

# 平成30年度 有料道路事業関係説明資料

- 高速道路における暫定2車線については、国土幹線道路部会が平成29年12月にとりまとめた「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」において、速度や時間信頼性の低下、事故防止等の観点から、利用者負担により早期に4車線化を推進すべきとされたところである。
- また、現下の低金利状況を活かし、大都市圏環状道路の整備加速や暫定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車線化に取り組むため、平成30年度財政投融资計画に所要額が計上されたところである。
- さらに、平成29年12月に、「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」を改定し、第二阪奈有料道路及び第二神明道路について、ネクスコ西日本への移管や料金水準の整理・統一を図ることとしている。
- これらを踏まえた有料道路事業の更なる活用に際し、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道路事業を導入する一般国道において、事業の責任分担及びプロセスを明確化するため、事業主体及び施行区分について社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で審議いただくものである。  
あわせて、再評価実施要領に基づき、車線数の増加(4車線化)に係る再評価について審議いただくものである。

# 今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について

## 〔①有料道路事業の導入・変更関係〕

圏央道、東海環状、西九州道、隼人道路は財政投融资を活用

路線名	起終点	延長	内容
国道468号 首都圏中央連絡自動車道	大栄JCT～松尾横芝IC	約18.5km	有料事業費の変更
国道475号 東海環状自動車道※1	高富IC～大野・神戸IC 北勢IC～大安IC	約25.8km	有料事業費の変更
国道24号 大和北道路※2	奈良北IC～郡山下ツ道JCT	約12.4km	有料道路事業の新規導入
国道2号 神戸西バイパス	永井谷JCT～石ヶ谷JCT	約6.9km	有料道路事業の新規導入

※1 この他に、土岐JCT～美濃加茂IC間において、付加車線設置

※2 奈良北IC～奈良IC間は、新規事業化

## 〔②4車線化関係(再評価)〕

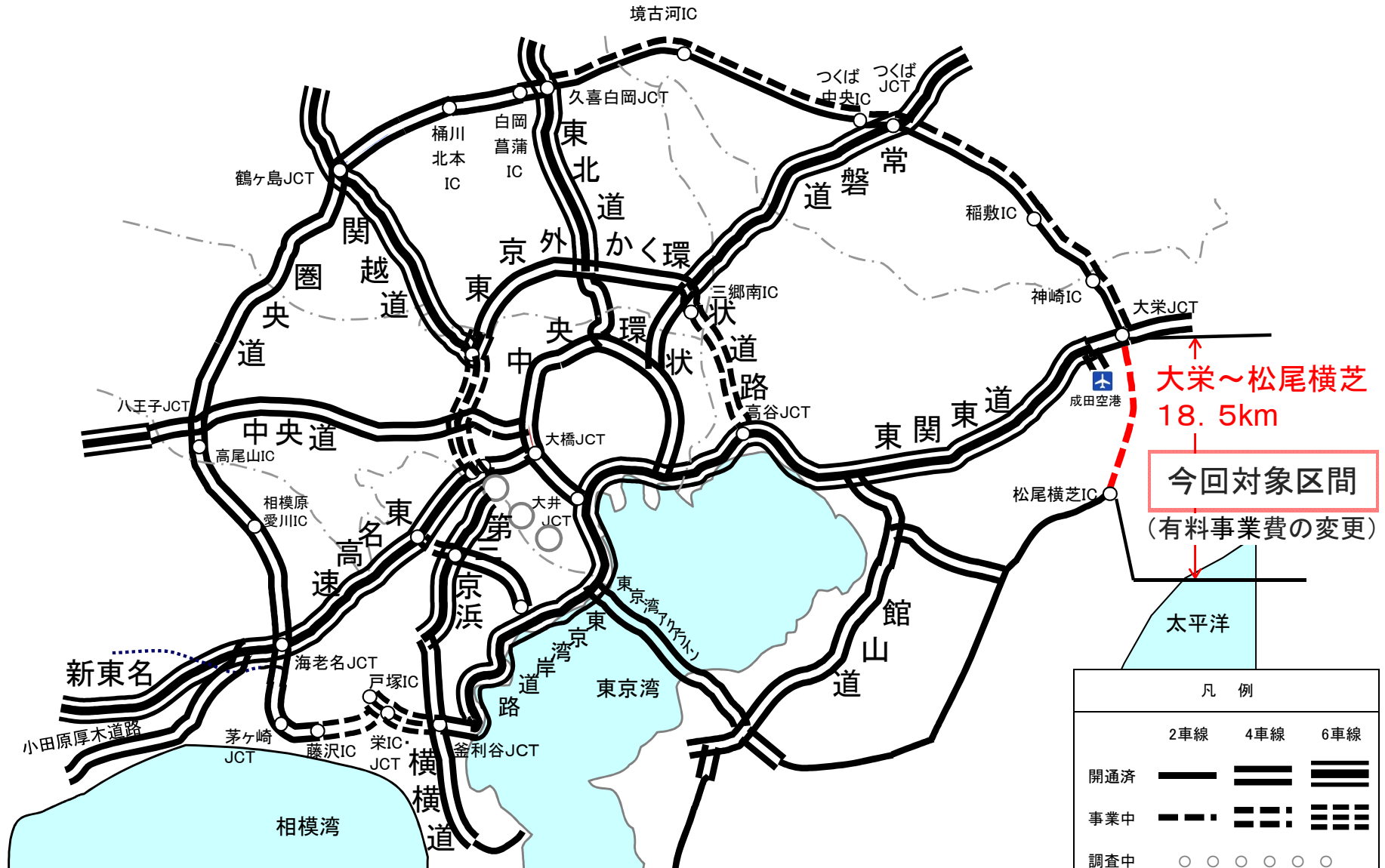
路線名	起終点	延長	内容
国道468号 首都圏中央連絡自動車道	久喜白岡JCT～大栄JCT	約92.2km	車線数の増(4車線化)
国道497号 西九州自動車道	佐々IC～佐世保大塔IC	約16.8km	車線数の増(4車線化) 有料道路事業の新規導入 (佐々IC～佐世保中央IC)
国道10号 隼人道路	隼人東IC～加治木JCT・IC	約7.3km	車線数の増(4車線化)

注) IC、JCT名称には仮称を含む

## ① 有料道路事業の導入・変更

- |  |                |
|--|----------------|
| 1) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道<br>(大栄JCT～松尾横芝IC)        | [変更]……………3-1   |
| 2) 一般国道475号 東海環状自動車道<br>(高富IC～大野・神戸IC、北勢IC～大安IC) | [変更]……………4-1   |
| 3) 一般国道24号 大和北道路<br>(奈良北IC～郡山下ツ道JCT)             | [新規導入]……………5-1 |
| 4) 一般国道2号 神戸西バイパス<br>(永井谷JCT～石ヶ谷JCT)             | [新規導入]……………6-1 |

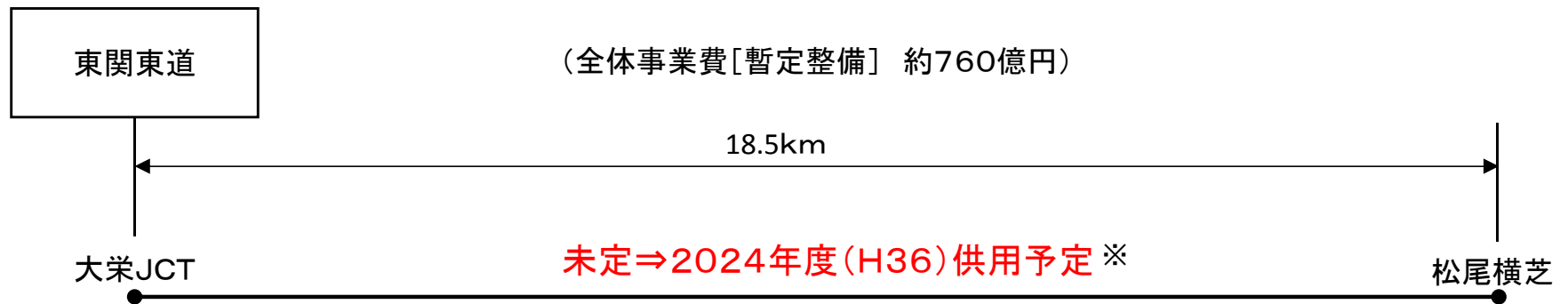
# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT~松尾横芝IC) [有料事業費の変更]



# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～松尾横芝)に係る有料事業費及び施行区分 (案)

○ 首都圏中央連絡自動車道(大栄JCT～松尾横芝IC)については、これまで有料道路事業と公共事業の組み合わせにより整備を推進してきたところ、今般、財政投融资の活用により、直轄事業において着手済みの工事や用地取得等を除き、残りの事業は有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

## <施工区分図>



舗装・設備工事	有料道路事業 (東日本高速会社)  約540億円 H25 有料道路事業許可 (約140億円)
上記以外	

※ 用地取得等が順調な場合  
注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～松尾横芝)に係る関係自治体等の主な意見

## [千葉県の意見]

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、首都圏全体の交通の円滑化を図り、東京湾アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、極めて重要な道路です。

圏央道(大栄～松尾横芝)の更なる有料道路事業の活用については、本県としても、圏央道の一日も早い全線開通を要望してきたところであり、強く希望します。

本県としましても、圏央道(大栄～松尾横芝)につきまして、沿線市町と一体となって、事業者が進める用地取得の支援を、より強力に取り組んでまいります。

圏央道の全線開通や4車線化に伴う整備効果を県内に波及させるため、来年度の道路ネットワーク事業予算を大幅に増額し、圏央道へのアクセス道路の整備を強力に推進してまいります。

