

再評価(原案)

個別事業の評価

舞鶴若狭自動車道(小浜～敦賀JCT)

事業概要

- 道路名:舞鶴若狭自動車道
- 区 間:福井県小浜市府中～福井県敦賀市高野
- 延 長:約39km
- 規 格:第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数:暫定2車線(完成4車線)

三方PA付近



気山高架橋付近



事業経緯

平成元年 2月27日	基本計画決定
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	事業許可・機構協定締結
平成23年 3月17日	機構協定変更締結
平成23年 3月28日	事業変更許可

事業の進捗状況

NEXCO

■小浜西～小浜

平成23年7月16日開通

■小浜～敦賀JCT

用地取得率100%、工事着手率100%であり、引き続き工事の進捗を図る。

※事業進捗は、H23.9月末現在



()は仮称

進捗状況	H23.7.16開通	工事全面展開中
供用年度		平成26年度
所掌会社	西日本高速道路(株)	中日本高速道路(株)

開通後の状況



前回(H20)の委員会での審議内容



- 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
- 拠点都市間(舞鶴市⇔敦賀市)の所要時間の短縮により利便性が向上
- 災害時には、舞鶴若狭道の整備により名神高速や北陸道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、道路交通の信頼性が向上
- 救命救急センターまでの所要時間の短縮により、沿線地域住民のより安心した生活の実現に大きく貢献
- 三方五湖など観光地への所要時間の短縮により観光客の増加が期待

事業を巡る社会経済情勢等の変化

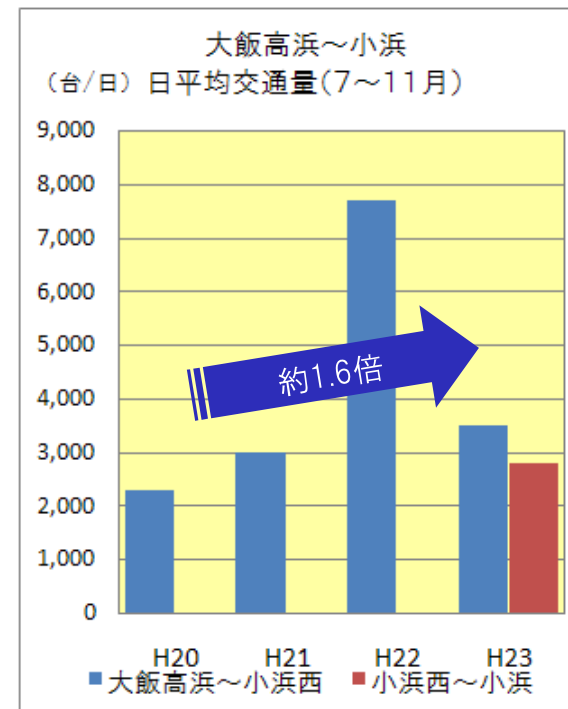
<舞鶴若狭道の交通状況>

- 舞鶴若狭自動車道のH17～H20交通量については、ほぼ横ばいで推移しています。
- 無料化社会実験導入以降は大幅に増加しています。
- 今回開通区間(小浜西～小浜)の隣接区間においては、開通の効果もあり、無料化社会実験一時凍結及び休日特別割引(上限千円)廃止後(H23.6.19)においても、導入前(H20)の交通量を上回っており、利用の定着が見られます。(約1.6倍)

舞鶴若狭自動車道 交通量の推移



小浜西～小浜(開通区間)の隣接区間
交通量の推移



H20: H20.7.20(日)～H20.12.3(水)の平均
H21: H21.7.19(月)～H21.12.2(水)の平均
H22: H22.7.18(月)～H22.12.1(水)の平均
H23: H23.7.17(月)～H23.11.30(水)の平均

＜東日本大震災時の状況＞

- 【東日本大震災において活動する多様な車両】



東日本大震災前後の高湊道路の大型車交通量(平日)の変化(震災直後)

[illegible]

Map of the Kashiwa Bay area showing the proposed Kashiwa Bay Nuclear Power Plant and its safety zones. The map includes concentric circles representing 5km, 10km, and 30km safety zones. Key locations marked include the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant, the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant, the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant, and the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant. The map also shows the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant, the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant, and the Kashiwa Bay Nuclear Power Plant. The map includes a scale bar and a legend.

資料:「原子力防災のしおり」(美浜町)にルートを加筆

事業を巡る社会経済情勢等の変化＜台風接近時の影響＞

■H23.5の台風の影響により、国道27号が規制雨量超過により約6時間にわたる通行止めにより大きな影響を及ぼしました。

■災害時における代替路確保の観点から、舞鶴若狭道の早期整備の必要性が益々高まっています。

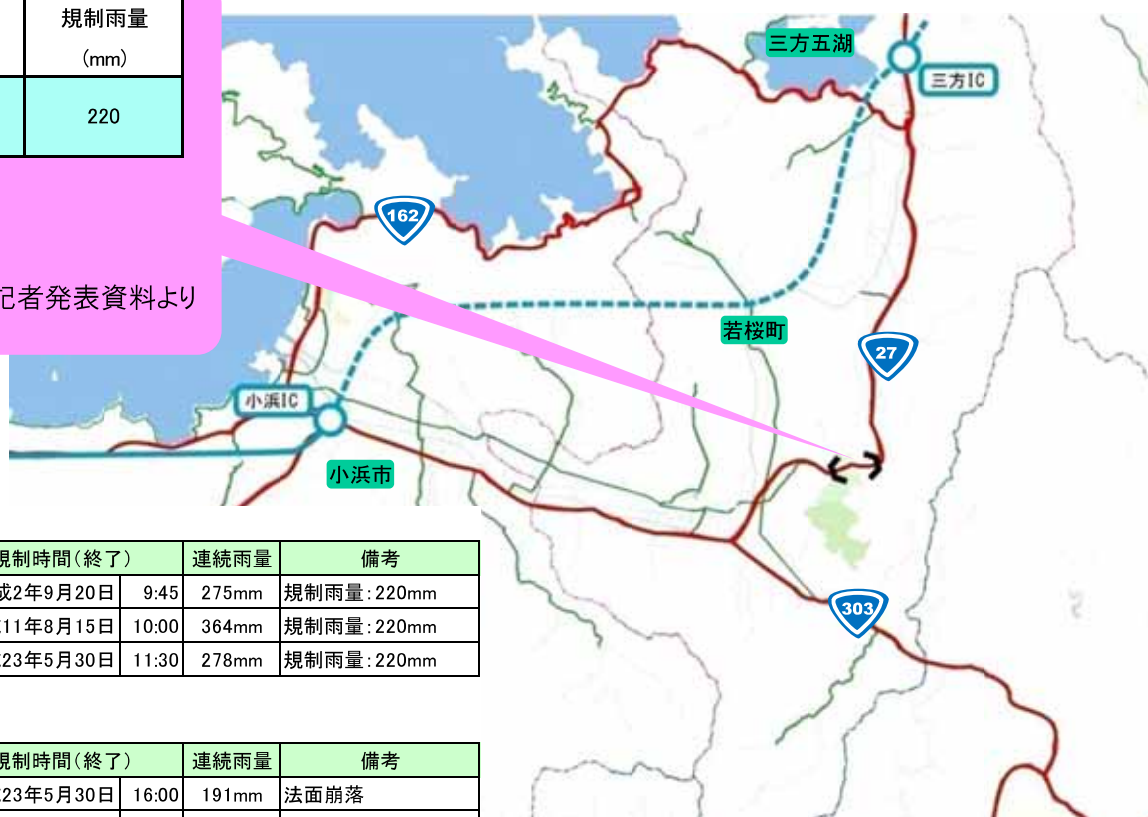
線路名	区間	延長 (km)	規制雨量 (mm)
国道27号	三方郡三方町倉見～ 遠敷郡上中町下タ中	3	220

平成23年5月30日(月)

梅雨前線・台風2号の影響により連続雨量220mmを超過

規制開始:5時30分 規制解除:11時30分

出典:福井河川国道事務所記者発表資料より



雨量事前通行規制

規制区間	規制内容	規制時間(開始)		規制時間(終了)		連続雨量	備考
国道27号倉見地区	通行止め	平成2年9月20日	2:00	平成2年9月20日	9:45	275mm	規制雨量:220mm
国道27号倉見地区	通行止め	平成11年8月14日	23:30	平成11年8月15日	10:00	364mm	規制雨量:220mm
国道27号倉見地区	通行止め	平成23年5月30日	5:30	平成23年5月30日	11:30	278mm	規制雨量:220mm

災害による通行規制

規制区間	規制内容	規制時間(開始)		規制時間(終了)		連続雨量	備考
国道27号小浜市青井	通行止め	平成23年5月30日	5:30	平成23年5月30日	16:00	191mm	法面崩落
国道27号小浜市東勢	片側交互通行	平成23年5月31日	0:00	平成23年6月1日	6:00	191mm	盛土崩落

資料:福井河川国道事務所

費用対効果(計算条件)

NEXCO

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀J)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀J)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀J)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀J)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	舞鶴若狭自動車道(小浜西～敦賀J)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金收受費等)

■計算条件

- ・基準年次 : 平成23年度
- ・供用予定年次 : 平成26年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 4,600～7,200台/日

費用対効果分析結果



		全体事業	残事業	備考
費用対効果 (B/C)		1.7	3.7	
	総費用(C)	2,658億円	1,266億円	
	事業費	2,440億円	1,048億円	
	維持管理費	217億円	217億円	
	総便益(B)	4,632億円	4,632億円	
	走行時間短縮便益	4,178億円	4,178億円	
	走行経費減少便益	335億円	335億円	
	交通事故減少便益	119億円	119億円	

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23年度

対応方針(原案)

NEXCO

(1)事業の必要性に関する視点

- ・大規模な複合災害時には、多様な災害対策車両が必要であり、舞鶴若狭道は緊急輸送路としての機能を果たす重要な路線であることから、早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・東海地震・東南海地震・南海地震などにより、太平洋側において大規模災害が発生した場合、日本海側の物流網が太平洋側の代替ルートとして機能を発揮する重要な路線であり、早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・災害時等における代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・工事は全面展開中であり、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

■福井県

- ・近畿自動車道敦賀線小浜～敦賀JCTの対応方針(原案)「事業継続」については、異存はありません。
- ・近畿自動車道敦賀線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿の大環状ネットワークを形成し、沿線地域の発展に大きく貢献する極めて重要な路線である。国道27号の慢性的な交通渋滞の解消や、一日交流圏の拡大による広域観光の促進など、本路線に対して地元も大変大きな期待を持っている。また、東海・東南海・南海地震など、太平洋側で大規模災害が発生した際に日本海側に代替機能を発揮するとともに、本県の原子力発電所に対する防災道路としても重要な役割を果たすことから、一日も早い全線開通を図る必要がある。
- ・これらのことから、残る未開通区間である小浜～敦賀JCTについて、一日も早い開通を図っていただきたい。また、地域の観光、産業の振興や防災機能の強化に資するスマートインターチェンジについても、整備の促進を図っていただきたい。

(4)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。

個別事業の評価

新東名高速道路

海老名南JCT～秦野
御殿場JCT～長泉沼津
長泉沼津～新清水JCT
新清水JCT～浜松いなさJCT
浜松いなさJCT～豊田東

事業概要(海老名南JCT～秦野・御殿場JCT～豊田東)

