

道路事業の事業主体・施行区分に係る参考資料

目次

○諮問及び付託	2
○「一般国道での有料道路事業の活用にあたっての取組みの充実について」	3
○知事等からの意見	4
○昨年度の新規事業採択時評価	8
・一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)	
・一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)	
○更新需要に対応した料金徴収期間の延長	13



国道総第308号
平成28年12月12日



国社整審第67号
平成28年12月14日

社会資本整備審議会
会長 三村 明夫 殿

道路分科会
分科会長 石田 東生 殿

国土交通大臣
石 井 啓



社会資本整備審議会
会 長 三村 明夫



道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分について（付託）

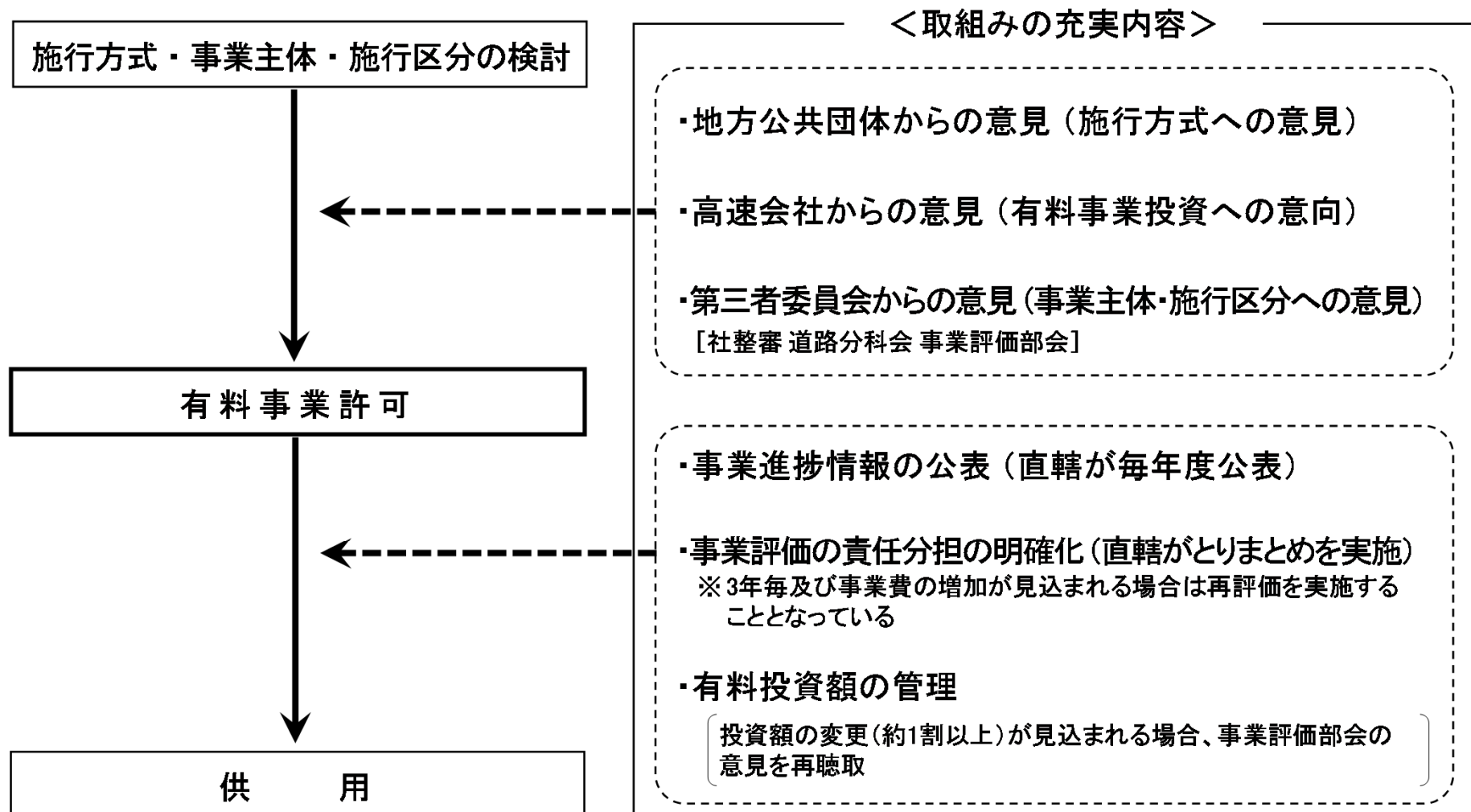
諮 問

道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分について、ご意見を承りたい。

平成28年12月12日付国道総第308号により当審議会に諮問された道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分については、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。