併せて、圏央道(木更津東～大栄)の早期4車線化及び(仮称)かずさインターチェンジの早期整備についても、特段の御配慮をお願いします。

## 高速道路会社の意向

### [東日本高速道路株式会社]

ご照会のありました圏央道(大栄～松尾横芝)での更なる有料道路事業の活用につきましては、当該道路の整備が、交通混雑の緩和、円滑な交通流の確保、交通事故の減少等の効果が期待できることから、全国路線網の機能強化を図るため実施する意向です。

事業の実施にあたりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

# 一般国道475号 東海環状自動車道(高富IC~大野・神戸IC、北勢IC~大安IC) [有料事業費の変更]



- 開通済
- 高規格幹線道路 (開通済)
- - - - 事業中
- - - - 高規格幹線道路 (事業中)
- ◇ : JCT
- : IC ○ : スマートIC
- △ : SA・PA

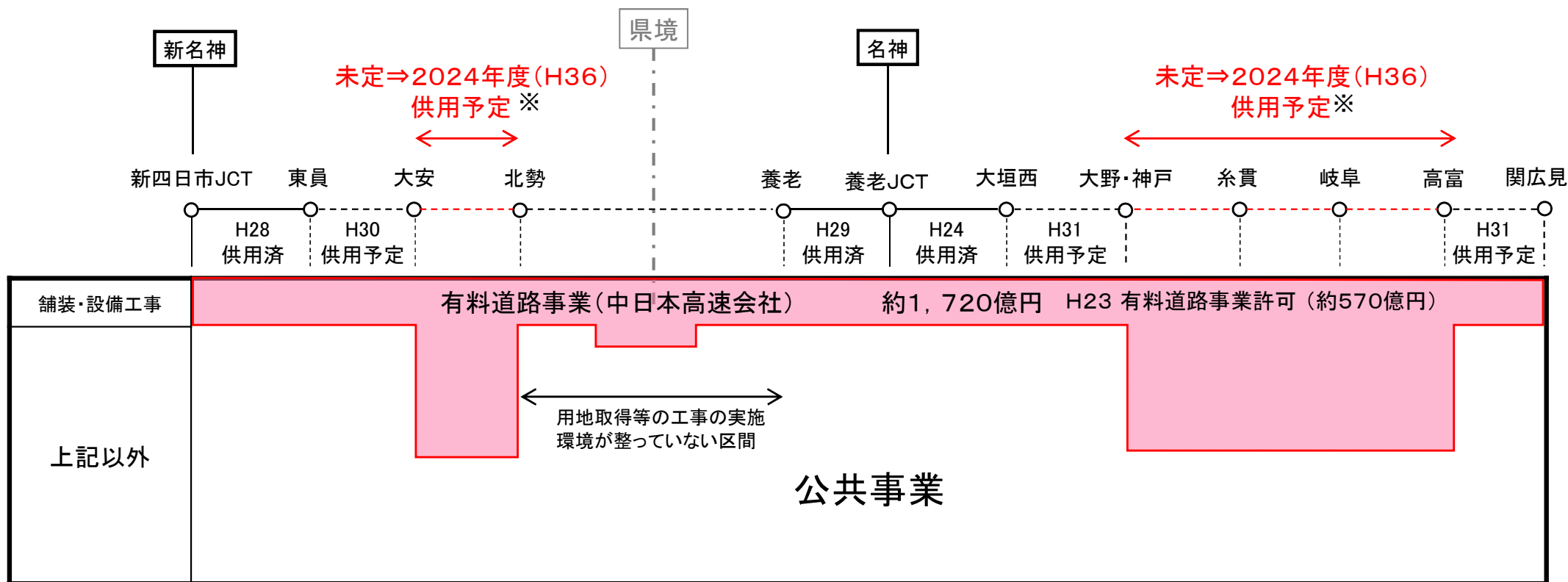


# 一般国道475号 東海環状自動車道(関～四日市)に係る有料事業額及び施行区分(案)

○ 東海環状自動車道(高富IC～大野・神戸IC、北勢IC～大安IC)については、これまで有料道路事業と公共事業の組み合わせにより整備を推進してきたところ、今般、財政投融资の活用により、直轄事業において着手済みの工事や用地取得等を除き、残りの事業は有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

## <施工区分図>

(全体事業費[暫定整備] 約6,980億円)



※ 用地取得等が順調な場合  
注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道475号 東海環状自動車道(高富～大野・神戸、北勢～大安)に係る関係自治体等の主な意見

## [三重県の意見]

照会いただいた、東海環状(北勢～大安)での更なる有料道路事業の活用については、異存ありません。

財政投融資を活用して整備加速されることは、周辺地域の生産性の向上に資するものと期待しています。なお、公表されている平成36年度供用見込みより一日も早く開通を図るよう、さらに整備を加速して頂きますようお願いいたします。

また、開通の見通しの立っていない養老インターチェンジから北勢インターチェンジ間については、中京圏の高速道路料金の見直しにあわせ、整備財源および開通の見通しを立てて頂きますよう重ねてお願いいたします。

東海環状自動車道は新東名・新名神などの高速道路と広域的なネットワークを形成し、沿線企業の生産性向上や観光交流の拡大をはじめ、地域の活性化に大きく寄与する重要な高規格幹線道路です。経済界、地方行政がともに切望する東海環状自動車道の早期全線開通をよろしくお願いいたします。

## [岐阜県の意見]

照会いただいた、内容については、異存ありません。

三大都市圏環状道路の一つである東海環状自動車道は、既存の高速道路や、整備中である新名神高速道路、また、国際拠点港湾として日本のモノづくり産業を支える名古屋港、四日市港と一体となって、沿線地域のポテンシャルを飛躍的に高めるために必要な高規格幹線道路です。

また、首都圏と近畿圏、日本海側圏域と太平洋側圏域を結ぶ「ロータリー」として機能することから、物流の最適化による三大都市圏の国際競争力の強化や、発生が危惧されている南海トラフ巨大地震等大規模災害時の多様で効果的なリダンダンシーの確保につながるなど、絶大な効果が見込まれています。

このため、本自動車道の整備加速に向け、早急に有料道路事業費の増額を決定し、可能な限り早期に前倒しで開通させていただくようお願いいたします。当県においても、本自動車道の整備加速にあわせ、インターチェンジにつながるアクセス道路等の整備を着実に進めてまいります。

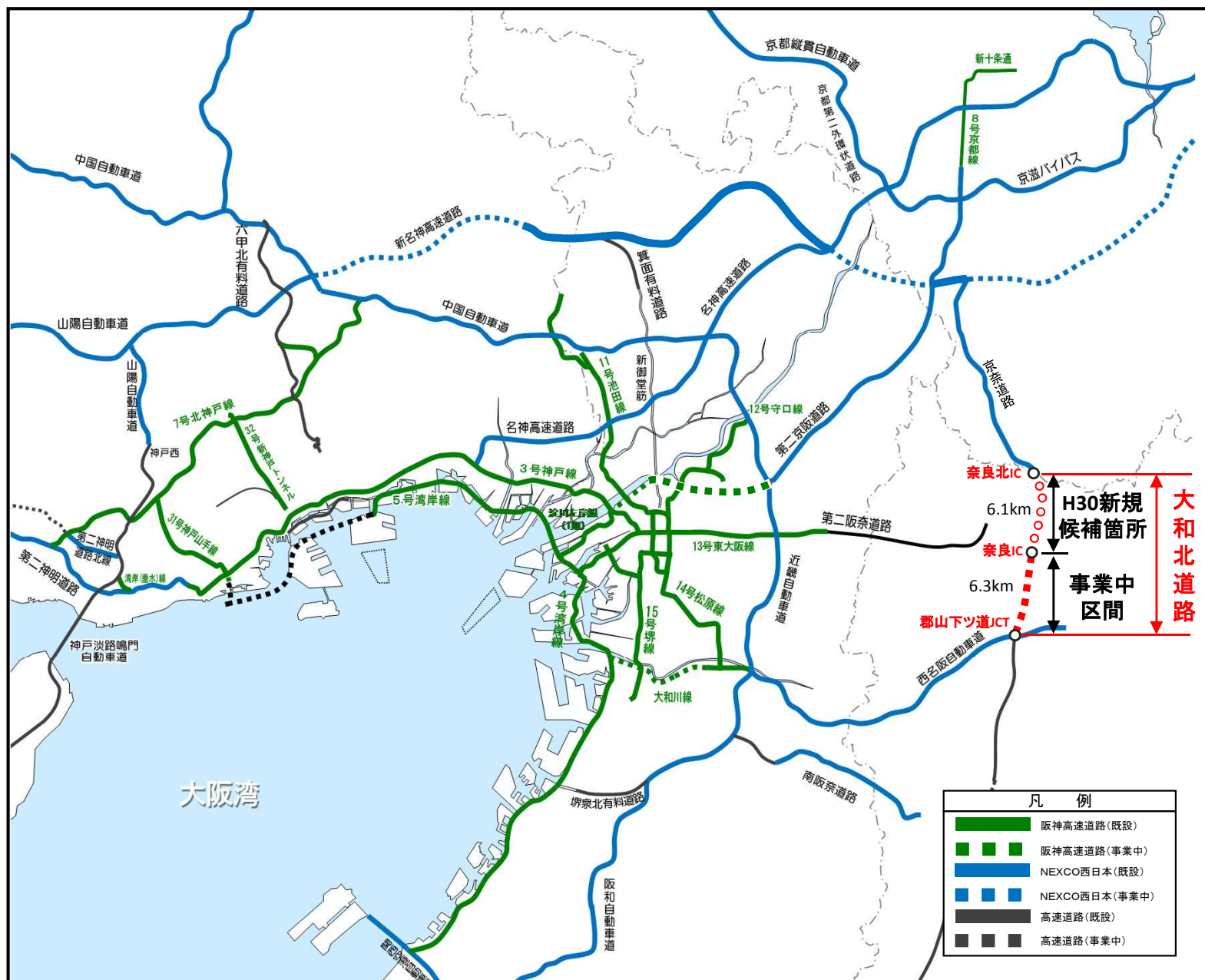
また、開通見通しが示されていない、養老インターチェンジ～北勢インターチェンジ間については、中京圏における高速道路料金の見直しにあわせ、整備加速のための財源を確保するとともに、早期に開通見通しを公表願います。

