

# 個別事業の評価

## 近畿自動車道 名古屋神戸線 (四日市JCT～菟野)

# 目次



1.	路線概要(新名神 四日市JCT～菰野IC)	P2
2.	事業進捗の見込みの視点	P3
3.	事業の必要性に関する視点	
3-1.	2011年の委員会での審議結果	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保 ①東名阪自動車道の渋滞緩和・定時性の向上 / ②名神集中工事の影響緩和 / ③高速バスの利便性向上	P5～P7
3-3.	物流効率化の支援 ①物流の効率化 / ②工場立地の促進	P8～P10
3-4.	個性ある地域の形成 ①観光の活性化	P11～P12
3-5.	安全で安心できるくらしの確保 ①救急医療の支援	P13
3-6.	災害への備え ①大規模災害時の早期復旧への貢献	P14
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P15～P18
5.	対応方針(原案)	P19～P20

# 1. 路線概要(新名神 四日市JCT～菰野IC)



- 道路名:新名神高速道路(近畿自動車道 名古屋神戸線)
- 区間名:三重県四日市市伊坂町～三重県三重郡菰野町大字潤田
- 延長:約13km
- 規格:第1種第2級 設計速度100km/h(四日市JCT～新四日市JCT)  
第1種第1級 設計速度120km/h(新四日市JCT～菰野)【暫定施工時:第1種第2級 設計速度100km/h】
- 車線数:暫定4車線(完成6車線)



## ○事業の経緯

1989年 2月27日  
1996年 12月27日  
2006年 3月31日

基本計画決定  
整備計画決定  
事業許可・機構協定締結



## 2. 事業進捗の見込みの視点

■ 四日市JCT～新四日市JCT : 用地取得率99%、工事着手率100%

■ 新四日市JCT～菰野 : 用地取得率99%、工事着手率100%(+5%)

※(%)は2014年再評価時からの進捗を示す。

今後は、残りの用地取得及び工事の全面展開を行い、完成予定年度までに完成することが可能。



四日市ジャンクション



小牧高架橋



### 事業の実施状況

事業許可・協定

測量・調査

設計協議

用地取得

工事

開通

区間	新四日市JCT～菰野IC	四日市JCT～新四日市JCT
進捗状況	用地概成 工事全面展開	用地取得完了 工事全面展開
供用年度	2018年度	2016年度

※進捗状況は  
2015.12末現在

## 3. 事業の必要性に関する視点

### 3-1. 2014年の委員会での審議結果



#### 事業の必要性に関する視点

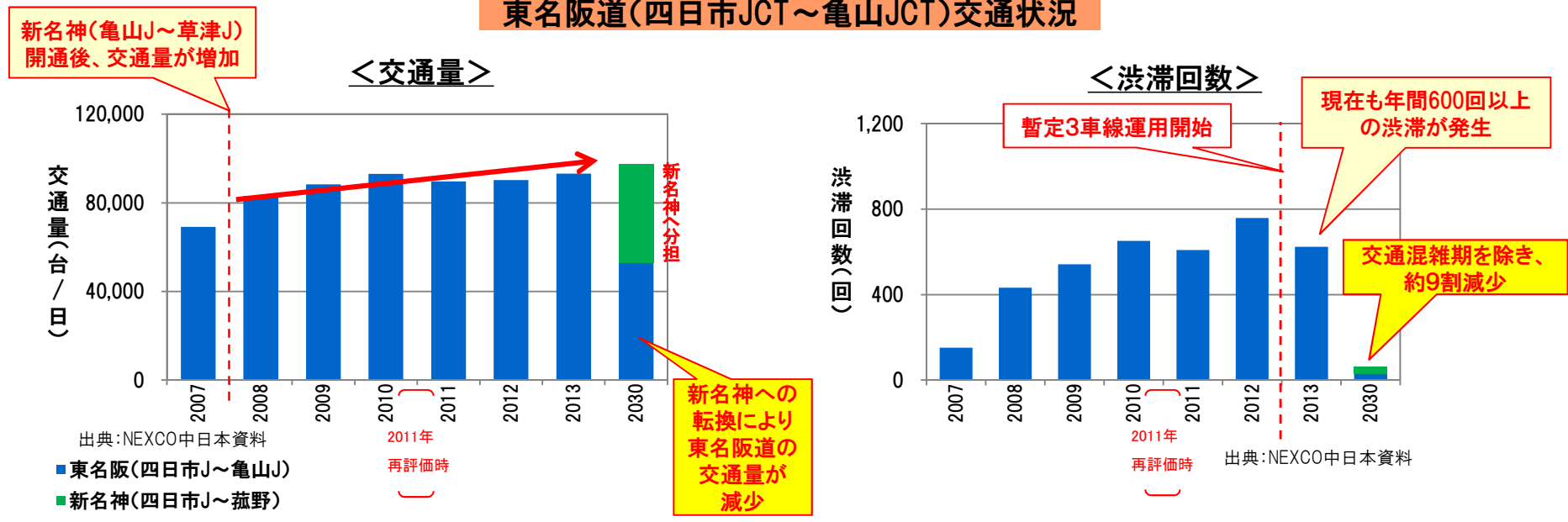
- 新名神(草津JCT～亀山JCT間)の開通(2008年2月)以降、東名阪道の交通量は、開通前の約6万9千台/日に対し、開通後は約9万3千台/日と、約3万台/日増加し、渋滞も増加しており、定時性確保の観点から、早期整備の必要性が高まっている。
- 異常気象等による災害発生時における代替路確保の観点から、早期整備の必要性が高まっている。

# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## ① 東名阪自動車道の渋滞緩和・定時性向上

- 2011年再評価時以降、東名阪道(四日市JCT～亀山JCT)では交通量が2013年までに約4%増加。東名阪道の渋滞対策として、2011年再評価時以降の2012年12月から四日市JCT付近の暫定3車線運用を実施し、渋滞は前年に比べ減少しているものの、依然として600回/年以上の渋滞が発生。
- 新名神(四日市JCT～亀山西JCT)開通により、交通が分散し、渋滞が緩和される。

東名阪道(四日市JCT～亀山JCT)交通状況



# 3-2. 円滑なモビリティの確保

## ②東名阪道リフレッシュ工事の影響緩和

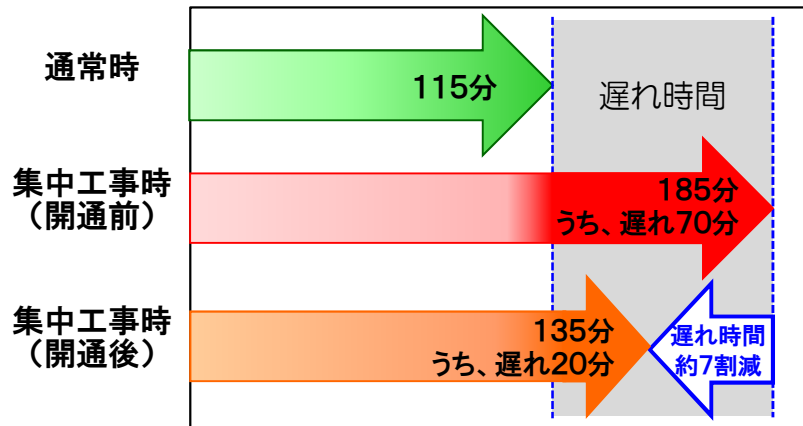


- 東名阪自動車道は開通から40年以上が経過、老朽化等により損傷が激しくなっていることから、集中工事等により補修・補強を実施しているが、工事車線規制により大規模な渋滞が発生し、平均所要時間が通常の約2倍を要している。
- 新名神高速道路の開通により、遅延時間分の約7割が短縮されるとともに、今後予定されている大規模更新工事を行う際の代替ルートとして機能。

＜東名阪道リフレッシュ工事の状況＞

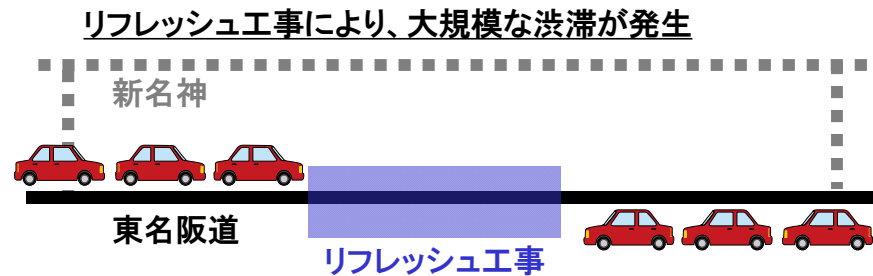


＜東名集中工事期間中の御殿場JCT～三ヶ日JCTの平均所要時間(実績)＞

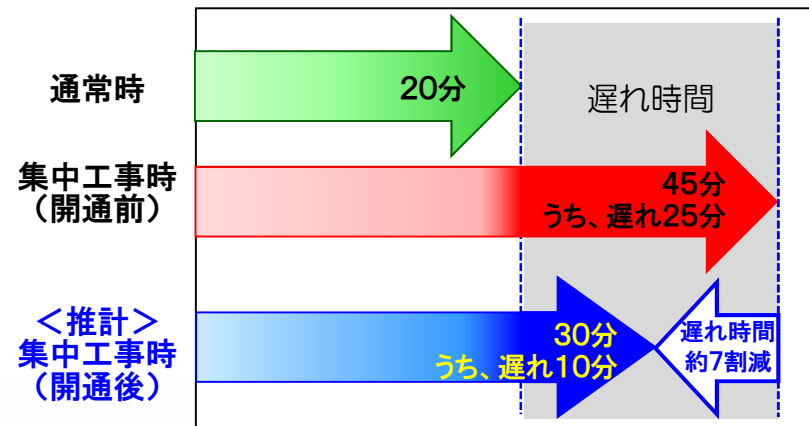


出典：新東名(静岡県)インパクト調整会議「新東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通後1年間の交通状況および整備効果」  
 通常時：2012年9月25日～9月28日の平日  
 開通前：2011年10月11日～10月21日の平日  
 開通後：2012年10月9日～10月19日の平日

新名神開通前



＜東名阪道リフレッシュ工事期間中の四日市JCT～亀山JCTの平均所要時間＞



開通前：2014年度東名阪道リフレッシュ工事期間中の平均所要時間  
 開通後：2014年度東名阪道リフレッシュ工事期間中時間×御殿場JCT～三ヶ日JCTの減少比率から算出

