

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）
事業主体	西日本高速道路(株)

事業採択の前提条件を確認するための指標

		指 標	指標チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている	費用便益比(B/C) = 2.0 （経済的純現在価値(B-C) = 3,832億円、経済的內部収益率(EIRR) = 7.6%）

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指標（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは を に変更）	指標チェックの根拠
1. 活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失時間及び削減率	推計年度（H42）削減量 25（百万人・時間/年） 削減率 0.32% 定量的評価指標の算出方法（案）準用
		並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道1号：八幡市美濃山蛭塚（2km/h）、枚方市招提東町1丁目（10km/h）、枚方市菊ヶ丘南町（13.1km/h） 国道170号：枚方市伊加賀緑町（11.6km/h） 国道171号：大山崎町大山崎字茶屋前（16km/h）
		現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる	既存バス路線 福岡～新宿 広島～東京
		新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	城陽市～京都駅：約30分 約26分
		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	城陽市～大阪国際空港：約48分 約37分
物流効率化の支援		特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港へのアクセス向上が見込まれる	城陽市～神戸港：約80分 約70分 城陽市～大阪港：約88分 約60分
		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が向上	花しょうぶ（城陽市）、田辺なす（京田辺市）等
		現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
都市の再生		都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		三大都市圏の環状道路を形成する	関西大環状道路
		市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	牧野駅東地区第一種市街地再開発事業（枚方市）、津田南土地区画整理事業（枚方市）

		中心市街地内で行う事業である		
		幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である		
		DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
国土・地域ネットワークの構築		高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り		
		地域高規格道路の位置づけあり		
		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	大津市 大阪市、大津市 神戸市、奈良市 京都市	
		当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		現道等における交通不能区間を解消する		
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する		
		日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	城陽市～大阪市：約75分 約46分	
	個性ある地域の形成		鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
			拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	関西文化学術研究都市
		I C等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する	平等院(宇治市)、山城総合運動公園(城陽市)、石清水八幡宮(八幡市)等	
		特別立法に基づく事業である		
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
		歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である		
2.暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての間に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる		
		交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される		
	無電柱化による美しい町並みの形成	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り		
		市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する		
安全で安心できるくらしの確保		三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	城陽市～大阪大学医学部附属病院：約47分 約37分	

3. 安全	安全な生活環境の確保	並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	
		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	城陽市役所～高槻市役所：（京滋バイパス、名神高速道路）（国道24号、国道1号、国道170号）
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	草津JCT～神戸JCT：名神高速道路、中国自動車道
		現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する	名神高速道路：八日市～京都東（雨量200mm）、京都東～豊中（雨量230mm）
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：6.5万t/年
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率	排出削減量：44.5t/年、排出削減率：0.020%削減
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率	排出削減量：5.4t/年、排出削減率：0.047%削減
		並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	国道171号：島本町高浜（73dB）他2箇所 国道1号：枚方市堂山（75dB）他7箇所
		その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のアジェンダとの関係	道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される	名神高速道路の渋滞解消

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・B P・その他の別
近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～ 高槻第一JCT	L=14km	高速自動車国道	-

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
29,600～46,500	4	西日本高速道路(株)

費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成20年度		
単純合計	4,971億円	436億円	5,406億円
うち残事業分	4,801億円	436億円	5,237億円
基準年における 現在価値 (C)	3,661億円	121億円	3,782億円
うち残事業分	3,468億円	121億円	3,589億円

便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成20年度			
供用年	平成32年度末			
単年便益 (初年便益)	557億円	31億円	5億円	592億円
基準年における 現在価値 (B)	7,153億円	399億円	63億円	7,615億円
うち残事業分	7,153億円	399億円	63億円	7,615億円

結 果

費用便益比（事業全体）	2.0
経済的純現在価値（事業全体）	3,832億円
経済的内部収益率（事業全体）	7.6%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	4,026億円
経済的内部収益率（残事業）	8.2%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B / C）
交通量	29,600 ~ 46,500	± 10%	1.9 ~ 2.3
事業費	3,589億円	± 10%	1.9 ~ 2.3
事業期間	12年	± 1年	2 ~ 2.2

交通状況の変化

様式 - 3

事業名：近畿自動車道 名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）

（推計時点 H42 年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
新設・改築道路	交通量 ¹	[台/日]	-	33,800	
	走行時間 ²	[分]	-	10	
	走行時間費用 ³	[億円/年]	-	75	
主な周辺道路 ⁴	名神高速:62.5km	交通量	[台/日]	87,500	82,300
		走行時間	[分]	54	52
		走行時間費用	[億円/年]	765	673
	国道1号:25.2km	交通量	[台/日]	34,000	32,900
		走行時間	[分]	57	56
		走行時間費用	[億円/年]	346	331
	国道171号:20km	交通量	[台/日]	27,000	26,900
		走行時間	[分]	48	47
		走行時間費用	[億円/年]	255	249
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
その他道路合計	走行時間費用	[億円/年]	537,832	537,310	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：403160km	走行時間短縮便益	[億円/年]	539,197	538,638	559

