

今後の高速道路について

1. 将来展望

- ・国土軸を複線化して相互補完型の国土構造を構築すべき
- ・複線国土軸に日本海軸は枢要であり、日本海軸は太平洋軸と同等に建設管理すべき
- ・日本海軸の中心を成す山陰近畿自動車道は、全国路線網として国が全線開通させるべき

2. 料金と保全更新

- ・料金は社会効用が最大化するよう設定し、償還確実性を照査しながら、社会情勢変化等に応じて定期的に見直すべき
- ・永年使用できるよう保全更新し、その費用は延命期間の料金収入で賄うべき

平成25年4月11日

京都府知事 山田 啓二



1. 将来展望①

全国知事会は、国土軸のリダンダンシーの確立と防災力強化による「新たな国土構造の構築」を提言。

日本再生デザイン(全国知事会 平成24年10月)

(抄)

Ⅲ. 国土軸のリダンダンシーの確立と防災力強化による「新たな国土構造の構築」

1. 基本認識と方向性

○世界の成長セクターであるアジアとの地理的条件やリダンダンシーの観点からは、すでに完成している太平洋ベルトに加え、日本海国土軸や東海から四国・九州へと続く太平洋新国土軸、東日本大震災からの復興の途上にある北東国土軸等により国土軸の複線化を図ることが不可欠である。

2. 具体的な施策

(1) 国土軸のリダンダンシーの確立

○成長戦略とリダンダンシーの観点から、成長セクターに近接する日本海側の戦略的位置づけや太平洋ベルトのバックアップ、東日本大震災から早期復興にも留意し、国土軸を複線化する

○「日本海道」の完成をはじめとする基幹交通ネットワークの構築(陸の道)

- 日本海側の道路の早期整備と太平洋側への横断軸整備
- 高速道路等のミッシングリンクの解消

○「港湾国土軸」の構築(海の道)

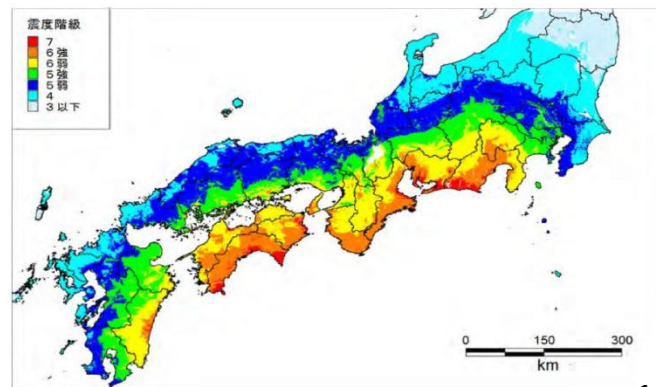
- 極東アジアに近接する日本海側港湾のハブ化と拠点ネットワーク構築のための国家戦略策定、集中投資

南海トラフ巨大地震の被害想定(内閣府 中央防災会議 平成25年3月)

(4) 人流・物流の大動脈の寸断による被害拡大

甚大な被害が想定される地域は、東名・名神高速道路、東海道・山陽新幹線、名古屋港、大阪港、神戸港等が整備され、国内外における経済活動を支える人流・物流の大動脈となっている。

これらの交通施設の損壊により物流が寸断されれば、燃料・素材・重要部品の調達が困難となるため、全国の生産活動が低下するとともに、港湾施設の被災により、輸出入の取り止めによる機会損失、代替輸送による時間損失やコスト負担が生じることが想定される。



震度の最大値の分布図

1. 将来展望②

大災害の発生時においても機能する国家づくりのため、国土軸を複線化して相互補完型の国土構造を構築すべき

東日本大震災では、日本海側の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能した。(交通量が大幅に増加)

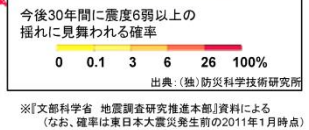
大地震で、東名・名神の大動脈は、約1ヶ月間通行止めとなる恐れ(南海トラフ巨大地震での被害予測 内閣府)

→ 日本海軸と横断軸で国土軸を複線化すべき

- ✕ : 地震による一般車両通行止め(高速)
- ✕ : 雪崩による一般車両通行止め(高速)



今後想定されている海溝型地震 (赤字は今後30年以内の発生確率※)



(国土交通省資料)

