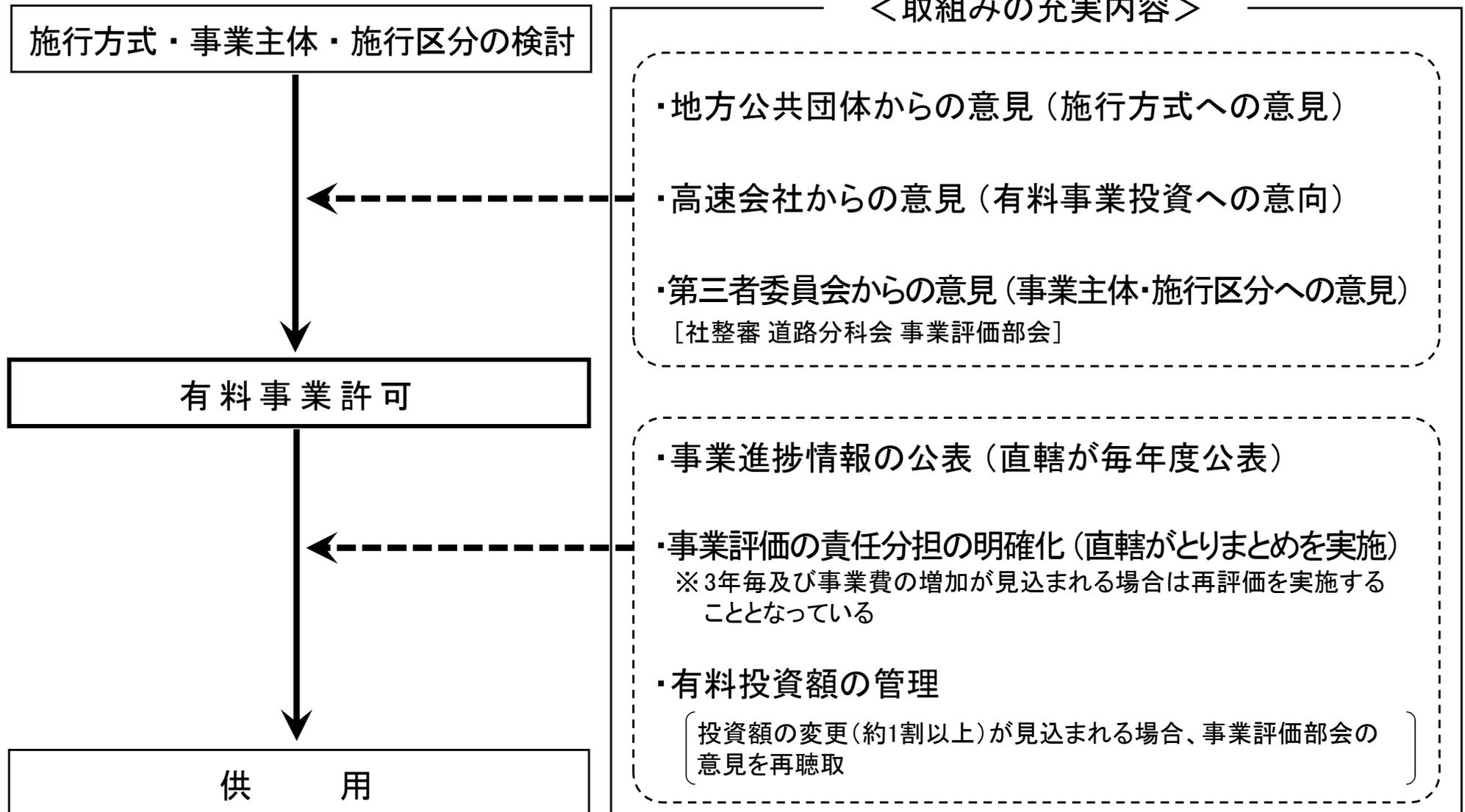


令和2年度 有料道路事業関係説明資料に係る参考資料

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



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～） （令和2年1月24日公表）

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**大都市圏環状道路の整備加速による生産性向上等**を行う。

超長期（30年等）
・固定等の財政融資
1. 12兆円の追加等
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

