

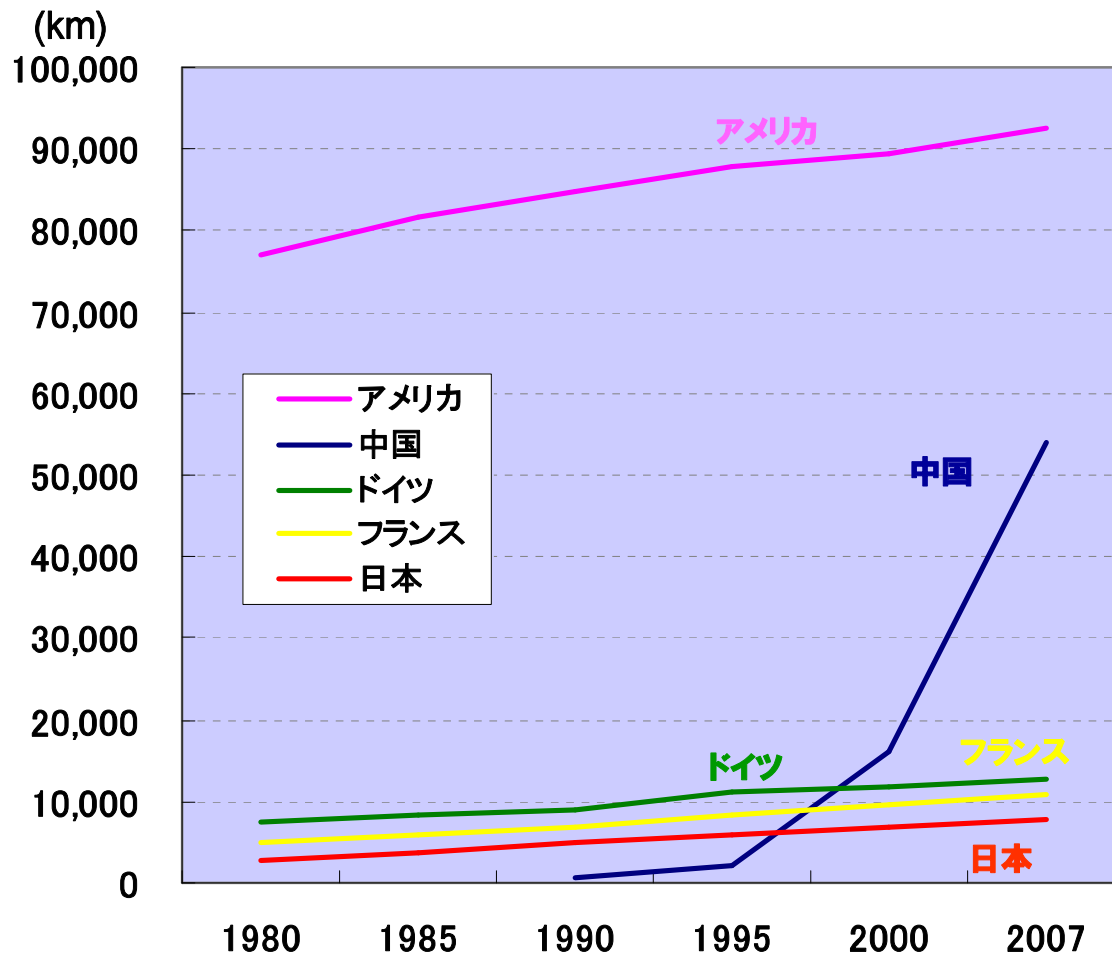
諸外国に比べて遅れている道路整備水準(4)

○諸外国の高速道路整備延長

日本は依然として低迷

年次	アメリカ	中国	ドイツ	フランス	日本
1980	77,118	—	7,538	4,862	2,860
1985	81,678	—	8,350	5,883	3,721
1990	84,865	522	8,959	6,824	4,869
1995	88,035	2,141	11,190	8,275	5,930
2000	89,408	16,285	11,712	9,766	6,861
2007	92,674	53,913	12,594	10,958	7,641

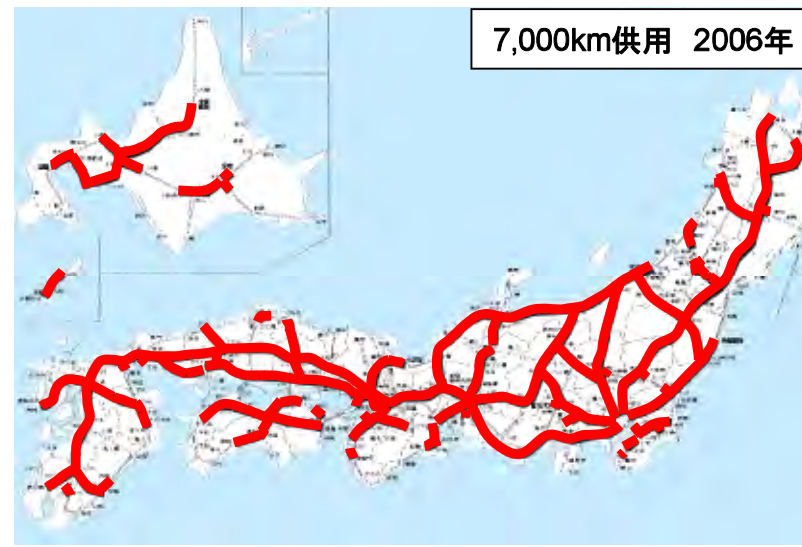
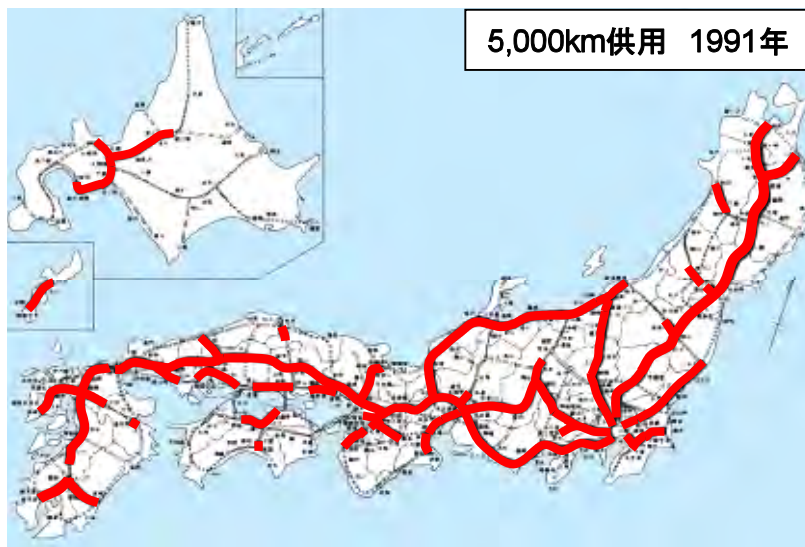
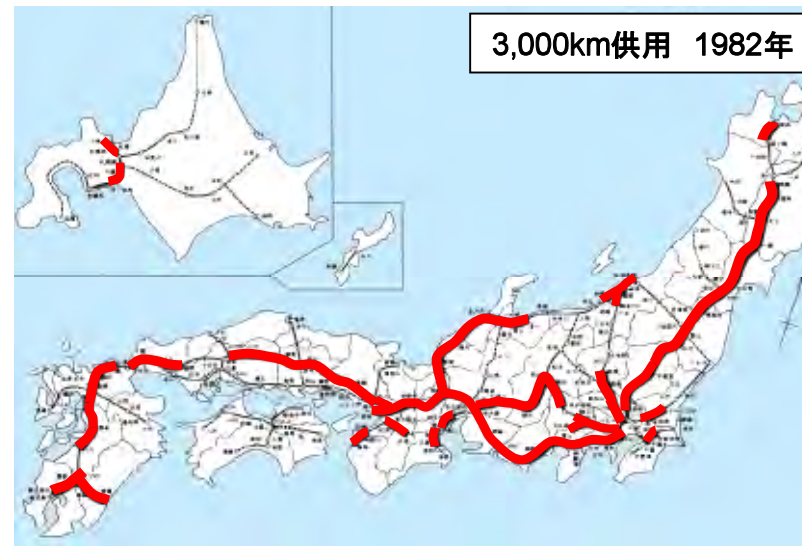
※日本の7,641kmは2009年4月1日時点の供用延長