## 高速道路会社の意向

[中日本高速道路株式会社]

意向確認のありました東海環状自動車道高富IC～大野・神戸IC及び北勢IC～大安ICの有料事業と直轄事業区分の見直し並びに土岐JCT～美濃加茂IC付近の付加車線設置事業につきましては、中京都市圏の高速道路ネットワークの整備加速に資するものであり、当社として積極的に取り組んでまいります。事業実施に際しては、関係機関と連携の上、当社の経営資源を活用し、早期供用を目指してまいります。

# 一般国道24号 大和北道路(奈良北IC~郡山下ツ道JCT) [有料道路事業の導入]



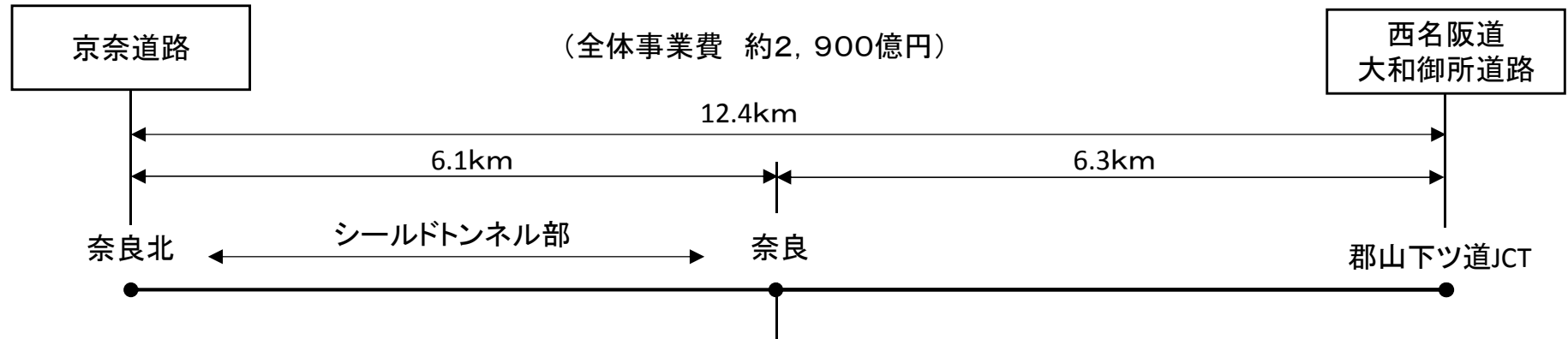
**今回対象区間**  
(有料道路事業の導入)

注) IC、JCT名称には仮称を含む

一般国道24号 大和北道路(奈良北～郡山下ツ道)に係る有料道路事業の導入及び施行区分 (案)

- 利用者負担と税負担の組み合わせにより、対応する。
- 料金水準は、大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制とするが、トンネル区間の奈良北IC～奈良ICについては、追加的な料金設定(+100円)を行う※。

<施工区分図>



舗装・設備工事	有料道路事業 (西日本高速会社) 約1,170億円	
上記以外	公共事業	

※奈良北IC～奈良IC間を利用する場合に $(250 + 29.52 \times L) \times 1.08$ で算出(普通車)

注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道24号 大和北道路(奈良北～郡山下ツ道)に係る 有料道路事業主体について(案)

○ 大和北道路について、

- ① 接続する一般国道24号 京奈道路及び西名阪自動車道は西日本高速道路株式会社が管理しており、  
一体となって効率的な維持管理が可能であること
- ② 西日本高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること

以上から、西日本高速道路株式会社を有料事業主体とする。

## 高速道路会社の意向

### [西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道24号(京奈和自動車道)大和北道路(奈良北～郡山下ツ道)の事業につきましては、近畿圏の道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消という重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している京奈道路等と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能となることから、弊社が当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

当該事業の実施に当たりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

# 一般国道24号 大和北道路(奈良北～郡山下ツ道)に係る関係自治体の主な意見

## [奈良県の意見]

一般国道24号京奈和自動車道大和北道路の直轄事業と有料道路事業との合併施行について、同意いたします。

本県では、本格的な少子高齢社会を迎え、県政の最重要課題である「産業構造の改革」に向けて、企業誘致や観光振興に全力で取り組んでおり、京奈和自動車道をはじめとする高速道路ネットワークは県民の生活や経済活動、地域間交流などに欠くことのできない重要な社会インフラであり、重点的な取組を推進しております。

本事業は京都・奈良・和歌山を結ぶ、高速道路ネットワークを形成するもので、関西経済を活性化させる重要な道路です。このため、確実な早期整備の観点から、直轄道路事業予算の確保とともに、事業費が多額となるトンネル区間については、追加的な料金設定を行うこと等により、有料道路事業費を相当程度拡大して頂きますようお願いいたします。

本県では大和北道路のアクセス道路となる(都)西九条佐保線を同時に整備する等、事業の効率化、コスト縮減への協力を行います。今後、大和北道路整備事業を進めるにあたっては、事業進捗に影響を及ぼす可能性のある埋蔵文化財調査等に協力し、円滑に事業が進められるよう地元自治体が一体となって取り組んでいくこととしております。

## [京都府の意見]

一般国道24号(京奈和自動車道)大和北道路事業に有料道路事業を導入することについて、同意いたします。

京奈和自動車道は、世界遺産等の観光資源や関西文化学術研究都市等の地域資源を結ぶ重要な道路であるとともに、京都府内の高速道路ネットワークとあわせ、京都・奈良・和歌山をつなぐ新たな近畿の南北軸が形成されることから、京都府を含む近畿全体で大きな効果が見込まれ人・モノの交流の促進が期待されます。

ついては、大和北道路に有料道路事業を活用し、整備の促進及び早期の事業完成をお願いいたします。

なお、事業実施にあたっては、円滑な交通処理や沿道環境に配慮することとあわせ、コスト縮減にも努めていただきますようお願いいたします。

# 一般国道2号神戸西バイパス（永井谷JCT～石ヶ谷JCT）[有料道路事業の導入]



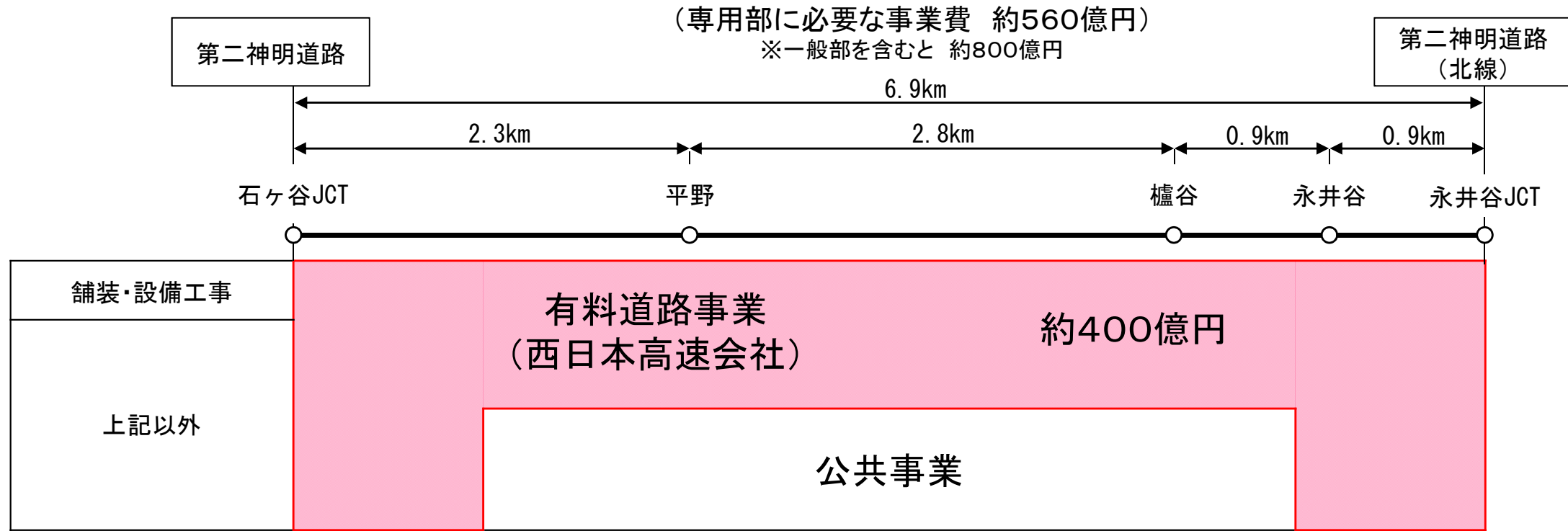


# 一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)に係る有料投資額及び施工区分(案)

○神戸西バイパスの整備については、これまで、直轄事業で行ってきたところであるが、第二神明道路と一体的な料金体系を導入し、残りの事業は有料道路事業者が実施することとする。(一般部を除く)

