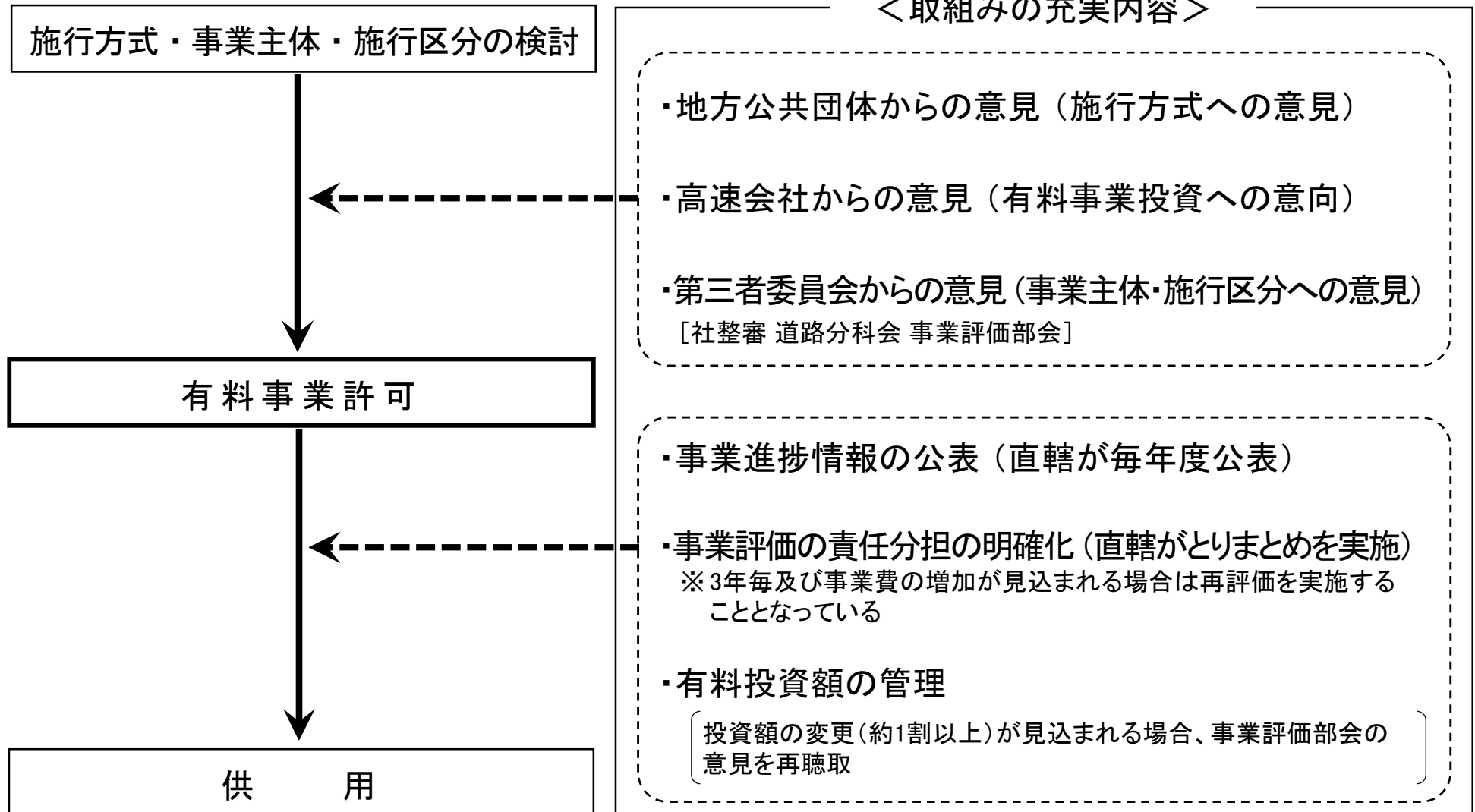


令和3年度 有料道路事業関係説明資料に係る参考資料

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

- ・ 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あたっては、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