出典: 道路ポケットブック2009

高速道路は大都市と国土軸を中心に進められ一部の地方が取り残されている

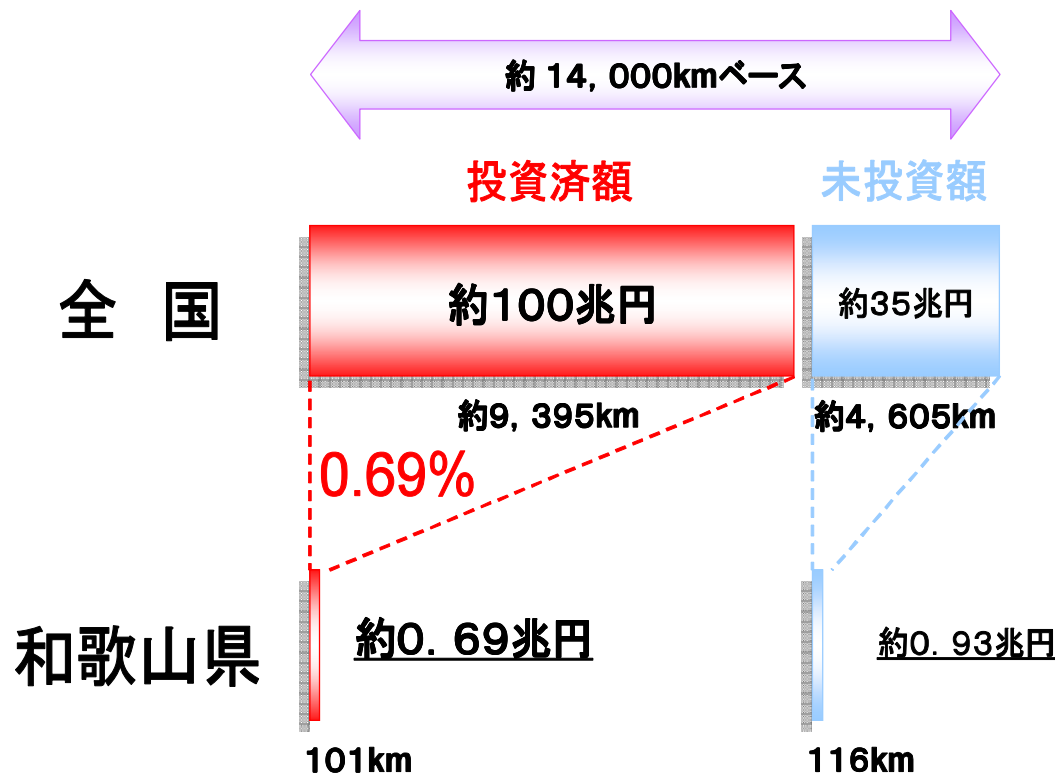
○高速道路建設の推移



大都市から投資が始まり、いよいよ順番かという時にストップするのは不公平

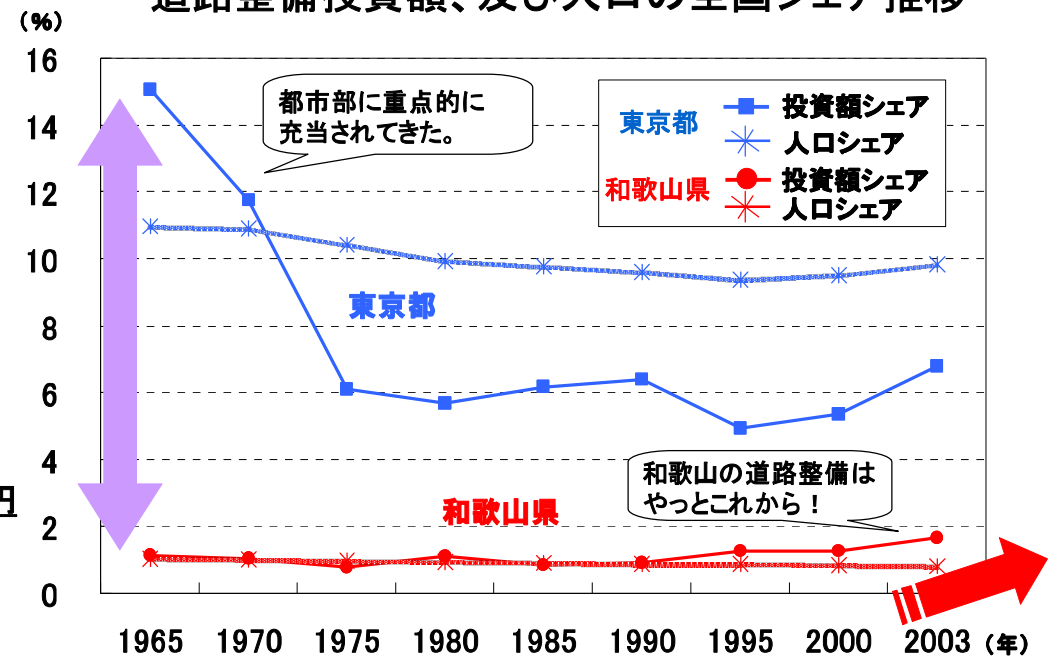
○和歌山県の高速道路への投資額は全国の0.69%

○道路整備は都市部から優先的に進められてきた



※道路交通経済要覧H18年版の有料道路投資額等から和歌山県が試算

道路整備投資額、及び人口の全国シェア推移



出典:道路統計年報

高速道路整備が遅れた地域はチャンスが失われている

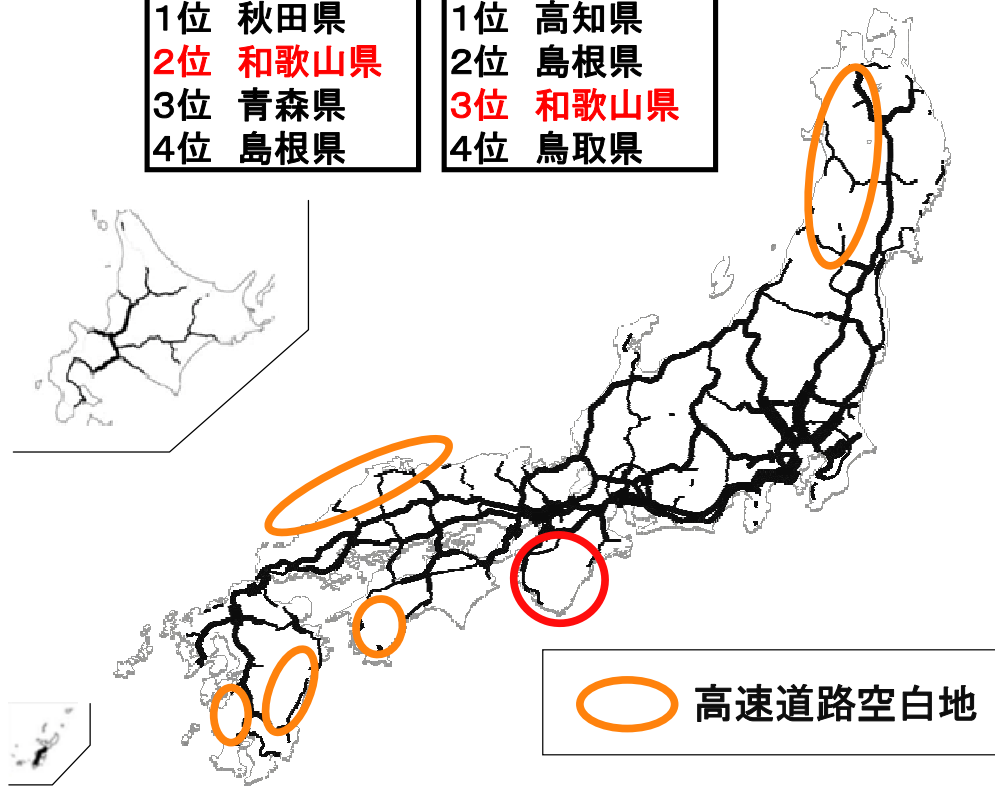
○高速道路の空白地

- ・全国には未だ高速道路の空白地が存在しており、各地方では遅れが取り戻せなくなっている

人口減少率の
ワースト4県(H12-17) 県税減少率の