○料金水準は、大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制とするが、激変緩和として、当面、現行の高速自動車国道の普通区間を目安に設定

## <施工区分図【専用部】>



※第二神明道路(北線を含む)の明石西ICから須磨ICの各ICにETC無線通信アンテナを設置し、2018(H30)年度内に、新たな料金体系に移行する。

※大蔵谷IC、伊川谷IC等に2020(H32)年を目途に、順次料金所を設置する。

注) IC、JCT名称には仮称を含む

## 一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)に係る 有料道路事業主体について(案)

○ 神戸西バイパスについて、

- ①接続する第二神明道路は西日本高速道路株式会社が管理しており、一体となって効率的な維持管理が可能であること
- ②西日本高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること

以上から、西日本高速道路株式会社を有料事業主体とする。

### 高速道路会社の意向

[西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)の事業につきましては、近畿圏の道路ネットワークにおける主要渋滞箇所の解消という重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している第二神明等と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能となることから、全国路線網の機能強化を図るため、弊社が当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

当該事業の実施に当たりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

# 一般国道2号 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)に係る関係自治体の主な意見

## [兵庫県の意見]

神戸西バイパスについて、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することが適当と考えます。

神戸西バイパスは、第二神明道路の交通混雑緩和や周辺道路の沿道環境を改善するとともに、災害時における緊急輸送道路の役割を担い、さらに将来的には、大阪湾岸道路西伸部や播磨臨海地域道路と一体となって、臨海部に集積する産業・物流拠点の連携を強化する重要な基幹道路です。

このため、有料道路事業の活用により整備を促進し、早期供用が図られることを期待します。

また、本県においても、神戸市と連携した埋蔵文化財調査の推進体制を整え、用地買収についても事業者にも協力するなど、整備促進に向け積極的な協力・支援を行います。今後とも、緊密な事業調整の程よろしくお願いいたします。

## [神戸市の意見]

一般国道2号神戸西バイパスを国の直轄事業とあわせて、有料道路事業で実施することにつきましては、同意いたします。

神戸西バイパスは、第二神明道路や国道2号の慢性的な渋滞を解消し、周辺道路における沿道環境の改善、大阪湾岸道路西伸部と一体となることによる神戸市西部から神戸・大阪都心部へのアクセス性向上、製造業が盛んな播磨臨海地域と国際戦略港湾・阪神港を結ぶ物流の機能強化、さらには災害時等における代替性の確保など、神戸さらには関西全体の発展に寄与する重要な道路です。

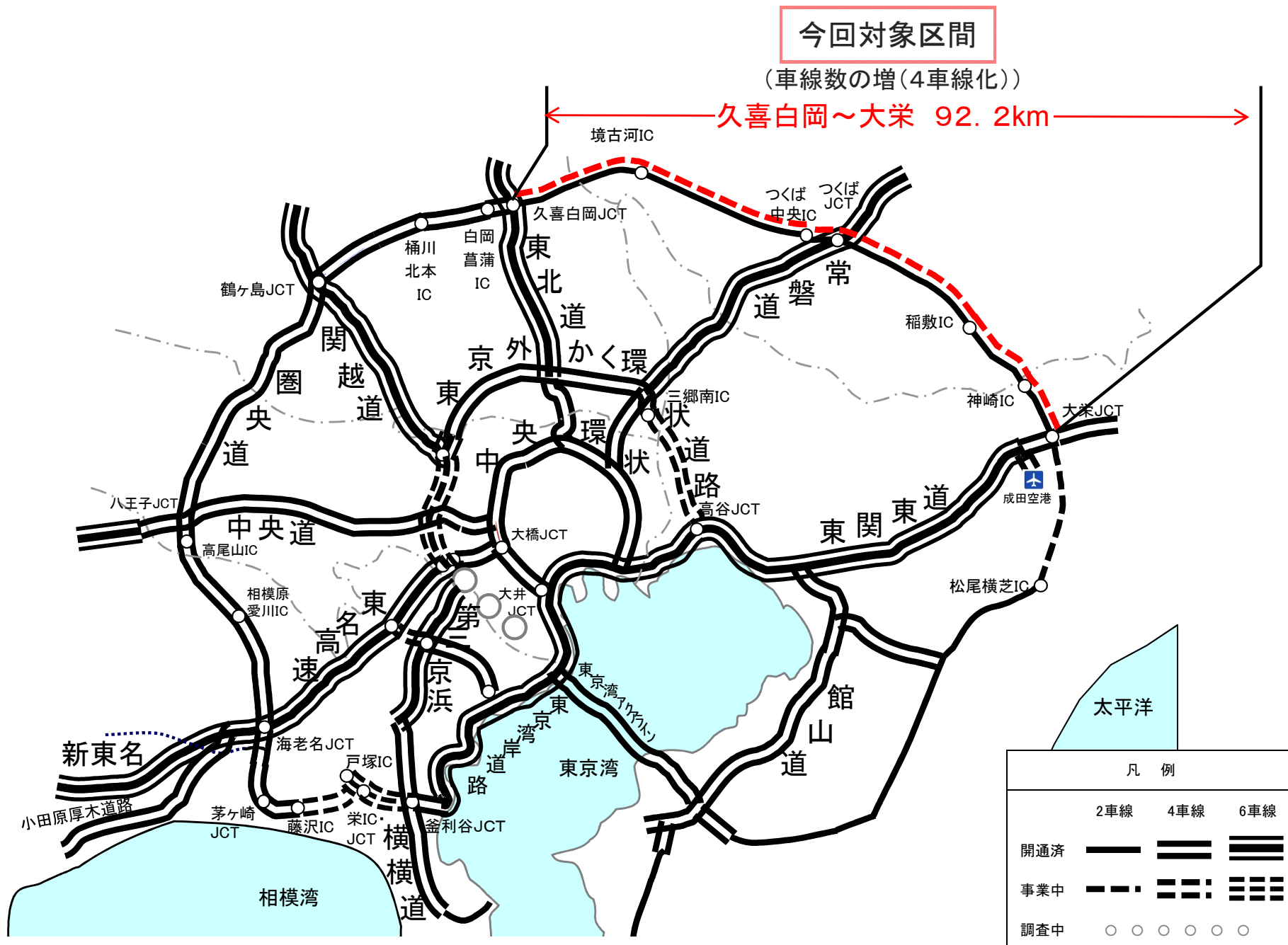
このため、有料道路事業の活用により整備を促進していただきますようお願いいたします。

また、今後事業を円滑に進めるにあたり、本市としても、用地買収及びこれに伴う地籍調査について事業者にも協力し、あわせて埋蔵文化財調査についても兵庫県と連携して進めていきますので、引き続き緊密な事業調整を行っていただきますようお願いいたします。

## ② 4車線化関係(再評価)

- |   |          |
|---|----------|
| 1)一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道<br>(久喜白岡JCT~大栄JCT)                         | .....7-1 |
| 2)一般国道497号 西九州自動車道<br>(佐々IC~佐世保大塔IC)<br>※佐々IC~佐世保中央ICは有料道路事業の新規導入 | .....8-1 |
| 3)一般国道10号 隼人道路<br>(隼人東IC~加治木JCT・IC)                               | .....9-1 |

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT~大栄JCT) [車線数の増(4車線化)]



注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT~大栄JCT) 4車線化に係る評価について

- 交通の円滑化や通行止めリスクの軽減による物流の効率化に即応し、企業立地が更に促進。
- 交通事故による全面通行止めリスクの低減に伴い、観光としての利便性が定着。インバウンド観光の増加に期待。

## 1. 事業概要

- 起終点：埼玉県久喜市下早見 ~ 千葉県成田市吉岡
- 延長等：92.2km
- 久喜白岡JCT~大栄JCT：第1種2級、4車線、設計速度100km/h
- 全体事業費：約3,820億円
- 計画交通量：約21,000台/日 ~ 約48,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約9,400台/日 ~約21,300台/日	約2,500台/日 ~約6,300台/日	約9,100台/日 ~約21,100台/日

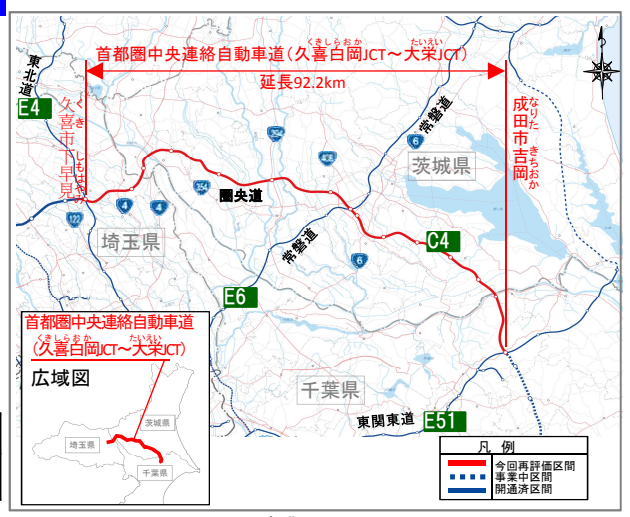


図1 事業位置図

## 2. 道路交通上の課題

### ①放射方向の高速道路とのJCT周辺で慢性的な渋滞が発生

- 東北道との接続部周辺では、久喜白岡JCT~幸手IC(内回り)の4車線から2車線への絞り込み部において、平日夕方のピーク時(16時~18時台)に旅行速度30km/h以下となり、慢性的な渋滞が発生。
- 特に、17時台には旅行速度23.9km/hと著しく速度が低下しており、ネットワーク効果が十分発揮されていない。

