

第4回 栃木県道路施策検討有識者懇談会

議事概要

1 日時

令和6(2024)年12月24日(火) 15:30~17:00

2 場所

栃木県庁東館 4階講堂

3 出席者

【委員】

根本敏則委員(座長)

梅澤啓子委員、横山稔委員、末武義崇委員、清木隆文委員、三田妃路佳委員

【アドバイザー】

国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所 笹木和彦所長

【県】

県土整備部次長、交通政策課長、道路整備課長、道路保全課長、都市整備課長、道路公社

4 議事

(1) 有料道路の今後の管理・運営のあり方について「日光宇都宮道路(日光道)」

【資料1】に基づき事務局から内容を説明し、その後、意見交換を行った。

(清木委員)

- ・ 今後の収入を増やすには観光客が増加することが理想だと考えられるが、資料p19の観光客が増加すると想定した根拠はあるのか。
- ・ 道路は目的があるから利用するものであり、道路利用者を増加させるために、リピーターを増やすなど目的地自体の魅力アップの取組などを検討する必要があると思う。

(事務局)

- ・ 観光客の推移は、過去の傾向からの予測であり、インバウンド需要を加味せずとも今後も微増の傾向と想定した。

(根本委員(座長))

- ・ 観光客は増加傾向で予測していたが、収支予測上の将来交通量は現状維持(R5年度交通量)としており、安全側で検討されている。

(末武委員)

- ・ 資料p27のグラフでは、ケース③(割引廃止+料金改定)でなんとか減少傾向になると予測しているが、今後減少傾向が続いたとしても償還金残額を0円にするのは厳しいと思う。

- ・ 資料 p25 で料金改定の試算額 670 円が示されているが、日光道は観光道路であるためもう少し料金が上げられないのか。国の計算式では今回試算額が限度となることだが、生活道路と観光道路では意味合いが違いため、国の計算式を道路特性に応じた便益算定ができるような見直しが必要だと思う。

(事務局)

- ・ 料金設定は当該道路の利用により受ける利益の限度を超えないものとされており、今回はその範囲内となる 670 円で試算した結果であり、これが決定ではなく、具体的な料金設定については今後詳細に検討していく。

(根本委員 (座長))

- ・ 資料 p25 において、3つのケースを検討しているが、期間延伸は検討しているか。

(事務局)

- ・ 料金改定と期間延伸には国の認可が必要であり、国との協議が整っていないため今回示していないが、期間延伸した場合の収支予測についても試算は可能である。

(根本委員 (座長))

- ・ シミュレーションとして出すのは問題ないと思うので、是非試算結果を出してほしい。

(笹木アドバイザー)

- ・ 料金設定について、観光道路の特性から、季節毎に料金を変動させるような柔軟な運用を検討することも選択肢としてあると思う。繁忙期に料金を高く設定することで、料金抵抗をかけ渋滞を抑えることで快適に走行できる環境を提供することができるのではないかと。
- ・ 償還金残額を減らすための取組について、借入金の金利を抑えるために借り換えを実施していたかまたは検討しているかについても伺いたい。
- ・ 有料道路制度がどういうスキームでどう見直せば改善に向かうのかなど、既存の枠にとらわれず様々な選択肢を検討した方が良いと思う。

(根本委員 (座長))

- ・ 混雑緩和を図るための変動料金は国も前向きであるため、日光道で渋滞が発生するのであれば変動料金を検討すべきだが、検討にはデータが必要であるためすぐの対応は難しいと思う。

(三田委員)

- ・ 変動料金の関係で、ダイナミックプライシング（ロードプライシング）が「骨太の方針」に盛り込まれ、国で検討がなされており、日光道においても検討する必要があると思う。
- ・ 料金改定以外に償還金残額を減らす検討はしているのか。持っているものを売ったり、貸したりするなど料金徴収以外で収入を増やす取組は検討できないか。

(事務局)

- ・ 変動料金については、アクアラインの事例などを参考に今後検討したい。

(道路公社)

- ・ 借入金の金利について、借り入れの際に見積を徴収し最も低金利のものを採用している。借り換えについては、現在の金利よりも優位なものがないため実施していない。
- ・ 償還金残額削減につながるものがあれば地方道路公社法範囲内で検討したい。

