

# 事業再評価(原案)

近畿自動車道 名古屋神戸線

かめやまにし おおつ  
(亀山西JCT～大津JCT)

(6車線化事業)

# 目 次

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

# 1. 事業概要①

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	三重県亀山市～滋賀県大津市 みえけんかめやまし しがけんおおつし
延長	41km
規格	第1種1級
設計速度	120km/h
車線数	6車線(片側3車線)
全体事業費	6,593億円
計画交通量	51,700台～60,600台

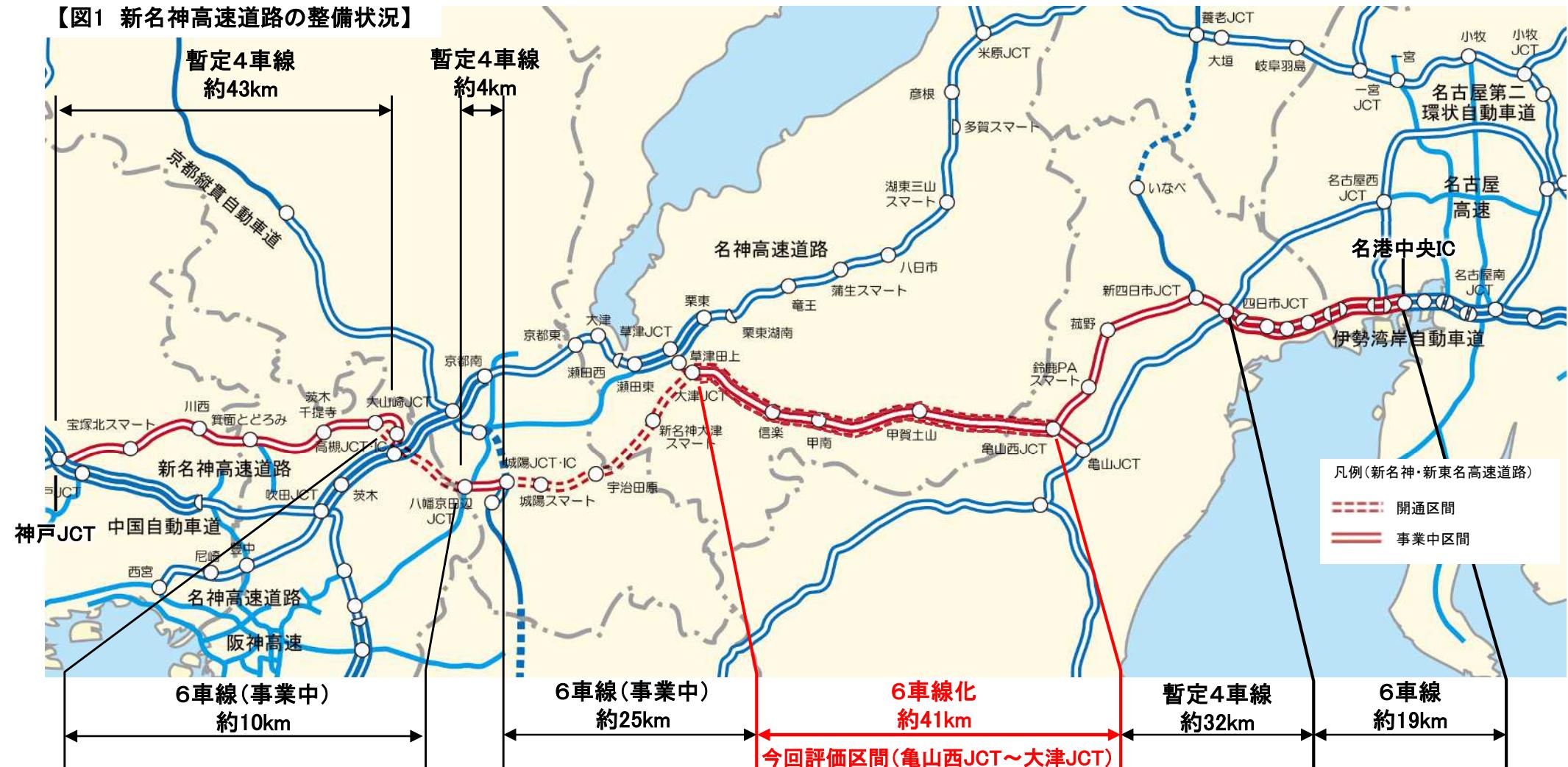
事業評価単位	近畿自動車道 名古屋神戸線
	亀山西JCT～大津JCT
協定区間	亀山西JCT～大津JCT L=41.0km
整備計画(暫定施工)	平成 3年12月
施行命令(暫定施工)	平成 5年11月
事業許可(暫定施工)	平成18年 3月
工事完成(暫定)	平成20年2月23日 開通
事業許可(6車線化)	平成31年3月



