

令和2年度 有料道路事業関係説明資料

○ 東埼玉道路について、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。

→ 有料事業の新規導入(事業主体、施行区分)を審議

○ 日本の物流の大動脈である新名神高速道路の6車線化を加速し、三大都市圏をつなぐネットワークを強化するため、昨年、一昨年の新東名・新名神高速道路6車線化に引き続き、新名神高速道路(大津JCT～城陽JCT・IC、八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC)について、平成31年度財政投融资計画補正に所要額が計上。

→ 車線数の増(整備計画変更)を審議

○ 令和元年12月に閣議決定された「安心と成長の未来を拓く総合経済対策」を踏まえ、現下の低金利状況を活かし、①大都市圏環状道路の整備加速や②暫定2車線区間の4車線化に取り組むため、令和2年度財政投融资計画に所要額が計上。

① → 有料投資拡大(施行区分変更)を審議

② → 車線数の増(整備計画変更)を審議

○ 令和2年2月に、「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」を策定し、東海環状自動車道について、料金水準の整理・統一とともに整備促進。

→ 有料投資拡大(施行区分変更)を審議

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〕

路線名	起終点	延長	内容
国道4号 <small>ひがし さい たま</small> 東埼玉道路	<small>や しお まつ ふし</small> 八潮～松伏	約9.5km	有料道路事業の新規導入
国道468号 <small>しゅ と けん ちゆう おう れん 6く</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>かな ざわ と つか</small> 金沢～戸塚	約8.9km	有料事業費の変更
国道468号 <small>しゅ と けん ちゆう おう れん 6く</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>よこ はま しょう なん</small> 横浜湘南道路	約7.5km	有料事業費の変更
国道475号 <small>とう かい かん じょう</small> 東海環状自動車道	<small>よう ろう ほく せい</small> 養老～北勢	約18.0km	有料事業費の変更

〔②6車線化関係(再評価)〕

路線名	起終点	延長	内容
<small>しん めい しん</small> 新名神高速道路	<small>おお つ じょう よう</small> 大津JCT～城陽	約25.1km	車線数の増(6車線化)
<small>しん めい しん</small> 新名神高速道路	<small>や わた きょう た なべ たか つき だいいち</small> 八幡京田辺JCT～高槻第一 JCT	約10.7km	車線数の増(6車線化)

今回の審議対象の高速道路会社施行事業箇所について

〔③4車線化関係〕

路線名	起終点	延長	内容
道東自動車道	占冠～トマム	約26.2km	車線数の増(4車線化)
秋田自動車道	湯田～横手	約20.3km	車線数の増(4車線化)
常磐自動車道	浪江～南相馬	約18.4km	車線数の増(4車線化)
磐越自動車道	会津坂下～津川	約33.8km	車線数の増(4車線化)
東海北陸自動車道	白川郷～福光	約31.5km	車線数の増(4車線化)
東海環状自動車道	土岐JCT～可児御嵩	約10.5km	車線数の増(4車線化)
紀勢自動車道	大宮大台～紀勢大内山	約10.4km	車線数の増(4車線化)
舞鶴若狭自動車道	大飯高浜～小浜西	約11.5km	車線数の増(4車線化)
米子自動車道	蒜山～江府	約15.3km	車線数の増(4車線化)
徳島自動車道	土成～脇町	約18.8km	車線数の増(4車線化)
松山自動車道	伊予～内子五十崎	約24.0km	車線数の増(4車線化)
鹿児島道路	伊集院～美山	約6.1km	車線数の増(4車線化)

※阪和道(印南～みなべ)については整備計画変更済

① 有料道路事業の導入・変更

- | | |
|---|----------------|
| 1) 一般国道4号 東埼玉道路
(八潮～松伏) | [新規導入]……………4-1 |
| 2) 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道
(金沢～戸塚、横浜湘南道路) | [変更]……………5-1 |
| 3) 一般国道475号 東海環状自動車道
(養老～北勢) | [変更]……………6-1 |

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏) [有料道路事業の導入]



一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る有料投資額(案)

[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	H22センサスペース
将来金利	4%
料金水準(普通車)	草加八潮JCT～浦和野田線(9.5km)：470円 (基本料率：29.52円/km×L+150円)
収入	当該路線の有料事業化に伴う全国路線網の増収額等を考慮して算定
管理費	近傍区間の実績を基に設定



有料投資額(案)	約170億円
----------	--------

全体事業費 約2,000億円

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る有料事業費及び施行区分(案)

- 有料道路事業(料金収入)と公共事業(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
- 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の一部は有料道路事業者が実施

<施行区分図【専用部】>



注)IC, JCT名には仮称を含む

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る 有料道路事業主体について(案)

○ 東埼玉道路について、

- ①接続する東京外環自動車道は、東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東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、東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

[東日本高速道路株式会社]

- ご照会のあった、一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)については、弊社が事業中の高速道路ネットワークと密接に関連する区間であることから、一般国道事業と有料道路事業による事業方式で実施する意向です。
- 当該事業の実施にあたっては、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参ります。

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)に係る関係自治体の主な意見

[埼玉県の見解]

一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)の早期完成に向け、当該道路事業に有料道路事業を活用することについて賛同します。

本路線は、東北自動車道や常磐自動車道などの高規格幹線道路を補完するとともに、国道4号の交通渋滞の緩和や県東部地域の活性化に寄与する重要な幹線道路です。

また、国道4号は、冠水時による通行止めが発生していることからリダンダンシー確保等の観点からも整備効果が期待されます。

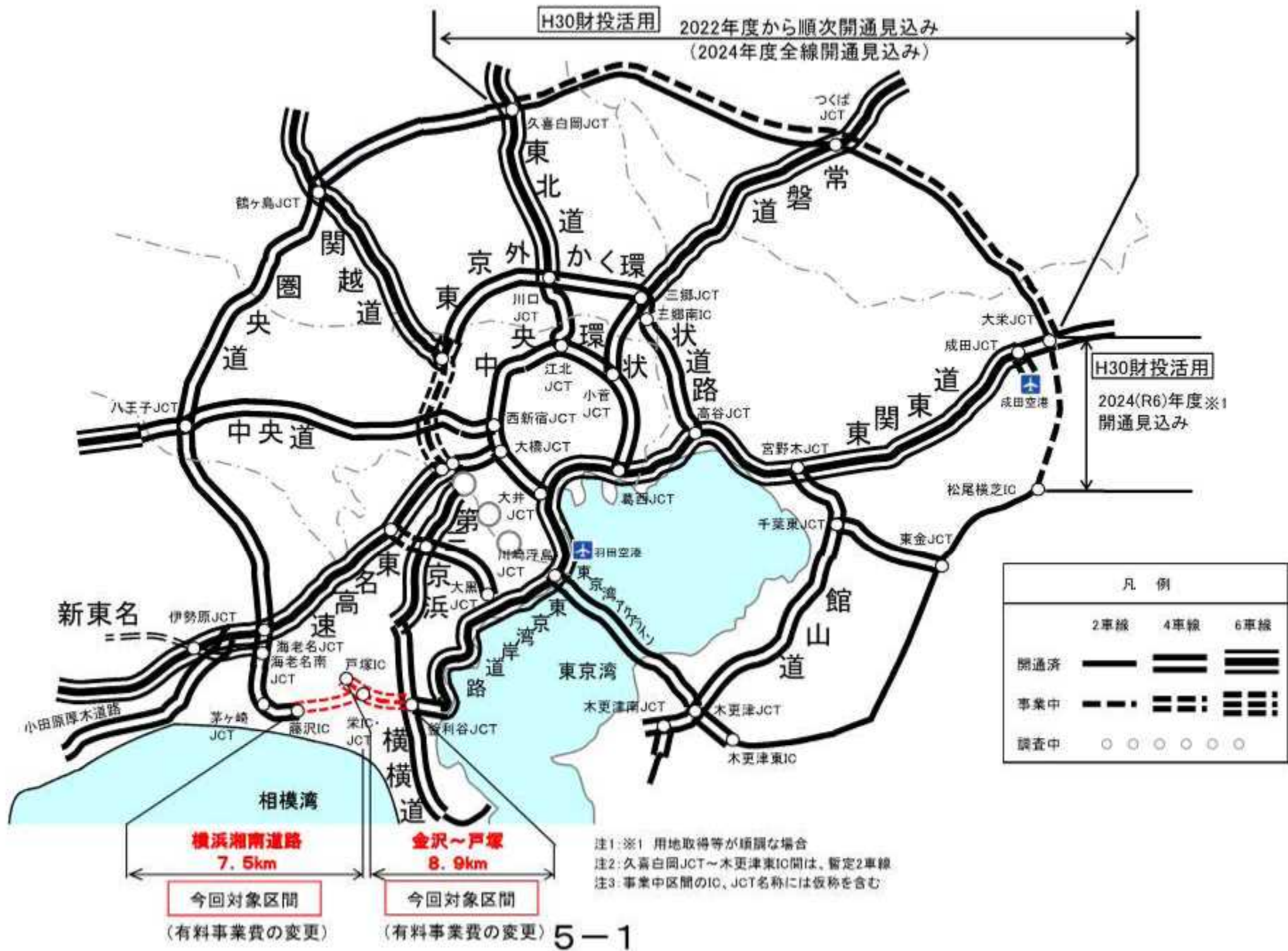
本県では、東埼玉道路の開通を見据え、沿道地域の産業基盤づくりに積極的に取り組んでいるところです。県東部地域の更なる発展を目指し、東埼玉道路と一体となって当該地域の道路ネットワークを強化するため、東埼玉道路のアクセス道路となる都市計画道路等について、関係する市町と連携しながら重点的に整備を推進して参ります。

また、本事業の事業推進を図るため、埼玉県土地開発公社を活用した用地取得の支援を行うとともに、東埼玉道路沿線では産業団地や大規模商業施設の立地により更なる交通需要の増大や交通集中が見込まれることから、積極的に県としても関係機関と連携して渋滞対策に取り組んで参ります。

圏央道及び外環道の開通に伴い、埼玉から成田空港・湾岸エリアへの所要時間が大幅に短縮するなど、外環道に接続する東埼玉道路の自動車専用部の重要性は益々高まっています。未事業化区間(松伏～春日部)につきましても、引き続き早期の事業化に向けた検討を進めていただくよう特段の御配慮をお願いします。

また、外環道と圏央道を自動車専用道路でつなげることにより、広域的な道路ネットワークの充実が図られることから、地域高規格道路の候補路線である国道16号から圏央道間の整備計画について、その具現化に向けた検討を重ねてをお願いします。

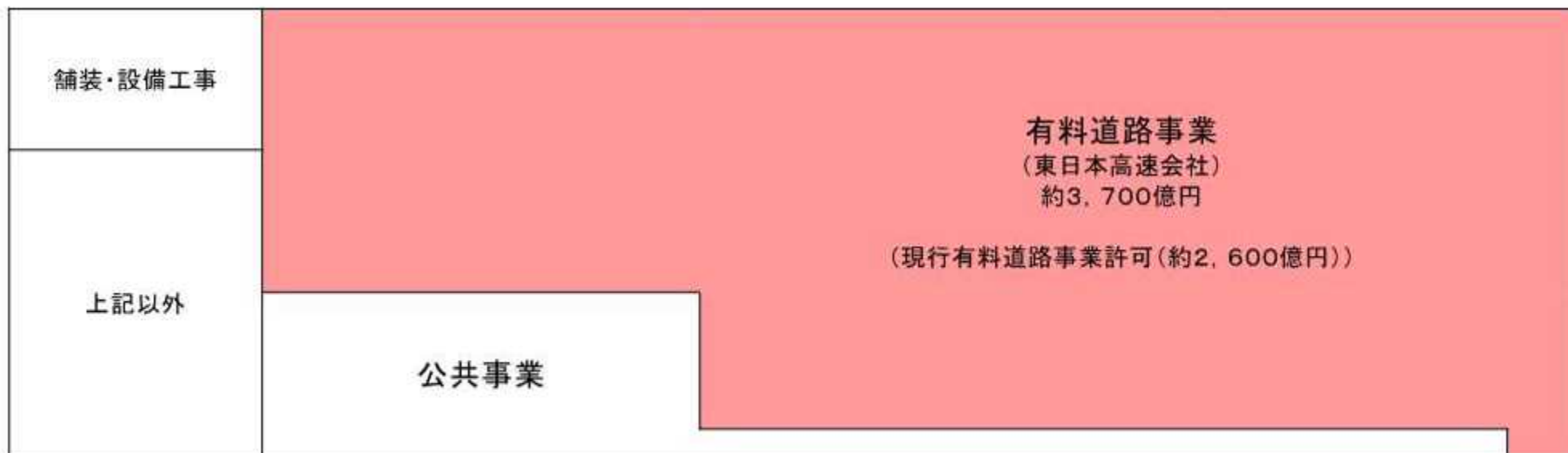
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚、横浜湘南道路) [有料事業費の変更]



一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）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（金沢～戸塚）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、残事業の一部を有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

<施行区分図>



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(金沢～戸塚)に係る関係自治体等の主な意見

[横浜市の意見]

横浜環状南線については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。また、圏央道の西側区間において唯一の未開通区間であるため、事業効果を早期に発現することが求められています。

このため、円滑な事業推進と早期開通を図るべく、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、財政投融資を用いた有料道路事業の更なる活用をお願いします。

本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

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(金沢～戸塚)での更なる有料道路事業の活用につきましては、当該道路の整備により、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468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）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（横浜湘南道路）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、残事業の一部を有料道路事業者が実施し、事業を加速する。

<施行区分図>



舗装・設備工事	<p>有料道路事業</p> <p>(東日本高速会社) 約1,550億円</p> <p>(現行有料道路事業許可(約150億円))</p>
上記以外	<p>公共事業</p>

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(横浜湘南道路)に係る関係自治体等の主な意見

[神奈川県の見解]

首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)は、横浜臨海部と湘南・県央地域などの連携を強化するとともに、三浦半島地域の活性化にも寄与する重要な路線です。

横浜湘南道路が整備されると、移動時間の短縮のみならず、物流の効率化や観光振興などが図られ、神奈川はもとより、首都圏全体の経済のエンジンをまわすうえで追い風となるとともに、災害時の救援・物資輸送にも寄与することから、一日も早い開通に向け、財政投融資を用いた有料道路事業の最大限の活用をお願いします。県としては、今後も、工事に係る関係機関調整などの協力を積極的に行ってまいります。

[横浜市の見解]

横浜湘南道路については、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成するとともに、横浜港の国際競争力の強化や、横浜経済活性化及び市民生活の利便性向上、災害時の緊急輸送路の確保などを図るため、極めて重要な路線であることから早期に整備することが必要です。また、圏央道の西側区間において唯一の未開通区間であるため、事業効果を早期に発現することが求められています。

このため、円滑な事業推進と早期開通を図るべく、事業費の縮減、必要な予算確保とともに、財政投融資を用いた有料道路事業の更なる活用をお願いします。

本市としても早期開通に向け用地取得や工事推進に協力していきます。

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(横浜湘南道路)での更なる有料道路事業の活用につきましては、当該道路の整備により、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(養老IC～北勢IC) [有料事業費の変更]

西回り区間 約77km

東回り区間 約76km

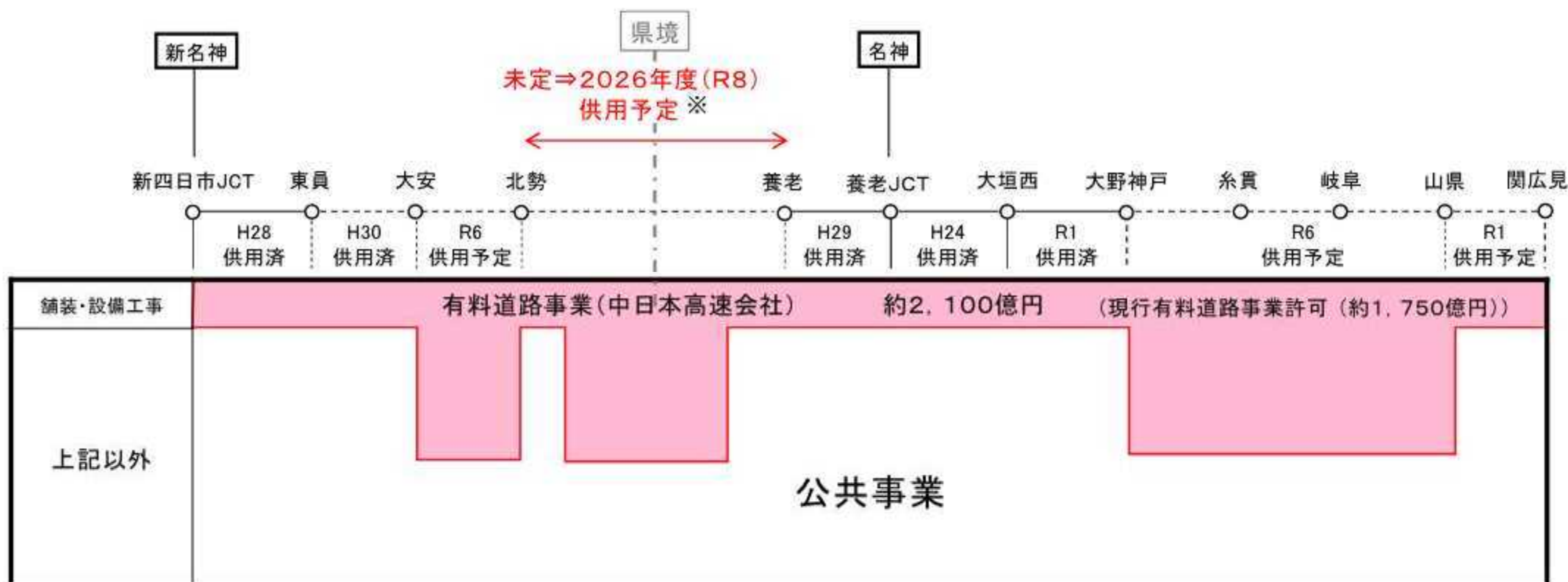


一般国道475号 東海環状自動車道(関～四日市)に係る有料事業額及び施行区分(案)

○ 東海環状自動車道(養老IC～北勢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、中京圏の新たな高速道路料金の導入により確保する財源を活用して、有料道路事業の額及び施行区分を拡大することで、事業を加速する。

<施行区分図>

(全体事業費[暫定整備] 約8,130億円)



※ 用地取得等が順調な場合

一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)に係る関係自治体等の主な意見

[三重県の意見]

東海環状自動車道(養老～北勢)の施工区分の変更について、異存ありません。

有料道路事業を活用して整備加速されることは、地域の活性化に資するものと期待しています。併せて、開通の見通しを公表して頂きますようお願いいたします。

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など多大な効果を発現することから、早期全線開通をよろしくお願いいたします。

また、令和6年度と開通見通しを示されている北勢から大安間につきまして、1日も早く開通して頂きますよう重ねてお願いいたします。

[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。

東海環状自動車道は、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」として機能し、東海地方のみならず日本の経済や産業を支える極めて重要な社会基盤です。

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、合わせて開通見通しを公表するとともに、1日も早い全線開通をお願いします。当県においても、本自動車道の整備加速に合わせ、インターチェンジに繋がるアクセス道路等の整備を着実に進めてまいります。

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(養老～北勢)における有料道路事業の活用につきましては、中京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、弊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、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。

② 6車線化関係(再評価)

