

# 平成30年度 有料道路事業関係説明資料に係る参考資料



国社整審第 76 号  
平成 30 年 3 月 12 日

国道總第 402 号  
平成 30 年 3 月 9 日

道路分科会  
分科会長 石田 東生 殿

社会資本整備審議会  
会長 三村 明夫 殿

社会資本整備審議会  
会長 三村 明夫



国土交通大臣

石井 啓



道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分等について（付託）

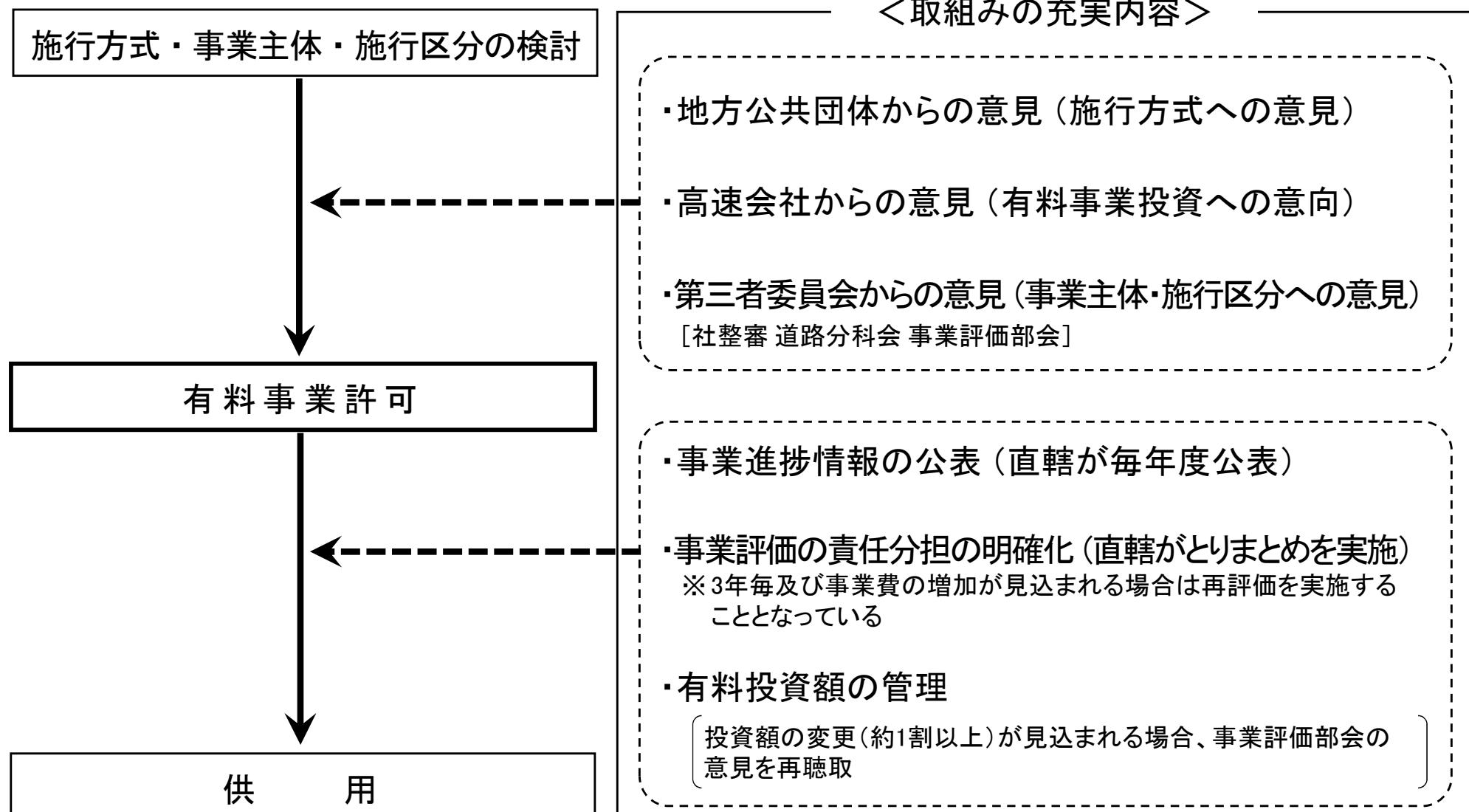
諮詢

平成 30 年 2 月 27 日付国道總第 356 号及び平成 30 年 3 月 9 日付国道總第 402 号により当審議会に諮詢された道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分等については、社会資本整備審議会運営規則第 8 条第 1 項の規定により、道路分科会に付託します。

道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分等について、  
ご意見を承りたい。

## 一般国道での有料道路事業の活用に際しての取組みの充実について

- 大都市圏の環状道路など、周辺ネットワークを有効に活用するために有料とすることが望ましい一般国道において、有料道路事業を活用するに際しては、今後、事業の責任分担やプロセスを明確化するための取組みを充実する



