

再評価 (原案)

- 第二東海自動車道 (海老名南JCT～秦野)
- 第二東海自動車道 (御殿場JCT～長泉沼津)
- 第二東海自動車道 (長泉沼津～吉原JCT)
- 第二東海自動車道 (吉原JCT～引佐JCT)
- 第二東海自動車道 (引佐JCT～豊田東)
- 中部横断自動車道 (吉原JCT～富沢)
- 中部横断自動車道 (六郷～増穂)
- 近畿自動車道 紀勢線 (紀伊長島～紀勢大内山)
- 近畿自動車道 名古屋神戸線 (四日市JCT～菰野)
- 近畿自動車道 名古屋亀山線 (名古屋南JCT～高針JCT)
- 近畿自動車道 敦賀線 (小浜～敦賀JCT)



目 次

NEXCO

1. 社会経済情勢の変化

- 地域経済動向
- ガソリン価格の動向
- 高速道路料金割引の概要
- 新交通需要推計の概要
- 交通量の動向
- 費用便益分析マニュアルの改定概要

2. 事業評価対象事業 全体概要

- 事業評価対象事業位置図
- 進捗状況表

3. 事業の効果概要

- 費用便益分析結果一覧

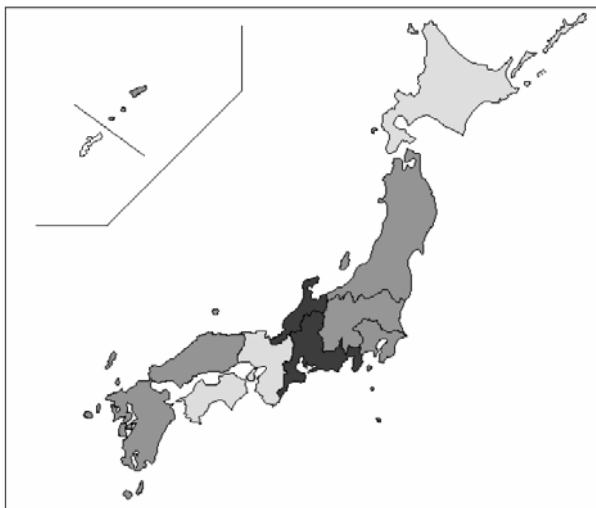
4. 個別事業の評価

- 第二東海自動車道（海老名南JCT～秦野）
- 第二東海自動車道（御殿場JCT～長泉沼津）
- 第二東海自動車道（長泉沼津～吉原JCT）
- 第二東海自動車道（吉原JCT～引佐JCT）
- 第二東海自動車道（引佐JCT～豊田東）
- 中部横断自動車道（吉原JCT～富沢）
- 中部横断自動車道（六郷～増穂）
- 近畿自動車道 紀勢線（紀伊長島～紀勢大内山）
- 近畿自動車道 名古屋神戸線（四日市JCT～菰野）
- 近畿自動車道 名古屋亀山線（名古屋南JCT～高針JCT）
- 近畿自動車道 敦賀線（小浜～敦賀JCT）

1. 社会経済情勢の変化 日本経済と地域経済の動向

NEXCO

2008年10～12月期のGDP速報値は、物価変動を除いた実質で前期(7～9月)比3.3%減、年率換算で12.7%減



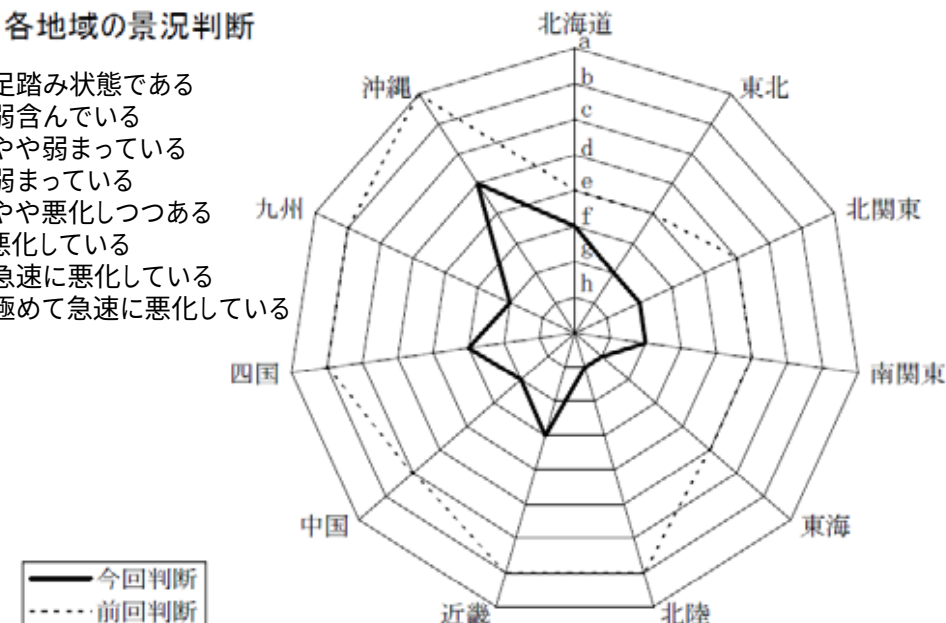
- ・弱まっている — 沖縄
- ・悪化している — 北海道、近畿、四国
- ・急速に悪化している — 東北、北関東、南関東、中国、九州
- ・極めて急速に悪化している — 東海、北陸

今回調査 (H21.2) と前回調査 (H20.11) との比較

各地域の景況判断は、全地域（北海道、東北、北関東、南関東、東海、北陸、近畿、中国、四国、九州、沖縄）で、鉱工業生産、個人消費、雇用情勢などを理由として、下方修正となった。

各地域の景況判断

- a: 足踏み状態である
- b: 弱含んでいる
- c: やや弱まっている
- d: 弱まっている
- e: やや悪化しつつある
- f: 悪化している
- g: 急速に悪化している
- h: 極めて急速に悪化している

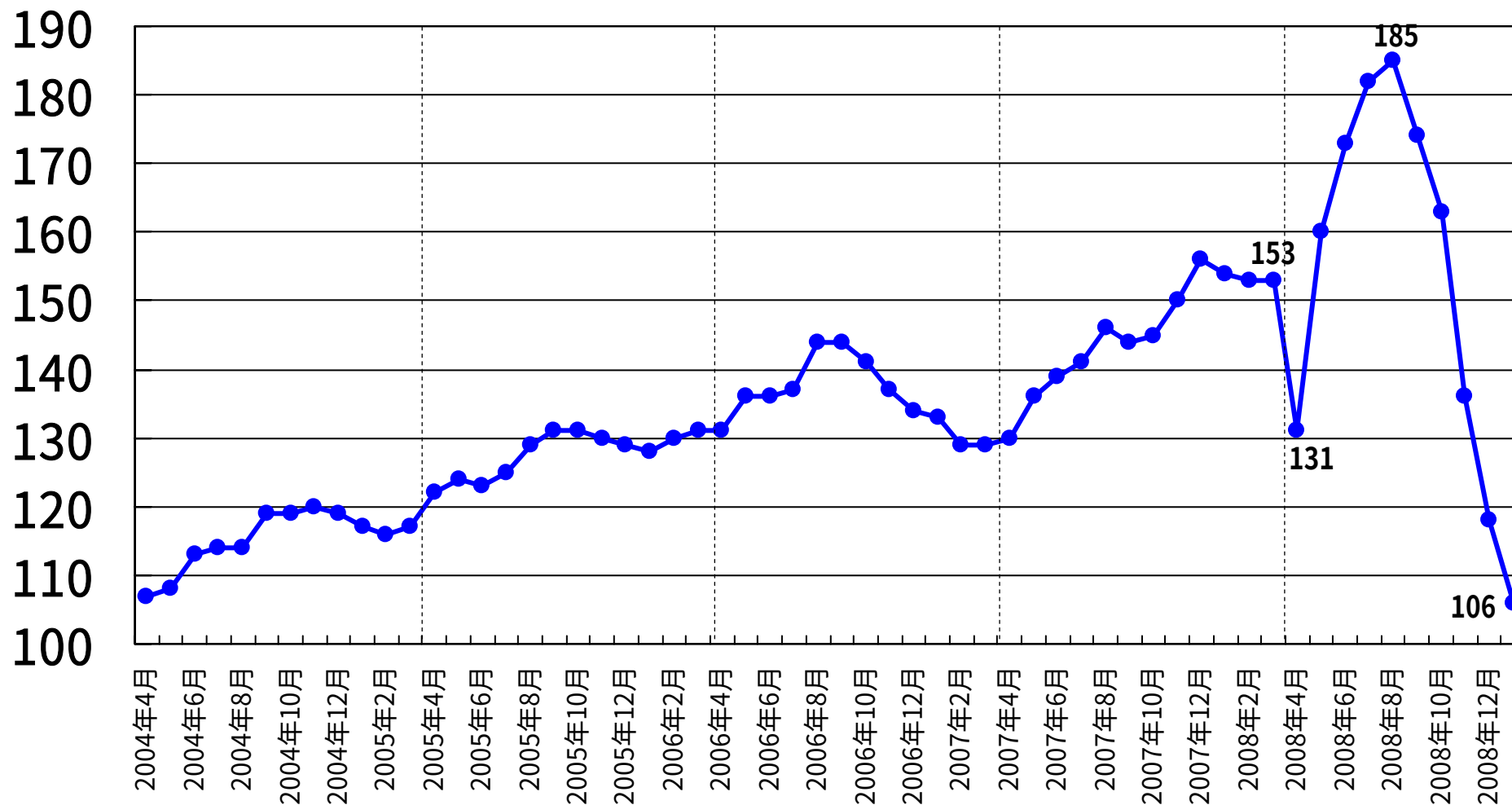


ガソリン価格の動向

NEXCO

レギュラーガソリン価格の推移

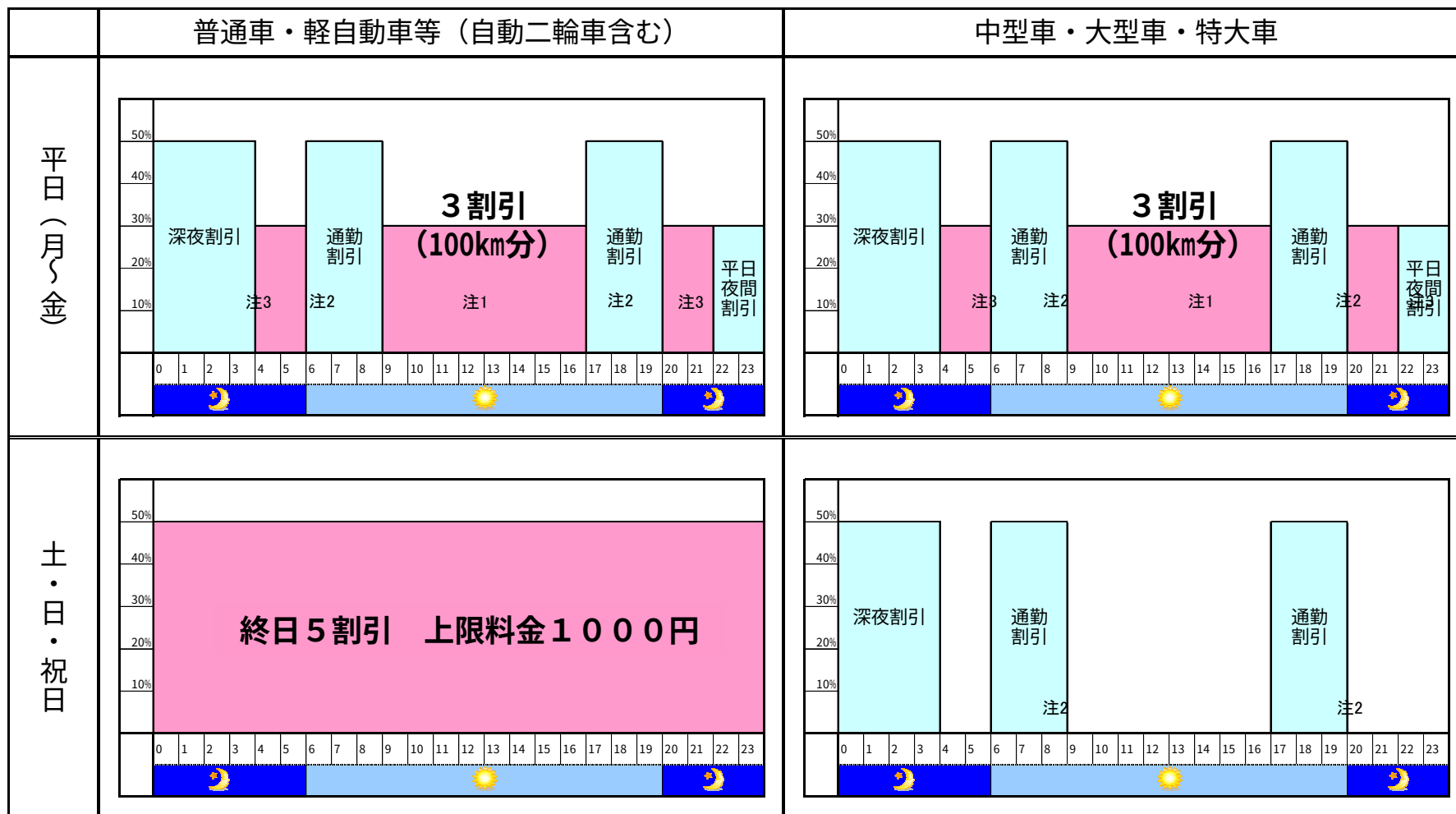
【L/円】



高速道路料金割引の概要 (高速道路の有効活用・機能強化に関する計画(案)の概要)

■ 地方部の高速自動車国道等^{注)}の料金引下げ【生活対策期間中の重点引下げ】(～H22年度)

「生活対策」による引下げ(約2年間) 従前からの割引(緊急総合対策による引下げ含む) 注)一部の一般有料道路を含む



注1 平日9時～17時の昼間割引については、100kmを超えて利用する場合は100km分が3割引となります。

注2 通勤割引については、100kmを超えて利用する場合は100km分が5割引となります(約2年間)。

注3 平日夜間割引は4時～6時及び20時～0時に拡大されます。また、大都市近郊区間の高速自動車国道等にも適用されます。(一部の一般有料道路を含む)

※ 亀山IC(東名阪道路)流出においては、0時以降の割引と同様の割引が前日の23時から適用されます。

※ 東京湾アクアラインでは、普通車以下限定で休日終日別途1回1,000円が適用されます。

高速道路料金割引の概要 (高速道路の有効活用・機能強化に関する計画(案)の概要)

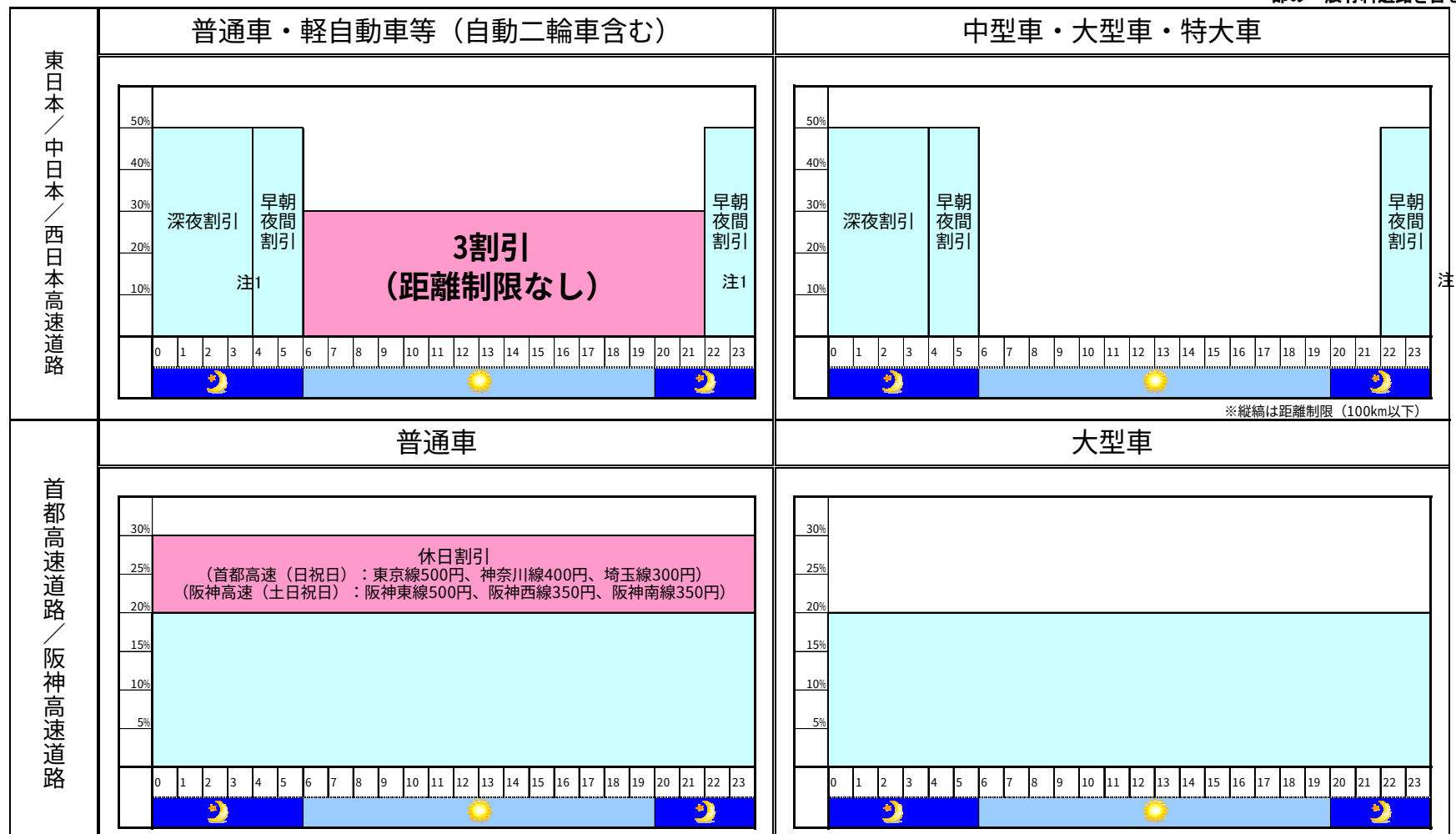
NEXCO

■大都市圏の休日の高速道路料金引下げ【生活対策期間中の重点引下げ】(～H22年度)

「生活対策」による引下げ(約2年間)

従前からの割引(緊急総合対策による引下げ含む)

