

陳 情

平成28年9月須賀川市議会定例会

陳情番号	受理年月日	陳情名	陳情者	資料ページ
陳情第2号	H28.8.9	「福島空港道路無料化の要望書」 を福島県議会に提出することを求める陳情書	福島市議会議員 尾形 和男	1~5

須賀川市議会議長 殿

平成 28 年 8 月 8 日

陳情者

住所

福島市

氏名

尾形 和男



「福島空港道路無料化の要望書」を

福島県議会に提出することを求める陳情書

要旨

東北自動車道矢吹 IC～常磐自動車道常磐富岡 IC までの福島県を横断する道路は、福島県の復興において最重要路線となる。有料になっている福島空港道路は復興の足かせとなるため、福島県議会に「福島空港道路の無料化」を求める要望書を提出していただきたい。

理由

下記項目の 1.2.3.4.5 の通り、福島県は福島空港道路の無料化を決断すべき時期を迎えております。福島第 1 原発事故により福島空港の利用者減と観光関連業界の低迷を招いており、福島空港道路を無料化することで福島県内の活性化を図っていただきたい。福島空港道路が無料化され、県道路公社が廃止されることになれば、県の財政的負担を解消することができるだけでなく、あぶくま高原道路の利用促進が図られることになるでしょう。

1. 県道小野富岡線・県道吉間田滝根線はふくしま復興再生道路として全額を国の予算で工事することが決定しているため、予定された県道工事費を福島空港道路の無料化に割くことが可能。

(資料 1 を参照)

2. 福島空港は東日本大震災で防災拠点・物資の受け入れ拠点として重要な役割を果たしたこともあり、採算性や効率性の基準で評価するものではなく、福島県が空港管理者であり続けることが求められている。空港管理者である福島県は福島空港の利用促進を図るために、福島空港道路の無料化を実現させることが大切です。

3. 平成 26 年度の福島空港道路の交通量は原発避難者の無料措置の台数



を含めて1日の通行台数が1,410台で、採算ラインの1,800台/1日を下回っている。このため、福島県道路公社は平成13年度から収支差借入金を毎年生じさせており、平成26年度末における未償還金（長期債務額）は約31億5千万円となっている。

平成31年度に政府貸付金、地方公共団体金融機構の長期借入金は完済されるが、福島県の無利子貸付金（収支差借入金）が平成42年まで累積していく。福島空港道路は償還期限（平成42年度）を迎えて、建設当初の未償還金額約31億円と同じ残債が残るでしょう。