ワースト4県(H12-17)

1位 秋田県
2位 和歌山県
3位 青森県
4位 島根県

1位 高知県
2位 島根県
3位 和歌山県
4位 鳥取県



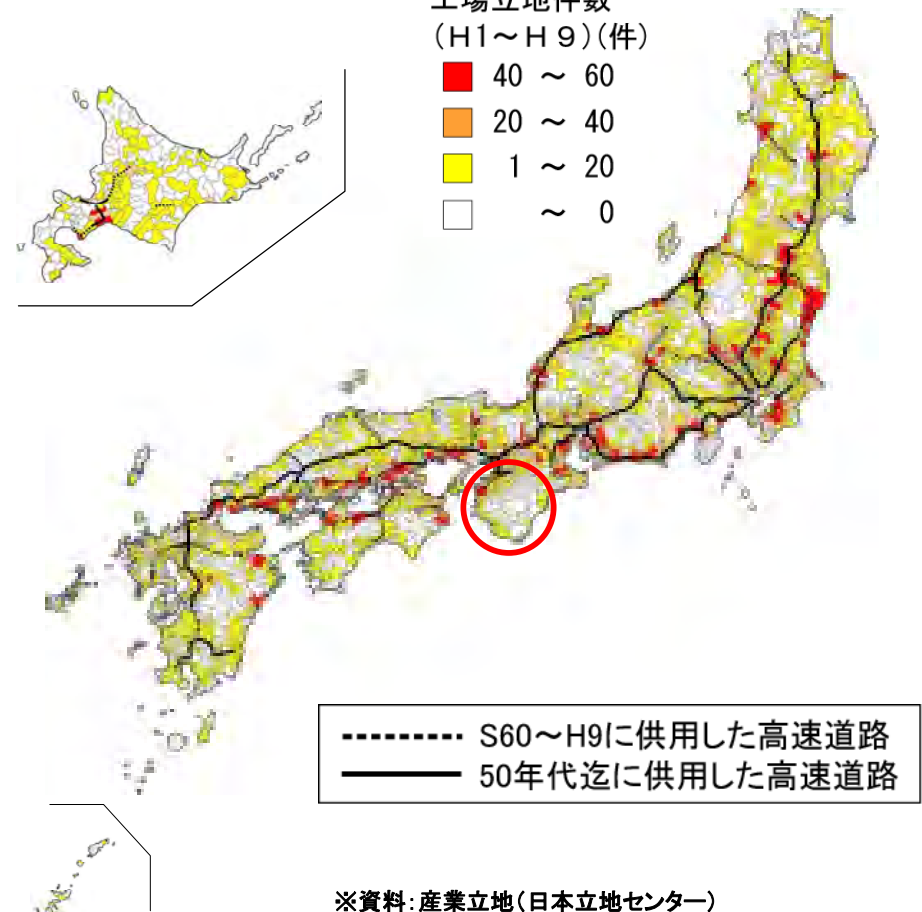
※資料: 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会

○高速道路整備と工業立地

- ・新しく開通した高速道路沿道を中心に工場の新規立地が進んでいる

工場立地件数
(H1~H9)(件)

■ 40 ~ 60
■ 20 ~ 40
■ 1 ~ 20
□ ~ 0



※資料: 産業立地(日本立地センター)

従来のB/Cは問題がある(高速道路ができると人々の営みの前提条件が変わる)

加味すべき便益評価項目の提案

○ 現行の便益算出方法

- ・ 金銭的な算出が可能な3便益
(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)