(横山委員)

- ・ 資料 p22 で支出を 31 億円縮減できるとしたが、今後の人件費等の高騰を考慮すると縮減額が減るのではないかと感じた。
- ・ ダイナミックプライシングは導入すべきと思うが、料金を高くしすぎると一般道に迂回する車が増えてしまうのでバランスが難しいが、200～300 円の値上げなら大丈夫ではないかと感じた。

(梅澤委員)

- ・ 紅葉シーズンに日光市を観光したが、バスに加え海外からの観光客も多く、渋滞が発生していた。料金改定以外で何か収入を増やせる方策はないのか。

(根本委員 (座長))

- ・ 過去に東照宮周辺でパーク＆ライドなどを検討したことはあるのか。

(事務局)

- ・ 地元日光市と協力しながら、観光シーズンの渋滞対策を試みているが、抜本的な解決には至っていない状況。

(根本委員 (座長))

- ・ 料金改定及び期間延伸の必要性については、概ね委員の皆様の意見が一致していた。
- ・ 参考として、料金徴収期間を延伸した場合の R16 以降の収支予測を追加で示してほしい。
- ・ 変動料金については、今後の課題として検討してはどうか。

(2) (仮称) とちぎの道路強靱化ネットワーク計画について

【資料 2】に基づき事務局から内容を説明し、その後、意見交換を行った。

(清木委員)

- ・ 災害の対象は地震か洪水かどちらか。地震などの単体の災害ではなく複合的に考えてほしい。

(事務局)

- ・ 地震だけでなく、大雨などの異常気象も含めた災害全般を対象と考えている。

(横山委員)

- ・ 資料 p11 の浸水箇所の排水対策は、普段から頻繁に発生している浸水も対象となるのか。
- ・ 大災害と日常的に発生する小規模な浸水を分けて説明した方が良いと考える。

(事務局)

- ・ 本計画では、基本的に河川の越水など規模の大きなものを想定しており、ゲリラ豪雨などで発生する局所的な浸水は、これまで通り側溝整備などの保全的な対応も含めて個別に検討していく。

(末武委員)

- ・ 資料 p11 に橋梁の長寿命化があげられているが、資料 p8 の老朽化対策が必要な橋梁数は、修繕計画策定時から着実にⅢ、Ⅳ判定橋梁が減るように進めていたのか。

(事務局)

- ・ 5年おきの法定点検で新たにⅢ、Ⅳ判定となった橋梁が追加されているが、着実に減るよう対策を講じている。予算的な制約はあるが、Ⅱ判定橋梁の予防保全も実施している。

(笹木アドバイザー)

- ・ 資料 p10 の対象とする事業について、緊急輸送道路や重要物流道路などネットワークとしての強靱化を考える時、対象は県管理道路の事業のみでよいのか。国道も含めて考えた方がよいのではないか。対象のイメージを教えてください。

(事務局)

- ・ 現時点では、県が管理している国県道の事業を対象として考えている。
- ・ 対象については、今後策定される実施中期計画等の動向を見ながら検討したい。

(根本委員 (座長))

- ・ 緊急輸送道路や重要物流道路など、それぞれの道路ネットワーク毎に考え方があって、まずはそれらの概念を整理し、そのうち県がどこを整備して国とどう分担するか、なども含めて検討した方がよい。

(事務局)

- ・ いただいた御意見を参考に整理する。

(三田委員)

- ・ 啓開計画などで災害発生状況の情報発信は、国レベルでやるものなのか、県ではやらないのかなどを教えてください。

(事務局)

- ・ 災害等の情報については、機関毎の発信だけでは情報を取得しにくくなるため、国等が一元的に情報発信する流れとなっている。

- ・ 県管理道路の通行止め等の情報については、県警と連携し、日本道路交通情報センターから一元的に情報発信している。

（根本委員（座長））

- ・ 本計画について、委員の皆様は賛成だと思う。
- ・ 国と歩調を合わせながら進めてほしい。

（３）その他

（交通政策課長）

- ・ 本日ご議論いただきました件につきましては、委員のみなさまからのご意見を踏まえ、次回の懇談会に向けた準備を進めて参りたいと思います。

—以上—