

回 答 書

受付番号	回収年月日	回収場所	担当主管課
第 1 号	平成25年6月14日	伊予市役所	産業建設部道路河川課
題 目 (テーマ) : 松山自動車道に中山 I C 設置に関する委託について			
提 案 内 容 (要 旨)			
<p>愛媛新聞報道 (2013 年 6 月 1 日) によると、「松山自動車道に中山 I C 設置の検討に関する委託料」が 866 万円計上されたようですが、何故、今中山 I C なのか疑問に感じましたので教えてください。</p> <p>① 平成の大合併の当初から、中山 I C 建設が合併の条件であったと聞きますが、当時と今とでは状況が大きく変化しています。例えば、平成 22 年のデータによると、中山の人口は 3534 人。そのうち高齢者 (65 歳以上) が 1463 人、41.4%を占めている。10 年後に高齢者の仲間入りする人口は約 680 人。新生児の人数を考慮しても半数以上が高齢者となる。このような状況では I . C の活用や必要性も現象するものと推測される。</p> <p>② 伊予市には伊予 I C がある。伊予市の I C ではどのくらいの利用者がいて、どのくらいの人が伊予市に来ているか等の利用者内容分析はできているのか。聞いた話で正確性に欠けるが、伊予 I C 利用者の多くは松前のエミフルや松山空港へ行く人の通過点であると聞く。</p> <p>③ 中山地区は伊予 I C と内子 I C の中間に位置する。距離的にいずれも 10~20 分の時間で利用可能である。中山 I C があれば便利になるのは間違いないが、建設費にどのくらいかかるのか。その場合、費用対効果は十分か。</p> <p>④ 松山自動車道の周辺には中央構造線が走っている。地震があった場合、中央構造線の活断層が動けば橋脚の落下の危険性もある。阪神淡路大震災のように。56 号線と松山自動車道のどちらが地震、災害に強い道路なのか。いくら I C を造っても橋脚が落下したので意味がありません。</p> <p>⑤ 単純に考えて、866 万円の委託料や I C 建設費も中山地区の活性化に使ったほうがメリットがあると思う。中山地区にたくさんのお客さんと呼べる施設を実施してから I C 建設を検討するのが筋ではないか。</p>			
回 答 内 容			
<p>この度「中山 I C 設置に関する委託」に関し 5 点のご提案・ご質問をいただきましたので、お答えいたします。</p> <p>①点目の「中山 I C の必要性」につきまして、ご指摘のとおり、中山地域は、急速な過疎化・少子高齢化の進行、農林水産業を始めとする地場産業の衰退等から地域活力が大きく低下しているのが現状であります。こうした状況を鑑み、当該地域に追加 I C を整備することは、人口減少の抑制、地域の振興・活性化、災害時の緊急避難経路・物資等輸送道路の確保、総合病院等への搬送時間の短縮等、将来にわたって持続可能な地域形成に資するものと考えています。</p>			

②点目の「伊予ICの利用状況」につきまして、追加ICの整備効果を測定するに当たっては、詳細な交通量推計を行う必要がありますので、伊予ICも含め、近隣のICの利用状況や利用動向に関し、綿密な検証・分析を進めています。

伊予ICは南予方面から県都松山市及び周辺地域へ移動する際の玄関口としての役割を担っていることから、利用者の多くは、松前町・松山市方面へも足を延ばしているものと考えられます。

③点目の「中山ICの建設費及び費用対効果」につきまして、追加ICはETC搭載車限定のスマートIC形式であることから、通常のICと比較し、建設コストが大きく抑制されるとともに、その大半を国の財源で整備することが可能となります。しかしながら伊予市にとって大きな投資であることには違いありませんので、費用対効果（費用対便益）について十分に精査したうえで、事業化に向けての検討を進めてまいりたいと考えています。

④点目の「中山自動車道の構造」につきまして、高速道路の整備及び管理運営は西日本高速道路株式会社（通称ネクスコ）が行っておりますが、橋脚の建設に当たっては、国の基準に従って、安全性及び景観保全に十分配慮しているものと考えています。

⑤点目の「中山地域の活性化施策」につきまして、この度計上する委託料やIC建設費に関する投資が、限定的かつ一過性の効果に留まらないよう、長期的・大局的視点のもと、他の観光施策、産業施策を一体的に実施・展開することにより、当該地域の将来にわたっての振興・発展に寄与してまいりたいと考えています。

以上、よろしくお願いいたします。