しかし

○ 地方部の道路整備に対する期待

- ・ 人が暮らすための **平等な権利の保障**
- ・ 経済活動の **基本的なチャンスの保障**
- ・ **安全・安心の確保**

○ 加味すべき便益評価の項目

**大規模地震による災害、
救急医療**

など

将来交通量推計

現況交通量

将来人口・自動車保有台数
将来GDP
開発計画(予測時点で既定のもの)
将来道路ネットワーク

将来交通量

地域のポテンシャルが高い場合は
大きな誘発交通が発生する

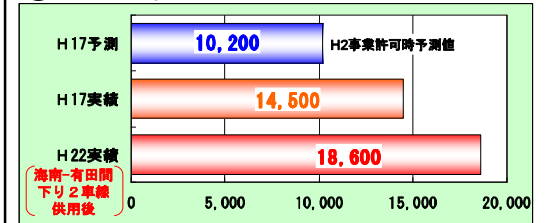
予測を上回る交通量

○ 建設決定時の
**想定をはるかに
上回る交通量**



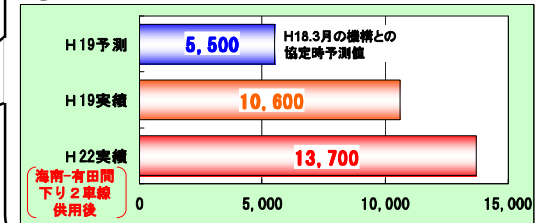
① 有田～御坊

【単位:台/日】



② みなべ～南紀田辺

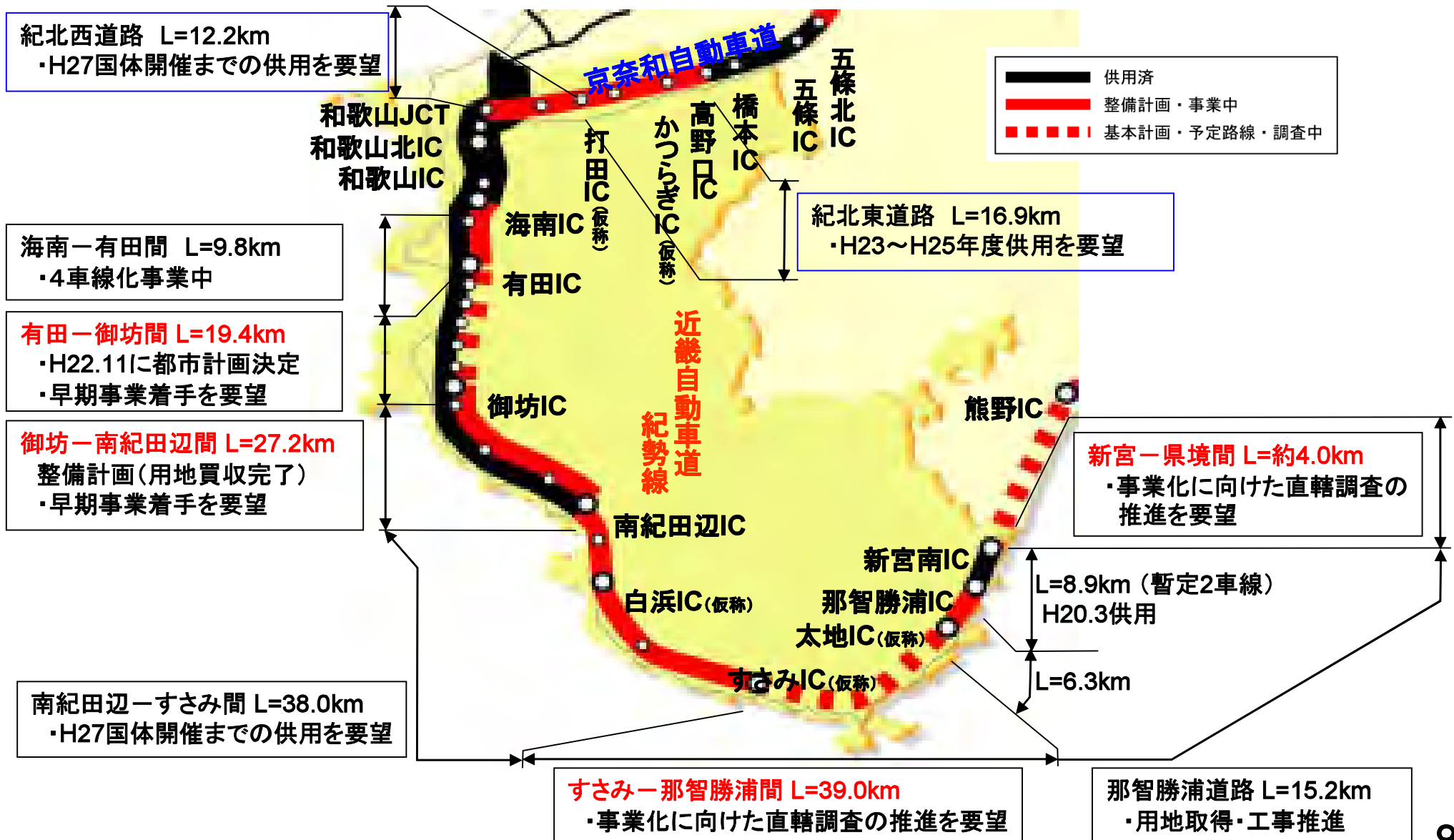
【単位:台/日】



+

**地域のポテンシャル特性などを
踏まえた便益の評価**

和歌山県の高速道路整備の状況



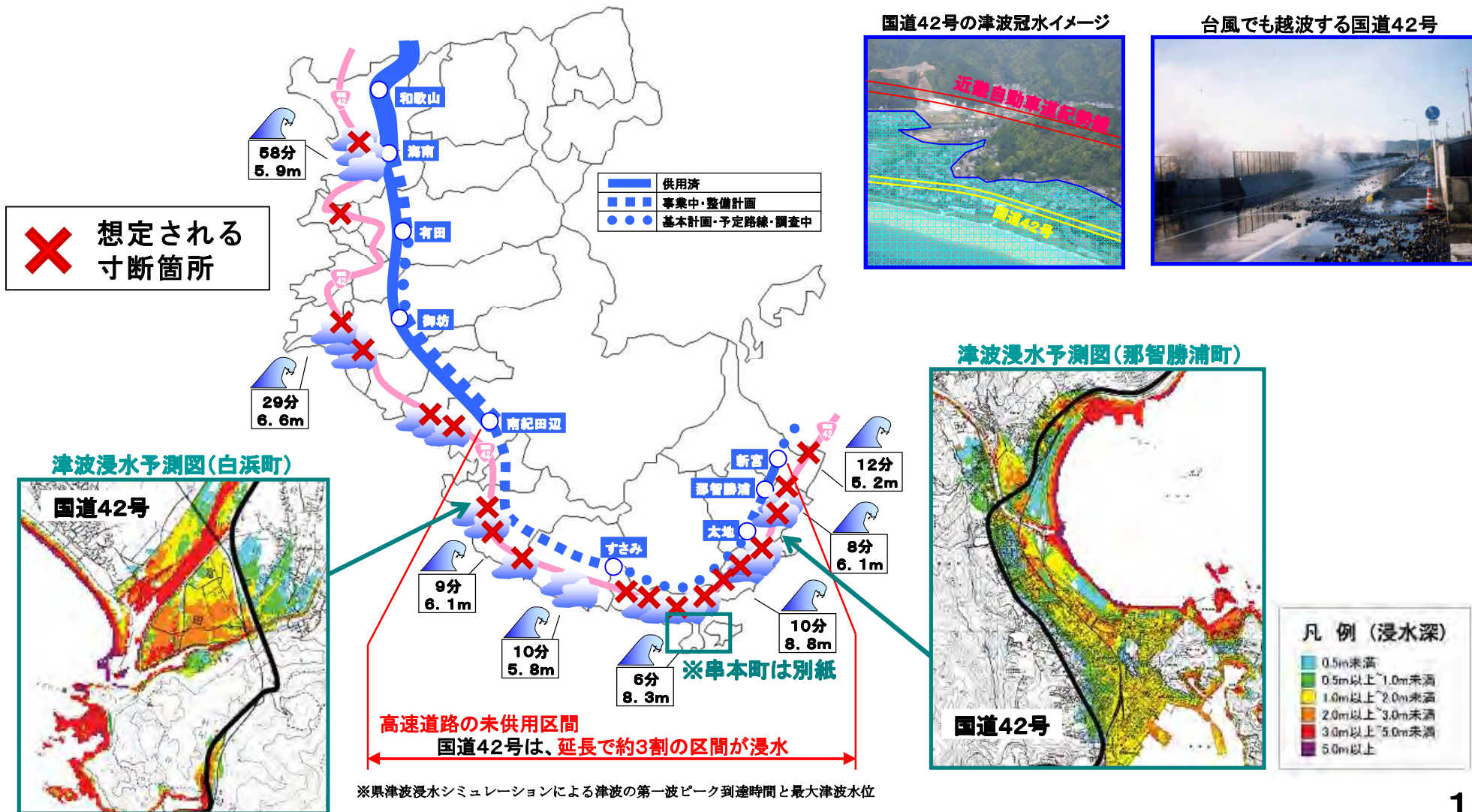
高速道路整備を巡る近年の状況

- H19年 7月 参院選で民主党が圧勝
8月 「和歌山県道路懇談会」からの提言
11月 国の「道路の中期計画(素案)」に近畿自動車道紀勢線(紀伊半島一周高速道路)が位置づけ
その後、道路特定財源廃止論争の中で中期計画が棚上げ
- H20年 5月 「道路特定財源等に関する基本方針」閣議決定
(H21年度から一般財源化、新たな道路の中期計画の策定、等)
12月 国が道路の「新たな中期計画」を策定
(中期計画自体が抽象化され、高速道路の個別路線の計画は示されず)
- H21年 5月 近畿自動車道紀勢線御坊～南紀田辺間4車線化が補正予算(経済危機対策)で事業化