# 【参考】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。

【図1 新名神高速道路の整備状況】



## 2.事業の経緯及び進捗状況①

2008年(平成20年) 2月23日:亀山西JCT～大津JCT 4車線開通

2019年(平成31年) 3月29日:亀山西JCT～大津JCT 6車線化事業許可

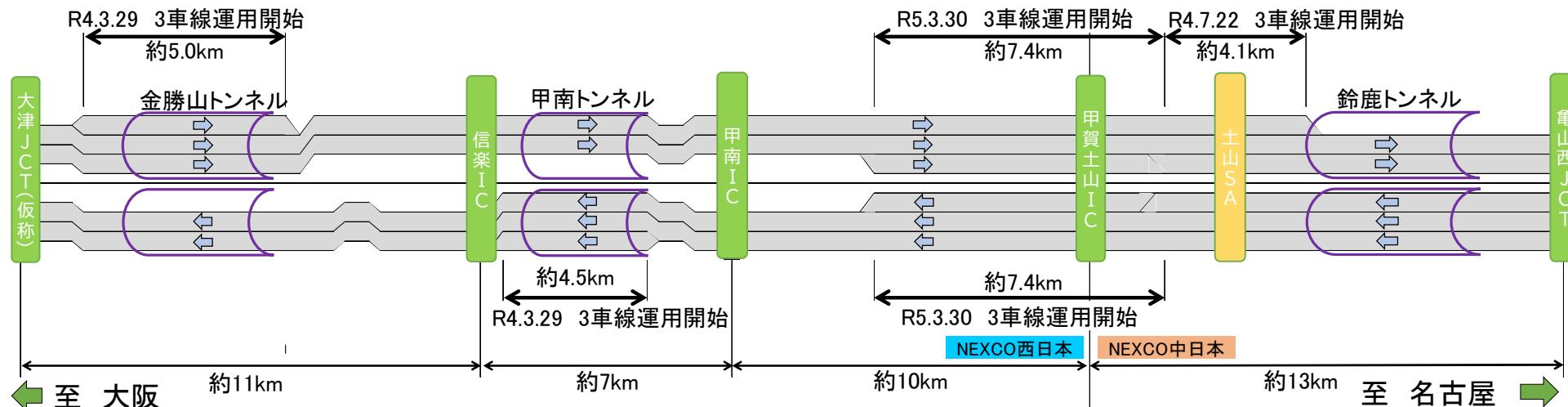
2022年(令和 4年) 3月29日:一部完成(甲南IC～大津JCT 上り線約5.0km、下り線約4.5km)

2022年(令和 4年) 7月22日:一部完成(亀山西JCT～甲賀土山IC 上り線約4.1km)

2023年(令和 5年) 3月30日:一部完成(亀山西JCT～甲南IC 上り線約7.4km、下り線約7.4km)

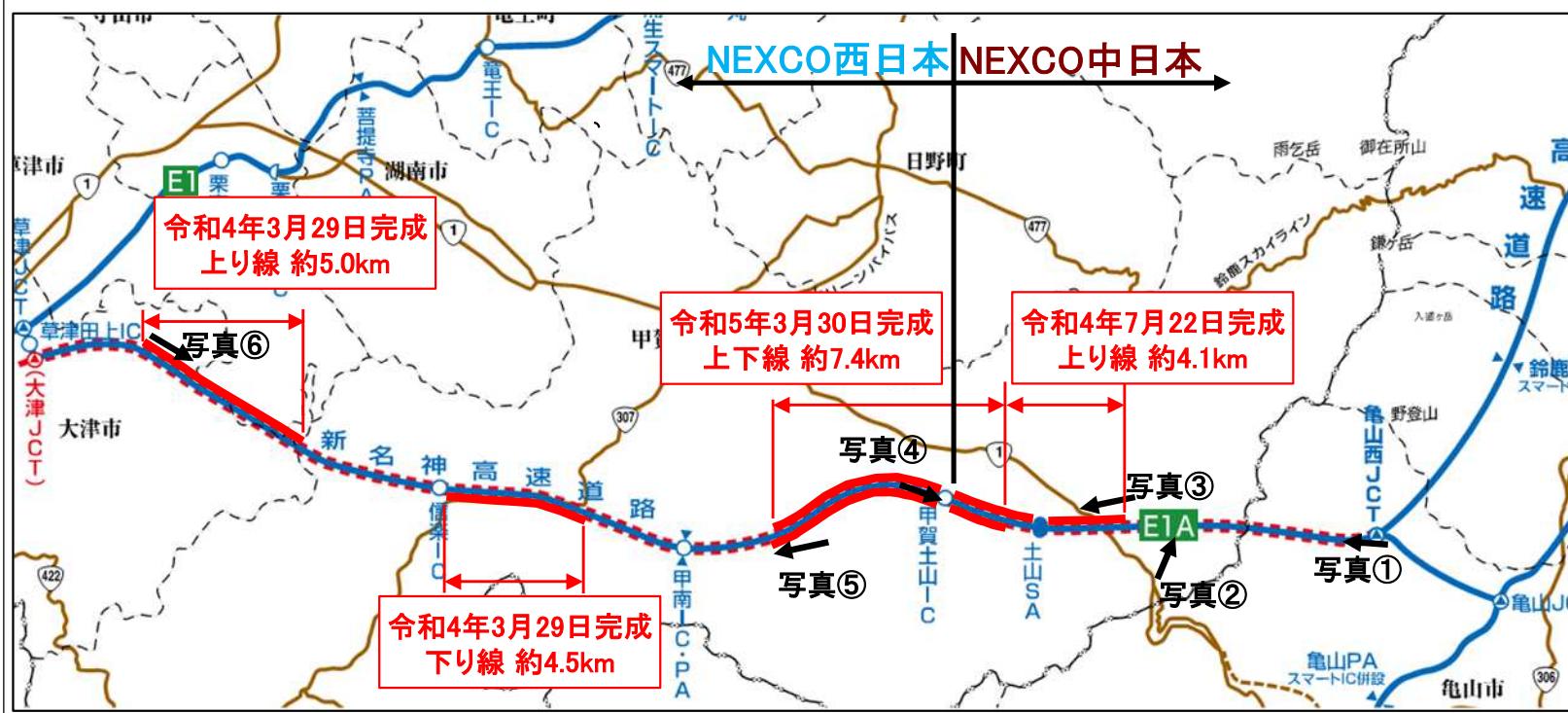
2023年(令和 5年) 12月15日: 新名神高速道路 亀山西JCT～大津JCT間 事業再評価

2025年(令和 7年) 1月14日: 新名神高速道路 亀山西JCT～大津JCT間 事業再評価



## 2. 事業の経緯及び進捗状況②

- 全面的に本線工事に着手しており、銳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.事業費の見直し

	現事業費	変更事業費	増減額	増減率	備考
全体事業費	約6,368億円	約6,593億円	+225億円	+3.5%	
うち6車線化事業費	約2,026億円	約2,251億円	+225億円	+11.1%	

