

高橋（稔）委員

それでは、何点か伺います。

今回の補正予算につきましては、国民の命を守る防災、減災対策ということでもありますとともに、先ほど来御説明がありましたが、しっかりと経済成長をにらみながら、地域の活性化に資する公共事業に重点化していくということで我々も受け止めているわけでありますが、そういった中で、しっかりと県内経済における波及効果というのを大いに期待するところでもあります。

先ほどから出ている県内経済の今後の大きな波及効果としては、さがみ縦貫道というのがあるわけですが、ロボット特区も認められまして、一層の弾みがついていくというふうに期待をしているところでもあります。このさがみ縦貫道については、国直轄事業ということで大きな補正予算が計上されましたが、このさがみ縦貫道の捉え方、特に今申し上げました、県内のみならず、広域な波及効果を及ぼしていることを考えますと、本県の政策ということはもちろんとして、やはり国策と言ってもいいぐらいの位置付けがあってしかるべきかと考えております。

したがって、そこにおける料金体系の在り方ですとかロードプライシング、それから周辺地域における環境的な配慮ですとか、こういったことが今後大きな課題としてあるかなというふうに認識を共通しているところですが、そこで料金体系ということについて、これまで取り組んできておられますが、国をどう絡めていくのか、今、申し上げました国の政策としてしっかり位置付けてもらうような捉え方、そういったことも、正に国直轄事業としての大事な位置付けと同様になってくるのかなと、そんなふうに思います。少し御見解を伺っておきたいと思っておりますが、今の料金体系の在り方をどのように勝ち取っていかうとされるのか、これについて御見解を伺っておきたいと思っております。

県土整備局参事（国道調整担当）

委員御指摘のように、さがみ縦貫道、大きくは圏央道ということになると思いますが、我が県のみならず、首都圏、さらには非常に大きく見ますと、西日本と東日本を首都圏で連結していくという国土全体、国家機能のリダンダンシーという観点からも非常に重要な位置付けがなされているところでございます。

本県について考えてみますと、今後 10 年で 100 キロメートルの高速道路と 21 箇所プラスアルファのインターチェンジができるということですが、委員御指摘のように、料金というものについてのやはり施策がセットで出ていかないことには、経済対策、物流対策、ひいては現在、利用されております国家全体の成長戦略というところに効いてこないということであろうと思っております。

御指摘の同じような観点から、この委員会でも御説明させていただいたと思っておりますが、昨年 10 月 31 日に、オール神奈川で、政令市も含めた高速道路利便促進協議会を設立いたしました。

ポイントは二つあるかと思います。1点は、道路はかなり身近なインフラですので、きめ細かな料金ニーズ、あるいはここで出入りしたい等々、様々な機能も含めたニーズを把握するという点が重要かと思います。

もう1点は、委員御指摘の広域的な視点、連携ということでございまして、昨年11月21日に、関係する九都県市で、この首都圏全体の料金についての要望を内閣の方にさせていただいているところでございます。

また、今年の1月28日には、知事が、自ら国土交通省の方に出向きまして、大臣への要望を持っていったのですが、ちょっと別件で、急遽、大臣は御都合が悪くなりましたが、梶山副大臣の方に要望を受けていただきまして、さがみ縦貫道、圏央道の料金その他につきまして、直接、知事の方から要望をさせていただいております。

ようやくネットワークになってきたということで、料金が重要だろうという御指摘かと思っておりますので、引き続き関係機関、関係省庁、それから高速道路会社、それから直接の大口の利用者である経済界、こういったところと連携しながら、使いやすい料金体系を目指していくということかと思っております。特に御指摘のロードプライシングは、海外でも様々な取組がなされておりますので、これから施策として組み上げていくということについて、神奈川県も全力でやっていきたいと考えております。

高橋（稔）委員

しっかり国策として位置付けるということが大事だと思うんですが、4月の末には、たしか圏央道の木更津・東金間が開通するということが報じられていたと思いますが、そういうことを考えますと、千葉は、アクアラインを経由して、千葉に呼び込もうという、そういう圏央道ですから、全体ではずっと回るわけですが、先行して4月末にはそういう動きがあるということを考えますと、今おっしゃっていただいたように、しっかりさがみ縦貫道、圏央道につながっていくこの部分も、本県内のみではなくて、道路全体の圏央道全体の動きにどう資するかということ考えた上では、今おっしゃっていただいたような料金体系を本県の公費だけで賄っていくというのはきつい話ですので、今おっしゃっていただいたようにしっかり国を巻き込んでいくと、正に国からお越しいただいているわけですから、その辺のところを十分御認識いただいた上で、お取組をいただきたいと、こういうふうに思うわけです。

