

個別事業の審議 事後評価 (案)

近畿自動車道 名古屋神戸線 四日市JCT～亀山西JCT



1.	路線概要	P49
2.	利用交通状況 断面交通量の推移・経路分担率	P50
3.	円滑なモビリティの確保 ①渋滞緩和・事故減少 / ②所要時間の短縮・時間信頼性の向上	P51～52
4.	物流の効率化支援	P53
5.	都市の再生 沿線地域への効果	P54
6.	国土・地域ネットワークの構築 東名阪道の代替機能	P55
7.	個性ある地域の形成 ①観光活性化 / ②高速・路線バスの利便性向上 / ③PA・SAにおける地域連携による活性化	P56～58
8.	安全・安心・快適な暮らしの確保 救急搬送の所要時間短縮	P59
9.	開通後の課題への取組み	P60～61
10.	今後の展望 6車線化の推進	P62
11.	費用対効果分析方法・分析結果	P63～64
12.	評価結果及び対応方針（案）	P65

1. 路線概要

- 道路名（路線名）：新名神高速道路（近畿自動車道 名古屋神戸線）
- 区 間：三重県四日市市伊坂町～三重県亀山市安坂山町
- 延 長：約27.3 km
- 規 格：第1種第2級 設計速度100 km/h（四日市JCT～新四日市JCT）
第1種第1級 設計速度120 km/h（新四日市JCT～亀山西JCT）
【暫定施工時：第1種第2級 設計速度100 km/h】
- 車線数：暫定4車線（完成6車線）



■ 事業の経緯

1989年	2月27日	基本計画決定
1994年	7月8日	都市計画決定（菰野IC～亀山西JCT）
1996年	12月27日	整備計画決定（四日市JCT～菰野IC）
1998年	12月25日	整備計画決定（菰野IC～亀山西JCT）
2006年	3月31日	事業許可・機構協定締結
2016年	8月11日	四日市JCT～新四日市JCT (暫定4車線) 開通
2019年	3月17日	新四日市JCT～亀山西JCT (暫定4車線) 開通

※赤字：今回評価対象区間

2. 利用交通状況

断面交通量の推移・経路分担率

- 新名神と東名阪道の断面交通量は、開通前と比較して約4千台/日増加しています。
- 東名阪道の断面交通量は、新名神開通前と比較して約40千台/日減少しており、新名神と交通量が分担されています。
- 亀山西JCT以西から四日市JCT以東を利用する経路分担率は新名神経由が97%となっています。

○交通量の推移



新名神・東名阪道の断面計交通量
 開通前（2018年）：約 98千台/日
 開通後（2022年）：約102千台/日
 →約4千台/日増加

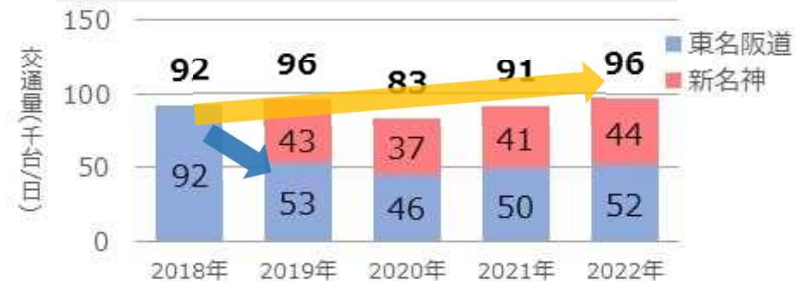
新名神：新四日市JCT～菰野IC
 東名阪道：四日市東IC～四日市IC



新名神：菰野IC～鈴鹿PASIC
 東名阪道：四日市IC～鈴鹿IC

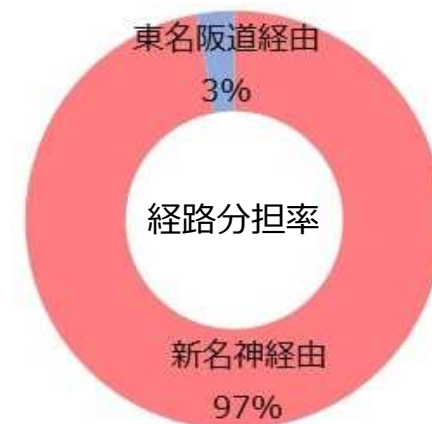


新名神：鈴鹿PASIC～亀山西JCT
 東名阪道：鈴鹿IC～亀山JCT



○経路分担率

（亀山西JCT以西～四日市JCT以東）



3. 円滑なモビリティの確保

① 渋滞緩和・事故減少

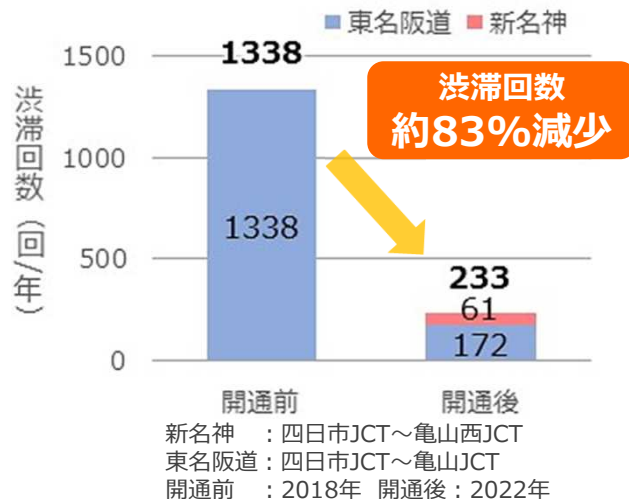
- 新名神の開通により、東名阪道の交通集中による渋滞回数は約87%減少し、新名神を含めた渋滞回数も約83%減少しています。また渋滞回数の減少などにより走行台キロあたりの事故件数も約52%減少しています。
- 近隣の大規模集客イベントであるF1日本グランプリ開催日には東名阪道で長時間に及ぶ渋滞が発生していましたが、新名神開通後には渋滞長・渋滞時間ともに減少しています。

○ 渋滞状況の変化(東名阪道)

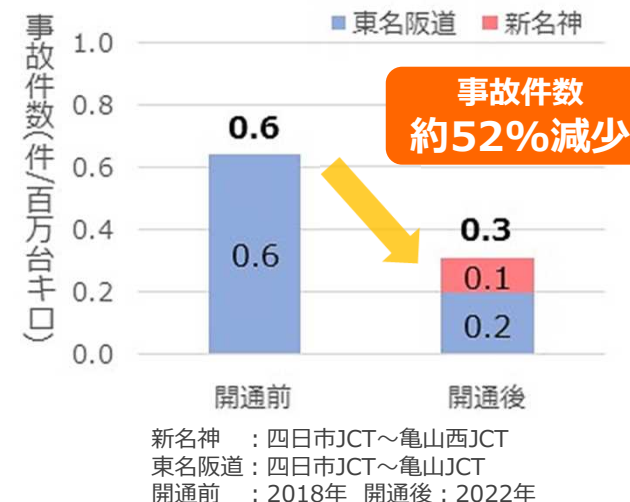


写真提供：中日本高速道路(株)

