

# 事業再評価(原案)

近畿自動車道 名古屋神戸線  
かめやまし お お つ  
(亀山西JCT~大津JCT)

# 目次

1. 事業概要	P33～34
2. 進捗状況	P35
3. 新名神高速道路の概要	P36
4. 事業を取り巻く情勢及び必要性	P37～43
5. 費用便益分析の結果	P44
6. 関係する都道府県の意見	P45
7. 対応方針(原案)	P46

# 1. 事業概要

事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線
	亀山西JCT～大津JCT
区間	みえけんかめやまし しがけんおおつし 三重県亀山市～滋賀県大津市
延長	41km
規格	第1種1級
設計速度	120km/h
車線数	6車線

事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線
	亀山西JCT～大津JCT
協定区間	亀山西JCT～大津JCT L=41.0km
整備計画(暫定施工)	平成 3年12月
施行命令(暫定施工)	平成 5年11月
事業許可(暫定施工)	平成18年 3月
工事完成(暫定)	平成20年2月23日 開通
事業許可(6車線化)	平成31年3月

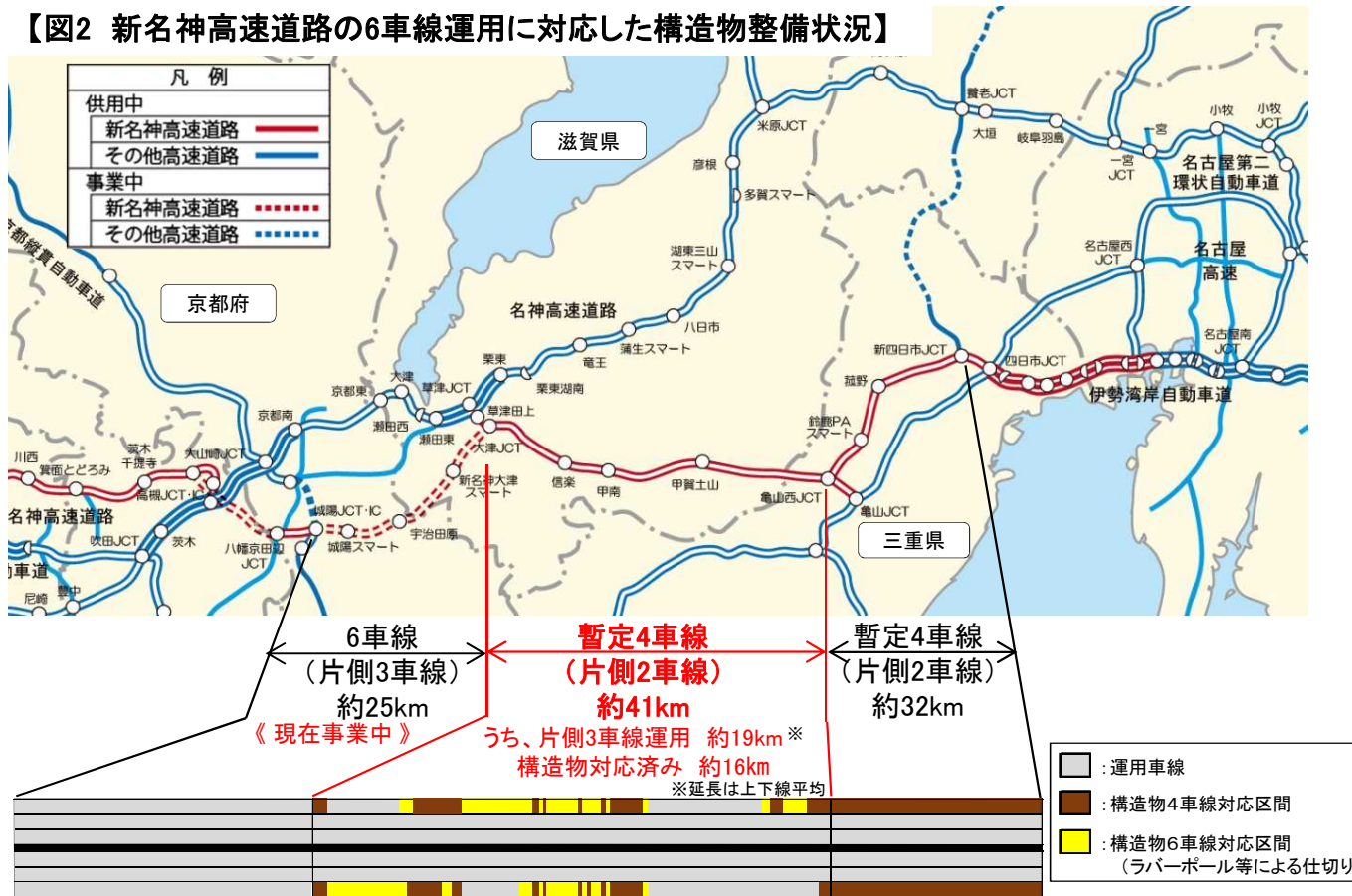




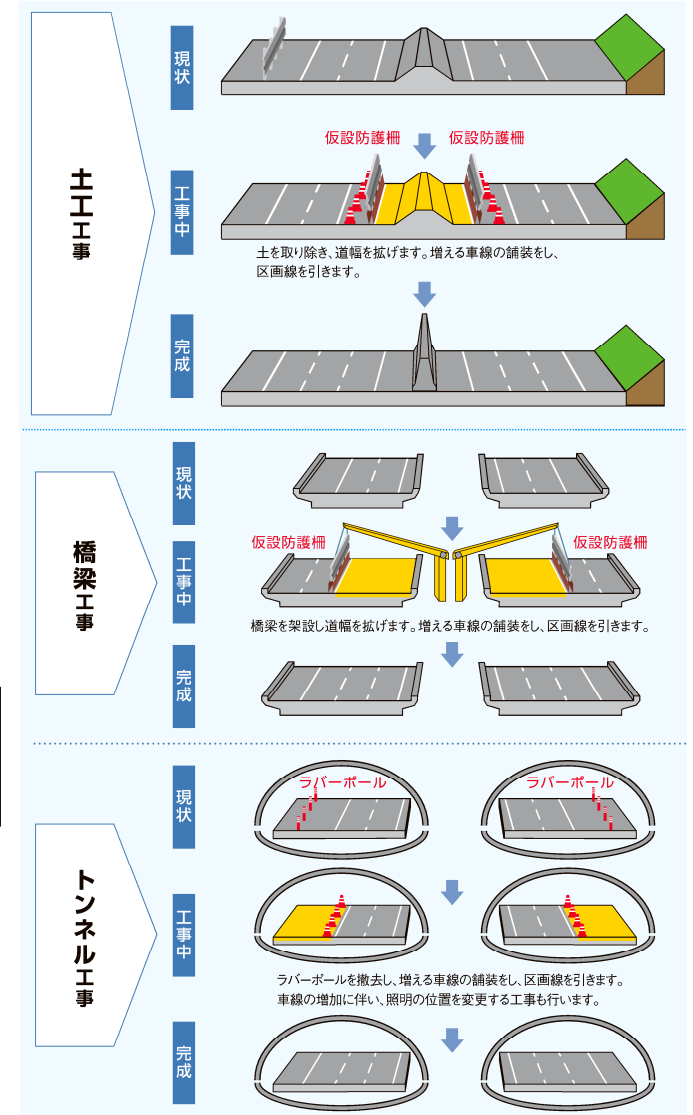
# 1. 事業概要

・新名神高速道路の亀山西JCT～大津JCTは、約9割の区間で6車線運用に対応した構造物で整備済である。

【図2 新名神高速道路の6車線運用に対応した構造物整備状況】

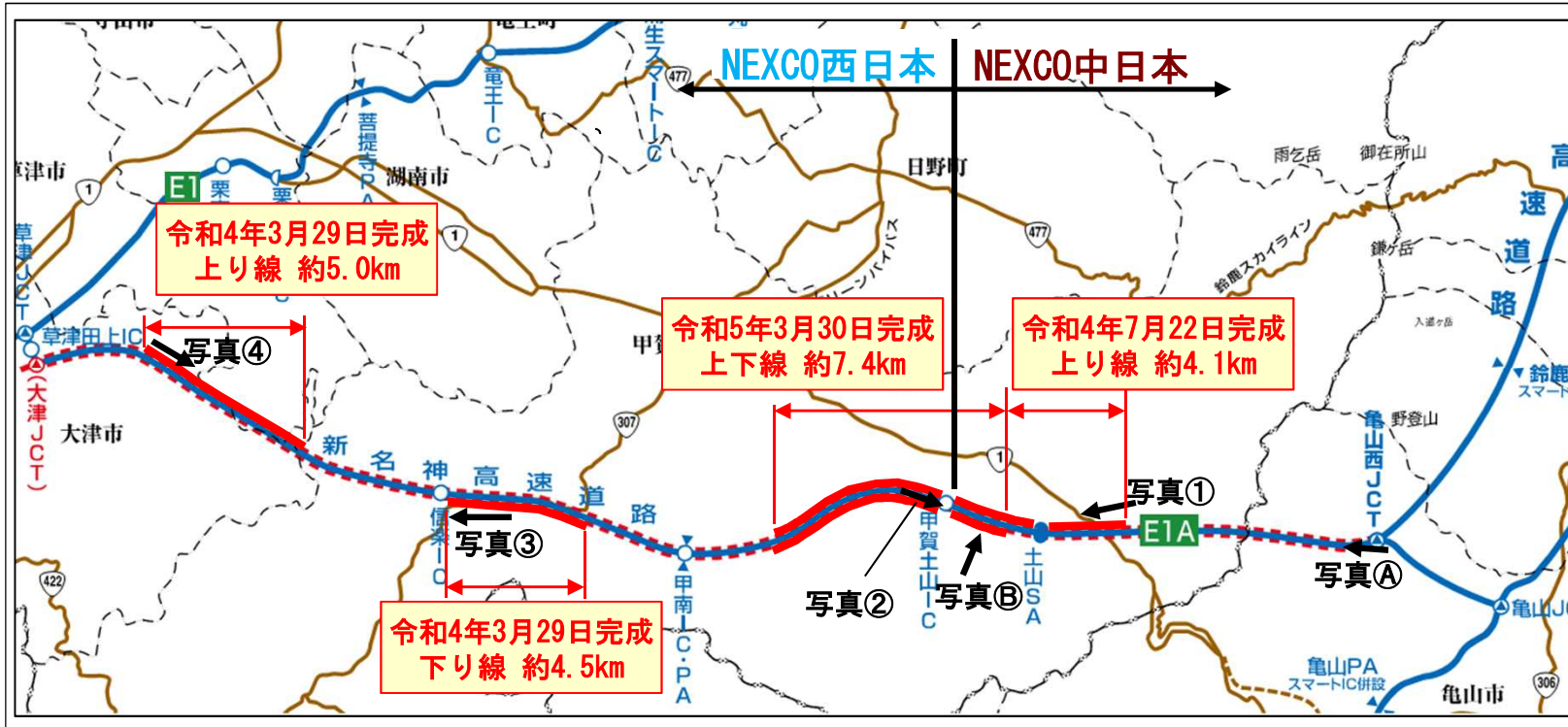


