

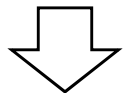
平成29年度予算に向けた新規事業採択時評価等 (有料道路事業)について

目次

○本日の説明・審議事項について	2
○【説明事項】近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) (平成28年12月16日公表)	3
○【審議事項】高速道路会社施行事業箇所説明資料	9
・一般国道1号 淀川左岸線延伸部	11
・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)	18
・一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)	22

本日の説明・審議事項について

【説明事項】 近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案) 【本日発表】



(料金体系の整理・統一とネットワーク整備)

【審議事項】 高速道路会社施行事業箇所

	近畿圏		首都圏
	よどがわさがんせんえんしんぶ 淀川左岸線延伸部	おおさかわんがんどうろせいしんぶ 大阪湾岸道路西伸部 (ろっこうアイランド北～駒栄)	しんおおみやあげおどろ 新大宮上尾道路 (よのあげおみなみ 与野～上尾南)
事業全体の評価	本日審議	(H28年3月実施済)	(H28年3月実施済)
有料道路事業の 事業主体・施行区分	本日審議	本日審議	本日審議

近畿圏の2路線については、有料道路事業費の確保のための必要な料金設定のほか、出資金の償還時期の見直しなど、様々な工夫を実施
 ⇒ 予算関連事項のため、平成29年度予算編成前に審議を実施
 (同時に、首都圏1路線も実施)

【説明事項】

近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

(平成28年12月16日公表)

近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)の概要

料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

特に、近畿圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」、「管理主体の整理」に特段の対応が必要

平成29年度からの具体方針

本日説明

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- 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。 ※必要に応じて激変緩和措置を実施
- 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

- 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。

近畿圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

阪神高速(阪神圏)

<510円~930円>

(6km毎に約100円増)

近畿道(吹田~松原)(28.4km)

阪和道(松原~岸和田和泉)(22.6km)

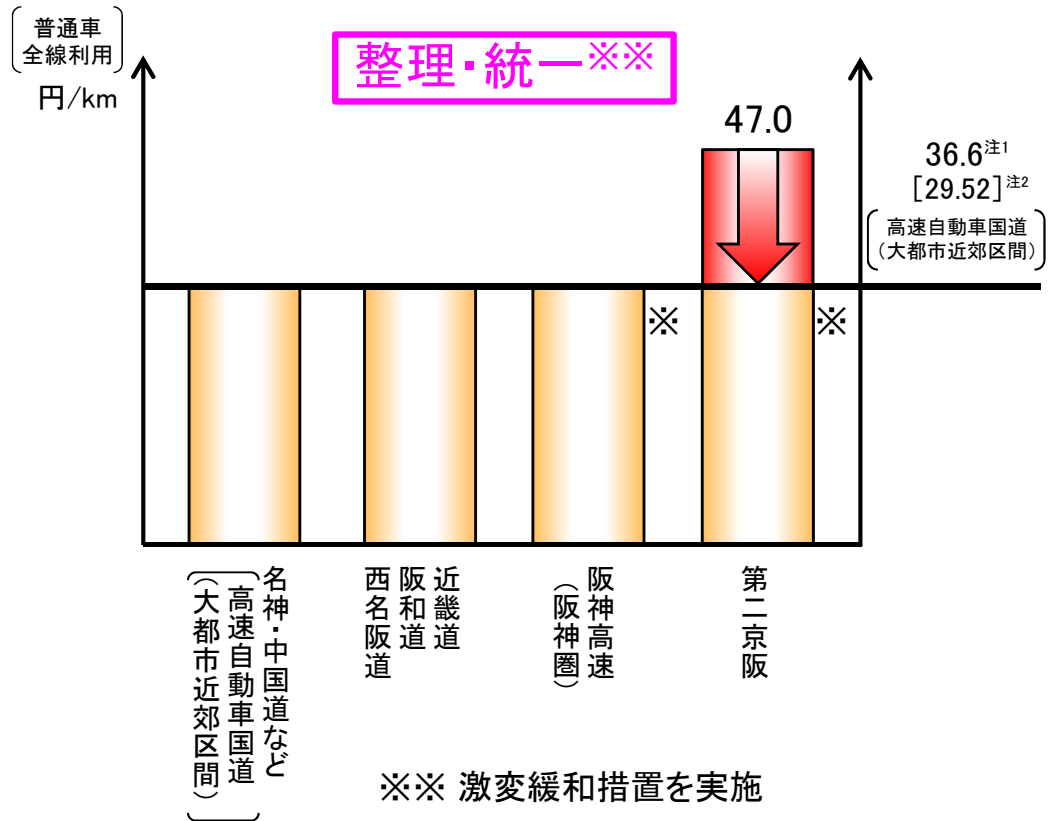
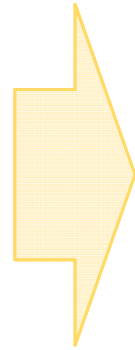
<510円×2区間>

西名阪道(天理~松原)(27.2km)

<410円×2区間>

など

対距離化※※



※※ 激変緩和措置を実施

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、名神高速の例

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

※ 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ため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

近畿圏内の料金水準の整理・統一

<現状>



- : 高速国道の大都市近郊区間より高い
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 利用距離により料率が変化
- : 大都市近郊区間外的高速国道等
- : 均一区間 (点線は整備中区間)

