

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（大津JCT～城陽）
事業主体	西日本高速道路株式会社

●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	事業全体：費用便益比 (B/C) = 2.0 経済的純現在価値 (B-C) = 5,097億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 8.5% 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.3 経済的純現在価値 (B-C) = 5,948億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 11.1%

●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口を■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	渋滞損失時間(整備前):13,873百万人・時間/年 渋滞損失削減時間：19百万人・時間/年(削減率0.1%) (13,873百万人・時間/年→13,854百万人・時間/年)
		■ 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:京都市下京区(8.0km/h)他30箇所 国道307号:京田辺市草内五反田(7.3km/h)他6箇所
		■ 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	現名神からの新名神への路線転換が期待される 関東・中部⇄中国・四国・九州
		■ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる	宇治田原町→京都駅(10分短縮)整備前:43分、整備後:33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	宇治田原町→大阪空港(18分短縮)整備前:59分、整備後:41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	宇治田原町→神戸港(19分短縮)整備前:96分、整備後:77分 宇治田原町→大阪港(15分短縮)整備前:88分、整備後:73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向上が見込まれる	宇治茶(宇治田原町)、花しょうぶ(城陽市)など
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		<input type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する	
		■ 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	新市街地整備計画、城陽市東部丘陵地整備計画
	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	拠点都市（大津⇄奈良）を連絡
		<input type="checkbox"/> 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	
		■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる	宇治田原町→大阪市（24分短縮）整備前：74分、整備後：50分
	個性ある地域の形成	■ 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	京都城陽白坂テクノパーク、久世荒内・寺田塚本地区土地区画整理事業
		■ IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する	石山寺（大津市）、宇治田原宗門の郷（宇治田原町）、平等院（宇治市）、青梅梅林（城陽市）など
■ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		木津川右岸運動公園	

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口を■に変更）	指標チェックの根拠	
2. 暮らし	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	宇治田原町→京都赤十字第一病院（9分短縮） 整備前：36分、整備後：27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		
	災害への備え □ 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	草津JCT→神戸JCT:名神高速道路	
	■ 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・中国自動車道経由⇒新名神高速道路経由	
	■ 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～竜王(連続雨量200mm)、竜王～京都東(連続雨量250mm) 国道1号:大津市首羽台～追分町(連続雨量200mm)、京都市山科区北花山～東山区清閑寺(連続雨量230mm)	
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	排出削減量: 3万t/年、排出削減率: 0.02%	
	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	
		● 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: 8t/年、排出削減率: 0.03%
		■ 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1号:大津市大谷町他2箇所
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係 □ 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	京都南部地域の地域防災拠点と高速道路ネットワークとの連携	

## 費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	L=25km	高速自動車国道	6車線化

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
56,600～59,300	6	西日本高速道路(株)

## ① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	令和元年度		
単純合計	5,430億円	1,667億円	7,097億円
うち残事業分	4,544億円	1,912億円	6,456億円
基準年における 現在価値 (C)	4,745億円	566億円	5,311億円
うち残事業分	3,869億円	591億円	4,460億円

## ② 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	令和元年度			
供用年	令和6年度、令和13年度			
単年便益 (初年便益)	334億円	17億円	4億円	355億円
基準年における 現在価値 (B)	9,786億円	504億円	118億円	10,408億円
うち残事業分	9,786億円	504億円	118億円	10,408億円

③ 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）	5,097億円
経済的内部収益率（事業全体）	8.5%
費用便益比（残事業）	2.3
経済的純現在価値（残事業）	5,948億円
経済的内部収益率（残事業）	11.1%

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。

④ 感度分析（事業全体を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B/C）
交通量	56,600～59,300	±10%	1.8～2.2
事業費	5,430億円	±10%	1.8～2.2
事業期間	34年	±1年	1.9～2

④ 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	56,600～59,300	±10%	2.1～2.6
事業費	4,544億円	±10%	2.1～2.6
事業期間	11年	±1年	2.3～2.4

交通状況の変化（事業全体）

様式－3①

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線（大津JCT～城陽）

（推計時点 R12年）

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設道路（大津JCT～城陽）： 25.1km	交通量 <sup>※1</sup>	[台/日]	-	57,400	
	走行時間 <sup>※2</sup>	[分]	-	14	
	走行時間費用 <sup>※3</sup>	[億円/年]	-	188	
②主な周辺道路 <sup>※4</sup>	名神高速道路： 39.6km	交通量	[台/日]	79,800	50,800
		走行時間	[分]	29	27
		走行時間費用	[億円/年]	490	282
	京滋バイパス： 21.5km	交通量	[台/日]	50,000	32,900
		走行時間	[分]	15	15
		走行時間費用	[億円/年]	160	101
	国道1号： 43.4km	交通量	[台/日]	38,100	37,700
		走行時間	[分]	133	131
		走行時間費用	[億円/年]	1,030	1,004
	国道307号： 46km	交通量	[台/日]	10,300	10,600
		走行時間	[分]	107	107
		走行時間費用	[億円/年]	250	259
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計： 30,506.3km	走行時間費用	[億円/年]	221,034	220,527	