【図3 6車線運用に対応した構造物施工イメージ】



## 2. 進捗状況(亀山西JCT~大津JCT)

- ・全面的に本線工事に着手しており、鋭意事業進捗を図っている。
- ・片側3車線が完成した区間より、順次先行供用を実施。

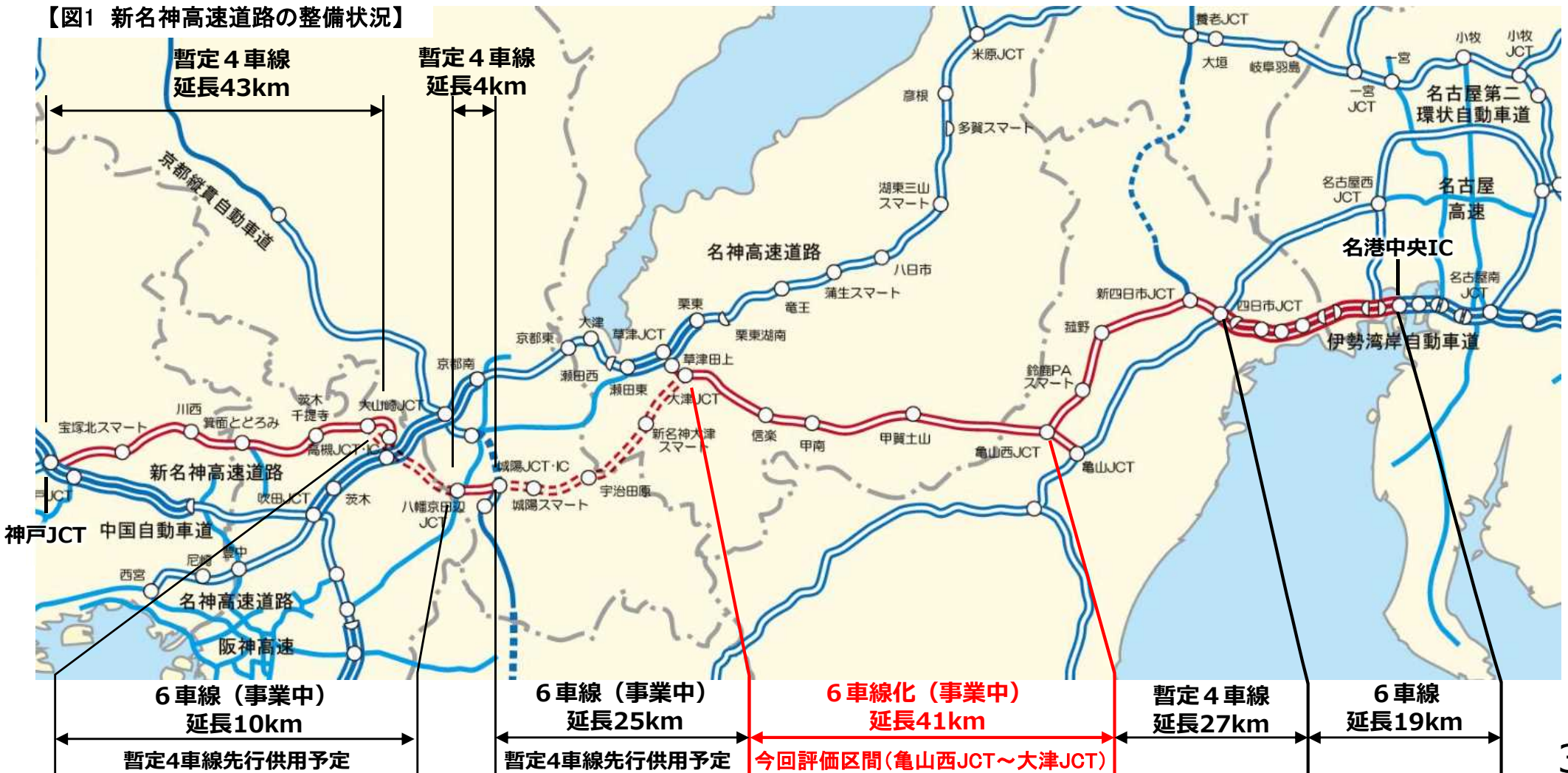




# 3. 新名神高速道路の概要

- ・新名神高速道路は、名神高速道路と並行し、愛知、三重、滋賀、京都及び大阪を通過する新たな高速道路である。また、新東名高速道路とともに、東京～名古屋～大阪をつなぐダブルネットワークを形成する。新名神高速道路の6車線化により、ネットワーク機能が更に強化される。
- ・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、新名神高速道路を計画的に6車線で整備していくことが必要である。

