

# 平成31年度 有料道路事業の整備計画の変更について

○ 平成30年6月に閣議決定された「未来投資戦略2018」において、高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させることとしている。

これを踏まえ、新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT)の6車線化(H30. 8月事業化)に引き続き、新名神高速道路(亀山西JCT～大津JCT)の6車線化について、平成31年度財政投融资計画に所要額が計上された。

○ また、高速道路の暫定2車線区間については、安全性や走行性に加え、大規模災害時の復旧等に課題があることから、平成31年度財政投融资を活用し、重要インフラの緊急点検結果を踏まえた土砂災害等の危険性の高い箇所のうち、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所について、4車線化等を実施することとしている。

○ これら新名神高速道路(亀山西JCT～大津JCT)の6車線化及び暫定2車線区間の4車線化に係る整備計画変更について、透明性確保の観点から、社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で審議いただくものである。

# 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT) [整備計画変更(6車線化)]



# 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)の6車線化について

・物流において重要な役割を果たす新名神高速道路について、6車線化することで、物流の生産性や道路ネットワークの安定性の更なる向上を図る。

## 1. 事業概要

- ・起終点：三重県亀山市  
～滋賀県大津市
- ・延長等：41km  
第1種1級、6車線、設計速度120km/h
- ・全体事業費：約1,500億円
- ・計画交通量：約45,400台/日  
～約57,700台/日

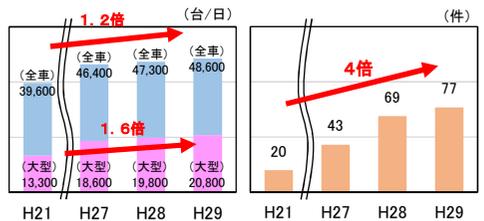
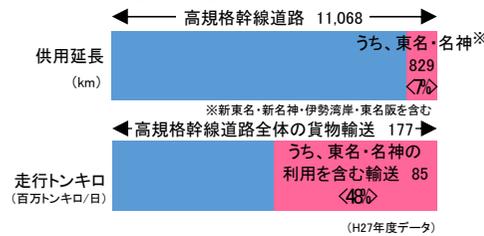
乗用車	小型貨物	普通貨物
約19,000台/日 ～約26,500台/日	約3,500台/日 ～約4,600台/日	約22,100台/日 ～約26,500台/日



## 2. 道路交通上の課題

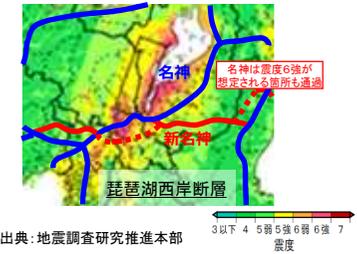
### ①物流の生産性向上への環境整備

- ・東名・名神(新東名・新名神含む)は、全国の高規格幹線道路の供用延長の7%を占めるが、全国の貨物輸送量の約半分を担っており、物流において重要な役割
- ・新名神は開通以降、大型車の交通量が増加傾向にある。また、交通集中に伴う渋滞も増加傾向
- ・新名神沿線では大型物流施設の立地が増加しており、物流交通を担う新名神の役割が更に大きくなる見込み
- ・物流車両と一般車両との混在に起因する速度低下や事故リスクを低減する観点からも6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要



### ②名神には降雪・地震などの災害リスクポイントが存在

- ・名神は降雪・地震などの災害リスクポイントを抱えており、特に、琵琶湖西岸断層帯などの近傍においては、地震発生時の機能停止が懸念



### ③名神リニューアル工事実施時におけるネットワーク機能確保

- ・開通から50年以上を経過している名神では、米原JCT～草津JCT間のリニューアル工事に際し、主たる迂回路が新名神(4車線)のみ
- ・八日市IC～草津JCT等交通量が多い区間のリニューアル工事においては、渋滞対策等交通に及ぼす影響への配慮が必要



## 3. 整備効果

### 効果1 物流効率化による生産性の向上 [◎]

- ・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。

### 効果2 ネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保 [◎]

- ・名神とのダブルネットワークの安定性向上により、ネットワークの代替性が強化され、降雪や地震時の災害発生時に名神が通行止めとなった場合においても、新名神高速道路が代替路として機能し、名神軸の安定的な交通を確保できる。

