

## (付) 凍結後の道路建設をどうするか

## 目次

- 1、凍結後、必要な道路建設は国民合意の下で再開する
- 2、改革には高速道整備計画の見直しありき
- 3、高速道整備計画の見直しの手順
- 4、凍結した高速道路を再び建設する場合の手順
- 5、第三者機関とは日本式の縦軸ではなく欧米式の横軸に位置する
- 6、造りかけの道路の債務も返済可能、「建設仮勘定」は売却可能な資産でもある

## 凍結後、必要な道路建設は国民合意の下で再開する

- ◆ 「ゼロベースでの見直し」を実現するために、建設中の道路建設をいったん全てストップする必要がある。
- ◆ しかしながら、今後も必要な道路建設は継続していかなくてはならない。評議会案では今後の道路建設についてもスキームに織り込んである。
- ◆ ただしその際大切なのが、道路整備計画の見直しである。たとえば石原都知事が主張する外環道の建設は現行の整備計画には含まれておらず、熊が出てきて事故に遭うような北海道・道央道の建設は計画に入っていたりする。道路整備計画自体を見直して内閣として正式に変更をしないことには、計画通り9,342kmを建設せざるを得ない。改革の大前提として、こうした現行の整備計画が果して本当に全て妥当なのか、再度考え直す必要がある。
- ◆ 全体計画を見直した上で「どの道路が必要でどの道路が不要か」、採算性および経済効果を、国民の代理たる第三者機関で査定し、改めて道路建設を国民の合意の下で進めていくことが肝要であろう。

# 改革には高速道整備計画の見直しありき

無駄な道路建設を中止するには、計画の見直しが必須

## ◆ 計画の絶対堅持は国民の理解を得られない

バブル全盛期に決めた計画を現在も全く変更せず予定通り道路を作らねばならないという国交省の主張には国民が納得いかないのではないか。

## ◆ 決定権を、国交省・族議員から国民に取り戻す

建設中・建設予定の道路については、第三者機関が建設すべきかどうか冷静に評価するという透明・中立の仕組みを作り、国交省・族議員から決定権を国民が取り戻す。

## ◆ 道路特定財源、道路公団、道路計画は三位一体

道路特定財源の一般財源化と、道路四公団の民営化と、道路整備計画の精査は三位一体。特定財源の見直しと道路公団民営化を進める上で、計画の精査は必然的に対処すべき問題である。

# 高速道整備計画の見直しの手順

高速道の整備計画は、高速自動車国道法第5条第1項

「国土交通大臣は、前条第1項により高速自動車国道の路線が指定された場合においては、会議の議を経て、政令に定めるところにより、当該高速自動車国道の新設に関する整備計画を定めなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」

及び同5条第2項

「前項の整備計画のうち、国土開発幹線自動車道に係るものについては、国土開発幹線自動車道建設法第5条第1項に規定により決定された基本計画に基づき定められなければならない。」

とあるので、まず、国土交通大臣が新基本計画を立案し、内閣総理大臣を会長とする国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、決定しなければならない。

次に、この基本計画に従い、新整備計画を同会議の議を経て決定しなければならない。