

再評価(原案)

第二東海自動車道 横浜名古屋線(秦野～御殿場JCT)
【第2回】

事業の進捗 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 6月11日 都市計画決定(海老名市～山北町)
- 平成 6年 7月 5日 都市計画決定(小山町～長泉町)
- 平成10年12月25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年10月5日 秦野市設計協議調印式



H22年10月29日 御殿場市川島田地区設計協議調印式



事業の進捗 進捗状況

現在、用地取得20%、工事を一部着手。
 今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から並行して順次工事を発注することで、完成予定年度までに完成する

工程表

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
設計協議	■											
用地取得			■									
工事				■								

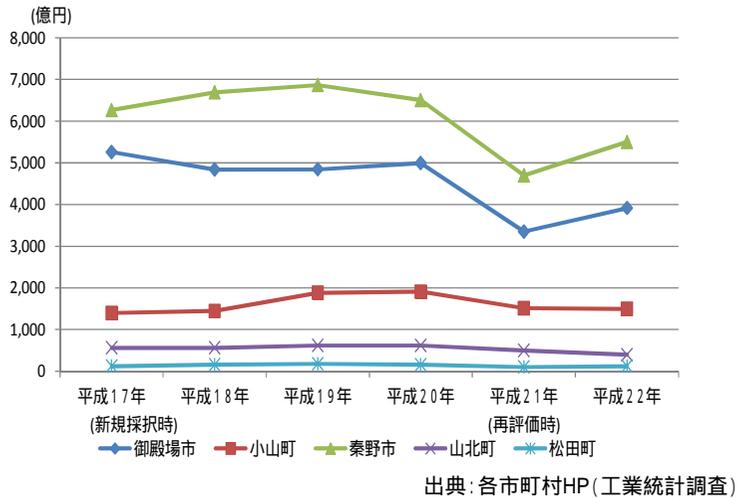


進捗状況	工事全面展開	供用開始済	用地取得中 工事順次着手	用地取得中 工事順次着手	用地取得中 工事順次着手	用地取得中 工事順次着手
供用年度	平成26年度	平成24年度	平成32年度	平成32年度	平成30年度	平成28年度

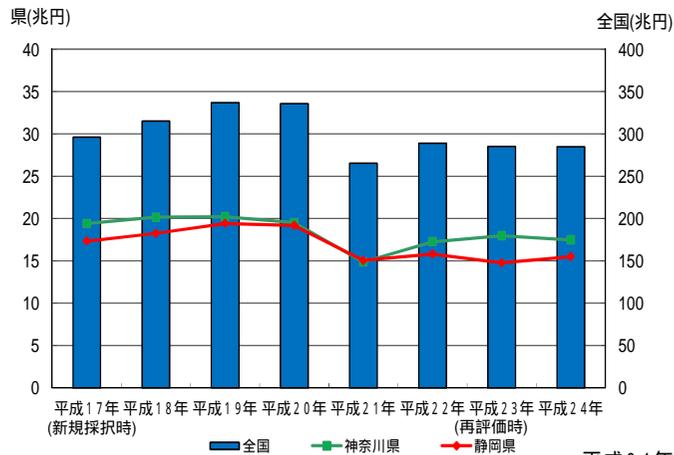
社会情勢の変化 < 工業製品出荷額の推移 >

沿線市町村の工業製品出荷額の推移は、全国、神奈川県、静岡県の傾向と同様に、再評価時(H21)に減少し、その後横ばい傾向です。

沿線市町村の工業製品出荷額の推移



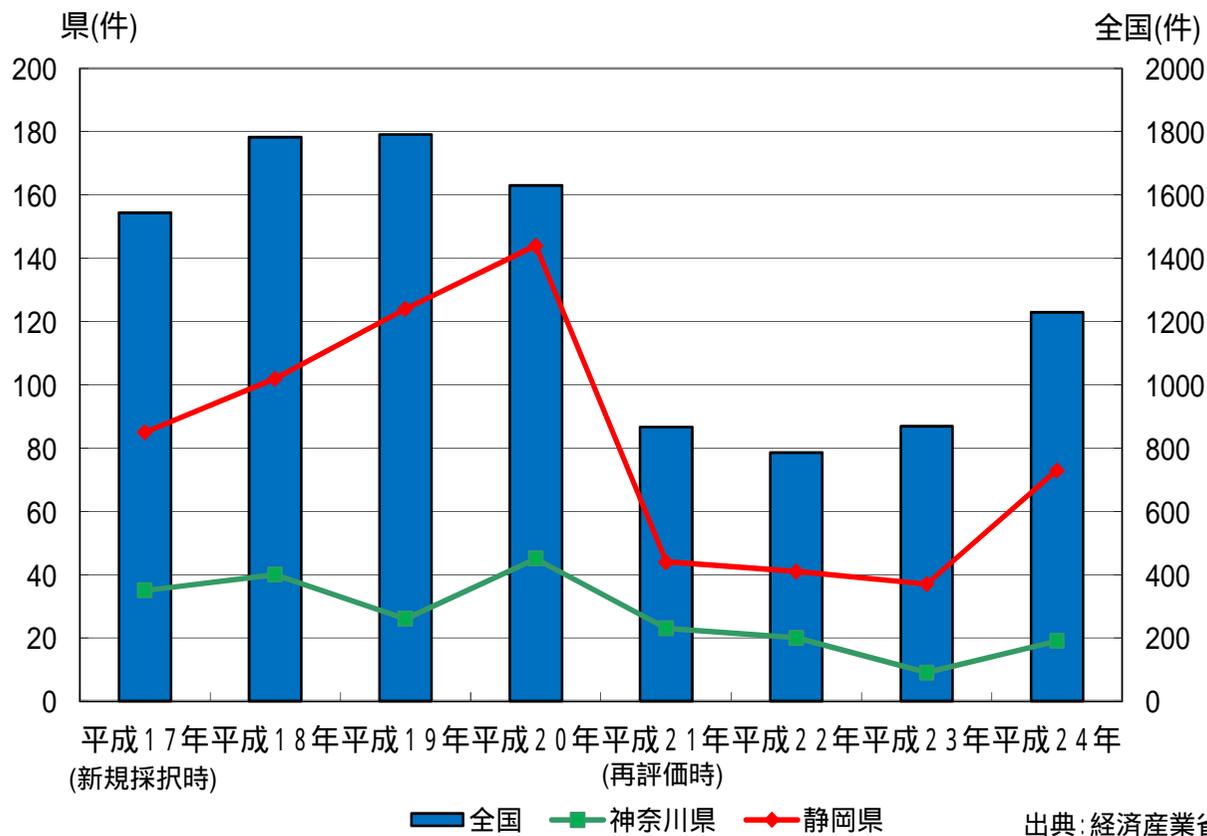
神奈川県・静岡県の工業製品出荷額の推移



社会情勢の変化 < 工場立地件数の推移 >

全国、神奈川県、静岡県全てにおいて再評価時(H21)に減少し、その後静岡県は増加傾向です。

工場立地件数の推移(全国・神奈川県・静岡県)



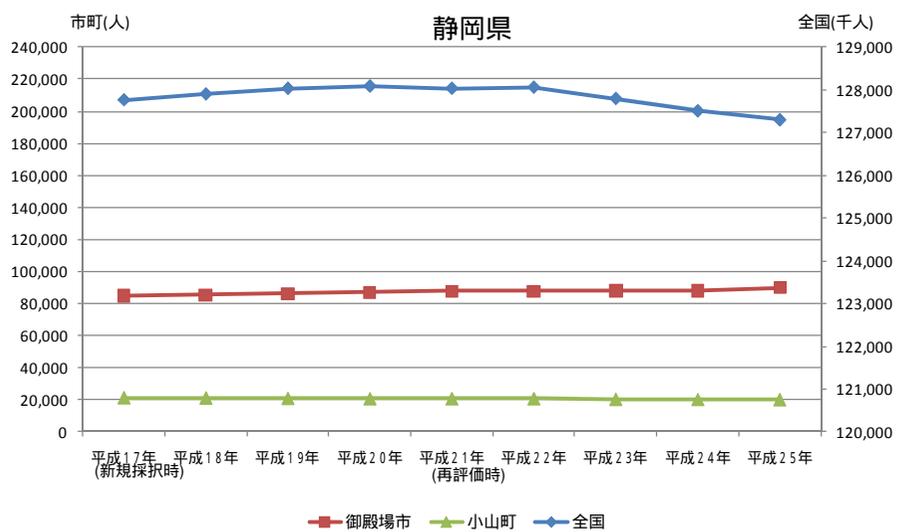
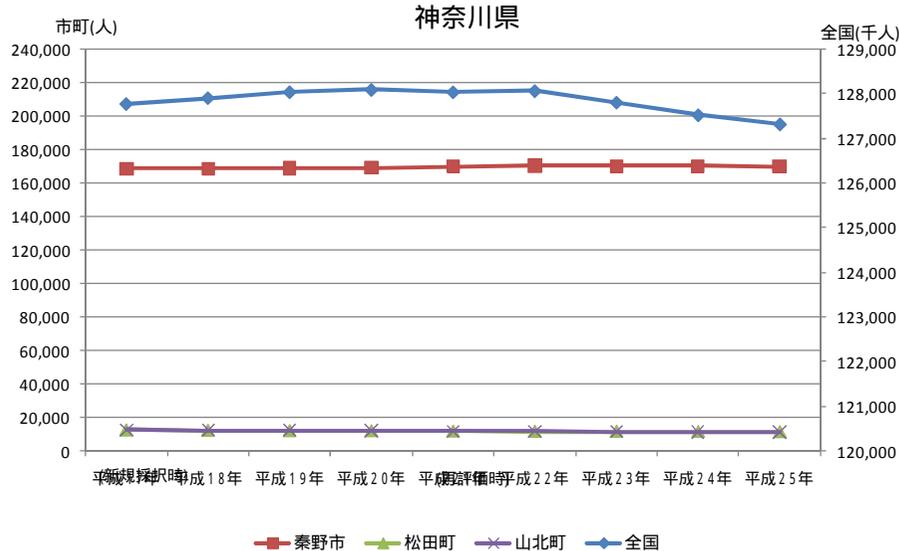
出典: 経済産業省HP(工場立地動向調査)

