

個別事業の評価

近畿自動車道 名古屋神戸線
(菰野IC～亀山西JCT)

目次

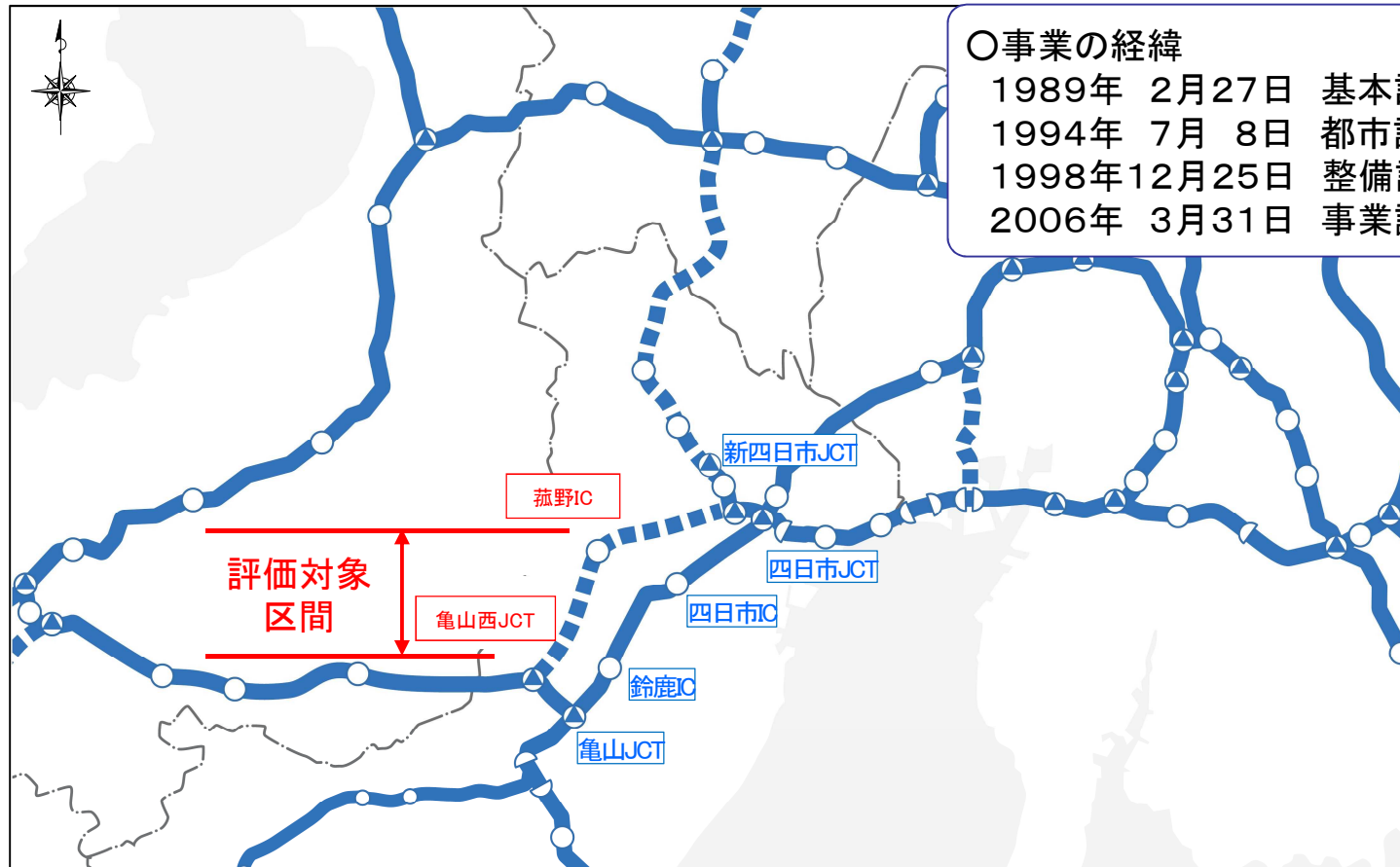


1.	路線概要	P2
2.	事業進捗の見込みの視点	P3
3.	事業の必要性に関する視点	
3-1.	前回(2013年)の委員会での意見	P4
3-2.	円滑なモビリティの確保	P5~P8
3-3.	物流効率化の支援	P9~P11
3-4.	都市の再生	P12
3-5.	個性ある地域の形成	P13
3-6.	安全で安心できるくらしの確保	P14
3-7.	災害への備え	P15
4.	費用対効果分析方法・分析結果	P16~P19
5.	対応方針(原案)	P20~P22

1. 路線概要

NEXCO

- 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:三重県三重郡菰野町^{みえぐんこものちょう}～亀山市安坂山町^{かめやましあさかやまちょう}
- 延長:約15km
- 規格:第1種第1級 設計速度120km/h【暫定供用時:第1種第2級】
- 車線数:暫定4車線(完成6車線)



○事業の経緯

- 1989年 2月27日 基本計画決定
- 1994年 7月 8日 都市計画決定
- 1998年12月25日 整備計画決定
- 2006年 3月31日 事業許可・機構協定締結

