

# 岐阜県における 高速道路の課題について

平成23年5月19日

岐阜県知事 古田 肇

# 1. 中部圏の高速道路ネットワーク

## 2. 高速道路整備に関する5つの論点

- (1) 高速道路ネットワークの重要性と活用
- (2) 災害時の代替路としての高速道路の有用性
- (3) 暫定2車線の高速道路の問題点
- (4) 高速道路の整備手法と地方財政
- (5) 高速道路の無料化

# 中部圏の高速道路ネットワーク



< 論点1: 高速道路ネットワークの重要性と活用 >

## 沿線地域で飛躍的に進む企業立地 (東海環状自動車道東回り区間開通)

東海環状自動車道東回り区間の開通に伴って、開通前後で年間あたりの県内の工場立地件数が約4倍に飛躍的に増加

### 美濃テクノパーク

区画数: 12  
分譲面積: 27.7ha  
平成17年までに完売

### 関テクノハイランド

区画数: 18  
分譲面積: 42.1ha  
平成18年までに完売

### グリーンテクノみたけ

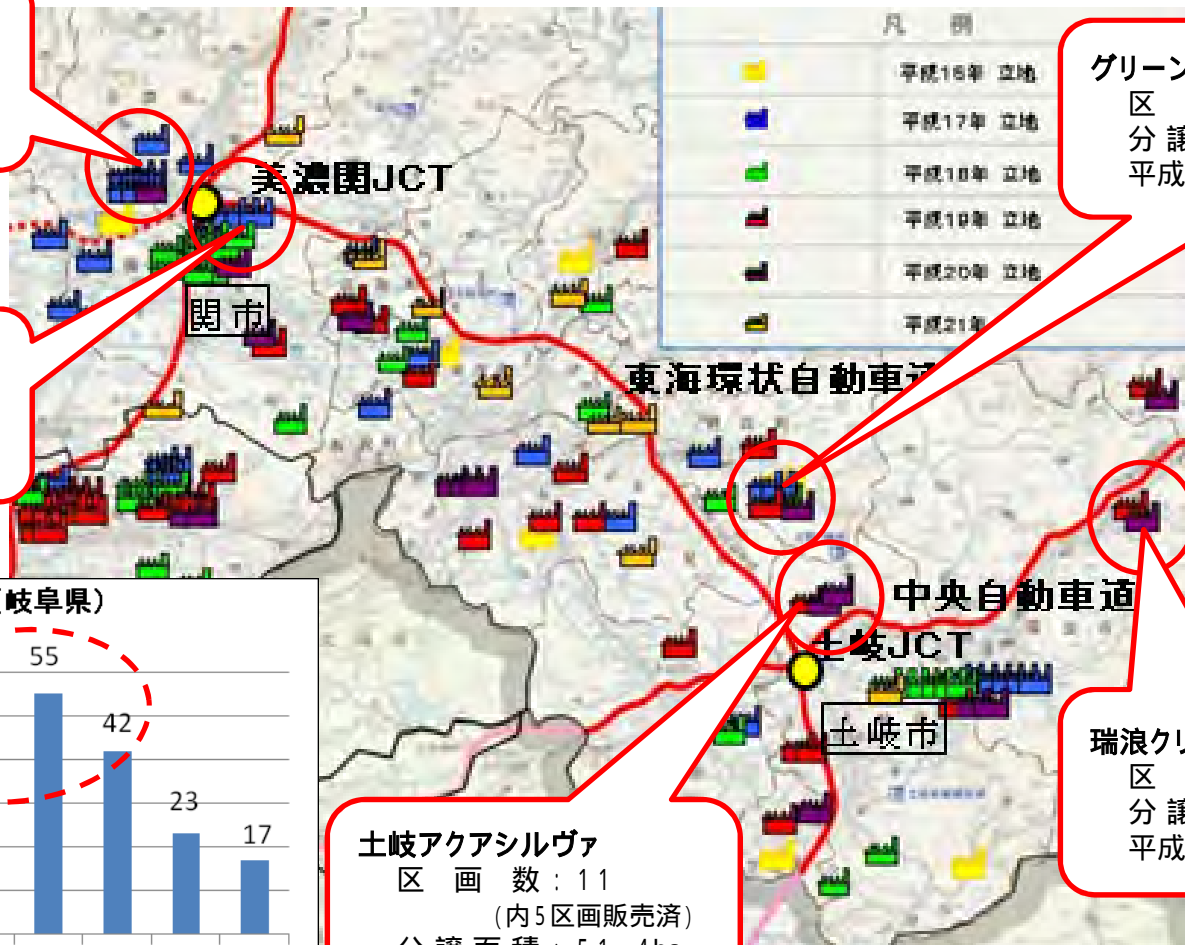
区画数: 22  
分譲面積: 32.6ha  
平成17年までに完売

### 瑞浪クリエイション・パーク

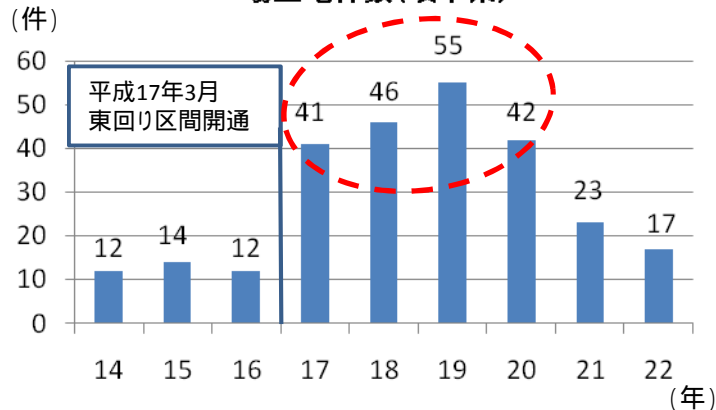
区画数: 19  
分譲面積: 15.3ha  
平成20年までに完売

### 土岐アクアシルヴァ

区画数: 11  
(内5区画販売済)  
分譲面積: 51.4ha  
平成19年から分譲開始



工場立地件数(岐阜県)