# 社会资本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会(抜粋)

## 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針(H29. 12. 22)

### 2. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組

#### (3) 施策の具体的な提案

##### 1) 利用者の安全確保

###### ① 暫定2車線区間の対策

- ・ 本部会による中間答申(平成27年7月)でも指摘しているとおり、高速道路における暫定2車線区間については、諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応、積雪時の狭隘な走行空間を考慮して、その状態を長期間存続すべきではない。
- ・ 暫定2車線で供用中の区間については、速度や時間信頼性の低下、事故防止の観点に加え、通行止めが多い区間における信頼性向上や災害時のリダンダンシー確保等の観点からも、4車線化を推進すべきである。加えて、ネットワークの機能拡充による生産性向上の視点も踏まえれば、圏央道など大都市圏周辺の高速道路等については早急に4車線化を推進すべきである。
- ・ しかしながら、財源の制約等の課題もあるため、最新データを用いつつ、走行速度が部分的に低下している区間の効果的な付加車線の設置や3車線運用など、道路を賢く使う観点を踏まえながら、本来の機能を確保するための工夫が重要である。

### 3. 施策の進め方について

#### (1) 「安全・安心計画(仮称)」の策定

- ・ 基本方針で提案した高速道路の安全・安心に係る具体的な施策を計画的かつ着実に推進するため、国において、無料区間を含め、高速道路(高規格幹線道路及びその他の高速道路会社管理道路)を対象とし、「安全・安心計画(仮称)」として中期的な整備方針をとりまとめるなどを提案する。その上で、毎年の事業実施計画に反映して、コスト縮減等の経営努力や現下の低金利状況等を活用しつつ、暫定2車線区間の4車線化や耐震対策などを一刻も早く進めるべきである。

#### (2) 負担のあり方

- ・ 有料道路において、事業費の見直しの対応や暫定2車線区間での4車線化、付加車線設置等については、従前より、高速自動車国道では利用者負担により進めてきたところである。高規格幹線道路である一般国道の暫定2車線区間においても、渋滞等により有料道路としてのサービスを十分に発揮できていない路線については、交通状況を勘案し、優先度を明確にした上で、利用者負担により早期に4車線化等を推進すべきである。
- ・ 無料の高速道路の暫定2車線区間においては、新直轄区間でのワイヤロープの設置など交通安全対策に係る制度を設けるとともに、安定的・持続的な予算の確保に努力しながら必要な整備を進めるべきである。その際、4車線化等の整備については、渋滞緩和や時間信頼性向上など広く利用者の利便性向上に寄与することから、負担の公平性や将来の維持管理に係る税負担を軽減する観点より、並行する一般道の有無など周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、利用者負担(有料事業)により整備し、ETCにより効率的に料金を徴収する方式を導入して取り組むべきである。

# 大都市圏環状道路等の整備加速（平成29年12月18日公表）

現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用して、①大都市圏環状道路等の整備加速による生産性の向上、②橋梁の耐震強化対策の加速による安全・安心の確保を行う。

## ＜金利負担軽減の活用等＞

超長期(40年)・固定の財政融資1.5兆円の追加等

高速道路保有機構  
：1兆円程度の  
金利負担の軽減  
⇒債務引受余力が増大

高速道路会社：投資余力が増大  
(財投活用による整備加速予定箇所)

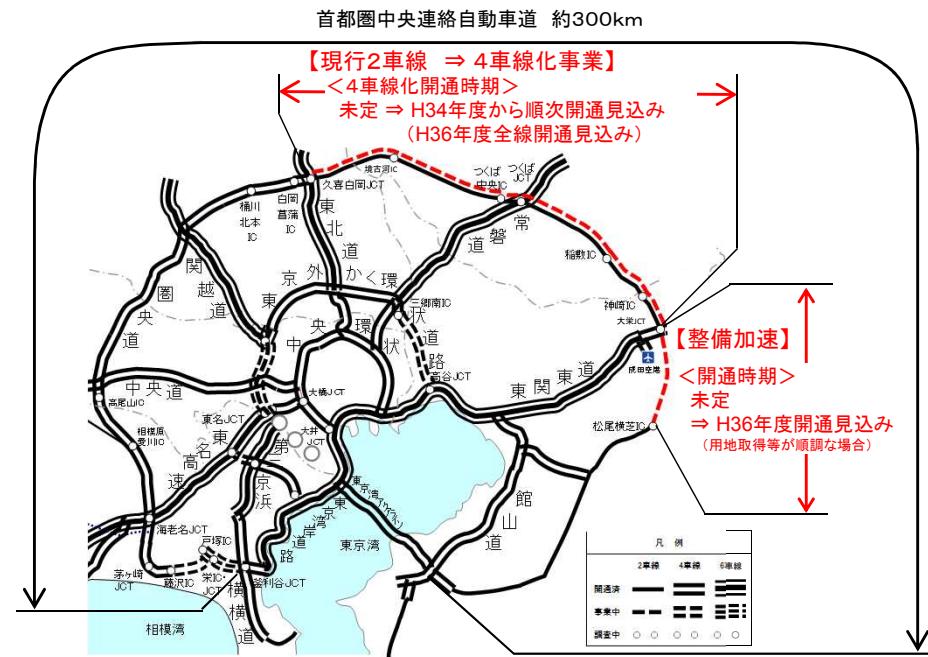
○圏央道・東海環状等の整備加速  
・圏央道(久喜白岡JCT～大栄JCT) 4車線化など

○橋梁の耐震強化対策の加速  
・地震発生確率26%以上の地域の橋梁

※今後30年間に震度6弱以上の  
搖れに見舞われる確率

## ＜事業(例)＞

大型物流施設・国際空港等が立地する圏央道の整備加速 ⇒ 物流効率化と民間投資の誘発による生産性向上



上記の他、暫定2車線で開通している高速道路(一般国道)のうち、  
渋滞している区間の4車線化に取り組む。

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT~松尾横芝IC)の事業概要

たいえい

まつおよこしば

- ・圏央道のミッシングリンク解消により、沿線地域のものづくり産業の活性化や競争力強化を支援
- ・高速ネットワークの構成により、水産業や観光産業を支援し、地域活性化に寄与