<平成29年度～>



料金水準を整理・統一

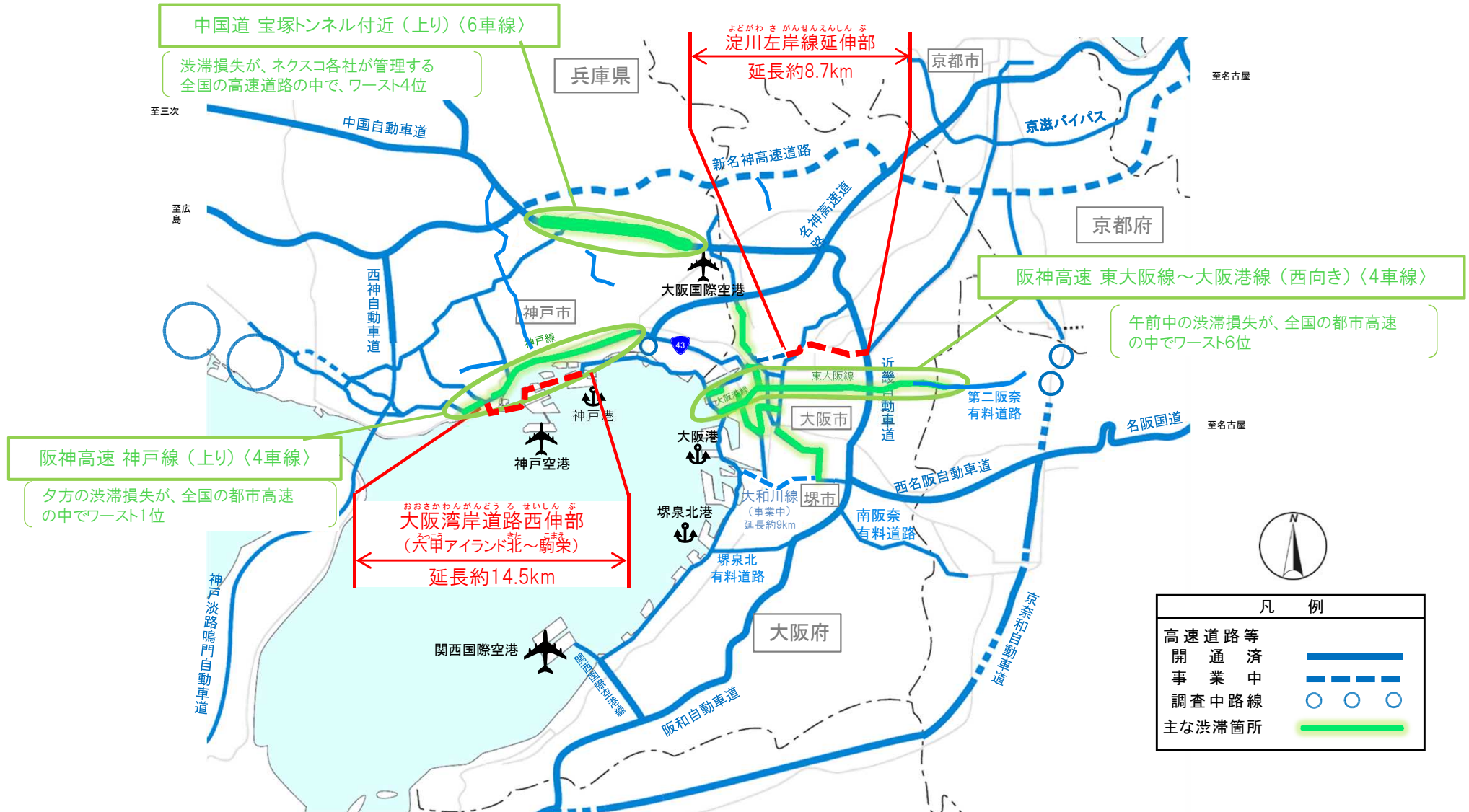
※ 淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保のため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ(激変緩和措置)
- : 大都市近郊区間外的高速国道等 (点線は整備中区間)

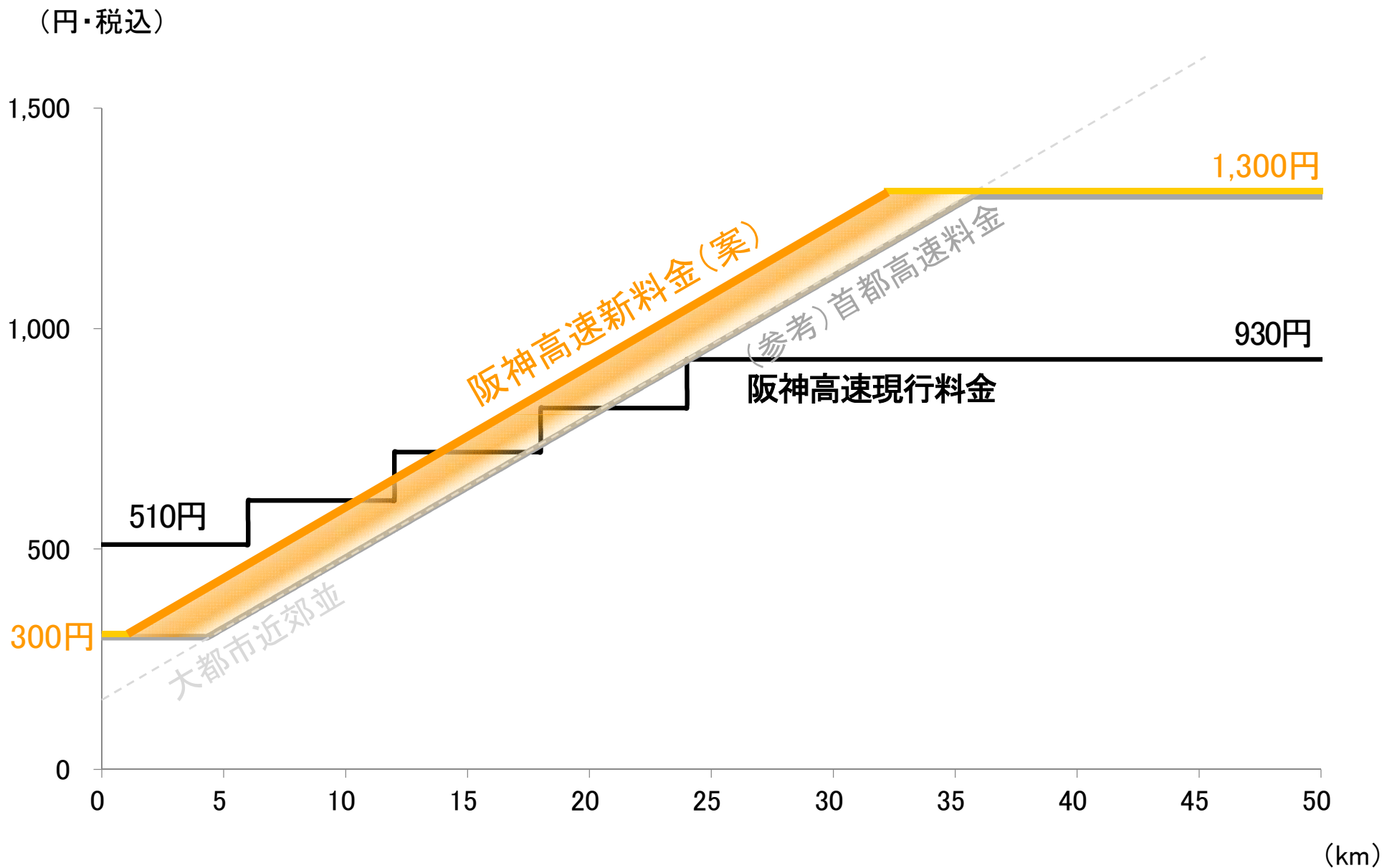
注) 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