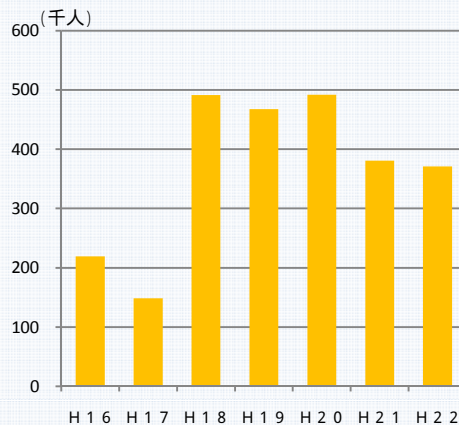


< 論点1: 高速道路ネットワークの重要性と活用 >

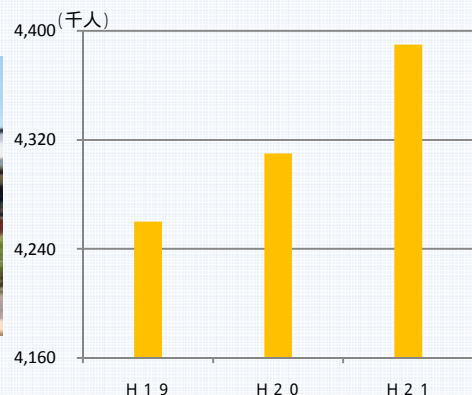
## 沿線の観光地及び入り込み客数 (東海環状自動車道東回り区間開通)

東海環状自動車道東回り沿線には、高速道路から直接乗り入れ可能な観光施設が所在し、高速道路との良好なアクセスを有効に利用

花フェスタ記念公園



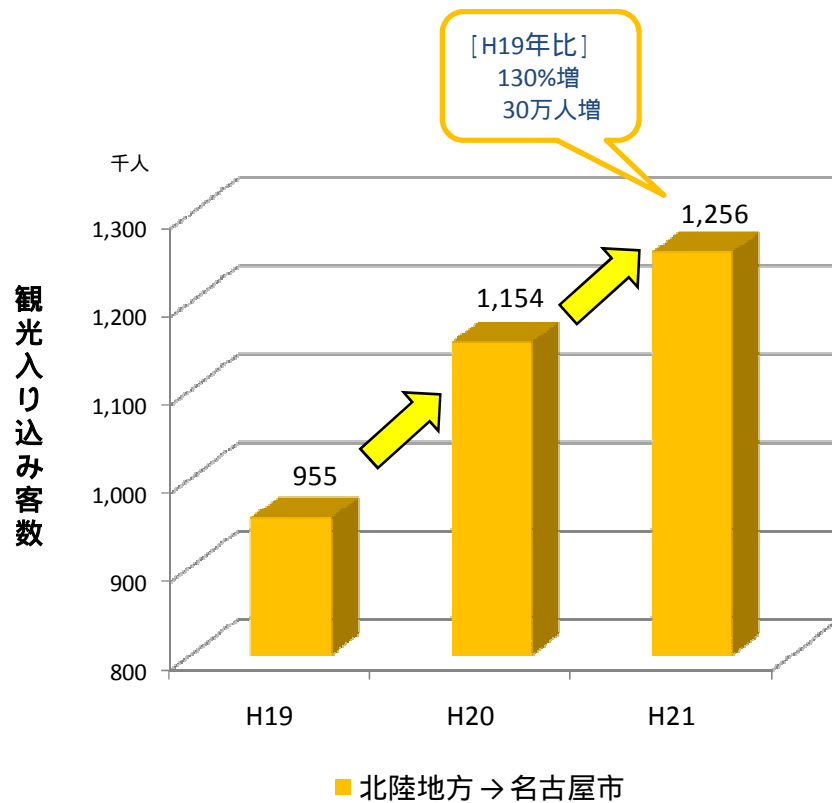
土岐プレミアム・アウトレット



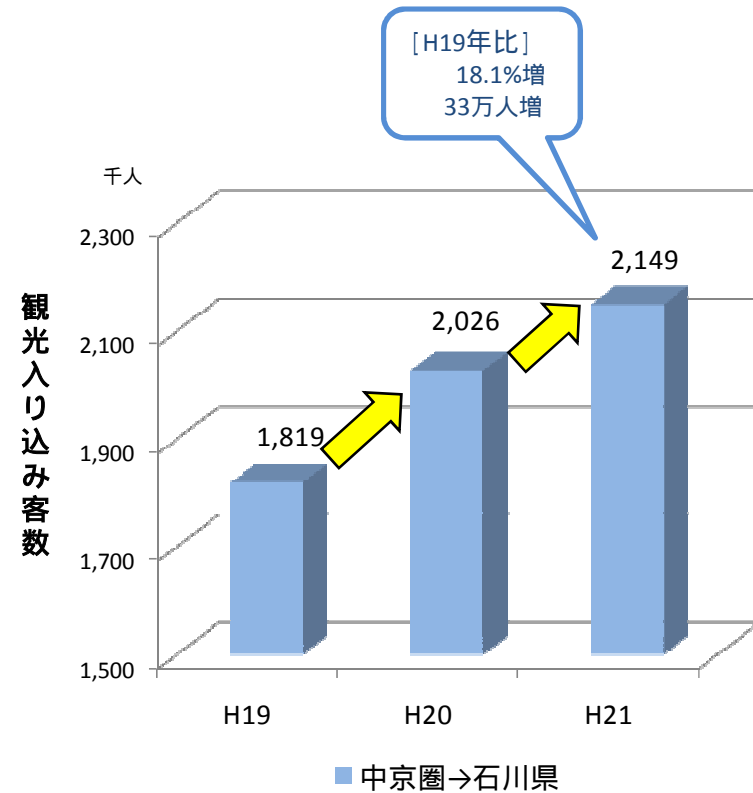
< 論点1: 高速道路ネットワークの重要性と活用 >

## 観光入り込み客数の動態変化 (東海北陸自動車道全線開通)

平成20年7月に東海北陸自動車道が全通して以来、北陸方面から名古屋市へ訪れる観光や中京圏から石川県へ訪れる観光客が増加するなど、中部圏内の交流が活発化



出典: 名古屋市観光客・宿泊客動向調査



出典: 石川県観光入り込み客数調査

< 論点1: 高速道路ネットワークの重要性と活用 >

## 高速道路を観光周遊コースとして活用

シンガポール訪日大手「PRIME TRAVEL社」の代表的な旅行商品の中でも、高速道路を利用した中部圏のドライブコースは「Fly And Drive」として特に人気