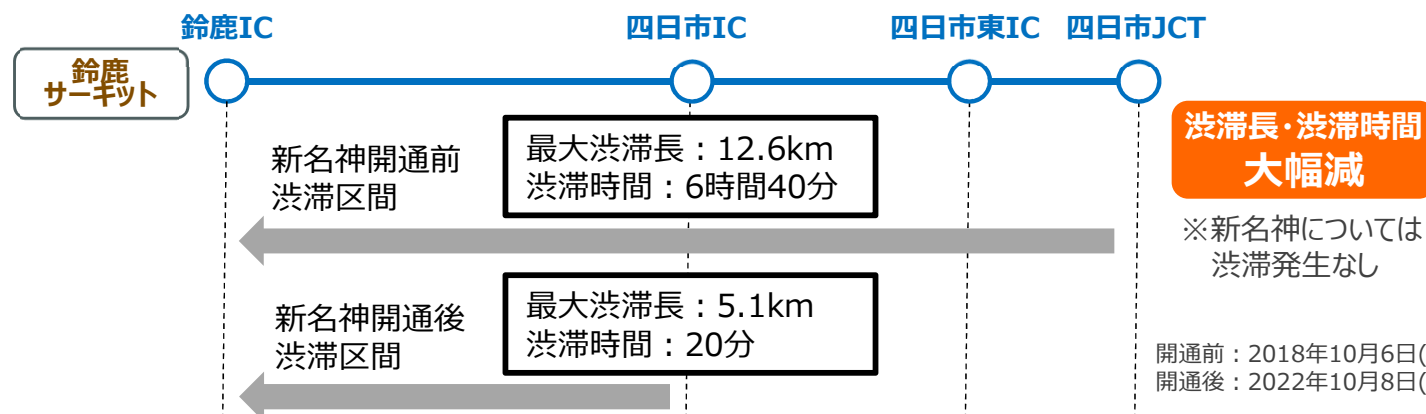
○ 交通集中による渋滞回数の変化



○ 走行台キロあたりの事故件数の変化



○ F1日本グランプリ開催日の渋滞状況の変化(東名阪道)



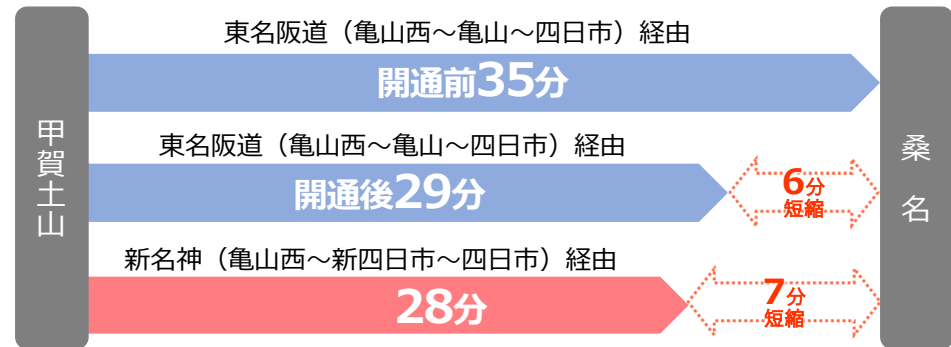
3. 円滑なモビリティの確保

② 所要時間の短縮・時間信頼性の向上

- 甲賀土山IC～桑名IC間では、新名神を利用することにより所要時間が7分短縮しています。また東名阪道を利用する経路についても渋滞緩和により所要時間が6分短縮しています。
- 東名阪道を利用する三重県庁～愛知県庁間の移動では、所要時間のばらつきが25分から8分まで小さくなることで、時間が安定し時間信頼性が向上しています。

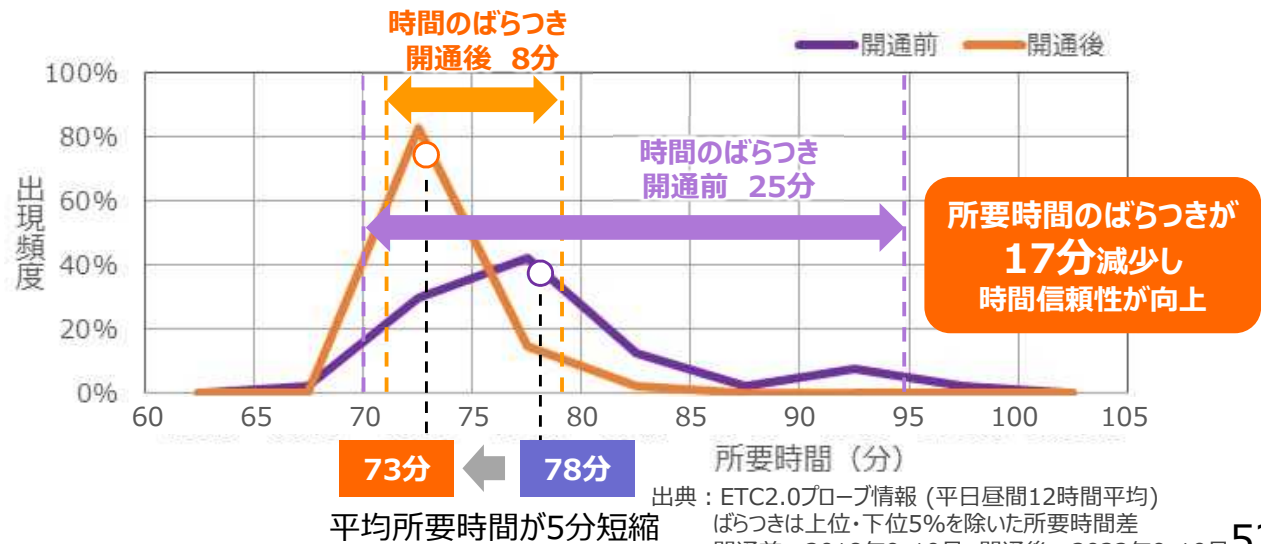


○ 所要時間の変化(甲賀土山IC～桑名IC)



出典：ETC2.0プローブ情報(平日・昼間12時間平均)
開通前：2018年9・10月 開通後：2022年9・10月

○ 時間信頼性の変化(三重県庁⇒愛知県庁)