- ・ 新名神高速道路7-1
 (大津JCT~城陽)
 (八幡京田辺JCT~高槻第一JCT)

③ 4車線化関係

- ・ 道東自動車道8-1
 (占冠~トマム) 他

近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽) [整備計画変更(6車線化)]

近畿自動車道名古屋神戸線(八幡京田辺JCT~高槻第一JCT) [整備計画変更(6車線化)]



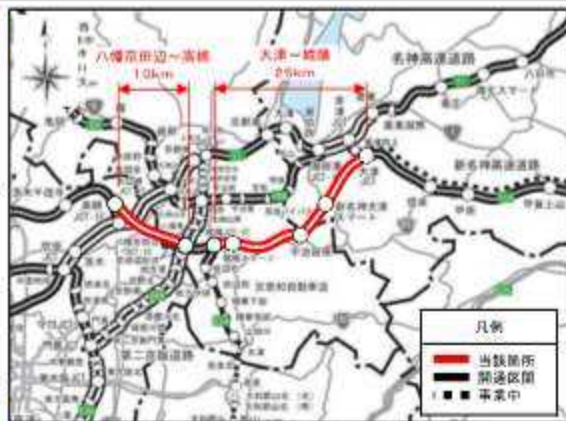
近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽JCT、八幡京田辺JCT~高槻JCT)の6車線化について

・物流において重要な役割を果たす新名神高速道路について、6車線化することで、物流の生産性や道路ネットワークの安定性の更なる向上を図る。

1. 事業概要

- ・起終点：滋賀県大津市～大阪府高槻市
- ・延長等：35km
第1種1級、6車線、設計速度120km/h
- ・全体事業費：約4,000億円
- ・計画交通量：約59,300台/日

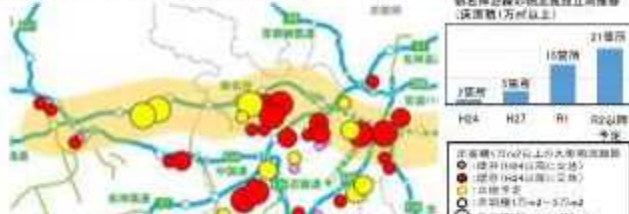
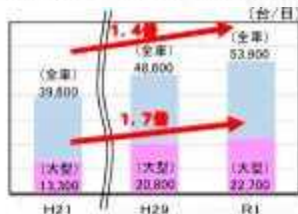
乗用車	小型貨物	普通貨物
約24,300台/日	約4,600台/日	約30,400台/日



2. 道路交通上の課題

①物流の生産性向上への環境整備

- ・東名・名神(新東名・新名神含む)は、全国の貨物輸送の約半分を担っており、物流において重要な役割
- ・供用中の新名神では大型車の交通量が増加傾向にあり、ICからアクセスの良い新名神沿線では大型物流施設の立地が増加
- ・深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化のために、ダブル連結トラックの運行が2019年から開始され、現在は東北から九州まで拡充されている
- ・官民ITS構想・ロードマップ2019において、2022年度以降、東京～大阪間での後続車無人隊列走行システムの商業化を目指すとしており、生産性向上を着実に実現するためにもインフラ環境整備が必要
- ・大型車混入率の高い路線では、4車線の方が大型車が追越車線を走行する機会が多く、実勢速度の異なる普通車と大型車の混在が多くなり事故や渋滞の発生リスクが高い



②ネットワークの代替性の観点

- ・2019年3月の新名神(新四日市～亀山西)の開通により、新名神の交通量が増加し、事業中区間と並行している名神の草津JCT付近や大山崎JCT付近に交通が集中し渋滞が増加
- ・2019年9月に発生した四日市JCT～新四日市JCTの災害通行止め時には、東名阪への迂回により大規模な渋滞が発生しており、災害等の交通障害があった場合は新名神周辺ネットワークで大きな影響が見込まれる
- ・災害等の交通障害があった場合でも、国土軸として新名神の交通容量の拡大と交通機能の安定性が必要
- ・6車線化することで、交通障害があった場合でも早期の車線の確保が可能



③暫定4車線供用後の6車線化(拡張)の課題

- ・暫定4車線での供用後に6車線化(拡張)する場合、コスト・工期・お客さまサービス面(長期間の交通規制が必要)で多大な課題が内在
- ・事業中である大津～城陽及び八幡京田辺～高槻で6車線化に着手することで、暫定4車線完成後に6車線化する場合と比較すると、トンネルなどの構造物施工における手戻りが少なくなるため、大きなコスト削減見込み(2,500億円程度)



3. 整備効果

効果1 物流効率化による生産性の向上 [◎]

- ・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。

効果2 ネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保 [◎]

- ・名神とのダブルネットワークの安定性向上により、ネットワークの代替性が強化され、災害発生時の通行止めや長期通行規制等の場合においても、新名神高速道路が国土軸として機能し、高速道路ネットワークの安定的な交通を確保できる。

効果3 事業中区間の6車線化による効率的な事業執行 [◎]

- ・暫定4車線の構造物を事前に6車線の構造物で施工することにより、将来的にかかるコストの削減や6車線の早期の開通が可能となる。

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金融化し、費用と比較したもの)

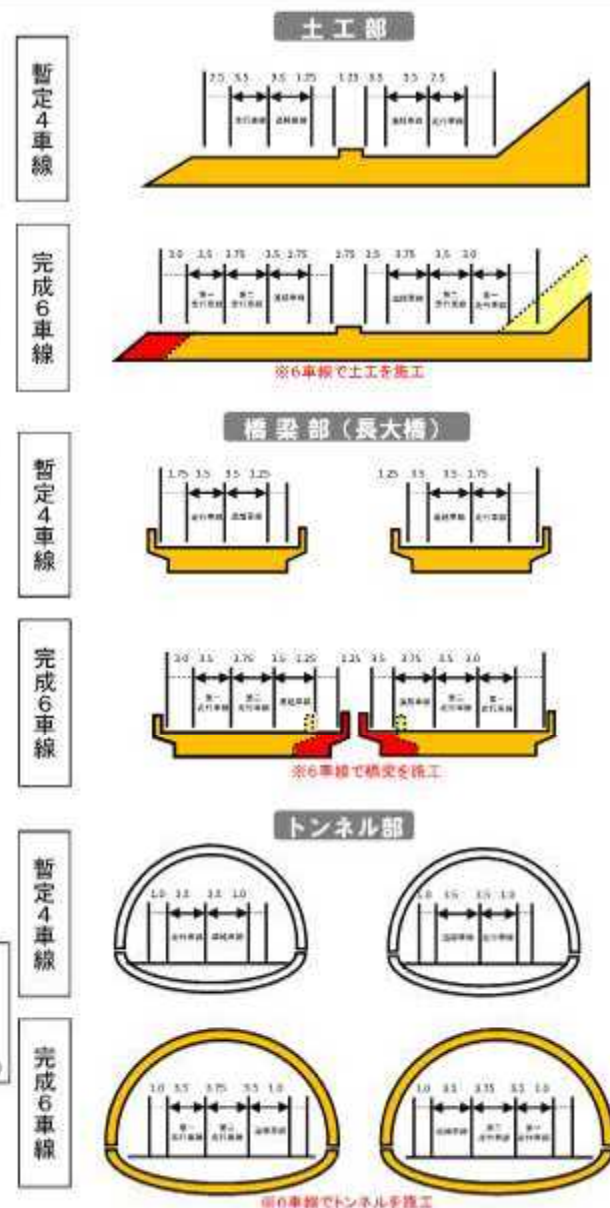
	B/C	EIRR①	総費用②	総便益②
大津～城陽	2.3(2.0)	11.1%(8.5%)	4,460億円(5,311億円)	10,408億円(10,408億円)
城陽～高槻	2.9(1.7)	13.0%(6.8%)	4,116億円(6,842億円)	11,777億円(11,777億円)

注1) 値は標準事業を対象とした場合。
注2) 値は標準事業を対象とした費用便益分析結果。
注3) EIRR: 経済的外利率
注4) 基準年(2019年)における現在価値を記載し現在価値比のための社会的割引率(4%)

全体評価 ○ 物流の生産性向上、名神の通行止め等の際における国土軸の安定的な交通の確保の観点から、大津JCT～城陽JCT及び八幡京田辺JCT～高槻JCTについては、6車線化が必要。

近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽JCT、八幡京田辺JCT~高槻JCT)の6車線化について

トンネルなどの暫定4車線の構造物を事前に6車線の構造物として施工することで、将来的にかかるコストの削減と6車線の早期の開通が可能



▲標準断面図(単位:m)

近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽JCT、八幡京田辺JCT～高槻JCT)に係る 関係自治体の主な意見

[滋賀県の意見]

本件は、国土の中央に位置する地理的特性から、名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路などの幹線道路が通過しており、人や物の往来が頻繁に行われる交通の要衝にあります。こうした交通立地の優位性は、県の経済活動を活発化し、全国有数のモノづくり県として発展してきました。

「未来投資戦略2018」に示されている新名神高速道路の6車線化は、モノづくり県である本県にとっても、物流の効率化による更なる生産性向上に寄与するものと大いに期待しております。

つきましては、現在、暫定4車線で施工が進められている新名神高速道路(大津～城陽)について、車線数の増加の検討を進めるとともに、一日も早い整備をお願いします。

[京都府の意見]

新名神高速道路(大津～城陽)及び(八幡京田辺～高槻)の6車線化については、非常に重要な施策であると考えており、異存ありません。

今年度策定した京都府総合計画においても、「新名神を活かす『高次人流・物流』構想」として、新名神高速道路を活用した人流・物流・産業の拠点形成の構想を位置づけ、国際空港や港湾などとの連携も視野に入れた経済圏、良好な住環境を備えた生活圏の形成を進めることとしております。

新名神高速道路は、関西全体に大きな経済効果をもたらし、日本経済の未来を支える道路として、更には、物流分野の生産性向上に資するダブル連結トラックやトラック隊列走行の普及を見据えた道路として、早期に全線6車線化を進めていただきますようお願いいたします。

[大阪府の意見]

新名神高速道路(八幡京田辺～高槻)の6車線化は、大阪・関西のさらなる成長に寄与するものであり、一日も早い整備をよろしくお願いいたします。

また、新名神高速道路全線の6車線化につきましても、具体化に向け取り組んでいただきますよう、併せてお願いいたします。

高速道路の機能強化の加速(成長力を強化する物流ネットワークの強化等の高速道路の整備)

※令和2年度道路局関係予算決定概要
令和元年12月20日

財政投融资を活用して、①暫定2車線区間の機能強化による安全性・信頼性等の向上、
②大都市環状道路の整備加速による生産性の向上等を行う。

超長期(30年等)
・固定等の財政融資
1. 12兆円の追加

機構：0.86兆円
会社：0.26兆円



(財投活用による効果)
機構：0.6兆円程度の
金利負担の軽減
会社：建設等に伴う
コストの低減

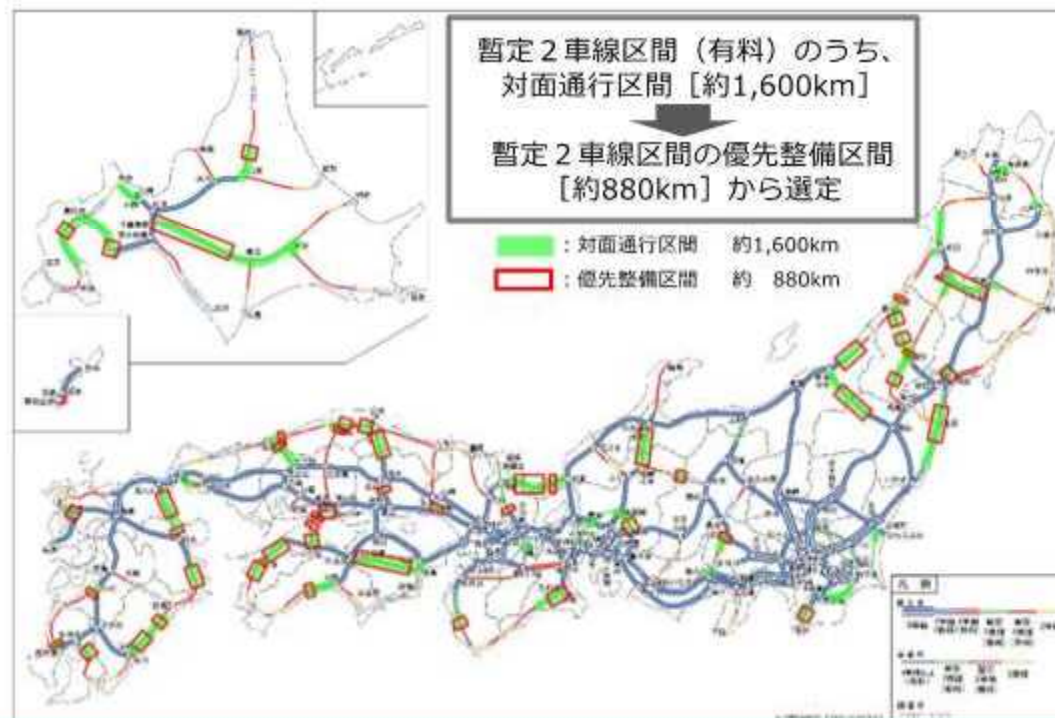


計0.9兆円程度の事業を実施
(財投活用による整備予定箇所)

- 暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 大都市圏環状道路の整備促進
- 更新事業の実施

<事業(例)>

安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線区間における4車線化等による機能強化



約4,300億円

暫定2車線区間における4車線化の進め方

※第37回国土幹線道路部会資料
令和2年3月12日

対面通行の暫定2車線区間(約3,100km うち有料約1,600km)

優先整備区間(約880km)を選定〈R1.9月公表〉

- 以下の3つの観点から課題を指標化し、評価
〈解決すべき課題〉
- 時間信頼性の確保の観点
 - 事故防止の観点
 - ネットワークの代替性確保の観点

財投等による投資余力の規模を踏まえ、各指標において、
課題が顕著な箇所を4車線化の実施箇所として選定

R2年度財政投融资等を活用し、今回、15箇所約110kmを事業化

残りの区間については、財源の確保状況を踏まえ、順次事業化
(10~15年での完成を目指す)

これまでと今回の4車線化の選定の考え方

※第37回国土幹線道路部会資料
令和2年3月12日

		選定の考え方	解消すべき課題の観点		
			時間信頼性の確保	事故防止	ネットワークの代替性確保
H 2 1	第4回国幹会議 (上信越道 他5路線)	・交通量が多く、渋滞や事故が多発していること	○	○	
H 2 8	第9回事業評価部会 (常磐道)	・交通集中等によるサービス水準の低下 ・反対車線への突破事故の発生	○	○	
H 2 8	第24回国幹部会 (常磐道 他4路線)	・暫定2車線区間における速度が近傍の4車線化区間の平常時の速度に比べ、著しく低下(概ね▲25%)している箇所	○		
H 3 0	第16回事業評価部会 (圏央道 他3路線)	<圏央道> ・放射方向の高速道路とのJCT周辺で慢性的な渋滞が発生 ・交通事故起因の通行止めに伴う交通機能の低下 <他3路線> ・交通集中等によるサービス水準の低下 ・反対車線への突破事故の発生 ・夜間工事による通行止めの発生	○	○	
H 3 1	第32回国幹部会 (16箇所85km)	・重要インフラの緊急点検を踏まえた土砂災害の危険性が高い箇所のうち、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所			○
R 2	第37回国幹部会 (15箇所110km)	<時間信頼性の確保> ・渋滞多発箇所 <事故防止> ・道路構造が厳しい事故集中箇所 <ネットワーク代替性の確保> ・大雪による立ち往生が発生した急勾配箇所 ・トンネル大規模修繕箇所※1	○	○	○

※1:長期通行規制が予定されている箇所(トンネルインバート設置工事に伴う迂回路として4車線化を実施)。

4車線化候補箇所の選定の考え方

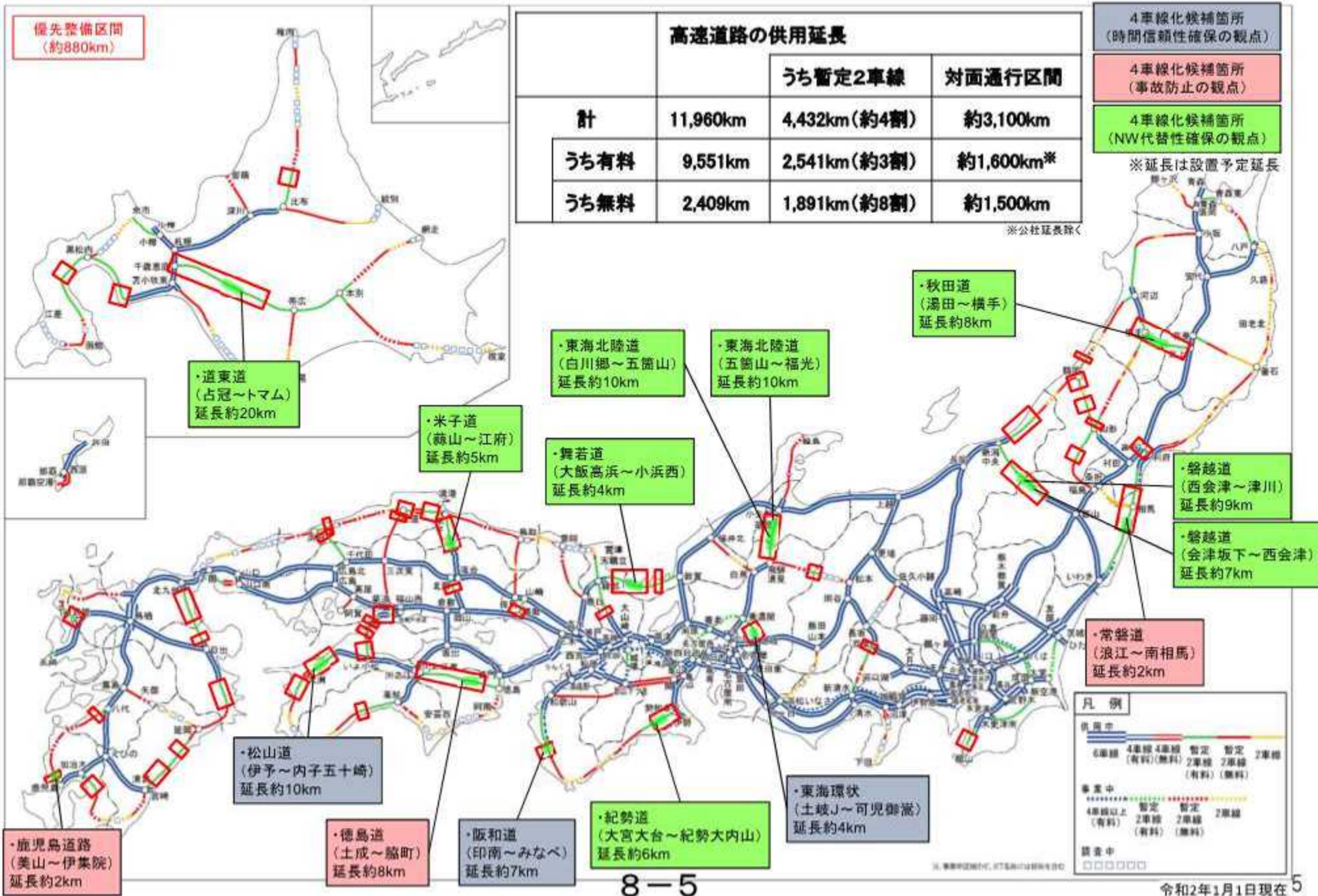
※第37回国土幹線道路部会資料
令和2年3月12日

選定の考え方	対象区間
時間信頼性の確保の観点	
<p>■ 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)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東海環状(土岐J~可児御嵩) ・阪和道(印南~みなべ) ・松山道(伊予~内子五十崎)
事故防止の観点	
<p>■ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・縦断勾配における特例値を使用等 (-設計速度100km/hの場合:3%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・常磐道(浪江~南相馬) ・徳島道(土成~脇町) ・鹿児島道路(美山~伊集院)
ネットワークの代替性確保の観点	
積雪地かつ最急勾配4%より大きい	
<p>■ 過去5年間に立ち往生実績がある箇所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・米子道(森山~江府)
並行現道に課題(積雪地かつ最急勾配5%以上)	
<p>■ 並行現道において、過去5年間に立ち往生実績がある箇所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道東道(占冠~トマム) ・東海北陸道(白川郷~五箇山) ・舞若道(大飯高浜~小浜西)
特定更新等	
<p>■ 覆工ひび割れ及び路面隆起等の変状が確認されており、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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田道(湯田~横手) ・磐越道(金津坂下~西会津) ・磐越道(西会津~津川) ・東海北陸道(五箇山~福光) ・紀勢道(大宮大台~紀勢大内山)

