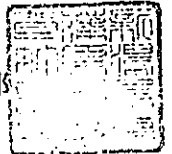


阿 建 第 6 6 8 号

平成20年10月14日

国土交通省道路局長 金井 道夫 様

阿賀町長 神田 敏郎



「今後の道路行政についての意見・提案」の提出について

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありました標記の件について
別紙のとおり回答いたします。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

新潟県 阿賀町

戦後立ち遅れていた道路インフラの整備促進は、国民の要求であり政治の義務であった。

したがって道路特定財源が国民の利便利益向上と、国家経済の発展に果たしてきた役割も重要欠くべからざるものであったことは間違いない。

しかし今、人口が減少に転じ、経済規模も縮小していくこの時代において、第二東名など、「公共事業という国家経済対策の道具」として、道路整備を取り扱うことは控えるべきであり、国家財政における巨額な債務を少しでも消化し、次世代への負担を減らすことが、我々の世代に課せられた義務と考える。となれば、道路特定財源の一般財源化について、「環境問題や年金医療福祉の諸問題解決のために、道路整備に優先して財源をあてるべき」という声が大きくなることも理解はできる。がしかし、地方の道路はまだ未整備であり、必要である。

電車や地下鉄が通らない地方の住民にとって、移動手段は車やバスに限定される。にもかかわらず、人口減少による地方マーケットの縮小で、商店はどんどんシャッターを下ろし、かわりに買い物は郊外のショッピングセンターに行かなければならない。また医師不足から診療所や病院が閉鎖縮小し、救急搬送の時間が余計にかかって、救えない命もある。このように、都市と地方の格差が拡大しつつあるのが現状である。地方の道路整備や既存道路ストックの維持にこそ特定財源の確保を努力して欲しいと望むものである。また国は、地方管理国道を直轄国道に昇格させ、整備促進していくことができないか。いわゆる「3桁国道」と言われる未整備の地方道路こそ、国民に「必要と判断される道路」なのではないかと考える。

最後に、地方と都市部の間の交流と物流を拡大させることは、地方経済と地域の活性に欠かせない。よって高速道路料金の低廉化等による利用者増加策を真剣に検討いただき、スマートインターチェンジの設置規制緩和などと併用して「人の流れ」と「モノの流れ」を戦略的に創出して頂きたい。

②-1 地域の現状と抱える課題

新潟県 阿賀町

○現状

- ・ 当町(阿賀町)は、952Km²(新潟県面積の約7.6%)の広大な面積があり、その殆どが山間豪雪地である。町の中心を阿賀野川が貫流し、この阿賀野川と大小数千の支流に沿って120の集落が点在している。
このような地形条件から、道路は川と急峻な山地地形に挟まれて集落間を結んで延びており、長大な路線延長の中に、橋梁や雪崩、落石防護柵といった構造物が多く点在している。
- ・ 少子高齢化の加速が激しく、町の高齢化率は40%を越えているし、高齢化率が60%を超える「限界集落」と呼ばれる地域も増加している。従来、集落内及び集落周辺の道路側溝清掃や道路除草と言った、日常の道路管理は、地域共同体の協力による「地域内インフラの住民自主管理」が大きなウェイトを締めていたが、高齢化と人口減により、これら地域共同体が機能しなくなっている。
- ・ また高齢者は自身で自家用車を運転することが難しくなる。しかしながら日常生活の基盤施設である商店や病院や銀行は、歩いていける距離に存在せず、よってこれら住民の生活を守るために、行政バス(主にマイクロバス)を運行したり、医師や看護師による訪問診察や訪問看護事業を行っているが、山間地の道路は狭いので事故の危険が高い。
また医療機関が遠いことは、疾病の重病化を招きやすく、よって救急搬送の出動機会が人口規模に比して頻繁であるが、搬送時間は都市部に比べ大幅な時間を要する。
- ・ 近年の自然志向、アウトドアブームによって、中山間地の交流人口は確実に拡大しつつあり、地域の活性と新たな地域産業の重要要素としての観光交流事業に官民の期待と意欲のウェイトが増している。

○課題

- ・ 地形条件から、落石や雪崩等、災害や事故の危険箇所が多く、この解消が急務である。
- ・ これら道路施設は高度成長期以降、同時期に整備されたもので、今後いつせいに補修更新の時期を迎えようとしているが、計画的な維持修繕計画を作成し維持にあたるとしても、その維持財源の捻出に苦慮しており、年ごとに道路維持費が町財政を圧迫する要因となりつつある。
- ・ 地域内道路の維持管理を、業者委託に頼らざるを得ない状況が多くなり、財政圧迫の要因になっている。精神的にも物理的にも衰えてゆく「住民の協働意識」を今後どのように維持していくか。
- ・ 1.5車線化改良等、コストパフォーマンスが高く、早期に効果の上がる道路事業に着手したいが、そのような補助事業実施にあてる、地方負担分の財源確保が難しい。
- ・ 補助事業の採択基準の一つであるB/C数値が上がらない過疎地域ほど、道路事業の必要性が高いというジレンマにどう対処すればよいのか。
- ・ 燃料価格の高騰により、旅行者は公共交通機関を選択する機会が多く、公共交通機関のない遠隔地域が、旅行者に敬遠される傾向にある中、アクセス道路の整備と、魅力的な地域の創造及びPRをいかに進めていくか。

②-2 地域の目指すべき将来像

新潟県 阿賀町

当地域の目指す将来像は、「安全で安心な暮らし(食料と水と空気と癒し)」を、国民に提供できる地域であることと、それを提供可能な自然環境をいつまでも保全してゆける地域コミュニティの創造である。しかしそのような地域をつくるには、まず農林業等の一次産業が基本的な生業として維持できなければならない。(農林業に携わる地域住民こそが、自然と環境の番人だからである)

そのためには、山間地域の集落間に情報インフラを整備し、IT活用(都市と中山間地の直結)とソフト的戦略を駆使することによって、地域と地域の物をグローバルにPR(安全と安心をアピール)し、住民の直接的な所得を増加させ、「食べて知れば行ってみたい」という相乗効果を発言させて観光交流人口の拡大を目指し、最終的には 優良な山村環境をいつまでも維持し、自然との共生を図るくらしのモデルになりたい。

そしてその各段階において、都市と中山間地域の間や、地域内の農地～森林～地域コミュニティ間を結ぶ回廊として、道路インフラの整備と維持が非常に重要で、同時にそれは、地域の基本的な生活環境改善にも資することになる。

(阿賀町「農山村魅力倍増計画」より)

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)

新潟県 阿賀町

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
・地域活力の向上	道整備交付金事業等の地方道路整備事業 臨時交付金事業等の道路雪寒対策事業 道路除排雪に対する直接補助 地方管理国道の直轄化	事業内での工事区に対する交付金の運用が柔軟で使いやすく、工事成果も早く出ることから事業効果が高い。 今後もより柔軟な地域提案型交付金事業を期待する。 冬季間の交通を確保し生活基盤の安定を図る 気候条件による地域間の生活利便格差を是正 圏(県)域を超えた連携軸の創出 大規模災害時における人とモノの輸送路を複数確保	
・計画的・効率的な維持管理や更新の推進	道路及び橋梁維持修繕計画策定補助 道路及び橋梁修繕補助	国民の共有資本である既存ストックの適正な維持保全	