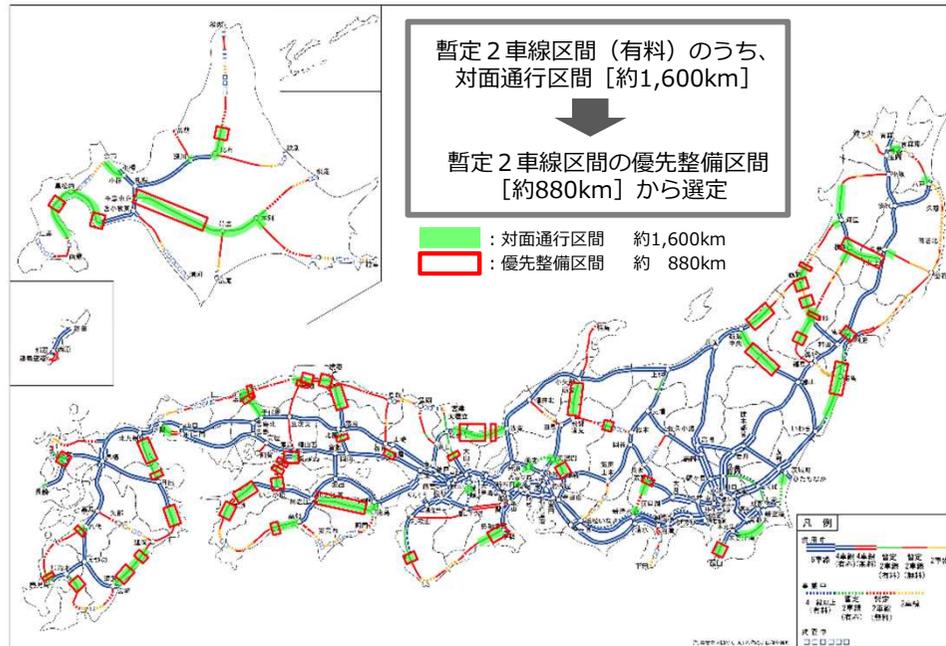


計0.9兆円程度の事業を実施
（財投活用による整備予定箇所）

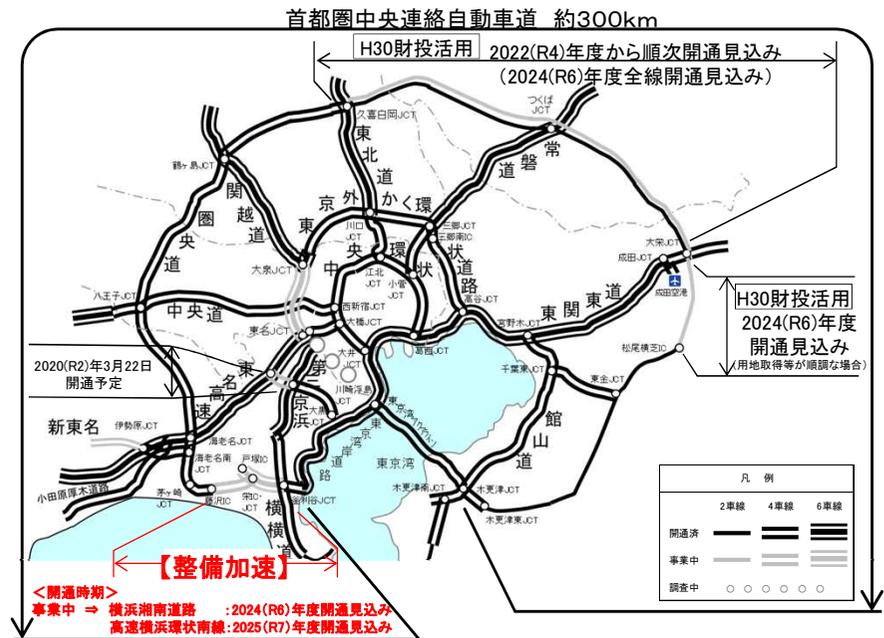
- 暫定2車線区間における4車線化等の実施
- 大都市圏環状道路の整備促進（圏央道（釜利谷JCT～藤沢IC間）等）
- 更新事業の実施

<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車線化による機能強化



物流効率化と民間投資の誘発による生産性向上のための圏央道の整備



一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)の事業概要

- ・広域交通ネットワークの形成に伴う、輸送時間短縮や定時性の向上等、物流効率化により企業立地を促進
- ・災害時における神奈川県と都心部を結ぶルート多重化、浸水被災した場合の救援ルートの確保が可能

