

令和4年度 有料道路事業関係説明資料に係る参考資料

高速道路の暫定2車線区間のサービス向上(手続きの見直し)

＜暫定2車線区間の主な事業の流れ＞

都市計画決定・環境アセスメント

＜実施内容＞

4車線で実施

整備計画策定
(国幹会議の議を経て、大臣決定)

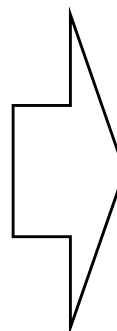
＜計画内容＞

車線数は、全区間4車線とする
さしあたり2車線の完成をもって供用を開始し、交通量の増加に応じ残りの2車線を完成するものとする

事業実施・開通

＜事業内容＞

用地は4車線取得
工事は2車線



○機動的な対応

・国幹会議の議を経ずに大臣決定

○透明性の確保

・第三者委員会で議論

(例: 道路分科会 事業評価部会)

高速自動車国道法施行令(政令)改正

H27/11/13 閣議決定

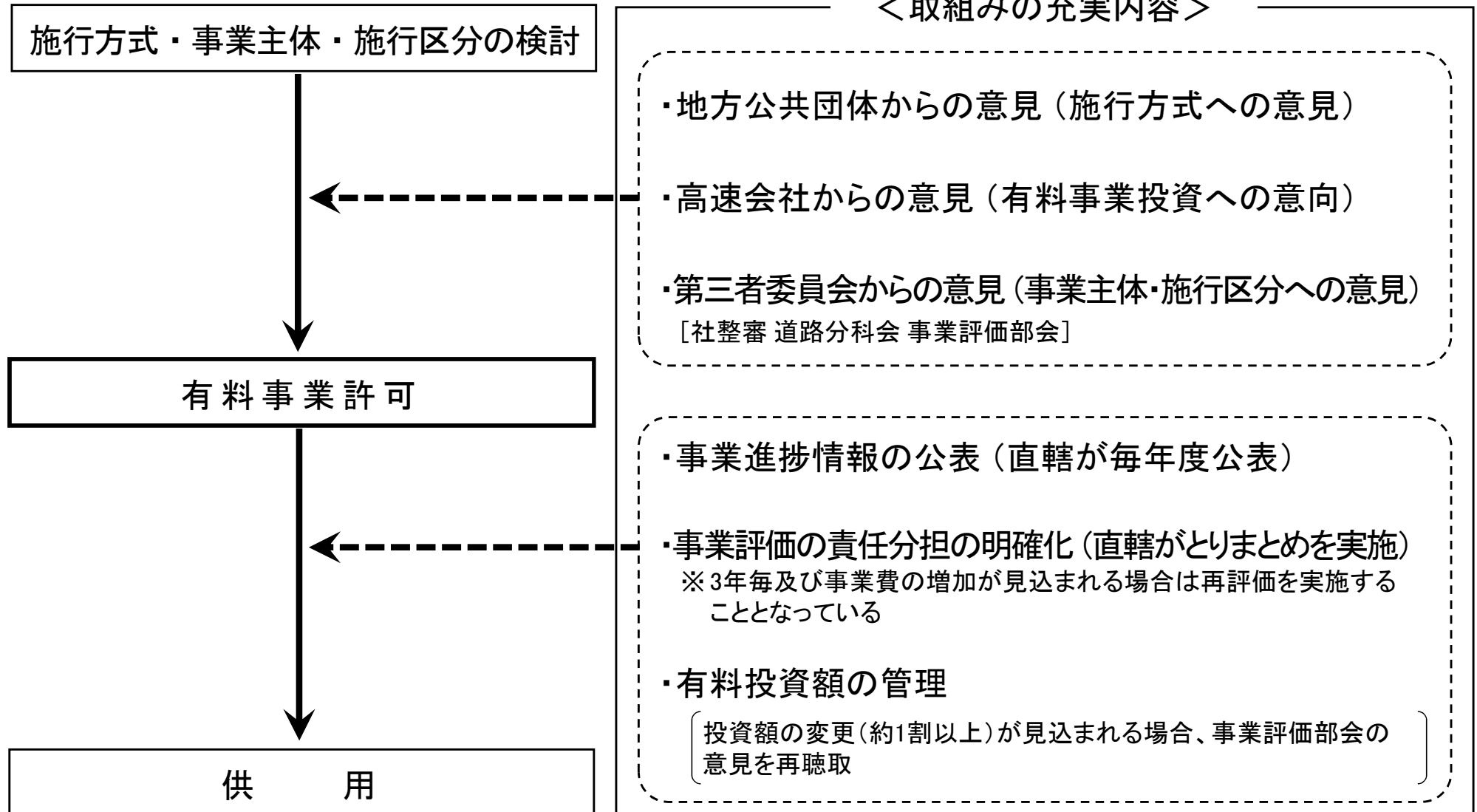
H27/11/18 公布・施行

優先整備区間の選定及び4車線化候補箇所の選定の考え方

	R1.9 優先整備区間の選定	R2.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R3.3 4車線化候補箇所の選定の考え方	R4.3 4車線化候補箇所の選定の考え方(案)
時間信頼性の確保の観点	25%以上速度低下 区間延長[km] <small>※交通量5000台/日未満除く</small> 渋滞回数[回/年]	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が平均10回/年以上)	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が平均3回/年以上)	渋滞多発区間 (過去5年において渋滞回数が平均2回/年以上) <small>※該当区間のうち、福島県の復興・再生のため、特に機能強化が必要とされる常磐道(広野～浪江)より選定</small>