■道路名:新東名高速道路

◇区間名:神奈川県海老名市～神奈川県秦野市

延長:21km

◇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、第1種第2級 設計速度120km/h

■車線数:暫定4車線(完成6車線)



事業の経緯



	海老名南JCT～秦野	御殿場JCT～長泉沼津	長泉沼津～東海
基本計画決定	平成元年2月27日		
整備計画決定	平成8年12月27日		平成3年12月3日
施行命令	◇平成10年4月8日 （海老名市～伊勢原市） ◇平成11年12月24日 （伊勢原市～秦野市）	平成9年12月25日	平成5年11月9日
事業許可・機構協定 締結	平成18年3月31日		
機構協定変更締結	平成23年3月17日		
事業変更許可	平成23年3月28日		

事業の進捗状況

■海老名南JCT～秦野

- ・海老名南JCT～厚木南：用地取得率約90%、工事着手率約40%
 - ・厚木南～伊勢原北：用地取得率約90%、工事着手率約20%
 - ・伊勢原北～秦野：用地取得率約40%、工事着手率0%
- 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

■御殿場JCT～豊田東

- ・御殿場JCT～浜松いなさJCT：供用に向け舗装、施設工事の進捗を図る。
- ・浜松いなさJCT～豊田東：工事着手率約90%、引き続き工事の進捗を図る。

※進捗状況はH23.9月末現在



()は仮称

進捗状況	用地買収(概成) 工事順次着手	舗装・施設工事中	用地取得 準備中	用地取得中	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年度初夏の開通をめざす	平成32年度	平成30年度	平成28年度	

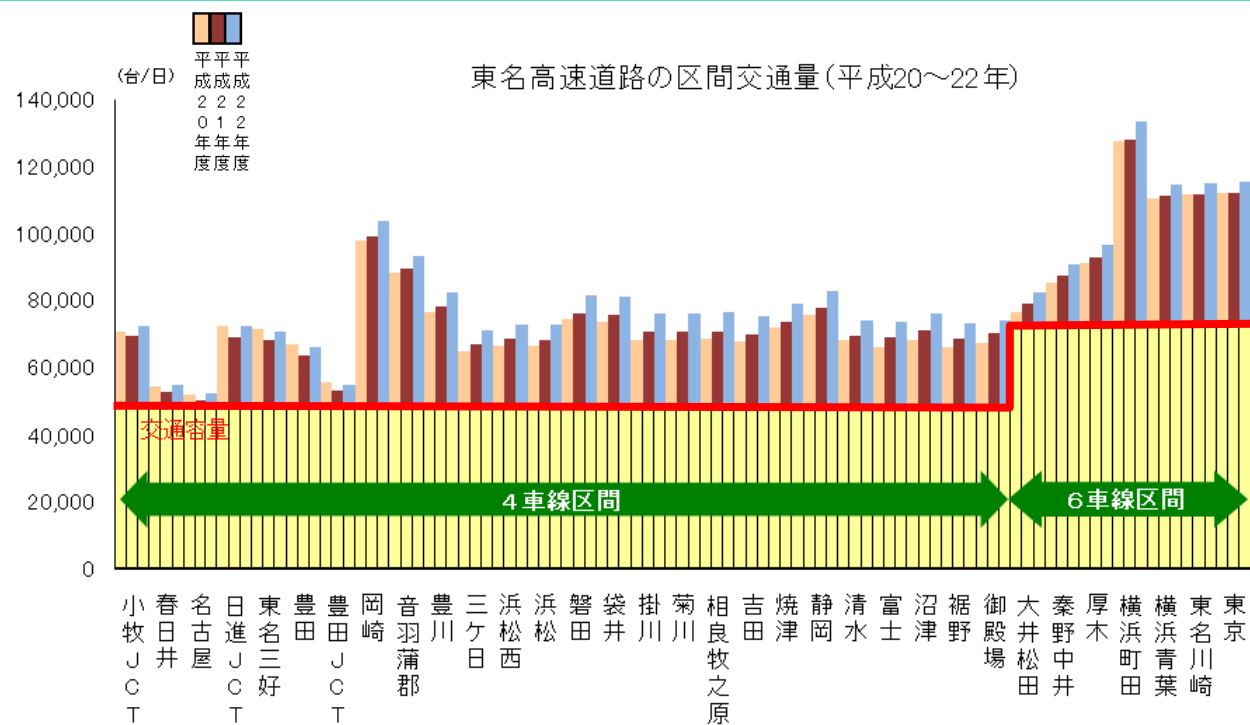
前回(H20)の委員会での審議内容



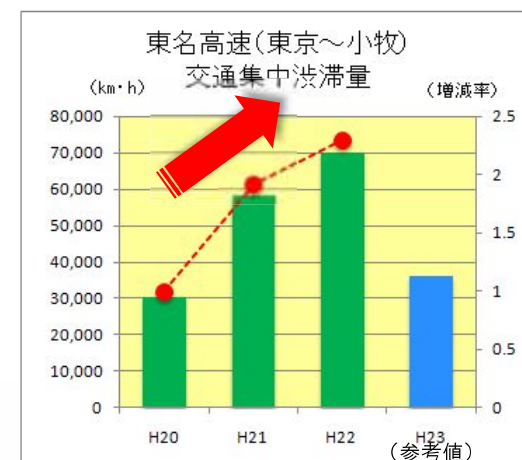
- 東名高速では全線において交通容量を超過しているが、新東名の整備により上回った交通を転換させ高速性・定時性を確保
- 災害時には、新東名の整備により現東名とのダブルネットワークが形成され、代替路の確保(リダンダンシーの確保)が可能となり、道路交通の信頼性向上に寄与
- 新東名を有効に活用した現東名の修繕工事・維持作業の方法の転換

事業を巡る社会経済情勢等の変化＜東名高速の交通状況＞

- 東名高速では、全線に渡って交通量が交通容量を上回り飽和状態になっていることから、交通集中による渋滞が頻繁に発生しています。(東名全線(H23/H20) 交通量:1.07、渋滞量:2.3)
- 休日特別割引(上限千円)廃止後(H23.6.19)においても、導入前(H20)の交通量を上回っています。



※H23交通量は、7～10月の平均値である。
※増減率は、H20を1.0とした場合である。



※H23渋滞量は、1～10月の合計値である。
※増減率は、H20を1.0とした場合である。



事業を巡る社会経済情勢等の変化＜東日本大震災時の状況＞

- 平成23年3月11日東日本大震災による大津波警報の発令によって、東名高速上り線の静岡～富士間、下り線の富士～清水間で約20時間以上にわたる通行止めとなり、東西交通に大きな影響を及ぼしました。
- 東海・東南海・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、新東名の早期整備の必要性が益々高まっています。

■東日本大震災による代替路の確保

3月11日に起きた東日本大震災の際には、470台の緊急車両が新東名高速道路を走行し、被災地救援に役立ちました。東名高速道路、新東名高速道路のダブルネットワークは、住民の豊かな生活を支え、生命を守る大きな役割を担いました。

通行止め区間	時間	延べ時間
富士～清水(上)	3/11-16:12～3/12-14:45	(22:33)
清水～静岡(上)	3/12- 7:00～3/12-14:45	(7:45)
富士～清水(下)	3/11-16:12～3/12-14:45	(22:33)

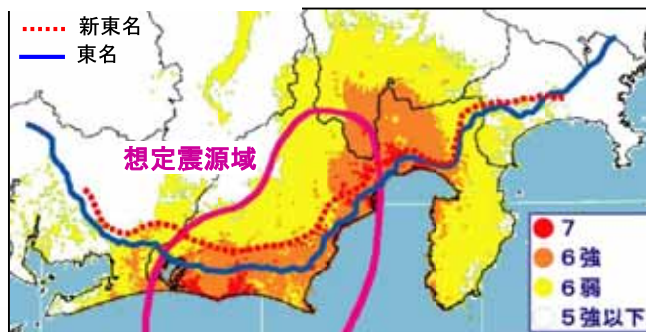
3/11 16:08 大津波警報発令 ⇒ 3/12 13:50 津波注意報(大津波警報解除)



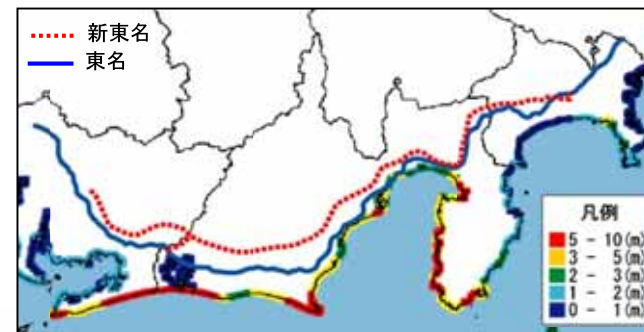
建設中の新東名高速道路を通行する車列(3/12撮影)

■東海地震の予想震度・津波高さ分布

- ・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ならびに津波高さ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



出典:「東海地震の想定震源域」と「想定される震度分布」気象庁



出典:「想定される海岸における津波高さの分布」気象庁

事業を巡る社会経済情勢等の変化＜駿河湾地震時の状況＞

- 平成21年8月に発生した駿河湾地震により東名高速が被災したことに伴い、下り線約2日間、上り線約5日間にわたる通行止めとなり、東西交通や一般道への交通負荷など大きな影響を及ぼしました。
- 東海・東南海・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から、新東名の早期整備の必要性が益々高まっています。

《 牧之原災害(駿河湾地震：平成21年8月11日) 》

- ✓駿河湾を震源とする地震により牧之原SA付近(上り線)で長さ40m、高さ10mにわたって路肩が崩れ、焼津IC～袋井IC間の45.8kmが通行止めとなった。
- ✓東名高速の通行止めにより、特に混雑が著しい大井川の渡河区間において、建設中の新東名大井川橋を地域の皆さまを対象に緊急通路として利用していただいた。



出典：読売新聞



崩落現場の状況



現場復旧の状況



緊急通路の利用状況



出典：静岡新聞社(平成21年8月22日)



出典：中日新聞社(平成21年8月13日)

事業を巡る社会経済情勢等の変化＜台風接近時の状況＞

- 台風12号(H23)の接近に伴い、東名高速の由比海岸付近において、越波により約50時間にわたる通行止めとなり、東西交通に大きな影響を及ぼしました。
- 災害時等の代替路確保の観点から、新東名の早期整備の必要性が益々高まっています。

➤ 台風12号(平成23年)通行止め等概要

区間	日時	通行止時間	合計
東名高速(下) 清水IC～富士IC	平成23年9月1日 8:10～ 13:10	5時間	49時間35分
	平成23年9月1日 18:30～ 3日 15:05	44時間35分	



