

道路事業の事業主体・施行区分に係る 参考資料

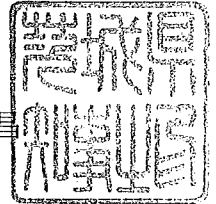
目次

・知事からの意見1
・償還表(収支予算の明細)9
・事業の経緯11
・再評価結果12
・「直轄方式」と「有料道路方式」による 事業方式の概要19
・「直轄方式」と「有料道路方式」による 事業方式の活用状況20
・国土交通大臣からの諮問22
・社会資本整備審議会会長からの付託24

道 建 第 6 5 号
平成23年5月25日

国土交通省道路局長
菊川 滋 殿

茨城県知事 橋本 昌



道路事業の事業手法に係る意見照会について（回答）

平成23年5月20日付け国道高第50号により意見照会のあったことについて、下記のとおり回答いたします。

記

首都圏中央連絡自動車道（久喜白岡 JCT～つくば中央 IC，並びに稲敷 IC～大栄 JCT）を直轄事業と併せて有料道路事業で実施することについては、大賛成であります。

なお、圏央道は、県勢の発展や地域の活性化に不可欠であることはもとより、首都直下地震などの災害時における緊急輸送路としての機能や、平常時の都心交通を分散化させる機能などを有する極めて重要な環状道路であることから、早期に完成させることが急務であります。

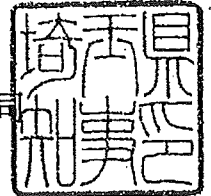
つきましては、現在事業中の区間の早期完成のため、直ちに有料道路事業を導入するとともに、有料事業の割合をできる限り大きくするよう願います。

道政第 27号

平成23年 5月26日

国土交通省道路局長 様

埼玉県知事 上田 清司



道路事業の事業手法に係る意見照会について(回答)

貴職におかれましては、平素から本県道路行政の推進につきまして格別の御配慮をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、平成23年5月20日付け国道高第50号による標記の件について、下記のとおり回答いたします。

記

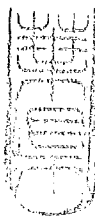
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、関越道、東北道、常磐道などを結び、東京外かく環状道路とともに本県の高速度道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支えるとともに、近い将来発生が危惧されている首都直下地震において緊急輸送路としても、極めて重要な幹線道路です。

また、圏央道の整備により東日本の交通、物流の拠点としての優位性が飛躍的に高まることから、本県では沿線の産業基盤づくりを推進し、圏央道の開通計画に併せて企業立地を積極的に進めているところです。

直轄事業とあわせて有料道路事業で実施することは、圏央道事業の促進につながるものと考えます。

このため、本県といたしましては貴職からの御提案に賛成し、早期の全線開通を強く望みます。

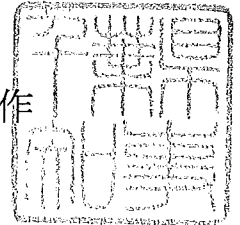
特に、開通時期が見直された関越道と東北道を結ぶ区間が一日も早く開通できるよう、特段のご配慮をお願いいたします。



道 計 第 59 号
平成23年5月26日

国土交通省 道路局長 様

千葉県知事 森田 健 作



道路事業の事業手法に係る意見照会について (回答)

平成23年5月20日付け国道高第50号で照会のありました
このことについて、別紙のとおり回答いたします。

担当 (窓口)

千葉県 道路計画課 高速道路促進室

電 話043-223-3120

FAX043-224-3150

メール doukei8@mz.pref.chiba.lg.jp

道路事業の事業手法に係る知事意見

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、3環状9放射道路の一翼を担う道路であり、東北自動車道、常磐自動車道、東関東自動車道や東京湾アクアライン等と一体となって広域的な高速道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑の緩和や地域経済の活性化などに寄与する重要な道路です。

また、東日本大震災において高速道路は、救急活動や復旧活動等に大きな役割を果たし、高速道路ネットワークの重要性を再認識したところであり、首都圏の高速道路の代替路を確保する観点からも圏央道の早期整備が急務となっております。

圏央道の稲敷～大栄JCT間は、北側からの成田国際空港へのアクセス道路となる区間であり、空港機能の拡充や観光立県の推進等を図る上から、県はもとより沿線地域からも早期開通に強い期待を寄せています。

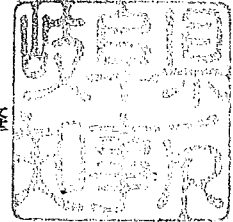
現在、国において平成24年度の開通目標に向け、鋭意事業が進められておりますが、有料道路事業とあわせた合併施行方式は早期完成を図る上で、極めて有効な事業手法であることから、1日も早い有料道路事業の導入を熱望します。

道建第56号

平成23年5月24日

国土交通省道路局長 様

岐阜県知事 古田 肇



道路事業の事業手法に係る意見照会について (回答)

平成23年5月20日付け国道高第50号で照会のありました標記について、
別紙のとおり回答します。

連絡先：岐阜県県土整備部道路建設課

高速道路担当 広瀬

TEL 058-272-1111(内 3691)

FAX 058-278-2735

(別紙)

