

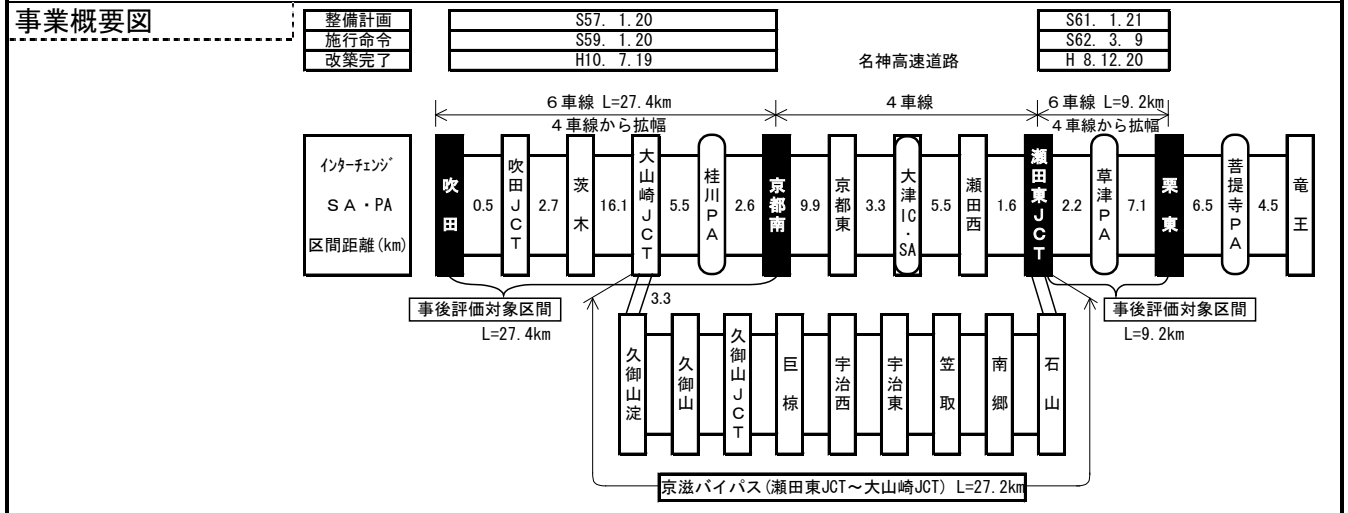
事後評価結果（平成15年度）

担 当 課：日本道路公団高速道路計画課
 担当課長名：山 内 泰 次

| | | | | | |
|-----|--|------|--------------------|------|---------------------|
| 路線名 | 中央自動車道西宮線（名神高速道路） （栗東～瀬田東、京都南～吹田） | 事業区分 | 高速自動車国道 （改築） | 事業主体 | 日本道路公団 |
| 起終点 | 白：滋賀県栗東市大字小野 至：滋賀県大津市大江 白：京都府京都市伏見区竹田青池町 至：大阪府吹田市清水 | | ①栗東～瀬田東 ②京都南～吹田 | 延長 | ① 9.2km ② 27.4km |

事業概要
 名神高速道路の栗東～瀬田東間及び京都南～吹田間を4車線から6車線に拡幅するとともに、休憩施設の拡張（草津パーキングエリア）、廃止・新設（桜井パーキングエリア→桂川パーキングエリア）を行った。

事業の目的・必要性
 昭和38年の名神高速道路（栗東～尼崎）の開通後、高速道路ネットワークの拡大やモータリゼーションの発展に伴って当該区間の交通量は大幅に増加し、渋滞や速度低下の発生が恒常化した。このため、高速道路本来の機能である高速性や定時性の確保とともに、混雑していた休憩施設の拡張・新設によりお客様の利便性向上を図るため、当該事業が計画された。