1. 事業概要

- ・起終点: 神奈川県横浜市栄区由谷町
～神奈川県藤沢市城南1丁目
- ・延長等: 7.5km
(第1種3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約4,600億円
- ・計画交通量: 約55,600台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約30,900台/日	約6,800台/日	約18,000台/日

※計画交通量は、H22年道路交通センサスに基づく推計値

2. 課題

① 物流輸送時間の定時性低下

- ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。
- ・一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、物流の定時性に課題がある。



図3 貿易額上位5港
出典: 税関 全国港別輸出入貿易額順位表 (H30)

図4 コンテナ取扱量上位5港
出典: 全国輸出入コンテナ貨物取扱動向調査 (H30)



図1 広域図

図2 事業位置図

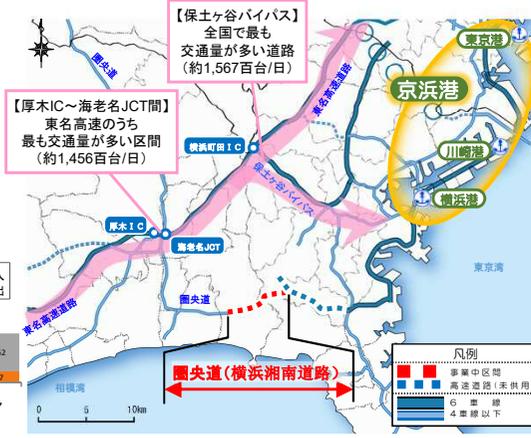


図5 背後圏の広域交通ネットワークの現状

出典: H27全国道路・街路交通情勢調査 昼間12時間交通量

② 災害時の代替路・救援ルートの確保

- ・首都直下型地震(M7クラス)が今後30年以内に発生する確率は70%以上と推定。
- ・道路管理者と関係機関は、首都直下型地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦※)。
- ・道路が寸断された場合においても、都心への到達経路の確保が必要。

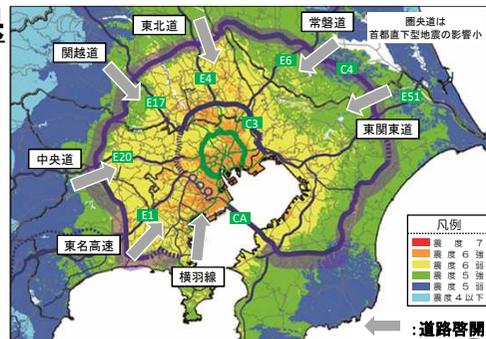


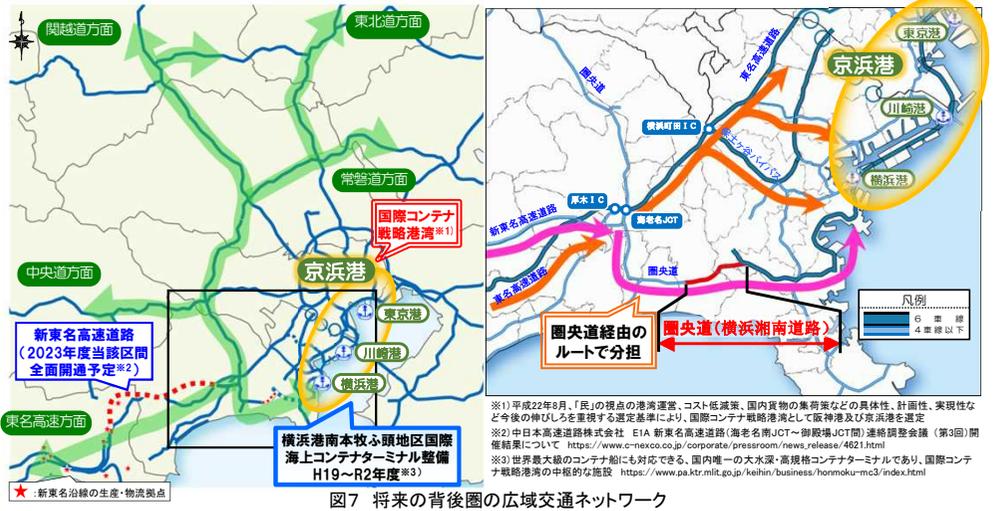
図6 都心南部直下の地震の震度分布

※: 首都直下型地震道路啓開計画(改定版)にて設定(H28.6)
出典: 首都直下型地震の被害想定と対策について(最終報告) 中央防災会議 首都直下型地震対策検討ワーキンググループ(H28.12)

