

## 【委員会記録】

丸若委員長

ただいまから県土整備委員会を開会いたします。(10時12分)

直ちに、議事に入ります。

これより、本日、当委員会に付託されました県土整備部関係の議案について審査を行います。

まず、県土整備部関係の追加提出議案について、理事者から説明願います。

### 【追加提出議案】(資料①②③)

- 議案第97号 平成24年度徳島県一般会計補正予算(第1号)

海野政策監補

本日、追加提案をいたしました案件につきまして、説明を申し上げます。

それでは、お手元の資料(その4)をごらんください。

今回御審議いただきます案件は、平成24年度の一般会計補正予算でございます。

3ページでございますが、課別の主要事項説明でございます。

道路政策課の神戸・鳴門架橋対策費におきまして、本四高速に係る出資金13億6,200万円の増額補正をお願いいたしております。

さきの事前委員会において御報告させていただきまして、2月17日に開催されました第7回本四高速の料金等に関する調整会議において、国との間で平成26年度から全国共通料金を導入し、関係府県市は今後2年間、全国プール制組み入れへの協力として出資を行うという基本的な合意がなされておりました。

その後、3月14日に第8回調整会議が開催され、今後2年間の出資額等につきまして、お手元に配付の資料(その1)のとおり、関係府県市から出資地方団体の合意事項を提出し、これに対し、国から資料(その2)のとおり、平成26年度までの本四高速の対応が示され、最終合意に至ったものでございます。

今回の合意に基づき、関係府県市は、平成9年に合意済みの平成24年度負担額約62億円に加え、平成24年度及び25年度の2年間に限り、合計約343億円の新たな出資を行うこととし、府県市間の割合は出資総額比率とすることとなりました。

これにより、今後2年間の本県の出資額は年額18億5,420万円と算定され、当初予算案に計上しております4億9,220万円との差額、13億6,200万円の増額補正を今回追加提案したものでございます。

なお、今後2年間の本四高速の料金につきましては、資料(その2)のとおり国から示されております。

四国が強いられてきた格差の是正となる本四道路への全国一律料金制度の導入は、本県が他府県に先駆けて提言し、繰り返し訴えてきたものでございまして、平成の大関所の解消につながる歴史的な成果であると考えております。

今回の合意によりまして、全国一律料金制度の実現へ大きく前進するものと考えており、引き続き、国や関係府県市と連携し、取り組んでまいりますので、御審議のほど、よろしく願いいたします。

丸若委員長

以上で、説明は終わりました。

これより質疑に入りますが、質疑に入るに先立ち、委員各位に申し上げます。

本日は、提出議案に絞った質疑とさせていただきます、午前中の終了をめぐりに審査を進めてまいりたいと思っておりますので、円滑な議事運営について、委員各位の御協力を何とぞよろしくお願いいたします。

それでは、質疑をどうぞ。

樫本委員

本四道路の料金につきましては、私もこの2月定例会の代表質問において取り上げさせていただきました。これは、本県の観光振興や物産の流通の拡大や企業誘致にとっては、大変大きな条件になるところでありまして、課題でありました。

知事がいつも申されておりました平成の関所、これがいよいよ解消に向けて大きく前進したという非常に歴史的な日であると、こんなふう思うわけでございます。

先ほどの知事の提案理由の説明の中にも、全会一致しての要望活動であったり、いろんな条件が整ってうまくいっているということ、これは本当に知事初め、理事者の皆様方の努力に対しても心から敬意を表したいと、こんなふう思っておるところでございます。御苦労さまでございました。

さて、そこでお伺いをしたいんですが、報道では地方の負担は全体で24%減るといって、その中で、愛媛県は43%の減に対して本県は12%であるんですけども、どのような配分で本県の減額率が少なかったのかということとをしっかりと教えていただきたい。よろしくお願いします。

長野道路政策課長

ただいま委員のほうから本四道路の料金等につきまして、合意になった内容、特に出資金の減額が各県で違うのはどういうことかといった御質問がございました。

まず、合意の内容でございますけれど、基本的な合意というのは2月17日にしてございます。2月17日のときには、本四道路を全国プール制に組み入れると。その組み入れに関しましては、26年度より全国共通料金を導入するといったことが1点でございます。それに向けまして、24年、25年度の2年間、全国プール制への組み入れの協力として、出資金を現行より減額して継続するといったことで、出資関係の10府県市と国が合意したものでございます。

この中で、減額したということがございますので、この具体的な中身につきまして、今月の14日に調整会議を行いまして、その内容ですけれども、お配りしております資料の(その2)をごらんいただけますか。まず、全体的な話なんですけれども、24%と今お話がございました。これは、どこから出てくるかといいますと、①のところ、2年間に限り継続するが、その額は国分、地方分、合わせて384億円を減額すると、2年間分ということになってございます。これは、現在、国と地方を合わせまして、今年度まで800億円を出資してきております。このまま継続すると、2年間で1,600億円と。1,600億円から国、地方、合わせて384億円を引くということで、24%分、引くということでございます。引き算しますと1,216億円、これを国、地方で出しまし