注)東日本、中日本、西日本高速道路は一部的一般有料道路を含む



注1 早朝夜間割引について、普通車・軽自動車等に限り100kmの距離制限なく大都市近郊区間走行分に5割引が適用されます(約2年間)。

※ 大都市圏と地方部区間を連続して利用した場合、それぞれの割引後の料金が加算されます。

※ 東京料金所(東名)流出においては、0時以降の割引と同様の割引が前日の23時から適用されます。

※ 大都市近郊区間にある横浜横須賀道路及び新湘南バイパスには、普通車以下限定で休日終日5割引が適用されます。

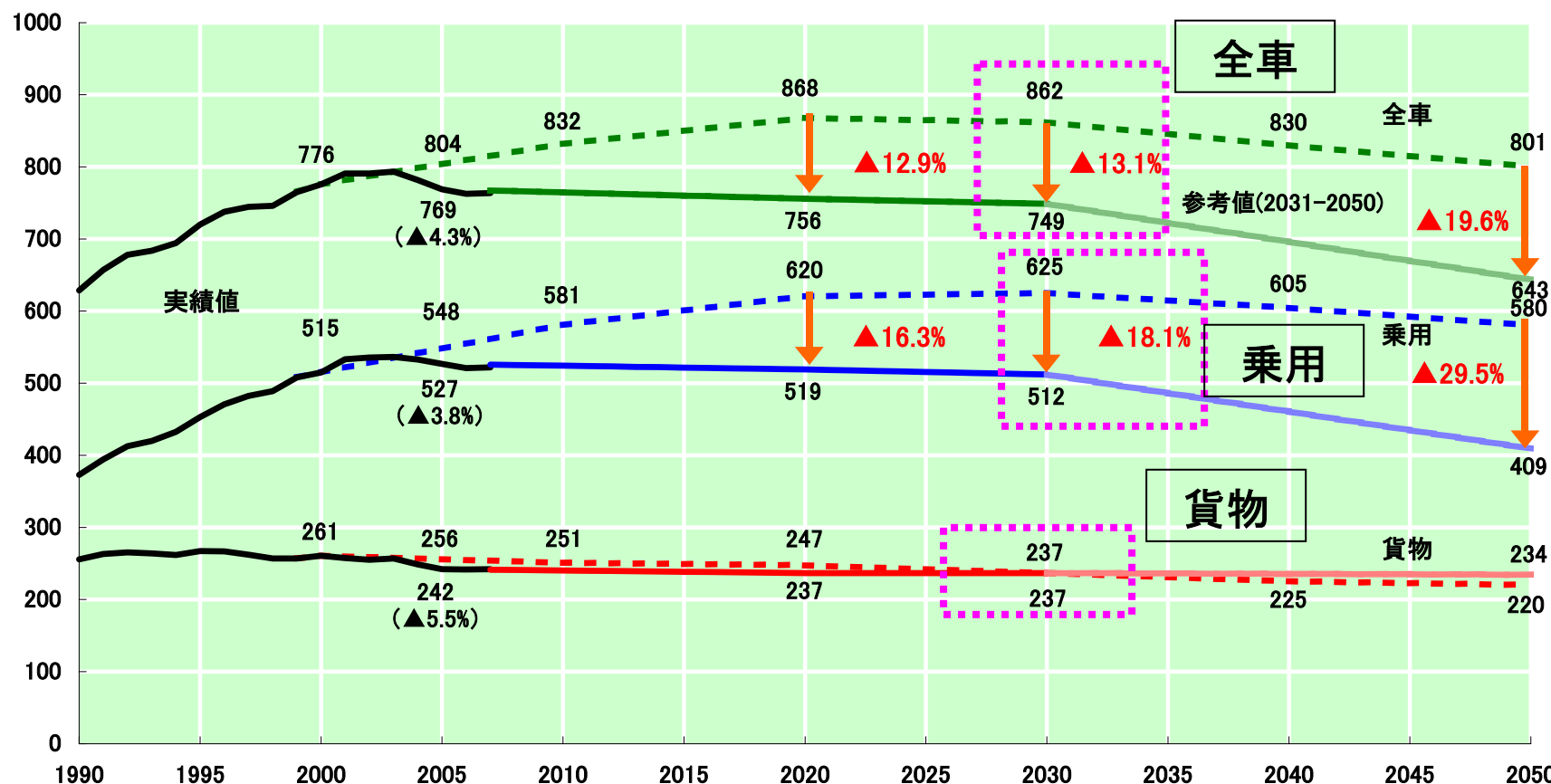
新交通需要推計の概要

NEXCO

- 平成17年道路交通センサス結果を踏まえた将来交通需要見通しを国土交通省が公表
- 交通需要に大きな影響を及ぼす社会経済指標(将来人口、GDP等)を設定し、予測
- 全車ベースでは、微減傾向が継続し、2030年(H42)では前回(H11センサス)より▲13%減少
- 貨物車は横ばいとなるものの、乗用車が**前回(H11センサス) ▲18%減**と減少幅が大きい

全道路将来走行台キロ(H11センサスフレームとH17センサスフレーム)

走行台キロ(10億台キロ/年)

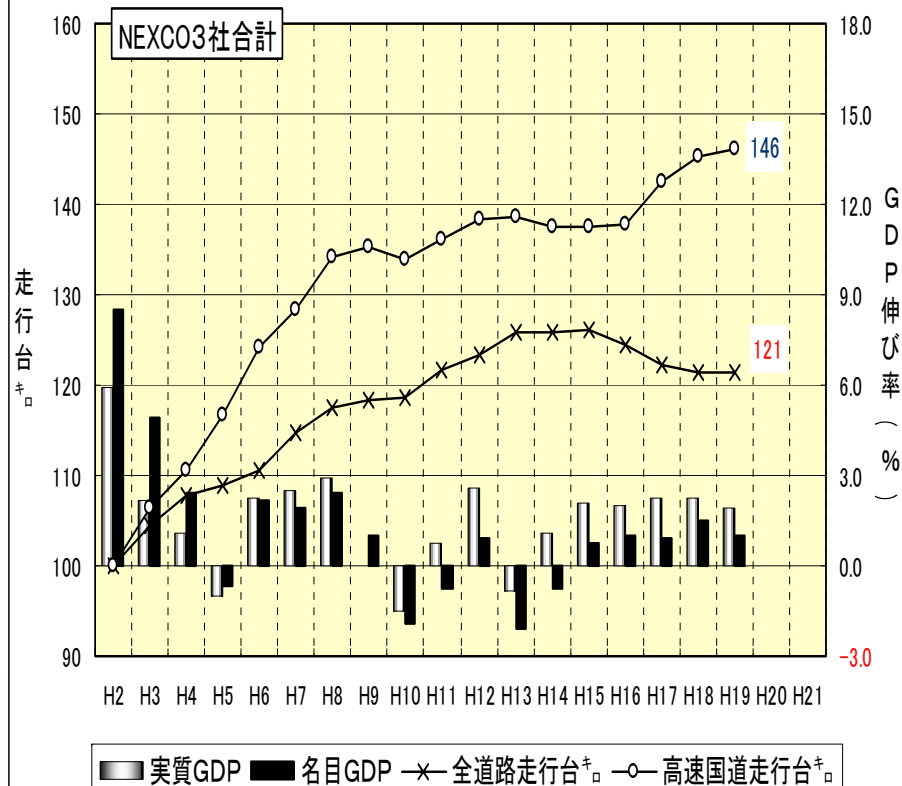


高速道路交通量の動向

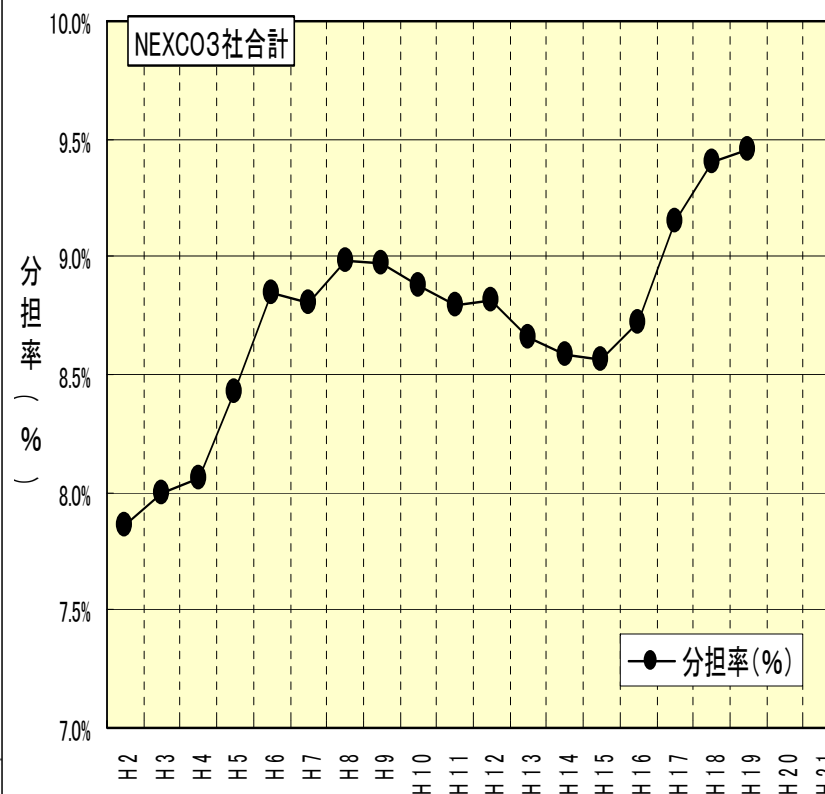
NEXCO

- 全国の交通需要は、燃料価格の上昇等の影響により平成15年度以降低迷し、平成18年度から横這いの状況
- 一方、高速道路の交通量は、ETCの割引等の普及の影響もあり、平成16年度以降は増加傾向
- なお、高速道路の分担率(=高速道路の走行台^{*}_口／全道路の走行台^{*}_口)は平成15年以降上昇

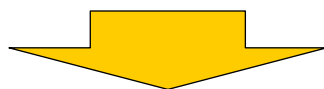
高速国道・全道路 走行台^{*}_口推移(H2年度=100)



高速道路の分担率推移 (高速道路走行台^{*}_口／全道路走行台^{*}_口)



- 平成15年8月の前回マニュアル改定から一定期間経過
- B/Cを含む事業評価手法について国会や地方等から様々な意見
 - ①現行の便益の計算方法が過大ではないか
 - ②事業評価手法の考え方が現行のままでよいか



- 『道路事業の評価手法に関する検討委員会』（金本良嗣委員長）において、以下の2点を集中的に議論（平成20年11月25日第4回委員会）
 - ①費用便益分析における便益・費用の計算方法
 - ②事業評価手法の考え方



費用便益分析マニュアル 平成20年11月 国土交通省

出典)『道路事業の評価手法に関する検討委員会』第4回資料(国土交通省HP)よりNEXCO作成

費用便益分析マニュアル改定の概要

NEXCO

(1) 時間価値原単位の改定

出典)『道路事業の評価手法に関する検討委員会』第4回資料(国土交通省HP)よりNEXCO作成

【平成15年価格】

	時間価値原単位 (円/分・台)
乗用車	62.68
バス	519.74
小型貨物車	56.81
普通貨物車	87.44

【平成20年価格】

	時間価値原単位 (円/分・台)
乗用車	40.10
バス	374.27
小型貨物車	47.91
普通貨物車	64.18

(2) 走行経費原単位の改定

※人の時間価値や車両の機会費用の見直し

【平成15年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	11.31
バス	49.12
小型貨物車	24.05
普通貨物車	34.47

【平成20年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	16.65
バス	59.14
小型貨物車	18.92
普通貨物車	36.87

(3) 交通事故減少便益の改定

※燃料価格、車両償却費の見直し

【死傷者1人当たり損失額】

(千円/人)

	平成15年		平成20年	
	死亡	重症 (後遺障害)	死亡	重症 (後遺障害)
金銭的損失	36,359	12,660	32,774	9,259
非金銭的損失			212,900	
合計	36,359	12,660	245,674	9,259

※精神的損失額を追加

◆費用便益分析にあたっては、

- ・ 現在価値算出のための社会的割引率は4% (従前と変更無し)
- ・ 検討年数50年 (従前は40年)

評価の対象期間の見直し

道路施設の供用年数(実績)や法定上の「減価償却資産の耐用年数」の取り扱い、国内他事業との考え方の整合を踏まえ、評価の対象期間を40年から50年に見直し

(※1)建設後50年以上経過した橋梁数:約8,900橋

(※2)「減価償却資産の耐用年数」:45年(鋼橋)・60年(RC橋)・75年(トンネル)

(※3)他事業における評価の対象期間:50年(空港、港湾、河川・ダム)、30年及び50年(鉄道)

◆走行時間短縮便益の算定に当たって、

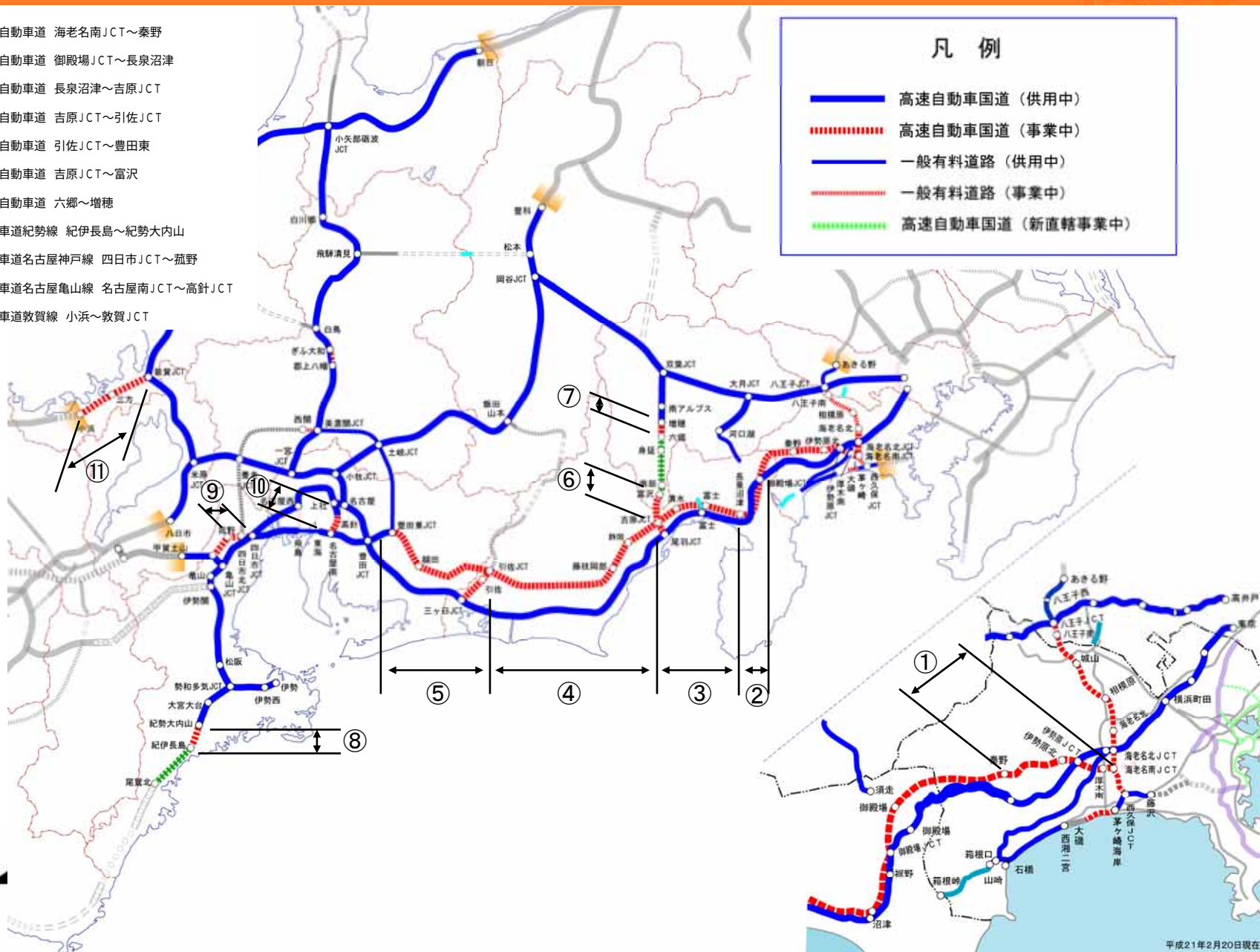
以下の項目による便益を追加してもよいこととしている

- ①災害等による通行止めの考慮
- ②冬期の交通状況の考慮

2. 事業評価対象事業全体概要 事業評価対象事業位置図

NEXCO

- ①第二東海自動車道 海老名南JCT～秦野
- ②第二東海自動車道 御殿場JCT～長泉沼津
- ③第二東海自動車道 長泉沼津～吉原JCT
- ④第二東海自動車道 吉原JCT～引佐JCT
- ⑤第二東海自動車道 引佐JCT～豊田東
- ⑥中部横断自動車道 吉原JCT～富沢
- ⑦中部横断自動車道 六郷～増穂
- ⑧近畿自動車道紀勢線 紀伊長島～紀勢大内山
- ⑨近畿自動車道名古屋神戸線 四日市JCT～菟野
- ⑩近畿自動車道名古屋亀山線 名古屋南JCT～高針JCT
- ⑪近畿自動車道敦賀線 小浜～敦賀JCT



各事業の進捗状況一覧 (平成21年1月末現在)



事業名	中心杭設置	設計協議	巾杭設置	用地取得	工事着手	供用年度
	進捗率 (%)	進捗率 (%)	進捗率 (%)	進捗率 (%)	進捗率 (%)	
第二東海自動車道 海老名南JCT～秦野	100%	54%	32%	35%	4%	海老名南JCT～伊勢原北:平成28年度 伊勢原北～秦野:平成30年度
第二東海自動車道 御殿場JCT～豊田東JCT						
御殿場JCT～長泉沼津	100%	100%	100%	99%	100%	平成24年度
長泉沼津～吉原JCT	100%	100%	99%	99%	100%	平成24年度
吉原JCT～引佐JCT	100%	100%	100%	99%	100%	平成24年度
引佐JCT～豊田東JCT	100%	100%	100%	97%	57%	平成26年度
御殿場JCT～豊田東JCT 計	100%	100%	99%	99%	89%	
中部横断自動車道 吉原JCT～富沢	100%	100%	99%	46%	19%	平成29年度
中部横断自動車道 六郷～増穂	100%	100%	100%	64%	13%	平成28年度
近畿自動車道 紀勢線 紀伊長島～紀勢	100%	100%	100%	96%	100%	平成24年度
近畿自動車道 名古屋神戸線 四日市JCT～菰野	100%	78%	22%	0%	0%	四日市JCT～四日市北JCT:平成27年度 四日市北JCT～菰野:平成30年度
近畿自動車道 名古屋大阪線 名古屋南JCT～高針JCT	100%	100%	100%	100%	100%	平成22年度
近畿自動車道 敦賀線 小浜～敦賀JCT	100%	100%	100%	99%	50%	平成26年度