4. 物流の効率化支援 工場立地の推進

- 新名神沿線地域では、交通利便性の良さを活かし、工業団地・工業用地の整備が進められています。菰野町では、菰野ICに隣接した地域が工業専用地域として整備されています。鈴鹿市では、鈴鹿PAスマートIC周辺においてスマートIC利活用エリアを設定し鈴鹿橋工業団地が整備されています。
- 四日市JCT以東と亀山西JCT以西間の移動が円滑になったことから、大型車交通が新名神に転換しています。

○工業団地などの整備状況

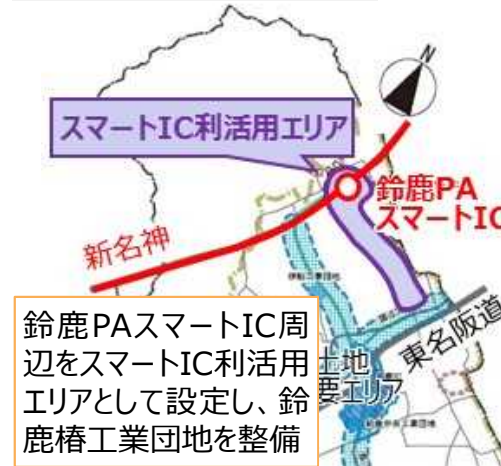


出典：菰野町 用途地域の変更（菰野町決定）計画図

菰野IC周辺土地区画整理事業



鈴鹿橋工業団地の整備



出典：鈴鹿市「鈴鹿市都市マスタープラン全体構想」（平成28年4月改定）

鈴鹿橋工業団地現地写真

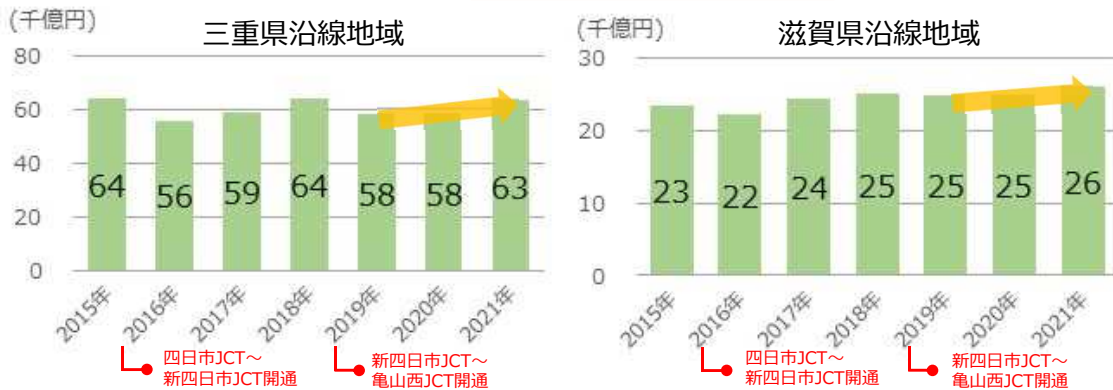


出典：鈴鹿市企業立地ポータルサイト

新名神開通に伴う輸送安定化をPRしながら、物流企業・製造業などの企業誘致を展開（2023年3月で造成工事が完了）

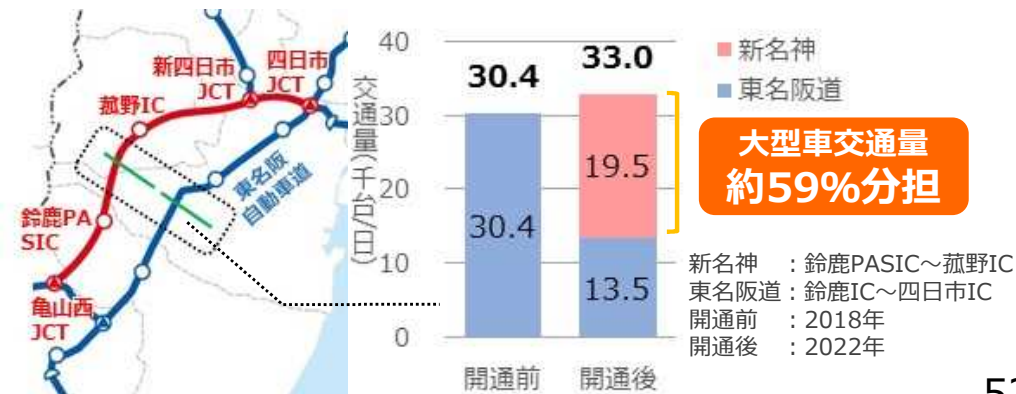
○製造品出荷額等の推移

沿線地域で開通後微増



出典：経済産業省・工業統計調査、H24・H28・R3経済センサス-活動調査、R4経済構造実態調査

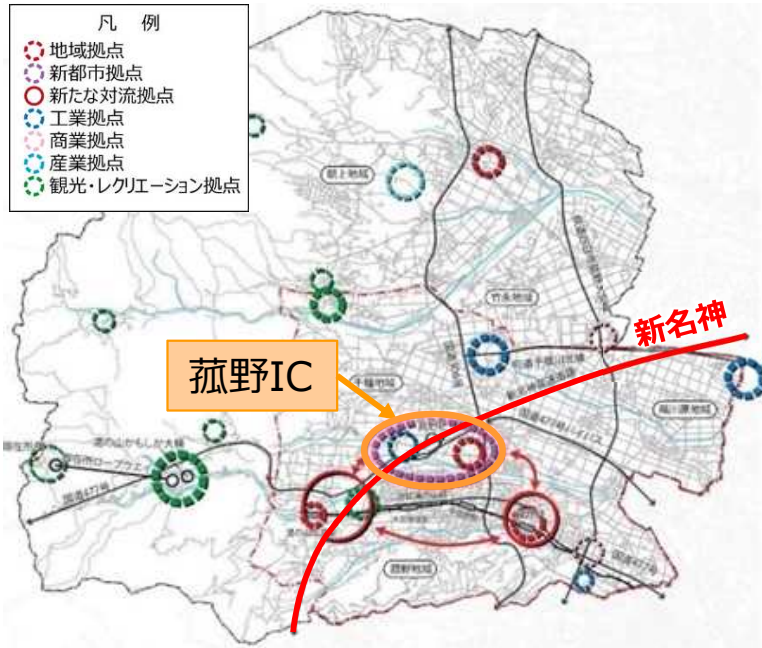
○大型車の断面分担率の変化



5. 都市の再生 沿線地域への効果

- 沿線の菰野町では、菰野IC周辺をまちづくりの新都市拠点として位置付けた都市マスタープランが策定されています。
- 対象区間沿線地域や、新名神で接続されている滋賀県沿線地域では公示地価は上昇、地方税収入は増加傾向となっています。

