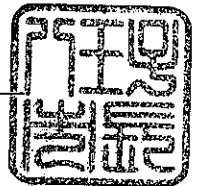




19 八計交収第 4 号
平成 19 年 5 月 7 日

国土交通省道路局長 殿

八王子市長 黒 須 隆



中期的な計画策定にあたってのご意見の提出について(回答)

日頃より本市の道路行政につきましてはご高配を賜り厚くお礼申し上げます。また、本市内を通る首都圏中央連絡自動車道や国道 20 号八王子南バイパスなどの国道整備につきましてはご尽力いただき重ねてお礼申し上げます。

さて、平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号で依頼のありました、標記件について別紙のとおり回答いたします。

なお、今後とも、まちづくりの根幹である道路の整備に引き続きご尽力並びにご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

連絡先:八王子市まちづくり計画部交通政策室

〒192-8501 八王子市元本郷町三丁目 24 番 1 号

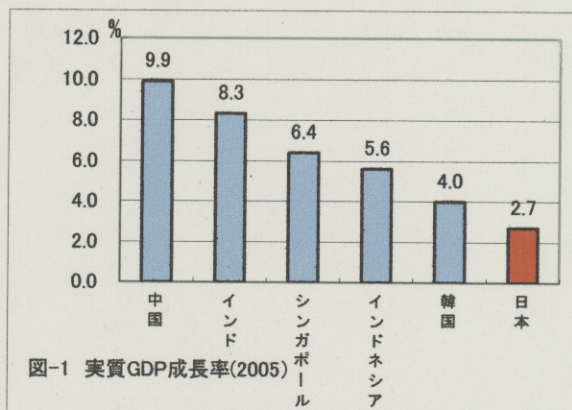
電話 042-620-7259(直通)

国際競争に負けないスピード感を持ったインフラ整備の仕組みづくりが必要

八王子市

八王子市は昨年市制 90 周年を記念して、中国の泰安市、韓国の始興市、台湾の高雄市の三都市と友好交流協定を結び様々な場面での交流を進めています。このためこれらの国々に数多く足を運びましたが、いずれの国々もそのまちなみの変化の早さには眼を見張るものがあります。

お隣の中国では、オリンピックを控えて道路や港湾、空港などのインフラ整備が急ピッチで進められおりますが、特に高速道路の整備では、1998 年から毎年約 2,000 億元を高速道路の整備に投資し、毎年 3,000 km のペースで整備が進められています。この投資額は我が国の道路特定財源うち国費分にほぼ匹敵するものとなっており、また整備延長の伸び率は我が国の 20 倍にもなっていて、このインフラ整備に支えられて経済成長率も毎年 10% 近くと驚異的な発展を遂げています。



また、台北と結ぶ新幹線の開業などで話題となっています台湾の高雄市は、世界第 6 位の海上コンテナの取扱量を誇っていますが、その取扱量は上海や深圳に抜かれたとはいえ我が国の五大港の取扱高をあわせた量にも匹敵するといわれています。

さらにインドシナにあるベトナム、ラオス、タイ、カンボジア、ミャンマーでは、これらの国々を結ぶ

東西回廊という一本の幹線道路の整備により、その産業構造を大きく変えつつあります。

このように東アジアの各国は急成長する経済と道路の整備が車輪の両輪のように、お互いに関連しあって、国際競争力を高める結果となっています。

これに引き換え我が国では社会資本整備に時間がかかりすぎており、東アジア各国が背後に切迫する状況がひしひしと感じられ、このままでは我が国の将来に大きな危機感を持ちえざるをえないところです。

昨今、道路特定財源の見直し議論の中では、我が国ではもう道路整備の必要性は低いのではないかとの意見も聞かれるようですが、先ほど申し上げました東アジアの各国の状況や、首都圏における交通や都市環境の状況を見るにつけても、我が国、特に首都圏においてはまだまだ道路整備の必要性は高いものがあると考えています。

首都圏においては 3 環状 9 放射の道路ネットワークが計画されてから、すでに 40 年の歳月が流れていますが、放射方向に比べ環状道路の整備が遅れており、その整備率はいまだ 35% 余りに止まっていることから、都心部を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、環境への影響はもちろんのこと経済的にも多大なる損失が発生していますが、このことがスピードを要求される現在の産業においては、大きな支障となって国際競争力の低下にもつながっているものと考えております。

先日、テレビなどでも報道されましたが、首都高速道路において大型コンテナトラックが道路を逸脱する事故が発生しましたが、本来このような大型車両が首都高を通るべきものでないにもかかわらず、道路ネットワークの整備が遅れていることから都心部を通らざるを得ないことにより起こ

った典型的な事例であると思います。

表 1 北京と東京の環状道路の比較

北京

	計画延長	供用延長	整備率
2006 年	436 km	379 km	87%
二環路	6 車線		
三環路	6 車線		
四環路	8 車線		
五環路	6 車線		
六環路	4 車線		

