

再評価結果（平成21年度継続箇所）

担当課：道路局 有料道路課

担当課長名：上野 進一郎

事業名	近畿自動車道 名古屋神戸線 大阪JCT～城陽IC		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) 滋賀県大津市上田上牧町 至) 京都府城陽市寺田金尾			延長	2.5 km	
事業概要	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。					
H5年度事業化	H3年度都市計画決定		H-年度用地着手	H-年度工事着手		
全体事業費	3,273億円		事業進捗率	1%		供用済延長 - km
計画交通量	約45,200台/日 ~ 約49,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.3 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 2,423/2,479億円 事業費：2,153 /2,210億円 維持管理費：269/269億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 5,780/5,780億円 走行時間短縮便益：4,996/4,996億円 走行費用減少便益：686/686億円 交通事故減少便益：98/98億円	基準年 平成20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 = 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 = 2.2 (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) 他18項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	本路線は、高規格幹線道路網の核をなす高速自動車国道であり、近畿圏の広域ネットワークを形成するとともに、災害時の代替ネットワーク機能を有する。また、滋賀県、京都府・大阪府・兵庫県の発展にとって極めて重要であることから、滋賀県・京都府等の関係機関より早期整備の要望を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成17年センサスデータをベースにした新しい将来交通需要見直し、費用便益分析マニュアルの改定がなされた。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	事業未着手					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成18年2月の整備計画において、「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勘案して、改め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						
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、重要性は変わっていない。					
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。