

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。

国土交通省道路局長から、依頼（「今後の道路行政について
この意見・提案の提出について」国道企第37号 平成20年9
月19日）ありました件について、下記に提出します。

2008年10月 日
関川 村長 平田大六

昨年、2007年4月2日、国道企第114号で、「中期的な計
画作成にあたっての意見」の依頼をいただき、2007年5月2
日に次のようにのべさせていただいている。基本的には、
その考えを今回も踏襲して、さらに、このたびの依頼につい
て新たにのべるものである。その意味で、前回のもの
の要点を、まず列記する。

(1) 中期的な計画作成にあたっての意見 (2007.5.2)

- ① 必要な道路はつくらなければならない。設計規模を縮
小して、全域にわたリ完成をはやめることが重要である。
- ② 将来減少するであろう交通量をきちんと予測した上で、
①は実行されるなければならない。
- ③ 幹線道路と生活道路の目的、実態を住民に充分に理解
してもらえようつとめてもらいたい。
- ④ 道路建設の予定時期を住民に周知してもらいたい。
- ⑤ 道路行政は、投資することにより公共事業をおこし
その工事によつて地域経済を活性化させるという、重要
な一面をもつていることを、住民にも理解してもらわな

けられはならない。

⑥ 関川村としての要望

1) 新潟山形南部連絡道路の関川村地域内の工事、計画の促進

2) 290号の荒川架橋を含めた、荒川以北の計画の促進

3) 旧米沢街道の歴史文化的な「発掘」活用

4) 1, 2は (1) - ④も重要である。1は緊急時においての回路的な役割と大きい。

以上は、要約である。

(2) 今後の道路行政についての意見・提案

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など。

1) 「中期的な計画作成にあたっての意見(2007.5.2)の踏襲。

前項(1)でとりあげた①～⑤までの意見はそのままだと踏襲してゆきたい。何故ならば、これらの項目は、国や地方の自治体がどのように変ろうとも、重要な事項であることにはかわりはないことであるからである。

2) 道路特定財源の論議について

いわゆる道路特定財源問題は、近年いろいろと論議されてきた。この制度はやめて、一般財源から道路へまわさんと予算をまわしてゆく仕組みをつくればよい。

「真に必要な道路」ではなくて「真に必要な道路のための予算」というようにおきかえてゆけば理解できることである。

地方の自治体と異り、国の省庁は予算のワケを守るということに執着しすぎてゐる。これが、「うばいありや」「予算の完全消化」や「ワケの確保」などナンセンスが発生するのである。私どものような小さな地方自治体であれば、各部署ごとの予算の実績の確保などは考えられず、不要なものはそとすように心がけさせている。

道路特定財源問題の「余波」がいろいろな事に影響を与えてゐる。この特定財源からまわってくる道路関連の諸手続がある。自動車重量税、地方道路税など

がこれである。関川村でこの額は1億円を超えよもので、少ない数字ではない。しかし、これも本項の初めにのべたように「真に必要な」ものとして、一般財源からまわすべきものである。

もひとつの「余波」は、道路特定財源から支出していったいろいろな恩典のことである。これは、新聞などでもとりあげられ、世評にさらされた。疑問に思われる使途もあった。問題はその後のことである。なにがなんでも自制ということでは「真に必要な」そのまで、進んでやめてしまった。地域の実情を熟知している「出先き機関」の裁量という「誇り」をすてさせない国の指導がほしい。

特定財源がなくなればとれだけ歳入減となる。新しい財源はどこに求めとゆくかは重要である。行政改革も方策のひとつに論議されてはいるが、断層的なつまリドラスチックな効果は期待できない。財源としては消費税の改正に手をつけるべきである。為政者は消費税に手をつけることをちゅうちよするが、国民的な合意を得るにはこれしかない。

②—1 地域の現状と抱える課題

1) 現状

関川村は、2008年3月末の住民基本台帳で6969人に減少した。65歳以上の高齢化率と34%を超え、54個の集落のなかには、いわゆる「限界集落」に近い数字のものもある。基幹産業は農業であるが、之ちごせきかわ温泉郷があり、年間5万人近い入込客を有する。