特に、キロ単価、もっと具体的な話をする、現状どんな感じになっているのですか。どのぐらいの単価があって、どういう状況になっているか、分かりやすく教えていただきたい。

県土整備局参事（国道調整担当）

先ほどお答えさせていただきました知事の要望のときに新聞にも出ましたので、委員の方も概要は御存じだろうかとは思いますが、非常に細かな話をする、微妙に違うんですが、キロ当たりで言いますと約42円という設定になっております。これは非常に高いのではないかということで、要望をさせていただいているわけ

ですが、高速自動車国道の標準的な料率は 24.6 円ということですので、かなり高い。

しかも、私ども、問題だと言っておりますのが、圏央道の内側、いわゆる大都市区間というふうに言われたりしておりますが、東名高速とか関越道とか、内側の区間が、29.52 円というのが大都市の標準的な料率になっております。

国全体の施策として、環状道路に交通を回すことによって、無用の交通を大都市の中から排除する。先ほどロードプライシングというお話もありましたが、必要なものは入れるのですが、1箇所集中しないように、円滑に回していきましょうということであるとすれば、環状道路の料金というのは安くしてしかるべきではないでしょうか。しかも、神奈川県が正にそうであるように、先日 15 日にいただいたような特区とか経済のエンジンを回していく企画が神奈川県でも進んでおります。また他県でも進んでおりますということから、もう少し安くするということが、正に国策として必要なのではないのでしょうかということで、成長戦略も今組み上げられることもあって、申し上げていきたいということでございます。

高橋（稔）委員

今おっしゃったように、正に圏央道は、国策として、もう一刻も早くやっていたかなければいけない。東日本戦略のみならず、オールジャパン戦略としてもやっていたかなければいけないことだと、私は思うのですが、埼玉県鶴ヶ島周辺が先行しておりますが、倉庫、そういうものが多くて、生産拠点はまだまだ神奈川県の方が、狙い目があるかなと思っておりますので、特定保留の活用もありますが、この神奈川県が、ロボット特区も一つですが、生産拠点化して、しっかり埼玉県の物流拠点と圏央道を通じてリンクしていくことによって、相乗効果が生まれてくるんだと個人的には考えているんですが、やはり県の戦略を具体化していくためにも、今おっしゃっていただいたような料金体系をしっかりと構築していただくことによって、圏央道全体の付加価値を増していただくことで、利用数を大いに高めていく、こういうことを強くお願いしておきたいかなと思っております。

補正からは外れてしまったかもしれませんが、いろいろ恐縮ですが、50 億円もついていますので、急いでいただきたいということでございます。

次に、路面化の調査ということで、先ほど御答弁がありました。過日うちの代表質問でも取り上げさせていただきましたが、この何箇所か箇所付けがありましたが、具体的にもう少し分かりやすく教えていただきたいのですが、どこを調査対象にどのようにやっていくのか、教えていただけますか。

道路管理課長

この路面下の空洞調査ですが、箇所表の 1 ページに道路補修費（公共事業）というのがありますが、そこのところには 9 番というところがあると思うんですが、ここに国道 1 号他という委託がございますが、ここで路面下空洞調査箇所付けで計上させていただいております、ここにありますように、神奈川県が管理する

道路、約 1,000 キロぐらいあるのですが、このうち緊急輸送道路に指定されているのは約 600、これを大体 3 年間ぐらいで、路面下の空洞調査をやっていこうというところでございまして、まずはその中でも、国道 1 号や国道 134 号、国道 129 号といったような路線から取り組んでまいりたいと考えております。

高橋（稔）委員

是非ここで要望しておきたいことは、今おっしゃっていただいたように、緊急輸送道路 600 キロを 3 年間で調査というお話なのですが、新技術で調査していくと、もう瞬時に大体分かると、つまり地雷除去の技術を生かしてやる工法を確立されていると聞いているところがあるのですが、時速 60 キロで探査していくと、600 キロというのは、もう割り出していただければ、もうすぐ終わっちゃうわけですね。

したがいまして、今おっしゃっていただいた、国道 134 号をはじめ、幾つかの路線もやるという発想ではなくて、もうダイナミックに早期に県道全域を検査していくというか、そういうことを念頭に置いていただければ有り難いなど。600 キロ 3 年というのは、今、申し上げたスピード感覚からいうと、少し時間をかけ過ぎじゃないかなというふうに思いますので、これはこれとして、今回、取り組んでいただくことは大いに評価させていただきますが、今のスピード感、時速 60 キロで探査できるというそれを是非研究していただきたいなと思います。