【図1 新名神高速道路の整備状況】



## 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

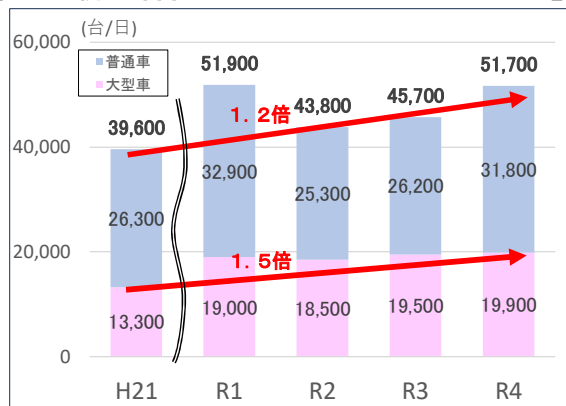
大項目	小項目	NO
地域活性化	物流の生産性向上への環境整備	①
安全・安心	名神高速道路等の災害リスクへの対応	②
ネットワークの充実	名神高速道路リニューアル工事実施におけるネットワーク機能確保	③

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ①物流の生産性向上への環境整備(現ネットワーク(名神・新名神)の現状)

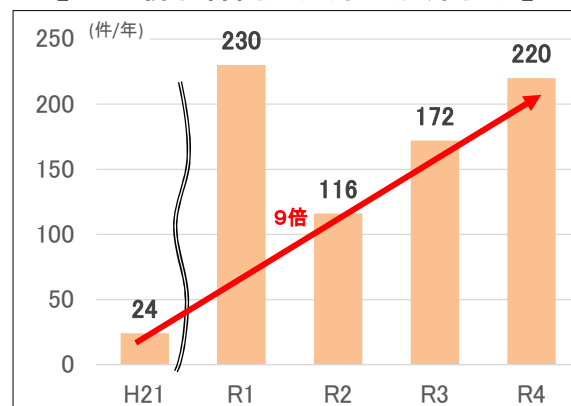
- ・新名神高速道路は開通以降、大型車の交通量が増加傾向にある。また、交通集中に伴う渋滞も増加傾向である。
- ・高速道路を利用する全国の地域間物流45万トン/日のうち、約4割にあたる19万トン/日が名神・新名神等の断面を通過している。新名神高速道路は物流において重要な路線である。
- ・新名神高速道路沿線では大型物流施設の立地が増加しており、物流交通を担う新名神高速道路の役割が更に大きくなる見込みである。

【図4 新名神高速道路の大型車運行状況】



※亀山西JCT～大津JCT

【図5 新名神高速道路の渋滞状況】

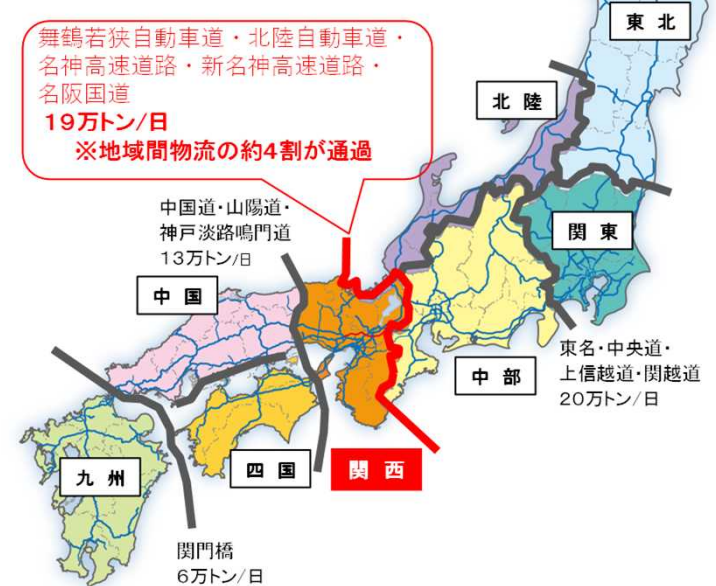


※亀山西JCT～大津JCT 交通集中による渋滞

【図6 高規格幹線道路の貨物輸送状況】

・高速道路を利用する地域間物流は「45万トン/日」

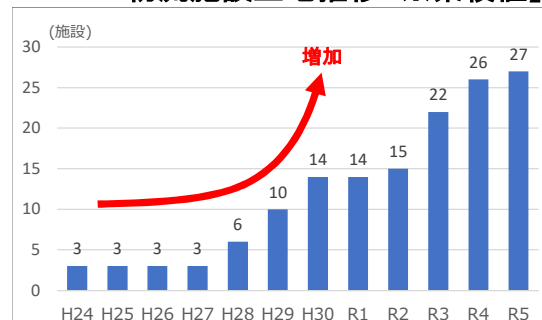
※断面物流量は重複するものを含み、合計は地域間物流量と一致しない。



【図7 物流拠点の立地状況】



【図8 新名神高速道路沿線の物流施設立地推移 ※累積値】



※新名神高速道路沿線…新名神高速道路から5km圏域内  
※日本立地総覧(2012～2023)