平成24年は速報値データ

社会情勢の変化 < 人口の推移 >

沿線市町村の人口の推移は、全国の傾向と同様に横ばい傾向です。

沿線市町村と全国の人口の推移



出典：5市町の人口は各自治体HP

全国の人口は総務省統計局HP

平成24年全国人口は平成24年10月1日現在

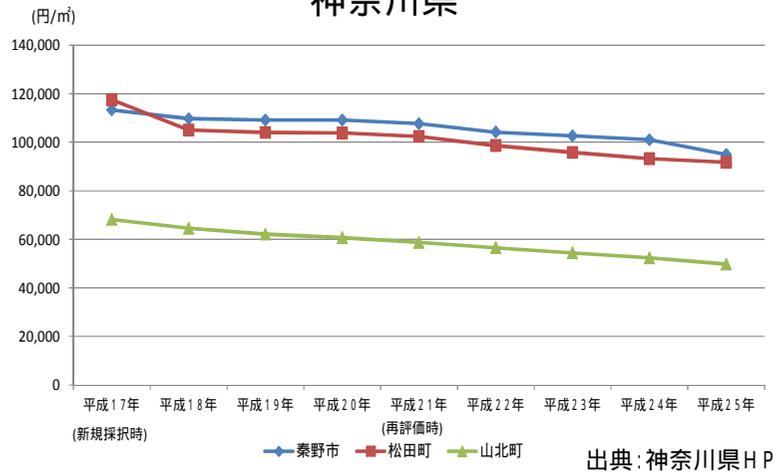
平成25年全国人口は平成25年5月1日現在（確定値）

社会情勢の変化 < 土地価格の推移 >

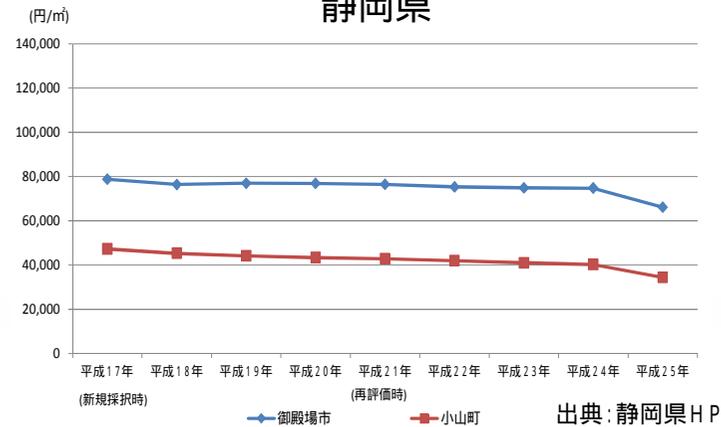
沿線市町村の土地価格については、新規採択時(H17)から全体的に減少傾向です。

沿線市町村の住宅地の地価の推移

神奈川県



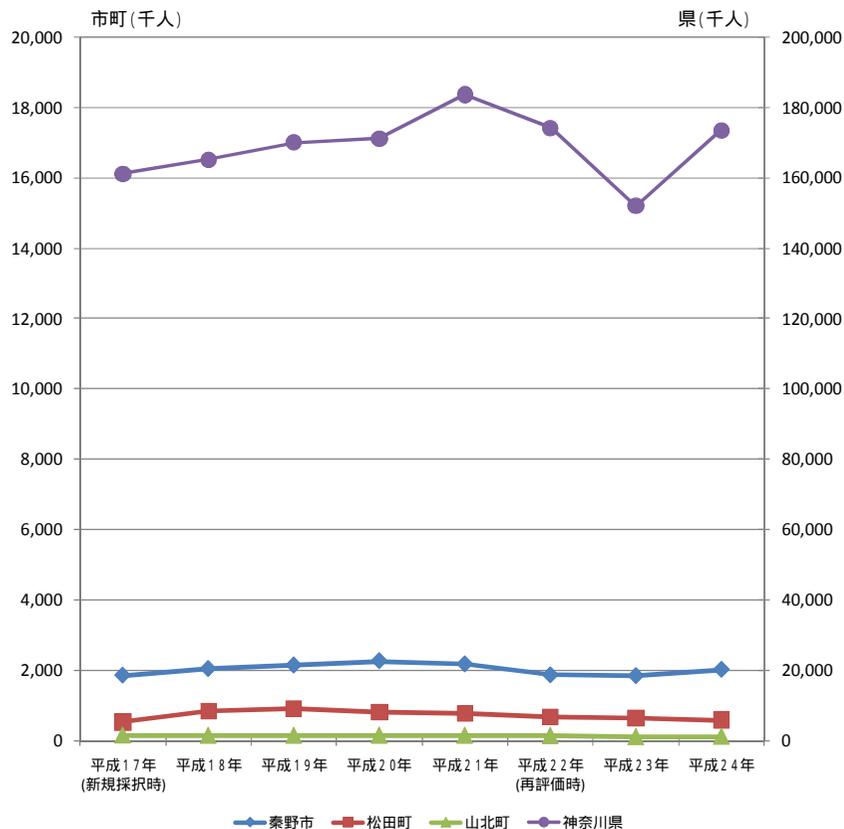
静岡県



社会情勢の変化 < 入込観光客数の推移 >

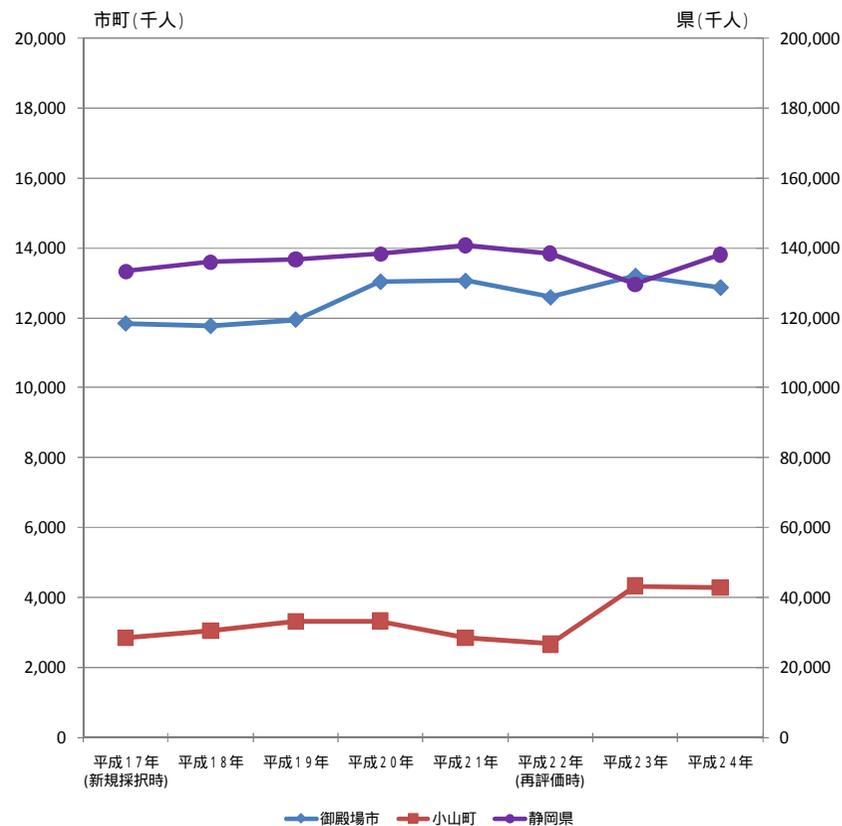
神奈川県における沿線市町村の入込観光客数は、新規採択時(H17)と比べ、横ばい傾向です。
 静岡県における沿線市町村の入込観光客数は、新規採択時(H17)と比べ、増加傾向です。

神奈川県沿線市町村 入込観光客数の推移



出典: 神奈川県市町村別入込観光客数調査

静岡県沿線市町村 入込観光客数の推移



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 >

新東名高速道路の開通により、平行する区間である東名高速道路(静岡～清水)の交通量は約3万台の減少となったが、東名高速道路(御殿場～大井松田)は約9千台の増加となりました。



新東名開通前後の平均交通量の変化

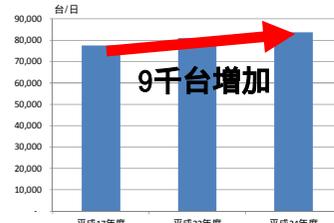
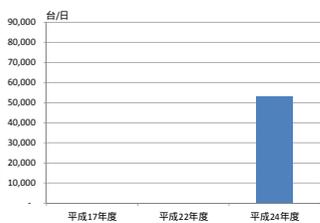
三ヶ日JCT～御殿場JCT間の新東名と東名の交通量合計は、新東名開通前後1年で、約1万台(13ポイント)増加しています。



新静岡～新清水JCT

静岡～清水

御殿場～大井松田



■新東名と東名の役割分担の明確化 通過交通の7割が新東名を利用し、内々交通の8割が東名を利用しています。



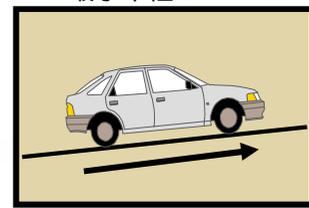
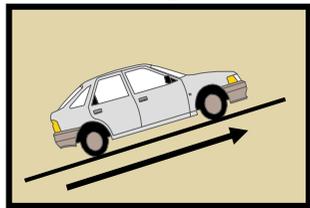
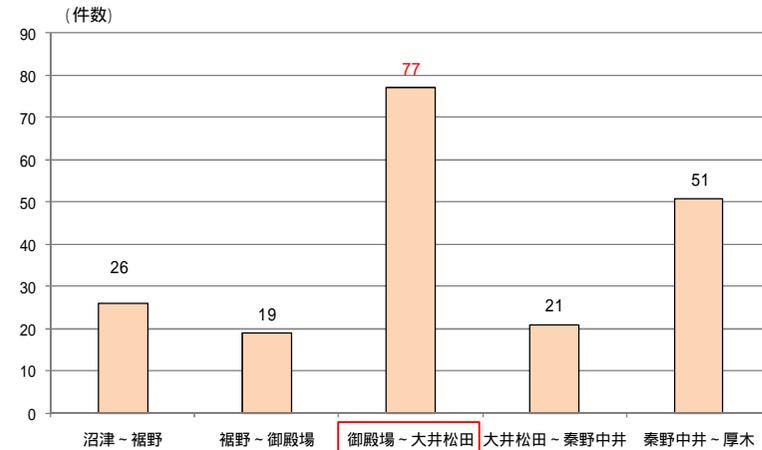
出典: NEXCO交通統計報告書

社会情勢の変化 < 東名高速道路の渋滞・事故状況 >

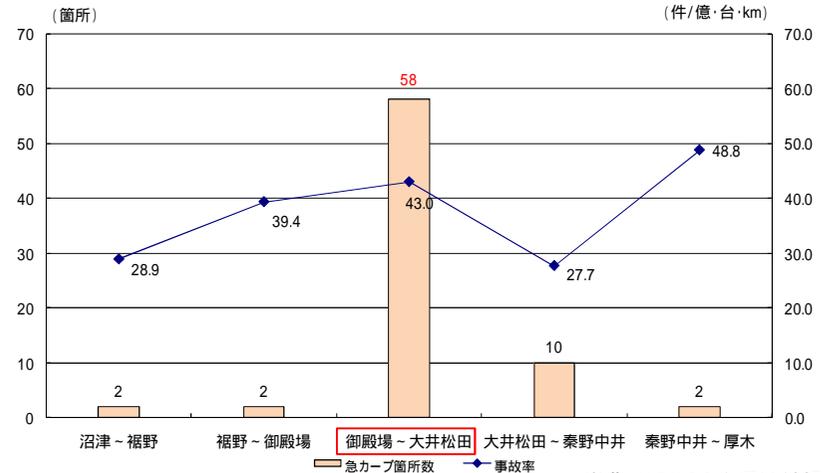
東名高速道路(御殿場～大井松田間)は、カーブが連続し勾配が急であるため、渋滞回数・事故率が他区間よりも多くなっています。



東名高速区間別事故による平均渋滞発生回数 (H17～H24)



東名高速のカーブ箇所数 (R1500m未満) 及びIC間事故率(H24)

