

一般国道25号
名阪道路
(道路事業)

説明資料

平成20年2月27日

北勢国道事務所

目 次

1. 名阪道路の事業概要	
(1) 事業概要	P 1
1) 事業概要	P 1
2) 計画概要	P 2
(2) これまでの事故対策の経緯と効果	P 4
2. 名阪道路の交通安全対策の推進	P 5
(1) 交通事故対策の課題	P 5
(2) これまでに実施した交通安全対策の効果（例）	P 6
1) ハード対策	P 6
2) ソフト対策	P 7
(3) 懇談会の実施	P 8
(4) 費用便益比（B／C）	P 9
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性	P 10
(1) コスト縮減	P 10
4. 対応方針（原案）	P 11

1. 名阪道路の事業概要

(1) 事業概要

1) 事業概要

一般国道25号名阪国道は、名古屋^{なごや}～奈良^{なら}～大阪^{おおさか}を結ぶ近畿自動車道名古屋大阪線と一体となった一般国道の自動車専用道路であり、昭和38年に事業化され、昭和40年12月に暫定2車線で供用し、増加する交通需要に対応するため、昭和55年3月に全線4車線が完成しました。

しかし、供用後、急激に増加する交通量の一方で昭和33年制定の道路構造令で施行したことから、インター部の加減速車線長の不足、路肩幅員が狭いなどの課題が存在し、交通事故が増加するようになりました。

一般国道25号名阪道路は、昭和56年度に、増加する交通事故等の課題に対処するため、インター改良や路肩拡幅等を実施する事業に着手しました。

平成14年度の再評価時においては、インター改良や路肩拡幅等を実施する事業として「継続」が承認されました。

以降平成17年頃までに、用地買収を伴う路肩拡幅が概成するとともに、一部のインター改良が完成し、事故減少の効果がみられました。

このため、現在は残るインター改良の未実施箇所等において、交通安全対策に重点を置いて、ハード対策やソフト対策を実施しています。

また、名阪国道は、開通後42年の歳月が経過し、重交通も多いことから、老朽化が目立ちリフレッシュ対策を進めています。

今後とも、交通安全対策と橋梁補修などのリフレッシュ対策を併せて推進する予定です。

2) 計画概要

- 事業名 : 一般国道25号名阪道路
- 起終点 : (起) 三重県^{かめやま}亀山市^{たいこうじ}太岡寺町
(終) 三重県^{いが}伊賀市^{はった}治田
- 延長 : 41.6km
- 道路規格 : 第1種3級
- 設計速度 : 60km/h (関IC~伊賀IC : 延長14.1km)
80km/h (上記以外 : 延長27.5km)
- 車線数 : 4車線
- 都市計画決定 : 昭和39年度
- 事業化 : 昭和56年度
- 用地着手年度 : 昭和56年度
- 工事着手年度 : 昭和56年度
- 前回の再評価 : 平成14年 (指摘事項なし : 継続)
- 全体事業費 : 約400億円
- 進捗率 : 約75%

