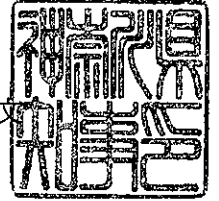




道 整 第 1 6 号
平成19年 5月 7日

国土交通省道路局長
宮 田 年 耕 様

神奈川県知事 松 沢 成 文



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）

平成19年4月2日付け国道企第114号で貴職より依頼のありました標記の件につきまして、別添のとおり回答いたします。

問い合わせ先

県土整備部道路整備課調査班 野 口

電話 045(210)6406

県土整備部道路管理課調査指導班 相 原

電話 045(210)6359

[別添]

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

① 県域を越えた広域的な連携の強化や市町村合併の支援

本県では、観光振興、防災対策などの広域的な行政課題に対しては、関係都県が行政区域を越えた連携を強化しながら取り組むことが必要であると考えており、こうした連携強化を支える交通基盤として、広域的な道路ネットワークの整備が重要である。

また、県内市町村の機能を強化し、県土の均衡ある発展を図るためには、市町村合併を積極的に支援していく必要があると考えており、より広域化する市町村域の一体性を確保する幹線道路の整備が重要である。

(具体例)

- さがみ縦貫道路(圏央道)や第二東名高速道路をはじめとする自動車専用道路網の整備
- 津久井広域道路など市町村域の一体性を確保する広域的な幹線道路の整備

② 産業・観光振興策との連携や安全な県土づくりの基盤となる幹線道路の整備

本県では、京浜臨海部に代表される産業集積と、多彩な自然環境や豊かな歴史・文化などの高いポテンシャル(神奈川力)を生かして、地域経済の活性化を図るため、「インベスト神奈川」や「かながわツーリズム」などの産業・観光振興策に、重点的に取り組んでいる。

しかしながら、本県では、全国ワースト3位の渋滞損失時間を記録するなど、道路整備の遅れが、円滑な産業経済活動を大きく阻害し、神奈川力を十分に生かできていない現状にあり、産業・観光振興策と連携した幹線道路の整備が、喫緊の課題となっている。

また、国際競争力の向上のため、空港や港湾との連絡を強化する幹線道路の整備が不可欠である。

さらに、全国ワースト4位の死傷事故件数の減少や高齢者等に配慮したバリアフリー化への対応、あるいは大規模地震をはじめとする自然災害への対応力の強化など、安全で災害に強い県土づくりを実現する基盤としての道路整備が急務となっている。

(具体例)

- 産業・観光拠点へのアクセスを強化する国道246号バイパス(厚木秦野道路)、西湘バイパス延伸、三浦縦貫道路(Ⅱ期)などの幹線道路の整備
- 羽田空港の再拡張・国際化と併せた神奈川口連絡道路の整備
- 国道1号箱根湯本駅前などの交通安全対策、緊急輸送路の充実強化

③ 地球環境への対応

本県では、環境に配慮した持続可能な社会の実現に向け、地球温暖化対策に積極的に取り組んでいる。その一環として、環境性能に優れた電気自動車(EV)について、本県が全国の自治体に先がけて本格的な普及に取り組んでいるところであり、その普及推進を図る誘導策が重要である。

(具体例)

- EV普及推進のインセンティブとして、ETCでの高速道路利用料金の割引

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

① 高速道路ネットワークの有効活用

既存ストックの有効活用を図る観点から、地元自治体による一般道路の整備と連携しながら、既存の高速道路への利便性を高める追加インターチェンジ（スマートインターチェンジを含む）の設置が重要である。

また、料金の割高感のため、本来有する機能を発揮し切れない高速道路の利用を促進するような料金施策が重要である。

なお、料金施策の妥当性については、必要に応じて社会実験などを実施して検証していくことも重要である。

（具体例）

- 東名高速道路への利便性を高める「（仮称）綾瀬インターチェンジ」の整備
- 料金体系が異なる高速道路をまたぐ場合にも利用しやすい料金施策の導入

② 県民参加と透明性の向上による一層の選択と集中

本県では、今後の道路整備の選択と集中を図るにあたり、検討過程の透明性を高めるため、アンケート調査などで把握した県民意見を反映するとともに、県民を含む第三者委員会で議論いただきながら、事業箇所の優先度を順位づけする基準の確立に取り組んでいるところである。

このように、効率化を推進するにあたっては、一層の選択と集中が必要であり、その際には、県民参加の実施などを通じて透明性を高めることが重要である。

③ 計画的な維持管理の推進

高度経済成長期に大量に整備した道路施設が、近い将来、同時期に老朽化し、更新需要が集中すると予測される中で、今後の維持管理を効率的に進めるためには、橋りょうなどの重要構造物について、計画的な維持管理による長寿命化により、ライフサイクルコストの低減を図るとともに、舗装については、道路の安全性を確保しつつ、沿道環境や土地利用の状況などに応じた維持管理を実施する必要がある。

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 県民との協働

県民、NPO、企業など、多様な主体が協働して地域課題に取り組むことが求められている中で、道路行政においても、県民への分かりやすい情報提供とともに、県民との協働による取り組みを一層進める必要がある。

(具体例)

- 新たに道路の美化活動を支援する「(仮称)サポーターズ制度」を創設するなど、「県民とともに考え、ともに実行していく」ための仕組みづくりの推進

② 道路財源の確保

本県では、今後の概ね10年間は、さがみ縦貫道路(圏央道)の完成が予定されるなど、道路網の大きな変革期を迎える。真に必要な道路整備を推進すべき正念場であり、これまでも増したスピードで幹線道路の整備を進めるため、安定的な財源を確保する必要がある。

そのことによってこそ、多くの税を負担しながら、著しい渋滞に見舞われている県内道路ユーザーの理解が得られるものと考えます。

また、これまでに蓄積した道路施設の今後の更新需要に適切に対応していくためにも、安定した財源が必要である。

したがって、道路特定財源は、本来の目的である道路の整備や維持管理あるいは道路関係施策の財源として確保すべきであり、道路特定財源制度の目的や歴史的な経緯を踏まえれば、一般財源化しようとする部分は、受益者負担の考え方に立って、まずは首都圏への道路財源に振り向けるべきである。