来賓挨拶

島根県議会議員

佐々木雄三

道路財源確保を求める都道府県議会議員の会発起人会代表

今から3年前、全国の都道府県議会議員、当初は超党派だった。道路特定財源を確保する議会議員の会を作ろうではないかということでスタートした。この動きがスタートした一番の原因は、ちょうど3年前の今頃だったと思うが、テレビで民主党の若手の国会議員の皆さんが「ガソリン値下げ隊」という、意味の分からない隊を編成されて、街頭活動をなさっていた。これは暫定税率を無くして、ガソリン代を安くしてという国民の皆さんに間違った宣伝をなされる隊だったが、これを島根県でテレビで見ていて、このまま放っておいたなら、日本の将来、特に道路はどうなるんだという心配が募って、各地区の県議会議員に電話をし、決起をさせて頂いた。それが出来たのが3年前の12月25日だった。そして、1月23日、憲政記念館で全国から都道府県議会議員が500名結集して、決起大会をやった。このままの姿では日本の道路行政はどうなっていくのか、そういう心配を結集した。かつて明治政府は近代国家を目指して、全国津々浦々に鉄道網を敷設した。そして、近代日本の実現のために、汗水垂らしてみんなで大きな素晴らしい日本をつくっていこうということで、結集して行動が起こった。そのことを考えると、道路も同じではないか。全国津々浦々、高速道路で結ばれ、また毛細管である小さな道路もキチッと整備され、これが整って初めて日本という国は大きく発展するだろうという思いで行動を起こした。正に時の明治政府は大きな国家論、国土論を有しての国政運営であったと思っている。

今の道路行政のみならず、私は日本の姿をどうしたらいいかという、そういう国家論、国土論というのは全く見えていない。是非、この際、国民の皆さん方に、国会議員の皆さん方は是非どういう日本の国をつくっていくのかという、そういう姿をキチッと見せて欲しいと、私は思っている。今日お集まりの国会議員の皆さん、我々は地方で一生懸命、皆さん方の活動を見ている。どういう日本をつくっていこうとしているのか、そういうのを是非私は確かめたいと、国民はみんなが思っていると思う。そのことを是非、やってもらいたいと、切に私は願っているところだ。

先般、事業仕分けがあり、社会資本整備の特別事業仕分けがあった。予算要求も1割から2割カットして要望するようにという様なことが出されたようだが、こうしたこと1つを取っても、本当に将来の日本、インフラの整っていないこの日本の国がどうなっていくのか、心配でならない。地方議会の議員の一人として、本当に心配をしている。心配だけで終わらないよう、これからも、今日集まった都道府県議会議員のみんな、それぞれの地域で大きな声を上げていきたいと思っている。どうぞ、今日お集まりの皆さん方と共に、これからの素晴らしい道路行政が展開されることによって、立派な日本の国が構築出来るよう、みんなと共に頑張ろうじゃありませんか。

意見発表

山梨県知事

横内正明

全国高速道路建設協議会会長

高規格幹線道路網1万4，000㎞、これが決められたのがもう20年前であるにも拘わらず、供用率は7割にも届かない状況であり、全国各地で一日も早い完成を一日千秋の思いで待ち望んでいる。とりわけ、高規格幹線道路網の中にはネットワークの切れている、いわゆるミッシングリンクと言われているものが全国各地に多数存在し、安全、安心な国土を形成する上で、また更には地方の活性化を図っていく上でも、このネットワークの完成というものが喫緊の課題となっている。

世論の中には、もう高速道路は要らないという声もある。しかし、中にはお読みになった方もおられると思うが、最近『公共事業が日本を救う』という新書版の本が出て、これが割と売れている。それを読んでいると、日本というのは自動車台数当たりの高速道路の延長は先進国の中では一番最低の状況になっている。とりわけ、6車線以上の高速道路の割合が極めて低いという状況であり、国際的に見ても高速道路整備の必要性が認識されるところだ。

しかし、国の現在の高速道路政策というものは方向性が定まっていない。国として、今後どういうふうにして高速道路を整備していくのか、方針が見えてこない状況にある。地方行政に携わる私共として非常に不安を感じている。