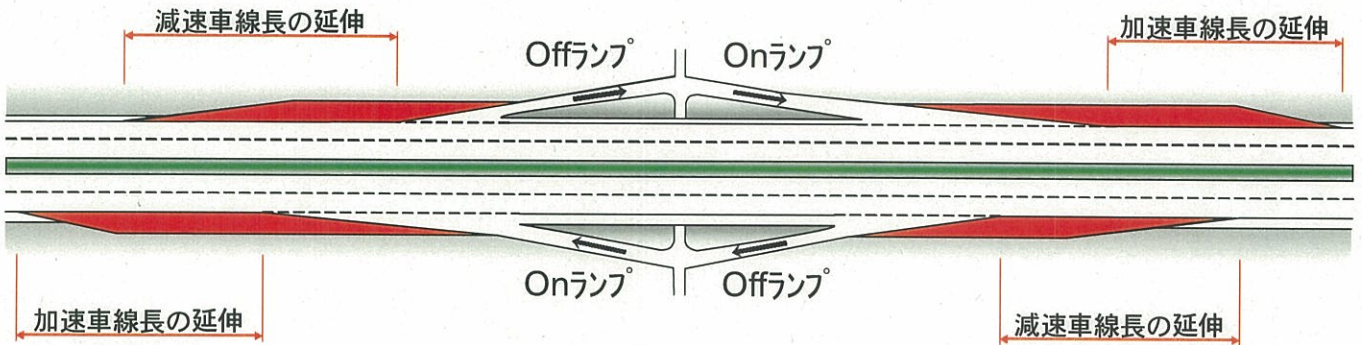
全体位置図



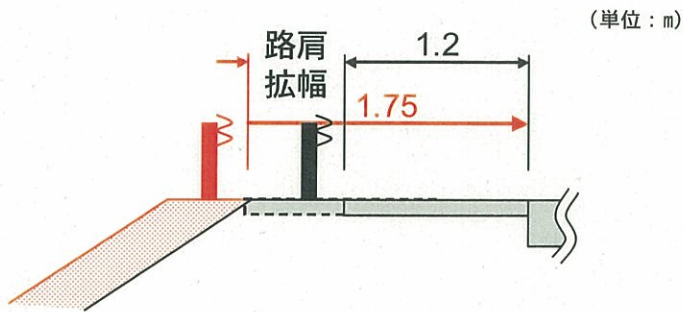
適用基準		県境~伊賀IC、関IC~亀山IC間		伊賀IC~関IC間		
		構造令 1種3級	名阪国道 平地部 (高速3級)	構造令 1種3級	名阪国道 山地部 (高速4級)	
設計速度	Km/h	80		60		
変速車線	加速車線長	m	160	75	120	75
	テーパー長	m	50	20	45	20
	減速車線長	m	80	25	70	25
	テーパー長	m	50	20	45	20
路肩幅員	m	1.75	1.2 (1期線)	1.75	1.2 (1期線)	

交通安全対策図

(インター改良)



(路肩拡幅)



名阪道路事業概要

整備事業項目	事業内容	
本線	路肩幅員拡幅	1.2m → 1.75mに拡幅
	加速減速車線長	加速減速車線の延伸
インターチェンジ	ランプの改良	幅員、平面・縦断線形の改良
交通安全施設	注意看板及び路面標示の設置等	

(2)これまでの事故対策の経緯と効果

■路肩拡幅の概成や一部のインター改良等が約75%進捗し、事故率は減少傾向にあります。

■具体的には、事故の多発していた区間を優先的に対策実施し、用地買収の必要な単路部の路肩拡幅は概ね終了しました。

この結果、全般的に事故発生は減少しているものの、依然としてインター部等の特定箇所の事故が発生しています。(詳細次頁)