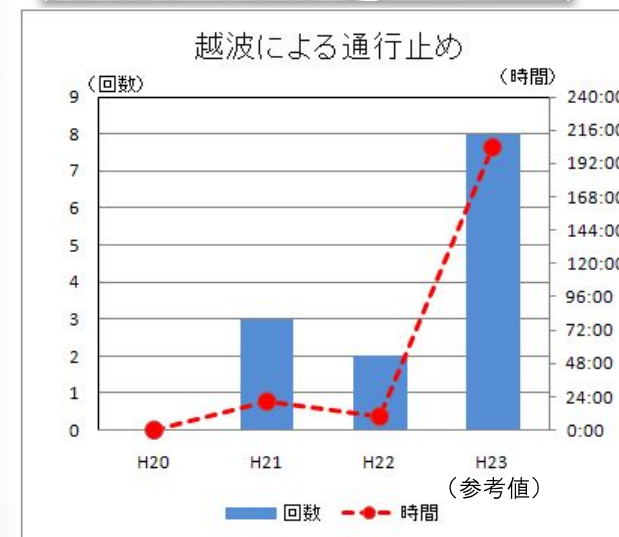
越波の状況



新東名は、現東名よりも山側を通過していることから越波の影響を受けない。



由比海岸付近



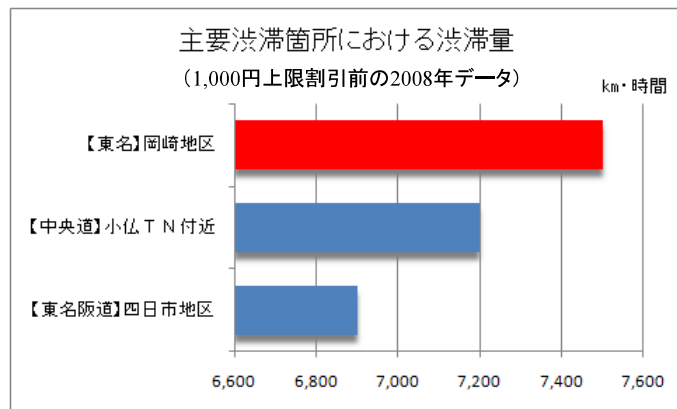
※通行止め回数は、上下線それぞれを1回として計上

※ H23は、1～10月までの合計値である。

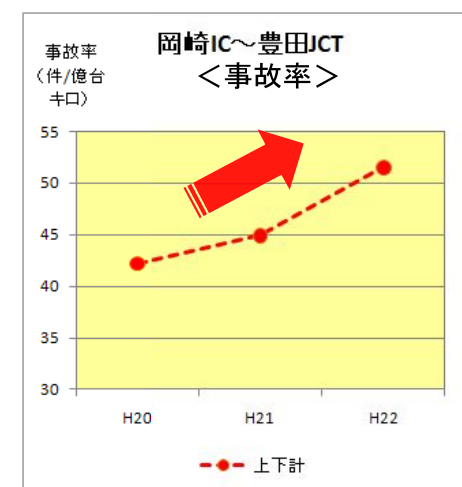
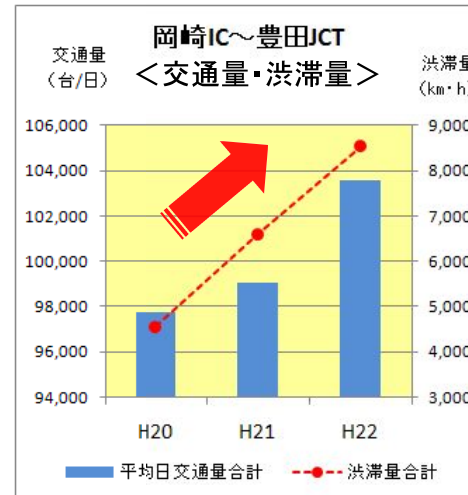
事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜東名高速(岡崎地区)の交通状況＞

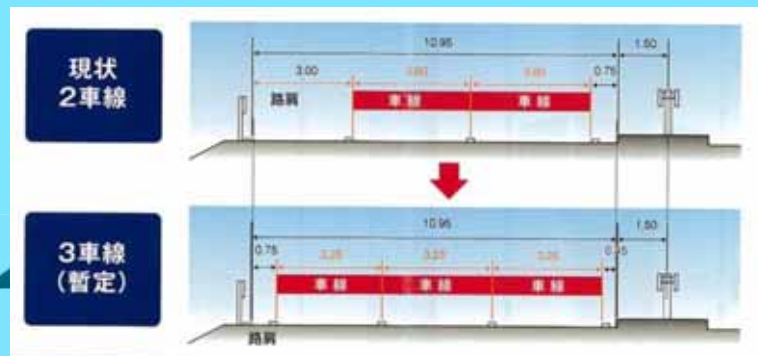
- 新名神の供用や休日特別割引(上限千円)などの影響により、東名高速(岡崎地区)の交通量が増加(1.06)するとともに渋滞量(1.87)及び事故率(1.22)が悪化し、渋滞末尾等において、重大事故が発生しています。
- 新東名(御殿場JCT～三ヶ日JCT)開通後、交通量の増加が見込まれ、渋滞の悪化が予測されます。
- 暫定措置として、新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT)が開通するまでの間、音羽蒲郡～豊田JCT間を規制速度60 km/hとして3車線(暫定)運用を10/21より開始しており、渋滞は大幅に減少しております。



出典:CSR報告書2011より



音羽蒲郡～豊田JCT 3車線(暫定)運用開始後の状況



○交通量、渋滞状況、事故件数

交通量:3%増加(対2008比) 渋滞量:97%減少(対2008比) 事故件数:11%減少(対2008比)
 交通量:同水準(対2010比) 渋滞量:99%減少(対2010比) 事故件数:46%減少(対2010比)



＜2011年:10月22日(土)～11月20日(日)30日間のデータ＞
 ＜2010年:10月23日(土)～11月21日(日)30日間のデータ＞
 ＜2008年:10月25日(土)～11月23日(日)30日間のデータ＞

出典:NEXCO中日本資料

費用対効果(計算条件)



$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	新東名高速道路(各区分)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	新東名高速道路(各区分)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	新東名高速道路(各区分)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	新東名高速道路(各区分)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	新東名高速道路(各区分)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

費用対効果(計算条件)



	海老名南JCT ～秦野	御殿場JCT～ 長泉沼津	長泉沼津～ 新清水JCT	新清水JCT～ 浜松いなさJCT	浜松いなさJCT ～豊田東
基準年次	平成23年度				
供用予定年次	平成32年度	平成24年度	平成24年度	平成24年度	平成26年度
分析対象期間	供用開始後50年間				
基礎データ	平成17年度道路交通センサス				
交通量の推計時点	平成42年度				
計画交通量	20,800～ 55,800台/日	45,500台/日	43,800～ 45,800台/日	46,400～ 50,300台/日	44,100～ 50,300台/日

費用対効果分析結果(全体事業)



		海老名南JCT ～秦野	御殿場JCT～ 長泉沼津	長泉沼津～ 新清水JCT	新清水JCT～ 浜松いなさJCT	浜松いなさJCT ～ 豊田東	備考
費用対効果 (B/C) (全体事業)		1.6	4.3	2.2	2.3	2.0	
	総費用(C)	6,347億円	2,804億円	10,902億円	19,469億円	6,857億円	
	事業費	6,109億円	2,622億円	10,310億円	18,182億円	6,158億円	
	維持管理費	238億円	183億円	592億円	1,287億円	699億円	
	総便益(B)	10,202億円	12,197億円	23,822億円	44,230億円	13,736億円	
	走行時間 短縮便益	9,667億円	11,389億円	22,214億円	40,621億円	12,554億円	
	走行経費 減少便益	388億円	632億円	1,243億円	2,891億円	906億円	
	交通事故 減少便益	147億円	177億円	364億円	718億円	275億円	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

基準年: 平成23年度

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。

費用対効果分析結果(残事業)



		海老名南JCT ～秦野	御殿場JCT～ 長泉沼津	長泉沼津～ 新清水JCT	新清水JCT～ 浜松いなさJCT	浜松いなさJCT ～ 豊田東	備考
費用対効果 (B/C) (残事業)		2.1	35.5	31.1	27.3	3.4	
	総費用(C)	4,842億円	344億円	765億円	1,621億円	4,032億円	
	事業費	4,603億円	161億円	172億円	335億円	3,334億円	
	維持管理費	238億円	183億円	592億円	1,287億円	699億円	
	総便益(B)	10,202億円	12,197億円	23,822億円	44,230億円	13,736億円	
	走行時間 短縮便益	9,667億円	11,389億円	22,214億円	40,621億円	12,554億円	
	走行経費 減少便益	388億円	632億円	1,243億円	2,891億円	906億円	
	交通事故 減少便益	147億円	177億円	364億円	718億円	275億円	

注1) 費用及び便益額は整数止めとする。

基準年: 平成23年度

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。

対応方針(原案)

NEXCO

(1)事業の必要性に関する視点

- ・東名高速では、交通量の増加に伴い交通集中による渋滞等が頻繁に発生しており、定時性の確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から早期整備の必要性が益々高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・海老名南JCT～伊勢原北間は、用地の取得が約8割以上完了し引き続き鋭意地元協議を行うとともに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。
- ・伊勢原北～秦野間は、用地の取得が約4割完了し、引き続き鋭意地元協議を行うとともに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。
- ・御殿場JCT～三ヶ日JCTは、最大の課題となっていた地すべり対策の追加工事についても、現地調査・設計を踏まえ工事の内容も決定したことから、平成24年初夏の開通を目指し、引き続き事業を進める。
- ・浜松いなさJCT～豊田東JCT間は、概ね工事全面展開中であり、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

- ・次頁参照

(4)対応方針

- ・当事業は継続が妥当
今後も引続き、御殿場JCT～三ヶ日JCTは、平成24年初夏の開通を目指し、浜松いなさJCT～豊田東JCT(平成26年度)、海老名南JCT～厚木南(平成28年度)、厚木南～伊勢原北(平成30年度)、伊勢原北～秦野(平成32年度)の開通目標の達成に向けて事業を促進する。

都道府県・政令市からの意見

NEXCO

■神奈川県

第二東海自動車道(新東名高速道路)は、東名高速道路の慢性的な渋滞や多発する事故などを解消し、我が国の社会経済活動の根幹を担う大動脈として寄与することが期待される道路であり、また、東名高速道路とのダブルネットワークを形成することにより、切迫する東海地震などの大規模災害時の代替性の確保や、緊急輸送路としての機能を有するなど極めて重要な路線である。

また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、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

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、予想される東海地震等の災害発生時には、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事業です。

御殿場JCT～三ヶ日JCT間の開通前倒しは県を挙げて歓迎しております。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。

■静岡市

全線区間の早期開通。新東名の開通により、現東名の慢性的な渋滞が解消され、移動時間の短縮が期待されます。首都圏、中京圏から静岡県へ、さらに静岡市に物流、人の流れを持ってくる、そういう仕組みづくりが大切です。物流では、中部横断自動車道の整備を促進し、清水港も含めて発展させていかなければなりません。静岡市の由比地区は越波により頻繁に通行止めとなり、一般道も含めて交通が麻痺してしまい、これが山側に新東名ができたことにより、解消されます。安全の確保、日本の経済のためにも非常に重要なことです。

■浜松市

対応方針(原案)の別紙「個別事業の評価」について異議ありません。

なお、本事業は災害や地域経済活性化の支援を図るために極めて重要であり、今後も引続き本市と十分な調整をしていただき、早期全線供用に向けた事業の確実な推進をお願いいたします。

