

事後評価結果（令和4年度）

担当課：西日本高速道路(株)計画設計課

担当課長名：和泉直助

事業名 近畿自動車道 名古屋神戸線 高槻第一～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 41 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。

事業の目的・必要性
 新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、近畿圏をはじめとする西日本と中京圏さらに首都圏の主要都市とのネットワークを形成することから、交通の高速化及び定時性の確保が図られ、産業、観光及び経済の活性化に寄与すると共に、東名・名神高速道路の代替路としての機能を発揮するなど、安全かつ円滑な交通確保に大きく役割を果たすものである。



事業の 効果等	事業期間	事業化年度：高槻～箕面：H11年度 箕面～神戸：H10年度 都市計画決定：H7年度	用地着手：H19年度 工事着手：H21年度	供用年（当初）：H30年度 （暫定/完成） （実績）：H29年度	変動	0.97倍
	事業費	計画時（名目値）：7,206億円 （暫定/完成）（実績値）：7,302億円	実績（名目値）：7,117億円 （暫定/完成）（実績値）：7,211億円		変動	0.99倍
	交通量 （当該路線）	計画時（暫定/完成）：34,900～42,200台/日 （平成20年度）	実績（暫定/完成）：32,600～37,400台/日 （令和4年度）		変動	91%
	旅行速度向上 （供用前現道→当該路線）	23 → 88 km/h （供用前年次）H27年度 （供用後年次）R3年度	交通事故減少：105 → 39 件/億台キロ （供用前現道→供用後現道） （供用前年次）H28年度 （供用後年次）R2年度			
費用対効果 分析結果 （当初）	B/C：1.1 総費用：5,805億円 事業費：5,395億円 維持管理費：410億円 更新費：0億円	総便益：6,531億円 走行時間短縮便益：6,086億円 走行経費減少便益：261億円 交通事故減少便益：184億円	基準年：平成20年 （2008年）			

費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.5	総費用 9,734億円 (事業費: 8,771億円 維持管理費: 963億円 更新費: 0億円)	総便益 14,585億円 (走行時間短縮便益: 14,116億円 走行経費減少便益: 390億円 交通事故減少便益: 78億円)	基準年 令和4年 (2022年)
事業遅延による コスト増		費用増加額 — 億円	便益減少額 — 億円	
事業遅延の理由 —				
交通量変動の理由 計画時は、将来(R22)交通需要予測において、新名神高速道路全線供用を見込んでいるが、事後評価時点(R4)ではそれらの路線が事業中であることから、交通量に変動が生じたものと考えられる。				
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ・円滑なモビリティの確保(新幹線駅へのアクセス向上の状況) ・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の状況) ・都市の再生(三大都市圏の環状道路が形成されたことによる効果の状況) 他14項目について効果の発現が見られる。				
その他評価すべきと判断した項目 特になし				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 【大気質】 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2: 約3.4万トン/年削減 NO2: 約-100トン/年削減 SPM: 約10トン/年削減			
	その他評価すべきと判断した項目 特になし			
事業評価監視委員会の意見 対応方針(案)のとおり対応方針を了承				
事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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。 ・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。				
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 直接便益(時間短縮・経費減少・事故減少)を対象とした費用便益比は、平成26年度の事業再評価時と同等の1.5である。新名神高速道路(高槻第一JCT~神戸JCT)の開通による整備効果について、高規格幹線道路ネットワークの形成、名神高速道路・中国自動車道の交通混雑の緩和、交通安全の確保、円滑なモビリティの確保、物流効率化の支援等、事業再評価において期待された効果が発現しているところ。 以上より、費用便益比に問題が無く、期待された整備効果が発現していることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断される。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 新名神高速道路(高槻第一JCT~神戸JCT)は、平成10年度の事業化後に計画の見直しを行ったが、関係自治体、関係機関の協力のもと、効率的・効果的に事業を進め、平成29年度に4車線で開通した。 同種事業の計画・調査については、今後も関係自治体、関係機関の協力を得て、効率的・効果的に事業を推進出来るよう、その計画・調査を行う。 また、事後評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性は無いと判断される。				
特記事項 特になし				

※ 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。