※未供用区間のJCT・IC名は仮称。以下、同様

2. 事業進捗の見込みの視点

NEXCO

○用地取得が概成し、橋梁・トンネル等工事を全面展開中で計画通り進捗しており、完成予定年度までの開通が可能

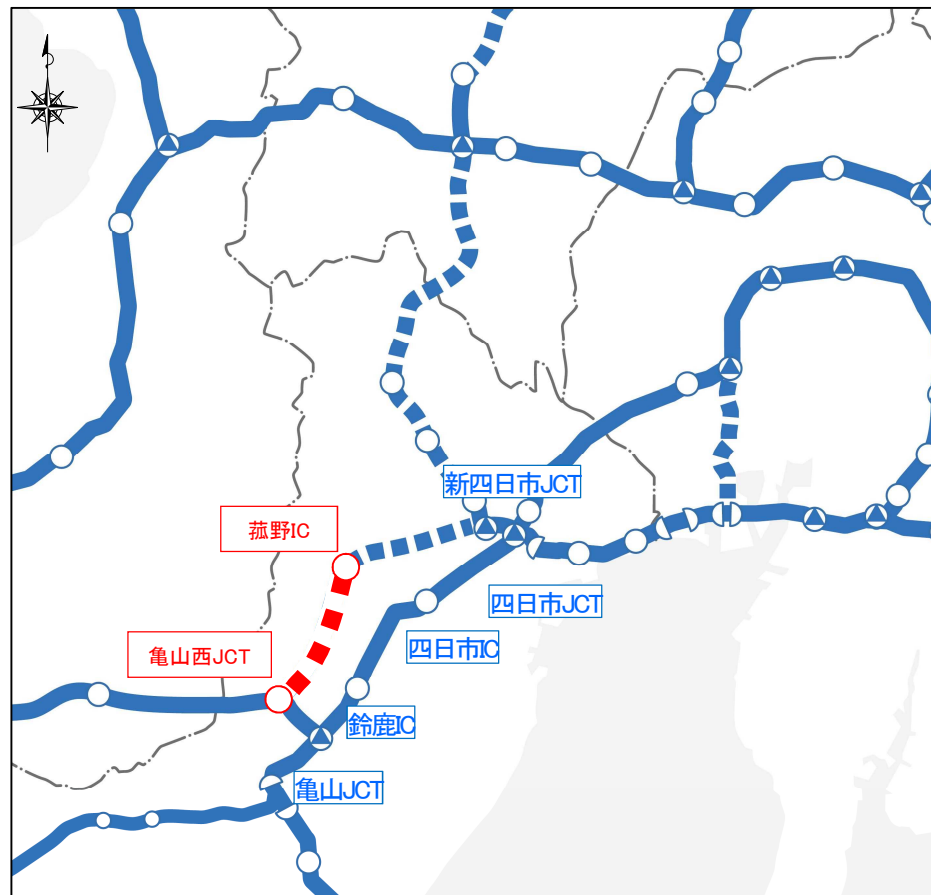


鈴鹿PA



安坂山高架橋

全長204m(上) 234m(下)



事業許可・協定

測量・調査

設計協議

用地取得

工事

開通

区間	菰野IC～亀山西JCT	新四日市JCT～菰野IC
進捗状況	用地概成・工事全面展開	用地概成・工事全面展開
開通予定	2018年度	2018年度

3. 事業の必要性に関する視点

3-1. 前回(2013年)の委員会での意見

- 原案の作成にあたっては、マニュアルに沿った評価に加えて、より分析・評価の理解が深まるような工夫が必要なのではないか
- 新東名(第二東海自動車道横浜名古屋線)や新名神(近畿自動車道名古屋神戸線)など、リダンダンシーを発揮する重要な路線であることから、早期の整備が望まれる。また、6車線整備により設計速度120km/hといった計画が活かせるようお願いしたい

	前回(2013年)の評価	今回評価
評価の改善点	・ 渋滞量や事故率、工業製品出荷額の推移など<u>社会情勢の変化を中心</u>に整理	・ 社会情勢の変化を踏まえたうえで、渋滞量や事故率の減少による<u>高速バスの需要の拡大や沿線及び周辺観光地の入込客数の増加等、事業の効果を中心</u>に整理

3-2. 円滑なモビリティの確保

①交通集中及び事故による渋滞の緩和

1) 交通集中による渋滞及び事故の減少

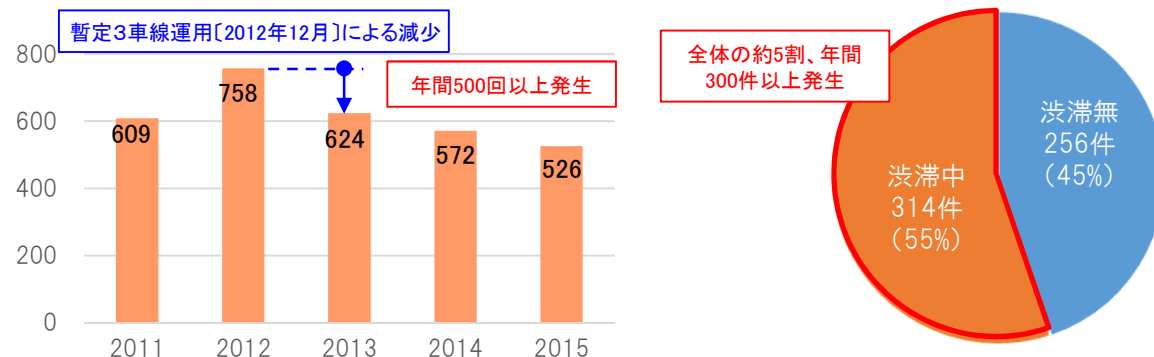
- 東名阪自動車道(四日市JCT～亀山JCT)では年間500回以上の交通集中渋滞が発生し、渋滞中事故が全体の5割
- 東名高速道路(御殿場JCT～三ヶ日JCT)では新東名の開通により東名の交通が分散して、交通集中渋滞が92%減少し、併せて渋滞中事故が85%減少しており、新名神(四日市JCT～亀山西JCT)の開通により東名阪の交通が分散して、大幅な渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待されます。また、平行する国道においても交通の分散による混雑緩和が期待されます



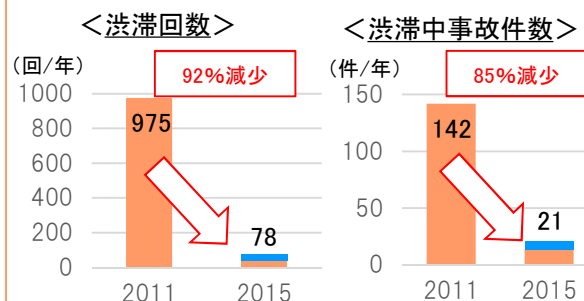
出典: 渋滞箇所は、三重県道路交通渋滞対策推進協議会発表「地域の主要渋滞箇所の公表について」(2013.1.22)、以下、同様。



<東名阪(四日市～亀山)の交通集中渋滞回数の推移と渋滞中事故の割合(2015)>



- 東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)では、交通集中による渋滞回数及び渋滞中事故件数が大幅に減少 (■ 東名 ■ 新東名)