道路事業の事業手法に係る意見照会について

【地方公共団体名】 岐阜県

【回 答】

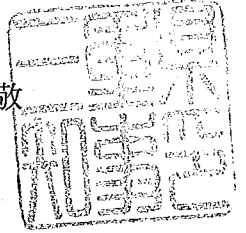
一般国道475号 東海環状自動車道西回り区間の整備においては、早急に有料道路事業の導入を決定されたい。

その際、投入される有料道路事業費については、早期整備と県の事業費負担軽減のため可能な限り多額の投入をお願いしたい。

県土第 07 - 7号
平成23年5月25日

国土交通省道路局長 様

三重県知事 鈴木 英敬



道路事業の事業手法に係る意見照会について

平成23年5月20日付け国道高第50号で意見照会がありましたこのこと
について、別紙のとおり回答します。

事務担当
高速道・道路企画室
高速道推進グループ
城本 059-224-3016

道路事業の事業手法に係る意見照会について

事業名：一般国道475号 東海環状自動車道（関広見～四日市北JCT）

回答：

東海環状自動車道の整備にあたっては、直轄事業と有料道路事業をあわせて実施し、早期完成をしていただくようお願いします。

【機構の収支予算の明細】(圏央道(久喜白岡JCT~つくば中央、稲敷~大栄JCT))

[百万円(消費税込み)]

	未償還残高(期首)			会社からの引受け債務			収入			支出			収支差
	債務残高(期首)		出資金	有利子借入金	社会資本借入金	無利子借入金	貸付料	占用料等	出資金	管理費等	支払利息	無利子貸付金	
	有利子借入金	社会資本借入金											
平成18年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成19年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成20年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成21年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成22年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成23年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成24年度	0	0	0	45,336	0	0	0	0	-2,160	0	0	2,160	
平成25年度	43,176	0	0	0	0	1,156	0	0	55	895	0	206	
平成26年度	42,970	0	0	43,990	0	2,251	0	0	-1,988	1,003	0	3,236	
平成27年度	83,725	0	0	0	0	3,951	0	0	188	2,138	0	1,625	
平成28年度	82,099	0	0	0	0	5,587	0	0	266	2,190	0	3,131	
平成29年度	78,969	0	0	0	0	5,570	0	0	265	2,221	0	3,084	
平成30年度	75,884	0	0	345	0	5,741	0	0	256	2,251	0	3,233	
平成31年度	72,996	0	0	345	0	5,819	0	0	260	2,263	0	3,296	
平成32年度	70,046	0	0	696	0	5,672	0	0	236	2,273	0	3,163	
平成33年度	67,579	0	0	697	0	5,199	0	0	213	2,350	0	2,636	
平成34年度	65,640	0	0	697	0	5,016	0	0	206	2,394	0	2,417	
平成35年度	63,919	0	0	698	0	5,031	0	0	206	2,398	0	2,428	
平成36年度	62,189	0	0	698	0	5,000	0	0	204	2,361	0	2,436	
平成37年度	60,452	0	0	698	0	4,993	0	0	204	2,294	0	2,495	
平成38年度	58,655	0	0	698	0	4,985	0	0	203	2,226	0	2,556	
平成39年度	56,796	0	0	698	0	4,999	0	0	204	2,157	0	2,637	
平成40年度	54,857	0	0	698	0	4,970	0	0	203	2,091	0	2,676	
平成41年度	52,879	0	0	698	0	4,962	0	0	203	2,024	0	2,735	
平成42年度	50,841	0	0	698	0	4,954	0	0	202	1,944	0	2,808	
平成43年度	48,731	0	0	698	0	4,920	0	0	200	1,858	0	2,862	
平成44年度	46,567	0	0	698	0	4,842	0	0	196	1,773	0	2,872	
平成45年度	44,394	0	0	698	0	4,786	0	0	194	1,686	0	2,906	
平成46年度	42,185	0	0	698	0	4,730	0	0	192	1,599	0	2,940	
平成47年度	39,943	0	0	698	0	4,694	0	0	190	1,511	0	2,994	
平成48年度	37,647	0	0	698	0	4,617	0	0	186	1,420	0	3,012	
平成49年度	35,333	0	0	698	0	4,560	0	0	183	1,328	0	3,049	
平成50年度	32,982	0	0	698	0	4,505	0	0	180	1,238	0	3,085	
平成51年度	30,595	0	0	698	0	4,469	0	0	179	1,153	0	3,137	
平成52年度	28,156	0	0	698	0	4,392	0	0	175	1,055	0	3,161	
平成53年度	25,693	0	0	698	0	4,335	0	0	172	955	0	3,208	
平成54年度	23,183	0	0	698	0	4,279	0	0	170	853	0	3,255	
平成55年度	20,625	0	0	698	0	4,243	0	0	169	749	0	3,326	
平成56年度	17,998	0	0	698	0	4,167	0	0	165	642	0	3,360	
平成57年度	15,335	0	0	698	0	4,110	0	0	162	536	0	3,412	
平成58年度	12,621	0	0	698	0	4,054	0	0	159	436	0	3,460	
平成59年度	9,859	0	0	698	0	4,018	0	0	157	328	0	3,531	
平成60年度	7,026	0	0	698	0	3,942	0	0	154	217	0	3,571	
平成61年度	4,152	0	0	698	0	3,885	0	0	151	102	0	3,632	
平成62年度	1,218	0	0	285	0	1,565	0	0	61	0	0	1,504	
平成63年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
計				111,237	0	0	170,969	0	0	2,821	56,912	0	111,235

