

再評価結果（平成31年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 亀山西JCT～大津JCT		事業区分	高速自動車国道	事業主体	西日本高速道路(株)
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	41km	
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、このうち亀山西JCTから大津JCT間41kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。						
平成5年度事業化	都市計画決定	—	平成8年度用地着手	平成8年度工事着手		
全体事業費	約5,876億円		事業進捗率	—	供用済延長	41km
計画交通量	約45,400 ～ 約57,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.8  (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,450/9,448億円 事業費：1,118/7,965億円 維持管理費：333/1,483億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,729/35,709億円 走行時間短縮便益：1,714/31,708億円 走行経費減少便益：-10/3,410億円 交通事故減少便益：24/591億円	基準 平成30年		
感度分析の結果						
残事業について感度分析を実施						
交通量変動	B/C=4.2 (交通量+10%)		B/C=3.4 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=4.1 (事業費-10%)		B/C=3.5 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=3.8 (事業期間-1年)		B/C=3.8 (事業期間+1年)			
事業の効果等						
<ul style="list-style-type: none"> <li>国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)</li> <li>災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)</li> <li>災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)</li> </ul> <p style="text-align: right;">他7項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
[三重県の意見]						
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>						
[滋賀県の意見]						
<p>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。</p> <p>「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。</p> <p>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。</p>						
[京都府の意見]						
<p>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。</p> <p>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。</p>						

事業評価監視委員会の意見

有料道路事業の整備計画の変更について、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・有料道路事業の事業主体および整備計画の変更については妥当である

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当該区間は、平成20年2月に暫定4車線として開通。
- ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・6車線の用地取得が完了し、暫定4車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定4車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



凡例	
	開通済
	事業中
	該当箇所

※ 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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。