



十建総 第 1 号
平成 19 年 5 月 8 日

国土交通省 道路局長 殿

十津川村長 更谷 慈徳



中期的な計画の策定にあたっての意見書

1. 安全安心な道路作り

紀伊半島中央部に位置するこの地方は、1000 m級の急峻な地形を呈する紀伊山地が道路整備を阻み、改良が進んでいない状況にあります。この地方の道路は60度近い急峻な斜面を切り取って構築された道路構造が多く、切り取りにより応力解放された斜面はたびたび法面崩壊をくり返し、また路肩欠損や地滑りなどの災害を発生させます。

この地域唯一の基幹道である国道168号線において、平成16年8月に発生した五條市大塔町の地滑り災害は約3年経過した現在も復旧作業が続いています。また、東側に併走する国道169号線では平成19年1月、通行中の車両を土砂崩れが襲い3名が生き埋めとなり80日間近い全面通行止めとなりました。同じく、国道168号線から西へ分岐した十津川村内の国道425号線でも平成18年12月に1名の若者が土砂崩れに巻き込まれ死亡。5ヶ月経過した現在も夜間通行規制がかけられ、住民の生活にも支障が出ております。

こうした土砂崩壊は、台風や豪雨・地震の時よりも、普段でも発生しており、常に生命の危機を感じながら道路を利用しています。

このため、この国道168号線は奈良県南部を縦断する唯一の一次緊急輸送道路でありながら、連続雨量110mm・時間雨量25mmで通行規制がかかり、過去3年間に土砂崩壊と合わせると21回、通算約34日間が通行不能となっています。

特にこの地方では自動車交通以外の交通手段はなく、言い換えるならば国道168号線以外に他の自治体との交流手段は無い状況です。

この道路が通行止めになることにより、この村は文字どおり「陸の孤島」と化してしまいます。

陸の孤島化することで特に心配となるのが医療です。この村では通常時でも救急出動に於いて、村内で対応できたケースが15%程度、その他の約85%は約90分を要して高度医療施設へ向かいます。救急搬送は当然一刻を争い、心停止3分、呼吸停止10分、また多量出血では30分を超過すると致死率50%を越えると言われております。しかし、ここでは通常搬送に90分を要し、土砂崩れなどにより迂回する場合はそれ以上の不測の時間を要します。すなわち現在の道路状況で

は、前記のような患者の生命を助けることは出来ないと言うことです。都会も地方も命の重さは同じです。とても安心できる環境とは言えません。住民の医療・流通・避難・緊急物資の輸送の為に、まだまだ道路整備は必要なのです。

つぎに、この紀伊半島一帯では東海・南海・東南海地震が近年発生すると懸念されています。

これら、どの地震が発生した場合に於いても、過去の記録から紀伊半島外周部にある国道42号線やJR紀勢線は5~10m規模の津波により破断され、また港湾機能も、破壊された家屋片や木材により機能しないことが考えられます。これらの際、この紀伊半島沿岸部から都市部への避難、また関西都市部からの応援や救援物資輸送のため大きな役割を果たすのが紀伊半島を縦断する一次緊急輸送道路である国道168号線と考えます。

こういった、大きな地震時の避難などに対する安心・安全のためにも、重点的施策の第一には、安全安心な道路整備の必要性を切実に訴えます。

2. 地域自立のための道路整備

都市部では「道路整備はほぼ完了した。」との論調であります。ほぼ完了したのは都市部のみで、地方ではまだまだ道路整備を待望しております。

地方では『道路整備の優先度はまず都市部』と一步譲って整備を待ち続け、「ようやく待望の時代となって来た。」と思っていた矢先、ここへ来て道路特定財源の余剰から一般財源化が議論され始めました。

同じくして道路の必要性を訴える地方では、地方交付税が減り財政破綻を目前にしている市町村もあり、道路整備に要す約半分の地元負担金を捻出出来ない自治体が増えています。このような現状ではますます今後の道路整備は、これまでに以上に難しくなります。

このまま進むと地方はどんどん衰退するばかりで、破綻する自治体が増え、地方から人が居なくなってしまう。地方と都市部との地域間格差を縮め、国土の均衡ある発展のため、最低限の基盤となる道路整備をまだまだ進めなければ成りません。

特定財源が余剰していると言うのであれば、地方の活性化・自立のため補助率のかさ上げを行うなどの改正を行い、道路特定財源は全額道路整備に投入して、遅れた地域の整備・発展に使うべきと考えます。道路特定財源は自動車利用者が道路を利用するが為に課せられた目的税（受益者負担金）であります。地方で道路整備を待ち望む納税者には一般財源化への理解を得ることは大変難しいと思います。

私たち地方に居住する者も自主自立のため自分たちで出来ることを試行錯誤しながら、日夜努力しております。

私たちの村は、まもなく高齢化率40%を迎えようとしており、少子高齢化と共に人口も減少を続けています。これまで盛んであった林業が衰退し、働く場所

が無くなり、村から若者が少しずつ減りました。この地方の近隣町村も同様の状態です。しかし、我が村には湯量豊富な温泉や世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」など都会の人が求める自然が豊富にある事から、これらを利用した観光作りで村の自立を図ろうとしているところです。ところが、台風や豪雨のたびに発生する土砂崩れ、豪雨による危険回避のための雨量規制による通行止めは「この地方は危険な地域」との風評を巻き起こし、観光会社や観光バスは観光ルートから外してしまい、村の自立どころか村の生命をも脅かしている状況にあります。

よって、重点的施策の第二には、地方自立の道作りを訴えます。

3. 既存ストックの整備

国道 168 号線は昭和 30 年代、急速な電力不足を補うため構築された水力発電用ダム工事のために開設された、言わば工事用道路的要素を持った道路であり、法面崩壊対策や落石対策も十分であるとは言い難い状況です。

また、昭和 45 年の道路構造令が整う前に作られた国道であるため、道路規格が現在の車輛と合致しないためか、二車線区間に於いても非常に走行しにくい道路となっています。

道路の特徴としては、山岳地形に作られた道路であるため、トンネルや橋梁等の構造物が多く構築されております。

しかし、これらの構造物も構築からほぼ 50 年が経過し、当時の設計条件以上の過酷な条件となっていることは間違いない事でしょう。当然老朽化に伴う補強や大規模地震に備えた落橋防止施設の増設など、今後益々これらの整備に要する費用が必要となります。

よって、重点的施策の第三には、既存ストックの整備をあげます。

これらの施策を効率的に行うためには集中的投資を行い、計画的に仕上げる事が重要であると考えます。しかし、前述のように地方では既に財政難となりかけているのが現状。そこで、真に必要な道路には、補助率のかさ上げをするなどにより集中的な投資が可能となり、早期効果の発現が期待できるのではないのでしょうか。