近畿圏内の高速道路ネットワーク整備

- 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、必要な料金を設定
- 利用者の追加的な負担の軽減の観点から、様々な工夫(出資金の償還時期の見直しや料金徴収期限までの追加的な料金負担分の活用等)を実施



阪神高速道路の料金設定(案)



(注1) 阪神高速(阪神圏)の料金(普通車)

(注2) 利用距離が4.3km以下(1区間利用に限る)であれば下限料金で利用できる措置を行う。

【審議事項】

高速道路会社施行事業箇所説明資料

今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について

路線名	起終点	延長	全体事業費	有料道路事業費 (事業主体)	
近畿圏	国道1号 淀川左岸線 延伸部	豊崎 ～門真JCT	約8.7km	約4,000億円	約2,200億円 〔 阪神高速分: 約1,600億円 ネクスコ西日本分 約600億円 〕
	国道2号 大阪湾岸 道路西伸部	六甲アイランド北 ～駒栄	約14.5km	約5,000億円	約2,500億円 〔 阪神高速分: 約2,500億円 〕
首都圏	国道17号 新大宮上尾 道路	与野 ～上尾南	約8.0km	約2,000億円	約450億円 〔 首都高速分: 約450億円 〕

＜本日の審議対象＞

事業全体の
評価
(P11～P12)

有料道路事業
の事業主体、
施行区分
(P13～P25)

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る新規事業採択時評価

- ・淀川左岸線を延伸し、都心部の交通渋滞の解消・交通規制時の代替路の確保
- ・臨海部～内陸部の物流ニーズ等に対応し関西経済の活性化を支援

1. 事業概要

- ・起終点: 大阪府大阪市北区豊崎～大阪府門真市菟島
- ・延長等: 8.7km(第2種2級、4車線、設計速度60km/h)
- ・全体事業費: 約4,000億円
- ・計画交通量: 約40,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約166百台/日	約62百台/日	約176百台/日

注) 四捨五入で合計値が合わない場合がある



図1 広域図

2. 課題

① 都心部に交通が集中し経済活動が停滞

- ・大阪都市再生環状道路は、淀川左岸線延伸部等が未整備のため、大阪東部地域と阪神地域を移動する車両など大阪都市圏に用事のない車両が都心部に集中し慢性的な渋滞が発生(図3)
- ・全国的に見ても大きな渋滞損失時間が発生しており(表1)、大阪市の卸売・小売業等を始めとする域内総生産額(名目)は、約22兆円(2001)から約19兆円(2013)(全国シェア: 4.2%→3.7%)※2と低迷

※2: 出典: 内閣府 県民経済計算

② 高まる物流ニーズに対応出来ていない道路ネットワーク

- ・阪神港は国際コンテナ戦略港湾に指定(H22)され、船舶大型化に対応した航路・岸壁整備に取り組むなどしており、陸送されるコンテナ貨物量も増加(図4)
- ・また、新名神の整備等により、内陸部にも国際貨物の45フィートコンテナトレーラーが着車できる大型物流施設等の立地が進展(図5)
- ・さらなる交通需要が見込まれ、臨海部と内陸部のアクセス改善が求められる



図2 事業位置図

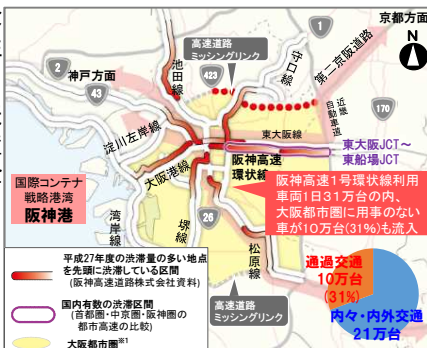


図3 都心部における阪神高速道路の渋滞状況

表1 都市高速のJCT区間別渋滞損失時間TOP5 (7時～19時(12時間)のH27年集計)

順位	路線名 ※H28事業化 (大阪湾岸道路延伸部)	渋滞損失時間 (人・時間/年)
1	阪神高速 3号神戸線(下り) 西宮JCT～第二神明接続部	366
2	阪神高速 3号神戸線(上り) 第二神明接続部～西宮JCT	301
3	首都高速 6号三郷線(上り) 三郷JCT～小菅JCT	215
4	首都高速 5号池袋線(上り) 美女木JCT～板橋JCT	167
5	阪神高速 13号東大阪線(上り) 東大阪JCT～東船場JCT	158