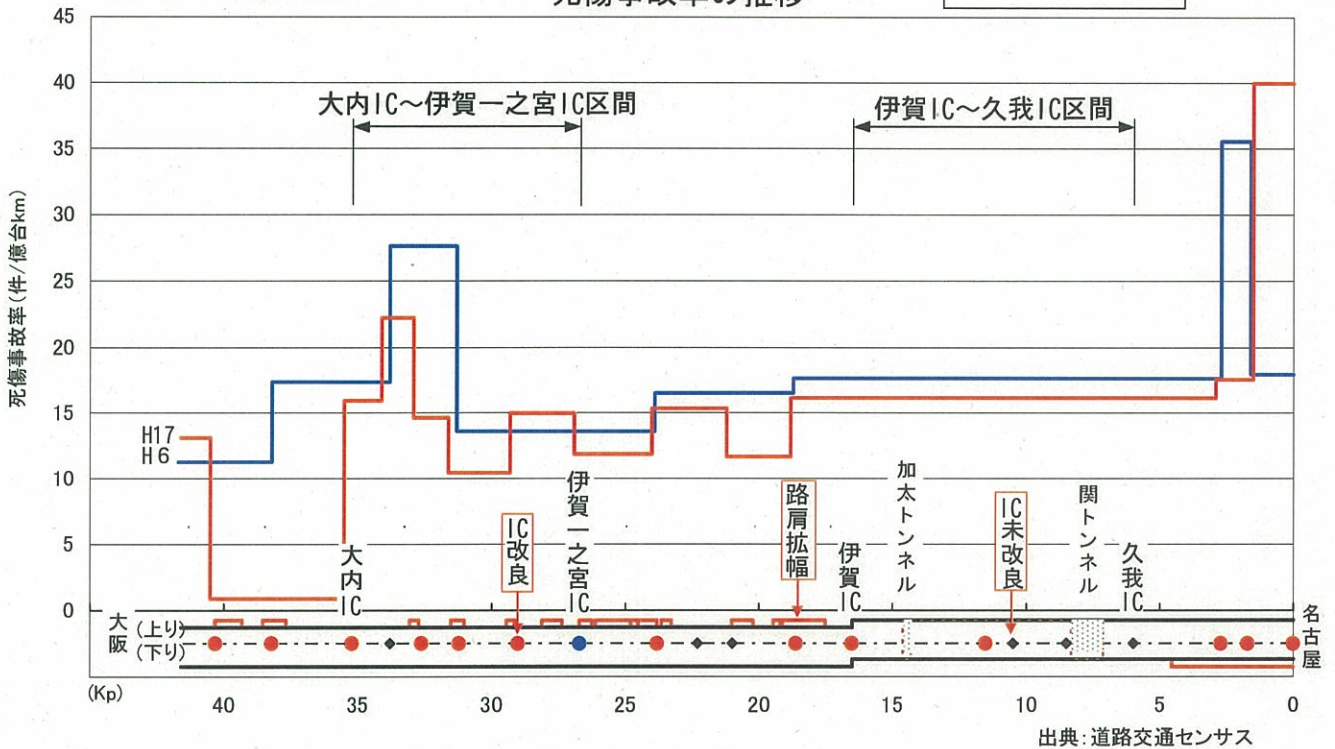
交通事故対策を実施した結果、
全線において事故減少が図られた

事故率

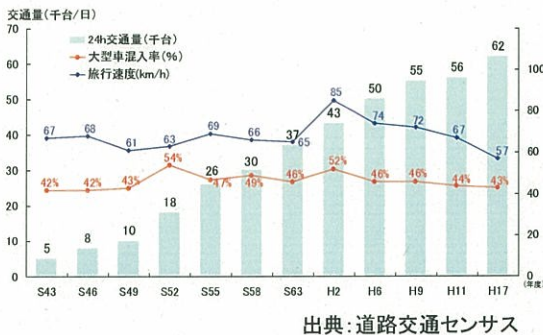
H6 17.3

H17 15.2

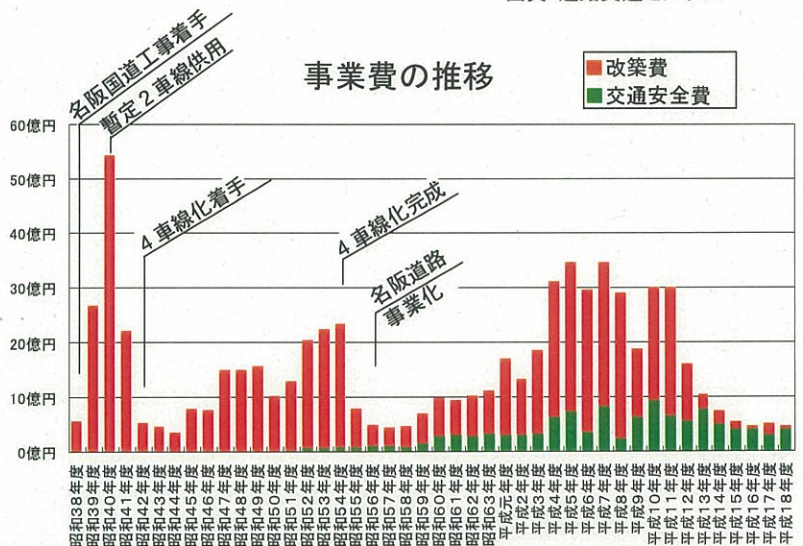
死傷事故率の推移



交通量等の推移



事業費の推移



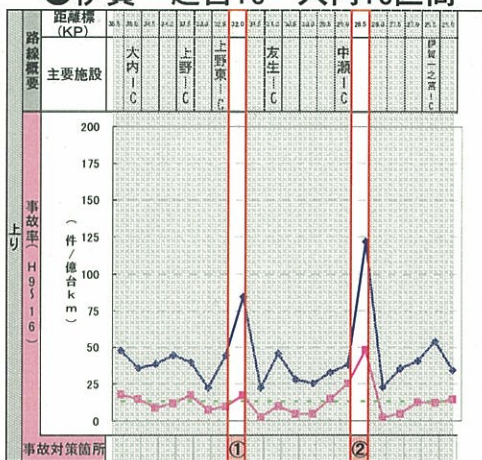
2. 名阪道路の交通安全対策の推進