※延長ベース

3. 事業の効果概要 費用便益分析結果一覧

NEXCO

事業名	今回再評価結果※								B／C	交通量
	便益B【億円】 (基準年における現在価値)				費用C【億円】 (基準年における現在価値)					
	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計	事業費	維持管理 費	合計			
第二東海自動車道 (海老名南JCT～秦野)	9, 504	599	137	10, 241	5, 568	213	5, 781	1. 8	44, 100～56, 500	
第二東海自動車道 (御殿場JCT～長泉沼津)	11, 100	558	66	11, 724	2, 555	167	2, 721	4. 3	42, 100	
第二東海自動車道 (長泉沼津～吉原JCT)	23, 214	784	122	24, 120	9, 544	568	10, 112	2. 4	36, 500～48, 900	
第二東海自動車道 (吉原JCT～引佐JCT)	40, 162	2, 301	220	42, 682	16, 911	1, 259	18, 169	2. 3	40, 500～44, 400	
第二東海自動車道 (引佐JCT～豊田東)	13, 503	-50	113	13, 566	5, 740	613	6, 353	2. 1	39, 600～46, 100	
中部横断自動車道 (吉原JCT～富沢)	1, 485	26	28	1, 539	1, 210	69	1, 279	1. 2	7, 100	
中部横断自動車道 (六郷～増穂)	743	22	18	784	525	41	566	1. 4	7, 100	
近畿自動車道 紀勢線 (紀伊長島～紀勢大内山)	787	93	32	911	509	69	577	1. 6	6, 100	
近畿自動車道 名古屋神戸線 (四日市JCT～菰野)	4, 566	438	112	5, 117	1, 108	133	1, 241	4. 1	40, 000～51, 700	
近畿自動車道 名古屋亀山線 (名古屋南JCT～高針JCT)	4, 861	352	109	5, 322	2, 673	284	2, 957	1. 8	23, 000～33, 200	
近畿自動車道 敦賀線 (小浜西～敦賀JCT)	3, 582	284	90	3, 957	2, 419	207	2, 626	1. 5	3, 700～7, 800	

4. 個別事業の評価

第二東海自動車道 (①海老名南JCT～秦野・②御殿場JCT～豊田東)

1. 事業概要(海老名南JCT～秦野・御殿場JCT～豊田東)

- 路線名:第二東海自動車道(新東名高速道路)
- ①区間名:神奈川県海老名市～神奈川県秦野市
延長:21km
- ②区間名:静岡県御殿場市～愛知県豊田市
延長:204km
- 規格:第1種第1級 設計速度120km/h
- 車線数:暫定4車線(完成6車線)



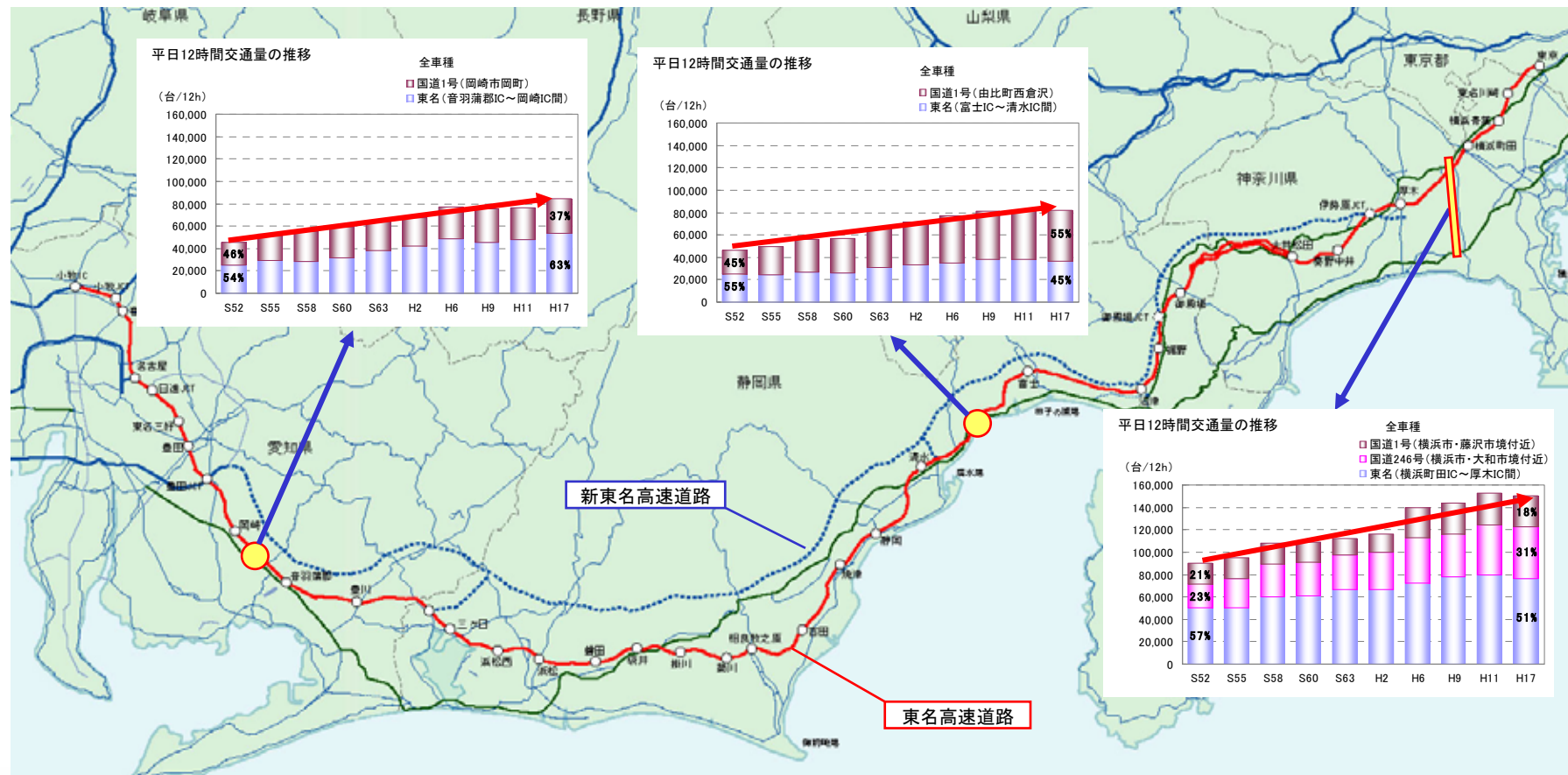
2. 事業の必要性

東名高速道路は東西交通の大動脈

NEXCO

東名高速道路の利用交通量は年々増加傾向にあり、高速道路利用分担率も5割程度を占め、東西交通の大動脈としての役割を担っています。

■各地点での12時間断面交通量の推移

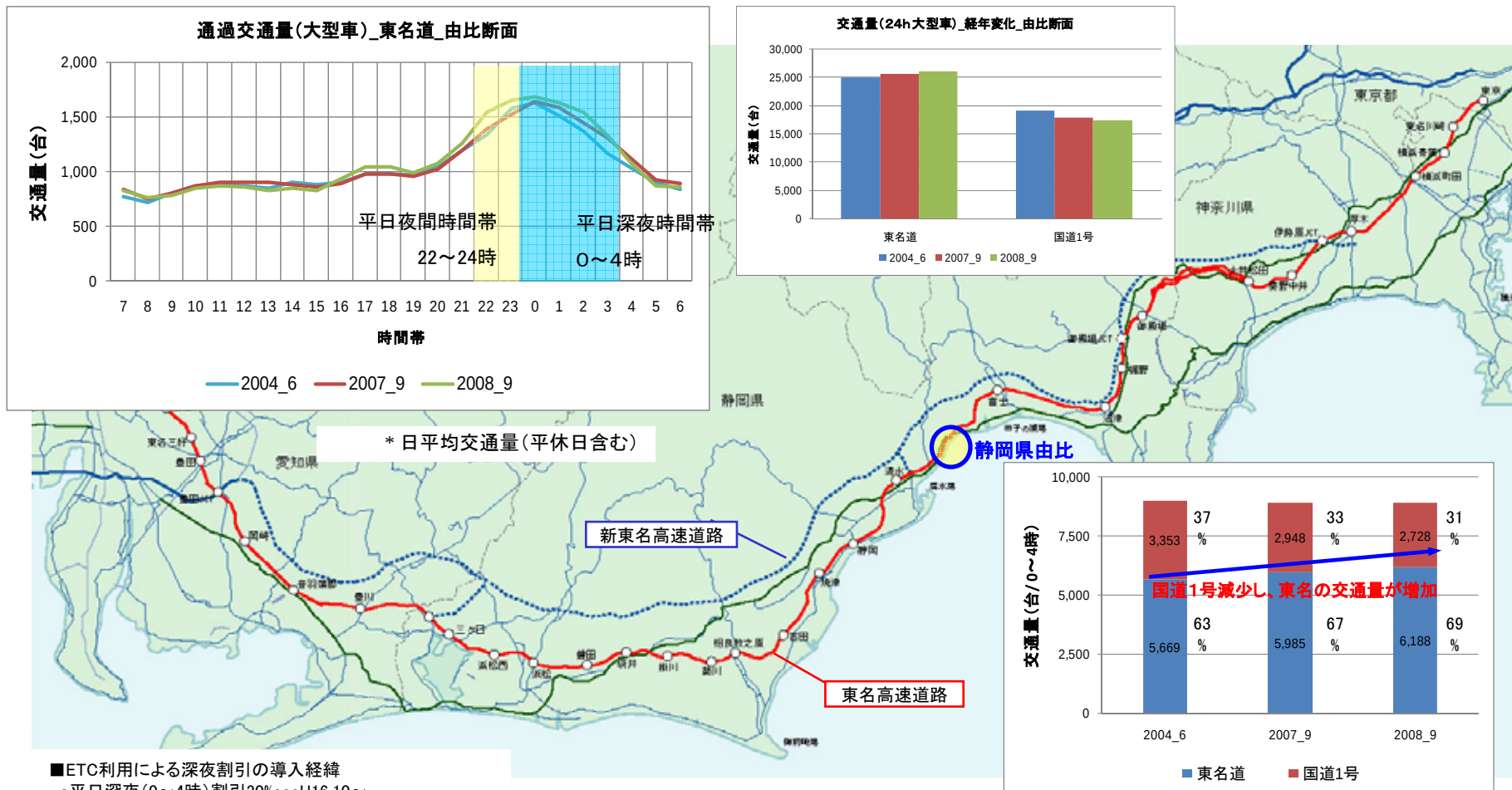


東名高速道路は東西交通の大動脈

NEXCO

ETC利用による料金施策により、大型車交通が国道1号などから東名高速道路へ転換するなど、東名高速道路を利用する大型車交通量は増加傾向にあります。

■ETC割引導入前後における交通流変動(静岡県由比)



- ETC利用による深夜割引の導入経緯
- ・平日深夜(0~4時)割引30%...H16.10~
 - ・平日深夜(0~4時)割引40%...H20.2.15~
 - ・平日夜間(22~24時)割引30%...H20.9.16~

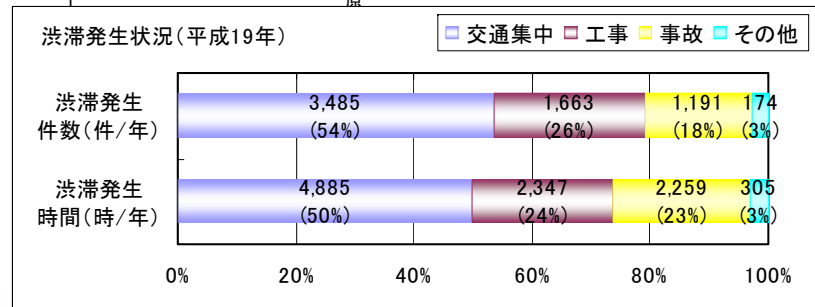
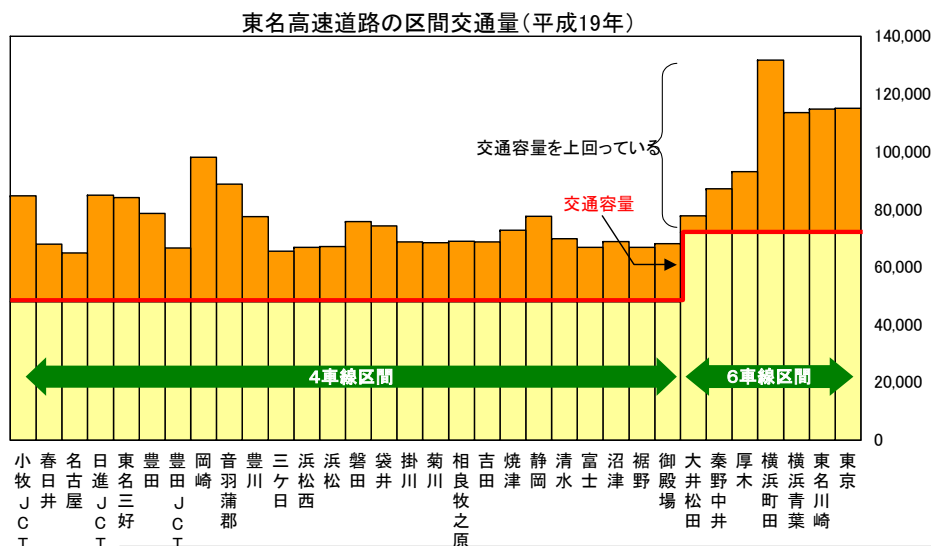
割引導入前後における深夜時間帯の分担割合(東名・国道1号)

* 日平均交通量(平休日含む)

地域間交流の活性化・事故、高波等に対する道路交通の信頼性が向上

《課題：東名高速道路では、全線において交通容量を超過》 《課題：通行止めによる甚大な影響》

- 現東名では、全線に渡って交通量が交通容量を上回っていますが、新東名の整備により上回った交通を転換させ、現東名の高速性・定時性を確保します。
- 東名高速道路(東京IC～小牧IC間)の通行止めは全線に渡って発生しており、特に清水IC～富士ICでは7件(H19・上下合計)も発生していますが、新東名の整備により道路交通の信頼性が向上します。



■東名高速道路(清水～富士間)の通行止め要因(平成19年)

No.	上下	日時	原因
1	下り	4月18日(水) 23時32分 ~ 翌 3時23分	事故(多重事故)
2	下り	5月25日(金) 8時17分 ~ 11時31分	事故(多重事故)
3	下り	7月15日(日) 5時30分 ~ 20時00分	気象(台風:高波及び雨)
4	上り	7月15日(日) 7時45分 ~ 16時22分	気象(台風:高波及び雨)
5	上り	8月23日(木) 8時25分 ~ 9時00分	事故(落下物)
6	下り	9月 6日(木) 11時20分 ~ 翌 4時24分	気象(台風:高波)
7	上り	12月26日(水) 4時55分 ~ 8時34分	事故(自動二輪単独横転)



災害時における道路交通の信頼性が向上

NEXCO

現東名は、由比のような台風による通行止めの可能性がある区間を含むとともに、将来大規模地震の発生が想定される地域を通過する路線でもあります。
新東名が整備されることによって、現東名とのダブルネットワークが形成され、代替路の確保(リダンダンシーの確保)が可能となり、災害時における道路交通の信頼性向上に寄与します。

■現東名と国道1号が大雨等で通行止めになった場合の行動

道路利用者にとっては、時間ロスの少ない迂回路確保の重要性が伺えます。

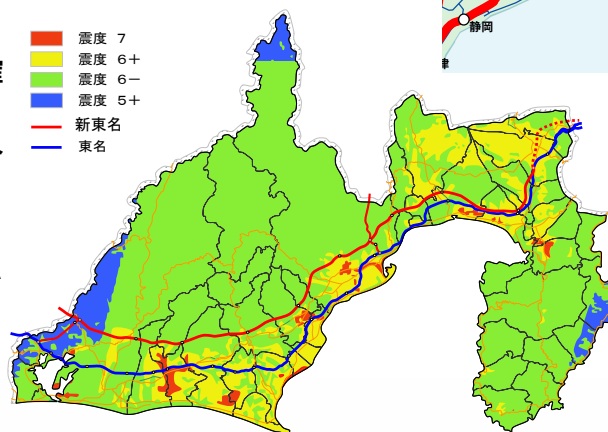


■現東名と国道1号の災害通行止め時による影響



■東海地震の震度分布

- 東海地震は今後30年間に発生する確率は87%(地震調査研究推進本部HP)
- 東名高速は東海地震が発生した場合に想定される震度が比較的高い地域を通過
- 新東名高速は東名高速よりも山側を通過し、東海地震の被害を受けにくい



《地域の声》

- 清水、富士間が台風のたびに通行止めもしくは速度規制があり、並走している国道1号線が渋滞して困っているのを、減少してくれると期待している。
- 台風等の高波の影響で、由比付近の東名高速道路が、すぐに速度規制や通行止めになることが多かった。新東名は、この問題が解消されると多いに期待している。

資料: 新東名WEBアンケート結果より抜粋 (H19.12)

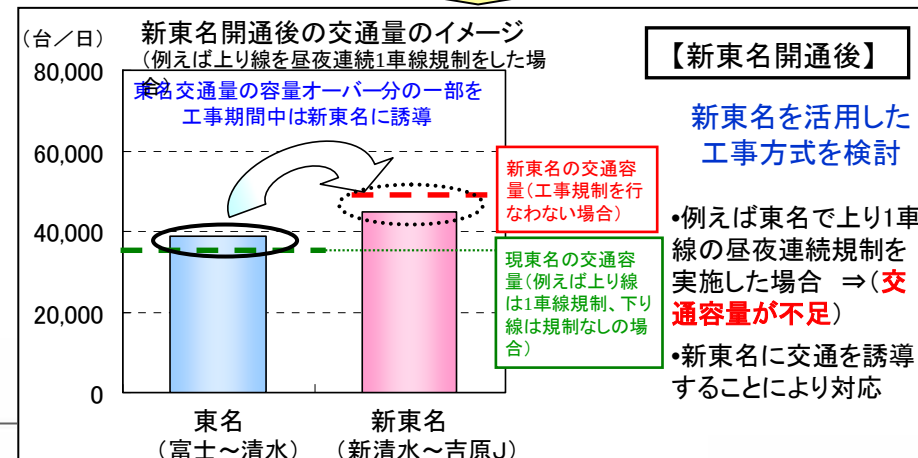
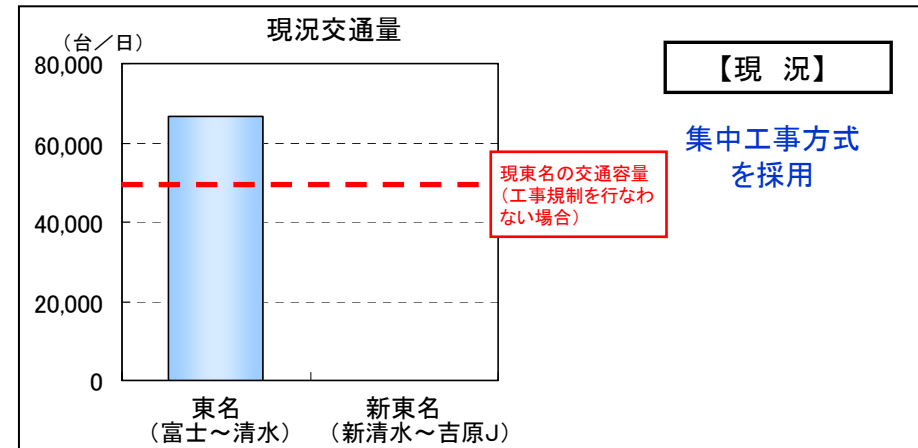


