

再評価(原案)

- ・第二東海自動車道(秦野～御殿場JCT)
- ・近畿自動車道 名古屋神戸線(菰野～亀山西JCT)

事業概要



- 路線名：第二東海自動車道（新東名高速道路）
- 区間名：神奈川県秦野市～静岡県御殿場市
- 延長：32.3km
- 規格：第1種第1級 設計速度120km/h【暫定施工時は第1種第2級】
- 車線数：暫定4車線（完成6車線）



秦野～御殿場JCT:32.3km



①事業の経緯

| | | |
|-------------|-------------|-----------------|
| 平成元年 2月27日 | 基本計画策定 | 横浜～東海 |
| 平成 6年 6月11日 | 都市計画決定 | (神奈川県 海老名市～山北町) |
| 平成 6年 7月 5日 | 都市計画決定 | (静岡県 小山町～長泉町) |
| 平成10年12月25日 | 整備計画策定 | 秦野～御殿場 JCT |
| 平成18年 3月31日 | 事業許可・機構協定締結 | |



秦野市 平成21年10月 5日



御殿場市川島田地区 平成22年10月29日

②進捗状況

◆ 現在、設計協議及び測量等を実施中であり、今後、用地取得に向け進捗を図る。

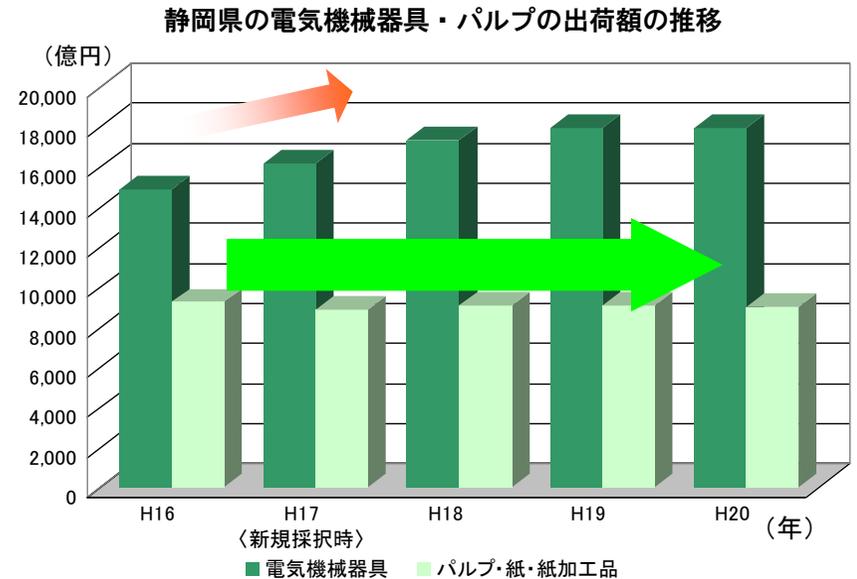
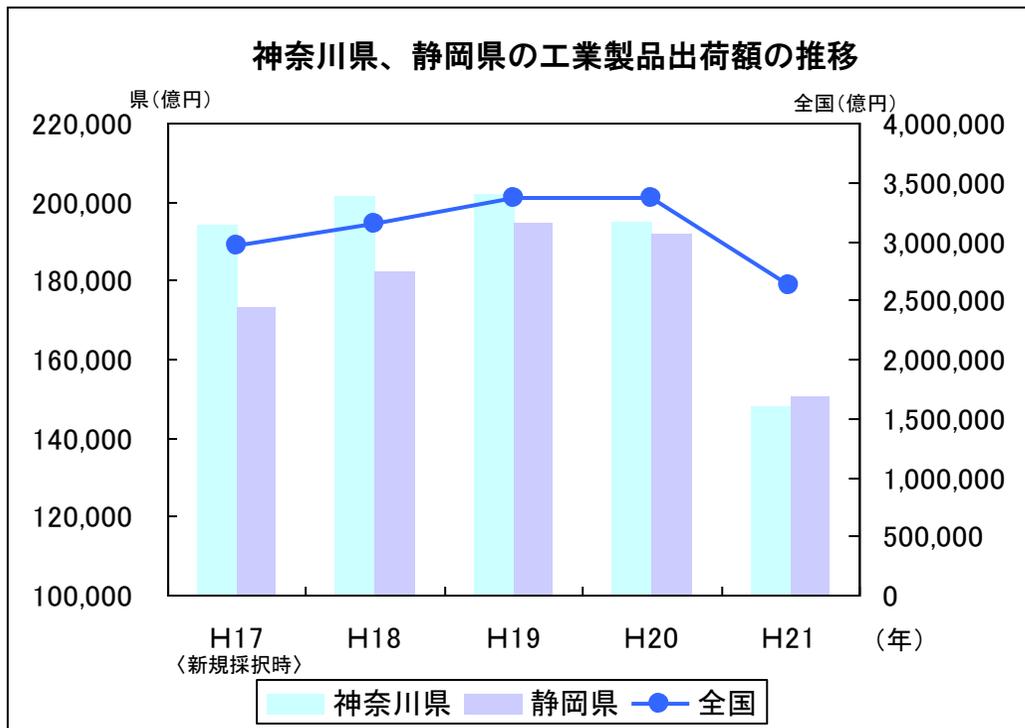
| 工程表 | (年度) | | | | | | | | | | |
|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 | H32 |
| 設計協議 | ■ | | | | | | | | | | |
| 用地取得 | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | |
| 工事 | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 完成 |



| | | | | | | |
|------|-----------------|------------------------|--------|-----------|-----------------|-----------------|
| 進捗状況 | 用地取得中 工事全面展開 | 用地取得完了(本線部分) 工事全面展開 | 設計協議等 | 用地取得順次着手中 | 用地取得中 工事順次着手 | 用地取得中 工事順次着手 |
| 供用年度 | 平成26年度 | 平成24年度 | 平成32年度 | 平成32年度 | 平成30年度 | 平成28年度 |

社会情勢の変化<工業製品出荷額の推移>

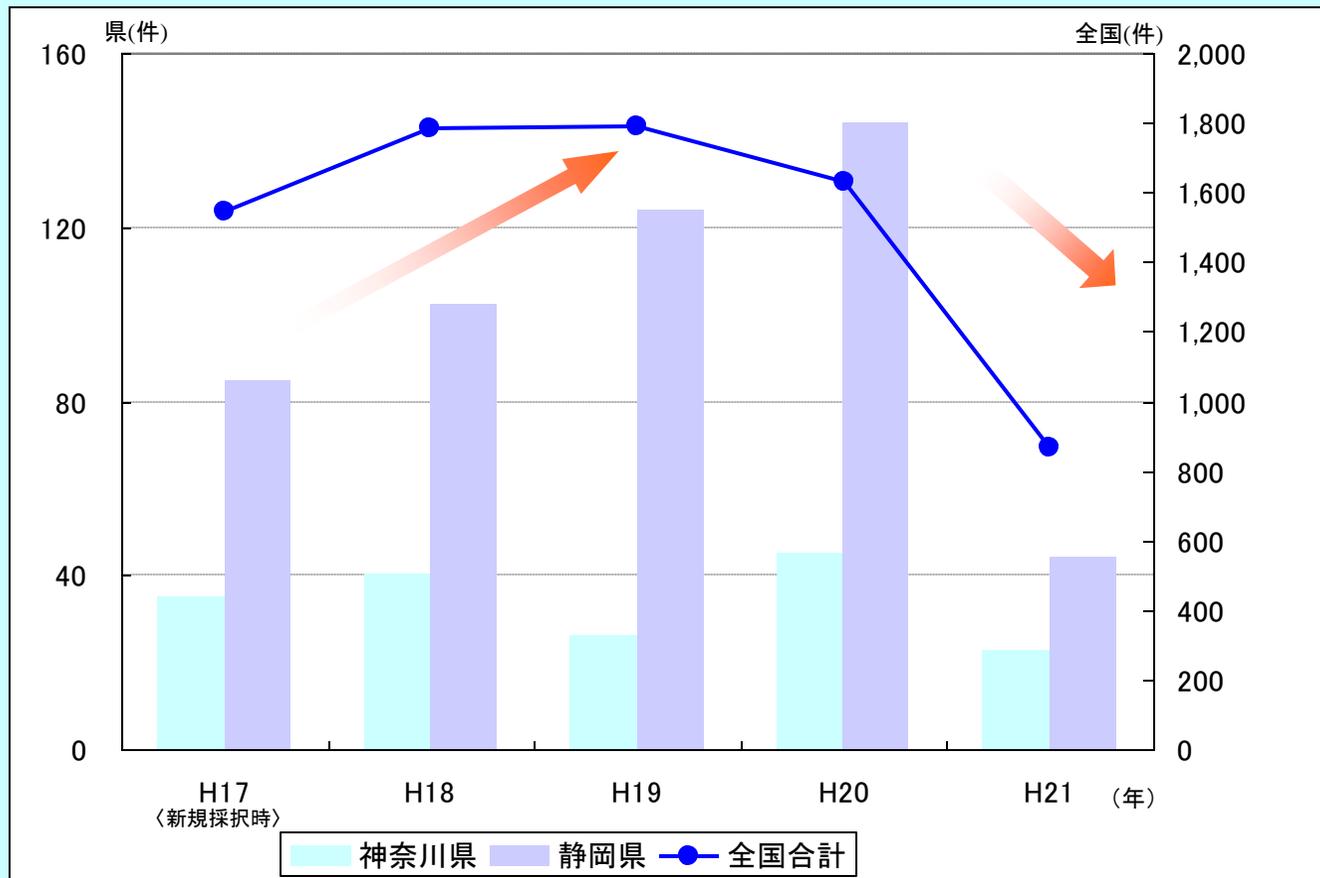
- ◆ **神奈川県**：平成21年工業製品出荷額は、平成17年と比べて約46,000億(▲24ポイント)減少。
 - ・平成19年までは増加傾向にあったが、その後低迷し、平成21年に大きく落ち込んでいる。
- ◆ **静岡県**：平成21年工業製品出荷額は、平成17年と比べて約23,000億(▲13ポイント)減少。
 - ・平成19年、20年までは増加傾向にあったが、平成21年に大きく落ち込んでいる。
 - ・全国シェア1位である電気機械器具は平成19年までは増加傾向であったが、平成20年は、ほぼ横ばいで推移。パルプ・紙・紙加工品はほぼ横這い状況。



出典：経済産業省HP(工業統計調査)
 ※H21は速報値データ

社会情勢の変化<工場立地件数の推移>

- ◆ 神奈川県：平成21年工場立地件数は、平成17年と比べて12件(▲34ポイント)減少。
- ◆ 静岡県：平成21年工場立地件数は、平成17年と比べて41件(▲48ポイント)減少。
・平成20年までは増加傾向にあったが、平成21年に大きく落ち込んでいる。



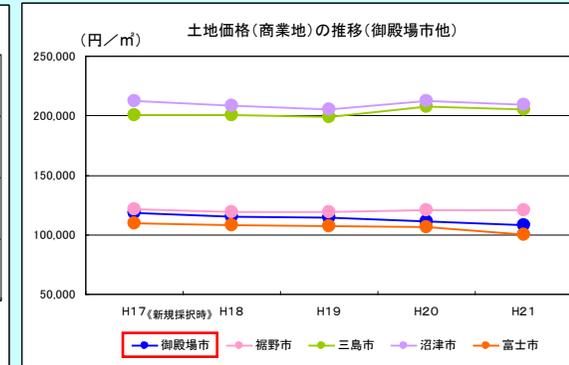
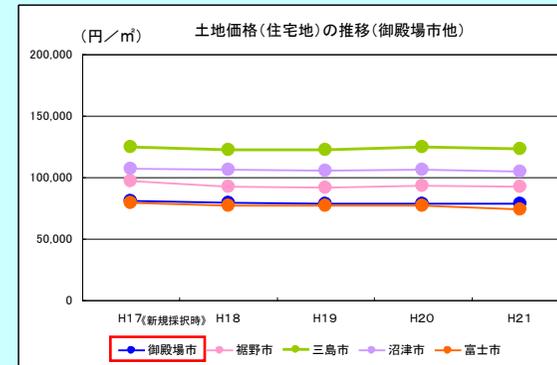
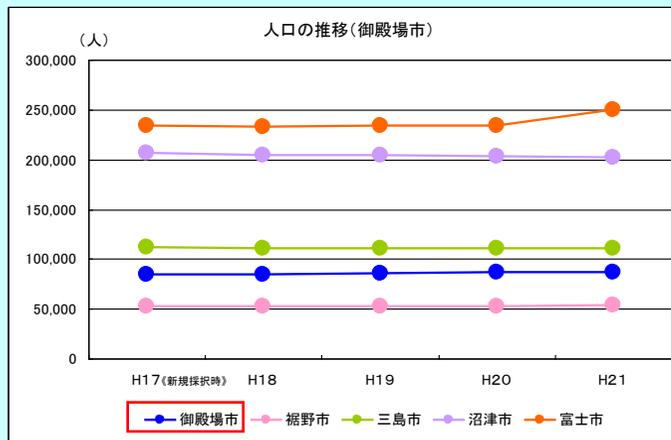
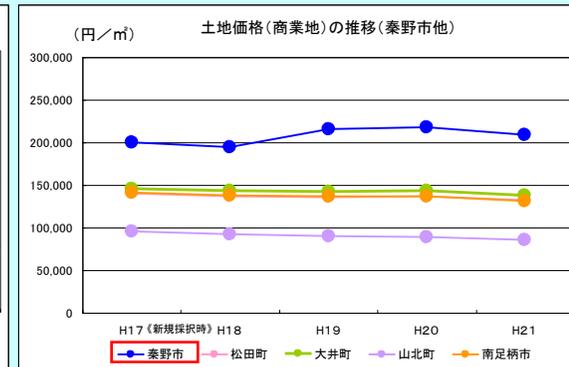
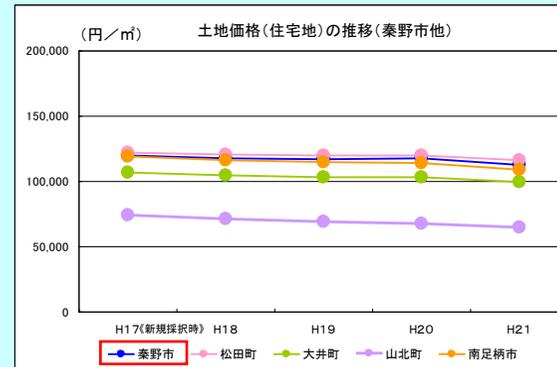
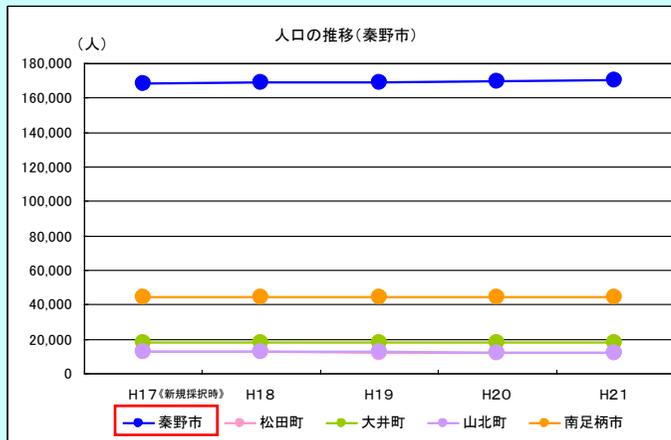
社会情勢の変化＜人口及び土地価格の推移＞

