

第 4 回 国土開発幹線自動車道建設会議

説明資料

平成 2 1 年 4 月 2 7 日

国 土 交 通 省

目 次

1. これまでの経緯等と今後の高速道路のあり方について … 1
2. 新たに整備計画を策定する区間について
[議案第1号] … 1 2
3. 暫定2車線区間の4車線化に伴う整備計画等
の変更について
[議案第2号] [議案第3号] … 1 9
4. 市町村合併等に伴う整備計画等の変更について
[議案第4号] [議案第5号] … 2 8
5. 高規格幹線道路の点検結果について … 2 9
6. 高規格幹線道路等の事業実施に向けた
手続きの見直しについて … 2 9

1. これまでの経緯等と今後の高速道路のあり方について

(1) これまでの経緯

H11.12 第32回国土開発幹線自動車道建設審議会

基本計画	12km追加	計	10,607km
整備計画	102km追加	計	9,342km

H15.12 第1回国土開発幹線自動車道建設会議(国幹会議)

H18. 2 第2回国幹会議

第1回及び第2回国幹会議を経て、民営化にあたり決定した事項を具体化

① 債務を民営化後45年以内に返済

② コストの削減

(建設費) 有料道路の残事業費を20兆円から10.5兆円に半減

内訳	▲コスト削減	6.5兆円
	▲新直轄方式に移行	3兆円

(管理費) 約3割削減(H14年度比)

③ 整備手法の決定

整備計画区間9,342km	→	8,520km	有料事業方式 (会社整備)
すべて有料事業方式	→	822km	新直轄方式 (国整備)

④ 抜本的見直し区間

(第1回国幹会議) 下記の5区間143kmについて整備のあり方を抜本的に見直す旨報告

北海道縦貫道	士別～名寄	24km
北海道横断道	足寄～北見	79km
中国横断道	米子～米子	5km
第二名神	大津～城陽	25km
第二名神	八幡～高槻	10km

(第2回国幹会議) 5区間143kmのうち、緊急に整備すべき40km(※)を除き、当面着工しないことを決定

(※)	北海道縦貫道	士別剣淵～士別市多寄町	12km
	北海道横断道	陸別町小利別～北見	28km

H19.12 第3回国幹会議

基本計画	外環16km追加	計	10,623km
------	----------	---	----------

(2) 高速道路の現況

1) 高規格幹線道路の整備状況 (H21.4.1現在)

○高速自動車国道

全体計画 (予定路線)	11,520km
整備計画	9,342km
うち供用済	7,641km
うち事業中	1,701km*

*高速道路会社が915km、国が786kmを整備中

○一般国道の自動車専用道路

総延長	約2,480km
うち供用済	1,107km
うち事業中	973km

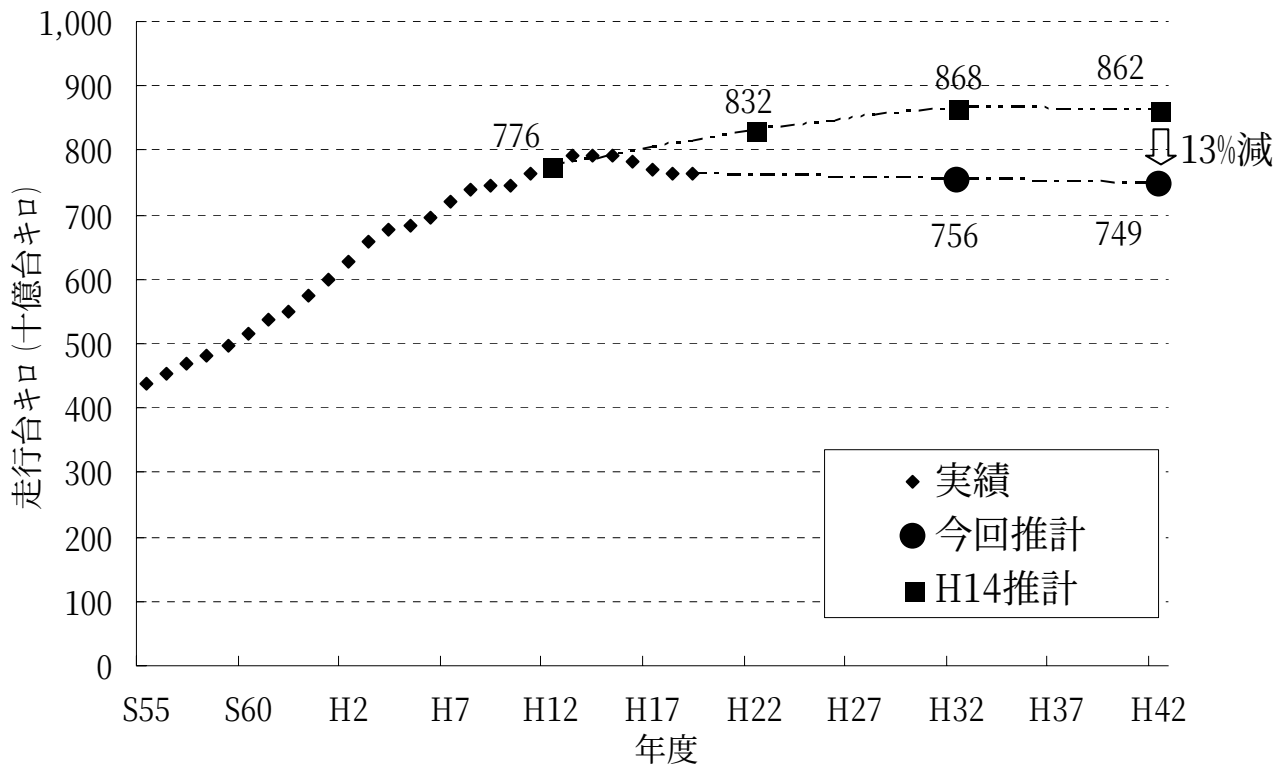
○高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

供用済	720km
事業中	362km

2) 債務返済の見通し

- 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社(以下「会社」)の料金徴収期間は、道路整備特別措置法において、「会社の成立の日から起算して45年を超えてはならない」と規定。(会社成立:H17.10.1)
- 現行の償還計画ではH62. 8 (民営化後44年11ヶ月)に償還予定。H19年度末の未償還残高 ((独)日本高速道路保有・債務返済機構 (以下「機構」) 分) は、償還計画上の約26.9兆円に対して、実績約26.6兆円。
- 新たな交通需要推計 (H20.11)などを踏まえた償還計画の見直しは、機構と会社の協定変更にあわせて実施。ただし、概略試算によれば、以下の条件で民営化後45年での償還が可能。
 - ・ 料金収入: 新たな交通需要推計、近年の交通量減等を踏まえ、現協定の収入を見直し
 - ・ 建設対象: 現協定の対象路線 (全国路線網)
 - ・ 調達金利: 昨今の低金利を踏まえつつ、将来金利を4%と設定
 - ・ 建設・管理コスト: 近年の実績を踏まえつつ、平均約3%の削減

○新たな交通需要推計



H20.11 社会資本整備審議会道路分科会資料をもとに作成

○債務の償還について

・償還の状況

機構 (H19実績)

単位(億円)

		計画	実績	差
H19期首未償還残高		275,684	273,302	-2,382
H19新設・改築・修繕等の引受債務		3,427	4,231	804
収入	貸付料	15,515	15,521	6
	占用料等	28	103	75
支出	支払利息	4,367	3,998	-369
	消費税等	605	591	-14
	元金返済	10,570	11,034	464
H19期末未償還残高		268,541	266,498	-2,043

会社 (H19実績)

単位(億円)

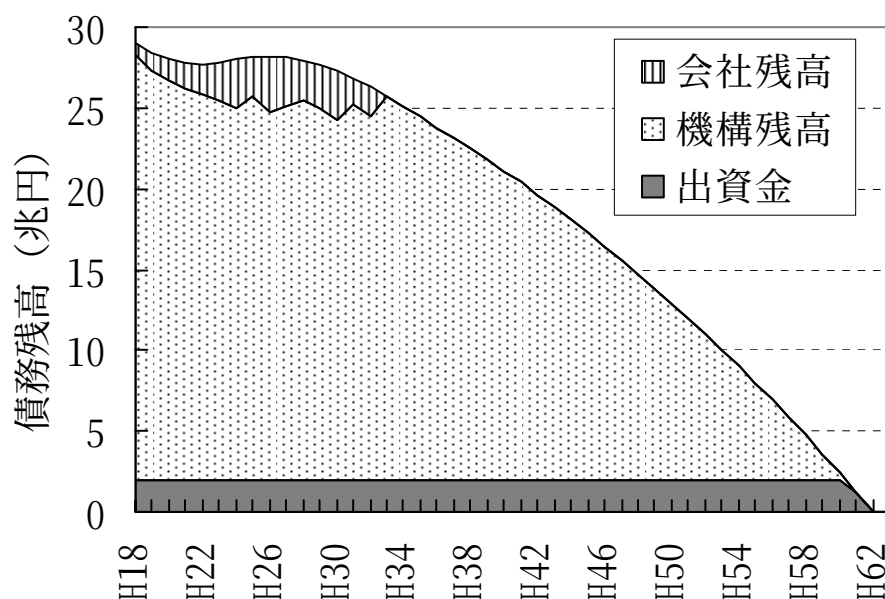
	償還計画	実績	差
料金収入	19,739	19,767	27
管理費	4,224	4,108	-116
貸付料支払	15,515	15,521	6

