

# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

<b>事業名</b> <small>きんぎじどうしやどうなごやこうべせん</small> 近畿自動車道名古屋神戸線 <small>おおつじょうよう</small> 大津JCT～城陽	<b>事業区分</b> 高速自動車国道	<b>事業主体</b> 西日本高速道路(株)	
<b>起終点</b> 自) 滋賀県大津市上田上牧町 至) 京都府城陽市寺田金尾		<b>延長</b> 2.5 km	
<b>事業概要</b> 「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車線を完成6車線に整備する事業である。			
平成5年度事業化	H3年度都市計画決定	H25年度用地着手	平成27年度工事着手
全体事業費	約5,887億円	事業進捗率	— 供用済延長 —km
計画交通量	約56,600～約59,300台/日		
<b>費用対効果分析結果</b> B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 2.3	<b>総費用</b> (残事業)/(事業全体) 4,460/5,311億円 (事業費: 3,869/4,745億円) (維持管理費: 591/566億円)	<b>総便益</b> (残事業)/(事業全体) 10,408/10,408億円 (走行時間短縮便益: 9,786/9,786億円) (走行経費減少便益: 504/504億円) (交通事故減少便益: 118/118億円)	<b>基準</b> 令和元年
<b>感度分析の結果</b> 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=2.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=2.6 (事業費-10%)      B/C=2.1 (事業費+10%) 事業期間変動 : B/C=2.4 (事業期間-1年)      B/C=2.3 (事業期間+1年)			
<b>事業の効果等</b> ・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) ・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15項目に該当			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> [京都府の意見] 新名神高速道路（大津～城陽）及び（八幡京田辺～高槻）の6車線化については、非常に重要な施策であると考えており、異存ありません。 今年度策定した京都府総合計画においても、「新名神を活かす『高次人流・物流』構想」として、新名神高速道路を活用した人流・物流・産業の拠点形成の構想を位置づけ、国際空港や港湾などとの連携も視野に入れた経済圏、良好な住環境を備えた生活圏の形成を進めることとしております。 新名神高速道路は、関西全体に大きな経済効果をもたらし、日本経済の未来を支える道路として、更には、物流分野の生産性向上に資するダブル連結トラックやトラック隊列走行の普及を見据えた道路として、早期に全線6車線化を進めていただきますようお願いいたします。  [滋賀県の意見] 本件は、国土の中央に位置する地理的特性から、名神高速道路や北陸自動車道、新名神高速道路などの幹線道路が通過しており、人や物の往来が頻繁に行われる交通の要衝にあります。こうした交通立地の優位性は、県の経済活動を活発化し、全国有数のモノづくり県として発展してきました。 「未来投資戦略2018」に示されている新名神高速道路の6車線化は、モノづくり県である本県にとっても、物流の効率化による更なる生産性向上に寄与するものと大いに期待しております。 つきましては、現在、暫定4車線で施工が進められている新名神高速道路（大津～城陽）について、車線数の増加の検討を進めるとともに、一日も早い整備をお願いします。			