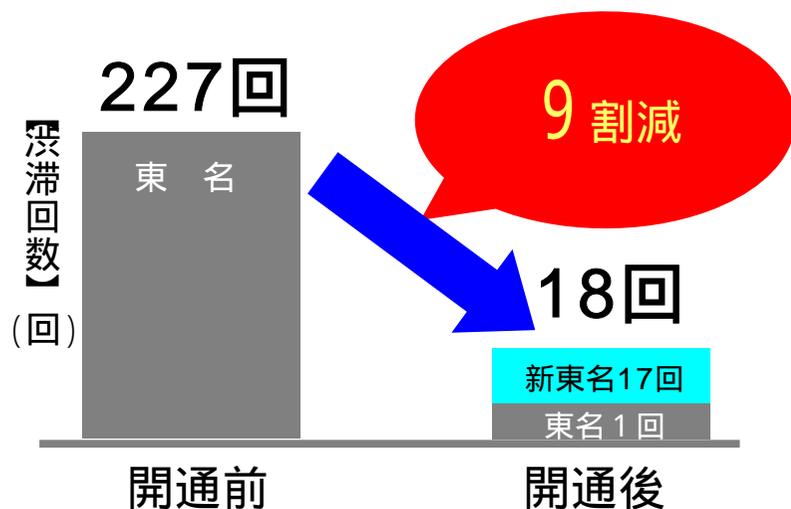


事業の効果 < 新東名高速道路の開通による効果 >



新東名高速道路の開通により、東名高速道路を含む静岡県内の高速道路での渋滞回数が大幅に減少しています。当該区間の開通により、東名高速道路(御殿場～大井松田間)でも渋滞回数・交通事故の減少が期待されます。

渋滞回数の変化
新東名開通後1年間の静岡県内の高速道路渋滞回数は9割減少



出典: 中日本高速道路㈱データ
交通集中に伴う10km以上の渋滞回数
開通前: 平成23年4月17日(日)～平成24年4月13日(金)
開通後: 平成24年4月15日(日)～平成25年4月12日(金)

交通事故の変化



出典: 静岡県警記者発表
開通前: 平成23年4月14日(木)～平成24年4月13日(金)
開通後: 平成24年4月14日(土)～平成25年4月13日(土)

事業の効果 < 災害時における信頼性向上 >

自然災害等で、東名高速道路の大井松田～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。
 新東名高速道路の開通により、東名高速道路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。

H22年台風9号の大雨に伴う国道246号及び東名高速道路の通行止め状況

東名高速道路の上り大井松田～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。

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。



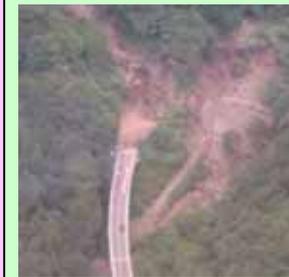
至
名
古
屋

東名高速 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)

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

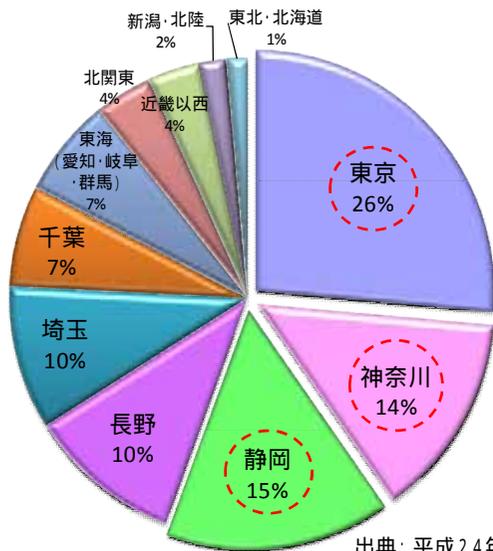
事業の効果 < 観光産業の支援 >

新東名高速道路が整備されることによって、山中湖と横浜方面及び静岡方面との所要時間が短縮され、アクセスの向上により、地域の観光資源の活用・利便性の向上が期待できます。

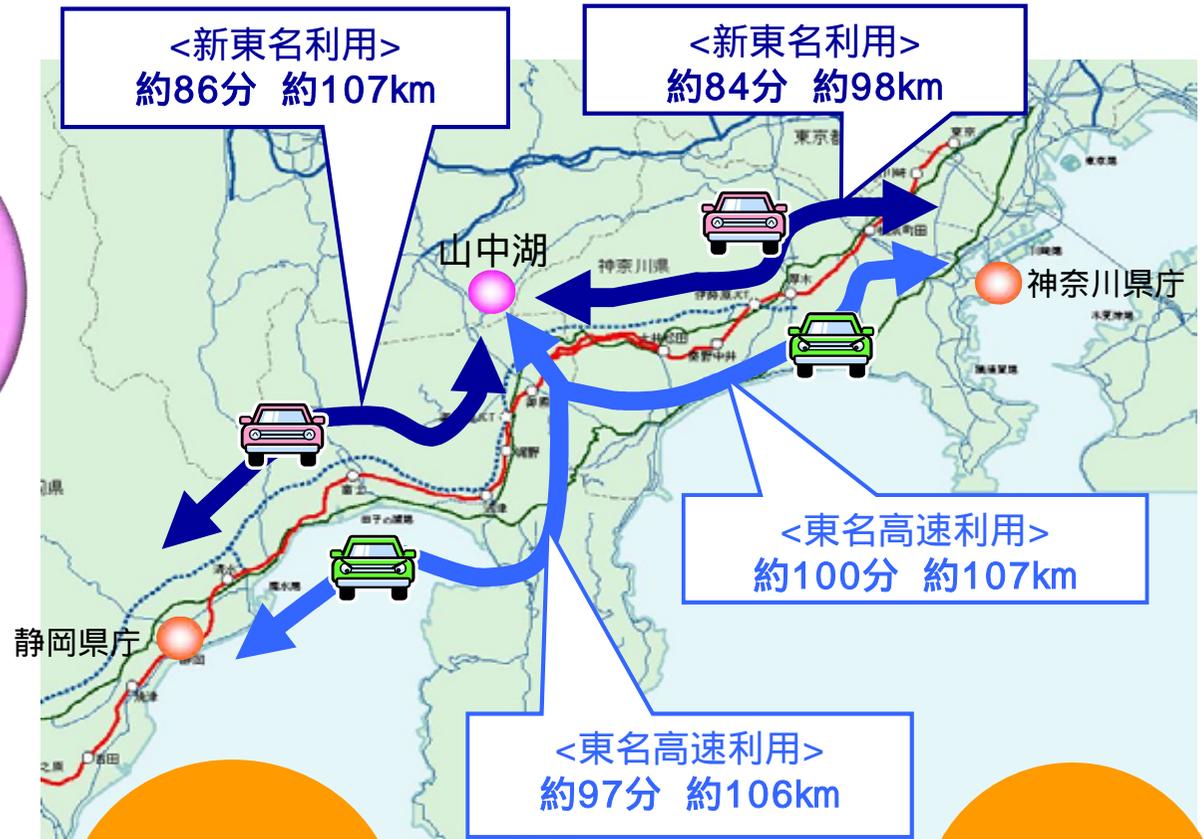
山梨県圏域別観光客割合



山梨県に訪れる地域別割合



出典：平成24年 山梨県観光入込客統計調査報告書



静岡方面
約11分短縮

横浜方面
約16分短縮

資料：一般道は、WEB地図及び制限速度
新東名インパクト会議資料の
新東名開通区間の東名は95km/hにて算出
新東名未開通区間の東名は90km/hにて算出
新東名は98km/hにて算出

事業の効果 < 地球環境、生活環境の保全 >

国土交通省通達による客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)に基づいた算出によると、新東名高速道路が整備されることによって、東名高速道路、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

二酸化炭素(CO₂)排出量の削減

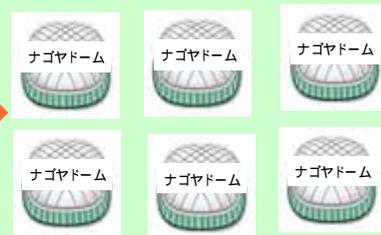
約12万トン/年削減

森林面積約11,000ha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11,000haは、ナゴヤドーム約2,300個分に相当

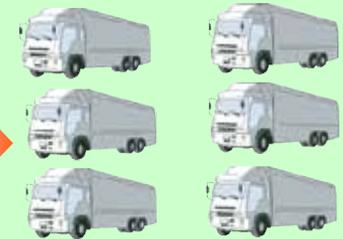


ナゴヤドームの面積を4.8haとして換算

窒素酸化物(NO_x)排出量の削減

大型車 約220万台分の年間排出量に相当

約318トン/年削減



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)

粒子状物質(SPM)排出量の削減

500mlペットボトル 約34万本分に相当

約34トン/年削減



500mlペットボトル1本をSPM約100gとして換算

【Co₂、Nox、SPM排出量算定方法】

平成17年度道路交通センサをもとに、将来推計交通量について、当該区間の整備あり・なし、それぞれの交通量を算出し、それに排出原単位(排出係数)を乗じて算出。

将来推計交通量年次：平成42年

推計の基準となる交通基盤データ：平成17年度道路交通センサ

排出原単位：国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 平成22年値の排出原単位

費用対効果分析方法

第二東海自動車道 横浜名古屋線(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)

走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益

費用 (C : Cost)

建設費 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25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)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	11,190億円	1,028億円	238億円	12,456億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	4,276億円	220億円		4,496億円		

残事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	11,190億円	1,028億円	238億円	12,456億円		
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	3,563億円	220億円		3,783億円		

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25年度

対応方針(原案)

(1) 事業進捗の見込みの視点

現在、用地取得は20%、一部工事着手。
今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手することで、完成予定年度までに完成することが可能。

(2) 事業の必要性に関する視点

再評価時より東名高速道路(御殿場～大井松田間)の交通量が増えており、新東名高速道路の整備により、東名高速道路からの交通転換が進み、交通混雑の解消が期待される。
再評価時と同様に、災害時の東名高速道路、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。
新東名高速道路の供用により、再評価時と同様に、御殿場周辺への観光客割合の多い東京・神奈川県から観光アクセスの向上、地域への活性化が期待される。
費用便益比は2.8と試算

(3) 都道府県・政令市からの意見

(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第二の国土軸であり、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、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。

さらに、本路線を活用した様々な施策が進められており、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きい。
また、2020年(平成32年度)には東京オリンピック・パラリンピックが開催されることとなったため、引き続き、本事業を強力に推進するとともに、全線開通がオリンピックに間に合うよう整備促進を図られたい。

(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、東名高速道路とのダブルネットワーク効果により、高速性・定時性を確保するとともに、地震等の災害発生時には緊急輸送路として、また、東名高速道路の被災時や維持管理・更新時には代替路としての役割を果たす、極めて重要な事業であります。

約1年の前倒しをもって開通した三ヶ日JCT～御殿場JCT間は、これと並行する東名高速道路の慢性的な渋滞を解消し、安全・安心で快適な人やモノの流れを実現させました。

本事業区間につきましても、引き続き早期効果が発現されるよう事業の推進をお願いするとともに、来る7年後の東京オリンピックまでに全線開通を実現させ、高速道路ネットワークの充実による国民の暮らしの向上や、活力ある国土形成に寄与することを期待いたします。

(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。

再評価(原案)

近畿自動車道 名古屋神戸線(菰野～亀山西JCT)
【第2回】

事業概要

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: みえけん みえぐん こもの ちょうおおあざうらだ みえけんかめやまし あさかやまちょう
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)【暫定供用時第1種第2級】

車線数: 暫定4車線(完成6車線)