※環境アセスメントが未了等のため事業環境が整っていない区間や、近年の対策により渋滞が大幅に減少している区間を除く

4車線化候補箇所

※第37回国土幹線道路部会資料
令和2年3月12日



4車線化等の個別箇所一覧

路線名	起終点	対策延長
<small>とう とう</small> 道東自動車道	<small>しむ かっぶ</small> 占冠～トナム	約19.9km
<small>あき た</small> 秋田自動車道	<small>ゆ た よこ て</small> 湯田～横手	約7.7km
<small>じょう ばん</small> 常磐自動車道	<small>なみ え みなみ ほう ま</small> 浪江～南相馬	約1.9km
<small>ばん えつ</small> 磐越自動車道	<small>あい づ ばん げ にし あい づ</small> 会津坂下～西会津	約7.1km
<small>ばん えつ</small> 磐越自動車道	<small>にし あい づ づ がわ</small> 西会津～津川	約8.8km
<small>とう かい ぼく りく</small> 東海北陸自動車道	<small>しら かわ ごう ご か やま</small> 白川郷～五箇山	約10.1km
<small>とう かい ぼく りく</small> 東海北陸自動車道	<small>ご か やま ふく みつ</small> 五箇山～福光	約9.5km
<small>とう かい かん じょう</small> 東海環状自動車道	<small>と き か に み たけ</small> 土岐JCT～可児御嵩	約4.4km
<small>き せい</small> 紀勢自動車道	<small>おお みや おお たい き せい おお うち やま</small> 大宮大台～紀勢大内山	約6.2km
<small>まい づる わか さ</small> 舞鶴若狭自動車道	<small>おお い たか はま お ばま にし</small> 大飯高浜～小浜西	約3.6km※
<small>よな こ</small> 米子自動車道	<small>ひる ぜん こう ふ</small> 蒜山～江府	約4.7km
<small>とく しま</small> 徳島自動車道	<small>と なり わき まち</small> 土成～脇町	約7.7km
<small>まつ やま</small> 松山自動車道	<small>い よ うち こ い か ざき</small> 伊予～内子五十崎	約9.7km
<small>か ご しま</small> 鹿児島道路	<small>い じゅう いん み やま</small> 伊集院～美山	約2.3km

※小浜西～小浜間のすりつけ含む。

道東自動車道(占冠~トナム)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



【凡例】

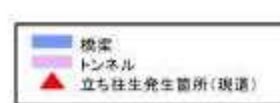
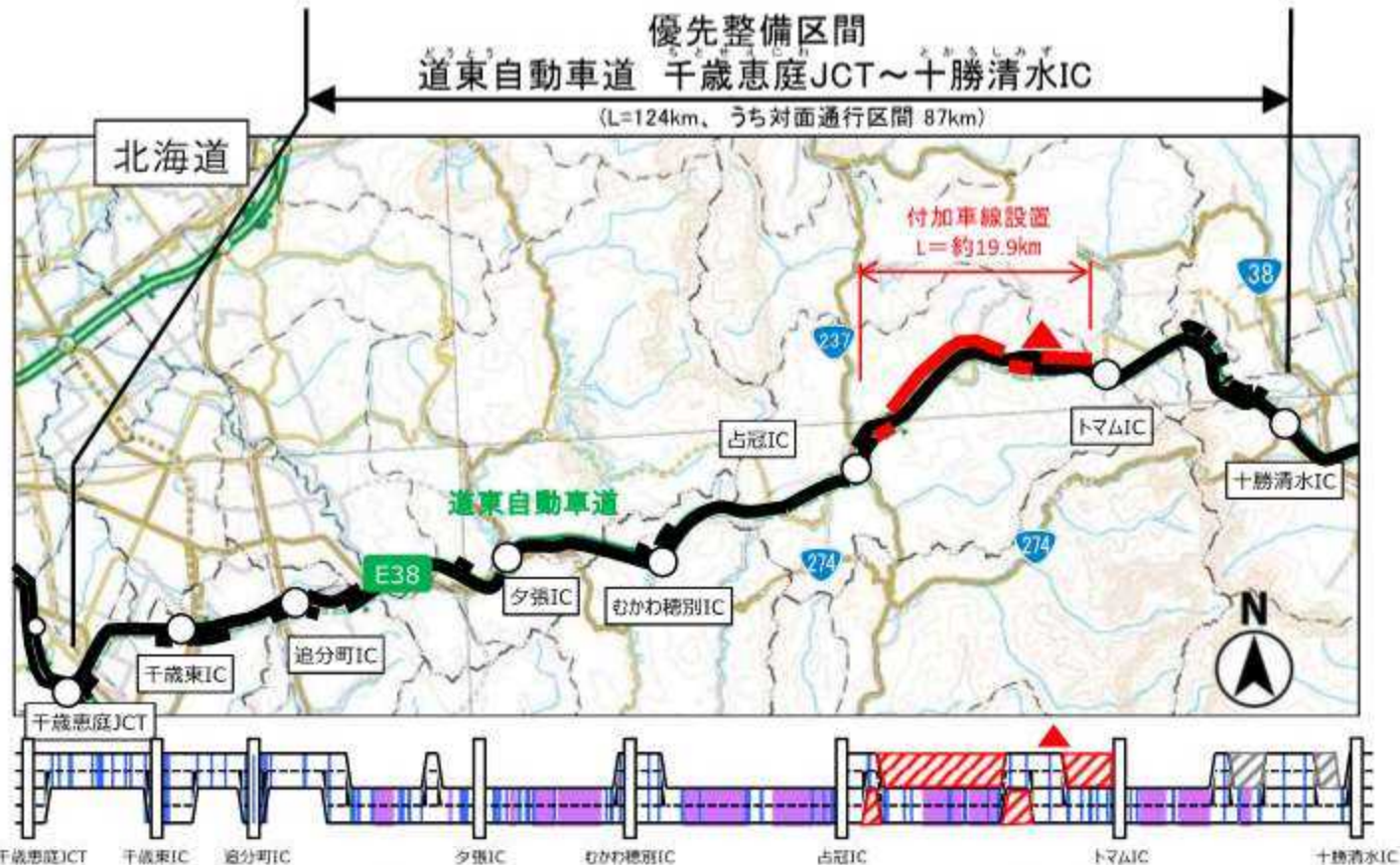
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 並行現道の立ち往生箇所

道東自動車道(占冠~トナム)

延長 : 26.2km
H30交通量 : 7,600台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 道道136号夕張新得線
立ち往生発生回数 : 1回
立ち往生発生年月日 : 2018年3月1日
(約9時間)



<現道での立ち往生状況>



事業費 : 970億円

<IC間事業費: 970億円>

あきた ゆだ よこて 秋田自動車道(湯田～横手)

<NWの代替性確保(特定更新)>

秋田自動車道
(湯田IC～横手IC)

秋田自動車道(湯田～横手)

延長 : 20.3km

H30交通量 : 6,200台/日

特定更新箇所の諸元

横手トンネル延長 : 681m

土淵トンネル延長 : 774m

構造物経過年数 : 24年

更新工事内容 : インバート新設

経過年数はR2.1月時点のもの

【凡例】

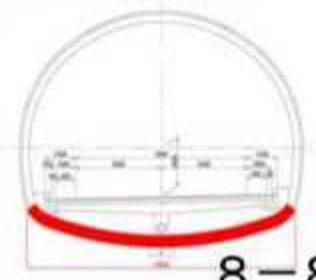
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所



《トンネル変状状況》



《対策工(イメージ)》
盤膨れ対策としてのインバート新設



昼夜連続通行止めで施工した場合の
通行止め日数
横手TN: 約150日、土淵TN: 約190日
⇒4車線化により、
工事に伴う通行止めが不要

事業費: 350億円
<IC間事業費: 410億円>

常磐自動車道(浪江～南相馬)

<事故防止>



常磐自動車道 (浪江～南相馬)

延長 : 18.4km

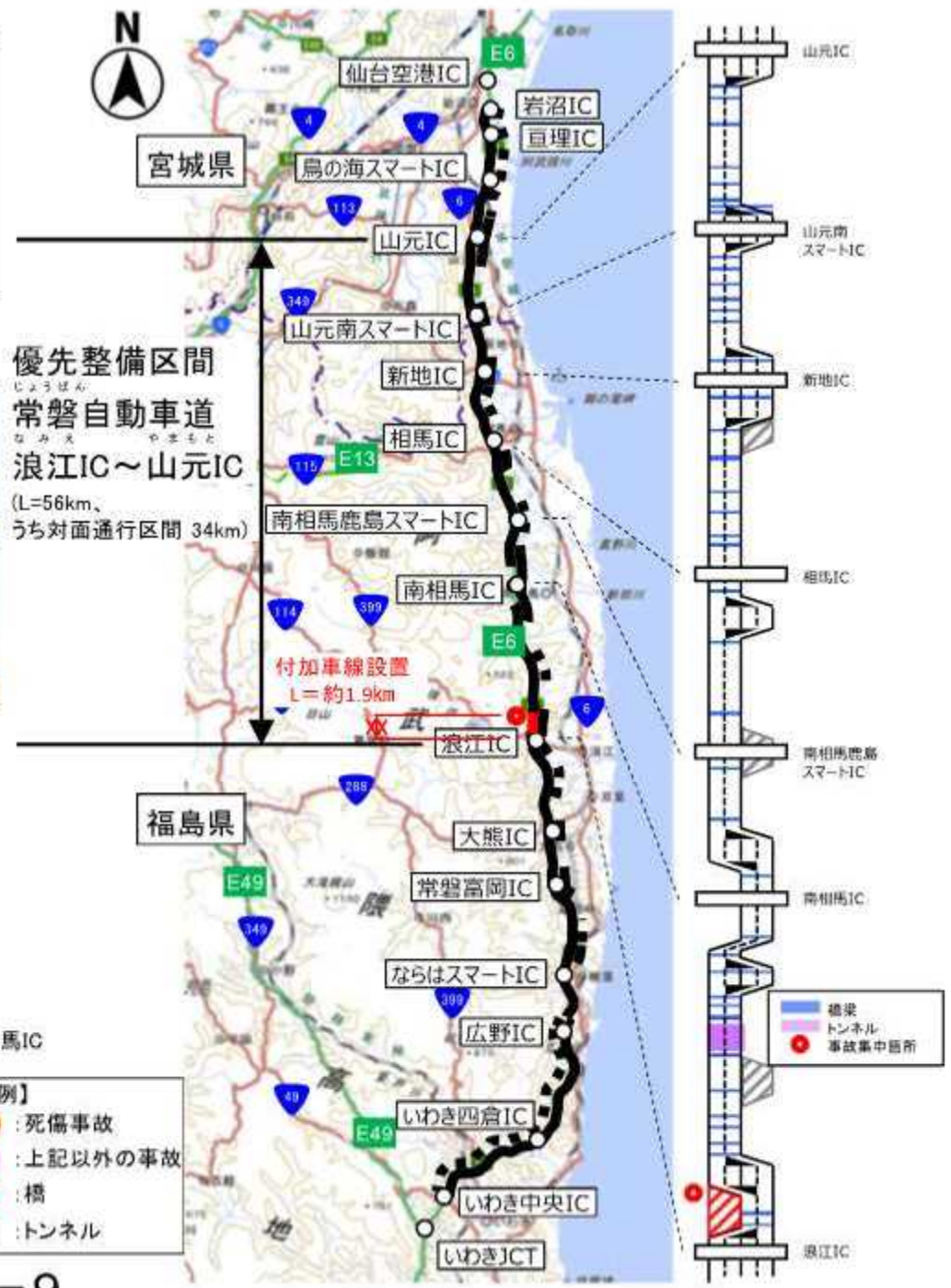
H30交通量 : 10,700台/日

死傷事故件数 <H26-H30> : 7件

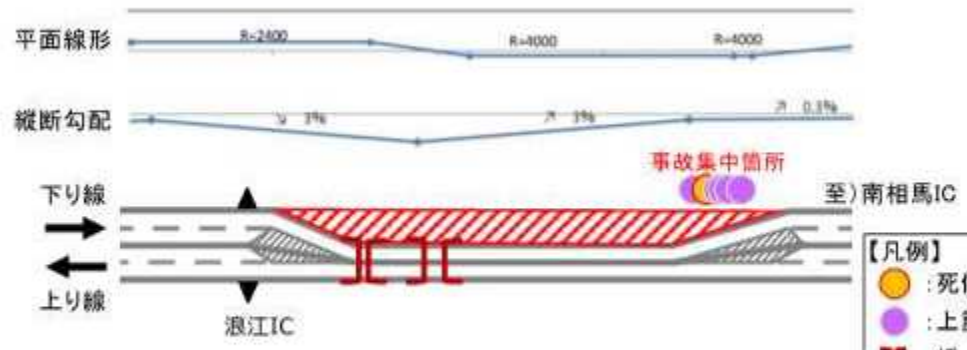
死傷事故率 : 3.12件/億台km



- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線(設置済)
 - ▬ 付加車線(事業中)
 - 事故集中箇所



<<道路構造と事故発生箇所の関係>>



- 【凡例】
- : 死傷事故
 - : 上記以外の事故
 - II : 橋
 - ∩ : トンネル

事業費：70億円
<IC間事業費：450億円>

磐越自動車道(会津坂下～津川)

<NWの代替性確保(特定更新)>



磐越自動車道(会津坂下～津川)
 延長 : 33.8km
 H30交通量 : 6,300～6,700台/日

- 【凡例】**
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 特定更新箇所

特定更新箇所の諸元

- 龍ヶ嶽トンネル延長 : 3,659m
- 鳥屋山トンネル延長 : 2,600m
- 龍ヶ嶽トンネル経過年数 : 22年
- 鳥屋山トンネル経過年数 : 23年
- 更新工事内容 : インバート新設

経過年数はR2.1月時点のもの

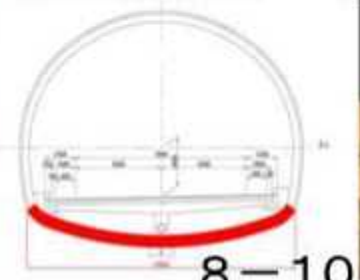
優先整備区間
 磐越自動車道 会津若松IC～安田IC
 (L=71km、うち対面通行区間 42km)



《トンネル変状状況》



《対策工(イメージ)》
 盤膨れ対策としてのインバート新設



昼夜連続通行止めで施工した場合の
 通行止め日数
 龍ヶ嶽TN:約660日、鳥屋山TN:約460日
 ⇒4車線化により、
 工事に伴う通行止めが不要

事業費：1,220億円
 <2IC間事業費：1,700億円>

とうかいほくりく 東海北陸自動車道(白川郷~五箇山) しらかわごう ごかやま

<NWの代替性確保(並行現道課題)>



【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 並行現道の立ち往生箇所

東海北陸自動車道(白川郷~五箇山)

延長 : 15.2km
H30交通量 : 7,200台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

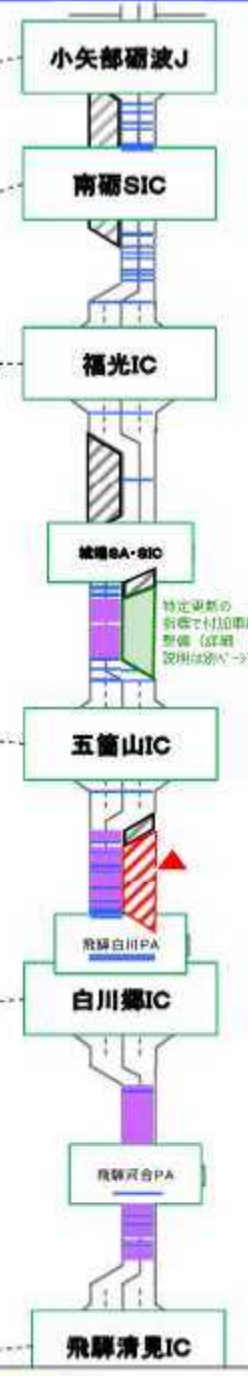
並行現道 : 国道156号
立ち往生発生回数 : 1回
立ち往生発生年月日 : 2014年12月17日
(約1時間)

<<現道の立ち往生箇所>>



優先整備区間

とうかいほくりく 東海北陸自動車道
ひだかよみ 飛騨清見IC~南砺スマートIC
(L=64km、うち対面通行区間48km)



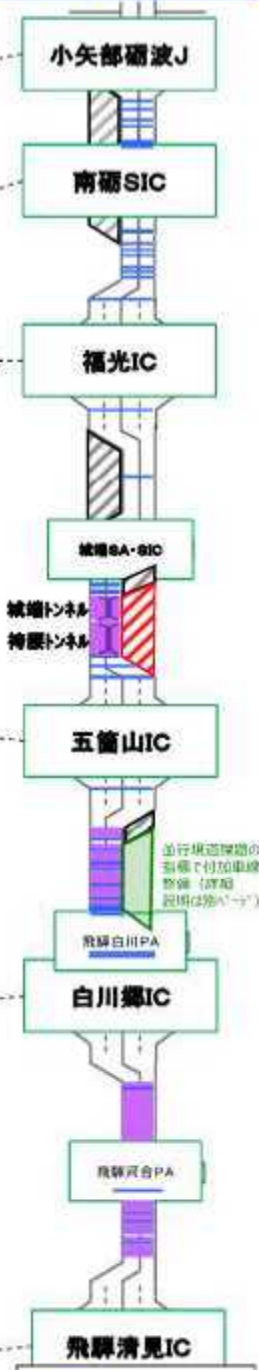
付加車線設置
L=約10.1km

事業費: 820億円

<2IC間事業費: 1,620億円>

- トンネル
- 橋梁
- 並行現道の課題箇所

とうかいほくりく とうかいほくりく とうかいほくりく
 東海北陸自動車道(五箇山～福光) <NWの代替性確保(特定更新)>



【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所

東海北陸自動車道(五箇山～福光)