ようと。地方分は3分の1でございますので、2年間で405億円を出しましょうということで合意したと。1年当たり約203億円を出しましょうということで合意したということでございます。

ただ、そのときの出資の割合、これにつきましては、現在、合意しておりますのは、23年度まで800億円、それと来年度、24年度は残金なんですけれども、190億円弱というのを国と地方で合意しております。この190億円の3分の1ということで、地方分が62億円余りなんですけど、これについては既に合意しているということでございます。これについては、例えば、徳島県ですと、全体の7.9%ほど負担しております。愛媛県は、これに対しまして19.9%、約2割を負担しておるということでございます。

今回、合意しました2年間で405億円なんですけれども、地方から見ますと、実は2種類ございまして、その中身が非常にわかりにくいんですが、資料(その1)の1番のところ、出資地方団体は平成25年度までの2年間に限り、合計343億円、新たな出資を行うということになってございます。これは、既に合意している62億円と343億円を足して、合計で405億円を払いますよということでございます。62億円につきましては、現在の出資の割合でいきます、これは合意しておりますので。

ただ、新たな出資の343億円につきましては、実は、愛媛、広島の間を通過しておりますルートが非常に建設時期が遅かったということで、最近、割合からすると非常にたくさんのお金を出しておるということで、当初からの出資額の率でいきますと、愛媛は約14%程度、徳島県は大体全体の9.4%を出しております。ですから、残った新たな出資につきましては、この負担割合でいこうということでございます。

そうしますと、徳島県ですと、現在の62億円に相当します分が当初予算ということで計上させていただきます4億9,220万円。それと、新たに343億円の9.4%といったことで、大体32億円余りになります。足した額が約37億なんですけど、これを2年間で均等に割るといったことで、1年当たりで18億5,400万円程度になるといったことでございます。

逆に、愛媛の場合は、今の支出が19.9%といったことで、今年度53億ほど出してございますけれど、愛媛の場合は総出資が14%といったことですので、同じように計算をいたしますと、2年間で60億程度、1年間で30億程度といったことで、これは広島も同じなんですけど、広島、愛媛については、ことしのお金の額から見ると約4割減になると。徳島を含め、残りの8府県市ですけれども、これについては大体11から12%の減になるといったことでございます。

以上でございます。

#### 樫本委員

非常に長いし、数字がたくさん出たんでわかりにくいんですけども、要するに、徳島のルートと愛媛広島ルートを比較すると、工事費が愛媛広島ルートは非常に高いと、こういうことで負担率が高かったと、こういうことですね。

#### 長野道路政策課長

総建設費に関しましては、神戸淡路鳴門ルートが愛媛、広島の間と比べてみると、工事費でも倍以上かかっております。

ただ、出資額につきましては、広島、愛媛以外のところは建設時期が早かったんで、先に出資してきた

と、建設時期に合わせて。

愛媛、広島は、建設時期が遅かったので、平成 17 年度以降が特になんですけども、非常に高い割合で出している。工事費で見ますと、大体、愛媛、広島の間は4分の1程度なんですけど、出資額でいいますと、1県当たり 19.9%、4割ほど出している。トータル、最初から足しますと、愛媛、広島の間でいいますと、両県 14%程度、足して 28%程度を出資してきているという状況でございます。

ですから、建設時期が遅かったので、平成 23 年度でいいますと、広島、愛媛の出資の割合が非常に高くなっているという状況でございます。

樫本委員

本県の負担率が 7.9%であったと。そして、愛媛は 20%近く、19.9 であったということで、それからして、減額率が違うと、こういうことでもいいんでしょうね。

大体わかりました。それはそれで了解とします。

そこで気になるのは、2年後に全国一律の料金になると。そして、プール制になるということは、今現在あります本州四国連絡高速道路株式会社、この組織はなくなるわけですよ、解散するわけですね。そうしますと、今まで負担しているのは出資金ですから、その出資金の扱いはどんなになるかということをお教えください。そこがちょっと気になるので、非常に悩ましい問題ですけども、ちょっと聞かせてください。

長野道路政策課長

本四の出資金の取り扱いについての御質問でございます。

出資金の取り扱いにつきましては、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法というのがございます。その第 31 条第4項におきまして、機構が解散したとき、その債務を返済して、なお、残余財産があるときは、出資者に対して、その出資額に応じて分配するということになってございます。

ということで、機構の解散、今 45 年たった後にということになってございますので、その出資金の返還につきましても、今後の国の動向を注視しながら、関係府県市と連携して、適切に対応してまいりたいと考えてございます。

これは、現在もそうなっておりますし、2年後、プール制になった時点でも取り扱いは変わらないだろうと考えてございます。

樫本委員

要するに、これは回収はできないだろうと思うんです。できないような気がするんですけども、これは寄附ということに最終的にはなるんですか。普通の会社だったら、会社がうまくいかなくなって、解散したりするときは、もうチャラですよ。そういうことになるんですけども、そういうところはどのようなふうになるんですか。