(1) 交通事故対策の課題

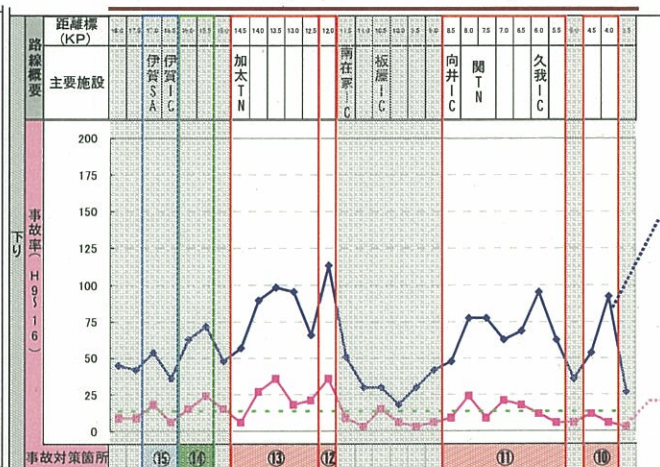
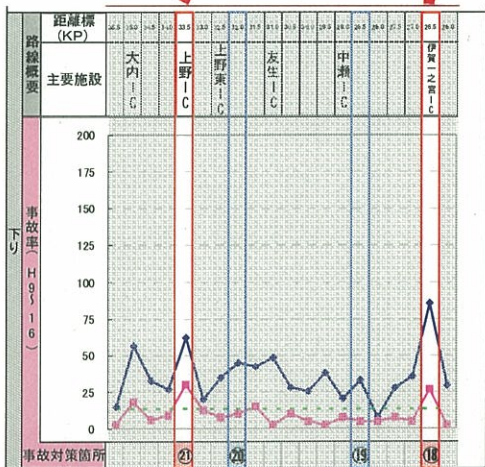
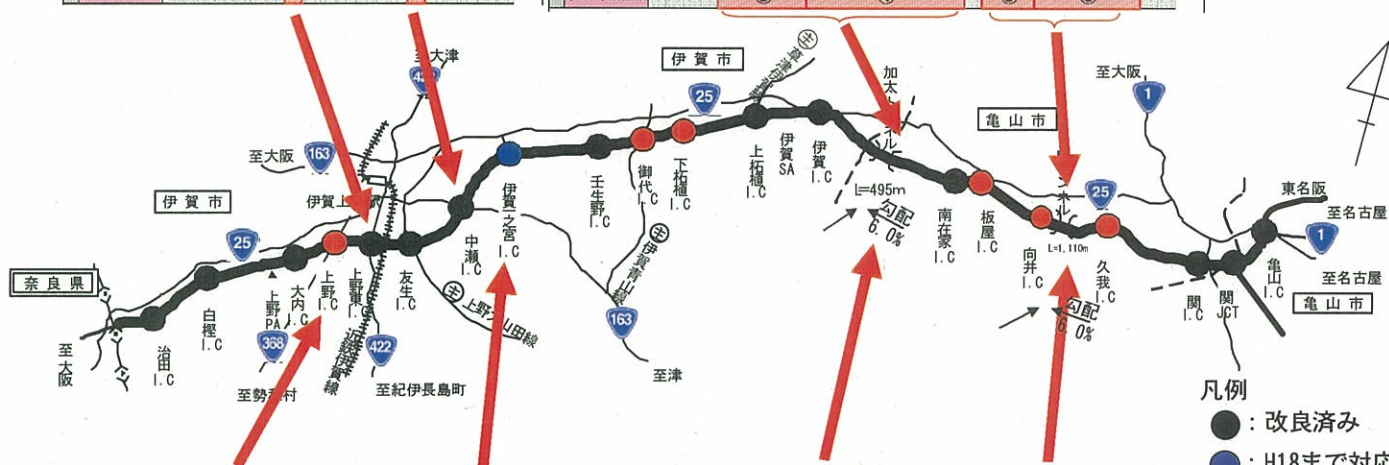
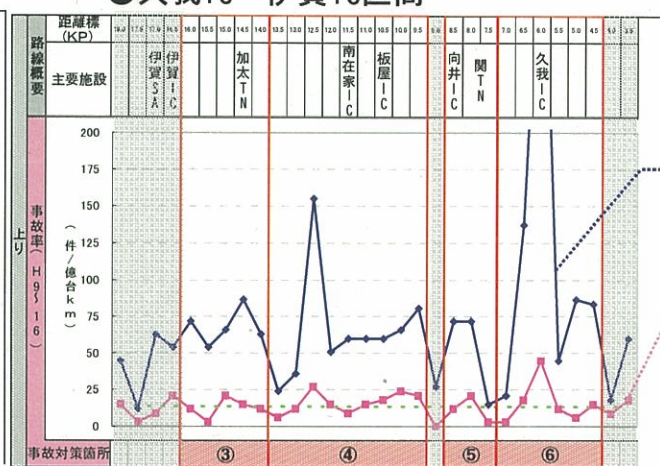
■ インター改良や路肩拡幅等の整備により、一定の交通事故対策は進みましたが、依然としてインター部等の特定箇所において事故率が高い区間があり、対策を推進する必要があります。