延長 : 16.3km
 H30交通量 : 7,800台/日

特定更新箇所の諸元

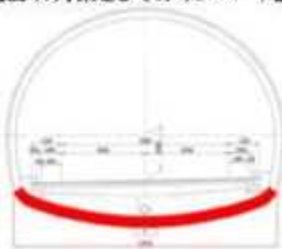
袴腰トンネル延長 : 5,932m
 城端トンネル延長 : 3,192m
 構造物経過年数 : 約19年
 更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの

《トンネル変状》



《対策工(イメージ)》
 盤膨れ対策としてのインバート設置



・昼夜連続通行止めで施工した場合の
 通行止め日数 約150日
 ⇒4車線化により、工事に伴う通行止めが不要

五箇山～福光区間のみ
事業費：800億円
 <2IC間事業費：1,620億円>



東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)

<時間信頼性(渋滞)>



優先整備区間
とうかいかんじょう
東海環状自動車道
とき みのかも
土岐JCT~美濃加茂
(L=20km
うち、対面通行区間 10km)

【凡例】

- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な速度低下箇所
- 主な渋滞箇所

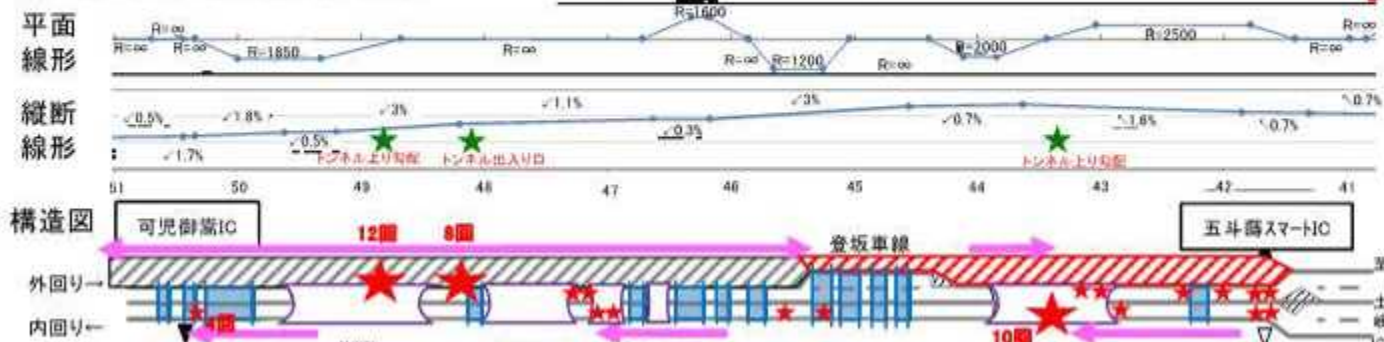
東海環状自動車道(土岐JCT~可児御嵩)

延長 : 10.5km
H30交通量 : 12,700~14,500台/日
渋滞回数 : 51回
<H26-H30>

- トンネル
- 橋梁
- ボトルネック要因

交通量(台/日)	10,000	12,700	14,500
渋滞(回)	13	51	0

《道路構造と渋滞発生箇所》



《渋滞状況》



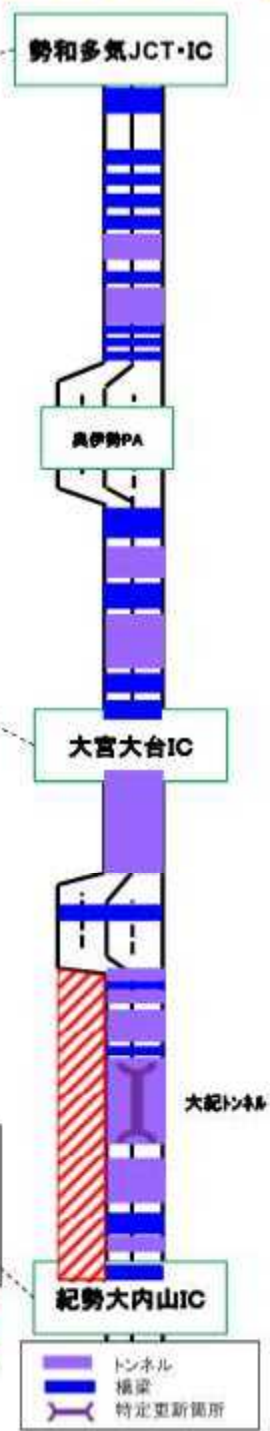
【凡例】

- 橋
- トンネル
- 主な速度低下箇所
- 主な渋滞箇所

事業費 : 340億円

<IC間事業費 : 340億円>

紀勢自動車道(大宮大台～紀勢大内山) <NWの代替性確保(特定更新)>



【凡例】

- 事業化箇所
- ▬ 付加車線(設置済)
- ▬ 付加車線(事業中)
- トンネル
- 特定更新箇所

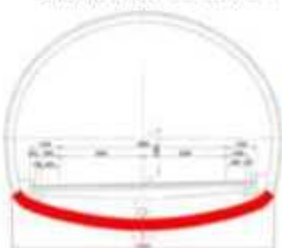
紀勢自動車道(大宮大台～紀勢大内山)
 延長 : 10.4km
 H30交通量 : 7,900台/日

特定更新箇所の諸元
 大紀トンネル延長 : 1,716m
 構造物経過年数 : 約11年
 更新工事内容 : インバート設置

経過年数はR2.1時点のもの

至 尾鷲

◀対策工(イメージ)▶
 壁膨れ対策としてのインバート設置



・昼夜連続通行止めで施工した場合の
 通行止め日数 約170日
 ⇒4車線化により、
 工事に伴う通行止めが不要

事業費 : 380億円
 <IC間事業費 : 530億円>

◀トンネル変状▶



トンネル
 橋梁
 特定更新箇所

まいづるわかさ おおいたかはま おばまにし
舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西)

<NWの代替性確保(並行現道課題)>

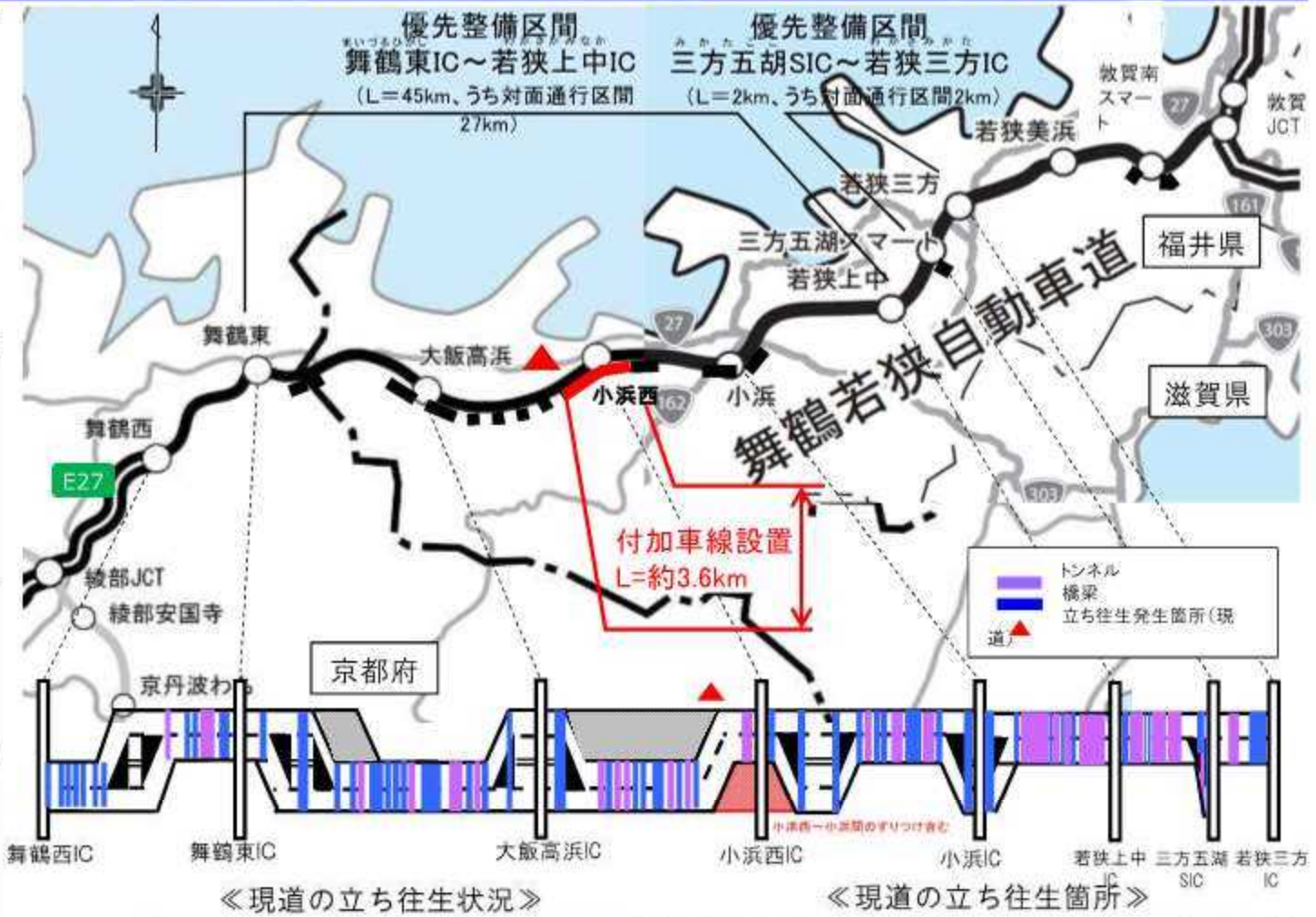


- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 並行現道の立ち往生箇所

舞鶴若狭自動車道(大飯高浜～小浜西)
 延長 : 11.5km
 H30交通量 : 5,500台/日

積雪期の立ち往生実績(現道)

並行現道 : 県道小浜綾部線
 立ち往生発生回数 : 2回
 立ち往生発生年月日 : 2017年2月10日
 (約3時間)
 2017年2月11日
 (約2時間)



事業費：200億円
 <IC間事業費：200億円>

阪和自動車道(印南～みなべ)

<時間信頼性(渋滞)>



- 【凡例】**
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

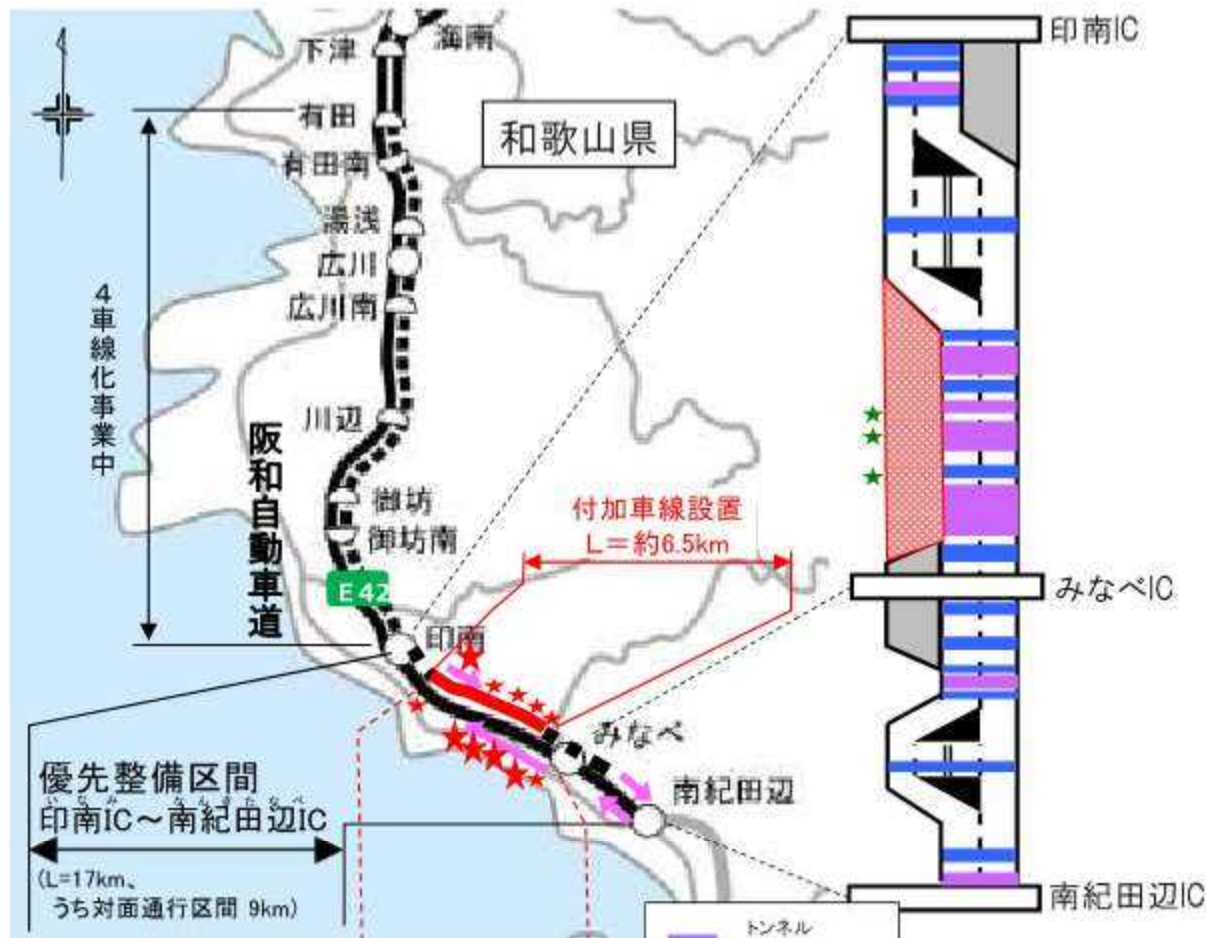
阪和自動車道(印南～みなべ)

延長 : 11.6km

H30交通量 : 15,000台/日

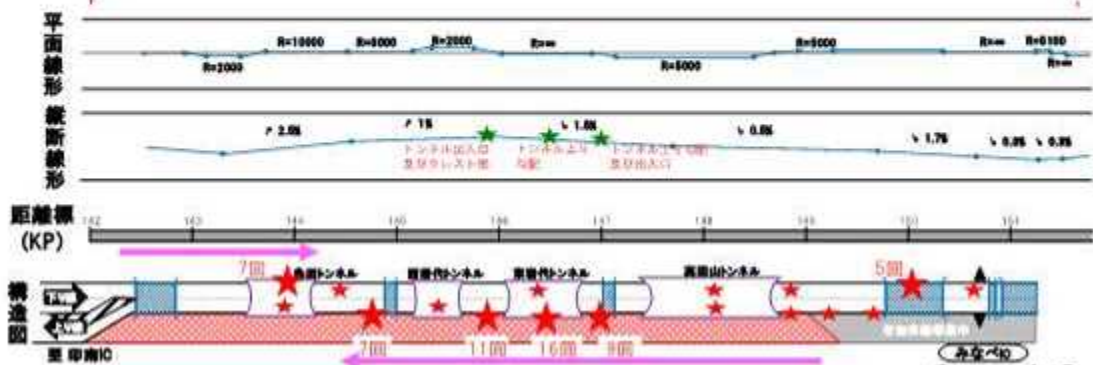
渋滞回数 : 85回

<H26-H30>



交通量(台/日)	渋滞(回)
15,000	85
13,800	30

《道路構造と渋滞発生箇所》



- 【凡例】**
- 橋
 - トンネル
 - 主な速度低下箇所
 - 主な渋滞箇所

《渋滞状況》



事業費：480億円

<IC間事業費：480億円>

米子自動車道(蒜山～江府)

<NWの代替性確保(積雪地かつ最急勾配)>



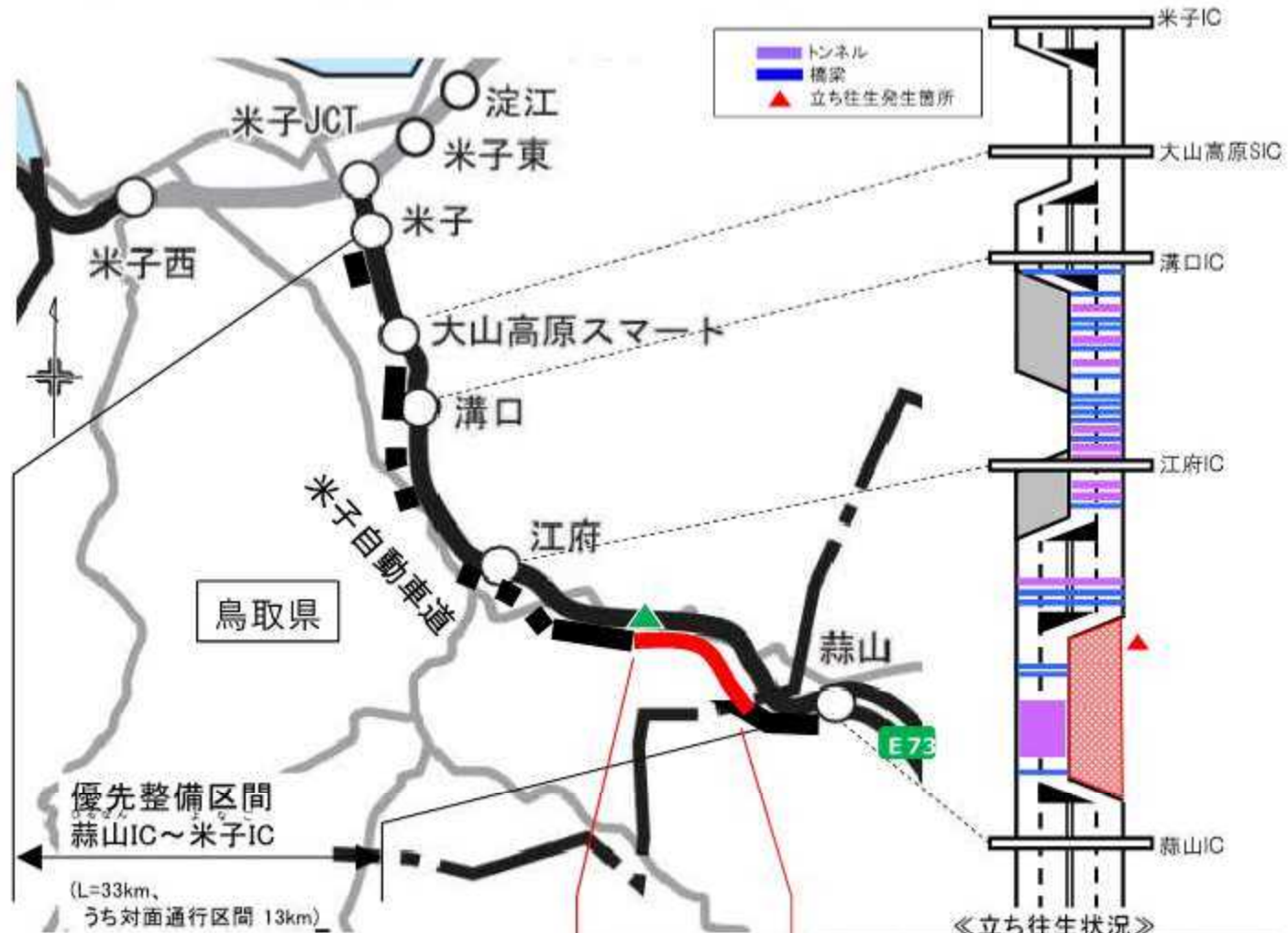
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - ▬ 付加車線 (設置済)
 - ▬ 付加車線 (事業中)
 - ▲ 積雪地かつ最急勾配箇所

