



北総第367号

平成19年5月1日

国土交通省道路局長 様

和歌山県北山村



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）


（対 平成19年4月2日付け 国道企画第114号）

標記について、別紙のとおり意見を提出しますので、よろしくお取りはからい願います。

道路整備の中期的な計画作成に当たっての意見

平成19年5月1日

和歌山県 北山村長

奥田 貢 

はじめに

日本の道路整備がまだまだ整備途上にあるという事実（とりわけ地方における道路整備）が全く理解されないままに、国の財政論のみの観点から「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定され道路特定財源が一般財源化されることとなったのは誠にもって残念なことであります。地方においては依然として道路特定財源の一般財源化反対の意見が根強くあると言うことを是非ともご認識しておいて頂きたいと思えます。しかし、方針が決定された以上、異論はともあれ決定された方針の中で最大限の努力をいただき、社会基盤としての道路整備について国家百年の大計に立って議論をし、将来に禍根を残すことのないような中期的計画が策定されることを強く望むものであります。また、道路整備に対する想いや考え方は都市部と地方部等で生活する人々の環境により異なると思えます。私は、このような観点から地方の山間僻地に住まいする者の立場から意見を述べさせていただきます。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

私の住む和歌山県北山村は、紀伊半島の東南部に位置し、周囲を三重県と奈良県に囲まれた全国唯一の飛び地の村であります。このような地理的条件から住民の生活基盤である道路の整備状況は極端に悪く、村内を通る唯一の国道169号も、やっと10年前に交通不能区間が開通したが前後はまだまだ未改良区間が多く、住民の安全・安心を守ることは全くお寒い限りであります。当地域にとって、道路は住民生活全ての基本的な施設であります。このような状況に鑑み次の施策について優先的に進めて頂きたいと考えております。

① 通勤・通学や通院等の日常の生活に欠かすことの出来ない幹線道路の整備促進（当村では国道169号）

この道路は唯一の幹線道路であり、住民の日常生活は勿論のこと観光や産業振興にも大きな役割を果たしています。ひとたび病人がでると病院まで救急車で約1時間を要します助かる命も助からないのです。都会のように5分～10分以内で病院に行くとは言いませんせめて今の半分の30分程度で行けるようお願いいたします。

② 大都市圏（大阪・東京・名古屋等）に直結できる高速道路の整備促進（当地域では近畿自動車道紀勢線による紀伊半島一周構想の実現）

紀伊半島を周回する唯一の道路は国道42号であるが、当道路は海岸部を通り、近い将来発生確率が高い南海・東南海地震では津波により寸断されることは明白である。災害に強い道路、緊急時に住民の安全・安心を守る道路、地場産業の振興や観光産業の振興に寄与する紀伊半島一周の高速道路が是非とも必要なのです。

③ 防災や耐震対策等の強化（道路管理の充実強化）

台風や大雨により土砂崩れ等で通行止めとなることが当地域では日常茶飯事です。非常時にこそ道路が必要なのですが肝心の時に通行止めでは住民の安全・安心はどうなるのでしょうか。

また、近年高い確率で発生すると言われていた南海・東南海地震対策も重要です。災害時にこそ道路が必要になるのにその時に役に立たない道路って何になるのでしょうか。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

限られた財源を有効に活用するためには効率化を徹底的に行うことは重要な事です。

① 建設コストの削減

建設コストの削減には大きく分けて二つあると思います。一つは、建設コストそのものの削減で、これは新工法や新技術の積極的採用、新資材や現地資材の活用等があります。もう一つは、道路構造等について政策的に取り組むべきものがあると思います。場所によって1.5車線道路の採択というのもありますし、幹線道路であっても将来交通量等から考えて3車線道路（片側2車線1車線を一定区間固定で交互使用）という整備もあってはいいのではないかと思います。

② 早期効用の発揮（事業への集中投資と早期供用）

私の経験では、かつて国道42号の一次改築が行われたとき和歌山～新宮間約240kmを昭和34～昭和44年の10年間で全線開通しました。勿論いまと時代が違うのですが現在では考えられません。今では4～5kmの道路を整備するのに10間ぐらいを要します。

地域の住民は事業に着手したら一日も早い供用を切望しております。
そのためには、事業の計画年次、実施年次、供用年次等を地域住民に明示し計画的に進めることが大切と思います。

③ 地域住民と連携する道路管理の在り方

かつて昔は、地域の人々は一年に何回かは「道普請」「水普請」といって道路や水路の補修等に勤労奉仕をしました。勿論、現在において各種のボランティア等が道路清掃や美化運動に取り組んでおられますし、国土交通省におかれても「シーニックバイウェイ」や「未知普請」の活動に取り組まれておりますが、これをもっともっと輪を広げて行くことが重要だと思います。「道を大切に作る心」「道に感謝する心」をモットーに地域の方々が道路に対して身近な活動（維持管理や啓蒙等）ができる仕組みが大事であると思います。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

- ① 前にも述べましたが、道路は重要な社会基盤です。将来に禍根を残すことのないように国家百年の大計で論じることが大事であると思います。
- ② 地域にとって不必要な道路はありません。全てが真に必要な道路と言っても過言ではありません。
従いまして、閣議決定された具体策の中で、「毎年度の予算において道路歳出を上回る税収は一般財源とする」とされているが、現在における道路整備状況を考えるならばこのようなことは起こり得るはずがないと思います。
- ③ 日本の道路整備が本格的に始められ出してから約50年になります。今後の大きな課題はストックされてきた道路のメンテナンスだと思います。
より効率的、より効果的な管理手法を早期に確立し計画的に取り組んで行くことが重要です。
このための原資の確保も現行の特定財源制度の延長線上にあると思います。これから先ストックがたまれば溜まるほど維持管理費が増大し、極論すれば将来は特定財源分の大部分を維持管理に回さなければならないようになるかも知れません。しっかりとした管理手法の早期確立を望みます。

- ④ 最後に蛇足とは思いますが一つだけ気になっていることがあります。

「真に必要な道路整備」とは何なのでしょう。理屈としては理解できますが、「真に必要な」という判断はどうするのか、基準は何なのか、誰がするのか等たいへん難しい問題であると感じております。

私たち地方からすれば不必要な道路はあるわけはなく、すべてが真に必要な道路と言えるでしょう。

以上、勝手気ままに意見を申し上げました。道路整備にかける熱い想いは誰にも負けないつもりであります。みんなが納得できる素晴らしい中期的計画が策定出来ることを願っております。