

## 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方
<p>1 ・費用対効果や県財政への影響を踏まえたうえで、 今、無料化に踏み切ることの合理性</p>	<p>○大分市内の2路線については、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県民が日常的に利用する、「生活道路」であること。</li> <li>・国道197号などの大分市内の渋滞対策が必要であり、無料化が有効であること。</li> <li>・来年1月に予定されている大道陸橋撤去に向けた渋滞対策として有効であること。</li> <li>・一方で渋滞対策となる道路整備の目途が立たないこと。</li> </ul> <p>○大分空港道路については、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーバー廃止に伴う、空港アクセスの改善策が求められていること。</li> <li>・企業立地が進む国道213号の交通円滑化に有効と考えられること。</li> <li>・国東半島地域の観光振興等の効果を期待する声強いこと。</li> </ul> <p>○無料化に必要な財源として公社内の内部留保金と国から経済危機対策交付金を活用することにより、新たに一般財源を用いないことから、他地域での道路整備や他の県事業に影響を及ぼすことなく、無料化が実現できること。</p> <p>以上を考慮して無料化を決断した。</p>

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方																																							
<p>2 ・無料化による渋滞緩和効果や経済波及効果</p>	<p>【渋滞緩和効果】</p> <p>○大野川大橋有料道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道197号の交通を転換し、鶴崎橋付近の渋滞緩和。</li> </ul> <p>○米良有料道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大道陸橋撤去時の代替え路として、大分市内南北方向の交通機能を高めることにより、渋滞を緩和。</li> <li>・国道10号の交通をバイパスに転換することにより、中判田付近の渋滞を緩和。</li> <li>・大分市内方面から高速道路を利用する交通の一部を大分光吉IC利用から大分米良IC利用に転換することにより、宮崎交差点周辺の渋滞を緩和。</li> </ul> <p>○大分空港道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道213号の交通を転換し、沿線（日出町、杵築市、国東市）の混雑を緩和。</li> </ul> <p>【経済波及効果】</p> <p>○有料道路の無料化は、物流コストの軽減、観光振興等の地域経済の活性化につながるものと考えている。</p> <p>○現時点での定量的な事前評価は困難。</p> <p>&lt;参考&gt;各路線の交通量推計</p> <table border="1" data-bbox="824 1005 1904 1436"> <thead> <tr> <th></th> <th>現 況</th> <th>→ 無料化時の予測</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>【大野川大橋】</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>●大野川大橋有料道路</td> <td>約22,300台/日</td> <td>→ 約30,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●国道197号 鶴崎橋付近</td> <td>約41,000台/日</td> <td>→ 約30,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●大分大分港線（中島十条交差点付近）</td> <td>約63,700台/日</td> <td>→ 約64,000台/日</td> </tr> <tr> <td>【米良有料道路】</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>●米良有料道路</td> <td>約 6,500台/日</td> <td>→ 約18,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●国道10号 旦那原～中判田間</td> <td>約35,100台/日</td> <td>→ 約32,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●大分臼杵線（北下郡ガード西交差点付近）</td> <td>約38,600台/日</td> <td>→ 約42,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●中判田下郡線（加納西交差点付近）</td> <td>約34,000台/日</td> <td>→ 約35,000台/日</td> </tr> <tr> <td>【空港道路】</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>●空港道路</td> <td>約 5,400台/日</td> <td>→ 約12,000台/日</td> </tr> <tr> <td>●国道213号 日出町～杵築市</td> <td>約11,500台/日</td> <td>→ 約 8,000台/日</td> </tr> </tbody> </table>		現 況	→ 無料化時の予測	【大野川大橋】			●大野川大橋有料道路	約22,300台/日	→ 約30,000台/日	●国道197号 鶴崎橋付近	約41,000台/日	→ 約30,000台/日	●大分大分港線（中島十条交差点付近）	約63,700台/日	→ 約64,000台/日	【米良有料道路】			●米良有料道路	約 6,500台/日	→ 約18,000台/日	●国道10号 旦那原～中判田間	約35,100台/日	→ 約32,000台/日	●大分臼杵線（北下郡ガード西交差点付近）	約38,600台/日	→ 約42,000台/日	●中判田下郡線（加納西交差点付近）	約34,000台/日	→ 約35,000台/日	【空港道路】			●空港道路	約 5,400台/日	→ 約12,000台/日	●国道213号 日出町～杵築市	約11,500台/日	→ 約 8,000台/日
	現 況	→ 無料化時の予測																																						
【大野川大橋】																																								
●大野川大橋有料道路	約22,300台/日	→ 約30,000台/日																																						
●国道197号 鶴崎橋付近	約41,000台/日	→ 約30,000台/日																																						
●大分大分港線（中島十条交差点付近）	約63,700台/日	→ 約64,000台/日																																						
【米良有料道路】																																								
●米良有料道路	約 6,500台/日	→ 約18,000台/日																																						
●国道10号 旦那原～中判田間	約35,100台/日	→ 約32,000台/日																																						
●大分臼杵線（北下郡ガード西交差点付近）	約38,600台/日	→ 約42,000台/日																																						
●中判田下郡線（加納西交差点付近）	約34,000台/日	→ 約35,000台/日																																						
【空港道路】																																								
●空港道路	約 5,400台/日	→ 約12,000台/日																																						
●国道213号 日出町～杵築市	約11,500台/日	→ 約 8,000台/日																																						