■人口の推移

- ◆ 秦野市 : 平成21年の人口は、平成17年と比べて約1,900人(+1ポイント)増加。
・平成17年以降毎年500人程度の増加傾向。
- ◆ 御殿場市 : 平成21年の人口は、平成17年と比べて約1,900人(+2ポイント)増加。
・平成17年以降毎年500～1,000人程度の増加傾向。

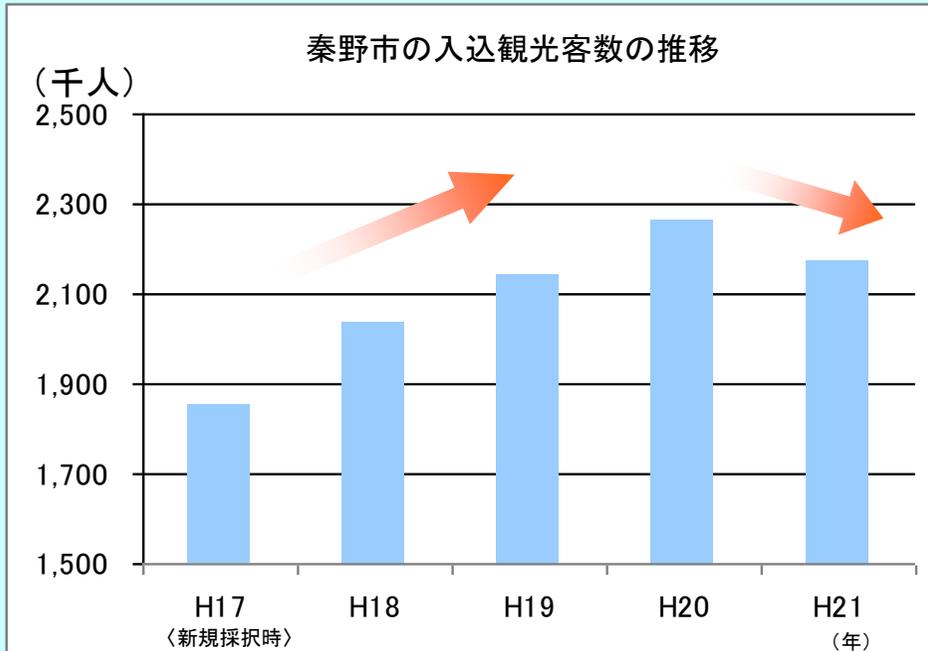
■土地価格の推移

- ◆ 秦野市 : 平成21年住宅地は、平成17年と比べて約8,000円/㎡(▲6ポイント)下落。
商業地は、約8,000円/㎡(+4ポイント)上昇
- ◆ 御殿場市 : 平成21年住宅地は、平成17年と比べて約2,000円/㎡(▲3ポイント)下落。
商業地は、約10,000円/㎡(▲8ポイント)下落

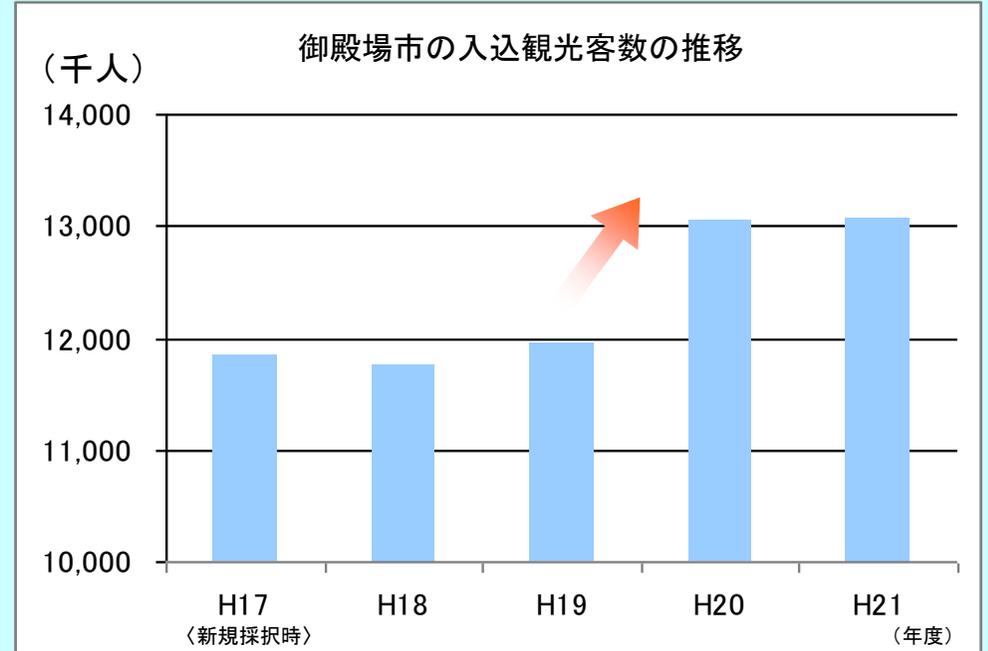


社会情勢の変化＜入込観光客数の推移＞

- ◆ 秦野市 :平成21年入込観光客数は、平成17年と比べて約320千人(+17ポイント)増加。
・平成17年以降増加傾向にあったが、平成21年には減少となっている。
- ◆ 御殿場市:平成21年入込観光客数は、平成17年と比べて約1,200千人(+10ポイント)増加。
・平成19年までは横ばい状態であったが、平成20年に100万人程度の増加となっている。



出典: 神奈川県市町村別入込観光客数調査



出典: 静岡県 観光交流の動向

社会情勢の変化＜東名高速道路の交通状況の推移①＞

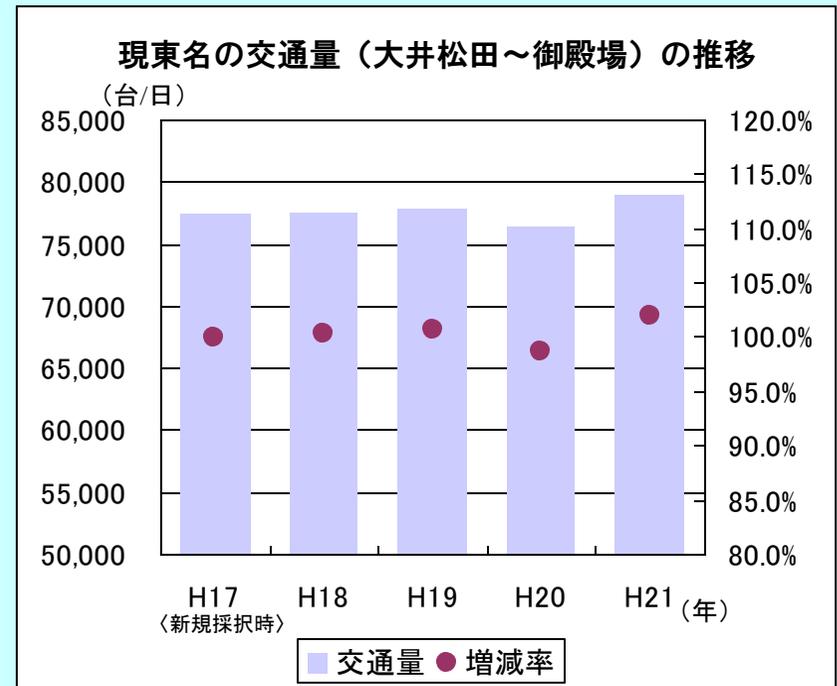
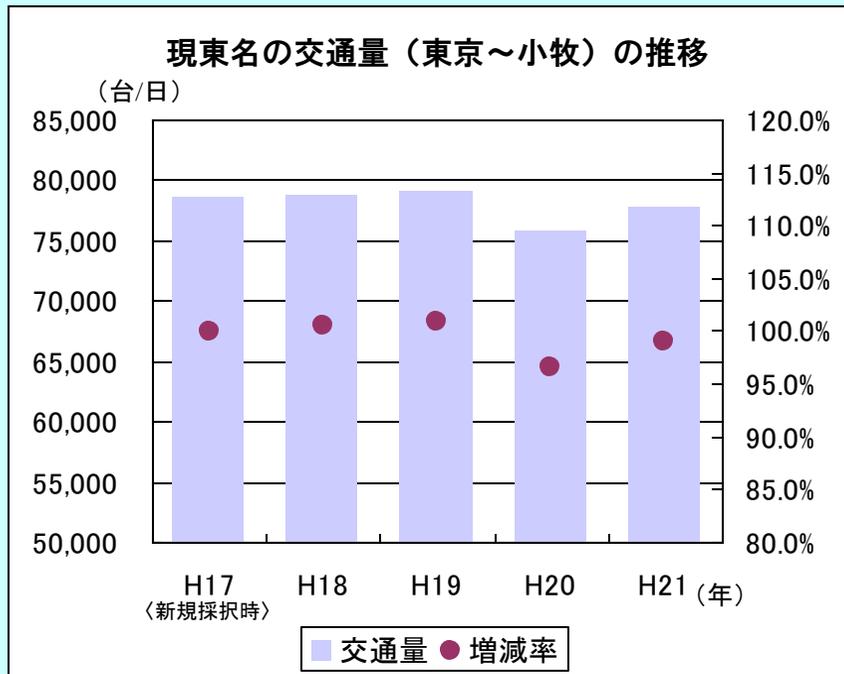


◆ 東京～小牧

平成21年の日平均交通量は、平成17年と比べて約800台(▲1.0ポイント)減少。

◆ 大井松田～御殿場

平成21年の日平均交通量は、平成17年と比べて約1,500台(+2.0ポイント)増加。



※増減率は、H17交通量に対する各年の交通量との比をあらわしたもの

出典：NEXCO交通統計報告書

社会情勢の変化<東名高速道路の交通状況の推移②>

- ◆ 現東名では、時間帯割引導入後から利用交通に拍車がかかり、全線に渡って交通量が交通容量を上回り、飽和状態となっています。
- ◆ 特に現東名の**大井松田～御殿場間**は、交通集中による渋滞が多発しており、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。

■ 断面交通量および渋滞発生件数

《利用者の声》

現東名の**問題点**

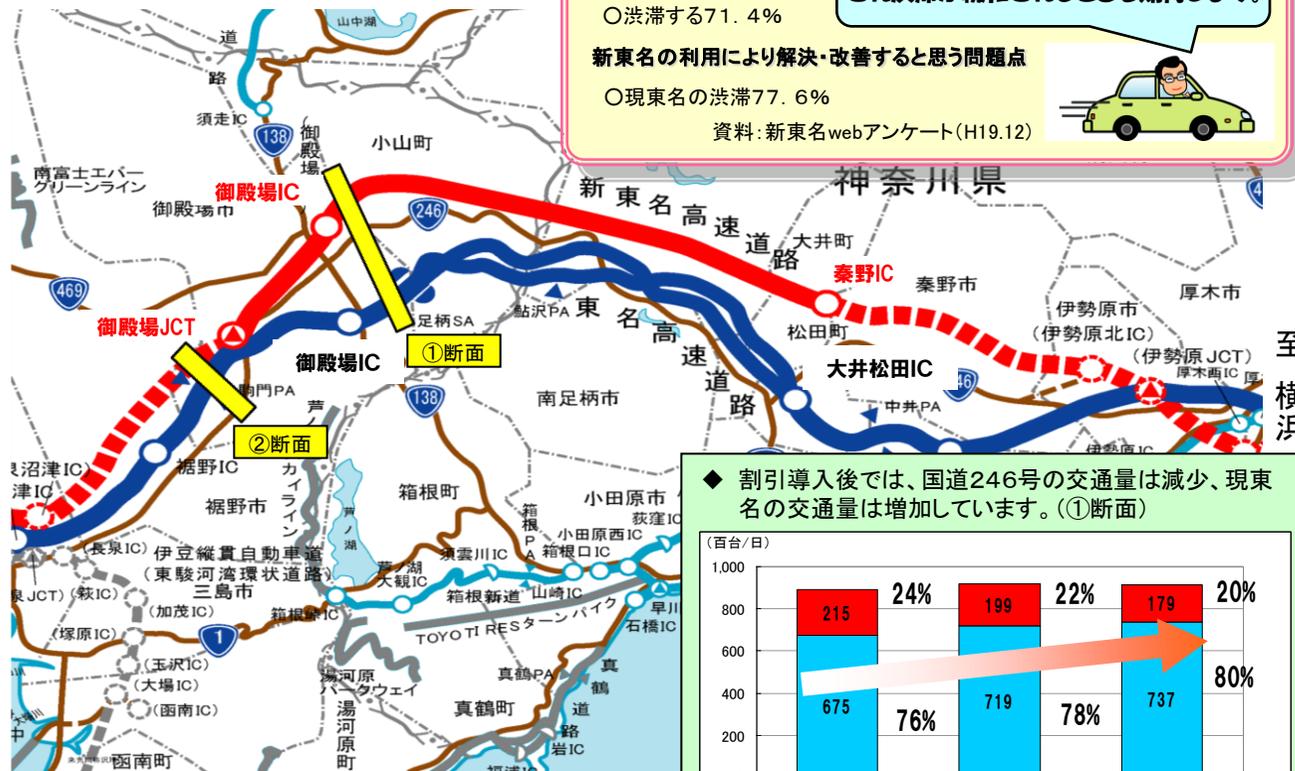
- 渋滞する71.4%

新東名の利用により**解決・改善**すると思う**問題点**

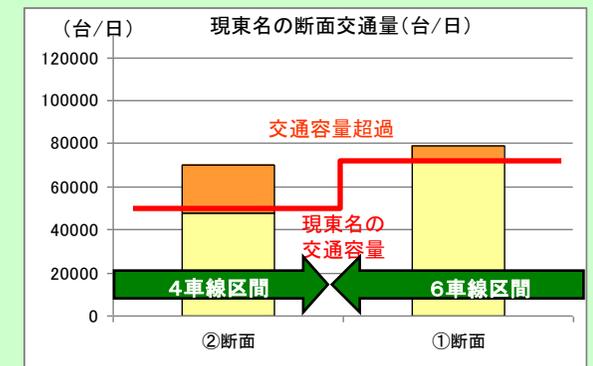
- 現東名の渋滞77.6%

資料：新東名webアンケート(H19.12)