## 3-2. 円滑なモビリティの確保

### ③ 高速バスの利便性向上

- 2008年2月の新名神(亀山JCT~草津田上IC)の開通により、名古屋方面と関西方面の間を結ぶ従来の名神ルート of 経路便に加え、新名神ルートが新設、年々増便。なお、三重県内は混雑が発生する東名阪道を通るルートとなっている。
- 新名神(四日市JCT~菟野~亀山西JCT)の開通により、更なる所要時間の短縮や定時制が確保され、高速バスの利便性の向上に貢献。

＜【例】 名古屋(名鉄バスセンター)～

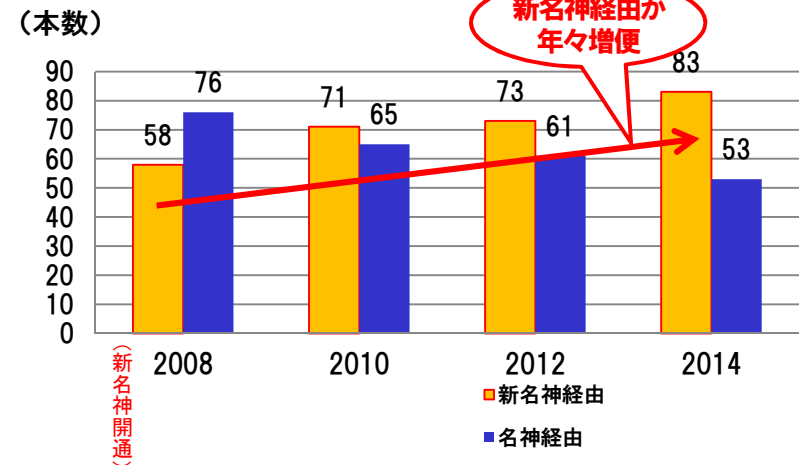
神戸(三宮バスターミナル)間高速バス 超特急便の経路＞



現在の東名阪道混雑時より**15分短縮**され  
更に利便性が向上

東名阪道経由(混雑時) 205分→新名神経由 190分

＜新名神を経由する高速バス運行本数の推移＞



出典: 出典: 2008~2012は、高速バス時刻表((株)交通新聞社)、  
2014年はインターネットなどによるNEXCO調べ  
※高速バス時刻表は各年の夏~秋号(7月~11月)を使用  
※路線バス事業者が運行する昼行便のみを対象

※ 現況混雑時: 現行ダイヤにおいて亀山西JCT~四日市JCT間のみ渋滞した場合を、2010道路交通センサス平日混雑時旅行速度をもとに算出

新名神ルート: 現行ダイヤで亀山西JCT~四日市JCTを新名神の指定最高速度で走行すると想定して算出



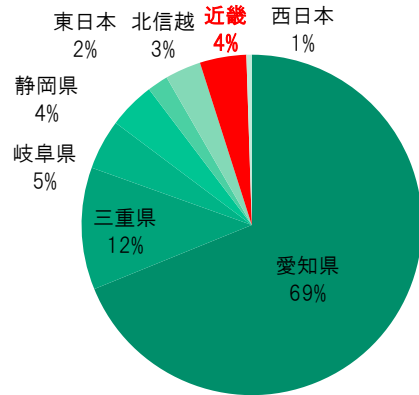
# 3-3. 物流効率化の支援

## ① 物流の効率化



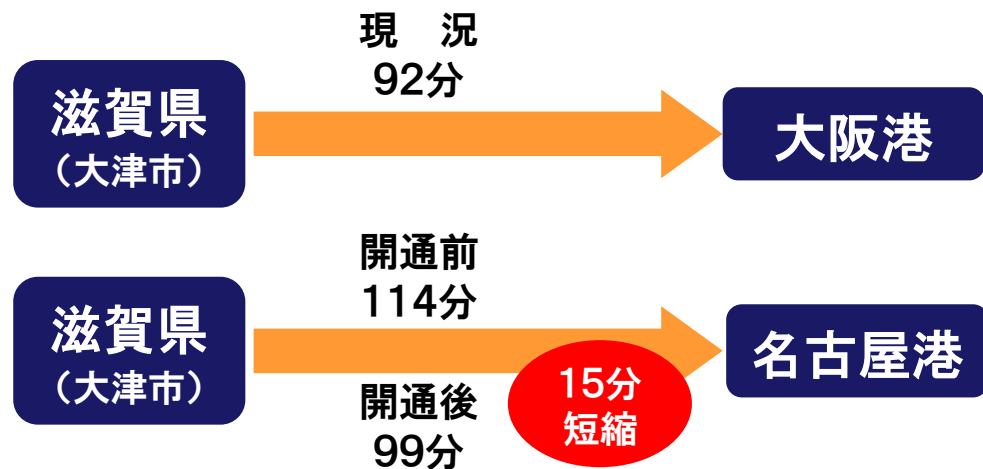
- 名古屋港の后背地は中京圏が主であり、近畿圏からの輸出貨物の取扱量は低いものの、新名神 草津田上～亀山 JCTの開通以降は、名港管理組合では滋賀県も新たな后背地として位置付けられている。
- 新名神の開通により、滋賀県から東名阪道を経由せずに搬送することが可能となり、大阪港と時間距離差が短縮。現在、大阪港が主要港である滋賀県からの取扱貨物量が増加し、名古屋港の活性化に貢献。