一般国道での有料道路事業の活用の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





国道高第 169 号
平成 28 年 12 月 14 日

大阪府知事 殿

国土交通省道路局長



道路事業の事業手法に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

国土交通省では、道路事業の事業手法に関し、従来の合併施行方式を改善し、事業の責任分担・プロセスを明確化するため、都道府県・政令市に意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会の意見を聴くこととしております。

このため、別紙に掲げる事業を、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することについて平成 28 年 12 月 15 日(木)までに、貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(ご意向の送付先・有料道路事業に関する問い合わせ)

国土交通省道路局高速道路課 課長補佐 安谷 寛

電 話 03-5253-8490 (内線38304)

FAX 03-5253-1619

(直轄事業に関する問い合わせ)

国土交通省道路局国道・防災課 企画専門官 依田 秀則

電 話 03-5253-8492 (内線37832)

FAX 03-5253-1620

交整第1977-2号
平成28年12月14日

大都計第621号
平成28年12月15日

国土交通省道路局長 様

国土交通省道路局長 様

大阪府知事



大阪市長 吉村洋文



道路事業の事業手法に係る意見照会について（回答）

道路事業の事業手法に係る意見照会について（回答）

平成28年12月14日付け国道高第169号により照会のありました一般国道1号 淀川左岸線延伸部事業の直轄事業と有料道路事業との合併施行について、同意します。

本府としましては、「大阪府都市整備中期計画（案）」などにおいて、淀川左岸線延伸部を大阪・関西の成長を支える重要な路線として位置づけており、淀川左岸線延伸部とともに、国土軸へのアクセス強化など、更なる道路ネットワークの強化に取り組みます。

本事業の推進にあたっては、本府として事業が円滑に進むよう協力いたしますので、大阪・関西のさらなる成長のため、早期整備に取り組まれるとともに、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よろしくお願いいたします。

日頃から本市の道路行政の格別のご協力を賜り厚く御礼申し上げます。
平成28年12月14日付国道高第169号の照会につきまして、下記の通り回答いたします。

記

一般国道1号淀川左岸線延伸部（大阪市北区豊崎～大阪府門真市葦島）事業を、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することについては、同意いたします。

一般国道1号淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、淀川左岸線（1期、2期）や第二京阪道路を介して、関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港を有する大阪臨海部と名神・新名神高速道路といった国土軸とを直結し、広域的なネットワークを形成する重要な路線です。

同路線の整備により、高速道路ネットワークが充実し、既存の高速道路ネットワークの混雑緩和はもとより、産業振興、都市開発の促進、観光産業の活性化などが期待されますので、大阪を中心とする近畿圏の持続的な発展を支える重要な都市基盤の一つであり、国際競争力強化にもつながってまいります。

国におかれましては、事業の推進にあたり、本路線が一級河川淀川に近接すること及び大深度地下空間を使用することを踏まえ、安全の確保に万全を期していただきますようお願いいたします。また、建設コストの縮減等について、併せてご検討いただきますようお願いいたします。

本市としましては、事業者とともに地域の理解や協力を得て、事業が円滑に進むよう協力することはもとより、平面街路ネットワークの整備にも取り組んでまいりますので、淀川左岸線延伸部の早期の完成に向けて、取り組んでいただきますようお願いいたします。

以上

担当 都市整備部交通道路室道路整備課
幹線道路グループ 藤本・小寺
TEL：06-6944-9278
FAX：06-6944-6787
メールアドレス：FujimotoH@inbox.pref.osaka.lg.jp

道企第 1259 号
平成 28 年 12 月 15 日

神建湾第 29 号
平成 28 年 12 月 15 日

国土交通省道路局長 様

国土交通省道路局長 様

兵庫県知事 井戸 敏三



神戸市長 久元喜造



道路事業の事業手法に係る意見照会について (回答)

道路事業の事業手法に係る意見照会について (回答)

平成 28 年 12 月 14 日付け国道高第 169 号で照会のありました標記のことについて、
下記のとおり回答します。

日頃より本市の道路行政に格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。
平成 28 年 12 月 14 日付け国道高第 169 号で照会のありました件について
下記の通り回答いたします。

