

社会資本整備審議会 道路分科会

第46回 国土幹線道路部会



令和2 (2020) 年12月17日 (木)

説明資料



目次

1. 概要 2

- 交通の要衝
- 首都圏の物流を支える道路網
- 整備効果(首都圏中央連絡自動車道)
- あと数マイルプロジェクト



2. 課題 6

- 大規模災害への備え
- 慢性的な交通渋滞
- ポストコロナ時代を見据えた「新たな日常」の支援



3. 提案 9

- **提案1** ミッシングリンクの解消
 - ・新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路の整備促進
- **提案2** 一体的で利用しやすい料金体系の確立
 - ①柔軟で機動的な料金施策の導入
 - ②夜間利用の促進
 - ③物流支援の充実
- **提案3** 料金所のETC専用化
- **提案4** 有料道路事業の財源確保
 - ・償還期間の延伸、有料道路事業の対象拡大



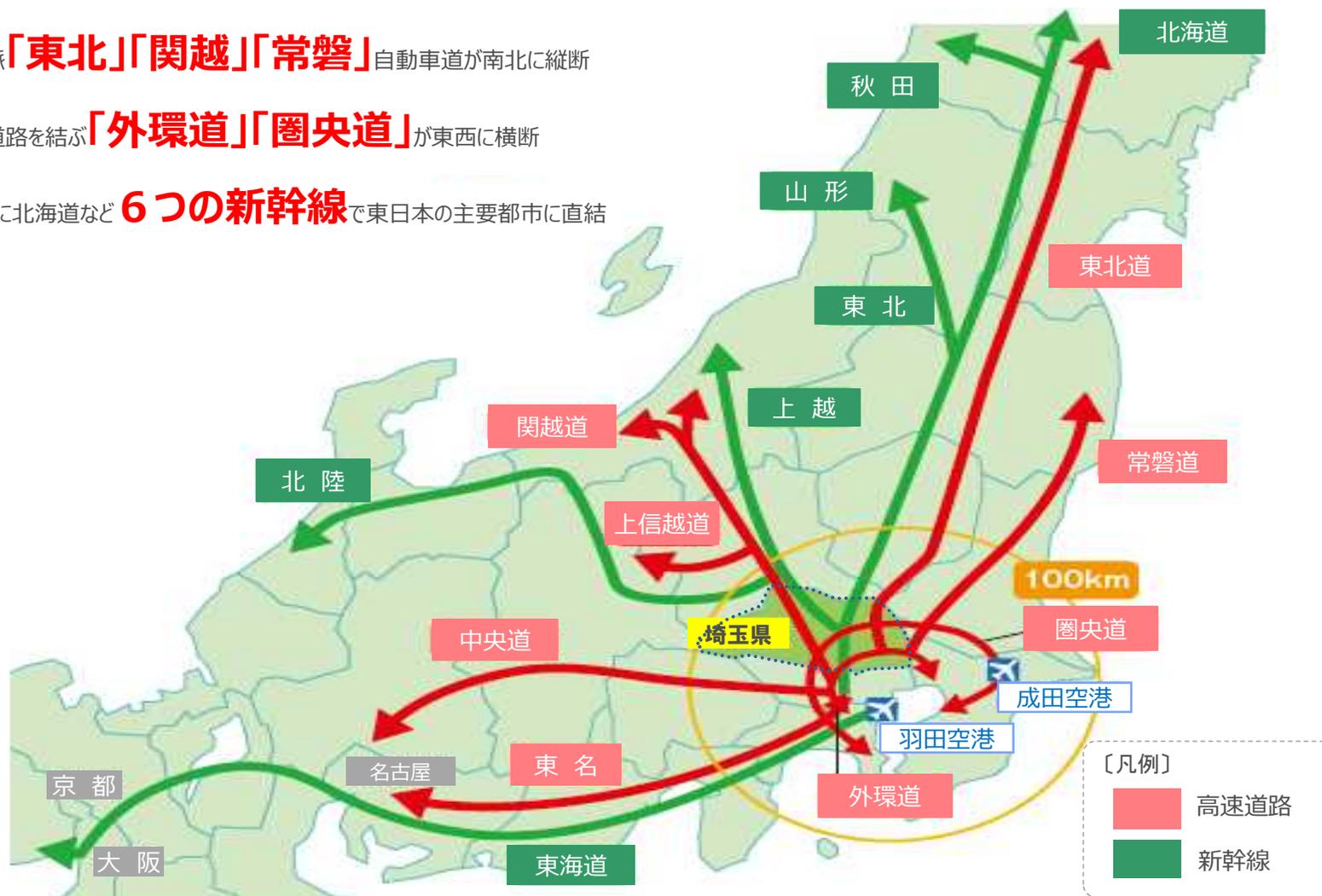
4. まとめ 15



交通の要衝

埼玉県は高速道路や新幹線が結節した**交通の要衝**

- ・東日本の大動脈「**東北**」「**関越**」「**常磐**」自動車道が南北に縦断
- ・首都圏の高速道路を結ぶ「**外環道**」「**圏央道**」が東西に横断
- ・東北、上越、更に北海道など**6つの新幹線**で東日本の主要都市に直結