事故防止の観点	死傷事故件数[件/年] 死傷事故率[件/億台km]	事故集中区間 (500m区間で、過去5年において事故件数が平均1回/年以上のうち構造上、事故が発生しやすい箇所)	事故集中区間 (500m区間で、過去5年において事故件数が平均3回/年以上)	事故集中区間 (500m区間で、過去5年において事故件数が平均3回/年以上または、事故件数が平均2回/年以上かつ死傷事故が複数回発生)
ネットワークの代替性確保の観点	年間通行止め時間[時間/年] <small>※工事によるものは除く</small> 積雪地かつ最急勾配が4%より大 特定更新等工事 並行現道における課題 (雨量等事前通行規制、積雪地かつ最急勾配5%以上) (直近の災害等を踏まえた選定)	<ul style="list-style-type: none"> ●積雪地かつ最急勾配4%より大きい区間のうち、過去5年間に立ち往生実績がある箇所 ●トンネルインバート設置工事により長期通行規制が必要となる箇所 <small>※覆工ひび割れ及び路面隆起等の変状が認められている区間より選定</small> ●並行現道において、過去5年間に雪による立ち往生実績がある箇所 	<ul style="list-style-type: none"> ●トンネルインバート設置工事等により長期通行規制が必要となる箇所 ●本線又は並行現道において、雪による立ち往生実績がある箇所 ●本線が被災した区間 	<ul style="list-style-type: none"> ●積雪地かつ最急勾配4%より大きい区間のうち、過去5年間の平均累積降雪量が50cm/年以上 ●並行現道において、過去5年間に事前通行規制の実績がある区間 ●雪による立ち往生の実績がある区間

一般国道での有料道路事業の活用にあつてはの取組みの充実にあつて

- ・ 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つては、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