■愛知県

新東名高速道路は、日本の大動脈として我が国の成長力・国際競争力強化に資するとともに、当地域で発生が危惧されている東海・東南海・南海地震に対する備えとしても欠くことができない道路であり、全線の早期整備をお願いします。現東名においては、豊田JCTから音羽蒲郡IC間の暫定6車線運用により、慢性化していた渋滞の緩和が図られたところであるが、静岡県内区間の前倒し開通(H24年初夏)により、愛知県内区間の供用予定(H26年度)と、3年近い開きが生じることとなっている中、現東名の抜本的な渋滞対策としても、愛知県内区間の一日も早い供用をお願いしたい。

個別事業の評価

中部横断自動車道

〔 新清水JCT～富沢
六郷～増穂 〕

事業概要(新清水JCT～富沢・六郷～増穂)

NEXCO

- 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【新清水JCT～富沢】
: 山梨県西八代郡市川三郷町～山梨県南巨摩郡富士川町【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(完成4車線)



事業経緯

平成 3年12月20日	基本計画決定
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	事業許可・機構協定締結
平成23年 3月17日	機構協定変更締結
平成23年 3月28日	事業変更許可

- ・用地取得率約95%、工事着手率約45%であり、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。

新静岡IC
清水IC
新清水JCT
清水いはらIC
新清水IC
由比PA
由比町
富士川町
南部町
中
横断自動車道
(南部IC)
(身延IC)
(六郷IC)
身延町
市川三郷町
増穂町
南アルプス市
白根IC
双葉JCT
双葉SA
甲府市
甲府昭和IC
昭和町
増穂IC
中央市
市川三郷町
清水JCT
清水IC
新清水JCT
清水いはらIC
新清水IC
由比PA
由比町
富士川町
南部町
中
横断自動車道
(南部IC)
(身延IC)
(六郷IC)
身延町
市川三郷町
増穂町
南アルプス市
白根IC
双葉JCT
双葉SA
甲府市
甲府昭和IC
昭和町
増穂IC
中央市
市川三郷町

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	平成18年度	平成15年度	平成13年度



NEXCO
中日本



前回(H20)の委員会での審議内容



- 拠点都市間(甲府市⇔静岡市)の所要時間が短縮され、相互の連携強化が期待
- 東名高速が被災した場合、首都圏～中京圏の代替ネットワークとして機能
- 国道52号の災害時の代替路(リダンダンシー確保)として機能し、道路交通の信頼性向上に寄与
- 物流拠点(清水港)へのアクセス向上(時間短縮)による産業立地の誘発が期待
- 救命救急センターまでの所要時間短縮により、沿線地域住民のより安心した生活の実現に大きく貢献

事業を巡る社会経済情勢等の変化

<中部横断道(双葉J～増穂)の交通状況>

- 前回再評価(H20)以降、交通量は年々増加しています。
- 無料化社会実験一時凍結及び休日特別割引(上限千円)廃止後(H23.6.19)においても、導入前(H20)の交通量を上回っており、利用の定着が見られます。

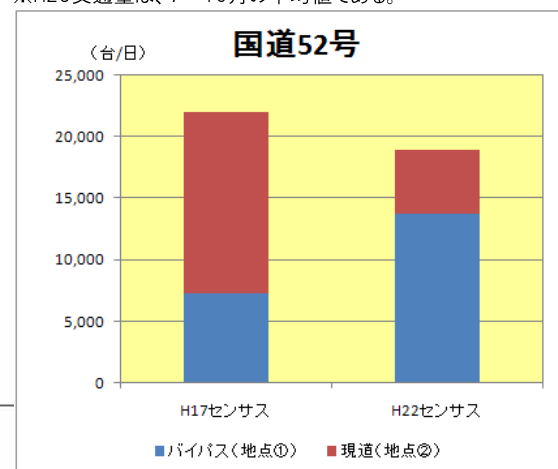


() 仮称



※増減率は、H20を1.0とした場合である。
※H23交通量は、7～10月の平均値である。

出典: NEXCO中日本資料



事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜東日本大震災時の状況＞

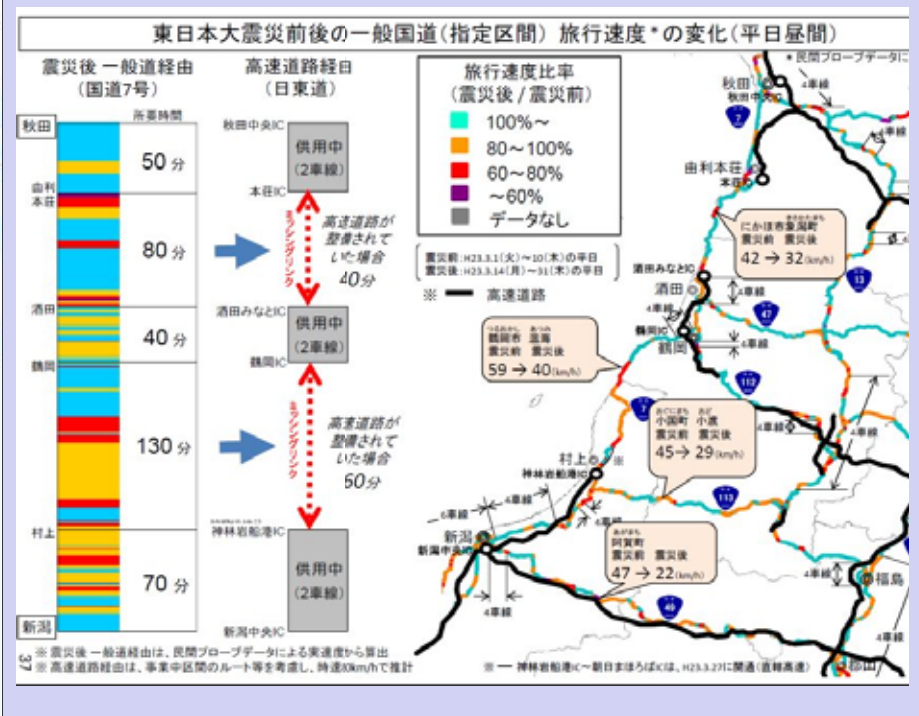
■東日本大震災時において、秋田～新潟ではネットワークが弱いため救援のための迅速な物資輸送に課題がありました。

■中部横断道は、首都圏～中京圏のネットワークが確保され、東海地震・東南海・南海地震が発生した場合、主に大きな被害が予想される静岡県域への災害復旧、救援物資等及び物流に寄与する重要なルートであることから、早期整備の必要性が益々高まっています。



《参考》

日本海側及び日本海と太平洋を結ぶネットワークが弱く、救援のための迅速な物資輸送に課題



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会資料より

事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜東日本大震災時の状況＞

- 平成23年3月11日東日本大震災の影響により、JR東海が3月17日～4月6日までJR身延線の一部区間を運休したため、山梨交通が身延駅～甲府駅間で運転再開まで臨時路線バスを運行しました。
- 災害等によりJR身延線が運休等になった場合には、中部横断道を臨時バスのルートとして使用することにより安定的かつ持続的に運行することが可能となり、鉄道の代替機能として寄与することから早期整備の必要性が益々高まっています。



《参考》



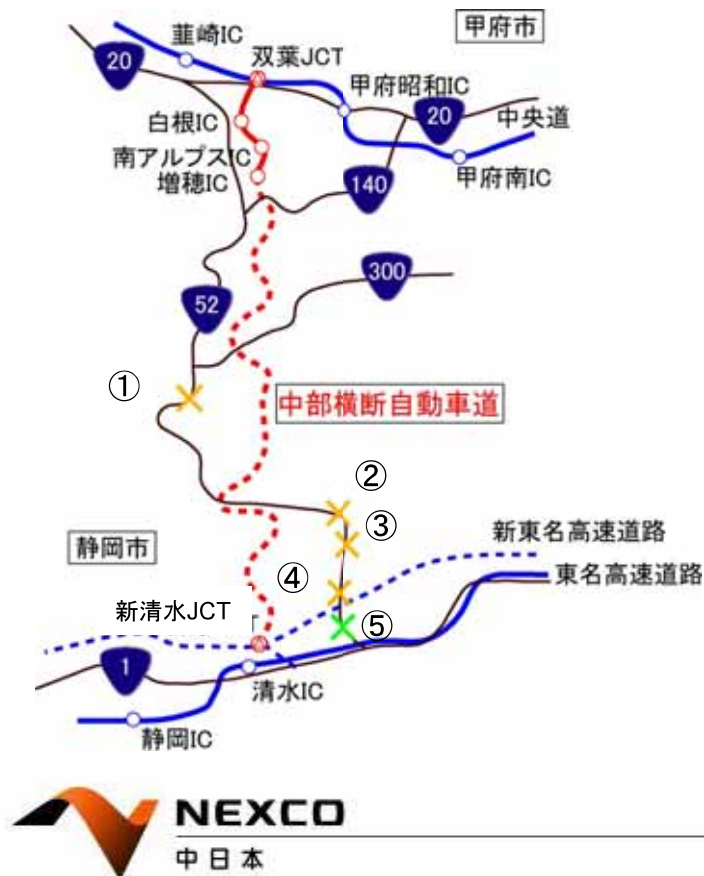
出典：高速道路のあり方検討有識者委員会資料より

事業を巡る社会経済情勢等の変化

<東日本大震災時の状況>

- 平成23年3月11日東日本大震災による大津波警報の発令によって、中部横断道と並行する国道52号において、約20時間にわたる通行止めとなり大きな影響を及ぼしました。
- 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、約7千世帯が陸の孤島に陥る恐れがあります。
- 災害時等の代替路確保の観点から、中部横断道の早期整備の必要性が益々高くなっています。

■国道52号の通行規制区間概要図



■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	200	22	234時間55分
②	万沢	4.8	200	18	157時間10分
③	富士見峠	4.9	200	17	142時間
④	逢坂	2.5	200	13	95時間30分

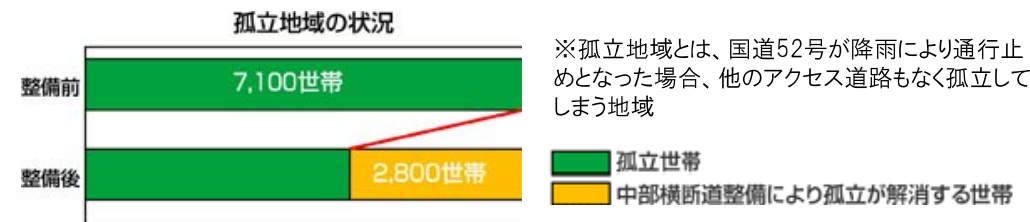
※規制回数と規制時間は平成元年から平成22年までの実績
出典: 甲府河川国道資料、静岡国道事務所資料

■大津波警報による通行止め区間(平成23年3月11日東日本大震災)

No	規制区間名	規制延長	規制開始	規制解除	規制時間 (延べ)
⑤	静岡市清水区但沼町(但沼交差点)～ 静岡市清水区興津中町(興津中町交差点)	5.8km	3月11日 17時40分	3月12日 14時30分	20時間50分

出典: 国土交通省静岡国道事務所資料

■中部横断道が孤立に怯える約4割の世帯の脱出路として機能



出典: 国土交通省甲府河川国道HP

費用対効果(計算条件)



