

再評価結果（平成30年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：伊勢田 敏

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 城陽～高槻第一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 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（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。						
城陽～八幡：H9年度事業化		H7年度都市計画決定		城陽～八幡：H10年度用地着手		城陽～八幡：H21年度工事着手
八幡～高槻第一JCT：H10年度事業化				八幡～高槻第一JCT：H12年度用地着手		
全体事業費	5,266億円		事業進捗率（城陽～八幡） （八幡～高槻第一JCT）	100% 5%		供用済延長 3 km
計画交通量	約35,800～41,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成29年
	(事業全体) 1.9	(残事業)/(事業全体) 2,803/5,057億円		(残事業)/(事業全体) 9,662/9,662億円		
	(残事業) 3.4	事業費：2,643/4,896億円 維持管理費：160/160億円		走行時間短縮便益：9,089/9,089億円 走行経費減少便益：534/534億円 交通事故減少便益：39/39億円		
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=3.8（交通量+10%）		B/C=3.1（交通量-10%）			
事業費変動	B/C=3.8（事業費-10%）		B/C=3.1（事業費+10%）			
事業期間変動	B/C=3.6（事業期間-1年）		B/C=3.3（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						
[京都府]						
<p>新名神高速道路沿線では、アウトレットモールの進出計画や企業誘致が進んでおり、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>本府においても地元調整や用地買収の促進など積極的に協力していきますので、近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）および近畿自動車道名古屋神戸線（城陽～高槻第一JCT）については、対応方針（原案）案のとおり、引き続き事業を推進し、一日も早く全線供用されたい。</p>						
[大阪府]						
<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、東西二極を複数ルートで結ぶ関西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、沿線地域の利便性向上に資するだけでなく、物流拠点開発や、まちづくりの推進、観光産業の活性化など、地域創生の推進に寄与することを強く期待している。 今後とも引き続き、沿線環境への配慮や地域住民の意見を十分に踏まえながら、一日も早い供用に向け、徹底した安全対策のもと事業の推進に努められたい。 						
事業評価監視委員会の意見						
<ul style="list-style-type: none"> 「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。 <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 経済界は自治体と共同して大規模災害に備えたインフラの整備促進に力を入れているところであり、強靱な国土づくりに資する新名神高速道路の一日も早い全線開通が望まれる。 関西文化学術研究都市においても新名神高速道路が開通することで、より広域から企業あるいは研究施設の立地の促進が期待される。 新名神高速道路沿線の八幡市・京田辺市・城陽市などにおける開発とともに関西文化学術研究都市の開発が一体的かつ適切に行われるよう行政による総合的な計画が望まれる。 						

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。
新名神高速道路（城陽～八幡京田辺）が平成29年4月に供用を開始した。
新名神高速道路（高槻～川西）が平成29年12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。

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。