1. 将来展望④

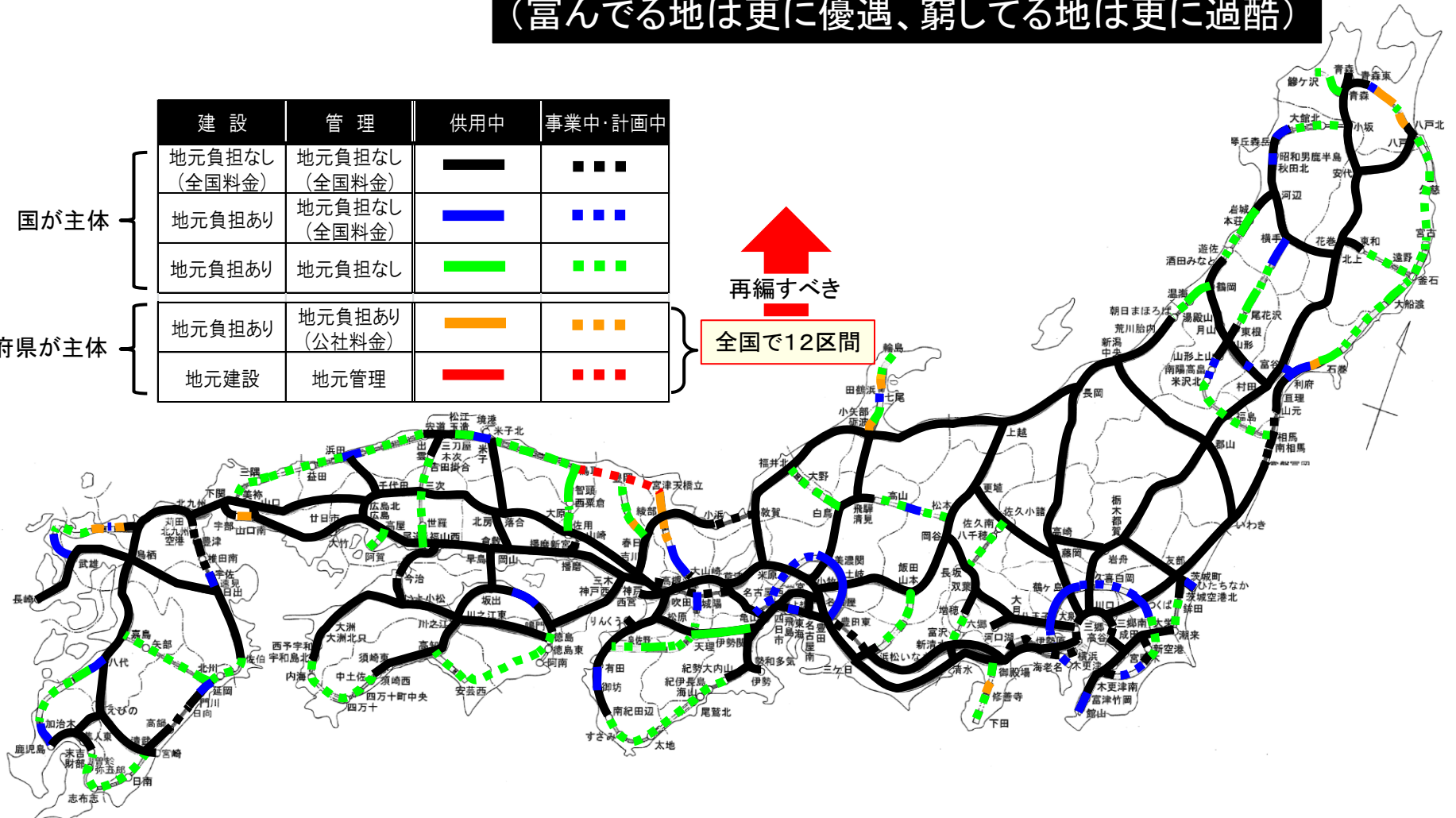
日本海軸は、国土の基本骨格であり、太平洋軸と同等に扱うべき

日本海軸には、地元負担が強いられている
(富んでる地は更に優遇、窮してる地は更に過酷)

	建設	管理	供用中	事業中・計画中
国が主体	地元負担なし (全国料金)	地元負担なし (全国料金)	——	■ ■ ■
	地元負担あり	地元負担なし (全国料金)	——	■ ■ ■
	地元負担あり	地元負担なし	——	■ ■ ■
府県が主体	地元負担あり	地元負担あり (公社料金)	——	■ ■ ■
	地元建設	地元管理	——	■ ■ ■