3. 整備効果

効果1 物流効率化に支援 [◎]

- ・横浜湘南道路の整備により、横浜港を含む京浜港と背後圏の広域交通ネットワークが形成され、交通分散が図られることで輸送時間の短縮、定時性向上等の物流効率化に期待できる。
- ・新東名高速道路(海老名JCT～御殿場JCT)や港湾整備と相まって、産業の活性化に期待できる。



※1)平成22年8月、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港を選定
※2)日本高速道路株式会社 E1A 新東名高速道路(海老名南JCT～御殿場JCT間)連絡調整会議(第3回)開催結果について https://www.c-mexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/4621.html
※3)世界最大級のコンテナ船にも対応できる、国内唯一の大水深・高規格コンテナミナルであり、国際コンテナ戦略港湾の中核的な施設 <https://www.pa.ktr.mlit.go.jp/keihin/business/horokuc-mc3/index.html>

図7 将来の背後圏の広域交通ネットワーク

効果2 安全な国土づくり [◎]

- ・災害時に救急活動の拠点として機能する神奈川県総合防災センターは圏央道沿線に位置し、横浜湘南道路の整備によって、都心へ向かう高速道路のルートが多重化。
- ・横浜湘南道路の整備により、地震に伴う津波により沿岸部が浸水被災した場合の救援ルートの確保が可能。(くしの歯等による迅速な道路啓開、非常時の迂回機能の発現)



図8 横浜湘南道路の整備による経路形成



図9 救援ルートの確保(「くしの歯作戦イメージ」)

一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)の事業概要

- ・広域交通ネットワークの形成により、輸送時間短縮や定時性の向上等、物流効率化に期待
- ・神奈川県東西ネットワークが強化され、広域周遊ルートが円滑化、三浦半島地域の活性化に寄与

1. 事業概要

・起終点: 神奈川県横浜市金沢区釜利谷町
～神奈川県横浜市戸塚区汲沢町

- ・延長等: 8.9km
(第1種3級、6車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費: 約5,820億円
- ・計画交通量: 約12,500台/日
～約57,900台/日

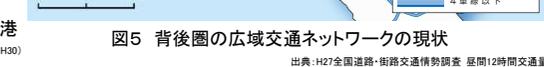
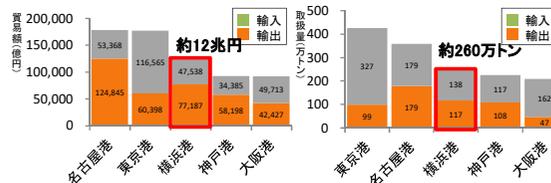
乗用車	小型貨物	普通貨物
約8,700台/日 ～約32,400台/日	約1,600台/日 ～約7,400台/日	約2,200台/日 ～約18,000台/日

※計画交通量は、H22年道路交通センサスに基づく推計値

2. 課題

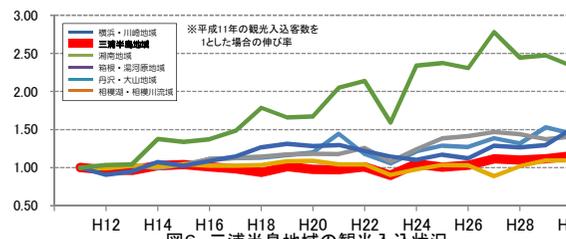
① 物流輸送時間の定時性低下

- ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。
- ・一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、物流の定時性に課題がある。



② 広域交通ネットワークに空白地帯が存在

- ・神奈川県の東西方向の交通は、東名高速道路、保土ヶ谷バイパスが1本で担っているため慢性的に渋滞が発生している。
- ・また、神奈川県の観光入込客数は、近年横ばい傾向にあり、中でも三浦半島地域は伸び率が小さく、観光客の滞在時間が短いことが課題となっている。