ダブルネットワークによる機能確保

NEXCO

(1) 重交通路線における集中工事方式 ～新東名・新名神を活用した工事方式への転換～

- 「集中工事方式」では、工事期間が短期間に限定されるため施工能力や資材搬入能力に限界があり、年間の維持・補修の事業量に制約を受ける。
- 道路構造物の老朽化が進行し補修・更新の時期が集中して到来する東名・名神では、新東名・新名神ネットワークを有効に活用した新たな工事方式の導入検討が必要。



3. 事業の進捗

①事業の経緯 海老名南JCT～秦野

○事業の経緯

平成元年1月31日	基本計画策定 横浜～東海
平成8年6月11日	都市計画決定 海老名～山北
平成8年12月27日	整備計画策定 海老名～秦野
平成10年4月8日	施行命令 海老名～伊勢原北
平成10年4月30日	実施計画認可 海老名～伊勢原北
平成11年12月24日	施行命令 伊勢原北～秦野
平成12年1月18日	実施計画認可 伊勢原北～秦野
平成18年3月31日	事業変更許可・機構協定締結



設計協議調印式(厚木市)

①事業の経緯 御殿場JCT～豊田東



○事業の経緯

平成3年9月24日	都市計画策定 長泉町～引佐町間
平成3年12月3日	整備計画策定 長泉町～東海市間
平成5年11月19日	施行命令 長泉町～東海市間
平成6年7月5日	都市計画策定 小山町～長泉町間
平成8年12月27日	整備計画策定 御殿場市～長泉町
平成9年12月25日	施行命令 御殿場市～長泉町間
平成18年3月31日	事業変更許可・機構協定締結



静岡サービスエリア(静岡市)

②進捗の見込み

NEXCO

①海老名～秦野

■海老名南～伊勢原北 用地取得率78%、工事着手率4%、引き続き用地取得の進捗を図るとともに、工事に順次着手

■伊勢原北～秦野 設計協議中、引き続き測量、土質調査を実施し、用地取得に向け進捗を図る

②御殿場JCT～豊田東

■御殿場～引佐（静岡県） 工事着手率100%、供用に向け舗装、施設工事の進捗を図る

■引佐～豊田東（愛知県） 工事着手率57%、引き続き工事順次着手



進捗状況	用地取得(概成) 工事順次着手	用地取得(概成) 工事全面展開	設計協議 測量・土質調査	用地取得中 工事順次着手	用地取得中
供用年度	平成26年度	平成24年度	平成32年度	平成30年度	平成28年度

4. 評価

(1) 評価結果

NEXCO

(単位: 億円)

区間	■費用便益比 B/C	■便益 (基準年における現在価値 (B))				■費用 (基準年における現在価値 (C))		
		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計	事業費	維持管理費	合計
海老名南JCT ～秦野	1.8	9,504	599	137	10,241	5,568	213	5,781
御殿場JCT ～長泉沼津	4.3	11,100	558	66	11,724	2,555	167	2,721
長泉沼津 ～吉原JCT	2.4	23,214	784	122	24,120	9,544	568	10,112
吉原JCT ～引佐JCT	2.3	40,162	2,301	220	42,682	16,911	1,259	18,169
引佐JCT ～豊田東	2.1	13,503	-50	113	13,566	5,740	613	6,353

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。

(2)対応方針(原案) 海老名南JCT～秦野、御殿場JCT～豊田東

(1)事業の必要性に関する視点

- ・新名神と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引する。
- ・災害時の東名高速、国道1号の代替路を確保し道路交通の信頼性が向上する。
- ・容量オーバーの東名高速・国道1号の交通量を分担し交通混雑が解消する。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得はほぼ完了し、概ね工事全面展開中。(御殿場JCT～豊田東JCT)
- ・設計協議・用地取得の進捗を図り工事着手していく。(海老名南JCT～秦野)

(3)対応方針

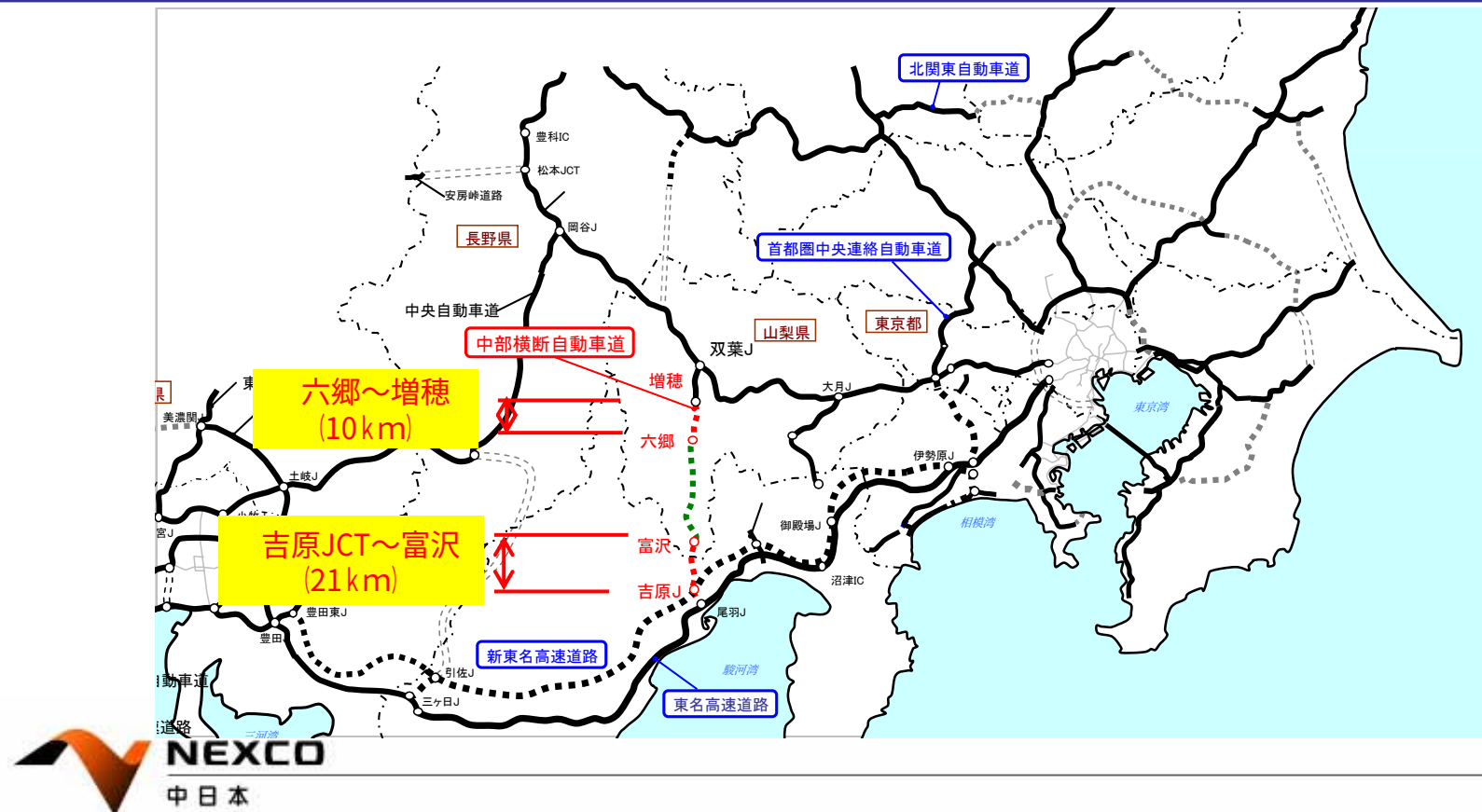
- ・当事業は継続が妥当
 今後は、平成24年度(御殿場JCT～引佐JCT)、平成26年度(引佐JCT～豊田東JCT)、平成28年度(海老名南JCT～厚木南)、平成30年度(厚木南～秦野)の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

4. 個別事業の評価

中部横断自動車道 (③吉原JCT～富沢・④六郷～増穂)

1. 事業概要(吉原JCT～富沢・六郷～増穂)

- 路線名:中部横断自動車道
- 区間名:静岡県静岡市～山梨県南巨摩郡南部町【吉原JCT～富沢】
:山梨県西八代郡市川三郷町～山梨県南巨摩郡増穂町【六郷～増穂】
- 延長:21km+10km
- 規格:第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数:暫定2車線(用地取得4車線)



2. 事業の必要性

拠点都市間のアクセス向上《課題: 高速交通ネットワークが脆弱な山梨県峡南地域》

山梨県峡南地域(甲府市～静岡市間)では国道52号が唯一の幹線道路であり、3時間程度かかります。また、鉄道移動の場合でも2時間10分程度かかりますが、概ね2時間に1往復(7往復/日)と東京・長野方面に比べ高速交通ネットワークが脆弱な地域となっています。中部横断道が整備されることによって、拠点都市間(甲府市～静岡市)の移動時間が短縮され、相互の連携強化が期待されます。

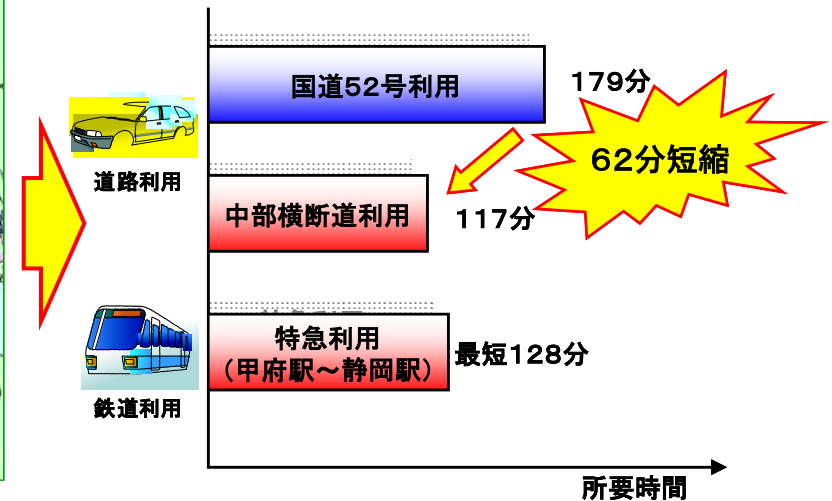
■道路での県庁所在都市間移動



■鉄道(特急)での県庁所在都市間移動



■中部横断道による甲府市～静岡市の時間短縮効果



《地域の声》

- 中部横断道ができれば、中部地域の人の動きが活発となり、観光が活性化され、南北の交流に大変良い結果で出ると思います。
- 静岡・長野・新潟に近くなり、仕事・レジャーなど日帰りの日程で移動が出来便利。地域の特産物、観光などに利益をもたらします。
- 中部横断道が出来れば東名高速道路へのアクセスも良いので、清水だけでなくその先まで観光範囲が広がると思う。

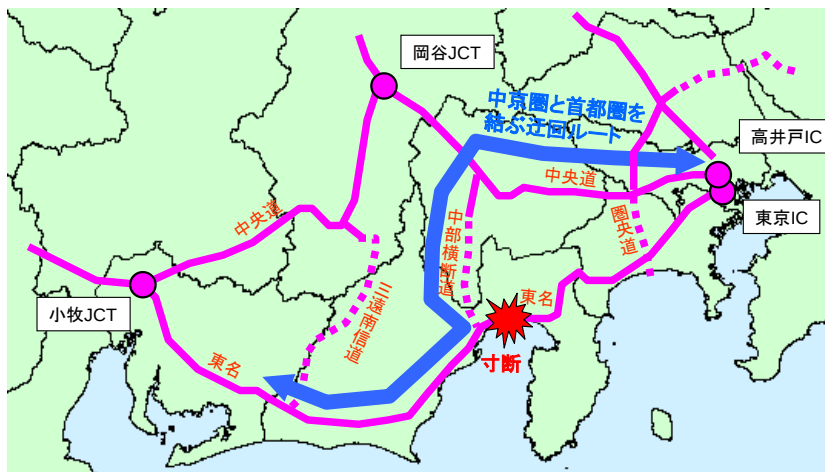
資料: 中部横断道住民アンケート結果より抜粋 (H19.7)

首都圏～中京圏間の代替ネットワークの形成



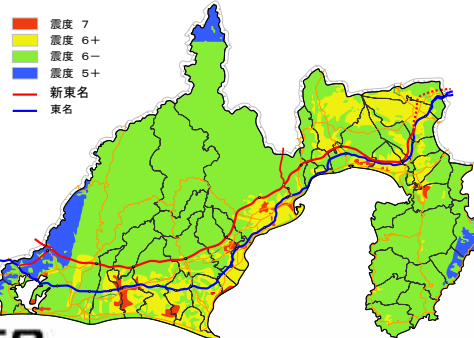
東名高速道路は、由比のような台風による通行止めの可能性がある区間を含むとともに、将来大規模地震の発生が想定される地域を通過する路線でもあります。
中部横断道は、東名高速道路が被災した場合の首都圏～中京圏間の代替ネットワークとしても機能します。

■首都圏～中京圏間の代替ネットワーク



■東海地震の震度分布

静岡県は概ね震度5+以上の被害を受ける可能性が高い



資料
東海地震による震度分布図
(第三次想定結果)
(財)静岡総合研究機構 防
災情報研究所



■交通事故による大渋滞 (平成8年8月27日: 下り線由比地区)



(写真提供: 静岡新聞社)

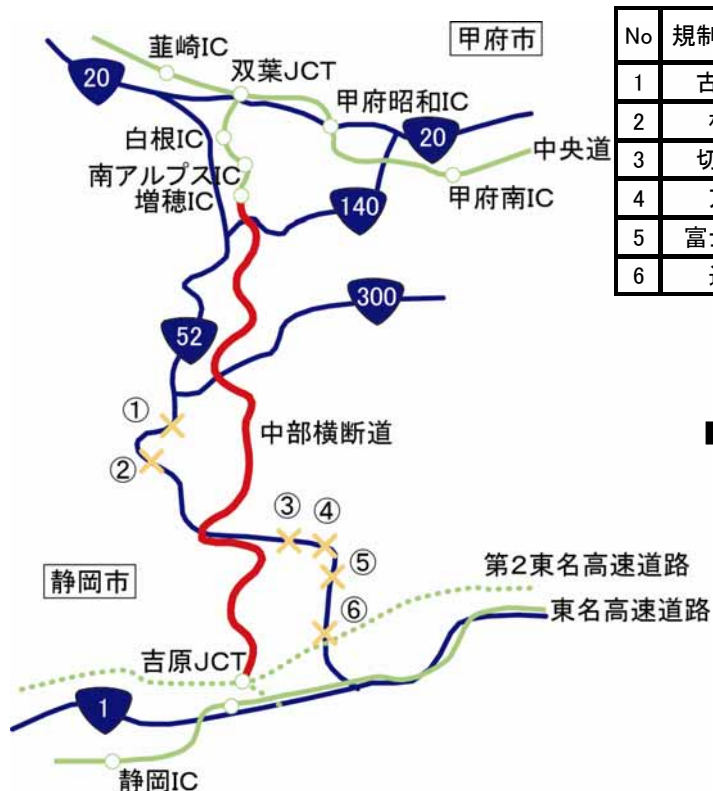
災害時における道路交通の信頼性向上

《課題：異常降雨時による国道52号の寸断の恐れ》

NEXCO

国道52号は降雨による通行規制区間が数多くあり、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通が遮断される恐れがあります。

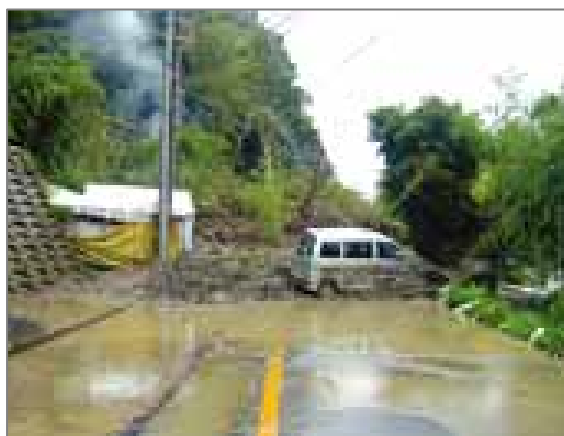
■ 国道52号の降雨による通行規制区間(直轄管理)



No	規制区間名	規制延長 (km)	規制基準値 (mm・連続)	規制回数	規制時間 (延べ)
1	古屋敷	2.4	150	7回	142時間40分
2	相又	3.1	200	6回	82時間10分
3	切久保	1.3	200	7回	69時間00分
4	万沢	4.8	200	5回	59時間10分
5	富士見峠	4.9	200	5回	59時間00分
6	逢坂	2.5	200	5回	45時間15分

※規制回数と規制時間は平成13年から平成17年までの実績
資料：甲府河川国道HP

■ 国道52号身延町(平成16年10月)



資料：甲府河川国道HP



出典：山梨日日新聞
(平成12年9月17日)

■ 通行止規制看板



災害時における道路交通の信頼性向上

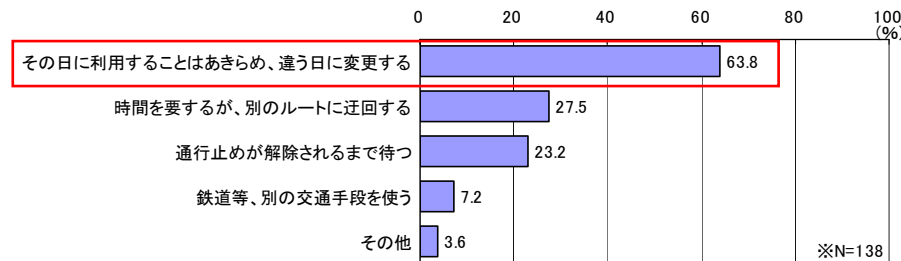
NEXCO

中部横断道が整備されることによって、国道52号の代替路確保(リダンダンシー確保)が可能となり、災害時の道路交通の信頼性向上に寄与します。

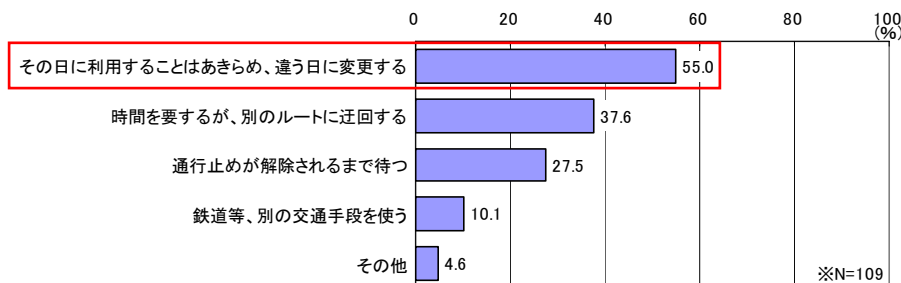
■国道52号等の災害通行止め時の対応

道路利用者が、災害等による南北方向の道路ネットワークの脆弱性を強く認識していることが伺えます。

《静岡方面への移動における災害通行止め時の対応》

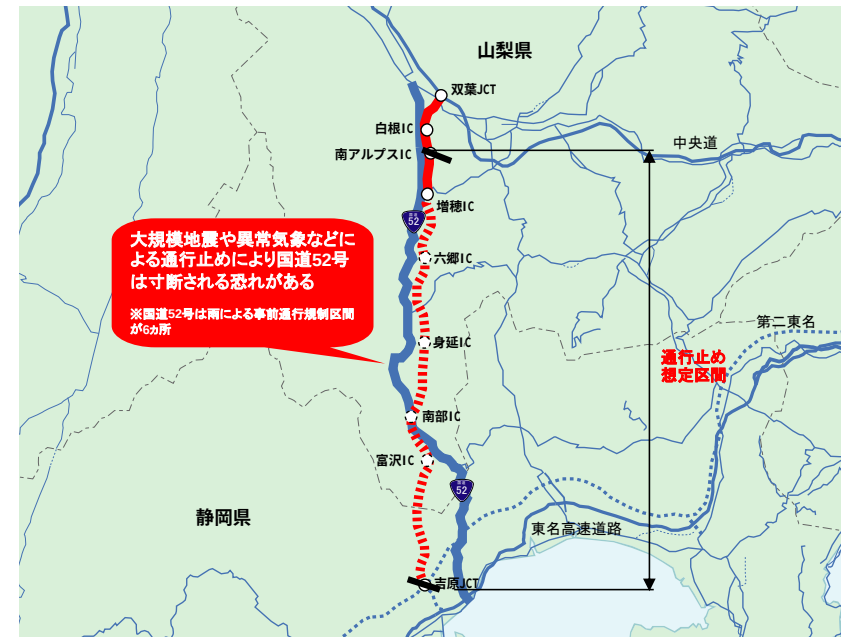


《甲府・韮崎方面への移動における災害通行止め時の対応》



資料：中部横断道住民アンケート結果より抜粋 (H19.7)