- 東名阪の亀山から四日市間の渋滞の際には、平行する一般道も渋滞している
- 新名神には大いに期待している

A運送会社ヒアリング結果

- 東名阪は、荷主からの指定もあり利用せざるを得ないが、週末の渋滞が特にひどい。新名神の開通により渋滞が解消すれば非常にありがたい

B運送会社ヒアリング結果



※渋滞の定義: 速度40Km/h以下の状態が、1Km以上かつ15分以上継続した状況を1カウント

出典: 高速道路交通管制データ整理分析報告書及び交通事故統計報告書

3-2. 円滑なモビリティの確保

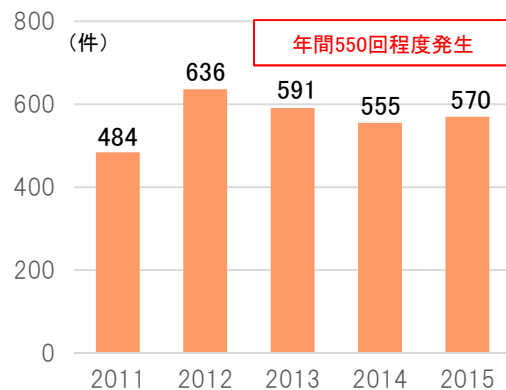
①交通集中及び事故による渋滞の緩和

2) 事故による渋滞の減少

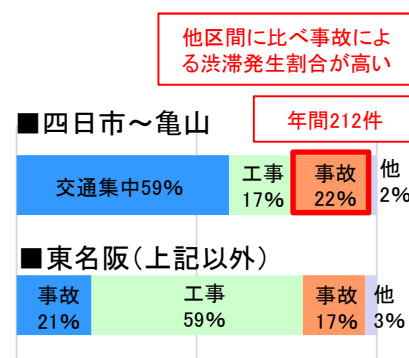
- 東名阪(四日市JCT～亀山JCT)では、年間約600件の事故が発生し、事故に起因する渋滞も多い
- 東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)では、新東名の開通後、事故件数が21%減少したことで事故渋滞件数が65%減少しており、新名神(四日市JCT～亀山西JCT)の開通に伴う交通の分散により、事故渋滞が減少し、安全性・定時性の向上とドライバーの負担軽減に寄与します

- 3) 新名神の開通に伴う交通の分散により、東名阪で交通集中や事故等により年間約1,000回発生している渋滞の減少に寄与します

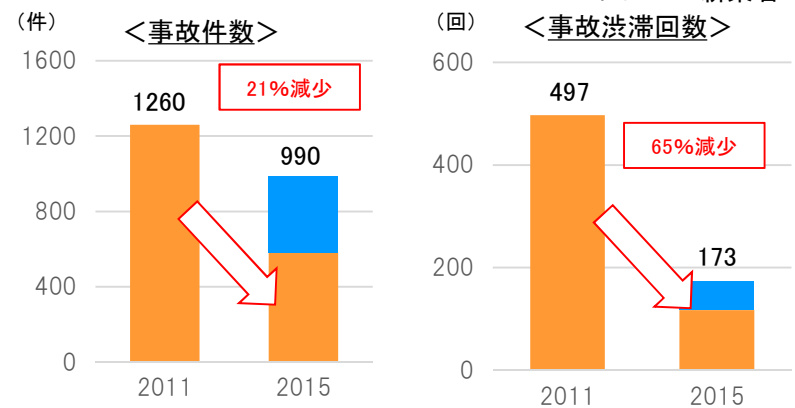
<四日市～亀山間の事故件数>



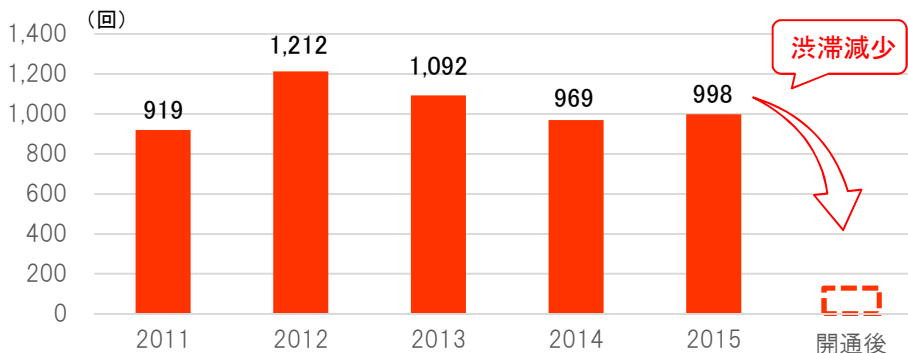
<要因別渋滞の発生割合(2014)>



- 東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)では、事故が減少したことで、事故渋滞が減少



<四日市～亀山間の全渋滞回数(交通集中・工事・事故・他)>



- 東名阪は、お盆や年末年始だけではなく、朝夕の通勤時においても渋滞が激しく時間が読めず、時間の余裕をもって出発しており、その分、労務時間も伸びている
- 新名神の開通による東名阪の渋滞の解消に大いに期待している

A運送会社ヒアリング結果

- 新東名愛知県区間が開通し、走りやすくなった。時間の短縮により、疲れやすさは減っている
- 東名阪は、四日市JCTや鈴鹿ICあたりで渋滞が発生しており、新名神の開通で渋滞が解消されると良い

C運送会社ヒアリング結果



※渋滞の定義: 速度40Km/h以下の状態が、1Km以上かつ15分以上継続した状況を1カウント

3-2. 円滑なモビリティの確保

②高速・路線バスの利便性向上

NEXCO

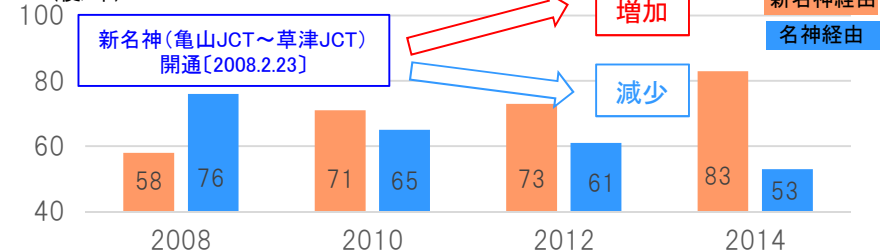
- 新名神(亀山JCT～草津JCT)の開通後、名古屋と関西方面を結ぶ高速バスが新名神にシフトしており、休日等において東名阪の渋滞により大幅な遅れが発生しているものの、バスの便数は増加傾向
- 新名神の開通により東名阪を通行する高速バスの定時性が向上し、需要の拡大が期待されます
- また、平行する国道を通行する路線バスにおいても、定時制の向上が期待されます

<高速・路線バスの運行状況>



出典: (バス路線)Cバス会社ヒアリング

○名古屋～関西方面を運行する高速バスが名神から新名神にシフト
(便/年)



※時刻表(交通新聞社)等からのNEXCO中日本調べ(7～11月、路線バス事業者の昼行便が対象)