項目	事業費増減要因	増減額
①池田高架橋における地盤改良工の追加及び道路橋示方書の改正を踏まえた変更	太田池内への支保工の設置にあたり地質調査を行った結果、地耐力の不足が判明したため、地盤改良工を追加するもの。 道路橋示方書の改正を踏まえた、コンクリート乾燥収縮の影響評価の結果、既設横桁部へのPC鋼材の配置が必要となったことから、既設横桁の撤去、PC鋼材の配置、横桁の再構築を行うもの。	+125.0億円
②切土部の硬岩掘削工法の変更	切土部について、硬岩部は大型ブレーカーによる碎岩を計画していたが、亀裂の少ない岩盤が出現し、大型ブレーカーでの碎岩が困難であったため、碎岩方法の変更を行ったもの。	+43.6億円
③既設補強盛土部ののり面保護工法の変更	拡幅に伴う既設補強盛土部の掘削について、大型コンクリートブロック積によるのり面保護を計画していたが、調査ボーリングの結果、施工時に円弧すべりが発生することが判明したため、切土補強工によるのり面保護工に変更したもの。	+8.9億円
④物価上昇等による増	物価上昇による人件費・材料費・機械器具費の増(R6→R7)	+47.9億円
⑤コスト削減	覆工板の再利用等に伴う減	▲0.3億円
合 計		+225.1億円

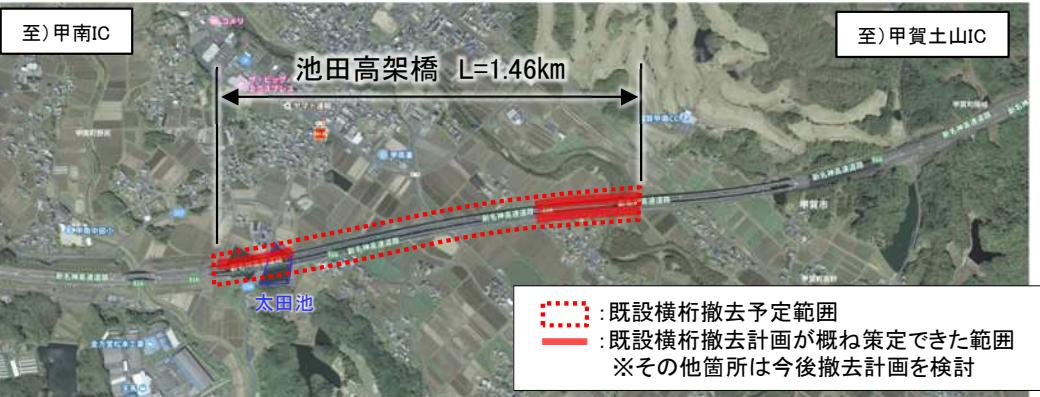
### 3.事業費の見直し

#### ①池田高架橋における地盤改良工の追加及び道路橋示方書改正に伴う変更(+125.0億円)

○P37～P38部の施工において、太田池内に支保工を設置するにあたり地質調査を行った結果、地耐力の不足が判明したため地盤改良工を追加するもの。

○道路橋示方書の改正を踏まえた、コンクリート乾燥収縮の影響評価の結果、既設横桁部へのPC鋼材の配置が必要となったことから、既設横桁の撤去、PC鋼材の配置、横桁の再構築を行うもの。

位置図



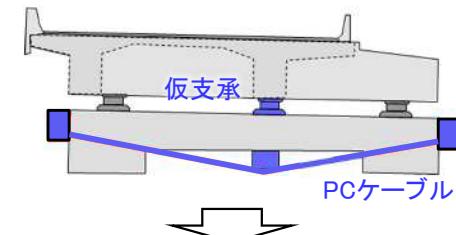
既設桁撤去及び再構築

池田高架橋の現況

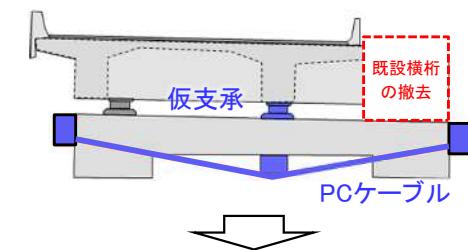


横桁再構築ステップ

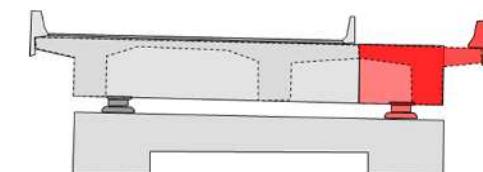
①仮支承等による補強



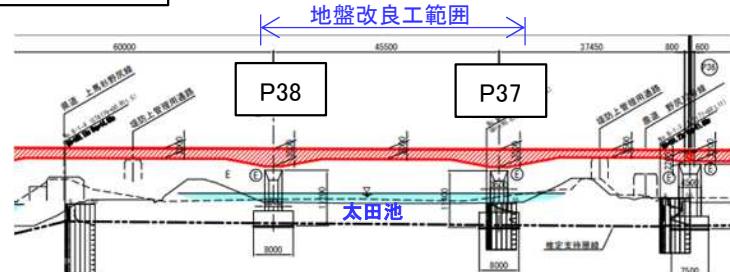
②既設横桁の撤去



③横桁拡幅、仮設物撤去



地盤改良工の追加



PC鋼材の配置にあたり既設横桁の鉄筋が干渉するため、撤去が必要

### 3.事業費の見直し

#### ②切土部における硬岩掘削工法の変更(+43.6億円)

○信楽IC～草津田上IC間切土部の硬岩掘削については、大型ブレーカーによる碎岩を計画していたが、施工着手後、亀裂が少ない岩盤が出現し、大型ブレーカーによる碎岩が不可能であったため、クローラドリルによる削孔+油圧式破碎の碎岩工法へ変更するもの。