機構の調達金利の推移

単位(%)

	H18	H19	H20	H21
現行協定	2.34	3.0	3.5	4.0
実績	2.03	1.90	1.7	

・債務返済見通しの概略試算結果



[試算の主な前提条件]

- 料金収入
新たな交通需要推計、近年の交通量減等を踏まえ、現協定の収入を見直し
- 建設対象
現協定の対象路線 (全国路線網)
- 調達金利
昨今の低金利を踏まえつつ、将来金利を4%と設定
- 建設・管理コスト
近年の実績を踏まえつつ、平均約3%の削減

(3) 今般の高速道路整備の考え方

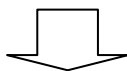
1) 対象路線の考え方

- 「経済危機対策」を踏まえ、三大都市圏環状道路、ミッシングリンクの結合、交通の安全確保対策など、効果の高い路線を中心に重点的整備。
- 事業評価として、三便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）をBとし、全体事業費をCとして算出した費用便益比（B／C）を確認。
 - ・ 今後、高速道路の多面的な効果（企業立地、物流支援、生活環境改善、医療アクセス向上等）の評価や、事業実施段階での再評価のあり方についても専門家の意見を踏まえ検討を進める。
- 関係する地方公共団体の意見を聞く。
- 環境影響評価や都市計画等の必要な手続きの完了を前提。

2) 整備手法の考え方

- これまでの高速道路整備手法
 - ・ S32年度の名神高速道路着手以来「有料道路方式」で整備
 - ・ H15年度より、国が直轄で実施する制度（いわゆる「新直轄方式」国費3/4）を導入し、採算性の観点から一部の区間を無料道路として整備
- 今後の有料道路制度の活用

今後整備を行う高速道路は、有料が望ましいと考えられる区間であっても、厳しい償還見通しから、適切な料金水準の下での「有料道路方式」のみによる整備は困難。

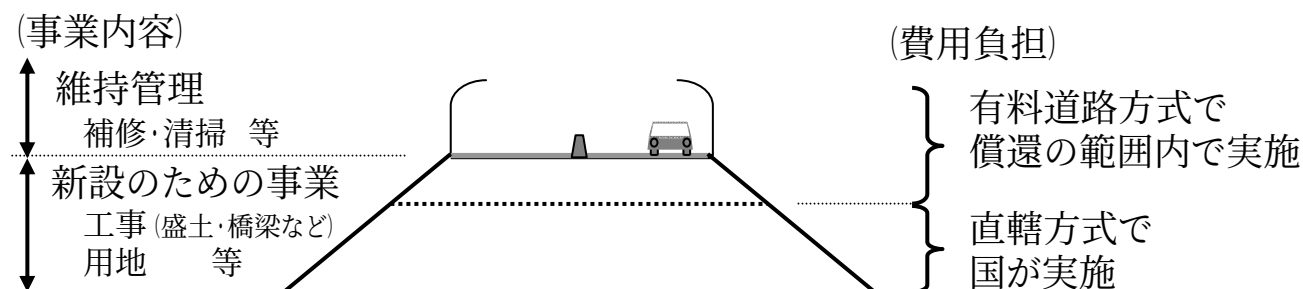


「直轄方式」と「有料道路方式」を組み合わせた「合併施行方式」など、適切な料金水準の下で、採算の確保に配慮した整備手法の導入が必要。

(参考) 高速自動車国道における「合併施行方式」について

- 適正な料金水準の下で採算を確保しつつ、必要な高速自動車国道を効率的かつ早期に整備するため、国が行う「直轄方式」と会社が行う「有料道路方式」を組み合わせる事業を実施。

(合併施行のイメージ図)



- 暫定2車線供用中区間の4車線化について「合併施行方式」により事業を実施する場合は、既供用2車線が有料道路であることから、4車線全体を引き続き有料道路として管理(直轄方式で国が実施する事業は、機構が保有する用地等の買取りによる)。

3) 有料道路の事業主体

- 新規の有料道路事業は、会社の自主的判断で実施。

「会社は、機構と(中略)協定を締結したときは、(中略)当該協定に基づき国土交通大臣の許可を受けて、高速道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。」(道路整備特別措置法第3条)

- 会社の自主性を尊重し、事業主体を決定するプロセスを導入。
 - ・ 会社の自主性を尊重しつつ、建設・管理コスト、管理の体制等を適切に評価して決定
- 暫定2車線供用中区間の4車線化については、既存2車線を管理する会社が引き続き実施することが合理的(当該会社の意向を確認)。

(4) 今後の高速道路のあり方について

(検討の視点)

○ 国土とネットワーク

- ・ミッシングリンク
- ・人口減少時代のネットワーク
- ・都市再生と地域振興

○ 整備効果

- ・費用便益比
- ・多面的な効果

(企業立地、物流支援、生活環境改善、医療アクセス向上等)

○ コスト縮減の徹底、計画見直し

- ・規格・構造の見直し
- ・現道活用
- ・将来交通需要推計

○ 環境

- ・地球温暖化、沿道環境

○ 合意形成、手続きの透明性

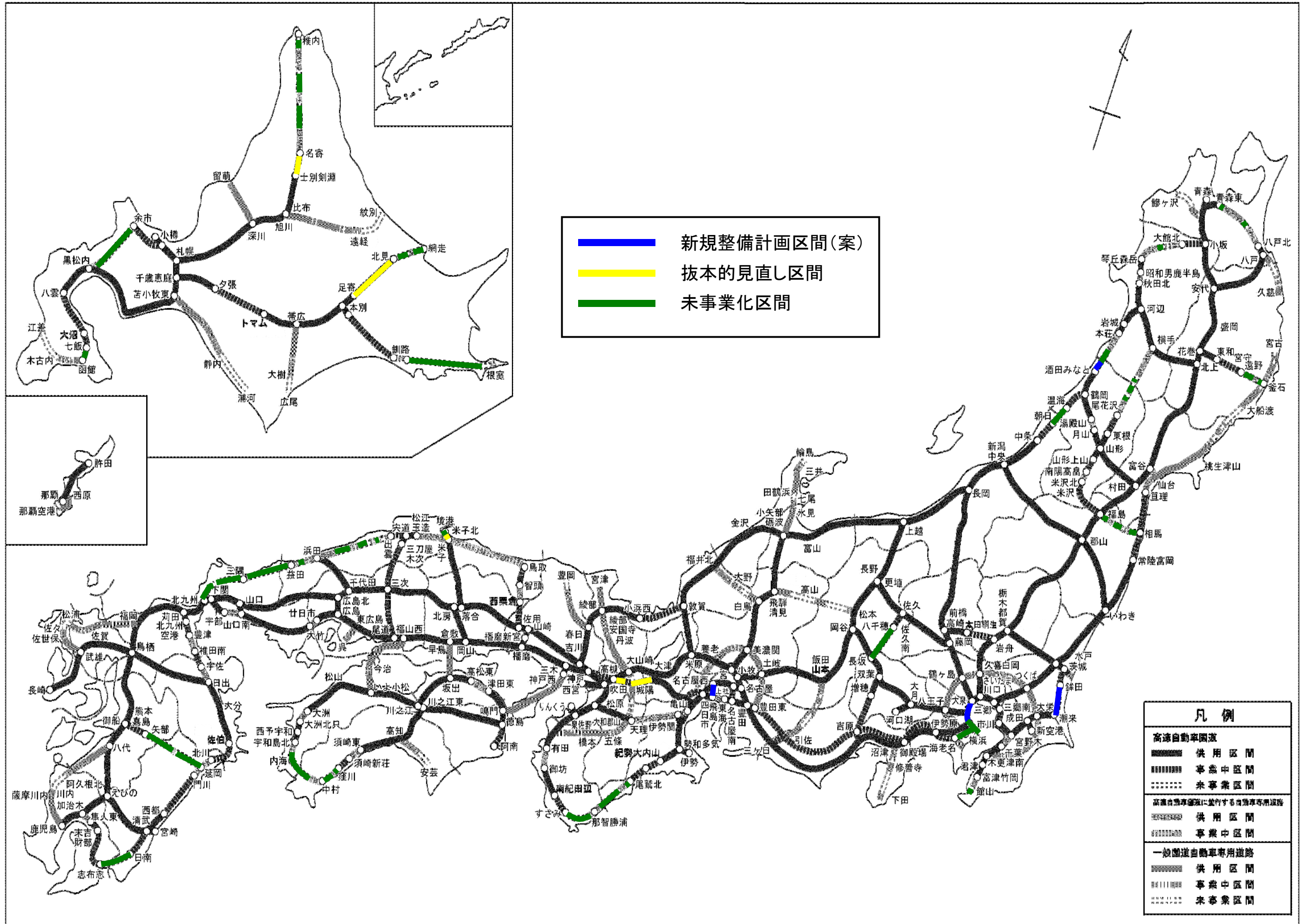
- ・PI (パブリックインボルブメント)

○ 道路関係公団の民営化の趣旨

- ・採算性
- ・会社の自主性尊重

○ 抜本的見直し区間

高規格幹線道路網図



コスト削減の事例(インターチェンジ構造の見直し)