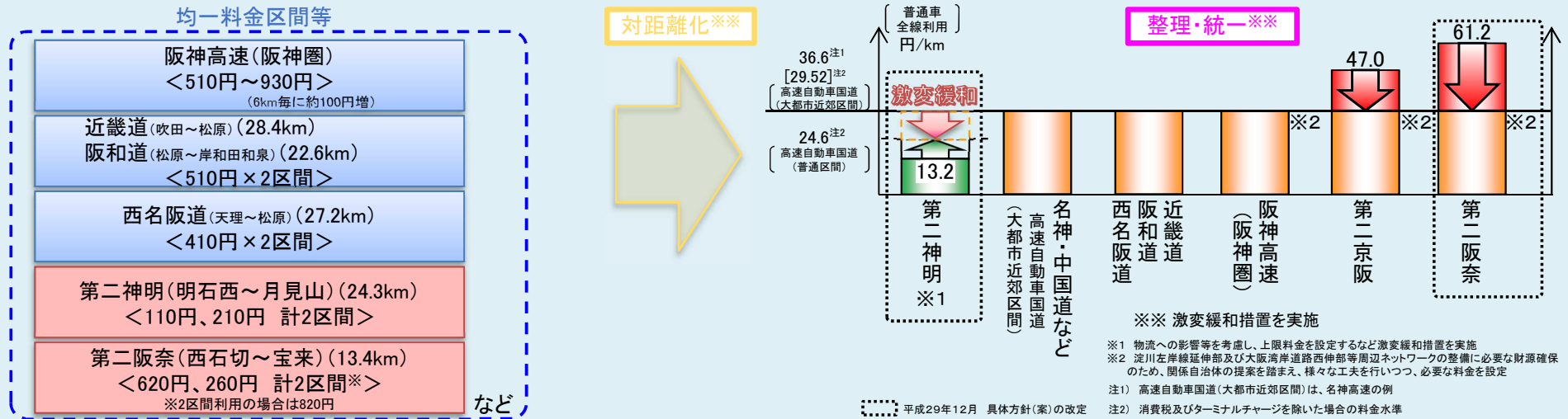
近畿圏の高速道路ネットワーク関係



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。

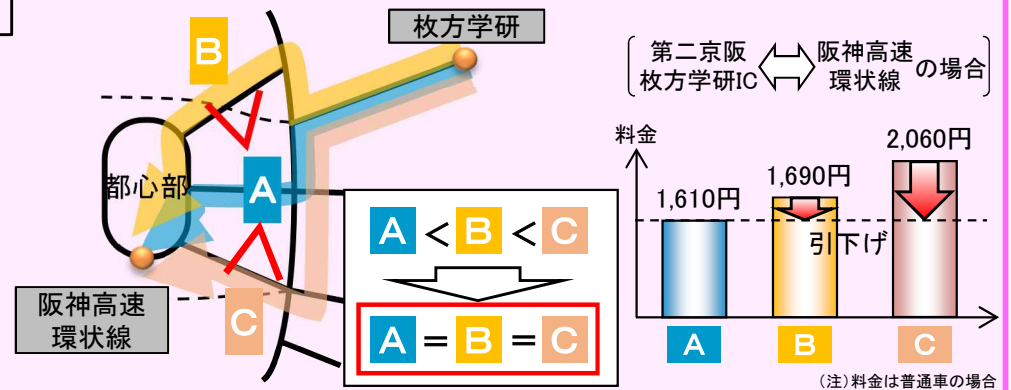


(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- 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。

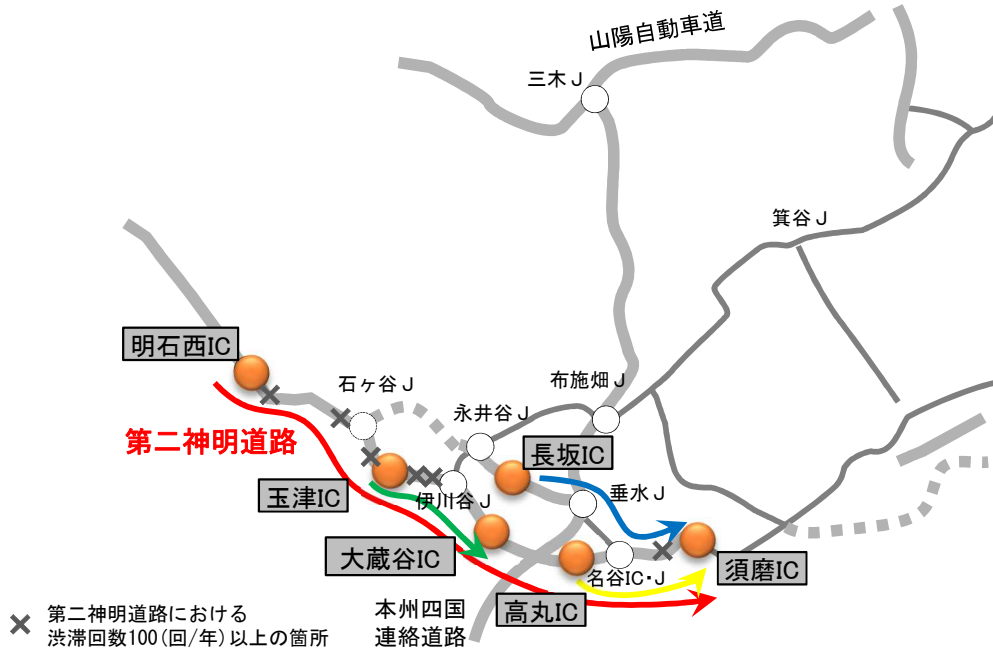
- 大阪府道路公社・南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路
→ ネクスコ西日本に移管 (平成30年4月)
- 大阪府・奈良県道路公社の第二阪奈有料道路
→ ネクスコ西日本に移管 (平成31年度以降)
- 阪神高速・京都線の油小路線・斜久世橋
→ ネクスコ西日本に移管 (平成31年4月)
- 阪神高速・京都線の新十条通
→ 京都市に移管して無料に (平成31年4月)

- 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(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



新料金 (激変緩和後)
480円

<480円>

【長坂IC→須磨IC (7.5km)】

現行	新料金 (対距離)
210円	400円



新料金 (激変緩和後)
200円

<410円>

【玉津IC→大蔵谷IC (5.5km)】

現行	新料金 (対距離)
実質無料	340円



新料金 (激変緩和後)
150円※

<150円>※

【高丸IC→須磨IC (5.5km)】

現行	新料金 (対距離)
210円	340円



新料金 (激変緩和後)
150円

<410円>

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 $(150+29.52L) \times 1.08$ 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渋滞削減等を図る観点から、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))

