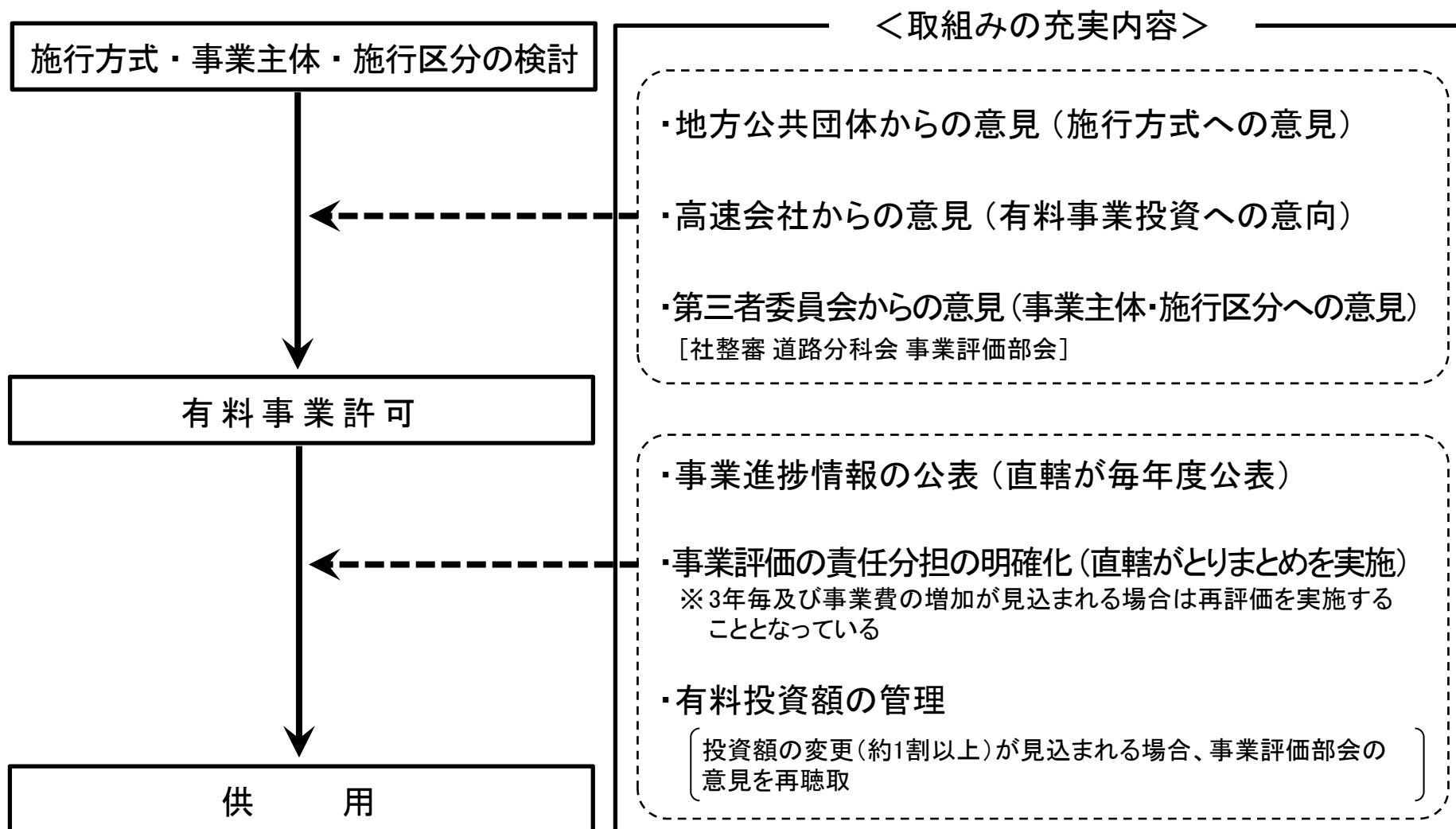


道路事業の事業主体・施行区分について

1. 一般国道での有料道路事業の
活用に際しての取組みの充実
ならびに
審議対象事業の概要について

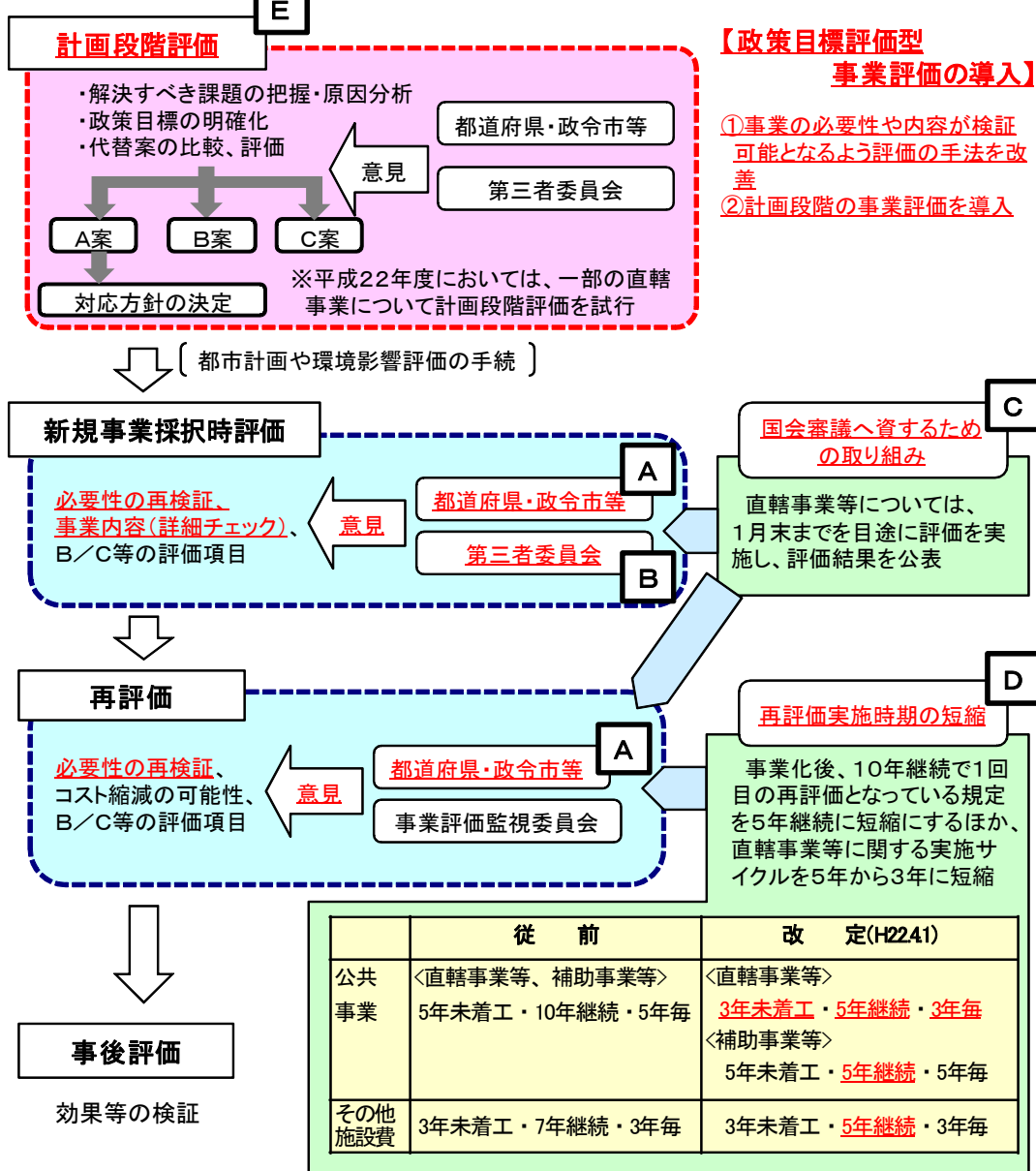
一般国道での有料道路事業の活用にあたっての取組みの充実について

- ・ 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



(参考) 国土交通省所管公共事業の事業評価の改善

※下線部が改善事項



- A**・・・都道府県・政令市への意見聴取の導入
(直轄事業等の新規事業採択時評価：H21～、再評価：H22～)
- B**・・・第三者による事前審査の充実
(直轄事業等の新規事業採択時評価について、第三者から構成される委員会等の見を聴く)
- C**・・・国会審議へ資するための取り組み
(直轄事業等については、1月末までを目途に新規事業採択時評価及び再評価を施し、評価結果を公表する)
- D**・・・再評価実施期間の短縮(5年→3年)
- E**・・・計画段階評価の導入