○まちづくりの拠点機能

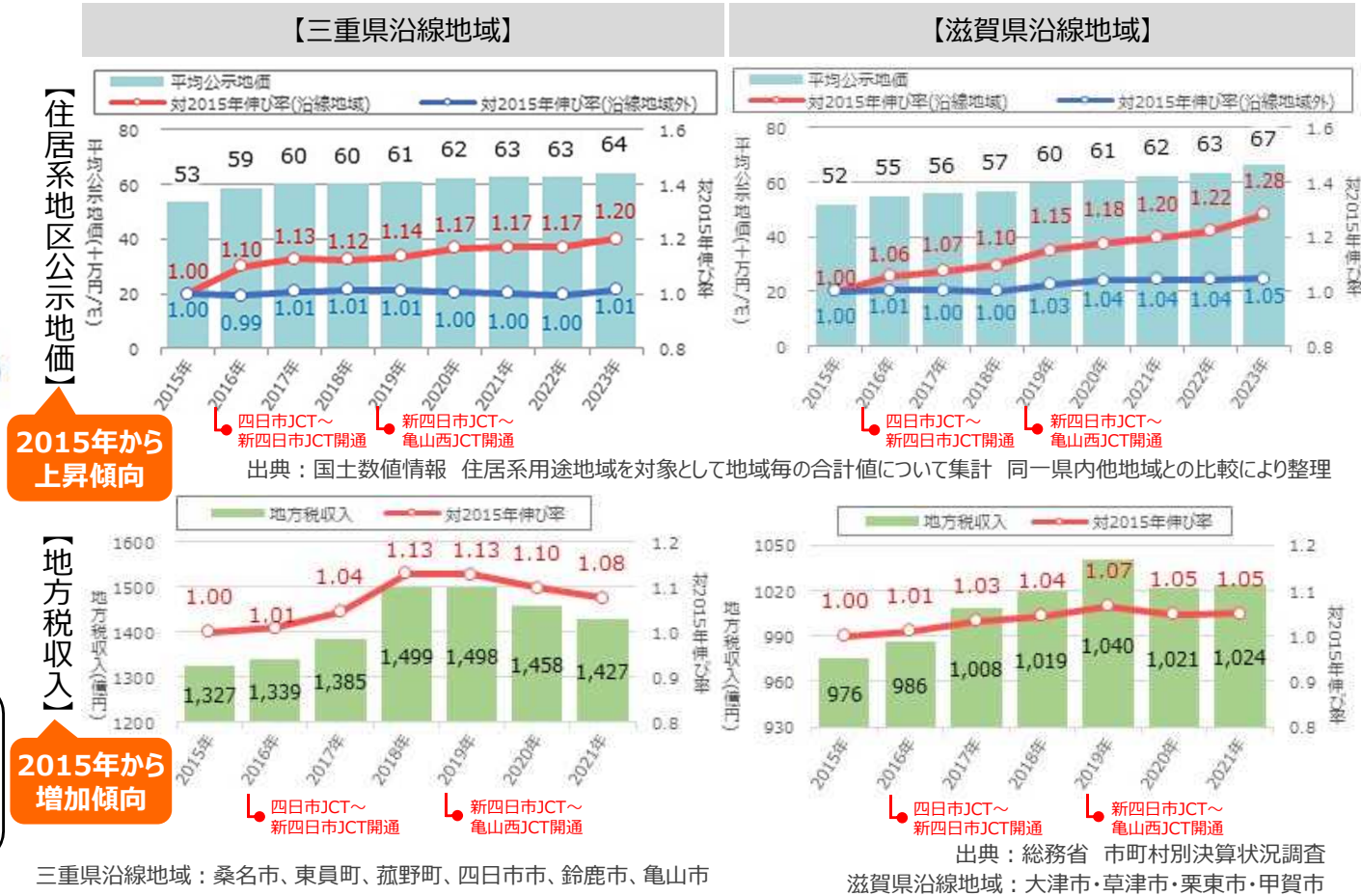


まちづくりの目標

- [1] 菰野ICの周辺地域を新都市拠点とした多極ネットワーク型のまちづくり
- [2] 健やかな子育て環境を創出し、暮らしやすさを実感できるまちづくり
- [3] 自然環境に恵まれた、菰野の田園文化を活かしたまちづくり
- [4] 産業の活性化と活発な観光交流を育む活力あるまちづくり
- [5] 人も企業も安心して生活・操業できる安全・安心なまちづくり

出典：菰野町都市マスタープラン（2020年3月策定）

○公示地価・地方税収入の推移



周辺自治体の声

新名神が開通し、菰野ICが出来たことで、菰野IC周辺において土地区画整理事業が行われています。菰野町の新しい玄関口として、工業、商業、住宅街として開発される計画となっており、産業の活性化や住環境の向上などが見込まれています。

6. 国土・地域ネットワークの構築

東名阪道の代替機能

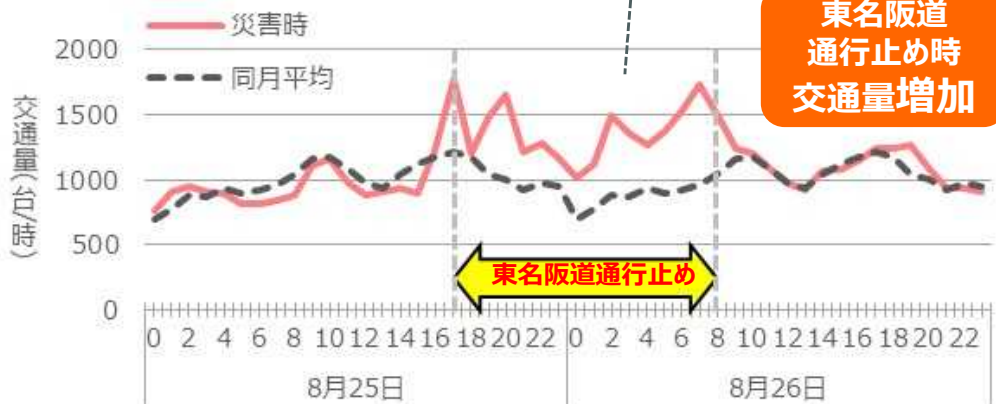
- 災害発生による東名阪道の通行止め時には並行する新名神の交通量が増加しており、代替経路として機能しています。
- 東名阪道の集中工事時には、新名神を推奨迂回ルートとして広報しており、亀山JCT以西～四日市JCT以东の経路分担率は工事規制日には通常日と比較して約16%程度経路分担率が高くなっています。
- 周辺自治体からもダブルネットワーク化による企業誘致への好影響に関する意見が挙げられています。

○土砂災害による通行止め発生時の交通状況

- ・2022年8月25日、四日市市では大雨・洪水警報が発令され土砂災害警戒情報が発表
- ・同日、東名阪道 四日市IC～鈴鹿ICにおいて土砂災害が発生し通行止

【土砂災害発生時】

【応急復旧後】



同月平均はお盆期間(8月15日～19日)を除く平日について集計

○東名阪道集中工事時の推奨迂回ルート



○東名阪道集中工事時の経路分担率(亀山JCT以西～四日市JCT以东)