首都圏の物流を支える道路網

高速道路ネットワークの進展により、**地域のポテンシャルが向上**



地域ポテンシャルの高さが
多くの企業に好評価！

企業本店転入超過数 (全国比較)
(H22～R1間の10年間)



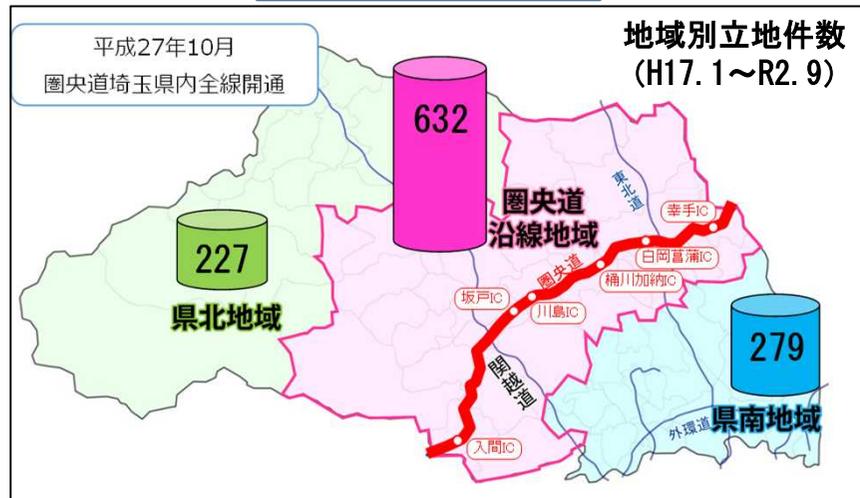
出典：帝国データバンク埼玉県・本店移転企業調査 (R2. 6. 19)



整備効果(首都圏中央連絡自動車道)

企業立地が促進され雇用や投資が増加
 ～地域経済の好循環～

企業立地の促進



県内産業の振興と雇用の創出、税収の確保を図るため、企業誘致に取り組み、平成17年1月以降、令和2年9月末までの15年9か月で**1,138件の企業が立地**
 この内、**圏央道沿線地域に約6割**の企業が立地

新規立地により
 新規雇用者 **35,924人**
 投資総額 **約1兆8,235億円** を創出

出典:埼玉県企業立地課

成田空港から埼玉県へのアクセス性の向上
 ～観光客の増加を期待～

アクセス性の向上



出典:国等記者発表資料 H28.12.20



※秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町 出典:埼玉県観光入込客統計調査



あと数マイルプロジェクト

埼玉県では、高速道路と有機的に結ばれた**幹線道路ネットワークの構築を推進**



埼玉県知事
大野 元裕

私は「あと数マイルプロジェクト」として、国直轄道路等の整備促進や県管理道路のミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化などを、引き続き重点的に進めてまいります。
(令和2年9月定例会)