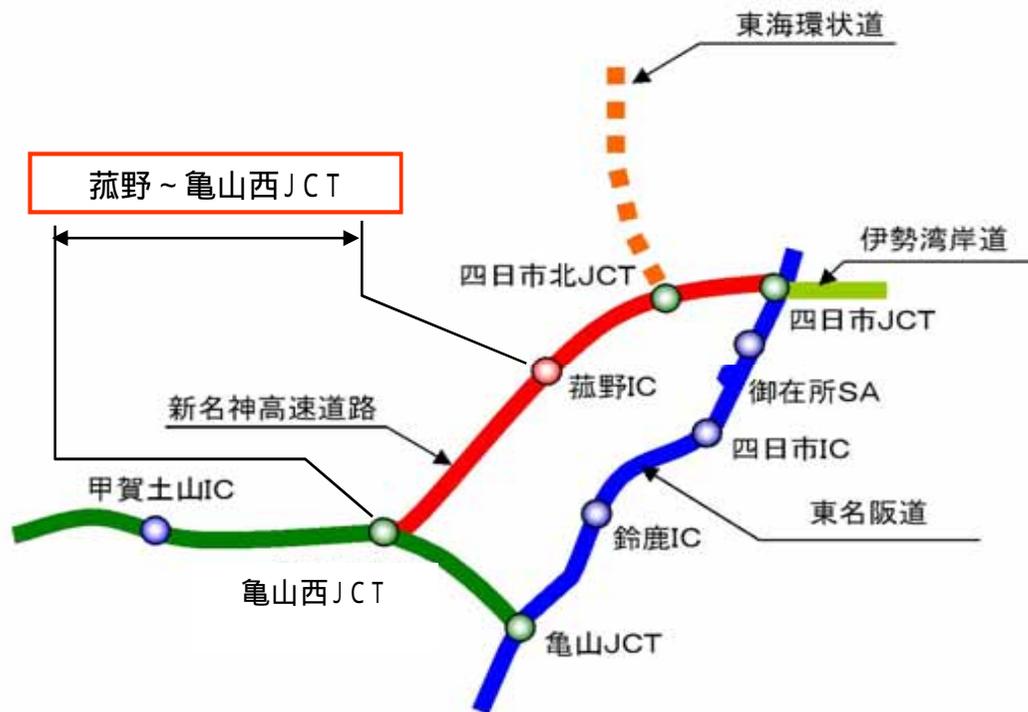


事業の進捗 事業の経緯

NEXCO

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10年12月25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年12月16日 鈴鹿市大久保町他設計協議調印式



H22年5月26日 菰野町神明地区設計協議調印式

事業の進捗 進捗状況

現在、用地取得70%、工事着手率90%、順次工事を実施中。

工程表

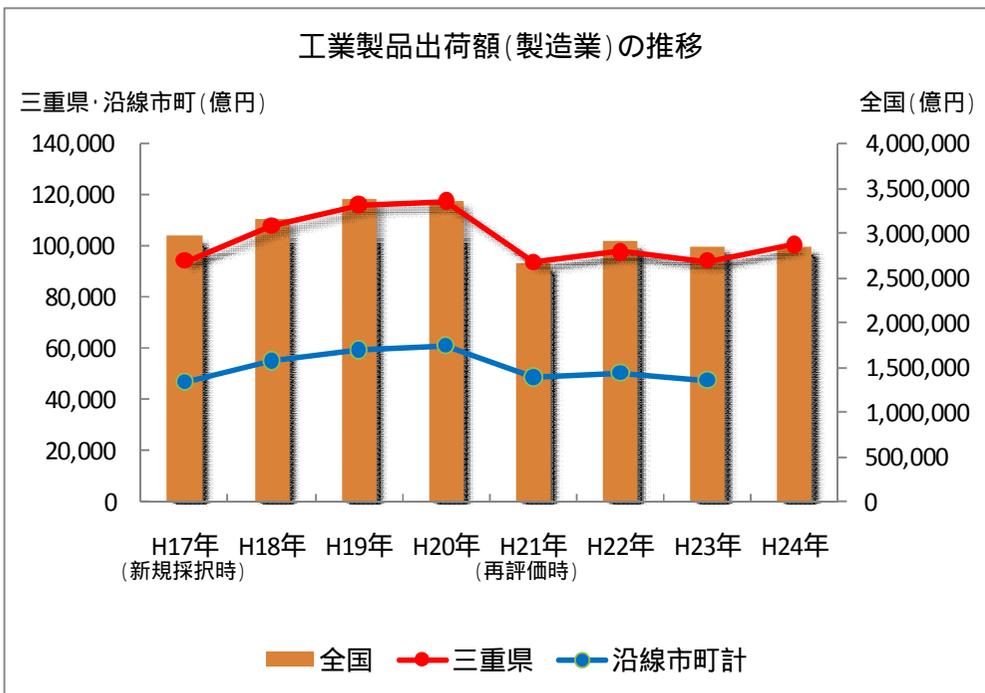
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
設計協議	■								
用地取得		■	■	■	■	■			
工事		■	■	■	■	■	■	■	■



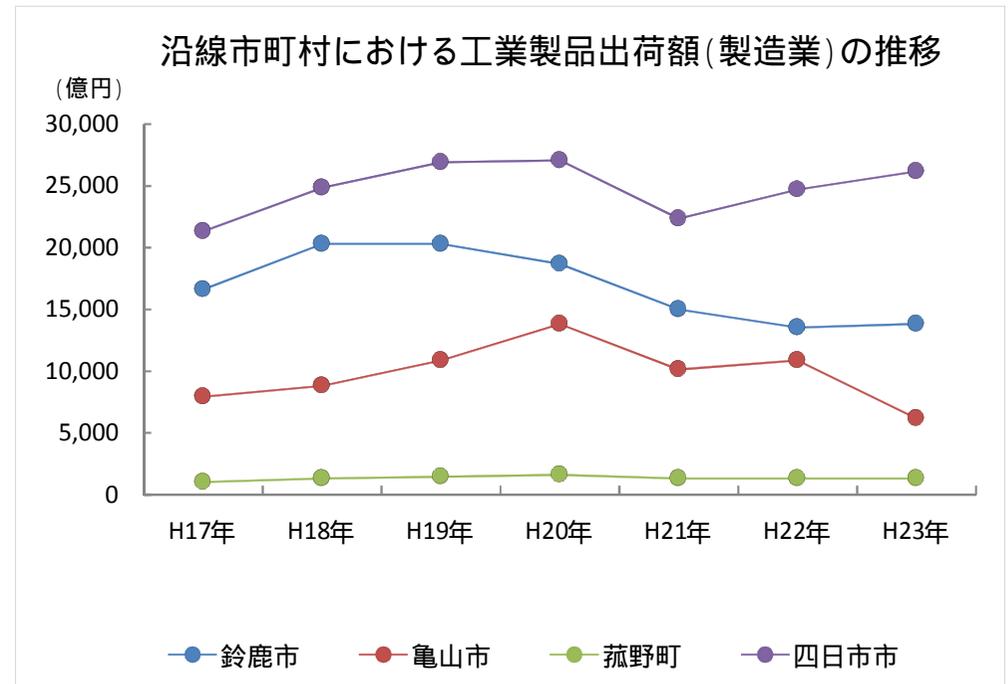
進捗状況	用地取得中 工事順次着手	用地取得中 工事順次着手	用地取得中 工事順次着手
供用年度	H30年度	H30年度	H27年度

社会情勢の変化 < 工業製品出荷額の推移 >

沿線市町村の工業製品出荷額は、全国、三重県の傾向と同様に、再評価時（H21年）に減少し、その後横ばいです。



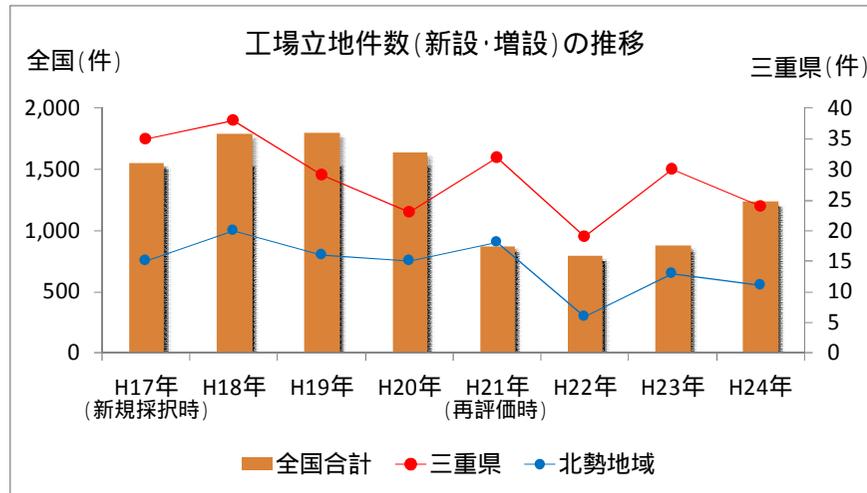
沿線市町は、鈴鹿市、亀山市、菟野町、四日市市の合計



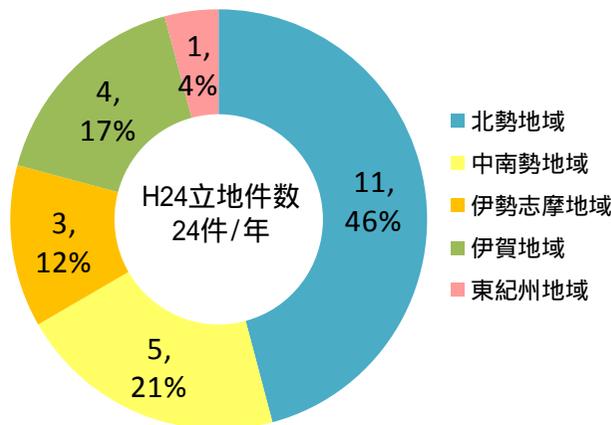
出典：経済産業省HP（工業統計調査）

社会情勢の変化 < 工場立地件数の推移 >

当該区間の沿線である北勢地域の工場立地件数(新設・増設)は、新規採択時(H17)から減少傾向です。全国や三重県も同様な傾向です。



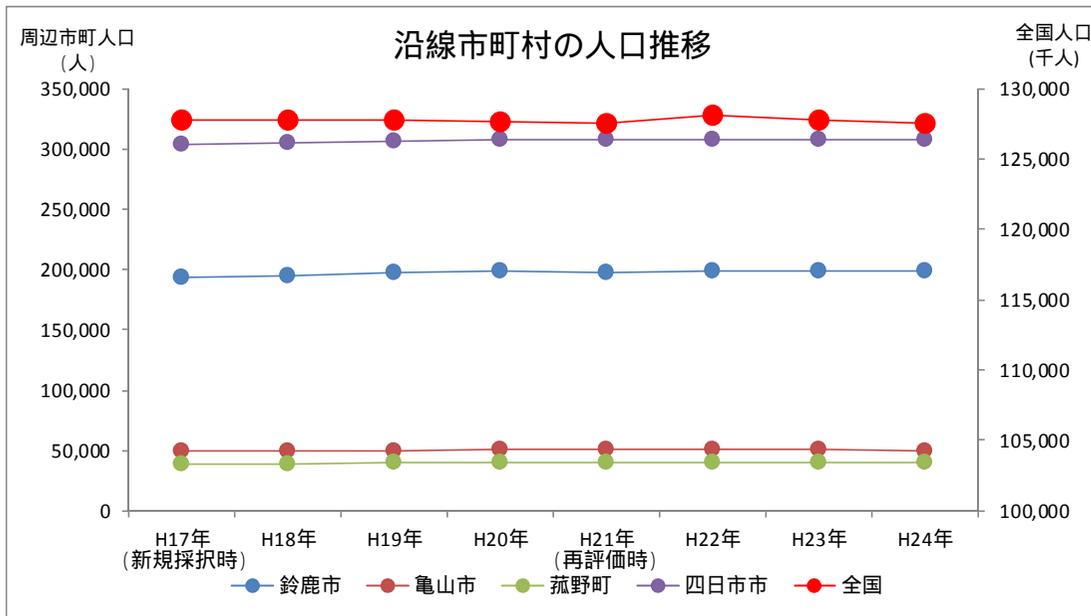
H24地域別工場立地件数(新設・増設)の割合【三重県地域別】



新設：工場又は研究所を建設する目的をもって1,000平方メートル以上の用地を取得した場合
増設：自社の既存の工場敷地に隣接して当該工場が1,000m²以上の用地を取得した場合