東京

	計画延長	供用延長	整備率
2006 年	522 km	181 km	35%
中央環状	4 車線		
外環道	4 車線・6 車線		
圏央道	2 車線・4 車線		

このようなことから整備が遅れている環状道路の整備は積極的に進めるべきであると常々考えておりますが、そのためには財源確保はもちろんのこと、必要な用地の確保がスムーズに進められるような仕組みづくりが必要であると考えております。具体的にいえば、土地収用法の手続きをさらに迅速に進められるような制度の改正も考えていかなければならないのではないかと考えております。

目を地域に転じれば、やはり地域の骨格となる幹線道路の整備は早期に進めなければならない課題です。生活環境の向上と自由時間の増加に伴い、市民の価値観や生活様式が多様化する中、心の充足を求めてその行動範囲はどんどん拡大していることから、市域を越えて連携しあうための地域高規格道路や主要な幹線道路を整備し、移動の円滑化を図るとともに環境改善にも資する都市の骨格づくりが必要となってきます。

多摩地域においては、幹線道路の整備の遅れから、慢性的な渋滞の発生とともに物流コストが割高になるなど、地域の生活や経済活動に支障が生じています。このため東西方向の新滝山街道や国道 20 号八王子南バイパス、同日野バ

イパスなどや、南北方向の国道 16 号や府中所沢線などの主要な幹線道路の整備が不可欠となっています。

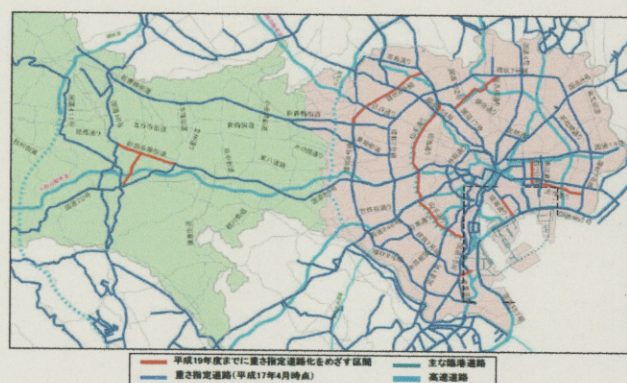


図-2 大型車通行可能な道路の状況

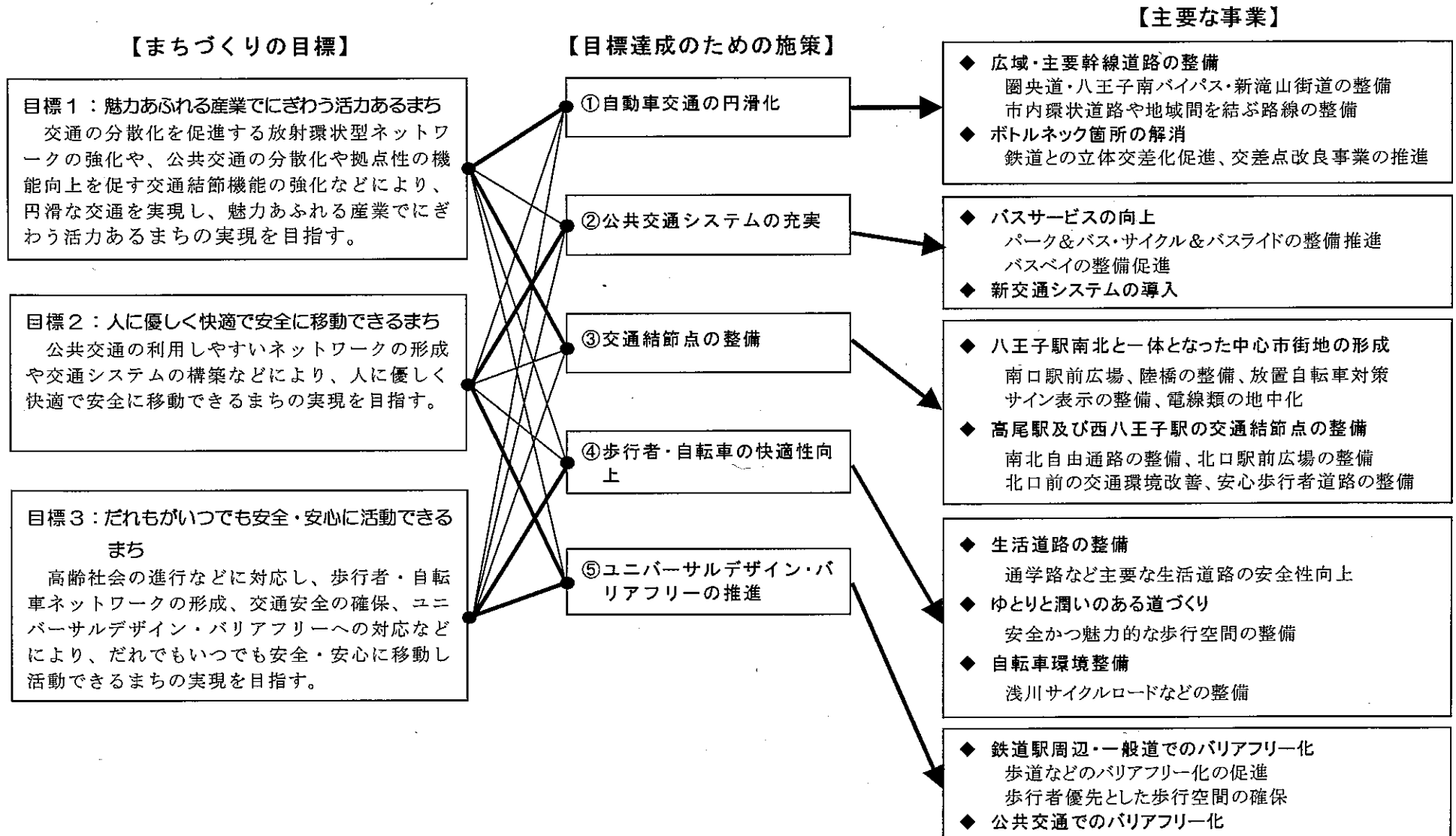
また、地域の魅力を引き出すとともに、災害時の安全や輸送ルートの確保のためにも、電線類の地中化や歩道のバリアフリー化なども合わせて進めていかなければならない課題であると考えています。

