

通告に従いまして順次質問を致します、私からは道路行政に関して伺って参ります。

道路は道民生活や経済・社会活動を支える最も基礎的なインフラであり、高規格幹線道路から市町村道に至るまで、北海道の道路網の整備は地域住民が長年にわたり熱望してきているところであり、中長期的な視野に立って体系的かつ計画的に推進されるべきものであると考えます。

しかしながら、広大な面積を有し、都市間距離も長い北海道にとって、道路整備は、いまだ十分とはいえず、本道における「活力ある地域づくり」や、「観光のくにづくり」を支援する上で、より一層重要となっていると考えます。

特に高規格幹線道路ネットワークの形成は、道内の圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化、救急医療・災害時の代替ルートの確保を図る上で、北海道の最重要課題であると考えます。

一方、国や地方の財政事情が極端に悪化する中、国の構造改革においては、公共事業の計画的な縮減が進められ、また、道の財政立て直しプランや行政改革大綱などにおいても、各種事業の縮減・休廃止などのほか、公共事業にあっても大幅な削減が予定されております。

しかしながら、財政の健全化への視点ばかりが強調されますと、一步間違えば、地域経済、特に地域雇用に大きな影響を与えることにもなりかねず、十分な配慮が必要であると考えます。

私は、このようなことから、北海道の道路整備の実情を十分踏まえた上で、引き続き、計画的かつ早期に道路整備を推進していく必要がある、との観点から、以下数点お伺いします。

一．道路特定財源について

1．一般財源化に関する検討内容について

まず、先の我が会派の一般質問において、道路特定財源問題に対する知事の考えについて答弁をいただいたところではありますが、この件に関連して幾つかお伺いします。

平成18年度の予算内示を直前に控え、近頃、道路特定財源の一般財源化議論がクローズアップされているが、小泉首相が国交相などに指示した道路特定財源の見直しについての検討内容とは、どのようなものか初めに伺います。

答 弁 者 武田 準一郎 道路計画課長

(道路特定財源の見直しについてであります、)

道路特定財源の一般財源化、および暫定税率の維持を前提といたしまして、年内に、道路特定財源の見直しに関する基本方針を、また、来年度の抜本的な税制改革に併せて具体的な案をそれぞれ取りまとめるよう、小泉首相が、関係閣僚に指示したものと承知しております。

一．道路特定財源について

2．本道の道路整備に与える影響について

報道でも伝えられているように年内に、道路特定財源の見直しに関する基本方針をとりまとめるということであり、行財政改革が大変な早さで進んでおり、この先いったいどうなるのか心配するのですが。

道路特定財源が一般財源とされた場合、本道の道路整備に与える影響をどのように考えておられるのかお聞きします。

答弁者 長 栄作 土木局長

(一般財源化に関する影響についてであります、)

現在、政府などの関係機関で検討されている道路特定財源の見直しについて、どの範囲を見直すのかなど、その根幹となる部分が不明なためその影響を量的に見通すことは、難しいものと考えておりますが、直轄事業でも実施されて

いる高速道路の整備に大幅な影響が生じることが懸念されるほか、一般国道の整備・維持補修、および補助事業で行われている道道や市町村道の整備・維持補修事業につきましても、大きな影響が生じるものと考えているところであります。

いずれにいたしましても、全国に比べ、道路特定財源が多く投入されている本道にとっては、見直しによる影響も、大きなものとなることが、危惧されるところであります。

一．道路特定財源について

3．道路特定財源議論についての見解について

見直しは北海道の道路整備に大きな影響を及ぼし、危惧されるとうことですが、私も全く同じ思いであります、そこで

道路特定財源議論についての建設部長の見解、及び、道としてこの議論に今後どのように対応されようとしているのか、伺います。

答弁者 野村 昌信 建設部長

(道路特定財源の見直し議論についてであります、)

全国に比べ大幅に遅れている高速道路ネットワークの整備が必要な本道にとりまして、道路特定財源の必要性・重要性はこれからも変わらないものと認識しており、その一般財源化については、基本的に反対と考えております。

