



平成19年5月10日

国土交通省 道路局

局長 宮田年耕 様

島根県仁多郡奥出雲町

町長 岩田 一郎



中期的な道路整備目標に向けた意見書
の提出について

標記の件につきましては、国土交通省 道路局から示されました「道路特定財源の見直しに関する具体策」及び「中期計画作成に当たっての基本方針」に基づき、本町における現状と真に必要な道路についての意見として、下記の通り申し述べますのでお取り計らい願います。

記

1. 道路特定財源の見直しに関する要望・・・別紙
2. 中期計画に対する意見・・・・・・・・・・別紙

島根県奥出雲町

1. 道路特定財源の見直しに関する要望

要旨

高速道路は、道路網の全線利用により初めてその効果が発揮されますが、島根県の場合遅れていますので、工事の進捗を図って頂きたい。

国道・県道についても未改良区間が多く、交通事故が多発しています。遅れている島根県の道路改良について、道路特定財源の重点的な配分をいただき、早期に改良し地域間格差を解消して頂きたい。

説明

県内の高速道路の整備は全国平均より約20年立ち遅れており、供用率（47.1％）は全国で下位から5番目、また国県道の整備率（56.1％）も、47都道府県中下位から7番目で、道路整備に対する要望は多く、生活圏内の日常生活の利便性はもとより、経済・観光・文化をはじめとする

地域活性化策の根幹であります。

島根県の資料によりますと、県内の高速道路整備に要する後年度事業費4,800億円を現行の予算規模で単純計算しても、57年間を要する予算配分であります。本四公団債務処理1年分に匹敵するなど、県民は到底理解出来ない予算額となっております。

国道・県道についても、本町の場合交通事故は未改良区間で多く発生しており、町民の要望も多く喫緊の課題であります。

また、1世帯あたり自動車保有台数は、東京都0.47台がもっとも少なく、次いで大阪府0.72台であります。中国5県の平均は1.3台（本町は約2.4台）であり、地方の世帯ほど道路利用者が多く、自動車重量税・取得税・揮発油税負担も大都市の5.4倍の負担をしている現状からみても、地方切り捨てともとれる、特定財源の一般財源化は県民・町民の理解が得られません。

また、急峻な地形の為、災害時における崖崩れや路肩決壊など多くの不安を抱えており、人命の安全や安心して生活できる道路網の確保が喫緊の課題となっております。

つきましては、道路特定財源収入については是非とも、都市・地方が一体的に整備されるよう、特に整備途上の地域に対する道路特定財源をもって増額確保していただくよう、格

別のご配慮を御願い申し上げます。

2. 中期計画に対する意見

要旨

奥出雲町における「これからの道づくり」について、次に掲げます対策が喫緊の課題となっておりますので、格段のお取り組みを頂きますようお願い申し上げます。

説明

○快適な生活環境の構築

1. 積雪時の排雪作業は困難を極めており、高齢化に伴う人手不足も相まって、道路沿への流雪溝の新設や開閉が容易となる蓋板の改修等、住民の生活に身近な道路環境整備が求められております。
2. 自然景観の豊かな地域が再認識されている今日、まちづくり交付金事業を活用した道づくりは、せめて連担地だけでも電線の地中化・歩道面の修景や植樹等、街路整備が求められております。

○広域道路ネットワークの構築

1. 本町は、平成17年3月31日 旧仁多町と旧横田

町が合併し、行政区域面積 368.06 平方キロ、人口約 16,000 人で、新町として誕生した町であります。

旧町を結ぶ国道・県道・町道は、6路線があるもののいずれも峰越し道路であり冬期の難所として、町民から早期改良が求められておりますが、当面旧横田町内の未舗装道路の改修整備や第三セクターによるバス運行の一本化が急務となっており、平成19年度でも引き続き改修・体制整備などの旧町間の生活環境の不均衡の是正を進めておりますが、今後は、これら6本の幹線道路について、早期改良に向け強力に取り組まなければなりません。

2. 更に、県外・町外に通ずる幹線道路につきましても、山陽・近畿方面へ通ずる公共交通機関までのアクセス道路の整備が求められています。

○安全・安心の確保

1. 近年の山村森林は特に荒廃が進み、豪雨時の山地吸収機能が低下したため、山腹崩壊や溪流部における土石流の発生が甚だしく、国・県・町道がしばしば通行不能な状況となっておりますので、危険想定箇所における災害防除工事が急務であります。

2. 幅員狭小、急カーブ、急勾配の連続する箇所での交

通事故が多く、河川上流部での車輛事故による燃料流出事故も多く見受けられるなど、二次改良工事を必要とする箇所が多くあります。

3. 公共交通の一役を担う JR 軌道の山間急峻部にあっては、自動車通行可能な踏切の設置が限られているため、未だ自家用車・緊急車両・車いす専用車等の進入が出来ず、生活に支障を来している集落も存在します。

このような場合原則、跨線橋の設置が必要となりますが、高額なコストがかかるため思うに任せない状況となっており、高齢者を抱える住民が安心して暮らせる道づくりが急務です。

4. 町内には一般国道2路線、主要地方道5路線、一般県道8路線がありますが、中でも一般国道314号線と主要地方道玉湯吾妻山線、一級町道郡三成線とが五叉路となっており、これまで幾度となく交通事故が発生しておりますが、抜本的な対策が図られていない現状であります。

過去において、これの解決のためにバイパス案が示され、地域内合意も得て、用地の確保にめどがたった時点で計画廃止となっております。

児童の通学、朝夕の通勤ラッシュ、バス運行すべてに対し、対策が要望されている道路整備さえ手がつけ

られていないのが現状であります。

5. 既存道路の維持管理は、重要構造物（橋梁・トンネル・擁壁等）の疲労や急斜面の保全・路面更新などに多大な費用を要するため思うに任せない状況であります。特に、農村地域では農道・林道などの果たす役割も重要であり、これらを合わせた管理費用の住民一人当たりの額は大きく、このまま放置すれば将来大きな一時負担としてのしかかって参ります。

今後は、疲労度合いの調査・分析や工法の検討により、コスト縮減に向けた取組が必要であります。その財源がなく、国・県の強力な支援をお願いするものであります。