長野道路政策課長

出資金は今の本四高速に関する返済の計画でいきますと、機構が解散するときに出資金が全額返還さ

れずに残っているような返済計画になってございます。これを2年後に全国プール制にしたときに、今後どのように取り扱っていくのかという問題も含めまして、国のほうで検討されるかと思えます。その検討状況も見ながら、今後、関係府県市と一緒に対応してまいりたいと考えてございます。

#### 樫本委員

国の動向を見ながら、関係府県市と行動をともにして、よく考えていただきたいと、適切な方向に導いていただきたい。債権として残るんであれば、返していただけたらありがたいんですけど、なかなか難しいでしょうね。

その節には、県民にはしっかりと説明する必要があると思えますので、御理解を得ることができるように、ひとつしっかりと取り組んでいただきたいと思えます。

それから、通行料金の関係なんですけど、2年を待たずに下がるようですけども、新聞報道によりますと、鳴門―神戸間で175円下がると、こういうことになっておりまして、安くなる幅はわずかですけども、これも共通料金への前進だと、一歩だと歓迎したいと思えます。

そして、2年後には大幅に下がることも期待できるんですけども、執行部として、どのくらいの料金になると予想されておるのか、教えていただきたいと思えます。

#### 長野道路政策課長

2年後の料金水準についてどうなっているのかという御質問でございます。

昨年1年間かけまして、高速道路のあり方検討有識者委員会というので検討が行われておりまして、その中で、本四道路につきましては、全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指すべきだと。これについては、2年後に目指すといったことでございます。

それと、その上で、海峡部については、通常よりも高い料金を設定するにしても、他区間との著しく大きな料金差とならないように配慮する必要があるとされてございます。

現在のネクスコにつきましては、一般部については、1キロ当たり24円60銭という料金でございますが、伊勢湾岸道路などの割高区間というのもございます。

また、現在、利便増進事業といったことで、平成25年度までかなりの割引制度が実施されてございます。これが25年度で終わりますので、26年度以降のネクスコの割引についても、あわせて見直しをすると聞いておりますので、その方策の1つとしては、償還期間の延長ですとか、あるいはシンプルな料金制度を目指すといった方向も出ておりますので、2年後の料金につきましては、国の検討結果を待たざるを得ないんですけども、仮に、現在のネクスコの料金を適用することになりますと、一般部は24円60銭、それと伊勢湾岸というところは非常に高く約110円、108.11円ということでございますので、これを適用しますと、鳴門から神戸西、この区間が大体3,200円程度の料金になろうかと思っております。現在、5,450円ですので、大体4割程度の減額になろうかなと思っております。休日は5割引きになってますので、休日料金でいいますと、現行が2,725円、これが1,500円か1,600円程度になろうかなと思っております。これは普通車でございますが、中型車以上大型車につきましては、基本料金が現在9,000円。休日につきましては、ほとんど料金割引がございませんので、深夜0時から4時だけ3割引きといったところでございます。これにつきまし

でも、同じような率で下がりますので、9,000 円のところが同じような計算をしますと、5,100 円から 5,200 円程度。現在、3割引がございまして、これにつきましては、現行の 6,300 円が 3,600 円程度になろうかなと思っております。これも、すべて割引制度がそのまま継続すればということでございまして、現在の料金体系に当てはめると、そんな料金になろうかと思っております。

#### 樫本委員

期待をしております。非常に安くなって、企業立地もやりやすくなるでしょうし、観光振興も進むだろうと思っております。

しかし、これによって、徳島県を初め、四国の4県はいいんですけれども、全国の皆さん方の心情とすれば、赤字体質の本四道路をプール制にするということは、本州は今まで黒字でいっている高速道路の無料化が出来るということになってくるわけですね。その合意もしっかりと説明していかないかんし、お願いせないかんし、理解を求めなくてはいけないということ。

それと、もう一つ心配するのは、フェリー会社、鉄道、高速バス、ここへの影響がまた出てくるんですけれども、今、割引制度と休日 1,000 円の料金が終わってから、若干、今、申しました鉄道であるとかバスであるとかフェリーの利用者がもとに戻りつつあるという状況がまたもとに戻ってしまう、また減るという心配もあって、業界の方は大変心配されておるだろうと思っておりますし、また、震災のときの危機管理上の補てんになるような交通体系として、それらは存在するんですけれども、その経営も非常に心配するわけで、そういったところも、我々としても理事者としても存続できるような方策を考えていかなくてはならないと思っておりますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思っております。議会のほうも、そういった皆さんの事業が継続できるように運動したいなあと、こんなふうに思っておりますので、どうぞそのあたりの御配慮もお願いしたいと思っております。

これで終わりたいと思うんですけれども、今申し上げましたような陰の部分の心配り、気配りも忘れないようにしていただきたいと要望して終わりたいと思っております。よろしく申し上げます。大変御苦労さまでございました。