このことから、去る11月17日には、国など関係機関に対し、道議会と一体となって道路特定財源制度の維持を要望したほか、11月29日には、多くの市町村長さんや関係団体の皆様方とともに「道路特定財源を活用した北海道の高規格幹線道路ネットワークの早期形成に関する中央要請」を行ってきたところであります。

今後も、あらゆる機会を通じて、関係機関の皆さんとも連携を図りながら、北海道にとって必要な道路整備をより一層進めることができるよう、関係方面に働きかけてまいりたいと考えております。

二. 本道における高速道路の現状について

1. 高速道路の現状について

道路特定財源に係る動向は、北海道のあらゆる道路行政に大きな影響を及ぼし、これまで、道路整備の方向性として、広域交通と物流効率化の支援・観光産業支援など空港や港湾、観光客の移動時間などの短縮目標や交通安全対策、高齢化社会への対応など整備目標が上げられておりますが、そうした計画に遅れが生じると考えますので、そうした事にならないよう国の動向を注視し、しっかりと対応されますよう、お願いします。

次に、高速道路に関し伺います

北海道は、積雪寒冷という大変厳しい自然条件、そして、国土の22%を占める大きさなどから、幹線道路の果たす役割は非常に大きいものがあり、道路整備は必要不可欠ではないかと思っておりますが、その整備は未だ不十分と感じております。そこで、本道における高速道路の置かれている現状をどのように認識されているのかお伺い致します。

答弁者 渡辺 彰彦 道路計画課参事

(高速道路の現状についてであります、)

本道の高速道路の供用率は、今年の11月1日現在で、全国が64%であるのに対し、北海道は39%と大幅に遅れております。

具体的に申し上げます、「背骨」にあたる縦貫道が青森から鹿児島まで既に供用しているのに対し、本道ではまだ形成途上であります。

また、他の都府県では、県庁所在地が高速道路でネットワーク化されているのに対し、本道では、県庁所在地に匹敵する人口10万人以上の地方の中核都市である函館市、帯広市、釧路市、北見市が、いまだネットワーク化されていない現状となっております。

二. 本道における高速道路の現状について

2. 高速道路の整備区間の現状について

高速道路の供用率が全国に比べて大幅に遅れているとの回答を頂いたが、この10月より、これまで高速道路の整備を進めてきた日本道路公団が民営化されたところでもあります。この民営化により、余市～小樽間をはじめとするこれまでに整備区間とされた区間について、現在、どのような状況にあり、今後、どのように整備が予定されているのか、お伺いします。

答弁者 渡辺 彰彦 道路計画課参事

(整備計画区間の現状などについてであります、)

高速道路の整備は、平成15年度の国土開発幹線自動車道建設会議において、それまでの有料道路方式に加え、新たな整備方式として国が道路公団に代わって整備する新直轄方式が導入され、当面、有料道路方式として整備する区間が、余市～小樽間、夕張～十勝清水間、七飯～国縫間とされ、新直轄方式として整備する区間が、本別～釧路間、足寄～北見間、士別釧路～名寄間とされたところです。

新直轄方式区間の本別～釧路間につきましては、今年3月に釧路側で、5月には本別側で着工式が行われ、工事の進捗が図られているところであり、新直轄方式区間のうち、抜本的見直し区間とされた足寄～北見間、士別釧路～名寄間については、現在、国において、ルート、構造・規格などの大幅な見直しが検討されているところと承知しております。

一方、有料道路方式区間については、来年3月までは暫定期間として、新会社である東日本高速道路(株)が旧道路公団から3区間をそのまま引き継ぎ、夕張～十勝清水間および七飯～国縫間は、引き続き工事の進捗が図られており、余市～小樽間は、工事着工に向けた調査が進められているところでもあります。

新会社の事業は来年4月から本格的にスタートすることになりますが、国土交通大臣と新会社が来年1月までをめぐり協議した後、新会社が建設する高速道路について、国土交通大臣が指定し、高速道路に関する整備計画を変更するとともに、新会社は日本高速道路保有・債務返済機構と来年3月までに建設に関する協定を締結して新年度からの事業執行にあたることとなっているところでもあります。