位置図



対策工

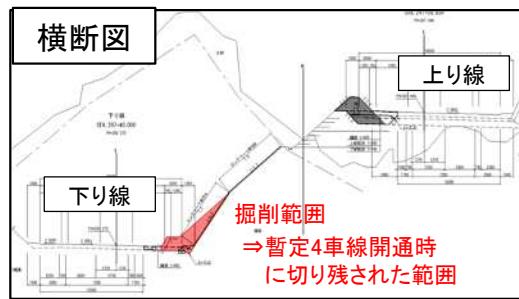


①クローラドリルによる削孔



②油圧式破碎開始

横断図



大型ブレーカーの施工状況



大型ブレーカーにて施工を試みたが、破碎できなかった



③油圧式破碎完了



④積込・搬出

### 3.事業費の見直し

#### ③既設補強盛土部ののり面保護工法の変更(+8.9億円)

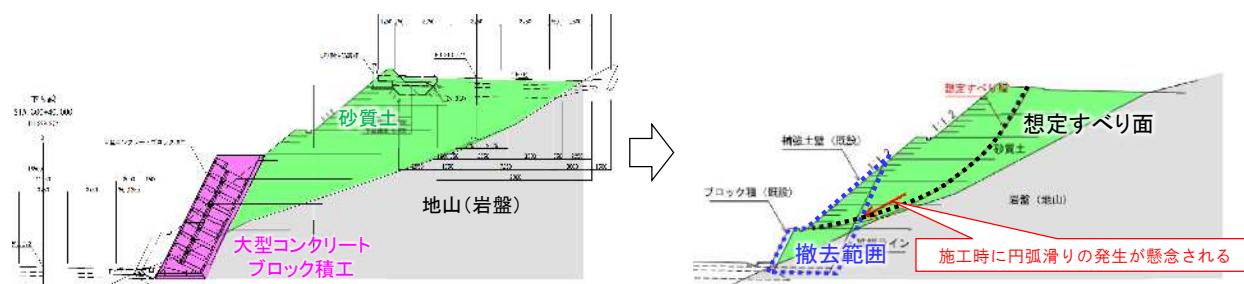
○信楽IC～草津田上IC間の既設補強盛土部については、大型コンクリートブロック積によるのり面保護を計画していたが、調査ボーリングの結果、施工時に円弧すべりが発生することが判明したため、切土補強工によるのり面保護工に変更したもの。

位置図

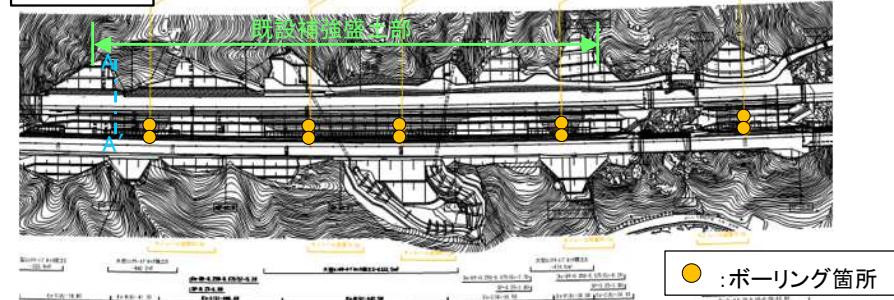


施工計画

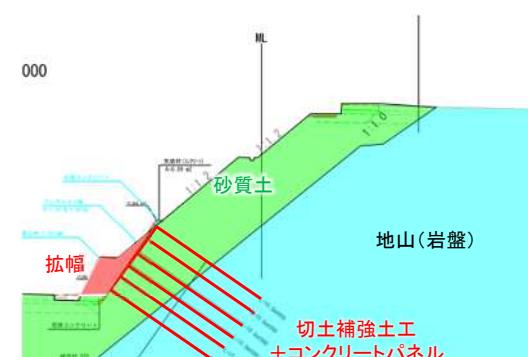
【当初計画(大型ブロック積)】



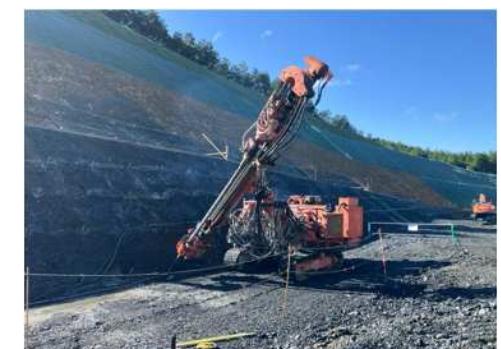
平面図



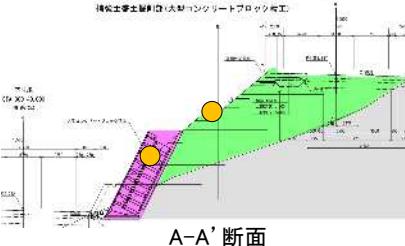
【変更計画図(切土補強土工+コンクリートパネル)】



切土補強工により補強しながら掘削することで、円弧すべりを発生させない



切土補強土工(他工事施工状況)