**事業評価監視委員会の意見**

有料道路事業の整備計画の変更について、了承された。

**<委員からの主な意見>**

- ・整備計画の変更（車線数の増）については妥当である。

**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。
- ・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**

- ・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。

**施設の構造や工法の変更等**

- ・事業の進捗に合わせ、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。

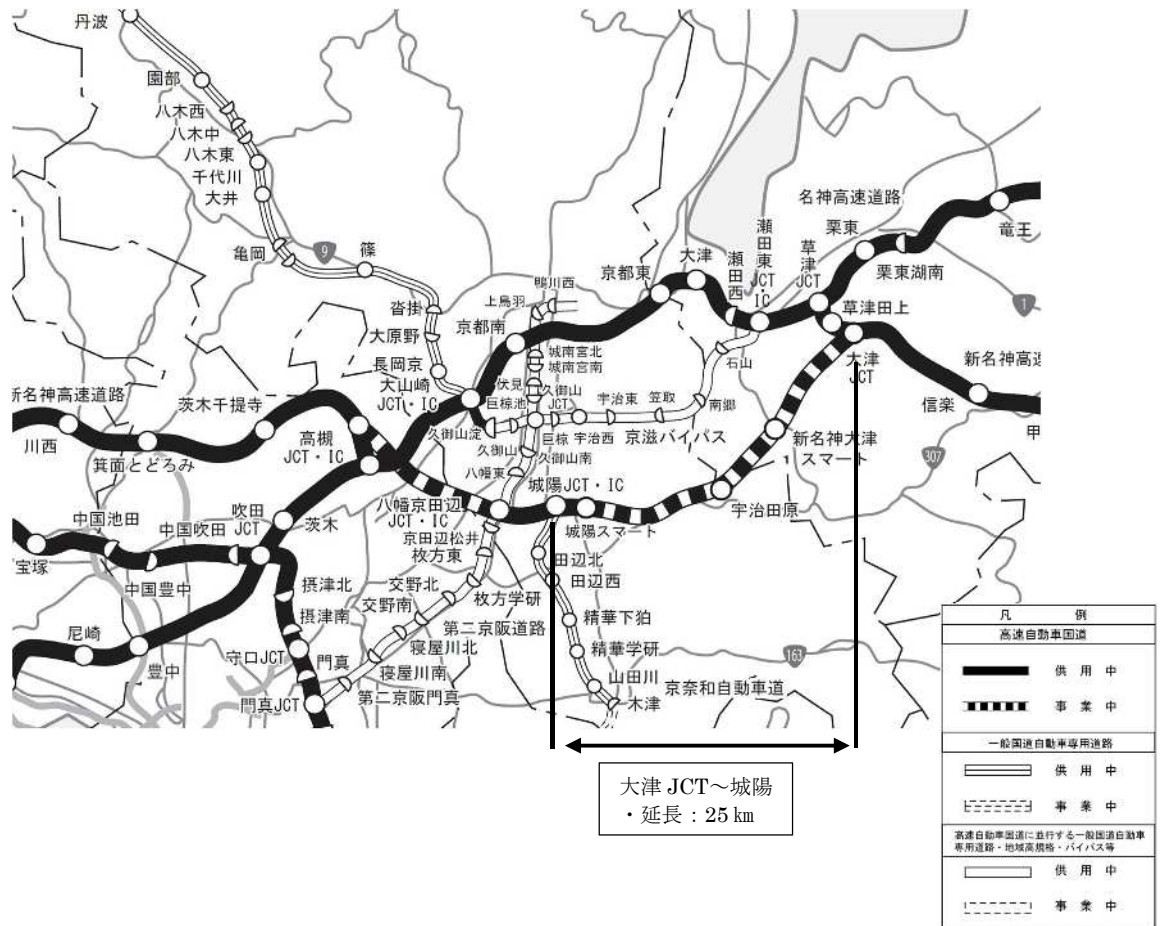
**対応方針**

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**



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

# 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 高速道路課

担当課長名：山本 巧

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	<p>「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17.4km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JCT間1.1kmについて暫定4車線を完成6車線に整備する事業である。</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	
八幡京田辺～高槻JCT	H10年度事業化			八幡京田辺～高槻JCT	H12年度用地着手	
全体事業費	約7,318億円		事業進捗率	—	供用済延長	—km
計画交通量	約43,800～約56,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 4,116/6,842億円 事業費：3,782/6,522億円 維持管理費：334/320億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 11,777/11,777億円 走行時間短縮便益：11,162/11,162億円 走行経費減少便益：528/528億円 交通事故減少便益：87/87億円	基準 令和元年		
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=3.1 (交通量+10%)		B/C=2.6 (交通量-10%)			
事業費変動	B/C=3.2 (事業費-10%)		B/C=2.6 (事業費+10%)			
事業期間変動	B/C=2.9 (事業期間-1年)		B/C=2.9 (事業期間+1年)			
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>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14項目に該当</li> </ul>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>[京都府の意見] 新名神高速道路(大津～城陽)及び(八幡京田辺～高槻)の6車線化については、非常に重要な施策であると考えており、異存ありません。 今年度策定した京都府総合計画においても、「新名神を活かす『高次人流・物流』構想」として、新名神高速道路を活用した人流・物流・産業の拠点形成の構想を位置づけ、国際空港や港湾などとの連携も視野に入れた経済圏、良好な住環境を備えた生活圏の形成を進めることとしております。 新名神高速道路は、関西全体に大きな経済効果をもたらし、日本経済の未来を支える道路として、更には、物流分野の生産性向上に資するダブル連結トラックやトラック隊列走行の普及を見据えた道路として、早期に全線6車線化を進めていただきますようお願いいたします。</p> <p>[大阪府の意見] 新名神高速道路(八幡京田辺～高槻)の6車線化は、大阪・関西のさらなる成長に寄与するものであり、一日も早い整備をよろしく願います。 また、新名神高速道路全線の6車線化につきましても、具体化に向け取り組んでいただきますよう、併せてお願いいたします。</p>					