周辺自治体の声

事故などによる通行止めの際にも、新名神と東名阪道のダブルネットワークにより物流などが確保できるようになりました。大手企業はBCPを重視する傾向にあり、新名神の開通は企業誘致の際にも好材料になっています。



7. 個性ある地域の形成

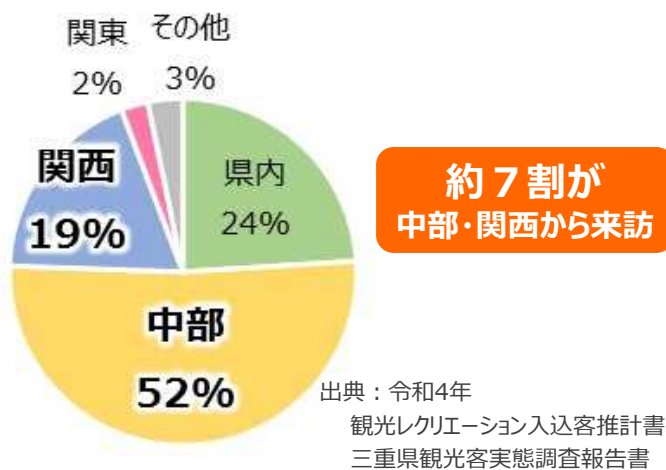
① 観光活性化

- 北勢地域については、2018年から2019年にかけて観光入込客数が増加しています。北勢地域への観光入込客は約7割が中部・関西からの来訪、約9割が自家用車での来訪となっております。新名神の整備が観光活性化に寄与しています。
- 周辺観光地についても、新名神開通に伴いアクセスが向上し、新名神を経由する利用者が増加しています。

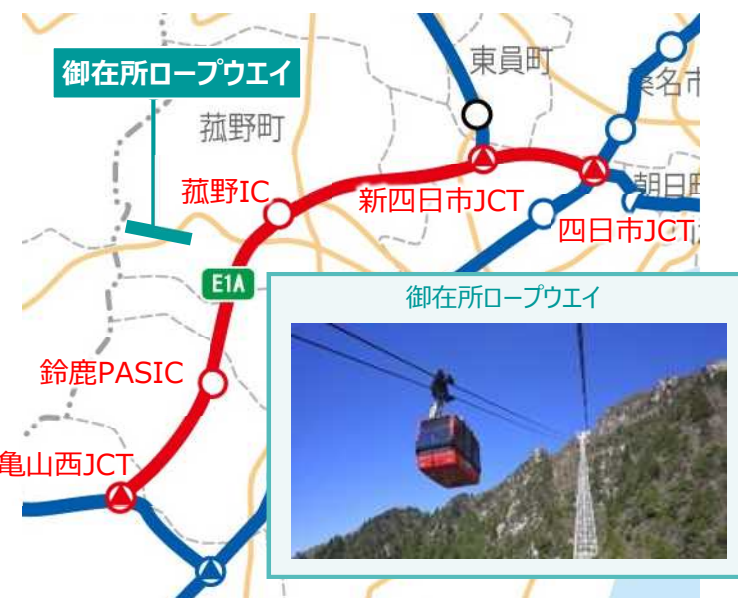
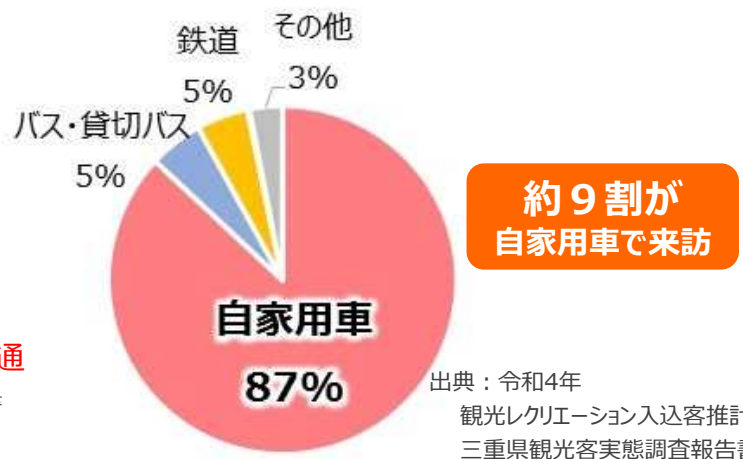
○ 観光入込客数の推移(北勢地域)



○ 観光入込客の出発地(北勢地域)



○ 観光入込客の来訪時交通手段(北勢地域)



御在所ロープウェイの声

ふもとに菰野ICが出来た事により、愛知県、関西圏からのアクセスが非常に良くなりました。菰野ICより10分と利便性がよく、新名神高速道路経由のお客様が増えました。

7. 個性ある地域の形成

② 高速・路線バスの利便性向上

- 高速バスの運行経路上の甲賀土山SA～湾岸長島PAでは、新名神利用時の所要時間が6分短縮しており、東名阪道利用時の所要時間も4分短縮しています。また渋滞緩和により定時性も向上しており安定的な運行に寄与しています。
- 新名神を利用する高速バス路線が開設されるなど、高速バス路線の運行本数も増加しています。また東名阪道からの経路転換により渋滞に伴う遅延率の低下や、バスツアーでの滞在時間の増加といった効果も現れています。

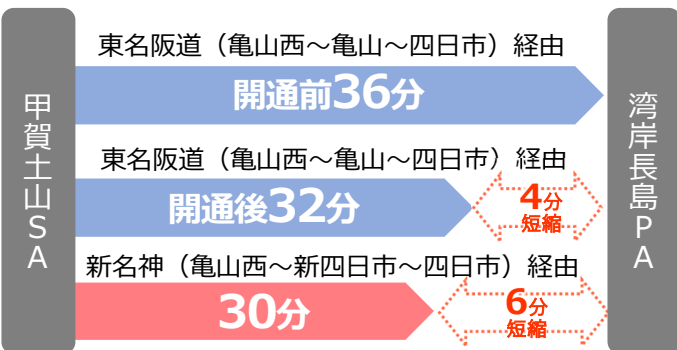


○ 高速バス運行本数の推移
(亀山西JCT～四日市JCT経由)



