

(1) 道路特定財源に絡んで、日本の高規格幹線道路網図、(H19年10月1日現在)を主体に現時点での高規格幹線道路の供用区間と今後の10年の『道路の中期計画(素案)概要(抜粋)』について概論しました。

高規格幹線道路総延長(予定路線を含む14000km)平成19年度末で9347km(67%)の開通延長で約2/3の開通率です。

中でも新名神自動車道亀山JCT~大津JCT(41km)が来年2月23日開通予定が発表されたことは特筆されることです。ETCの普及(約2/3)を契機にスマートICの運用が現在45箇所もなされていて今後もどんどん増やす予定です。

中期計画では人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後10年間を対象として将来のわが国経済社会が、国際的にも競争力、成長力が確保され、又安全・安心で活力ある地域社会が維持されたものとなるよう、今後の道路整備の姿をわかりやすく示す必要があります。本年4月以降、2回にわたり国民各層の幅広い意見聴衆して、年内に中期計画を作成する。国交省の中期計画素案では取り組む主な政策課題を次のようにしている。

- ① 国際競争力の確保(拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善等基幹ネットワークの整備、24兆円)
- ② 地域の自立と活力の強化(生活幹線道路ネットワークの形成、慢性的な渋滞への対策)、33兆円
- ③ 安全・安心の確保(防災・減災対策、交通安全の向上、安全・安心で計画的な道路管理)、19兆円
- ④ 環境の保全と豊かな生活環境創造(地球温暖化対策、騒音・大気汚染等道路環境対策、生活環境の向上)31兆円
- ⑤ 既存高速道路の有効活用(既存高速をネットワークを進め効率的活用・機能強化)3兆円を重複を含んで必要な事業量を全体65兆円として、道路特定財源を使用することとしている。素案では一般財源に回す金額は0としている。

我々の議論としては、真に必要な道路とは何か、どのような決め方をするのか等難しい疑問が寄せられたが、各人道路に対する考え方がまちまちである。ただまだまだ地方では道路要望が強いことは言える。

中国の高速道路建設の超特急的整備も話題に上がった。