8月 衆院選で民主党が過半数を獲得 政権交代
10月 4車線化に係る補正予算執行停止の閣議決定
- H22年 1月 4車線化に係る補正予算が全額廃止
4月 「高速道路の再検証結果と新たな料金割引」発表
(東京外郭環状道路等と4車線化4区間が復活も、近畿自動車道紀勢線御坊～南紀田辺間4車線化は着手見合わせ)
12月 利便増進事業の見直しに係る関係法案が廃案に

東南海・南海地震に備えた高速道路整備(1)

○東南海・南海地震に備えて、高速道路は「命の道」

- ・ 今後30年以内の発生確率は60~70%
- ・ 津波で寸断される国道42号の代替路となる紀伊半島一周高速道路が必要



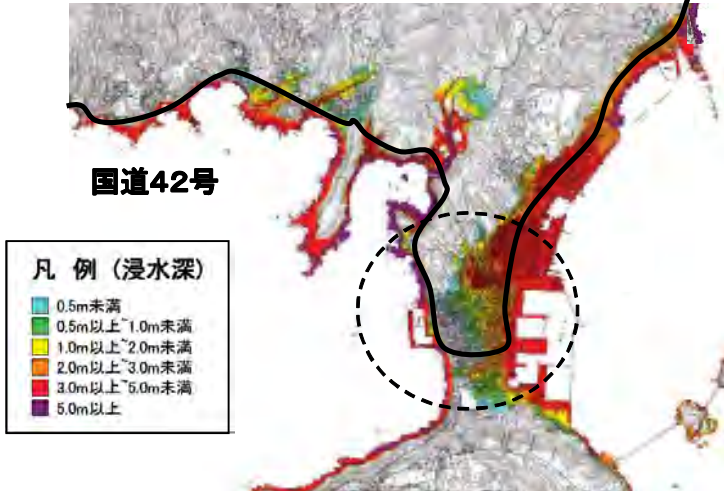
東南海・南海地震に備えた高速道路整備(2)

○串本町では、国道42号の約6割の区間が浸水

- ・津波で沿岸部の集落は陸の孤島になることが懸念
- ・地震・津波災害に備え、国道42号の代替路となる高速道路が必要



■串本町では市街地の大半が浸水し、国道42号も寸断



■東海・東南海・南海地震等による被害想定(死者数)

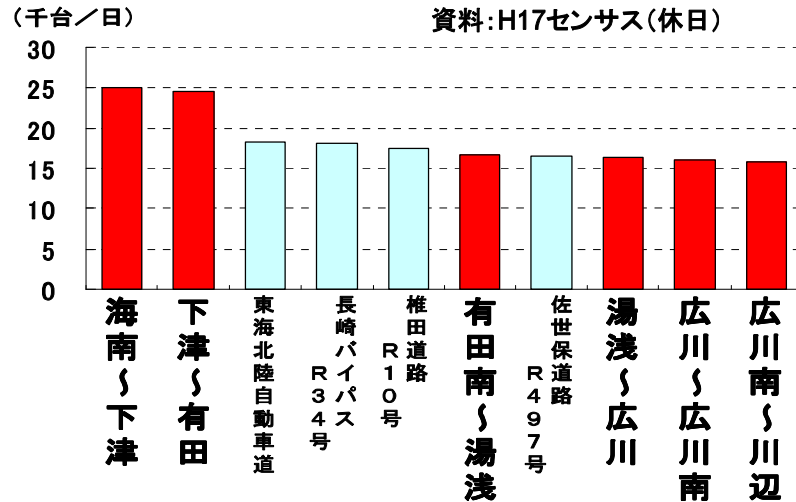
	地震全体	
	うち津波	
和歌山県	約 5,000人	約 2,100人
うち串本町	約 800人	約 500人

※出典:和歌山県地震被害想定調査概要(平成18年5月31日)

近畿自動車道紀勢線の渋滞状況と観光客の推移

○暫定2車線のため全国トップクラスの渋滞が発生

・全国の高速道路 暫定2車線区間(全243区間中)で和歌山県内の6区間がトップ10位以内にランクイン



・平成22年度のGWやお盆などの繁忙期に延長10km以上の渋滞が25回発生

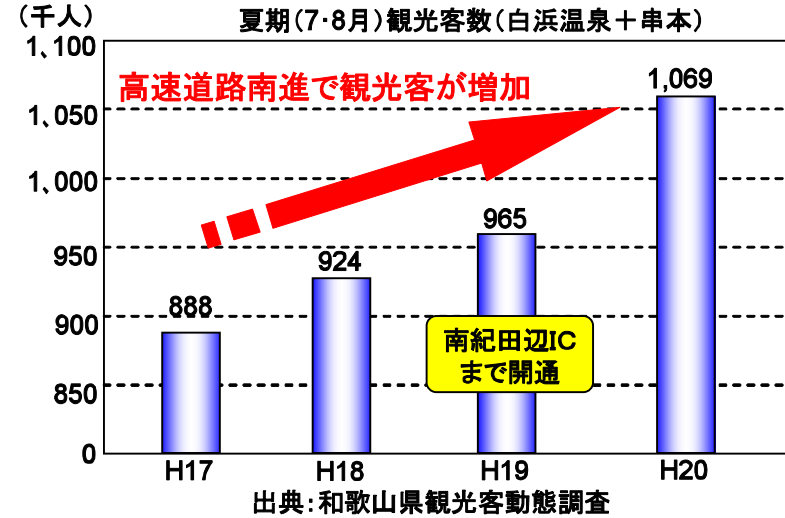


有田南IC付近(下り) 渋滞19km (H22.8.13)