新東名が開通することにより**交通が分散**され**渋滞が緩和**されることを期待します。

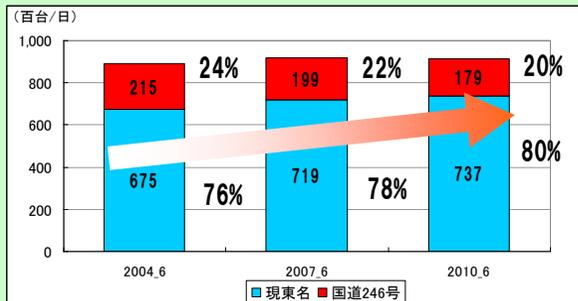


◆ 新東名の整備により、交通容量の超過が解消されます。



出典：NEXCO交通統計報告書

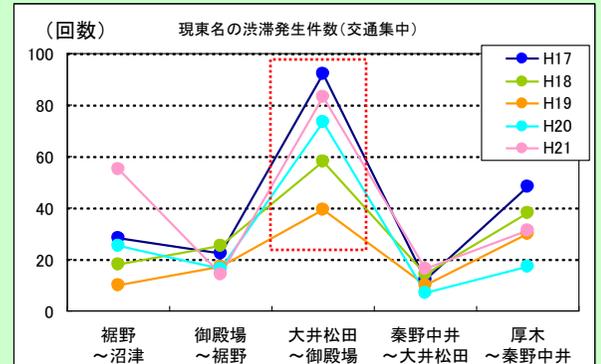
◆ 割引導入後では、国道246号の交通量は減少、現東名の交通量は増加しています。(①断面)



出典：国土交通省中部地方整備局交通量観測データ
NEXCO交通統計報告書

※2004.6：料金割引実施前、2007.6：早朝夜間・通勤割引期間
2010.6：休日特別割引期間

◆ 大井松田～御殿場間では、交通集中による渋滞が他の区間よりも多くなっています。



出典：NEXCO交通統計報告書

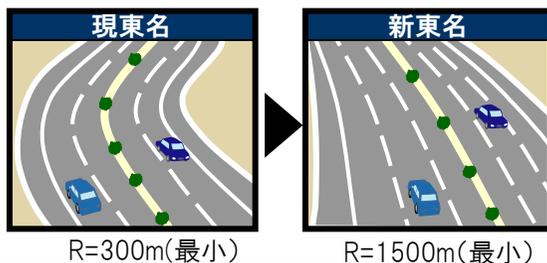
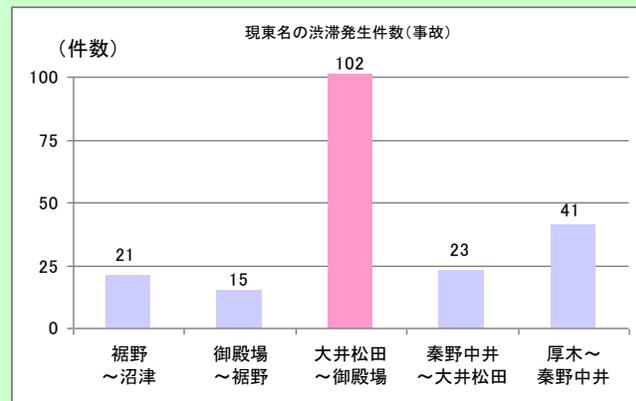
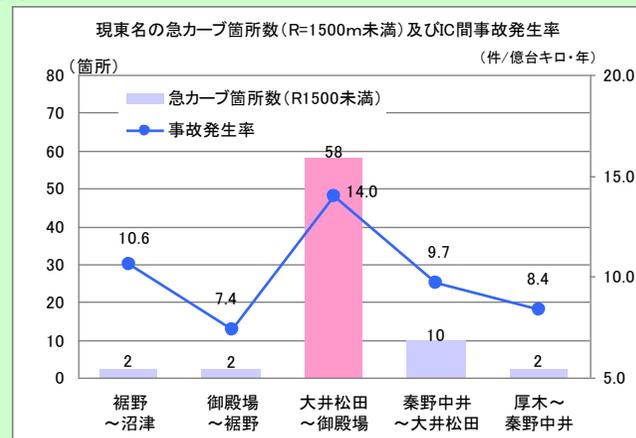
社会情勢の変化<東名高速道路の事故状況>

- ◆ 現東名の 大井松田～御殿場間は、山岳地帯を通過するため急カーブが連続し事故が多発しており、事故に起因した渋滞が他の区間よりも多く発生しています。
- ◆ 新東名は、走りやすいハイウェイを目指しており、緩やかな平面線形への改善によって、事故の減少が見込まれます。

■ 現東名、新東名の線形状況および、現東名の事故発生率、渋滞発生件数



- ◆ 大井松田～御殿場間は、R1500m未満の急カーブが多いため、事故発生率が高くなっています。
- ◆ その結果、事故による渋滞の発生件数が他の区間より多くなっています。



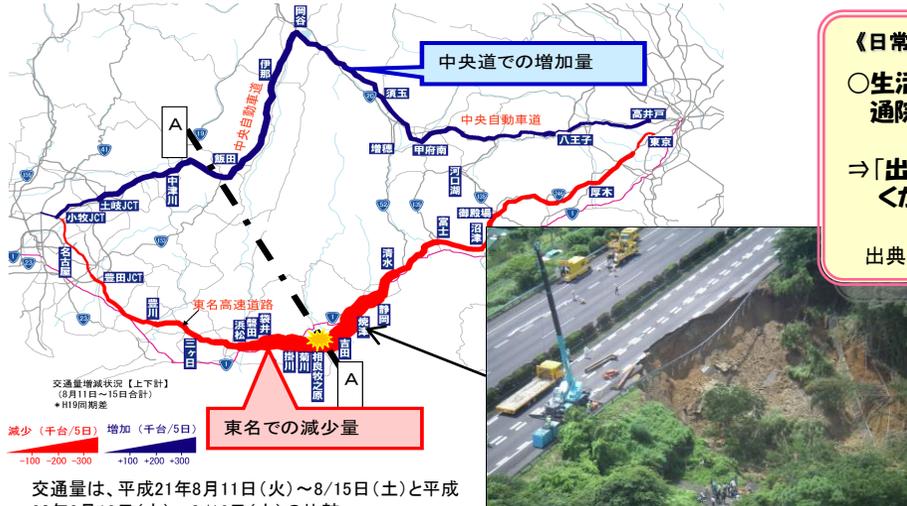
社会情勢の変化<東名高速道路の災害発生時の状況①>



- ◆ 現東名が被災した場合、交通負荷が一般道に集中し、甚大な交通渋滞が発生します。
- ◆ 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、災害時における道路交通の信頼性が向上します。

■ 駿河湾を震源とする地震による現東名の通行止め期間中の交通量変化

- ・ 現東名の静岡～袋井間で下り線が約2日間、上り線が約5日間通行止めになり、中央道が約3万台/日増加、一般道が約4万台/日増加し、甚大な影響を与えた。



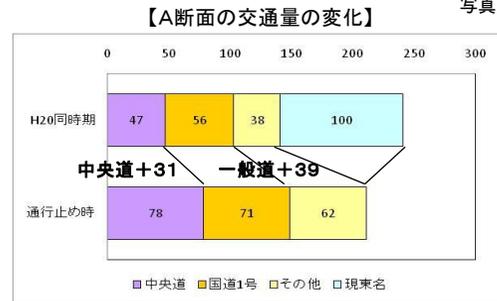
《日常生活への影響の声》

○生活圏の道路が混んで日常生活や通院などに支障

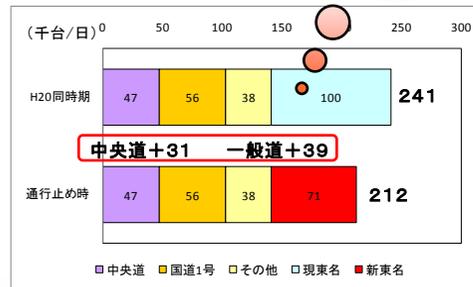
⇒「出勤に2時間多くかかった。」

出典：国土交通省中部地方整備局HPより

新東名が整備されれば、中央道、一般道に迂回した約7万台/日をカバーできる。



写真：現東名牧之原SA付近の法面崩壊状況 (平成21年8月11日発生)



新東名が整備されれば

出典：国土交通省中部地方整備局HPより



東名「早く全面開通を」



お昼休みが東名高速道路の通行止めにより、平日の通勤から1日半ほど遅くなる。通勤中、車内は蒸気が立ちこめ、汗が流れる。通勤先で、遅刻したと上司から叱責される。通勤先で、遅刻したと上司から叱責される。通勤先で、遅刻したと上司から叱責される。

迂回渋滞「仕事にならぬ」
 新幹線は空席目立つ

出典：中日新聞社(平成21年8月13日)

各陣営、駿河湾地震で道路網重視



渋滞対策 有権者の要望高まる

第2東名早期開通訴え

出典：静岡新聞社(平成21年8月22日)

社会情勢の変化＜東名高速道路の災害発生時の状況②＞

- ◆ 自然災害等で、現東名の**大井松田～御殿場間**が通行止めとなった場合、**東西交通へ甚大な影響が発生します。**
- ◆ **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、災害時における道路交通の信頼性が向上します。**

■ 台風9号の大雨に伴う国道246号及び現東名の通行止め状況

- ① 現東名の上り大井松田～御殿場間にある**鮎沢パーキングエリア**付近の本線上で、のり面から土砂が流入し、平成22年9月8日14:10～9月9日10:40までの約20時間に渡って、大井松田～御殿場間で通行止めとなった。
- ② 小山町内を通過する国道246号が**事前雨量通行規制**を実施し、その後6カ所で土砂崩落を確認。その結果、平成22年9月8日13:20～9月15日24時までの約179時間（約1週間）に渡って、通行止めとなった。

台風9号による通行止め発生

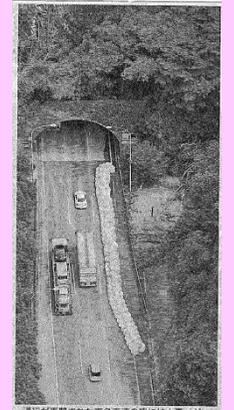
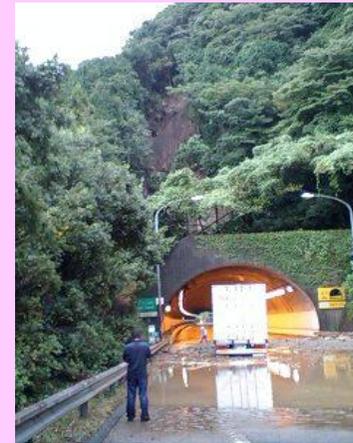


② 国道246号 城山トンネル東坑口土砂崩落状況 (平成22年9月10日)



出典：国土交通省道路局HPより

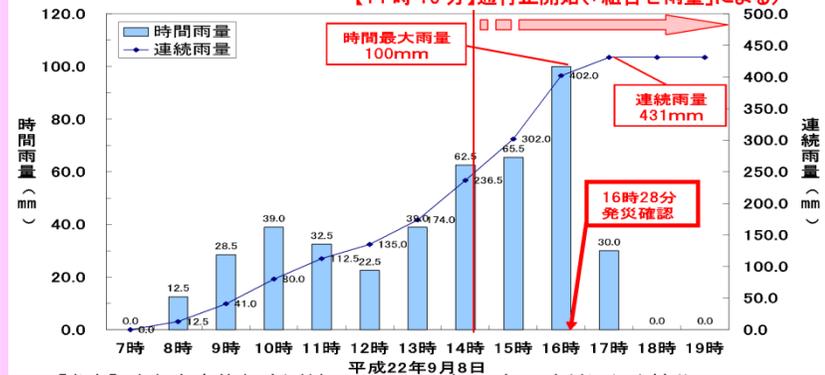
① 現東名 上り線 北畑トンネル西坑口土砂流出状況 (平成22年9月8日)



出典：朝日新聞社 (平成22年9月9日)

