

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：縄田 正

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						
<p>新名神高速道路（近畿自動車道名古屋神戸線）は第二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。</p>						
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：H10年度事業化				八幡～高槻：H12年度用地着手		
全体事業費	5,155億円		事業進捗率（城陽～八幡）	32%		供用済延長 —km
計画交通量	約36,500～41,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成23年
	(事業全体) 2.1	(残事業)/(事業全体) 3,757/4,256億円		(残事業)/(事業全体) 9,030/9,030億円		
	(残事業) 2.4	事業費：3,633/4,132億円 維持管理費：125/125億円		走行時間短縮便益：8,432/8,432億円 走行経費減少便益：422/422億円 交通事故減少便益：177/177億円		
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=2.6（交通量+10%）		B/C=2.2（交通量-10%）			
事業費変動	B/C=2.7（事業費-10%）		B/C=2.2（事業費+10%）			
事業期間変動	B/C=2.5（事業期間-1年）		B/C=2.3（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) 災害への備え(並行する高速ネットワークの代替路線として機能する) <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>着工済みの「城陽～八幡」は平成28年度完成とされているが、一日も早く完成されたい。「大津JCT～城陽」、「八幡～高槻第一JCT」のいわゆる「着工見送り区間」については、平成18年の第2回国土開発幹線自動車道建設会議において、「当面着工しない区間」に位置付けられ、平成21年の第4回国土開発幹線自動車道建設会議において、「第二京阪道路供用後の交通状況を見て検証する」とされているが、平成22年3月の第二京阪道路の全線供用後も何ら検証がなされずに放置されている。一方で、第二京阪道路供用後、京都府域の名神高速道路の渋滞状況はさらに悪化し、京滋バイパスにおいては激増している。については、当事業評価監視委員会においても、早急に必要な交通状況の検証を行い、その結果を踏まえた上で、事業継続のみならず早急に着手すべきとの結論を出し、早期整備されたい。また、その結果について公表されたい。</p>						
[大阪府]						
<p>今後の災害に備えた国土構造の強化や物流の効率化を図るため、我が国の東西二極を結ぶ複数ルートの確保は急務であり、そのため新名神高速道路の早期全線整備が必要である。新名神高速道路は、現在、「神戸JCT～高槻第一JCT」間において鋭意事業の進捗が図られているが、国幹会議において「未着工区間」とされた「高槻第一JCT～八幡JCT・城陽～大津JCT」間については、未だ着工の見通しが立っていない状況や、第二京阪道路供用後において、現名神高速道路及び並走する京滋バイパスでは、交通容量を大幅に超過し、交通量、渋滞回数ともに増加している現状から、早期整備の必要性は明らかとなっている。我が国の大動脈となる国土軸のうち、関東圏～中部圏では新東名高速道路の整備により着実に複数ルート化が進められている一方で、関西圏～中部圏では現名神高速道路1本のみである状況を踏まえ、近畿自動車道名古屋神戸線事業の内（城陽～高槻第一JCT）については早期着工、（高槻第一JCT～神戸JCT）は事業推進に取り組まされたい。</p>						
事業評価監視委員会の意見						
<p>「事業継続」とする対応方針（原案）については、了承された。なお、未着工区間については、「国土軸としての機能、周辺ネットワークの交通状況及び整備の遅れがもたらす社会的損失も踏まえ早期着工が必要」と意見集約された。</p> <p><委員からの主な意見></p> <ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路は近畿圏を通過する広域的な国土軸上の物流を担うにあたり大きく貢献する路線である。 大阪・京都間においては地理的条件により道路・鉄道が近接した箇所を輻輳しており、災害時等を考慮するとリダンダンシー機能が必要である。 						

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。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 <城陽～八幡>
 現在用地取得を進めながら本線工事に着手している
 <八幡～高槻第一JCT>
 事業の着手に至っていない。
 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。