平成24年(2012年)の事業認可後、増加傾向にある

高速道路を利用する地域間物流45万トン/日のうち、約4割が名神・新名神高速道路等の断面を通過する

※全国貨物純流動調査(令和3年物流センサス)

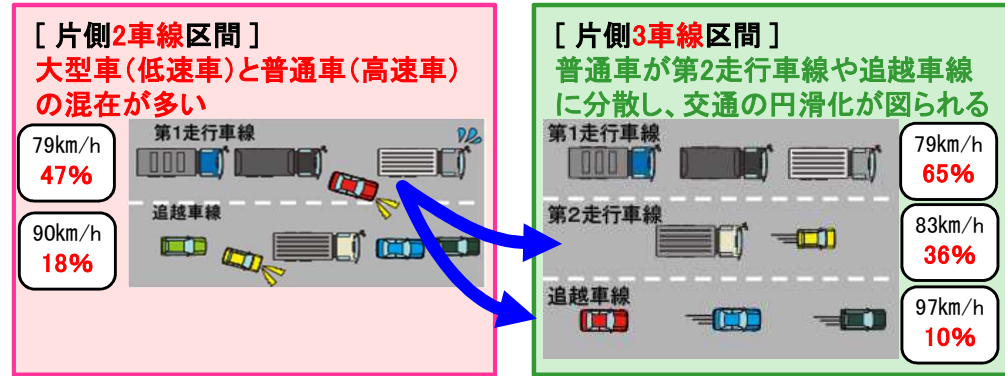


# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ①物流の生産性向上への環境整備(物流効率化及び走行快適化)

- ・6車線化により、速度差のある大型車(低速車)と普通車(高速車)が分散され、交通の円滑化が図られる。
- ・6車線化により、整備前後区間を含め旅行速度の向上が図られる。
- ・ダブル連結トラックの導入により、輸送量が2倍となり、輸送の効率化が期待される。ダブル連結トラックを見据えた6車線化整備により、走行快適性を向上し、物流の効率化による生産性向上を図る。

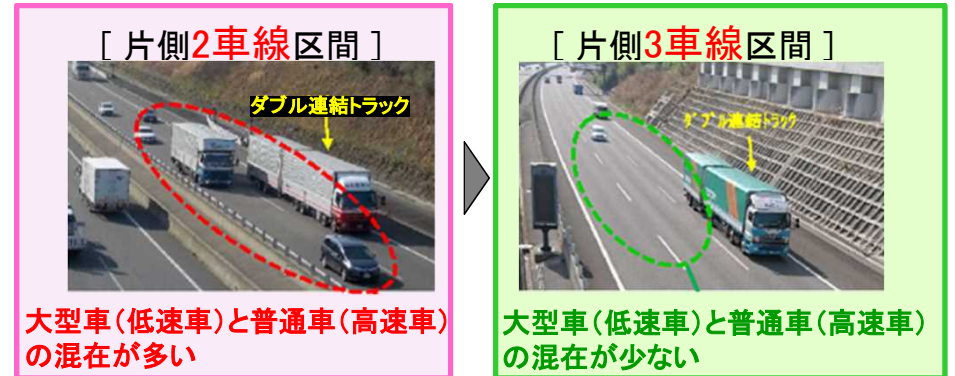
【図9 3車線化による車両の分散による走行快適性】



※速度・交通量データ:2023年1月~7月の平日12時間(7-19時)データ  
※評価区間は、新名神高速道路 亀山西JCT~草津JCT

上段:車線別平均速度(km/h)  
下段:大型車混入率(%)

【図11 ダブル連結トラックを見据えた環境整備】

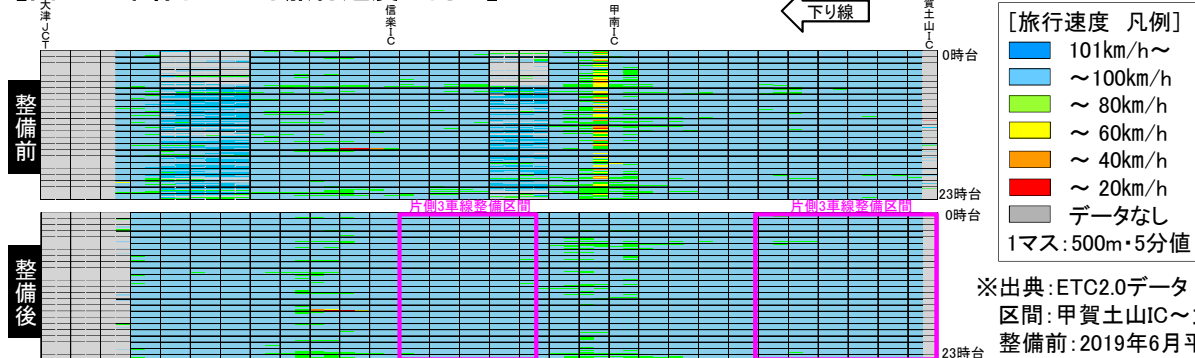


新東名 (6車線化開通時)

[https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news\\_release/4941.html](https://www.c-nexco.co.jp/corporate/pressroom/news_release/4941.html)

