

第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての 政策提言

- ・ 「地域主権の確立」に向けて
- ・ 国民全体の「公平性」を重視した事業評価

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

第一次的高速道路ネットワークとは、国の骨格を形成するために最も早く整備されるべき、基幹的な高速道路ネットワークである。

しかし、われわれ9県の高速道路整備は後回しにされてきた結果、いまだに**第一次的高速道路ネットワークに欠落箇所**が存在し、様々な不公平を強いられ、都市部との格差が広がり、地域は疲弊している。

次世代に向けて「地域主権」を進め、地域が自立・発展するためにも、また、国民全体の「公平性」の観点からも、この欠落箇所を一刻も早く連結することが必要であると考え、ここに政策提言を行う。

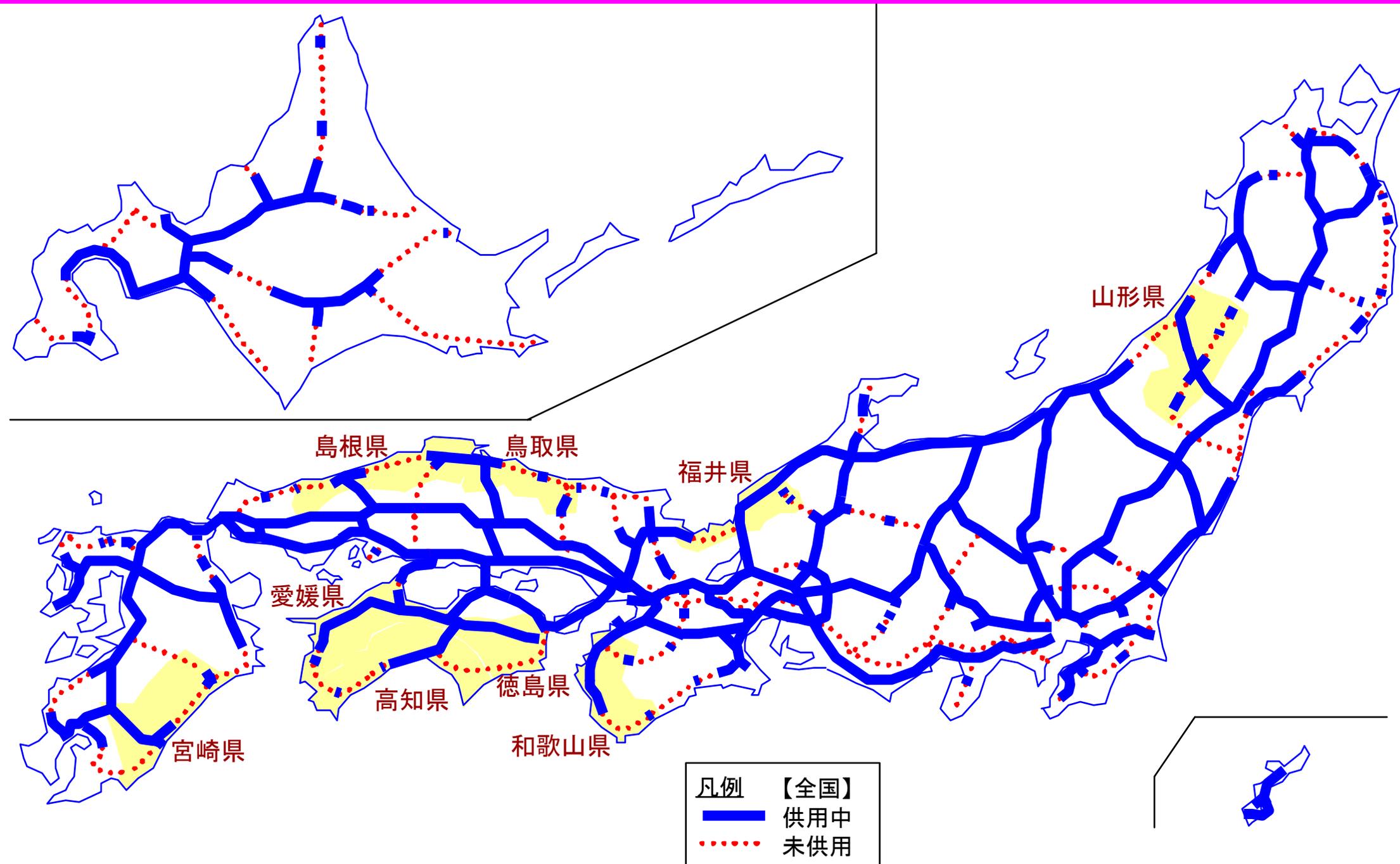