調査ボーリング実施状況

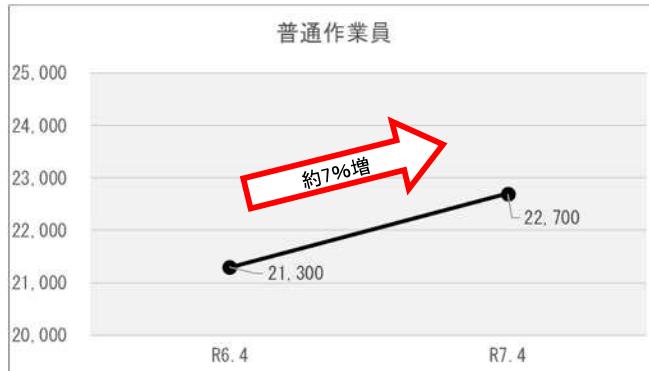
### 3.事業費の見直し

#### ④物価上昇等による増(+47.9億円)

##### ○R6年度～R7年度の物価上昇による増(滋賀県)

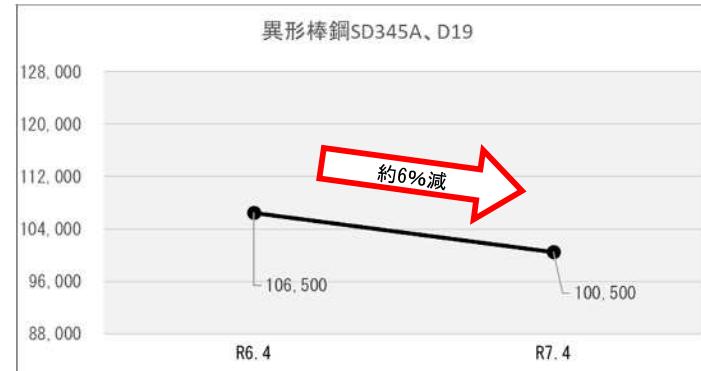
###### 《労務単価の推移》

例) 滋賀県内における普通作業員



###### 《材料単価の推移》

例) 滋賀県内における異形棒鋼



###### 《材料単価の推移》

例) 滋賀県内におけるコンクリート



※代表的な労務及び材料単価の推移について示したものであり、物価上昇に係る全ての推移を示したものではない。

### 3.事業費の見直し

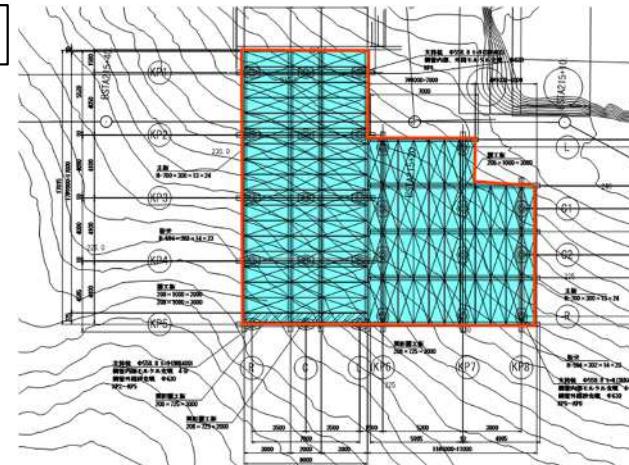
#### ⑤コスト削減(▲0.3億円)

##### ○他事業にて発生した覆工板の再利用に伴う減

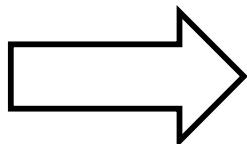
位置図



使用箇所平面図



転用



他事業利用状況



工事用道路仮桟橋の橋面に再利用

## 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
ネットワーク の充実	交通集中による渋滞の解消	②
	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
安全・安心	名神高速道路等の災害リスクへの対応	④

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

更新

## 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。交通集中に伴う渋滞は近年増加傾向であったが、6車線化部分供用後であるR5年は減少した。
- 高速道路を利用する全国の地域間物流のうち、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】



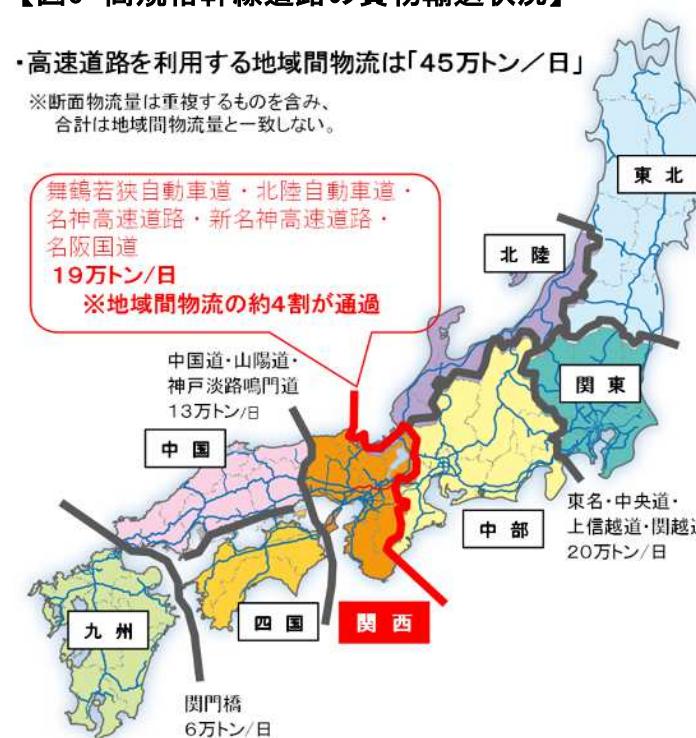
出典:NEXCO西日本・中日本調べ 亀山西JCT～大津JCT

【図5 新名神高速道路の渋滞状況】



出典:NEXCO西日本・中日本調べ 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】

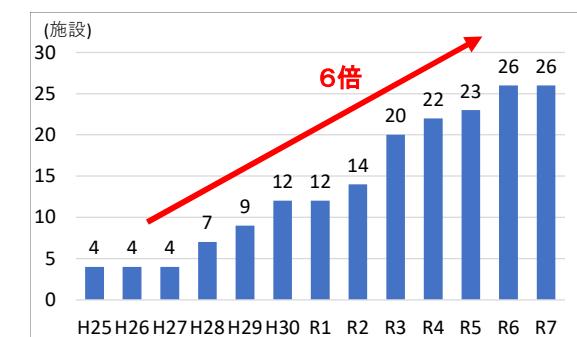


出典:全国貨物純流動調査(令和3年物流センサス)

【図7 物流施設の立地状況】



【図8 新名神高速道路沿線の物流施設立地計画推移 ※累積値】



出典:日本立地総覧(2013～2025)