出典: 国土交通省道路局PressRelease(H28.4.28)

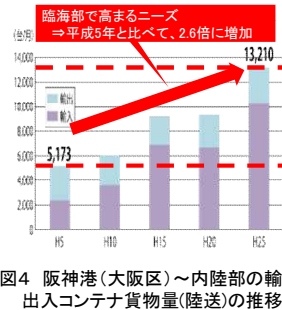


図5 内陸部の物流施設立地

③ 代替路線が脆弱

- ・入場者数全国2位のUSJが観光都市京都等の内陸部を結ぶ主要路線である阪神高速大阪港線は、平成27年度に追突等による交通事故が441件発生、交通事故による交通規制時間は271時間に及ぶ(図6)
- ・これら交通規制時には代替となる路線が無く、並行する一般道に交通が集中し信頼性が低下



図6 USJ～京都市の主要路線

3. 整備効果

効果1 交通円滑化による都心部の活性化

- ・都心部に用事のない交通を外周に転換し、交通を円滑化することで、都市中心部の経済活動を支援(図7)
- ・大阪都市圏の通過交通(通過交通の割合)※3
【現況】10万台/日(31%) → 【将来】7万台/日(20%)

※3: 台数及び割合は阪神高速1号環状線利用交通のうち大阪都市圏に用事のない交通
出典: 【現況】 H17道路交通センサス
【将来】 H17道路交通センサスに基づきH42将来推計結果

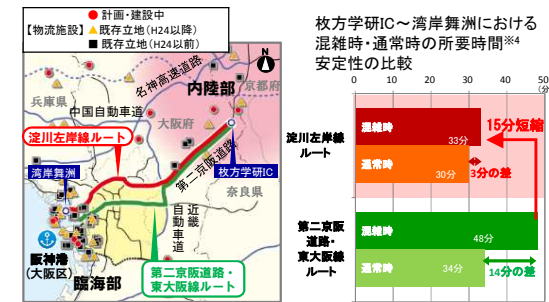


図7 大阪都市再生環状道路による改善イメージ

効果2 臨海部～内陸部の新たな道路ネットワークによる連携の強化

- ・臨海部と内陸部間の物流ネットワークが新たに整備されることで、速達性が向上し、物流の効率化に寄与(図8)
- ・混雑時の所要時間
(枚方市(枚方学研IC)～大阪港(湾岸舞洲))
【現況】48分 ⇒ 【整備後】33分(15分短縮)

(第二京阪道路、東大阪線利用) (第二京阪道路、淀川左岸線延伸部利用)



出典: 車両走行速度調査(H27.4～H28.3民間プロブデータ)・設計速度より所要時間を算出
【混雑時】 渋滞が非常に多いときの所要時間(90%タイル)
【通常時】 渋滞が少ないときの所要時間(10%タイル)
※4: 終日平日上下線所要時間の平均値
臨海部・内陸部の物流施設: 浪速園道事務所調べ

図8 臨海部～内陸部間の定時性向上

効果3 定時性確保による観光産業の活性化

- ・代替路の確保により時間信頼性が高まり、関西の周遊エリア拡大・滞在時間の増加が可能となり、さらなる観光産業の活性化に寄与

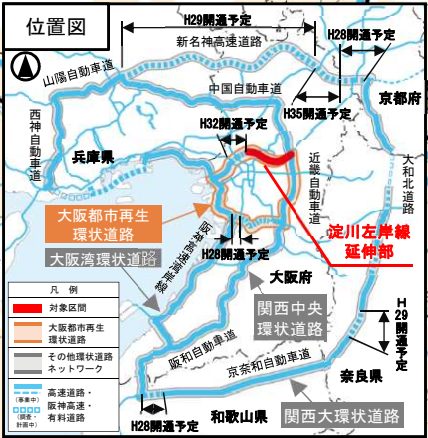
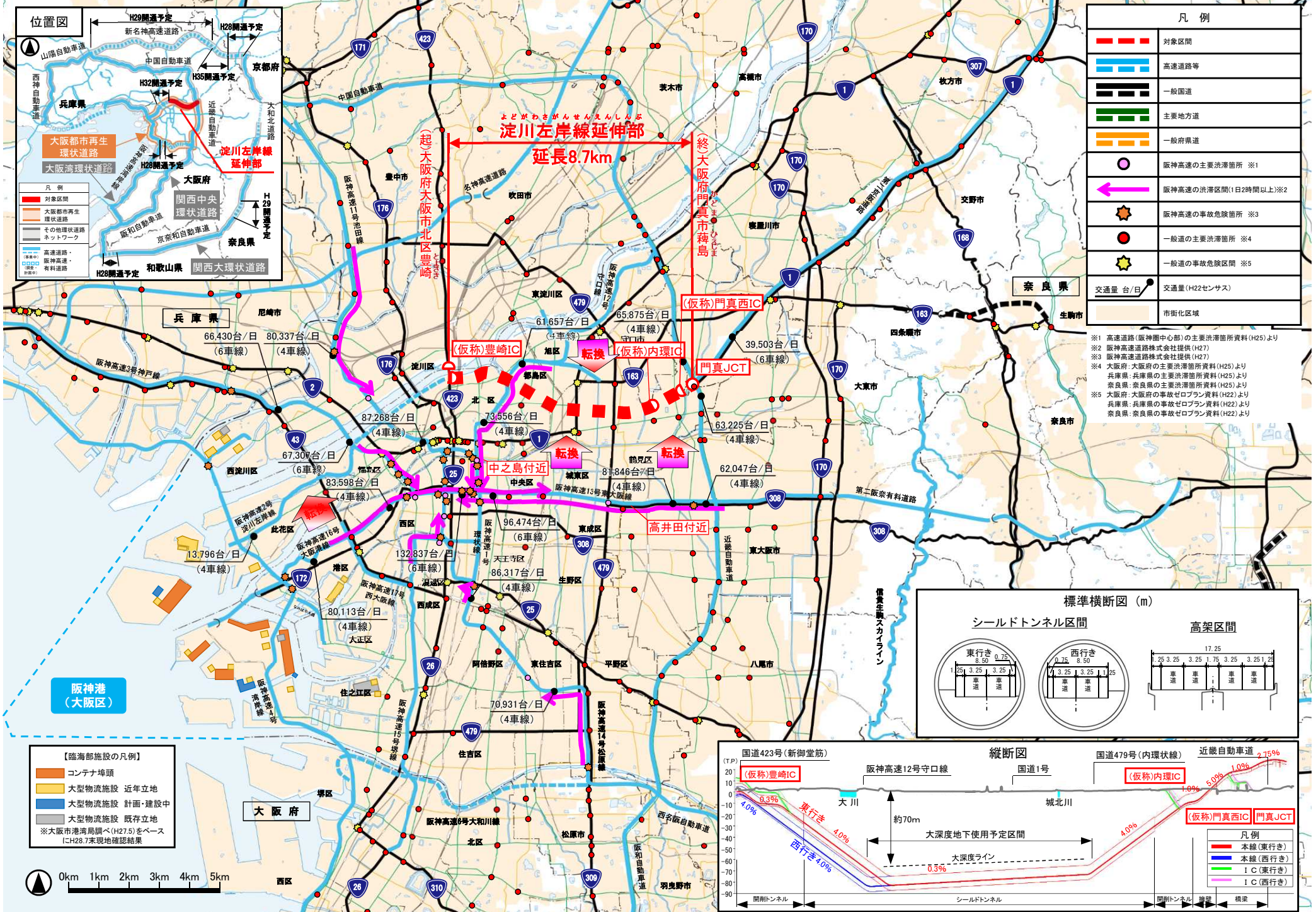
費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※5	総費用2,653億円※6	総便益: 2,749億円
1.04	4.2%	・事業費: 2,391億円 ・維持管理費: 262億円	・走行時間短縮便益: 2,552億円 ・走行経費減少便益: 160億円 ・交通事故減少便益: 37億円