二. 本道における高速道路の現状について

3. 今後の高速道路の整備促進に向けた取り組みについて

新直轄方式の場合は今後の道路予算のありかたに左右されるものの、一定の進捗をしていくものと思うのですが、有料道路の3区間特に小樽・黒松内間については民営化に伴い、採算性の問題から置いて行かれるのではとそうした不安があるのですが、

ご答弁のなかで民営化後、来年1月をめどに国土交通大臣が新会社と協議し、建設する路線を指定すると言うことであります、又、

今後の国土開発幹線自動車道建設審議会において、本道の高速道路の整備の方向性が決まると仄聞しているのですが、年末の平成18年度予算の内示を目前に控え、これまでも各方面への要望活動をされているものと思うが、本道における高速道路の整備については、どのような要望を行なっているのか、お伺いします。

答弁者 野村 昌信 建設部長

(高速道路の要望についてであります、)

高速道路の整備は、北海道にとって最重要課題の一つであり、知事自ら高速道路の全国大会などあらゆる機会をとらえて、本道の高速道路の必要性とネットワークの早期完成を

訴えているところであります。

また、先程も申し上げましたとおり、去る11月17日には道議会と一体となって高速道路の整備促進について、国など関係機関に働きかけを行っております。

さらに、11月26日から27日にかけては、東京都内の代々木公園で開かれた北海道の味覚や観光を紹介する北海道フェアにおいて、首都圏の方々にも本道の高速道路整備促進への理解を深めていただくため、高速道路の必要性や整備効果などについて、パネル展示やパンフレットを配布したところであります。

道といたしましては、高速道路整備の両輪となる有料道路方式と新直轄方式により、整備が一層促進されるよう、地元市町村や関係団体などと一体となり、引き続き、国や関係機関へ強く働きかけてまいりたいと考えているところであります。

三. 一般道路の整備方針について

1. 一般道の現状について

高速道路の問題、小樽・黒松内間に関しては、久田先生筆頭に後志管内の市町村長、議会議員、経済団体等 100 人近くの大要望団で中央要請を行いこれまでに、小樽・余市間が整備計画区間に昇格したものの大要請活動御 10 年を経過しても工事着手を見ることが出来ない、大変残念なことであります。

ただいまの答弁で、重点要望事項として国や関係機関へ強く働きかけると言うことですので、ぜひ、高規格幹線道路ネットワークが早期に整備されるよう強く要望しておきます

次に、地域からまだまだ要望の高い一般道の整備についてであります。道道など一般道路の置かれている現状について、お伺いします。

答弁者 武田 準一郎 道路計画課長

(一般道路の現状についてであります、)

国道、道道などの一般道路につきましては、改良率や舗装率など一定程度の整備水準に達しているものの、急勾配、急カーブなどの箇所や防災対策の必要な箇所などが、いまだ多く存在し、本道における道路整備は、まだまだ十分とは言えない状況にあると認識しております。

また、冬期間の厳しい気象条件や自然災害による交通障害の発生、交通安全対策における課題、さらには、橋梁やトンネルなどの適切な維持管理や、計画的な補修・更新への対応など、本道の道路整備には、多くの課題を有しているものと考えております。

三. 一般道路の整備方針について

2. 厳しい財政状況における道路事業の取り組みについて

(公共事業等の削減の影響と対応について)

一般道に於いても多くの課題を有しているとの事で、私も、同じ認識です、これから冬に向かい除雪等、道路の維持管理など様々な問題があります。

こうした環境にあつて、道の財政状況は、赤字再建団体への転落の危機に直面しており、この11月24日には「新たな行財政改革の取り組み(案)」が公表されたところであります。

この中で、地域経済や道民生活に大きな影響を及ぼすことが懸念される公共事業については170億円、投資単独事業については150億円、いずれも一般財源ベースでの削減目標が掲げられております。

事業費ベースに置き換えますと800億円から1000億円の削減になると想定されるわけですが、公共事業等の予算規模が最も大きい道路整備においては、この削減の影響をどのように考え、今後、どのような対策を講じようと考えているのかお伺いいたします。

答弁者 長 栄作 土木局長

(今後の道路整備などについてであります)