平成21年11月19日

**第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す
9県知事会議**

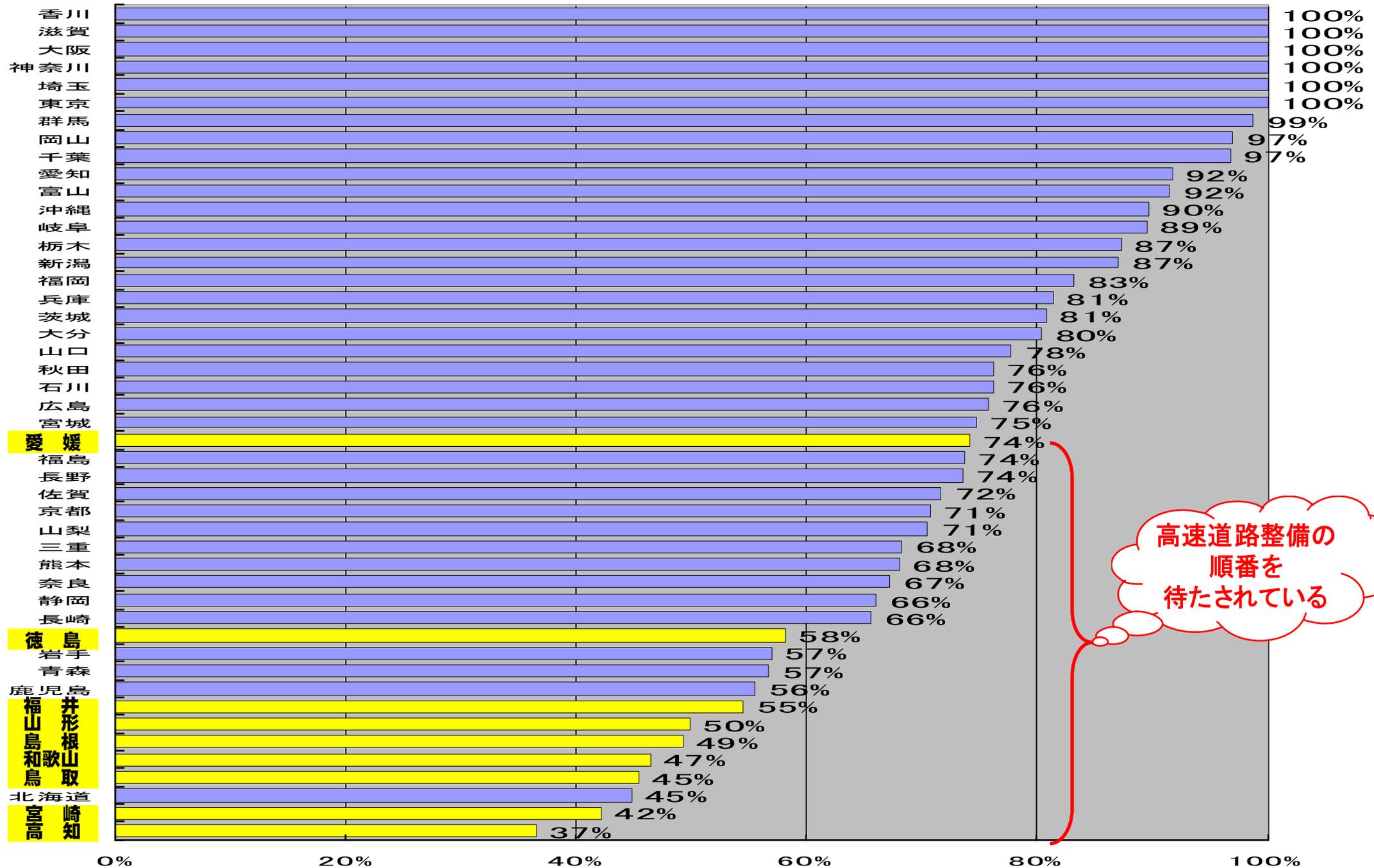
※**第一次的高速道路ネットワーク**

- ・高規格幹線道路のうち、第二東名・新名神・大都市の環状道路を除く。
- ・高規格幹線道路網の欠落箇所をつなぐ地域高規格道路(三陸北縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、阿南安芸自動車道)を含む。

高速道路ネットワークの欠落箇所



第一次的高速道路ネットワークの整備率



高速道路整備の
順番を
待たされている

政策提言 (1)

「地域主権」の確立に向けて、次の7つの観点から、第一次的高速道路ネットワークの欠落箇所の連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むこと。