## 1. 事業概要

- ・起終点: 千葉県成田市吉岡 → 千葉県山武市松尾町谷津
- ・延長: 18.5km (第1種2級、4車線、設計速度100km/h)
- ・車線数: 暫定2車線
- ・全体事業費: 約760億円
- ・計画交通量: 約17,300台/日 ~ 約20,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約9,800台/日 ~約11,400台/日	約1,300台/日 ~約1,700台/日	約6,100台/日 ~約7,600台/日

※計画交通量は、H17一般交通量調査に基づく推計値

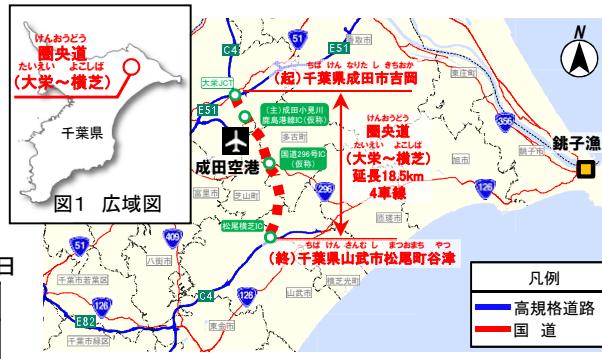
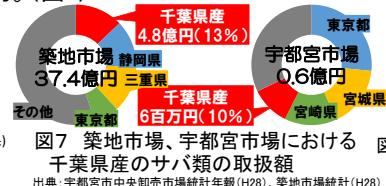


図1 広域図

## 2. 課題

### ①ミッシングリンクの存在による経済活動の停滞

- ・成田空港の港別貿易額(輸出入の合計額)は日本一を誇り、輸出額の約2割は精密電子機器。(1.9兆円/年) (図3、図4)
- ・圏央道沿線の茂原市は、精密電子機器製造品等の出荷額が千葉県内で最も多いが、成田空港への高速ネットワークの未接続により物流効率化に課題。(図5)
- ・銚子漁港におけるサバ類の上場水揚額は日本一。築地市場の千葉県産サバ類の取扱額は年間約4.8億円でシェア1位。(図6、図7)
- ・一方で、宇都宮市中央卸売市場の取扱額は年間6百万円に留まっており、背後の北関東地域や東北方面への市場拡大、より付加価値の高い市場選択性が限定的。(図7)



### ②広域的な集客力の向上

- ・千葉県内の観光入込客数は増加傾向であるが、中房総以南地域においてはほぼ横ばい。(図8)
- ・成田空港を利用する外国人客数は、東日本大震災(H23)以降着実に増加。(図9)
- ・圏央道の開通区間は東関東道と未接続であり、県内観光地の周遊には不利。

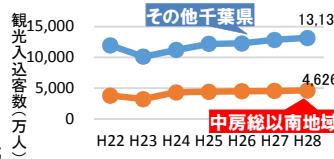


図8 千葉県地域別観光入込客数の推移  
出典: 千葉県観光入込調査報告書

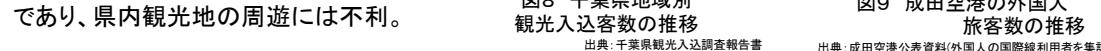


図9 成田空港の外国人旅客数の推移  
出典: 成田空港公表資料(外国人の国際線利用者を集計)

## 3. 整備効果

### 効果1 物流効率化を支援 [◎]

- ・成田空港へのアクセス性が向上し、ものづくり産業の活性化や競争力強化を支援。(図10)

○茂原市⇒成田空港の所要時間  
【現況】 78分 → 【整備後】 54分 (約24分短縮)

【成田空港・圏央道沿線地域  
基本計画(H27.4)に位置付け】

- ・銚子漁港から北関東や東北方面へのアクセス性が向上し、販路拡大が期待。水産業の活性化を支援。(図11)

○銚子漁港⇒宇都宮中央卸売市場の所要時間  
【現況】 177分 → 【整備後】 157分 (約20分短縮)

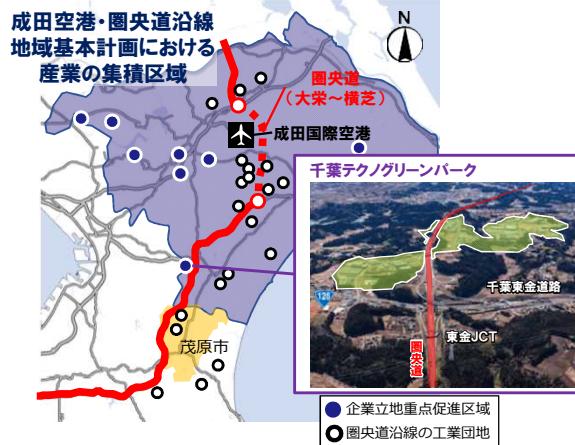


図10 ものづくり産業の支援

### 効果2 成田空港と中房総以南地域の観光地のアクセス性向上 [◎]

- ・訪日外国人が期待する自然・景勝地を有する中房総以南地域へのアクセス性向上により、観光周遊の活性化を支援。(図12、図13)