■国道52号の災害通行止め時による影響



《地域の声》

- ・ 国道52号の渋滞や災害時の迂回路として県内は勿論のこと、全線について早期の整備を要望したい。
- ・ 国道52号が通行止めの際には、陸の孤島になりかねない現状で不安であり、早く整備して欲しい。

資料：中部横断道住民アンケート結果より抜粋 (H19.7)

産業立地の誘発

NEXCO

中部横断道が整備されることによって、清水港からの60分圏域が約160km²広がるとともに、アクセス人口が約3万人増加します。また、大塚地区拠点工業団地(市川三郷町)から清水港までの所要時間が41分短縮されるなど、物流拠点へのアクセス性向上による産業立地の誘発が期待されます。

■特定重要港湾・清水港のアクセス圏域

<凡例>

- 現況の60分圏域
- 中部横断道整備による拡大圏域

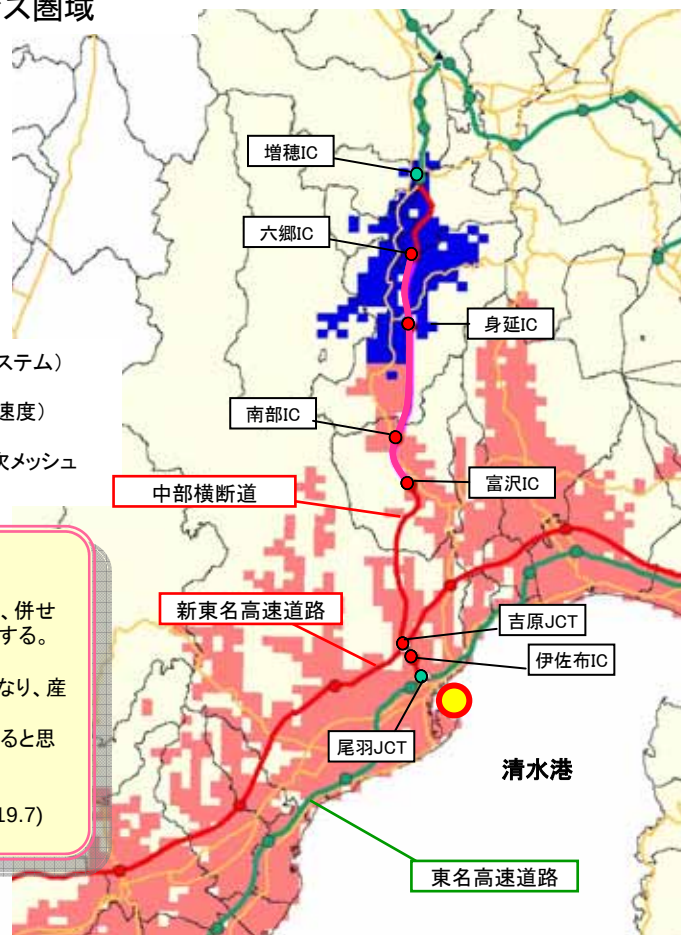
※ 国土交通省が開発したNITAS(総合交通分析システム) Ver.1.7を用いた試算
(対象範囲: 静岡県及び山梨県、速度設定: 法定速度)

※ エリア拡大による人口は、2005年国勢調査の3次メッシュ人口データに基づき算出

《地域の声》

- ・山梨県民として、海(静岡)と山(長野)が近くなり、併せて産業(日本の中心「ヘソ」)の発展に大きく寄与する。
- ・流通が早く出来ることは発展に繋がります。
- ・山梨県民としては、「静岡の海と長野の山が近くなり、産業の発展に大きく寄与すると思う。
- ・静岡県と山梨県が近くなり、文化・産業が発展すると思う。関西へのアクセスも色々考えられる。

資料: 中部横断道住民アンケート結果より抜粋(H19.7)



■大塚地区拠点工業団地～清水港の所要時間



救急医療活動の支援

NEXCO

中部横断道が整備されることによって、南部町役場から静岡赤十字病院(救命救急センター)までの所要時間が21分短縮されるなど、沿線地域住民の、より安心した生活の実現に大きく貢献します。

■南部町役場～静岡赤十字病院の所要時間・距離



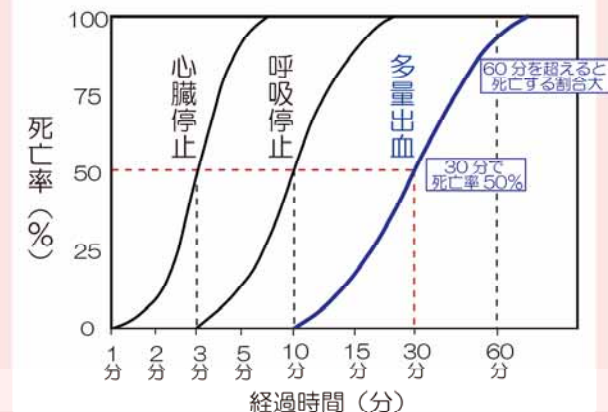
カーラーの救命曲線

この図は、心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したものです。

例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ、死亡率が5割を超すことになります。

(M.Cara: 1981「カーラーの曲線」一部改変)

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



3. 事業の進捗

①事業の経緯 吉原JCT～富沢

○事業の経緯

平成3年12月20日	基本計画策定
平成8年10月15日	都市計画策定
平成8年12月27日	整備計画策定
平成10年12月25日	施行命令
平成11年1月8日	実施計画認可
平成18年3月31日	事業変更許可・機構協定締結



設計協議調印式(静岡市)

①事業の経緯 六郷～増穂



○事業の経緯

平成3年12月20日	基本計画策定
平成8年12月27日	整備計画策定
平成10年12月25日	施行命令
平成11年1月8日	実施計画認可
平成18年3月31日	事業変更許可・機構協定締結



河川内施工状況(増穂町)

②進捗の見込み

NEXCO

①吉原JCT～富沢

- 地元設計協議完了、用地取得率27%。引き続き用地取得の進捗を図る。
- 平成18年度より工事着手、現在工事着手率19%。引き続き工事に順次着手。

②六郷～増穂

- 地元設計協議完了、用地取得率62%。引き続き用地取得の進捗を図る。
- 工事着手率13%。引き続き工事に順次着手。



進捗状況	用地取得中 工事順次着手
供用年度	平成29年度

進捗状況	用地取得中 工事順次着手	供用中
供用年度	平成28年度	—

4. 評価

(1) 評価結果



(単位: 億円)

区間	■費用便益比 B/C	■便益 (基準年における現在価値 (B))				■費用 (基準年における現在価値 (C))		
		走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計	事業費	維持管理費	合計
吉原JCT ～富沢	1.2	1,485	26	28	1,539	1,210	69	1,279
六郷 ～増穂	1.4	743	22	18	784	525	41	566

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。

(2)対応方針(原案) 吉原JCT～富沢・六郷～増穂



(1)事業の必要性に関する視点

- ・東名・新東名と中央道を結ぶ新たな物流ルートが形成され広域物流ネットワークが形成される
- ・広域的な港との連携など災害時の広域代替路を確保し道路交通の信頼性が向上する
- ・甲府市～静岡市間の移動時間が約3時間から約2時間へと大幅に短縮される

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得は6割以上完了し、工事は下部工工事展開中であり、順次工事に着手していく。(六郷～増穂)
- ・用地の取得は約3割完了。順次工事に着手していく。(吉原JCT～富沢)

(3)対応方針

- ・当事業は継続が妥当。
 今後は、平成28年度(六郷～増穂)、平成29年度(吉原JCT～富沢)の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

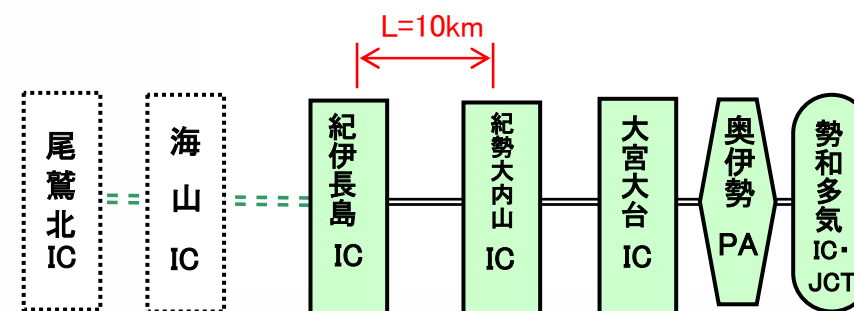
4. 個別事業の評価

⑤近畿自動車道紀勢線 (紀伊長島～紀勢大内山)

1. 事業概要（紀伊長島～紀勢大内山）

NEXCO

- 路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道紀勢線
- 区 間: 三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島～三重県度会郡大紀町崎
- 延 長: 約10キロメートル
- 規 格: 第1種第3級 設計速度80 km/h
- 車線数: 2車線 (用地取得4車線)



2. 事業の必要性

地域間交流が活性化されます

大宮大台～紀勢大内山が2009年2月に開通し、尾鷲市から津市（県庁所在地）までの所要時間が、国道42号を利用した場合と比較して約10分短縮されました。
紀勢大内山～紀伊長島の整備により、さらに約10分短縮され、津方面と東紀州地域が近くなり、利便性が向上します。



国道42号経由
約102km 約105分

約10分
短縮

整備後
約98km 約95分

※所要時間の算定：高速道路の規制速度及び道路時刻表（'07～'08）をもとに算出
※東紀州地域とは、紀北町、尾鷲市、熊野市、御浜町、紀宝町の5市町をいう。



■各拠点都市の市役所と津市役所の所要時間



※所要時間の算定：高速道路の規制速度及び道路時刻表（'07～'08）をもとに算出

《地域の声》

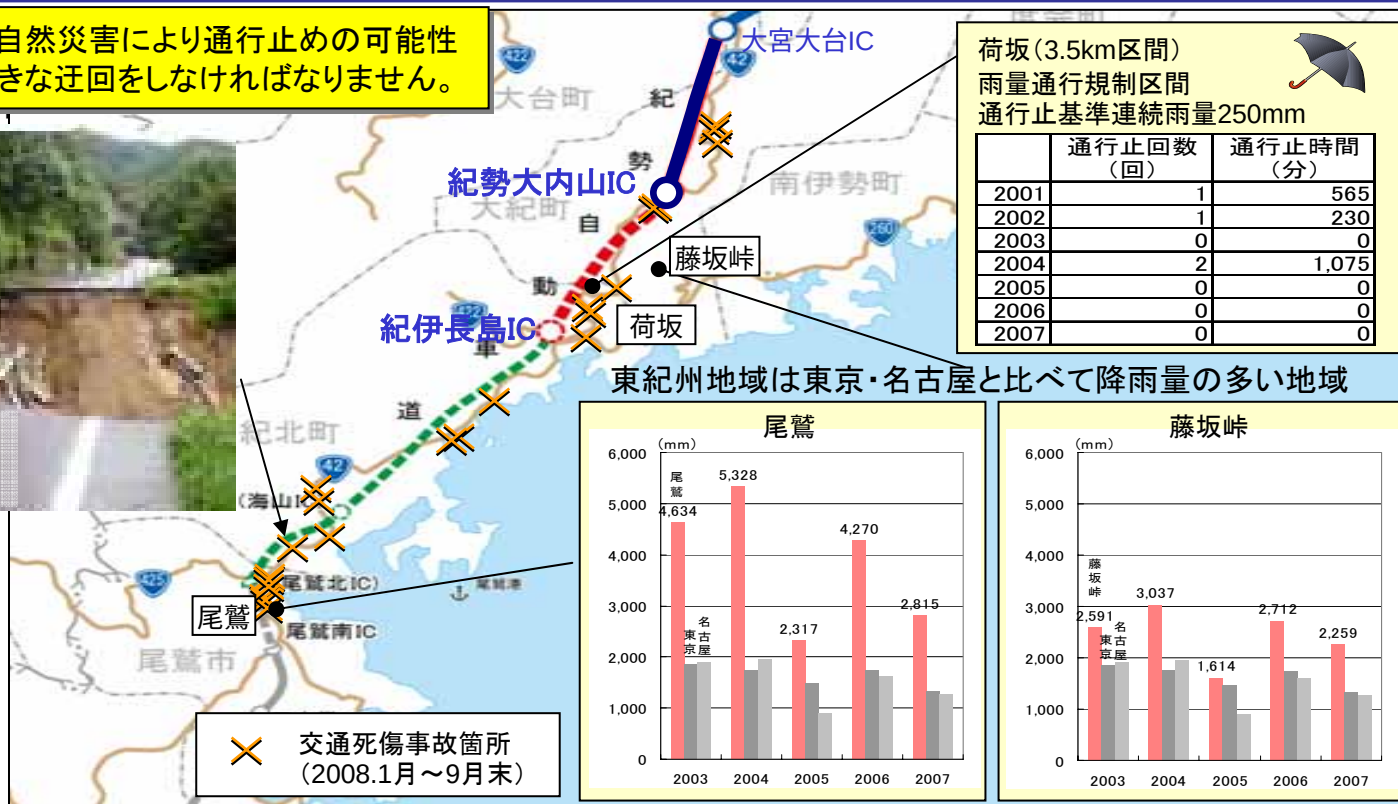
○紀勢自動車道が延伸されれば、県庁や県漁連への出張が楽になります。
NEXCO中日本資料「紀勢自動車道の開通に関するヒアリング調査（2008年10月）」

災害時や異常気象時における道路交通の信頼性が向上 ①

NEXCO

この地域は年間2500mmを越える日本有数の多雨地帯で、豪雨により東紀州地域の沿岸部を結ぶ唯一の道路である国道42号が通行止めになるなどして地域がしばしば孤立するため、新たな代替路が強く求められています。また、将来発生が懸念される東南海・南海地震時への備えも必要であり、防災対策の強化が急務となっています。紀勢自動車道は新直轄区間として事業が進められている尾鷲市から紀北町までの区間と一体となって、災害や異常気象時、救急や火災・交通事故などの緊急時の際に国道の代替路となります。まさに「命の道」として、開通区間の沿線地域や東紀州地域の生活基盤確保に大きく貢献します。

国道42号は交通事故や自然災害により通行止めの可能性が高く、通行止め時は大きな迂回をしなければなりません。



災害時や異常気象時における道路交通の信頼性が向上 ②

NEXCO

東紀州地域で獲れた鮮魚を東京(築地市場)等に運んでおり、鮮度が命である活魚輸送では、これまでも紀勢自動車道を含めた高速道路が積極的に利用されています。
紀勢自動車道の延伸は、延伸区間周辺や東紀州地域の物流を支援します。

関東(築地市場)・東北方面や金沢へ出荷

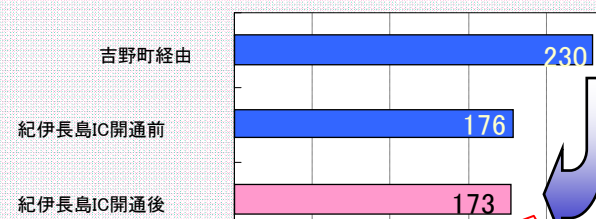


※大宮大台IC～紀勢大内山ICまでの国道42号の区間において通行止であった場合を想定
※所要時間の算定: 高速道路の規制速度及び道路時刻表(07'～08')をもとに算出

◆国道42号が通行止めになると輸送に多大な時間を要しています。紀勢道の延伸で大きな迂回の必要がなくなります。

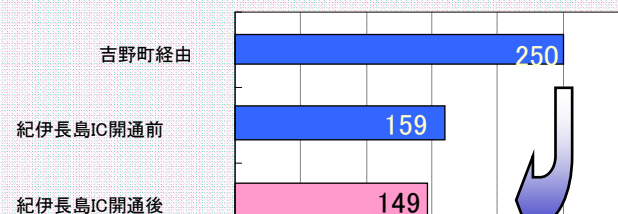
■国道42号が通行止となった場合の
尾鷲港～亀山JCT間の迂回経路と時間
A漁協組合の場合

≪ 【距離(km)】 ≫



吉野町経由に比べて約57kmの短縮

≪ 所要時間(分) ≫



吉野町経由に比べて約1時間41分の短縮

救急医療活動の支援

NEXCO

紀勢大内山～大宮大台が2009年2月に開通し、尾鷲市から三次救急医療施設への所要時間は、約15分短縮されました。紀勢大内山～紀伊長島の整備により、さらに約10分短縮され、重篤患者の搬送時間の短縮が図られ、沿線地域住民のより安心した生活の実現に大きく貢献します。

また、同じく三次救急医療施設である三重大学付属病院へも山田赤十字病院と同様の短縮時間が確保され、緊急時の選択肢が広がります。

■[紀勢自動車道沿線地域の主な緊急搬送ルート]



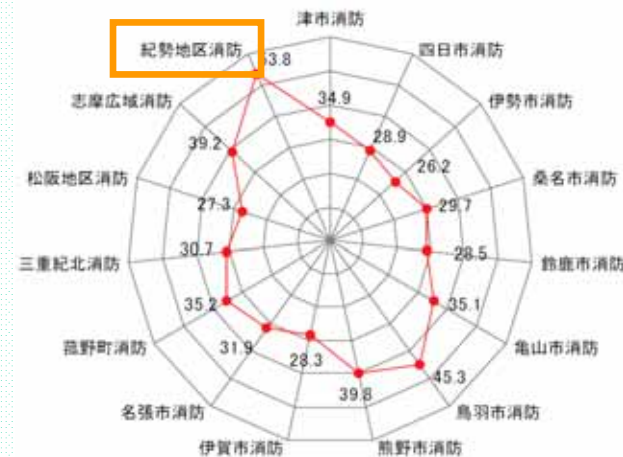
出典：NEXCO中日本資料「紀勢自動車道の開通に関するヒアリング調査
(2008年10月)をもとに作成