3. 整備効果

効果1 物流効率化に支援 [◎]

- ・圏央道(金沢～戸塚)の整備により、横浜港を含む京浜港と背後圏の広域交通ネットワークが形成され、交通分散が図られることで輸送時間の短縮、定時性向上等の物流効率化に期待できる。
- ・新東名高速道路(海老名JCT～御殿場JCT)や港湾整備と相まって、産業の活性化に期待できる。



効果2 東西方向のネットワーク強化・三浦半島地域の活性化に期待 [◎]

- ・圏央道(金沢～戸塚)の整備により、神奈川県の東西軸の複線化が実現し、東名高速道路、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和に期待できる。
- ・広域交通についても東西方向を中心に円滑性、定時性の向上が図られ、広域周遊ルートの移動円滑性に期待できる。
- ・さらに、豊富な観光資源を有する三浦半島へのアクセス性が強化され、更なる地域活性化に期待できる。



中京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、中京圏は「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」に特段の対応が必要

具体方針

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- 東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保も考慮し、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。
- 名古屋高速については、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備に必要な財源確保にあたり、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

(2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、東海環状自動車道および名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、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。
- 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。

中京圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間

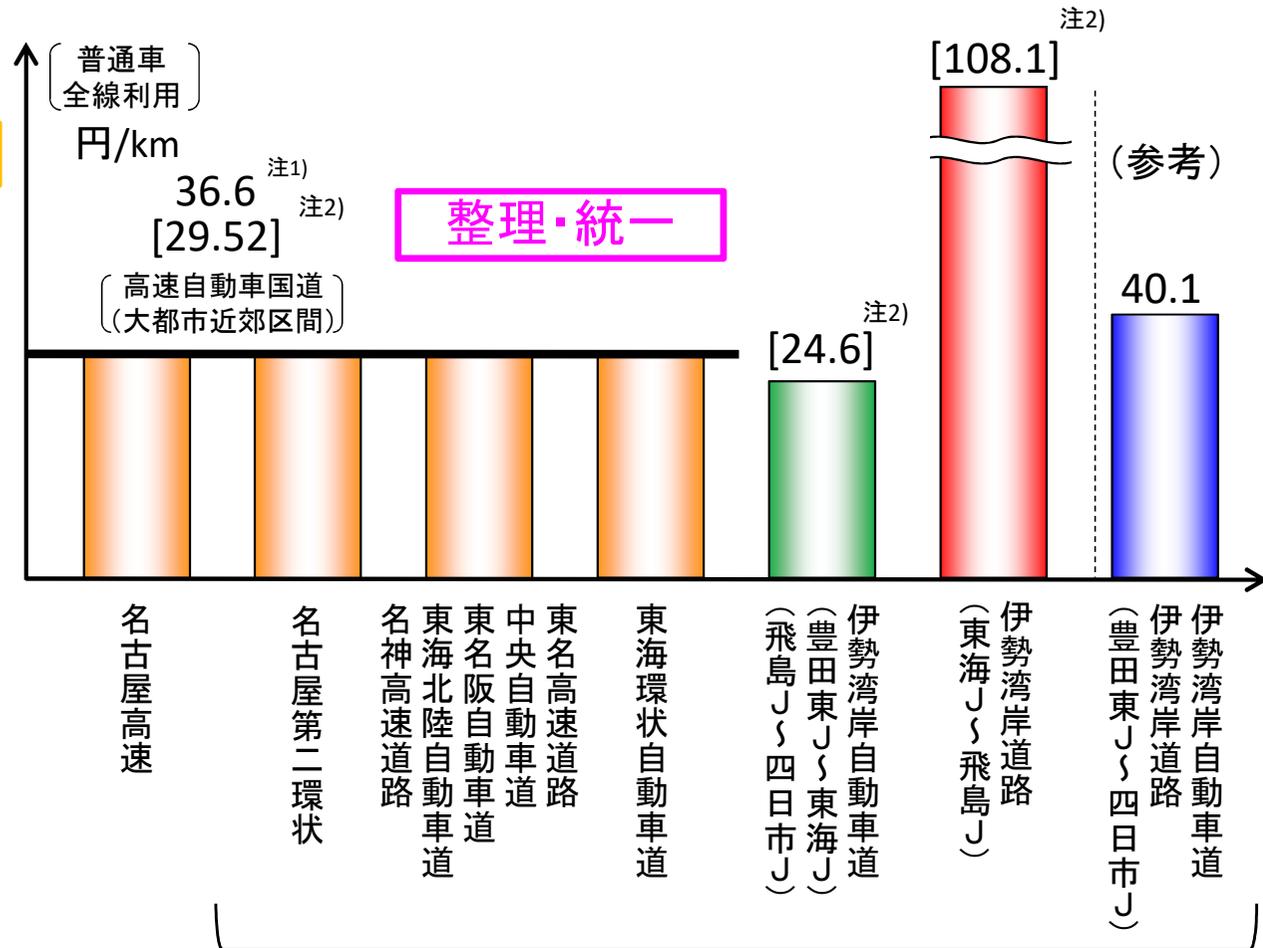
名古屋高速
(32.3km)

