会長挨拶

綿貫民輔

全国道路利用者会議会長

全国道路利用者会議第66回定時総会の開催にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

本日、全国からご参集いただきました会員各位には、平素より当会議の諸活動に対し、積極的にご支援、ご協力をいただいております事に、深く感謝申し上げます。

また、ご多忙の中、今日は野上国土交通副大臣をはじめ、衆・参の国会議員のご出席を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、本会議は昭和24年創立以来、65年以上の間、時代にふさわしい国土の発展と、豊かな国民生活を形成するため、皆さんと共に道路整備の促進を訴え続けて参りました。

戦後、我が国の道路整備を、財政面から支えてきた日本の二つの柱である「道路特定財源制度」により、立ち遅れた道路の整備水準を、今日まで引き上げたのも、まさに我々、道路利用者の活動によるものであり、社会の発展に大きく寄与してきたものと自負しております。

しかし、ご承知の通り、平成21年度に道路特定財源制度は廃止され、一般財源となり、以降も税の負担のみ強いられて来たわけであります。

加えて、道路利用者、特にクルマの利用者は、4月1日から、消費税アップに加えて、平成24年10月1日に導入された地球温暖化対策税も二段階目の税率が適用され、ダブルで負担することになったわけであります。

利用者の負担は変わらぬまま、「公共事業は悪者だ」と、非難され、道路事業を中心とした社会資本整備の予算は圧縮され続けて参りました。

ここに来て、ようやく下げ止まりの傾向ではありますが、高齢社会が進み、人口は都市部に集中し、都市と地方の所得格差が拡大するなど、地方の状況は、一層、深刻な事態になっております。

さらに、全国的に地域の安全・安心の確保のために、幹線道路ネットワークの未整備区間の解消、防災・減災の観点からの道路整備の強化、高度成長期以降に整備されたインフラの老朽化対策、交通安全対策など道路整備として早急に取り組まなければならないことが山積しております。

因みに、全国には70万もの橋と、1万のトンネルがあります。70万の橋のうち、7割の50万の橋が市町村の管理下にあります。

これから10年もすれば、建設から50年を超えるものが4割以上になると言う現実があります。事態は、「待ったなし」の状況にあるのであります。

これらを解決していくためにも、災害からの早期復興やデフレからの完全脱却、経済再生をより一層加速していく必要があります。

我々は道路利用者として、また納税者として、納得が行く道路整備が、計画的に推進されるよう、長期安定的な道路整備が図られる予算の獲得に向け、一致団結して、活動を展開して参りたいと存じます。

また、本日は当会議創立65周年を記念して、長年にわたり、当会議および、我が国の道路整備にご尽力された方々に対して、感謝の意を込めて、功労者等の表彰をさせていただきました。改めて、感謝を申し上げます。

会員の皆さんにおかれましては、今後ともご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げまして、私の挨拶といたします。

来賓挨拶

野上浩太郎

国土交通副大臣

みなさんこんにちは。ご紹介をいただきました、国土交通副大臣を務めております野上でございます。

今日は実はちょうど同じ時間にですね、衆議院の本会議が開催されておりまして太田大臣の出席がかないませんので私の方から恐縮ですが一言ご挨拶を申し上げさせていただきます。

全国道路利用者会議第66回定時総会ということで、今日は盛大に開催されまして、心からお祝いを申し上げたいと思います。また、日頃から綿貫会長をはじめ、本日お集まりの皆様方におかれましては、国土交通行政の推進にあたり、格段のご支援とご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

道路は戦後の豊かな国民生活や社会経済活動の向上に大きく貢献をしてきたところであります。しかし道路整備の現状を見ますと、高度経済成長以降に集中的に整備をした橋梁やトンネル等の老朽化対策が喫緊の課題となっておりまして、このため今年より予算・人材・技術等、産官学のリソースを全て導入をして道路メンテナンス総力戦として本格的なメンテナンスに取り組みをはじめたところであります。

また、東日本大震災を経験して、道路は「命の道」としていかに大事かということを再認識いたしました。道路は繋がってはじめて機能を発揮するものであります。災害時に一つの道路が遮断されても他に選択肢があるというリダンダンシーの確保も重要と認識しておりまして、防災・減災の観点からも道路ネットワークの強化をしっかりと進めてまいりたいと考えております。

