

令和4年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
近畿自動車道 名古屋神戸線 大津JCT～城陽 西日本高速道路㈱	その他	6,387	10,940	6,212	1.8	<p>①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> <p>②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)</p> <p>③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)</p> <p>他15項目に該当</p>	<p>暫定4車線での開通予定時期の見直しやトンネル工事における補助工法の追加、埋土層対策の追加等に伴う事業期間・総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 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、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間2.5km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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：19%</p> <p>【コスト削減等】 ・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。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・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。 ・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。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 番掛 敏夫)		
近畿自動車道 名古屋神戸線 城陽～高槻JCT 西日本高速道路㈱	その他	7,938	11,121	7,790	1.4	<p>①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> <p>②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)</p> <p>③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)</p> <p>他14項目に該当</p>	<p>暫定4車線での開通予定時期の見直しや橋梁形式の変更、仮設土留め工等の施工計画変更等に伴う事業期間・総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 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、大阪府を經由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174 kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち大津JCTから城陽間2.5km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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：33%</p> <p>【コスト削減等】 ・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。</p> <p>【社会情勢の変化】 ・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。 ・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。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 番掛 敏夫)		

該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備、計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業