片側3車線化した場合の追越車線の速度は、片側2車線区間の第1走行車線の速度より向上する。速度差のある車両が分散することにより、円滑な走行が可能となる。

【図10 6車線化による旅行速度の向上】



【図12 ダブル連結トラックによる輸送効率化】



# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ①物流の生産性向上への環境整備(交通集中による渋滞の解消)

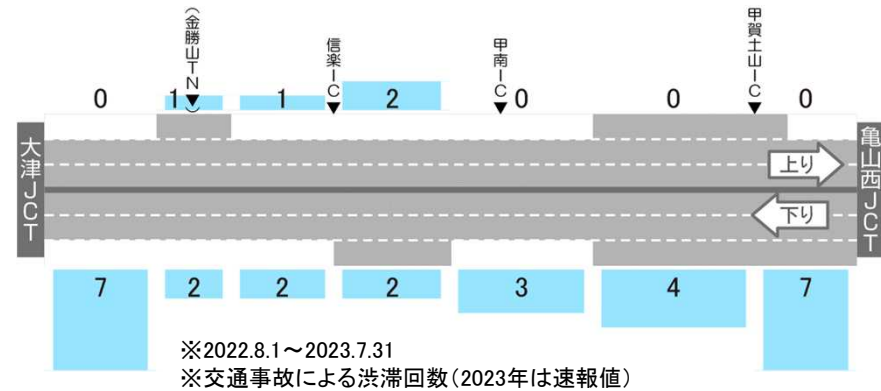
- ・新名神高速道路の亀山西JCT～大津JCT間では、混雑度が1.0を超過しており、交通容量に対して過度な交通量による混雑の発生が見受けられる。
- ・亀山西JCT～大津JCT間における交通事故及び交通集中による渋滞発生回数を見ると、3車線化整備済み区間では渋滞発生回数が少ない。
- ・片側2車線から3車線への整備により、交通容量が増加し、快適な交通機能の確保が期待される。

【図13 混雑度の状況】

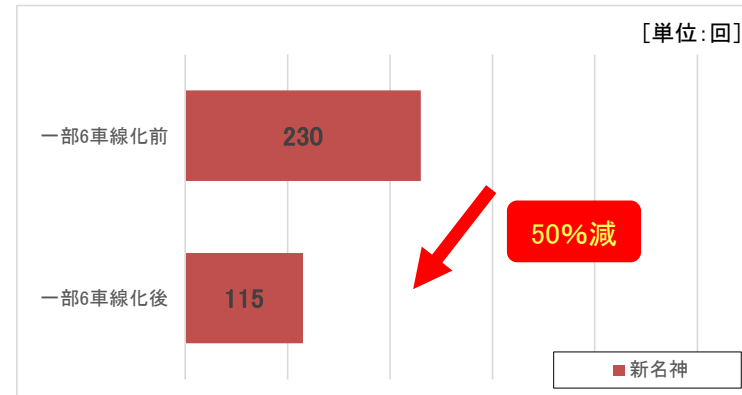


※R3年度全国道路・街路交通情勢調査  
 ※国土地理院電子地形図(タイル)

【図14 交通事故による渋滞発生状況】



【図15 交通集中による渋滞発生回数の変化】



※一部6車線化前(2019年: 令和元年※コロナ禍前)、一部6車線化後(2022.8.1～2023.7.31)  
 ※新名神(亀山西JCT～大津JCT)  
 ※交通集中による渋滞を集計  
 ※2023年は速報値



# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

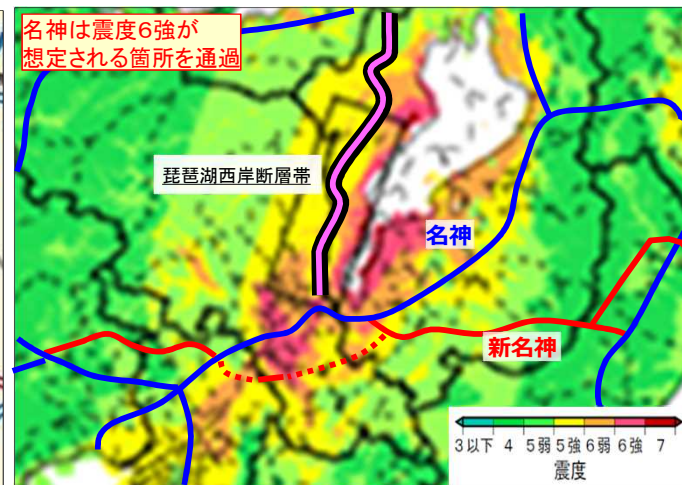
## ②名神高速道路等の災害リスクへの対応(ネットワーク代替性強化による交通の確保)

- ・名神高速道路は降雪・地震などの災害リスクポイントを多く抱えている。特に琵琶湖西岸断層帯などの近傍においては、地震発生時の機能停止が懸念される。
- ・新名神高速道路は琵琶湖西岸断層帯から離れた位置にあり、大規模な地震が想定される箇所を回避して整備している。
- ・名神高速道路が被災を受けた場合においても、新名神高速道路の整備によりリダンダンシー機能が確保される。さらに6車線化により緊急輸送や復旧活動における迅速な対応が期待される。