#### 榊県土整備部副部長

ただいま高速料金の割引によります公共交通機関への影響についてのお話がありました。

21 年春から実施されておりました高速料金の休日上限 1,000 円、これによりまして、競合する公共交通機関には大きな影響が見られたところでございます。

例えば、JR四国で見ますと、上限 1,000 円の導入前の 20 年度と比較しまして、21 年度は 10%の減。また、22 年度は 9%の減となっております。同じく高速バスにつきましても、21 年度は 15%の減、22 年度も 19%の減。南海フェリーにおきましては、社会実験 1,000 円をしましたが、それを実施するまでの 21 年 4 月 1 日から 7 月 11 日まで、この期間におきましては 25%の減。また、社会実験が終わりまして、22 年度は 16%の減という格好になっております。

そして、昨年、東日本大震災の復旧財源を捻出するため、1,000 円の制度は廃止されたところでございますが、やはり一度落ち込んだ需要というのは回復せず、本年 1 月までの利用実績を見てみますと、22 年度と比較しまして、JR四国は 0.8%の減、高速バスは 0.9%の増、南海フェリーは 3.1%の減となっております。

こうした中におきまして、新たな料金制度が導入されますと、さらに利用者の減、経営が厳しい状況というのが予想されるところでございます。

こうしたことから、今後、利用者の推移とか国の動向、これを見きわめながら、県としても必要な支援策、また、国に対しましても必要な支援策を提言、要望してまいりたいというふうに考えております。

松崎委員

もともとこの出資金ということについての意味合いが、私も新米なもんですからよくわからなかったんですが、今、詳しく説明されたので、わかったような、わからないような状況ではあるんですが、これはあくまで本四架橋をつくるための建設に関する各府県市の負担金という理解でよろしいんですか。

長野道路政策課長

出資金を出資する理由についての御質問でございますが、これは建設当初から今年度、そして来年度、一部残ってございますが、これまでの出資については建設債務の償還の一部に充てるといったことで出資してございます。国からはこの出資の継続を求められておりましたけれども、この出資には合意されてないといったことで、出資はできないということを国に対して訴えてきたところでございますが、今回は、平成 26 年度に全国共通料金を導入するといったことでございますので、全国プール制組み入れへの協力といったことで、10 府県市で2年間に限って出資をしようということでございます。

ですから、新たな出資の理由といいますのは、本四道路を全国共通料金の全国プール制に組み入れると、それへの協力といったことでの出資でございます。

松崎委員

全国プール制への協力の出資というところで、例えば、一律料金制へのかかわりが出てきたということで理解したらいいんですか。

そもそも料金体系というのは、建設費があつたり、それを償却するために料金設定がされたんだろうと思うんですけども、先ほど県土整備部長からも話がありましたけど、その後の話として、平成の大関所であるとか、差別料金であるとか、こういう話が出てきたんですけども、この話と出資金との関係みたいなことっていうのが正直よくわからないんですね。先ほど言ったように、出資金だったでしょ。

丸若委員長

小休します。(10 時 38 分)

丸若委員長

再開します。(10 時 40 分)

松崎委員

よくわかりませんが、それでは私のほうがいけないんだろうと思いますが、この出資地方団体の合

意事項というのがあって、説明があったように、2年間に限って343億円を出すと、新たに出資するということになったわけですが、その2の③に新たな出資の支出年度の繰り延べについて柔軟に対応することというふうに書いてありますが、これは、きょうの議題としては、2年の中で、初年度を補正予算で組むということなんですが、これは徳島的には、ことしと来年の予算で解消されようとしてるんでしょうか、どうでしょうか。

長野道路政策課長

出資年度の繰り延べについてということでございますけれども、徳島県につきましては、24年度、25年度で全額を払うという予定にしております。ただ、関係10府県市の中から、非常に出資額の多い県もございまして、こういったことで、一度に払わずに何年かに分けて払うような制度も検討していただきたいということがありましたので、地方からこういうことも検討してほしいということでございます。

当然、繰り延べになりますと、金利が発生するだろうと考えてございますので、本県といたしましては、金利を払ってまで繰り延べするよりはということで、2年間の半分を計上させていただいております。

松崎委員

きょうの段階では、来年の予算は来年の予算で提案されることかと思いますが、現時点では、徳島的には2年間で支払ってしまうという考え方があるということだけ確認させていただきたいと思っております。

最後に、これは要望でございます。

榎本先生のお話にあったとおりで、私どももJR系、それから高速バス系、フェリーの関係、これを本当どうやっていったらいいのかなあという感じはしております、相当、高速料金の引き下げに伴って、影響も先ほど示されたような形で出ているわけですが、今後どんな対策をされるのか。何か今の時点で考え方があったら、お聞きしておきたいと思っておりますし、なければいけないのではないと思っておりますけども、ぜひ、そちらへの対策も要望しておきたいと思っております。よろしく申し上げます。

榊県土整備部副部長

どのような対策を講じるべきかというお話でございますが、まず、国に対しましては、これまで21年、22年、23年、それぞれ5月の政策提言におきまして、これらの公共交通機関に対しての支援ということを国の責務においてやっていただけるような形で、さまざまな提言活動を行ってきたところでございます。

