



山添地域第220号の2
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

奈良県山辺郡山添村大字大西1571番地
山添村長 窪田剛久



今後の道路行政についての意見・提案の提出について
(回答)

平成20年9月19日付け、国道企第37号で依頼のありました、標記の件について別紙のとおり意見・提案申し上げます。

① 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

奈良県 山添村

- ・日本の道路整備は、日本列島の戦後の（新設）縦断路線は過去の数次に亘る「道路整備計画」により、既に完了したものと考え
る。東名、中央道、東北道、北陸道、山陽道、中国道、九州縦貫道等しかりである。
今後の道路整備においては、その新設道路と平行・付随して走る旧国道（若数路線）及び、その縦貫道から横断的に連なる国道、
県道ないし市町村道の各自治体等生活地域を結ぶ、支線整備に力を注ぐ必要があると考える。既に現在の「中期計画」等にも明記
されていると思慮するが、是非ともその支線整備を精力的に行って戴きたい。
- ・その整備方法であるが、そもそも道路は、古くは徒歩、駕籠、大八車から自動車へと文明の発達と共に、道路もその対応において、
地道から、アスファルトへ、そして高速化・大量輸送へと変遷する中で道路もより幅の広い、湾曲率の少ない高速走行可能な道路
が求められ、それに追隨して道路もまた変遷してきたところであり、その対応として、前述の縦断道路整備が行われてきたもので
あるが、その目的は達せられたものと判断する。加えて化石燃料の枯渇、CO₂、温暖化等の地球環境から考え、物流における道
路需要は転換期に来ており、道路の新設は鉄道（モノレール含）等の公共輸送（鉄道支線の拡張）に振り返るべきものとする。
鉄道の完全民営化から赤字路線の廃止が進む現在において、矛盾するようだが私はそう思慮する。その意味で国（国交省）の私鉄
会社への関与、関与に基づく支援・助成が必須で、その中で、道路交通と鉄道交通の総合的な運輸計画、相乗利用を推し進めるべ
きと考える。
- ・今後の道路整備（特に支線道路）は、新設道を造っていくのではなく、既存の道路を拡張整備して行くのが基本と考えます。
その理由は、第一は既設の道路を拡張することによっての用地取得費用が嵩まない、（当然に住宅等の立ち退きには相当の費用が
嵩むが、将来の発展・衰退との対比で検討）。第2に道路の新設によって、特に都市・市街近郊においては、道路の新設によって
従来の経済分布が著しく変貌し、旧道となった市街地区の衰退が起こるという可能性があります。これら打開には、全線歩道付き
の数車線化ではなく、現在言われている1.5車線化による道路整備も有効な方途と考える。歪な道路結構ではありませんか？
- ・

<p>○現状</p> <ul style="list-style-type: none">・現在2路線の村道の改良工事を行っているが、1路線は残事業費4億円程度、他路線は2億円以上必要だが、財政難から1方は年額15,000千円程度、他路線はこの2年間事業中止状態で、このまま推移すれば、何年掛かるか見通しが見えない。少額の工事では架設費等準備工が嵩み、事業量が進まず高コスト。・村道の維持管理においても、大規模改修が出来ないままに、狭窄な道路での使用を余儀なくされている路線が多数存在する。{現在、一部路線で地元施工（地元への補助金対応）も財政難等から凍結状態。}・村内の県道（山添・桔梗が丘線）において、道路拡幅工事が継続的に実施されているが、予算措置がままならず、毎年度1千万円程度の用地及び工事費で推移しており、完成にはほど遠い現状。・村内を縦貫する「名阪国道」は、昭和39年完成の、比較的古い自動車専用道路（短期間の工事で完成）で、名阪を横断するカルバートボックスが狭く、また高さも不足している。本村にとっては京阪神・中京への流通の要であるが、一方村内を分断する両刃の剣ともなっている箇所が数カ所ある。県道等の幹線道路が整備されればされるほどその不具合が顕著になってくると思われる。	<p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none">・市町村単独の「地方道整備事業」の交付税算入が27パーセントの低比率のため、経常経費等から事業費が賸れない。交付税の効率化（以前の3分の2 67%）、若しくは国・県の補助制度の創設（復活）を希望します。・交付税の高率化（以前の3分の2、67%）、若しくは国・県の補助制度の創設（復活）を希望します。・県の県道整備への交付税の効率化、若しくは国の財政支援を希望します。・名阪国道の幹線道路が改修され、通過の際カルバートに拡幅の必要が生じた際は、国道事務所（国交省）でその都度改修の要望に応じて戴きたい。
--	--

② - 2 地域の目指すべき将来像

奈良県 山添村

- ・本村は中山間地域であります。よって本村を走る道路を通っていると山村の四季を垣間見る事が出来ます。

本村では、県道・村道・農道を区別することなく、殆どの大字で「春、夏、秋（或いは彼岸）の道づくり・出合い」と言って、年2回以上は道路（県道、村道、農道、里道含）周辺の雑草除去、道路の補修を行う習慣があります。それは日頃利用している道路を「地域の道路は自分たちの手で」という、交通事情の悪かった従前に比べ道路事情が良くなったという「感謝の念」があつての行為だと判断します。

しかし、昨今の若者の流出、高齢化に伴って上記の道作りがままならぬ大字も出来てきており、私も懸念しているところです。だがこうした良き習慣は、残していくべきであり、こうした思想・習慣・行為は都市部も含め全国に広まっていくことを希望します。私もこうした村の現状に対して良い手立てが無いものか苦慮しているところです。欧米や日本においても「ボランティア」による道路清掃が一般化してきましたが、参加数はまだまだ一部の者の行為であり、ニュースになること自体、希少なことと思えます。これがごく普通の行為に日本中がなれば、清掃費等また道路愛護の精神が涵養されるものと期待するところです。

- ・道路は、その本来の目的である、物・人の輸送、移動に加え、景色を楽しみながら走るドライブ、その中で特に中山間地域における村道、農道にいたっては、農業者のコミュニケーションの場にもなっている。私は後述の農山村の、従前の農山村らしい道路のある姿をイメージしているところです。高速道路の時間短縮の為の道路でなく、所謂スローライフ、スローロードを提唱するものです。少なくとも村内の名阪を除く県道、村道はスローロードとして利用し、活用して戴くことにより、山添村の魅力、良いところが浮き彫りになっていくと確信しているところです。

今後の道路行政についての意見・提案

【様式④】

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

奈良県 山添村

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域活力の活用 ・ 1. 5車線の活用 ・ 既存道路の拡幅を基本にした道路整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の道路は、地域の者が管理、維持していくのだという、地域自治活動の活発化。② - 2 で述べた、地元自治会の「道づくり」「出会い」制度の復活、啓発。 ・ 昨今言われている、道路整備の在り方を現動拡幅整備を中心に行う。2車線から1. 5車線、或いは、片側通行等、歪な道路多いに結構ではないか。 ・ 既存の道路整備は、拡幅等に対応、2車線等出来ない場合は、前述の1、1. 5車線の活用。大木の幹の間を道路が通過＝名物道路として著名、名所に・・ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の美化（ゴミ拾い、除草、簡単な補修工事）を、地元自治体等のボランティアによる作業で、道路管理費の抑制、参加者の他地域での道路の愛護的使用。全国でのポイ捨ての減少が期待できる。 ・ 歪でスピードの出せない分、注意を喚起し事故の減少、事故の際の大事故の減少。用地買収費の削減。道路整備の期間短縮。 ・ 新設道路による、市街地の衰退化防止、道路による地域分断による従来の生活変化の抑制。用地買収費の削減。道路整備の期間短縮。 	