**事業評価監視委員会の意見**

有料道路事業の整備計画の変更について、了承された。

**<委員からの主な意見>**

- ・整備計画の変更（車線数の増）については妥当である。

**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。
- ・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**

- ・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。

**施設の構造や工法の変更等**

- ・事業の進捗に合わせ、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。

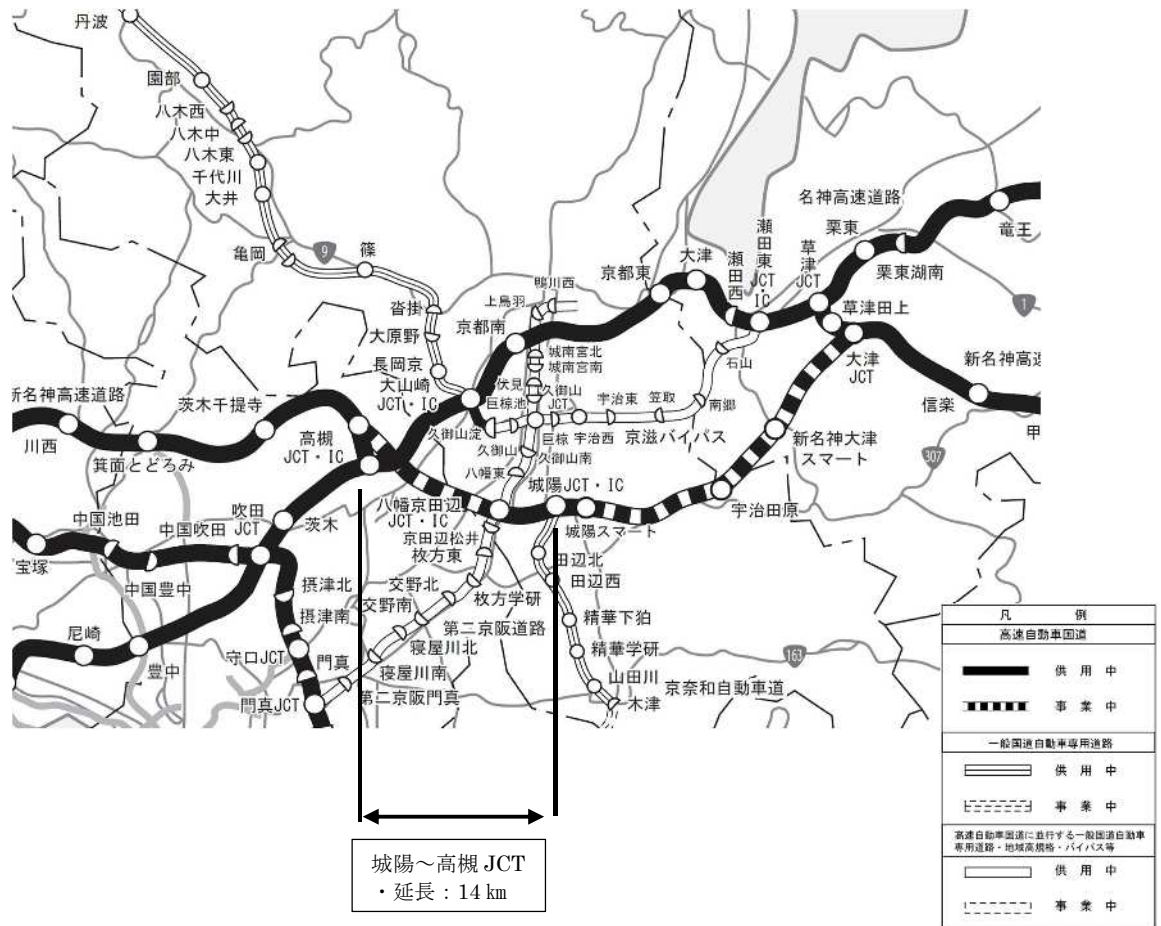
**対応方針**

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**



※ 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。  
 ※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。