県内の直轄道路事業等





大規模災害への備え

大規模災害時のリダンダンシーとして幹線道路の**代替ルート確保**が不可欠

- 激甚化・頻発化する豪雨災害への備え
- 首都直下地震の切迫性



広域支援拠点

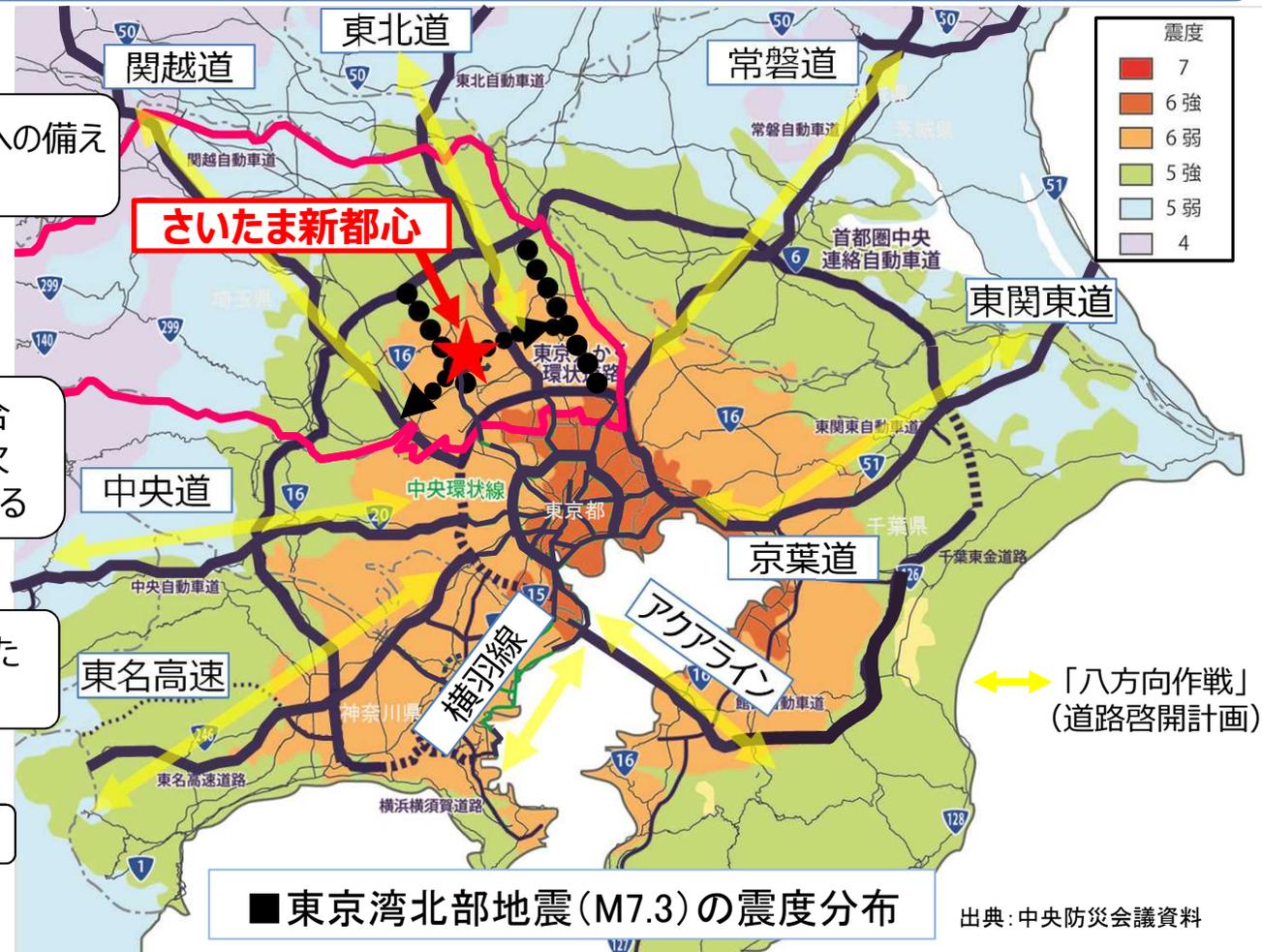
首都圏が広範囲に被災した場合
⇒全国からの広域応援が不可欠
埼玉県は相互応援の拠点となる

首都機能のバックアップ

広域防災拠点に位置付けられた
『さいたま新都心』



災害時の代替ルートを確保

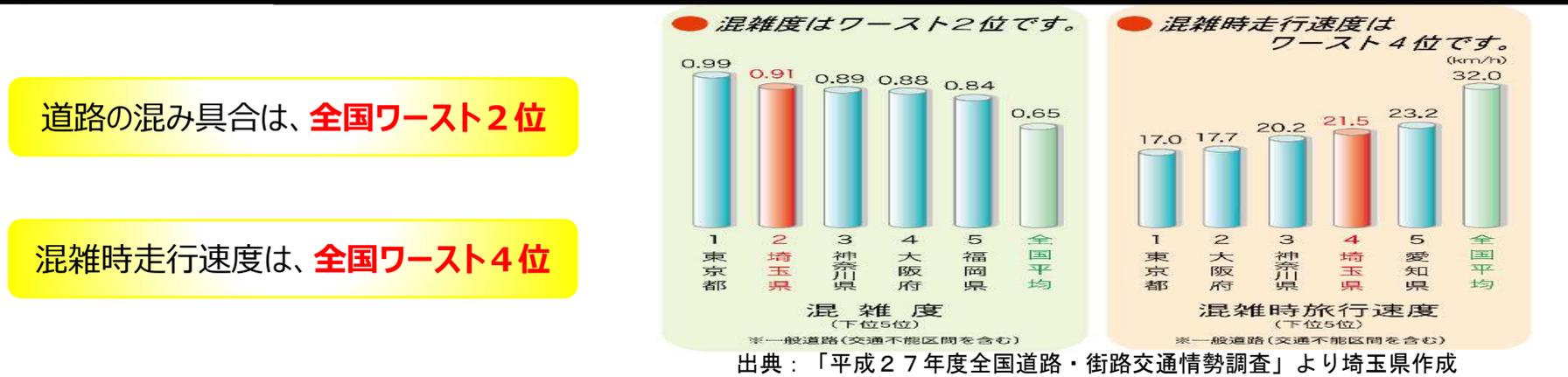
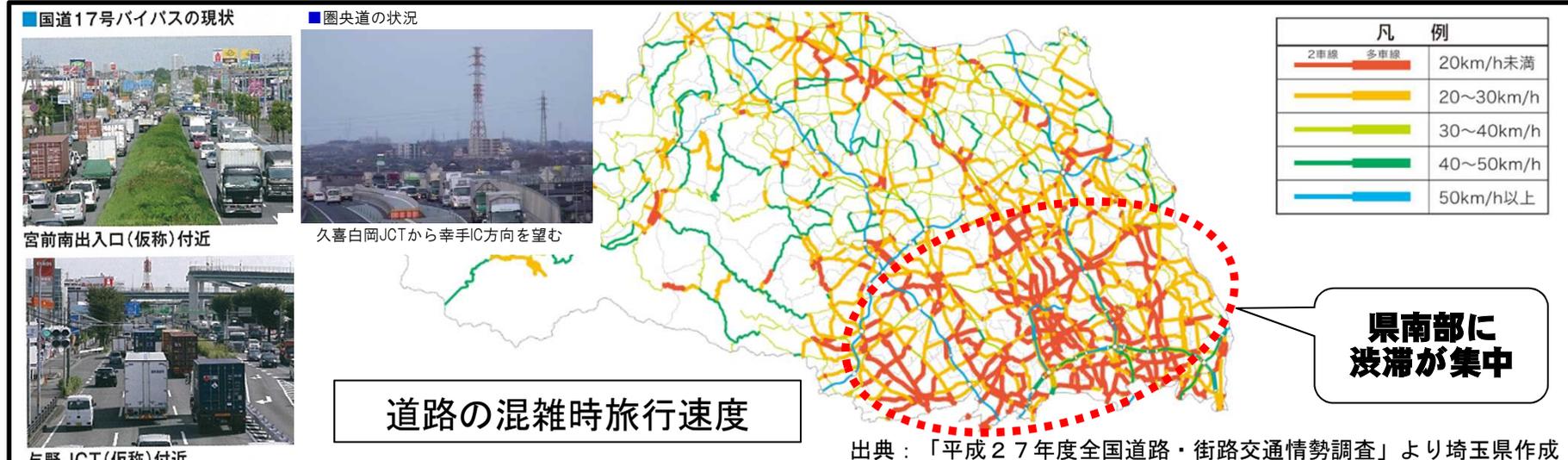


