

事後評価結果(平成24年度)

担当課：中日本高速道路㈱建設チーム

担当課長名：和田 宣史

担当課：西日本高速道路㈱計画設計課

担当課長名：永田 順宏

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 (亀山JCT～大津JCT)	事業区分	高速自動車国道	事業主体	中日本高速道路㈱ 西日本高速道路㈱
起終点	自：三重県亀山市安坂山町 至：滋賀県大津市上田上牧町	延長	49.7km		

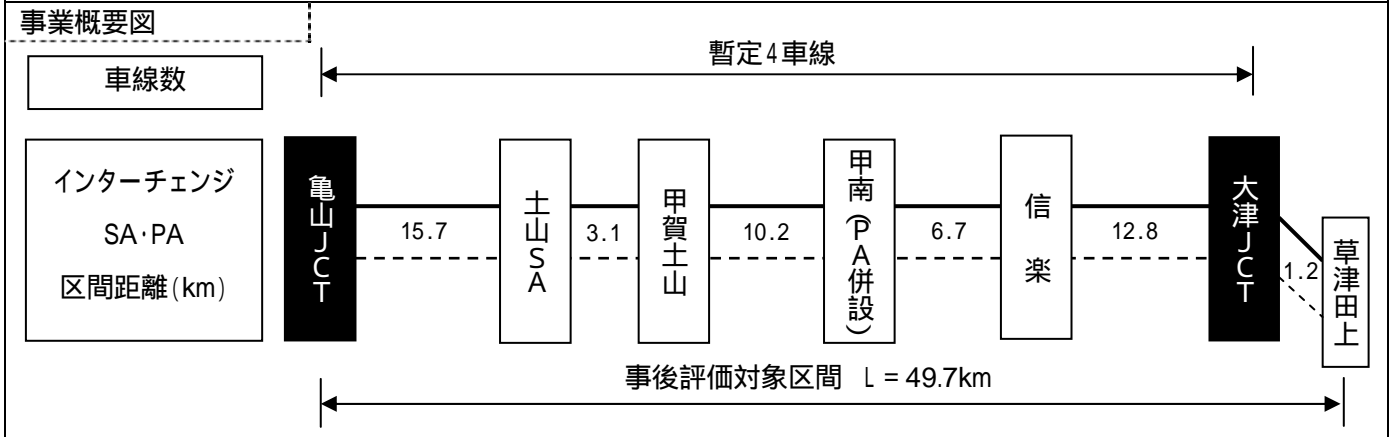
事業概要

「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長 174kmの国土開発幹線自動車道である。

本事業は、このうち亀山JCTから大津JCT(大津JCT～草津田上IC含む)間 49.7kmを暫定4車線にて整備した事業である。

事業の目的・必要性

近畿自動車道名古屋神戸線は新東名高速道路等と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える国土軸の大動脈として日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路とのダブルネット化により、災害等の交通障害が発生した場合の代替路として機能する必要不可欠な路線である。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度	平成5年度	用地着手	平成8年度	供用年	(当初)平成20年度	変動	0.94 倍
		都市計画決定	-	工事着手	平成7年度		(実績)平成19年度		
	事業費	計画時	(名目値) 4,628 億円		実績	(名目値) 4,380 億円		変動	0.95 倍
			(実質値) 4,165 億円			(実質値) 3,942 億円			
	交通量 (当該路線)	計画時	23,100 台/日 (平成23年度)		実績	41,200 台/日 (平成23年度)		変動	1.78 倍
	旅行速度向上 (供用現道 当該路線)	30 63 km/h (平成17年) (平成22年)		交通事故減少 (供用現道 供用後現道 当該路線)		80 22 件/億台キロ (平成17年) (平成22年)			
	費用便益 分析結果 (事前)	B/C	総費用 3,617 億円		総便益 16,857 億円		基準年		
		4.7	事業費:3,313 億円 維持管理費: 304 億円		走行時間短縮便益:15,123 億円 走行経費減少便益: 1,298 億円 交通事故減少便益: 436 億円		平成15年		
	費用便益 分析結果 (事後)	B/C	総費用 6,084 億円		総便益 34,459 億円		基準年		
		5.7	事業費:5,311 億円 維持管理費: 772 億円		走行時間短縮便益:29,786 億円 走行経費減少便益: 3,570 億円 交通事故減少便益: 1,104 億円		平成24年		
事業遅延によるコスト増		費用増加額		便益減少額					

事業の 効果 等	事業遅延の理由
	客観的評価指標に対応する事後評価項目
	<p>当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 東名高速道路・名神高速道路を通行していたバス路線の多くが、時間短縮効果の見込める新名神高速道路を利用するルートに転換又は新設することにより、高速バス利用者の利便性向上が図られた。 <p>運行便数：H20_316 便/日 H23_360 便/日【約 1.1 倍】 (うち、196 便/日が新名神へのルート転換、50 便/日が純増(新名神利用))</p> <p>工業団地へのアクセス向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 甲賀市の工業団地へのアクセスが向上したことにより、企業誘致に貢献。 <p>甲南フロンティアパーク 進出企業数：H17_12 社 H23_30 社</p> <p>高速道路ネットワークの信頼性向上による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊田 JCT～草津 JCT 間がダブルルート化したことにより、東西交通確保の割合が向上し、物流の定時性向上に貢献。 <p>東西交通の通行止め回数：H18～H19_12 回/年 H20～H24_1.6 回/年【約 87%減】</p> <p>他数項目について効果の発現が見られる。</p>
	その他評価すべきと判断した項目
事業による 環境 変化	環境影響評価に対応する項目
	<p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路沿道の一般環境大気測定局の測定データにアセスメント時の高速道路に起因する値を加えても環境保全目標を満足する。 <p>NO2:日平均値の年間 98%値 0.014～0.028ppm(0.04～0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下) CO :日平均値の年間 2%除外値 0.385～1.547ppm(10ppm 以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境アセスメントで予測した断面について、H23 年平均交通量を用いて再現計算を行った結果、最も厳しい断面で環境保全目標値を満足する。 <p>再現値:57dB(夜間) (65dB(夜間)) ()内は環境保全目標値</p>
	その他評価すべきと判断した項目
	特になし
事業評価監視委員会の意見	
事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(案)のとおり一定の整備効果が得られていると判断される。	
事業を巡る社会経済情勢等の変化	
<p>【三重県、滋賀県の県勢】</p> <p>三重県及び滋賀県の人口は増加しているが、全国と同様に減少局面に入っている。沿線の津市、栗東市、亀山市の人口は増加傾向、甲賀市の人口は平成 21 年度以降減少傾向にある。</p> <p>三重県及び滋賀県の県内総生産は、増減を繰り返しており、約 10 年前と同水準となっている。</p> <p>【三重県の観光特性】</p> <p>三重県は、県土の3分の1以上が自然公園であり、「自然の景観・雰囲気」に対する満足度が高い。また近年、北部のテーマパークへの入込客数が増加しており、伊勢神宮においては平成 25 年に式年遷宮の正遷宮が予定されている。</p>	
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性	
<p>費用対効果分析の結果や利用状況、事業の効果の発現状況から一定の整備効果が得られており、今後の事後評価の必要性はない。</p> <p>今後、事業中である四日市 JCT～亀山西 JCT、大津 JCT～神戸 JCT の整備により、ダブルネットワークによる信頼性向上などの更なる効果が発揮されるものと期待されることから、早期開通に向け事業を進めていく。</p>	
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性	
特になし	
特記事項	
特になし	

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。