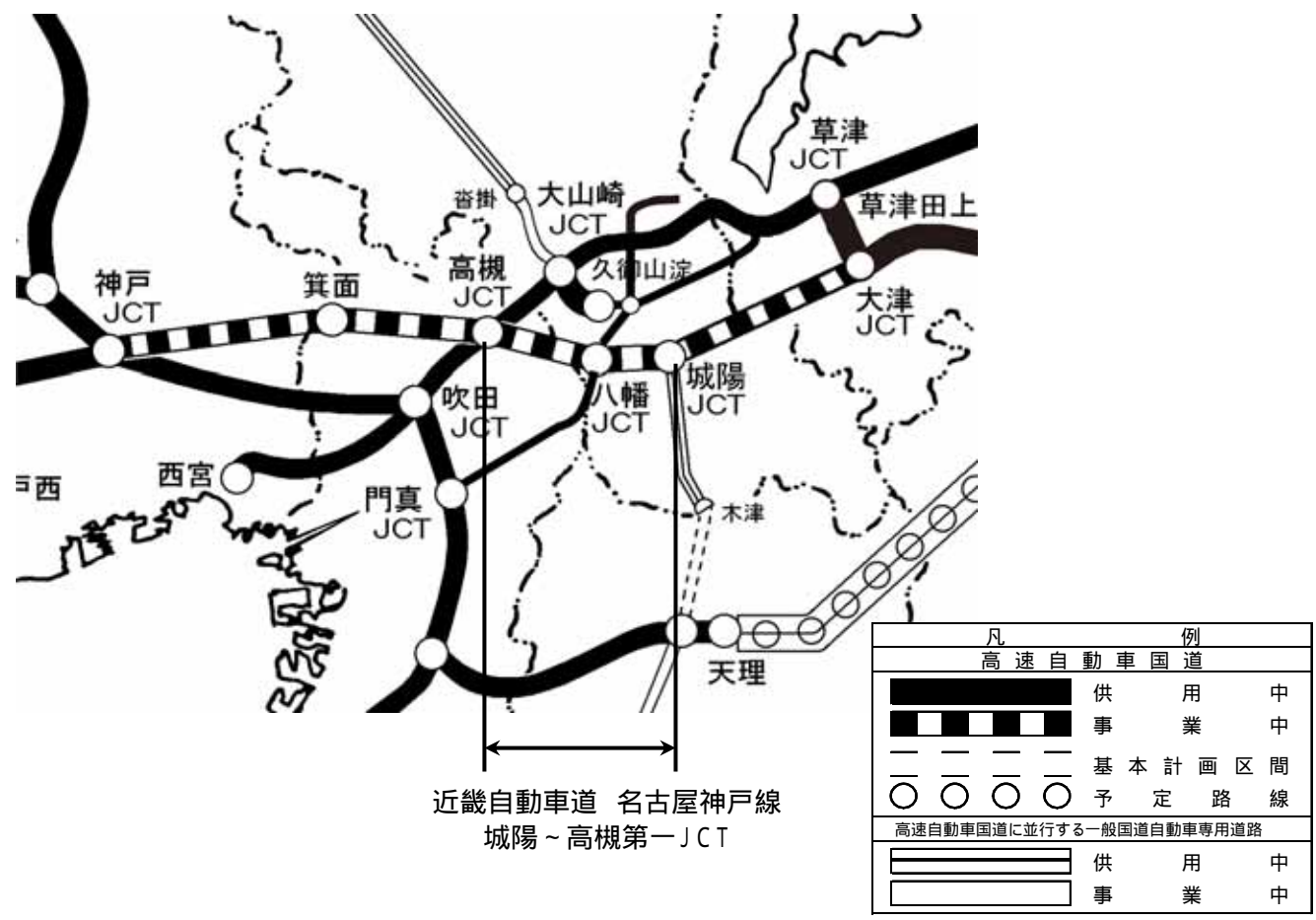
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 <城陽～八幡>
 現在用地取得を進めながら本線工事に着手している
 <八幡～高槻第一JCT>
 事業の着手に至っていない。
 「主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断することとし、それまでは着工しない」とされている。

施設の構造や工法の変更等
 <城陽～八幡>
 今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化を確認しながらコスト縮減を図っていく。
 <八幡～高槻第一JCT>
 着工後、地元設計協議など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・新工法や現地の状況変化も確認しながらコスト縮減を図っていく。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 <城陽～八幡>
 以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。
 <八幡～高槻>
 以上、事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業（未着工区間の着工）の必要性、重要性は高いと考えられる。

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の。