【図16 災害リスクポイント】



【図17 琵琶湖西岸断層帯による震度分布】



出典：地震調査研究推進本部



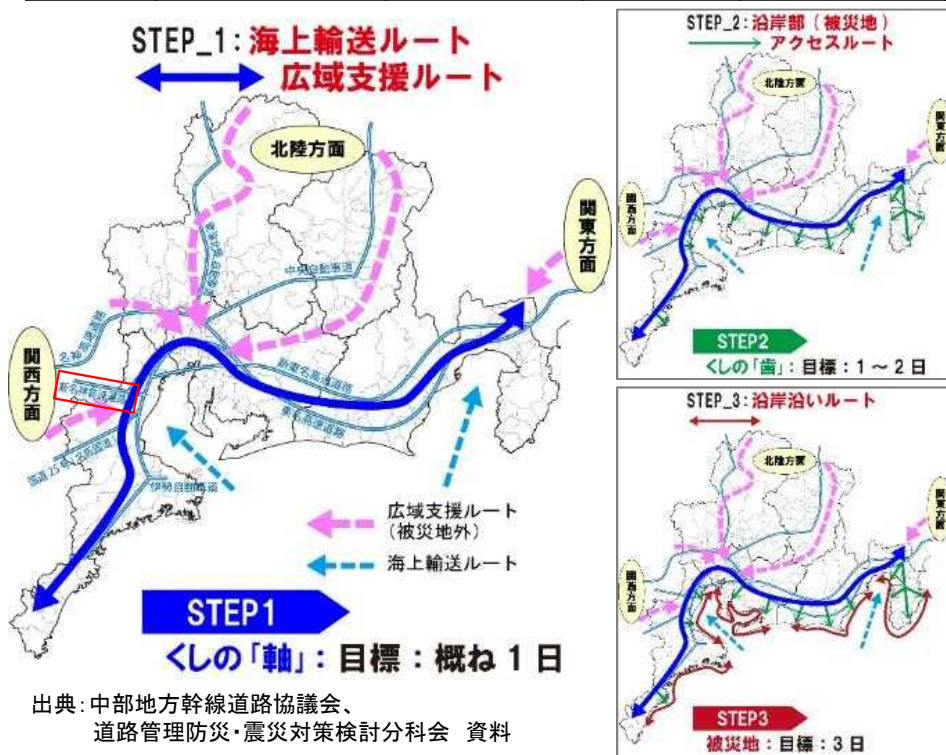
# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

## ②名神高速道路等の災害リスクへの対応(災害発生時における広域支援の強化)

- ・新名神高速道路は、南海トラフを震源とする巨大地震を起因とした津波による甚大な被害が想定される太平洋沿岸部での救援・救護活動、緊急物資の輸送等を迅速に行うため策定されている「中部版くしの歯作戦」の路線に選定されている。
- ・災害時の浸水影響を受けず、関西圏域と中部圏域を結ぶ広域支援ルートとして早期に機能を発現可能な路線である。

【図18 くしの歯ルート一覧(亀山地区)】

地区名	くしの歯ルート路線名			拠点事務所
	STEP1	STEP2	STEP3	
亀山地区	伊勢自動車道 新名神高速道路 東名阪自動車道 国道25号(名阪国道)	国道1号	-	北勢国道事務所



【図19 くしの歯ルートと周辺の沿岸部への広域支援ルート】



内陸部に位置し、災害時に浸水の影響を受けにくい新名神高速道路は、広域支援ルートとして直ちに機能を発現可能である

- STEP1: 広域支援ルート(くしの軸)の確保と道路啓開体制の確立【被災後概ね1日】
- STEP2: 人命救助のためのくしの歯・沿岸沿いルートの確保【被災後3日以内】
- STEP3: 緊急物資輸送のための被害地域全域へのルートの確保【被災後7日以内】

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

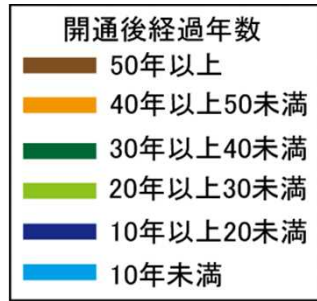
## ③名神高速道路リニューアル工事実施時におけるネットワーク機能確保(迂回路の確保)

- ・開通から50年以上を経過している名神高速道路では、米原JCT～草津JCT間のリニューアル工事に際し、主たる迂回路が新名神高速道路のみである。
- ・八日市IC～草津JCT等交通量が多い区間のリニューアル工事においては、渋滞対策等交通に及ぼす影響への配慮が必要である。迂回路となる新名神高速道路の6車線化を実施し、断面車線数を増加することで強靱なネットワークを形成する。

