

(仮称) 蓮田S AスマートI C地区協議会会議録

平成21年2月26日(木)

14時55分から16時15分まで

蓮田市役所 201会議室

1 開 会

2 市長あいさつ

3 会議出席者の紹介

4 社会実験採択からこれまでの経過と蓮田市の調整方針について

事務局説明

1) 社会実験採択後の経過

- 蓮田S Aが平成20年3月26日に社会実験の箇所として採択、運用形態3/4インター形式、(上りに入口、出口、下り出口)。
- 採択後、関係権利者、周辺住民とへの説明会、用地交渉を開始。
- 社会実験の検討の段階では、S A周辺の地権者に建築物等の移転が伴わないことを前提に用地の協力を得ながら、県道蓮田白岡久喜線の振り替えやアクセス道路の整備を行い、対象車種を普通車以下で進めてきた経緯がある。
- 平成21年1月 広報はすだ1月号で社会実験の概要を市民全体に周知、お知らせ

2) 経過を踏まえた調整方針

- 3/4インター形式から2/4インター形式へ変更し、早期に事業着手、運用開始を目指したい。
- 関係する地権者と用地交渉を進める中で、特に上り線側出口(OFFランプ)付近での県道の振り替え案で進めることにより、工場の操業に支障が出る可能性があることから、この部分の線形を変更することで、この事業が早く進められること。また、関係企業から協力をいただけたところまで交渉を進められてきたこと。社会実験申請の際も、フル化、車種拡大については、上位計画や市の幹線道路ネットワークの動向を踏まえ、当該地区の土地利用の転換、あるいは、現在のS A付近にとらわれることなく、S Aの改築等にあわせ、地元要望と周辺地権者の協力のもとに完成形のスマートI Cを目指すこととしており、この考えを今後も持ちつつ、進めてまいりたい。

→ 社会実験の検討を行った際に、隣接する久喜 I C と岩槻 I C の需要交通を見ると東京方面への需要が高いことから、東京方面を向いたハーフインター形式で進める調整方針とした。

3) スマート I C [高速道路利便増進事業]制度実施要綱 (案)

→ 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律 (昭和 33 年法律第 34 号) 「特財法」に基づく「高速道路利便増進事業」としてスマート I C の整備を位置付け
→ これからは、一定の要件と関係者との調整が整えば、社会実験を通さず、スマート I C の設置が可能

制度要綱の概要

対象道路 → 高速自動車国道のほか、高速道路株式会社が管理する全ての道路が対象。
(一般の有料動路を追加 [例えば、圏央道])

I C のタイプ → S A ・ P A 型に加え、本線直結型も対象に追加。
(事業区分も、高速道路区域境から料金施設境へ変更)

費用分担 → 社会実験では、高速道路区域内は、国、区域外は市。
新たな制度では、料金の徴収施設までが、高速道路株式会社が整備、日本高速道路保有・債務返済機構が財産と債務を引き渡す。 料金徴収施設は、会社が整備及び管理運営

広域的検討 → 個別箇所の検討に必要となる情報・データを得るため、都道府県域等の広域を対象に、土地利用、産業政策等との関係を分析・整理する手続きを新たに追加。

広報・意見聴取 → 検討プロセスの客観性、透明性の向上のため、(従来任意で行われてきた) 連結道路管理者による地域住民に対する広報・意見聴取の手続きを明記。

社会実験の廃止 → 従来の要綱でも、社会実験が本格導入の前提条件とはなっていなかったものの、実態上は社会実験を経由して、本格導入の流れとなっていたが、実態上も廃止。

5 協議事項

(1) [仮称] 蓮田 S A スマート I C 地区協議会規約 (案) について

事務局説明 → 規約 (案) の朗読

質問、意見なし

→ (1) について、確認。

(2)〔仮称〕蓮田SAスマートIC実施計画書(案)について

事務局説明

本日提示している実施計画書は、7項目のみ、この他に

- ・計画交通量、供用予定時期
- ・連結のために必要な工事に要する費用の概算額
- ・管理運営のために必要な費用の概算額
- ・供用時を基準年次としたときの費用便益費(B/C)及び採算性

以上をもって完成形となる。この4項目については算定中で、数値が入り次第各委員に説明を行う予定。

質問・意見

東日本高速道路㈱ → 運用時間については、採算性を積算する中で、24時間にならない可能性もあるので、その部分については、今後の検討課題ということをお願いしたい。

地元委員 → 運用時間は、24時間にならないこともあるのか。

東日本高速道路㈱ → 現在供用開始しているスマートICによっては、16時間運用(朝6時から夜10時まで)しているところもあります。そういう場所は、夜間交通量が極端に少ない場所で管理運営費と採算性を考慮し、そのような運用時間にしていきます。蓮田の場合は、都心に近いこともあり、ある程度交通量が出ると思われるので、24時間の運用ができると考えておりますが、データを精査していないので、先ほどのような発言になったわけです。

国土交通省 → ICは、24時間の運用することによって、利用者の利便性向上にもつながるので、国としてもコスト(管理運営費)の縮減ができるよう検討を進めています。

地元委員 → 県道蓮田白岡久喜線の歩道は、どのように整備されるのか。

千葉県土 → 県として、当該箇所に歩道の設置は考えていません。今回の整備は、スマートICに設置に関連する整備ということで、蓮田市が主体となり、県道改良に伴う費用負担を含め、蓮田市が整備を行います。

地元企業 → 今回の案についてですが、弊社としては、用地の協力については、地元住民からある程度の合意があることを前提で考えていることを申し上げます。また、道路拡幅部分については、支障物もある可能性があります。その辺についても、場合によっては用地提供のネックになる可能性がありますことを、ご了解お願いいたします。

質問・意見は、以上

(2)実施計画書(案)について、確認。

実施計画書(案)で連結許可申請を提出する予定。

6 その他

事務局 → 次回以降の会議で、スマート I C の名称について、検討し、決定して参りたいのでよろしくをお願いします。

7 閉 会