東海北陸自動車道を使ったツアーでは、走りやすく、高低差があり、景色を楽しめることから評判がよい

美濃では桜が見ることができうえに、飛騨では雪を見ることができる。そういった観光地はシンガポールにはない

本州を縦断する醍醐味が味わえ、リピーターも多い

道の駅も充実しており楽しむことができる

一方、対面交通は危険だという声もある

外国から岐阜県への旅行者数

順位	国名	H17 ('05)		H18 ('06)		H19 ('07)		H20 ('08)		H21 ('09)		H22 ('10)	
		旅行者数	前年比	旅行者数	前年比	旅行者数	前年比	旅行者数	前年比	旅行者数	前年比	旅行者数	前年比
		114,375	1.10	183,352	1.60	217,021	1.18	225,473	1.04	183,321	0.81	232,791	1.60
1	台湾	34,415	2.3	58,910	1.71	67,877	1.15	65,341	0.96	52,239	0.80	69,757	1.34
2	韓国	8,736	0.5	14,821	1.70	26,007	1.75	23,824	0.92	12,694	0.53	26,838	2.11
3	香港	2,390	2.0	8,102	3.39	8,209	1.01	8,253	1.01	10,790	1.31	20,344	1.89
4	中国	8,487	1.5	17,857	2.10	13,194	0.74	15,006	1.14	15,091	1.01	19,783	1.31
5	米国	16,441	1.2	20,418	1.24	17,134	0.84	18,440	1.08	11,899	0.65	18,907	1.59
6	豪州	4,330	1.0	5,853	1.35	8,456	1.44	12,586	1.49	4,233	0.34	13,774	3.25
7	タイ	-	-	1,383	-	3,852	2.79	2,686	0.70	2,130	0.79	9,456	4.44
8	フランス	5763	-	3,651	0.63	6,338	1.74	5,756	0.91	6,498	1.13	8,305	1.28
9	カナダ	1500	0.2	4,723	3.15	3,984	0.84	5,386	1.35	5,499	1.02	7,977	1.45
10	英国	5317	1.9	5,412	1.02	7,768	1.44	8,263	1.06	7,803	0.94	7,360	0.94
11	シンガポール	-	-	1,390	-	1,063	0.76	504	0.47	2,904	5.76	5,246	1.81
12	ドイツ	1,895	0.6	1,269	0.67	4,006	3.16	5,679	1.42	3,764	0.66	3,359	0.89

< 論点1: 高速道路ネットワークの重要性と活用 >

## 7月5日 岐阜富山交流の日

岐阜県と富山県では、東海北陸自動車道の全線開通日である7月5日を「岐阜富山交流の日」と定め、両県の連携・交流を促進

### < 連携事業（平成22年度） >

- ・ 両県相互の美術品による美術展の開催  
岐阜県美術館、富山県立近代美術館
- ・ 富山・岐阜交流バスツアーの実施  
虎溪山永保寺 市之倉さかづき美術館 幸兵衛窯  
アクア・トト うだつの町並み 美濃和紙あかりアート館  
氷見漁港 高岡コース、富山運河めぐりコース
- ・ サービスエリアにおける共同観光キャンペーンの実施  
東海北陸自動車道 川島PA
- ・ 県庁舎における観光情報コーナー設置  
岐阜県庁、富山県庁
- ・ FC岐阜 VS カターレ富山によるJ2東海北陸ダービーの開催  
長良川競技場  
富山県総合運動公園陸上競技場
- ・ 第24回岐阜県農業フェスティバル 越中とやま食の王国フェスタ2010～秋の陣～の開催  
県間交流コーナーへ相互に出店



平成22年10月23日、24日  
第24回岐阜県農業フェスティバルでの  
富山県の出店状況  
(2日間の来場者数計: 約19万人)



## 中日本高速道路(株)と岐阜県との主な共同取組み事例

### 取組事例(実績)

#### 【防災】

大規模災害発生時における相互協力に関する協定

- ・ 迂回路として高速道路を利用
- ・ 緊急開口部を利用した緊急車両の出入り
- ・ 高速道路を利用したドクターヘリや防災ヘリの離発着を検討中

#### 【連携】

S A・P Aの活用

- ・ S A、P Aでの街頭キャンペーン(観光展)
- ・ 飛騨美濃ふれっしゅ直行便(S Aにおける農産物の直売)
- ・ 岐阜県産材によるS A・P Aのイメージアップ及び県産材のP R(間伐材ベンチ)
- ・ 県営公園の利用促進に向けたイベントのP R
- ・ ぎふ清流国体・ぎふ清流大会のP R

高速道路利用の観光

- ・ ドライブ旅行活性化プロジェクト「うごく! 岐阜<生>キャンペーン」  
(企業コンソーシアムと県が協力しテーマ別コースのドライブガイドマップを作成配布)
- ・ 高速道路ドライブ旅行のための集客キャンペーン「戦国S A・P A初夏の陣」  
(キャンペーンに合わせ武将関連施設や城下町を紹介するパンフレットを作成配布)

