぐべき時代である。

以上の日本社会の現状と地方再生の必要性を踏まえ、以下申し上げます。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

日本の国際競争力と地方再生の為の、道路整備の必要性をいまさら議論することは避けたいが、国会においてことさらに道路行政の不適切な部分が強調され、引いては道路建設そのものが無駄であるかのように報道されることは極めて心外。おそらく全国のほとんどの首長が同様の感想をお持ちだと思います。

そこで提言ですが ISO9001 を取得するのは如何でしょうか？

目的意識の明確化であり、事務のプロセスを適切に管理し、成果に対する事業評価を客観的に行う方法論として有意義です。なにより行革のひとつの証左としての評価を得ることが出来ます。相馬市では 06 年度から取り組み 07 年度に認証を受けました。

道路行政において ISO9001 を取得すれば国民に対するイメージが格段に良くなると思いますが。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状

○課題

②-1.2 地域の抱える課題と目指すべき将来像

私は「持続可能な地域社会」でありたいというテーマで 7 年間市長を務めてきました。そのために必要なことは子どもたちが将来とも住み続けることのできる相馬市をどうやって築いて行くかという事でした。自治体経営に失敗すれば企業誘致も福祉も教育も不備になるので、徹底した行革と財政再建に取り組みながら企業誘致に専念しました。07 年度は経済産業省の「企業誘致にがんばる市町村全国 20 選」に選ばれ、今年度は関西総合研究所の「効率的な行政運営を行う市」の評価で全国 1 位になりました。今は企業誘致に伴う人材の育成というテーマで教育に力を注いでいます。

しかしながら、医療などの市民生活の安心という点では、まだまだ全国平均的なレベルに達しているとは言えず苦慮しているというのが現実です。また企業誘致においても交通インフラが遅れているという理由で競争に負けたケースも多々ありました。

相馬市のような地域社会が、将来ともに健全に存在し続けることは、今を生きるわれわれ現役世代の将来の安心の為であり、子どもたちの未来の幸せの為です。例えば高齢者福祉を考えると、同居の親族がいるかどうかで、介護計画も必要な経費も大幅に違ってきます。何より老人の幸福感において決定的に違います。だから企業誘致が必要です。

救急医療における幹線自動車道路の必要性は、本年 2 月の衆議院予算委員会の公聴会にて申し上げたとおりです。基幹病院を地方都市ごとに創れば道路は要らないのではないか？という意見があったと聞きますが、医師不足と、自治体病院の経営難の時代に、その意見は暴論と言わざるを得ません。相馬市にある二つの救急病院にこれ以上の投資が出来ない現状で、一日も早い阿武隈東道路と霊山道路の供用開始が望まれます。

「持続可能な地域社会」の為に最重要課題は、行革と企業誘致と交通インフラの整備です。そのうち、行革は相馬市自身の手で、今後の企業誘致は交通インフラに助けられる形で、市や民間団体の努力で実現させたいと考えています。よって、国の我われ相馬市に対する支援として一番お願いしたいことは幹線道路の整備です。

今後の道路行政についての意見・提案
②－２ 地域の目指すべき将来像

様式 ③
福島県 相馬市

(前述のとおり)

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

福島県 相馬市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
阿武隈東道路と 霊山道路が供用 開始されること による効果	- 救急医療における到達時間の短縮。現在第三次医療までの時間が 70 分。これが 40 分。 - 企業誘致。アクセス困難が今まで交渉におけるネックになってきた。誘致は流通時間とコスト縮減効果により促進される。工業団地に 35ha の未分譲用地あり。 - 雇用創出。2 により著明な効果が期待できる。 - 老人福祉。3 により老老介護や単独世帯化が防げる。 - 伊達市や福島市の雇用創出。ジェットエンジン工場や化学工場の専門的人材確保。 - 伊達市や福島市のとの広域観光推進。ふくしま観光圏として本年 10 月国交省認定。 - 相馬港の利用促進。現在の 115 号線はカーブが多くコンテナトラックが通行できない。 - 相馬港背後地(伊達、福島、米沢市)の地域振興。現在は概ね横浜港を利用している。物流コストの大幅短縮。競争力の強化。 - 産廃(石炭灰)埋め立て地の土地利用。15ha のコンテナ置き場用地があるが、福島から集積できないでいる。 - スポーツ交流。東北一のソフトボール場(4 面芝張り)とパークゴルフ場への福島県中通りからのアクセス向上。		