| | | | | | | | | | |
|----------------------|---------------------------------------|--------|---|--|---------------------|---------|--|----|------|
| 事業の 効果等 | 事業期間 | 事業化年度 | S58年度 | 用地着手 | S59年度 | 供用年 | (計画) H12年度 | 変動 | 2.0倍 |
| | | 都市計画決定 | — 年度 | 工事着手 | S62年度 | (暫定/完成) | (実績) H10年度 | 変動 | |
| | 事業費 | 計画時 | (名目値) 1,660億円 | 実績 | (名目値) 4,935億円 | | | 変動 | 3.0倍 |
| | | | (実質値) 1,660億円 | | (実質値) 4,996億円 | | | 変動 | |
| | 交通量 | 計画時 | — 台/日 | 実績 | ① 73,900台/日 (H14年度) | | | 変動 | — % |
| | | | | | | | ② 108,000台/日 (H14年度) | | |
| | 旅行速度向上 (改築前→改築後) ※平日ピーク時: 竜王～豊中 | | 上り: 58 → 75 km/h 下り: 61 → 78 km/h H6.1~H6.12 H10.8~H11.7 | 交通事故減少 (改築前→改築後) | | | 34.2 → 30.9件/億台キロ H6.1~H6.12 H10.8~H11.7 | | |
| 費用便益 分析結果 (事後) | B/C | | 総費用: 7,430億円 事業費: 6,722億円 維持管理費: 708億円 | 総便益: 9,447億円 走行時間減少便益: 8,694億円 走行経費減少便益: 662億円 交通事故減少便益: 91億円 | | | 基準年 | | H15年 |
| | 1.3 | | | | | | | | |
| | 事業遅延によるコスト増 | | 費用増加額 | — 億円 | 便益減少額 | | | | — 億円 |
| | 事業遅延の理由 | | | | | | | | |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間の混雑時旅行速度の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道1号 栗東市小柿 13km/h (H6) → 23km/h (H11) ・ 一般国道171号 高槻市野見町 18km/h (H6) → 24km/h (H11) ● 騒音レベルが夜間騒音要請限度を超えている箇所における騒音レベルの低下 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般国道1号 大津市追分町 71dB (H10) → 64dB (H14) ・ 一般国道171号 京都市南区久世中久町 74dB (H10) → 69dB (H14) <p>他11項目について効果の発現が見られる。</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>交通集中渋滞発生時間 栗東～瀬田東：248時間(H6.1～H6.12) → 15時間(H10.8～H11.7) 京都南～吹田：5341時間(H6.1～H6.12) → 457時間(H10.8～H11.7)</p> |
| <p>事業による環境変化</p> | <p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NO₂については高速道路沿道の常時観測局データおよび現地測定データで環境保全目標を下回ることを確認、COについては実績交通量により計算した高速道路に起因する値にバックグラウンド値を加えても、環境保全目標を満足する。 <p>No₂：日平均値の年間98%値 0.019～0.048ppm (0.04～0.06ppm以下) CO：日平均値の年間2%除外値 0.80～1.23ppm (10ppm以下)</p> <p>【騒音】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 遮音壁については必要に応じて設置済み ・ 環境アセスメントで予測した断面について、H14年度平均交通量を用いて再現計算を行い、最も厳しい断面で実測した結果、環境保全目標値を満足する。 <p>栗東～瀬田東 実測値：70dB (環境保全目標：昼間70dB) 京都南～茨木 実測値：52dB (" : 夜間65dB) 茨木～吹田 実測値：58dB (" : 夜間65dB)</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>環境緑地帯等への78万本の植樹により、自然環境および景観への配慮を行った。</p> |
| <p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> | <p>事業開始後、県内総生産は滋賀が全国を上回るものの、大坂は全国と同じ、京都は下回る推移を示す。また、人口では、京都、大坂が全国をやや下回り、滋賀は全国を大きく上回る推移を示す。道路利用状況は、全国、近畿圏ともに平成9年度から伸びが鈍化している。</p> |
| <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> | <p>無し</p> |
| <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> | <p>無し</p> |
| <p>特記事項</p> | <p>無し</p> |

※ 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。