降雨状況(鮎沢観測所)及び通行止基準

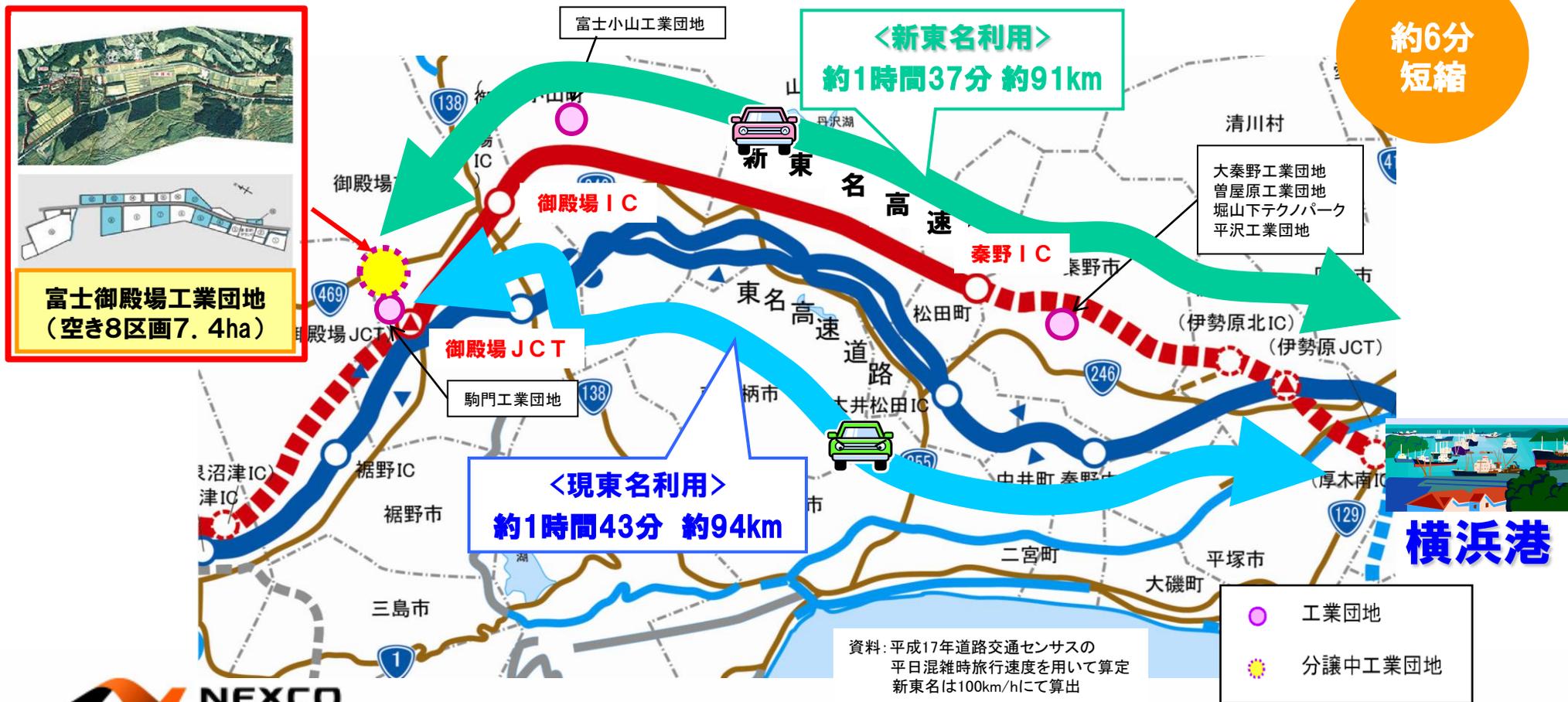
【14時10分】通行止開始(「組合せ雨量」による)



物流効率化の支援: 地域産業活力の支援

- ◆ 新東名秦野IC、御殿場IC付近には、既存工業団地および分譲中工業団地があります。
- ◆ 富士御殿場工業団地では、新東名が整備されることによってアクセス性が向上し、特定重要港湾である横浜港への所要時間の短縮及びダブルネットワークの形成により交通の確実性が増し、企業立地の誘発が期待されます。

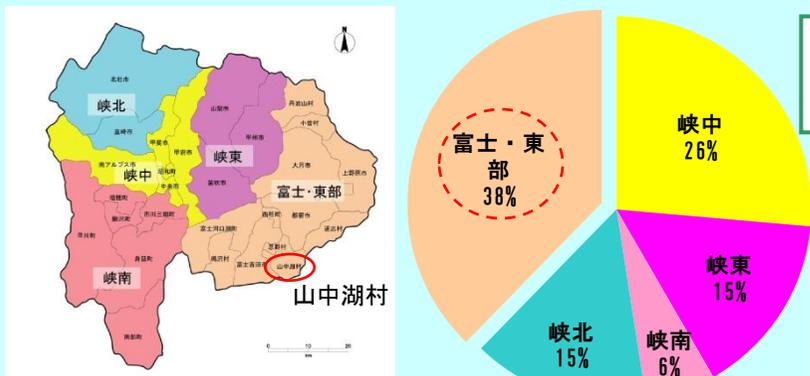
■ 秦野、御殿場IC周辺の工業団地および富士御殿場工業団地～横浜港の所要時間・距離



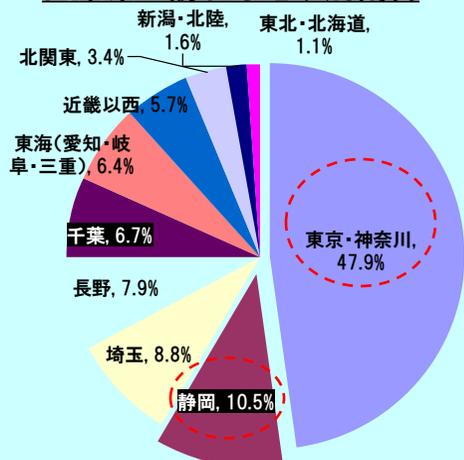
個性ある地域の形成：観光活力の支援

◆ 新東名が整備されることによって、山中湖方面と横浜方面及び静岡方面との所要時間が短縮され、アクセス性の向上により、地域の観光資源の活用・利便性の向上を支援します。

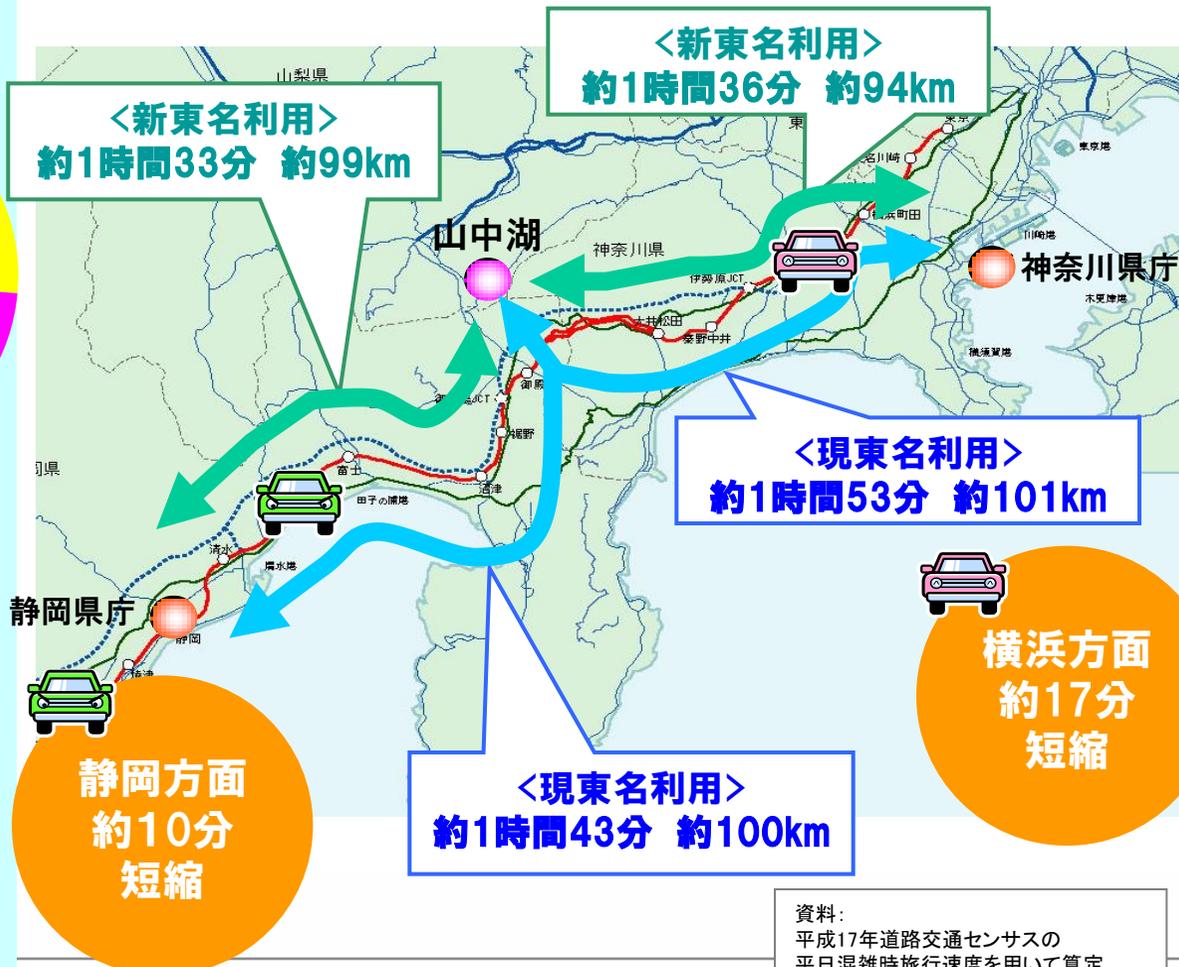
山梨県圏域別観光客割合



山梨県に訪れる地域別割合



出典：平成21年山梨県観光客動態調査結果



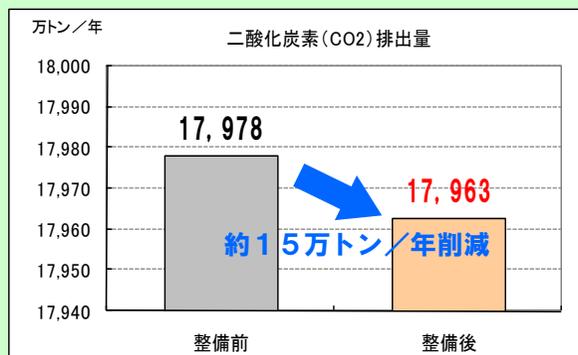
資料：
平成17年道路交通センサスの
平日混雑時旅行速度を用いて算定
新東名は100km/hにて算出

地球環境の保全(CO₂排出削減量) 生活環境の改善・保全(NO_x、SPM排出削減率)

◆ 新東名が整備されることによって、現東名、国道246号等の並行区間における自動車からのCO₂、NO_x、SPM排出量が削減され、環境負荷低減に貢献します。

① 二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

- ・CO₂削減量は、約15万トン／年であり、森林面積に換算すると、約14,000haの森林によるCO₂吸収量に相当します。
- ・この森林面積約14,000haは、ナゴヤドームに換算すると約3,000個分の面積に相当します。

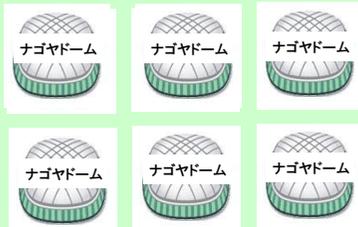


森林面積約14,000ha分のCO₂吸収量に相当



森林のCO₂吸収量を10.6t/ha・年として換算

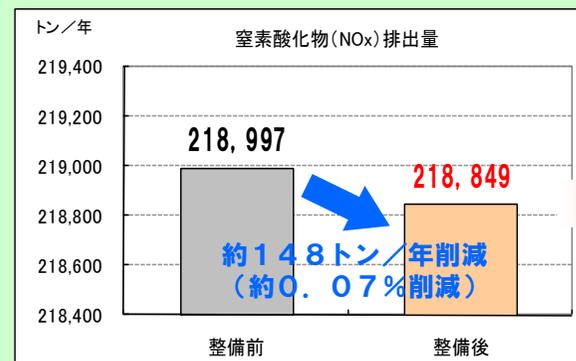
この森林面積約14,000haは、ナゴヤドーム約3,000個分に相当



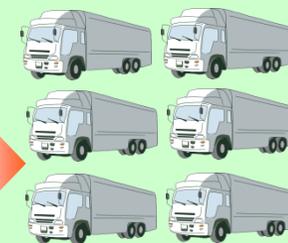
ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算

② 窒素酸化物(NO_x)排出量の削減

- ・NO_x削減量は、約148トン／年であり、大型車に換算すると、約105万台分の年間排出量に相当します。



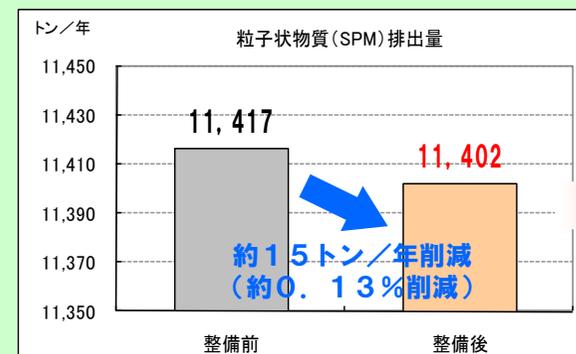
大型車 約105万台分の年間排出量に相当



大型車が40km/hで、対象区間32kmの並行区間を走行した場合に排出するNox量に換算(4.4g/km・台)

③ 粒子状物質(SPM)排出量の削減

- ・SPM削減量は、約15トン／年であり、500mlペットボトルに換算すると、約15万本分に相当します。



500mlペットボトル 約15万本分に相当



500mlペットボトル1本をSPM 約100gとして換算

費用対効果分析方法

第二東海自動車道(秦野～御殿場JCT)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(H20.11 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 | 平成22年 |
| 交通流の推計時点 | | 平成42年 |
| 推計の基準となる交通基礎データ | | 平成17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 |

費用対効果分析結果

■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) |
| | 11,207億円 | 204億円 | 50億円 | 11,461億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 2.8 |
| | 3,775億円 | | 344億円 | 4,119億円 | |

■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) |
| | 11,207億円 | 204億円 | 50億円 | 11,461億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | 2.8 |
| | 3,720億円 | | 344億円 | 4,064億円 | |

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：平成22年度

対応方針(原案)

(1)事業の必要性に関する視点

- ◆ 新東名は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。
- ◆ 交通容量オーバーの東名高速の交通量を分担し交通混雑が解消する。
- ◆ 災害時の東名高速、国道246号の代替路を確保し道路交通の信頼性が向上する。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ◆ 地元設計協議は約5割完了し、用地取得に向け準備中。
- ◆ 今後も鋭意地元協議を行いつつ、計画的に工事着手することで完成予定年度までに完成することが可能。

(3)都道府県・政令市からの意見

《神奈川県》平成22年11月25日回答

第二東海自動車道は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞に陥っている東名高速道路と交通機能の分担をすることで、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす極めて重要な路線である。また、県民や企業の期待も大変大きく、引き続き、本事業を強力に推進し、早期完成を図られたい。

