

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 高槻第一JCT～神戸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) 大阪府高槻市原 至) 兵庫県神戸市北区八多町			延長	40 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。					
高槻～箕面：H11年度事業化 箕面～神戸：H10年度事業化	高槻～箕面：H10年度都市計画決定 箕面～神戸：H8年度都市計画決定	高槻～神戸：H19年度用地着手	高槻～神戸：H21年度工事着手予定			
全体事業費	7,206億円		事業進捗率	3%		供用済延長 - km
計画交通量	約34,900台/日～約42,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 1.2	総費用 (残事業)/(事業全体) 5,591/5,805億円 事業費：5,182/5,395億円 維持管理費：410/410億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 6,531/6,531億円 走行時間短縮便益：6,086/6,086億円 走行費用減少便益：261/261億円 交通事故減少便益：184/184億円	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 = 1.3 (交通量 +10%)		B/C = 1.1 (交通量 -10%)			
事業費変動	B/C = 1.3 (事業費 -10%)		B/C = 1.1 (事業費 +10%)			
事業期間変動	B/C = 1.2 (事業期間 -1年)		B/C = 1.1 (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) 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、国土の重要な骨格を形成する道路であり、近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化するとともに、名神、中国道の渋滞解消および災害時の代替ネットワーク機能を有する。また、兵庫県、大阪府の発展にとって極めて重要であることから、大阪府、兵庫県等の関係機関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	用地取得に着手しており、工事用道路工事及び本線工事に一部着手している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	供用予定は平成30年度であり、現在、用地取得に着手しており、一部工事用道路及び本線工事に着手している。					
施設の構造や工法の変更等	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	以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わっておらず、事業実施の目途が立っている。					
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。