$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	中部横断自動車道(各区間)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	中部横断自動車道(各区間)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	中部横断自動車道(各区間)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	中部横断自動車道(各区間)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	中部横断自動車道(各区間)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

費用対効果(計算条件)



	新清水JCT～富沢	六郷～増穂
基準年次	平成23年度	
供用予定年次	平成29年度	平成28年度
分析対象期間	供用開始後50年間	
基礎データ	平成17年度道路交通センサス	
交通量の推計時点	平成42年度	
計画交通量	7,800台/日	7,900台/日

費用対効果分析結果(全体事業)



		新清水JCT～富沢	六郷～増穂	備考
費用対効果(B/C) (全体事業)		1.2	1.2	
	総費用(C)	1,385億円	606億円	
	事業費	1,305億円	563億円	
	維持管理費	81億円	43億円	
	総便益(B)	1,654億円	729億円	
	走行時間短縮便益	1,416億円	639億円	
	走行経費減少便益	185億円	62億円	
	交通事故減少便益	53億円	29億円	

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23年度

費用対効果分析結果(残事業)



		新清水JCT～富沢	六郷～増穂	備考
費用対効果(B/C) (全体事業)		1.5	1.6	
	総費用(C)	1,138億円	470億円	
	事業費	1,057億円	427億円	
	維持管理費	81億円	43億円	
	総便益(B)	1,654億円	729億円	
	走行時間短縮便益	1,416億円	639億円	
	走行経費減少便益	185億円	62億円	
	交通事故減少便益	53億円	29億円	

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23年度

対応方針(原案)

NEXCO

(1)事業の必要性に関する視点

- ・東海地震・東南海地震・南海地震が発生した場合の首都圏～中京圏のネットワークとして、重要なルートであり早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・災害等により鉄道が運休になった場合、臨時バスのルートとして安定的かつ持続的に運行することが可能となり鉄道の代替路線として寄与することから、早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・災害時等の代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・六郷～増穂
用地の取得は約95%完了し、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。
- ・新清水JCT～富沢
用地の取得は約95%完了し、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

次頁参照

(4)対応方針

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

都道府県・政令市からの意見



■静岡県

・本事業は、東名、新東名等と一体となって広域的な高速道路網を構築し、沿線地域の産業、経済、文化、観光などの振興と活性化に貢献するとともに、静岡県と山梨県を結ぶ南北方向の交通機能を確保することで、予想される東海地震等の災害発生時には、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事業です。
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。

■静岡市

・事業継続と基本計画区間の早期事業化
・中部横断自動車道は、関東大環状連携軸構想の一翼を担っており、本市のみならず日本の物流や経済活動、地域交流や観光産業に与える影響は大きく、各界からも早期完成を望む声が届いております。
・現在事業を進めている区間の早期完成に加え、基本計画区間である箇所について早期の整備計画区間への格上げが不可欠であります。以上のような、中部横断自動車道の重要性及び地域住民の切なる願いに応えて頂き、一刻も早い全線開通が必要であると考えます。

■山梨県

・中部横断自動車道の新清水JCT～富沢間及び増穂～六郷間は、高規格幹線道路網計画のミッシングリンクとなっており、当該区間の整備は本県の切なる願いである。
・当該区間の整備により、日本海及び太平洋の臨海地域と本県との連携が強化され、清水港等の活用による海外との物流の促進や広域的観光の振興による本県経済の発展が促される。
・また、沿線地域の救急医療体制を整備するために、また東海地震や富士山噴火時などの災害時における避難者・被災者の移動、地域の復旧・復興のための「命の道」となる等が期待される。
・本県の政策には、当該事業の進捗に併せて進めている項目も多いことから、計画どおり本事業を継続するとともに、増穂～六郷間の平成28年度完成、新清水JCT～富沢間の平成29年度完成を切にお願いしたい。

個別事業の評価

新名神高速道路(四日市JCT～菰野)

事業概要(四日市JCT～菰野)

NEXCO

- 道路名:新名神高速道路
- 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:暫定4車線(完成6車線)



() 仮称

事業経緯

平成元年 2月27日	基本計画決定
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	事業許可・機構協定締結
平成23年 3月17日	機構協定変更締結
平成23年 3月28日	事業変更許可

事業の進捗状況

NEXCO

■四日市JCT～菰野

- ・四日市JCT～四日市北JCT：用地取得率約60%、工事着手率約20%
 - ・四日市北JCT～菰野：用地取得率約50%、工事着手率約20%
- 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

※事業進捗は、H23.9月末現在



進捗状況	用地取得中	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30年度	平成30年度	平成27年度

再評価区間

前回(H20)の委員会での審議内容

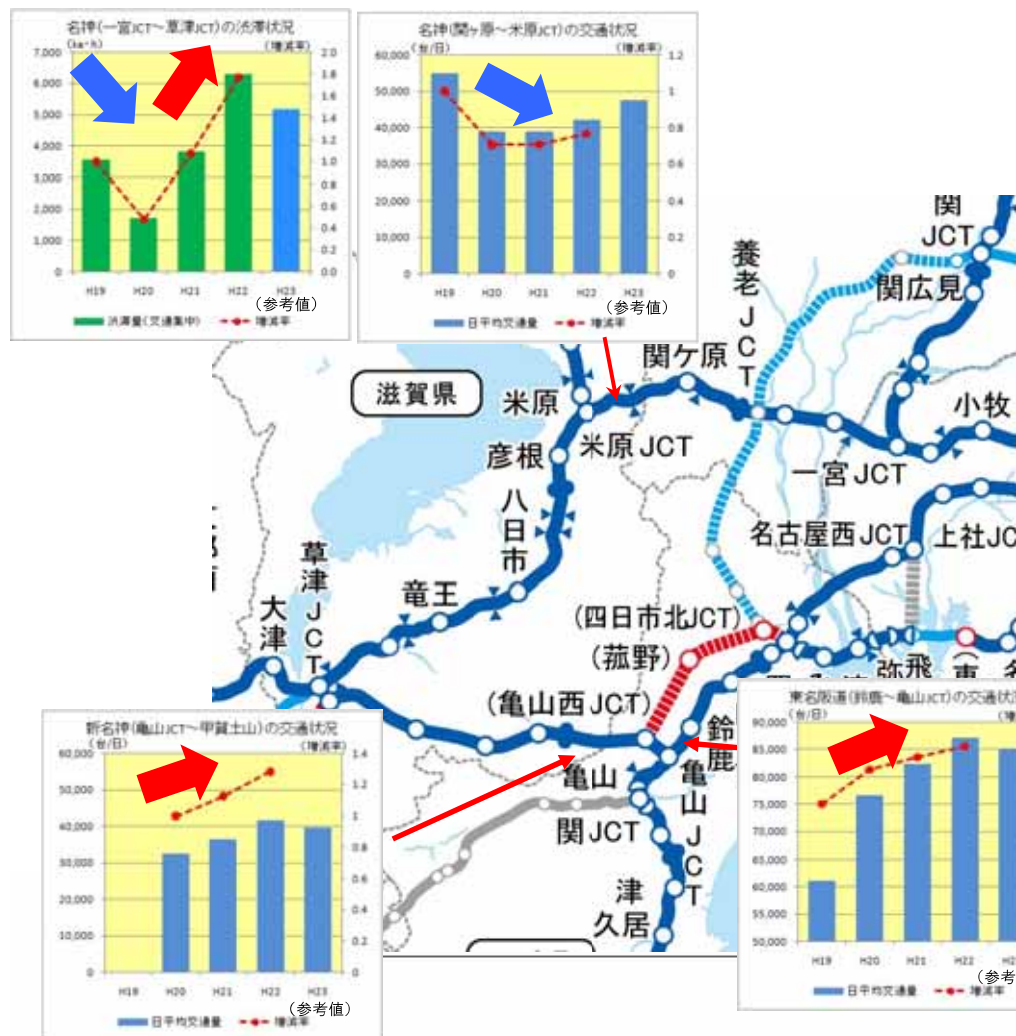
NEXCO

- 東名・名神の代替路が確保されるとともに、所要時間の短縮により地域間(豊田市⇔大津市)の広域交流の促進が期待
- 一方、東名阪道の交通量の増加に伴い渋滞量が約3倍にも増加。抜本的対策として四日市JCT～亀山西JCTの早期整備が必要。
- 災害時や異常気象時には、新名神の整備により名神高速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、道路交通の信頼性に向上
- 交通の円滑化により、高速バスのルート転換(名神⇒新名神)など、高速バスの利便性が更に向上することが期待される。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜新名神の開通後の交通状況＞

- 平成20年2月に開通した新名神(亀山JCT～甲賀土山)の日平均交通量は約42千台/日(H22)となり、開通後から約9千台/日増加(1.3)するとともに新名神への転換が進んでいます。
- 一方、東名阪道(亀山JCT～鈴鹿IC)では、新名神開通後約26千台/日増加(1.4)し、混雑期などでは激しい渋滞が起こっており、交通状況は益々悪化しています。(渋滞量約5倍)



名神ルート(名神・東名経由)
約2時間5分、約160km
通過交通量: 約3,500台/日(分担率: 26%)※



新名神ルート(新名神・東名阪・伊勢湾岸経由)
約1時間35分、約126km
通過交通量: 約10,000台/日(分担率: 74%)※

※交通量計測装置によるデータ及びIC間交通量を用いて解析
※豊田JCT～草津JCTを通過する平成20年12月期の日平均通過交通量

出典: 新名神(亀山JCT～草津JCT)開通1年後の交通状況と整備効果公表資料より

出典: NEXCO中日本資料

※H23交通量は、7～10月の平均値
※H23渋滞量は、1～10月の合計値

事業を巡る社会経済情勢等の変化＜降雪時の状況＞

- 名神高速の関ヶ原付近では、「ゲリラ雪」と呼ばれる突発的な大雪の影響による通行止めや交通規制が頻発しています。H20年度には、約8時間にわたる通行止めにより東西交通に大きな影響を及ぼしました。
- 災害時等における代替路確保の観点から、新名神の早期整備の必要性が益々高まっています。

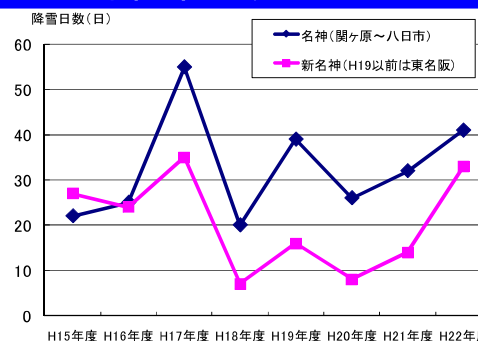


低速走行除雪状況(名神高速 多賀SA付近)

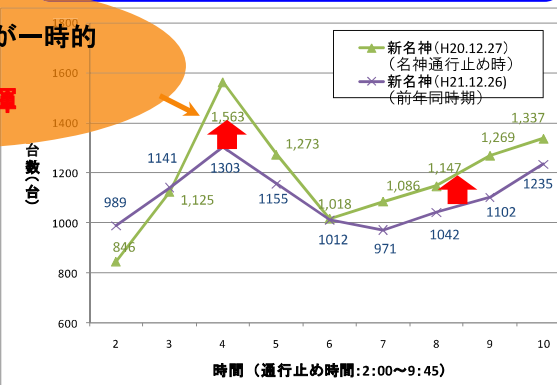


除雪状況(名神高速 羽島IC付近)