《静岡県》平成22年11月17日回答

本事業は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈として、慢性的な渋滞状況に陥っている東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性を確保するとともに、地震等による災害発生時には、代替路及び緊急輸送路としての役割を果たす第二東海自動車道を建設する極めて重要な事業である。今後も、効果が早期に発現されるよう事業の推進をお願いします。

(4)対応方針

- ◆ 当事業は継続が妥当
今後も引き続き、平成32年度の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

事業概要

- 路線名: 高速自動車国道 近畿自動車道名古屋神戸線
- 区 間: 三重県三重郡菰野町大字潤田～三重県亀山市安坂山町
- 延 長: 約15km
- 規 格: 第1種第1級 設計速度120km/h(菰野～亀山西JCT)
- 車線数: 4車線(用地買収6車線)

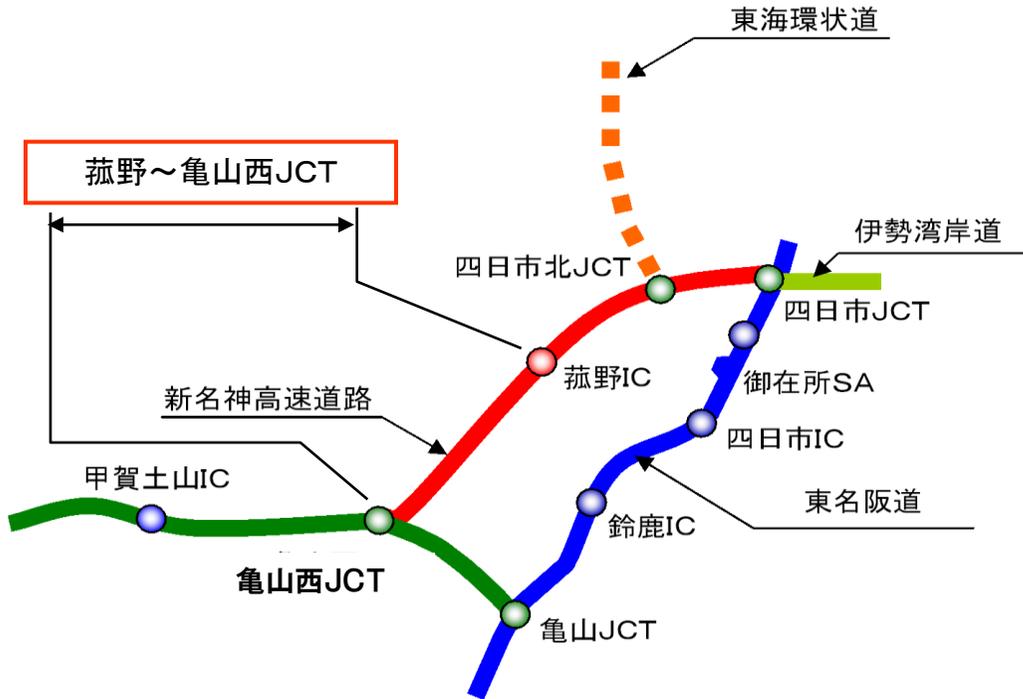


事業の進捗

①事業の経緯

○事業の経緯

- 平成 元年 2月27日 基本計画決定
- 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18年 3月31日 事業許可・機構協定締結



H21.12.16 鈴鹿市大久保町他設計協議調印式



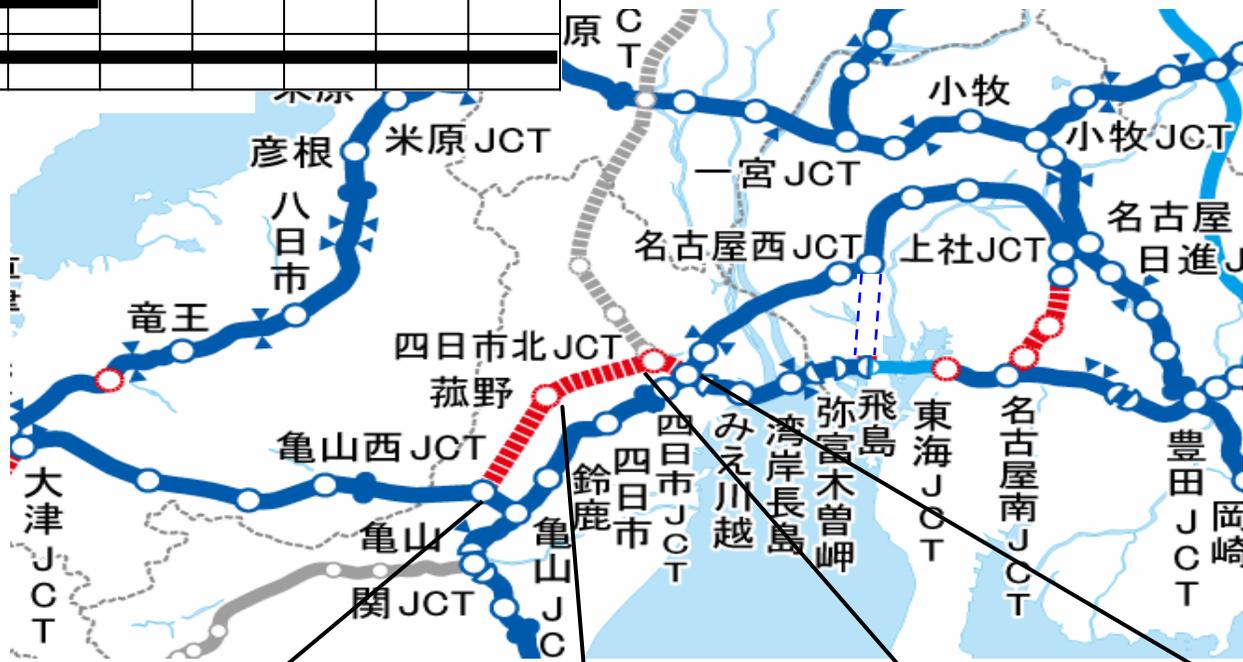
H22.5.26 菰野町神明地区設計協議調印式

②進捗状況

現在、設計協議及び測量等を実施中であり、今後、用地取得に向け進捗を図る。

工程表 (年度)

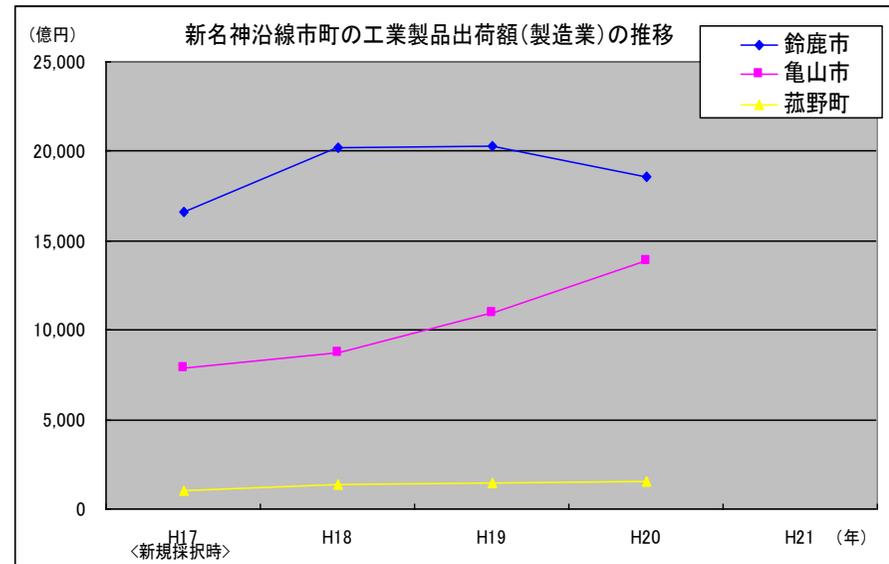
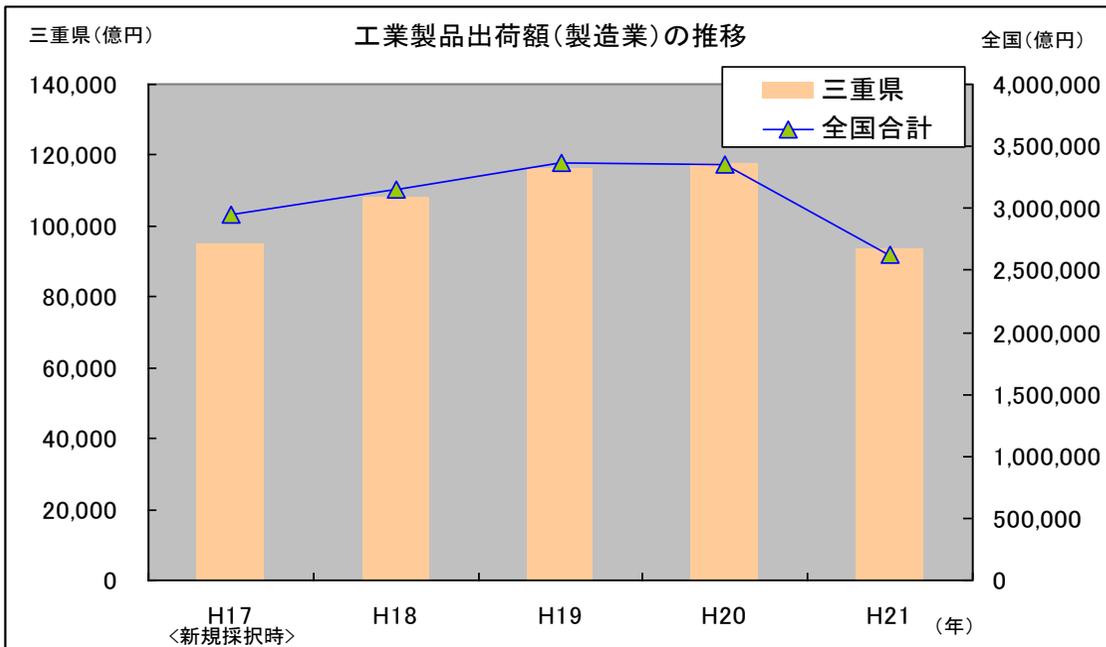
| | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 設計協議 | ■ | | | | | | | | |
| 用地取得 | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | |
| 工事 | | | | | | | | | |



| | | | |
|------|--------|-----------------|-----------------|
| 進捗状況 | 設計協議等 | 用地取得中 工事順次着手 | 用地取得中 工事順次着手 |
| 供用年度 | 平成30年度 | 平成30年度 | 平成27年度 |

社会情勢の変化＜工業製品出荷額の推移＞

三重県：平成21年工業製品出荷額(製造業)は、平成17年と比べて約1,400億(▲2ポイント)減少。
 平成20年までは増加傾向にあったが、平成21年に大きく落ち込んでいる。
 鈴鹿市：平成20年工業製品出荷額は、平成17年と比べて約2,000億(+12ポイント)増加。
 亀山市：平成20年工業製品出荷額は、平成17年と比べて約6,000億(+75ポイント)増加。
 菟野町：平成20年工業製品出荷額は、平成17年と比べて約500億(+48ポイント)増加。



出典：経済産業省HP(工業統計調査)

出典：経済産業省HP(工業統計調査)

※H21は速報値データ

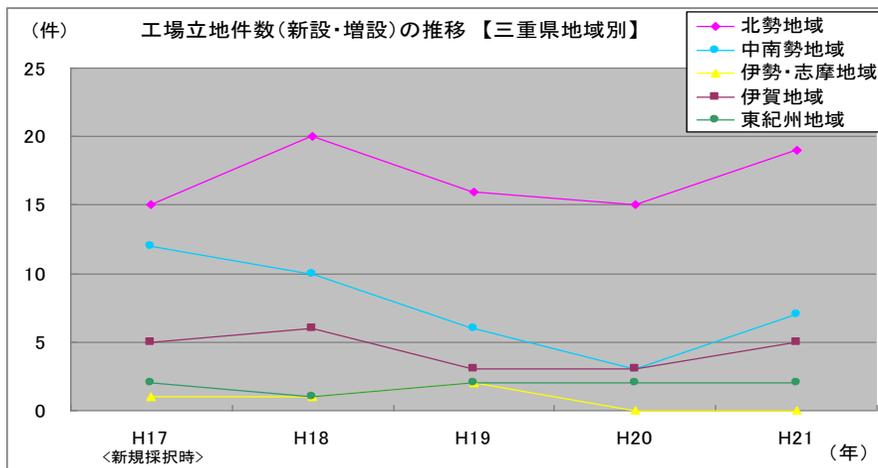
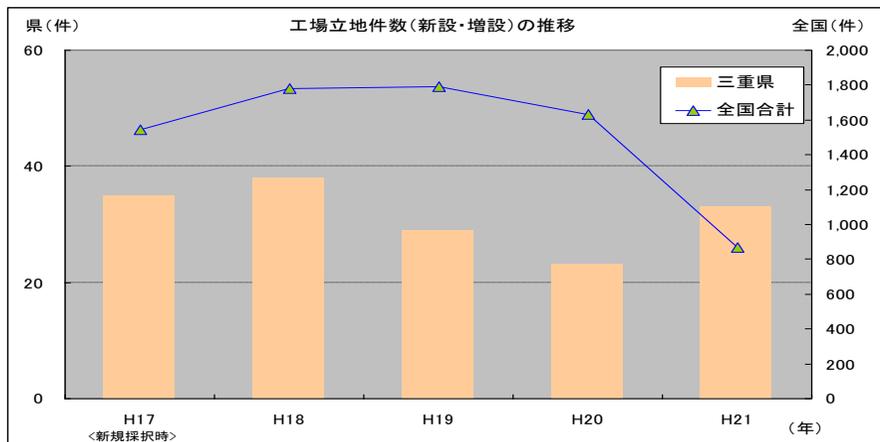
社会情勢の変化<工場立地件数の推移>