○成田空港⇒チバニアンの所要時間  
【現況】 83分 → 【整備後】 62分 (約22分短縮)

【第2次観光立県しば推進基本計画(H26.3)に位置付け】

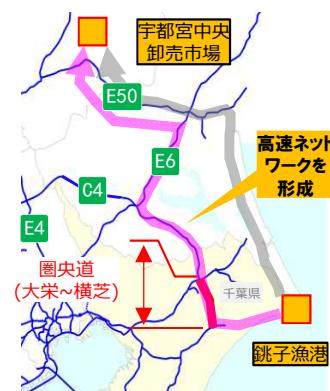
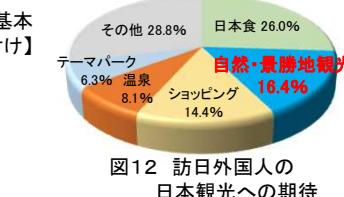


図11 高速ネットワークの形成



図13 中房総以南地域への周遊観光ネットワークの形成

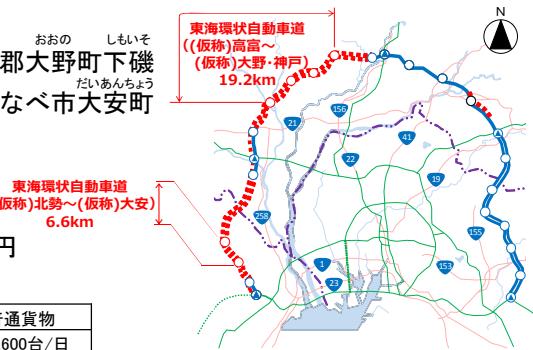
# 一般国道475号 東海環状自動車道(高富～大野・神戸、北勢～大安)の事業概要

## 1. 事業概要

- 起終点：岐阜県山県市西深瀬～岐阜県揖斐郡大野町下磯  
三重県いなべ市北勢町～三重県いなべ市大安町
- 延長等：25.8km  
(第1種第2級 設計速度：100km/h)
- 車線数：暫定2車線
- 全体事業費：関広見～新四日市 6,980億円
- 計画交通量：約23,500～約28,300台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約15,600台/日	約2,800台/日	約4,600台/日
～約16,100台/日	～約3,800台/日	～約8,800台/日

※計画交通量は、H17一般交通量調査に基づく推計値



## 2. 課題

### ■中京圏の環状道路が未整備のため、地域のポテンシャルが十分発揮できていない

#### ①環状道路の未整備により効率的な経済活動に支障

- 環状道路が未整備のため、中京圏の主要都市間の所要時間が長く、物流など地域の経済活動に支障。

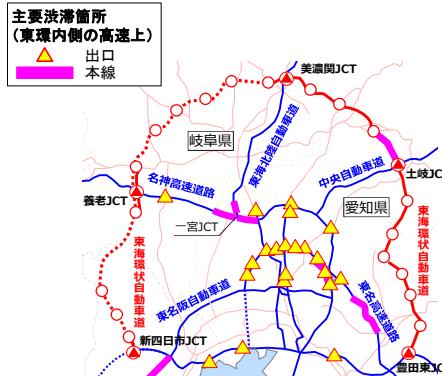
#### 沿線市町の工業団地と主要都市間所要時間



#### ②高速道路での渋滞が発生

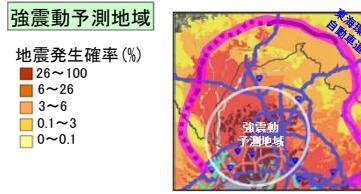
- 東海環状自動車道の内側において、高速道路本線6箇所、出口21箇所の主要渋滞箇所が存在。

#### 東海環状自動車道内側の主要渋滞箇所

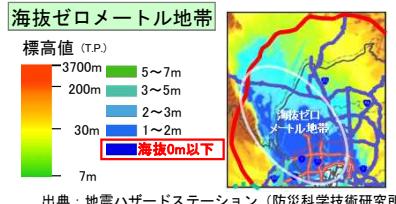


#### ③南海トラフ地震による災害リスクが想定される地域

- 地震により強震動（震度6強以上）や海抜ゼロメートル地帯等への津波被害が想定。広い地域が被災し、広域支援に支障が出る恐れ。



出典：全国地震動予測地図（地震調査研究推進本部）



出典：地震ハザードステーション（防災科学技術研究所）

## 3. 整備効果

#### 効果① 企業立地の促進

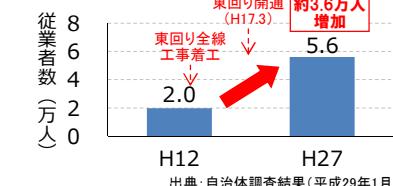
- 環状道路の整備により主要都市のアクセス性が向上。民間投資が喚起され、沿線の開発拡充による地域経済の活性化が期待。