記

記

大阪湾岸道路西伸部について、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施すること
について、同意いたします。

大阪湾岸道路西伸部は、全国ワースト 1 位の阪神高速神戸線の渋滞緩和、国道
43 号の沿道環境の改善、大規模災害時等のリダンダンシー確保や、ベイエリアに
多数立地している次世代産業の生産・研究開発拠点と国際コンテナ戦略港湾阪神港
の物流や関西 3 空港との連携強化などを図る上で極めて重要な道路です。

このため、直轄道路事業予算の確保とともに、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よう、お願いいたします。

一般国道 2 号大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄) 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。

本道路を早期に整備することにより、阪神高速 3 号神戸線の慢性的な渋滞を
解消し、大阪湾ベイエリアから内陸部にかけて広がりを持つ次世代産業の研究
開発拠点の集積、国策で進める国際戦略港湾・阪神港の機能強化及び関西 3 空
港の連携強化、さらには災害時における代替性の確保など、神戸さらには関西
全体の発展が大いに期待されます。

本市としましては、今後も地域等の理解と協力を得ながら取り組んで参りま
すので、国におかれましては、事業の推進にあたり、直轄事業の予算確保の上、
建設コストの縮減等に引き続き取り組んでいただくとともに、有料道路事業者
と円滑な事業実施に向けた体制を整えていただき、大阪湾岸道路西伸部を一日
も早く整備いただきますようお願いいたします。

(問い合わせ先)

兵庫県県土整備部土木局
道路企画課計画調査班長 多田
TEL 078-362-3514

(問い合わせ先)

神戸市建設局湾岸道路本部 津島・山本
TEL 078-322-5386

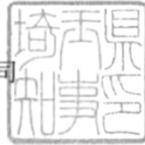
道 政 第 1 2 2 号

平成28年12月15日

国土交通省道路局長

石川 雄一 様

埼玉県知事 上田 清司



道路事業の事業手法に係る意見照会について(回答)

平素から本県道路行政の推進につきまして格別の御配慮を頂き厚くお礼申し上げます。

平成28年12月14日付け国道高第169号による意見照会について下記のとおり回答いたします。

記

一般国道17号 新大宮上尾道路は、埼玉県中央地域の交通渋滞の緩和はもとより、物流の効率化や防災上の観点からも、首都圏の高速道路ネットワークを強化する上で極めて重要な道路です。

本路線の整備について、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することは、事業の促進に大いに寄与するものであり、一日も早い完成に向け、速やかに有料道路事業が導入されることを強く希望いたします。

また、本路線の機能を最大限発揮するため、未事業化区間(上尾南～圏央道)につきましても早期に事業化されるよう特段の御配慮をお願いします。

建土道計第 1500 号

平成 28 年 12 月 15 日

国土交通省道路局長 様

さいたま市長 清水 勇人



道路事業の事業手法に係る意見照会について(回答)

平成 28 年 12 月 14 日付け国道高第 169 号により意見照会のありましたことについて、下記のとおり回答いたします。

記

一般国道17号新大宮上尾道路の整備については、市内における新大宮バイパス周辺の渋滞緩和はもとより、物流の効率化や防災上の観点からも、首都圏の高速道路ネットワークを強化する上で大きな役割を果たすものと考えております。

つきましては、本路線の一日も早い完成に向け、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することに賛成いたします。

また、本市の財政規模等に鑑み、コスト削減を図りつつ、有料道路事業者に対し可能な限り負担を求めることで、公共負担を軽減していただくよう、特段のご配慮をお願いいたします。

さらに、さいたま新都心が有する、首都圏災害に対するバックアップ機能を強化するため、未事業化区間(上尾南～圏央道)につきましても、早期の事業化に向けたご配慮を重ねてお願いいたします。

連絡先 さいたま市建設局

土木部道路計画課 阿佐見

電 話 048-829-1494

一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)に係る新規事業採択時評価

・大阪湾岸道路を延伸し、物流の効率化・沿道環境の改善・通行規制時の代替路の確保

1. 事業概要

- 起終点: 兵庫県神戸市東灘区向洋町東～兵庫県神戸市長田区南駒栄町
- 延長等: 14.5km(第2種1級、6車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約5,000億円(注)
- 計画交通量: 約51,000台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約185百台/日	約96百台/日	約240百台/日