① 企業立地の推進

② 広域観光の実現

③ 地域の産業活性化

④ 「命の格差」解消

⑤ 災害から国民を守る

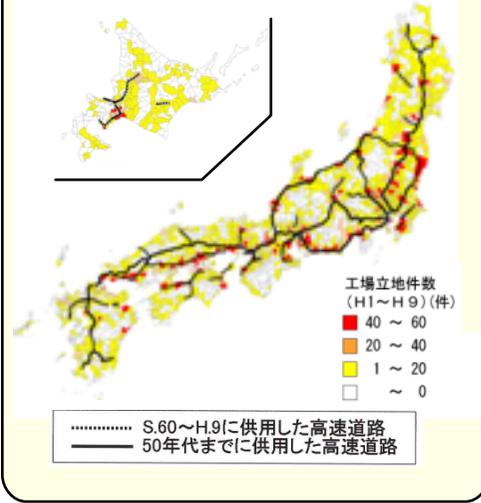
⑥ 「東アジア共同体」の構築

⑦ 渋滞解消・地球温暖化対策

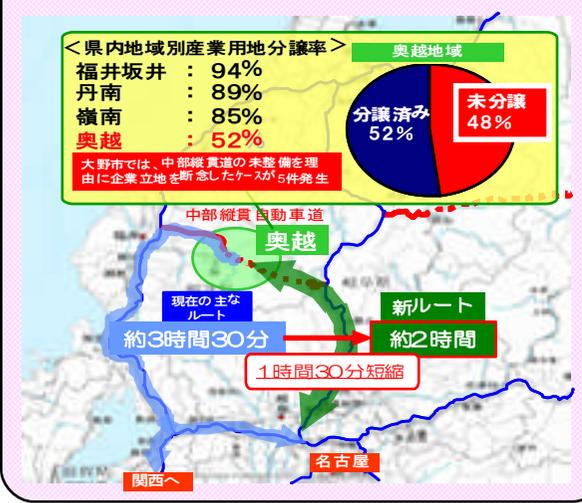
1 企業立地の推進

疲弊した地方の雇用・経済の立て直しに高速道路整備は不可欠!