新たな高速道路ネットワークの強化が必要



慢性的な交通渋滞

渋滞の約 6 割が県南部に集中し、年間経済損失約6,000億円



ミッシングリンク解消及び弾力的な料金体系を構築し、交通分散を図る

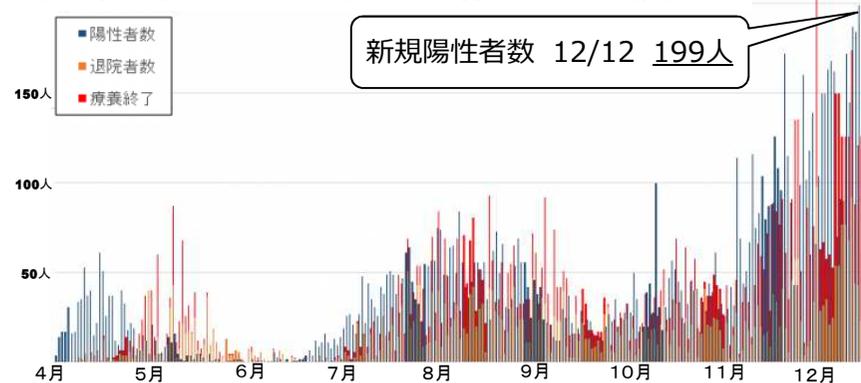


ポストコロナ時代を見据えた「新たな日常」の支援

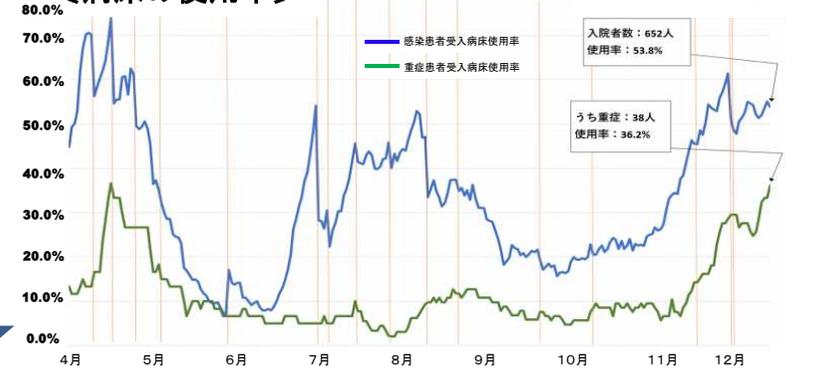
あらゆる人への**負担軽減策**や**感染防止対策**が不可欠

新型コロナウイルス感染者数は、下半期に入って増加傾向にあり、今後も予断を許さない状況

〔埼玉県の陽性者数と退院・療養終了者数の推移〕

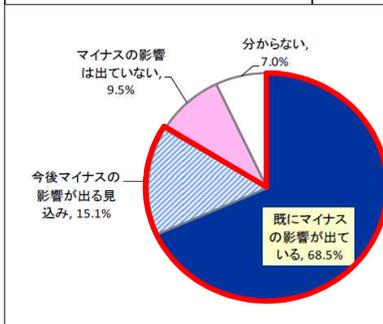


〔病床の使用率〕



新型コロナウイルス感染症の影響により経営にマイナスの影響 83.6%

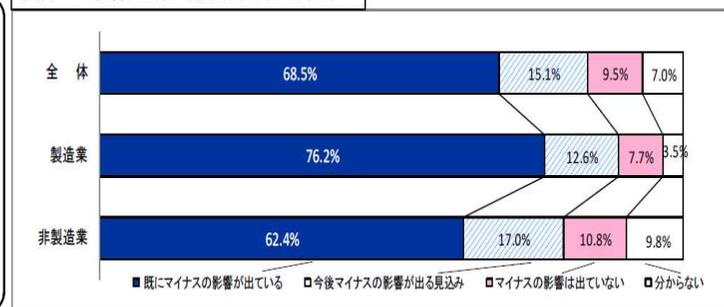
経営への影響/全体 (単一回答)



既にマイナスの影響が出ている
(68.5%)
今後マイナスの影響が出る見込み
(15.1%)
(1,439社回答)

出典：埼玉県四半期経営動向調査(R2.7~9月期)

経営への影響/全体・業種別 (単一回答)