【会社の収支予算の明細】(圏央道(久喜白岡JCT~つくば中央、稲敷~大栄JCT))

[百万円(消費税込み)]

	新たな資産形成に係らない部分			新たな資産形成に係る部分										
	収入	支出	収支差	収入		支出					債務			
				有利子借入金	無利子借入金等	新設・改築費(事業費)	新設・改築費(一般管理費等)	修繕費等	災害復旧費	債務残高(期首)	機構への引き渡し債務			
料金収入	計画管理費	貸付料支払い									有利子借入金	社会資本借入金	無利子借入金	
平成18年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成19年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成20年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成21年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成22年度	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成23年度	0	0	0	3,972	0	3,575	396	0	0	0	0	0	0	0
平成24年度	0	0	0	46,029	0	44,324	1,705	0	0	3,972	45,336	0	0	0
平成25年度	2,931	1,775	1,156	15,485	0	15,253	232	0	0	4,665	0	0	0	0
平成26年度	4,041	1,790	2,251	23,840	0	21,258	2,582	0	0	20,150	43,990	0	0	0
平成27年度	7,097	3,146	3,951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成28年度	8,754	3,167	5,587	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成29年度	8,738	3,168	5,570	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平成30年度	8,911	3,170	5,741	345	0	0	0	345	0	0	345	0	0	0
平成31年度	8,990	3,171	5,819	345	0	0	0	345	0	0	345	0	0	0
平成32年度	8,841	3,169	5,672	696	0	0	0	696	0	0	696	0	0	0
平成33年度	8,361	3,162	5,199	697	0	0	0	697	0	0	697	0	0	0
平成34年度	8,175	3,159	5,016	697	0	0	0	697	0	0	697	0	0	0
平成35年度	8,190	3,159	5,031	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成36年度	8,159	3,159	5,000	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成37年度	8,152	3,159	4,993	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成38年度	8,144	3,159	4,985	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成39年度	8,158	3,159	4,999	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成40年度	8,128	3,158	4,970	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成41年度	8,120	3,158	4,962	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成42年度	8,112	3,158	4,954	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成43年度	8,078	3,158	4,920	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成44年度	7,999	3,157	4,842	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成45年度	7,942	3,156	4,786	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成46年度	7,885	3,155	4,730	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成47年度	7,849	3,155	4,694	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成48年度	7,771	3,154	4,617	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成49年度	7,714	3,154	4,560	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成50年度	7,657	3,152	4,505	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成51年度	7,621	3,152	4,469	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成52年度	7,543	3,151	4,392	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成53年度	7,486	3,151	4,335	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成54年度	7,429	3,150	4,279	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成55年度	7,392	3,149	4,243	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成56年度	7,315	3,148	4,167	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成57年度	7,258	3,148	4,110	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成58年度	7,201	3,147	4,054	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成59年度	7,164	3,146	4,018	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成60年度	7,087	3,145	3,942	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成61年度	7,030	3,145	3,885	698	0	0	0	698	0	0	698	0	0	0
平成62年度	2,849	1,285	1,565	285	0	0	0	285	0	0	285	0	0	0
計	286,272	115,304	170,969	111,237	0	84,410	4,916	21,911	0	0	111,237	0	0	0

(注1) 新たな資産形成に係る部分の支出には、建設期間中に係る一般管理費及び利息が含まれる。

【機構の収支予算の明細】(東海環状(関広見~四日市北JCT))

[百万円(消費税込み)]

Table with 13 columns: 未償還残高(期首) [有利子借入金, 社会資本借入金, 出資金], 会社からの引受け債務 [有利子借入金, 社会資本借入金, 無利子借入金], 収入 [貸付料, 占用料等, 出資金], 支出 [管理費等, 支払利息, 無利子貸付金], 収支差. Rows include fiscal years from 平成18 to 平成63 and a total row (計).

【会社の収支予算の明細】(東海環状(関広見~四日市北JCT))

[百万円(消費税込み)]

Table with 12 columns: 新たな資産形成に係らない部分 [収入, 支出, 収支差], 新たな資産形成に係る部分 [収入, 支出, 債務]. Rows include fiscal years from 平成18 to 平成62 and a total row (計). A red box highlights new construction costs in the '支出' column from 平成24 onwards.