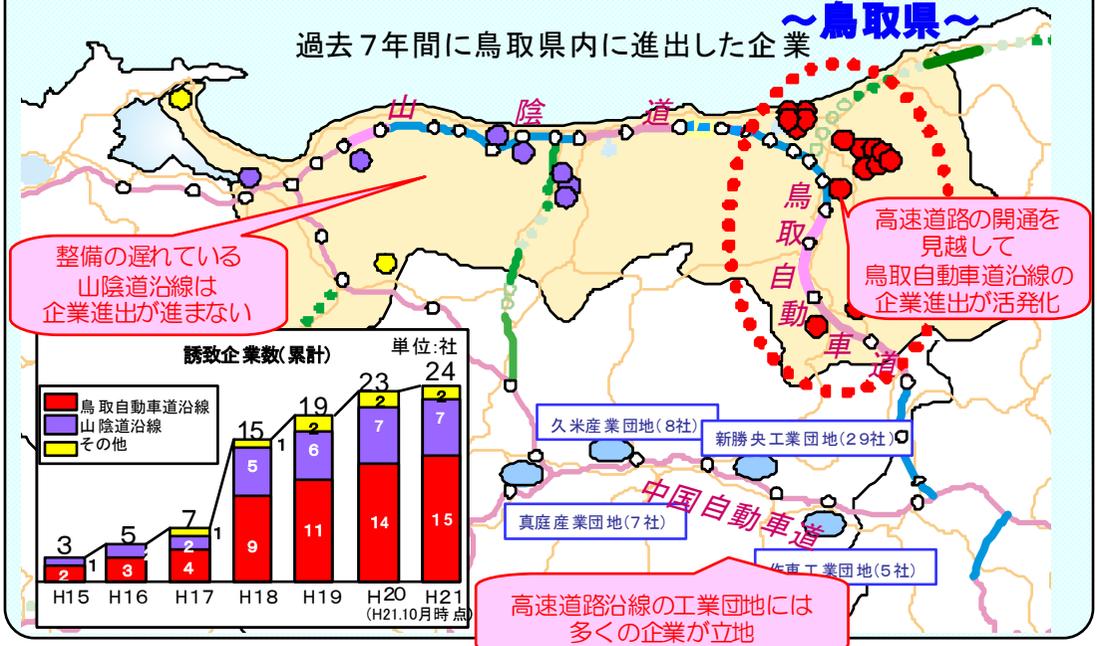
● 企業進出は高速道路沿線を中心に進む傾向



● 安定した物流ルート構築で企業立地促進～福井県～

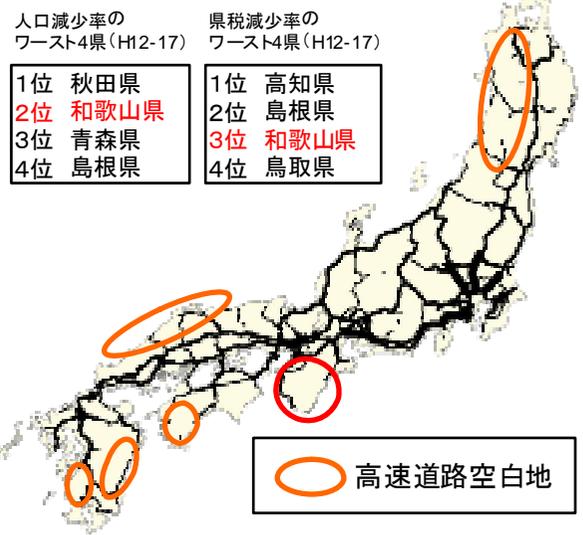


● 鳥取自動車道の開通を見越して企業進出が活発化！

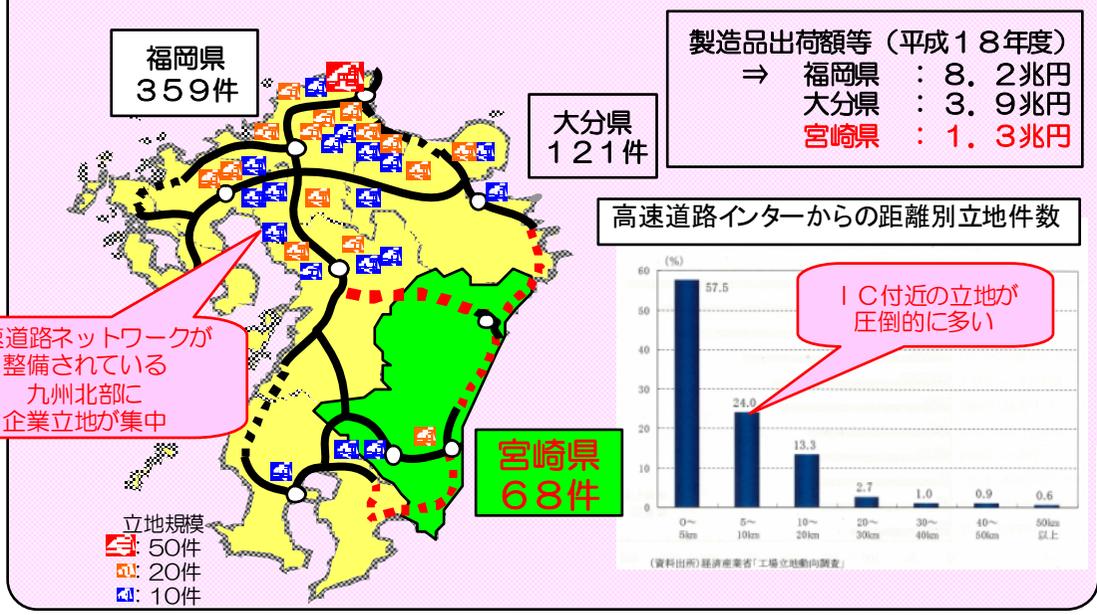


● 高速道路の空白地となっている地方は衰退が顕著！

企業立地や経済の活性化など地方の将来のチャンス
を保障するものとして高速道路は不可欠



● 九州における自動車関連企業の立地の地域差は歴然！



2

広域観光の実現

『観光立国』推進のためには高速道路ネットワーク形成が重要！

●ジオパークなど豊かな観光資源を活かした広域観光ネットワークを構築 ~鳥取県~