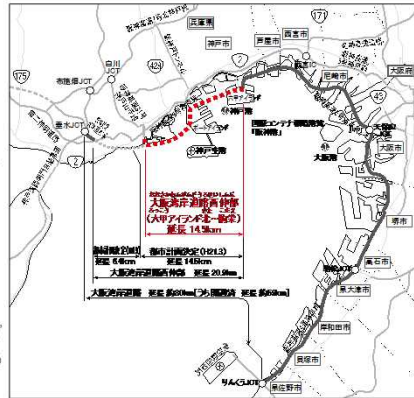


図1 広域図

図2 事業位置図

2. 課題

①未整備区間による経済活動の停滞

- 大阪湾岸道路は、国際コンテナ戦略港湾 阪神港、大阪・関西・神戸の3空港等の重要な物流拠点を連絡する道路であるが、神戸市六甲アイランド以西が未事業化
- 並行する国道2号、阪神高速3号神戸線等は、慢性的な渋滞が発生し、阪神高速3号神戸線の渋滞損失額は全国の都市高速道路の中でワースト1位(表1)
- 阪神地域では、近年、臨海部や新神高速道路沿線に物流施設が多数立地し、更なる物流の効率化が期待されている(図3)

表1 都市高速1km当たり渋滞損失額TOP5(夕方3時間(16～18時台)の年間累計)

順位	路線名	渋滞損失額(億円/km)
1	阪神高速 3号神戸線(上り) ※第二神明→神戸駅→環状	1.23
2	首都高速 筑谷線十部環状線(上り) ※高名高速→豊原→同環	1.16
3	首都高速 筑谷線十部環状線(下り) ※同環→豊原→高名高速	1.16
4	首都高速 6号線(三郷線十向島線、上り) ※常盤→豊田山→同環	1.08
5	首都高速 新宿線十部環状線(下り) ※日本橋町→東京タワー→豊→同→中央道	1.06

出典: 国土交通省調べ(※2017年7月～9月)

②沿道環境の悪化

- 国道43号等は主要渋滞箇所が広範囲に存在し、騒音・大気環境基準超過箇所が多数存在
- 尼崎道路公害訴訟の和解条項に基づき、阪神高速5号湾岸線への交通転換等、引き続き、沿線の環境負荷低減の取組みが必要(図4)

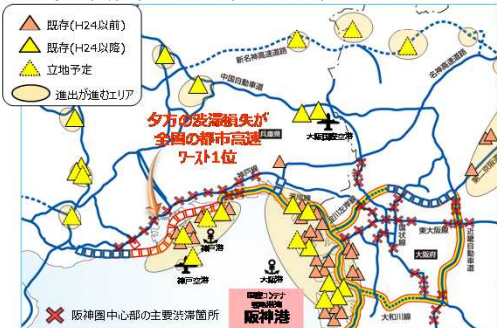


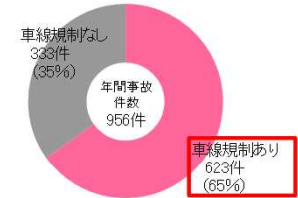
図3 阪神地域における物流施設の企業立地状況



図4 国道2号、43号の主要渋滞箇所、環境基準超過箇所

③通行規制時の代替性の不足

- 阪神高速3号神戸線は、事故が多く、事故等による通行規制時には迂回路が無い場合、並行する一般道に交通が集中(図5)



出典: 阪神高速道路(株)調べ(※2016年度調査データ)
図5 阪神高速3号神戸線の事故件数

3. 整備効果

効果1 物流効率化による阪神経済の再生 [○]

- 地域間の所要時間の短縮により、阪神港等へのアクセス性が向上し、物流効率化が図られる(図6)
- これにより、企業立地が更に促進され、阪神経済の再生に寄与(「神戸2020ビジョン(案)」※1)においてH31までに企業誘致260社を目標 ※1 H28.3策定予定



図6 時間短縮効果

地域間の所要時間の短縮

- (神戸市西区(玉津IC)～大阪駅)
【現況】96分⇒【整備後】64分(32分短縮)
- (神戸市西区(玉津IC)～神戸港)
【現況】45分⇒【整備後】31分(14分短縮)

出典: 国土交通省調べ(※25.10平日の17時台の平均旅行時間)

効果2 沿道環境の改善 [○]

