意見発表

栃木県茂木町長
古口達也
全国道路利用者会議 副会長

人は過ちを犯します。政治もまた人が司るものである以上、誤った判断を下すことがあります。私はそうした誤りを責めるつもりはありません。その時、その瞬間は国家・国民のために正しいと思って正しいと思い下した判断であるでしょうから。しかし、時が経ち振り返ってみた時にあの判断は過ちであったと気づくことがあります。その時に過去の過ちを正さず放置することについては、私は声を大にして糾弾したいと考えています。

平成20年5月13日、道路特定財源を廃止し、一般財源化することを閣議決定いたしました。その時、私達、地方の市町村長のほとんどがその決断について反対の表明をいたしました。理由はまだまだ地方においては、道路の整備促進が求められていましたし、道路特定財源は道路利用者が便益に応じて負担する利益者負担の観点からも公平であること、また地方の要望に応えるための安定的財源の確保に繋がること、そして利用者の納めた税が全て道路整備に充てられ、わかりやすく合理的であること等でありました。何より道路整備は地域振興の基本政策の大きな柱であるからです。しかし当時の既得権益化理論に振り回され、結局は政府も一般財源化に舵を切ることになりました。この時、政府は地方の私達に「心配はいらない一般財源化されても真に必要な道路は今後も整備していきます」と答えましたが、その後、真に必要な道路とはどんな基準で、どんな道路を言うのか納得のいく答えのないまま、ただただ道路予算だけが減り続けることになってしまったのであります。

そして平成21年、道路予算だけでなく公共事業予算全体が大きく削減されることになりました。この時出てきたのが「コンクリートから人へ」、「B／C」等と耳障りの良いだけのわけのわからない言葉でした。そうした中で平成23年3月に東日本大震災、平成24年12月には笹子トンネルの天井版落下事故等という、大変痛ましい大災害や事故が起きたのであります。そしてその時初めて道路や橋の整備どころか維持補修もままならない現状に多くの国民は道路特定財源の一般財源化は誤りであったことに気付いたのでありました。

ところで今でも私はわからないことがあります。真に必要な道路という言葉、それじゃあ無駄な道路とはなんなんでしょうか。少なくても栃木県には無駄な道路は一本もありません。まさかB／Cいわゆる費用対効果分析を持ち出して過疎地や農山村は人口も少なく道路を利用するものもいないから、そんな所に道路を造っても無駄だということでないでしょうねと。もしそうだとしたらそれは政治や行政でもなく単なる民間企業の利益追求理論の様なものに過ぎないのです。日本国民であれば、東京や栃木、どこに住んでいても同じ様な公共サービスが受けられるようにするのが政治、行政ではないのでしょうか。それが政治家や首長、あるいは議員さんのお仕事ではないでしょうか。

もう一つ、コンクリートから人へ、これは町議会でも時より議員さんがする「町長は道路と教育と福祉のどれが一番大切だと思っているのか」との質問と同じです。そうではないのです。教育も福祉も、そして道路も同じ様に等しく大切、コンクリートも人も同じ様に大切な物なのです。しかし予算は限られていますので、そうした分野にどう配分していくのか、また長期計画の中でどうメリハリを付けていくのかが大切な事なのであります。

話を元に戻します。東日本大震災や熊本地震で復興のために真っ先に取り組まなければならないことは、道路の整備であったことは、紛れもない事実として示されました。また、関東地方においては新たに整備された北関東横断道路や圏央道のインター周辺は今驚くほどの発展を遂げているという現実を見る時、道路整備こそ地方創生の一丁目一番地と言わざるを得ないと思っております。

こうした観点に立って私達はここ数年、道路整備促進と予算確保を強く国に求めてきました。しかし国は社会保障費の増大等を理由になかなか要望を満たしてくれるような予算措置をしてくれてはおりません。ちなみに前年並みの予算額確保というのは実は、人件費も資材も高騰している近年においては予算減であると私は考えております。こうした事から道路整備に対する要望を実現するためには、今までの様な要望活動では通じないということを私自身考えております。