今後におきましては、26年度以降の料金体系がどのようになるか、そういった方向性を見きわめながら、また、この4月からの新たな料金でどのようにさらに影響が出るかということも踏まえながら、それに応じたような適切な対応を国に要望してまいりたいと考えております。

また、県におきましても、例えば、フェリーにつきましては、これまで22、23とそれぞれ利用促進に向けてのキャンペーン活動、これを和歌山県とも連携しながら講じてきたところでございます。来年度におきましても、利用促進策を講じてまいりたいと考えております。また、高速バスにつきましても、とくとくターミナル利便性の向上、こういったものもしておりますので、県におきましても可能な限りでの支援を行ってまいりたいというふうに考えております。

十分な方向性というのはまだ見出しておりませんが、状況を見ながら適切に対応してまいりたいと考えて



おりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

扶川委員

同じテーマで議論しておりますと、ほとんど榎本委員さんに聞かれたので、聞くことがないようになってしまひますけれども、要点だけ。

私も出資金の行方と、それから料金と、今のフェリーとかの対応をお聞きしようと思つておつたんですけど、漏れておるところだけちょっと、わからんところが残つておるんでお尋ねしたいと思ひます。

そもそも出資金がどう扱われるべきかというふうなことからすると、一番最初のうつたてを教えてほしいんですけど。本四架橋っていうのは、もともとどれだけの事業費で、その金がどこから出ていて、だれがどこに返すのかと、そのあたり。その中に、出資金とかその出資金の償還という問題も出てくるので、概要を教えてもらえますか。

長野道路政策課長

本四高速道路の出資金の扱いといひますか、建設費とその償還をどうするのかといひた御質問でございます。

3橋、3ルート合せての建設総額っていうのは、約2兆8,700億円程度でございます。基本的に有料道路でございますので、料金収入等で償還していくということにしておりますけれども、非常に建設コストが高かつたといひたことで、国と地方で債務償還の一部に充てるといひたことで出資をしてございます。

これまでに地方の出資額が、来年度の一部残つている部分を含めまして、約5,500億円程度を出資するということになってございます。これについては、先ほど榎本委員にもお答えいたしましたけれども、現在は機構の解散のときに残余があれば出資者に返還するということになってございますので、今後この取り扱いについては、国の動向を注視しながら、関係府県市とともに取り組んでまいりたいと思ひますので、よろしくお願ひします。

扶川委員

そうしたら、この2兆8,700億円に対して5,500億を出資する。全体として、地方が出した分だけじゃなくて、今どのくらい償還が済んでいるのか。それから、いつまでに償還が終わる見通しであるのか。それによつて、返つてくるこないが決まるんでしょ。それはどうなんですか。

長野道路政策課長

全体でどれくらい償還しているのかということでございますけれども、出資は今、これまでに投資してきているものは、そのまま出資の状況で残つてございます。現在の償還につきましては、民営化後45年間ということで、45年間で有利子負債がゼロになると。出資金については、今のところ、最終のときに全額が残つておるような状況でございますので、この出資金をどうするかということにつきましては、機構の解散のときに検討するということでございます。

扶川委員

ほかから借りている有利子負債はゼロになって、出資金として出している無利子の分だけ残ると。これが45年後なんですか。45年かけてというのは、いつなんですか。

長野道路政策課長

民営化後45年ということでございますので、平成61年度、62年度でございます。

扶川委員

出資金なんていうと、いかにも戻ってくるお金であるかのように当初からそういうイメージを抱かしてきたと思うんですけど、これは戻ってこない可能性が高いわけですよ。徳島県も相当なお金を出しっ放しになるわけですか。そもそもこういう計画に無理があったのかもわからないと思います。

先ほども質問がありましたけど、債務返済機構で持っている出資金がその時点で残っていればという話なんですよ。そのあたり、本来は徳島県を含めて地方が出している出資金というのは、いつごろまでに償還される見通しだったんですか。

丸若委員長

小休します。(10時49分)

丸若委員長

再開します。(10時50分)

長野道路政策課長

出資金の取り扱いが現在とどう変わるのかといった御質問でございますけれど、現在の出資金につきましては、機構の解散時に検討するというところでございます。

今回、2年間出資を継続するわけでございますが、先ほど償還期間の延長というのは、これから全体の料金制度を検討する中で、国が検討する1つの方策ということでございます。今の償還期間が延長すると決まったことではございませんので、出資金、これは2年間続けますけれど、この取扱いは現在と変わらないということでございます。

扶川委員

平成61年度に残っていればという話なんですよ。じゃあ、それまでに償還できるような、これを戻してもらえようなお金が残っている可能性はないんですよ、今。

丸若委員長

小休します。(10時52分)

丸若委員長

再開します。(10時54分)

長野道路政策課長

出資金がどうなるのかということでございますけれど、あくまで出資として出しております。これについては、機構のほうで出資金として計上されているということでございます。これについては機構の解散時に検討するというところでございますので、今どうこうといったことについては答弁いたしかねるところでございますけれど、今後とも国の動向を十分注視してまいりたいと考えております。