全国で12区間

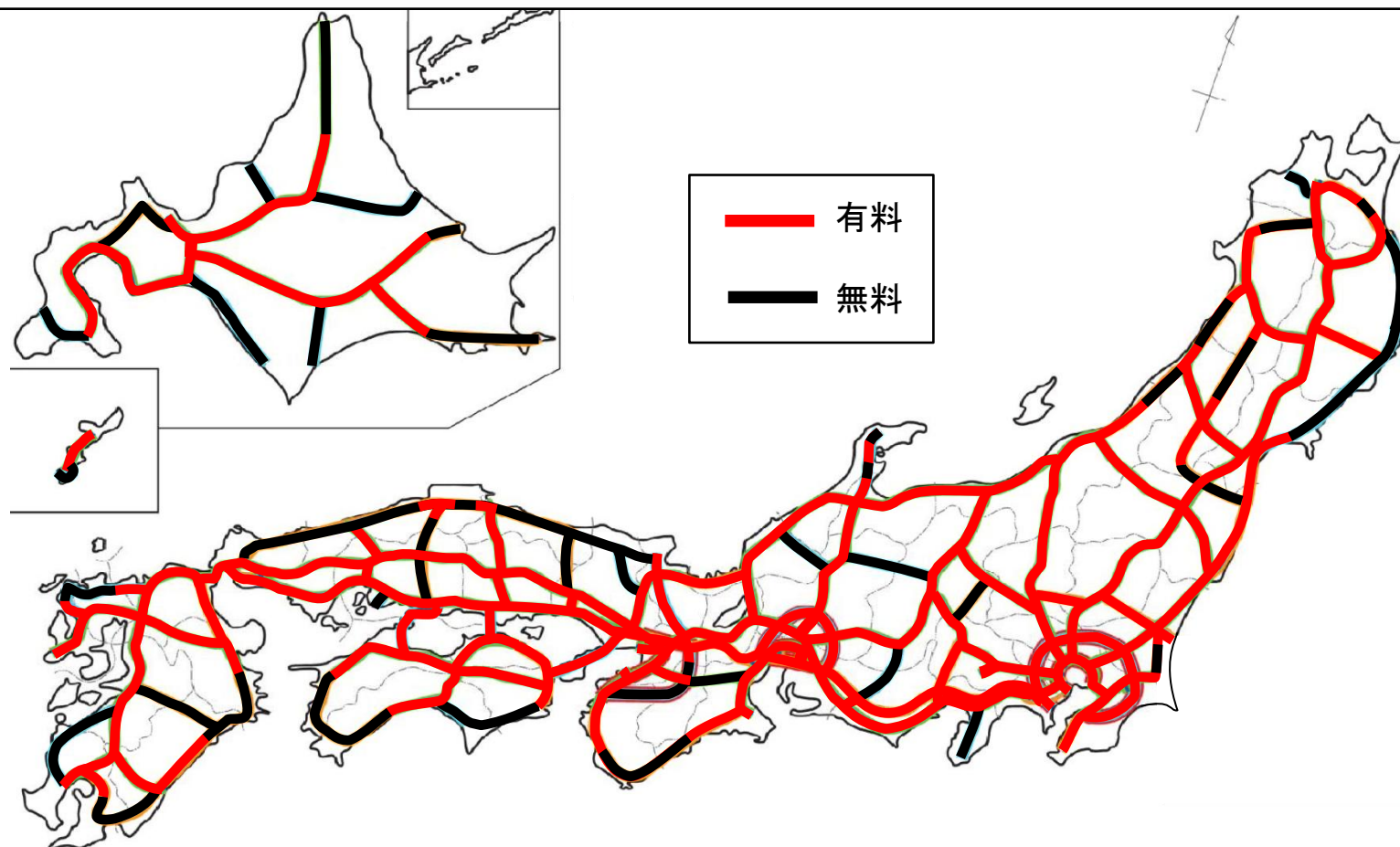


1. 将来展望⑤

高速道路は、国土の骨格基盤としてふさわしい管理運営をすべき

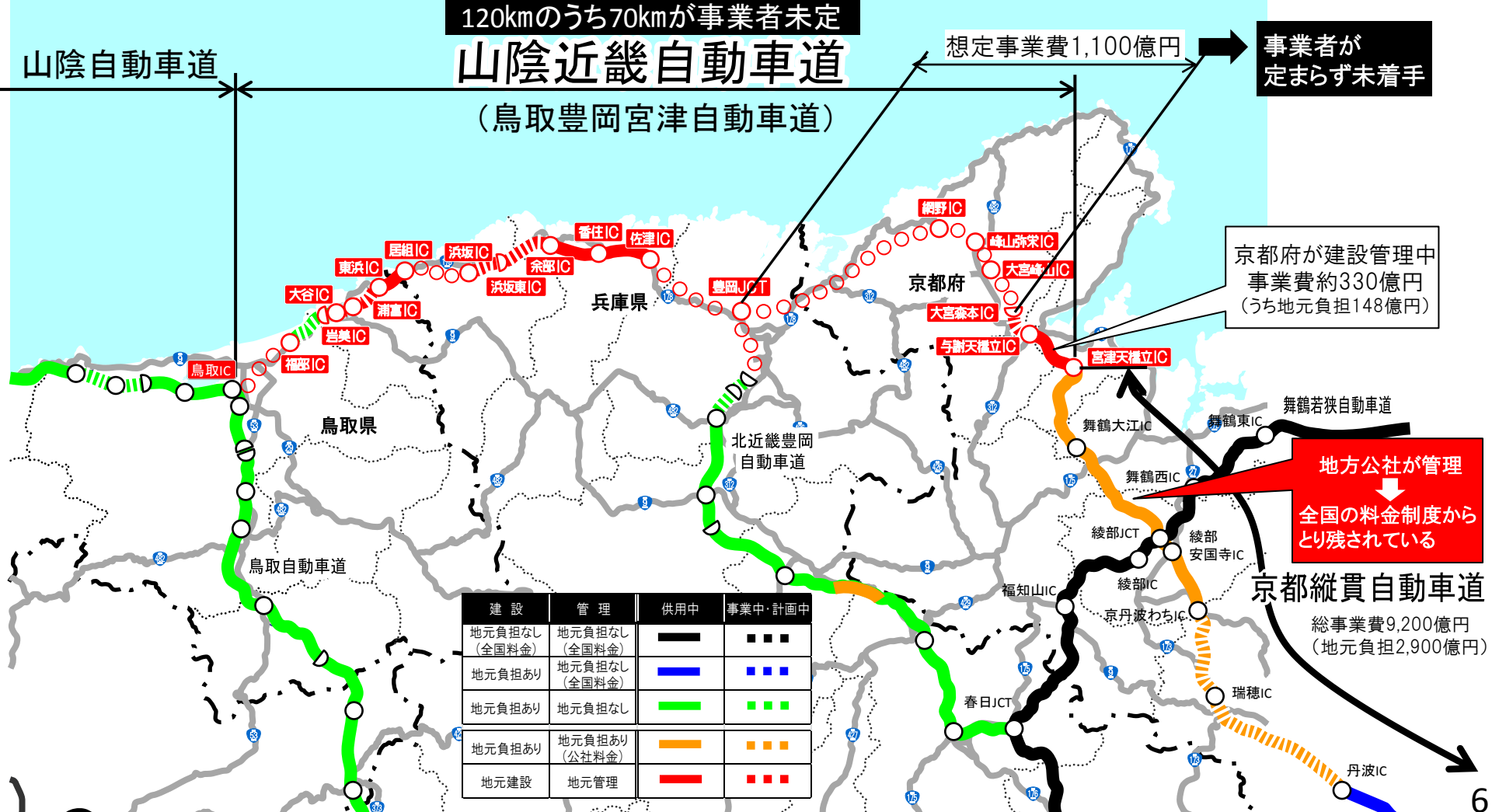
〔原則〕

- ・有料の高速道路は、全路線の全料金で運営
- ・無料の高速道路は、国が税金で管理



1. 将来展望⑥

日本海軸の最大ミッシングリンクである山陰近畿自動車道は、
 全国路線網として、国が責任を持って全線開通させるべき



120kmのうち70kmが事業者未定

山陰近畿自動車道

(鳥取豊岡宮津自動車道)

想定事業費1,100億円

事業者が
定まらず未着手

京都府が建設管理中
 事業費約330億円
 (うち地元負担148億円)