社会情勢の変化 < 人口の推移 >

沿線市町村の人口は、全国と同様に新規採択時(H17)からほぼ横ばいの傾向です。

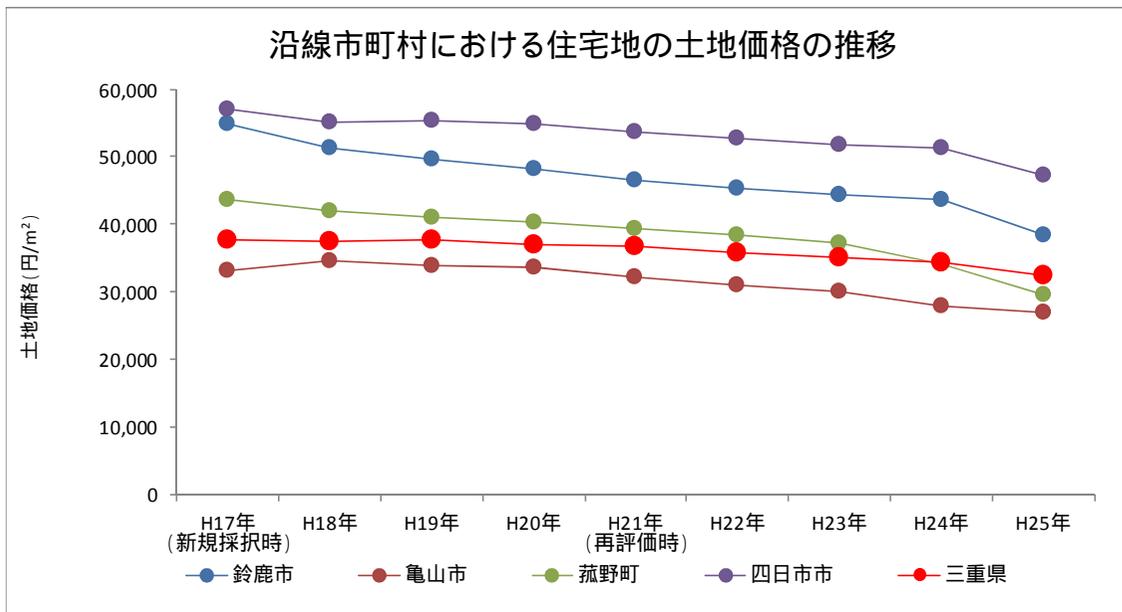


出典: 三重県、滋賀県(国勢調査、月別人口調査)



社会情勢の変化 < 土地価格の推移 >

沿線市町村の土地価格については、新規採択時(H17)から全体的に減少傾向です。



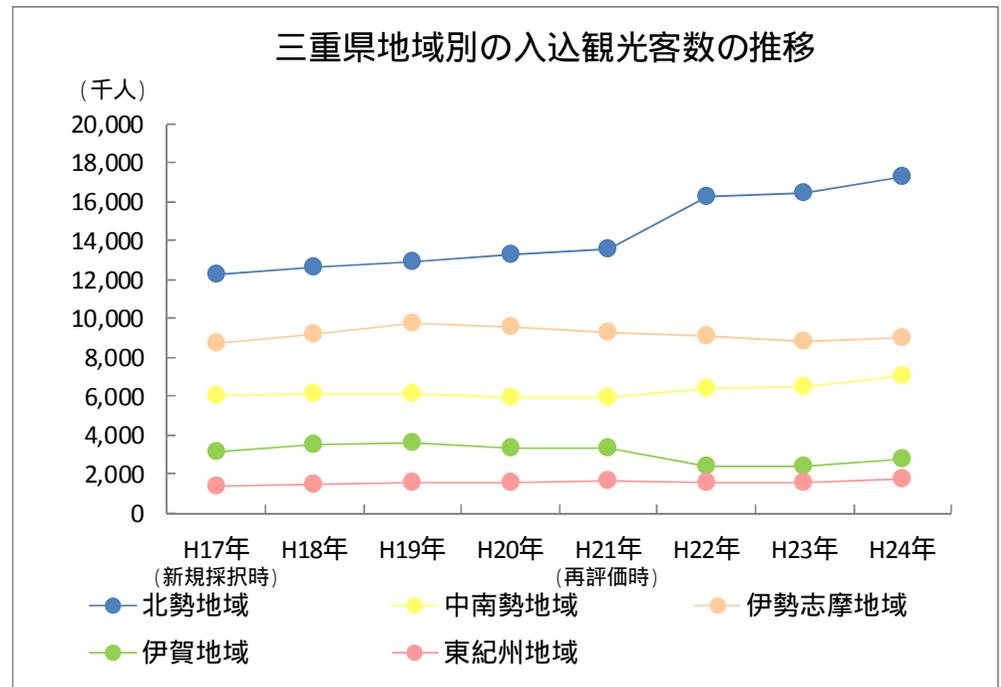
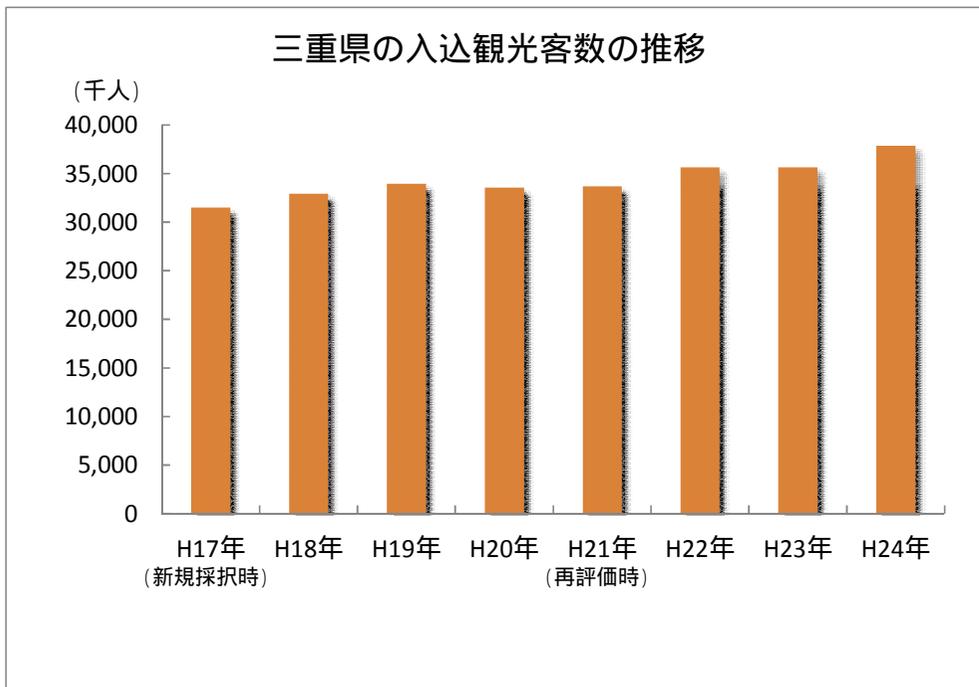
出典:国土交通省(地価公示・都道府県地価調査)



社会情勢の変化 < 入込観光客数の推移 >



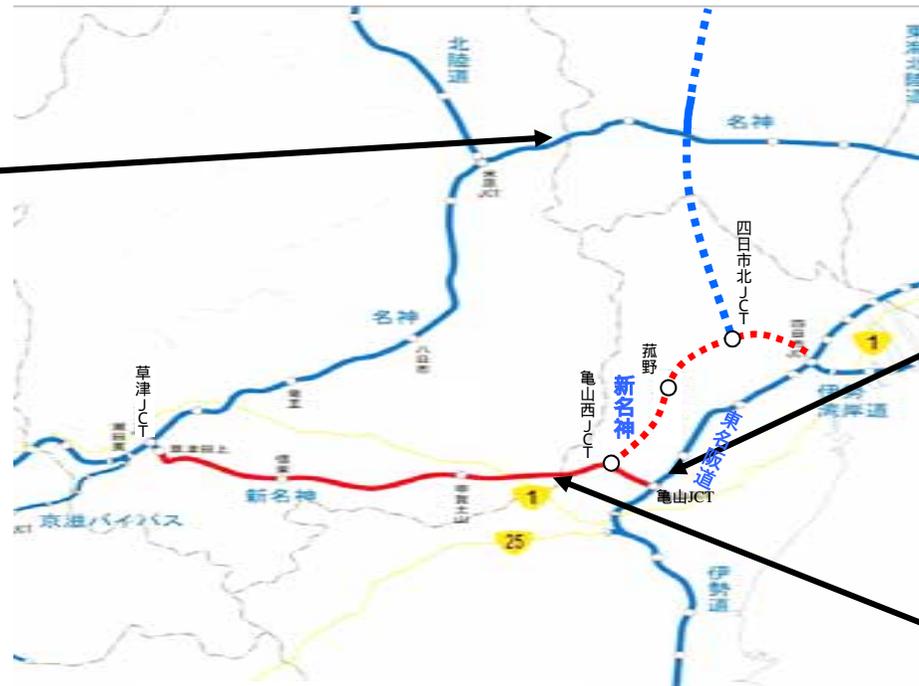
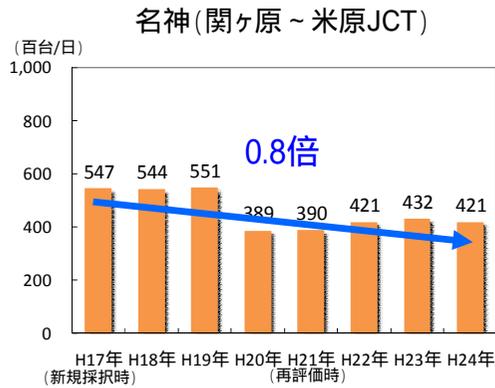
三重県の入込観光客数は、新規採択時(H17)から年々増加傾向です。特に、北勢地域において、顕著に表れています。



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

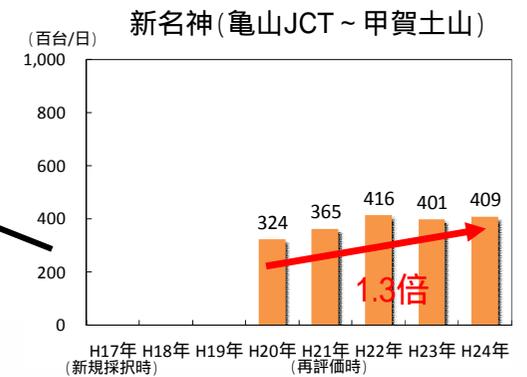
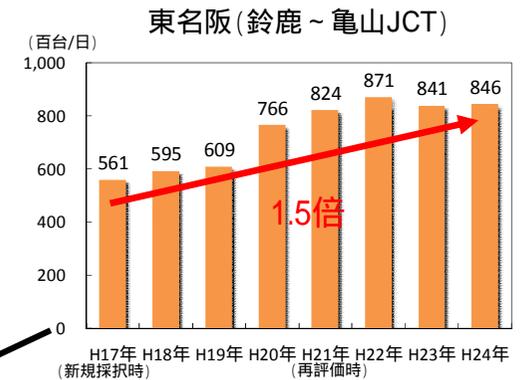
社会情勢の変化 < 交通状況の推移 >