一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) に係る事業概要

- ・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

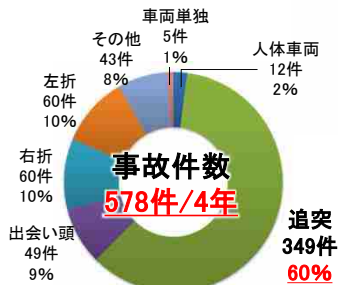
2. 課題

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

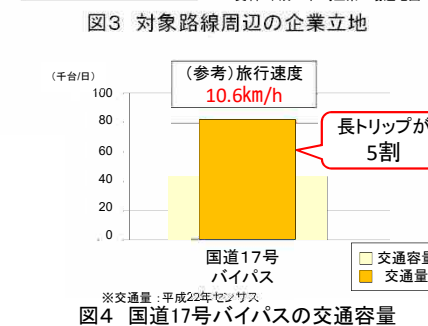
- ・圏央道沿線では企業立地が進む中、圏央道開通によるネットワーク化で、さらなる交通需要が見込まれ、物流企業等の都心方面へのアクセス改善が求められる。(図3)
- ・国道17号バイパス及び国道17号については、南北方向の長トリップの通過交通が流入し、交通容量の大幅な不足による渋滞が発生。(図4)

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)



資料: 交通事故統計データベース (H22-H25)
国道17号バイパス(与野～上尾南並行部)
図5 事故件数の内訳



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 (埼玉県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) 現況 約42分
⇒与野～上尾南整備後 約22分 (約20分短縮)
- 所要時間(鶴ヶ島JCT～さいたま新都心) 現況 約42分
⇒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

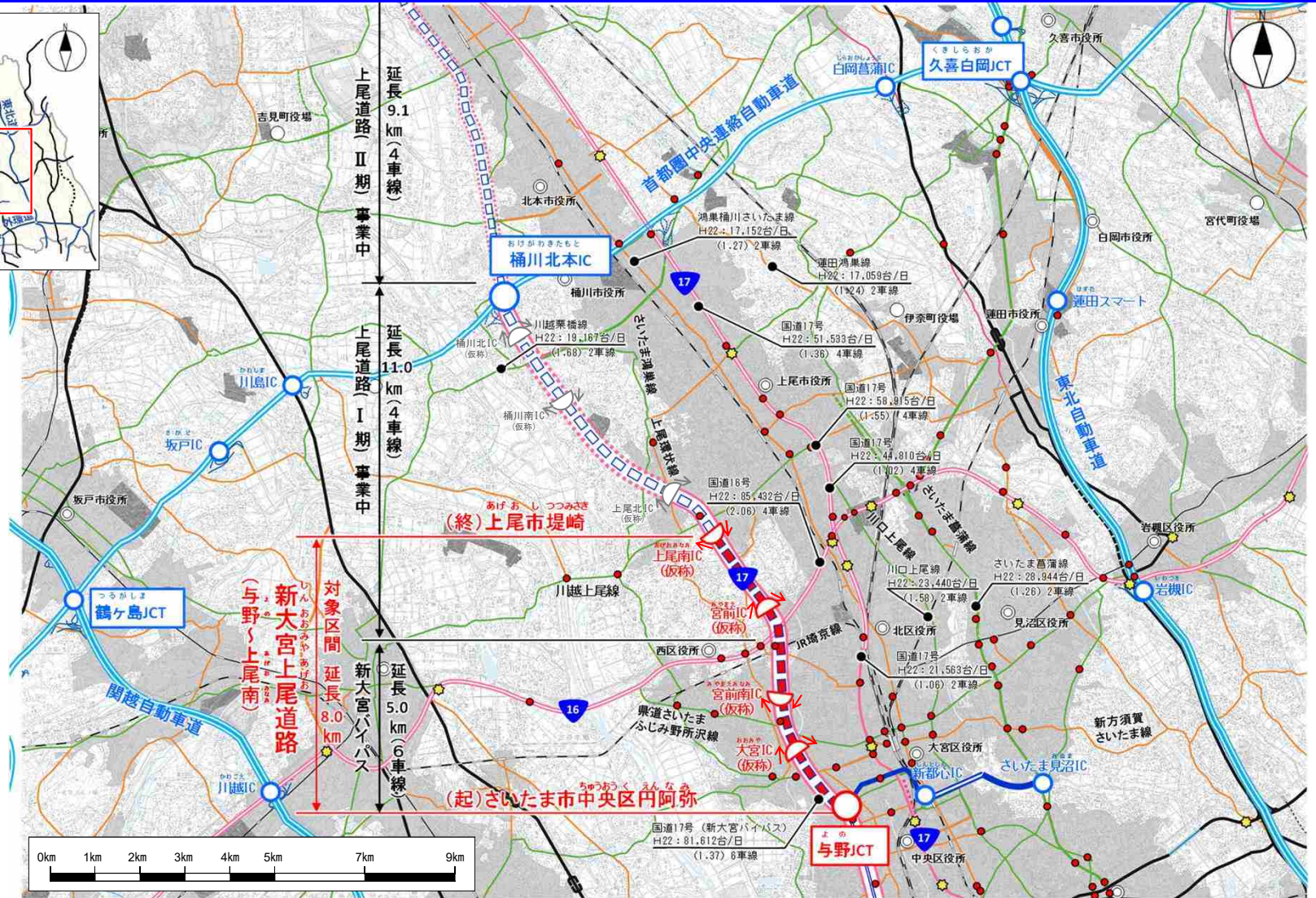
(注) 測量設計費を計上し、コスト縮減の検討とともに、有料道路事業の活用など、事業区分に関する調整を行う予定である。
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(H27年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) に係る事業概要