降雪日数の違い



名神通行止め時の新名神迂回状況 (H20年度 彦根～八日市間通行止め)



事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜異常降雨による災害時の状況＞

■平成22年5月の異常降雨により、東名阪道が被災したことに伴い、伊勢関IC～鈴鹿IC間で約17時間にわたる通行止めとなりました。また、その後の復旧工事の影響により最大23kmの渋滞が発生するなど東西交通に大きな影響を及ぼしました。

■災害時等における代替路確保の観点から、新名神の早期整備の必要性が益々高まっています。

- | | |
|---------|--|
| 1)道路名 | 東名阪自動車道 上り線 亀山JCT(74.4KP)付近 |
| 2)災害状況 | ①日時 平成22年5月23日(日) 20時20分頃
②概要 切土のり面が幅30mにわたり崩落し、300m ³ の土砂が流出し、付加車線及び走行車線に堆積したもの |
| 3)主な時系列 | ①5月23日(日)23時20分 東名阪 伊勢関IC～鈴鹿IC 通行止め
②5月24日(月)16時10分 通行止め解除(通行止め時間:16時間50分) |



災害状況



仮復旧工事の影響で、現場付近において最大23kmの渋滞が発生(5/25～26)



費用対効果(計算条件)



$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	新名神高速道路(四日市J～菰野)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	新名神高速道路(四日市J～菰野)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	新名神高速道路(四日市J～菰野)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	新名神高速道路(四日市J～菰野)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	新名神高速道路(四日市J～菰野)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

■計算条件

- ・基準年次 : 平成23年度
- ・供用予定年次 : 平成30年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 42,400～51,800台/日

費用対効果分析結果



		全体事業	残事業	備考
費用対効果 (B/C)		4.1	5.1	
	総費用(C)	1,369億円	1,094億円	
	事業費	1,237億円	963億円	
	維持管理費	131億円	131億円	
	総便益(B)	5,542億円	5,542億円	
	走行時間短縮便益	4,797億円	4,797億円	
	走行経費減少便益	560億円	560億円	
	交通事故減少便益	185億円	185億円	

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23年度

対応方針(原案)

NEXCO

(1)事業の必要性に関する視点

- ・新名神の供用以降、東名阪道の交通状況は益々悪化しており、定時性確保等の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。
- ・災害時等における代替路確保の観点から、早期整備の必要性が益々高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・用地の取得は約50%完了し、引き続き鋭意地元協議を行うとともに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

- ・近畿自動車道名古屋神戸線四日市JCT～菰野について、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消、名神高速道路とダブルネットワークの形成、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。また、菰野町～亀山市間の亀山西JCTの同時フルジャンクション化と、鈴鹿PAスマートICの本線と同時供用をお願いします。

(4)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。

個別事業の評価

紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)

事業概要

NEXCO

- 道路名:紀勢自動車道
- 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10km
- 規 格:第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数:暫定2車線(完成4車線)



事業経緯

平成元年 2月27日	基本計画決定
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	事業許可・機構協定締結
平成23年 3月17日	機構協定変更締結
平成23年 3月28日	事業変更許可

事業の進捗状況

NEXCO

■紀伊長島～紀勢大内山 供用に向け順次舗装工事や施設工事に着手



()は仮称

風呂ヶ谷橋



荷坂TN坑口部



供用年度	進捗状況	所掌
H24年度	舗装・施設工事 順次着手	中日本高速道路(株)
新直轄事業区間		国土交通省
尾鷲北～海山	H23年度供用予定	中部地方整備局
海山～紀伊長島	H25年度供用予定	紀勢国道事務所

前回(H20)の委員会での審議内容



- 時間短縮により、津方面と東紀州地域が近くなり利便性が向上
- 国道42号の災害時等の代替路(リダンダンシー確保)として機能し、東紀州地域などの生活基盤確保に大きく貢献
- 東紀州地域で獲れた鮮魚をこれまでも紀勢道等を利用し東京等に運んでおり、延伸により更なる物流を支援
- 救命救急センターまでの所要時間短縮により、沿線地域住民のより安心した生活の実現に大きく貢献
- 東紀州地域を中心に新たな旅行プランが企画されており、延伸により更なる観光客の増加が期待

事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜紀勢道(勢和多気JCT～紀勢大内山)の交通状況＞

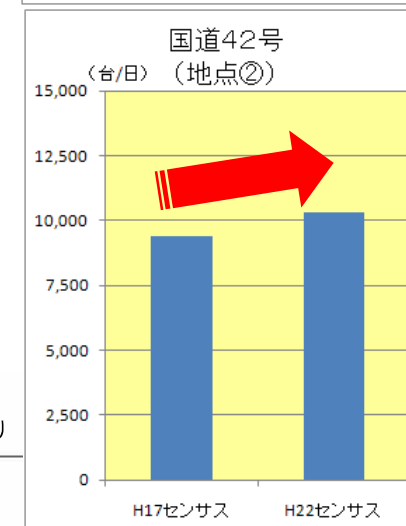
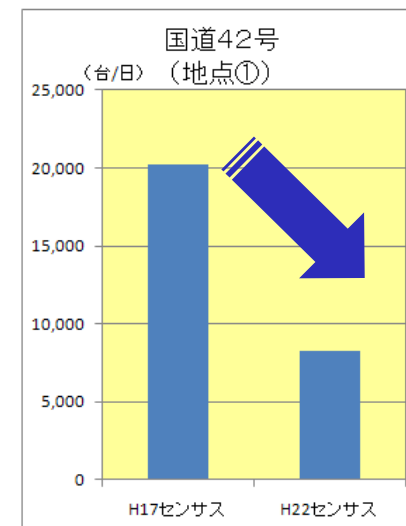
- 前回再評価(H20)以降、交通量は年々増加しています。
- 無料化社会実験一時凍結及び休日特別割引(上限千円)廃止後(H23.6.19)においても、導入前(H20)の交通量を上回っており、利用の定着が見られます。



()は仮称



※増減率は、H18を1.0とした場合である。
※H23交通量は、7～10月の平均値である。



事業を巡る社会経済情勢等の変化＜台風による影響＞

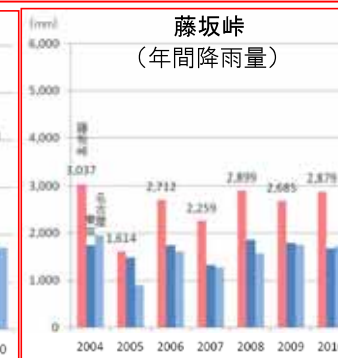
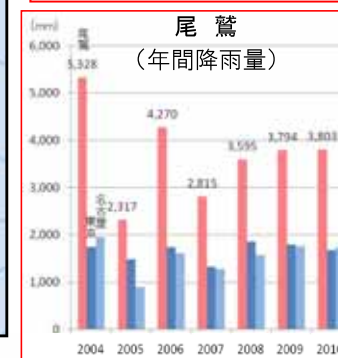
■平成23年9月の台風12号の影響により、国道42号が路面冠水や雨量基準超過による通行止めとなり、南北の交通に大きな影響を及ぼしました。

■災害時等における代替路確保の観点から、まさに『命の道』として、早期整備の必要性が益々高まっています。



荷坂の通行止め実績（雨量通行規制 3.5km区間）
通行止基準連続雨量250mm

	通行止回数(回)	通行止時間(分)
2001(H13)	1	565
2002(H14)	1	230
2003(H15)	0	0
2004(H16)	2	1,075
2005(H17)	0	0
2006(H18)	0	0
2007(H19)	0	0
2008(H20)	0	0
2009(H21)	1	370
2010(H22)	2	455



事業を巡る社会経済情勢等の変化

＜東日本大震災時の状況＞

- 東日本大震災では、過去の津波を考慮して高台に計画されていたため被災せず、緊急輸送等に貢献しました。また、住民の避難場所、浸水拡大防止効果など、道路が副次的に機能しました。
- 東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から早期整備の必要性が益々高まっています。

豊石市長の発言
(H23.4.12衆議院総務委員会より)

児童生徒たちは、高台への避難場所に通
じた後、瓦れきで埋まり、また津波で破壊
された国道45号で立ち往生することなく、
この自動車道を歩いて市内の避難場所ま
でたどり着くことができました。この地域の
住民も同様であります。また、被災後はこ
の自動車道を通じて救急患者が搬送され、
さらには避難所に救援物資を運ぶ道路とし
て、まさに命をつなぐ道として機能したとこ
ろであります。



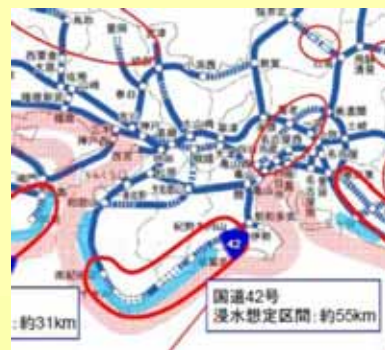
豊石山田道路(自動車専用道路)を
歩いて避難する住民



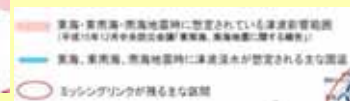
津波による被害が
なかった三陸縦貫道



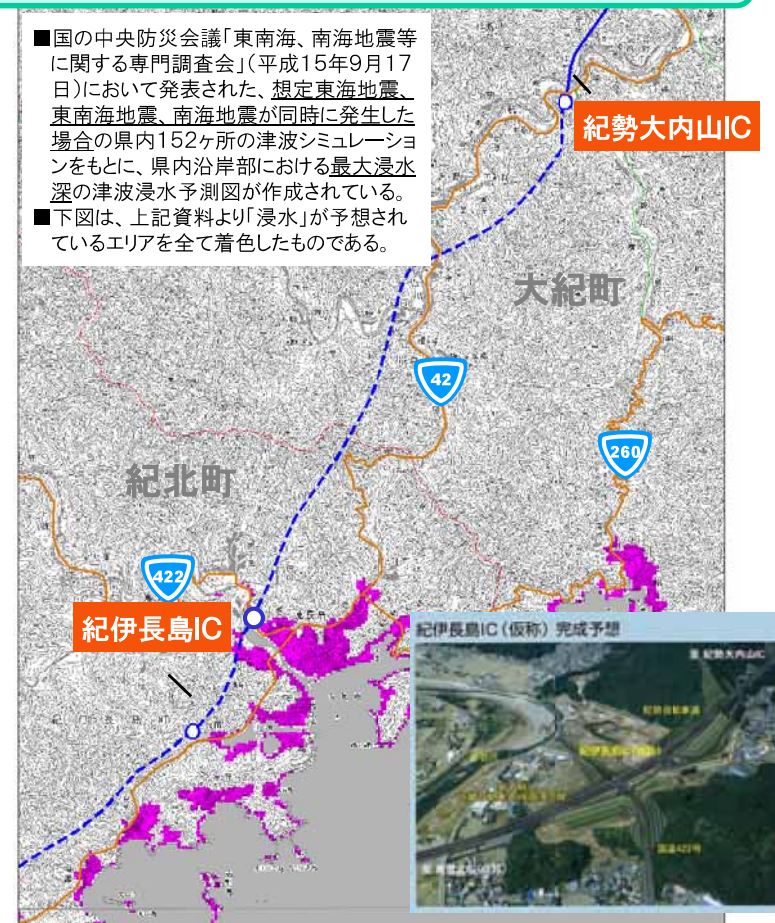
津波で被災した国道45号



- ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能に課題
～三陸沿岸の高速道路は半分もできていないため、ネットワークとしての機能に課題～
- 宮古～仙台間は、被災した国道45号の迂回・混雑等により7時間以上を所要。