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方
<p>3 ・ 無料化後の維持補修の財源手当</p>	<p>○安全のために管理水準はしっかりと維持することが必要と考えている。</p> <p>○厳しい財政状況の中、道路管理業務全体の効率向上を図り、道路管理費の増加を招かないように努める。</p> <p>○県管理道路となることにより、地方交付税の算定基準に加えられ、維持補修費等の財源に充てることができる。</p>
<p>4 ・ 返還予定であった出資金が返還されなくても問題がない理由</p>	<p>○当初の計画で、料金徴収期間満了時に返還される予定であった出資金が返還されないことは、厳しい財政状況の中、大変残念なことと認識している。</p> <p>○有料道路事業は、料金徴収期間満了後の内部留保金を県に返還する仕組みである。</p> <p>○法的には、料金徴収期限の満了まで得られた収入から借入金等の債務を弁済してなお残余財産があれば出資者である県に分配することになっており、料金収入が計画を下回るなどにより出資金相当額が返還されないことは不適正でないと考えている。</p> <p>○今回の検討の中では、交通量が計画を下回ったり、料金割引施策の導入により収入を減らしたりということもあり、現在の料金収入を維持できたとしても、県への配分額は出資金相当額の半分以下しか望めないことが予想され、無料化によるメリットの方がその損失を上回ると判断した。</p>

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方
<p>5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の2路線とは性格の異なる空港道路無料化の考え方、メリット</li> <li>・3路線を同時に無料化する判断の根拠</li> </ul>	<p>○空港道路については、</p> <p>①空港のアクセス改善や交通円滑化、地域振興の効果が認められ、一方でご心配頂いている空港アクセスの定時性低下などの課題に対しては、補完的な策で影響を緩和できると考えたこと。</p> <p>②空港道路は収支の状況が特に厳しく、単独で運営していく場合に財政的メリットが小さく、県の追加支出が必要になるリスクもあること。</p> <p>○3路線を無料化することについては、公社の解散が可能になり、行財政改革につながるものであること。</p> <p>から、空港道路も含めた3路線を同時に無料化する判断をした。</p> <p>&lt;参考&gt;</p> <p>①空港道路無料化の効果と影響についていただいたご意見の中には、観光振興に期待するものや国道213号の混雑緩和につながる、あるいはホーバー廃止後の空港アクセス改善になる、というものが多くあった。一方、空港関係やバス協会等からは、交通量の増加に伴い、空港アクセスの定時性が低下するのではないか、との懸念が示されている。この点については、空港道路は渋滞まではしないものの、低速車両の増加による速度低下などは考えられるため、補完的な策として、追越し車線の追加やバスルート上の信号への公共交通優先システム（PTPS）導入などを行い、悪影響の抑制に万全を期したいと考えている。</p> <p>②空港道路を単独運営した場合には、借入金償還による52億円の負債を残すこととなる。今後とも現状並みの交通量減少が続けば、料金徴収期限まで料金をお支払いいただいても、大半を道路の管理費や料金徴収費用に支出し、分配される出資金相当額は数億円にとどまると予想される。仮に交通量がこれ以上減ったり、新たに料金割引を導入するということになれば、県の追加的な支出が必要となる。</p> <p>③全路線を無料化して道路公社を解散することにより、料金徴収を含め有料道路の管理部門が不要となる。3路線については無料化後、県（土木事務所）が他の県道等と一緒に管理をすることになり、道路の管理体制の合理化が進む。</p>