あわせて、この工法、どういうふうにやっていくのか。単価で、安かろうでいってしまいますと、それはそれでいいのですが、今、申し上げたような技術力を駆使していくような方法、つまりプロポーザルといいますか、こういうことも念頭に置いていただければ有り難いと思うんですが、技術とスピードと経費、お金、これについてどういうふうを考え合わせていくのか、御見解を伺っておきたいと思います。

道路管理課長

今、委員の方からお話がありましたように、基本的には、まずは路面下探査車というレーダー波の発射する車両を走らせる。これが今だんだん速度も向上してまいりまして、約 60 キロほどのスピードで、探査は可能になってきているということは承知しております。

その一方で、そのレーダーで探査した箇所が実際に空洞なのかというのは、これは、現地で調査して、実際に空洞か否か、いわゆるヒット率といいたるところがあると思います。実際に 3 年間でというのは、そういった現地の調査も含めると、やはりそのぐらいかかってくるのかなと思います。そしてまた、発注に当たりまして、そういったヒット率といいたるところが抽出率、そういった技術力とか単価等があると思いますので、どのような形で発注したらいいか、今後を含めて検討させていただければと考えております。

高橋（稔）委員

スピード感が大事だと思いますね。3 年というのは余りにもかけ過ぎなので、

これは是非お願いしたい。新技術をどんどん研究していただいて、勉強されていると思いますが、お願い申し上げたいと思います。

あわせて、地下に埋設されているのは、雑線類がいろいろあるわけですし、この探査、公費で、全部、県が見ていくというのちょっと違うのではないのかなと。そこには、いろいろな業者の財産が路面下にはあるわけですし、その人たちと、協働、協業して、そういったデータが生かされる仕組みはあっていいのではないかと。その人たちが、逆に負担していただくようなスキームもあっていいのではないかと。というふうに思いますが、今これは、答弁を急に求めても出ないでしょうから、是非そういうことも、神奈川県初で、そういう発想はどこもやっていないですから、是非お願いしたいなというふうに思うところでございます。是非これは提案させていただきますので、よろしくお願いいいたします。

最後に、一つだけ、この鉄道施設安全対策事業費補助が新しくつきました。先ほど3社、江ノ島電鉄とか箱根登山鉄道とか、いろいろおっしゃっていただきましたが、気になるのですが、大船から出ているモノレールは何か調査してないのですか。やっていくべきではないでしょうか。

交通企画課長

今回の補助対象ということで、国庫は、国で区分された中小事業者のうちに、県内で公益性を有するという基準の中で、複数の市町とまたがる路線として、例えば江ノ島電鉄、箱根登山鉄道、伊豆箱根鉄道、湘南モノレールといった4社の方々が浮上しまして、その方々にヒアリングをさせていただいた。その中で、大船から出ました湘南モノレールについても、診断調査等が行われる意思が確認できましたので、補助させていただいております。

高橋（稔）委員

ありがとうございます。以上です。

高橋（稔）委員

それでは、公明党県議団を代表して、意見を申し述べます。

我が国の経済再生に向けました緊急経済対策としての平成24年度補正予算第1号に対応し、本県としても、地域経済のエンジンを回す施策に、積極的に取り組む上からも、平成25年度当初予算案と一体とした14箇月予算としての補正予算措置に、賛成の立場で意見を申し述べます。

今回の予算案は、景気不良効果が期待できる即効性がある事業、国民の命を守る防災、減災事業が中心で、経済成長に寄与することに重点を置いていると、国の施策に理解を示しております。従来型と同じと批判されないためにも、特に公共事業費増大との短絡的な批判に対しても、国民の命を守る防災、減災対策や経済成長や地域活性化に資する公共事業に重点化していることを県民に理解してもらうことが大事であります。我が団も取り組んでまいります。当局におかれましてもしっかりと説明責任を果たしていただきたいと思います。

中小企業を取り巻く環境は、長引くデフレをはじめ、依然として厳しい状況が続いており、とりわけ県内経済における建設業も厳しい経営環境に置かれております。今回の補正予算案が、即効性と波及性が現れるような取組をしていただきたいと強く要望しておきます。県内業者への発注も、偏りがないように、設計、積算業務をはじめ、発注に関しても工夫をしていただければと思っております。

例えば、緊急輸送道路を対象に、路面下の空洞化調査等につきましても、即効性と技術力なども加味した調査方法を検討していただくよう要望します。

また、中長期的には、民需主導の成長で経済が活性化していくことに資するよう、例えば圏央道など、国直轄事業との関連でも、ハードとソフト両面において、大いに力を発揮していただきますよう、期待と要望をさせていただきます、意見発表といたします。