事業の概要

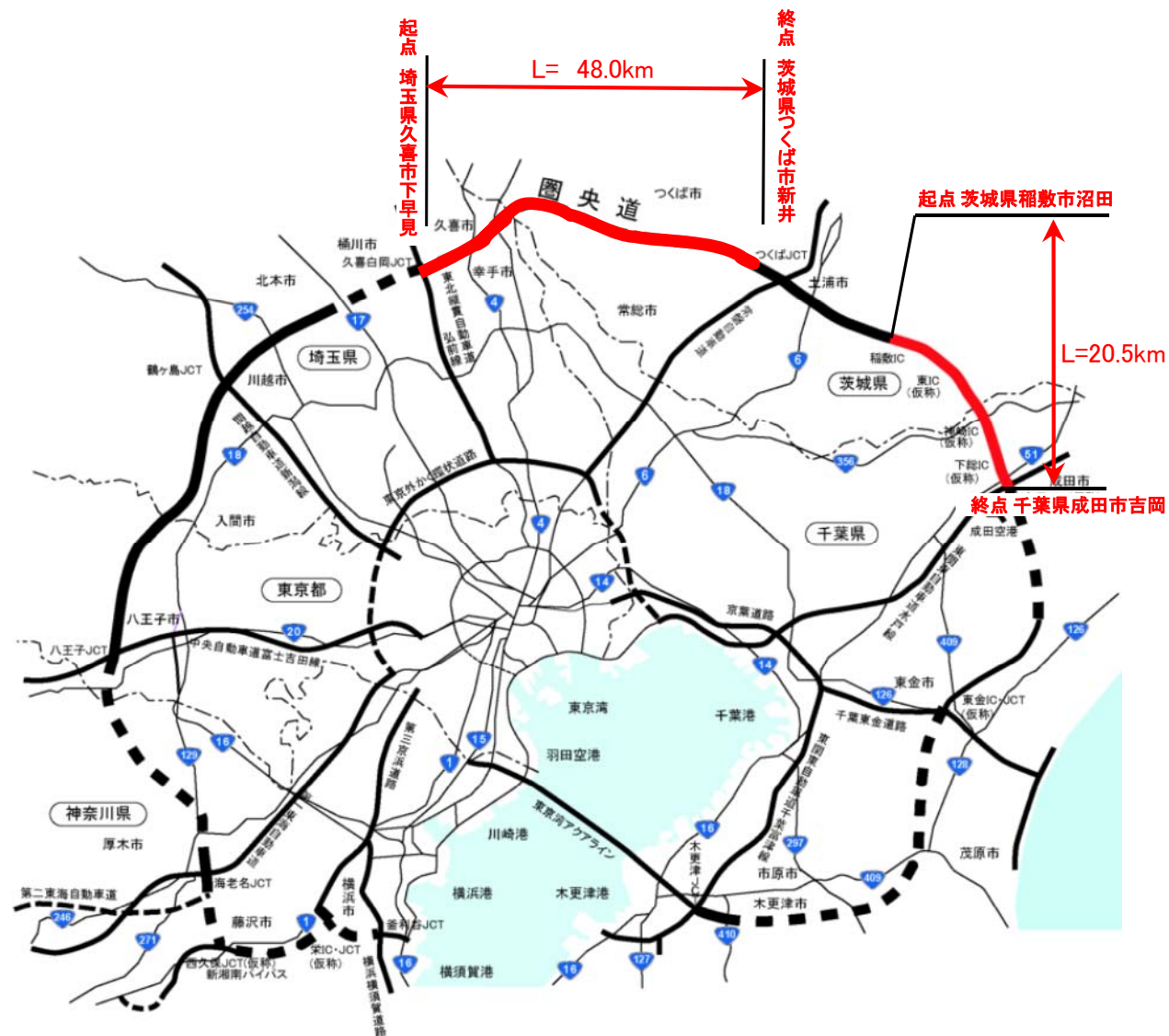
	圏央道(首都圏中央連絡自動車道)[一般国道468号]	東海環状自動車道[一般国道475号]																
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○圏央道は、東京都心から半径およそ40～60kmに位置する総延長約300kmの首都圏の環状道路 ○都心への交通の適切な分散導入による首都圏の交通の円滑化、沿線都市間の連携強化による産業・経済の活性化等を図る上で重要な役割 ○これまでに約107kmが開通済み。現在、約197kmを事業中 	<ul style="list-style-type: none"> ○東海環状は、名古屋市の周辺およそ30～40km圏に位置する総延長約160kmの名古屋圏の環状道路 ○愛知・岐阜・三重3県の連携・交流を促進するとともに、名古屋圏の交通の円滑化、産業・経済の活性化等を図る上で重要な役割 ○これまでに東回り区間の約76kmが開通済み。現在、約77kmを事業中 																
概要図	<p>※供用時期については、検討が必要。</p> <table border="1" data-bbox="994 1732 1587 1995"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>有料事業許可済</td> </tr> <tr> <td></td> <td>有料事業未許可</td> </tr> <tr> <td></td> <td>今回審議対象区間</td> </tr> </tbody> </table>	凡 例			有料事業許可済		有料事業未許可		今回審議対象区間	<table border="1" data-bbox="2255 1732 2849 1995"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>有料事業許可済</td> </tr> <tr> <td></td> <td>有料事業未許可</td> </tr> <tr> <td></td> <td>今回審議対象区間</td> </tr> </tbody> </table>	凡 例			有料事業許可済		有料事業未許可		今回審議対象区間
凡 例																		
	有料事業許可済																	
	有料事業未許可																	
	今回審議対象区間																	
凡 例																		
	有料事業許可済																	
	有料事業未許可																	
	今回審議対象区間																	

今回審議対象区間の概要

圏央道(首都圏中央連絡自動車道)[一般国道468号]

- 区 間 : 埼玉県久喜市下早見～茨城県つくば市新井
茨城県稲敷市沼田～千葉県成田市吉岡
- 延 長 : 68.5 km (完成4車線、設計速度100km/h)
- 全体事業費 : 3,640億円 (暫定整備)
- 経 緯 :