※所要時間の算定：高速道路は緊急車両の制限速度、一般道は
道路時刻表から得られる速度に割増をして算定



■三重県地域別にみた病院収容時間

[消防本部別の収容時間の状況(2006年)]



※収容時間：119番の覚知から病院収容までの時間

出典：2006年版救急救助実施状況調

- 対面通行のリスク(高速の事故通行止め等)から、緊急搬送時に紀勢自動車道を利用することに躊躇いがありました。
- 今後は、紀勢自動車道の延伸もあり、国道の交通事故リスクや地元住民からの要望等を考慮すると、必要に応じて紀勢自動車道を活用した緊急搬送を行なう方針になっています。(消防関係者)

観光産業を支援

NEXCO

紀勢自動車道の整備により、交通アクセスが向上し、東紀州地域を中心に新たな旅行プランが企画がされてきています。利用者の周遊観光への期待も高く、紀勢自動車道の延伸により東紀州地域への観光客の増加が期待されます。

大阪の旅行会社によって、京都発の東紀州地域への新たなバスツアーが企画されています。

また、九州の旅行会社においても新幹線で京都まで訪れ、その後高速バスを利用した観光ツアーが企画されています。

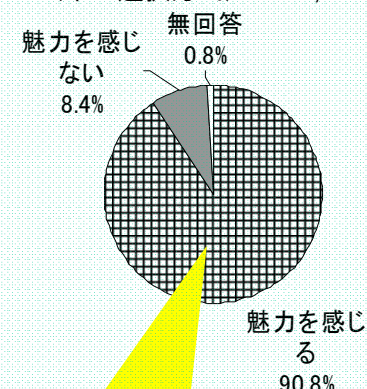
A社では、全国各地からセントレアまで航空機を利用し、1日目は名古屋に泊まり名古屋観光、翌日、シャトルバスで熊野古道に行き、鳥羽に宿泊するプランがあります。利用客は増加しており好評を得ています。



◆周遊観光への期待

[東紀州地域の観光資源に対する魅力]

(単一選択方式) n=3,002



東紀州地域に魅力を感じる人が9割

3. 事業の進捗

①事業の経緯 紀伊長島～紀勢大内山

NEXCO

○事業の経緯

平成 8年12月27日 整備計画決定

平成10年12月25日 施 行 命 令

平成16年 1月30日 整備計画変更

平成18年 3月31日 事業変更許可・機構協定締結



②進捗の見込み 紀伊長島～紀勢大内山

NEXCO

■工事着手率100%、現在トンネル、橋梁下部工工事中。引き続き橋梁上部工に順次着手。



供用年度	進捗状況
H17年度	—
H20年度	—
H24年度 予定	用地取得（概成） 工事全面展開中
新直轄事業区間	

4. 評価

(1) 評価結果



区 間) 近畿自動車道紀勢線(紀伊長島～紀勢大内山)

費用便益比(B/C)=1.6

■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年における 現在価値(B)	787億円	93億円	32億円	911億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	509億円	69億円	577億円

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。

(2) 対応方針(原案)

NEXCO

(1) 事業の必要性に関する視点

- ・紀勢自動車道の整備により、三重県経済の中心である津方面と東紀州地域が近くなり、利便性が向上する。
- ・災害や異常気象時における国道42号の代替路として、道路交通の信頼性が向上する。
- ・尾鷲方面から三次救急医療施設(伊勢方面)への所要時間が短縮され、まさに「命の道」として、東紀州地域の安全・安心確保に大きく貢献する。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得は9割以上完了し、工事はほぼ全面展開中。

(3) 対応方針

- ・当事業は継続が妥当
今後は、平成24年度の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

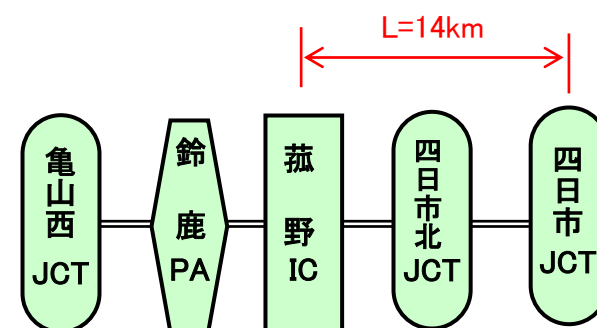
4. 個別事業の評価

⑥近畿自動車道名古屋神戸線 (四日市JCT～菰野)

1. 事業概要（四日市JCT～菰野）

NEXCO

- 路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道名古屋神戸線
- 区 間: 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14キロメートル
- 規 格: 第1種第2級 設計速度100km/h (四日市JCT～四日市北JCT)
第1種第1級 設計速度120km/h (四日市北JCT～菰野)
- 車線数: 4車線 (用地取得6車線)



2. 事業の必要性 地域間交流が活性化されます

NEXCO

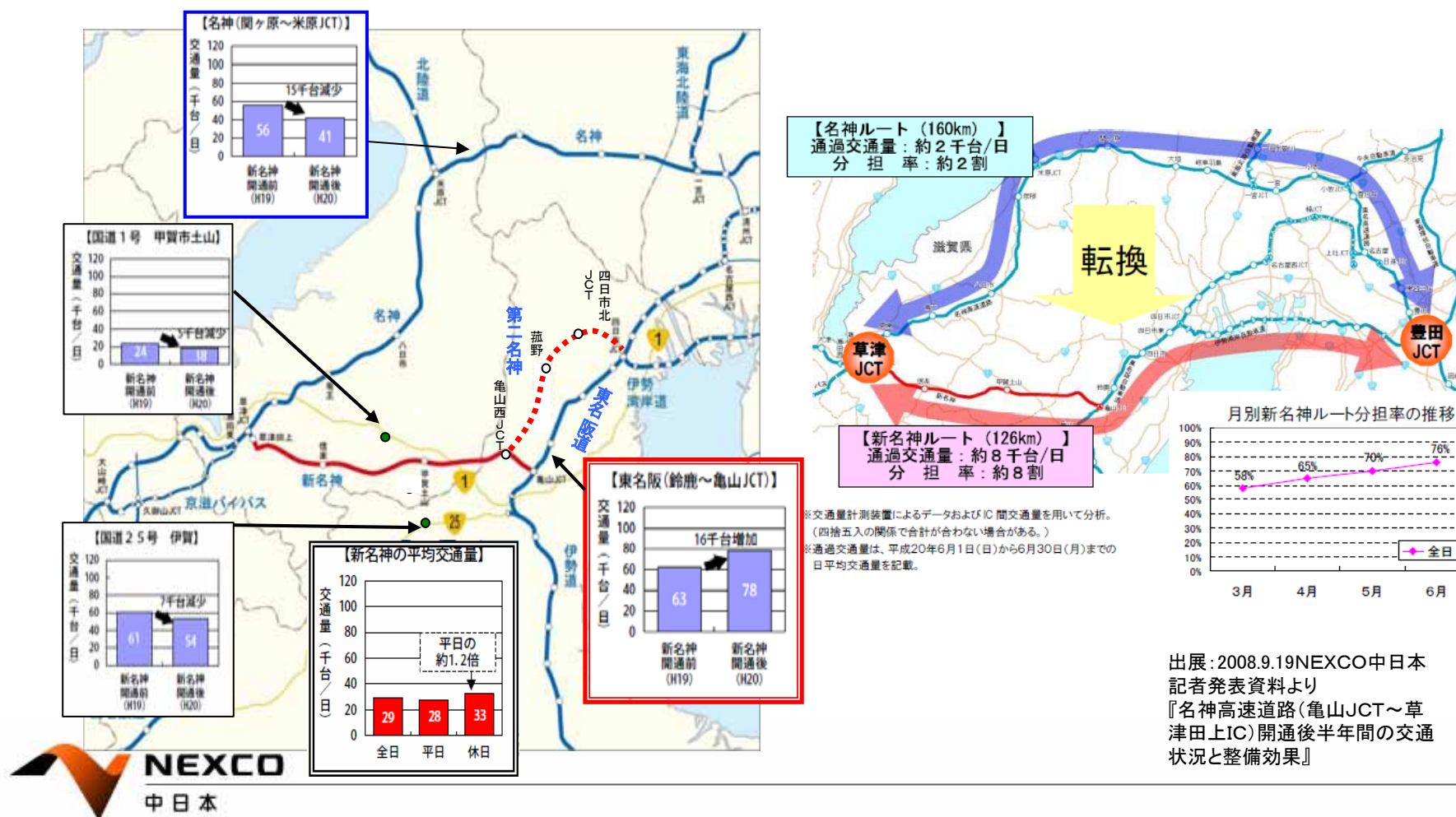
四日市JCT～亀山西JCTの整備により、東名・名神高速道路の代替路が確保されるとともに、豊田市～大津市間の所要時間は、東名・名神高速道路経由に比べて約30分短縮され、所要時間の短縮により地域間の広域交流の促進が期待されます。



新名神高速道路・開通前後の交通動向 ①交通量

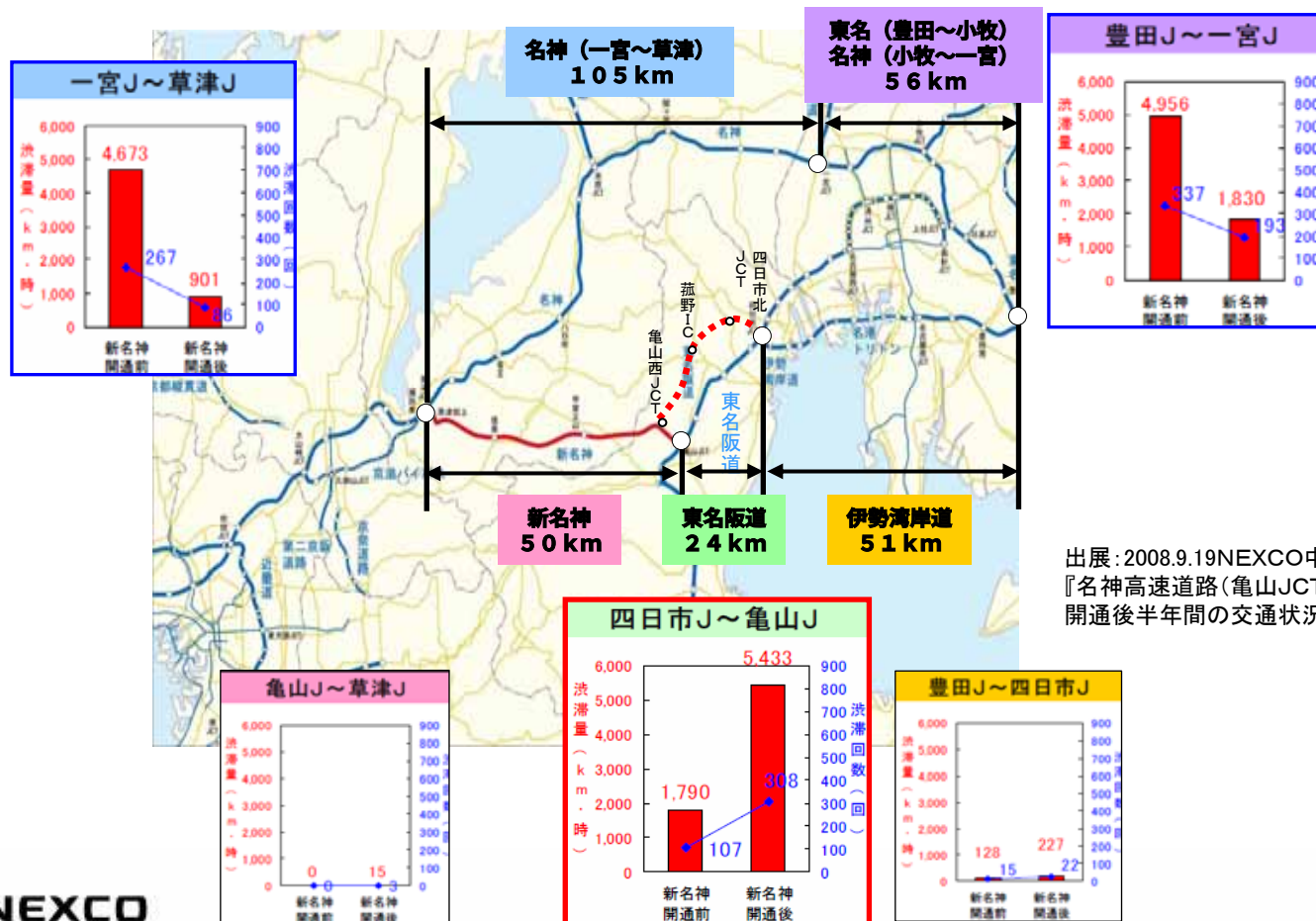
NEXCO

平成20年2月に開通した新名神高速道路の平均交通量は約29千台／日となっています。開通の前後では、名神高速道路は昨年の同時期と比べ約15千台／日減少し、新名神への交通転換が図られる一方、東名阪自動車道(亀山JCT～鈴鹿IC)では、約16千台／日増加しています。



新名神高速道路・開通前後の交通動向 ②渋滞状況

新名神高速道路の開通後、渋滞量や渋滞回数は東名高速道路・名神高速道路では昨年と同時期と比べ大幅に減少しました。一方、交通量が増えた東名阪自動車道の四日市JCT～亀山JCTでは、昨年と比べ約3倍にも増加しました。東名阪自動車の抜本的な渋滞対策として交通分散を可能とする四日市JCT～亀山西JCTの早期整備が求められています。



出展: 2008.9.19 NEXCO中日本記者発表資料より
『名神高速道路(亀山JCT～草津田上IC)
開通後半年間の交通状況と整備効果』

災害時や異常気象時における道路交通の信頼性が向上

NEXCO

当該区間が整備されることによって、名神高速道路とのダブルネットワークを形成するとともに、代替路の確保(リダンダンシーの確保)が可能となり、災害時や異常気象時における道路交通の信頼性向上に寄与します。



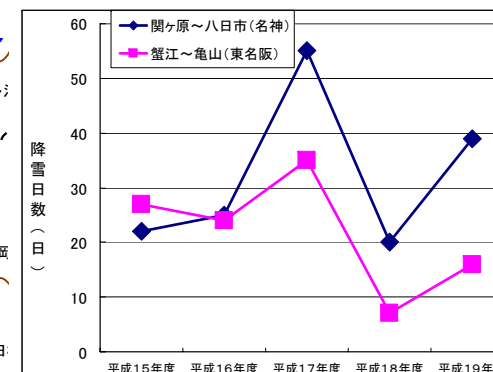
低速走行除雪状況(名神高速 多賀SA付近)



除雪状況(名神高速 羽島IC付近)



降雪日数の違い



#名神と新名神へ接続する東名阪との比較

出典: NEXCO名古屋支社管内雪氷報告書

高速バスの利便性が向上

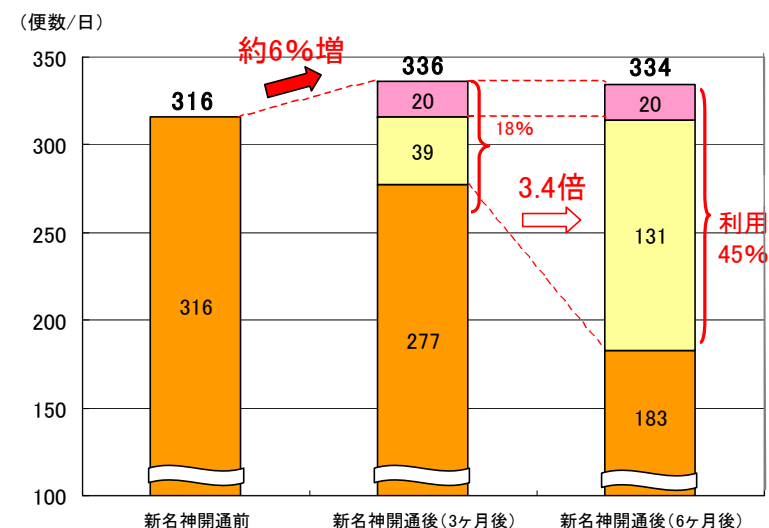
NEXCO

新名神 亀山JCT～草津田上ICの開通により、約45%の高速バスが名神ルートから新名神ルートへ転換しました。四日市JCT～亀山西JCT間の整備により、交通が円滑化することから、高速バスのルート転換や新設など、高速バスの利便性が更に向上することが期待されます。



※出典：平成20年9月19日 新名神高速道路(亀山ジャンクション～草津田上インターチェンジ間)開通後半年間の交通状況と整備効果 記者発表資料

※名神 草津JCT～瀬田東JCTを通過する高速バス路線を対象とする。
ただし、北陸道、東海北陸道、伊勢道、岐阜発着便を除く



- 四日市JCT～菟野(本事業)
- 新名神利用(ルート変更)
- 名神利用

3. 事業の進捗

①事業の経緯

四日市JCT～菰野

NEXCO

○事業の経緯

平成 元年 2月27日	基本計画決定
平成 4年 1月21日	都市計画決定 四日市JCT～四日市北JCT
平成 6年 7月 8日	都市計画決定 四日市北JCT～亀山西JCT
平成 8年12月27日	整備計画決定
平成10年12月25日	施行命令
平成18年 3月31日	事業変更許可・機構協定締結