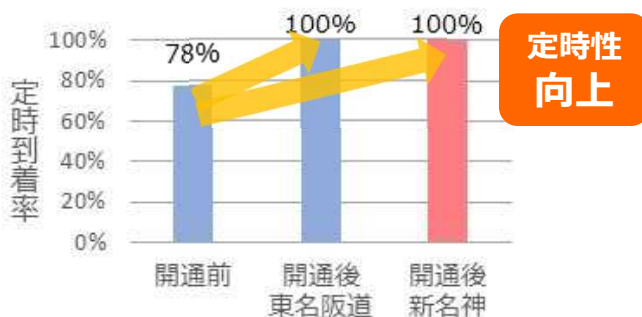
新四日市JCT～亀山西JCT開通 出典：バス事業者1社へのヒアリング結果

○ 所要時間の変化
(甲賀土山SA～湾岸長島PA)



出典：ETC2.0プローブ情報 (平日・昼間12時間平均)
開通前：2018年9・10月 開通後：2022年9・10月

○ 定時性の変化
(甲賀土山SA～湾岸長島PA)



出典：ETC2.0プローブ情報 (平日・昼間12時間平均)
定時：各経路所要時間の中央値+10%まで
開通前：2018年9・10月 開通後：2022年9・10月
※定時以下の所要時間で通行可能な日数の割合について集計

バス事業者の声

2022年に新名神を利用する高速バス路線の本数を大幅に増加しました。他にも新名神開通により土日祝日における遅延率の低下や、バスツアーでの滞在時間の増加といった効果が現れています。

7. 個性ある地域の形成

③PA・SAにおける地域連携による活性化

- 鈴鹿PA (PIT SUZUKA) で運用されている地域連携スペースでは、運用開始以来、地元鈴鹿の文化・伝統産業として、『鈴鹿墨』、『伊勢型紙』、『モータースポーツ』が紹介されており、地域の魅力発信が行われています。
- 鈴鹿PA (PIT SUZUKA) では、地域の自治体や店舗と連携したイベントも開催されており多数の方が来場しています。

鈴鹿PA (PIT SUZUKA)



○地域と連携したイベント開催(鈴鹿PA)



○地域連携スペース



来場者約4.8千人/日

来場者約5.8千人/日

出典：中日本エクス(株)資料
イベント開催日と同月の平均入館者数の比較により、イベント開催による来場者の増加数を試算

周辺自治体の声

鈴鹿パーキングエリア周辺は小売店舗や飲食店が少ないエリアであるため、鈴鹿パーキングエリアの店舗は、地域の高齢者の憩いの場になっています。

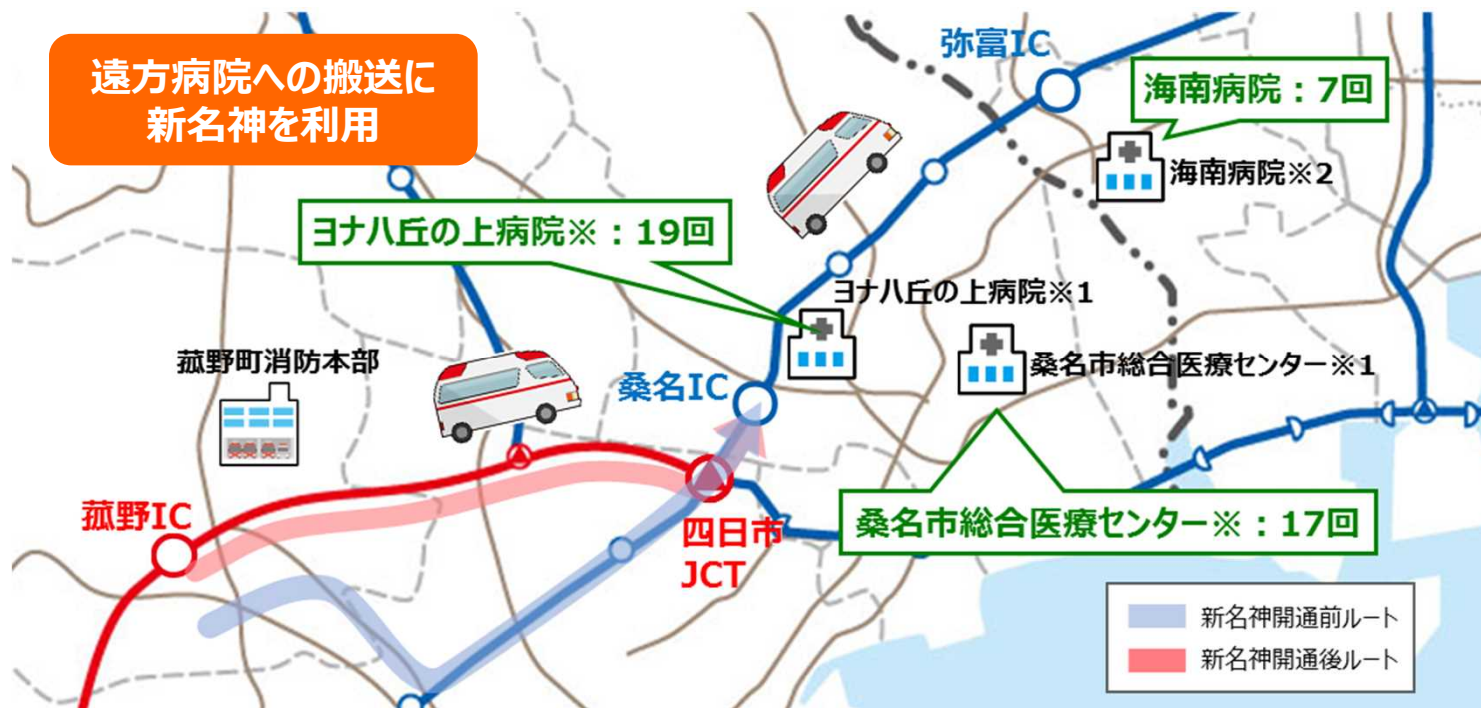


8. 安全・安心・快適な暮らしの確保

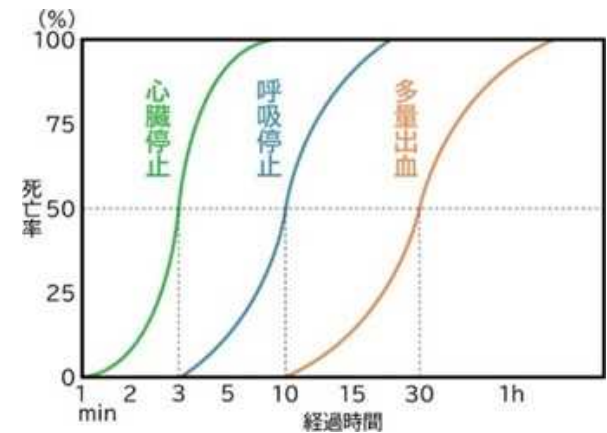
救急搬送の所要時間短縮

■ 菰野町消防本部では、遠方の病院への搬送時に新名神を利用しており、開通前と比較して搬送時間が11分短縮されています。第二次医療機関などへの早期搬送は救命率向上に重要であり、地域の安全・安心向上に寄与しています。