事故率 (H9～H16の事故数累計により算出)

●伊賀一之宮IC～大内IC区間



●久我IC～伊賀IC区間



- 事故率が高い箇所
+ 懇談会で意見があった箇所
- 事故率が高い箇所
- 懇談会で意見があった箇所

出典: 北勢国道道路情報センター集計データ

(2) これまでに実施した交通安全対策の効果 (例)

■ インター改良（加減速車線長の延伸）や交通安全施設整備等のソフト対策により、事故対策の効果が発揮されました。

- ・ 上柘植 I C 改良 死傷事故率 約 1 割減少
- ・ 越川における交通安全施設等整備 事故件数 約 4 件 / 月減少

1) ハード対策

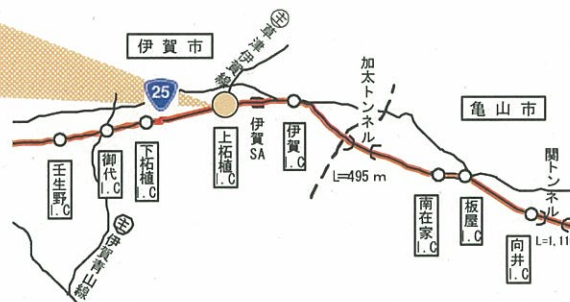
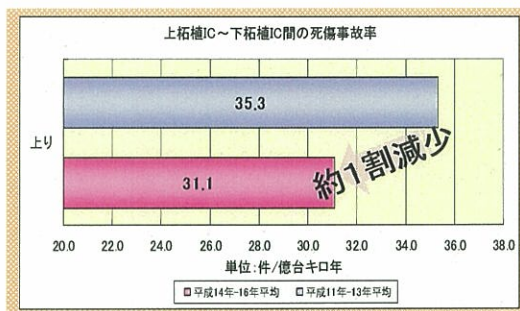
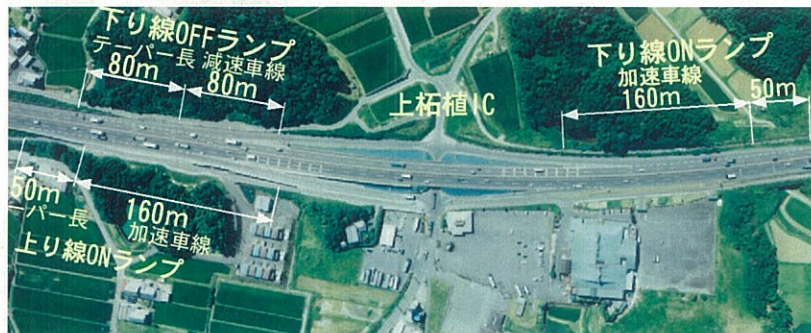
＜IC改良による交通事故削減効果：上柘植ICの事例＞

