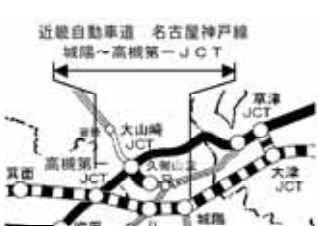


再評価結果（平成21年度継続箇所）

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 城陽 I C ~ 高槻第一 J C T		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	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。					
城陽～八幡：H9年度事業化 八幡～高槻：H10年度事業化	H8年度都市計画決定		城陽～八幡：H10年度用地着手 八幡～高槻：H12年度用地着手	H21年度工事着手予定		
全体事業費	5,155億円	事業進捗率	城陽～八幡：10% 八幡～高槻：1%	供用済延長	- km	
計画交通量	約29,600台/日 ~ 約46,500台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 3,589/3,782億円 事業費：3,468/3,661億円 維持管理費：121/121億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 7,615/7,615億円 走行時間短縮便益：7,153/7,153億円 走行費用減少便益：399/399億円 交通事故減少便益：63/63億円	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 = 2.3 (交通量 +10%)		B/C = 1.9 (交通量 -10%)			
事業費変動	: B/C = 2.3 (事業費 -10%)		B/C = 1.9 (事業費 +10%)			
事業期間変動	: B/C = 2.2 (事業期間 -1年)		B/C = 2.0 (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) 個性ある地域の形成(拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する) 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19項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	本路線は、新たな国土軸となり近畿圏の広域ネットワークを形成し関西圏のアクセス強化や府南部地域の発展に欠かすことのできない道路である。また、京都府、大阪府の発展にとって極めて重要であることから、京都府知事を会長とする京都市都府間自動車道・新名神高速道路等整備促進協議会より整備促進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	城陽～八幡：用地取得を実施しており、工事着手に向けて関係機関と協議調整中である。 八幡～高槻：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	城陽～八幡：供用予定は平成28年度であり、今後用地取得をしていく予定である。 八幡～高槻：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：新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的に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：事業の必要性、重要性は変わっておらず、事業実施の目途が立っている。 八幡～高槻：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。