- 1： 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- 2： 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- 3： 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- 4： 当該事業により大きな変化が生じる道路について3～5路線程度以内で記載する。
- 5： 主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面()、に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	
	その他	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年間
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成20年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	(2030)
	複数時点での推計	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	
	整備の有無のいずれかのみ推計	有 無
推計に用いたOD表	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	(H17センサス)
開発交通量の考慮	無	
	有	
配分交通量の推計手法	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定 採用理由を記載	
	最終配分の速度 採用理由を記載 配分条件であるQV式に基づく配分交通量(日交通量)の走行速度を採用	
	その他()	

交通流推計

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	面的に考慮	
			対象路線のみ考慮	
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	
	冬期交通の影響	考慮しない		
		考慮する		
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
			冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載	
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定		
		その他 ()		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用			
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること			
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用			
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること			
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮			
	中央分離帯の有無を考慮しない			
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない			
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)			
その他				

費用の現在価値算定表(事業全体)

維持管理費の単純単価の算出					単価(億円)		単純価値(億円)	
箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻第一JCT)					-		14	
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)		
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	
- 23年目	H 10	1.4802	112.1	6	8			
- 22年目	H 11	1.4233	110.5	3	4			
- 21年目	H 12	1.3686	108.7	20	26			
- 20年目	H 13	1.3159	107.3	105	129			
- 19年目	H 14	1.2653	105.3	18	22			
- 18年目	H 15	1.2167	104.0	2	3			
- 17年目	H 16	1.1699	102.9	0.9	1			
- 16年目	H 17	1.1249	101.6	0.7	0.8			
- 15年目	H 18	1.0816	100.9	1	1			
- 14年目	H 19	1.0400	100.0	2	3			
- 13年目	H 20	1.0000	100.0	9	9			
- 12年目	H 21	0.9615	100.0	88	85			
- 11年目	H 22	0.9246	100.0	90	83			
- 10年目	H 23	0.8890	100.0	130	115			
- 9年目	H 24	0.8548	100.0	212	182			
- 8年目	H 25	0.8219	100.0	397	326			
- 7年目	H 26	0.7903	100.0	592	468			
- 6年目	H 27	0.7599	100.0	756	575			
- 5年目	H 28	0.7307	100.0	626	457			
- 4年目	H 29	0.7026	100.0	565	397			
- 3年目	H 30	0.6756	100.0	578	390			
- 2年目	H 31	0.6496	100.0	416	270			
- 1年目	H 32	0.6246	100.0	350	219			
供用開始年次	H 33	0.6006	100.0			9	6	
1年目	H 34	0.5775	100.0			9	5	
2年目	H 35	0.5553	100.0			9	5	
3年目	H 36	0.5339	100.0			9	5	
4年目	H 37	0.5134	100.0			9	5	
5年目	H 38	0.4936	100.0			9	5	
6年目	H 39	0.4746	100.0			9	4	
7年目	H 40	0.4564	100.0			9	4	
8年目	H 41	0.4388	100.0			9	4	
9年目	H 42	0.4220	100.0			9	4	
10年目	H 43	0.4057	100.0			9	4	
11年目	H 44	0.3901	100.0			9	4	
12年目	H 45	0.3751	100.0			9	3	
13年目	H 46	0.3607	100.0			9	3	
14年目	H 47	0.3468	100.0			9	3	
15年目	H 48	0.3335	100.0			9	3	
16年目	H 49	0.3207	100.0			9	3	
17年目	H 50	0.3083	100.0			9	3	
18年目	H 51	0.2965	100.0			9	3	
19年目	H 52	0.2851	100.0			9	3	
20年目	H 53	0.2741	100.0			9	2	
21年目	H 54	0.2636	100.0			9	2	
22年目	H 55	0.2534	100.0			9	2	
23年目	H 56	0.2437	100.0			9	2	
24年目	H 57	0.2343	100.0			9	2	
25年目	H 58	0.2253	100.0			9	2	
26年目	H 59	0.2166	100.0			9	2	
27年目	H 60	0.2083	100.0			9	2	
28年目	H 61	0.2003	100.0			9	2	
29年目	H 62	0.1926	100.0			9	2	
30年目	H 63	0.1852	100.0			9	2	
31年目	H 64	0.1780	100.0			8	2	
32年目	H 65	0.1712	100.0			8	1	
33年目	H 66	0.1646	100.0			8	1	
34年目	H 67	0.1583	100.0			8	1	
35年目	H 68	0.1522	100.0			8	1	
36年目	H 69	0.1463	100.0			8	1	
37年目	H 70	0.1407	100.0			8	1	
38年目	H 71	0.1353	100.0			8	1	
39年目	H 72	0.1301	100.0			8	1	
40年目	H 73	0.1251	100.0			8	1	
41年目	H 74	0.1203	100.0			8	1	
42年目	H 75	0.1157	100.0			8	0.9	
43年目	H 76	0.1112	100.0			8	0.9	
44年目	H 77	0.1069	100.0			8	0.8	
45年目	H 78	0.1028	100.0			8	0.8	
46年目	H 79	0.0989	100.0			8	0.8	
47年目	H 80	0.0951	100.0			8	0.7	
48年目	H 81	0.0914	100.0			8	0.7	
49年目	H 82	0.0879	100.0	-1277	-112	8	0.7	
合計				3693	3661	436	121	
単純事業費計				4971		436		