米子自動車道 (蒜山～江府)

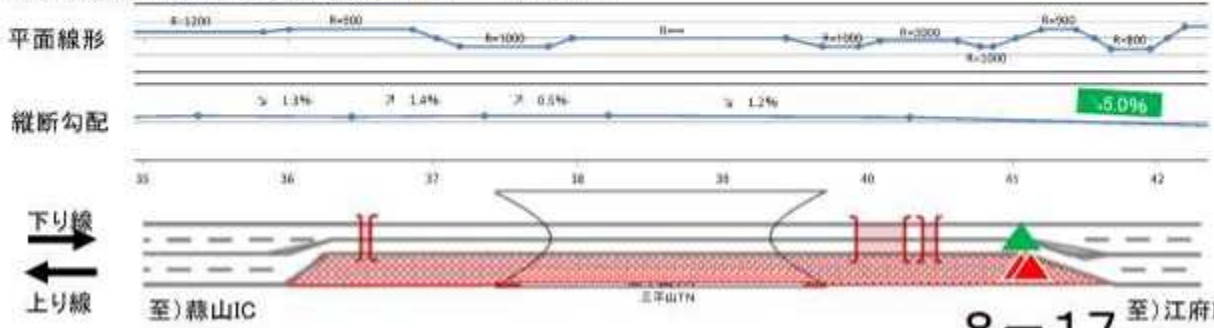
延長 : 15.3km
 H30交通量 : 7,600台/日
 最急縦断勾配 : 5.0%

積雪期の立ち往生実績

並行現道 : 国道482号線
 立ち往生発生回数 : 2回
 立ち往生発生日月日 : 2016年1月19日(1:21)
 2017年1月23日(19:49)



<<道路構造と立ち往生発生箇所>>○は滞留～排除完了時間



- 凡例
- ▲ 立ち往生発生箇所
 - ▲ 最急勾配箇所
 - ▭ トンネル
 - ▭ 橋



事業費：約250億円
 <IC間事業費：250億円>

徳島自動車道(土成～脇町)

<事故防止>

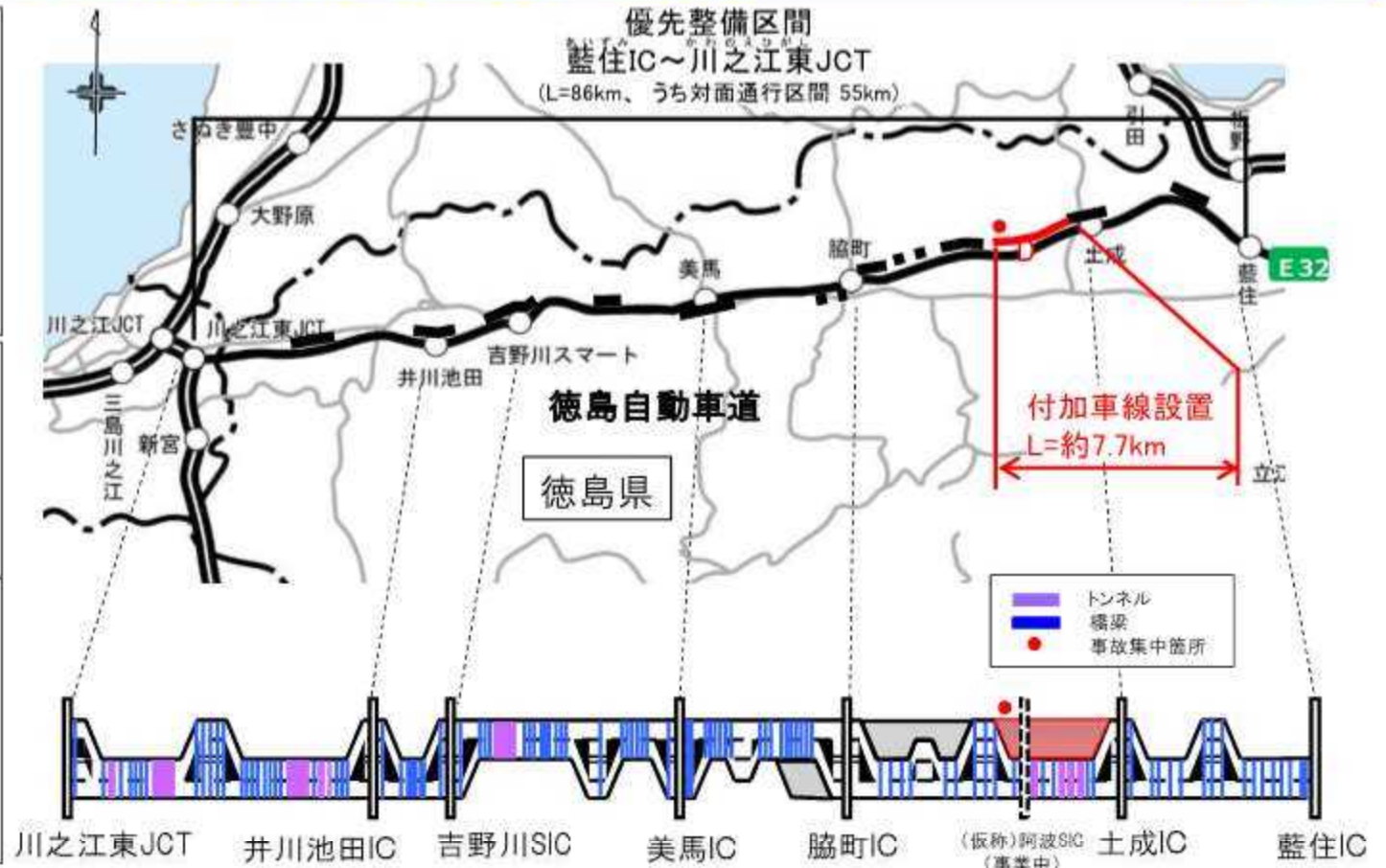


【凡例】

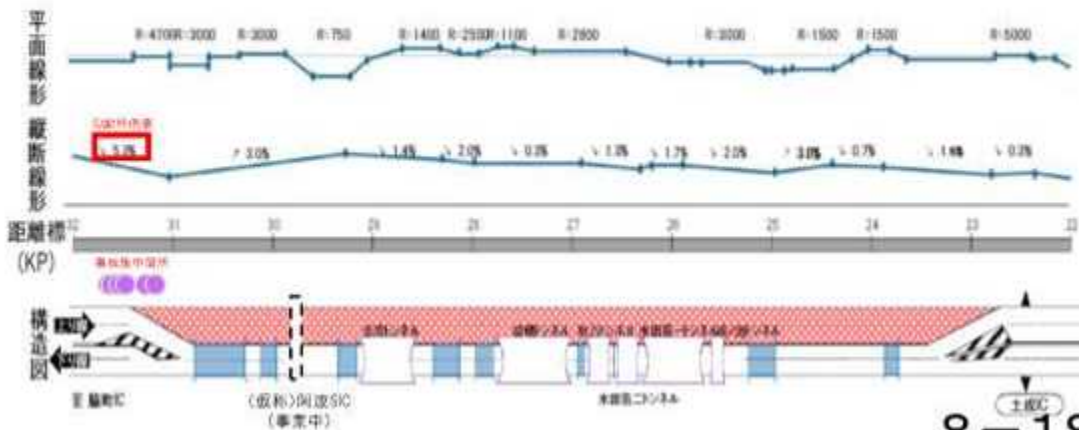
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な事故集中箇所

徳島自動車道(土成～脇町)

延長 : 18.8km
 H30交通量 : 10,000台/日
 死傷事故数 : 11件
 <H26-H30>
 死傷事故率 : 3.19件/億台km



《道路構造と事故発生箇所》



- 【凡例】
- 橋
 - トンネル
 - 死傷事故
 - 上記以外の事故

《事故写真》



事業費:460億円
 <IC間事業費:460億円>

松山自動車道(伊予～内子五十崎)

<時間信頼性(渋滞)>



【凡例】

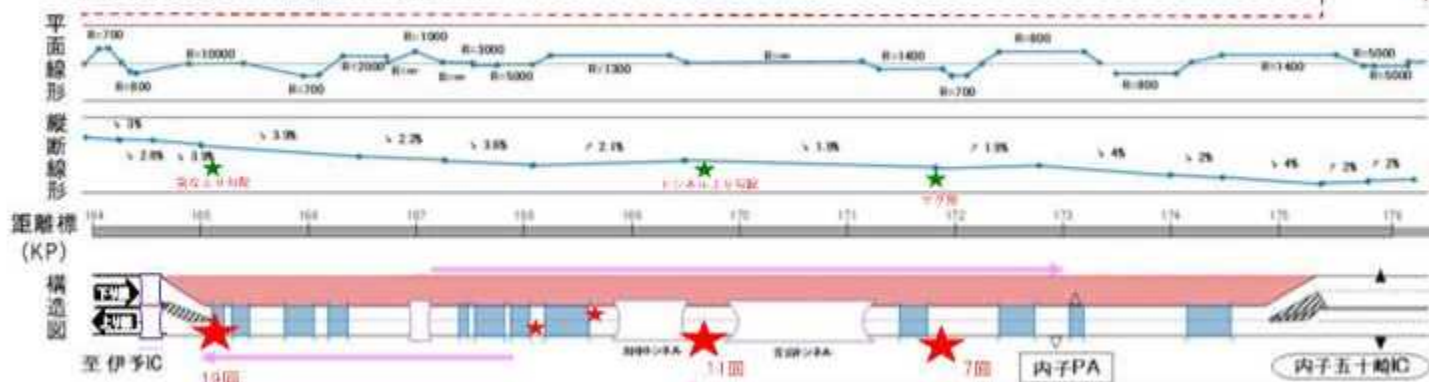
- 事業化箇所
- 付加車線(設置済)
- 付加車線(事業中)
- 主な速度低下箇所
- 主な渋滞箇所

松山自動車道(伊予～内子五十崎)

延長 : 24.0km
 H30交通量 : 13,800台/日
 渋滞回数 : 71回
<H26-H30>



《道路構造と渋滞発生箇所》



【凡例】

- 橋
- トンネル
- 主な速度低下箇所
- 主な渋滞箇所

《渋滞状況》



事業費 : 600億円

<IC間事業費 : 940億円>

鹿児島道路(美山～伊集院)

<事故防止>



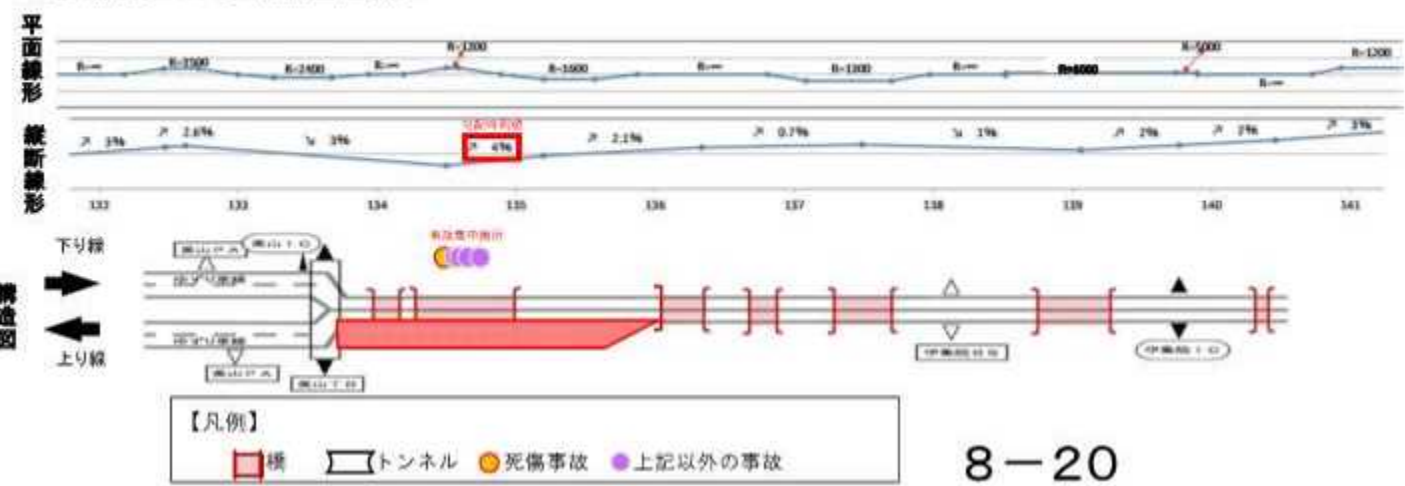
- 【凡例】
- 事業化箇所
 - 付加車線(設置済)
 - 付加車線(事業中)
 - 主な事故集中箇所

鹿児島道路(美山～伊集院)

延長 : 6.1km
 H30交通量 : 11,700台/日
 死傷事故件数 : 6件
<H26-H30>
 死傷事故率 : 6.06件/億台km



《道路構造と事故発生箇所》



《事故状況》



事業費: 140億円
<IC間事業費: 330億円>

交通結節点事業の整備効果について

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業の概要

神戸三宮駅周辺状況



神戸三宮駅前空間の将来の姿

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等の情報を提供

再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに代替輸送機能を整備

集約型公共交通ターミナル

中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、「ひと」中心の空間を地上に整備

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

施設配置計画(案)

再開発ビル

<再開発ビル(1期)の構成イメージ>

新たな中・長距離バスターミナル

中・長距離バス停の段階的な集約、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間の整備とともに、2次交通として、多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備し、乗換・待合環境を改善。

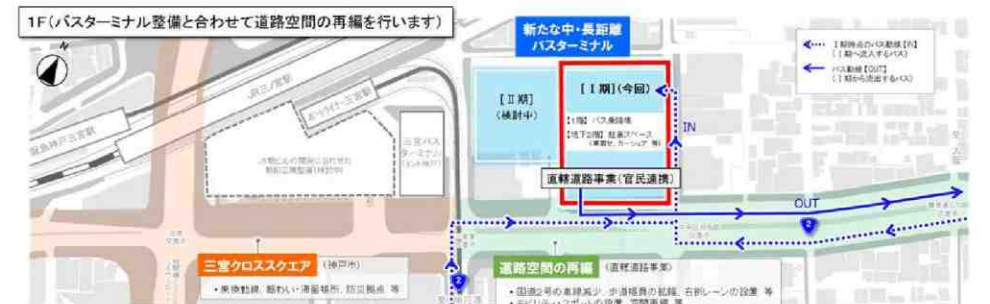
<待合空間のイメージ(2階・3階の吹抜け)>

<バス乗降空間のイメージ(1階)>

防災拠点

災害時に再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能及び多言語に対応した情報発信機器等を整備し、安全・安心な空間を創出。

※三宮クロススクエア内、連携



※別途検討会で事業計画を検討中 ※2026年度頃までの完成を目標
 ※今後、民間事業者等との協議で変更になる場合があります。

一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業の効果の算定手法について（案）

- ・国道2号としての中・長距離バスターミナル整備により、分散するバス停を集約し、モーダルコネク（交通結節機能）を強化。
- ・三宮クロススクエアと連携して新たな交通結節空間を創出し、乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上を実現。

1. 課題

① 駅や中・長距離バス停の分散による相互利用の利便性の低下

- ・ JR三ノ宮駅の半径500m以内で6つの鉄道駅、中・長距離バス乗降場、バス待合所が分散しているため、乗換えの利便性が低い(図1・2)。

〔JR三ノ宮駅中央口改札～三宮高架下商店街前バス停までの所要時間：約11分(約900m※)
※神戸三宮高速バス待合所経由〕



図1 分散した中・長距離バスの乗降場



図2 中・長距離バスの乗換動線の状況

② 三宮駅周辺での交通の輻輳

- ・ 中・長距離バスが集中する交差点では、交通の集中に起因する渋滞、歩行者や自動車の混雑が発生している(図3)。
- ・ 三宮クロススクエアによる車線減少により国道2号では交通量の若干の減少が見込まれているが、三宮再開発に伴って、開発交通量の増加が想定されている。

〔交通量(三宮東交差点)：約3.6万台/日(現況) → 約3.3万台/日(三宮クロススクエア社会実験時)
→ 約3.5万台/日(新バスターミナルI期完成時)〕

出典：「三宮クロススクエア」交通社会実験」国交省・神戸市(R1.6～7)等



図3 三宮駅周辺の交通状況



2. 整備効果

効果1 新バスターミナルの整備による交通流円滑化

- ・ 路上に停車するバスによる後続車の阻害の解消と、国道2号交差点改良による交通流の円滑化(図4)。

■ 旅行速度 整備なし 13.0km/h → 整備あり 15.5km/h

(参考：貨幣換算)

・ 走行時間短縮効果：66億円/50年

・ 走行経費削減効果：4億円/50年

・ 交通事故減少効果：313.5件/億台キロ → 289.0件/億台キロ

(参考)三宮交差点～中央区役所前交差点における死傷事故件数：
64件(人対車両7件、車両相互54件、車両単独3件)



図4 整備後の交通状況イメージ

効果2 新バスターミナル及びデッキ整備による利便性・移動快適性の向上

- ・ 新バスターミナルによるバス停の集約と東西デッキの整備による歩行者の移動時間短縮効果及び移動快適性向上効果。

■ 歩行者の移動時間

・ 約11分 → 約4分 (JR三ノ宮駅中央口改札～三宮高架下商店街前バス停間)

(参考：貨幣換算)

・ 乗換利便性向上効果：約26億円/50年

・ 移動快適性向上効果：約5億円/50年

効果3 新バスターミナルの待合空間整備による快適性の向上

- ・ 待合空間の整備によるバス利用者の快適性向上効果。

(参考：貨幣換算)

・ バス待合空間の快適性向上効果：約96億円/50年

※環境整備の便益を、個人や世帯が対価として支払ってもよいと考える金額をもって評価する手法により算出

効果4 その他の効果

- ・ 災害時において、三宮クロススクエアが一時退避場所として機能(図5)することによる三宮駅周辺の防災機能向上効果。

① 地域経済の活性化：賑わい創出・まちの魅力向上による来訪者増加(図6)

② 新たな技術・サービスの発展：新モビリティ等の技術開発・普及促進、多様な交通モードの連携(MaaS)の促進



図5 一時退避場所での情報提供

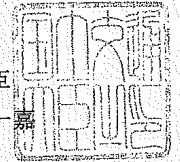


図6 賑わいと活力があふれる空間のイメージ

国道総第370号
令和2年2月28日

社会資本整備審議会
会長 進藤 孝生 様

国土交通大臣
赤羽 一嘉



諮問文及び諮問理由

諮 問

国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領に基づき、令和2年度予算に係る道路事業（直轄事業、独立行政法人等施行事業）の新規事業採択時評価について、ご意見を承りたい。

諮問理由

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領第4 1 (3) ①直轄事業」において、「本省等は、当該事業の予算化について、直轄事業負担金の負担者である都道府県・政令市等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等の意見を聴く」こととされている。

また、「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領第4 1 (3) ②1) 独立行政法人等施行事業（独立行政法人等が行う補助事業を除く。）」において、「本省等は、当該事業の予算化等について、関係する都道府県・政令市の意見を聴いた上で、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴く」こととされている。

令和2年度予算に係る道路事業（直轄事業、独立行政法人等施行事業）の新規事業採択時評価にあたり、同要領に掲げる「学識経験者等の第三者から構成される委員会等」として、社会資本整備審議会にご意見を承るものである。