上柘植 I C 改良

整備前 旧構造令（昭和33年制定）



整備後 現道路構造令



2)ソフト対策

＜交通安全対策による交通事故削減効果:越川(上り線)の事例＞



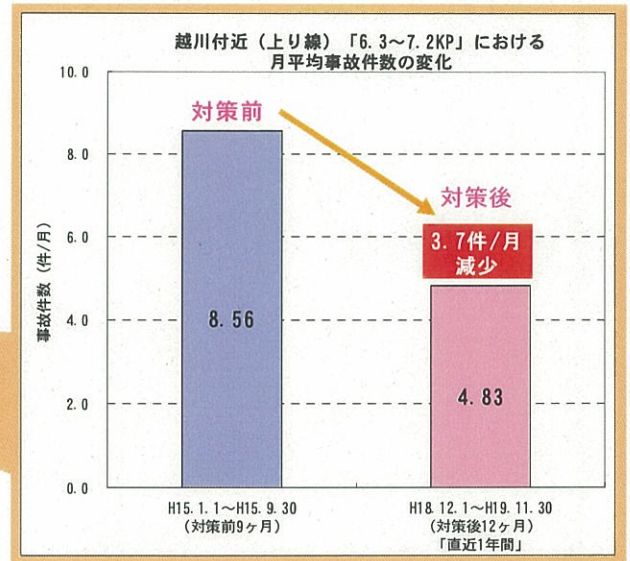
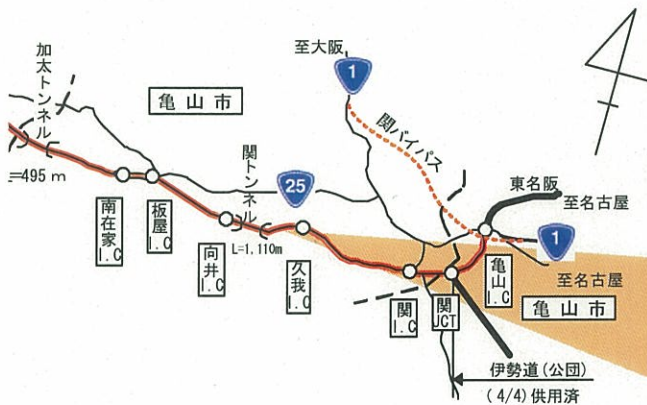
凡例: 対策時期

平成15年対策

平成17年対策

平成18年対策

平成19年対策



出典: 高速隊提供資料

(3) 懇談会の実施

■ 道路利用者の視点に立った事故危険箇所の抽出等のため、平成18年度から地域住民や道路利用者等と懇談会を開催し、現在も継続しています。

<「名阪国道の安全安心を考える懇談会」での整備方針(案)>

- 事故率の高い箇所等での実施
- 直ぐに実施可能なメニュー等の実施
- 道路利用者と交通警察・道路管理者の連携による事故対策の推進
- 懇談会の継続と対策の見直し