- 渋滞解消時には、阪神高速3号神戸線の速度が約30km/h向上、大型車種のNOxは約30%減少し、沿道環境が改善(図7)

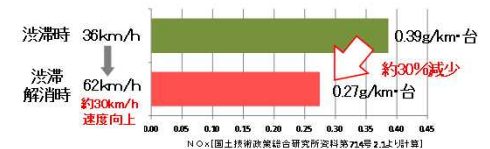


図7 沿道環境の改善効果(大型車種のNOx排出係数)

効果3 通行規制時の代替路の確保 [○]

- 大阪湾岸道路の延伸により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道の交通集中の緩和

■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: 3,680億円※2	総便益: 3,725億円※2
1.01	4.1%	・事業費: 3,407億円 ・維持管理費: 272億円	・走行時間短縮便益: 3,570億円 ・走行費用減少便益: 115億円 ・交通事故減少便益: 39億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(H27年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

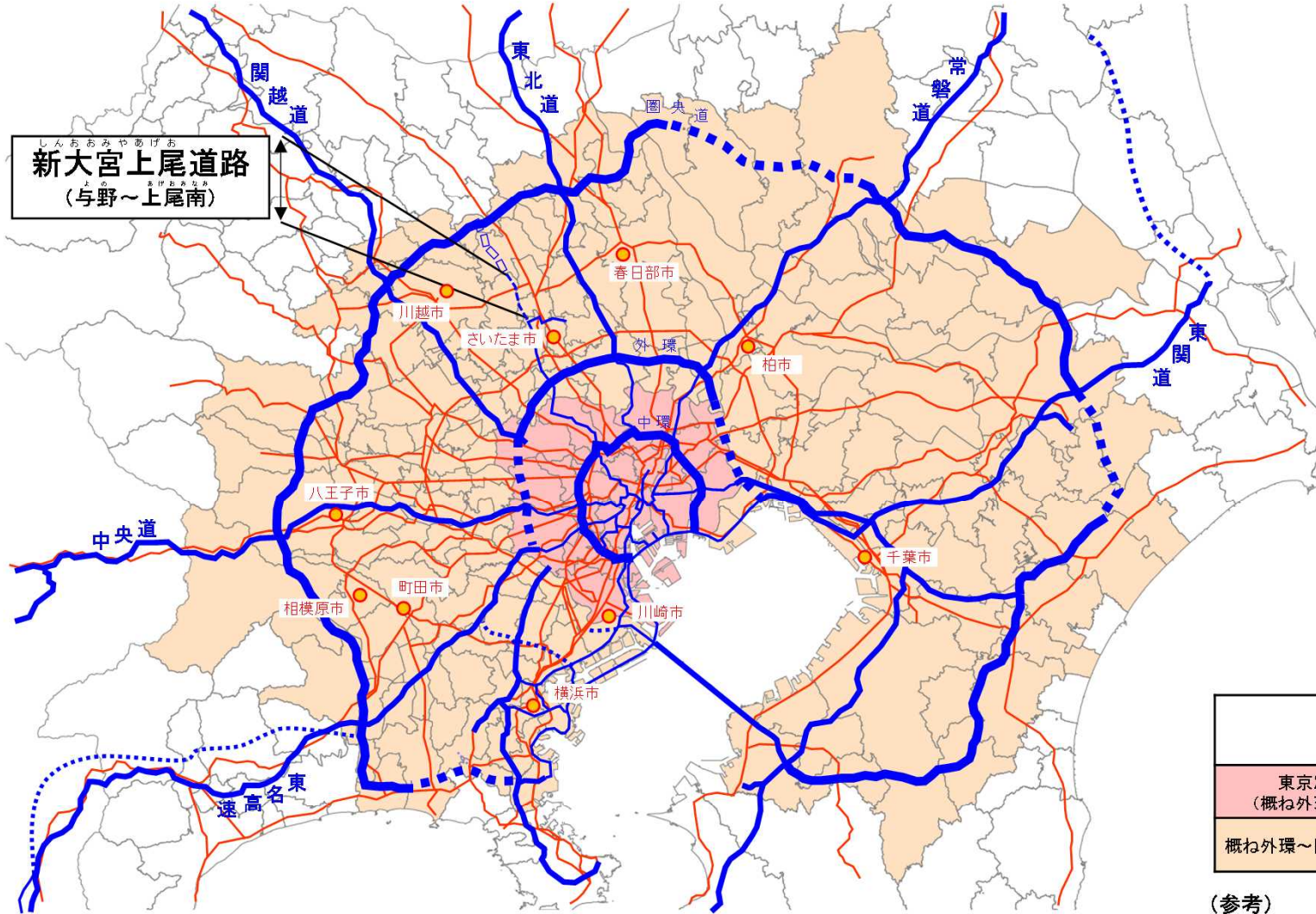
(注)測量設計費を計上し、コスト削減の検討とともに、有料道路事業の活用など、事業区分に関する調整を行う予定である