新名神高速道路(亀山JCT~草津JCT H20.2.23)の開通により、名神高速道路は減少し、東名阪道は増加し、その後交通量はどの区間も増加傾向です。



出典: NEXCO交通統計報告書

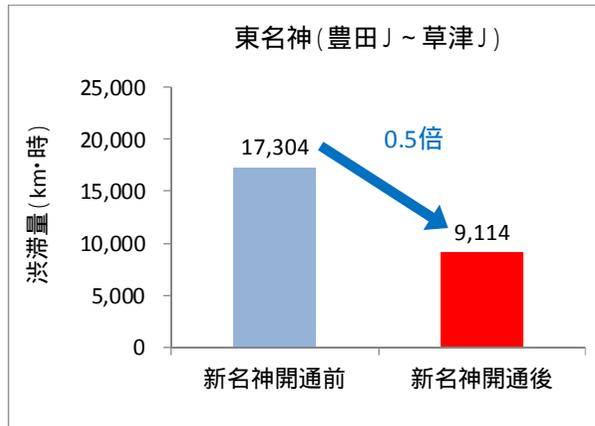
増減率は、H17年交通量に対する各年の交通量との比を示したもの。
ただし、新名神はH20年交通量に対する各年の交通量との比を示している。



社会情勢の変化 < 新名神(亀山JCT~草津JCT) 開通前後の渋滞量 >

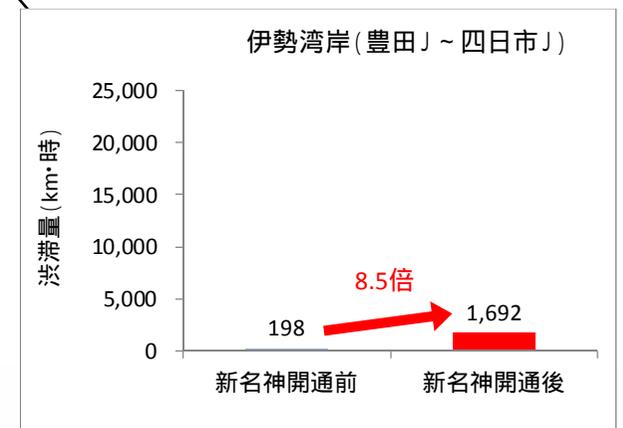
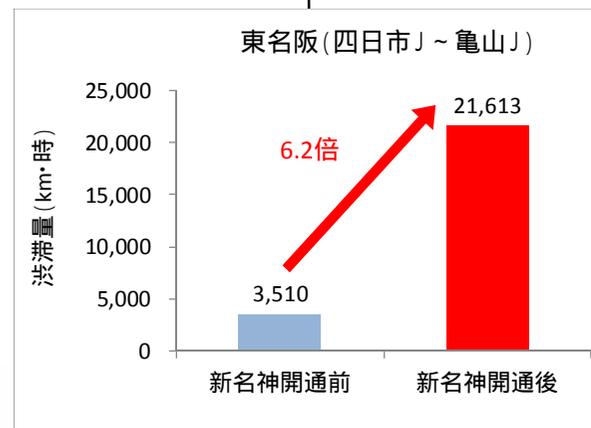
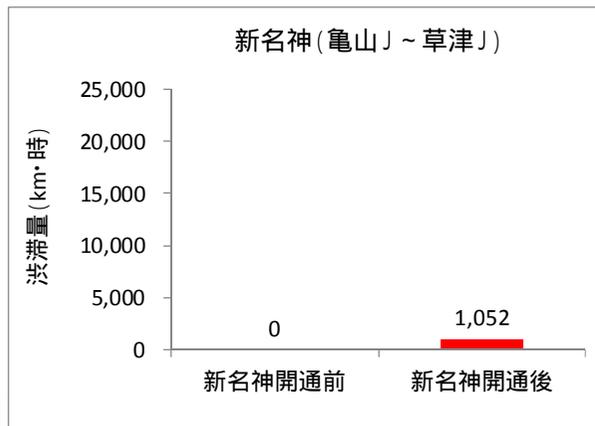


新名神高速道路(亀山JCT~草津JCT)の開通後、渋滞量は東名高速道路・名神高速道路で減少しています。一方、交通量が増えた東名阪道の四日市JCT~亀山JCTでは、渋滞量が約6倍に増加しました。



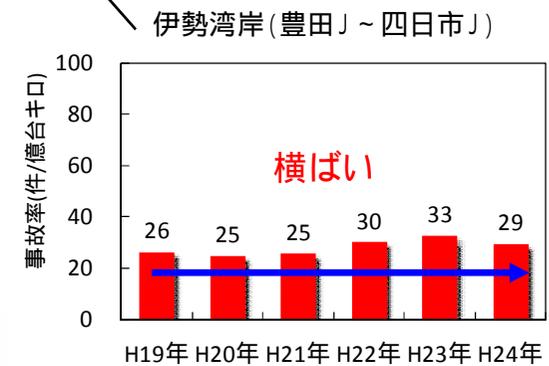
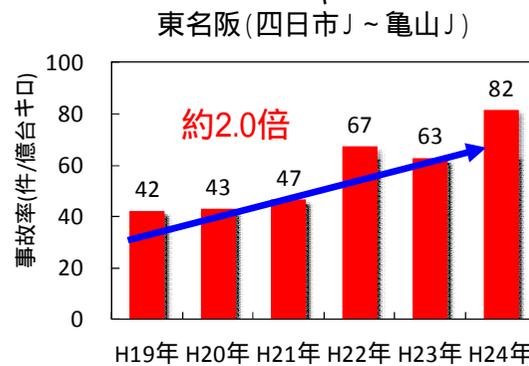
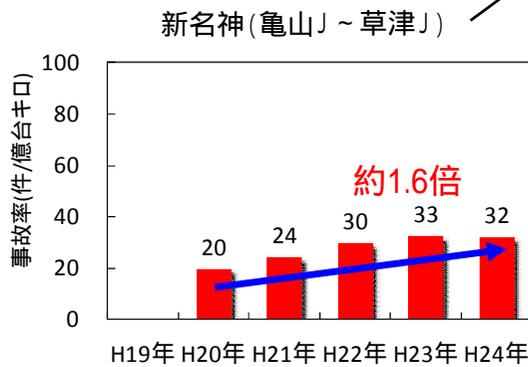
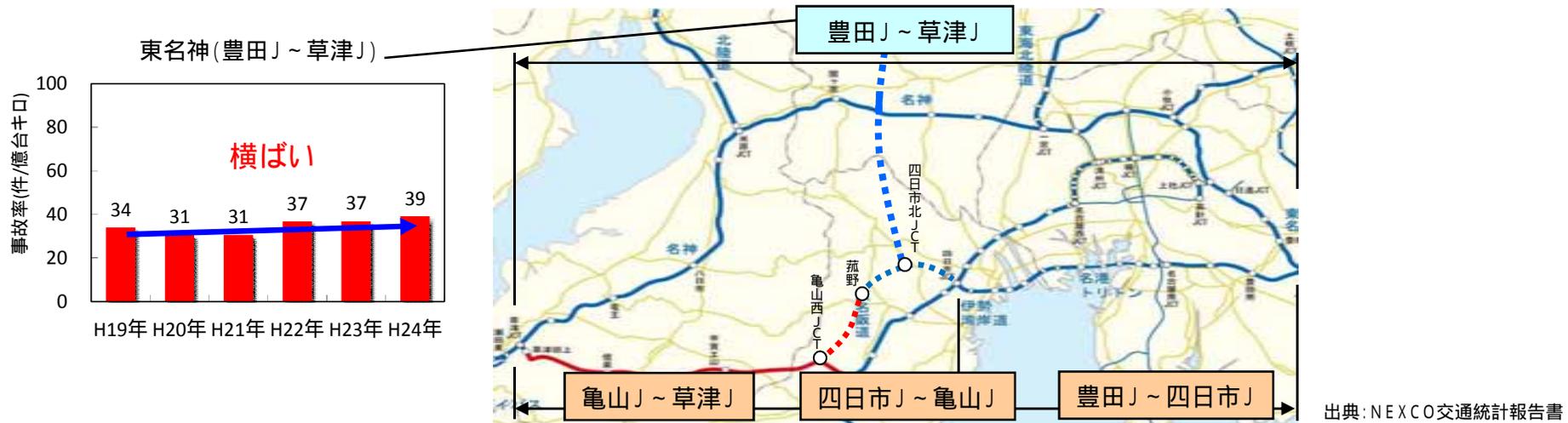
出典: NEXCO交通統計報告書

