

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：縄田 正

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 高槻第一～神戸JCT		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) 大阪府高槻市原 至) 兵庫県神戸市北区八多町			延長	40km	
事業概要	<p>新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。</p>					
高槻～箕面	H11年度事業化		H7年度都市計画決定		H19年度用地着手	
箕面～神戸	H10年度事業化				H21年度工事着手	
全体事業費	7,018億円		事業進捗率	15%		供用済延長 -km
計画交通量	約38,100～42,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.5	総費用 (残事業)/(事業全体) 5,386/6,374億円 事業費：4,979/5,967億円 維持管理費：407/407億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,194/8,194億円 走行時間短縮便益：7,650/7,650億円 走行経費減少便益：372/372億円 交通事故減少便益：172/172億円	基準年 平成23年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
交通量変動	B/C=1.7 (交通量+10%)		B/C=1.4 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=1.7 (事業費-10%)		B/C=1.4 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=1.6 (事業期間-1年)		B/C=1.5 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 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) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <p style="text-align: right;">他14項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[大阪府] 今後の災害に備えた国土構造の強化や物流の効率化を図るため、我が国の東西二極を結ぶ複数ルートの確保は急務であり、そのため新名神高速道路の早期全線整備が必要である。新名神高速道路は、現在、「神戸JCT～高槻第一JCT」間において鋭意事業の進捗が図られているが、国幹会議において「未着工区間」とされた「高槻第一JCT～八幡JCT・城陽～大津JCT」間については、未だ着工の見通しが立っていない状況や、第二京阪道路供用後において、現名神高速道路及び並走する京滋バイパスでは、交通容量を大幅に超過し、交通量、渋滞回数ともに増加している現状から、早期整備の必要性は明らかとなっている。我が国の大動脈となる国土軸のうち、関東圏～中部圏では新東名高速道路の整備により着実に複数ルート化が進められている一方で、関西圏～中部圏では現名神高速道路1本のみである状況を踏まえ、近畿自動車道名古屋神戸線事業の内（城陽～高槻第一JCT）については早期着工、（高槻第一JCT～神戸JCT）は事業推進に取り組まれない。</p> <p>[兵庫県] 広大な県土を有する兵庫では、多彩な交流を促進し、社会・経済活動を支え、災害時等における安全・安心を確保する上で、高速道路ネットワークの形成が重要な課題である。新名神高速道路の高槻JCT～神戸JCT間(L=40.5km)は、名神高速道路と中国自動車道及び山陽自動車道との接続により、我が国の国土軸として、関西圏と中部圏、首都圏の連携強化を図り、国土・地域の発展に大きく寄与する道路である。また、名神高速道路及び中国自動車道と適切な交通機能分担を確保することで、中国自動車道の宝塚西トンネル等における慢性的な渋滞(平成22年度の渋滞回数は913回)やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を解消するとともに、緊急時・大規模災害時における代替ネットワークの確保等にも大きく貢献する道路として期待している。こうしたことから、本県としては、用地取得や工事用道路の整備など、事業進捗に不可欠な地元調整等には、地元市町と連携して最大限努力していくこととしているので、現在目標としている平成28年度までのできるだけ早い時期に供用するよう事業促進に取り組んでいただきたい。</p> <p>[神戸市] 近畿自動車道 名古屋神戸線（通称：新名神高速道路）は国土の重要な骨格を形成する道路であり、緊急時の代替ネットワーク機能を確保するとともに、名神高速道路や中国縦貫自動車道の慢性的な渋滞緩和への効果が期待されている。海・空・陸が一体となった広域交通ネットワークの強化により、神戸港・神戸空港の人・物・情報の交流を支える格子状の広域幹線道路網の整備を図り、関西全体の経済競争力の向上に資するためにも、引き続き、事業を継続し早期に完成させることが必要であると考え。</p>					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。

<委員からの主な意見>

- ・新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

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。

第二京阪道路（枚方東～門真JCT）が平成22年3月に供用を開始した。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在用地取得を進めながら本線工事に着手している。

施設の構造や工法の変更等

今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

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。