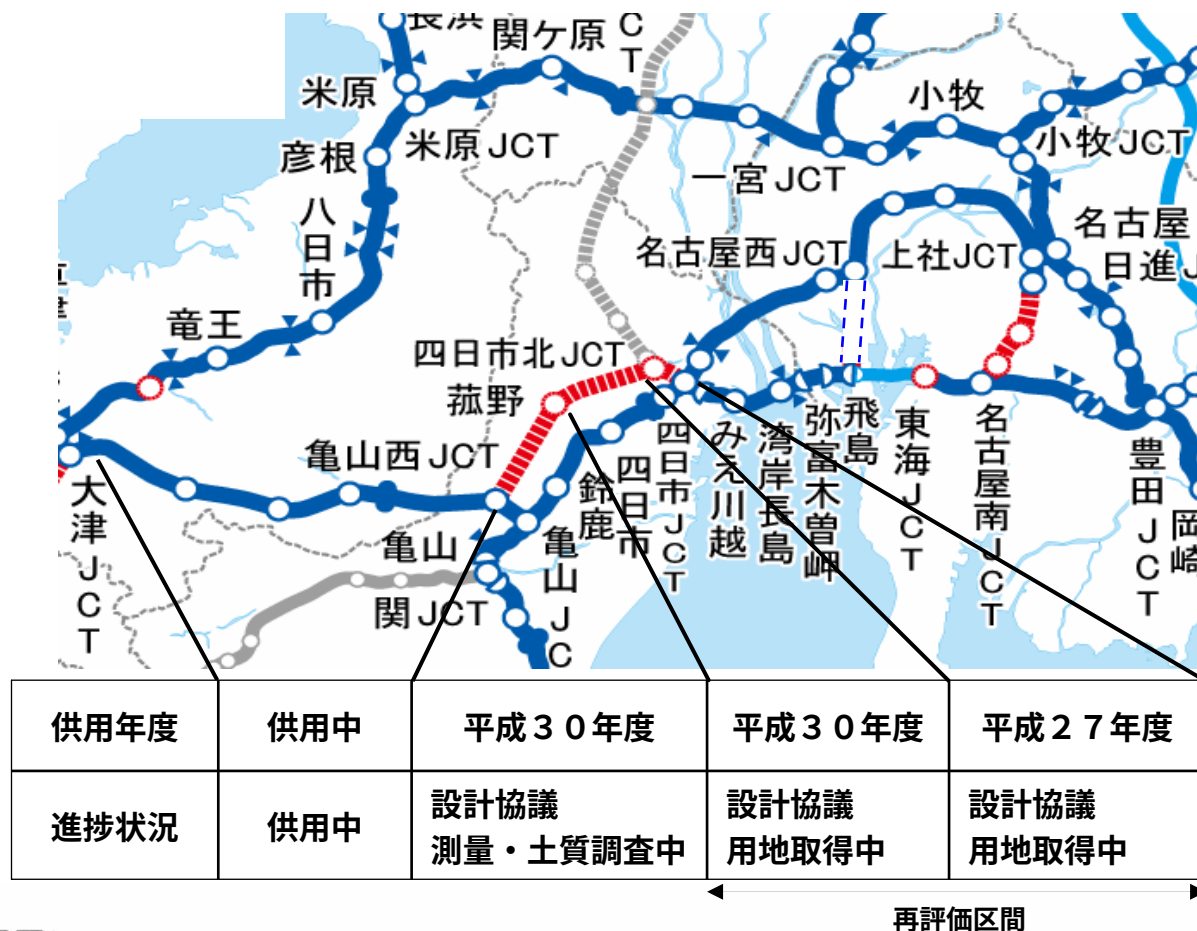
②進捗の見込み 四日市JCT～菰野

NEXCO

四日市JCT～菰野

■四日市～四日市北 設計協議完了。引き続き用地取得に向け進捗を図る。

■四日市北～菰野 設計協議中。引き続き測量、土質調査を実施し、用地取得に向け進捗を図る。



4. 評価

(1) 評価結果



区 間) 近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～菰野)

$$\text{費用便益比}(B/C)=4.1$$

■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年における 現在価値(B)	4,566億円	438億円	112億円	5,117億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	1,108億円	133億円	1,241億円

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。

(2) 対応方針 (原案)

NEXCO

(1) 事業の必要性に関する視点

- ・新東名・新名神の既供用区間と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引する。
- ・東名、名神高速道路の代替路として機能することから、道路交通の信頼性が向上する。
- ・新名神高速道路(亀山JCT～草津田上IC)が開通して以降、名神高速道路からの交通転換が進み東名阪自動車道の渋滞が著しい。当該区間の整備により交通が分散し、交通が円滑化する。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・地元設計協議は8割を完了。
- ・地元設計協議・用地取得の進捗を図り工事着手していく。

(3) 対応方針

- ・当事業は継続が妥当
 今後は、平成27年度 四日市JCT～四日市北JCT、平成30年度 四日市北JCT～菰野の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

4. 個別事業の評価

⑦近畿自動車道名古屋亀山線（名古屋南JCT～高針JCT）

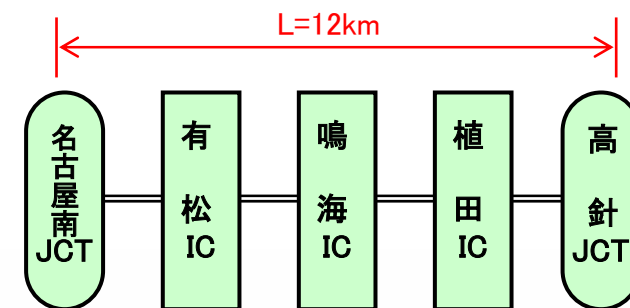
1. 事業概要

(名古屋南JCT～高針JCT) ①

- 路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道名古屋亀山線
- 区 間: 愛知県名古屋市緑区大高町～愛知県名古屋市名東区貴船
- 延 長: 約12キロメートル
- 規 格: 第2種第1級 設計速度60 km/h
- 車線数: 4車線



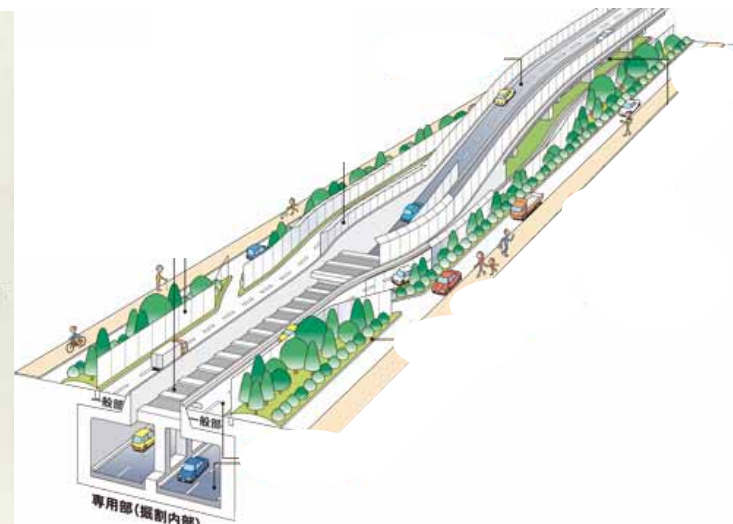
建設状況 (植田IC付近)



(名古屋南JCT～高針JCT) ②

NEXCO

名古屋環状2号線は名古屋市の周辺10km圏に位置する環状道路であり、高速道路と国道302号で構成されています。このうち、東部・東南部で整備中の名古屋南JCT～高針JCTにおいては国道302号を国土交通省が所掌し、高速道路は中日本高速道路(株)が所掌して事業を進めています。



高架部

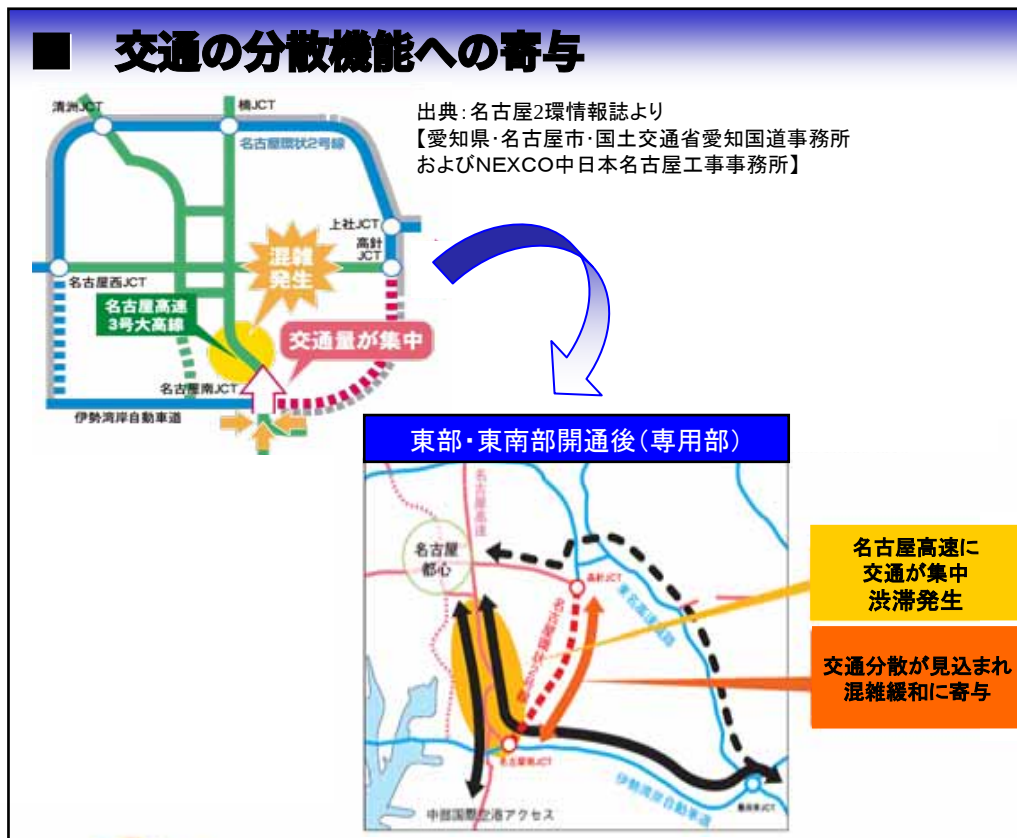
掘割部



2. 事業の必要性

走行環境(交通混雑)の改善①

- 伊勢湾岸自動車道の開通や中部国際空港(セントレア)の開港などにより名古屋都市圏へ流入する交通量が増大していますが、南北軸を名古屋高速3号線のみで支えており、交通集中による混雑が発生しています。
- 名古屋環状2号線(東部・東南部)の整備により、南北交通軸を強化しバランスのとれた交通ネットワークを構築し、交通の分散機能が期待され、混雑緩和に寄与いたします。



走行環境(交通混雑)の改善② 名古屋高道路の混雑状況

NEXCO

名古屋高速道路では高速3号大高線、高速1号楠線、都心環状線において、交通集中により慢性的に渋滞が発生しており、混雑の緩和が求められています。

■ 渋滞量図【平成20年3月・平日平均】 * 渋滞—走行速度が30KM/h以下の状態



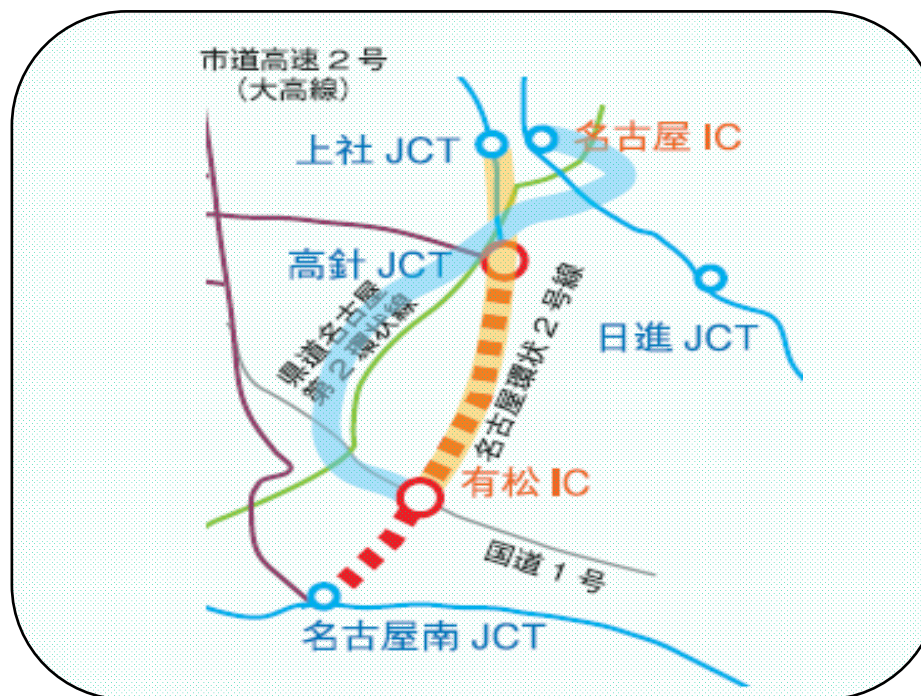
大高線上下り堀田入口付近

地域間交流が活性化されます

NEXCO

名古屋環状2号線(東部・東南部)の整備により、名古屋市東部から中部国際空港(セントレア)をはじめ、様々な地域へのアクセスが向上します。

当該区間の整備により有松IC～名古屋IC間の所要時間が約25分短縮し利便性が向上します。



【有松ICから名古屋ICまでの所要時間】

一般道路ルート
約16km 約40分

約25分
短縮

高速道路ルート
約14km 約15分

算出方法:

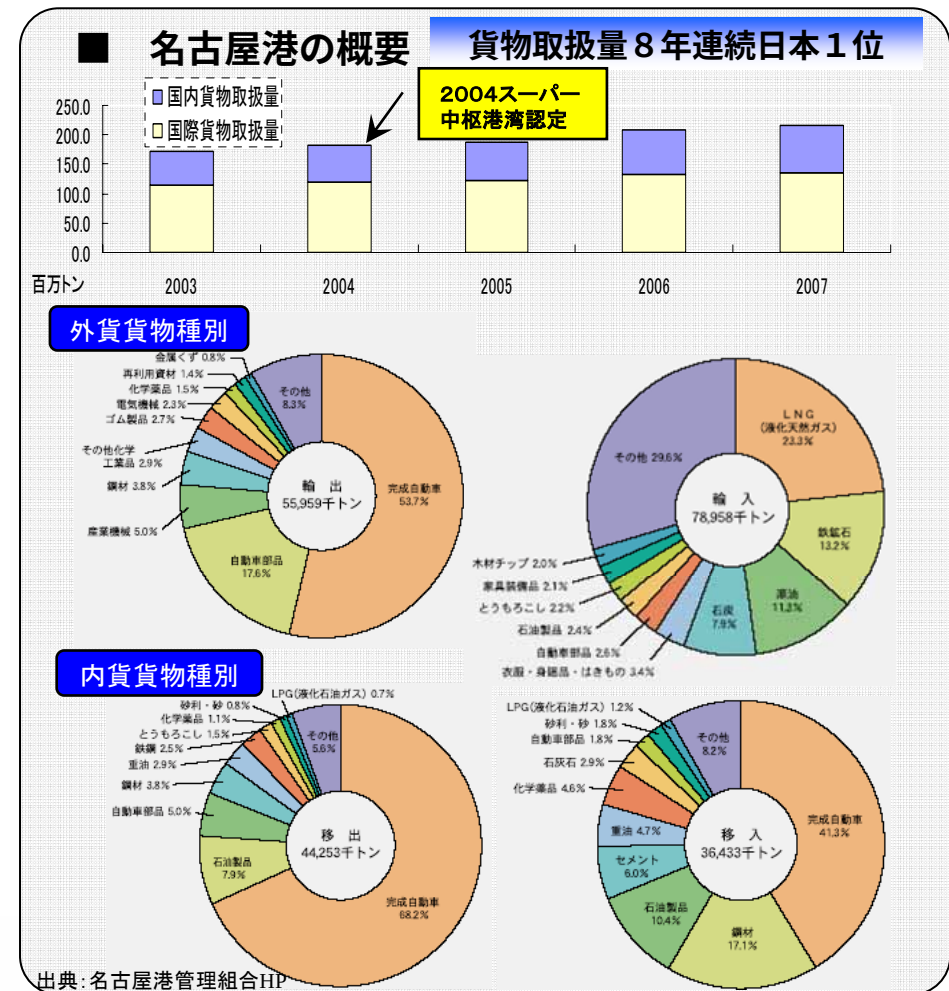
高速道路は規制速度。

一般道は道路時刻表などを用いて算定。

名古屋港への利便性向上

NEXCO

名古屋環状2号線(東部・東南部)の整備により、名古屋市東部から、名古屋港への所要時間が一般道よりも約30分短縮され、名古屋港と名古屋周辺のアクセスが向上し、工場との連結が強まり生産性の向上に寄与することが期待されます。