※新名神高速道路沿線…新名神高速道路(大津JCT～神戸JCT)5km圏域内

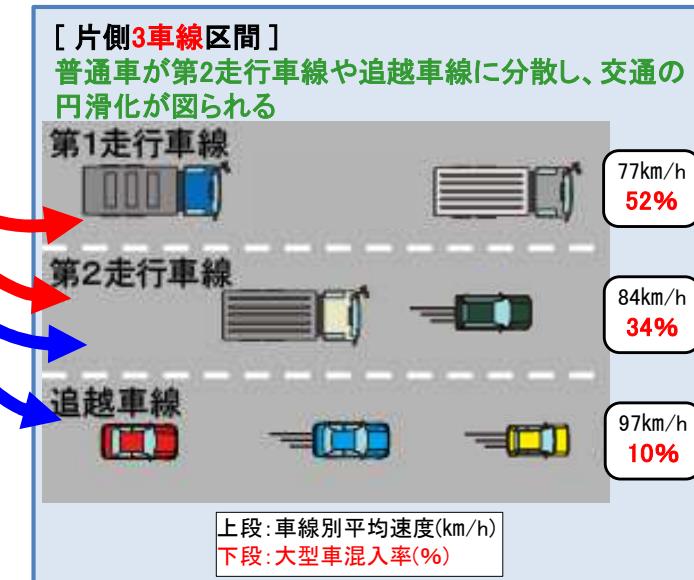
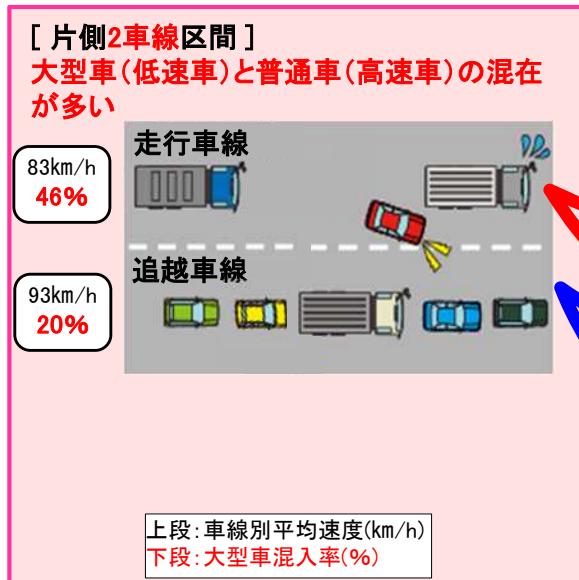
# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

更新

## 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)

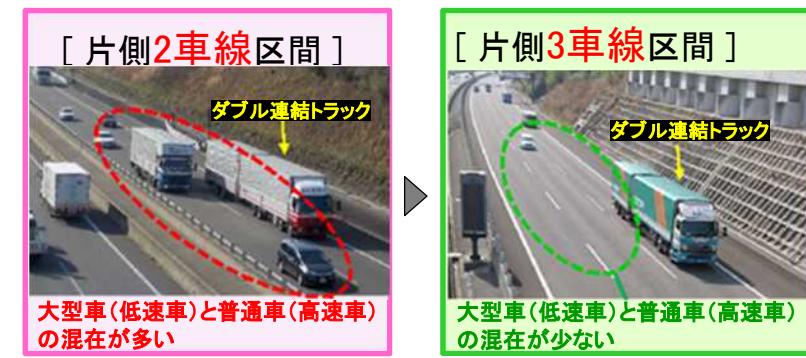
- 6車線化により、速度差のある大型車(低速車)と普通車(高速車)が分散され、交通の円滑化が図られる。
- 6車線化により、追越車線の走行速度の向上が図られる。
- ダブル連結トラックの導入により、輸送量が2倍となり、ドライバー不足の解消が期待される。ダブル連結トラックの台数も増加しており、6車線化整備により、普通車も含め走行快適性を向上しつつ、物流の効率化に寄与する。

【図9 片側3車線化による車両の分散による走行快適化】



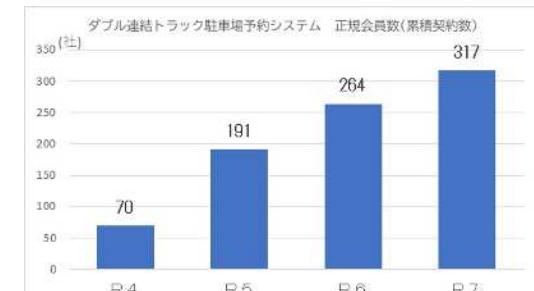
片側3車線化した場合の追越車線の速度は、片側2車線区間の追越車線の速度より向上する。  
速度差のある車両が分散することにより、円滑な走行が可能となる。

【図10 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)

【図11 ダブル連結トラック駐車場予約システム 正規会員数】



ダブル連結トラック駐車場の需要は、年々増加傾向にある

# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

更新

## ②交通集中による渋滞の解消

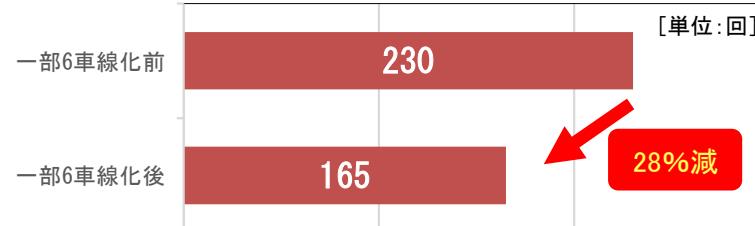
- 新名神高速道路の亀山西JCT～大津JCT間では、混雑度が1.0を超過しており、交通容量に対して過度な交通量による混雑が見受けられる。
- 亀山西JCT～大津JCT間における交通事故及び交通集中による渋滞発生回数を見ると、3車線化整備済み区間では渋滞発生回数が減少。
- 片側2車線から3車線への整備により、交通容量が増加し、快適な交通機能の確保が期待される。