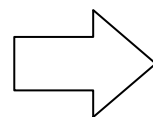
インターチェンジを簡易な形式にする構造の見直しを行いコストダウンを実施。
(工事費を31億円から20億円に縮減 (縮減額 11億円、縮減率 約35%))

中部横断自動車道佐久南インターチェンジ(仮称)

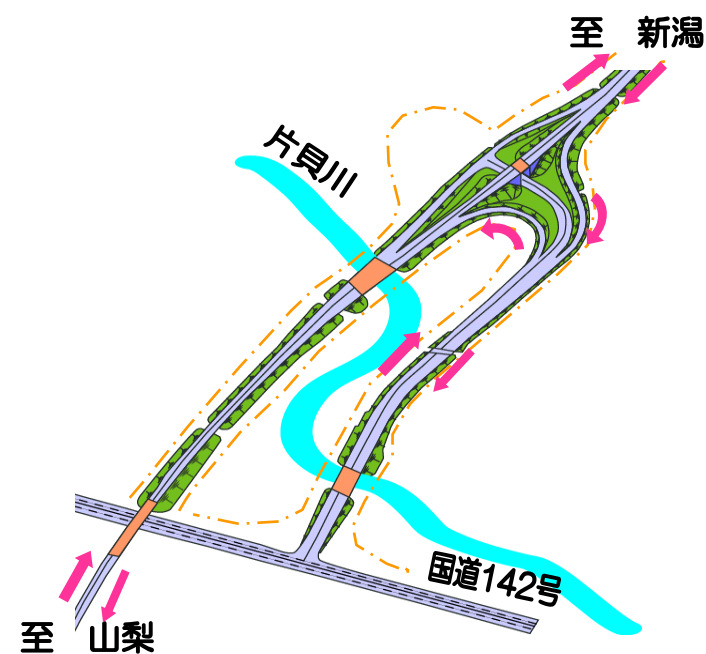


当初

C=3,100百万円
トランペット型



11億円縮減

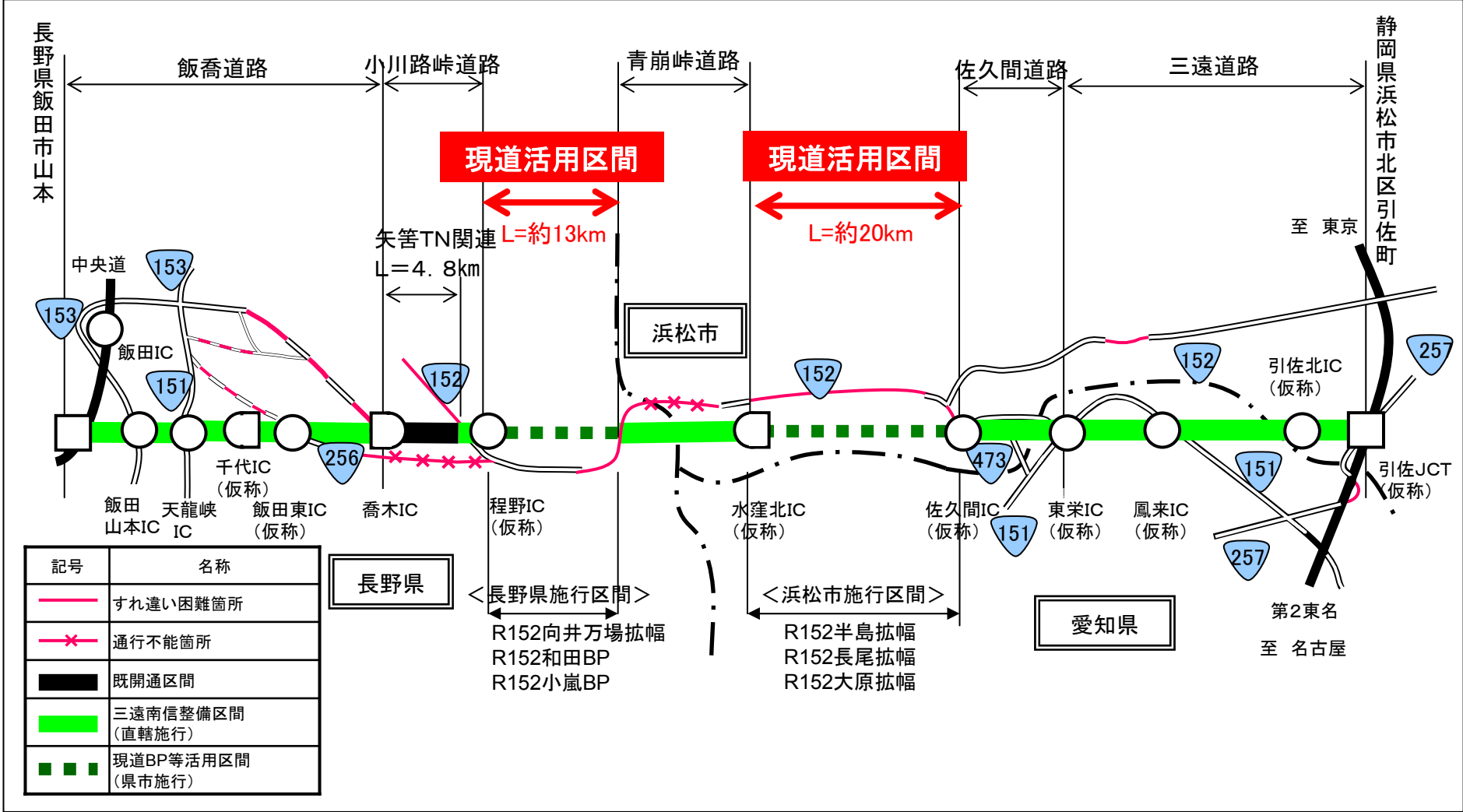


変更

C=2,000百万円
平面Y型

現道活用の事例(三遠南信自動車道)

長野県、浜松市で進めている改良事業の区間を活用し、早期にネットワークを形成する。
 (約4割の費用で、全線完成計画の7割の効果を、短期間で発揮)



2. 新たに整備計画を策定する区間について

[議案第1号]

(1) 新たに整備計画を策定する対象区間（案）の考え方

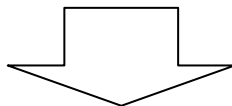
高速自動車国道の基本計画区間のうち、以下を満たす区間について、新たに整備計画を策定する対象区間（案）として選定。

- 1) 三大都市圏環状道路、主要都市間を結ぶ規格の高い道路など、「国土ミッシングリンク」の結合に資する道路であること
- 2) 事業評価として、三便益（走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少）をBとし、全体事業費をCとして算出した費用便益比（ B/C ）が1を上回っていること。

（今後、高速道路の多面的な効果（企業立地、物流支援、生活環境改善、医療アクセス向上等）の評価や、事業実施段階での再評価のあり方についても専門家の意見を踏まえ検討を進める。）

- 3) 新たに整備計画を策定する場合の前提である環境影響評価及び都市計画の手続きが完了していること

なお、対象区間（案）の選定にあたっては、地方公共団体の意見も聞いているところ。



対象区間（案）〔4路線71km〕

- | | |
|------------------------|------|
| ・東京外かく環状道路（関越～東名） | 16km |
| ・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田） | 31km |
| ・名古屋環状2号線（名古屋西～飛島） | 12km |
| ・日本海沿岸東北自動車道（酒田みなと～遊佐） | 12km |