(注1) 新たな資産形成に係る部分の支出には、建設期間中に係る一般管理費及び利息が含まれる。

事業の経緯

		圏央道				東海環状			
都市計画手続き	都市計画素案説明会	東北道～ 埼玉・茨城県境	埼玉・茨城県境 ～常磐道	常磐道～ 茨城・千葉県境	茨城・千葉県境 ～東関東道	関広見～養老	養老～北勢	北勢～ 四日市北JCT	
	都市計画案及び 環境影響評価準備書 の公告・縦覧	H6年 7～10月	H5年 9～10月	H2年 5～6月		H6年 10～11月	H16年11月	H3年6月	
	都市計画決定	H7年10月	H6年 10～11月	H3年 3～4月	※都市計画決定は行っていない。	H8年3月	H16年 11～12月	H3年 8～9月	
事業実施段階	各事業実施段階での 説明会(測量、設計、 用地取得等の各段階)	H8年4月	H7年3月	H6年4月		H8年10月	H19年4月	H4年1月	
	用地買収着手	H10年12月～	H10年12月～	H8年10月～		H9年5月～	H19年11月～	H4年6月～	
	工事着手	H11年度	H12年度	H9年度		H13年度	未着手	H5年度	
再評価	各地方整備局の事業評価 監視委員会において 審議	H14年度	H13年度	H11年度		H19年度	未着手	H9年度	
		直近の再評価 (H22年度)	直近の再評価 (H21年度)	直近の再評価 (H21年度)	直近の再評価 (H21年度)	直近の再評価 (H19年度)	直近の再評価 (H19年度)	直近の再評価 (H19年度)	直近の再評価 (H19年度)
		B/C=1.7	B/C=1.3	B/C=1.3	B/C=1.3	B/C=1.6	B/C=1.9	B/C=1.6	
再評価結果 : 事業継続									

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

事業名 ：一般国道468号 <small>しゅとけんちゆうおうれんちくじどうしやどう</small> 首都圏中央連絡自動車道 (川島～五霞)	事業区分 ：一般国道	事業主体 ：国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)																				
起終点 ：自：埼玉県比企郡川島町 至：茨城県猿島郡五霞町	延長	32.3km																				
事業概要 ： 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。																						
H6年度事業化	都市計画決定 H8年度(川島IC～埼玉・茨城県境) H6年度(埼玉・茨城県境～五霞IC)	H11年度用地着手	H14年度工事着手																			
全体事業費	約4,862億円	事業進捗率	57%																			
計画交通量	35,000～48,000台/日		供用済延長	9.0km																		
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> B/C <small>(事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">1.7</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>(残事業)</small> </td> <td style="text-align: center;">3.5</td> </tr> </table>	B/C <small>(事業全体)</small>	1.7	<small>(残事業)</small>	3.5	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">2,010/5,055億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>事業費</small> </td> <td style="text-align: center;">1,766/4,692億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>維持管理費</small> </td> <td style="text-align: center;">243/363億円</td> </tr> </table>	総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small>	2,010/5,055億円	<small>事業費</small>	1,766/4,692億円	<small>維持管理費</small>	243/363億円	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> 総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small> </td> <td style="text-align: center;">7,131/8,347億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>走行時間短縮便益</small> </td> <td style="text-align: center;">6,137/7,144億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>走行費用減少便益</small> </td> <td style="text-align: center;">539/646億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> <small>交通事故減少便益</small> </td> <td style="text-align: center;">455/557億円</td> </tr> </table>	総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small>	7,131/8,347億円	<small>走行時間短縮便益</small>	6,137/7,144億円	<small>走行費用減少便益</small>	539/646億円	<small>交通事故減少便益</small>	455/557億円	基準年 平成22年
B/C <small>(事業全体)</small>	1.7																					
<small>(残事業)</small>	3.5																					
総費用 <small>(残事業)/ (事業全体)</small>	2,010/5,055億円																					
<small>事業費</small>	1,766/4,692億円																					
<small>維持管理費</small>	243/363億円																					
総便益 <small>(残事業)/ (事業全体)</small>	7,131/8,347億円																					
<small>走行時間短縮便益</small>	6,137/7,144億円																					
<small>走行費用減少便益</small>	539/646億円																					
<small>交通事故減少便益</small>	455/557億円																					
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量：B/C= 3.4～3.7（交通量 ±10%） 事業費：B/C= 3.3～3.9（事業費 ±10%） 事業期間：B/C= 3.5～3.6（事業期間±20%）																						
事業の効果等																						
(1)沿線の地域づくり支援、活性化 圏央道沿線では企業立地が活発化。埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進。																						
(2)交通混雑の緩和 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の損失時間は、約336.0千人時間/年・kmで、全国平均（20.3千人時間/年・km）の約17倍となっている。圏央道の整備により、国道16号の交通混雑の緩和が見込まれる。																						
(3)安全安心な通行の確保 圏央道に並行する国道16号（国道254号～国道4号間）の死傷事故率は、全国平均の約2倍にあたる200件/億台km以上の区間が多数存在する。圏央道の整備により、国道16号の交通事故の減少が見込まれる。																						
(4)埼玉県内の東西方向の幹線機能の強化（地域連携の強化） 圏央道の開通により、埼玉県内の東西方向（幸手市～入間市間）の所要時間が大幅に短縮され、脆弱な東西軸を強化。																						
関係する地方公共団体等の意見																						
埼玉県知事からの意見：首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに本県の高規格道路ネットワークを形成し、社会経済活動を支える極めて重要な幹線道路です。本県における慢性的な交通渋滞の緩和や地域の活性化などを図る上でも、その役割は非常に大きいものがあります。また、東日本の交通・物流の拠点としての本県の優位性が飛躍的に高まることから、県が先頭に立って、圏央道沿線の産業基盤づくりを推進し、企業立地を進めています。これらのことから、本事業を継続するとともに、より一層の整備推進を図られ、一日も早い圏央道の本線開通を強く望みます。また、事業実施に当たっては引き続き、コスト縮減に十分留意し、効率的効果的な整備をお願いします。																						
茨城県知事からの意見：圏央道は、首都圏三環状道路を形成する高規格幹線道路として、本県の発展に不可欠な道路であり、企業誘致や物流の効率化などに大きく寄与することから、より一層のコスト縮減を図りながら、開通目標どおりの整備をお願いします。																						
事業評価監視委員会の意見																						
事業の継続を承認する。																						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等																						
圏央道沿線では企業立地が活発化し、埼玉県では、平成18年度から圏央道インターチェンジ周辺の産業																						