「新たな行財政改革の取り組み(案)」においては、公共事業等についても聖域なきコスト削減の取り組みが必要とされているところであり、道路整備事業についても、一定程度の減少は避けられないものと認識しているところであります。

こうした中、今後の道路整備に当たっては、これまで以上に「選択と集中」の視点に立って、効率的・効果的な整備に取り組むことはもとより、一般財源の持ち出しの少ない「地方道路整備臨時交付金事業」、いわゆる「交付金事業」へシフトするといった工夫により、

可能な限り事業量の確保を図ってまいりたいと考えております。

三. 一般道路の整備方針について

3. 交付金事業について

先ほど、29日に多くの市町村長さんと道路整備に対する中央要請に行かれたとお話がありましたが、約90人の市町村長さんが参加され今までに無い参加者と聞いております。

又、開発期成会などの要望でもっとも多いのが交通ネットワーク、道路整備でありますこうしたことから。

ただ今、答弁頂いた「交付金事業」についてであります。財政的な面の他に、これまでの他の事業とどのような相違点があるのか、また、地域からの様々な整備要望に対応が可能なのか伺います。

答弁者 道路計画課長 武田 準一郎

(交付金事業についてであります、)

これまでの「通常補助事業」が、一般国道に準ずるネットワークを形成する事業や、

国家的な見地から支援が必要な事業に厳しく限定されてきているのに比べ、「交付金事業」は、地域の裁量度が高く、小規模な修繕や補修、道路付属物の整備など、身近な課題に幅広く活用できることから、地方の自主性と創意工夫により、地域からの様々な整備要望に

対応が可能な事業であると考えております。

三. 一般道路の整備方針について

4. 地方部の道路整備について

国、地方を問わず財政状況が厳しい中で、「選択と集中」といった視点が重要視され、「費用対効果」の高い事業が優先されることについては、一定程度理解するところです。

しかし、その面ばかりが強調されると、一方で、交通量の多い札幌など都市部の事業が優先され、現状でも遅れていると感じられる地方部の道路整備が、

(開通していない道路・通年通行の確保・拡幅など)

ますます遅れていくとの危機感が地域住民からは聞こえてくるところですが、このようなことを踏まえて、地方に於ける道路整備について、どのように考えておられるのか。

答弁者 野村 昌信 建設部長

(地方における道路事業についてであります、)

道路事業についての各地域からのご要望は大変多く、地域の実状を反映した多岐にわたる内容になっており、いずれも地元にとって重要な課題であると受け止めております。

これらに対応するためには、様々な観点から、事業の必要性、緊急性を勘案していく必要があるものと考えております。

このため、「費用対効果」という面ばかりではなく、自然災害や交通事故などへの対応、

あるいは、観光支援、まちづくりなど地域における課題への対応といった視点も大切であることから、地域の置かれている状況や地元の方のご要望の内容などを十分踏まえ、

限られた財政状況の下ではありますが、「通常補助事業」に加え、「交付金事業」も活用しながら、必要な道路整備が着実に進められるよう努めて参りたいと考えております。

これまで、道路整備にかかる幾つかの視点から質問をさせていただきましたが、御答弁いただいた内容からも、道路整備をはじめとする建設行政を取り巻く環境が非常に厳しいことを再確認したところであります。

一方、道路整備は、地域経済の活性化を図るための基本であり、申すまでもなく本道、特に地方においては最も期待を寄せる事業の一つであります。

建設部においてはこうした厳しい環境にあっても、これまで蓄積された豊富な知識と技術を結集し、地域の要望に応じていただきたい事。

また、道路の維持管理につきましては、機会を改めて議論をさせていただきたいと存じますが、道路特定財源の見直し議論に当たり、私は、除雪排雪などの維持管理にあてるよう国に強く働きかけるべきと考えております。

すでに、建設部においても検討されておられるとは思いますが、将来増大する維持管理費への国費支援策実現に向け早急な取り組みをお願いしたいと存じます。

どうか、建設部にあってはこれらの逆風に負けることなく、地域のために、地域発展のためにこれまで以上に温かい手をさしのべて頂きますようお願いして、私の質問を終わります。