扶川委員

有利子の負債がどんどん終わって行って、あと出資金だけになると。本来だったら戻してもらいたいわけです、その有利子の分だって順調に終わるのかどうかもわからないでしょ。

例えば、料金を引き下げるとその分返せなくなるわけでしょ。それが終わってなければ、今度料金プール制の中で、こうなりやあせんかと思って心配しとんですけど、まだ、返さないかんのが残ってるから、全国のプール制の中で、償還期間を延長して、それも返してもらうという話になっていくんじゃないですか。それから、全国プール制になったら、新しいものがどんどんできてきたときに、それも償還していくんでしょ、プールで。今は本四橋が大きな負担になってますけど、国がむちゃなことをやったりすると、今度はその分、徳島が逆にかぶらないかんようになってくるわけでしょ。ほかの県、徳島県の料金にもはね返ってくるようになるわけでしょ。それから、維持管理費が物すごくかかるようになってくると思うんですけど、制度としては維持管理費の有料制度っていうのもあるんでしょ。だから、維持管理費を有料にして、結局、無料にならずにずっと有料のままいくっていう可能性もあるわけでしょ、高速道路っていうのは。今まで高速道路で無料になったんはないんでしょ、償還が終わって。そのあたりがどうも先ほどからよくわからないんですよ、私は。際限のない無駄遣いにならないようにしてほしいというのは1つあるんですけども、少なくとも過去に徳島県民が大きく負担してきた分に関しては、少しでも取り返してもらいたいという思いがあるわけですよ。無利子の負債ですから、償還が延びたら延びた分だけ、その分、戻してくれんのやったら一緒やね。戻してくれるのであれば、このごろ利子がついて、本来、徳島県が何百億のお金を持っていたら、それは利子がつくじゃないですか。それを無利子で渡してあるわけだから、時間がたつほど損するわけじゃないですか。そう考えると、償還期限を延ばしていくというのも利益になるのか。わからんことがいっぱいあるわけですよ、私が考えてみたら。勉強不足と言われたら、それまでですけども。

今後、出資者としてどういう意見を言う権限があるんですか。今後のあり方、徳島県として高速道路の維持管理、償還するための会社ですか、独立行政法人に対して、こうあるべきだ、あああるべきだという、そういう意見を言う場所はあるんですか。それとも、今までと同じように、国との協議の中で意見を言えるだけなんですか。出資者としては全然そういう権限っていうのはないんですか。

長野道路政策課長

ただいま委員から幾つか御質問がございました。

まず、1点目の2年後に全国共通料金にすると、そして、全国プール制の中で、全国共通料金を目指すといったことですので、多分全体のネクスコ区間と一緒に収支の中で計上されていくというものでございます。

それで、どんどん道路をつくるんじゃないかなという意見がございましたけれど、この点につきましては、旧の道路公団時代には料金収入で不必要な道路をつくり続けるといった批判がございまして、民営化に当たっては、有料道路事業で計画した道路以外はつくりたくないということで今後建設する道路を厳選しております。つくる道路につきましても、有料道路方式のまま継続する道路と新直轄方式に切りかえる道路、これを決めまして、また、さらに建設コストを削減するということで、このとき約40兆円の負債がございましたけれど、これについて一定期間内に返済をするということで民営化がされてございます。この制度自身は変わってございません、今のところ。本四を今度組み入れるということにつきましては、社会資本が有効活用されてこそということですので、既存の施設を使う、新たに道路をつくるわけではございません。ある本四道路を全国プールの中に入れるということですので、既存の施設の有効活用といった点からも、全国プールに入れるということについては有意義なんではないかと考えてございます。

それと、償還期間の延長につきましては、今、利便増進事業が2年間で切れます。それ以降のネクスコの料金体系、これを検討する中で、例えば、財源を生み出す方法として償還期間の延長もあるんじゃないかといったことが考えられるということですのでございまして、それと管理有料の話、これにつきましても、国のほうで今後検討されることだと考えております。今の時点で、すべて決まっているわけではございません。

それと、債務返済機構に対して意見を言う場があるのかということですのでございますけれど、債務返済機構は高速道路の財産と債務を抱えているところと。そこが各道路会社に資産を貸し出すと。その貸し出し料で返済をしているところでございます。機械的に返済をしているところでありまして、各道路会社は料金収入で貸し付け料を戻しているというところでございますので、各出資者が債務機構に対して、特に意見を述べるものではないかなと思っております。

#### 扶川委員

維持管理有料制度というのもまだ議論されていてわからないでしょうし、私よくわからんのやけど、今つくつとる橋って更新の費用は償還に入っていないんでしょ。いずれ寿命が来ると思うんです。ずっと先のことまで心配しよったら切りがないかもわかりませんが、しかし、どうするんですか、そのとき。新しく事業をつくり直すわけですか。普通、会社なんかをやるときって、会社の資産を償却して行って、継続していけるようにためていくわね。そして、機械が使えるようになったときには、そのためにいたお金を充てて、また会社を継続するわね。そのあたりはどうなつとんですか。