三重県：平成21年の工場立地件数(新設・増設)は、平成17年と比べて2件(▲6ポイント)減少。

平成18年以降減少傾向にあったが、平成21年に増加している。

[北勢地域]：平成21年工場立地件数は、平成17年と比べて4件(+27ポイント)増加。

[その他地域]：平成21年工場立地件数は、平成17年と比べて減少もしくは横ばい傾向にある。

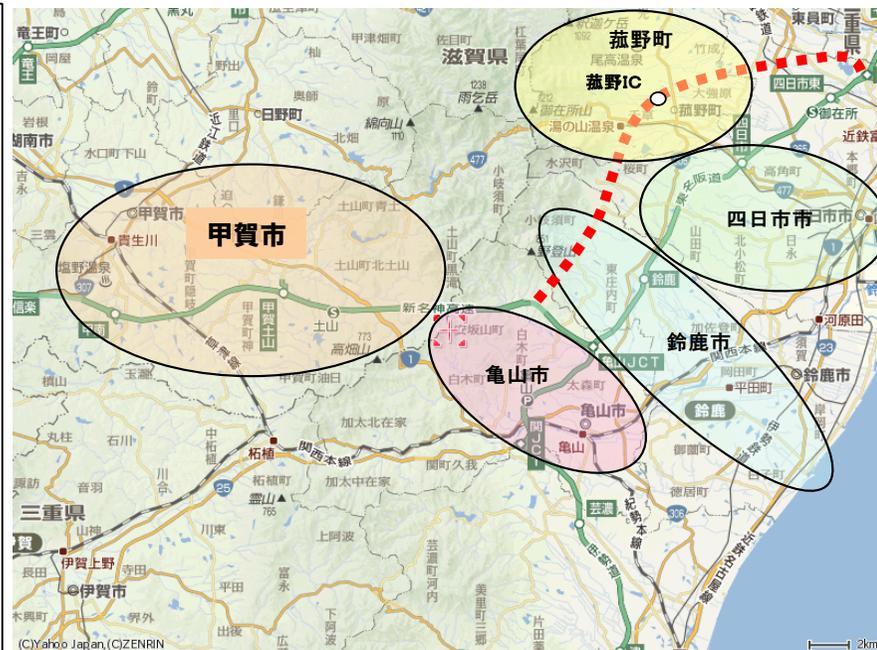
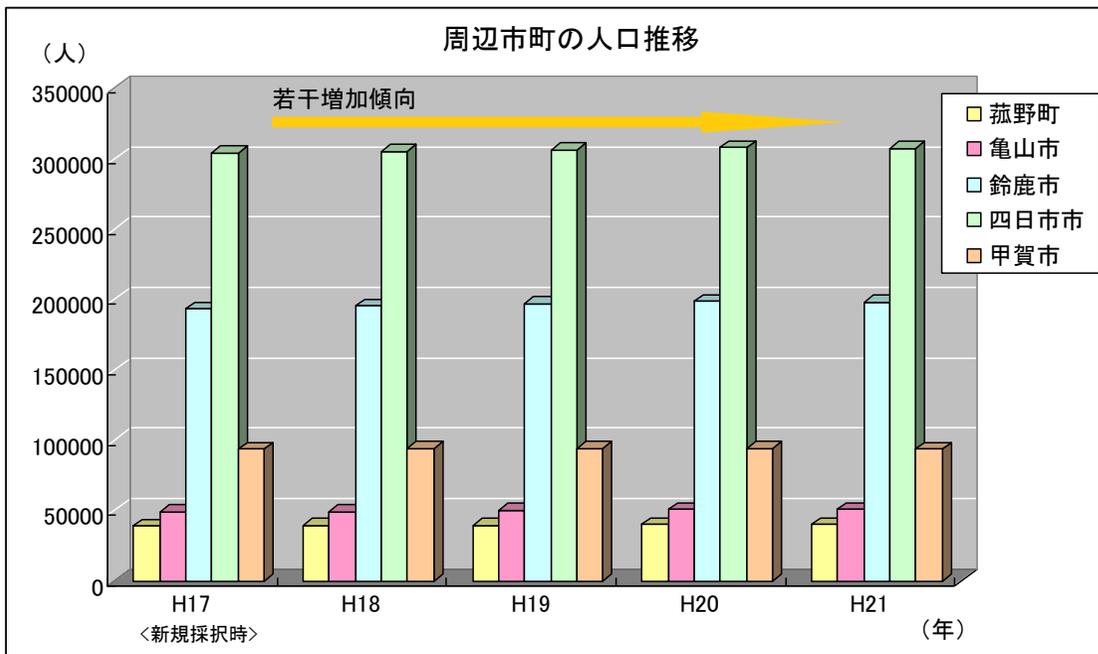


【北勢地域】
 桑名市、朝日町、木曾岬町、東員町、四日市市、菰野町、いなべ市、川越町、鈴鹿市、亀山市

社会情勢の変化<人口の推移>

菰野町：平成21年の人口は、平成17年と比べて約1,000人(+3ポイント)増加。
 亀山市：平成21年の人口は、平成17年と比べて約2,000人(+3ポイント)増加。
 鈴鹿市：平成21年の人口は、平成17年と比べて約5,000人(+3ポイント)増加。
 四日市市：平成21年の人口は、平成17年と比べて約4,000人(+1ポイント)増加。
 甲賀市：平成21年の人口は、平成17年と比べて約100人(▲0.1ポイント)減少。
 菰野町、亀山市は平成17年以降増加。鈴鹿市
 四日市市、甲賀市は平成20年まで増加傾向であったが、平成21年に減少。

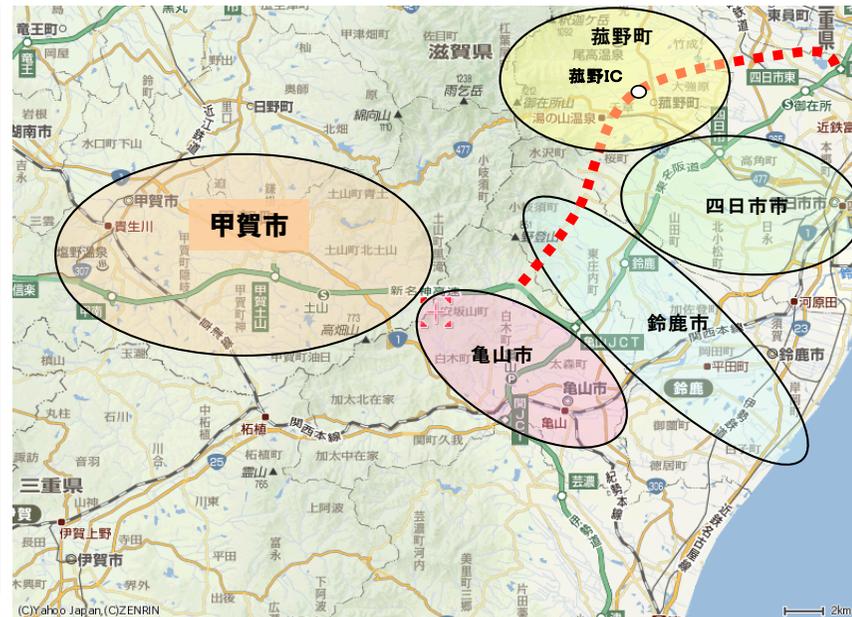
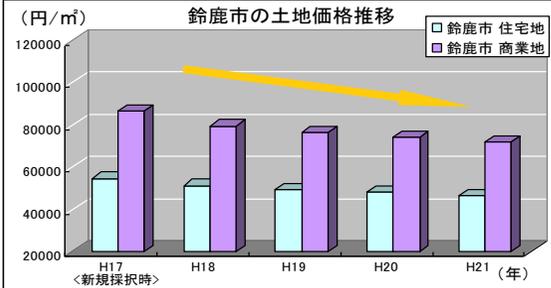
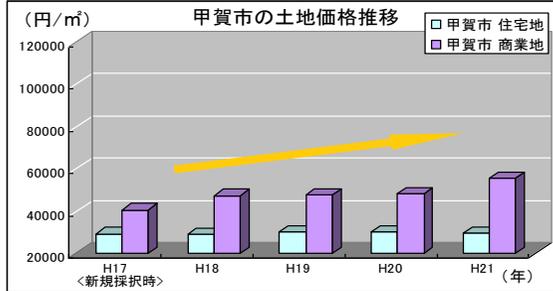
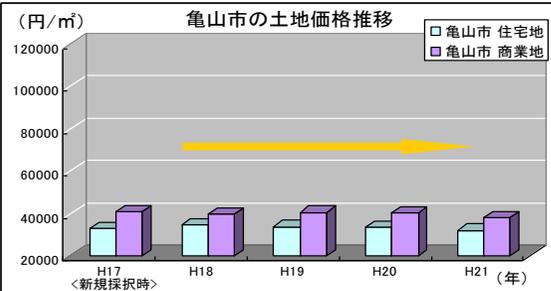
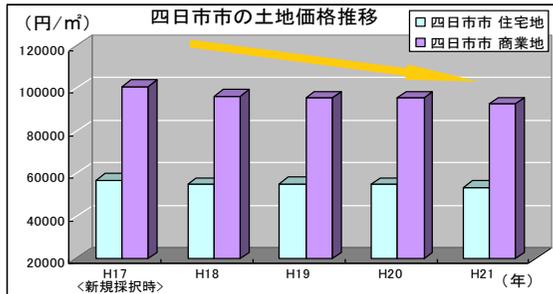
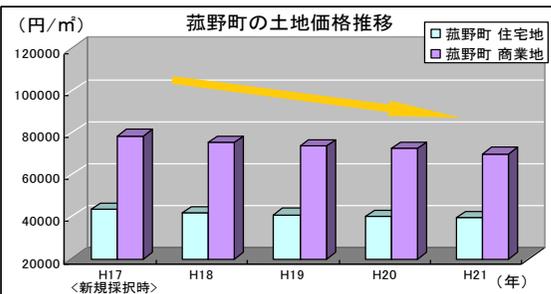
新名神高速道路周辺市町の人口の推移



出典：三重県、滋賀県(国勢調査、月別人口調査)

社会情勢の変化<土地価格の推移>

菰野町：平成21年の土地価格は、平成17年と比べて住宅地で約4,200円(▲11ポイント)下落、商業地で約8,500円(▲11ポイント)下落。
 亀山市：平成21年の土地価格は、平成17年と比べて住宅地で約1,000円(▲3ポイント)下落、商業地で約2,600円(▲6ポイント)下落。
 鈴鹿市：平成21年の土地価格は、平成17年と比べて住宅地で約8,200円(▲18ポイント)下落、商業地で約14,600円(▲20ポイント)下落。
 四日市市：平成21年の土地価格は、平成17年と比べて住宅地で約3,300円(▲6ポイント)下落、商業地で約8,300円(▲9ポイント)下落。
 甲賀市：平成21年の土地価格は、平成17年と比べて住宅地で約200円(+1ポイント)上昇、商業地で約14,800円(+36ポイント)上昇。



出典：国土交通省(地価公示・都道府県地価調査)

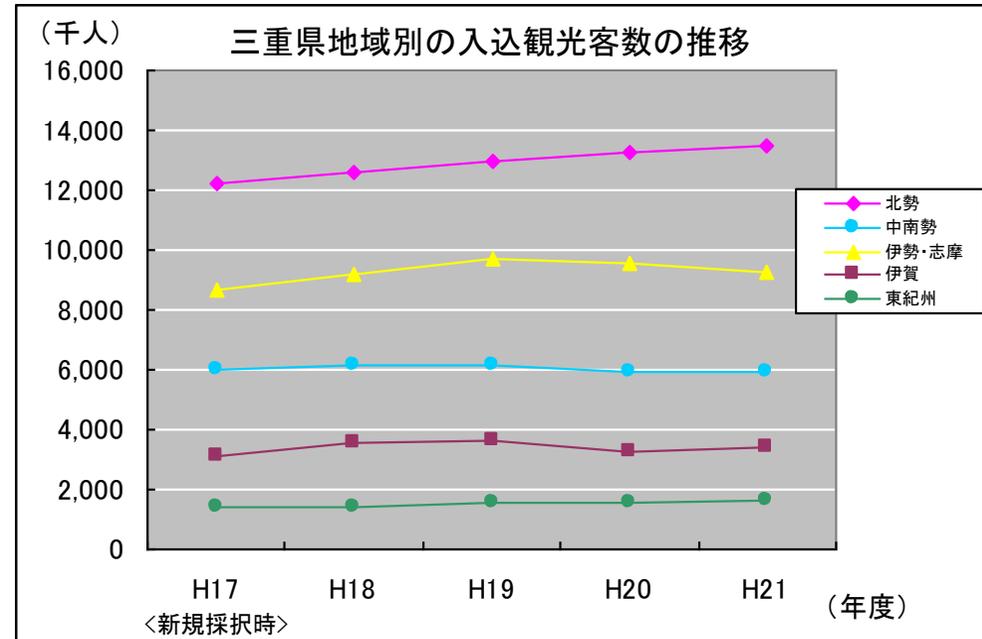
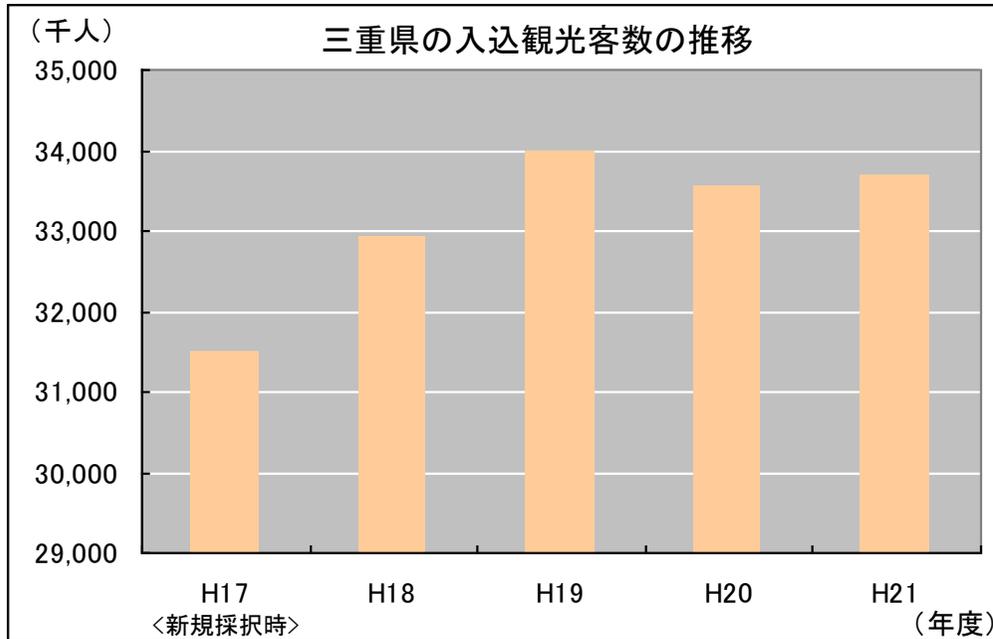
社会情勢の変化＜入込観光客数の推移＞

