

# 令和2年度予算に係る再評価結果一覧

## 【公共事業関係費】

### 【道路・街路事業】 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
近畿自動車道名古屋神戸線 大津JCT～城陽  西日本高速道路株式会社	その他	5,887	10,408	5,311	2.0	<p>①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</p> <p>②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</p> <p>③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</p> <p>他15項目に該当</p>	<p>・6車線化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋を起点として、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25km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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・暫定供用開始予定年度：令和5年度 ・完成予定年度：令和12年度</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・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。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
近畿自動車道名古屋神戸線 城陽～高槻JCT 西日本高速道路株式会社	その他	7,318	11,777	【内訳】 走行時間短縮便益：11,162億円 走行経費減少便益：528億円 交通事故減少便益：87億円  【主な根拠】 計画交通量：約43,800～約56,500台/日	6,842	【内訳】 事業費：6,522億円 維持管理費：320億円	1.7	①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 ②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 ③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14項目に該当	・6車線化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。  【投資効果等の事業の必要性】 ・「近畿自動車道 名古屋神戸線」は愛知県名古屋を起点として、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、このうち八幡京田辺から高槻JCT間11km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。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：城陽～八幡：H9年度、八幡京田辺～高槻JCT：H10年度 ・暫定供用開始予定年度：令和5年度 ・完成予定年度：令和12年度  【コスト削減等】 ・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、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。  【社会情勢の変化】 ・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。	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)