従って私はこの場において次の事を提言いたします。まず、国土交通省に道路整備の要望をする前に予算獲得の方策を私達自らが考えなければならいということです。具体的には10年前の道路特定財源の一般財源化は誤りであったことを明確にして、その復活を目指すこと。あるいは道路整備と維持管理に必要な新たな財源の確保のための恒久的な制度を国会の先生方に強く要望していくこと。このことを今回の最も重要な第一の行動指針としていくことを私はここに提案したいと思います。今こそ10年前の政治的判断の過ちを正すべき時です。私達は古賀会長の下に一致団結して目的と達成のために行動していこうではありませんか。

自転車活用推進計画を閣議決定

政府は6月8日に、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である自転車活用推進計画を閣議決定した。

【概要】

（1）計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

（2）計画のポイント

①歩行者と分離された「自転車通行空間の整備」について、各地方公共団体による整備を促進するため、「地方版の自転車活用推進計画」策定のための手引き書をとりまとめ、周知することにより、47都道府県を含む200の地方公共団体での策定を目標として、自転車活用推進計画の策定を促進

②新たな観光として人気が高まっている「サイクル・ツーリズムの推進」について、官民連携して先進的なサイクリング環境を目指すモデルルートを40ルート作るとともに、国内外にPRするために我が国を代表するナショナルサイクルルートの創設を検討

③近年、利用者が拡大しているシェアサイクルについて、サイクルポートの設置数を現行から倍増させ、1，700箇所設置を目指すことによりシェアサイクルを新たな都市交通システムとしての地位を確立

④自転車の安全な利用を促進するため、国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動等を促進するとともに、交通安全教室の開催等発達段階に応じた交通安全教育を実施

平成30年度「道路ふれあい月間」推進標語入選作品決定

きらきらの　この道ずっと　守ろうよ

国土交通省では、「道路ふれあい月間」における活動の一環として、昭和41年から毎年「道路ふれあい月間」推進標語を募集している。本年は全国から8，766作品の応募があり、三好礼子委員（エッセイスト、元国際ラリーストー）、やすみりえ委員（川柳作家、文化庁文化審議会委員）、吉岡耀子委員（交通・環境ジャーナリスト）による選考が行われ、［小学生の部］［中学生の部］［一般の部］の部門毎に最優秀賞1作品すつと優秀賞2作品すつの計9作品が決定された。

○最優秀賞

【小学生の部】
「きらきらの　この道ずっと　守ろうよ」
吉野日穂さん（宮崎県）

【中学生の部】
「踏み出そう　夢を広げる　今日の道」
横溝麻志穂さん（宮城県）

【一般の部】
「成長の　足跡残して　歩く道」
宮邉幸平さん（大分県）

○優秀賞

【小学生の部】
「じこなしの　わたしのまちの　つうがくろ」
竹道怜奈さん（埼玉県）
「道路はね　みんなをおんぶ　ありがとう」
東根瑞紀さん（岩手県）

【中学生の部】
「あふれ出る　希望の一歩　この道で」
永友佳凜さん（東京都）
「たくさんの　未来を示す　道しるべ」
尾関禅さん（岐阜県）

【一般の部】
「災害に　負けない町を　道路から」
佐藤隆貴さん（福島県）
「パレードも　祭り神輿も　この道路」
小幡由美子さん（群馬県）

詳細は国土交通省のホームページで　http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000985.html

京都・若狭路・びわ湖 ぐるっとドライブキャンペーン2018

NEXCO西日本「みち旅」
http://www.michitabi.com/

京都府、福井県及び滋賀県とNEXCO西日本、NEXCO中日本及び金沢支社が連携し、今年も6月29日から11月30日にかけて、「京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブキャンペーン2018」を実施する。

このキャンペーンと連携して、ETC限定で当該エリアの高速道路が乗り放題となる「京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブパス2018」を販売する。