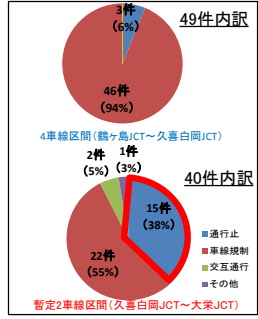


図2 圏央道の渋滞状況

絞り込み部の状況

### ②交通事故起因の通行止めに伴う交通機能の停止

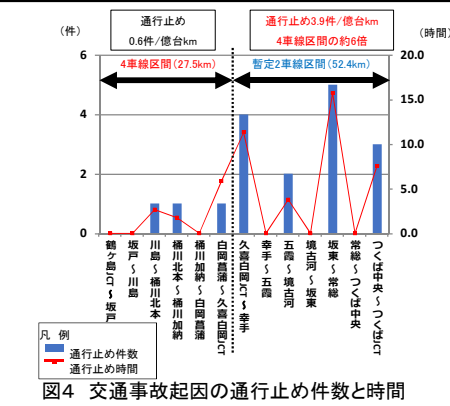
- 暫定2車線区間(久喜白岡JCT~大栄JCT)では、交通事故起因の通行規制のうち通行止めが38%。
- 暫定2車線区間(久喜白岡JCT~つくばJCT)の交通事故起因による通行止め件数は、隣接する4車線区間(鶴ヶ島JCT~久喜白岡JCT)の約6倍。
- そのため、4車線区間より交通機能の停止リスクが高くなっている。



## 3. 整備効果

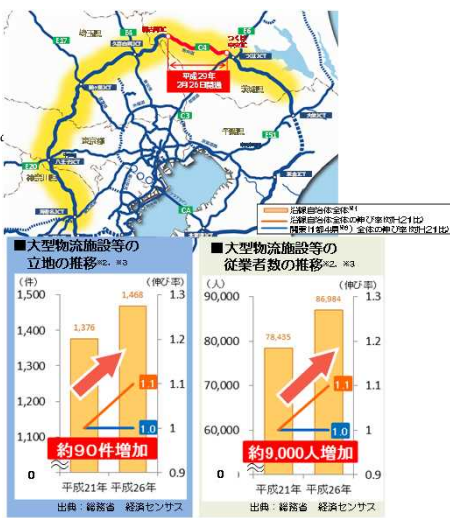
### 効果1 企業立地の活発化 [◎]

- 圏央道沿線では、平成21年から平成26年の5年間で大型物流施設等が約90件増加し、従業員者数が約9,000人増加。
- 交通の円滑化や通行止めリスクの軽減による物流の効率化などにより、更なる新規立地が促進。
- 久喜白岡JCT~成田空港の所要時間【現況】86分 → 【整備後(4車線化後)】69分(17分短縮)



### 効果2 地域経済の活性化 [◎]

- 圏央道沿線では、平成21年度から平成26年度の5年間で法人住民税が約150億円、固定資産税(家屋)が約60億円増加。
- 企業立地の促進や従業員数の増加に伴い、地域経済が更に活性化。



### 効果3 観光ルートリスク低減による観光入込客数の増加 [◎]

- 交通事故による全面通行止めリスクの低減に伴い、高速バス等による観光としての利便性が定着
- 成田空港からのインバウンド観光の増加に期待
- インバウンド観光の推進

外国人観光客数：H33目標 100万人(埼玉県)  
外国人観光客数：H32目標 72万人(茨城県)  
出典：埼玉県5か年計画 平成29年度~平成33年度(H29.7) 茨城県観光振興基本計画(H28.3)

### 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR <sup>※1</sup>	総費用 <sup>※2</sup>	総便益 <sup>※2</sup>
1.2	5.2%	3,644億円	4,226億円
(1.8)	(7.1%)	(16,140億円)	(29,737億円)

注) 上段の値は残事業を対象とした場合、下段( )書きの値は事業全体を対象とした費用便益分析結果  
 ※1: EIRR: 経済的内部収益率  
 ※2: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT~大栄JCT)の4車線化について

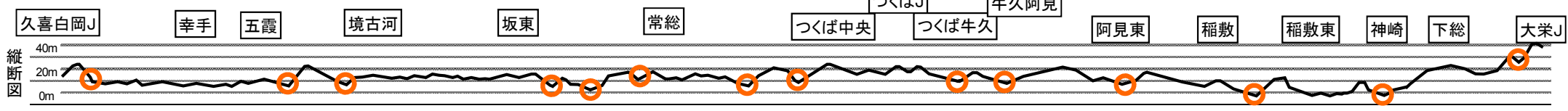


## <交通状況>

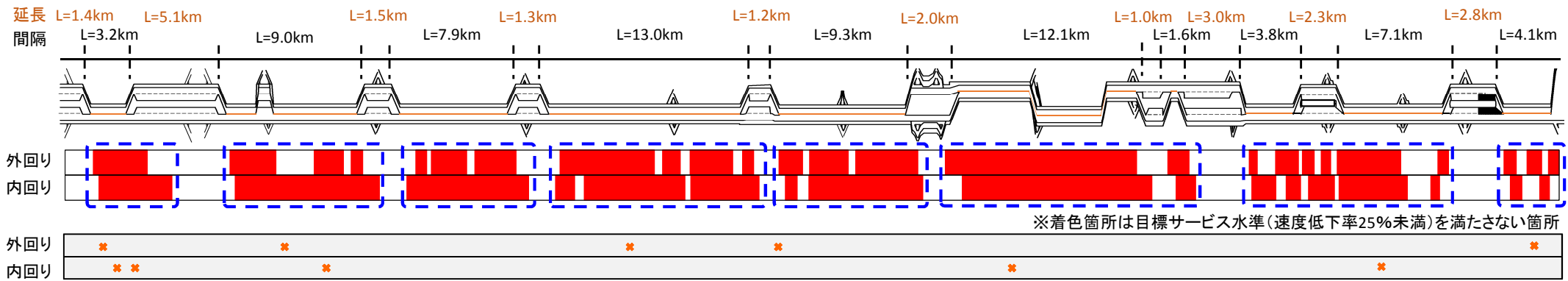
交通量(台/日)	31,700	26,900	19,200	18,300	18,200	18,300	20,600	32,200	26,800	21,900	19,500	17,000	16,100	15,200	15,100
渋滞(回)	260	10	27	5	13	17	8	15	43	16	53	3	2	0	0
事故(件)	8	1	1	0	2	2	0	1	4	2	3	0	0	0	0

※交通量はH29.2.27~H30.1.31平均、渋滞回数・事故件数はH29.2.27~H30.1.31累計。(久喜白岡JCT~大栄JCT間全線開通以降で集計)  
 ※事故件数は死傷事故件数。

## <道路構造>



## <付加車線> 設置間隔: 1.6km~13.0km(平均7.1km)、設置延長: 1.0km~5.1km(平均2.2km)

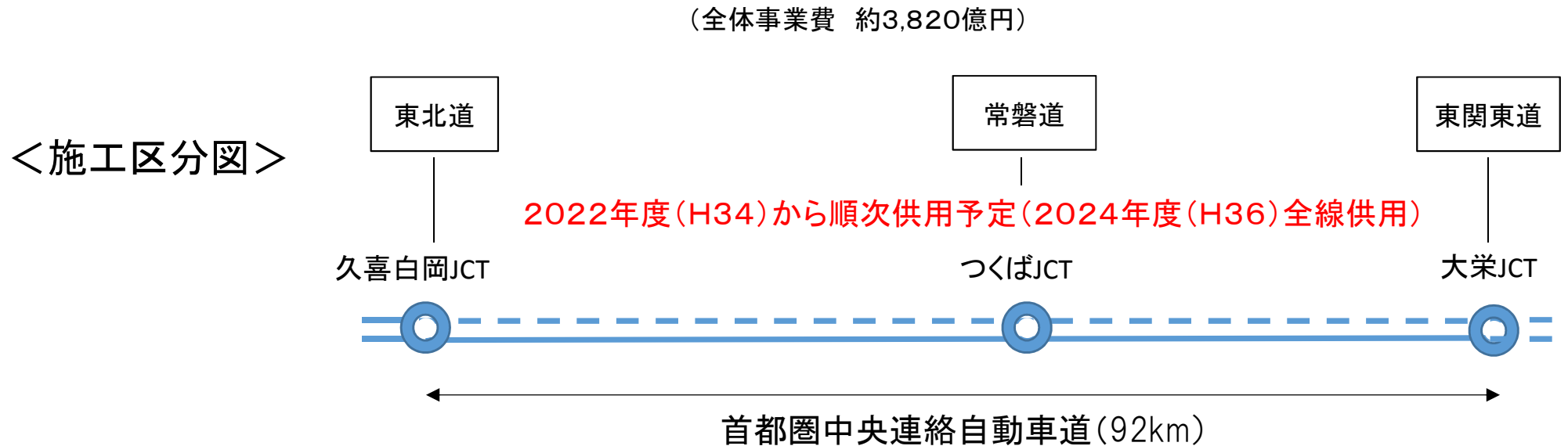


※中央突破事故は総事故件数で、H29.2.27~H30.1.31累計。(久喜白岡JCT~大栄JCT間全線開通以降で集計)

全体評価: 久喜白岡JCT~大栄JCTの全線にわたり、速度低下が発生している状況から、4車線化が必要

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡～大栄)に係る有料投資額及び施行区分 (案)