＜名古屋港取扱輸出貨物の生産地内訳＞



出典：2013コンテナ貨物流動調査

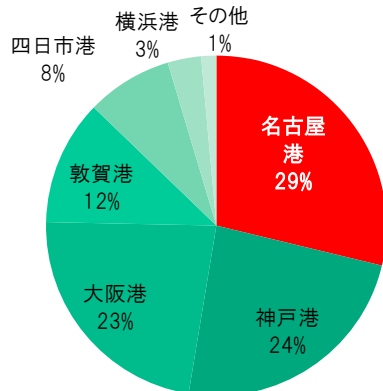
＜滋賀県から大阪港および名古屋港までの所要時間＞



※所要時間の算定

- ・開通前：2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合
- ・開通後：新名神（亀山西JCT～四日市JCT）を規制速度(100km/h)で、他の路線を2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合

＜滋賀県生産輸出貨物の船積港内訳＞



出典：2013コンテナ貨物流動調査

### ＜名古屋港管理組合の声＞



名古屋港の后背地は主に中京圏ですが、滋賀県に対しても従来からポートセールスを行っています。

新名神（亀山～四日市）の開通により名古屋港へのアクセスが向上すれば、滋賀県域のより広い範囲から名古屋港の利用が増えることを期待しています。

# 3-3. 物流効率化の支援

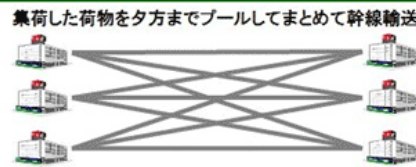
## ① 物流の効率化

- A社では、三大都市間の当日配達を実現する『止めない物流』の実現をめざし、厚木ゲートウェイ(大型物流施設)の開設に続き、名古屋、大阪でのゲートウェイ立地を進めているところ。
- 所要時間の短縮、到着時間の信頼性の高さなどから、新名神開通に寄せる期待が大きく、三大都市圏間の当日配送の実現に貢献。

### <ゲートウェイ構想による『止めない物流』の実現>

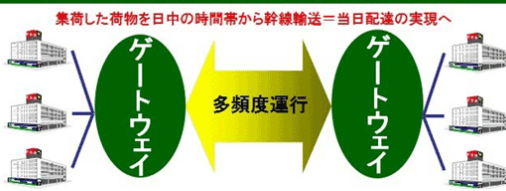
三大都市にゲートウェイ(大型物流施設)を開設し、集荷した荷物を日中の時間帯から幹線輸送することで、2017年には東京・名古屋・大阪の三大都市間で当日配達をする『止めない物流』を実現の予定。

#### 従来型の幹線輸送



集荷した荷物を夕方まで各物流施設で保管し、夜間に発送作業と到着作業を別々に実施するため、**幹線輸送は夜間にまとめて1回のみ。**

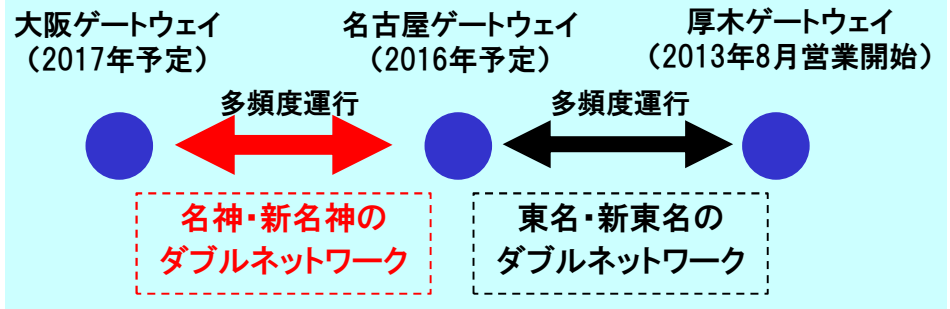
#### 「ゲートウェイ構想」が実現する多頻度幹線輸送



発着同時仕分けと省力化で24時間稼働が可能となり、発送・到着作業を日中から同時に行うことで、**主要都市間の宅急便の当日配達を実現する多頻度の幹線輸送が実現。**

出典：A社

### <東京～名古屋～大阪の三大都市間の物流イメージ>



### <A社の声>



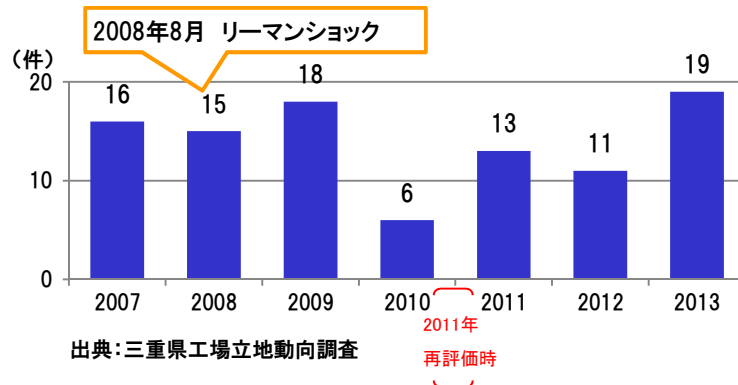
- ・厚木GW～名古屋・大阪の走行ルートは、8割が新東名、2割が東名です。
- ・走行ルート選択の理由としては、所要時間が短いこと、到着時間の信頼性が高いこと、アップダウンが少なく燃費が良いことが挙げられます。
- ・四日市JCT～亀山西JCT間開通後は高い頻度で利用する予定です。