その他

- ・ 廃棄物の不法投棄等に関する通報

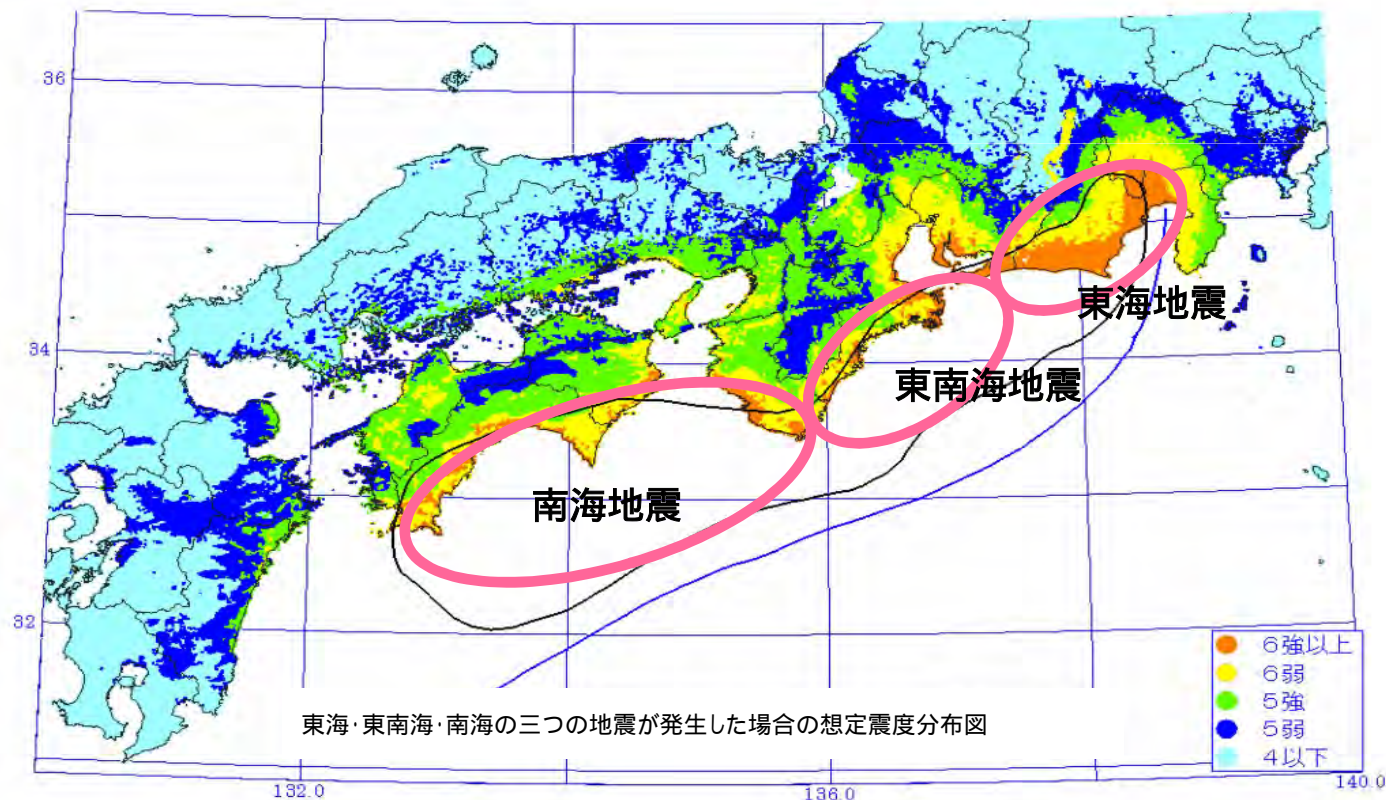
< 論点2:災害時の代替路としての高速道路の有用性 >

## 東海・東南海・南海地震の被害想定

三つの地震が発生した場合には、建物全壊が約90万棟、死者約2万5千人に及び、経済的被害は最大80兆円にのぼると想定

今後30年以内の発生確率

- ・東海地震は、M8.0程度の地震が87%
- ・東南海地震は、M8.1程度の地震が70%
- ・南海地震は、M8.4程度の地震が60%

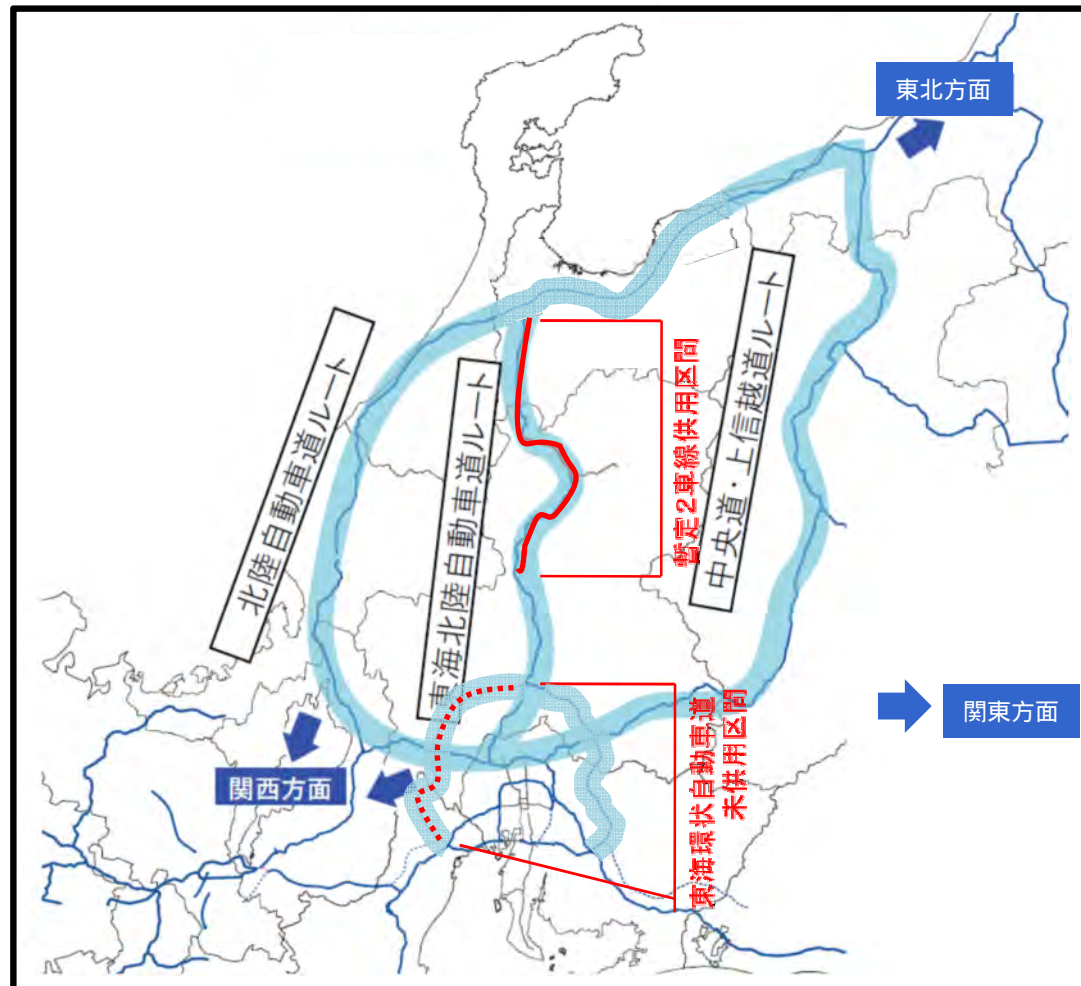


< 論点2: 災害時の代替路としての高速道路の有用性 >

## 大規模災害時に高速道路が相互に代替路として機能

東海北陸自動車道の全線開通により、北陸自動車道や中央自動車道・上信越自動車道と相互に代替路としての機能を確保

東海・東南海地震などの大規模災害に備え、大動脈となる高速道路ネットワークの強化とミッシングリンクの解消が必要





< 論点2: 災害時の代替路としての高速道路の有用性 >

## 一般道路が被災した際に高速道路を活用 (東海北陸自動車道の活用事例)

平成11年、平成18年の災害時には通行止めとなった一般国道の代替迂回路として、東海北陸自動車道を無料開放

**事例** :平成11年9月18日～22日  
白鳥IC～高鷲IC

台風災害により通行止めになった国道156号の迂回・代替路として、開通直前の白鳥IC～高鷲IC間が5日間無料開放



**事例** :平成18年1月20日～4月18日  
白川郷IC～五箇山IC

土砂崩れにより通行止めになった国道156号の迂回・代替路として、白川郷IC～五箇山IC間を約3ヶ月間無料開放



< 論点3: 暫定2車線の高速道路の問題点 >

## 大渋滞発生回数の増加(東海北陸自動車道)

暫定2車線区間である白鳥IC～飛騨清見IC間における交通量について、全線開通した平成20年7月5日の前後を比較すると、約2倍に増加

同区間の渋滞( )回数を見ると、全線開通前の平成19年と比較すると約20倍に増加

時速40km以下の低走行あるいは停止発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した状態

平均日交通量と渋滞回数(白鳥～飛騨清見間)