【図12 混雑度の状況】



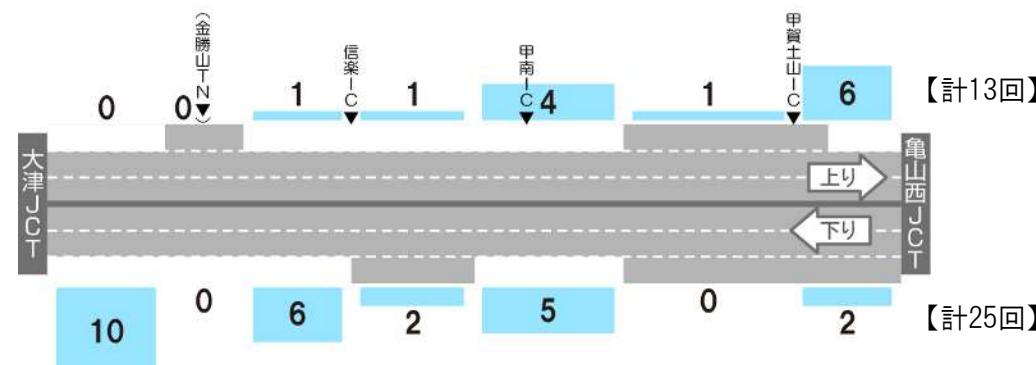
出典：R3年度全国道路・街路交通情勢調査  
※国土地理院電子地形図(タイル)

【図13 交通集中による渋滞発生回数の変化】



出典：NEXCO西日本・中日本調べ  
※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(2024年:令和6年)  
※新名神(亀山西JCT～大津JCT)  
※交通集中による渋滞を集計

【図14 交通事故による渋滞発生状況】



# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

更新

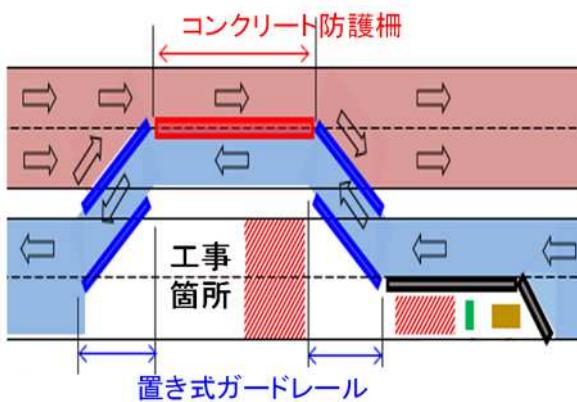
## ③名神高速道路リニューアル工事実施時におけるネットワーク機能確保(迂回路の確保)

- 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靭なネットワークを形成する。

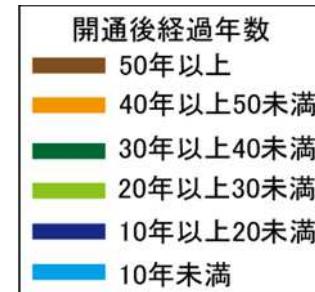
【図15 工事状況(床版取替)】



【図16 規制状況のイメージ】



【図17 開通後経過年数と断面車線数】



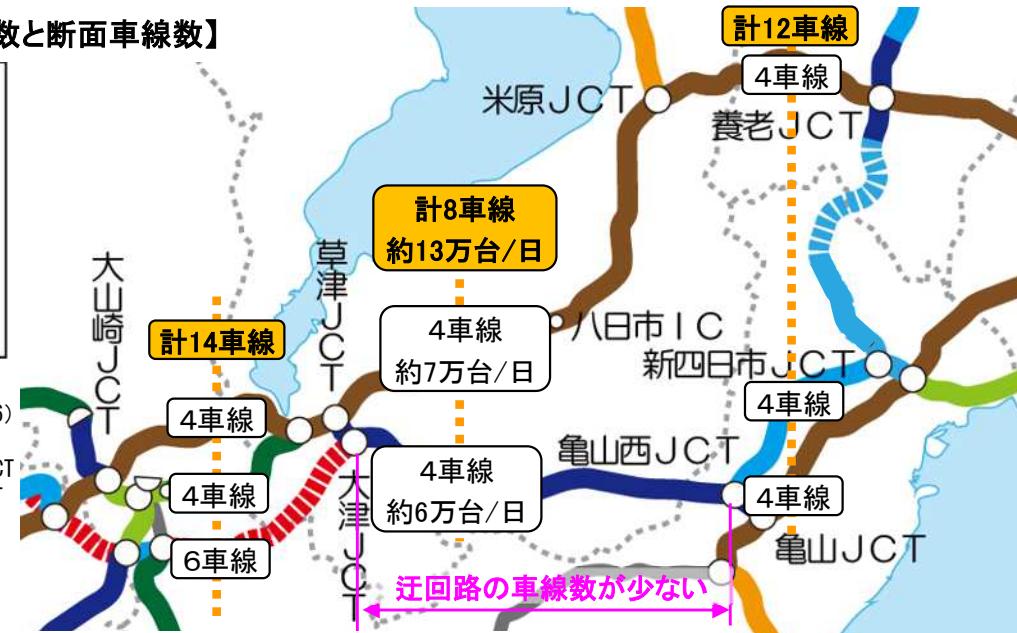
出典：NEXCO西日本調べ

※交通量：年平均日交通量(R6)