### 効果3 名神リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保 [◎]

- ・今後本格化する名神のリニューアル工事実施時に、名神からの迂回車両により新名神の交通量が増加した場合においても、渋滞の発生を抑制し、名神軸の円滑な交通が確保できる。

### ■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

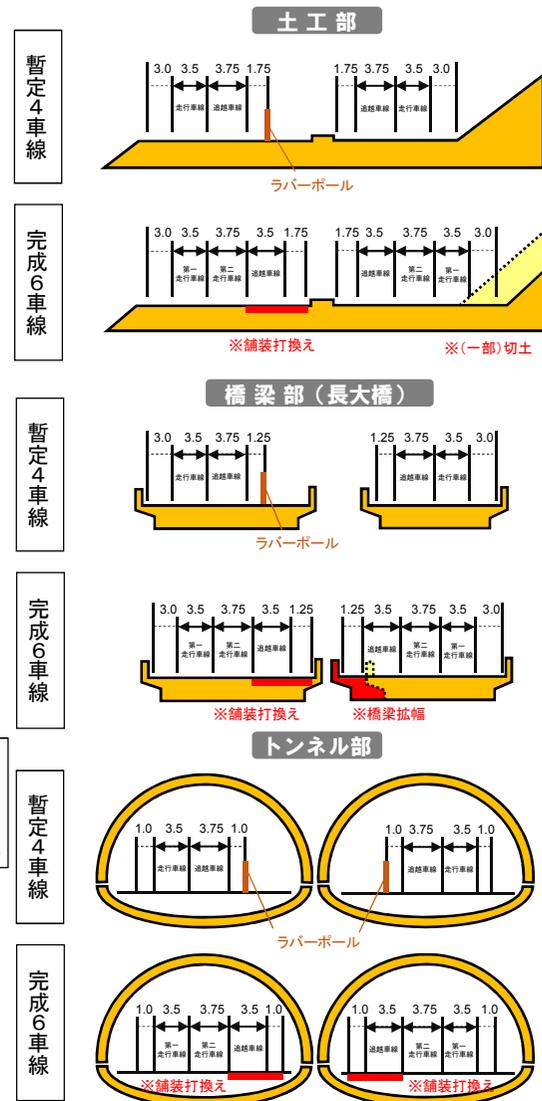
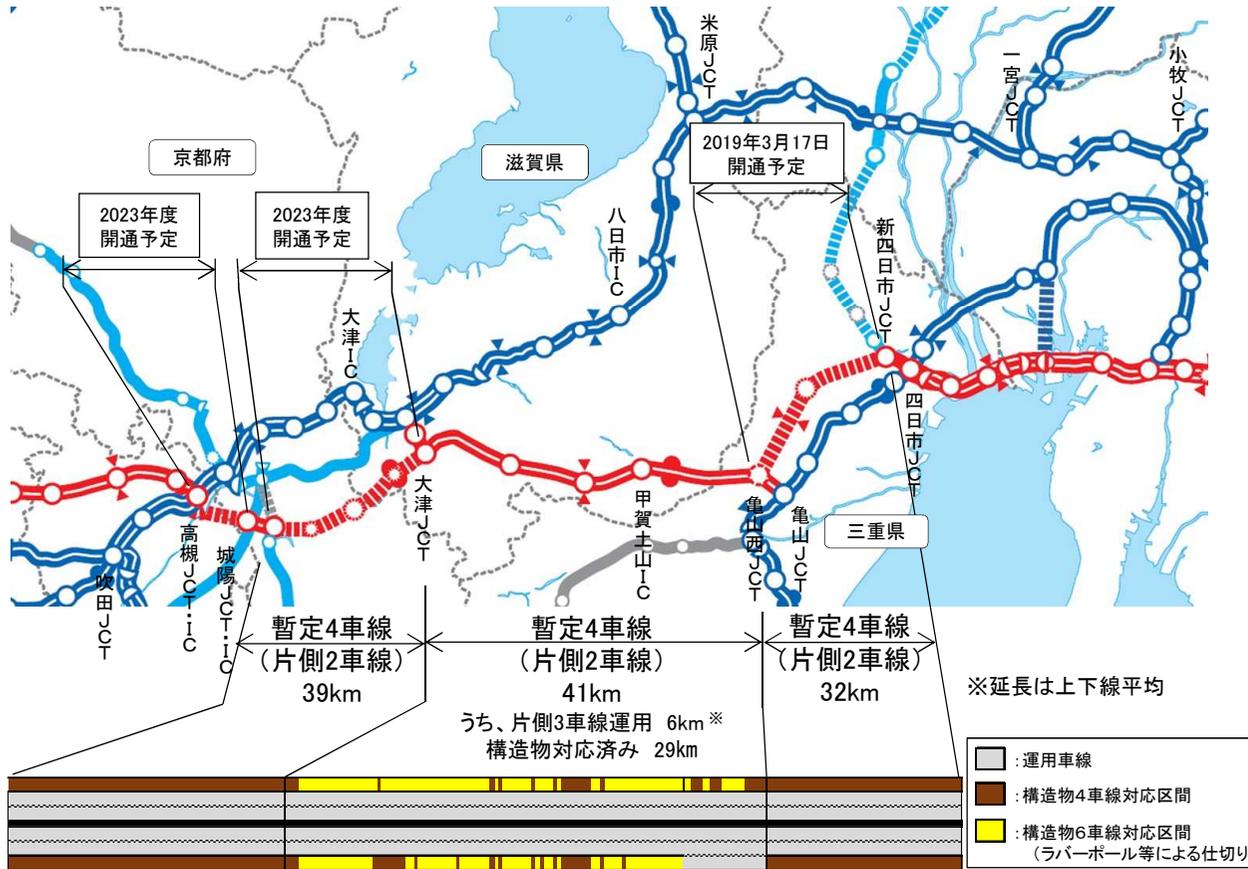
B/C	EIRR※1	総費用※2	総便益※2
1.2 (3.8)	14.1% (5.2%)	1,450億円 (9,448億円)	1,729億円 (35,709億円)

