

活動レポート

日本技術士会北海道本部 社会活動委員会

北海道インフラ技術政策研究委員会

文責：北海道インフラ技術政策研究委員会 幹事長 浅野 基樹
委員 伊藤 徳彦

第8回研究会の開催

1. はじめに

2024年(令和6年)9月12日(木)に第8回となる研究会を開催しました。「日本の道路政策～道路財源の将来～」をテーマに「広域道路ネットワーク計画をどう育てるか?」と題し、専修大学商学部の太田和博教授からご講演をいただきました。

2. 第8回研究会

太田先生の講演の内容は以下のとおりです。

■国土交通省道路局は2008年(平成20年)12月に「新たな中期計画」を公表した。『「新たな中期計画」では、道路特定財源制度の廃止に際し、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改める。具体的には、事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム指標)に転換するとともに、厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。』と記されている。

■道路特定財源の一般財源化には、歳出の硬直性を緩和し必要な分野に使う、財政赤字を削減する、という公式な見解があるが、財務省に裁量権のある財源を確保するという面もあったのであろう。

■2009年(平成21年)を境に道路整備が国の関心事では無くなったのかもしれない。審議会の位置づけや広域道路網計画のあり方から感じられる。

■かつての内閣総理大臣を会長とした国土開発幹線自動車道建設審議会(国幹審)は、委員の互選で会長を選ぶ国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)へと代わり、今は社会資本整備審議会(社整審)の中で議論する形へと引き継がれた。

■社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会中間とりまとめ「高規格道路ネットワークのあり方」(2023年10月)においては、それまで、2時間で

主要都市へ到達するための国土開発幹線自動車道7600キロ(1966年)、1時間で到達するための高規格幹線道路14000キロ(1987年)という全国ネットワークの整備目標が、24000キロの高規格道路というローカルネットワーク(広域道路ネットワーク)の整備目標へと変更された。

■トップダウン型の整備からボトムアップ型の整備へと変更され、地方が主体となって、整備財源の確保、道路整備の優先順位の考える時代に入ったといえる。これからは、民間企業が収益の最大化を目標とするように、地方ブロック毎に広域道路ネットワーク整備に必要な費用を予測し、一所懸命に予算の確保するよう考えるべきであろう。

■例えば、重要物流道路や観光道路の整備費を利用者負担で考える必要があるかもしれない。道の駅やスマートインターチェンジの整備では、CX(カスタマー・エクスペリエンス、利用者満足度)の向上に必要な整備費用を受益者負担で考える必要があるかもしれない。

■広域道路ネットワークの整備によって地方部に新たな産業が生まれる可能性を追求すべきだろう。インフラ効果・ネットワーク効果として、地方部での地域間競争が生まれることが大切である。



写真-1 太田和博教授(左)と会場の様子(右)

3. 終わりに

次回は令和7年1月に第9回研究会を予定しています。引き続き本誌にて報告させていただきます。