(2) 新たに整備計画を策定する対象区間（案）の概要

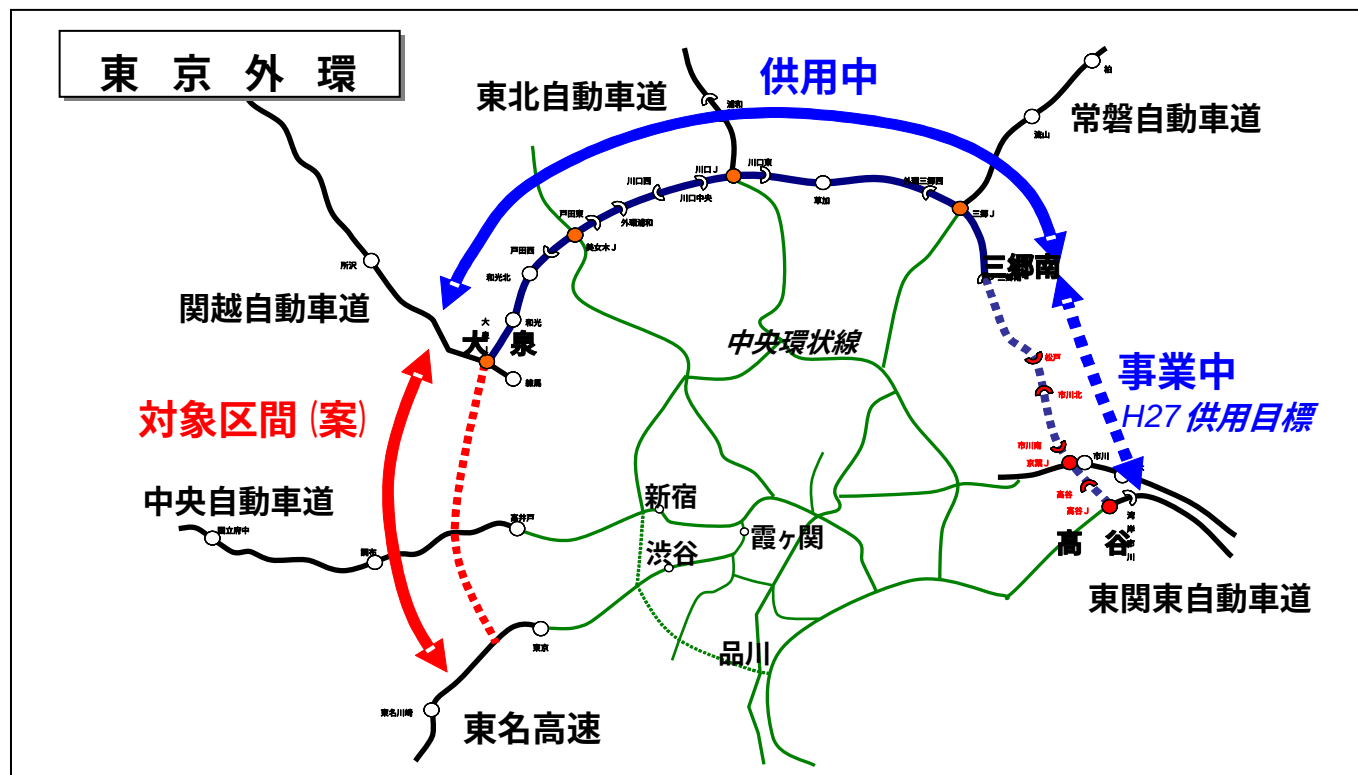
		東京外環 (関越～東名)	東関東道 水戸線 (潮来～鉾田)	名古屋2環 (名古屋西 ～飛島)	日沿道 (酒田みなと ～遊佐)
延長		16km	31km	12km	12km
車線数		完成6車線	暫定2車線	完成4車線	暫定2車線
概算事業費 ^(※1)		1兆2,820億円	710億円 ^(※2)	1,350億円	310億円 ^(※2)
B/C ^(※1)		2.9	1.5	1.9	1.8
将来交通量 ^(※1) (H42)		88,900台／日 ～ 100,800台／日	13,500台／日 ～ 13,900台／日	21,100台／日 ～ 28,300台／日	10,900台／日 ～ 15,100台／日
整備 効果	ネットワークと しての機能	大都市圏環状道路 ※圏央道、中央環状線と ともに首都圏3環状道路 を形成	地方部の ミッシングリンク	大都市圏環状道路 ※東海環状とともに名古屋 圏環状道路を形成	地方部の ミッシングリンク
	渋滞緩和 地域連携 競争力強化	東京都市圏の慢性 的な渋滞を緩和	北関東と東関東の 連携軸形成 鹿島港、茨城港、 茨城空港、成田空 港へのアクセス向 上	名古屋都市圏の慢 性的な渋滞を緩和 名古屋港へのアク セス向上	日本海沿岸の連携 軸を形成 酒田港、庄内空港 へのアクセス向上
	地域課題等 への対応	高井戸付近の生活 道路の安全性向上 環境の改善に寄与 など	国道51号等の安 全性向上 交通機能確保の 信頼性向上 など	国道302号等の安 全性向上 など	国道7号の安全性 向上 第三次救急医療へ の時間短縮 など

※1：地方公共団体の意向等も踏まえ、日沿道を除き、有料を前提として算出

※2：暫定2車線の事業費を計上

とうきょうがい かんじょう どうろ かんえつ どうめい
 東京外かく環状道路 (関越～東名) の概要

◆位置図



◆東京外かく環状道路 (関越～東名) の概要

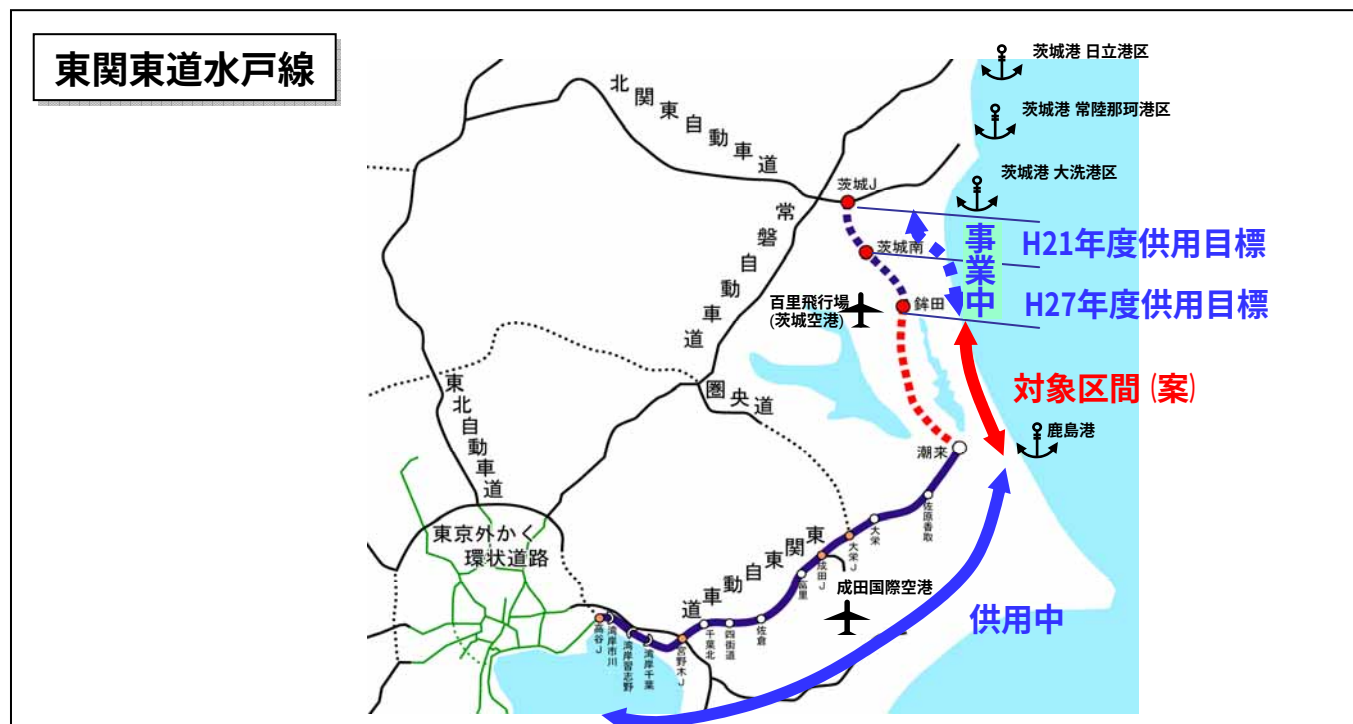
延	長：約 1 6 km
車 線	数：完成 6 車線
概 算 事 業 費	1兆2,820億円
B / C	2.9
将来交通量 (H42)	88,900台／日～100,800台／日
区 間	東京都練馬区～東京都世田谷区
基 本 計 画 策 定	平成19年12月 (第3回国幹会議) ＊都市計画決定済み

◆東京外かく環状道路の整備効果

1. 圏央道や中央環状線とともに首都圏3環状道路を形成
2. 首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパス
3. 東京都市圏の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に改善
4. 高井戸付近の生活道路の通過交通を削減し、安全性が向上

東関東自動車道水戸線 (潮来～銚田) の概要

◆位置図



◆東関東自動車道水戸線 (潮来～銚田) の概要

延長 長：約 31 km
 線数 数：暫定 2 車線
 概算事業費 費：710 億円
 B / C：1.5
 将来交通量 (H42)：13,500 台／日～13,900 台／日
 区間：茨城県潮来市～茨城県銚田市
 基本計画策定：平成 8 年 12 月（第 30 回国幹審）