注) 上段の値は残事業を対象とした場合、下段( )の値は事業全体を対象とした費用便益分析結果  
 ※1: EIRR(経済的)内部収益率  
 ※2: 基準年(2018年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率:4%)

全体評価	○ 物流の生産性向上、名神の通行止め等の際における名神軸の安定的な交通の確保の観点から、亀山西JCT～大津JCTについては、6車線化が必要。
------	--

# 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)の6車線化について

・亀山西JCT~大津JCTは、約9割で6車線運用に対応した構造物で整備済み



▲標準断面図(単位:m)



## 近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT～大津JCT)に係る関係自治体の主な意見

### [三重県の意見]

新名神高速道路(亀山西～大津)の車線数の増加については、高速性や定時性の確保により、企業の生産性を向上させるとともに、地域活性化の推進に大きく寄与することから早期の実現をお願いします。

3月17日に新名神高速道路の新四日市JCTから亀山西JCTまでの県内区間の全線と東海環状自動車道の東員ICから大安ICまでの区間がいよいよ開通します。

これらの道路の開通により近畿圏と中部圏を結ぶ日本の新たな大動脈として企業立地の促進や地域間の交流がさらに活発になることが期待され、東名阪自動車道の渋滞解消とともに、物流の効率化により産業連携の強化が図られ、企業の事業拡大や地域の経済発展に繋がるものと期待しています。

そして更なる生産性向上を実現させていくためには、その先線である新名神高速道路の亀山西JCTから大津JCT間の6車線化が必要であると考えます。ダブル連結トラックやトラック隊列走行の活用による物流の生産性向上を図るためには、暫定4車線区間の全線6車線化は必要不可欠です。

また、南海トラフ地震など大規模災害時の走行空間を確保といった観点からも高速道路の機能強化が重要であり、県民生活の安全・安心に大きく寄与します。

このように高速道路の暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策や生産性向上のための新名神高速道路等暫定4車線区間の6車線化は、極めて重要であることから三重県内の高速道路の機能強化の加速が図られるよう特段のご配慮をお願いします。

### [滋賀県の意見]

今後、生産年齢人口の減少や高齢化の急加速が見込まれることから、住民生活やサプライチェーンを支える企業等が将来にわたり存続し、地域の活力を維持していかなければなりません。

「未来投資戦略2018」に示されている新名神高速道路の6車線化は、モノづくり県である本県にとっても、物流の効率化による生産性向上に寄与するものと期待しております。