地方公社が管理
 ↓
 全国の料金制度から
 とり残されている

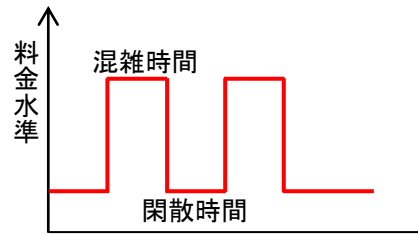
京都縦貫自動車道
 総事業費9,200億円
 (地元負担2,900億円)

建設	管理	供用中	事業中・計画中
地元負担なし (全国料金)	地元負担なし (全国料金)	—	■ ■ ■
地元負担あり	地元負担なし (全国料金)	■	■ ■ ■
地元負担あり	地元負担なし	■	■ ■ ■
地元負担あり	地元負担あり (公社料金)	■	■ ■ ■
地元建設	地元管理	■	■ ■ ■

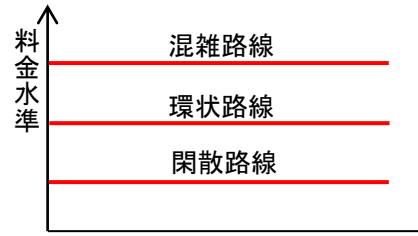
2. 料金と保全更新①

料金水準は社会効用が最大化するように設定し、利用者間で負担を分担することを原則に、償還確実性を照査しながら社会情勢変化等に応じて、定期的に見直しすべき

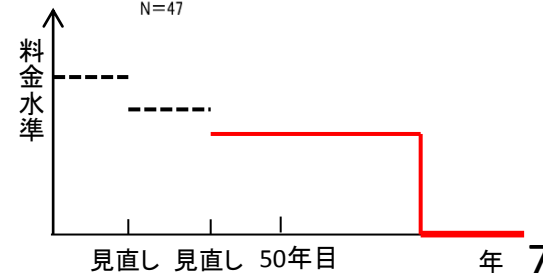
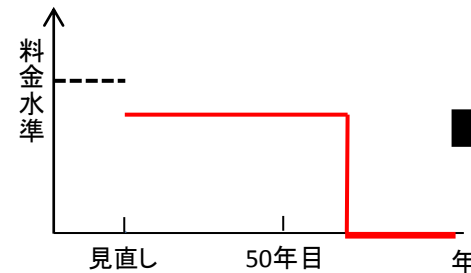
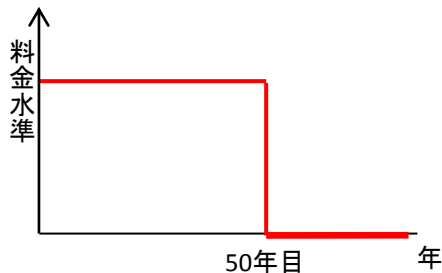
・時間(曜日)



・路線



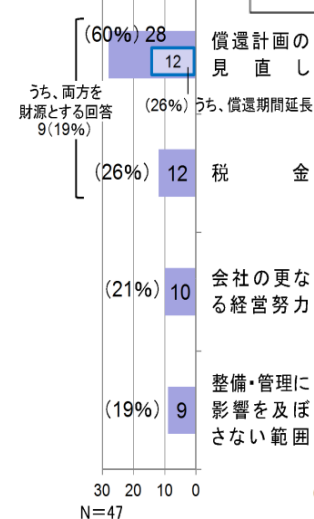
・期間



都道府県アンケート集計
(第4回国土幹線道路部会)

<47都道府県>

財源確保策
※重複あり



2. 料金と保全更新②

道齡50年の名神高速道路は立派に現役だが、新名神高速道路の開通後、通行止めしてリニューアル。

➡ 更に、数十年の永年使用が可能

9万台/日の大動脈は現役



部分的に経年劣化



リニューアル (床版取替)



