Q 地方分権なぜできないのか？

金負担協議 退職手当 地方に求めず

直轄負担し 直見直 松沢知事「道路管理費廃止を」

国直轄公共事業費の地方負担金制度の見直しで国土交通省の長安豊政務官は2日、2009年度は同省出先機関の職員退職手当や庁舎整備費の計約70億円の支払いを都道府県などに求めない考えを示した。同日開かれた関係4省の作業チームの会合で述べた。

理由として長安氏は、「事業との関係が分かりにくい」などとして地方側が強く反発していることを挙げた。国交省の予定額通知によると退職手当などは、地方負担金全体の0・8%を占める。

一方、道路などの負担金には維持管理費が含まれ、全国知事会は10年度からの廃止を求めている。

資料：2009.12.3 神奈川新聞

国道への県の負担廃止もよいが、
国の道路情報を活用する意欲が県にない！

A answer

県が負担している分、国の情報もとらなければ、分権はない。

Q なぜ県道路公社は綾瀬IC整備事業から外されるのか？

県内初の「地域活性化」型

東名綾瀬IC構想始動

18年完成目指す

市 4月に推進室 県 10年度事業化

東名高速道路の綾瀬インターチェンジ（綾瀬IC、仮称）構想が今春、具体化に向けて大きく動きだす。綾瀬市が四月にインター推進室を設置。県は二〇〇九年度中に環境影響評価を完了させ、地域経済の発展などを目的に都道府県主体で整備する県内初の「地域活性化IC」として国に申請し、一〇年度の事業化を目指す。地元の悲願だった綾瀬ICは一八年ごろの完成に向け、実現の可能性が高まってきた。

（真野太樹、松崎敏朗）＝関連記事20面に

綾瀬ICが計画されているのは、横浜町田IC―厚木IC間の綾瀬バス停付近で綾瀬市役所から近い工場街。県内の東名高速道路ではIC間が最も長い一五・三キロという エリアで、地元自治体や経済界から設置を切望する声が上がっていた。

県や綾瀬市などは一日当たり一万七千―二万二千台の利用を想定。県道藤沢座間厚木線に接続し、藤沢市内の国道1号まで約十五分でつながることで、さまざまな波及効果が期待されている。県は一〇年度から用地買収や詳細の設計、測量などに着手する意向だ。

計画では、用地買収を含めた工事費に百億円以上を見込む。東名高速道路から料金所までのIC本体は県道路公社が整備し、利用者から高速料金とは別に百一百五十円程度のIC通行料を徴収し、維持管理費や施設費などに充てる。

県の直轄負担は、県道に面した高速道路入り口から料金所までの県道分で、十数億円。高速道路に新たに設置される加減速車線や料金所の建設は、中日本高速道路が負担する。

綾瀬市は、〇三年に藤沢市など周辺七市一町と協議会を設立し、誘致に取り組んできた。新たな交通要所として、工場進出や産業誘致に伴う人口流入などに期待し、年間約九億円の税収増を試算。新設する推進室では用地買収などの調整役を務めるという。

県内では一九六九年の東名高速道路全面開通後、地元議会によって日本道路公団（当時）が八一年に藤野中井ICを整備。九八年には、綾北ニュータウンの都市開発事業者である住宅・都市整備公団（当時）などが横浜青葉ICを整備した。

◆地域活性化インターチェンジ（IC）　高速道路が通過しているが、ICが乏しく利用しにくい地域を対象に、2000年度に設置が認められた。企業立地や地域経済の浮揚、雇用創出、慢性渋滞の緩和などで地域活性化に寄与することが条件で、地方公共団体が主体となり整備する。国土交通省によると、三重鳥羽IC（答松自動車道）と大分光吉IC（大分自動車道）がすでに開通。横浜鶴見IC（東関東自動車道）などり力所で事業中。

この計画で
道路公社を延命させる
意図を感じて
いたが・・

《資料：2009.12.16 神奈川新聞》

井手たくの問い

新聞記事によりますと、総事業費、この綾瀬インターチェンジに関しては、110数億円ということで書かれておりますが、このうち公社はどのくらい負担をされるのか、お伺いをしたいと思います。

県土整備部参事（国土調整担当）の答え

綾瀬インターチェンジのうち東名高速道路から料金所までの区間、この区間を道路公社の有料道路事業で想定してございます。この金額はおおむね約 100 億円程度と想定をしてございます。これが道路公社の負担ということになります。