つきましては、現在、暫定4車線で供用されている区間について、車線数の増加の検討を進められ、全線6車線化により一日も早い整備をお願いいたします。

### [京都府]

新名神高速道路(亀山西～大津)の6車線化は、非常に重要な施策であると考えており、異存ありません。

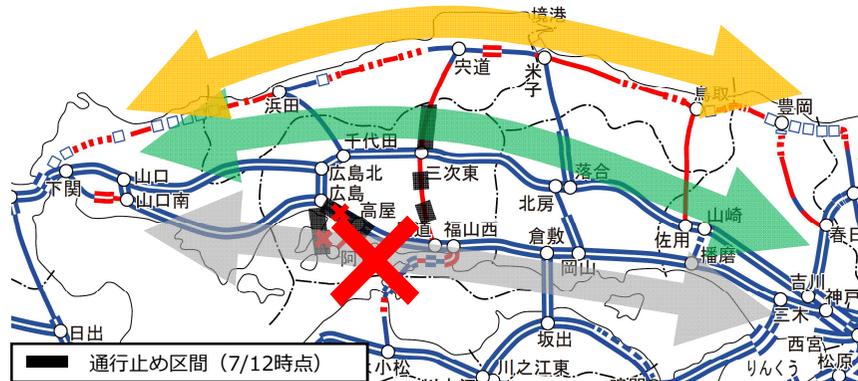
なお、新名神高速道路は、中京圏と関西圏を結ぶ新たな国土軸であり、関西全体に大きな経済効果をもたらす日本経済の未来を支える道路として、将来的には、新名神高速道路全線の6車線化を進めていただきますようお願いいたします。

# 平成30年7月豪雨における高速道路の効果

- 平成30年度豪雨において、
  - ・被災により通行止めとなった高速道路の広域迂回路として道路ネットワークが機能
  - ・被災した4車線区間のうち2車線を対面通行として交通機能を早期に確保するなど、これまでの整備により、災害時に一定の効果を発揮

## 《山陽道の事例》

- 東西の大動脈である山陽道が通行止めとなったが、被災後は補完する2ルート(中国道及び山陰道)により広域交通の機能を確保(中国道は平常時の約5倍(0.5万台 ⇒ 2.4万台))
- 山陽道(河内IC~広島IC)において、片側一車線を優先啓開し、コンビニ等への物資輸送車両の交通機能を早期確保



<区域外からの土砂等流入による被災状況>

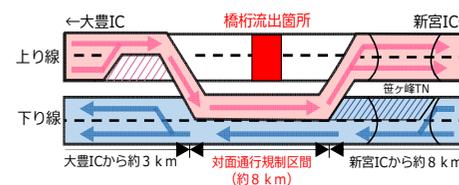


<片側一車線での物資輸送車両の通行状況>



## 《高知道の事例》

- 高知道(川之江東JCT~大豊IC)において、上り線の橋梁が流出する大規模被災だったが、4車線であったため下り線を活用し、早期に交通機能を確保



# 法面危険箇所における対策内容

※第32回国土幹線道路部会資料  
平成31年3月11日

「重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議」(総理指示)に基づく

## 重要インフラ緊急点検

高速道路の法面・盛土等について、  
土砂災害等の課題※1があり、地形的に崩壊や  
落石等の危険リスク※2を有する箇所を抽出

法面危険箇所  
71箇所※3 約1,400km※4

〔うち、暫定2車線の  
対面通行区間延長 約470km〕

※1 以下のいずれかに該当する箇所

- ・土砂災害警戒区域、特別警戒区域等の影響箇所
- ・平成21年度以降に土砂災害履歴がある箇所
- ・既往点検の危険箇所

※2 以下に該当する箇所(未対策)

- ・高さ15m以上、勾配45度以上の法面(落石・崩壊)
- ・流域面積1ha以上、上流の最急渓床勾配10度以上(土石流)等
- ・高さ5m以上の集水地形箇所(盛土)
- ・雨水が集中する沢部等