負担軽減策やキャッシュレス、タッチレス化を進める高速道路施策が必要



提案 1

ミッシングリンクの解消

大規模災害への備えや渋滞対策として、高速道路のミッシングリンクを解消



新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路の整備促進



提案 2

一体的で利用しやすい料金体系の確立に向けた

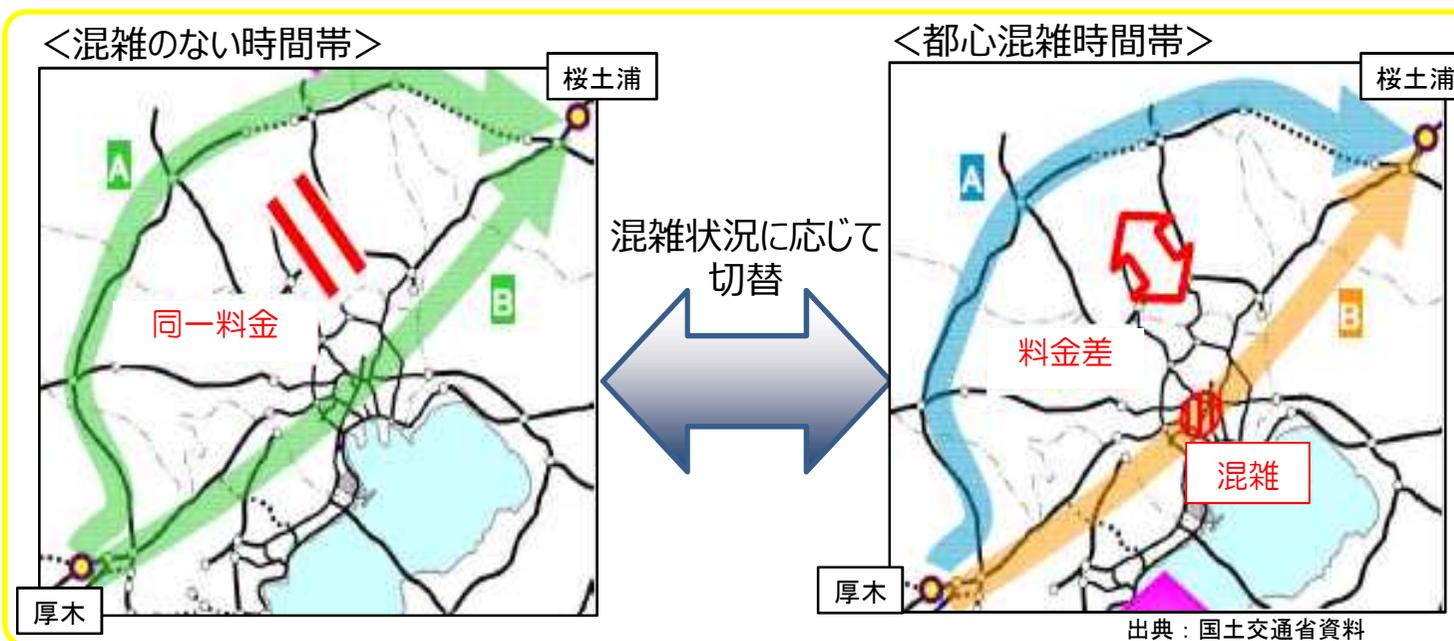
① 柔軟で機動的な料金施策の導入

柔軟で機動的な料金施策による渋滞緩和

公平な料金体系を前提として、引き続き、検討していく必要がある

- 管理主体（路線・会社）を超えて起終点間の最短距離を基本に料金を決定
- 首都高速とネクスコの両者の料金水準や割引を近づける方向へ

公平性の確保



混雑状況に応じた料金施策の導入

提案 2

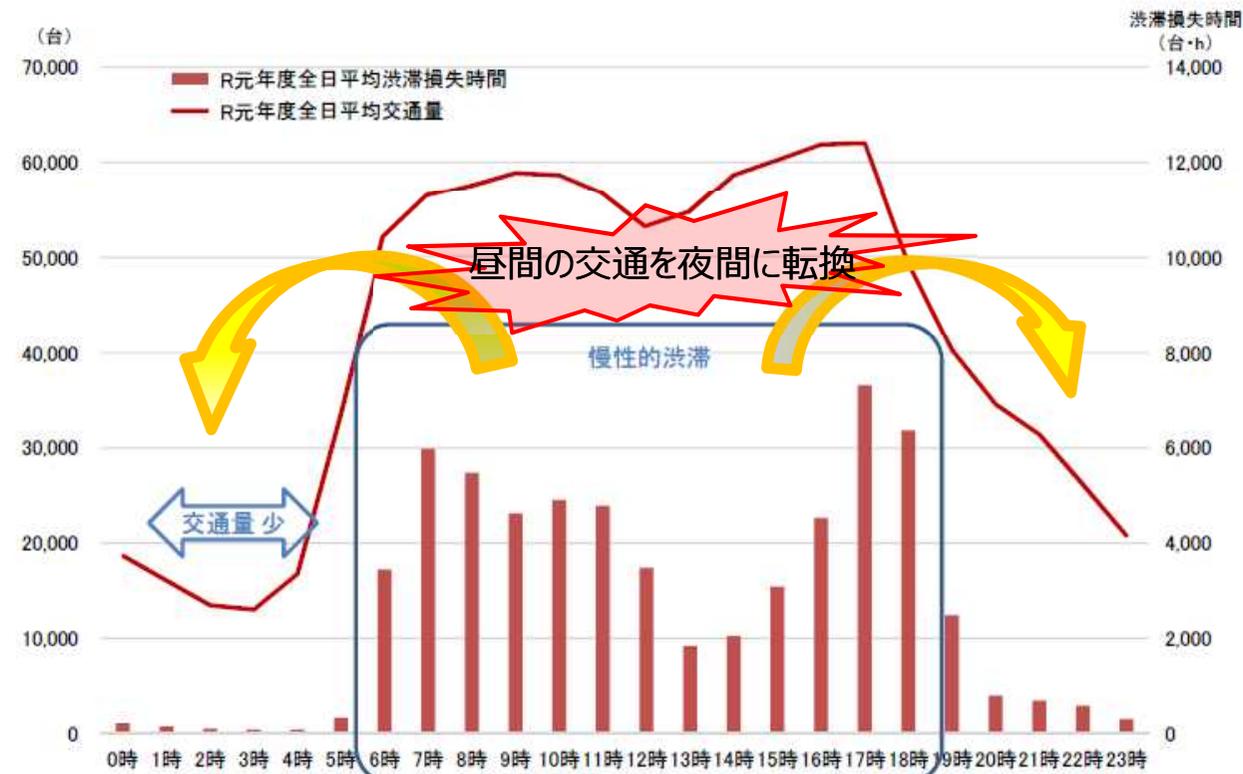
一体的で利用しやすい料金体系の確立に向けた ②夜間利用の促進