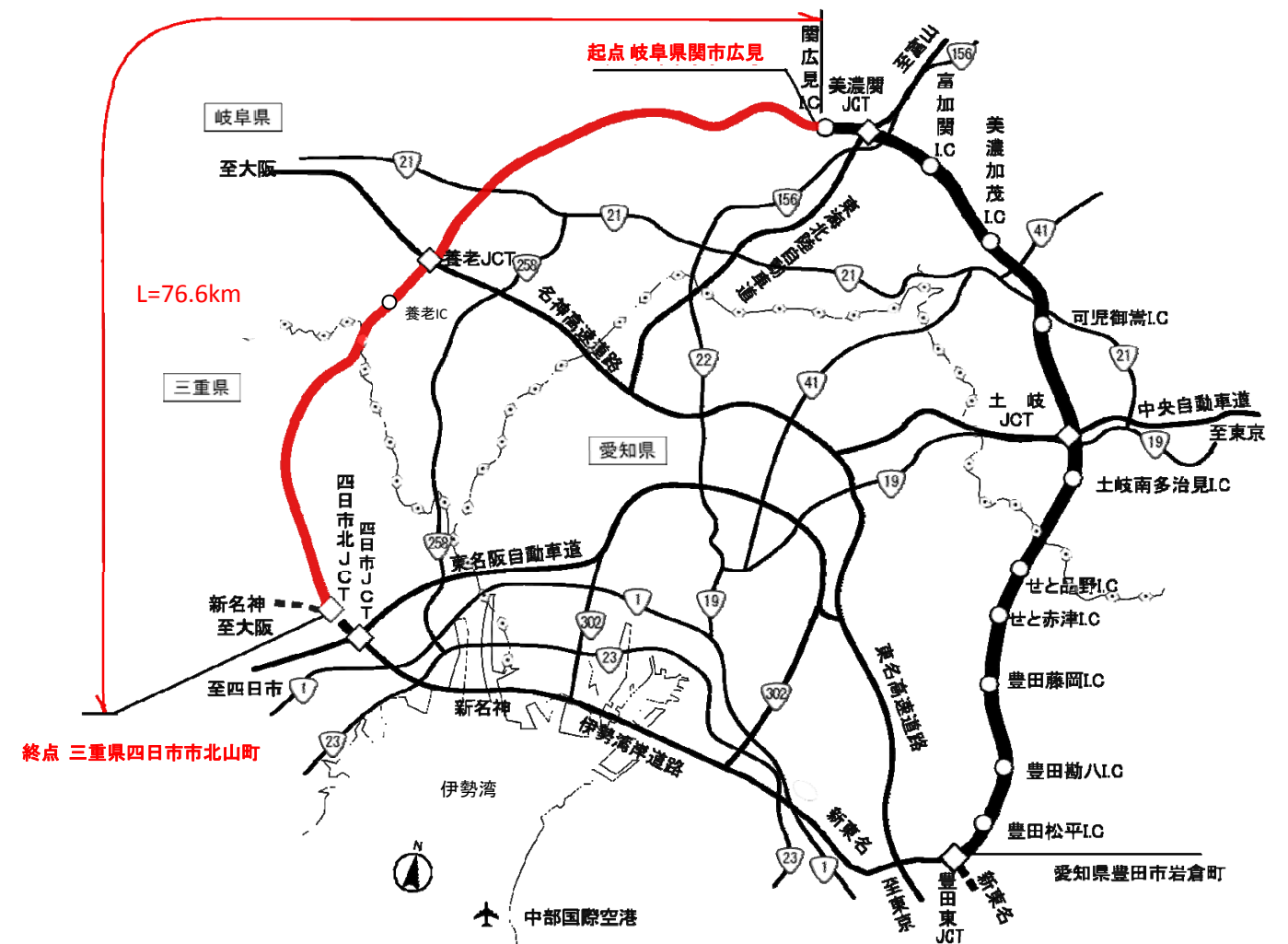
	東北道～ 埼玉・茨城県境	埼玉・茨城県境 ～常磐道	常磐道～ 茨城・千葉県境	茨城・千葉県境 ～東関東道
都市計画決定	平成8年4月	平成7年3月	平成6年4月	-
用地着手	平成11年度	平成12年度	平成9年度	
工事着手	平成14年度	平成13年度	平成11年度	