集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを積極的に推進している。
 事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成21年度に川島IC～桶川北本IC間の5.7kmが開通し、平成22年度内に白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT間の3.3kmが開通予定である。

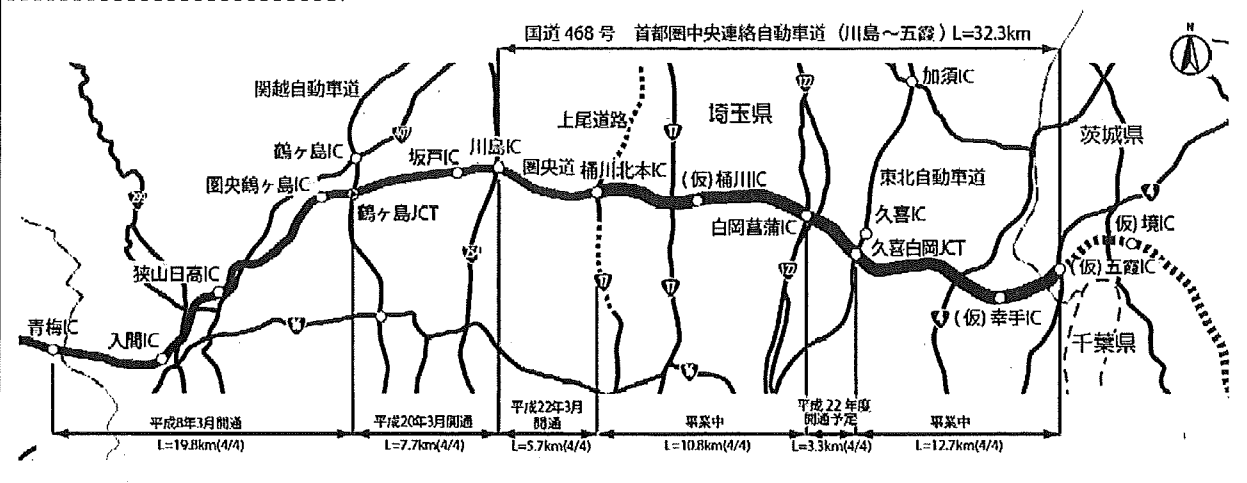
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 用地の取得は94%完了。引き続き全線4車線完成に向けた事業促進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 —

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課、有料道路課
担当課長名：深澤淳志、上野進一郎

事業名 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (五霞～つくば)	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点 白) いばらきけん さしまぐん ご かまち こうしゆ 茨城県猿島郡五霞町大字幸主 至) いばらきけん かじうち 茨城県つくば市大字梶内	延長 39.6km	
事業概要 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。五霞～つくば区間は、その一部を形成する延長39.6kmの自動車専用道路である。		
H6年度事業化 H6年度都市計画決定 H12年度用地着手 H13年度工事着手		
全体事業費 約2,634億円 事業進捗率 24% 供用済延長 0.0km		
計画交通量 26,000～34,900台/日		
費用対効果分析結果	B/C : (事業全体) 1.3 (残事業) 1.7	総費用 : (残事業)/(事業全体) 1977/2726億円 (事業費: 1509/2258億円 維持管理費: 468/468億円)
		総便益 : (残事業)/(事業全体) 3453/3453億円 (走行時間縮減便益: 3375/3375億円 走行経費減少便益: 72/72億円 交通事故減少便益: 6.7/6.7億円)
基準年 : 平成20年度		
感度分析の結果 【残事業】 交通量 : B/C=1.9～1.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.9 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.7～1.8 (事業期間±20%)		
事業の効果等 円滑なモビリティの確保(第1種空港成田空港へのアクセスが改善される) 他9項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 圏央道は、沿線都市間の連絡強化による地域づくりの支援や地域活性化等に重要な役割を果たすことが期待されており、茨城県をはじめとする関係7都県市の首長で構成される首都圏中央連絡自動車道建設促進会議より早期整備の要望(平成20年10月29日)を受けている。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺地域では、工業団地の分譲や土地区画整理事業など基盤整備が進められている。また、平成17年10月につくばエクスプレスが開業し、周辺地域の開発が進んでいる。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 用地取得率は約8割である。 工事については、暫定2車線での整備を行い、道路の整備効果の早期発現を図る。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 平成21年度供用予定(つくばIC(仮称)～つくばJCT)。残る区間については、平成24年度供用予定。		
施設の構造や工法の変更等 暫定2車線により整備を進め、コスト縮減を図る。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性、重要性は変わらない。		
事業概要図		
再評価対象区間 L=39.6km		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課、有料道路課
担当課長名：深澤淳志、上野進一郎