※5: EIRR: 経済的内部収益率
※6: 基準年(H28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%)

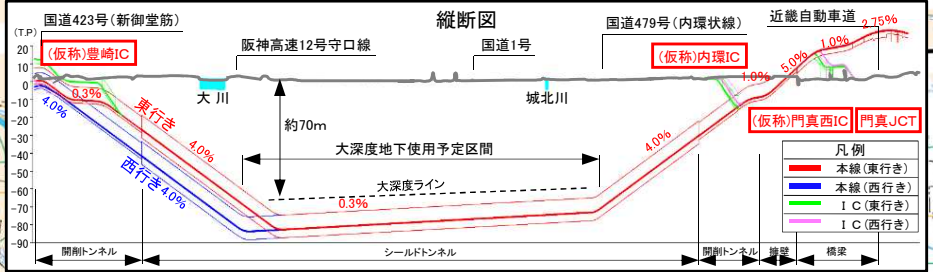
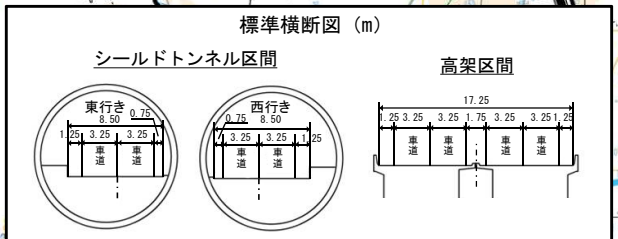
一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る新規事業採択時評価

よどがわさがんせんえんしんぶ



凡例	
	対象区間
	高速道路等
	一般国道
	主要地方道
	一般府県道
	阪神高速の主要渋滞箇所 ※1
	阪神高速の渋滞区間(1日2時間以上) ※2
	阪神高速の事故危険箇所 ※3
	一般道の主要渋滞箇所 ※4
	一般道の事故危険区間 ※5
	交通量(台/日)
	交通量(H22センサス)
	市街化区域

※1 高速道路(阪神圏中心部)の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※2 阪神高速道路株式会社提供(H27)
 ※3 阪神高速道路株式会社提供(H27)
 ※4 大阪府・大阪府の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※5 兵庫県・兵庫県の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※6 奈良県・奈良県の主要渋滞箇所資料(H25)より
 ※7 大阪府・大阪府の事故ゼロプラン資料(H22)より
 ※8 兵庫県・兵庫県の事故ゼロプラン資料(H22)より
 ※9 奈良県・奈良県の事故ゼロプラン資料(H22)より



【臨海部施設の凡例】	
	コンテナ埠頭
	大型物流施設 近年立地
	大型物流施設 計画・建設中
	大型物流施設 既存立地

※大阪府港湾局調べ(H27.5)をベースにH28.7末現地確認結果

一般国道1号 淀川左岸線延伸部



※ 計画・事業中路線名と関連のIC・JCT・出入口等名称はすべて仮称

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る 有料道路事業主体の選定について(案)

- ①現在、阪神高速道路株式会社が事業中の大阪市道高速道路淀川左岸線と一体となって機能し、効率的な事業実施が可能であること
- ②接続する第二京阪道路および近畿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事業実施が可能であること
- ③阪神高速道路株式会社及び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、阪神高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社を有料事業主体とする。

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る 有料道路事業主体の選定について(案)

高速道路会社の意向

[阪神高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道1号淀川左岸線延伸部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ることから、弊社はその動向を注視してきたところ
です。

また、弊社が事業を進めている大阪市道高速道路淀川左岸線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、当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

本事業の実施に当たっては、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。

[西日本高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道1号淀川左岸線延伸部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第二京阪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、当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