おおさわんがんとろ せいしんぶ ろっこう きた こまえ
一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)に係る新規事業採択時評価



出典:平成26年国土院数値地図,平成23年国土数値情報都市地域データ,兵庫県 南海・ラフ巨大地震津波浸水想定図

首都圏の道路ネットワークの概況



しんおみやあげお
新大宮上尾道路
 (与野～上尾南)

凡 例	
東京23区内 (概ね外環の内側)	
概ね 外環～圏央道の内側	
高速道路	開通済 事業中
鉄道	

	自動車保有率	
	総人口	18歳以上
東京23区内 (概ね外環の内側)	18%	21%
概ね外環～圏央道の内側	29%	35%

(参考)

1都4県計 [※]	28%	33%
全 国	31%	37%

※ 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県

出典)

- ・市区町村別自動車保有車両数: 国土交通省関東運輸局
- ・全国自動車保有車両数: 国土交通省自動車局
- ・住民基本台帳年齢階級別人口: 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(平成27年1月1日現在) 総務省
- ・各都県統計人口: 各都県HP
- 注1) 自動車保有車両数には軽自動車を含まず
- 注2) 各都県統計人口のうち、千葉県はH27.4.1現在人口
- 注3) 外環内側は、東京都区部全域
- 注4) 圏央道-外環は、圏央道沿線より上記注3)までの市区町村

一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) に係る新規事業採択時評価

- ・対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援
- ・渋滞緩和により追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与

1. 事業概要

- ・起終点: 埼玉県さいたま市中央区円阿弥～埼玉県上尾市堤崎 (与野～上尾南間)
- ・延長等: 8.0km (第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約2,000億円 (注)
- ・計画交通量: 約34,200～41,100台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約20,900台/日 ～約25,000台/日	約4,600台/日 ～約5,700台/日	約8,700台/日 ～約10,400台/日

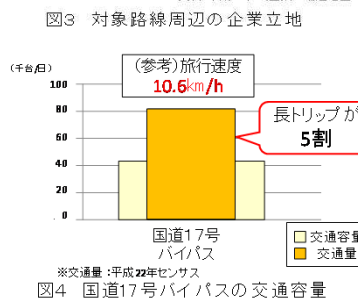
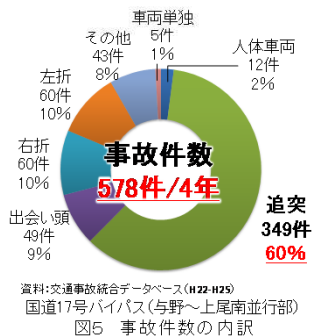
2. 課題

① 圏央道開通で物流企業が益々活発化する中、都心方向のネットワークが欠損

- ・圏央道沿線では企業立地が進む中、圏央道開通によるネットワーク化で、さらなる交通需要が見込まれ、物流企業等の都心方面へのアクセス改善が求められる。(図3)
- ・国道17号バイパス及び国道17号については、南北方向の長トリップの通過交通が流入し、交通容量の大幅な不足による渋滞が発生。(図4)

② 渋滞が原因と考えられる追突事故が多発

- ・国道17号バイパスでは、平日朝の旅行速度が10.6km/hであり、延長約8.0km間における旅行速度の著しい低下が原因と考えられる追突事故は4年間で約350件と多発。(図5)



③ 広域防災拠点への不十分なネットワーク

- ・さいたま新都心は、首都圏広域防災拠点に位置付けられているが、圏央道から与野間の広域幹線道路が未整備のため、信越、東北方面の主要拠点等からのアクセスが不十分。(図6)

3. 整備効果

効果1 地域の産業活動を支援 [◎]