●日本海きらきら羽越観光圏 ~日本海、山の神々、舟運、食を通じたおもてなし~ 山形県



●世界遺産を始めとする豊かな観光資源を活かした広域観光ネットワークを構築 紀伊半島一周高速道路によりミッシングリンクを解消 ~和歌山県~



●魅力溢れる観光圏を結ぶ広域観光ネットワークを構築 ~高知県・愛媛県・徳島県~



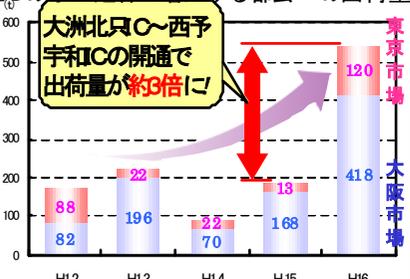
③ 地域の産業活性化

高速道路整備は地域間競争を勝ち抜くうえでのスタートライン！

● 時間短縮効果による市場の拡大 ⇒ 地方の特産品を全国へ ～徳島県・愛媛県・高知県～

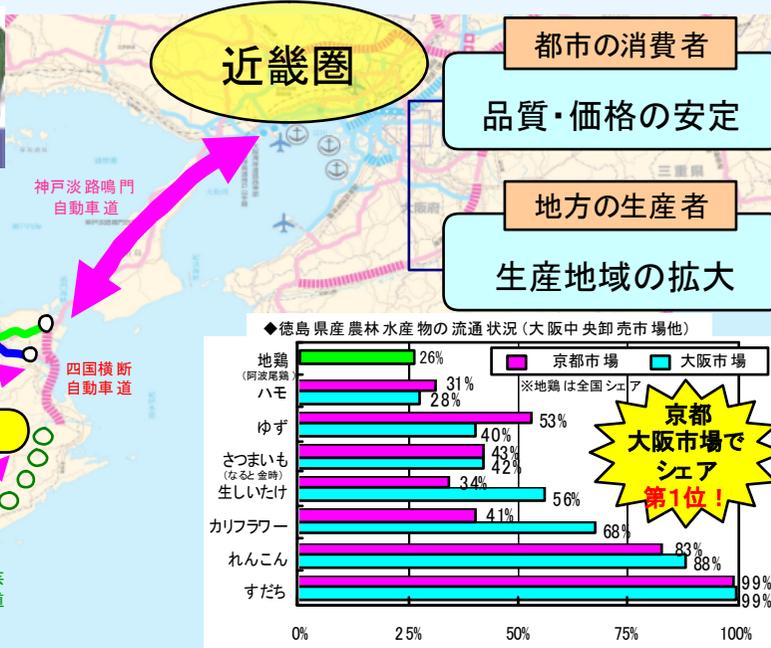
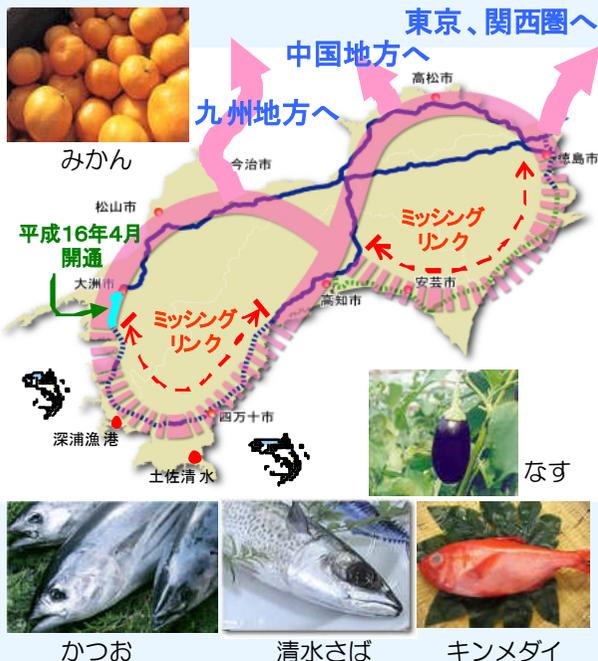