※3 「箇所」の計上方法については、路線別の都道府県毎の区間を1箇所としている

※4 法面危険箇所があるIC間延長の合計

## ＜対策内容＞

### ① 暫定2車線区間の機能強化(4車線化等)

法面危険箇所がある対面通行区間(約470km)に  
おいて、4車線化を実施



### ② 法面对策

法面危険箇所において、法面法枠工などの  
法面对策を実施



# 高速道路の機能強化の加速

※平成31年度道路局関係予算決定概要  
平成31年12月21日

昨年度に引き続き、財政投融资を活用して、①**暫定2車線区間の機能強化による防災・減災対策**、②**生産性向上のための新名神高速道路の6車線化**を行う。

## ＜金利負担軽減の活用等＞

超長期(40年)・固定の財政融資1.0兆円の追加



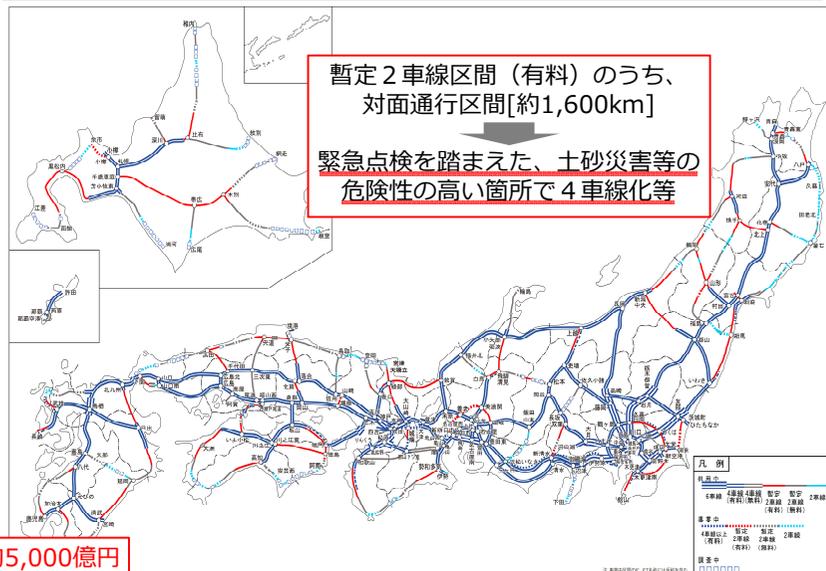
高速道路保有機構：7,000億円程度の金利負担の軽減  
⇒ 債務引受余力が増大



高速道路会社：投資余力が増大  
(財投活用による整備箇所)  
○ 暫定2車線区間における4車線化等の実施  
○ 新名神(亀山西JCT～大津JCT)の6車線化

## ＜事業(例)＞

重要インフラの緊急点検を踏まえ、防災・減災対策のための暫定2車線区間における4車線化等



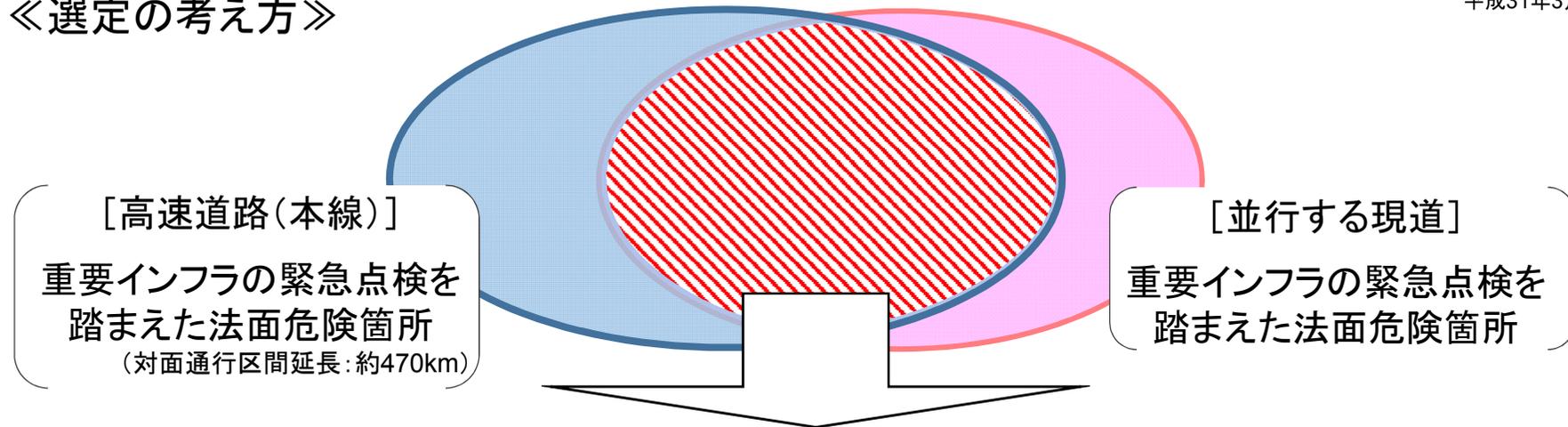
ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、新名神の6車線化による生産性向上