#### 沿線市町の工業団地

西回り 関広見JCT 東回り

#### 沿線工業団地の従業者数の伸び



東回り全線工事着工 約3.6万人増加

#### 沿線市町の法人税収の伸び



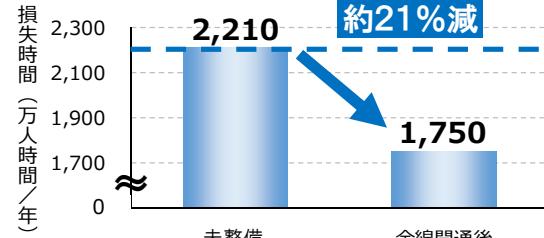
出典：地方財政状況調査（総務省）

#### 効果② 高速道路の渋滞緩和

- 環状道路の分散導入・バイパス・迂回機能により、東海環状自動車道内側の主要渋滞箇所の回避、高速道路の損失時間減少が期待。



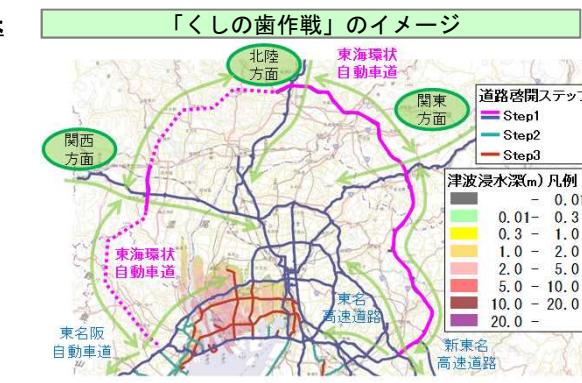
#### 東海環状自動車道内側の渋滞緩和効果



※東海環状道路内側の高速道路を対象に、H42交通量推計より渋滞損失時間を算出

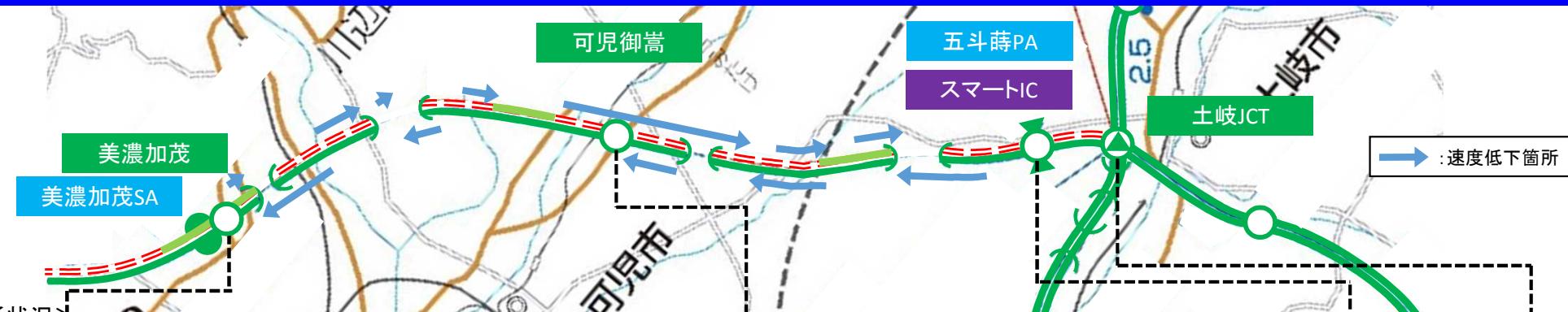
#### 効果③ 災害に強い道路機能の確保 <中部版「くしの歯作戦」>

- 東海環状自動車道は、災害リスクが高い地域を回避するルート・構造で計画。
- 被災地域を支援する「くしの歯」の軸に接続する高速ネットワークが複数確保され、災害時の広域支援に寄与。



出典：「中部版 くしの歯作戦」（平成29年5月改訂版）

# 一般国道475号 東海環状自動車道の付加車線について

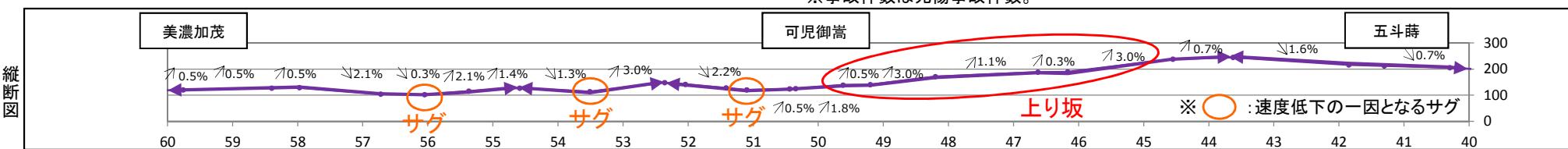


## （交通の状況）

交通量(台/日)	9,600	12,100	13,500
渋滞(回)	3	17	0
事故(件)	3	2	1

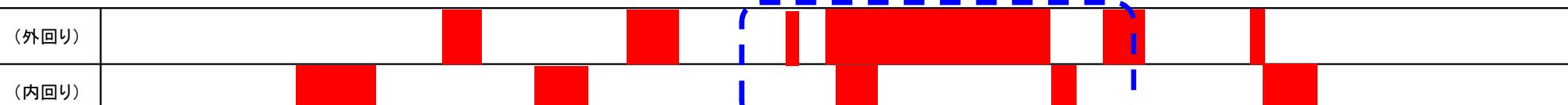
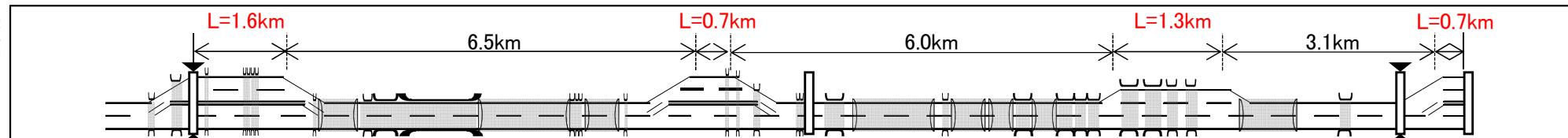
※交通量は過去3ヶ年(H26年～H28年)平均、渋滞回数・事故件数は過去3ヶ年(H26年～H28年)累計。  
※事故件数は死傷事故件数。

