

第2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5(2023)年10月12日(木) 10:00~11:20

2 場所

栃木県庁東館4F 講堂

3 出席者

【委員】

根本敏則委員(座長)、梅澤啓子委員、五艘みどり委員、末武義崇委員、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 吉田幸男事務所長

【県】

県土整備部次長、交通政策課長、道路整備課長(代理:道路整備課長補佐(総括))、道路保全課長、都市整備課長、道路公社

4 議事

(1)「有料道路の現状と課題等について」

【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。

(末武委員)

日光宇都宮道路は、維持管理等の対策が進んでいる中、お金の問題に集約できるのではないかと。人件費や材料費の高騰がある中、ETC2.0のデータ等も活用しながら時間帯や時期に応じた料金設定に変更していくことや、一定のコストもかかるが大きく膨らまないように工夫していくなど、改善に向けた対応は考えられる。

さつきロードについては、有料化をやめた場合の影響を分析する必要がある。維持管理の面もあるが、将来的な4車線化もある。有料化をどの時点でやめるのか、その影響がどれくらい生じるのか。無料化になると交通量が増加して交通渋滞を招いてしまう可能性もある。様々なことを検討しなければならないが、一度に急激な変化が生じると、利用者側にも管理者側にも混乱が生じてしまう。どのタイミングで何を変更していくのか、段階的な対応を検討していくと良いのではないかと。

(根本委員(座長))

日光宇都宮道路とさつきロードに共通していることは、いずれ無料化していく道路であること。無料化することに対してどのように考えるか。

(五艘委員)

日光宇都宮道路について、令和16年に無料化ということであるが、今後の事業費の増加

を考えると、無料化は現実的ではないだろうと考えている。観光客も多く訪れる地域であり、安定的にこの道路を利用する人が見込めることから、これだけ人件費・材料費が高騰している状況では、料金体系の見直し・値上げも検討しなければならないのではないかと。

日光のオーバーツーリズムの調査を学生と実施している。コロナ禍で欧米の観光客は密を避けるといった観光形態に変化している。そのような中、外国人のレンタカー利用が今後増えてくるとも想定され、外国人向けの案内表示の設置等も今後必要になってくるのではないかと。そういった新たな需要に対応していくため、さらなるコストの増加も想定されることから、料金の見直しや料金徴収期間を延ばす検討が必要。ただし、段階的に実施していくことが大切で、複数のパターンを検討して議論を深めていくことが重要。

(梅澤委員)

日光宇都宮道路は、今後修繕をする箇所が増えていくことや修繕をする業者も減っていくことが懸念されるため、もう少し長い期間で料金を徴収してもよいのではないかと。

さつきロードは、現状の利用者数や道路延長を考えると無料化してもよいのではないかと。

(三田委員)

日光宇都宮道路の料金収受については、維持をするか上げた方がよいのではないかと感じる。ただし、無料化をやめると「約束と違う」ということになるのであれば、料金収受を維持しなければならない理由を明確化して適切に情報公開し、県民の合意形成を図っていくことも重要。

技術的に難しいかもしれないが、観光客は高い料金とするなど、県民利用との差別化を図れると良いのではないかと。

さつきロードについては、維持修繕にコストがかかるのはやむを得ないので、令和8年に無料化するのには難しいのではないかと。どういう計算をして料金収受期間を延ばさなければならぬのか、その理由を明確化し、しっかりと県民に説明をした上で、料金収受期間の延伸も検討する必要があると思う。

(根本委員 (座長))

委員の意見を集約すると、日光宇都宮道路については、これだけ材料費や人件費が高騰してメンテナンスにかかる費用が増加している中で、安全な道路機能を維持していくためには、料金を高くすることや料金徴収期間を延伸することを検討していかなければならないといったご意見であった。

さつきロードについて、意見が分かれているところだが、幹線道路の維持管理は、出来るだけ税金ではなく道路利用者に負担してもらう方法がよいのではないかと。無料化することは残った償還金を税金で払うことになるので、やはり道路利用者が負担する形を継続する方がよいのではないかと感じる。

料金の割引については、例えば1割引をして利用者が2割増えれば、収入が増える成功パターンになる。逆に、割引をしたが故に渋滞を招いてしまうケースもある。例えば、東京アクアラインでは、元々高い料金設定をしていたが、国と県が税金を投入して割引をした結果、

大渋滞を招いてしまった経緯があり、現在、割引をやめて元の料金体系に戻す実験を行っている。日光宇都宮道路でも現在、割引を実施しており、また過去には社会実験として割引を行っているが、その効果について検証しているか。

(事務局)

社会実験としては、平成 27 年度に「日光道ウエルカムキャンペーン」として通常時の半額まで料金を割引した結果、交通量は対前年度比で 15%増加した。ただし、同時に複合的に観光キャンペーンを実施していたので、料金割引による効果のみを定量的に評価することは難しい。

また、平成 30 年度には「世界遺産地区渋滞対策」の一環として、混雑する日光 IC を迂回させるため、一つ先の清滝 IC までの料金を通常 150 円から 100 円に割引した。この際も複合的な渋滞対策を実施したため、割引による効果のみを定量的に評価することは難しいが、清滝 IC の利用者数は対前年度比で 7%増えた。

また、現在は通年で「ETC 割引」と「閑散期割引」を実施しており、交通量が変化しない前提で試算すると、割引による収入差は年間で約 3 億円程度と想定される。

(道路公社)

「閑散期割引」は毎年 12 月 1 日から実施しており、割引開始後から大沢料金所では利用者が増えている。割引額は、宇都宮 IC と大沢 IC 間の料金を通常 210 円から 110 円に割引している。料金は半額程度に設定しているが、利用者が倍増するまではいかない。

(根本委員)

3 億円の収入減となっても、地域経済に波及効果があれば良いが、割引による効果が十分に発揮されているようには見えない。

ETC のデータ等を用いながら、割引の効果について検証することも必要であると感じる。

これから料金をあげる検討をする上で、割引制度についても考えなければならない。割引を継続するのであれば、その効果や理由をしっかりと明確化しなければならない。もしくは、割引をやめる選択肢も検討しなければならない。

高速道路においては、平日は混雑しており休日は混雑していないという現状から、NEXCO が休日割引を行っているが、年末年始やお盆といった混雑する時期については、割引対象外としている。例えば、日光宇都宮道路においても、土日に混んでいて、平日に空いているのであれば、混雑を緩和することを目的とした休日割増等の施策を実施するのも良いのかもしれない。

人件費や材料費の高騰で先が見えない状況において、安全な道路を維持していくためには、必要な費用を試算して、しっかりと県民理解を得られるように説明していくことが重要。車を所有していない県民もいる中で、税金によりすべてを賄うのは無理があるのではないかと感じる。

(吉田アドバイザー)

同じ道路管理者として、同じような課題を抱えている。例えば国が管理している国道 4 号

などでは、管理費が増大している状況にある。宇都宮国道事務所では、数多くの重要構造物を管理している。日光宇都宮道路については供用開始してから50年以上経過している状況であり、メンテナンス費用は今後も増加していくことが懸念される。そのような中、徴収する料金を上げるということについては理解できるし、検討が必要であると感じる。料金体系の幅をどのように設定していくのか、様々なデータを用いて解析を進めながら、道路管理者として工夫をしなければならない。日光宇都宮道路は、平日は混雑しておらず移動時間が読めること、料金が安いことから、地域の人たちにとっては今の利用状況が一番いいのだと思う。ただし、観光客だけを見ると、あまり料金を気にしていない。渋滞等の観光に関わる問題についても考えていかなければならない。そのようなことから、償還期間をどのくらいまで伸ばしつつ、料金体系の幅をどれくらいに設定して使っていくのか、様々な要素を加えながら検討していくことが重要。地域から見れば絶対になくてはならない道路であるため、地域の方からも理解を得られ、かつ観光に関わる問題も緩和できる料金の施策を考えつつ、償還期間を延ばすということは検討する意義があると感じた。

(末武委員)