- 大阪に行くのは名神より新名神の方が近いので、バス路線を新名神にシフトしてきている

Aバス会社ヒアリング結果



- 名古屋から関西方面の高速バスを運行しているが、繁忙期には東名阪の渋滞で到着が遅れることがある。名神に迂回する場合もあるが、半分以上の便で遅れが出ている

Bバス会社ヒアリング結果



- 新東名愛知県区間開通前は、東京からの高速バスが2～3時間遅れることもあったが、開通により**音羽蒲郡付近での渋滞による遅延が解消された**。**新名神の開通においても同様の効果を期待している**

- 四日市と鈴鹿市を結ぶ**路線バス**を運行しているが、国道1号の渋滞で、休日・繁忙期には**30分～1時間程度遅れる**ことがある。新名神の開通により**国道の渋滞緩和にも期待**している

Cバス会社ヒアリング結果

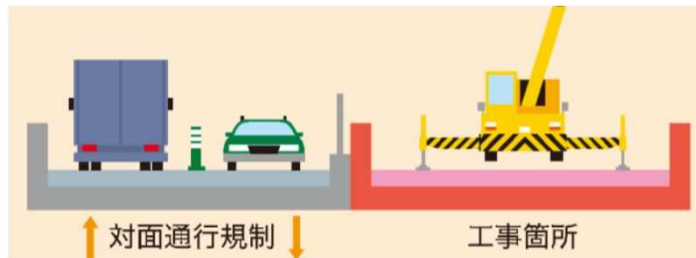


3-2. 円滑なモビリティの確保

③大規模更新事業実施のための代替ルートの確保

- 東名阪は開通後40年以上が経過しており、今後、「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・大規模修繕事業)」の実施による長期間の対面通行規制が必要となるが、交通量が多い東名阪では実施が困難
- 新名神が東名阪の代替ルートとして機能することで、大規模更新・大規模修繕事業の実施が可能となります

<対面通行規制のイメージ>



【橋梁損傷】



【集中工事による渋滞】

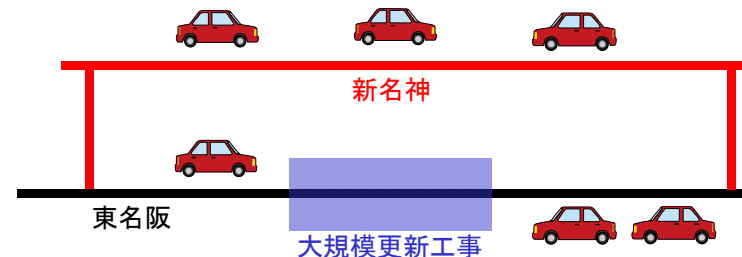
○新名神がない場合

対面通行規制により大規模な渋滞が発生



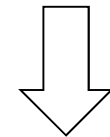
○新名神がある場合

新名神が代替路として機能し円滑な交通を確保



四日市～亀山

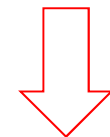
通常20分



更新工事時

40分※
(+20分)

最大140分
(+120分)



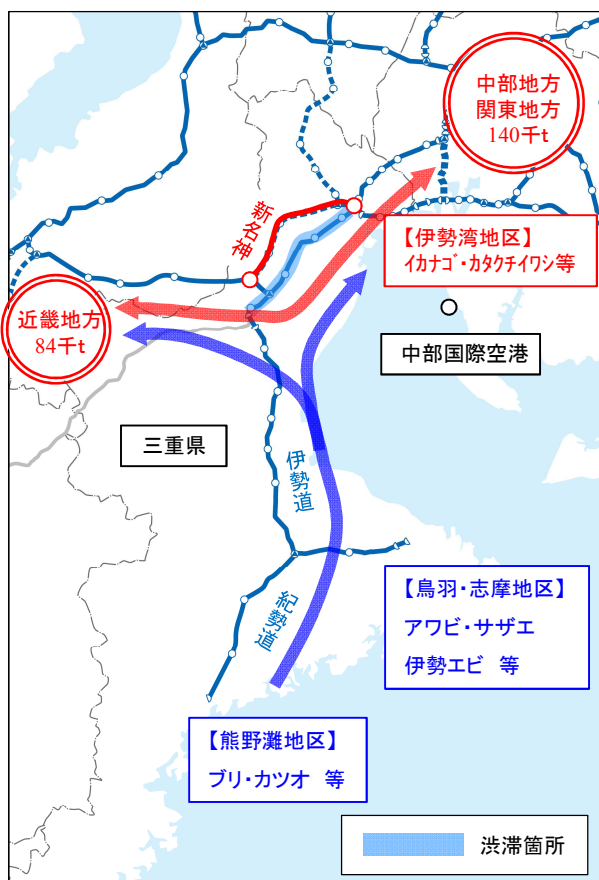
影響軽減

※NEXCO中日本調べ(2016年4月集中工事期間中の東名阪四日市JCT～亀山JCT間(上り線)の日中平均所要時間)

3-3. 物流効率化の支援

①農林水産物の出荷量拡大

- 三重県は、漁獲量で全国第5位を誇る有数の水産県で、国内における三重県のシェアは増加傾向であり、近畿や中部・関東地方へも輸送
- 2014年には「農林水産物・食品輸出促進協議会」を設置し、輸出相手国への働きかけと魚のブランド化などで市場を開拓しながら海外輸出を推進
- 新名神開通により、輸送時間が短縮し定時制が向上することで、更なる出荷量の拡大が期待されます

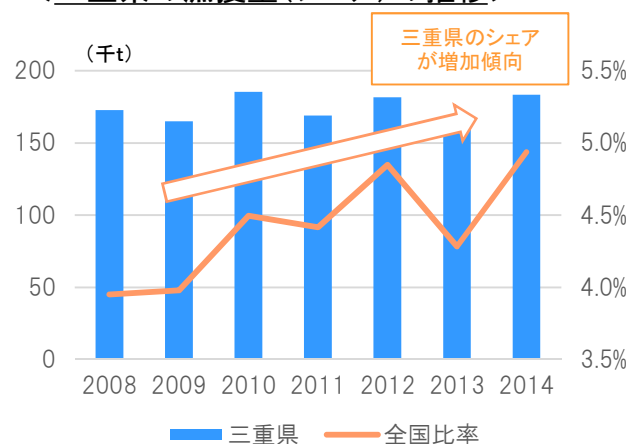


※輸送量は、国土交通省「貨物地域流動調査」府県相互間輸送トン数表(自動車)農水産物の輸送量(2014)

<都道府県別漁獲量(2014)>

	都道府県	漁獲量(千t)
1	北海道	1,104
2	長崎県	240
3	茨城県	224
4	静岡県	197
5	三重県	183
6	宮城県	176
7	千葉県	135
8	青森県	128