<尾北線内 : 370円>
<名古屋線内 : 780円>

名古屋第二環状
(名古屋南J~飛島J)
(54.5km)

<30km未満 : 510円>
<30km以上~45km未満 : 620円>
<45km以上 : 730円>

対距離化



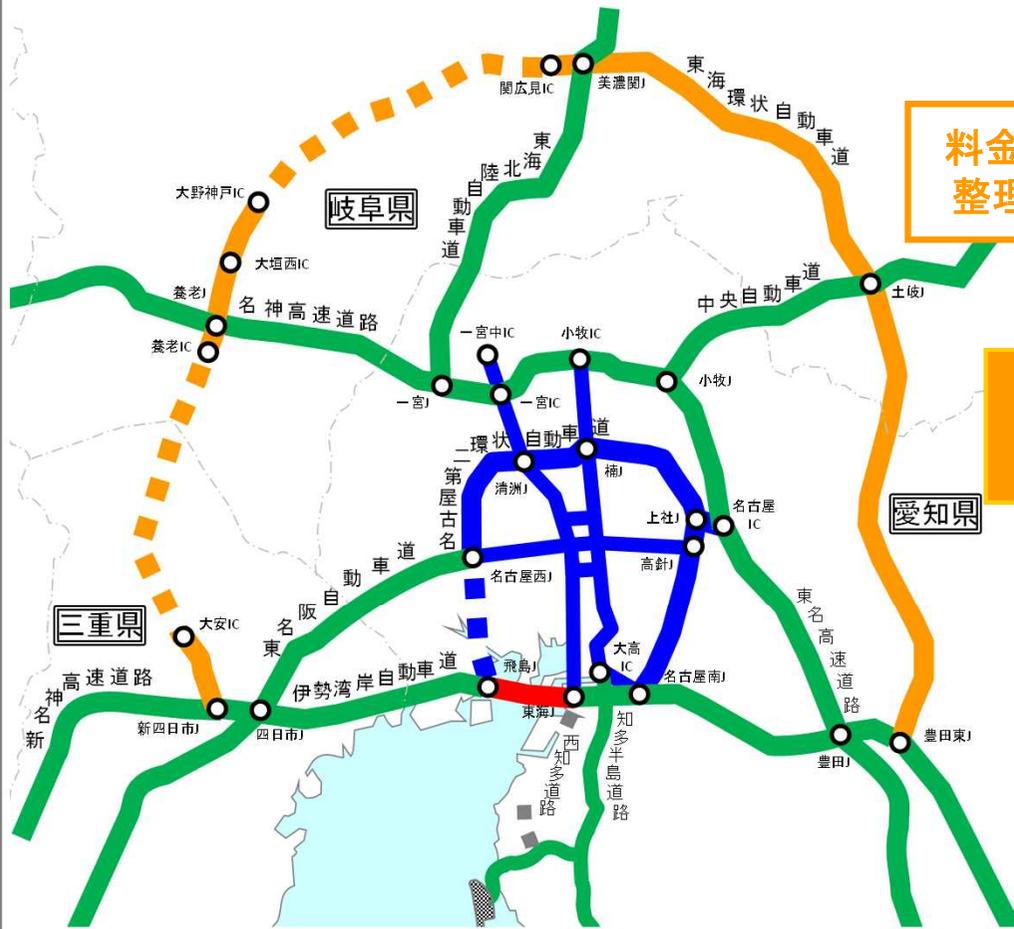
注1) 中央自動車道(小牧東IC)~東海北陸自動車道(岐阜各務原IC)

