

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名： 沓掛 敏夫

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 大阪府 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						
<p>「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、大阪府を経由し、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。</p>						
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6,387億円		事業進捗率 (令和3年3月末時点)	約19%	供用済延長	—km
計画交通量	約56,600～約59,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,226/6,216億円 (事業費：3,597/5,587億円) 維持管理費：629/629億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 10,940/10,940億円 走行時間短縮便益：10,281/10,281億円 走行経費減少便益：530/530億円 交通事故減少便益：128/128億円	基準 令和3年		
感度分析の結果						
<p>【全体事業】 交通量 : B/C=1.6～1.9 (交通量±10%) 【残事業】 交通量 : B/C=2.3～2.8 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.6～1.9 (事業費±10%) 事業費 : B/C=2.4～2.8 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.8～1.8 (事業期間±1年) 事業期間 : B/C=2.6～2.6 (事業期間±1年)</p>						
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15項目に該当 						
関係する地方公共団体等の意見						
<p>[滋賀県の意見]</p> <p>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）」案で【事業継続】とされており、事業効果の早期発現に向けて更なる整備促進をお願いしたい。</p> <p>事業期間の見直しにより開通時期が令和6年度とされたが、本県としても、引き続きスマートICや関連道路の整備および事業進捗に必要な地元調整には、地元大津市と連携しながら最大限の協力を行うので、安全に十分配慮しながら一日も早い開通をお願いしたい。</p> <p>[京都府の意見]</p> <p>事業継続の対応方針（原案）案に異論はない。</p> <p>新たな国土軸となる新名神高速道路沿線では、既に供用開始を見据え、まちづくりや民間開発などが活発化しており、さらには京都府南部地域の観光、産業振興やリダンダンシーの強化にも大きく貢献するものと確信しているところである。</p> <p>本府においては、地元調整や用地買収などに積極的に協力してきたところであり、引き続き、安全に十分配慮した上で、一日も早い全線開通が図られるよう工程短縮に努められたい。</p>						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）」は、事業は適切に進められているため、対応方針（原案）「事業継続」について了承する。

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。
- ・ 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

- ・ 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予定である。

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おり、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 事業の進捗に合わせ、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。