			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：30,681.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	222,964	222,362	603

- ※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： ②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。



# 費用便益分析の条件

事業名：近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)

(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30年2月 国土交通省 道路局 都市局)	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他	<input type="checkbox"/>	
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	R1	
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (R12)	
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>	
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無	
	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載	
推計に用いたOD表	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)	<input checked="" type="checkbox"/> (H22センサス)	
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>	
	その他( )	<input type="checkbox"/>	
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>	
	有	<input type="checkbox"/>	
	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	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>	
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input type="checkbox"/>	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法	<input type="checkbox"/>	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である	<input type="checkbox"/>
		山間部海岸部で併行道路が少ない	<input type="checkbox"/>
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	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	<input type="checkbox"/>	
	最終配分の速度	<input checked="" type="checkbox"/>	
	採用理由を記載 利用者均衡配分手法の適用に併せて、最終配分の速度を採用		
	その他( )	<input type="checkbox"/>	

交通流推計

(3)

項目		チェック欄	
休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
		対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
		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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	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	<input type="checkbox"/>
冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する	<input type="checkbox"/>	
	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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	その他 ( )	<input type="checkbox"/>	
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>	
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>	
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
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	<input checked="" type="checkbox"/>	
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>	
その他			

便益の算定



# 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

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽)

単価(億円)	延長(km)	単純単価(億円)
-	25	-

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)	
				単純単価	現在価値	単純単価	現在価値
-27年目	H 9	2.3699	117.5	4	9		
-26年目	H 10	2.2788	116.9	3	6		
-25年目	H 11	2.1911	115.2	8	15		
-24年目	H 12	2.1068	113.8	7	13		
-23年目	H 13	2.0258	112.4	13	24		
-22年目	H 14	1.9479	110.5	5	9		
-21年目	H 15	1.8730	109.0	1	2		
-20年目	H 16	1.8009	107.9	4	7		
-19年目	H 17	1.7317	106.7	0	0		
-18年目	H 18	1.6651	105.9	0			
-17年目	H 19	1.6010	105.0	0			
-16年目	H 20	1.5395	104.4	0			
-15年目	H 21	1.4802	103.0	0			
-14年目	H 22	1.4233	101.3	0			
-13年目	H 23	1.3686	99.8	0			
-12年目	H 24	1.3159	99.0	3	4		
-11年目	H 25	1.2653	99.0	9	11		
-10年目	H 26	1.2167	101.5	19	23		
-9年目	H 27	1.1699	103.0	55	62		
-8年目	H 28	1.1249	102.8	78	86		
-7年目	H 29	1.0816	102.9	218	229		
-6年目	H 30	1.0400	102.8	124	126		
-5年目	R 1	1.0000	102.8	334	325		
-4年目	R 2	0.9615	102.8	691	647		
-3年目	R 3	0.9246	102.8	958	861		
-2年目	R 4	0.8890	102.8	1,047	905		
-1年目	R 5	0.8548	102.8	928	772		
暫定供用開始年次	R 6	0.8219	102.8	218	174	23	19
1年目	R 7	0.7903	102.8	225	173	23	18
2年目	R 8	0.7599	102.8	207	153	23	17
3年目	R 9	0.7307	102.8	111	79	23	17
4年目	R 10	0.7026	102.8	60	41	23	16
5年目	R 11	0.6756	102.8	64	42	23	15
6年目	R 12	0.6496	102.8	35	22	23	15
完成供用開始年次	R 13	0.6246	102.8			35	21
8年目	R 14	0.6006	102.8			35	20
9年目	R 15	0.5775	102.8			35	20
10年目	R 16	0.5553	102.8			35	19
11年目	R 17	0.5339	102.8			35	18
12年目	R 18	0.5134	102.8			35	17
13年目	R 19	0.4936	102.8			35	17
14年目	R 20	0.4746	102.8			35	16
15年目	R 21	0.4564	102.8			35	16
16年目	R 22	0.4388	102.8			35	15
17年目	R 23	0.4220	102.8			35	14
18年目	R 24	0.4057	102.8			35	14
19年目	R 25	0.3901	102.8			35	13
20年目	R 26	0.3751	102.8			35	13
21年目	R 27	0.3607	102.8			35	12
22年目	R 28	0.3468	102.8			35	12
23年目	R 29	0.3335	102.8			35	11
24年目	R 30	0.3207	102.8			35	11
25年目	R 31	0.3083	102.8			35	10
26年目	R 32	0.2965	102.8			35	10
27年目	R 33	0.2851	102.8			35	10
28年目	R 34	0.2741	102.8			35	9
29年目	R 35	0.2636	102.8			35	9
30年目	R 36	0.2534	102.8			35	9
31年目	R 37	0.2437	102.8			35	8
32年目	R 38	0.2343	102.8			35	8
33年目	R 39	0.2253	102.8			35	8
34年目	R 40	0.2166	102.8			35	7
35年目	R 41	0.2083	102.8			35	7
36年目	R 42	0.2003	102.8			35	7
37年目	R 43	0.1926	102.8			35	7
38年目	R 44	0.1852	102.8			35	6
39年目	R 45	0.1780	102.8			35	6
40年目	R 46	0.1712	102.8			35	6
41年目	R 47	0.1646	102.8			35	6
42年目	R 48	0.1583	102.8			35	5
43年目	R 49	0.1522	102.8			35	5
44年目	R 50	0.1463	102.8			35	5
45年目	R 51	0.1407	102.8			35	5
46年目	R 52	0.1353	102.8			35	5
47年目	R 53	0.1301	102.8			35	4
48年目	R 54	0.1251	102.8			35	4
49年目	R 55	0.1203	102.8			35	4
合計				-639	-75	35	4
				4,790	4,745	1,667	566
単純事業費計				5,430		1,667	