面積は、300Km²で、村内にある道路の延長は、国道2路線29K、県道5路線26K、村道337Kで、その内消雪パイプ付村道は48Kである。また一級河川荒川が東西に流れ、本川や支流をまたぐ国県道の橋梁と10数箇所にかかっている。

公共交通機関としては、JR米坂線が東西に走り村内に無人駅が4箇所存在している。また、営業用バスが6路線走っている。主なる利用客は、高校生がJRバス、一般がバスである。道路、JRを合せて、村外への開路は、大きくくりでみると東西南北に各一個所づつとなる。

上記の交通機関を利用すれば、村のほぼ中央にある役場庁舎までは村内からであればほぼ30分以内で到達することができる。村のこの中央に商店街を形成している大集落があり、ここに小中学校の教育機関、村長会館、体育館などの社会教育施設、診療所や福祉施設、保育園、役場庁舎が集中している。民間のそのでは、金融機関、郵便局、JR駅、バス営業所、医院などがここに集まっているのである。

村内には1983年以来、主として小学校区単位でコミュニティが形成され、15年後には、全村9地区のコ

ミューティをカバーされた。これらの地域へは放射状に道路がのびていて、その末端同士で一部は環状的に接続できる地域もある。

村外への自動車などでの交通は前述の「東西南北に各一個づつ」の開路を利用すれば、隣接する山形県小国町、新潟県村上市、同県内市の庁舎所在地までは30分、60km離れた新潟市にある県庁までは1時間半である。

2) 課題

関川村は、2003年3月、市町村合併、いわゆる平成の合併には参加せず、自立を決意して歩みつづけてきている。これをふまえて、2009年度の政策の柱に、地産地消、子育て、コミュニティの活性をかかげている。主として道路に関する課題を列記する。

④ 新交通体系

2010年4月、村内にある5つの小学校を統合して1校とし、統合小学校を開校する。遠距離の小学生は自動車で輸送しなければならない。2004年4月、すでに1校に統合した中学校の生徒の一部は村のバスで輸送している。村内の保育園は現在3箇所であるが、5箇所を3箇所にまとめて以来、一部で園児バスを運行している。

このような状況のなかで、2010年4月に新しい交通体系を発足させるための準備をはじめている。具体的には、それぞれの地域に交通的な特徴が存在しているのを、それを生かしながら、従来の営業バス、営業タクシー、スクールバス、園児バスを有機的に組み合わせようというものである。

すでに骨子はできているので、2009年秋の試行に向けて準備をすすめている。

⑤ 観光客の誘致

国道113号の「道の駅」周辺の入込客は年間30万人を数えている。エリアは道路の西側にある。トイレとゴミ処理だけということから脱却をはかり、経済効

果を期待するために環道ととの之売店などの再整備を2007年に行なった。これに、地産地消という考え方を導入し、地元の生産者の意欲をたかめるような誘客方法を考えてゆきたい。

新潟山形南部連絡道路の完成は急がれるところであるが、「来通り」させないようなアクセス方法を提案してゆかなければならない。

③ 道路の無雪等の冬期対策

冬期の道路確保については機械による除雪と、消雪パイプでの融雪と、それぞれに対応している。

機械除雪は、国、県道の場合が多い。村道の機械除雪は、消雪パイプができない場所をこねで行っているが、住民の要望は消雪パイプ方式を指向している。表記したように、村道の消雪パイプ設置の道路は48kmであるが、それ以外のものを含めると総延長は50kmをこえる。1960年代に設置したものもあり、井戸や管や吹き出し口の老朽化で、維持管理に大きな経費を要している。したがって、新規の要望には応えられないのが現状である。

④ 安全対策

道路交通安全対策に関する住民の要望は多い。信号機の取付、街燈の設置、道路の幅員拡張、国県道などとのアクセス、歩道、冬期防風柵(さく)などである。

信号の場合は、取付が必ずしも全体のニーズであるわけではない。運転者からみれば、それによって交通の流れの停滞化につながる場合もある。また、信号機は一度設置すればとりはがしできないという事情が