新名神開通前: H19年1月1日~H19年12月31日
新名神開通後: H24年1月1日~H24年12月31日



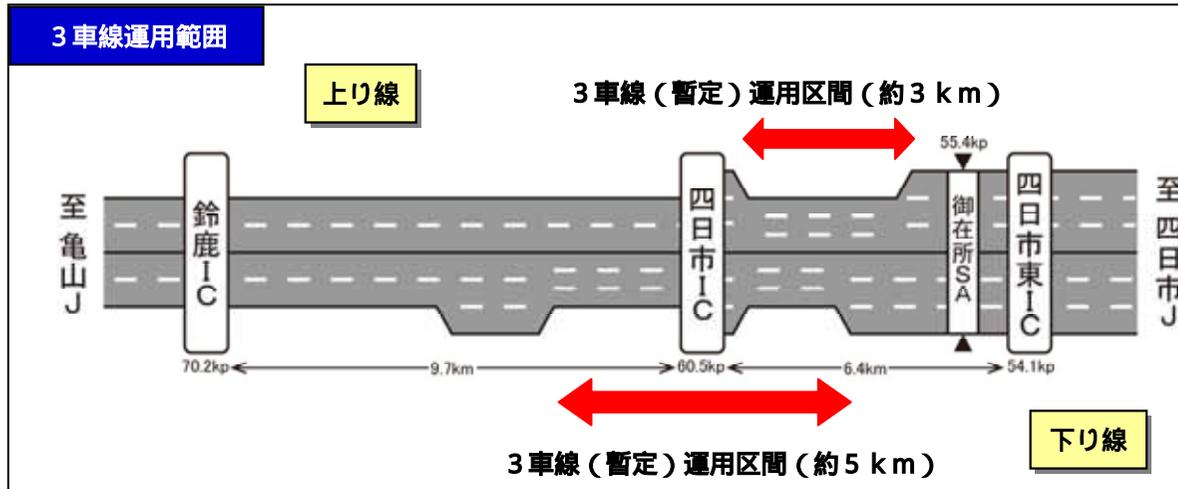
社会情勢の変化 < 事故率の推移 >

新名神高速道路の開通後、東名阪道については、他の周辺高速道路と比べ相対的に事故率が高く、その伸びも顕著になっています。

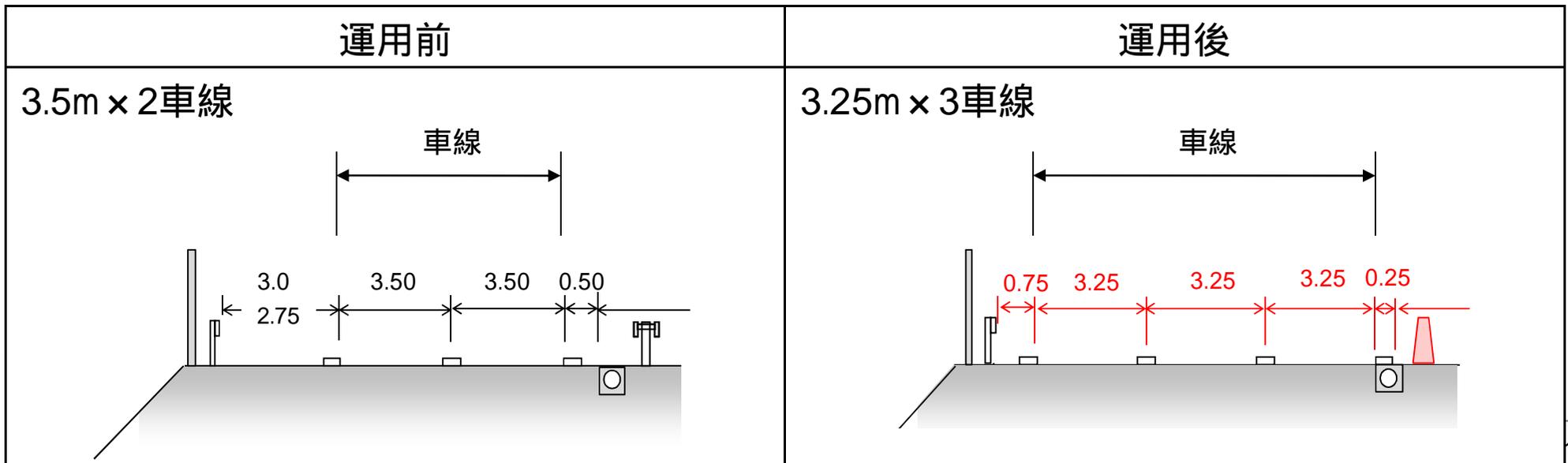


社会情勢の変化 < 東名阪道四日市地区暫定3車線運用 >

東名阪道四日市IC付近の渋滞解消を目的に、平成24年12月中旬から東名阪道(四日市東IC～鈴鹿IC間)の2車線の一部区間について、暫定的に3車線で運用を開始しています。



運用開始日
 上り線: H24年12月13日(木)
 下り線: H24年12月19日(水)



社会情勢の変化 < 東名阪道四日市地区暫定3車線運用 >

運用後、東名阪道は交通量が約4%増加し、渋滞量は22%減少しております。

3車線運用前後の状況



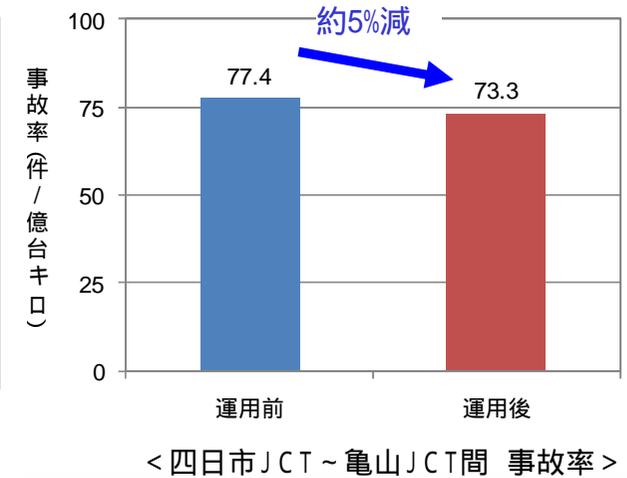
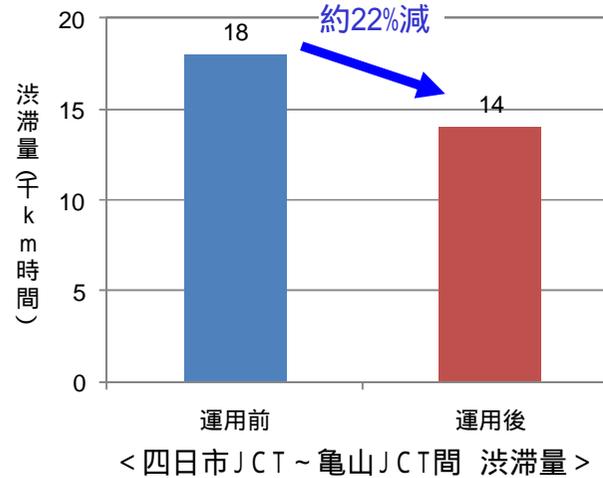
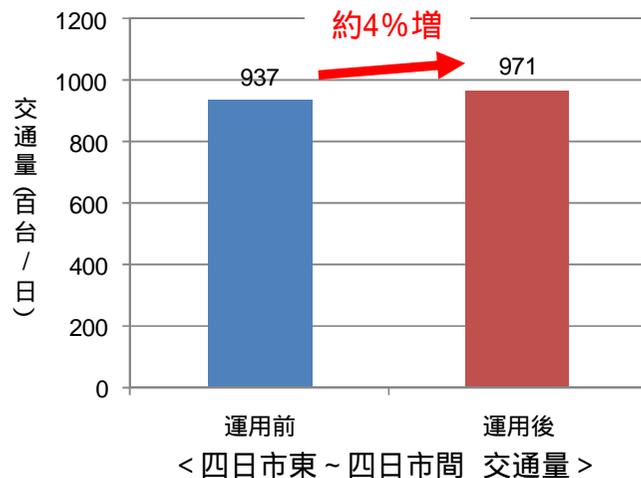
運用前



運用後

運用前後の交通量及び渋滞量の変化

出典：NEXCO中日本資料
運用前：H23.12.22～H24.10.20
運用後：H24.12.20～H25.10.19



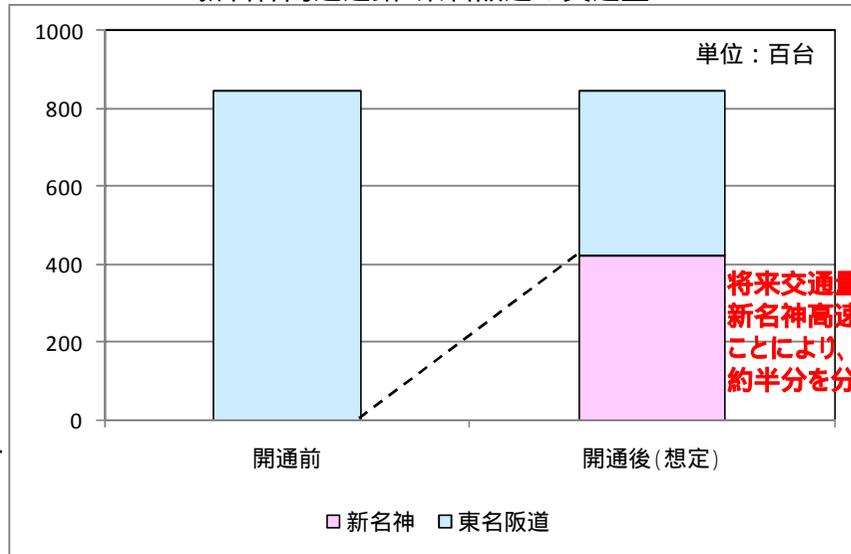
事業の効果 < 新名神高速道路の整備による効果 >

NEXCO

新名神高速道路が開通することにより、東名阪道を利用していた交通の一部が新名神高速道路を利用し、交通の分散化が図れ、渋滞や事故の削減が想定されます。

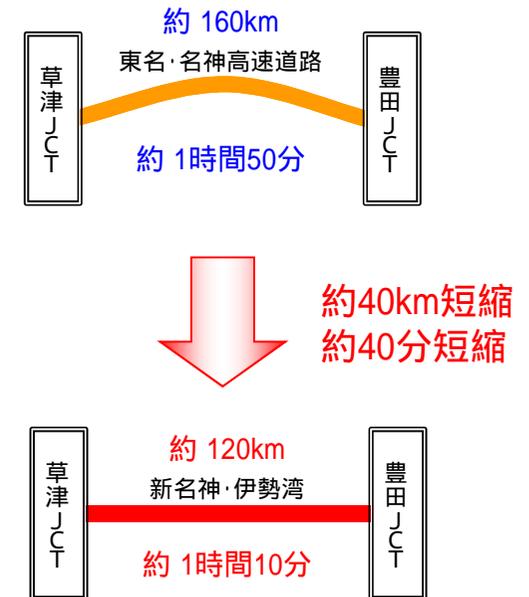


新名神高速道路・東名阪道の交通量



事業の効果 < 時間短縮効果 >

新名神高速道路の整備により、東名阪道の混雑が解消され、さらに東名高速道路・名神高速道路の代替路が確保されるとともに、豊田JCT～草津JCT間の所要時間は、東名・名神高速道路経由に比べて約40分短縮され、地域間の広域交流の活性化に寄与します。



拠点間の所要時間は、新名神建設区間は100km/h
供用中区間は規制速度にて算出

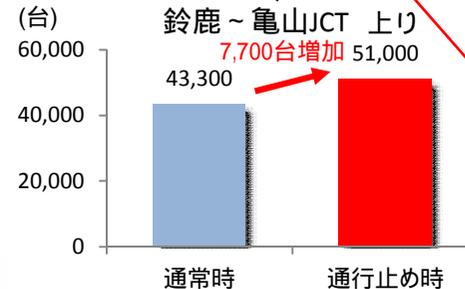
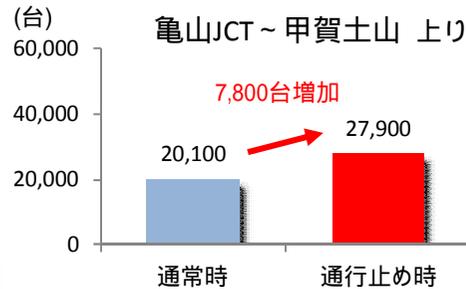
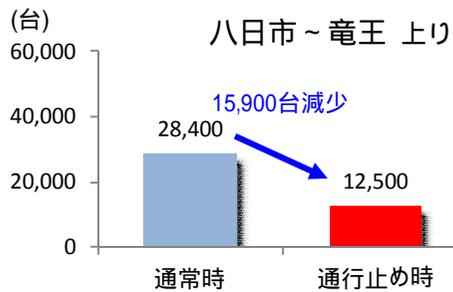
事業の効果 < 災害時における信頼性向上 >

H25年9月、台風18号により名神高速八日市IC - 彦根IC間の上り線が約5日間通行止めになりました。その影響で一部交通が転換したため、事故・渋滞が発生しました。新名神高速道路が供用されることにより、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。

H25年9月16日(月)9:50 ~ 9月21日(土) 8:50
名神 上り線 八日市 ~ 彦根間 災害通行止め



路肩付近の崩落状況



渋滞事例
H25年9月18日(水) 17:50
東名阪上り線 四日市東 ~ 亀山間
四日市東IC付近を先頭27kmの渋滞

事故事例
H25年9月17日(火) 16:21
新名神上り線 亀山J付近渋滞時で4台の多重事故。それに伴い、亀山J ~ 甲賀土山間で約3時間の通行止めが発生

事業の効果 < 観光産業の支援 >

NEXCO

鈴鹿国定公園に位置する湯の山温泉の入込観光客数は、近年増加傾向にあり、北勢地区以外の県内から訪れる観光客は約3割、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周辺の観光地を含めた観光産業を支援し、地域の活性化に寄与します。