事業名 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (つくば～大栄)	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)
起終点 自) いばらきけん つくば市大字 梶内 至) ちばけんなりたしきちおか 千葉県成田市吉岡	延長 40.0km	
事業概要 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0kmの自動車専用道路である。		
H3年度事業化 H6年度都市計画決定 H9年度用地着手 H11年度工事着手		
全体事業費 約2,841億円 事業進捗率 53% 供用済延長 19.5km		
計画交通量 20,200～36,900台/日		
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.8	総費用 (残事業)/事業全体 1290/3186億円 (事業費：959/2713億円) (維持管理費：331/473億円)	総便益 (残事業)/事業全体 2266/4010億円 (走行時間短縮便益：3375/3375億円) (走行経費減少便益：301/591億円) (交通事故減少便益：34/19億円)
基準年 平成20年度		
感度分析の結果 【残事業】 交通量 : B/C=1.9～1.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.9 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.7～1.8 (事業期間±20%)		
事業の効果等 円滑なモビリティの確保（第1種空港成田空港へのアクセスが改善される）		
他12項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 圏央道は、沿線都市間の連絡強化による地域づくりの支援や地域活性化等に重要な役割を果たすことが期待されており、茨城県をはじめとする関係7都府市の首長で構成される首都圏中央連絡自動車道建設促進会議より早期整備の要望（平成20年10月29日）を受けている。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺地域では、阿見東部工業団地をはじめとした工業団地の分譲や土地区画整理事業など基盤整備が進められている。また、平成17年10月につくばエクスプレスが開業し、周辺地域の開発が進んでいる。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成19年3月につくばJCT～阿見東IC間が供用し、平成21年3月には阿見東IC～稲敷IC間が供用した。また、残る区間についても用地買収を進めるとともに供用に向けて工事を推進している。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 残る区間は暫定2車線整備を推進、平成24年度供用。		
施設の構造や工法の変更等 暫定2車線により整備を進め、コスト縮減を図る。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 首都圏の環状道路の一部を構成しており、全体としての事業の必要性、重要性は変わらない。		
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県関市広見 至：岐阜県養老郡養老町大跡				延長	4.4km	
<p>事業概要</p> <p>東海環状自動車道は愛知・岐阜・三重の諸都市を環状に連絡し、国土開発幹線自動車道や名古屋圏の自動車専用道路等と広域的なネットワークを形成する延長約160kmの高規格幹線道路である。このうち関から養老間は、東海北陸自動車道と名神高速道路を連絡し、地域の活性化に寄与するものである。</p> <p>H6年度事業化 H8年度都市計画決定 H13年度用地着手 H19年度工事着手</p>							
全体事業費	5,100億円		事業進捗率	4%		供用済延長	-km
計画交通量	25,600台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 3073/3091 億円 (事業費：2921/2939 億円) 維持管理費：152/152 億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 4949/4949 億円 (走行時間短縮便益：4718/4718億円) 走行費用減少便益：129/129 億円 交通事故減少便益：102/102 億円	基準年 平成19年			
<p>事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生（三大都市圏の環状道路を形成する） ・円滑なモビリティの確保（並行区間の渋滞損失時間の削減が期待できる） <p style="text-align: right;">他19項目に該当</p>							
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>東海環状自動車道（関～養老）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、岐阜市・大垣市をはじめとする8市5町の首長で構成される東海環状自動車道建設促進岐阜県西部協議会より建設促進の要望を受けている。</p>							
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>アジア域内の物流が準国内物流化する中、陸海空のシームレスな物流が求められている。また、中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造である。</p>							
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約10%（平成19年度末見込み） ・全体の事業進捗率は約4%（平成19年度末見込み） 							
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。 							
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>橋梁の橋梁形式の見直し及び新工法、新技術の採用等により、約56億円のコスト縮減を図る。</p>							
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初の事業の必要性・重要性は変わらないと考えられる。						
<p>事業概要図</p>							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

事業名 一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局
起終点 自：岐阜県養老郡養老町大跡 至：三重県いなべ市北勢町阿下喜	延長 1.8 km	
事業概要 東海環状自動車道は愛知・岐阜・三重の諸都市を環状に連絡し、国土開発幹線自動車道や名古屋圏の自動車専用道路等と広域的なネットワークを形成する延長約160kmの高規格幹線道路である。このうち養老から北勢間は、岐阜県と三重県の県境に位置し両県の連携・交流を促進するとともに、名神高速道路と第二名神高速道路を連絡し、地域の活性化に寄与するものである。		
H19年度事業化 (H10着工準備)	H19年度都市計画決定	用地未着手 工事未着手
全体事業費 : 1,500億円 事業進捗率 : 1% 供用済延長 : -km 計画交通量 : 15,000台/日		
費用対効果分析結果	B/C : (事業全体) 1.9 (残事業) 1.9	総費用 : (残事業)/(事業全体) 869/869 億円 (事業費 : 802/802 億円 維持管理費 : 67/ 67 億円)
		総便益 : (残事業)/(事業全体) 1615/1615 億円 (走行時間短縮便益 : 1527/1527億円 走行費用減少便益 : 57/ 57億円 交通事故減少便益 : 31/ 31億円)
基準年 : 平成19年		
事業の効果等 ・都市の再生（三大都市圏の環状道路を形成する） ・安全で安心できる暮らしの確保（三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる）		
他20項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 東海環状自動車道（養老～北勢）は、地域の産業・経済活性化に重要な役割を果たすことが期待されており、岐阜市・大垣市をはじめとする8市5町の首長で構成される東海環状自動車道建設促進岐阜県西部協議会より建設促進の要望を受けている。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 アジア域内の物流が準国内物流化する中、陸海空のシームレスな物流が求められている。また、中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造である。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地取得率は0%（平成19年度末見込み） ・全体の事業進捗率は約1%（平成19年度末見込み）		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。		
施設の構造や工法の変更等 橋梁の橋梁形式の見直し及び新工法、新技術の採用等により、約6億円のコスト縮減を図る。		
対応方針 事業継続		
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初の事業の必要性・重要性は変わらないと考えられる。		
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成20年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：下保 修