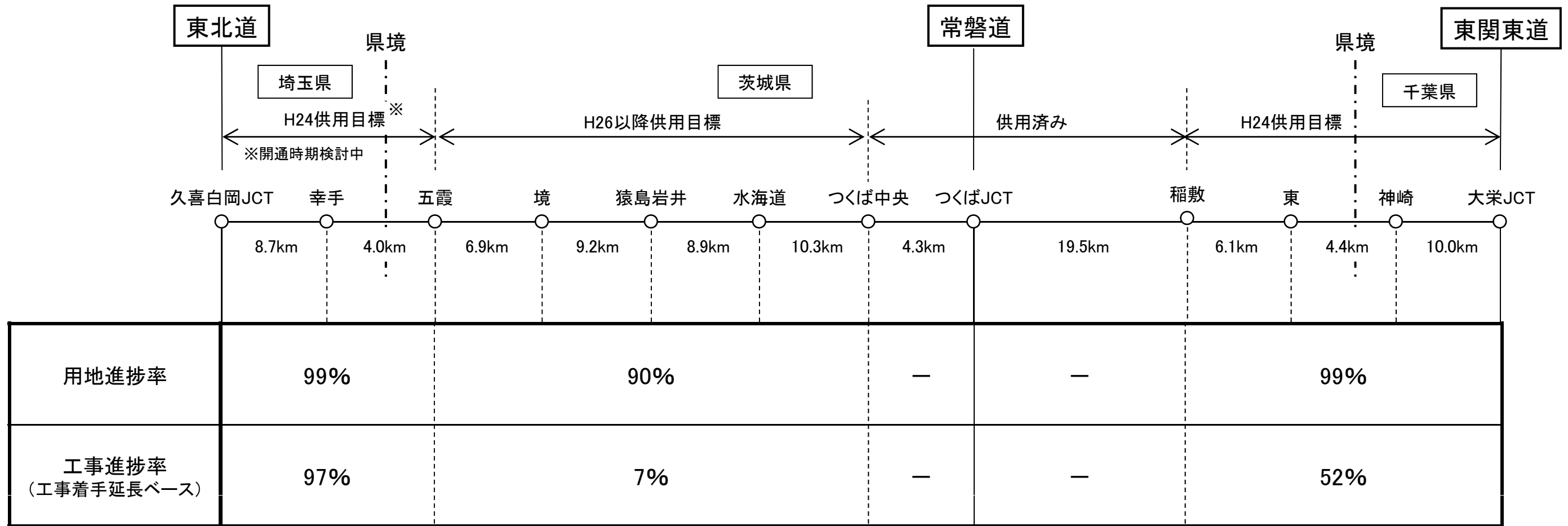
東海環状自動車道[一般国道475号]

- 区 間 : 岐阜県関市広見～三重県四日市市北山町
- 延 長 : 76.6 km (完成4車線、設計速度100km/h)
- 全体事業費 : 6,730億円 (暫定整備)
- 経 緯 :

	関広見～養老	養老～四日市北JCT
都市計画決定	平成8年10月	平成4年1月 (一部平成19年4月)
用地着手	平成13年度	平成5年度
工事着手	平成19年度	平成9年度



圏央道(首都圏中央連絡自動車道)[一般国道468号]【東北道～東関東道】の進捗状況



進捗率は、平成23年3月末現在

埼玉県区間(久喜白岡JCT～幸手IC)



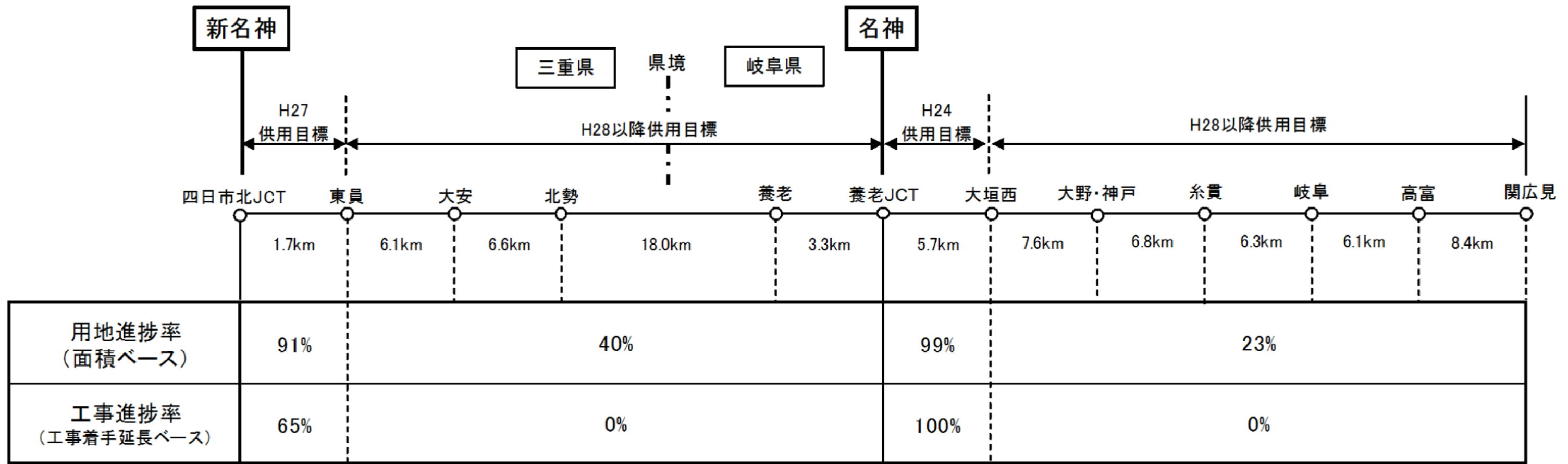
茨城県区間(東IC～神崎IC)



千葉県区間(神崎IC～大栄JCT)



東海環状自動車道[一般国道475号]【関広見～四日市北JCT】の進捗状況



進捗率は、平成23年3月末現在

三重県区間(東員IC～四日市北JCT)



岐阜県区間(大垣西IC～養老JCT)



2. 審議事項

- (1) 圏央道(首都圏中央連絡自動車道)
[一般国道468号]

有料道路事業主体の選定(案)