国社整審第57号
令和2年3月9日

道路分科会
分科会長 石田 東生 様

社会資本整備審議会
会長 進藤 孝生



令和2年度予算に係る道路事業（直轄事業、独立行政法人等施行事業）の新規事業採択時評価について（付託）

令和2年2月28日付け国道総第370号により当審議会に諮問された令和2年度予算に係る道路事業（直轄事業、独立行政法人等施行事業）の新規事業採択時評価については、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、当審議会道路分科会に付託します。

国道総第371号

令和2年2月28日

社会資本整備審議会

会長 進藤 孝生 様

国土交通大臣

赤羽 一嘉



諮 問

道路事業(別紙の事業)の事業主体、施行区分等について、ご意見を承りたい。

諮問理由

《事業主体、施行区分》

社会資本整備審議会道路分科会第3回事業評価部会(平成23年5月27日開催)において、一般国道での有料道路事業の活用に関し、事業の責任分担やプロセスを明確化するため、事業主体・施行区分の検討又は有料投資額の変更(約1割以上)に際して、社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で意見聴取するとされたところ。

また、「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きについて」(平成21年3月4日国土交通大臣決定(平成24年4月17日一部改定))において、一般国道自動車専用道路の整備計画を決定及び内容変更する必要がある場合には、社会資本整備審議会道路分科会の議を経ることとされている。

上記を踏まえ、一般国道における事業主体・施行区分の検討又は有料投資額の変更、一般国道自動車専用道路の整備計画の変更を行うため、社会資本整備審議会にご意見を承るものである。

《車線数の増》

高速自動車国道法施行規則 第三条において、「令第二条第四項第二号の国土交通省令で定める範囲内の増額は、国土交通大臣が、二人以上の学識経験を有する者の意見を聴いて、増額の事由に応じて必要と認める範囲内の増額とする」とされている。

また、高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令案の閣議決定(平成27年11月13日閣議決定)において、暫定2車線区間の4車線化等について、第三者委員会での議論等の透明性の確保策を前提としつつ、高速自動車国道の整備計画の変更等に係る手続の見直しを行うとしたところ。

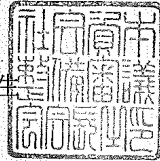
以上を踏まえ、整備計画変更にあたり、社会資本整備審議会にご意見を承るものである。



国社整審第58号
令和2年3月9日

道路分科会
分科会長 石田 東生 様

社会資本整備審議会
会長 進藤 孝生



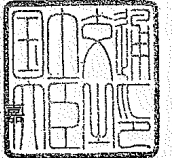
道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分等について（付託）

令和2年2月28日付国道総第371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、施行区分等については、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。

国道総第385号
令和2年3月9日

社会資本整備審議会
会長 進藤 孝生 様

国土交通大臣
赤羽 一嘉



諮 問

道路事業（別紙の事業）の整備計画の変更について、ご意見を承りたい。

諮問理由

高速自動車国道法施行規則 第三条において、「令第二条第四項第二号の国土交通省令で定める範囲内の増額は、国土交通大臣が、二人以上の学識経験を有する者の意見を聴いて、増額の事由に応じて必要と認める範囲内の増額とする」こととされている。

また、高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令案の閣議決定（平成27年11月13日閣議決定）において、暫定2車線区間の4車線化等について、第三者委員会での議論等の透明性の確保策を前提としつつ、高速自動車国道の整備計画の変更等に係る手続の見直しを行うとしたところ。

更に、「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きについて」（平成21年3月4日国土交通大臣決定（平成24年4月17日一部改定））において、一般国道自動車専用道路の整備計画を決定及び内容変更する必要がある場合には、社会資本整備審議会 道路分科会の議を経ることとされている。

以上を踏まえ、整備計画変更にあたり、社会資本整備審議会にご意見を承るものである。



国社整審第60号
令和2年3月9日

道路分科会

分科会長 石田 東生 様

社会資本整備審議会
会長 進藤 孝生



道路事業（別紙の事業）の整備計画の変更について（付託）

令和2年3月9日付国道総第385号により当審議会に諮問された道路事業（別紙の事業）の整備計画の変更については、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。

新規事業化候補箇所
についての都道府県・政令市意見等

○新規事業化候補箇所についての都道府県・政令市意見 1

○兵庫県への意見照会 2

○兵庫県の意見 3

○島根県の意見 4

○熊本県の意見 5

○宮崎県の意見 6

○岩手県の意見 7

○岩手県の意見 8

○山形県の意見 9

○茨城県の意見 10

○埼玉県の意見 11

○新潟県の意見 13

○新潟市の意見 14

○石川県の意見 15

○長野県の意見 16

○三重県の要請 17

○奈良県の意見 18

○岡山市の意見 19

○山口県の意見 20

○高知県の意見 21

○熊本県の意見 22

○熊本市の意見 23

《直轄事業》

都道府県名	事業名	知事意見
兵庫県	一般国道483号(北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路(Ⅱ期)	予算化に同意
島根県	一般国道191号(山陰自動車道) 益田西道路	予算化に同意
熊本県	一般国道218号(九州横断自動車道延岡線) 蘇陽五ヶ瀬道路	権限代行要請
宮崎県	一般国道218号(九州横断自動車道延岡線) 蘇陽五ヶ瀬道路	権限代行要請
岩手県	一般国道4号 北上花巻道路	予算化に同意
岩手県	一般国道106号(宮古盛岡横断道路) 田鎖釜目道路	権限代行要請
山形県	一般国道112号 山形中山道路	予算化に同意
茨城県	一般国道50号 協和バイパス	予算化に同意
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)	予算化に同意
新潟県	一般国道116号 吉田バイパス	予算化に同意
新潟市	一般国道116号 吉田バイパス	予算化に同意
石川県	一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～鞍月)	予算化に同意
長野県	一般国道153号 伊駒アルプスロード	権限代行要請
三重県	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	予算化に同意
奈良県	一般国道168号(五條新宮道路) 十津川道路(Ⅱ期)	権限代行要請
岡山市	一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～櫛津)	予算化に同意
山口県	一般国道188号 柳井・平生バイパス	予算化に同意
高知県	一般国道493号(阿南安芸自動車道) 野根安倉道路	権限代行要請
熊本県	一般国道57号(中九州横断道路) 大津熊本道路(合志～熊本)	予算化に同意
熊本市	一般国道57号(中九州横断道路) 大津熊本道路(合志～熊本)	予算化に同意

※知事意見本文については、次項以降に掲載しているが、国土交通省から各都道府県知事等への意見照会文については、兵庫県知事宛のものを代表として使用している。

国道評第30号
令和2年2月28日

兵庫県知事 殿

国土交通省道路局長



道路事業の新規事業採択時評価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。

さて、直轄事業の新規事業採択時評価については、国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領において、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、直轄事業負担金の負担者である都道府県・政令市等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等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予算化することについて、貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

※ご意見の送付・問い合わせ

(手続きに関する内容・ご意見の送付先)

国土交通省道路局 企画課評価室 課長補佐 渡部 正一

電話 03-5253-8593(内線37682) F A X 03-5253-1618

(個別事業に関する内容)

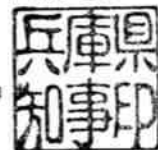
国土交通省道路局 国道・技術課 企画専門官 関 信郎

電話 03-5253-8492(内線37832) F A X 03-5253-1620

道企 第1463号
令和2年3月2日

国土交通省道路局長 様

兵庫県知



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

平素は、本県の県土整備行政にご理解、ご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、令和2年2月28日付け国道評第30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。

記

北近畿豊岡自動車道は、山陰近畿自動車道や舞鶴若狹自動車道、播但連絡道路とともに県北部の高速道路空白地帯を解消し、日本海国土軸の形成や、但馬地域と神戸・阪神・播磨地域との交流・連携の強化に資する極めて重要な道路です。

「城崎温泉」、「コウノトリの郷公園」、「山陰海岸ジオパーク」等への観光入込客数の増加や、但馬地域唯一の三次救急医療機関「豊岡病院」の医療圏域拡大、災害時における広域防災拠点「コウノトリ但馬空港」等への新たなアクセスの確保など、多大なストック効果を期待しています。

豊岡道路(Ⅱ期)の事業化により、北近畿豊岡自動車道の未供用区間は全て事業化されることとなります。

本県としても、埋蔵文化財調査の推進や県有地の売却・借地の協力、事業推進に必要な地元調整、(仮)豊岡北 IC で北近畿豊岡自動車道と接続する国道 178 号に必要な安全対策、建設発生土の調整など、事業実施環境の整備に積極的に取り組みます。なお、事業箇所周辺の地籍調査は、既に豊岡市により完了しています。

また、令和2年度の開通予定が公表されている日高豊岡南道路(仮)豊岡南 IC と国道 426 号、及び豊岡病院、コウノトリ但馬空港へのアクセス道路となる県道についても、整備して参ります。

北近畿豊岡自動車道と一体となって効果を発揮する山陰近畿自動車道については、浜坂道路Ⅱ期の整備や、竹野～城崎温泉間の事業化に向けた詳細ルートの検討などを推進し、国とともに但馬地域の高速道路ネットワークの構築に取り組みます。

つきましては、北近畿豊岡自動車道 豊岡道路(Ⅱ期)の令和2年度の事業化をお願いいたします。また、令和2年度の開通予定が公表されている日高豊岡南道路の一日も早い開通と、事業中の豊岡道路の早期完成についても、特段のご配慮をお願いします。

以上

問合せ先:

兵庫県県土整備部土木局道路企画課 小山、三木
電話 078-362-9254

高推第67号
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 様

島根県知事 丸山 達也



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

平素から本県の道路行政の推進につきまして、格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

令和2年2月28日付け国道評第30号で照会のありましたこのことについては下記のとおりです。

記

一般国道191号(山陰自動車道)「益田西道路」事業の予算化について同意いたします。

本県では、希望と活力に満ちた新時代「人口減少に打ち勝ち、笑顔で暮らせる島根」を目指して島根創生に全力で取り組んでいます。人口減少に歯止めをかけるため、県内の各産業の活性化を図り、所得を引き上げ、若者を増やしていく必要があり、その実現は、県民生活や県内企業の活動に欠かせない社会インフラである山陰道の整備を前提としております。

特に県西部においては、今後も工業団地の整備や企業誘致、空港の利用促進に取り組むこととしております。また、県内唯一の国際貿易港「浜田港」では、引き続き船舶の大型化や貨物需要の増加に対応すべく機能強化を図ることとしております。

つきましては、島根県のこれらの島根創生の取り組みの成果がより早期に発揮できますよう「益田西道路」の早期整備をお願いいたします。

なお、本県としては、インターチェンジにアクセスする道路の整備等の機能強化を図ると共に、地元益田市と連携し、事業の円滑な推進に向けて用地取得や地元調整などの環境整備に取り組んでまいります。

道整第175号
令和2年(2020年)3月3日

国土交通省道路局長 池田豊人 様

熊本県知事 蒔島 郁夫



一般国道218号(熊本県上益城郡山都町塩原～同県上益城郡山都町長崎)の直轄事業による整備について (要請)

平素から、本県の道路行政の推進につきまして、格段のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、一般国道218号は、熊本市を起点とし、山都町を経由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線(高速自動車国道)に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。

また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な「命の道」として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。

しかし、当路線の山都町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。

加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。

つきましては、事業中である九州横断自動車道延岡線(山都中島西 IC～矢部 IC(仮称))に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。

なお、本県としましては、蘇陽 IC(仮称)の接続道路となる国道265号の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化、同じく国道218号へのアクセス道路である県道清和高森線の平面線形不良箇所の改良によるアクセス強化(防災点検要対策箇所の対策含み)や跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。

また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。

最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進して参りますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

要請事項:一般国道218号(熊本県上益城郡山都町塩原～同県上益城郡山都町長崎区間)の直轄事業による整備

以上

293-1054
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 様

宮崎県知事 河野 俊嗣



一般国道218号(五ヶ瀬町三ヶ所地区)の直轄事業による整備について(要請)

平素から、本県の道路行政の推進につきまして、格段のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、一般国道218号は、熊本県熊本市を起点とし、宮崎県五ヶ瀬町を經由し、宮崎県延岡市を終点とする路線であり、九州横断自動車道延岡線(高速自動車国道)に並行して、九州中央を横断し、九州の東西の産業、経済、文化等の交流連携を担う幹線道路であります。

また、当路線は第1次緊急輸送道路に指定されるなど、地域住民の生活に不可欠な生命線道路として、地域の安全・安心の確保や産業振興を図るうえで重要な役割を担う幹線道路でもあります。

しかし、当路線の五ヶ瀬町付近には、特に平面・縦断線形不良箇所や土砂災害危険箇所が多く存在し、また、豪雨による災害や冬季の積雪などにより、たびたび交通に支障を来しているなど、脆弱な路線でもあります。

加えて、地質的に脆弱な地帯をトンネルや橋梁で通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力が必要とされます。

つきましては、事業中である一般国道218号高千穂日之影道路、一般国道218号五ヶ瀬高千穂道路に引き続き、当該区間においても、高速自動車国道に並行する自動車専用道路として、直轄事業による実施をお願い申し上げます。

なお、本県としましては、五ヶ瀬西IC(仮称)の接続道路である町道岩神西線の平面線形不良箇所の改良や県道への昇格、県北地域の結びつきや連携強化のためのICへのアクセス強化や町内の周遊性向上のための道路整備、事業並行区間である国道218号の橋梁の点検・補修・耐震補強及び防災点検要対策箇所の対策、跨道橋や横断ボックスの集約に向けた地元調整、国・県・町で連携した用地買収への取り組みを実施します。

また、標記区間の供用後の交通状況の変化を見越して必要となる交差点改良等の対策を実施します。

最後に、開通直後から直ちにストック効果を最大限発揮させるための地域の取り組みを一層推進してまいりますので、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

記

要請事項：一般国道218号蘇陽五ヶ瀬道路(五ヶ瀬町三ヶ所地区)の直轄事業による整備

以上

道建第225号
令和2年3月2日

国土交通省道路局長 様

岩手県知事 達増 拓也



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見について(回答)

日頃、国道4号等直轄道路をはじめ、本県の道路行政の推進につきましては格別の御理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

令和2年2月28日付け国道評第30号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

新規事業採択時評価に係る「一般国道4号北上花巻道路」を予算化することについて同意します。

北上市、花巻市を含む県南地域は、自動車関連産業や半導体関連産業などの産業集積地であり、立地企業の安定的な生産活動や円滑な物流を支えるために、国道4号の整備が極めて重要です。

北上市村崎野から花巻市山の神間の国道4号は、前後が4車線やバイパスとして整備された区間に挟まれた2車線道路であり、増大する交通に対するボトルネック区間となっていることから、朝夕の渋滞に加え、緊急車両の走行に支障をきたしているところです。

こうしたことから、国においては、令和元年度に北上市村崎野地区と花巻市山の神地区の2箇所の交差点改良を事業化していただいたところですが、当該区間全体の4車線拡幅による円滑な交通の確保が不可欠なことから、北上花巻道路について、令和2年度に事業化するようお願いします。

岩手県としては、当該道路の整備促進を図るため、用地先行取得に向けた関係機関との調整や埋蔵文化財調査等の調整に積極的に取り組んでいきます。

また、当該区間周辺の円滑な交通の確保に向けて、当該道路の終点部に接続する県道山の神西宮野目線の整備とともに、(仮称)花巻PAスマートインターチェンジにアクセスする県道花巻和賀線の整備を推進します。

担当：県土整備部道路建設課
電話：019-629-5866

道 建 第 224 号
令 和 2 年 3 月 2 日

国土交通省道路局長 様

岩手県知事 達増 拓也



一般国道 106 号宮古地区（根市～墓目）の直轄事業による整備について（要請）

日頃より、本県の道路行政の推進につきましては格別の御理解を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、地域高規格道路である宮古盛岡横所道路（国道 106 号）は、三陸沿岸道路と東北縦貫自動車道を結びとともに、盛岡秋田道路（国道 46 号）と一体となり、東北地方の連携・交流の骨格となる格子状骨格道路ネットワークを構成する路線であり、また、救急医療活動の支援、広域周遊観光の拡大、さらには自然災害に強いネットワーク確保の観点からも極めて重要な役割を担う幹線道路です。

東日本大震災後は、復興支援道路として、国によりかつてないスピードで整備が進められているところですが、平成 28 年 8 月の台風第 10 号により、根市～墓目の現道区間等をはじめ宮古市内の各地で寸断し、11 日間の通行止めが発生しました。

このため、長期にわたる広域的な迂回が必要となり、救援活動や県民生活に多大な支障が生じたことから、災害に対する脆弱性の解消を図り、信頼性の高い道路としての整備が急務となっております。

また、根市～墓目は、自動車専用道路として整備が進められている宮古箱石道路の宮古西道路と墓目～腹帯地区を連絡することから、その整備により、重要港湾宮古港へのアクセスが向上するなど、物流路線としての機能向上が大きく期待されます。

こうした中、先日送付された「一般国道 106 号宮古地区（根市～墓目）における直轄調査結果」では、根市～墓目（田鎖墓目）の地形・地質の課題として、不連続で割れ目の多い混在岩をトンネルで通過するため、整備にあたっては、地山状況に応じた迅速な技術的判断や高度な技術力の活用が必要であると取りまとめられたところです。

つきましては、根市～墓目（田鎖墓目）を直轄権限代行事業により、速やかに事業化を図るよう強く要請いたします。

また、台風第 10 号で被災した箱石～達増部についても、事業化に向けた直轄調査を継続するよう併せてお願いします。

岩手県としては、用地取得の調整・協力を積極的に進めるとともに、県道などに接続する IC の改変等、当該区間の利便性や安全性の向上が必要な場合の対策について対応していきます。

併せて、国道 106 号の供用区間における機能強化策を検討してまいりますので、引き続き、ご支援頂きますようお願いいたします。

担当：県土整備部道路建設課
電話：019-629-5866

道 整 第 349 号
令 和 2 年 3 月 3 日

国土交通省道路局長 殿

山形県知事 吉村 美栄子



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

令和 2 年 2 月 28 日付け国道評第 30 号にて照会のありました一般国道 112 号「山形中山道路」を予算化することについて、同意します。

山形市周辺の一般国道 112 号は、山形市と共に生活圏を形成する近隣の寒河江市、山辺町、中山町を結び、通勤・通学・買い物等の日常生活を支えるとともに、圏域内の経済活動においても非常に重要な役割を担う道路であります。

「山形中山道路」の整備により、地域連携を支える道路ネットワークが強化され、交通の円滑化、交通安全の確保など、大きな整備効果が期待されます。

山形県としては、整備促進を図るため、事業化後の用地先行取得の検討や、地元調整の推進に協力する予定です。

また、当該区間の整備効果の更なる発現に向け、アクセス道路となる主要地方道山形山辺線（吉野宿工区）の早期完成を目指すとともに、接続する道路の整備や現道の管理主体について、道路・交通特性を踏まえて、周辺地域内の道路ネットワークのあり方とともに関係機関で議論してまいりたいと考えております。

事業が円滑かつ迅速に促進されるよう、沿線の市町と密に連携し出来る限りの協力をさせていただきますので、「山形中山道路」の新規事業化と早期開通を是非とも宜しくお願いします。

<担当>

山形県県土整備部
道路整備課長 工藤 哲
電話 023-630-2156



道 維 第 6 8 0 号
令和 2 年 3 月 2 日

国土交通省
道路局長 池田 豊人 殿

茨城県知事 大井川 利彦



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

平素より、本県道路行政の推進につきまして、格別のご高配、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、令和2年2月28日付け、国道評第30号により意見照会がありました件につきましては、下記のとおり回答いたします。