# H31年度財政投融资を活用した4車線化等実施箇所の選定の考え方

※第32回国土幹線道路部会資料を追記  
平成31年3月11日

## 《選定の考え方》



財投による投資余力の規模を踏まえ、本線及び並行現道ともに法面危険箇所がある区間のうち、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所(約85km)を財投を活用した実施箇所として選定

### ※特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所の考え方

① 本線及び並行現道ともに雨量による事前通行規制が概ね200mm以下の区間

又は

② 災害による2日間以上の通行止め実績がある区間  
(被災履歴は平成15年～)

又は

③ 本線に被災履歴があり、かつ、平時にも速度低下による交通事故の課題がある区間  
(被災履歴は平成15年～)

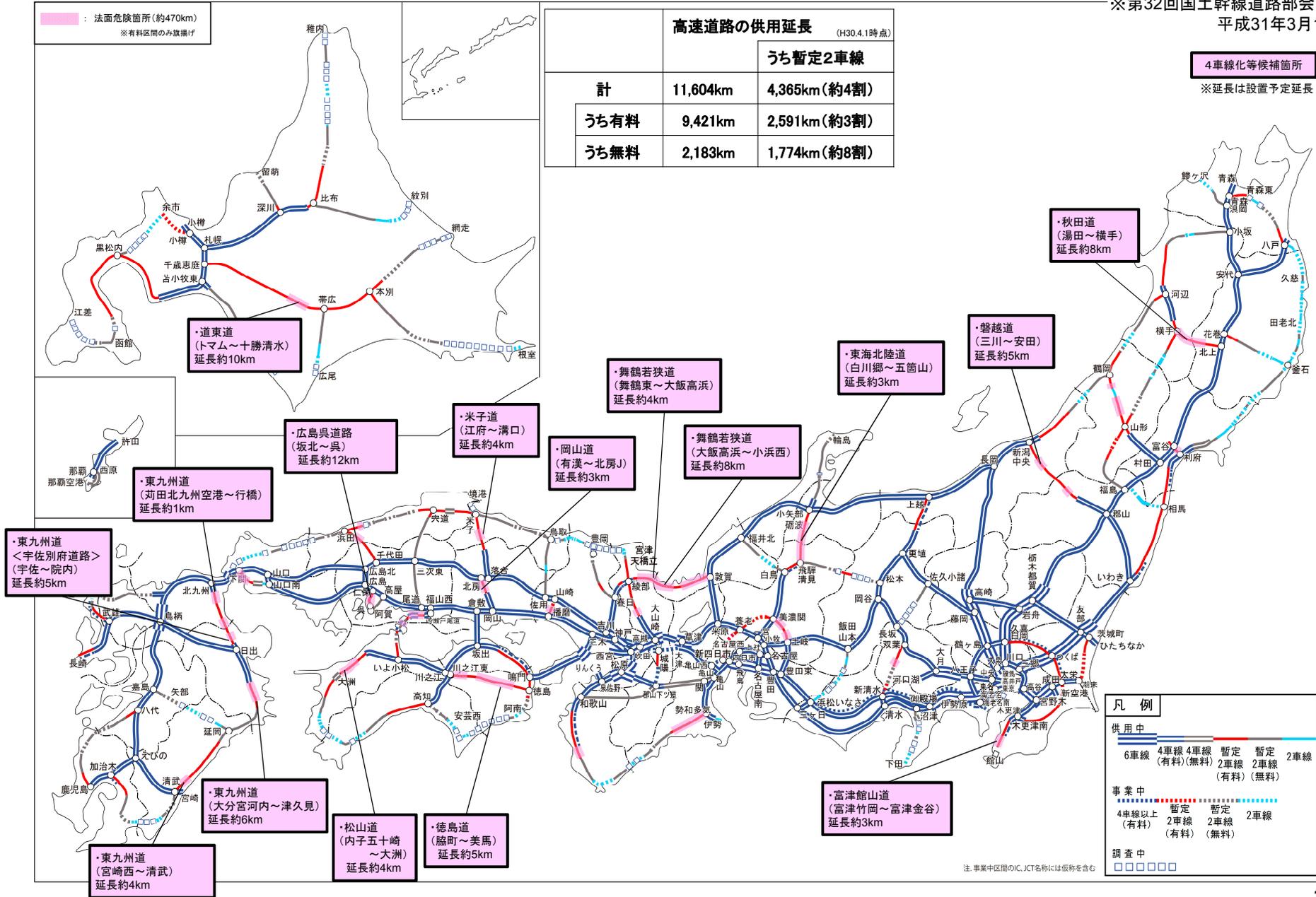
- ・磐越道(三川～安田) [約5km]
- ・東海北陸道(白川郷～五箇山) [約3km]
- ・米子道(江府～溝口) [約4km]
- ・広島呉道路 [約12km]