○ 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡～大栄)については、財政投融资の活用により、有料道路事業者が実施し、事業を加速する。



4車線化	舗装・設備工事	有料道路事業 (東日本高速会社)	約3,820億円
	橋梁・土工 工事		

注) IC、JCT名称には仮称を含む



# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～大栄JCT)に係る関係自治体等の主な意見

## [埼玉県の見解]

圏央道は、首都圏の交通渋滞緩和や地域活力の向上、災害時の緊急輸送など、多くの役割を担う極めて重要な高規格幹線道路です。これまでの圏央道の整備により、圏央道の中心に位置する本県の地理的優位性は飛躍的に向上し、圏央道沿線地域を中心に多くの企業が本県への立地を進めるなど大きなストック効果が現れております。一方で、久喜白岡ジャンクション以東は暫定2車線であることから、安全性や速達性などの面で課題があり、圏央道を活かした更なる地域活力の向上には4車線化が不可欠と考えております。また、首都直下型地震などの大規模災害発生時の輸送路のリアダンダンシー確保の観点からも一日も早い4車線化が必要です。

つきましては、本県としても、財政投融資の活用により圏央道(久喜白岡～大栄)の4車線化が早期に実現することを強く要望いたします。

## [茨城県の見解]

圏央道は、沿線地域の活性化はもとより、国内立地企業の国際競争力強化を図るうえで必要不可欠な基幹インフラであるとともに、今後予想される首都直下地震の際に緊急輸送道路として大きな役割を担う大変重要な道路である。

昨年2月に本県区間が全線開通したことで、県内への企業誘致や観光誘客、港湾・空港の利用促進など、様々な分野で本県の発展に大きく寄与しているところである。

本県では、かねてから圏央道の早期4車線化整備を要望してきたところであり、今回照会のあった圏央道(久喜白岡から大栄)の車線数の増加については、強く推進を求める。

県においても、圏央道関連のアクセス道路について、計画的な整備を進めることとしているので、圏央道の4車線化については、2022年度から順次供用し、2024年度に全線を供用するという見込みに従い、早期に整備を進めるようお願いする。

## [千葉県の見解]

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、首都圏全体の交通の円滑化を図り、東京湾アクアラインと一体となって、首都圏の各都市と成田空港などの拠点間を環状につなぎ、国際競争力の強化や国土強靱化を図るとともに、地方創生と地域経済の活性化を実現していく上で、極めて重要な道路です。

圏央道(久喜白岡～大栄)の車線数増加については、安全で円滑な交通の確保や防災力の向上を図るため、本県としても、一日も早い4車線化を要望してきたところであり、強く希望します。

圏央道の全線開通や4車線化に伴う整備効果を県内に波及させるため、来年度の道路ネットワーク事業予算を大幅に増額し、圏央道へのアクセス道路の整備を強力に推進してまいります。

併せて、圏央道(木更津東～大栄)の早期4車線化及び(仮称)かずさインターチェンジの早期整備についても、特段の御配慮をお願いいたします。

# 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT～大栄JCT) に係る関係自治体等の意見

## 高速道路会社の意向

[東日本高速道路株式会社]

ご照会のありました圏央道(久喜白岡～大栄)の車線数の増加につきましては、当該道路の整備が、交通混雑の緩和、円滑な交通流の確保、交通事故の減少等の効果が期待できることから、全国路線網の機能強化を図るため実施する意向です。

両区間の事業の実施にあたりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

# 一般国道497号西九州自動車道（佐々佐世保道路・佐世保道路） [車線数の増(4車線化)]



注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道497号 西九州自動車道 佐々佐世保道路・佐世保道路 4車線化に係る評価について

## 1. 事業概要

- 起終点: ①長崎県北松浦郡佐々町沖田免～佐世保市矢岳町  
②佐世保市矢岳町～佐世保市大塔町
- 延長等: ①9.0km ②7.8km  
(第1種第3級、4車線、設計速度 80km/h)
- 全体事業費: 約890億円
- 計画交通量: 約28,300台/日 ~ 約44,800台/日



乗用車類	小型貨物	普通貨物
約24,200台/日 ~約37,900台/日	約2,900台/日 ~約5,000台/日	約1,200台/日 ~約1,900台/日



図1 事業位置図

## 2. 道路交通上の課題

### ①交通集中等によるサービス水準の低下

- 暫定2車線区間に最大で約3万台の交通量。(図2)
- 繁忙期などの交通集中や上り坂、サグ部、合流部等で速度低下がみられ、サービス水準が低下。(図3、写真1、2)

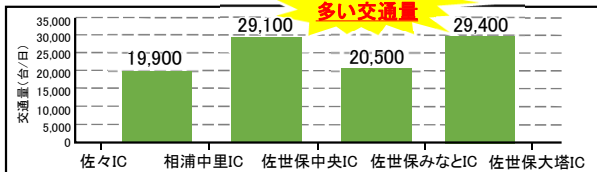


図2 区間別交通量 ※H28年度の日平均値



写真1 佐々佐世保道路の渋滞状況

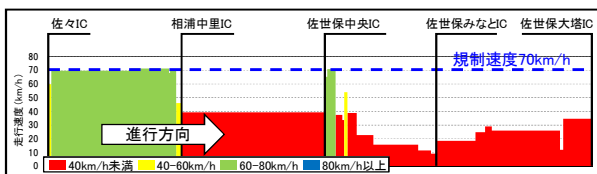


図3 繁忙期における速度状況図(下り: 年始15時台)

※プローブデータ (H29.1.2~1.3平均)



写真2 佐世保道路の渋滞状況

### ②交通事故の多発と反対車線への突破事故の発生

- 対象区間は4車線以上の区間と比較して、死傷事故率は約1.7倍。また、簡易な構造で上下線を区分しているため、中央帯を突破する事故が過去4年間に8件発生。(図4、写真3)

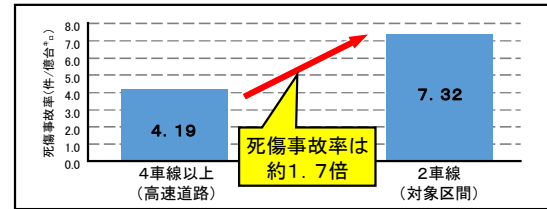


図4 事故率の比較

※対象区間: H25年~H28年平均値  
4車線以上: 高速自動車国道(有料)(H25)



写真3 佐々IC～相浦中里ICの事故状況

### ③夜間工事による通行止めの発生

- 過去3年間(H26~H28)で約530時間※の通行止めが発生。(図5)
- うち、約5割は夜間工事による通行止め。
- 対象区間は暫定2車線の整備のため、工事等を実施の際は、夜間上下線通行止めを実施。

※通行止め時間は、上下線それぞれの通行止め時間の累計

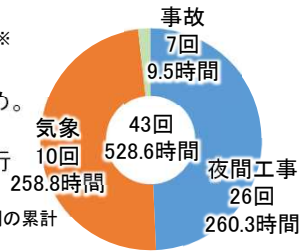


図5 対象区間の通行止め実績 (H26~H28)



写真4 夜間工事の状況

## 3. 整備効果

### 効果1 渋滞解消による物流効率化と企業立地促進 [○]

- 4車線化に伴う交通容量の拡大により定時性が向上し、物流の効率化や企業立地が更に促進。
- 【定時性】現況: 佐々ICから佐世保大塔ICに向かい約13分の遅れ  
→ 整備後: 遅れ無し

#### ▼ウエストテクノ佐世保への進出企業

A社	新会社設立及び新工場の建設 自動車用無段階変速機製造
B社	新工場の建設 シートカバー製造
C社	工場増設のための移転 ドライプレコーダー等の製造



### 効果2 剛性の高い中央分離帯の設置による中央突破事故の減少 [○]

- 剛性の高い中央分離帯が設置されることにより、安全性が向上。

### 効果3 地域経済、地域社会を支える道路ネットワークの信頼性の向上 [○]

- 工事による通行止め時間が減少。
- 【通行止め時間(H26~H28)】 現況 約260時間 → 整備後 0時間

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
1.5 (2.7)	6.1% (8.4%)	662億円 (4,188億円)	963億円 (11,266億円)

注) 上段の値は残事業を対象とした場合、下段( )の値は事業全体を対象とした費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的内部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道497号(西九州自動車道(さざさせぼ させぼ))4車線化について



## <交通状況>

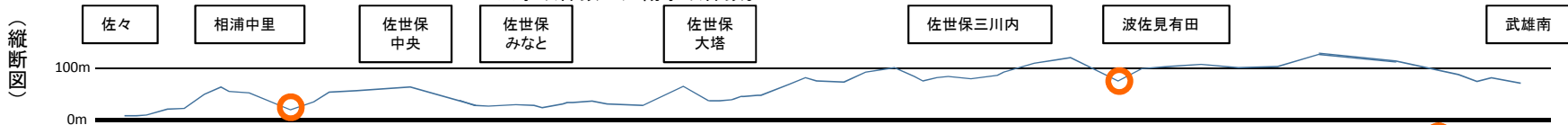
交通量(台/日)	19,800	28,900	22,400	29,200	10,800	10,300	10,400
渋滞(回)	745	424	0	245	0	0	0
事故(件)	11	12	3	10	4	2	1

