

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名： 小林 賢太郎

事業名 <small>きんぎどうしやどうなごやこうべせん</small> 近畿自動車道名古屋神戸線 <small>おおつじょうよう</small> 大津JCT～城陽	事業区分 高速自動車国道	事業主体 西日本高速道路(株)													
起終点 自) 滋賀県大津市上田上牧町 至) 京都府城陽市寺田金尾	延長 2.5 km														
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、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間2.5 kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。															
平成5年度事業化	H3年度都市計画決定	H25年度用地着手	平成27年度工事着手												
全体事業費	約7,657億円	事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約41% 供用済延長 —km												
計画交通量	約62,800～約63,300台/日														
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.6</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 3,629/7,832億円</td> <td style="text-align: center;">(残事業)/(事業全体) 12,785/12,785億円</td> <td style="text-align: center;">令和5年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(残事業) 3.5</td> <td style="text-align: center;">事業費 : 2,821/7,024億円 維持管理費 : 808/808億円</td> <td style="text-align: center;"> 走行時間短縮便益 : 11,515/11,515億円 走行経費減少便益 : 1,157/1,157億円 交通事故減少便益 : 114/114億円 </td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準	(事業全体) 1.6	(残事業)/(事業全体) 3,629/7,832億円	(残事業)/(事業全体) 12,785/12,785億円	令和5年	(残事業) 3.5	事業費 : 2,821/7,024億円 維持管理費 : 808/808億円	走行時間短縮便益 : 11,515/11,515億円 走行経費減少便益 : 1,157/1,157億円 交通事故減少便益 : 114/114億円			
B/C	総費用	総便益	基準												
(事業全体) 1.6	(残事業)/(事業全体) 3,629/7,832億円	(残事業)/(事業全体) 12,785/12,785億円	令和5年												
(残事業) 3.5	事業費 : 2,821/7,024億円 維持管理費 : 808/808億円	走行時間短縮便益 : 11,515/11,515億円 走行経費減少便益 : 1,157/1,157億円 交通事故減少便益 : 114/114億円													
感度分析の結果 【全体事業】 交通量 : B/C=1.5～1.8 (交通量±10%) 【残事業】 交通量 : B/C=3.2～3.9 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.5～1.8 (事業費±10%) 事業費 : B/C=3.3～3.8 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.6～1.7 (事業期間±1年) 事業期間 : B/C=3.5～3.7 (事業期間±1年)															
事業の効果等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 物流効率化の支援(農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる) ・ 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) 他19項目に該当 															
関係する地方公共団体等の意見 [滋賀県の意見] 近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）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。 当県としても、引き続き地元大津市と連携しながら、スマートIC や関連道路の整備を行うので、安全に十分配慮しながら一日も早い開通をお願いします。 また、令和7年秋開催予定の国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会をはじめとした各種事業への影響が懸念されますので、事業完成予定時期を早期に提示いただくよう、併せてお願いします。															
[京都府の意見] 事業継続という対応方針（原案）に異論ありません。 新名神高速道路は、新東名高速道路とともに三大都市圏を連絡する日本の大動脈であり、名神高速道路等の代替機能を担う重要な道路です。 京都府としても沿線地域の発展に対し大きく期待するとともに、関連道路整備や企業誘致等に積極的に取り組んできたところです。 企業の活動などへの影響を出来るだけ小さくする観点から、ネクスコ西日本におかれては、早急に工程の精査を実施し、早期に開通頂きますようお願いいたします。															
事業評価監視委員会の意見 対応方針（原案）のとおり了承。															
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始した。 ・ 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 ・ 全面的に本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。															

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ 橋脚の基礎杭構築における事前調査では確認できなかった硬岩の発現、用地引渡し時期の更なる遅れ、地盤改良範囲の増加、局所的なコンクリート殻等の発現により、施工に時間を要することが判明しており、暫定4車線の事業完成予定については、今後の工事進捗を踏まえた工程精査が必要。
- ・ 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。

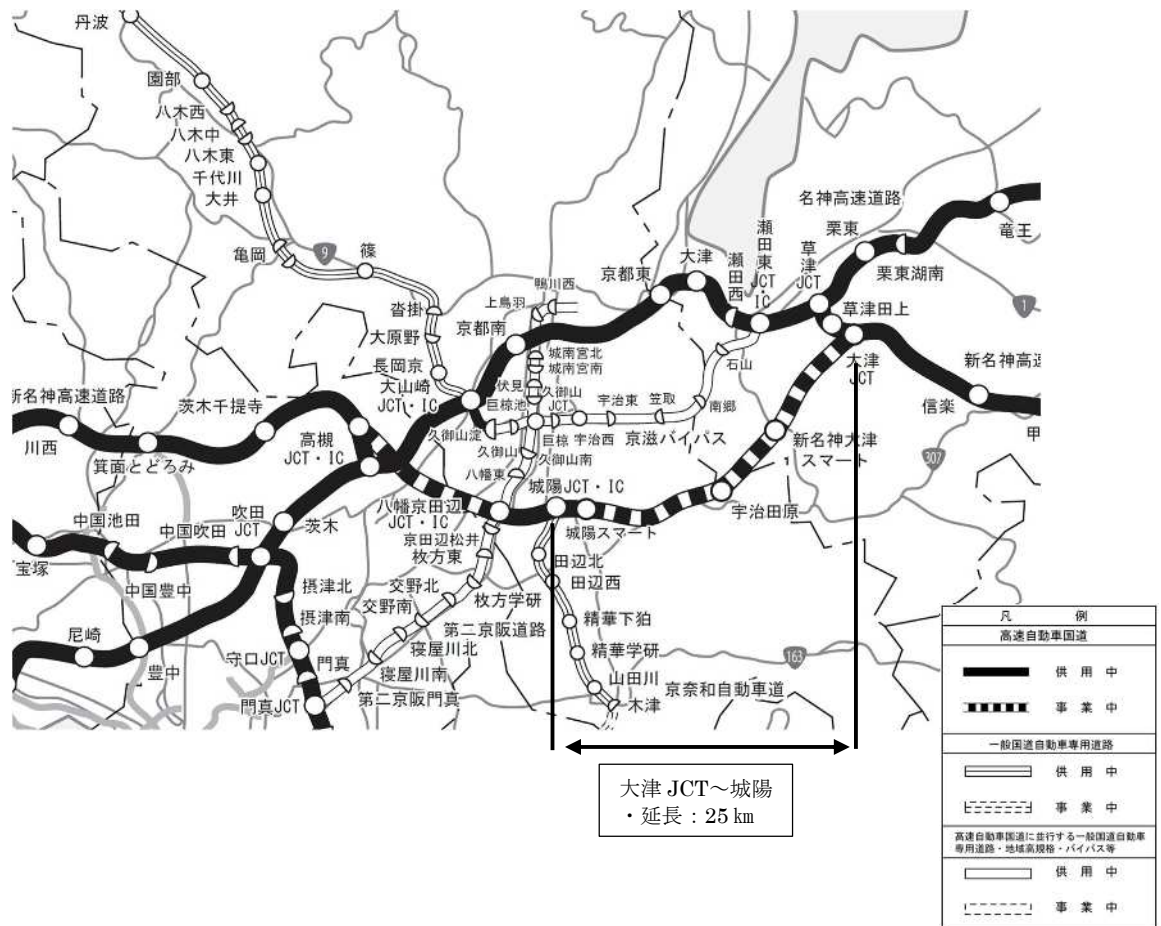
対応方針

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、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。