しんおみやあげ およの あげおみなみ



凡例	
	対象区間
	調査中 新大宮上尾道路 (専用部)
	調査中
	高規格幹線道路
	首都高速
	直轄国道
	一般国道
	主要地方道
	一般都道府県道
	IC・JCT
	主要渋滞箇所
	事故危険区間
	交通量 (H22センサス)
	人口集中地区 (DID)
	工業専用地域

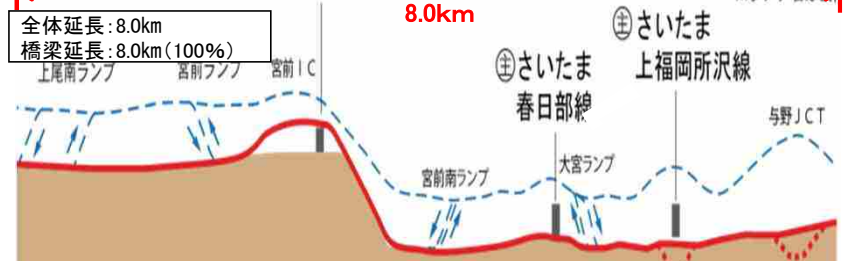
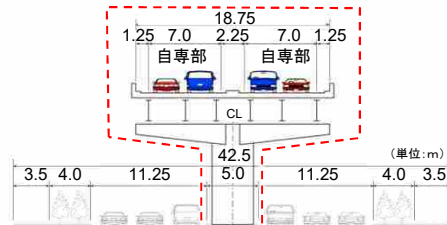
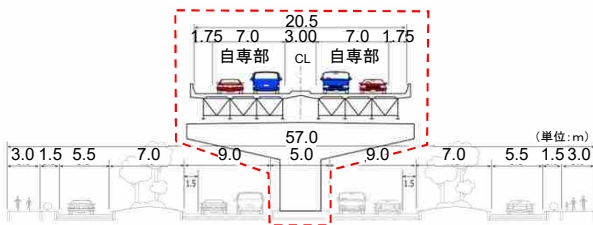


■ 標準横断面図 (上尾道路・自専道部)

■ 標準横断面図 (新大宮バイパス・自専道部)

■ 計画縦断面図

新大宮上尾道路 (与野～上尾南)



3) 人と環境にやさしい道路利活用の実現

①道路占用基準の緩和による道路空間の有効活用

- ・新型コロナウイルス感染症の状況等を踏まえ、三密対策を行う沿道飲食店等のための道路占用許可基準の緩和措置の延長を検討すべきである。
- ・地域の賑わいを創出するため、道路の機能分化に留意しつつ、歩行者中心の道路を構築する歩行者利便増進道路制度の活用を推進すべきである。