# 3-3. 物流効率化の支援

## ②工場立地の促進

- 三重県北勢地域の工場の新設・増設件数は、リーマンショック後の経済不況から、工場立地件数は低迷していたものの、2011年再評価時以降増加傾向。また、北勢地域の製造品出荷額は、リーマンショック後一時減少したものの、2011年再評価時以降は回復傾向。
- 新名神の開通により、沿線地域の利便性が向上し、企業立地の増加及び地域産業の活性化に貢献。

＜北勢地域の工場新設・増設件数の推移＞



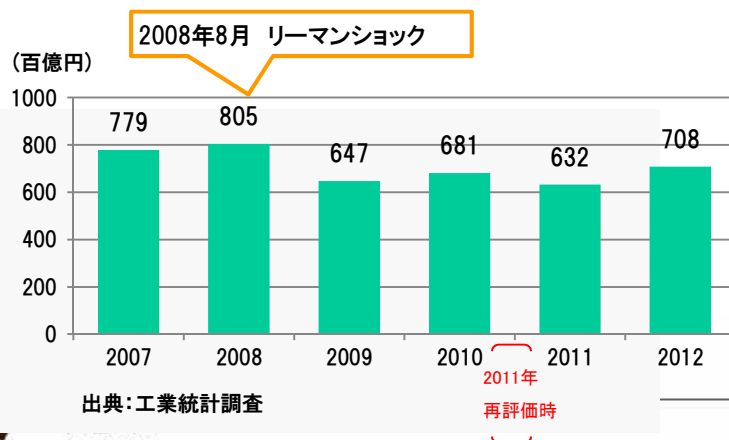
＜三重県企業誘致推進課の声＞



新名神の開通により、中部圏と関西圏の2大経済圏の連携軸が強化されることは、双方の圏域に重なる当県にとって、事業活動拠点としての優位性が高まります。

こうした点を積極的にPRし、企業誘致に取り組むこととしています。また交通網の発展による県内企業の競争力強化にも期待しています。

＜北勢地域の製造品出荷額等＞



＜沿線地域の企業の声＞



国外向け製品を搬出するトラック便が関空とセントレアへ毎日出ていますが、新名神が開通し東名阪の渋滞がなくなれば、国際線のフライト時刻に遅れることなくと思います。

また、毎朝の東京方面から来るパーツ搬入便が、渋滞に巻き込まれず時間どおり到着できるようになると思います。  
(電子機器メーカー)