あるので、設置には慎重を要する。

街灯は児童・生徒の下校時の安全面からも要望はある。一方では夜間の明るさが稲作に良くない影響を与えている面も無視できない。

幅員拡張は、特に県道に関しては要望をつづけているところであるが、信号機のある国道で、幅がせまいために、右折車に支障のある箇所がある。

国道のアクセスでは、河川の堤防上に道路がありそこから国道に移る部分で、幅員や入出口の表示などに不備の箇所がある。

歩道の清掃や冬期防風柵の取付作業などは、自立にむけた「協働」という視点から住民のボランティア作業にたよっている部分もある。

⑤ 国道290号の荒川以北への進展

北進してきた290号の改良工事は、ひとまず113号の到達で区切りを終える。それから北の部分は、一級河川荒川に新しい橋をかけさらに北へすすめることを要望している。理由は、村内の利便性はもちろんであるが、290号で村内を縦貫する通過車にとっては、現在の大島集落を通らなければならない現状はわかりにくい。さらにその案内もむづかしい。このような理由から荒川以北の進展は重要である。

⑥ 新潟山形南部連絡道路の整備促進の意義

新潟山形の県境や荒川溪谷付近のカーブを有する現道は、そのための事故などが多発している場所でもある。それを解消するためにも、この道路の整備促進の意義は大きい。特に、この溪谷付近は、他にエスケープ

ルートがない。2004年7月の集中豪雨で道路がガク崩れのため一時不通となった。このため、西果の往来は不能になった。防災面からも、早期実現が望まれる。財源の関係で、本報告(1)-①の観点から、在来道路と重なる部分があってもかまわない。

④ 日本海沿岸東北自動車道の役割

2010年には、荒川ICまでの供用が可能になる。関川村からは荒川ICから以北への需要よりも、そこから以南、つまり関越や北陸自動車道への利便性の向上効果が大きい。現実的には、現在の中条ICまでは30分は要するが、荒川ICであればその半分以下の時間で到達できる。

⑤ 維持管理の徹底

道路それ自体はもとより、それに関連する橋梁やトンネルや擁壁などがやがては老朽化が進行してくる。その補修などを含めた維持管理の時代がすぐそこまできている。

⑥ JR米坂線との関係

1997年「京都議定書」以来、自然や環境に負荷をかけないための行動が人類に求められている。このような意味あいから、従来から存在している大量輸送手段であるJRを見直し、その活用積極的にとりくむことが必要である。

②-2 地域の目指すべき将来像

基本的には、前項②-1-2)課題④～⑤の実現である。
そして、その課題の冒頭の部分で述べてあるように、地産地消、子育て、コミュニティーの活性化が柱のひとつであるので、まず、それについて触れる。

1) 地産地消のすすめ

食糧はもとより、他の物についても関川村での自給率をたかめてゆかなければならない。このことは(1)-⑤で指摘しておいたように、経済を地域内でまわすことによつて、その活性化をはかることができる。

また新しい資源を発掘して活用することも重要である。資源は、狭義の天然資源などを指すものではなく、人を含め、活用の可能性をもったあらゆる資源が、ここに包含される。

2) 子育て

単なる、いわゆる少子化対策にだわるものではない。大きな意味で、将来を見越した人材教育やリーダーの養成をも意味する。村づくりには、まず人づくりが重要でそれが原点であると考えている。

合併して新市になった地域でのサービス基準に比べて少しでも高い部分にとどまっていれば、ということが重要である。

3) コミュニティーの活性化

②-1-2)-④で述べた環境変化のなかで2010年小学

校の統合について触れた。小学校学区の住民は、これまで、小学校の人や建物も、それが地域のなかでの物心両面にわたる「心のよりどころ」として位置づけられてきた。それが統合に伴い、廃校の運命をたどることになった。

その「よりどころ」を新しく、何かの方法で置きかえて残してゆかなければならぬ。小学校区はたいていコミュニティの単位で形づくられており、コミュニティの活性化が、学区の活性化につながるものである。

③ 道路施策の重点事項

これまで、(1)と(2)-(2)までに述べてきたものは、
すべてこの③「道路施策の重点事項」にあてはまるもの
である。したがって、それを本項 ③におきかえることに
よって目的は達成される

その意味から、本項は不要とみて省略する。