さらに我が国は本格的な人口減少、高齢化の進展、切迫する巨大災害、国際的な都市間競争の激化や物流構造の変化によるグローバリゼーションの進展など極めて大きな変化に直面しております。これに対しては様々な機能をコンパクトな拠点に集約するとともに、これを結ぶネットワークの構築を図ることによって、社会経済活動を維持し、社会情勢の変化に適時・適切に対応していかなければなりません。

これからの日本をどのように強くしていくのか、その鍵を握るのは道路だということを改めて認識をいたしております。今後の日本という国をどのように次の世代に残したらいいのか、そのためにはどのような道路を残せばいいのかということを冷静に考えていく必要があります。

このため国土交通省といたしましても、道路利用者の幅広い意見を伺いながら必要な道路の整備を着実に推進し、活力ある国づくりに取り組んでまいります。

最後になりましたが、皆様方のご健勝と一層のご発展を祈念いたしまして私の挨拶させていただきます。

本日は誠におめでとうございました。

意見発表

横尾俊彦

佐賀県道路愛護協会会長
佐賀県多久市長

ご紹介いただいた佐賀県道路愛護協会会長、佐賀県多久市長の横尾と申します。

皆さんのお手元にある各地区要望事項の中の九州の概要だけを申し上げますと、九州地方が一番願っている道路の一つが東九州自動車道で、もうすぐ貫通、ミッシングリンクがなくなるという風に聞いております。先週、九州市長会が、鹿児島県鹿屋市でありました。佐賀県の中央部からは4時間半ほどかかります。そこから次の要務があった延岡に行くには、一般道が時間がかかりますので、高速にアクセスしたところ1時間半位でスイスイと行って、仕事を終わらせて大分経由で佐賀県に戻る時にわかったんですが、まだ佐伯と大分間が繋がっていません。この間の一般道は30分以上かかります。ところが延岡からそこのインターに入るまではわずか15分。というように、本当に高速道路があるだけで色んな物流、人の動きが可能になり、色んな交流や助け合いも具体的になるということを身をもって感じたところです。

宮崎県の首長さんが、先日の会議でこう言われました。奥さんが関東地方からお見えになったお方で、「ここの高速道路はまだないけど、結婚したら間もなく出来るから大丈夫。どこでも繋がるから」と言われたそうです。そして最近、奥さんに言われたそうです。「あなた、出来るまで30年かかりましたね」と。それ位実は時間がかかったという話です。笑顔でお話になったので夫婦は円満だとは思います。我々の地域や全国各地を見てみても、道路の必要な所は多々あると思います。九州整備局の歴代の整備局長さんのお話を聞いても、大きい道路は出来ているように思いますが、生活道路や救急道路を考えたり、あるいは災害の事を考えた道路整備を見ていくとまだまだ足りない所があると歴代おっしゃっていただいておりますし、我々もその言葉に後押しをされながら現場を見たり、単に自分の県や市や町のみならず、他県、他の市や町を見てその道路の必要性を感じて、国や県に要望要請活動を続けているところです。こういった事を重ねていかなければならないと思っております。

また、66年史に、日本道路協会の井上会長のお話がございます。その中に「十分な議論もないままに、道路特定財源は平成21年度に廃止されて一般財源化された。しかしながら道路を求めるニーズは今なお、大変高く強いものがある」という記述があります。まさに、そうだと思っております。私共の市や県内を見ましても、203号線が早く開通して欲しい思いますし、難所であるトンネルが早く出来たらいいなという声はよく聞きます。

今年、年が明けてから大雪が降りました。東京都内奥多摩方面の首長さんに伺いました。東京都下の市町村レベルの区域の中でトンネルがあってなんと片側一車線分しか広さがない、両面交通は出来ませんよという話を聞いたときはびっくりしました。

また、十津川村長さんには、先の大雨で、まだまだ通常に通れない道もあるんだと聞きました。数か月前に上京する時、飛行機でその上空、雲間からその様子が見えました。まだ土砂ダムが残っており驚きました。これを解決しないと人々は通れないなと改めて思ったところです。

まだまだ、皆様の所にはそれ以上に厳しい所もあるかと思いますが、そういった現状をほっとくわけにはいかないと思いますので、是非皆様のお力を供に寄せていただきながら、綿貫会長を筆頭に、関係の皆様方に、こういった窮状をわかっていただいて、より良い国土づくり、国づくり、町づくり、未来づくりを、していかなければならないと思っております。