## （構造の確認）



## （付加車線の状況）

延長間隔 設置間隔: 3.1km～6.5km(平均5.2km)、設置延長: 0.7km～1.6km(平均1.1km)



※着色箇所は、目標サービス水準(速度低下率25%未満)を満たさない箇所



※中央突破事故は総事故件数で、過去3ヶ年(H26年～H28年)累計。

全体評価：土岐JCT～美濃加茂ICの一部区間において、著しい速度低下が発生している状況から、付加車線の設置が必要

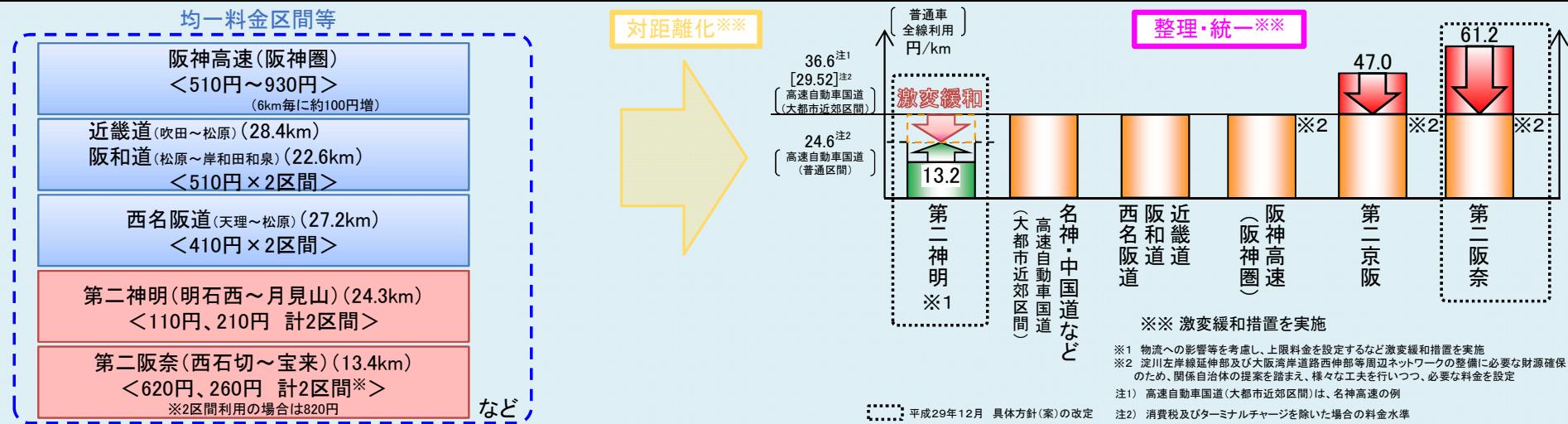
## 近畿圏の高速道路ネットワーク関係



# 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系（平成29年6月より導入）

## （1）料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- ①料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。
- ②阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

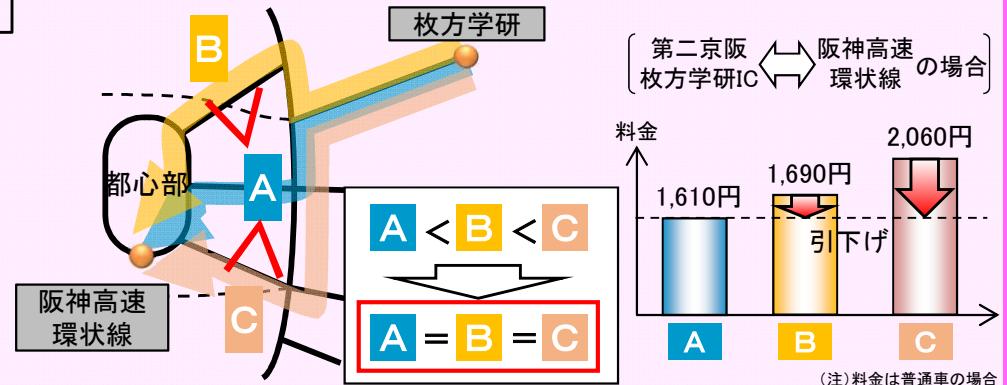


## （2）管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- ③高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。

- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路  
→ ネクスコ西日本に移管（平成30年4月）
- 大阪府・奈良県道路公社の第二阪奈有料道路  
→ ネクスコ西日本に移管（平成31年度以降）
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋  
→ ネクスコ西日本に移管（平成31年4月）
- 阪神高速・京都線の新十条通  
→ 京都市に移管して無料に（平成31年4月）

- ④大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する。



## 近畿圏の新たな料金の具体例(大阪府・奈良県内)

- 第二阪奈有料道路をネクスコ西日本に移管する
- 債務の確実な償還の視点等も踏まえ、現行の割高な第二阪奈有料道路の料金水準を大都市近郊区間の料金水準に引き下げる



