

令和6年度 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会
議事要旨

1. 開催日時 令和7年1月14日（火） 15:00～16:30

2. 場 所 西日本高速道路株式会社 19階 会議室

3. 出席者

〔委員〕 阿部委員、赤澤委員、宇野委員、清水委員、前迫委員、水谷委員、
田中特別委員、増田特別委員

〔会社側〕 代表取締役社長 芝村 善治、代表取締役専務執行役員 後藤 貞二、
取締役常務執行役員 小笹 浩司、取締役常務執行役員 永田 順宏他

4. 議 事

○審議（再評価）

- ・近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西 JCT～大津 JCT）（6車線化事業）
- ・近畿自動車道名古屋神戸線（大津 JCT～城陽）
- ・一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）

5. 審議結果

■審議（再評価）近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西 JCT～大津 JCT）（6車線化事業）
〔主な意見や質疑〕

- ① 高野高架橋の横桁再構築による増額に関して、道路橋示方書の改正により変更が生じたものという理解でよいのか。また、過去に整備された道路橋においてもこの改正内容を考慮して造り直しているのか。
⇒高野高架橋の増額についてはその通りである。橋梁は、一般的に設計時点における最新の道路橋示方書に基づき設計するものであり、既存構造物については道路橋示方書の改正に際して、既存不適格を理由に造り直すことまでは行っていない。
- ② 自動運転の社会実験が開始されるなどの報道があるが、仮に片側3車線のうち自動運転用に1車線が占用されるとしたら、6車線化は必須であると考えられるが、当該路線でそういった想定はしているのか。
⇒NEXCO 中日本管内（新東名の一部区間）で実証実験が実施されており、その動向も踏まえ今後の検討課題と考えている。また、6車線あればダブル連結トラックや自動運転のスムーズな運用が可能になるということもこの6車線化事業の背景の一つである。

〔結果〕

事業評価委員会として、「近畿自動車道名古屋神戸線（亀山西 JCT～大津 JCT）（6車線化事業）」について、事業は適切に進められており、「事業継続」とする対応方針（原案）について了承する。

■審議（再評価）近畿自動車道名古屋神戸線（大津 JCT～城陽）

〔主な意見や質疑〕

- ① 城陽スマート IC 付近や宇治田原 IC 部において、地盤改良の追加や工法変更が必要となっているが、事前にある程度想定できなかったのか。また今回の増額分として計上している費用は、将来施工する箇所も含んだ費用なのか。
- ⇒城陽スマート IC 付近に関しては、用地取得後の調査等により現地状況が判明してきたところである。また宇治田原 IC 部に関しては、地中の障害物の出現状況を見極めながら現地の施工を進めているところである。今回計上しているものは、増額となる箇所が把握できた箇所のみであり、今後施工を進めていく中で更に追加となる可能性がある。
- ② 宇治田原 IC の地中で確認されている障害物について、もとの地権者の方に費用負担を求めることは考えていないのか。
- ⇒当該敷地は、長年に渡り山砂利採取後に埋め戻しを行ってきたという経緯があり、誰が何を埋めたのか確認できない状況である。
- ③ 本議論における B/C の算出は大津 JCT～城陽のみを対象としているが、大津 JCT 以東や城陽以西の整備により、ネットワーク全体が形成されたときの効果がさらに加算される可能性もあり、現在の B/C は安全側で評価しているという言い方もできると考えられる。本区間が整備されていないと新名神全体としての効果が限定されてしまうため、ネットワーク全体の形成のために工事を着実に進めていただきたい。

[結果]

事業評価委員会として、「近畿自動車道名古屋神戸線（大津 JCT～城陽）」の区間について、事業は適切に進められており、「事業継続」とする対応方針（原案）について了承する。

■審議（再評価）一般国道 10 号 隼人道路（隼人東～加治木）

[主な意見や質疑]

- ① 今回説明があったように事業期間の変更は事前に予測できない物理的な要因に基づくものであり、事業継続という対応方針（原案）は妥当であると考えている。

[結果]

事業評価委員会として、「一般国道 10 号 隼人道路（隼人東～加治木）」の区間について、事業は適切に進められており、「事業継続」とする対応方針（原案）について了承する。

以 上