昼間の慢性的な渋滞解消のため、交通量の少ない夜間利用を促進

首都高速の時間帯別の交通量と渋滞損失時間

○ 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。



- ・生産性向上による経済成長
- ・交通安全確保

必要なネットワークの整備と合わせ、道路ネットワーク全体機能を最大限に発揮する

高速道路を賢く使う
取組の推進

出典：第45回国土幹線道路部会資料

首都高速において「夜間割引」の導入



提案 2

一体的で利用しやすい料金体系の確立に向けた ③物流支援の充実

県民生活・経済活動には支える物流への支援が必要

物流の景況感

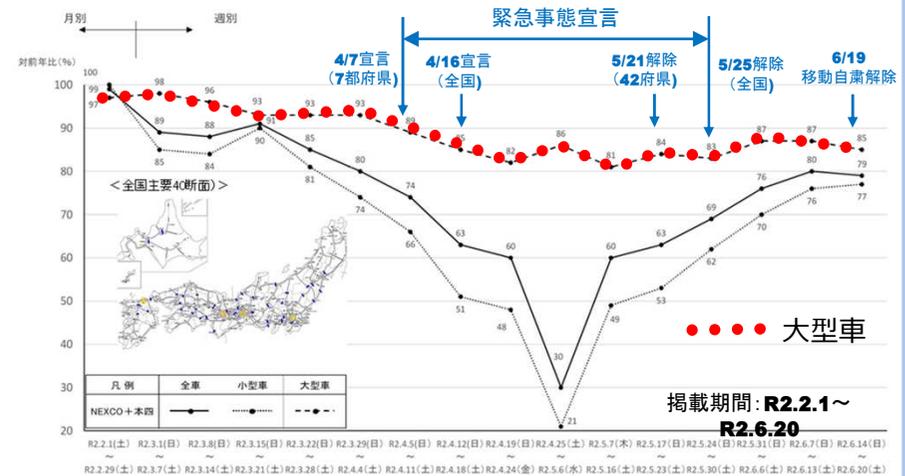
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、物流事業者も、大きな影響を受けた
- 一時よりは、持ち直して来ているが、依然として低い景況感である