具体的に申し上げると、今年4月に前原前国土交通大臣が新たな料金割引制度というものを発表した。併せて、従来、料金の割引に使っていた財源の一部を高速道路の建設に回すということを言われた。それによって東京外環、名古屋2環とか、或いは上信越道等の4車線化とか、合計6路線の高速道路の建設に着手するんだと言われた。そして、そのための法案として高速自動車国道法改正案などの関連法案が国会に提出された。これが、成立する見通しが殆ど立たない状況になっている。東京外環、名古屋2環含め、これをどうやってつくっていくのか、全く見通しが立たないという、非常に不透明な状況が続いている。

また、その時に前原前大臣は今後の高速道路政策の柱となる「高速道路整備のあり方」というものを年末までに方向性を示すと仰っていたが、どうもこの年末までには出来そうにない。そして、議論がどの程度まで進んでいるのか、我々地方の意見を聞いてもらわなければ困るが、そういうことも全く出てこない。

従って、私共全高速としては、国として今後の高速道路の整備の方針をどうするのかということを、ハッキリと示してもらいたい。とりわけ、全国で幾つかの高速道路の計画があるが、そういうものがいつ出来るのか。そういう具体的な完成時期も含めて長期的な見通しをしっかりと示して欲しい。そうしないと、我々が地方の活性化を目指していくにしても、一番根幹となる高規格幹線道路がいつ出来るか分からない訳だから、非常に困る事態となっている。高速道路の将来の見通し、方針というものをしっかりと国においては示してもらいたいということを、全高速として強く政府、与党に訴えていきたいと考えている。

最後になるが、我が国の社会経済の発展、国民生活の安全確保に欠かせない高規格幹線道路網の一日も早い完成、更には地方が真に必要としている道路整備を滞ることなく、着実に進めるため、道路関係4団体の皆さん方と一丸となって道路予算の確保に向けて努力していくことをお誓い申し上げて、私の意見発表とさせて頂く。

来賓挨拶

太田昭宏

公明党議長

安全と安心の道づくりと、こういう表題であるが、何といっても石原都知事が言われ、今もお話があったように、この国をいったいどうするのかという、一本線が通っていかなければ私は大変な事態になると思う。10年ぐらい前は失われた10年ということが、ある意味、評論的に語られたけれども、今とても10年を失ってしまえば、日本はもう後がないという際どいところに立たされていると思う。日本の方向をどうするのか。そういう意味では、都市のグランドデザインや、特に我が国の国土をどうするかという展望をしっかりと持って、未来に向けてスタートを切るという義務が我々の世代にはあるのではないか、ということを今痛感している。港湾も、空港も、鉄道も、そして道路も。特に港湾と空港ということを考えてみると、全てが韓国や中国に取られ、或いは釜山、上海、香港、シンガポールに全てが行き、下請け機関に成り下がっているという日本に未来があろうはずがない。

私は大学時代、土木工学科の出身ではあるが、この国をどうするのかという、未来に向けて若き子供達にお渡しするという責任を持っていると思っている。道路には経済戦略的な要素と生活インフラという2つの要素があり、都市部の道路は特に経済戦略的に日本の経済の活性化のために寄与するものであり、この不況の時であればこそ一気に投資していかなければならないと思うし、また地方の道路も高速道路が繋がらないという様な状況では、未来があるとはとても思えない。皆さん方が日頃から感じている通りだと思う。

この経済的戦略道路と、生活インフラ道路という2つの要素を持ちながら、我が国の今の状況は本当にぶち切れの状況であり、これが無駄だとかというような目の前のことだけをやっているような政治に陥っているという風に思えてならない。そういう意味では、今日の大きな全国の同志の皆様方が結束して、公共事業悪玉論とか、コンクリートから人へという様なくだらない、そういうことではなくて、未来の日本のためにしっかりした安全と安心、そして未来の活性化の日本をつくるために、大きく前進させていくということで今、岐路にあるということを痛感する。一所懸命、公明党としても頑張っていくことを皆さんにお誓い申し上げ、挨拶とさせて頂く。

意見発表

宮城県富谷町長

若生英俊

富谷町は仙台市の北隣に隣接するベッドタウンの町です。今日このように熱い思いを持って参集された多くの皆さんの前にして、発表の機会を与えて頂いたこと、本当に心からの感謝と、光栄に存じる次第です。