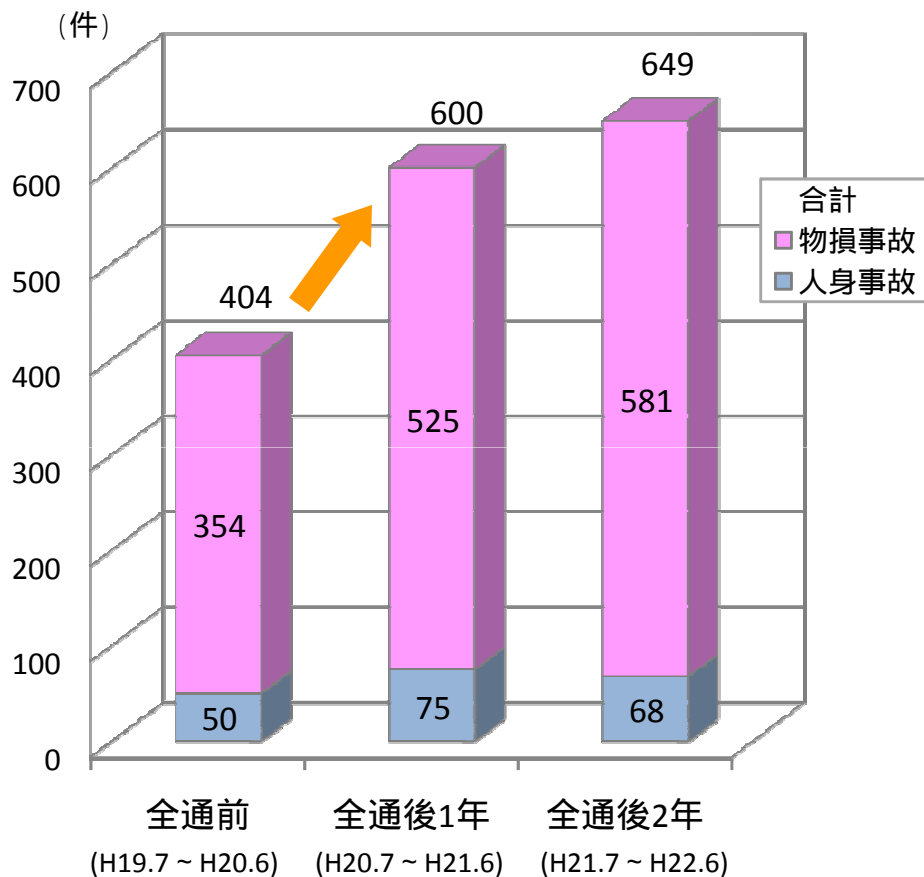
上り線 ひるがの高原SA付近渋滞状況



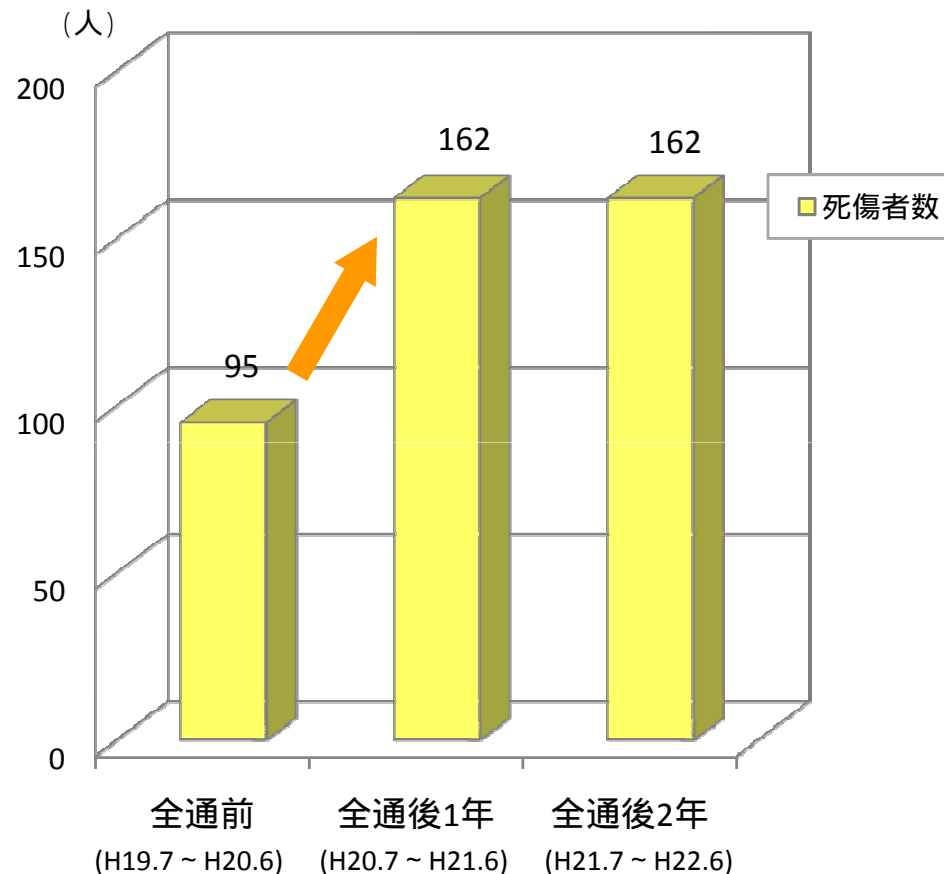
## 重大な交通事故の増加(東海北陸自動車道)

暫定2車線区間は中央分離帯が無い対面通行であることから、正面衝突など深刻な交通事故も発生  
全線開通前と比較すると交通事故が5割増、死傷者数が7割増  
大雪の際には、除雪不能による全面通行止めの発生