出典：全日本トラック協会の景況感調査

交通利用状況

- 緊急事態宣言中においても、主に物流を担う大型車の交通量は、前年比約1～2割減に留まる



出典：国土交通省資料

主に物流を担う大型車は、高速道路の利用者が大きく減る中で、減り方が小さく、**県民生活・経済活動を支えていることを再認識**

県民生活に必要な不可欠な物流事業を下支えする
「大口・多頻度割引」の割引率を拡充



提 案 3

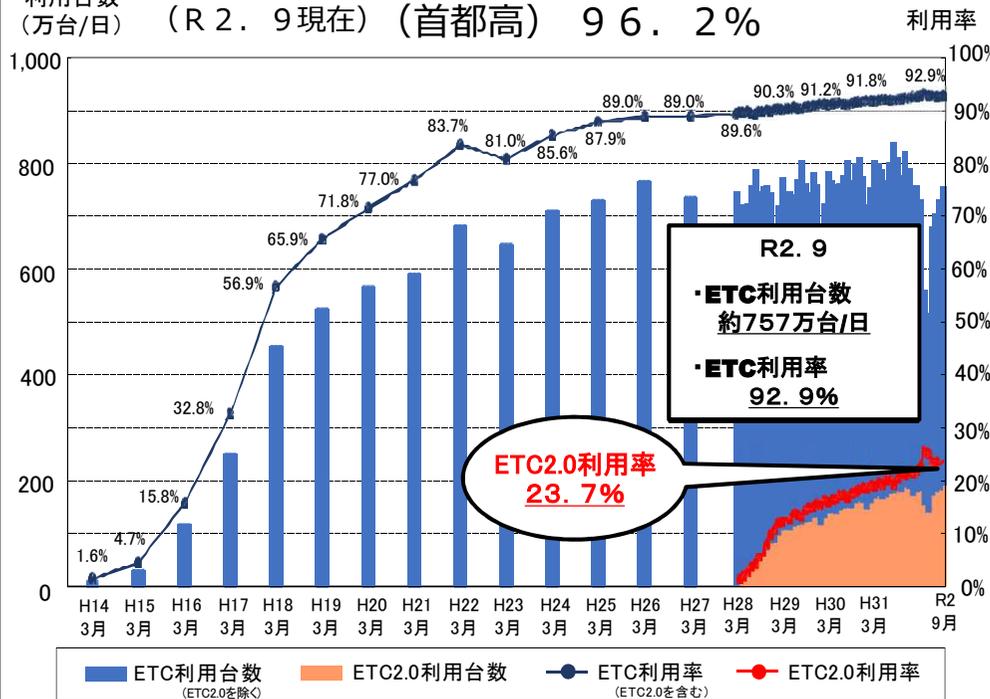
料金所のETC専用化

ポストコロナ時代を見据えた高速道路のキャッシュレス、タッチレス化が必要

料金收受員や利用者に対する新型コロナ感染リスクの軽減を図る必要がある。

ETC利用率の推移

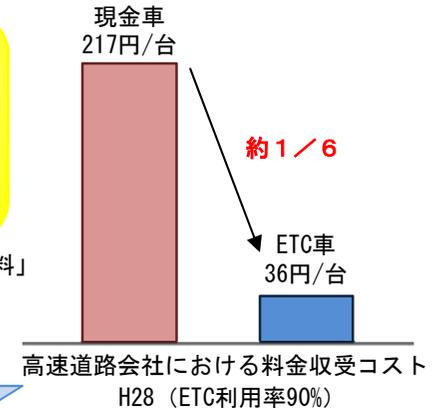
ETC利用率 (全 体) 92.9%
 利用台数 (万台/日) (R2.9 現在) (首都高) 96.2%



出典：国土交通省資料

ETC車は現金車の約1/6の料金收受コスト (高速道路会社)

出典：「第43回国土幹線道路部会資料」より埼玉県作成



ETC専用化の推進

期待される効果

- ▶ 新型コロナ感染症の拡大防止
非接触対策、キャッシュレス
- ▶ 本線料金所の撤廃
- ▶ 料金收受コストの縮減 ⇒ 投資余力の創出
- ▶ 混雑状況に応じた料金施策の導入