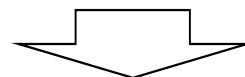
本事業の実施に当たっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用すること
により、効率的な整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る有料投資額（案）

近畿圏の新たな高速道路料金において、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料金を設定することで収入を確保していることに加え、他の条件は最新の協定（H27.3（阪神高速）、H28.6（西日本高速））における諸条件と整合。

[算出条件]

ネットワーク条件	供用中区間に加え、各年度の事業中区間の供用予定を反映
交通量	H17センサスベース
将来金利	4%
料金水準（普通車）	300－1300円
収入	・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ため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定することで確保
管理費	阪神高速等の他路線の実績を基に設定



有料投資額（案）	約2,200億円 うち阪神高速分：約1,600億円 うちネクソコ西日本分：約600億円
----------	---

全体事業費 約4,000億円

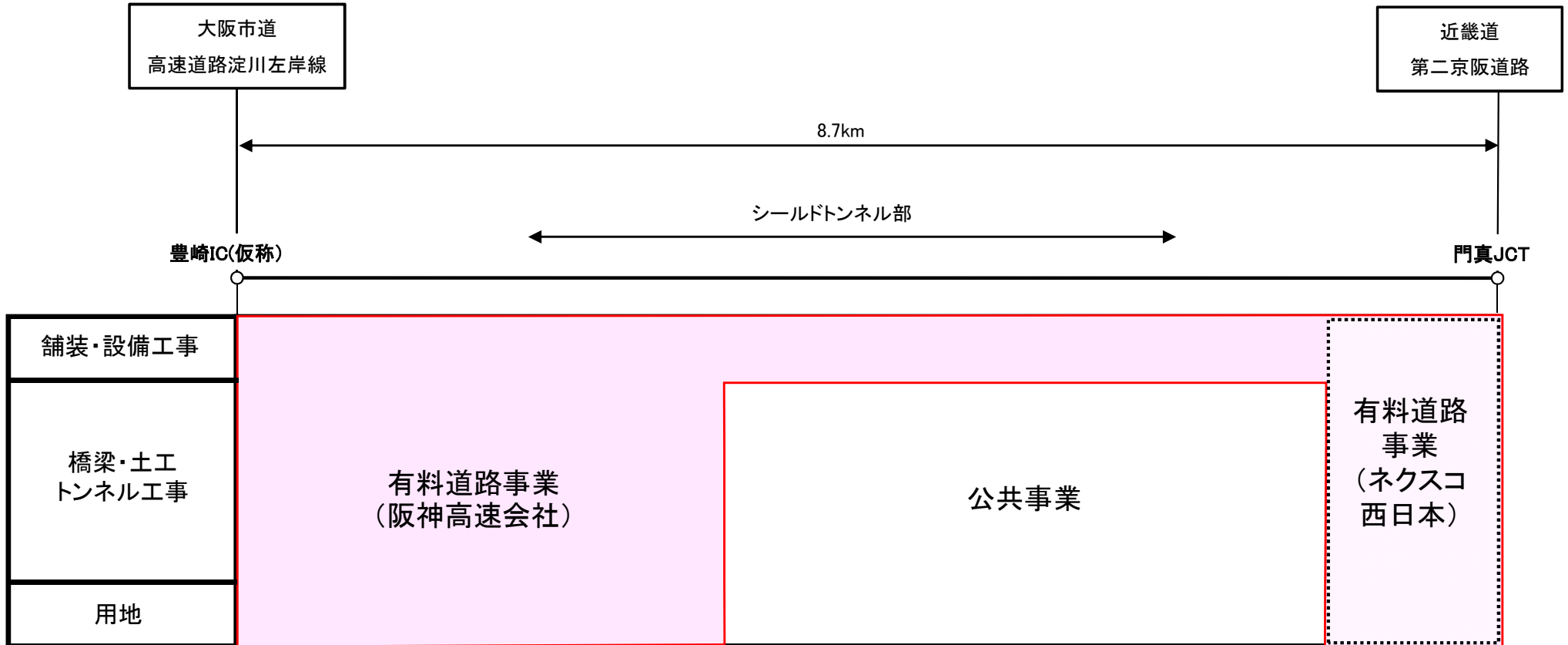
一般国道1号 淀川左岸線延伸部に係る施行区分（案）

○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担（収入で賄える分）と税負担の組み合わせにより対応

○具体的には、

- ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
- ・必要な料金設定により確保した有料道路事業費により、有料道路と接続するJCT部に加え、橋梁、土工、トンネル工事の一部区間について、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

<施行区分図>



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする

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)



※ 計画・事業中路線名と関連のIC・JCT・出入口等名称はすべて仮称

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) に係る有料道路事業主体の選定について(案)

① 接続する兵庫県道高速湾岸線および神戸市道高速道路2号線は阪神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管理が可能であること

② 阪神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、阪神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

[阪神高速道路株式会社]

ご照会のありました一般国道2号大阪湾岸道路西伸部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ることから、弊社はその動向を注視してきたところです。

また、弊社が管理している兵庫県道高速湾岸線および神戸市道高速道路2号線と接続する路線であり、一体として効率的な管理が可能となることから、当該区間に有料投資を行い実施する意向です。

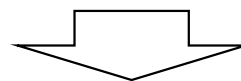
本事業の実施に当たっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄) に係る有料投資額 (案)

近畿圏の新たな高速道路料金において、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料金を設定することで収入を確保していることに加え、他の条件は最新の協定(H27.3(阪神高速))における諸条件と整合。

[算出条件]

ネットワーク条件	供用中区間に加え、各年度の事業中区間の供用予定を反映
交通量	H17センサスベース
将来金利	4%
料金水準 (普通車)	300-1300円
収入	・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ため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定することで確保
管理費	阪神高速の他路線の実績を基に設定