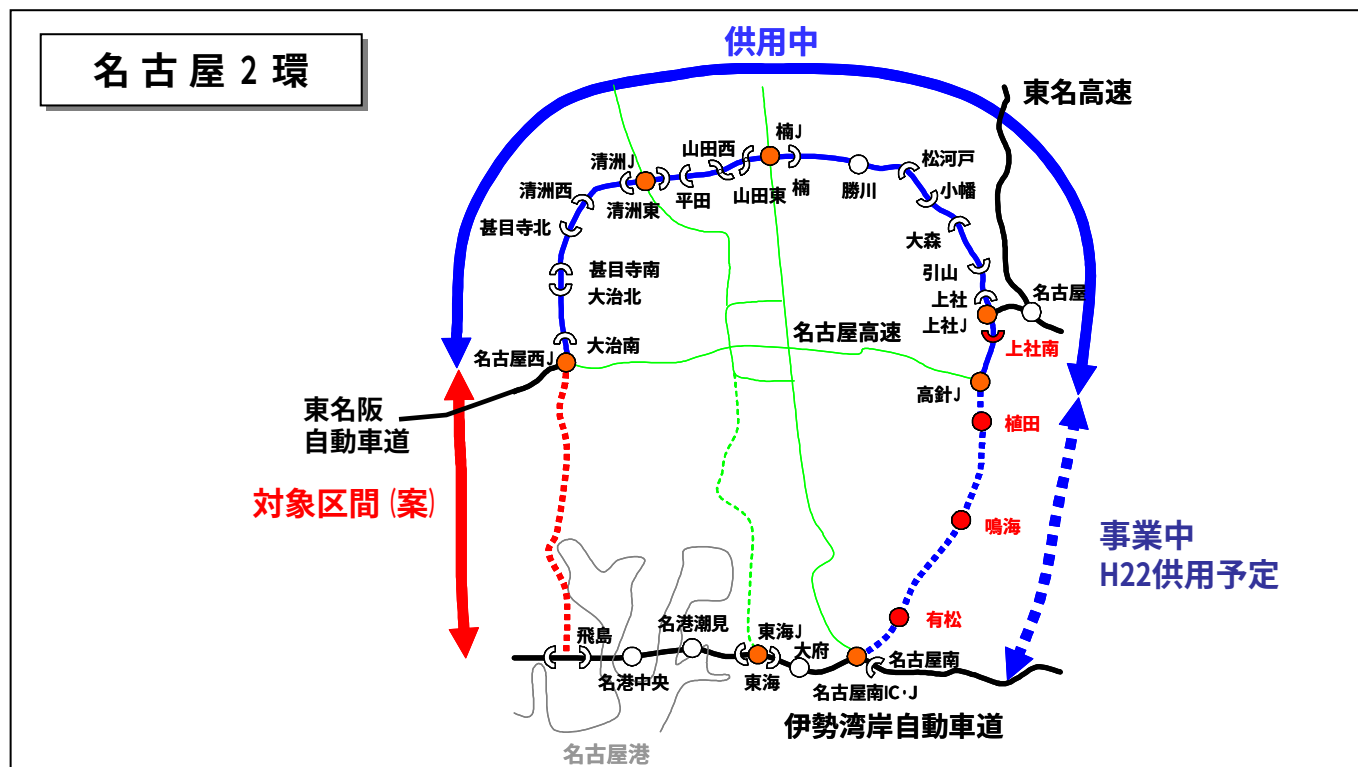
＊都市計画決定済み

◆東関東自動車道水戸線の整備効果

1. 重要港湾群（鹿島港、茨城港）ならびに国際拠点である成田空港・茨城空港へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化
2. 北関東と東関東を結ぶ広域的な連携軸が形成
3. 災害発生に伴う代替路線として、援助物資の緊急輸送路の役割を果たすなど道路の交通機能確保の信頼性向上に期待
4. 並行する国道 51 号等の生活道路から通過交通を削減し、安全性が向上

なごや かんじょう なごや にし とびしま 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島) の概要

◆位置図



◆名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島) の概要

延長 長：約 12 km
 線 数：完成 4 車線
 概算事業費：1,350 億円
 B / C：1.9

将来交通量 (H42)：21,100 台／日～28,300 台／日

区 間：なごやし なかがわく あいちけん あまぐん とびしまむら
 間：名古屋市中川区～愛知県海部郡飛島村

基本計画策定：平成 12 年 2 月 (第 32 回国幹審)

※都市計画決定済み

◆名古屋環状2号線の整備効果

1. 東海環状自動車道とともに名古屋圏の環状道路を形成
2. 名古屋都心部に集中する交通を適切に分散導入するとともに、都心部に起終点を持たない交通をバイパス
3. 特定重要港湾名古屋港（スーパー中枢港湾）、ならびに国際拠点である中部国際空港へのアクセス強化が図られ、国際競争力が強化
4. 並行する国道 302 号の通過交通を削減し、安全性が向上

日本海沿岸東北自動車道 (酒田みなと～遊佐) の概要

◆位置図



◆日本海沿岸東北自動車道 (酒田みなと～遊佐) の概要

延長 長：約 12 km
 線数 数：暫定 2 車線
 概算事業費 費：310 億円
 B / C：1.8

将来交通量 (H42)：10,900 台／日～15,100 台／日

やまがたけん さかたし やまがたけん あくみぐん ゆざまち

区間：山形県酒田市～山形県飽海郡遊佐町

基本計画策定：平成 8 年 12 月 (第 30 回国幹審)

* 都市計画決定済み

◆日本海沿岸東北自動車道の整備効果

1. 特定重要港湾新潟港、重要港湾酒田港・秋田港へのアクセス強化によるアジアとの物流を支援、国際競争力強化
2. 日本海沿岸の主要都市を結ぶ広域的な連携軸が形成
3. 並行する国道 7 号の生活道路から通過交通を削減し、安全性が向上
4. 第三次救急医療施設への搬送時間が短縮

(参考) 各路線の整備手法の検討 (案)

- 直轄方式による整備を基本としつつ、次のような区間については、「合併施行方式」も検討。※
 - ① 「合併施行方式」により、当該区間の事業促進が可能な区間
 - ② 周辺の有料ネットワークとの連続性を確保する必要がある区間
- 地方公共団体の意見は確認済。
- 今後、機構、会社の意向を確認。

※ 「合併施行方式」の場合の有料投資可能額、有料道路ネットワークの連続性、地方公共団体の意見を考慮し、東京外かく環状道路(関越～東名)、東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)、名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)の3路線については「合併施行方式」、日本海沿岸東北自動車道(酒田みなと～遊佐)については「直轄方式」とすることを基本に検討。

	東京外環 (関越～東名)	東関東道 水戸線 (潮来～鉾田)	名古屋2環 (名古屋西 ～飛島)	日沿道 (酒田みなと ～遊佐)
①合併施行方式の場合の有料投資可能額 ^(※)	概算事業費 1兆2,820億円のうち 1～3割程度	概算事業費 710億円のうち 2～4割程度	概算事業費 1,350億円のうち 1～3割程度	概算事業費 310億円のうち 1割未満
②有料道路ネットワークの連続性(周辺ネットワークの状況)	周辺の高速ネットワークは有料 (東名・関越・中央・首都高等)	周辺の高速ネットワークは有料 (東関東道、北関東道)	周辺の高速ネットワークは有料 (東名阪、伊勢湾岸等)	・南側の酒田みなとICまでは有料 ・北側は未事業化。 ・その北側の秋田県側は無料 (一部供用済)

(※) 有料投資可能額は、料金収入で償還することが可能な額。詳細な額は、機構・会社間の協定において決定されるが、協定締結までに、今後の料金収入、管理費、建設期間、金利等の見通しが精査されることになるため、現時点では、幅のある値で示している。

3. 暫定2車線区間の4車線化に伴う整備計画等の変更について

[議案第2号] [議案第3号]

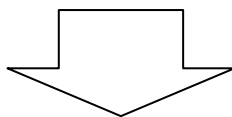
(1) 4車線化を行う対象区間(案)の考え方

安全・安心を確保する観点から、暫定2車線供用区間約1,600kmのうち、以下を満たす区間について4車線化を行う対象区間(案)として選定。

- 1) 交通量が多く、渋滞や事故が多発していること
- 2) 事業評価として、三便益(走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少)をBとし、全体事業費をCとして算出した費用便益比(B/C)が1を上回っていること。

今後、高速道路の多面的な効果(企業立地、物流支援、生活環境改善、医療アクセス向上等)の評価や、事業実施段階での再評価のあり方についても専門家の意見を踏まえ検討を進める。

なお、対象区間(案)の選定にあたっては、地方公共団体の意見も聞いているところ。



対象区間(案) [6路線190km]

・ 関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)	38km
・ 東関東自動車道館山線(木更津南JCT～富津竹岡)	21km
・ 東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)	41km
・ 近畿自動車道紀勢線(御坊～南紀田辺)	27km
・ 四国横断自動車道(鳴門～高松市境)※	52km
・ 九州横断自動車道長崎大分線(長崎～長崎多良見)	11km

※ 隣接する区間の既供用済みの一般国道自動車専用道路を、高速自動車国道として位置づけ、4車線化を図る区間(15km)を含む

(2) 4車線化を行う対象区間(案)の概要

			関越道上越線 (信濃町～上越JCT)	東関東道館山線 (木更津南JCT ～富津竹岡)	東海北陸道 (白鳥～飛騨清見)
延長			38km	21km	41km
全体事業費			1,950億円	1,290億円	2,630億円
追加事業費			510億円	280億円	890億円
直轄事業分(※1)			465億円	255億円	805億円
B/C (※2)			1.5 (1.1)	3.3 (3.1)	1.5 (1.1)
H19交通量 (台/日) (※3)			10,200台/日 (9,500～10,800)	10,000台/日 (8,300～13,000)	11,000台/日 (10,400～12,200) (※7)
渋滞状況 (渋滞回数(※4))			57	109	21
事故 状況	死傷事故率 (件/億台キロ) (※5)		7.2	7.8	4.3
	事故 件数 (※6)	死亡 事故	14	1	4
		負傷 事故	86	8	31

※1 直轄事業分は、4車線化により増加する収入や管理費、料金徴収期間等に一定の仮定を
おいて算出した有料投資可能額を追加事業費から除いた参考値(整備計画決定後、会社及び
機構と調整の上、決定)

※2 B/Cについて、整備しない場合と4車線化をした場合を比較して算出
下段()は、残事業B/C

※3 区間の平均日交通量。括弧内は、区間内の各IC間毎の平均日交通量の範囲

※4 40km/h以下の速度が15分以上継続した回数
H17～H19の実績(会社データより集計)

※5 1億走行台キロ当たりの死傷事故件数
H17～H19の実績(会社データより集計)
(高速国道の平均値:4.3件/億台キロ(H19、会社データより集計))