さらに、ETC2.0普及策として ETC⇒ETC2.0への車載器交換等の助成制度の導入

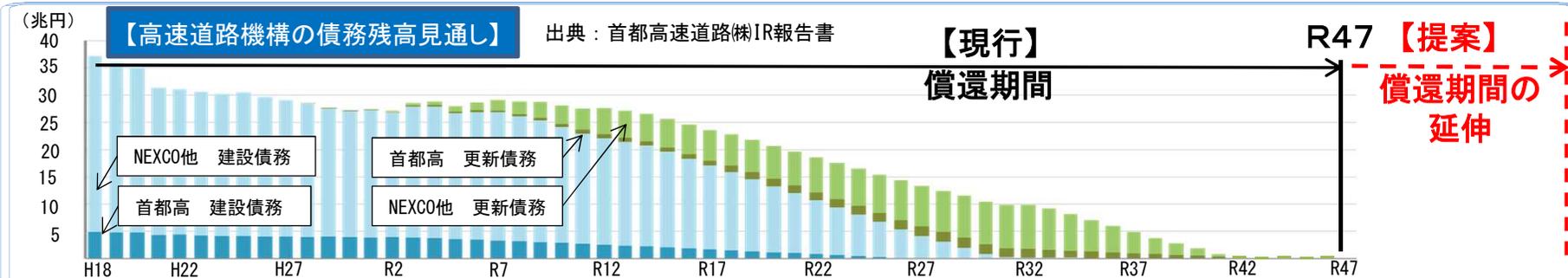
新型コロナ感染症を踏まえ接触機会の低減に向けた「ETC専用化の推進」

提 案 4

有料道路事業の財源確保



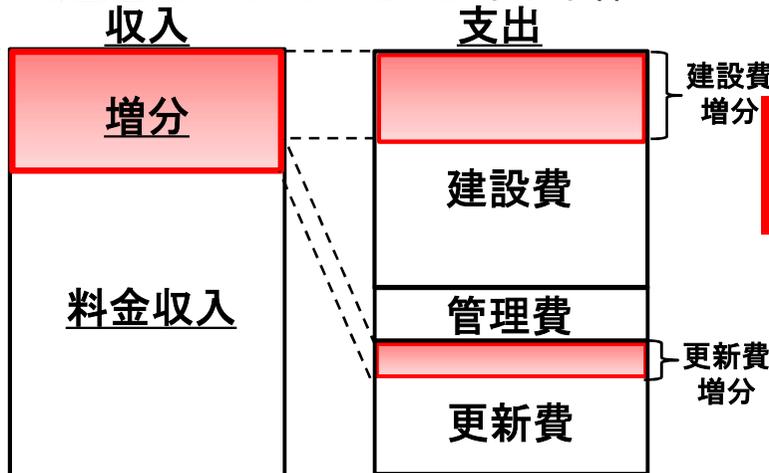
大規模災害への備えや渋滞対策として、**持続可能な高速道路システムの構築が必要**



償還期間の延伸

- ▶ 高速道路ネットワークの整備促進
- ▶ 高速道路の高いサービス水準を確保

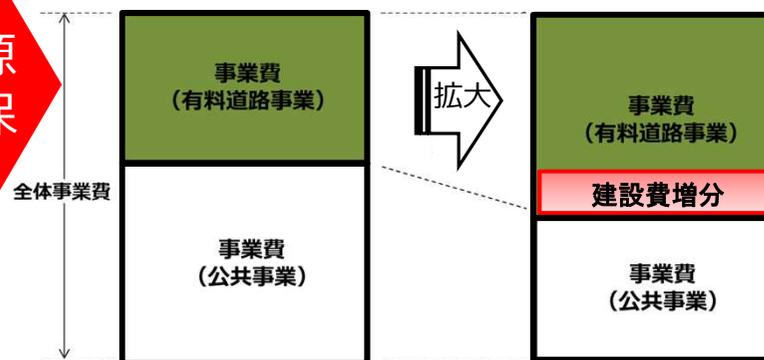
償還期間の延伸



有料道路事業の対象拡大

- ▶ 地方公共団体の負担の軽減
- ▶ 新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路の整備促進

財源確保



安定的な財源確保のため、「償還期間の延伸」、「有料道路事業の対象を拡大」

まとめ ～埼玉県の意見～



課題



- ・大規模災害への備えが必要
- ・県南部を中心とする慢性的な交通渋滞が発生
- ・ポストコロナ時代を見据えた新たな日常の支援

提案



- ・ **提案1 ミッシングリンクの解消**
 - ▶ 新大宮上尾道路、東埼玉道路、核都市広域幹線道路の整備促進
- ・ **提案2 一体的で利用しやすい料金体系の確立**
 - ▶ ①柔軟で機動的な料金施策の導入
 - ▶ ②夜間利用の促進
 - ▶ ③物流支援の充実
- ・ **提案3 料金所のETC専用化**
- ・ **提案4 有料道路事業の財源確保**
 - ▶ 償還期間の延伸、有料道路事業の対象拡大