

再評価結果（令和8年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 高速道路課

担当課長名：渡邊 良一

事業名	近畿自動車道名古屋神戸線 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 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、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長 1 7 4 km 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 J C T 間 1 1 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。							
城陽～八幡京田辺：H 9 年度事業化		H 7 年度都市計画決定	城陽～八幡京田辺：H 1 0 年度用地着手		城陽～八幡京田辺：H 2 1 年度工事着手		
八幡京田辺～高槻JCT：H 1 0 年度事業化			八幡京田辺～高槻JCT：H 1 2 年度用地着手		八幡京田辺～高槻JCT：H 2 9 年度工事着手		
全体事業費	約9, 251億円	事業進捗率	約45%	供用済延長	3 km		
		(令和7年3月末時点)					
計画交通量	約50, 600～71, 400台/日						
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	
	(事業全体)	(事業全体)	2, 608/10, 659 億円		13, 294/13, 294億円		
	1. 2	4. 8 %	事業費：2, 059/10, 110億円	走行時間短縮便益：12, 538/12, 538億円		基準年	
	2. 0 [2%]		維持管理費：410/410億円	走行経費減少便益：691/691億円			
	2. 6 [1%]		更新費：139/139億円	交通事故減少便益：65/65億円			
(残事業)	(残事業)	感度分析	(事業全体)	(残事業)		令和 7 年	
5. 1	17. 1 %		交通量	B/C=1. 1～1. 4 (±10%)	交通量		B/C=4. 6～5. 6 (±10%)
7. 1 [2%]			事業費	B/C=1. 1～1. 4 (±10%)	事業費		B/C=4. 7～5. 5 (±10%)
8. 0 [1%]		事業期間	B/C=1. 2～1. 3 (±1 年)	事業期間	B/C=4. 9～5. 3 (±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において農林水産品の流通の利便性が向上) ・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20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〕 事業継続という対応方針（原案）に異論ありません。 新名神高速道路は、新東名高速道路とともに三大都市圏を結ぶ日本の大動脈であり、名神・東名高速道路の代替機能を担う重要な道路です。 京都府としても地域の発展に対し、大きく期待するとともに、関連道路整備や企業誘致等に積極的に取り組んできたところです。 まちづくりや企業活動への影響を出来るだけ小さくする観点から、ネクスコ西日本におかれましては、一日も早い開通をお願いするとともに、工程精査を実施し、早期に開通時期を明らかにされるようお願いします。							
〔大阪府の意見〕 「対応方針（原案）」案に異存ありません。 新名神高速道路は大阪の成長を支えるとともに、首都機能のバックアップとしても重要な交通基盤であり、早期開通に対する期待は非常に高い。 工事の安全と周辺環境に十分配慮した上で、早期の開通時期の明確化と一日も早い全線開通に努めるとともに、まず令和 8 年度冬の枚方トンネルの掘削開始を確実に履行すること。 枚方トンネルは住宅や企業団地が立地している真下を通過することとなるため、シールドトンネル工事のガイドラインを踏まえ、安全を確保した施工に努めること。 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	
「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 一部用地未取得箇所を除き、全面的に本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。 ・ シールドトンネルの全体設備計画や立坑コンクリート壁切削方法の見直しを行ったことで、掘進開始に時間を要しており、今後のシールドマシン掘進にあたっては、安全に留意し慎重に掘進することが必要であることから工事の進捗の確認が必要。 	
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	

※事業進捗率は、R7再評価後の事業費に対する進捗率。（令和7年3月末進捗状況から算出）

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率（4%）を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）