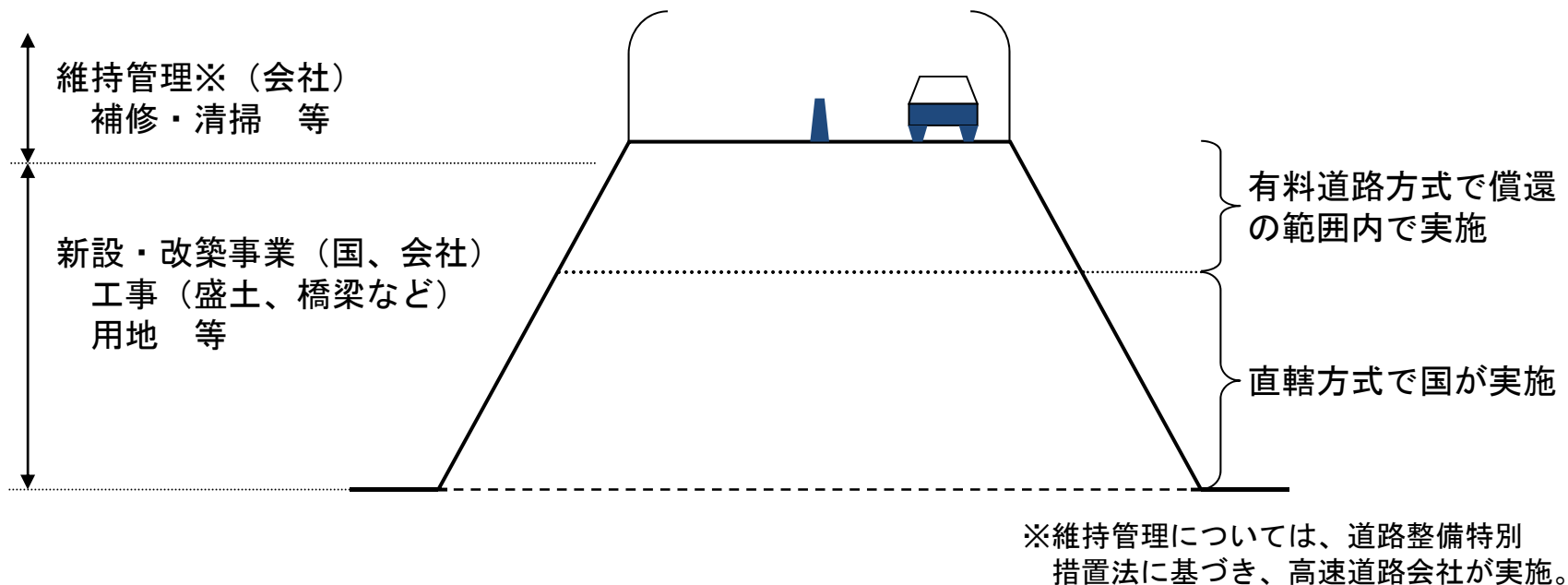
事業名 一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）	事業 一般国道 区分	事業 国土交通省 主体 中部地方整備局
起終点 自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 至：三重県四日市市北山町		延長 14.4km
事業概要 東海環状自動車道は愛知・岐阜・三重の諸都市を環状に連絡し、国土開発幹線自動車道や名古屋圏の自動車専用道路等と広域的なネットワークを形成する延長約160kmの高規格幹線道路である。 このうち北勢から四日市間は、岐阜県と三重県の連携・交流を促進するとともに、環状道路機能の発揮・地域経済の支援・地域の活性化に寄与するものである。		
H2年度事業化		H3年度都市計画決定
H5年度用地着手		H9年度工事着手
全体事業費 1,300億円		事業進捗率 24%
計画交通量 20,100台/日		供用済延長 -km
費用対効果分析結果 B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 699/941億円 (事業費：650/891億円) (維持管理費：50/50億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,480/1,480億円 (走行時間短縮便益：1,381/1,381億円) (走行費用減少便益：68/68億円) (交通事故減少便益：30/30億円)
基準年 平成19年		
事業の効果等 ・国土・地域ネットワークの構築（環状道路機能の発揮が見込まれる。） ・物流効率化の支援（スーパー中核港湾（名古屋港・四日市港）へのアクセス強化） 他 20項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 ・いなべ市より早期開通の強い要望（平成19年3月15日）あり。 ・いなべ市の民間企業（4団体）からも、物流効率化の観点から高規格道路整備の要望あり。特に災害時における緊急輸送ルート確保のため、東海環状の早期開通を要望している。（平成19年3月15日）		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・アジア域内の物流が準国内物流化する中、陸海空のシームレスな物流が求められている。また、中京圏は拠点分散型の都市構造であり、名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造である。		
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・事業進捗率は24%、用地取得率は89%である。用地買収及び改良工事を実施中である。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・接続する第二名神高速道路の進捗状況（平成20年代後半）に併せ事業を進め、全線暫定2車線供用予定。		
施設の構造や工法の変更等 ・新技術及び新工法の適用によりコスト縮減（約15億円）を図っている。引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進する。		
対応方針		事業継続
対応方針決定の理由 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。		
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