<三重県の漁獲量(シェア)の推移>

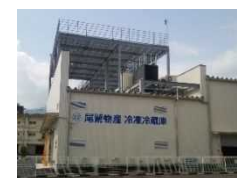


※出典：農林水産省『平成26年漁業生産額』

○三重県では、2015年7月にブランド養殖魚「高知すくもの夏ぶり」を中部国際空港から初出荷



写真提供：中部国際空港株式会社



写真提供：尾鷲物産株式会社

輸出拡大に向け、急速冷凍保管庫を新規建設(2016.7完成、投資額5億円)

空港に決まった時間に届ける必要がある。新名神により東名阪の渋滞が緩和すれば、配送時間が読めるので配送遅延の不安もなくなり、新名神整備に大いに期待している

三重県尾鷲市内水産加工企業へのヒアリング結果



3-3. 物流効率化の支援

②地域産業の活性化

NEXCO

- 東海3県(愛知・三重・岐阜)は、輸送用機械器具製造業が盛んであり、3県は互いに主要な取引先となっており、特に愛知県と三重県の結び付きが強い
- サプライチェーンが確立され定刻での物資輸送が求められるなか、新名神の開通により安定的な需給体制が整うことで生産性の向上が期待されます
- また、新名神の開通により他県へのアクセス性が向上し工場立地の促進も期待されます

○愛知県の製造品出荷額(億円)と他県との貨物輸送量(千t)

製造品	出荷額	率
輸送用機械器具	235,100	54%
鉄鋼	5,900	6%
電気機械	4,100	5%

取引先	輸送量	率
①三重	6,580	22%
②静岡	5,920	20%
③岐阜	4,100	14%

○三重県の製造品出荷額(億円)と他県との貨物輸送量(千t)

製造品	出荷額	率
輸送用機械器具	22,700	22%
電子部品	19,400	18%
化学工業	13,600	13%

取引先	輸送量	率
①愛知	6,580	50%
②長野	1,100	8%
③岐阜	470	4%

○岐阜県の製造品出荷額(億円)と他県との貨物輸送量(千t)

製造品	出荷額	率
輸送用機械器具	9,000	18%
金属製品	4,400	9%
プラスチック製品	4,400	9%

取引先	輸送量	率
①愛知	4,100	58%
②三重	470	7%
③神奈川	390	5%

製造品出荷額:各県の工業統計調査結果(2014)
貨物輸送:貨物地域流動調査(2014 国土交通省)より

○プレス部品を製造し愛知県を中心に出荷。サプライチェーンが確立され定刻での物資輸送が求められている。新名神が出来れば菰野ICを利用する
(A社(自動車部品工場)ヒアリング結果)

○愛知県内の自動車販売会社から廃車を搬入し、工場で分解してエンジンをリサイクルし出荷。新名神に近いこともあり、この地に工場立地した
(B社(自動車リサイクル工場)ヒアリング結果)



3-3. 物流効率化の支援

③物流の効率化

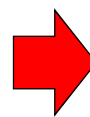
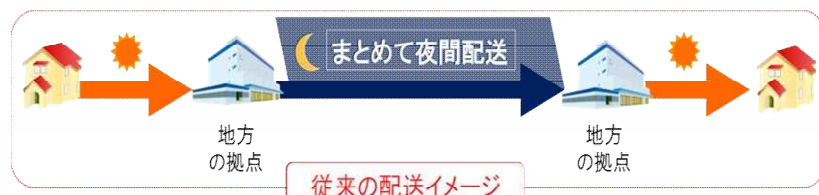
- 大手宅配便事業者が『止めない物流』を目指し、厚木・名古屋の大型物流ターミナルに引き続き、大阪でも整備を進めており、新名神の開通が三大都市圏間の当日配送を支援します
- 安定した運行と所要時間の短縮により、運送ドライバーの身体的・精神的な負荷が軽減され、安全で円滑な運行に寄与します

- 渋滞時には東名阪を迂回走行するように指示していますが、20分程度余計に時間がかかっています
- 新名神が完成すれば到着時間のばらつきも少なくなる
(A運送業者 ヒアリング結果)

- 東名阪の週末の渋滞は特にひどい
- 新東名愛知県区間の開通により時間が読め、計画的に休息が取れたり疲労感が大幅に緩和された
- 新名神が開通し東名阪の渋滞解消に大いに期待している
(B運送業者 ヒアリング結果)



当日配送の実現！



3-4. 都市の再生

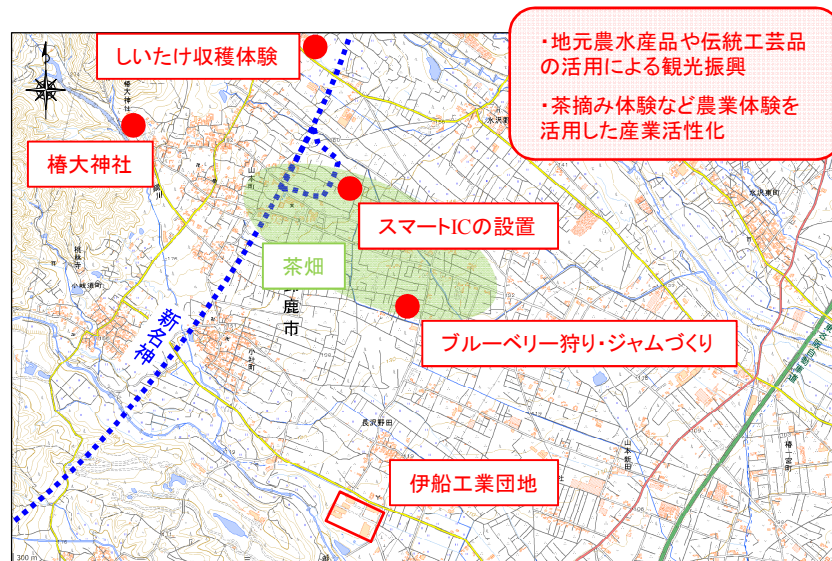
① 地方創生に向けた取組の支援

NEXCO

- 新名神沿線の鈴鹿市や菰野町では、新名神整備に伴い、インターチェンジを中心とした今後の土地利用計画を立案し推進
- 新名神の開通が、**沿線自治体の地方創生に向けた取組を支援**します