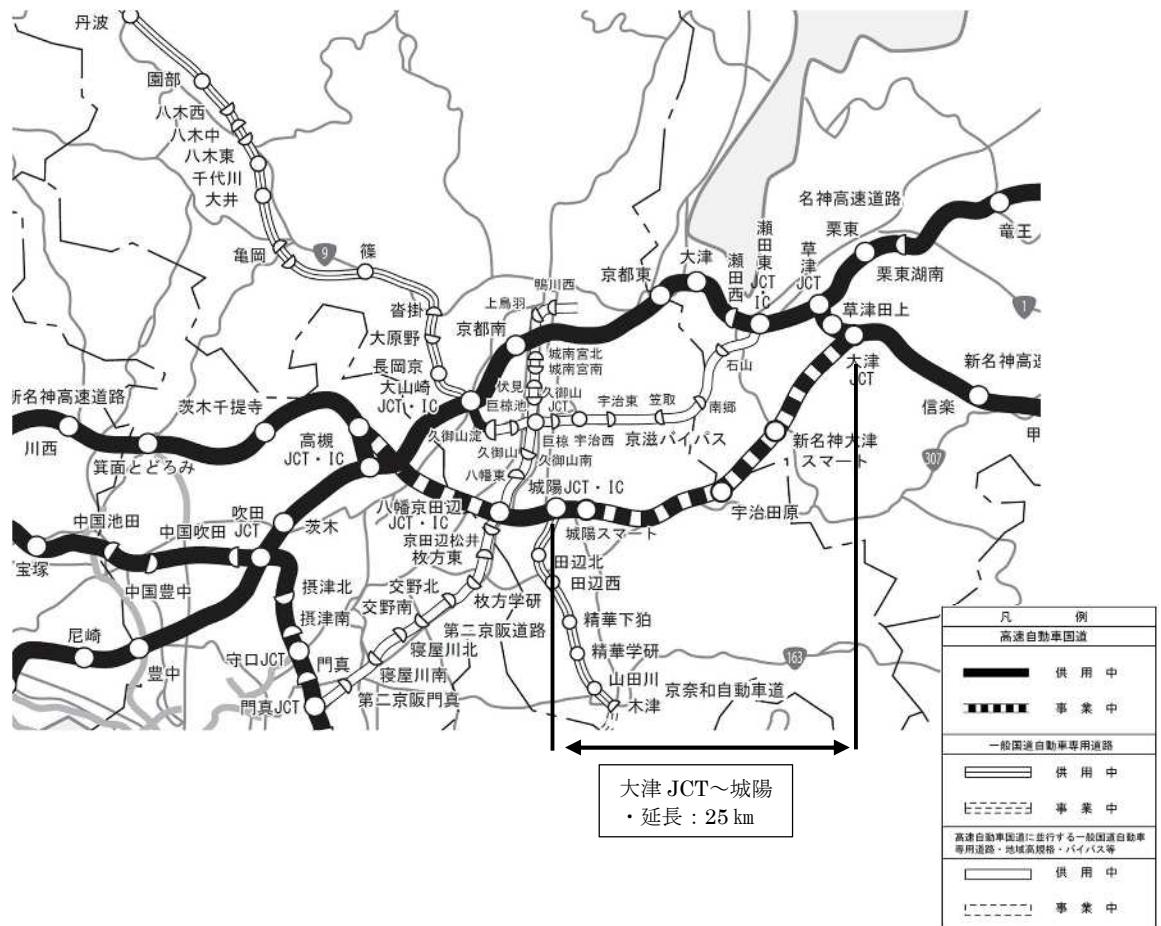
対応方針

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。

※ 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。

再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名： 沓掛 敏夫

事業名 <small>きんぎどうしゃどうなごやこうべせん</small> 近畿自動車道名古屋神戸線 <small>じょうよう たかつき</small> 城陽～高槻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) 京都府城陽市寺田金尾 <small>たかつきはら</small> 至) 大阪府高槻市原	延長 1.4 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17.4km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1.1km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。		
城陽～八幡京田辺：H9年度事業化 八幡京田辺～高槻JCT：H10年度事業化	H7年度都市計画決定	城陽～八幡京田辺：H10年度用地着手 八幡京田辺～高槻JCT：H12年度用地着手
城陽～八幡京田辺：H21年度工事着手 八幡京田辺～高槻JCT：H29年度工事着手		
全体事業費 約7,938億円	事業進捗率 約33% <small>(令和3年3月末時点)</small>	供用済延長 —km
計画交通量 約43,800～約56,500台/日		
費用対効果 分析結果 B/C <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(残事業)</small> 2.6	総費用 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 4,279/7,790億円 事業費：4,002/7,512億円 維持管理費：278/278億円	総便益 <small>(残事業)/(事業全体)</small> 11,121/11,121億円 走行時間短縮便益：10,539/10,539億円 走行経費減少便益：499/499億円 交通事故減少便益：83/83億円
基準 令和3年		
感度分析の結果 【全体事業】 交通量 : B/C=1.3～1.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.3～1.6 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.4～1.4 (事業期間±1年)		
【残事業】 交通量 : B/C=2.3～2.9 (交通量±10%) 事業費 : B/C=2.4～2.9 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=2.6～2.6 (事業期間±1年)		
事業の効果等 ・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14項目に該当		
関係する地方公共団体等の意見 [京都府の意見] 事業継続の対応方針(原案)案に異論はない。 新たな国土軸となる新名神高速道路沿線では、既に供用開始を見据え、まちづくりや民間開発などが活発化しており、さらには京都府南部地域の観光、産業振興やリダンダンシーの強化にも大きく貢献するものと確信しているところである。 本府においては、地元調整や用地買収などに積極的に協力してきたところであり、引き続き、安全に十分配慮した上で、一日も早い全線開通が図られるよう工程短縮に努められたい。		
[大阪府の意見] 「対応方針(原案)」案に異存ありません。 新名神高速道路は、我が国の東西二極を結ぶ大動脈として、大阪・関西の成長に大きく貢献する極めて重要な道路であり、災害時のリダンダンシー機能の発揮等による国土強靱化や、まちづくり推進等に寄与することを強く期待している。 工事の実施にあたり、施工方法等について十分検討のうえ、より一層のコスト縮減に努めること。 開通時期の遅延による影響を最小限に抑えるよう、安全対策及び地域住民への丁寧な対応を行いながら事業を推進し、6車線での開通も視野に、一日も早く全線開通されたい。 また、大阪府・京都府が行うアクセス道路の整備等についても、引き続き十分な協議調整に努めること。		