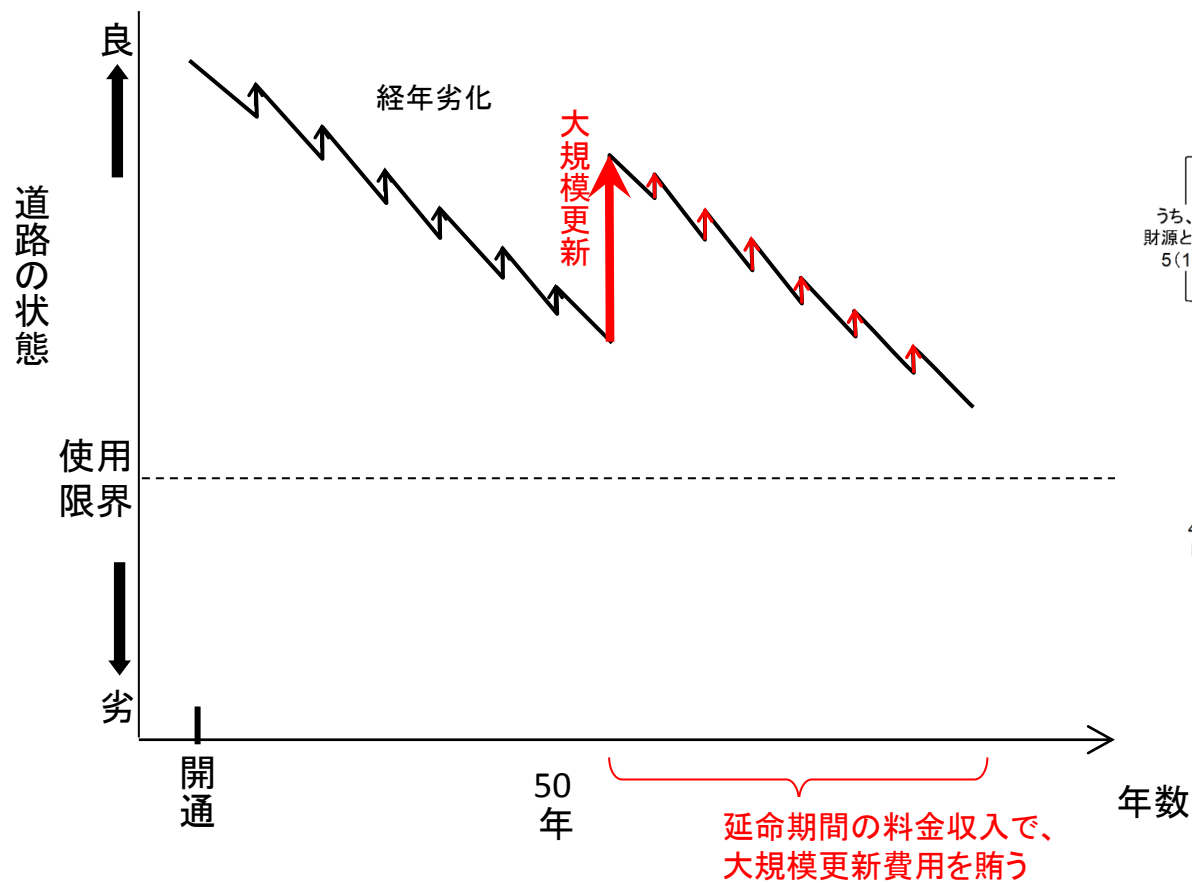
新名神高速道路の開通後、名神高速道路のリニューアルに着手



道齡50年 **—**
(1963年7月開通)

2. 料金と保全更新③

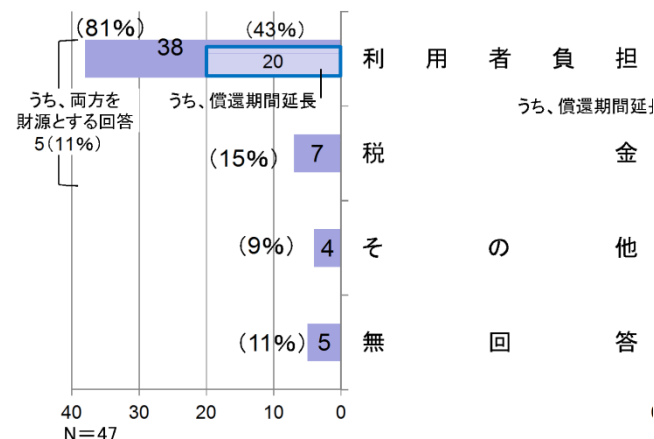
保全更新の費用は、延命期間の料金収入で賄うべき



都道府県アンケート集計
(第4回国土幹線道路部会)

〈47都道府県〉

大規模更新費用の財源
(有料の国土幹線道路)
※重複あり



1890年に完成した琵琶湖疏水は現在も京都市民約146万人へ水道水を供給している