大阪駅・京都駅・津市役所～湯の山温泉の所要時間

東名阪ルート

京都：約80分
大阪：約110分
津：約50分



新名神（菟野）ルート

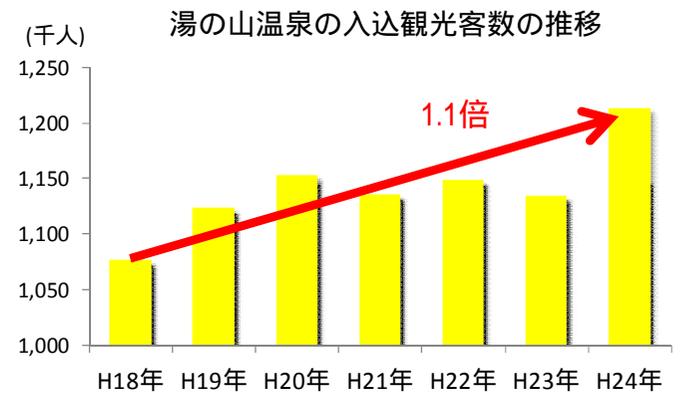
京都：約65分（15分短縮）
大阪：約95分（15分短縮）
津：約40分（10分短縮）

所要時間はNEXCO中日本調べ

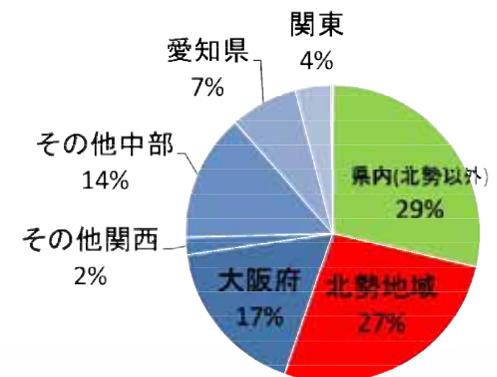


東名阪道の渋滞で、敬遠されているお客様もいると思う。新名神の供用により渋滞が解消することに期待している。また、アクセス性が向上し、お客様も便利になると思う。

湯の山温泉協会関係者ヒアリング結果



北勢以外の県内から訪れる観光客が約3割
大阪府・その他関西から訪れる観光客が約2割

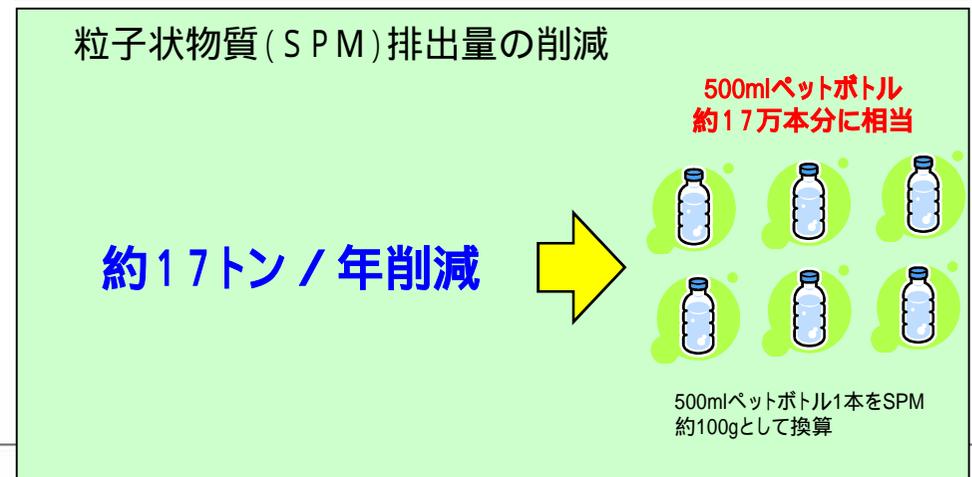
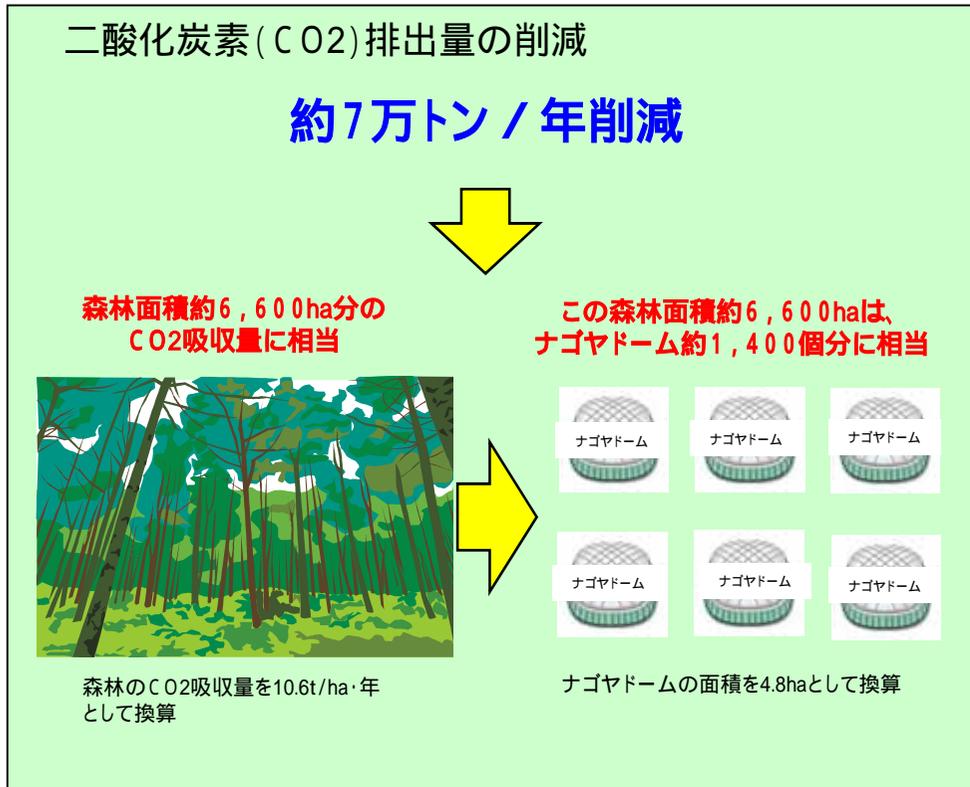


北勢地域を訪れる観光客の発地



事業の効果 < 地球環境、生活環境の保全 >

国土交通省通達による客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法(案)に基づいた算出によると、新名神高速が整備されることによって、東名阪道、国道1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。



【Co₂、Nox、SPM排出量算定方法】

平成17年度道路交通センサをもとに交通流の推計時点(H42)の整備前・整備後それぞれの交通量に排出原単位(排出係数)を乗じ算出。

交通流の推計時点 : 平成42年

推計の基準となる交通基盤データ : 平成17年度道路交通センサ

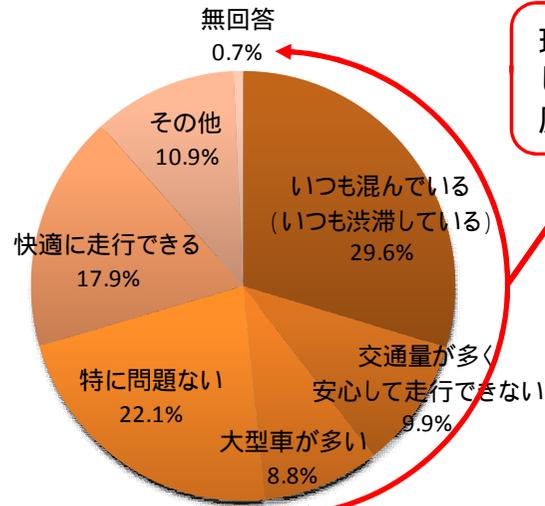
排出原単位: 国土技術政策総合研究所資料第671号 道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠 平成22年値の排出原単位

高速道路利用者の声 < アンケート調査 >

NEXCO

東名阪道の感想としては、約3割の方が「いつも混んでいる」と回答されています。そのような背景から、新名神高速道路の開通に約6割の方が期待しており、そのうちの約8割の方が渋滞解消を期待と回答しています。

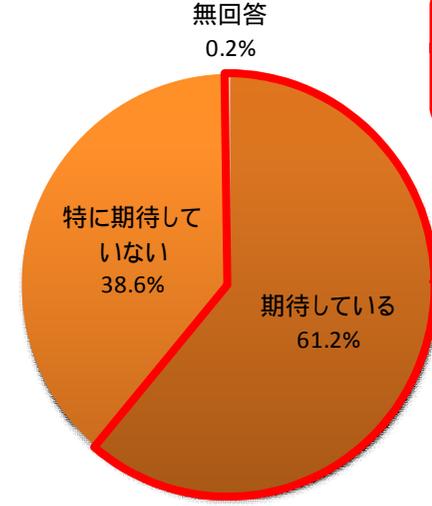
東名阪を利用した感想



現在の東名阪に満足していない方が半数程度いらっしゃいます。

複数回答
n: 835

新名神開通への期待度



うち8割の方が、混雑解消に期待しております

n: 835

利用者の声



・関西方面へ出向くことが多々あるのでありがたい。



・早急に新名神を建設してほしい。
・東名阪四日市IC付近の3車線から2車線になる所が混雑する。また、急に道路の幅が狭くなるので危険。

H25年NEXCO中日本による連絡等施設アンケート調査結果 (H25年8月1日～8月4日)
(土山SA・御在所SA・亀山PA・大山田PA・湾岸長島PA)

地元企業の期待

新名神周辺に工場を構えるA社は、製品の搬送に東名阪道を利用しております。新名神が開通することにより、これら企業の物流・営業へ大きく寄与します。



新名神が開通することによって、週末連休の渋滞緩和や台風などの災害時における迂回路として選択肢が増えることによるメリットがあります。
また、荷物のデリバリーを円滑にできることによる営業への貢献も期待できます。

A社ヒアリング結果

費用対効果分析方法

近畿自動車道名古屋神戸線(菟野～龜山西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)

走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益

費用 (C : Cost)

建設費 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25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)	経済的内部収益率 (EIRR)
	5,242億円	535億円	132億円	5,909億円		
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,532億円	163億円		1,695億円		

残事業

便益 (B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的内部収益率 (EIRR)
	5,242億円	535億円	132億円	5,909億円		
費用 (C)	事業費		維持管理費	総費用		
	1,353億円	163億円		1,515億円		

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25年度

対応方針(原案)



(1) 事業進捗の見込みの視点

用地取得が70%完了し、工事は90%着手済み。
今後は、残りの用地取得及び工事の全面展開を行い、完成予定年度までに供用することが可能。

(2) 事業の必要性に関する視点

新名神高速道路の供用以降、名神高速からの交通転換が進み、再評価時より東名阪道の交通量が増えた結果、東名阪道の渋滞量や事故率が増加している。現在、暫定三車線運用をすることで渋滞量が減少したものの、抜本的な対応とはなっていない状況である。よって、当該区間の整備により交通が分散し、交通が円滑化され、信頼性の向上も期待される。

新名神高速道路の供用により災害時の道路交通の信頼性の向上が期待される。
北勢地区の入込観光客数は増加傾向にあり、当該区間がアクセス性を高め、地域への活性化が期待される。
費用便益比は3.5と試算

(3) 都道府県・政令市からの意見

近畿自動車道名古屋神戸線 菰野～亀山西JCTについては、東名、名神高速道路等とのネットワーク化によるリダンダンシーを確保し、東名阪自動車道の慢性的渋滞解消によるネットワークを強化させ、産業支援や地域の活性化に資する道路であるため、事業を継続し、早期完成されるようお願いいたします。あわせて、昨年、事業許可された亀山西JCTのフルジャンクション化及び(仮称)鈴鹿PAスマートICが本線と同時供用されるようお願いいたします。

(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。