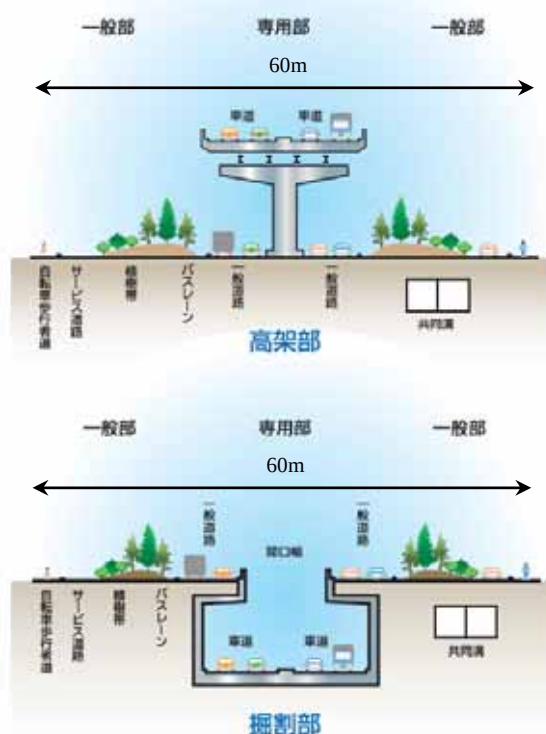


災害への備え

NEXCO

名古屋環状2号線東部・東南部は一般道路部と高速道路部の整備により、密集市街地における火災時の『延焼遮断帯』の役割を果たします。

整備イメージ

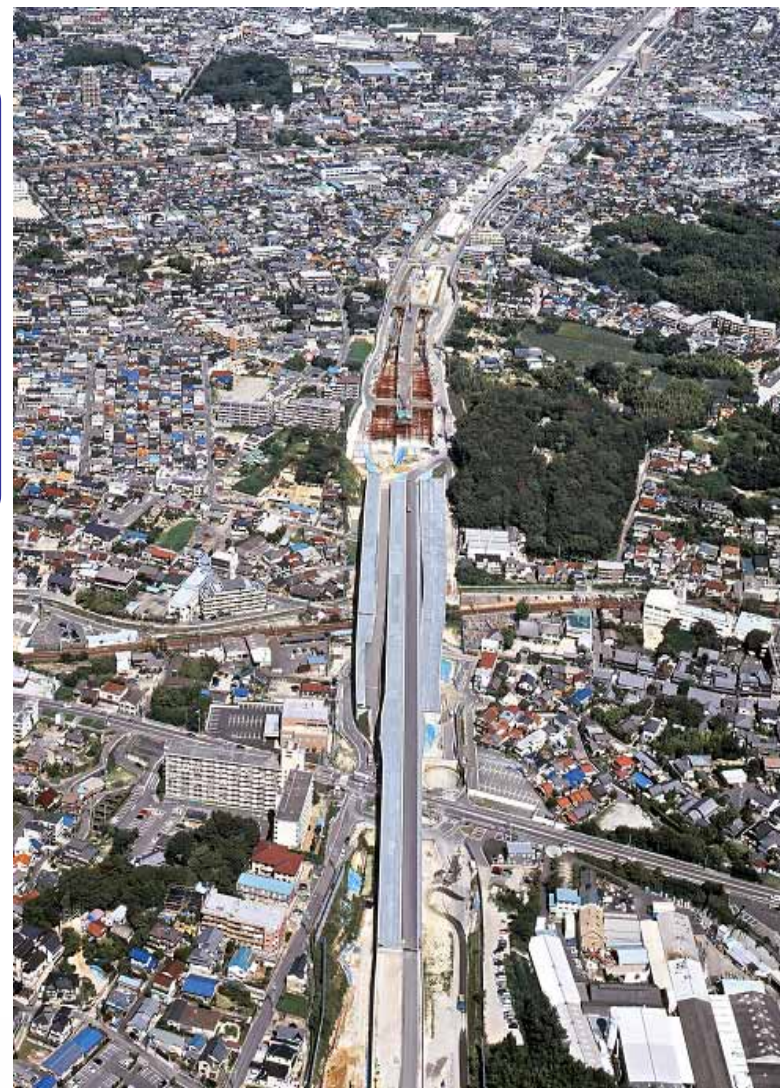


3. 事業の進捗

①事業の経緯 名古屋南JCT～高針JCT

○事業の経緯

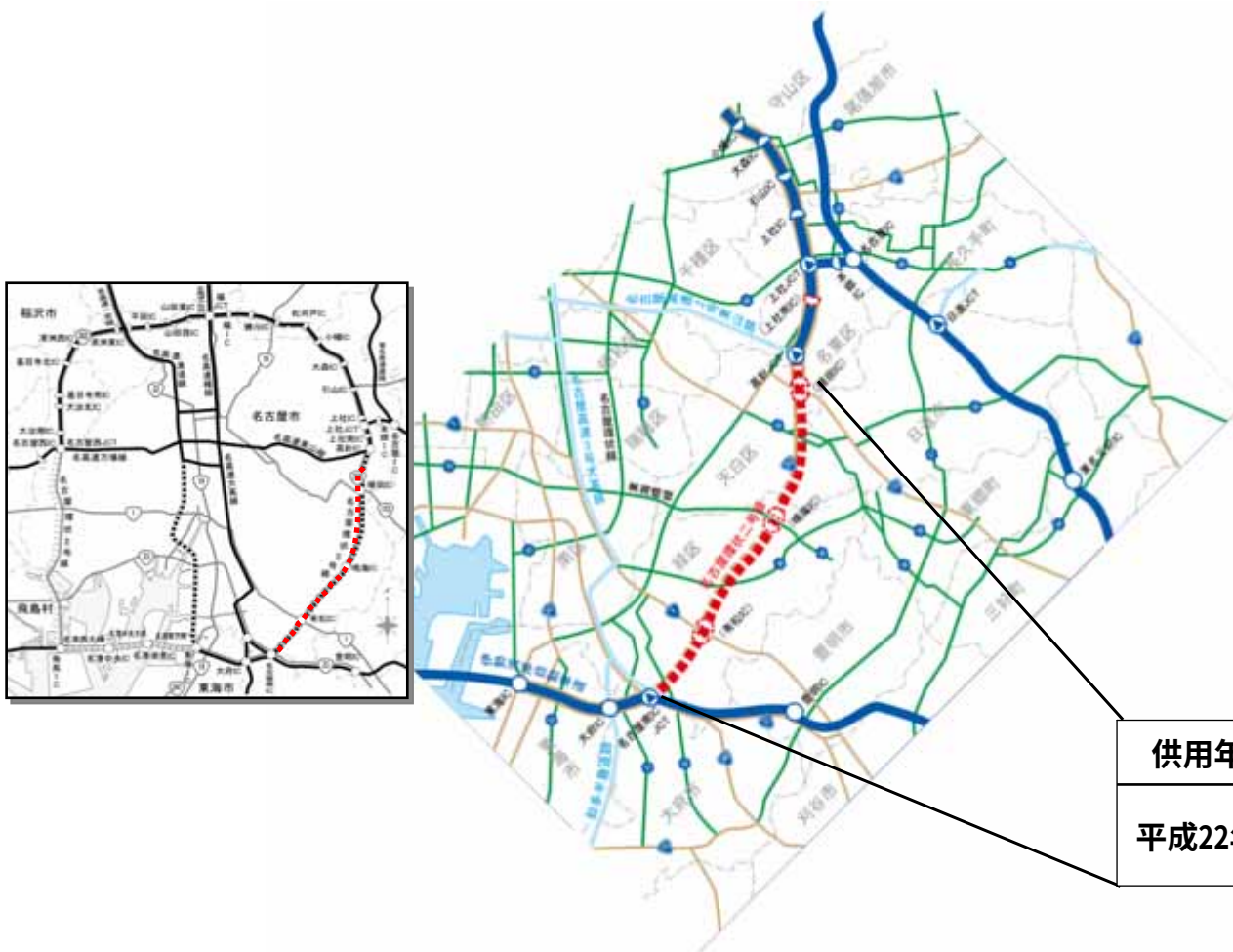
昭和57年11月 5日 都市計画決定
平成 9年 2月 5日 基本計画決定
平成10年12月25日 整備計画決定
平成10年12月25日 施行命令 名古屋南JCT～有松
平成11年12月24日 施行命令 有松～高針JCT
平成18年 3月31日 事業変更許可・機構協定締結



②進捗の見込み 名古屋南JCT～高針JCT



■工事着手率100%。供用に向け舗装、施設工事の進捗を図る。



4. 評価

(1) 評価結果



区 間) 近畿自動車道名古屋亀山線(名古屋南JCT～高針JCT)

費用便益比(B/C)=1.8

■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年における 現在価値(B)	4,861億円	352億円	109億円	5,322億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	2,673億円	284億円	2,957億円

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。

(2) 対応方針 (原案)

NEXCO

(1) 事業の必要性に関する視点

- ・名古屋都市圏の骨格を形成する環状道路として、交通の迂回分散を図り、当都市圏の交通を円滑化する。
- ・当該道路の整備により、名古屋都市圏の渋滞が緩和され、物流の効率化に大きく貢献する。
- ・大地震等の災害発生時には、物資・資機材・要員等の緊急輸送道路として災害対応活動に大きく貢献する。

(2) 事業進捗の見込みの視点

- ・工事を全面展開中。

(3) 対応方針

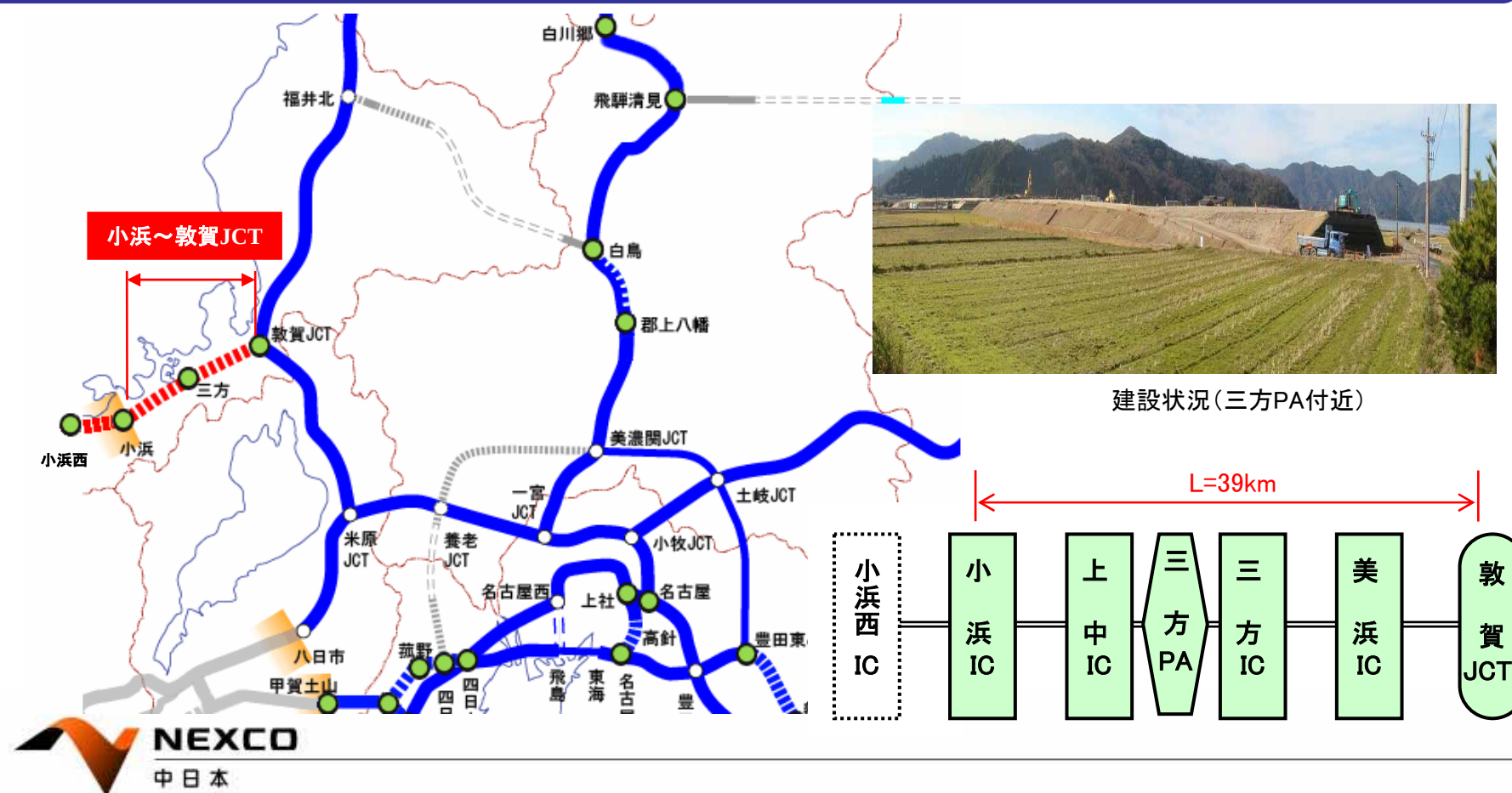
- ・当事業は継続が妥当
 今後は、平成22年度の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

4. 個別事業の評価

⑧近畿自動車道敦賀線 (小浜～敦賀JCT)

1. 事業概要（小浜～敦賀JCT）

- 路線名：高速自動車国道 近畿自動車道敦賀線
- 区 間：福井県小浜市府中～福井県敦賀市高野
- 延 長：約39キロメートル
- 規 格：第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数：2車線（用地取得4車線）



2. 事業の必要性 広域ネットワークの構築が図られます

- ・ 中国道、名神高速、北陸道と一体となり、北近畿における大環状ネットワークを形成します。
- ・ 日本海国土軸の一翼を担い、東西交通の円滑化を促進し、嶺南地域※、関西・中国圏の経済発展に大きく貢献します。
- ・ 吉川JCT～敦賀JCT間の所要時間は、北陸・名神・中国道経由に比べて約10分短縮されます。



北陸・名神・中国道ルート
約195km 約145分

約33km・約10分
短縮

舞鶴若狭道ルート
約162km 約135分

※嶺南地域とは、福井県内の敦賀市・小浜市・美浜町
・高浜町・おおい町・若狭町のことを言う。

地域間交流が活性化されます

NEXCO

- ・ 小浜IC～敦賀JCTの整備により、拠点都市(舞鶴市・敦賀市)が高規格幹線道路で連絡されます。
- ・ 国道27号を利用した場合と比較して、距離が約10km, 所要時間で約20分短縮され利便性が向上します。



算出方法: 高速道路は規制速度, 一般道は道路時刻表などを用いて算定。

小浜西IC～小浜IC間は、現在工事中であるが、開通済として算定。

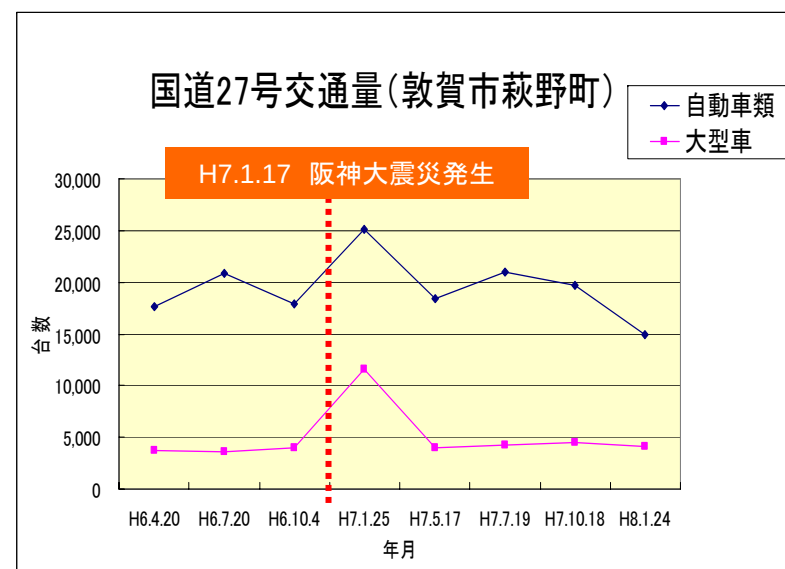
災害時における道路交通の信頼性が向上

NEXCO

- ・ 阪神大震災の際、名神高速道路等が通行止めとなり、近畿自動車道敦賀線(小浜西IC～敦賀JCT)と並行する国道27号が名神高速道路の代替ルートとして利用されました。
- ・ 当該区間が整備されることによって、名神高速道路や北陸道とのネットワークが形成され、代替路の確保(リダンダンシーの確保)が可能となり、災害時における道路交通の信頼性が向上します。



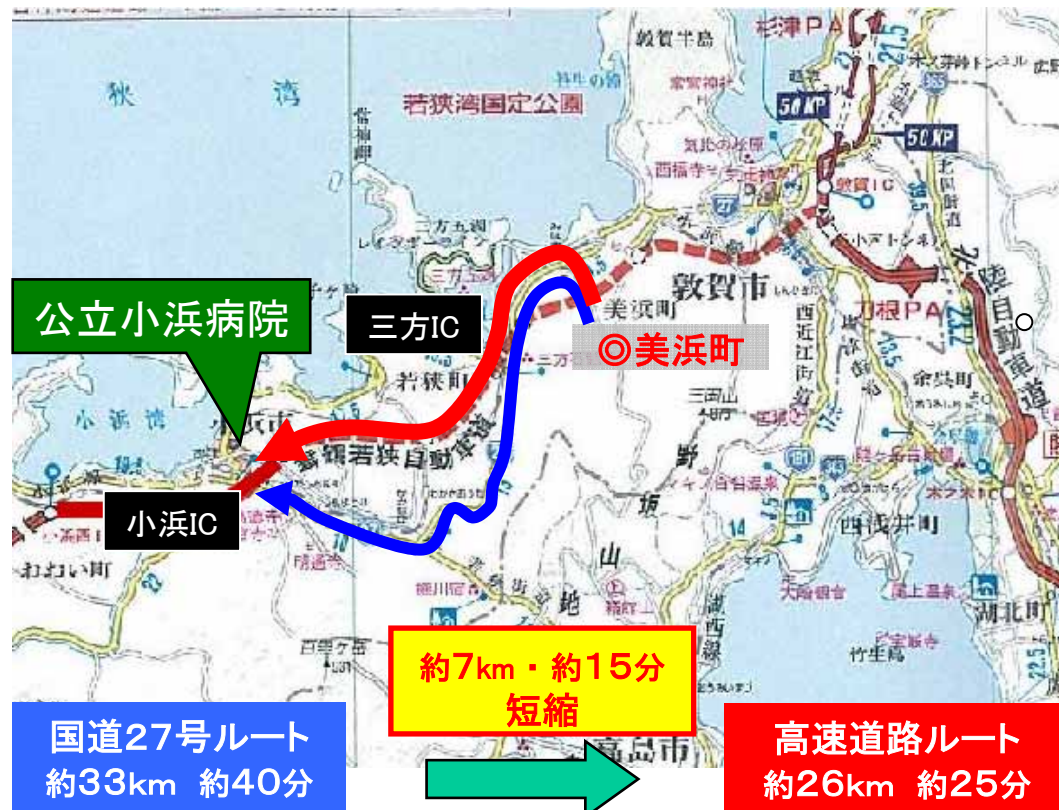
■震災後、国道27号の大型車交通量が倍増



救急医療活動の支援

NEXCO

- ・ 福井県の救命救急センターは、福井県立病院のみでしたが、公立小浜病院が平成19年10月より救命救急センターとなり、救急医療活動が充実してきています。
- ・ 小浜IC～敦賀JCTの整備により美浜町からの所要時間が約15分短縮されます。
- ・ 当該区間の整備により沿線地域住民の、より安心した生活の実現に大きく貢献します。



算出方法：高速道路は規制速度，一般道は道路時刻表などを用いて算定。

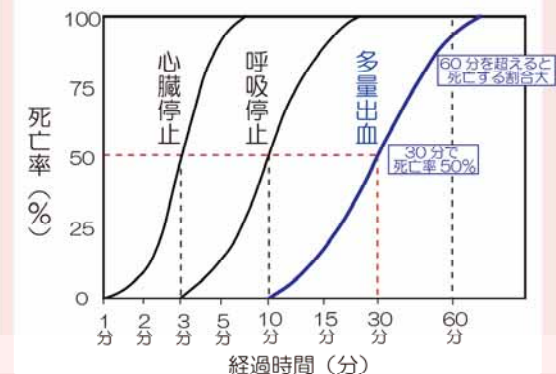
カーラーの救命曲線

この図は、心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したものです。

例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ、死亡率が5割を超すことになります。

(M.Cara: 1981「カーラーの曲線」一部改変)

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



観光産業や物流の効率化を支援

NEXCO

- 各観光地への所要時間の短縮により、観光客入込みの増加が期待されます。
- 嶺南地域の観光産業や物流の効率化を支援し地域振興に寄与します。



3. 事業の進捗

①事業の経緯 小浜～敦賀JCT



○事業の経緯

平成 元年 2月27日	基本計画決定
平成 8年11月26日	都市計画決定
平成 8年12月27日	整備計画決定
平成10年12月25日	施 行 命 令
平成18年 3月31日	事業変更許可・機構協定締結



②進捗の見込み

■工事着手率49%。引き続き工事に順次着手。



供用年度	(平成23年度予定)	平成26年度予定
進捗状況		用地取得(概成)・工事順次着工
所掌会社	(西日本高速道路(株)所掌)	中日本高速道路(株)所掌

4. 評価

(1) 評価結果



区 間) 近畿自動車道敦賀線(小浜西～敦賀JCT)

$$\text{費用便益比 (B/C)} = 1.5$$

■ 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基準年における 現在価値(B)	3,582億円	284億円	90億円	3,957億円

■ 費用

	事業費	維持管理費	合 計
基準年における 現在価値(C)	2,419億円	207億円	2,626億円

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。

(2)対応方針(原案)

(1)事業の必要性に関する視点

- ・中国道、名神高速、北陸道と一体となって、ネットワークを形成し、東西交通の円滑化を促進し、沿線の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に貢献する。
- ・災害時の名神高速、国道27号等の代替路として、道路交通の信頼性が向上する。
- ・沿線地域から救急救命医療施設(小浜市・福井市)への所要時間が短縮され、嶺南地域の安全・安心確保に大きく貢献する。
- ・観光地への所有時間の短縮により、観光入込客の増加や地域振興に寄与する。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得はほぼ完了し、工事は概ね5割に着手。今後、引き続き順次着手

(3)対応方針

- ・当事業は継続が妥当
 今後は、平成26年度の開通目標の達成に向けて事業を促進する。