■ 8の字の延伸で増加する都会への出荷量



資料：東京中央卸売市場統計情報、大阪中央卸売市場統計情報

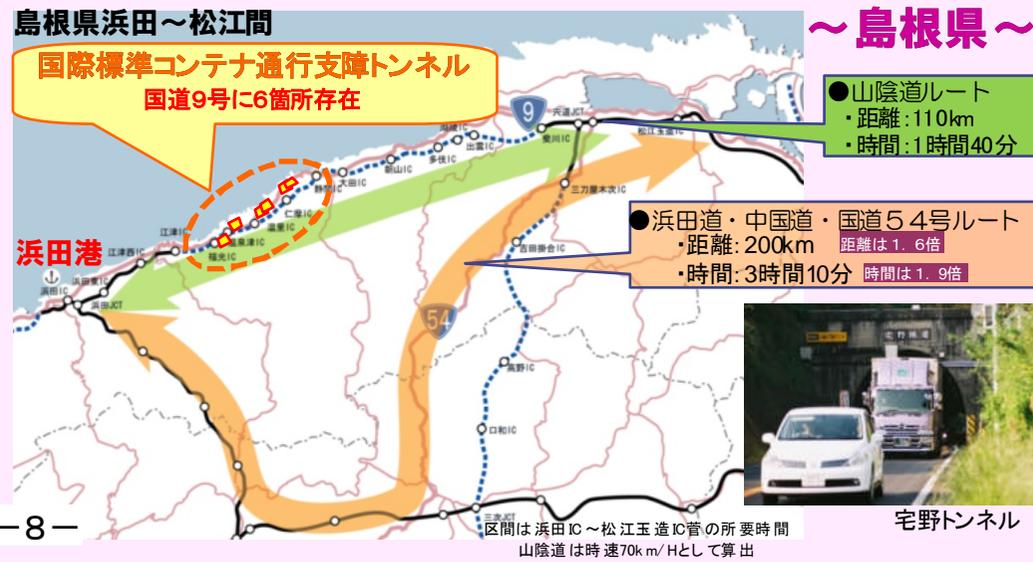
【整備後】市場圏域の拡大、大都市圏への安定した食糧供給が可能に



● 農水産物の付加価値アップ ～宮崎県～



● 国際標準コンテナ通行支障区間を解消

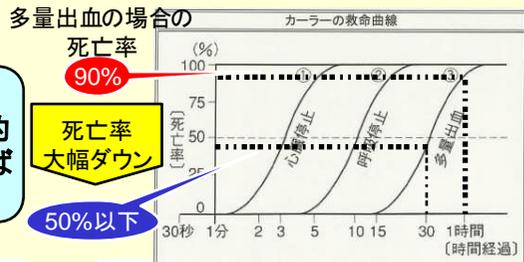


④ 「命の格差」 解消

救急医療の空白地域を高速道路ネットワークでカバー！

● 高速道路整備により救命率が大幅上昇 ～愛媛県～

愛南町から、最短の三次救急医療施設(市立宇和島病院)へは約1時間。高速道路が整備されれば30分以下に短縮。

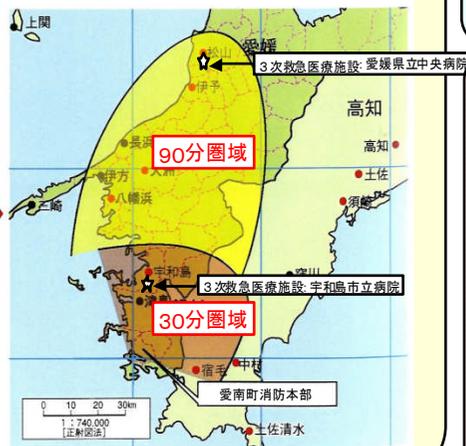
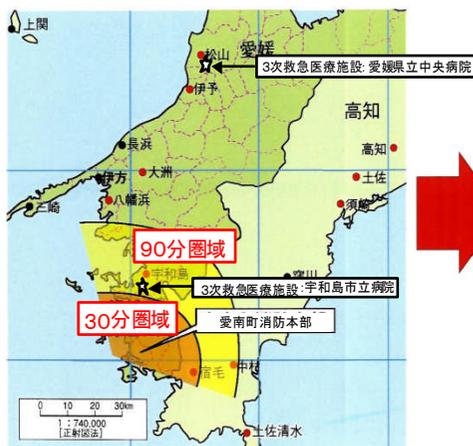


【現道利用による搬送範囲】

【高速道路整備後の搬送範囲】

【現道利用による搬送範囲】

【高規格幹線道路整備後の搬送範囲】



● 石見地域の命の道 ～島根県～



益田市から出雲市内の救急病院へ、大量出血の患者さん等を救急搬送する際に、天候に左右されない確実で安定的な交通手段が必要です。山陰道は、損得の便益で測りえない、生命尊厳の遵守に欠くことのできない「命の道」と言えます。
(益田地域医療センター 医師会病院 看護師)

【災害の発生と搬送への影響】



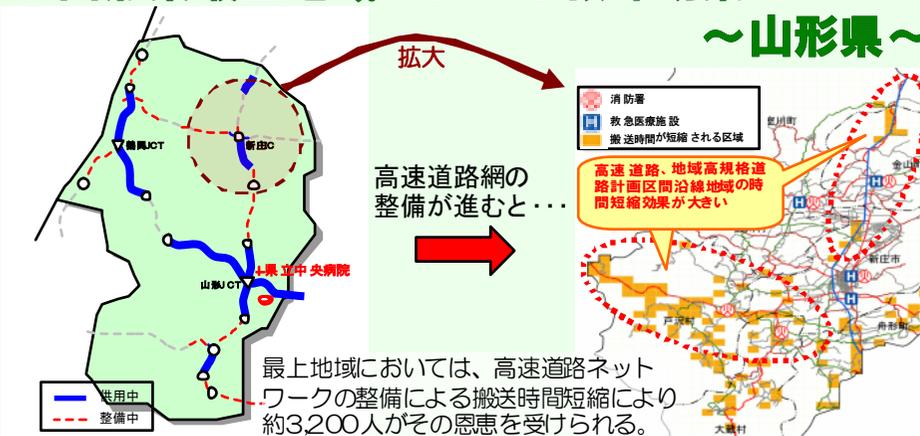
● 奥越地域の救急医療機関へのアクセス向上 ～福井県～



● 三次緊急医療機関への到達圏域が拡大し救命率が向上 ～高知県～



● 山形県最上地域における救命効果 ～山形県～



5 災害から国民を守る

国民の安全・安心のために、高速道路ネットワークは重要！

●日本海側の大動脈寸断で多額の経済損失！

～島根県～

通行止め35時間の迂回・渋滞による経済損失額＝推計約6千万円

通常時(現国道9号)
時間70分・距離50km

鮮度のいい魚を県外市場に出荷できなかったため、魚価が半値以下に下落

国道9号 法面崩落 通行止め35時間 片側通行79日間

7ヶ年平均 34回/年

平成18年7月豪雨災害時

迂回路 時間110分、距離90km

●リダンダンシーの確保 ～山形県～

平成18年7月に鶴岡市小岩川で発生した土砂災害により、国道7号が約42時間にわたり全面通行止めになりました。規制時には大きな迂回を強いられたばかりでなく、県民生活に経済損失等の甚大な影響がありました。