### 交通事故件数の比較



### 死傷者数の比較



## 東海北陸自動車道の4車線化区間をめぐる経緯

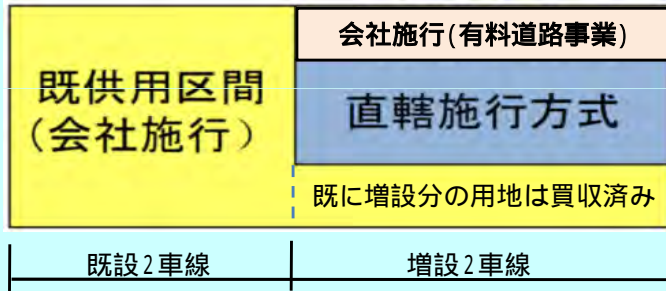
### 経緯

- H21. 4.27 : 第4回国幹会議で白鳥飛騨清見間の4車線化承認
- H21. 5.29 : 国土交通大臣により整備計画の変更
- H21. 8.28 : 事業許可変更 (会社が行う有料道路事業に対する大臣の許可)
- H21.10.16 : 2009年度補正予算について2兆9,259億円の執行停止を閣議決定 (4車線化事業の凍結)
- H22. 3.12 : 高速自動車国道法及び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の一部を改正する等の法律案(以下道路整備財特法改正案)を閣議決定 (4車線化事業の財源確保)
- H22. 4. 9 : 前原国土交通大臣が、記者会見において東海北陸自動車道4車線化の事業着手を表明
- H22. 4.13 : 道路整備財特法改正案が衆議院の本会議で審議入り
- H22.12. 3 : 臨時国会が閉会し、4車線化の財源の根拠となる道路整備財特法改正案が廃案
- H23. 2.25 : 衆議院予算委員会で大畠国土交通大臣が「基本的に4車線化の4区間については、実施しなければならないと思っている。実施できるように財源を含めて、ぜひ、一つの道筋というものをつくりたい」と発言
- H23. 4.22 : 利便増進事業の見直しを含む平成23年度第1次補正予算案について閣議決定

# 4車線化区間の整備手法の変遷(東海北陸自動車道)

平成21年4月(自民党)

整備手法



東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)4車線化の負担について

全体890億円

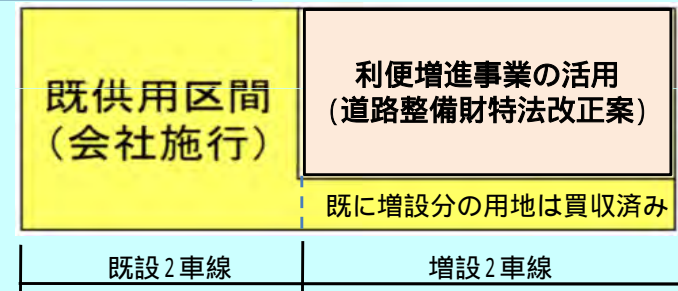
有料道路事業 85億円	国負担: 3/4 604億円	県負担: 1/4 201億円
----------------	-------------------	-------------------

新交付金: 9割 181億円	県の実質負担: 1割 20億円
-------------------	--------------------

事業全体の2.2%

平成22年4月(民主党)

整備手法見直し



利便増進計画の見直しの概要(料金割引と整備の見直し)

【当初計画】H21.3

H22.4執行済額 0.5兆円
整備 0.3兆円 ・ETC-IC
料金割引 2.3兆円
合計 3兆円

【見直し計画】H22.4

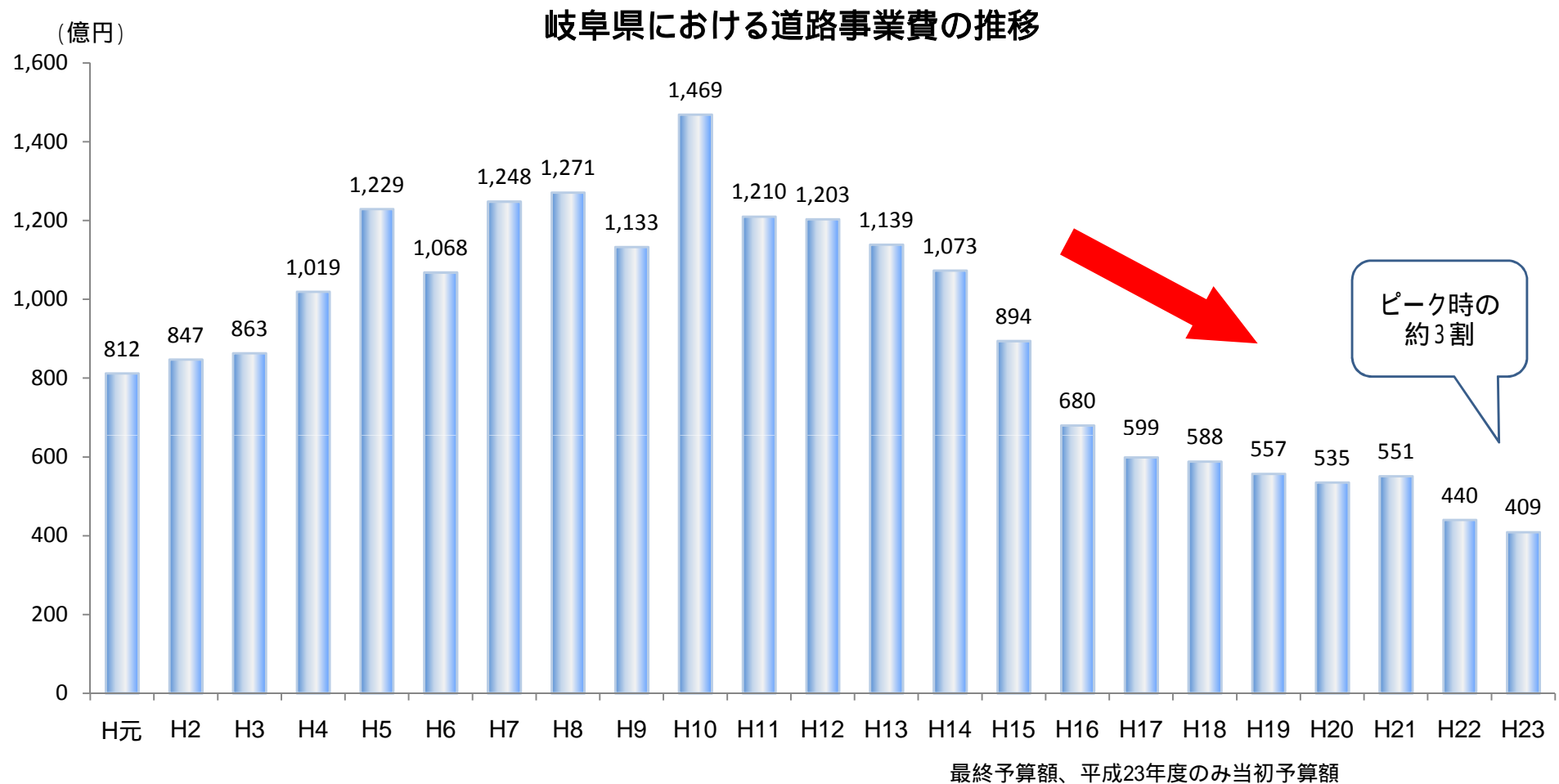
H22.4執行済額 0.5兆円
整備 1.4兆円 新規整備(2区間) 4車線化(4区間) ・東海北陸道(白鳥～飛騨清見) を含む4区間 追加IC
料金割引 1.2兆円
合計 3兆円