<名阪道路での危険事象、事故状況を踏まえた対策メニューの例>

- | | |
|--------------------|-----------------------------|
| ■ IC合流部での事故 | →加速車線の延伸、注意看板及び路面標示の設置 |
| ■速度超過による事故 | →減速路面標示、啓発的なチラシ・看板・運動 |
| ■速度変動(勾配区間)による事故 | →注意看板の設置、登坂車線の設置 |
| ■車線逸脱(急カーブ区間)による事故 | →全天候型溶融式路面標示、自発光式矢羽根板の設置 |
| ■渋滞及び工事中の追突事故 | →VICSによる工事情報の提供、リアルタイムの情報提供 |

メニューの例

○加速車線の延伸



○IC合流部の注意看板、路面標示



○啓発的なチラシ



(4) 費用便益比 (B/C)

$$\diamond \text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

- 走行時間短縮便益: 名阪道路の整備がない場合の走行時間費用(所要時間×時間価値)から、整備した場合の走行時間費用を減じた差額
- 走行経費減少便益: 名阪道路の整備がない場合の走行経費(燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等)から、整備した場合の走行経費を減じた差額(例: 燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)
- 事業費: 名阪道路の整備に要する費用(工事費、用地費等)
- 維持管理費: 名阪道路を供用後の道路管理に要する費用(維持費、清掃費、照明費等)

○投資効率性の評価

$$\diamond \text{B/C(事業全体)} = \frac{424\text{億円} + 72\text{億円} + 0\text{億円}}{346\text{億円} + 84\text{億円}} = \frac{495\text{億円}}{430\text{億円}} = 1.2$$

$$\diamond \text{B/C(残事業)} = \frac{424\text{億円} + 72\text{億円} + 0\text{億円}}{108\text{億円} + 84\text{億円}} = \frac{495\text{億円}}{192\text{億円}} = 2.6$$

※現在、加速・減速車線の延伸(インター改良)などの交通安全対策における、交通事故減少便益を評価する手法は確立されていない。 具体には、名阪道路のように、延長、車線数、交差点数、中央分離帯延長等の変化が生じない場合、現在の知見では交通事故減少便益を貨幣価値換算できない。このため、便益計算においては、事故減少便益を「0」計上とし、限定的に便益評価することとした。なお、実態として整備を行った際の事故減少効果については、先述したとおりです。