< 鈴鹿市 >

新名神高速道路鈴鹿PAスマートIC利活用計画



鈴鹿市ヒアリング結果

- 国土交通省の「高速道路のサービスエリア、パーキングエリアを活用した地域の活性化」モデルに採択され、**観光振興**や**企業誘致**など、**市の魅力を発信できる地域づくり**を目指します
- 鈴鹿PAスマートICが整備されれば、**周辺の農業や工業団地の経済活動が活性化**するとともに、**樺大神社やゴルフ場(5ヶ所)**への来訪者も増加することが期待されます

鈴鹿市ヒアリング結果



< 菰野町 >

菰野町都市マスタープラン

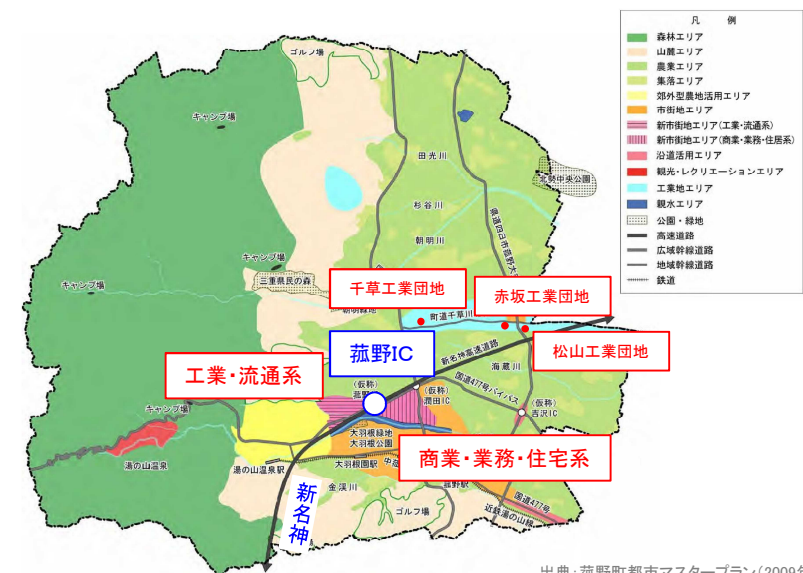


図 2-12 土地利用方針図

出典：菰野町都市マスタープラン(2009年3月)

- 菰野IC周辺を新都心拠点とした土地利用計画を策定中です
- 菰野IC東側には、ICに近い特性を活かした商業系・業務系・住居系等新たな**都市機能の導入**を図り、西側には**周辺環境に配慮した工業・流通系の産業基盤を形成**し、**新名神の開通を町の発展につなげたい**と思っています
- 整備に向けた協議を開始しており、地元の意向に沿って進めていきたい

菰野町ヒアリング結果



3-5. 個性ある地域の形成

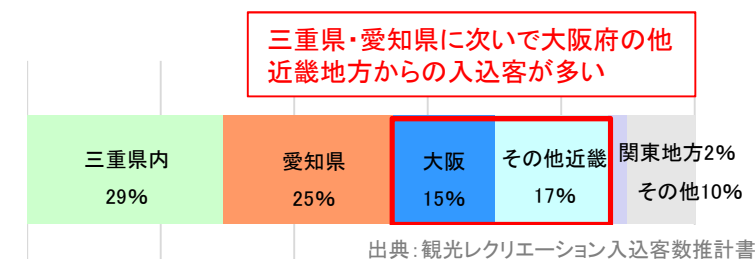
①沿線及び周辺観光地への入込客数の増加

- 三重県の観光地へは、近畿地方や愛知県からの観光客が多く、新名神の開通により東名阪の渋滞が緩和され、新名神周辺観光地への入込客の増加が期待されます
- 新名神沿線の菰野町や鈴鹿市ではインターチェンジが設置されアクセス性が向上し、観光入込客の増加による地域の活性化が期待されます
- 三重県では、2015年の外国人宿泊客の対前年伸び率が全国1位になるなど増加しており、中部国際空港からのアクセス性の向上により、宿泊客数の更なる増加が期待されます

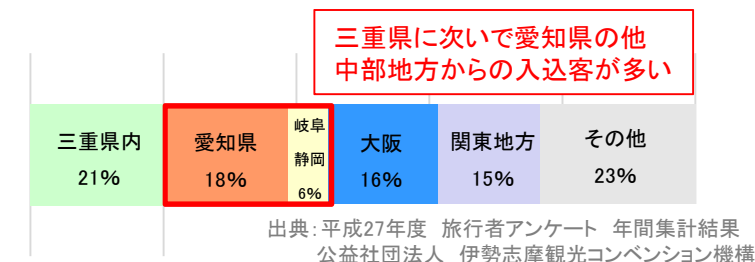


写真提供: ①長島観光開発㈱ ②神宮司庁 ③湯の山温泉協会 ④椿大神社

<三重県北部(北勢地域)への観光入込客>



<三重県南部(伊勢志摩地域)への観光入込客>



【③菰野町(240万人/年)】



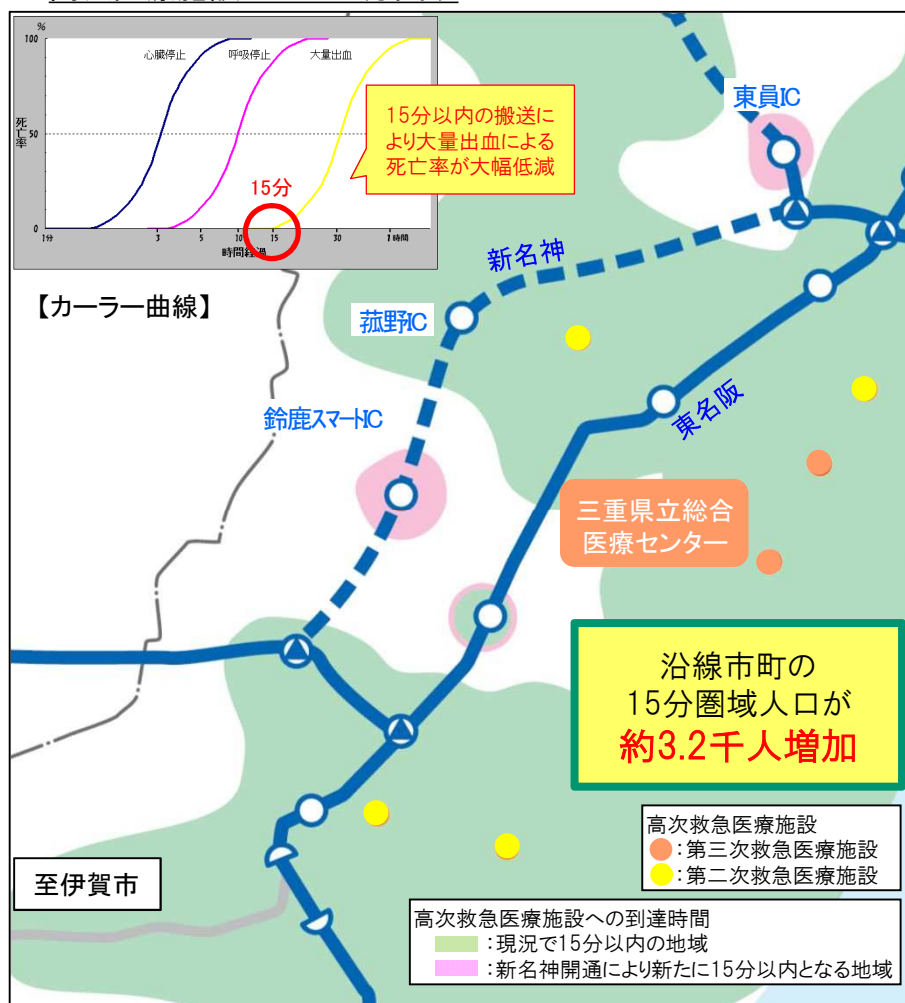
【④鈴鹿市(470万人/年)】

3-6. 安全で安心できるくらしの確保

①救急医療の支援

- 新名神の開通により、高次救急医療施設からの15分圏域が拡大、圏域人口が約3.2千人増加し、地域の救急医療を支援します
- 東名阪の混雑が緩和され、第三次救急医療施設への迅速かつ円滑な救急搬送が可能となります

<高次医療施設からの15分圏域>



新名神開通前
⇒東名阪の渋滞により搬送に時間を要する場合あり

69分

新名神開通後
⇒東名阪の渋滞解消により安定した搬送が可能

58分

開通前の混雑時より
11分短縮

○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

伊賀市消防本部ヒアリング結果

※時間差は、開通後に規制速度で走行した場合と、開通前に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

3-7. 災害への備え

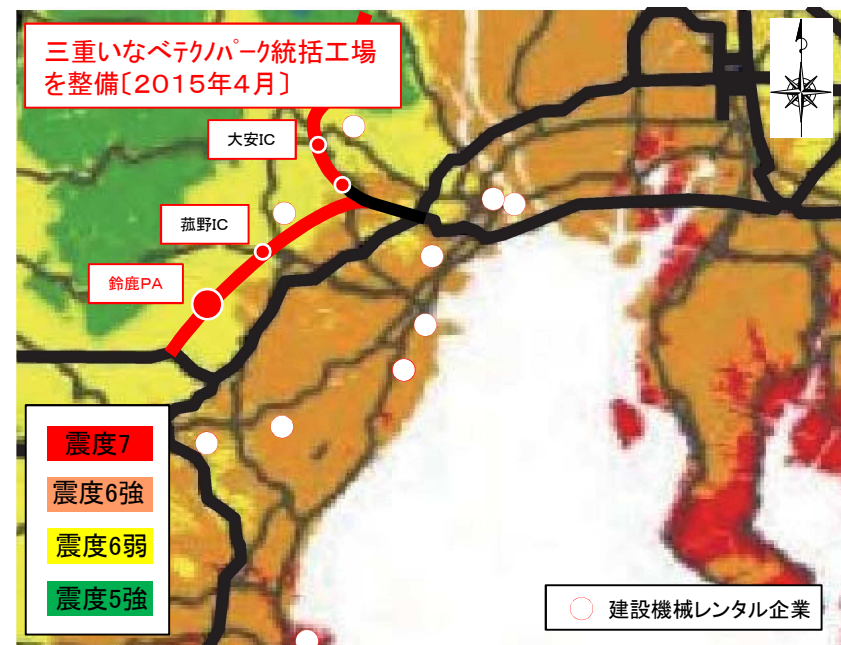
①大規模災害時の早期復旧への貢献

- 新名神は平行する東名阪よりも南海トラフ地震の影響が少なく、災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮され、鈴鹿PAを活用した支援活動や早期復旧に貢献します
- 建設機械レンタル企業では東日本大震災以降、自治体や企業等と災害協定を締結し必要な資器材の調達・運搬等における協力体制を構築しており、新名神の開通により迅速かつ的確な災害復旧を支援します

<大規模災害時における高速道路休憩施設の役割(イメージ図)>



<三重県内の大手建設機械レンタル企業の立地>



出典: 南海トラフ巨大地震の被害想定について(2013.3)



【自衛隊の集結基地として活用】



【お客様避難誘導訓練】

- 建設機械レンタル最大手企業が国内最大規模の整備工場を災害に強い内陸部に整備し大規模災害発生時における被災地域への建設機械輸送拠点機能を確保
- 同企業はNEXCO中日本グループ会社と災害協定を締結(2012.6)済で、災害時には協力し応急復旧を実施



写真提供: アクティオ

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(菰野IC～亀山西JCT)の整備の有・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
- 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
- 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

・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	2016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	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)
	5,878億円	614億円	159億円	6,651億円	3.3	13.7%
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,835億円		183億円	2,018億円		

■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)
	5,878億円	614億円	159億円	6,651億円	6.0	29.9%
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	924億円		183億円	1,107億円		

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: 2016年度

4. 費用対効果分析方法・分析結果



○ 事業費増額の要因

[税込]

項 目	事業費の増額要因	増減額
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	+125億円
②重金属含有土の発生による増	○自然由来の重金属含有土が発生したため対策費用の追加が必要となったもの	+30億円

4. 費用対効果分析方法・分析結果

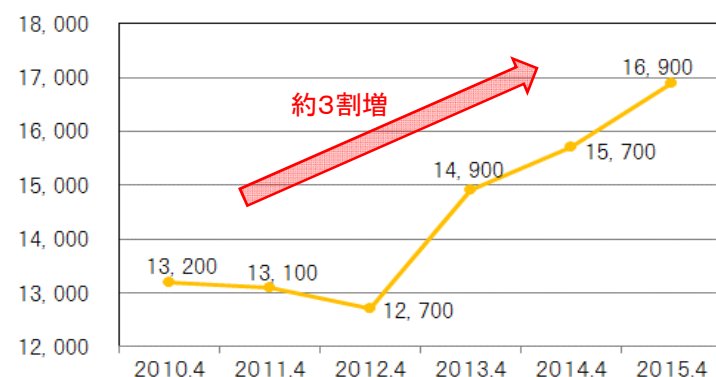
①物価アップによる増【約125億円増額】

2010年度以降、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

○労務単価の推移

例：主要労務単価（普通作業員）

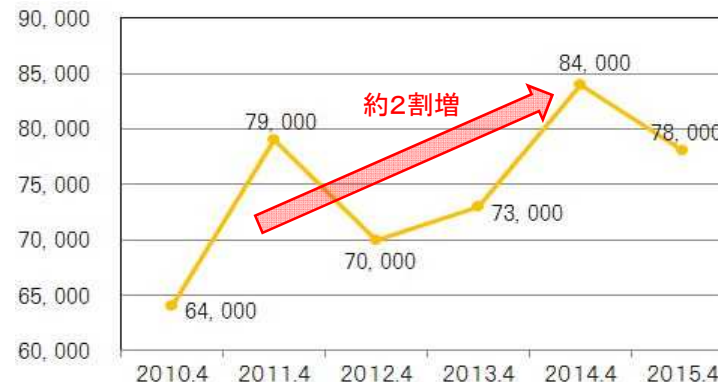
（円/日）



○材料単価の推移

例：主要材料単価（H鋼材）

（円/t）



②重金属処理による増【約30億円増額】

事業区間の一部の箇所にて自然由来の重金属含有土が約5万m³発生。対策費用の追加が必要



5. 対応方針(原案)

NEXCO

(1) 事業進捗の見込みの視点

- 用地取得が概成し、橋梁・トンネル等工事を全面展開中で計画通り進捗しており、完成予定年度までの開通が可能です

(2) 事業の必要性に関する視点

円滑なモビリティの確保

- 東名阪自動車道(四日市JCT～亀山JCT)では年間500回以上の交通集中渋滞が発生し、渋滞中事故が全体の5割を占めており、新名神(四日市JCT～亀山西JCT)の開通により東名阪の交通が分散して、大幅な渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待されます。また、平行する国道においても交通の分散による混雑緩和が期待されます
- 東名阪(四日市JCT～亀山JCT)では、年間約600件の事故が発生し、事故に起因する渋滞も多く、新名神(四日市JCT～亀山西JCT)の開通に伴う交通の分散により、事故渋滞が減少し、安全性・定時性の向上とドライバーの負担軽減に寄与します
- 新名神の開通に伴う交通の分散により、東名阪で交通集中や事故等により年間約1,000回発生している渋滞の減少に寄与します
- 新名神(亀山JCT～草津JCT)の開通後、名古屋と関西方面を結ぶ高速バスが新名神にシフトしており、休日等において東名阪の渋滞により大幅な遅れが発生しているものの、バスの便数は増加傾向であり、新名神の開通により東名阪を通行する高速バスの定時性が向上し、需要の拡大が期待されます。また、平行する国道を通行する路線バスにおいても、定時制の向上が期待されます
- 東名阪は開通後40年以上が経過しており、今後、「高速道路リニューアルプロジェクト(大規模更新・大規模修繕事業)」の実施による長期間の対面通行規制が必要となるが、交通量が多い東名阪では実施が困難であり、新名神が東名阪の代替ルートとして機能することで、大規模更新・大規模修繕事業の実施が可能となります

物流効率化の支援

- 三重県は、漁獲量で全国第5位を誇る有数の水産県で、国内における三重県のシェアは増加傾向であり、近畿や中部・関東地方へも輸送しており、新名神開通により、輸送時間が短縮し定時制が向上することで、更なる出荷量の拡大が期待されます
- 2014年には「農林水産物・食品輸出促進協議会」を設置し、輸出相手国への働きかけと魚のブランド化などで市場を開拓しながら海外輸出を推進しており、新名神開通により、輸送時間が短縮し定時制が向上することで、更なる出荷量の拡大が期待されます
- 東海3県(愛知・三重・岐阜)は、輸送用機械器具製造業が盛んであり、3県は互いに主要な取引先となっており、特に愛知県と三重県の結び付きが強く、サプライチェーンが確立され定刻での物資輸送が求められるなか、新名神の開通により安定的な需給体制が整うことで生産性の向上が期待されます。また、新名神の開通により他県へのアクセス性が向上し工場立地の促進も期待されます
- 大手宅配便事業者が『止めない物流』を目指し、厚木・名古屋の大型物流ターミナルに引き続き、大阪でも整備を進めており、新名神の開通が三大都市圏間の当日配送を支援します
- 安定した運行と所要時間の短縮により、運送ドライバーの身体的・精神的な負荷が軽減され、安全で円滑な運行に寄与します

5. 対応方針(原案)

NEXCO

(2) 事業の必要性に関する視点

都市の再生

- 新名神沿線の鈴鹿市や菰野町では、新名神整備に伴い、インターチェンジを中心とした今後の土地利用計画を立案し推進しており、新名神の開通が、沿線自治体の地方創生に向けた取組を支援します

個性ある地域の形成

- 三重県の観光地へは、近畿地方や愛知県からの観光客が多く、新名神の開通により東名阪の渋滞が緩和され、新名神周辺観光地への入込客の増加が期待されます
- 新名神沿線の菰野町や鈴鹿市ではインターチェンジが設置されアクセス性が向上し、観光入込客の増加による地域の活性化が期待されます
- 三重県では、2015年の外国人宿泊客の対前年伸び率が全国1位になるなど増加しており、中部国際空港からのアクセス性の向上により、宿泊客数の更なる増加が期待されます

安全で安心できるくらしの確保

- 新名神の開通により、高次救急医療施設からの15分圏域が拡大、圏域人口が約3.2千人増加し、地域の救急医療を支援します
- 東名阪の混雑が緩和され、第三次救急医療施設への迅速かつ円滑な救急搬送が可能となります

災害への備え

- 新名神は平行する東名阪よりも南海トラフ地震の影響が少なく、災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮され、鈴鹿PAを活用した支援活動や早期復旧に貢献します
- 建設機械レンタル企業では東日本大震災以降、自治体や企業等と災害協定を締結し必要な資器材の調達・運搬等における協力体制を構築しており、新名神の開通により迅速かつ的確な災害復旧を支援します

費用便益比(B/C)

- 3.3

(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(菰野～亀山西JCT)」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、産業の生産性向上や地域の活性化に資する道路です。

三重県及び沿線市町では、開通予定にあわせてアクセス道路など関連する道路整備を進めているところであり、当事業を継続し、予定通り平成30年度に完成するようお願いします。

合わせて、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するようお願いします。

5. 対応方針(原案)



(4) 対応方針

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