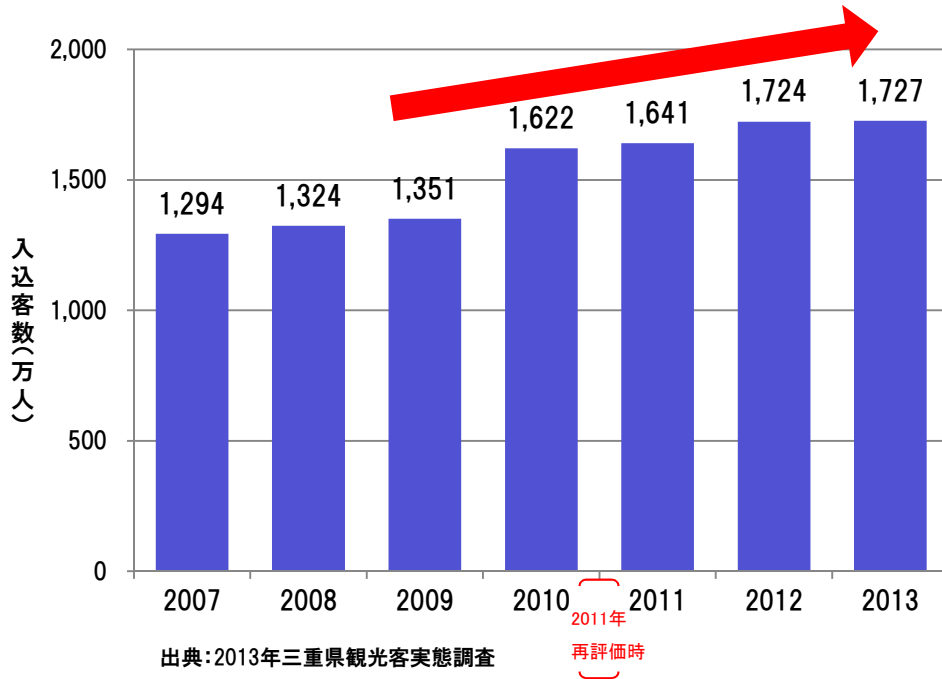
# 3-4. 個性ある地域の形成

## ①観光の活性化

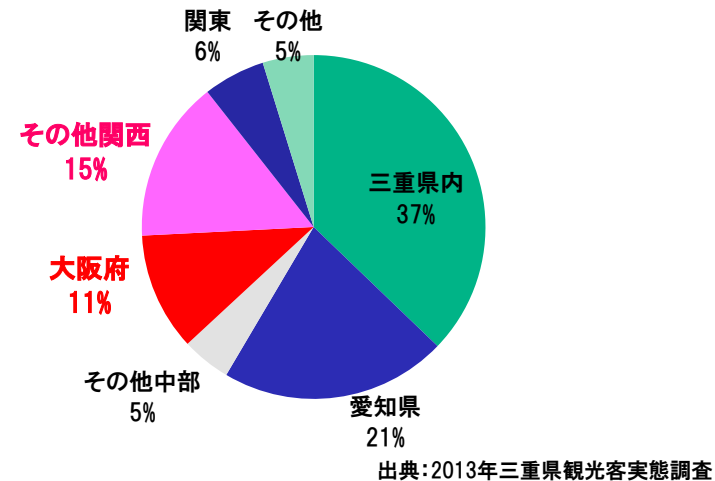


- 2013年の三重県北勢地域の観光入込客数は1,727万人で、2011年再評価時以降、約5%の増加。県外から三重県を訪れる観光客は、中部および関西方面が多く、中でも大阪府が11%、その他関西が15%を占めている。また来訪交通手段は自家用車が最も多い。
- 新名神の開通により、関西方面からの自家用車による来訪者の利便性が向上し、観光入込客数の更なる増加による地域の活性化に貢献。

＜北勢地域の観光レクリエーション入込客数(実数)の推移＞



＜観光入込客の発地内訳＞



＜観光客の交通手段＞

居住地から三重県までの移動			三重県内の移動		
1位	自家用車	68.0%	1位	自家用車	77.4%
2位	近鉄	14.8%	2位	バス・貸切バス	13.2%
3位	バス・貸切バス	11.7%	3位	近鉄	9.6%

出典: 2013年三重県観光客実態調査



# 3-4. 個性ある地域の形成

## ① 観光の活性化

NEXCO

- 2011年再評価時以降湯の山温泉の観光入込客数は約120万人となっていたが、2013年度は約225万人と増加。
- 新名神の整備により、湯の山温泉の直近に菰野ICが設置され、利便性の向上に貢献。

### <湯の山温泉組合の声>



すぐ近くに新名神菰野ICができることで、アクセス向上によるお客様の増加に期待します。新名神の開通時期に開湯1300年を迎えるので、地域活性化のきっかけにすべく地元でも取り組みを始めたところです。

### <名古屋から湯の山温泉へのアクセスルート>



↔	東名阪道ルート(現況平常時)	47分
↔	同 (現況混雑時)	49分
↔	新名神ルート	37分

現況の東名阪混雑時より12分短縮

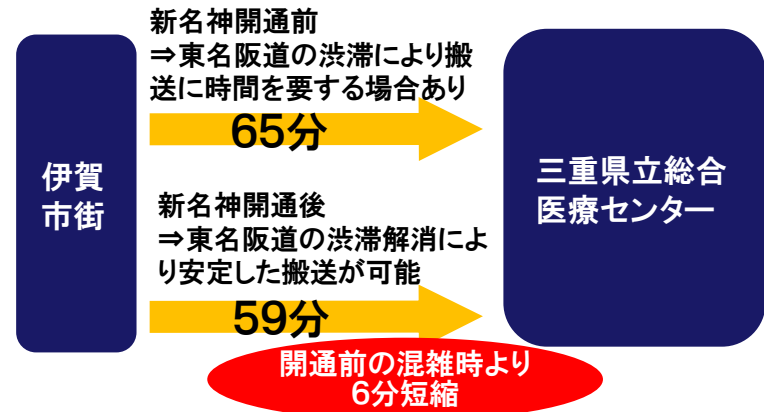
※現況平常時および新名神ルート: 経路全体を指定最高速度で走行した場合  
現況混雑時: 東名阪道 四日市JCT~四日市IC間が渋滞した場合を想定し、2010道路交通センサス平日混雑時旅行速度をもとに算出。他の区間は指定最高速度で算出。

# 3-5. 安全で安心できるくらしの確保

## ① 救急医療の支援

- 三次救急医療施設の2箇所は、東名阪道四日市ICが最寄りインターチェンジとなっているが、東名阪道の混雑により、迅速な救急搬送に支障を及ぼすおそれ。
- 新名神の開通により、東名阪道や四日市IC周辺の混雑が緩和され、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域の救急医療に貢献。

＜三重県の三次救急医療施設の位置＞



渋滞解消により東名阪経由の救急搬送時間が短縮

### ＜伊賀市消防本部の声＞



伊賀市から四日市方面の高次医療施設への転院搬送が、月に1～2回あります。東名阪道で渋滞に遭遇した場合、救急車両には道を空けてくれますが、それでも通常時に比べれば搬送に時間を要します。