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

※東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保を考慮

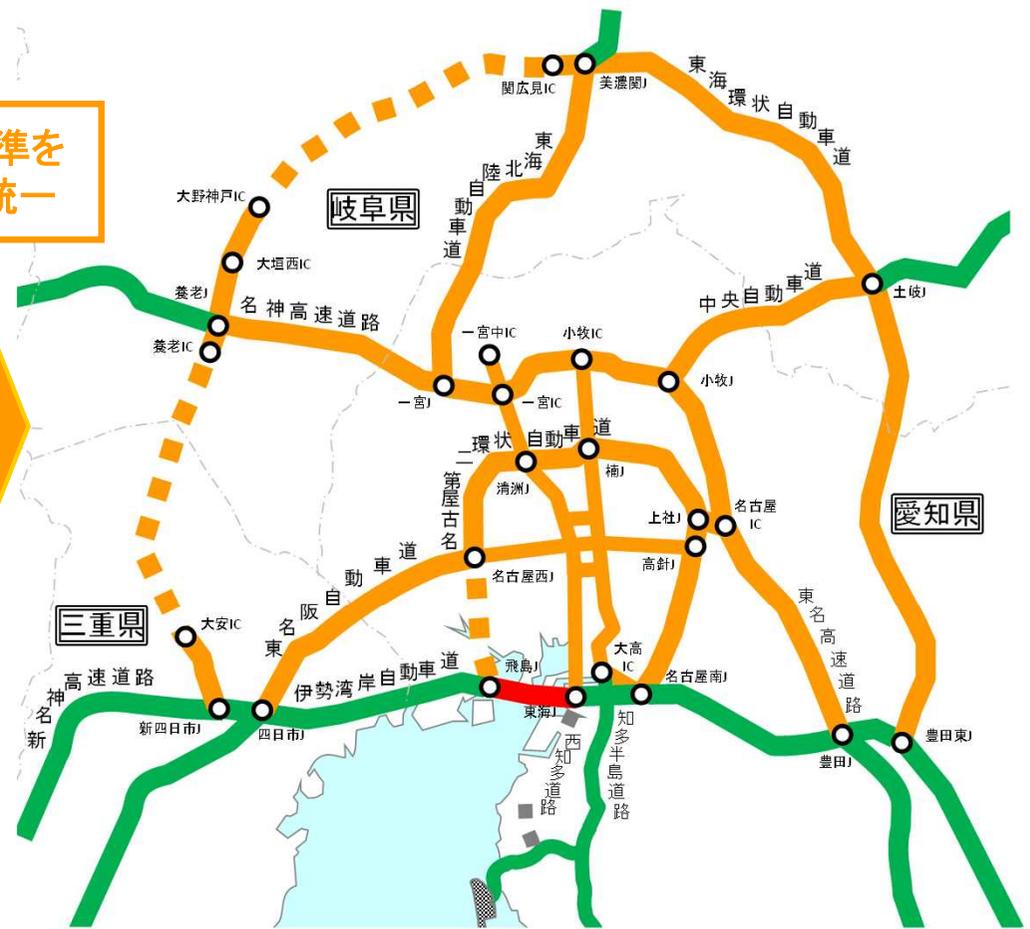
中京圏内の料金水準の整理・統一

<現状>



- : 高速国道の大都市近郊区間より料率が高い
 - : 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より料率が低い
 - : 利用距離により料率が変化
- 注) 点線は整備中区分

<名古屋第二環状自動車道の開通に合わせ>



料金水準を整理・統一

※東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近及び東名三好付近における渋滞解消のためのネットワーク拡充に必要な財源確保を考慮

中京圏内の高速道路ネットワーク整備

- ネクスコ中日本の路線については、東海環状自動車道の整備の加速化、一宮JCT付近や東名三好付近における渋滞解消のためのネットワークの拡充に必要な財源確保の観点から、東海環状の内側において大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入
- 名古屋高速については、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備に必要な財源確保にあたり、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長
- 名古屋市から中部国際空港までのアクセス強化に資する西知多道路の整備について、地域の意見も踏まえつつ、利用者負担も含めて、財源の確保を図る