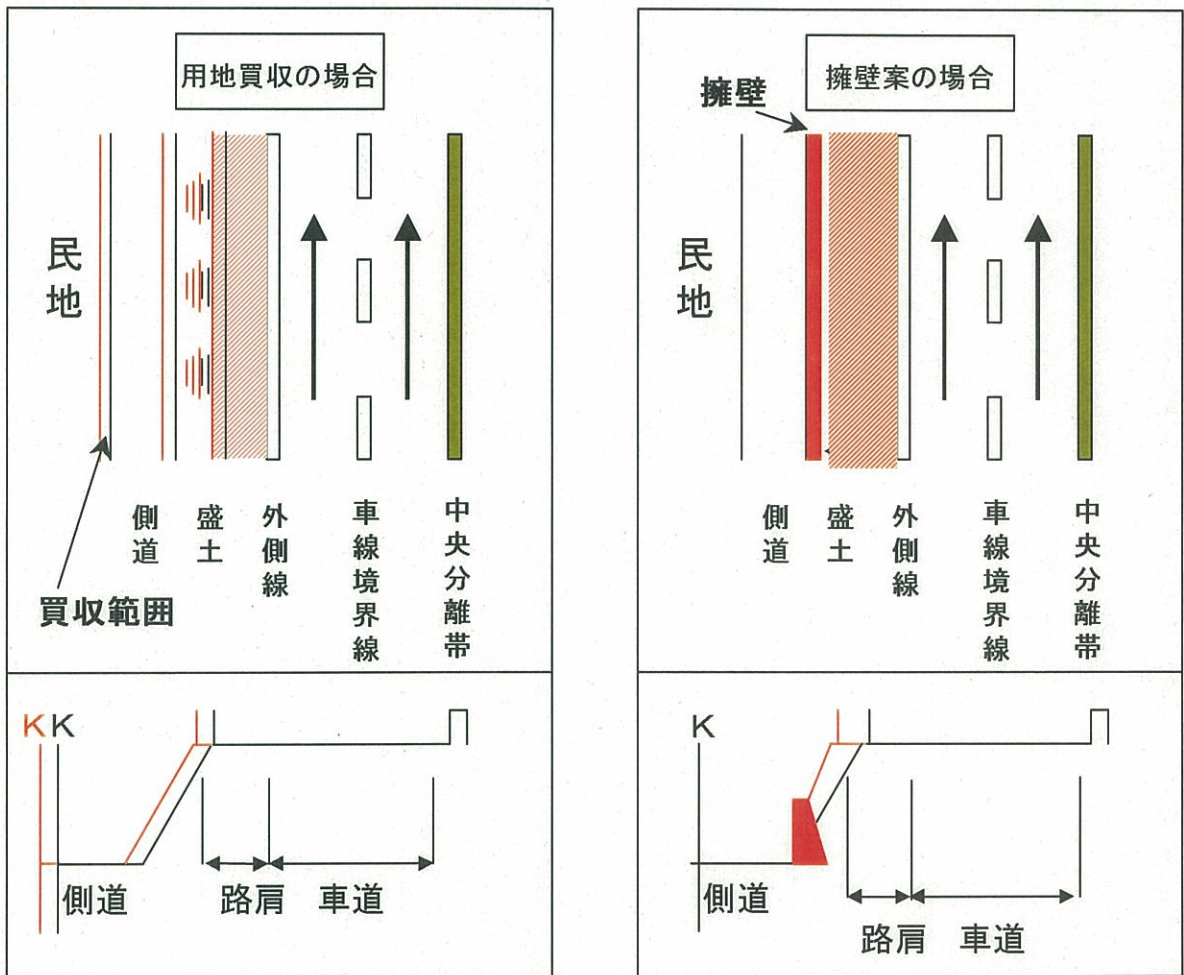
3. コスト縮減や代替案立案等の可能性

(1) コスト縮減

■ 以下の内容によりコスト縮減を図ります。

・縮減内容 …… 用地買収を伴わないで路肩を拡幅できる擁壁構造の採用

路肩拡幅イメージ図  路肩



下柘植IC改良計画では約0.7億円のコスト縮減

4. 対応方針(原案)

平成14年度の事業評価監視委員会から一定期間(5年間)が経過したことから、以下の3つの視点で再評価を行いました。

1) 事業の必要性に関する視点

■これまでの事故対策の経緯と効果

2) 名阪国道の交通安全対策の推進

■現在の名阪国道(交通事故対策)の課題

⇒ 従来の対策により事故は減少傾向にあるが、依然特定箇所で事故が集中

■これまでに実施した交通安全対策の効果(例)

⇒ インター改良やソフト対策により事故低減効果

■懇談会の実施

⇒ 地域住民や利用者の皆様の声を対策に反映

■今後の進め方

⇒ インター改良等のハード対策とソフト対策を併せて交通安全対策を推進

■費用便益費(B/C)

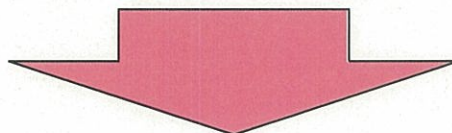
⇒事業全体の投資効率性の評価 = 1.2

⇒残事業の投資効率性の評価 = 2.6

3) コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減

■用地買収を伴わないで路肩を拡幅できる擁壁構造の採用によりコスト縮減を図る



**以上のことから、交通安全対策に重点を置いて
名阪道路事業を継続する。**

参考:平成20年度の事業内容(予定)

■IC合流部の事故対策:上野東ICの改良(上りONランプ加速車線の延伸)

■速度超過による事故対策(啓発的なチラシ、看板、運動等)

■渋滞及び工事中の追突事故対策:工事情報等の提供