○新名神を利用した救急搬送状況

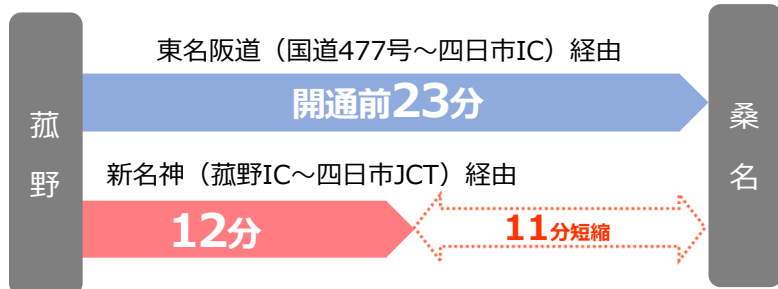


○カーラーの救命曲線



出典：国土交通省資料

○搬送時所要時間の変化 (菰野IC～桑名IC)



出典：菰野町消防本部ヒアリング結果、2019年1月～2023年7月までの搬送回数について集計

※1：第二次救急医療機関

※2：第三次救急医療機関

菰野町消防本部の声

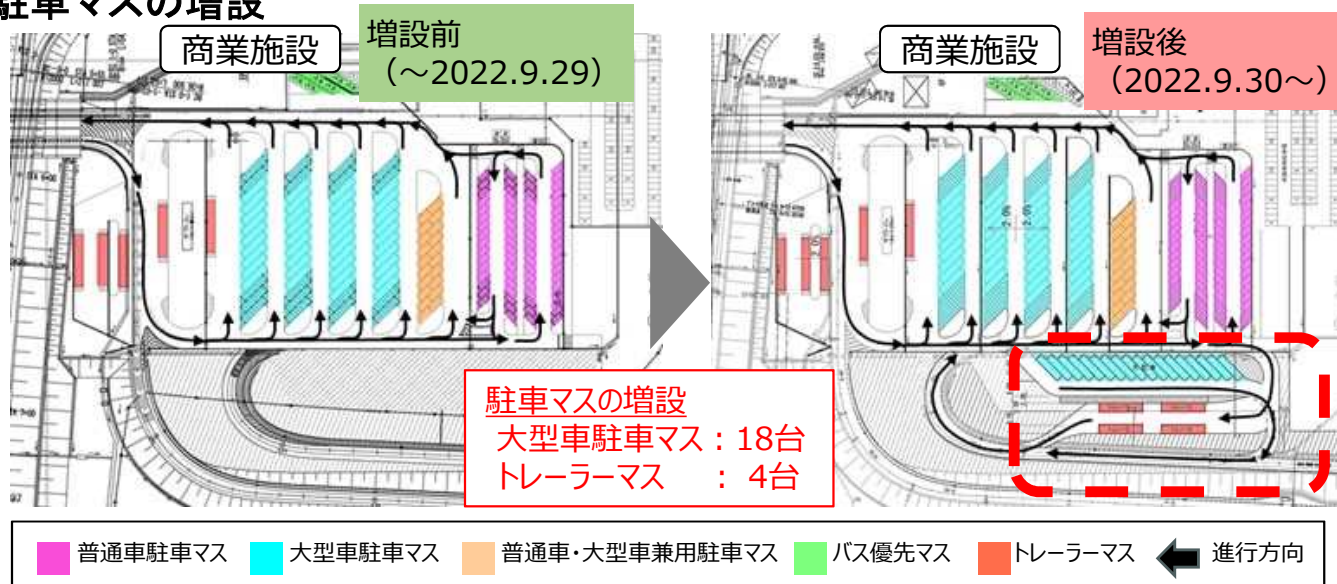
主に遠方病院への搬送の際に新名神を利用しています。新名神の開通により搬送ルートが変化し、搬送時間が短縮されました。



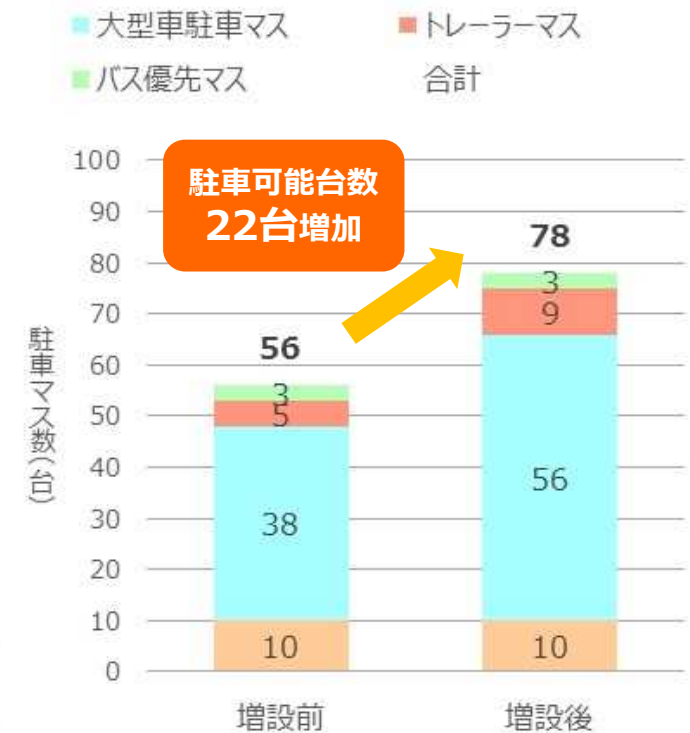
9. 開通後の課題への取り組み

- 鈴鹿PA上りにおいては、駐車エリアの混雑が顕在化しており、16時～6時にかけて大型車マスが混雑するなど、深夜帯を中心に大型車の駐車マスが不足する状況でした。
- 既存スペースを有効活用した大型車マス・トレーラーマスの増設を進めることで、大型車の混雑緩和に取り組んでいます。

