

再評価結果（平成27年度事業継続箇所）

担当課：道路局高速道路課

担当課長名：吉岡 幹夫

事業名	近畿自動車道（高槻第一JCT～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	4.1 km	
事業概要						
近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新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。						
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		H21年度工事着手
箕面～神戸：H10年度事業化						
全体事業費		約7,117億円		事業進捗率		42% 供用済延長
計画交通量		36,500～42,100台/日				-km
費用対効果分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成26年
	(事業全体) 1.5	(残事業)/(事業全体) 4,172/6,924億円 (事業費：3,723/6,475億円 維持管理費：449/449億円)		(残事業)/(事業全体) 10,368/10,368億円 (走行時間短縮便益：9,689/9,689億円 走行経費減少便益：518/518億円 交通事故減少便益：161/161億円)		
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=2.2～2.7（交通量±10%）						
事業費変動：B/C=2.3～2.7（事業費±10%）						
事業期間変動：B/C=2.4～2.6（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) 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 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						
大阪府知事の意見：						
<ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路は、新たな国土軸として我が国の成長、国際競争力の強化に資する高規格幹線道路であり、大阪都市圏が東西二極の一極を担うための広域交通インフラとして、早期供用を目指し、重点的に整備を行うことが極めて重要である。 また新名神高速道路の整備は、沿線地域のみならず高速道路ネットワークを経由し、府域全体の企業立地や産業集積等の地域活性化に大きく寄与することから、その早期供用に強い期待を寄せている。 本府としても、貴社と連携し、工事着手に向けた地元協議や、用地買収及び文化財調査を受託するなど、新名神高速道路の事業促進に積極的に取り組んでおり、貴社においては引き続き、近畿自動車道名古屋神戸線（高槻第一JCT～神戸JCT）については目標としている平成28年度供用、（八幡～高槻第一JCT）については平成35年度供用に向け、事業推進に取り組まれない。 						
兵庫県知事の意見：						
<p>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。</p> <p>新名神高速道路は、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。</p> <p>また、本道路は、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やそれに伴う周辺一般道路の渋滞を抜本的に解消するとともに、南海トラフ巨大地震発生時や名神高速道路等の大規模更新・修繕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である。</p> <p>さらに、沿線市町では、「インターチェンジに近接する公有地における産業団地計画」や「地域の特色を活かしたサービスエリア計画」など、新名神高速道路を最大限活用した、活力と賑わいのあるまちづくりを進めており、早期開通を待ち望んでいる。</p> <p>こうしたことから、本県としても、用地取得や工事用道路の整備等に最大限取り組んできたところであり、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、引き続き事業を推進していただきたい。</p>						

神戸市長の意見：

近畿自動車道 名古屋神戸線（通称：新名神高速道路）の高槻第一JCT～神戸JCT間は、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、平成28年度の供用に向けて、引き続き、事業を継続していただきたい。

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（近畿自動車道名古屋神戸線）は国土軸の一部として広域的な高速道路ネットワークを形成し、リダンダンシー機能の強化や多量の物流を担うなど、当該道路の整備の必要性は非常に高い。
- ・中国自動車道や名神高速道路では多くの渋滞が発生している状況にあるが、新名神高速道路の整備により、それらの渋滞が大きく緩和されることが期待される。
- ・関西文化学研都市での研究材料をSPring-8に運んで分析するなど、科学技術分野の発展のためにも新名神高速道路の早期整備が必要である。

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

現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。

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も確認しながらコスト削減を図っていく。

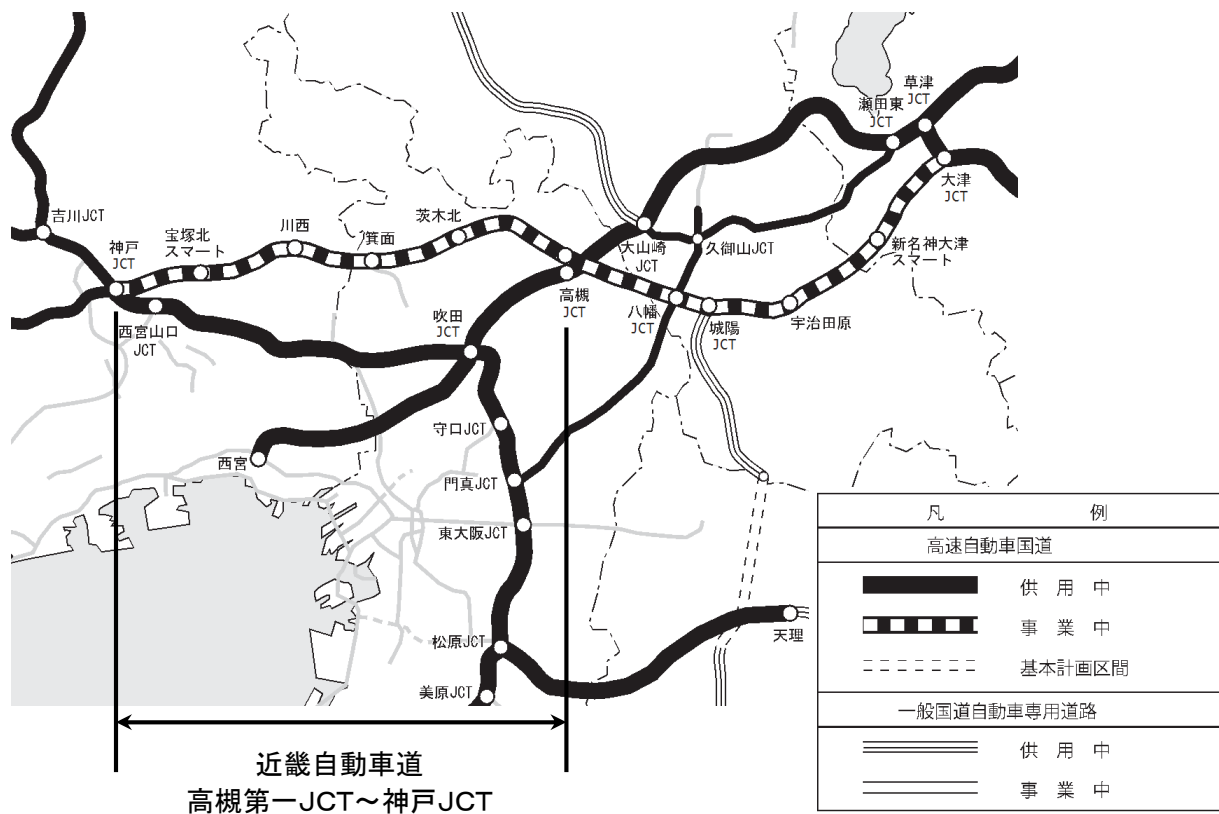
対応方針

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。