【現在】H23.6

H22.4執行済額 0.5兆円
整備 2.25兆円 ・ETC-IC 料金割引
0.25兆円 (震災復興費)
合計 3兆円

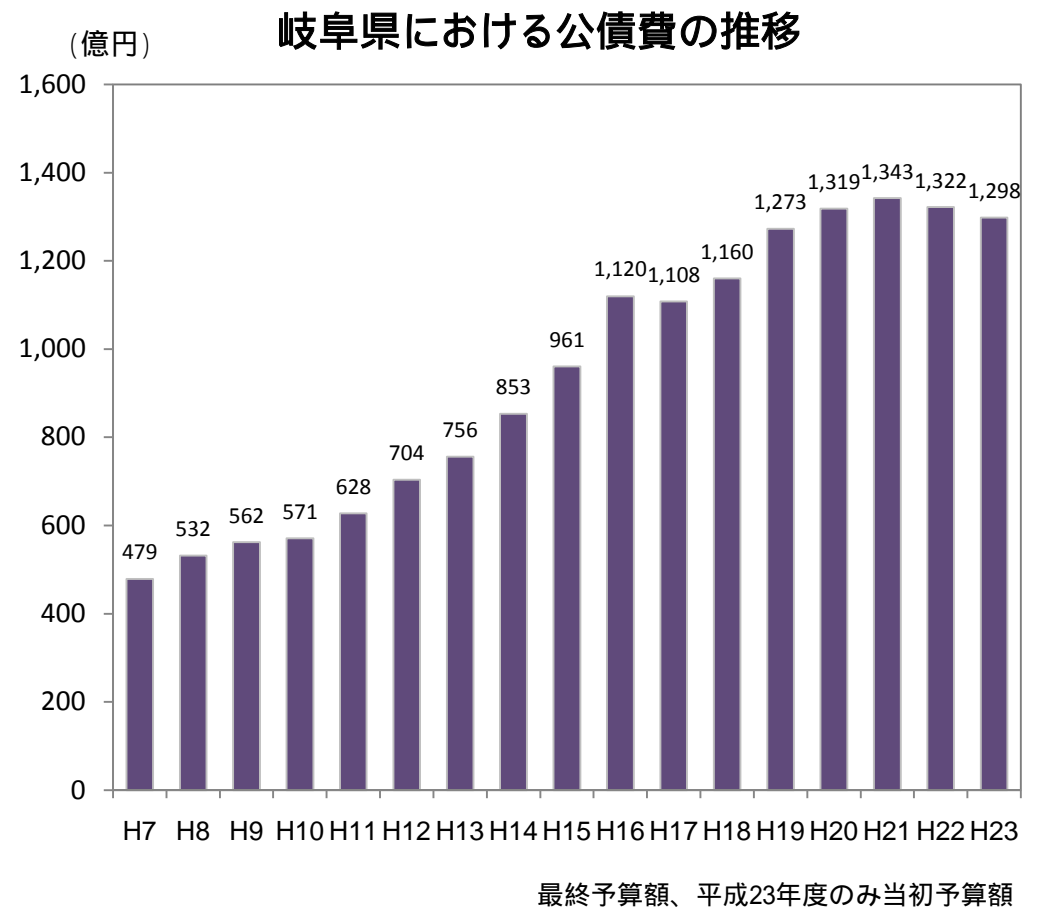
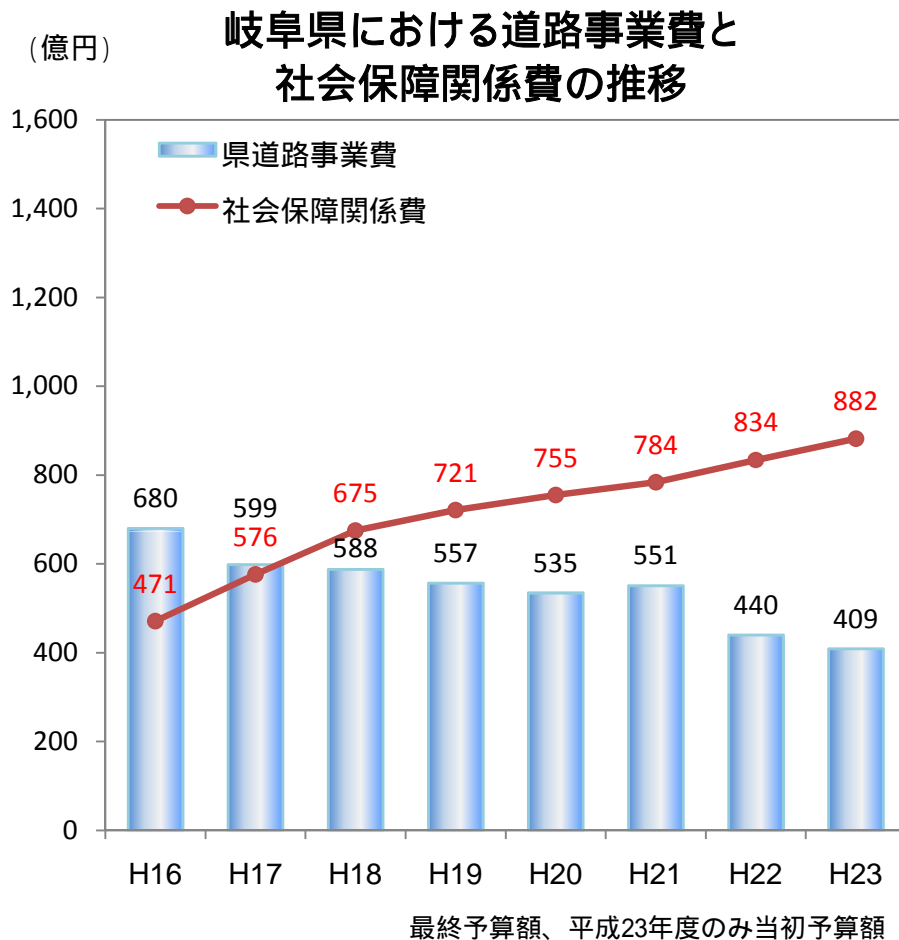
## 岐阜県における道路事業費の推移