わが町は人口4万7，000人を超え、町域は約50平方㎞。そして過去30年に亘って年間にして平均で千人程の人口増加の町です。私は就任一期4年目だが、この4年間においても4千人程の皆さんが新たに町民になられた。そしてまた、交通環境について申し上げれば、我が町、縦長に50平方㎞であるが、国道4号、そして東北自動車道が南北に縦断している。そしてまた、この3月には東北道と三陸道、常磐道、ここを結節する仙台北部道路が6・6㎞程、8年がかりで完成し、富谷JCTで接続された。

申し遅れたが、私は仙台北部道路期成同盟会会長という立場で今日出席しているし、また今申し上げたように高速道路のミッシングリンクの解消による効果と、安全・安心の道づくりの課題、要望について意見を発表したいと思う。

先ほど申し上げたように、富谷JCTの完成により、全国政令都市ではいち早く60㎞の都市圏環状自動車道路が完成した。仙台北部道路の全線供用により、いわゆるミッシングリンクが解消され、これまでの終点だったICから東北道・富谷JCTまでの交通量、当初予想交通量は3，800台と国土交通省、NEXCO東日本では出されていたが、それが近々の調査によると9，600台という数値が出ている。実に2・5倍ということになっている。このことは、地元の新聞にも掲載され、情報を共有したところだが、このことは何を物語っているのか、考えてみたところ、従前から高速道路を利用される皆さん、そして予想を超えるほどの利便さによって、新たに高速道路を利用される皆さんが増えたということだろう。そして交通渋滞緩和、交通事故減少に大きく寄与したことは勿論だが、正に皆さん、大会でよく耳にする「道は繋がってこそ本来の機能が発揮される」ことの証左ではないかと、私は強く思うところであります。引き続き、富谷JCTから1・7㎞延長して一般道と接続する工事がまだ残っている。平成24年度末までにということでお約束頂いているが、現在の道路予算の配分に大きな不安を持たざるを得ないこの状況だけに、是非ともご理解賜りたいと思う。

平成19年、2007年、私の就任時だったが、宮城県の村井知事のトップセールスが実った。ご承知の方も多いと思うが、関東圏から、関東圏にあるトヨタ系の組立工場が東北道沿線の大型工業団地に本社工場ごと移転することが決定した。いよいよ年明けから、年間12万台の本格生産が間もなく始まろうとしている。大規模工場の移転決定には道路インフラの良さも有力な決め手となったことは間違いない。

今、宮城県は自動車産業を中心に企業集積が進み、東北道、仙台北部道路、仙台東部道路を経て仙台塩釜港、仙台空港、そして平成26年度に予定されている常磐道が完全に接続された暁には、東北・関東圏の内陸部と沿岸部の2つのルートによる物流や、地域間交流の柱が新たに形成され、地域活性化は勿論、引いては日本経済再生の鍵を握っていると言っても過言ではないと思っている。

しかしながら、課題は山積している。高速道路、国道、生活道路である市町村道の一体的整備は、現状では全く不十分と言わざるを得ない。命の道、物流の道、生活交流の道としての機能を持つ道路整備は社会資本整備の第一の柱とすべきことであり、国、地方の永遠の取り組みであると考えている。我々首長は日夜を違わず、自治を預かる圏域の活性化と発展、そして住民の幸せを念頭に日々努力しているところである。住民の要望のうち、その多くは道路の整備、改良に関することであるところである。この場をお借りし声を大にしてお伝えしたいと思う。

昨年度、国から交付された地域活性化のきめ細かな臨時交付金により、地元零細企業の受注件数の増加や、遅々として進まなかった地域生活道路の改善に一定の成果は見られたものの、付け焼刃的な臨時の交付措置による財源ではなく、国による恒常的道路整備の財源確保により地方の安全、安心の道づくりが促進されるものと確信するものである。

引き続き、道路整備の先頭に立つことを決意し、現政権、及び国会議員の先生方には地元の実情を十分ご理解頂き、長期的視点に立って真に必要な道路の建設の推進に当たり、強力なサポートをお願いしたい。