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表(残事業)

維持管理費の単純単価の算出					単価(億円)	延長(km)	単純価値(億円)
箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(城陽~高槻第一JCT)					-	14	-
年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
- 23年目	H 10	1.4802	112.1				
- 22年目	H 11	1.4233	110.5				
- 21年目	H 12	1.3686	108.7				
- 20年目	H 13	1.3159	107.3				
- 19年目	H 14	1.2653	105.3				
- 18年目	H 15	1.2167	104.0				
- 17年目	H 16	1.1699	102.9				
- 16年目	H 17	1.1249	101.6				
- 15年目	H 18	1.0816	100.9				
- 14年目	H 19	1.0400	100.0				
- 13年目	H 20	1.0000	100.0				
- 12年目	H 21	0.9615	100.0	88	85		
- 11年目	H 22	0.9246	100.0	90	83		
- 10年目	H 23	0.8890	100.0	130	115		
- 9年目	H 24	0.8548	100.0	212	182		
- 8年目	H 25	0.8219	100.0	397	326		
- 7年目	H 26	0.7903	100.0	592	468		
- 6年目	H 27	0.7599	100.0	756	575		
- 5年目	H 28	0.7307	100.0	626	457		
- 4年目	H 29	0.7026	100.0	565	397		
- 3年目	H 30	0.6756	100.0	578	390		
- 2年目	H 31	0.6496	100.0	416	270		
- 1年目	H 32	0.6246	100.0	350	219		
供用開始年次	H 33	0.6006	100.0			9	6
1年目	H 34	0.5775	100.0			9	5
2年目	H 35	0.5553	100.0			9	5
3年目	H 36	0.5339	100.0			9	5
4年目	H 37	0.5134	100.0			9	5
5年目	H 38	0.4936	100.0			9	5
6年目	H 39	0.4746	100.0			9	4
7年目	H 40	0.4564	100.0			9	4
8年目	H 41	0.4388	100.0			9	4
9年目	H 42	0.4220	100.0			9	4
10年目	H 43	0.4057	100.0			9	4
11年目	H 44	0.3901	100.0			9	4
12年目	H 45	0.3751	100.0			9	3
13年目	H 46	0.3607	100.0			9	3
14年目	H 47	0.3468	100.0			9	3
15年目	H 48	0.3335	100.0			9	3
16年目	H 49	0.3207	100.0			9	3
17年目	H 50	0.3083	100.0			9	3
18年目	H 51	0.2965	100.0			9	3
19年目	H 52	0.2851	100.0			9	3
20年目	H 53	0.2741	100.0			9	2
21年目	H 54	0.2636	100.0			9	2
22年目	H 55	0.2534	100.0			9	2
23年目	H 56	0.2437	100.0			9	2
24年目	H 57	0.2343	100.0			9	2
25年目	H 58	0.2253	100.0			9	2
26年目	H 59	0.2166	100.0			9	2
27年目	H 60	0.2083	100.0			9	2
28年目	H 61	0.2003	100.0			9	2
29年目	H 62	0.1926	100.0			9	2
30年目	H 63	0.1852	100.0			9	2
31年目	H 64	0.1780	100.0			8	2
32年目	H 65	0.1712	100.0			8	1
33年目	H 66	0.1646	100.0			8	1
34年目	H 67	0.1583	100.0			8	1
35年目	H 68	0.1522	100.0			8	1
36年目	H 69	0.1463	100.0			8	1
37年目	H 70	0.1407	100.0			8	1
38年目	H 71	0.1353	100.0			8	1
39年目	H 72	0.1301	100.0			8	1
40年目	H 73	0.1251	100.0			8	1
41年目	H 74	0.1203	100.0			8	1
42年目	H 75	0.1157	100.0			8	0.9
43年目	H 76	0.1112	100.0			8	0.9
44年目	H 77	0.1069	100.0			8	0.8
45年目	H 78	0.1028	100.0			8	0.8
46年目	H 79	0.0989	100.0			8	0.8
47年目	H 80	0.0951	100.0			8	0.7
48年目	H 81	0.0914	100.0			8	0.7
49年目	H 82	0.0879	100.0	-1138	-100	8	0.7
合計				3663	3468	436	121
単純事業費計				4801		436	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