○ 今回の審議対象区間の有料事業主体については、

- ① 高速会社法第5条^{注)}に定める東日本高速道路会社の事業範囲であること
- ② 周辺の高速ネットワークは東日本高速道路会社が管理しており、一体として効率的な管理が可能であること
- ③ 東日本高速道路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、東日本高速道路会社が有料事業主体となることが妥当である。

注)東日本高速道路株式会社の事業の範囲

北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県及び長野県内の区域内の高速道路

高速道路会社の意向

[東日本高速道路(株)]

ご照会のあった、一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(久喜白岡JCT~つくば中央IC、稲敷IC~大栄JCT)については、首都圏中央連絡自動車道(あきる野IC~久喜白岡JCT、つくば中央IC~稲敷IC)、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道、および東関東自動車道など弊社が現在建設・管理する高速道路とネットワークを形成し、かつ、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。

両区間の事業の実施に当たっては、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まいります。

周辺高速ネットワークとの関係



供用中	事業中	管理主体
		東日本高速道路(株)
		中日本高速道路(株)
		首都高速道路(株)
		国
		検討中

有料投資額(案)

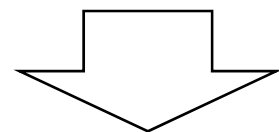
○ 今回の審議対象区間の有料投資額については、

- ① 隣接区間の最新の協定(H23.3)における諸条件と整合していること
- ② 他区間からの補填を前提とせず、単独の収入での償還が確保されていること

以上から、下記の有料投資額が妥当である。

[算出条件]

	隣接区間の最新の協定の諸条件 (つくば中央～稲敷)	今回審議対象区間
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 (年度毎に推計)	同左
交通量	H20推計 (H17センサスベース)	同左
将来金利	4%	同左
料金水準 (普通車)	つくば中央～稲敷(23.8km):850円 (基本料率:34円/km)	久喜白岡～つくば中央(48.0km):1,650円 稲敷～大栄(20.5km):750円 (基本料率:34円/km)
収入	当該区間から生じる収入	同左
管理費	実績を基に設定	隣接区間の実績を基に設定
償還期間	H62.8	同左

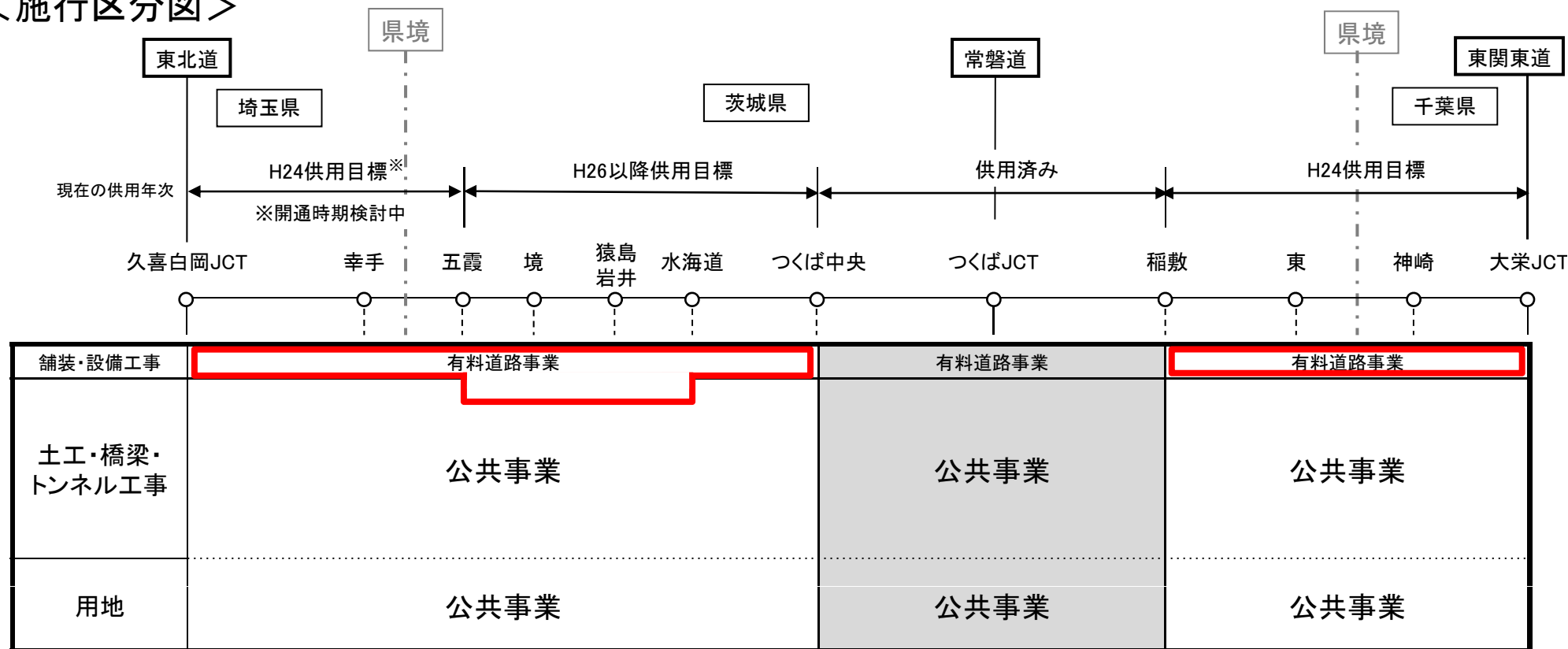


有料投資額(案)	844億円
----------	-------

施行区分(案)