時代はおりしも、防災の事が東日本大震災で強く認識されております。病院に縁のある相馬市長さんは、こう言われました。「高速道路があってよかったよ」「そうですか」と私はくしの歯作戦の事だと思いましたが、違いました。高速道路の盛土のおかげでそこで水が止まった。もしなかったらもっと内陸にいって犠牲者は増えたはずだと。自分の病院も後100mか150mでアウトだったろうと言われました。また、くしの歯作戦も、わずか1日、2日で通路を確保して、1週間でちゃんと通行出来るようにしていただいたのは見事でした。私も被災地に行きましたが、驚くことに家の跡はあるけれども建物は一切ない。そしてなんとか道を通って行きましたけれど、橋は全て仮設橋、そんな状況を目の当たりにするこの1、2年で、まだまだ復旧も最中だと思いますけれども、これも全国的に声を上げていかないとと思っております。

また、そういった事を踏まえて、国土がしっかりとした基盤を持って、多くの皆さんが安心・安全の元に仕事が出来る、暮らしが出来るようにならなければならないと思っております。

南海トラフの事も気になっております。先日の九州市長会議では、宮崎の市長さんが「南海トラフが発生し、一番規模が大きい場合は、18分後に宮崎に波が襲ってくる。高さは最大15、16mと予想されている」と言われました。そんな状況を考えていくと本当に我々が、国土交通省を中心に、国土強靭化ということをしていただけなければならないと思っています。

また、日々の暮らしを支えているものに物流があります。このことについては東日本大震災の時も九州や中国や四国や近畿や東北やその他から行った救急援助隊が行ったのも道のおかげです。保健師や医療スタッフが行ったのも道のおかげです。また友達作戦で医療品や薬品が米軍のヘリと陸路を繋いで行ったのも道のおかげです。是非、こういった事諸々が、さらに確たるものとして確保出来るように我々は協力をしていかなければいけないという思いを強くいたしているところです。

最近、佐賀県国道事務所から予算の報告を伺いました。暫定1．0いくらだからまぁなんとか出来ますよというお話があったんですが、続いて聞いた話でびっくりしました。それは道路構造物の事です。橋脚の事ももちろんありますが、注目すべきは、高速道路の上に架かっているいる橋です。皆さんの所にはいくつありますか？我が市にもいくつかあります。歴史を紐解くと元々は農道、あるいはあぜ道に行く道だったそうです。高速道路を通すために上にあげたものです。今は便利に通っています。でもこれが40年経ち、50年、60年になりますとたぶん危険になると予想されます。点検も目視検査だけでは不十分です。そこに人が行ってハンマーでたたかなければなりません。ハングオーバーの機械でやる事も出来ますが、狭い道にはたぶん入らない。そしたら下から足場を組んで叩くそうです。1車線ずつ高速道路を止めながら調査するだけで数百万単位のお金がかかり、もし異常があるならばその補修をしなければならない。これを全て、移管されて市町村道ですけど、これは無理だと思いませんか。是非、こういったことを国によく考えていただいて国や高速道路の方で予算措置も十分にしていただいて、突然ある日、高速道路の橋脚が上から落ちてきて大事故にならないように、一緒に問題提起もしなくてはならないと思っております。

そういった事もありますので、是非、今日、ご同席いただいている国土交通省道路局を中心とした幹部の皆様には、地方の目の前にある窮状とそして財源を伴うこれからの重要な課題ということをどうぞご認識いただくと供に、今後は財源の確保ということであるならば、新しい道路財源の議論をするとか、新しい財源の確保について真剣に議論するとかそういう事も今後必要ではないだろうかという意見が、市長さんや町長さんからも出ていることを申しそえます。

皆様と供に頑張っていかなければならないという思いを再度申し上げ、本日の会議にあたり意見発表とさせていただきたいと思います。

役員の一部改選

【新選出理事】
山梨県・堀内　茂
山梨県・渡邊凱保
長野県・風間辰一
長野県・西沢正隆
徳島県・影治信良
【新承認副会長】
近畿地区・中村愼司

【新選出監事】
近畿地区・木村　要
【新指名常任理事】
山梨県・堀内　茂
長野県・風間辰一
徳島県・牧田　久

〈敬称略〉