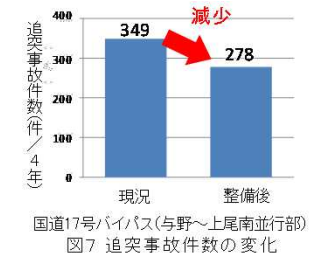
- ・円滑な物流の確保により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援

(埼玉5箇年計画, さいたま市総合振興計画に位置付け)
所要時間(桶川東部工業団地～与野JCT)
現況 約46分
⇒ 与野～上尾南整備後 約31分 (約15分短縮)
(現況: H22道路交通センサス)

効果2 住民の安全性が向上 [◎]

- ・交通容量の増加により、渋滞が緩和され、追突事故が減少。沿線地域の生活環境が改善(図7)

追突事故件数
【国道17号バイパス(与野～上尾南並行部)】
現況 349件/4年 → 整備後 278件/4年 (約2割減少)



効果3 物資輸送等の広域連携が向上 [◎]

- ・防災拠点として機能するために必要なネットワークが整備され、信越、東北方面の主要拠点等からさいたま新都心へのアクセス性が強化。拠点間の物資輸送等の速達性向上に寄与。

所要時間(久喜白岡JCT～さいたま新都心) 所要時間(鶴ヶ島JCT～さいたま新都心)
現況 約42分 現況 約42分
⇒ 与野～上尾南整備後 約22分 (約20分短縮) ⇒ 与野～上尾南整備後 約22分 (約20分短縮)
(現況: H22道路交通センサス)

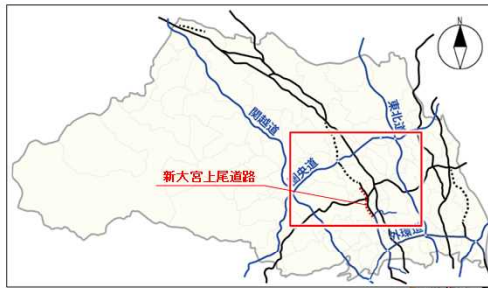
■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR ^{※1}	総費用: 1,343億円 ^{※2}	総便益: 2,946億円 ^{※2}
2.2	9.4%	・事業費: 1,316億円 ・維持管理費: 27億円	・走行時間短縮便益: 2,713億円 ・走行経費減少便益: 141億円 ・交通事故減少便益: 92億円

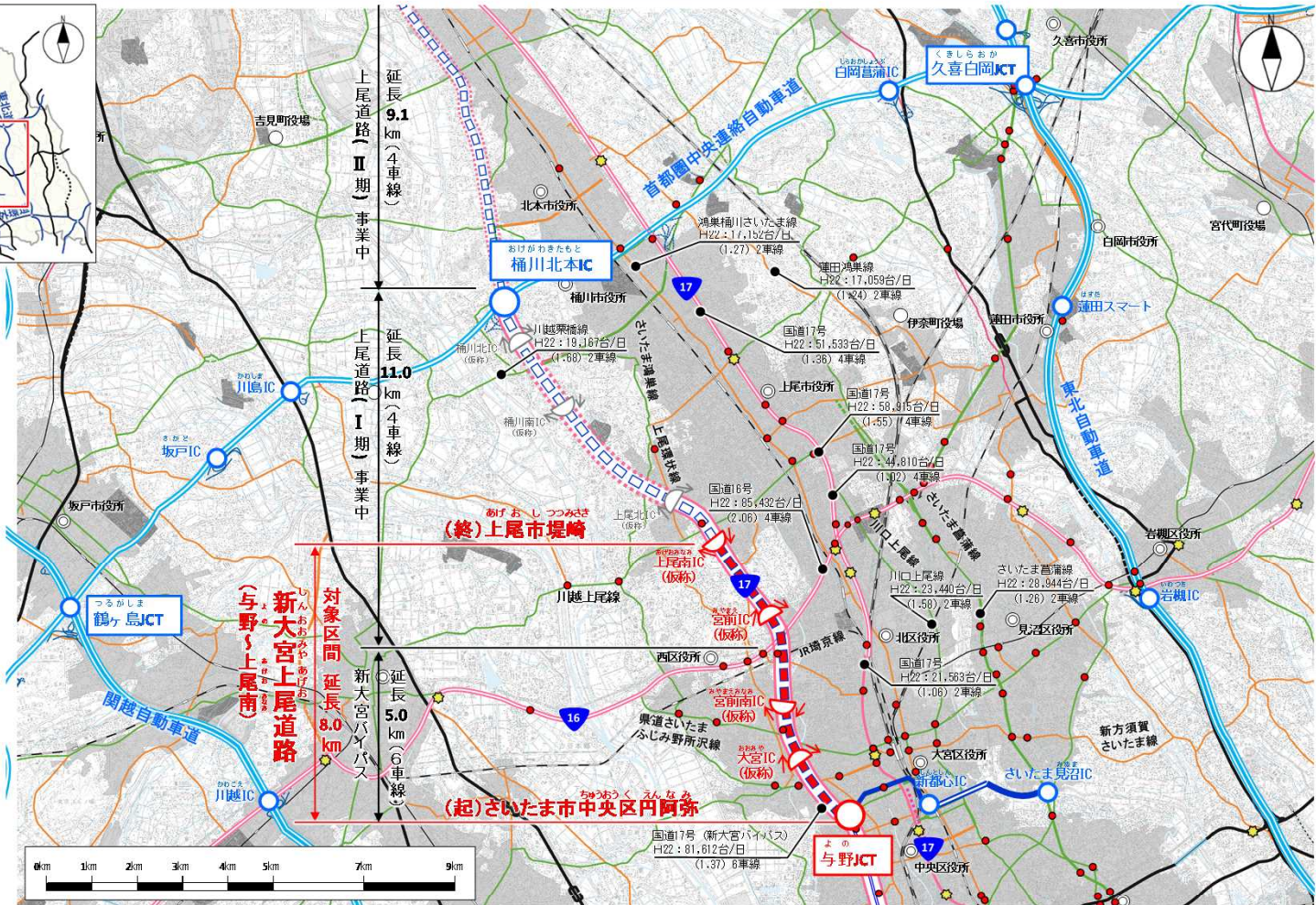
※1: EIRR: 経済的內部収益率 ※2: 基準年(H27年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

