

## 再評価結果（令和8年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：渡邊良一

|     |                               |      |         |      |                      |
|-----|-------------------------------|------|---------|------|----------------------|
| 事業名 | 近畿自動車道名古屋神戸線<br>亀山西JCT～大津JCT  | 事業区分 | 高速自動車国道 | 事業主体 | 中日本高速道路株<br>西日本高速道路株 |
| 起終点 | 自）三重県亀山市安坂山町<br>至）滋賀県大津市上田上牧町 |      |         | 延長   | 41km                 |

### 事業概要

「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。

本事業は、このうち亀山西JCTから大津JCT間41kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。

|          |        |   |           |           |
|----------|--------|---|-----------|-----------|
| 平成5年度事業化 | 都市計画決定 | — | 平成8年度用地着手 | 平成8年度工事着手 |
|----------|--------|---|-----------|-----------|

|       |          |                      |      |       |      |
|-------|----------|----------------------|------|-------|------|
| 全体事業費 | 約6,593億円 | 事業進捗率<br>(令和7年3月末時点) | 約74% | 供用済延長 | 41km |
|-------|----------|----------------------|------|-------|------|

|       |         |   |            |
|-------|---------|---|------------|
| 計画交通量 | 約51,700 | ～ | 約60,600台／日 |
|-------|---------|---|------------|

|                         |  |                         |  |   |  |
|-------------------------|--|-------------------------|--|---|--|
| 費用<br>対<br>効<br>率<br>分析 | B/C<br>(事業全体)<br>4.3<br>参考<br>5.0<br>[2%]<br>参考<br>5.4<br>[1%] | EIRR<br>(事業全体)<br>15.0% | 総費用<br>(残事業)/(事業全体)<br>1,928/14,867億円                    | 総便益<br>(残事業)/(事業全体)<br>2,723/63,622億円   | 基準年<br>令和7年  |
|                         |  |                         | 事業費: 1,518/12,221億円<br>維持管理費: 409/2,646億円<br>更新費: 0/ 0億円 | 走行時間短縮便益: 2,525,/52,597億円<br>走行経費減少便益: 138/9,639億円<br>交通事故減少便益: 60/1,385億円        |  |
| 果<br>分析                 | (残事業)<br>1.4<br>参考<br>2.0<br>[2%]<br>参考<br>2.4<br>[1%]         | (残事業)<br>6.2%           | 感<br>度<br>分<br>析   | (事業全体)<br>交通量 B/C=3.9～4.7(±10%)<br>事業費 B/C=4.0～4.7(±10%)<br>事業期間 B/C=3.6～3.6(±1年) | (残事業)<br>交通量 B/C=1.3～1.6(±10%)<br>事業費 B/C=1.3～1.5(±10%)<br>事業期間 B/C=1.4～1.4(±1年) |
|                         |  |                         |  |   |  |

### 事業の効果等

- ・国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する)
- ・災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)
- ・災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する)

他14項目に該当

### 関係する地方公共団体等の意見

#### <三重県>

対応方針（原案）のとおり、事業の継続について異存ありません。

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性化しており、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。

#### <滋賀県>

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。

当該区間の6車線化は、物流の効率化による生産性の向上や、安定した交通機能の確保に資するものであり、モノづくり県である当県としても大いに期待しているところです。

安全対策に十分配慮のうえ、早期開通をお願いします。

### 事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・当該区間は、平成20年2月に暫定4車線として開通。
- ・同路線の城陽～八幡間が平成29年4月に暫定4車線として、高槻第一JCT～神戸JCT間が平成30年3月に暫定4車線として開通。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・6車線の用地取得が完了し、暫定4車線にて供用中。残る2車線について本線工事を進める。
- ・片側3車線が完成した区間より、順次供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・暫定4車線にて供用中であり、残る2車線について本線工事の進捗を図る

施設の構造や工法の変更等

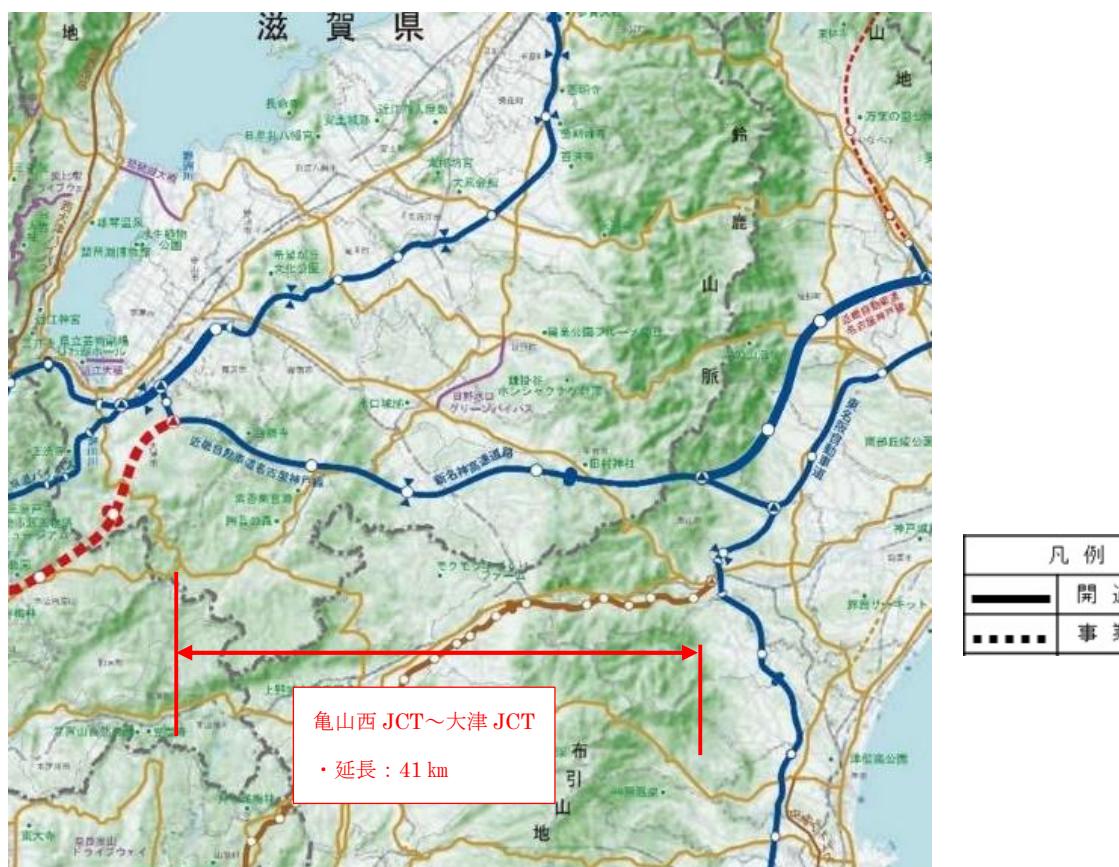
- ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。([ ]内は社会的割引率の値)