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻JCT）」は、事業は適切に進められているため、対応方針（原案）「事業継続」について了承する。

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。
- ・ 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

- ・ 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予定である。

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おり、引き続き事業を進めていく予定である。

施設の構造や工法の変更等

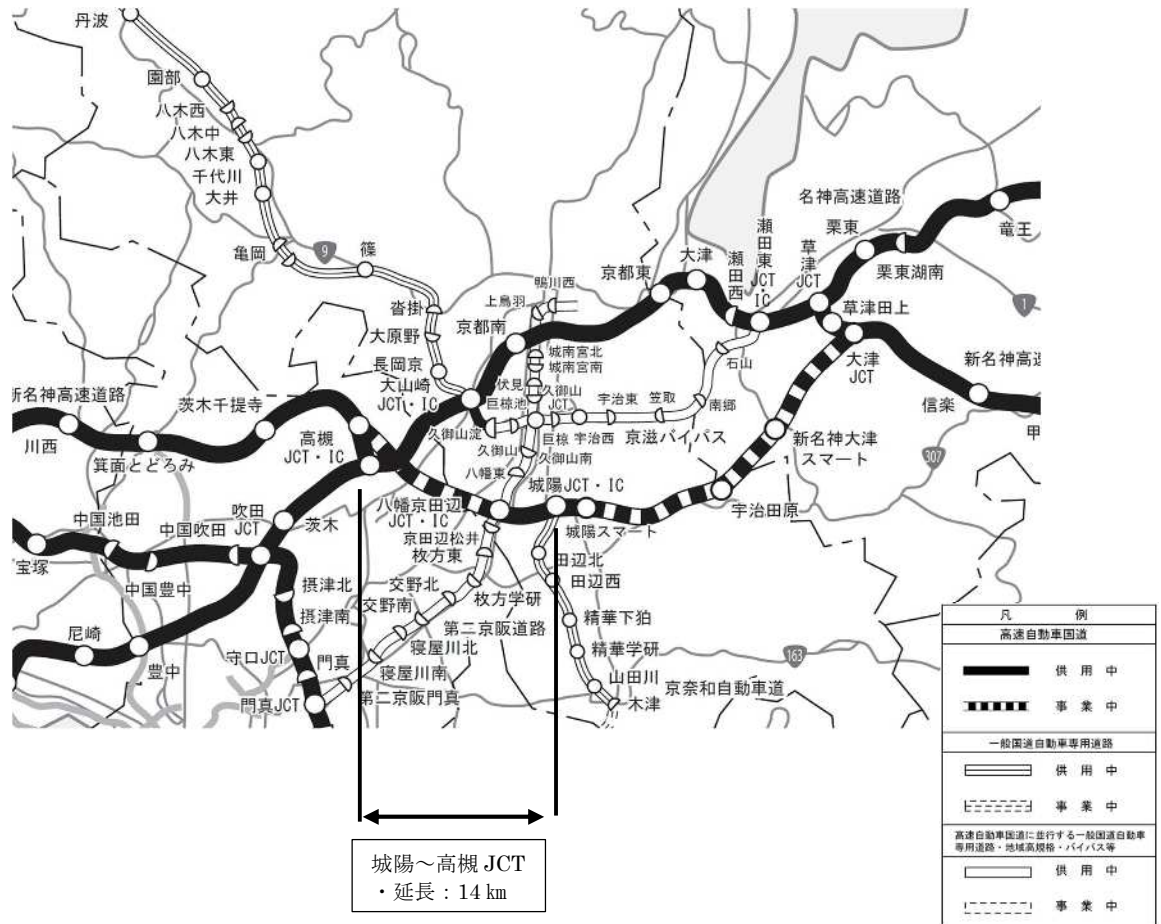
- ・ 事業の進捗に合わせ、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。

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。

※ 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。