#### 長野道路政策課長

将来の本四3架橋の維持管理という御質問でございまして、高速道路のあり方検討有識者委員会でも、管理有料ということも提案されてございます。もともとは、民営化から45年間で償還を終えると、その後は無料化ということですが、無料になった後の高速道路の手当てというのは、国道ですので国が税金でやるということがこれまでの前提でございまして、ですから、管理有料というのは、税金でするのか、そ

れとも利用者が負担をするのかといったことでございます。本四に関しましても、例えば、無料化をすれば、その後は、神戸淡路鳴門ルートですと、これは国道 28 号でございますので国の管理になるということでございますけれど、償還を終えた後の維持管理の手法についても今後、国のほうで検討がなされるものと考えてございます。

扶川委員

維持管理は言いましたけれど、更新はどんな考えがあるのか、参考に教えてください。

長野道路政策課長

更新につきましてですが、当然、橋梁とか構造物の、例えば、塗装だとかいったものは出てまいります。塗装の手当てですとか、こういったものは、今言われてます 45 年の償還期間につきましては当然、料金収入等の中で対応していくということでございますし、その後は、今の制度ですと国道ですと国が手当てをする。管理有料ということになりますと、料金収入をいただいて、その中で手当てをしていくということになるかと思えます。

扶川委員

要するに、建設費の分は償還が終わった後、国道になるからぶっ壊れたときは、また国がつくり直せばいいやと、そういうことなわけですよ。端的に言えば、そういうことですよ。大変なお金が将来要るようになるのかなあとと思いますが、これはどんなインフラでもそうですけども、これから先の負担が心配なわけですよ。明石大橋はほかの 2 ルートと比べても建設コストが物すごく高かったと。先ほど伊勢湾岸道路と比較されて、このぐらいの見通しになるという試算を出されましたけれど、キロ当たりの建設コストが物すごく高かったということを反映して、それより高くなる可能性があるんでしょ、料金としては、著しく均衡を欠いてはいけないとなっておるわけですが、検討委員会で、でも、高くなる可能性があるわけですよ。伊勢湾岸道路よりも明石はうんと高いんでしょ。

丸若委員長

小休します。(11 時 05 分)

丸若委員長

再開します。(11 時 05 分)

扶川委員

そうしたら、ほかの公共交通機関とのバランスとして、徳島県としてどのぐらいが適当なのかということをおる程度考え方を持っておってもいいと思うんです。橋も安けりや安いほどいいということにすれば、フェリーも JR もただに限りなくしていかないかんわけですよ。バランスからすると、このあたりっていうのはあるでしょ。全然そういう考え方は持っていないのか、あるいは県として何らかの考え方はあるんですか。

丸若委員長

小休します。(11時06分)

丸若委員長

再開します。(11時08分)

扶川委員

伊勢湾岸道路がキロ当たり108円で、明石のほうが400円。かなり差があるけども、しかし、ネクスコが全体として全国を見て、先ほど試算をされたように、かなり配慮をしていただいて、明石も特別高くはならないだろうという、そういう見通しだと県は思っていると考えていいんですね。

長野道路政策課長

将来の料金についてでございますけれど、まず、陸上部についてはネクスコと同じ料金になろうかと、一般部はなろうかと考えてございます。ただ、海峡部につきましては、今現在、ネクスコにつきましても伊勢湾岸道路がキロ当たり108.11円という高い値段でございますので、それが1つの目安になろうかとは思いますが、そういった料金体系になるのではないかなと考えてございます。それで計算しました料金が、例えば、神戸西から鳴門間ですと、3,100円とか3,200円程度の料金になるのではないかと。現在の5,450円から4割程度の減額になるのではないかと考えてございます。

扶川委員

最後、フェリーとかの手当てですが、過去、毎年、国に対して要望書を出されているのはわかってますけども、26年度からうんと下がるとしたら、これも先ほど、どのくらい過去に影響があったかということを知りたいと思っておったら、さきに答弁がありましたからそれでいいんですけど、大きな影響があるだろうと。この5月にまた要望書を出すわけですよ。その中に、具体的に、そういう見通しであれば、フェリーに対して、どういう手当てをとるのかということは今まで以上に強力で言うていかんと、今まで何にもしてくれてないわけですよ、国は。だめだと思ふんですよ。そのあたりは、今までと違う、はっきり下がるんだということを見通しておられるんだとしたら、26年度に向けて、今まで以上に強力な要望書っていうのをを出していただきたいです、過去のやつを見ましたけども。それから、フェリーなんかについても、スーパーエコ何かという船を導入してほしいなんてことがありましたけども、それも有効なんだろうけど、それだけじゃあ、だめだと思います。県が社会実験したように、具体的に、国として補助、助成をしてもらうようにしないとつぶれますよ。そのあたり、もう少し踏み込んだ考え方を聞かせていただきたい。

榊県土整備部副部長

平成21年春に、高速料金の上限一律1,000円、休日1,000円というのが出た際におきまして、21年の5月要望におきましても、フェリーへの影響等を踏まえて、国のほうでフェリー会社等の経営安定、これができ