三重県：平成21年入込観光客数は、平成17年と比べて約2,200千人(+7ポイント)増加。

平成19年までは増加傾向にあったが、平成20年以降若干減少。

北勢地域：平成21年入込観光客数は、平成17年と比べて約1,300千人(+10ポイント)増加。

平成17年以降は毎年300千人程度増加傾向にある。



社会情勢の変化<交通状況の推移>

■名神高速道路(関ヶ原～米原JCT)

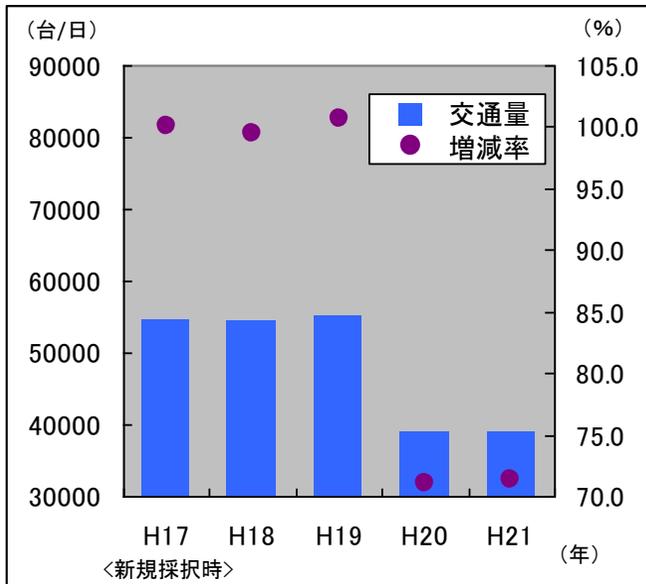
平成21年の日平均交通量は、平成17年と比べて約15,700台(▲29ポイント)減少。

■東名阪道(鈴鹿～亀山JCT)

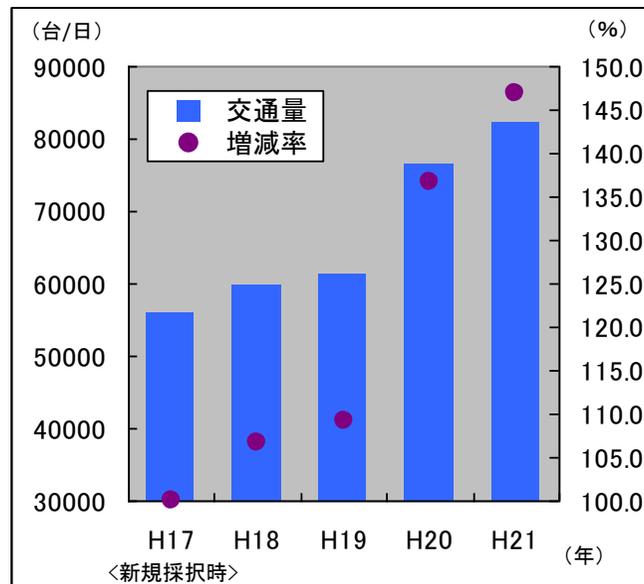
平成21年の日平均交通量は、平成17年と比べて約26,300台(+47ポイント)増加。

交通量の推移

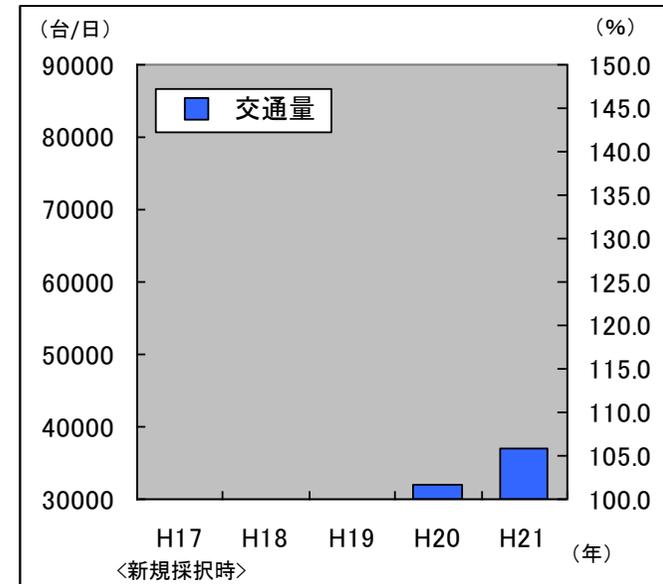
名神高速道路(関ヶ原～米原JCT)



東名阪道(鈴鹿～亀山JCT)



新名神高速道路(亀山JCT～甲賀土山)



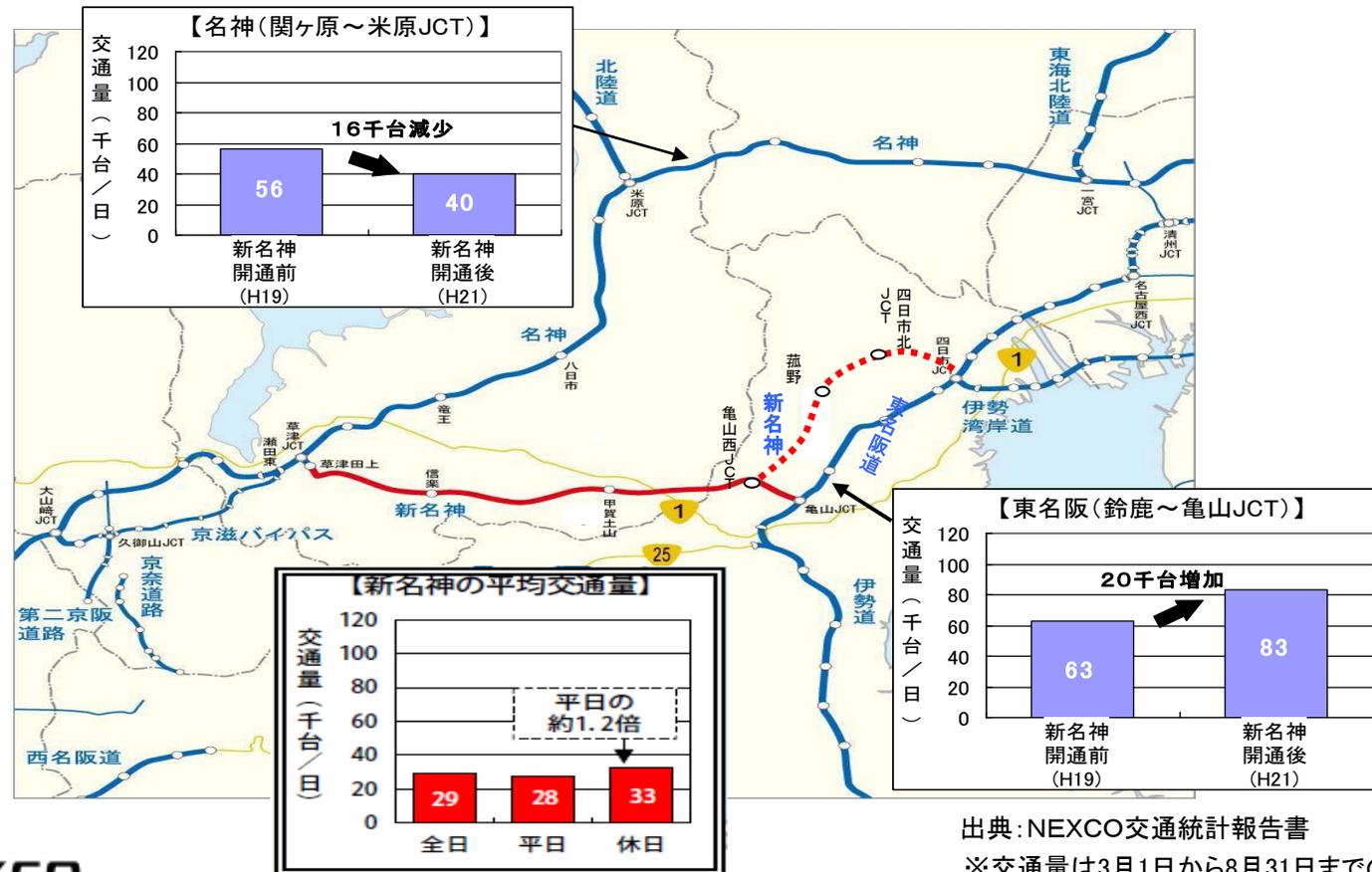
※増減率とは、H17交通量に対する各年の交通量との比をあらわしたもの

出典: NEXCO交通統計報告書

社会情勢の変化＜新名神高速道路開通前後の交通動向＞



平成20年2月に開通した新名神高速道路(亀山JCT～草津JCT)の平均交通量は約29千台／日となっています。この開通で、名神高速道路の交通量は2年前の同時期と比べ約16千台／日減少し、新名神へと転換する一方、東名阪自動車道(亀山JCT～鈴鹿IC)の交通量は、約20千台／日増加しています。

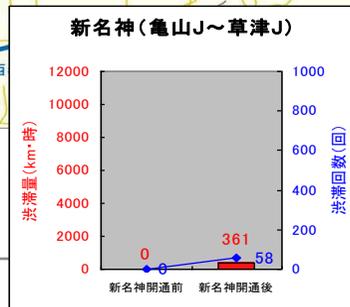
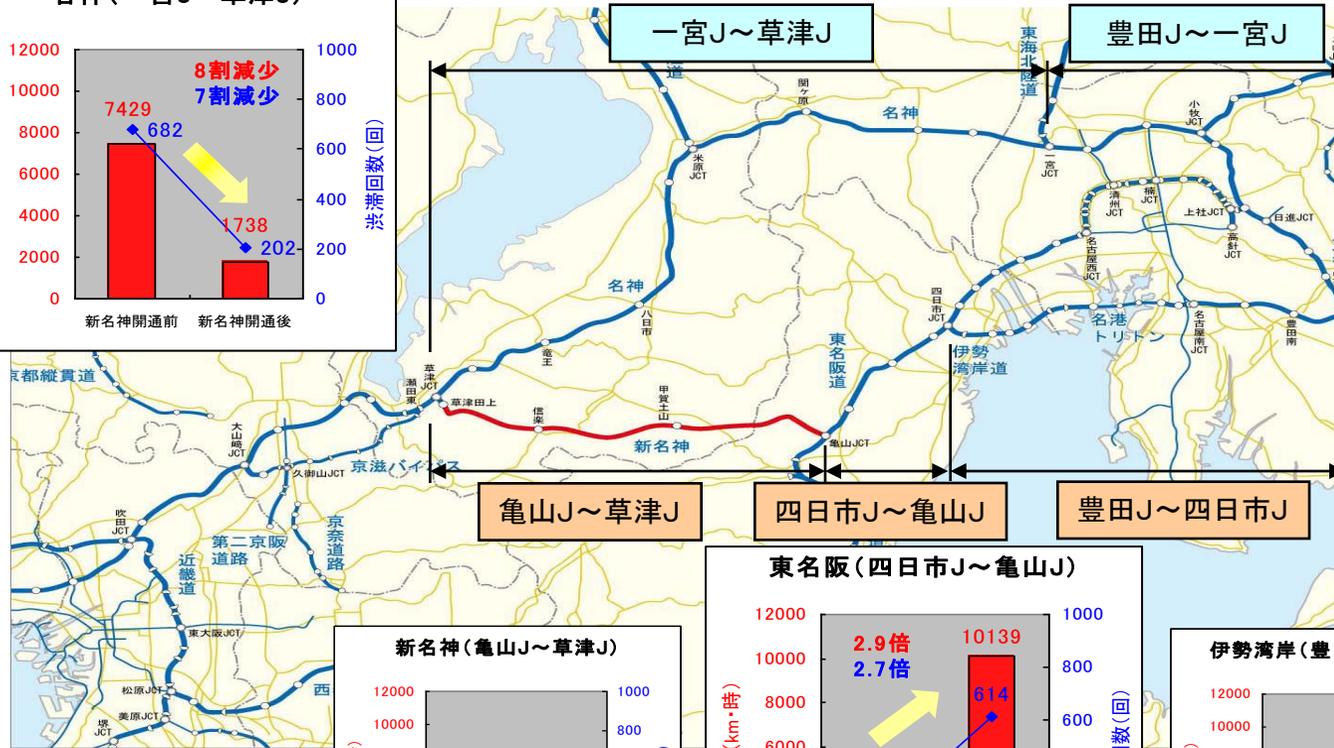
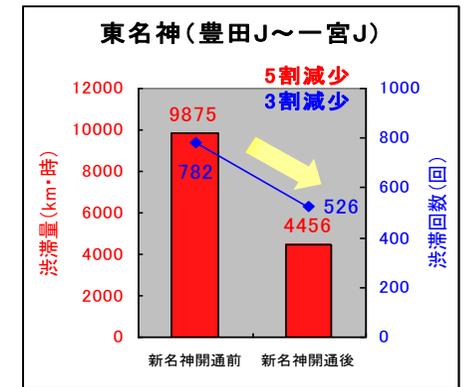
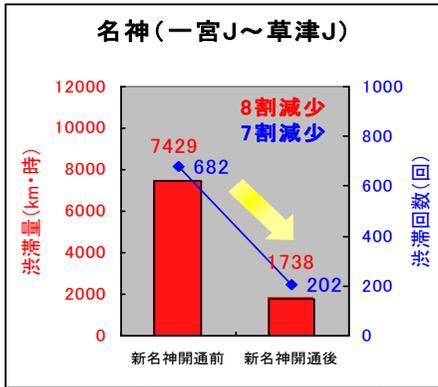


出典: NEXCO交通統計報告書

※交通量は3月1日から8月31日までの日平均交通量

社会情勢の変化<新名神高速道路開通前後の渋滞量>

新名神高速道路(亀山JCT~草津JCT)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、約3倍にも増加しました。東名阪自動車道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。