②環境負荷低減に資する道路利活用の促進

- ・ポストコロナ時代においても、環境負荷低減は引き続き重要な課題であり、環境にやさしい次世代自動車等の普及及び、当該車両の高速道路利用の促進に向けたEV充電器の設置促進等の環境整備や、道路区域内における再生可能エネルギー発電施設の設置等により温室効果ガス排出量を削減すべきである。

(3) あらゆる取組を支えるネットワーク機能の確保

1) 強靱で信頼性の高いネットワークの構築による安全・安心な社会の実現

- ・近年の激甚化・頻発化する災害に鑑み、被災後もすぐに機能する、新たな防災道路ネットワークの考え方を本格導入し、災害時に「被災する道路」から「救援する強靱道路」へ転換すべきである。
- ・その際、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開の両面から新たな目標を設定する必要がある。
- ・具体的には、第三者意見も踏まえつつ、高規格幹線道路等と並行する直轄国道を組み合わせたネットワークの緊急点検を行い、ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化、ダブルネットワーク化等を推進すべきである。
- ・なお、有料道路については、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、料金徴収期間の延長について検討することとし、地方公共団体からのヒアリングを通じて得られた提案を踏まえ、少なくとも、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を限定的に活用することを検討すべきである。
- ・また、民営化の経緯から、出資金も含めて建設債務の償還を優先するため、更新事業に関する債務は、その償還が開始されるまで利息に伴い増加するが、更新事業に関する債務を含め有利子債務を先に償還し、出資金をその後で償還することにより、全体として利息の発生を抑え、追加的な料金負担が減少するような対応が必要である。

2) 多核連携型の国づくりを可能とする道路ネットワークの実現

- ・感染症を含む様々なリスクに備えつつ、経済の再生を成し遂げるため、国土をフル稼働させ、人・モノ・情報が行き交う活力あふれる社会を実現

第3 検査の結果に対する所見

1 検査の結果の主な内容

会計検査院は、高速道路に係る料金設定及び利用の状況、6会社の経営状況、高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況、国による支援の状況について、合规性、経済性、効率性、有効性等の観点から、①高速道路に係る料金の設定はどのように行われているか、高速道路の利用はどのような状況となっているか、②6会社の経営はどのような状況となっているか、③機構による債務の返済はどのような状況となっているか、機構の財務はどのような状況となっているか、④機構及び6会社に対する国の支援はどのような状況となっているかなどに着眼して検査を実施した。

検査の結果の主な内容は、次のとおりである。

(1) 高速道路に係る料金設定及び利用の状況 (29～54ページ参照)

国土交通省は、6会社と機構との協定に定められた高速道路の料金の額等が、償還主義、公正妥当主義等の基準に適合しているか確認を行っていた。

償還主義について6会社の収支予算の明細をみたところ、計画料金収入により計画管理費及び貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっており、公正妥当主義について高速道路料金の推移をみたところ、その上昇率は電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合となっていた (44～46ページ参照)。

(2) 各高速道路株式会社の経営状況 (54～93ページ参照)

平成18年度以降の高速道路の整備状況をみたところ、18年4月1日時点においては、開通済みの延長が8,976km、事業中の延長は1,394kmとなっていたが、令和2年3月末時点においては、開通済みの延長が10,355km、事業中の延長が313kmとなっており、平成18年4月1日時点で事業中となっていた延長1,394kmのうち1,266km (90.8%) が開通していた (54ページ参照)。

高速道路事業に係る損益のうち、料金収入に係る損益については、6会社の平成18年度から令和元年度までの実績損益の累計額は32億余円から253億余円までのプラスとなっていた。また、関連事業損益は、6会社とも、平成18年度以降、継続して利益を計上していた (79～86ページ参照)。

(3) 高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況 (93～140ページ参照)

路線網等ごとの債務返済計画をみたところ、本四道路に係る出資金の令和元年度末における残高は、計1兆7382億余円となっている。機構は、高速道路勘定に係る出資金

に相当する額を機構の解散の日までに出資積立金として積み立てる必要があるとされているが、本四道路に係る出資金については、民営化申合せにおいて、機構の解散時までに返済方法を検討することとされたため、当分の間、出資積立金の積立てに要する費用から本四道路に係る出資金に相当する額を除くこととなっている。