※ 料金所の設置後に徴収

H30.3.16 社会資本整備審議会 道路分科会 第16回事業評価部会 資料抜粋

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)

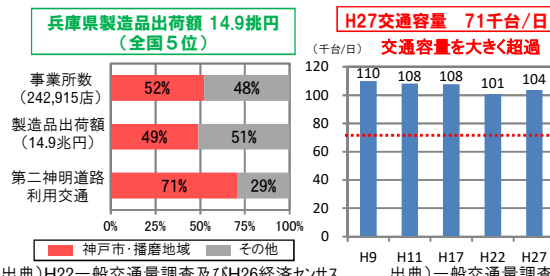


図1 兵庫県に占める神戸市・播磨地域関連の割合 図2 第二神明道路(五津IC～伊川谷IC)の交通量

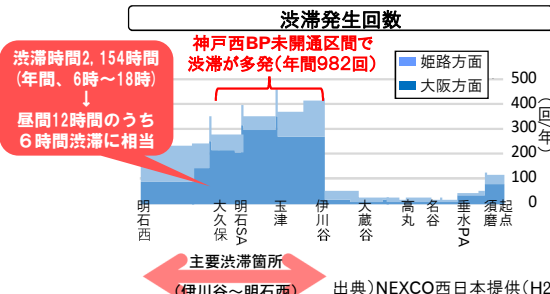


図4 第二神明道路の渋滞発生状況(平日、7時～19時)

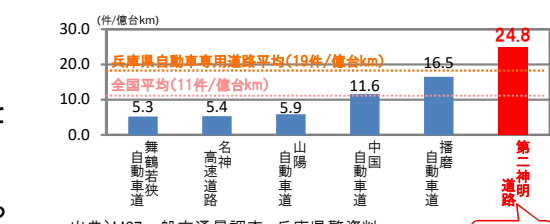


図5 兵庫県ネクソ管理道路の死傷事故率

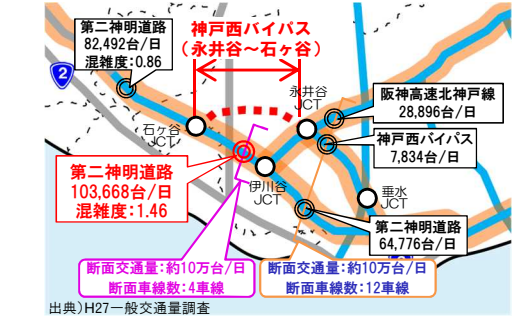


図3 兵庫県沿岸部の道路ネットワーク

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。

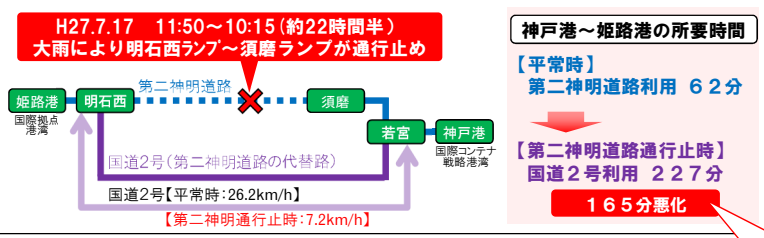
③ 通行規制時の代替性の不足

- 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場合、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

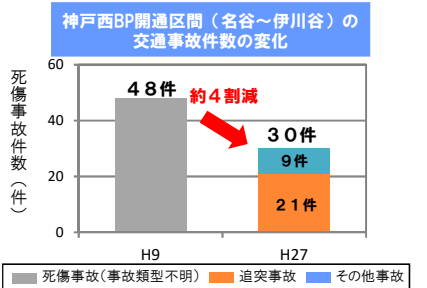
- 阪神地域と播磨地域間の物流ネットワークが拡充されることで、定時性・速達性が向上し、物流の効率化に寄与。



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

効果② 交通事故の削減

- 第二神明道路における渋滞解消による追突事故の削減に寄与。
- 神戸西バイパス開通区間(名谷～伊川谷)では死傷事故に占める追突事故の割合が低下。(図8)



出典)兵庫県警(H27) 図8 第二神明道路の事故状況

効果③ 通行規制時の代替路の確保

- 神戸西バイパス(永井谷～石ヶ谷)の整備により、代替路の確保が可能となり、交通事故等による第二神明道路通行規制時の一般道の12交通集中が緩和。