- ・道東道(トマム～十勝清水) [約10km]
- ・舞若道(舞鶴東～大飯高浜) [約4km]
- ・舞若道(大飯高浜～小浜西) [約8km]
- ・岡山道(有漢～北房J) [約3km]
- ・東九州道(大分宮河内～津久見) [約6km]
- ・東九州道(宮崎西～清武) [約4km]

- ・秋田道(湯田～横手) [約8km]
- ・富津館山道路(富津竹岡～富津金谷) [約3km]
- ・徳島道(脇町～美馬) [約5km]
- ・松山道(内子五十崎～大洲) [約4km]
- ・東九州道(苅田北九州空港～行橋) [約1km]
- ・東九州道(宇佐～院内) [約5km]

# 財政投融资を活用した4車線化等候補箇所

※第32回国土幹線道路部会資料  
平成31年3月11日



# 岡山自動車道



## ①平成24年7月豪雨 被災状況 有漢IC～北房JCT(暫定2車線区間)

被災年月日:平成24年7月10日  
被災概要:法面の崩落

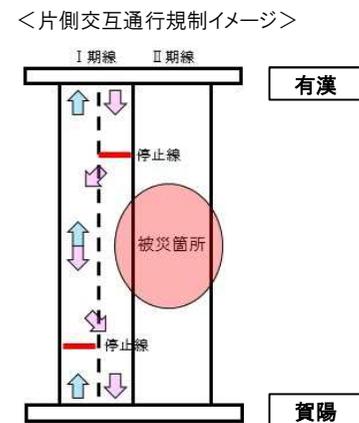
○通行止め:約4日間  
⇒車線規制により上下線の交通機能確保(約137日間)  
※登坂車線あり  
※車線幅を部分的に規制(上下線の機能は確保)



## ②平成30年7月豪雨 被災状況 賀陽IC～有漢IC(暫定2車線区間)

被災年月日:平成30年7月6日  
被災概要:法面の崩落

○通行止め:約3日間  
⇒片側交互通行規制により交通解放(約10日間)

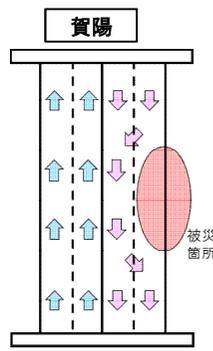


山陽道の通行止めにより、中国道への渡り線として機能したこともあり、片側交互通行規制による最大約10kmの渋滞が発生(7/11上り線側)

## ③平成30年7月豪雨 被災状況 岡山総社IC～賀陽IC(4車線区間)

被災年月日:平成30年7月6日  
被災概要:法面の崩落

○通行止め:約2日間  
⇒車線規制により上下線の交通機能確保(約31日間)



並行現道(国道180号)が復旧するまで代替路として無料通行措置を実施(3日間)  
(期間:7月9日3時～7月11日20時 措置台数:15千台)

# 岡山自動車道(有漢～北房JCT)



- 【凡例】**
- 被災箇所
  - 重要インフラ緊急点検  
法面危険箇所(高速本線)
  - 重要インフラ緊急点検  
法面危険箇所がある並行現道
  - 付加車線(設置済)
  - 付加車線(事業中)
  - 事業箇所

岡山自動車道(有漢～北房JCT)	
延長	: 8.4 km
開通	: H9.3.15
H29交通量	: 9,300台/日
災害通行止め実績 <H15-H30>	: 4回(計約209時間)
本線事前通行規制	: 140mm(連続雨量)

連続雨量はH30.6月時点のもの



《法面危険箇所》



**付加車線設置に伴い、有漢IC～北房JCT間が全区間4車線となるため、整備計画を変更**

**事業費:170億円**