【西石切IC→宝来R (13.4km)】

現行	新料金 (対距離)
820円	700円



新料金 (激変緩和後)
700円
<700円>

【小瀬R→宝来R (6.0km)】

現行	新料金 (対距離)
260円	460円



新料金 (激変緩和後)
260円
<260円>

【西石切IC→中町R (10.5km)】

現行	新料金 (対距離)
820円	600円



新料金 (激変緩和後)
600円※
<700円>



注)料金はETC車(普通車)の場合

注) &lt;&gt;内は非ETC車(普通車)

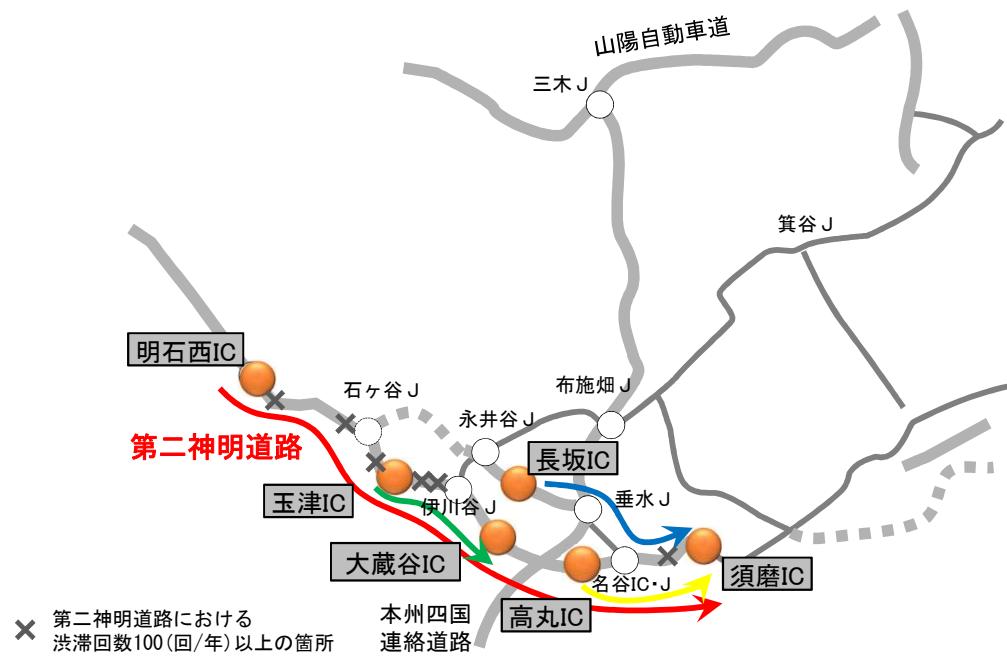
注)「新料金(対距離)」の第二阪奈有料道路は $(250+29.52L) \times 1.08$ で算出

注)現行の割引は廃止

※ 中町ランプに料金収受施設が設置されるまでは、700円

## 近畿圏の新たな料金の具体例(兵庫県内)

○第二神明道路については、大都市近郊の水準を基本とするが、当面、普通区間を目安に料金水準および上限料金を設定



### 【明石西IC→須磨IC (23.0km)】

現 行	新料金 (対距離)
320円	900円

## 【長坂IC→須磨IC (7.5km)】

現 行	新料金 (対距離)
210円	400円

### 【玉津IC→大蔵谷IC (5.5km)】

現 行	新料金 (対距離)
実質無料	340円

【高丸IC→須磨IC (5.5km)】

現 行	新料金 (対距離)
210円	340円

注) 料金はETC車(普通車)の場合

注)料金はETC車(普通車)の場合  
注) <>内は非ETC車(普通車)

注)「新料金(対距離)」の第二神明道路は(150+29.52)×1.08で算出

注) 現行の割引は廃止

注)短距離利用の促進により並行一般道の灌漑削減策を図る観点から、利用距離が4.7km以下

(1区間利用に限る)であれば下限料金(110円)で利用できる措置を行う

注)並行する一般道の沿道環境改善などのため、大型車及び特大車について深夜割引(3割)を導入

注) 5車種区分への統一にあたっては負担増などを考慮して段階的に実施

(第二神明については、中型1.07、大型車1.55とする(平成33年度まで))

※ 料金所の設置後に徵収

# ながいだに いしがたに 一般国道2号神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)の事業概要

## 1. 事業概要

- ・起終点：兵庫県神戸市西区伊川谷町～兵庫県明石市大久保町
- ・延長等：6.9 km  
(第1種第3級、設計速度:80 km/h(専用部))  
(第3種第2級、設計速度:60 km/h(一般部))
- ・車線数：4車線(専用部)、2車線(一般部)
- ・全体事業費：約800億円
- ・計画交通量：約51,900台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約25,700台/日	約10,100台/日	約16,100台/日