御坊南～下津(上り) 渋滞25km (H22.8.8)

○高速道路が出来ると観光客が増加



近畿自動車道紀勢線(暫定2車線供用区間)の事故発生状況と救急救命活動状況

○ 対面通行による衝突死亡事故など 重大事故が多発している

＜多発する重大事故＞

- ・ 過去5年間で死亡事故が8件発生し、13人死亡。
- ・ そのうち、正面衝突が6件発生し、11人死亡。

○有田～南紀田辺間の死傷事故件数 (H16年～H20年)

	事故件数	死者	負傷者
有田～御坊間	89	10	190
御坊～南紀田辺間	66	3	155
合計	155	13	345

○死傷事故率 (件/億台キロ)

有田～南紀田辺間
15.7



全国平均
9.1

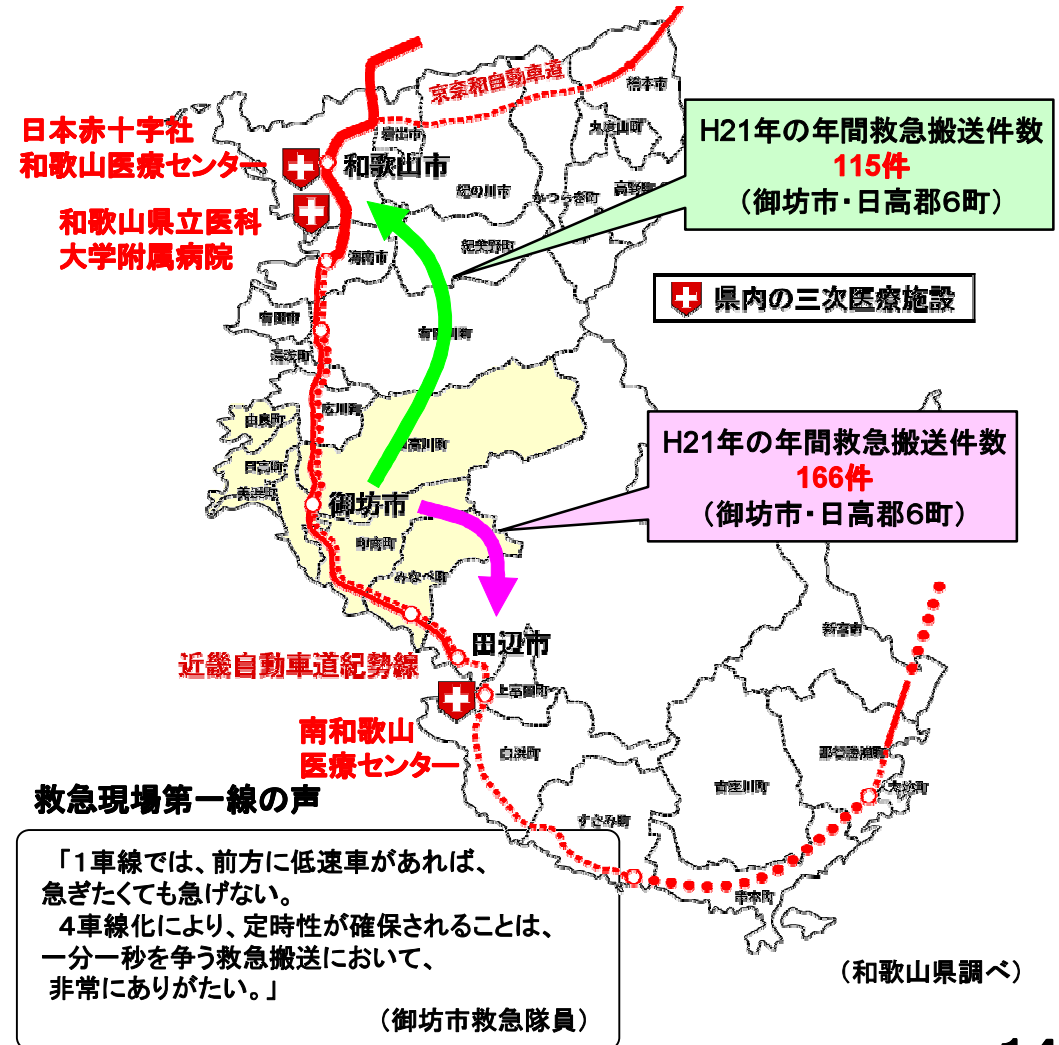
全国平均の1.7倍

※死傷事故件数:過去5年間H16年～H20年データ
 ※全国死傷事故率:高速道路便覧
 ※ H19.11(みなべ～南紀田辺間)暫定供用

(和歌山県調べ)