さらに、住宅密集地を中心とした生活道路の整備や、山間部での公共輸送を確保するための道路整備なども依然として要望が高く整備を進めなければならない事業となっています。

道路特定財源の見直しにあたっては、このように地域の状況を十分に汲み取り、地域が特色を活かした道路整備が図れるよう、自由度の高い国の支援制度が必要であり、また、地域の厳しい経済状況の中では、真に必要な事業には補助率の割増など検討していくべきであると考えております。

いずれにしても、高規格幹線道路から生活道路に至るまで、我が国の道路の整備水準はまだ不十分であり、また、今まで整備された施設についても、適切な管理が必要であることから、道路特定財源については、このような事業に積極的に充当していき、次の世代にも我が国がアジア地域の盟主たる経済・社会基盤を確立していかなければ、我が国に未来は無いと考えていることから、将来に憂いを残さないよう円滑なインフラ整備に向けた取り組みを進めていただきますよう訴えます。

～住み良いまちづくり・活力あるまちづくりを目指して～
新八王子市総合都市交通体系整備計画による計画的な交通体系整備の推進



事業推進に向けて国に期待すること

地域が使いやすい補助金・交付金制度の創設

道路整備の重点化にあたっては、交通政策・交通機能整備の観点を重視し、高齢社会やコンパクトシティ等にふさわしい、まちづくりの視点から重点化を進めることがこれまで以上に重要となってくることから、整備延長を延伸することのみならず、道路の質的向上に係る政策の優先度を高める方向性が期待されている。このため補助金等について、1 次的整備に係るものに限らず、これまで以上にユニバーサルデザインや景観等の道路機能の質的な向上に係る2 次的な整備に対する補助金等の充実が必要である。

これらを含めて地方の独自性が発揮できる自由度の高い補助金、交付金制度を創設するよう要望する。

国からの支援の強化

地方分権の時代、財源移譲が進んだとはいえ、社会資本整備に対する国の役割と責任はまだまだ高いものがあると言わざるを得ない。

このため必要な社会資本の整備には、国からの十分な支援を期待したい。特に都市部においては、公共施設のための用地の取得に多くの費用と時間を要することから、事業が長期化し整備効果がなかなか発揮されない状況が生まれている。

このため、用地費や橋梁、トンネルなど多大な費用がかかるものについては、国の補助率をさらに増やすよう制度の見直し、事業がより早く進捗するよう国からの支援の強化を期待する。

公共事業を円滑に進めるための新たなしくみづくり

人々の生活水準が向上し、価値観や生活スタイルが多様化する中では、公共事業に対しても様々な意見があり、法令等に則って適正に進められる公共性の高い事業に対しても、協力が得られない場合があることは仕方のない事である。

このような場合に必要な用地等を取得するための手法として「土地収用法」定められているが、現在その手続きには多大な時間と費用がかかる場合が多く、これがまた事業が遅延する原因のひとつにもなっている。

このため、土地収用法による土地取得をさらに迅速に進められるよう更に土地収用法を見直し、公共事業を円滑に進められるような新たな仕組みづくりが必要であると訴える。