1分1秒を争い、またいつ発生するかわからない救急搬送の立場から、新名神開通によって東名阪の渋滞がなくなれば非常に助かります。

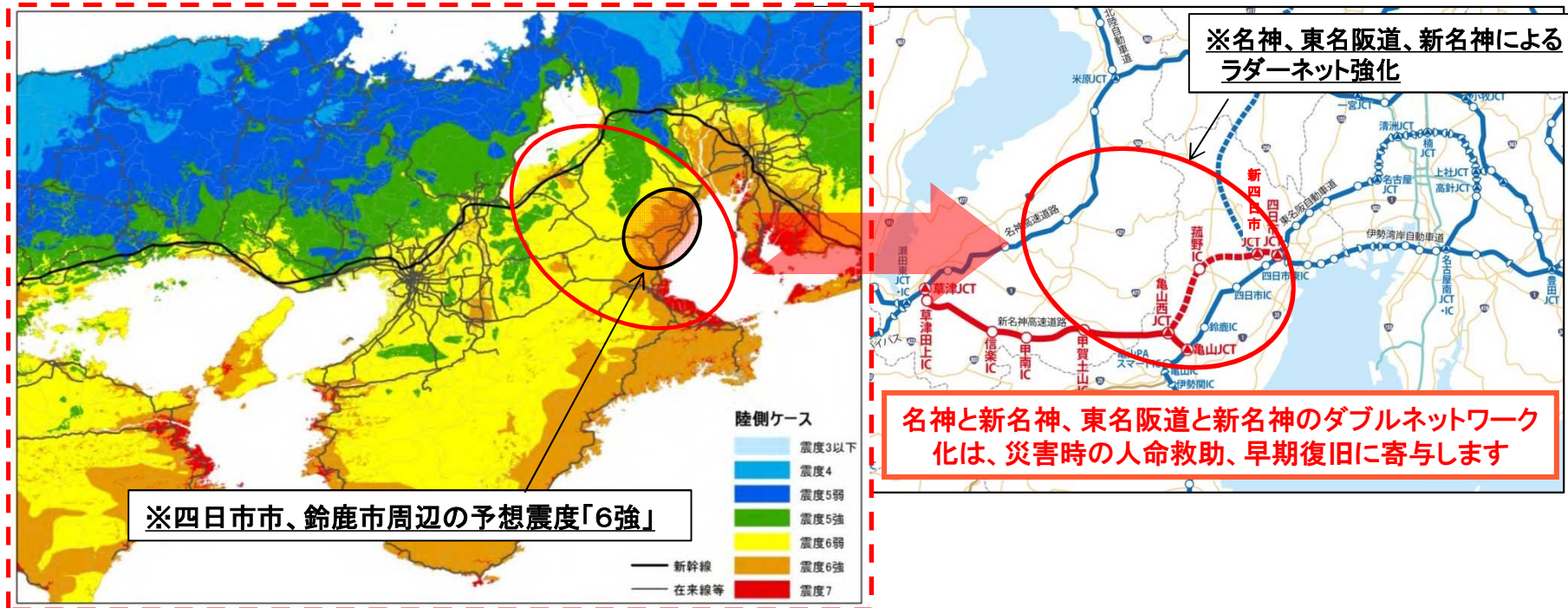
※時間差は、開通後：東名阪を救急車両が100km/hで走行した場合と、開通前：2010道路交通センサス混雑時旅行速度で走行した場合の比較により算定。

# 3-6. 災害への備え

## ①大規模災害時の早期復旧への貢献

- 南海トラフ巨大地震発生時の最新の被害想定でも、北勢地域では震度6強の大きな揺れが想定されており、地震発生により被災する可能性が高く、被災地の救援・救護活動、復旧活動に支障を及ぼすおそれ。
- 新名神の開通により、東名阪道・名神とダブルネットワークを形成することにより、被災地への進出の際、リダンダンシーが確保され、災害時の救援・救護活動、早期復旧に貢献。

<南海トラフ巨大地震による震度分布(陸側ケース)>



出典：内閣府中央防災会議防災対策推進検討会議  
「南海トラフの巨大地震の被害想定(第二次報告)のポイント」(2013年3月18日発表)

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果

近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～菟野)の整備有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象にしています。B/Cの算出にあたっては、基準年次における現在価値化を行い算定しています。

### ■便益(B:Benefit)

- ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益

### ■費用(C:Cost)

- ①建設費 ②維持管理費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2008年11月 国土交通省)
基本的事項	検討年数	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年度	2015年度
交通流の推計時点		2030年度
推計の基準となる交通基礎データ		2005年度道路交通センサス
費用・便益の算定	便益	推計時点の便益を基準とし、ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績及び類似区間の実績をベースに算定
残事業B/Cにおける便益・費用		基準年次以降の便益、費用を計上



## 4. 費用対効果分析方法・分析結果



### ■全体事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	5,422億円	615億円	219億円			
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	4.0	14.1%
	1,428億円		152億円	1,581億円		

### ■残事業

便益(B)	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	総便益	費用便益比 (B/C)	経済的 内部収益率 (EIRR)
	5,422億円	615億円	219億円			
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用	8.0	34.6%
	629億円		152億円	782億円		

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年:2015年度

## 4. 費用対効果分析方法・分析結果



### ■事業費増加の要因

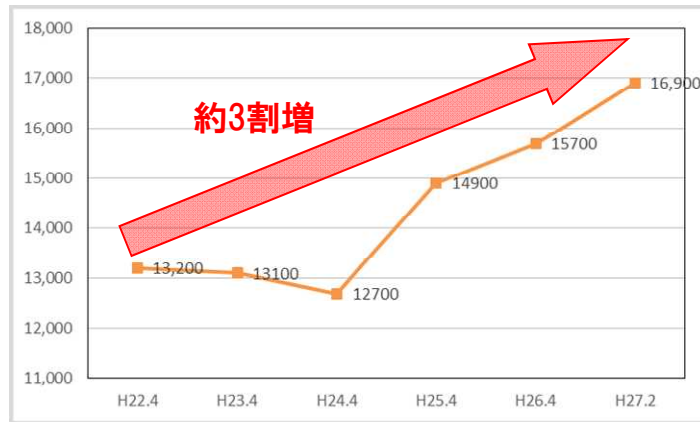
[税込]		
項目	事業費の増加要因	増加額
①物価アップによる増	○労務費、材料費の単価上昇によるもの	約52億円
②台風の影響による切土のり面の土砂崩れに伴う対策費	○台風の影響により四日市市北山地区の切土のり面が崩落したことをうけ、同様の地質である切土区間において、コンクリートのり砕工や切土補強土工などを追加するもの。	約4億円
小計		約56億円