- 国の中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会」(平成15年9月17日)において発表された、想定東海地震、東南海地震、南海地震が同時に発生した場合の県内152ヶ所の津波シミュレーションをもとに、県内沿岸部における最大浸水深の津波浸水予測図が作成されている。
- 下図は、上記資料より「浸水」が予想されているエリアを全て着色したものである。



資料:「津波浸水予測図」(防潮施設等が機能しない場合)
H15.9 三重県防災危機管理部防災対策室 を参考に作成

費用対効果(計算条件)

NEXCO

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	紀勢自動車道(紀伊長島～紀勢大内山)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

■ 計算条件

- ・基準年次 : 平成23年度
- ・供用予定年次 : 平成24年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 8,000台/日

費用対効果分析結果



		全体事業	残事業	備考
費用対効果 (B/C)		2.1	4.1	
	総費用(C)	521億円	271億円	
	事業費	469億円	219億円	
	維持管理費	52億円	52億円	
	総便益(B)	1,108億円	1,108億円	
	走行時間短縮便益	778億円	778億円	
	走行経費減少便益	239億円	239億円	
	交通事故減少便益	90億円	90億円	

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23年度

対応方針(原案)



(1)事業の必要性に関する視点

- ・H18年の開通以降、交通量は年々増加しており、延伸部の早期整備に益々期待が高まっています。
- ・東海地震・東南海地震・南海地震などの発生が切迫しているなか、防災の観点から早期整備の必要性が益々高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・順次舗装工事や施設工事に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・政令市の意見

■三重県

- ・近畿自動車道紀勢線紀伊長島～紀勢大内山について、平成25年の式年遷宮を契機とした広域的な交流・連携の促進を図り、紀伊半島の「新たな命の道」となる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。

個別事業の評価

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道
(海老名南JCT～海老名IC)

事業概要（海老名南JCT～海老名IC）

NEXCO

- 道路名：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道
- 区間名：神奈川県海老名市門沢橋～神奈川県海老名市中新田
- 延長：約3km
- 規格：第1種第2級（設計速度100km/h、第1種第3級（設計速度80km/h）
- 車線数：4車線



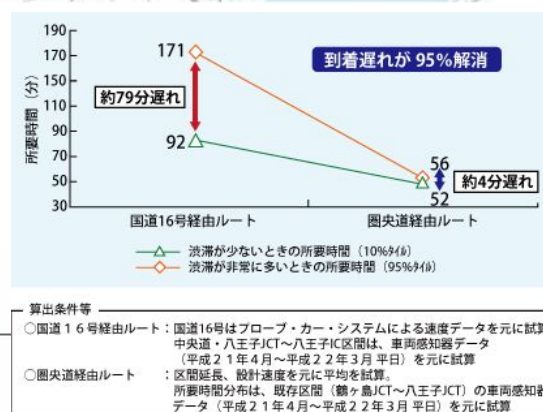
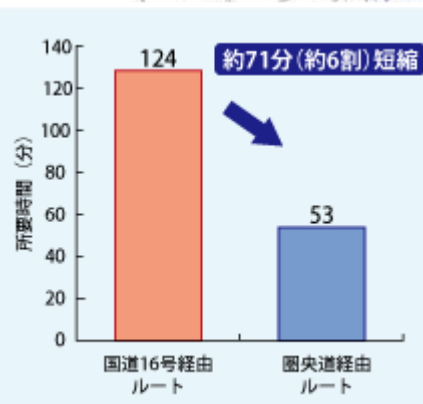
事業経緯

平成10年12月25日	整備計画
平成18年 3月31日	事業許可・機構協定締結
平成23年 3月17日	機構協定変更締結
平成23年 3月28日	事業変更許可

事業概要(圏央道の整備効果)

NEXCO

- 横浜港までの輸送時間や、混雑による到着遅れの大幅な減少が期待されます。
- 圏央道が整備されることによって、中央道から横浜港までの輸送時間が約71分(整備前の約6割)短縮します。また、混雑による到着遅れが概ね解消し、定時性の確保が期待できます。



神奈川県相模原市にある産業機械等メーカー

ある産業機械等メーカーは、圏央道の供用により、向上から横浜港等への輸送の定時制や速達性が高まり、安定した製品の生産・供給が実現することを期待しています。

【ビジネスモデル】

工場から横浜港を経由し、製品を海外へ輸出

【課題】

輸送経路である国道16号の渋滞で定時性が確保されない現状では、税関の手続き時間や出航時刻を確実に守るために港までの輸送時間を必要以上に長く見積もらざるを得ず、非効率。

【圏央道などの道路整備への期待】

圏央道の供用により、横浜港への輸送の定時性が高まり、安定した生産・輸送工程の確保に期待



出典：国土交通省関東地方整備局HPより

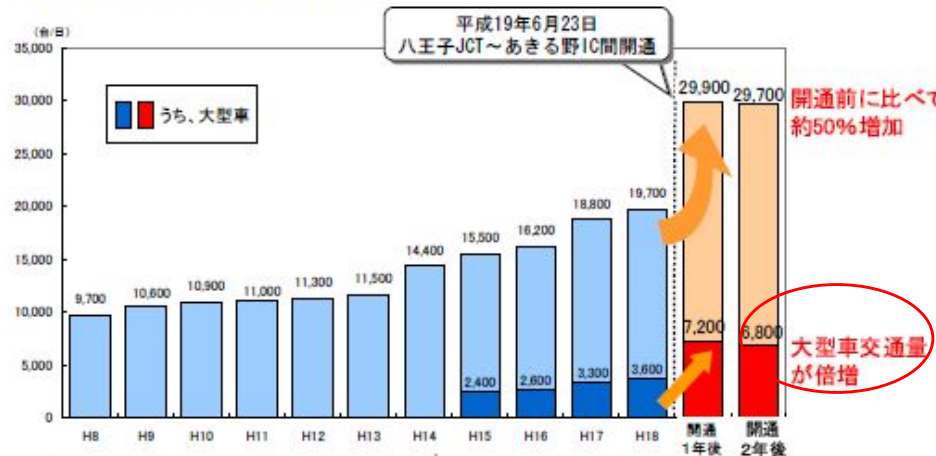
資料) H22 ヒアリング調査より作成

事業概要(圏央道の整備効果(関越道～中央道の例))

■平成19年6月に圏央道(八王子JCT～あきる野IC)が開通したことにより、圏央道(青梅IC～入間IC)の利用交通量が大幅に増加しています。これは放射状の高速道路である関越道及び中央道と、環状道路である圏央道との接続によるものと考えられます

■また、並行する国道16号の大型車交通量が減少し、渋滞緩和の効果が継続して現れています。

■ 圏央道(青梅IC～入間IC)の利用交通量



※平成19年6月23日圏央道(八王子JCT～あきる野IC)開通
 ※平成19年8月1日料金割引社会実験開始
 ※平成20年3月29日圏央道(鶴ヶ島JCT～川島IC間)開通

出典: NEXCOデータ
 H8～H18: 年度平均日交通量
 開通1年後: 平成19年7月～平成20年6月の平均日交通量
 開通2年後: 平成20年7月～平成21年6月の平均日交通量

■ 圏央道に並行する国道16号の大型車が減少し、渋滞緩和の効果が継続して現れています。

・大型車の交通量が、国道16号の昭島市小荷田交差点では、圏央道の開通前に比べ約3,100台(約18%)減少しています。

■ 並行する国道の交通量の変化(昭島市小荷田交差点の状況)



出典: 開通より2年 記者発表資料
 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所
 NEXCO東日本関東支社
 NEXCO中日本東京支社八王子工事事務所

事業の進捗状況

NEXCO



進捗状況	用地取得率100% 工事着手率100% ※事業進捗は、H23.9末現在
供用年度	平成22年2月27日開通：海老名～海老名JCT 平成24年度：海老名JCT～海老名南JCT

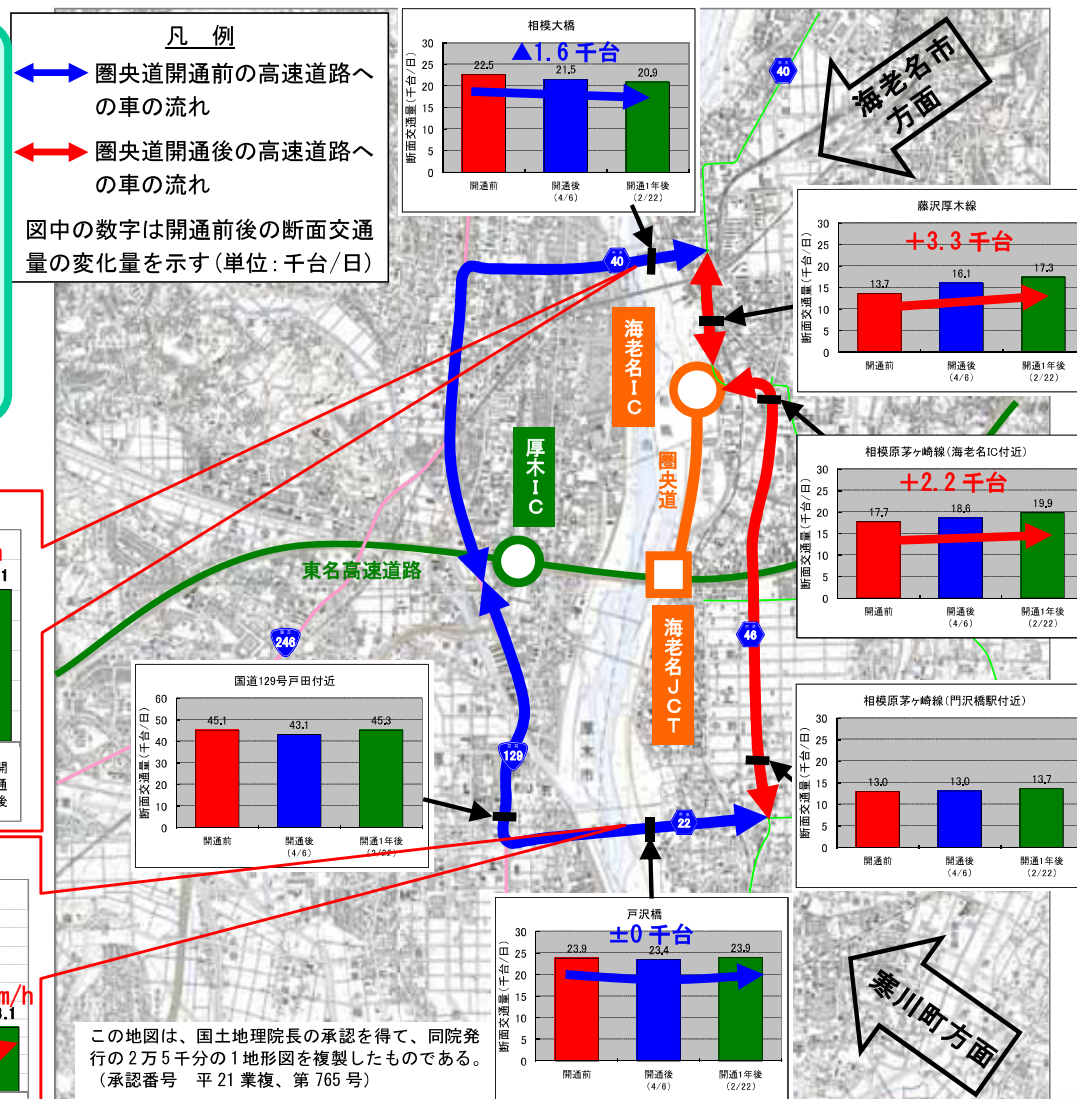
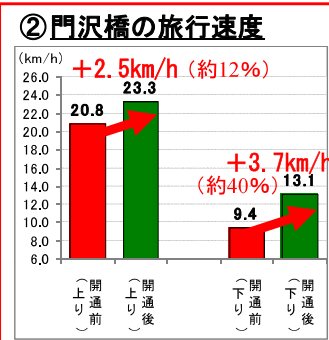
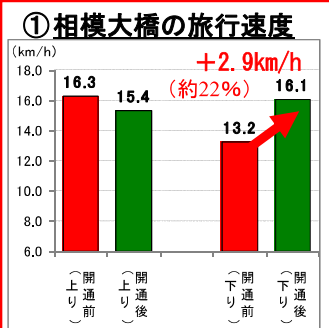
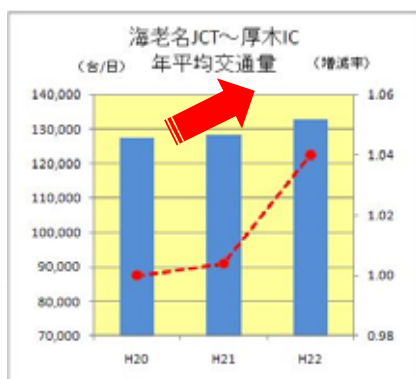
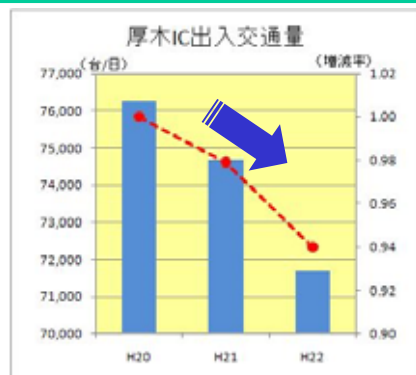
前回(H20)の委員会での審議内容 (国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会)