(注) 測量設計費を計上し、コスト削減の検討とともに、有料道路事業の活用など、事業区分に関する調整を行う予定である。

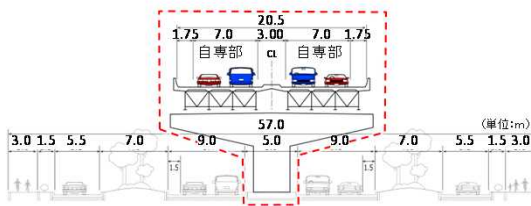
一般国道17号 新大宮上尾道路(与野~上尾南)に係る新規事業採択時評価



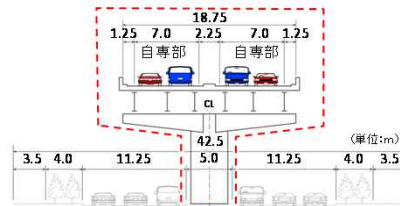
凡例	
■	対象区間
□	調査中 新大宮上尾道路(専用部)
○	調査中
	6車 4車 2車 事業中 高規格幹線道路
	6車 4車 2車 事業中 首都高速
	6車 4車 2車 事業中 直轄国道
	一般国道
	主要地方道
	一般部道府県道
○ ○ ○	IC・JCT
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区間
交通量台/日 (晨雑度)	交通量(H22センサス)
	人口集中地区(DID)
	工業専用地域



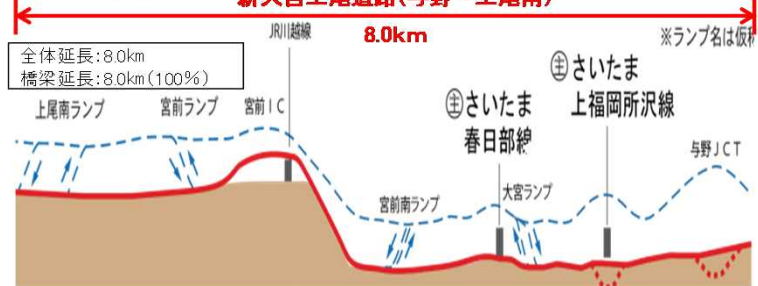
■標準横断面(上尾道路・自専道部)



■標準横断面(新大宮バイパス・自専道部)



■計画縦断面



更新需要に対応した料金徴収期間の延長

○ 道路法等の一部を改正する法律(H26.6)

① 計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

【道路整備特措法】