# 4. 費用対効果分析方法・分析結果

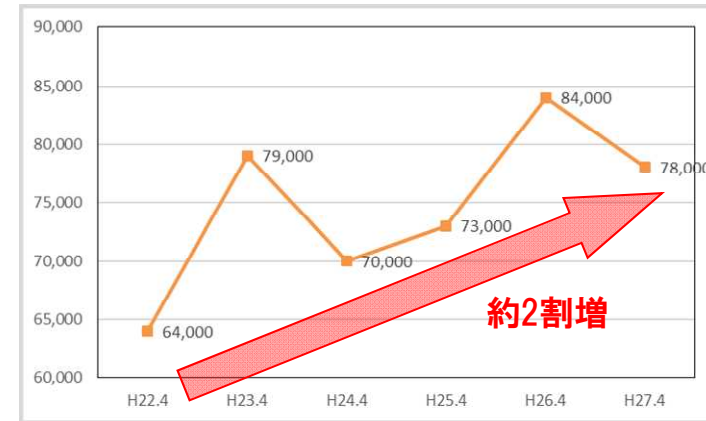
## ①物価アップによる増【約52億円増額】

平成22年以降、労務単価等の急激な上昇が続いているため事業費の増額が必要

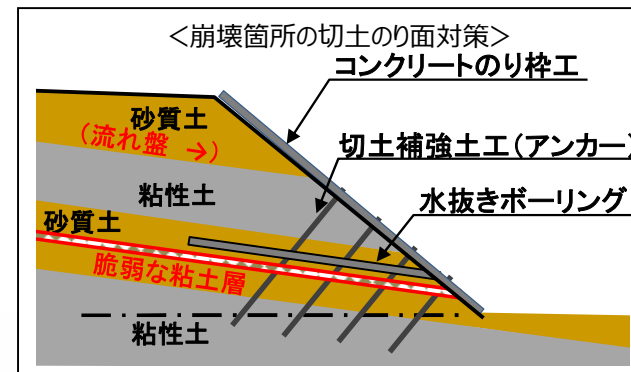
### ①労務単価の推移 三重県内における普通作業員



### ②材料単価の推移 三重県内におけるH鋼材



## ②台風の影響による切土のり面の土砂崩れに伴う対策費【約4億円増額】



# 5. 対応方針(原案)

## (1)事業進捗の見込みの視点

- ◆用地取得率99%、工事着手率100%。
- ◆今後は、残りの用地取得及び工事の全面展開を行い、完成予定年度までに完成することが可能。

## (2)事業の必要性に関する視点

事業の必要性は2014年評価時と同様。なお費用便益比(B/C)は算出の結果4.0 (2014年評価時4.1)

### 円滑なモビリティの確保

- ◆2011年再評価時以降、東名阪道(四日市JCT～亀山JCT)は、交通量が約4%増加し、渋滞対策として四日市JCT付近の暫定3車線運用の実施により渋滞は減少しているものの、依然として渋滞が発生しており、新名神高速道路の整備により、東名阪との交通量の分担による渋滞緩和及び集中工事期間中の所要時間が短縮されるとともに、今後予定されている大規模更新工事を行う際の代替ルートとして機能。
- ◆東名阪道を経由する高速バスが新名神ルートへ移行し、更なる所要時間の短縮や定時性の確保による利便性の向上に貢献。

### 物流効率化の支援

- ◆所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、沿線に立地する企業等の利便性が向上し、新たな企業立地の促進及び地域産業の活性化に貢献。また滋賀県から名古屋港への取扱貨物量の増加に貢献。

### 個性ある地域の形成

- ◆沿線のゴルフ場へのアクセスが向上及び定時性が確保されるとともに、近隣にICが無かった観光エリアへのアクセスが向上し、観光入込客数増加による地域の活性化に貢献。

### 安全で安心できるくらしの確保

- ◆東名阪道や四日市IC周辺の渋滞緩和により、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域の救急医療に貢献。

### 災害への備え

- ◆東名阪とダブルネットワークを形成することにより、大規模災害発生時等のリダンダンシーが確保され、救援・救護活動、早期復旧に貢献。

### 費用便益比(B/C)

- ◆ 4.0

## 5. 対応方針(原案)

### (3)都道府県・政令市からの意見

#### 【三重県】

「近畿自動車道 名古屋神戸線(四日市JCT～菰野)」は、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーの確保、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、産業支援や地域の活性化に資する道路であるため、事業を継続し、早期完成されるようお願いします。

また、平成27年9月に発生した法面崩落により、供用が遅延となった四日市JCT～新四日市JCT間についても、安全を確保したうえで1日も早く開通できるようお願いします。

合わせて、菰野～亀山西JCT間における(仮称)鈴鹿PAスマートIC及び亀山西JCTのフルジャンクション化が本線と同時供用されるようお願いします。

### (4)対応方針

- ◆当事業は継続が妥当。  
今後も引続き、完成予定年度に向けて事業を継続する。