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

箇所名:近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT~城陽)

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
-11年目	R 2	0.9615	102.8	691	647		
-10年目	R 3	0.9246	102.8	958	861		
-9年目	R 4	0.8890	102.8	1,047	905		
-8年目	R 5	0.8548	102.8	928	772		
暫定供用開始年次	R 6	0.8219	102.8	218	174	23	19
-6年目	R 7	0.7903	102.8	225	173	23	18
-5年目	R 8	0.7599	102.8	207	153	23	17
-4年目	R 9	0.7307	102.8	111	79	23	17
-3年目	R 10	0.7026	102.8	60	41	23	16
-2年目	R 11	0.6756	102.8	64	42	23	15
-1年目	R 12	0.6496	102.8	35	22	23	15
完成供用開始年次	R 13	0.6246	102.8			35	21
1年目	R 14	0.6006	102.8			35	20
2年目	R 15	0.5775	102.8			35	20
3年目	R 16	0.5553	102.8			35	19
4年目	R 17	0.5339	102.8			35	18
5年目	R 18	0.5134	102.8			35	17
6年目	R 19	0.4936	102.8			35	17
7年目	R 20	0.4746	102.8			35	16
8年目	R 21	0.4564	102.8			35	16
9年目	R 22	0.4388	102.8			35	15
10年目	R 23	0.4220	102.8			35	14
11年目	R 24	0.4057	102.8			35	14
12年目	R 25	0.3901	102.8			35	13
13年目	R 26	0.3751	102.8			35	13
14年目	R 27	0.3607	102.8			35	12
15年目	R 28	0.3468	102.8			35	12
16年目	R 29	0.3335	102.8			35	11
17年目	R 30	0.3207	102.8			35	11
18年目	R 31	0.3083	102.8			35	10
19年目	R 32	0.2965	102.8			35	10
20年目	R 33	0.2851	102.8			35	10
21年目	R 34	0.2741	102.8			35	9
22年目	R 35	0.2636	102.8			35	9
23年目	R 36	0.2534	102.8			35	9
24年目	R 37	0.2437	102.8			35	8
25年目	R 38	0.2343	102.8			35	8
26年目	R 39	0.2253	102.8			35	8
27年目	R 40	0.2166	102.8			35	7
28年目	R 41	0.2083	102.8			35	7
29年目	R 42	0.2003	102.8			35	7
30年目	R 43	0.1926	102.8			35	7
31年目	R 44	0.1852	102.8			35	6
32年目	R 45	0.1780	102.8			35	6
33年目	R 46	0.1712	102.8			35	6
34年目	R 47	0.1646	102.8			35	6
35年目	R 48	0.1583	102.8			35	5
36年目	R 49	0.1522	102.8			35	5
37年目	R 50	0.1463	102.8			35	5
38年目	R 51	0.1407	102.8			35	5
39年目	R 52	0.1353	102.8			35	5
40年目	R 53	0.1301	102.8			35	4
41年目	R 54	0.1251	102.8			35	4
42年目	R 55	0.1203	102.8			35	4
43年目	R 56	0.1157	102.8			35	4
44年目	R 57	0.1112	102.8			35	4
45年目	R 58	0.1069	102.8			35	4
46年目	R 59	0.1028	102.8			35	4
47年目	R 60	0.0989	102.8			35	3
48年目	R 61	0.0951	102.8			35	3
49年目	R 62	0.0914	102.8			35	3
合計				4,544	3,869	1,912	591
単純事業費計				4,544		1,912	

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。