また、これまでの「ぐるっとプラン」に加え、今年は兵庫県域の一部まで周遊エリアをさらに拡大した、「ぐるっとプラス兵庫プラン」を新たに販売する。

《京都・若狭路・びわ湖ぐるっとドライブパス2018》

【実施期間】
平成30年6月29日（金）から平成30年11月30日（金）
※平成30年8月10日から8月16日は除く

【内容】
▽周遊エリア内が定額料金で走行可能
▽観光施設、SA・PA等の割引・サービス
▽利用後アンケートに答えると地域特産品をプレゼント
▽実施期間中には各地でイベントを開催

【対象車種】
ETC無線通信による走行が可能な普通車及び軽自動車等（二輪車含む）

高速道路の主な工事に伴う通行止め・規制情報

【工事通行止め】

◇山形自動車道
寒河江IC～月山IC　7月2日（月）～7月4日（水）毎夜20:00～6:00
西川IC～月山IC　7月5日（木）～7月6日（金）毎夜20:00～6:00

◇京滋バイパス　久御山淀IC～巨椋IC（上り線）
京滋バイパス　巨椋IC～久御山IC（下り線）
第二京阪道路　巨椋池IC～久御山南IC（上下線）
阪神高速８号京都線　伏見～巨椋池IC（上下線）
7月2日（月）～7月6日（金）　毎夜20:30～6:00

【工事規制】

◇磐越自動車道　いわき三和IC～小野IC
6月11日（月）～8月3日（金）　終日対面通行規制

【渋滞対策】

◇京葉道路　船橋IC～武石IC
6月5日（火）～平成31年9月　固定規制・終日／車線規制・20:00～6:00

塵

6月は環境月間であり、各地でさまざまなイベントが開催されている。各事業者の取組が紹介された出展ブースは親子連れで賑わい、環境技術の進歩とともに環境問題への関心の高さを知ることができる。

道路においても、沿道環境への影響を軽減する技術の導入や建設副産物のリサイクルなど各種の対策がとられているところであるが、近年この分野に「グリーンインフラ」という概念が導入されつつある。

グリーンインフラとは、自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方である。2015年に閣議決定された国土形成計画や第4次社会資本整備重点計画に盛り込まれて以降、各所で取組の方向性などについて検討がなされている。

では実際に、道路事業への展開としてどのようなかたちが考えられるのであろうか。

首都高速道路の「大橋ジャンクション」。渋谷からほど近い場所にあるこのジャンクションは、地下の中央環状線山手トンネルと高架の高速3号渋谷線を一周約400mの2回転ループでつなぐ構造となっている。沿道環境に極力影響を与えないようジャンクション全体をコンクリートで覆い、さらにその壁面を帝緑のツタで緑化することで、街並みに緑の景観を創出している。

ジャンクションの屋上には、目黒区により約7000㎡の公園が整備された。「目黒天空庭園」と名付けられたこの公園は、四季折々の自然と和の文化を楽しむことができる回遊式の和風庭園となっており、地域の人々の憩いの場となっている。

さらに特筆すべきは「おおはし里の杜」であろう。ループ内側に建つ換気所の屋上にこの地域の原風景を再現。斜面林や草地、水田などを設置し、地域本来の生態系を手本とした在来種の育成・維持管理を行っている。水田では近隣の小学生により田植えや稲刈りが行われ、収穫した米は給食として提供される。

このように、従来は生かされることの少なかった空間を公園や緑地とし、都市の貴重なエコロジカル・ネットワークの拠点として、さらに地域交流や教育の場としての役割を創出した事例は、道路のグリーンインフラを考える上で参考になるであろう。

かつて、道路建設は環境破壊と結び付けて語られることが多かったが、自然環境の活用や地域との共生という視点を加えることで、新たな価値を生み出し、持続可能な社会の構築に寄与することができるものと考える。

グリーンインフラ