※計画交通量は、H17一般交通量調査に基づく推計値

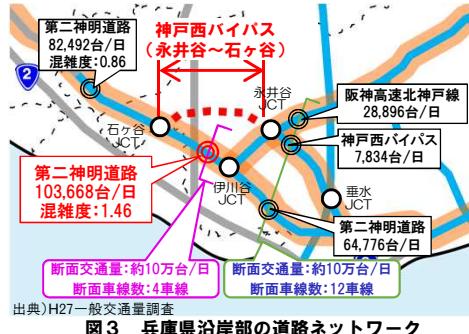


## 2. 課題

■神戸西部地域では沿岸部の道路ネットワークに交通が集中し地域のポテンシャルが十分発揮できていない状況

### ① 未整備区間による経済活動の停滞

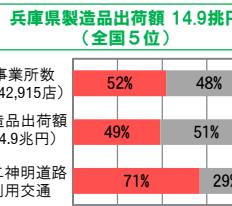
- ・兵庫県内の人口及び事業所の約半数が阪神・播磨地域に集中。(図1・2)
- ・神戸西バイパスは、阪神地域と播磨地域を連絡する道路の一部であるが、神戸市永井谷JCT～明石市石ヶ谷JCT間が未整備。(図3)
- ・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、交通容量を超過した交通が発生しており、年間982回の渋滞が発生。(図4)



### ② 交通混雑に起因する交通事故が多発

- ・第二神明道路は、他の自動車専用道路と比較して死傷事故率が高く、全国平均の2倍以上。(図5)
- ・事故内容では、交通混雑が原因と考えられる追突事故が約8割を占める状況。

兵庫県製造品出荷額 14.9兆円  
(全国5位)



H27交通容量 71千台/日  
交通容量を大きく超過



図1 兵庫県に占める神戸市・図2 第二神明道路(玉津IC～伊川谷IC)の交通量

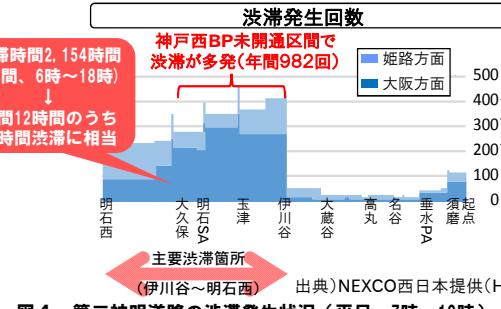


図4 第二神明道路の渋滞発生状況(平日、7時～19時)



出典)H27一般交通量調査、兵庫県警資料  
図5 兵庫県ネクスコ管理道路の死傷事故率

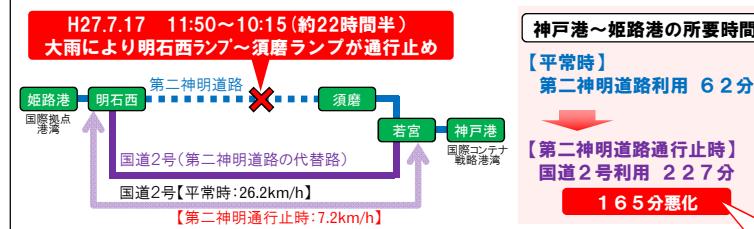
### ③ 通行規制時の代替性の不足

- ・第二神明道路は、天候や事故等が原因の通行止・通行規制が多く、事故等による通行規制時には迂回路が無いため、並行する一般道に交通が集中。(表1・図6)
- ・第二神明道路寸断時は、並行する国道2号が代替ルートとなるが、国道2号で著しい渋滞が発生。

H27～28	通行止め		車線規制 回数
	回数	時間(h)	
雨	1	22	0
事故	3	8	635
工事	1	7	1,495
故障車	0	0	379
その他	1	3	59
合計	6	40	2,568

出典)NEXCO西日本提供(H27-28)

表1 第二神明道路(名谷～玉津)の規制状況



出典)プローブデータ(通常時:H27.7平均、第二神明道路通行規制時:H27.7.17)

図6 第二神明道路通行止め時の所要時間の差



【国道2号の渋滞状況】  
国道2号には主要渋滞箇所が多数存在し、第二神明の通行止め時には重大な渋滞が発生する

## 3. 整備効果

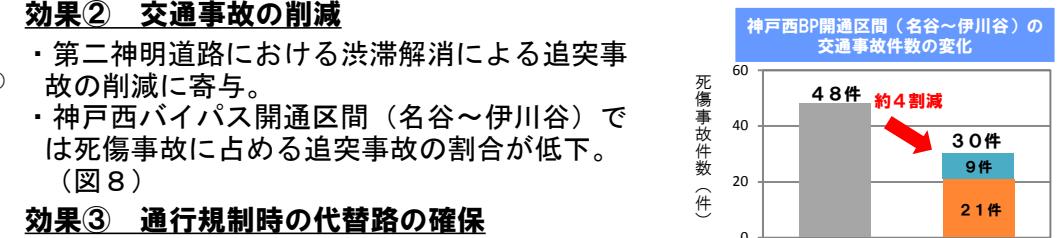
### 効果① 物流効率化による経済の活性化

- ・阪神地域と播磨地域の間の物流ネットワークが拡充されることで、定時性・速達性が向上し、物流の効率化に寄与。



出典)H22工業統計(一般財団法人経済産業調査会)

図7 兵庫県臨海部の製造品出荷額分布



出典)兵庫県警(H27)

図8 第二神明道路の事故状況

12 交通集中が緩和。

## 有料事業費の算出条件

### [算出条件]

ネットワーク	供用中区間に加え、事業中区間の供用予定を反映
交通量	H22センサスに基づく推計
将来金利	年率4%
管理費	周辺の他路線の実績を基に設定