※6 暫定2車線として供用以降の死亡事故及び負傷事故の件数

※7 東海北陸自動車道は、H20.7.5に全線供用し、交通量が大幅に増加していることから、
H20.7.6～H20.12.31の交通量を記載

			近畿道紀勢線 (御坊～南紀田辺)	四国横断道 (鳴門～高松市境)	九州横断道長崎大分線 (長崎～長崎多良見)
延長			27km	52km	11km
全体事業費			1,970億円	2,280億円	1,000億円
追加事業費			750億円	680億円	400億円
直轄事業分(※1)			745億円	610億円	375億円
B/C (※2)			1.3 (1.1)	2.0 (3.1)	1.4 (2.0)
H19交通量 (台/日) (※3)			10,800台/日 (10,000 ～ 11,300)	13,200台/日 (11,000～15,000)	10,500台/日 (9,200 ～ 11,000)
渋滞状況 (渋滞回数(※4))			57	35	7
事故 状況	死傷事故率 (件/億台キロ) (※5)		6.0	4.3	5.0
	事故 件数 (※6)	死亡 事故	3	10	0
		負傷 事故	27	64	7

※1 直轄事業分は、4車線化により増加する収入や管理費、料金徴収期間等に一定の仮定をおいて算出した有料投資可能額を追加事業費から除いた参考値(整備計画決定後、会社及び機構と調整の上、決定)

※2 B/Cについて、整備しない場合と4車線化をした場合を比較して算出
下段()は、残事業B/C

※3 区間の平均日交通量。括弧内は、区間内の各IC間毎の平均日交通量の範囲

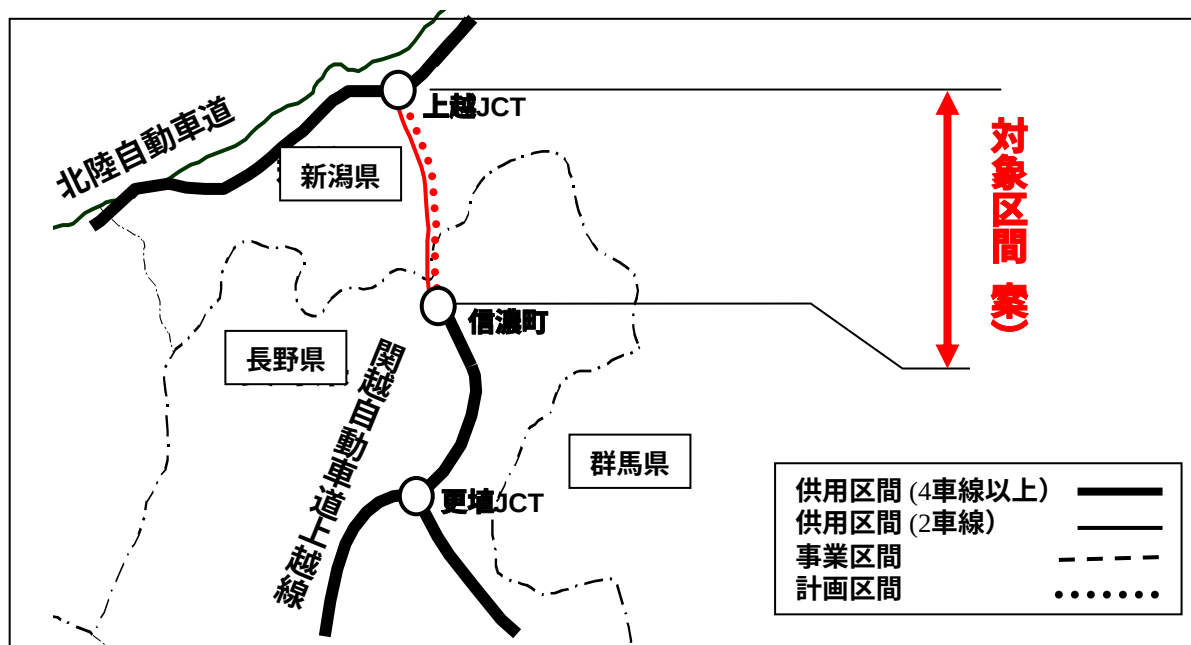
※4 40km/h以下の速度が15分以上継続した回数
H17～H19の実績(会社データより集計)

※5 1億走行台キロ当たりの死傷事故件数
H17～H19の実績(会社データより集計)
(高速国道の平均値:4.3件/億台キロ(H19、会社データより集計))

※6 暫定2車線として供用以降の死亡事故及び負傷事故の件数

かんえつ じどうしゃどう じょうえつせん しなのまち じょうえつ
関越自動車道上越線 (信濃町～上越JCT)

◆位置図



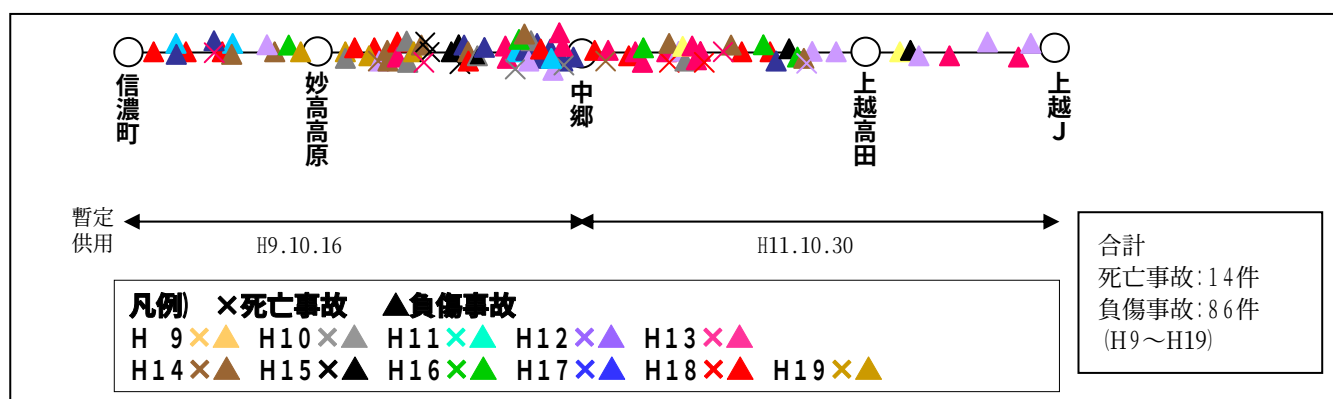
◆関越自動車道上越線 (信濃町～上越JCT) の概要

延 長：約38km
 区 間：信濃町IC～上越JCT
 概算事業費：1,950億円（追加事業費：510億円）
 B / C：1.5（残事業B/C：1.1）

◆関越自動車道上越線 (信濃町～上越JCT) の現況

実績交通量：10,200台/日(9,500～10,800) (H19)
 死傷事故率：7.2件/億台キロ (H17～H19平均)
 渋滞発生件数：57件(H17～H19)

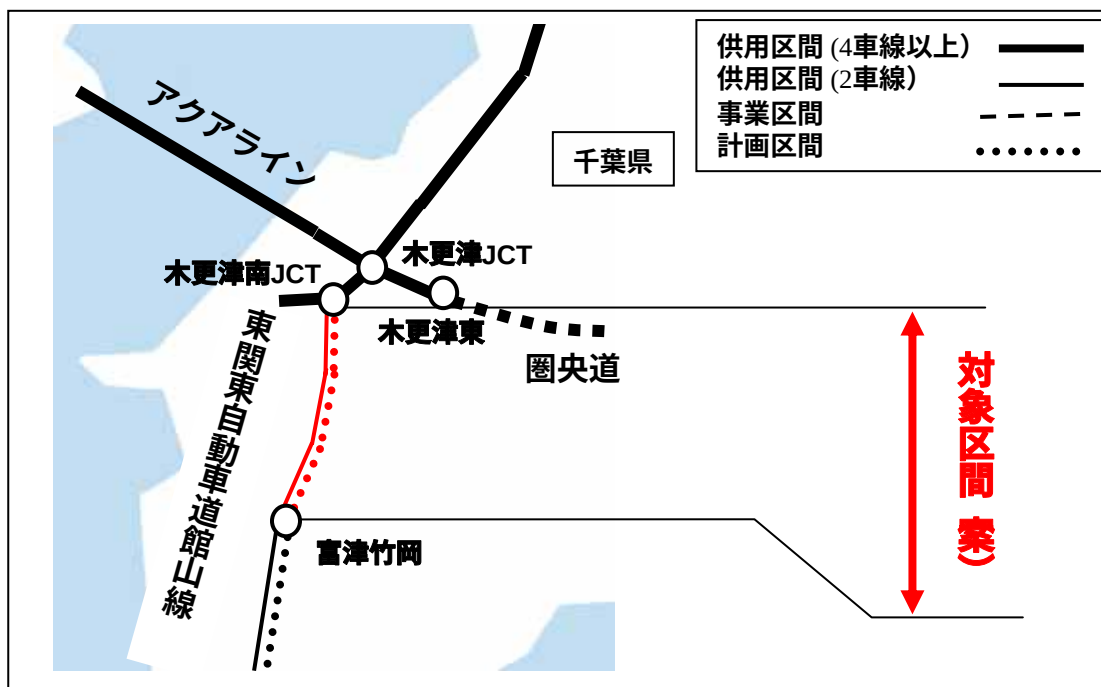
〈参考〉事故発生状況 (H9～H19)