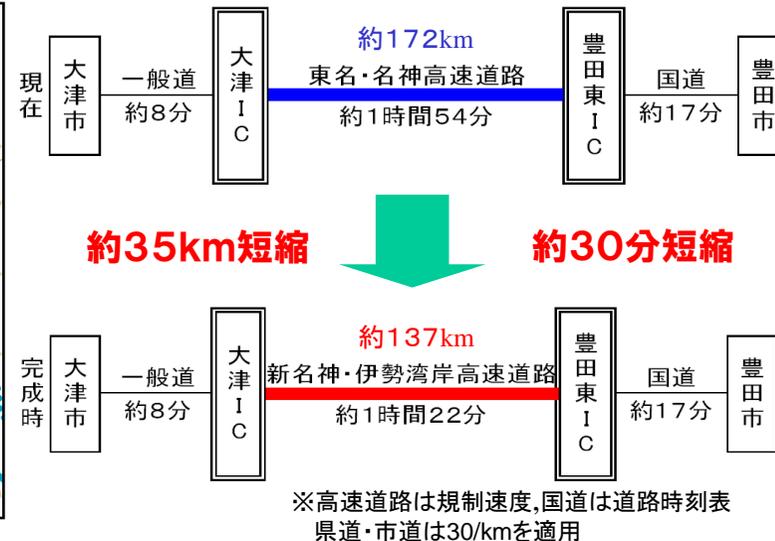


出典: NEXCO交通統計報告書

新名神開通前: 平成19年3月1日~平成20年2月23日
 新名神開通後: 平成20年3月1日~平成21年2月23日
 ※名神、東名阪集中工事期間(4週間)を除く

地域間交流の活性化

新名神高速道路の整備により、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、地域間の広域交流の活性化に寄与します。



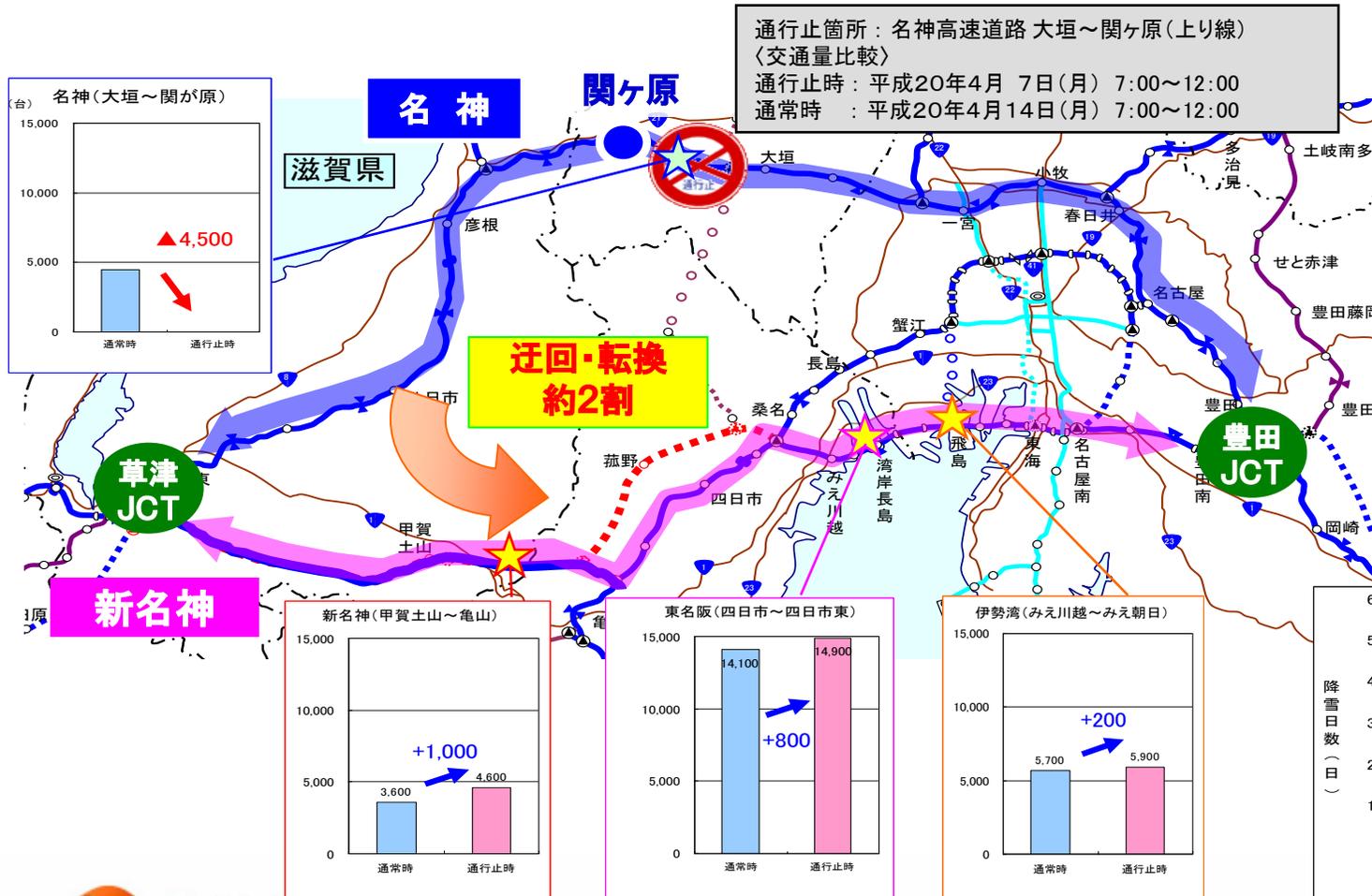
参考(亀山西JCT～四日市JCT間の区間延長・所要時間)



※平常時:規制速度
混雑時:H17道路交通センサス休日混雑時旅行速度

降雪時における道路交通の信頼性向上

新名神高速道路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が形成され、冬季期間における道路交通の信頼性が向上します。

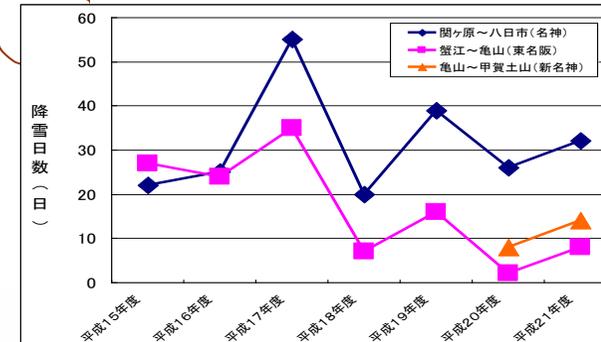


低速走行除雪状況(名神高速 多賀SA付近)



除雪状況(名神高速 羽島IC付近)

降雪日数の違い



観光産業の支援

鈴鹿国定公園に位置する湯の山温泉・御在所岳の入込観光客数は、近年増加傾向にあり、京阪神地区以西から訪れる観光客は約2割となっています。新名神の整備は、これらの観光地へのアクセス性を高め観光産業を支援し、地域の活性化に寄与します。

大阪駅・京都駅～湯の山温泉の所要時間

10分短縮

東名阪ルート

京都：約80分
大阪：約110分

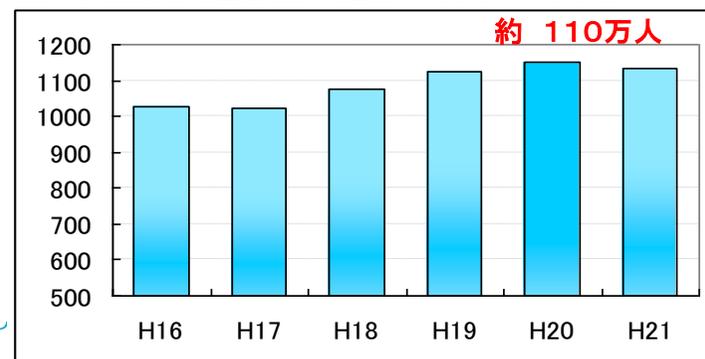
新名神（菟野）ルート

京都：約70分
大阪：約100分

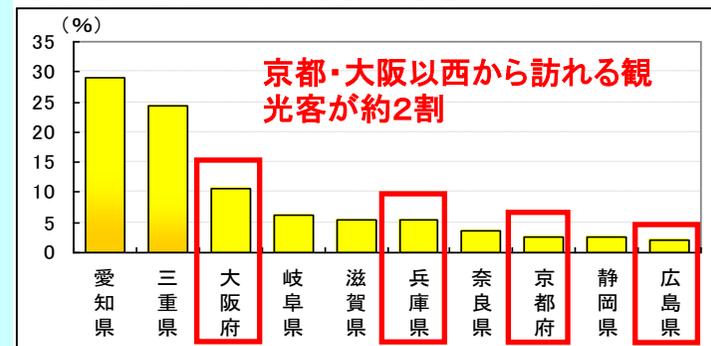
※高速道路は規制速度、国道は道路時刻表、県道・市道は30/kmを適用



湯の山温泉入込客数の推移（単位：千人）



北勢地域を訪れる観光客の発地（上位10位）



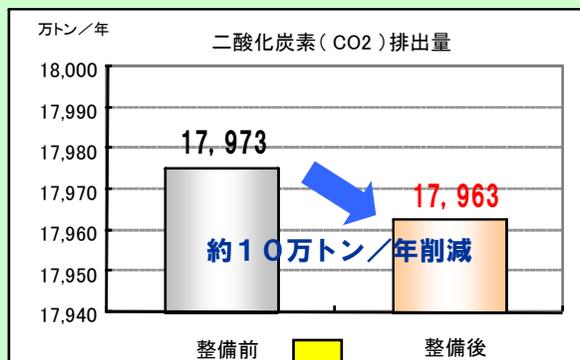
出典：三重県（観光客実態調査報告書）
平成21年観光レクリエーション入込客数推計書

地球環境の保全(CO₂排出削減量) 生活環境の改善・保全(NO_x、SPM排出削減率)

新名神が整備されることによって、東名阪道、国道1号、国道306号等の並行区間における自動車からのCO₂、NO_x、SPM排出量が削減され、環境負荷低減に貢献します。

①二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

- ・CO₂削減量は、約10万トン／年であり、森林面積に換算すると、約9,500haの森林によるCO₂吸収量に相当します。
- ・この森林面積約9,500haは、ナゴヤドームに換算すると約2,000個分の面積に相当します。

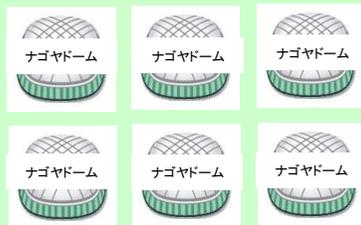


森林面積約9,500ha分のCO₂吸収量に相当



森林のCO₂吸収量を10.6t/ha・年として換算

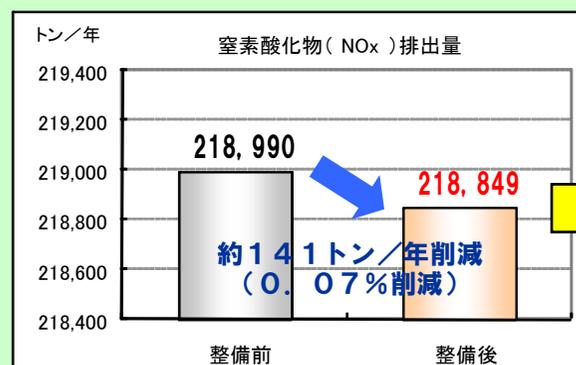
この森林面積約9,500haは、ナゴヤドーム約2,000個分に相当



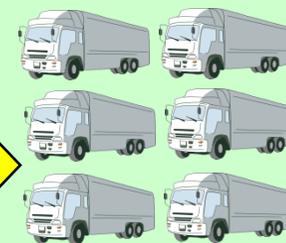
ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算

②窒素酸化物(NO_x)排出量の削減

- ・NO_x削減量は、約141トン／年であり、大型車に換算すると、約178万台分の年間排出量に相当します。



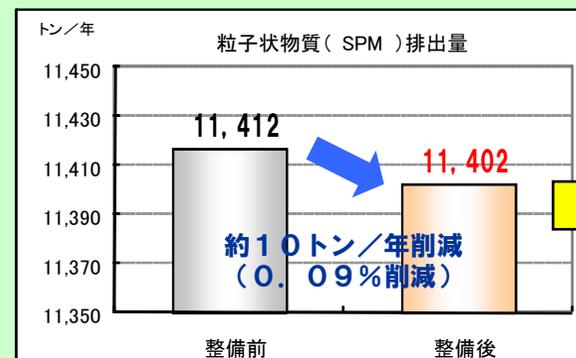
大型車 約214万台分の年間排出量に相当



大型車が40km/hで、対象区間15kmの並行区間を走行した場合に排出するNox量に換算(4.4g/km・台)

③粒子状物質(SPM)排出量の削減

- ・SPM削減量は、約10トン／年であり、500mlペットボトルに換算すると、約10万本分に相当します。



500mlペットボトル 約10万本分に相当



500mlペットボトル1本をSPM約100gとして換算

費用対効果分析方法

近畿自動車道名古屋神戸線(菰野～亀山西JCT)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(H20.11 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 | 平成22年 |
| 交通流の推計時点 | | 平成42年 |
| 推計の基準となる交通基礎データ | | 平成17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 |

費用対効果分析結果

■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) |
|-------|----------|----------|----------|---------|----------------|
| | 5,686億円 | 368億円 | 46億円 | 6,100億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 1,411億円 | | 154億円 | 1,565億円 | |

■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) |
|-------|----------|----------|----------|---------|----------------|
| | 5,686億円 | 368億円 | 46億円 | 6,100億円 | |
| 費用(C) | 事業費 | | 維持管理費 | 総費用 | |
| | 1,376億円 | | 154億円 | 1,530億円 | |

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：平成22年度

(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9割以上完了し、用地取得に向け準備中。
- ◆今後も鋭意地元協議を行い、計画的に工事着手することで完成予定年度までに完成することが可能。

(3) 都道府県・政令市からの意見

《三重県》平成22年11月18日回答

近畿自動車道名古屋神戸線(菰野～亀山西JCT)について、東名阪自動車道の慢性的な渋滞解消事業、名神高速道路とのダブルウェイの構築、産業支援、地域活性化のため事業を継続し早期完成をお願いします。

(4) 対応方針

- ◆当事業は継続が妥当
今後も引続き、平成30年度の開通目標の達成に向けて事業を促進する。