記

「一般国道50号協和バイパス」事業の令和2年度予算化について、同意致します。

なお、事業の実施にあたりましては、コスト削減を図りながら、早期完成に向けて特段のご配慮をお願いいたします。

当該区間の整備により、交通渋滞の緩和や物流ルートのアクセス性が向上し、産業振興や地域の活性化が図れるなど、大きな整備効果が期待されます。

県といたしましては、協和バイパスをはじめ、県内の直轄国道の円滑な事業推進を図るうえで重要となる用地取得について、地元市町村との協力体制を整え、積極的に支援していく考えであります。

さらに、完成後の国道50号の現道移管対応、関係者協議などについても、地元との連携を密にし、当事業の促進が図れるよう、最大限の努力をしていくとともに、地元の理解を醸成するための広報活動などにも積極的に協力してまいります。

また、当該区間に接続する道路の事業推進を図り、国道50号協和バイパスとの相乗効果による更なる円滑な道路ネットワークを構築してまいります。

県土政第 664 号
令和 2 年 3 月 3 日

国土交通省道路局長 様

埼玉県知事 大野 元彬



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

平素から本県の道路行政の推進につきまして、格別の御高配をいただき厚くお礼申し上げます。

令和2年2月28日付け国道評第30号で意見照会がありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

一般国道4号 東埼玉道路（八潮～松伏）を予算化することについて同意します。

本路線は、東北自動車道や常磐自動車道などの高規格幹線道路を補完するとともに、国道4号の交通渋滞の緩和や県東部地域の活性化に寄与する重要な幹線道路です。

また、国道4号は、冠水時による通行止めが発生していることからリダンダンシー確保等の観点からも整備効果が期待されます。

事業の実施にあたりましては、可能な限りコスト削減を図るとともに、有料道路事業の活用による早期完成に向けた特段の御配慮をお願いします。

本県では、東埼玉道路の開通を見据え、沿道地域の産業基盤づくりに積極的に取り組んでいるところです。県東部地域の更なる発展を目指し、東埼玉道路と一体となって当該地域の道路ネットワークを強化するため、東埼玉道路のアクセス道路となる都市計画道路等について、関係する市町と連携しながら重点的に整備を推進して参ります。

また、本事業の事業推進を図るため、埼玉県土地開発公社を活用した用地取得の支援を行うとともに、東埼玉道路沿線では産業団地や大規模商業施設の立地により更なる交通需要の増大や交通集中が見込まれることから、積極的に県としても関係機関と連携して渋滞対策に取り組んで参ります。

圏央道及び外環道の開通に伴い、埼玉から成田空港・湾岸エリアへの所要時間が大幅に短縮するなど、外環道に接続する東埼玉道路の自動車専用部の重要性は益々高まっています。未事業化区間（松伏～春日部）につきましても、引き続き早期の事業化に向けた検討を進めていただくよう特段の御配慮をお願いします。

また、外環道と圏央道を自動車専用道路でつなげることにより、広域的な道路ネットワークの充実が図られることから、地域高規格道路の候補路線である国道16号から圏央道間の整備計画について、その具現化に向けた検討を重ねてお願いします。

道建第379号
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 様



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

令和2年2月28日付け国道評第30号にて照会のありました、一般国道116号吉田バイパスを予算化することについて同意します。

一般国道116号は、地域の生活や物流を支えるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす、きわめて重要な道路であるため、吉田バイパスの整備により、慢性的な渋滞解消やまちづくりが促進されるなど、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

当県といたしましては、早期全線開通のため、埋蔵文化財調査はもとより、用地取得や地元調整が円滑に進むよう燕市や新潟市と協力して取り組むとともに、事業効果を最大限に発揮させるためアクセス道路の整備などを推進してまいります。

なお、事業実施に当たりましては、信濃川河川改修事業（大津分水路改修）で発生する掘削土砂を有効活用するなど、コスト削減に努めていただきますとともに、一日も早い開通に向けて、特段の御配慮をお願いします。

あわせて、今後も、当該区間の現道をはじめとした県内の直轄国道整備に伴う管理等の諸課題の解決に向けて、国とともに取り組んでまいりますので、引き続き、御支援いただきますようお願いいたします。

担当 新潟県土木部道路建設課
課長 東海林
電話 025-280-5406



新道計第700号の2
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 様

新潟市長 中原 八



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について(回答)

平素から本市の道路行政の推進について、格別の御高配をいただき厚く御礼申し上げます。

さて、令和2年2月28日付け国道評第30号で照会のありました、国道116号「吉田バイパス」を予算化することについて同意します。

国道116号は、本市において都心部と各地域拠点を効率的に結ぶ「放射環状型の幹線道路ネットワーク」の要であり、本市と県央地域との交流・連携の促進や混雑の緩和、防災機能の強化、そして企業活動の支援など、本市の拠点性を高める重要な幹線道路の1つです。このような中、平成18年度に巻バイパスが全線開通しており、接続する吉田バイパスの完成によって道路ネットワークの強化や物流支援など、多様な効果が期待されます。

本市といたしましては、早期完成供用のため、埋蔵文化財調査や円滑な用地取得や地元調整が推進されるよう積極的に協力してまいります。

また、供用後の適切な道路メンテナンスのため、当該道路の側道部や並行区間の現道における管理等の諸課題解決に向けた協議を道路計画段階から国と進めてまいります。

つきましては、吉田バイパスを令和2年度の新規事業として予算化していただくとともに、信濃川河川改修事業(大河津分水路)で発生する土砂を有効利用するなどコスト削減にも努めていただき、早期の完成供用に向けて整備をお願いいたします。



道建第551号
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 殿

石川県知事 谷本 正憲



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について(回答)

令和2年2月28日付け国道評第30号で照会のありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

「一般国道8号(金沢外環状道路)海側幹線(今町～鞍月)」事業の予算化について、同意いたします。

本県では、更なる県土の一体化や5年後の北陸新幹線県内全線開業を見据えた開業効果の持続・発展及び県内全域への波及、災害時の避難・救援活動の迅速化に向け、幹線道路網の形成に取り組んでいます。

金沢外環状道路は金沢都市圏の外郭を形成し、加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤として、本県の広域幹線道路網の基本方針である「ダブルラダー輝きの美知」構想に位置付けている極めて重要な幹線道路です。

今回の海側幹線の事業化により、国道8号の渋滞緩和や交通事故削減に大きな効果が期待されるだけでなく、日本海側の拠点港である金沢港や県庁周辺の駅西副都心への更なるアクセス向上など、地域経済の活性化に大きく寄与するものと期待しております。

沿道住民からも早期整備が求められていることから、県としては、用地取得や地元調整が円滑に進むよう、金沢市と連携して協力していく考えでありますので、事業実施にあたっては、地域の実情に十分配慮いただき、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。



元道建第 207 号
令和 2 年 (2020 年) 3 月 3 日

国土交通省道路局長 様

長野県知事 阿部 守



一般国道 153 号伊駒アルプスロードの直轄事業による整備について (要請)

平素から、本県の道路行政の推進につきまして、格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

一般国道 153 号は、愛知県名古屋市中心とした中京圏と長野県を結び、中央自動車道、国道 19 号、20 号及び伊那木曾連絡道路との接続により、広域的な道路ネットワークを形成する重要な幹線道路です。このうち、伊那市と駒ヶ根市を結ぶ区間は、生活交通と通過交通が混在しており、また、天竜川を渡河する道路と接続する交差点が限られていることから、交通が集中し特に朝夕の通勤時間帯を中心に激しい渋滞が発生しており、沿線企業の物流に支障が生じています。

長野県としては、リニア中央新幹線長野駅(仮称)の 2027 年開業(予定)に向けて、平成 26 年 3 月に「長野県リニア活用基本構想」を策定し、国道 153 号の道路ネットワーク強化に取り組んでいます。伊那市と駒ヶ根市間を結ぶ伊駒アルプスロードの整備により、国道 153 号の渋滞解消、毎年通行止めが発生している中央自動車道の代替ネットワークの確保、リニア中央新幹線の開業による観光活性化効果の広域的な波及等、大きなストック効果が期待されます。

しかしながら、伊駒アルプスロードの整備にあたっては、伊那谷特有の田切地形におけるハイピア橋梁の施工、地形制約による曲線橋の送り出し架設、急流河川である天竜川の渡河区間、天竜川浸水想定区域等を通する軟弱地盤の高盛土等、整備にあたっては高度な技術力が必要とされる事業であるため、直轄による権限代行事業の実施をお願いします。

本県としましては、引き続き、工事に必要な盛土材の手配に関する調整、関係機関協議、地元調整及び用地買収への全面的な協力を行うとともに、それらの協力を推進するための沿線市村とも連携した体制強化、伊駒アルプスロードに関連する伊那地域の道路整備を実施してまいります。

今後も、一般国道 153 号など県内の直轄国道整備に伴う管理等の諸課題の解決に向けて、国とともに取り組んでまいりますので、引き続き、ご支援いただきますようお願いいたします。

県士第 07-34 号
令和 2 年 3 月 3 日

国土交通省道路局長 様

三重県知事
鈴木 英樹



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

令和 2 年 2 月 28 日付け国道評第 30 号で意見照会がありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

「一般国道 23 号鈴鹿四日市道路」を予算化することについて同意します。

鈴鹿四日市道路は、整備が進められている国道 1 号北勢バイパスと国道 23 号中勢道路を繋ぎ、三重県の南北を結ぶ骨格軸となる主要幹線道路であり、現道 23 号の渋滞緩和や交通事故の減少、四日市港への物流の速達性向上等、大きなストック効果が期待され、県の中でも特に企業活動が盛んな北勢・中勢地域のまちづくりに大変重要な道路です。

また、現道 23 号は沿岸部に位置することから、南海トラフ地震など大規模災害発生時の津波浸水により、通行不能となることが懸念されます。鈴鹿四日市道路は、国道 1 号北勢バイパス、国道 23 号中勢道路と一体として機能することにより、三重郡川越町から松阪市間がダブルネットワークとなり、沿線地域の救命・救助活動に効果が期待できる等、県の防災力向上に寄与します。

本県としては、事業実施区域における埋蔵文化財調査に全力で取り組むとともに、沿線自治体と連携し円滑に事業を推進させるよう用地取得や地元調整などの事業実施環境の整備に主体的に取り組めます。

さらに、鈴鹿四日市道路のストック効果を最大限発揮するため、沿線自治体と連携し、鈴鹿四日市道路の整備に合わせアクセス道路となる鈴鹿亀山道路の早期事業着手に向けた取組、県道・市道等の都市計画道路の整備を推進します。

つきましては、令和 2 年度の新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いいたします。

道建第197号
令和2年3月3日

国土交通省道路局長 殿

奈良県知事 荒井 正吾



一般国道168号(五條新宮道路)十津川道路Ⅱ期の
直轄権限代行事業による整備について(要請)

平素から、本県の道路行政の推進につきまして、格段の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、国道168号(五條新宮道路)は、京奈和自動車道、国道169号と一体となって紀伊半島アンカールートを構成し、今後発生が危惧される南海トラフ巨大地震などの大規模災害への対応や救急医療を支える「命の道」として、紀伊半島全体の強靱化を図るとともに、本県南部地域の地域創生を推進していく上で、必要不可欠な幹線道路です。

しかしながら、当該区間の現道は、急峻な地形沿いに位置し、幅員狭小や線形不良箇所をかかえており、また、落石や崩土の危険性も高い状況で、事前通行規制や落石・崩土の影響による通行止めもたびたび発生する脆弱な区間となっています。

加えて、令和元年度に開催された「国道168号防災検討会」では、計画ルートは、「地すべりブロック」近傍や「崖錐ブロック」直下など、脆弱な地質帯を通過せざるを得ず、トンネル、橋梁の設計・施工等については、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能になると取りまとめられたところです。

つきましては、事業中である長殿道路、風屋川津・宇宮原工区とともに、当該区間についても、地域高規格道路として、直轄による権限代行事業の実施をお願いいたします。

本県といたしましては、引き続き、環境調査などの必要な調査、関係機関協議、用地交渉や地元説明など事業への協力を積極的に進めてまいります。特に用地取得については、十津川道路Ⅱ期においても、京奈和自動車道で取り組んでいる国との用地買収共同チームと同様に、国と十津川村とのチーム体制で用地交渉や地元説明にあたっていく所存です。

引き続き、京奈和自動車道など県内の道路整備に伴う早期の用地取得や埋蔵文化財調査、およびトンネル等建設による工事発生土の運搬・受入体制の確保などの課題解決に向けて、国とともに取り組んでまいりますので、今後も、御支援いただきますようお願いいたします。

岡道計第265号
令和2年3月2日

国土交通省道路局長 殿

岡山市長 大森雅夫



道路事業の新規採択時評価に係る意見照会について(回答)

令和2年2月28日付け国道評第30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

平素から岡山市の道路行政の推進につきまして、格別の御高配をいただき、厚くお礼申し上げます。

令和2年2月28日付け国道評第30号により意見照会のありました、「一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～橋津)」を予算化することについて同意します。

当該区間の整備により、渋滞緩和や事故減少、二次救急医療施設である岡山市立市民病院への救急医療活動の円滑化が期待され、その早期整備は地元の悲願です。

岡山市としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、事業の円滑な推進に向けた環境整備に努めるとともに、市が担当する岡山市圏環状道路整備の加速化および岡山西バイパスに交差する道路の渋滞対策の実施など、国と一体となって岡山市圏の渋滞緩和に向けた取り組みを推進してまいります。

つきましては、「一般国道180号岡山西バイパス(西長瀬～橋津)」を令和2年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。

なお、並行する現道区間等の今後の管理のあり方については、貴省とともに議論を重ねていきたいと考えております。



平 31 道路建設第 426 号
令和 2 年 (2020 年) 3 月 3 日

国土交通省道路局長 様

山口県知事 村岡 嗣政



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

平素から山口県の道路行政の推進につきまして、格別の御高配をいただき厚くお礼申し上げます。

令和 2 年 2 月 28 日付け国道評第 30 号により意見照会のありました「一般国道 188 号柳井・平生バイパス」を予算化することについて同意します。

当該区間の整備により、朝夕の渋滞解消や交通安全の確保、救急医療機関への速達性・確実性の向上、災害時等における代替機能の確保、さらには、物流の効率化や交流人口の拡大、企業誘致の促進など、住民の安心・安全の確保や地域の活性化が期待され、その早期整備は地元の悲願です。

山口県としては、当該道路の整備効果を早期かつ確実に発現させるため、地元市町と連携して、事業の円滑な推進に向けて用地取得や地元調整等の環境整備、地域の利便性向上に資するアクセス道路の整備等に取り組んでまいります。また、地域の安心・安全の向上につながる土穂石川の河川改修工事についても、引き続き、当該道路事業と調整を図りながら進めてまいります。

つきましては「一般国道 188 号柳井・平生バイパス」を令和 2 年度の新規事業として予算化していただきますようお願いいたします。

なお、幹線交通と域内交通などの利用形態を考慮し、現道区間の今後の整備・管理のあり方については、貴省及び地元市町とともに議論を重ねていきたいと考えております。



元高道路第 845 号
令和 2 年 3 月 3 日

国土交通省道路局長 池田豊人 様

高知県知事 濱田省吾



阿南安芸自動車道野根～安倉の直轄事業による整備について (要請)

平素より本県の道路行政の推進に格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、国道 493 号の東洋町野根から北川村柏木に至る現道は、地形が急峻で地質が極めて脆弱なために、落石等の危険箇所が多数あるだけでなく、豪雨時には大規模な地すべりにより道路が崩壊し、長期間の通行止めも発生しています。また、沿岸部を通る国道 55 号も台風時の事前通行規制や越波により通行止めが度々発生しているだけでなく、南海トラフ地震の発生時には、津波による浸水等で道路が寸断されることが想定されています。

このため、平常時には県東部の地域経済の活性化を支える重要な社会資本として、災害時には円滑な救援活動等を確保するために不可欠な命の道として重要な役割を担う、四国 8 の字ネットワークを構成する阿南安芸自動車道の一日も早い完成を県民一同、待ち望んでいます。

先日開催された「阿南安芸自動車道野根～安倉技術検討委員会」において、地質が脆弱な区間において土被りの厚い長大トンネルや橋梁、長大切土が計画されており、事業の実施にあたっては、調査や施工管理などに高度な技術力が必要であると取りまとめられたところであり、地元においても、円滑な事業推進のために、直轄による事業の実施が望まれています。

本県といたしましては、円滑な事業推進のために、残土処分場の事前確保に加えて、保安林解除や農業振興地域の除外、埋蔵文化財調査等の必要な手続きの推進、用地買収早期完了への支援などに沿線自治体や関係機関と連携して取り組んでまいります。

また、県において事業に着手している北川道路 2-2 工区を早期に完成させるとともに、野根～安倉に隣接する北川道路 1 工区 (北川村安倉～和田) も早期事業化に努め、国とともに四国 8 の字ネットワークの早期完成に取り組んでまいります。

加えて、今後、当該区間を管轄する土木事務所の体制充実をはじめとして、国との緊密な連絡調整、事業推進に必要な体制強化に努めてまいりますので、国におかれましては、阿南安芸自動車道野根～安倉について、直轄による権限代行事業の実施をお願いいたします。

道整第176号
令和2年(2020年)3月3日

国土交通省道路局長 池田豊人 様

熊本県知事 蒲島 郁夫



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について(回答)

令和2年2月28日付け国道評第30号で照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

新規事業採択時評価に係る「一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)」事業の予算化について同意するとともに、感謝申し上げます。

中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、九州の横軸として、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化や大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。

本県といたしましては、事業が円滑に推進されるよう、埋蔵文化財調査や工事実施に伴う土砂の確保等に関する事業間調整、効率的な用地ストック確保のための都市計画手続きに協力いたします。また、付け替え道路(横断ボックス、跨道橋)の集約や用地買収等について、沿線自治体と連携しながら地元調整を行って参ります。

また、当該区間の事業の実施にあたっては、早期整備の観点から、中九州横断道路と一体となって広域交通ネットワークを形成する熊本環状連絡道路を含めた、有料道路制度の活用も有効な手段の一つであると考えております。つきましては、国において、是非、ご検討いただきますとともに、県としましても、沿線自治体と連携して、県民の理解が深まるよう努めて参ります。

「一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)」の令和2年度新規事業としての予算化とともに、中九州横断道路の全線整備に向けて切れ目なく事業が推進されるよう、既に計画段階評価が完了している「大津～合志間」の早期事業化につきましても、特段のご配慮をお願いします。

道整発第 208 号
令和2年(2020年)3月2日

国土交通省道路局長 様

熊本市長 大西 一史



道路事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について(回答)

令和2年2月28日付国道評第30号で照会のありましたことについて、下記のとおり回答します。

記

新規事業採択時評価に係る「一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)」事業の予算化について同意いたします。

中九州横断道路は、熊本・大分両県の県庁所在地を結ぶ路線であり、熊本県のみならず九州全体の産業や地域の活性化、観光振興に資するとともに、地域間の物流効率化、大規模災害時における代替路機能を担う重要な路線です。

本市としましては、事業が円滑に推進されるよう、地籍調査を早期に完了させ、埋蔵文化財調査の体制を確保し、工事実施に伴い必要となる土砂の確保に関して熊本西環状道路等との事業間調整を行うとともに、事業認可手続き等も想定した効率的な用地ストックの確保について協力いたします。