県内の道路事業費は平成10年度をピークに近年は毎年下がりつづけており、ピークであった平成10年度の最終予算と平成23年度当初予算を比較すると約3割まで激減



# 岐阜県における道路事業費と社会保障関係費及び公債費

道路事業費は減少しているものの社会保障関係費は増え続けており、公債費も高い水準で推移

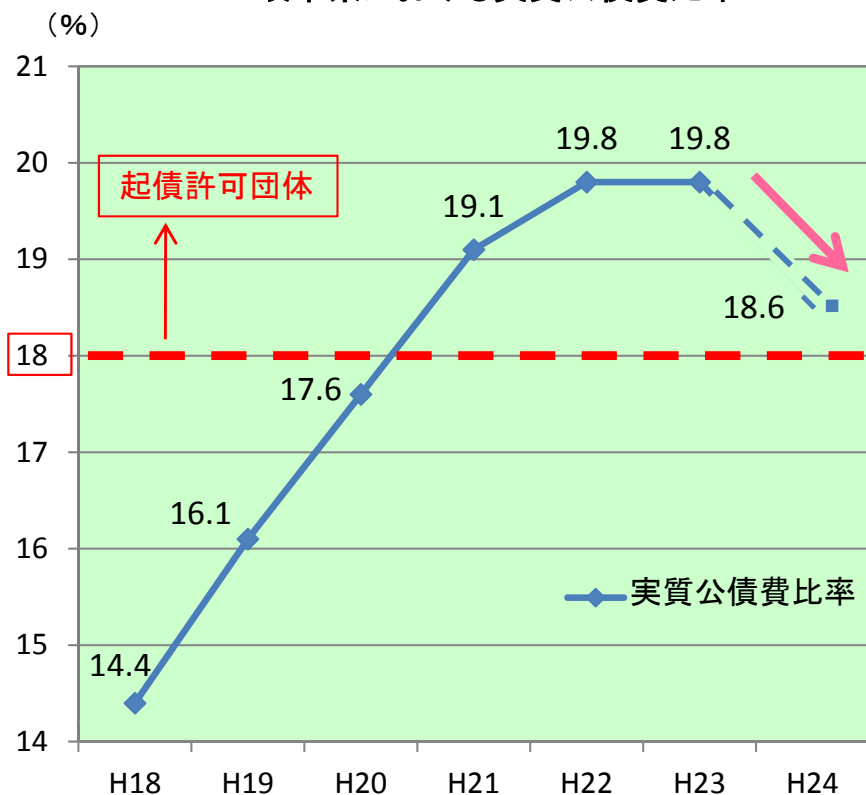




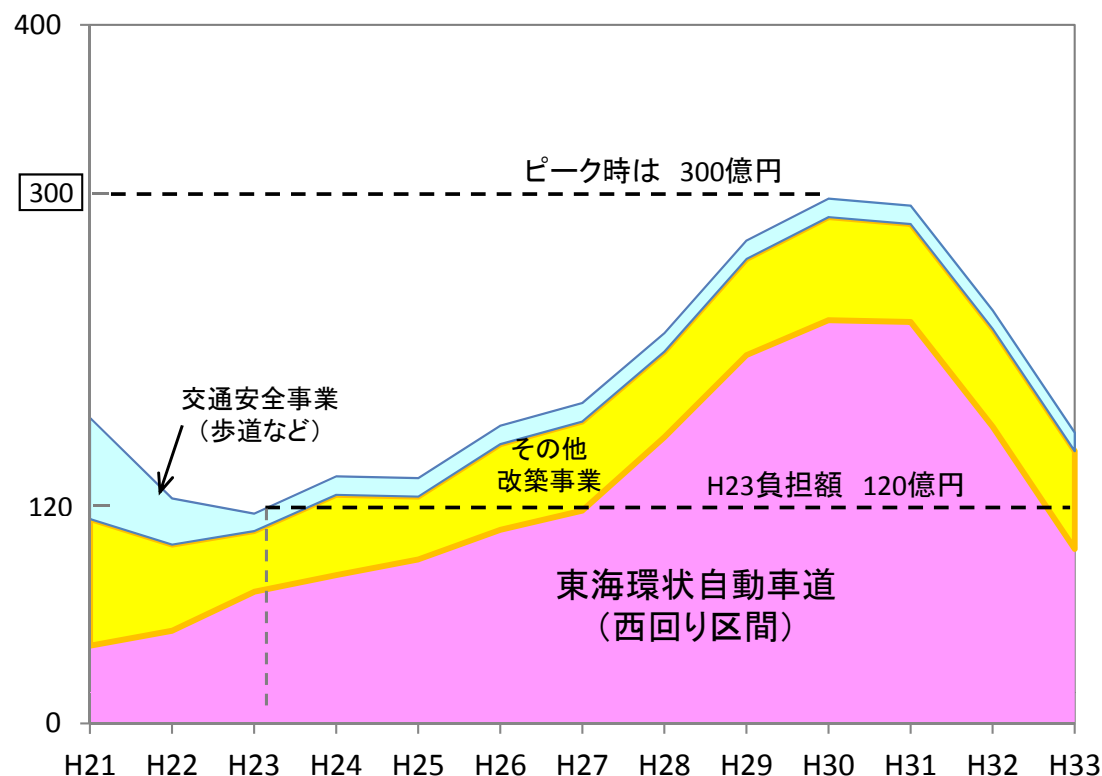
## 岐阜県における実質公債費比率及び直轄事業負担金の推移

- 岐阜県は、平成21年度から実質公債費比率が18%を超え、起債許可団体となったため、平成21～24年度の4年間で「緊急財政再建期間」に位置付けて、行財政改革に取り組んでいるところ
- 直轄事業負担金は起債を主な財源としているため、大幅に増額することは困難

### 岐阜県における実質公債費比率



### (億円) 岐阜県道路事業における直轄事業負担金(岐阜県試算)



## 有料道路事業の早期導入

東回り区間では、県内総事業費3,400億円のうち約440億円の有料道路事業費が投入され、事業促進に大いに役立った。また、西回り区間の県内総事業費は約4,400億円（県独自試算）と見込まれ、事業促進には同様に有料道路事業費の投入が必要  
（岐阜県としては東回り区間を上回る500億円程度を期待）

西回り区間の（仮称）養老JCT～（仮称）大垣西IC間については、平成24年9月開催の「ぎふ清流国体」までの開通を目指し工事が進められており、早急な有料道路事業の導入決定が不可欠

<論点5: 高速道路の無料化>

# 高速道路の無料化について

- 高速道路の無料化に際しては、その効果と影響を十分検証し、当該地域の状況を見極めた上で、無料化により逆に混雑を増長するようなことがない形で、慎重に実施

## 地元の主だった意見

- ◆無料化社会実験は今のまま続けてほしい。
- ◆生活道路の側面もあるので有料なのは納得できない。  
(平湯地区 観光施設)
- ◆中部縦貫自動車道の整備が遅れているのは仕方ない。  
しかし、無料化社会実験は続けてほしい。  
(高山地区 観光協会)
- ◆無料化の効果は感じられない。
- ◆無料化社会実験の中止は仕方ない。  
(高山地区 宿泊施設)



## 実験区間の交通量