ひがしかんとう じどうしゃどう たてやません きさらずみなみ ふつつたけおか

東関東自動車道館山線 (木更津南JCT～富津竹岡)

◆位置図



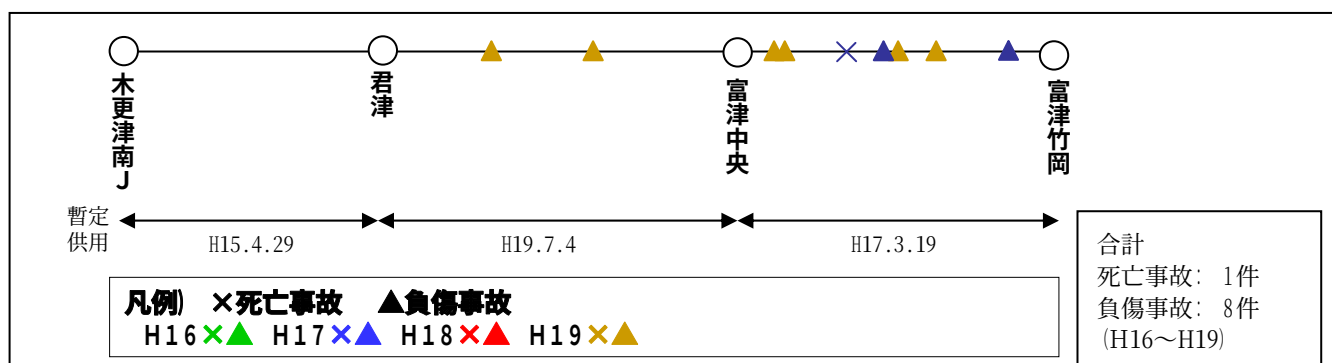
◆東関東自動車道館山線 (木更津南JCT～富津竹岡) の概要

延 長：約21km
 区 間：木更津南JCT～富津竹岡IC
 概算事業費：1,290億円（追加事業費：280億円）
 B / C：3.3（残事業B／C：3.1）

◆東関東自動車道館山線 (木更津南JCT～富津竹岡) の現況

実績交通量 ：10,000台／日(8,300～13,000) (H19)
 死傷事故率 ：7.8件/億台キロ (H17～H19平均)
 渋滞発生件数：109件(H17～H19)

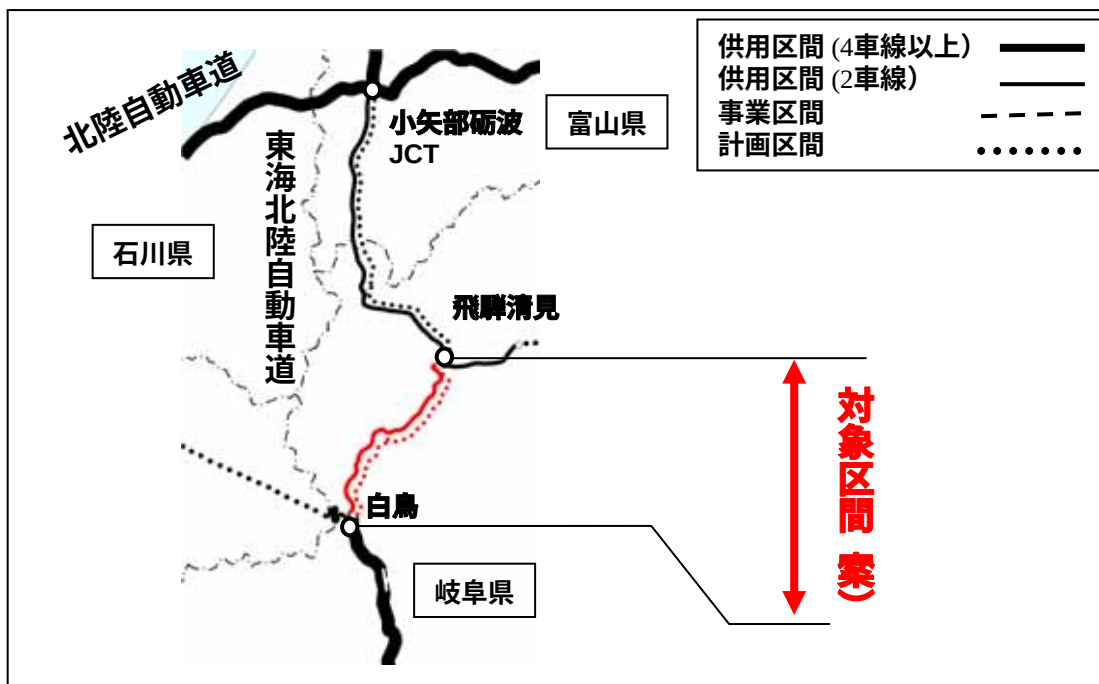
〈参考〉事故発生状況（H16～H19）



とうかいほくりく じどうしゃどう しろとり ひだきよみ

東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見)

◆位置図



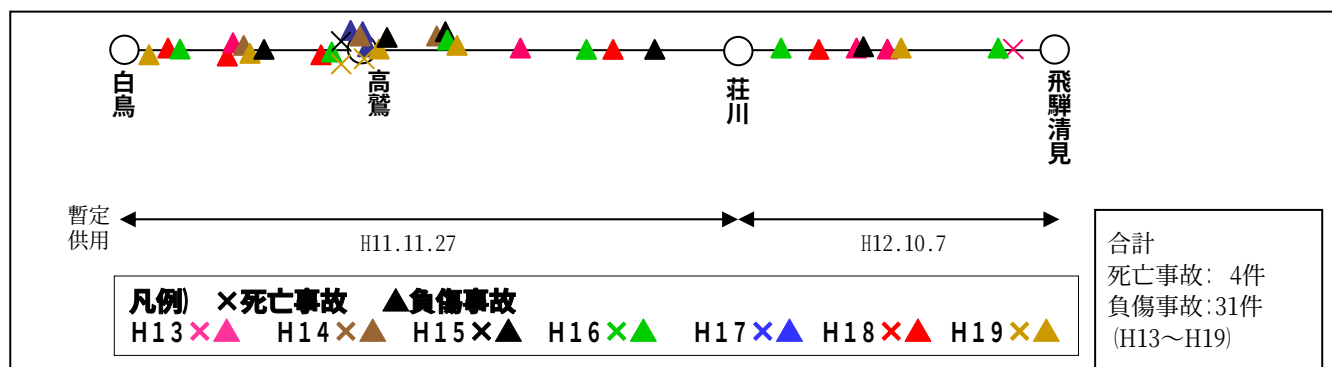
◆東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) の概要

延 長：約41 km
 区 間：白鳥IC～飛騨清見IC
 概算事業費：2,630億円（追加事業費：890億円）
 B / C：1.5（残事業B／C：1.1）

◆東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) の現況

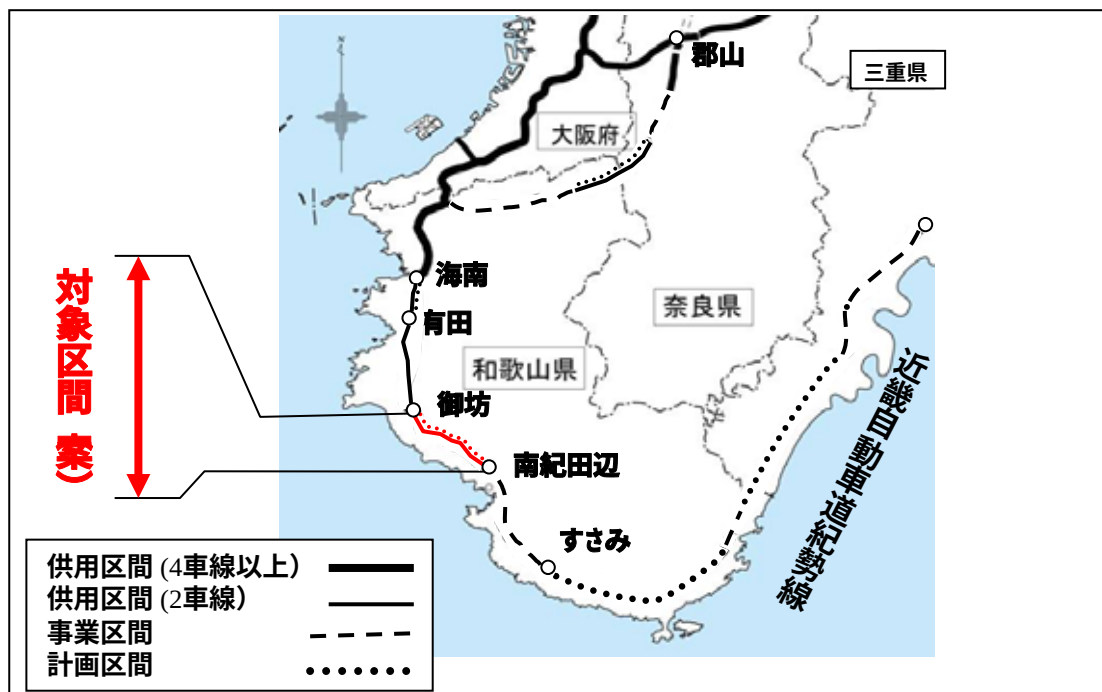
実績交通量 ：11,000台/日(10,400～12,200)（H20.7.6～H20.12.31平均）
 死傷事故率 ：4.3件/億台キロ （H17～H19平均）
 渋滞発生件数：21件(H17～H19)