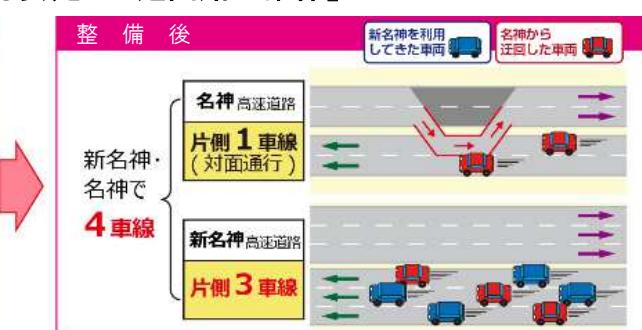
対象区間：

名 神：栗東IC～草津JCT

新名神：信楽IC～大津JCT



【図18 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】



# 4. 事業を取り巻く情勢及び必要性

再掲

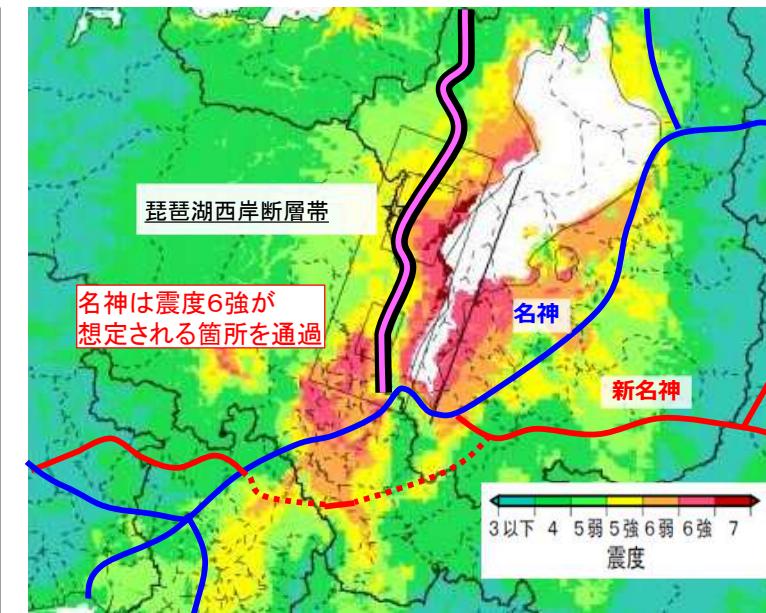
## ④名神高速道路等の災害リスクへの対応(ネットワーク代替性強化による交通の確保)

- 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車線化により断面車線数を増加することで、緊急輸送や復旧活動における迅速な対応等強靭なネットワーク効果が期待される。

【図19 災害リスクポイント】



【図20 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

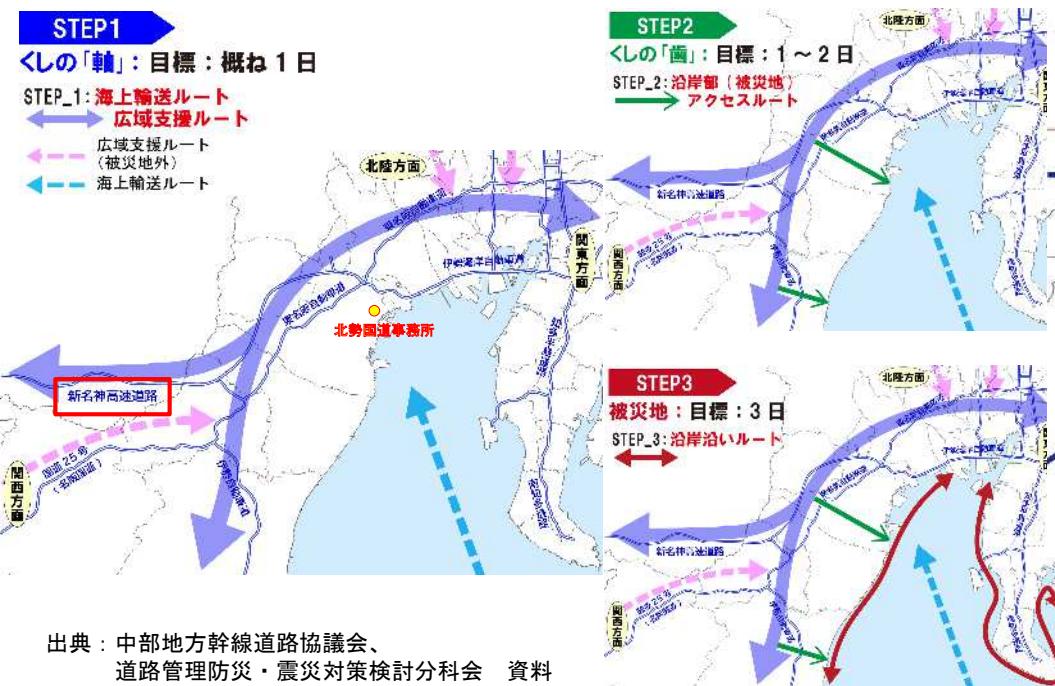
再掲

## ④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21 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(くしの軸)	STEP2(くしの歯)	STEP3(被災地)	
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



出典：中部地方幹線道路協議会、  
道路管理防災・震災対策検討分科会 資料

【図22 くしの歯ルートと周辺の沿岸部への広域支援ルート】



出典：中部地方幹線道路協議会、  
道路管理防災・震災対策検討分科会 資料

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】

## 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:R7)	走行時間短縮便益	52,597億円	2,525億円
	走行経費減少便益	9,639億円	138億円
	交通事故減少便益	1,385億円	60億円
	計	63,622億円	2,723億円
費用(C) (現在価値:R7)	事業費	12,221億円	1,518億円
	維持管理費	2,646億円	409億円
	更新費	0億円	0億円
	計	14,867億円	1,928億円
			
費用便益比(B/C)	4.3 【参考】5.0(2%), 5.4(1%)	1.4 【参考】2.0(2%), 2.4(1%)	
経済的純現在価値(B-C)	48,755億円	795億円	
経済的内部收益率(EIRR)	15.0%	6.2%	

費用便益分析マニュアル（R7.8 国土交通省 道路局 都市局）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2年（2040年）の将来OD表により、B/Cを算出

注5) 費用便益比に記載する【参考】は比較のために参考とすべき社会的割引率2%及び1%で計算した値である。

## 6. 関係する都道府県の意見

### ■三重県知事からの意見(令和7年12月19日付け)

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。

### ■滋賀県知事からの意見(令和7年12月18日付け)

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。

# 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4.3、残事業で1.4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。