機構が上記の1兆7382億余円を出資積立金として積み立てるためには一定の期間が必要になり、債務返済計画に影響を与えることになることなどから、国土交通省及び機構において、本四道路に係る出資金の返済方法については、計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映する必要がある (105～107、121～124ページ参照)。

出資積立金の積立時期をみたところ、平成26年6月の特措法等改正の際に、建設債務の返済及び出資積立金の積立てを機構設立から45年以内に完了した後に、特定更新等工事債務を返済するという方針が国から示されたが、その後、首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金及び阪神高速道路 (阪神圏) に係る地域路線網の全出資金については、出資者との合意や各会社と調整を図った上で、国等が方針を示し、出資積立金の積立時期の見直しを行うこととして、それぞれの債務返済計画を変更し、出資積立金の積立てを有利子である特定更新等工事債務の返済の後に行うこととして、特定更新等工事債務に係る支払利息を低減させていた。一方、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金については、出資積立金の積立時期の見直しを行っておらず、それぞれの債務返済計画において、特定更新等工事債務の返済前に出資積立金を積み立てることになっている。

しかし、このようにしていると、出資積立金を積み立てる期間に有利子債務である特定更新等工事債務を減少させることができず、同期間以降により多くの支払利息が発生することとなる。したがって、国土交通省及び機構において、全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金について、国、機構、各会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図るよう検討する必要があると認められた (132～134ページ参照)。

(4) 国による支援の状況 (140～163ページ参照)

国は、機構及び6会社に対して、出資や補助金の交付等の財政上の支援のほか、機構の資金調達に係る政府保証を行うなどの金融上の支援等の様々な支援を実施している。

このうち、機構が国等からの出資金等を財源として6会社に貸し付けている無利子貸

高速道路に係る料金、債務の返済等の状況（要請）

国土交通省、(独)日本高速道路保有・債務返済機構、6高速道路株式会社

検査の 要請の 内容等

- ✓ 要請（令和元年6月10日）された事項は、高速道路に係る料金、債務の返済等の状況に関する次の各事項
 - ① 高速道路に係る料金設定及び利用の状況
 - ② 各高速道路株式会社の経営状況
 - ③ 高速道路に係る債務の返済状況及び機構の財務の状況
 - ④ 国による支援の状況
- ✓ 機構は道路関係四公団から承継した道路資産等を保有し、これを6会社に貸し付けて、6会社から徴収する貸付料を原資に承継債務等を返済
- ✓ 6会社は高速道路事業を行い、通行料金を徴収

検査の 結果

- ✓ 高速道路に係る料金設定は、6会社の収支予算の明細では、**計画料金収入により計画管理費及び貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっていたり、高速道路料金の上昇率は電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合となっていたり**などしていた
- ✓ 全国路線網のうち本四道路に係る出資金1兆7382億余円については、機構解散時までに返済方法を検討することとされているが、機構が**出資積立金として積み立てるためには一定の期間が必要**になる
- ✓ 全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金については、**出資積立金の積立時期の見直しを行っていない**

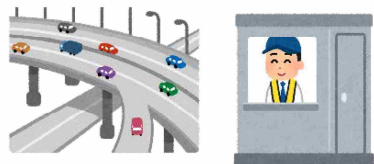
所見

- ✓ 引き続き、**償還主義、公正妥当主義等に基づく検証**を必要に応じて行うとともに、新たな路線や区間の開通等によるネットワークの整備状況、社会情勢の変化等に応じて**適時適切に料金制度及び料金割引の見直し**を行うこと
- ✓ 本四道路に係る出資金の返済方法について、出資金は多額に上っていることなどから、**計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映**すること
- ✓ 国、機構、各高速道路株式会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で**出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図る**よう検討すること

高速道路に係る料金、債務の返済等の状況（要請）

国土交通省、(独)日本高速道路保有・債務返済機構、6高速道路株式会社

高速道路に係る料金設定



料金の額の基準の適合対象（○が適合対象）

区分 \ 基準	①償還主義	②公正妥当主義	③便益主義
全国路線網に属する高速道路	○	○	-
地域路線網に属する高速道路	○	○	-
一の路線に属する高速道路	○	-	○