〈参考〉事故発生状況（H13～H19）



きんき じどうしゃどう きせいせん ごぼう なんきたなべ
近畿自動車道紀勢線 (御坊～南紀田辺)

◆位置図



◆近畿自動車道紀勢線 (御坊～南紀田辺) の概要

延 長：約27km

区 間：御坊IC～南紀田辺IC

概算事業費：1,970億円（追加事業費：750億円）

B / C：1.3（残事業B / C：1.1）

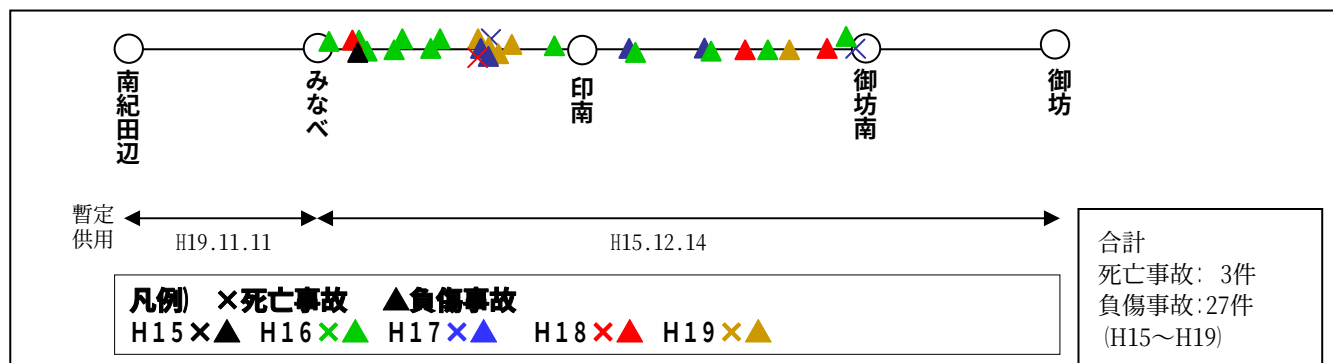
◆近畿自動車道紀勢線 (御坊～南紀田辺) の現況

実績交通量：10,800台/日(10,000～11,300) (H19)

死傷事故率：6.0件/億台キロ (H17～H19平均)

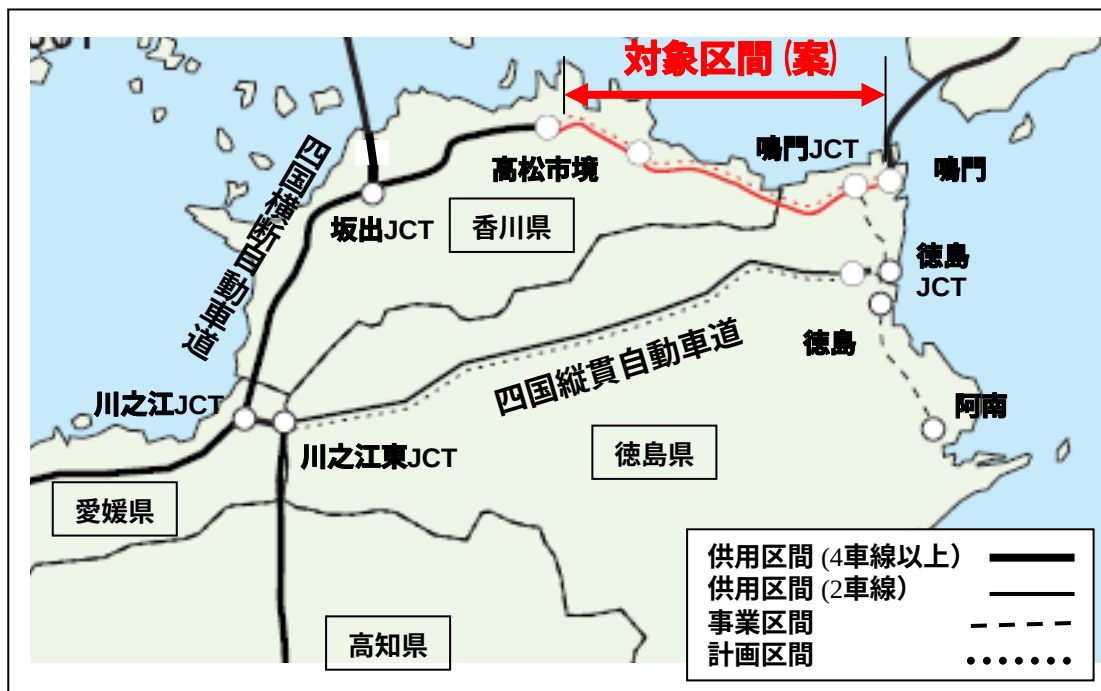
渋滞発生件数：57件(H17～H19)

〈参考〉事故発生状況 (H15～H19)



しこく おうだん じどうしゃどう なると たかまつ
四国横断自動車道 (鳴門～高松市境)

◆位置図



◆四国横断自動車道 (鳴門～高松市境) の概要

延 長：約52 km

区 間：鳴門IC～高松市境

概算事業費：2,280億円（追加事業費：680億円）

B / C：2.0（残事業B/C：3.1）

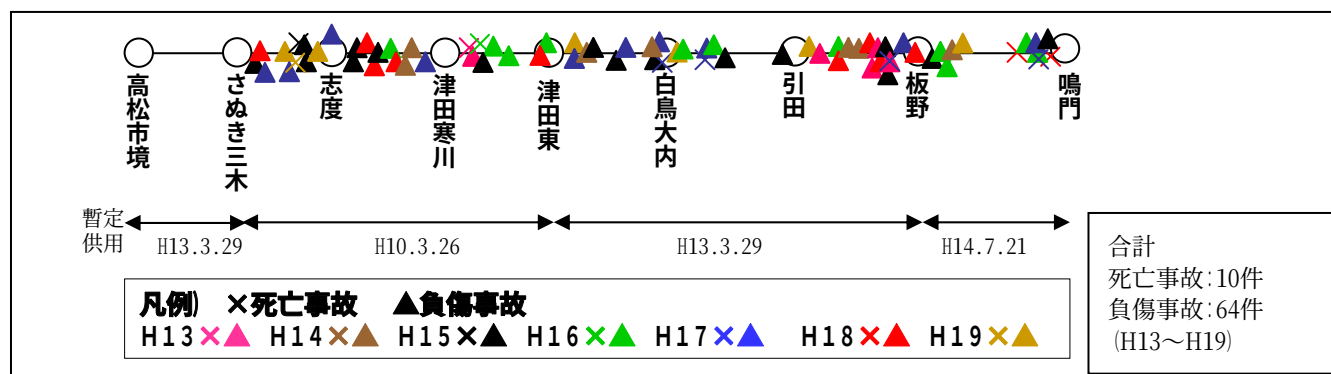
◆四国横断自動車道 (鳴門～高松市境) の現況

実績交通量：13,200台/日(11,000～15,000) (H19)

死傷事故率：4.3件/億台キロ (H17～H19平均)

渋滞発生件数：35件(H17～H19)

〈参考〉事故発生状況 (H13～H19)



4. 市町村合併等に伴う整備計画等の変更について

[議案第4号] [議案第5号]

- (1) 市町村合併によって市町村名が変更されたため、基本計画及び整備計画の記載事項中の市町村名を変更するもの

- 1) 基本計画：「建設線の区間」「道路等との主たる連結地」の変更

○東北縦貫自動車道八戸市～青森県上北郡七戸町 ほか
計7区間(4路線)

- 2) 整備計画：「経過する市町村名」「連結位置及び連結予定施設」等の変更

○日本海沿岸自動車道胎内市～新潟県岩船郡朝日村 ほか
計7区間(6路線)

- (2) インターチェンジに接続する道路の名称が変更されたため、整備計画の記載事項中の接続道路名を変更するもの

「連結位置及び連結予定施設」の変更

○北海道縦貫自動車道函館名寄線北海道上川郡鷹栖町～士別市 ほか
計13区間(11路線)

5. 高規格幹線道路の点検結果について

新たな交通需要推計を踏まえ、現在事業中の高規格幹線道路に関し、B／Cについて点検を実施し、公表。

6. 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの見直しについて

(1) 手続きの見直しの考え方 (H20. 3. 28公表)

全国的な自動車交通網を形成する次の路線については、路線指定や区間指定など手続きの節目節目で社会資本整備審議会(道路分科会)に諮るとともに、そのうち重要な事項については、国幹会議に報告する方向で、手続きを定めることとする。

- ①高規格幹線道路のうちの一般国道自動車専用道路
- ②高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
- ③高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路

(2) 手続きの見直し内容

社会資本整備審議会で審議を行い、パブリックコメントを実施した上で、高速自動車国道の手続きを踏まえ、以下のとおり見直し。

- ①一般国道の自動車専用道路の基本計画、整備計画は、大臣が決定。
- ②計画の決定にあたっては、道路分科会の議を経る。
- ③計画の決定にあたっては、都道府県の意見を聴取。

(3) 道路分科会の議を経た計画内容について(高速自動車国道の関連分)

平成21年3月9日に社会資本整備審議会道路分科会での議を経て、11路線の整備計画等を決定。