また、用地買収や当該道路整備に伴う付け替え道路等の集約について、地元調整を行って参ります。

なお、中九州横断道路と熊本西環状道路が、熊本環状連絡道路によって繋がることで、大分都市圏と熊本都市圏の連携がより一層図れるとともに、移動の選択・効率化などの相乗効果が生まれ、両路線の重要性はさらに高まっていくものと考えています。

そのため、当該区間の事業の実施にあたっては、確実な早期整備の観点から、熊本環状連絡道路も含めた、有料道路制度の活用も有効であると考えておりますので、国において、ご検討いただきますようお願い申し上げます。

本市においては、今後とも沿線自治体と連携し、市民の理解が深まるよう努めて参ります。

つきましては、令和2年度新規事業としての予算化に特段のご配慮をお願いします。

地方小委員会の概要と意見

- (1) 東北地方小委員会 1
 - ・一般国道4号 北上花巻道路
 - ・一般国道106号（宮古盛岡横断道路）田鎖臺目道路
 - ・一般国道112号 山形中山道路
- (2) 関東地方小委員会 2
 - ・一般国道50号 協和バイパス
 - ・一般国道4号 東埼玉道路（八潮～松伏）
- (3) 北陸地方小委員会 3
 - ・一般国道116号 吉田バイパス
 - ・一般国道8号（金沢外環状道路）海側幹線（今町～靱月）
- (4) 中部地方小委員会 4
 - ・一般国道153号 伊駒アルプスロード
 - ・一般国道23号 鈴鹿四日市道路
- (5) 近畿地方小委員会 5
 - ・一般国道483号（北近畿豊岡自動車道）豊岡道路（Ⅱ期）
 - ・一般国道168号（五條新宮道路）十津川道路（Ⅱ期）
- (6) 中国地方小委員会 6
 - ・一般国道191号（山陰自動車道）益田西道路
 - ・一般国道180号（岡山環状道路）岡山西バイパス（西長瀬～橋津）
 - ・一般国道188号 柳井・平生バイパス
- (7) 四国地方小委員会 7
 - ・一般国道493号（阿南安芸自動車道）野根安倉道路
- (8) 九州地方小委員会 8
 - ・一般国道218号（九州横断自動車道延岡線）蘇陽五ヶ瀬道路
 - ・一般国道57号（中九州横断道路）大津熊本道路（合志～熊本）

東北地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、東北地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年3月12日

社会資本整備審議会道路分科会
東北地方小委員会委員長 浜岡 秀勝

対象事業

- ・一般国道4号 北上花巻道路
- ・一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 田鎖臺目道路
- ・一般国道112号 山形中山道路

委員名簿

氏名	所属・役職
おののぼり ちかこ 小野澤 章子	岩手大学 人文社会科学部 准教授
さくら あきら 菊池 輝	東北工業大学 大学院工学研究科 教授
こばやし まさあき 小林 正明	（一社）東北経済連合会 専務理事
たかひ しのぶ 高橋 忍	（公社）青森観光コンベンション協会 理事
ぬくい おおる 温井 亨	東北公益文科大学 教授
【委員長】 はまおけ ひでかつ 浜岡 秀勝	秋田大学 理工学部 システムデザイン工学科 教授
みやはら いくこ 宮原 育子	宮城学院女子大学 現代ビジネス学部 現代ビジネス学科 教授
よしだ いくさ 吉田 樹	福島大学 経済経営学類 准教授

議事概要

- 【一般国道4号 北上花巻道路】
 - ・現道周辺への企業進出により、交通負荷の増大が想定されるため、早急な整備が必要。
- 【一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 田鎖臺目道路】
 - ・国の権限代行で進めるのであれば、地域の防災安全上、早急な整備が必要。
 - ・整備後の現道については、利用状況等も踏まえ、必要な対策を行うべきである。
- 【一般国道112号 山形中山道路】
 - ・市街地の縁辺部に整備されるため、交通機能が十分に確保される構造とすべきである。
 - ・バイパスと現道の役割分担を図るために必要性が高いと考えられる。

結論

- 一般国道4号 北上花巻道路
 - 一般国道106号（宮古盛岡横断道路） 田鎖臺目道路
 - 一般国道112号 山形中山道路
- の新規事業化については妥当である。

関東地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、関東地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和 2年 3月 6日

社会資本整備審議会道路分科会
関東地方小委員会委員長 屋井 鉄雄

□委員名簿

氏名	所属・役職
秋葉 正一 (あきは しょういち)	日本大学生産工学部土木工学科教授
大下 茂 (おおしも しげる)	帝京大学経済学部観光経営学科教授
鬼沢 良子 (きざわ りょうこ)	NPO法人 「持続可能な社会をつくる元気ネット」事務局長
久保田 尚 (くぼた ひさし)	埼玉大学大学院理工学研究科教授
佐々木 淳 (ささき じゅん)	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
谷口 綾子 (たにぐち あやこ)	筑波大学システム情報系教授
藤山 知加子 (ふじやま ちかこ)	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院准教授
二村 真理子 (ふたむら まりこ)	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
水野 創 (みずの はじめ)	千葉県経済同友会副代表幹事
【委員長】 屋井 鉄雄 (やい てつお)	東京工業大学副学長

(敬称略、五十音順)

2

□対象事業

- 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)
- 一般国道50号 協和バイパス

□議事概要

- 事務局より、事業実施環境、事業概要、課題、効果等について説明。
- 各委員からいただいた意見を以下のとおり、とりまとめた。

【一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)】

- ・ストックやフロー効果の見込まれる事業であり、地域の利便性向上、大きな生産性向上効果が期待できる。
- ・また、防災性向上の観点から、機能性の高い道路の形成は、地域貢献度・安心度が大きいものを考えられ、妥当な計画である。
- ・周辺住民の理解を得られるよう、十分に構造の検討を行うとともに、事業化後の費用増加に留意されたい。
- ・事業効果を十分発揮するために、さらに事業化区間を延伸(松伏以北)することを期待する。また、渋滞解消は、CO2削減や地域産業の発展に寄与し、地域の賛同もあることから早期完成を期待する。

【一般国道50号 協和バイパス】

- ・交通容量の確保により混雑度の解消が期待され、ストックやフロー効果の見込まれる事業である。
- ・また、地域の利便性向上、道路ネットワーク充実による防災性向上の観点から、妥当な計画である。
- ・事業化後の費用増加に留意されたい。
- ・既に事業中の周辺道路と一体となってさらなる効果が発揮される。地域の賛同があり、地域特産品の付加価値向上のためにも、早期完成を期待する。

□結論

- 一般国道4号 東埼玉道路(八潮～松伏)
 - 一般国道50号 協和バイパス
- の新規事業化については妥当である。

(2/2)

北陸地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、北陸地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年3月12日

社会資本整備審議会道路分科会
北陸地方小委員会委員長 佐野 可寸志

□委員名簿

氏名	所属・役職
あきづき 有紀 秋月 有紀	富山大学 人間発達科学部 教授
ささき だつひこ 佐伯 竜彦	新潟大学 工学部 教授
【委員長】 さの 可寸志 佐野 可寸志	長岡技術科学大学 大学院 教授
すみ えいじ 藤見 英司	新潟大学 経済学部 准教授
なかやま しょういちろう 中山 勲一郎	金沢大学 理工研究域 環境デザイン学系 教授
ばば さきこ 馬場先 恵子	金沢学院大学 文学部 教授
まるやま ゆか 丸山 結香	(有) MAXZEN Performance Consultants 代表取締役
やまだ よしのり 山下 義則	北陸経済連合会 専務理事

(敬称略、五十音順)

□対象事業

- 一般国道116号 吉田バイパス
- 一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～靱月)

□議事概要

【一般国道116号 吉田バイパス】

【一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～靱月)】

- ・冬期の速度低下だけでなく、時間価値に着目した便益算定も考えられるため、今後検討してほしい。

□結論

- 一般国道116号 吉田バイパス
 - 一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～靱月)
- の新規事業化については妥当である。

中部地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、中部地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年3月11日

社会資本整備審議会道路分科会
中部地方小委員会委員長 中村 英樹

□委員名簿

氏名	所属・役職
板谷 明美	三重大学生物資源学研究所 准教授
内田 俊宏	中京大学経済学部 客員教授
倉内 文孝	岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
栗原 大介	(一社)中部経済連合会 常務理事
佐藤 久美	金城学院大学国際情報学部国際情報学科 教授
高木 朗義	岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
【委員長】 中村 英樹	名古屋大学大学院環境学研究所 教授
水尾 衣里	名城大学人間学部人間学研究所 教授
山田 恵里	名古屋市立大学大学院経済学研究所・経済学部 講師

(敬称略、五十音順)

4

□対象事業

- 一般国道23号 鈴鹿四日市道路
- 一般国道153号 伊駒アルプスロード

□議事概要

- 一般国道23号 鈴鹿四日市道路

- ・慢性的に渋滞が発生している国道23号の都市間交通を転換させるため、事業中の北勢バイパスと中勢道路をつなぐ鈴鹿四日市道路が必要である。
- ・本事業により、現国道23号と北勢バイパスから中勢道路間のバイパスルートで、それぞれ地域に密着した交通と信頼性の高い都市間交通といった機能分担を図ることができ、より安全で効率的な道路ネットワークとなる。
- ・北勢、中勢地域は、製造業が盛んであるにも関わらず、高速道路が内陸部にありアクセスが悪い地域のため、鈴鹿四日市道路は、高速道路アクセスとなる鈴鹿亀山道路と合わせて地域の骨格となる道路として必要である。
- ・防災の観点では、現国道23号が津波浸水域を通過しているため、被災時の避難や復旧のためにも、早期整備が必要である。
- ・他県へのアクセス向上を考慮すると、交通ネットワークの拡大により、三重県内の自動車産業だけでなく、成長が期待される航空宇宙産業の発展にも寄与することが期待される。

- 一般国道153号 伊駒アルプスロード

- ・伊駒アルプスロードにより、単なる交通容量の増強だけではなく、並行する現国道153号との機能の差別化を明確に図ることが必要である。
- ・本事業は、より通過交通を担う機能を重視すべきであり、平面交差点を極力減らすとともに、沿道との干渉ができるだけ少なくなるような構造とすることが必要である。
- ・天竜川右岸に中央道と国道153号が位置し、現状、国道153号の渡河道路との交差点が渋滞箇所となっていることを踏まえると、左岸地域のアクセスとしても必要性が高い道路である。
- ・リニア開業効果を広域的に波及させるため、リニアに合わせた整備が必要。なお、観光効果が期待されるが、観光客増加に伴い新たな交通渋滞が懸念されるため、国道153号全体の渋滞状況を踏まえた全体の整備計画検討が必要。
- ・中央道の通行止時の代替道路としての機能からも早期整備が必要である。

□結論

- 一般国道23号 鈴鹿四日市道路、一般国道153号 伊駒アルプスロードの新規事業化については妥当である。

近畿地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、近畿地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年 3月13日

社会資本整備審議会道路分科会
近畿地方小委員会委員長 山下 淳

□委員名簿

氏名	所属・役職
飯塚 敦	神戸大学 都市安全研究センター 教授
宇野 伸宏	京都大学大学院 工学研究科 教授
浦尾 たか子	京南倉庫株式会社 常務取締役
川本 義海	福井大学 学術研究院工学系部門 教授
小林 潔司	京都大学 名誉教授 京都大学経営管理大学院 特任教授
玉岡 かおる	作家 大阪芸術大学大学院 教授、兵庫県教育委員
横村 久子	京都女子大学 宗教・文化研究所 客員研究員
宗田 好史	京都府立大学 副学長・和食文化研究センター長 ・生命環境学部 教授
【委員長】 山下 淳	関西学院大学 法学部 教授

※敬称略、五十音順

5

□対象事業

- 一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 (Ⅱ期)
- 一般国道168号 (五條新宮道路) 十津川道路 (Ⅱ期)

□議事概要 (各委員からの意見)

【一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 (Ⅱ期)】

- ・災害が多発する近年、過去に浸水した区域を回避し、災害時にも機能する強靱な道路ネットワークの整備は、防災・減災の観点からも意義が大きい。
- ・地域の災害拠点病院である豊岡病院へのアクセス強化は、緊急時の適切な医療提供の観点から重要。
- ・但馬地域の観光、産業等の観点において、北近畿自動車道の整備による京阪神大都市圏等とのアクセス性の向上の効果は大きく、ネットワーク全体での評価が必要。

【一般国道168号 (五條新宮道路) 十津川道路 (Ⅱ期)】

- ・この地域は大規模災害が多い地域であり、災害時の孤立化の懸念も考えれば、この地域唯一の幹線道路として整備が必要。また、南海トラフ巨大地震も想定した場合、紀伊半島沿岸部へのアクセスルートともなり、災害時の広域的なネットワークの観点からも重要。
- ・周遊性の高いネットワーク整備により、インバウンド観光客の増加など地域の観光経済効果が期待される。

□結論

- 一般国道483号 (北近畿豊岡自動車道) 豊岡道路 (Ⅱ期)
 - 一般国道168号 (五條新宮道路) 十津川道路 (Ⅱ期)
- の新規事業化については妥当である。

中国地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、中国地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和 2年 3月13日

社会資本整備審議会道路分科会
中国地方小委員会委員長 藤原 章正

□委員名簿

氏名	所属・役職
飯野 公央	島根大学法文学部 准教授
内山 誠一	中国経済連合会 専務理事
小池 淳司	神戸大学大学院 工学研究科 教授
鈴木 春菜	山口大学大学院 理工学研究科 准教授
橋本 成仁	岡山大学大学院 環境生命科学研究科 准教授
福田 京子	地域づくりネットワーク 代表
【委員長】 藤原 章正	広島大学大学院 国際協力研究科 教授
山田 知子	比治山大学現代文化学部マスコミュニケーション学科 教授

(敬称略、五十音順)

□対象事業

- 一般国道191号(山陰自動車道) 益田西道路
- 一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～榎津)
- 一般国道188号柳井・平生バイパス

□議事概要(各委員からの意見)

【一般国道191号(山陰自動車道) 益田西道路】

- 山陰道の個別事業の評価を一連の効果を発揮するネットワークで行うことは妥当である。

【一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～榎津)】

- 特筆事項なし。

【一般国道188号柳井・平生バイパス】

- 当事業は沿線だけでなく、山口県西部の道路ネットワークの強化に資する重要な事業であり、主要3便益以外にも当該地域にとって小さくない便益があると考えられる。

【全般事項】

- 事業の実施にあたっては、小委員会における審議内容を適切に反映されたい。
- なぜこの事業が次年度新規事業となるのかその考え方を明確にすべき。

□結論

- 一般国道191号(山陰自動車道) 益田西道路
 - 一般国道180号(岡山環状道路) 岡山西バイパス(西長瀬～榎津)
 - 一般国道188号柳井・平生バイパス
- の新規事業化については妥当である。

6

四国地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、四国地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和 2年 3月11日

社会資本整備審議会道路分科会
四国地方小委員会委員長 山中 英生

□委員名簿

氏名	所属・役職
倉内 慎也	愛媛大学大学院理工学研究科生産環境工学専攻 准教授
近藤 明子	四国大学経営情報学部メディア情報学科 准教授
野々村 敦子	香川大学創造工学部創造工学科 准教授
畠中 智子	高知のまちづくりを考える会 代表
羽鳥 剛史	愛媛大学社会共創学部環境デザイン学科 准教授
三好 俊作	四国経済連合会 専務理事
【委員長】 山中 英生	徳島大学大学院社会産業理工学研究部 教授
渡邊 法美	高知工科大学経済・マネジメント学群 学群長 教授

(敬称略、五十音順)

□対象事業

- 一般国道493号(阿南安芸自動車道) 野根安倉道路

□議事概要

○事務局より、事業実施環境、事業概要、課題、効果等について説明。

○各委員から下記の意見があった。

- B/Cの値は低くても、地域にとっては「命の道」であり、日常的にあった落石がなくなったり、救命救急車両の到達時間が短縮されるなど、その効果は大きく、地域の存続に必要不可欠。
- 整備効果は決して「ゆず」だけに留まらず、また、その波及地域も田野町や安田町、安芸市等にも広く及ぶと考える。
- 本区間は四国8の字ネットワークの一部であるので、ネットワークとしての道路の必要性や整備効果について、継続的に説明していく必要がある。
- 本区間の早期整備並びに、ネットワーク効果を高めるためにも、他の未事業化区間、特に隣接する区間を早期事業化すべき。
- 防災に関する評価指標については、評価手法の改善を地方から提案していく必要があるのではないかと。
- 当該地域は地質が脆弱であり、事業者の責務として、地質リスクへの積極的な取り組みが求められる。
- 一般道でもあることから、広域物流と地域の生活交通が両立できる様に、安全性の確保に十分注意を払って整備する必要がある。
- 四国8の字ネットワークとしての重要性を鑑み、近い将来、自動運転車両や接続トラック等に関する構造基準などが設定された際にも対応できるようにして頂きたい。
- 現道沿いの住民の利便性が低下しない様に配慮頂きたい。

□結論

- 一般国道493号(阿南安芸自動車道) 野根安倉道路
- の新規事業化については妥当である。

7

九州地方小委員会の概要と意見

令和2年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について、九州地方小委員会を持ち回り開催した結果を、以下のとおり社会資本整備審議会道路分科会に報告する。

令和2年3月13日

社会資本整備審議会道路分科会
九州地方小委員会委員長 辰巳 浩

□委員名簿

氏名	所属・役職
いけうち ひろこ 池内 比呂子	(株) テノ、ホールディングス 代表取締役社長
おおえだ よしなお 大枝 良直	九州大学大学院 工学研究院 准教授
かさい ひろし 河西 宏	長崎都市経営戦略推進会議 推進役
くわの いずみ 桑野 和泉	(一社) 由布市まちづくり観光局 代表理事
ききがわ みちこ 笹川 理子	弁護士法人 笹川法律事務所 弁護士
しまもと ひろし 嶋本 寛	宮崎大学 工学部 社会環境システム工学科 准教授
【委員長】 たつみ ひろし 辰巳 浩	福岡大学 工学部 社会デザイン工学科 教授
とだ じゅんいちろう 戸田 順一郎	佐賀大学 経済学部 准教授
あまやま たくや 円山 琢也	熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授
よしだ まりえ 吉田 まりえ	九州の暮らし創造研究所 代表

(敬称略、五十音順)

□対象事業

- 一般国道218号(九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路
- 一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志~熊本)

□議事概要

【一般国道218号(九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路】

○各委員から下記の意見があった。

- 一般国道218号は、災害時における代替機能を確保する観点からも、今回の評価区間の必要性は高い。

- 残る区間についても、ネットワークや物流の観点からは早期に整備する必要がある。

【一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志~熊本)】

○各委員から下記の意見があった。

- 当該区間のB/Cは0.8となっているが、広域ネットワーク整備の観点より、一体評価B/C 1.4が重要であり、早期整備が望ましい。

- 工業団地の立地スピードと道路整備のスピードを合わせる必要があり、早期整備の観点から有料道路事業の活用を検討は重要である。

- 国道325号までの残る区間についても、ネットワークや物流の観点からは早期に整備する必要がある。

□結論

一般国道218号(九州横断自動車道延岡線)蘇陽五ヶ瀬道路
一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志~熊本)
の新規事業化については妥当である。