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方
<p>6 ・ 受益者負担の観点（高速道路との整合性）</p>	<p>○高速道路は受益者負担の原則で、まだできていない区間を優先して整備してもらいたいため無料化するべきではない。</p> <p>○有料道路は、都市の中心にある生活道路等であり、渋滞対策となるため無料化を判断した。</p> <p>○国の高速道路の無料化とは性格が異なり、連動性はない。</p>
<p>7 ・ 空港道路の定時性確保</p>	<p>○空港道路の無料化を行った場合、国道213号から長距離交通が転換し、約5,400台/日→約12,000台/日と増加すると推計される。空港道路の交通容量と比較した場合、この交通量で渋滞が発生する可能性は低いと考えられる。</p> <p>○有料から無料になっても自動車専用道路としての機能は変わりなく、速度規制は現行通り（最低50km/h、制限速度70km/h）だが、低速車両の混入によって自由走行ができない状況は増えることが予想される。</p> <p>○この問題に対しては、杵築ICの本線料金所の廃止に合わせて追越し可能区間（4車線区間）を1箇所追加するとともに（5から6箇所）、公共車両優先システム（PTPS）の導入等も検討中。また、無料化後の状況を注視し、必要があれば、取得済み用地を利用して安価に工事ができる区間において、さらに付加車線の設置を行うことも検討する。</p> <p>○また、県管理となっても、雪氷対策などの道路管理水準が低下しないよう維持管理体制を整える。</p>
<p>8 ・ 路線ごとの単年度毎の交通量、収支状況のデータ</p>	<p>○8ページ「大分県道路公社 各路線の概要及び交通量、収支状況の推移」参照</p>

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【 十分な説明が必要 】

意見の内容	県の考え方
<p>9 ・ 経済危機対策交付金を他の用途ではなく借入金返済に充てる理由</p>	<p>○有料道路の無料化は、多額の一般財源を要することから、なかなか解決できない課題だったが、今年度の経済危機対策交付金により、他の道路事業等に影響を与えることなく、無料化が実現できることになる。</p> <p>○経済危機対策交付金は、地域の諸課題を解決するため、それぞれの地方団体が独自の発想で、ハード・ソフトを問わず幅広く活用できるもの。</p> <p>○有料道路の無料化は、渋滞緩和や物流コストの軽減、観光振興等の地域経済の活性化につながることから、まさに、この交付金の目的としてふさわしいものと考えている。国の内諾も得ている。</p>
<p>10 ・ CO2削減につながる根拠</p>	<p>○一般に、自動車1台あたりのCO2排出量は、旅行速度の上昇に伴って減少（20km/hから60km/hに上昇すれば、CO2排出量が約4割減少）。</p> <p>○一般道路から有料道路に経路変更する交通や並行する道路では渋滞が緩和され、円滑な交通が可能になるため、CO2排出量は減少。</p> <p>○無料化に伴って新たに増加する交通（公共交通から自家用車への転換を含む）は、CO2の増加要因となるが（定量的な事前評価は困難）、全体としてはCO2排出量の減少効果が上回るのではないかと考えている。</p> <p>&lt;参考&gt;空港道路における試算</p> <p>（CO2排出量が減少する要因）</p> <p>○一般道路（国道213号等）から有料道路（大分空港道路）に経路変更することによる渋滞緩和により、旅行速度が上昇することによる減少。 → 約1,700（t-CO2/年）の減少</p> <p>（CO2排出量が上昇する要因）</p> <p>○公共交通機関（バス等）からマイカー等へ乗り換えることによる増加。 → 約400（t-CO2/年）の増加</p> <p>※ これらから、空港道路付近のCO2排出量は、約1,300（t-CO2/年）の減少となる。</p>

# 「有料道路の無料化について」行財政改革推進委員の意見に対する県の考え方

## 【新たな渋滞の発生や事故増加の懸念】

	意見の内容	県の考え方
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺道路も含めた全体的な渋滞の発生、事故の増加の懸念</li> <li>・ 米良…米良道路本体（一車線部分）、明野地区、下郡地区</li> <li>・ 大野川大橋…中島地区、新川地区</li> </ul>	<p>○無料化により、大在大分港線の中島十条交差点、大分臼杵線の加納西交差点や北下郡ガード西交差点など、一部で渋滞が増加する恐れがあるが、国道197号の鶴崎橋付近や国道10号の旦野原～中判田間の渋滞緩和効果等を勘案すれば、市内全体としては交通量の分散によって混雑の改善につながるものと考えている。</p> <p>○また有料道路3路線は、並行する一般道に比べ、安全性の高い構造で建設されており、無料化に伴って交通が有料道路に転換することで、全体としては事故を減少する効果があると考えている。</p> <p>○今後、無料化後の交通状況を観察し、新たな課題が生じれば、適切に対応していくことが必要と考えている。</p>