○ 定時性の確保による 救急救命活動の強化が課題

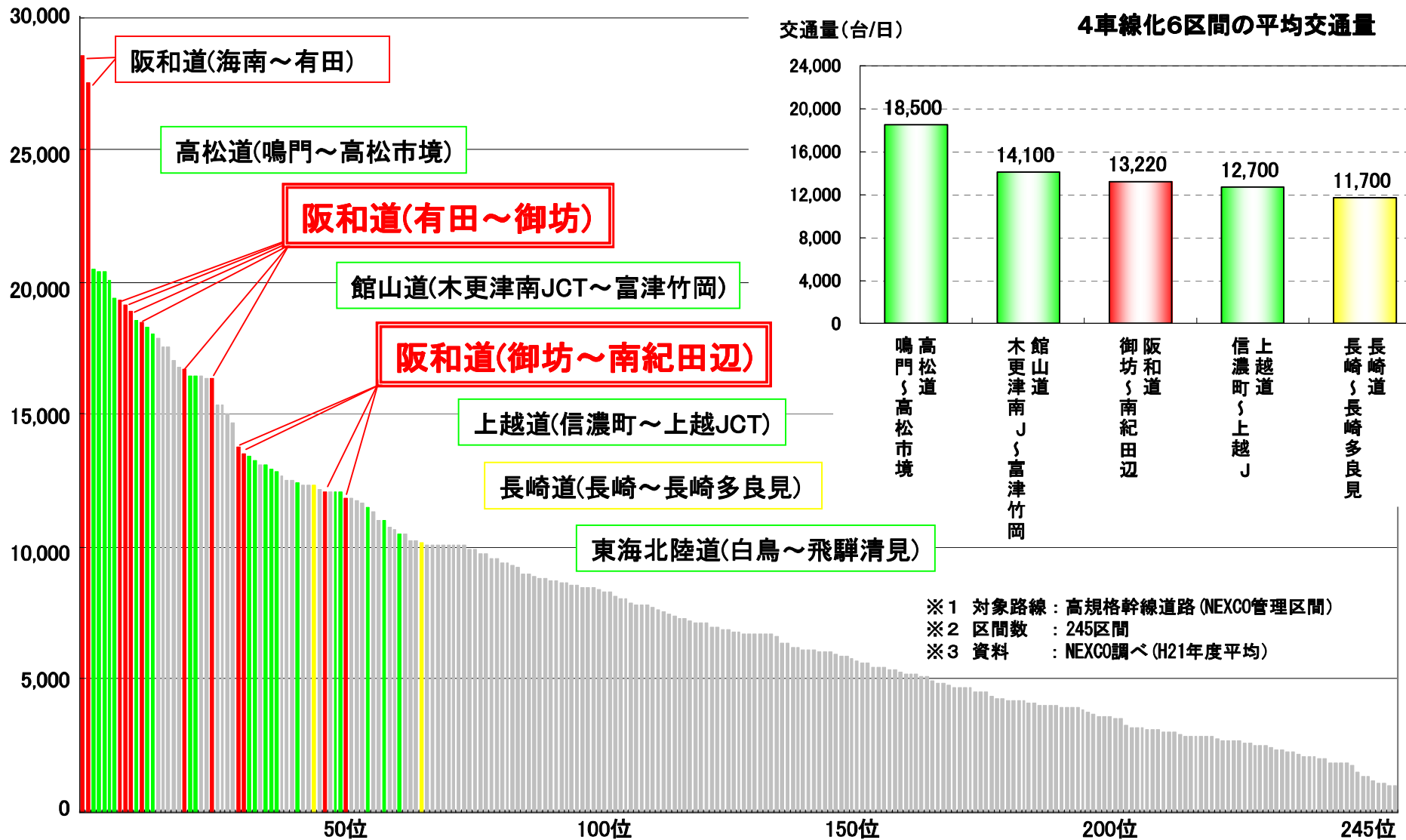
＜一分一秒を争う救急救命活動＞



高速道路の2車線区間における交通状況

○第4回国土開発幹線自動車道建設会議で、
4車線化の整備計画が策定された6区間の交通量

交通量(台/日)



※1 対象路線：高規格幹線道路(NEXCO管理区間)
 ※2 区間数：245区間
 ※3 資料：NEXCO調べ(H21年度平均)

近畿ブロック知事会「広域インフラランドデザイン」

～元気な関西・輝く関西をめざす交通インフラのデザイン～



平成21年6月2日近畿ブロック知事会作成、平成23年5月和歌山県時点修正

○東京圏を優先・先行させたインフラ整備等により東京圏と関西圏との格差が拡大

○大規模地震等、大災害発生の懸念

○アジアや他の圏域との交流を活発にする交通インフラを整備

○高速道路のダブルネットワークを確保



高速道路など幹線道路網の早期整備が必要不可欠

■凡例

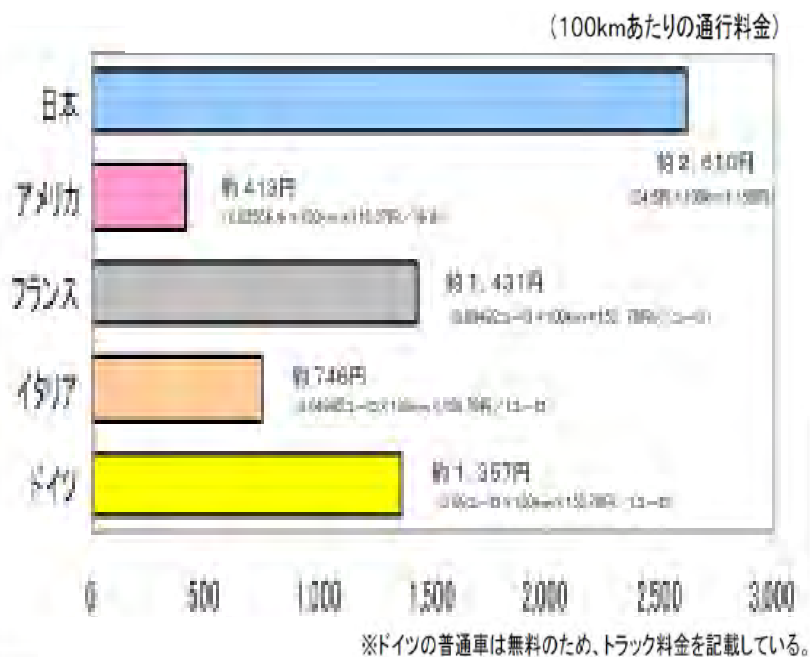
● 幹線道路	● 国道等
供用中	
事業中	● 港湾
(H21年度補正予算 執行停止区間を含む)	特定重要港湾
新名神 (当面着工しない区間)	重要港湾
計画中	
構想中	

現行の整備水準と料金水準では国際競争力が低下

- 我が国の高速道路の整備水準は諸外国より大きく遅れている。
- さらなる建設と増大する維持管理、確実な債務返済に、今後も有料道路制度は必要。
- 料金水準は諸外国と比べて割高であり、国際競争力の低下につながる。

有料高速道路と無料高速道路の制度を統合し、14,000kmの早期完成と国際競争力のある合理的な料金を実現。

■高速道路料金の先進諸外国との比較



出典：社会資本整備審議会 有料道路部会資料

■現行【整備計画等】

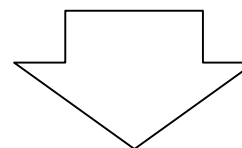
有料高速道路

- ・ 会社整備
- ・ 料金は総括原価主義

+

無料高速道路

- ・ 国整備
(新直轄・直轄)



■将来【14,000km】

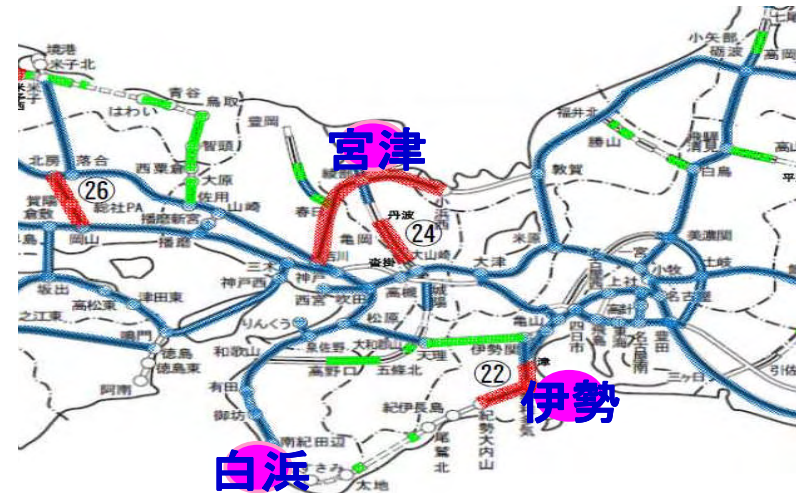
- ・ 有料高速道路と無料高速道路の制度を統合
- ・ 税金の投入で早期建設と利用しやすい料金設定

高速道路の料金施策について(1)