有料投資額 (案)	約2,500億円
-----------	----------

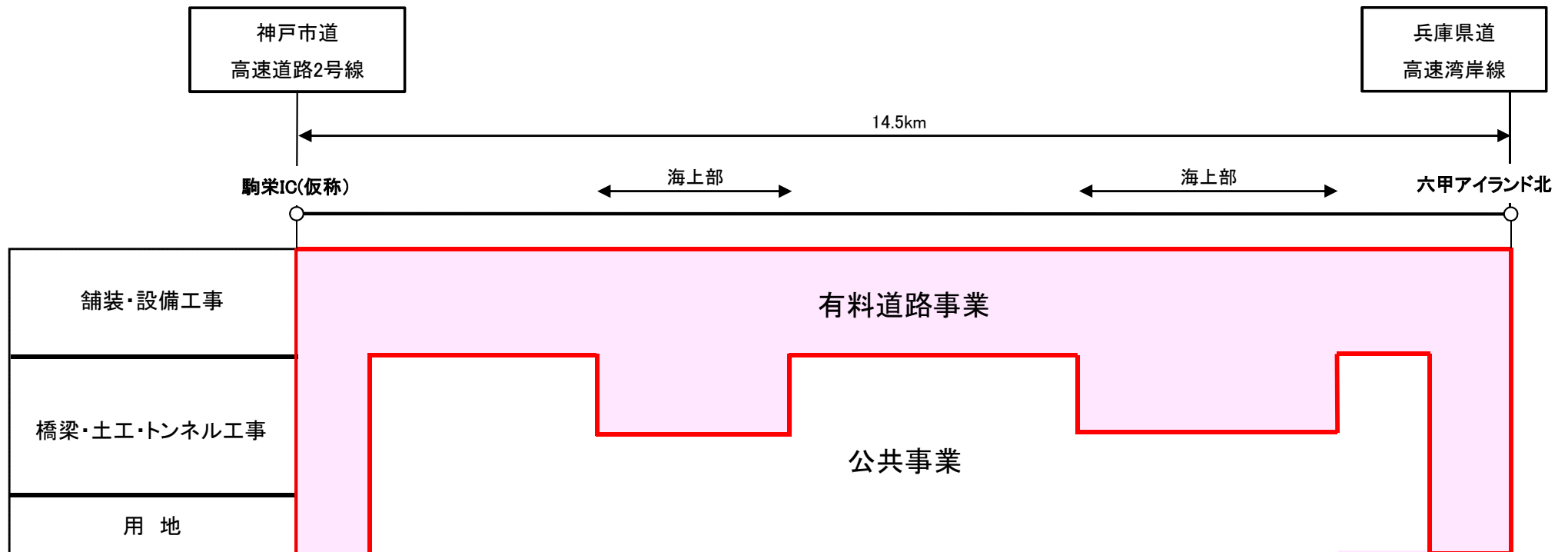
一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄) に係る施行区分 (案)

○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応

○具体的には、

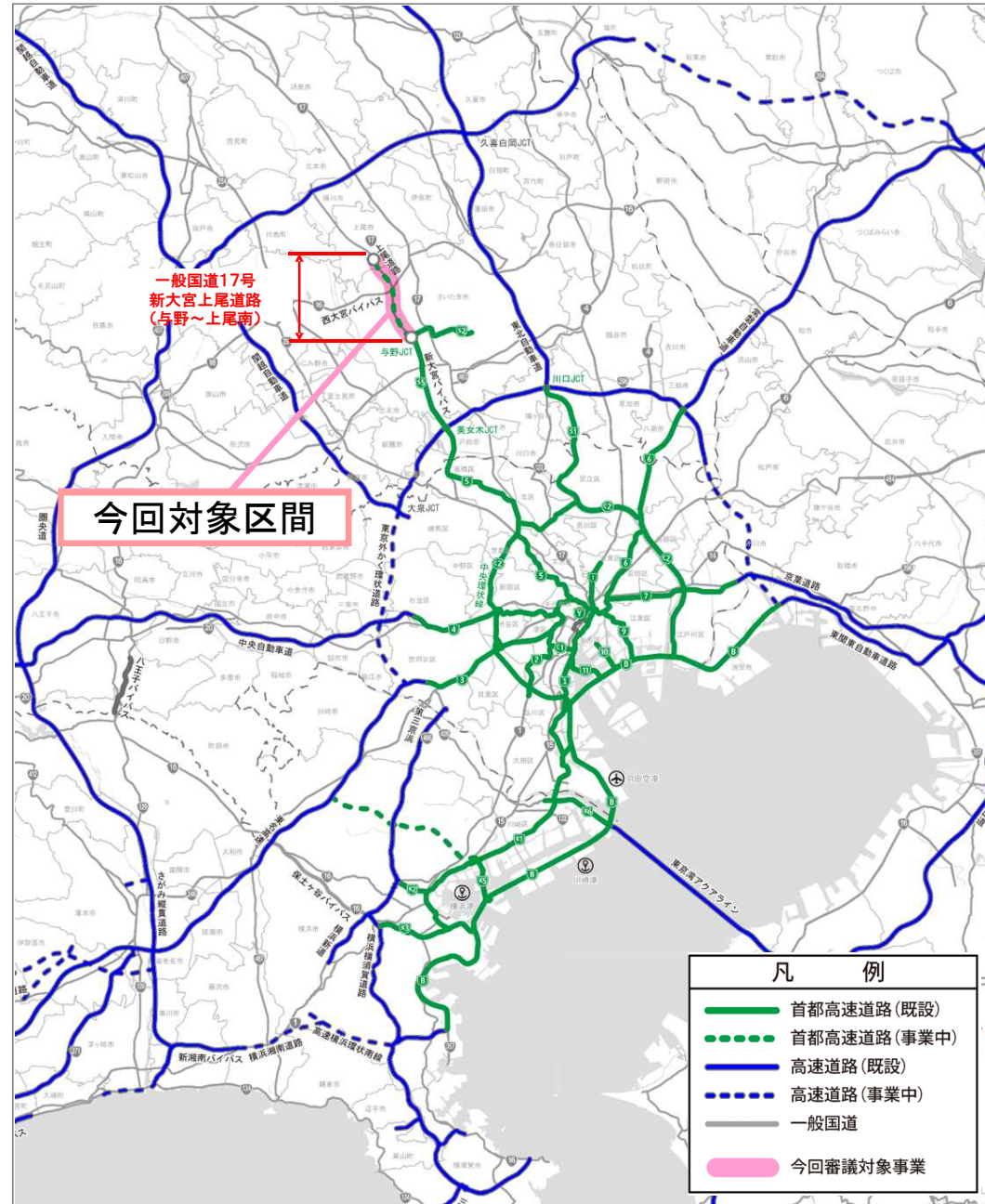
- ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
- ・必要な料金設定により確保した有料道路事業費により、有料道路との接続部に加え、橋梁、土工、トンネル工事の一部区間、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