## 【道路公社の解散に関して検討しておくべきこと】

	意見の内容	県の考え方
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ プロパー職員の処遇</li> </ul>	<p>○道路公社は、住宅供給公社、土地開発公社とともに平成13年度から地域づくり機構として職員の兼務等を進め、行財政改革に取り組んできており、現在、道路公社専任職員は2名となっている。</p> <p>○道路公社の職員に関しては、できるだけ問題がないように手当をしていかなければならないと考えており、現在、県としてできる手当を検討中。</p>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 解散時の問題点やスケジュール</li> </ul>	<p>○料金徴収期間の変更、道路公社解散については、次回以降の議会の議決を得た後、国土交通大臣に認可申請を行う。</p> <p>○12月1日の無料化後、道路公社の清算を行う。</p>

# ★大分県道路公社

## ◎各路線の概要及び交通量、収支状況の推移(平成20年度末現在)

		大野川大橋有料道路	米良有料道路	大分空港道路	大手町駐車場	計	
道路の延長		1. 1km	2. 0km	15. 7km	地上4階4層		
道路の幅員		40m 6車線	30m 4車線	10. 5m 2車線 (一部4車線)	231台		
事業費		9,420 百万円	9,240 百万円	17,500 百万円	1,050 百万円	37,210 百万円	
供用開始 (拡幅後供用開始)		昭和55年1月 (平成8年3月)	昭和61年3月 (平成9年9月)	平成3年11月	平成元年10月		
経過年数		29年	23年	17年	19年		
残存年数 (料金徴収期間)		12年 (平成33年5月)	14年 (平成35年5月)	13年 (平成33年11月)	11年 (平成31年10月)		
交通量  (千台)	H18年度	計画	7,408 千台	4,504 千台	2,611 千台	—	14,523 千台
		実績	7,854	2,661	2,114	—	12,629
		対計画比(%)	106.0	59.1	81.0	—	87.0
	H19年度	計画	7,920	4,561	2,648	—	15,129
		実績	8,132	2,531	2,085	—	12,748
		対計画比(%)	102.7	55.5	78.7	—	84.3
	H20年度	計画	7,958	4,621	2,668	—	15,247
		実績	8,140	2,361	1,979	—	12,480
		対計画比(%)	102.3	51.1	74.2	—	81.9
	累計	計画	147,776	80,228	41,951	—	269,955
実績		166,547	73,465	31,390	—	271,402	
	対計画比(%)	112.7	91.6	74.8	—	100.5	
収支状況  (千円)	H18年度	収入	667,150 千円	352,199 千円	729,475 千円	73,485 千円	1,822,309 千円
		支出	624,805	399,236	1,384,656	96,492	2,505,189
		収支差	42,345	△47,037	△655,181	△23,007	△682,880
	H19年度	収入	629,874	332,177	720,851	68,594	1,751,496
		支出	658,465	418,057	1,380,661	102,178	2,559,361
		収支差	△28,591	△85,880	△659,810	△33,584	△807,865
	H20年度	収入	584,861	307,647	684,155	68,746	1,645,409
		支出	721,956	416,712	1,027,275	88,811	2,254,754
		収支差	△137,095	△109,065	△343,120	△20,065	△609,345
	累計	収入	15,745,745	10,323,018	12,478,767	1,506,333	40,053,863
		支出	12,254,858	10,434,103	17,708,064	1,540,183	41,937,208
		収支差(A)	3,490,887	△111,085	△5,229,297	△33,850	△1,883,345
償還残額 (うち県出資金)		5,301 百万円 (2,973) 百万円	3,836 百万円 (1,676) 百万円	6,656 百万円 (6,011) 百万円	323 百万円 (315) 百万円	16,116 百万円 (10,975) 百万円	

※上表の「累計」の値は、各路線における供用開始後から平成20年度末までの累計数値である。