るような形の要望をさせていただいたところでございます。今後、26年度、最終的にどのような料金体系になるかわかりませんが、同じような、いろいろフェリー会社等に対する影響っていうのが出てくるのが想定されております。このため、先ほども申しましたように、今後の利用者の推移、また、国の検討状況等を見きわめながら、しっかりと国に対して要望してまいりたいというふうに考えております。

元木委員

梶本委員の関連でちょっと私も質問をさせていただけたらと。

償還期間の問題が先ほどいろいろ議論されて45年ということだったんですけれども、最初、明石海峡大橋が着工になったところは30年償還とか、そういうことでいろいろと聞いておって、平成10年に開通したところに40年というふうな形になって、どんどん延びていっているのかなという気がしておるんですけど、できるだけそういうことがないように最初から中締めをしていただきたいなと常々思っておったわけでございます。

そういう話の中で、先ほどもあったように、最初の建設工事は縁故債の発行ですとか、いろんなことで県内の金融機関等が協力してくれて、資金繰りにある程度は成功されたのかなという感覚は持っておるんですけれども、今はもう後始末の話になってしまって、なかなか県内だけじゃなくて関西経済界一円が明石海峡大橋を初めとした本四道路に対して応援しようという機運がちょっと弱まっておるんじゃないかなと思っようなところでございます。ぜひ、機運を高めるような取り組みを県だけでなく、関係府縣市、協力して進めていただきたいと思っております。

それに関連して、過大な交通量予測というのがいろいろ言われておまして、最初の建設のころの需要予測と全然実態がかけ離れておるといような話が出ておったわけでございます。

現在の交通量が実際どの程度の水準なのか。建設当時ですとか、開通当時と比べて、どの程度の水準なのかということをお伺いしたいのと、車種別ですとか用途別、通勤、レジャーとか、トラック、バス、普通車等のある程度の傾向といいますか、そういうのをまず教えていただけたら。

丸若委員長

小休します。(11時14分)

丸若委員長

再開します。(11時15分)

元木委員

済みません、話がそれんように言いたいことだけ言わせていただきます。

割引制度に関して、この資料の中で、平日3割引、休日5割引というようなことで記載されておるわけございまして、割引制度についてもいろんな議論があったと思います。私が常々思っておりますのが、今は休日の割引を重視して、観光客を呼び込むとか、そういった戦略で国においては進められておるわけでございますけれども、一方において、私の地元でも、例えば、岡山のほうに通勤で通ったり、仕事で本四道路を利用される方もふえておるようになっておるわけでございます。そういう中で、ぜひ働く方を応援するような割

引制度といいますが、レジャー中心の割引というよりも、むしろ今の日本の現状を見ておられますと、仕事をされる方の環境を少しでもよくするような立場からの割引制度の充実をぜひ目指していただきたいなと思っております。そのことによって、本四の料金収入全体がどうなるかっていうことも、もちろん分析は必要なわけですが、ぜひそういう思想を本四に取り入れていただきまして、本四架橋、また全国プール制がうまくいくように要望をいたしたいと思っております。

また、全国プール制ということになりますと、都会の論理で何事も進められるというような傾向も出てくるかと思っておりますので、そういうことに対しましても、地方の意見として、しっかりと地方の論理を国に対して、また都会に対して、提言していただきますように要望して終わります。

長野道路政策課長

まず、交通量につきましてですが、平成9年の認可の時点で計画しておりました交通量は、県境断面といったことで、大鳴門橋と多々羅と瀬戸大橋、この3橋を足して約5万台程度ということでございます。現在の通行量は、大鳴門橋断面で約2万3,000台程度ということでございます。

料金割引につきましては、先ほどの表の中で、3割、5割と載ってございますが、これは普通車以下中型車以上、同じですけども、平日は3割、または5割の割引がございまして、休日に関しましては、普通車以下は5割引き、中型車以上は深夜を除いて割引がないという状況でございます。

委員からもございましたように、通勤で使われる方、通勤割引というのは5割引きが適用されてございまして、そういった全体の料金割引制度を含めて、ネクスコと今は同じような割引になってございまして、このあたりを含めて、今後、国で十分検討いただくということで考えてございます。

丸若委員長

ほかに質疑はありませんか。

(「なし」と言う者あり)

それでは、これをもって質疑を終わります。

これより採決に入ります。

お諮りいたします。

ただいま審査いたしました県土整備部関係の付託議案は、原案のとおり可決すべきものと決定することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と言う者あり)

御異議なしと認めます。

よって、県土整備部関係の付託議案は、原案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

【議案の審査結果】

原案のとおり可決すべきもの(簡易採決)

議案第97号



以上で、県土整備部関係の審査を終わります。

次に、お諮りいたします。

委員長報告の文案は、いかがいたしましょうか。

(「正副一任」と言う者あり)

それでは、そのようにいたします。

これをもって、県土整備部委員会を閉会いたします。(11時19分)