<施行区分図>



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする

一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)



※ 計画・事業中路線名と関連のIC・JCT・出入口等名称はすべて仮称

一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)に係る 有料道路事業主体の選定について(案)

- ① 接続する埼玉県道高速さいたま戸田線は首都高速道路株式会社が管理しており、一体として効率的な管理が可能であること
 - ② 首都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、首都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

[首都高速道路株式会社]

ご照会のあった一般国道17号新大宮上尾道路(与野～上尾南)につきましては、弊社が管理している埼玉県道高速さいたま戸田線と接続する路線であり、一体として効率的な管理が可能となることから、当該区間について直轄事業とあわせて有料道路事業で実施する意向があります。

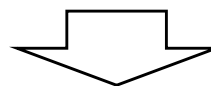
本事業の実施に当たっては、弊社の建設・管理に係る技術・ノウハウ・人材などの経営資源を活用することにより、効率的に整備を進め、一日も早い完成に向け、最大限の努力を図ってまいります。

一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南)に係る有料投資額(案)

平成28年4月に導入した首都圏の新たな高速道路料金を前提とした収入であることをはじめ、最新の協定(H28.2)における諸条件と整合。

[算出条件]

ネットワーク条件	供用中区間に加え、各年度の事業中区間の供用予定を反映
交通量	H17センサスベース
将来金利	4%
料金水準(普通車)	300-1,300円
収入	当該区間を加えることによって生じる収入
管理費	首都高速道路の他路線の実績を基に設定



有料投資額(案)	約450億円
----------	--------

全体事業費 2,000億円

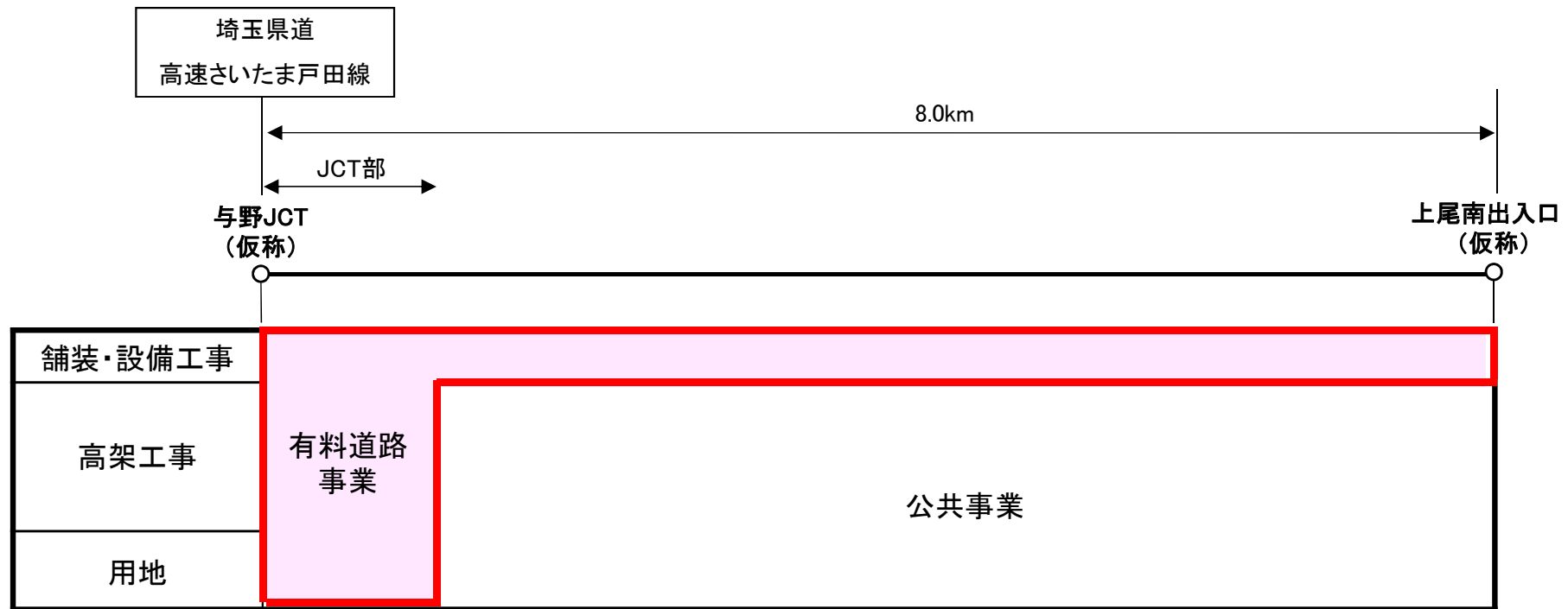
一般国道17号 新大宮上尾道路(与野~上尾南)に係る施行区分(案)

○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応

○具体的には、

- ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施
- ・有料道路と接続するJCT部等については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

<施行区分図>



⇒上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする