

8.【報告】国土交通省事業評価部会審議結果

社会資本整備審議会 道路分科会 第18回事業評価部会



1. 近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西JCT～大津JCT）



【道路分科会第18回事業評価部会】

1. 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会

1-1 社会資本整備審議会 道路分科会 事業評価部会 委員名簿 （50音順、敬称略）

- : 部会長
- 石田 東生 筑波大学名誉教授
 - 太田 和博 専修大学商学部教授
 - 鈴木 美緒 東京大学生産技術研究所特任助教
 - 竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部教授
 - 田島 夏与 立教大学経済学部教授
 - 田村 亨 北海商科大学商学部教授
 - 原田 昇 東京大学大学院工学系研究科教授

1-2 社会資本整備審議会 道路分科会 第18回事業評価部会 議事概要

◇ 開催概要

日時 : 平成31年3月14日（木） 10:00～12:20
議題 : 有料道路事業を活用した道路整備について

◇ 審議対象

- ① 平成31年度 有料道路事業の整備計画の変更について
新名神高速道路（亀山西JCT～大津JCT）の6車線化

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



図1 事業位置図

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



図7 災害リスクポイント

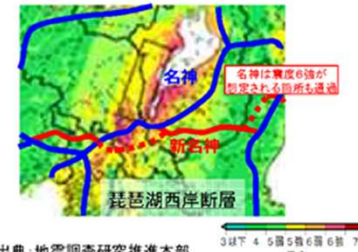


図8 活断層による震度分布

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



写真1 工事状況(床版取替)

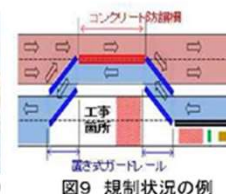


図9 規制状況の例



図10 開通後経過年数

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



図2 高規格幹線道路の延長・貨物輸送状況



図3 各区分平均交通状況



図4 隊列走行実証実験状況

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	14.1%	1,450億円	1,729億円
(3.8)	(5.2%)	(9,448億円)	(35,709億円)

注) 上段の値は残事業を対象とした場合、
下段() 書き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%)

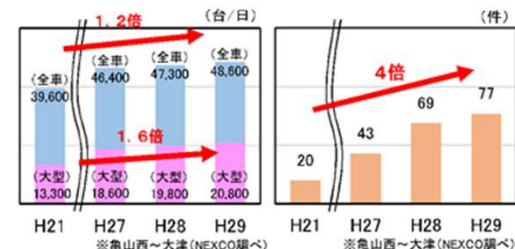


図5 新名神の大型車通行状況 図6 新名神の交通集中渋滞状況

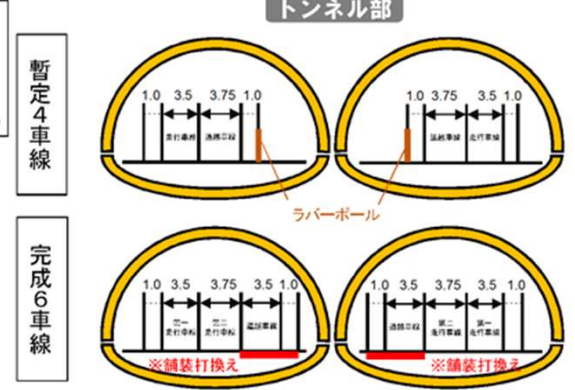
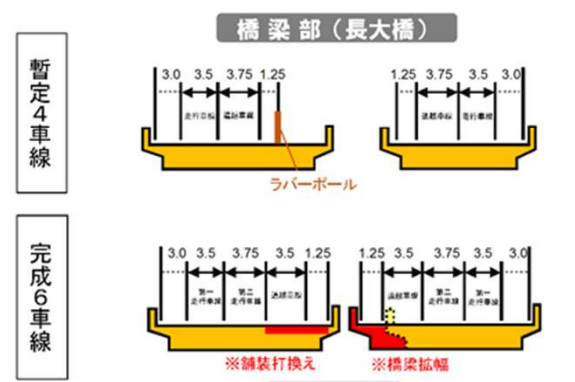
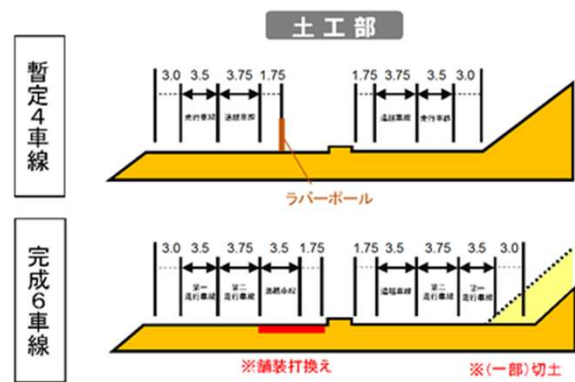
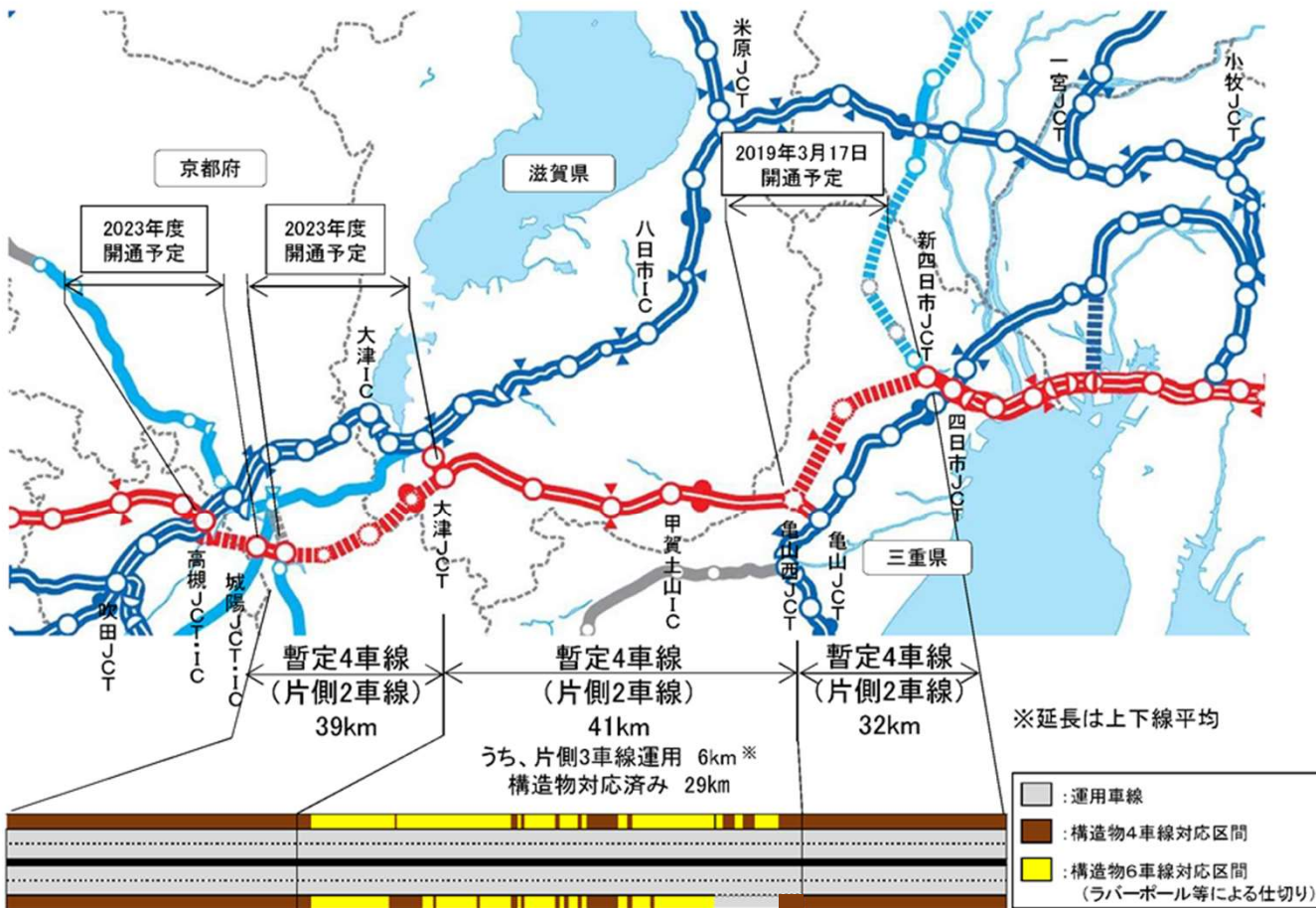


図7 物流拠点の立地状況

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)

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>

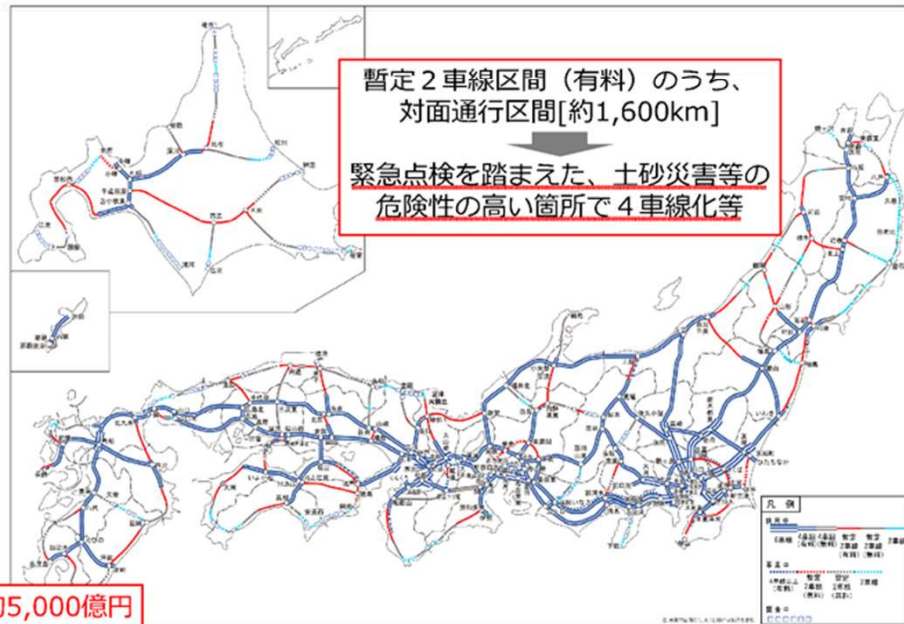
超長期(40年)・固定の財政融資1.0兆円の追加

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



2. 部会審議結果

2. 部会審議結果

『事務局より、有料道路事業の実施主体および整備計画の変更について説明し、「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」とのご意見をいただいた。』

このことから『国土交通省所管公共事業の再評価実施要領』および『道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目』の規定に基づき、当該事業の再評価手続きが行われたものと位置付けられることから、この結果について事業評価監視委員会に報告を行う。

■ 再評価実施要領等について

国土交通省所管公共事業の再評価実施要項（平成30年3月30日施行）抜粋

第4の1 再評価の実施手続き

- (5) 高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業については、本省等の学識経験者等から構成される委員会等での審議を経て、整備計画の変更を行った場合には、再評価の手続きが行われたものとして位置付けるものとする。

道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目（平成30年3月21日施行）抜粋

第3の2 高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業の再評価の実施

実施要領第4の1（5）に定められた「高速自動車国道の暫定区間の車線数の増加に係る事業」とは、高速自動車国道と密接に関連し、暫定区間の車線数の増加を行うその他の道路を含む区間とする。

この場合、地方公共団体に意見を聴いた上で、当該事業区間の整備計画の変更等をもって、当該事業の全区間で再評価手続きが行われたものと位置づけるものとする。

また、当該規定に基づいて審議が行われた場合には、その結果を事業評価監視委員会に報告するものとする。