- 横浜港の貨物の約1/3は関越道・中央道・東名高速方面に搬出しており、圏央道の整備により各方面への所要時間が大幅に短縮
- 横浜港の輸出貨物(自動車関連)の5割以上が関越道方面・圏央道沿線市町から搬入しており、圏央道の整備により、各方面への所要時間が大幅に短縮

事業を巡る社会経済情勢等の変化

<海老名JCT～海老名IC間の開通>

- 海老名IC整備により周辺一般道路の車の流れに変化が生じ、相模川渡河部の交通量が約7%減少し、混雑解消に寄与しました。
- 相模川渡河部(相模大橋及び門沢橋)において、旅行速度が約12%～約40%向上しました。
- 当該区間の開通により整備効果が発現されたことから、延伸部についても早期整備の期待が益々高まっています。



※開通前は平成22年2月23日(火)、開通後は平成22年4月6日(火)、平成23年2月22日(火)の交通量調査結果を記載。

※旅行速度の数値は民間プローブデータ(国土交通省)による
開通前:H21.4～H22.1平日の平均値
開通後:H22.4～H23.1平日の平均値

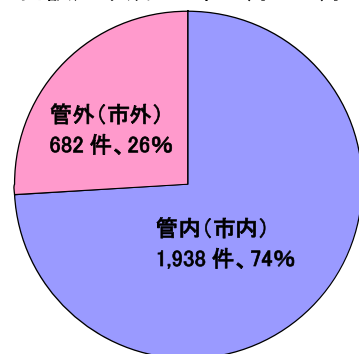
出典:NEXCO中日本資料

事業を巡る社会経済情勢等の変化

<海老名JCT～海老名IC間の開通>

■救急搬送等における所要時間の短縮

海老名市消防本部（搬送件数
内訳）平成22年3月～8月



【東京方面】

搬送時間：約20分短縮
帰署時間：約20分短縮

搬送先：
順天堂大学附属
順天堂病院

■海老名JCT～海老名IC間の開通により、救急搬送時間が約10分～30分短縮となり、早期治療に寄与しています。

■また、帰署時間においても、約20分～50分の短縮により救急車の不在時間が減少しています。

■当該区間の開通により整備効果が発現されたことから、延伸部についても早期整備の期待が益々高まっています。



この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の20万分の1地勢図を複製したものである。（承認番号 平21業複、第765号）

※救急搬送に関するデータは、海老名市消防本部のデータを基に作成。

※各方面への搬送時間、帰署時間の短縮は、平成21年度と平成22年3月～8月までの実績のうち搬送先が同じものを単純比較した結果であり、今後の搬送における時間短縮を確約するものではありません。また、同じ搬送先でも全く同じルートを利用するものではありません。

出典：NEXCO中日本資料

事業を巡る社会経済情勢等の変化

<海老名JCT～海老名IC間の開通>

① A 社

【海老名IC開通による効果】

- 商品の配送はトラック輸送が主であり、**厚木ICから海老名ICへ利用ICを変更**したことにより、**30～40分(片道)の時間短縮**が図られた。
- 特に大手ナショナルチェーンでは納品期限が厳しく、確実な納品を達成するために高速道路を利用するので、**時間短縮の効果**はうれしい。

【圏央道延伸への期待】

- 関越自動車道などへは、首都高速道路を経由しているルートから、圏央道のみでのアクセスが可能となることから、搬送におけるさらなる時間短縮に期待する。

② B 社

【海老名IC開通による効果】

- 商品の配送や原材料の仕入れ、営業活動等において、**厚木ICから海老名ICへ利用ICを変更**したことにより、**20～60分(片道)の時間短縮**が図られた。
- 自社工場間の商品搬送入(関西・名古屋・東北)、原材料の搬入(関西・名古屋)における広域搬送でも高速道路を多く利用している。
- 商品は神奈川全域、静岡、東京西部、山梨へ配送しているが、納品期限が厳しいため、**時間短縮の効果**はうれしい。
- ドライバーからは、「一般道の渋滞を通過しなくてよいので、疲労やストレスが軽減される」といった意見が多い。

【圏央道延伸への期待】

- 圏央道延伸の効果は大きい。配送先が埼玉、新潟、長野にもあり、中央自動車道、関越自動車道とのつながりにより、IC利用だけではなく搬送ルート自体の見直しが考えられる。



首都圏における高速道路ネットワーク

費用対効果(計算条件)



$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

便益	走行時間短縮便益	圏央道(海老名南J～海老名)の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から整備した場合の走行時間費用を減じた差額
	走行経費減少便益	圏央道(海老名南J～海老名)の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額
	交通事故減少便益	圏央道(海老名南J～海老名)の整備がない場合の交通事故による社会的損失(人的損害額、物的損害額、事故渋滞による損失額)から、整備した場合の社会的損失を減じた差額
費用	事業費	圏央道(海老名南J～海老名)の整備に要する費用(工事費、用地費等)
	維持管理費	圏央道(海老名南J～海老名)供用後の道路管理に要する費用(維持費(清掃・巡回)、修繕費、料金収受費等)

■計算条件

- ・基準年次 : 平成23年度
- ・供用予定年次 : 平成24年度
- ・分析対象期間 : 全線供用開始後50年間
- ・基礎データ : 平成17年度道路交通センサス
- ・交通量の推計時点 : 平成42年度
- ・計画交通量 : 20,000～29,300台/日

費用対効果分析結果



		全体事業	残事業	備考
費用対効果 (B/C) (全体事業)		2.3	34.8	
	総費用(C)	1,388億円	93億円	
	事業費	1,349億円	55億円	
	維持管理費	39億円	39億円	
	総便益(B)	3,249億円	3,249億円	
	走行時間短縮便益	3,070億円	3,070億円	
	走行経費減少便益	96億円	96億円	
	交通事故減少便益	82億円	82億円	

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23年度

対応方針(原案)

NEXCO

(1)事業の必要性に関する視点

- ・海老名ICの整備により、周辺一般道路の混雑解消に寄与しており、延伸部の整備により更なる交通分散や渋滞緩和が見込まれるため、早期整備に益々期待が高まっています。
- ・救急搬送時間の短縮により、患者の方々の早期治療や救急車の不在時間減少に寄与しており、延伸部の早期整備に益々期待が高まっています。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・順次舗装工事や施設工事に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

- ・第一東海自動車道(海老名南JCT～海老名)は、横浜湘南道路等と一体となって圏央道の一部を構成するとともに、本件の南北方向の骨格路線であり、また、我が国の大動脈となる東名高速道路や新東名高速道路と自動車専用道路網を形成することで、地域活性化はもとより、切迫している東海地震などの災害発生時には、円滑な緊急物資の輸送を支える大変重要な路線である
- ・また、沿線には既に多くの企業が進出しており、本路線の整備は、県民や企業の期待も大変大きく、平成24年度の開通目標に遅れることなく、引き続き本事業を強力に推進されたい。

(4)対応方針

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

圏央道(西久保JCT～海老名南JCT)の対応方針 ＜H22国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会＞

参 考

7. 今後の対応方針(原案)

(1)事業の必要性等に関する視点

- ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と東京湾岸地域を連絡強化するため、広域的なネットワークの形成が必要。
- ・圏央道周辺の国際コンテナ戦略湾港、国際空港、起業立地等を支え、物流・都市拠点の連絡強化のために重要な路線。
- ・費用対効果(B/C)は1.1である。

(2)事業進捗の見込みの視点

- ・鋭意任意交渉による用地買収を進めるとともに、平成17年度より並行して土地収用法に基づく事業認定手続きを開始し、地元協議状況や残件用地の推移を勘案しつつ、平成21年度に事業認定の告示。平成22年8月より採決申請を行っている。
- ・現在までの用地買収率は約99%であり、工事も全面展開中、計画的な事業の執行が可能。

(3)都道府県・政令市からの意見

神奈川県知事の意見：一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名：さがみ縦貫道路)は、新東名高速道路や横浜湘南道路等と一体となって自動車専用道路ネットワークを形成し、県土構造の骨格を担う大変重要な路線である。さがみ縦貫道路の整備によって、国道129号等の混雑緩和が図られるとともに、広域的な交通利便性が飛躍的に向上し、沿線には既に多くの企業が進出するなど、県民や企業の期待も大変大きい。ついては、平成24年度の完成目標に遅れることなく、引き続き、本事業を強力に推進されたい。

(4)対応方針(原案)

- ・事業継続
- ・事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。

28

審議の結果、『事業継続』として了承された。