○ 今回の審議対象区間の施行区分については、有料道路事業者が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の工事を基本としており、妥当である。

<施行区分図>



・上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする。

2. 審議事項

(2) 東海環状自動車道 [一般国道475号]

有料道路事業主体の選定(案)

○ 今回の審議対象区間の有料事業主体については、

- ① 高速会社法第5条^{注)}に定める中日本高速道路会社の事業範囲であること
- ② 周辺の高速ネットワークは中日本高速道路会社が管理しており、一体として効率的な管理が可能であること
- ③ 中日本高速道路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、中日本高速道路会社が有料事業主体となることが妥当である。

注)中日本高速道路株式会社の事業の範囲

東京都、神奈川県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の区域内の高速道路

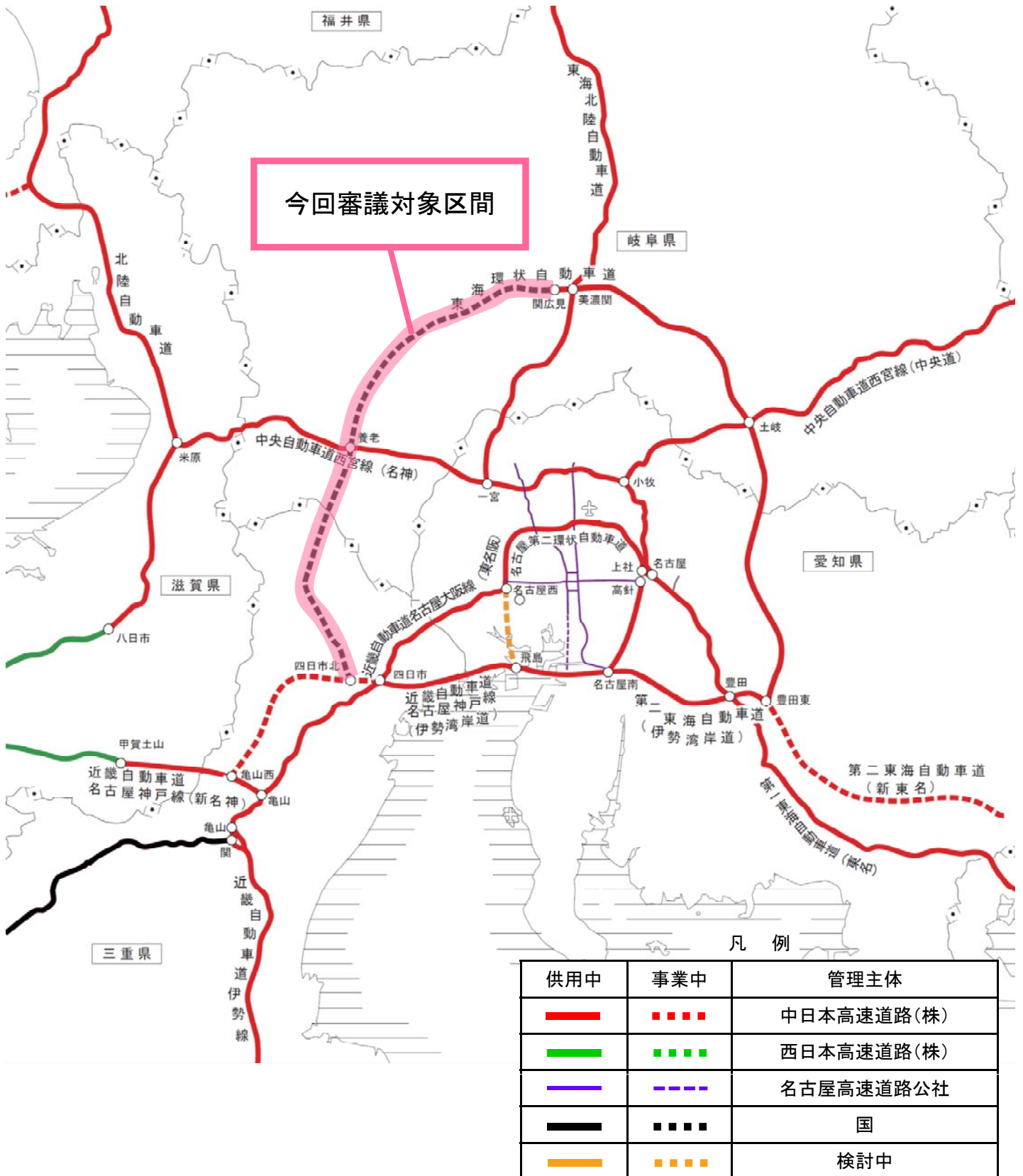
高速道路会社の意向

[中日本高速道路(株)]