①**償還主義**（料金の額の水準が、当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する全ての費用を料金の徴収期間内に償うものであること）

国土交通省の確認

協定の対象となる高速道路ごとに6会社が作成した収支予算の明細及び債務返済計画において料金徴収期間内に債務の返済が完了する

検査の結果

収支予算の明細をみたところ、**計画料金収入により計画管理費及び貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっていた**
また、債務返済計画では、貸付料等により、機構の債務の返済等に係る費用を高速道路資産の貸付期間内に償うものとなっていた

②**公正妥当主義**（料金の額は、通行者の支払能力（負担力）を加味して決定されなければならない、すなわち、通行する自動車の種類によって適切な料金比率を設定するとともに、他の公共料金、交通機関の運賃（料金）、物価水準等を考慮して決定すること）

国土交通省の確認

昭和38年度以降の消費者物価指数の推移により、高速道路の料金の額が他の公共料金等と比較して適切な料金比率となっている

検査の結果

左記に倣い令和元年度までの推移をみたところ、**高速道路料金の上昇率は電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合**となっていた

③**便益主義**（料金の額は、当該有料道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないこと）

国土交通省の確認

車種別の便益額と料金の額とを比較して、いずれの車種も料金の額が便益額を下回っている

検査の結果

令和元年度末現在、通行料金を徴している一の路線についてみたところ、普通車の料金の額は、便益額を下回っていた

所見

引き続き、**償還主義、公正妥当主義等に基づく検証**を必要に応じて行うとともに、新たな路線や区間の開通等によるネットワークの整備状況、社会情勢の変化等に応じて**適時適切に料金制度及び料金割引の見直し**を行うこと

高速道路に係る料金、債務の返済等の状況（要請）

国土交通省、(独)日本高速道路保有・債務返済機構、6高速道路株式会社

高速道路に係る債務の返済状況

本四道路に係る出資金

(単位：億円)

全国路線網の令和元年度末債務返済計画	総額
返済すべき債務等の計（A）	61兆7909
機構収支の計（B）	60兆0526
本四道路に係る出資金（A－B）	1兆7382

民営化申合せ（平成15年）

本四道路に係る出資金の返済方法については、機構の解散時までには検討する

検査の結果

出資積立金として積み立てるためには一定の期間が必要になる

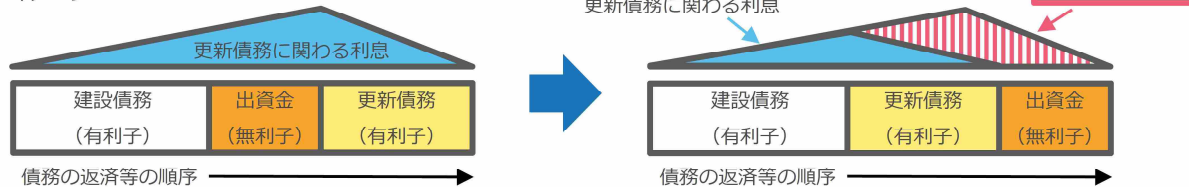
所見 本四道路に係る出資金の返済方法について、出資金は多額に上っていることなどから、計画的に検討を行い、その結果を債務返済計画に反映すること

出資積立金の積立時期の見直し

見直しの状況

首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金及び阪神高速道路（阪神圏）に係る地域路線網の全出資金については、出資積立金の積立時期の見直しを行い、特定更新等工事債務に係る支払利息を低減

イメージ



(注)「第3回首都高日本橋地下化検討会配付資料」(平成30年7月。国土交通省公表資料)に基づき会計検査院作成

検査の結果

全国路線網に係る出資金及び首都高速道路に係る地域路線網の東京都等出資金以外の出資金については、出資積立金の積立時期の見直しを行っていない

所見 国、機構、各高速道路株式会社及び出資者である地方公共団体間で調整を図った上で出資積立金の積立時期の見直しを行い、将来の支払利息の低減を図るよう検討すること