通常時
L=47Km
T=49分

差
L=205Km
T=3時間30分

迂回時
L=252Km
T=4時間19分

●中部圏・近畿圏における大規模地震が発生時の東西日本を結ぶネットワークを提供 ～福井県～

通行止めが頻発する北陸道のリダンダンシーを確保する路線としての機能

中部圏・近畿圏において大規模地震が発生した場合、東西日本を結ぶネットワークを提供

平成18年豪雨では、北陸道が約14時間寸断

中部圏・近畿圏に於いて大規模地震が発生した場合、中部圏・近畿圏に於ける交通網の機能低下を抑制し、東西日本を結ぶネットワークを提供

●安全・安心の確保、孤立解消のため、通行止めが多発する地域には信頼性の高い代替路が必要 ～高知県・徳島県・和歌山県～

脆弱で1本しかない海岸線の幹線道路では、通行止めが多発！

津波による寸断が想定される地域

「東南海・南海地震」発生時の津波により幹線道路が寸断

通行止めによる孤立の解消

- ・1本しかない幹線道路が寸断され、集落だけでなく区域全体が孤立する！

安芸市 大山岬での土砂崩壊

【看護師の声】

- ・H10の災害では、通行止めが57時間に及び、透析患者が土砂をさけながら20分かけて歩いた。
- ・きちんとした医療が受けられる丈夫な道の必要性を痛感した。

■土砂崩壊で通行止となった国道55号 (H10.5)

■台風による冠水(国道55号 美波町) ■越波による被災状況(国道55号 奈半利町)

■台風の高波による越波(国道55号 室戸市) ■豪雨による山手崩壊(国道55号 東洋町)

⑥ 「東アジア共同体」の実現に向けて

東アジアの玄関口となる港湾・空港を
高速道路ネットワークで連結！

●国際コンテナを取扱う重要港湾を 高速道路ネットワークで連結！

～宮崎県～

【国際定期コンテナ航路のある港への60分圏】



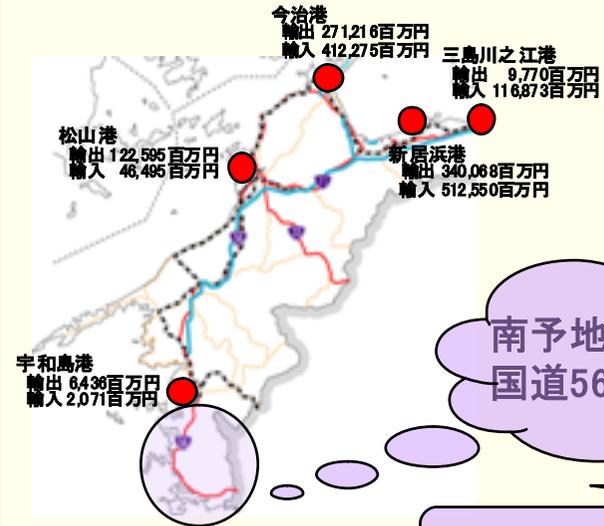
国際コンテナを取り扱う
重要港湾への
高速道路ネットワークが
未整備！！



韓国(釜山)や台湾などを経由して世界と交易

●南予地域から宇和島港へ直結する高速道路を！

～愛媛県～



愛媛県全体
輸出 750,084百万円
(423,173百万円、56%)
輸入 1,090,263百万円
(440,815百万円、40%)
※()内は、アジア地域との輸出入額、構成比

南予地域の輸出入品運搬は
国道56号に依存

安定した輸送経路の確保が必要

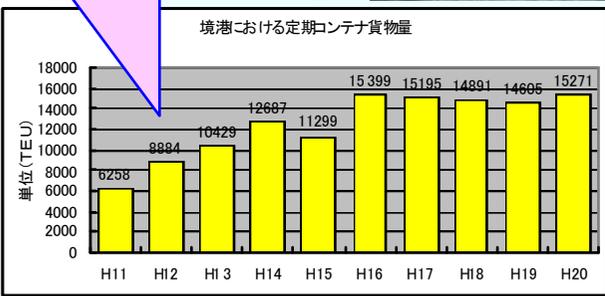
●東アジアの玄関口を高速道路ネットワークで連結！

～鳥取県外～



DBSクルーズフェリー
(境港-東海-ウラジオストク)
2009年6月就航

コンテナ取扱貨物は
9年前の2.4倍！



定期貨客船航路
韓国・ロシア航路
定期コンテナ航路
中国・韓国・ロシア航路

高速道路が整備されれば
さらに需要は拡大！！



7 渋滞解消・地球温暖化対策

温室効果ガス25%削減目標達成に向けて！

● 高速道路は地球温暖化対策に貢献 ～愛媛県～

四国西南地域の高速道路が整備されれば
年間約3,470tのCO2削減効果

渋滞の解消は
環境にもやさしい♪



1年間で**東京ドーム約65個分**
の面積の森林が吸収する
二酸化炭素の量に相当
※スギやヒノキの樹齢10～20年の育成林の場合
森林1haあたり年間約11.3t-CO2吸収
※東京ドームの面積:約4.7ha