（資料2を参照）

4. 清里高原有料道路と石岡有料道路は、赤字運営の改善は難しいと判断され、山梨県および茨城県は県費を投入して一括返済し「無料化」されている。

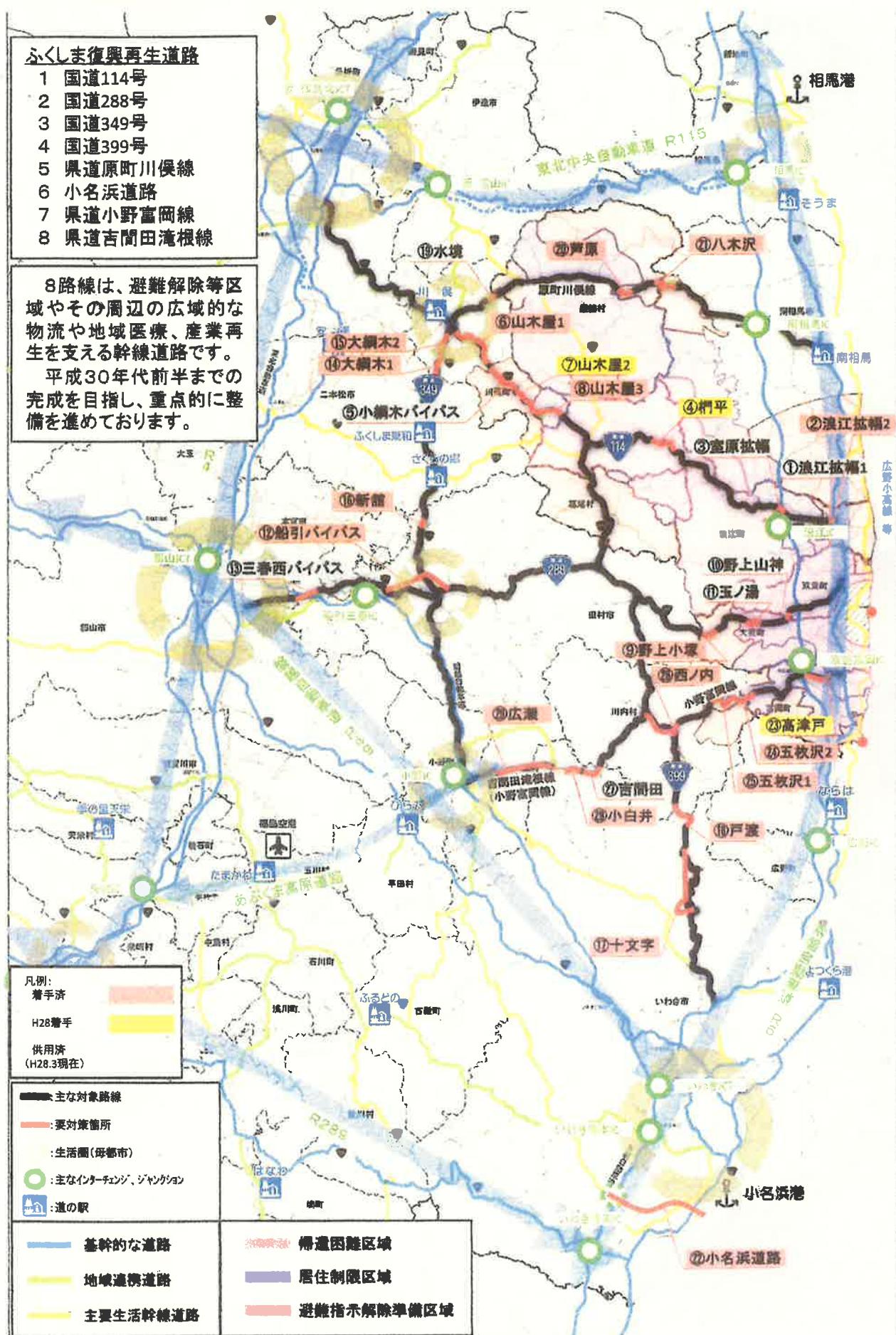
福島空港道路は償還期限満了（平成42年度）を迎ても建設当初の未償還金額約31億円と同じ残債が残ることが見込まれることから、福島県は山梨県と茨城県を見習い、福島空港道路の無料化を決断すべきです。

（資料3を参照）

5. 東北自動車道矢吹IC～常磐自動車道常磐富岡ICまでの福島県を横断する道路は、中間貯蔵施設の本格的工事等が始まれば、作業関係者車両が利用する重要ルートになることが想定されます。

福島空港道路は、福島第1原発事故当初より原発避難者の通行ルートに利用されており、福島空港道路を「無料化」して利用促進を図れば、福島県の復興に寄与することでしょう。

ふくしま復興再生道路



資料 2

A. あぶくま高原道路全線開通した平成 23 年 3 月 24 日以降の 福島空港道路の 1 日当たりの通行台数

年度	1 日当たりの通行台数
平成 23 年度	1,695 台 (原発避難者などの無料措置台数を含む)
平成 24 年度	1,121 台 (原発避難者の無料措置台数を含む)
平成 25 年度	1,284 台 (原発避難者の無料措置台数を含む)
平成 26 年度	1,410 台 (原発避難者の無料措置台数を含む)

※H23.6.20～H24.3.31 まで被災証明書、罹災証明書を有している人の
無料措置

※H24.4.1～H28.3.31 まで警戒区域、特定避難勧奨地点の避難者の無
料措置

※H25.4.26～H29.3.31 まで自主避難の母子避難者等の無料措置

B. 平成 26 年度の福島県道路公社の債務残高

科目	実績額
平成 26 年度の長期債務額 (未償還金)	31 億 4650 万円
内 建設資金	15 億 1972 万円
訳 収支差借入金	16 億 2679 万円