○公平性の観点から、特定の地域が不利な扱いにならないよう配慮すべき

・「高速道路の新たな料金割引について」(H23.2.16発表、震災後実施見送り)では、大都市近郊の通過で**本県に不利な料金設定**とされた。

・無料化社会実験では、観光振興などの面で地域間の不公平が生じた

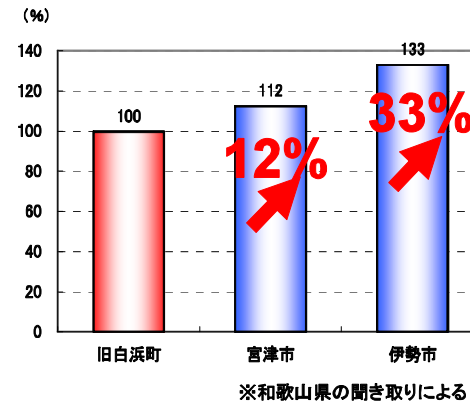


NEXCO	
・地方部の場合	上限2,000円(1,000円)
・和歌山の場合	5,200円(2,700円)
上限2,000円(1,000円)	大都市近郊3,200円(1,700円)

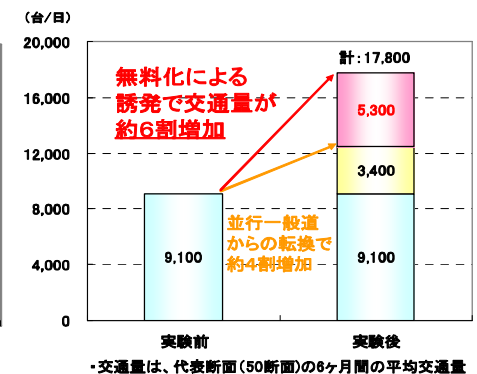
2. 5倍以上の料金負担

※()は休日昼間
※料金最大で算出
※和歌山県試算

無料化社会実験前後の観光客伸率(H22.7/H21.7)



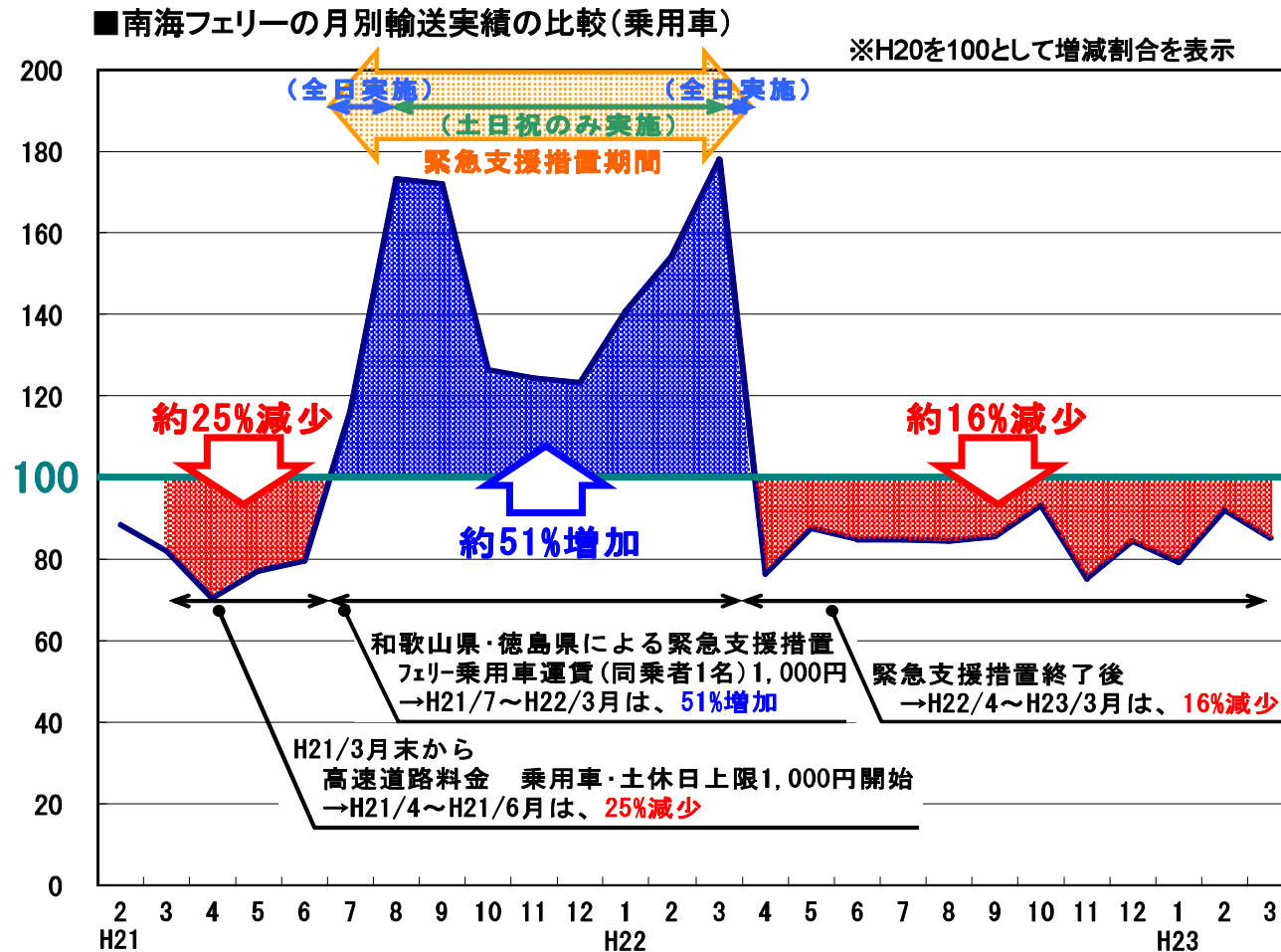
無料化社会実験前後の交通量比較



高速道路の料金施策について(2)

○他の公共交通機関に影響を及ぼす場合は、国が責任を持って支援すべき

- ・高速道路料金の上限1,000円割引の実施により、南海フェリーの利用が減少したため、両県で緊急支援措置を実施



■南海フェリー-航路図



■和歌山県・徳島県による緊急支援措置の内訳

全体事業費: 4.8億円

- H21/7/18~H22/1/3 事業費3億円
和歌山県・徳島県・南海フェリー各1億円
- H22/1/4~H22/3/31 事業費1.8億円
国: 0.9億円
和歌山県・徳島県・南海フェリー各: 0.3億円

高速道路のあり方に関する和歌山県の意見

○高速道路のあり方について

1. 高速道路は国土の骨格を形成する広域的な社会資本であり、国の責任において最後まで整備すべきである。
2. 高速道路は県民のチャンスを保障するものであり、整備の見通しを明確に示したうえで、早期にミッシングリンクを結合すべきである。
3. 東南海・南海地震の地震・津波災害に備え、国道42号の代替路となる高速道路は命の道である。
4. 経済活動や救急医療など高速道路本来の効果を発揮するため、交通量が多く、渋滞している箇所から、早急に4車線化を行うべきである。
5. 国は、全国的高速道路ネットワークの早期完成に全力を上げるとともに、国際競争力の観点から合理的な高速道路料金に設定すべき。また、料金施策は、地域間の公平性や他の公共交通機関への影響等に十分配慮すべきである。