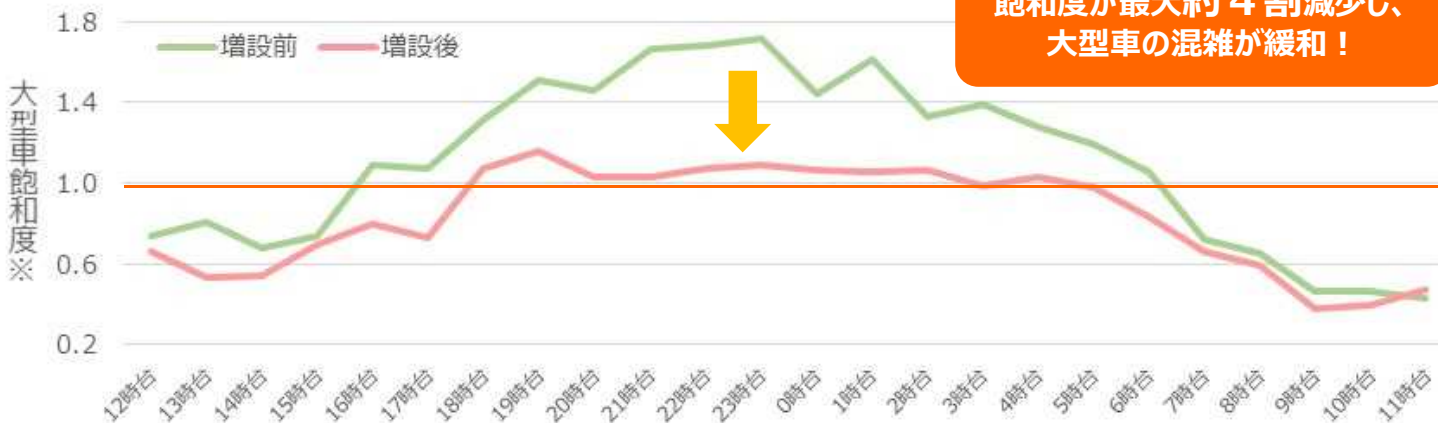
○ 駐車マスの増設



○ 大型車用駐車マス数の増加



○ 増設前後の鈴鹿PA上りの大型車マス混雑状況



出典：休憩施設利用実態調査
増設前 (2020年8月5日調査)
増設後 (2022年10月20日調査)

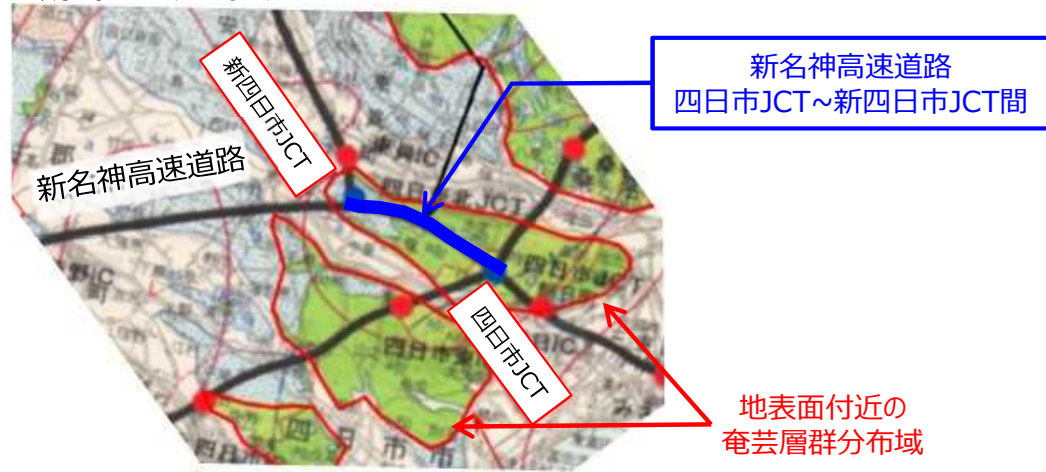
※飽和度：駐車マス数に対する駐車台数の比率

9. 開通後の課題への取り組み

- 2019年9月14日、大雨により四日市JCT~新四日市JCT間において、複数箇所で見土のり面の崩落が発生しました。外部有識者によるのり面防災対策検討会の調査によって、当該地区に広く分布する「奄芸層群」が、風化により強度低下を起こしており、大雨により切土のり面の崩落に繋がったものとされています。
- 被災箇所については復旧及び補強対策が完了していますが、これと類似したのり面が新名神沿いに分布していることから、東西軸を支える重要路線の防災機能強化を図るために、現在切土のり面の補強対策を順次実施しています。

○2019年9月14日 下り線1.5kp 被災状況

○奄芸層群の分布域



○被災箇所の復旧・補強状況



10. 今後の展望

6車線化の推進

- 亀山西JCT～大津JCT（仮）では6車線化事業が進められていますが、四日市JCT～亀山西JCT間は現在も暫定4車線となっています。
- 四日市JCT～亀山西JCT間の開通により渋滞回数は減少したものの、GW期間などにおいては渋滞が発生しています。
- 周辺自治体から、物流の効率化・生産性向上などを期待した6車線化を要望する声が挙げられています。

○6車線化の状況(新名神・伊勢湾岸)



○GW期間の渋滞回数



※亀山西JCT～四日市JCT間に関連する渋滞について図示

周辺自治体の声

平常時・災害時を問わず安定的な人流・物流を支える強靱なネットワークを構築し、物流の効率化・生産性向上を図るためにも、四日市JCT～亀山西JCT間6車線化の早期実現を期待しています。早期事業化に向け、国家予算要望や各種同盟会活動などにより国などに働きかけを行っています。



1 1 . 費用対効果分析方法・分析結果

- 近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～亀山西JCT）の整備の有・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
 - 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
 - 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
- ・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 ③ 更新費

算出条件		今 回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(2022年2月 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	2023年度
	供用開始年度	2018年度
交通流の推計時点		2040年度
推計の基準となる交通基礎データ		2015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、地域ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績をベースに算定

1 1 . 費用対効果分析方法・分析結果

■全体事業

便益 (B)	走行時間	走行経費	交通事故	総便益	費用便益比 (B / C)	経済的内部 収益率 (EIRR)
	短縮便益	減少便益	減少便益			
	9,832億円	1,601億円	168億円			
費用 (C)	事業費	維持管理費	更新費	総費用	2.5	16.9%
	4,355億円	248億円	100億円			

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：2023年度

12. 評価結果及び対応方針（案）

（1）評価結果

①対象区間 近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～亀山西JCT）の全線開通により

- ・並行する東名阪自動車道の渋滞が約9割減少、対象区間を含めた渋滞回数・渋滞量や事故件数も大幅に減少
- ・渋滞緩和により所要時間が短縮するとともに、時間信頼性が向上
- ・沿線で工業団地・工業用地整備が進むとともに、大型車交通が対象区間に転換
- ・沿線地域や対象区間で接続する地域の公示地価上昇、地方税収入増加にも貢献
- ・東名阪道とのダブルネットワーク効果を発揮し、事故通行止めや工事規制時の物流確保に貢献するとともに、企業誘致にも好影響
- ・三重県北勢地域における観光入込客数が増加、対象区間の整備が観光活性化に貢献
- ・渋滞緩和により高速路線バスの定時性が向上（遅延率低下）や運行本数増加、バスツアーでの滞在時間増加にも貢献
- ・救急搬送の所要時間短縮により、地域の安全・安心向上に寄与

②近畿自動車道名古屋神戸線（四日市JCT～亀山西JCT）の費用便益比は2.5と試算され、1.0以上を確保

（2）対応方針（案）

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。