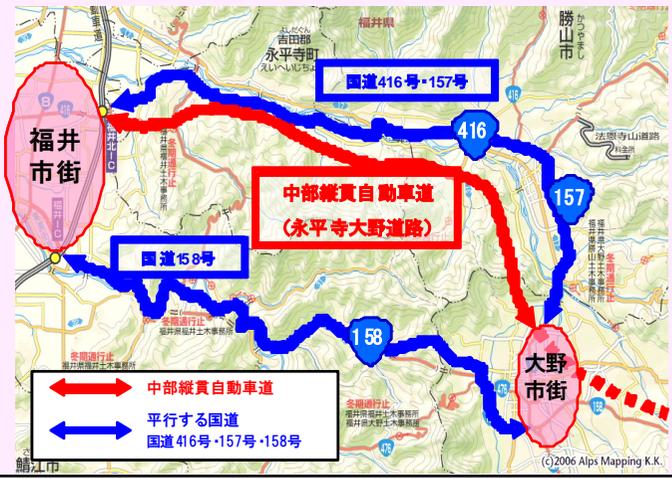
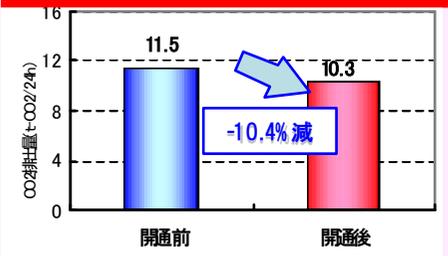
渋滞解消！
+
温暖化対策



● 全体旅行速度上昇で地球温暖化対策に貢献～福井県～

全体旅行速度20km/h上昇で、
全体のCO2排出量が
約10.4%減少

中部縦貫自動車道開通後の
CO2排出量の変化（試算）



政策提言 (2)

地域の実情に応じ、国民全体の「公平性」を重視した事業評価を行い、真に必要な第一次的高速道路ネットワークを、最優先に整備すること。

●従来の事業評価の問題点

便益(B)
・走行時間短縮便益
・走行費用減少便益
・交通事故減少便益



費用(C)
・事業費
・維持管理費



費用対効果
(B/C)

- ① 地域の実情を無視し、全国一律の尺度で評価。
- ② 交通量の多い道路ほど、より高い便益。

「効率性」のみを追求した事業評価

一人ひとりの生命を大切にする「友愛社会」を目指すために、その地域に暮らす国民一人ひとりにとって真に必要な道路とは、交通量の大小には無関係である。

「効率性」だけでなく、国民全体の「公平性」も重視したうえで、地域の実情に応じて、道路の必要性を判断すべきである。

① 地域の実情に応じた多様な便益を反映した事業評価

従来の3便益

- ・ 走行時間短縮
- ・ 走行経費減少
- ・ 交通事故減少

+

地域の実情に応じた多様な便益

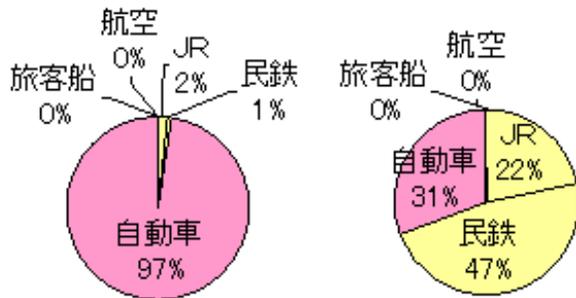
- ・ 救急救命率向上
- ・ 災害時の代替ルート確保
- ・ 日常生活の活動機会の増加
- ・ 経済効果による所得増加
- ・ 観光・交流の促進効果 など

② 自動車に頼らざるを得ない地域の実情を考慮した事業評価

旅客輸送機関分担率(府県内)

9県平均

東京



平成19年旅客流動調査

算出される便益

+

自動車への依存度によって便益に重み付け

日常生活を自動車に頼らざるを得ない地方部において、道路の恩恵は計り知れないものがある。

③ 国民一人ひとりの目線で見えた事業評価

道路全体で見えた事業評価
(効率性)

バランスをとりながら
評価

道路の利用者一人ひとりにとっての
事業効果(公平性)

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

山形県知事
福井県知事
和歌山県知事
鳥取県知事
島根県知事
徳島県知事
愛媛県知事
高知県知事
宮崎県知事

吉村美栄子
西川一誠
仁坂吉伸
平井伸治
溝口善兵衛
飯泉嘉門
加戸守行
尾崎正直
東国原英夫