C. 平成 26 年度の長期借入金の状況

借入先	利率	目的	返済予定
政府貸付金	無利子	有料道路の建設資金	平成 31 年度完済
地方公共団体金融機関	2.1～1.7	有料道路の建設資金	平成 31 年度完済
東邦銀行	2.5～2.2	有料道路の建設資金	平成 27 年度完済
福島県貸付金	無利子	収支差借入金	一部償還し、残りは 無料開放時返済

資料 3

〈有料道路の無料開放事例〉

1. 勝浦有料道路（千葉県道路公社）

勝浦有料道路は、市街地の混雑緩和のためのバイパスとして、勝浦市串浜から部原へかけて、約 41 億円を投じられ建設された 3.6km の有料道路であった。平成 20 年 4 月、供用後 30 年の償還時期を迎えた無料化され、県に移管された。

千葉日報 HP によれば、同道路は、込み合う市街地を通過できる利便性があったものの、3.6km に対して普通車 200 円という通行料が影響してか、交通量が計画に対し 10% 台しかなく、30 年間の赤字額は、約 60 億円と言われている。県議会議員川本氏の HP によれば、この赤字分は公社の他路線の損失補填金約 46 億円と県の補助金約 10 億円などで賄うことになったようである。

一方、無料化された道路の交通量は、有料時の 5 倍以上に増えると予想されているが、市街地を通過する車が増えることで、朝市など市中心部の観光や商業への影響が心配されている。

2. 清里高原有料道路（山梨県道路公社）

清里高原有料道路は、北杜市大泉町と高根町を結ぶ 3.1km の有料道路であり、1998 年 6 月に開通したが、わずか 7 年後の 2005 年 6 月、無料化された。

山梨日日新聞社 HP、及び毎日新聞によれば、同道路は、バブル期にリゾート整備に絡んで計画され、有料道路の整備は、中央自動車道の須玉インターチェンジから清里を結ぶ国道 141 号の渋滞緩和が主な目的だった。総事業費 54 億円。県費 19 億円を除いた借入金 35 億円を、1998~2017 年度の 20 年間で償還する計画だった。しかし、計画は当初から破たんした。初年度の計画交通量約 112 万台に対し、実績は約 30 万台と計画のわずか 21% に過ぎず、7 年間の通行量は約 280 万台と計画交通量の 27% にとどまっていた。当時、同公社が管理していた河口湖大橋とスバルラインはともに計画を 10~20% 上回っていたことから、清里高原有料道路の赤字を補填する財源になっていたという。

県は、今後も改善は難しいと判断し、国と公営企業金融公庫からの借入金について県費を投入して一括返済し「無料化」する方針を決定。2004 年 12 月に国に無料化を申請して許可され、2005 年度当初予算には無料開放のための道路購入費として約 43 億円を計上した。

3. 石岡有料道路（茨城県道路公社）

石岡有料道路は、石岡市内の渋滞緩和や柏原工業団地へのアクセス道路として 1981 年 4 月から供用された有料道路であった。供用後 24 年を経過した 2005 年 3 月に、償還期間を 6 年残して無料化され、県に移管された。

茨城新聞によると、同有料道路は建設費 14 億 5 千万円で建設されたが、交通量が、計画の 4,300 台／日に対し、2,200 台／日（2002 年市調査）と大きく下回る結果となり、未償還金が 9 億 6 千万円残っていた。しかし地元市町村や経済界の強い要望をうけ、県は石岡市や近隣町村と協議し、県が未償還金の半額を負担、残りについては石岡、美野里、八郷、千代田、玉里の各市町村が負担することで、6 年を残した無料化に合意した。なお、毎日新聞によれば、県は償還時期を迎える時点においても、9 億を越える未償還金が残ると見積もっていた。

無料開放後は交通量が大幅に増え、国道 6 号方面へのアクセスとして多く使われているようである。