「直轄方式」と「有料道路方式」による事業方式の概要

- 適正な料金水準の下で採算を確保しつつ、必要な道路を整備するため、国が行う「直轄方式」と高速道路会社が行う「有料道路方式」を組み合わせる事業を実施する方式。

(イメージ図)



昭和58年6月24日 一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保についての答申(抄)

一般有料道路の採算性の確保を図り、併せて道路網全体の効率的な整備を推進するためには、工夫を凝らした一般有料道路の整備を行う必要があり、今後とも一般有料道路事業と一般道路事業を組み合わせるいわゆる「合併施行方式」を活用することが現実的である。

「直轄方式」と「有料道路方式」による事業方式の活用状況 [高規格幹線道路の例]

(単位: km)

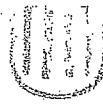
	供用・事業中					調査中
	100%有料	無料	直轄方式と 有料道路方式 による事業方式	検討中	計	
高速自動車国道	8,535 (91%)	865 (9%)	—	28 (0.3%)	9,428 (100%)	1,025
一般国道	343 (11%)	2,089※ (66%)	736 (23%)	—	3,168 (100%)	428
計	8,878	2,954	736	28	12,596	1,453

(平成23年3月末現在)

※ 直轄方式と有料道路方式による事業方式を前提として都市計画等の手続きを進めてきたものの、現時点では有料事業許可が出ていない路線を含む

「直轄方式」と「有料道路方式」による事業方式の活用状況 [高規格幹線道路以外の例]

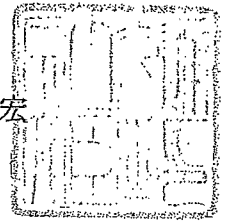
道路名	延長	開通年月日	公共事業費 (億円)	有料事業費 (億円)	有料比率
<small>せいしゅう</small> 西湘バイパス (一般国道1号)	14.5km	昭和45年11月15日	116	504 (日本道路公団)	81%
<small>おとわがまごおり</small> 音羽蒲郡有料道路 (愛知県道長沢蒲郡線)	3.0km	昭和61年11月21日	6	41 (愛知県道路公社)	86%
<small>かりさか</small> 雁坂トンネル有料道路 (一般国道140号)	6.8km	平成10年4月23日	420	49 (山梨県道路公社)	10%
<small>ひたちなか</small> 常陸那珂有料道路 (茨城県道常陸那珂港南線)	2.9km	平成11年7月22日	65	33 (茨城県道路公社)	33%
<small>みなみはんな</small> 南阪奈道路 (一般国道165号、166号)	12.3km	平成16年3月28日	481	271 (日本道路公団)	36%
<small>せんだいなんぶ</small> 仙台南部道路 (宮城県道仙台南インター線)	11.0km	平成17年4月1日	250	452 (宮城県道路公社)	64%



国道総第131号
平成23年5月20日

社会資本整備審議会
会長 福岡 捷二 殿

国土交通大臣 大島 章宏



諮 問

道路事業(別紙の事業)の事業主体、施行区分について、ご意見を承りたい。

事業名	
一般国道468号 <small>しゅとけん ちゅうおう れんらく</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>くきしらおか</small> 久喜白岡JCT～つくば中央 <small>ちゅうおう</small>
	<small>いなしき たいえい</small> 稲敷～大栄JCT
一般国道475号 <small>とうかい かんじょう</small> 東海環状自動車道	<small>せきひろみ よっかいちぎた</small> 関広見～四日市北JCT



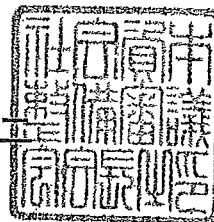
国社整審第35号
平成23年5月20日

道路分科会

分科会長 家田 仁 殿

社会資本整備審議会

会 長 福岡 捷



道路事業（別紙の事業）の事業主体、施行区分について（付託）

平成23年5月20日付国道総第131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、施行区分について、社会資本整備審議会運営規則第8条第1項の規定に基づき、当審議会道路分科会に付託します。

事業名	
一般国道468号 <small>しゅとけん ちゆうおう れんらく</small> 首都圏中央連絡自動車道	<small>くしらおか</small> 久喜白岡JCT～ <small>ちゆうおう</small> つくば中央
	<small>いなしき</small> 稲敷～ <small>たいえい</small> 大栄JCT
一般国道475号 <small>とうかい かんじょう</small> 東海環状自動車道	<small>せきひろみ</small> 関広見～ <small>よっかいちきた</small> 四日市北JCT