※交通量は過去3ヶ年(H26年~H28年)平均(但し、佐世保中央~佐々はH27.10~H28.12の平均)。

渋滞回数・事故件数は過去3ヶ年(H26年~H28年)累計(渋滞回数について佐世保中央~佐々は交通集中以外も含まれる)。

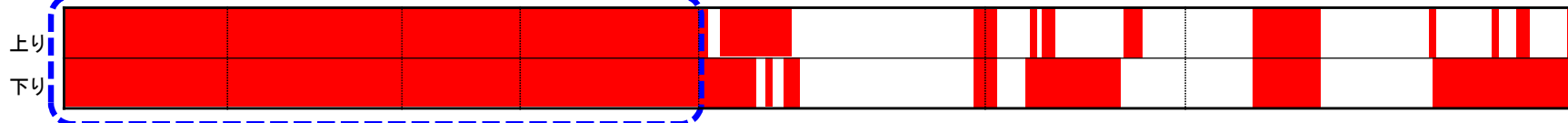
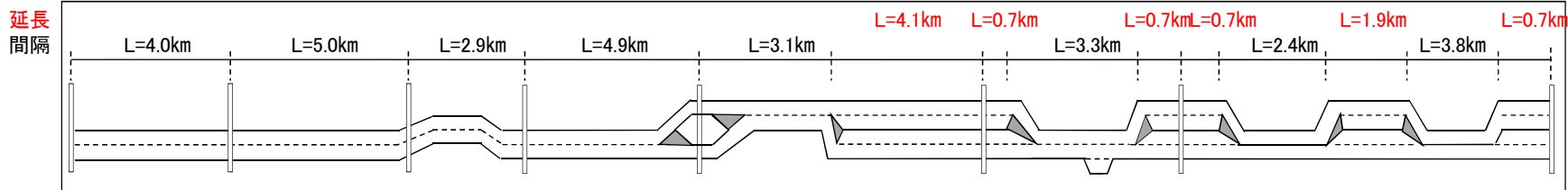
※事故件数は死傷事故件数。

## <道路構造>



※速度低下の一因となるサグ

<付加車線> 設置間隔: 2.4km~19.9km(平均7.4km)、設置延長: 0.7km~4.8km(平均2.2km)



※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

上り		×	×			×		
下り	×	×		×				×

※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: 佐々IC~佐世保大塔ICにおいて、著しい速度低下が発生している状況から、4車線化が必要

(交通の状況)

(構造の確認)

(付加車線の状況)

(速度低下)

(中央突破事故)

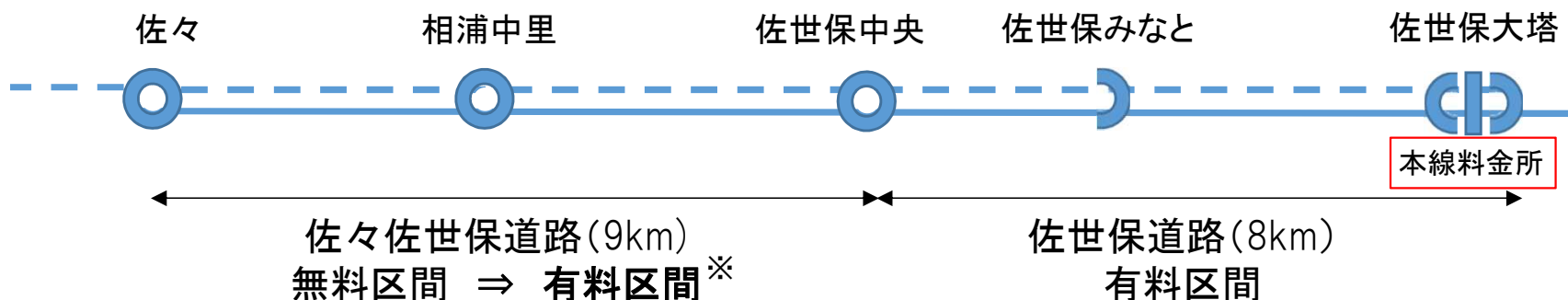
# 一般国道497号西九州自動車道(佐々佐世保道路・佐世保道路)に係る有料道路事業の導入及び施行区分 (案)

○ 西九州自動車道(佐々～佐世保大塔)については、財政投融资の活用により、有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

(全体事業費 約890億円)

2024年度(H36)から順次供用予定(2027年度(H39)全線供用)

## <施工区分図>



4車線化	舗装・設備工事	有料道路事業 (西日本高速会社)	約890億円
	橋梁・土工 トンネル工事		

注) IC、JCT名称には仮称を含む

※佐々IC～佐世保中央ICについては地域の意向を踏まえ、既存の料金所を活用してETCにより効率的に料金を徴収することとする。

料金水準は高速自動車国道(普通区間)並とし、車種区分は全国路線網と同一の5車種とする。

(普通車(ETC利用の場合):佐々IC～佐世保中央が220円、西九州道全線利用(佐々IC～武雄南IC)で1,200円)

※佐々ICから佐世保みなとICの各ICにETC無線通信アンテナを設置し、事業の進捗を踏まえ、料金の徴収を開始する。

## 一般国道497号(西九州自動車道(佐々佐世保道路) )に係る 有料道路事業主体について(案)

○ 佐々佐世保道路について、

- ① 接続する一般国道497号 西九州自動車道(佐世保道路)は西日本高速道路株式会社が管理しており、  
一体となって効率的な維持管理が可能であること
- ② 西日本高速道路株式会社が当該区間に有料投資を行う意向があること

以上から、西日本高速道路株式会社を有料事業主体とする。

### 高速道路会社の意向

[西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道497号 西九州自動車道(佐々～佐世保大塔)の事業につきましては、九州の道路ネットワークにおける重要な役割を担っています。

また、弊社が管理している佐世保道路等と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能となることから、全国路線網の機能強化を図るため、弊社が当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

当該事業の実施に当たりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

## 一般国道497号(西九州自動車道(佐々佐世保道路・佐世保道路))に係る関係自治体の主な意見

### [長崎県の意見]

一般国道497号西九州自動車道佐々佐世保道路・佐世保道路の4車線化及び佐々佐世保道路の有料道路事業の導入について同意します。

西九州自動車道は、九州西北部の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、活性化に寄与する道路であり、特に長崎県北地域においては、農水産物等の輸送コストの削減、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大、福岡方面からのアクセス時間の短縮に伴う観光客の増加が期待されます。

このような中、暫定2車線で供用されている佐々ICから武雄南IC間のうち、とりわけ市街地を通過する佐々ICから佐世保大塔IC間は、2車線の交通容量を大幅に上回る交通量があることに加え、ほかの区間と比較して事故の発生割合が非常に高いことから、企業立地や観光振興などの地方創生に関する取り組みにおいて、解決すべき課題となっております。

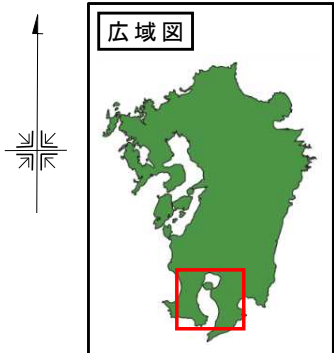
本県としましても、課題解決のため、西九州自動車道の佐々ICから佐世保大塔IC間の1日も早い4車線化を強く望んでいるところであります。

ついでには、佐々IC～佐世保大塔ICには有料区間と無料区間が混在していることから、無料区間である佐々IC～佐世保中央ICへの有料道路事業の導入により、有料区間と一体となった全区間の4車線化の早期事業化のうえ、早急に事業に着手していただきますようお願いいたします。

なお、有料化に伴う料金は日常生活に大きな影響を及ぼさないよう、ご配慮賜りますようお願いいたします。



# 一般国道10号隼人道路（隼人東IC～加治木JCT・IC） [車線数の増(4車線化)]



隼人道路(隼人東～加治木) 7.3km

今回対象区間  
(車線数の増(4車線化))

高規格幹線道路		高規格幹線道路(有料)		地域高規格道路		一般国道	
	開通済(2車)		開通済(2車)		開通済(2車)		開通済
	事業中		開通済(4車以上)		開通済(4車以上)		事業中
	調査中				事業中		
	IO JCT				調査中		IO JCT
	IO JCT				IO JCT		

注) IC、JCT名称には仮称を含む

# はやと 一般国道10号 隼人道路 4車線化に係る評価について

## 1. 事業概要

- 起終点: 鹿児島県霧島市隼人町住吉～始良市加治木町反土
- 延長等: 7.3km  
(第1種第3級、4車線、設計速度 80km/h)
- 全体事業費: 約250億円
- 計画交通量: 約12,100台/日

乗用車類	小型貨物	普通貨物
約8,100台/日	約1,500台/日	約2,500台/日



図1 事業位置図

## 2. 道路交通上の課題

### ①交通集中等によるサービス水準の低下

- 暫定2車線区間に最大で約2万台の交通量。(図2)
- 繁忙期などの交通集中や上り坂、サグ部、合流部等で速度低下がみられ、サービス水準が低下。(図3、写真1,2)

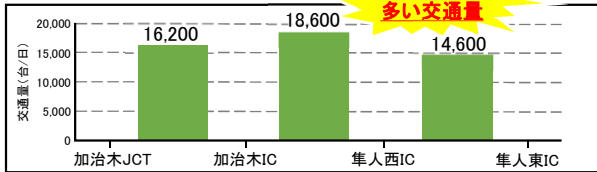


写真1 隼人西IC～加治木ICの渋滞状況

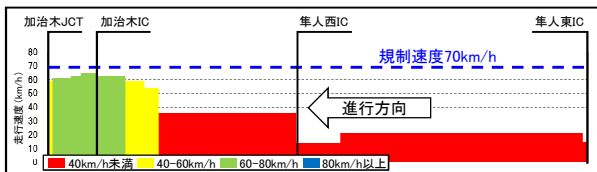


図3 繁忙期における速度状況図(下り:年始18時台)