【図20 工事状況(床版取替)】



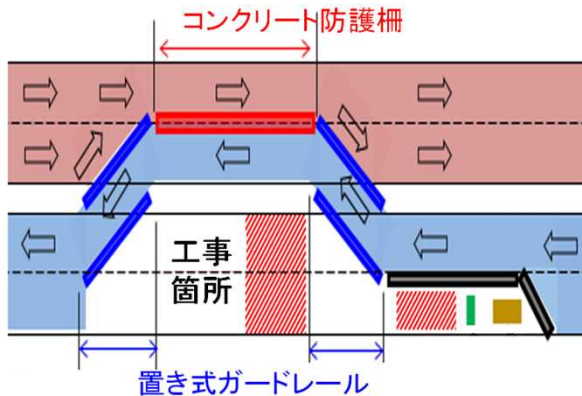
【図22 開通後経過年数と断面車線数】



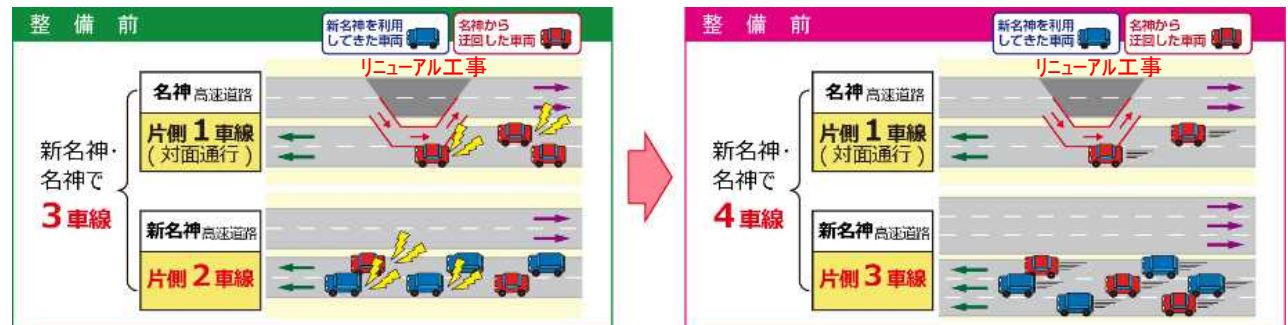
交通量：年平均日交通量(R4)対象区間  
 名神：栗東IC～草津JCT  
 新名神：信楽IC～大津JCT  
 出典：NEXCO調べ



【図21 規制状況のイメージ】



【図23 名神リニューアル工事実施期間における安定した迂回路の確保】





## 5. 費用便益分析の結果

種別	項目	事業全体	残事業
便益(B) (現在価値:R5)	走行時間短縮便益	38,626億円	2,411億円
	走行経費減少便益	7,320億円	150億円
	交通事故減少便益	1,035億円	59億円
	計	46,982億円	2,620億円

費用(C) (現在価値:R5)	事業費	10,100億円	929億円
	維持管理費	2,071億円	382億円
	更新費	0億円	0億円
	計	12,170億円	1,311億円



費用便益比(B/C)	3.9	2.0
経済的純現在価値(B-C)	34,811億円	1,309億円
経済的内部収益率(EIRR)	13.6%	10.8%

費用便益分析マニュアル(R4.2 国土交通省道路局 都市・地域整備局)に基づき算定

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) B/Cの算定に用いる事業費は、現在価値に換算した事業費であり、事業概要に記載している事業費とは異なる。

注4) 平成27年全国道路・街路交通情勢調査に基づく令和22年(2040年)の将来OD表により、B/Cを算出

注5) 費用(C)の残事業については、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(R5.9 国土交通省)」に基づき2車線構造継続の際に生じる安全対策費を控除している。



## 6. 関係する都道府県の意見

### ■滋賀県知事からの意見

近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)については、「対応方針(原案)」のとおり【事業継続】に異論はありません。

本道路の6車線化は物流の効率化による生産性向上に寄与するものであり、モノづくり県である本県としても大きな期待を寄せています。

沿線市と連携しながら最大限の協力を行うので、安全に十分配慮しながら一日も早い完成をお願いします。

### ■三重県知事からの意見

近畿自動車道名古屋神戸線(亀山西JCT~大津JCT)は、速達性や定時性の確保により、企業の生産性を向上させるとともに、地域活性化の推進に大きく寄与する重要な道路です。

三重県内では新名神高速道路や東海環状自動車道等の開通により、新たな企業立地や地域間交流が活発化しており、更なる生産性向上、地域活性化を実現するため、また、南海トラフ地震や広域的な雪害などの大規模災害時に県民生活の安全・安心を確保するためにも、亀山西JCTから大津JCT間の6車線化が必要不可欠であることから、残る工事の早期整備をお願いします。

# 7. 対応方針(原案)

## ■視点の整理

### ○ 事業の必要性等に関する視点

費用便益比(B/C)は、事業全体で3.9、残事業で2.0である。

対象区間の6車線化により、

- ・多量の物流を支える国土軸の一部として、走行の快適化及び物流の効率化を図ることで物流の生産性向上及び地域の活性化が期待される。
- ・リダンダンシー機能の強化に伴い、名神高速道路における災害や南海トラフ巨大地震による広域災害時の緊急輸送路として更なる迅速な対応が期待される。
- ・開通から50年以上を経過している名神高速道路リニューアル工事実施時の安定した迂回路として期待される。

⇒ 国土軸の一部として、物流の生産性向上、災害リスクへの対応、名神高速道路リニューアル工事実施時におけるネットワーク機能確保など、当該区間の必要性は高い。

### ○ 事業進捗の見込みの視点

- ・全面的に本線工事に着手しており、綿密な工事工程に基づき、引き続き事業を進めていく。

### ○ コスト削減や代替案立案等の可能性の視点

- ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

## ■対応方針(原案)

### 【事業継続】

- ・関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。