人件費・材料費の高騰について、将来的な予測をする必要がある。現状を見ていると、人件費・材料費ともに下落していく見通しが見えない中で、将来的に無料化しますということは言えないのではないか。ある時点でピークアウトし、人件費・材料費の高騰が止まり、これまでのメンテナンス費用からこれくらいの時期に無料化できると試算できるようであれば無料化の目安が立てられると思うが、現時点では難しいのではないかと思う。将来予測を立てながら施策を検討していくことが必要。

地域の人にとっても観光客にとってもなくてはならない道路であり、安全性を担保するために必要なメンテナンスを実施するために料金を徴収していくにしても、バランスを考えながら検討していくことが重要。

(道路公社)

将来のメンテナンス費について、年1%程度の人件費の上昇を想定はしているが、現時点でピークアウトの予測は立てられない状況。今後、国等の助言を得ながら、どのような予測ができるか検討していきたい。

(交政課長)

物価高騰により、維持管理費は今後も増加していくと想定される。メンテナンスの手法を工夫するなど、支出を抑える検討をするとともに、料金徴収期間の延伸や料金の改定をする場合には、適切なバランスとなるような検討が必要である。

(梅澤委員)

現在の路線の状況では、一般の企業であればとても維持することが出来ない。県管理であるから税金で補填する考えが出るのかもしれないが。そのような点からも有料化を継続していかなければならないのではないかと感じる。

(末武委員)

将来予測はあくまで「予測」なので、外れることもある。それを前提として対応を検討していくべき。生活道路としても観光道路としても必要など道路であり、今後も安全性を維持していくことが必要であるので、継続して料金を徴収していくとしても、バランスが大事なのではないかと感じる。

日光宇都宮道路については観光地を有している面からも他の有料道路とは少し意味合いが違う。日光 IC を利用する人と他の IC を利用する人を判別してデータを蓄積することも重要。通勤で利用される方にとっては 100 円上がるだけでかなり抵抗があるだろうし、観光客は観光費用の一部であり、そこまで料金を気にしない。利用目的によって料金体系への抵抗は大きく変わる。技術的に可能かはわからないが、目的別に応じて料金体系を分ける等ができればよいと思う。

(道路公社)

県内ナンバーと県外ナンバーを分けて利用者を把握することは、現状では難しい。例えば、ETC 車載器の番号のデータを蓄積し、頻繁に利用する番号を判別することは可能であり、その情報からヘビーユーザーとライトユーザーの判別・解析をしたい。

(根本委員)

ヘビーユーザーとライトユーザーを判別できるということであれば、次回そのようなデータを解析し、議論を深めて欲しい。また、他県の有料道路の状況と比較をして、県民に情報提供するのでもいいのかと思う。

(事務局)

平成 17 年に当時の道路公団から道路公社に日光宇都宮道路を引き継いだ際に、償還期間は残りあと 3 年であった。無料になるという利用者の期待が大きかった一方で、コストの面から県での維持管理は難しいという議論になった。当時は、周辺道路ネットワークも今のようによく充実していなかった。料金徴収期間の延長について、地元の理解を得るために、全線で 900 円だった料金を半額にする方針として 450 円とした。また、利便性を向上させるために IC を 2 つ増設することにした。さらに、時間帯割引を導入した。その状況のまま 20 年が経過して現在に至っている。その後、平成 27 年に耐震化や老朽化対策を行うために料金徴収期間を延伸しているが、その際はこのような社会情勢になると想定していなかった。NEXCO のように長期間に渡って料金徴収期間を延伸していければ良いが、一般有料道路では制度上難しいので、本懇談会においてご意見を頂きながら、今後少しずつ改善していきたい。

(根本委員)

当時と状況は大きく変わっており、県民にもしっかりと説明すれば理解を得られると思うので、引き続き議論を続けていきたい。

今回、様々な有意義な意見が出たので、事務局の方で資料を作成し、次回の会議開催としたい。

(交政課長)

今後、利用者および県民が納得してもらえるような有料道路のあり方を示していく必要がある。今回いただいたご意見をもとに検討を進め、次回の懇談会で検討の結果をみなさまにご提示し、さらに深い議論が出来るようにしていきたい。

(2) その他

特になし。

—以上—