写真2 隼人東IC～隼人西ICの渋滞状況

### ②反対車線への突破事故の発生

- 対象区間は暫定2車線の整備のため、簡易な構造で上下線を区分。
- 中央帯を突破する事故が過去4年間(H25～H28)で3件発生。(写真3)



写真3 反対車線への突破による事故事例

### ③夜間工事による通行止めの発生

- 過去3年間(H26～H28)で約550時間\*の通行止めが発生。(図4)
- うち、約6割は夜間工事による通行止め。
- 対象区間は暫定2車線の整備のため、工事を実施の際は、夜間上下線通行止めを実施。
- ※通行止め時間は、上下線それぞれの通行止め時間の累計

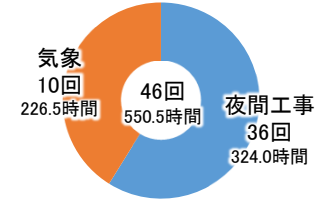


図4 対象区間の通行止め実績(H26～H28)

## 3. 整備効果

### 効果1 物流効率化による生産性の向上 [◎]

- 当該道路の周辺には、金属製品を製造する企業が多く立地し、霧島市の金属製品の製造品出荷額は鹿児島県全体の約2割を占め、近年増加傾向にある。(図5,6,7)
- 当該地域の製造品は、隼人道路や九州自動車道などを經由して鹿児島港に運搬されており、広域物流ネットワークの定時性、速達性の向上による、物流効率化に寄与。

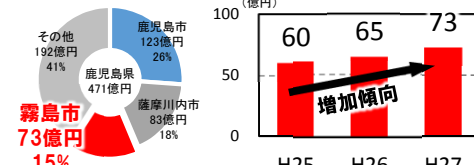


図5 鹿児島県の金属製品の製造品出荷額 ※H27工業統計  
図6 霧島市の金属製品の製造品出荷額の推移 ※工業統計



図7 隼人道路周辺の主要企業及び工業団地

### 効果2 剛性の高い中央分離帯の設置による中央突破事故の減少 [◎]

- 剛性の高い中央分離帯が設置されることにより、安全性が向上。

### 効果3 地域経済、地域社会を支える道路ネットワークの信頼性の向上 [◎]

- 工事による通行止め時間が減少。  
【通行止め時間(H26～H28)】 現況 約324時間 → 整備後 0時間
- 平成18年7月豪雨による並行国道の通行止め時には、代替路として機能し、隼人道路の交通量は平常時と比べて最大で約3倍に増加。

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
1.9 (3.4)	8.3% (12.1%)	191億円 (1,011億円)	362億円 (3,409億円)

注) 上段の値は残事業を対象とした場合、下段( )書きの値は事業全体を対象とした費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的內部収益率

※2: 基準年(H29年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

# 一般国道10号(隼人道路(隼人東～加治木))4車線化について



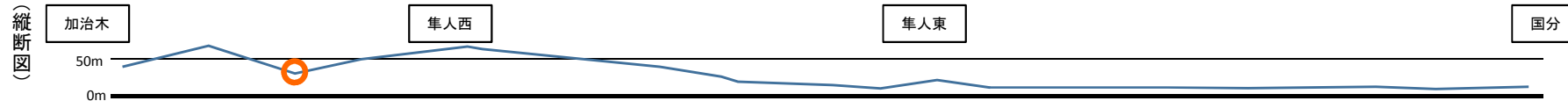
(交通の状況)

## <交通状況>

交通量(台/日)	17,700	13,800	9,800
渋滞(回)	13	1	0
事故(件)	1	1	3

※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

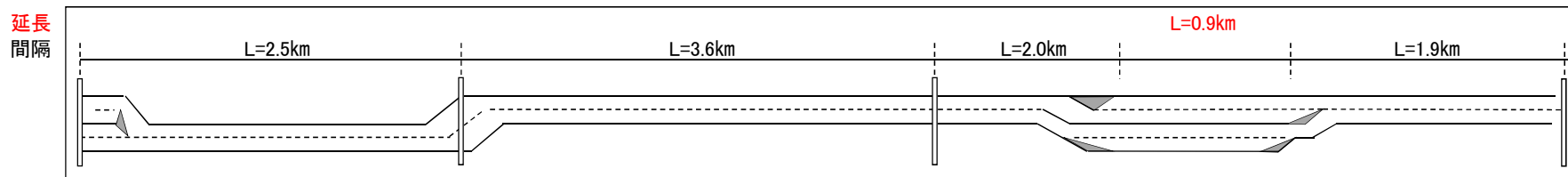
(構造の確認)



※ : 速度低下の一因となるサゲ

(付加車線の状況)

<付加車線> 設置間隔: 8.1km、設置延長: 0.9km

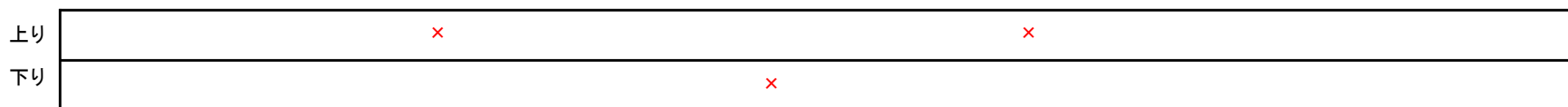


(速度低下)



※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)



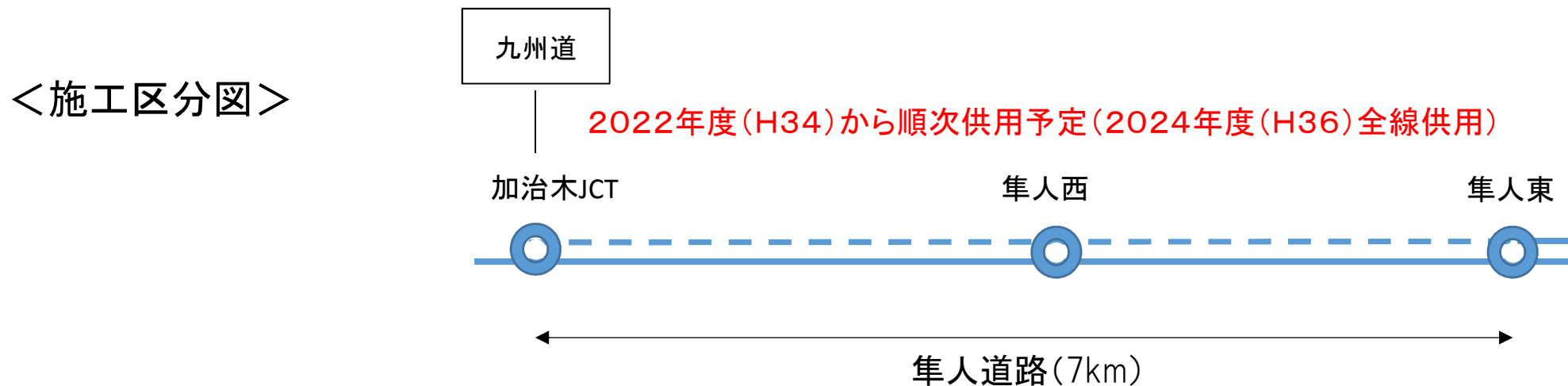
※中央突破事故は総事故件数で、過去3ヶ年(H26年～H28年)累計。

全体評価：隼人東IC～加治木JCT・ICにおいて、著しい速度低下が発生している状況から、4車線化が必要

# 一般国道10号隼人道路（隼人東～加治木）に係る有料事業額及び施行区分（案）

○ 隼人道路(加治木～隼人東)については、財政投融资の活用により、有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

(全体事業費 約250億円)



4車線化	舗装・設備工事	有料道路事業 (西日本高速会社)	約250億円
	橋梁・土工 トンネル工事		

注) IC、JCT名称には仮称を含む

# 一般国道10号(隼人道路)に係る関係自治体等の主な意見

## [鹿児島県の意見]

「一般国道10号隼人道路」の車線数の増加について同意します。

一般国道10号隼人道路は、九州縦貫自動車道鹿児島線及び東九州自動車道と接続する高規格幹線道路であり、鹿児島県内の主要都市間の連携強化・一体化を促し、地域経済の発展、活性化に寄与する道路です。特に霧島市地域においては、工業団地への企業進出に伴う新たな雇用の拡大が図られ、大隅地域の農水産物の出荷拡大に寄与してきました。

このような中、暫定2車線で供用されている東九州自動車道鹿屋串良JCTから隼人道路加治木JCT・IC間のうち、隼人東ICから加治木JCT・IC間は、2車線の交通容量を大幅に上回る交通量があることに加え、繁忙期を中心とした交通渋滞や高速道路の維持補修工事に伴う夜間通行止めが発生しており、産業振興の支障となっております。

本県としましても、課題解決のため、一般国道10号隼人道路の1日も早い4車線化を強く望んでいるところであり、早急に事業に着手していただきますようお願いいたします。

なお、各インターへのアクセス道路等については、円滑な交通処理を行うため、隼人道路の4車線化による交通状況の変化を見越して、必要となる交通安全対策や渋滞対策等を進めることとします。

## 高速道路会社の意向

### [西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道10号隼人道路(加治木～隼人東)の事業につきましては、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待できる事業であることから、全国路線網の機能強化を図るため、弊社が有料道路事業で実施する意向です。当該事業の実施に当たりましては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。