ご照会のあった一般国道475号 東海環状自動車道(関広見IC～四日市北JCT)については、東海環状自動車道(豊田東JCT～関広見IC)、東名・名神高速道路、中央自動車道及び東海北陸自動車道、さらには新東名・名神高速道路など当社が現在管理する高速道路とネットワークを形成し、密接に関連する区間であることから、直轄事業とあわせて有料道路事業で実施する意向がございます。

当該事業の実施にあたっては、現在事業を進めておられます国土交通省との連携のもと、当社の建設・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、最大限の努力を行って参りたいと考えております。

周辺高速ネットワークとの関係



有料投資額(案)

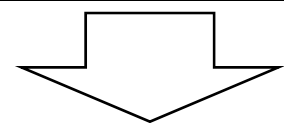
○ 今回の審議対象区間の有料投資額については、

- ① 隣接区間の最新の協定(H23.3)における諸条件と整合していること
- ② 他区間からの補填を前提とせず、単独の収入での償還が確保されていること

以上から、下記の有料投資額が妥当である。

[算出条件]

	隣接区間の最新の協定の諸条件 (豊田東JCT～関広見)	今回審議対象区間
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 (年度毎に推計)	同左
交通量	H20推計 (H17センサベース)	同左
将来金利	4%	同左
料金水準 (普通車)	豊田東JCT～関広見(75.9km):2,350円 (基本料率:34円/km)	関広見～四日市北JCT(76.6km):2,400円 (基本料率:34円/km)
収入	当該区間から生じる収入	同左
管理費	実績を基に設定	隣接区間の実績を基に設定
償還期間	H62.8	同左

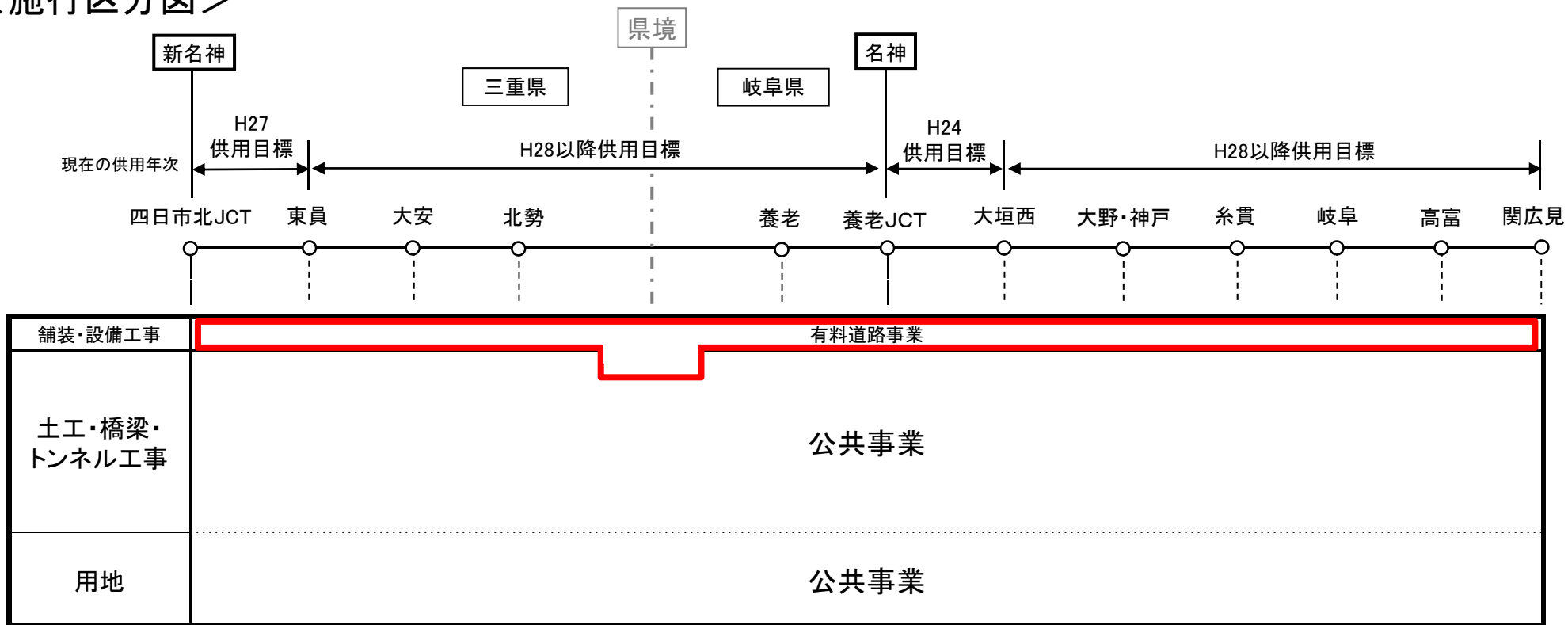


有料投資額(案)	553億円
----------	-------

施行区分(案)

○ 今回の審議対象区間の施行区分については、有料道路事業者が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の工事を基本としており、妥当である。

<施行区分図>



○

・上記施行区分に基づきコスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することとする。